

# 新潟県内港のご紹介



新潟港



直江津港



新潟県交通政策局港湾振興課

(2023.10月時点)

# ～日本海側の拠点港湾としての新潟県内港の優位性～

新潟港は、明治元年11月19日(1869年1月1日)に開港5港(函館、新潟、横浜、神戸、長崎)の一つとして、外国に向けて開かれた国際貿易港です。

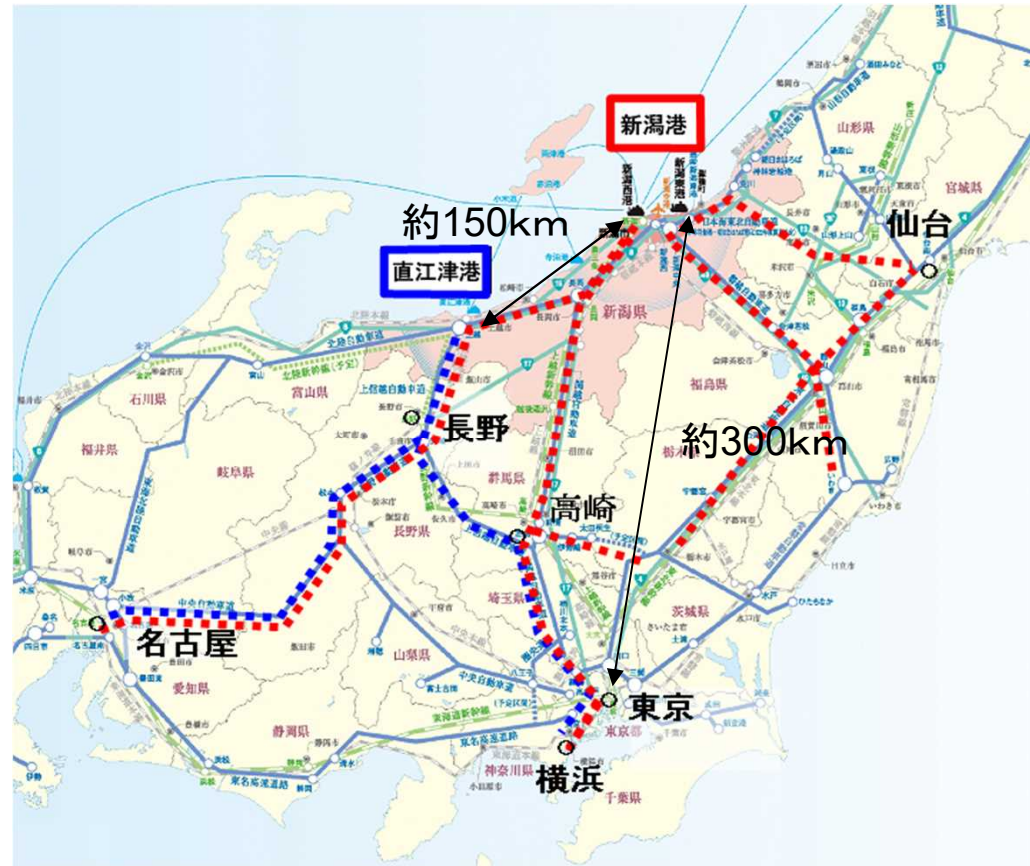
昭和42年(1967年)に、日本海側初の「**特定重要港湾**」に指定され、平成7年(1995年)には日本海側唯一の「**中核国際港湾**」として位置づけられ、北東アジア地域の拠点港湾として発展しています。

新潟港における外貿コンテナ航路は1980年のトランスシベリアコンテナ航路の就航から約40年の歴史を有し、本州日本海側で最大の取扱量を誇ります。

近年では県内及び隣接県の荷主様に加え、首都圏の荷主様からもBCP利用の観点から、京浜港のセカンドポートとして活用いただいております。

## 新潟県内港の優位性

- 釜山・上海をハブとした航路網  
(輸入に有利な航路設定)
- 充実した荷主向け補助制度
- 東京都と直結する日本海側最大の港湾
- 充実した高速道路網による容易なアクセス  
(関越、北陸、上信越、磐越、日本海東北)
- 鉄道による全国各地への貨物輸送  
(羽越・信越・北陸本線等)
- 新潟空港で全国・世界へ(国内線・国際線)





