

秋田港の現況と対岸諸国との交流について



秋田県産業労働部
商業貿易課

1. 秋田港のコンテナ貨物取扱量

令和2年 71,758 TEU (速報値)

※実入りコンテナ数：45,353 TEU

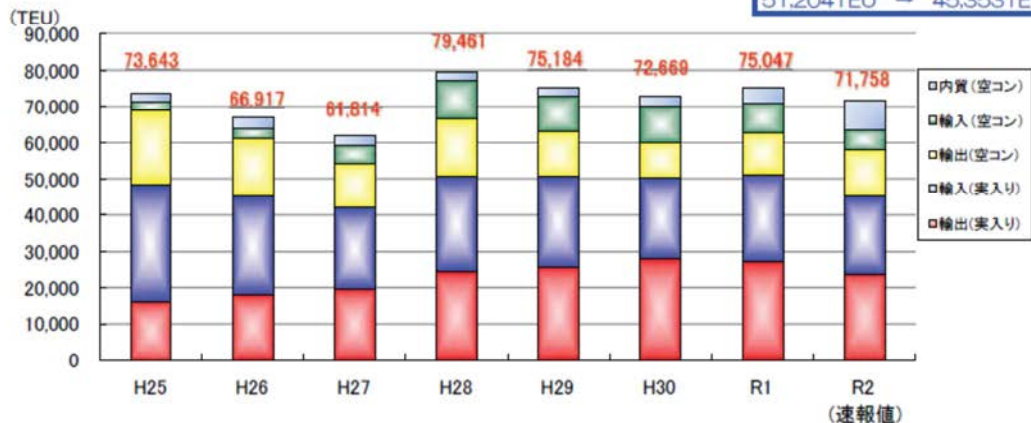
令和2年の秋田港コンテナ貨物取扱量は、5年連続で7万TEU（空コンテナ含む）を上回ったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、実入りコンテナ貨物取扱量は45,353TEUとなり、前年比11%の減少となった。

実入りコンテナの輸出入比率



秋田港コンテナ貨物の推移

(出典) 秋田県港湾空港課



※参考 秋田県の貿易額 (函館税関発表資料)

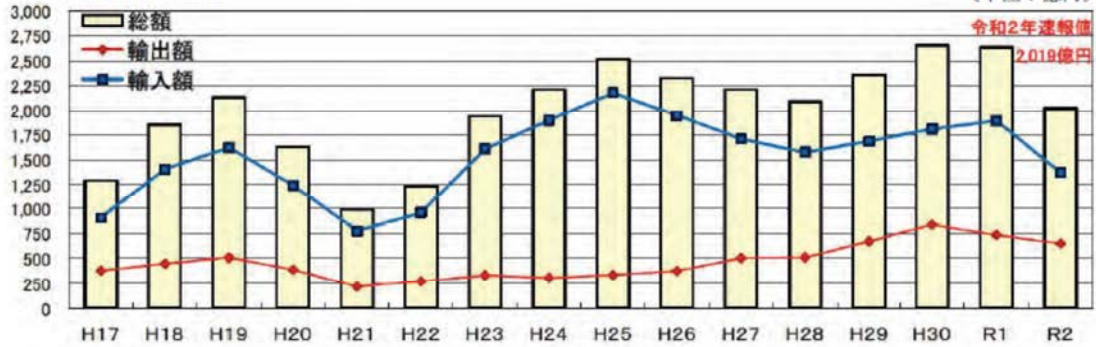
(1) 輸出入額

[単位：千円]

区分	令和2年速報値	前年比	令和元年確定値
輸出額	65,184,239	88.3%	73,785,566
輸入額	136,696,995	72.2%	189,242,061
合計	201,881,234	76.8%	263,027,627

(2) 輸出入額の推移

[単位：億円]



(3) 主要貿易品目

[単位：千円]

輸出品目	金額	前年比	輸入品目	金額	前年比
(1) 非鉄金属	20,157,790	106.4%	(1) 石炭	34,422,595	81.6%
(2) 一般機械	17,358,527	70.8%	(2) 非鉄金属鉱	33,558,640	65.7%
(3) 紙及び板紙	6,934,205	70.4%	(3) 木材	8,676,189	66.1%
(4) 自動車の部分品	3,885,922	82.0%	(4) ウッドチップ	3,558,284	87.5%
(5) 金属鉱及びくず	3,078,905	85.8%	(5) 非鉄卑金属くず	2,605,480	109.6%

