

新潟港の新規航路開設による経済効果分析： 経済地理シミュレーション・モデルによる試算

日本貿易振興機構アジア経済研究所開発研究センター主任調査研究員

熊谷 聡

要旨

本論は、日本海側最大のコンテナ物流拠点である新潟港における新規航路開設の経済効果について、空間経済学を応用したシミュレーション・モデルを用いて分析したものである。トランプ政権の関税政策により、我が国の米国との通商関係が不安定化する中で、中国・韓国・ロシアやASEAN各国への日本海側からの通商経路としての新潟港の役割はますます重要性を増している。分析の結果、香港、深セン、ベトナムへの航路開設、特に高頻度運航によって、新潟県および日本全体に対して顕著な経済効果をもたらされることが明らかとなった。こうした知見に基づき、新潟港の物流機能強化のための具体的な政策提言を行う。

キーワード：空間経済学、新潟港、シミュレーション・モデル、物流

JELコード：C68, F17, R40

1. はじめに

新潟港は日本海側最大のコンテナ物流拠点として発展してきた。2025年に発足した第2次トランプ政権の関税政策により、我が国の米国との通商関係が不安定化する中で、中国・韓国・ロシアやASEAN各国への日本海側からの通商経路として新潟港に期待される役割は大きくなっている。本分析では、新潟港のアジア地域への新航路開設がどのような経済効果をもたらすかについて、空間経済学を応用した計算可能な一般均衡(CGE)モデルによるシミュレーション・モデルを用いて試算し、政策提言を行う。

本論は以下のように構成される。まず第2章では各種統計から新潟港の現状と課題を整理する。第3章では本分析で用いるシミュレーション・モデルの概要を説明するとともに、トランプ政権の関税政策が新潟県に与える影響について分析する。第4章では新潟港の新航路開設シナリオに基づく経済効果の試算を行い、第5章ではその結果に基づいた政策提言を行う。

レシジョン・モデルの概要を説明するとともに、トランプ政権の関税政策が新潟県に与える影響について分析する。第4章では新潟港の新航路開設シナリオに基づく経済効果の試算を行い、第5章ではその結果に基づいた政策提言を行う。

2. 新潟港の現状と課題

2.1 新潟港の輸出入状況

新潟県の主要な港湾としては、新潟港、両津港、直江津港の3港湾がある。ここでは、隣県の伏木富山港(富山県)、酒田港(山形県)も含めてデータを整理する。これら5港湾の基礎的データは以下の通りである。

表1 新潟港と近隣港湾の基礎データ

新潟港(新潟県、最大水深14m)	国際拠点港、日本海側拠点港(総合的拠点港、国際海上コンテナ、液化天然ガス)
両津港(新潟県、最大水深11m)	国内フェリー航路(佐渡島と本土を結ぶ主要港)
直江津港(新潟県、最大水深14m)	日本海側拠点港(液化天然ガス、国際海上コンテナ)
伏木富山港(富山県、最大水深14m)	日本海側拠点港(総合的拠点港、国際海上コンテナ、国際フェリー・国際RORO船、外航クルーズ)
酒田港(山形県、最大水深14m)	日本海側拠点港(リサイクル貨物)

出所：国土交通省「日本海側拠点港の選定結果について」等より筆者作成。

図1 新潟港と近隣港湾の位置関係



出所：筆者作成。

2.2 新潟港の利用状況

2023年の日本の港湾別コンテナ取扱量によれば、上位3港は東京、横浜、神戸となっている。新潟港は近隣の港湾のうちでも取扱量が多く、21万9000TEUとなり、日本全体のコンテナ取扱量の約1%を占めている。これは、新潟港以外で最も取扱量が多い伏木富山港の約3倍、新潟県内で新潟港の次にコンテナ取扱量が多い両津港の約5倍となっている。

図2は新潟港と近隣港湾の2023年の輸出入額を2015年と比較したものである。2023年の輸出については、新潟港の輸出額は1039億円で、伏木富山港の2211億円の半分程度に留まっている。2023年の輸入については、新潟港は6725億円と近隣港湾で2位の直江津港の3279億円を大きく上回っている。新潟県の2つの港湾が近隣港湾よりも輸入額が多いのはLNGの輸入港であることによる。

図3は新潟県の貿易相手国を輸出入別に見たものである。2023年の輸入に占めるシェアについては中国(26%)、韓国(16%)、その他アジア(12%)、北米(11%)と続く。輸出に占めるシェアでは

その他アジア(37%)、中国(18%)、西欧(11%)と続いている。「その他アジア」については、インド、タイ、インドネシア、ベトナム、シンガポールが上位に並び、インドとASEAN諸国が新潟県の主要な輸出先になっていることが分かる。

図4および図5は新潟県と近隣県について、2023年の輸出入に利用する港湾を見たものである。新潟県は輸出に自県の港湾を57%利用しており、東京・横浜港の37%がそれに続く。富山県は名古屋港が47%、自県の港湾は17%であり、山形県の場合は東京・横浜港が51%、自県の港湾が16%となっている。したがって、輸出への利用という点から見ると、新潟県は近隣県と比較して自県の港湾の利用率が大幅に高いと言える。

