



令和8年度
秋田港セミナーin秋田
秋田県商工業振興課

- 1 秋田港の概要
- 2 国際コンテナ定期航路について
- 3 秋田港のコンテナ貨物について
- 4 コンテナ貨物のインセンティブ制度について
- 5 新たな輸送ルート・輸送モードのご提案
- 6 進化を続ける秋田港

1、秋田港の概要～立地・アクセス～

秋田県について

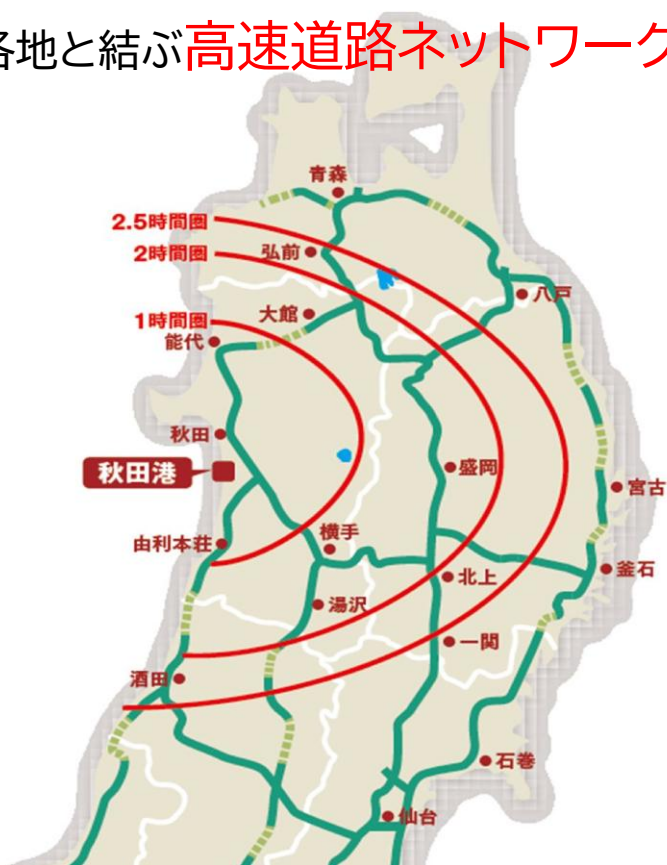
位置 東北地方の日本海側
ニューヨーク、北京とほぼ同じ北緯40度付近

面積 11,638km²

人口 867,737人(令和8年4月1日現在)

