



「秋田港コンテナ航路で切り拓く、
新しい物流の選択肢」

AKITA
秋田港

令和8年度
秋田港セミナーin東京

秋田県商工業振興課

本日のご説明

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

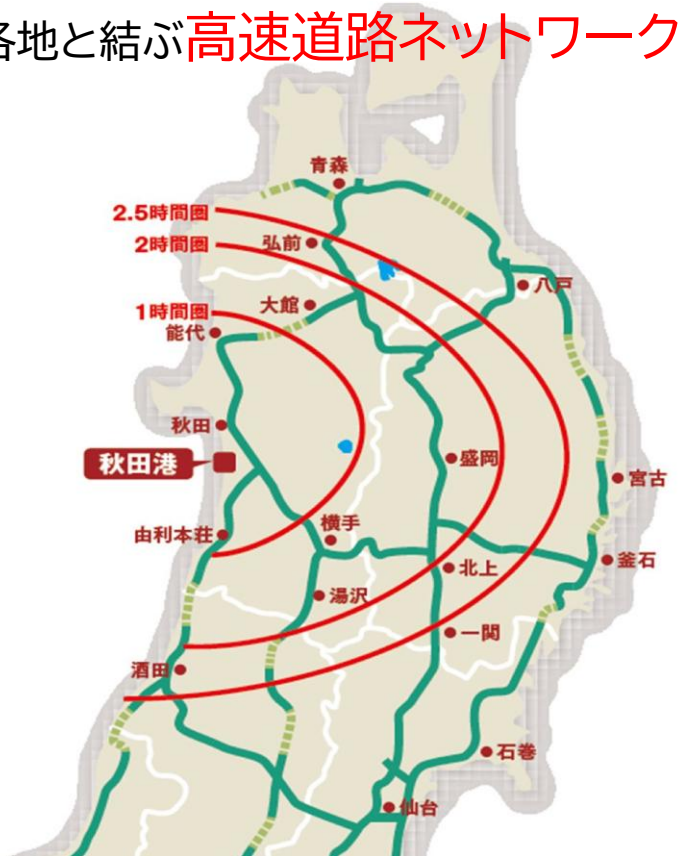
位置　東北地方の日本海側
ニューヨーク、北京とほぼ同じ北緯40度付近

面積　11,638㎢

人口　867,737人（令和8年4月1日現在）

秋田港のアクセス

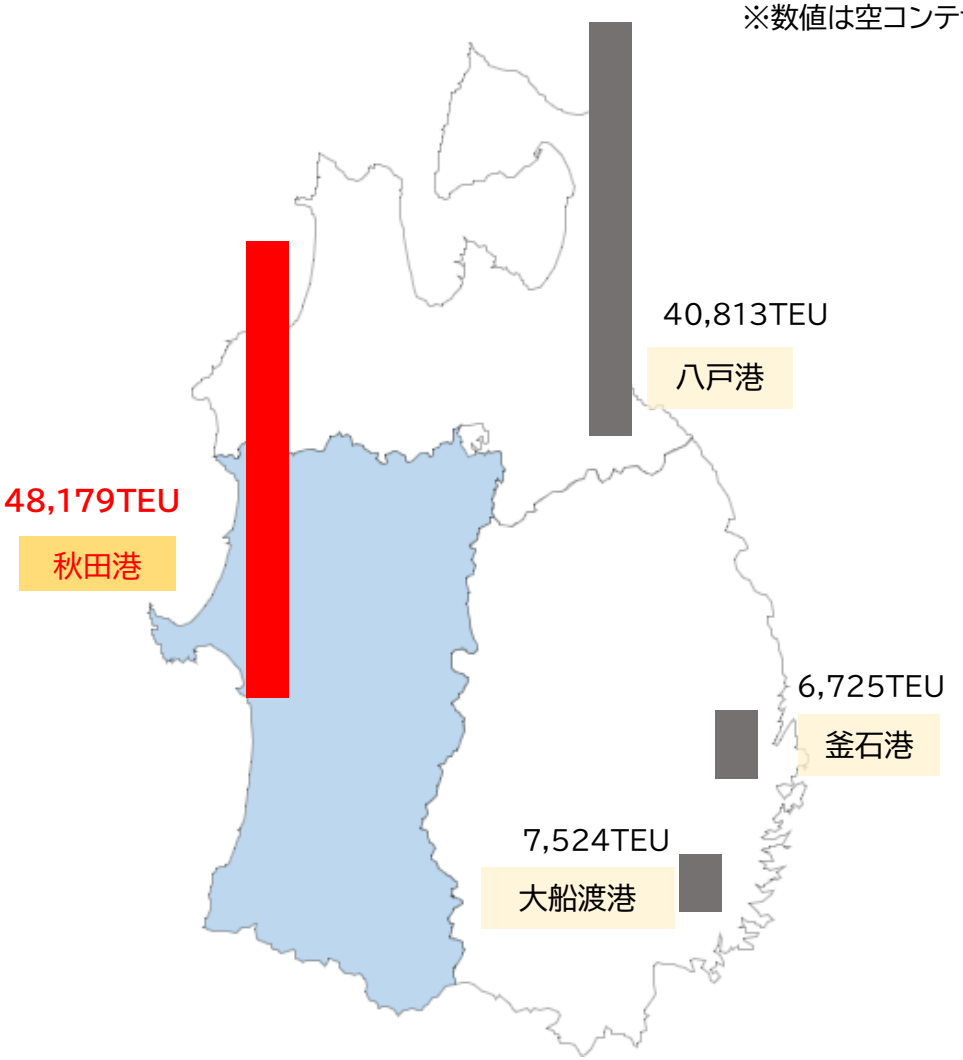
東北各地と結ぶ高速道路ネットワーク



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2025年（速報値）】

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〉

酒田市から約1時間50分

酒田みなとIC-秋田北IC
〈115km/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〉

遊佐象潟道路の開通
による利便性向上！



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40分〉
秋田北IC-秋田港
〈秋田北ICより秋田港まで約20分〉