# ～新潟県内港の外貿コンテナ取扱量～

【新潟港】総数で約16万7千TEUとなり、本州日本海側最大の取扱量。

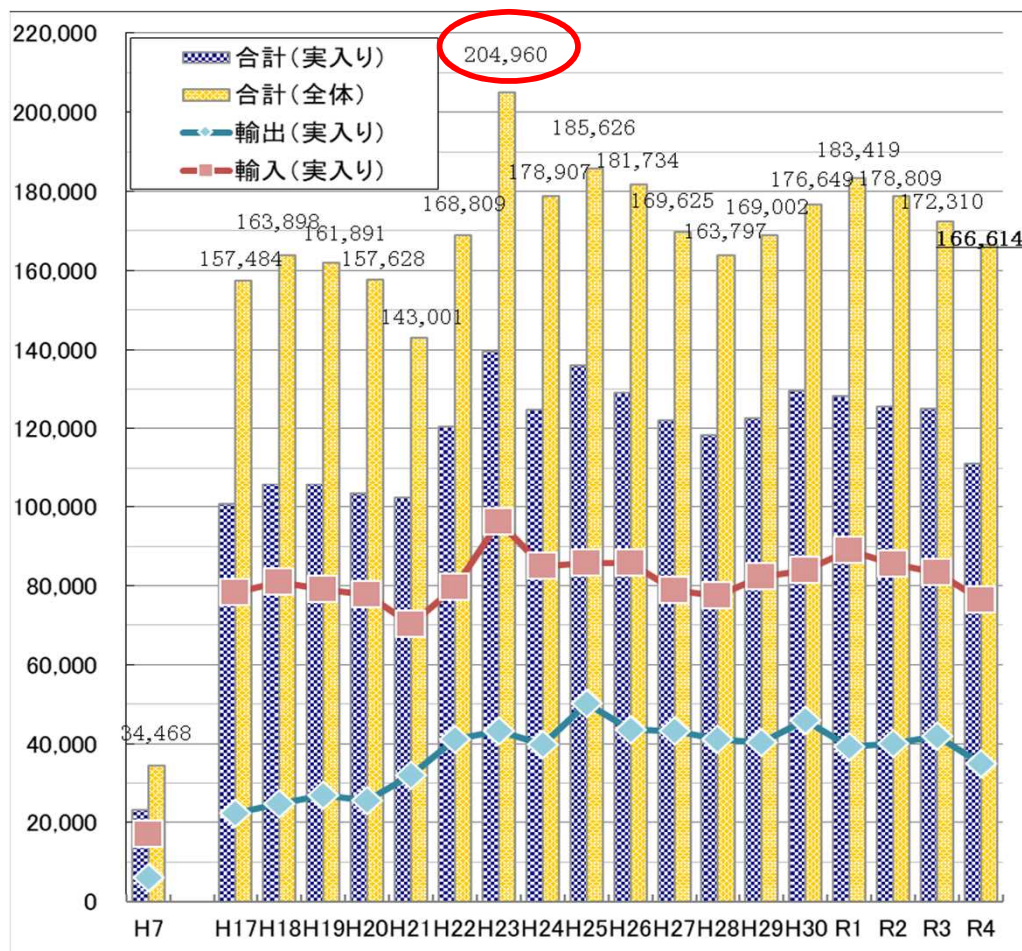
【直江津港】総数で約2万5千TEUとなる。

※新潟港は東日本大震災時に2万TEU/月（年間約20万5千TEU）を取り扱った実績があります。

## ■ 新潟港のコンテナ取扱量の推移(速報値)

TEU

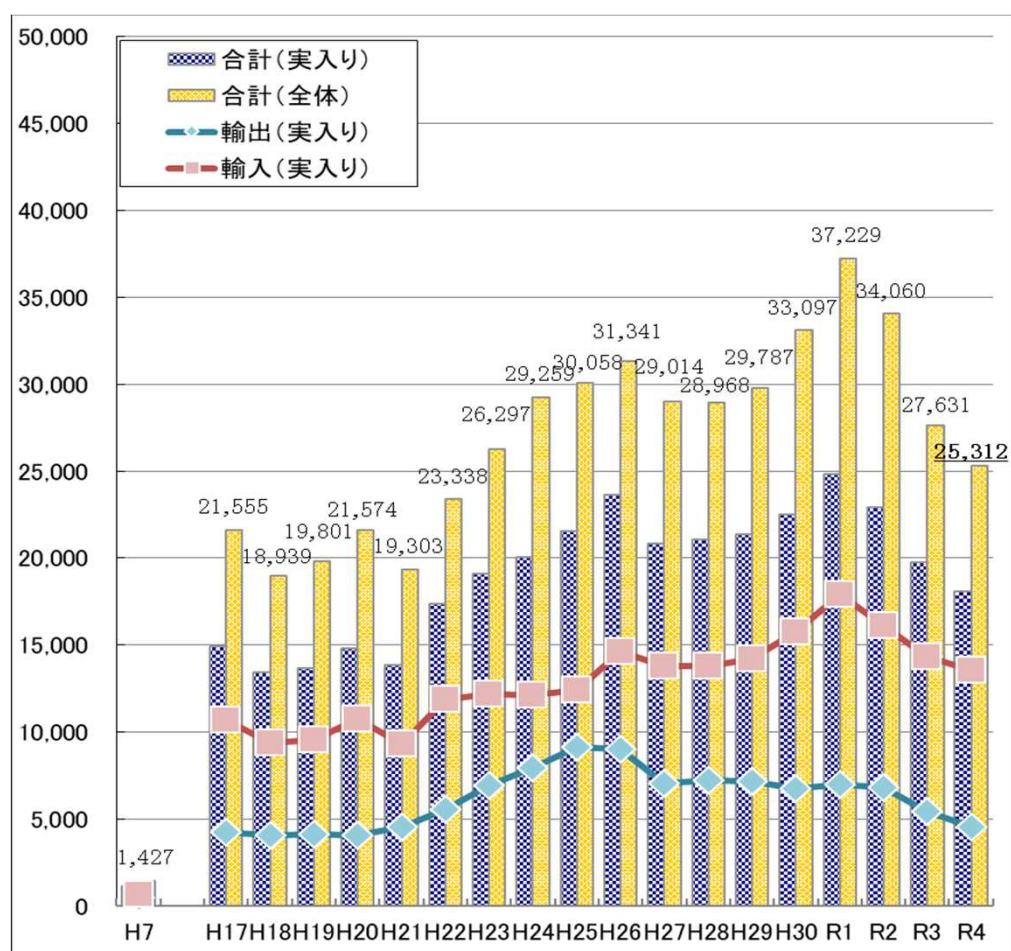
※新潟県公表



## ■ 直江津港のコンテナ取扱量の推移(速報値)

TEU

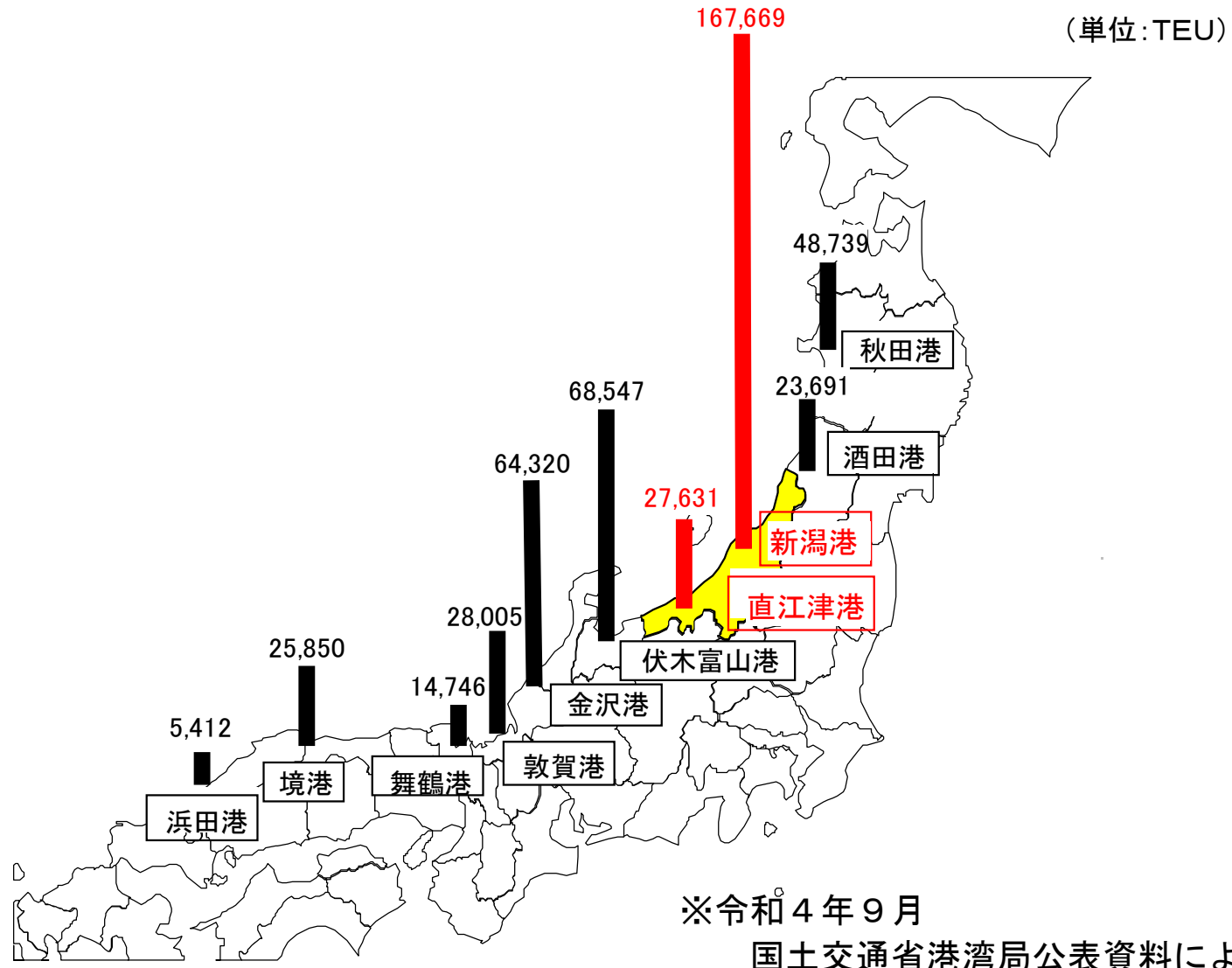
※新潟県公表



# ～日本海側港湾の外貿コンテナ取扱量～

図：2021年 日本海側港湾コンテナ取扱量（空コンテナ含む）

新潟港はコンテナ取扱量 本州日本海側最大の港として不動の地位を占めています。





# ～新潟港（西港・東港）について～

## 【西港】

- ・信濃川河口に位置する河川港
  - ・長距離フェリー（北海道・秋田・福井）や佐渡航路が発着
- 市街地に近接した人流や国内物流の拠点

## 【東港】

- ・工業開発拠点として整備された掘込港
- ・日本海側最大のコンテナターミナルや世界最大級の火力発電所等が立地

→国際物流やエネルギー供給の拠点



# ～新潟港の外貿定期コンテナ航路～

○ 上海港や釜山港等を中心に**週9便**の定期コンテナ航路が就航



## ■釜山航路

釜山に寄港

週3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4便運航

## ■中国航路

上海、大連、青島に寄港

週2便運航

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～

# ～新潟港の外貿定期コンテナ航路の詳細～

令和5年9月7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		
