

国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について

国土交通省 港湾局

- 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまで・・・ P.3
- 「最終とりまとめ」フォローアップ
 - 各取組の進捗状況・・・ P.9
 - 「集貨」・・・ P.13
 - 「創貨」・・・ P.18
 - 「競争力強化」・・・ P.20
- 新しいKPI・・・ P.28

- 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまで・・・ P.3
- 「最終とりまとめ」フォローアップ
 - 各取組の進捗状況・・・ P.9
 - 「集貨」・・・ P.13
 - 「創貨」・・・ P.18
 - 「競争力強化」・・・ P.20
- 新しいKPI・・・ P.28

我が国のコンテナ港湾政策の変遷

- 我が国におけるコンテナ港湾政策はその時々時代の背景を踏まえながら変遷してきた。
- 現在は、世界的なコンテナ船の大型化やそれらに伴う寄港地の選択に対応するため、国際コンテナ戦略港湾政策を進めているところ。

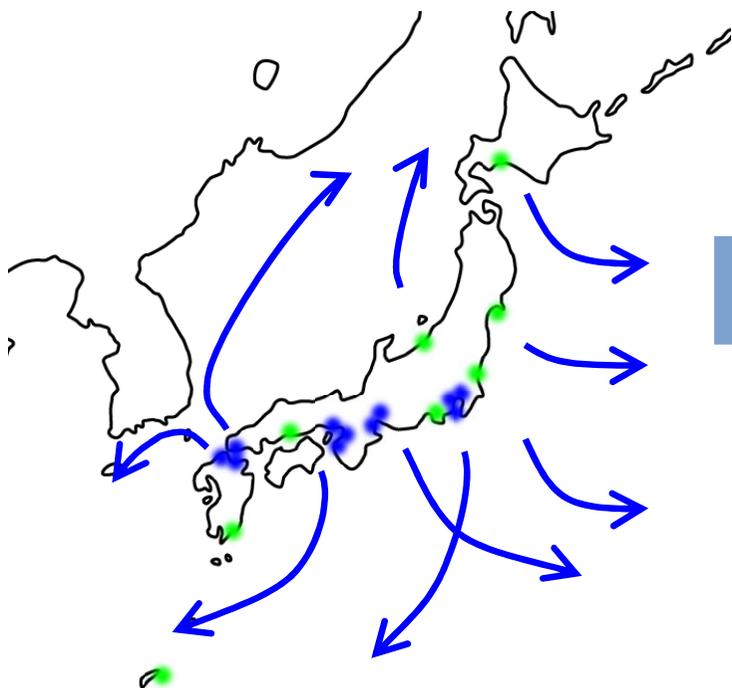
長期施策「大交流時代を支える港湾」

(1995年)

○大交流を支える港湾ネットワークの形成

- ・港湾の機能分担を図り、施設拠点化など効率的な配置と投資の重点化(中核国際港湾・中核国際港湾の配置構想)

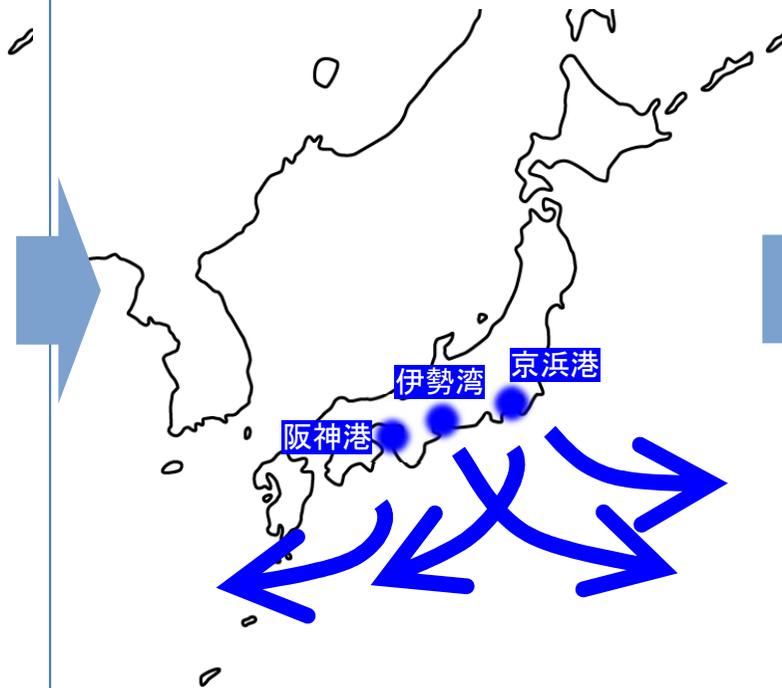
⇒中核国際港湾、中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備



スーパー中核港湾の選定

(2004年)

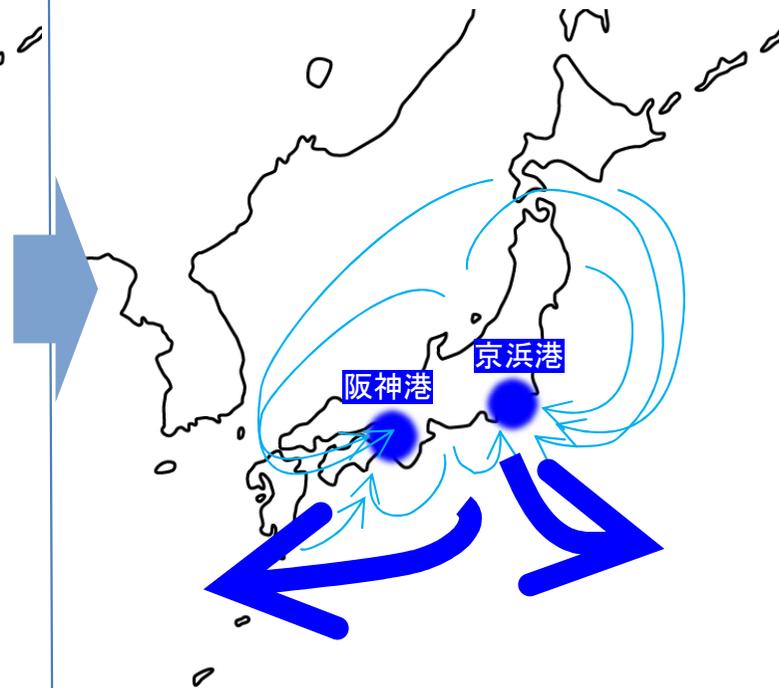
国際海上コンテナ輸送において、基幹航路等多頻度・ダイレクト航路網を有し、大水深、高規格コンテナターミナルの供給とメガターミナルによる高能率一体運営等による、我が国のコンテナ貨物の輸送拠点としての役割を目指す



国際コンテナ戦略港湾の選定

(2010年)

長距離直航サービスの充実化を目指し、国際コンテナ戦略港湾を「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施。なお、国際戦略港湾は港湾法により指定し、位置づけを明確化した。国際フィーダー航路網を活用した国内各地から国際コンテナ戦略港湾への「集貨」に加え、「創貨」、「競争力強化」に取り組む。



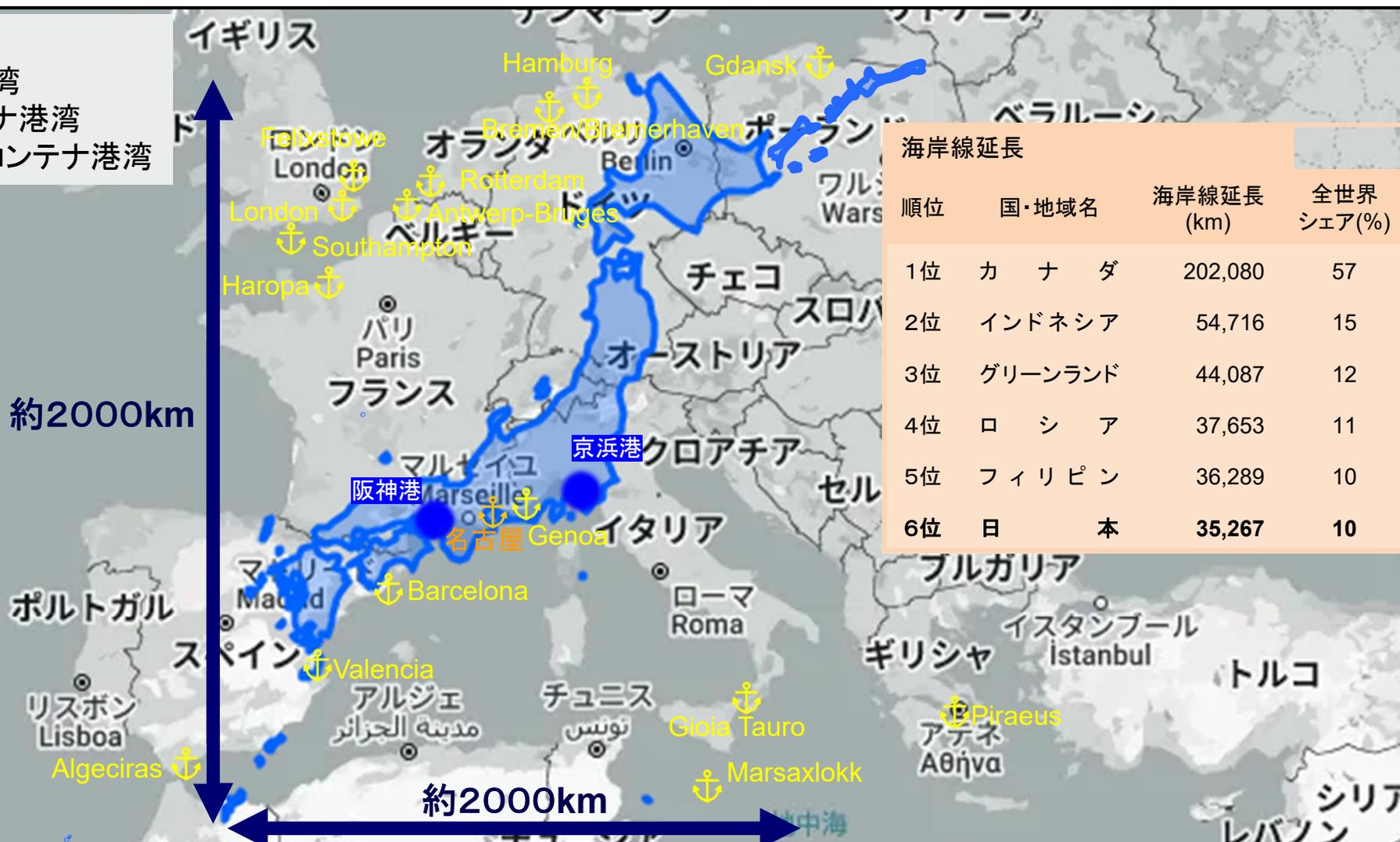
【国際コンテナ戦略港湾政策のこれまで】

港湾の既存ストックを活用した国際フィーダー航路網の有効性

- 日本は東西及び南北に長大な国土を有し、海岸線の延長は世界第6位。
- 広い国土の中をトラック輸送することは、トラックドライバーの労働時間の制限や脱炭素の観点等から合理的でないことから、国内各地の港湾の既存ストックを活用した国際フィーダー航路網によって、国際コンテナ戦略港湾への集貨を進める。

