

日本の主要港

コンテナ物流 効率化へ

四方を海に囲まれた海洋国家・日本にとって、港湾は国際・国内物流を支える重要な社会基盤となっている。サプライチェーン（供給網）の中核拠点としてだけでなく、自動車や電子部品、工作機械などのモノづくりを支えるインフラとしての役割も担う。一方で、コンテナ物流の効率化をはじめとする課題への対応も求められている。こうした中、日本の主要港では機能強化や物流改善に向けたさまざまな取り組みが進む。

京浜・名古屋・コンテナ個数増加

港湾の活況を示す指標の一つが「コンテナ取扱個数」であり、単位は「TEU」が用いられる。海上コンテナは国際標準化機構（ISO）により規格化されていることから、20フィートコンテナ1個分を1TEUとして換算する国際的な尺度となっている。国土交通省の港湾統計によると、2024年の国内港湾

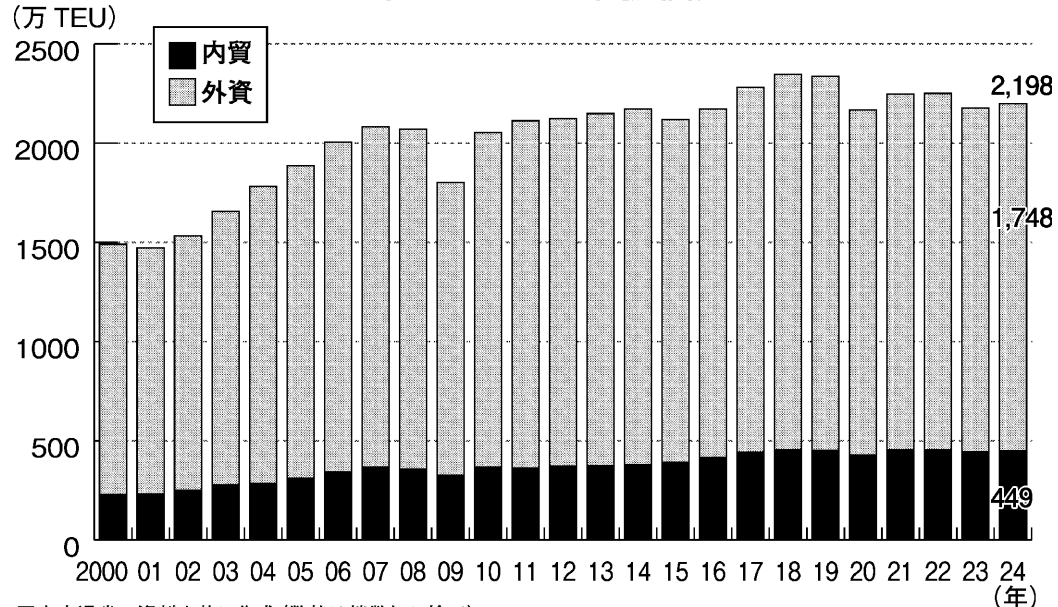
屋港では、25年1〜12月の速報値が既に公表されている。東京港のコンテナ取扱個数は前年比3・3%増の486万TEUで、国内首位となった。輸出ではタイやインド向け貨物が増加した一方、米国や台湾向けは減少した。輸入では中国、ベトナムからの貨物が増加し、台湾、カナダからは減少している。

川崎港は同10・5%増の11万3032TEUとなった。品目別では、輸出は米国、カナダ、ジャマイカ向けの完成自動車が多く、輸入は豪州、ロシア、マレーシアからの液化天然ガス（LNG）が最多だった。

横浜港は同3・5%増の318万TEU。このうち内貨物は同15・4%増の36万9330TEUとなり、過去最多を更新した。東日本各港との連携強化や積極的なポートセールスなどによる国際基幹航路機能の強化が寄与したとみられる。

名古屋港は同1・1%増の279万TEUだった。主な輸出貨物は完成自動車と自動車部品で、輸出先は米国、中国、豪州、アラブ首長国連邦（UAE）など。総取扱貨物量は02年から24年連続で国内首位となる1億5935万トンを記録した。

日本のコンテナ取扱個数



国土交通省の資料を基に作成（数値は端数切り捨て）

コンテナ船の大型化が進み、一度に積み降ろしされるコンテナ量も増加している。これに伴い、港湾ターミナルのゲート前で発生する渋滞や待機時間の長期化が長年課題となってきた。

