

## 第6章 荷主等ヒアリング調査

### 1. ヒアリング調査の概要

#### (1) 調査の目的

2回にわたるアンケート調査から、青森港の国際物流化に直接係わる可能性のある企業に対し、その企業の現状と将来計画、青森港への意見を伺うことを目的とした。

#### (2) 調査の対象

調査の対象は、第2次アンケートでコンテナ取扱い実績があり、青森港の利用意向が高い企業を中心に、地域性や業種のバランスを図り、合計28社とした。

業種	社数	地域	社数
りんご	3	青森市	18
水産品	2	弘前市	4
加工食品	2	七戸町	1
木材	1	秋田県	1
石材	1	東京都	3
建設資材	3	神奈川県	1
工業品	2	計	28
雑工業品	2		
非鉄製錬	2		
一般小売	1		
商社	2		
コンサルタント	1		
倉庫・運送	2		
海貨	4		
計	28		

#### (3) 調査方法

アンケート調査回答票を事前に送付し、第2次アンケート調査項目を基に、直接意見を伺った。

#### (4) 調査スケジュール

調査期日 平成14年6月11日～7月8日のうち9日間

## 2. ヒアリング調査結果

### (1) 輸出入取扱いの現状

○輸出 . . . . . 7社、790TEU

○輸入 . . . . . 12社、1,572TEU

#### 仕向国・品目（輸出）

韓国 . . . . . 1社（ホタテ）  
台湾 . . . . . 2社（リンゴ）  
中国 . . . . . 2社（電機部品、精密機械部品）  
タイ . . . . . 1社（電機部品）  
北米 . . . . . 1社（ホタテ、壁材）  
欧州 . . . . . 1社（リンゴ）  
豪州・NZ . . . . . 1社（ホタテ）

#### 仕向国・品目（輸入）

韓国 . . . . . 3社（水産品、輸送用容器）  
北米 . . . . . 3社（製材、水産品、スポンジ、大豆）  
北欧 . . . . . 1社（製材）  
東南アジア . . . . . 2社（日用品、建設資材、枕木）  
中国 . . . . . 6社（石材、建築資材、家具装備品、日用品、靴、  
養殖かご）  
ロシア . . . . . 2社（製材、水産品）

#### 主なコンテナ陸上輸送ルート

八戸港→青森までトラック輸送 6社  
八戸港→青森港まで内航船輸送 1社  
横浜港→八戸港へフィーダー輸送→青森までトラック輸送 1社  
京浜港→青森までトラック輸送 3社  
秋田港→青森までトラック輸送 3社  
仙台港→青森までトラック輸送 1社  
青森→横浜港までトラック輸送 2社  
青森→東京港までトラック輸送 1社  
青森→神戸港までトラック輸送 1社

## 輸送費

横浜港～青森	10万円（20フィート）
八戸港～青森	2万円～5万円（20フィート）
仙台港～青森	5.5万円～7万円（20フィート）
秋田港～青森	5万円～10万円（20フィート）
八戸港～青森	5万円（40フィート）
秋田港～青森	7万円（40フィート）
横浜港～七戸	7万円（10 t 車）

### (2) 輸出入決定のプロセスについて

- ・ 商社が決定するが交渉の余地はある（青森市 木材 ほか5社）
- ・ 海貨業者に委託（青森市 石材 ほか1社）
- ・ 自社の主導で決定している（青森市 加工食品 ほか4社）
- ・ 親会社で決定している（弘前市 工業品 ほか1社）
- ・ 輸入先から各社の店頭までのトータルコストが最低になるような港を選定することになる（青森市 一般小売 ほか1社）
- ・ 製品の発注先であるメーカー側が決定している（青森市 雑工業品）
- ・ 親会社が決定していたが、本年度下期より当社が決定するようになった（七戸町 工業品）

### (3) 現状の物流、輸送上の問題点や青森港国際化への期待

- ・ 以前は青森港での原木扱いであったが、コンテナによる製材輸入に伴って秋田港利用に変更した（青森市 木材）
- ・ 八戸港は価格、サービス面で他港に比べて品質に見劣りがする（青森市 木材 ほか1社）
- ・ 青森港はストックヤードも狭く、背後地の整備が遅れている（青森市 海貨 ほか1社）
- ・ 地方港の海上運賃は高い。また、経由地が多いため納期が不安定となる面もある。（青森市 一般小売）
- ・ 現状とコストが同じであれば青森港から輸出したい。いろいろな事務手続き