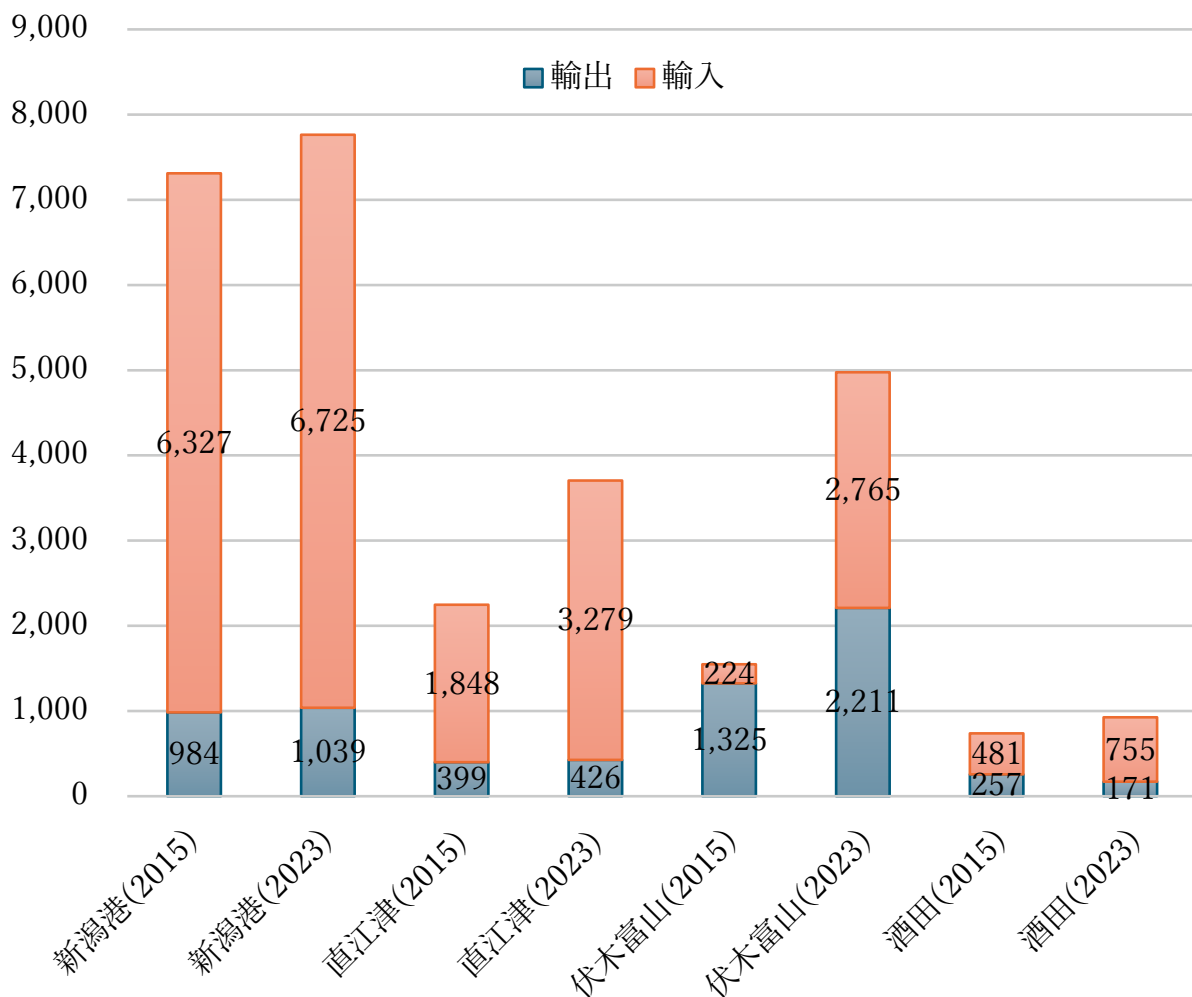
輸入に利用する港湾については、新潟県は自県の港湾を81%利用しており、東京・横浜港の12%がそれに続く。富山県は自県の港湾が66%、名古屋港が15%であり、山形県の場合は東京・横浜港が51%、自県の港湾が31%となっている。輸入についてはどの県も輸出と比較して自県の港湾の利用シェアが高くなるが、中でも新潟県は自県の港湾の利用率が高いと言える。

表2 港湾別コンテナ取扱量(2023年速報値)

順位	港湾	取扱量(TEU)	全国シェア
1	東京	4,570,865	21.00%
2	横浜	3,021,068	13.88%
3	神戸	2,835,128	13.02%
13	新潟	218,860	1.01%
24	伏木富山	75,834	0.35%
29	両津	48,795	0.22%
44	直江津	29,150	0.13%
59	酒田	14,261	0.07%

