



2024年4月供用開始予定 八戸港新フェリーターミナルビル

公益財団法人 青森県フェリー埠頭公社

〒038-0002 青森県青森市沖館二丁目11番1号 TEL.017-781-7131 FAX.017-781-7132

八戸支社

〒039-1161 青森県八戸市大字河原木字海岸29番地 TEL0178-20-3085 FAX0178-20-3086

ホームページ <http://www.aomori-ferry.or.jp> E-mail ferry@aomori-ferry.or.jp



周年記念



公益財団法人
青森県フェリー埠頭公社

設立50周年を迎えて



公益財団法人青森県フェリー埠頭公社
代表理事
藤田 昇

平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

公益財団法人青森県フェリー埠頭公社は、本年12月に設立50周年を迎えます。この記念すべき50周年という節目の年を迎えることができましたのも、これまでさまざまな形で支えてくださった青森県はじめ行政機関、フェリー会社、協力会社の皆様のおかげであり、深く感謝申し上げます。

昭和40年代には、日本経済の高度成長とともに急激な自動車輸送の増加に伴い、全国的にフェリーの運航が進められ、本州と北海道を結ぶ物流の需要も増加の一途をたどっていました。この流れを受け青森県では、昭和47年12月に財団法人青森県フェリー埠頭公社が設立され、昭和49年8月に青森港フェリー埠頭が、昭和57年4月に八戸港フェリー埠頭がそれぞれ供用を開始しました。

その後計画的に施設の拡充と改修を行いながら、青森港では第1、第2、第3、第4、の4バースを、八戸港では第1バースと平成29年4月竣工した第2バースを供用しながら、それぞれ「青森～函館航路」、「八戸～苫小牧航路」、でフェリーが運航されており、現在も本州と北海道を結ぶ重要な海の架け橋として機能しています。

この間困難な事もありました。11年前の東日本大震災であります。津波の災害のために、八戸港フェリーターミナルも被害を受け、4ヶ月間運航できませんでした。当時の災害、復興に担当された方々のご苦勞を偲びつつ心から感謝申し上げます。被災とともに老朽化が進んだこともあり、今年7月から総事業費約20億円の八戸港新フェリーターミナルビルを建設中であり、供用開始は令和6年4月を予定しております。今後も青森港、八戸港の役割は重要であり本州と北海道を結ぶ物流の拠点として進んでいくでしょう。

時代とともに、フェリー船も年々進化してきました。トラックを運ぶ物流貨物船のイメージから、現在ではトラックと乗用車の利用に加えて旅客数が増加したため、クルーズ客船同様に豪華な客室で観光客をひきつけています。50年の節目とはなりますが、これからの50年においても新しい付加価値を創造しながら、先人達が築き上げてきた数々の伝統を胸に刻み、各フェリー会社と共存共栄しながら、引き続き計画的・効率的なフェリー埠頭の整備を進め、利用者の利便性の向上と安全性の確保に努めてまいります。設立50周年は「第二の創業期」と位置付け、青森県の活気ある埠頭づくりを目指していきます。

最後になりますが、青森港・八戸港フェリー埠頭の更なる発展のため、今後ともなお一層のご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

祝 辞

公益財団法人青森県フェリー埠頭公社設立50周年にあたって



青森県知事
三村 申吾

公益財団法人青森県フェリー埠頭公社が、設立50周年という記念すべき節目を迎えられることを、心からお喜び申し上げます。

貴公社は、昭和47年の設立以来、長きにわたり、青森港及び八戸港におけるフェリー埠頭の管理者として、本州と北海道を結ぶ大動脈である「青森・函館」、「八戸・苫小牧」をはじめとしたフェリー航路の安定的な運航を通じて、地域社会の健全な発展などに大きく貢献してこられました。

