

第1章 調査の目的と内容

1.1 はじめに

青森港は、本州～北海道間のフェリー航路を有し、また、銅鉱石、木材等を取り扱う貿易港である。しかし、近年、近隣港湾のコンテナ貨物取扱の伸長を背景に、内貿・外貿貨物共に低迷傾向にあり、青森港の港湾物流促進のための方策が求められている。

青森港の物流拠点としての活性化を進めるため、青森港国際化推進協議会（APIC）が主体となって、韓国とのコンテナ定期航路の開設を視野に入れ、青森港を巡るコンテナ貨物の実態等を把握するなど、ポートセールス活動を進めてきた。

しかし、2003年における全国の外貿コンテナ港湾は60港に達しており、こうした港湾淘汰の時代に生き残るためには、コンテナ航路だけに目標を絞った港湾経営戦略を持つのではなく、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追求していくことが必要となっている。

青森県は、ロシア・ハバロフスク地方と友好都市の関係にあり、同市との定期航空路も有し、地理面、交流面のいずれもロシア極東地域との関係が深い。ロシア極東地域においては、大型プロジェクトや消費購買力の向上を背景とした経済発展が伝えられており、青森県を拠点としたロシアとのビジネスチャンス（貿易）が広がることが想定される。そして、そのビジネスを支える国際輸送航路として、海陸複合一貫輸送機能・能力を有する青森港の活用が考えられるところである。

本調査は、平成15年度、16年度にわたって、青森港とロシア極東地域の港湾とを結ぶ国際フェリー航路（RoRo 船含む）開設の可能性を探り、貨物需要を調査し、航路開設の条件を整理することで、青森港の港湾経営戦略の構築を目指すものである。

1.2 調査目的

2年度に亘る調査によって、青森港～ロシア極東地域港湾間の国際フェリー（RoRo 船を含む）航路について、トライアル寄港の実施を視野に、短中期的視点から実施可能性を検討し、港湾経営戦略を構築することを目的とする。

1.3 調査内容

平成15年度は、北東アジア諸国（日本・ロシア・中国・韓国・北朝鮮・モンゴル）間の国際フェリーネットワークの現状を整理し、青森港とロシア極東地域港湾が国際フェリーで結ばれた際に、青森からロシアに向けての主要輸送貨物となる可能性が高い、中古車輸出について、その需要と背後圏を調査した。

平成16年度は、平成15年度調査に基づき、中古車販売企業のヒアリングを行い、また、対ロシア中古車輸出の実態を把握し、先進事例として富山県の中古車貿易について現状を調査した。さらに、フェリー開設に向けて、ロシア側の関係者および青森側の関係者と意見交換を行い、実現のための問題点、今後の取り組みを明確にした。

1. 4 調査対象・方法

北東アジア諸国間の国際フェリーネットワークの現状整理については、北東アジアの中でも日本～ロシア、日本～韓国、日本～中国、ロシア～韓国間を結ぶ航路を中心に行った。これらの航路については、実際の乗船経験も併せて記述した。さらに、先進事例として欧州における国際フェリーの実態についても調査を行った。

貨物需要調査としては、中古車輸出に特化し、その現状を整理し、輸出拡大の可能性を探った。背後圏として、北東北3県（青森・秋田・岩手）に宮城県を加えた地域を設定した。これらの地域における自動車販売業者、中古自動車販売業者、自動車解体業者を対象として、その実態を調査するため、中古車販売、海外輸出の状況、海外輸出への期待、青森港利用の可能性などの項目で、アンケート調査を実施し、必要に応じて個別企業のヒアリングを実施した。

フェリー航路開設に向けた意見交換会の開催については、ウラジオストクにて、ウラジオストク政府、港湾関係者、入管・税関、国境警備隊、フォワーダー、研究者、黒龍江省担当者と青森港湾関係者、中古車販売業者等を集めて実施した。その後、ウラジオストク会議の結果をベースとして、青森市にて、青森港湾関係者、関連企業、入管・税関、船社等による意見交換会を行った。