東京都トラック協会と神奈川県トラック協会が21〜22年に実施した調査によると、東京港と横浜港ではコンテナ車の平均待機時間が0・5〜1・5時間に及び、最大で約7時間の待機が発生したケースもあった。また、荷主から朝一番での配送を求められることも多く、配送日前日の夕方など特定の時間帯にコンテナ車が集中する傾向もみられるという。

こうした課題の解決に向け、国土交通省は港湾物流向け新

情報システム「COMPAS（コンパス）」の導入を進めている。ターミナル利用の予約制度を導入することで、ゲ

ート前の混雑緩和や車両の滞留時間短縮を図る。

利用にあたっては、コンテナ陸運事業者がドライバーや車両情報を登録したICカード「PS（ポートセキュリティ）」カードを取得する必要がある。その上でターミナルごとに設定された予約枠を確保する仕組みだ。

また、PSカードはターミナルオペレーションシステム（TOS）と事前に連携されているため、ドライバーは入場時にカードをかざすだけで手続きを完了できる。これにより、ゲート処理の迅速化と物流の効率化を目指す。

コンパスは現在、東京港や横浜港などで運用が進む。今後は全国での展開が期待されている。

港湾物流向け新システム運用

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、東京都と川崎市、横浜市の三つの自治体は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。



青海ふ頭に着岸するコンテナ船
(東京都港湾局提供)

東京港



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。今後も物流ニーズに応え、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。

首都圏支える一大物流拠点

1941年に国際貨物取扱個数は、国内第1位の約486万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きた。2025年のコンテナ取扱量は、国ア貨物のさらなる増加を踏まえ、日本経済や国民生活を支えるグンの実施や「CONP

ロバールサプライAS(コンパス)をチェーンの中核と活用したコンテナ搬出の役割を将来にわたって果たすべく、港湾物流の効率化を積極的に取り組んでいく。具体的には、中を積極的に活用し、央防波堤外側Y3東京港の脱炭素化を加速していく。今後も、港を取り巻く状況の変化に的確に対応し、選ばれ続けるや青海コンテナふ頭などの再編整備

まな取り組みを展開していく。



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

日本の主要港

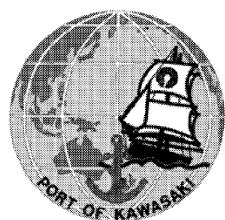
国際コンテナ戦略港湾 アジア航路など充実

「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。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」によりわが国の港湾の国際競争力を強化することを目的とする。

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。

背後に多くの物流施設が立地する川崎港コンテナターミナル（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

最短日数：釜山3日、青島4日、上海3日、香港8日、ホーチミン9日、
ハイフォン9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、
物流コスト削減に貢献

◆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

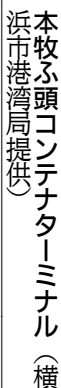
日本の首都圏の物流である。立地上の優位の集積地である。また、今後も利用者ニーズを支える国際貿易港性により、首都圏の物流完成自動車の国内有数の輸送拠点となつていく。川崎港は、京浜工業地帯の中核をなす工業地帯の発展を遂げている。

2024年の年間入港船舶総トン数は約6834万総トン、貨物量は約5504万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、ガントリー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る。

