

特集 島へ運ぶ、島から運ぶ



離島の定住を支える大きな柱の一つが、本土～島の交通、とりわけ海上交通の確保である。しかしながら、人口減少にともなう利用者の減少、燃料の高騰などの影響により、運航事業者の経営が圧迫するなど、その維持・改善に関連する課題は山積している。

交通の確保と聞くと、〈人流(人の往来)〉が目向きがちではあるが、住民生活や産業振興にとって欠くことのできない〈物流〉を安定的に維持していくという観点からも、これらの課題の解消は非常に重要である。

本号では、貨物船や宅配便事業者への取材、渡海船や離島に特化した引越サービスを提供する事業者からのご寄稿を通して、離島物流の実情などを報告する。各事業者がいかに物流面から島の暮らしを支えているのか。その取り組みや課題を多角的に検証することで、定期旅客航路の維持も含めて、今後の離島振興における物流施策を議論していく上での参考となれば幸いである。



東京の島々の物流の現況
本誌編集部

島の暮らしを支える
渡海船のいま・むかし

山口県祝島 秋山 鈴明

年間七〇〇件の実績を誇る
「離島引越し便」事業

アイランドクス株式会社 池田 和法



東京の島々の物流の現況

本誌編集部

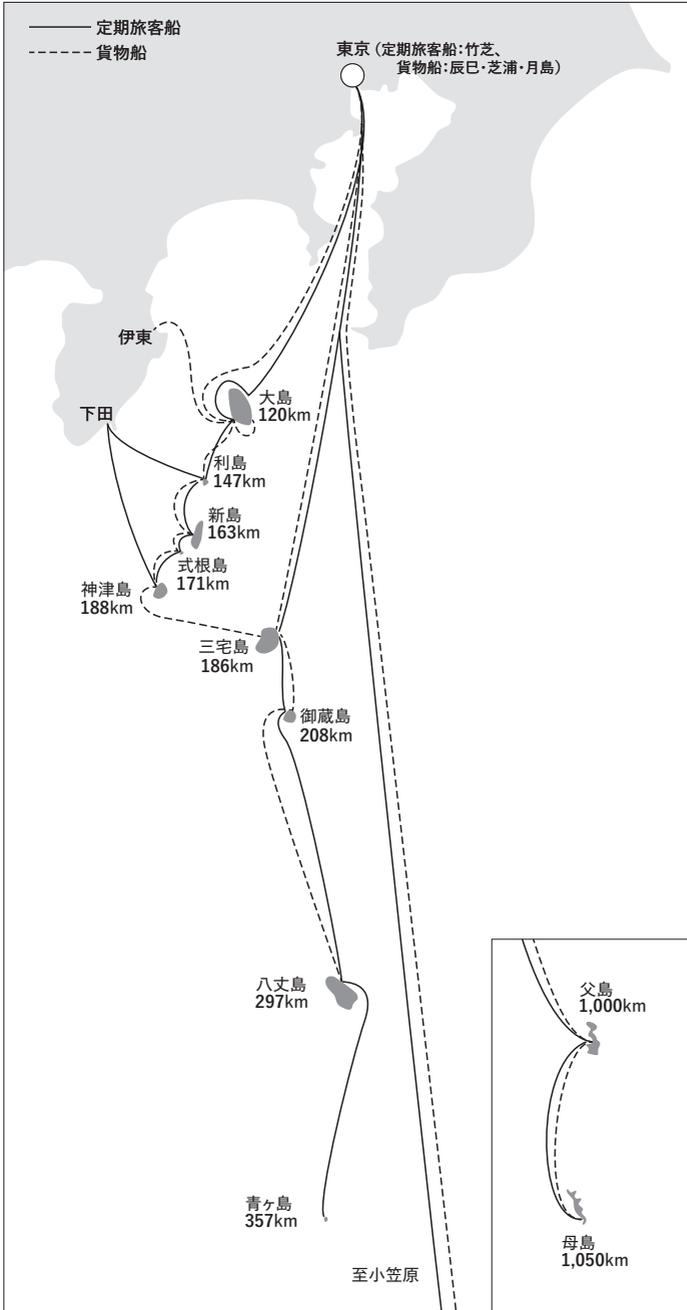
離島で人々が生活し続けていくためには、島と本土とを結ぶ交通を確保し、安定的かつ安価な物の輸送を実現していくことが不可欠である。現行離島振興法においても「海上、航空及び陸上の交通について、総合的かつ安定的な確保及びその充実並びに人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化に資するための施策の充実¹に特別の配慮をするものとする」²（第十二条交通の確保等。傍線は筆者による）と、条文に明記されている。国では、これらに基づき「離島活性化交付金」の事業メニューのなかで、戦略産品の移出や原材料の移入に係る輸送費支援（産業活性化事業）、流通効率化に効果のある施設整備などのための流通効率化関連施設整備等事業を実施。またエネルギー対策として「離島のガソリン流通コスト対策事業」

