

近年の国際物流の変化 新潟港の視点から

2023年7月5日

新潟県立大学北東アジア研究所 (ERINA-UNP)
新井洋史

内容

1. はじめに ～国際物流概説

2. 地方港を利用した国際物流

3. 新潟港の現状

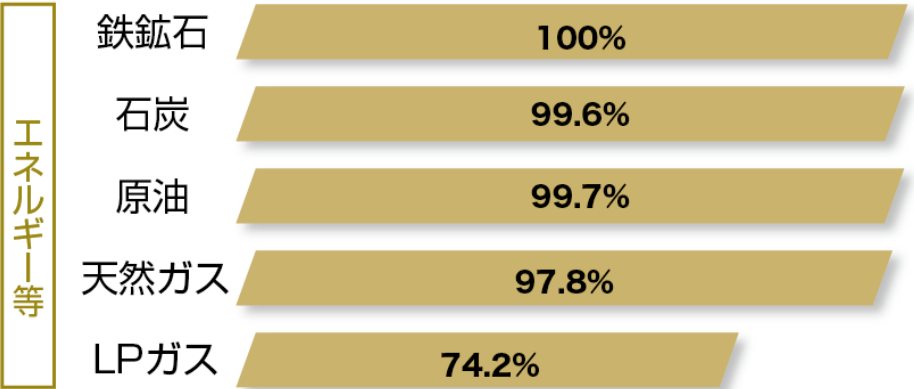
4. 近年の変化・話題

1. はじめに ～国際物流概説

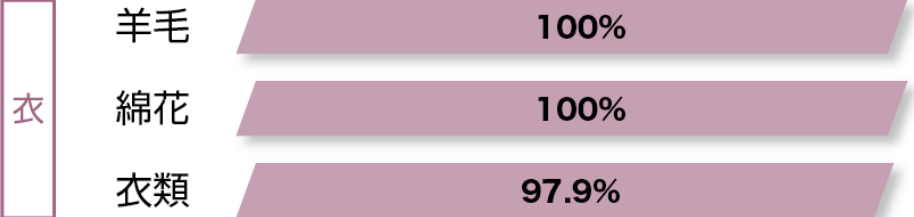


市民生活を支える国際物流

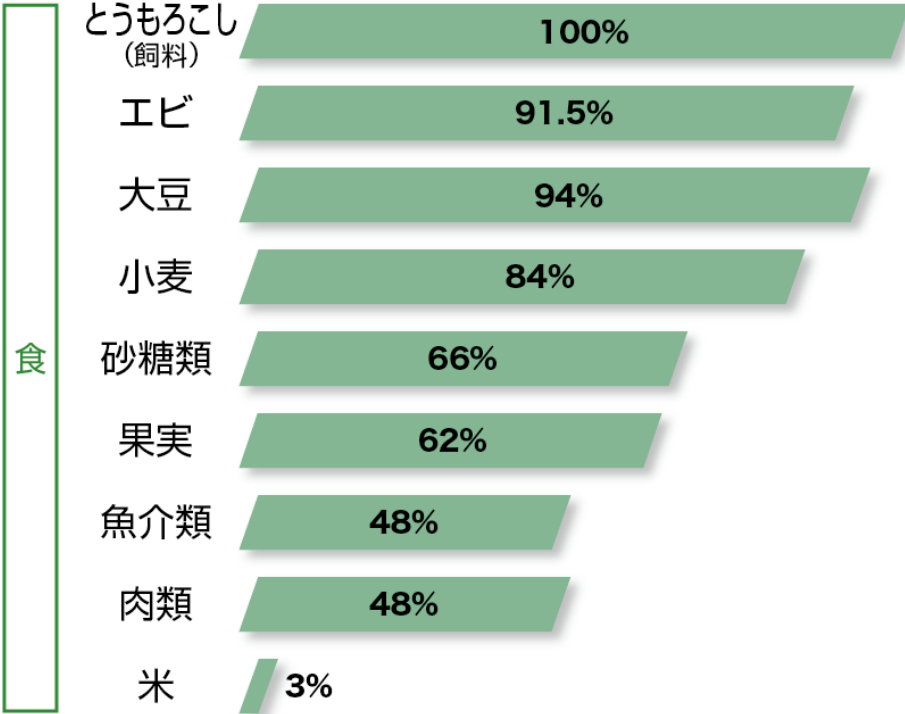
輸入品への依存度の高さ = 物流が止まると生きていけない



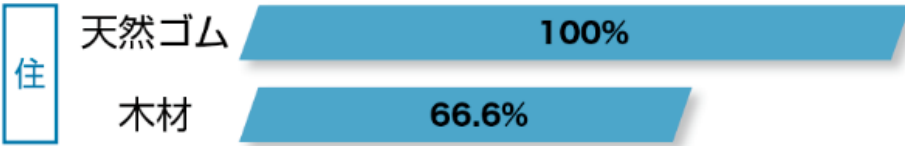
©SHIPPING NOW 2021-2022



©SHIPPING NOW 2021-2022



©SHIPPING NOW 2021-2022



©SHIPPING NOW 2021-2022

出所: 日本海事広報協会「日本の海運 SHIPPING NOW」

輸送モード選択の基準(要因)

