

資料編

－ 資料編 目次 －

1	日本海横断航路のあり方検討委員会 委員名簿.....	1
2	日本海横断航路のあり方検討委員会 開催経過.....	2
3	日本海横断航路のこれまでの経緯.....	3
4	新潟港の外貿定期コンテナ航路の現状.....	5
5	中国東北部・ロシア極東地域の状況.....	6
6	貨物需要に関する調査の結果－統計分析.....	12
7	貨物需要に関する調査の結果－荷主企業ヒアリング.....	13
8	貨物需要に関する調査の結果－荷主企業アンケート.....	15
9	旅客需要に関する調査の結果.....	18
10	船社の収支構造（外航船社の基本形）.....	19
11	運航経費の試算.....	20

1 日本海横断航路のあり方検討委員会 委員名簿

(敬称略、50音順)

(委員長)

氏名	所属等
鬼頭 平三	一般財団法人みなと総合研究財団

(委員)

氏名	所属等
青山 正裕	株式会社新潟国際貿易ターミナル
新井 洋史	公益財団法人環日本海経済研究所
井口 敏明	株式会社コメリ
大勝 孝雄	新潟市
大谷 剛史 (第4回まで) 濁川 博 (第5回から)	一般社団法人日本旅行業協会
尾島 進	一般財団法人新潟経済社会リサーチセンター
金川 貴宣	北越紀州製紙株式会社
小向 秀治	新日本海フェリー株式会社
佐藤 潔	カメラライン株式会社
早福 弘	新潟商工会議所
藤澤 成	新潟経済同友会
水口 幸司	新潟県
湯田 孝男	一般社団法人新潟港振興協会
渡部 智明	三井物産株式会社
渡辺 幸計	佐渡汽船株式会社

(オブザーバー)

風間 勝行	国土交通省 北陸信越運輸局
関口 忠志	国土交通省 北陸地方整備局

2 日本海横断航路のあり方検討委員会 開催経過

第1回 平成29年5月30日

- 議題1 日本海横断航路のあり方検討委員会について
- 議題2 日本海横断航路の意義・経緯について
- 議題3 新潟国際海運株式会社の清算について

第2回 平成29年7月19日

- 議題1 船社が船を運航するにあたっての「基本的な考え方」（講義）
- 議題2 航路の採算性に関する調査について

第3回 平成29年9月4日

- 議題1 中国東北部・ロシア極東の経済情勢について（講義）
- 議題2 日本海横断航路の収支見込み（概算）について
- 議題3 事業スキーム（運航事業者のあり方）について

第4回 平成29年11月17日

- 議題1 詳細調査の実施について
- 議題2 事業スキームの検討について

第5回 平成30年1月23日

- 議題1 新潟における本航路の位置づけについて
- 議題2 詳細調査の結果報告について
- 議題3 事業スキーム・支援体制の検討について
- 議題4 報告書の構成について

第6回 平成30年2月16日

- 議題 本委員会のとりまとめ

3 日本海横断航路のこれまでの経緯

○日本海横断航路事業は、平成 19 年 2 月の新潟経済同友会の提言等、経済界からの要請を踏まえ、官民共同して航路開設に向けて取り組むことに合意しスタート。

○これまでに 3 回、日本海横断航路の運航を試みてきた。

【1回目（平成 20～21 年度）】

- ・平成 20 年 12 月に韓国、中国、ロシア、日本の企業等が出資し、4 か国合弁会社「北東アジアフェリー株式会社」を設立。（日本側出資企業は、北東アジアフェリージャパン株式会社（現在は新潟国際海運株式会社））
- ・運航船舶はフェリーで、平成 20 年度に試験運航を実施、平成 21 年 6 月 28 日～9 月 14 日に営業運航した。

→〔結果・問題点〕

フェリーを傭船して運航したが、傭船期間終了後に後継船舶の手配ができず、運航休止に至った。

【2回目（平成 23～24 年度）】

- ・平成 23 年 8 月 18 日～平成 25 年 3 月 23 日の間、飯野港運株式会社が運航していた新潟～ナホトカ航路を延伸して、ザルビノ港に寄港することにより、在来貨物船航路を運航。

→〔結果・問題点〕

貨物の不足、天候の影響を受けやすい小型船での運航のため運航スケジュールが不安定になったこと等により、運航を継続できなかった。

【3回目（平成 27～28 年度）】

- ・北東アジアフェリー航路以降、会社事業として日本海横断航路の開設に向けて取り組んできた新潟国際海運株式会社の子会社が中古フェリーを購入し、新潟国際海運株式会社が当該フェリーを運航する体制による航路の開設を目指した。

→〔結果・問題点〕

船舶購入契約の段階でトラブルが生じ、運航に至らなかった。

トラブルの事実関係、原因等については、新潟県監査委員、日本海横断航路の船舶調達問題に関する特別調査委員会による監査、調査が行われ、平成 29 年 2 月に調査結果が報告された。

〔時系列表〕

H14年 北東アジア輸送回廊ビジョン(ERINA)

