

〈連載(356)〉

東アジアの国際RORO型船による
ショート・シー・ SHIPPING

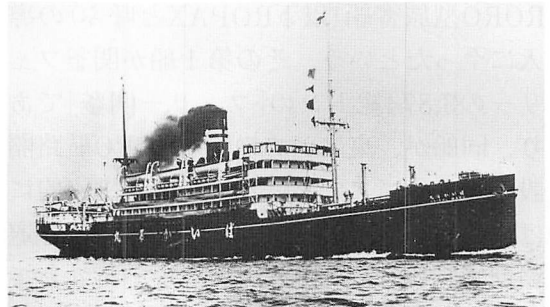


大阪府立大学 名誉教授
池田 良穂

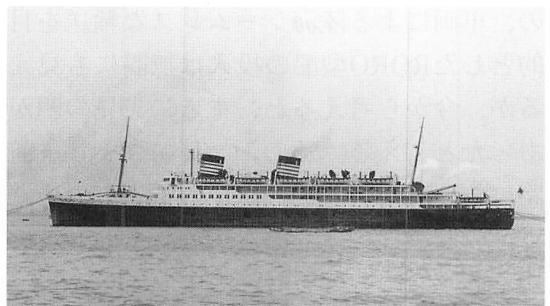
前回は、欧州におけるショート・シー・SHIPPINGにおけるRORO化の動向について紹介したが、今回は日本を中心とする東アジアの国際ショート・シー・SHIPPINGにおけるRORO化の現状とその未来について書いてみたい。

戦前まで、日本と韓国、台湾、中国の間を結ぶ航路には、日本郵船や大阪商船をはじめとする船会社の貨客船がたくさん就航しており、貨物輸送と共に旅客輸送にも携わっていた。

しかし、戦後は民間航空機網が急速に発達して、日韓、日中航路の旅客船はほぼ姿を消したといってもよい状態にまでなった。日韓航路には、一時、九州郵船の貨客船「泰丸」、「男島丸」、「韓水丸」(元「大衆丸」)などが下関と釜山間を、大韓海運と九州郵船の共同運航で「なにわ丸」が阪神～釜山間を、そして大韓海運の貨客船「アリラン」が神戸～小倉～釜山間を週1便で就航していた。いずれも内航の小型客船を臨時的に転用したものであった。中国との間の旅客船の運航は再開されることはなかった。



戦前、大阪～大連航路に就航した大阪商船の「ばいかる丸」



戦前、下関と釜山を結ぶ航路に就航した鉄道連絡船「興安丸」(山田廸生氏所蔵)

こうした中で、まず日韓航路に定期客船運航の復活が求められた。その実現の鍵となったのは、日本国内航路での長距離カーフェリーの登場にあった。1968年、小倉～神戸航路に阪九フェリーの「フェリー阪九」が就航して以来、日本の沿岸には続々

と長距離フェリー航路が生まれて、トラック輸送と共に旅客の輸送も行うようになった。鉄道、道路そして航空機と競合する沿岸に沿った航路の旅客輸送は世界でも例を見ない。

その長距離フェリーの誕生する直前の1967年、日韓経済閣僚会議において日韓航路復活の話題がでて、岸信介元総理、福田赳夫元総理(当時自民党幹事長)が積極的に動きだした。そして、下関を中心とする業界と阪九フェリーの創設者である入谷豊洲社長を口説き落として、日韓航路へのRORO型旅客船(以下ROPAXと呼ぶ)の導入に至ったという。その第1船が関釜フェリーの3,874総トンの「フェリー関釜」であり、同船が、東アジアの国際RORO航路開設のパイオニアであった。当時、国際的には自動車の相互乗り入れの統一規則が「道路交通に関する国際条約」として発効していて、日本は加盟していたが、韓国はまだ加盟していなかった。こうした状況の下での、車両による陸海シームレスな輸送を目的としたRORO型船の投入は無謀にも見えるが、今から考えると、まさに先見の明があったと言える。その後、日韓フェリー航路においては、各種の法律の壁、業界の壁、港湾労働者の抵抗など、まさに未開の地を切り開くための闘いの歴史が長く続いた。

その後、日韓航路では、博多と釜山にカメララインが、またパンスターが大阪と釜山を結ぶROPAX航路を開設して、現在は3航路に4隻が就航している。またこれらの旅客船を運航する会社が、RORO貨物船やコンテナ船も運航する事例も増えている。

ただし、日韓航路の国際ROPAXの運航に進出したものの早々に撤退した会社も少

なくない。阪神～釜山間に「オリンピック88」と「檀皇」を投入した大阪国際フェリー、博多～麗水間に「ごーるでんおきなわ」を投入した福岡国際フェリー、長崎～上海間に「長崎上海」を投入した長崎上海フェリー、広島～釜山航路に投入された釜関フェリーの「ウンハ」、門司～釜山間に「KCブリッジ」を投入したC&クルーズは開業ほどなく撤退した。いかに事業化が難しいかを物語っている。



