

## 環日本海定期フェリーの歩み

# LOGISTICS NAVI

鳥取県・島根県にまたがる境港と韓国経由でウラジオストクを結ぶDBSクルーズフェリー航路が、開設から10周年を迎えました。日露を結ぶ唯一の定期フェリー航路の取り組みを紹介します。

### 航路の概要

2009年6月に就航したDBSクルーズフェリーは、境港～韓国・東海港～ウラジオストクを毎週結ぶ定期貨客船航路である。現時点でロシア極東と日本を結ぶ唯一の定期フェリー航路である。2019年7月5日、境港において、運航会社及び日韓露の行政・経済関係者が参加して就航10周年記念式典が行われた。

運航船舶は韓国・DBSクルーズフェリー(株)の「イースタンドリーム号」で、船長-140m、船幅-20m、総トン数-13,000トン級、コンテナ積載能力-約130TEU、旅客定員-約480名、運航速度-20.15 knotとされている。

運航スケジュールは、ウラジオストクを水曜日午後に出航、翌木曜日午前東海港入港、午後に出航、金曜日の朝に境港に入港する。境港からの復路は翌土曜日夜出港、翌日曜日の朝に東海港に帰港する。航海時間は境港～東海港間が約15時間、境港～ウラジオストク間は2日弱である(表1)。

韓国人観光客などは1.5日の境港滞在中に日本観光を行う。その間、船舶は舞鶴港を往復

し、貨物の集荷・積降を行う。なお、舞鶴港での取扱は貨物のみで旅客は取扱わない。舞鶴港取扱貨物は中古車を中心に境港取扱の倍と見られ、航路の重要な寄港地となっている。

DBSクルーズフェリーの強みは、①船腹に貨物を収納するため気象条件などによる輸送時の貨物への影響を最小限に抑制できる点；②旅客も同時に乗船し運航されるため、定時に優れていること；③コンテナの他に車両、大型・長尺貨物など幅広い貨物を輸送可能なことなどである。

DBSクルーズフェリーの持続的運航を奨励する取り組みとして、行政による手厚い支援が用意されている。運航会社に対しては、境港～東海港間の運航経費のうち、固定的経費(備船料、船員費、燃料費など)の1/10、1往復当たり100万円を上限に、地元民間企業等約130社で組織する「環日本海経済活動促進協議会」を通じて助成する。県と中海・宍道湖・大山圏域市長会が負担するもので、平成30年度実績(48航次)では、鳥取県3,360万円、中海・大山圏域市長会1,440万円が助成された。さらに、荷主に対しても様々な助成が行われている(表2)。

### 貨物輸送実績

2018年の境港におけるDBSフェリー取扱実績は、バルク3,461ft(前年比▲23.0%)、コンテナ3,037ft(前年比+16.0%)、合計6,498ft(前年比▲8.6%)であった。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。TEUベースのコンテナ量は509TEU(前年比+5.4%)であった。

バルク貨物はロシア向け完成車、窯業品、韓国向け産業機械が基幹をなしている。相手港別では、東海港が25.5%、ウラジオストクが

74.5%、輸出入別では輸出70.1%、輸入29.9%であった。

コンテナ貨物の主力商品は、ロシア向け自動車部品、韓国からの野菜・果物・水産品、ロシアからの水産品である（表3）。

前年との比較では、ロシア向け自動車部品、韓国からの水産加工品が増加した反面、韓国向け建設機械、ロシア向け自動車、ロシア向け建築材料、韓国からのパプリカが減少した。

航路開設以来10年間の傾向を見ると、バルク、コンテナともに近年は1便当たりの平均貨物量が安定的に推移してきた（図1、2）。

なお、2019年1-5月の速報値によると、1便当たりの平均貨物量が▲27.9%の減少となっている。要因はロシア向け中古車や建設資材、韓国からの水産品の減少とのことだ。

表3 2018年の貨物内訳

	区分	出入	数量	主な貨物
境港⇄東海	コンテナ	輸出	30 TEU	電気機械
		輸入	190 TEU	野菜・果物、水産品
	バルク	輸出	820 ft	産業機械
		輸入	64 ft	自動車部品、完成車
境港⇄ウラジオストク	コンテナ	輸出	247 TEU	自動車部品
		輸入	42 TEU	水産品
	バルク	輸出	1,606 ft	完成車、窯業品
		輸入	971 ft	完成車

