

長距離フェリーは現代の北前船か

2021年4月9日



新日本海フェリー

代表取締役社長 入谷泰生

はじめに

□長距離フェリーは現代の北前船か

□講演の流れ

I 古代から近世に至る日本海海運（北前船以前）

II 北前船 — 出現と変遷

III 長距離フェリーの誕生と推移



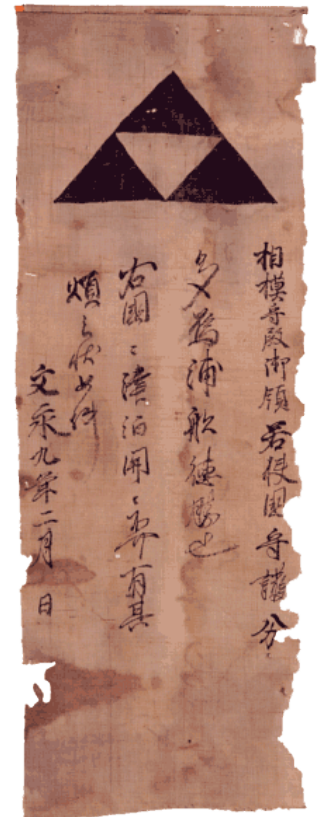
古代から近世に至る日本海海運(北前船以前)①

□日本海諸国から都に貢物を運ぶ海上ルート — 敦賀で陸揚げ琵琶湖を經由

□中大兄皇子の蝦夷征伐

□荘園制の崩壊による商品の流通と貨幣経済の進展

過所船旗 三鱗の紋



古代から近世に至る日本海海運(北前船以前)②

□年貢米の集積ルートとしての敦賀

□河村瑞賢による西廻り航路の開拓



北前船 ― 出現と変遷①

□荷所船から買積み経営へ ― 船主

□場所請負と手船経営 ― 商人

□北前船の登場

現存する日本海側最古の石積み灯台
敦賀 洲崎の高燈籠 1802年建立



北前船 ー 出現と変遷②

□北前船の繁栄

□有力な商人、船主

□終焉の原因



長距離フェリーの誕生と推移①

□時代背景

- ・高度経済成長の始まり
- ・モータリゼーション
- ・人手不足

□トラック輸送の問題点

- ・交通事故の多発
- ・道路渋滞
- ・運転手不足



長距離フェリーの誕生と推移②

□自動車を船に乗せるという発想

乗用車とトラックを陸路に並行した航路で輸送

自動車運送の延長

迅速性と海上運送の大量輸送を併せ持ったもの

□長距離フェリーの誕生

1968(昭和43)年、阪九フェリー 小倉－神戸間に就航

定時性、ドライバーの休息、交通事故や渋滞の回避、荷傷みの解消

フェリー阪九進水式 1968(昭和43)年6月



長距離フェリーの誕生①

□1968(昭和43)年8月 阪九フェリー就航 小倉(福岡県)ー神戸(兵庫県) 452km

「フェリー阪九」

総トン数	5,201トン
旅客定員	1,195名
積載能力	トラック 80台、乗用車 60台
航海速力	16.8ノット(時速約31km)
運航ダイヤ	神戸19:00発 ⇒ 小倉09:00着 14時間の航海 ー 一晩で移動できる魅力

フェリー阪九



長距離フェリーの誕生② — 瀬戸内海から日本海へ

□1970(昭和45)年8月 新日本海フェリー就航 舞鶴(京都府)ー敦賀(福井県)ー小樽(北海道) 1,061km

「すずらん丸」

総トン数	9,065トン
旅客定員	1,500名
積載能力	トラック 103台、乗用車 132台
航海速力	22.0ノット(時速約41km)
航海時間	週2便、約30時間

トレーラー導入による無人車航送



すずらん丸 小樽入港

長距離フェリー航路の現状

□事業者数	8社
□航路数	14航路
□隻数	36隻

最盛期	
事業者数	18社(1973・74年)
航路数	27航路(1974年)
隻数	64隻(1996年)