H18年～

4カ国による運航に向けた協議開始

H19.2

新潟経済同友会提言「日本海横断航路開設に期待する」

H20.10, H21.3

フェリー試験運航

北東アジアフェリーによる運航

H20.12

北東アジアフェリー株式会社(4カ国会社)設立

※日本側投資会社 北東アジアフェリージャパン(現 新潟国際海運)

H21.6～9

北東アジアフェリー運航 ※H21.9.14を最後に運休

(在新潟中国総領事を通じて吉林省との協力開始)

H23.7

森副知事(当時)－吉林省・陳副省长(当時)間の協定書締結

H23.8～H25.3

飯野港運により在来貨物船を運航 ※H25.4以降事実上運休
(H24.8からはプリモールアフトランス)

在来貨物船の運航

H25.4～

貨物船(RORO船)の用船による運航を模索

H26.8

吉林省経済技術合作局・王局長が来県

合弁会社を設立してフェリーを購入して運航することを提案

H27.4～

8月 県が新潟国際海運へ出資

※船舶購入の段階でトラブルが生じ、運航に至らなかった

船舶調達取組

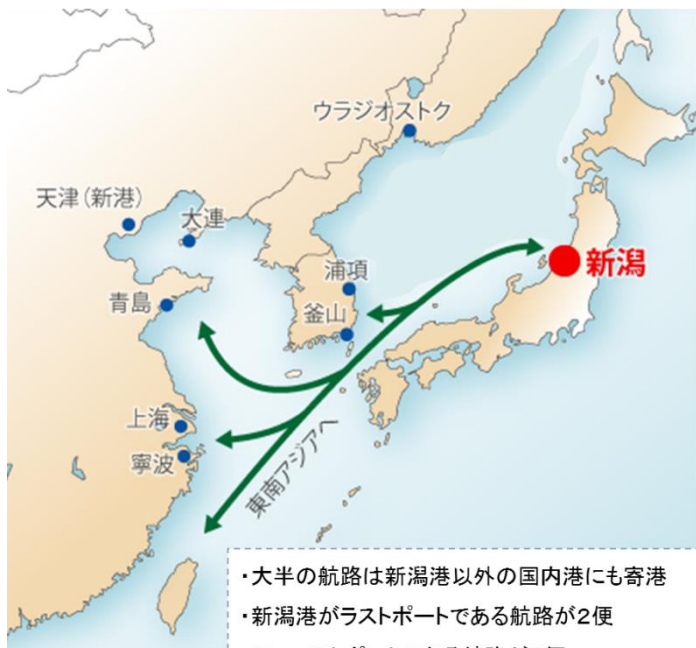
H29.5

日本海横断航路のあり方検討委員会 設置

4 新潟港の外貿定期コンテナ航路の現状

(平成 30 年 1 月 31 日現在)

○ 上海港や釜山港等を中心に週11便の定期コンテナ航路が就航



- 釜山航路
釜山に寄港 週4便運航
- 中国・釜山航路
釜山、中国(大連、青島)・
(天津新港、大連)・(上海、寧波)に寄港 週6便運航
- 中国航路
上海、大連、青島に寄港 週1便運航

新潟港から主要港までの日数		
	輸出	輸入
釜山	2日～	1日～
上海	8日～	3日～
大連	8日～	5日～
青島	8日～	4日～

5 中国東北部・ロシア極東地域の状況

【中国東北部】

○中国全国における東北三省のシェア

	人口 (千人)	%	GDP (億元)	%	輸出 (億ドル)	%	輸入 (億ドル)	%
全国	1,367,820		636,139		23,427.5		19,602.9	
遼寧省	43,914	3.2%	28,627	4.5%	587.6	2.5%	552.0	2.8%
吉林省	27,524	2.0%	13,804	2.2%	57.8	0.2%	206.0	1.1%
黒龍江省	38,330	2.8%	15,039	2.4%	173.4	0.7%	215.6	1.1%

データ出所: ERINA「北東アジア経済データブック2015」

○中国東北三省の対日貿易額

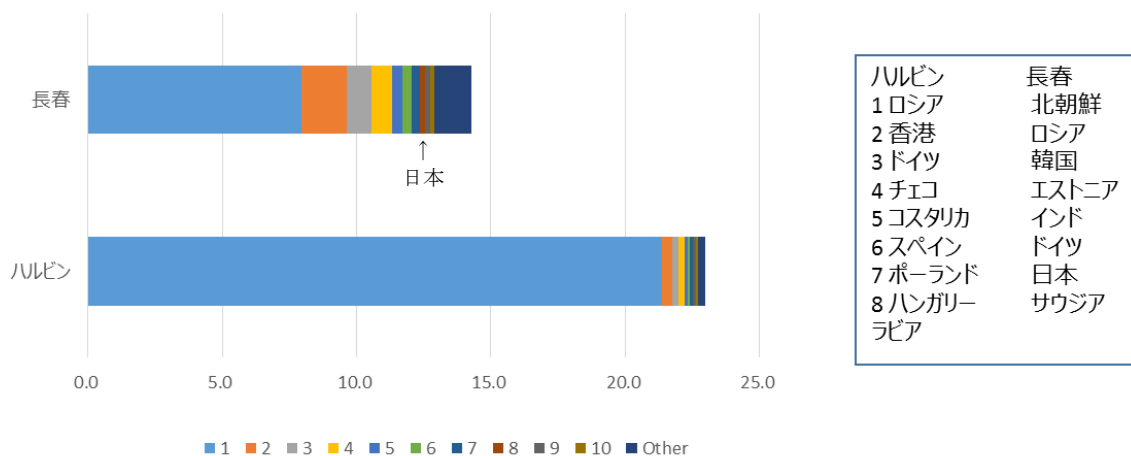
	輸入		輸出	
	2007	2016	2007	2016
遼寧省	4,951	5,781	8,928	8,318
吉林省	760	951	63	30
黒龍江省	24	26	6	N/A

