

6-2-1 小笠原諸島

(1) 通常貨物輸送

小笠原諸島への玄関口は東京港のみであり、他基地から輸送する場合も、東京港を経由（積替え）して小笠原という段取りになる。

何といても1号基地が最も近いためまずは1号基地からの出荷を一番に考えたい。何らかの理由で1号基地が出荷不能な場合には、バックアップとして苫小牧港⇄東京港の便数が多い5号基地（室蘭）、次いで距離的に近い3号基地（四日市）であろうか。

なお、距離的には遠いが6号基地においては直前の輸送申込みであっても、ほぼ確実な積込みが見込めることから他基地での船舶手配に手間取るようならここからの出荷も一考である。

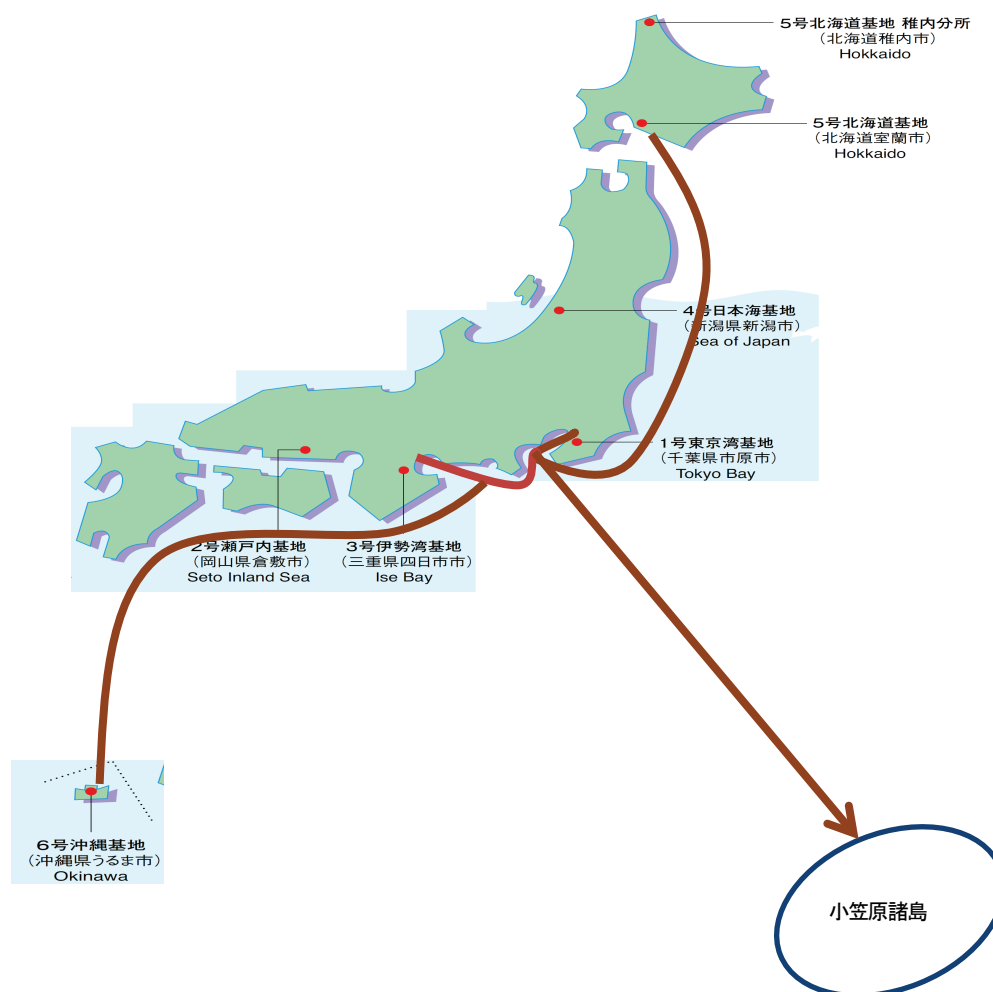
小笠原へは小笠原海運㈱が運航する貨客船「おがさわら丸」が東京⇄父島に就航しており、これと併せて㈱共勝丸が運航する貨物船「第二十八共勝丸」が、東京⇄父島⇄母島に就航している。

「第二十八共勝丸」は不定期船ではあるが、毎月3～4回の航海がスケジュールリングされており、実際はほぼ定期船に近いものと考えられる。また、「おがさわら丸」がドック入りする際には船郵便輸送等を代替するなど共存関係にある。

「共勝丸」は「おがさわら丸」の約倍の所要時間が掛っているが、これは船体が小さいため極力島沿い（伊豆諸島等）近くを航行することで遠回りになるからであり、同時に遅れによるスケジュール変更も頻繁に発生していることから不定期船扱にしているものと推測される。なお、母島へは父島二見港から母島沖港間を伊豆諸島開発㈱が運航する貨客船「ははじま丸」が就航しており、「おがさわら丸」入港時にはこれに合わせた運航日程が組まれている。他基地から東京港までの所要日数等は、5章の基地別概況を参照のこと。

「おがさわら丸」の運航サイクルはほぼ6日置きだが、仮にタイミングよく出荷要請の次の日が出航日だとすると、1号基地からその日のうちに搬出できるなら翌々日（出荷要請から3日目の午前中）には父島に到着する。一方、基地からの出荷が翌日にずれ込んだら父島到着は要請日から8日後となる。但し、第二十八共勝丸がいるのでこちらのスケジュールも検討の必要がある。

◆航路図



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数(GT) 航行距離(km)	旅客人員 貨物	速力 km/h knot 航海時間 便数	運航スケジュール
小笠原海運(株) 東京/竹芝客船T 小笠原/父島二見港	おがさわら丸 貨客船 6700GT 998km	車両搭載可 乗用車 8 台 1031 名 20ft コンテナ可	41.7 22.5 25.5 時間 月 5 便	東京 ⇄ 父島 10:00→11:30 15:30←14:00 7～8 月変更有
伊豆諸島開発(株) 小笠原/父島二見港 小笠原/母島沖港	ははじま丸 貨客船 490GT 48km	- 143 名 コンテナ可	29.7 16.0 2.2 時間 月 20～21 便	日により異なる おがさわら丸入 港日はこれに合 わせて連絡
不定期船 (株)共勝丸 東京/月島埠頭 小笠原/父島二見港 小笠原/母島沖港	第二十八 共勝丸 貨物船 317GT 1046km	- - 建築資材、車 両、生活物資、 産廃物等	20.4 11.0 51 時間 不定期 概ね 月 3～4 便	不定期便のため 都度、共勝丸 HP にて確認の こと

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

(2) チャーター

小笠原諸島へは、「近海」資格の船舶が必須である。台船も自走式でなければ「沿海」区域内までは資格不要だが、「近海」区域では資格が必要となる。

オーシャンタグや台船の空船を見つけ易そうな2号基地及び6号基地からはほぼ同距離にあるため予想所要時間も変わらない。チャーター船の確保を含めて早期に体制が整った方から出荷すべきだと思われるが、実際の輸送にはその時の気象・海象条件に大きく左右されることを忘れてはならない。

