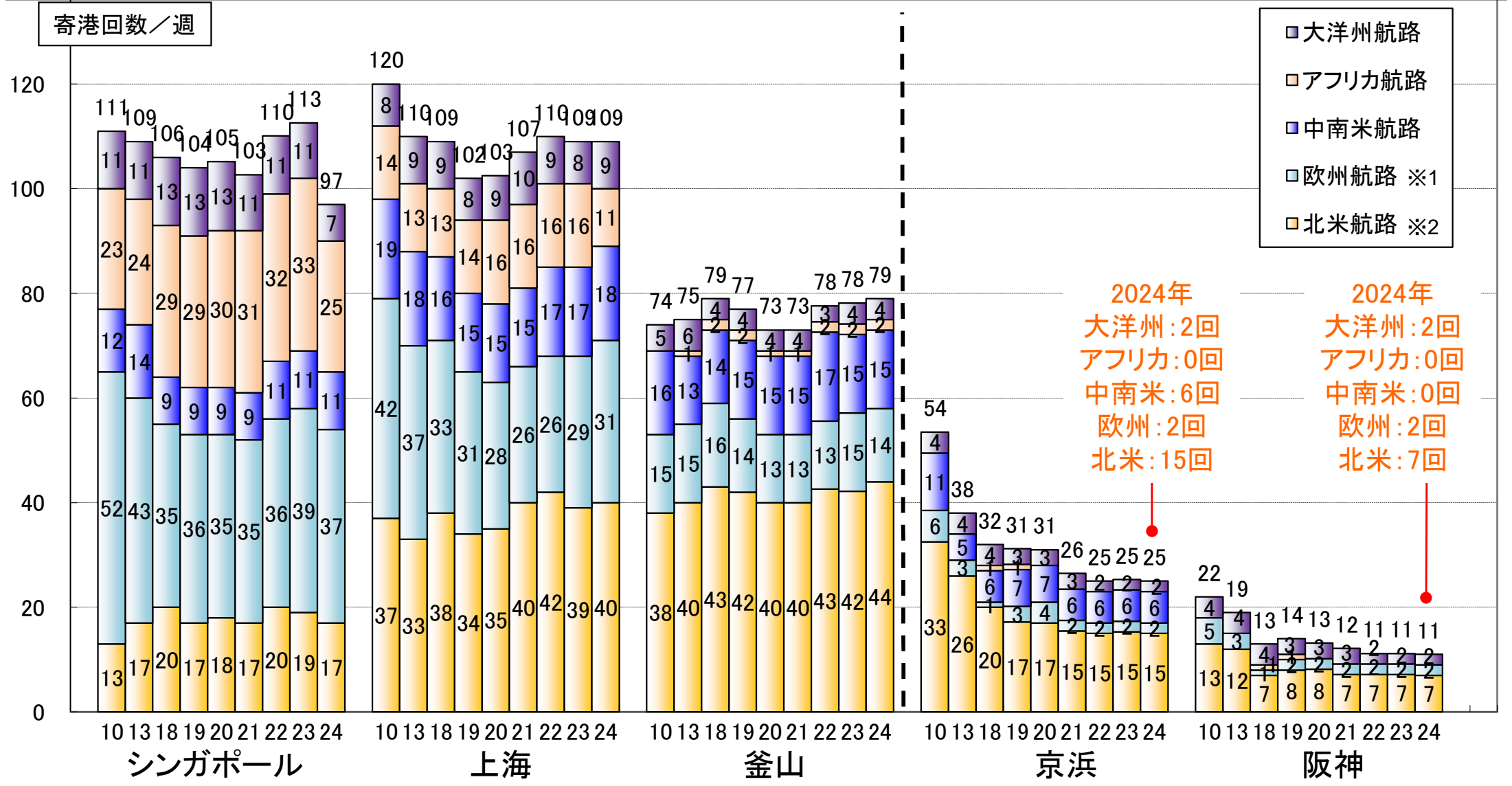


(参考)補足資料

国土交通省 港湾局

アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較

○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年は新型コロナに伴う国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により発生した運航スケジュールの乱れの正常化に向け、寄港地の絞り込みが行われた結果、寄港回数が減少。

