

NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク
資料

秋田港の現状と対岸諸国との交流について

—— 日本海側拠点港、秋田から世界へ



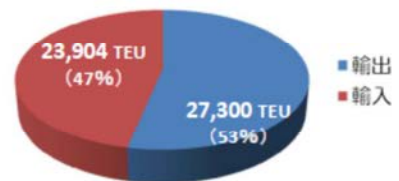
1. 秋田港のコンテナ取扱量

令和元年 75,047 TEU (速報値)

※実入りコンテナ数：51,204 TEU

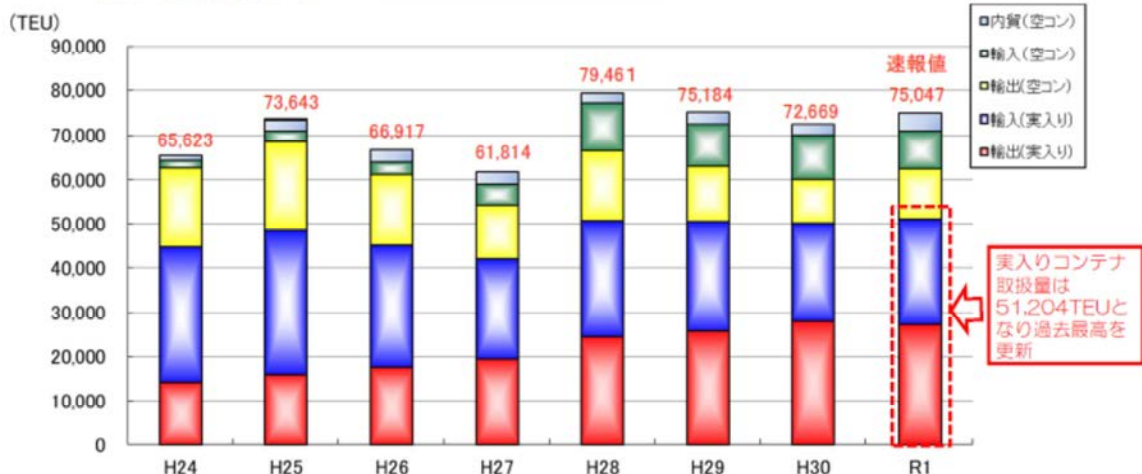
令和元年の秋田港コンテナ取扱量は、4年連続で7万TEU（空コンテナ含む）を上回り、実入りコンテナ取扱量は、51,204TEUとなり、過去最高を更新した。

実入りコンテナの輸出入比率



(出典) 秋田県港湾空港課

秋田港コンテナ貨物の推移



※参考 秋田県の貿易額 (函館税関発表資料)

[単位：千円]

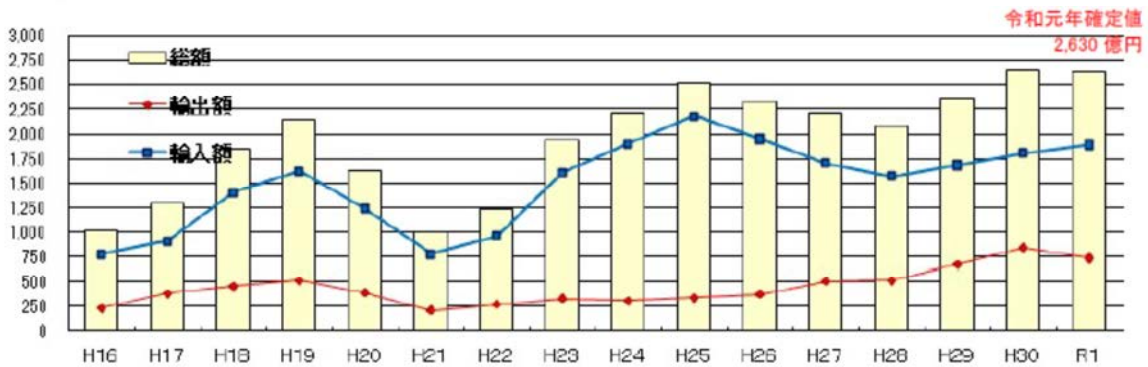
	令和元年確定値	前年比	平成30年確定値
輸出	73,785,566	88.0%	83,833,152
輸入	189,242,061	104.6%	180,889,767
合計	263,027,627	99.4%	264,722,919

