

新潟県内港のご紹介



新潟港



直江津港



令和3年1月

新潟県交通政策局港湾振興課

～新潟県内港の位置について～

- 国際拠点港湾 : 1港
- 重要港湾 : 3港
- 地方港湾 : 6港
- (内避難港 : 1港)



- 凡 例 —
- 国際拠点港湾
 - 重要港湾
 - 地方港湾

日本海東北自動車道～
北陸自動車道～関越自動車道

群馬県・埼玉県・東京都へ

～日本海側の拠点港湾としての新潟県内港の優位性～

～新潟港と直江津港が日本海側拠点港に選定～(平成23年11月)

<新潟港> 総合的拠点港
機能別拠点港(国際海上コンテナ)
機能別拠点港(その他貨物(LNG))

<直江津港> 機能別拠点港(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
- ロシア極東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
- 中国東北部、ロシア極東等への航空路線

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)
- 鉄道による全国各地への貨物輸送
(羽越、信越・北陸本線等の在来鉄道路線)
- 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17万6千TEUとなり、本州日本海側最大の取扱量

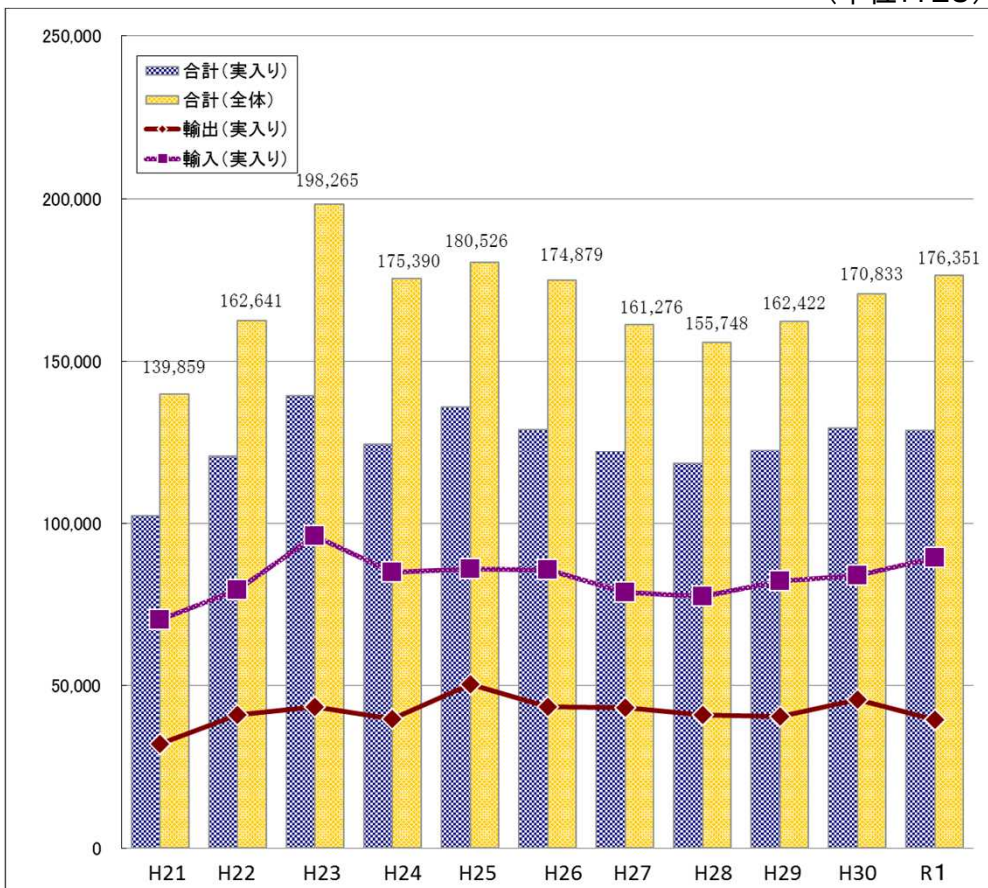
【直江津港】総数で約3万7千TEUとなり、過去最高を記録

⇒両港ともに3年連続で増加

※新潟港は東日本大震災時に2万TEU/月（年間約19万8千TEU）を取り扱った実績があります。

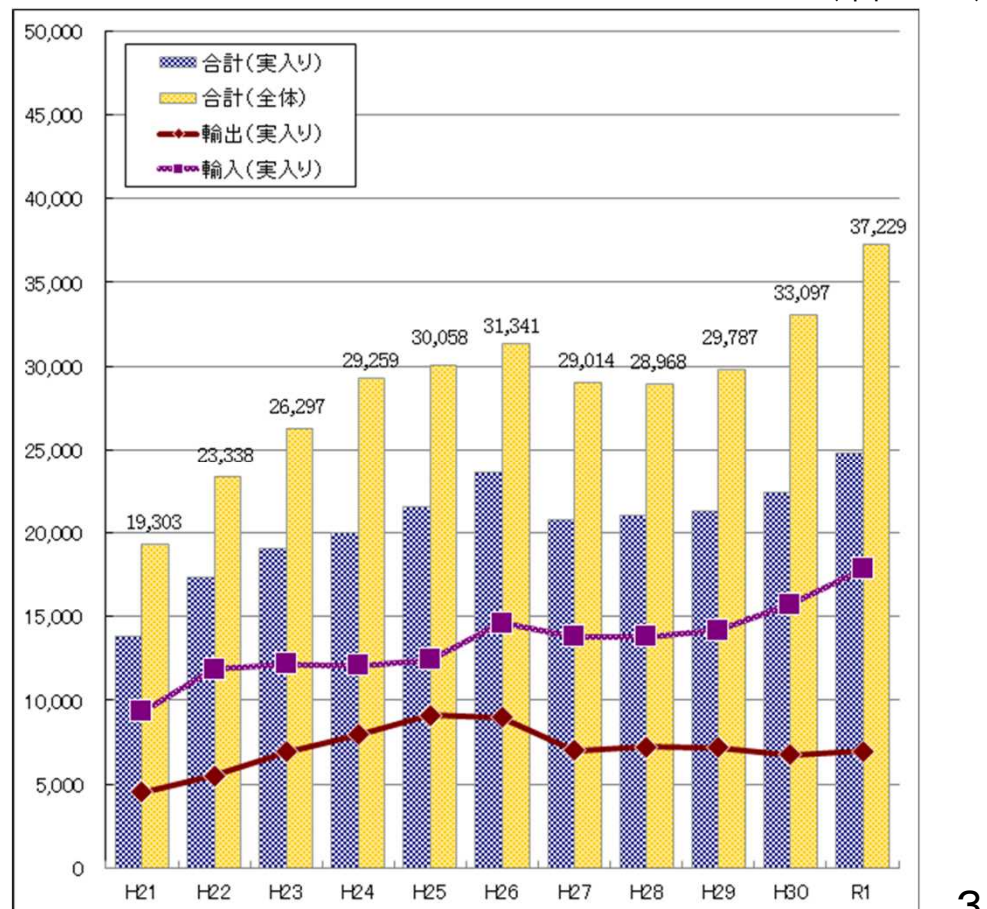
■ 新潟港のコンテナ取扱量の推移

(単位:TEU)