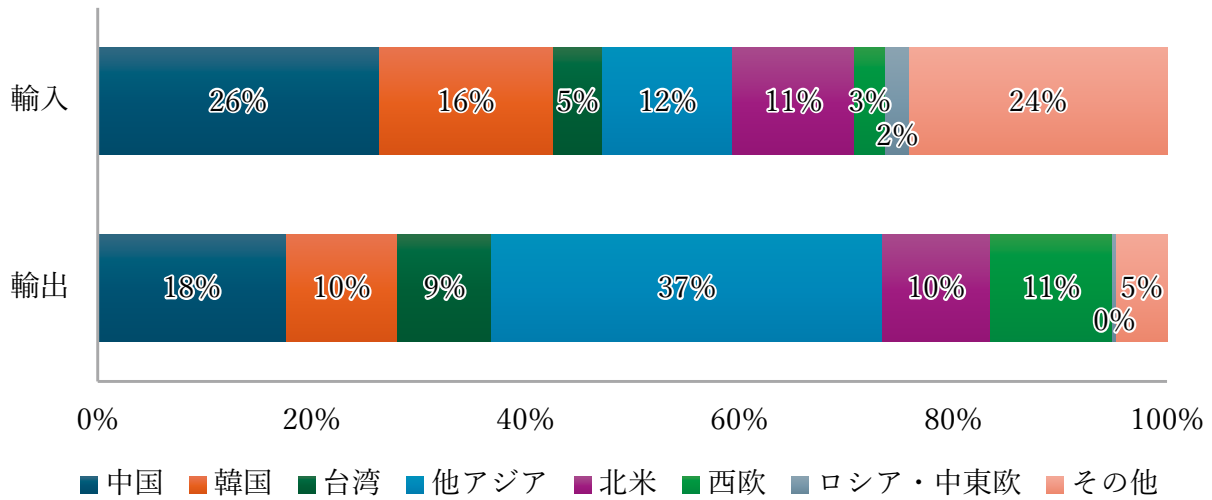
出所：国土交通省「日本海側拠点港の選定結果について」等より筆者作成。

図2 港湾別コンテナ取扱量(2023年速報値)



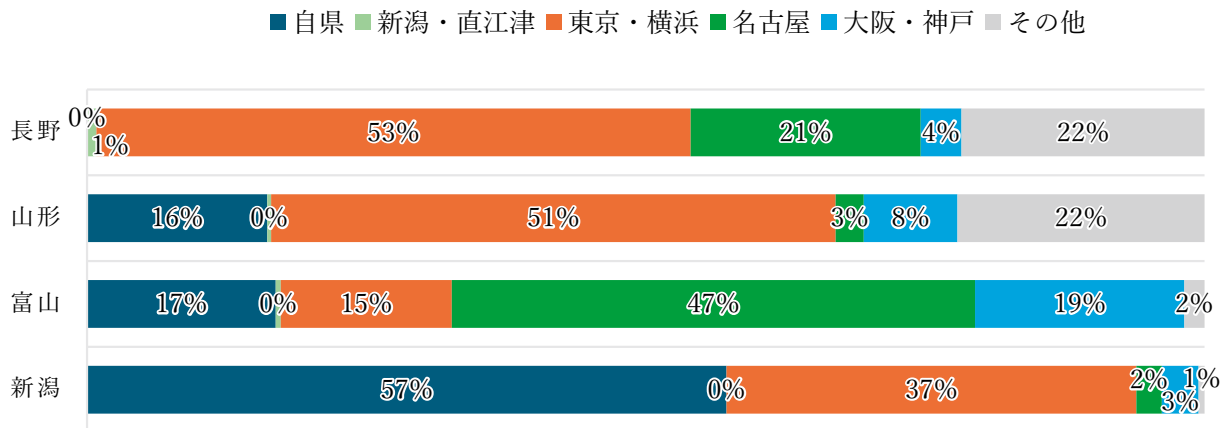
出所：国土交通省HP
注：両津港はすべて国内輸送

図3 新潟県の輸出入相手国(2023年、金額シェア)



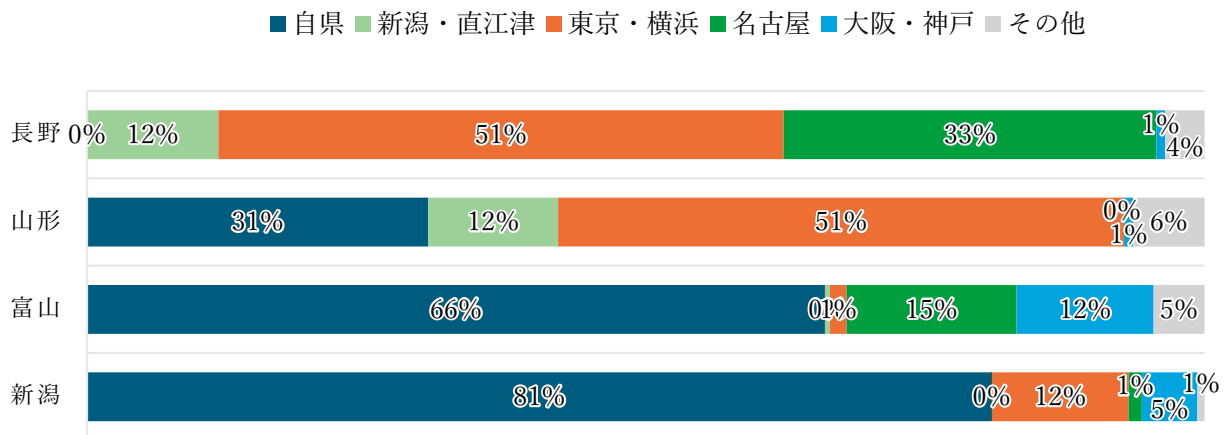
出所：新潟県「令和6年度新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書」より筆者作成。

