

日本は国土の周りを海で囲まれている海洋国家である。海の玄関口である港は、外国貨物の取り扱いや国内物流の基礎として機能する。各港湾はエネルギー資源貯蓄や自動車、工作機械などモノづくりにも深く関わる。近年は国内経済成長に欠かせないことから、港湾強化への取り組みが進められている。

主要6港 1370万TEU 昨 年 外国貿易貨物

国土交通省によると2024年1月から12月までの主要6港（東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港および神戸港）外国貿易貨物のコンテナ個数（速報値）は1370万9571TEU（1TEUは20フィートコンテナ1個分）。東京港の輸出入と移出入合計の24年コンテナ貨物取扱個数（実数・空の合計）は前年比2・8％増の470万TEUだった。輸出での取扱貨物量は米国や豪州向けが増加。一方でベトナム、中国向けなどが減少した。輸出品目はその他化学工業品や製造食品などが増加したが、再利用資材や自動車部品などが減少した。輸入での取扱貨物量は中国やベトナムなどで増加したが、フィリピンやオランダなどが減少した。輸入品目はその他化学工業品、家具装備品などが増加し、木製品やその他畜産品などが減少した。

307万5369TEUとなった。2年連続で300万TEUを超えた。完成自動車の輸出は前年比6・6％減の1041万5157ト、自動車部品は同3・1％増の432万6717トだった。名古屋港の同コンテナ貨物取扱個数は前年比2・1％増の276万TEUだった。国別輸出货量では豪州やアラブ首長国連邦（UAE）向け完成自動車などで増加した。輸入では米国から液化天然ガス（LNG）、中国から鉄鉱石などが増加した。

取扱個数は前年比2・1％増の276万TEUだった。国別輸出货量では豪州やアラブ首長国連邦（UAE）向け完成自動車などで増加した。輸入では米国から液化天然ガス（LNG）、中国から鉄鉱石などが増加した。

物流拠点の主役

港湾、脱炭素を推進

サイバーポート、生産性向上

湾インフラ分野、24年1月からは港湾行政手続や調査・統計業務の電子化・効率化を目的に港湾管理分野の運用が開始された。港湾関係者の業務負荷軽減や港湾統計の正確性・迅速性の向上、データに基づく港湾政策立案の実現につながる。25年8月1日現在での導入企業数は922社にのぼり、港湾全体の生産性向上が高まっている。

港湾のカーボンニュートラル（温室効果ガス排出量実質ゼロ）を目指すCNPへの取り組みも進む。港湾・臨海部には発電所や鉄鋼、製油所など国内二酸化炭素（CO₂）排出量の約6割を占める産業が集中している。

取り組みの一つがブルーカーボンだ。ブルーカーボンは09年10月に公表された国連環境計画（UNEP）の報告書で名付けられた。海藻藻場・マングローブ林など沿岸・海洋生態系が光合成によりCO₂を取り込み、その後海底や深海に蓄積される炭素のことを指す。ブルーカーボン生態系にはCO₂吸収源としての役割のほか、漁場環境の再生やバイオ資源の利用など多面的な価値をもたらす。

国連気候変動枠組条約の締約国は毎年4月に自国の温室効果ガス排出・吸収量を国連に報告している。日本は24年4月の報告で、22年度の沿岸域にある海藻藻場や海藻藻場によるCO₂吸収量を約35万トと発表した。

国内各所では自治体や漁業関係者、民間企業などと連携・協力し、地域ニーズに沿った藻場造成の入り口になる試験栽培、関連データの取得が実施されている。24年度は福岡県宗像市、静岡県熱海市、青森県風間浦村で調査を実施した。熱海市では熱海港内でのカジメ藻場の創出やバイオ燃料化の実現可能性を評価・検証している。

日本の主要港



京浜港などでは国際コンテナ戦略港湾政策が進む（横浜市港湾局撮影）

川崎港の同コンテナ貨物取扱個数は前年比3・5％減の10万2205TEUとなった。輸出品目では台湾への完成自動車が増加した一方で、インドネシアへの自動車部品が減少した。輸入品目では中国からのその他日用品が増加したが、同国からの家具装備品は減少した。

