



千葉港定期コンテナ航路

Regular Container Routes from Chiba Port



- ※1 航路図は、複数の航路がふくそうする箇所があるため、一部省略して記載しています。
- ※2 韓国・東南アジア航路と韓国航路は、協調配船により週2便配船します。
- ※3 韓国航路(天敬海運・太榮商船)は、日本と韓国を2往復する航路の中で一度千葉港に寄港します。
- ※4 東南アジア航路(OOCL)の千葉港と横浜・東京間はフィーダー輸送となります。
- ※1 The route map has been simplified to remove overlap.
- ※2 The Korea/Southeast Asia route operates twice a week via shared vessel allocation.
- ※3 The Korean route (CKL and Tai Young) stops at Chiba Port once every two trips between Japan and Korea.
- ※4 The Southeast Asia route (OOCL) between Chiba and Yokohama/Tokyo operates as a feeder.

千葉港コンテナ定期航路・目的地までの所要日数 Regular Chiba Port Liner Container Services / Days of voyage

(As of October 1, 2025)
(2025年10月1日現在)

航路 Route	東南アジア航路 Southeast Asia Route			
船会社 Shipping Company	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) Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL)			
ターミナル オペレーター Terminal Operator	山九千葉支店 SANKYU INC. Chiba Branch			
配船間隔 Operation Interval	週2便(火・土) 2x per week (Tue/Sat.)			
寄港地 Port of Call	千葉(フィーダー輸送) Chiba (barge feeder) ↓ 横浜(1日) Yokohama (1day) ↓ 基隆(6日) Keelung (6days) ↓ 台中(7日) Taichung (7days) ↓ 香港(8日) Hong Kong (day8) ↓ 蛇口(9日) Shekou (9days) ↓ シンガポール(14日) Singapore (14days) ↓ ポートケラン(15日) Port Klang (15days) ↓ 香港(22日) Hong Kong (22days) ↓ 蛇口(22日) Shekou (22days) ↓ 廈門(23日) Xiamen (23days)	千葉(フィーダー輸送) Chiba(barge feeder) ↓ 東京(1日) Tokyo (1day) ↓ 泉州(6日) Quanzhou (6days) ↓ ホーチミン(10日) Ho Chi Minh (10days) ↓ レムチャバン(13日) Laem Chabang (13days) ↓ カイメップ(16日) Cai Mep (16days) ↓ 蛇口(19日) Shekou (19days)	千葉(フィーダー輸送) Chiba(barge feeder) ↓ 東京(1日) Tokyo (day1) ↓ 高雄(5日) Kaohsiung (5days) ↓ 蛇口(7日) Shekou (7days) ↓ シンガポール(11日) Singapore (11days) ↓ ジャカルタ(14日) Jakarta (14days)	千葉(フィーダー輸送) Chiba(barge feeder) ↓ 横浜(1日) Yokohama (1day) ↓ 高雄(5日) Kaohsiung (5days) ↓ 香港(6日) Hong Kong (6days) ↓ マニラ北(9日) Manila North (9days) ↓ マニラ南(10日) Manila South (10days) ↓ 香港(13日) Hong Kong (13days) ↓ 蛇口(14日) Shekou (14days)