●主要品目の実績 [単位：千円]

[単位：千円]

輸出品目	金額	前年比	輸入品目	金額	前年比
(1) 一般機械	24,530,519	81.9%	(1) 非鉄金属鉱	51,076,036	86.1%
(2) 非鉄金属	18,953,267	93.7%	(2) 石炭	42,203,057	113.3%
(3) 紙及び板紙	9,844,448	81.7%	(3) 電気機器	13,500,011	130.8%
(4) 自動車の部分品	4,737,152	97.7%	(4) 木材	13,131,460	105.5%
(5) 金属鉱及びくず	3,590,509	74.1%	(5) ウッドチップ	4,066,015	78.1%

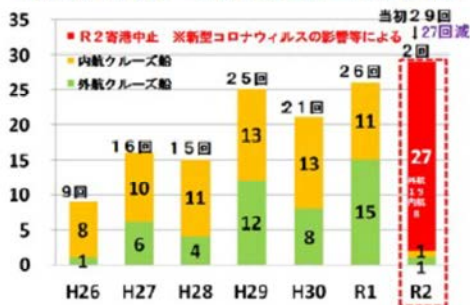
●輸出入額の推移 [単位：億円]



2. クルーズ船客の寄港とその効果

- 地域経済の活性化→クルーズ列車の運行、大型バス・タクシー・レンタカーの利用、食事、買物、観光施設等の利用による地域経済の活性化
- 地域振興→ふ頭上での地域芸能の実演、ボランティアや地元観光案内人が街を案内、地域に賑わい創出

秋田県へのクルーズ船寄港推移 6月16日現在



土崎お宝散歩 (土崎クルーズ船寄港歓迎協議会)

英語案内ボランティア (よくきたんすなの会)

○日本を代表するクルーズポート横浜港との連携

本県に寄港するクルーズ船の多くは横浜港を発着地とする商品が多く、相互に連携した取組を実施することで、船会社へのポートセールス等に相乗効果が見込めることから、秋田県と横浜市はクルーズ船の誘致促進等を目的に連携協定を締結

- ・締結日 令和元年10月11日
- ・締結場所 横浜市長応接室
- ・締結者
秋田港、船川港、能代港港湾管理者 秋田県知事
横浜港港湾管理者 横浜市長



横浜市長歓迎のあいさつ

知事と市長による記念写真

秋田港・船川港・能代港と横浜港との連携に関する協定書

秋田県と横浜市は、クルーズ船の誘致促進、秋田港・船川港・能代港及び横浜港の発展に向け、両者の連携に関する協定を締結する。両者は、クルーズ船の一種の誘致を図るため、下記の事項について連携して取り組むこととする。

- 1 秋田港・船川港・能代港及び横浜港に寄港するクルーズ船の乗客増進等を目的とした、船社の招へい、国内外船社や旅行代理店等への訪問等
- 2 秋田港・船川港・能代港及び横浜港に寄港するクルーズ船の乗客に対する連携した寄港地観光PR活動
- 3 その他両者のクルーズ船の誘致に資する活動

