

## 日・ロ間定期航路の動向

### LOGISTICS NAVI

日本港湾とロシア極東港湾を定期的に繋ぐ航路として、国内主要港を巡るロシア極東コンテナ航路と、境港を国内ベースとするDBSクルーズフェリーが活動しています。両定期航路の現状を紹介します。

#### ロシア極東コンテナ航路(TSCS)

トランス・シベリア・コンテナ・サービス(TSCS)はFESCO(極東船舶)と(株)商船三井が共同運航するコンテナ専用定期航路で、現在はCONSHIP ACE(7170トン、704TEU積み)が月2便の頻度で日ロ港湾を結んでいる。最新の寄港地は、ポストーチヌイ-ウラジオストク-仙台-横浜-清水-名古屋-神戸-富山-ポストーチヌイの順になっている。過去には、苫小牧、門司等に寄港した例があるが、新たに寄港地となるには1航路当たり50TEUの貨物を用意できることが目安となっている。

本航路の主な仕向け地は、ロシア全土及び中央アジア、欧州である。日本からロシア極東港湾に揚げられたコンテナの多くはシベリア鉄道に搭載されてロシア西部及び中央アジア、欧州へ運ばれる。また一部はトラックで極東各地へと運ばれる。

シベリア鉄道で西部地域へ輸送される複合輸送はシベリア・ランドブリッジ(TSRルート)と呼ばれ、モスクワ方面への輸送日数短縮に

強みを持つ。日本からモスクワへの輸送で、欧州航路経由で40~50日要するのに対し、TSRルートでは25~30日で到着する。

輸送品目は輸出が輸送機器、建機、それらの部品、タイヤ、建材、潤滑油、消費財、紙おむつなど、輸入がアルミ、木材、パルプ、農作物、水産品等となっている。

日本港湾とロシア極東港湾を結ぶ代替ルートとして釜山積み替えが利用されている。TSCSが寄港していない地方港と釜山を結ぶ航路が充実しており、釜山-ロシア極東間にも多数の船社が参入し高頻度で運航されているため利便性が高い。TSCSにも高頻度サービスを求める声は強い。そのためには運航船の追加投入が必要となる。

TSCSの輸送量はリーマン・ショックで大きく落ち込んだ後は回復基調にあり、2016年は2000年以来最大の取扱量を記録した。さらに2017年1-9月の取扱量は前年同期比で4%増となった(図1、FESCO調べ)。

#### クルーズフェリー時代の幕開け

2009年6月、韓国船社DBSクルーズフェリー社により、境港-東海(韓国)-ウラジオストクをつなぐ国際定期フェリーが開設された。日本、韓国、ロシアを直接結ぶ唯一の定期フェリーである。

運航船「Eastern Dream号」は11,478トン級、コンテナ積載能力は約130TEU、旅客定員は約480名となっている。運航経路は東海港-ウラジオストク港-東海港-境港-舞鶴港-境港-東海港のループを一週間で回る。境港から東海港までの航海時間は14時間、境港からウラジオストク港までは2日弱である(表1)。

なお、舞鶴港での取扱は貨物のみで旅客の乗降はない。舞鶴寄港は新たな貨物獲得が目的で、舞鶴ではロシア向け中古車が積まれ、韓国産の焼酎が輸入されている。しかし、舞

鶴寄港は一晩と短いため、観光には不十分である。

DBSクルーズフェリーの特徴は、船腹に貨物を収納するため高い輸送品質を誇ることだ。オンデッキに貨物を積むことは無い。また、フェリー航路のため旅客も乗船しており、高い定時性を確保している。さらに、コンテナの他に車両、大型・長尺貨物等幅広い貨物を輸送可能である。そうした特長が評価を受けており、地元山陰意外の貨物も多いという。

### DBSクルーズフェリーの輸送実績

境港の貨物取扱量は2013年(6,737ft)にピークに達した後縮小したが、2016年は上昇に転じ、前年比7.3%増の6,461ftとなった。さらに2017年の1-8月の1便当たり平均輸送量は前年同期比3.0%増の64.7ftであった(図2)。単位のft(フレートトン)とは、容積1.113m<sup>3</sup>(40立方フィート)、重量1,000kgをもって1トンとし、重量または容積の何れか大なる方を採用する換算方式である。

コンテナ(TEUベース)は2014年(633TEU)をピークに縮小し、2016年は前年比8.6%減の499TEUに留まった。しかし2017年1-8月の1便当たり平均輸送量は9.8TEUと前年通期に比べて微増であった。しかし船のキャパシティーを考えると少な過ぎるのではないだろうか(図3)。

