

## 下関－太倉航路フェリーの旅客運送開始

### ● 日本最大の国際フェリー基地・下関港

日本の主な国際フェリー・RORO航路は下表の通りです。

フェリー・RORO船とコンテナ船との大きな違いは、コンテナ船がガントリークレーン等で貨物を積み下ろしするのに対し、フェリー・RORO船はシャーシ等に積んだ貨物をトレーラー等で自走して積み下ろしする点です。後者の方が早く積み下ろしできます。また、船のスピードも、コンテナ船よりフェリー・RORO船の方が早いです。従って、日本－中国間程度の距離を出来るだけ早く、しかも正確に（旅客のためにもダイヤ厳守が励行されます）貨物を運ぶなら、コンテナ船よりフェリー・RORO船の方が優れているのです。なお、フェリー船とRORO船の違いは、フェリー船は貨物と旅客を運びますが、RORO船は貨物のみです。

表に見るように、航路数で言っても、頻度で言っても、下関港は日本で最も充実した国際フェリー・RORO基地となっています。

下関港の航路は3つありますが、その中で最も新しく開設されたのが下関－太倉航路です。

### 日本の主な国際定期フェリー・RORO航路

港	航路	形式	頻度
下関港	中国／青島	フェリー	週3便
	中国／太倉	フェリー	週1便
	韓国／釜山	フェリー	毎日
大阪港	中国／上海	フェリー	週2便
	韓国／釜山	フェリー	毎日
神戸港	中国／上海	フェリー	週1便
	中国／天津	フェリー	週1便
博多港	中国／上海	RORO	週2便
	韓国／釜山	フェリー	週6便

### ● 下関－太倉航路について

下関港は、かねてより、釜山とは2隻の船を使って毎日運航を実現しています。また、青島とは1隻が週2便運航していました。そのような中、2005年に新たに「ゆうとぴあ2」が投入されて下関－上海航路ができ、翌2006年には相手の港が上海港から蘇州の太倉港に変更されました。右ページ下図にみるように、太倉港は上海からさらに揚子江を上ったところにあります。ただ、上海港のフェリーターミナルは揚子江沿岸から上海中心部にゆっくり入っていったところにあるため時間がかかっていましたから、太倉港までの所要時間は上海航路時代とあまり変わらず、30時間程度です。

また、上海デルタ地域に進出している日系メーカーは、上海市内よりは、むしろ近郊の蘇州、無錫、昆山、南京などの都市に多数立地しています。これら日系メーカーからみると、貨物を出すなら陸路上海港まで運ぶより、手前の太倉港に運んだほうが近いのです。太倉港はまだ新しい港ですが、今後ポートセールスが進んでいけば発展が大いに見込まれる港です。



### ● 旅客運送開始で名実ともにフェリー航路に

この航路は、フェリー航路なのに中国当局から旅客免許がなかなか下りず、これまでは貨物のみの実質RORO船航路として機能してきたのですが、今年になってようやく免許が下り、8月から念願の旅客運送が始まりました。

上海周辺住民の日本観光マーケットは大きく、また日本への留学生・研修生等も多いですから、下関港を利用する中国人客のこれまで以上の増加が望めます。また、太倉港は上海に近いのももちろん、日本人の憧れる蘇州・太湖、無錫方面のすぐそばですから、下関港を利用して中国観光する日本人客の増加も期待できます。

### ● 下関-太倉航路の今後の課題

ただ旅客の中国人利用については、中国人が日本を観光旅行出来るようになって間もないため、現在は東京・富士山方面への観光が中心で、下関港を使って西日本を本格的に観光するようになるまで少し時間がかかるでしょう。一方日本人利用のためには、安いとは言え飛行機より時間がかかるわけですから、船旅の楽しさをいかに演出していくかが課題になります。

貨物については、開設間もないこの航路の知

名度向上が現在の課題です。前述のように太倉港自体も新しい港ですし、航路の存在が様々な荷主に知られるようになるまである程度時間が必要です。その点、このたび旅客運送が始まったことで、中国の旅行会社が「ゆうとぴあ2」を使った日本観光ツアーの宣伝を新聞広告等で展開し始めます。このことは、荷主にこの航路の存在を知らしめる契機にもなり、貨物にとっても相乗効果が期待できます。

また貨物にとって便数増加も課題です。大阪港や博多港の上海航路が週2便であるのに対して、下関-太倉航路は週1便です。本来1隻のフェリー船で週2便の運行が可能なのですが、「ゆうとぴあ2」が当初上海に航路を開いたとき、上海のフェリーターミナルに1便分しか空きがなかったため、やむなく週に上海、青島を1往復ずつする形でスタート（おかげで青島航路は1便増えて週3便になりました）し、太倉港に移転後もこの形が続いています。荷主にとっては、週1便よりも2便の方が、ぐっと物流上の安心感が増します。太倉港では自由にダイヤが組める環境にあるわけですから、今後どのような形で増便していくかが課題となるでしょう。（宗近 孝憲）