図4 新潟県と近隣県が輸出に利用する港湾(2023年)



出所：国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より筆者作成。

図5 新潟県と近隣県が輸入に利用する港湾(2023年)



出所：国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より筆者作成。

2.3 新潟港の課題

新潟港は近隣の港湾と比較して、コンテナ取扱量でも輸出入額でも頭一つ抜けた状況にある。その上で、新潟港の課題を挙げるとすれば、輸入と比較して輸出が少ないことが挙げられる。特に、近隣の伏木富山港と比較すると、2015年には輸出額にそれほど差が無かった(新潟港：984億円、伏木富山港：1325億円)のに対し、2023年には約2倍(新潟港：1039億円、伏木富山港：2211億円)にまで差を広げられている。

さらに、輸出入合わせて利用が伸び悩んでいることも課題と言えるだろう。2015年と2023年を比較した場合、伏木富山港の輸出入額がこの間に3.2倍に増加し、直江津港も65%増となっているのに対し、新潟港はわずか6%増に留まっている。

ただし、新潟県の輸出に新潟港が利用される比率は既に50%を超えており、太平洋側の京浜港とは仕向先が違うと考えられるため、自県企業の利用率向上の余地はそれほど大きくないと考えられる。むしろ、新たな航路開設によりニーズを拡大し、新潟県発着の貿易額そのものを増加させることが求められていると言える。

3. IDE-GSM による経済効果計算

3.1 経済地理シミュレーション・モデル(IDE-GSM)の概要

経済地理シミュレーション・モデル(Geographical Simulation Model: IDE-GSM)は、東アジアにおける人口・産業の空間的な分布の変化を予測し、さまざまな貿易・交通促進措置の影響を分析することを目的としたモデルである(熊谷・磯野 2015)。IDE-GSMは空間経済学に基づいた計算可能な一般均衡(CGE)モデルの一種であり、ERIA(東アジア・ASEAN経済研究センター)によるアジア総合開発計画(CADP)策定をはじめ、アジア開発銀行や世界銀行などによる国際的なインフラ開発についての政策提言に活用されてきた。

IDE-GSMでは、交通インフラ開発の経済効果を、開発が実施されなかった場合(ベースライン)の地域別・産業別GDPと、インフラ開発が実施された場合(シナリオ)の地域別・産業別GDP、ある将来時点での差分として算出する。

IDE-GSMで算出される交通インフラ開発の経済効果は、一般的な費用・便益分析で求められる経済効果とは異なっている。一般的な費用・便益分析では、費用としては土地取用費、インフラ建設・維持費等を、便益としては交通インフラの場合に運用主体運賃・料金から得られる私的便益と、輸送時間・金銭費用の節約などの直接的な社会的便益を考慮して分析を行う。一方で、IDE-GSMの場合、経済効果として算出されるのは交通インフラ開発によってもたらされる輸送費の低減を通じた経済活動の誘発額である。

したがって、IDE-GSMは一般的な費用・便益分析のように特定地域の経済効果とインフラの建設費用を比較して収益性を判断するような用途には向かない。一方で、その利点として、交通インフラ開発が実施される地域にとどまらず、当該国・周辺国を含む全ての地域についての影響を算出することが出来る点があげられ

る。これは、複数国にまたがるインフラ開発のような、従来の費用・便益分析が難しい大規模な計画の経済効果を試算する際に強みを発揮する。

3.2 トランプ政権の関税政策の新潟県への影響

ここではまず、IDE-GSMを用いた分析例として、第2次トランプ政権の関税政策の新潟県への影響について確認する。

本分析では、第2次トランプ政権の関税措置について以下のように設定する。

ベースライン：各国の最恵国待遇税率、自由貿易協定税率などの特恵関税率も考慮し、CPTPPやRCEPの将来的な関税引き下げスケジュールおよび、2019年までの米中貿易戦争による関税引き上げも含めた関税率の推移を再現する。

トランプ関税シナリオ：トランプ政権が2025年4月2日に発表した「相互関税」の国別関税率を適用する。ただし、自動車産業に対してはこの関税を適用せず、別途25%の追加関税を課す。また、中国に対しては、第2次トランプ政権発足後に導入された20%の追加関税にさらに相互関税34%が加わる(中国の自動車産業については20%+25%の45%)。メキシコ・カナダについては、すべてに米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)が適用されるとみなし、この関税や自動車産業への追加関税を行わない。その他、国別の関税率が公表されていない国については発効した10%の追加関税を仮定する。また、各国から米国への報復関税は仮定しない。上記の関税率が2027年まで続くと仮定する。

本分析では2027年時点におけるトランプ関税シナリオとベースラインシナリオで得られた各地域・各産業のGDPの差分を経済的な影響として示す。ベースラインシナリオよりもトランプ関税シナリオで各地域・各産業の実質GDPが下がれば、トランプ関税によって負の影響が発生したとみなす。逆にベースラインシナリオよりもトランプ関税シナリオで実質GDPが上昇する場合には正の影響が発生するとみなす。

