

カーフェリー輸送と港湾

市 来 清 也

(日通総合研究所主任研究員)

目 次

1. はじめに
2. カーフェリー輸送の現況と特色
3. 長距離フェリーによる新輸送方式
4. 港湾施設と港湾運送事業

1. はじめに

わが国のカーフェリー輸送は、経済の高度成長にともなう物流の量的増加と質的变化、自動車輸送の発達、観光ブームの到来などにより、近年著しい発達をみせている。当初、瀬戸内海や東京湾、伊勢湾など比較的短距離で、静穏な航路に発展してきたが、最近では外海の長距離航路に就航するものが増えてきており、その果す役割も従来の「橋の代用」としての渡船の性格から、一つの新しい基幹輸送としての性格をもつようになっており、港湾のあり方についても大きな影響をあたえつつある。

このような傾向に関連して、わが国におけるカーフェリー輸送の進展と港湾問題について、以下述べることとする。

2. カーフェリー輸送の現況と特色

カーフェリー輸送は昭和24年に鹿児島～袴腰（桜島）間に開始されて以来、モータリゼーションの進展にともなって発展しており、航路数、就航隻数も年々増加してきている。とくに最近の増加は図1のとおり目立っており、46年3月末におけるフェリー航路は163航路、就航船舶332隻、21万161総トンとなっている。

最近、輸送需要の増大と、船舶技術の進歩にともなって、長距離航路の開

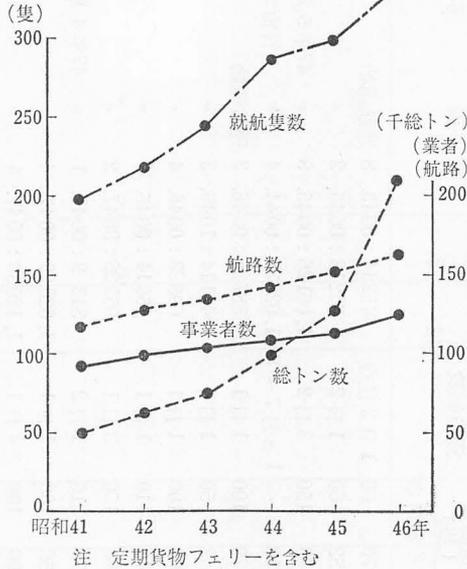


図1 フェリー航路の推移 (資料: 運輸省)

設が相次いで進められている。その概況は表1のとおりである。すなわち、長距離フェリーで47年5月現在既に運行しているのは、先発の小倉～神戸間の阪九フェリーをはじめ、最近運航を開始した東京～苫小牧間の日本沿海フェリー、東京～釧路間の近海郵船、門司～四日市～名古屋間の名門カーフェリーなど合せて13社13航路となっている。なお、既免許開業準備中のものが10社11航路で、このうち47年度中に就航を始める計画のものはオーシャンフェリー、太平洋沿海フェリー、フジフェリーなどとなっており、このほか申請中のものが11社12航路となっている。これらの長距離フェリーを総合してみると、北は北海道から南は鹿児島にいたるまで、幹線道路や幹線鉄道に並行するカーフェリーの基幹航路網が実現することになる。

