

フェリー運航と在来埠頭の再開発

—北海道の場合—

松 沢 太 郎
(東急建設㈱)

目 次

1. 北海道におけるフェリーの現状
2. 北海道におけるカーフェリーの輸送実績
3. フェリー埠頭の問題

1. 北海道におけるフェリーの現状

北海道におけるフェリー航路は、昭和40年6月に函館～大間間が開設されて以来自動車交通の発展に伴って急速に増加し、短距離、中距離、長距離あわせて14航路となった。ここでいう短距離とは、従来の渡船的なもので、いわば「動く橋」としての機能を果しているものをいう。また中距離とは、「動くバイパス」としての役割を持っていて、およそ100km以上のものをいう。更に、長距離とは新しい輸送システムとして国内交通のネットワークとして登場してきたもので、私は、およそ300km以上のものを呼称している。

初の長距離フェリーは、貨物フェリーでは、昭和44年4月、川崎近海汽船㈱による苫小牧～芝浦間（北王丸）である。貨客フェリーとして北海道最初のもは、昭和45年8月、新日本海フェリー㈱による小樽～舞鶴間（すずらん丸）である。これに次いで、昭和47年4月、近海郵船㈱の釧路～東京間（まりも）、日本沿海フェリー㈱の苫小牧～東京間（しれとこ丸）が相次いで就航した。また、太平洋沿海フェリー㈱による苫小牧～仙台～名古屋間（あらすか丸）も昭和48年4月から運航することにきまり準備を進めているので、合計5つの長距離フェリーが就航することになった。

表-1 カーフェリーの概要

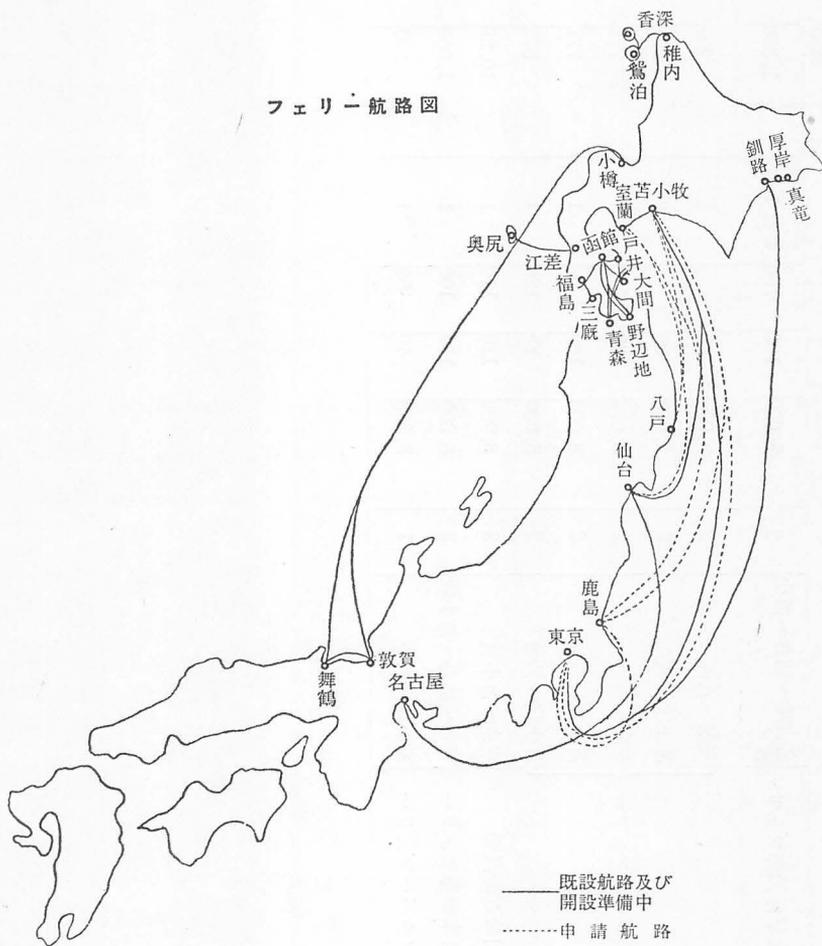
(北海道, 昭和47年6月現在)