◆小笠原諸島 父島二見港までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	980	1,450	1,120	1,733	1,433
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	44.1	65.3	50.4	78.0	64.5
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	88.2	130.5	100.8	156.0	129.0
注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算					

6-2-2 伊豆諸島

(1) 通常貨物輸送

伊豆諸島への貨物輸送は、小笠原諸島と同じく東京港（竹芝棧橋）が唯一の玄関口となる。したがって各基地から竹芝棧橋までの資機材輸送条件は小笠原諸島と同じ状況下にある。

東京港と伊豆諸島各港及び伊豆諸島各港間には、東海汽船㈱が運航する大型の貨客船「橘丸」と「さるびあ丸」の2隻と伊豆七島海運㈱が定期用船している5隻の不定期貨物船が就航している。また、これらに加えて八丈島と青ヶ島を結ぶ定期航路に、伊豆諸島開発㈱が運航する「あおがしま丸」が就航中である。

貨客船においては、様々な形状の貨物の混載を想定しているため、フェリー、RoRo 船、コンテナ船のようにコンテナサイズを気にする必要は無い。

同じ伊豆諸島であっても青ヶ島には「橘丸」、「さるびあ丸」の何れも寄港しない。代わりに「あおがしま丸」があるが、頻繁に欠航するとHPに記載されており、やはり太平洋上の気象・海象は厳しく改めて台船曳航方式による資機材輸送の困難さが想像される。

季節により出航時刻は若干異なるが、「橘丸」、「さるびあ丸」共に 22 時以降出航の夜行船であるため、出荷要請のあったその日のうちに竹芝棧橋まで搬入し出航に間に合えば、八丈島までの各島における資機材の受取は最短で出荷要請日の翌朝には可能となる。なお、「橘丸」と「さるびあ丸」とでは寄港する島が異なる点に注意を要する。

なお、伊豆半島の各地からも伊豆諸島への定期船が就航しているが、一部貨客船タイプの船舶もあるものの殆どは客船であり、1号基地から伊豆半島の各港までの陸送距離及び伊豆半島の道路事情を考慮すると半島に所在する各港の利用は難しい。

◆航路図

* イラストは東海汽船(株)HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数(GT)	旅客人員 貨物	速力 km/h (knot) 航海時間 便数等	備考
東海汽船(株) 東京/竹芝客船T 伊豆大島、利島、 新島、式根島、 神津島	さるびあ丸 大型貨客船 4973GT	816 名 コンテナ可	往復週 3 便	22:00 発 翌朝大島 10:00 着 利島 7:40 新島 8:35 式根島 9:05 神津島 10:00
東海汽船(株) 東京/竹芝客船T 三宅島、御蔵島、 八丈島	橘丸 大型貨客船 5700GT	1000 名 コンテナ可	19knot 一日置き	22:30 発 翌朝三宅島 5:00 着 御蔵島 7:55 八丈島 8:50
伊豆七島海運(株) 東京港と伊豆諸島各 港及び伊豆諸島各港 間に就航中	友正丸 貨物船 460GT 第 58 日祥丸 貨物船 460GT 第 28 福寿丸 貨物船 228GT 第 18 清光丸 貨物船 199GT 新生丸 貨物船 155GT	一般貨物 (混載可)	12knot 12knot 13.3knot 11.7knot 11.5knot	何れも不定期船 運行状況等詳細は 不明
伊豆諸島開発(株) 八丈島 青ヶ島	あおがしま丸 貨客船 460GT 81km	- 50 名 コンテナ可	原則、1 日往復 1 便 3 時間	季節、気象・海象条件 により運休日多数

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

(2) チャーター

1号基地に最も近い伊豆大島とほぼ南端（最南端は青ヶ島）の八丈島を代表例として示す。

◆伊豆諸島 伊豆大島 元町港までの距離・時間					
	1号東京湾	2号瀬戸内	3号伊勢湾	5号北海道	6号沖縄
	千葉港	水島港	四日市港	室蘭港	中城新港
①基地からの距離(km)	130	607	278	974	1,526
②オーシヤンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	5.7	27.7	12.8	43.1	69.0
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	11.3	55.3	25.7	86.2	138.0

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

◆伊豆諸島 八丈島 八重根港までの距離・時間					
	1号東京湾	2号瀬戸内	3号伊勢湾	5号北海道	6号沖縄
	千葉港	水島港	四日市港	室蘭港	中城新港
①基地からの距離(km)	309	748	419	1,085	1,667
②オーシヤンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	13.9	33.7	18.8	48.8	75.0
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	27.8	67.3	37.7	97.7	150.0

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

6-2-3 大東諸島

(1) 通常貨物輸送

大東諸島への貨物輸送は、大東海運株が運航する貨客船「だいとう」の1隻のみで、那覇港と北大東島及び南大東島間に就航している。運航サイクルはほぼ5日置きで出航は那覇港 17:00 のため、出荷要請が朝一なら受付時刻には間に合う可能性が高い。その際には、要請の翌日の受取が可能である。(間に合わなければ最長6日後)

大東諸島には大きな問題点がある。北大東島、南大東島とも、断崖絶壁で囲まれた島であり普通の港湾が存在しない。島内にいくつか港と呼ばれる場所があるが埠頭があるわけではなく、荷揚げ/荷卸しは港に設置されているクレーンによって、人も貨物も檻に入れて吊り下げるという珍しい形態を採っている。

実際に油濁防除資機材を輸送する場合には、事前にクレーンのサイズ等を確認する必要がある。岸壁から10m以上離れたところで車等の荷卸しを行っていることからかなり大型なクレーンであると推察される。ただ、このような場所で油濁防除資機材を有効に使えるのかという点は事前に検証しておく必要があるかもしれない。

南大東島においては、2000年11月になって同島北部の沿岸を掘削した人工の入り江に南大東漁港が建設(北大東島にも建設予定)されており漁船の係留は可能となっている。こちらの係留地が使用可能かは未確認。

◆航路図

*イラストは日本通運株のHPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	速力 km/h (knot) 航海時間 便数等	備考
大東海運(株) 那覇 南大東 北大東	だいとう 貨客船 690GT	55 名 コンテナ可 (重量・サイズ は要確認)	15 時間 北⇄南 1 時間 年 70 航海	17 : 00 発 翌朝 8 : 00 着

(2) チャーター

6号基地からほぼ真東へ直線距離にして 340km (15 時間) に位置しており、基地に近接する中城新港あるいは6号基地構内からも出荷が可能(棧橋老朽化のため確認が必要)なことから、タイミングよく空船が確保出来れば極めて迅速な対応が望める。定期航路に就航する貨客船「だいとう」の運航サイクルがほぼ5日毎のため、タイミングが悪いと6～7日後となることからその際はチャーターに期待したい。