長距離フェリー輸送は自動車輸送のもつ軽便性と船舶輸送のもつ大量、長距離、低廉性とが結合した協同一貫輸送としての特色を有しており、次のよ

表一

長距離フェリーの概要

47.5.15現在

130

区分	事業者	航路名	使用船舶				運航回数	航路距離	所要時間	備考	
			隻数	トン数 (1隻)	航送能力 (1隻)						
					トラック	乗用車					
運航中	阪九フェリー	小倉～神戸	4	5,011	70	60	1日2往復	452	14:00	43.8	運航開始
	ダイヤモンドフェリー	大分・松山・神戸	3	4,000	52	60	1日2	362	13:00	45.2	"
	新日本海フェリー	小樽・敦賀・舞鶴	2	9,300	103	150	3日2	1,061	26:00	45.8	" 47年5月第2船
	川崎近海汽船	芝浦～苫小牧	1	2,350	18	—	1ヵ月7～8	1,020	37:00	44.4	" (貨物フェリー)
	日本カーフェリー	川崎～細島	3	7,000	70	100	1日1	887	25:00	46.3	運航開始
	関西汽船	大阪～別府	2	3,300	2	50	1日1	441	14:10	46.3	"
	セントラルフェリー	神戸～東京	3	5,500	62	100	1日1	698	23:00	46.4	"
	宮崎カーフェリー	細島～神戸	2	6,000	40	110	1日1	450	14:00	46.6	"
	日本高速フェリー	鹿児島・高知・名古屋	1	10,000	100	150	3日1	953	26:30	47.2	"
	広島グリーンフェリー	広島～大阪	2	5,500	76	110	1日2	343	9:00	47.1	" 47年4月第2船
	日本沿海フェリー	東京～苫小牧	3	8,000	150	100	1日1	1,026	28:00	47.4	"
	近海郵船	東京～釧路	1	8,800	100	100	4日1	1,120	30:00	47.4	"
名門カーフェリー	門司・四日市・名古屋	3	6,200	80	100	1日1	800	23:00	47.5	"	
既免許開	オーシャンフェリー	徳島～千葉	2	7,000	バス2 130	140	1日1	611	15:00	47.7	以内に運航開始予定
	関西汽船	細島～神戸	1	5,000	70	60	2日1	450	12:30	48.1	"
	太平洋沿海フェリー	名古屋～大分	2	6,000	100	50	1日1	712	20:00	47.12	"
	"	名古屋・仙台・苫小牧	2	8,000	100	150	2日1	1,330	35:30	48.5	"
	フジフェリー	東京・松坂・名古屋	2	6,000	105	30	1日2	409	12:00	47.10	"

業 準 備 中	鹿児島商船	鹿児島～神戸	1	8,000	140	20	2日1	70015:30	48.9	〃
	日本高速フェリー	東京・新宮・高知	2	8,000	100	150	1日2	70417:00	48.5	〃
	四国海運	長浜～神戸	1	1,400	34	—	1日1	31510:00	48.1	〃
	大洋フェリー	苅田～大阪	2	5,000	105	120	1日1	46313:00	49.1	〃
	西日本フェリー	神戸～苅田	2	5,000	163	—	1日1	44413:30	49.1	〃
	名門カーフェリー	新門司～大阪	2	6,500	140	—	1日1	45713:00	49.1	〃
中 請	東日本フェリー	室蘭～鹿島	2	8,000	135	—	1日1	77022:00		
	新東日本フェリー	苫小牧～鹿島	2	8,000	185	—	1日1	77120:00		
	〃	苫小牧～仙台	2	5,000	100	—	1日1	56515:00		
	川崎近海汽船	東京～苫小牧	3	8,000	100	110	1日1	1,05830:00		
	日本沿海フェリー	東京・鹿島・苫小牧	3	8,000	150	100	1日1	1,05029:00		
	〃	東京～神戸	2	8,000	150	100	1日1	67018:00		
	東北フェリー	東京～仙台	2	5,000	100	—	1日1	54315:30		
	宮崎カーフェリー	細島～大阪	1	6,000	95	—	2日1	45013:00		
	東九フェリー	小倉～東京	2	8,000	160	—	2日1	1,02228:00		
	中	東西高速フェリー	東京・大分・三原	3	8,000	210	—	1日1	1,14831:40	
阪九フェリー	博多～大阪	1	7,000	90	140	2日1	57516:00			
博多グリーンフェリー	〃	1	7,000	90	140	2日1	57516:00			
九州急行フェリー	東京～大分～苅田	3	14,000	200	100	1日1	1,05025:00			

うな利点がある。

- (1) 自動車は陸上を走行する場合に比較して運転手が少なくすむので、運転手不足の解消に役立つと同時に人件費が節減できる。
- (2) 混雑している道路に対して海上バイパスとしての役割を果し、輸送時間を短縮させ、自動車の運航時間を正確にする。
- (3) ロールオン、ロールオフ方式により荷役の合理化がはかれる。
- (4) 輸送コストの節減がはかれる。
- (5) 航路によっては輸送時間の短縮が可能となる。
- (6) 観光地や工業適地と大都市を結ぶことにより地域開発がはかれる。
- (7) 生鮮食料品など生産地より消費地への直送が円滑に行なわれることになる。