区分	事業者	航路名	使用船舶				運航回数 (1日往復回数)	航路距離 km	所要時間 (時分)	運航開始
			隻数	トン数 (1隻)	航送能力					
					トラック	乗用車				
運航中 (短、中距離)	東日本フェリー	函館～青森	6		24		8	113	4:00	昭43. 3
		函館～大間	4		18		12	40	1:50	昭40. 6
		函館～野辺地	2		24		4	124	4:00	昭44. 7
		室蘭～大間	1	1,200	22		2	120	5:00	昭45.10
		室蘭～青森	1	1,000	21		1	204	7:00	昭43. 3
		福島～三厩	1		8		2	38	2:00	昭42. 8
		戸井～大間	1		18		3	21	1:00	昭46. 7
	稚内利礼運輸 道南海運	稚内～利尻・礼文 江差～奥尻					2 2	71 61	1:50 2:40	昭45. 5 昭42. 9
運航中 (長距離)	新日本海フェリー	小樽～舞鶴	2	9,300	103	150	3日に1回	1,061	26:00	昭45. 8
	川崎近海汽船	芝浦～苫小牧 (貨物フェリー)	1	2,350	18		1か月 7～8回	1,026	37:00	昭44. 4
	近海郵船	東京～釧路	1	9,200	100	100	1週に2回	1,120	30:00	昭47. 4
	日本沿海フェリー	東京～苫小牧	3	9,000	114	112	1日1回	1,026	30:00	昭47. 4

準備中	太平洋沿海フェリー	名古屋～仙台～苫小牧	2	8,000	100	150	2日1回	1,330	35:30	昭48.4
申請中	新東日本フェリー	室蘭～八戸	2	2,000	35		2	227	7:00	
		苫小牧～八戸	2	2,000	35		2	233	[7:00	
		室蘭～鹿島	2	8,000	135		1	770	22:00	
		苫小牧～鹿島	2	8,000	185		1	771	20:00	
		苫小牧～仙台	2	5,000	78	120	1	565	15:00	
	川崎近海汽船	東京～苫小牧	3	8,000	110	110	1	10,26	30:00	
	日本沿海フェリー	東京～鹿島～苫小牧	3	8,000	150	100	1	1,050	29:00	
	シルバーフェリー	苫小牧～八戸	1	3,000	40	50	1	233	7:30	

ほかに運輸省に免許申請中のものが8航路ある。まさに北海道にも本格的フェリー時代が到来したといえる。

これらカーフェリーの概要を示すと表—1及びフェリー航路図の通りである。



2. 北海道におけるカーフェリーの輸送実績

北海道におけるカーフェリーの輸送実績はきわめて順調に伸びている。最近の実績では、トラックが全体の64%（昭和44年）、59%（昭和45年）と高い比率を占めている。また、観光ブームの影響をうけて、乗用車の伸び率は昭和44年対昭和45年では76%増、バスは42%増となっている。表—2でこの実績を示した。

表—2 カーフェリー輸送実績（北海道）

区 分	昭和44年	昭和45年	45年/44年
バ ス	2,117台	2,998台	142%
乗 用 車	47,790	84,325	176
ト ラ ッ ク	103,501	138,935	134
単車, スクーター	9,262	12,319	133
計	162,670	238,577	147

このうち、北海道のカーフェリーのパイオニアである東日本フェリー㈱の輸送実績を示すと表—3の通りである。

表—3 東日本フェリー㈱の輸送実績

区 分	昭和44年	昭和45年	昭和46年	45年/44年	46年/45年
バ ス	2,092台	2,826台	3,851台	136%	136%
乗 用 車	45,929	75,667	110,839	164	146
ト ラ ッ ク	101,897	128,783	140,103	126	109
計	149,918	207,726	254,793	138	123

さらに、これを地域間車輛交流状況でとらえると表—4の通りである。

表—4 東日本フェリー(株)の地域間車輛交流状況

(1) 本州→北海道(下り)

発地	台数	%	着地	台数	%
東北(表)	21,543	24.9	渡島, 桧山	17,564	20.3
東北(裏)	8,046	9.3	胆振, 日高	10,727	12.4
北 関 東	5,970	6.9	札幌, 空知	34,262	39.6
南 関 東	32,012	37.0	上川, 宗谷	9,431	10.9
北 陸	3,288	3.8	北見, 網走	4,932	5.7
甲 信 越	3,115	3.6	帯広, 十勝	5,105	5.9
京 阪 神	7,268	8.4	釧路, 根室	4,499	5.2
東 海	2,769	3.2			
四 国	519	0.6			
中 国	952	1.1			
九 州	1,038	1.2			
合 計	86,520	100	合 計	86,520	100

