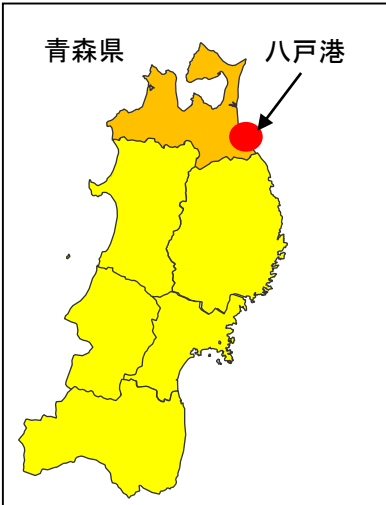


八戸港 港湾計画一部変更

前回改訂：平成21年11月（目標年次：平成30年代後半）

港湾管理者：青森県

平成27年6月29日
交通政策審議会
第60回港湾分科会
資料 2



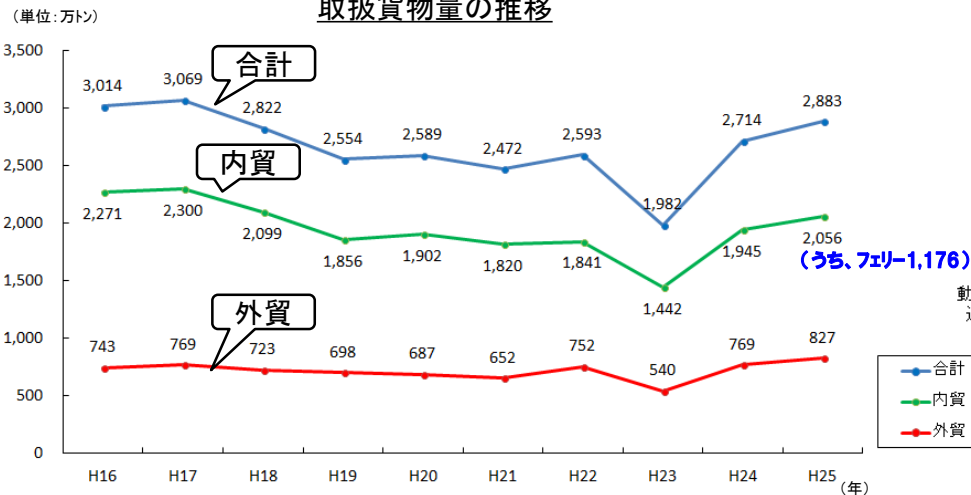
- 凡例 —
- 重要港湾
 - 地方港湾
 - 高速道路
 - 主要一般道
 - 空港



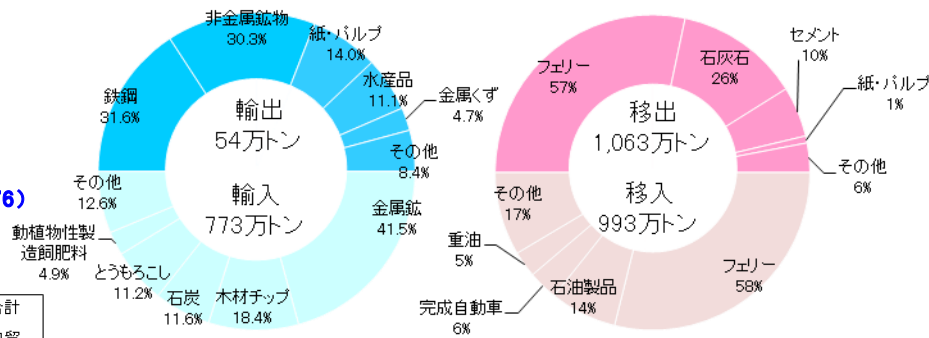
八戸港の取扱貨物量

- ・八戸港はかつて漁業中心の港だったが、昭和に入り商港として近代的な港湾整備が始まり、その後、馬淵川の河口に化学工業企業が進出、新産業都市指定を契機に、工業港としての整備が積極的に進められてきた。
- ・外貿コンテナ航路(中国・韓国)が週2便、国際フィーダー航路が週3便就航するほか、本州と北海道をつなぐフェリー航路(八戸～苫小牧間、4便/日)が就航しており、北東北の国際・国内物流及び人流の重要拠点である。