新潟県及び日本全国へのトランプ政権の関税政策の影響を2027年時点について金額でみると、表3のようになる。日本全国への影響については、GDP全体で7415億円のプラスの影響が出るという結果になっている。産業別に見ると、電子・電機産業(3560億円増)、サービス業(3477億円増)、その他製造業(3159億円増)への影響が大きなプラスとなっているのに対し、自動車産業(2637億円減)、食品加工業(557億円減)についてはマイナスの影響が出ている。

24%という高率の「相互関税」を米国から課されることが、日本のGDPにプラスに働くという点については直感に反するように思われるが、そのロジックを説明すると以下ようになる。日本を含む米中以外の国では、まず、米国による高率の対中関税によって中国の対米輸出が減少する分を補うかたちで自国の輸出産業が相対的に有利になる「貿易転換効果」によって正の影響が発生する(一律25%の課税が行われる自動車産業を除く)。一方、各国には米国の自国に対する「相互関税」によって被る負の影響も発生する。この貿易転換効果による正の影響と自国に対する「相互関税」による負の影響は相殺しあうが、どちらが大きいかは課された関税率、

表3 新潟県及び日本全国へのトランプ政権の関税政策の影響(2027年、億円)

	農林水産業	自動車	電子・電機	衣料・繊維	食品加工	その他製造業	サービス業	鉱業	GDP
新潟県	0.4	-8.4	89.1	0.6	-10.8	53.1	52.6	6.5	183.0
日本全国	16.4	-2,636.6	3,560.0	25.3	-557.4	3,159.1	3,477.2	371.6	7,415.6

出所：IDE-GSMによる試算。

米国への輸出依存度、自国の産業構造、他国との地理的な位置などの競争関係、およびサプライチェーンの状況によって変わってくる。日本の場合は、中国からの輸出を代替する効果が経済全体では上回るということになる。

新潟県についての影響を見ると、GDP全体については183億円増となっている。電子電機産業(89.1億円増)、その他製造業(53.1億円増)、サービス業(52.6億円増)についてはプラスの影響が出る一方で、食品加工業(10.8億円減)、自動車産業(8.4億円減)についてはマイナスの影響が出ている。プラスの影響・マイナスの影響が出る産業は日本全体と同じであるが、新潟県については自動車産業が経済に占める比率が大きいため、マイナスの影響が小さくなっている。

このように、IDE-GSMでは特定のシナリオに基づいた経済への影響を県単位・産業単位で確認することができる。また、その影響についても、関税率に産業別の係数を掛けるといった算出方法ではなく、複雑な影響が重層的に作用して導き出されていることが分かる。

4. 新規航路開設の経済効果分析

4.1 新潟港の現行航路状況

新潟港湾・空港整備事務所のデータを整理すると、2024年7月現在の新潟港から主要港への定期国際便(外資定期コンテナ航路)の就航状況は、以下の通りである。

- 韓国航路 釜山(週7便)
- 中国航路：上海：(週3便)、大連(週3便)、寧波(週1便)、青島(週3便)、天津(週2便)

本シミュレーションでは、ベースライン・シナリオの設定として、新潟港から釜山(高頻度)、大連・上海・青島(中頻度)、天津(低頻度)の航路を設定する。

表4 新規航路開設の新潟県への経済効果(2030年、億円)

頻度	航路	農林水産業	自動車	電子・電機	衣料・繊維	食品加工	その他製造業	サービス業	鉱業	GDP
高	香港	3.5	0.2	0.5	0.9	1.1	6.5	7.1	3.3	23.1
	深セン	0.8	0.1	0.4	1.9	1.2	3.4	5.7	0.6	14.1
	ベトナム	4.8	0.1	0.1	0.4	1.2	1.1	2.9	0.1	10.7
	3ルート	7.1	0.2	0.6	1.4	2.2	7.7	10.2	3.4	32.9
中	香港	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.4	1.6	1.3	4.5
	深セン	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.0	1.2	0.3	2.7
	ベトナム	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.3	0.0	0.8
	3ルート	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	2.2	2.5	1.5	6.7

出所：IDE-GSMによる試算。

4.2 新規航路開設の経済効果

新潟港における新航路の開設は、地域経済および日本経済に影響を与える重要な施策である。本分析では、香港、深セン、ベトナム(ホーチミン)、そして3ルート同時(香港、深セン、ベトナム)の航路開設による経済効果を、頻度別(高頻度・中頻度)に新潟県および日本全国について示している。これらのデータから見える経済効果の特徴と傾向を以下に分析する。

4.2.1 新潟県への経済効果

表4は新規航路開設の新潟県への経済効果を産業別・航路別・頻度別に示したものである。

高頻度運航の効果

3ルートのうち、新潟県において最も顕著な経済効果を示しているのは、香港航路の高頻度開設である。これにより、GDPが23.1億円増加すると予測されている。経済効果はサービス業(7.1億円)と「その他製造業」(6.5億円)、農林水産業(3.5億円)に集中しており、特に新潟県の農水産物の香港市場への輸出促進に寄与していると考えられる。