・港数 20港

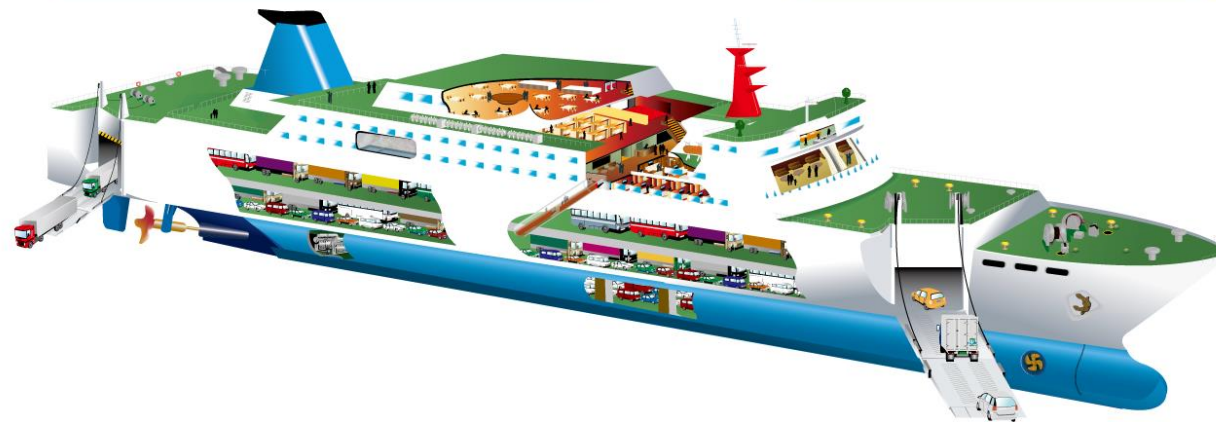
小樽、苫小牧、苫小牧東、
秋田、仙台、新潟、
大洗、東京、名古屋、敦賀、
舞鶴、大阪、神戸、泉大津、徳島、
新門司、別府、大分、宮崎、志布志



長距離フェリー輸送実績

□2019年度年間輸送実績 ※日本長距離フェリー協会資料より

	2014年度	2019年度	2019/2014対比
旅客人数	2,149千名	2,349千名	109%
乗用車台数	692千台	762千台	110%
貨物車台数	1,182千台	1,265千台	107%



長距離フェリーの機能①

□船側渡しではなく船内渡しの意味

RORO船との違い

□拠点間輸送

経済圏の強固な繋がり

□海運業ではなく貨物自動車運送業のインフラ(海の高速道路)



長距離フェリーの機能②

□付加価値

電源の供給

□柔軟性

トレーラーから特殊車両まで

□コストメリット

運航3費

電源設備



長距離フェリーの進化

□無人車航送

□ドアツードアの一貫輸送サービス

□国際物流との連携



ダブルナンバー



船旅①

□クルージング

新しい旅のスタイルの提供



新日本海フェリー「らべんだあ」 スポーツルーム



阪九フェリー「いずみ」 露天風呂



新日本海フェリー「らべんだあ」 スイートルーム



新日本海フェリー 夏のグリルメニュー

船旅②

□新日本海フェリー「ふるさと海道」の取り組み

地域文化の発信 — 船旅の付加価値向上



長距離フェリーの役割①



□環境負荷の低減

物流環境大賞

モーダルシフト取り組み優良事業者

エコシップマーク — 海上貨物輸送へのモーダルシフトに貢献した荷主・物流事業者に対して認定

□労務対策

□リダンダンシー

リスク分散



長距離フェリーの役割②

□再認識されたフェリーの役割

要員資材輸送、救援物資輸送、臨時旅客輸送、避難宿泊施設、生活支援施設

阪神淡路大震災時、
被災者のためのホテルシップになった「フェリーすずらん」(尼崎港)



東日本大震災時、
北海道から自衛隊輸送を行う「すずらん」(秋田港)



久しぶりの新航路 — 東京九州フェリー

□就航 2021年7月1日

□便数 日曜日を除く週6便(1日1便デイリー運航)

□運航ダイヤ(予定)