航 路 Route	台湾・香港・ベトナム・ シンガポール航路 Taiwan,Hong Kong,Vietnam,Singapore Route	韓国・東南アジア航路 Korea / Southeast Asia Route	韓国航路 Korea Route		徳山航路 Tokuyama Route	徳山下松航路 Tokuyama-Kudamatsu Route
船会社 Shipping Company	ワンハイラインズ Wan Hai	高麗海運 KMTC	天敬海運 CKL	太榮商船 Tai Young	山九株式会社 Sankyu inc.	東ソー物流株式会社 Tosoh Logistics Corporation
ターミナル オペレーター Terminal Operator	ワンハイチーム WAN HAI TEAM ・相模運輸倉庫株式会社 SAGAMI TRANSPORTATION & WAREHOUSE CO.,LTD. ・アサガミ株式会社 ASAGAMI CORPORATION ・滋澤倉庫株式会社 THE SHIBUSAWA WAREHOUSE CO.,LTD. ※3社が共同運営 3companies jointly operate	日本通運株式会社 千葉国際ターミナル事業所 Nippon Express Co., Ltd. Chiba International Terminal Office ※東南アジアへの各港へも 釜山トランシップにて展開 Transshipment from Busan to South-East Asia is also being deployed	日本通運株式会社 千葉国際ターミナル事業所 Nippon Express Co., Ltd. Chiba International Terminal Office ※2社が共同で配船。 Operated jointly by both companies			
配船間隔 Operation Interval	週1便(火-水) 1x per week(Tue-Wed.)	週1便(水) 1x per week(Wed.)	週1便(土) 1x per week(Sat.)		週1便(木) 1x per week(Thu.)	月7便 7x per month
寄港地 Port of Call	千葉 Chiba ▽ 基隆(5日) Keelung (5days) ▽ 台中(6日) Taichung (6days) ▽ 高雄(7日) Kaohsiung (7days) ▽ 香港(9日) Hong Kong (9days) ▽ 南沙(10日) Nansha (10days) ▽ シンガポール(13日) Singapore (13days) ▽ ポートケラン(15日) Port Klang (15days) ▽ ベラワン(16日) Belawan (16days)	千葉 Chiba ▽ 蔚山(3日) Ulsan (3days) ▽ 釜山(4日) Busan (4days)	千葉 Chiba ▽ 釜山(3日) Busan (3days) ▽ 仁川(5日) Incheon (5days)		千葉 Chiba ▽ 徳山(1.5日) Tokuyama (1.5days) ▽ 千葉(3日) Chiba (3days)	千葉 Chiba ▽ 徳山下松(1.5日) Tokuyama-Kudamatsu (1.5days) ▽ 千葉(3日) Chiba (3days)



千葉港定期コンテナ航路

Regular Container Routes from Chiba Port



インセンティブ制度

Incentive Programs

千葉港定期コンテナ航路サービス地域 ~Container Ship Routes Served from the Chiba Port~

千葉港に寄港するコンテナ航路については、下表をご覧ください。貨物輸送の手続きなど詳細は、各船会社のターミナルオペレーターまでお問い合わせください。
The chart below details container routes which service Chiba Port. Please contact the transportation companies' terminal operators for specific information on shipping procedures.

ターミナルオペレーター Terminal Operator	船 会 社 Shipping Company
日本通運株式会社千葉国際ターミナル事業所 TEL 043-238-7311 FAX 043-238-7313 Nippon Express Co., Ltd. Chiba International Terminal Office	高麗海運株式会社 Korea Marine Transport Co., Ltd. (KMTC) 天敬海運株式会社 CK LINE Co., Ltd. (CKL) 陽明海運株式会社 Yang Ming Marine Transport Corporation
山九株式会社千葉支店 TEL 043-238-7720 FAX 043-238-7722 SANKYU INC. Chiba Branch	OOCL株式会社 Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL) 太榮商船株式会社 Taiyoung Shipping Company Co., Ltd. (Tai Young)
ワンハイチーム TEL 043-243-6881 FAX 043-243-6885 ・相模運輸倉庫株式会社:SAGAMI TRANSPORTATION & WAREHOUSE CO.,LTD. ・アサガミ株式会社:ASAGAMI CORPORATION ・滋澤倉庫株式会社:THE SHIBUSAWA WAREHOUSE CO.,LTD. ※3社が共同運営 3companies jointly operate	ワンハイラインズ株式会社 WAN HAI LINES LTD. (Wan Hai)

