

最上川の河口に位置する酒田港(山形県酒田市)は、日本 海沿岸や庄内平野の河川・海上交通の要衝として発展を遂 げてきた。古くは北前船・西回り航路の寄港地として繁栄し、 江戸時代中期には 100 軒近い廻船問屋が港に軒を連ねてい た。江戸末期~大正初期、最上川の土砂流入や大型汽船の 登場、陸上交通の発展などで港勢は鈍ったが、港湾施設と 最上川を分離する大規模な治水工事が行われ近代港湾とし ての基礎が築かれた。その後は、北港開発などにより近代 設備が整った港として順調に成長を続けてきた。ここ数年 はコンテナ貨物の取扱量が急増。中国を中心とするアジア 市場に向けた輸出拠点として注目される酒田港を紹介する。

## 【港湾概要】

【港湾地区】1,645ha

【臨港地区】630ha

【バース数】本港地区25バース、外港・北港地区

15 バース

【取扱貨物量】355万トン(2015年)

【コンテナ取扱量】 2 万 2,028TEU(2015 年)

中国:1万3,874TEU、ロシア:2,294TEU

# 



## 「西の堺 東の酒田」、北前交易で繁栄築く

酒田港の歴史は700年代前半までさかのぼること ができ、800年代には港を中心とする酒田の町は出羽 文化の中心として栄えた。初めは最上川の河口を利 用した小規模な港だったが、1600年代に入り江戸に 米を運ぶために計画された北前船が運航を始め、豪 商・河村瑞賢が日本海側の西回り航路を拓いてから、 海上交易の拠点として「西の堺 東の酒田」といわれる ほど活況を呈した。酒田から庄内米や紅花、うるし

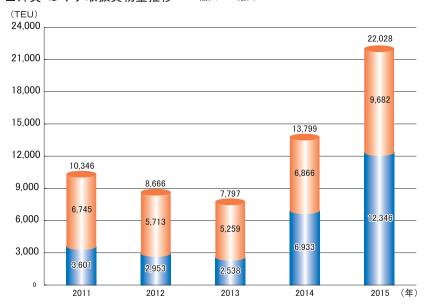
などを積み込み、日本海沿岸を通って大阪や江戸に寄 港。各地で塩や木綿類、海産物、日用品などを積んで 酒田に帰航した。

長きにわたって交易で繁栄した酒田港だが、明治時 代に入ると最上川の流入土砂による港湾施設の埋没、 大型汽船の登場、鉄道など陸上交通の発展によって港 勢は大きく衰退。明治末期から大正にかけては港内の 水深が浅くなり大型船が入港できなくなったため、艀 (はしけ)による沖荷役が行われていた。

当時の内務省は1919(大正8)年~1932 (昭和7)年にかけて、最上川の洪水対策 として酒田港と最上川を分離する大規模 な土木工事を実施した。最上川と酒田 港の間に「背割堤 | と呼ばれる仕切りを 築堤。1932(昭和7)年5月に完成した河 海分離工事によって酒田港の弱点だった 流入土砂の堆積を食い止めることに成功 し、近代港湾に生まれ変わる礎が築かれた。

戦後の1948(昭和23)年に開港場指定 を受け、1951(昭和26)年には港湾法に 基づく重要港湾に指定された。2年後の 1953(昭和28)年に山形県が港湾管理者と なり、1954(昭和29)年に決まった港湾計 画に従い本格的な開発が始動。1966(昭 和 41) 年、港湾審議会計画部会で酒田港 拡張計画が決まり、1970(昭和45)年から 北港地区の開発が始まった。この工事で は本港地区の北側約3kmの海岸線を掘 り込み、同時に発生した掘削土砂で現在、 火力発電所などが立地する工業用地を埋 立造成した。並行して防波堤や護岸の整 備も進められ、1974(昭和49)年に北港が 開港した。

### ■外貿コンテナ取扱貨物量推移 ■輸入 ■輸出



拡大流

# 外貿コンテナ取扱貨物が急増

北港開港以降も岸壁や防波堤などのハード整備は 着々と進行した。航路開拓にも力を注ぎ、1992(平成 4)年に中国黒竜江省との新航路「東方水上シルクロー ド」、1995(平成7)年には韓国・釜山港との定期コンテ ナ航路が開設された。

近年の外貿コンテナ取扱貨物量を見ると、2011(平成 23)年が1万346TEU(うち輸出3.601TEU)、2012(平成 24) 年が 8.666TEU(同 2.953TEU)、2013(平成 25) 年が 7.797TEU(同 2.538TEU)と推移。決して順調とは言え ない状況だったが、この流れは酒田港に生産拠点を持



酒田港の位置図



1

F

拡

P

バ

ス

延

伸

ど

計

间

日本製「乳幼児用紙おむつ」の需要が中国やロシアで急増したことを受け、このメーカーは製品増産のために国内で設備投資を計画。日本海側に位置する格好の地理的条件を満たし、ガントリークレーン増設といった利便向上も後押しとなり、2014(平成26)年2月、本港地区に紙おむつの新工場を稼働させた。

輸出が本格化したことで、酒田港の外貿コンテナ取扱貨物量は 2014(平成 26)年に過去最高の1万3,799TEUと、2013年に比べ76.9%増を記録。さらに 2015(平成 27)年は急増した前年をさらに上回る2万2,028TEU、2014年比59.6%増となり、国内でも成長が著しく、インフラ整備のストック効果を発揮している港湾として注目を集めるようになった。