注: 2016年の黒龍江省の対日輸出は僅少のため金額確認できず。
データ出所: Global Trade Atlas

○中国東北部（黒龍江省、吉林省）の輸出額と日本への輸出比率

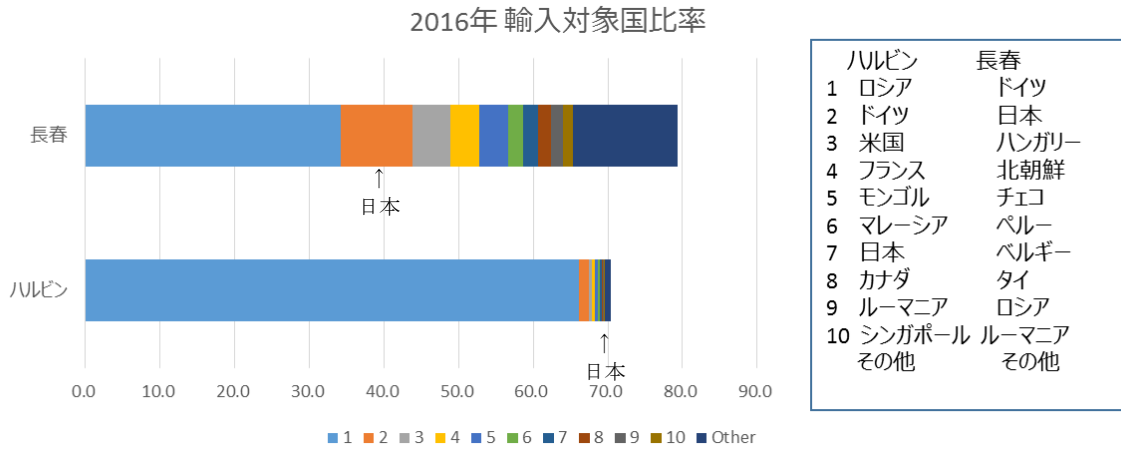
- ・ ハルビン税関経由の輸出額は長春税関経由の輸出額よりも多く、そのほとんどがロシアへの輸出
- ・ 対日輸出額はハルビン経由よりも長春経由の方が多く、2016年については、ハルビン経由のものが118万ドルであるのに対して、長春経由のものは2959ドル
- ・ 全国の輸出相手国では日本は3番目に多いものの、長春経由の貿易では7番目、ハルビン経由の貿易においては17番目

2016年 輸出対象国比率 (単位: %)



○中国東北部（黒龍江省、吉林省）の輸入額と日本からの輸入比率

- ・ 2016年時点では、長春経由の輸入総額はハルビン経由の輸入総額より多い金額
- ・ 対日貿易に限定しても長春経由の輸入額は9.5億ドルであるのに対して、ハルビン経由の輸入額は2593万ドル
- ・ 全ての省を対象とした場合、日本からの輸入は2番目に多く、ハルビン経由の貿易では、日本が7番目、長春経由では2番目



○中国東北部の地域発展政策

東北全体

- ・ 「東北地域等旧工業基地の全面的振興に関する若干の意見(2015年12月)」 ←2004年からの「東北振興策」の後継計画
- ・ ①体制・メカニズムの改革、②経済・産業構造の調整、③イノベーションの促進、④民生の保障と改善を4本柱とする。

黒龍江省

- ・ 「東部陸海シルクロード経済ベルト構想」(2014年12月)
- ・ 「綏芬河～ハルビン～満洲里～ロシア～欧州」の陸上輸送ルートと「ハルビン～綏芬河～ロシア沿海港湾都市～アジア諸都市」の複合輸送ルートの発展を目指す

吉林省

- ・ 「長吉図開発開放先導区」(2009年8月)
- ・ 長春市、吉林市、延辺朝鮮族自治州の連携を強化し、図們江地域からロシア・北朝鮮の港湾を通じた対外開放を促進する。

遼寧省

- ・ 中国(遼寧)自由貿易試験区設立(2017年3月)
- ・ 大連、瀋陽、営口の3市を中心とした120平方キロメートルに設置。貿易のみならず、投資、金融、行政、法律など、様々な分野に関する総合的な改革を行うもの。