この協定の締結を証するため、本書を2通作成し、各自1通を保有する。

令和元年10月11日

秋田港・船川港・能代港港湾管理者 秋田県知事 横浜港港湾管理者 横浜市長

佐竹 敬久 林 文子

3. 今後の秋田港の整備計画

○秋田港と高速道路（秋田北IC）を約10分（現況ルート of の概ね半分の所要時間）で結ぶアクセス道路を建設し、物流の効率化、交流人口の拡大を図る



4. 環日本海地域との交流

環日本海地域における交流を官民一体となって推進し、県内企業のビジネスチャンスの拡大を図る

『韓国江原道・経済交流ミッション (R1.10)』

秋田商工会議所と中国、ロシア、韓国の各商工団体は、第6回4地域経済交流会議を開催。交流会議への参加、現地企業視察を通じて、さらなる経済交流の促進を確認。



『中国延辺州・経済交流 (R1.8)』

副知事を団長とした県内経済団体等からなる訪問団が吉林省を訪問した際、中国延辺州政府関係者と今後の経済交流について意見交換を実施。令和2年度以降、州長らによる秋田県訪問を計画中。

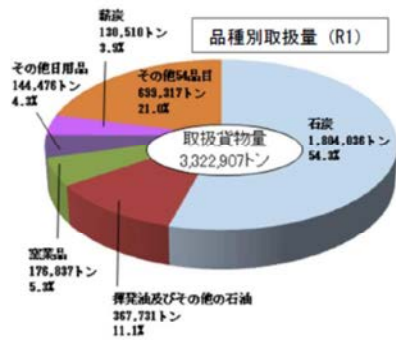
酒田港の現況等について



1 港湾を取り巻く情勢

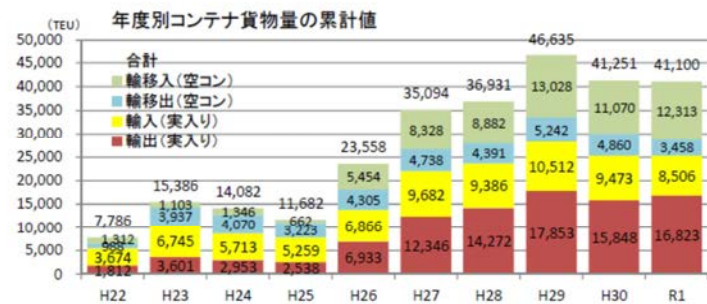
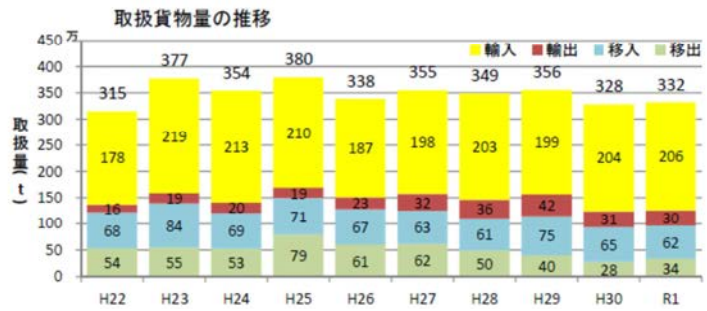
(1) 取扱全貨物量

- ・例年300~400万トンを推移
- ・主要な品種は石炭、石油製品、窯業品(石炭灰)、石材、セメント



(2) コンテナ貨物

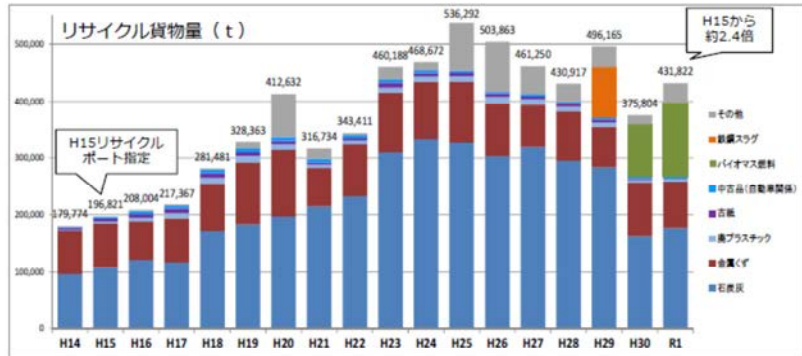
- ・主要荷主：その他日用品
- ・R1 41,100TEU (25,329TEU 実入り)