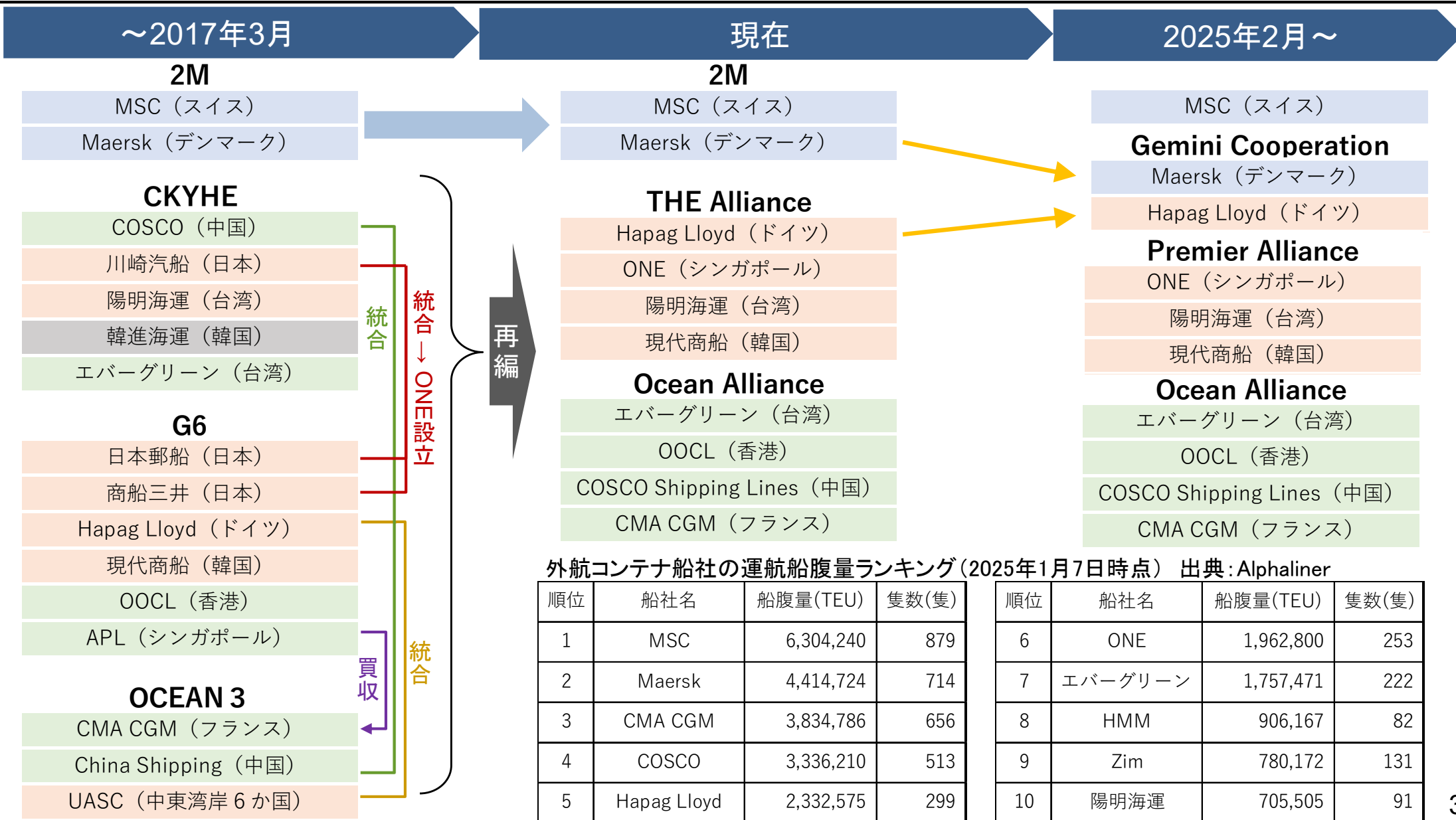


(出典) 国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)より国土交通省港湾局作成

※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。Westwood社の航路を含む。

船社間アライアンスの再編

○2017年4月以降、2M、THE Alliance、Ocean Allianceの3大アライアンスに再編。
 ○2025年2月、MSCは単独運航となり、MaerskとHapag LloydによるGemini Cooperation、ONE、陽明海運と現代商船によるPremier Allianceに再編予定。



アライアンス再編に伴う日本発着の国際基幹航路(見込み)

○船社間アライアンス変更後の提供サービスに関して、これまで各船社から発表された情報に基づけば、京浜港の欧州及び北米向け航路、阪神港の欧州向け航路の航路数は増加見込み。

【京浜港】

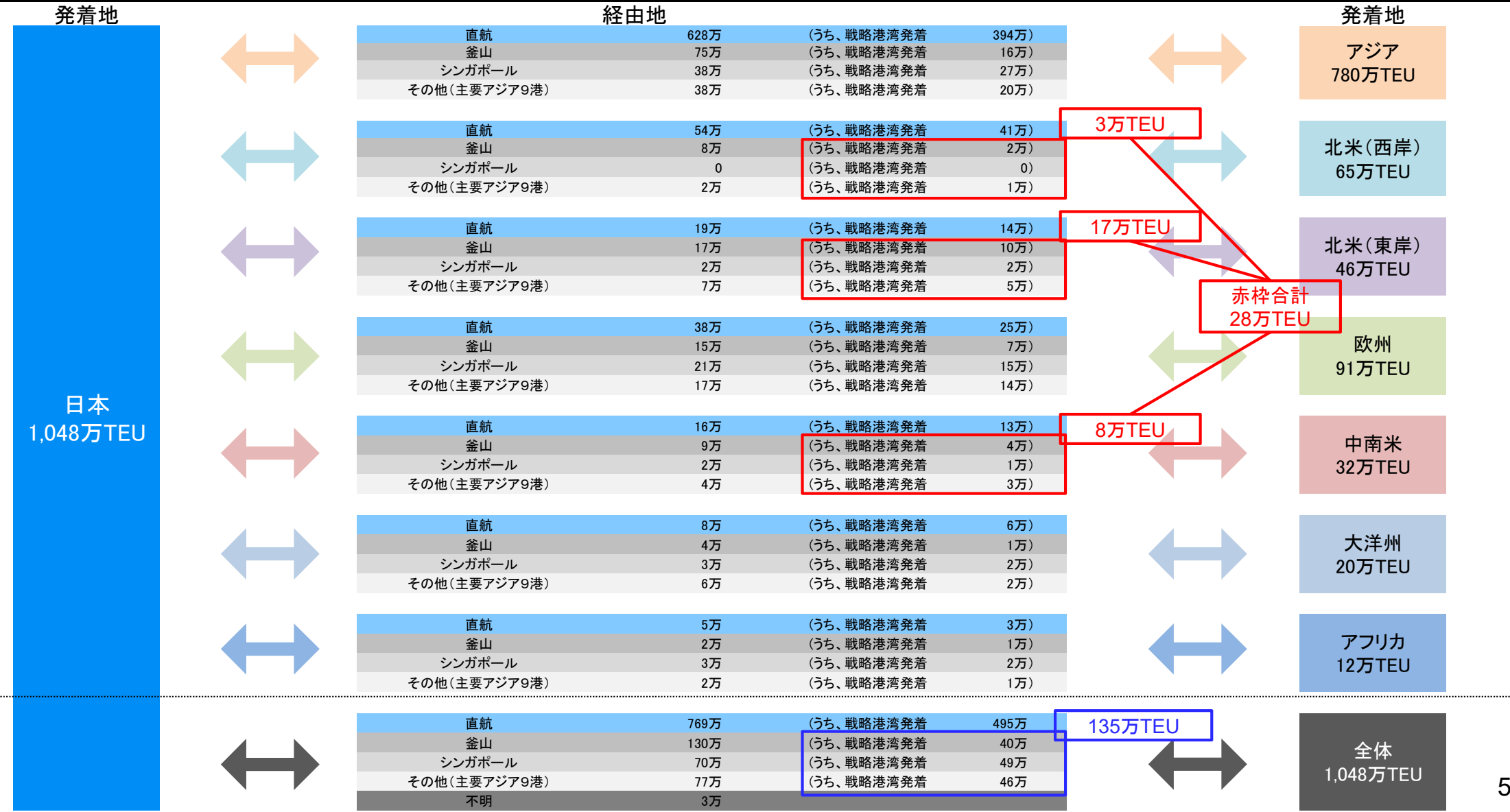
地域	輸出入	2023年11月時点 航路数	2025年2月時点 航路数(見込)
欧州	輸出	1	3 (+2は東京港、横浜港)
	輸入	1	1
北米	輸出	5	5
	輸入	11	12 (+1は横浜港)
中南米	輸出	2	2
	輸入	4	4
大洋州	輸出	0	0
	輸入	2	2
アフリカ	輸出	0	0
	輸入	0	0

【阪神港】

地域	輸出入	2023年11月時点 航路数	2025年2月時点 航路数(見込)
欧州	輸出	1	2 (+1は神戸港)
	輸入	1	1
北米	輸出	2	2
	輸入	5	5
中南米	輸出	0	0
	輸入	0	0
大洋州	輸出	0	0
	輸入	2	2
アフリカ	輸出	0	0
	輸入	0	0