深セン航路(14.1億円)とベトナム航路(10.7億円)も比較的大きな経済効果を示している。深セン航路ではサービス業(5.7億円)と「その他製造業」(3.4億円)への貢献が大きく、ベトナム航路では農林水産業(4.8億円)への効果が比較的大きいことが特徴的である。これはベトナム市場が新潟県の農水産物にとって有望な輸出先となる可能性を示している。

3ルート同時の高頻度開設により、経済効果は32.9億円に達する。この効果は主にサービス業(10.2億円)と「その他製造業」(7.7億円)、農林水産業(7.1億円)への貢献に支えられている。これは3ルートの開設が多角的な産業連関を創出し、新潟県の主要

産業に広範な波及効果をもたらすことを示唆している。

中頻度運航の効果

中頻度の航路開設では、全体的に経済効果は大幅に縮小する。3ルート同時開設でも経済効果は6.7億円にとどまり、香港航路(4.5億円)、深セン航路(2.7億円)、ベトナム航路(0.8億円)と続く。これは、運航頻度が低くなると、現在主に用いられている釜山経由の積換よりも利便性が劣り、利用率が大きく低下することが要因となっている。特筆すべきは、中頻度になると農林水産業への効果がほぼ消失することで、これは安定的かつ高頻度の物流が農水産物の輸出にとって決定的に重要であることを示している。

4.2.2 日本全体への経済効果

表5は新航路開設の日本全国への経済効果を産業別・航路別・頻度別に示したものである。

高頻度運航の効果

日本全体に対する経済効果は、新潟県への効果を大きく上回る。ベトナム航路(62.3億円)、深セン航路(49.3億円)、香港航路(45.6億円)の順で経済効果が大きくなっている。ベトナム航路と香港航路では農林水産業(それぞれ20.9億円と7.3億円)への貢献が大きいが特徴で、日本の農水産物輸出戦略における両市場の重要性を反映している。

興味深い点として、深セン航路では電子・電機産業に3.1億円の正の効果がある一方、衣料・繊維産業には1.2億円の負の効果が発生している。これは深センとの貿易拡大が日本の電子産業には有利に働く一方、繊維産業には競争圧力をもたらす可能性を示唆している。

3ルート同時の高頻度開設では121.8億円の経済効果がある。この大きな経済効果はサービス業(76.5億円)への貢献が主要因であるが、農林水産業(26.6億円)やその他製造業(9.1億円)への影響も大きい。

中頻度運航の効果

中頻度運航においても、日本全体への効果は新潟県を上回る。3ルート同時開設の経済効果は14.3億円で、そのほとんどがサービス業(10.0億円)に集中している。深セン航路(7.5億円)と香港

航路(6.7億円)も一定の効果を示しているが、ベトナム航路では2.2億円にとどまる。ここでも、運航頻度が落ちることで新潟港の釜山経由での既存の輸出入や日本の他の港湾と比較して優位性が確保出来ず、利用率が低下することを示している。

4.2.3 経済効果の地理的分布

図6は3ルート同時の高頻度開設の経済効果の地理的分布を示したものである。新潟県に加えて、東日本全般、特に北海道・青森・秋田に大きなプラスの影響が出ていることがわかる。

3ルートの高頻度開設の新潟県への経済効果は32.9億円であるが、日本全体では121.8億円と約3.7倍の差がある。これは新航路の効果が新潟県内に留まらず、広く全国に波及することを示している。

特に農林水産業では、3ルートの場合、新潟県の7.1億円に対し、日本全体では26.6億円と約3.7倍の差がある。これは新潟港の新航路が全国の農水産物輸出のハブとしての役割を果たす可能性を示唆している。

5. 政策提言

5.1 高頻度航路の戦略的開設

分析結果から明らかのように、新潟港における新規航路の開設では運航頻度が経済効果を大きく左右することが判明した。香港航路の場合、新潟県への経済効果は高頻度運航で23.1億円に達するのに対し、中頻度では僅か4.5億円と約5分の1に減少する。この顕著な差は、新航路が既存の釜山経由の輸送や他の主要港の利便性を上回る必要があることを示している。

このため、高頻度運航の実現に向けた公的支援制度の拡充が不可欠である。特に新航路開設初期段階では採算性に課題が生じやすいため、一定期間の財政的支援や減税措置の導入が効果的であろう。また、高頻度運航に必要な貨物量を確保するために、新潟港利用の荷主企業に対する港湾使用料の割引や物流コスト補助など、具体的な優遇策を講じるべきである。

