

新潟港のご紹介



令和5年1月27日
新潟県 交通政策局

新潟港の概要

日本海側の拠点港湾としての新潟港

平成23年に日本海側拠点港に選定

【総合的拠点港・機能別拠点港（国際海上コンテナ・その他貨物（LNG））】

北東アジアとの政治的・経済的結びつき

○ 中国東北部の経済発展

○ 極東ロシアにおけるエネルギー資源開発

○ 韓国、中国、ロシアの3総領事館

充実した交通網

○ 5方向に伸びる高速道路
（関越、北陸、上信越、磐越、日本海東北）

○ 羽越、信越・北陸本線等の在来鉄道路線

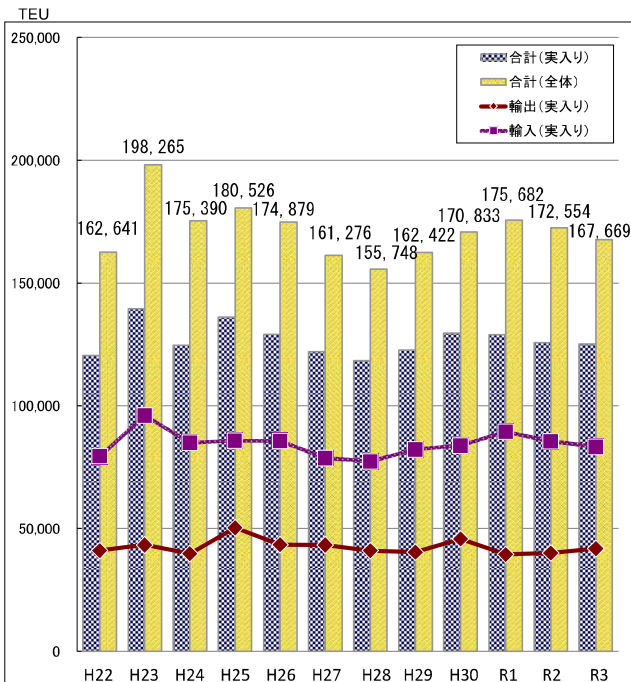


新潟港の外貿コンテナ取扱量

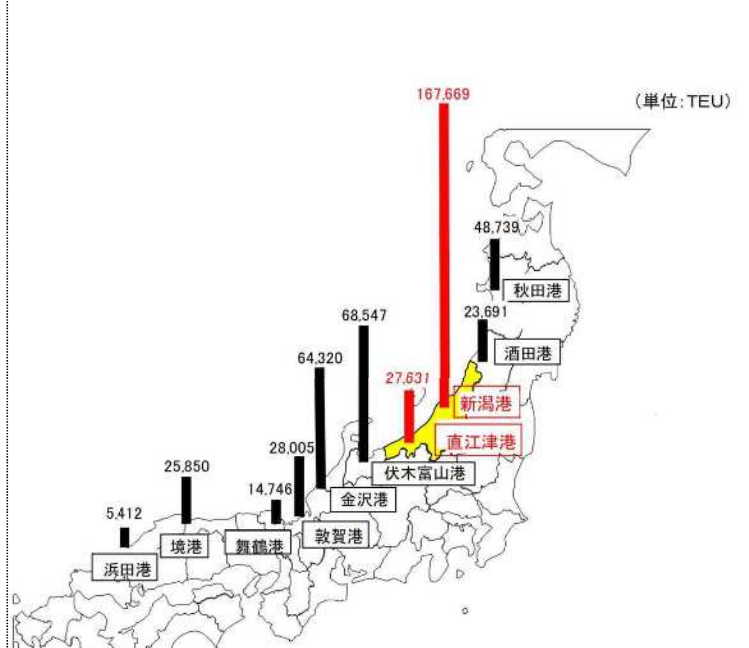
令和3年の外貿コンテナ取扱量は総数で約16万8千TEU

本州日本海側で最大の取扱量

■ 新潟港のコンテナ取扱量の推移



■ 本州日本海側港湾の外貿コンテナ取扱量



※令和4年9月国土交通省港湾局公表資料により作成

新潟港の外貿定期コンテナ航路（概要）

釜山港や上海港を中心に**週9便**の外貿定期コンテナ航路が就航



- **釜山航路** 週3便運航
釜山に寄港
- **中国・釜山航路** 週4便運航
釜山、中国〈大連、青島〉
・〈天津新港、大連〉・〈上海、寧波〉に寄港
- **中国航路** 週2便運航
上海、大連、青島に寄港