【ロシア極東地域】

○ロシア全国における極東経済

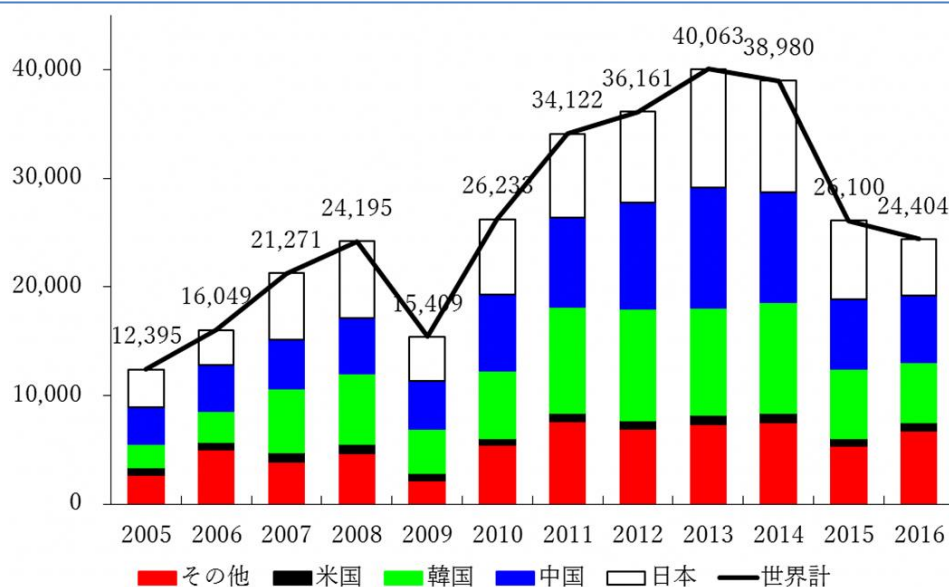
総数	単位	ロシア	極東	比率(%)	時期
面積	万Km ²	1,709.8	616.9	36.1	2014年
人口	万人	14,366.7	622.7	4.3	2014年1月1日
GRP	兆ルーブル	54.0	2.8	5.2	2013年
輸出額	億ドル	4,978.3	286.8	5.8	2014年
輸入額	億ドル	2,866.7	106.5	3.7	2014年
外国投資	億ドル	228.6	39.4	17.2	2014年

一人当たり	単位	ロシア	極東	倍率	時期
GRP	万ルーブル	37.6	45.1	1.20	2013年
月収	ルーブル	27,766	31,974	1.15	2014年
住宅面積	m ²	23.7	22.9	0.97	2014年
乗用車 (1000人あたり)	台	316 (モスクワ)	567 (沿海地方)	1.79	2015年

データ: 乗用車台数はAvtostat社、それ以外はロシア連邦統計庁

○ロシア極東の貿易動向と相手国

- ・ 2016年の貿易額は244億ドル(12.6%減)、輸出186.2億ドル(8.7%減)、輸入57.9億ドル(1.3%増)。日中韓が主な貿易相手(7割)。



○ロシア極東の対日貿易

- ・ 2016 年、全国に占める極東貿易の比率は、輸出 6.5% (478 億ドル)、輸入 3.2% (4.2 億ドル)。輸入は、GRP や人口シェアと比べて過少。
- ・ 対日輸出全体に占める極東の比率は 51%。その 83%は鉱物資源。魚介類 (5.7%)、船舶 (5.6%)、木材 (2.3%)、鉱石 (2.2%)。
→ロシアの対日輸出の半分は極東から輸出される。
- ・ 対日輸入に占める極東の比率は 6.4%。車両など (37.0%)、機械等 (27.5%)、鉱物性燃料 (6.1%)、船舶など (5.9%)、鉄鋼製品 (5.8%)、電子機器など (2.9%)。
→日本製品の市場として、極東は小さい。ただし、人口比で考えれば、浸透度は高いとも言える。

