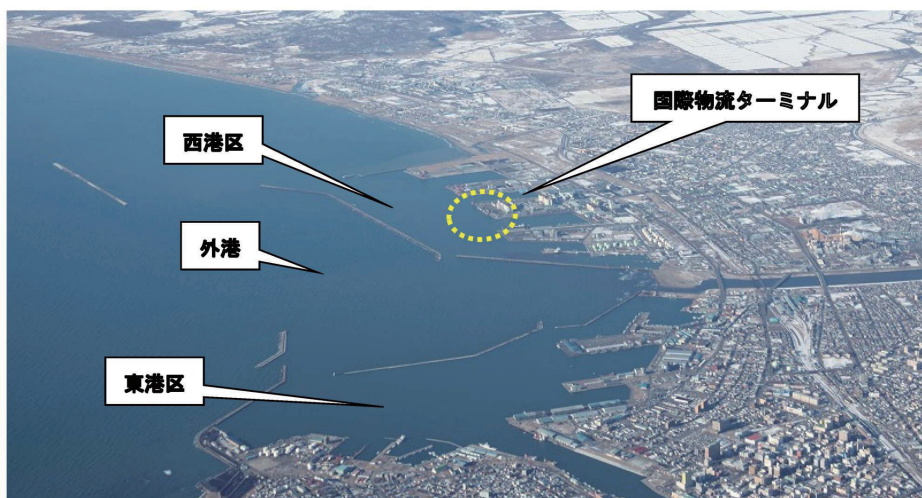


国際バルク（穀物）戦略港湾・釧路港 始動！

～ 1899（明治 32）年道東の物流拠点・釧路港開港から 120 年、東北海道経済における「令和」新時代を先導するかのように北米仕出しのバルクキャリアが入港～

新興国の急速な経済成長の中、資源・エネルギーを海外からの輸入に依存する我が国において、各産業の国際競争力を強化することは我が国の課題の一つです。三大ばら積み貨物といわれている「穀物」「鉄鉱石」「石炭」についていえば、これら貨物は、それぞれの後背地に所在する産業と密接不可分な関係にあり、貨物の安定的かつ効率的な輸送に向け港の競争力を維持するためには、選択と集中により国内において拠点を絞り込んでいくことが求められました。

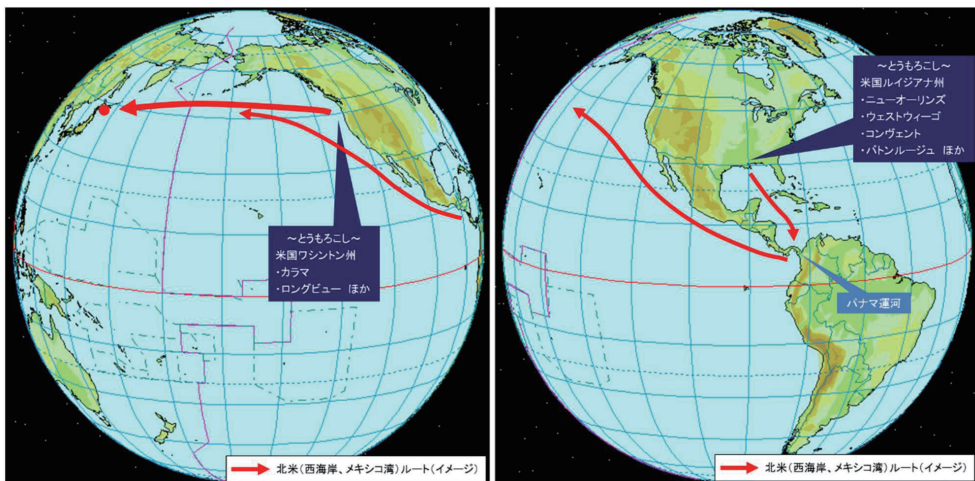
2011（平成 23）年、この 3 つの貨物に対し、国際バルク戦略港湾として釧路港を含む 11 港が選定され、以来、釧路港はトウモロコシなど穀物を扱う戦略港湾として新たな取り組みが進められてきました。家畜飼料の主な原料であるトウモロコシは、その半分以上を米国から輸入しており、そのほとんどはアイオワ州、イリノイ州を中心とするコーンベルトと呼ばれる米国中西部で生産され、鉄路で米国西海岸（ワシントン州ほか）に運ばれ、あるいはミシシッピ川を下り、積み出され、パナマ運河を越え日本にやってきます。以来、これを満載したパナマックス船（積載量約 6 万トン）がファースト・ポート（第一港）として釧路に入港できるよう、浚渫工事など水深 14 メートルを有する岸壁整備工事が進められ、選定から 8 年目となる 2018 年 11 月に国際物流ターミナルが完成し、その後アンローダーの試運転等を経て、今年（2019 年）4 月 5 日、遂に第一船が入港しました。米国シアトル仕出しの一番船入港の翌週には、ニューオーリンズでトウモロコシを満載した二番船が続き、飼料の物流コストの圧縮、これによる飼料価格の低減、ひいては東北海道経済の発展に繋がっていくことが期待されます。