国際基幹航路は世界の主要港に寄港する長距離コンテナ航路で、国際海上物流の幹線の役割を持つ。国際コンテナ戦略港湾政策は国際基幹航路の日本への寄港を維持・拡大し、企業の立地環境の向上や国内産業の国際競争力強化を目的にする。国は国際コンテナ戦略港湾に、京浜港と阪神港を選定しており、21年4月に「港湾物流のDXの推進」「カーボンニュートラルポート（CNP）の形成」などを注力する事項として位置付けている。

サイバーポートの運用は取り組みの一つ。サイバーポートは港湾管理者に対する行政手続きや、港湾調査に

関係する業務を電子化・標準化する国交省港湾運営のデータプラットフォーム。21年4月に港湾物流分野、23年4月に港

京 浜 港 ①

日本の主要港

東日本のメインポート
国際競争力を強化

東京港、川崎港、横浜港からなる「京浜港」は、首都圏のみならず東日本全体の生活と産業を支える総合物流拠点であり、わが国の経済成長に重要な役割を果たしている。今後も引き続き、京浜港がわが国の経済を支えていくためには、京浜港の国際競争力強化が不可欠であることから、東京都、川崎市、横浜市は2008年3月に東京港、川崎港、横浜港の連携を一層強化することで合意した。

この合意に基づき、京浜港内におけるコンテナ船入港料の一元化や、はしけ輸送の拡大による環境対策、内航フィーダー輸送の強化など、さまざまな連携施策を実施してきた。10年2月には、京浜港が進むべき方向性について「京浜港共同ビジョン」として取りまとめ、11年9月には3港が今後策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定した。



荷役作業が進むコンテナ船（東京都港湾局提供）

東 京 港



首都圏支える一大物流拠点

1941年に国際貿易港として開港した東京港は、首都圏の産業や住民生活に必要な物資を担う都市型産業港湾として、発展を遂げてきた。

1941年に国際貿易港として開港した東京港は、首都圏の産業や住民生活に必要な物資を担う都市型産業港湾として、発展を遂げてきた。

2024年のコンテナ貨物取扱個数は国内第1位の約470万TEU（1TEUは20ftコンテナ1個分、速報値）を記録し、首都圏を支える一大物流拠点として、その役割を果たしている。

近年、アジア貨物のさらなる増加や船舶の大型化の進展など、東京港を取り巻く環境は大きく変化している。

東京港はこうした動向を踏まえ、中央防波堤外側Y3コンテナターミナルの早期整備を目標とともに、大井コンテナふ頭や青海コンテナふ頭などの再編整備に取り組み、東京港全体の処理能力の向上を図っている。

東京港ではコンテナターミナルゲート前の交通混雑が課題となっており、今後、港を取り巻く状況の変化に着実に対応し、選ばれる港となるようさまざまな取り組みを展開していく。

さらに3月には東京港の50年の将来像とその実現に向けた戦略を指し示す「Tokyo Container Vision 2050」を策定した。

東京港が将来にわたって、グローバルサプライチェーンの中核として、今後も、港を取り巻く状況の変化に着実に対応し、選ばれる港となるようさまざまな取り組みを展開していく。

大切な貨物
大切なあなたへ
人々の想いを運ぶ

東京港

国際貿易港、そして国内の海上輸送拠点として発展し続ける東京港は、東京・首都圏の生活と産業を支えてきました。今後も物流二一ズに応え、使いやすさを向上させることにより、人にやさしく、選ばれる港としてまい進します。一つひとつの大切な貨物。東京港は、人と人を繋ぐ港として、未来に向けて進化し続けてまいります。



