

第2章 青森港及び周辺港の海運ネットワークと物流施設の現状

1. 青森港周辺港の定期コンテナ航路

定期外貿コンテナ航路は八戸港3航路週3.25回(東南アジア航路、韓国航路、北米西岸航路)、塩釜港4航路週5回(北米西岸航路、東南アジア航路、韓国航路2航路)、秋田港2航路週2.7回(韓国航路、ロシア航路)である。また、内航フィーダー船の寄港もある。

表2-1-1 青森港周辺港の定期コンテナ航路

港	定期寄港船社	航路	寄港頻度	開始時期
八戸	P I L	東南アジア	週1回	94年8月
	南星海運	韓国	週2回	98年8月
	ウエストウッド	北米西岸	月1回	98年10月
	横浜港ターミナル(株)(YTL)	内航フィーダー	週1回	99年9月
宮古	C O S C O	内航フィーダー	週1回	98年6月
仙台	P I L	東南アジア	週1回	95年7月
	日本郵船/ハパグロイド/ O O C L / P & O ネドロイド	北米西岸	週1回	97年4月
	南星海運	韓国	週2回	00年5月
	興亜海運	韓国	週1回	01年2月
	近海郵船	内航フィーダー	週4回	90年6月
	C O S C O	内航フィーダー	週1回	98年6月
	EMG、井本商運	内航フィーダー	週1回	99年11月
秋田	興亜海運	韓国	週2回	95年11月
	延辺現通海運	ロシア(ボシェット)	月3回	99年8月
酒田	高麗海運	韓国	週1回	95年5月
	汎洋商船	韓国	週1回	00年10月
苫小牧	ウエストウッド	北米西岸	月2回	86年7月
	高麗海運	韓国	週2回	94年10月
	南星海運	韓国	週1回	95年7月
	興亜海運	韓国	週1回	99年6月
	汎洋商船	韓国	週1回	00年3月
	アドバンスコンテナラインズ	東南アジア	週1回	89年2月
	民生神原国際海運有限公司	中国	週1回	96年1月
	スナミ南船	内航フィーダー	週1回	97年4月
	沖野海運	内航フィーダー	週1回	00年5月
室蘭港	高麗海運	韓国	週2回	00年3月
	横浜コンテナライン	内航フィーダー	週1回	98年10月
石狩湾新港	興亜海運 (南星海運が一部スハ-スチャーター)	韓国	週1便	97年7月
	汎洋商船	韓国	週1便	00年10月

注：平成13年10月現在

2. 外貿コンテナ取扱い施設

① ターミナルの規模

宮古港では前述のように横浜港と週1便の内航フィーダー航路があり、水深7.5mの藤原地区をターミナルとしている。また、八戸港、塩釜港、秋田港には外貿コンテナを専門的に取扱うコンテナターミナルがある。

八戸港の多目的国際物流ターミナルは水深13m、延長260m、面積58,940㎡であり、塩釜港の高砂国際海上コンテナターミナルは水深12m、延長270mと水深14m、延長330mが連続バースで整備され、面積は202,800㎡である。秋田港は大浜地区水深10m、延長185m、面積13,492㎡と外港地区水深13m、延長270m、面積16,470㎡の2つのターミナルがある。

コンテナ蔵置量は八戸港ドライ935TEU、リーファー100TEU、塩釜港ドライ5,400TEU、リーファー120TEU（ターミナルに隣接して680TEUの蔵置場がある。）、秋田港ドライ685TEU、リーファー40TEUである。

表2-2-1 コンテナターミナルの規模

	宮古港	八戸港	塩釜港		秋田港	
埠頭名	藤原地区	八太郎	高砂		大浜地区	外港地区
ターミナル名		多目的国際物流ターミナル	高砂国際海上コンテナターミナル			
水深	-7.5m	-13.0m	-12.0m	-14.0m	-10.0m	-13.0m
延長	520m	260m	270m	330m	185m	270m
バース数	4B	1B	2B		1B	1B
コンテナクレーン数	トラッククレーン 1基	ガントリークレーン 1基*	ガントリークレーン 2基		トラッククレーン 1基	ガントリークレーン 1基
ターミナル面積		58,940㎡	202,800㎡ 背後地蔵置場23,600㎡		13,492㎡	16,470㎡
保税地域面積		52,920㎡ (指定保税地域)	201,530㎡ (指定保税地域)		13,492㎡ (保税蔵置場)	16,470㎡ (保税蔵置場)
コンテナヤト面積		52,680㎡	201,000㎡		8,433㎡	16,470㎡
グラント スポット数		ドライ 374SLOT リーファー 85SLOT	ドライ 922SLOT リーファー 30SLOT	ドライ 1,238SLOT リーファー 30SLOT	ドライ 86SLOT	ドライ 188SLOT
コンテナ 蔵置量		ドライ 935TEU (2.5段積換算) リーファー 100TEU	ドライ 2,305TEU (2.5段積) リーファー 60TEU	ドライ 3,095TEU (2.5段積) リーファー 60TEU	ドライ 168TEU (2段積) リーファー 16TEU	ドライ 388TEU (2段積) リーファー 24TEU
リーファーポッド		50個	75個		8個	12個