藤田代表理事をはじめ、歴代の役員並びに職員の皆様のこれまでの御尽力に、心より敬意を表しますとともに深く感謝申し上げます。

さて、県では、「青森県基本計画『選ばれる青森』への挑戦」に基づき、人口減少社会にあっても、県民の誰もが安心して働き、暮らしていける青森県を目指し、各種施策に積極的に取り組んでいるところですが、その実現には、地域の産業を支え、人的交流や物流の基盤となる社会資本の整備が必要不可欠です。

こうした中、貴公社におかれましては、物流の拠点である八戸港のさらなる発展に向け、2024年4月の供用開始を目指す「八戸港新フェリーターミナルビル」の整備を進められており、このことにより、利用者の利便性が格段に向上するとともに、人的交流や物流のさらなる活発化が期待されるなど、本州と北海道を結ぶ大動脈を支えるフェリー埠頭の管理者としての貴公社の役割がますます重要となっています。

県といたしましても、新型コロナウイルス感染症の影響により停滞していた人的交流や物流が徐々に活気を取り戻しつつある中、アフターコロナを見据え、「経済を回す」取組の基盤であり、物流の拠点となる港湾機能の強化や、交通基盤の整備・活用による交通ネットワークづくりなどを着実に推進していきますので、貴公社におかれましても、50年もの長きにわたり、フェリー航路の安定的な運航を支えてこられたノウハウを最大限に活かされ、地域社会の健全な発展により一層寄与されますことを御期待申し上げます。

結びに、貴公社のますますの御発展とともに、関係者の皆様の御健勝と御活躍をお祈り申し上げ、お祝いの言葉といたします。



OBからのメッセージ



公社設立50周年にあたって

元代表理事
渡邊 正志

■ 平成23年4月～平成29年6月在職

青森県フェリー埠頭公社設立50周年記念式典の開催を、心よりお慶びお祝い申し上げます。

青森県フェリー埠頭公社は、日本経済の高度成長とともに増大した自動車輸送の海陸一貫輸送を推進するため、昭和47年12月、財団法人として設立されました。爾来、フェリー船の大型化や多様化する利用者のニーズに対応し、フェリー埠頭の利便性を確保するため、適宜埠頭及び埠頭施設の機能強化を行い、青森港と八戸港の発展に寄与するとともに、本州と北海道との物流の結節点として機能してきました。

青森県フェリー埠頭公社の50年に亘る歴史の中で、私が勤務したのは6年という短い間でしたが、利用者のニーズに対応したサービスの提供に加え、公共・公益的役割をも求められる公益財団法人である公社に関わり合えたことは、嬉しくまた光栄なことだと思っています。

思い起こせば、平成23年3月に発生した東日本大震災の翌4月に代表理事として就任し、被災した八戸港のフェリー埠頭の復旧作業に携わったことが着任早々の仕事でした。岸壁やターミナルビル、駐車場など埠頭全体が大きな被害を受けましたが、関係各機関のご支援、ご協力と公社職員の奮闘で発災から4か月後の7月には復旧を完了し、埠頭の供用を再開できたことが昨日の様に思い出されます。また翌、平成24年には、行政財産である青森港第4バースの一体貸付契約の締結がありましたし、平成25年には、公益法人制度改革によって、公社は特例民法法人から公益財団法人へ移行し、公社の経営において設立目的に適合した公益性の確保、ガバナンスの強化等が明示的に求められることとなりました。そして、平成29年には、八戸港フェリー埠頭の2バース化整備事業がありました。フェリー埠頭の2バース化によって、船社さん始めフェリー埠頭の利用者の利便性がさらに向上し、八戸港の活性化に寄与すると思っております。

在任6年間の思い出は尽きませんが、大過なく有意義に職務を全うできましたのも、偏に公社関係各機関の皆様、公社役職員の皆様のお陰とこの場を借りて感謝申し上げます。

最後に、この設立50周年を契機とし、青森県フェリー埠頭公社の今後ますますのご発展と、本日ご参会の皆様方のご健勝とご商売のご繁栄を祈念申し上げ、お祝いの言葉といたします。