○ロシア極東地域の地域発展政策

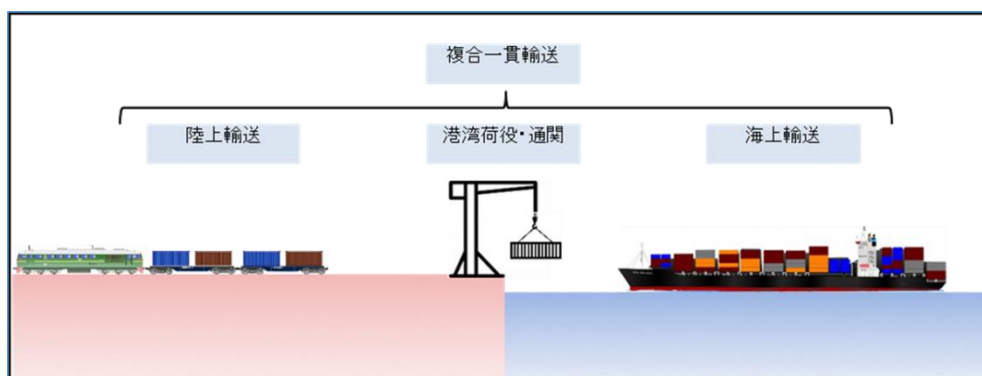
「先行発展区 (TOR)」、「ウラジオストク自由港」

- ・ いずれも新規投資を行う企業に対して、税減免等の優遇措置を与えることで企業活動を活性化させようとの事業 (いわゆる「経済特区」)
- ・ TOR は 2015 年施行。現在極東全域に 15 か所。141 社進出 (2017.6)
- ・ ウラジオストク自由港は 2016 年施行。220 社進出 (2017.6)
- ・ いずれも、業種別では「倉庫業・運輸附帯サービス業」が最も多い。

	TOR	自由港	通常
当初10年間の社会保険料	7.6%	7.6%	30%
黒字化後5年間の利潤税	0%(その後5年は12%)	0%(その後5年は12%)	20%
当初5年間の財産税	0%(その後5年1.1%)	0%(その後5年0.5%)	2.2%
土地税	0%(当初3年)	0%(当初5年)	0.3-1.5%
(輸出者に対する)付加価値税還付	10日以内	10日以内?	
有用鉱物資源税	当初10年間2~10割減免	無し	

○ロシア極東港湾経由の複合一貫輸送

- ・ 一般に海上コンテナを利用し、陸上輸送と海上輸送とを組み合わせる形態を指す
- ・ 複合一貫輸送業者（NVOCC）と呼ばれる運送事業者が、鉄道事業者や海運業者などの輸送サービスを仕入れて、一連の輸送プロセスをパッケージ化して荷主企業に対して販売
- ・ ロシア極東港湾を利用する複合一貫輸送
 - ①海上輸送とシベリア鉄道とを組み合わせる輸送（シベリアランドブリッジ:SLB と呼称）
 - ②海上輸送と中国黒龍江省・吉林省への陸上輸送を組み合わせる輸送



「Sea and Rail Moscow」サービス

- ・ 日ロ間貿易貨物の増加を見越して、日本通運が展開するサービス
- ・ 2017年1月からサービス開始
- ・ 日本側発地は38港（新潟、直江津を含む）。釜山港経由、ウラジオストク港で鉄道に積替え
 - 舞鶴・苫小牧・石狩湾新港・釧路・秋田・酒田・新潟・直江津・富山新港・金沢・敦賀・境港・浜田・八戸・塩釜・東京・横浜・名古屋・清水・大阪・神戸・水島・広島・大竹・岩国・徳山下松・中関・高松・松山・高知・門司・博多・志布志・大分・細島・熊本・八代・薩摩川内
- ・ モスクワまでの日数は27～30日
 - 日本各港の出港および釜山到着曜日、ウラジオストクでの税関手続き等で輸送日数は変動（←→欧州航路利用、サンクトペテルブルク経由の場合は40～50日）
- ・ 釜山経由の航路を利用することにより、JTSL利用の場合と比べ、日本側の出発地の幅を広げ、頻度を高めた。

※「5 中国東北部・ロシア極東地域の状況」の以上の資料は、環日本海経済研究所（ERINA）作成資料をもとに事務局において作成

○日本・ロシア間の経済協力

- ・平成 28 年 5 月の日露首脳会談において、安倍総理大臣から、下記 8 つの項目からなる協力プランを提示した。その後、プランの具体化が進められている。

- (1) 健康寿命の伸長
- (2) 快適・清潔で住みやすく活動しやすい都市作り
- (3) 中小企業交流・協力の抜本的拡大
- (4) エネルギー
- (5) ロシアの産業多様化・生産性向上
- (6) 極東の産業振興・輸出基地化
- (7) 先端技術協力
- (8) 人的交流の抜本的拡大

(参考：外務省ホームページ)

6 貨物需要に関する調査の結果－統計分析

国土交通省の実施した「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（以下、「流動調査」表記）の結果をもとに、新潟県及び隣接県、関東地域（以下、「対象地域」と表記）と中国東北部・ロシア極東地域との間のコンテナ貨物量を推定した。

（１）集計方法

- ①輸出については、対象地域12都県を出発地とするコンテナ貨物のうち、海外の目的港が大連、ウラジオストク、ポストーチヌイ、ナホトカである貨物の数を集計した。
- ②輸入については、対象地域12都県を到着地とするコンテナ貨物のうち、海外の出発港が大連、ウラジオストク、ポストーチヌイ、ナホトカである貨物の数を集計した。
- ③流動調査は調査年（平成25年）の11月単月の調査であるため、上記①、②のとおり集計した数値を12倍し、年間貨物量を推計した。ここで、単月の数値を単純に12倍したため、季節変動や単月の事情は調整されていないことに留意する必要がある。
（数値そのものは必ずしも正確とは限らないことから、傾向分析としての判断資料）
- ④コンテナ本数からTEUへの換算は次のとおりとした。
45ft=2.25TEU、40ft（HQ含む）=2TEU、20ft=1TEU、サイズ不明=2TEU