○2023年11月の1ヶ月間に実施した全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果を12倍(1年分)し、発着地別の日本の輸出入コンテナ貨物量(実入りのみ)を推計した(単位:TEU)。

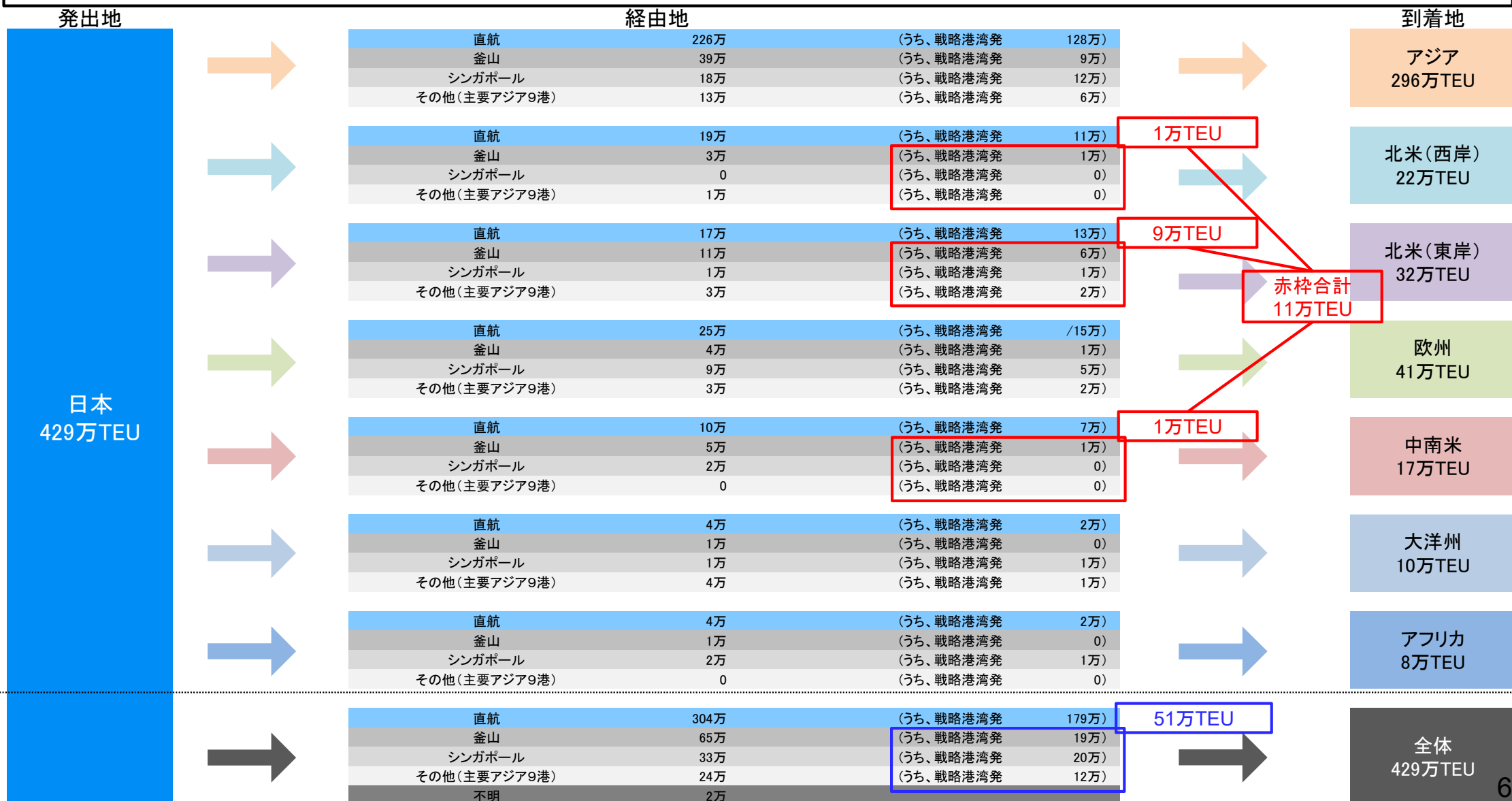
○戦略港湾を発着し、海外港湾でトランシップされる貨物は約135万TEU。このうち、北米・中南米方面の貨物は約28万TEU。



全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づくトランシップ状況(輸出)

○2023年11月の1ヶ月間に実施した全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果を12倍(1年分)し、到着地別の日本の輸出コンテナ貨物量(実入りのみ)を推計した(単位:TEU)。

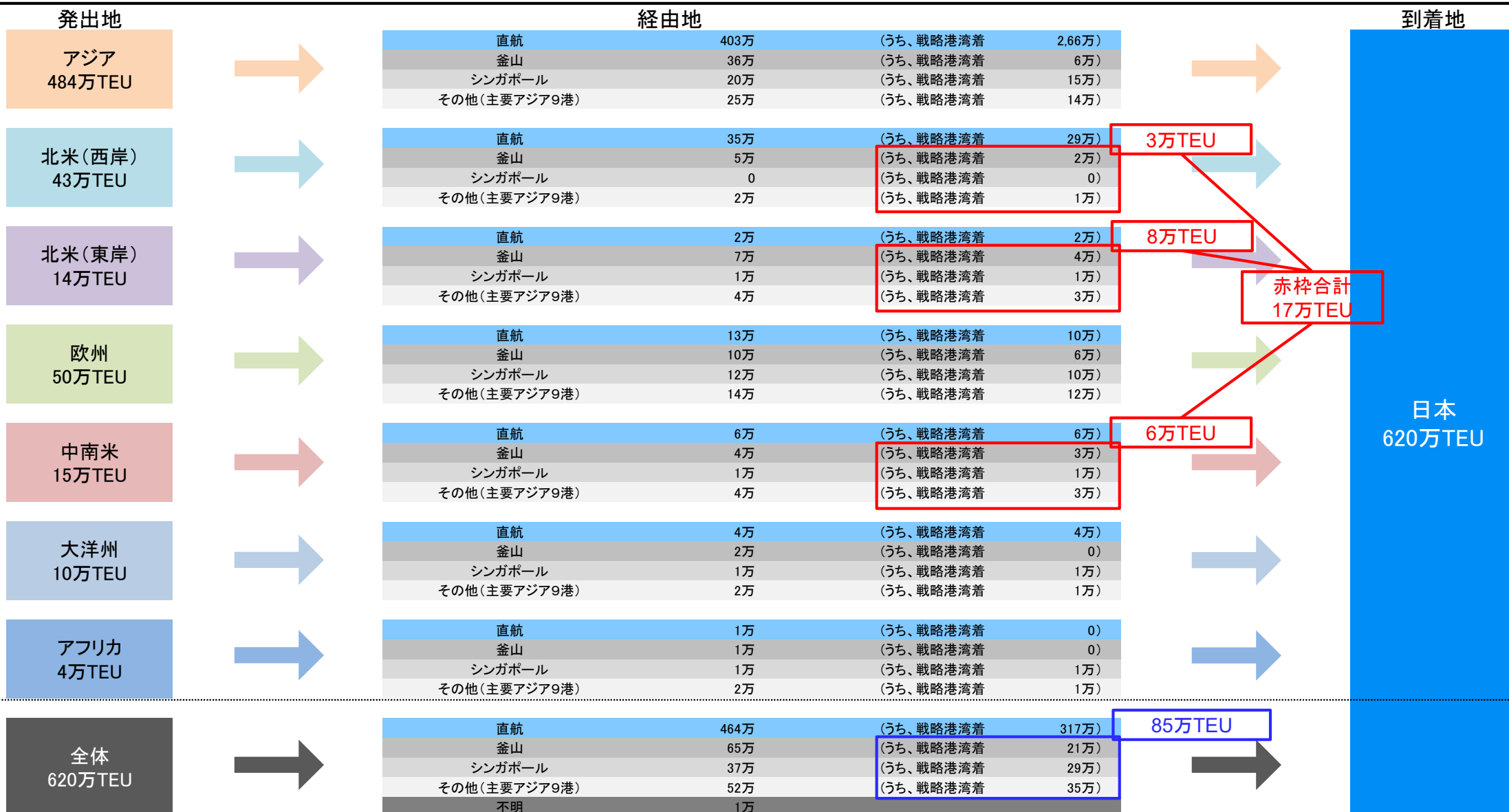
○戦略港湾発で、海外港湾でトランシップされる貨物は約51万TEU。このうち、北米・中南米向けの貨物は約11万TEU。