凡例

- : 国際コンテナ戦略港湾
- ⚓ : 日本の主要なコンテナ港湾
- ⚓ : ヨーロッパの主要なコンテナ港湾

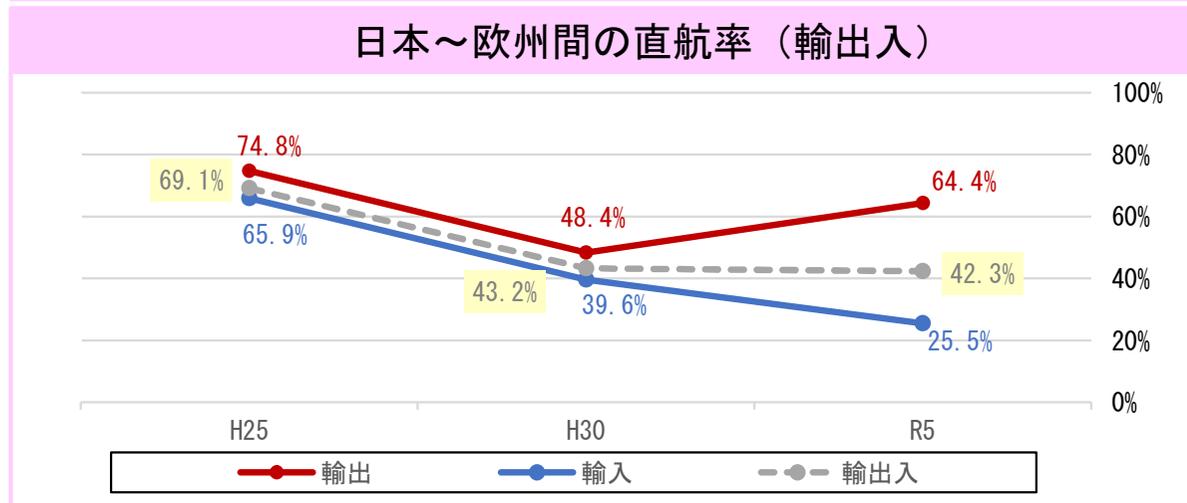
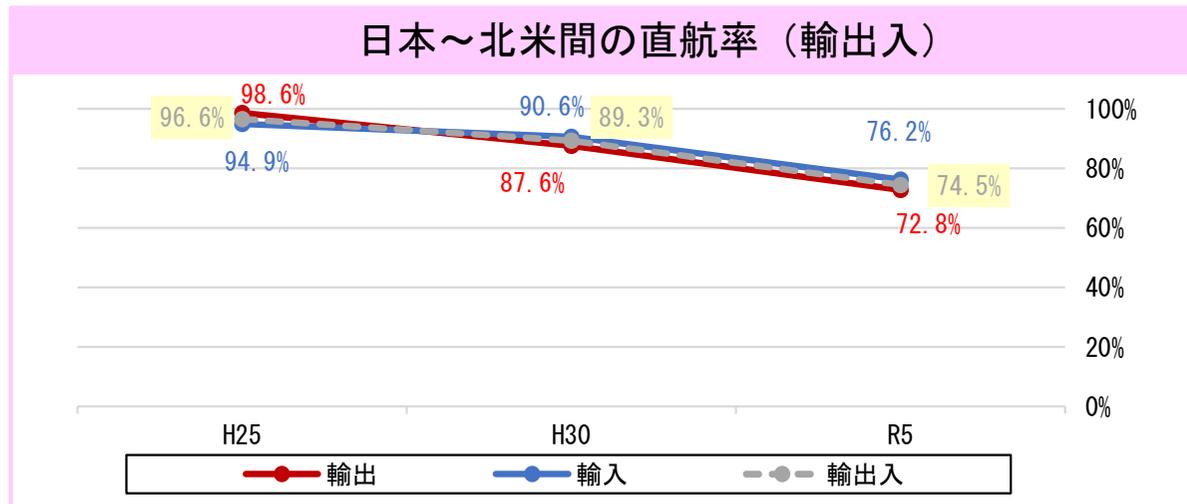


※地図：“The True Size of...”及び“Googleマップ”を元に国土交通省港湾局が作成したイメージ。日本地図は上図範囲外を省略。
 ※海岸線延長：（日本）「海岸統計 令和5年度版」、（海外）「U.S. Central Intelligence Agency, The Factbook 2023」を元に国土交通省港湾局が作成。
 ※日本及びヨーロッパの主要なコンテナ港湾：「Lloyd’s List “One HUNDRED PORT 2024”」に掲載されている世界のコンテナ取扱貨物量上位100港を表記。

日本のコンテナ輸送の課題

- 日本のコンテナ取扱貨物量は2,252万TEUで世界第6位。
- しかしながら、北米や欧州といった長距離航路において、直航率は減少傾向にあり、海外港湾を経由する輸送が増加している。
- 気づかないうちに少しずつ進行していく日本における海上物流環境の悪化は、いわば「海上物流の静かなる有事」であり、経済安全保障上の大きなリスクという認識の下、官民のオールジャパン体制で政策を推進する必要がある。

コンテナ取扱量				
順位	国・地域名		2022年 コンテナ取扱量 (万TEU)	全世界 シェア (%)
1位	中	国	26,899	31.6
2位	ア	メ	6,216	7.3
3位	シ	ン	3,729	4.4
4位	韓	国	2,850	3.3
5位	マ	レ	2,729	3.2
6位	日	本	2,252	2.6
7位	ベ	ト	2,052	2.4
8位	アラブ	首	2,030	2.4
9位	イ	ン	1,972	2.3
10位	ス	ペ	1,716	2.0



出典：UNCTAD「Container port throughput, annual」より
国土交通省港湾局作成

※11月1日～11月30日の1か月間のコンテナ貨物量より算出
※直航率とは、日本発着の外貨貨物のうち、北米及び欧州へ海外港湾でのトランシップを行わないで輸送される貨物割合
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成25年、平成30年、令和5年）より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾政策の概要

政策の背景

コンテナ船の大型化や船社アライアンスの再編などを背景に世界的に寄港地の選択が進んでいることから、我が国においても基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾※1」に「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を国・港湾運営会社※2・港湾管理者が連携しながら「集中」して実施

※1 2011年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国土交通大臣が国際戦略港湾に指定

※2 国、港湾管理者、民間から出資し、2014年に阪神国際港湾株式会社（HPC）、2016年に横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）を設立

政策目標

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。

政策の方向性

集貨

- 国内からの集貨
- アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨
- 国際戦略港湾における積替円滑化
- 集貨に関する関係者への働きかけおよび理解熟成

これまでの主な成果

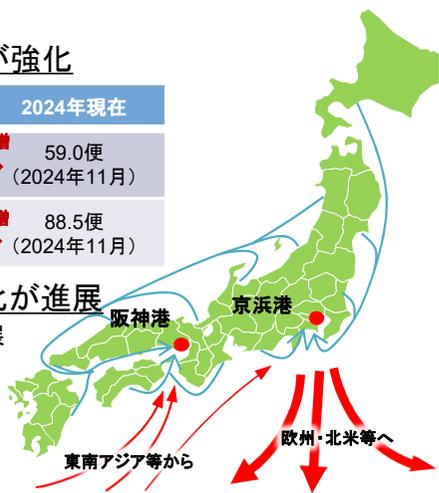
①国際フィーダー航路網が強化

	港湾運営会社設立前	2024年現在
京浜港	39便 (2016年3月)	5割増 59.0便 (2024年11月)
阪神港	68便 (2014年4月)	3割増 88.5便 (2024年11月)

②内航コンテナ船の大型化が進展

内航コンテナ船の大型化が進展
 <最大船型>
 400TEU型(2013年)
 ↓
 1,000TEU型(2023年)

③横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルでの一体利用開始



創貨

- 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
- 創貨に資する産業立地の推進

これまでの主な成果

①新たな施設が整備され貨物需要が創出

	支援施設数	取扱貨物量(2023年度)	延床面積
京浜港	8棟	約12,100TEU	約169,400m ²
阪神港	4棟	約7,200TEU	約59,600m ²

①大規模・大水深のコンテナターミナルを整備



※横浜港新本牧コンテナターミナルの例

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃対応等を踏まえたDX・GX推進

これまでの主な成果

②国際コンテナ戦略港湾でのDX・GXが推進

※2024年12月時点
 ※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

施設	設備・取り組み
横浜港	<CONPAS> 南本牧ふ頭（運用中） 本牧BC、D1、D4（試験運用中） <遠隔操作RTG> 本牧BC（運用中） <GX> 港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置
大阪港	<CONPAS> DICT（2024年3月運用開始） <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成
神戸港	<CONPAS> PC-18（2024年9月運用開始） <遠隔操作RTG> PC-18（整備中） PC-14~17（整備中） <GX> 港湾脱炭素化に向けた協議会（任意）設置
東京港	<CONPAS> 大井ふ頭（1・2号、3・4号、6・7号）、青海ふ頭4号（試験運用中） <遠隔操作RTG> 青海公共CT（整備中） <GX> 港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置

③国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためのとん税・特別とん税の軽減措置の創設(2020年)

- 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまで・・・ P.3
- 「最終とりまとめ」フォローアップ
 - 各取組の進捗状況・・・ P.9
 - 「集貨」・・・ P.13
 - 「創貨」・・・ P.18
 - 「競争力強化」・・・ P.20
- 新しいKPI・・・ P.28

「最終とりまとめ」公表後の進捗状況(1)

施策	取組概要	進捗状況等
集貨	東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルート構築	<ul style="list-style-type: none"> タイにてYKIP・横浜市主催、国交省共催の横浜川崎港湾セミナーを開催(2024年7月)。 ジャカルタにて神戸市・HPC主催の神戸港セミナーを開催(2024年8月)。 ムンバイにて大阪市・HPC主催、国交省後援の大阪港セミナーを開催(2025年1月)。 広域集貨の取り組みの進展により横浜港で取り扱われる国際トランシップ貨物量が増加。2024年9月時点で2023年の1年間の取扱量と比べ6万TEU増加。 アジア～北米・中南米間の輸送を対象とする、国際コンテナ戦略港湾における積替実証輸送を実施中。
	円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた一体利用等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ポートアイランド第Ⅱ期地区においてコンテナターミナルの一体利用に係る実証輸送を実施(2024年9月)。 横浜港(本牧ふ頭)に関して、一体利用に向けた関係者意見交換会を立ち上げ(2025年2月予定)。
	多様な輸送モードの活用等	<ul style="list-style-type: none"> 国交省・港湾運営会社・JR貨物において、京浜港(横浜本牧～宇都宮、2024年11月～2025年3月)、阪神港(大阪～金沢、2024年9月～2025年2月)におけるトライアル輸送を実施中。 物流の2024年問題等を背景に、民間事業者による国際・国内一貫の海上輸送サービス(Sea & Sea輸送)が増加。 敦賀港・大阪港において、フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナの位置等を自動的に管理するシステムの技術検証を実施中(2024年12月～2025年3月) 2024年12月末時点(達成予定含む)で、外航航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾が0港となった(2013年時点29港)
創貨	流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 財務省関税局が「国際物流の動向を踏まえた保税制度のあり方について」を公表。日本の港湾における海上コンテナ貨物の再混載等を念頭にいた保税関係手続の規定・運用の見直しや実質的なデジタル完結等に取り組む方針が示された(2024年6月)。 関税法基本通達改正により、海上コンテナ貨物の再混載を行う場合に必要となる、仮陸揚貨物の保税運送申告について、「申告価格」の記載が省略可能となった(2024年6月)。 2024年6月以降、本牧ふ頭A突堤において新たな5つのロジスティクス施設が竣工(無利子貸付支援を活用し建設された施設を含む)。また、無利子貸付支援を活用した新たな倉庫の建設に着工(2024年10月)。

