

第1章 物流における港湾利用の新たな変化

－外貿コンテナ貨物を中心とする我が国の港湾における物流の現状と将来－

1. はじめに

昭和43年に東京港品川ふ頭で我が国における外貿コンテナ貨物の取扱いが始まって以来、我が国の定期船に占めるコンテナ化率は上昇し続けている。平成9年の数字であるが、全品目の輸出コンテナ化率は87.9%、輸入コンテナ化率は89.3%であり、品目によってバラツキはあるものの、100%近いコンテナ化率の品目もある。このように、コンテナという輸送容器を輸送するコンテナ船の出現で、我が国の定期船による輸出入貨物は、コンテナ船で9割近く輸送されているのが実態である。そこで、我が国の港湾における物流の現状と将来に関して、外貿コンテナ貨物を中心に、外貿コンテナ貨物取扱いの現状、外貿コンテナ貨物輸送をめぐる最近の動向、我が国の港湾整備の現状、外貿コンテナ取扱港湾の地方港への展開、外貿コンテナ貨物量の予測等を述べ、外貿コンテナ貨物を中心とする国際物流の効率化－物流コストの削減に向けてについて述べる。

表1-1-1 定期船に占める輸出入コンテナ化率の推移（単位：%）

	昭和 43年	48年	53年	58年	63年	平成 5年	9年
輸出	0.3	35.4	52.8	65.3	80.3	84.4	87.9
輸入	0.7	42.0	72.4	75.6	86.5	92.3	89.3

