

(11) コンテナ貨物の船積港・船卸港

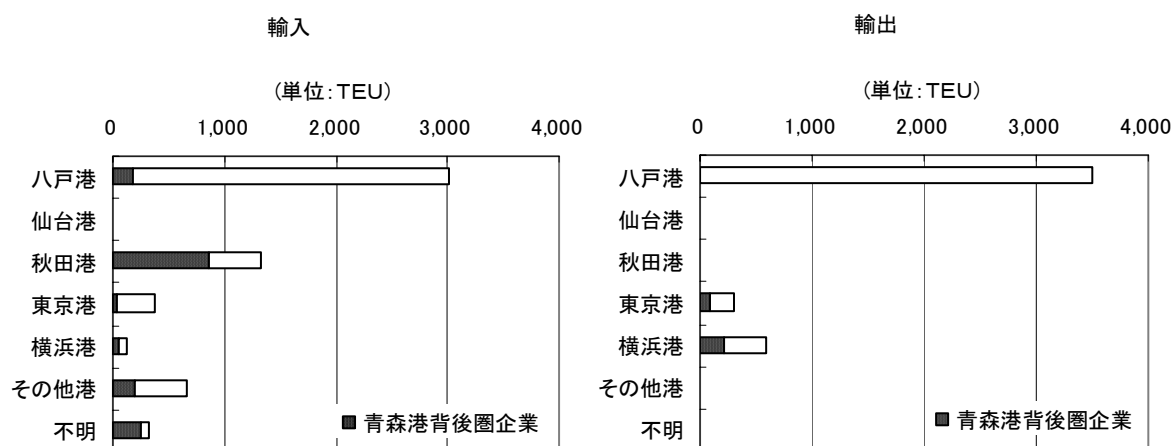
輸出手段で「船舶(コンテナ貨物)」と回答した110社を対象とした、輸入コンテナ貨物の船卸港は八戸港 3,014TEU(51.8%)が最も多く、次いで秋田港 1,324TEU(22.8%)、東京港 370TEU(6.4%)、横浜港 118TEU(2.0%)の順である。

輸出コンテナ貨物の船積港は八戸港 3,504TEU(79.5%)が最も多く、次いで横浜港 585TEU(13.3%)、東京港 310TEU(7.0%)、秋田港 5TEU(0.1%)の順である。

青森港背後圏企業の輸入コンテナ貨物の船卸港は秋田港 867TEU(54.8%)、八戸港 177(11.2%)、横浜港 46TEU(2.9%)、東京港 40TEU(2.5%)の順であり、輸出コンテナ貨物の船積港は横浜港 208TEU(66.8%)、東京港 98TEU(31.4%)の順である。

回答企業全体では八戸港の利用が輸入51.8%、輸出79.5%が多いが、青森港背後圏企業は八戸港の利用が少なく、輸入は秋田港(54.8%)、輸出は京浜港(98.2%)を利用している。