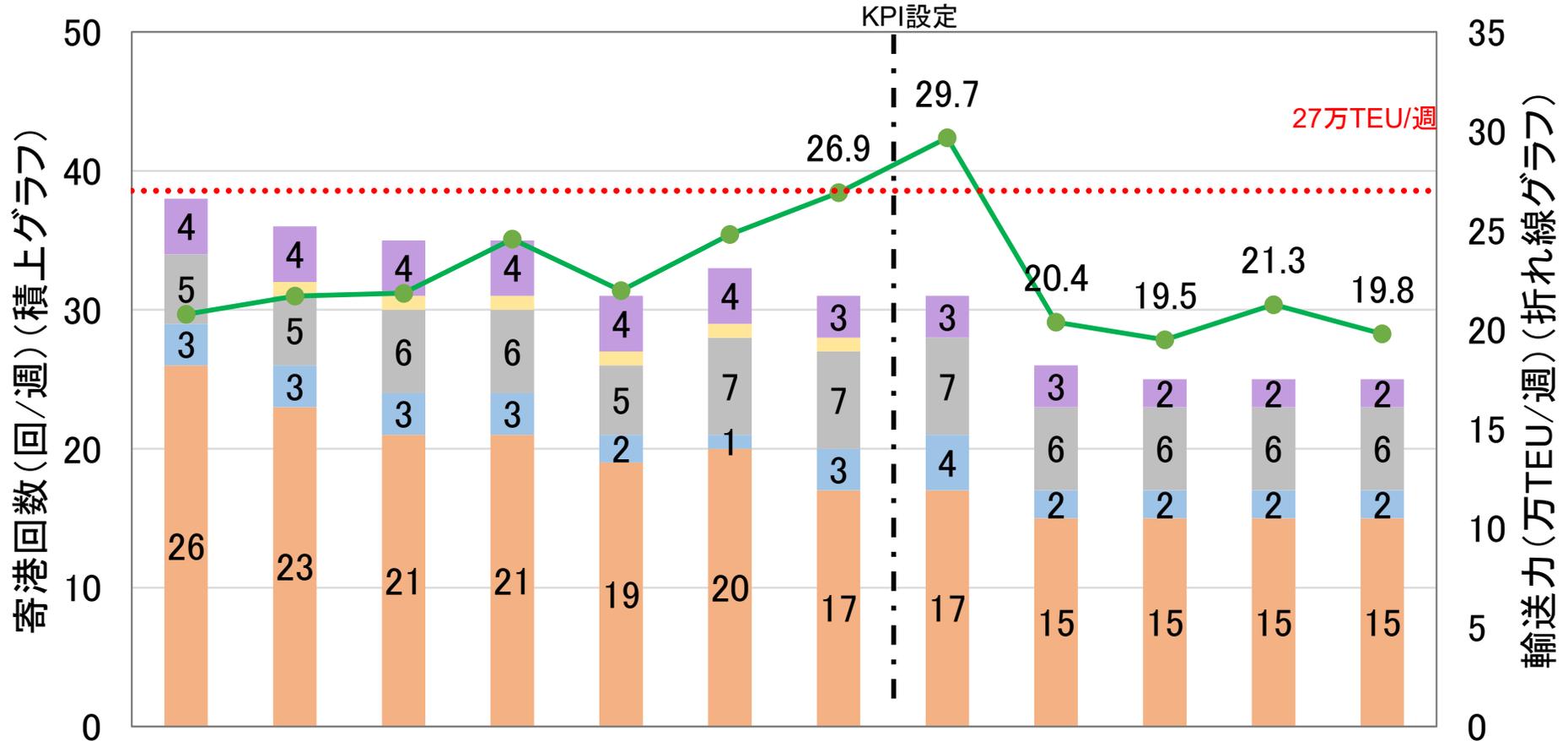
「最終とりまとめ」公表後の進捗状況(2)

施策	取組概要	進捗状況等
競争力強化	大水深・大規模コンテナターミナルの形成	<ul style="list-style-type: none"> 川崎汽船株式会社(神戸港六甲アイランドRC4-5を借受)が2025年度中を目処にポートアイランド第Ⅱ期地区(PC14-17)に移転予定(2023年7月に同社HPで公表)。 ポートアイランド第Ⅱ期地区PC13-17の集中ゲートが供用開始(2024年11月)。 大阪港夢洲地区C12拡張部の供用予定(2025年2月)。 東京港大井コンテナふ頭の再編整備の検討を進めていくことで関係者間で合意(2024年3月)。 横浜港本牧ふ頭D5(水深16m)について、2025年度中に暫定供用開始予定。
	生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進等	<ul style="list-style-type: none"> 大阪港夢洲コンテナターミナル(2024年3月)・神戸港PC-18(2024年9月)にてCONPASの運用開始。 コンテナターミナルのゲートの高度化について、初めての補助事業として2件(横浜港本牧D5コンテナターミナル、大阪港夢洲コンテナターミナル)を採択(2024年6月プレスリリース)。 「スマートターミナル技術フォーラム2024」開催(2024年12月)。 改正港湾運送事業法施行規則等を施行し、コンテナターミナルにおいて一般港湾運送事業者が使用するTOSの情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みを導入(2024年3月)。 「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画」を改定し、重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づけ(2024年3月)。 改正経済安全保障推進法が公布(2024年5月)。 東京都が警視庁と連携しサイバーセキュリティ対策協議会を開催(2024年7月)。 「港湾労働者不足対策アクションプラン」(2022年7月公表)に基づき各施策を実施(例:日本港運協会HPにて港湾運送紹介動画を公表(2024年5月))。 サイバーポートでは、トラッキング機能(海外貨物輸送情報の可視化)の実装(2025年1月)など、機能改善及び利用促進を実施。
	コンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進	<ul style="list-style-type: none"> 水素を燃料とする荷役機械の導入促進に向けた検討会を設置(2024年11月)。東京港において水素燃料荷役機械の導入に向けた荷役作業等の実証を実施(2024年10月～2025年3月(予定))。横浜港、神戸港においても2025年度に実証実施を予定。 メタノールバンカリング拠点のあり方検討会を設置(2024年9月)。横浜港において、横浜市等7者が「メタノールバンカリングシミュレーション※」を実施(2024年9月)。※実際の燃料供給の前段階とした模擬的な作業確認 CNP認証について、検討会を開催し、令和7年度からの運用開始に向けて準備中。
	港湾運営会社の集貨ネットワークの構築及び経営基盤の強化等	<ul style="list-style-type: none"> 国交省港湾局・YKIP・HPCの3者が連携して主要船社(Hapag Loyd, ONE, Maersk)に対する共同トップセールスを初めて実施(2024年4月～5月)。 国内荷主等に対する共同トップセールスを開始(2024年8月～)。 港湾運営会社による港湾セミナーを日本各地で開催(例:「阪神港セミナーin熊本」(2024年7月)、「2024横浜川崎港湾セミナーin宮城」(2024年11月)、等)。 国際物流総合展に国交省港湾局(サイバーポート関係)、阪神港が出展(2024年9月)。 最終とりまとめを踏まえ、YKIP及びHPCは運営計画を変更(2024年5月)。

国際コンテナ戦略港湾における輸送力(京浜港)

- 国際コンテナ戦略港湾における輸送力は、コロナ禍前までは増加傾向にあったが、コロナ禍の海上物流の混乱の影響等を受け低下している。
- 2024年は、前年から航路の変更はないものの、投入される船型の小型化により約1.5万TEU/週減少。
- 2025年は、アライアンス再編に伴う欧州(輸出2航路)及び北米(輸入1航路)航路の増加が船社より発表されている(2025年1月時点)。

輸送力は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量(TEU)に、1週間あたりの寄港回数をかけたもの。



2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年 2022年 2023年 2024年
 ■ 北米 ■ 欧州 ■ 中南米 ■ アフリカ ■ 大洋州 —●— 輸送力

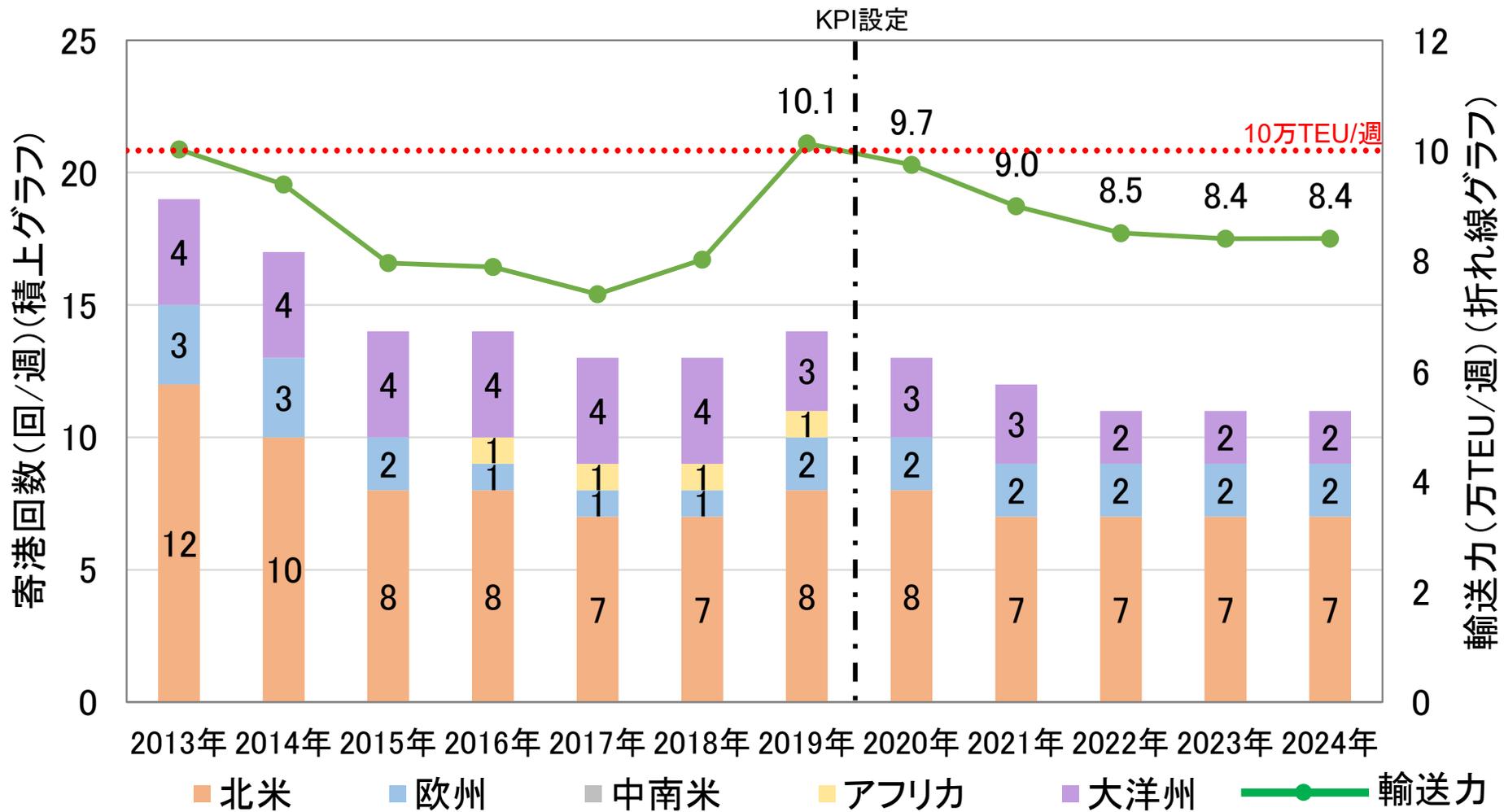
(参考) 京浜港のKPI(輸送力)は全体で27万TEU/週
 (※1) 全て11月時点
 (※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