全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づくトランシップ状況(輸入)

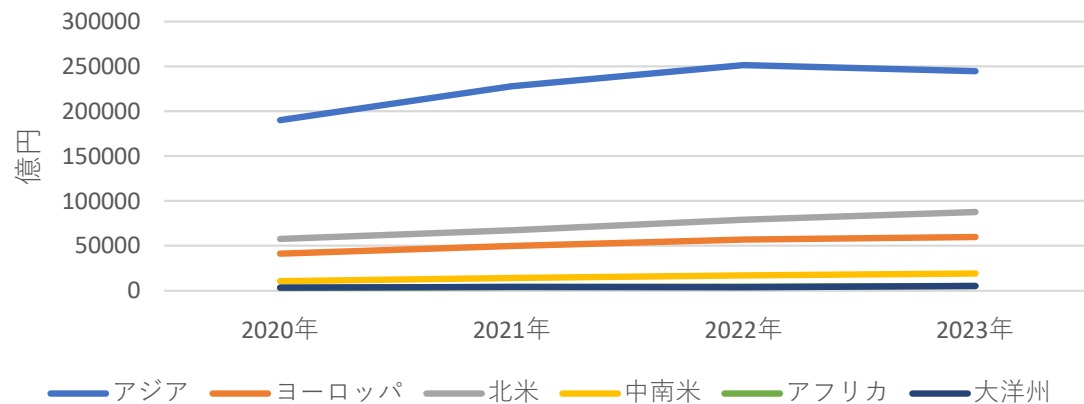
○2023年11月の1ヶ月間に実施した全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果を12倍(1年分)し、発出地別の日本の輸入コンテナ貨物量(実入りのみ)を推計した(単位:TEU)。

○戦略港湾着で、海外港湾でトランシップされる貨物は約85万TEU。このうち、北米・中南米からの貨物は約17万TEU。

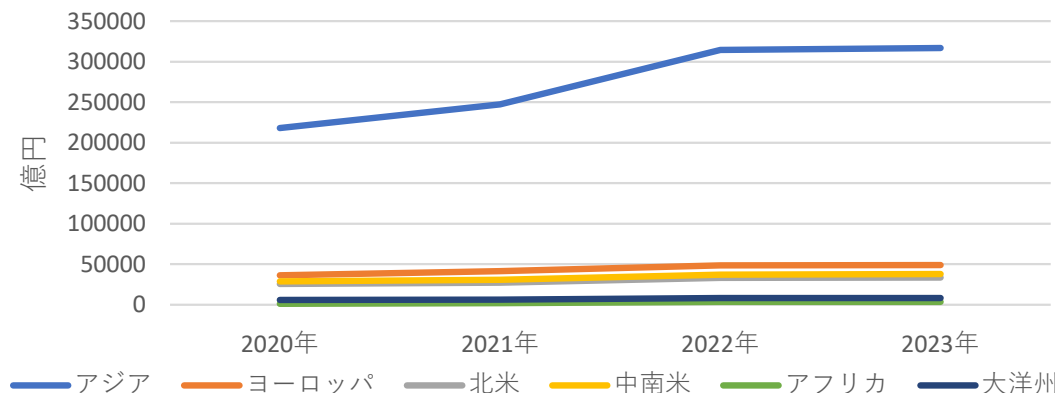


日本の海上コンテナ貨物輸出入金額(地域別)

