

第9章 まとめ

本調査は、青森港～ウラジオストク港間の国際フェリー（RoRo 船を含む）航路について、トライアル寄港の実施を視野に、短中期的視点から実施可能性を検討し、港湾経営戦略を構築することを目的に実施された。

過去2年間の調査を基に、今回の調査では、より詳細な貨物・旅客量を推定し、他航路の状況を参考にしながら、本プロジェクトの採算性について検討を行った。

対象航路の運航スケジュールを1週間に1便と仮定して推計を行った。短期的には、青森港からウラジオストク港向けには、青森県内からの中古自動車輸出が考えられ、その量は年間21,000台と見込まれる。これは1便当たり403台となる。一方、輸入では、鶏肉、ミネラルウォーター、農産物など3,539TEUが想定される。これは1便当たり68TEUである。

中期的予測では、輸出は中古自動車年間61,000台（1,173台/便）、輸入では短期貨物に加えて製材、家具、加工紙が考えられ、合計11,591TEU（223TEU/便）と推計される。

各種事例から、年間チャーター量は、ロシア船の場合3～4億円と推定される。またその際のコンテナ1本あたりの輸送料金は8万円と仮定できる。採算上必要な貨物量は、年間3億円の売上が必要な場合で1便当たり78TEU、4億円の売上が必要な場合で104TEUとなる。つまり、往復100TEUの貨物が見込まれることが航路開設の条件となる。

改めて、予測量をみると、短期予測の場合でも輸出中古自動車403台（2台で1TEUとして約200TEU）、輸入68TEUとなり、往復100TEUの条件を満たすこととなる。

よって、現段階で航路を開設したとしても採算が取れる可能性があることが分かった。しかし、従来の実績から見て、開設後、安定的に貨物が乗るまでには1～2年の経過が必要であり、その間に何らかの支援措置・救済措置が講じられる必要が出てこよう。

今後、航路開設に向けた具体的な対応としては、小樽～ウラジオストク航路（ポスコ）の誘致、沿海地方政府提案への協調、トヨタビジネスへの関与が考えられる。

航路の開設に向けて、既に構築された日本（青森）・ロシア・中国のネットワークをさらに強化し、3者が一体となって、本プロジェクトに取り組んでいくことが望まれている。

青森とウラジオストクを結ぶ国際フェリー航路が、青森をはじめ、日本及び周辺各国の活性化に向けた、真の人的・経済的交流の架け橋となることが期待されている。