

港のたより



(一社) 寒地港湾技術研究センター
COLD REGION PORT AND HARBOR ENGINEERING RESEARCH CENTER



第8回ボート天国(小樽:7月18日~20日)

Contents

港湾ニュース

- 「杓形港フェリーターミナルバリアフリー対応旅客施設」供用式典を開催 ②
- ロシア極東地域の情勢と北極海航路について ③
- 「北海道マリンビジョン21コンテスト2014」表彰式について ⑥
- 「北海道ブロック港湾保安対策推進会議」の開催について ⑦
- 北海道新幹線開業に向けた噴火湾横断クルーズの実施について ⑧
- 石狩湾新港港湾計画の改訂について ⑨
- 「北極海航路活用戦略セミナーin 苫小牧」の開催 ⑩

シリーズ

- 地域での「みなとオアシス」の取り組みについて vol. 5 ⑪

センター通信

- 「第2回 CPC 交流セミナー」を開催 ⑬
- 「巨大災害への復旧支援シンポジウム」を開催 ⑬
- メールアドレス登録へのご協力をお願い ⑭
- 助成事業報告 ⑮

お知らせ

- 平成27年度 CPC 技術講習会(室蘭会場)開催のご案内 [予告] ⑰
- 第3回 CPC 交流セミナー開催のご案内 [予告] ⑰
- 「ザ・シンポジウムみなと in 稚内」開催のご案内 [予告] ⑰
- 「平成28年度 自主調査研究テーマ募集」のご案内 ⑰

- 編集後記 ⑱

vol. 114
2015.10.5

NEWS 港湾ニュース

■「沓形港フェリーターミナルバリアフリー対応旅客施設」供用式典を開催

利尻町 まち環境整備課

平成24年5月に、稚内市をはじめ利尻町、利尻富士町、礼文町、天塩町、ハートランドフェリー株式会社で組織する「稚内～利尻～礼文 離島航路の強化・改善を考える協議会」が発足し、ターミナル施設のバリアフリー化が検討され、各港湾において整備が進められておりましたが、沓形港は平成26年3月に着手となり、約12ヵ月の期間を経て平成27年3月に完成となりました。

整備内容としては、当初の目的である全ての利用者にとって使いやすい旅客施設を目指し、平成8年に建設した既設ターミナルに、コンパクトにまとめながらフェリー直結のボーディングブリッジや11人乗りエレベーターの設置等を行い、高齢者や身体に不自由な方を含めた全ての利用者の円滑な乗下船を実現させるための機能性向上が図られ、より安心して安全な環境を提供することができました。

そして、利尻～礼文航路の就航が再開となる、平成27年5月21日に「沓形港フェリーターミナルバリアフリー対応旅客施設」供用式典は、三好雅北海道議会議員をはじめ、関係省庁及び近隣の市町村長、地元関係者約100名にご出席をいただき盛大に執り行われました。

式典では、初めに主催者である保野洋一町長が「沓形港フェリーターミナルは、島民と観光客のふれあいの場として建設されましたが、バリアフリー未対応施設であり、利用される皆様に大きなご不便をおかけしている状況でした。こうした中、国をはじめとした関係機関のご支援を賜ることができ、沓形港フェリーターミナルにおいてバリアフリーに対応したボーディングブリッジの整備が完了し、本日のフェリー就航再開に併せ、供用を開始することができましたことに深く感謝とお礼を申し上げます。」と式辞を述べました。

続いて来賓の祝辞、祝電披露、工事概要の報告、工事関係者の表彰があり、その後、完成を祝福するセレモニーとして、三好雅北海道議会議員、国土交通省北海道開発局 港湾計画課 中島靖課長、北海道宗谷総合振興局 小野寺勝広局長ら12名でテープカット、ボーディングブリッジの渡り初めを行い、船内においてハートランドフェリー株式会社船長へ花束贈呈が執り行われました。

