

新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会
最終とりまとめ
(案)

令和6年2月13日

目 次

はじめに.....	1
1. 国際コンテナ戦略港湾政策に関するこれまでの取組の総括（成果と課題）	
1-1. 港湾・海運を取り巻く状況変化	2
（1）国際海上コンテナ輸送に関する動向.....	2
① 国際海上コンテナ輸送の概況	2
② 国際基幹航路の動向	2
③ 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響.....	3
④ 我が国企業の生産活動の動向.....	4
（2）港湾の機能強化に関する動向	6
① コンテナターミナルの整備動向	6
② 自動化・デジタル化の動向.....	6
③ 港湾・海運の脱炭素化の動向.....	7
（3）港湾運営等に関する動向	8
① 港湾運営会社等による事業展開の動向.....	8
② 港湾コストの動向.....	8
③ 我が国の港湾労働を取り巻く動向	8
④ コンテナターミナルの情報セキュリティの動向.....	9
（4）物流の2024年問題	10
1-2. 主な取組成果	11
1-3. 今後取り組むべき課題.....	15
2. 今後の取組の方向性	
2-1. 基本的な取組方針	20
2-2. 政策目標	22
2-3. 個別施策の方向性	24
（1）国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	24
① 国内からの集貨.....	24
② アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨.....	25
③ 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化.....	26
④ 港湾運営会社による取組の推進.....	26
⑤ 集貨に関する関係者への働きかけ及び理解醸成.....	26

（２）国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」	27
① 国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化.....	27
② 創貨に資する産業立地の推進	27
（３）国際コンテナ戦略港湾の機能強化等による「競争力強化」	28
① 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等.....	28
② 頻発化・激甚化する自然災害への対応力強化	28
③ DX の推進	28
④ GX の推進	29
⑤ 物流の 2024 年問題への対応.....	29
⑥ 港湾運営会社による戦略的な港湾運営.....	30
⑦ 港湾コストの低減.....	31
⑧ 港湾労働者不足への対応.....	31
⑨ コンテナターミナルの情報セキュリティ対策の強化.....	32
⑩ コンテナ物流に関する各種データの充実	32
2ー4. 国際コンテナ戦略港湾各港の主な取組の方向性.....	33
（１）京浜港	33
（２）阪神港	35
おわりに.....	36

はじめに

国際海上物流の幹線としての役割を担う国際基幹航路の我が国港湾への寄港は、我が国に立地する企業の国際物流に係るリードタイムの短縮、ひいては在庫コストの削減に寄与するのみならず、我が国の経済安全保障を確保していくためにも重要である。国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、国は、平成22年8月に阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾に「選択」し、両港の港湾運営会社の設立や出資等を通じ、国が前面に立って、関係者が一丸となって、船舶の大型化への対応、広域からの貨物の集貨、効率的な港湾運営による物流コストの低減等のハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施してきた。

令和2年夏頃より、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱が生じた。この混乱下において、特に、日本発北米西岸向けコンテナ輸送について、釜山港経由の所要日数は大きく増加し、国際コンテナ戦略港湾経由との差が50日を超えた例が確認されるなど、リードタイムの大幅な増加に直面する輸出企業もあった。これらの物流の混乱を経験した我が国企業においては、現在、サプライチェーンの強靱化・安定化に資する国際基幹航路の維持・拡大の重要性が、より一層高まっているところである。

このような状況の中、令和5年度は、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3月公表）に位置付けられた政策目標の最終年であること等を踏まえ、これまで国際コンテナ戦略港湾政策の検討やフォローアップを行ってきた「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」（平成25年7月設置）及び「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」（令和2年3月設置）を発展的に解消した上で、新たに令和5年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」（以下「本検討委員会」という。）を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化や諸課題を踏まえ、今後の国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標や新たな戦略、個別施策等について検討を行った。

今般、本検討委員会での議論を踏まえ、令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性等について、最終とりまとめを行ったものである。

1. 国際コンテナ戦略港湾政策に関するこれまでの取組の総括（成果と課題）

1－1. 港湾・海運を取り巻く状況変化

（1）国際海上コンテナ輸送に関する動向

① 国際海上コンテナ輸送の概況

全世界のコンテナ取扱個数は、2011 年の約 5.9 億 TEU から 2021 年には約 8.5 億 TEU と 10 年間で約 1.4 倍に増加し、日本を除く東アジア・東南アジアのコンテナ取扱個数は、約 2.9 億 TEU から約 4.2 億 TEU と約 1.5 倍に増加している。他方、日本のコンテナ取扱個数は、2011 年の約 2,000 万 TEU から 2021 年には約 2,200 万 TEU まで増加しているものの、増加率は約 1.1 倍であり、東アジア・東南アジアの各国と比較して増加率が低い状況となっている。

近隣諸国の主要港のコンテナ取扱貨物量（2021 年：外内貿合計）は、上海港が約 4,700 万 TEU、シンガポール港が約 3,750 万 TEU、釜山港が約 2,270 万 TEU、うちトランシップ貨物（外内貿合計）の割合は、上海港が 12%、シンガポール港が 86%、釜山港が 54%であり、特にシンガポール港及び釜山港は、東アジア・東南アジア諸国から広く国際トランシップ貨物を集貨している。また、釜山港でトランシップされている貨物のうち、日本発着貨物は中国に次いで 2 位の約 172 万 TEU となっている。他方、国際コンテナ戦略港湾のコンテナ取扱貨物量（2021 年：外内貿合計）は、京浜港が約 790 万 TEU、阪神港が約 520 万 TEU、うちトランシップ貨物（外内貿合計）の割合は、京浜港が 11%、阪神港が 19%であるが、国際トランシップ貨物の割合は、両港とも取扱貨物量全体の 1 %程度となっている。

日本発着貨物の直航航路利用率は、主要貿易相手国である米国との輸送において輸出入ともに低下傾向にある。2022 年の日本－米国間輸送の直航航路利用率は、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫による影響もあり、輸出は約 6 割、輸入は約 8 割となっており、特に日本－北米東岸間のトランシップ輸送が増加傾向にある。

② 国際基幹航路の動向

2000 年代半ば以降、コンテナ船の大型化が急速に進展し、2022 年には世界最大級の 24,000TEU 級コンテナ船がアジア－欧州航路に就航してお

り、大型コンテナ船の寄港の増加に伴うコンテナ船の着岸時間の長期化等が課題となっている。また、大型船の投入割合も上昇傾向にあり、2022年から2024年にかけて竣工予定のコンテナ船の約2割が、満載の場合に概ね水深18m以深の大水深岸壁を必要とする14,000TEU積み以上となっている。

我が国に寄港している北米・欧州航路の平均船型は大型化が進展しているが、アジア・北米・欧州航路全体の平均船型に比較して小型であり、特に欧州航路においては、アジア全体の平均船型は日本の約2倍となっている。

国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の寄港回数は、近年は概ね横這いであったが、2021年から2022年にかけて、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により減少している。国際基幹航路の輸送力は、2018年以降増加し、2021年以降は国際海上コンテナ輸送の需給逼迫による国際基幹航路減少の影響を受けて低下していたが、2023年に入り、横浜港において、中南米輸入航路の投入船舶の大型化に加え、同年3月には日本において約2年ぶりとなる北米東岸輸出航路が開設された。現在、国際コンテナ戦略港湾に寄港している国際基幹航路は、日本と北米西岸、中南米を結ぶ航路が相対的に多く、また、輸入航路が多い状況となっているが、北米東岸（輸入）、大洋州（輸出）、アフリカ（輸出・輸入）については、日本との国際基幹航路が存在していない。

2023年1月に、世界1位のコンテナ船運航船腹量を有するコンテナ船社MSC（スイス）と同2位のマースク（デンマーク）が、2社による定航アライアンス「2M」について、2025年1月末で提携契約を終了することで両社が合意したと発表した。また、2024年1月に、マースクと同5位のハパックロイド（ドイツ）が、2025年2月からの長期提携に合意したと発表した。現在、国際基幹航路の運航は、2Mのほか、オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）が参画するザ・アライアンス（TA）など、3つのアライアンスに集約されているが、コンテナ船腹量上位2社によるアライアンスの終了が決定し、新たなアライアンスが誕生することは、今後の国際基幹航路の動向にも影響を与える可能性がある。

③ 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響

米中貿易摩擦・新型コロナウイルス感染症の先行き懸念等により新規コンテナ生産が低迷していたところに、世界的なロックダウン等により国際貿易が一時的に縮小した後、米国等における巣ごもり需要の拡大に伴い、2020年7月以降、アジア発北米向け等のコンテナ荷動き量が急増