釧路港全景



新設された国際物流ターミナルに第一船として着岸したバルクキャリア（ばら積み貨物船）
（釧路西港開発埠頭株式会社提供）



釧路港への穀物輸送ルート（北米航路）

釧路港は、古くは 17 世紀初め、松前藩とアイヌとの交易所から始まり、近代になり、ちょうど 120 年前の 1899 (明治 32) 年開港、当時は現在の東港区の一部からスタートしました。戦後は日本の高度経済成長とともに港は西へ広がり、現在、東港区は旧港としての機能は残しながら、日本有数の漁業基地であるとともに、観光・イベントのための港であるのに対し、西港区はまさに釧路の後背地である東北海道経済を支える物流拠点になっています。

牛乳の物流を例にとれば、東北海道の乳用牛が国内約 4 割の生乳（加工前の牛乳）を生産し、これが釧路港から一日一便の R O R O 船でほぼ毎日、茨城港（日立港区）まで輸

送され、そこから関東圏の乳業メーカーに向かいます。このように搾乳の翌々日には東北海道で生産される生乳が首都圏に到着しているわけですが、この乳用牛の飼料の原料になるのが主に米国から船で大量に運ばれてくるトウモロコシです。大型船による穀物飼料の大量一括輸送により安価かつ安定的な提供につながるものであり、今回の国際物流ターミナルの運営開始はこれを推し進める大きな一歩といえます。港の周辺では、これに呼応するかのように、サイロや飼料工場の増設など民間投資も進んでいます。



