

5. 東北地方の港湾における鉄道を利用した複合一貫輸送体系に係る課題の抽出・分析

(1) 課題の整理

秋田港を環日本海ゲートウェイとした、シーアンドレール輸送の有効性を、今回の調査で確認することができた。

また、試験寄港をしたロシア向け定期航路の誘致を前提とした場合、今回寄港した FESCO の本船の積載量は 420TEU であり、寄港実現するためには、秋田において月間 200TEU も集めれば十分である。月間 200TEU という貨物量は、デイリーで考えた場合 30TEU 程度であり、秋田港駅から秋田北港駅では複線部の延長からコキ 100 系型式で 15 両の編成が扱いの上限となるが、15 両であれば 15FEU、即ち 30TEU の国際海上コンテナを積載できるので、定期航路が就航した場合を想定しても現在の輸送力で対応可能であるということになる。

1 日当たり 15FEU (=30TEU) のハンドリングであればリーチスタッカー 1 台あれば十分に荷役可能であることから、荷役機械面からみても対応は可能であると言えよう。

シベリアランドブリッジに関しても、韓国メーカーなどが現実に輸送を行っている実績のあるルートであり、輸送コストさえ見合えば、物理的に輸送のボトルネックになるということはない。

しかしながら、環日本海シーアンドレール構想実現に向けては、以下のクリティカルな課題が残されており、関係者間で協力しながら、引き続き取り組んでいく必要がある。

クリティカルな課題となるとみられる点は以下の 3 点である。

- ①鉄道とコンテナヤードの位置関係
- ②コンテナ航路
- ③集荷面

（２）鉄道とコンテナヤードの位置関係

積替えについては、今回の実験ではリーチスタッカーにより大浜コンテナヤードへ直接搬入し、作業自体のスムーズさは確認された。

ただし、事業化に向けての積替えの課題としては、大きく以下の２点が挙げられる。

・ 鉄道とコンテナヤードの位置関係

鉄道とコンテナヤードとの間に臨港道路が位置しているため、鉄道とコンテナヤードが隣接しているという積替え上での、利点を最大限に活かし切れていない。

・ 荷役方式

実証実験で実施したリーチスタッカーによる積替えが、事業化した際に適切な荷役方式かどうか検証する必要がある。

●鉄道とコンテナヤードの位置関係

秋田港の既存ストックを有効活用するためには、以下の２つの方法が考えられるが、構想実現に向け、事業費、施工性を精査するなど、関係者との間でさらに議論を深める必要がある。検討結果によっては港湾計画の変更も必要となってくる。

