

海の物流システム革新事例－商船の変遷史 日中間フェリー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1304

日本海事センター企画研究部

次長 白井 潔人

日中間フェリーの活躍

日本と中国、韓国、台湾との間のいわゆる近海航路では、小型で比較的低速度のコンテナ船が主な海上輸送手段として使われているが、フェリーや RORO 船も「海より速く、空より安く」を合言葉に、日本と中国・韓国間で高速の海陸一貫複合輸送サービスを提供している。

<図表－1> 日中国際フェリーサービス

	寄 港 地		投 入 船	サービ	ス
	博多	上海			
上海スーパーエクスプレス	博多	上海	Shanghai Super Express 16,350総トン 220TEU	週2便	
オリエントフェリー	下関	青島	Utopia 26,906総トン 265TEU 350人	週2便	
上海下関フェリー	下関	蘇州太倉	Utopia IV 14,100総トン 145TEU	週2便	
日中国際フェリー	大阪/神戸	上海	Xin Jian Zhen (新鑑真) 14,543総トン 250TEU 345人	週1便	大阪と神戸は 交互に寄港
上海フェリー	大阪	上海	Su Zhou Hao (蘇州號) 14,410総トン 200TEU 272人	週1便	

(出典) 日本海事センターにて作成

(1) 上海/阪神及び博多サービス

日中間フェリーサービスでは、最大の貿易港である上海には、阪神(大阪/神戸)からは日中国際フェリーと上海フェリーが、博多からは上海スーパーエクスプレスが就航している。日中国際フェリーは、昭和 60 (1985) 年に日中国際フェリー(日本側出資者)と中国の COSCO が中日国際輪渡有限公司という合弁会社を設立し、日中間に戦後初めてとなる定期フェリー「鑑真」号の運航を開始。平成 6 (1994) 年に現在の「新鑑真」を投入している。上海フェリーは日中両国の政府間協議を経て、日本の代表的な船会社 9 社で構成される上海貨客船と COSCO グループの出資により設立され、平成 5

(1993) 年から「蘇州號」の運航を開始した。一方、上海スーパーエクスプレス (SSE) は、日本通運、商船三井、上組と住友商事の 4 社が立ち上げたもので(住友商事はその後離脱)、平成 15 (2003) 年 11 月に高速 RORO 船「Shanghai Super Express」を博多/上海間に投入し、週 2 便のシャトルサービスを開始している。

SSE は中国大陸に近いという博多の地の利を生かし、海上輸送時間を極限まで短縮。上海との間を最短 28 時間で結び、博多港・上海港ともに SSE 優先バースに寄港、RORO 船の特性を活かし、コンテナ船よりも大幅に短

いリードタイムと安定したスケジュールを提供している。また、博多港は空港、鉄道、高速道路、内航船等あらゆる国内輸送手段とのアクセスポイントが 30 分以内に集中しているという大きなメリットを有し、シームレスな接続輸送が可能となっている。

< 図表 - 2 > 「新鑑真」



(2) 日中間フェリー貨物の特質

日中間フェリーでは、20 フィートと 40 フィートという海上コンテナ以外にも、JR 鉄道コンテナなどあらゆる種類のコンテナが輸送されている。例えば、日中間フェリーを利用している日本通運の場合、日本全国のコンテナ駅から博多港と下関港を経由して鉄道 5 トンコンテナによる国際複合一貫輸送を提供している。5 トンコンテナは 12 フィートコンテナとも呼ばれ、国内で最も使用されている鉄道コンテナである。また、国内のトラック輸送の定番である大型 10 トントラックのバンボデイと同じ容積を運べる 31 フィートや 30 フィートの鉄道コンテナ、SSE 用に独自開発した 12 フィート型リーファコンテナなどの輸送も提供している。このほか、SSE では 40 フィート型サイドオープンコンテナを開発・利用し、上海フェリーでは 10 フィートコンテナを一航海当たり 12 本提供している。同社によれば、この 10 フィートコンテナによる小口貨物の高速輸送サービスは好評という。コンテナ貨物以外にも、小口貨物から自走車両やブレイク・バルク貨物などの特殊貨物まで、多種多様な貨物が輸送されている。

日中フェリーでは海上および陸上の輸送時間の短縮以外に、荷受け・荷渡しのサービス向上に力を入れている。特に、中国からのアパレルや生鮮貨物といった急ぎの貨物を取り込むために、ホット・デリバリー・サービス

(HDS) が各社の売り物となっている。大阪と上海を結ぶ上海フェリーでは、他社に先駆けて平成 12(2000)年 7 月から HDS を開始。フェリーは大阪

港に木曜日午前 8 時 30 分に着岸、2 時間後の 10 時 30 分には貨物の引き渡しが可能となる。さらに、平成 18 (2006) 年からは、貨物量限定ながら、午前 9 時 30 分からの引き渡しを可能にしたスーパーHDS も始まっている。

(3) 最近の動き

平成 24 (2012) 年の上海積み日本向け貨物は、幸いにも尖閣問題の影響をほとんど受けなかったが、追加料金を徴収できるアパレルの HDS 需要は低迷したままである。従来、中国の縫製メーカーは欧州向け製品を優先し、後回しにされた日本向けアパレルは、納入を急ぐため HDS を使うことが常態化していた。しかし、近年は欧州向けが減少し、現地メーカーが日本向け製品を HDS よりも運賃の安いコンテナ船に積むようになったといわれている。また、日中間の航空機増便による航空貨物の安値攻勢などが影響しているとの見方もある。さらに、インドから綿糸を中国に送り、中国で製造した生地をインドやバングラデッシュに持ち込んで縫製するような国際分業の拡大も無関係ではない。平成 24 (2012) 年 7 月には、神戸と天津間で平成 2 (1990) 年 3 月から運航していた天津津神客貨輪船 (日本側代理店:チャイナエクスプレスライン) が運休するなど、日中フェリーの経営環境も厳しいものがある。SSE の例では、同社は東京コンテナヤード (CY)・コンテナフレイトステーション (CFS)、豊橋 CY と新居浜 CY を設定、中国内陸では蘇州、無錫、昆山、南京、合肥、杭州、武漢といった主要内陸ポイントまでの高速一貫輸送を開発するなど、輸送サービスを内陸の主要都市まで延伸し、日本からの液晶機器や自動車部品の輸送に参画するなど、新たな荷主ニーズを掘り起こすべく営業活動を展開している。

< 図表 - 3 > 「Shanghai Super Express」



以上