出典: 国際輸送ハンドブック、サイバー SHIPPING をもとに
 国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾における輸送力(阪神港)

- 2017年以降、輸送力は増加していたものの、コロナ禍の海上物流の混乱の影響等を受け低下傾向にある。
- 2024年は、前年から寄港航路数の変化がなく、就航船型の変化がないことから、2023年と同等。
- 2025年は、アライアンス再編に伴う欧州(輸出1航路)航路の増加が船社より発表されている(2025年1月時点)。

輸送力は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量(TEU)に、1週間あたりの寄港回数をかけたもの。



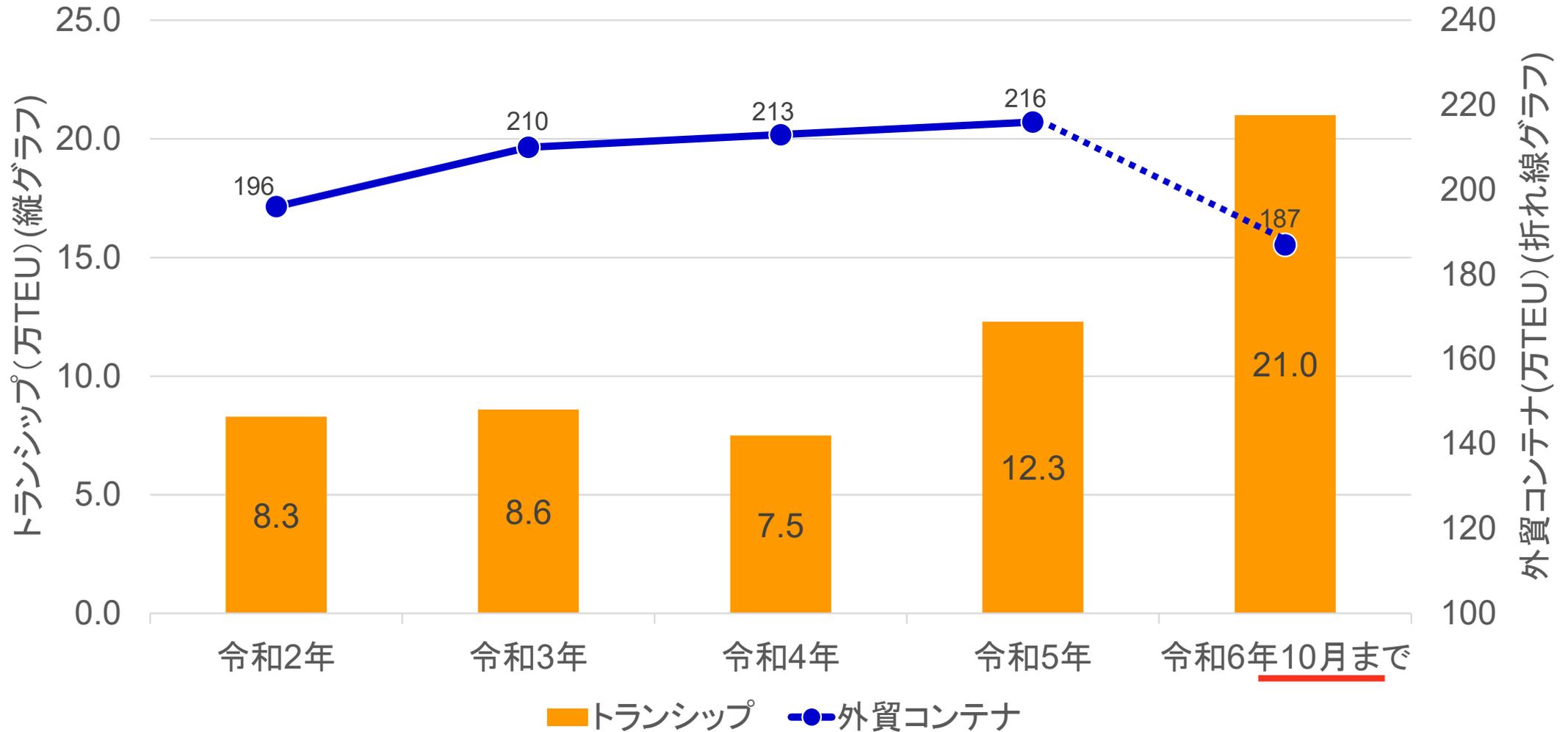
(参考) 阪神港のKPI(輸送力)は全体で10万TEU/週
 (※1) 全て11月時点
 (※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

出典: 国際輸送ハンドブック、サイバー SHIPPING をもとに
 国土交通省港湾局作成

【集貨（東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルート構築）】

アジアからの国際トランシップ貨物の状況等

○広域集貨の取り組みの進展により、近年、横浜港で取り扱われる国際トランシップ貨物が増加。
 ○引き続き、国際コンテナ戦略港湾における積替実証輸送や海外でのポートセールスなどを進め、さらなる集貨を目指す。



【集貨(円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた一体利用等の推進)】
コンテナターミナルの一体利用の推進に向けた取組

- 実証輸送や関係者との意見交換によりコンテナターミナルの一体利用の推進に向けた課題等を整理し、それらを踏まえた取組計画を策定予定。
- 2024年9月に神戸港ポートアイランド第Ⅱ期地区において複数のコンテナターミナルの構内輸送に係る実証輸送を実施した。京浜港についても、2025年2月中に横浜港(本牧ふ頭)の一体利用推進に向けた関係者意見交換会を立ち上げ。

【神戸港における実証輸送の概要】

＜目的＞

災害時の事業継続も視野に入れたコンテナのターミナル間輸送に際し、従来通りゲート処理を行う場合とターミナル一体利用を想定してゲート内で輸送する場合の時間差や課題を把握。

＜実施日＞

2024年9月12日(木)

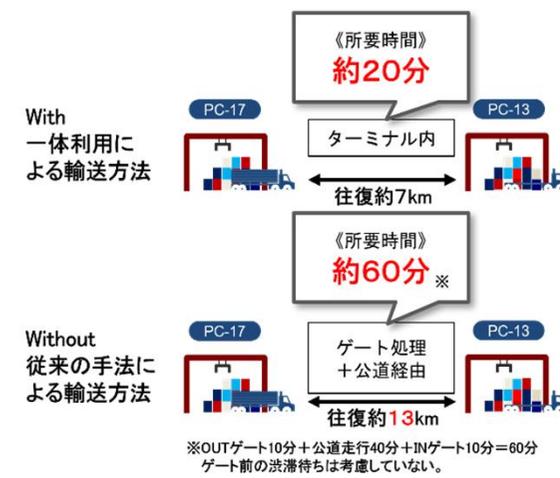
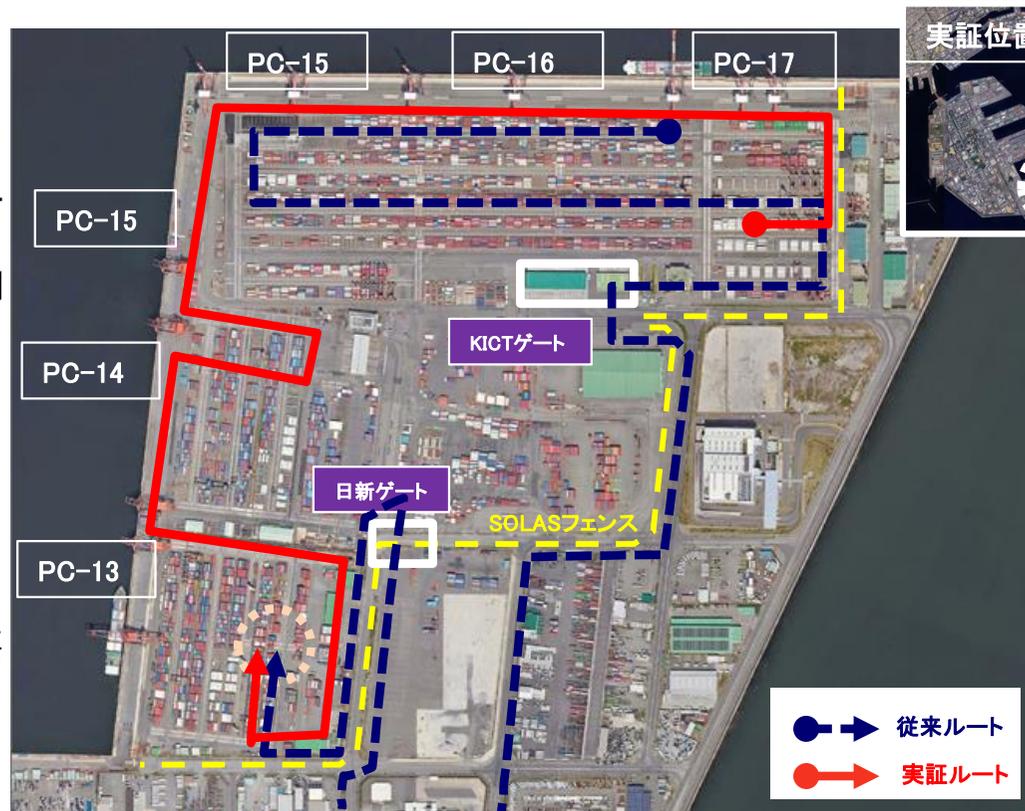
＜結果・課題＞