(3) リサイクル貨物量

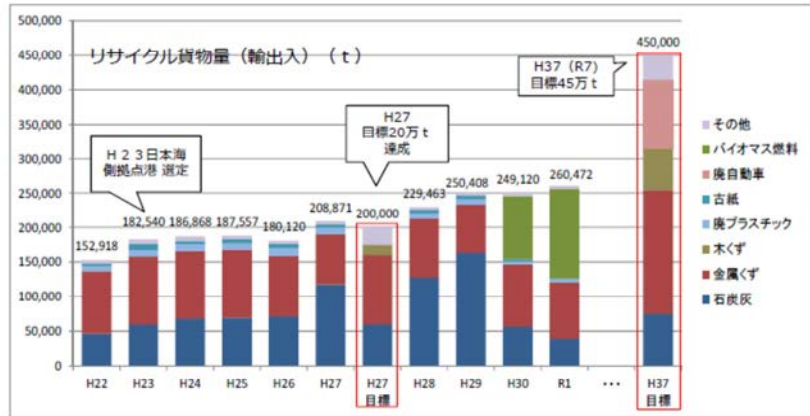
○ リサイクル貨物量

- ・酒田港からのリサイクル貨物量は、平成15年のリサイクルポート指定後は順調に推移してきたが、平成25年の約54万tをピークに減少に転じた。
- ・新たに稼働したバイオマス発電所で使用される木質燃料の輸入により、平成30年以降、貨物量は増加している。今後も再生可能エネルギー施設等の誘致等により、新たな利用貨物の創出に努めていく必要がある。



○ 日本海側拠点港(リサイクル貨物)の目標と実績

- ・日本海側拠点港における平成27年の中間目標値(輸出入) 20万tに対し、実績が20万9千tと上回った。
- ・平成37年(令和7年)の最終目標値45万tには、相当開きがあり目標達成には、厳しい状況である。
- ・バイオマス発電所がH30より稼働し木質ペレット(バイオマス燃料)の輸入が増加しているが、石炭灰(湿灰)の搬出減少により、総量はH30から微増にとどまった。



2

(4) 酒田港国際ターミナル機能強化(起債事業)

- ・コンテナ貨物の増加に対応するため、様々なターミナル機能強化策を実施
- ・令和2年度に、1号岸壁延伸(直轄事業)及びふ頭用地造成(県事業)が完了し、供用開始する予定



3

(5) 定期コンテナ航路

- 酒田港国際コンテナ定期航路の増便
令和2年4月より酒田港を就航する国際定期コンテナ航路が増便され、週4便の利用となった。

現行(週2便)			➔	増便後(週4便)		
航路名	船社	便数		航路名	船社	便数
韓国(釜山)航路 【H29.4~】	高麗海運	週1便 (水)	➔	韓国(釜山)航路 【R2.4~】	長錦商船	週1便 (水)
	南星海運			中国・韓国航路 【H27.6~】	高麗海運	週1便 (金)
	長錦商船				南星海運	週1便 (土)
中国・韓国航路 【H27.6~】	高麗海運	週1便 (金)		中国・韓国航路 【R2.4~】	高麗海運	週1便 (月)
	南星海運		南星海運			

2 酒田港港湾計画の改訂概要 (令和2年2月改訂)

酒田港港湾計画の概要

(1) 港湾計画とは
港湾計画は、10年から15年程度の将来を目標年次として、その港湾の取扱貨物量の見込みに応じて、港湾施設の規模及び配置などを定める港湾法に基づく法定計画です。

(2) 改訂の背景
酒田港港湾計画は、平成18年7月の改訂から14年が経過しています。その間、コンテナ貨物量は順調に増加し、さらに、クルーズ船の増加、バイオマス発電所の立地等による貨物量の増加など、酒田港を取り巻く環境が変化してきました。