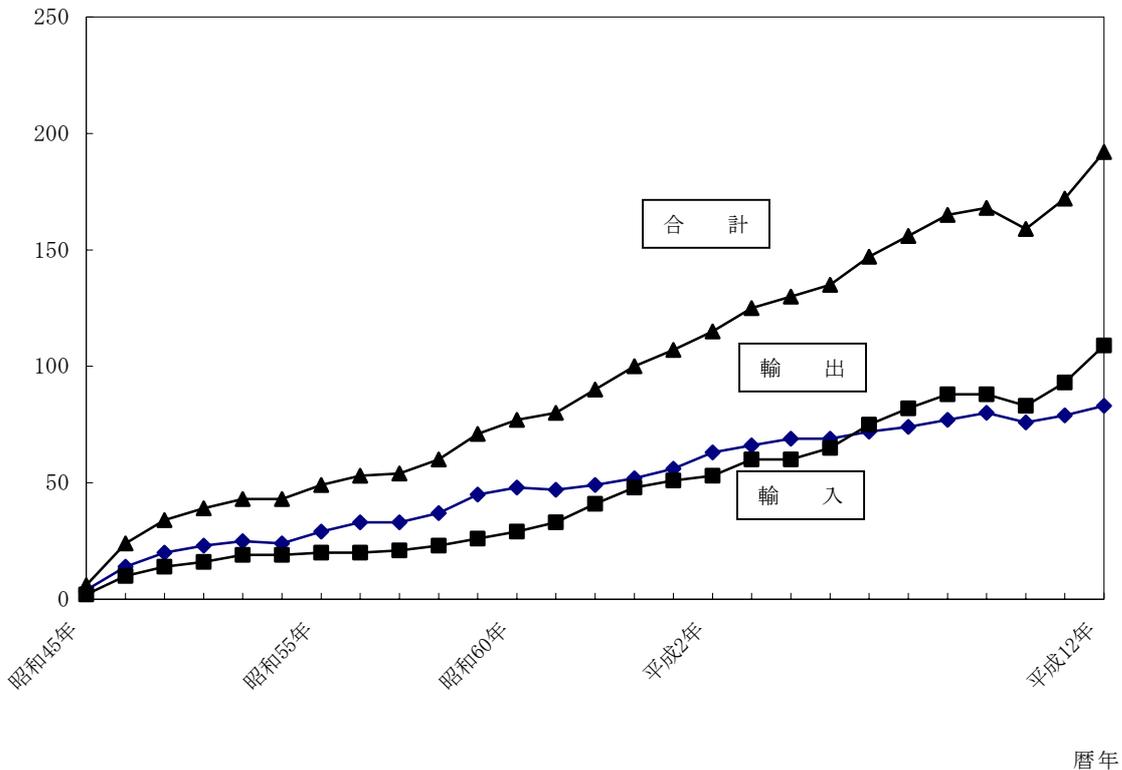
注) 運輸省港湾局資料より作成

2. 我が国の外貿コンテナ貨物量の推移

我が国の外貿コンテナ貨物量は堅調な伸びを示しており、平成12年（2000年）暦年ベースでは、1億9,190万トンである。平成10年は景気の低迷を受け1億5,918万トンと対前年比で減少したが、平成11年、12年と前年比で10%程度の伸長を示している。平成12年は5大港を中心に外貿コンテナ貨物量の増加があったが、地方圏の港湾でも貨物量の伸長が目立っている（表1-2-1）。また、近年の日本経済の経済構造のグローバル化への変化を背景に輸入コンテナ貨物量の伸長が著しく、平成6年（1994年）には輸入コンテナ貨物量が輸出コンテナ貨物量を上回っている。