などを行なってきたが、これらの支援は、本土と島の物流を担う事業者が存在することを前提にしたものである。そこで、本稿では、東京の島々（伊豆・小笠原諸島）の物流（おもに海上輸送）の現況などをもとに、安定的な離島の物流の実現に向けた課題などを整理したい。

伊豆・小笠原諸島の物流―誰が何を運んでいるのか

東京の島々の物流（本土と各島）は、貨客船（東京・竹芝港）およびフェリー（静岡・下田港）など住民や一般旅行者も乗船する〈定期旅客船〉による輸送と、基本的には乗客を乗せない〈貨物船〉による輸送の二つに大別することができる（このほ

本稿に登場するおもな航路と各島の東京からの距離



かに石油元売のタンカーや東京都漁連保有の漁業用燃料・鮮魚専用の運搬船などあり。

定期旅客船の事業者は、東海汽船（東京～青ヶ島を除く伊豆諸島）、神新汽船（下田～大島を除く伊豆諸島北部）、小笠原海運（東

京～父島）となっている（このほかに八丈島～青ヶ島、父島～母島の島間を運航する伊豆諸島開発がある）。貨物船の事業者は、伊豆七島海運（東京～伊豆諸島、新島物産（東京～三宅島以北の伊豆諸島）、共勝丸（東京～小笠原諸島）となっている。

取り扱い貨物についても定期旅客船と貨物船で大きく分け
ることができ、前者はおもに下り便（本土↓島）で食料品や日
用品・家電などの生活物資（小売店などで取り扱う商品とともに、
郵便や宅配便など個人への貨物含む）、上り便（島↓本土）では島の
生産物など。後者については、下り便で重機・自動車、建築
資材（木材、生コン、砂利・砂ほか）やプロパンガスなどの燃料、
上り便で産業廃棄物（木くず、金属、廃プラスチックほか）と一般
廃棄物、廃自動車、廃家電、燃料の空容器、リサイクル品（ダ
ンボール、ビン・缶ほか）などである。

なお、東京都では伊豆・小笠原諸島の住民生活の安定と産
業の振興を図るため「伊豆諸島海上貨物運賃補助金」として、
プロパンガスなど一九品目を補助対象に海上の運賃の全額ま
たは五〇パーセントの額を交付している。

旅客定期船による物流の現況と課題―宅配便事業者の事例から

現在、東京から伊豆諸島への定期旅客船での海上輸送は、東
海汽船が「①竹芝〜大島・利島・新島・式根島・神津島」「②
竹芝〜三宅島・御蔵島・八丈島」の二航路を運航しており、ど
ちらも一日一航海（二往復）となっている。青ヶ島へは、八丈
島で貨物を積み替えて（＝横持ちして）、伊豆諸島開発のフェリ
ーで運搬している。