長距離フェリーは以上のような特色と利点を有するもので、協同一貫輸送による物的流通合理化の新分野として、大きな役割を果しつつある。

3. 長距離フェリーによる新輸送方式

長距離フェリーの積荷の対象は自動車輸送そのものであるが自動車はフェリー航路に並行する陸上道路を自走できるので、輸送費用および輸送速度などについて、長距離フェリー利用の方が、自動車の自走と比較してメリットのあるものでなければならない。自動車の運行経費および所要時間を自走の場合と、長距離フェリー利用の場合とについて比較検討してみると、表2のとおりである。

フェリー利用の場合においては、自走に比し、運行三費、人件費、償却費が節減されることになるが、一方フェリー運賃が加算されることになる。そのため、阪神～北九州間についてみると、8トントラックが一般道路を自走する場合よりフェリー利用の方が、運転手1人乗船の場合13,492円、無人の場合21,978円の費用減となっており、輸送時間はほぼ同じとなっている。これにより長距離フェリーは一般道路と並行する航路の場合、自動車の自走よ

表—2 カーフェリー利用の経済性推算表
(8トン・トラック自走との比較)

(47年)

項 目		輸送区間		阪神～北九州 (陸路600km海路452km)		
		輸送方法		一般道路	フェリー利用	
				走行所要額	節 減 額	所 要 額
81行 トキ ント ト ラ タ ッ ク 走	固 定 費		5.43	—	5.43	
	運 行 三 費		16.21	16.21	—	
	人 件 費	2人 乗務	44.21	26.53	1人 17.68	
	償 却 費		5.70	2.85	2.85	
	高 速 道 通 行 料 ほか		—	—	—	
合 計			71円55銭	45円59銭	25円96銭	
8 トン ト ラ ッ ク 走 行 コ ス ト			42,930円	(27,354) 円	15,576円	
関 門 ト ン ネ ル 通 行 料 金			700	—	—	
フ ェ リ ー 基 地 両 端 運 行 三 費			—	—	162	
フ ェ リ ー 運 賃			—	—	14,400	
総 計			43,630円	—	30,138円	
カーフェリー 利用による経 済効果	運転手1人乗船				13,492円	
	運転手乗船なし			(17.68×600×0.8)	21,978円	
所 要 時 間			約15時間		約14時間	

りもメリットがあることになる。

カーフェリーの運賃は海上運送法に基づき運輸大臣の認可を受け公示することになっており、通常運航原価を基礎として自動車の種類、長さごとに定められている。車両の長さが増すごとに運賃は高くなっているのが、これは車両の長さ按比例して自動車甲板を占める割合は大きくなり、積載率が低下するためである。このために、フェリー輸送においては後述するように、トレーラーのヘッドレス輸送方式により車全体長を短くすることがメリットを高める方策となる。さらに、経済効果からみた場合、無人車輸送が最もメリットが高いわけであるが、この無人車は海上運送法第2条第11項に規定されている自動車航送にかかる自動車ではなく、単に1個の貨物とみな

されており、無人車の輸送については、海上運送法第19条第7項の定めによる貨物運賃表（旅客船により手荷物および小荷物以外の貨物を運送する場合の賃率表）の届出をすればよいとされている。しかし、無人車輸送を行なうための条件としては、当該フェリー航路が無人車航路を行うことを認可されていることが必要であり、一方、トラック業者は当該航路の無人運送取扱規定に基づき1時間以内に到着しうる距離で、電話連絡の可能な場所に連絡所を設置すること、および、フェリー会社と無人車運送契約を締結することが必要である。すなわち、無人車輸送は特別な場合を除き、発着両基地に営業所を有する企業規模の業者またはこれに類する体制をとりうるもののみが行ないうる輸送方式と考えられる。無人車輸送の実績についてみると、運輸省の資料によれば45年度における取扱比率は図2のとおりで、トラックの占める比率は31%となっており、このうち無人車輸送が18.5%（総体の5.7%）となっている。

(45年度)