し、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫が発生した。

また、北米西岸を中心とする港湾混雑等により、コンテナ船の慢性的な運航遅延が発生するとともに、世界的に国際海上コンテナ輸送スペースが不足し、海上輸送運賃が高騰した。このような状況下で、日本―北米西岸間の国際基幹航路において、1 ループの所要日数が最大で計画日数の2 倍程度になった例があるほか、コンテナ船社は運航スケジュールを順守するために相対的に貨物量の少ない日本への国際基幹航路の寄港数を減少させた。また、横浜発ロサンゼルス向け 40ft コンテナのスポット運賃は、需給逼迫前と比較して最大 10 倍程度まで上昇した。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、日本に寄港する国際基幹航路の再編が行われ、2021 年 4 月に欧州航路 2 航路が日本への寄港を停止したほか、2021 年 6 月には日本に寄港する唯一の北米東岸航路が寄港を停止した。

日本の地方港から国際コンテナ戦略港湾を経由した北米西岸へのコンテナ輸送の所要日数は、需給逼迫前は 20 日程度であり、釜山港経由と大きな差は見られなかったものの、需給逼迫下においては、国際コンテナ戦略港湾経由、釜山港経由ともに所要日数が増加した。特に、釜山港経由の所要日数は大きく増加し、国際コンテナ戦略港湾経由との差が 50 日を超えた例が確認されている。

2022 年夏頃以降、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫は改善に向かい、北米西岸港湾等におけるコンテナ船の滞船が減少するとともに運航スケジュールの正常化が進み、海上輸送運賃も需給逼迫前の水準まで低下している。

なお、2023 年 7 月以降、干ばつの影響によりパナマ運河の通航船舶数の制限が行われているほか、2023 年 12 月以降、紅海でのイエメンの武装組織による航行船舶への攻撃に伴い、外航コンテナ船社においてスエズ運河経由ルートを回避する動きが進んでおり、国際基幹航路におけるコンテナ船の運航スケジュールの乱れや海上輸送運賃の上昇といった影響が生じている。

④ 我が国企業の生産活動の動向

日系海外現地法人の企業数は増加傾向にあり、売上高は世界金融危機後に減少したが、近年は世界金融危機前を上回っている。我が国製造業の海外生産比率（売上高ベース）は、近年上昇傾向にあり、2021 年度は約 26%となっている。

他方、円安の進展に伴い国内事業活動が割安となっており、サプライ

チェーンのリスク、経済安全保障上のリスク等も考慮すると、投資先としての日本の魅力が高まっている。このような状況を踏まえ、一部の企業においては、生産拠点の国内回帰の動きが見られる。

(2) 港湾の機能強化に関する動向

① コンテナターミナルの整備動向

海外の主要港においては、大規模なコンテナターミナルの整備が進展している。シンガポール港では、ターミナルオペレーションの効率化、コンテナ船の大型化への対応等を目的として、トゥアス地区（計画岸壁延長 26,000m、最大水深 23m）の整備や、既存のパシルパンジャンターミナル及びシティターミナルのトゥアス地区への移転・集約が進められている。また、釜山港では、釜山新港（計画岸壁延長 16,690m、最大水深 23m）の整備が進められ、あわせて荷役機械の自動化・遠隔操作化が行われている。

我が国においては、国等により大水深・高規格コンテナターミナルの整備を継続して実施し、2022 年度末時点で、水深 16m 以深の耐震強化岸壁が京浜港で 8 バース、阪神港で 7 バース完成済みとなっているが、海外の主要港と比較してコンテナターミナルが細分化されており、一部のターミナルを除いて、コンテナ船の柔軟な着岸・荷役やターミナル間での貨物の円滑な積み替え等の機能が十分に確保されていない状況にある。

② 自動化・デジタル化の動向

コンテナターミナルの自動化は、1993 年にロッテルダム港 Delta ターミナルで実現し、2005 年頃から、海外の主要港において、コンテナ船の大型化による 1 寄港当たりのコンテナ取扱個数の増大等に対応するため、自動化・遠隔操作化や ICT 技術の導入が本格的に進められてきた。2023 年 12 月時点で、世界のコンテナ取扱量の上位 20 港（2022 年）のうち 18 港にコンテナターミナルの自動化・遠隔操作化技術が導入されている。また、シンガポール港では 2040 年までの自動化ガントリークレーンの導入を目標として掲げており、釜山港では荷役機械の国産化を目標として掲げている。

なお、米国の港湾におけるコンテナクレーンの 80% 近くのシェアを確保しているとされる中国・上海振華重工（ZPMC）製のクレーンについては、コンテナの出所や目的地を登録・追跡できる高度なセンサーが搭載されていることから、米国当局において、これらのクレーンに対する安全保障上の懸念が高まっているとの報道がなされている。2023 年 5 月には、米国連邦下院において、サイバーセキュリティ強化の観点から、米国の港湾で特定の外国製クレーンを導入する際に米国政府機関の事前検査を義務付ける法案が提出された。

③ 港湾・海運の脱炭素化の動向

脱炭素に向けた動きが世界的に加速している中、海外の港湾においても取組が進められている。ロッテルダム港では、2020年5月に「Hydrogen Vision」を発表し、北西ヨーロッパにおける水素の生産・輸入・活用・他国への輸送のハブとする構想の実現に取り組んでいる。ロサンゼルス港及びロングビーチ港では、「Clean Air Action Plan」を策定し、周辺環境の大気汚染防止及び脱炭素化の取組として、港湾トラックや荷役機械のゼロエミッション化が進められている。また、QUAD（日米豪印）の枠組みをはじめ、低・脱炭素化された船舶や港湾から形成される「グリーン海運回廊」の実現に向けた検討が世界的に進められている。

我が国では、2050年までのカーボンニュートラル¹及び2030年度の温室効果ガス46%削減（2013年度比）を目標としており、我が国の二酸化炭素排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾・臨海部において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（Carbon Neutral Port（CNP））の形成を推進している。国際コンテナ戦略港湾においては、港湾脱炭素化推進計画²の作成に向けた検討や、LNGバンカリング³の体制整備等に取り組んでいる。

国際海事機関（IMO）においては、2023年7月にGHG（温室効果ガス）削減戦略を改定し、2050年頃までにGHG排出ゼロを目指すとされている。海運の脱炭素化に向けて、既に技術が確立されているLNG燃料コンテナ船の投入が世界的に拡大しているほか、世界の外航コンテナ船社において、メタノール、アンモニア等の次世代燃料コンテナ船の投入が計画されている。我が国においては、2023年7月に定期コンテナ航路では初めてとなるLNG燃料コンテナ船が横浜港に寄港したほか、同年12月に横浜港の港湾管理者および関係事業者によりグリーンメタノールのバンカリング等に関する覚書が締結された。また、アンモニア燃料船について、2026年頃からの実証運航の開始、2028年までのできるだけ早期の商業運航の実現を目標に、エンジン開発等が進められている。

¹ カーボンニュートラル：二酸化炭素だけに限らず、メタン、一酸化二窒素、フロンガスを含む「温室効果ガス」について、排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計をゼロにすること。（出典：資源エネルギー庁HP）

² 港湾脱炭素化推進計画：港湾法第50条の2第1項の規定に基づき港湾管理者が作成する、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的利用の促進を図るための計画。

³ バンカリング：船舶への燃料供給を行うこと。

(3) 港湾運営等に関する動向

① 港湾運営会社等による事業展開の動向

海外の主要港の港湾運営会社等は、自港の港湾運営に加えて港湾周辺の物流施設等への投資を展開しており、また、自国だけでなく海外の港湾運営会社や物流施設への投資等も行っている。

例えば、釜山港湾公社は、釜山新港西コンテナふ頭背後団地において、新たな大型物流センターの建設を予定しているほか、ロッテルダム港やバルセロナ港等における物流施設への投資を行い、海外に進出する韓国企業を支援している。また、ロッテルダム港湾公社は、オランダ国内に、ターミナル間の鉄道輸送、輸送システム関連、エネルギー関連等の複数の子会社を保有しており、近年は環境・グリーン分野において、二酸化炭素貯蔵プロジェクト等の事業を展開している。

我が国においては、阪神国際港湾株式会社がカンボジアのシハヌークビル港湾公社への出資を通じて同港の運営に参画している。また、横浜川崎国際港湾株式会社が東京湾、阪神国際港湾株式会社が大阪湾・瀬戸内地域における LNG バンカリング事業を行う合弁会社にそれぞれ出資し事業に参画している。

