

IV－8

秋田港を利用したフェリー貨物交通について

秋田大学 学生員 ○阿部 縁
 秋田大学 正員 木村 一裕
 秋田大学 フェロー 清水浩志郎
 国土交通省 梅野 修一

1. はじめに

(1) 研究の背景・目的

近年、環境問題がクローズアップされ、省エネルギー・低公害型の大量輸送機関である海運へのモータリシフトが推進されている。また平成 11 年度現在、トラック運転手の平均年齢は 39.5 歳となっており、労働者の高齢化や少子化による将来の労働力不足を考慮しても、フェリーによる輸送は今後ますます重要視されてくるものと考えられる。

本研究では秋田港に就航しているフェリーの利用実態を明確にすることで、フェリー輸送のメリットを把握し、フェリー利用環境改善や秋田港の有効利用に関する考察を行った。

(2) 就航フェリーの概要

秋田県には平成 11 年 7 月に苦小牧、秋田、新潟、敦賀を結ぶフェリー航路が開設された。当時は週 6 便のうち 5 便が新潟～苦小牧間の運行で、1 便のみが敦賀～苦小牧間の運行であった。その後、平成 12 年 10 月に輸送効率の向上と航路の活性化を図るため航路再編が行われた。これにより運行回数は週 4 便に減ったものの全便が敦賀～苦小牧間を結ぶ運行となった。表 1 にトラック・トレーラーの秋田港利用状況を示す。航路別では苦小牧航路の利用が最も多く、秋田への移入が移出を若干上回っている。他方、新潟、敦賀航路では移出が移入を大きく上回っている。運行ダイヤを表 2 に示す。

表 1 トラック・トレーラー利用状況

	秋田港発／移出（台）				秋田港着／移入（台）			
	苦小牧	新潟	敦賀	計	苦小牧	新潟	敦賀	計
H12. 1	111	66	13	190	140	38		178
2	126	47	4	177	191	18		209
3	241	47	16	304	241	44		285
4	397	81	6	484	380	65		445
5	256	127	6	389	323	57		380
6	277	76	10	363	313	33	3	349
7	234	106	10	350	304	31		335
8	216	98	8	322	331	27	2	360
9	226	91	2	319	281	23		304
10	265	79	17	361	301	44	22	367
年計	2,349	818	92	3,259	2,805	380	27	3,212

表 2 運行ダイヤ

	発曜日	苦小牧	秋田	新潟	敦賀
上り	月・火・木・土	発 20:15	着 8:15 発 8:55	着 15:30 発 18:30	着 6:30
下り	月・水・金・土	着 18:00	着 6:00 発 6:40	着 21:20 発 23:50	発 9:45

(3) ヒアリング調査概要

本研究では秋田県内で実際にフェリーを利用して輸送を行っている運送業者 5 社と、試験的にフェリーを利用したことがあり現在、利用を検討中である運送業者 1 社を対象として、平成 12 年 12 月から平成 13 年 1 月にかけて面接によるヒアリング調査を行った。各社の主な概要を表 3 に示す。

表 3 調査対象各社の概要

記号	所在地	利用航路	主な輸送形態	主な輸送品目
A	秋田市	苦小牧、敦賀	陸送	集成材、合板、紙
B	秋田市	全港路	フェリー	合板、米、紙、製材品
C	秋田市	苦小牧、敦賀	陸送	合板、農機、農産物
D	秋田市	全港路	陸送、JRコンテナ、フェリー	紙、米、製材品
E	能代市	苦小牧、敦賀	陸送、JRコンテナ	米、製材品、鉱物資源
F	仁賀保町	検討中	陸送、海上コンテナ	マイクロチップ

2. フェリー利用実態

おもなフェリー利用の概要を表 4 に示す。航路別の利用頻度では秋田～新潟間を「利用しない」と回答している業者が多いが、これは秋田市から出荷する場合、陸送時間の方がフェリーの所要時間に比べて短いためであり、秋田港の出港時刻などを考慮しても陸送の方にメリットがあると考えられているからである。また、秋田～敦賀間の利用についてはまだ定着していないこともあってか、「時々利用」が多いが、今後荷物を増やしていく予定だと回答した業者もいる。次に輸送手段としてのフェリーの重要度については、現在は陸送がメインなので「重要でない」と回答した業者が 1 社あるが、この会社も、将来的には重要だと回答している。このことから、今後、フェリーは輸送手段の 1 つとして確実に需要が起きてくるものと推測できる。

