

港湾振興便り



2012. 2

第58号

*:

目 次

*:

1 ポートエッセイ 「港湾への熱い視線を実感」

～日本港湾振興団体連合会会長 篠田 昭～

2 トピック

- 流水砕氷観光船の運航が始まりました！

(北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課)

- 相馬港機能復旧記念式開催！～コンテナ定期航路再開～

(東北地方整備局 小名浜港湾事務所)

- 北陸3港(伏木富山港・金沢港・敦賀港)利用促進セミナーin東京を開催

(北陸地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室)

- 第22回「はままつメッセ2012で三河港をPR！

(三河港振興会)

- 堺泉北港堺2区耐震強化施設(－7.5m)供用開始

(近畿地方整備局 大阪港湾・空港整備事務所)

3 お知らせ

*:

1 ポートエッセイ 「港湾への熱い視線を実感」

～日本港湾振興団体連合会会長(新潟市長) 篠田 昭～

*:

先月25日、港湾都市協議会の会合と港湾関係団体連合会懇親会に出席した。共に港湾振興への熱い想いが感じられ、新年から心強い集いとなった。

港湾都市協議会には会長の林文子・横浜市長らが出席。「港湾から地域を元気にしよう」との強いメッセージが語られた。私も来賓として挨拶の機会を得、昨年3・11大震災で港湾が救援拠点として果たした役割などを報告した。

港湾関係団体連合会懇親会は毎年恒例で新年の顔合わせとなる会合だが、今年は過去にないほど多くの国会議員からご参加をいただいた。

前田武志国交大臣、松原仁国家公安委員会委員長・消費者及び食品安全・拉致問題担当大臣(前国交副大臣)をはじめ政務3役が顔をそろえ、与野党を超えて100人近い国会議員が参加した意義は大きい。これも港湾関係者が地域活性化に不断の努力を続けたことと、災害時に港湾の果たした役割が評価された結果と思う。今後、中央政界の地図が塗り変わっても、港湾の重要性が認められる土台が築けつつあるのではないかと。

新潟市も長岡・三条市・聖籠町との共同事業で先月末、「新潟港活用シンポジウム―日本海側拠点港選定を受けて」を東京で開催した。300余の席が、広報後間もなく予約申し込みで一杯となり、申し込みを打ち切るほどだった。

当日は栢原英郎・日本港湾協会名誉会長からご講演をいただき、パネル討議で日本海物流の可能性を多面的に話し合った。今後は太平洋側と日本海側の港湾を結びつけ、活性化を図ると共に、災害に強い日本をつくる必要がある。

港湾への関心や熱意の高まりを実感できた年明けとなった。

*:

2 トピック

*:

●流水砕氷観光船の運航が始まりました！

(北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課)

冬のオホーツク観光の目玉である流水砕氷観光船の運航が平成24年1月20日より網走港と紋別港で開始しました。

網走の「おーろら号」(定員400名)は、「みなとオアシス網走」の中心施設である「みなと観光交流センター」が乗船ターミナルとなっています。今年度の第1便では家族連れら約100人を乗せて網走港を出港し、沖合約6キロの流水帯において笑顔で記念撮影するなど約1時間の航海を行いました。また、紋別の「ガリンコ号Ⅱ」は、地元水産加工場の中国人実習生105人を乗せて第1便が出港し、乗船客はハス葉氷の上のアザラシや港で休むオジロワシを観察して楽しんで来たとのことでした。

昨年末の予約状況では、台湾や香港等の外国人の予約はほぼ例年並みで、大震災の影響はあまりみられていないようです。近年、流水の離岸が早くなっていますが、是非、今年は多くの方向に長い期間、流水観光を楽しんでもらえることを期待しています。

いずれも3月中旬頃までの運航を予定していますので、流水観光を体験にぜひお越し下さい。

□網走流水砕氷観光船 おーろら号公式HP

<http://www.ms-aurora.com/abashiri/index.html>

□紋別流水砕氷観光船 ガリンコ号Ⅱ公式HP

<http://www.o-tower.co.jp/garinko/>



▲【流水砕氷観光船(網走港) おーろら号】



▲【流水砕氷観光船(紋別港) ガリンコ号Ⅱ】

●相馬港機能復旧記念式開催！～コンテナ定期航路再開～

(東北地方整備局 小名浜港湾事務所)

1月28日に相馬港機能復旧記念式が相馬市内で開催され、当日は関係者ら約50名が出席しました。

式に先立ち、出席者らは同港でのコンテナ荷役作業の様子を視察し、記念式では福島県相馬港利用促進協議会会長である立谷秀清相馬市長から挨拶があり、その後、出席された関係者から祝辞が述べられました。



▲【コンテナ荷役状況】



▲【相馬市長からのご挨拶】

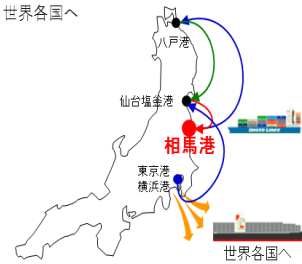
被災した相馬港では現在、復旧工事が進められており、コンテナ貨物を取り扱う岸壁では、震災の影響によりコンテナ荷役に必要な荷役機械に甚大な被災を受けましたが、公益法人ヤマト福祉財団の支援により荷役機械の整備が整い、昨年12月17日にコンテナ航路が再開しました。