新潟港から主要港までの日数

	輸出	輸入
釜山	2日～	2日～
上海	6日～	4日～
大連	4日～	5日～
青島	5日～	6日～

NIIGATA PREFECTURE ※最新の航路スケジュールは次頁をご参照ください。

4

新潟港の外貿コンテナ航路（航路スケジュール）

令和4年11月1日現在

船社名	運航船舶	曜日							リードタイム		備考	代理店
		日	月	火	水	木	金	土	輸出	輸入		
釜山航路												
Xプレスフィーダーズ (ハスコ・エージェンシーズ)	SCO QINGDAO (614TEU)	新潟	富山	秋田	金沢	釜山新港	釜山新港		釜山新港-4日	釜山新港-2日	・H30.9～ ・船名:BNX ・ファーストポート	リンコー
シノコー (シノコー成本)	PACIFIC MONACO (724TEU)	釜山		敦賀	富山	新潟	金沢	釜山	釜山-2日 釜山新港-3日	釜山-4日 釜山新港-4日	・R3.8～ ・船名:J:SW1	東洋(富士関連)
HEUNG-A LINE (シノコー成本)	PACIFIC NINGBO (698TEU)		金沢	新潟	舞鶴	境港	浜田	釜山	釜山-4日	釜山-3日	・R3.2～(R3.6改編) ・船名:J:SW2	リンコー
中国・釜山航路												
天敬海運 (CKマライタイム)	SKY FLOWER (1,009TEU)	天津新港	大連		釜山	釜山	新潟		釜山-4日 天津新港-7日	釜山-2日 大連-5日 天津新港-6日	・天敬:H19.10～、高麗:H25.7～ ・船名:CKJ(共同運航) ・ファーストポート	日通
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY FRESIA (1,096TEU)	富山	直江津		釜山	釜山	釜山	釜山	釜山-4日 釜山新港-7日	釜山-2日 上海-5日 寧波-6日	・スーパースター:九州海運、興亜ライオン	日通
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY IRY (1,096TEU)	釜山		新潟	富山	金沢	釜山	釜山	釜山-4日 寧波-7日 上海-8日	釜山-2日 上海-5日 寧波-6日	・R2.8～ ・船名:CJ1(九州名NKS) ・ファーストポート	日通
汎州海運 (アジアカーゴサービス)	PANCON SUNSHINE (1,056TEU)	釜山	光臨	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山-4日 釜山新港-7日	釜山-2日 上海-5日 寧波-6日	・南星、天敬を含む4社での共同運航	リンコー港運
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY LAVENDER (1,000)	釜山	金沢	富山	新潟	若小牧	若小牧	石狩				日通
南星海運 (南星海運ジャパン)	SUNNY DAISY (1,000) STAR PIONEER (953) STAR CLIPPER (962) STAR CHALLENGER (962)	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山-6日 天津新港-10日 青島-12日	釜山-3日 青島-6日 連雲港-7日	・R3.3～(R3.6改編) ・船名:NCJ/NCH	リンコー港運
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY COSMOS (1,009)	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山-2日 上海-6日 寧波-8日	釜山-10日 寧波-13日 上海-14日	・R3.3～(R3.6改編) ・船名:NTP ・ラストポート	日通
南星海運 (南星海運ジャパン)	STAR EXPRESS (953) STAR CHASER (963)	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山	釜山-2日 上海-6日 寧波-8日	釜山-10日 寧波-13日 上海-14日	・R3.3～(R3.6改編) ・船名:NTP ・ラストポート	リンコー港運
中国航路												
神原汽船	SUSTAINABLE EARTH (1,091TEU) PROACTIVE EARTH (1,091TEU) HARMONIZED EARTH (1,091TEU)	富山	新潟		小樽				(火曜船) 上海-6日 大連-14日 青島-15日	(火曜船) 上海-4日 大連-7日 青島-6日	・R4.6～(117.5開設) ※週9便へ増便 ・船名:NK1 ・ラストポート(金曜船)	リンコー