一体利用による輸送方法により、PC-17からPC-13への往復距離が約6km、所要時間が約40分間短縮。

一体利用による輸送を実現するために、ターミナル間でのダメージチェック要否の事前確認等、通常では要しない調整が必要となるなどの課題が判明。

＜今後の予定＞

2024年度下半期に、PC-15～14ターミナル間を迂回せずに直進する形にルートを変更し再度実証輸送する予定。



国際フィーダー航路網等を活用した「Sea & Sea」による輸出入

○物流の2024年問題等を背景に、民間事業者による国際・国内一貫の海上輸送サービス(Sea & Sea輸送)が増加してきている。

内航コンテナ船によるSea & Sea

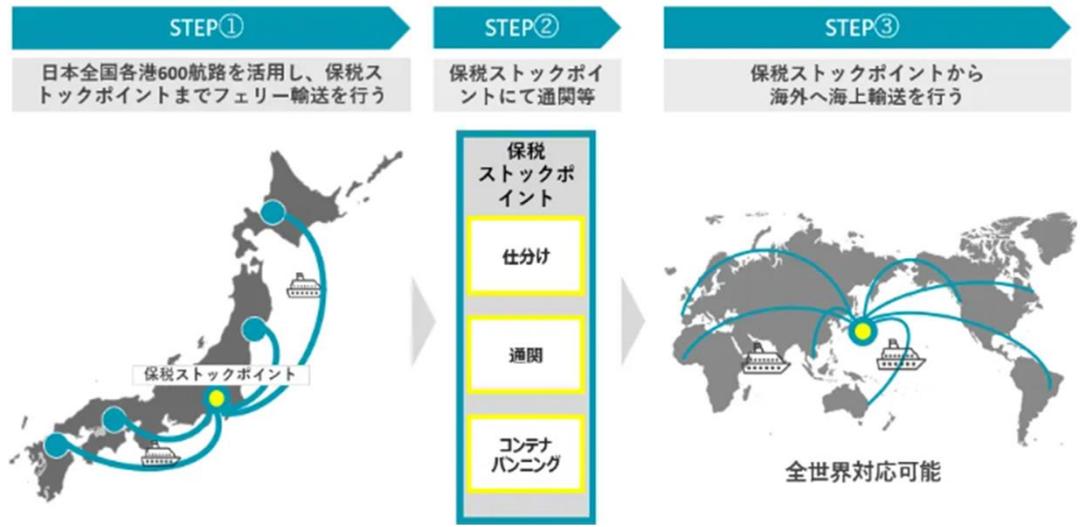
・日本通運は、国際海上輸送で東京・横浜港へ荷揚げされた海上コンテナを、同社の手配に切り替え、内航フィーダー船へと接続し、地方港へ転送する「NXダイレクトフィーダー」サービスの提供を開始(2024年1月)。



・ONEジャパンは、京浜港・阪神港へ荷揚げされた輸入コンテナを、同社が内航船への接続手配を行い、最終仕向地の最寄り地方港まで輸送する「ONE GREEN BELT」サービスの提供を開始(2024年7月)。

内航フェリーとROROによるSea & Sea

・三菱商事ロジスティクスは、内航フェリー等を活用した輸送サービス「TODOCARRY」の第二弾として、内航フェリー等、通関、国際輸送までスムーズに連携した一貫サービスの提供を開始(2024年8月)。
 ・内航フェリー等を活用し、全国の貨物を横浜の保税ストックポイントに集め、仕分け・通関の上、海外へ海上輸送(輸出プラン)。この逆の輸入プランも提供。



【京浜港・阪神港】「Sea & Rail」鉄道輸送とコンテナターミナルの接続実証

- 国際コンテナ戦略港湾である京浜港・阪神港への集荷を促進するため、モーダルシフト需要を見据えた鉄道輸送網とコンテナターミナルとの円滑な接続・積み替えに関する実証を実施。
- 国土交通省・港湾運営会社・JR貨物において、2024年後半より、京浜港(横浜本牧～宇都宮)、阪神港(大阪～金沢)におけるトライアル輸送を実施中。トライアル結果を基に、効率的な荷役体制や鉄道輸送網とコンテナターミナルとの円滑な接続等に関する課題の検証を行う。

■京浜港

- 実証ルート : 横浜本牧～宇都宮
- 実証期間(予定) : 2024年11月～2025年3月
- 輸送実績(2024年12月末時点) : 232TEU(118本)

■阪神港

- 実証ルート : 大阪～金沢
- 実証期間(予定) : 2024年9月～2025年2月
- 輸送実績(2024年12月末時点) : 18TEU(9本)



京浜港の実証における輸送状況



金沢駅における積替の様子



戦略的集貨の推進

○2023年のコンテナ流動調査(2023年11月の1か月間)の結果をもとに、日本の輸出入コンテナの流動について国土交通省港湾局が年間値を推計したところ、国際コンテナ戦略港湾を発着する長距離貨物のうち、約135万TEUが海外港湾でトランシップされている。このうち、他国の港湾と比較して国際コンテナ戦略港湾に地理的な優位性があると考えられる北米(西岸・東岸)方面と中南米方面に限っても、約28万TEUが海外港湾でトランシップされている(補足資料P.5)。

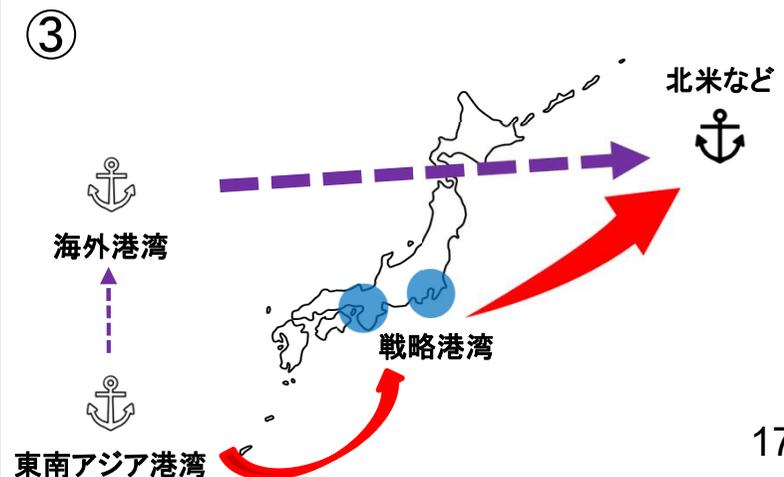
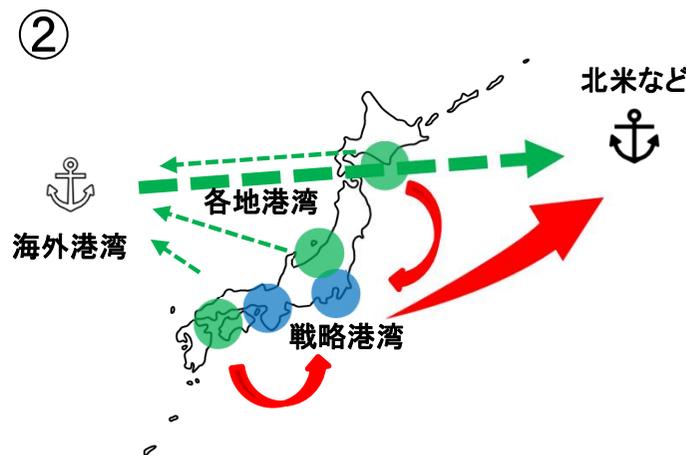
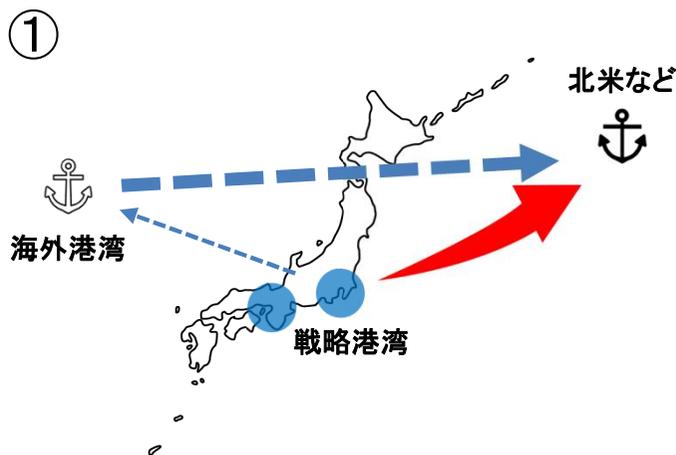
○このような状況を踏まえ、以下の優先順位の下、関係機関が連携した戦略的集貨を推進中。

- ①国際コンテナ戦略港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ②国際コンテナ戦略港湾以外の港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ③東南アジアから北米向けのトランシップ貨物

○今後、地方整備局等の国のネットワークも最大限活用し、全国の荷主に対し、きめ細かに安定輸送を確保する上での長距離直航サービスの重要性を説明するなど、国際コンテナ戦略港湾の利用促進に取り組む。その際、モーダルシフト促進による各地の港湾利用促進も図りつつ、内航航路と外航航路の円滑な接続によるSea & Sea輸送ネットワークの強化を推進する。

■取組方針のターゲット(輸出イメージ図)

---▶ : 現在の輸送ルート ▶ : 目指すべき輸送ルート



横浜港本牧ふ頭A突堤における創貨の取組

- 横浜港本牧ふ頭A突堤において、流通加工等の高度な物流サービスを提供するロジスティクス施設の集積に取り組んでいる。2024年6月以降、新たな5つのロジスティクス施設が竣工。
- 本集積拠点において、10棟中9棟が竣工し、国・港湾管理者による無利子貸付支援を活用して建設された拠点施設のうち、2024年9月に稼働を開始した東海運株式会社は約2,880TEU/年の貨物の取り扱いを見込み、2024年10月より着工した株式会社国際エクスプレスは約10,000TEUの貨物の取り扱いを見込んでいる。

本牧ふ頭A突堤ロジスティクス拠点計画図



竣工済
(営業開始年月)

建設中
(着工年月/営業開始年月)

※◎は国・港湾管理者による無利子貸付支援施設
※上図の「山九」の下段は(着工年月/営業開始予定年月)であり、令和7年1月竣工、2月稼働開始予定となっている。

「国際物流の動向を踏まえた保税制度のあり方について」の公表

○2024年6月14日に財務省関税局より「国際物流の動向を踏まえた保税制度のあり方について」が公表され、国際トランシップにおける課題への対応を行うことが示された。