東京都港湾局



東京港埠頭株式会社

一般社団法人 東京都港湾振興協会

京 浜 港 ②

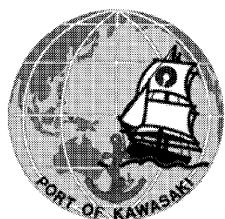
日本の主要港

国際コンテナ戦略港湾
アジア航路など充実

「京浜港の総合的な計画」の中で示された方針に基づき、2014年に東京港、川崎港、横浜港の港湾計画を改訂し、各港が適切な機能分担を図りつつ、京浜港が一体となり、欧州や北米を結ぶ基幹航路や、アジア航路などの多方面・多頻度サービスの充実を目指している。

京浜港は10年8月に阪神港（神戸港・大阪港）とともに「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。これは国土交通省が「選択と集中」によってわが国の港湾の国際競争力を強化することが目的。国際コンテナ戦略港湾政策をさらに前進させるため、16年1月に横浜港・川崎港が「横浜川崎国際港湾株式会社」を設立し、同年3月に港湾法に基づく港湾運営会社に指定された。

川崎港コンテナターミナルと背後に立ち並ぶ物流施設
(川崎市港湾局提供)



川崎港 Port of KAWASAKI

関東広域へ良好なアクセス!
国内随一の冷凍冷蔵倉庫群まで至近!

◆中国・東南アジアとの直行コンテナ航路多数
2025年6月新たな韓国航路が増便!

最短日数：釜山2日、青島4日、上海3日、香港7日、ホーチミン7日、
ハイフォン9日、ポートケラン10日、レムチャパン12日 他

◆利便性UP!充実のリーファーコンテナ置き場
250口以上のリーファープラグ有、万全の受入れ態勢を実現

◆バンプール増設、ターミナル機能を強化

効率的な荷役動線の確保によるリードタイム短縮など、
物流コスト縮減に貢献

◆コンテナゲート搬入出時のゲート並びは1回だけ

CY内にバンプールを設置し、スムーズな降ろし取りが可能

コンテナ定期航路表は
こちら→
(川崎市港湾局HP)



←川崎港PR動画はこちら

川崎港戦略港湾推進協議会（川崎市港湾局誘致振興課 044-200-3071）

川 崎 港



新たな物流拠点への挑戦

日本の首都圏の物流 優位性により、首都圏を支える国際貿易港の物流拠点として目覚ましい発展を遂げている。川崎港は、京浜工業地帯の中核をなす工業港として首都圏の産業と市民を支えてきた。川崎港は、高速道路網などにより関東圏一帯からのアクセスが良好である。立地上の

積地である。また完成自動車の国内有数の輸出拠点となっている。2023年の年間入港船舶総トン数は約8005万総トン、貨物量は約6320万トンと首都圏経済を支える総合港湾として大きな役割を担い、特に川崎港コンテナターミナルは、ゲート渋滞が少なく物流がスムーズな点や、利用者に對し細やかな対応が可能な点が評価されている。

20年には、川崎港全体のコンテナ取扱貨物量が過去最高の17万TEU（1TEUは20フィートコンテナ1個分）を記録しており、今後も安定した荷役基盤を整えるため、ガントリックレーンをはじめとした荷役機械の更新のほか、荷さばき地の改修工事などを進めていく。

また、川崎港と内陸部を結ぶ新たなアクセスルートとなる臨港道路東扇島水江町線の整備が進められるなど、川崎港周辺の道路ネットワークのさらなる充実が期待されている。

このほか川崎港では、脱炭素化に向けた港湾脱炭素化推進計画を策定してプロジェクト創出を進めており、港湾管理者としても官公庁船としては全国初の電気推進船（清掃船）の導入や、港湾施設の省エネルギー・再エネルギー化検討を進めるなど、脱炭素化に向けた取り組みも加速させている。

京 浜 港 ③

日本の主要港

日本の経済を支える総合物流拠点
「利用者に選択される港」に

京浜港がわが国の経済をけん引していくためには、利用者に選択される港であることが必須条件である。そこで、利用者本位の使いやすい港づくり、コンテナ貨物集荷力の強化、ターミナルコストの低減、港湾機能の充実・強化など、ソフト・ハードの両面からの取り組みを積極的に進めている。

