

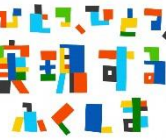
小名浜港のコンテナ

令和7年2月5日
福島県港湾課長 木下秀幸

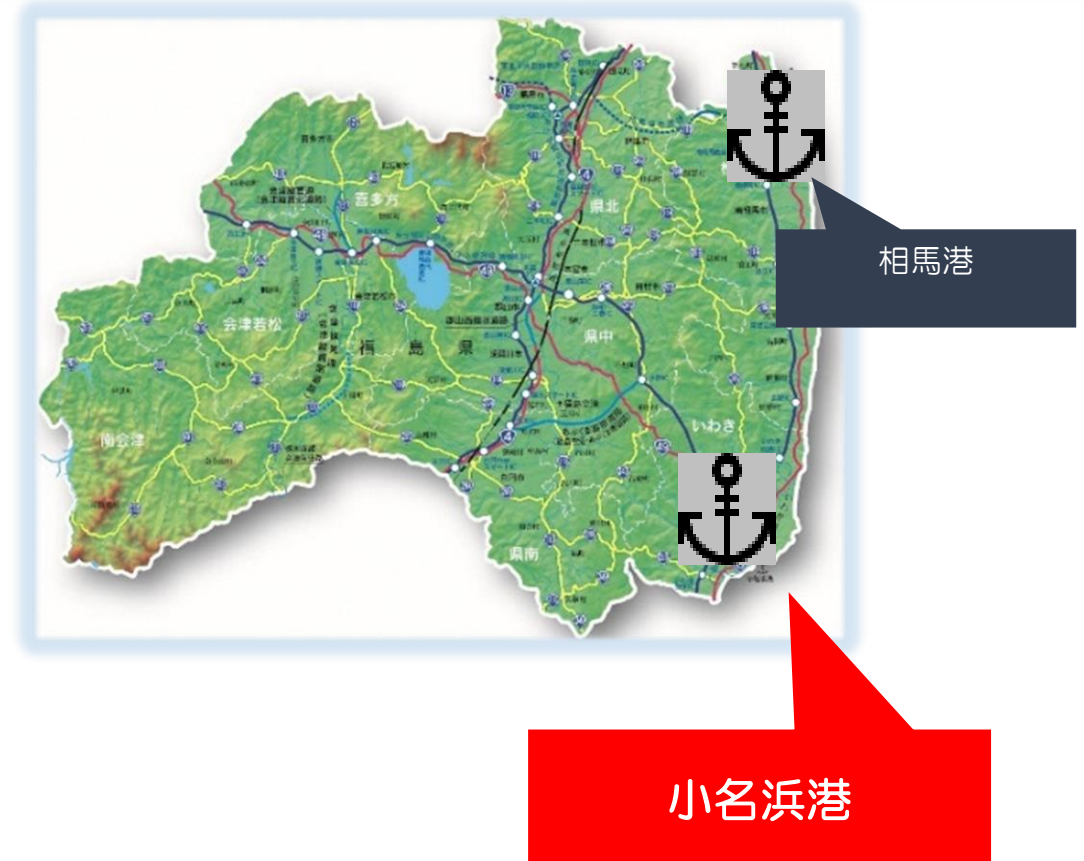
福島県



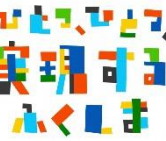
本日の説明内容



- はじめに
- 小名浜港の概要
- 大剣ふ頭コンテナターミナルの整備
- 小名浜港のコンテナ航路
- 小名浜港のコンテナ貨物
- 小名浜港利用のメリット
- 小名浜道路の整備
- カーボンニュートラルの取組



(はじめに) 小名浜港の歴史



明治時代の小名浜港

(出典：国土交通省 東北地方整備局
小名浜港湾事務所 HP)



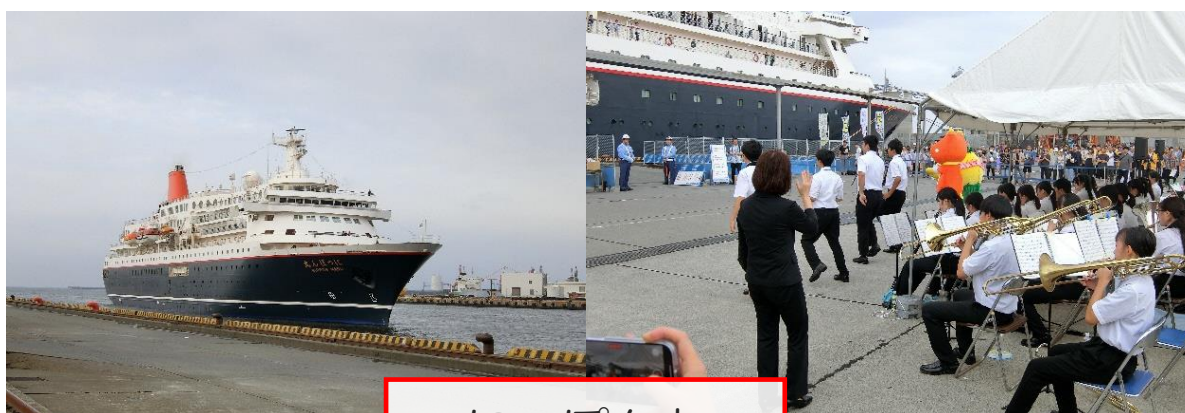
沈船防波堤 「汐風」 埋設箇所 1号ふ頭

(トピック) クルーズ船の寄港

- ・震災以降、クルーズ船の寄港が激減していたが、平成28年からは徐々にクルーズ船の寄港が再開。
- ・令和6年9月には「飛鳥Ⅱ」と「にっぽん丸」が寄港。港の賑わいと地域振興に貢献。



飛鳥Ⅱ



にっぽん丸



小名浜港の概要

用途ごとに「水産ゾーン」「交流拠点ゾーン」「物流関連ゾーン」「危険物関連ゾーン」「緑地レクリエーションゾーン」に区分



大剣ふ頭コンテナターミナルの整備



コンテナターミナルの機能強化事業を実施（令和3年度～令和6年度）

既設ガントリークレーン

新設コンテナクレーン

施設概要（令和6年4月現在）

総面積 60,702m²
バース 延長370m、水深10m
ガントリークレーン：2基
リーファ Consent：20基
トラックスケール：1基
ストラドルキャリア：4台
トップリフター：2台

機能強化事業の概要

- ①コンテナクレーン強化【1基⇒2基】
- ②コンテナヤード拡張【4ha⇒約6ha】

（その他）

- ・3段積みストラドルキャリア導入
- ・ヤード拡張に伴うレール延伸

①コンテナクレーン強化

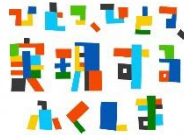
ガントリークレーン1基⇒2基

2隻同時着岸が可能に（令和6年3月25日供用開始）



事業完了後は
蔵置能力が約2倍に！

大剣ふ頭コンテナターミナルの整備

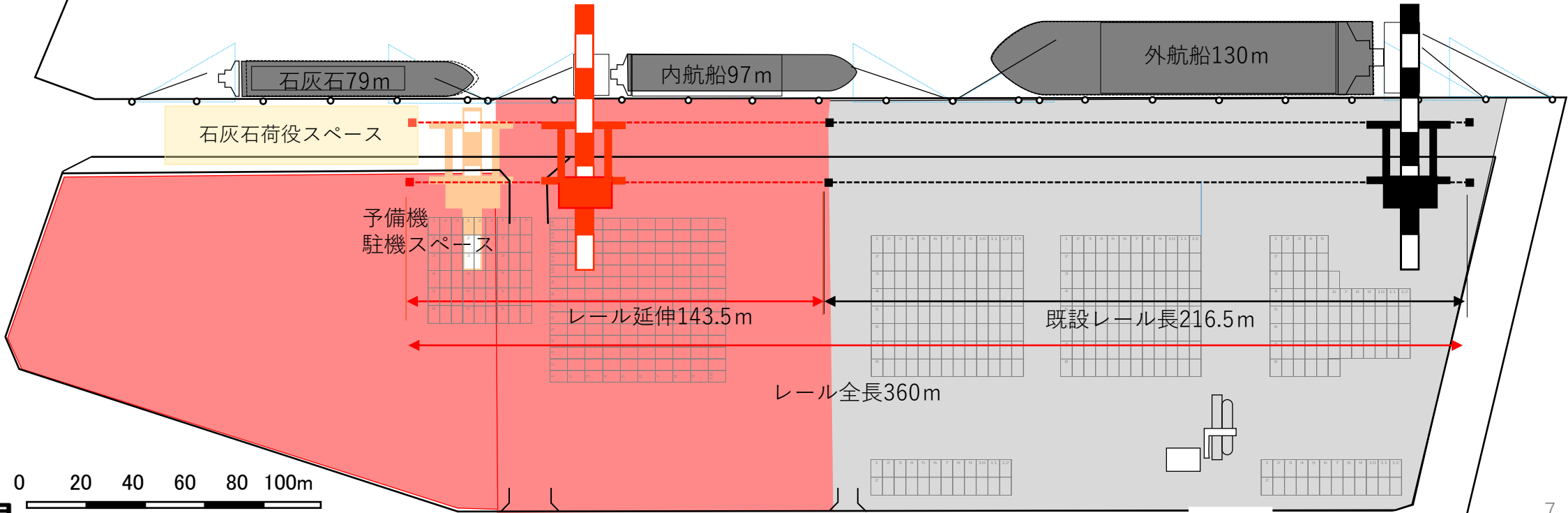


外航コンテナ船と内航コンテナ船を同時に係留することを可能とするため、クレーンレールの延伸及びガントリークレーンの増設を実施する。
併せて、コンテナの蔵置能力を増やすために舗装改良を行う。