<b>釜山航路</b>												
Xプレスフィーダーズ (ヘスコ・エージェンシーズ)	TAN CANG GLORY (707TEU)	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～ ・サービス名:BNX ・ファーストポート	リンコー
シノコー (シノコー成本)	ATLANTIC SOUTH (704TEU)	釜山新港		直江津	秋田	新潟		釜山	釜山-2日 釜山新港-3日	釜山-5日 釜山新港-4日	・R3.8～(R5.4改編) ・サービス名:THS4 ・ラストポート	東洋(富士関連)
HEUNG-A LINE (シノコー成本)	PACIFIC NINGBO (698TEU)	釜山新港	金沢	新潟	舞鶴	境港		釜山	釜山-4日 釜山新港-5日	釜山-3日 釜山新港-2日	・R3.2～(R5.4改編) ・サービス名:JSW2	リンコー
<b>中国・釜山航路</b>												
天敬海運 (CKマリタイム) 高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SKY FLOWER (1,009TEU) SUNNY FREESIA (1,096TEU)	大連 富山			浦項 釜山 蔚山・釜山 釜山新港	釜山		新潟 天津新港	釜山-4日 天津新港-7日 大連-8日	釜山-2日 大連-6日 天津新港-7日	・天敬:H19.10～、高麗:H25.7～ ・サービス名:CKJ(共同運航) ・ファーストポート ・スペースチャーター:汎州海運、興亜ライン	日通 日通
高麗海運 (高麗海運ジャパン) 汎州海運 (アジアカーゴサービス)	SUNNY CANNA (1,000TEU) PANCON SUNSHINE (1,056TEU)	釜山 光陽		新潟 寧波	富山 寧波 上海	金沢		蔚山 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～ ・サービス名:CJ1(汎州名NKS) ・ファーストポート ・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) 南星海運 (南星海運ジャパン)	SUNNY DAISY (1,000) SUNNY IVY (1,096) STAR CLIPPER (962) STAR CHALLENGER (1,003) STAR PIONEER (953)	釜山 天津新港	金沢 境港 青島	富山 釜山 青島	新潟 釜山 釜山 釜山	苦小牧 蔚山 釜山	苦小牧 光陽 釜山	石狩 天津新港	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) ・サービス名:NCJ/NCH	日通 リンコー港運
高麗海運 (高麗海運ジャパン) 南星海運 (南星海運ジャパン)	SUNNY LAUREL (1,000) STAR RANGER (963) STAR CHASER (963)	釜石 寧波	苦小牧 釜山		釜山 釜山	石狩 光陽 釜山		酒田 上海 上海	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) ・サービス名:NTP ・ラストポート	日通 リンコー港運
<b>中国航路</b>												
神原汽船	SUSTAINABLE EARTH (1,091TEU) PROACTIVE EARTH (1,091TEU) HARMONIZED EARTH (1,091TEU)		富山 上海	新潟		小樽 金沢			(火曜船) 上海-6日 大連-14日 青島-15日 (金曜船) 上海-7日 大連-4日 青島-5日	(火曜船) 上海-4日 大連-7日 青島-6日 (金曜船) 上海-4日 大連-17日 青島-16日	・R4.6～(H7.5開設) ※週2便へ増便 ・サービス名: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。