2017年の実績では、コンテナの輸出が43.0%、輸入が57.0%であった。バルク貨物は輸出89.3%、輸入10.7%と偏りが大きい。対韓国、対ロシアの比率はほぼ拮抗しており、コンテナで韓国、バルクでロシアが若干多くなっている。

主な輸出品目は、コンテナ輸出では韓国向けが電気機械、ロシア向けが自動車部品、コンテナ輸入では韓国から野菜・果物、水産品、ロシアから水産品が入っている。バルク輸出

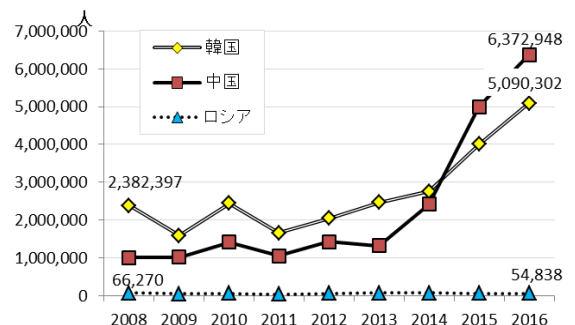
では、韓国向けが産業機械、輸送機器、ロシア向けが完成車、窯業品、バルク輸入では韓国から完成車、自動車部品、ロシアから産業機械、完成車が入ってきているとのことだ。

境港-東海間の旅客数は韓国人訪日客の急増により右肩上がりの上昇が続いている。唯一の例外が韓国でセウォル号事故のあった2014年であった。

2016年の旅客数は対前年比8.2%増の29,143人で就航以来の年間最高値を更新した。さらに2017年1-8月の1便当たり平均乗客数は前年通期比28%増の351人と過去最高に達している。乗客の大部分が韓国人観光客である。2016年の国別内訳は、韓国人92.5%、ロシア人4.2%、日本人1.1%、その他2.2%となっている。この中にはヨーロッパからシベリア鉄道利用のバックパッカーも含まれている(図4)。

韓国人訪日客は目覚ましい勢いで増え、2016年には509万人に達した。対照的にロシア人訪日客は停滞を続け、2016年は僅か5万5,000人であった。この差がDBSクルーズフェリーの利用者にもあてはまったと理解できる(図5)。

図5 韓・中・ロからの訪日客数



### DBSクルーズフェリー成功の要因

DBSクルーズフェリーの誕生から8年を経過し、完全に定着したと言えよう。2000年頃

から日本海沿岸の多くの都市が対岸（特にロシア）との自前の航路を持つことを熱望してきた。あるいはTSCSのような既存の航路の誘致に努めてきた。しかし、いずれのケースも一定の貨物量の確保という難問をクリアできず、暗礁に乗り上げるに至った。当初、大量に輸出されていた中古車に目を付けてそれを軸に航路を模索していたケースも、リーマン・ショックにより中古車輸出が激減すると当初の前提が崩れてしまった。そのような中でなぜDBSクルーズフェリーは成功したのか。いくつかの要因を挙げることができよう。

先ず「合わせ技と地域連携」で食欲に貨物を集めている。ロシア単独では集荷が困難でも、韓国を経由することにより両国向けの貨物を集めることが可能となる。コンテナだけでは十分集まらなくても、バルク、車両、大型・長尺貨物等に間口を広げれば貨物は増える。さらにフェリーにして旅客も乗れるようにすれば可能性はうんと広がる。折からのイ

ンバウンド観光ブームで多数の韓国人観光客が利用するようになった。これらを合わせると「合わせ技効果」が生まれる。

次に、舞鶴との地域連携が集荷に繋がっている。毎週舞鶴では約80台の中古車が積まれ、韓国からは焼酎が輸入されているとのこと。舞鶴は中古車輸出港として全国第2位で14%のシェアを有する。

そして境港には手厚い行政の支援がある。航路開設時から運航奨励金を用意してきた。平成28年度も1往復当たり100万円の補助がなされた。また官民挙げての集荷努力を行っている。県知事がウラジオストクの小売店に乗り込んで県産品の宣伝に努める姿は有名だ。あらゆる努力を惜しまず売り込む商人精神の継続こそが航路を育てていった好例ではなからうか。

（環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子）

表1 DBSクルーズフェリー：平成29年度運航スケジュール

曜日	月	火	水	木	金	土	日
入港	14:00			11:00	9:00	21:00	17:00
	ウラジオストク			東海港	境港	舞鶴港	境港
出港			14:00	17:30	13:00		9:00
		ウラジオストク	東海港	境港		舞鶴港	境港

