

第13章 青森港振興の枠組みと課題

前章までで、青森港の物流拠点としての活性化を進めるため、青森港におけるコンテナ貨物の在荷量、地理的特性、施設整備など青森港を巡る物流実態や課題などを調査把握し、コンテナ定期航路開設に向けた振興戦略の検討するために3度にわたるアンケート調査を行ってきた。

本章ではこれらを踏まえて、将来の青森港におけるコンテナ定期航路開設に向けた取り組みと課題などについて整理する。

1. 青森港振興に向けたステップ

青森港の国際物流化に向けた振興方策について、今後行うべき項目についてステップごとにまとめると以下ようになる。

【ステップ1】

ポートセールス活動とニーズ把握のための調査活動の継続的实施

- ・ 荷主事業者ニーズの把握
- ・ 外国船社・代理店ニーズの把握
- ・ 海外事業者ニーズの把握
- ・ ポートセールスの推進



【ステップ2】

荷主・船社に対するコンテナ貿易に関する情報提供体制の確立

- ・ 直接輸入のメリット等の検討
- ・ コンテナ船寄港のための揚げ積み量の確保（概ね30TEU）*
- ・ 貿易情報セミナーの開催等、情報提供の場を設定
- ・ 荷主－船社のマッチング等、情報を活用した支援策の構築

※トライアル寄港を想定した場合。



【ステップ3】

外資定期コンテナ航路誘致に向けたアクションプランの策定・実施

- ・ 港湾運送事業者の選定と荷役機械の手配
- ・ 外国船社・代理店への貨物量、輸送条件の提示
- ・ 試験寄港を含めた青森港へのコンテナ船寄港誘致
- ・ 試験寄港の場合、参加荷主の選定
- ・ ヤード内施設の段階的整備
- ・ コンテナ荷役機械の段階的整備

青森港国際化に向けた活動を行う主な実施主体

青森港関連自治体等（港湾管理者、港湾背後圏の周辺自治体など）

港湾関連団体等（青森港振興協会、青森港国際化推進協議会など）

商工関連団体等（青森市貿易振興会、青森商工会議所など）

物流関係事業所等（港湾運送事業者、フォワーダーなど）

貿易関係事業所等（商社、通関業者など）

2. 外航コンテナ船トライアル寄港に向けた取り組みについて

一般的に、韓国など、近海向け定期航路就航のための目安となるコンテナ貨物取扱量は、1便あたりの揚げ積みが50TEU程度と言われており、韓国船社や代理店へのヒアリング調査においても、概ね同じような数字が挙げられている

週1便寄港、年50週で計算すれば、年間コンテナ取扱貨物量で約2,500TEUの在貨量が必要となるが、第8章で示した通り、青森港背後圏域には、現状でも約4,000TEUのコンテナ貨物量がアンケート及びヒアリング調査から確認されている。アンケート調査は全量調査ではなく、あくまでもサンプリング調査であることを考え合わせれば、青森港において外航定期コンテナ航路のための潜在的在貨量は十分に存在しているといえる。

ここでは、こうした状況を踏まえて、外航コンテナ船のトライアル寄港に向けた取り組みについて、実施主体や実施に向けた課題を前項でみたステップごとに具体的にまとめる。

【ステップ1】

ポートセールス活動とニーズ把握のための調査活動の継続的实施

- ・荷主事業者ニーズの把握
- ・外国船社・代理店ニーズの把握
- ・海外事業者ニーズの把握
- ・ポートセールスの推進

上記の実施方策については、いずれの項目についても具体的な企業情報の収集が活動のメインとなるため、港湾運送事業者等の民間事業者では、あまり深い情報を得られにくいということもあり、既存のコンテナ港湾においても、この段階では港湾管理者を中心とした自治体や商工団体、民間有志による協議会・研究会等が中心となって行っている。

したがって、青森港においても、実際にビジネスとしての見通しが明確でないステップ1の段階では先進港湾に倣い、官が中心となって民間同士の橋渡しとなるよう、関係事業者の情報収集を行うこととなる。

主な実施主体	青森港関連自治体等、港湾関連団体等、
実施に向けた課題	・貨物量の確保のためには、可能な限り数多くの荷主事業者にポートセールスを行うことが効果的であるため、人員、予算面での調整が必要となる場合がある ・官と民間有志の間で誘致に向けたコンセンサスの醸成が必要となる