図1-2-1 我が国の外貿コンテナ貨物量の推移

（単位：百万トン）



出所：運輸省港湾局資料

表1-2-1 港湾別外貿コンテナ取扱貨物トン数・個数（平成12年 2000年）

（単位：フレームトン、TEU）

港湾名	トン数			個数							
	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	輸出(実入)	輸入(実入)	輸出(空)	輸入(空)	
苫小牧	1,455,186	352,404	1,102,782	148,573	73,827	74,746	22,240	72,847	51,587	1,899	
石狩湾新港	74,375	13,708	60,667	15,645	7,510	8,135	1,324	8,044	6,186	91	
八戸	430,161	169,351	260,810	25,673	12,728	12,945	5,964	9,136	6,764	3,809	
仙台	734,311	447,439	286,872	44,013	26,013	18,000	19,164	13,784	6,849	4,216	
秋田	215,019	64,094	150,925	29,063	14,168	14,895	4,967	12,937	9,201	1,958	
酒田	84,366	17,790	66,576	9,176	4,507	4,669	1,199	4,600	3,308	69	
小名浜	129,578	42,764	86,814	15,162	7,607	7,555	3,760	7,272	3,847	283	
鹿島	273,879	189,845	84,034	17,819	8,861	8,958	8,373	4,548	488	4,410	
常陸那珂	17,767	1,862	15,905	2,928	1,230	1,698	192	1,568	1,038	130	
日立	57,216	34,333	22,883	6,665	4,001	2,664	3,010	2,236	991	428	
○千葉	642,634	468,799	173,835	57,775	34,466	23,309	30,284	16,060	4,182	7,249	
○東京	36,417,434	15,012,462	21,404,972	2,637,974	1,235,007	1,402,967	760,556	1,381,601	474,451	21,366	
川崎	534,908	346,861	188,047	43,707	31,001	12,706	23,739	11,660	7,262	1,046	
○横浜	34,567,795	15,621,836	18,945,959	2,261,775	1,115,938	1,145,837	814,159	1,050,487	301,779	95,350	
新潟	1,105,549	172,523	933,026	92,870	46,161	46,709	9,565	46,296	36,596	413	
直江津	131,086	47,874	83,212	19,329	9,755	9,574	5,213	8,926	4,542	648	
伏木富山	371,060	102,153	268,907	46,983	19,319	27,664	11,747	16,397	7,572	11,267	
金沢	264,302	91,968	172,334	18,216	9,072	9,144	4,560	8,365	4,512	779	
敦賀	184,641	49,660	134,981	15,325	7,612	7,713	2,587	6,445	5,025	1,268	
清水	5,501,778	4,003,821	1,497,957	375,885	195,355	180,530	183,618	109,370	11,737	71,160	
三河(豊橋)	135,117	28,400	106,717	8,198	3,854	4,344	942	4,081	2,912	263	
○名古屋	31,184,147	14,801,380	16,382,767	1,753,402	890,134	863,268	689,879	729,426	200,255	133,842	
○四日市	1,801,172	1,073,718	727,454	103,500	53,569	49,931	49,272	37,144	4,297	12,787	
舞鶴	82,201	11,279	70,922	8,776	4,167	4,609	825	4,396	3,342	213	
○大阪	22,169,594	6,580,924	15,588,670	1,474,271	696,193	778,078	341,942	761,451	354,251	16,627	
堺泉北	3,113	1,717	1,396	712	364	348	146	214	218	134	
○神戸	32,129,099	14,462,771	17,666,328	2,039,165	1,012,158	1,027,007	811,364	961,368	200,794	65,639	
和歌山下津	65,145	15,978	49,167	5,515	2,752	2,763	1,067	2,763	1,685	0	
境	95,145	38,319	56,826	13,966	7,569	6,397	3,184	5,700	4,385	697	
水島	701,497	501,705	199,792	57,138	29,741	27,397	26,579	10,289	3,162	17,108	
福山	168,132	42,536	125,596	32,823	14,299	18,524	4,285	18,386	10,014	138	
広島	955,685	525,572	430,113	74,999	41,192	33,807	28,565	23,779	12,627	10,028	
△下関	1,005,592	370,597	634,995	65,299	32,230	33,069	17,004	30,296	15,226	2,773	
徳山下松	469,403	336,147	133,256	35,179	23,701	11,478	22,774	8,828	927	2,650	
岩国	562,046	534,505	27,541	40,118	28,486	11,632	28,286	2,034	200	9,598	
三田尻中関	45,111	10,578	34,533	3,641	1,494	2,147	731	1,923	763	224	
宇部	49,937	49,627	310	5,767	3,505	2,262	3,390	31	115	2,231	
徳島小松島	0	0	0	15,780	7,852	7,928	1,351	7,901	6,501	27	
高松	77,642	28,094	49,548	12,563	6,192	6,371	1,597	6,231	4,595	140	
高知	62,847	12,608	50,239	6,853	2,542	4,311	1,043	4,311	1,499	0	
松山	217,102	112,238	104,864	20,805	10,828	9,977	7,404	6,599	3,424	3,378	
今治	75,221	37,888	37,333	10,275	5,174	5,101	3,022	4,771	2,152	330	
三島川之江	94,571	29,132	65,439	9,984	4,115	5,869	2,875	5,627	1,240	242	
△北九州	5,621,285	1,770,106	3,851,179	355,058	171,558	183,500	76,932	175,665	94,626	7,835	
△博多	9,256,488	3,714,464	5,542,024	473,952	237,123	236,829	130,113	206,039	107,010	30,790	
長崎	22,801	1,436	21,365	3,737	1,752	1,985	159	1,971	1,593	14	
八代	54,233	7,237	46,996	10,469	5,121	5,348	556	5,242	4,565	106	
熊本	68,095	20,443	47,652	4,749	2,333	2,416	1,018	2,355	1,315	61	
伊万里	148,564	9,444	139,120	17,431	8,372	9,059	592	9,040	7,780	19	
大分	93,408	60,877	32,531	11,291	6,432	4,859	5,711	2,557	721	2,302	
細島	168,199	77,204	90,995	22,621	10,769	11,852	6,552	8,906	4,217	2,946	
志布志	142,386	15,518	126,868	19,990	9,390	10,600	1,170	10,113	8,220	487	
那覇	978,628	173,355	805,273	76,147	36,483	39,664	8,478	39,571	28,005	93	
全国	191,896,651	82,707,344	109,189,307	12,678,730	6,235,582	6,443,148	4,195,029	5,891,587	2,040,553	551,561	
(対前年比)	111.6	105.1	117.0	109.8	110.1	109.6	105.9	111.9	119.9	90.3	
(輸出入比率)	100.0	43.1	56.9	100.0	49.2	50.8	41.6	58.4	78.7	21.3	
○三大湾	158,911,875	68,021,890	90,889,985	10,327,862	5,037,465	5,290,397	3,497,456	4,937,537	1,540,009	352,860	
(対全国比)	82.8	82.2	83.2	81.5	80.8	82.1	83.4	83.8	75.5	64.0	
(対前年比)	110.8	104.3	116.1	109.0	108.9	109.0	105.4	111.1	117.6	86.7	
(輸出入比率)	100.0	42.8	57.2	100.0	48.8	51.2	41.5	58.5	81.4	18.6	
△北部九州	15,883,365	5,855,167	10,028,198	894,309	440,911	453,398	224,049	412,000	216,862	41,398	
(対全国比)	8.3	7.1	9.2	7.1	7.1	7.0	5.3	7.0	10.6	7.5	
(対前年比)	123.2	117.4	126.9	111.8	112.0	111.6	105.4	112.2	119.8	106.0	
(輸出入比率)	100.0	36.9	63.1	100.0	49.3	50.7	35.2	64.8	84.0	16.0	
地方部	17,101,411	8,830,287	8,271,124	1,456,559	757,206	699,353	473,524	542,050	283,682	157,303	
(対全国比)	8.9	10.7	7.6	11.5	12.1	10.9	11.3	9.2	13.9	28.5	
(対前年比)	109.3	103.8	115.8	115.2	117.4	113.0	109.3	119.5	133.9	95.3	
(輸出入比率)	100.0	51.6	48.4	100.0	52.0	48.0	46.6	53.4	64.3	35.7	

