

このリーファーコンテナは、巨大な冷凍冷蔵庫で、電源につなげば船でもトレーラーでも、一定の温度を保ちながら運ぶことができる優れたものです。肉や魚、野菜や果物に至るまで、生鮮食品をこの専用コンテナに入れておけば鮮度が保てる上、効率良く多品目を低コストで世界中に運ぶことができます。海上コンテナ輸送の強みもここにありといわれています。

ところで、石狩湾新港の、国際貿易港としての20年の歩みの中で、ターニングポイントとなった出来事は何かと問えば、平成9年の「定期コンテナ航路の開設」が答えになるでしょう。

現在、週2便体制で、韓国釜山航路が開設されており、釜山を中継することで全世界の港と結ばれている石狩湾新港は、「札幌に最も近い港」というメリットが港湾関係者に広く浸透し、新たに利用を始める荷主企業も増えています。

花畔埠頭に整備された耐震強化岸壁も、私たちの暮らしや経済を守ろうとする港の決意の表れのように見えてきます。

中央水路でターンした船は、今度は花畔埠頭の向かいに位置する樽川埠頭へ。ここでは、2つの大きな倉庫（上屋）が目に入ります。

樽川埠頭では、お米や鋼材など幅広い物資を取り扱っていますが、近年の主流は水産品です。

中でもニシンの輸入が多いのは、石狩がニシン漁で栄えた証しでしょう。そこで培われた加工技術は健在で、海外から輸入したニシンを加工して数の子や身欠きニシンにして、国内各地へ運びます。

また、この埠頭の背後にはたくさんの大型冷凍冷蔵庫倉庫が集中しています。その規模は北日本でも最大級で、北海道の冷蔵庫というべき場所です。

例えば道東で水揚げされたサケも一度この冷凍庫に収められてから海外へ輸出されます。また、輸入した水産品や肉もこの倉庫に保管してから道内各地へ運ばれていきます。

樽川埠頭が今後も成長を続け、日本を代表する食の流通拠点となる日も近いのではないのでしょうか。

船は最後の埠頭、西埠頭へ向かいます。見えてきたのは茶色の山：その正体は木材チップでした。



海上輸送をバックアップする花畔埠頭のガントリークレーンは、1時間で30個ほどのコンテナを積み下ろすことが可能です

海上輸送の強みは、リーファーコンテナという大容量の冷凍冷蔵庫で生鮮品を運ぶことにあります。花畔埠頭に

Ishikari Bay New Port

平成18年に完成した最も新しい西埠頭には、「大水深岸壁」と呼ばれる水深14mの岸壁があります。ピルの3、4階分に相当する深さがあると聞けば、思わずのぞき込みたくなるどころ。それにしてもなぜここだけそれほど深いのかといえば、それは5万トンクラスの大型船を受け入れるためでした。

大型船が運ぶのは主に原料です。西埠頭には特に、江別の製紙工場で使う木材チップが、遠くオーストラリアやアメリカ、ブラジル、タイなどから運ばれていました。

原料は、大量に運んでコストを抑えるのが理想です。西埠頭の役割は、一度に数万トンも運ぶことができる大型船を受け入れ、企業の輸送コスト削減に貢献すること。加えて、輸送時に発生するCO₂削減にもつなげられたら——港にはそんな期待も寄せられています。

道内の経済の中心である札幌から最も近いところに、計画的に造られた石狩湾新港。背後地域の中にあつて、埠頭ごとに役目を持つて機能する港の姿を海から見つめたとき、ここに受け継がれてきた港のDNA(遺伝子)を見た気がしました。

20年という歳月の中で、国際貿易港としての土台も安定し、人々の生活を支えてきたこの港は、これからさらに未来へ向けて、海外へ積極的にビジネスの航路を広げ、地元経済の活性化にも一層寄与することが求められています。LNG火力発電所の建設計画も進められており、これからも目が離せない場所です。

近年、港では〈食産業〉〈エネルギー〉〈防災〉を主なキーワードに、さまざまな動きが出ています。海外とビジネスを進めていくことが石狩、ひいては北海道経済のこれからの生きるすべの「つだ」としたら、海外輸送の進化を抜きにして語ることはできません。

石狩湾新港は、ますます重要なポジションを担っていくことでしょう。

* * *



西埠頭に広がる木材チップのストックヤード。江別の製紙工場で使われ、出来上がった紙製品もまたここから輸出されています