② 港湾コストの動向

とん税・特別とん税、入港料、水先料等から構成される入出港コスト（船舶関係費用）は、我が国港湾においては、国際基幹航路のように船型が大きく、投入隻数が多くなるほど、とん税・特別とん税が占める割合が著しく大きくなる傾向があり、釜山港等の近隣諸国の港湾との比較において劣後していたが、2020 年 10 月に、国際コンテナ戦略港湾等に寄港する北米及び欧州航路のコンテナ船に対するとん税・特別とん税の特例措置を適用した結果、入出港コストは近隣諸国の港湾と同程度まで低減されている。

③ 我が国の港湾労働を取り巻く動向

労働人口の減少や高齢化の進行により、我が国の港湾労働者数は減少傾向にあり、今後、労働力人口と同比率で港湾労働者が減少する場合、港湾労働者は 2019 年から 2040 年までに約 11,000～12,000 人減少すると試算されるなど、将来の港湾労働者不足の深刻化が懸念される。2021 年 1 月に全国の港湾運送事業者を対象として国土交通省が実施した「港湾労働者不足に関する実態調査」によると、港湾労働者が「不足」「やや

不足」と回答した事業所は半数を超える状況となっている。

また、港湾荷役作業員の時間当たりの収入は、かつては全産業平均より高かったが、近年は全産業平均より低い状況にある。年間労働時間は、全産業平均より長く、近年著しく増加している。年収は、かつては全産業平均と比較して高かったものの、その差は縮小している。

④ コンテナターミナルの情報セキュリティの動向

2017年6月にマースク（デンマーク）の17のコンテナターミナルが、最近では2024年1月にレムチャバン港（タイ）がサイバー攻撃を受けるなど、港湾施設へのサイバー攻撃が相次いでいる。我が国においても、2023年7月4日に、名古屋港の5つのコンテナターミナル及び集中管理ゲートで運用されている名古屋港統一ターミナルシステムが、我が国の港湾施設では初めてとなる大規模なサイバー攻撃を受けて停止し、3日間にわたり名古屋港におけるコンテナの搬出入が中止されるなど、甚大な影響が生じた。

本事案を踏まえ、同年7月に国土交通省において「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置し、2024年1月に、緊急的に実施すべき対応策及び情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置の考え方をとりまとめた。

（４）物流の 2024 年問題

トラックドライバーの長時間労働の防止や健康確保の観点から、2018 年に成立した「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において労働基準法が改正され、トラックドライバーについては、2024 年 4 月以降、年 960 時間の時間外労働の上限規制が適用されることとなった。また、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改正基準告示）」において、年間の拘束時間の上限を原則 3,300 時間とする等の見直しが行われ、2024 年 4 月から適用されることとなった。

「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」（2023 年 8 月）によると、トラックドライバーの労働時間削減のために具体的な対応を行わなかった場合には、新型コロナウイルス感染症拡大以前の 2019 年度の営業用トラック輸送量と比較して、輸送能力の 14.2%が不足することが見込まれるとされ、また、ドライバー数の減少の影響も加味して 2030 年度の物流需給ギャップについて試算した場合、輸送能力の 34.1%が不足する可能性があるとされている。このような影響が生じることが懸念される中で、コンテナターミナルゲートにおいても、トラックドライバーの搬出入待ちが多数発生しており、荷待ち時間や荷役時間の削減をはじめとする物流生産性向上の取組、労働環境改善を通じた担い手確保の取組、モーダルシフト等の取組を進めていくことが急務かつ継続的な課題となっている。

2023 年 10 月には「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において「物流革新緊急パッケージ」が決定され、内航フェリー・RORO 船等の輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で倍増する目標が定められた。

1－2. 主な取組成果

【国際基幹航路の我が国への寄港】

- 新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱に加え、我が国の港湾はアジアの主要港と比較して貨物量が少ないこと等により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向にあるが、新型コロナ禍以前は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路の輸送力は増加傾向にあったことや、2023 年に入り国際基幹航路の新規開設や投入船舶の大型化の動きも見られ、同年 3 月には国内唯一となる北米東岸向け直航輸出航路が開設されるなど、国際コンテナ戦略港湾政策に係る継続的な取組により、国際基幹航路の我が国への寄港を下支えする効果が発現している。

【国際コンテナ戦略港湾への「集貨」】

- 国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施により、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路⁴の寄港便数が、事業実施前と比較して、京浜港で約 3 割、阪神港で約 3 割増加した。
- 2021 年 4 月に横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、2023 年 1 月に神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルの一体利用を開始し、内航コンテナ船も含めたターミナルの柔軟な利用や貨物の円滑な積み替えが可能となったことにより、滞船の減少等の効果が発現している。
- 2022 年 1 月に、日本海側（敦賀港、舞鶴港、境港）と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路が初めて開設された。同年 11 月には、東部日本海側（秋田港、新潟港）にも国際フィーダー航路が開設された（2023 年 5 月より伏木富山港に追加寄港）。
- 2023 年 6 月に、国際フィーダー航路において最大級となる 1,000TEU 型の内航コンテナ船が京浜港－苫小牧港間に就航し、同年 8 月には、神戸港－東部日本海側に就航した。なお、航行距離が同程度である日韓航路の船型や我が国の強制水先制度等を踏まえると、1,000TEU 型は国際フィーダー航路の最大船型の目安となる。

⁴ 国際フィーダー航路:国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結び、外貿コンテナの 2 次輸送を担う内航航路。

【国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」】

- 国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナル背後において、物流施設の集積が進展している。
- 国際コンテナ戦略港湾において物流施設を整備する民間事業者に対して、国費等による無利子貸付及び補助を実施し、約2万TEUの新たな貨物需要が創出された。

【国際コンテナ戦略港湾の機能強化等による「競争力強化」】

<コンテナターミナルの整備>

- 国際コンテナ戦略港湾において、大水深・高規格コンテナターミナルの整備を推進中。2019年度に横浜港新本牧ふ頭コンテナターミナルの整備に着手するとともに、2020年3月に東京港中防外Y2（水深16m）、2021年4月に横浜港南本牧MC-4（水深18m）の供用を開始した。
- 国際コンテナ戦略港湾の強靱化対策として、耐震強化岸壁の整備を推進中。現在、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルにおいて、京浜港で8バース、阪神港で15バースの耐震強化岸壁が完成済みとなっている。また、平成30年台風第21号（2018年9月）や令和元年房総半島台風（2019年9月）の被害を踏まえ、神戸港、横浜港等において、ふ頭用地の嵩上げ、橋梁への防衛施設の整備等の台風・高潮対策を実施した。

<DX⁵の推進>

- コンテナターミナルにおける労働環境の改善や荷役能力の向上を図るため、2019年度に遠隔操作RTG⁶の導入に対する国費補助制度を創設し、横浜港等において運用が開始されたほか、東京港、神戸港等において導入が進められている。

⁵ DX(Digital Transformation デジタルトランスフォーメーション):将来の成長、競争力強化のために、新たなデジタル技術を活用して新たなビジネスモデルを創出・柔軟に改変すること。企業が外部エコシステム(顧客、市場)の劇的な変化に対応しつつ、内部エコシステム(組織、文化、従業員)の変革を牽引しながら、第3のプラットフォーム(クラウド、モビリティ、ビッグデータ/アナリティクス、ソーシャル技術)を利用して、新しい製品やサービス、新しいビジネスモデルを通して、ネットとリアルの両面での顧客エクスペリエンスの変革を図ることで価値を創出し、競争上の優位性を確立すること。(出典:世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画(令和2年7月閣議決定))

⁶ RTG(Rubber Tired Gantry crane):タイヤ式門型クレーン。

- コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を目的として国が開発した「CONPAS⁷」が、2021年4月に横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルで本格運用を開始した。また、2019年度から2023年度に、神戸港PC-18、大阪港夢洲コンテナターミナル、横浜港本牧BC・D1、東京港大井ふ頭コンテナターミナルで試験運用等を実施した。
- 民間事業者間のコンテナ物流手続きを電子化する「サイバーポート⁸」が、2021年4月に第一次運用を開始した。また、2023年3月に「輸出入・港湾関連情報処理システム」(NACCS)とのシステム間直接連携機能の運用を開始した。
- コンテナターミナル等の更なる生産性の向上と労働環境の改善を図るため、2023年度に国費による技術開発制度を創設し、荷役機械の高度化等の技術開発を国の主導により推進している。
- コンテナ搬出入のために必要なコンテナターミナルゲートでの作業を迅速化・効率化するため、2024年度に国費補助制度を創設し、コンテナターミナルゲートの高度化に向けた取組を推進する。