も近場で出来るし、実際に船積みを目で確認して、気持ちとしても安心できる（弘前市 りんご）

- ・ヒンターランドが少なく輸出型産業基盤の脆弱な青森港において、行政の覚悟がはっきり見えてこない（青森市 コンサルタント）
- ・青森港は青森市内との距離も近く、便利であると思う（青森市 倉庫・運送）
- ・一般市民が臨港地区の野積場等に自由に入出入りできるので、荷役作業に大きな影響がある（青森市 倉庫・運送 ほか2社）
- ・八戸港でも他県の企業には港の利用に優遇措置があるが、既存の青森県内企業には優遇措置はない。新規貨物の誘致が重要なこともわかるが、現在、実際に利用している荷主のことも考えて頂きたい（青森市 加工食品）
- ・港湾管理者である青森県に、青森港に関するポートセールスの専門セクションがない。官民が連携して青森港をアピールできるような体制づくりが望まれる（青森市 倉庫・運送）
- ・水産物は産直指向が強まっており「青森港揚げ」という付加価値がつけば、商売上でのセールスのやり方そのものが一変するほどの効果があると考えている（青森市 水産物）
- ・青森港において新規コンテナ航路を誘致したければ、まず輸出貨物を確保することが最大の条件となろう。輸出貨物がある程度保証できれば、船社は寄港にGOサインを出すであろう（東京都 海貨）
- ・海上運賃も含めたトータルコストでメリットが出るようであれば、青森港の利用は大いに検討に値する。釜山トランシップで週1～2便の寄港で充分である（七戸町 工業品）
- ・秋田港では、混載貨物の取扱いに関して、立米単位で価格を設定して広く受け付けており、これは中小事業者にとって利用しやすいサービスである（青森市 加工食品）

#### (4) 青森港利用の意見とその条件、希望航路等

- ・釜山トランシップで構わないので定期コンテナ航路の就航が望まれる（青森市 木材 ほか3社）

- ・理想的には中国との直航航路が希望である（青森市 石材 ほか4社）
- ・北米、豪州方面の航路（青森市 水産品）
- ・発注側の納品希望重視であるため、寄港便数が多くなければ利用しづらい（弘前市 りんご ほか2社）
- ・まずは内航定期船や内航フィーダー船の誘致から始めて、いずれ外航定期航路の誘致につなげてゆくというやりかたもあると思う（青森市 海貨 ほか 1社）
- ・中国、マレーシア方面の定期航路を希望する（青森市 雑工業品）
- ・青森港への利用変更は可能であるが、航路が安定していなければ使えない。定期航路の開設が条件である（青森市 雑工業品）
- ・定期航路を安定させるためには、補助金制度などで集客と航路の維持に努めることが重要である（青森市 雑工業品）
- ・航路誘致活動と平行して、青森県知事と釜山市長あるいは釜山港湾庁との間での政治レベルでの交流を進めておくことなども必要であろう（東京都 海貨）
- ・日韓航路においては、着地までのリードタイム等の輸送品質が勝負となってきているが、この面で青森港では国際フェリーを検討してはどうか。フェリーであればスピード重視の貨物が仙台周辺からでも青森港を利用することも想定できる（東京都 海貨）
- ・外貿航路よりもむしろ関東方面との内航定期コンテナ航路、あるいはROR航路の方が、有価物としてのリサイクル貨物等の輸送手段として利用価値がある（東京都 非鉄製錬）
- ・弘前市には北米向け輸出貨物を持っている大手企業の関連会社があり、リードタイム、スケジュールとコストの兼ね合いの中で、釜山トランシップであってもそれに見合う安価なフレートを提示できれば獲得は不可能ではないと思う（東京都 海貨）
- ・津軽海峡を通過する既存航路の途中寄港要請というのが、航路誘致の基本となるのではないか（東京都 海貨）

- ・青森港に定期コンテナ航路が就航するのであれば、現行ルートとの比較検討の余地はある（弘前市 工業品）
- ・現行ルートから変更するのであれば、やはり青森港周辺でストックポイントのような施設が必要となるかもしれない（弘前市 工業品）
- ・混載機能があることが必須である（青森市 加工食品）

