

日韓航路を中心とした新潟県内港紹介



新潟県内港の概要



日本海側の拠点港湾としての新潟県内港

- 北東アジア諸外国との玄関口として機能
- 高速道路・鉄道路線網が充実
- エネルギー基地として周辺に産業が集積

北東アジアとの政治的・経済的結びつき

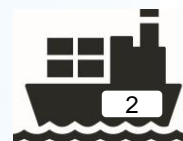
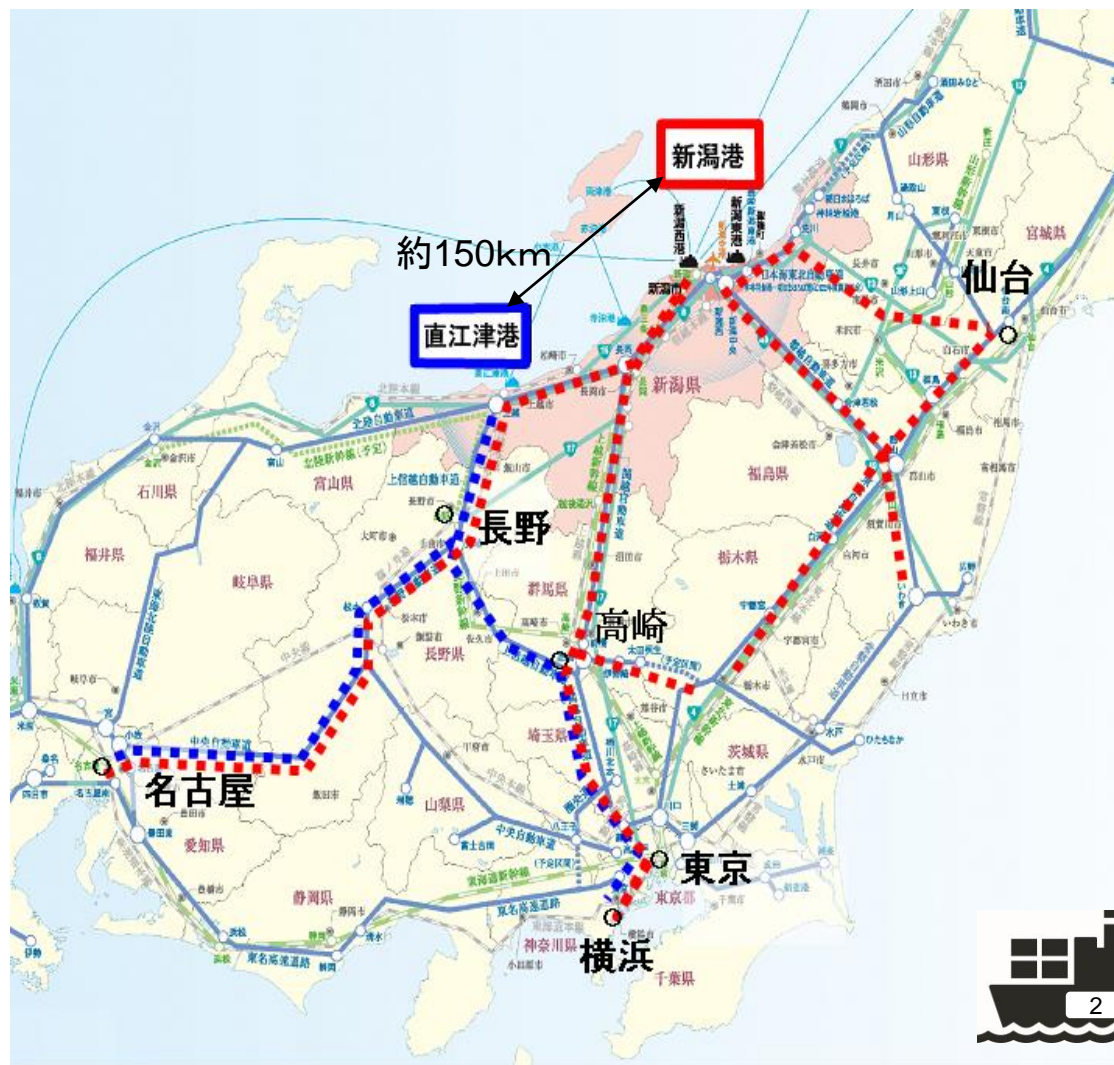
- ☞ 日本海を中心とした北東アジア諸外国と日本との玄関口として機能
- ☞ 中国東北部・ロシアとの歴史的な経済交流(韓国、中国、ロシアの3総領事館)