**旅客輸送実績**

2018年の延べ乗客数は2万7,815人（前年比▲17.1%）、1便あたり平均284人（前年比▲15.5%）と2017年の最高記録から減少した。

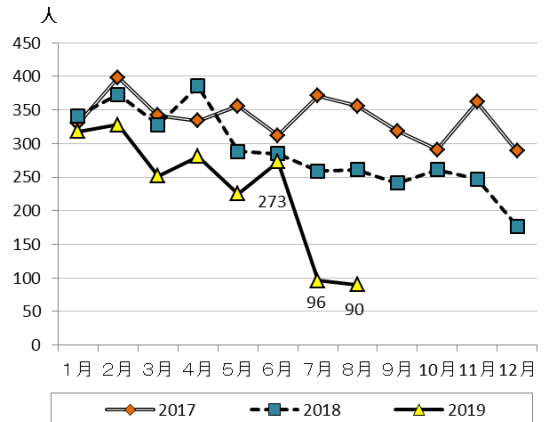
旅客は韓国人が圧倒的シェア（91.3%）で、その殆どが団体客だという。団体ツアーは1泊2日の日程で鳥取県西部（温泉、水木しげるロード、花回廊）、鳥取県東部（鳥取砂丘）、島根県東部（松江城、足立美術館）、或いは大山登山、サイクリングなどを組み合わせる。

一方、ロシア人（5.1%）、日本人（2.0%）の利用は少ない。2018年は韓国人観光客の減

少（前年比▲18.6%）が響いた（図3）。

2019年に顕著となった日韓関係の悪化は観光客のさらなる減少を招いており、1船平均乗客数は1-5月までは284名、6月も273名であったが、7月は96名、8月は90名と通常の約1/3に激減した（図4）。

図4 一船当たり平均乗客数



**新規貨物の開発を目指して**

航路の活性化を目指して鳥取県では様々な取り組みを行っている。新規貨物の開拓がテーマである。

2018年にDBSフェリーを活用したロシア経由、中国・吉林省への物流ルート構築を目指して2度の試験輸送が行われた。

第1回は、4月21日、鳥取市の企業が出荷した液晶ディスプレイパネルをバルクとして境港出港便で輸出、ウラジオストク港到着後ザルビノ港まで延長して荷揚げ後、トラックでクラスキノ、琿春経由で長春まで運んだ。帰り荷として、長春の企業から農業用トラクターをコンテナに積み、境港に到着後、鳥取市の企業が受け取った。

第2回は、10月13日、境港出発便で車載用デバイス製品等混載貨物と日本酒を上記ルートで輸出した。帰り荷としては10月19日入港

便で野菜を輸入した。試験輸送で得られた輸送の質、リードタイム、通関、中国国内の輸送事情に関する貴重なデータは今後の展開で活用される。

鳥取県では、DBSクルーズフェリーがウラジオストクに到着後、シベリア鉄道に積み替えてモスクワ・欧州方面へ向かう複合輸送にも関心を持っている。

国土交通省は平成30年度シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業として、多様な商品を複数の発地・ルートを経由してモスクワまで輸送する実験を行った。7つの輸送実験の一つにDBSフェリーを利用して舞鶴積み、ウラジオストク経由でモスクワまで食品と日用雑貨の混載輸送を行った。

さらに、DBSフェリーの知名度を上げる目的で、ロシア、中国、韓国、モンゴルなど北東アジア各地で開催される博覧会や国際会議への参加・アピールを熱心に行っている。

2019年9月、第5回東方経済フォーラムに参加した平井鳥取県知事は、日露ビジネスラウンドテーブルにおいて、10周年を迎えたDBSフェリーについて紹介した。ロシア郵便局併設店舗向けの日本の様々な商品もDBSフェリーで運ばれているとのことだ。

## 日本人旅行者の開拓

現在日本人の旅客利用は極めて少ないが、開拓の可能性がある。フェリーは車・バイクを積み込んで人とともに海外へ渡ることができる。2019年8月3日、県とサイドカーメーカーが協力して、フェリーにサイドカー3台を積み込み出港した。ロシア沿海地方でツーリングし現地取材を行った。今後、日本の各種媒体で情報発信を行う。ロシアには観光スポットが多くあり、オフロードが楽しめる場所もあるので、新しいタイプのツーリズムが楽しめる。

