

## 第7章 物流構造の分析・整理

### 1. 青森港周辺の物流の現状

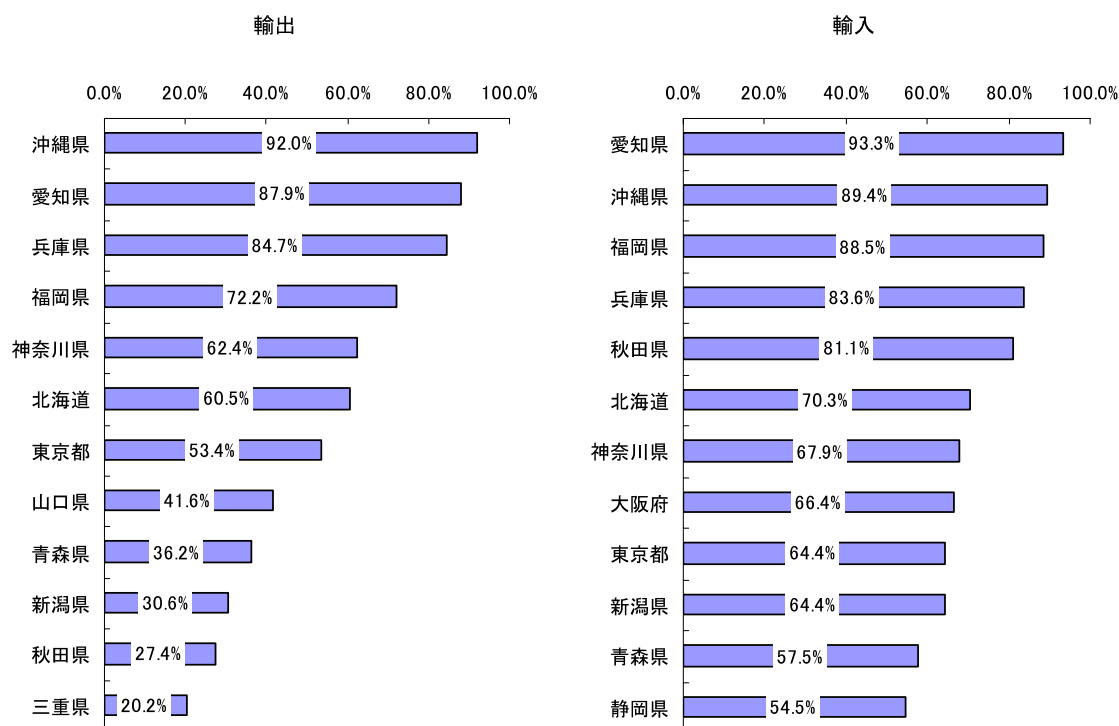
#### (1) コンテナ取扱いの地元指向の高まり

近年、港湾を取り巻く物流環境は変化してきており、各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FAZ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、国家レベルでみると、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。

この結果、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。

都道府県別の自県港利用率を輸出入別に見ると、輸出入とも北海道と沖縄県はその位置から当然として、五大港のある都府県の利用率が高いが、輸出では山口県41.6%、青森県36.2%（9位）、新潟県30.6%となっている。輸入では秋田県81.1%、新潟県64.4%、青森県57.5%（11位）が他県より自県港利用率が高くなっている。青森県の輸出入合わせた自県港利用率は35.1%である（図7-1）。

図 7 - 1 自県港利用率上位12位



資料：「平成10年全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

このような背景を反映し、八戸港における外貿コンテナ貨物取扱量はここ近年の伸張が著しく、平成10年に輸出入合わせて約9,600 T E Uの取扱いが平成13年には約17,000 T E Uと、およそ1.8倍に伸びている（表7 - 1）。

表 7 - 1 八戸港のコンテナ貨物取扱量の伸び

(単位：T E U)

	平成10年	平成13年	伸び率
輸 出	3,997	6,948	1.74倍
輸 入	5,598	9,806	1.75倍
合 計	9,595	16,754	1.75倍

また、アンケート・ヒアリング調査の結果などからも、事業所からの最寄り港湾を利用することで、トータル物流コストやリードタイムを縮減したいという考えを持っている事業所は多く、上記のデータにみられるような「荷主の地元指向」を裏付ける結果となっている。

## (2)バルク貨物のコンテナ化の伸張

青森港のバルク貨物の中でも取扱量の大きい原木の輸入に関して、近年大きな影響を与えている事柄として注目されるのは、諸外国における木材の輸出規制である。この規制は実際には加工をしていない丸太での輸出を禁じたものが多く、1980年代後半以降、北米、東南アジアなどを中心に規制が強化される傾向にある。この規制が、丸太ではなく、製材等の加工した状態での輸入を増加させる一因、ひいてはコンテナ化を後押しする要因となっている。