OBからのメッセージ



公社への期待

元専務理事
水木 靖彦

■ 平成11年4月～平成14年3月在職

私が赴任した年の10月に、6,000トン級フェリーが港内で回頭中、船体左舷中央部と第2・第3埠頭の先端部とが接触して先端部の係船ドルフィン、第4橋脚及び橋げたが海中に落下し、埠頭が使用不能になった。平成11年10月28日のことである。

同日3時、定刻に函館港を出港した同船は、6時半頃に青森港付近に到着したが、このころから港内状況が悪化（北東の風17～18m位）してきたため一旦待機し、その後、8時過ぎに曳船を右舷船尾にとり、第3埠頭の前面で右舷碇を投下して右回頭し埠頭への接近を図ったが、本船右舷側に予想しがたい突風とうねり（波高1m位、うねり1.5m位）による強い圧流を受けたことが要因だったと船長は北海道運輸局への「報告書」で述べている。

公社は、本航路が北海道と東北・関東地方一円に及び物流の一翼を担っていることから、急遽、第2・第3埠頭の代替えとして、10月30日から沖館公共埠頭（-7.5m岸壁）を使用できるよう青森県に要請することとし、併せて第1埠頭のバース繰りを再調整し、危機を乗り越えることとした。

埠頭の復旧に当たっては、海中に落下した部分は船会社が基本的に原形復旧し、他の部分は当該埠頭が築後26年を経過し一部劣化が進行していることから、公社の維持修繕工事に対処することとし、工事の一本化を図ったうえで12月20日に入札を実施し、翌年4月14日に竣工した。

月日の経つのは早いもので、当時から既に23年経過し、計画中だった油川防波堤も、関係者のたゆまぬ努力により完成し、高波やうねりの進入に悩まされてきたフェリー港内もようやく静穏度が確保されたという。

ところで、港湾は波高や潮位等を、河川は降水状況等を対象にそれぞれ計画が立案されるが、いずれも人知のコントロールの及ばない自然現象を対象としている。その河川が、近年、線状降水帯に見舞われ、平成27年9月の鬼怒川大水害以降、同30年に西日本豪雨（高梁川支川小田川大氾濫）、令和元年に千曲川、同2年に球磨川、そして本年に入って最上川・岩木川など、立て続けに甚大な被害が発生し、満身創痍の状況にある。港湾も異常気象によって計画を超過するような高波やうねりに襲われる可能性を否定することは出来ない。

公社がなし得ることに当然限界があるが、海象現象の変化に常に注目し、埠頭に事故があった場合の対応策などを含めて、これまで以上に関係機関と協議がなされることを期待している。



