

第 8 章 青森港国際物流化戦略の基本方向

1. 青森港の国際化戦略の目標

(1) 将来フレーム（2010年に想定される青森港の在荷量推計）

ここでは、青森港の背後圏における2010年に想定される在荷量を推計する。

国土交通省（旧運輸省）では、平成12年12月に今後の港湾計画、港湾整備の指針となる「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を告示している。この基本方針では、運輸省政策審議会の検討結果を受け、国際海上コンテナ貨物の取扱港湾を中枢国際港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の主要港湾）、中核国際港湾、その他港湾に分類した上で、2010年におけるわが国の国際海上コンテナ貨物量の将来見通しを推計している。この将来見通しでは、港湾の区分別の予測も行っており、中枢港湾に対して中枢港湾以外の港湾の方が高い伸びとなっている（表 8 - 1）。

表 8 - 1 わが国の国際海上コンテナ貨物量の将来予測

	1999年	2010年	年平均伸率
中枢国際港湾	1,030 万TEU	1,500 万TEU	3.5%
中枢港湾以外の港湾	125 万TEU	300 万TEU	8.3%
中核国際港湾	72 万TEU	200 万TEU	9.7%
その他港湾	53 万TEU	100 万TEU	5.9%
合 計	1,155 万TEU	1,800 万TEU	4.1%

注) ・中枢港湾とは東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の主要港湾
・2010年値は国土交通省港湾局資料より

今回の推計では、その他港湾の年平均伸び率5.9%を用いて、2010年の在荷量推計を行う。なお、基準年は2001年とする。

アンケート調査から得られた在荷量は、第 5 章で示した通り、輸出497 T E U、輸入2,877 T E Uであった。これに、ヒアリング調査で得られた在荷量のうち、アンケート調査の回答とダブらない貨物量（アンケート調査の回答のなかった事業者へのヒアリングにより得られた在荷量）が、輸出403 T E U、輸入270 T E Uであった。これらを加えた値（輸出900 T E U、輸入3,147 T E U、計4,047 T E U）を、今回の調査で得られた2001年における青森港背後圏において青森

港を利用する可能性のあるコンテナ在荷量とした。

2001年現在のコンテナ在荷量に対し、年平均5.9%の伸び率を用いて2010年のコンテナ在荷量を推計した結果、輸出1,513TEU、輸入5,290TEU、計6,803TEUのコンテナ貨物量が見込まれる。

また、ヒアリングの結果から、青森港の主要取扱貨物である原木については、将来的には製材化 コンテナ化されたものが主流となるうとの見通しがあり、青森港において2001年に取り扱われている原木39,648トンが、貨物量としては横ばいのまま、コンテナ化されるとの仮定の下に在荷量として算入することとした。

一般に、輸入北洋材、南洋材を製材化した際の、木くず等を除いた製材としての歩留り率は60%～80%と言われており、今回の推計に当たっては、上限である80%を歩留り率として設定、1TEU当り重量を15tとして、前述の青森港で取り扱われる原木39,648トンがすべてコンテナ化された際の貨物量を試算した結果、年間2,115TEUの輸入製材が、さらにコンテナ在荷量として見込まれるものと考えられる。

これらから、輸出1,550TEU、輸入7,450TEU、計9,000TEUが、2010年に見込まれる青森港の在荷量となる(表8-2)。

表8-2 2010年に想定される青森港の在荷量推計結果総括表

(単位：TEU)

	輸 出	輸 入	合 計
アンケート調査から得られた在荷量	497	2,877	3,374
ヒアリング調査から得られた在荷量	403	270	673
今回調査で得られた在荷量合計(2001年)	900	3,147	4,047
年平均伸び率5.9%とした時の2010年値	1,513	5,290	6,803
原木の製材化によるコンテナ貨物量	-	2,115	2,115
2010年に想定される在荷見込み量	1,550	7,450	9,000

注) 在貨見込み量については端数を切り上げているため、合計とは一致しない。

これに加え、ヒアリング調査においては、一方の主要取扱貨物である鉱石についてもコンテナ化の検討が成されており、2010年時点で鉱石についてもコンテナ化が進展したとすると、今回の在貨見込み量以上のコンテナ在荷量が見込まれる。