西行き 横須賀23:45発 → 新門司翌日21:00着

東行き 新門司23:55発 → 横須賀翌日20:45着

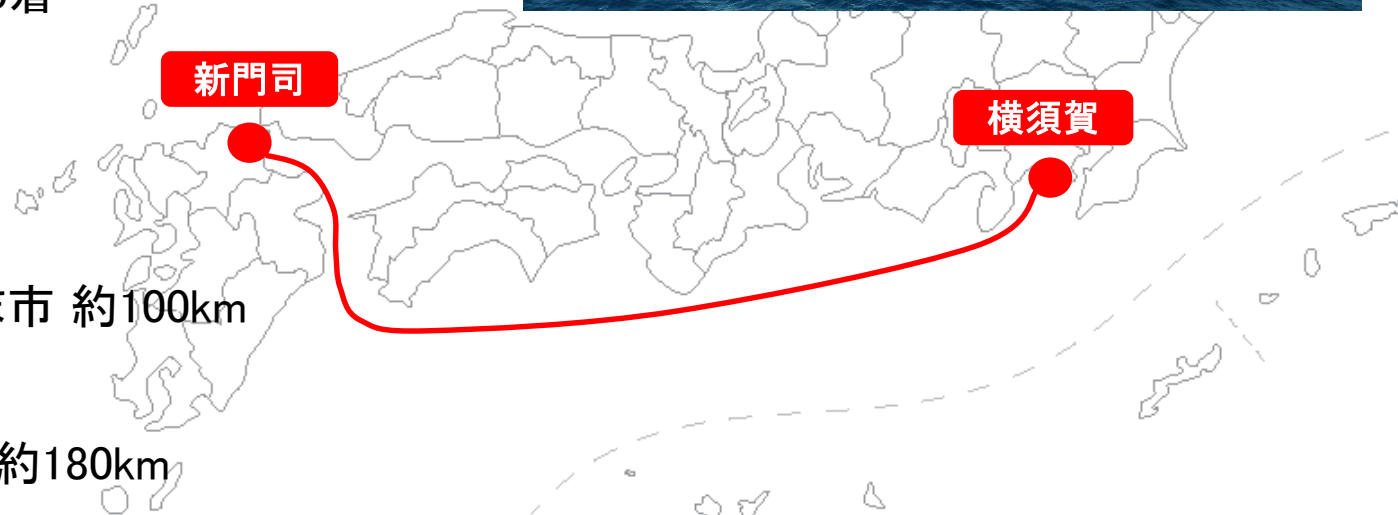
□アクセス距離

横須賀港から

横浜市 約30km、東京都内 約70km、さいたま市 約100km

新門司港から

福岡市 約80km、大分市 約130km、熊本市 約180km



(C) 小学生の学習教材【せびむすドリル】 <http://kotoba.bittstar.jp/nyogaku.html>

東京九州フェリー就航船舶

□就航船舶 はまゆう／それいゆ

旅客定員	268名
全 長	222.5m
総トン数	約15,400トン
航海速力	28.3ノット(時速約52km)
車両積載台数	トラック 約154台
	乗用車 約30台



新門司港ターミナル イメージ図



横須賀港ターミナル イメージ図



東京九州フェリー運賃

口運賃

項 目		金 額
旅客基本運賃(ツーリストA)		12,000円
ルームチャージ料金	ツーリストS	6,000円
	ステートルーム	32,000円
	デラックスルーム	48,000円
乗用車運賃 5m未満		40,000円
乗用車以外運賃 12m未満		132,000円

※詳細は東京九州フェリーのホームページに記載



ツーリストA



ステートルーム(4名定員)

モーダルシフト — 東京九州フェリーの場合

□取り巻く環境

- 貨物ドライバー不足 — 無人車(トレーラー)航送
- 宅配便貨物の活況 — 航海時間約21時間による3日目配達の実現
- 環境対策(モーダルシフト) — Co2排出量削減

⇒ 新たな物流ルートの提供 関東圏 ⇄ 九州圏(拠点間輸送)



ご清聴ありがとうございました