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

トランスファークレーン 3基

外港2号岸壁
(-13m)260m

くん蒸施設

11.3ha

ガントリークレーン 2基

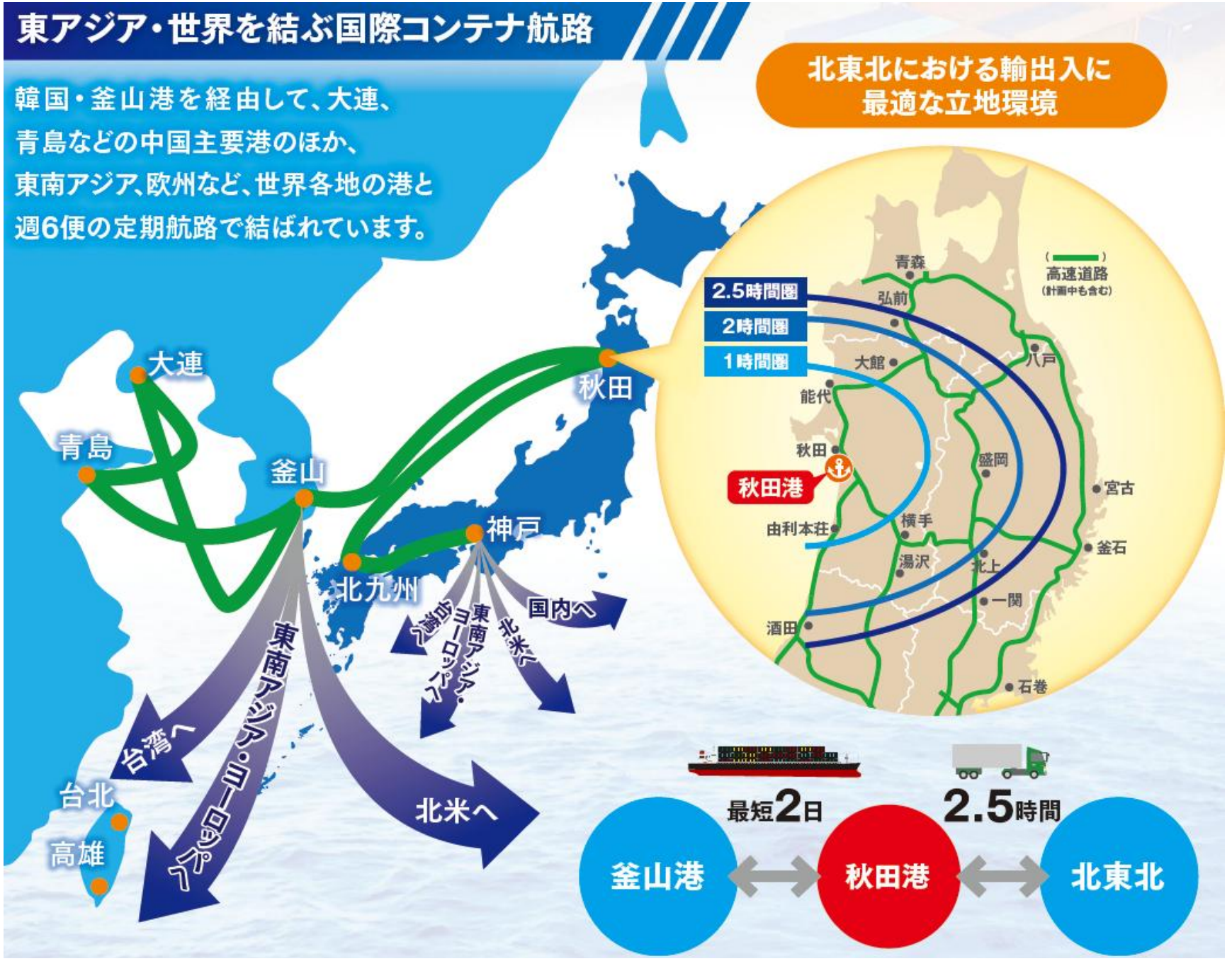
5.7ha

コンテナヤード



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

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
ｴｸｽﾌﾟﾚｽ・ﾌｨｰﾀﾞｰｽﾞ	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

（令和8年5月現在）

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

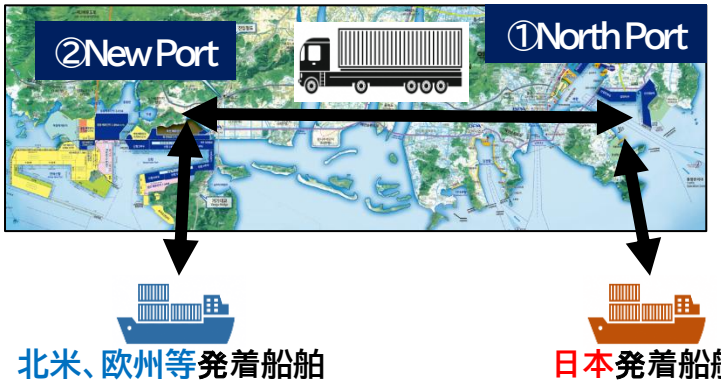
(令和8年5月現在)

2、釜山港とつながる秋田港

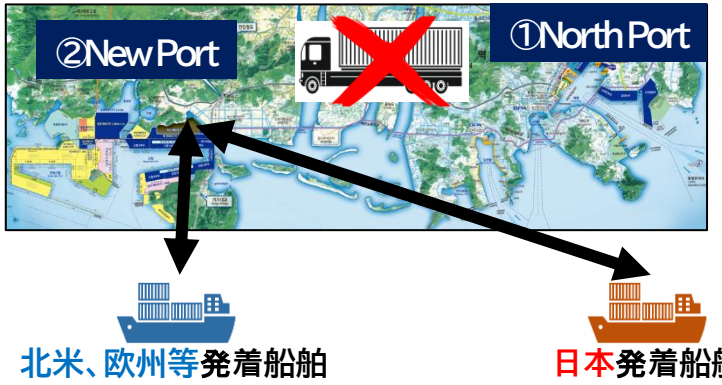
今後、釜山新港の開発により、さらに**利便性が向上！**



＜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**

・直近は適正水準である**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㈱　ほか





R8秋田港セミナー in 秋田

日時：令和８年８月２６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）

〇中継港の使い分け

・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

〇共通する課題

・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レ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