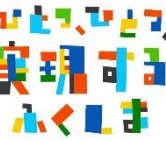
②コンテナヤード拡張

保税区域 4ha (約40,000㎡) ⇒ **約6ha (約61,000㎡)**
蔵置能力が向上 (令和6年度末完了予定)

工期 (予定)	R3	R4	R5	R6
多目的クレーン撤去 (完了)	→			
レール延伸	→	→	→	
ガントリークレーン増設		→	→	
舗装改良	→	→	→	→



大剣ふ頭コンテナターミナル（周辺施設）



■ 小名浜港物流センター
（面積：1号棟3124.8㎡
2号棟5472.0㎡）



■ 大剣コンテナフレートステーション
（面積：1590.0㎡）

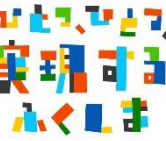


■ 小名浜港くん蒸上屋
（面積：165.0㎡）



■ 藤原コンテナフレートステーション
（面積：4168.2㎡）

小名浜港コンテナ航路



● 韓国・中国航路（天津新港/青島直行サービス）

毎週月曜日 （週1便）

輸出	青島	天津新港	釜山
小名浜港から	14日～	12日～	8日～
輸入	釜山		
小名浜港まで	5日～		

船社：南星海運ジャパン・高麗海運ジャパン（共同配船）

● 国際フィーダー航路

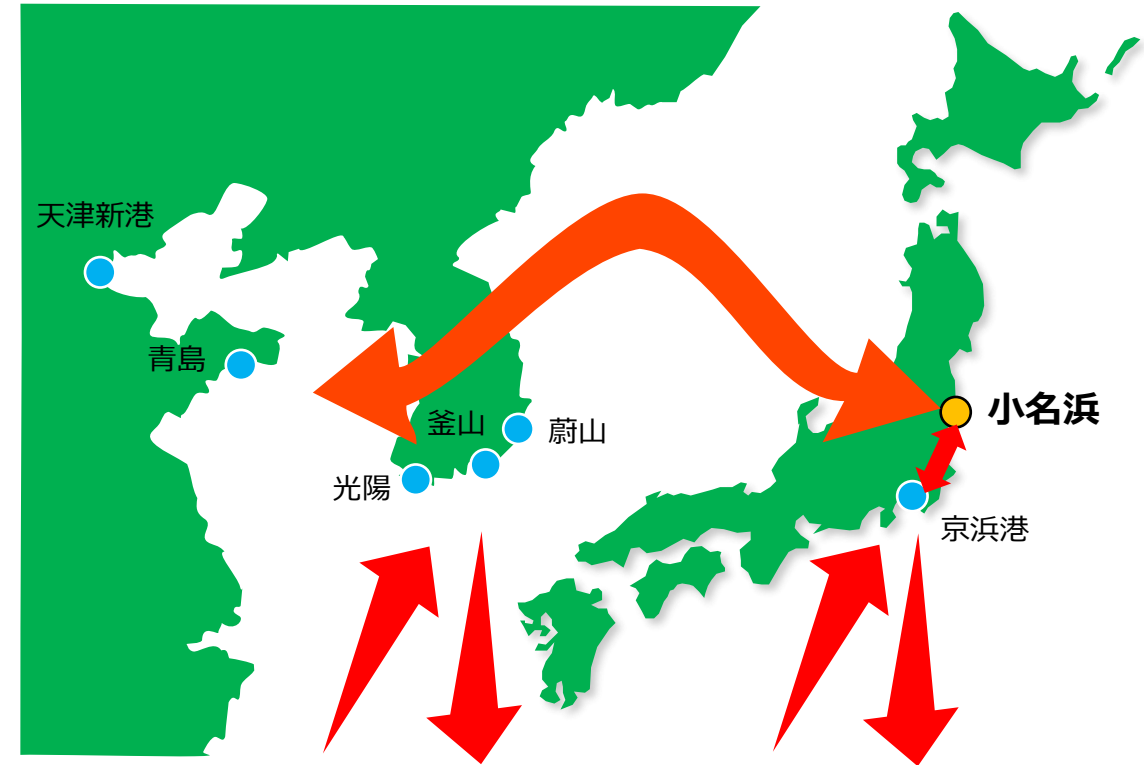
毎週金曜日 （週2便）

航路：京浜 ～ 小名浜 ～ 京浜

船社：鈴与海運（令和6年2月～）／CMA CGM ・ ONE
井本商運（令和6年6月～）／OOCL

● 内航輸送サービス

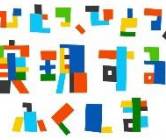
随時 国内港～国内港への輸送も可能



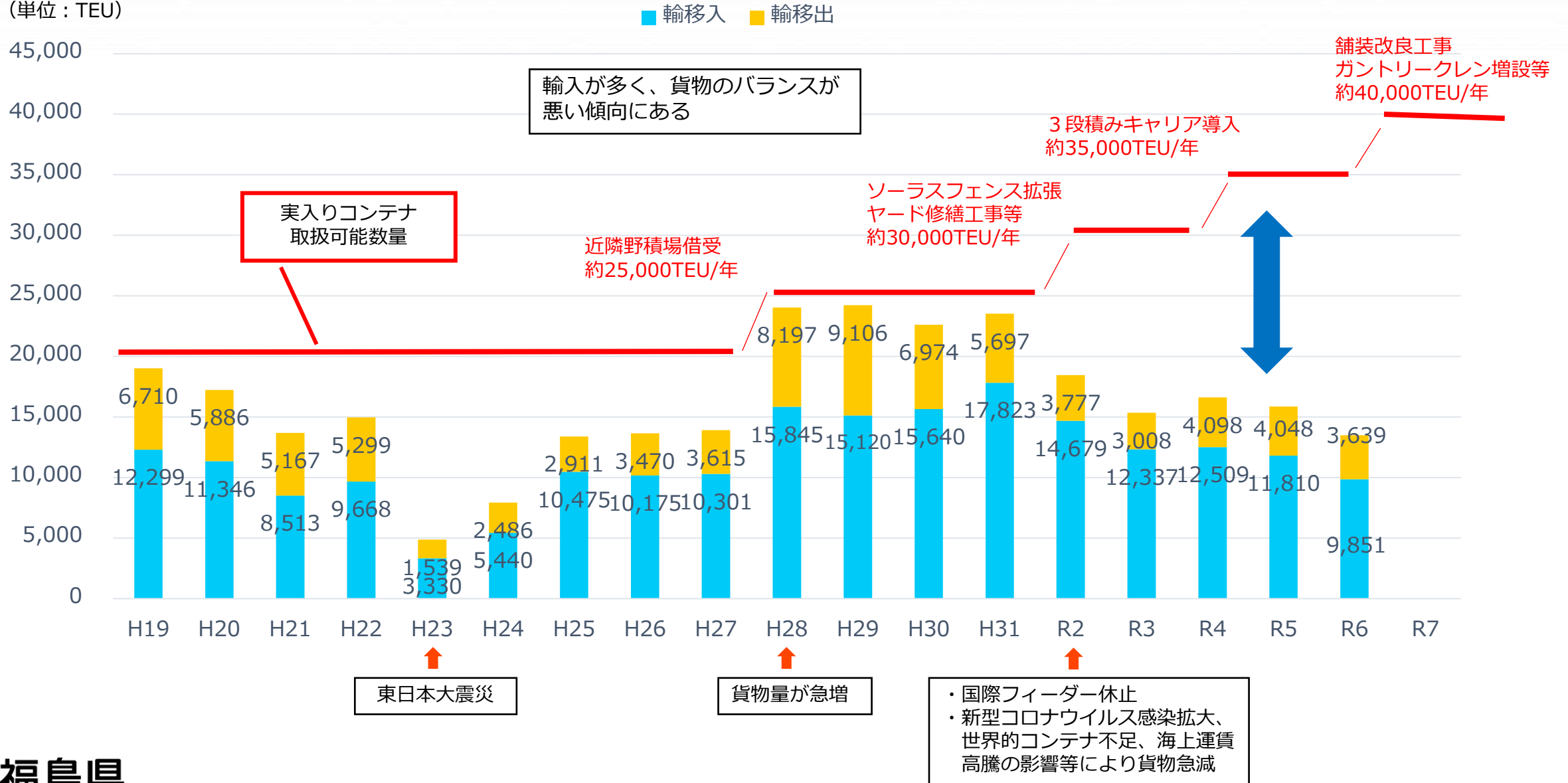
積替によって全世界と接続可能

小名浜港コンテナ貨物取扱量の変遷

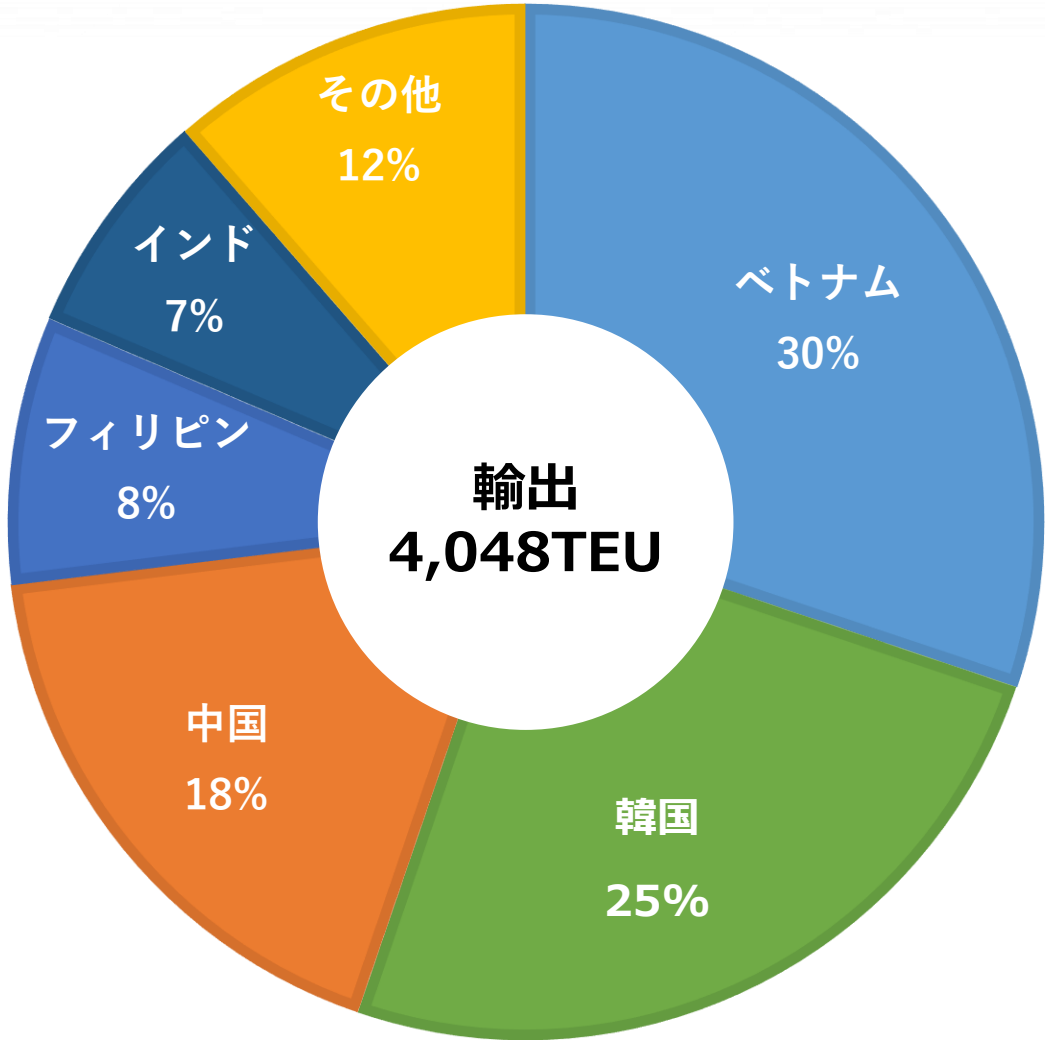
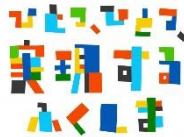
(令和6年10月末現在)



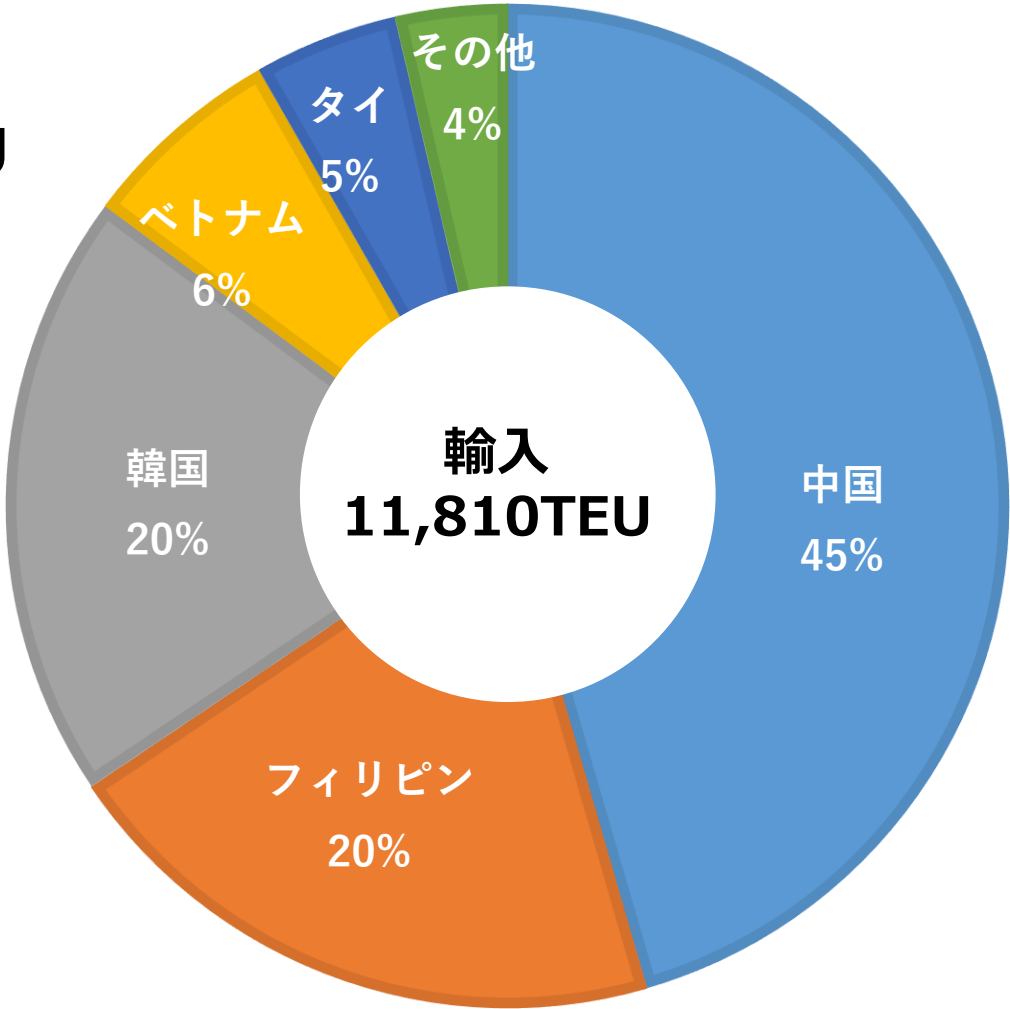
(単位：TEU)