（２）輸出入貨物量の集計結果

<平成25年>

（単位：TEU）

都県名	大連		ウラジオストク		ポストーチヌイ		ナホトカ		都県別合計	
	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
山 形	156	756	24	0	132	60	0	0	312	816
福 島	312	2,676	108	24	0	0	0	0	420	2,700
群 馬	2,160	7,896	96	0	36	0	0	0	2,292	7,896
栃 木	2,166	4,038	516	0	591	96	24	0	3,297	4,134
茨 城	4,800	14,269	234	0	72	24	27	0	5,133	14,293
埼 玉	1,392	15,381	522	0	159	72	0	0	2,073	15,453
千 葉	2,352	16,192	228	204	231	72	0	0	2,811	16,468
東 京	3,372	18,463	459	96	168	3,456	24	0	4,023	22,015
神 奈 川	3,417	14,184	636	36	1,860	2,184	0	0	5,913	16,404
新 潟	852	3,744	588	72	396	1,800	48	0	1,884	5,616
長 野	264	3,828	144	0	0	24	0	0	408	3,852
富 山	864	1,155	600	0	84	2,616	0	0	1,548	3,771
合 計	22,107	102,583	4,155	432	3,729	10,404	123	0	30,114	113,419

※小数点以下の処理の関係で、表中の数値の合計と合計欄の数値が一致しない。

7 貨物需要に関する調査の結果－荷主企業ヒアリング

※この結果は、調査時点でヒアリングにより把握した情報をもとにまとめたものであり、日本と中国東北部またはロシアとの貿易の全体の状況を必ずしも反映したものではありません。

【実施概要】

昨年度までに港湾振興課が実施したアンケート及び企業訪問から得た情報の範囲で、中国東北部またはロシアとの貿易を行っている企業の一部を抽出して訪問し、最近の貿易の状況、日本海横断航路の利用可能性等を聞き取り

○対象：14社（県内6社、県外8社）

対象企業の輸出入品目

輸出：中古車・バイク、中古タイヤ、肥料、飲料、日用品

輸入：木材・製材、農産品、衣料品

○時期：平成29年6月～8月

【結果概要】

（1）最近の中国東北部またはロシア極東との貿易の状況

・今回のヒアリング企業における現状の貨物量：約5,200TEU

※新潟港以外の利用も含む。

- ・相手国利用港：大連、ナホトカ、ウラジオストク、ポストーチヌイ
- ・日本利用港：新潟、苫小牧、秋田、酒田、横浜、富山、清水、名古屋、舞鶴

（2）日本海横断航路の利用可能性

条件（コスト、スケジュール等）が合えば、利用を検討可能	8社
利用可能性は判断できない	3社
利用は難しい	2社
利用可能性についてコメントなし	1社

【利用を検討するにあたっての条件】

- ・輸送費を含むトータルコスト
- ・スケジュールが合うかどうか。
- ・ロシア側のサプライヤーの理解を得られるかどうか。
- ・発地から着地まで一貫のB/Lを発行できるNVOCC（自らは国際輸送手段を持たない貨物利用運送事業者）が必要。
- ・ナホトカ港への寄港（ウラジオストク港では利用困難）

【「利用可能性は判断できない」理由】

- ・（輸入事業者の立場で、）航路の選択は、輸出側が行っており、航路を利用できるかどうかは輸出側側の意向による。

【「利用は難しい」理由】

- ・現在の利用港近辺で貨物の加工、集約等を行う必要があり、利用港を変えることは難しい。
- ・相手国側で通関する税関を変えた場合、スムーズに通関できるか不安がある。

(3) 主なコメント

① 日本海横断航路に関すること

- ・ウラジオストクからのリードタイムが短縮されるのは大きなメリット。
- ・横断航路の最大のメリットは海上リードタイムの短縮にあると思うが、それほど重要視しない要素。
- ・海上運賃については、船を輸出者側が手配する契約であり、輸入者側としては直接的な影響はない。
- ・一般的な相場観として、(従来の事業計画(案)で新潟ーウラジオストク間の運賃として想定していた) 20ft コンテナ 1 本で 10 万円という価格設定は非常に高いという印象。
- ・横断航路については、ウラジオストクまででなく、その先中国黒龍江省までつながるといふ考え方が必要。
- ・方向としては、航路があったらいいと思う。今は、ロシアとの定期航空便がない中で、対岸との交流の手段がない。
- ・他港と変に競争せず、連携すれば利用者を集められるのではないか。