〇今後の取組と荷主間連携

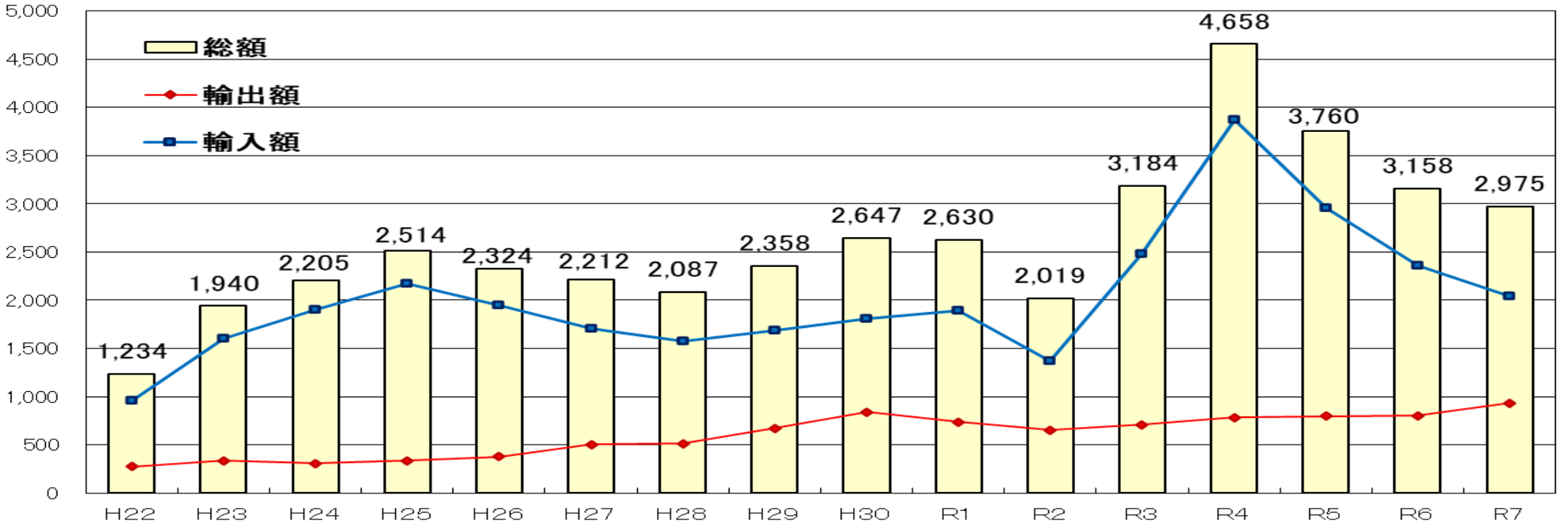
・トラックの帰り荷のマッチングや共同輸配送

・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）

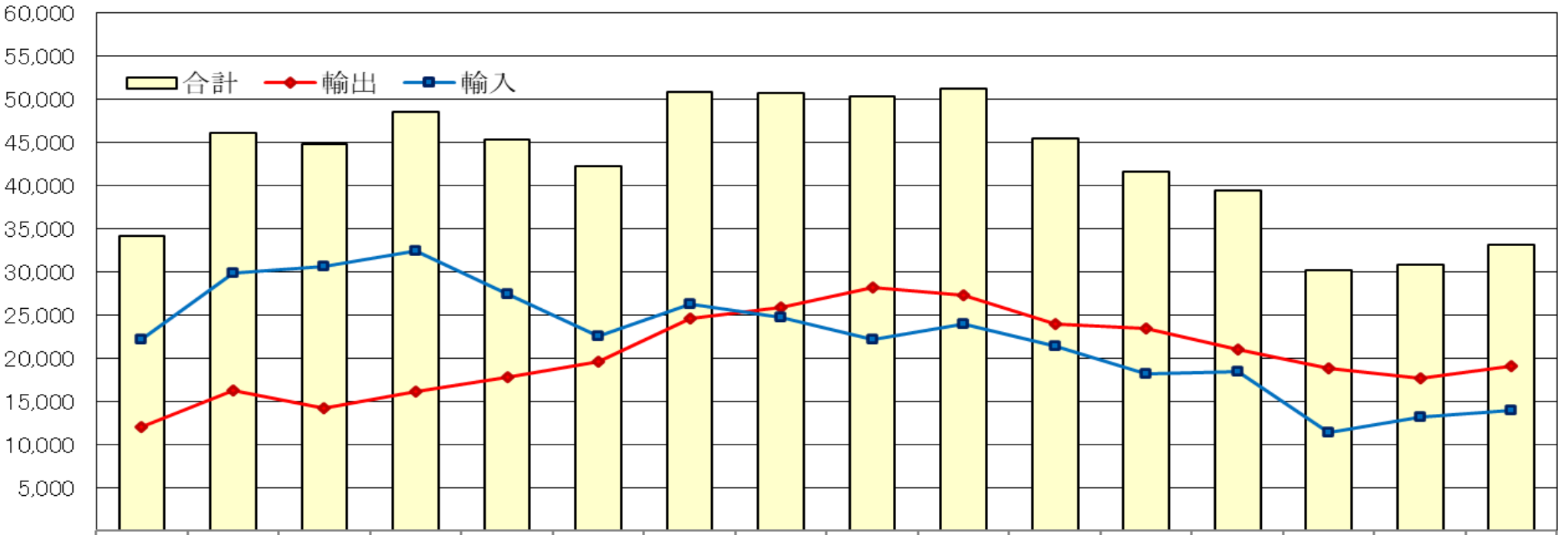


（単位：千円）

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)



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
合計	34,197	46,043	44,804	48,504	45,238	42,159	50,776	50,678	50,271	51,204	45,359	41,539	39,349	30,201	30,786	33,053
輸出	11,999	16,215	14,226	16,118	17,845	19,567	24,555	25,906	28,132	27,300	24,003	23,408	20,960	18,821	17,633	19,059