	乗 用 車	バ ス	貨物自動車	無人車	その他
長距離ルート	63.3		25.3	5.7	4.7

図2 フェリー利用車種別構成（資料：運輸省）

さらに阪九フェリーの例でみると、無人車輸送の実績は表3のとおりで約25%となっているが、自動車業者の構成は表4のとおりで、その大半が中小規模の企業で占められている実状からして、無人車輸送の増加は現状のままでは限度があるものと思われる。その対策として、連絡運輸の実施や施設の共同利用などの方策が必要となっている。

長距離フェリーの輸送時間帯についてみると、大部分が夕方出発、夜間運航、明朝到着のスケジュールをとっている。営業トラックも、一般に長距離輸送においては、午後集荷、夜出発、午前配達サイクルをとっているのが大部分であり、これは一般的な商店、工場、倉庫などの勤務態勢に合った輸

表—3 阪九フェリーの輸送実績
(44年10月, 普通車およびトレーラ)

無人車 (普通車 289台 トレーラ 117台)	406台	25.4%
運転手1人 (普通車)	878台	55.0%
運転手1人, 助手1人 (")	275台	17.2%
運転手1人, 助手2人 (")	29台	1.8%
運転手2人 (")	10台	0.6%
計	1,598台	100.0%

表—4 貨物自動車運送業者の車両数規模別構成

(45年度末)

業 種	車両数									
	1~5	6~10	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~500	501~	計
路線トラック	125	58	61	38	35	38	35	19	16	425
構成比(%)	29.4	13.7	14.1	8.9	8.5	8.9	8.2	4.5	3.8	100
その他トラック	8,061	7,281	5,804	1,790	1,062	559	169	77	15	24,818
構成比(%)	32.4	29.3	23.4	7.2	4.3	2.3	0.7	0.3	0.1	100
計	8,186	7,339	5,865	1,828	1,097	597	204	96	31	25,243
構成比(%)	32.4	29.1	23.2	7.3	4.3	2.4	0.8	0.4	0.1	100

(資料: 運輸省)

送サイクルとなっている。一方、自家用車は営業車の逆で昼間走行のサイクルをとっているものが多い。これらの点よりして、長距離フェリーの運航時間帯は長距離貨物の一般的な輸送サイクルにほぼ合っており、利用価値は大きいものと思われる。

長距離フェリーによる輸送は、雑貨類を対象として、海陸各輸送機関の協同体制のもとに、ユニット・ロード・システムにより、ドア・ツー・ドアの一貫した輸送サービスを提供し、輸送の効率化をはかるところの海陸協同一貫輸送であるが、これは今後、次の四つの輸送方式(図3参照)により、段階的に進展していくものと思われる。

a. 輸送方式 I

トラックにより発地より着地まで直送することとし、途中を長距離フ

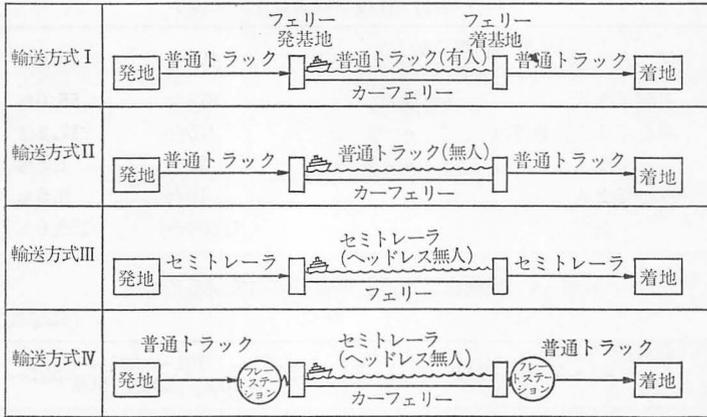


図3 長距離フェリー利用による輸送方式

フェリーにより運転手1人乗務のまま航送する方式。

この方式は最も簡便な輸送方式でトラックの自走に比べて運行三費、償却費、人件費の一部が節減できるので、輸送コストが安くなるが、なお人件費などの節減が十分にはかれない点がある。