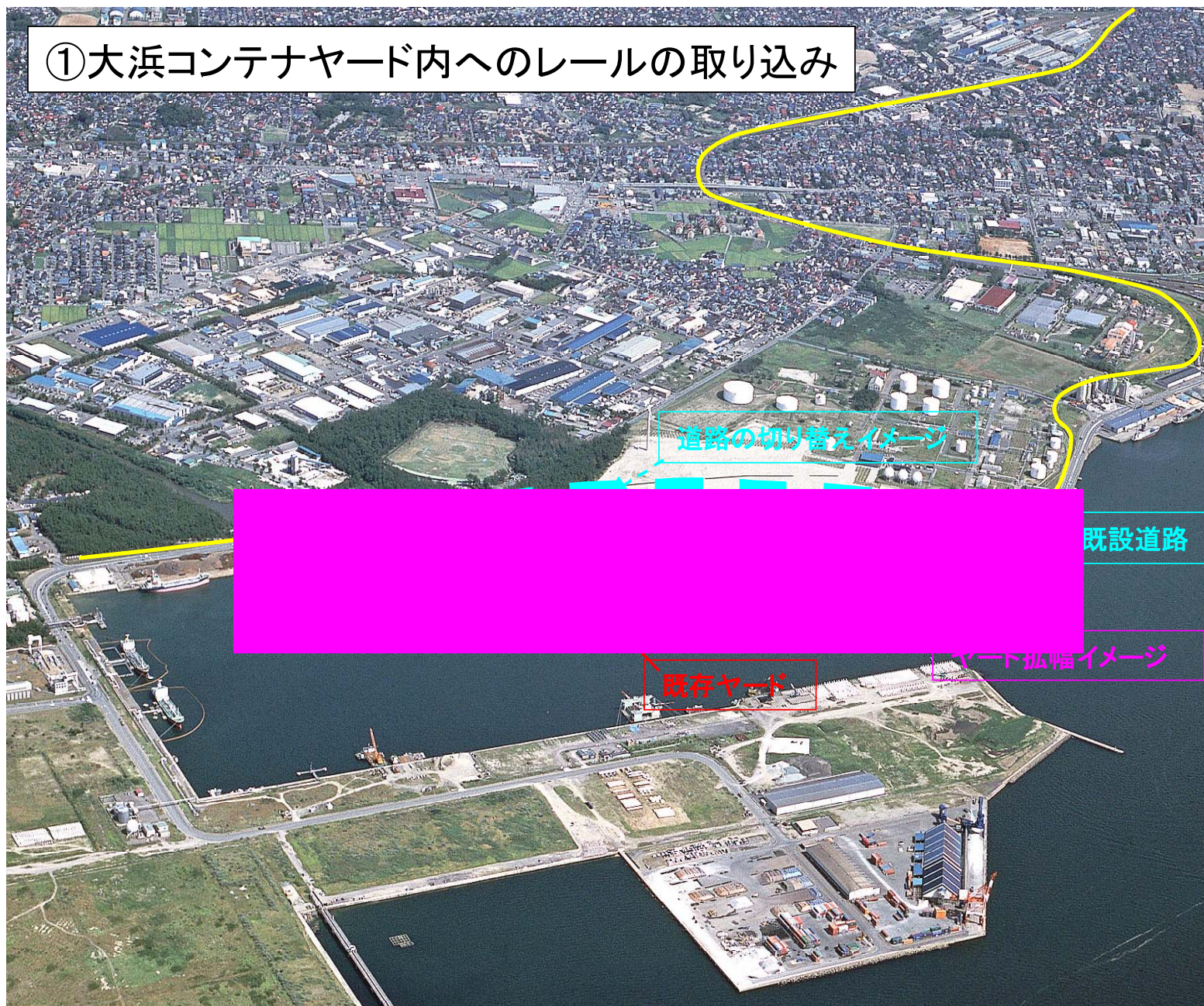
①大浜コンテナヤード内へのレールの取り込み

秋田臨海鉄道秋田北港駅と大浜コンテナヤードが隣接しているという既存ストックを活かすためには、例えば、臨港道路を切り替え、大浜コンテナヤード拡幅による、ヤード内へのレールの取り込みを考えた方が望ましい。但し、大浜コンテナヤードの将来性（水深、ヤード形状等）を考慮した上で、臨港道路の切り替えに当たっての支障物件の有無などの詳細検討が必要である。