貨物の特性

- 価格(重量単価)
- 様態(固体、液体、気体)、大きさ、重量
- 品質低下リスク
- 商品価値低下リスク(陳腐化・季節性)
- 有害性

傷みやすい生
鮮品は飛行機

重くてかさば
るものは船舶

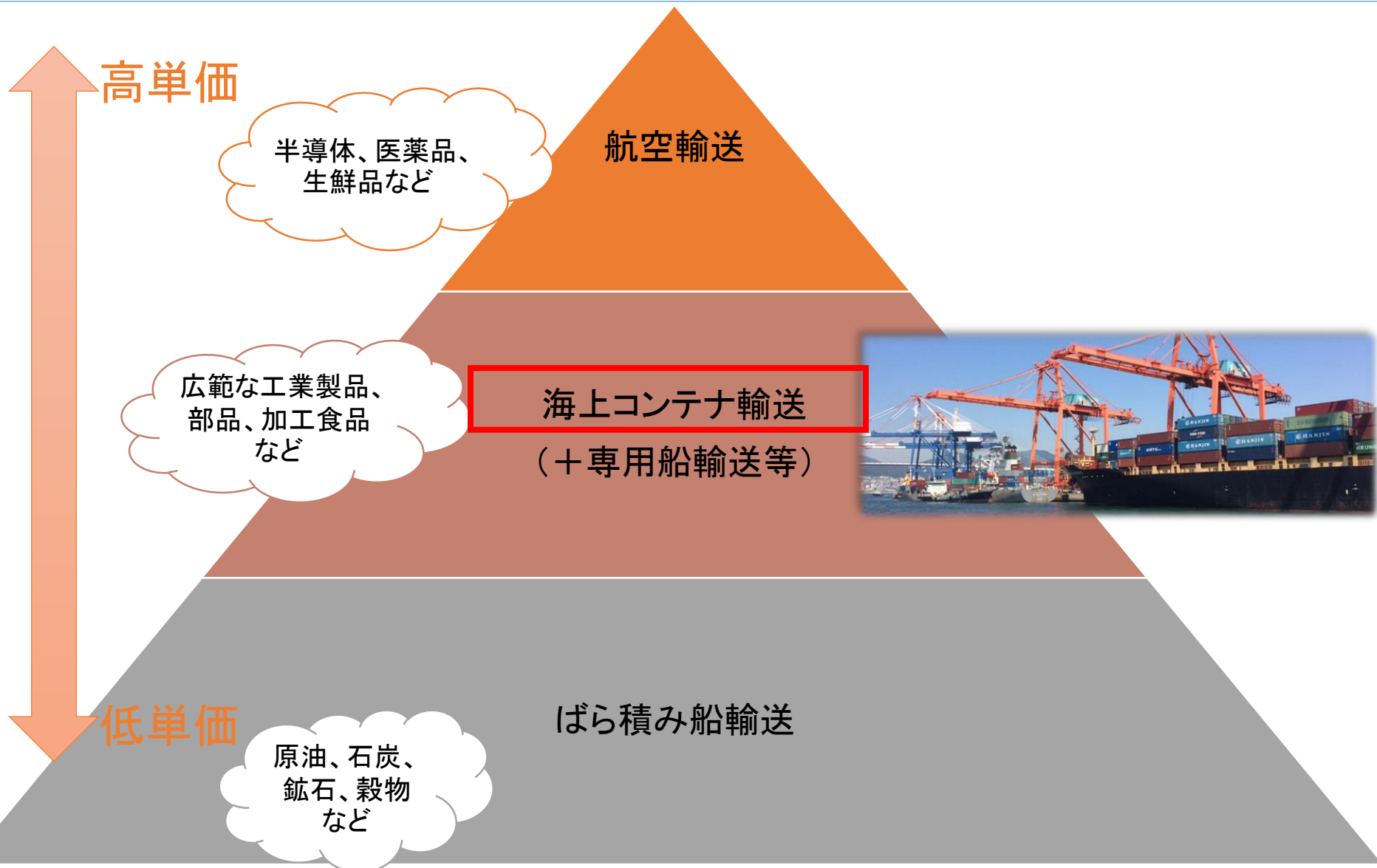
発地、着地および輸送ルート の条件

- 自然環境(地形、気候)
- 相互位置関係(距離、海や山など物理的障害の有無)
- インフラ整備状況
- 社会条件(政治、経済、治安)