(3) 審議会への諮問
山形県地方港湾審議会(令和2年1月30日)、国土交通省交通政策審議会港湾分科会(令和2年2月19日)において、港湾計画の内容は適当であるとの答申がなされました。

主要変更点② 古瀬ふ頭第3号岸壁

クルーズ船の高港の増加、大型船によるバイオマス発電燃料の輸入増加、原木や金属くずの輸出増加による古瀬埠頭の混雑を解消するため、既設岸壁を改良(延伸・増深)します。

将来の取扱貨物量と船舶乗降旅客数

目標年次を令和15年頃(2030年代半ば)と設定し、平成29年の実績に対し、貨物量は70万トン、旅客数は4.5万人の増加を見込んでいます。

年次	貨物量	船舶乗降旅客数
平成29年(実績)	356万トン	2.9万人
令和15年頃(見込み)	426万トン	7.4万人

主要変更点① 防波堤の配置見直し

最上川から流出する土砂が港内に流入するおそれがあることや、小型船舶が入出港する際、防波堤を迂回する必要があることから、防波堤の配置を見直します。

継続する検討事項 クルーズ船の受入れ

クルーズ船の高港拡大を図るため、北港地区での大型のクルーズ船の受入れに加え、小型のクルーズ船は、**本港地区**での受入れを目指します。

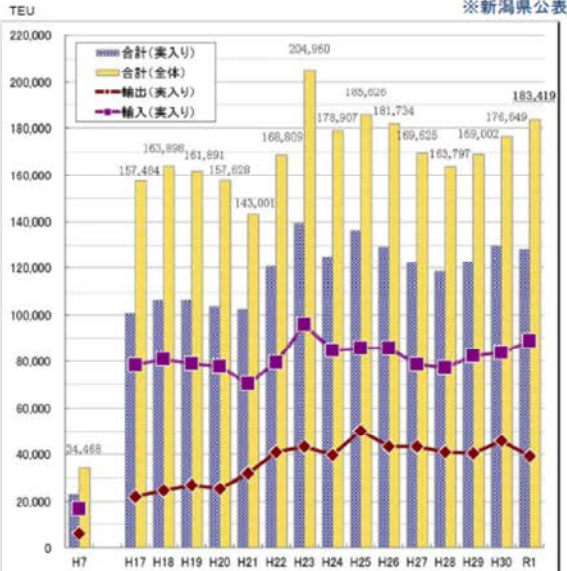
1 新潟県内港の外貿コンテナ取扱量

【新潟港】総数で約18万3千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。

※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)



■ 直江津港のコンテナ取扱量の推移(速報値)



2 「太平洋側港湾のバックアップ港」としての優位性をPR

※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

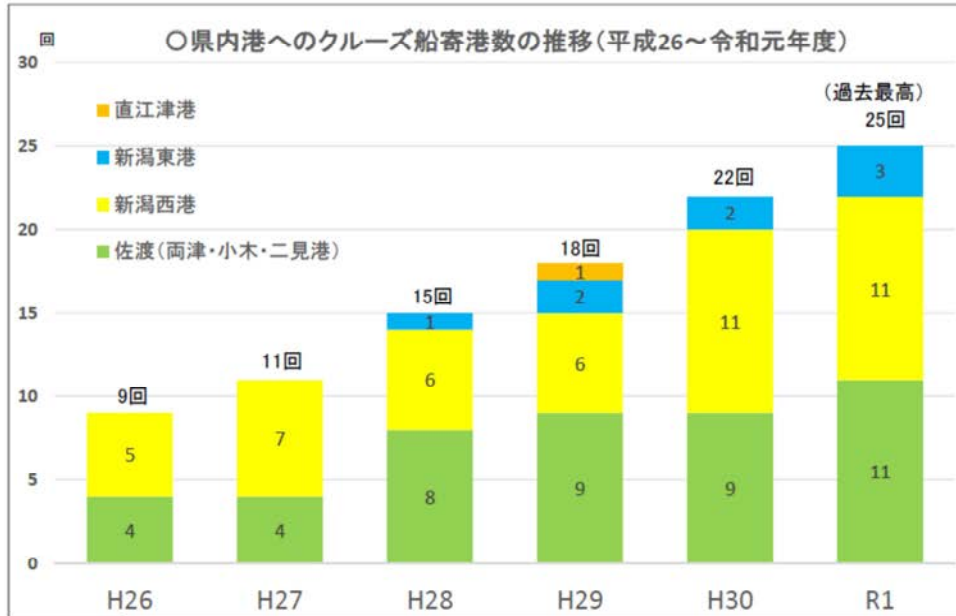
- 新潟県や地元市では荷主様向けへの支援制度を整備
- 特に、県外の荷主様が、新潟港を『バックアップ』として検討いただくため、初めて利用いただく場合に手厚く支援