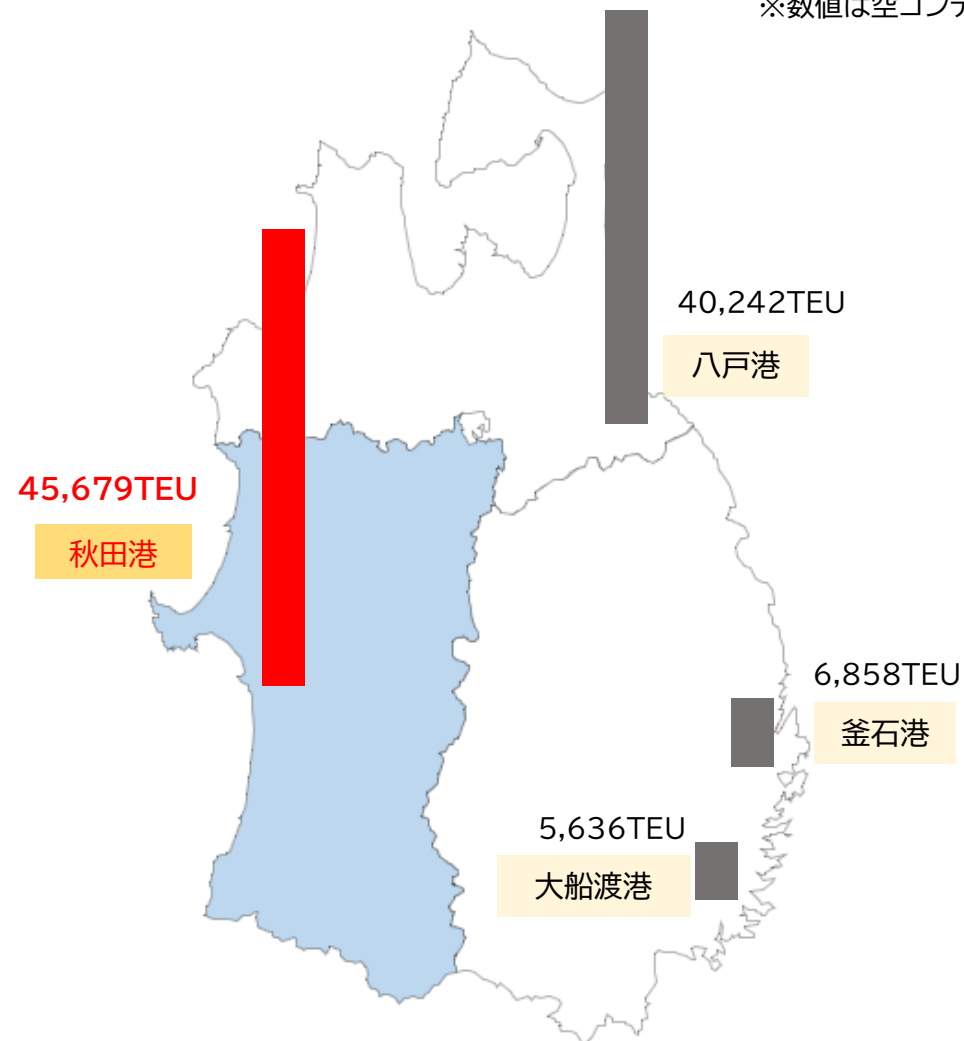
秋田港のアクセス

東北各地と結ぶ**高速道路ネットワーク**



コンテナ貨物取扱量

秋田港は、**北東北の港で最大**のコンテナ貨物取扱量
※数値は空コンテナ含



【出典:国土交通省(R7.9現在)】

1、秋田港の概要～立地・アクセス～



弘前市から約2時間30分

大鰐弘前IC-秋田北IC
〈138km/約2時間〉
秋田北IC-秋田港
〈秋田北ICより秋田港まで約20分〉

北上市、花巻市から約2時間

北上JCT-秋田北IC
〈122.9km/約1時間30分〉
秋田北IC-秋田港
〈秋田北ICより秋田港まで約20分〉

酒田市から約2時間40分

酒田みなとIC-秋田北IC
〈155km/約2時間20分〉
秋田北IC-秋田港
〈秋田北ICより秋田港まで約20分〉

遊佐象潟道路の開通
による利便性向上！

遊佐象潟道路
延長17.9km
県内分9.9km
(仮)小砂川～象潟(7.3km)
⇒R8年度開通予定
遊佐鳥海～(仮)吹浦(2.3km)
⇒R9年度開通予定

横堀道路
延長3.7km
⇒R7年内開通予定

真室川雄勝道路
延長7.2km
県内分4.2km



横手北SIC～大曲IC間
4車線化の優先整備
区間に選定！

1、秋田港の概要～立地・アクセス～

【秋田港へのアクセス強化】

- ・国道7号・JRの立体交差化
 - ・大型車の走行に配慮した幅員の確保
- 事業期間:令和元年～令和11年(予定)

秋田港⇄秋田北IC
を約10分で接続

※現況ルートの
所要時間約1/2

※国道7号・JRとの
立体交差イメージ



1、秋田港の概要～コンテナターミナル～

秋田港 外港地区



外港1号岸壁
(-13m)270m

くん蒸施設



トランスファークレーン 3基

外港2号岸壁
(-13m)260m

ガントリークレーン 2基



11.3ha

5.7ha

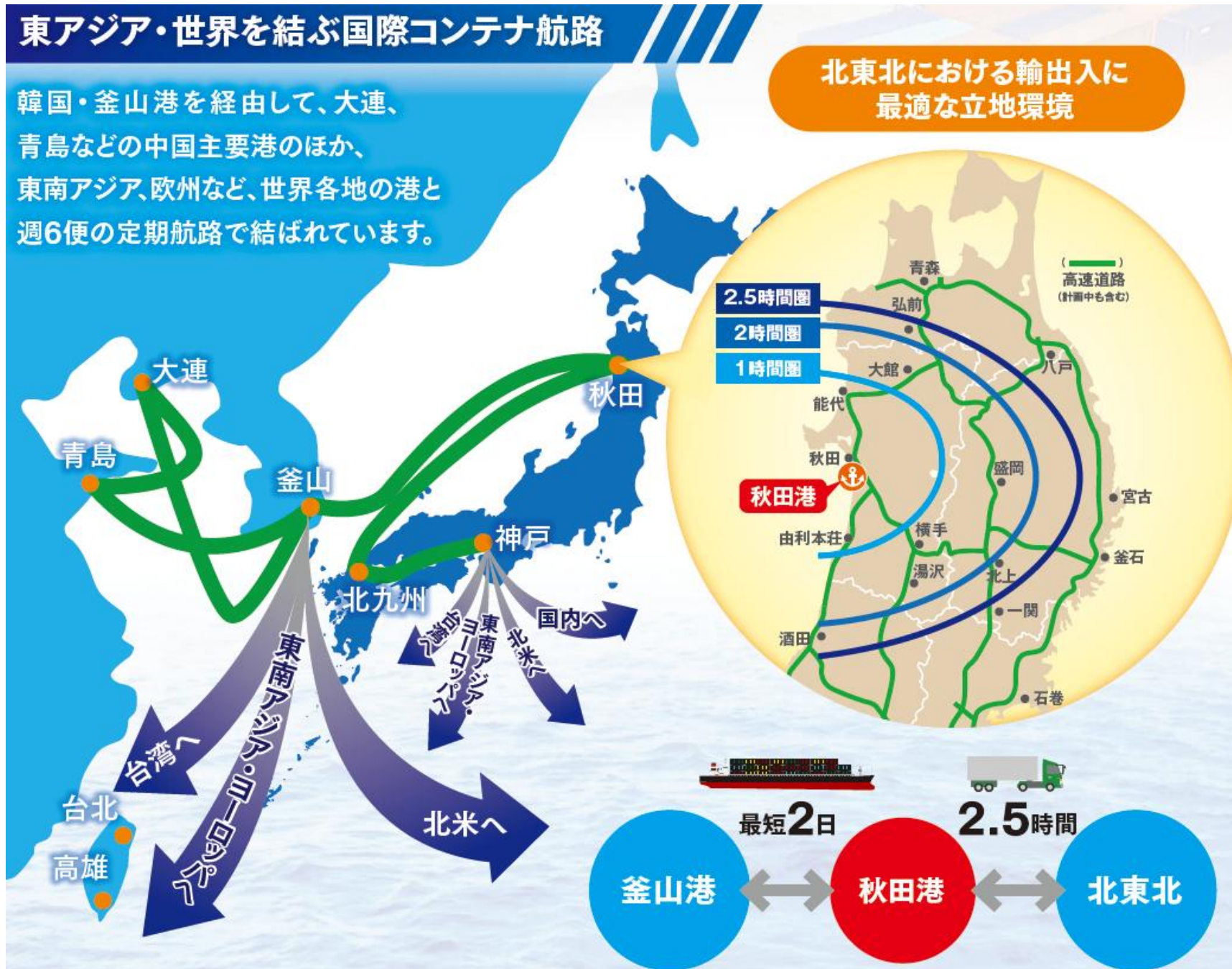
コンテナヤード

- 取扱能力:10万TEU／年
- ふ頭用地:17.0ha
- バース:260m×1
- コンテナ蔵置能力:7,998TEU
 - ドライ:3,894TEU
 - リーファ:96TEU
 - 空コン:4,008TEU
- 冷凍電源設備:48口(6口×8基)
- 夜間照明設備:11基

コンテナヤード



2、国際コンテナ定期航路について



最新の情報はこちら

2、運航スケジュールについて



○ 韓国釜山航路(BNX)

運航船社	代理店	便数・曜日	寄港地
エクスプレス・フィーターズ	秋田海陸	週1便(月)	釜山－新潟－ 秋田 －富山－釜山

○釜山・青島・大連航路(NCQ)