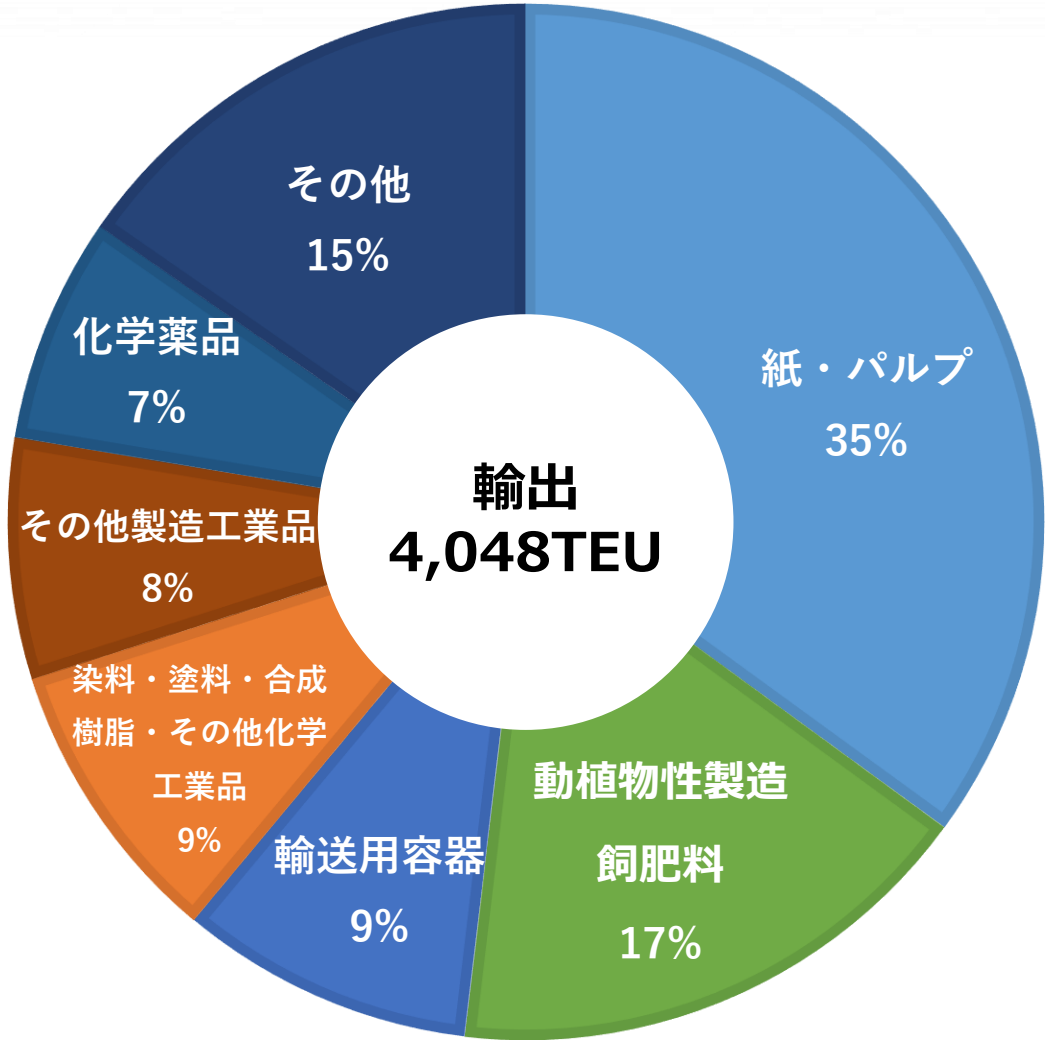
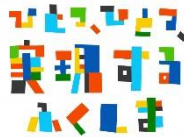
小名浜港コンテナ国別取扱状況 (令和5年・TEUベース)