# ～新潟港の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

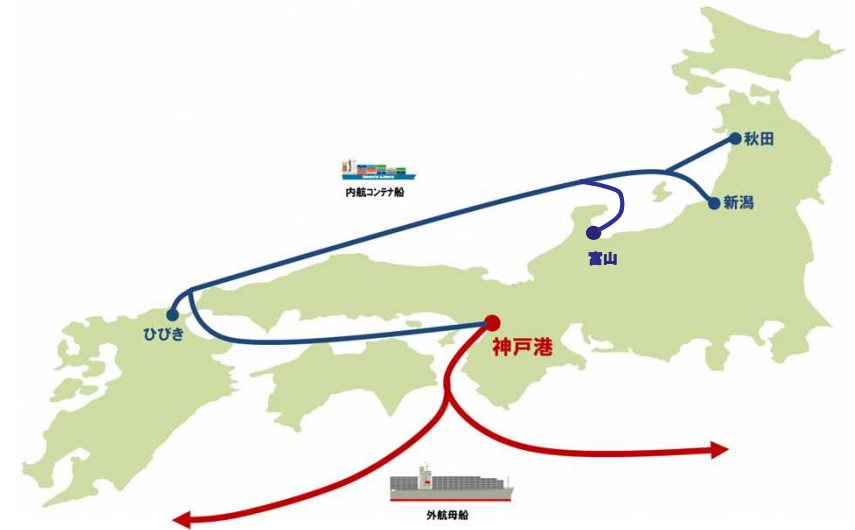
## 1. 新設航路の概要

### (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5年8月23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	かいふ (1,096TEU)	北九州		秋田	新潟	富山		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				

※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)か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



# ～直江津港の外貿定期コンテナ航路～

○ 大連港や釜山港等を中心に**週2便**の定期コンテナ航路が就航



## ■釜山航路

週1便運航

釜山に寄港

## ■中国・釜山航路

週1便運航

釜山、中国<大連、天津新港>に寄港

直江津港から主要港までの日数

	輸出	輸入
釜山	2日～	3日～
天津新港	5日	9日
大連	6日	8日

令和5年6月13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			
<b>釜山航路</b>													
長錦商船 (シノコー成本)	ATLANTIC SOUTH (704TEU)	釜山新港		直江津	秋田	新潟			釜山	釜山-4日 釜山新港-5日	釜山-3日 釜山新港-2日	・R3.8～(R5.4改編) ・サービス名:THS4 ・ファーストポート	海陸
<b>中国・釜山航路</b>													
天敬海運 (CKマリタイム)	SKY FLOWER (1,009TEU)	大連				浦項 釜山	釜山		新潟	釜山-2日 釜山新港-2日 天津新港-5日 大連-6日	釜山-4日 大連-8日 天津新港-9日 釜山新港-12日	・天敬:H19.10～、高麗:H25.7～ ・サービス名:CKJ(共同運航)	日通
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY FREESIA (1,096TEU)	富山		直江津		蔚山・釜山 釜山新港			天津新港			・ラストポート ・スペースチャーター:汎州海運、興亜ライン	日通