運航船社	代理店	便数・曜日	寄港地
高麗海運／南星海運 (協調配船)	秋田海陸	週1便(土)	釜山－新潟－ 秋田 －苫小牧－八戸－仙台－常陸那珂－釜山新港－ 釜山－蔚山－光陽－青島－大連

○ 韓国釜山航路(JPS1・BJS)

運航船社	代理店	便数・曜日	寄港地
高麗海運／南星海運 (協調配船)	秋田海陸	週1便(火)	釜山－博多－金沢－釧路－苫小牧－石狩－ 秋田 －釜山新港

○ 韓国釜山航路(THS4)

運航船社	代理店	便数・曜日	寄港地
長錦商船／興亜LINE (協調配船)	日本通運	週1便(水)	直江津－ 秋田 －新潟－釜山－釜山新港

○ 韓国釜山航路(THS5)

運航船社	代理店	便数・曜日	寄港地
長錦商船／興亜LINE (協調配船)	日本通運	週1便(金)	石狩－苫小牧－ 秋田 －釜山－釜山新港

●国際フィーダー航路(神戸港発着)

運航船社	代理店	便数・曜日	寄港地
井本商運／OOCL	秋田海陸	週1便(火)	神戸－北九州－ 秋田 －新潟－直江津－富山－北九州－神戸

2、運航スケジュールについて



航路	寄港日	所要日数	
		輸出(移出)	輸入(移入)
韓国釜山新港	月	3日	3日
韓国・青島・大連	土	青島:13日 大連:14日	大連:6日 青島:7日
韓国釜山・釜山新港	火	3日	12日
韓国釜山・釜山新港	水	4日	3日
韓国釜山・釜山新港	金	2日	5日
国際フィーダー航路 (神戸港発着)	火	北九州:4日 神戸:6日	北九州:2日 神戸:4日

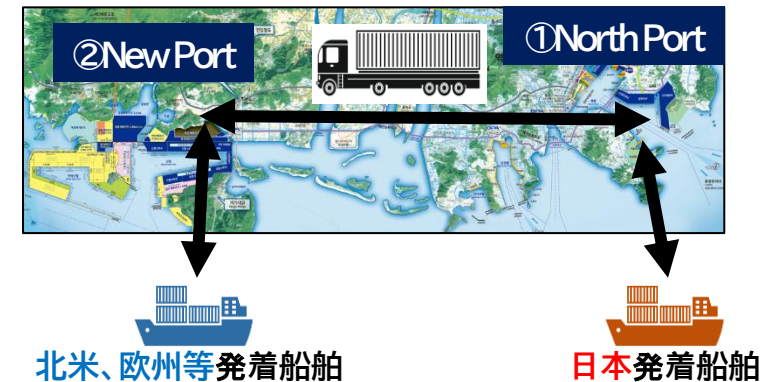
(令和8年5月現在)

2、釜山港とつながる秋田港

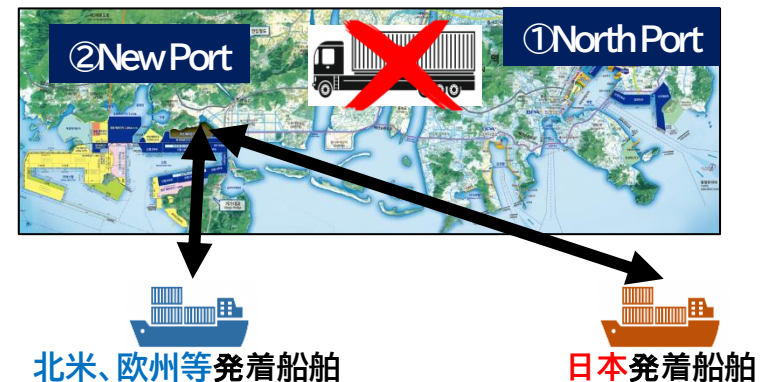
今後、釜山新港の開発により、さらに**利便性が向上!**



< 現在の主な寄港パターン >



< 今後の主な寄港パターン >



【蔵置率について】

- ・ピーク時(2021年12月~2022年2月)は**80%超**
- ・2025年7月以降は適正水準である**70%以下**まで落ち着いている状況



2、国際コンテナ定期航路について

秋田港の利便性の向上を図り、貿易を促進するため、国際コンテナ航路を運航している韓国船社を訪問し、既存航路の維持拡充を要請。

高麗海運



南星海運



長錦商船・興亜LINE



2、国際コンテナ定期航路について

秋田港の更なる利用促進を目的に、港の利便性や優位性を周知するため、荷主企業及び物流事業者を対象としたセミナーを開催。

釜山港セミナーinAKITA

日時：令和6年7月19日

主催：釜山港湾公社 共催：秋田県



阪神港セミナーin秋田

日時：令和7年12月3日

主催：阪神国際港湾(株) ほか



R7秋田港セミナー in 東京

令和8年度 8月26日(秋田) 11月18日(東京) 開催

日時：令和8年1月14日

主催：秋田県／秋田県環日本海交流推進協議会



2、国際コンテナ定期航路について

阪神国際港湾株式会社との共同開催のもと、秋田港を利用する企業が一堂に会して活用事例や課題を共有・検討し、物流体制のさらなる高度化に向けたミーティングを開催。

秋田港荷主コアミーティング

日時：令和8年5月29日

会場：秋田総合庁舎会議室



参加荷主企業：7社(オンライン、資料提供含む)

○中継港の使い分け

- ・釜山港経由：輸送コストが安い、地理的に近く便数も多い

トランシップの混雑による遅延リスク

- ・阪神港経由：定時性が高い、輸送リスク分散

- ・サブ港(仙台・京浜等)：冬場の気候安定性、

直行便によるリードタイム短縮に利用

○共通する課題

- ・釜山港の混雑や接続船の変更による日程管理が困難
- ・ドライバー不足による長距離ドラージの困難とコスト増
- ・ラウンドユース(空コンテナの有効活用)が不十分