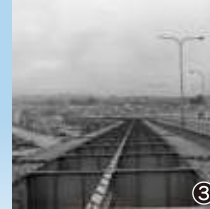
青森県史編さん資料



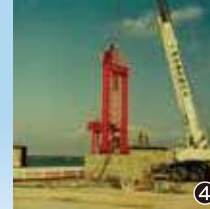
1



2



青森県史編さん資料



4



4



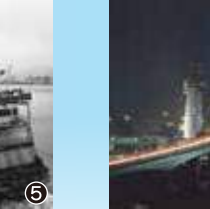
4



4



青森県史編さん資料



青森県史編さん資料

■ 公社概要

名称 公益財団法人青森県フェリー埠頭公社

設立年月日 1972(昭和47)年12月11日

所在地 青森本社

〒038-0002

青森県青森市沖館二丁目11番1号

TEL 017-781-7131

FAX 017-781-7132

八戸支社

〒039-1161

青森県八戸市大字河原木字海岸29番地

TEL 0178-20-3085

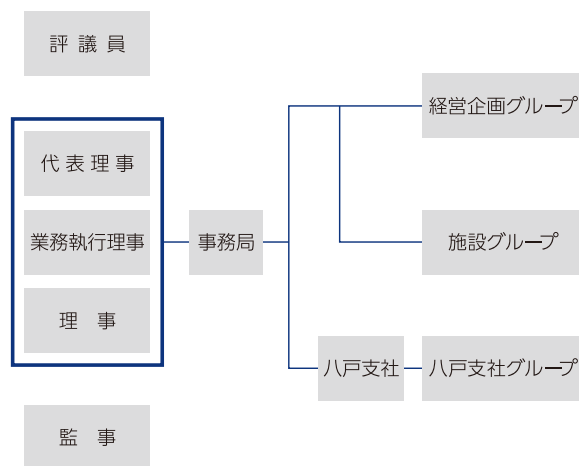
FAX 0178-20-3086

基本財産 20,000,000円

設立目的 青森港及び八戸港におけるフェリー埠頭及びフェリー埠頭の円滑な利用を確保するために必要な施設の管理を総合的かつ効率的に行うことにより、青森港及び八戸港の機能の強化を図り、もって地域社会の健全な発展及び国民生活に不可欠な物資、エネルギー等の安定供給の確保を図ることを目的としている。

事業の内容 (1) フェリー埠頭及びフェリー埠頭の円滑な利用を確保するために必要な施設の建設、賃貸及び管理運営
(2) その他この法人の目的を達成するために必要な事業

■ 組織図



■ 設立の背景

昭和40年代は、モータリゼーションの発達に伴って、自動車輸送が急激に伸長し、それと同時にカーフェリー運航の発展はめざましいものがありました。

これは流通合理化のため、海陸一貫輸送方式を一層推進することにより物資の定期的輸送、迅速なサービス提供を可能にし、流通コストの軽減に大きく寄与するものと考えられました。

■ 設立の経緯

青森県においても当時、日本経済の高度成長とともに本州と北海道を結ぶカーフェリーの需要は急増の傾向にありました。このため船舶運航の安全対策、背後地の交通混雑緩和、騒音防止等港湾全体の効率的な利用を図る面からもフェリー専用の埠頭を緊急に整備する必要がありました。

フェリー埠頭は、その形態はもとより、安全性やサービスの面において他の港と異なった特殊性を有していることから、埠頭の管理運営にあたっては、企業的手法が必要とされるため、公共性を基調とする間接公営方式を採用し、青森県が全額出捐して昭和47年財団法人青森県フェリー埠頭公社が設立され、昭和49年には、青森港フェリー埠頭が、昭和57年には、八戸港フェリー埠頭がそれぞれ供用開始しました。

■ 利用状況

昭和60年に東北自動車道が開通し、昭和63年青函連絡船が80年の歴史の幕を閉じた後は、一層カーフェリーの重要性が増しました。

青森県内の当公社埠頭を離発着するフェリーの運航実績は、本州・北海道間の全フェリー航路の利用実績に対比して、令和元年度で、航送旅客人員が52%、航送車両が43%を占めています。

また、令和元年度の「青森～函館航路」では、トラック・バス・乗用車等の航送車両台数は約37万4千台、航送旅客数は約63万8千人、「八戸～苫小牧航路」においては、航送車両台数は約16万1千台、航送旅客人員は約33万9千人となっています。

青森港、八戸港の総取扱貨物量に対するフェリーの取扱貨物量は、令和元年度では、青森港が89%、八戸港が44%となっております。(令和元年青森港及び八戸港港湾統計年報より)