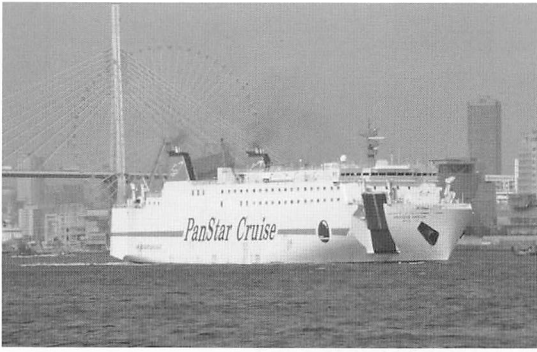
日韓航路のROPAX第1船「フェリー関釜」(撮影:佐藤圭一)



現在、下関～釜山間に就航する関釜フェリーのROPAX「はまゆう」。韓国の釜関フェリーの「ソニヒ」と2隻でデイリーサービスを行う。



博多～釜山航路に就航する「ニューかめりあ」。毎日1往復してデイリーサービスを維持している。韓国行は昼便、日本行は夜行便となっている。



大阪～釜山航路に就航するROPAX「パンスター・ドリーム」。コロナ禍では旅客輸送ができないため、RORO貨物船が代わって就航した。2025年には新造船に代替される。



パンスターフェリーが日韓航路に運航するRORO貨物船「パンスター・ジニーNo.2」



パンスターフェリーが釜山～敦賀・金沢航路に投入するRORO貨物船「サンスター・ドリーム」。日本海側の日本の港湾と韓国を結ぶ効率的な運航体制を構築している。

また、日本と台湾を結ぶ日台航路には、有村産業のカーフェリーが運航されていたものの同社の倒産以来、船による人流・物

流は途切れていたが、琉球海運のRORO貨物船によるサービスが2014年にスタートしており、現在はRORO貨物船「みやらびⅡ」が週1便で高尾に寄港している。また一時、台湾の船会社が高速カーフェリーを基隆～石垣間に投入する企画があったが実現していない。最近では台湾有事が叫ばれているが、大容量の輸送が可能なRORO型フェリーによる太いシーレーンを日台間に確保しておくことが必要だと思う。



台湾と日本を結ぶ航路は、沖縄の有村産業が先島(石垣・宮古島)航路を延長する形でROPAXの運航が行われていたが、同社の倒産によって途絶えた。写真は日台航路に就航していたROPAX「玉龍」。



那覇港に入港する琉球海運のRORO貨物船「みやらびⅡ」。台湾と日本をつなぐ唯一のRORO貨物船だ。

さてGDPで日本を抜いて経済大国に成長した中国本土との間のRORO型船の運航は、1986年に阪神～上海航路のROPAXの運航から始まった。運航会社は、中国の海

運大手COSCOと日本の日中国際フェリーの合弁会社で、有村産業の沖縄航路の高速カーフェリー「飛龍」を購入して、「鑑真」と改名して投入。1994年には新造の「新鑑真」に代替している。1990年にはチャイナエクスプレスラインが尾道造船で建造したROPAX「燕京」を神戸～天津航路に投入したが、2012年に撤退した。また、上海フェリーは、ROPAX「蘇州號」を1993年に関西と上海に投入したが、2020年に日中国際フェリーに統合し、同社は2021年7月に会社清算した。

1998年に開設された下関と青島の間のアリオリフェリーのROPAXの運航は、最初は「ゆうとぴあ3」、そして大型の「ゆうとぴあ」が投入されたものの、2015年には運休している。

下関と太倉(長江に面しており、上海の上流に位置する)との間には日中合弁の蘇州下関フェリー(元上海下関フェリー)が現在はRORO貨物船「UTOPIA」を運航している。同航路は一時旅客も扱っていたが、2019年からは旅客の扱いは休止して、以来、貨物の輸送のみとなり、現在は新造RORO貨物船の運航に代わった。

さて2022年に青島～大阪航路に、東辰航運(以下DCL)が高速RORO貨物船「DCLチンタオ」を週1便で投入した。同船は、商船三井フェリーが東京～苫小牧航路に投入していた高速RORO貨物船「さんふらわあとまこまい」であり、シップ・オブ・ザ・イヤー99を受賞している優秀船である。運航するDCLは、中国～日本間にコンテナ船の運航も行っており、同航路におけるRORO型とLOLO型の競争力の違いも明らかになってくるものとみられ興味深い。