また、アンケート調査結果やヒアリング調査での指摘などから、青森港背後圏における輸入超過状況が分析されたが、今回推計した2010年に見込まれる青森港の在荷量を、仮に平成13年の地方港でのコンテナ貨物取扱量（実入りのみ）と比較してみたのが、次ページの表8 - 3である。

ここでは、輸出入のいずれか貨物量の多い方を貨物量の少ない方で除した値を「片荷指数」として定義し、片荷状況の大小を比較しているが、青森港の片荷指数4.8065は、比較的高い数値ではあるものの、2ケタ台の片荷指数を示している港湾も3港あるなかで、他の地方港と比較して青森港の片荷の状況が著しいとは言えない。

また、平成13年時点で定期コンテナ航路の就航している港湾のなかには、輸出入合計で1,519T E Uという港湾もあり、仮に前述の在荷量9,000T E Uのうち、半分が青森港を利用したとしても、定期コンテナ航路の就航に当たって、決して不十分な在荷量ではないことがわかる。

ただし、船社にとってはコンテナ貨物の輸出入バランスがとれていることが好ましいことは言うまでもなく、青森港の国際化に向けては、輸出貨物の集荷が重要なポイントであることに変わりはない。

表 8 - 3 他港との比較から見た青森港の位置づけ

港湾名	コンテナ貨物量 (T E U)			片荷指数 注
	実入り計	輸出 (実入)	輸入 (実入)	
堺 泉 北	1,519	667	852	1.2774
(e) 日 立	3,427	2,316	1,111	2.0846
(e) 宇 部	4,232	3,729	503	7.4135
三田尻中関	4,393	365	4,028	11.0356
熊 本	4,406	1,606	2,800	1.7435
高 知	4,482	1,093	3,389	3.1006
和歌山下津	4,494	1,367	3,127	2.2875
長 崎	4,525	275	4,250	15.4545
常陸那珂	4,953	1,024	3,929	3.8369
三河(豊橋)	5,453	1,040	4,413	4.2433
酒 田	5,714	1,408	4,306	3.0582
三島川之江	5,851	2,191	3,660	1.6705
八 代	5,977	1,266	4,711	3.7212
舞 鶴	6,074	1,314	4,760	3.6225
小 名 浜	7,385	2,539	4,846	1.9086
今 治	8,623	3,221	5,402	1.6771
青 森	9,000	1,550	7,450	4.8065
徳島小松島	9,345	1,451	7,894	5.4404
福 山	10,201	2,269	7,932	3.4958
境	10,429	3,291	7,138	2.1689
伊 万 里	11,651	461	11,190	24.2733
高 松	11,911	2,486	9,425	3.7912
敦 賀	12,174	2,995	9,179	3.0648
金 沢	12,582	4,066	8,516	2.0944
(e) 鹿 島	12,788	8,255	4,533	1.8211
石狩湾新港	13,079	1,972	11,107	5.6324
直 江 津	13,228	4,280	8,948	2.0907
(e) 大 分	14,478	10,170	4,308	2.3607
(e) 松 山	14,679	7,659	7,020	1.0910
細 島	14,968	6,321	8,647	1.3680
八 戸	16,361	6,888	9,473	1.3753
志 布 志	16,429	1,812	14,617	8.0668
秋 田	20,374	4,709	15,665	3.3266
伏木富山	26,802	10,535	16,267	1.5441
(e) 徳山下松	29,079	20,994	8,085	2.5967
(e) 岩 国	35,876	32,143	3,733	8.6105
(e) 川 崎	37,462	24,411	13,051	1.8704
(e) 仙 台	40,280	20,474	19,806	1.0337
(e) 水 島	43,814	28,408	15,406	1.8440
(e) 千 葉	44,717	28,890	15,827	1.8254
下 関	45,001	14,522	30,479	2.0988
那 覇	49,542	10,021	39,521	3.9438
(e) 広 島	55,339	28,956	26,383	1.0975
新 潟	63,305	11,848	51,457	4.3431
四 日 市	93,661	45,838	47,823	1.0433
苫 小 牧	98,658	24,325	74,333	3.0558