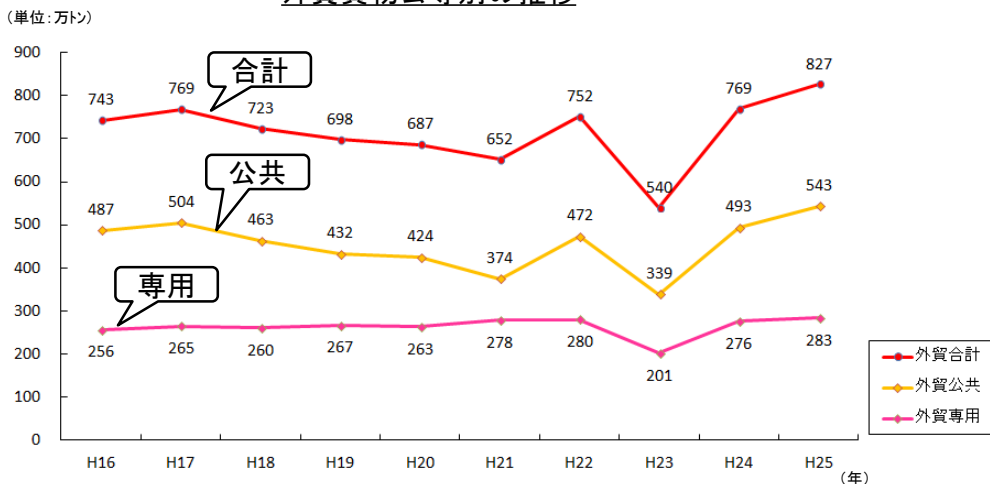
取扱貨物量の推移



取扱貨物の品目内訳(平成25年)



外貿貨物公専別の推移



八戸港の主な定期航路(平成27年4月1日現在)

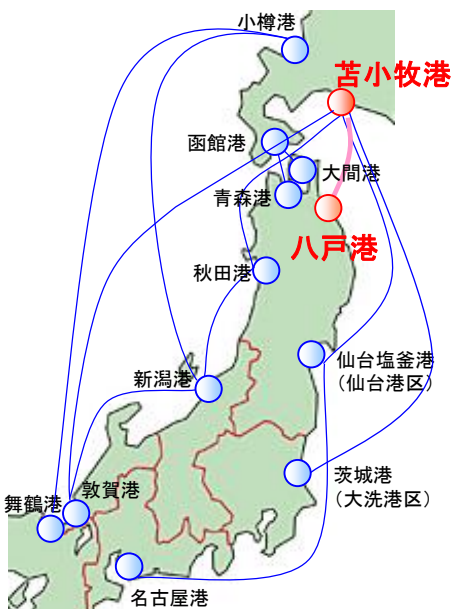
外貿コンテナ航路	船社名	便数
北米航路	WSL(株)	(休止中)
中国・韓国航路	南星海運(株)	2便/週
国際フィーダー航路	船社名	便数
京浜航路	井本商運(株)	1便/週
京浜航路	鈴与海運(株)	1便/週
京浜航路	(株)横浜コンテナライン	1便/週
内航フェリー航路	船社名	便数
八戸～苫小牧	川崎近海汽船(株)	4便/日

○ 内貿フェリー輸送の利便性向上を図るため、フェリー埠頭計画を変更する。

〔 八太郎地区にフェリー埠頭を追加で位置付ける(水深7.5m 岸壁1バース 延長180mを追加) 〕

八戸港のフェリー航路の状況

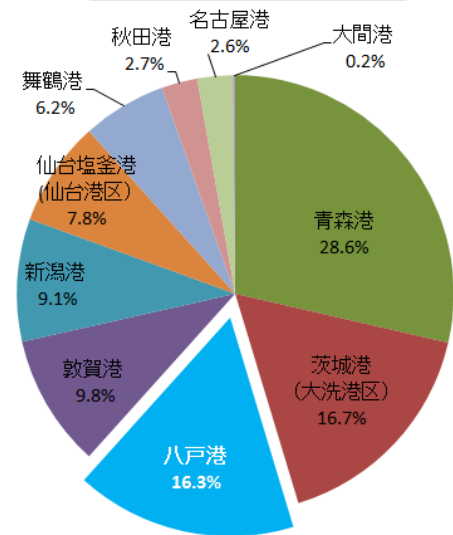
- ・本州と北海道を結ぶフェリー航路は、物流と人流の両面で重要な航路である。そのうち、八戸～苫小牧間のフェリー航路は、1日4便(4往復)運航し、平成25年実績で1,176万トン(本州・北海道間の約16%)を取り扱う。
- ・苫小牧向けフェリー貨物の約70%は関東地域が仕出地である。また、主な取扱品目は宅配便等の特殊品(約52%)、製造食品等の軽工業品(約20%)である。
- ・八戸向けフェリー貨物の54%が関東地域が仕向地である。また、主な取扱品目は、宅配便等の特殊品(40%)や水産品等の農水産品(35%)である。