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

エネルギー基地の実績と産業集積

- ☞ LNGなどエネルギー基地として発展。港湾周辺に発電や化学、大規模製造業が集積

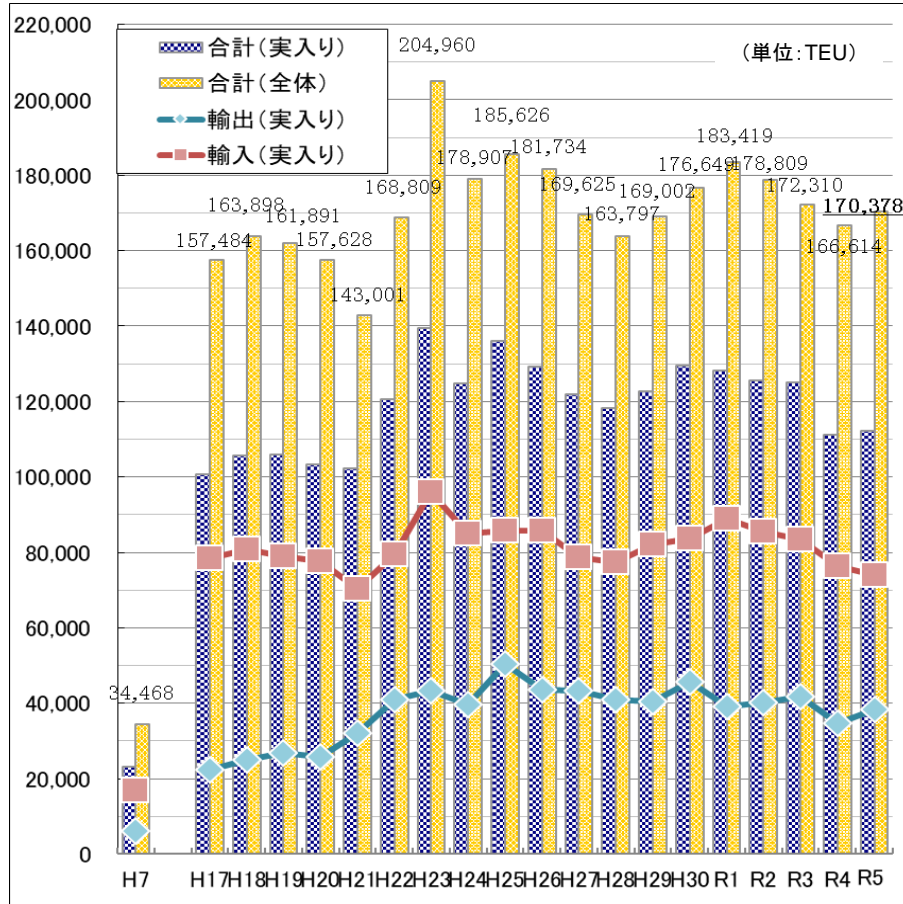


新潟港の外貿コンテナ取扱量

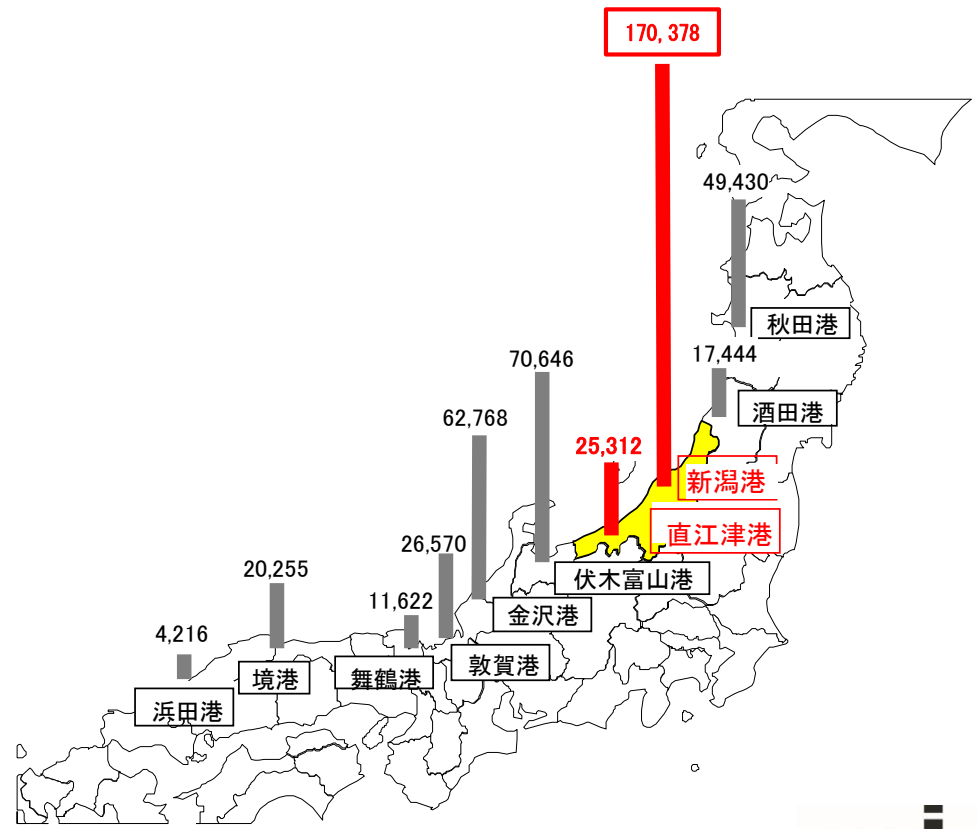
令和5年の外貿コンテナ取扱量は総数で約17万TEU

本州日本海側で最大の取扱量

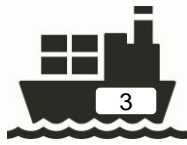
■ 新潟港のコンテナ取扱量の推移



■ 本州日本海側港湾の外貿コンテナ取扱量



※「令和6年3月 新潟県公表資料により作成(R5速報値)
「令和5年10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

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～

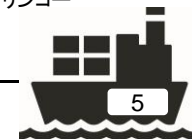
※最新の航路スケジュールは次頁をご参照ください。

新潟港の外貿コンテナ航路（航路スケジュール）

令和6年7月9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 (ヘスコ・エージェンシーズ)	SCO SHANGHAI (707TEU)	新潟	秋田	富山		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)
シノコー (シノコー成本)	VOSTOCHNY VOYAGER (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	東洋(富士関連)
中国・釜山航路												
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-4日 天津新港-7日	釜山-2日 大連-6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 CLOVER (1,000TEU)	富山	直江津		蔚山・釜山 釜山新港			天津新港	大連-8日	天津新港-7日	・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