このほか神新汽船のフェリーが下田と（大島を除く）伊豆諸
島北部との間を週に六便運航している。

小笠原（父島）への海上輸送は、小笠原海運が基本的に週に
一航海。母島へは、父島で貨物を積み替えて、伊豆諸島開発
のフェリーで運んでいる。

下り便の基本的な流れは、東海汽船の貨物営業所に持ち込
まれた（集荷された）荷物を、各島別のコンテナ（保冷コンテナ
含む）に積載し、船の接岸時間に合わせて船積みする。各島
では、代理店が荷役（船荷の上げ下ろしなど）を行ない、島内各
地へ配送される。離島の物流コストが本土内よりも高くなる
のは、そもそも陸上での輸送に比べて海上輸送の費用の方が
割高であることに加え、これら複数の輸送手段の利用や荷役
作業が発生するためである。

航路事業者や宅配便事業者では、物流コスト低減に向け、積
載率の向上や作業の効率化のためにさまざまな工夫を行なって
いる。本項では、ヤマト運輸（宅配便事業者。以下、ヤマト）への
取材をもとに物流事業者の取り組みの現況や課題を報告する。

■コンテナの効果的な活用

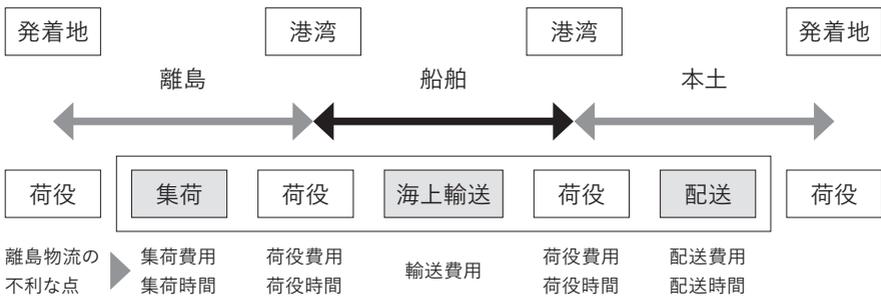
ヤマトでは、本土の新東京ベース店（物流ターミナル）にお
いて、島ごとのコンテナ（自社保有および東海汽船などからのリ

本土内と離島における輸送の違い

【本土内での輸送】



【離島の輸送】



出典：「物流対策で住民生活維持・産業振興・防災の実現を」(苦瀬博仁、本誌265号)

ス)に荷物を積み合わせ、竹芝の東海汽船の貨物営業所へ持ち届けている。各島での荷役・配送は、島内のヤマト営業所の有無によって取扱者が異なる。大島や八丈島のように営業所がある場合は営業所がない場合は島の代理店(契約事業者)がそれにあたる。下り便と上り便のコンテナ内の積載率を比較すると、前者の方が高い。いかに島から本土へ送る荷物を増やし、積載率を上げるのが効率化のカギとなる。

コンテナ輸送が基本となっていることから、その効率的な運用なども課題となっている。コンテナ不足による輸送障害の発生などを未然に防ぐため、各島の代理店などに速かなコンテナの返却を要請している。

なお、本土と島のほかに島と島の輸送も発生するが、ヤマトでは二〇一七年より「離島間輸送コンテナ」を積載することで、島と島と本土と島の輸送を切り分けたオペレーションを行なっている。

■ 欠航や引き返し対応

台風や時化など海象条件によって船の欠航や運航途中での引き返しなどが発生する。この場合、竹芝からの発送荷物は一般貨物の生鮮食品などの輸送が優先される。そのため、宅急便など滞貨分の荷物が次の便の貨物と重なりキャパシティ

不足（積み残し）が起きることがある。この際、クール宅急便を輸送するコールドボックス（CB。後出）の荷物を一般貨物の生鮮品を輸送する蓄冷式のコンテナに移し替えることで、積み残しの解消と積載率の向上を図っている。

温度管理が必要な荷物の取り扱いについて、ヤマトの伊豆・小笠原営業所では、二四時間保冷状態が維持できるCBを約二〇本保有している。しかし、蓄冷材を投入するタイプのCBと比べ積載効率が低いため、現在では両CBを併用している状態である。仮にコンテナ内でCBを充電することができるようになれば、充電式CBでの輸送に切り替えることができるため、さらに積載効率が向上するという。