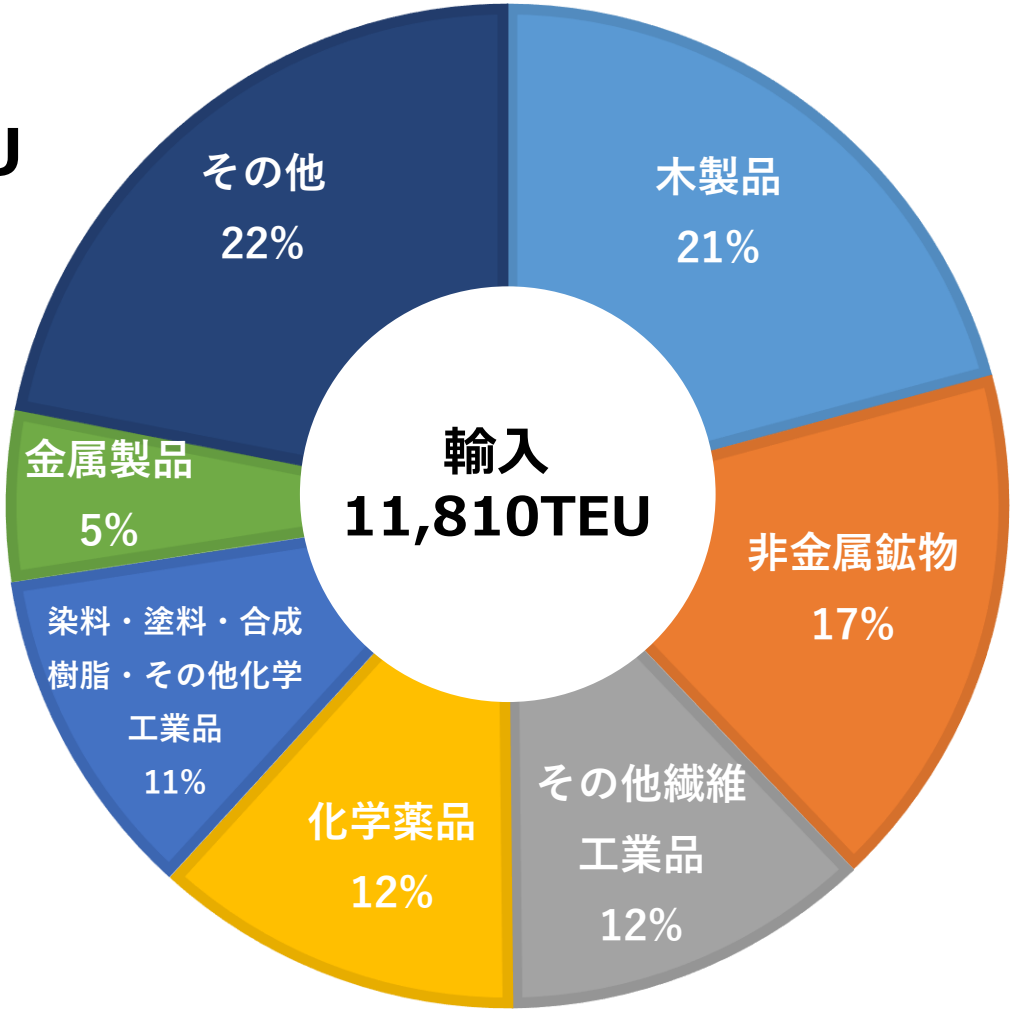
総取扱量
15,858TEU



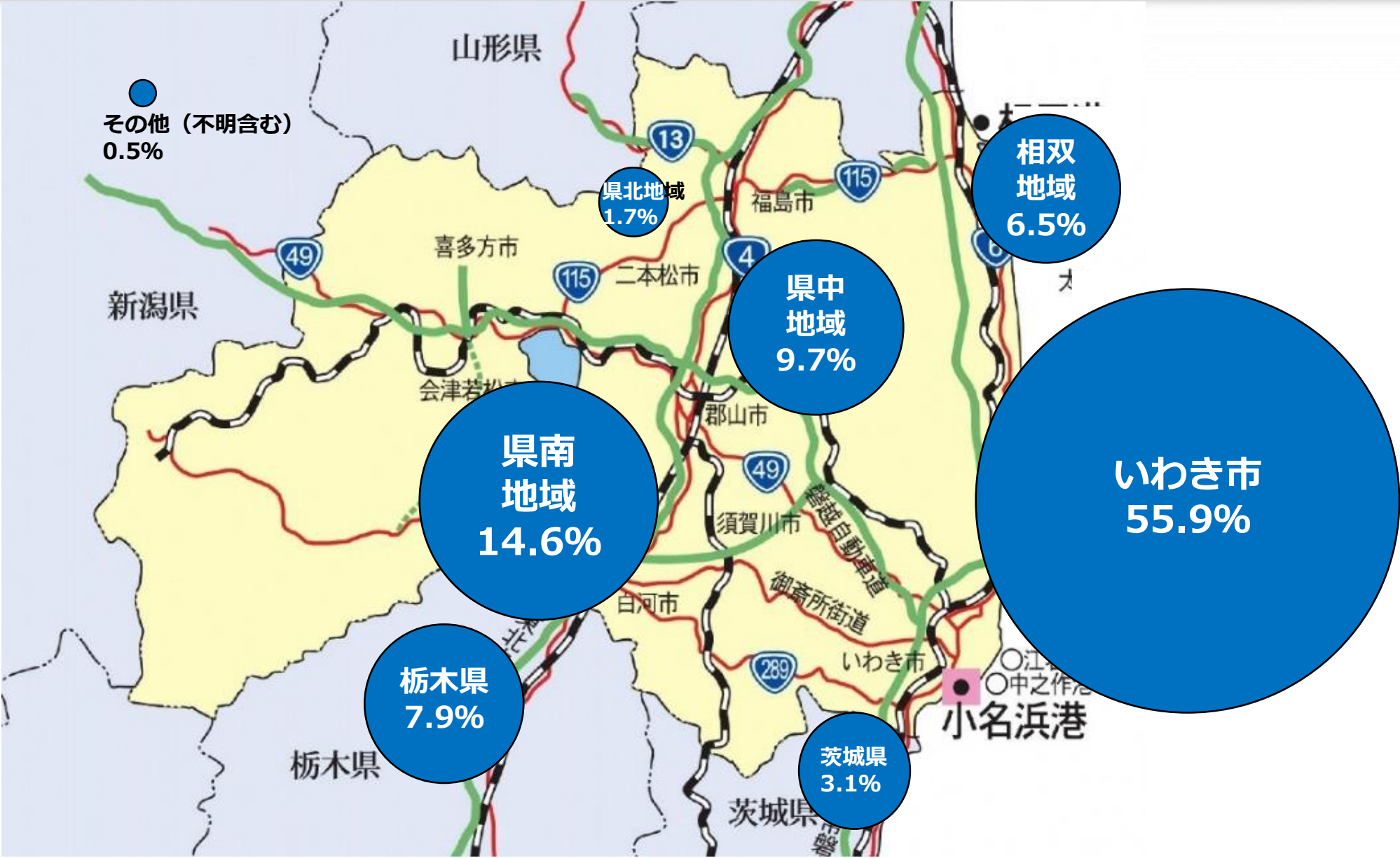
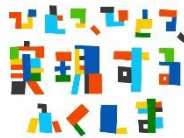
小名浜港コンテナ品目別取扱状況 (令和5年・TEUベース (暫定))



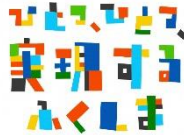
総取扱量
15,858TEU



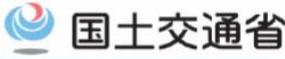
小名浜港コンテナ地域別取扱状況 (令和5年・TEUベース)



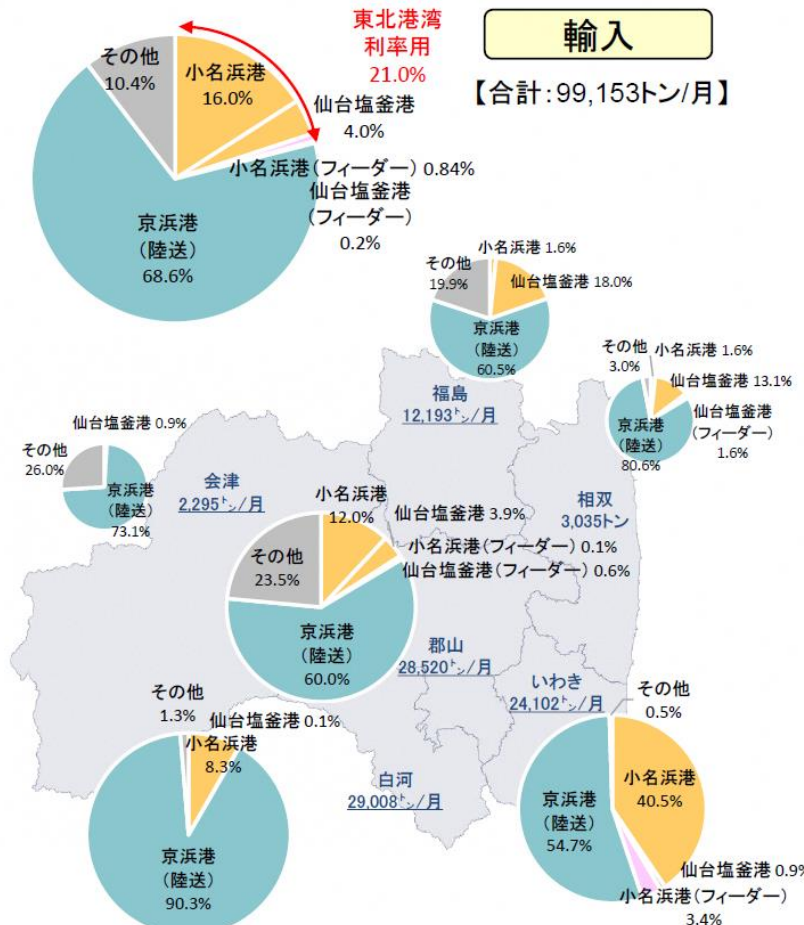
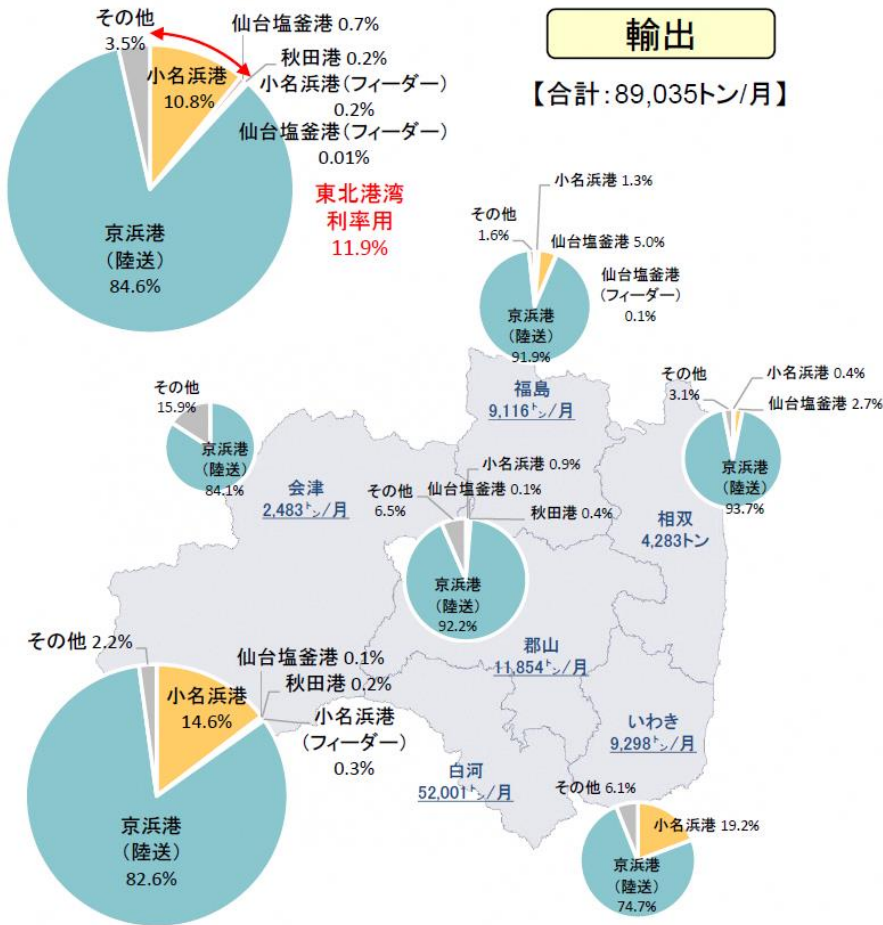
福島県内の小名浜港利用状況



⑥福島県における地域別コンテナ貨物の自地域港湾利用率

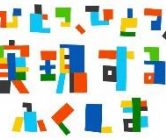


○小名浜港の利用割合は伸びつつあるも、輸出入とも10%台にとどまる。
○生産貨物は県南の白河地域によるものが半数以上を占める。
○県内の全地域において、陸送による京浜港利用の割合が高い傾向にある。



出典: 平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

小名浜港のメリット① 迅速な貨物運搬



港湾背後の充実した道路・交通ネットワーク等により迅速な貨物運搬が可能



コンテナヤード内の渋滞がない

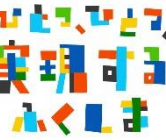
輸出が少ないためコンテナ不足がない

コンテナドレイジの時間的な制約がない

コンテナヤードオペレーターが通関・
配送・船舶代理店を兼ねているため
ワンストップサービスが可能

スムーズな貨物運搬が可能

小名浜港のメリット② 2024年問題対策



トラック運送業界における働き方改革の影響回避策

荷主の皆様へご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内)
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・1 か月 293 時間以内
運転時間	・継続 8 時間以上
連続運転時間	・2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 ・2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	・4 時間以内

