

第5章 貨物量の推計

5.1. 青森港フェリー航路が対象とする貨物の考え方

5.1.1 対象地域の考え方

・青森港とウラジオストク港間のフェリー航路の特性は、次のように整理できる。

1. 青森港は、北海道向け貨物の集約ポイントとして関東、東北地域の貨物が集まる。この集約ポイントの活用を図ることで、関東・東北地域と極東ロシア、黒龍江省との物流動線を新たに構築することが見込まれる。
2. シャーシを利用することで、港湾での積み替えが不要であることから、フェリーの到着と同時にシャーシの配送が可能となるなど、リードタイムの短縮化を必要とする貨物の輸送が可能となる。
3. フェリーを利用することで、既存の港湾施設の有効活用を図ることができる。



図 5-1-1 青森～ウラジオストク間フェリー航路の特性

5.1.2 対象貨物の考え方

青森港～ウラジオストク港間のフェリー航路の就航により、対象地域となる青森港では関東・東北地域、ウラジオストク港ではウラジオストク市周辺、黒龍江省（綏芬河市、牡丹江市、ハルビン市）で生産・消費される貨物のうち、貿易が見込まれる、かつ市場での需要が見込まれる貨物を抽出する。

そこで、貨物の特性に応じた需要動向を把握するため、次の観点から対象貨物を抽出する。

1. 現在も対象地域間で流動している貨物
2. 日本に流動していないが、今後、新たな市場確保による貨物
3. 今後、極東ロシア、黒龍江省の経済成長による新規需要の貨物

上記の3つの観点を踏まえ、現在の把握されている物流状況及び今回の調査により荷主等へのヒアリングを行った結果から、次のように対象貨物を抽出した。

表 5-1-1 対象貨物の抽出（青森 ウラジオストク）

発生地域 消費地域	日本（輸出）	
	極東ロシア（輸入）	黒龍江省（輸入）
1. 現在も対象地域間で流動している貨物	中古自動車	現段階ではなし。
2. 極東ロシア等に流動していないが、今後、新たな市場確保による貨物	現段階ではなし。	現段階ではなし。
3. 今後、極東ロシア、黒龍江省の経済成長による新規需要の貨物	電気機械 日用品	現段階ではなし。

表 5-1-2 対象貨物の抽出（ウラジオストク 青森）

発生地域 消費地域	極東ロシア（輸出）	黒龍江省（輸出）
	日本（輸入）	
1. 現在も対象地域間で流動している貨物	製材（欧州） ここではS L B貨物を対象	鶏肉（ハルビン） 大連ルート
2. 日本に流動していないが、今後、新たな市場確保による貨物	ミネラルウォーター（ウラジオストク） 鶏肉（ウラジオストク周辺）	加工紙（牡丹江）

	家具（ウラジオストク） 農産物（ウスリースク）	
3．今後、極東ロシア、 黒龍江省の経済成 長による新規需要 の貨物	現段階ではなし。	現段階ではなし。

5.2 貨物量の推計

5.2.1 日本（輸出）から極東ロシア・黒龍江省（輸入）向け貨物の推計

(1) 現在も対象地域間で流動している貨物

単位：千トン

貨物	場所	荷主	貨物量	備考
自動車	東北地域	極東ロシア住民	610	中古自動車

平成15年度及び16年度に実施した「青森港国際化物流戦略検討調査報告書」を参考に北東北地域における中古自動車の取扱台数を算出した。

報告書の調査結果によると、中古自動車の発生台数は青森県21,194台、岩手県18,230台、宮城県24,882台となっている。現状では、この中古自動車が全量、輸出向けではないが、北東北地域の地理的な位置から、首都圏に搬送するよりも極東ロシアへ輸出することにより、中古自動車の価値が高まることが期待される。つまり、国内の輸送費や極東ロシアでの引き合いが多く、また、確実に販売できるルートが確立されており、日本の中古業者も安心して輸出できる体制が着実に進展するものと考えられる。