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	WECAN (1,048TEU)	釜山		新潟	富山	金沢		蔚山 釜山	釜山-4日 蔚山-4日	釜山-2日 上海-5日	・R2.8～ ・サービス名:CJ1(汎州名NKS)	リンコー港運
汎州海運 (アジアカーゴサービス)	PANCON SUNSHINE (1,056TEU)	光陽		寧波	寧波 上海	上海		釜山	寧波-7日 上海-8日	寧波-6日 蔚山-10日	・ファーストポート ・南星、天敬を含む4社での共同運航	
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY DAISY (1,000)	清水	小名浜	仙台	釜石		新潟	堺港	釜山-4日 蔚山-5日	釜山-9日 青島-11日	・R3.3～(R5.10改編) ・サービス名:NCJ	日通
南星海運 (南星海運ジャパン)	SUNNY VIOLET (1,000)			釜山	蔚山 光陽			天津新港	天津新港-8日	天津新港-13日		リンコー港運
	STAR CLIPPER (962)		青島		釜山				青島-10日			
高麗海運 (高麗海運ジャパン)	SUNNY CANNA (1,000)	大連		釜山		新潟		秋田	釜山新港-10日 釜山-10日	釜山-2日 大連-4日	・R3.3～(R5.10改編) ・サービス名:NCQ	日通
南星海運 (南星海運ジャパン)	SUNNY LILAC (1,000)	苫小牧	八戸		仙台	常陸那珂			蔚山-12日 光陽-13日	青島-6日	・ファーストポート	リンコー港運
	STAR EXPRESS (953)	釜山新港 釜山		蔚山	光陽		青島		青島-15日 大連-17日			
中国航路												
神原汽船	SUSTAINABLE EARTH (1,091TEU)		富山	新潟		小樽			(火曜船) 上海-6日 大連-14日	(火曜船) 上海-4日 大連-7日	・R4.6～(H7.5開設) ※週2便へ増便	リンコー
	PROACTIVE EARTH (1,091TEU)		上海			金沢	新潟		青島-15日 (金曜船) 上海-7日	青島-6日 (金曜船) 上海-4日	・サービス名:NK1	
	HARMONIZED EARTH (1,091TEU)			大連	青島		上海		大連-4日 青島-5日	大連-17日 青島-16日	・ラストポート(金曜船)	