輸入	22,198	29,828	30,578	32,386	27,393	22,592	26,221	24,772	22,139	23,904	21,356	18,131	18,389	11,380	13,153	13,994

主な品目

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

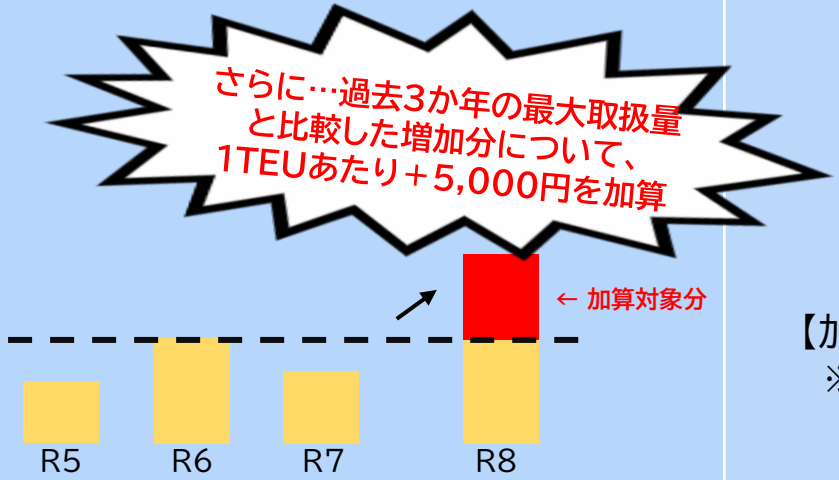
支援区分	交付要件	交付額		
		単　価		限度額
輸出入（移出入）	1、対象年度の過去2ヵ年度に秋田港コンテナ航路を利用した輸出入または移出入を行った実績がないこと 2、1TEU以上の輸出入または移出入を行うこと 3、翌年度以降も継続して秋田港を利用する計画がある場合	5万円		30万円
陸送費	上記に該当する方	区　分	単　価	限度額
		片道30km以上 90km未満	5千円/TEU	50万円
		片道90km以上	2万円/TEU	50万円