■ 直江津港のコンテナ取扱量の推移

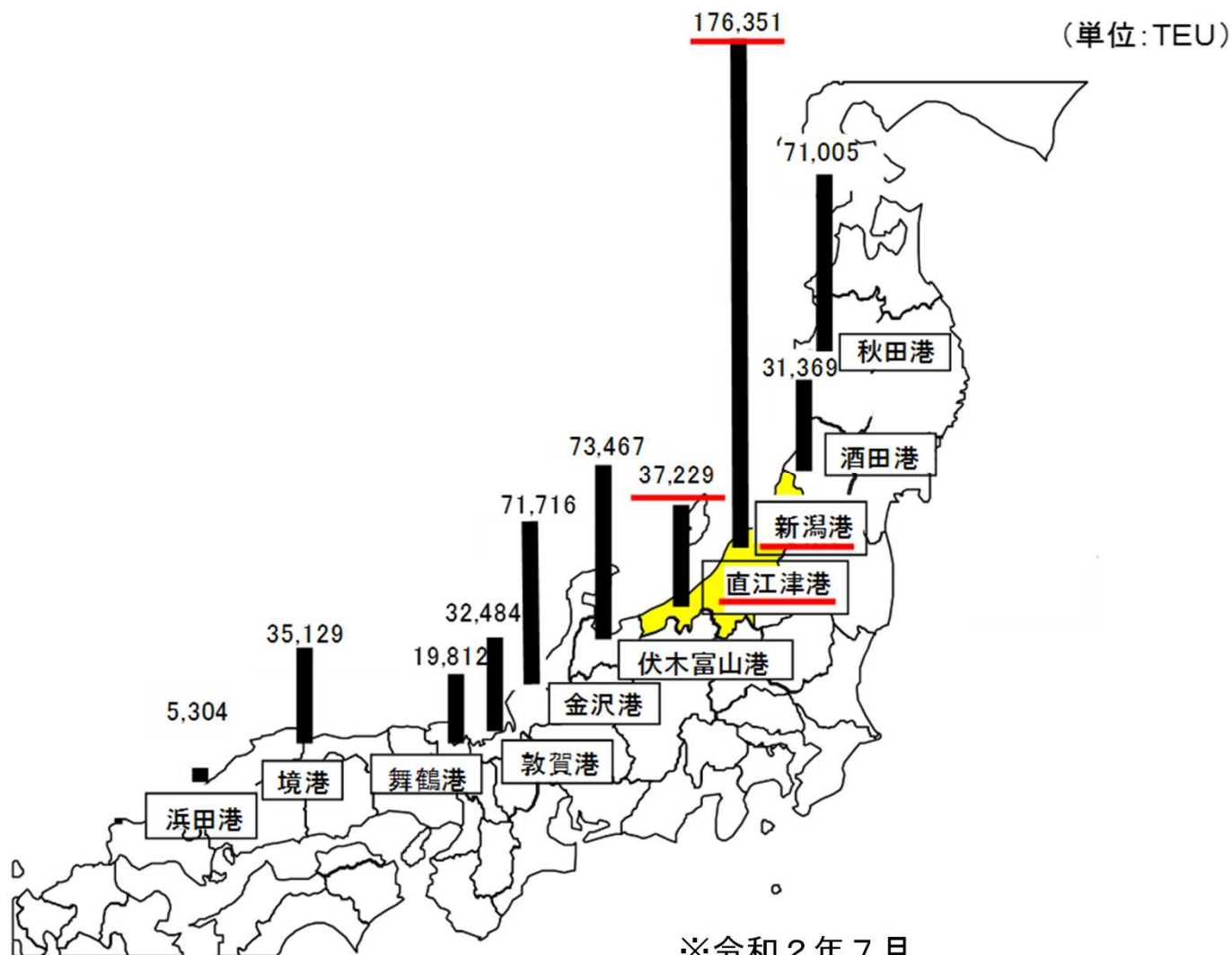
(単位:TEU)



～日本海側港湾の外貨コンテナ取扱量～

図：2019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日本海側最大の港として不動の地位を占めています。



※令和2年7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～

○ 上海港や釜山港等を中心に**週7便**の定期コンテナ航路が就航



- ・全航路が新潟港以外の国内港にも寄港
- ・新潟港がファーストポートである航路が6便
- ・釜山・上海をハブとして各国の港湾に接続

- **釜山航路** 釜山に寄港 週2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1便運航

新潟港から主要港までの日数

	輸出	輸入
釜山	4日～	2日～
上海	8日～	3日～
大連	8日～	5日～
青島	7日～	5日～

～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



- ・全航路が直江津港以外の国内港にも寄港
- ・直江津港がラストポートである航路が1便
- ・ファーストポートである航路が1便

■ **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～	2日～
天津新港	5日	8日
大連	6日	7日

～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	4日
東京	2日	2日
新潟	2日	3日
直江津	2日	—

(R2.10現在港湾振興課調べ)