本州北海道間のフェリー定期航路(平成27年4月現在)

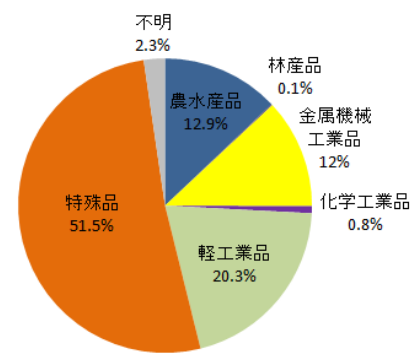
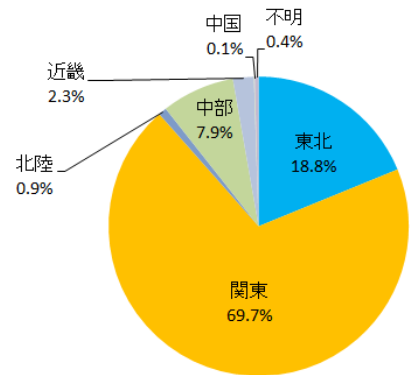
港湾名	航路	運行回数	港湾名	航路	運行回数
青森港	青森/函館	日16	新潟港	新潟/小樽	週6
八戸港	八戸/苫小牧	日4	茨城港	茨城/苫小牧	日2
大間港	大間/函館	日2	敦賀港	敦賀/苫小牧	日1
仙台塩釜港	仙台塩釜/苫小牧	日1	舞鶴港	舞鶴/小樽	日1
	仙台塩釜/名古屋	日0.5			
秋田港	秋田/苫小牧/秋田/新潟/敦賀/新潟/秋田	週1			
	秋田/苫小牧/秋田/新潟	週5			

本州・北海道間のフェリー輸送貨物量の港別構成 (平成25年 港湾統計年報)

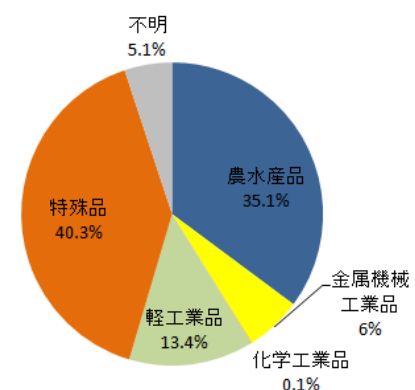
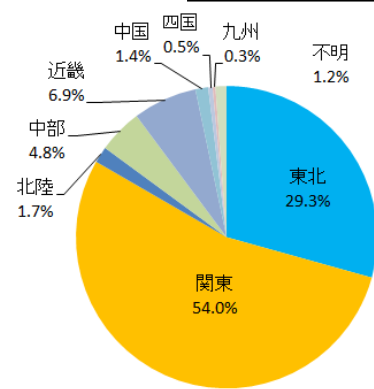