式典後は、航路の繁忙期ということもあり多くのお客様が施設を利用し、天候に左右されない快適なボーディングブリッジ、フェリーの乗降をスムーズにする施設内の動線に満足し、喜びの声が聞かれました。



テープカットの様子



フェリー船内で船長への花束贈呈

稚内港、鶯泊港、香深港と併せ、利尻・礼文航路を有する全てのフェリーターミナルでバリアフリー化の整備が完成したことにより、杓形港においても建設当初の目的である「島民と観光客のふれあいの場」として更なる発展がなされ、今後の宗谷地域の活性化に繋がることを期待しております。



フェリー接続状況



ターミナルとボーディングブリッジ



ボーディングブリッジ利用状況

■ ロシア極東地域の情勢と北極海航路について

稚内開発建設部 稚内港湾事務所 吉田勝則

7月21日から26日にかけて、ロシア連邦サハリン州ユジノサハリンスク市及び沿海地方ウラジオストク市に出張してきました。

7月22日は、ユジノサハリンスク市で「日ロフェリー利用促進合同会議及び稚内・コルサコフ定期航路利用促進合同会議」が開催されました。会議では、サハリン側から新フェリーターミナル計画の進捗や稚内～コルサコフの定期フェリーの必要性が報告され、運航継続を希望し、サハリンとしても航路継続に向けた協力をすると発言がありました。稚内側からは、定期航路の運航状況と航路継続と利用促進に向けた取組状況の報告がされ、定期航路を支えるためのサハリン側の協力も必要との発言がありました。加えて、今年もユジノサハリンスク市で「道北物産展」が昨年に引き続き開催することが報告されました。また、会議には在ユジノサハリンスク日本国総領事館の今村総領事も出

席され、フェリーを介しての地域間交流は有益であることから、関係者による地域間ワーキンググループの設立が提案されました。会議の終わりには、議定書が承認され、稚内とコルサコフは今後も継続して情報交換、意見交換をすること、2016年は稚内市で同会議を開催することで合意しました。



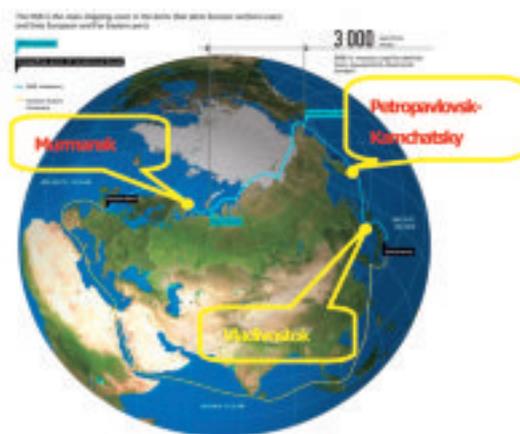
定期航路利用促進会議の様子

7月23日は、ユジノサハリンスク日本センターで山本所長に、サハリンの現状と今後の北海道とサハリンの交易の展望についてヒアリングを実施しました。山本所長によると、サハリンの経済状況は良くない状態であり、漁業や農業分野でも不振が続いているとのことでした。一方で、農業に関しては輸入に頼らないロシア連邦としての方針が固められたとの報告がされました。サハリンでは鶏卵やジャガイモは足りているが、それ以外の農作物や畜産物は不足しているとのことでした。また、土壌が悪いせいで、飼料用の牧草が年1回しか収穫できないため、牛乳や牛肉の生産効率が悪く、そのために加工分野にも原料が回せない悪循環に陥っているそうです。他方、交易については、人口が約50万人のサハリン州では、サハリンエンドの貨物を見出すことが難しいこと、日本製品は価格よりも輸出ロジが確立されていないことから、在庫不足が生じてもすぐに補充される中国製品に負けてしまう現状が話されました。