※記載の運行情報はオリジナルスケジュールです。実際の運行スケジュールは変更されることがありますので、各船社(港運代理店)か最寄りの国際物流業者にご確認ください。
※各船社の航路サービス(運航情報・トランシップサービス)等の詳細は各社のホームページ又は港運代理店、通関業者等の国際物流業者等にご確認ください。

外航航路に直結する内航フィーダー航路

令和4年11月より **週1便** の内航フィーダー航路が就航

1. 新設航路の概要

(1) 運航者

- ・井本商運株式会社（本社：兵庫県神戸市）

(2) 共同事業者

- ・オリент オーバーシーズ コンテナ ライン リミテッド（通称OOCL）

2. 航路スケジュール

令和4年11月21日現在

船社名	運航船舶	曜日							リードタイム		備考	代理店	
		日	月	火	水	木	金	土	移出	移入			
井本商運	さくら (402TEU)	北九州		秋田	新潟				北九州	(神戸) 5日	(神戸) 5日	・R4.11~	日通
	北九州にて積み替え、 神戸-北九州間内航フィー ダーに接続	北九州	神戸					神戸	北九州				

※神戸からはOrient Overseas Container Line Limited(OOCL)の外航サービスとなります。

※記載の運行情報はオリジナルスケジュールです。実際の運行スケジュールは変更されることがありますので、船社(港運代理店)が最寄りの国際物流業者にご確認ください。

荷主様等にとって ⇒ 輸送ルートを選択肢が増加
内航船へのモーダルシフトにより ⇒ 脱炭素の推進

▶ 新潟港の利便性向上

新潟港の貨物動向①(国・地域別)

新潟港利用貨物の仕出地・仕向地の傾向

- ・輸出、輸入共に依然として、韓国・釜山港や中国・上海港が大きなシェアを有するも、近年は **中国華南地方** や **東南アジア各国** との輸出入で高いニーズを維持

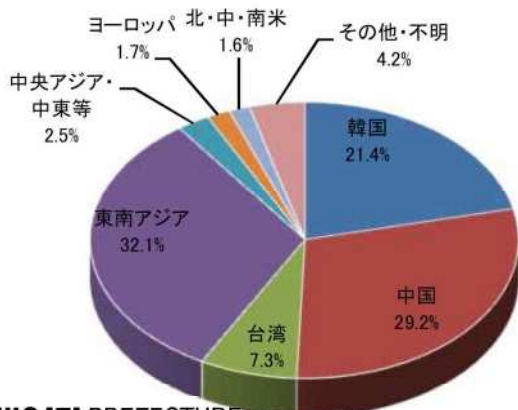
【輸出入合計のシェア】

中国華南（香港・塩田港・蛇口港等） R1年：8.6% → R2：9.3% → R3：8.6%

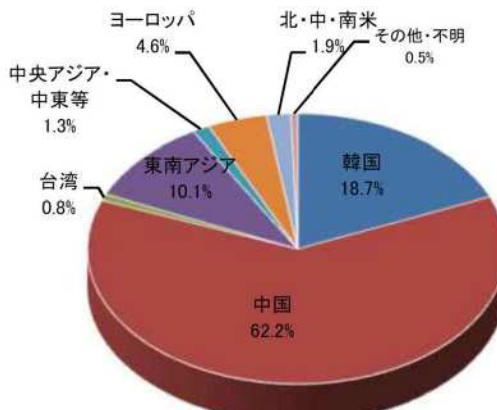
東南アジア（ベトナム・タイ・フィリピン等） R1年：16.8% → R2：17.4% → R3：17.4%

- ・輸出は **東南アジア** 向けの輸出シェアが増加傾向
- ・輸入は近年中国全体のシェアは減少も、**上海港・中国華南地方(蛇口港等)** からの輸入が増加傾向