※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。



直江津港の外貿定期コンテナ航路（概要）

○ 釜山港や大連港等を中心に**週2便**の定期コンテナ航路が就航



- **釜山航路** 釜山に寄港 週1便運航
- **中国・釜山航路** 釜山、中国<大連、天津新港>に寄港 週1便運航

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			
釜山航路													
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
中国・釜山航路													
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			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) ・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 日通
		富山	直江津		蔚山・釜山 釜山新港				天津新港				

※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。



新潟県内港利用のメリット



新潟県内港利用のメリット（航路・ターミナル・インセンティブ）

韓国・中国との
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4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

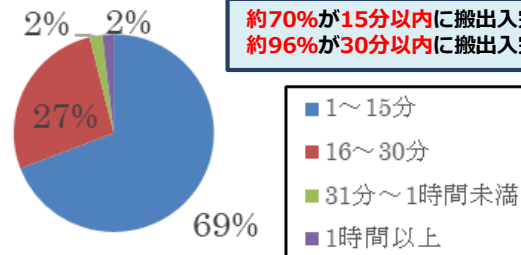
車両待機時間

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	—

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

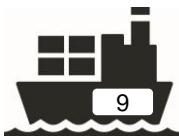
3 東日本大震災発生時における実績

- 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



新潟県内港のインセンティブ

荷主様向けインセンティブ

全国でも**トップクラス**の荷主様向けインセンティブを用意
新たな物流ルート構築のため、**トライアル補助金を新設**

NIIGATA PREFECTURE
令和6年度 新潟港・直江津港
**コンテナ貨物利用
拡大支援事業のご案内**
対象期間 令和6年4月1日～令和7年3月31日
B/LDate (船積み日ベース)

新潟県では、県内港(新潟港・直江津港)の利用拡大を図るとともに、BCP目的での利用も支援するため、過去3ヶ年度の最高実績と比べて輸出入コンテナを増加させた荷主様、新たに県内港をご利用した荷主様、初利用後も継続して県内港をご利用した荷主様に対する補助制度をご用意しております。

補助制度のポイント

- 1 **最大4万円/TEU**を交付
補助単価 県外貨物対象
- 2 **最大3年間**の継続補助
初年度実績キープで 県外荷主様対象
- 3 増加量に応じた**加算**
中国華南地域との輸出入で 補助制度に該当した荷主様対象

NIIGATA PREFECTURE
令和6年度 新潟港・直江津港
**県内港物流トライアル
推進事業のご案内**
対象期間 令和6年4月1日～令和7年2月28日
New!!

新潟県では、県内港(新潟港・直江津港)の利用拡大を図るとともに、BCP目的での利用も支援するため、**新たな物流ルートの構築**や**モーダルシフト**により県内港を利用して輸出入・移出入を行う荷主等に対し、**トライアル費用を支援**する補助制度をご用意しております。

補助制度のポイント

- 1 **トライアル費用**を半額補助
対象経費・補助率
- 2 通常**100万円/最大200万円**
補助上限
- 3 **内貿貨物**も補助対象
補助対象

荷主様向けインセンティブ①（コンテナ貨物利用拡大）

- 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 **中国華南地域の港湾を発着する貨物に**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900万円) 輸入: 400万円+0.25万円/TEU (上限450万円)
	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	【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	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。