海上コンテナ貨物年別地域別金額（輸出）



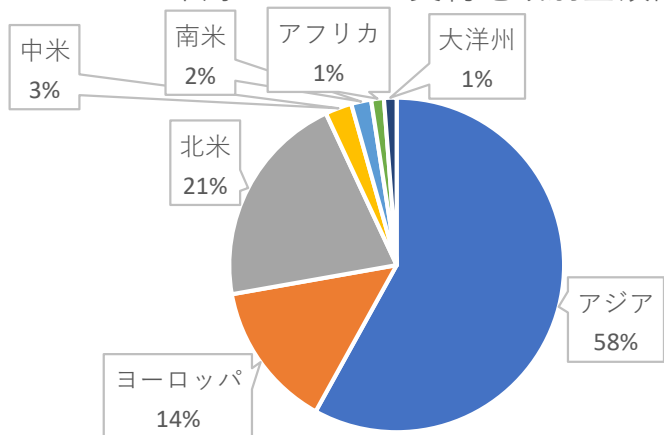
海上コンテナ貨物年別地域別金額（輸入）



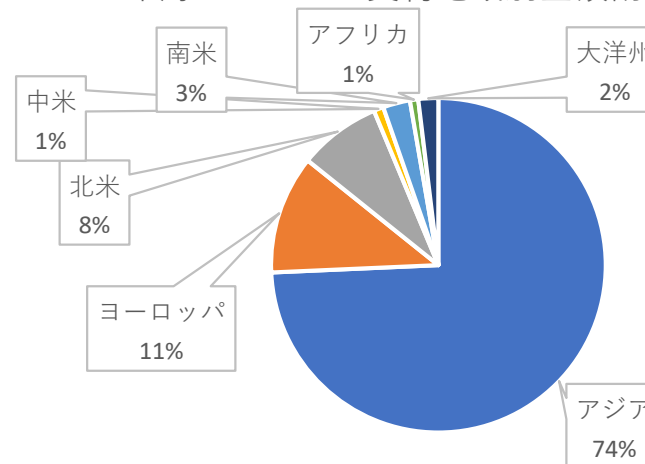
（億円）	2020年	前年比	2021年	前年比	2022年	前年比	2023年
アジア	190,005	1.20	227,608	1.10	251,408	0.97	244,660
ヨーロッパ	41,356	1.20	49,797	1.14	56,957	1.05	59,685
北米	57,509	1.17	67,035	1.18	79,060	1.11	87,753
中南米	10,750	1.31	14,113	1.21	17,059	1.12	19,064
アフリカ	3,225	1.25	4,032	1.06	4,267	1.21	5,161
大洋州	3,301	1.19	3,932	0.97	3,814	1.34	5,105

（億円）	2020年	前年比	2021年	前年比	2022年	前年比	2023年
アジア	218,115	1.13	247,425	1.27	314,476	1.01	316,816
ヨーロッパ	36,416	1.14	41,359	1.18	48,669	1.01	48,916
北米	25,604	1.07	27,269	1.21	33,103	1.02	33,823
中南米	9,835	1.09	10,760	1.41	15,158	1.01	15,280
アフリカ	1,364	1.45	1,981	1.73	3,431	0.99	3,380
大洋州	5,897	1.09	6,447	1.3	8,368	0.97	8,151

2023年海上コンテナ貨物地域別金額割合（輸出）



2023年海上コンテナ貨物地域別金額割合（輸入）



国際フィーダー航路網の拡大

○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の寄港便数が、事業実施前と比較して、阪神港で約3割、京浜港で約5割増加。

阪神港

寄港便数：約3割増加

68便／週（2014年4月時点）

↓
88.5便／週（2024年11月時点）

京浜港

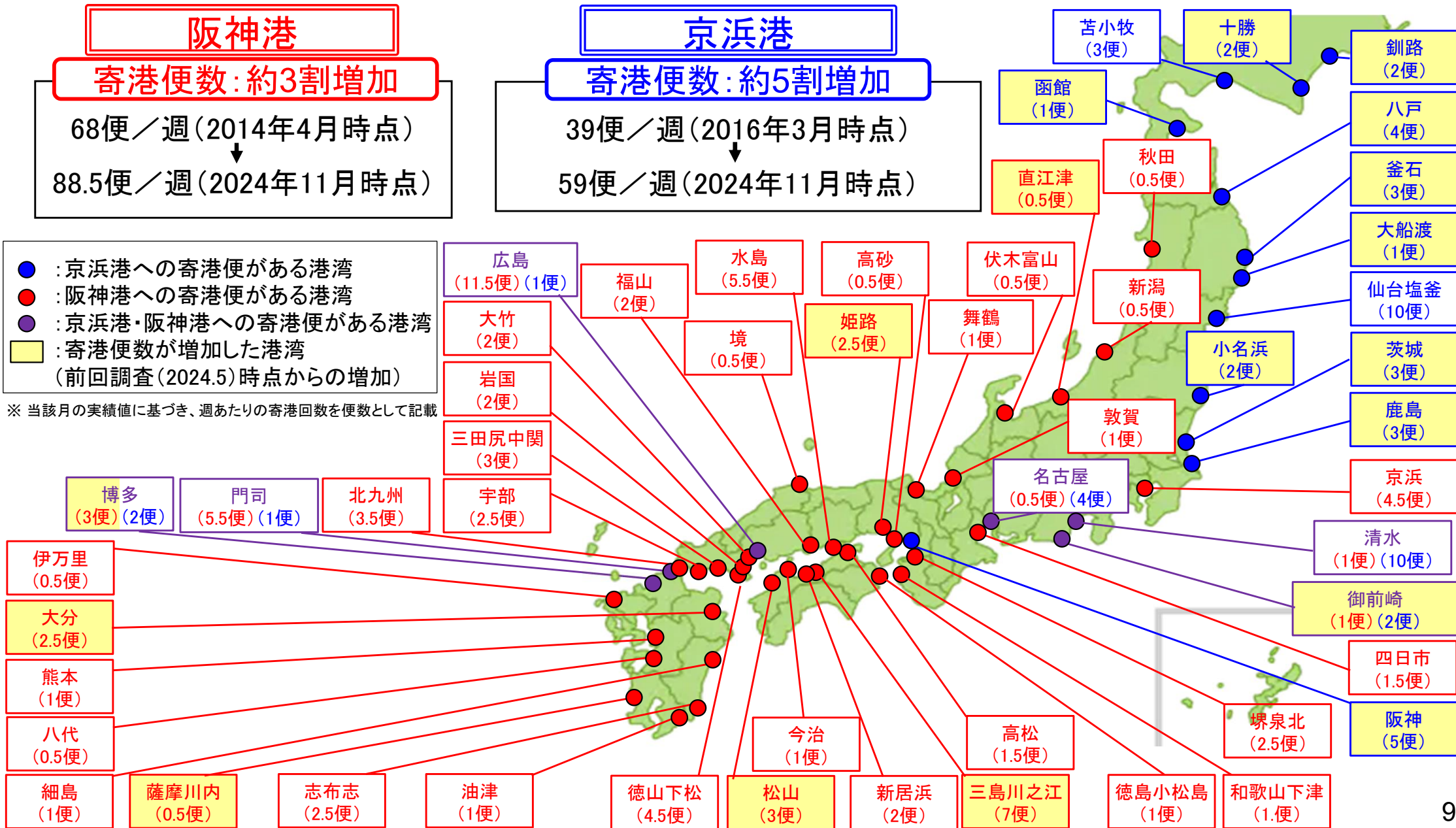
寄港便数：約5割増加

39便／週（2016年3月時点）

↓
59便／週（2024年11月時点）

- : 京浜港への寄港便がある港湾
- : 阪神港への寄港便がある港湾
- : 京浜港・阪神港への寄港便がある港湾
- : 寄港便数が増加した港湾（前回調査（2024.5）時点からの増加）