＜GX⁹の推進＞

- LNG 燃料船の寄港の増加による国際競争力の強化等を図るため、2018年度に LNG バンカリング拠点の形成に係る国費補助制度を創設し、東京湾及び大阪湾において LNG バンカリング船の建造等が進められている。
- 2022年11月に港湾法を改正し、港湾管理者が、多岐にわたる関係者が参加する港湾脱炭素化推進協議会における検討を踏まえて港湾脱炭素化推進計画を作成するなど、CNP の形成をより一層推進する体制を構築した。
- 港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組を促進するため、2022年度に、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価する「CNP 認証 (コンテナターミナル)」の制度案をとりまとめ、2023年度には東京港、横浜港、大阪港、神戸港等において試行を実施している。

⁷ CONPAS(Container Fast Pass 新・港湾情報システム):コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステムであり、「搬出入予約機能」「PS カードを活用した受付機能」「搬入情報の事前照合機能」を有している。

⁸ サイバーポート(Cyber Port):紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続きを電子化することで業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図ることを目的としたプラットフォーム。

⁹ GX(Green Transformation グリーントランスフォーメーション):産業革命以来の化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換すること。(出典:GX 実現に向けた基本方針(令和5年2月閣議決定))

＜港湾運営等の改善・強化＞

- 2019 年 12 月に港湾法を改正し、港湾運営会社の運営計画に「国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船の寄港回数の維持・増加を図るための取組に関する事項」を追加するとともに、国土交通大臣が取組の実施に関し必要な情報の提供や指導・助言等を行うこととした。
- 2020 年 3 月にとん税法及び特別とん税法を改正し、北米・欧州航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を 2020 年 10 月に創設した。
- 港湾労働者不足に関する実態調査等を踏まえ、今後講ずるべき施策を盛り込んだ「港湾労働者不足対策アクションプラン」を 2022 年 7 月に策定した。同アクションプランに基づく取組の一つとして、事業者間の協業を促進することで港湾労働者の不足に対応するため、2023 年 4 月に港湾運送事業法施行規則を改正した。
- 2023 年 7 月の名古屋港における情報セキュリティ事案（コンテナターミナルにおけるターミナルオペレーションシステム（以下「TOS」という。）への大規模サイバー攻撃）を踏まえ、同年 7 月に国土交通省において「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置し、2024 年 1 月に、緊急的に実施すべき対応策及び情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置の考え方をとりまとめた。

1－3. 今後取り組むべき課題

【国際基幹航路の我が国への寄港】

＜これまでの取組の評価＞

- 新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱に伴い、2021年から2022年にかけて、我が国に寄港する国際基幹航路の寄港回数が減少し、輸送力も低下したが、2023年に入り国際基幹航路の新規開設や投入船舶の大型化の動きも見られ、同年3月には国内唯一となる北米東岸向け直航輸出航路が開設された。大水深・高規格コンテナターミナルの整備や国際フィーダー航路による集貨等の国際コンテナ戦略港湾政策に係る継続的な取組により、船舶の大型化等に伴う国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進む中にあっても、国際基幹航路の我が国への寄港を下支えする効果が発現している。

＜今後取り組むべき課題＞

- 我が国の国際海上コンテナ輸送において、荷主のニーズに応じて直航航路をはじめとする多様なルートを選択できる環境が求められている。しかしながら、国際基幹航路の船舶の大型化が進む中、我が国の港湾はアジアの主要港と比較して貨物量が少ないこと等により、地域によっては日本発着の直航サービスがない状況（北米東岸（輸入）、大洋州（輸出）、アフリカ（輸出・輸入））にあり、また、直航サービスがある地域であっても、便数が極めて限定的な場合があるなど、荷主のルート選択が限定される状況にある。また、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱下においては、特に、日本発北米西岸向けコンテナ輸送について、釜山港経由の所要日数が大きく増加し、国際コンテナ戦略港湾経由との差が50日を超えた例が確認されるなど、安定輸送を確保する上での直航サービスの重要性が改めて浮き彫りになった。このような他国経由の輸送リスクを回避するためにも、また、サプライチェーンの強靱化や荷主の利便性向上の観点からも、国際コンテナ戦略港湾における集貨・創貨をより一層推進し、各地域との直航サービスの確保や充実に取り組む必要がある。なお、寄港地において一定の貨物量が継続的に確保されない場合等は、直航サービスの停止に直結することから、多様なルートを確保していく上で、国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主が連携・協力する必要がある。

【国際コンテナ戦略港湾への「集貨」】

＜これまでの取組の評価＞

- 国内からの集貨に関しては、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路に対する支援により、国際フィーダー航路の寄港便数が京浜港で約3割、阪神港で約3割増加した。2022年1月には、釜山港等でのトランシップからの転換が難しいと考えられていた日本海側（敦賀港、舞鶴港、境港）と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路が初めて開設され、同年11月には東部日本海側（秋田港、新潟港）にも開設される（2023年5月より伏木富山港に追加寄港）など、集貨ネットワークの構築が進展している。他方、東南アジア等からの広域集貨に関しては、釜山港等と比較して我が国に寄港する国際基幹航路やこれに接続するアジアフィーダー航路等の便数が少ないこと等から、国際コンテナ戦略港湾を経由する輸送ルートは極めて限定的となっている。
- 2021年4月に横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、2023年1月に神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルの一体利用を開始し、内航コンテナ船も含めたターミナルの柔軟な利用や貨物の円滑な積み替えが可能となるなど、一部のターミナルにおいて効率的な集貨に向けた機能強化が進展している。

＜今後取り組むべき課題＞

- 我が国発着貨物の釜山港等を経由したトランシップ輸送は現在も相当量が存在し、例えば、日本－米国間貨物のうち、2022年実績で約41万TEU（実入り）が釜山港等でトランシップされている状況にある。このような海外トランシップ貨物の国際コンテナ戦略港湾への集貨をより一層進めていくためには、国際フィーダー航路の輸送力を強化するとともに、地方港も含めた港湾機能・体制を確保し、日韓フィーダー航路等と遜色のないサービス水準を目指す必要がある。
- コンテナ取扱貨物量に占める国際トランシップ貨物量の割合は、京浜港・阪神港とも2021年実績で1%程度にとどまっている。2019年度からは、国際トランシップ貨物の集貨に対する支援を実施しているが、近年の世界的な国際海上コンテナ物流の混乱等の影響下にあっては、日本において国際基幹航路の抜港が相次いだことによるスペース不足もあり日本発着貨物の取り扱いに多大な影響が生じ、海外からのトランシップ貨物を日本で取り扱えるような状況ではなかったことや、海上輸送運賃の高騰によって国際トランシップ貨物に対するインセンティブの効果が出

にくかったこともあり、十分な集貨につながっていない状況にある。このため、輸送ルートが多様化や他国経由と比較したリードタイムの短縮など、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、集貨のターゲットや支援のあり方等について改めて検討し、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルート of 構築など、持続可能かつ効果的な仕組みを講じる必要がある。

- アジアの主要港では、複数バースを一体的に利用する大規模なコンテナターミナル運営により、国際基幹航路とフィーダー航路等の貨物の円滑な積替機能が確保され、トランシップ貨物の効率的な集貨が図られているが、国際コンテナ戦略港湾においては、一部のターミナルを除き、従来からの細分化されたターミナル運営が継続しており、コンテナ船の柔軟な着岸・荷役や貨物の円滑な積み替えに対応できない場合がある。このため、効率的な集貨に向けて、コンテナターミナルの一体利用等を推進し、積替機能の強化やターミナル運用の改善を図る必要がある。なお、アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨にあたっては、貨物の積み替えに係る各種手続きの円滑化にも取り組む必要がある。

【国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」】

＜これまでの取組の評価＞

- 創貨に関しては、コンテナターミナル背後における物流施設の集積が進展するとともに、物流施設の整備に対する支援により約2万TEUの新たな貨物需要が創出された。他方、我が国の製造業において生産拠点の国内回帰の動きが見られるものの、国際コンテナ戦略港湾における輸出産業等の立地に向けた取組や国際トランシップ貨物に対応した物流施設等の検討は十分に進んでいない状況にある。