短期的には、青森県内の中古自動車の輸出を見込み、長期的には、岩手県及び宮城県の中古自動車の輸出を見込む。

中古自動車の発生台数

短期的 21,000台（青森県）

中期的 61,000台（青森県、岩手県、宮城県）

中古自動車を貨物量に換算するため、ここでは1台10トンとして換算した。

中古自動車の輸出貨物量

短期的 210千トン

中期的 610千トン

(2) 今後、極東ロシア、黒龍江省の経済成長による新規需要の貨物

単位：千トン

貨物	場所	荷主	貨物量	備考
電気機械	東北地域	極東ロシア住民	128	
日用雑貨	関東地域	極東ロシア住民	9	
合計			137	

(3) 高級消費財の貨物量の予測

ロシア極東地域への高級消費財の輸出の可能性

2004年のロシアから日本への輸入は56億9,377万ドル、日本からロシアへの輸出は31億1,061万ドルと大幅に増大している。

日本からの輸入では、最大品目である自動車等車両・同部品が前年比178.4%増の25億2,084万ドルと増大している。次に、一般機械類は4億5,792万ドル、鉄鋼製品が2億5,987万ドル、電気機器が4億142万ドルであった。

現在、これら日本からの主要な製品は、欧州経由でロシア全体に輸送されているが、今後、極東ロシア地域においてもモスクワ等の主要都市と同程度の所得水準になることが想定される。

そこで、現在の欧州からのロシア国内での輸送から、直接、日本から極東ロシアへ輸出することにより、日本と中国・上海や北京等との同様に大消費地と直接貿易を行うことで、経済発展をより一層拡大することが可能となる。

ここでは、極東ロシアの経済発展による所得の向上により、高級消費財の輸入増加が見込まれると想定し、青森港からのフェリーによりウラジオストク港を経由して極東ロシア地域内に輸送するルートを設定する。

極東ロシア地域への高級消費財の輸出量の推計

高級消費財として想定される貨物は、電化製品、食材、生活物資、化粧品、薬剤等が見込まれるが、まとまった貨物量としてフェリーの利用が見込まれる貨物として、電気機械、生活物資（高級繊維製品）を対象とする。

1) 電化製品

日本で生産されている電気機器などの高級消費財の極東ロシアでの需要を想定し、貨物量を推計する。

- | | |
|---|-----------------|
| 1. 日本からロシアへの電気機器の輸出金額 | 4億142万ドル(2004年) |
| 2. 円換算(1ドル118円として設定) | 概ね47,368百万円 |
| 3. 電気機器の1トン当たりの価格 | |
| ・平成15年度の全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果による貿易統計品目別申告価格
(電気機器の1トン当たりの価格) | 68.6万円/トン |
| 4. 日本からロシアへの電気機器の輸出量 | 69,050トン |
| 5. 外貿コンテナ貨物量換算(18.6トン/TEU) | 3,712TEU/2004年 |
| 6. ロシアの経済成長による今後10ヶ年の電気機器の輸出量 | |
| ・2005年のロシアの経済成長率は6.4%であり、2004年の7.1%よりも0.5ポイント | |

ト低下しているが、今後、10ヶ年においても年率6.4%の経済成長を設定

7. 2014年における電気機器の輸出量 6,904TEU (128,414トン) / 2014年
・SLB経由でロシア・モスクワ等にも輸出を見込む。

2) 生活物資(高級繊維製品)

日本の生活物資も中国等からの輸入製品が多数を占めているが、高級製品については日本で生産し、中国・上海や北京等の所得水準の高い都市に輸出が行われている。

ここでは、極東ロシアが今後の経済成長に伴い、中国・上海や北京等と同水準に達するものと想定し、日本からの輸出による生活物資(高級繊維製品)の貨物量を推計する。

1. 日本から中国向けの繊維製品の輸出額 3,558百万ドル(2004年)
2. 円換算(1ドル118円として設定) 概ね419,844百万円
3. 中国と極東ロシアのGDPの比較
→極東ロシア135億ドル/中国11,590億ドル 1.2%
4. 極東ロシアでの繊維製品の需要見込み額
→419,844百万円×1.2% 5,038百万円
5. 繊維製品の1トン当たりの価格
・平成15年度の全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果による貿易統計品目別申告価格
(繊維製品の1トン当たりの価格) 56.2万円/トン
6. 日本から極東ロシアへの繊維製品の輸出量 8,964トン
7. 外貿コンテナ貨物量換算(18.6トン/TEU) 482TEU / 2004年