※ 当該月の実績値に基づき、週あたりの寄港回数を便数として記載



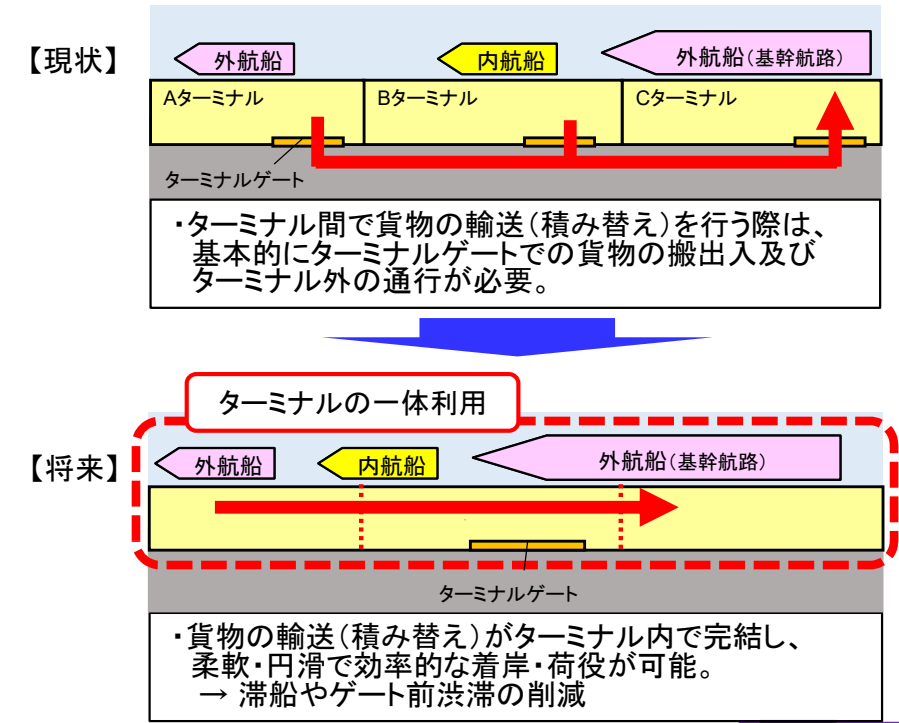
複数ターミナルの一体利用等に向けた取組(国際戦略港湾競争力強化実証事業)

- 国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国のサプライチェーンを強靱化するため、コンテナターミナルの更なる機能強化等により、国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に進める必要がある。
- 既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾における実証事業を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題に加え、再混載等の多様な輸送形態に対応する上での課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進する。

■ コンテナの円滑な接続・積み替え

既存ストックを最大限に活用しつつ、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するため、複数のターミナルの一体利用に向けた実証事業を実施

【一体利用に向けた実証事業のイメージ】

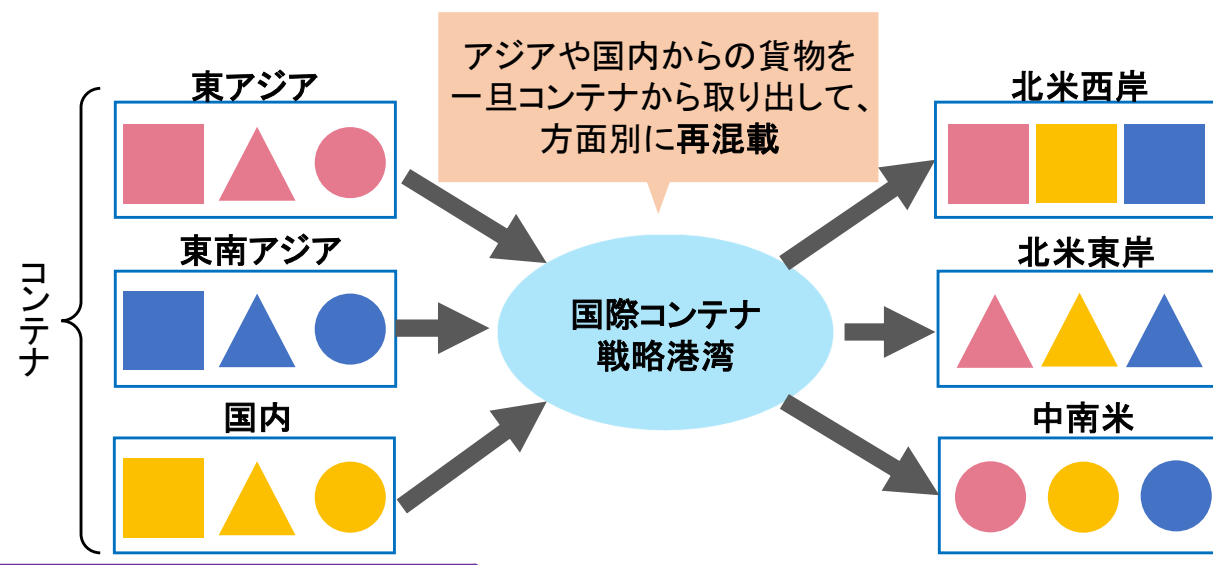


■ 多様な輸送形態に対応したコンテナ取扱円滑化

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輸送形態を見据えたターミナルの一体利用を推進するための調査・検討を実施

- 国際コンテナ戦略港湾における加工・製造、再混載を行う上でのコンテナ取扱円滑化
(ターミナルと物流施設間の円滑な接続、コンテナ搬出入の円滑化 等)

【再混載のイメージ】

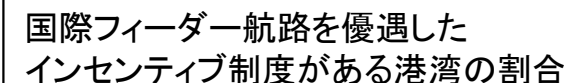


実証結果等を踏まえ、コンテナターミナルの一体利用の実現に向けた計画を策定

- 国際フィーダー航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾(12港)
- 外航・国際フィーダー航路のイコールフットینگが達成されている港湾(42港)
- インセンティブ制度がない港湾(8港)
- 外航航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾(0港)

○ 外航航路と国際フィーダー航路が就航している港湾
△ 外航航路が就航し、国際フィーダー航路が就航していない港湾
□ 国際フィーダー航路が就航し、外航航路が就航していない港湾