コンテナ貨物の船積港・船卸港



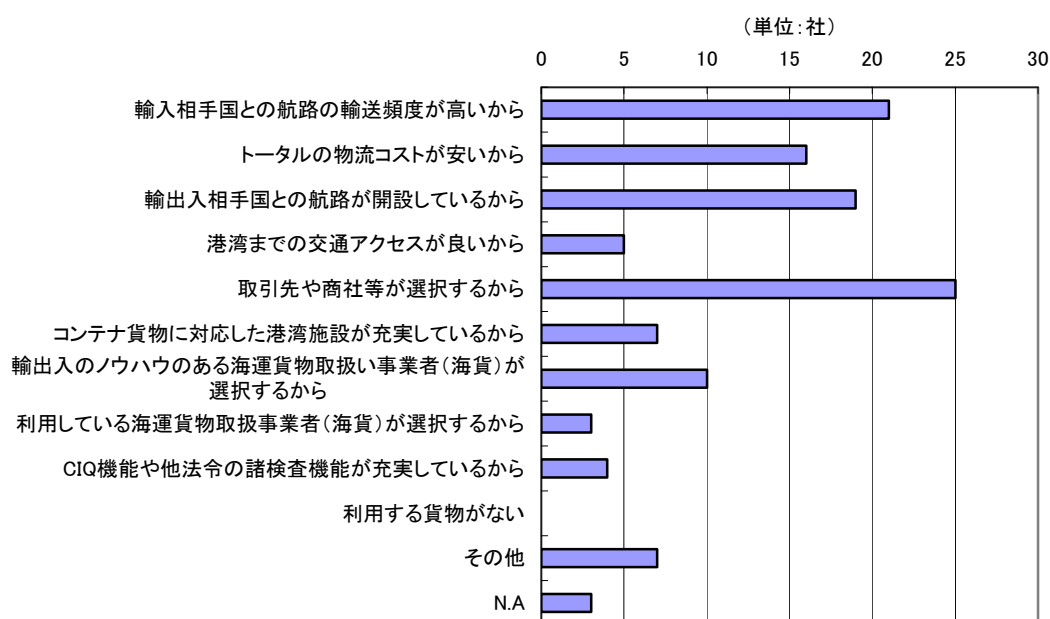
		輸入				輸出			
		TEU		トン		TEU		トン	
			%		%		%		%
回答企業全体	八戸港	3,014	51.8%	45,450	50.6%	3,504	79.5%	70,737	85.2%
	仙台港	12	0.2%	198	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
	秋田港	1,324	22.8%	21,837	24.3%	5	0.1%	87	0.1%
	東京港	370	6.4%	6,751	7.5%	310	7.0%	5,622	6.8%
	横浜港	118	2.0%	1,842	2.1%	585	13.3%	6,404	7.7%
	その他港	659	11.3%	6,161	6.9%	3	0.1%	68	0.1%
	不明	319	5.5%	7,551	8.4%	1	0.0%	60	0.1%
	計	5,815	100.0%	89,790	100.0%	4,408	100.0%	82,978	100.0%
青森港背後圏企業	八戸港	177	11.2%	3,045	10.1%	0		0	
	仙台港	7	0.5%	108	0.4%	0		0	
	秋田港	867	54.8%	15,663	52.1%	1	0.4%	24	0.7%
	東京港	40	2.5%	390	1.3%	98	31.4%	1,737	47.4%
	横浜港	46	2.9%	623	2.1%	208	66.8%	1,779	48.5%
	その他港	200	12.6%	4,000	13.3%	3	1.1%	68	1.9%
	不明	245	15.5%	6,216	20.7%	1	0.3%	58	1.6%
	計	1,582	100.0%	30,045	100.0%	311	100.0%	3,666	100.0%

(12) 東北3港湾以外の港湾を利用している理由

東北3港湾以外の港湾を利用している企業60社の理由は「取引先や商社等が選択するから」25社(41.7%)が最も多く、次いで「輸出入相手国との航路の輸送頻度が高いから」21社(35.0%)、「輸出入相手国との航路が開設しているから」19社(31.7%)、「トータルの物流コストが安いから」16社(26.6%)、「輸出入のノウハウのある海運貨物取扱い事業者が集積しているから」10社(16.7%)などの順である。

青森港背後圏企業についても、ほぼ同様の傾向を示している。

東北3港湾以外の港湾を利用している理由



	企業数	%	背後圏	%
1 輸出入相手国との航路の輸送頻度が高いから	21	35.0%	18	30.0%
2 トータルの物流コストが安いから	16	26.7%	14	23.3%
3 輸出入相手国との航路が開設しているから	19	31.7%	15	25.0%
4 港湾までの交通アクセスが良いから	5	8.3%	3	5.0%
5 取引先や商社等が選択するから	25	41.7%	18	30.0%
6 コンテナ貨物に対応した港湾施設が充実しているから	7	11.7%	5	8.3%
7 輸出入のノウハウのある海運貨物取扱い事業者(海貨)が集積しているから	10	16.7%	8	13.3%
8 利用している海運貨物取扱事業者(海貨)が選択するから	4	6.7%	4	6.7%
9 CIQ機能や他法令の諸検査機能が充実しているから	4	6.7%	3	5.0%
10 利用する貨物がない				
11 その他	8	13.3%	7	11.7%
N.A	3	5.0%	3	5.0%
計	60	100.0%	47	78.3%

複数回答

(13) 利用港湾の満足度

回答企業が輸出入コンテナ貨物の船積港・船卸港として利用している港湾についての満足度等に対する意見は「東京港、横浜港は航路や便数が多いが国内輸送コスト、日数がかかる」「八戸港は陸送コストが安い、企業との距離が近いが国内運送コストや日数が掛かる」などの意見が多かった。

利用港湾の満足度

(単位：社)