荷主様向けインセンティブ②（トライアル補助）

- ① 新潟港利用に係る **トライアル費用の半額を補助**
- ② **通常100万円／最大200万円**まで補助
- ③ **内貿貨物**も補助対象

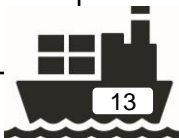
対象経費

トライアル輸送に必要な経費の1/2

（例：国内陸上輸送費、梱包料、国内荷役料、輸出入諸経費、海上輸送費 等）

補助対象枠

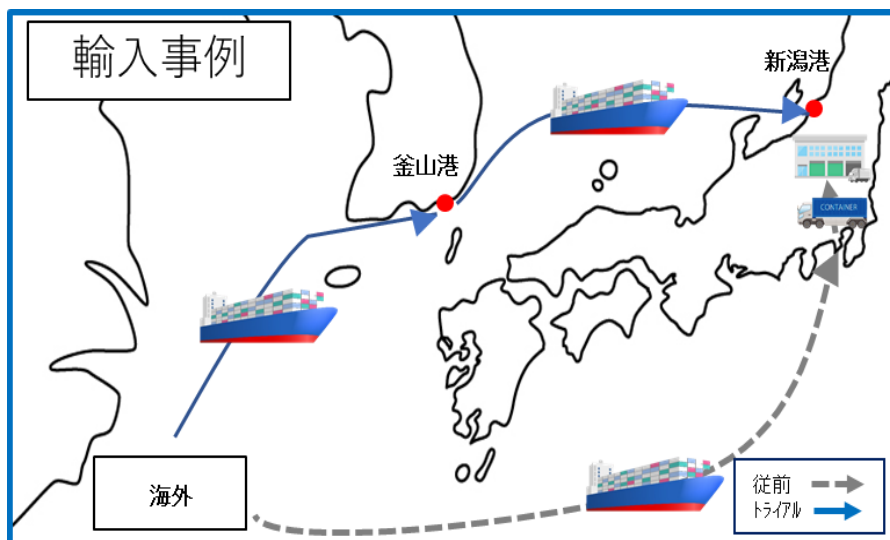
枠	内 容	上限額
新たな物流ルート	県内港を新たに利用した、 新たな物流ルート （過去3過年度以内に利用した実績がない物流ルート） の構築により、トライアルを実施 するもの	100万円
鉄道利用	県内港を利用して、県内港と貨物発着地間を 貨物自動車による陸上輸送から鉄道輸送へのトライアルを実施 するもの	100万円
モーダルシフト	新たな物流ルート枠に該当し、かつ 輸送過程でモーダルシフト （貨物自動車による陸上輸送から鉄道輸送又は海上輸送への転換等）を伴うもの	200万円



新潟県内港を活用した 新たな物流ルートへの構築

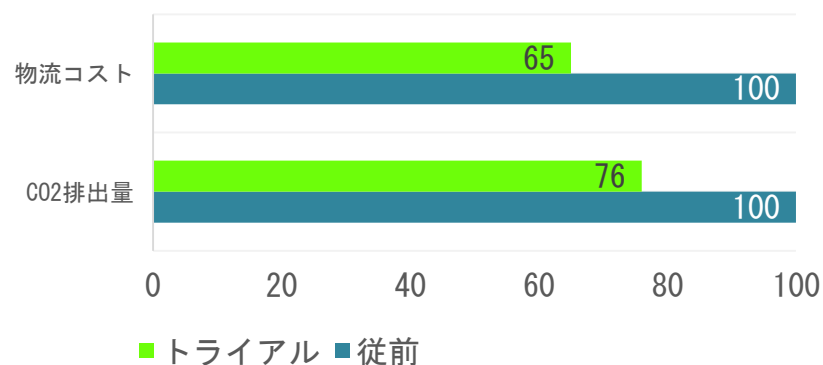
【新潟港】釜山港トランシップを活用したトライアル

- 視点**
- ▶ コスト削減 (国内ドレージコスト80%抑制)
 - ▶ BCP対策, 陸送が少ない最寄りの地方港利用

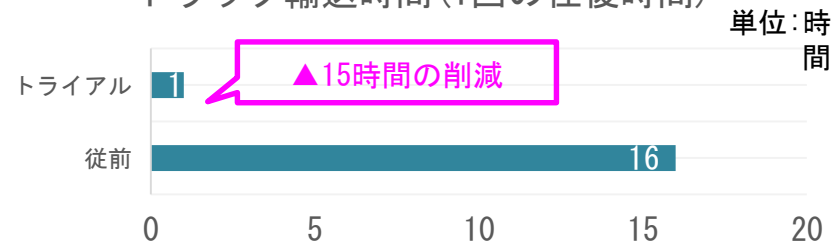


- ・ ルート ▶ ベトナム → 新潟
- ▶ 関東地区 (港) → 新潟港へのシフト
- ・ 対象枠 ▶ 新たな物流ルート枠 (上限100万)