▲【関係者による記念撮影】

寄港スケジュール

東京港・横浜港(木)→仙台塩釜港/相馬港(金/土)→
八戸港(日)→仙台塩釜港(月)→東京港・横浜港(火)→
世界各国へ



現在、震災の影響で国道6号線が通行できずに、山越えでの貨物輸送を強いられている相双地域の貨物を相馬港で扱うことにより、冬場の山越えのリスクが無い「安心・安全」な輸送の確保と「CO2削減」による環境に優しい輸送に寄与できます。

▲【寄港スケジュール】

●北陸3港(伏木富山港・金沢港・敦賀港)利用促進セミナーin東京を開催

(北陸地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室)

さる12月22日(木)、都内で北陸地方整備局、富山県、石川県、福井県、北陸経済連合会の共催による「北陸3港(伏木富山港・金沢港・敦賀港)利用促進セミナーin東京」が開催されました。

本セミナーは、東日本大震災を契機として、太平洋側港湾の機能補完を持つ北陸港湾の重要性が再認識されていることを踏まえ、平常時からの北陸港湾の利用促進をPRするために開催されたものです。

冒頭、北陸経済連合会社会基盤整備委員会 山崎 幸雄 委員長の挨拶の後に、関西大学社会安全学部長 河田 恵昭 教授の「東日本大震災におけるBCPが果たした役割と課題 ～東海地震、東南海・南海地震で北陸港湾が果たすべき役割～」と題した基調講演がありました。続いて北陸地方整備局東山次長より「北陸港湾の利用という物流戦略について～災害に強い広域的な物流ネットワークの形成を目指して～」として北陸地方整備局管内港湾の動向について報告があり、その後、富山県、石川県、福井県のポートセールス担当者から各港利用のメリットについて説明がありました。

当日は、船社や物流事業者を中心として約200名の参加があり、説明内容に熱心に聞き入っていました。



▲【関西大学河田教授による基調講演】

●「第22回はままつメッセ2012で三河港をPRしました！！

(三河港振興会)

2月2日(木)、3日(金)の2日間、浜松市内で開催された「第22回はままつメッセ2012」に三河港振興会がPRブースを出展しました。

グランドホテル浜松にて開催された「はままつメッセ2012」は、地域内外から約120の企業、団体が集まった展示商談会で、2日間で1万人を越える来場者が訪れ、会場では活発な情報交換や商談が行われていました。

三河港振興会ブースでは、コンテナ取扱実績、船会社・荷主への助成制度、遠州地域から三河港へのアクセス環境の向上などについてわかり易く紹介しました。特に平成24年3月から利便性が更に高まる三河港背後地のアクセス道路については多くの来場者が関心を寄せていました。

なお、同ブースでは、三河港関連企業や東三河5市の企業誘致パンフレットなどを展示するとともに、港湾利用に関するアンケートを実施し、約200名の協力を得ました。アンケートに協力いただいた方には、ミスみなとから豊橋銘菓“ブラックサンダー”をプレゼントし、バレンタインが近いこともあって、来場者に大好評でした。

今後も、三河港振興会ではこのようなイベントの機会を捉え三河港をPRしていきたいと思えます。



▲【三河港PR状況】



▲【ミスみなと】

□三河港振興会

<http://www.port-mikawa.jp>

●堺泉北港堺2区耐震強化施設(-7.5m)供用開始

(近畿地方整備局 大阪港湾・空港整備事務所)

平成24年1月13日、堺泉北港堺2区耐震強化岸壁(-7.5m)を伴う物流ターミナルが供用を開始しました。

堺泉北港の背後圏は大型液晶パネル工場や太陽光発電パネルを製造する工場が設立するなど関西経済の発展を担う活気あふれるエリアとして期待されており、近年同港の既存港湾施設の能力不足が顕著なものとなってきております。

また、京阪神都市圏では、いくつかの活断層型地震の発生が懸念されていると共に東南海・南海地震の発生する可能性が高く、これら大規模災害への備えが一層重要になっていきます。

そうした状況下、堺泉北港の取扱貨物の増大等に対応し、平常時の物流の安定化・効率化を目指すとともに、更には地震等の非常時には基幹的広域防災拠点の高次支援機能を発揮して「大規模地震発生時等の海上からの支援等の受け入れ拠点」における安定的な輸送ルートの確保を図るために本施設の整備を進めてきたところです。

本施設の技術的な特徴は、既存護岸を活用した3点の工夫を行ったことです。

1点目は、既存護岸が建設後約40年経過しており、既存鋼矢板の腐食が激しかったため、施工段階毎の安定検討を行い、施工性を考慮した構造形式を採用したことです。

2点目は、既存護岸前面の捨石層-9m以深部の強度不足が確認され、地震時の安定性が確保できないため、工事の制約条件(水中施工、緩詰かつ間隙の多い捨石層)を考慮し置換工法を採用したことです。

3点目は、既存護岸の背後地で埋立土が液状化する予測・判定が出たため、耐震強化岸壁の要求性能を満足し、かつ経済性、施工性、環境性を満足するサンドコンパクションパイル工法(SCP工法)により地盤改良を行ったことです。

本施設の供用により、船舶の大型化、陸上輸送距離の短縮による物流の効率化・コスト縮減が図れます。また、耐震強化岸壁により、被災直後における緊急物資の海上輸送が可能となり、地域住民の暮らしにおける安全・安心の向上に寄与することとなります。

なお、基幹的広域防災拠点の中核施設である支援施設棟は平成24年3月に完成し、同年4月からは近畿圏臨海防災センターとして本格的な運用を開始する予定であり、そのための供用式典等が開催される予定です。



▲【完成した岸壁に係留する掃海艇「くめじま」】