注) 片荷指数とは、輸出入のうち貨物量の多い方を少ない方で除した数値。

(e)印は輸出超過港湾。

青森港は年平均5.9%の伸び率で2010年に見込まれる在荷量、その他港湾は平成13年の数値である。

(2)将来港湾物流像（ビジョン）

本項では、ここまでの考察から考えられる青森港の将来像について検討する。

将来像 1 東アジア・極東地域との交流拠点港湾

アンケート調査、ヒアリング調査の結果より、青森港背後圏と中国、台湾、韓国、東南アジア等のアジア地域やロシアとのつながりが非常に深いことがわかる。また、青森港は過去に北洋漁業の集散地としての物流拠点港として機能してきた歴史もあり、農水産品を中心としてこれらの地域との交流を深めていくことは、産業振興のみならず、歴史を踏まえた街づくりまでを視野に入れた、広い意味での地域振興に結びつく施策であると言える。

こうしたことから、青森港は、東アジア・極東地域との交流拠点港湾として整備を推進していく必要がある。

また、農水産品などの生鮮品、食料品については物流コストだけでなく輸送スピードも要求されることから、こうした品目に主眼をおいた場合、定期コンテナ航路だけでなく国際フェリー航路開設の可能性についても検討していく必要がある。フェリー航路の場合は、貨物需要に加えて観光需要や人的交流による地域経済への波及効果が期待できるほか、東北地域における唯一の国際フェリー航路となるため、青森港における国際フェリー就航のインパクトは大きいものがあると言える。

同一県内港湾である八戸港については、東北港湾ビジョン（東北地方整備局）のなかで北米への準拠点港として位置づけられており、港湾の立地的にも太平洋側 - 八戸港、日本海側 - 青森港という機能分担をすることで、リードタイムの面でも荷主利便性が図られるものと考えられる。

将来像 2 ハイレベルサービス港湾

青森港の背後圏においては、特に輸出についてリーディングカンパニー足り得る大手企業が少なく、潜在的に中小企業の混載貨物が多いと考えられる。しかし、現状では、こうした混載貨物については秋田港などに流れており、県内港湾である八戸港は混載機能に関しては荷主の支持を得られていない。

したがって、青森港においては、混載機能の充実を中心として、荷主の要求

するサービスレベルに可能な限り対応できる、ハイレベルサービス港湾として、官民一体となったサービス体制を構築していく必要がある。

具体的なサービス内容として荷主の要望の高いものは、前述の混載機能の充実に加え、物流コストの低減がある。青森港背後圏の荷主にとっては、青森港を利用することで陸上横持ちコストが低減されることは明らかであるが、利用港を変更してもトータルでのサービスレベルが維持される、あるいはコスト以外のサービスレベルも向上するのであれば、荷主を利用港変更へ導くことができると考えられる。

アンケート・ヒアリング調査においては、混載機能の充実、ローコストサービスの提供の他にも、食品検査の充実を含めたC I Q体制の強化・簡素化や、港湾利用者に対する補助制度の充実などが求められている。荷主のこうした要望は、青森港のみならず日本の港湾そのものに対する要望であるという側面も強く、青森港でこれらのサービスを充実させていくことは近隣他港との差別化を図るという意味でも重要なポイントであると言える。

青森港は、むつ湾内に位置し、波の穏やかな天然の良港であることに加え、岸壁の水深や沖待ちの状況等、船舶の寄港に関して港湾施設面では恵まれており、こうした特長を活かすうえで、サービスレベルの向上に向けて、官民が一体となったポートセールス体制を構築することが望まれる。

