

近海郵船(田島哲明社長、東京都港区)は1日、敦賀港(福井県)と博多港(福岡県)をRORO船で結ぶ定期航路を開航した。当面、1隻で週3便運航するが、7月には2隻によるデイリー運航に切り替えて輸送力を増強する。現在、敦賀―苫小牧(北海道)航路でもデイリー運航を行っており、新航路と「接続」することで北海道から九州まで海上輸送ルートを利用できるようになる。田島社長(59)に新航路の開設の狙いや特性などを聞いた。(高木明)

—新航路の運航が始まった。
—いつから検討を始めたのか。

就航船「なのつ」は敦賀港と博多港を19時間で結ぶ。9800総トン型のRORO船で、シャシー約120台分の積載能力を持つ。もちろん有人・無人のトラックも運ぶ。スタート時は1便による週3便運航だが、7月のできるだけ早い時期に、なのつと同型船の「とかち」を配船し、2隻によるデイリー運航を行うていく。

近海郵船社長
田島 哲明氏



無人化航送も加速している。高まっている。現在、太平洋側の九州向けの幹線輸送

九州むけ無人化航送促進

シャシーを中心とした無人化航送は、九州向けよりも北海道向けの方が一歩進んでいる。航路開設を機に、九州向けの無人化航送の有効な輸送手段となればうれしいし、ぜひともそうあって欲しい。

—モーダルシフトの追い風が吹く。

ドライバー つながる。

不足や環境への配慮を背景に、モーダルシフトの受け皿として、内航海運、とり

近々、日本海側の玄関口として重要な役割を持つ。一方の博多港は海外ともつながっており、九州の中核港

は、陸上、鉄道、長距離フェリーだが、当社の日本海側の新航路が加わったことにより「複線化」が実現し

た。昨年、地震や豪雨など自然災害が多発し、JRR山陽線が100日間にわたって不通になったが、新航路はそのような時のBCP

州と北陸・関西・中部を中1日で結び、敦賀―苫小牧航路との接続により、九州と北海道間の中之日の配送が可能となる。これは北海道と九州間を最速・最短期間結ぶ航路だからこそ提供できる物流サービスだ。

—基幹航路のリプレイスが終わった。

は、名古屋から博多までトラックで陸上輸送した場合と比べ、敦賀―博多航路を利用した場合、二酸化炭素(CO2)の排出量は42%削減される。環境に優しく、定時・大量輸送ができるのが内航RORO船の特徴だ。

敦賀―博多 7月からデイリー運航



2015年には敦賀―苫小牧航路の就航船3隻を、18年には常陸那珂(茨城県)―苫小牧航路の2隻を、それぞれ新造RORO船に入れ替えた。5隻は1万1200総トンの同型船であ

が強い。ドライバー不足は深刻さを増しており、我々もモーダルシフトの推進を期待している。海上輸送は環境対応でも威力を発揮する。例えば、名古屋から博多までトラックで陸上輸送した場合と比べ、敦賀―博多航路を利用した場合、二酸化炭素(CO2)の排出量は42%削減される。環境に優しく、定時・大量輸送ができるのが内航RORO船の特徴だ。

り、積載能力は従来の120台から160台に増強された。従前は需給バランスがタイトだったが、季節・曜日別の波動に無理無く対応できるようになった。

—海上輸送への期待感 月から現職。

たじま・のりあき 1959年10月生まれ。神奈川県出身。82年早稲田大学法学部卒業、日本郵船入社。2005年経営企画グループ調査役、08年バルク・エネルギー輸送統括グループ長、13年経営委員。16年4