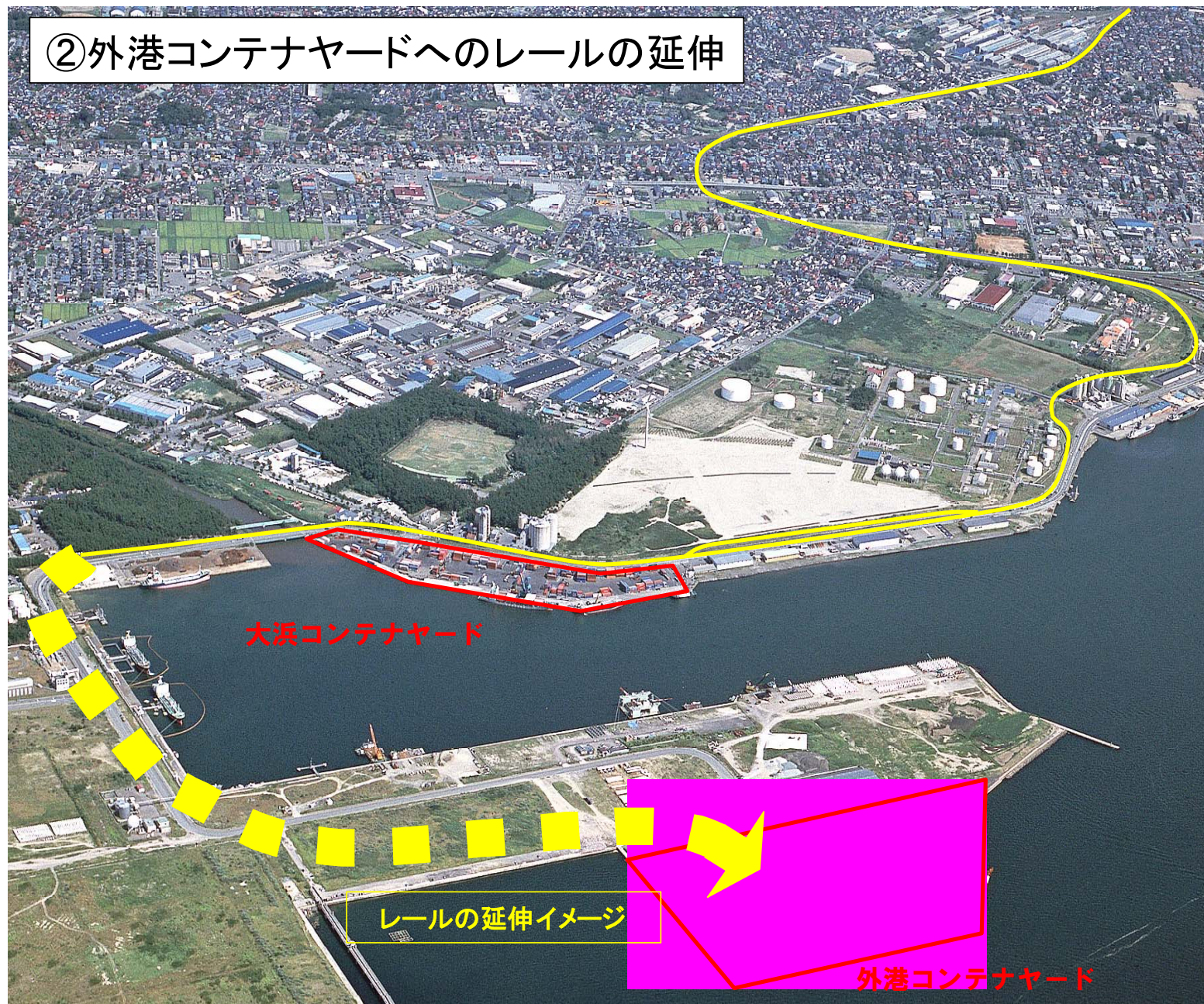
②外港コンテナヤードへのレールの延伸

港湾計画では、外港地区でコンテナを取り扱うこととなっており、計画に沿って整備を進める方法として、外港コンテナヤードへのレールの延伸（約2.8km）が考えられる。但し、ルート選定や既設道路の交差方法、事業方式などの詳細検討が必要である。

①大浜コンテナヤード内へのレールの取り込み



②外港コンテナヤードへのレールの延伸



（３）コンテナ航路

リードタイムを短くできる環日本海シーアンドレール構想の利点を活かすためには、秋田港からＳＬＢの接続しているポストチヌイ港（またはウラジオストク港、ナホトカ港等の沿海州のコンテナ港湾）間に直航便が就航していることが、競争力の上でも望ましい。

したがって、直航便開設へ向け、今後とも官民挙げて積極的なポートセールス（集荷及び船会社への働きかけ）を継続的に行っていくことが必要である。

秋田～ポストチヌイ間は往復４日かかるため、ウィークリー運航を考えるなら秋田１港では困難である。現実的なサービスを考慮した場合、例えば新潟港、伏木富山港等、他港と連携して三角航路とし、ウィークリーとなる日数を確保できる航路を開拓することが現実的な選択肢である。