○今後の取組と荷主間連携

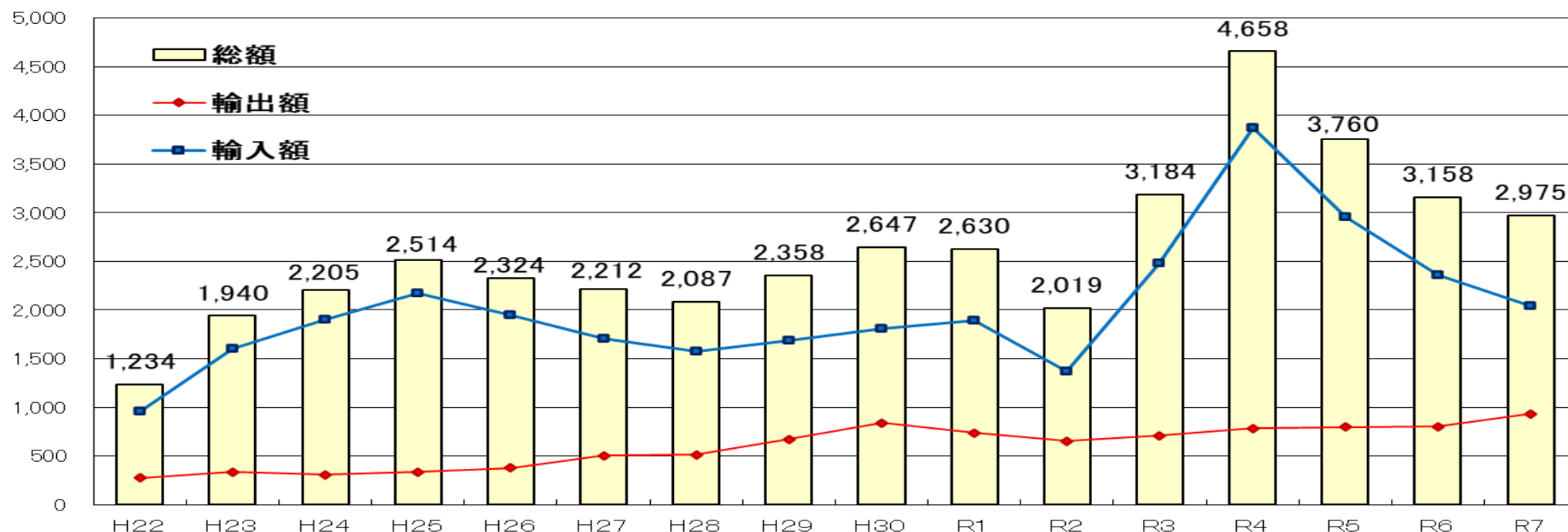
- ・トラックの帰り荷のマッチングや共同輸配送
- ・コンテナラウンドユースの可能性

3、秋田港の貨物について(貿易額)



秋田県の貿易額(秋田港、能代港、船川港)

(単位:億円)



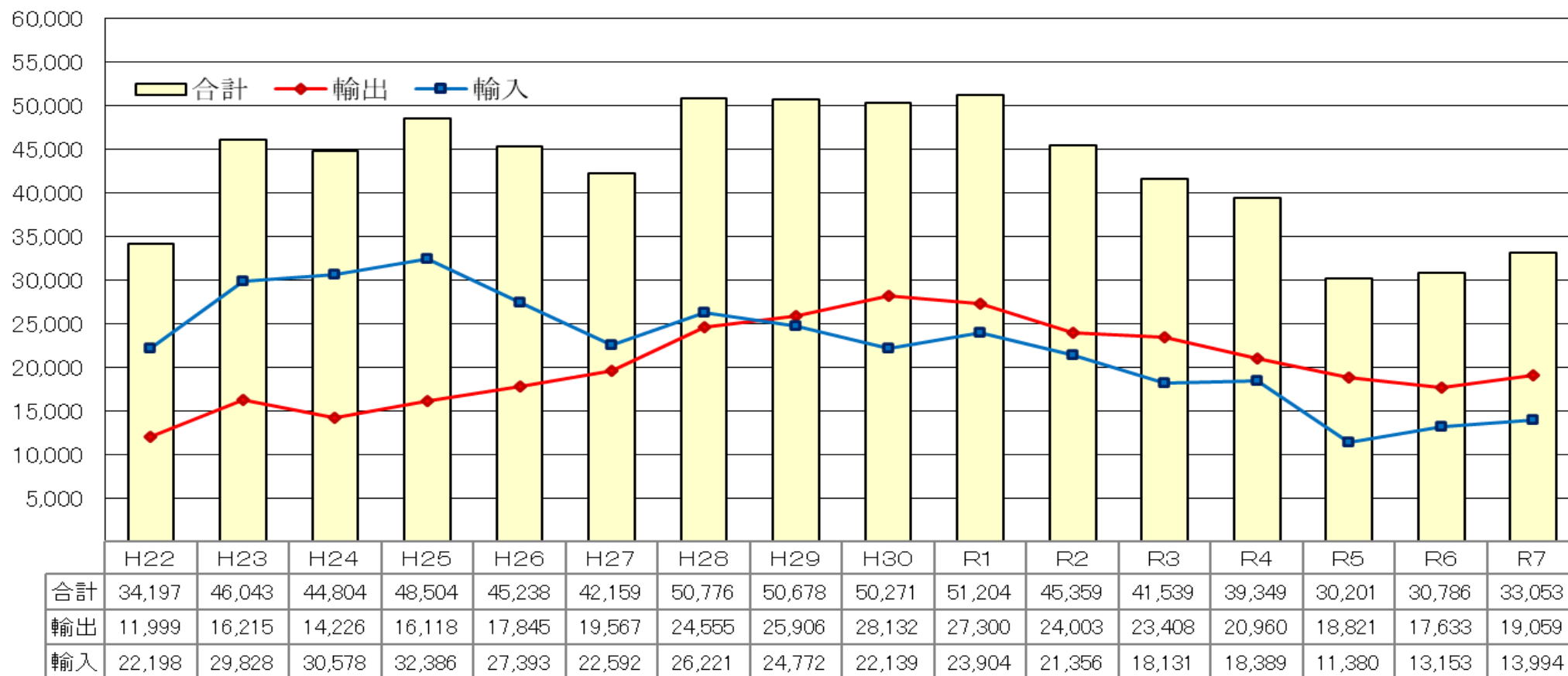
(単位:千円)