線路がないの
でトラック

紛争地を避ける
ため飛行機

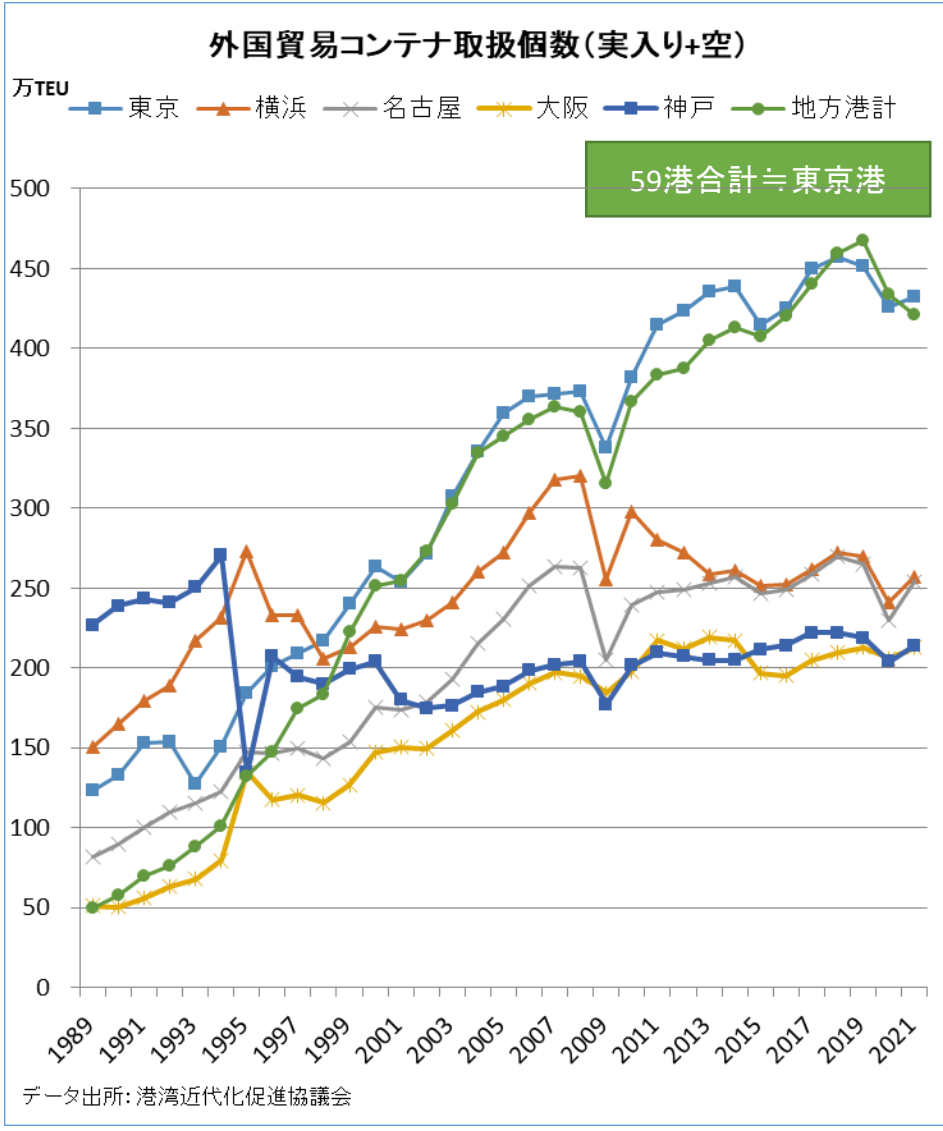
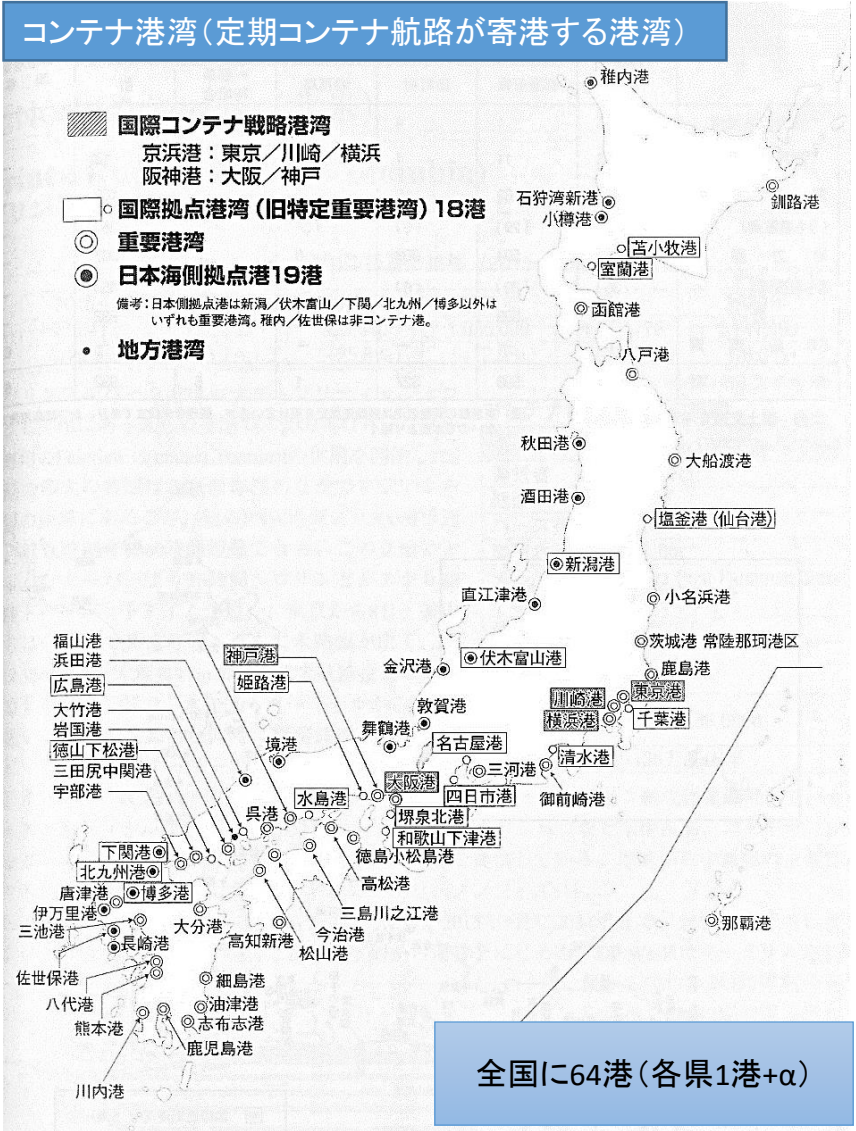
国際物流市場の構造(島国・日本の場合)



2. 地方港を利用した国際物流



地方港(59港) vs 主要港(五大港)