太平洋側港湾の代替機能を担う
十分なポテンシャル

3 新潟県内港へのクルーズ船寄港数の推移

- 県内港へのクルーズ船寄港数は着実に増加（5か年で約3倍に）
 - 新潟東港で受け入れる大型船も徐々に増加
- ※新潟では、概ね5万トン以下の中小型船が西港区、大型船が東港区に入港



4 クルーズ船寄港時のおもてなし

- 平成31年4月14日に県内寄港過去最大となる「ダイヤモンド・プリンセス」が、同月30日には、現在日本に寄港する最大の「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が初寄港
- 寄港時には新潟県らしい心温まるおもてなしを実施した。



日本海側の「総合的拠点港」伏木富山港の機能強化

- 1 新湊地区 中央岸壁 (-14m) の整備 等
- 2 伏木地区 北防波堤の老朽化対策、外港緑地の整備 等
- 3 富山地区 2号岸壁 (-10m) の老朽化対策 等



1 新湊地区 中央岸壁 (-14m) の整備

コンテナヤード拡張2.5ha (供事業 2.3ha H26~H30.4月) (国事業 0.2ha H27~R1.6月) 計画積込量3,000→11,000TEU/年

北4号岸壁(-12m)の整備 L=75m (国事業H27~R1.6月) レール延伸整備 L=75m (国事業H30)

ガントリークレーンの更新 更新したガントリークレーンに作業し、物流の定着性の確保を図る

1号岸壁と合わせて5万トン級の貨物船が連続着岸可能な 中央岸壁(-14m)の整備 L=280m (国事業H26.12月完成)

中央2号岸壁 中央3号岸壁

R1.11.17竣工式典の様子

2 伏木地区 北防波堤の老朽化対策、外港緑地の整備

22万トン級のクルーズ客船の着岸に対応した施設整備 (国事業 H26.12月完成)

北防波堤の老朽化対策 河床工の維持の確保と護岸 外港の緑地度を確保

伏木外港

伏木外港 延床L=980m (国事業 H26~)

伏木外港大規模老朽化対策 (国事業) (30~)

外港緑地1.2ha (国事業 H23~)

外港緑地の整備



◆環日本海・アジアのゲートウェイ

定期コンテナ航路
ウラジオストク線 月2便 (H22.7月 ラストポート化)
2022年10月全運航のRO-RO船定期航路が就航 (週1便月11便)

国際定期航路 定期コンテナ航路 4航路
定期RO-RO航路 1航路



海王丸パーク (H2年海王丸一幹公開の周年) H1年3月 日本観光センター富山 H1年10月 富山でもっと美しい湾づくり実行委員会発足 (国内初)

富山県が「日本で最も美しい湾クラブ」に正式加盟 (H26.10.18)

富山湾「日本で最も美しい湾クラブ」加盟を活用した地域活性化施策の推進

富山県が「日本で最も美しい湾クラブ」に正式加盟 (H26.10.18)

