

仙台塩釜港仙台港区の利用特性について

塩釜港湾・空港整備事務所 企画調整課 技官 長谷部 智久

1. はじめに

本報告は、東北唯一の特定重要港湾として中核国際港湾に位置付けられ、この地域における拠点的功能を果たしている仙台塩釜港仙台港区(以下、仙台港)について、その利用特性を把握するとともに、今後の課題についてとりまとめたものである。

本報告では、まず仙台港で取り扱われる貨物の中で、コンテナ貨物について、今後の動向を荷主へのアンケート・ヒアリングをもとに推計した。その結果、概ね 10 年後の外貿コンテナ貨物量を 27 万 7 千 TEU と推計した。また、仙台港の公共バースの利用状況について、港湾統計資料や港湾関連企業へのヒアリング等をもとに整理した。最後に、以上の結果を基にして今後の課題を整理した。

2. 仙台港の沿革

仙台港は昭和 42 年から掘込式港湾として建設工事が始まり、昭和 46 年 6 月に第一船が入港、その後中野ふ頭(水深 12~10m、6 バース)、雷神ふ頭(水深 7.5m、3 バース)、高砂コンテナターミナル(水深 14~12m、2 バース)などが順次整備され、平成 13 年 6 月までに現在の港形になった。写真 1 は、仙台港の全景を示したものである。



写真 1 仙台港全景

現在、国内外のコンテナ船や RORO 船を始めとする貨物船、フェリーが多数就航し、東北の物流を支える中核国際港湾としての役割を果たしている。

3. コンテナ貨物の将来推計値

仙台港で取り扱われるコンテナ貨物は、就航以来めざましい進展を続けており、今後の動向に注目していく必要がある。現在、北米・東南アジア・韓国・中国との間に 4 航路週 5 便、京浜トランシップ航路が週 6 便就航している。平成 14 年の取扱量は 10 万 4 千 TEU(空コンテナ含み)となっており、毎年 10%以上という高い伸びが続いている。これは全国平均(平成 13 年には-2.5%)を大きく上回っている。

昨年 9 月に東北地方整備局が策定した「東北港湾ビジョン」では、概ね 10~15 年後の仙台港におけるコンテナ取扱量を 25 万~30 万 TEU と推計しているが、別途仙台港の将来コンテナ貨物需要について、企業の利用実態や利用意向をもとに推計することとした。

具体的には企業にアンケート・ヒアリングを行い、コンテナの取扱量、どの港湾を利用しているか、仙台港を利用するための前提条件などについて情報を入手した。東北地方の企業 176 社からアンケート、ヒアリングの回答を得(有効回答率 32%)、この他の同様調査におけるデータ 32 社を加えた。このうち、現在コンテナを取り扱っているのは 71 社であ

り、その貨物量の合計は 6,089TEU/月であった。さらに仙台港を利用している貨物量は 4,042TEU/月であった。

現時点では仙台港を利用していない、あるいは、利用していても一部に止まっているが、今後、航路便数の増・リードタイム削減・コスト削減といった利便性向上が図られることを前提に、東北地方の各企業が仙台港に貨物を転換できると仮定される貨物量を集計し、将来的な仙台港の利用率として、地域別・航路別に算出した。なお、利便性向上の前提項目は、将来実現可能と思われる範囲内となるよう留意した。

この将来的な仙台港の利用率と「東北港湾ビジョン」で試算された東北地方全体の将来貨物量を用いて推計した結果、仙台港の貨物量（概ね 10 年後・空コン含む）は約 27 万 7 千 TEU/年(仙台港利用率 42.5%)となった。なお、仙台港への転換貨物条件をより厳しくした場合の最小取扱量予測では約 21 万 7 千 TEU/年(仙台港利用率 33.3%)であった。

4 . 公共バースの利用状況

写真 2 は、今年 6 月の公共バースの利用状況を示したものである。雷神ふ頭に 2 隻、中野ふ頭に 6 隻が同時に着岸している。中野ふ頭、雷神ふ頭合わせて全 9 バースあるうちの 8 バースもが同時に利用されるという仙台港の稠密な利用状況を示した一例である。なお企業の専用ふ頭についても、公共バース同様の密な利用がなされている。

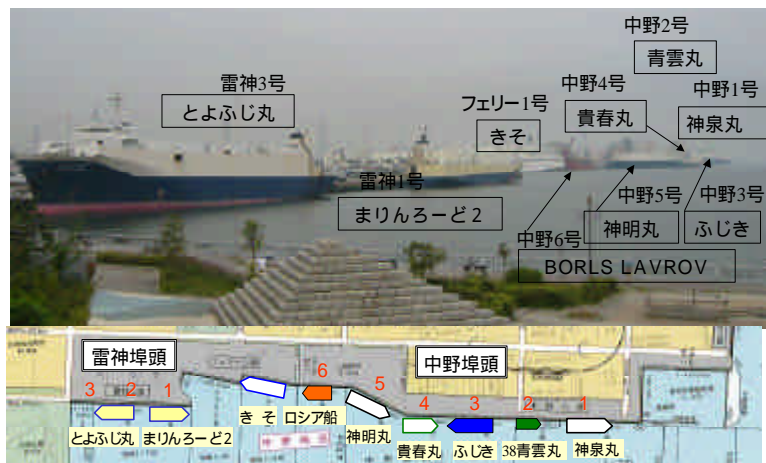


写真 2 公共バース利用状況 雷神～中野ふ頭 (H15.6.4)

