

# 国際フェリー・RORO船輸送の船舶や輸送貨物に関する特性分析

港湾研究部 港湾計画研究室 研究員 後藤 修一

港湾システム研究室 室長 渡部 富博 港湾計画研究室 室長 安部 智久

(キーワード) 国際フェリー、国際RORO船、船舶諸元、貨物流動



3.

成長力・国際競争力の強化

## 1. はじめに

アジア経済とのつながりが深まり、高速かつ効率的な輸送が求められているなか、国際フェリー・RORO船による輸送へのニーズが高まっており、国際フェリー・RORO船による輸送動向の把握及び将来予測などに資する分析が必要になっている。

このような背景を踏まえ、国際フェリー・RORO船輸送の船舶や輸送貨物に関する特性分析を行った。ここではその分析結果の一部を報告する。

## 2. 国際フェリー・RORO船諸元の分析

船社HPやMDS社、Lloyd's社等による諸元データを基に、日本、韓国、中国等の東アジア地域に就航する国際フェリー及び国際RORO船と、欧米等の東アジア地域以外に就航する国際フェリー及び国際RORO船の船長、船幅、満載喫水などの諸元を比較・分析した。その分析例として、縦軸を船長、横軸を国際総トンとしてデータをプロットし、地域別船種別に示したもののが図1である。

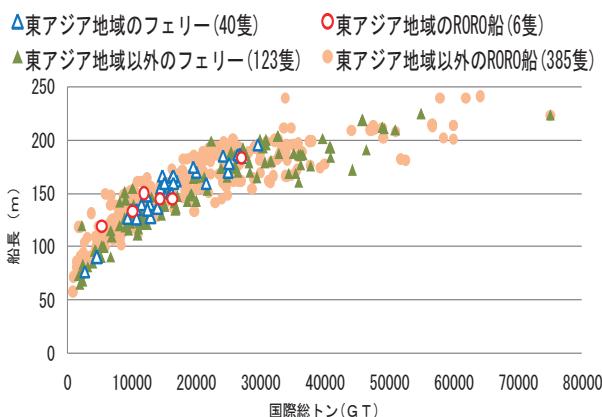


図1 地域別の国際フェリー・RORO船諸元の比較

東アジア地域に就航するフェリー・RORO船は、国際総トンは最大3万GT程度、船長は最大200m程度となっている。一方、東アジア地域以外に就航するフェリー・RORO船は、国際総トンが3万GT以上、

船長200m以上の船舶が多く存在しており、東アジア地域以外には東アジア地域に就航する国際フェリー・RORO船より更に大型の船舶が就航している。

## 3. 国際フェリー・RORO船貨物の背後圏の分析

平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査データを基に、国際フェリー・RORO船貨物の背後圏をコンテナ船による貨物の背後圏と比較・分析した。分析例として、フェリー、RORO船、コンテナ船の定期航路が開設されている博多港を対象に、博多港利用の輸入貨物の貨物量総計に対する各地方の割合を船種別に示したものが表1である。また、博多港利用のRORO船貨物量総計に対する207生活圏別の割合を地図上に示したものが図2である。

表1 博多港利用の輸入貨物の背後圏(消費地)

博多港	貨物量計に対する各地方の割合					貨物量計 (フレートン)
	関東	中部	近畿	九州	その他	
フェリー	0.9%	7.4%	0.3%	87.1%	4.2%	100% 32312
RORO船	47.7%	18.3%	13.4%	15.5%	5.1%	100% 10571
コンテナ船	0.7%	0.1%	1.7%	95.7%	1.8%	100% 97596

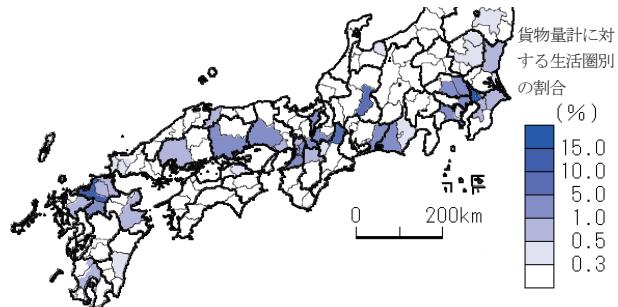


図2 博多港RORO船貨物の背後圏分布(消費地)

博多港利用のフェリー・コンテナ船貨物の各地方の割合をみると、九州が80%以上であるのに対して、RORO船貨物は、九州が15%程度、関東が約50%と博多港利用のRORO船貨物はフェリー・コンテナ船貨物より背後圏が広くなっている。

## 【参考】

国土技術政策総合研究所資料 No.707 2012年

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0707.htm>