

人や貨物を運ぶ船と
港の役割

九州の東の玄関口として、旅客や物流の拠点としても高いポテンシャルを持つ大分市。現在、大分港からは「フェリーさんふらわあ」で神戸港へ、佐賀関港からは「国道九四フェリー」で三崎港まで旅客船が往来し、船舶乗降人員は年間20万人を超え、本州や四国まで多くの人を運んでいます。

また、大分市の港は、九州の物流の拠点としても期待が寄せられています。特に、大分港大在公共埠頭を中心とする地域は流通港湾・港湾施設としての機能の強化や整備が進められています。大在コンテナターミナルからは、神戸港のほか、韓国や中国、台湾など



佐賀関港から愛媛県の三崎港までを結ぶ「国道九四フェリー」

大分と海と物流 RORO船探訪記

九州と関東を結ぶ定期RORO船航路。

3月から週11便となり、九州で最多の便数を誇ります。

ここでは、RORO船が運ぶ、貨物の行方を追います。

九州圏と関東圏を 航路でつなぐ



現在、商船三井フェリー(株)、川崎近海汽船(株)、日本通運(株)の3社が運航している。



船には可動式の斜路があり、貨物を運搬部分であるトレーラーヘッドで引っ張り、トレーラーごと乗り込む。



20トンのトレーラー160台が一度に運べ、大量の貨物を一気に運ぶことでコストを抑えることも可能。



トレーラーヘッドが次々に貨物を運び入れる。船内では、貨物を積んだ荷台だけを取り外す。



今年の3月から、九州と関東を結ぶ3航路の合計が週11便に増便になり、九州内の港湾では博多、北九州を抜き九州一のRORO船の拠点港になっている。

産業 海上輸送と RORO船 人 物



大分港大在地区部会長
横山 研治 さん
(立命館アジア太平洋大学 副学長)

のハブ港（人と物の流れが結節する港）を経由する定期コンテナ航路が出ており、世界各地の港と結ばれています。

「近畿の大阪、中部の名古屋、関東の東京など、海を通り日本の都市圏までをつないだ直線距離は、九州では大分市の港からが一番近いと言えるでしょう。日本の物流を考えると、距離が短いということはコストを抑えることにつながります。近年、トラックによる陸路での輸送を、地球に優しく、大量輸送が可能な海路や鉄道に転換させようという『モーダルシフト』への取り組みが注目されています。これらを加味し、経済的な合理性を考えると、大分市の港は九州のどこも持ち得ていない高いポテンシャルがあり、今後はとても魅力のある場所になると思われます」と、「九州の東の玄関口としての拠点化戦略会議」大分港大在地区部会長の横山研治さん。貿易取引

に関する貿易実務を専門分野としているため、県の長期経済計画立案・推進に際しての港での流通・物流に関する委員も務めています。

「RORO船（ロールオン・ロールオフ船の略）の運航はそういった意味では起爆剤になっていると思いますが、RORO船の利用をこれまで以上に増やしていくという課題も残っています。九州内の荷物を大分市に集める強みをアピールするポートセールスを強化し、大分港の利用貨物の増加を目指すと同時に、物がそこに集積することで付帯的な施設や産業、そして雇用が生まれるというビジョンに向けて、長期的なプロセスを持つことが必要だと思います。地理的、環境的には、大分市はとても優位な立場にあるので、それを続けていけば必ず実現の方向へ向かうのではないのでしょうか」。

物流拠点としても大きな役割を果たしている大分港。平成27年港湾取扱貨物量ランキングでは、全港湾中第12位です。東九州自動車道の北九州～宮崎間も全線開通し、九州縦貫自動車道や宮崎自動車道とともに、循環型高速交通ネットワークが形成されていく中、大分港が持つ可能性に期待が高まっています。