2. 秋田港に係る今後の整備計画

○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。



3. 港湾区域における洋上風力発電事業

○令和4年度末までの商業運転開始を目指し、令和3年度からは風車の基礎工事や海底ケーブルの据付を行う。

◆令和2年1月

県が事業者に対し、秋田港における洋上風力発電設備建設工事及び洋上風力発電事業に係る港湾区域内水域の占用を許可

◆令和2年2月

事業者が日本国内で初の商業ベースでの大型洋上風力発電事業となる本プロジェクトの実施決定を発表

◆令和3年4月

東北地方整備局及び港湾管理者秋田県と事業者との間において、秋田港における海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭に係る賃貸借契約を締結



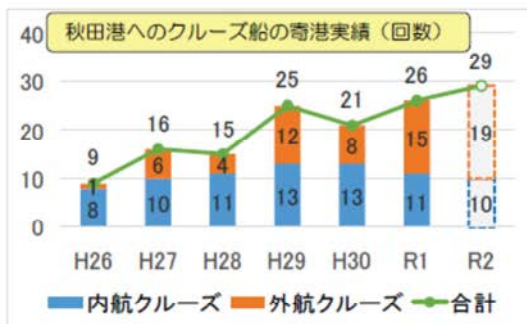
秋田港飯島地区(写真提供:秋田洋上風力発電株式会社)



秋田港(港湾内洋上風力発電予定地 ※風車はイメージ)

4. クルーズ船の寄港状況と今後の対応

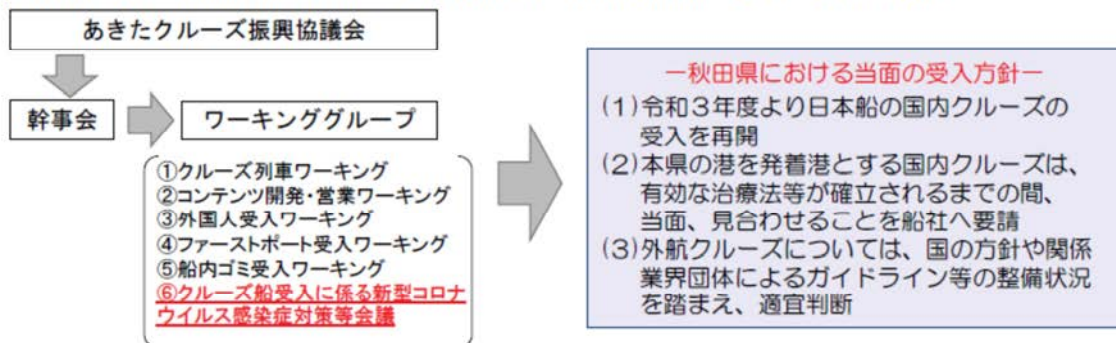
○令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、寄港計画はすべて取り止めとなった。



令和元年度の受入状況



○あきたクルーズ振興協議会において、今後の受入方針のほか、本県へ寄港する船会社へ求める条件や港での感染症対策について検討し、本県の指針としてとりまとめた。



5. 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

『中国延辺州との経済を中心とした交流』

秋田商工会議所では、国際交流大使（国際交流員OB）を招へいする計画だったが、新型コロナウイルス感染症の影響により延期することとなった。代わりに、オンラインを活用した現地との意見交換を行い、今後の経済交流促進等について確認した。

また、県が計画していた中国延辺州長の招へいについても翌年度に延期となった。



酒田港の現況等について

山形県県土整備部
空港港湾課

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

品種別取扱量 (R2)

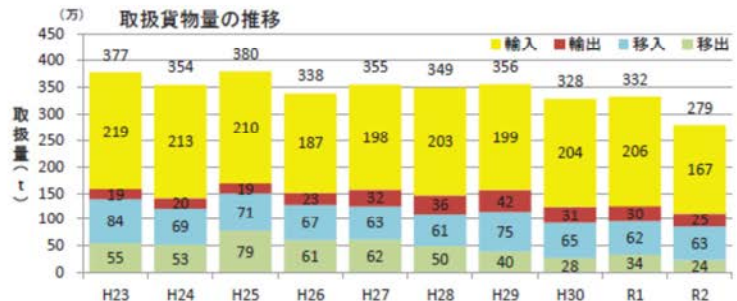


(2) コンテナ貨物 (主要荷主: 花王株式会社)

