

# 敦賀—博多航路 令和の北前船

# デイリー化で利用価値向上

北海道から沖縄までRORO船を中心とした定期航路を運航する近海郵船。4月1日に敦賀（福井県）—博多RORO航路を新規開設した。敦賀—苫小牧（北海道）航路以来約17年ぶりの航路新設で、1隻による週3便でスタート。7月1日からは2隻体制でデイリー運航（日曜を除く週6便）に移行し、輸送サービスの増強を図った。「令和の北前船」として動き出した新航路の状況や今後の事業展開などを田島哲明社長に聞いた。



近海郵船社長  
**田島 哲明氏**

たじま・のりあき 82（昭和57）年早大法卒、日本郵船入社。08年バルク・エネルギー輸送統轄グループ長、11年NYKバルクシップ（アジア）シンガポール出向、13年日本郵船経営委員。16年4月から現職。59歳。

「1隻投入による週3便の運航から始めたが、顧客からは『デイリーサービスでないと本格的なモーダルシフトの対象にはなりにくい』と指摘を受けた。ところが、8月、トレーラー20台積み（の追加分）の追加投入による」

「航路新設で他の航路への波及効果も出ていると聞く。」

「敦賀—苫小牧航路は新航路からの接続貨物の増加で荷動きの上積みが出てきている。また、従来の北海道を中心とした取引先に加え、新たな取引先との接点が増えている。『新航路の話为契机に、常陸那珂—苫小牧航路の活用も新たに検討しよう』という話のほか、『本州からは、太平洋側しかない沖縄航路においても繁忙期や災害時の回避ルートとして利用したい』という希望も頂いている。

「定期顧客を開拓へ—新航路をどのように育てていくか。」

「早期の満船を目標に掲げるが、当面は多様な顧客にこの航路の利用価値を理解いただき、常時利用する顧客を積み増していくことを目指す。九州では現状、有人トラックを活用した長距離輸送が主流だが、セミトレーラーを利用したRORO船での無人航送の利用を時間をかけて関係者に促したい。」

**物流モード複線化**

—4月から新航路がスタートした。開設に至った理由は。

「トラックドライバー不足や環境問題を背景にモーダルシフトの機運が盛り上がり、顧客などからの内航海運への期待が高まったことがある。当社はモーダルシフトの受け皿への対応として、2015年に敦賀—苫小牧航路で3隻、18年に常陸那珂（茨城県）—苫小牧航路で2隻をそれぞれ大

型代替新造船に切り替えた。同時並行的にこの2、3年は次に開設すべき航路の検討を進めた」

「検討を進める上でテーマとして、九州という大きな経済圏に航路を設けることがあった。西日本の場合は東日本に比べ長距離間を陸上輸送に依存する傾向が強く、さらなるモーダルシフトが進む余地があると感じていた。さらに検討を加速した契機は16年夏に大型台風が連続して太平洋側を襲った時。通常は太平洋

側の航路を使い北海道へ貨物運ぶ顧客が日本海側の敦賀—苫小牧航路を利用する例が多く見られた。この経験は顧客、当社それぞれが日本海側航路の重要性を再認識するきっかけとなり、敦賀という当社の拠点を活用し、大きな九州経済圏の玄関口である博多と結ぶ航路を開設するという結論が出た」

「一定以上の貨物量がある地域間には物流モードの複線化を進めることが重要だ。西日本には貨物の輸送手段として、太平洋側、瀬戸内海のRORO船、フェリー航路に加え、鉄道輸送、高速道路などを活用し

た長距離トラック輸送もある。今回13年ぶりに日本海側のRORO船航路が加わることで、物流モードの複線化に貢献できることになった」

「開設から4カ月目でデイリー化を果たした。『なつ』の8、348総非鉄関連製品。開設からわずか期間で、貨物は満船

「航路で輸送する主な貨物は飲料、路線貨物、農産物、工業部品、鉄鋼関連、非鉄関連製品。開設からわずか期間で、貨物は満船