◎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】

<table>
<tr><th>支援区分</th><th>交付要件</th><th>交付額（限度額）</th></tr>
<tr><td>輸 出 入
（移 出 入）</td><td>「50TEU以上の輸出入または移出入」を行う方

</td><td><u>基本額と加算額を合計した金額を交付</u>
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ヵ年度のうち、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）</td></tr>
<tr><td>陸 送 費</td><td>上記に該当する方</td><td><table><tr><th>区 分</th><th>単 価</th><th>限度額</th></tr><tr><td>片道30km以上
90km未満</td><td>5千円/TEU</td><td rowspan="2">50万円</td></tr><tr><td>片道90km以上</td><td>2万円/TEU</td></tr></table></td></tr>
</table>

☜ 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

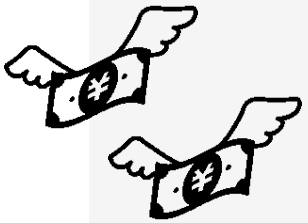


➢物流問題の「本格化・定着化」
・ドライバー不足と物流コスト高騰の定着・長期化

輸送ルート・輸送モードの転換



➢BCP等の観点から
・相次ぐ大規模自然災害・気候変動リスク
・地政学リスク等、不透明な国際情勢への対応



ルートの複線化によるサプライチェーン強靭化



秋田港という選択肢！

5、ご提案①～輸送ルートの転換～

各港のコンテナ航路・輸送スペック比較



京浜港（東京・横浜・川崎）
便数：週100便以上（直行便多数）
陸送距離（秋田発着）：長い（片道 約500～600km）
高コスト・長距離拘束
特徴：圧倒的なリードタイムと高い定時性

近隣港（例：仙台港）
便数：週17～20便（東アジア・国際フィーダー等）
陸送距離（秋田発着）：中程度（片道 約200～250km）
特徴：利便性とコストの中間的なバランス

秋田港
便数：週6便（釜山・国際フィーダー）
陸送距離（秋田発着）：極めて短い（片道 約10～50km）
陸送費・CO2最小化　極めて短い
留意点:冬期の強風・荒天による欠航・遅延リスクあり

運用の方向性：荷物特性や季節による「使い分け」の検討

5、ご提案②～輸送モードの転換～

秋田港・京浜港の賢い使い分け（ハイブリッド運用）

秋田港の活用（通常期・安定輸送）



- 「地元港」で陸送距離・時間を圧倒的に短縮
- 通常期（春～秋）の定期資材・納期ゆとり品
- 陸送コスト削減＆CO2削減・2024年問題対策

京浜港・太平洋側の活用（冬期・緊急輸送）



- 便数・機動力を活かす
  （京浜港：週100便以上 / 仙台港等：週17～20便）
- 冬期の強風・荒天時の代替ルート
- 納期優先の特急荷物・直行便需要

「すべての荷物を切り替える」のではなく、
品目や季節による「分散・使い分け」をご提案します。

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、
❄オリエントオーバーシーズコンテナラインリミテッド（OOCL）