7月23日午後にはウラジオストク市に移動し、24日にウラジオストク日本センター、FEMRI(極東海運調査研究所)、沿海地方行政政府、FESCOにヒアリングを実施しました。まず、ウラジオストク日本センター河原所長からは、先進発展地区と自由港制度を中心に話を聞きました。先進発展地区とは、地域経済の発展・GDP増加・生活の質の向上を目的とした経済特区のようなものです。これにより、沿海地方では複合加工産業、先進科学・中性子治療、港湾整備、石油化学コンプレクス、砕氷船造船所など様々なプロジェクトが計画されています。自由港制度とは、税金減額措置、各種手続きの簡素化・迅速化、査証優遇措置が認められる地域を指します。これは2015年10月12日に発効予定となっています。また、沿海地方で計画が進んでいたLNG基地の整備は、ロシア政府がサハリン2のパイプライン強化を優先させたため、優先リストから削除された経緯の説明もありました。

FEMRI(極東海運調査研究所)では、北極海航路、自由港制度、北海道との物流展開について話を聞きました。FEMRIは、北東アジアのロジスティック研究、マーケティング調査、船舶会社へのアドバイザーサービスなどを手掛けており、日本の民間研究機関や韓国・中国の鉄道交通関係の研究所と提携をしています。まず北極海航路については、同航路はホルムスク港とカムチャツカ港が起終点となっており、ハブ港としての機能が必要であるが、現状では機能が不足しているため、近隣の港で補完する必要があるとの見解が示され

ました。FENRIは、補完港としてウラジオストク港が候補となると考えており、一方では日本や韓国・中国の港がその役割を果たしてもいいとの考えも持っていました。これは、欧州～東アジアの物流ルートとして、スエズ運河ルート、シベリアランドブリッジ、ユーラシア大陸の内陸部のルート、同大陸南部ルートに加えて北極海航路が機能することで物流バランスが取れており、各ルートの維持が重要であると考えているためだそうです。

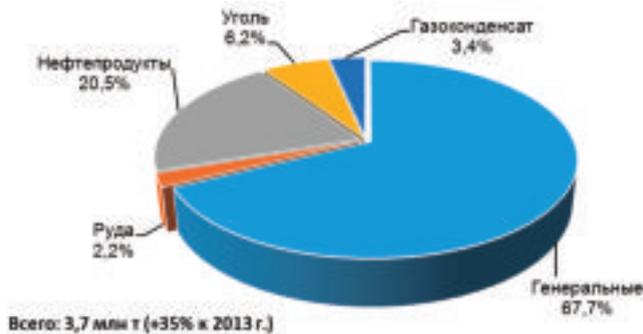


なお、同航路を通年運用するためには、上位のアイスクラス船(砕氷性能または耐氷性能)が必要ですが、この船は建設コストが高く、隻数が少ないそうです。そのため、現在は上位クラスの船が不要となる氷の少ない時期で運航しているようで、効率は決して良くないとのことでした。しかし、スエズ運河ルートよりも短距離・短時間での輸送が可能であることからメリットは大きいそうです。ところで、昨年度の貨物状況ですが、全体量としては対13年比2%増となりました。その内訳は下図のとおり、サベッタという港で735千トン増と大きく増大している一方で、トランジット貨物が902千トン減という結果となっています。貨物内訳はゼネラルカーゴが約68%を占め、次いで石油製品約21%、石炭約6%となっています。

ФСКУ – Администрация Соединения...

Объемы перевозки грузов по Севморпути в 2013 и 2014 годах (тысячи тонн)

	2013	2014	увеличение / уменьшение
порты СМП	2 738	3 708	+ 970 (35 %)
в т. ч. Сабетта	398	1 133	+ 735 (185 %)
транзит	1 176	274	- 902 (77 %)
Всего	3 914	3 982	+ 68 (2 %)



北極海航路の課題として安全確保が挙げられました。これに対し、ロシアでは①氷の厚さを反映した海図作成、②海洋緊急事態センター設立(医療設備とスタッフも配置)、③人工衛星による氷と航行船舶のモニタリング、④救急船利用も可能な砕氷船の建造、⑤タンカー船の救急利用を可とする運用を検討しているそうです。