将来像3 フェリー等の物流結節拠点港湾

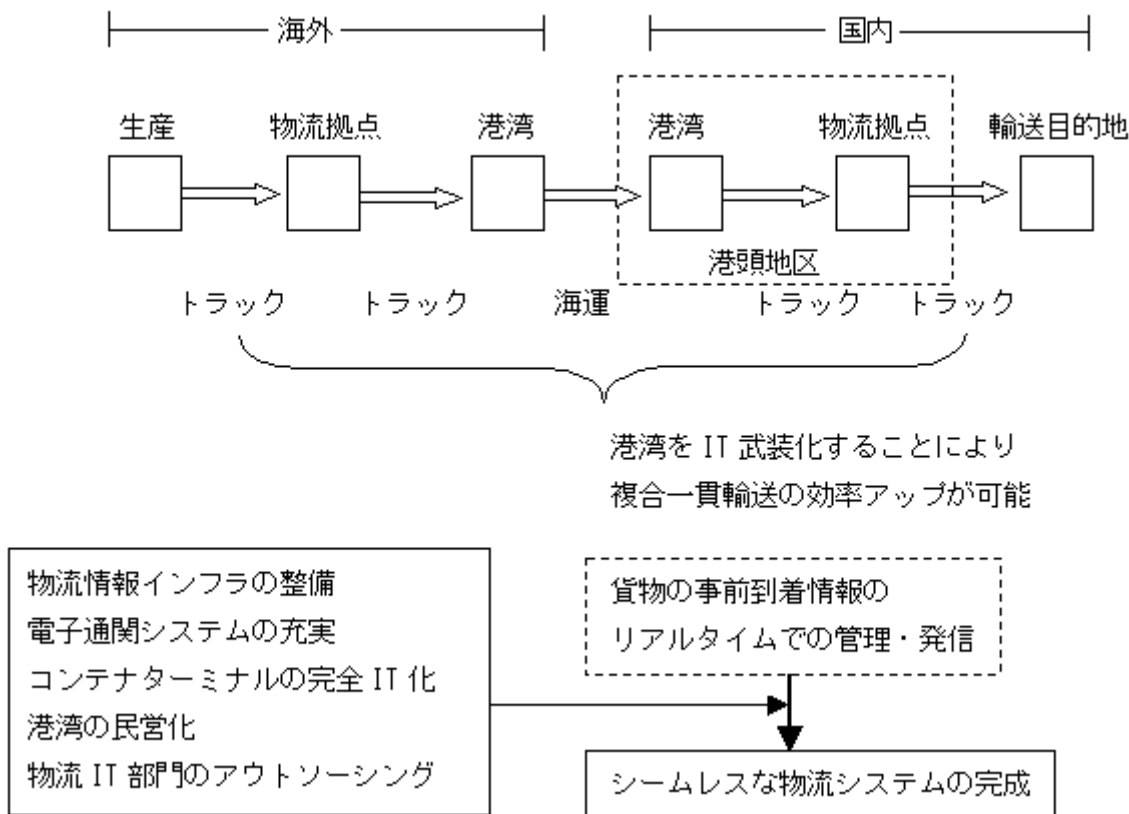
企業活動のグローバルな競争に打ち勝つには、市場にタイムリーに必要な商品を提供する必要がある。時間的、空間的な需給の差を管理しながら物流を展開する必要がある。荷主企業ニーズは以下が重要である。

- ・情報共有（リアルタイムな物流管理）
- ・リードタイムの削減（ドアツードアでのスピーディな物流）
- ・トータルコストの削減（機会損失の最小化、倉庫削減など）

海外との結節点である港湾はロジスティクスの一翼を担っており、企業ニーズに対応したサービスの提供が物流結節点である港湾に求められている。

こうしたことから、青森港は物流結節点として、グローバルな企業活動を促進する港湾整備を推進していく必要がある。

図 8 - 1 物流結節点としての港湾のイメージ



ヒアリング調査においては、外貿コンテナ航路だけではなく、内航フィーダー船、内航コンテナ船、内航 R O R O 船等の就航に関する要望もあり、青森港における既存航路である青函フェリー等との物流結節点としての機能や、外貿コンテナ航路や国際フェリー航路の就航までを視野に入れた外内貿ターミナル機能の構築の可能性などについて、対アジア・ロシアの関係とのなかで検討していく必要がある。

将来像 4 循環型社会システム対応港湾

生産活動の高付加価値化が進展し、重厚長大型の輸送活動の伸びが期待できないなかで、リサイクル輸送は輸送量の伸びが期待されている分野である。青森港においても。リサイクル輸送の海上シフトの動きについて、フレコンバッグ等を用いたコンテナ化の動き等に対応し、また、現在青森港を利用している荷主に配慮した資源輸入港としての港湾整備を推進していく必要がある。

また、海運業者の間では、リサイクル物流の海上輸送シフトを阻害する要因

として、港湾での積み替え・保管許可が取りづらいことや、許可が下りるまでに非常に時間がかかることなどが挙げられており、青森港における港頭地区での廃棄物取扱いに関する考え方について明確化し、管理者側から海運業者に対して提示していくことが重要である。