6号基地から南大東島までの距離は、1号基地から八丈島までとほぼ同じだが、大東諸島は「近海」区域のためその資格(八丈島までは「沿海」)が無いと航行出来ない。

◆大東諸島 南大東島までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,402	889	1,130	2,185	343
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	63.1	40.0	50.8	98.3	15.4
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	126.2	80.0	101.7	196.7	30.8
注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算					

6-2-4 先島諸島

(1) 通常貨物輸送

先島諸島の中心である石垣島の石垣港及び宮古島の平良港へは、琉球海運(株)の大型 RoRo 船「にらいかない」、「ちゅらしま」、「みやらびⅡ」が何れも本土から那覇港を経由して直接乗り入れており、また一般貨物船の「はりみず」、「陽光丸」、「優昭丸」、「せつ丸」、「よね丸」、「なんせい丸」が那覇港及び中城新港を起点に何れも週 1 便のペースで運航されている。

6号基地では即時対応体制が整っており、出荷要請後早くも 15 分、遅くとも 60 分以内に要員及び車両の確保が可能で、要請から 2~3 時間以内には搬出作業を完了させることを目標とする体制を整えている。基地から那覇港までの陸送時間は約 70 分、中城新港までは 30 分程度であり、船腹に空さえあれば両島への配送は翌日には完了する。

仮にその日のうちに出荷出来なくとも、宮古・石垣港⇄沖縄本島間の定期航路は数系統あり、毎日何れかの船舶が運航しているので翌々日には必着するはずである。

宮古島、石垣島から先の島々へは両島が起点となるが、島々を結ぶ船舶は小型（何れもフェリー）のため資機材コンテナの積載には確認が必要である。

なお、先島諸島から外れるが沖縄本島周辺の島々への定期航路については、何れも中型クラスの船舶であることから大量のコンテナは無理としても 5~6 個程度の積載は問題ないと思われる。（コンテナサイズに制約があるかを含め事前確認が必要）

（本島周辺の島々に就航中の船舶）

- ①久米島、渡名喜島（那覇港より毎日、2~4 便運航、久米島直行便あり、
渡嘉敷島経由便で約 4 時間）

久米島商船(株) フェリーニューくめしま 679GT コンテナは要確認

同 フェリー琉球 1188GT 大型車両可 コンテナ可

- ②粟国島（那覇港より毎日運航）

粟国村役場が管理 フェリー粟国 450GT 130 分 大型車両可 コンテナは要確認可

- ③座間味島（那覇港より毎日運航）

座間味村役場が管理 フェリーざまみ 446GT 50 分 大型車両可 コンテナは要確認

- ④渡嘉敷島（那覇港より毎日運航）

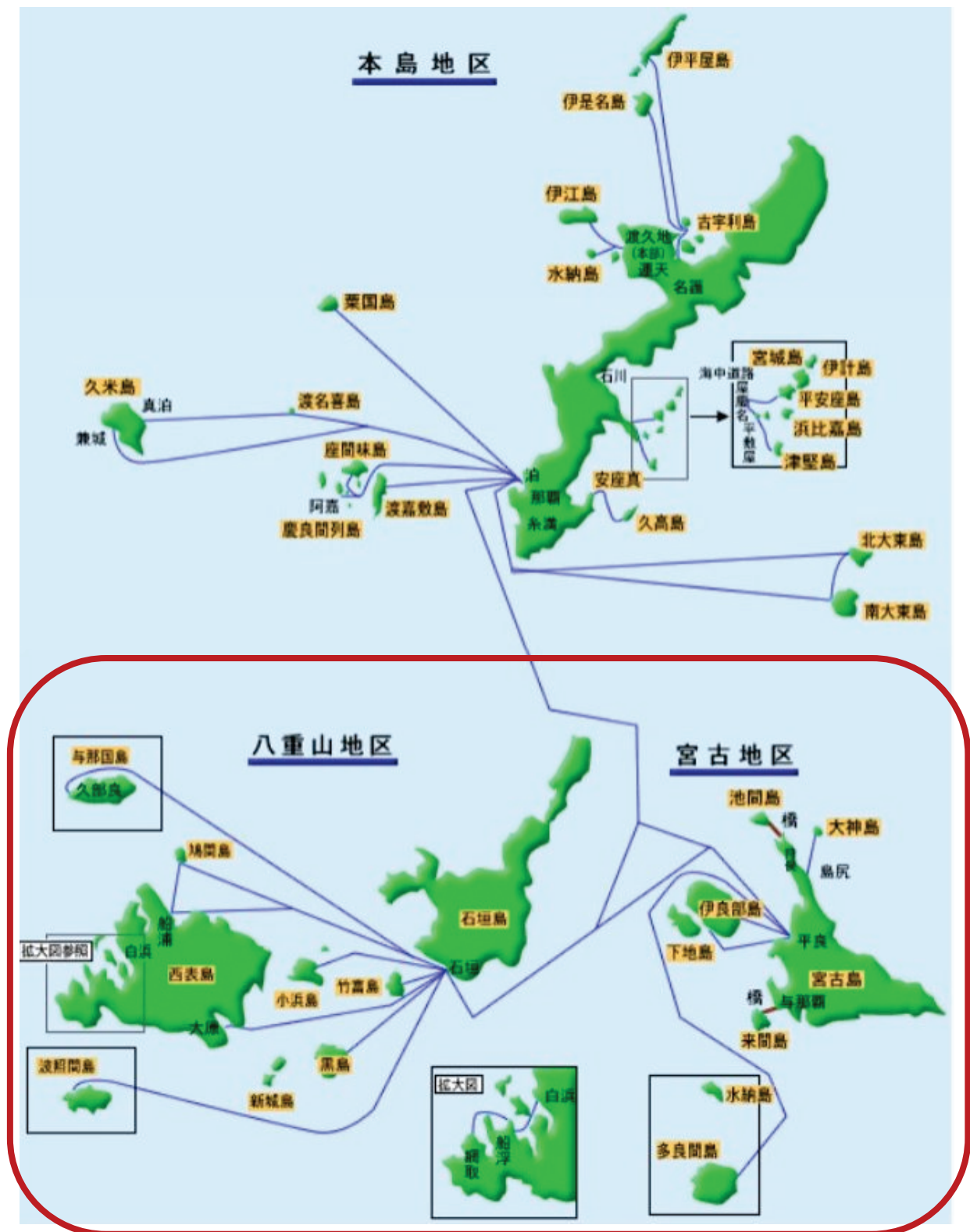
渡嘉敷村役場が管理 フェリーとかしき 499GT 70 分 大型車両可 コンテナは要確認