＜今後取り組むべき課題＞

- 中国では、みなし輸出入取引が可能であり、貨物が搬入された時点で増値税（日本の消費税に相当）が還付される等の特例措置が適用される「総合保税區制度」が設けられているなど、海外では輸出入や中継貿易等の促進を目的とした特区制度が設けられている。また、特に国際トランシップ貨物について、保税地域における加工・製造や再混載（リコンソリ）を行う上での課題が指摘されていることから、サプライチェーンの一環としての多様な物流ニーズに対応した環境整備に取り組む必要がある。また、コンテナターミナル背後の産業用地は限定的であり、輸出

産業等の立地を促進するためには周辺地域も含めて用地の確保等に取り組む必要がある。

【国際コンテナ戦略港湾の機能強化等による「競争力強化」】

＜これまでの取組の評価＞

- 現在、水深 16m 以深の耐震強化岸壁が京浜港で 8 バース、阪神港で 7 バース完成済みとなっており、うち横浜港においては世界最大級の 24,000TEU 級コンテナ船の着岸が可能な水深 18m の耐震強化岸壁が 2 バース確保されているなど、国際基幹航路の船舶の大型化等に対応した施設整備が一定程度進展している。
- コンテナ物流の生産性向上等に向けて、遠隔操作 RTG や「CONPAS」、「サイバーポート」等のデジタル技術の活用を推進しているほか、近年の新たな課題である物流の 2024 年問題や脱炭素への対応に向けて、モーダルシフトやコンテナラウンドユース¹⁰、LNG バンカリング拠点の形成、CNP の形成等を推進している。このような DX や GX に関する制度等の整備は進展しているが、現在、これらの機能等の本格的な導入・運用は一部にとどまっている。
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営等の改善・強化に向けて、港湾運営会社によるコンテナターミナルの運営・航路誘致や、入出港コストの低減、港湾労働者不足対策等の取組を推進している。

＜今後取り組むべき課題＞

- 国際基幹航路の船舶の大型化が今後も進むことが想定されている中で、大型船の受け入れや貨物の円滑な積み替えといった基本的機能が確保されない場合、国際基幹航路の寄港地として選択されなくなるおそれがある。このため、国際基幹航路の寄港を維持・拡大していく上で最も根幹となる環境整備として、積替機能の強化やターミナル運用の改善も含め、現在実施中のコンテナターミナルの整備や再編を遅滞なく推進する必要がある。加えて、安定したサプライチェーンの確保に向けて、頻発化・激甚化する自然災害を踏まえた防災・減災、強靱化対策を引き続き推進する必要がある。

¹⁰ コンテナラウンドユース:往路及び復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送において、内陸のコンテナデポ等の活用によりコンテナの往復利用(ラウンドユース)を行うこと。

- 海外の主要港では、コンテナ物流の生産性向上による競争力強化に向けて、自動化・遠隔操作化技術の導入や物流のデジタル化が急速に進展している。国際コンテナ戦略港湾においても、一部でこのような技術の導入が進められているが、生産性向上に加え労働環境改善の観点からも更なる展開を図るとともに、新技術の開発や実装も含めて DX の取組を強化する必要がある。
- 荷主・船社等において、物流の 2024 年問題や脱炭素が新たな課題となる中で、コンテナ物流においてもこれらの課題への早急な対応が求められている。このため、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力強化の観点も踏まえ、船舶・鉄道へのモーダルシフトや、コンテナラウンドユース、次世代燃料の活用、コンテナターミナルの脱炭素化等の取組を強化する必要がある。
- 海外の主要港の港湾運営会社等は、物流施設等への投資や海外のコンテナターミナル運営への参画等の積極的な事業展開により、競争力の強化や貨物の集貨等に取り組んでいるが、我が国の港湾運営会社においては、現状ではこのような取組は極めて限定的となっている。国際基幹航路の誘致や国内外からの集貨を戦略的かつ効果的に行うためには、港湾運営会社が行う事業の多角化等により経営基盤を強化するとともに、船社・荷主等への営業活動を強化する必要がある。
- 日本発着のコンテナ物流に関して、現状では米国方面を除いてタイムリーかつ精度の高いデータが十分に取得できていない状況にある。機動的な政策立案・評価を行う上で、国際コンテナ物流に関する各種データの充実や、データ収集・分析等の取組を強化する必要がある。

2. 今後の取組の方向性

2-1. 基本的な取組方針

- 1 新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱下において、特に海外でトランシップした貨物について、海上輸送のリードタイム長期化に起因する輸送中の在庫が増加し、製品の生産や納品までのリードタイムの長期化・不透明化が発生した。また、海上輸送運賃の高騰や代替輸送として空路を活用したこと等による物流費用の増加も発生し、これらが我が国企業の収益に大きな影響を与えたことから、今後同様の事態を招かないように、また、我が国の経済安全保障を確保していくためにも、我が国産業におけるサプライチェーンの強靱化に取り組んでいく必要がある。他方、東アジア・東南アジア地域等の経済発展に伴い、国際海上コンテナ輸送におけるこれらの地域の存在感がますます高まっていくものと想定されるほか、今後の大型コンテナ船の竣工見通しを踏まえると、国際基幹航路の船舶の大型化が引き続き進展していく見込みであり、アライアンスも含め国際基幹航路ネットワークの再編が加速する可能性がある。このような情勢のもと、輸送ルートが多様化や他国経由と比較したリードタイムの短縮など、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、安定した我が国の経済運営や国民生活に不可欠な国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱による国際コンテナ戦略港湾政策について、引き続き、国が前面に立って、関係者が一丸となって強力に推進する必要がある。
- 2 国際基幹航路が我が国に寄港するためには、寄港地に貨物量があることが最も基本的な条件であるとの認識に立ち返り、施策の優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で、国・港湾管理者・港湾運営会社等が一体となって、国際基幹航路の寄港に必要な貨物を国内や東南アジア等の広域から戦略的に集貨しつつ産業政策との連携やトランシップ機能の強化等による創貨を進めていく持続可能な仕組みの構築や環境整備に取り組むとともに、国際基幹航路の船舶の大型化等に対応した大水深・高規格コンテナターミナルの整備・再編を着実に推進する。このような取組を進めていくにあたり、国際基幹航路の維持・拡大等に関する我が国の荷主の協力が不可欠であり、国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との共通認識の醸成を図るとともに、連携・協力体制の構築に取り組

む。加えて、港湾運営会社は、国際基幹航路の誘致・利用促進、国内外からの広域集貨に向けて、船社・荷主等への個別の働きかけをより一層強化する。

- 3 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応など、昨今の物流を取り巻く新たな課題や要請を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力強化にも資するコンテナ物流のDX、GXを加速し、生産性の向上や労働環境の改善、二酸化炭素の排出量削減を図るとともに、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策を強化する。
- 4 国際コンテナ戦略港湾政策を推進する上で、その前提となる国際コンテナ物流に関する各種データの充実や、データ収集・分析等の取組を強化する。

上記の取組方針に基づき、令和6年度から概ね5年間程度で一定の成果を得ることを目指し、以下の各施策に取り組むものとする。

2-2. 政策目標

我が国に寄港する北米・欧州航路をはじめとする国際基幹航路は、安定した我が国の経済運営や国民生活に不可欠であることは論を俟たないが、特に、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱を経て、我が国の荷主から、輸送ルートの多様化や他国でのトランシップに頼らない輸送ルートの確保といったサプライチェーンの強靱化が求められている中で、北米・欧州航路等の我が国への寄港を維持・拡大し、我が国の国際基幹物流ネットワークを強化していくことは、荷主の利便性向上の観点からも、ますます重要な政策課題となっているところである。このような状況を踏まえ、今後の国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標を、以下のとおり設定する。

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。

なお、上記の政策目標に基づき直航サービスの充実に向けた施策を推進するにあたり、輸送ルートの多様化や他国経由と比較したリードタイムの短縮など、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、各方面別の貨物量・船型や、直航サービスの利用状況、我が国の地理的条件等を十分に勘案し、各国の港湾整備の動向を見据えつつ、以下の各施策の優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組むものとする。

＜政策目標のフォローアップについて＞

政策目標のフォローアップは、国・港湾管理者・港湾運営会社が一体となって行うものとし、そのための体制を構築する。

政策目標のフォローアップを行う際には、上述した荷主の利便性の観点も踏まえた適切な指標を設定する必要がある。よって、現状のデータで対応可能な当面のフォローアップ指標として、従前より KPI に用いている我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力に加え、方面別、輸出・輸入別で、我が国に寄港する直航航路の有無及び我が国発着貨物の直航航路利用率、