令和4年7月から八戸港新ターミナルビル建設工事に着工しました。

公社の沿革

■ 主な出来事

- 1972(昭47) 札幌オリンピック開催
- 1973(昭48) 第1次オイルショック
- 1976(昭51) ロッキード事件
- 1978(昭53) 埠頭大橋、フェリー大橋供用開始(青森港)
- 1979(昭54) 第2次オイルショック
- 1980(昭55) 八戸大橋、八太郎大橋全面開通^③
臨港道路1号線4車線全面開通(八戸港)
- 1983(昭58) 日本海中部地震(M7.7)発生
- 1987(昭62) 東北縦貫自動車道弘前線全線開通(川口JTC～青森IC)
- 1988(昭63) 青函トンネル・津軽海峡線開業、青函連絡船の運航廃止^⑤
- 1989(平元) 東北縦貫自動車道八戸線開通
- 1992(平4) 青森ベイブリッジ(臨港道路2号線)暫定2車線供用開始
- 1994(平6) 青森ベイブリッジ(臨港道路2号線)全面4車線供用開始^⑥
三陸はるか沖地震(M7.6)発生
- 1995(平7) 阪神・淡路大震災(M7.3)発生
- 1996(平8) 八戸港FAZ(Foreign access zone 輸入促進地域)に承認
- 1997(平9) 高速フェリー「ゆにこん」を青森～函館航路に就航
- 2000(平12) 青森港船社3社が自動車航送貨物定期航路事業から一般旅客定期航路事業となる
- 2002(平14) 東北縦貫自動車道八戸線が八戸北ICまで延伸(八戸JTC～八戸北IC)
東北新幹線が八戸駅まで延伸開通
- 2003(平15) 東北縦貫自動車道青森線が開通(青森JTC～青森東IC)
- 2007(平19) 高速フェリー「ナッチャンRera」が青森～函館航路就航
- 2008(平20) 高速フェリー2隻目「ナッチャンWorld」が青森～函館航路就航
- 2010(平22) 東北新幹線が新青森駅まで全線開通
- 2011(平23) 東日本大震災(M9.0)発生
- 2013(平25) 上北自動車道が開通(六戸JCT～上北IC)
- 2014(平26) 八戸南環状道路・八戸南道路全線開通
- 2016(平28) 北海道新幹線が開業(新青森駅～新函館北斗駅)
- 2020(令2) 新型コロナウイルス感染症の世界的流行
- 2021(令3) 復興道路・復興支援道路全線開通

- 1972(昭47) 12月 財団法人青森県フェリー埠頭公社設立認可
- 12月 財団法人青森県フェリー埠頭公社設立登記
事務所を青森市長島2丁目10番4号に設置
- 1973(昭48) 12月 青森港第1期工事(第1バース、第2バース及び第3バース並びに付帯施設)竣工^①
(3,000トン級)
- 1974(昭49) 8月 青森港フェリー埠頭供用開始(第1バース、第2バース及び第3バース)^①
- 1975(昭50) 2月 公社事務所を青森市新田字小浜42番地の青森港ターミナルビルへ移転^②
- 1976(昭51) 8月 青森港フェリー埠頭第4バース竣工・供用開始(3,000トン級)
- 1982(昭57) 4月 財団法人青森県フェリー埠頭公社八戸支社を八戸市大字河原木字海岸25番地に設置
- 4月 八戸港フェリー埠頭供用開始(5,000トン級)^④
- 1995(平7) 11月 青森市沖館2丁目11番1号に表示変更(青森港)
- 1996(平8) 4月 青森港第1バース供用開始(6,000トン級)^⑦
- 2000(平12) 4月 青森港第2及び第3バースの一部改良工事竣工(6,000トン級)
- 10月 八戸支社事務所を埠頭内に移転
八戸市大字河原木字海岸29番地に変更
- 2002(平14) 3月 青森港第2バース及び第3バース可動橋改良工事竣工^⑧
- 2007(平19) 8月 青森～函館間高速船就航に伴う青森港第1バース可動橋改造工事竣工
- 2008(平20) 4月 青森港第4バース(耐震国直轄)竣工、供用開始^⑨
- 2011(平23) 3月 青森港新ターミナルビル供用開始^⑩
- 3月 東日本大震災により八戸～苫小牧航路運航休止(青森港埠頭より暫定運航)^⑪
- 7月 八戸港施設復旧工事が終了し、八戸～苫小牧航路の運航再開
- 2012(平24) 7月 青森港第4バース等の特定埠頭の運営の事業(一体貸付)開始
- 2013(平25) 4月 財団法人から公益財団法人へ移行
- 2017(平29) 4月 八戸港第2バース本格供用開始^⑫
- 2022(令4) 7月 八戸港新ターミナルビル建設開始^⑬