- ⑤伊平屋島（運天港より毎日運航、往復 2 便）

伊平屋村役場が管理 フェリー伊平屋Ⅲ 756GT 80 分 大型車両可 コンテナは要確認

- ⑥伊江島、水納島、久高島、津堅島 何れも客船のみ 車両・コンテナ共に不可

◆航路図



*イラストは 内閣府沖縄総合事務局HP内
「沖縄県内定期航路略図」を転載

先島諸島

◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
琉球海運(株) 博多 鹿児島 那覇 石垣島 宮古島	にらいかない RoRo 船 5, 613GT	コンテナ可	49 時間 週 1 便	
琉球海運(株) 博多 那覇 宮古島 石垣島	ちゅらしま RoRo 船 10, 184GT	コンテナ可	40 時間 週 1 便	
琉球海運(株) 博多 鹿児島 那覇 宮古島 石垣島	みやらびⅡ RoRo 船 10, 184GT	コンテナ可	往復 51 時間 週 1 便	
南西海運(株) 那覇 中城新港 宮古島 石垣島	はりみず 一般貨物船 498T	コンテナ可	往復 50 時間 週 1 便	運行 月→木
崎原海運(株) 那覇 石垣島 与那国島	陽光丸 一般貨物船 499GT	コンテナ可	往復 24 時間 月 6 回 与那国は月 3 回	運行 不定
琉球海運(株) 那覇 宮古島 石垣島	優昭丸 一般貨物船 498T	コンテナ可	往復 26 時間 週 1 便	運行 金→月
南西海運(株) 那覇 宮古島 (伊良部島) 石垣島	よね丸 749GT なんせい丸 749T 一般貨物船	コンテナ可	往復 18.5 時間 週 2 便	毎日出航 2 隻で運航調整
南西海運(株) 那覇 宮古島 石垣島	せつ丸 1, 488T 一般貨物船	コンテナ可	往復 20 時間 週 1 便	運行 火→翌週日
(資) 福山海運 石垣島 与那国島	フェリー よなくに 753GT	120 名 コンテナ可	3.7 時間 週 2 往復	載荷重量 365t

八重山観光フェリー (株) 石垣島 武富島(10分) 小浜島(30分) 黒島(30分) 西表島(40分) 鳩間島(40分)	フェリー かりゆし 99T 平成丸 43T	13名 10名	曜日により 運行先が異なる	コンテナの積載に つては要確認
(資)多良間海運 宮古島 多良間島	フェリー たらまゆう 457GT	150名 大型6台 乗用5台	18knot 2時間 1日1往復	日曜 運休

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

(2) チャーター

宮古島、石垣島の両島が最終目的地である場合には、毎日複数の定期航路便が就航しているため、敢えてチャーターを選択する必要性は低い。しかしながら両島以外の島々が最終目的地となる場合には、これらの島々と両島とを結ぶ船舶が小型で資機材コンテナを積載出来ない可能性があることからチャーターも視野に入れる必要がある。なお、先島諸島へは「近海」資格の船舶以外は航行出来ないので注意を要する。

6号基地の場合は、基地が保有していない種類の資機材を必要とする場合あるいは必要量が保管資機材を超える場合以外は他基地からの支援は不要だと考える。沖縄にはオーシャンタグから台船に至るまで海上作業用の様々な船舶が集まっており、一般貨物船の復路便は空船腹率も高くチャーターも見つかり易いといえる。加えて本土との定期航路も、京浜・京葉、中京、阪神、北九州と幅広く結ばれており、こと資機材の海上輸送においては非常に恵まれた環境下にある。

◆先島諸島 石垣島 石垣港までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,561	1,076	1,309	2,352	472
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	70.3	48.4	58.9	105.8	21.3
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	140.5	96.8	117.8	211.7	42.5

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

◆先島諸島 宮古島 平良港までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,441	956	1,189	2,232	352
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	64.8	43.0	53.5	100.4	15.8
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	129.7	86.0	107.0	200.8	31.7

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

6-2-5 奄美諸島

(1) 通常貨物輸送

奄美諸島の中心である奄美大島の名瀬港には、神戸/大阪からマルエーフェリー(株)が運航する貨客船「琉球エクスプレス」が、鹿児島からは同じくマルエーフェリー(株)をはじめとする 7 本の定期便が、また加計呂麻島と奄美大島の連絡船として瀬戸内町所属のフェリー「かけろま」がそれぞれ就航している。加えて月によっては、東京便の「琉球エクスプレス 2 または 3」も寄港する。

諸島内の島々へは鹿児島港⇄那覇港に就航している 4 隻のフェリー「あけぼの」、「あまみ」、「波之上」、「きかい」が、毎日、奄美大島を含む与論島、沖永良部島、徳之島、喜界島を結んでいる。

何れの島も鹿児島港から 1 日 1 便は入港するため、先ずは鹿児島港にての積替えを考えるが、東京または名古屋からの便は鹿児島港ではなく志布志港に入港することから、志布志港から鹿児島港までの陸送ロスが発生する。同様に神戸/大阪便も 2 号基地からの出荷においては積替えロスが発生する。したがって、ここは最も近い基地である 6 号基地から送り込むのが最良であろう。

◆航路図

*イラストは(社)日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
南日本汽船(株) 鹿児島 (名瀬) 那覇	隆山丸 貨物コンテナ船 498GT	コンテナ可	不定期 週2便	鹿児島→名瀬→鹿児島 →名瀬→那覇 →名瀬
マルエーフェリー(株) 鹿児島→名瀬→亀徳 →和泊→ 与論→本部→ 那覇→鹿児島	波之上 貨客船 8072GT あけぼの 貨客船 8073GT	コンテナ可	25時間 隔日	
マリックスライン(株) 鹿児島→名瀬→亀徳 →和泊→ 与論→本部→ 那覇→鹿児島	クイーンコーラルプラス フェリー 5910GT クイーンコーラル8 フェリー 4945GT	コンテナ可	25時間 隔日	
奄美海運(株) 鹿児島→喜界島→ 名瀬→徳之島→ 沖永良部島	きかい フェリー 2878GT あまみ フェリー 2942GT	コンテナ可	20時間 1日1便	運行 月→金
瀬戸内町 古仁屋→瀬相→古仁屋 →生間→古仁屋	かけまろ フェリー 194GT	コンテナ可	25分 1日7便	
マルエーフェリー(株) 神戸/大阪→名瀬→ (亀徳)→(和泊) →(与論)→那覇	琉球エクスプレス 貨客船 4321GT	コンテナ可	42時間 2週3便	() 便により 寄港

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

(2) チャーター

定期便でのアクセスが良いので、まずは通常貨物として輸送することに集中したいが、チャーターした際の距離・所要時間は次の通り。

◆奄美諸島 奄美大島 名瀬港までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,337	863	1,096	2,048	326
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	60.2	38.8	49.3	92.2	14.7
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	120.3	77.7	98.7	184.3	29.3
注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算					

(1) 通常貨物輸送

但し、「ふじき」は月 7.5 便、「うりずん 21」は週 1 便のため 6 号基地の優位性は変わらず、6 号基地から出荷出来ない場合のバックアップとの位置付けになろう。