出所: 国際輸送ハンドブック

釜山トランシップ = 釜山をハブ港として利用

サービスエリアが全世界に広がる
= 地方港にとって強力な武器

⇔

日数・コスト高・損傷リスクなどが弱み

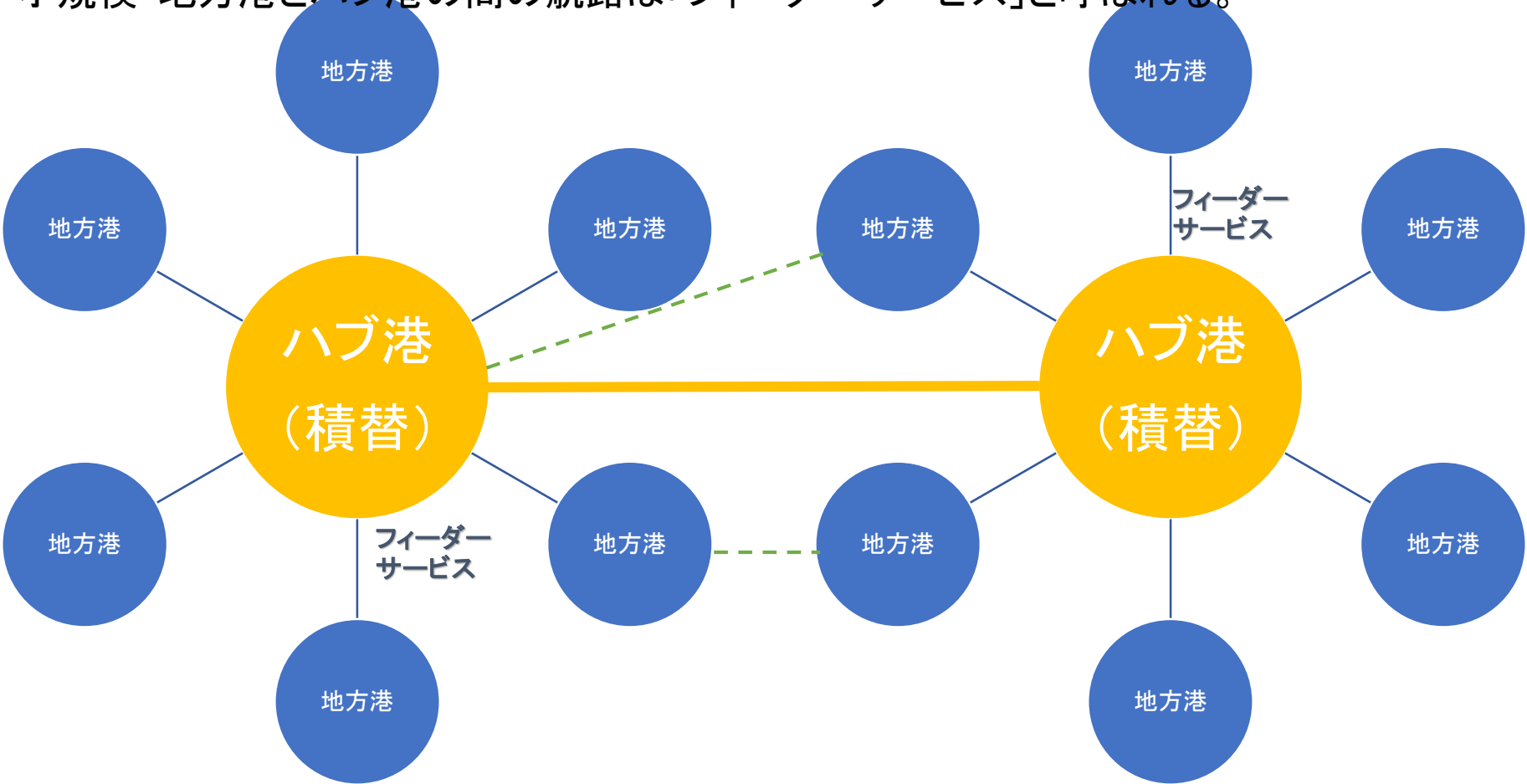


出所: 秋田海陸(株) <http://www.kairiku.co.jp/bay/transportation.html>

出所: 舞鶴市 <https://www.city.maizuru.kyoto.jp/shigoto/0000009157.html>

ハブ・アンド・スポーク

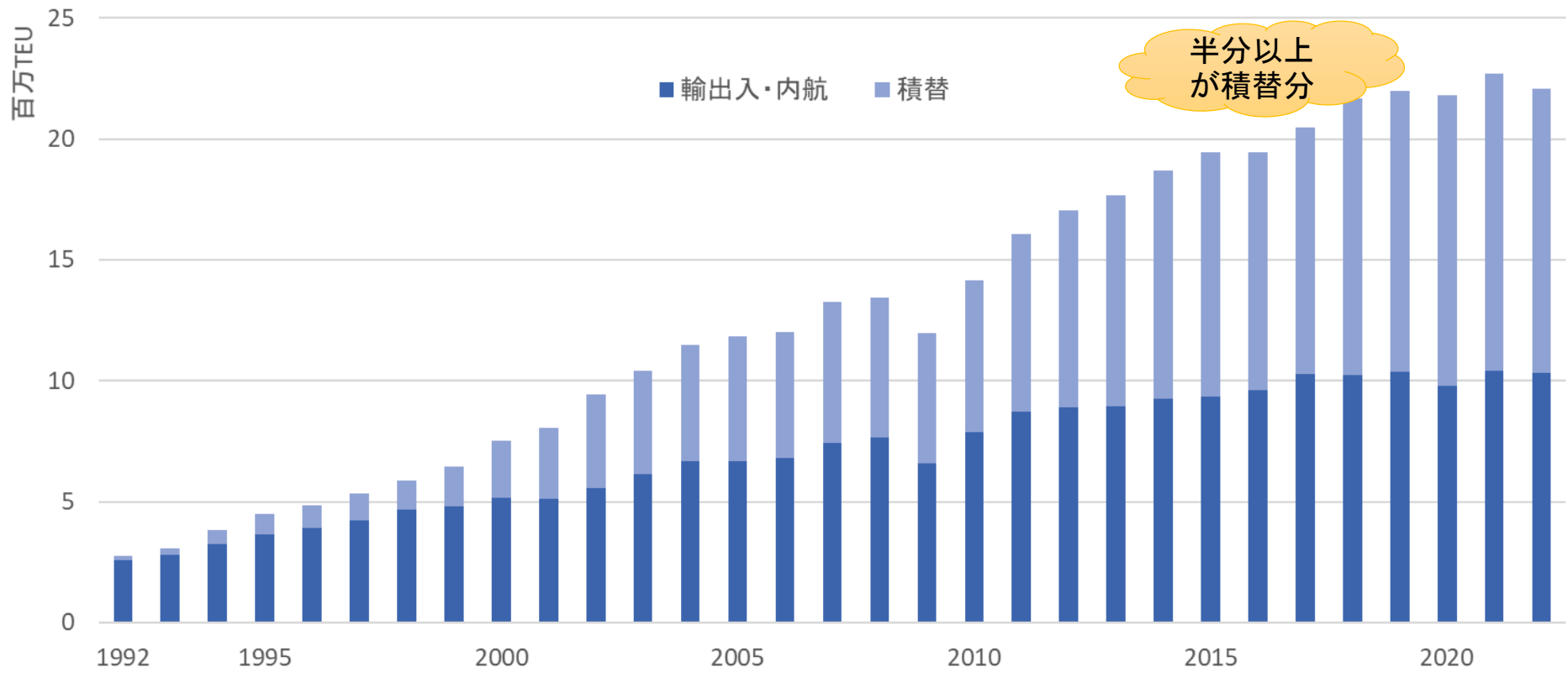
大規模・ハブ港同志の間は大型船による基幹航路で結ばれる。
中小規模・地方港とハブ港の間の航路は「フィーダーサービス」と呼ばれる。