※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)が最寄りの国際物流業者にご確認ください。

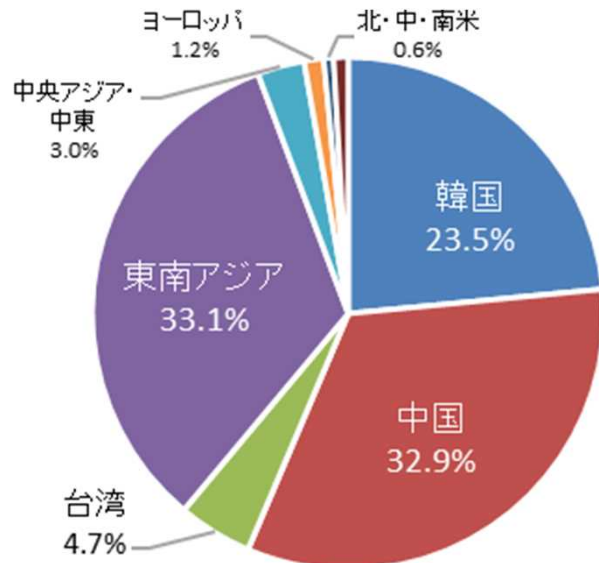
※各船社の航路サービス(運航情報・トランシップサービス)等の詳細は各社のホームページ又は港運代理店、通関業者等の国際物流事業者等にご確認ください。

# ～新潟港の貨物動向①(国・地域別)～

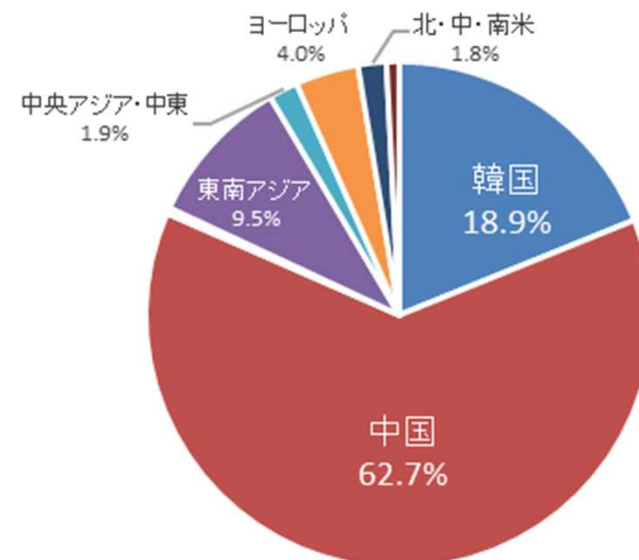
## 新潟港利用貨物の仕出地・仕向地の傾向

- ・ 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
- ・ 輸出は **ベトナム**、**中国華南地方(塩田港等)** 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(R4)



新潟港 国・地域別コンテナ貨物 輸入割合(R4)