八戸/苫小牧フェリー航路

苫小牧向け貨物仕出地及び品目



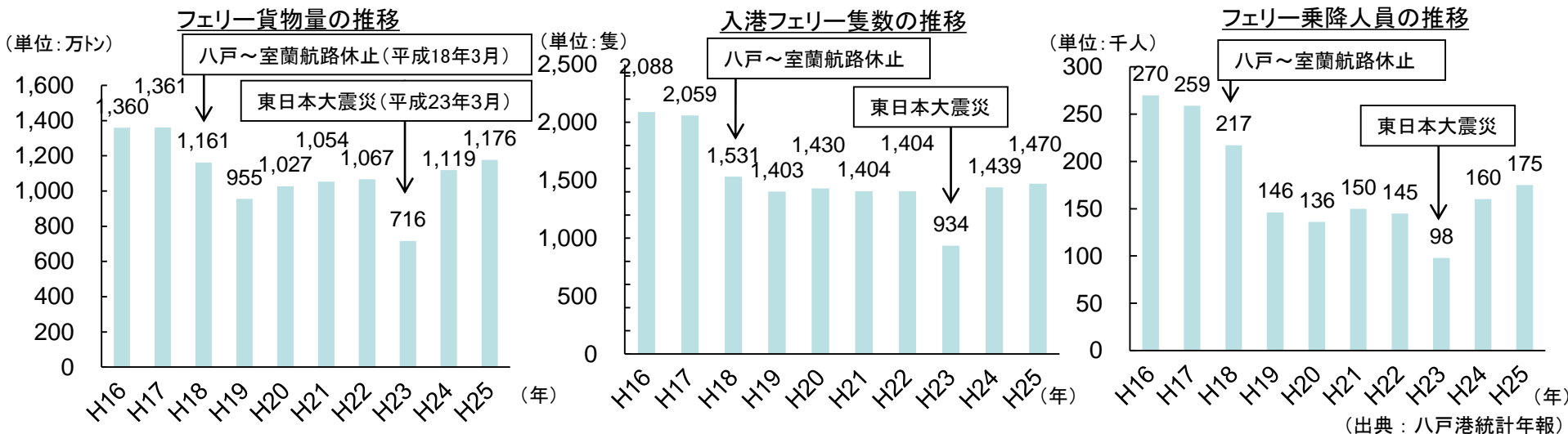
八戸向け貨物の仕向地及び品目



出典:平成24年度 内外貿ユニットロード貨物流動調査業務報告書(国土交通省港湾局)

八戸港のフェリー利用状況

・貨物量及び乗降人員、入港隻数は、平成18年3月の八戸～室蘭航路の休止や東日本大震災の影響により減少したが、貨物量及び乗降人員は堅調に増加、入港隻数も1,400隻程度で推移している。



就航船舶の諸元

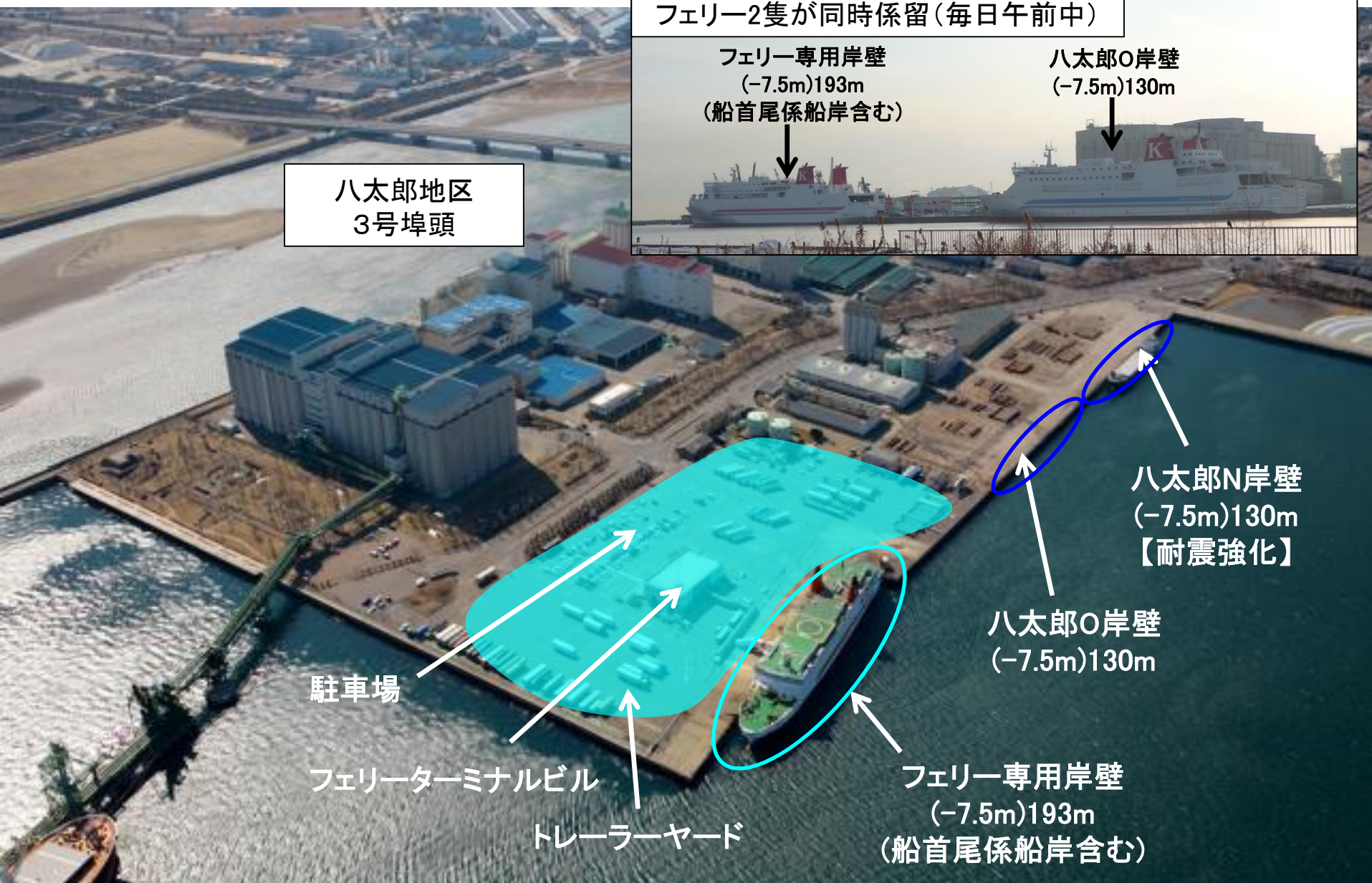
船名	竣工	総トン数 (GT)	全長 (m)	満載喫水 (m)	積載量	乗客数
シルバープリンセス	平成24年4月	10,536	150.0	5.9	トラック(12m)92台 普通乗用車30台	500人
シルバーエイト	平成25年6月	9,483	142.6	5.6	トラック(12m)68台 普通乗用車30台	600人
シルバークイーン	平成10年3月	7,005	134.0	5.7	トラック(12m)69台 普通乗用車20台	600人
べにりあ	平成11年3月	6,558	134.6	5.7	トラック(12m)67台 普通乗用車14台	450人