上海と神戸/大阪を結ぶROPAX「新鑑真」。2023年には新造船と代替される。



上海と神戸/大阪を結ぶROPAX「蘇州號」。運航が「新鑑真」と統合されている。



青島～下関航路に就航していたオリオリフェリーのROPAX「ゆうとぴあ」。旅客輸送を止めて貨物専用になったが航路が閉じられた。



蘇州下関フェリーのRORO貨物船「UTOPIA」。船籍もパナマに変わった。



2022年から大阪～青島航路に就航した高速RORO貨物船「DCL Quintao」。元東京と苫小牧間に就航した貨物フェリー「さんふらわあとまこまい」。

現在、日本と中国間には4つの航路にROPAXおよびRORO貨物船航路が計5隻、日本と韓国間には4つの航路にROPAXおよびRORO貨物船航路が計7隻就航している。このうち旅客も扱うROPAXでは、中国航路の日中国際フェリーと、日韓航路のパンスターが使用船の代替を決めており、日中国際フェリーは2024年に、パンスターは2025年には新造船が登場することになっている。これまでは、いずれの航路でも日本で建造されたRORO型船が就航していたが、新船は中国および韓国で建造され船内のグレードも高くなるという。現在は新型コロナ禍によって、いずれの航路も旅客輸送はできずに貨物輸送だけが続けているが、旅客輸送の再開後に登場する新造船の登場は大いに楽しみなところである。

以上、見てきたように日韓航路にROPAXが登場して50年余りがたつが、日本の周りの東アジアの国々との国際ショート・シー・ SHIPPINGにおけるRORO船隊の規模は意外に小さく、欧州のように花開いていない。その違いは、欧州でのRORO化率が2014年時点で53%に達しているのに対し

て、日本では3.6%余りという数字が如実に示している。

この理由の1つは船の特性そのものにある。RORO型船は、LOLO荷役のセルガイドコンテナ船に比べると積み付け効率が悪く、ほぼ同じ寸法の船で比べてみるとコンテナ積載数では、コンテナ船の1/3～1/4である。一方、RORO型船はトレーラーを自走で乗り降りさせることができるため荷役が迅速であるという長所がある。このため、航路長が短くて航海時間が短く、荷役時間の占める割合が大きい短距離・多頻度荷役航路ほどRORO荷役船の方が有利になるが、航路長が長くなれば逆転する。

また、同じ積載数であればコンテナ船の方が船の大きさが小さくなり、造波抵抗を支配するフルード数が大きくなるために速力を上げることが難しい。このためコンテナ船は低速、RORO型船は高速と言う仕訳ができていた。

さらに、船そのものの特性以外に、RORO型船の普及の壁となっているのが、欧州のように車両のシームレスな移動がなかなか実現しないことにある。欧州では、どの国の車もナンバーはそのまま、同じ人が継続して運転をすることが可能だが、東アジアの国々では未だにそのような状況は作れていない。中には日本の道路だけが左側通行なのに問題があるとの指摘もあるが、欧州の中でイギリスだけが日本と同じ左側通行だが、イギリスと欧州大陸間で、ドーバー海峡を年間トレーラー約350万台が海底トンネルとカーフェリーで渡っていることを考えると、これがネックではないと思う。

日中韓国で、車両運行がシームレスで行われる体制が整った後、東アジアのショー

ト・シー・ SHIPPINGがRORO型にどの程度移行するようになるか、早急なシミュレーションが必要だと思う。

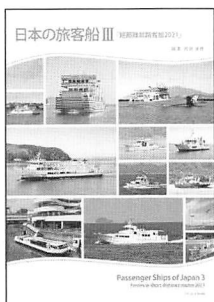
特に、日中間の海上物流を担うコンテナ船の大型化が目覚ましく、航海速力の違いも小さくなりつつある現状で、どのようなRORO型船であれば優位な立場が得られるかは大変興味深い。

さて、筆者は、これまで日中間のフェリ

ーには4回ほど、日韓のフェリーには数えきれないほど乗船したが、新型コロナの蔓延でこの3年間余り乗船できていない。再開が決まったらぜひとも乗船しようと手ぐすねを引いて待っている。

また、まだ乗船したことはないが、韓国と中国を結ぶROPAX航路でも、使用船の代替が進んでいて大型の新鋭カーフェリーが多数就航している。こちらもぜひ乗船してみたいと思っている。

日本の旅客船Ⅲ「短距離航路客船」



日本クルーズ&フェリー学会では、日本の旅客船の現状をまとめた「日本の旅客船」の編集・発行を継続的に行っており、高速旅客船を網羅的に紹介した「日本の旅客船Ⅰ」、クルーズ客船および長中距離航路客船を網羅的に紹介した「日本の旅客船Ⅱ」に続き、このたび短距離航路客船を網羅的に紹介し

た「日本の旅客船Ⅲ」を発行した。

「日本の旅客船Ⅲ」では、国内で航海時間2時間以内の短距離航路に就航する客船328隻を紹介している。このうちカーフェリーは152隻で46%であり、残りは純客船。また、19総トン未満のJCI(小型船舶検査機構)船114隻で35%を占めている。なお、短距離航路でも20ノット以上の高速船は「日本の旅客船Ⅰ」に収録したため原則として含まれていない。

A4判 124頁 頒価 2,800円(税・送料込)

(購入方法) 郵便振替用紙にご住所、お名前、連絡先、冊数を記入の上、下記口座へお振込みください

郵便振替口座 00930-8-322203

口座名称 日本クルーズ&フェリー学会

※振込手数料は自己負担にてお願いします。