大隅諸島では、各島々に就航しているフェリーサイズも十分（一部小型あり）なため大型トラック（トレーラー）毎移動するのが最も効率が良いと思われる。

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
十島村 鹿児島→口之島→ 中之島→平島→諏訪 之瀬島→悪石島→小 宝島→宝島→名瀬	としま フェリー 1391GT	大型トラック可 コンテナ可	ほぼ2日置き	
三島村 鹿児島→竹島→ 硫黄島→黒島	みしま フェリー 1196GT	大型トラック可 コンテナ可	3.5h 週3便	
コスモライン(株) 鹿児島→種子島→ 鹿児島	プリンセスわかさ フェリー 1864GT	大型トラック可 コンテナ可	毎日1往復	
岩崎産業(株) 鹿児島→種子島→ 屋久島→鹿児島	はいびすかす フェリー 2878GT	大型トラック可 コンテナ可	毎日1往復	鹿児島→種子島 3時間40分 種子島→屋久島 2時間 屋久島→鹿児島 2時間
折田汽船(株) 鹿児島→屋久島→ 鹿児島	屋久島2 フェリー 3392GT	大型トラック可 コンテナ可	4h 毎日1往復	
屋久島町 口之永良部島→ 屋久島→種子島	太陽 フェリー 408GT	コンテナ可	4h 1日4便	偶数日奇数日で 便数異なる

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

(2) チャーター

この地域は、他基地よりは空船を見つけ易いと推測される6号基地と2号基地のほぼ中間に位置しているため、チャーター船が確保出来れば双方どちらの基地からでも一両日中の搬入が可能である。

◆奄大隅諸島 屋久島 宮之浦港までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,089	604	837	1,828	570
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	49.0	27.2	37.7	82.3	25.7
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	98.0	54.3	75.3	164.5	51.3

6-2-7 五島列島

(1) 通常貨物輸送

五島列島と本土とを結ぶ貨物輸送が可能な航路は5つ、長崎港1、佐世保港4、博多港1で、中でも五島列島の主要部（宇久島→小値賀島→中通島→奈留島→福江島）を縦断する博多航路が最適である。長崎、佐世保港を使用するには、各基地から直行便のある博多港、大分港、宮崎港、志布志港、鹿児島港の何れかの港に一度揚げてから長崎港、佐世保港まで陸送し、そこで五島列島行きフェリーへの積替えを行って現地搬入との段取りになるが、陸送を採るにしても博多港が最も近い。

博多航路は1便ではあるが毎日運航しており、列島内の主要な島には全て寄港するためこの航路が不通にならない限り他に選択肢はない。

博多港へは、東京港（1号基地）と那覇港（6号基地）から直行便が就航している。名古屋港（3号基地）からは博多港ではなく北九州（新門司港）となるため陸送区間が発生する。

東京港からは、商船三井フェリー(株)が運航する RoRo 船「さんふらわあ博多」、「さんふらわあとうきょう」、日本通運(株)が運航する RoRo 船「ひまわり5」、「ひまわり6」がそれぞれ就航しており4隻週12便で毎日運航している。また、隣の北九州（門司港）まではオーシャントランス(株)のフェリー「おーしゃんいーすと、うえすと、さうす、のーす」の4隻が就航し、毎日運航されている。なお、日本通運(株)が運航する船舶は、取扱いがJRコンテナのみとする便があるので注意を要する。

那覇港からは、南日本汽船(株)の RoRo 船「りゅうなん」（週2便）、琉球海運(株)の RoRo 船「ちゅらしま、にらいかない、しゅれい、みららびⅡ」（4隻で週6便）、丸三海運(株)の一般貨物船「ゆいまる、わかなつ」（2隻で週3便）、鹿児島荷役海陸運輸(株)の一般貨物船「りゅうせい、うりずん」（2隻、各2週3往復）がそれぞれ就航している。

陸送を伴うが、名古屋港（3号基地）からは、(株)フジトランスコーポレーションの RoRo 船「きぬうら丸」と自動車専用船「いずみ丸」が北九州（新門司港）航路に就航している。

所要時間の目安としては、東京港からは、搬出1日、博多港まで海送2日、積替え1日、五島各島へ海送1日、都合5日（ロスなくいけば3～4日）程度と推測される。

那覇港から博多港便も、距離及び便数とも東京発とほぼ同じであるため所要時間は同程度と思われる、あとは搬出に要する時間次第だといえる。

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
九州商船(株) 長崎→中通島→ 福江島→奈留島→ 中通島→長崎	万葉 フェリー 1599GT 椿 フェリー 1599GT	大型トラック可 コンテナ可	4h 毎日 往復2便	2隻で サイクル運航
九州商船(株) 佐世保→宇久島→ 小値賀→宇久島→ 佐世保	なるしお フェリー 645GT	大型トラック可 コンテナ可	3.5h 毎日 往復2便	
(株)五島産業汽船 佐世保→中通島→ 佐世保	ありかわ フェリー 498GT	要確認	2.5h 毎日 往復2便	
九州商船(株) 佐世保→中通島→ 佐世保	なみじ フェリー 1150GT	大型トラック可 コンテナ可	2.5h 毎日 往復2便	
五島旅客船(株) 中通島→奈留島→ 福江島	オーシャン フェリー 396GT	大型トラック可	中通島⇄奈留島 往復1日2便 奈留島⇄福江島 往復1日3便	
野母商船(株) 博多→宇久島→ 小値賀島→中通島→ 奈留島→福江島	太古 フェリー 1598GT	大型トラック可 コンテナ可	7.5h 毎日 往復1便	

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

(2) チャーター

博多港と福江港間を結ぶフェリー「太古」が運休しない限りは不要。毎日運航で列島内の主要な島（宇久島、小値賀島、中通島、奈留島、福江島）には全て寄港するため利便性は高い。

チャーター船が必要な場合、五島列島から壱岐・対馬、隠岐・能登半島あたりまでなら2号基地が最も近い。

◆五島列島 福江島 福江港までの距離・時間

	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,308	593	1,056	1,580	859
②オーシヤンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	58.8	26.7	47.5	71.1	38.7
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	117.7	53.3	95.0	142.2	77.3

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

6-2-8 壱岐・対馬

(1) 通常貨物輸送

対馬と本土とを結ぶ貨物輸送が可能な航路は5航路で、フェリー6隻と一般貨物船1隻が就航中である。内訳は、壱岐・対馬フェリー(株)の「つばさ」、対州海運(株)の「たいしゅう」、九州郵船(株)の「げんかい」、同じく九州郵船(株)の「きずな、ちくし、あずさ」、そして一般貨物船の「第7対洲丸」で、何れも博多港が発港になっている。(各基地から博多港までの航路や所要時間は前掲6-2-7を参照のこと)

一方、壱岐と本土とを結ぶ貨物輸送が可能な航路は3航路で、うち2航路は対馬航路の寄港地で、残り1航路は唐津港を発港としている。また壱岐内の4島を巡る航路が別途1つある。