これらの規制の主目的は、それぞれの国内における1次加工産業の保護とそれに伴う経済波及効果を狙ったものであり、このような原木の輸出規制は今後も他の地域に広がっていく可能性が高いものと見られる。

現在、米材では60～70%、北洋材では90～100%が製材による輸入となっており、ロシア材だけは製品化が遅れているが、ここでも徐々に製材輸入に増えつつある。したがって、将来的にはコンテナによる木材輸入が主流となり、製材を輸入し、若干の加工を加えて製品としてするというのが製材業の一般的なパターンとなっていくものとみられる。

ヒアリング調査においても、青森港で取り扱っていた原木をコンテナによる製材輸入に切替え、これに伴って他のコンテナ港湾へ取扱港湾を変更したという事例もみられた。

また、青森港において原木を中心とした林産品よりもさらに取扱ボリュームの大きい鉱産品についても、フレコンバッグを利用したコンテナ化への動きがあり、青森港背後圏におけるバルク貨物のコンテナ化については、主要取扱品目のコンテナ化が進んでいるという意味において、対応が急がれる状況にあると言える。

### (3) 物流のグローバル化

日本の製造業はアジア各地で部品調達先、現地生産工場を増やしてきており、アジア全体にわたる日本企業の物流ネットワークをいかに円滑に機能させるという視野が重視される時代が到来している。日本の物流システムがアジアワイドで再構築されてきており、いわゆる「アジア輸送の準国内輸送化」と呼ばれる状況が進行している。

図 7 - 2 グローバルロジスティクスと日本の貿易構造

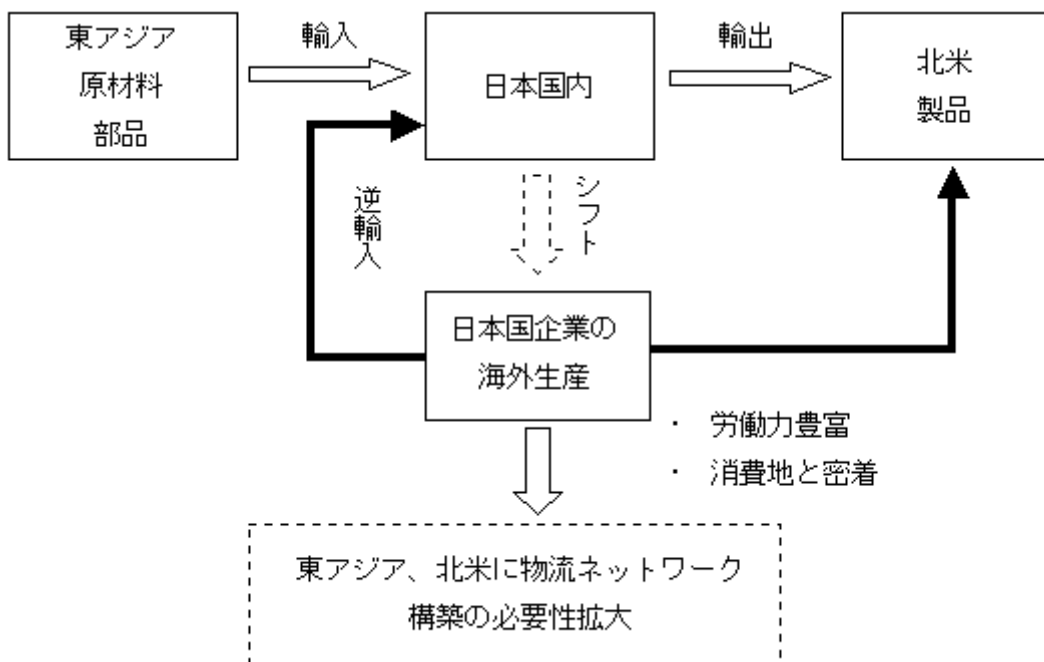
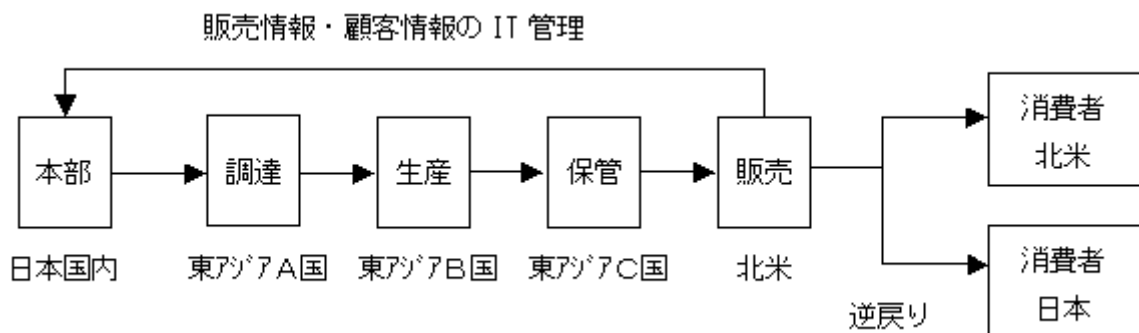