○2024年6月28日の関税法基本通達等の一部改正により、コンテナ貨物や仮陸揚貨物の保税運送申告について「申告価格」の省略が可能となった。

保税制度を取り巻く国際物流の動向

港湾・空港分野における国際競争の激化

■ 国際コンテナ戦略港湾における再混載の調査・検討イメージ

(出典)「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（英文版）

港湾・空港分野における国際競争が激化する中、国際競争力の強化に向けた港湾・空港の機能強化に関する様々な取組が進んでいる。

保税制度に対するニーズや課題

○ 関税分科会における委員意見（抜粋）

（保税地域の）資格要件、報告義務、費用ということを勘案したときに、なかなか利用のほうに踏み切ることが難しいという状況にあるかと思えます。場合によっては、それによって日本の保税地域に在庫を持つことを諦めざるを得ないような場合も散見されます。（略）今後の国際競争力を勘案すると、より使いやすい、あるいは迅速に利用できるような観点も重要なのではないかと日頃感じているところでございます。

○ 国土交通省「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（抜粋）

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。

国際物流の動向を踏まえた保税制度のあり方について

保税制度のあり方に関する基本方針

- 保税制度を取り巻く国際物流の動向の変化に対応し、**厳格な水際取締りの水準を維持しつつ、多様なニーズに応え、貿易の円滑化を図るとともに、国際競争力の強化等を通じ、我が国経済に貢献する観点から、以下の3点を「保税制度のあり方に関する基本方針」とする。**

利用者の利便性向上	保税制度の利活用促進	厳格な水際取締り
 保税業務における手続きの簡素化等を進め、利用者の利便性向上を図る。	 我が国経済に貢献する観点から、保税制度の潜在的なニーズの発掘を進め、制度の利活用促進を図る。	 保税地域に係る検査・取締りの高度化・効率化により、厳格な水際取締りの水準を維持する。

具体的な施策例

<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; margin: 0;">① 規定・運用の見直し</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <ul style="list-style-type: none"> ・保税運送・保税作業・保税許可等手続きに関する利便性向上 ・保税取締り等の高度化・効率化 </div> </div>	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; margin: 0;">② 手続きのデジタル完結</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <ul style="list-style-type: none"> ・保税台帳の保存に関する負担軽減 ・保税関係手続きにおけるデジタル完結のための対応（NACCSの利便性向上等） </div> </div>	<div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; margin: 0;">③ 利便性向上に資する体制の整備とマインドの醸成</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <ul style="list-style-type: none"> ・手続きのボトルネック解消等を図るための体制整備 ・社内教育等に関する情報提供の更なる充実 </div> </div>
---	---	---

※施策の検討にあたっては、AEO事業者との連携やベネフィットのあり方にも留意する。

国際コンテナ戦略港湾の整備状況



大井コンテナふ頭の再編整備の検討を進めていくことで関係者間で合意 (2024年3月)

令和4年 10月撮影 ©Axelspace

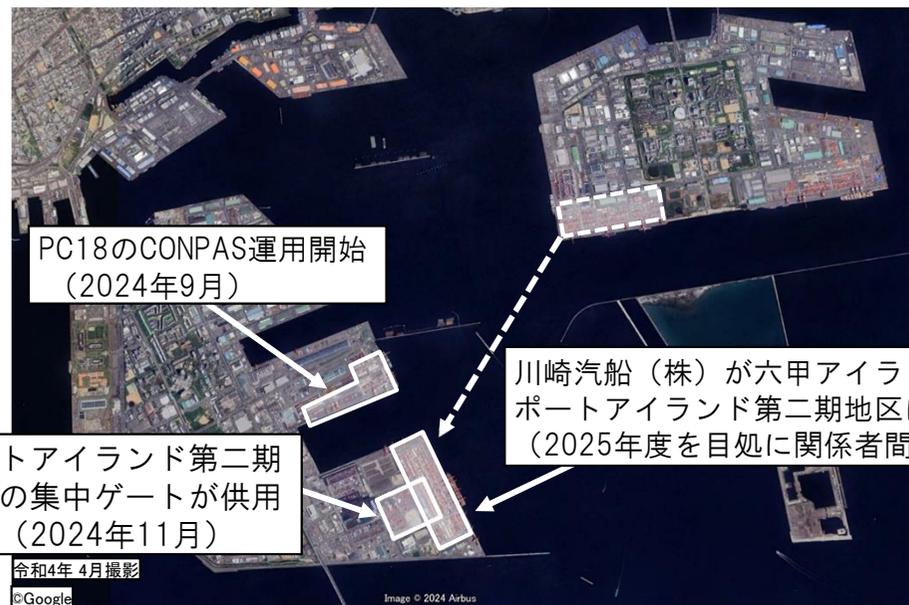
東京港



- ・本牧ふ頭D5ターミナル (水深16m) について、2025年度中に暫定供用開始予定
- ・本牧D5コンテナターミナルのゲートの高度化補助事業採択 (2024年6月公表)

令和4年 11月撮影 Satellite Image (C)[2022] Maxar Technologies.

横浜港



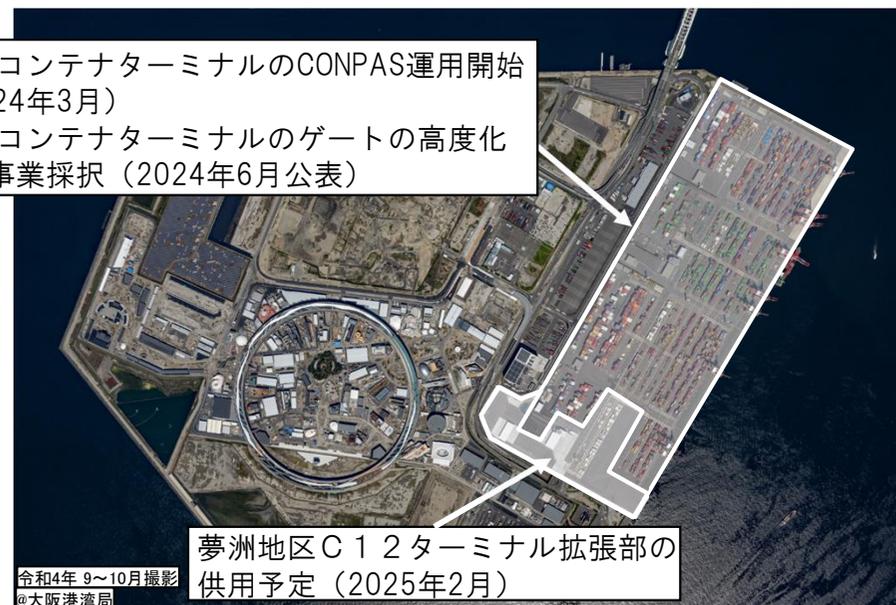
PC18のCONPAS運用開始 (2024年9月)

川崎汽船 (株) が六甲アイランドRC4-5からポートアイランド第二期地区に移転予定 (2025年度を目処に関係者間調整中)

ポートアイランド第二期地区の集中ゲートが供用開始 (2024年11月)

令和4年 4月撮影 ©Google

神戸港



- ・夢洲コンテナターミナルのCONPAS運用開始 (2024年3月)
- ・夢洲コンテナターミナルのゲートの高度化補助事業採択 (2024年6月公表)

夢洲地区C12ターミナル拡張部の供用予定 (2025年2月)

令和4年 9~10月撮影 ©大阪港湾局

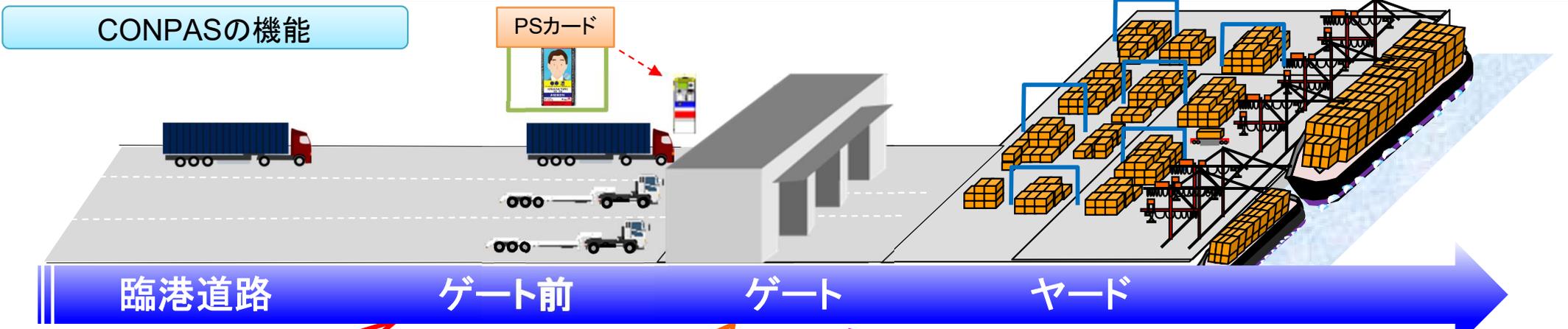
大阪港

「Sea & Truck」 CONPASの推進等

○CONPASは、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム。

○「最終とりまとめ」公表後では、令和6年3月より大阪港夢洲CT、及び同年9月より神戸港PC-18にて運用開始。
神戸港KICTで令和7年度の導入に向けて検討・調整中のほか、東京港や横浜港の他ターミナルも試験運用を実施中。
横浜港の試験運用では、搬入車両に対して約7割の待機時間削減を確認※。

○この他、インランドポートとの連携、オンドッグデポやシャーシシェアリングの検討等、コンテナターミナル機能向上に向けた検討を進める。



①搬出入予約
搬出入予約制を導入し、特定の時間帯に集中して到着するコンテナ搬出入トレーラーを分散・平準化

②PSカード活用
搬出入票の提示等を省略し、PSカードのタッチのみで入場受付を実施

③搬入情報の事前照合
搬入手続(搬入情報とTOS情報の照合)をコンテナがゲートに到着する前に実施

④予約情報等の活用による事前荷繰り
車両予約情報等を活用し、事前にコンテナを取り出しやすい位置に移動

情報通信技術の活用によるゲート処理能力等の向上

※ 横浜港本牧BC1、BC2、D1、D4ターミナルにおける試験運用(R6.10/16~29)

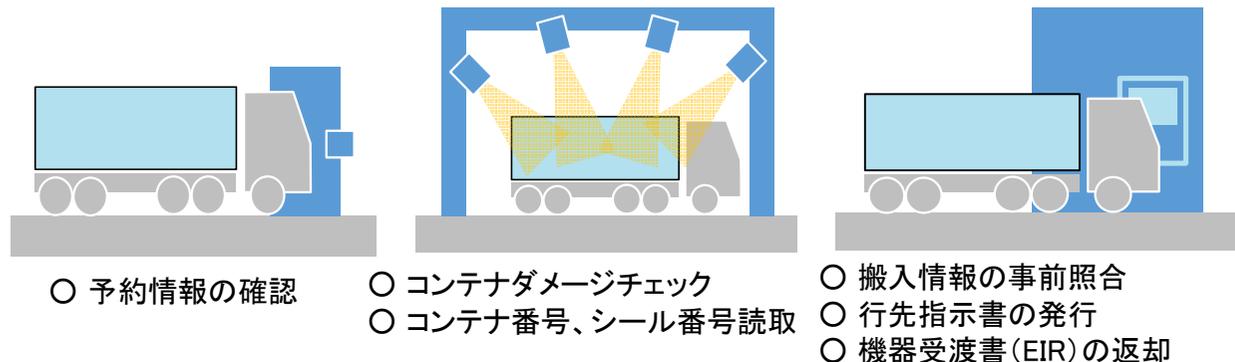
コンテナターミナルゲート高度化の支援対象事業

(港湾機能高度化施設整備事業(コンテナターミナルゲート高度化支援施設))