新潟港 国・地域別コンテナ貨物 輸出割合(R3)



新潟港 国・地域別コンテナ貨物 輸入割合(R3)



新潟港の貨物動向②(品目別)

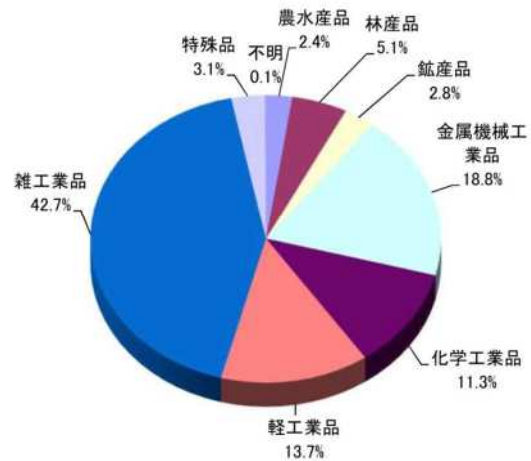
新潟港利用貨物の品目別動向

- ・ 輸出については、「軽工業品」「特殊品」で約60%を占める
 - ▶ 「**軽工業品**」は紙・パルプ、「**特殊品**」は再利用資材である古紙の輸出が多い
- ・ 輸入については、「金属機械工業品」や「雑工業品」などの日用品関連貨物が約62%を占める
 - ▶ 「**金属機械工業品**」は金属製品や電気機械、「**雑工業品**」は家具装備品の輸入が中心

新潟港 品目別コンテナ貨物割合(輸出:R3)



新潟港 品目別コンテナ貨物割合(輸入:R3)



新潟港利用のメリット

新潟港利用のメリット（航路・ターミナル・インセンティブ）

中国・韓国との 利便性の高い定期航路

リードタイム

主要港と比較しても遜色ない
中国・韓国からの**リードタイム**

最短輸入リードタイム比較

港湾名	釜山	上海
秋田	3日	—
東京	2日	2日
新潟	2日	4日

(港湾振興課調べ)

週9便中3便が**ファーストポート**

スケジュールが乱れにくいファーストポートで、輸入荷主様にとって高い利便性

貨物の搬出入がスムーズな コンテナターミナル

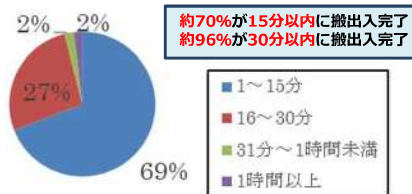
車両待機時間（R4最新値）

平均待機時間は**15分**。約**96%**が
到着から**30分以内**に搬出入を完了

新潟東港CT待機状況調査結果（R4.10.19実施）

	種別	本数	平均待機時間	最短待機時間	最長待機時間
搬入	実入り	97	14分	5分	1時間18分
	空コン	128	18分	6分	1時間44分
搬出	実入り	176	15分	6分	1時間16分
	空コン	34	14分	7分	25分
全体		435	15分	5分	1時間44分

待機時間別割合



深刻な渋滞が常態化している京浜港と比較してスムーズな貨物の搬出入が可能

充実した荷主様向け インセンティブ制度

全国トップクラスの補助単価

初利用の新潟県外荷主様には
1TEUあたり4万円を交付

最長3年間の継続補助

初利用の県外荷主様には
最長3年間の継続補助

福島県荷主様の利用例

	初年度	翌年度	翌々年度
補助メニュー	県外初利用	県外継続	県外継続
輸出货量	10TEU	10TEU	10TEU
補助単価	4万円/TEU	2万円/TEU	1万円/TEU
補助金額	40万円	20万円	10万円

物量キープで3年間補助

BCP利用にも最適

トータルコストの削減に寄与

新潟港利用のメリット（バックアップ港としての優位性）

※首都圏直下型地震等の発生時に備え、
平時から、新潟港の活用をご検討ください。



1 交通アクセス等、機能面の充実

- 高速道路、幹線国道等の結節点
- 羽越本線や信越・北陸本線等在来鉄道の結節点
- 新潟港の迅速な通関・ゲート体制
[ゲートオープン 8:30~16:30(月~土(ただし祭日を除く))]
※ゲートオープン時間の延長を実施[要事前連絡]



