

採算性に関する詳細調査の評価

1 貨物量の見込みについて

(1) 統計分析調査の結果（資料 2 より）

- ・平成 25 年度コンテナ貨物流動調査からの推計では、日本海横断航路の集荷圏域となりうる 12 都県（*1）と、対岸の大連港及びロシア極東港湾との間で輸送されている貨物量について、12 都県の中では新潟県及び隣接県発着の貨物は約 2 割と多くなく、多くの貨物が関東発着となっている。

*1：12 都県＝新潟県、山形県、福島県、群馬県、長野県、富山県、栃木県、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

- ・また、中国東北部・ロシア極東との間の貨物の約 9 割は、大連港を利用して輸送されており、ロシア極東地域との間の貨物は多くない。

(2) 企業アンケート調査の結果（資料 3 より）

- ・アンケートに回答いただいた企業の範囲では、新潟県、隣接県、北関東に事業所、工場等を立地する企業のうち、中国東北部・ロシア極東地域との貿易がある企業は 135 社
- ・上記企業の貿易貨物の総量は、コンテナ貨物で 35,001TEU
- ・この貨物量については、資料 3 の【補足説明】に記載した、
 - －このうち約 16,000TEU は、過去のヒアリング等を通じた情報から、横断航路の利用が困難
 - －上記企業の約 75%は、中国東北部・ロシア極東地域では遼寧省とのみ貿易をしており、日本海横断航路利用のメリットが小さいという点を考慮すると、実質的に日本海横断航路利用への移行を見込むことができるのは、約 4,750TEU（＝ $(35,001 - 16,000) \times (100\% - 75\%)$ ）。ただし、この中にも、中国東北部・ロシア極東地域以外の貨物量が含まれている。

(3) 中国東北部・ロシア極東地域の経済状況等の分析結果（資料 4 より）

- ・黒龍江省、吉林省地域は、2 省を合わせた人口規模が約 6500 万人、同経済規模は世界 20 位台の台湾やスウェーデンと同程度である。しかしながら、両省の貿易額全体に占める対日貿易額のシェアは大きくない。
- ・このことから、中国東北部については、きちんと貿易を伸ばす対策を行えば、対日貿易が伸びる余地はあると考えることができる。
- ・ロシア極東地域は、人口規模、経済規模がそれほど大きくなく、既存の定期航路で輸送されている貨物量から大きく増えることは当面見込めない。
- ・今後ロシア極東関連の貨物が新たに出てくるとすると、極東地域のプロジェクトに関連する貨物があり得る。
- ・ヨーロッパ方面とつながるシベリア鉄道は、日本発着貨物の利用はあまり増えていないが、利便性が向上すれば利用が伸びる余地がある。

(4) 評価

- ・上記(2)のアンケート調査の結果から、実質的に日本海横断航路への移行を見込むことができる約4,750TEUから、第3回委員会において示した荷主ヒアリングと重複する270TEUを除いた貨物量見込み約4,480TEUと、当該荷主ヒアリングによる貨物量見込み約5,200TEUとを合わせると約9,680TEU
- ・この貨物が全て日本海横断航路の利用に移行することができれば、第3回委員会において示した必要貨物量10,290TEUに近い数値が確認される。
- ・しかしながら、上記(1)のとおり隣接県よりも関東に多くの貨物がある傾向が読みとれることや、今回のアンケート調査の貨物量には、中国東北部・ロシア極東地域以外の貨物量も含まれていること等を考慮すると、全量が横断航路の利用に移行することは難しいと考えられる。
- ・この点については、上記(1)の統計分析において輸送されていると推計される貨物量のうち、今回のアンケート調査では把握できなかった貨物に関して企業訪問等を通じて更に情報を収集することや、上記(3)の結果から貿易量が伸びる余地がある中国東北部について、中国吉林省との協力等を通じて創貨や貨物の掘り起こしをすること等により、貨物量の見込みを積み増す余地はある。
- ・中国における一帯一路政策や、ロシアにおける極東重視など、物流環境に影響を与える可能性がある動きがあり、今後貨物量の状況が変わることも考えられる。

2 旅行需要の見込みについて(資料5より)

- ・県内旅行事業者へのアンケート調査から、想定される運航条件(フェリーによる週1便運航、片道27時間程度、2等ベッド客室片道200~250ドル程度)では、旅客需要を見込むことが難しいと考えられる。
- ・したがって、日本海横断航路を運航する場合、旅客によって採算を確保することは困難であると考えられることから、貨物によって採算を見込むことができるかどうかの検討が重要になる。