図 1 は、仙台港への入出港届けに基づく平成 13 年度における公共バースの通年の利用実績を整理したものである。船舶が着岸した日を網掛けで表示しており、網掛け部の数字は当該バースが同一日に複数回利用されたことを示している。これを見ると春の大型連休や旧盆の頃および年末年始を除き、ほぼすべての岸壁が、週末を含め高頻度に利用されている。同一日に複数隻が着岸する場合も多く、全体的に高度利用が図られていることがわかる。特に、中野 3 号岸壁の年間着岸日数は 305 日にも及び、非常に稠密に利用されている。各ふ頭の利用実態を概観すると次のような特徴がある。

高松木材ふ頭

水深 12m の大型岸壁で、主に砕石・砂・ベントナイト、くず鉄等の撒貨物を取り扱っている。比較的ダーティな貨物を扱う岸壁で、シャーシ（貨物を載せた台車）などのユニットロードの荷役には不向きだが、中野岸壁が満杯の際、補完的に利用されることがある。

中野・雷神ふ頭

数バースが連続し、穀物船、セメント船、木材船、鋼材船といった在来船による利用に加え、シャーシや完成自動車を中心とした貨物の荷役を RORO 船、自動車運搬船等のユニットロード船により行なっている。また、仙台港はほとんどの自動車メーカーの配送拠点

となっており、部品を積むシャーシや完成自動車(全公共貨物量の約 55%)を毎日荷役するという、東北の他港では見られない特徴を有しているが、こうした自動車関連品を主に取り扱っているのが、これらのふ頭である。さらに、全体に稠密な利用状況の中で、RORO船等の定期船と木材船等の不定期船が混在しバース繰りを難しくしている。港湾管理者が週2回開く船舶代理店を集めたバース会議では、ぎりぎりの調整が行われており、バース不足が常態化している。この利用密度の高さは、主要港にある水深、取扱い品目などが類似のふ頭と比較しても顕著である。それらのうち最も利用頻度の高いふ頭と比較すると、同等もしくはそれ以上であり、通常程度のふ頭との比較では2倍以上の差がみられた。