対馬へのアクセスは五島列島よりも更に良い。就航中の全便が毎日運航しており、夜間便もあることから博多港まで持ち込めば待機時間は短い。所要時間は五島よりも少ないと推測されることから出荷日より3乃至4日目の到着が見込める。

◆航路図

*イラストは(社)日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
壱岐・対馬フェリー(株) 博多→壱岐(芦辺) →対馬(巖原)	つばさ フェリー 1585GT	大型トラック可 コンテナ可	5h 毎日 往復1便	
対洲海運(株) 博多⇄対馬(巖原)	たいしゅう フェリー 1083GT	大型トラック可 コンテナ可	4h 毎日 往復1便	不定期に対馬 (比田勝港)に 寄港
対洲海運(株) 博多⇄対馬(巖原)	第7対洲丸 一般貨物船 199GT	コンテナ可	毎日と思われるが要確認	
九州郵船(株) 博多⇄対馬 (比田勝)	げんかい フェリー 675GT	大型トラック可 コンテナ可	6h 毎日 往復1便	
九州郵船(株) 博多→壱岐(芦辺) →対馬(巖原)→ 壱岐(郷ノ浦)→ 博多	きずな フェリー 1809GT ちくし フェリー 1926GT あずさ フェリー 683GT	大型トラック可 コンテナ可	4.7h 毎日 往復2便	3隻で調整運転
九州郵船(株) 唐津⇄壱岐 (印通寺)	エメラルドからつ フェリー 984GT	大型トラック可 コンテナ可	2.7h 毎日 往復5便	日によって 「あずさ」就航
壱岐市役所 壱岐(郷ノ浦)→ 原島→長島→大島	みしま フェリー ?GT	大型トラック×	2.5h 毎日 往復4便	貨物&車両 要確認

* コンテナの取扱い(重量、サイズ等)については全て事前確認のこと

(2) チャーター

対馬へは5航路、壱岐へは3航路あり、何れも全便毎日就航していることから、五島列島よりも更にアクセス条件が良いため、全便が同時に不通(台風以外)にならない限りチャーターは考え辛い。チャーターした際の出荷可能基地からの距離、所要時間は次の通り。

◆壱岐・対馬 対馬 巖原港までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,196	482	945	1,446	978
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	53.8	21.7	42.5	65.1	44.0
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	107.7	43.3	85.0	130.2	88.0
注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算					

6-2-9 日本海地域

本項（日本海地域）と次項（北海道地域）においては、佐渡島と利尻・礼文島を除きこれまでとは事情が異なる。佐渡島と利尻・礼文島及び前項までの島々は、玄関口となる港までは必ず資機材基地近郊の港からの定期航路が開設されていた。ところが本項以降の島々へは、それぞれの島航路の玄関口となる港と基地近郊の港との間で定期航路（不定期含む）がない。したがって、その玄関先までは陸送手段を選択せざるを得ない。しかしながら本調査は、その「陸送手段が取れない場合はどうする？」というのがテーマである。よって、本節と次項の島へは佐渡島及び利尻・礼文島を除きチャーター船を確保するしか手段はないとの結論となる。

今後のために、最寄りの基地から玄関口となる港までの陸送ルートと所要時間を示しておくが、本調査結果としてはあくまで参考に留める。

日本海地域の中では、見島、隠岐諸島、佐渡島、粟島、飛島を対象とした。このうち、佐渡島以外は定期便が無い「通常貨物輸送」は選択出来ない。一方、佐渡島については、本土との玄関口である新潟港に4号日本海基地があり、また苫小牧港との間には定期航路が開設されている。

1) 見島

山口県萩市から北北西 45km の日本海上にある。萩港との間に萩海運(有)の高速船「おにようず」が就航しているが、旅客船のため貨物は合計 20t まででサイズにも制約があると思われる。見島への貨物の搬入は、同じ萩海運所属のフェリー「はぎおおしま」があたっているとみられるが詳細は不明。こちらも 325t と小型のため大型トラック（トレーラー）毎の搬送は難しいと思われる。

◆航路図



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
萩海運(有) 萩⇄見島	おにようず 高速船 258GT	車両 × コンテナ 要確認	1h 毎日 往復 3 便	基本旅客船 貨物 20t まで
萩海運(有) 萩⇄見島	はぎおおしま フェリー 325GT	大型トラック × コンテナ 要確認	4h 毎日 往復 1 便	通常は別航路、貨物輸送の際に不定に運航する模様要確認

◆最寄りの資機材基地と萩港までのルート

2号瀬戸内基地（水島）が最も近い。

2号基地→国 430→国 2→宮島街道→県 15→国 2→国 262→国 9→国 262→県 32→
県 299→萩港 （総距離：321km 所要時間：10.7h）



◆チャーター時の距離・所要時間

◆日本海地域 見島（本村港）までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,148	433	896	1,372	1,098
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	51.7	19.5	40.3	61.8	49.4
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	103.3	39.0	80.7	123.5	98.8
注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算					

2) 隠岐諸島

隠岐の西郷港は重要港湾に指定されており、七類港（松江市）または境港（境市）を介して本土と接続している。

隠岐への貨物輸送は、隠岐汽船㈱が運航するフェリー3隻「おき、くにが、しらしま」が担っている。何れも2,000GTを超えており、大型トラック（トレーラー）毎の積込みも問題ない。

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
隠岐汽船㈱ 七類→西郷→菱浦→ 別府→七類	おき フェリー 2366GT	大型トラック コンテナ	西郷まで 2.5h 毎日 往復 1 便	
隠岐汽船㈱ 七類→来居→別府→ 菱浦→西郷→七類	くにが フェリー 2375GT	大型トラック コンテナ	西郷まで 4.5h 毎日 往復 1 便	
隠岐汽船㈱ 西郷→菱浦→別府→ 来居→境港→別府→ 西郷	しらしま フェリー 2343GT	大型トラック コンテナ	境港まで 5h 毎日 往復 1 便	

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

◆最寄りの資機材基地と七類港までのルート

2号瀬戸内基地（水島）が最も近い。

2号基地→国 430→県 24→国 180→県 317→国 431→国 485 (総距離: 174km 所要時間: 5.2h)



◆チャーター一時の距離・所要時間

海路の場合は、関門海峡を抜け山口県を迂回するルートとなるが、それでも他基地よりはかなり近い。因みに4号基地（新潟、チャーター船が確保出来ないとの理由から出荷対象から除外）からだとならば618kmで2号基地よりも更に近い。

◆日本海地域 隠岐（西郷港）までの距離・時間

	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,408	693	1,156	1,100	1,356
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	63.3	31.2	52.0	49.5	61.0
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	126.7	62.3	104.0	99.0	122.0

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

3) 佐渡島

佐渡島へは、新潟港より両津港へ佐渡汽船株が運航するフェリー「ときわ丸」と「おけさ丸」が、直江津港より小木港へ同フェリー「あかね」がそれぞれ就航している。

4号基地から新潟港フェリーターミナルまでは6.5km、約13分、フェリー所要時間は2.5時間、出荷手配と作業が順調に進めば早ければ当日中、遅くとも翌日の午前中の搬入が可能と思われる。