5.2.2 極東ロシア・黒龍江省（輸入）から日本（輸出）向け貨物の推計

（1）現在も対象地域間で流動している貨物

単位：千トン

貨物	場所	荷主	貨物量	備考
製材	欧州	秋田県内集成材工場	29	現在は、コンテナにより秋田港から輸入
鶏肉	ハルピン	Heilongjiang Chza Tai Enterprise Co., Ltd	11	現在は、大連港経由で関東、関西方面に輸入

製材（SLB）

1）貨物量

秋田県で消費される欧州材は、2003年度の調査では73千m³である。

過去に欧州と我が国の貿易ルートは、外貿コンテナ航路（海運）とSLB（鉄道）の2ルートが存在していた。

1993年には、対日本欧州材輸入量22,226TEUのうち、外貿コンテナ航路を利用した貨物量は12,383TEUであり、SLBは9,843TEUであった。これは、欧州材輸入量の45%に当たる。

将来的には、SLBの積極的な利用がロシア政府からも要請されており、現状のような海運市況の高騰によるSLBの価格競争力の高まりにより、欧州材のSLBへのシフトが見込まれる。

ここでは、過去の実績であった45%を見込み、2003年度の調査結果である73千m³の32千m³の貨物量を見込む。

→1トン=1.113m³ よって、29千トン

2）我が国の動向

秋田県は我が国でも有数の欧州からの集成材を輸入する加工が立地している。

我が国の外材の取扱量は、平成13年は16,818千m³であり、国産材15,774千m³を上回っている。

外材の取扱量が最も多い都道府県は、広島県で、次に富山県、秋田県となっている。

素材別にみると、広島県は米材が突出しており、富山県は北洋材20%と我が国の約1/5である。

欧州材の取扱いは秋田県が最も多く、近年の動向を見ても割合が増え続けている。

表 5-2-1 日本の外材取扱量（2001 年）

単位：千m3

	合計		南洋材		米材		北洋材		NZ材		欧州材等	
	量	割合	量	割合	量	割合	量	割合	量	割合	量	割合
全国	16,818	100%	2,327	100%	7,068	100%	5,223	100%	1,729	100%	471	100%
広島県	2,221	13%	52	2%	1,880	27%	39	1%	246	14%	4	1%
富山県	1,160	7%	32	1%	81	1%	1,028	20%	9	1%	10	2%
秋田県	1,053	6%	173	7%	20	0%	507	10%	260	15%	93	20%
北海道	1,029	6%	127	5%	216	3%	666	13%	3	0%	17	4%
宮城県	991	6%	251	11%	93	1%	422	8%	195	11%	30	6%
その他	10,364	62%	1,692	73%	4,778	68%	2,561	49%	1,016	59%	317	67%