図 7 - 3 日本を起点とするグローバルロジスティクスの例



こうした中で、アンケート・ヒアリング調査からも、青森港背後圏において、中国を中心としてアジア地域との経済的結びつきの強さが示されており、青森県の地域経済や物流の流れにおいても、前述のような日本の貿易構造の変化に伴う地域の国際化とは無縁ではないことがわかる。

また、その一方で、南部地域の電機部品製造会社においては、それまで親会社主導による物流システムの傘下であり、輸出入経路についても親会社が決定していたが、国内外の経済情勢の変化により個々の子会社がそれぞれ独自に輸送経路や取引先を開拓する形態に切り替わったという事例もあった。この場合、工場の海外移転の場合と異なり、これまで親会社に依存していた海外顧客開拓機能を新たに地方の子会社が担う必要性が生じるため、子会社にとっては新たに自社で発生する物流コストをいかに低く抑えるかが経営上極めて重要なポイントとなる。

このような事例は、国内ローカル地域とアジアローカル地域との間での「ローカル to ローカル」貿易が、日本の貿易構造の変化というマクロ的視点からではなく、青森港背後圏における地域企業の経営戦略の一環として伸展していく可能性を示唆している。

## 2. 問題点の整理

前項で見たように、青森港の背後圏においては、自県内港湾利用率の上昇、地元指向の高まり、物流を中心とした地域の国際化、アジア輸送の準国内輸送化、バルク貨物のコンテナ化など、一般に地方港湾を取り巻く物流構造の変化と将来課題として指摘されているポイントが顕在化してきており、荷主の物流コスト低減に向けた港湾サービスの向上への要請は、青森港背後圏においても今後ますます高まっていくものと見られる。

特に、青森港における全港湾取扱貨物量の約4割を占めている林産品、鉱産品において、コンテナ化が進展、ないしコンテナ化への動きが見られるということは、青森港におけるコンテナ化への対応の遅れは、直接的に将来の青森港における取扱貨物量の減少、青森港の物流港湾としての衰退を召致し、ひいては青森港の背後圏域における対周辺地域比での物流コスト高の要因となり、津軽地域の経済面での競争力の弱体化を招きかねない。

このような状況から考えられる以下のような青森港の国際化に向けた課題を踏まえ、青森港の国際化戦略の基本方向について次章において検討する。

### 【青森港の国際化に向けた課題】

#### 定期航路の誘致

- ・コンテナ化ニーズへの早急な対応
- ・背後圏在荷量の確保
- ・混載機能などの貿易機能強化
- ・近隣他港との差別化
- ・外内貿を含めたターミナル機能の充実
- ・静脈物流などの新たな動きに対応した港湾機能

参考 輸送経費の試算例（40フィートコンテナ1本の場合）

輸送モデル1 青森市～八戸港～釜山港

青森市	-----	八戸港	-----	釜山港
		109,870円		168,000円
				<u>【合計】277,870円</u>

輸送モデル2 青森市～秋田港～釜山港

青森市	-----	秋田港	-----	釜山港
		154,330円		168,000円
				<u>【合計】322,330円</u>

輸送モデル3 青森市～東京港～釜山港

青森市	-----	東京港	-----	釜山港
		313,540円		168,000円
				<u>【合計】481,540円</u>

輸送モデル4 青森市～青森港～釜山港

青森市	-----	青森港	-----	釜山港
		30,990円		168,000円
				<u>【合計】198,990円</u>

注1) トラック運賃については「一般貨物自動車運送事業運賃料金(国際大形コンテナを運送する場合に限る)」の40フィート料金を適用。青森～八戸港間115km、青森～秋田港間210km、青森～東京港間771kmで計算。

注2) 海上運賃については、韓国近海輸送協議会(KNFC)のタリフ料金を適用(1ドル=120円で計算)。KNFCタリフにおいては、八戸港、秋田港、東京港は同一レートである。

注3) 青森市～東京港の料金には高速料金39,000円(東北自動車道～首都高速道路)を含む。

注4) 輸送モデル4については、青森港に釜山航路が寄港していると仮定した場合の試算で、港頭地区まで10km圏内に立地する事業者を想定、海上運賃については他3港と同一レートを適用している。