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

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

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

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

(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㈱
（保税倉庫:約990㎡）

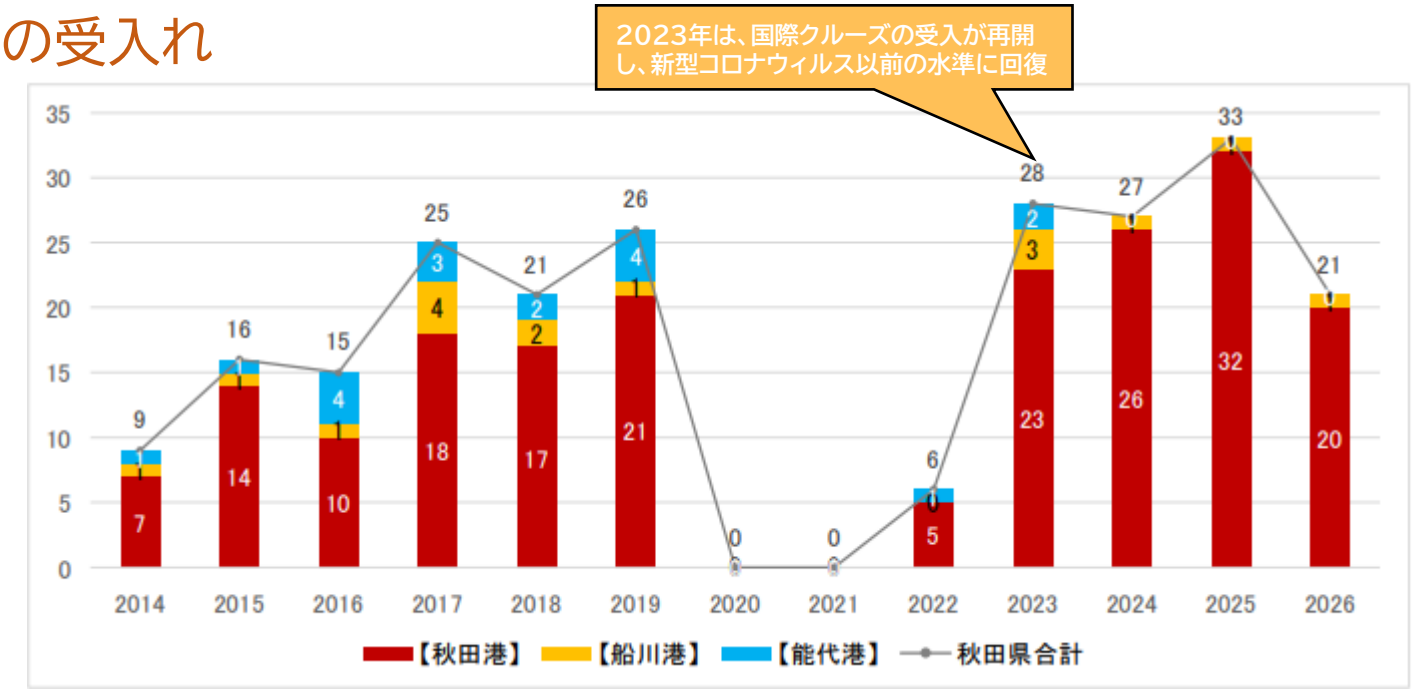

日本通運㈱
（延床面積：8337.6㎡）


秋田海陸㈱
（保税倉庫：延床面積2,500㎡）


能代運輸㈱
（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





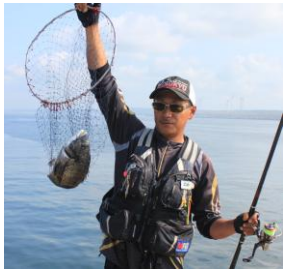




・防波堤を釣り場として開放









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

Ⓐ 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

ⒷⒸ 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隻が稼動中で、地元企業が出資する「Akita OW Service（株）」が運航しています。



大館市

Ⓓ 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

Ⓔ 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

パンフレットはこちら　ガイドブックはこちら

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！



※エネルギー供給拠点完成イメージ図



※再エネ工業団地イメージ図



まとめ



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」

さいごに

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