【ステップ2】

荷主・船社に対するコンテナ貿易に関する情報提供体制の確立

- ・直接輸入のメリット等の検討
- ・コンテナ船寄港のための揚げ積み量の確保（概ね30TEU）
- ・貿易情報セミナーの開催等、情報提供の場を設定
- ・荷主－船社のマッチング等、情報を活用した支援策の構築

ステップ2においては、ステップ1で収集・蓄積した情報を活用して、民間に情報提供、情報交換の場を提供し、具体的なビジネスとしての立ち上がりを支援することが主要な目的となる。

この段階においても官が果たす役割は大きいものの、ただし、情報交換の場の設定については、新たな事業展開に向けて、民間事業者同士が新たなビジネスパートナーとの事業連携や事業提携を図るために行うものであり、官としてはあまり前面に出ず、裏方に徹することが適切であろう。

【直接輸入のメリット等の検討、揚積量の確保】

主な実施主体	青森港関連自治体等、港湾関連団体等
実施に向けた課題	・直接輸入のメリットを説くために、貿易実務に通じ、荷主にアドバイスできる人材とともに訪問することが有効である

【情報提供の場の設定】

主な実施主体	青森港関連自治体等、港湾関連団体等、商工関連団体等
実施に向けた課題	・数多くの荷主を回る中で、新たな商品サービスの開発や販路開拓、物流ルートの開発に意欲のある事業者のリストアップとキーパーソンの選定を行っておく必要がある

【民間事業者同士のマッチング】

主な実施主体	港湾関連団体等、商工関連団体等、貿易関係事業所等
実施に向けた課題	・民間主導で行おうとする場合、中心となってアクションを起こす民間事業者の存在が必要となる ・次のステップに向けて、この段階までに港湾運送事業者が能動的に活動することが不可欠である

【ステップ3】

外貨定期コンテナ航路誘致に向けたアクションプランの策定・実施

- ・港湾運送事業者の選定と荷役機械の手配
- ・外国船社・代理店への貨物量、輸送条件の提示
- ・トライアル寄港の含めた青森港へのコンテナ船寄港誘致
- ・トライアル寄港の場合、参加荷主の選定
- ・ヤード内施設の段階的整備
- ・コンテナ荷役機械の段階的整備

ステップ3においては、コンテナ船の寄港を前提とした活動となるため、官よりもむしろ民間主導の部分が大きくなっていくことが望ましい。

したがって、ステップ2の段階でコアとなる荷主とキーパーソンの選定、及び港湾運送事業者の荷主とのマッチングがどの程度達成できているかが重要となってくる。ステップ2までのなかで、ステップ3に向けた地固めが堅実に進められることがステップ3の要件となる。

【港湾運送事業者と荷役機械の手配】

主な実施主体	港湾関連団体等、商工関連団体等、物流関係事業所等
実施に向けた課題	・コンテナ船の青森港寄港に当たっては、船社、港運協会、港湾労組の間で事前協議に諮る必要がある

【事前協議制度について】

港湾に新たな船舶、殊にコンテナ船のように在来船と比して著しく荷役効率の高い船舶が入港する場合、船社、港運協会、港湾労組のそれぞれの間で事前に協議を行わねばならない。

事前協議は、港湾労働者の雇用の安定を図ることを目的としているため、場合によっては、この段階で各者の関係がこじれ、就航スケジュールが滞る場合もあるが、青森港の場合は、背後圏の貨物が近隣コンテナ港湾に流れているのが現状であり、コンテナ船の寄港はむしろ港湾労働者の雇用環境を改善すると考えられることから、事前協議に関して問題が生じる可能性は極めて低いものとみられる。

【外国船社・代理店への貨物量、輸送条件の提示とコンテナ船の誘致】

主な実施主体	青森港関連自治体等、港湾関連団体等、商工関連団体等、物流関係事業所等
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・外国船社、代理店に対しては、可能な限り足を運び、官民一体となった地元の熱意を理解して頂く必要がある ・輸送条件の提示の際にはある程度の貨物量データが必要となるため、定時可能な状態に荷主データを集約しておかなければならない