新潟港が使用出来ない場合は直江津港が代替する。4号基地から直江津港までは126km、約4時間。また、4号基地自体が出荷不能な場合には、5号基地（室蘭）、1号基地（千葉）が代替機能を果たすこととなる。5号基地からは苫小牧港より新日本海フェリー(株)が運航する「あざれあ」、「しらかば」が秋田港経由で所要時間18時間→約1日。室蘭基地での手配・出荷作業に1日だとすると、早ければ3日目（1号基地からだ積替えを含め5日目）の搬入が見込まれる。なお、冬季の苫小牧からの新潟便、秋田便は運休が多いので注意すること。

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
佐渡汽船(株) 新潟⇄佐渡（両津）	ときわ丸 フェリー 5360GT おけさ丸 フェリー 5862GT	大型トラック コンテナ	2.5h 毎日 2隻で 往復5便	
佐渡汽船(株) 直江津⇄佐渡（小木）	あかね フェリー 5702GT	大型トラック コンテナ	1.7h 毎日 往復2便	
隠岐汽船(株) 西郷→菱浦→別府→ 来居→境港→別府→ 西郷	しらしま フェリー 2343GT	大型トラック コンテナ	境港まで5h 毎日 往復1便	

◆4号日本海基地から新潟港、直江津港までのルート

- ・新潟港万代橋フェリーターミナル：6.5km, 13分



・直江津港フェリーターミナル：

4号基地→国113→国464→国8→県116→国468（総距離：126km 所要時間：4.2h）



◆チャーター時の距離・所要時間

チャーター船が見つかり易いと思われる2号基地（水島）あるいは6号基地（沖縄うるま）からはそれぞれ 1,233km、1,896km、オーシャンタグでも3～4日を要すのに対し、もし4号基地で確保出来るなら距離にして 59km、3 時間程度、積出棧橋も 1.6km、3 分（5-4.4 号基地の概況参照）の至近距離にあり、船舶さえ確保出来ればより迅速な対応が見込める。

◆日本海地域 佐渡島（両津港）までの距離・時間					
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,426	1,233	1,648	565	1,896
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	64.2	55.5	74.2	25.4	85.3
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	128.3	111.0	148.3	50.8	170.7
注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算					

4) 粟島

新潟県村上市の北西 34km の日本海洋上にある。本土とは岩船港と粟島漁港との間を、粟島汽船(株)が運航するフェリー「あわしま」が就航している。また、「かもめ丸」と称される貨物船が不定期に運航されているとのことであるが詳細は不明。

4号基地から岩船港までは陸送で 60.8km、約 2 時間、フェリー所要時間は 1.5 時間で、通常毎日 1 便の出航時に間に合えば当日の搬入が可能である。

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
粟島汽船(株) 岩船⇄粟島	あわしま フェリー 626GT	大型車の積載は 要確認	1.5h 毎日 往復 1 便	季節、曜日により 1 日 2 便
粟島浦村漁業協同組合	かもめ丸 貨物船		不定期	詳細不明

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

4号日本海基地（新潟）が最も近い。

4号基地→県4→国113→国7→国113→岩船港 (総距離: 60.8km 所要時間: 2h)



「日本沿岸航海最短距離計算」に粟島が登録されていないため、佐渡島の両津港から粟島港までの直線距離（83km）にて調整・推計した。4号基地からの出荷が可能なら極めて近い。

◆日本海地域 粟島港までの距離・時間						
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港	4号日本海 新潟港
①基地からの距離(km)	1,343	1,316	1,565	482	1,979	61
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	60.4	59.2	70.4	21.7	89.0	2.7
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	120.9	118.4	140.8	43.4	178.1	5.5

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

5) 飛島

山形県酒田市の北西 39km の日本海洋上にある。本土とは酒田港と飛島勝浦港との間を、酒田市が運航する貨客船「とびしま」が就航している。冬季は海が荒れるため 1 週間以上も欠航することがあり保安庁の巡視艇が生活物資を届けることがよくあることから冬場の日本海における曳航作業の困難さを改めて想像した。「とびしま」がドック入りの際は、貨物輸送のため栗島浦村漁業協同組合所属の貨物船「かもめ丸」を用船するとのこと。(かもめ丸の詳細は不明)

「とびしま」は貨客船だが車両の搭載は出来ない。また艦尾にクレーンを常設しており生活物資運搬用の 12feet コンテナの積載可能だが、個数や重量については不明。船の大きさから推測すると、油回収機やオイルフェンス用コンテナを積載することは難しいのではなかろうか。

栗島と飛島の両島では栗島業連が所有する「かもめ丸」が貨物船として利用されているらしいので、資機材輸送の際にはこれを利用することも一考である。(要確認)

4号基地から酒田港までは 171km、約 6 時間、「とびしま」の所要時間は 75 分で、毎日 1~3 便だが、出荷手配・作業が順調に進んだとしても翌日乃至は翌々日の搬入になろうかと考える。

◆航路図

*イラストは(社)日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
酒田市 酒田港⇄飛島勝浦港	とびしま 貨客船 223GT	車両の積載不可 クレーン装備 12feet コンテナ可 個数不明	75 分 毎日 1~3 便	曜日・季節により 便数に変動あり
栗島浦村漁業協同組合	かもめ丸 貨物船		不定期	詳細不明

* コンテナの取扱い(重量、サイズ等)については全て事前確認のこと

4号日本海基地（新潟）が最も近い。

4号基地→県4→国113→国7→国113→国7→県44→国7→県38→国112→酒田港
(総距離：171km 所要時間：5.7h)



◆チャーター時の距離・所要時間

「日本沿岸航海最短距離計算」に飛島が登録されていないため、佐渡島の両津港から飛島勝浦港までの直線距離（157km）にて調整・推計した。飛島の位置なら5号基地よりはまだ4号基地の方が近いが、4号基地ではチャーター船の確保は難しいためまずは5号基地からの出荷を優先したい。

◆日本海地域 飛島（勝浦港）までの距離・時間						
	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港	4号日本海 新潟港
①基地からの距離(km)	1,269	1,390	1,491	408	2,053	145
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	57.1	62.5	67.1	18.4	92.4	6.5
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	114.2	125.1	134.2	36.7	184.8	13.0

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

6-2-10 北海道地域

北海道の離島の中で有人島である奥尻島、天売・焼尻島、利尻・礼文島を対象とした。オホーツク海側には北方四島しかないため結果的に日本海側のみに限定された。

1) 奥尻島

北海道南西部の日本海上に位置しており、本土とは江差港及び瀬棚港と結ばれている。双方の港ともハートランドフェリー(株)所属のフェリー「アヴローラおくしり」が1隻で折返し運航を行っており、通常、江差⇄奥尻は1日2便、瀬棚⇄奥尻は1日1便（冬季10月中旬～4月末までは運休）にて運航している。最寄りの5号基地（室蘭）から江差港までは171km、約4時間強、瀬棚港までは133km、約3時間強であるが、瀬棚港は冬期運休のため注意を要する。また、国道277号線（雲石道路）の雲石峠付近は冬期通行止めが発生する頻度が高いので同様である（冬期は瀬棚を経由する国道230号線の方が道路規制のリスクが小さい）。陸送、海送何れにしても冬場の北海道での貨物輸送は難しい。