詳しくは厚生労働省のHP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

過労運転への荷主の関与が判明すると
荷主名が公表されます

● 荷主勧告制度の概要

違反行為

荷主からの労働時間等のルールを無視した指示・強要

過労運転防止違反

最高速度違反

過積載運行等

荷主の主体的な責任が認められる場合

荷主勧告

荷主名及び事業の概要を公表

(貨物自動車運送事業法 64 条)

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

国土交通省 国土交通省 国土交通省

2024年4月から、運送業界の働き方改革による時間外労働の上限規制（年960時間）が適用開始。
また、荷主勧告制度改正により、過労運転への関与が判明すると荷主名も公表。

東京港・横浜港利用の場合の影響

● 車両の手配が難しくなる

ドライバーの運転時間が制限され、月内運行時間の調整が必要となるため、長距離対応が可能なドライバーが不足し、車両の手配が難しくなる。

● 運送コストがアップする

運送会社の対応策として、時間短縮のため高速道路使用する場合や、運転時間の制限対策としてドライバー2人体制とする場合等が想定されるため、荷主負担が増えることが懸念される。

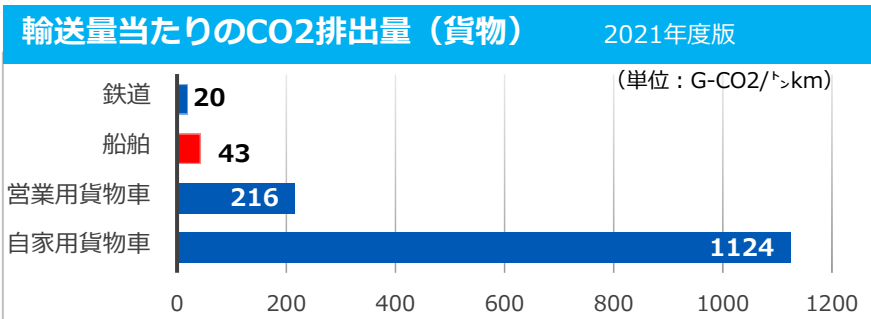
小名浜港利用の場合

短距離輸送となるため影響が軽微
(法令遵守、車両の安定確保、物流コストの削減等に繋がる)

小名浜港のメリット③ CO2排出量と物流コストの削減



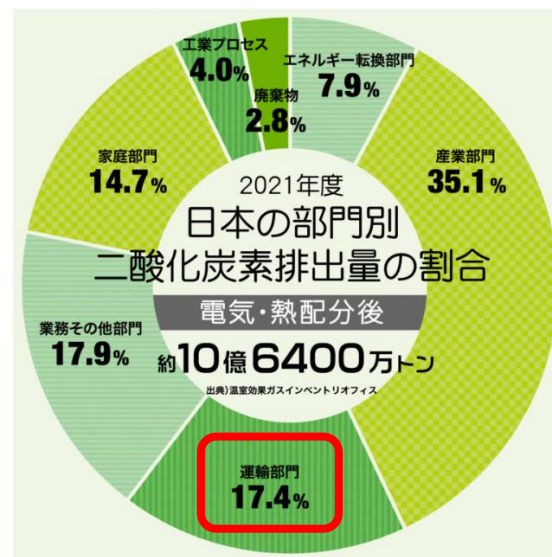
国内輸送距離短縮による物流コストと時間の削減、さらにCO2排出量も削減



主要都市から小名浜港までの距離・所要時間(横浜港との比較)

県	市	小名浜港まで		横浜港まで	
		距離	所要時間	距離	所要時間
福島県	いわき市	約17km	約30分	約240km	約3時間10分
	福島市	約133km	約1時間50分	約326km	約4時間10分
	郡山市	約92km	約1時間30分	約276km	約3時間40分
	本宮市	約98km	約1時間30分	約291km	約3時間40分
	会津若松市	約141km	約1時間50分	約335km	約4時間10分
	白河市	約102km	約1時間50分	約240km	約3時間10分
茨城県	日立市	約55km	約50分	約178km	約2時間20分
	北茨城市	約23km	約40分	約202km	約2時間40分
栃木県	那須塩原市	約131km	約2時間	約217km	約3時間

※距離・所要時間は「NAVITIME」を利用して算出
 ※距離・所要時間は高速道路を利用した場合のもので、各市役所を基点として算出
 ※走行ルートは、実際のコンテナ貨物の走行に係る制約条件について考慮していません

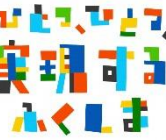


トラック輸送より
船舶輸送の方が
CO2排出量が少ない

地元の港を使うことで
陸送コスト・CO2排出量の
削減に繋がる



小名浜港のメリット④ 充実した助成金



小名浜港のコンテナ航路を利用して貨物の輸出入を行った荷主に対して、コンテナ輸送に係る経費の一部を助成

提出書類が少なく、手続きが簡単です！

制度内容

助成区分	対象	助成額	上限
新規利用荷主	小名浜港を新たに利用した荷主	輸入： 10,000円 ／TEU 輸出： 20,000円 ／TEU	50TEU (最大1,000,000円)
新規利用大口荷主	新規利用荷主のうち200TEU以上利用した荷主	上記の助成額に 一律 1,000,000円 を加算	
新規利用市外陸送荷主	新規利用荷主のうち市外に所在する工場等と 小名浜港間を輸送した荷主	輸出入： 2,000円 ／TEU	50TEU (最大100,000円)
継続利用荷主	小名浜港を利用した荷主（30TEU以上）	輸入： 5,000円 ／TEU 輸出： 10,000円 ／TEU	50TEU (最大500,000円)

注意事項

- 助成対象期間は令和6年4月1日～令和7年3月31日です。
- 予算の範囲内で実施するため、期間中でも予算に達した時点で終了します（先着順）。
- 制度の詳細はHPをご覧ください。

小名浜港利用促進協議会

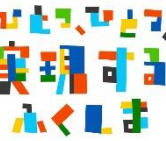
検索



京浜港との間を陸上トラック輸送し輸出入されている貨物を、横浜港経由のフィーダー利用転換する場合、さらに助成制度があります。当助成金と併用可です（**5,000円／TEU**・**上限500,000円**）。

問い合わせ：横浜川崎国際港湾㈱ Email：sales@ykip.co.jp

小名浜港のメリット⑤ 代替港としての利用（BCP対策）



バックアップ港として利用することで、さまざまなトラブルによる損失を低減

特定の港に貨物を集中させると、
有事の際に物流混乱、生産の低下・
停止等に繋がるリスク

災害

(地震・風水雪害等)

事故

(火災・テロ攻撃等)

感染症流行

大規模イベント

小名浜港の代替港としての優位性

交通アクセス

高速道路・幹線道路等、交通網が充実している。

倉庫の確保

周辺に倉庫を手配しやすいため、
緊急時に迅速な貨物手配が可能。

温暖な気候

東北地方だが、冬でも暖かく
降雪がほとんどない。

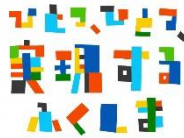
混雑がない

周辺道路の渋滞がほとんどなく、
コンテナヤード内での待ち時間も少ない。

助成金

1TEUの利用から助成金の対象となるため、
トライアルでも利用しやすい。

小名浜道路の整備



常磐自動車道と小名浜港を結ぶ無料で通行できる自動車専用道路を整備中
(令和7年夏頃開通予定)