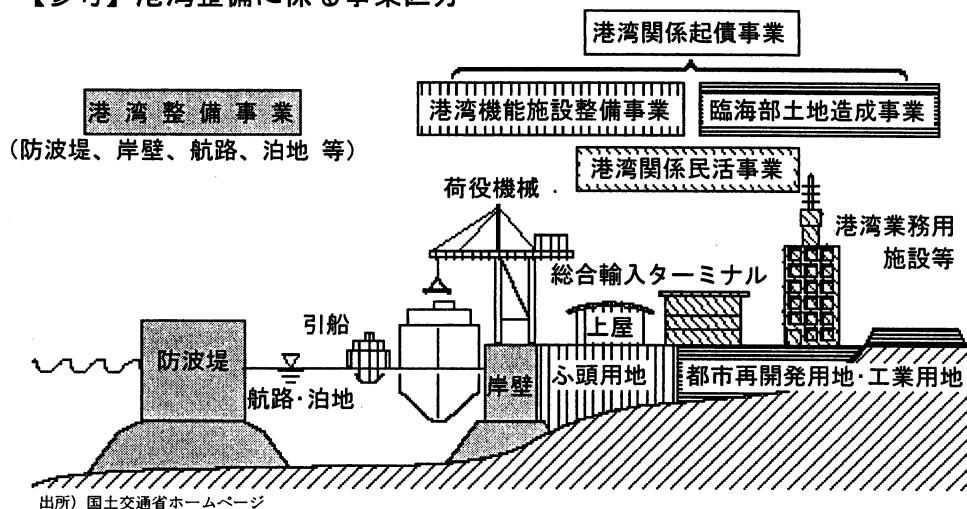
【トライアル寄港の場合の参加荷主決定】

主な実施主体	港湾関連団体等、商工関連団体等、物流関係事業所等、貿易関係事業所等
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・トライアル寄港の場合、寄港のタイミングに合わせて荷主に日程の調整を要請しなければならない ・輸出コンテナを取り扱う場合は、空コンテナの手配を行う必要が生じる。ただし、既に他港利用による輸出入を行っている事業者の場合、現在でも空コンテナ手配を行っており、調整は比較的容易である可能性もある