次に自由港については、自由港地区を經由してロシアや中国北東部向けの貨物を日本から輸出することで、通関手続きのワンストップサービスを受けられるなど輸送面においてこれまでより改善されるそうです。

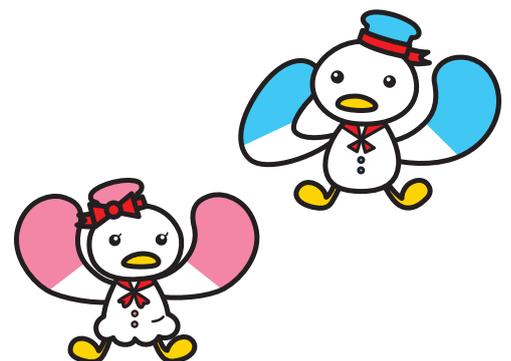
北海道との物流展開については、フェリー就航が重要との見解を示しました。これは、貨物だけでなく、人とりわけ観光客が航路を維持するのに必要だと考えているそうです。FEMRIは、このほかに日本の研究機関と共同で水産物の輸送について検討しているそうで、今後も定期的な情報交換が必要と感じました。

次に沿海地方行政でヒアリングを行いました。この行政は、日本でいう都道府県庁のようなものです。主に自由港地区について発言がありました。自由港地区では、この地区から入国すると8日間の滞在ビザが発行されるほか、通関手続きがワンストップサービス化、検問所の24時間受付、トランジット手続き簡素化など、各種手続きに関することや、同地区内では資産税や土地税が最初の5年間で免税であったり、例えば外国の医療機関が同地区内に医療施設を設置した場合、医療機関所属国の法律の下で活動ができるなど、外国資本の進出に有利な条件などが紹介されました。このほか、沿海地方でのプロジェクトも紹介され、今年中にカジノゾーンがオープンさせたり、大型客船バースの整備などにより、更なる観光客の増加を見込んでいたとのことでした。

最後はFESCOでヒアリングを実施しました。FESCOはロシア極東における大手輸送会社です。ここでは、北海道あるいは日本との貨物輸送に関して話を

聞きました。FESCOはこれまで数回にわたり、北海道とサハリン及びロシア極東地域との定期航路開設に向けて試験輸送を実施していました。しかし、いずれも定期化には至らなかったようです。原因は貨物が集まらなかったためです。貨物が集まらない原因についてFESCOは、港の数が多すぎて貨物が分散してしまっていること、日本企業の生産拠点が海外に移ってしまい、本来日本から輸出されるべき物が無いことを指摘していました。しかし、近年は日本の新車や食料品の需要があるため、会社としても日本との物流には注目しているようです。日本の新車は性能と価格が合っており、一方、現地では日本食レストランが増えてきており、日本食材へのニーズもあることが背景にあるようです。また、同社は港に冷蔵施設を有していることから、生鮮品への対応も可能とのことでした。これに、前述の自由港制度を上手く組み合わせれば、ロシア極東地域だけでなく、ロシア内陸部やモスクワ方面、中国北東部等への販路拡大も可能性として出てくるかもしれません。

おわりに、今回の出張では、フェリーの重要性が言われており、物流だけでなく人流(観光)にも目を向ける必要があると感じるとともに、自由港制度や北極海航路、現地の需要の把握も含め、個々の組織がバラバラに動くのではなく、例えばオール北海道で継続性を持って情報収集やPRを進めることが必要だと思いました。本報告は、サハリンとロシア極東地域の現状と考え方の一部を示したに過ぎませんが、今後の対ロシアを考える上で参考となれば幸いであり、今後、北海道とロシアの交流が益々活発化していくことを切に願います。



「北海道マリンビジョン 21 コンテスト 2014」表彰式について

北海道開発局 農業水産部 水産課

1 はじめに

平成 27 年 7 月 13 日に「北海道マリンビジョン 21 促進期成会」(以下、「期成会」という)の総会が、ホテルポールスター札幌にて開催されました。

この総会に併せて、「北海道マリンビジョン 21 コンテスト 2014」の表彰式を執り行いましたので報告します。

2 北海道マリンビジョン 21 コンテスト表彰式

各地域で策定された地域マリンビジョンの実現に貢献する優れた取組を表彰し、取組の更なる推進や他地域への活動の普及を図るため、期成会が主催となり「北海道マリンビジョン 21 コンテスト」を平成 20 年度から開催しています。北海道開発局はこの取組について後援しています。