●：本船寄港 Direct Route ○：トランシップ対応 Transshipment

(2025年10月1日現在) As of October 1, 2025

地 域 Region	国(都市)名 Country/City	高麗海運 KMTC	OOCL	ワンハイラインズ Wan Hai	天敬海運 CKL	太榮商船 Tai Young
朝鮮半島 Korean Peninsula	韓 国 Korea	●	○		●	●
山東半島 Shandong Peninsula	青 島 Qingdao	○	○		○	○
	連 港 Transit Port / Other	○			○	○
渤海湾 Bohai Bay	新 港 Tianjin	○		○	○	○
	大 連 Dalian etc.	○			○	○
長江デルタ Yangtze River Delta	上 海 Shanghai	○	○	○	○	○
	寧 波 Ningbo, etc.	○		○	○	○
台湾海峡 Taiwan Strait	ア モイ Xiamen	○	○	○	○	
	福 州 Fuzhou, etc.	○	○	○	○	
珠江デルタ Pearl River	香 港 Hong Kong	○	○	●	○	
	蛇 口 Shekou	○	○	●	○	
	珠 海 Zhuhai, etc.	○	○	○	○	
ロシア・内陸 Russia (inland)	ウラジストック Vladivostok				○	
	モ ン ゴ ル Mongolia				○	
東南アジア Southeast Asia	台 湾 Taiwan		○	●		
	フィリピン Philippines	○	○	○		
	シンガポール Singapore	○	○	●		
	マレーシア Malaysia	○	○	●		
	インドネシア Indonesia	○	○	●	○	
	ベトナム Vietnam	○	○	○	○	
	タ イランド Thailand	○	○	○	○	
	ミャンマー Myanmar	○	○	○		
オセアニア Oceania	オーストラリア Australia		○			
	ニュージーランド New Zealand		○			
インド洋 Indian Ocean	バングラディシュ Bangladesh	○	○	○		
	インド India	○	○	○		
	スリランカ Sri Lanka	○	○	○		
	パキスタン Pakistan	○	○	○		
南西アジア Southwest Asia	アラブ首長国連邦 United Arab Emirates	○	○	○		
	サウジアラビア Saudi Arabia	○	○	○		
	イ ラ ン Iran					
	バ ーレーン Bahrain		○	○		
	ク ウ ー ト Kuwait		○	○		
	カ タ ール Qatar		○	○		
欧 州 Europe			○			
北 米 North America		○	○	○		
南 米 South America	メ キ シ コ Mexico	○		○		
	エ ク ア ド ル Ecuador			○		
	グ ア テ マ ラ Guatemala			○		
	チ リ Chile			○		
	ペ ル ー Peru			○		
	コ ロ ム ビ ア Colombia			○		

千葉港コンテナターミナル利用助成制度があります

千葉県では、千葉港コンテナターミナルの利用拡大を図るため、補助金による助成を行っています。

- 補 助 対 象 者：千葉港千葉中央ふ頭コンテナターミナルを利用して輸出入を行った、国内に事業所を有している荷主のうち、
(1) 直近3か年以内に利用実績がない者（新規利用）
(2) 直近3か年以内に利用実績がある場合は、補助対象期間におけるコンテナ貨物取扱量の合計が、前年の取扱量を10TEU以上上回っている者（継続利用）

- 補 助 額：新規利用の場合…1TEUにつき、10,000円を補助
継続利用の場合…前年のコンテナ貨物取扱量に対する増加分1TEUにつき10,000円を補助

- 補助対象期間：令和7年1月1日から令和7年12月31日まで

- * 前年とは、令和6年1月1日から令和6年12月31日までを指します。
* 1 申請社（者）あたり400万円を限度額とします。
* 補助金の総額が予算額を超えた場合は、按分して交付いたします。

詳細は、以下サイトをご覧ください。
<https://www.pref.chiba.lg.jp/kouwan/news/container-josei.html>



■Chiba Port Container Terminal Subsidy Program

Chiba Prefecture provides subsidies to encourage the use of Chiba Port Container Terminal.

- Eligible recipients：Shippers who use the Chiba Port Chiba Chuo Wharf Container Terminal for import and export, have a place of business in Japan, and
(1) have not used the service within the last 3 years (new users).
(2) have used the service within the last 3 years, and the total containerized cargo volume handled during the period covered by the subsidy must exceed the volume handled in the previous year by at least 10 TEU (continuous use).

- Subsidy amount：For new users: 10,000 yen per TEU
For continuous use: 10,000 yen per TEU increase in containerized cargo volume handled in the previous year

- Subsidy period: From January 1, 2025 to December 31, 2025

- * The previous year is defined as the period from January 1, 2024 to December 31, 2024.
* The maximum amount of subsidy is 4 million yen per applicant.
* If the total amount of subsidies exceeds the budgeted amount, the subsidy will be allocated proportionally.
For details, please refer to the following website.
<https://www.pref.chiba.lg.jp/kouwan/news/container-josei.html>

●上記に関するお問い合わせ先

千葉県県土整備部港湾課港湾振興室
〒260-8667 千葉県千葉市中央区市場町1番1号
E-mail:kousin2@mz.pref.chiba.lg.jp
TEL043-223-3835 FAX043-227-0928

●For inquiries about the above scheme

Port and Harbor Promotion, Port and Harbor Division, Land Development Department,
Chiba Prefectural Government
1-1 Ichiba-cho, Chuo-ku, Chiba City, Chiba Prefecture 260-8667
E-mail: kousin2@mz.pref.chiba.lg.jp



定期内航RORO船による輸送

Shipment via Scheduled Domestic RORO Routes



RORO船 RORO ship

Domestic RORO vessels call at the Port of Chiba regularly and transport a large volume of cargoes such as fully assembled automobiles, paper products, and resin between the Port of Chiba and various ports in western Japan.