#### (5) 今後の青森港整備への要望

- ・製材輸入はコンテナ輸入となるため、港湾にコンテナ荷役機械や荷捌きのための施設が必要である（青森市 木材）
- ・低コストな輸送サービスを期待している（青森市 石材）
- ・街作りの一環のなかで港湾を考えるべき（青森市 商社）
- ・HACCP認定の冷凍・冷蔵倉庫があることが利用のための必要条件である（青森市 水産品）
- ・現在の青森港での取扱いはほとんどがバルク扱いであるが、今後はフレコンバッグ入り等によるコンテナ輸送も検討していきたい（秋田県 非鉄製錬）
- ・リーファの電源装置は必須である（弘前市 りんご 他1社）
- ・青森港には冷凍、冷蔵倉庫は十分に準備されているので、昔のように青森港を食料品輸出入の拠点港湾として活性化して欲しい（青森市 りんご ほか1社）
- ・外貿貨物の集荷が難しそうなのであれば、まず内貿コンテナを取り扱うことで港湾への関心を高め、いずれ外航に広げてゆくという方法も検討すべきではないか（青森市 コンサルタント）
- ・現在顕在化している輸出入貨物の他にも、かなり潜在的な貨物があるような気がしている（青森市 倉庫・運送 ほか1社）
- ・照明設備が不十分であるため、夜間荷役という面では不便である（青森市 海貨）
- ・県営上屋が老朽化、風雨が吹き込むような状況であるため、荷主の要望に対応できない。港湾管理者である県に対しては何年も前から改修の要望を出しているが、全く聞き入れて頂けない（青森市 海貨 ほか1社）
- ・木皮の焼却に用いていた消却炉がダイオキシン対策等を施さなければ使えな

くなった。しかし、改修には総額で3億円以上かかるため、現在は木皮や木クズの処理に関して多大な費用がかかっている（青森市 海貨）

- 青森港と八戸港で個々に港湾整備やポートセールスを行っているのは、貨物も分散してしまい、かえって高コストとなることも考えられる（青森市 雑工業品）
- 食品検査については、現在は仙台から出張検査に来て貰わねばならず不便があるので、青森で常に検査が出来るようにして頂きたい（青森市 水産品）
- 港湾の情報やサービス内容、荷主への配慮など、今の八戸港には積極的な発信がみられない。港湾セミナーなどを行っているが、県に対して相談してみても対応はあまり良くない（青森市 加工食品）
- 鴨肉の輸入には、動検が必要であるが、八戸港には動検機能が立地しておらず、利用しづらい（青森市 加工食品）

### 3. ヒアリング調査のまとめ

ヒアリング調査の結果より得られた青森港への要望・課題等について、利点（長所）・欠点（短所）別にまとめると、以下のようになる。

#### 【利点（長所）】

- ・青森港において取扱いの多い品目である原木、鉱石等、従来はバルク貨物として取り扱われていた品目についてもコンテナ化は進展している、あるいはコンテナに向けた検討が進められており、潜在的なコンテナ貨物量はアンケート調査によるものよりも多いことが考えられる。
- ・青森港背後地域の事業者にとっては、青森港で輸出入が行えることは、物流コストやリードタイムが縮減できるのみならず、自事業所からの距離的近さからくる安心感や手続き面での利便、「青森港揚げ」と銘打つことでの商品価値の向上など、複数の利点が指摘されている。
- ・以前の北洋漁業の拠点港であった名残で、冷凍・冷蔵倉庫には余裕があり、アンケート調査において取扱いの多かった農水産品の輸入に対して、庫腹的には対応可能である。

#### 【欠点（短所）】

- ・県営上屋、産廃焼却炉、H A C C P 対応冷蔵倉庫、リーファ電源、照明設備、荷役機械、背後のストックヤード等、ふ頭そのものよりも上物的な港湾施設の整備が不足である。
- ・食品検査については、仙台からの出張検査となり、日程も制限があり不便である。
- ・輸出貨物の集荷が肝要であるとの意見がある一方で、潜在的な小口荷主の存在への指摘もあり、輸出貨物確保に向けて混載サービスの必要性の高いことが推察される。

これらの利点・欠点以外に、国際化の方向性として、コンテナ航路のみではなく、国際フェリー航路、内航フィーダー航路、内航コンテナ航路、RORO航路など、複数の選択肢を視野に入れて検討しても良いのではないかとの提案がなされている。

また、同県内の八戸港については、港湾料金や荷主サービス等について不満の声が複数見受けられた。

これらの要望・課題等については、前章におけるアンケート調査も踏まえたうえで、第7章以降でさらに考察する。