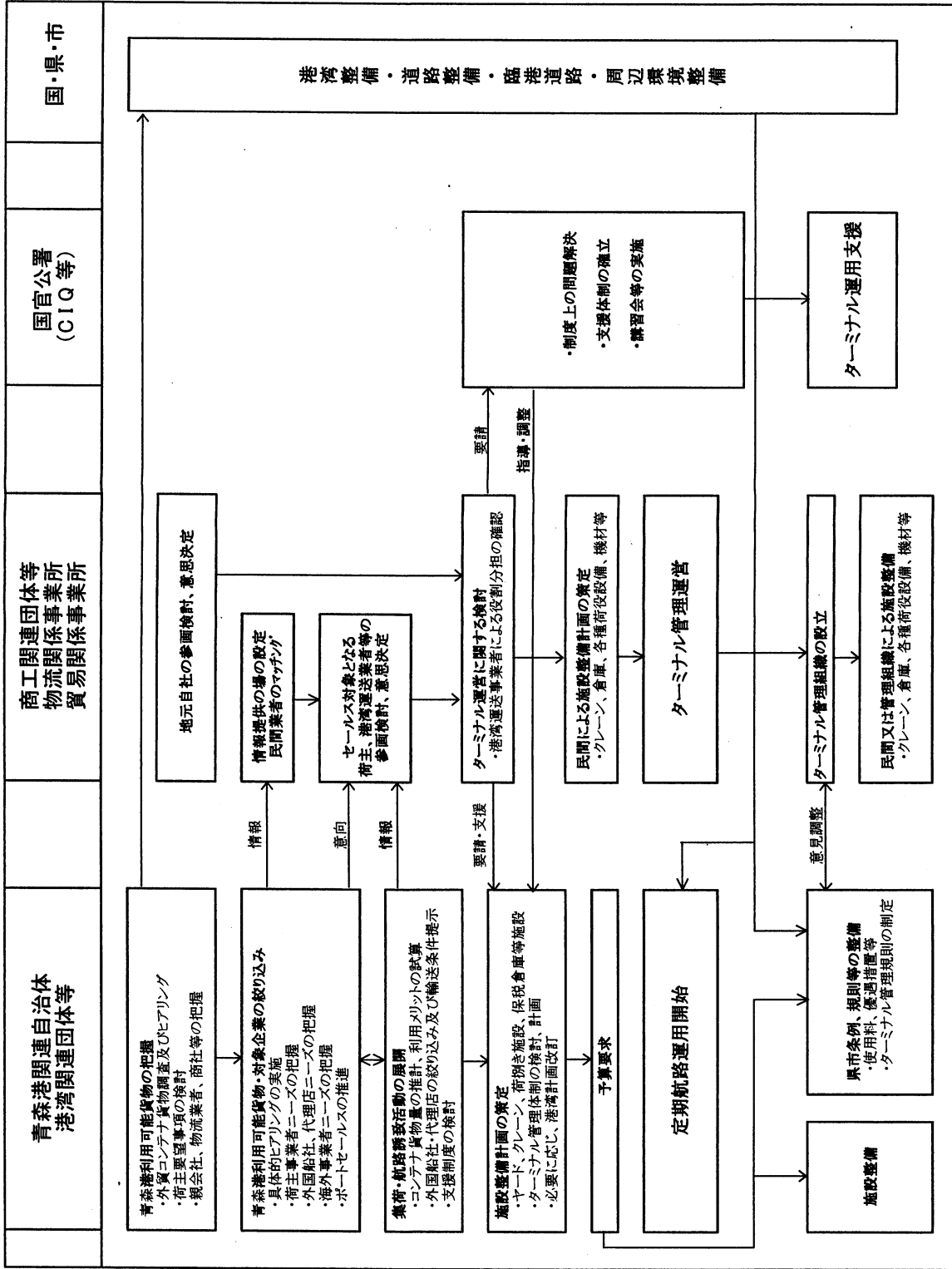
【ヤード内施設、コンテナ荷役機械の整備】

主な実施主体	青森港関連自治体等、港湾関連団体等、物流関係事業所等
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備に当たって、港湾関係起債事業として国に起債の許可を受ける場合は、港湾計画との整合性、貨物取扱いの見込みや採算性など、諸条件が整っていないと認められない

【参考】港湾整備に係る事業区分



【青森港におけるコンテナターミナル実現に向けたフロー】



【参考】浜田港の事例

浜田港は、国内 57 番目の定期コンテナ航路寄港港湾として、平成 13 年 3 月に航路が開設された、コンテナ港湾としては後発となる港湾である。また、近隣に先発コンテナ港湾が存在している点、背後に有力な荷主が立地していない点、港湾管理者である県（島根県）だけでなく市（浜田市）が積極的に航路誘致等に関わっていたという点など、状況として青森港の参考となる部分が多いと考えられることから、ここで事例として紹介する。

【航路の概要】

運航船社：南星海運(株)（平成 13 年 3 月開設）

代理店：浜田港運(株)

運航頻度：週 1 回月曜日に寄港

運航船舶：LONG TIAN (178TEU)

寄港順路：浜田→三田尻中関→宇部→釜山→浜田

（1 船で釜山港を中心とする 1 週間のラウンド航海）

■寄港に至る経緯

平成 6 年 2 月、島根県、浜田市、浜田港整備促進同盟会の 3 者による「浜田港振興会」が発足、2 年後の平成 8 年 5 月には浜田港整備促進同盟会と浜田区振興会が統合され新生「浜田港振興会」として、島根県、浜田市、地元金融機関からそれぞれ 1 名ずつの出向者を常駐させ、その活動を開始した。

以降、定期航路寄港に向け、荷主に対する精力的なポートセールス活動を行うなかで、平成 12 年 3 月からは南星海運(株)にターゲットを絞り込み、5 月にはソウルの本社へ訪問、7 月には航路誘致に向けて島根県副知事を団長とする訪問団が知事の航路開設要請を伝えるというトップセールスを展開、官民一体となった集荷体制を訴えた結果、8 月に寄港の内諾を受けた。この内諾を受け、島根県、浜田市、浜田港運(株)、浜田港振興会では、それまで訪問してきた荷主に対する再訪問も含め島根県内外の企業に徹底的な集荷活動を展開、10 月にはその成果を浜田港振興会会長である浜田市長がソウル本社に伝えるために訪問し、平成 13 年 1 月、定期航路開設の覚書調印、同年 3 月の第 1 船入港に至った。