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。

京浜港は利用者のニーズに的確に応え、選ば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。



（横浜市港湾局提供）

る。2025年度の物流サービスを提供する考えだ。

「ナ貨物取扱のA突堤ロジスティクス拠点を形成するとともに、埠頭の再編に取り組む。」

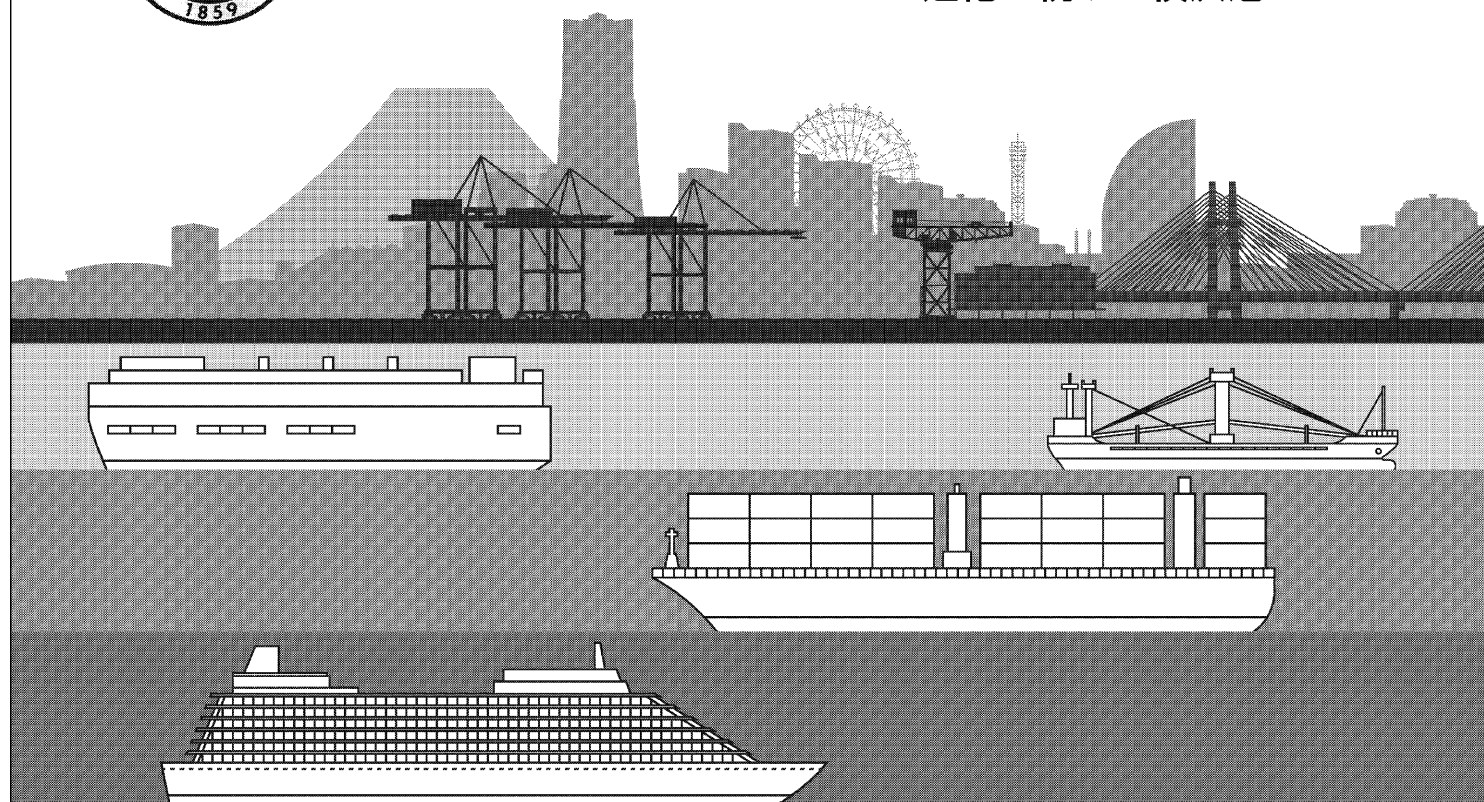
24年度策定の「横浜港脱炭素化推進計画」には、市独自の取り組みや民間企業を中心とする取り組みを盛り込む。昨年度は日本初となる錨地におけるShip to Ship方式でのメタノールバンカリングを実施。「横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク」の活用で累計100億円に迫るグリーンローンの融資契約を実現した。さらにアンモニア燃料タグボート「魁」の実運航を通じて創出した「世界初」の環境価値を、船舶燃料としてのアンモニアの普及のため横浜市が購入。今後もわが国の物流を支え、選ばれ続ける港として、国や関係者と連携強化し、積極的な取り組みを推進する。

国際コンテナ戦略港湾へ強化

横浜港は1859年を展覧する。2025 物流サービスを提
供すく考えだ。



これまでも これからも 進化し続ける横浜港



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



名古屋港

日本の主要港

陸・海・空一貫輸送の拠点

日本中央回廊の要

名古屋港は2027

年に開港120周年を迎える。これまで、充実した高速道路網を背景にロスのない海・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。1977年以降、製造品出荷額等で全国1位の愛知県産業を物流面から支えている。