2 本州日本海側最大のコンテナ取扱量

- 「首都直下型地震」等が発生した場合、新潟港が京浜利用のコンテナ貨物輸送のバックアップ機能を発揮可能

3 東日本大震災発生時における実績

- 東日本大震災発生時には、東北太平洋側港湾の代替港として機能
- 県内港コンテナ取扱量(速報値)
(平成22年) 192,147TEU ⇒ (平成23年) 231,257TEU
※特に、H23.5の新潟港の取扱量は初めて2万TEUを越える。
(前年同月比1.5倍)

4 港利用の支援制度(インセンティブ)を創設

- 新潟県や地元市では荷主様向けへの支援制度を整備
- 特に、県外の荷主様が、新潟港を『バックアップ』として検討いただくため、初めて利用いただく場合に手厚く支援



太平洋側港湾の代替機能を担う
十分なポテンシャル

他港から新潟港へのシフト事例

A社（県内企業、製造業）[輸出]

【従来】

商社・代理店が利用港を決定

➡ ほぼ全量を**京浜港**に輸送して輸出

【新潟県からの提案】

- ・将来の輸出増加を想定した新潟港利用による**陸送費の削減**
- ・地元港の活用による地域と協同した国際競争力の強化

【現在】

全輸出量の**約9割**を新潟港にシフト

➡ **物流コストの大幅削減に成功**

B社（県外企業、小売業）[輸入]

【従来】

過去にコスト・リードタイム等で利用港を決定

➡ 全量を**京浜港**から輸入

【新潟県からの提案】

- ・海上運賃と陸上運賃を合わせた**トータルコスト**での比較
- ・新潟県の**県外利用荷主支援制度**を活用した新潟港の「使い勝手」の確認

【現在】

輸入の一部を新潟港へシフト

➡ **セカンドポートとしての新潟港の活用**

補助制度を活用した新潟港へのシフト事例（BCP）

A社（埼玉県、製造業）

【従来】

- **埼玉県内**で生産した貨物のほぼ全量を**横浜港**から輸出

B社（群馬県、小売業）

【従来】

- **群馬県**向けの雑貨貨物をほぼ全量を**東京港**から輸入

B社（栃木県、食品事業）

【従来】

- **栃木県**向けの食品原料をほぼ全量を**東京港**から輸入

【新潟港シフト検討の背景】

- 首都直下地震等の**大規模災害発生時**には、**日本海側港湾に代替港**が必要
- **京浜港**の慢性的な**混雑**、京浜港の**ドレージ手配が難航**
- 新潟港は、他の日本海側港湾に比べ、**航路や補助制度が充実**