出典: 川崎近海汽船(株)HP、日本船舶明細より



就航船舶「シルバープリンセス」

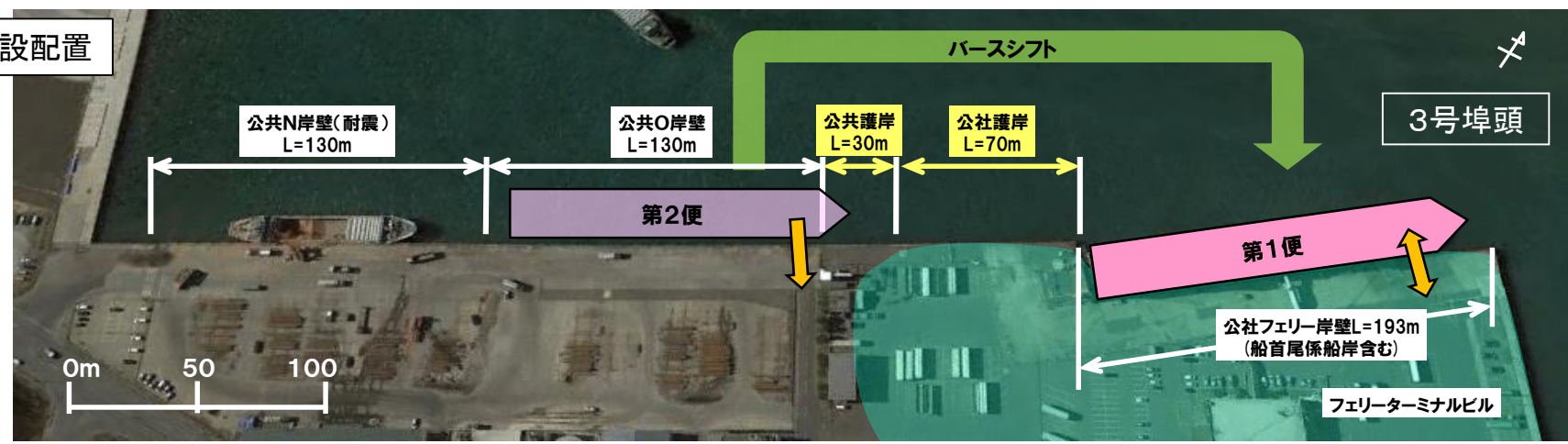
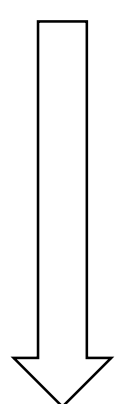
八太郎地区 フェリー埠頭全景



八戸港 フェリー埠頭計画変更の概要

- ・第2便のフェリーが、フェリーターミナルビル、駐車場、トレーラーヤードを利用できるよう、公社所有の護岸(延長70m)、公共護岸(延長30m)及び公共O岸壁の一部(延長80m)を改良し、フェリー第2岸壁に転換する。
- ・O岸壁のうち、フェリー第2岸壁に利用されない50m部分は、隣接するN岸壁と合わせ、新N岸壁(延長180m、うち耐震強化部130m)として引き続き使用していく。