港内を東西に横断する伊勢湾岸自動車道から東名高速道路や新東名高速道路、名神高速道路、新名神高速道路などの陸上輸送の要衝と接続する。また、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」も行い、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。

同港が立地する中部圏は国土形成計画において地域の活性化と国際競争力の強化を図る「日本中央回廊」の中心として位置付けられており、交通ネットワーク機能の強化や東京一極集中の是正に向けた動きの一翼を担うことが期待されている。同港では、一層の成長に向け、経済的価値と社会的価値が両立する価値創造港湾の実現に取り組んでいる。

名古屋港に寄港するコンテナ船（名古屋港管理組合提供）

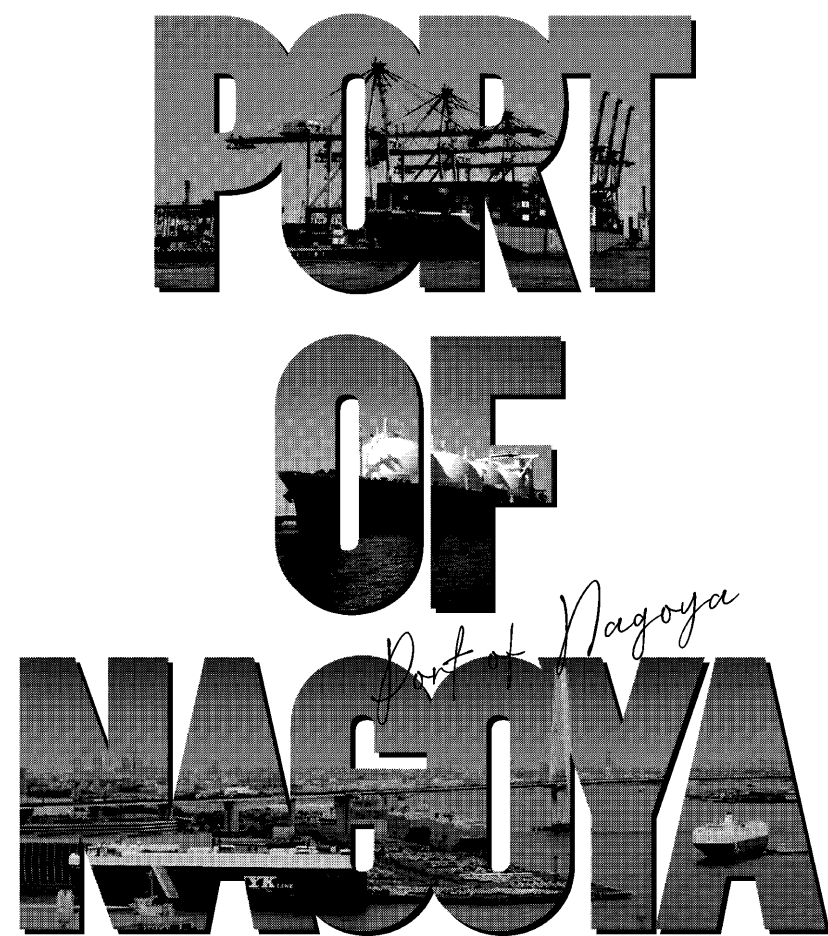
名古屋港



名古屋港は約160 2025年の総取扱貨物、バルク貨物、完成品、活用など、カーボン二の国や地域を結ぶ、わ 物量は1億5938万 自動車を中心に、トラックポート（C）が国を代表する国際貿易と02年から24年連続 取り扱う国際総合港湾（NP）の形成に向けた易港として、自動車を中心とした貿易額として、背後地域の高 取り組みも進む。はじめ工作機械、航空（確々報値）は24兆8 付加価値を生み出すモ 近年、世界的な脱炭宇宙などの各種産業が 87億円と国内第2位 ノづくり産業を強力に 素化や情報通信技術の集積する「ものづくり」を占める。 支援する「価値創造港湾」の発展など、同港を取り

中部」を支えている。 現在、コンテナ貨物「の實現に向け港の 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、護岸の増深 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 代エネルギー利

「ものづくり中部」支える



物流で日本をひっぱる価値創造港湾



名古屋港管理組合

〒455-0033 名古屋港区港町1番11号

