

2 津軽海峡通航コンテナ船の調査

2-3 コンテナ船の青森港寄港における問題点と課題

2-3-1 ソフト面において

○船社が必要とする一寄港当たりのコンテナ積み卸し量の確保

船社の寄港地選択における最も大きな要因は、一寄港あたりのコンテナ積み卸し量が、採算を得られるか否かである。よって、ポートセールス等を効率的に行い、より多くのコンテナを集荷する必要がある。

○効率的なコンテナ荷役による所要時間の短縮

コンテナ船が新たに青森港への寄港を検討する場合、既存の運航スケジュールの確保を基本に行うことが考えられる。

青森港は、津軽海峡に面しているものの、青森港に寄港しコンテナ荷役を行えば所要の時間を必要とするため、極力、効率的なコンテナ荷役を行って、必要とする時間を短縮することが不可欠である。

○船社の負担を軽減する入港費用の設定

船社にとって、入港料や係留施設利用料金、及びタグボート、綱取り・放し等の入港にかかわる費用負担は大きいため、極力、負担を軽減するインセンティブ等を導入する必要がある。

2-3-2 ハード面において

○北米航路の投入船舶に見合った水深、延長を有する岸壁の確保

現在、青森港に整備されている最大岸壁は沖館埠頭（-13m）270m岸壁である。

北米航路で船型（d:満載喫水）を把握できた船舶144隻のうち、岸壁水深が13mで対応できる満載喫水11.8m以下（≒満載時必要岸壁水深＝満載喫水（d）×1.1）の船舶は23隻であった。

そのうち、岸壁延長が270mに対応できる船長225m以下（≒必要岸壁延長＝船長（L）×1.2）の船舶は僅か6隻しかない。

すなわち、青森港で北米航路船舶に対応するには、一定以上の水深があり延長300mを超える岸壁が必要である。

なお、アジア航路については、既存の水深10m岸壁で、水深、延長とも対応可能である。

○船型に見合った、適切な数のGC等、荷役機械の導入

定期コンテナ船は運航スケジュールの遵守が必須であるため、限られたポートタイムにおいて、効率的にコンテナ荷役作業を行う必要がある。

そのためにも、船型に見合った能力を有した適切な数のガントリークレーンや、ヤード荷役機械を導入する必要がある。

○定時性と安全性を確保するための港内静穏度の確保

コンテナ船には高付加価値製品も積載されており、年間を通じて定時性が確保され、かつ製品が損傷することがない安全な運航とコンテナ荷役が必要である。

よって、港内においては、静穏水域を確保する防波堤等の整備が必要である。