【現在】

- 京浜港と新潟港を**併用**
- **輸入**でも新潟港利用を検討中

【現在】

- 京浜港と新潟港を**併用**
- **補助期間終了後も継続利用**

【現在】

- 京浜港と新潟港を**併用**
- **補助期間終了後も継続利用**

新潟港のインセンティブ

※R4年度受付は終了のため参考掲載 **荷主様向けインセンティブ**

- ①最大 **4万円/TEU**を補助（「県外初利用荷主」該当の場合）
- ②継続補助制度により**最大3年間**の補助
- ③ **中国華南等貨物に加算**

	補助名	補助要件※1	補助金額
県内・ 県外 共通	特定大口荷主	500TEU以上増加	輸出：800万円+0.5万円/TEU（上限1,050万円） 輸入：400万円+0.25万円/TEU（上限 525万円）
	大口荷主	300~499TEU増加 かつ2割以上増加	輸出：600万円+1万円/TEU（上限799万円） 輸入：300万円+0.5万円/TEU（上限399.5万円）
	利用拡大荷主	50~299TEU増加 かつ2割以上増加	輸出：2万円/TEU（上限598万円） 輸入：1万円/TEU（上限299万円）
県外	県外初利用荷主	初利用 かつ10TEU以上利用	輸出：4万円/TEU（上限 200万円） 輸入：4万円/TEU（上限 150万円） ※25TEU超過分は2万円/1TEU
	県外継続利用荷主	「初利用」該当の翌年度・ 翌々年度に 初年度実績 を維持 ※3	【2か年度目】 輸出・輸入：初年度実績×2万円/TEU（上限100万円） 【3か年度目】 輸出・輸入：初年度実績×1万円/TEU（上限50万円）
加算	重点地域加算	上記制度に該当し、中国華南地域又は ロシア極東地域の港湾を利用した場合 （発着に限る）、対象地域港湾の増加量 に応じて加算※4	輸出：0.5万円/TEU（上限500万円） 輸入：0.25万円/TEU（上限250万円）

※補助要件の増加量は、過去3ヶ年度の最高実績との比較になります。

■ 物流業者様の新潟港利用の「荷主開拓」に対する支援

事業名	陸運・海運業者等協同荷主開拓支援事業		
補助対象者	新潟港を利用する 新規荷主を開拓する貨物運送業者等		
補助対象期間	開拓する新規荷主が県内港の利用を開始した日から 1年間		
補助内容	補助名	補助要件	補助金額
			輸出 輸入
	小口荷主開拓	50TEU以上 100TEU未満の 新規荷主開拓等	0.5万円/TEU 0.25万円/TEU
大口荷主開拓	100TEU以上の 新規荷主開拓等	1万円/TEU (上限1,000万円)	0.5万円/TEU (上限500万円)

- ・フォワーダーへ直接支援を行うことで、新潟港利用に係るコストを削減
- ・1荷主開拓あたり、最大1,000万円の補助。複数開拓の補助も可能
- ・同一対象貨物にて、荷主様向けインセンティブと同時受給可能

拠点化に向けた取組

コンテナヤードの整備

- 将来的に、**外貿コンテナターミナルの拡張**を図る方針
- **荷役方式の変更**等による**運営の効率化**も検討



カーボンニュートラルポート (CNP) の形成

- R2 CNP検討会を開催する**全国7港湾の一つ**として抽出 →検討結果をとりまとめて公表 (R3.3.30)
- R3 引き続きCNP検討会を開催、技術開発の動向や構成員の取組状況を整理 →検討結果とりまとめを更新・公表 (R4.3.30)
- R4 **CNP形成協議会を設置**、7月1日に第1回協議会、10月21日に第2回協議会を開催 →委員へのヒアリング結果を報告するとともに、計画素案の内容について議論

今後、委員へのヒアリング結果等を精査し、計画の原案を作成
協議会での審議を経て、**今年度中の策定**を予定

【第1回新潟港カーボンニュートラルポート形成協議会 (R4.7.1)】



(委員44団体)※R4.10.21現在、五十音順

- IHI 青木環境事業 愛宕商事 伊藤忠商事
- 伊藤忠プラントック 岩谷産業 ヴィーナ・エナジー・ジャパン
- ENEOS 川崎重工業 グローバルウェーブ・ジャパン
- 佐渡汽船 JFEエンジニアリング ジャパンハイドロ
- 新日本海フェリー 住友商事 石油資源開発 全農サイロ 大光銀行
- 第四北越銀行 東芝 東芝エネルギーシステムズ 東北電力
- 新潟国際貿易ターミナル 新潟石油共同備蓄 日本エア・リキード
- 日本海曳船 日本海エル・エヌ・ジー 日本貨物鉄道 日本政策投資銀行
- 日本通運 富士運輸 北越コーポレーション 北陸ガス
- 三井E&Sマシナリー 三井物産 三菱ガス化学
- リンコーコーポレーション 新潟商工会議所
- 公益社団法人新潟県トラック協会
- 新潟市 聖籠町
- 国土交通省北陸地方整備局 同新潟港・空港整備事務所
- 北陸信越運輸局 (事務局)新潟県

ご清聴ありがとうございました。



＜お問い合わせ先＞

■新潟県 交通政策局 港湾振興課
TEL: 025-280-5455 (直通)
E-mail: ngt170010@pref.niigata.lg.jp