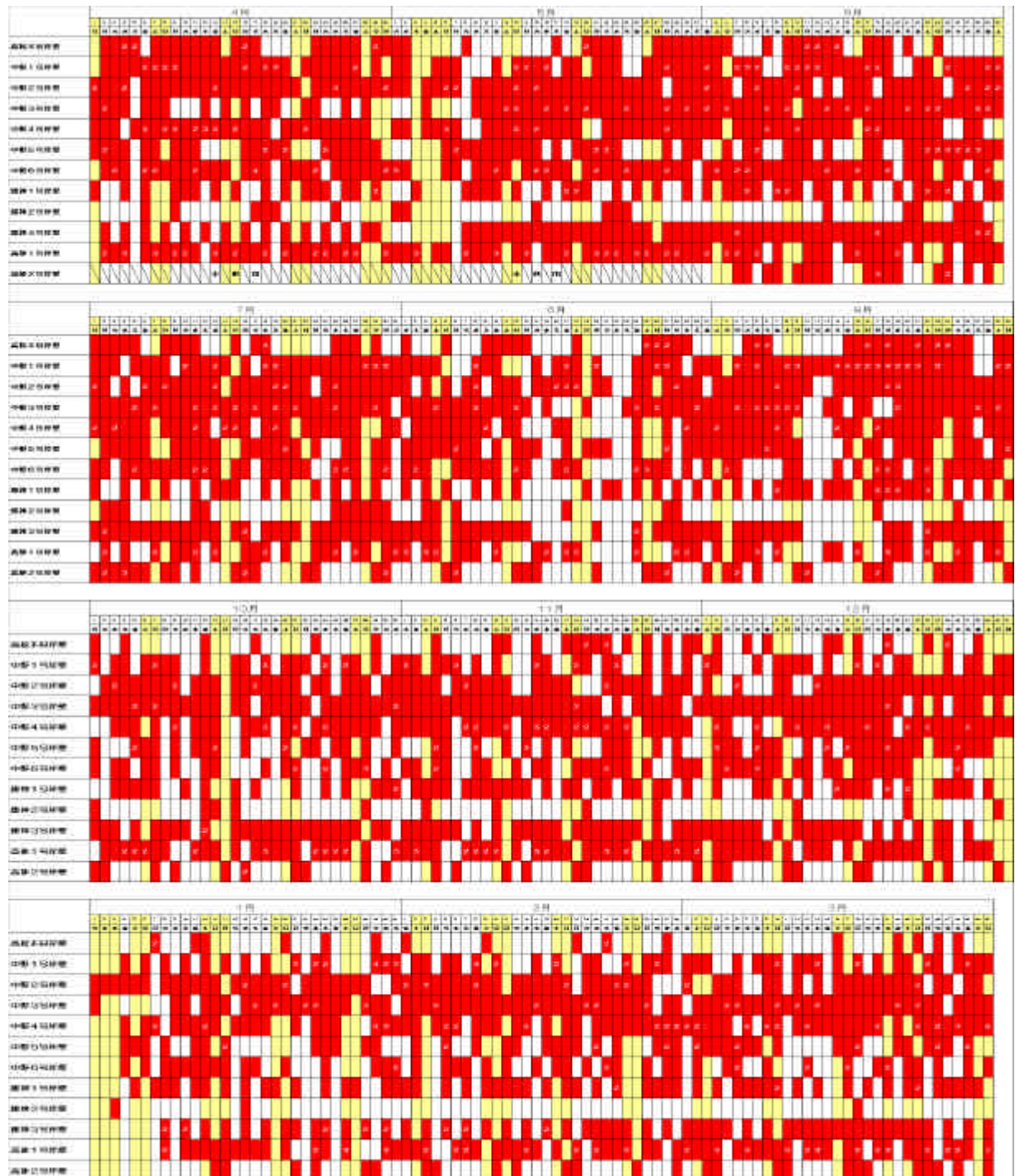


図1 仙台港区公共岸壁の利用状況 (平成13年度)

高砂ふ頭（コンテナターミナル）

外航ダイレクト船や内航フィーダー船が利用し、輸出入コンテナを主に取り扱っている。高砂 2 号岸壁は平成 13 年 6 月に供用された。コンテナ船のうち、北米航路や東南アジア航路の大型船は 2 号岸壁（水深 14m）を利用しており、韓国・中国航路・内航フィーダー航路の小型船は、主に 1 号岸壁（水深 12m）を利用している。船型により岸壁を使い分けるとともに、船会社毎にコンテナヤードが分かれているため、ヤードに近い岸壁を利用することから、両岸壁の利用頻度に差が出ているものと推察される。

向洋ふ頭

石炭利用を中心としたバースである。水深は 12m と大型船の着岸も可能であるが、石炭用の専用荷役機械がないため、荷役に時間がかかり、バースが長期間占有される。したがって、定期船による利用には不向きといえる。

5．今後の課題

内貿ユニットロードは、荷役効率化、破損・紛失防止、梱包費の節約等、貨物輸送の経済性・効率性を高める輸送手段であり、環境への負荷が小さいことからモーダルシフトの担い手として注目されている。しかし、仙台港のユニットロード輸送は在来船との混在や、稠密な利用からバース不足が深刻化している。加えて、コンテナ貨物を取り扱う高砂ふ頭の施設容量が 20 万 TEU/年であるのに対して、前述したように 10 年後には少なく予測しても 21 万 7 千 TEU/年に達すると見積もられており、今後も稠密な利用が予想される。こうした高頻度な利用等を、緊急時に支える防災機能について次に見てみることにする。

現在地震に対する仙台港の防災機能としては、外貿コンテナを対象とした耐震強化岸壁の高砂ふ頭がある。これは緊急時においても東北地方における広域拠点港の役割を果たすことができるよう、外貿コンテナ輸送機能の確保を目的としている。一方物流同様港湾に期待される防災機能として、緊急物資の輸送と被災地の復旧・復興、及び市民の安全を確保する避難地としての機能が挙げられる。このため耐震強化岸壁に加えて、緊急物資の一時保管等のための広場や多目的オープンスペース等を備え、内陸部の防災施設とも臨港道路などにより連携の取れた防災拠点を整備する必要がある。しかし現在仙台港にはこのような拠点施設がない。また、前述したように仙台港は非常に稠密な利用がなされているため、既存施設を耐震化し防災拠点を整備することは、施設容量的な制約から困難である。このような中、宮城県では今年 5 月、7 月と震度 6 クラスの地震が連続して発生した。また将来発生が確実視されている M7.5～8.0 クラスの宮城県沖地震(20 年以内の発生確率が 88%、30 年以内が 99%)に対しては、高砂 2 号岸壁を除く全ての公共、専用ふ頭が使用不可と判定されており、仙台港の防災機能強化が急務である。以上のことから、バース不足緩和のための施設拡充と合わせて、防災拠点整備のための施設拡充が緊急の課題である。

外貿コンテナについては、現在東北地方の輸出入コンテナの 8 割が京浜港等で取り扱われており、立地企業にとっては陸上輸送コストの増高等を余儀なくされている。これらの貨物を地元港湾にシフトし、効率的な輸送を実現する上で、背後に高速道路網が整備され、政令指定都市仙台市を抱える仙台港の果たす役割は重要である。