今回、第 7 回目となるコンテストでは、総合部門(北海道開発局長賞)に厚岸地域マリンビジョン協議会、個別取組部門(期成会長賞)に利尻地域マリンビジョン協議会が受賞し、それぞれ表彰状が授与されました。



コンテスト表彰式

厚岸地域は、さんまやカキのブランド化により、全国的にも有数の漁協直売店として 6 次産業化の先駆的な取組となっており、物産展やイベントでの PR 活動による相乗効果もあるほか、環境活動として町民の森植樹祭への参加や洗剤を使わないアクリルタワシの普及活動は他地域へ広がりを見せていることも評価されました。

利尻地域は、屋根付き岸壁と一体となった水産加工処理施設で、陸揚げから加工までの一貫した衛生管理対策を講じ、作業効率化、コスト縮減を図りながら 6 次産業化へ向けた取組により、鮮度維持・付加価値向上が図られていることが評価されました。

なお、受賞地域の概要と選定理由については、北海道開発局ホームページでも公開しています。

(http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_zigyo/mv/contest/contest_2014_kekka.pdf)

表彰式の後、受賞した 2 地域の協議会から取組の事例報告をしていただきました。



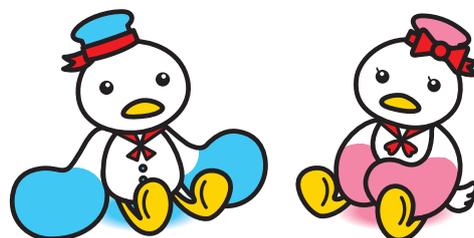
受賞地域の取組事例報告

3 総会、講演会

今回の総会では、任期満了に伴う期成会の役員改選も行われ、下記の新体制となりました。

会 長	苫前町長	森 利男	新任
副会長	新ひだか町長	酒井 芳秀	新任
副会長	室蘭漁協組合長	室村 吉信	再任
理 事	奥尻町長	新村 卓実	再任
理 事	積丹町長	松井 秀紀	新任
理 事	大津漁協組合長	茅野 優	再任
理 事	寿都町漁協組合長	佐藤 誠	再任
監 事	遠別漁協組合長	千葉 光悦	新任

総会の後、水産庁漁港漁場整備部計画課の山本竜太郎課長補佐から「今後の漁港漁場整備の課題について」、北海道大学大学院水産科学研究院の山下成治准教授から「漁村を元気にするためのヒント」と題して講演をしていただきました。



■「北海道ブロック港湾保安対策推進会議」 の開催について

北海道開発局 港湾空港部 港湾建設課

7月21日(火)、北海道開発局主催による「北海道ブロック港湾保安対策推進会議」を札幌第1合同庁舎2階講堂で開催しました。

平成16年7月改正のSOLAS条約の発効、国際船舶・港湾保安法の施行等を契機として、全国の国際港湾施設において保安対策が実施されていますが、より効率的・効果的な保安対策を推進するため、国と港湾施設管理者等とが連携し、必要な意見交換や問題解決のための協働体制の構築を目的として、平成17年度より本会議を開催してきました。

今年度は、ISILにより邦人殺害事件が発生したため、港湾におけるテロ対策の一環として、より一層の連携及び情報交換を図るために会議を開催し、道内の埠頭保安管理者のほか、国土交通本省、北海道開発局、またオブザーバーとして第一管区海上保安本部、北海道運輸局、北海道庁など約60名が参加しました。