資料：「木材需給報告書、農林水産省統計情報部（平成 14 年 12 月）」

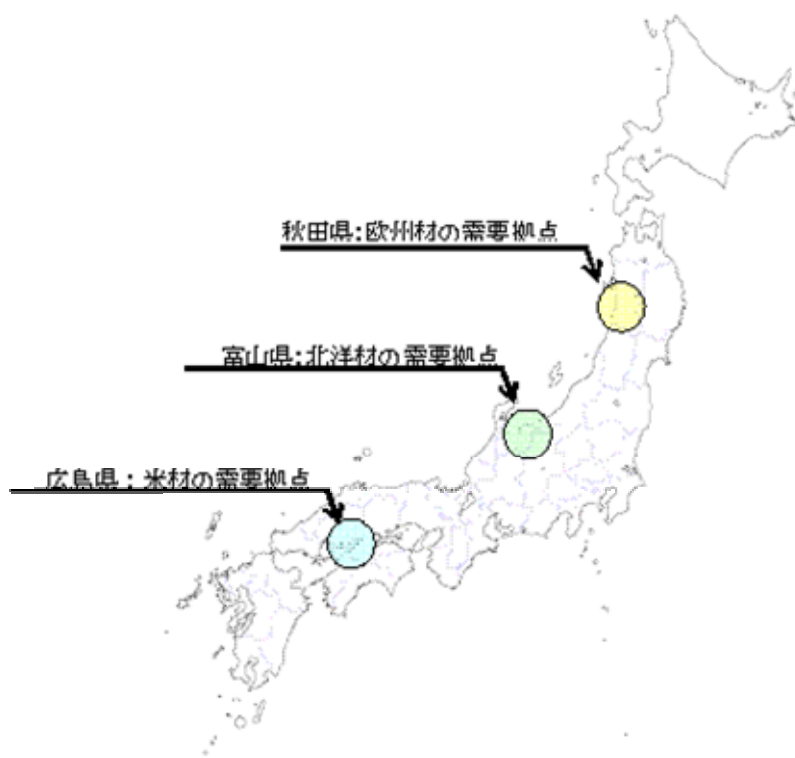


図 5-2-1 日本の主要木材の重要拠点

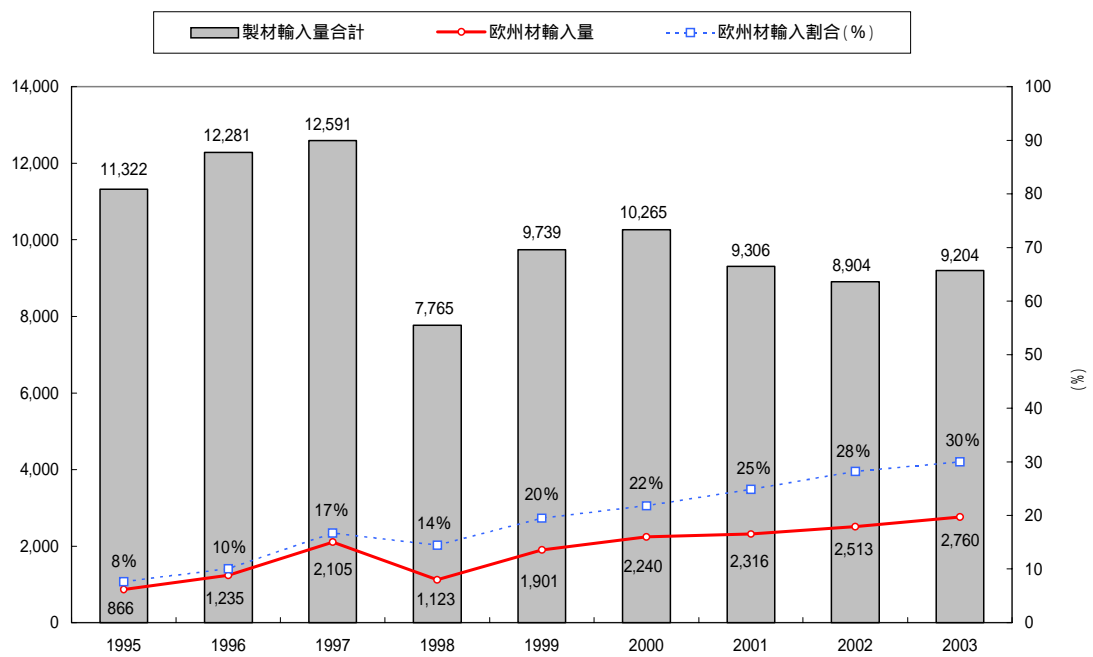


図 5-2-2 日本の欧州材の輸入量と割合の推移

鶏肉

1) 貨物量

現在、黒龍江省、吉林省で生産されている鶏肉は、欧州、東南アジア、日本等に輸出されている。

日本での輸入商社は、ニシフミート(株)、住金物産、ニチレイであり、関西、関東方面の消費地向けに輸入している。

現状の物流ルートは、大連港までリーファーコンテナで陸上輸送し、日本に向けて輸出されている。

吉林省及び黒龍江省で生産される鶏肉加工品の我が国への輸出量は、次のとおりである。

表 5-2-2 吉林省及び黒龍江省で清算される鶏肉加工品の日本への輸出量

単位：トン

	CP正大 (ハルビン)	CP徳大 (長春)	合計
2000年	9,000	24,000	33,000
2001年	9,000	36,000	45,000
2002年	4,000	30,000	34,000
2003年	4,000	14,000	18,000
2004年	7,000	11,000	18,000