なおヤマトでは、二〇一九年にこれまで大島と八丈島のみであったクール宅急便の取り扱いを、新島、神津島、三宅島の三島にも拡大している。

また、東京湾上では、湾内の安全確保の観点から管制信号で運航に制限がかかる場合がある。竹芝への着岸に一時間程度の遅延が出るケースでは、島からの荷物の発送などに遅れが生じる可能性がある。

貨物船による物流の現況―小笠原諸島の事例から

現在、東京から伊豆諸島への貨物船での海上輸送は、新島

物産が「辰巳↷大島・利島・新島・式根島・神津島・三宅島」を週一↷三便、伊豆七島海運が「辰巳↷大島・利島・新島・式根島・神津島」を週二↷六便、「芝浦↷三宅島・御蔵島・八丈島・青ヶ島」を週一↷二便、「伊東↷大島」を週三便運航している。

小笠原諸島へは共勝丸が「月島↷父島・母島」の路線を年間二八↷三〇航海している。

貨物船の運営事業者においても旅客定期船と同様に物流コストの低減に向け、積載率の向上や作業の効率化のためにさまざまな工夫を行なっている。また、貨物船ならではの課題も生じている。以下では、小笠原諸島への海上輸送を担う共勝丸への取材をもとに貨物船事業者の取り組みの現況と課題を報告する。

最低限の人員態勢での運航

共勝丸の船員は八人で、全員が乗船する。これは船を運航する上でギリギリの人員態勢であり、予備員もいない状態である。船員の募集をかけるものなかなか応募が集まらず、小笠原出身者のなり手も見つからない。特に機関士が不足しているという。日本では内航船への外国人船員の配乗は認められていないため、外国人技能実習制度〔※1〕も活用すること



建築資材・燃料の運搬など小笠原の住民生活・産業の基盤を支える貨物船「共勝丸」。

ができない。現在、共勝丸の船員の平均年齢は、船長を含め四十代と比較的若いため、定年による引退などの心配は少ないが、新型コロナウイルスへの感染やその濃厚接触者となり隔離措置がとられるなどで欠員が生じた場合、すぐに運航することができない状態となる。

新型コロナウイルスへの対応では、船の安定的な運航以前に、共勝丸がウイルスを小笠原に持ち込むことがないように最新の注意を払っている。しかし、ワクチンの接種などにおいて、定期旅客船の船員は自治体の便宜・支援により優先接種などが受けられたのに対し、共勝丸は自分たち自身で手配をしなければならず、非常に苦慮しているという。

■ 燃油サーチャージのない運賃設定

共勝丸が運搬するおもな貨物は、下り便が建築資材（コンクリート製品、セメント、鋼材、木材、砂利・砂ほか）や重機、車両で、荷主は建設会社や卸業者など一〇社ほどにのぼる。オカヤドカリ（国指定天然記念物）が乗り越えられる特注のL字側溝など小笠原ならではの荷物を積載することや、外来種対策のため土などの持ち込みの際に荷主に注意喚起するなど、他の貨物船にはない共勝丸特有の配慮も行なわれている。このほか、ガスリンやプロパンガスなどの燃料も運搬している。ただし、コ

ンテナ荷役や生鮮品の輸送については、基本的に受け付けていない。

上り便では、おもに一般および産業廃棄物、ビン・缶・段ボールなどのリサイクル品、燃料の空容器、廃自動車、廃家電などを積載している。近年、家電リサイクル法の対象となる家電四品目（エアコン、テレビ、冷蔵庫・冷凍庫、洗濯機・衣類乾燥機）の取り扱いの増加が目立つという。このほか母島にはゴミ焼却処理施設がないため、母島から父島へのゴミの運搬も担っている。