会議は主催者代表として北海道開発局 伊藤港湾建設課長の挨拶に続き、「港湾におけるテロ対策等」として、港湾局海岸・防災課 杉村首席港湾保安管理官より、ISIL 事案を受けての国際テロ対策本部(本部長国土交通大臣)の設置等の動向、小型無人機(ドローン等)を利用したテロに対する対策の動向、全国の国際港湾施設で発生した不審者事案の紹介のほか、国際港湾施設へ立ち入る全ての者に対する3点確認(本人確認、所属確認、目的確認)を確実に実施しているかについて、毎年度行っている立入検査で重点的にチェックする旨について説明がありました。

続いて「道内港湾で発生した不審事案等」として、北海道開発局港湾建設課 上田港湾保安保全推進官より、立入検査で改善すべき事項として指摘した代表的な事例の紹介、道内の国際港湾施設で発生した不審事案の紹介を行いました。

次に、第一管区海上保安本部警備課 越中専門官より、道内主要港湾で実施したテロ対策合同実働訓練の実施状況、及び外国から入港する船舶の保安情報の受理件数について説明があり、続いて北海道運輸局 永田海事保安・事故対策調整官から、入港する外国船舶への立入検査業務等について説明がありました。

最後に、北海道警察本部警備課 小柏実施第二補佐

から、テロ対策北海道パートナーシップの活動などの紹介の他、「最近の警備は機械管理が主流だが、業務のマンネリ化、危機管理意識の低下が見られる」といった状況の説明など、港湾の保安対策にとって参考となる説明がありました。

本会議の開催にあたり、説明をいただいたオブザーバーの方々、ご多忙の中、本会議に参加をいただいた埠頭保安管理者などの港湾施設関係者の皆さまへお礼申し上げます。



杉村首席港湾保安管理官の説明



会場の様子

北海道新幹線開業に向けた噴火湾横断クルーズの実施について

北海道新幹線× nittan 地域戦略会議
日本データサービス株式会社

北海道新幹線の開業が来年3月に迫り、また平成42年には札幌に至る北回りルートが開業が予定されています。これにより「本州～函館～ニセコ～小樽～札幌」を軸とした観光振興に向けた期待が高まる一方で、新幹線が運行しない南回りルートについては、新幹線と在来線の乗換の増加や特急の減便など交通サービス水準が大幅に低下されることも危惧されます。

そこで、北海道新幹線× nittan 地域戦略会議では、来年3月の北海道新幹線開業に向け、沿線ではない胆振・日高(日胆：にったん)エリアへも波及効果をもたらすべく、観光振興を軸とした様々な取組を行っています。その取組の一環として、日胆エリアでの長期滞在型旅行商品の造成を目指し、8月5日(水)～8日(土)の3泊4日の日程で、旅行代理店の商品造成担当者を招聘し、モニターツアーを実施しました。

日胆エリアは、西端の豊浦町から東端のえりも町まで、太平洋沿いに約250km続く広大なエリアです。新函館北斗駅からの長い移動時間が課題となっておりますが、この課題の解決策を検討するため移動と観光を融合させた新たな交通手段として、森港から室蘭港への噴火湾横断クルーズを試行実施しました。

この航路は、「^{しんらん}森蘭航路」と呼ばれ、明治初期に開拓史の手により建設された札幌から函館を結ぶ「札幌本道」の海上路として、明治5年から昭和3年まで旅客や貨物の運搬において活躍しました。「札幌本道」は、土木学会の選奨土木遺産にも登録されており、今回の取組は、歴史ロマンを今に伝える「森蘭航路」の再現となる点も注目されていました。さらに、噴火湾は、イルカ・ホエールウォッチングを楽しむことができるエリアでもあることから、今回のクルーザー運航は、単に移動時間の短縮という目的だけではなく、「歴史ある街道ルートの再現」と「イルカ・ホエールウォッチングを楽しめる」という“ここだけ”の魅力を持った高付加価値の観光資源を掘り起こし、新たな魅力としてPRしたいという狙いもありました。

噴火湾横断クルーズは全2回実施し、1回目は7月29日(水)にクルーザーのGPSに航路を登録することを目的として実施しました。報道関係者と当戦略会議関係者あわせて23人が乗船し、室蘭市のエンルムマ