資料：ニシフミートより

今後、大連港経由での輸送費用との価格差によるが、青森港フェリーを利用し関東方面に輸出する貨物量を60%と見込み、上記輸出量2004年の貨物量を基本に、うち10,800トンを貨物量として見込む。

(2) 極東ロシア等に流動していないが、今後、新たな市場確保による貨物

単位：千トン

貨物	場所	荷主	生産量	備考
水	ウラジオストク	S L A V D	39	ミネラルウォーター
鶏肉	ウラジオストク周辺	ミハイルプロイラー	35	冷凍鶏肉
家具	ウラジオストク			家具完成品
農産物	ウスリースク		220	大豆
加工紙	牡丹江市	大宇(D A E W O O)	300	塗工印刷用紙

水(ミネラルウォーター)

1) 貨物量

現在、1.5リットルサイズの瓶に13,000瓶/時の生産能力がある。

→20トン/時で1日10時間の稼働で200トン/日(10千トン/年)の生産能力

今後、3~5万瓶の生産能力の増加を検討しており、来年以降は輸出を積極的に行っていきたい。

→750トン/日に生産拡大すると、39千トン/年の生産量

過去に日本に輸出した経緯があり、2002年の輸出量は18トンである。これは、現在の生産能力の約0.2%である。

今後、生産量の増加による積極的な輸出を行うことが検討されており、過去の経緯を踏まえ、生産量の10%の輸出を見込み、概ね4千トンの日本への輸出を見込む。

2) 我が国の動向

1. 近年の増加要因

近年、ミネラルウォーターの市場は拡大傾向にある。その背景には、「水はタダ」という認識から「水を買って飲む」というように社会の意識が変化していることが挙げられる。

また、味や成分、容量など種類が豊富で、より細かい消費者のニーズに応えることができるようになり、自動販売機やコンビニ、スーパーなど、多様な方法でいつでも手軽に購入できることも一因となっている。

2. 今後の需要動向

我が国のミネラルウォーター消費のほとんどは家庭用で、ミネラルウォーターは日常生活に欠かせないものとして定着しており、今後も安定した市場拡大が期待できることや、「健

「健康面、安全面」を重視する消費者が増加していることから、今後も安全なミネラルウォーターの需要は高まることが期待されている。

ミネラルウォーターの輸入の推移

- ・2004年の我が国の鉱水・炭酸水の輸入量は、330,704klであるが、そのうち約7割はフランス産である。アジア地域では、韓国からの輸入があるが、数量は少ない。また、ロシアからの輸入も2002年にあったが、現在ではない。

表 5-2-3 鉱水・炭酸水の輸入の推移

単位：kl

	2002	2003	2004
フランス	196,724	245,542	228,180
アメリカ	53,212	67,636	75,134
カナダ	2,683	5,540	11,416
イタリア	4,868	7,769	8,744
韓国	3,453	1,922	1,663
中国	85	81	96
台湾		28	17
ロシア	18	0	0
全体	264,078	331,576	330,704

鶏肉

1) 貨物量

ウラジオストック周辺に立地する鶏肉工場としてミハイルプロイラーが立地している。

現在の生産量は 15 千トンであるが、2009 年には 35 千トンまで増産する計画がある。

うち、2～3 千トンは輸出向けに計画しており、ターゲットとしては、日本を見込んで
いる。今後、規制等をクリアーするため、日本のパートナーを探し実現化を図る。

ここでは、輸出可能な生産量として 3 千トンを見込む。

家具

1) 貨物量

ウラジオストクで家具を製造する工場は 10 社程度あるが、日本に輸出する工場はなく、ほとんどが極東ロシア向けである。

現在でもデザインを重視し、消費者が工場まで来て、使用する素材やデザインを決めるなど、中国では真似できないような製造工程で生産している。

現在は日本の住宅の規模にあった家具ではないため、日本の市場には出荷できないが、今後、デザイン等をより高く、また、日本の市場を研究し、製品を出荷することも考えられる。