地方港間に直航航路が開設されることもありうる。

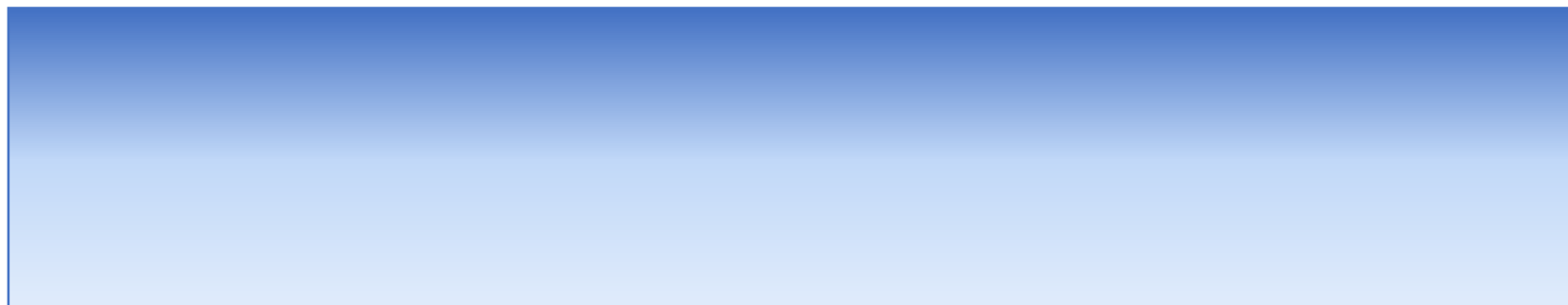
釜山港のコンテナ貨物取扱数

| 年 | 1992 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2022 |
|----------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 合計(千TEU) | 2,751 | 4,503 | 7,540 | 11,843 | 14,194 | 19,469 | 21,824 | 22,071 |
| うち積替 | 156 | 859 | 2,389 | 5,179 | 6,276 | 10,105 | 12,020 | 11,762 |
| (%) | 5.7 | 19.1 | 31.7 | 43.7 | 44.2 | 51.9 | 55.1 | 53.3 |



データ出所: 釜山港湾公社

3. 新潟港の現状



新潟港の国際コンテナ取扱動向

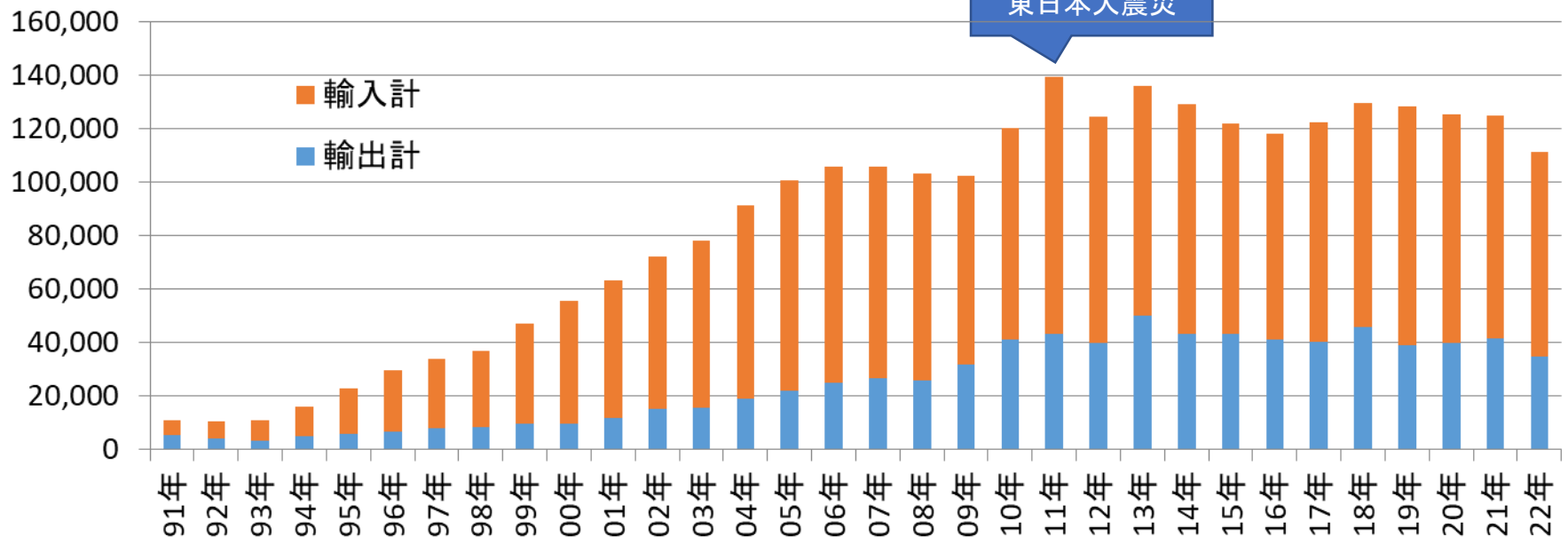
- 新潟港は、本州日本海側最大のコンテナ港
- 1990年代、2000年代は増勢、その後は一服
- 2011年には東日本大震災による仙台港等の代替需要
- コロナ最盛期が過ぎてから取扱量が減少



TEU

新潟港外貿コンテナ取扱数(実入り)

東日本大震災



データ出所: 新潟県交通政策局

新潟港の国際定期コンテナ航路(1)

(株)新潟国際貿易ターミナル
(2023年4月21日現在)