b, 輸送方式Ⅱ

トラックにより発地より着地まで直送することとし、途中を長距離フェリーにより無人航送する方式。

輸送方式Ⅱはトラックの無人航送であるので、人件費の節減が十分はかれるが、エンジン部分が切りはなせないで、固定費やフェリー運賃の節減がはかれない。なお、この方式による場合はフェリー発着両基地に営業所を備え、ある程度の輸送のシステム化が必要である。

c, 輸送方式Ⅲ

セミトレーラにより発地より着地まで直送することとし、途中を長距離フェリーによりトレーラの部分のみ(ヘッドレス)無人航送する方式。

輸送方式Ⅲは人件費の節減がはかれるほかに、ヘッドレス輸送により固定費、フェリー運賃の節減がはかれるので非常に効率的な輸送方法で

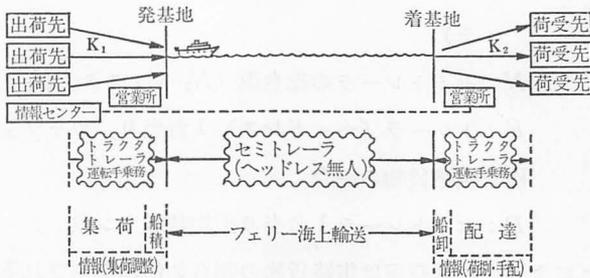


図4 長距離フェリーによる輸送型態（輸送方式Ⅲ）

ある。この方式による場合は図4のとおりである。フェリー発着両基地に営業所を備え、輸送のシステム化が必要であり、なお、比較的多くのトラクタおよびトレーラの設備が必要である。今後、長距離フェリー利用による輸送方式は段階的に合理化が進められていくことになるが、当面、効率的な輸送システムとして検討の対象となるのは輸送方式Ⅲである。この方式Ⅲにおいては、ある程度の作業従事者および運搬具などの設備が常置されることになるがその場合の輸送費用は、平均的な往路貨物量に対し、常置する運搬具台数、作業員数および復路貨物の割合などを基礎として次式で算定される。

$$C = \left[S \cdot K_1 + J_1 + \frac{T_1 \cdot N_1 + T_2 \cdot N_2}{B + B \cdot W} + F \left(1 + \frac{B(1-W)}{B + BW} \right) + J_2 + S \cdot K_2 \right] \cdot \frac{1}{D}$$

ただし、 C ：貨物重量1屯当り輸送費

B ：フェリー1運航当りトレーラ運行台数

S ：セミトレーラ1台、走行1キロ当り運行三費

K ：セミトレーラ1台、1便当り走行キロ (K_1 発地, K_2 着地)

J ：セミトレーラ1台、1便当りに要する作業人件費 (J_1 発地, J_2 着地)

T : セミトレーラ 1 日当り 固定費 (T_1 トラクタ, T_2 トレーラ)

N : セミトレーラの総台数 (N_1 トラクタ, N_2 トレーラ)

F : トレーラ (ヘッドレス) 1 台当り, カーフェリー運賃

W : 復路貨物の割合

D : セミトレーラ 1 台当り 平均積載トン数

これにより, 輸送費用は復路貨物の割合如何に左右されるところが大きいが, 通常の輸送規模および復路貨物の状態においては経済効果は大きいものと推計される。

d. 輸送方式IV

フェリー基地にフレートステーションを設け, 発地よりフレートステーションまでの集貨は普通トラックにより行ない, フレートステーションにてセミトレーラに積換え, トレーラ部分のみをフェリーにより無人航送し, 着基地のフレートステーションにて普通トラックに積換えて着地へ配達する方式。(積換えはパレットゼーションによる)。

輸送方式IVは道路事情や出荷ロットに適した両端輸送が可能で, 復路荷の集荷も効果的に行われることになり, また, 輸送量の増加に対してはトレーラ部分のみの設備増で対応でき, トラクタの台数は比較的少くてもよいことになるので, 貨物の種類によっては最も効率的な輸送方式である。この方式による輸送形態は図5のとおりで, 両基地にフレートステーションの設備が必要で徹底した輸送のシステム化が行なわれることになる。

この輸送方式IVにおいては, 定量定型輸送として, 有機的な情報管理のもとに, 一定数の作業従業員や運搬具その他設備が常置されることになるが, その場合の輸送費用は平均的な往路貨物の量と復路貨物の割合などを基礎として次式で算定される。