輸出品目	金額	前年比	輸入品目	金額	前年比
(1)非鉄金属	25,040,310	90.3%	(1)金属鉱及びくず	71,856,314	99.7%
(2)一般機械	13,469,449	106.0%	(2)石炭	63,305,700	68.5%
(3)紙及び板紙	6,233,341	104.9%	(3)電気機器	29,330,797	130.7%
(4)金属鉱及びくず	3,826,363	113.3%	(4)木製品及びコルク製品	6,077,555	104.2%
(5)輸送用機器	3,663,643	83.9%	(5)化学製品	5,913,797	104.1%

3、秋田港のコンテナ貨物について



秋田港のコンテナの取扱量(実入り)



主な品目

輸出品目	輸入品目
(1)紙・パルプ	(1)木製品
(2)非鉄金属(亜鉛類)	(2)製材
(3)木製品(合板)	(3)金属製品
(4)再利用資源(古紙等)	(4)原木
(5)自動車部品	(5)金属くず

4、インセンティブ制度について

令和8年度荷主定着化奨励金【トライアル枠】

新たに秋田港を利用した物流ルートを構築するためのトライアル輸送に係る費用を助成します！

1TEU×**5万円**(最大30万円)を支援！！

支援区分	交付要件	交付額		
		単 価		限度額
輸 出 入 (移 出 入)	1、対象年度の過去2カ年度に秋田港コンテナ航路を利用した輸出入または移出入を行った実績がないこと 2、1TEU以上の輸出入または移出入を行うこと 3、翌年度以降も継続して秋田港を利用する計画がある場合	5万円		30万円
陸 送 費	上記に該当する方	区 分	単 価	限度額
		片道30km以上 90km未満	5千円/TEU	50万円
		片道90km以上	2万円/TEU	50万円

◎奨励金申請額が予算額を上回る場合は、按分して助成することがあります。

◎1TEU＝20フィートコンテナ

◎取扱量＝TEU数

荷主企業の利便性向上、コンテナ量拡大につながるよう随時改正しています

4、インセンティブ制度について



令和8年度荷主定着化奨励金【通常枠】

支援区分	交付要件	交付額(限度額)		
輸出入 (移出入)	「50TEU以上の輸出入または移出入」を行う方 さらに…過去3か年の最大取扱量と比較した増加分について、1TEUあたり+5,000円を加算	基本額と加算額を合計した金額を交付 最大1,000万円! 【基本額】 ①50TEU～ …… 50万円 ※99TEU以下は1TEU×5,000円 ②200TEU～ …… 80万円 ③500TEU～ …… 120万円 ④1,000TEU～ …… 200万円 ⑤2,500TEU～ …… 280万円 ⑥5,000TEU～ …… 500万円 ⑦8,000TEU～ …… 1,000万円 【加算額】 ※過去3カ年度の全ての年度において秋田港航路の利用実績があり、過去3カ年度のうち、最も取扱量実績(TEU)が多い年度と比較した増加分×5千円を加算(加算限度額100万円)		
		区分	単価	限度額
陸送費	上記に該当する方	片道30km以上 90km未満	5千円/TEU	50万円
		片道90km以上	2万円/TEU	



📄 最新の情報はこちら

◎奨励金申請額が予算額を上回る場合は、按分して助成することがあります。

◎1TEU=20フィートコンテナ

◎取扱量=TEU数

荷主企業の利便性向上、コンテナ量拡大につながるよう随時改正しています

5、物流を取り巻く情勢

➤ 物流問題への対応

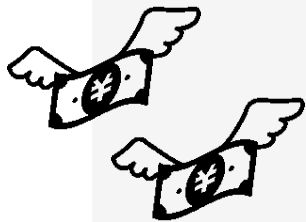
- ・年々深刻化する構造的な問題



輸送ルート・輸送モードの転換

➤ BCP等の観点から

- ・大規模災害発生への懸念
- ・相互関税等、不透明な貿易政策への対応



ルートの複線化によるサプライチェーン強靱化



秋田港という選択肢！

5、ご提案①～輸送ルートの変換～

【CASE1:他港から秋田港へ輸送ルートの変換】

利用港:京浜港

着 地:秋田工場(県南地区)

貨 物:原材料の輸入

【トラック輸送距離の比較】

※GoogleMap高速利用

・現 状 約550km

・変換後 約80km

【課題】

- ・トラックの確保
- ・陸送費の高騰

【効果】

- ・ドライバー労働時間の削減
- ・陸送費の削減

さらに

- ・コンテナ取扱量に応じて支給される**奨励金の対象**となります！
- ・発地が秋田港から直線距離30km以上の場合**陸送費支援の対象、最大50万円**の補助
※対象となるためには条件がございます(令和8年1月現在)

5、ご提案②～輸送モードの転換～

【CASE2:内航フィーダーを活用したモーダルシフト】

発 地:秋田工場(県南地区)

着 地:大阪工場

貨 物:製材部品の輸送



現
状

秋田工場



トラック輸送

大阪工場

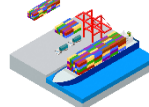


海
上
輸
送

秋田工場

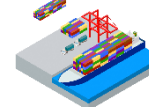


秋田港



海上輸送

神戸港



大阪工場



【トラック輸送距離の比較】

※GoogleMap高速利用

・現 状 約870km

・転換後 約50km

【効果】

- ・ドライバー労働時間の削減
- ・陸送費の削減
(別途海上運送費等要)

