

## 東アジアにおける国際高速船の航路選択要因に関する研究

魏 鍾振

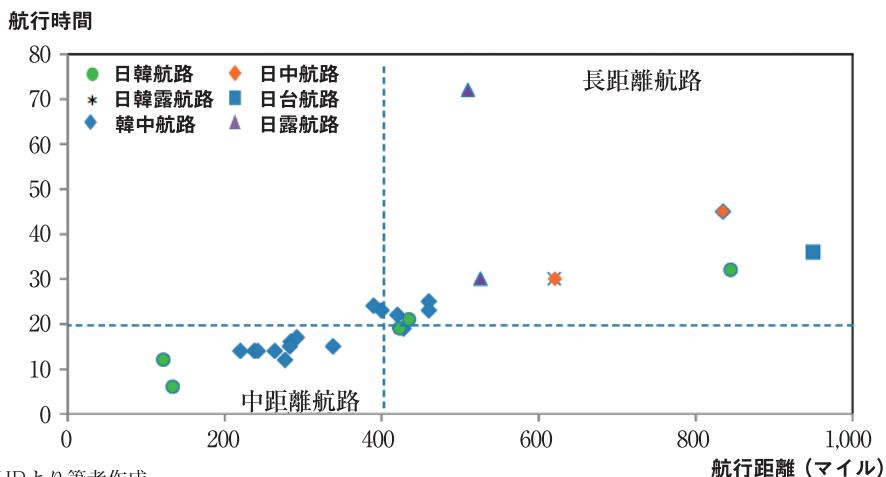
東アジアの貿易は、中国がWTOに加盟した2001年を境に素材や部品などを中心とした中間財貿易が急速に拡大してきた。これに伴い、貨物輸送においても中間財貿易を支える高速性かつ定時性の高い輸送モードに対する需要が高まっている。こうした状況を踏まえ、日本では国際フェリー及びRORO船（以下、国際高速船という）を活用した一貫輸送網の構築に向け、2008年に「国土形成計画」を策定した。また、2011年11月には博多港や関門港（北九州港・下関港）などの6つの港湾が国際一貫輸送を担う国際高速船の拠点港湾として指定されている。このように政府は、東アジア諸国の主要港湾との間に高速海上輸送ネットワーク形成を構築するため、国際高速船向けのターミナル機能の集約を図ってきた。

しかしながら、日本を起終点とする航路をはじ

め、東アジア域内に開設された国際高速船航路は、2004年以降10航路以上が運休または廃止となっている。この背景には、他輸送モードとの競争激化や貨物量の減少などによる収益性の低下が大きく影響している。このように航路の相次ぐ閉鎖は、荷主にとっては安定的な貨物輸送が困難になるなど、荷主からの信頼を失いかねない深刻な問題に発展する可能性がある。

東アジア域内に就航している国際高速船の特徴は、図1が示すように平均運航距離が約439（約813km）マイルで、平均運航時間は約24時間という長距離航路が中心となっている。このため、国際高速船航路の成立に目安となる貨物量は、400マイル以下の中距離航路では年間6,400TEU以上、400マイル以上の長距離航路では年間10,000TEU以上の貨物量を確保するこ

図1 東アジアにおける国際高速船の運航時間と運航距離 (2019.3)



出所：各港湾局・船社HPより筆者作成。

とが国際高速船航路の維持において必要であることが確認できた。

しかし、近年では高速化が進むコンテナ船との競争激化により貨物輸送量が減少した航路も見受けられている。この結果、東アジア域内を就航している国際高速船の消席率は、2012年に75.7%だったものが2016年には3.9%ポイント減少した71.8%となった。航路を維持するためには、60～70%以上の消席率が必要であることを考慮すれば、貨物輸送量の減少は国際高速船を運航している船社の航路維持において大きな課題となっている。こうした課題を改善するためには、荷主企業の国際高速船への利用促進を図ることが重要である。

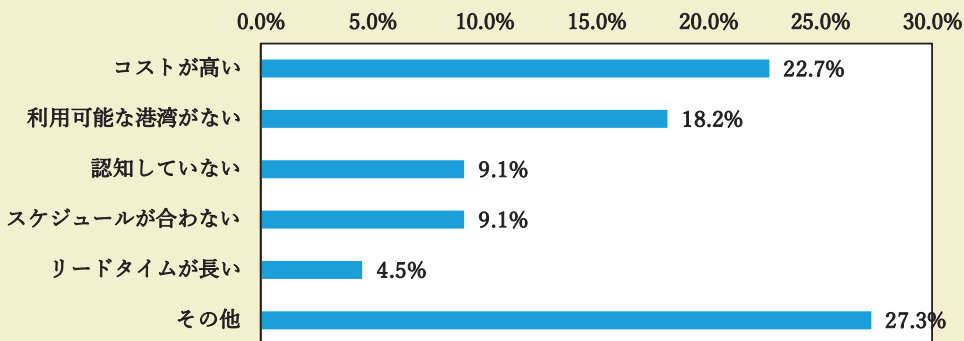
2019年4月15日～5月17日まで行った荷主企業に対するアンケート調査の結果によれば、国際高速船を利用している荷主企業は11.1%となっており、そのうち半数以上が緊急時のみに利用している。利用しない理由としては、「コストが高い

(22.7%)」、「利用可能な港湾がない(18.2%)」、「スケジュールが合わない(9.1%)」、「認知していない(9.1%)」の順となった。この結果からもわかるように国際高速船の利用を促進するうえで、最優先の課題は輸送コストの削減である。その他にも利用上の利便性向上や国際輸送機関としての国際高速船のPRが荷主企業の国際高速船の利用促進において重要な課題であることがわかる。荷主企業へのヒアリング調査でも国際高速船に対する認識はほとんどない荷主企業が存在していることがわかった。

航空輸送より安くコンテナ船輸送より早い第3の輸送モードとして注目を集めている国際高速船輸送の利用を促進するためには、国際高速船に対するPRと利便性の向上を図っていくことが重要である。さらに貨物輸送において荷主企業が最も重視している輸送コストにおいては、運航の効率化を図るなど、コスト低減への取組みも必要であろう。

(客員研究員 九州産業大学商学部准教授)

図2 国際高速船を利用していない理由



出所：アンケート調査により筆者作成。