2. 目標実現に向けての取り組み

最後に、ここまでの考察を踏まえて、青森港において今後国際化に向けて取り組んで行く必要のある事柄についてまとめる。

(1) 荷主ニーズに対応した港湾施設整備

アンケート調査・ヒアリング調査からは、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、ストックヤードなど、ふ頭・岸壁以外の、上物としての港湾施設整備が求められている。

前述の「ハイレベルサービス港湾」を実現するには、ソフト機能はもちろんこうしたハード面での整備も不可欠であるため、港湾管理者である青森県も含めて荷主ニーズについて検討し、ニーズに対応した的確な施設整備が必要である。

コンテナ荷役機械については、当初はトラッククレーンもしくはクローラークレーン（キャタピラ式コンテナクレーン）など、岸壁の改良工事を必要としない荷役機械による荷役で充分に対応可能である。その後、貨物量の推移や荷主の要望等をみながら、タイヤマウント式クレーンやガントリークレーンの導入について検討するなど、段階的な荷役機械の整備を進めていく必要がある。

(2) ポートセールスの推進

ポートセールスとは、港湾管理者である青森県、青森港の立地する青森市、港湾運送事業者、地元や背後圏の商工会議所等が、その施設やサービスの充実を図り、港湾利用の開拓や拡大を目指して展開する活動で、以下のようなものがある。

船社訪問（航路誘致、既存航路の拡充）

荷主に対する個別訪問（集荷活動）

国内外への経済ミッションの派遣

ポートセミナーの開催

ホームページの開設とメンテ（P R 活動としての）

周辺自治体へのポートセールス（輸出入バランスを図るための寄港形態）

港湾関連事業者間の調整
港湾背後地への港湾利用産業の誘致
海のイベントの開催
貨物流動に対する調査
その他

なお、このポートセールス組織は、将来的にはコンテナヤードの管理運営主体と連携し、相互に目標に向かって有機的に関連しながら貨物集荷に取り組むとともに、継続的に荷主のポートサービスへの要望をくみ取ることが望まれる。

(3) 情報提供体制の確立

青森港背後圏においては、小口の混載貨物を抱える中小の荷主が多く、これらの荷主に関しては輸出入に関する十分な情報も得られぬまま、貿易業務を商社や海貨業者に任せきりにしているという例は少なくない。ヒアリング調査においても、混載機能の充実を訴える意見は多く、殊に混載貨物を取り扱う業者や混載貨物を持っている中小の輸出入事業者に関する情報を官に対して求める声があった。

こうした企業情報に関しては、中小の一事業者が情報収集することは困難であり、官の収集した情報を必要とする事業者に対して提供し、地域における輸出入業務を活性化させることが重要である。

また、一般的に、輸出入業務においては、「輸出入の決済で発生する為替リスクを避ける」、「自社貿易ではクレーム処理に多大な時間がかかる」、「過去からのつながり（商慣行）」、「経費面から社内に貿易の専門家を配置できない」、「地元の物流業者に国際輸送に精通した事業者が少ない」等さまざまな理由により商社に貿易業務を委託している場合が多い（間接貿易）。このような場合、輸出入に際して利用される港湾は、商社が使い勝手の良い大規模港湾で扱われる場合が多い。また、荷主が直接貿易する場合であっても、大手物流業者に物流機能を依存している場合、やはり物流業者が使い勝手のよい大規模港湾で貨物が扱われることがある。

したがって、荷主へのきめ細やかなポートセールス、直接貿易の指導を行えるような地域密着型の地域貿易商社の育成により、地域における直接貿易体制を構築し、商社依存から脱却することが、青森港の背後圏における地域経済の活性化にも資するものと考えられる。

実施に当たって考慮の必要な点としては、以下のようなものが考えられる。

- ・ 直接輸入・共同仕入れのメリットの検討
- ・ 核となる人材の確保
- ・ 地元業者の協力・理解
- ・ 民間輸入事業者による共同輸出入の推進
- ・ 貿易相手国の情報収集体制の強化
- ・ 官民・民間での情報交換体制の構築
- ・ 1寄港当たり揚げ積み量（30TEU）の確保