リーナを出発。会場ではやや霧がかかってはいたものの、カマイルカの群れやミンククジラに遭遇し、参加者から歓声が上がりました。



(一社) 室蘭観光協会事務局長・仲嶋憲一氏 撮影

航海は順調に進み、森港の沖合い5km地点で森漁業協同組合所属の漁船と合流、漁船の先導を受けながら安全な航路を確認・GPSへ登録し、森港へ入港しました。所要時間は当初の想定どおり片道約1時間40分となり、本番であるモニターツアーでの運航に向け手ごたえを感じながら、無事1回目の試験運航を終えました。

2回目となる8月5日(水)は、モニターツアーの行程の一部として、7社9名の旅行代理店の方々に乗船していただきました。1回目同様カマイルカに遭遇したほか、洋上からは駒ヶ岳をはじめとする山々の雄大な景色を見ることができ、参加者からは旅行商品化に向け前向きなご意見をいただくことができました。

全2回の運航を通じて、商品化への可能性と課題の両方が見えてきたところでありますが、北海道の海の観光を盛り上げるコンテンツの1つになるよう、当戦略会議としてもさらに検証・検討を進めていきたいと考えております。

最後に、今回のクルーザー運航に向けご尽力いただいた各関係機関の皆様にご場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

石狩湾新港港湾計画の改訂について

石狩湾新港管理組合 振興部
計画施設グループ

1. 石狩湾新港の概要

石狩湾新港は、北海道の日本海側に面する石狩湾沿岸のほぼ中央に位置し、本道の政治経済の中心である札幌圏に位置する港湾(札幌市中心部から約15km、車で30分)で、道央圏における物資需要の増大に対処するとともに、日本海沿岸地域及び北方圏諸国等との経済交流の拠点としての役割を担うため、整備を進めてきました。

整備の着手は昭和48年で、昭和57年に東埠頭の一部を供用開始して以降、花畔、中央、樽川各埠頭の供用を順次開始し、平成18年には、国際物流の核となる-14m岸壁を有する西埠頭の供用を開始しました。

また、平成15年には「総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)」に指定、平成23年には「LNG機能に係る日本海側拠点港」に選定されています。

2. 本港の現状と課題

本港を取り巻く動向として、①対岸諸国の著しい経済発展により、農水産品、工業品等の輸送需要が増加、②LNG火力発電所新設に伴い、LNG輸入量が増加、③バイオマス発電等の新エネルギー産業の立地、④北海道新幹線整備等の建設需要の増加が見込まれる、⑤経済成長が著しいベトナムなど東南アジアとの物流の増加、などがある一方、コンテナの急増に伴うヤード狭隘化による非効率な横持ちや他岸壁の荷役への支障、リサイクル貨物の荷捌き地が分散していること、船舶の大型化に対応した岸壁機能の不足、バイオマス発電燃料等の新たなニーズに対応した施設の不足などの課題が山積しています。

3. 計画改訂の概要

新たな港湾計画については、コンテナ取扱機能の強化、バルク貨物船の大型化などに対応した国際海上及び国内海上輸送機能の強化、取扱貨物の集約化による埠頭機能の再編などを目的に、平成27年3月に開催した地方港湾審議会及び6月に開催された国の交通政策審議会港湾分科会の審議を経て、7月6日に改訂を行いました。

今回の改訂では、目標年次を平成40年代前半とし、



取扱貨物量として外貨900万トン、内貨490万トン、合計1,390万トンとしており、また、新たな施設計画として、次の3つを位置付けています。

(1)花畔地区におけるコンテナヤードの再編・拡張計画

本港の外貨定期コンテナ航路は、現在、韓国・中国航路が週2便就航していますが、近年のコンテナ取扱の増加により、ヤードが不足している状況にあることから、花畔地区において、コンテナヤードの再編・拡張を計画しました。