ファーストポート

新潟港は週7便中6便が**ファーストポート便**

ほとんどの便が**スケジュールが乱れにくいファーストポート便**であり、
輸入荷主様にとって高い利便性

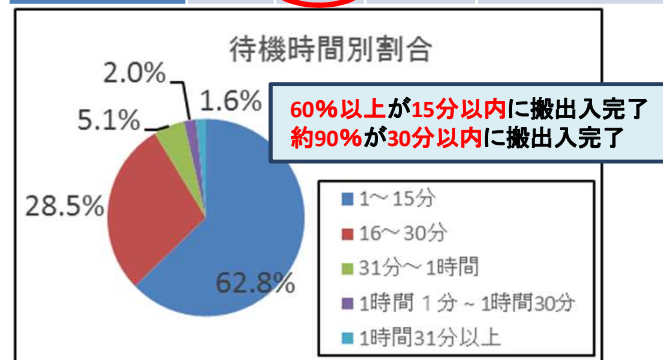
貨物の搬出入がスムーズな コンテナターミナル

車両待機時間

平均待機時間は**17分**。約**90%**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(R2.10.13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	136	18分	4分	1時間40分
	空コン	138	20分	5分	1時間37分
搬出	実入り	245	15分	4分	1時間36分
	空コン	45	14分	6分	1時間28分
合計		564	17分	4分	1時間40分



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	-4.0	9.0
東京港	4.0	6.2	-	10.2
差(新潟港-東京港)	1.0	1.8	-	-1.2

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	物量キープで3年間補助
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	BCP利用にも最適
補助金額	40万円	20万円	10万円	

～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

～BCP目的等での新潟港シフト事例～

A社(埼玉県・輸出荷主様)

- 埼玉県内で生産した電気機器を、京浜港から中国向けに輸出
- 京浜港の混雑回避、ドレー費用の高騰から、BCP目的で令和元年度に貨物の一部を新潟港へシフトし、現在も利用を継続中

B社(埼玉県・輸入荷主様)

- 中国から輸入した加工食品を東京港で荷揚げし、埼玉県の倉庫までドレージ
- 東京港の混雑回避及び大規模災害発生時のBCPの観点から、平成28年度に貨物の一部を新潟港へシフトし、現在も利用を継続中

- ・太平洋側港湾被災時に代替となる物流ルートの構築
- ・コンテナターミナルにおける待機時間の減少
- ・倉庫搬入の定時性確保

～新潟港のオンドックレール構想～



- 東港鉄道供用区間（JR黒山駅～旧藤寄駅：L=3.6km）を約800m延伸
- 新潟港コンテナターミナルへ直接乗入れる全国初の“オン・ドック・レール”の整備を予定

<期待される効果>

- ① JR貨物の鉄道ネットワーク網と結ばれ、全国各地へコンテナ貨物の定時輸送が可能となります。
- ② 震災時の“物流の補完的手段・ルート”として太平洋側港湾のリダンダンシー機能が強化されます。
- ③ 鉄道輸送へのモーダルシフトを加速させ、CO2排出量削減に貢献し、環境に配慮した輸送体系が構築されます。

～荷主様向けインセンティブ(令和2年度)～

■新潟県の補助制度(新潟港・直江津港利用)

<p>◆特定大口荷主 【県内県外共通】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県内港から輸出又は輸入するコンテナ貨物 ・過去3ヶ年度の最高実績と比べて500TEU以上増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出: 800万円 + 増加量1TEUあたり0.5万円 (上限1,050万円) ・輸入: 400万円 + 増加量1TEUあたり0.25万円 (上限 650万円)
<p>◆大口荷主 【県内県外共通】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県内港から輸出又は輸入するコンテナ貨物 ・過去3ヶ年度の最高実績と比べて300～499TEUかつ2割以上増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出: 600万円 + 増加量1TEUあたり1万円 (上限800万円) ・輸出: 300万円 + 増加量1TEUあたり0.5万円 (上限400万円)
<p>◆県内利用拡大荷主 【県内貨物対象】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県内港から輸出又は輸入するコンテナ貨物 ・過去3ヶ年度の最高実績と比べて50～299TEUかつ2割以上増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出: 増加量1TEUあたり2万円(上限600万円) ・輸入: 増加量1TEUあたり1万円(上限300万円)
<p>◆県外初利用荷主 【県外貨物対象】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県内港から輸出又は輸入する新潟県外のコンテナ貨物 ・新規で10TEU以上輸出又は輸入 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出: 1TEUあたり4万円 (上限200万円) ・輸入: 1TEUあたり4万円 + 25TEU超過分につき1TEUあたり2万円(上限150万円)
<p>◆県外継続利用荷主 【県外貨物対象】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県内港から輸出又は輸入する新潟県外のコンテナ貨物 ・「初利用荷主」該当の翌年度、翌々年度に初年度実績を維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出 2か年度目: 初年度実績 × 2万円/TEU (上限100万円) 3か年度目: 初年度実績 × 1万円/TEU (上限50万円) ・輸入 2か年度目: 初年度実績 × 2万円/TEU (上限100万円) 3か年度目: 初年度実績 × 1万円/TEU (上限50万円)