近年、燃油価格の高騰の影響で運航経費は上昇している。定期旅客船をはじめ航空路の運航事業者などの多くが燃油サーチャージ（燃油油価格変動調整金）を導入して燃料代の上昇に対応しているなか、共勝丸では現在までサーチャージの徴収を行なっていない。これは、荷主や島の住民の事業経営や生活が苦しくなっている時にこそ、共勝丸が利用者の要望に応え、支えていけるようにしていきたいとの思いからである。

しかし、当然のことながら共勝丸自体の経営存続も考えなければならず、運賃の改定を実施した。この際、これまでサーチャージを設けてこなかったことで荷主の理解も得やすく、かつ料金改定実施日の二年ほど前から荷主や行政にアナウンスして単価交渉を行なってきたため、スムーズに新しい運賃形態へ移行できた。ただし、運賃の改定ができたからといっ

て経営状態が大きく上向くわけではなく、現行の航海態勢だからなんとか経営維持できている状態だという。

■ 物流効率化の工夫

共勝丸では、月の運航スケジュールを、前月の二〇日に会社のウェブサイトに掲載している。それまではスケジュール表を紙で配布していたが、急な変更があっても紙を配り終わってからはすぐに調整が効かないため、荷受け日を変更したいの思うようにできないケースなどが出てきた。そこでウェブサイトでのみ掲載とし、かつ運航予定日・決定日という表記形式を設けることで、荷受けの調整がつきやすい工夫を行なっている。これについては、荷主の方々の理解・協力も大きいという。

このほか船内の積載効率を高めるため、デッキを二層構造として（上甲板じょうちゆうばんに加え中甲板ちゅうちゆうばんをつけて）、積載スペースを増やしてきている。また、コンテナを使うとどうしてもデッキスペースができてしまうため、コンテナを使わずに積み合わせることで、積載率の向上を図っている。これは、あらゆる貨物に対応しながら、航路距離千キロ、人口二五〇〇人の小笠原の生活を支えるための工夫でもある。

■ 定期旅客船の代替機能も担う

東京と父島を結ぶ定期旅客船のおがさわら丸のドック時は、基本的に東海汽船のさるび丸が代替船の機能を担う。しかし、パシヨンフルーツの最盛期とドック期間が重なる場合、さるび丸に他の貨物が載せられないケースが発生するため、共勝丸が郵便や宅配便の貨物の輸送を担うこともある。

また、原則として旅客の乗船は受け付けていないが、緊急時の人員輸送などを行なうこともある。共勝丸によると、住民の安心感の向上につながるため、こういった面での役割は継続的に果たしていきたいという。

船舶会社の経営存続を

以上のように、東京の島々の物流の現況をみてきたが、物流事業者では、積載率の向上、荷役の効率化など物流コストの低廉化および収益の向上に向けた取り組みが行なわれている。しかしながら、島の人口減少にもなう取り扱い貨物の減少や燃油の高騰などにより、これら事業者独自の取り組みだけでは離島の物流を維持できない可能性も生じている。

ヤマトによると、人流はもとより物流においても基本となつている定期旅客船を運営する船舶会社の事業継続がなによ

りも重要であるという。荷物を海上輸送するという観点はもちろん、島によっては営業所を置かず船舶会社に島内配送などを委託している地域もあり、この観点からも支援が求められている。

定期旅客船の場合、離島補助航路であれば欠損額に対する国庫補助など支援を受けることができる。しかし、定期旅客船と同様に島の生活を支えている貨物船については、欠損補助のような仕組みがない。また、新船の建造に対しても、貨物船の場合は行政からの資金面での支援を受けられるケースが少ないという。

今後さらに厳しくなるのが船員の確保である。今回の取材では、内航海運が存続していくためにも、国内人材の確保・養成に対する支援や外国人船員などの柔軟な活用などに対する声も聞かれた。

物流は、離島の安定的な住民生活や産業振興の根幹を担う重要な役割を果たしている。これまで人流の確保や海上輸送費の低廉化などに対する支援はなされてきたが、貨物船を含め物流を支える船舶事業者の維持についても幅広く議論すべきではないだろうか。

(森田)

※1…詳細は公益財団法人国際人材協力機構のウェブサイトを参照。