さらに、環境に配慮した船舶の寄港を促進するため、液化天然ガス（LNG）燃料船舶などに対するインセンティブ制度を2021年4月に導入した。京浜港は利用者のニーズに的確に応え、選択される港であり続けることで国際競争力を確保し、わが国の経済・産業を支える総合物流拠点としての役割を十分に果たしていく。



国内最大級の南本牧ふ頭コンテナターミナル（横浜市港湾局提供）

横 浜 港



横浜市港湾局撮影

国際コンテナ戦略港湾へ整備

横浜港は1859年の開港以来、わが国を代表する国際貿易港として発展してきた。国際コンテナ戦略港湾として、急速に進展する船舶の大型化に対応し、埠頭機能の整備・再編など、国際競争

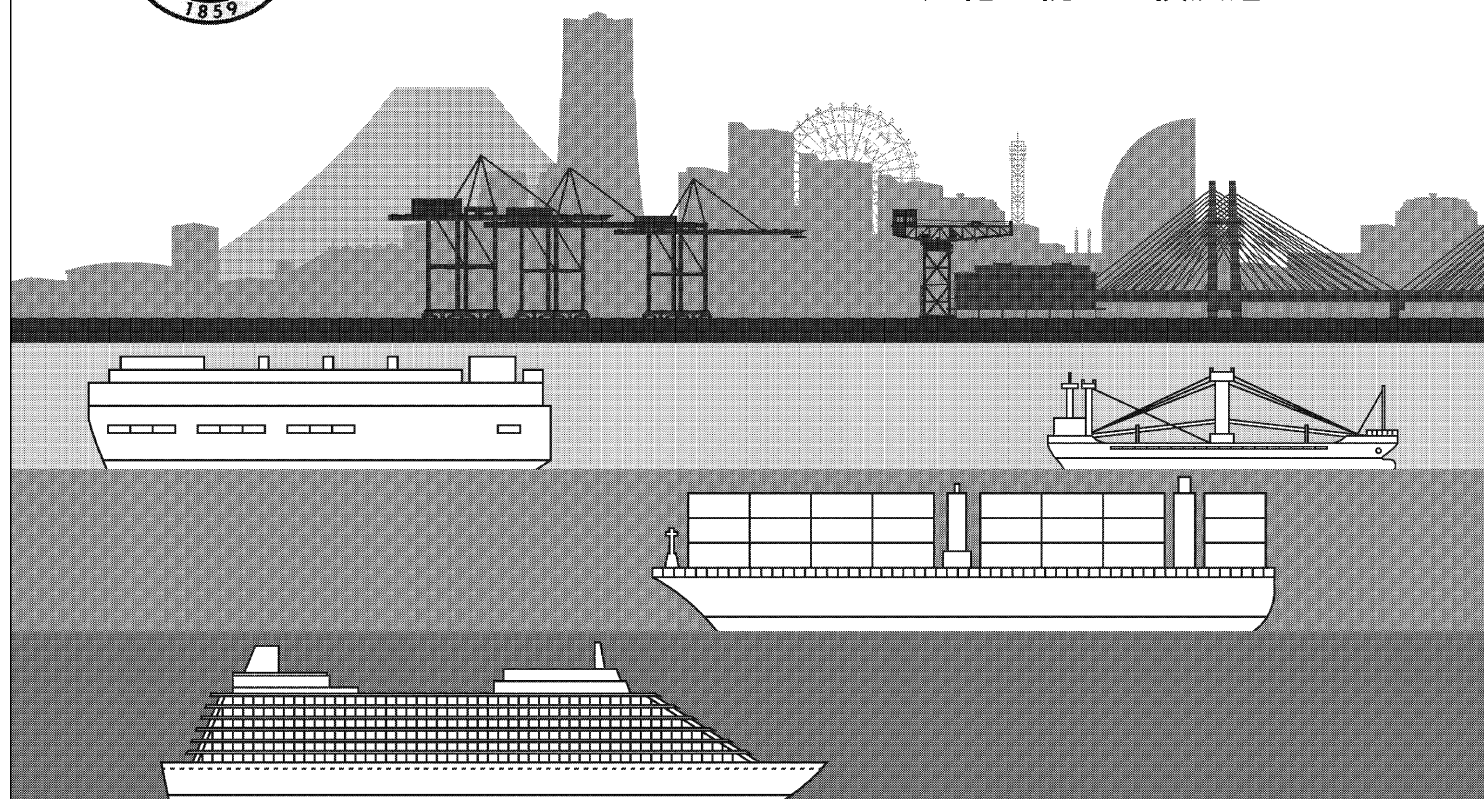
力の強化に向けてさまざまな取り組みを展開している。2024年のコンテナ貨物取扱個数は前年比1・8%増の308万TEU（1TEUは20フィートコンテナ1個分）。取扱個数は2年連続で300万個を超え、4年連続で前年を上回り、直近10年間では最多となった。本牧ふ頭では超大型コンテナ船への対応を図るため、国や横浜川崎国際港湾株式会社と連携し、D5ターミナルの再整備を進め、25年度中の一部供用開始を予定している。また、高機能な物流サービスを提供するA突堤ロジスティクス拠点の形成など、埠頭の再編に取り組んでいる。

