



〈 連載(200) 〉

## RORO貨物船 VS. ROPAX



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授  
池田 良穂

ROPAXという船種をご存知でしょうか。RORO Passenger Shipの略で、いわゆる日本でのカーフェリーに当る。「カーフェリー」という言葉も、もちろん、列記とした英語であるが（広辞苑では和製英語とされているが、これは間違いで、次版では訂正される予定とのこと）、英語の「カー」にはトラックやバスなどの大型車が含まれないので、大型車も積載する最近のフェリーを「カーフェリー」と呼ぶのは厳密性に欠けることから、欧米ではPassenger Vehicle FerryまたはROPAXと呼ばれるようになり、最近ではROPAXが次第に一般的になりつつある。ただし、英語圏以外の北欧などの船級などでは、その規則の中で、車両積載の定期客船のことをカーフェリーと表記されている事例もあるから、母国語として英語を使用する国々以外では、必ずしも「カー」を厳密には使い分けていないようだ。蛇足だが、日本では「フェリー」という言葉が「車を搭載する船」を意味しているが、英語の「フェリー」には、水中翼船や半滑走型の高速度船などの比較的短距離の純客船も含まれるので要注意である。

さて、日本においては、このROPAXが、RORO貨物船との厳しい競争に晒されていることは周知の通りである。客船であるROPAXは、ハード面でも、また法定点検の期間や内容、さらには運航面においても、旅客の人命安全性担保のために、より厳しい規則・規制が適用され、それが直接運航コストに響いており、貨物船であるRORO船との間の歴然たる競争力の差となっている。

欧州においても、最近、このROPAXとRORO貨物船との間の競争が激しさを増している。欧州連合（EU）の拡大に伴って経済規模と領域の拡大が進み、連合内の物流が急激に増加していることから、欧州においてはトレーラーの海上輸送量が急増している。世界的なレベルで見れば、かなり富裕な層からなる5億人の単一マーケットが構築されつつあるのだから、当然のこととは言える。この需要の急増に対応するために、域内の海上輸送の主役であるROPAXが次第に変容しつつあるように見える。すなわち、旅客・乗用車輸送をメインターゲットとするクルーズフェリー型

ROPAXから、トラック・トレーラー輸送を中心とするトレーラーフェリー型ROPAXへのシフトである。従来から、欧州においては、この2つの船種は共存共栄状態にあり、明確な役割分担をしていた。しかし、EU域内の物資輸送量の拡大から、後者が急速に増加を始めているため、相対的にクルーズフェリーの影が薄くなりつつあるとも言える。



RORO貨物船「トーア・プリムラ」。32289総トン、レーン長3831m、旅客定員12名



トレーラーフェリー型ROPAX「フィンハンザ」。32531総トン、レーン長3200m、旅客定員90名

このトレーラーフェリー型ROPAXは、ドライバーおよび同乗者200~300名程度を乗せる旅客設備をもち、徒歩客は乗せないのが一般的である。車両甲板のキャパシティは、最近では、トレーラー幅のレーンの長

さ、すなわちレーン長で表わすのが普通であるが、最近の建造船ではレーン長が3000~4000mにまで増加している。さらにトレーラー上のコンテナを2段積みにして、車両甲板の高さ一杯までスペースを有効利用して積載効率の最大化をするのも次第に一般的になりつつある。

旅客設備は、クルーズフェリーに比べると広くはないが、レストラン、ラウンジそしてプールまで揃っている船も珍しくない。従来から、欧州のフェリーでは、ドライバーをVIPとして特別に待遇するシステム（専用ラウンジ、レストランなど）をとっている船が多かったが、トレーラーフェリーでは全船内旅客スペースがVIP仕様というコンセプトをとる船も出てきている。

このトレーラー型ROPAXとRORO貨物船との線引きは、もちろん旅客定員であり、13名になるとROPAXであり、12名以下ではRORO貨物船である。この線を境にして、区画、防火規定などを始めとする船のハード面でのグレードが大きく異なり、それが船の運航コストにも大きな影響を与えることは前述した通りである。このギャップの解消を目指した研究プロジェクトがEUプロジェクトの中で取り上げられている。

この動きの背景には、RORO貨物船、トレーラー型ROPAX側の両者の思惑があるようだ。次第に大型化しているRORO貨物船においては、有人トラック輸送の需要が増えて、とても12名の旅客定員では間に合わなくなりつつあるという事情がある。すなわち、貨物船のままでドライバー定員を12名から、せめて20~30名まで増加をさせたいというニーズである。一方、トレーラ

一型ROPAXでは、運航コストの安いRORO貨物船との公正な競争を展開するためには、旅客定員13名における規則のギャップを解消して、ハード面での大きな格差を是正したいと考えているようだ。

このギャップの解消方策としては、現行のようなルールではなく、リスク評価によって船の安全性能を的確に評価する手法の導入である。EUは、船舶の安全性全般にリスク評価手法を導入するための基礎的研究プロジェクト「SAFEDOR」(セーフドア)を、5年間で約40億円の研究費をかけて開始している。この研究プロジェクトの中に、この「旅客定員13名でのギャップ解消のための研究」も組み込まれている。どのような成果がでるかに大いに期待をしたいと共に、日本においても、こうした産業ニーズに基づく規則・規制の合理的な見直しの検討を積極的に行う体制を構築する必要があるように思う。

最後に、本題からははずれるが、本誌に連載を頂いているこの「客船よもやまばなし」は、今回で200回目となり、筆者の連載記事としては最長のものとなっている(2番目はトラベルニュースに連載している「池田良穂のクルーズ学」で、こちらは100回を超えた)。好きな客船が主テーマなので気軽に書いてきたことから、読者にとってあまりお役にはたっていないのではないかと危惧している。

さらに筆者が、趣味として定期発行しているミニコミ誌「船と港」は、いよいよ、この1月に発行する号で100号目を迎える。こちらは創刊が1980年で、25年ようやく100号となった。

いずれも「継続は力なり」という言葉を信じて続けてきたもので、次の一步を着実に続けて、船の世界の素晴らしさを広く伝えていけたらと望む次第である。

ストップ！ 地球温暖化 フェリーを利用してCO<sub>2</sub>の排出量を減らしましょう。

## 日本長距離フェリー協会

会 長	中 村 清 次
副 会 長	茶 野 英 樹
副 会 長	高 松 勝 三 郎
副 会 長	魚 住 昭 仁
理 事 長	本 田 隆 文

〒100-0011 東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル620号室  
電話 (03) 3501-0889