西日本の無人航送を強化

敦賀―博多航路 武器に

田島 哲明 近海郵船社長インタビュー

近海郵船（本社・東京、田島哲明社長）は4月、敦賀（福井県）―博多（福岡市）航路を開設。7月1日からはデイリー運航を開始した。ドライバー不足でトラックによる長距離輸送が難しくなる中、トラック輸送が主流の西日本地域でRORO船による無人航送を強化し、モーダルシフトの需要の取り込みを進める。

（遠藤　俊）

たじま・のりあき＝1959年生まれ、59歳。神奈川県出身。82年早大法卒、日本郵船入社、2005年経営企画グループ調査役、08年バルク・エネルギー輸送統轄グループ長などを経て13年経営委員、16年近海郵船社長。

―足元の状況は。

田島　既存航路の荷動きは前年並みで推移している。苫小牧（北海道）発の荷動きは、昨年の台風の影響などで農産品の出荷が振るわず、5月下旬～6月中旬は落ち込んだ。だが、6月下旬からダイコンなどの出荷時期に入り回復が期待できる。東京―大阪―那覇航路は、沖縄で観光客が増えていることもあり、荷量は安定している。

―4月に新たなRORO船航路を敦賀―博多間に開設。

田島　『なんとしてでも成功させなければならない』という強い意識を会社全体で持ち、着実に進めている。7月1日からは、6月まで苫小牧―東京航路のデイリー化は、少し背伸びしていると思われるかもしれない。だが、既に利用している顧客から、早期のデイリー化を望む声が多く踏み切った。他社の動向を見ても、早期デイリー化が必要と考えた。これからが正念場だ。

―デイリー化が早過ぎるのではないか。

田島　航路開設から3カ月で敦賀航路と接続することで、北海道から九州を結んだ。開設前から一定の需要があることは想定していたが、想定以上の手応えを感じている。北海道―九州を約3日で結んでいる点が評価されている。

―荷量拡大に向けては。

田島　昨年、自社で管理するウイングセミトレーラーを追加で200台購入し順次、引き渡しを受けている。延べ1000台体制になる。RORO船を利用したことがない顧客はセミトレーラーを持たず、RORO船のメリットが享受できない。そこでセミトレーラーの数を増やし、利用しやすい環境を整備している。

北海道―九州間の利用多く

―感触はどうか。

田島　飲料、路線貨物、農産品、自動車部品、鉄鋼が主な貨物。荷量は順調に伸びている。積載スペースにはまだ余裕があり、さらに増やしていきたい。

―北海道から九州での利用も多い。

田島　敦賀―博多航路で運航している2隻のRORO船には、ドライバールームがありたっぷりと休憩を取れる。一方、乗船中は休憩時間になるが、約19時間は船上で過ごすことになる。業務の都合で乗船が避けられないこともあるが、ドライバー不足の中ではなるべくドライバーは乗船せず、集配業務に集中してもらいたい。

RORO船の利点をPRし

―ドライバーは集配業務に集中してほしい。

田島　敦賀―博多航路で運航している2隻のRORO船には、ドライバールームがありたっぷりと休憩を取れる。一方、乗船中は休憩時間になるが、約19時間は船上で過ごすことになる。業務の都合で乗船が避けられないこともあるが、ドライバー不足の中ではなるべくドライバーは乗船せず、集配業務に集中してもらいたい。

―どうPRしていく。

田島　西日本は道路がつながっているため、トラック輸送が主な輸送手段として定着している。海上輸送はフェリーが主流で、RORO船の認知度は低い。裏を返せば、モーダルシフトの余地が残っていることになる。RORO船はドライバー不足への対応として有効な対策になる。船を利用したことのない顧客には、まず有人で利用してもらい、無人航送に移行してもらえるようPRしていく。

記者席

社の雰囲気伝えたい

近海郵船のホームページでは、船舶の写真や各地の営業所、支店で勤務する従業員によるブログ日記を公開している。

現在のホームページは、田島社長が就任したタイミングでリニューアルした。就任前のものよりも「良い内容にしたかった」。若い社員にアイデアを出すように指示し、現在の形に変更。就職を希望する学生や新規に取引を検討している顧客に向けて、「社内の雰囲気を伝えるための工夫を施した」。

最近ではSNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）に写真を投稿することが、若者をはじめ広く人々の間で流行している。同業者にもSNSを利用している企業があり、「PRの手法として有効かもしれない」とする。

（遠藤　俊）