5号基地から最小の時間で出荷出来たとしても陸送に3～4時間強かかるため、フェリーの便数を考慮すれば当日内の搬入は難しいが、翌日ならほぼ問題ないと思われる。5号基地が機能しない場合は、代替手段は3通り。①陸送にて5号分所（稚内）→江差港（瀬棚港）、②海送にて1号基地→苫小牧港、そこから陸送 苫小牧港→江差港（瀬棚港）、③海送にて4号基地→小樽港、そこから陸送 小樽港→江差港（瀬棚港）が考えられる。

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
ハートランドフェリー(株) 江差⇄奥尻	アローおくしり フェリー 2248GT	大型トラック可 コンテナ可	2.3h 毎日 往復2便	1隻にて江差・瀬棚を往復 冬場は1便
ハートランドフェリー(株) 瀬棚⇄奥尻	アローおくしり フェリー 2248GT	大型トラック可 コンテナ可	1.5h 毎日 往復1便	冬場は運休 10月中旬～4月末は運休

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

◆最寄りの資機材基地と江差港、瀬棚港までのルート

5号北海道基地（室蘭）が最も近い。

- ・ 江差港ルート 5号基地→国37→国5→国277→国229→国277→江差港
（総距離：171km 所要時間：4.3h）



- ・瀬棚港ルート 5号基地→国37→国5→国230→国229→瀬棚港
(総距離：133km 所要時間：3.3h)



◆チャーター時の距離・所要時間

チャーター船さえ確保出来れば、5号基地と積出栈橋とが直結（500m）しているので速やかな出荷が期待できる。

奥尻島までは13時間程度のため、陸送＋フェリーが翌日搬入なら船舶の確保如何によってはチャーターの方が早い場合も有り得る。

◆北海道地域 奥尻島（奥尻港）までの距離・時間

	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,158	1,648	1,376	296	2,315
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	52.1	74.2	61.9	13.3	104.2
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	104.2	148.3	123.8	26.7	208.3

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

2) 天売島・焼尻島

天売島は羽幌市の西方 30km（焼尻島は 25km）の日本海上に位置しており、羽幌港を介して本土と結ばれている。天売港、焼尻港と羽幌港間には、羽幌沿海フェリー(株)のフェリー「おろろん2」が、毎日往復 1 便（曜日と季節により 2 便）運航している。

最寄りの 5 号分所から羽幌港までは 130km、3 時間 15 分、搬出に 1 日、翌日のフェリーに間に合うまでに輸送を終えれば、最短の 2 日目には完了となる。時節によっては近辺地域の車両が極端に足りない場合がある。その際のバックアップは 5 号基地（室蘭から陸送）と 4 号基地（新潟からフェリーにて小樽へ、小樽から先は陸送）となる。

「おろろん 2」は小型フェリーで車両は船内に収納される（天井がある）タイプのため、コンテナの高さを気にする必要がある。

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
羽幌沿海フェリー(株) 羽幌⇄焼尻⇄天売	おろろん 2 フェリー 489GT	大型トラック可 積載時の高さに 注意	2h 毎日 往復 1 便	季節、曜日により 2 便あり

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

◆最寄りの資機材基地と羽幌港までのルート

5号北海道分所（稚内）が最も近い。

- ・ 5号分所→国 40→国 232→羽幌港 (総距離：130km 所要時間：3.25h)



◆チャーター時の距離・所要時間

5号基地（室蘭）からだと 26.5 時間であるが、仮に5号分所からチャーター船が確保出来たなら 131km、約 6 時間で室蘭からよりは断然近い。

◆北海道地域 天売島（天売港）までの距離・時間

	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,450	1,835	1,672	589	2,498
②オーシャンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	65.3	82.6	75.3	26.5	112.4
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	130.5	165.2	150.5	53.0	224.8

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算

3) 利尻・礼文

わが国最北に位置する島嶼である。利尻島（鴛泊港）、礼文島（香深港）とは、それぞれ稚内港を玄関口として結ばれており、ハートランドフェリー(株)が運航するフェリー、「フィルイーズ宗谷」、「ボレアース宗谷」、「サイプリア宗谷」の3隻がサイクル運航を行っている。運航状況は季節や曜日によってそれぞれ1～4便と充実しており、3隻とも3,500GTクラスであるため車両一括の積載も問題ない。

5号分所と稚内フェリーターミナルまでは3.3km、7分と至近距離であり、搬出用重機及び車両の確保が順調なら当日の搬入が期待できる。（時節によっては平板タイプのトラックが不足すること）

◆航路図

*イラストは（社）日本旅客船協会HPより転載



◆就航船舶

運航会社 発着埠頭	船名 船種 総トン数 (GT)	旅客人員 貨物	航海時間 便数等	備考
ハートランドフェリー(株) 稚内⇄利尻 稚内⇄礼文 利尻⇄礼文	フィルイーズ宗谷 フェリー 3551GT	大型トラック可 コンテナ可	稚内⇄利尻 1時間50分	3隻にてサイクル 運航 季節により 毎日、往復 1～4便
	ボレアース宗谷 フェリー 3578GT		稚内⇄礼文 2時間	
	サイプリア宗谷 フェリー 3555GT		利尻⇄礼文 40分	

* コンテナの取扱い（重量、サイズ等）については全て事前確認のこと

◆5号稚内分所の位置と稚内港フェリーターミナルまでの距離・時間

5号分所（稚内市新末広町2末広埠頭上屋2号）から稚内港フェリーターミナルまでは、3.3km、約7分の所要時間である。



◆チャーター時の距離・所要時間

5号分所から利尻・礼文の玄関口である稚内港フェリーターミナルまで僅かの距離で、フェリーサイズにも余裕があり、各船とも毎日運航で多い日には1日各4便と利便性も高く、大型車両に積載したまま載込めば2時間で搬入完了となる。よって、利尻・礼文島においてはチャーターは不要と考える。

◆北海道地域 礼文島（香深港）までの距離・時間

	1号東京湾 千葉港	2号瀬戸内 水島港	3号伊勢湾 四日市港	5号北海道 室蘭港	6号沖縄 中城新港
①基地からの距離(km)	1,515	1,900	1,737	654	2,563
②オーシヤンタグまたは一般貨物船 所要時間(22.224km/h)	68.2	85.5	78.2	29.4	115.3
③台船曳航 所要時間(11.112km/h)	136.3	171.0	156.3	58.8	230.7

注：②は時速12ノット、③は時速6ノットとしてそれぞれ試算