出所：(財)港湾近代化促進協議会 注) トランシップ貨物（わが国港湾で中継され他国へ輸送される貨物）およびトランパー貨物（不定期貨物）を含む。

3. 外資コンテナ貨物輸送をめぐる最近の動向

外資コンテナ貨物輸送をめぐる最近の動向として、基幹航路におけるコンソーシアムの再編、コンテナ船の大型化、東アジア諸国の港湾整備の進展などの3点があげられる。

① 基幹航路におけるコンソーシアムの再編

基幹航路（北米航路及び欧州航路のこと）を運航する外航船社は、サービスの向上（寄港頻度の増大、直接寄港回数の増加、トランジットタイムの削減など）とコスト削減を実現するため、船社間で広範囲な業務提携を行うことで、基幹航路を中心にコンテナヤードの共同利用、内陸輸送・コンテナの相互融通、コンテナ船の共同保有、情報システムの共同開発・利用などを実施している。

この世界的な規模の提携は、いわゆるアライアンスと呼ばれ、平成7年に大阪商船三井船舶㈱（現 商船三井㈱）が4社間で広域提携を締結した時の名称が始まりで、その後同様な提携が行われている。広域提携は、現在の定航海運業界における大きな潮流で、21世紀初頭には世界の基幹航路では5つ程度の大規模船社グループに集約されるともいわれている。

② コンテナ船の大型化

遠洋外航航路（基幹航路）に就航するフルコンテナ船の隻数は、今後も増加すると予測され、1隻当たりの積載量は大型化している。コンテナ船の大型化は、効率的に本船を運航させるために寄港地となる主要港を絞り、1寄港地当たりの積み卸し貨物量を増やす必要がある。このため、主要港と主要港以外の港湾との間のフィーダー輸送が活発になると考えられる。

平成11年、12年と北米航路で大幅な運賃値上げが実施されたが、運賃の低迷状況は一変し、邦船定期基幹航路運航各社の経営状況は好転した。また、アメリカ経済が好景気であること一最近はやや成長率の低迷が見られるが、アジア経済が通貨危機を克服し立ち直ったことで、日本を含むアジア発の北米・欧州向け貨物は堅調な貨物量の伸長が見込めることから、邦船社は大型コンテナ船の発注を最近相次いで行っている。

③ 東アジア諸国の港湾整備の進展

上記のようにコンテナ船は大型化してきており、これに対応したコンテナターミナルの整備が必須である。これは水深が14～15mある大水深バースと高能率な荷役機械ーガントリークレーン、トランスファークレーン等が設置されているコンテナターミナルであり、東アジアの主要港である釜山港、高雄港、香港、シン

ガポール港では大水深バースが多数整備されつつある（表 1-3-1）。

表 1-3-1 大水深バース（水深 15m 級）の整備状況（平成 13 年 10 月現在）

国名	現在供用中のバース数	平成 13 年以降の供用バース数(見込)
韓国	8	16 (平成 15 年)
中国	7	13 (平成 16 年)
台湾	3	3
シンガポール	11	31 (平成 21 年)
マレーシア	4	6 (平成 13 年)
日本	13	20 (平成 15 年)