(2)西地区における岸壁計画

現在、本港背後圏の企業において、新たにバイオマス発電施設が計画されており、発電用資材としてパームヤシ殻が、東南アジアから大型貨物船により輸入されることになり、また、本港は札幌圏の石灰石の移入基地となっており、大型の石灰石専用船の入港要請を受けていることなどから、西地区において、船舶大型化への対応及び新たなバルク貨物に対応するため、新たに-12m岸壁等を計画しました。

(3)東地区における岸壁・埠頭用地計画

リサイクルポート指定以降、石狩湾新港地域でリサイクル関連企業の立地が増加しており、また、リサイクル貨物の荷役が各埠頭に分散した状況にあることから、東地区において、金属くずを始めとするリサイクル貨物を東埠頭へ集約を図るため、新たに-12m岸壁及び埠頭用地等を計画しました。

「北極海航路活用戦略セミナー in 苫小牧」の開催

北海道総合政策部 交通政策局物流港湾室 主査 落野 憲人

平成27年7月1日(水)、北極海航路活用戦略研究プロジェクトチーム、道及び苫小牧港管理組合の共催により、「北極海航路活用戦略セミナー」を苫小牧市内で開催しました。

当日は、道内外から港湾関係者など約140名が出席し、欧州と北海道間の物流の相互関係を視野に北極海航路活用の可能性研究を進めるプロジェクトチームメンバーの講演に耳を傾けました。



セミナーの開催状況

セミナーの開催状況

まず、プロジェクトチーム代表である北海道大学の田村教授より、北極海航路の活用へ向けた北海道社会へのメッセージとして、北極海航路の活用は、北海道が世界に向かって開国するくらいの気持ちで、リスクが高くても戦略性の高い目標を掲げて進むべきと述べられました。

最初の講演は、コペンハーゲン大学北欧アジア研究所の礪波研究員から、北極海航路を通じて北欧社会がどのようにアジア諸国を見ているかをご自身の研究事例と共に紹介されました。欧州は北海道を日露関係における重要なアクターとして見ており、ロシアを挟んで北海道、ないし日本がロシアに対してどのような動きをするかに注目していると説明がありました。

次に、京都大学の古市教授からは、北極海航路とスエズ運河ルートと比較し、近年の燃料費下落やコンテナ船の大型化により、北極海航路の競争力は失いつつ

あると説明がありました。しかし、コンテナ船の大型化による供給過剰な状況が発生したことにより、北極海航路が十分に競争力を持っているという結論をもう少し時間をかけて評価する必要があるとの考えを示されました。また、北極圏で産出されるLNGのアジアへの輸送は、必ず北極海を航行するため、日本への輸入が実現することへの期待を述べられました。

続いて、北日本港湾コンサルタント(株)大塚部長からは、北海道が北極海航路の拠点を目指すため、コンテナ貨物の可能性の一つである北海道の農水産物を欧州市場へいかにして投入するかといった戦略を持つべき。例えば、ロシアや中国が定期航路を開設した際にはその航路を北海道へ立ち寄らせるための策として、農水産品の輸出があると述べられました。

最後に、地元を代表して苫小牧港管理組合の柏葉専任副管理者からは、苫小牧港の現状と北極海航路の東アジアの拠点としての苫小牧港の可能性についてなど、地元の見解での話がありました。地理的・気象的な優位性、定期航路の集積、陸海空の交通ネットワークの充実、臨海企業の集積など、苫小牧港が持つ優位性を生かすことで東アジアの拠点となることへの期待を述べられました。

本セミナーは出席した道内の関係者にとって、北極海航路の最新情報を共有できる良い機会になったと思います。道では、北極海航路の玄関口という地理的優位性を有する道内各港において、航路の活用に向けた取組が一層進むことを期待しており、今後も北極海航路に関する情報発信を行っていきたいと考えています。



北海道大学 田村教授



コペンハーゲン大学
礪波研究員



京都大学
古市教授



北日本港湾
コンサルタント(株)
大塚部長



苫小牧港管理組合
柏葉専任副管理者