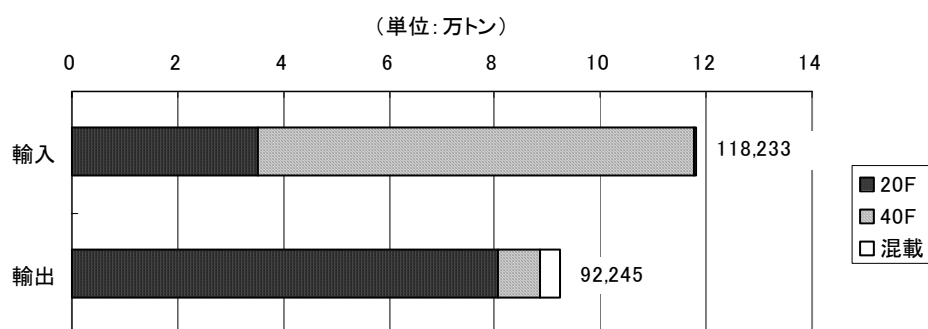
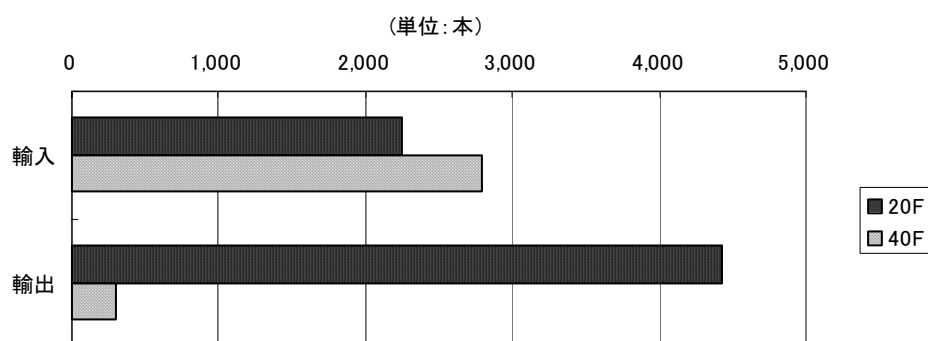
	メリット		デメリット	
下関港	税関や検疫等が短時間	1	国内輸送コストが高い 日数が掛かる	1 1
横浜港	便数が多い、スケジュール通り到着 長い取引実績があり安心、信頼がある トータルコストが安い 取扱手数料等安い 商社との連絡が早い 通関が早い	6	国内輸送コストが高い 通関に時間がかかる 内航船との接続が悪い	6
		2		2
		1		1
		1		1
		1		1
東京港	便数が多い、早い 海賃が安い 顧客への迅速な対応	4	国内輸送コストが高い 貨物引き渡しに日数が掛かる	6 2
		1		2
		1		
新潟港	直行便がある 通関日数が早い	1	陸送費が高い	1
		1		
仙台港	国内輸送コストが安価	1		
秋田港	陸送費が安い トータルコストが安い	2	冷蔵倉庫がない 便数が少ない ガントリーが冬期使用できない 陸送費が高い	1 1 1 1
		1		1
		1		1
		1		1
八戸港	コストが安い 企業に近い 通関、デバン等で時間的に早い 融通がきく、スムーズ 近いため取引し易い 乙仲業者の対応は早い	15	青森市までの輸送コストがかかる 北米航路月1回では少ない 日数がかかる(とくに国内航路) 直行便(中国)がない、時間がかかる トータルでは横浜港の方が安い 便数が少ない 通関に時間がかかる 港湾使用経費が割高 検査の頻度が高い	4 2 2 1 1 1 1
		10		2
		3		2
		2		1
		1		1
		1		1
		1		1

(14) 輸出入コンテナ貨物入出量の将来見通し

輸出入手段で「船舶(コンテナ貨物)」と回答した企業 110 社を対象とした、概ね 5 年程度の将来の輸出入コンテナ貨物の年間取扱量の輸入は 70 社が回答し、コンテナ貨物は 7,844TEU (118 千トン)、混載貨物 526 トンであり、輸出は 23 社が回答し、コンテナ貨物は 5,017TEU (88 千トン)、混載貨物 2,867 トンである。

このうち青森港の背後圏の企業は輸入 2,442TEU (37,698 トン)、混載貨物 460 トン、輸出 452TEU (4,068 トン)、混載貨物 355 トンである。

輸出入コンテナ貨物入出量の将来見通し



		輸入			輸出		
		20F	40F	混載	20F	40F	混載
全回答	本	2,246	2,799		4,427	295	
	トン	35,230	82,477	526	80,454	7,924	3,867
県内企業	本	1,912	2,365		4,372	205	
	トン	30,294	73,544	511	79,464	4,484	3,065
青森港後圏企業	本	808	817		142	155	
	トン	8,902	28,796	460	1,184	2,884	355