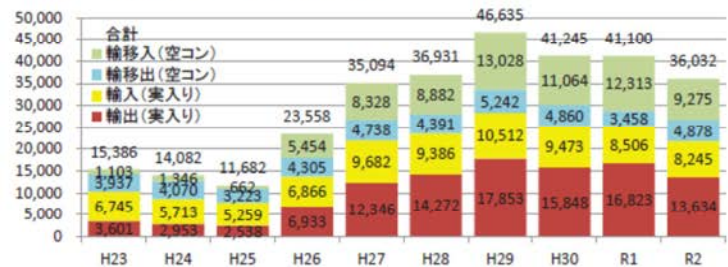
- ・R2 36,032TEU (21,879TEU 実入り)

・花王(株)酒田工場の動向

- H26.04 I期工場本格稼働
- H26.10 I期工場フル稼働
- II期工場完成
- H26.02 II期工場順次ライン設置
- H27.09 II期工場フル稼働
- H28.09 III期工場生産開始
- H30.04 III期工場ライン追加稼働



年度別コンテナ貨物量の累計値



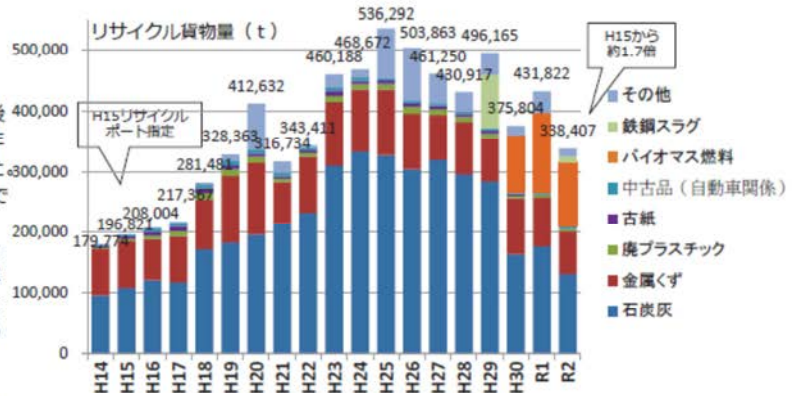
コンテナ貨物量の推移 (実入り)



(3) リサイクル貨物量

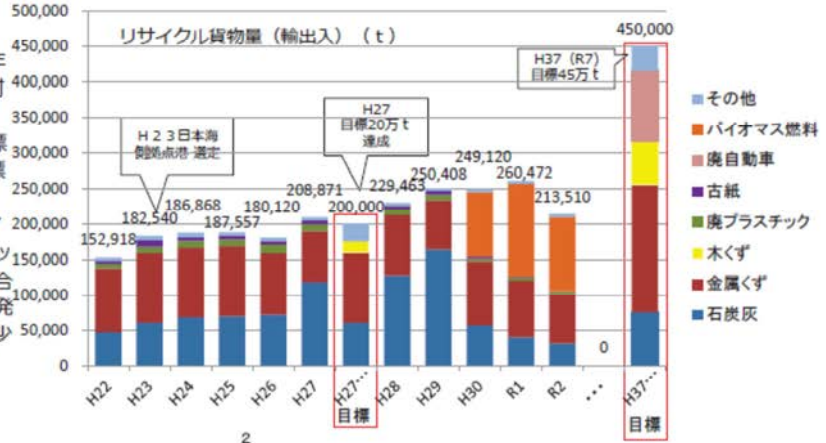
○ リサイクル貨物量

- ・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、全体の3割程度を占めるようになってきている。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。
- ・サミット酒田パワー㈱がバイオマス発電をH30より稼働し木質ペレット(バイオマス燃料)の輸入の割合が大きくなったが、酒田共同火力発電機の石炭灰(湿灰)の搬出は減少している。



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、R2.8供用開始
- ・大型コンテナ船が2隻同時着岸可能となり、10万TEUに対応可能 高砂ふ頭14.1ha