トライアル実施による効果 (従前=100)



トラック輸送時間 (1回の往復時間)



3 新たな物流ルートへの構築に向けて

① 物流の使命

- ▶ **物流を止めない**。安く・早く・安全に・確実にモノを届ける。

② 2024年問題への対応、脱炭素化の推進、大規模災害を見据えたBCPの確保

- ▶ トライアル補助金等を活用した**新潟港利用**の検討・課題抽出
- ▶ **平時から**新潟港を活用した物流ルートの構築・定期的な利用
- ▶ 新潟港を活用した物流ルートの**複線化**(釜山/上海/神戸/博多/門司)



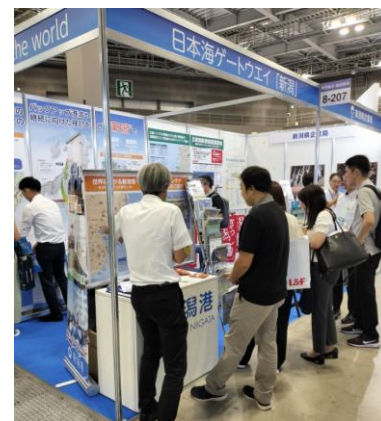
日韓航路の近況報告 (ポートセールスでの声)

新潟県内港のポートセールス活動について

- ▶ 新潟県内港の拠点性維持向上のため、定期コンテナ航路の維持拡充や利用促進のセールス活動を展開
 - ・ 令和5年度は200社への訪問を中心としたセールスを実施（荷主・物流事業者・船社・関係団体等）
 - ・ ターミナル運営会社（新潟国際貿易ターミナル）や地元市町、荷役事業者とも連携したポートセールスを展開するとともに、新潟県内港への「創荷」を目的とした県外セールスも積極的に実施（山形県・福島県・群馬県・長野県など）
- ▶ 新潟港セミナーを東京都で毎年開催し、インセンティブや県知事によるトップセールスを実施（直近の令和6年8月28日開催では、過去最多の246人が参加）
- ▶ 国際物流展に出展し、港湾物流と企業立地とタイアップしたアピールを実施
- ▶ 釜山港湾公社（BPA）との連携による、「釜山港セミナー」を令和4年11月に新潟市内で開催し、釜山港・新潟港両港の利用メリットについてアピール



（新潟港セミナーの様子）



（国際物流展の様子）

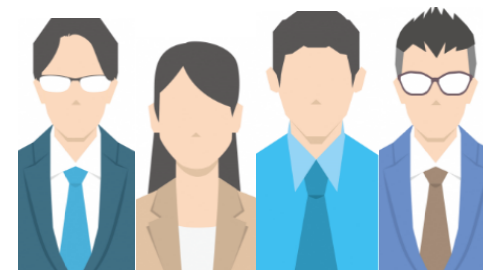


（釜山港セミナーの様子）

ポートセールスから見てきた日韓航路の動向など

新潟 – 韓国航路の今後の動向について

- ▶ 日韓航路については、釜山港をはじめとした韓国海運において重要な航路。その中で新潟の港は日本海側でも有力な港であり、海上輸送情勢など厳しい面もあるが、しっかり航路を維持していきたい



韓国船社

韓国航路に対する印象について（釜山T/S・海上運賃）



荷主・物流業者

- ▶ コロナウイルス流行下で、釜山港は大変混雑していた。今でも混雑しているのではないか？
- ▶ 韓国船社のコンテナスペースが確保しづらく、海上輸送レートも高止まっていると聞いている。

- ▶ 釜山港の混雑は解消傾向に向かっている。
- ▶ 今年春先から生じていたコンテナスペースの確保困難な状況は解消しており、海上輸送レートも上昇前の水準まで戻っている



韓国船社

- 👉 新潟と韓国を結ぶ航路については、**日本海側の有力な海上輸送ルートとして今後も維持に期待**
- 👉 釜山トランシップや海上運賃については、荷主等の中には「情報のリバイス」がされておらず、**日韓航路の「今」をアピール**するための取組がポートセールスとしても重要と認識

参考：韓国船社の取組

釜山港等のトランシップタイムなどのデータを提供するとともにAIを活用したチャットポッドサービスを展開
→ 韓国海上輸送動向の「今」を知る取組が進んでいる



CK LINE AI マネージャー, Mr.CK
<https://jbot.ckline.com/en>

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