富山湾「日本で最も美しい湾クラブ」加盟を活用した地域活性化施策の推進

3 富山地区 2号岸壁の老朽化対策

2号岸壁(-10m)老朽化対策 L=185m 災害時の緊急物資輸出拠点として確保の確保

富山地区 2号岸壁 (-10m) の老朽化対策 (国事業) (30~)

富山地区 2号岸壁 (-10m) の老朽化対策 (国事業) (30~)

富山地区 2号岸壁 (-10m) の老朽化対策 (国事業) (30~)

富山地区 2号岸壁 (-10m) の老朽化対策 (国事業) (30~)

金沢港 貨物、クルーズの状況

●コンテナ貨物、国際定期航路数の増加

- ・県内企業の金沢港利用率（輸出）
平成20年：35% ⇒ 平成30年：53%
- ・国際定期航路数 **週10便**
- ・コンテナ取扱量
H28：6万本超、H29：6万4千本超
H30：6万9千本超、R1：7万1千本超
⇒ **4年連続で過去最高を更新**

コンテナ貨物の推移

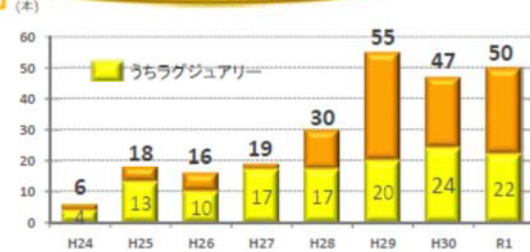


平成19年のコマツの金沢工場立地を契機に、**貨物増→航路数増→貨物増**という好循環

●クルーズ船の増加

- ・クルーズ船寄港数
R1：50本 ⇒ **本州日本海側トップクラス**
うちラグジュアリー船：22本
うち大型船(10万トン超)：8本 ⇒ **過去最高**
うち日本海周遊クルーズ：14本
- ・寄港した船会社数
H24：4社 ⇒ R1：16社 (4倍)

クルーズ船の推移



世界的に有名な観光地（兼六園、ひがし茶屋街、白川郷、永平寺など）に近いことから、「北陸の玄関口」となっている地理的優位性に加え、新幹線開業が追い風となり寄港数が増加

金沢港機能強化整備（クルーズ・貨物の増加への対応）

- ① 金沢港クルーズターミナルの整備
令和2年3月竣工
- ② アクセス道路・駐車場・緑地の整備、船だまりの埋立
令和2年3月完成
- ③ 無量寺・戸水に点在するコンテナ上屋の移転・集約
平成31年1月竣工

50m道路から直接進入できるアクセス道路整備

カントリークレーン2号機 平成30年4月完成

東部工業用地 大粒コンテナ上屋

御供田ふ頭

戸水ふ頭

無量寺ふ頭

クルーズ船

コンテナ上屋

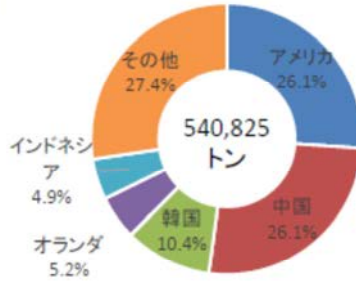
コンテナ上屋

金沢港、七尾港の国別貨物割合（令和元年）

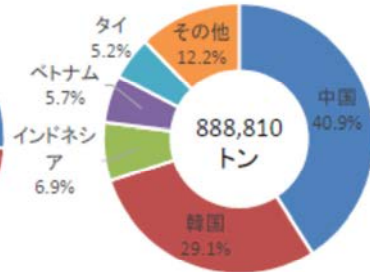
金沢港



金沢港 輸出貨物



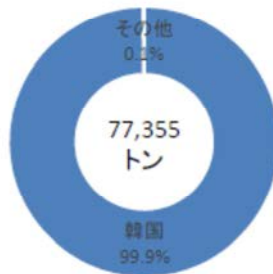
金沢港 輸入貨物



七尾港



七尾港 輸出貨物



七尾港 輸入貨物