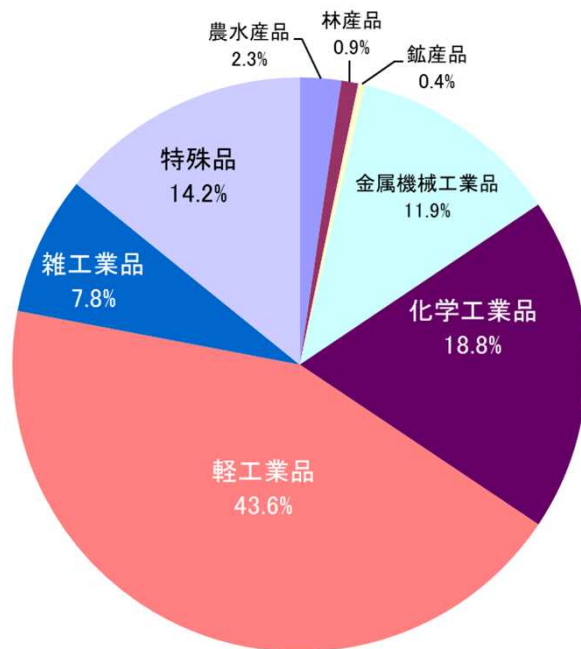


# ～新潟港の貨物動向②(品目別)～

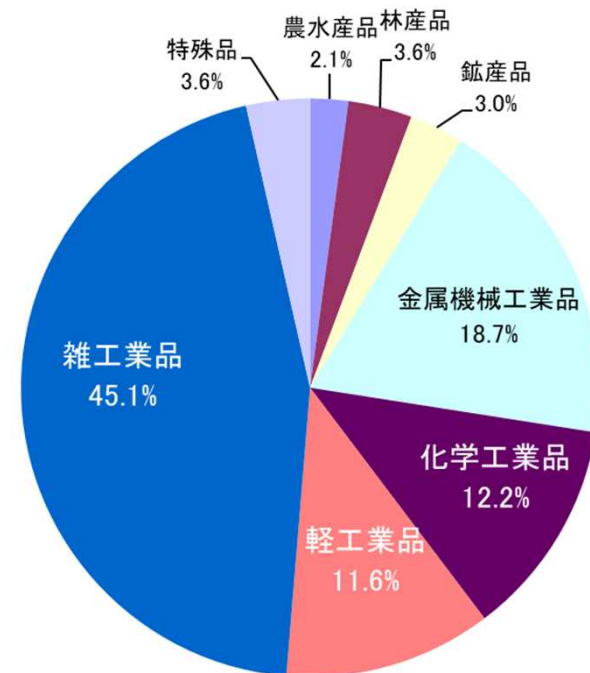
## 新潟港利用貨物の品目別動向

- ・ 輸出については、「軽工業品」「特殊品」で約58%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64%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:R4)



新潟港 品目別コンテナ貨物割合(輸入:R4)





# ～新潟港・直江津港利用のメリット～

## 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見劣りしない  
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	—
伏木富山	2日	3日
東京	2日	2日
<b>新潟</b>	<b>2日</b>	<b>4日</b>
<b>直江津</b>	<b>3日</b>	<b>—</b>

(R4.6現在港湾振興課調べ)

### ファーストポート

新潟港は週9便中3便が**ファースト  
ポート便**

**スケジュールが乱れにくいファースト  
ポート便が多く、輸入荷主様に  
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

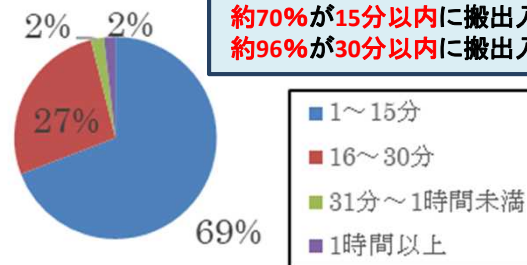
### 車両待機時間

平均待機時間は**15分**。約**96%**の車両  
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
合計		435	<b>15分</b>	6分	—

### 待機時間別割合



**深刻な渋滞が常態化している  
東京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

初めてご利用いただく新潟県外荷主  
様には**1TEUあたり4万円**を交付

群馬県荷主A様の利用例(タイからの輸入)

	海上運賃	陸送費	トータルコスト
新潟港	5.0	8.0	13.0
東京港	4.0	6.2	10.2
差(新潟港-東京港)	1.0	1.8	2.8

	海上運賃	陸送費	インセンティブ	トータルコスト
新潟港	5.0	8.0	<b>-4.0</b>	9.0
東京港	4.0	6.2	-	10.2
差(新潟港-東京港)	1.0	1.8	-	<b>-1.2</b>

**トータルコストの削減に大きく寄与**

### 最長3年間の継続補助

初めてご利用いただく新潟県外荷主  
様には**最長3年間の継続補助**

福島県荷主B様の利用例(北米への輸出)

	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**

# ～太平洋側港湾の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、県内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
- 東北・関東・北陸・中部方面への鉄道の結節点
- 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**



# ～新潟東港コンテナターミナルの課題と対策～

コンテナターミナルにおける除雪対策の強化

## 融雪ヤード



コンテナ蔵置ヤードのほぼ全面をカバー

## コンテナ屋根の除雪



## 除雪機械



ドーザー 5台  
ショベルローダー 5台  
スキッドステアローダ 8台  
による機械除雪体制の整備



# ～カーボンニュートラルポート(CNP)①～

## 脱炭素に向けた県全体の取組方針

### 新潟県（花角知事）の気候非常事態宣言、実質ゼロ表明

令和2年新潟県議会9月定例会  
提出議案知事説明要旨  
(R2.9.29)



県全体の取組方針として、令和2年(2020年)9月に、

**「2050年までに温室効果ガス排出量の実質ゼロ」を目指す**

と宣言

次に、気候変動への適応対策についてです。  
昨秋の台風第19号による県内各地での河川の氾濫や土砂災害、あるいは今冬の記録的な少雪、さらに、三条市において、9月として全国の観測史上初めて40度台を観測するなど、気候変動がもたらす影響はより一層顕在化してきております。