※国際戦略港湾を除く



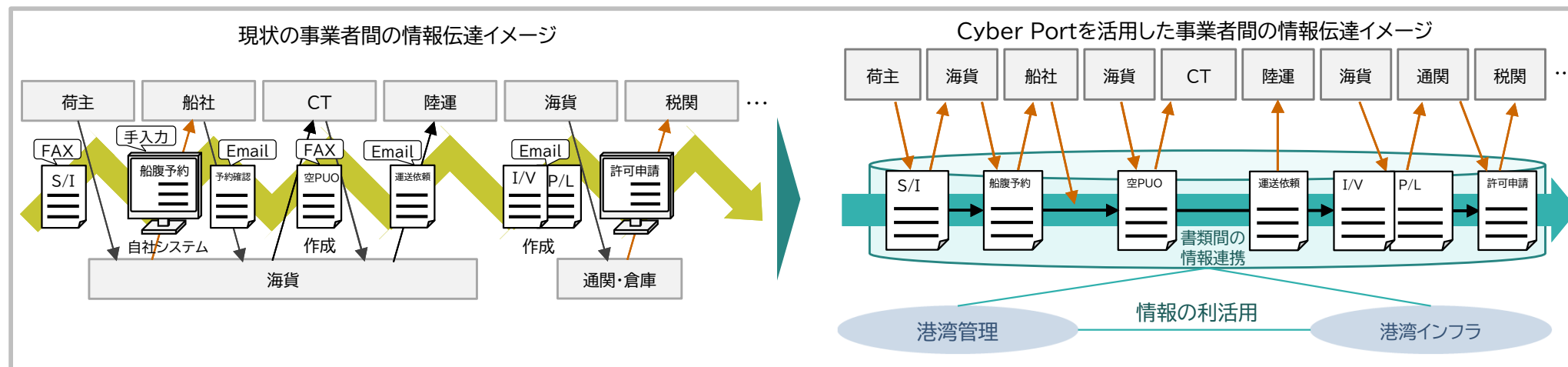
【2013年】 【2024年】
4/60 → 12/62
(7%) (19%)

外航航路を優遇した インセンティブ制度がある港湾の割合

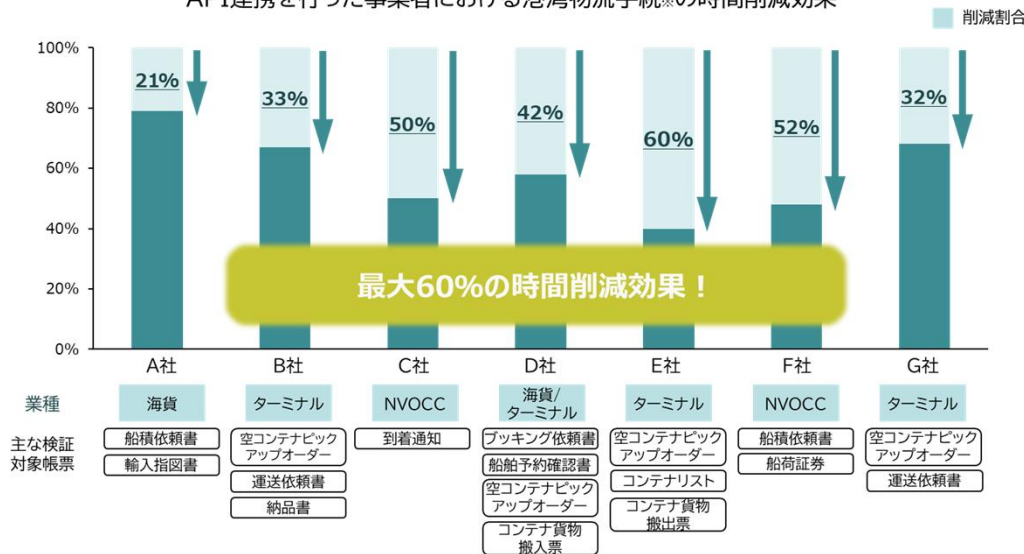
【2013年】 29/60 (48%) → 【2025年(見込)】 0/62 (0%)

サイバーポート(港湾物流分野)の取組状況

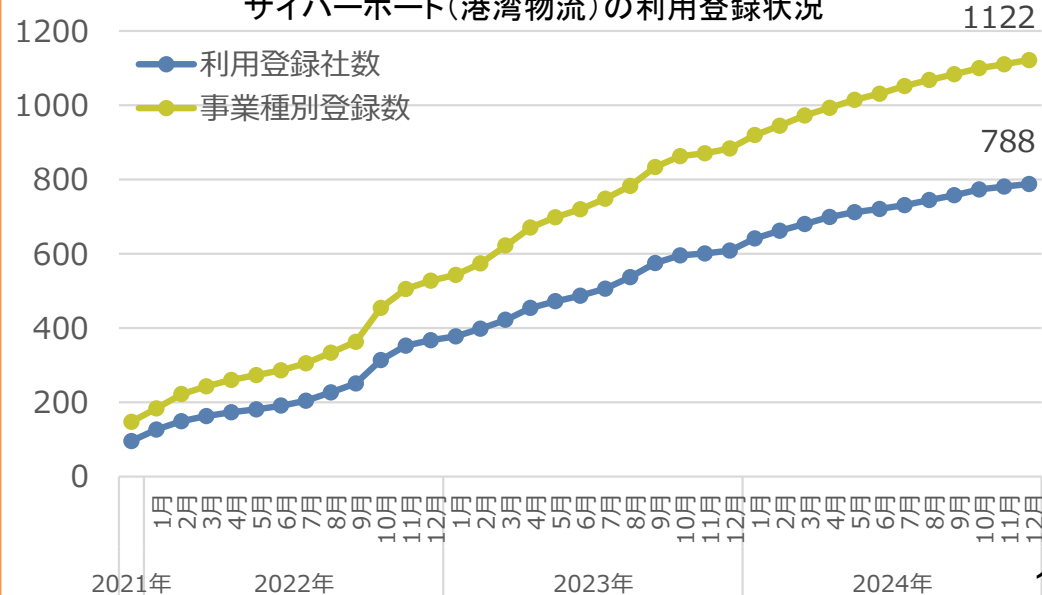
- 紙・電話・メール等で行われている民間事業者間のコンテナ物流手続を電子化する「サイバーポート※1」の取組を推進。業務の効率化により、コンテナ物流全体の生産性を向上。(※1 2021年4月1日に港湾物流分野の第一次運用を開始)
- 2023年3月にNACCSとの直接連携を開始するなど機能改善を進めるとともに、利用促進を推進(2024年12月末日時点で、計788社が利用登録)。