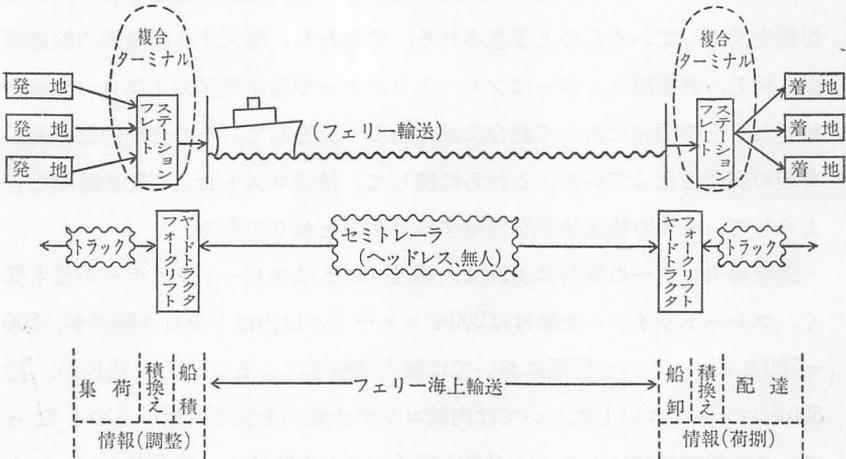


図5 長距離フェリーによる輸送型態 (輸送方式IV)

$$C = A_1 + \left[\frac{E_1 + E_2}{B + BW} + \frac{T_2 \cdot N_2}{B + BW} + F \left(1 + \frac{B(1 - W)}{B + BW} \right) \right] \cdot \frac{1}{D} + A_2$$

ただし、 C : 貨物重量1屯当り輸送費

A : 貨物重量1屯当りトラック輸送費 (A_1 は発地, A_2 は着地)

B : フェリー1運航当り, トレーラ運行台数

E : フレートステーションにおける1日当り費用

(E_1 発基地, E_2 着基地)

T_2 : トレーラ (シャシーのみ) 1日当り固定費

N_2 : トレーラ (シャシーのみ) の総台数

F : トレーラ (ヘッドレス) 1台当り, カーフェリー運賃

W : 復路貨物の割合

D : セミトレーラ1台当り平均積載トン数

この輸送方式IVにおいては、フレートステーションは複合ターミナルの一環としての機能を果たすことが、さらに効果的なシステムとなる。

今後、カーフェリー輸送は段階的に進展しつつ、従来の輸送形態に大きな影響を及ぼしていくものと予想される。すなわち、増大する雑貨類の輸送需要に対し、長距離フェリーはフレートライナーや高速輸送およびコンテナ船輸送などとの関連において総合交通体系の一環として、その合理的な整備が今後の課題となっている。これらに関して、輸送コストおよび輸送時間などよりして、今後の輸送体系を展望すると次のとおりである。

運経研センターの資料によれば、輸送コストはフレートライナーが最も低く、フレートライナーを除けば200キロメートル以内はトラック輸送が、200～700キロメートルの距離においては無人車航送によるフェリー輸送が、約800キロメートル以上においては内航コンテナ船がそれぞれ低いものとなっている。輸送時間はトラックが最も短く、これを除くと、約700キロメートルまではフェリー、フレートライナー、コンテナ船の順に短く、約800キロメートル以上ではフレートライナー、フェリー、コンテナ船の順に短くなっている。これらの事情と、現在の輸送機関別距離別分担率などよりして、今後の雑貨輸送における輸送体系は、概ね300キロメートル以内の区間では自動車为主导的な地位を占め、300～600キロメートルの距離地帯ではフレートライナー、自動車およびカーフェリーが競合することになり、概ね600キロメートル以遠の輸送ではフレートライナー、カーフェリー、内航コンテナ船が主力となるものと想定される。長距離フェリーのための港湾施設は、以上のような輸送体系において立地されることが効果的なものとなる。