注) *現在2基目を設置中

② ターミナル施設

コンテナターミナル内の施設整備状況を見ると塩釜港はコンテナターミナルとして必要な施設は整備されている。八戸港は最低限の施設が整備されている。秋田港はターミナルの位置、形状も問題があり、ターミナル内施設整備はこれからの状況である。

なお、宮古港は既存のバースを利用し、野積場を舗装してターミナルとして利用している。

表2-2-2 4港のターミナル施設

	宮古港	八戸港	塩釜港	秋田港		
	藤原地区	八太郎	高砂	大浜地区	外港地区	
ターミナルゲート	トップリフター 1台	4レーン (入2、出2)	4レーン (入2、出1、兼用1)	4レーン	4レーン	
ヤード内 荷役機械		ストラドルキャリア 5台	ストラドルキャリア 8台	スプレッド付フォークリフト1台		
トランスファー ポイント		3レーン	6レーン	—	—	
管理棟		1棟 (3階) 195 m ² ×3F	1棟 330 m ²	事務所棟兼 官制室 2 ヶ所	—	
メンテナンス ショップ		220 m ² (高さ20m) 天井クレーン (5 t)	S造一部2階建 コンテナ修理場 264 m ²	—		
CFS		—	1棟 (1,500 m ²)	—		
洗浄場		192 m ²	420 m ²	—		
検査場		検査棟1棟 420 m ²	—	720 m ²	870 m ²	
受変電所		150 m ²	2ヶ所 150 m ² 、60 m ²	—		
トラックスケール		—	1基	—		
ポンプール		—	492SLOT 1,476TEU (3段積)	56SLOT 168TEU (3段積)	96SLOT 288TEU (3段積)	
背後地 蔵置場		—	23,600 m ² 272SLOT 蔵置 680TEU	—		
その他		—	一般貨物置場 14,200 m ²	危険物コンテナヤード 給水タンク トレーラー駐車場	—	

③ コンテナ関連施設

コンテナ関連施設はFAZ施設として八戸港に八戸港貿易センター、八戸港国際物流ターミナル、塩釜港に仙台国際ビジネスサポートセンター、仙台港高砂輸入貨物ターミナル、夢メッセみやぎがある。くん蒸施設は3港ともある。

どこの港湾でもそうであるが、当初からコンテナ関連施設が整備されていたわけではなく、外貿コンテナ貨物の増加に伴ってコンテナ関連施設は整備されていった経緯がある。

表2-2-3 4港のコンテナ関連施設

	宮古港	八戸港	塩釜港	秋田港
FAZ 施設	なし	<p>○八戸港貿易センター</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸しオフィス 12 室 ・多目的ホール 3 50 m² ・延床面積 2, 245 m² ・敷地面積 2, 000 m² ・4 階建 <p>○八戸港国際物流ターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テナント 5 社 ・延床面積 7, 288 m² ・敷地面積 10, 966 m² ・事務所 3 区画 	<p>○仙台港国際ビジネスサポートセンター</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸しオフィス 15 室 ・延床面積 10, 966 m² ・敷地面積 26, 259 m² ・輸入品常設展示場 1, 040 m² <p>○仙台港高砂輸入貨物ターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延床面積 1 期 12, 807 m² 2 期 12, 492 m² ・敷地面積 1 期 16, 223 m² 2 期 14, 219 m² ・荷捌保管施設 1 期 16, 223 m² 2 期 14, 219 m² ・流通加工施設 1 期 648 m² 2 期 648 m² <p>○夢メッセみやぎ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延床面積 18, 792 m² ・敷地面積 65, 617 m² ・展示棟 13, 933 m² ・会議棟 3, 411 m² 	なし
くん蒸施設		90 m ² ×2 倉 (オドック)	1 棟 (A 庫 144 m ² 、B 庫 85 m ²) (オドック)	2 棟 (599 m ² 、105 m ²) (オドック)