| 航路名 | 船社名(総代理店) | 運航船舶(TEU) | 曜日 | | | | | | | 輸出 | 輸入 | 代理店 | |
|---------|---|---|----------|-----|----------|------------------|-----|------|----------|---|---|--|----------|
| | | | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | | | | |
| 中国・韓国航路 | 天敬海運(CKマライム) H19.10(H29.7改編) 高麗海運(高麗海運ジャパン) H25.7(H29.7改編) | 《CKJ》 SKY FLOWER (1,009) SUNNY FREESIA (1,096) | 大連 | | | 浦項 釜山 | 釜山 | | | 新潟 | 釜山4日 天津新港7日 大連8日 | (First Port) 釜山2日 大連6日 天津新港7日 | 日通 日通 |
| | | | 富山 | 直江津 | | 蔚山 釜山 釜山新港 | | | 天津新港 | | | | |
| | 南星海運(南星海運ジャパン) 汎州海運(アジアカーゴサービ ス) R2.4(R2.8改編) | A BOTE (907) PANCON SUNSHINE (1,056) | 釜山新港 | | 新潟 | 富山 | 金沢 | | 蔚山 釜山 | 釜山4日 蔚山4日 寧波7日 上海8日 | (First Port) 釜山新港2日 釜山3日 上海5日 寧波6日 蔚山10日 | リンコー港運 | |
| | | | 光陽 | | 寧波 | 寧波 上海 | 上海 | 釜山 | | | | | |
| | 高麗海運(高麗海運ジャパン) 南星海運(南星海運ジャパン) R3.3(R3.6改編) | 《NTP》 SUNNY LAUREL (1,000) STAR EXPRESS (953) STAR CHASER (963) | 釜石 | 苫小牧 | | 石狩 | | 酒田 | 新潟 | (Last Port) 釜山2日 蔚山3日 光陽4日 上海6日 寧波8日 | 釜山10日 寧波13日 上海14日 | 日通 リンコー港運 | |
| | | | | 釜山 | 釜山 蔚山 | 光陽 | 上海 | 上海 | | | | | |
| | | | 寧波 | | 釜山 | 釜山 | | 常陸那珂 | 仙台 | | | | |
| | 高麗海運(高麗海運ジャパン) 南星海運(南星海運ジャパン) R3.3(R3.6改編) | 《NCJ/NCH》 SUNNY DAISY (1,000) SUNNY IVY (1,096) STAR CHALLENGER (962) STAR CLIPPER (962) STAR PIONEER (953) | 釜山 | 金沢 | 富山 | 新潟 | 苫小牧 | 苫小牧 | 石狩 | 釜山6日 蔚山7日 光陽8日 天津新港10日 青島12日 | 釜山3日 青島6日 連雲港7日 光陽9日 | 日通 リンコー港運 | |
| | | | | 境港 | 釜山 | 釜山 蔚山 | 釜山 | | 天津新港 | | | | |
| | | | 天津新港 | 青島 | 青島 | 釜山 | 釜山 | 釜山 | | | | | |
| | | | 仙台 | 小名浜 | 常陸那珂 | 清水 | 大分 | | 釜山 | | | | |
| | | | 釜山 光陽 | 光陽 | 連雲港 | 連雲港 | 青島 | | 釜山 | | | | |

| | | | |
|--------|-----------------|-------|-----------------|
| リンコー | (株)リンコーコーポレーション | 国際物流部 | 025-256-4120(代) |
| 日通 | 日本通運(株)新潟海運支店 | 国際輸送課 | 025-256-1177 |
| 新潟港代理店 | 富士 | 国際物流部 | 025-256-1811 |
| | 東洋 | | 025-278-1131 |
| | リンコー港運 | | 025-256-1061 |

新潟港の国際定期コンテナ航路(2)

(株)新潟国際貿易ターミナル
(2023年4月21日現在)

| 航路名 | 船社名 (総代理店) | 運航船舶 (TEU) | 曜日 | | | | | | | 輸出 | 輸入 | 代理店 | |
|------|---|--------------------------------|------|----|-----|----|------|------|---|----|--------------------|--------------------------|-----|
| | | | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | | | | |
| 韓国航路 | HEUNG-A LINE (シノコー成本) R 3. 2 (R 3. 6 改編) | 《JSW2》 PACIFIC MONACO (724) | 釜山新港 | 金沢 | 新潟 | 舞鶴 | 境港 | | | 釜山 | 釜山 4 日 | 釜山 3 日 | リコー |
| | シノコー (シノコー成本) R 3. 8 (R 5. 4 改編) | 《JSW1》 ATLANTIC SOUTH (704) | 釜山新港 | | 直江津 | 秋田 | 新潟 | | | 釜山 | 釜山 2 日 釜山新港 3 日 | 釜山新港 2 日 釜山 3 日 | 東洋 |
| | Xプレスフィーダーズ(ヘスコ・ エージェンシーズ) H 3 0. 9 | 《BNX》 TANG CANG GLORY (707) | 新潟 | 富山 | 秋田 | 金沢 | 釜山新港 | 釜山新港 | | | 釜山新港 4 日 | (First Port) 釜山新港 2 日 | リコー |

| 航路名 | 船社名 (総代理店) | 運航船舶 (TEU) | 曜日 | | | | | | | 輸出 | 輸入 | 代理店 | |
|------|----------------------------|---|----|----|----|----|---|----|----|----|---|---|-----|
| | | | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | | | | |
| 中国航路 | 神原汽船 H 7. 5 (R 4. 6 改編) | 《NH1》 SUSTAINABLE EARTH (1,091) PROACTIVE EARTH (1,091) HARMONIZED EARTH (1,091) | | 富山 | 新潟 | | | 小樽 | | | (火曜船) 上海 6 日 青島 1 5 日 大連 1 4 日 | (火曜船) 上海 4 日 青島 6 日 大連 7 日 | リコー |
| | | | | 上海 | | | | 金沢 | 新潟 | | (金曜船) 上海 7 日 青島 5 日 大連 4 日 | (金曜船) 上海 4 日 青島 1 6 日 大連 1 7 日 | |
| | | | | | 大連 | 青島 | | | 上海 | | | | |

新潟港からの輸送日数(例示)

| 日系A社 | 新潟港発 | | | | | 横浜港発 | | | | |
|-------|------|------------------|-------------|------|------|------|-------|------|------|------|
| | 出港 | 中継港着 | 中継港発 | 目的港着 | 合計日数 | 出港 | 中継港着 | 中継港発 | 目的港着 | 合計日数 |
| 釜山 | 4/22 | - | - | 4/26 | 4日 | 4/20 | - | - | 4/24 | 4日 |
| 上海 | 4/22 | 4/26 P | 5/1 | 5/3 | 11日 | 4/22 | - | - | 4/27 | 5日 |
| ジャカルタ | 4/22 | 4/26 P 5/16 S | 5/1 5/19 | 5/20 | 28日 | 4/22 | - | - | 5/4 | 12日 |
| ドバイ | 4/22 | 4/26 P | 5/12 | 6/5 | 44日 | 4/22 | 5/1 S | 5/7 | 5/15 | 23日 |
| ハンブルク | 4/22 | 4/26 P | 5/12 | 6/28 | 67日 | 4/22 | 5/1 S | 5/5 | 5/26 | 34日 |

| 韓国B社 | 新潟港発 | | | | |
|-------|------|--------|------|------|------|
| 目的港 | 出港 | 中継港着 | 中継港発 | 目的港着 | 合計日数 |
| 釜山 | 4/22 | - | - | 4/26 | 4日 |
| 上海 | 4/24 | - | - | 4/29 | 5日 |
| ジャカルタ | 4/22 | 4/26 P | 4/28 | 5/12 | 20日 |
| ドバイ | 4/22 | 4/26 P | 4/30 | 5/22 | 30日 |
| ハンブルク | - | - | - | - | - |