小名浜、ぐっと近くなる。

令和7年夏頃、開通予定。

常磐道と小名浜をつなぐ「小名浜道路」で、小名浜へのアクセスが、もっと便利に、もっと早く、ふくしまを、いわきを元気にする、新しい道が開通します。

ONAHAMA ROAD

小名浜がぐっと近くなる、無料の自動車専用道路「小名浜道路」令和7年夏頃開通予定。

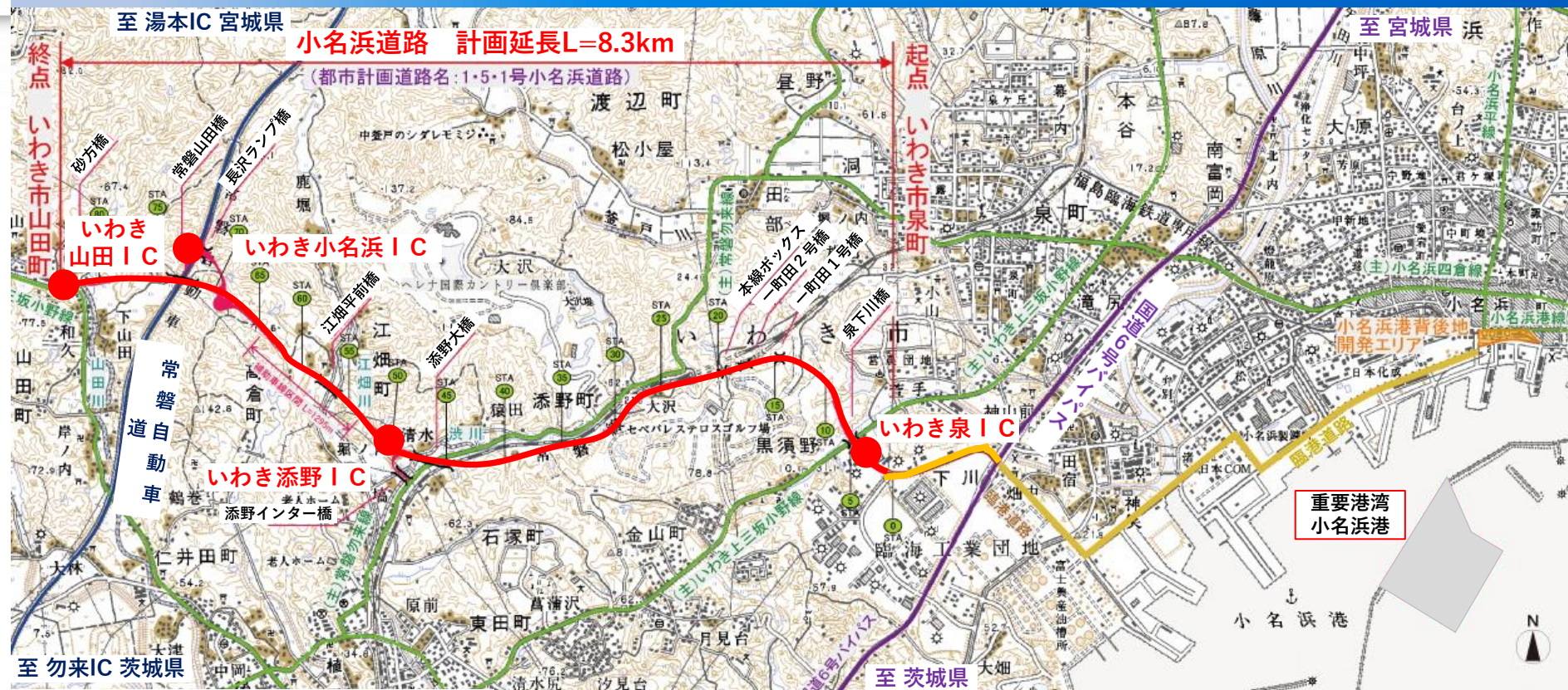
常磐道 ⇄ 小名浜 約10分

福島県いわき建設事務所
〒970-8025 福島県いわき市大字常盤15番地
TEL:0246-24-5008 / FAX:0246-24-5009

YouTubeでPR動画公開予定
小名浜道路

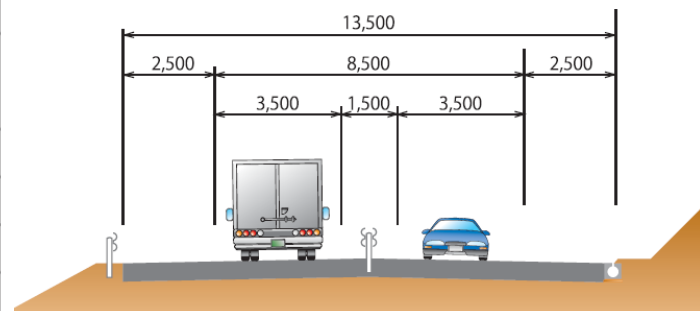


小名浜道路の計画概要



区間		自) いわき市泉町 至) いわき市山田町
道路規格		第 1 種第 3 級 (自動車専用道路)
設計速度		80Km/h
車線数		2 車線
事業経緯	構想発表	平成 24 年 10 月 23 日
	路線発表	平成 25 年 7 月 28 日
	都市計画決定	平成 26 年 4 月 1 日
	常磐道との連結許可	平成 26 年 8 月 8 日