航路就航以降も、島根県、浜田市、浜田港運(株)、浜田港振興会が中心となって荷主訪問を中心としたポートセールスを継続的に展開しており、就航後の 1 年間の間に国内外で延べ 338 社に対して企業訪問を行っている。

■浜田港平成 14 年コンテナ貨物取扱実績（単位：TEU）

合計	個				数		
	輸出	輸入	輸出(実入)	輸入(実入)	輸出(空)	輸入(空)	
1,066	525	541	114	466	411	75	

■振興事業の内容

島根県、浜田市は、それぞれ浜田港振興会への負担金を含め、浜田港の利活用促進のための予算を組んでおり、平成15年度予算における事業規模は以下の通りである。

【島根県】

予算規模：6,062万4千円

主な事業：コンテナ航路利用促進補助金

1. 他港利用の貨物が浜田港を利用した場合に荷主企業へ支援
 - (1) 1企業当たり2回目まで
～2万円/20フィートコンテナ1本
※40フィートコンテナ：3万円
 - (2) 3回目以降
～5千円/同上(ドライコンテナ)
8千円/同上(冷凍コンテナ)
2. コンテナ航路運航確保補助金
採算ラインである1寄港当たり(50)本との不足分について、船会社に対し1本当たり1万円を補助
3. 貿易アドバイザーの設置
コンテナ航路の拡大のため貨物の創出及び貿易相談等の業務を実施
4. 港湾使用料の減免
船会社の港湾使用料の1/2を減免
5. 浜田港国際物流開発専門員の設置
コンテナ航路拡大のため県東部、山陽方面でポートセールスを実施するために松江、広島に1名ずつ人員を配置

【松江市】

予算規模：2,136万8千円（浜田港振興会負担金）

160万円（浜田港利用促進事業）

主な事業：広報宣伝事業、情報収集事業、コンテナ航路利用促進事業、貿易アドバイザー設置、釜山地域企業との情報交換

■貿易アドバイザー

浜田港振興会に1名配置された貿易実務経験者で、同振興会職員や県、市の担当者とともに船会社や荷主との商談に出向き、経費削減や物流ルートの特案などの具体的な交渉を担当する。定期航路就航前の平成12年10月より設置されている。

3. まとめ

2ヶ年にわたる調査と3度のアンケート調査、ヒアリング調査等を通じて、青森港背後圏における潜在的在荷量は、定期コンテナ航路就航に当たっては十分な量が存在していることが確認された。また、ヒアリング調査のなかでは、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など、複数の利点が指摘されている。

定期コンテナ航路の就航に当たっては、貨物が先か施設整備が先かという、いわゆる「卵と鶏」的議論が必ず生じるが、基本的には貨物の存在が第一義的に重要な要素となるとともに、貨物を当該港湾に集めてくる体制の存在が、殊に地方港においては極めて重要な要素となる。外航船社、代理店に行ったヒアリングにおいても、地元を挙げての応援が最も重要であるとの意見も聞かれており、外航コンテナ船のトライアル寄港から定期コンテナ航路の就航に向けて、こうした体制をどのように作り上げていくかが重要なキーとなろう。

前項でみたように、コンテナ船寄港に向けた活動の実施主体としては、関連自治体、港湾関連団体等（港湾振興協会、利用促進協議会など）、商工関連団体等（貿易振興団体、商工会議所など）、物流関係事業所等（港湾運送事業者など）、貿易関係事業所等、官民それぞれに多くの組織の協力体制が必要となる。なかでも、実際にコンテナ貨物のハンドリングを行う港湾運送事業者が積極的にポートセールス活動に参画することは必要不可欠である。

青森港の国際化に向けて、当面の目標はトライアル寄港の実現ではあるが、1度きりのトライアルに終わるのであれば効果は、その効果は限定的なものに留まるとみられよう。したがって、コンテナ船寄港に向けた地元での協力体制を構築すべく、青森県、青森市と港湾運送事業者が中心となり、関係各所への協力要請と、貨物量の確保に向けた荷主への精力的なポートセールス活動と、これを通じた定期コンテナ航路就航への機運の醸成に努めていくことが重要である。