リードタイム等を新たに指標として設定し、総合的に評価等を実施する。これらの指標について毎年モニタリングを行い、あわせて以下の各施策の効果等について確認・検証を行う。その上で、国際コンテナ物流の情勢変化等に応じて、適切な時期に政策の再検討を行う。なお、国際コンテナ物流に関する各種データの充実や、データ収集・分析等の取組の進捗に応じて、指標の見直しや追加を検討する。

また、国・港湾管理者・港湾運営会社は、上記に加え、四半期に1回程度、以下の各施策の実施状況等について点検を行うとともに、国は、港湾法第43条の31に基づき、政策目標のフォローアップのための体制構築を含め、港湾運営会社に対する指導・助言を適切に行う。

2-3. 個別施策の方向性

(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

① 国内からの集貨

- 国内地方港から国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う主要な輸送モードである国際フィーダー航路は、国際コンテナ戦略港湾を構成するインフラの一部として、その機能強化に継続的に取り組む必要がある。日本海側等における日韓フィーダー航路等に対する競争力確保の観点も含め、国際フィーダー航路の全国的なネットワークの拡充や、便数の増加・船舶の大型化による輸送力の強化に向けて、港湾運営会社において立ち上げ時の集貨インセンティブ等を実施するとともに、国及び港湾管理者においても必要な支援を行う。
- 物流の2024年問題も踏まえ、国際フィーダー航路における輸出入コンテナと内貿コンテナの積合せ輸送や、内航フェリー・RORO航路、鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨を促進するため、これらの輸送モードの輸送力の強化や国際基幹航路等との接続の円滑化に向けて、港湾運営会社において立ち上げ時の集貨インセンティブ等を実施するとともに、国及び港湾管理者においても必要な支援を行い、国際コンテナ戦略港湾等における必要な港湾機能・協力体制の確保に取り組む。鉄道の活用について、関係者の連携により、国際コンテナ戦略港湾と内陸地域等を結ぶ海上コンテナ専用列車（ブロックトレイン）の早期実現を目指すとともに、鉄道貨物駅におけるインランドポート機能を検討する。また、内陸輸送における自動運転の動向等も注視する。
- 地方港において、国際フィーダー航路の安定的な運航に必要な岸壁延長やガントリークレーンが不足している等の課題が指摘されていることから、利用実態等を十分に踏まえつつ、必要な港湾機能・協力体制の確保に取り組む。また、国際フィーダー航路による集貨の更なる効率化に向けた国際フィーダー貨物の中継拠点機能について検討する。
- 国・港湾管理者・港湾運営会社等は、日韓フィーダー航路等と国際フィーダー航路のインセンティブ措置のイコールフットィングなど、戦略的な集貨支援制度の構築等に取り組む。
- 国際フィーダー貨物に関して、消費税の取り扱い等の課題が指摘されていることから、まずは実態の把握・分析を行い必要な対応を検討する。

② アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨

- 我が国における国際基幹航路の維持・拡大を図るためには、国内からの国際コンテナ戦略港湾への集貨に加え、国際トランシップ貨物の集貨が必要と考えられる。このため、サプライチェーンの一環としてのトランシップ機能の強化を図りつつ、輸送ルートが多様化や他国経由と比較したリードタイムの短縮など、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、地理的条件において他のアジア主要港との競争が可能な北米・中南米地域向けの貨物を中心に、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートの構築やアジアフィーダー航路の充実など、アジア等からの広域集貨に向けた持続可能かつ実効性のある仕組みの構築に取り組む。
- 例えば、東アジア・東南アジア諸国から米国へは2022年実績で約320万TEUが海外港湾経由のトランシップにより輸送されている。これらの貨物を対象として、荷主、トランシップ港、航路、日本でのトランシップの課題等を分析するとともに、各国の港湾整備の動向を見据えつつ、集貨のターゲットとする貨物を抽出した上で、国際コンテナ戦略港湾経由のトランシップの拡大に向けて、荷主・船社等に対して必要な支援に取り組む。主なターゲットとして、東アジア・東南アジア諸国に進出している日系企業等の北米・中南米向け貨物を念頭に、これらの企業の現地のニーズ等を把握しつつ、2023年度に実施中のトライアル輸送の結果も踏まえ、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートの構築に向けた荷主・船社等との協力体制の構築に取り組む。
- 国際フィーダー航路に加え、国際コンテナ戦略港湾への広域集貨に資するアジアフィーダー航路に対して、港湾運営会社等による支援を行う。あわせて、アジアフィーダー航路と接続する国際基幹航路への支援や荷主への支援も一体的に実施するなど、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートの確立に向けた戦略的な支援に取り組む。
- 国際コンテナ戦略港湾において国際トランシップ貨物を取り扱う際の各種手続き面の課題が指摘されていることから、手続きの円滑化に向けて関係機関等と連携し必要な対応を図る。
- 韓国・中国方面等の外航フィーダー航路は、航行距離や船型の点で日本国内の国際フィーダー航路に準ずるものと考えられることから、例えば、国際フィーダー航路を近隣諸国まで延長すること等による国際コンテナ戦略港湾への広域集貨の可能性について検討する。

③ 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化

- 国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進する上で、国際基幹航路と外航・内航フィーダー航路等の貨物の円滑な積替機能を確保する必要がある。このため、外航・内航コンテナ船の柔軟な着岸・荷役や貨物の積替円滑化に資するコンテナターミナルの一体利用の実現に向けて、国や港湾管理者、港湾運営会社等の関係者による検討体制を構築し、各ターミナルの一体利用に関するロードマップの作成に取り組む。2023年度より国際コンテナ戦略港湾において実証事業を実施し、円滑な接続・積み替え等に関する課題を検証した上で、必要な機能強化に取り組む。
- 国際コンテナ戦略港湾において国際トランシップ貨物を取り扱う際の各種手続き面の課題が指摘されていることから、手続きの円滑化に向けて関係機関等と連携し必要な対応を図る。【再掲】
- 港湾運送事業法施行規則の改正により措置した事業者間の協業の円滑化について、その実施状況等を検証していくとともに、国際コンテナ戦略港湾においても、コンテナ船の大型化に伴う更なる作業の平準化の必要性、安定的かつ効率的な事業運営の確保という観点から、現場のニーズや導入効果を踏まえつつ、協業の円滑化に資する制度的措置を検討する。
- ふ頭間での横持ち輸送や貨物の積み替えについて、トラックドライバー不足や物流の2024年問題を踏まえ、バージ輸送の更なる活用を推進する。まずはバージ輸送の実態の把握・分析を行うとともに、事業報告の拡充等も含め、利用促進や輸送力強化に取り組む。

④ 港湾運営会社による取組の推進

- 港湾運営会社は、国際基幹航路の誘致・利用促進、国内外からの広域集貨に向けて、営業部門をはじめ組織体制の拡充を図り、船社・荷主等への個別の働きかけをより一層強化する。
- 港湾運営会社は、国内外からの広域集貨を促進するため、ポートセールスやセミナー等を積極的かつ戦略的に実施し、荷主と船社のマッチング支援に取り組む。

⑤ 集貨に関する関係者への働きかけ及び理解醸成

- 国際フィーダー航路で輸送する貨物は、我が国発着の外貿貨物であることを改めて明確化し、地方港も含めて関係者の理解醸成に取り組む。
- 国は、地方港の港湾管理者等に対し、国際フィーダー航路・貨物について韓国・中国方面等の外航フィーダー航路・貨物と同等以上のインセ

ンティブ措置を講じるよう引き続き要請する。また、地方港においては、入港や荷役等について外航コンテナ船を優先する運用が行われている場合があるなど、内航コンテナ船の安定的な運航を確保する上での課題が指摘されていることから、まずは実態の把握・分析を行い必要な対応を検討する。

- 国際基幹航路の維持・拡大や国際コンテナ戦略港湾への集貨の促進に向けた荷主との連携・協力体制の構築に取り組む。
- 港湾運営会社は、国際基幹航路の誘致・利用促進、国内外からの広域集貨に向けて、営業部門をはじめ組織体制の拡充を図り、船社・荷主等への個別の働きかけをより一層強化する。【再掲】

