



国土交通省 関東地方整備局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau.

平成27年 1月 28日(水)
国土交通省 関東地方整備局
港湾空港部

記者発表資料

～国際コンテナ戦略港湾・京浜港～

「第1回青森県荷主意見交換会」を開催しました

平成26年12月16日(火) 青森県八戸市の八戸港湾・空港整備事務所において、国土交通省東北地方整備局・関東地方整備局の共催により、「第1回青森県物流効率化に関する荷主等意見交換会」を開催しました。

本意見交換会は、青森県の荷主企業と京浜港及び青森県の港湾関係機関により、国際コンテナ物流の課題や効率化等について、意見交換し、相互に今後の国際物流の効率化につなげることを目的として開催しました。

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ・神奈川建設記者会・横浜海事記者クラブ・物流専門紙・その他専門紙

問い合わせ先

関東地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室

室長 小澤 敬二 (こざわ けいじ)

補佐 藤井 久 (ふじい ひさし)

電話 045-211-7437 FAX 045-211-0204

「第1回青森県物流効率化に関する荷主等意見交換会」の開催結果

■開催日時 平成26年12月16日(火) 14:30~16:30

■開催場所 東北地方整備局 八戸港湾・空港整備事務所 会議室

■参加荷主等企業

アルバック東北株式会社

大平洋金属株式会社

八戸臨港倉庫株式会社

三菱製紙株式会社

八戸港湾運送株式会社

■議事

(1)最近の東北の港湾の状況

(2)国際コンテナ戦略港湾政策の概要

(3)意見交換

■主な意見

- ・陸送の状況が厳しく、八戸港の利用を進めている。内航フィーダー輸送も従前から取り組んでいる。
- ・国際フィーダー航路で京浜港にて基幹航路につなぐか、直航航路で釜山等の海外トランシップにて基幹航路につなぐかは、コストやリードタイムなど、複合的な要素により決定している。
- ・コストを考慮すると、八戸港から北米や東南アジアへの直航便就航が望ましい。
- ・コストは直行便が最も安いですが、企業BCPの観点からフィーダー航路も使っている。
- ・釜山等トランシップは積替時の荷物のトラブルが多いため、荷役作業のトラブルが少ない京浜港を利用している。
- ・1回の輸送ロットが大きいいため、現状のフィーダー船では船型が小さい。
- ・フィーダー航路はまだまだ便数が少なく、京浜港での横持ちも頻繁に発生しており、時間が余計にかかることが多い。
- ・八戸港全体の傾向として、震災復興も順調に進み、取扱貨物量は増加傾向にあるが、輸出は20ftコンテナの使用が多く、輸入は40ftコンテナの使用が多いため、空コンテナのポジショニングに苦勞しており、八戸港利用者内でのコンテナラウンドユースは進みづらい状況である。

■会議状況



【荷主意見交換会の模様】



【意見交換会後の個別意見交換の状況】