○令和6年度新規制度であるコンテナターミナルのゲートの高度化について、初めての補助事業として2件を採択(2024年6月20日にプレスリリース)。

<高機能なゲートの導入>

- 来場予約システムの導入による、来場するトレーラーの平準化、予約情報の確認の効率化。
- ダメージチェックシステムの導入による、コンテナの目視確認の効率化。
- 搬入情報の事前照合、ターミナル内行先指示の電子化、その他書類のやり取りの効率化。



<採択事業>

	横浜港 本牧D5移転に伴う 高度化ゲート新設事業	大阪港 夢洲コンテナターミナル CTゲート高度化事業
事業者	CMA CGM JAPAN株式会社 株式会社住友倉庫	夢洲コンテナターミナル(株)
主な内容	OCRカメラの導入による コンテナ外装チェックの効率化	カメラやハンディ端末の導入による コンテナ外装チェックの効率化
事業期間 (予定)	2024年度～2026年度	2024年度

スマートターミナル技術フォーラム2024開催(12月18日)

【開催概要】

○日時(場所)

2024年12月18日(水) 10:00~14:00 (中央合同庁舎3号館共用会議室(オンライン併用))

○内容

技術開発制度(参考資料P.15)等で実施されている技術開発の最新の状況についてご紹介(閉会后、技術開発事業者がブースを設置し、個別の意見交換会を実施)

○登録者

401名(会場:42名、オンライン:359名)

○会場参加者の声

- これまで知らなかった技術開発の取組を知ることができる大変良い機会となった。(ターミナル運営事業者)
- 熱心に意見交換していただき、ターミナル運営事業者の関心の高さを知ることができた。(技術開発事業者)
- ぜひ、今後も同様のフォーラムを開催してほしい。(メーカー)

など

スマートターミナル技術フォーラム2024
2024.12/18(水)
講演(会場:先着80名・オンライン配信:400名)

10:00 ~10:05	開催挨拶	国土交通省 港湾局長 稲田 雅裕
10:07 ~10:22	港湾技術開発制度について	国土交通省 港湾局 港湾経済課 港湾物流戦略室長 清水 崇
10:24 ~10:39	AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化	富士通株式会社 物流システム本部 Logistics & Service事業部 事業開発システム部 佐藤 元 正樹ITソリューション㈱ 取締役 柳田 正浩
10:41 ~10:56	AIを活用したコンテナ搬送計画の最適化	日立製作所 水・環境ビジネスユニット 設備事業部 業務システムエンジニアリング部 井場 徹
休憩		
11:06 ~11:21	RTGと構内シャシーの連携のための技術開発	株式会社E&S 物流システム事業部 制御システム部 制御グループ 星島 一輝
11:23 ~11:38	遠隔操作ガントリークレーン	JFEエンジニアリング㈱ 社会システム部 ロジスティクス事業部 横路 浩三
11:40 ~11:55	構内機持トレーラー運行の高度化	高小牧製鉄運輸㈱ 環境部 小林 秀昭
休憩		
13:00 ~13:15	リーファーコンテナ管理の遠隔化	JFEエンジニアリング㈱ 社会インフラ部 ロジスティクス事業部 営業部 業務・開発室 氏宿 誠治
13:17 ~13:32	コンテナターミナルにおける事故抑止	正樹ITソリューション㈱ 船マリンソリューションズ 本田 祥教 篠田 岳思
13:34 ~13:49	ECS (Equipment Control System) による荷役指示最適化	高島コンテナ技術㈱ オペレーショングループ 三澤 隼也 東亜田白船機㈱ AR技術部11室1グループ 福田 浩一
13:51 ~14:00	閉会挨拶	国土交通省 港湾局 港湾経済課長 澤田 孝秋

※講演内容は時点のものであり、一部内容に変更が生じる可能性があります。
※閉会后、技術開発機関等との個別意見交換会を開催します。【先着80名・オンライン配信無し】

- 主催：国土交通省 港湾局 港湾経済課 港湾物流戦略室
E-mail : hqt-smart_terminal_tech_forum@gxb.mlit.go.jp
- 問合せ先：パシフィックコンサルタンツ㈱
E-mail : shingijutsu20241218@tk.pacific.co.jp

情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置等

緊急的対策

事案発生直後の対策(R5. 7. 7～ 実施中)

○港湾運送事業者、港湾運営会社、ふ頭会社、港湾管理者を通じて関係事業者に対し、「物流分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン」を参考に必要な対策を講じるよう注意喚起を実施。

情報セキュリティ対策等の周知徹底(R5. 9. 29～ 実施中)

○専門家の意見を踏まえた、具体的な情報セキュリティ対策、システム障害発生時の対応策(中間取りまとめ①)を港湾運送事業者へ通知し、説明会等により周知の上、取組状況をフォローアップ

➡ 専門家の知見を踏まえた港湾分野における情報セキュリティ対策を事業者へ周知徹底

東京都が警視庁と連携し、昨今のサイバー攻撃の情勢と対策を共有するサイバーセキュリティ対策連絡会を開催(令和6年7月5日)

制度的措置

TOS : ターミナルオペレーションシステム

港湾運送事業法の観点

○コンテナターミナルにおいて一般港湾運送事業者が使用するTOSについて、①TOSの情報セキュリティ対策の状況を的確に把握し、②TOSの情報セキュリティ対策の強化・底上げを図ることが必要。

○港湾運送事業への参入等に際して審査を受ける必要がある事業計画にTOSの概要や情報セキュリティの確保に関する事項の記載を求める。

➡ TOSの情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みの導入 改正港湾運送事業法施行規則を施行(令和6年3月31日)

サイバーセキュリティ基本法の観点

○「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画」を改定し、重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づける方向で検討する。

○コンテナターミナルにおけるTOSを含む港湾分野に焦点を当てた情報セキュリティガイドラインを作成する。

➡ 官民が一体となって重要インフラのサイバーセキュリティの確保に向けた取組を推進

重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づけ(令和6年3月8日)

経済安全保障の観点

○コンテナターミナルにおいて一般港湾運送事業者へ使用されるTOSの機能が停止・低下し、荷役作業に支障が生じた場合、影響が甚大となるおそれがある。

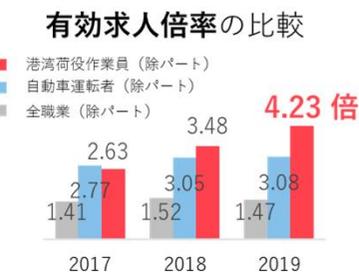
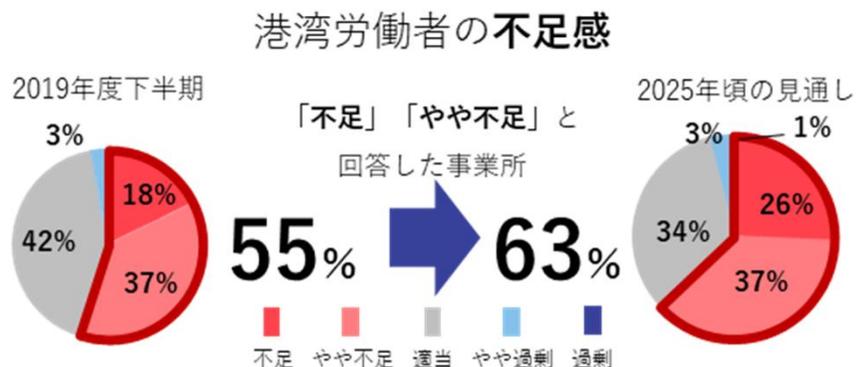
○経済安全保障推進法の趣旨も踏まえ、TOSを使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の対象事業とすることが必要であると考えられる。

➡ 経済安全保障の観点からも国として積極的に関与

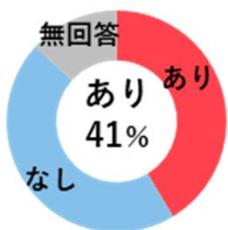
改正経済安全保障推進法が公布(令和6年5月17日)

港湾労働者不足への対応

○ 2020年度に実施した「港湾労働者不足に関する実態調査」、及び2021年度に実施した経営状況に係る調査結果を受けて、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」を令和4年7月22日に策定・公表。同プランに基づき各施策を実施。



港湾労働者の不足による
港湾運送への影響
(2020年度調査時点)



主な施策及び「最終とりまとめ」公表後の取組状況

1 港(みなと)のしごとを知ってもらう

- ・日本港運協会が動画・PR素材を作成し、国土交通省が後援名義や協力名義等を発出し、官民連携して周知。⇒日本港運協会HPにて港湾運送紹介動画を公表(2024年5月)。
- ・港で働く方々と国の職員との懇談会を開催し、情報発信。⇒各地方運輸局等において懇談会を実施。

2 働きやすく、働きがいのある職場の確保

- ・女性、高齢者等にも働きやすい労働環境の整備に係る取組事例集を作成し、周知。
- ・遠隔操作RTGの導入支援等、AIを活用したコンテナターミナルの生産性向上・労働環境改善を実施。⇒2024年度よりコンテナターミナルゲート高度化の支援対象事業を実施。

3 事業者間の協業の促進

- ・他の港湾の事業者との協業を容易にするため、協業を目的に新たに港湾運送事業の許可を受ける場合の基準を弾力化。⇒第1回特定限定許可運用状況検討委員会を開催(2024年6月)。
- ・事業協同組合の活用や荷役機械の共同化による協業の促進。⇒荷役機械の事故保有基準のみなし特例に関する通達を発出(2024年9月)。

4 適正な取引環境の実現

- ・港湾運送料金と取引条件・商慣行のアンケート調査を実施。
- ・調査結果を踏まえ、令和4年度中に通達の改正等の必要な措置を講じるとともに、船社・荷主に対する周知と協力要請を実施。⇒港湾運送約款例改正に関する通達を発出(2024年7月)。

(出典)上、下: 港湾労働者不足に関する実態調査
中: 厚生労働省職業安定局提供データを元に国土交通省において作成

コンテナターミナルにおけるGXの推進

- 東京港において水素燃料荷役機械の導入に向けた荷役作業等の実証を実施(2024年10月～2025年3月(予定))。横浜港、神戸港においても2025年度に実証実施を予定。
- 2024年9月、メタノールバンカリング拠点の形成を目指し、メタノールバンカリング拠点のあり方検討会を設置。同年9月、横浜港において横浜市等7者がメタノールバンカリングシミュレーション※を実施。
- CNP認証について、検討会を開催し、令和7年度からの運用開始に向けて準備中。