（２）国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

① 国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化

- 国際コンテナ戦略港湾における創貨の取組の実効性を高めるため、保税地域における加工・製造や再混載といったサプライチェーンの一環としての多様な物流ニーズに対応したトランシップ機能を強化する必要がある。このため、海外の事例を参考にしつつ、将来的な利用者の利便性向上に資する保税制度等の改善も視野に、コンテナターミナル等において、トランシップ貨物にも対応した流通加工、再混載等の複合機能を有する物流施設の立地への支援や、国際トランシップ貨物に係る物流手続きの円滑化等について、関係機関と連携した取組を強化する。

② 創貨に資する産業立地の推進

- 国や地域の産業政策と連携し、創貨に資する輸出産業等の立地促進に取り組む。農林水産物・食品の輸出促進等の国の政策や、生産拠点の国内回帰等の産業動向を踏まえつつ、国際コンテナ戦略港湾周辺の地方自治体とも広域的に連携し、臨海部の再編や内陸部の産業団地開発等により産業用地を確保するとともに、輸出産業等の誘致に向けて、企業立地に対する支援の充実や、港湾運営会社等と地方自治体が一体となった誘致活動等に取り組む。

(3) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化等による「競争力強化」

① 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等

- 世界のコンテナ船の竣工見通しを踏まえると、国際基幹航路に投入される船舶の大型化が今後も進むことが想定されるほか、アジアフィーダー航路や国際フィーダー航路等の船舶も大型化が進む可能性がある。このような船舶の大型化や取扱貨物量の増大、貨物の積替円滑化等に適切に対応するため、直線かつ一定の延長を有する岸壁や必要な水深、アクセスルートの確保に加え、複数のバースの一体利用が可能な大水深・大規模コンテナターミナルの形成に向けて、国等において、新たなターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化を着実に推進するとともに、関係機関等が連携し大型船の入港に係る調整の円滑化等に取り組む。
- コンテナターミナルのゲート前混雑は依然として解消していないことから、「CONPAS」による予約制等の導入に加え、車両待機場の確保、ターミナルゲートの集約・自動化等によるコンテナターミナルの生産性向上に取り組む。
- 国際コンテナ戦略港湾の各港における将来の埋立計画等を踏まえ、中長期的視点でのコンテナ物流拠点のあり方について検討する。

② 頻発化・激甚化する自然災害への対応力強化

- 大規模地震、台風・高潮・高波等の災害時にもサプライチェーンを維持・確保するため、耐震強化岸壁の整備、荷捌き地・臨港道路の耐震化、浸水対策等のハード対策とともに、コンテナの固縛・退避等のソフト対策を組み合わせ、コンテナターミナルの強靱化対策を着実に推進する。また、船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等にあたっては、気候変動を考慮した平均海面水位の上昇等への対応を検討する。
- 南海トラフ地震等の広域的な大規模災害の発生時に、国等において、国際コンテナ戦略港湾をはじめとする主要港の被災状況、施設利用可否状況等を荷主・船社等に対して迅速に情報共有し、各港の利用に関して荷主・船社等とのマッチングを支援するなど、広域的・一元的な利用調整等を行う体制の構築を検討する。

③ DXの推進

- 「CONPAS」について、大阪港夢洲コンテナターミナルにおいて2024年3月に本格運用を開始するとともに、神戸港PC-18において2024年度上半期の本格運用開始を目指す。また、その他のコンテナターミナルにお

いても早期の導入に向けて取り組む。

- コンテナの搬出入のために必要なコンテナターミナルゲートでの作業を迅速化・効率化するため、高機能なゲートの導入に取り組む。
- 遠隔操作 RTG について、神戸港 PC-18 及び PC-14~17、東京港青海公共コンテナターミナルにおいて整備を推進するとともに、その他のコンテナターミナルにおいても導入に向けて取り組む。
- コンテナターミナルの更なる生産性の向上と労働環境の改善に向けて、荷役機械の高度化等の技術開発を引き続き国の主導により推進するとともに、開発した国産技術の実装に取り組む。
- 「サイバーポート」について、港湾物流分野・港湾管理分野・港湾インフラ分野のデータ連携により 2023 年度中に三分野一体での運用を開始するとともに、これらのデータを融合することによる新たな価値の創出・提供に取り組む。あわせて、更なる利便性向上のため、「TradeWaltz」等の他の情報プラットフォームとのシステム間連携を推進する。

④ GX の推進

- 国際コンテナ戦略港湾における LNG バンカリング拠点の形成に向けて、東京湾において 2024 年 6 月中、大阪湾において 2026 年中の LNG バンカリング船の運用開始を目指す。あわせて、メタノール・水素・アンモニア等の次世代燃料のバンカリング体制について、次世代船舶の開発・普及の状況や、供給拠点に対する船社のニーズ、次世代燃料の調達方法等を踏まえながら検討する。また、世界的な原子力商船に関する議論についても、その動向を注視する。
- コンテナターミナルの脱炭素化に向けて、水素等を動力源とする荷役機械の導入に取り組むとともに、船舶への陸電供給や荷役機械の電動化等に必要なグリーン電力を安定的・経済的に確保する方策を検討する。
- 「CNP 認証」の創設及び国際的な認知度の向上に取り組むとともに、国際コンテナ戦略港湾と海外港湾を結ぶグリーン海運回廊の実現を目指す。

⑤ 物流の 2024 年問題への対応

- 2024 年 4 月以降、トラックドライバーの時間外労働の上限規制適用等を契機として、営業用トラックの輸送量が不足することが見込まれるなど、モーダルシフト等の取組を進めていくことが急務かつ継続的な課題となっていること等を踏まえ、国際フィーダー航路における輸出入コンテナと内貿コンテナの積合せ輸送や、内航フェリー・RORO 航路、鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨によるモーダルシフトを推進する。

加えて、内陸輸送の効率化に向けて、自動運転の動向等も注視しつつ、インランドポート等を拠点とするコンテナラウンドユースの更なる促進を図る。

- 海上コンテナ輸送における内航フェリー・RORO 航路の更なる活用も見据え、内航フェリー・RORO 船の大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ・コンテナ置場、小口貨物積替施設、リーファープラグの整備を推進する。また、内航フェリー・RORO 船ターミナルの荷役効率化等に向けたシャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する技術検証等を実施し、情報通信技術等により生産性の向上と労働環境の改善を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けて取り組む。なお、今後、各ターミナルにおいて、情報通信技術の導入等の取組を行う場合、現場に混乱をもたらさないよう、対象となる港湾の港湾管理者はもとより、ターミナルの関係者との間で事前に調整を行う必要がある点に留意が必要である。
- 鉄道の活用について、関係者の連携により、国際コンテナ戦略港湾と内陸地域等を結ぶ海上コンテナ専用列車（ブロックトレイン）の早期実現を目指すとともに、鉄道貨物駅におけるインランドポート機能を検討する。【再掲】
- コンテナターミナルのゲート前混雑は依然として解消していないことから、「CONPAS」による予約制等の導入に加え、車両待機場の確保、ターミナルゲートの集約・自動化等によるコンテナターミナルの生産性向上に取り組む。【再掲】

⑥ 港湾運営会社による戦略的な港湾運営

- 港湾運営会社は、従前からのコンテナターミナルの運営事業に加え、物流・脱炭素・新エネルギー等の新規事業分野への展開や、国内地方港との更なる連携及び海外港湾への運営参画・業務提携等を推進し、集貨に資する国内外とのネットワークを構築するとともに経営基盤を強化する。このような取組により収益の向上を図り、国際コンテナ戦略港湾の機能強化に資する施設整備や国際基幹航路の誘致・集貨事業等への投資を促進する。あわせて、組織体制を拡充し、国内外の船社・荷主等へのポートセールス・営業活動の充実を図るとともに、新規事業の企画実施機能を強化する。
- 港湾運営会社は、コンテナターミナルの運営にあたり、国際基幹航路の維持・拡大や国内外からの集貨促進、ターミナル全体の円滑な利用が図られるよう、戦略的な利用料金・貸付条件を設定する。

- 港湾運営会社は、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策の強化に資する取組を推進する。
- コンテナターミナル借受者による長期的視点での投資を促進するため、港湾運営会社が国等から貸付けを受けた行政財産について、ターミナル借受者に可能な限り長期間転貸する仕組みを検討する。
- 港湾運営会社は、港湾法第 43 条の 12 に規定する運営計画に記載した「国際基幹航路の寄港回数の維持又は増加を図るための取組」の実施状況についてモニタリング・評価を行うとともに、必要に応じて取組の見直し等を行う仕組みを構築する。また、これらの取組の実施にあたり、国は、港湾法第 43 条の 31 に基づく港湾運営会社に対する指導・助言を適切に行う。
- 港湾運営会社は、国際基幹航路の誘致や集貨に係るインセンティブのあり方について、国とともに十分な検討を行い、港湾法第 43 条の 26 に基づき作成する事業計画において、当該事業年度に実施するインセンティブ事業の実施方針や目標、実施内容等を記載するとともに、実施状況についてモニタリング・評価を行う。