A modal shift in domestic logistics is expected to not only be effective in providing stable transportation capacity by saving on labor, and in reducing CO₂ emissions, but also in addressing the problem of driver shortages.

※An acronym for ROLL ON / ROLL OFF, a RORO ship is a cargo ship fitted with a loading ramp that has wheel locks for storing trailers and more.

千葉港では、内航RORO船が定期運航されており、完成自動車や紙製品、樹脂など数多くの貨物が西日本各地と行き来しています。

国内物流におけるモーダルシフトは、省力化による安定した輸送能力の提供、CO₂削減の有効な手段としてだけでなく、ドライバー不足問題の受け皿として、期待されています。

※RORO船とは、「ROLL ON・ROLL OFF」の略で、ランプウェイを備え、トレーラーなどの車輛を収納する車輛甲板を持つ貨物船

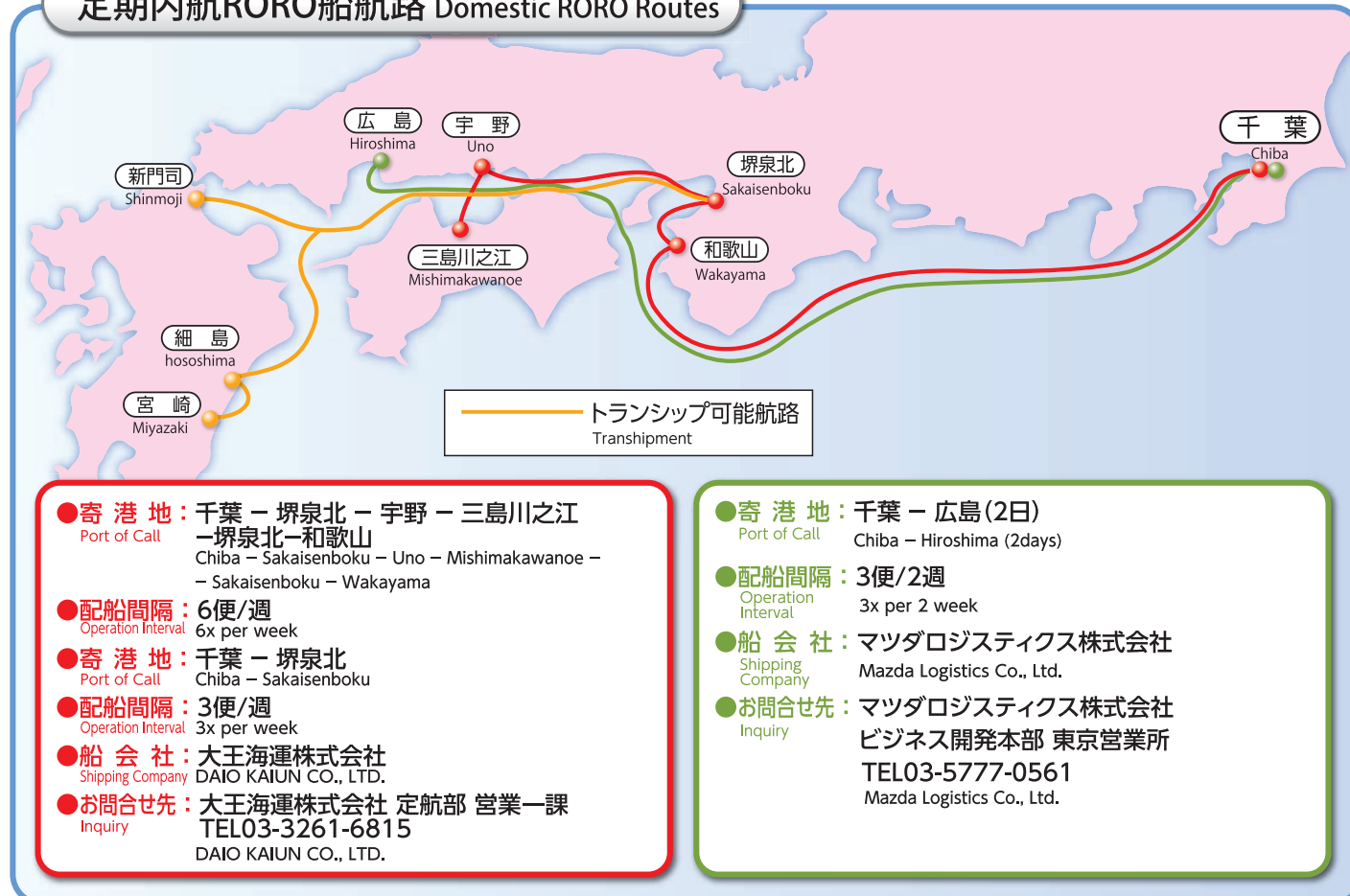


貨物搬入の様子 Freight Loading



RORO船 RORO ship

定期内航RORO船航路 Domestic RORO Routes



モーダルシフトで物流の未来を支える千葉港

Chiba Port: Supporting the future of logistics through modal shift.

モーダルシフトとは、貨物輸送を環境負荷の高いトラック輸送から、環境負荷の少ない海上輸送や鉄道輸送に転換する取り組みです。

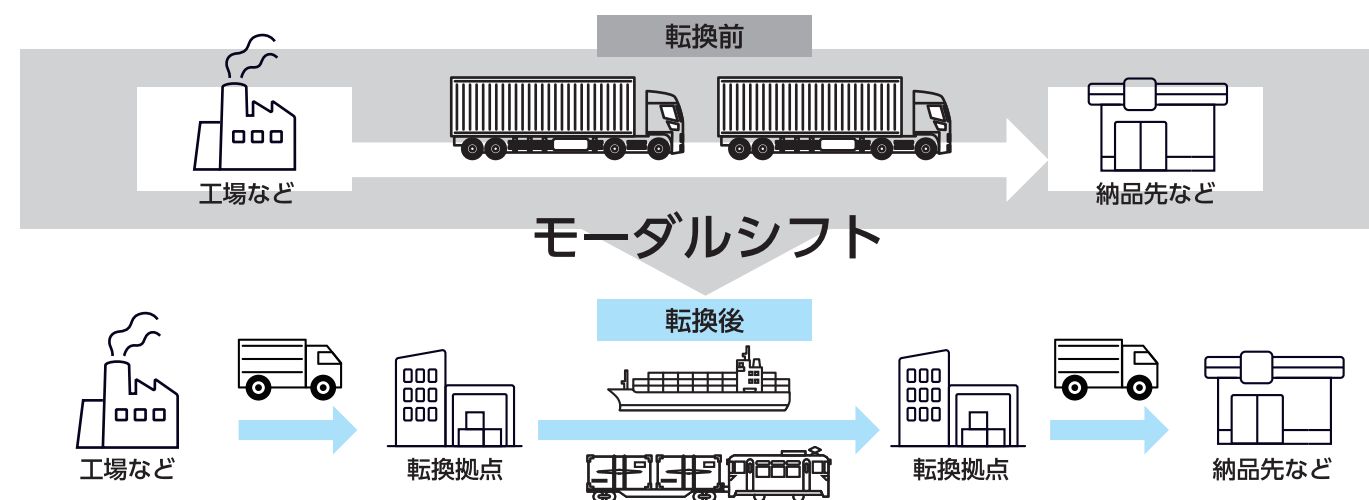
この取り組みは、CO₂排出量の削減や道路渋滞の緩和、効率的な物流ネットワークの構築に繋がるほか、2024年4月から制定された「働き方改革関連法」によってドライバーの労働時間が厳しく制限されたことから、より一層注目されています。

これを機に、海上輸送の活用も是非ご検討ください。

Modal shift refers to the transition of freight transportation from trucks, which have a high environmental impact, to more environmentally friendly methods such as ocean and rail transport.

This approach contributes to reduced CO₂ emissions, alleviated road congestion, and the creation of more efficient distribution networks, and has been gaining more attention due to new April 2024 laws imposing stricter regulations on drivers' working hours.

We encourage you to consider using ocean transport as part of this shift.



【海上輸送へのモーダルシフトの利点】 Benefits of Switching to Ocean Transport

1 大量輸送によるドライバー不足対策、輸送の効率化 Fewer Drivers Needed and Better Efficiency

海上輸送は、大量輸送が可能なることから、トラック輸送だけよりも少ないトラックドライバーで輸送が可能です。輸送回数を減らすことができ、物流全体の効率が向上します。

Ocean transport can move large amounts of cargo at once, requiring fewer truck drivers. This reduces the number of trips between locations and improves the overall efficacy of logistics.