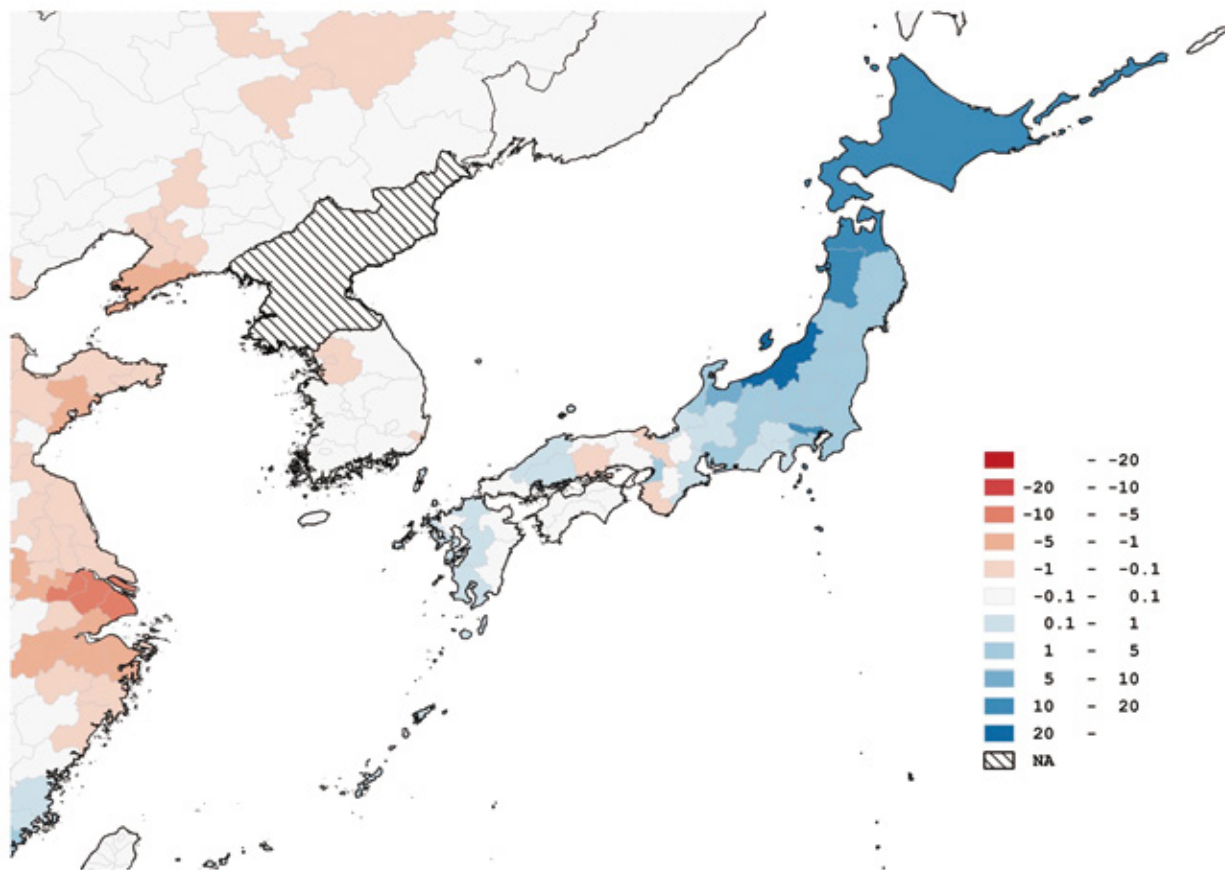
さらに、単一航路の開設よりも複数航路の同時開設による相乗効果を追求することが重要である。シミュレーション結果が示すように、香港、深セン、ベトナムの3ルート同時開設は個別開設の単

表5 新規航路開設の日本全国への経済効果(2030年、億円)

頻度	航路	農林水産業	自動車	電子・電機	衣料・繊維	食品加工	その他製造業	サービス業	鉱業	GDP
高	香港	7.3	1.0	1.7	0.3	-0.3	3.7	26.8	5.0	45.5
	深セン	2.6	1.9	3.1	-0.5	-1.2	3.0	38.5	1.9	49.3
	ベトナム	20.9	2.2	1.3	-1.5	-2.2	4.3	36.9	0.3	62.3
	3ルート	26.6	4.0	4.1	-1.9	-2.3	9.1	76.5	5.7	121.8
中	香港	0.0	0.2	0.4	0.0	0.1	0.1	4.2	1.6	6.7
	深セン	0.0	0.3	0.6	0.0	0.1	0.0	5.6	0.9	7.5
	ベトナム	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	-0.1	1.8	0.1	2.2
	3ルート	0.1	0.6	1.0	0.1	0.2	0.1	10.0	2.4	14.3

出所：IDE-GSMによる試算。

図5 新潟県と近隣県が輸入に利用する港湾(2023年)



出所：IDE-GSMによる試算。

純合計を上回る経済効果をもたらす。これらの航路間の連携を強化し、物流効率化を図ることで、新潟港の国際物流ハブとしての競争力を高めることができる。また、多角的な貿易パートナーシップの構築は、国際情勢の変化に伴う貿易リスクの分散にも貢献するだろう。

5.2 産業別戦略の最適化

各航路は産業別に異なる経済効果をもたらすため、それぞれの特性を活かした戦略的アプローチが求められる。特に農林水産業については、ベトナム航路と香港航路が大きな効果をもたらすことが分析から判明している。これらの航路を活用した農水産物輸出の戦略的拡大が望ましい。そのためには、鮮度保持に必要なコールドチェーンの整備など、物流インフラの強化が不可欠である。また、現地市場のニーズに合わせた農水産物の高付加価値化と商品開発を促進し、輸出競争力を高める取り組みも重要だ。