4. 港湾施設と港湾運送事業

港湾は一定の条件を備えた臨海水域で貨物と船舶にサービスを提供する場所であるが、最近その概念は港湾機能と社会経済との結びつきまで拡大しており、埠頭や繋船設備、上屋、倉庫、鉄道、道路などの港湾施設と、これらを利用して営まれる経済機能とを総合したものとなっている。港湾は海陸貨物流通の結節点として、また内外貨物交流の場として、社会経済的に重要

な役割を果たしている。とくに、大都市に隣接する港湾においては、本来の商港としての役割のほかに、都市再開発、過密化対策の一助として、港湾地域内に造成される土地が利用されており、港湾の性格は多様化している。

このような港湾において、カーフェリー輸送は、地域住民との結びつきの強い雑貨類の輸送合理化をはかるものとして、大いに期待されているのであるが、その急速な発展は、港湾施設や港湾運送事業などのあり方に大きな影響を及ぼしつつある。まず港湾施設についてみると、次のような在来船の場合と異った問題点と特異性を有している。

カーフェリーはロールオンロールオフ式により車輛を積卸しするものであるため、そのために本船にランプウェイを備えたり、岸壁に特別の施設が必要である。現在、カーフェリーの岸壁施設利用状況を見ると、岸壁の斜路を利用しているものが約40%、可動橋を使用しているものが約30%、浮棧橋その他を利用しているものが約30%となっている。比較的短距離で小型フェリーの場合は岸壁の斜路や浮棧橋などを利用しているケースが多いが、長距離の大型フェリーの場合は船型に適合したけい留施設として可動橋の設置が必要である。このように、カーフェリーのための岸壁施設は潮の干満に応じて車輛の積卸しが可能なものでなければならないし、また船型に適合したけい留施設が必要であるので、在来船との兼用や、他目的への転用は不可能であるし、またフェリーでも船型の異なる場合、施設の共用は困難である。

次に、カーフェリーは陸上輸送と連結して橋の代用として、その輸送需要を充足するものであるため、その運航頻度は在来船に比し非常に高い。長距離フェリーの場合は1日1往復程度であるので別に問題はないが、総体的にみると、1日10往復以上の航路が全航路数の約半数を占めており、航路によっては港内における海上交通輻輳の要因となっていることが多い。さらに、長距離フェリーなど大型フェリーの場合は一時に多くの車輛を積載して輸送するものであるため、そのために広大な駐車場や旅客上屋などの施設が必要である。また、これらの車輛による交通量はフェリーの発着時に一時的に集

中する傾向があるし、量も多いので交通混雑を来たす例が多い。このため、フェリー発着施設は広大な用地の確保が可能で背後道路網との連繋が円滑に行くような地点に立地することが必要である。また、将来、物流近代化の動きに沿って、他輸送機関との結合を円滑にするため、複合ターミナルの一環としての機能も考慮すると、さらにその用地は広大なことが要求されることになる。複合ターミナルは、その背後に大都市の人口を控え、フレートライナーや高速道との連絡点に整備されることになるが、当面の計画構想としては、大井埠頭複合ターミナルや、大阪南港複合ターミナルなどが取りあげられている。この複合ターミナルには、トラックヤード、フレートステーション、ストックポイント、情報センターなどの施設が設けられ、カーフェリーと他輸送機関との結合による効率的な雑貨類の大量輸送システムが形成されることになる。

カーフェリーのための港湾施設は以上述べたような特異性を有しているので、その条件を満すような場所はきわめて限られている。しかも都市開発や臨海工業地帯造成などで年々水際線の開発は進んでおり、フェリーターミナルとして立地可能な場所はますます減少する傾向をみせている。このため、長期的計画にたったフェリー埠頭の先行的整備が必要とされている。政府はこれらの事態に対処し、物流の合理化をはかるため、新港湾整備5年計画（昭和46～50年度）において、フェリー埠頭の整備を計画し推進している。すなわち重要港湾における中長距離カーフェリーのための埠頭については、原則として、港湾管理者の設立するフェリー埠頭公社により整備することとしており、表5の22港が対象港湾として取りあげられている。このうち、東京、名古屋、堺泉北、大阪、神戸の各港は既に46年度から整備が進められている。これらの埠頭整備に要する建設資金構成は政府無利子貸付20%、地方債一特別転貸債30%、港湾管理者出資20%、市中銀行などから借入30%となっている。