表4 調査結果

調査項目		回答
利用頻度(現在利用している5社を対象)	苫小牧	常時利用:3社、時々利用:2社、利用しない:0
	新潟	常時利用:1社、時々利用:1社、利用しない:3社
	敦賀	常時利用:1社、時々利用:3社、利用しない:1社
フェリー利用形態		トラック輸送:0、トレーラー輸送(無人):5社
輸送手段としてのフェリーの重要度		非常に重要:5社 重要ではない:1社
輸送手段の決定者		輸送業者:3社 荷主:3社
下船後のネットワーク		企業内でできている:3社 他企業との間でできている:2社 フェリー会社に依頼:1社
集荷地域	県内	秋田市内、能代市、五城目町
	県外	岩手県(北上市、一関市)、山形県(酒田市、庄内町)

このほかフェリー利用の特徴をまとめると以下のようになる。

1) 利用形態

フェリーの利用形態はトレーラーによる無人航走が主流である。またトレーラーを自社所有している会社も少なく、他の会社のトレーラーを借りて利用する事で、帰り荷の心配が無くなるというメリットがあるとのことであった。

2) フェリー輸送に切り替えた理由・メリット

「無人輸送による人件費の削減などで陸送に比べてコストが10～20%安くなった」(3社)、「環境問題への配慮」(3社)、「ダイヤ通りに運行されている信頼性」(1社)、「他の輸送機関に比べて荷崩れが起りにくい」(1社)などが挙げられた。

3) 集荷地域

秋田港を利用するのは県内の荷物だけではなく、隣県の岩手県や山形県からも集荷されていることがわかった。また、秋田からもフェリー就航以前は北海道への輸送は八戸港、青森港、仙台港を利用して行われており、現在でも出港日や時間が合わない場合などは利用しているようである。

3. 秋田港フェリーに対する評価

(1) フェリー輸送の際に重視する項目の重視度

図1に輸送の際に考慮する項目の重視度を示す。この結果、陸送距離が短いことによるメリットである「乗務員の負担が軽減される」、「交通事故が回避される」などの項目において非常に重視されていることが明らかになった。

(2) フェリーの出入港時間に対する評価

貨物輸送に適したフェリーの出入港時間帯を尋ねたところ、秋田港は出港時間が朝方発なので前日の

夜までに荷物の集荷が必要となることから、物流に適したダイヤだとは言えないとの回答が得られた。

しかし一方では、他社のシャーシーを利用する場合は、出港までに港に荷物を輸送すればよいので、前日の日中など運転手の勤務時間内に輸送できるメリットがあると回答した業者もあり、時間に対する意識には両方の評価があることが判明した。

(3) フェリー輸送に適すると思われる貨物

「大量輸送できるもの」、「多少時間がかかってでも費用が安い方がいいもの」など、基本的にはどんなものでも運べるだろうとの回答が得られた。

また、現在秋田県内でトラック輸送されているものの中には本来フェリーで輸送できそうな品目も少なくないとの意見も出された。

(4) 輸送態勢に対するコメント

近年の生産体系はできるだけ在庫を抱えずに必要なものを必要なだけという方針から大量輸送が減ってきているといった状況やリードタイム(注文から発送にかかる時間)短縮のニーズがあるなど、現在の輸送態勢に対する問題点が指摘された。

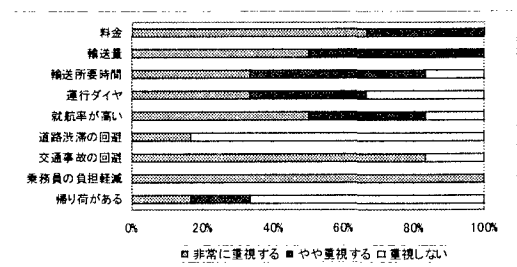


図1 輸送の際の重視度

4. まとめ

本研究では、実際にフェリーを利用して輸送を行っている業者にヒアリングを行い、フェリー輸送のメリットを把握した。また、要望としては以下のような回答が得られた。

①小口貨物の積み合わせに関する情報交換を業者間で、できればよい。②貨物積み合わせのための集荷センターのような設備が必要。③県外利用者のためにも港までの道路整備が必要。

今後の課題としては、これらの可能性を検討していくことと、サンプル数の拡大、さらに現在フェリーを利用していない輸送業者についても実態把握を行うことである。