ウラジオストク市及び周辺地域での家具工場の生産能力及び日本での市場開拓については、現段階では見込まれない。

しかし、今後、生産能力や研究開発により、日本市場への供給も可能性として見込まれることから、ここでは、我が国の輸入家具の市場規模の 1 %程度を見込む。

2) 我が国の動向

我が国の輸入家具（家具完成品）の実績は、次のとおりである。

表 5-2-4 日本の輸入家具（家具完成品）の実績

単位：千円

	2003 年	2004 年
アジア	231,399,020	234,858,239
欧州	40,295,576	39,819,798
北米	7,977,341	6,882,375
豪州等	405,769	326,735
その他	64,169	102,818
合計	280,141,875	281,989,965

ここで、家具 1 トン当たりの金額を「外貿コンテナ貨物流動調査」の結果により、次のように算出する。

家具装備品 1 トン→6.6 万円

よって、2004 年は 4,273 千トンと算定される。

2004 年の 1 %の貨物量として 43 千トンを、ウラジオストクからの輸入貨物量として見込む。

農産物

1) 貨物量

沿海地方で、日本向けに輸出が可能な農産物は、大豆及び野菜関係が挙げられる。

大豆は全て遺伝子組み換えがないものであり、用途としては、25%が油の採取である。

→現在、15万トンの生産規模であるが、将来は22万トンまで拡大する見込み。

野菜はカボチャ等を日本に輸出しているが、その他の野菜についても輸出の可能性が見込まれる。過去には、米や野菜の生産について、北海道の農協と共同で研究した経緯がある。

日本市場に供給可能な農産物として、ここでは大豆を見込む。これは、遺伝子組み換えがない安全な食品であることから、日本でも十分に競争力があるものと見込まれる。

将来の生産量220千トンのうち、10%にあたる22千トンを設定する。

加工紙

1) 貨物量

牡丹江にある工場では、現在、10万トン/年の生産量がある。

主に、中国国内向けであるが、量は少ないがアメリカ、ベトナム、マレーシアに輸出している。

日本へは輸出をしていないが、これは日本の紙の品質が高いため、当社で生産する加工紙は競争力に劣っている。

今後、中国国内の政策により、生産量を30万トン/年まで増加させることを検討しており、その時には技術力の向上を図り、日本市場に向けて輸出を行っていききたい。

2. 日本への輸出量

我が国の輸入量は1,869千トンであるが、このうち1%をターゲットした場合に、年間19千トンとなる。

牡丹江の工場では、将来の生産量300千トンの約6%程度にあたる。

取扱量の目標値として、19千トン/年を見込む。

2) 我が国の動向

我が国の紙の輸入は、アジア・欧州・北米市場の需要増加に加えて、A P P (Asia pulp & Paper) 等アジア製紙各社の値上げ等を背景に、主要品目である塗工印刷用紙を中心に輸入紙の増加は一段落した。こうした中、2004年になり日本製紙等の国内製紙メーカーが原料燃料等の高騰を要因として、塗工印刷用紙を含む印刷用紙の値上げを表明した。この結果、輸入紙の増加が見込まれている。

塗工印刷用紙（商業印刷物としてカタログ、パンフレット等に使用される紙）

表 5-2-5 紙・板紙需給動向

単位：千トン

	2002	2003	2004
内需	30,872	31,010	31,307
輸出	1,534	1,370	1,475
輸入	1,599	1,836	1,869
生産	30,776	30,603	30,939

5.3 青森港フェリーを利用する貨物量のまとめ

青森港～ウラジオストク港間のフェリー航路の就航により、青森港の対象地域となる関東・東北地域、ウラジオストク港ではウラジオストク市周辺、黒龍江省（綏芬河市、牡丹江市、ハルビン市）で生産・消費される貨物のうち、貿易が見込まれる、かつ市場での需要が見込まれる貨物を抽出したが、現状の経済・社会状況や市場形成などの熟度により、将来的に見込まれる貨物もある。