現行施設配置

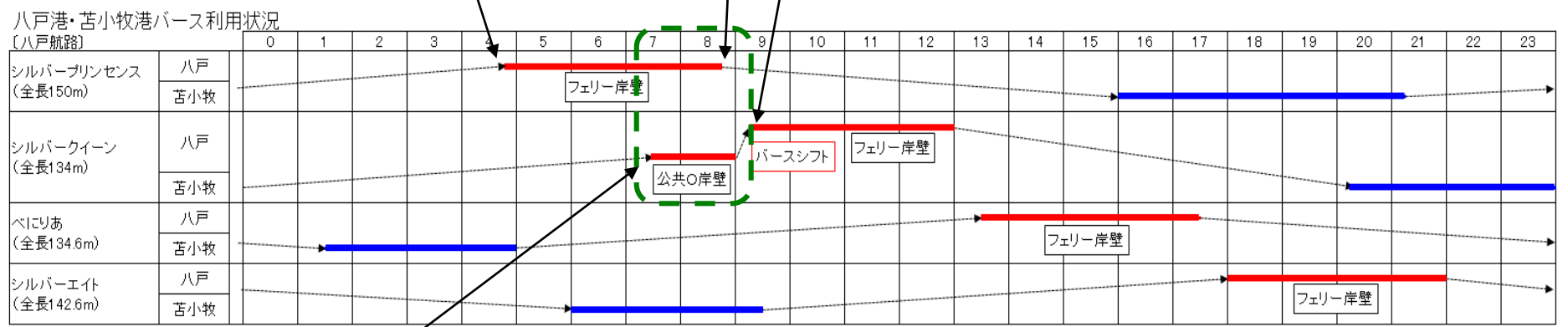
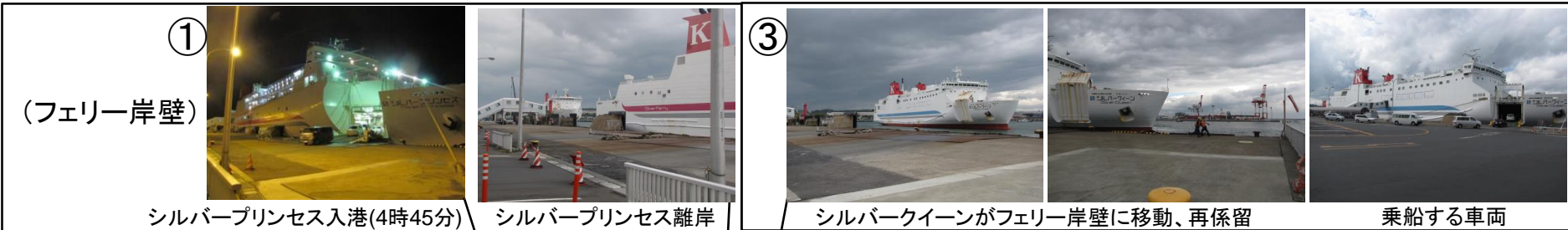