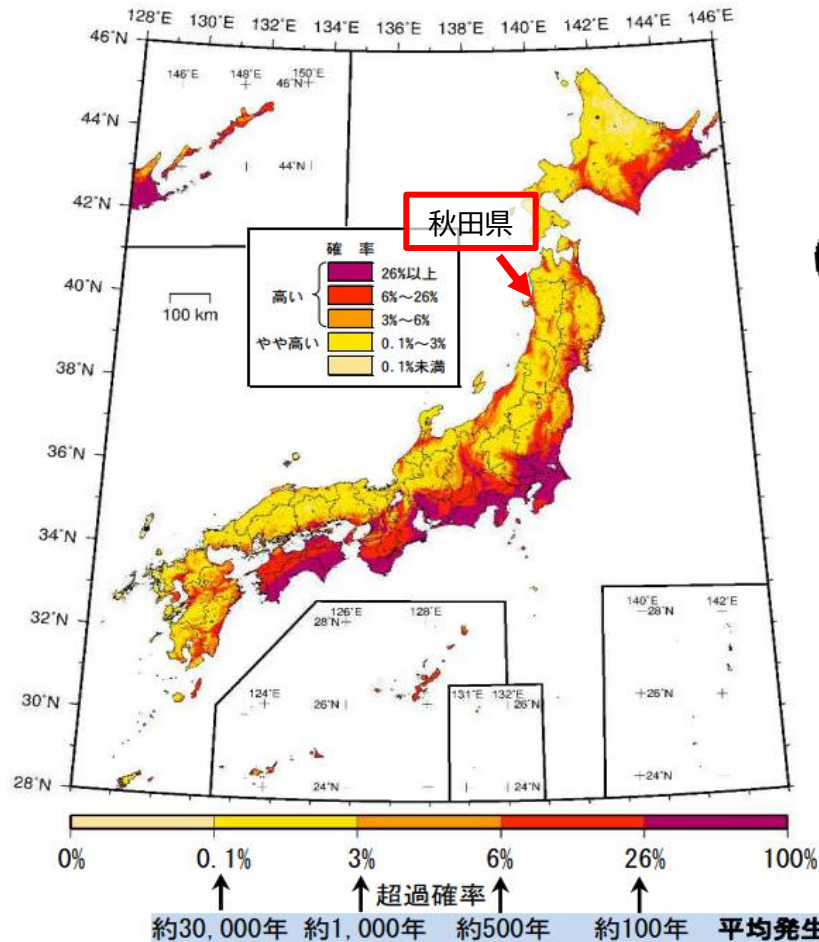
さらに

- ・コンテナ取扱量に応じて支給される**奨励金の対象**となります！
- ・発地が秋田港から直線距離30km以上の場合**陸送費支援の対象、最大50万円**の補助
※対象となるためには条件がございます(令和8年1月現在)

5、ご提案③～BCPの観点から～

全国地震動予測地図2020年版

(出典:政府 地震調査研究推進本部)



日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震
南海トラフ地震

相互関税等、
ルールチェンジへの対応

在庫切れが心配

トライアル支援が
取組を後押しします！

- ・BCPの確保
- ・ルート of 複線化



秋田港に優位性あり
サプライチェーンの強靱化

5、ご提案～港湾を支える物流体制～

県内通関業者

秋田海陸(株)

秋田市土崎港西二丁目5-9

TEL 018-845-0185

✳高麗海運、✳南星海運、✳エクスプレス・フィーダーズ、
✳天敬海運、✳井本商運、
✳オリентオーバーシーズコンテナラインリミテッド(OOCL)

ヨコウン(株)秋田港営業所

秋田市土崎港相染町浜ナシ山8-1

TEL 018-838-0616

NX 日本通運(株)ロジスティクス第二部

秋田物流事業所 秋田海運重機建設課

秋田市土崎港穀保町130-1

TEL 018-845-2291

✳興亜LINE、✳長錦商船

秋田運送(株)外貿・フェリー事業所

秋田市土崎港相染町大浜1-6

TEL 018-857-1120

能代運輸(株)秋田港運事業所

秋田市土崎港相染町字浜ナシ山124-5

TEL 018-880-5880

(株)ダイニチ

能代市能代町字下浜1-2

TEL 0185-52-1300



港湾区域内に保税倉庫を整備しているほか、秋田港周辺にも倉庫を整備

秋田県の港湾物流を支えています！

※主な港湾近郊の倉庫



秋田運送(株)
(保税倉庫:約990㎡)



日本通運(株)
(延床面積:8337.6㎡)



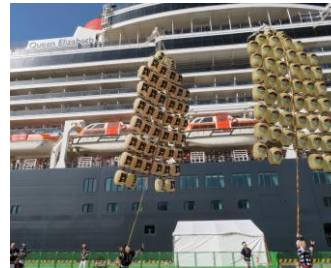
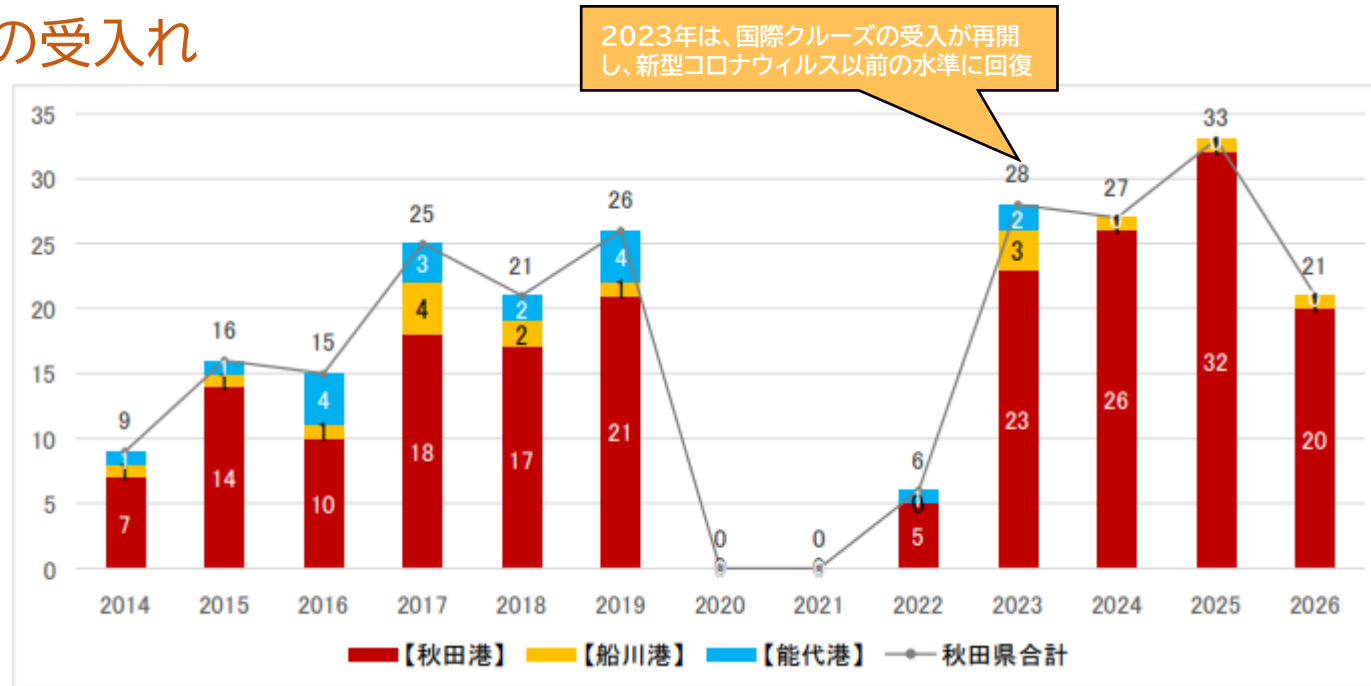
秋田海陸(株)
(保税倉庫:延床面積2,500㎡)