政府の港湾整備計画に基づくフェリー埠頭公社は、公共性の必要から港湾

表—5 新5年計画によるカーフェリー埠頭の整備

港 名	事 業 内 容
東 京	10号地その2に4バース, 大井その2に2バース 計6バース
横 浜	金沢3バース
名古屋	11号地4バース
堺 泉 北	泉北5区3バース
大 阪	南港内港4バース
神 戸	東部内貿1バース, 六甲アイランド3バース 計4バース
北九州	新門司2バース
室 蘭	崎守埠頭1バース
青 森	沖館4バース
八 戸	八太郎1バース
塩 釜	仙台港区2バース
宇 野	宇野3バース
広 島	出島沖2バース
高 松	詰田川1バース
松 山	高浜1バース
小松島	沖の州1バース
高 知	横浜2バース
刈 田	南港2バース
博 多	箱崎1区1バース
大 分	大在1バース
鹿 児 島	谷山2区2バース
函 館	矢不來4バース
(合計)	22港, 54バース (うち, 水深7.5メートル以上は22バース)

管理者が基本財産を全額寄附した民法第34条に基づく財団法人となっており、その設立目的は、フェリー埠頭の建設、改良、維持、修繕および管理を総合的かつ効率的に行なうことにより、当該港の機能の強化をはかり、住民福祉の増進と地域経済の発展に寄与するものとなっている。なおこのフェリー埠頭公社の事業内容は次のとおりとなっている。

- (1) カーフェリー埠頭の建設を行なう。
- (2) 上記(1)により建設したカーフェリー埠頭の改良、維持、管理を行なう。
- (3) カーフェリー埠頭の円滑な利用を確保するため必要な(1)に掲げる以外の事務所、店舗福利厚生施設、その他の施設の建設および管理を行なう。

(4) 委託により、カーフェリー埠頭と密接な関連のある港湾施設の工事を行なう。

(5) 前各号の業務を遂行するために必要な業務を行なう。

すなわち、公社はフェリー専用埠頭を建設して、それを利用船社に有償で使用させ、埠頭整備資金の償還にあてることになる。

物流近代化の見地からして、フェリー埠頭は、その背後地などにおける物流施設と有機的な関連を有することが効率的であり、また、その運営にあたっては利用者の意向を反映させることが重要な要素となっている。

次に港湾運送事業との関係についてみると、従来、カーフェリーによる輸送形態は自己の車輛を自ら輸送するもので、いわゆる自家運送の範囲に属するものとされており、港湾運送事業の対象とはみなされていなかった。しかし、最近、フェリー輸送の伸展は在来貨物船の取扱貨物量の伸びなやみや減少をきたす傾向を招来しており、さらに長距離フェリーによる無人車輸送の実施などにより、この傾向は強まるものと予想されている。このため、長距離フェリーによる無人車輸送や新車の輸送などは、一般海運貨物とみなし、積卸作業を一般船同様に港湾運送業者に扱わせるべきだとの要求が強まっている。今後、長距離フェリーによる輸送方式がさらに進み、不特定多数の無人車を積卸すことを業とするものの必要が生じた場合や、新車の輸送においては、港湾運送事業の対象としてとりあげられることになる。いずれにしても、カーフェリー輸送は自動車輸送そのものを対象としており、自動車輸送の一部を一定区間海上輸送することにほかならない。その特色は自動車輸送と船舶輸送を結合して、海陸協同一貫輸送を行い輸送の合理化をはかろうとするものであるから、その利点を生かすために、今後のあり方については適切な対応策が検討されるべきであろう。

海運業界においては、その近代化をはかるため、43年以来、合併や協業化、協同化による事業規模の拡大と一貫責任態勢の確立が進められている。港運業者は企業規模の拡大をはかるとともに、最近はさらに、陸運部門や海運部

門へ進出したり、港運部門の充実と併せて、業務の多角化をはかる傾向が強まっている。このことは、やがて、港運業者が海陸協同一貫輸送へ進出する基盤となっているもので、今後、カーフェリー輸送の進展にもなって、一貫輸送業者の分野に進出するものが増加していくものと思われる。