海運需要の急拡大に連動し、2014年2月時点で週2便だった国際定期コンテナ航路は2015年6月時点で週6便に増え、2015年12月にはさらに1便増えて週7便が運航。韓国の蔚山や釜山、中国の上海や寧波を行き来している。恵まれた立地条件や港湾機能の充実が民間企業の設備投資を呼び込み、取扱貨物量の増加がさらなる設備投資や港湾機能の充実、雇用創出につながる好循環を生み出す。このメーカーは現在、さらに100億円規模の追加投資を実施中で、2016年秋には新たな工場が

完成するという。

# 

コンテナクレーンの増設といった港湾機能の強 化と、中国をはじめとする巨大市場に近いという立 地条件によって企業の工場増設が盛んになり、2015 年にはコンテナ貨物取扱量が2万 TEU を超えた酒 田港。港を管理する山形県港湾事務所の菅井時弘所 長は「港湾機能の強化に合わせて国際定期コンテナ 航路が増便され、酒田港は便利になっている。コ ンテナ貨物取扱量を 2019(平成 31)年に 3.5 万 TEU まで引き上げるのが今の目標だ」と話し、新規荷主 の開拓に向けPR 活動により力を注ぐ。また、国 土交通省と山形県は、さらなる港湾機能の強化の ため外港地区にある国際ターミナルの施設整備に 向けた取り組みを進めていく。2016年度、国土交 通省は国際ターミナルの岸壁延伸の基礎調査(土質 調査、測量、設計・施工方法の検討)を実施。山形 県は、既存コンテナヤード(水深 -14m、岸壁延長 280m)で管理棟などの設計を実施するとともに、隣 接する 3ha の土地をコンテナヤードとして拡張す るため、舗装、フェンスや照明灯などの設置工事を 進める。コンテナ貨物の取扱量急増という追い風を 生かすために、菅井所長は「荷主開拓と合わせて工





■2015年入港船種別 避難船1隻(0%) 隻数 2,950隻 外航商船 内航商船 漁船 その他 480隻 358隻 1.538隻 (19.4%)(52.1%) (16.4%) (12.1%)その他10万4,629t(2.4%) 避難船99t(0%) 総トン数 433万8,703t 漁船3万1,030t(0.7%) 外航商船 内航商船 318万9,940t 101万3,005t

■外航商船 ■内航商船 ■漁船 ■避難船 ■その他

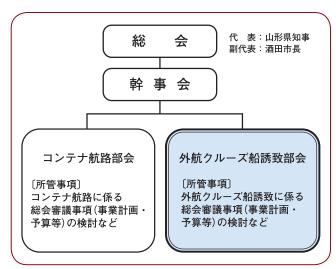
業団地への新規誘致、再生可能エネルギー関連開 発、クルーズ船誘致に注力したい」と力を込める。

(73.5%)

# インバウンド需要に照準、ソフト・ハードの 両面で取り組み加速

クルーズ船の寄港による経済波及効果は大きく、 飲食や土産品購入、ツアー参加など乗船客がもた らす直接効果はもちろん、観光消費に伴う関連産 業の生産増といった1次間接効果、直接・1次間接 効果に伴う雇用者所得増による消費支出増という2 次間接効果も期待できる。

外航クルーズ船のインバウンド(訪日外国人客) は現在、年間 100万人を超える。船の大型化も進ん でいる。ただ酒田港に外航クルーズ船が寄港した 実績はこれまでない。国や県、市、民間企業など で構成する "プロスパーポートさかた" ポートセー ルス協議会は「外航クルーズ船誘致部会」を新設。 誘致実現に向けた計画づくりを進めながら国内 外に対する売り込みを強化し、「酒田港を核に周 辺地域の交流人口拡大につなげたい」(菅井所長) としている。



"プロスパーポートさかた"ポートセールス協議会新組織体制図

# 再生可能エネルギー発電施設が集積

産業面で好循環に入っている酒田 港は、風力や太陽光といった再生 可能エネルギー発電施設の集積地 という顔も持つ。風力発電施設は 港とその周辺を合わせて15基が立 地。発電出力は酒田市全世帯の年間 電力消費量の約3割に相当する2万 5,270kW に達する。2013年9月には 北港地区に出力 1.000kW の大規模太

陽光発電所(メガソーラー)が稼働している。

同じく北港地区では大手商社の関連会社が東北 最大級の木質バイオマス発電所を建設する。250億 円を投資し出力5万kWの発電所と輸入木質ペレッ トの保管施設を整備。2018年5月の稼働開始を目 指し、6月に発電所の建設工事が始まった。発電所 では主燃料として輸入木質ペレットを年間12万t、 間伐材が原料の木材チップを同16万t、補助燃料 として石炭を同1万6,000t使用する。

# 地域経済活性化の礎に

(23.4%)

•••

外

航

ル

ズ

船寄港

取

ŋ

組

み

強

酒田港は、山形県唯一の重要港湾として国内だけ でなく北東アジアとの交流拡大で大きな役割を果た す。ハード面では需要が増大する外貿コンテナ貨物 の取扱量底上げ、分散している物流機能の集約と適 正配置、静穏性確保に不可欠な防波堤整備などが課 題となる。ソフト面は外航クルーズ船寄港のほか、 鳥海山や最上川などの美しい自然や歴史的建築物を 生かした景観形成、市民が集まれる憩いの場整備な どが課題に挙げられる。産業活動を支えながら、物 流、交流、環境、安全の四つの機能をどう充実させ るのか、今後の動きが注目される。



酒田港全景

提供:国土交通省 酒田港湾事務所