3. 酒田港の事例

酒田港では、1992年4月の中国黒龍江省とを結ぶ新航路の開設を契機として、その推進者であった地元の牧場主が中心となり、コンテナ航路の誘致活動がスタートした。

1992年10月山形県知事、県空港港湾課、酒田市、荷主企業、海貨業者をメンバーとする「酒田港ポートセールス協議会」が発足した。同協議会ではコンテナ航路誘致に関する勉強会を進めるとともに、1994年4月には協議会メンバーを中心とする需要量のヒアリング調査から、コンテナ航路誘致の可能性有りとの結論を得た。

1994年5月、県では協議会のメンバーである海貨業者に具体的なコンテナ貨物需要量調査を依頼した結果、ベースカーゴとしては大手化粧品メーカー（花王株）による化学品の輸出があり、1便あたり100TEUのコンテナ数量が見込めるものとなった。

1994年6月、協議会メンバーによる定期航路開設に向けての船社との折衝が本格化した。その結果、1995年5月には韓国航路（高麗海運）の開設が実現した。

定期航路開設時点のコンテナ取扱数量は90TEU/月と当初の需要予測を大幅に下回ることとなった。1便あたり100TEUを達成したのは航路開設後3年目のことであり、現在の取扱量は400TEU/月である。

コンテナ取扱施設は水深10m、延長185mのバースで、荷役機械はタイヤマウント式ジブクレーン1基で対応している。将来的には水深14m、延長560m、用地面積15.7haのバースに移転する計画である（平成13年12月現在、多目的ターミナルが完成している）。

なお、荷主からはコンテナ船の寄港頻度を週2便にしてほしいとの要望があるが、それに対応するには現在の需要量では充分でない。

※ 酒田港のヒアリング調査は平成9年夏に㈱日通総合研究所経済研究部の金澤・小梶が実施した。

酒田港のヒアリング結果（平成9年夏時点）

- イ. 開設時期：1995年5月 韓国航路開設
- ロ. 船 社：〔韓国航路〕高麗海運
- ハ. 便 数：〔韓国航路〕週1便（水）
- ニ. コンテナ取扱数量：開設時 90TEU／月、現在 400TEU／月
- ホ. 港湾施設：バース（－10）185m、クレーンタイヤマウント式ジブクレーン 1基
なお将来、バース（－14）560m、用地 15.7ha の計画地に移る計画である。
平成9年夏は、タイヤマウント式ジブクレーン1基があるが、航路開設当初はトラッククレーンで荷役を行っていた。
- ヘ. 航路開設までの経緯
 - 1992年 中国黒龍江省と酒田港を結ぶ新航路として「東方水上シルクロード」を日中双方の合意で開設。中国との交流を密にしてきた。その引率者であった(株)平田牧場社長が中心となり、コンテナ航路誘致活動を進めた。
 - 92年 知事、県空港港湾課、酒田市、荷主企業、海貨業者をメンバーとする「酒田港ポートセールス協議会」が発足。
 - 94年 協議会のメンバーによる船社との接渉を頻繁に行う。
 - 95年5月 日韓定期航路（週1便）の開設

4. まとめ

ここで見てきた青森港の周辺外貿コンテナ取扱港湾（八戸港、塩釜港、秋田港）は、いずれも外貿コンテナ定期航路開設当初においては、既存の岸壁を利用しており、ガントリークレーンの整備も行われてはいなかった。そして、コンテナ貨物の増加に伴って、ふ頭、ガントリークレーンを含む荷役機械等の整備が行われている。

昨年12月に韓国航路が就航した広島県の呉港においても、既存のふ頭を利用し、トラッククレーンによる荷役を行っており、ハード施設が整備されていることは、コンテナ定期航路の誘致にあたっては、十分条件ではあっても必要条件ではなく、寄港に見合う貨物量を船社に対して保証できることが必要条件であることがわかる。

今後、青森港において外貿コンテナ定期航路の誘致を進めて行くうえでは、まずは韓国航路誘致のためのコンテナ貨物を確保すべく、積極的なポートセールスを展開する必要がある。