船会社、目的地などによって、新潟港(地方港)の相対的優位性が変動。

調査方法:
 日系船社A社および韓国船社B社のウェブサイトのスケジュール検索サービスを利用(2022年4月18日)。
 2022年4月20日以降出港で、到着日が一番早いケース。
 中継港のPは釜山港、Sはシンガポール港を示す。

令和5年度(2023年4月1日~2024年3月31日)

新潟港を利用する荷主様向けインセンティブ制度のご案内

| 実施機関 | 補助の条件 | | 補助金額 | |
|---|----------------|-----------------------------------|---|--|
| 新潟県 (補助要件の増加量は過去3ヶ年度の最高実績と比較して) 【お問い合わせ先】 交通政策局 港湾振興課 港湾企画振興班 TEL:025-280-5455 | 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(1事業者あたり上限1,050万円) 輸入:400万円+0.25万円/TEU(1事業者あたり上限525万円) |
| | | 【大口荷主】 | 300TEU~499TEU増加 かつ2割以上増加 | 輸出:600万円+1万円/TEU(1事業者あたり上限799万円) 輸入:300万円+0.5万円/TEU(1事業者あたり上限399.5万円) |
| | | 【利用拡大荷主】 | 50TEU~299TEU増加 かつ2割以上増加 | 輸出:2万円/TEU(1事業者あたり上限598万円) 輸入:1万円/TEU(1事業者あたり上限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(1事業者あたり上限200万円) 輸入:4万円/TEU(1事業者あたり上限150万円、25TEU超過分は2万円/1TEU) |
| | | 【県外継続荷主】 | 「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:初年度実績×2万円/TEU(上限100万円) 輸入:初年度実績×2万円/TEU(上限100万円) 【3か年度目】 輸出:初年度実績×1万円/TEU(上限50万円) 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、 対象地域港湾の増加量に応じ加算 | 輸出:0.5万円/TEU(上限500万円) 輸入:0.25万円/TEU(上限250万円) |
| 新潟市 【お問い合わせ先】 都市政策部港湾空港課 TEL:025-226-2743 | 【新規利用】 (輸出) | 過去3ヶ年度新潟港の輸出実績がない事業者が輸出 | 1TEUあたり1万円(1事業者あたり上限50万円) | |
| | 【利用増加】 (輸出) | 輸出実績が過去3ヶ年度の最高実績に比べて 10TEU以上増加 | 増加分1TEUあたり1万円(1事業者あたり上限50万円) | |
| 新潟国際貿易ターミナル 【お問合せ先】 ターミナル事業部営業課 TEL:025-388-1001 | 【新規輸入】 | 過去3ヶ年以上利用実績がない荷主が利用 | 1TEUあたり0.2万円(1事業者あたり上限20万円) ※新潟県の補助金との併用不可 | |

出所:(株)新潟国際貿易ターミナルウェブサイト

4. 近年の変化



国際物流のリスク = 止まる、遅れる、高くなる

荒天・事故・海賊等の個別事象リスク(点の事象)

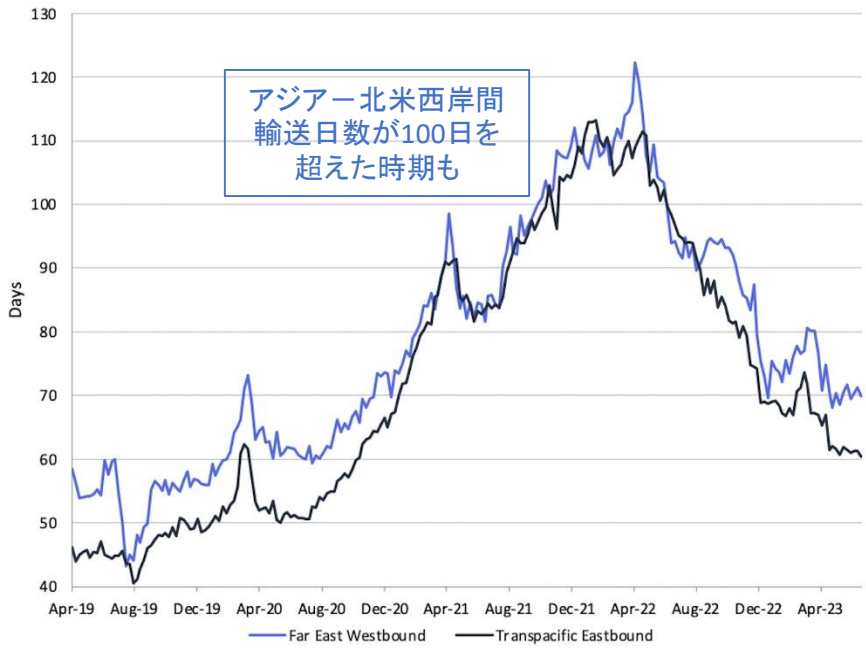
- スエズ運河における事故(2021年3月)

システムリスク(線・面の事象)