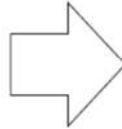


3

(4) その他

- 酒田港国際コンテナ定期航路の増便
令和3年3月より酒田港を就航する国際定期コンテナ航路に大連・天津新港との直航便が開設された。

増便後(週4便)		
航路名	船社	便数
韓国(釜山)航路	長錦商船	週1便 (水)
中国・韓国航路	高麗海運 南星海運	週1便 (金)
中国・韓国航路	高麗海運 南星海運	週1便 (土)
中国・韓国航路	高麗海運 南星海運	週1便 (月)



増便後(週4便)		
航路名	船社	便数
韓国(釜山)航路	長錦商船	週1便 (土)
中国・韓国航路 【R3.3~】	高麗海運 南星海運	週1便 (火)
中国・韓国航路	高麗海運 南星海運	週1便 (金)
中国・韓国航路	高麗海運 南星海運	週1便 (金土)

令和4年度新規要求事業 臨港道路大浜宮海線

箇所：酒田港外港地区 臨港道路大浜宮海線
延長：L=680m
車線数：4車線



- ① 国際コンテナターミナル(高砂ふ頭)の物流機能の強化
- ② 大型車両の通行支障の解消
- ③ 災害に強いインフラの整備



写真1：国際コンテナターミナル付近



写真2：当該区間の大型車通行状況

新潟県内港のご紹介



新潟港



直江津港



令和3年5月18日

新潟県交通政策局港湾振興課

～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))

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)



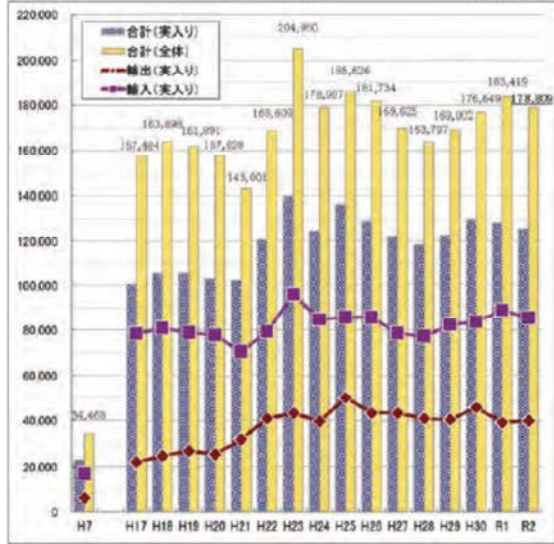
～新潟県内港の外貿コンテナ取扱量～

【新潟港】総数で約17万9千TEUとなり、本州日本海側最大の取扱量

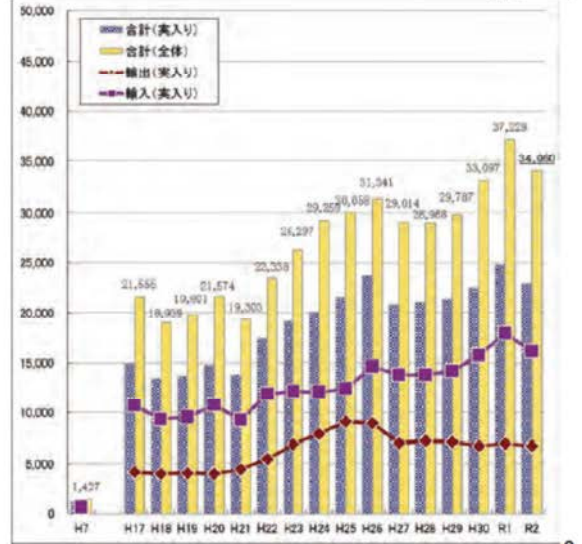
【直江津港】総数で約3万4千TEUとなり、過去2番目を記録

※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 (単位:TEU)



■ 直江津港のコンテナ取扱量の推移 (単位:TEU)



～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



- ・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5便
- ・釜山・上海をハブとして各国の港湾に接続

- 釜山航路 週3便運航
釜山に寄港
- 中国・釜山航路 週5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1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	4日～	2日～
上海	8日～	3日～
大連	8日～	5日～
青島	9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



■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	8日
大連	6日	7日

～太平洋側港湾のバックアップ港としての優位性～



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

課題

- 船会社が運航収支を黒字にするに足る十分な需要が確認できない。

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

