

# 博多／敦賀航路の成功に全力

## ■近海郵船・田島哲明社長

今年4月に博多／敦賀間で新規RORO航路を開設する近海郵船。まず週3便で始め、夏にデーリー化する計画だ。田島哲明社長は、「西日本でモーダルシフトの機運が高まる一方、既存の瀬戸内フェリーやJRの需給はタイトとなっている。事業継続計画（BCP）の観点からも日本海側の航路とすることで、新たな受け皿としての役割を果たす」と意気込む。また親会社の日本郵船が現行中期経営計画で、デジタルイノベーションとグリーンを柱に据える中、「近海郵船としても注力していく。将来的には近海郵船発のデジタルイノベーションを発信したい」と語った。

—— 博多／敦賀RORO航路の開設の狙いは。

「ここ数年はドライバー不足を背景に、西日本でも急速にモーダルシフトの機運が高まっている。一方で瀬戸内フェリーやJRは需給が既にタイトになっており、新たな受け皿が必要だ。活発な輸送需要に対応するべく今回、航路開設を決めた。日本海側のサービスとしたことで、物流ルートの複線化に貢献できる。荷主は台風などで太平洋側の航路が欠航となった時に備え、リスク分散のため複数モードを備える必要がある。BCPの観点からも日本海航路の価値は高いと考えている。環境面でも、同航路を活用すれば名古屋から福岡までの陸上輸送と比較して、CO<sub>2</sub>排出量を約42%削減できるメリットがある」

「航路の開設決定を発表して以降、メーカーや物流会社などから好感触を得ており、具体的に利用を検討したいという話も頂いている。自動車関連や鉄鋼関連、食品・飲料、路線貨物などを取り込んでいきたい。また既存サービスと組み合わせることで、敦賀接続による北海道と九州を最短で結ぶ海上ルートもできる。北海道発の農産品などにも期待している」

—— 日本海側西日本でのフェリー・RORO航路は13年ぶりとなる。かつては東日本フェリーが博多／直江津航路を運航していた



が、当時は事業環境が厳しく、休止に追いやられた歴史がある。改めて新規航路の勝算は。

「東日本フェリーが寄港していた直江津港とは異なり、今回寄港する敦賀港は、北陸に加えて中京、関西の3つの経済圏に近接しており、集荷圏は広い。また当時から変わった点として、モーダルシフトの機運が高まっていることが挙げられる。こうした時代の変化もあり、荷主や物流会社からサポートいただけると考えている」

—— サービス開始が迫る中、準備の進捗状況は。

「航路開設に先立ち、福岡営業所を開設し、今月17日に営業を開始した。人員はサービス開始時点で5人程度の規模になる予定だ。敦賀でも増員を図っている。営業体制については、北海道、東京、大阪の拠点でも実施している。特に大阪では新規航路担当の部長を置き、既に関西圏を中心に積極的にセールスしている」

—— 2018年の事業環境を振り返ると。

「相次ぐ大型台風や北海道胆振東部地震の影響は大きかった。18年度は予算段階で台風による欠航を10航海ほど見込んでいたが、実際には4～10月で20航海ほど欠航となった。北海道胆振東部地震についても、陸側の集荷配送体制の混乱などを受け、繁忙期となる9月は厳しい状況だった。しかし10月以降は、想定よりも早く回復した」

—— 20年からの硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)の排出規制強化まであと1年を切った。対応方針は。

「最初は間違いなく、規制適合油で対応することとなる。スクラバーやLNG・LPG燃料についても興味を持って勉強しているが、現行C重油の供給量や、規制の動向など不確定要素が多すぎて現時点では実際に導入するという決断は下せない。ただ北海道航路の運航船5隻は船齢も若いので、将来的な対応策については柔軟に考えていきたい。適合油については現行C重油からの切り替えに伴い、燃料コストが上昇するとみられる。足元では外航コンテナ船社が、SO<sub>x</sub>規制に対応したサーチャージを相次いで打ち出している。内航海運でもこれを参考にして価格転嫁の仕組みを構築していくことになるだろう」

—— 今後の船隊整備計画は。

「東京・大阪／沖縄航路の運航船“しゅり”の高齢化が進んでいるため、リプレースを考えている。現在、船型について詳細を詰めている段階だ。沖縄経済は引き続き順調なので、一定程度の大型化は検討している」

—— 17年から鈴与海運と国内フィーダーサービスで提携している。オーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)の仙台地区の集荷代理店も担っているが、コンテナ事業の現況と提携の効果は。

「仙台塩釜港からはタイヤの輸出などが伸びており、結果として取扱量は3割近く増加している。鈴与海運との提携を通じて、供給スペースが増えたことで、こうした需要の高まりに対応できている。提携は成功だと言える。ただ、今春からONEが所属するザ・アライアンスの北米航路で仙台塩釜港への直接寄港が休止となる。代替として国内フィーダーの利用が増えると見ており、足元では鈴与海運とともに増便など対応策を検討している段階だ」

## ■デジタル化を推進

—— 親会社の日本郵船は中期経営計画で「デジタルイノベーション・アンド・グリーン」を掲げている。近海郵船として同分野の取

り組みは。

「私自身、日本郵船時代に環境特命プロジェクトや燃費節減プロジェクトなどに携わってきた。しかし社長着任当初(16年4月)の近海郵船では、日本郵船が行っていたデジタルイノベーションやグリーンへの取り組みがあまり浸透していなかったように思う。そのため着任当初からこれまでの経験を生かして、積極的に取り組みを進めてきた」

「近海郵船のデジタルイノベーションには3つの側面がある。1つ目はNYKグループが開発したツールのユーザーとなること、2つ目はツールのバージョンアップのために実証の場を提供すること、3つ目は近海郵船発のデジタルイノベーションの取り組みを発信することだ。ツールのユーザーとしては具体的に、郵船の船舶データ収集システム『SIMS2』を“ひだか”“まりも”“ましう”の3隻に搭載している。ただ利用は一部スタッフにとどまり、全員が使いこなしている段階ではないため、社内マニュアルを作成・活用し、広げていきたい。実証については、郵船とMTI、NTT、NTTデータが実施した船舶IoTの次世代プラットフォームに関する共同実験を“ひだか”で行った。近海郵船の内航船は外航船と異なり、毎日同じ航路を同型船が運航して

いる。収集できるデータの量と質は、外航船と比較して優位性があると評価している。こうしたデータを生かしつつ、今後もさまざまな取り組みを行っていきたい。近海郵船発のデジタルイノベーションの発信はまだ実現には至っていない。海上職や技術部門だけでなく、陸上職や文系職員も含めて新しい発想を創出していきたい。そのためには、技術部門と非技術部門の垣根を低くしていく必要がある」

—— 船員不足が問題となっている。人材確保に向けた取り組みと育成の今後の方針は。

「人手不足は経営上の重要な関心事だ。将来的に採用で困らないように最近では、水産系学校など募集対象を広げている。また少人数で運航業務を行う乗組員の負荷を低減するために、陸側で何ができるか考えなければならない。『SIMS』を含むデジタルツールの活用は1つの手段だ」

「育成については、海上職も一定期間、陸上勤務を経験してもらおう体制を作っている。外航大手の日本人船員は非技術部門も含めて陸上勤務の期間も長くとしているが、内航海運では必ずしもそうはなっていない。陸上勤務をすることで視野が広がると考えており、海上復帰した時に必ず役立つと思う」

(聞き手：深澤義仁、中村晃輔)