② 中国東北部またはロシア極東との貿易に関すること

- ・日本ーロシア間の海上運賃は一時に比べると安くなった。
- ・ロシアは荷役業務がスケジュールどおり行かず、船の定時運航が難しい。
- ・ロシアとの貿易は伸びてはいるが、値段が安く儲からない。
- ・ロシアの経済は今は悪く、これ以上は落ちないと見ている。
- ・ロシアの景況は、5～6年前と比べると持ち直している。
- ・ロシアに中古車需要はあるがロシア政府が政策的に輸入を抑えている印象。
- ・木材の輸入では、近年はロシア政府の方針で原木に高い関税がかけられていることから、製品・半製品の輸入の割合が増えている。
- ・木材の輸入については、業界全体としてコンテナ化が進んでいる。
- ・木材の輸入量は国内の住宅着工件数に大きく左右されるが、日本の人口が減って住宅需要が伸びないことを考えると、今後、木材の輸入量が大きく伸びることは考えにくい。
- ・荷物量は増やしたいが現地資源量の問題もあり不透明である。ロシアの木材の大部分は中国に流れている。中国から購入することも検討したいが、現時点では品質面で難しい。
- ・輸送ルートとして、シベリア鉄道は中途半端であり、興味がない。
- ・現在ロシアと取引しているが、中国東北部との取引は考えていない。行うとしても、ロシア取引との延長線上のもの。

8 貨物需要に関する調査の結果－荷主企業アンケート

日本海横断航路の利用可能性がある貨物量の見込みを把握するため、下記①のアンケート調査を新たに実施するとともに、近年実施したアンケート調査（下記②③）を活用し、次のア～ウについて集計した。

【集計内容（アンケート項目）】

- ア 中国東北部・ロシア極東地域との貿易がある企業数
- イ 上記アに該当する企業の貿易貨物量
- ウ 日本海横断航路の利用可能性 ※アンケート①のみ

【アンケート調査概要】

①「中国・ロシアとの貿易に関する企業アンケート調査」（今回実施）	
対象	次のいずれかに該当する企業のうち売上高上位 2,000 社 （但し、 <u>下記③と重複する企業は除いた</u> ） ・ 下記【対象地域】に本社等を構え、輸出入を行う企業 ・ 下記【対象地域】以外に本社等を構え、輸出入を行い、工場、事業所を下記【対象地域】に立地する企業 【対象地域】 新潟県の隣接県＝山形県、福島県、群馬県、長野県、富山県 北関東＝栃木県、茨城県
回答数	744 社（郵送・FAX：416 件、電話：328 件）（回収率：37.2%）
②「平成 28 年度新潟県輸出入状況・海外進出状況調査」	
対象	次のいずれかに該当する企業 1,327 社 ・ 新潟県内 に本社がある企業 ・ 本社が県外にある場合は、工場や支店等が 新潟県内 にある企業
回答数	736 社（回収率：55.5%）
③「新潟港・直江津港の利用可能性に係る企業アンケート調査」（平成 27 年度実施）	
対象	福島県及び山形県内 に工場・事業所を立地し、輸出入を行う企業 445 社
回答数	380 社（郵送・FAX：48 社、電話：332 社）（回収率：85.4%）

○アンケート対象企業数計：3,772 社 回答企業数計：1,860 社

【集計】

ア 中国東北部・ロシア極東地域との貿易がある企業数（単位：社）

アンケート別	①隣接県等	②県内	③山形・福島	計
輸出	31	10	2	43
輸入	44	20	5	69
両方	17	6	0	23
計	92	36	7	135

イ 上記アに該当する企業の貿易貨物量

※貨物量には、上記アに該当する企業の、中国東北部・ロシア極東地域以外との間の貨物量も含まれる。詳細は下記【補足説明】のとおり。

○コンテナ貨物（単位：TEU）

アンケート別	①隣接県等	②県内	③山形・福島	計
輸出	3,219	196	70	3,485
輸入	12,442	17,064	2,010	31,516
計	15,661	17,260	2,080	35,001

○バラ貨物（単位：トン）

アンケート別	①隣接県等	②県内	③山形・福島	計
輸出	80,275	7	0	80,282
輸入	62,674	224,677	77,030	364,381
計	142,949	224,684	77,030	444,663