南本牧ふ頭ではコンテナターミナル隣接用地の整備を進めるなど、引き続きコンテナ取り扱い機能の強化を図る。併せて新本牧ふ頭では新たな物流拠点の整備に向けて埋め立て工事を進めている。今後わが国の物流を支え、選ばれ続ける港として、国や関係者と連携強化し積極的な取り組みを推進する。



PORT OF YOKOHAMA

これまでも これからも 進化し続ける横浜港



横浜市港湾局

問合せ先 045-671-7260 (物流運営課)
<https://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/>



横浜川崎国際港湾(株)

問合せ先 045-680-6636
<https://www.ykip.co.jp/>



横浜港埠頭(株)

問合せ先 045-671-7291
<https://www.yokohamaport.co.jp/>



(一社)横浜港振興協会

“POP Yokohama”
問合せ先 045-671-7241
<https://www.yokohamaport.org/>



名古屋港

日本の主要港

海・陸・空一貫輸送の拠点
物流の要衝 隣接

名古屋港は開港110年以上の歴史を持つ。日本の中央に位置し、港内に五つのインターチェンジを有した伊勢湾岸自動車道を通して、東名高速道路、名神高速道路などの陸上輸送の要衝と接続することから、ロスのない海・陸一貫輸送の拠点として地域産業の発展に大きな役割を果たしてきた。

これらに加え、中部国際空港と連携して海上輸送と航空輸送を組み合わせた複合輸送サービス「シーアンドエア」も行われている。航空機の主翼、胴体などのパーツを名古屋港経由で中部国際空港へ運搬し、そこから貨物専用機で空輸できるため、最適なスピードとコストを兼ね備えた物流を実現している。

また臨港地区は、東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、日本最大規模を誇る。この広大なエリアを生かし臨海部では、穀物や鉄鉱石などの原材料のほか、エネルギー源として液化天然ガス（LNG）、原油、石炭などの輸入も盛んに行われている。1977年以降、製造品出荷額全国1位の愛知県産業の物流面を支えている。

