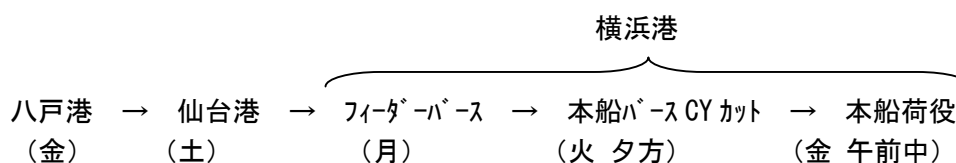


3 総括

青森県港湾における国際海上コンテナ航路は、八戸港において東南アジア航路（週1便）、中国・韓国航路（週2便）、北米航路（月1便）が開設されているが、県産品の販路拡大等には、リードタイムの短縮や輸送コストの削減を目的としたコンテナ定期航路網の拡充も効果的である。

例えば、北米への輸出の場合、八戸港 月1便サービスを利用するほか、就航便数が多い京浜港経由、もしくは釜山港トランシップも行われている。

八戸港から内航フィーダーを利用した横浜港での北米航路本船接続の場合、八戸港から横浜港での本船積みまでに約7日間を要し、リードタイムが嵩むことで、国際市場での商品競争力が低下する。



※内航フィーダー業者へのヒアリングより（平成23年3月11日 東北地方太平洋沖地震 以前の主なスケジュール）

そのような問題点の解消には、例えば、北米航路をはじめ多くの国際コンテナ船が通航している津軽海峡の目の前に位置する青森港へのコンテナ船の寄港が効果的であり、青森港背後の荷主にとっては、リードタイムのほか、陸上輸送コストも大きく削減する事が可能になり、市場での競争力の向上につながる。

しかし、その実現には船社にとって寄港に見合う採算を得られる貨物を獲得できることが不可欠であり、また、大型コンテナ船に見合った岸壁や荷役機械等の施設整備も必要である。

以下には本調査で整理した今後の課題等を再整理した。

○青森港利用優位圏に発着するコンテナ貨物の確実な取り込み

20ft 国際海上コンテナのトラック輸送において、港湾と貨物発着地間の輸送コスト（＝輸送費用＋輸送時間費用）を北東北3港で比較した結果、青森港利用が確実に優位となる地域（＝青森港背後圏）は、青森港東部地域と秋田県北部の一部であった。

青森港で国際海上コンテナ航路を開設するには、船社にとって寄港に見合う採算を得られるベース貨物を集荷できるか否かであり、すなわち、青森港東部地域と秋田県北部の一部に発着するコンテナ貨物は荷主にとっても青森港利用でメリットが生じるため、主たるターゲット貨物として集荷できるよう取り組む必要がある。

○鉄道との複合一貫輸送により、国際海上コンテナ貨物の取扱可能性を秘める青森港

“環境に優しい鉄道”を利用した国際海上コンテナの複合一貫輸送の展開について、北東北の青森港、八戸港、秋田港で、貨物発地が各港から約500km圏の栃木県宇都宮市、及び約800km圏の愛知県名古屋市と比較すると、八戸港利用による輸送時間の優位性はとても高い。

その一方で、近年の東北地方における自動車関連企業の立地、及び極東 ロシアでの日本メーカーによる自動車組み立て事業の展開が順調に進み、極東 ロシアへの日本からの自動車関連製品の輸出を想定すれば、青森港は海上輸送の面で地理的優位性を活かせる可能性を秘めているこ

とを把握した。

しかし、ウラジオストク港やポストチヌイ港とを結ぶコンテナ航路がある新潟港（平成 23 年 3 月末時点では寄港停止中）をも競合港として比較すると、圧倒的に新潟港が優位に立つ結果となり、実現に向けては、新潟港にはない船社や荷主にとって魅力的なインセンティブの導入等が必要と考えられる。

○ターゲット航路を定め、船型に見合った岸壁や荷役機械の導入や港内静穏度の確保

青森港の既存施設での最大岸壁は沖館埠頭（-13m）270m 岸壁である。一方、津軽海峡を通航している北米航路で船型（船長、満載喫水）を把握できた船舶 144 隻のうち、沖館埠頭岸壁で対応可能なのは、船長 225m 以下で満載喫水 11.8m 以下を満たす 6 隻であった。

一方、津軽海峡を通航しているアジア航路船舶は、水深 10m 岸壁で対応可能であり、全ての船舶が青森港に入港できる。

定期コンテナ船は運航スケジュールの遵守が必須であるため、限られたポートタイムで効率的なコンテナ荷役作業を行う必要があるため、青森港で誘致するターゲット航路を的確に定め、船型に見合った能力を有した適切な数のガントリークレーンや、ヤード荷役機械を導入する必要がある。

さらに年間を通じて定時性が確保され、かつ製品が損傷することが無い安全な運航とコンテナ荷役を行えるよう、港内においては静穏水域を確保する防波堤等の整備が必要である。