～荷主様向けインセンティブ(令和2年度)～

■新潟市の補助制度(新潟港利用の場合)

※新潟市と新潟県の輸出補助制度に複数該当する場合、いずれか1つを交付

◆新規事業者 (輸出のみ)	新規にコンテナ貨物を1TEU以上輸出	・2万円/TEU (上限は50万円)
◆大口事業者 (輸出のみ)	輸出コンテナ貨物量を前年度に比べ、25TEU以上50TEU未満増加	・1事業者あたり 25万円 ・25TEU超えは、5千円/TEU加算 (上限は37万円)
◆新規開拓事業者 (輸出のみ)	輸出実績がない国に新規にコンテナ貨物を輸出	・1万円/TEU (上限は10万円)

■(株)新潟国際貿易ターミナルの補助制度(新潟港利用の場合)

※新潟県の補助金との併用も可能

◆新規事業者 (輸入のみ)	新規にコンテナ貨物を1TEU以上輸入	・0.2万円/TEU (上限は200万円)
◆継続利用事業者 (輸入のみ)	前年度実績より年間30TEU以上増加	

■上越市の補助制度(直江津港利用の場合)

※上越市と新潟県の補助制度に複数該当する場合、輸出と輸入のそれぞれでいずれか1つを交付

◆初利用	・新たに利用し、コンテナ貨物を輸出又は輸入すること	・【輸出】2万円/TEU(上限40万円) ・【輸入】1万円/TEU(上限20万円)
◆継続利用	・「初利用」に該当し、翌年度、翌々年度に初利用実績を維持すること	・【輸出】1万円/TEU(上限20万円) ・【輸入】0.5万円/TEU(上限10万円)

新潟県総合計画

「新潟県総合計画～住んでよし、訪れてよしの新潟県～」公表(平成31年3月27日)

※県政の各分野のあらゆる計画やビジョンの基本となる、県の最上位の行政計画

※計画期間：8年間(2018年度から2024年度まで)

政策の柱・体系(抜粋)

地域経済が元気で活力のある新潟

多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟

更なる拠点性の向上と北東アジアをはじめとする諸外国との交流の推進

└ 更なる拠点性向上に向けた交通ネットワークの整備

政策の展開・取組(抜粋)

■ 県内港の利便性向上と利用促進

- 県内港を利用した輸出入貨物の増加に対する補助制度の活用や、大規模災害等における太平洋側港湾の代替機能のPRなど戦略的なポートセールスにより、新規荷主の獲得や現在県内港を利用している荷主の維持確保に取り組み、コンテナ貨物の利用拡大を促進する。
- 輸出入に要する日数の短縮など利便性向上につながる航路改編を船社に働きかけを行いコンテナ航路の充実を図ることとし、荷主ニーズの高い中国華南地域への航路誘致を推進するとともに、地理的特性などの観点において高い優位性を有する中国東北部・ロシア極東地域への航路誘致に向けて取組を進める。
- 地域振興や経済活性化に資するクルーズ船の県内港への更なる誘致に向け、地元自治体等と連携して海外を含めた船社や代理店に対するセールス活動を実施するとともに、官民が共同して新潟県らしいおもてなしを実施するなどクルーズ船受入れ体制の充実を図る。

航路誘致について

華南地域への航路誘致に向けた現在の取組

- 船社に対し、航路運航の判断に必要な貨物量情報を提示して、新規航路の就航を働きかけるとともに、直行航路就航により利用が見込まれる潜在的な貨物需要の把握を行い、航路誘致に向けて取組を進めている。

中国東北部・ロシア極東への航路誘致に向けた現在の取組

- 中露関係者との協議を継続するとともに、荷主訪問等を通じた貨物量調査や船会社への働きかけを行い、航路の実現性や課題を確認したうえで、航路誘致に向けて取組を進めている。

航路のイメージ



ご清聴ありがとうございました。



NIIGATA
PREFECTURE

<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