2 環境負荷の軽減 Lower Environmental Impact

海上輸送は、トラック輸送よりもCO₂排出量が少なく、環境負荷の軽減を図れます。

Ocean transport produces less CO₂ than trucks, helping the environment

3 輸送経路複線化による安定輸送 Safer and More Reliable Transport

陸上輸送に加え海路も併用した「輸送経路の複線化」は、事故や災害等の発生時の「輸送できないリスク」を軽減し、安定輸送の実現に貢献します。

Using both land and sea routes reduces risks from accidents or disasters, making transport more stable.



千葉港港湾計画

Chiba Port and Harbor Plan Future Vision

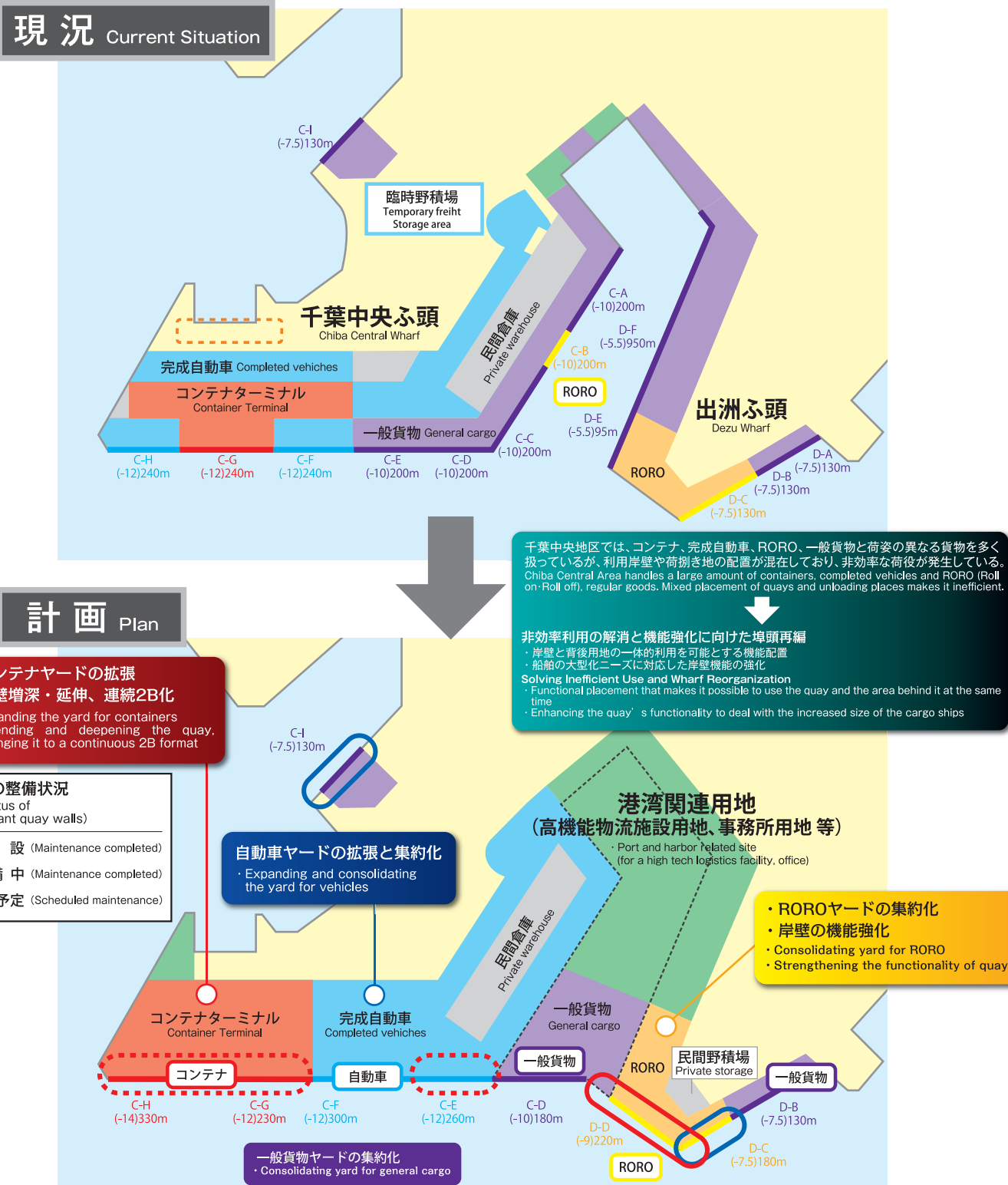
千葉県では、将来の千葉港の港湾整備・管理・運営を行う上での指針となる港湾計画を定めており、社会情勢や企業活動に伴う貨物動向など千葉港を取りまく環境の変化に適切に対応していく必要があることから、平成30年11月に港湾計画の改訂を行いました。