このため、**本県における気候変動の影響は非常事態であるという認識のもと**、風水害、雪害、暑熱、農業被害等への対策を推進するため、県の気候変動適応計画を年度内を目途に策定してまいります。あわせて、現在見直しを行っている「県地球温暖化対策地域推進計画」において、**「2050年までに温室効果ガス排出量の実質ゼロ」を目指す**こととし、これら2つの計画を両輪として、次の世代に安全で快適な環境を引き継ぐための取組を推進してまいります。

(出典) 新潟県議会ウェブサイト

宣言を踏まえ、実現に向けた具体的な方針や取組を整理し、「新潟県2050年カーボンゼロの実現に向けた戦略」として公表

**「主要港湾のカーボンニュートラル化の推進」を、エネルギー供給構造の転換に向けた柱の一つとして位置付け**

### 国目標実現に向けた対応方向 脱炭素エネルギー供給拠点への転換の方向性

#### 新潟県のエネルギー供給構造面の特徴

- 電力供給県として6割以上を県外に送電（原発未稼働の現在においても）。大規模ガス火力発電所のほか自家発用の火力発電所も点在。
- 油田・天然ガス田が多く、国内最大の原油・天然ガス生産量を誇り、天然ガス採掘・製造等に関するインフラ（パイプライン等）・技術が集積
- 国際物流の結節点でもある港湾部には多くのエネルギー受入・貯蔵基地や関連産業が集積。
- 豊富な水資源を活用した水力発電の導入が進み、長い海岸線や風況を活かした洋上風力発電等のポテンシャルが見込まれる一方で、太陽光発電は雪国では適さないとの固定観念が一因となり、導入に遅れがみられる。

#### 脱炭素エネルギー供給拠点への転換の方向性

火力発電所の脱炭素化の促進

CCUS(二酸化炭素回収・有効利用・貯留) / カーボンリサイクル産業の創出支援

主要港湾のカーボンニュートラル化の推進

洋上風力発電等大規模開発促進、水力・バイオマス発電の導入支援、未利用施設等を対象とした太陽光発電導入促進等

(出典) 新潟県 2050年カーボンゼロの実現に向けた戦略 (R4.4.1新潟県公表)

# ～カーボンニュートラルポート(CNP)②～

## 県内港におけるCNP形成に向けた方針

- 新潟港、直江津港において、港湾法に基づき、脱炭素化の目標や取組、水素等の需要・供給目標等を盛り込んだ「港湾脱炭素化推進計画」を作成し、計画に位置付けた取組を官民で進めていく。

## 新潟港のCNP形成に向けた取組方針

### 1 次世代エネルギーの日本海側拠点の形成

- 港湾施設・設備の利用の円滑化を図り、官民連携による水素・燃料アンモニア等次世代エネルギーの輸入拠点形成を目指す。

### 2 港湾エリアを起点とした脱炭素化の推進

- 港湾機能の脱炭素化を推進する。
- 港湾を経由する物流の脱炭素化実現に向けた環境整備を目指す。
- 隣接エリアの脱炭素化・再生可能エネルギーの供給促進に向け、側面支援に努める。

### 3 港湾エリアにおけるCCUS関連技術の地域プロジェクトの実現

- 港湾機能強化により、CCUS関連技術の地域プロジェクト実現への寄与を目指す。

## 新潟港港湾脱炭素推進協議会

- R4.7.1に「新潟港CNP形成協議会」を設置し、新潟港のCNP形成計画策定に向けた検討を開始
- 港湾法の改正を踏まえ、「新潟港港湾脱炭素化推進協議会」(法定協議会)に改組(R5.7.27)
- 令和5年度中の法定計画作成を目指す

(協議会委員)※R5.7.27現在44団体、順不同

IHI 青木環境事業 伊藤忠商事 伊藤忠プラントック 岩谷産業  
ウィーナ・エナジー・ジャパン ENEOS 川崎重工業  
グローバルウェーハズ・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  
日鉄エンジニアリング 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  
日立製作所 富士運輸 北越コーポレーション 北陸ガス 三井E&S  
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  
新潟市 聖籠町  
国土交通省北陸地方整備局  
同新潟港湾・空港整備事務所  
北陸信越運輸局  
(事務局)新潟県



(第1回新潟港CNP形成協議会)