現在の港湾別供用数
東京港 4、横浜港 3
名古屋港 2、神戸港 4

↓

港湾別見込みの供用数
東京港 7、横浜港 3
名古屋港 2、大阪港 1
神戸港 6、北九州港 1

出所) 運輸省港湾局資料より作成

3. 我が国の港湾整備の現状

① 第 9 次港湾整備七箇年計画

平成 8 年度から始まっている第 9 次港湾整備七箇年計画では、中枢国際港湾として東京湾、伊勢湾、大阪湾、及び北部九州の 4 地域で大型コンテナ船対応の大水深コンテナターミナルの整備を重点的に整備するほか、一定の広がりをもつ地域ごとに近隣諸国と連携した地域の生産・消費活動を支えるため全国で 20 地域に地域国際流通港湾を配置し、多目的外貿ふ頭など需要に応じた適切な施設と規模の港湾を備えるとしている。また、地域国際流通港湾のうち、北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の 8 地域の各中核国際港湾においては、近海・東南アジア航路に加えて、欧米等との定期基幹航路の展開も視野に入れつつ、需要に応じ国際海上コンテナターミナルの拠点整備を行う計画となっている。さらに、複合一貫輸送等に対応した国内物流基盤（内貿ユニットロードターミナル）の充実などが第 9 次港湾整備七箇年計画の骨子である。

国際海上コンテナターミナルについては、物流コストの最小化・国際競争力の強化等の観点から、全国の最適配置を検討し、これに基づき拠点整備・重点的投資を実施する計画となっている。

注：中枢国際港湾 4 地域

東京湾：東京港、横浜港、千葉港、川崎港

伊勢湾：名古屋港、四日市港

大阪湾：神戸港、大阪港

北部九州：北九州港、博多港、下関港

中核国際港湾 8 地域

北海道：苫小牧港	日本海中部：新潟港	東東北：仙台港
北関東：常陸那珂港	駿河湾沿岸：清水港	中国：広島港
南九州：志布志港	沖縄：那覇港	

②日本における大水深バースの整備状況

現在、世界の基幹航路を運航するコンテナ船は前述のように年々大型化が進行しており、最近では6,000TEU積みの大型コンテナ船が建造され、就航している。これらの本船が寄港するためには水深14~15mのバース（大水深バース）が必要であるが、我が国の港湾での水深14mのバースは、15バース程度が供用されており、水深15mのバースは、神戸港のポートアイランドの4バースなどで13バースが供用（平成13年10月現在）しているのみで、我が国の港湾はハード面としての港湾整備面では東アジアの主要4港（釜山港、高雄港、香港港、シンガポール港）に遅れをとっていることは否めない。

日本経済の構造的変化による近年の日本発着貨物のアジアでの取扱シェアの低下に加え、日本の港湾におけるコンテナ船の大型化への対応が遅れれば、アジアのメインポートとしての日本の地位が揺らぐことになり、日本はフィーダーポートとしての道を歩むことも考えられる。

また、東アジアの主要4港の大水深バースに対する整備状況を、表1-3-1に示したが、西暦2002年（平成14年）には東アジアの主要港では40もの大水深バースが完成しており、日本の大規模港湾におけるハード面立ち遅れが憂慮される。

4. 外貿コンテナ取扱港湾の地方港への展開

港湾管理者による港湾整備と船社誘致、輸入の促進をめざしたF A Z整備などによる港頭地区における物流インフラの整備、荷主のトータル物流コスト低減の動き等に起因して、5大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）以外の港湾－地方港を荷主が利用する例が増加しつつある。地方港の利用が増えることは、荷主が距離的に近い港湾で船積み・船卸しすることであり、国家レベルで見ると、トラック輸送の減少による環境負荷の軽減、地域の港湾を利用することによる地域経済への貢献、地方の国際化へと結びつくことである。

外貿コンテナ貨物は、これまでは5大港を経由して輸出入される割合が高かったが、最近の地方港における外貿コンテナターミナルやコンテナ関連施設の整備及び定期コンテナ航路の開設・増便などが図られた結果、近海・東南アジア航路を中心に外貿コンテナの取扱いが地方の港湾へ分散化している（表1-4-1）。