したがって、航路誘致に当たっては新潟港、伏木富山港の港湾管理者や港湾関係者などと協働、ポートセールスを行うことを検討することが必要であろう。



直航便就航によりリードタイム短縮



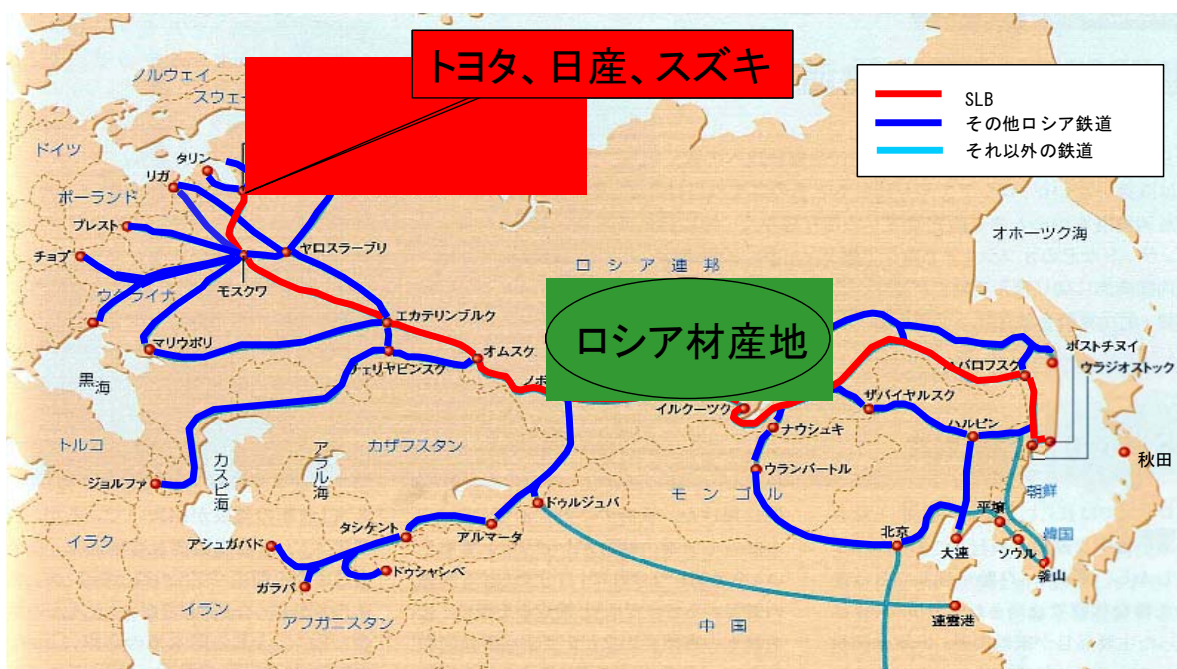
(4) 集荷面

環日本海シーアンドレール構想の事業化には、まとまった数の貨物を集荷する必要がある。

秋田県や地元経済界・関係者などが中心になりながら、今後とも官民挙げてロシア向け貨物の集荷、帰り荷の確保及びポートセールスを進めていくことが必要である。

主なセールス対象企業としては、ロシアへ進出している日系自動車企業（組立工場）へ向けての自動車部品（CKD、パーツ）の輸出等が考えられる。

また、環日本海シーアンドレール構想実現のためには、レール利用に向けて荷主の鉄道利用を促進することが必要となるため、将来的には沿線に位置する自治体や企業間での協力関係を醸成していくことも必要となる。



※CKD (complete knock down) : 海外で全て現地組立したい車種の台数分のみセットして輸送する部品のパッケージ

6. 地方の港湾における複合一貫輸送体系の構築に関する検討

(1) 経済効果把握の必要性

秋田港の既存ストックの活用、対岸国であるロシア経済の発展などを背景に実施した環日本海シーアンドレール構想の検討のなかでは、効率的な運用のためには既存ストックの活用だけではなく、いくつかの施設整備の必要性が浮上している。

シーアンドレール構想実現により、秋田の地域産業（製造業、特産品）にとって、大きなビジネスチャンスを生み出すとともに、対ロシア向けの貨物が集積することによる経済効果も期待される。