(2) 北海道→本州(上り)

発地	台数	%	着地	台数	%
渡島, 桧山	16,867	20.0	東北(表)	17,289	20.5
胆振, 日高	10,879	12.9	東北(裏)	11,385	13.5
札幌, 空知	32,976	39.1	北 関 東	5,982	7.1
上川, 宗谷	9,631	11.1	南 関 東	30,277	35.9
北見, 網走	4,976	5.9	北 陸	3,036	3.6
帯広, 十勝	5,060	6.0	甲 信 越	2,277	2.7
釧路, 根室	4,217	5.0	京 阪 神	8,265	9.8
			東 海	3,036	3.0
			四 国	596	0.7
			中 国	928	1.1
			九 州	1,265	1.5
合 計	84,336	100	合 計	84,336	100

- 注 (1) 調査期間は昭和45年1月より12月に至る1年間。
(2) 台数は8トントラックに換算したもの。

表一4より、東日本フェリー(株)取扱いの車輛は、上り下りとも本州は南関東、東北の2地域と、北海道は渡島・檜山、胆振・日高、札幌・空知の地域との間の地域間交流が盛である。このことは、北海道経済が東北及び京浜地方と深い連繫があることを如実に物語っている。

また、北海道で最初の長距離フェリーを運航させた新日本海フェリー(株)(すずらん丸)の昭和46年1月～12月1年間の輸送実績をみると、乗用車13,505台、トラック12,208台、旅客数81,418人で好調な成績を示している。

以上のように、カーフェリーが立派な成果をあげているのは、船舶と自動車による複合輸送において、

- (1) 貨物輸送が積み換えによる時間的損失及び諸経費の節減が可能である。
- (2) 横もちによる荷いたみの防止ができる。
- (3) 荷役が簡素化され天候による荷役中止が絶無である。

等極めて有利であり、また自動車輸送のネックである次の諸点を同時に解決することができるからである。

- (4) モータリゼーションによる主要道路の慢性的交通マヒ。
- (5) 長距離・大型化による自動車輸送の増加に対して運転手不足が常時化し、しかも今後の労働力需給の見通しは暗い。
- (6) 交通事故は毎年増加の一途をたどり、生命の危険度は高くなってきた。
- (7) コンテナ輸送の制限速度は40km/hである。

近海郵船が東京～釧路間(陸路延長1,244km)で試算した例によると、フェリー利用の場合は陸路走行に比べて極めて有利である。即ち次の通りである。

- (1) 6トン車の場合

フェリー利用、運転手なし 63,977円(うちフェリー料金82%)

フェリー利用, 運転手 1 名	78,081円 (うちフェリー料金69%)
陸路走行, 運転手 2 名	90,186円 (" 23%)
	(人件費40%)

(2) 8トン車の場合

フェリー利用, 運転手なし	69,641円 (うちフェリー料金85%)
フェリー利用, 運転手 1 名	83,744円 (うちフェリー料金72%)
陸路走行, 運転手 2 名	95,298円 (うちフェリー料金24%)
	(人件費38%)

3. フェリー埠頭の問題

以上みてきたように、北海道においてもカーフェリーは順調に伸び、今後ともますます発展するものと思われる。

フェリーは船舶、専用埠頭、駐車場等陸上施設、関連道路等に巨額の投資を必要とする。従って港湾管理者はフェリー需要の長期的予測をたて、これに基いてフェリー航路の整備をはかるよう配慮しなければならない。

一方、北海道の主要港湾は従来石炭が取扱貨物の大半を占めていたが、石炭産業の不振に伴って石炭埠頭及び貯炭場が次々と遊休化するに至った。

また、このほど(昭和47年7月4日)閣議決定をみた「第5次石炭対策」には、「昭和50年度2,000万トンを下回らない水準とする」と辛うじて生産を維持するというような消極的表現がとられているので、今後における減炭傾向は一層拍車がかかるであろう。このため石炭埠頭は益々遊休化を深めてゆくものと思われるので、この際、このような石炭埠頭の高度利用を企図し、これを躍進するフェリー埠頭として活用することが極めて有意義であると考える。

小樽港勝納埠頭、苫小牧港東石炭埠頭などがその好例である。