そこで、次のような考え方を基に、青森港フェリーの対象貨物量を設定する。

5.3.1 対象貨物量の推計

青森港フェリーの利用

短期（1～2年程度）で可能な貨物： 中古自動車、 鶏肉、 水（ミネラルウォーター）

中期（3～5年程度）で可能な貨物： 製材（S L B）、 家具、 農産物、 加工紙

長期（5年以上先）で可能な貨物： 電気機械、 日用品

表 5-3-1 青森～ウラジオストック間フェリーの対象貨物の推計

貨物名	発生・消費地	荷主名		生産量	シフト量			根拠
				千トン	短	中	長	
中古自動車	日本：東北地域		輸出	640	210	430		短期：青森県内、中期：岩手県、宮城県
電気機械	日本：関東・東北		輸出	128	-	-	128	長期的な貨物として位置づけ
日用品	日本：関東・東北		輸出	9	-	-	9	長期的な貨物として位置づけ
製材（S L B）	日本：秋田県		輸入	66		29		過去の欧州材輸入量のS L B利用割合である45%
鶏肉	中国（ハルビン等）	正大・徳大	輸入	18	11			日本への輸出货量18千トンに対するシフト量
ミネラルウォーター	ウラジオストック		輸入	39	4			全体生産量の10%
鶏肉	ウラジオストック周辺	ミハイルプロイラー	輸入	35	3			全体生産量のうち輸出可能な生産量
家具	ウラジオストック		輸入			43		我が国の輸入家具市場の1%
農産物	沿海地方	大豆+（野菜）	輸入	220	22			大豆生産量の10%
加工紙	牡丹江市	DAEWOO PAPER	輸入	300		19		牡丹江の工場生産量の6%
合計			輸出	777	210	430	137	
			輸入	678	40	91	0	
			計	1,455	250	521	137	

資料：平成17年11月の現地調査等による個別の荷主ヒアリングから推計。但し、中古自動車については平成15年・16年度に実施した「青森港国際物流戦略検討調査報告書」から既存業者が実際に取扱っている台数を設定した。また、中古自動車は、フレートトン換算のため10トン/台で示した。

5.3.2 青森港に就航が見込まれるフェリー航路に必要な貨物量

貨物量の設定にあたっては、短期・中期的に取扱いが可能な貨物を対象とする。

短期的に青森港にフェリー航路が開設された場合の、配船状況等については、次のように設定する。

FESCO が提案した船舶を基に設定

青森港 - ウラジオストク港間フェリー航路

- ・青森港寄港日 週 1 回 (52 便 / 年)
- ・積載貨物量 乗用車換算 : 550 台、コンテナ換算 : 400TEU
- ・就航時の採算ライン コンテナ換算 50TEU / 便 (往復 100TEU)

青森港フェリー就航に必要な貨物量の推計

(コンテナ貨物量換算 : 11.3 トン / TEU 秋田港の H15 年実績より算出)

1) 短期的な段階

表 5-3-2 短期的な段階での必要貨物量の推計

貨物名	発生・消費地	荷主名		短期 + 中期		1 便当たりの取扱量
				千トン	TEU	
中古自動車	日本 : 東北地域		輸出	210	21,000 台	中古自動車 21,000 台 403 台 / 便
鶏肉	中国 (ハルビン等)	正大・徳大	輸入	11	973TEU	19TEU / 便
ミネラル ウォーター	ウラジオストク		輸入	4	354TEU	7TEU / 便
鶏肉	ウラジオストク 周辺	ミハイル プロイラー	輸入	3	265TEU	5TEU / 便
農産物	沿海地方	大豆 + (野菜)	輸入	22	1,947TEU	37TEU / 便
			輸出	210	21,000 台	403 台 / 便
			輸入	40	3,539TEU	68TEU / 便
			計	61		

2) 中期的な段階

表 5-3-3 中期的な段階での必要貨物量の推計

貨物名	発生・消費地	荷主名		短期 + 中期 (太字)		1 便当たりの取扱量
				千 ト ン	TEU	
中古自動車	日本：東北地域		輸出	610	61,000 台	中古自動車 61,000 台 1,173 台 / 便
製材 (S L B)	日本：秋田県		輸入	29	2,566TEU	49TEU / 便
鶏肉	中国 (ハルビン 等)	正大・徳大	輸入	11	973TEU	19TEU / 便
ミネラル ウォーター	ウラジオストク		輸入	4	354TEU	7TEU / 便
鶏肉	ウラジオストク 周辺	ミハイルプロイ ラー	輸入	3	265TEU	5TEU / 便
家具	ウラジオストク		輸入	43	3,805TEU	73TEU / 便
農産物	沿海地方	大豆 + (野菜)	輸入	22	1,947TEU	37TEU / 便
加工紙	牡丹江市	DAEWOO PAPER	輸入	19	1,681TEU	32TEU / 便
				輸出	610	61,000 台
				輸入	131	11,591TEU
				計	741	1,187 台 / 便