ウ 日本海横断航路の利用可能性 ※アンケート①のみ

利用可能性あり	60社
利用可能性なし	496社

→「利用可能性あり」と回答があった企業のうち、中国東北部・ロシア極東との貿易があると回答した企業は 20社。この20社のコンテナ貨物量は、5,525TEU。

【補足説明】

○「イ 上記アに該当する企業の貿易貨物量」について

上記集計は、アンケート調査の結果を単純集計したものであるが、その内容については、以下の点に留意する必要がある。

- ・アンケート①③において、貨物量については、回答を容易にするため、貿易相手地域別の貨物量の記載を求めず、対象企業の貨物量の総量の記載としたことから、貨物量には、上記アに該当する企業の中国東北部・ロシア極東以外との間の貨物量も含まれる。また、アンケート②においても、貿易相手地域を明確に分けずに貨物量が回答されているものも含まれていることから、アンケート①③と同様、上記アに該当する企業の中国東北部・ロシア極東以外との間の貨物量も含まれる。
- ・アンケート①において、貨物量の約75%は、中国東北部・ロシア極東地域との貿易があるものの、当該地域内では中国・遼寧省とのみ貿易があるとの回答であった企業の貨物であった。中国・遼寧省については、既存の大連港利用ルートと比較した日本海横断航路のメリットが小さくなってしまふことを考慮すると、全量が日本海横断航路利用に移行することは困難と考えられる。
- ・コンテナ貨物については、アンケート調査の個別の回答内容と、これまでにヒアリング等を通じて得た情報から判断して、日本海横断航路の利用は難しい企業の貨物が約16,000TEU含まれており、現時点では、この分は日本海横断航路利用に移行することは困難と考えられる。
- ・ばら貨物については、コンテナでの輸送ができる可能性がある貨物（木材、肥料等）が含まれているものの、現状では不定期在来貨物船等で輸送されていると考えられ、全量が日本海横断航路利用に移行することは困難と考えられる。

9 旅客需要に関する調査の結果

日本海横断航路を開設した場合に、旅客需要が見込まれるかについて調査をしたもの。

<前提条件>

航 路：新潟港ーロシア極東港（ウラジオストク港、ザルビノ港等）
運航間隔：週1便
所要時間：片道27時間程度
運 賃：2等ベッド片道200～250ドル程度
想定船舶：旅客定員350名の通常型フェリー

<調査方法・アンケート内容>

旅行事業者にアンケート方式により、日本海横断航路に旅客需要（観光旅行・教育旅行・ビジネス・帰省需要）が見込めるか否か、及びその理由等を調査したもの。

<結果概要>

新潟で主催旅行を実施する大手事業者を中心に6社から回答をいただいた。

- ・旅客需要見込みあり 1社
- ・旅客需要見込みなし 5社

旅客需要における意見は次のとおりです。

（旅客需要見込みありの事業者）

- ・極力豪華な客船で実施を試みる。

（旅客需要見込みなしの事業者）

- ・想定運賃が高い。安い航空機運賃と大きく変わらない。
- ・時間がかかりすぎる。
- ・旅行先として魅力がない。
- ・船に魅力がない。
- ・北朝鮮問題の影響が大きい。
- ・冬季に天候の影響が出る可能性がある。

10 船社の収支構造（外航船社の基本形）

収入	海上運賃			荷主から収受 (コンテナあたりドル建て)
支出	変動費	運航費	油代	A重油、C重油
			港費	トン税
				入港料
				パイロット料金（水先案内）
				タグ料金
				岸壁使用料
	貨物費	ターミナル作業料金（THC）		
		施設使用料（蔵置料）		
		機器使用料（ガントリークレーン）		
		コンテナ関連費用 (コンテナリース料、空コンテナ転送費)		
代理店料				
固定費	船費	傭船料	船舶償却費	
		船員費	船員人件費	
	一般管理費	職員人件費		
損益（収入－支出）				

11 運航経費の試算

【試算の前提】

- ・船舶 船型:RO-RO船、国際総トン数 15,000T、船価 500,000,000円
外国人船員配乗、海外管理会社委託
- ・航路 週1回、新潟港～ロシア・ザルビノ港を往復
- ・その他 為替 1米ドル=110円、船価の減価償却 10年
港費は、暫定的に、従来の事業計画(案)で使用していた金額を使用。
船舶を動かすための経費を試算しており、入渠費用、コンテナ調達・管理等費用、営業経費、運航会社の管理経費等は、試算に含まれていない。

項 目			金 額	
運航費	港 費	新潟	トン税	¥30,906,000
			入港料	
			岸壁使用料	
			綱取放料	
			その他港費	
		曳船料	¥7,385,000	
		水先料	¥0	
		(計)	¥38,291,000	
		ザルビノ	トン税	¥43,209,000
			入港料	
	岸壁使用料			
	綱取放料			
	その他港費			
	曳船料	¥41,470,000		
	水先料	¥3,684,000		
(計)	¥88,363,000			
(小計)	¥126,654,000			
その他運航費	通信費	¥660,000		
	給水料	¥1,584,000		
	その他雑費	¥3,600,000		
	(小計)	¥5,844,000		
燃料費	燃料費	燃料油費	¥271,086,000	
		助燃剤費	¥3,000,000	
		(小計)	¥274,086,000	
船費	船員費	船員給与	¥70,620,000	
		保険料等	¥4,191,000	
		食料費	¥5,643,000	
		船員管理費	¥4,686,000	
		(小計)	¥85,140,000	
	船舶修繕費	一般修理費	¥10,032,000	
		予備品	¥9,240,000	
		船用品	¥9,240,000	
		潤滑油	¥18,744,000	
		ISM、ISPS、MLC	¥911,000	
(小計)	¥48,167,000			
借船料	借船料	借船料	¥50,000,000	
		(小計)	¥50,000,000	
保険料	保険料	船舶保険料	¥11,220,000	
		P&I保険料	¥5,016,000	
		(小計)	¥16,236,000	
管理費	船舶管理費	船舶管理費	¥11,220,000	
		(小計)	¥11,220,000	
費用合計			¥617,347,000	