図1 TSCSの輸送実績

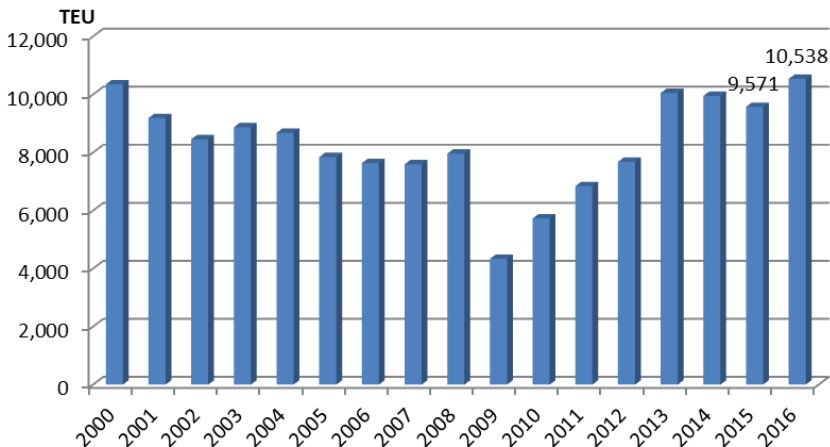


図2 DBSクルーズフェリー：境港取扱貨物量(ft)

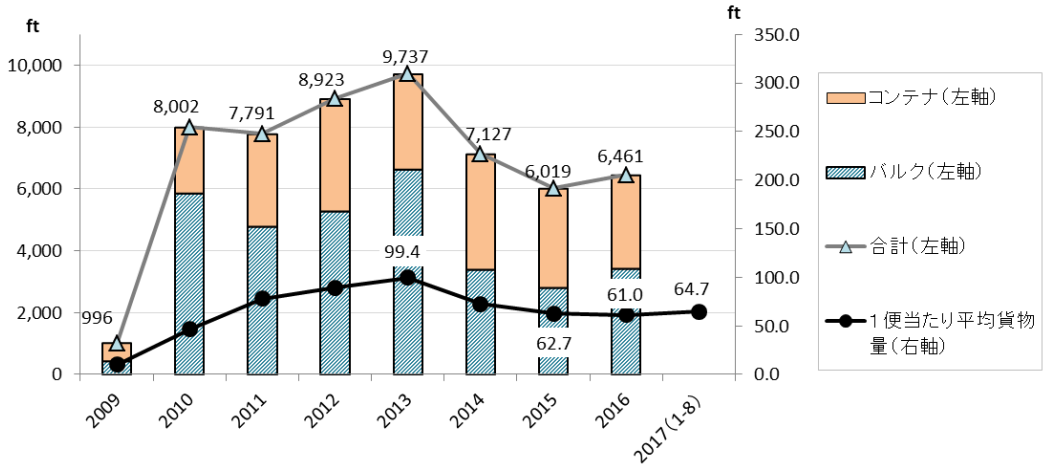


図3 DBSクルーズフェリー：境港取扱コンテナ実績(TEU)

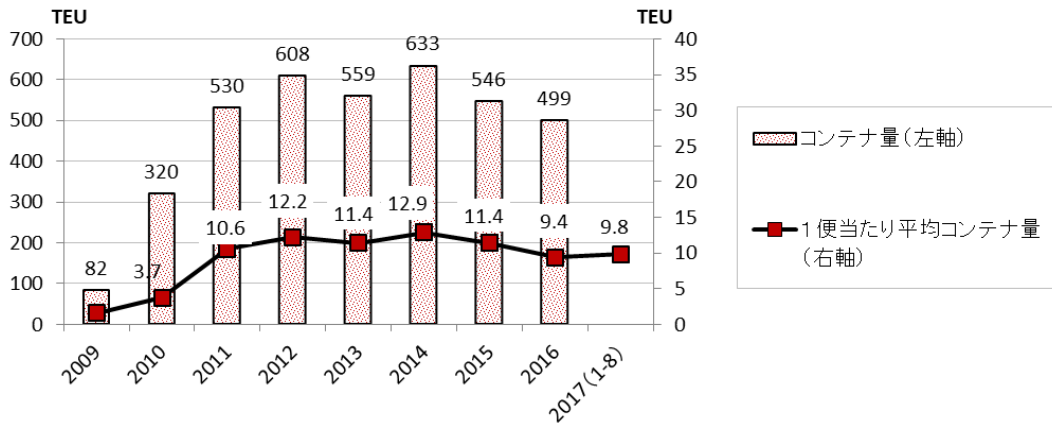


図4 DBSクルーズフェリー：境港～東海港間旅客数