名古屋港に寄港するコンテナ船（名古屋港管理組合提供）

名古屋港



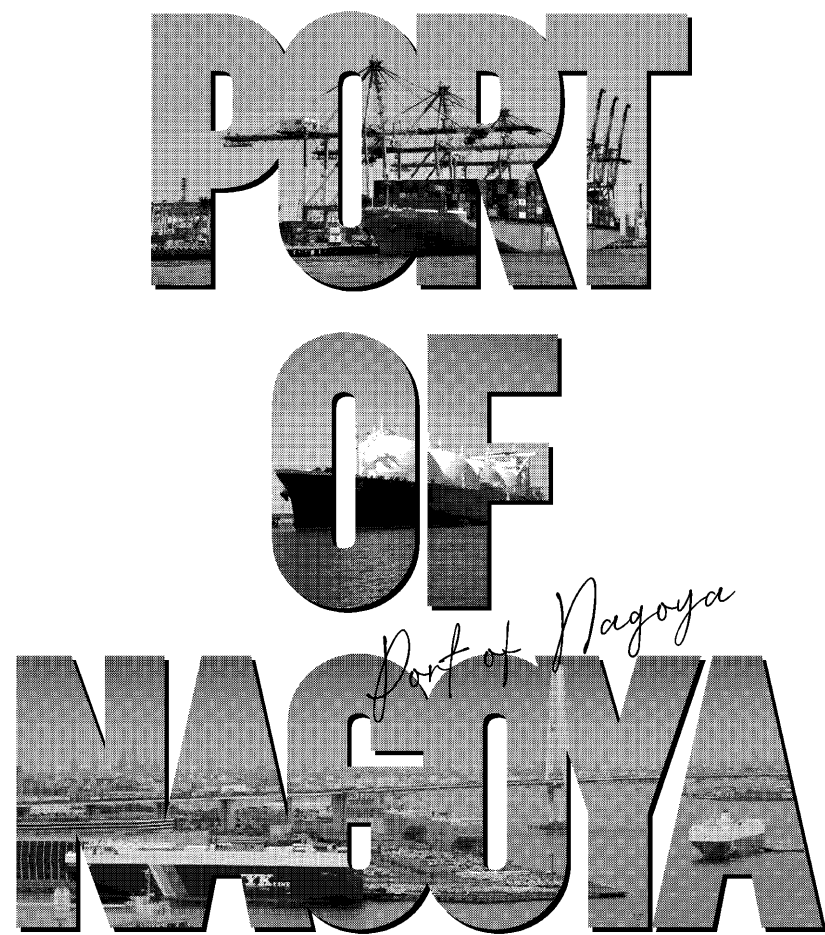
名古屋港は約160万トンの総取扱貨物の国や地域を結ぶ、わが国を代表する国際貿易港として、自動車をはじめ工作機械、航空宇宙などの各種産業が集積する「ものづくり中部」を支えている。

2024年の総取扱貨物量は1億5671万トンの2023年から23年連続日本一だった。貿易額は23兆7352億円と国内第2位の占める。現在、コンテナ貨物、バルク貨物、完成品、自動車をバランスよく取り扱う国際総合港湾として、背後地域の高付加価値を生み出す「ものづくり産業」を強力に支援する「国際産業戦略港湾」の実現に向け港の強靱化や港湾機能強化に取り組んでいる。

船舶の大型化に対応するため、岸壁の増深や耐震化事業が進められている。コンテナや完成自動車の取り扱い機能を強化し、集荷拡大や産業立地を推進するなど利用者へのサービス向上と利用促進を図っている。また、脱炭素化に向け、水素やアンモニアをはじめとする次世代エネルギー活用など、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けた取り組みも進む。近年、世界的な脱炭素化や情報通信技術の進展など、同港を取り巻く環境は大きく変化している。このため、およそ20年から30年先を見据えた新たな長期構想の策定にも取り組んでいる。

名古屋港は1907年に開港し、浚渫と埋め立てを繰り返して拡大。今では4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたる広大な陸域（4301万平方メートル）と水域（8167万平方メートル）を有し、総面積は名古屋市の面積のほぼ3分の1に匹敵する。産業分野に加え、暮らしの必需品から電気・ガスといったエネルギーまで中部圏の豊かな暮らしに貢献している。

「ものづくり中部」支える



世界で選ばれ続ける港を目指して



名古屋港管理組合

〒455-0033 名古屋市港区港町1番11号