## 航路の安定運航の課題

DBSクルーズの10年はロシアの不況、韓国のセウォル号事故といった障害を乗り越えて発展したものである。日本のインバウンド観光の拡大は追い風であったが、最近日韓関係の悪化による観光客の激減という新たな荒波がやってきた。ここも創意工夫、近隣地域との地域連携、行政の支援といった技を総動員して乗り切ってほしいものである。

(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:2019年夏季運航スケジュール

曜日	月	火	水	木	金	土	日	
入港	14:00			11:00	9:00	21:00	17:00	9:30
	ウラジオストク			東海港	境港	舞鶴港	境港	東海港
出港			14:00	17:30	13:00		9:00	19:00
			ウラジオストク	東海港	境港		舞鶴港	境港

表2 DBSフェリーの荷主に対する助成(2019年9月現在)

事業の名称	助成の内容
国際フェリー・RORO機能船貨物利用促進助成事業	新規又は前年より利用が増加した荷主:2万円/TEU(上限650万円/年)。21TEU以上を利用した荷主(利用開始から3年間):増加貨物以外:1万円/TEU(上限100万円/年)。
環日本海圏航路陸送経費助成事業	国内輸送経費を要した荷主(利用開始から3年間):1万円/輸送1回(上限10万円/年)

図1 DBSクルーズフェリー:境港取扱貨物量(ft)

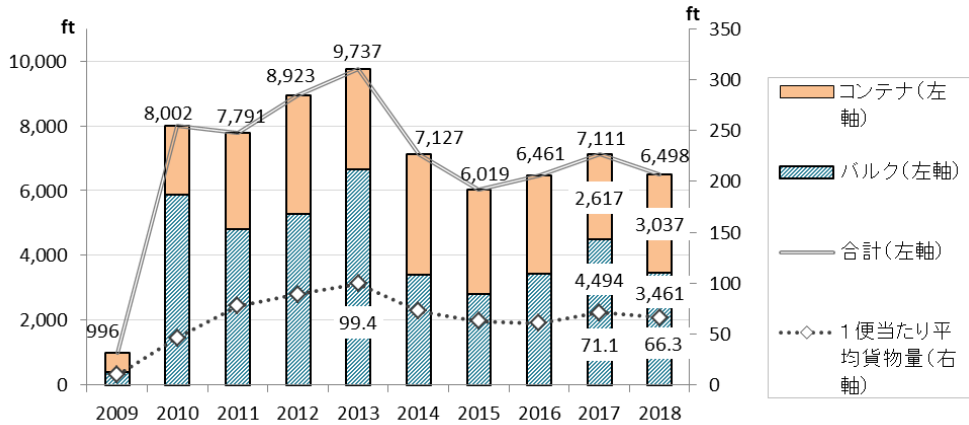


図2 DBSクルーズフェリー:境港取扱コンテナ量(TEU)

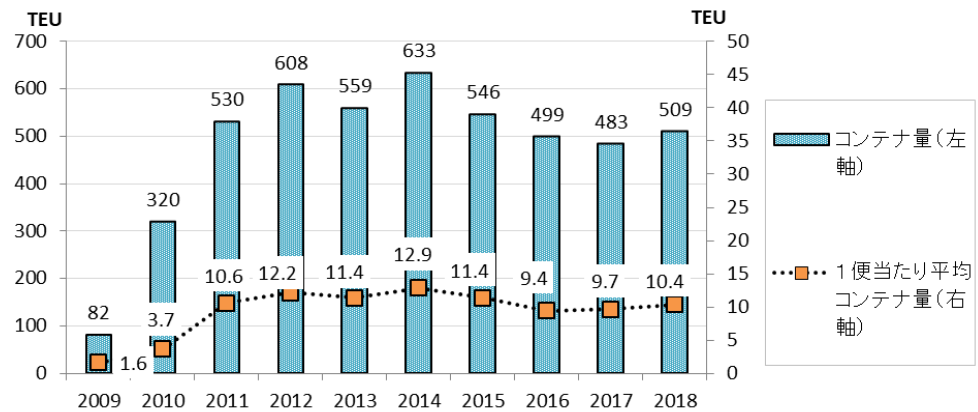


図3 DBSクルーズフェリー:境港～東海港間旅客数(人)