施設整備計画を検討するに当たっては、取扱貨物の規模、将来見通し等を考慮し、貨物量の増加や入港船舶数の増大などが地域経済に及ぼす経済波及効果を定量的に把握する一方、そのための投資規模がこれに見合った適正なものであるかどうかに関して、輸送コストを十分把握することが必要である。

地域の活性化に向けて、環日本海シーアンドレール構想の経済効果を把握した上で、これを一つの尺度として、どのタイミングでどのような施設整備を行うことが適切であるかを検討することが肝要である。

(2) 推進体制構築の必要性

ここまでみたように、秋田港をモデルケースとして東北地方の港湾における鉄道を利用した複合一貫輸送実現の見通しは立ったが、鉄道とコンテナヤードの位置関係やコンテナ航路、集荷面など、クリアすべき課題も残っている。今回の調査で明らかになったこれらの課題に関しては、コンテナ航路、集荷面などに関しては秋田港のみならず、その他の東北港湾においても同様な課題が存在していると考えられることに加え、秋田港ほどにコンテナヤードと臨海鉄道が隣接していない他港湾においては、鉄道とコンテナヤードの位置関係に関してはさらに大きな課題となろう。

東北地方の港湾における鉄道を利用した複合一貫輸送実現のためには、引き続きこれらの課題について、国、県、市や関係者間にて、適切な役割分担の下、検討を進めていくことが重要であり、例えば協議会などの推進体制の構築も必要である。

特に地元自治体、地元経済界における緊密な協働体制の構築が東北地方の港湾における鉄道を利用した複合一貫輸送実現の鍵を握っている。

（３）東北地方の港湾における複合一貫輸送体系の構築への課題

秋田港以外の東北の港湾のうち、秋田港と同様に日本海側に面した港湾である酒田港をみると、ターゲットとなる仕向地はやはり対岸諸国、とりわけ経済発展の著しいロシアということになるだろうが、秋田港でのモデルケースで抽出された①鉄道とコンテナヤードの位置関係、②コンテナ航路、③集荷面という３つの課題に関しては酒田港においても同様であろう。特に、秋田港と比べて酒田港線がコンテナヤードと離れているため、シャーシによる横持ち輸送が発生、コスト面も課題として発生する可能性がある。ＪＲ貨物では平成 20 年度に酒田港駅に対して新規にトップリフターを導入予定であるため、荷役に関しては特にクリティカルな課題とはならないとみられる。

仙台塩釜港に関しては横浜本牧駅～仙台港駅間で定常的に国際海上コンテナ輸送が行われているが、仙台港同様に太平洋側に面している八戸港、小名浜港向けについては、現状では鉄道による国際海上コンテナの取扱がない。太平洋側港湾の場合、ロシア向けには津軽海峡を回って行かねばならないため、ターゲットとなる仕向地は北米などとなるだろうが、やはり①鉄道とコンテナヤードの位置関係、②コンテナ航路、③集荷面という３つの課題に関しては両港においても同様に課題となるだろう。また、いずれの港湾においても貨物線がコンテナヤードと離れているため、シャーシによる横持ち輸送が発生、コスト面も課題として発生する可能性がある。荷役に関しては、小名浜駅には大型コンテナ用トップリフターが導入されているものの、八戸貨物駅には現在のところ 40 フィートコンテナを取り扱える大型コンテナ用トップリフターが導入されておらず、この点も課題となると見られる。同様に太平洋側に位置する大船渡港については、そもそも鉄道貨物輸送の全国ネットワークに接続していないため、複合一貫輸送体系の構築に向けたハードルは他の港湾に比べてさらに高いものとなるだろう。

東北地方の港湾における複合一貫輸送体系の構築のためには、前述のようにこれらの課題について、関係者間にて検討を進めていくことに加え、秋田において行ったような実証的な検証を行うことも考えられよう。

本調査の結果を活かすべく、引き続き東北地方の港湾における鉄道を利用した複合一貫輸送体系の構築に向けた取り組みに対して、積極的に参画していくことが東北地方整備局としても必要であろう。