サービス業に関しては、全航路で大きな経済効果が期待できるため、物流関連サービス(倉庫、通関、保険等)の高度化・効率化を図るべきである。特にデジタル技術を活用した物流サービスの革新や、多言語対応など国際ビジネス環境の整備を進めることで、新潟港の国際競争力を強化することができる。

製造業については、深セン航路を活用した電子・電機産業の競争力強化や、「その他製造業」カテゴリーの成長促進と高付加価値化を図ることが効果的である。一方で、深セン航路の開設により衣料・繊維産業など負の影響を受ける可能性がある産業に対

しては、構造転換支援や新たな市場開拓への助成など、適切な支援策を講じる必要がある。

5.3 持続可能な港湾発展のための基盤整備

新航路の経済効果を最大化し持続させるためには、港湾自体の機能強化も不可欠である。まず、コンテナターミナルの処理能力の拡充や、デジタル化・自動化技術の導入による港湾オペレーションの効率化を進めるべきである。また、環境負荷低減に配慮した持続可能な港湾施設の整備も、今後の国際競争力を維持するうえで重要な要素となる。

後背地の物流ネットワーク強化も忘れてはならない。新潟港と内陸部を結ぶ道路・鉄道などの交通インフラの整備や、内陸物流拠点の戦略的配置と機能強化を進めることで、新潟港の利用圏を拡大することができる。特に日本海側と太平洋側を結ぶ物流ネットワークの最適化は、全国的な経済効果を高めるうえで重要である。

さらに、制度面での改革も推進すべきである。港湾手続きの電子化・簡素化によるビジネス環境の改善や、国際標準に合わせた規制の調和と透明化を図ることで、新潟港の利便性を高めることができる。また、特区制度の活用などによる規制緩和と投資促進も、民間の活力を引き出すうえで効果的な手段となるだろう。

これらの政策を総合的に推進することで、新潟港の国際競争力を高め、新潟県および日本全体の経済成長に貢献することが期待される。特に第2次トランプ政権の関税政策が米国との通商関係に不確実性をもたらす中、アジア地域との経済連携強化は戦略的

重要性を増している。新潟港の新規航路開設は、こうした国際環境の変化に対応し、日本の通商戦略を多角化するうえでも重要な役割を果たすものである。

6. おわりに

本分析では、新潟港の新航路開設による経済効果について、空間経済学に基づくシミュレーション・モデルを用いて分析を行った。分析の結果、香港、深セン、ベトナムへの新航路、特に高頻度運航による航路の開設が、新潟県及び日本全体に対して顕著な経済効果をもたらすことが明らかとなった。

特に注目すべきは、3ルート同時開設による相乗効果と、高頻度運航の重要性である。高頻度運航は中頻度運航と比較して数倍の経済効果をもたらす。特に農林水産業などの鮮度が重要な産業において顕著な差をもたらす。また、新航路の効果は新潟県内に留まらず、全国へと波及することが示され、新潟港が日本海側の国際物流ハブとしての役割を強化することの国家経済的意義が

確認された。

本分析結果を踏まえ、新潟港の新規航路開設を成功させるためには、高頻度運航の実現に向けた公的支援、複数航路の同時開設による相乗効果の追求、産業別の戦略最適化、そして港湾インフラの戦略的強化が重要である。とりわけ、香港、深セン、ベトナムの3ルートを高頻度で運航することにより、サービス業、農林水産業、製造業の各分野に広範な経済効果をもたらす。新潟県および日本全体の経済成長と産業競争力強化に大いに貢献するものと期待される。

今後は、インフラ整備および運航コストと経済効果のバランスを考慮した費用・便益分析や、環境影響評価も含めたより包括的な検討が必要となるだろう。また、トランプ政権の関税政策による影響も視野に入れつつ、アジア地域との経済連携を強化する戦略的な視点から、新潟港の新規航路開設を国家的プロジェクトとして推進していくことが望ましい。

<参考文献>

- 熊谷聡・磯野生茂(2015)「経済地理シミュレーション——理論と応用」アジア経済研究所 (https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Books/Jpn_Books/Sousho/623.html、2026年3月23日閲覧)。
- 国土交通省港湾局(2011)「日本海側拠点港の選定結果について」2011年11月11日 (https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000040.html、2026年3月23日閲覧)。
- 国土交通省港湾局(2023)「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」 (https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk3_000009.html、2026年3月23日閲覧)。
- 国土交通省港湾局(2024)「2023年の国内港湾のコンテナ取扱貨物量(速報値)」 (https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_hh_000121.html、2026年3月23日閲覧)。
- 国土交通省北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所ホームページ (<https://www.niigata.pa.hrr.mlit.go.jp/>、2026年3月23日閲覧)。
- 財務省関税局「積卸港別貿易額」各年版 (<https://www.customs.go.jp/toukei/minatobetsu/index.htm>、2026年3月23日閲覧)。
- 新潟県産業労働部産業政策課(2025)『令和6年度 新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書』2025年3月 (<https://www.pref.niigata.lg.jp/sec/sangyoseisaku/120344047754.html>、2026年3月23日閲覧)。