千葉中央地区では、船舶の大型化や、ヤード不足等に対応するため、土地造成を含む埠頭再編を計画に位置付けました。

Chiba Prefecture has established a port plan to guide the future port development, management, and operation of Chiba Port. The port plan was revised in November 2008 because of the need to appropriately respond to changes in the environment surrounding Chiba Port, including social conditions and cargo trends associated with corporate activities.

In the Chiba Chuo District, the plan includes the reorganization of wharves, including land development, in order to respond to the increasing size of vessels and the shortage of yards.

主な計画変更の内容 Main Points of the Plan Change



港湾計画に基づく整備の状況 Development Status Based on the Port Plan

出洲ふ頭の直轄事業 Businesses Under Direct Control of Dezu Wharf

①岸壁 (水深9m,延長220m)

令和2年度より、千葉港港湾計画改訂後、最初のふ頭再編事業となる出洲ふ頭D岸壁の整備が国の直轄事業として進められています。

千葉中央地区における貨物需要の増大に伴うRORO船の大型化に対応するとともに、災害時の耐震性能を有する複合一貫輸送ターミナル (ROROターミナル) として整備されております。

①Wharf (Depth 9m, Length 220m)

The development of Deshu Pier D Wharf is currently in progress. This project, which is led by the national government and is the first pier reorganization project following the revision of the Chiba Port Harbor Plan, has been in motion since the 2020 fiscal year.

The current project is transforming Deshu Pier D Wharf into an intermodal transport terminal with high seismic capacity that can accommodate changes such as the increasing size of RORO ships caused by growing cargo demand in the Chiba Central Area.

土地造成事業 Land Development Project

②第1期埋立 (約4ha)

千葉中央地区の貨物取扱ヤードの不足に対応するため、中央ふ頭と出洲ふ頭の間を埋立てて土地を造成することとしており、段階整備の第1期埋立 (約4ha) に向けた調査設計を進めています。

②Phase 1 reclamation (approximately 4 ha)

To address the shortage of cargo handling yards in the Chiba Central area, we plan to reclaim land between Chuo Pier and Dezu Pier to create new land. Currently, we are advancing survey and design work for the first phase of staged development, which involves approximately 4 hectares of reclamation.

③コンテナヤード拡張 (約1ha)

コンテナヤードの不足に対応するため、令和7年度の完成を目指し拡張工事 (約1ha) を進めています。

③Container yard expansion (approximately 1 ha)

In order to address the shortage of container yards, expansion work is currently underway with construction scheduled to be completed during the 2025 fiscal year.



千葉港千葉中央地区 Chiba Port, Chiba Central Area



葛南地区

Katsunan Area

葛南中央地区 鋼材・金属くずを中心とした工業港

Katsunan Central Area An industrial port focused on scrap metal and steel



葛南中央地区は船橋市及び市川市（一部）に位置し、食品、石油及び化学工業、機械、金属取扱企業が立地しています。特に葛南中央地区の中核となっている船橋中央ふ頭は、船橋市潮見町、市川市東浜に位置し、総面積133haの広大な埋立地を活かし、鋼材・金属くず・砂利・砂等を中心に取り扱っています。

Katsunan Central Area is located in Funabashi and (partly in) Ichikawa, and is home to many companies that deal with food products, oil, chemical products, machinery, and metals. The core of the Katsunan Central Area is the Funabashi Central Wharf located in Funabashi's Shiomicho and Ichikawa's Higashihama. It mainly handles steel, scrap metal, gravel and sand, and has an area of 133ha.