⑦ 港湾コストの低減

- 引き続き、北米・欧州航路に就航するコンテナ船に係るとん税及び特別とん税の特例措置の効果を検証していくとともに、必要に応じて特例措置の対象範囲等について見直しを検討する。また、その他の入出港に係る費用の低減に関しても、必要な取組を行う。
- 我が国及び近隣諸国の主要港等における船舶関係費用やターミナル関係費用の実態把握・分析を継続的に行う。

⑧ 港湾労働者不足への対応

- 遠隔操作 RTG について、神戸港 PC-18 及び PC-14～17、東京港青海公共コンテナターミナルにおいて整備を推進するとともに、その他のコンテナターミナルにおいても導入に向けて取り組む。【再掲】
- コンテナの搬出入のために必要なコンテナターミナルゲートでの作業を迅速化・効率化するため、高機能なゲートの導入に取り組む。【再掲】
- コンテナターミナルの更なる生産性の向上と労働環境の改善に向けて、荷役機械の高度化等の技術開発を引き続き国の主導により推進するとともに、開発した国産技術の実装に取り組む。【再掲】
- 港湾運送事業法施行規則の改正により措置した事業者間の協業の円滑化について、その実施状況等を検証していくとともに、国際コンテナ戦

略港湾においても、コンテナ船の大型化に伴う更なる作業の平準化の必要性、安定的かつ効率的な事業運営の確保という観点から、現場のニーズや導入効果を踏まえつつ、協業の円滑化に資する制度的措置を検討する。【再掲】

- 港湾労働者不足に対応するためには、労働環境を改善していくことが重要であり、「みなとSDGsパートナー登録制度¹⁰」等を活用し、SDGsの普及促進と取組の更なる推進を図り、ひいては我が国港湾及び港湾関係産業の魅力向上と将来にわたる持続的な発展を目指していく必要がある。このような取組を推進するため、「みなとSDGsパートナー登録制度」の活用、普及を図る。

⑨ コンテナターミナルの情報セキュリティ対策の強化

- 2023年7月に発生した名古屋港における情報セキュリティ事案により、物流に大きな混乱が生じたことを踏まえ、港湾運送事業法に基づき、一般港湾運送事業者が使用するTOSの概要や情報セキュリティの確保状況について国が審査する仕組みを導入するとともに、一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の特定社会基盤事業の対象とするための法案の準備を進め、TOSの情報セキュリティ対策の強化・底上げを図る。
- 幅広い港湾関係者において情報セキュリティ対策を着実に講じるため、サイバーセキュリティ基本法に基づく「重要インフラのサイバーセキュリティにかかる行動計画」を改定し、重要インフラ分野に「港湾分野」を位置付ける方向で関係機関と調整する。

⑩ コンテナ物流に関する各種データの充実

- 機動的な政策立案・評価を行う上で、日本発着のコンテナ物流に関して、国が保有するデータの更なる充実を図るため、サイバーポートを活用し船社等が保有するデータの収集に取り組むとともに、関係機関が保有するデータの活用を検討する。また、港湾調査等の既存の国際コンテナ物流関係調査における調査項目等を検証し、必要に応じて見直しを検討する。
- 国の研究機関において、国際コンテナ物流に関するデータ収集・分析機能を強化する。

¹⁰ みなとSDGsパートナー登録制度:港湾関連企業等が行う事業活動等の取組とSDGsの関連性について「気づき」を促すとともに、その取組を「見える化」することにより、SDGsの普及促進と取組の更なる推進を図り、ひいては我が国港湾及び港湾関係産業の魅力向上と将来にわたる持続的な発展に資することを目的とする登録制度。

2-4. 国際コンテナ戦略港湾各港の主な取組の方向性

(1) 京浜港

京浜港は、首都圏を含む東日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点として、我が国の輸出産業の競争力強化や増大する輸入需要への対応を図るため、国・港湾管理者・港湾運営会社等が一体となって、港湾の機能強化や国際基幹航路をはじめとする航路網の充実等に取り組むとともに、物流効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の推進や、CONPAS 等の港湾のDX、LNG バンカリング拠点の形成をはじめとする脱炭素分野の取組など、東京湾内の広域的な連携に取り組む。

なお、京浜港を構成する各港においては、各港の特性等を踏まえつつ、京浜港全体としての機能の強化が図られるよう、特に以下の取組等を推進する。

【東京港】

- 国際基幹航路の寄港を維持しつつ、アジア方面からの増大する輸入需要等への対応を図るため、コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、コンテナ取扱いの効率化に向けた機能を確保するとともに、震災時のコンテナ物流機能を確保するための耐震強化岸壁の整備を推進する。
- コンテナターミナルのゲート前における交通混雑に対応するため、必要な施設能力等の確保に取り組む。
- グリーン電力の確保や水素等を動力源とする荷役機械の導入など、港湾の脱炭素化を推進する。

【川崎港】

- 背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、バージ輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上に取り組む。
- 水素等のエネルギーの受入・供給拠点としての機能を検討するとともに、港湾の脱炭素化を推進する。

【横浜港】

- コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、大水深岸壁を活かした国際基幹航路の寄港拠点としての機能に加え、国際基幹航路と

国内外のフィーダー輸送網との積替機能を強化する。

- 整備中の新本牧コンテナターミナルについて、新技術の導入等により世界最高水準の生産性の実現を目指す。
- 船舶への陸電供給やグリーン電力の確保、水素等を動力源とする荷役機械の導入など、コンテナターミナルの脱炭素化に向けた先導的な取組を推進する。

(2) 阪神港

阪神港は、関西を含む西日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点として、我が国の輸出産業の競争力強化や西日本の輸入需要への対応、保税地域における加工・製造や再混載等の多様な物流ニーズへの対応、農林水産物・食品等の輸出促進を図るため、国・港湾管理者・港湾運営会社等が一体となって、港湾の機能強化や国際基幹航路をはじめとする航路網の充実等に取り組むとともに、CONPAS 等の港湾の DX、LNG バンカリング拠点の形成をはじめとする脱炭素分野の取組、物流効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の将来の活用に向けた検討など、堺泉北港を含め大阪湾内の広域的な連携に取り組む。

なお、阪神港を構成する各港においては、各港の特性等を踏まえつつ、阪神港全体としての機能の強化が図られるよう、特に以下の取組等を推進する。

【大阪港】

- コンテナターミナルの一体利用等により、関西の輸入需要に対応したコンテナ取扱いの効率化に向けた機能を確保する。
- 夢洲地区において、コンテナターミナルのゲート前における交通混雑の解消等に取り組む。
- 水素等を動力源とする荷役機械の導入など、港湾の脱炭素化を推進する。

【神戸港】

- コンテナターミナルの再編や一体利用、RORO 船等にも対応した複合ターミナルの整備等により、国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網との積替機能を強化するとともに、保税地域における加工・製造や再混載等の多様な物流ニーズへの対応を図る。
- 大阪湾岸道路西伸部の整備を推進するとともに、六甲アイランド南地区の埋立計画等を踏まえ、中長期的視点でのコンテナ物流拠点のあり方を検討する。
- 水素等のエネルギーの受入・供給拠点としての機能を検討するとともに、グリーン電力の確保や水素等を動力源とする荷役機械の導入など、港湾の脱炭素化を推進する。

おわりに

本最終とりまとめにおいては、国際コンテナ戦略港湾政策について、令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性等を整理した。

2024年2月現在、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ輸送の需給逼迫は解消したものの、干ばつの影響によるパナマ運河の通航船舶数の制限や、紅海でのイエメンの武装組織による船舶攻撃に伴うスエズ運河経由ルートの回避など、国際海上コンテナ輸送の不安定化が生じているところである。

このような状況を踏まえ、引き続き我が国のサプライチェーンにおける影響を注視するとともに、本最終とりまとめに基づき、国・港湾管理者・港湾運営会社等が関係者との緊密な連携のもと各施策を着実に推進し、我が国における直航サービスの充実、ひいては我が国のサプライチェーンの強靱化を図る必要がある。

なお、本検討委員会においては、政策目標や各施策の進捗状況等について引き続きフォローアップを行っていく。