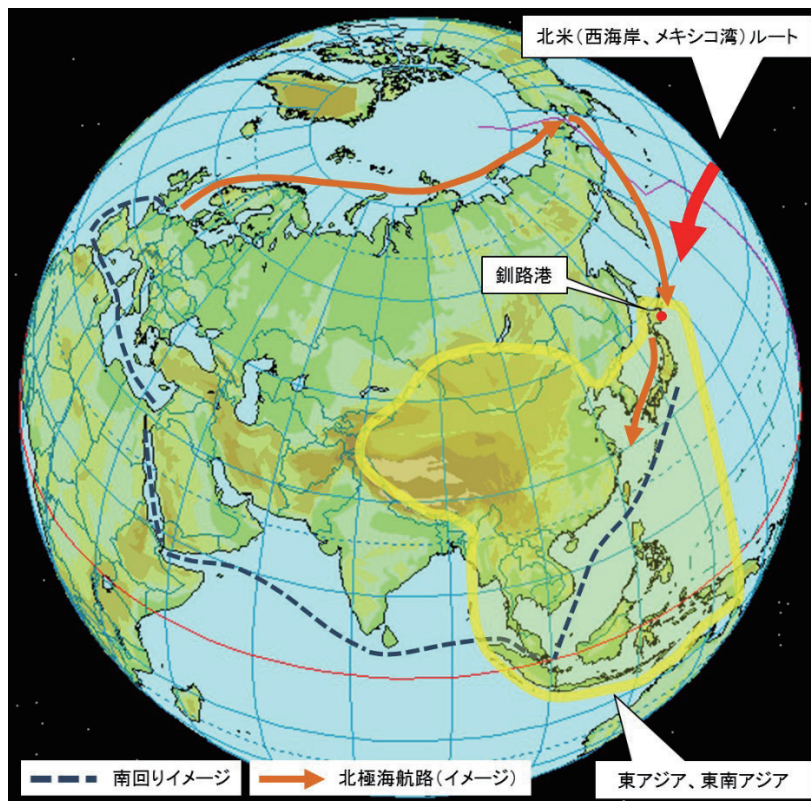
釧路・日立間を毎日交互に運航する2隻のRORO船のうちの「ほくれん丸」



(上) (下)「ほくれん丸」に積み込まれる生乳タンク

この釧路港を安全に利用するための取り組みは、港湾関係者による協議会を通して行われています。1965（昭和 40）年、釧路港の港湾管理者である釧路市や港の整備を担当する北海道開発局（現在）等を顧問として、荷主、船主、水先人、船舶代理店などで構成される釧路港安全対策協議会が設立されました。現在会員数は 55 団体にまで増え、釧路海上保安部はこの顧問兼事務局として、今回の新ターミナル設置に伴う水域利用の調整・周知活動にあたりました。

このような穀物ばら積み貨物の物流の追い風ともいえる新しい動きが「北極海航路」と言えます。近年、気候変動の影響により北極海の水氷域面積が減少し、夏季の航行が可能になり、アジアからマラッカ・シンガポール海峡、インド洋、紅海、スエズ運河経由欧州までの従来ルートである南回りに比べると、この約 6 割の航行距離になるのが北極海航路です。航行距離は船の燃料代に直結し、またスエズ運河通航に必要な費用も不要になることから、輸送コスト削減に大きく貢献するもので、さらに途中海賊被害が懸念されるソマリア・アデン湾等を通航することもないことから、欧州からアジアを結ぶ新たな選択肢として注目を浴びています。欧州で穀物を満載し、一路北極海航路を東に向かい、最初に出会うアジアの港が釧路であり、このルート上欧州に一番近い港、これが釧路港の地政学的な位置づけと言えます。



釧路港への輸送ルート（北極海航路）

これに対しここ釧路でいち早く動きを見せているのが中国です。既に中国の大手海運会社COSCOのばら積み貨物船がドイツから北極海航路を通り、2017年に続き、2018年は8月に釧路で飼料原料を陸揚げしました。2018年6月には、釧路市内において、日中平和友好条約締結40周年記念事業として「いまや世界は『北の釧路 南のシンガポール』」と題し釧路日中友好協会等による講演会も開催されています。



ドイツを出港し、北極海航路経由で釧路港に入港したバルクキャリア（2018年8月）

釧路港の位置づけや役割も変化・拡大し、これに応じ港のインフラ整備も進み、東北海道経済の発展が期待される中、2018年9月6日未明、北海道は震度7の地震に見舞われました。その後暫くの間ほぼ北海道全体がブラックアウトに陥り、改めて物流を含め多くのものが電気に支えられていることを再認識させられました。地震発生から既に半年以上が経過し、釧路は最低気温が氷点下20度代になる厳冬期を乗り越え、ゴールデンウィークが終わり日本で最後に咲く桜がようやく開花しました。今年は釧路港開港から120年となる節目の年を迎え、釧路海上保安部は、電気同様、域内の人々の生活や後背地の産業にとって大事な社会基盤である「港」の機能が損なわれることのないよう、東北海道を巡るグローバルな物流の中でその出入り口である「釧路港」の安全を護っています。

（2019年5月 釧路海上保安部交通課）