(4)継続的な調査研究の実施

国際定期航路の未就航である青森港においては、今後の港湾の国際化に向けて、継続的なポートセールスを行うだけでなく、定期航路誘致に向けて、貨物量の確保や管理運営組織の検討などのさらなる調査研究や、航路誘致や航路運営に関する実証実験を行っていくことで、背後圏の荷主に対して、青森港の国際化に向けた活動をアピールしていくことが極めて重要である。

荷主ニーズの把握

平成13年度は、青森港の背後圏で荷主アンケート調査及び荷主アンケート調査を補完する荷主ヒアリング調査を実施したが、これは青森港で外貿定期航路開設を目標とする国際化を検討しているというPR活動という側面も持っている。

後発港湾として、八戸港を始めとして仙台港、秋田港など北東北の先進港湾とは異なった特色を前面に出しながら、背後圏として想定される津軽地域～秋田北部地域に対し、荷主に対する個別訪問などの積極的なポートセールスを行っていくことが重要であり、そのためには、港湾におけるハード・ソフト面の充実と並行して、今後も荷主ニーズの把握と貨物集荷活動を中心とした調査研究を行っていく必要がある。

コンテナ船の実験就航

愛媛県の松山港は、定期航路の開設にあたり、その可能性などを探る目的でコンテナ船の実験就航を実施している。

青森港においてコンテナ船の実験就航を実施することは、船社に対して青森港に関する認識を深めてもらうことが可能となることに加え、青森港背後圏の荷主も、青森港に対する新たな認識が生まれ、一般市民に対しても青森港の物流に対する考え方が醸成される契機となり、外貿定期航路開設への機運が高まっていくものと考えられる。

地道な個別訪問によるポートセールスのみならず、実際に青森港にコンテナ船が寄港することで、荷主の間にも青森港を利用した物流についての現実感が生まれ、船社についても、実際に寄港することで、青森港の港湾施設や荷主の

実態について認識して頂くことが可能となる。

実験就航に向けては、定期航路就航を視野に入れたうえで船社を検討する必要があり、具体的な航路誘致活動のなかで、船社に対して実験就航を要請していく必要がある。

外航船社との接触によるニーズの把握

外航定期船を運航する外航船社との接触は、背後の在貨量が固まった時点での接触となるであろう。最初は、我が国の総代理店に対する訪問活動で、試験寄港に応じてくれるかがポイントとなる。青森港においては中国を始め、台湾、韓国など、アジア地域とのつながりの深いことがアンケート・ヒアリング調査より明らかとなっているが、韓国航路については、釜山港におけるトランシップ機能も充実しており、中国、東南アジアへの直航航路などと比較しても船型も小さく、誘致がしやすいことから、当初は韓国船社へのアプローチが有効である。

なお、韓国と我が国を結ぶ航路を運営している船社は、現在10社程度あるが、どの外航船社とコンタクトを取るかが、青森港国際化の大きなポイントとなる。具体的には、現在津軽海峡を航行している船社に対して、途中寄港を依頼することが最も効果的と考えられる。