表1-4-1 外貿コンテナ貨物量と5大港以外の港湾での取扱シェアの推移

	輸 出			輸 入			輸出入計
	貨物量	伸び率	取 扱 シ ョ ア	貨物量	伸び率	取 扱 シ ョ ア	
昭和55年	2,889		2.5%	1,984		3.2%	4,872
昭和60年	4,836	10.9%	6.3%	2,854	7.5%	5.1%	7,690
平成2年	6,256	5.3%	7.3%	5,272	13.1%	8.3%	11,528
平成7年	7,392	3.4%	14.9%	8,205	9.2%	13.0%	15,597
平成9年	7,983	3.8%	15.8%	8,805	0.3%	13.9%	16,788
平成10年	7,640	▲4.3%	17.0%	8,278	▲6.0%	15.9%	15,918
平成11年	7,870	3.0%	19.0%	9,331	12.7%	16.8%	17,201
平成12年	8,271	5.1%	19.6%	10,919	17.0	17.6%	19,190

出所) 運輸省港湾局資料より作成 (貨物量の単位：万トン)
注) 伸び率は年平均の伸び率である。

現在我が国で外貿コンテナを取り扱っている港湾は、平成14年2月現在、61港あり、今後は数港程度の港湾で外貿コンテナ貨物を取り扱うようになると考えられる。さらに、韓国（釜山）航路をはじめとする近海・東南アジア航路の新規開設と増便があるため、5大港以外の港湾での外貿コンテナ貨物量の取扱シェアは、ある程度までの限界はあろうが、より一層伸長するものと考えられる。

表 1 - 4 - 2 外貿コンテナ取扱港湾（定期航路寄港港）の推移

年 月	港 湾 数	新規外貿コンテナ取扱港湾名
平成 4 年 12 月	2 7 港	
平成 5 年 12 月	2 6 港	
平成 6 年 7 月	3 0 港	
平成 7 年 9 月	4 2 港	
平成 8 年 6 月	4 7 港	
平成 9 年 3 月	4 5 港	
平成 9 年 7 月	4 8 港	伊万里港、高松港、石狩湾新港
平成 9 年 10 月	4 9 港	鹿島港
平成 10 年 1 月	5 0 港	長崎港
平成 11 年 3 月	5 3 港	小名浜港、高知港、三河(豊橋)港
平成 11 年 6 月	5 5 港	熊本港、八代港
平成 11 年 10 月	5 4 港	
平成 12 年 3 月	5 5 港	室蘭港
平成 12 年 12 月	5 7 港	姫路港、常陸那珂港
平成 13 年 5 月	5 8 港	浜田港
平成 14 年 2 月	6 1 港	堺泉北港、油津港、呉港

地方港における貨物量の伸長は、地方圏における高速自動車道路網の整備及びハード面での港湾整備を背景に官民が一体となった港湾振興活動の実施の成果であり、地元の港湾における取扱貨物量の増大は、地域に対して持続的な経済波及を及ぼし、地域の経済発展にそれなりに貢献するものである。

なお、平成 9 年夏に始まった東南アジアの経済・通貨危機から伸び悩む取扱量の影響を受け、外航船社の地方港サービスに関しては、拡張一途から整理・統合に平成 10 年には方向転換が一部で見られたが、最近ではサービスの充実（寄港頻度の向上・増便）等の見直しが行われ、荷主が地方港を利用するに際しての利便性は強化しつつある。

近年の外貿コンテナの取扱いが地方港で増加している理由としては、以下の理由が考えられる。

- ・地方の港湾においてハード面での港湾整備を背景に官民が一体となったポートセールス活動が積極的に行われており、新規の航路開設や既存航路での増便が図られつつある。
- ・アジア州とのコンテナによる貿易量が増加しているが、この地域内に就航しているコンテナ船は、北米・欧州などの基幹航路に就航している船舶に比べ