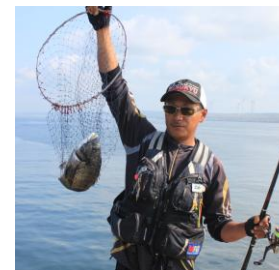
能代運輸(株)
(保税蔵置場:延床面積1102.5㎡)

6、進化を続ける秋田港～クルーズ船～

・クルーズ船の受入れ



・防波堤を釣り場として開放



6、進化を続ける秋田港～洋上風力発電の推進～

陸上よりも大規模な発電が可能！ 洋上風力先進地・ 秋田の今

再生可能エネルギーを大量に導入する“切り札”として期待される洋上風力発電。秋田の海は年間を通して強い風が吹き、遠浅の地形という自然条件を生かせるため、県の沖合だけで200万キロワット以上（一般家庭約150万世帯分）の導入が見込まれています。



一般海域 促進区域は全国最多の4海域

- 1 八峰町・能代市沖** 37.5万kW
運転開始予定:2029年6月
- 2 能代市・三種町・男鹿市沖** 41.5万kW
事業者の再公募を実施予定
- 3 男鹿市・潟上市・秋田市沖** 31.5万kW
運転開始予定:2028年6月
- 4 由利本荘市沖** 73万kW
事業者の再公募を実施予定
- NEW 5 秋田市沖** 37万kW
促進区域指定を目指して調整中

港湾区域内 全国初の本格的な洋上風力発電所

- 6 能代港** 2022年12月 運転開始 8.4万kW
- 秋田港** 2023年1月 運転開始 5.5万kW

「浮体式洋上風力発電」の実証事業

秋田県南部沖 3万kW程度
実証運転:2029～2030年度

県内にも広がる関連事業への参入

○関連事業の地場産業化や地域振興を目指す取り組みも進められています。



男鹿市

A 船揚場

2024年6月、日本海側では最大規模となる船揚場が船川港に完成。地元企業が出資する「秋田船舶上架(株)」が船揚げし、修繕を行っています。洋上風力発電事業で使用するCTVや、海上工事の大型作業船などの整備も県内で可能になりました。



能代市・秋田市

B CTV (Crew Transfer Vessel)

洋上風車のメンテナンスに向かう作業員の輸送に特化した交通船。現在、能代港、秋田港で合計2隻が稼働中で、地元企業が出資する「Akita OW Service(株)」が運航しています。



大館市

D ダビットクレーン

CTVと風車間の部材などの積み下ろしのため、各風車に設置されるのがダビットクレーン。東光鉄工(株)は県外企業と共同で国産ダビットクレーンの製品化に取り組んでおり、2024年度中に、洋上風力関連製品を製造する専用工場が完成します。



由利本荘市

E ワークウェア

風力発電のメンテナンス作業用に安全性・快適性・作業性を兼ね備えた特殊作業服を廣瀬産業(株)が開発しています。電気事故にも対応するため、さまざまな規格を満たした生地を使用。作業員の安全を縫製技術でサポートしています。