- COVID-19、ロシアのウクライナ侵攻による物流混乱、運賃上昇など

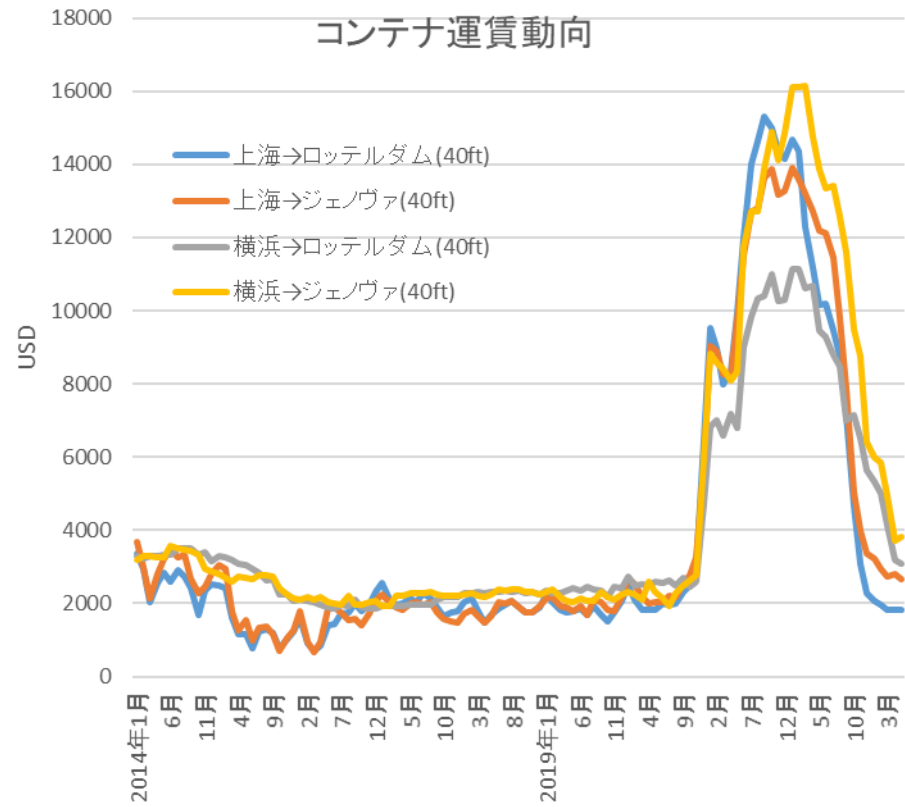
Fig. 1 Ocean Delivery Continues Downward Trend

Cargo Ready Date to Destination Port Departure, to 6/25/23



Sources: Flexport Research

コンテナ運賃動向



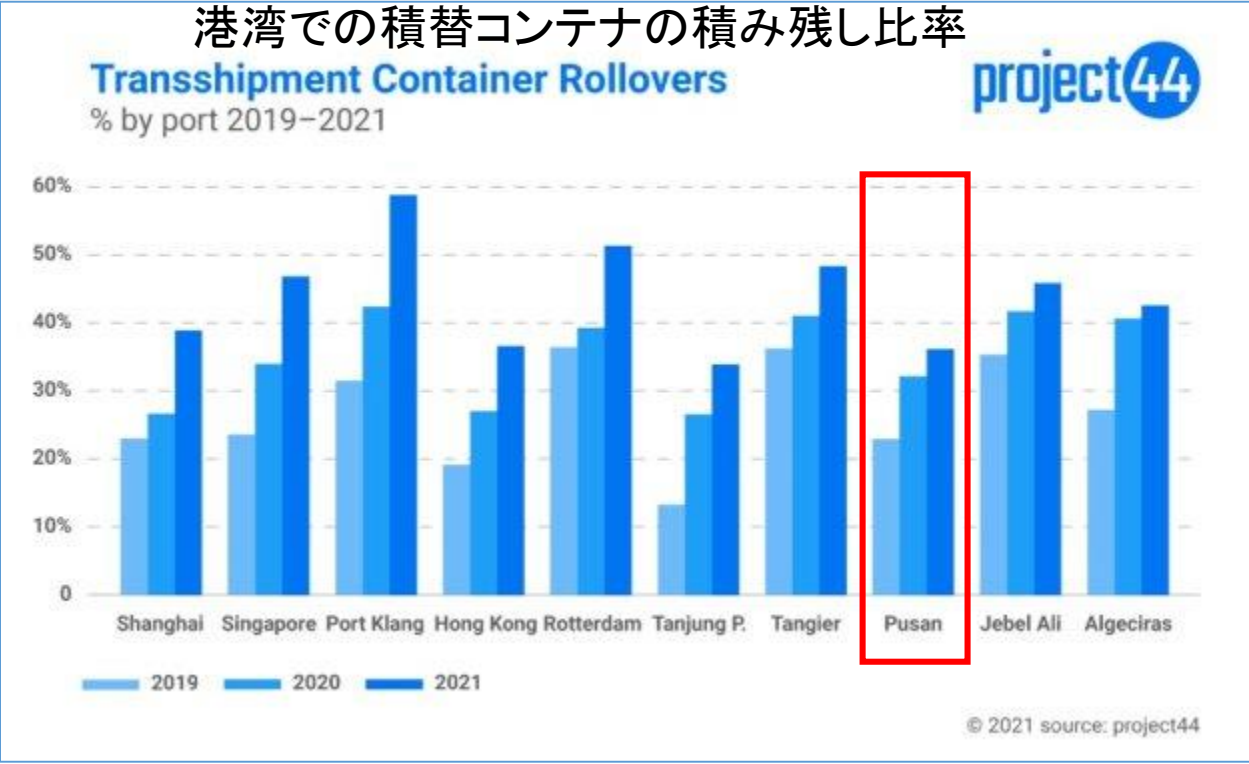
データ出所: 日本海事センター「コンテナ運賃動向」

<https://www.flexport.com/research/ocean-timeliness-indicator/> Accessed on June 29, 2023.

遅れは新潟港にも影響

新潟港自体は、コロナ禍でも通常通り操業していたが、

- 世界的な空コンテナ不足
- 上海やLAなどでの混雑⇒船舶スケジュール混乱⇒釜山港混雑⇒新潟港での遅れ
→新潟港の釜山航路の取扱量：2021年8.9%↓、2022年7.4%↓



<https://emag.directindustry.com/2021/12/08/the-global-supply-chain-crisis-is-much-more-than-port-congestion/> Accessed on June 29, 2023.

新潟港への国際(内航)フィーダー航路開設

2022年11月、井本商運(神戸市)が神戸港と新潟港などを結ぶ航路開設

- 新潟港にとって初の、国内主要港とつながるフィーダー航路
- 荷主企業にとって、釜山港以外のトランシップの選択肢



出所:筆者作成。



2022年11月16日、新潟港へ初入港 (出所:新潟国際貿易ターミナル)

時間がある時には是非、新潟東港コンテナターミナル動画を

<https://n-wtt.jp/movie>



ご清聴ありがとうございました