て小型で、1回の寄港に必要な貨物量が比較的少なくて済むことから、5大港以外の港湾への分散化が可能になった。

- ・近海航路については、船社負担によるフィーダーサービスがない。このため、貨物の生産地もしくは消費地の近くの港湾で船積み・船卸しを行う方が、荷主にとって内陸輸送費用（トラック等による横持費用）が安くなり、トータルの物流コスト削減が可能となる。
- ・5大港に比べ地方の港湾はコンテナヤードの搬入・出の待ちなどが少なく、港湾施設の利用料である港費（ポートチャージ）等も安いいため、少ない荷物でも航路が開設しやすい。
- ・コンテナ輸送を支援するバンプール、シャーシプールなどの関連施設を整備するにあたって、地方の港湾の方がスペース的に余裕がある。

定期航路が開設され、外貿コンテナ貨物の取扱いを行っている地方港が多くなりつつあるが、これは港湾管理者によるふ頭・岸壁などの港湾整備が行われ、同時に実りある官民一体となったソフト面での対策（港湾振興活動）が実行された結果であろう。さらに、港湾整備による定期航路の誘致・開設は、地域の振興に貢献し、地域の国際化を一層促すことから、それなりに地域への経済効果が見込まれているため、各地の港湾において既存航路の増便を含めて新規航路の誘致・開設活動が行われている。

図 1 - 4 - 1 我が国の外貿コンテナ取扱港湾の位置図

5. 外貿コンテナ貨物量の予測

外貿コンテナ貨物は、1995年から2010年の間で輸出は1.6倍、輸入は2.3倍に伸長すると予測され、日本全体では輸入が大きく伸びると予測されている。また、航路別では、東アジアの経済成長を反映して、近海・東南アジア航路が全貨物量の55%となり、輸出入では2.7倍となり、現在の北米・欧州航路のシェア及び貨物量を大きく上回る。

このように、日本経済の構造的な変化に伴い、外貿コンテナ貨物は今後とも輸入コンテナ貨物を中心に伸長していくものと考えられ、特に地方の港湾を中心にコンテナ貨物の伸長が望める。

表1-5-1 航路別外貿コンテナ貨物量の予測

(単位：百万トン)

航 路	輸 出		輸 入		合 計		倍 率
	1995年	2010年	1995年	2010年	1995年	2010年	
北 米	26 (35%)	33 (27%)	26 (31%)	39 (21%)	52 (33%)	73 (24%)	1.4
欧 州	10 (14%)	17 (14%)	8 (10%)	19 (10%)	18 (12%)	36 (12%)	2.0
近海・ 東南アジア	28 (37%)	59 (48%)	36 (44%)	111 (50%)	64 (41%)	170 (55%)	2.7
その他	10 (14%)	13 (11%)	12 (15%)	17 (9%)	22 (14%)	30 (10%)	1.4
航 路 合 計	74 (100%)	122 (100%)	82 (100%)	188 (100%)	156 (100%)	309 (100%)	1.9

注1) 2010年の予測は、2000年まではGDP=3.0%, 2000~2010年は2.75%として計算

注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

注3) 倍率は、2010年/1995年の率である。

注4) 「大交流時代を支える港湾」(平成7年6月)でも航路別外貿コンテナ貨物量の将来予測を行っている。

出所: 「港の元気は暮らしの元気」(平成10年1月 運輸省港湾局)

6. 外貿コンテナ貨物を中心とする国際物流の効率化に向けて

平成13年1月に発足した国土交通省では平成13年7月に新たな「新総合物流施策大綱」を公表した。この新総合物流施策大綱の数値目標項目は実現に向けて、それぞれの分野で施策が実行されており、外貿コンテナ貨物を中心とする国際物流の分野での効率化に向けて、その課題が解決されることにより荷主の物流コストの低減となり、青森港の背後圏の荷主が青森港を利用することにより、青森港の外貿コンテナ貨物の航路開設が期待される。

また、21世紀の物流は、環境問題を抜きにして語ることはできない時代となり、新総合物流施策大綱で示されている重点的・拠点的な物流インフラの整備によって、国際的に見劣りのない物流サービスが我が国で提供されていると思われる。このためには、外貿コンテナ貨物を中心とする国際物流の効率化が少なからずとも達成されていることが条件となる。