道路幅員 一般部

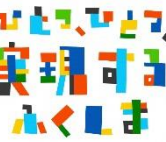


○いわき泉IC ~
いわき小名浜IC ~
いわき山田IC間：無料

○国際海上コンテナ車
(40ft背高) 通行可能

令和 7 年夏頃開通予定

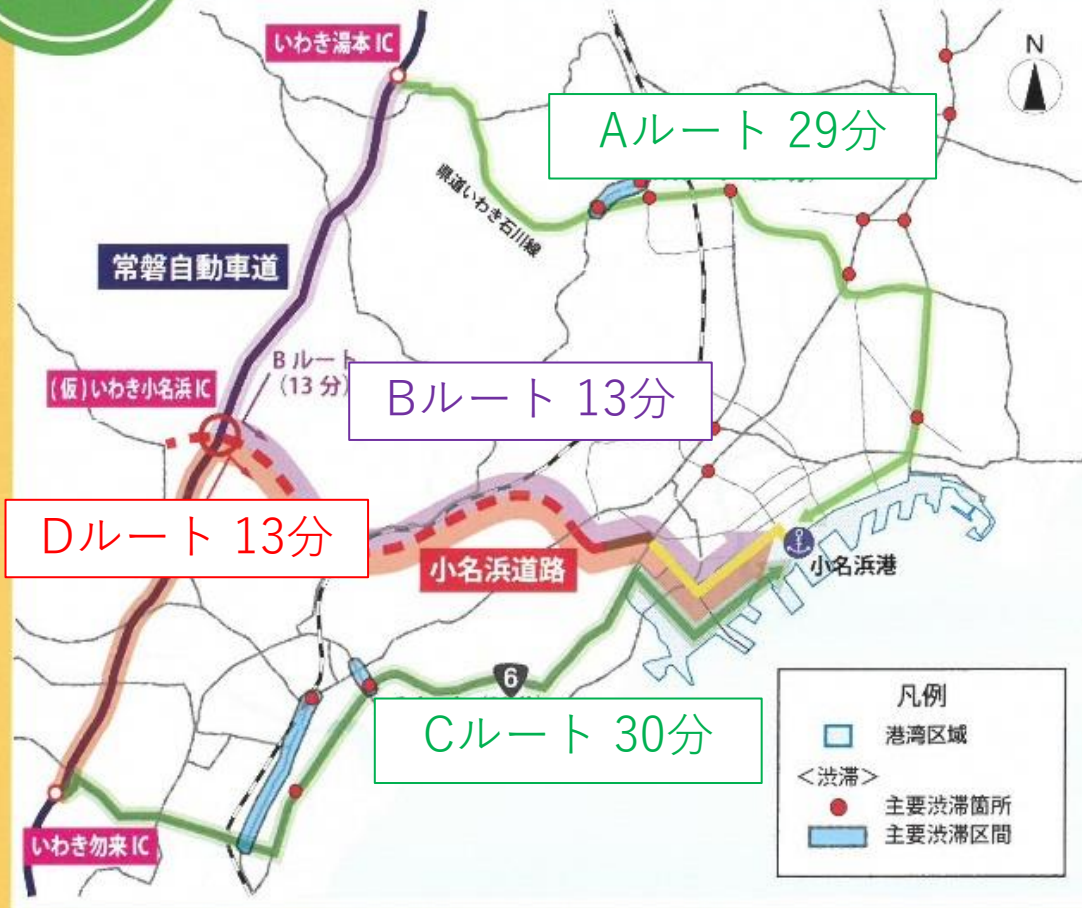
整備効果（直接的効果(1)）



効果
1

所要時間の短縮

常磐自動車道～小名浜港のアクセス時間が半分に短縮



<常磐道の既存ICから小名浜港への所要時間>



所要時間は、H22年センサスの遅延時旅行速度により算定。
センサスデータのない市道は、40Km/hで算定。
小名浜道路は、設計速度により算定。

整備効果（直接的効果(2)）



効果
2

内陸への物流アクセスの向上

交通の円滑化を通じ、いわき地域のさらなる復興を支援します。





令和7年夏頃、開通予定。

常磐道と小名浜をつなぐ「小名浜道路」で、
小名浜へのアクセスが、もっと便利に、もっと早く。
ふくしまを、いわきを元気にする、新しい道が開通します。



【YouTube 福島県公式チャンネル】で
PR動画公開中

<https://www.youtube.com/user/PrefFukushima>

「小名浜道路」で検索してね！

小名浜がぐっと近くなる。無料の自動車専用道路「小名浜道路」令和7年夏頃開通予定。

常磐道 ⇄ 小名浜 約 10分

福島県いわき建設事務所
〒970-8008 福島県いわき市平子橋本15番地
TEL 0246-24-6036 / FAX 0246-24-6258

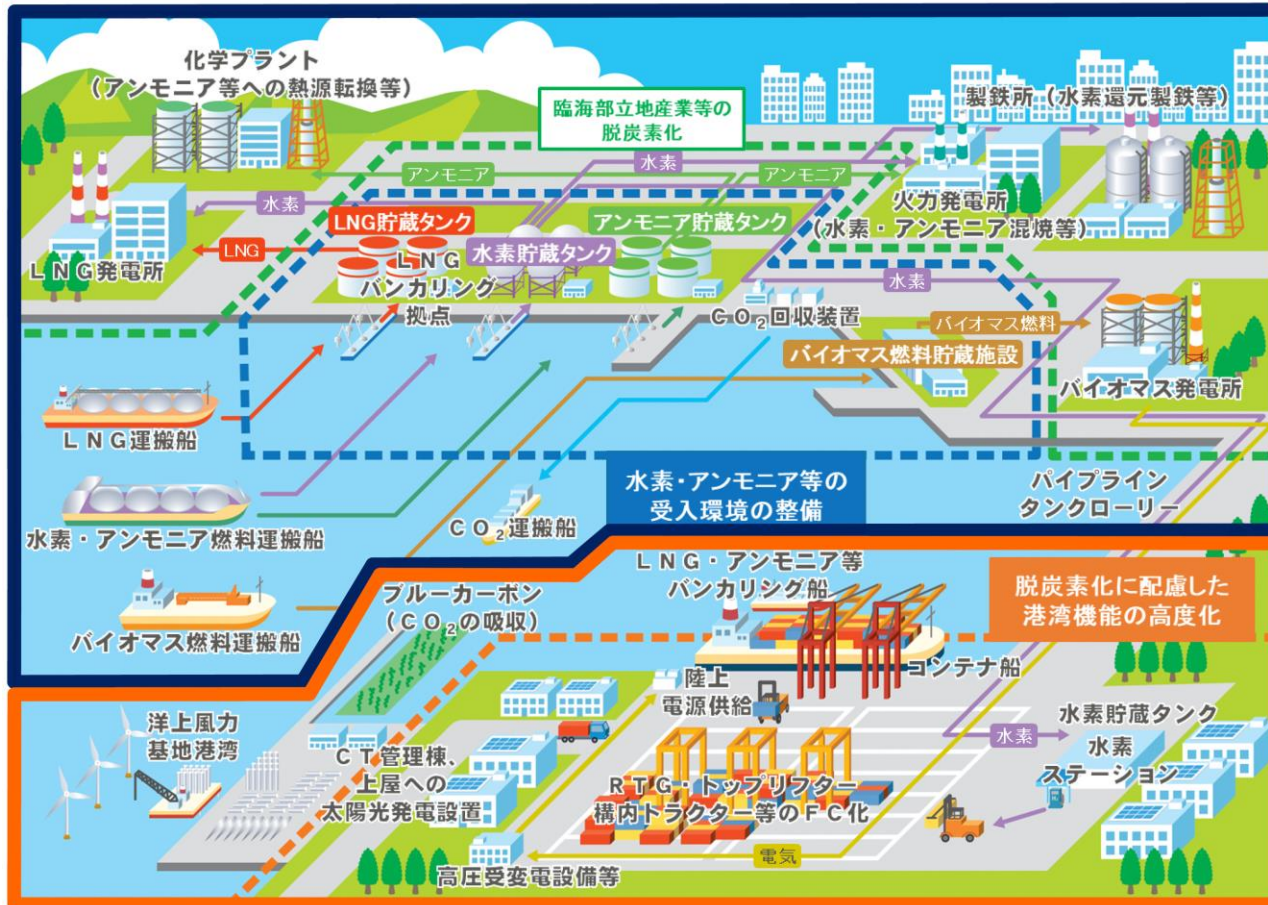
YouTubeでPR動画公開予定!
小名浜道路



カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

- ・官民が連携しながら港湾の脱炭素化を図る取組。
- ・CNPの形成を通じて、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を目指すとともに、臨海部産業の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献することを目指す。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成



小名浜港における脱炭素化の取組

- 令和6年6月に「小名浜港港湾脱炭素化推進計画」を策定した。
- 本計画では、温室効果ガス排出量を2050年に実質ゼロとする目標を設定している。

小名浜港港湾脱炭素化推進計画 ～カーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けシンカする小名浜港～

①温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化に関する取組

当面の取組

- ・管理棟、照明施設等のLED化による省エネルギー化
- ・再生可能エネルギー由来の電力使用への切替

技術開発の進展に応じた取組

- ・本港を出入りする車両の水素燃料化など
- ・荷役機械の低炭素化・脱炭素化
- ・水素・アンモニア等の輸送拠点整備による広域的、効率的な脱炭素化推進への寄与

②港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する取組

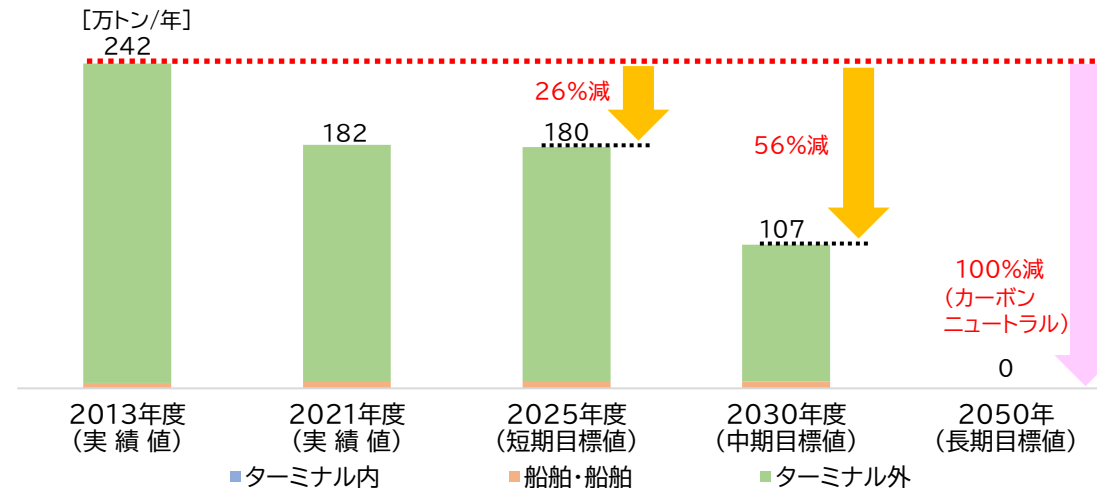
2030年代を見据えた取組

- ・アンモニアの輸入、移入、貯蔵を可能とする受入環境の整備
 - ▶東港地区におけるアンモニア輸送基地の整備の検討

2050年に向けた取組

- ・本港周辺企業や本県内外に立地する港湾への輸送を視野に入れた水素・アンモニア拠点形成
 - ▶大水深岸壁の活用を検討

港湾脱炭素化推進計画の目標（計画期間：2050年までとする）



水素・アンモニア等の需要推計及び供給目標の検討（需要ポテンシャル）

	短期 （2025年度）	中期 （2030年度）	長期 （2050年）
水素	—	—	約47万トン/年
アンモニア	—	約5.2万トン/年	約1,560万トン/年

お問い合わせ先



見積依頼 コンテナ利用全般

(株) いわき小名浜コンテナサービス

〒971-8183 福島県いわき市泉町下川字大剣196
TEL : 0246-75-0210 FAX : 0246-75-0280

助成制度

福島県小名浜港利用促進協議会

(事務局：いわき市産業振興部産業みらい課内)
〒970-8686 福島県いわき市平字梅本21
TEL : 0246-22-1162 FAX : 0246-22-7582

小名浜港全般

福島県小名浜港湾建設事務所

〒971-8101 福島県いわき市小名浜字辰巳町68
TEL : 0246-53-7124 FAX : 0246-53-7130
mail : onahama.kouwan@pref.fukushima.lg.jp



ぜひ小名浜港をご利用ください！

トライアル利用、港の見学なども大歓迎です。
まずはお気軽にお問い合わせください。