●船橋中央ふ頭北 North Funabashi Central Wharf

施設名 Facility	施設概要 The outline of facilities				主な取扱貨物 Principal Cargo
	延長 (m) Length (m)	水深 (m) Depth (m)	エプロン幅 (m) The apron width (m)	対象船舶 (D/W) Ship tonnage (D/W)	
A岸壁 Wharf A	540	−5.5	15.0	2,000	砂利・砂 Gravel and Sand
B岸壁 Wharf B	150	−7.5	20.0	5,000	鋼材 Steel Material
C岸壁 Wharf C	130	−7.5	20.0	5,000	鋼材 Steel Material
D岸壁 Wharf D	130	−7.5	20.0	5,000	その他化学工業品 Other Chemical Products
E岸壁 Wharf E	135	−7.5	20.0	5,000	—
F岸壁 Wharf F	130	−7.5	20.0	5,000	その他化学工業品 Other Chemical Products
G岸壁 Wharf G	136	−7.5	20.0	5,000	金属くず Scrap Metal
H岸壁 Wharf H	130	−7.5	20.0	5,000	金属くず Scrap Metal
I岸壁 Wharf I	143	−7.5	20.0	5,000	金属くず Scrap Metal
J岸壁 Wharf J	130	−7.5	20.0	5,000	金属くず Scrap Metal
K岸壁 Wharf K	130	−7.5	20.0	5,000	鋼材 Steel Material
L岸壁 Wharf L	130	−7.5	20.0	5,000	鋼材 Steel Material
M岸壁 Wharf M	360	−5.5	15.0	2,000	砂利・砂 Gravel and Sand

船橋中央ふ頭南

葛南中央地区の中心となる船橋中央ふ頭南は、物流の効率化と、災害時の緊急物資輸送の確保のため、直轄事業として進められたE岸壁の-12m耐震強化岸壁への改良整備が完了し、葛南地区の輸出入の中心拠点となっています。

South Funabashi Central Wharf

South Funabashi Central Wharf is the center for shipments from the Katsunan Area. The Port has completed -12m seismic reinforcement of Wharf E in order to ensure continued logistic functionality during a disaster and in order to improve logistic efficiency.



作業の様子
The wharf at work



市原～袖ヶ浦地区

Ichihara - Sodegaura Area

市原～袖ヶ浦地区 エネルギーと化学製品の重工業地帯で首都圏の生産活動を支える中枢地点

Ichihara-Sodegaura Area Supporting the Greater Tokyo area through the heavy industries of energy and chemicals



市原～袖ヶ浦地区では昭和30年代から始まった臨海部の埋立工事を契機に、石油化学工業をはじめとする大手企業が多数進出し、飛躍的な発展をとげてきました。現在では、エネルギーと化学製品の重工業地帯で首都圏の生産活動を支える中枢地点を担っています。特に電力等のエネルギー産業については、世界最大級の貯蔵能力を誇るLNG基地が立地し、都市ガスの供給を行うとともに、発電用燃料として電力供給にも利用され、首都圏における生活、産業の屋台骨となっています。

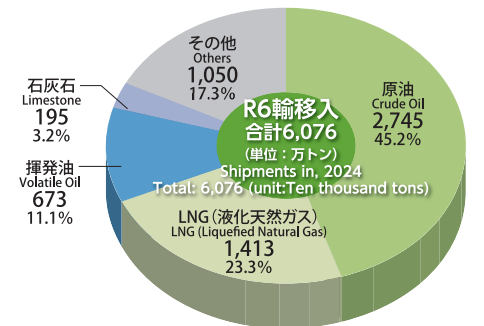
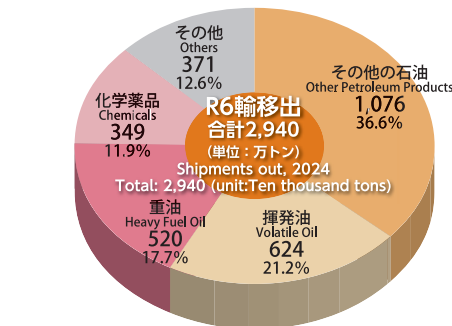
Ichihara-Sodegaura Area

The Ichihara-Sodegaura Area today features numerous major companies, and experienced tremendous growth beginning with energy and chemical companies in 1955 when land reclamation commenced. Supporting the Greater Tokyo area through the heavy industries of energy and chemicals. Further, with regards to energy, the LNG terminal, which boasts the world's largest LNG storage capacity, is located here. It supplies city gas as well as fuel for power generation, and is becoming the backbone of life and industry in the Tokyo metropolitan area.



石油化学コンビナート
Petrochemical Combine

●市原～袖ヶ浦地区の主な取扱品種 Ichihara-Sodegaura Area Main Products



火力発電所
Thermal Power Station