○もっと知りたい方は…

- ・洋上風力発電パンフレット
- ・秋田風力発電関連企業ガイドブック



6、進化を続ける秋田港～日本一の新エネ供給基地へ～

秋田港周辺は再生エネルギー供給の一大拠点！ 日本一の新エネ供給基地へ！





北東北地域における物流拠点



新たな輸送ルート・輸送モードの検討、
BCPの観点から、選択肢の一つとして

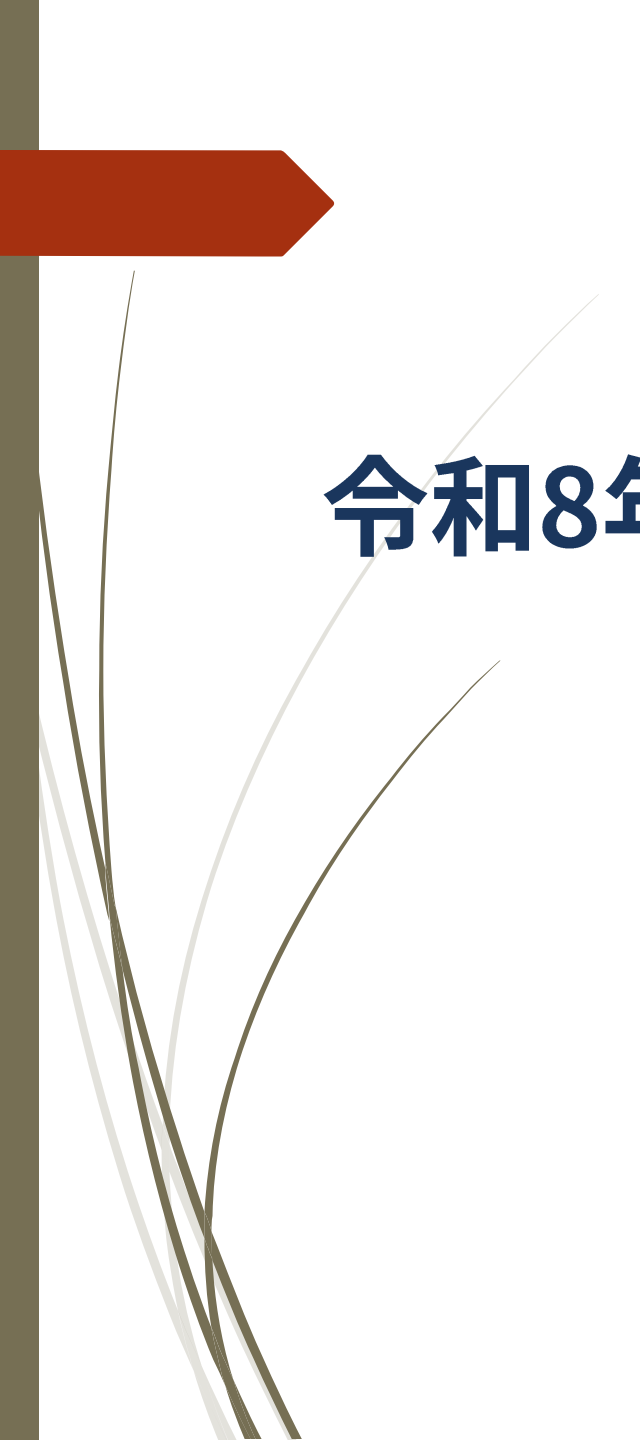


進化を続ける「秋田港」

ぜひ、秋田港のご利用をご検討ください！



【お問い合わせ先】
秋田県産業労働部商工業振興課
☎ 018-860-2218
✉ 1090159940@pref.akita.lg.jp



令和8年度 秋田港荷主コアミーティング 結果報告

荷主の利用状況・課題・今後の展望について

令和8年度秋田港セミナーin秋田

ミーティングの目的と概要



開催趣旨

秋田港を利用する主要荷主企業の現状を把握し、物流効率化および秋田港・阪神港の利用促進を図る。

- 荷主間連携による共同物流の模索
- 活用事例や課題等の共有・検討
- 持続可能なサプライチェーンの構築

事前ヒアリングシート

1. 会社概要について
2. 貨物の利用状況について
3. 利用港（メイン・サブ）の実態について
4. 課題と対応について
5. 自社の取組について
6. 今後の連携と要望について

開催・参画荷主企業の概要



日時：令和8年5月29日（金）

会場：秋田総合庁舎会議室

7社 16名（web参加・資料提供含む）



荷主区分	主要業種
A社	製紙業
B社	非鉄金属製錬業
C社	環境リサイクル・製錬
D社	製造業（電子）
E社	木材加工業
F社（資料提供）	合板製造業
G社（Web）	医療機器製造業・医療事業

主要荷主の輸出入マトリックス



東アジア・東南アジア

全社が利用。中国、韓国、台湾、タイ、マレーシア、フィリピンが中心。



欧米・オセアニア

豪州、米国、北欧、ベルギーと多角化。



利用ルート

秋田港－釜山港経由が主流。定時性確保のため神戸港（阪神港）や国内他港の併用が進む。

※各社ともにトータルコストとリードタイムのバランスを重視し、航路を選定。

主要中継港とルート選定理由



中継港の使い分け

釜山港経由:

最大の利点は「安価な運賃」。ただし混雑や急な方針転換による遅延リスクを懸念。

神戸港（阪神港）経由:

釜山港経由より「定時制」が高い。内航フィーダーを活用したリスク分散ルート。

サブ港（仙台・新潟・京浜）:

冬場の気候安定性や、直行便による日数コントロールを目的として併用。

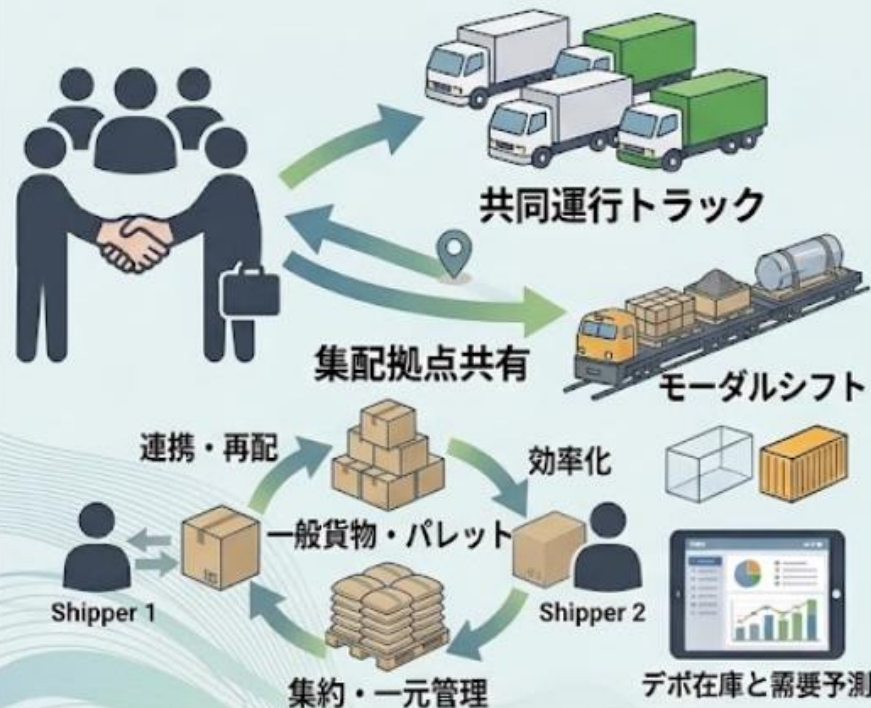
共通する課題と解決への方向性



- **リードタイムの不安定化:** 釜山港の混雑や接続船の変更による日程管理の困難。
- **2024年問題への対応:** ドライバー不足による長距離ドレージの困難とコスト増。共同輸配送。
- **コンテナ管理の非効率:** ラウンドユース（空コンテナの有効活用）が不十分。
- **輸送コストの高騰:** 燃料費、資材費の上昇による利益への圧迫。

荷主連携による効率化プラン

共同輸配送の促進



コンテナラウンドユースの高度化

空コンテナ・デポでの一元管理



荷主連携で、持続可能で強靱なサプライチェーンへ

ご静聴ありがとうございました