5.3.3 青森港フェリー利用可能量推計結果

以上をまとめると表 5-3-4 の通りとなる。

表 5-3-4 青森～ウラジオストク間フェリー利用可能貨物量の推計

	短期	中期 (短期含む)	主な貨物
輸出	21,000 台 (403 台 / 便)	61,000 台 (1,173 台 / 便)	短期：青森県内からの中古自動車 中期：岩手県、宮城県内からの中古 自動車
輸入	3,539TEU (68TEU / 便)	11,591TEU (223TEU / 便)	短期：鶏肉、ミネラルウォーター、 農産物 中期：製材、家具、加工紙
合計	乗用車 21,000 台 コンテナ 3,539TEU	乗用車 61,000 台 コンテナ 11,591TEU	就航時の採算ラインとしてコンテ ナ換算 50TEU 以上については、輸入 時の短期でも 68TEU を確保可能。 また、中古自動車についても、輸出 貨物としての潜在量は、十分に見込 める。

長期的な段階では、日本からの輸出コンテナ貨物 (電気機械、日用品等) が見込まれる。

5.4 旅客流動量の推計

2004年の沿海地方の旅客流動量を図5-4-1に示す。沿海地方から外国へ向かった人は63.6万人で、その行き先は96%が中国である。また、同年、外国から沿海地方を訪れたのは19.5万人である。その総数は沿海地方から外国を訪れる人の数の1/3程度に過ぎないが、ここでも中国からの訪問客が91%という圧倒的なシェアとなっている。国境を接するロシアと中国間で、国境を越えた活発に人の動きが窺える。

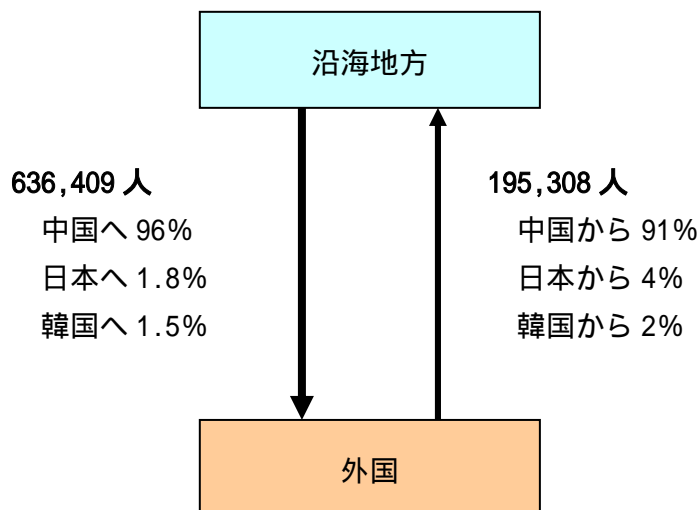


図5-4-1 沿海地方の旅客流動量（2004年）

本航路が開設された場合の利用者として考えられるのは、沿海地方及びウラジオストク港の背後圏と捉えられる黒龍江省をはじめとする中国からの旅客となろう。既に運航されているウラジオストク～伏木富山間の航路をみてもそのほとんどがロシア人であり、日本からロシアに向かう日本人が利用するケースは極端に少ない。

仮に、沿海地方から外国へ向かった63.6万人の1%がこの航路を利用するとすれば、6,360万人の需要が見込める。また、中国から沿海地方を訪れた人々（17.8万人）の1%が本航路を利用して日本まで足を伸ばすとすれば、1,780人の需要が見込まれる。これらを合計すると8,140人となる。

北東アジアにおける旅客の移動については、ビザの問題が大きく影響するケースが多い。本航路の利用者を考えた場合、日本人がロシアに行く場合もロシア人が日本に来る場合もまた中国人が日本に来る場合もビザの取得が必要となっており、それが制約条件となり、容易に日本を訪れることができないのが現状である。このビザ規制が緩和されれば、現状とは異なった大きな人の動きが生まれることとなろう。