※実際の燃料供給の前段階とした模擬的な作業確認

<水素燃料荷役機械の実証事業の状況>

東京港

- 実施期間(荷役作業) R6.10～R7.3(予定)

- 実施主体
東京都港湾局、日本郵船(株)、(株)ユニエツクスNCT、(株)三井E&S、岩谷産業(株)

(出典)東京都 HP



水素燃料電池型RTG

横浜港

- 実施期間(荷役作業) R7年度(予定)

- 実施主体
国土交通省
関東地方整備局

(提供)宇徳



RTG(水素燃料電池に換装予定)

神戸港

- 実施期間(荷役作業) R7年度(予定)

- 実施主体
国土交通省
近畿地方整備局

(提供)商船港運



RTG(水素エンジン発電機に換装予定)

<国内におけるメタノールバンカリングシミュレーションの状況(横浜港)>

2024年9月18日、横浜港南本牧ふ頭において、マースク社が運航するメタノール燃料コンテナ船「Alette Maersk」と国華産業の保有するメタノール輸送内航船「英華丸」との間で、「メタノールバンカリングシミュレーション」を実施。

本シミュレーションは、ホース接続上の課題を洗い出すなど、参加各社が保有する船舶設備や知見を持ち寄り、実際に燃料メタノールのバンカリングに必要なオペレーションの確認を行った。



メタノール燃料コンテナ船「Alette Maersk」



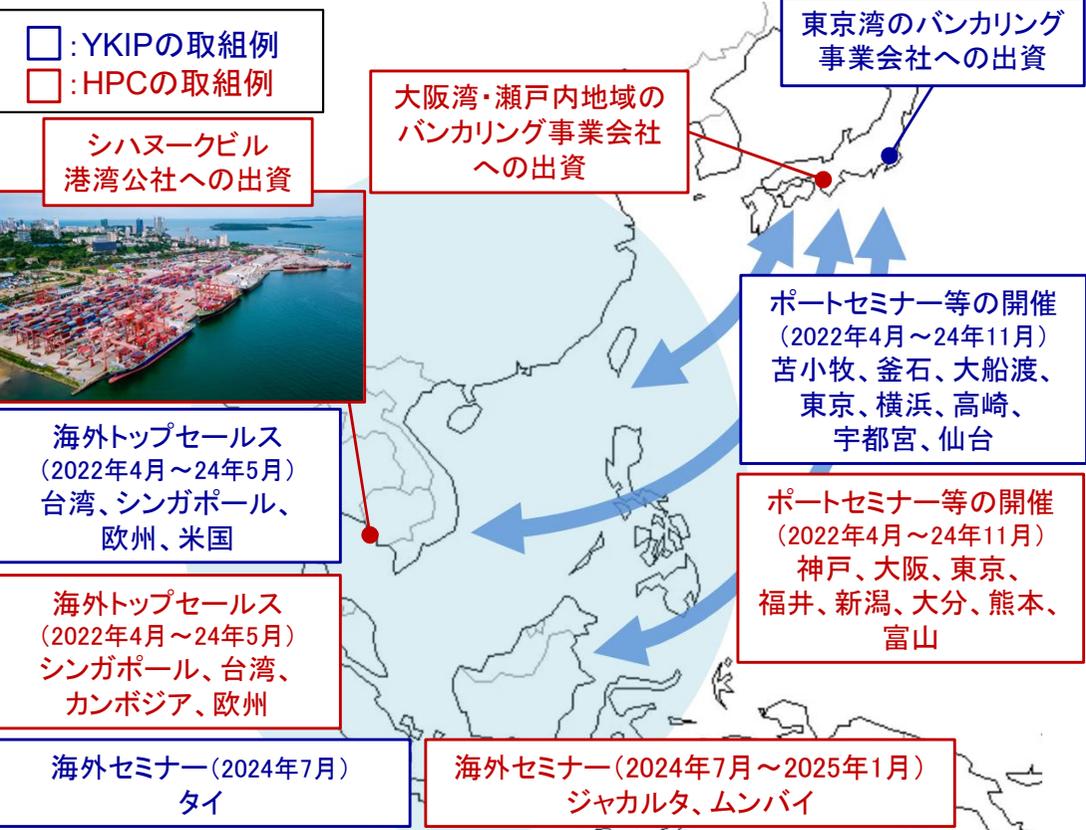
Ship to Shipで接触している状況

出典)横浜市記者発表資料

港湾運営会社の集貨に資するネットワークの構築等に向けた推進体制

- 港湾運営会社(以下「会社」)は、「最終とりまとめ」を踏まえ、国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・会社等と荷主との連携・協力体制の構築等に向け、港湾法第43条の12第1項に規定する運営計画を変更したところ(2024年5月公表)。
- 会社は同計画に記載した「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又は増加を図るための取組」を計画的かつ積極的に実施するとともに、国は港湾法第43条の31に基づき会社に対する指導・助言等を適切に行う。
- 会社がこれらの取組を行う上で、既成概念にとらわれることなく、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化に果敢に対応すべく、経営に幅広い人材から適材を充てるなど組織体制全般及び収益の向上など財務基盤を一層強化する。

■集貨に資する国内外への投資及びネットワークの構築(イメージ)



■海外トップセールス、ポートセミナー等の実施事例

○国・YKIP・HPCによる共同トップセールス



2024年5月Maersk本社



2024年4月ONE本社

○海外ポートセミナー



2024年7月 横浜川崎港湾セミナーinバンコク



2025年1月 大阪港セミナーinムンバイ

- 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまで・・・ P.3
- 「最終とりまとめ」フォローアップ
 - 各取組の進捗状況・・・ P.9
 - 「集貨」・・・ P.13
 - 「創貨」・・・ P.18
 - 「競争力強化」・・・ P.20
- **新しいKPI・・・ P.28**

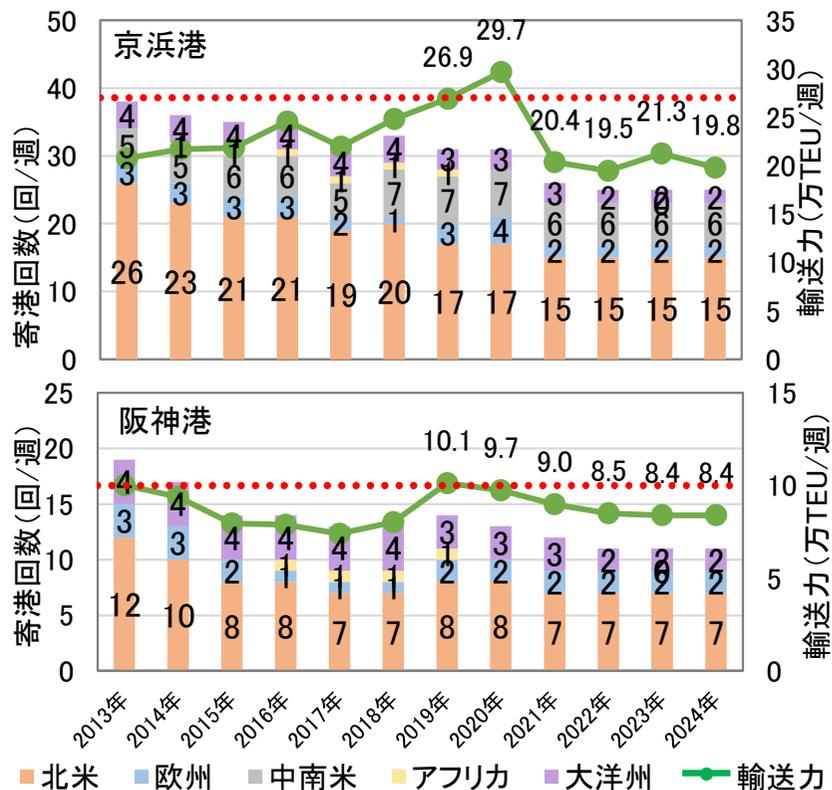
新たな指標の採用に向けた検討

- 「最終とりまとめ」において、従前よりKPIに用いている「我が国の寄港する国際基幹航路の輸送力」に加え、新たに指標を設定し、総合的に評価等を実施することとされており、当局内にデータWGを設置し、データ取得の可否等を踏まえて検討していたところ。
- 従来の指標は国際基幹航路の多頻度の寄港を評価する指標であるが、新たに、国際基幹航路の多方面への寄港を評価する指標である「国際基幹航路の就航港湾数」と国際フィーダー航路を活用した国内集貨を評価する指標である「国際フィーダー貨物量」を追加する。

■従来のKPI

【輸送力：多頻度を評価】

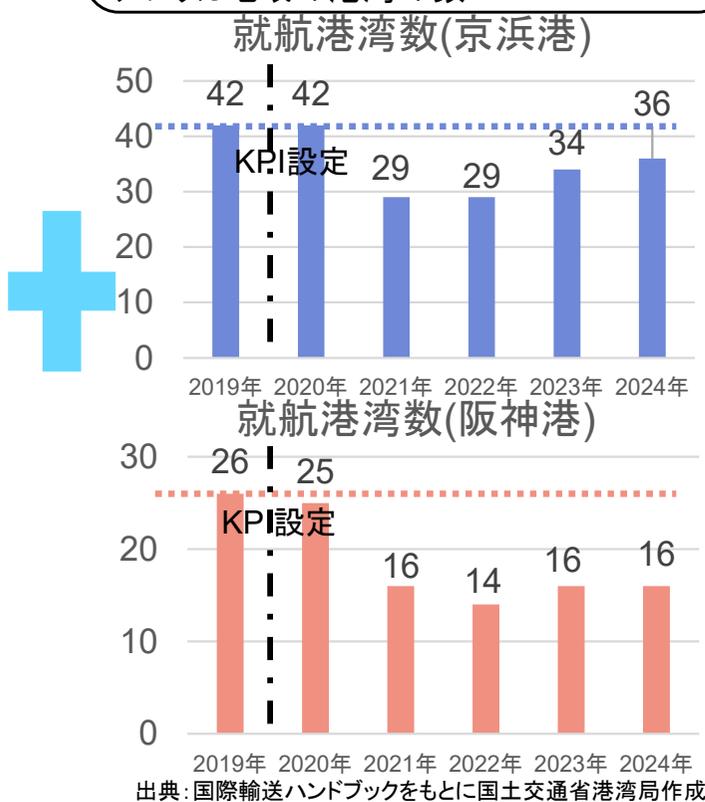
輸送力は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量（TEU）に、1週間あたりの寄港回数をかけたもの



■新たなKPI

【就航港湾数：多方面を評価】

国際戦略港湾に就航する航路が寄港する、北米地域（ハワイ諸島・グアム等除く）、欧州地域（ロシアのうち日本海側に面する地域を除く）、中南米地域、大洋州地域、アフリカ地域の港湾の数



【国際フィーダー貨物量：国内における集貨を評価】

国際戦略港湾以外の港湾から内貿コンテナ船にて国際戦略港湾に移出入された外貿コンテナ貨物量