試験寄港をお願いする外航船社の決定に向けては、その外航船社の本社を訪問し、定期航路開設に向けての貨物集荷に取り組んでいる姿勢をアピールする必要がある。

表 8 - 4 青森港近隣港湾に就航している韓国航路一覧

港名	会社名	便数 (曜日)	寄港地
苫小牧港	高麗海運(KMTC)	週 2 便 (火、土)	苫小牧-室蘭-酒田-新潟-境港-蔚山-釜山-大連-釜山-苫小牧
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (土)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (月)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
室蘭港	高麗海運(KMTC) 天敬海運(CK Line) 一部スペースチャーター	週 2 便 (水、土)	(水)室蘭-酒田-蔚山-釜山-苫小牧-室蘭 (土)室蘭-新潟-境港-蔚山-釜山-大連-釜山-苫小牧-室蘭
石狩湾新港	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (金)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (火)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
釧路港	南星海運(Nam-Suna)	週 1 便 (土)	釜山-八戸-苫小牧-釧路-釜山
八戸港	南星海運(Nam-Suna)	週 2 便 (土)	八戸-釜山-光陽-青島-釜山-新潟-苫小牧-八戸
		(水)	八戸-仙台-小名浜-常陸那珂-釜山-上海-釜山-苫小牧-八戸
仙台港	南星海運(Nam-Suna)	週 1 便 (土)	仙台-小名浜-常陸那珂-釜山-仙台
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (月)	仙台-釜山-清水-小名浜-仙台
	南星海運(Nam-Suna)	週 1 便 (木)	仙台-小名浜-常陸那珂-釜山-上海-釜山-苫小牧-八戸-仙台
秋田港	興亜海運(HEUNG-A)	週 2 便 (水、土)	秋田-釜山-伏木富山-新潟-秋田
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 2 便 (月、金)	(月)秋田-酒田-釜山-伏木富山-秋田 (金)秋田-直江津-釜山-新潟-秋田
酒田港	高麗海運(KMTC)	週 1 便 (金)	酒田-蔚山-釜山-苫小牧-室蘭-酒田
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (月)	酒田-釜山-伏木富山-秋田-酒田
小名浜港	南星海運(Nam-Suna)	週 2 便 (木、土)	(木)小名浜-常陸那珂-釜山-蔚山-上海-釜山-苫小牧-八戸-仙台-小名浜 (土)小名浜-常陸那珂-釜山-仙台-小名浜
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (月)	小名浜-仙台-豊橋-釜山-清水-小名浜
	井本商運、Iハ`グ`リ`ソ、マ`ス	週 2 便 (火、土)	小名浜(火)-仙台-東京-横浜-仙台-小名浜(土)-東京-横浜-小名浜
新潟港	高麗海運(KMTC)	週 1 便 (月)	新潟-境港-蔚山-釜山-大連-釜山-室蘭-苫小牧-新潟
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (火)	新潟-秋田-釜山-伏木富山-新潟
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (木)	新潟-秋田-直江津-釜山-新潟
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (金)	新潟-秋田-釜山-伏木富山-新潟
	高麗海運(KMTC)	週 1 便 (水)	新潟-富山-境港-釜山-蔚山-寧波-上海-釜山-金沢-新潟
	南星海運(Nam-Suna)	週 1 便 (木)	新潟-苫小牧-八戸-釜山-光陽-青島-下関-釜山-新潟

国外における物流ニーズの把握

海外からの輸出（国内における輸入）については、海外荷主サイドが海上運賃などを負担する形態、いわゆるC & F方式での契約も多く、この場合では海外荷主が船社・着港等を指定することとなるため、海外事業者の日本のローカルポートに対する考え方をヒアリング調査で把握し、青森港のサービス充実に反映することは、国内における個別訪問と同様、重要な活動である。

青森県内企業で海外進出を行っている事業者、あるいは青森県に対して輸出を行っている海外事業所などに対して個別訪問し、青森港に対するソフト面、ハード面でのニーズについてヒアリング調査を実施することが必要である。

また、海外訪問に際しては、青森港における港湾運送事業者や商工会議所等、民間事業者も同行し、地元自治体や港湾管理者を訪問するなど、経済ミッションも兼ねて実施することも考えられる。

先進事例の研究

a) 岩手県の宮古港

岩手県の宮古港は、週1便で横浜港との内航フィーダー航路があり、ここでは事業協同組合がコンテナヤードの管理・運営及び貨物集荷を行っている。この事例は、今後の青森港の国際化を検討するに当たり、ヤードの管理運営方式の面で参考となると考えられることから、先進事例として現地に足を運び事例研究することは有用な施策である。

b) 北海道の釧路港

北海道の釧路港は、港湾管理者が釧路市であり、北海道庁は釧路港の港湾整備に対しては、大きくはタッチしていないのが現状である。釧路港は、平成14年8月に韓国航路の開設が予定されているが、最近の外貿定期航路開設の事例として、航路開設までの経緯を伺うことは青森港の国際化に対して参考となる。

c) 広島県の広島港

広島港は、韓国との間の国際フェリー航路が本年秋に就航していることが決定している最も新しい国際フェリー就航港湾であり、定期コンテナ航路だけで

なく、国際フェリー航路の就航を視野に入れるなかで、航路誘致に向けた活動内容やポイントについて伺うことは、コンテナ化以外の青森港の国際化に向けた方向性を検討するうえで参考となる。

青森港の国際物流化戦略の基本方向