新施設配置



八戸港 フェリー埠頭運用の現状

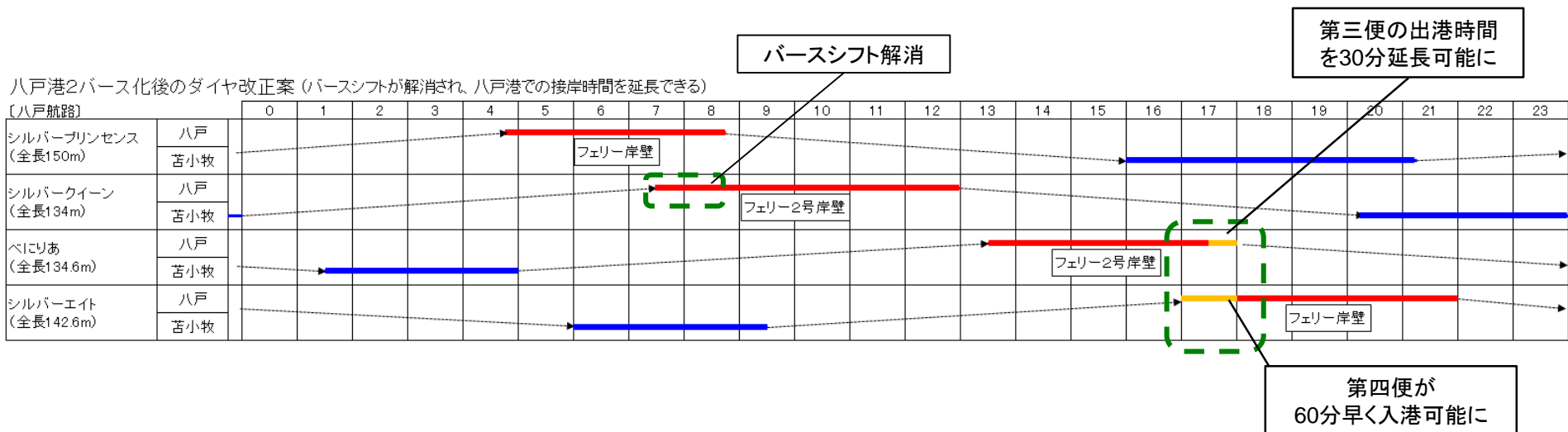
- ・現行の運航ダイヤでは、午前中の第一便(シルバープリンセス)出港前に、第二便(シルバークイーン)が入港する。
- ・フェリー岸壁が1バースしかないため、第二便は入港後、公共の岸壁に一時係留し、第一便出港後にフェリー岸壁に移動し再度係留するバースシフトが常態化している。



八戸港 フェリー埠頭計画変更後の運用とメリット

- ・第2岸壁の増設により、バースシフトが解消され、利用者ニーズに沿ったダイヤ編成が可能になるなど、フェリー利用の利便性が向上する。

■フェリーバース(第2バース)増設後の運航ダイヤ案



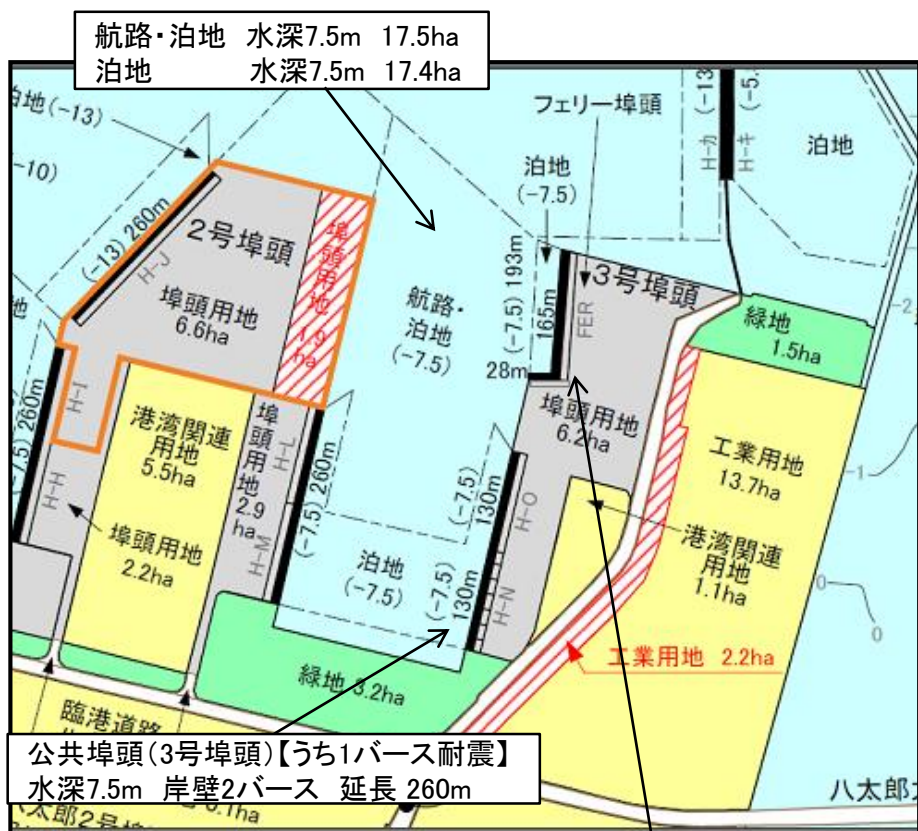
■2バース運用によるメリット

- ・ 第二便のバースシフト解消による燃料費や岸壁使用料の節減
- ・ 第三便の出港時間延長による貨物搬入時間/乗船時間の拡充
- ・ 第四便の入港時間前倒しによる苫小牧→八戸所要時間の短縮