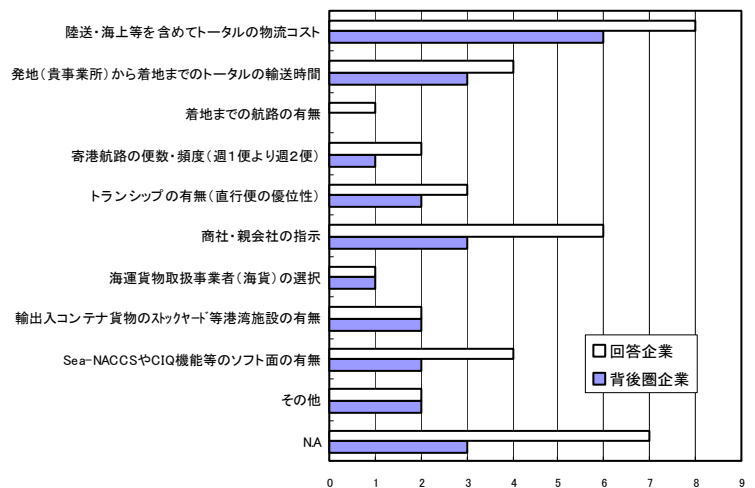
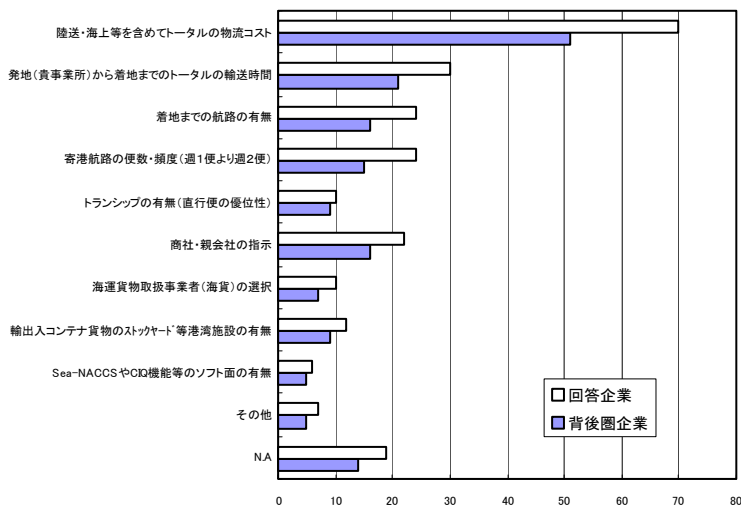
(15) 利用港湾選定の判断要因

コンテナ貨物を利用している 110 社を対象とした、利用港湾選定の判断要因は「陸送・海上を含めトータルの物流コスト」70 社 (63.6%) が圧倒的に多く、次いで「発地から着地までのトータルの輸送時間」30 社 (27.3%)、「発地から着地までの航路の有無」、「寄港航路の便数・頻度」いずれも 24 社(21.8%)、「商社・親会社の指示」22 社(20.0%)の順である。

一方、バルク貨物を輸出入している 21 社を対象とした利用港湾選定の判断要因は「陸送・海上を含めトータルの物流コスト」8 社 (38.1%)、「商社・親会社の指示」6 社(28.6%)、「発地から着地までのトータルの輸送時間」4 社 (19.0%) 等の順である。

背後圏企業について見ても、ほぼ同様の傾向を示しており、コンテナ貨物、バルク貨物とも物流コストと輸送時間が重要な判断要因となっている。

利用港湾選定の判断要因



		コンテナ貨物				バルク貨物			
		回答企業		背後圏企業		回答企業		背後圏企業	
		社数	%	社数	%	社数	%	社数	%
1	陸送・海上を含めトータルの物流コスト	70	63.6%	51	46.4%	8	38.1%	6	28.6%
2	発地(貴事業所)から着地までのトータルの輸送時間	30	27.3%	21	19.1%	4	19.0%	3	14.3%
3	着地までの航路の有無	24	21.8%	16	14.5%	1	4.8%	0	0.0%
4	寄港航路の便数・頻度(週1便より週2便)	24	21.8%	15	13.6%	2	9.5%	1	4.8%
5	トランシップの有無(直行便の優位性)	10	9.1%	9	8.2%	3	14.3%	2	9.5%
6	商社・親会社の指示	22	20.0%	16	14.5%	6	28.6%	3	14.3%
7	海運貨物取扱事業者(海貨)の選択	10	9.1%	7	6.4%	1	4.8%	1	4.8%
8	輸出入コンテナ貨物のストックヤード等港湾施設の有無	12	10.9%	9	8.2%	2	9.5%	2	9.5%
9	Sea-NACCS や CIQ 機能等のソフト面の有無	6	5.5%	5	4.5%	4	19.0%	2	9.5%
10	その他	7	6.4%	5	4.5%	2	9.5%	2	9.5%
	NA	19	17.3%	14	12.7%	7	33.3%	3	14.3%
	計	110	100.0%	81	73.6%	21	100.0%	13	61.9%

複数回答