八戸港港湾計画 一部変更(八太郎地区)の内容

- ・内貿フェリー輸送の利便性向上を図るため、既存フェリーバスに隣接する護岸及び公共岸壁の一部を転換し、新たにフェリー岸壁を位置付ける。
- ・これに伴い、公共埠頭計画、水域施設計画、大規模地震対策施設計画(幹線貨物輸送)を変更する。

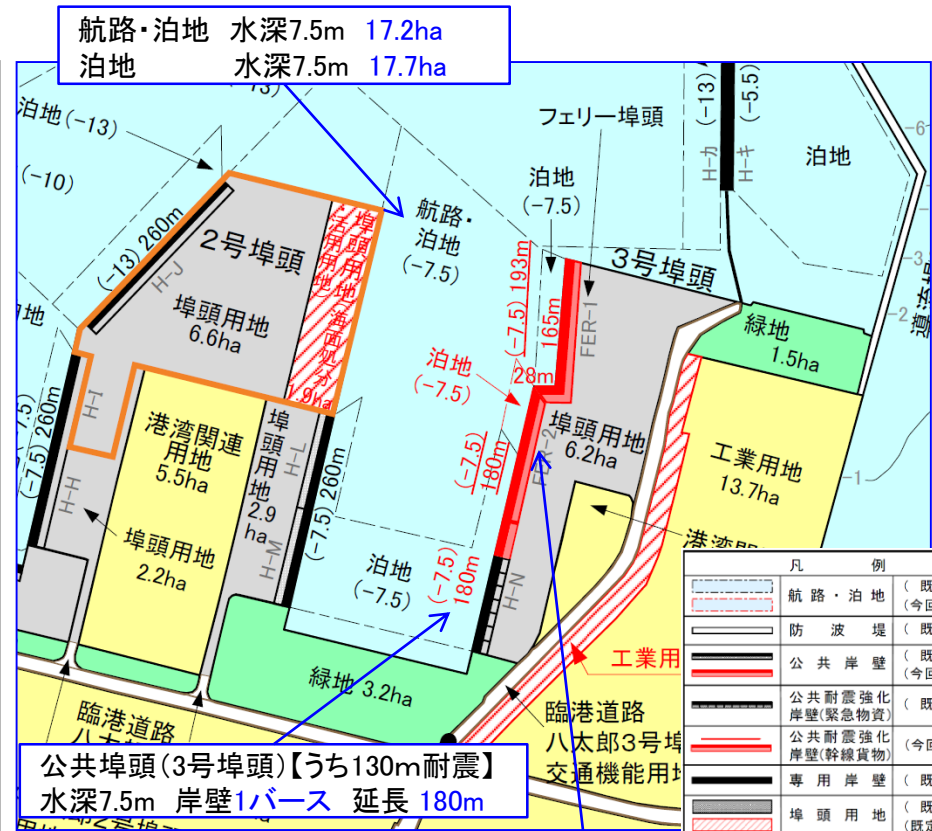
【既定計画】



公共埠頭(3号埠頭)【うち1バース耐震】
水深7.5m 岸壁2バース 延長 260m

フェリー埠頭
水深7.5m 岸壁1バース 延長 193m

【今回計画】



公共埠頭(3号埠頭)【うち130m耐震】
水深7.5m 岸壁1バース 延長 180m

フェリー埠頭【耐震】
水深7.5m 岸壁2バース 延長 373m

凡	例	備考
	航路・泊地	(既設)
	埠頭用地	(今回計画)
	防波堤	(既設)
	公共岸壁	(既設)
	公共耐震強化岸壁(緊急物資)	(既設)
	公共耐震強化岸壁(幹線貨物)	(今回計画)
	専用岸壁	(既設)
	埠頭用地	(既定計画)
	緑地	(既設)
	交通機能用地(臨港道路)	(既設)
	その他の用地	(既設)
		(既定計画)
	効率的な運営を特に促進する区域(特定埠頭)	

確認事項	基本方針※との適合
フェリー埠頭計画	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>③ 複合一貫輸送網の強化</p> <p><u>国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、物流の効率化やCO2排出量削減の観点から、複合一貫輸送(フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。)の一層の利用促進が期待されている。</u></p> <p>2 国民の安全・安心の確保への貢献</p> <p>①災害に強い港湾の構築</p> <p><u>東日本大震災において、被災地域における石油製品の海上輸送機能の確保に取り組む。加えて、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルについて、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。</u></p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年12月19日 国土交通省告示第1167号)