API連携を行った事業者における港湾物流手続※の時間削減効果

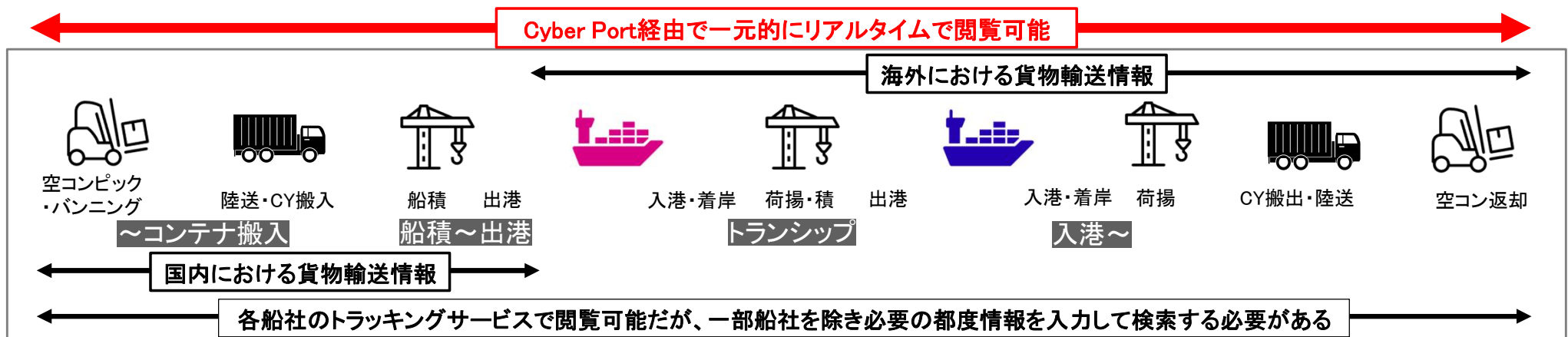


サイバーポート(港湾物流)の利用登録状況



トラッキング機能（海外貨物輸送情報の可視化）

- コロナ禍以降、コンテナ貨物輸送状況の可視化やコンテナ貨物到着遅延リスクの予見性を求める声が主に荷主や海貨で高まっています。
- また、各船社のホームページ等で輸出入コンテナ貨物の状況を把握することは可能ですが、利用者は船社によって異なるホームページ等にアクセスした上で検索に必要な情報をその都度入力する必要がありました。
- この状況を踏まえ、日本を発着する輸出入コンテナ貨物の輸送状況を一元的にリアルタイムで把握することを目的として、船社トラッキングサービスで提供されている輸出入コンテナ貨物情報をCyber Port経由で閲覧可能となるトラッキング機能を2025年1月15日（水）にリリースしました。



方式	変更内容	対象船社	対象船社コード
方式① 船社システム連携方式	- サイバーポートの取引ダッシュボードに、該当する貨物の輸送状況を照会する画面を追加しました。 - 輸送状況のデータは船社等のシステムと連携して取得しており、サイバーポートの画面で最新の輸送状況を照会することが可能となります。	オーシャン ネットワーク エクスプレス (ONE)	ONEY
方式② 船社サイト遷移方式	- サイバーポートの取引ダッシュボードに、該当する船社のトラッキング照会ページへのリンクを追加しました。 - リンクをクリックした際、リンク先のトラッキング照会画面で検索条件となる情報（ブッキング番号など）がクリップボードにコピーされるので、貼り付けして検索を実行すれば当該取引に係るトラッキング情報が照会されます。	MSC	MSCU MEDU

対象船社は、順次拡大予定

コンテナターミナルにおける労働者不足に関する実態調査(2024年8月)

○労働人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足の深刻化が懸念されることから、国土交通省港湾局では、全国のコンテナターミナル運営事業者(122社)に対して、アンケートによる実態調査を実施。(2024年8月時点)。

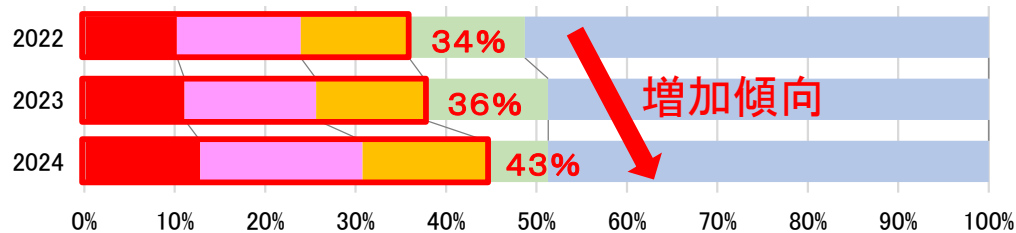
○労働者不足による影響としては、「夜間荷役が困難になった」、「休日の荷役が困難になった」または「平日でも船社の希望日に荷役ができなくなった」の頻度が増加傾向にあることが示された。

○労働者不足への対応としては、「積極的な採用活動」「効率的な荷役を行うことができる機械等の導入」が多く見られる一方、「荷役作業のお断り」や「荷役作業の予定変更」を挙げる事業者も多く、さらなる荷役への影響が懸念される。

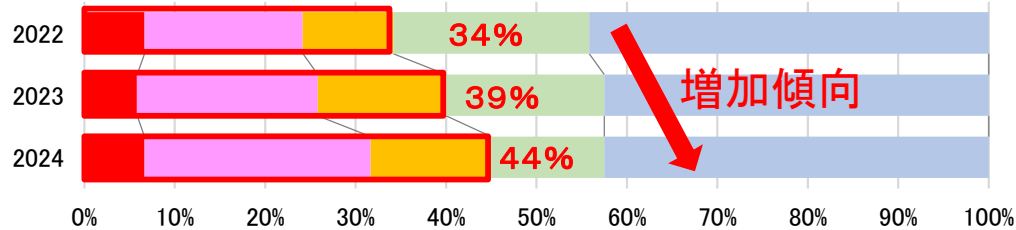
労働者不足による影響

(R=122)

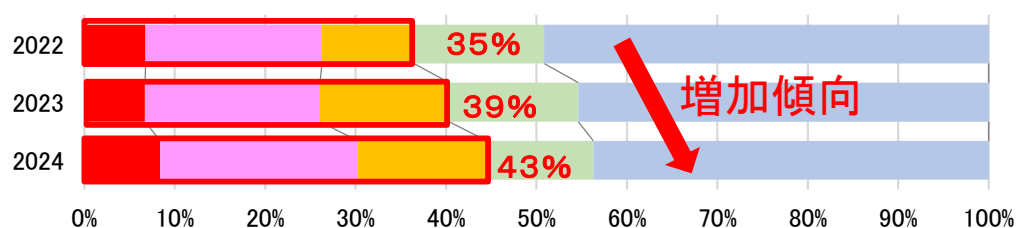
夜間荷役が困難となった



休日の荷役が困難となった



平日でも入港隻数が多いと船社の希望日に荷役ができなくなった



■ 週1回以上 ■ 週1回から1ヶ月に1回 ■ 1～3ヶ月に1回 ■ 3ヶ月に1回未満 ■ なかった

労働者不足に対して取り組んでいること・今後取り組みたいこと

(R=122)

港湾労働者の積極的な採用活動



効率的な荷役を行うことができる機械等の導入 (遠隔操作RTGや効率的なゲートシステム等)



荷役作業のお断り



荷役作業の予定変更 (荷役日の変更、荷役時間の拡大など)



■ 現在取り組んでいる ■ 今後取り組みたい ■ なし

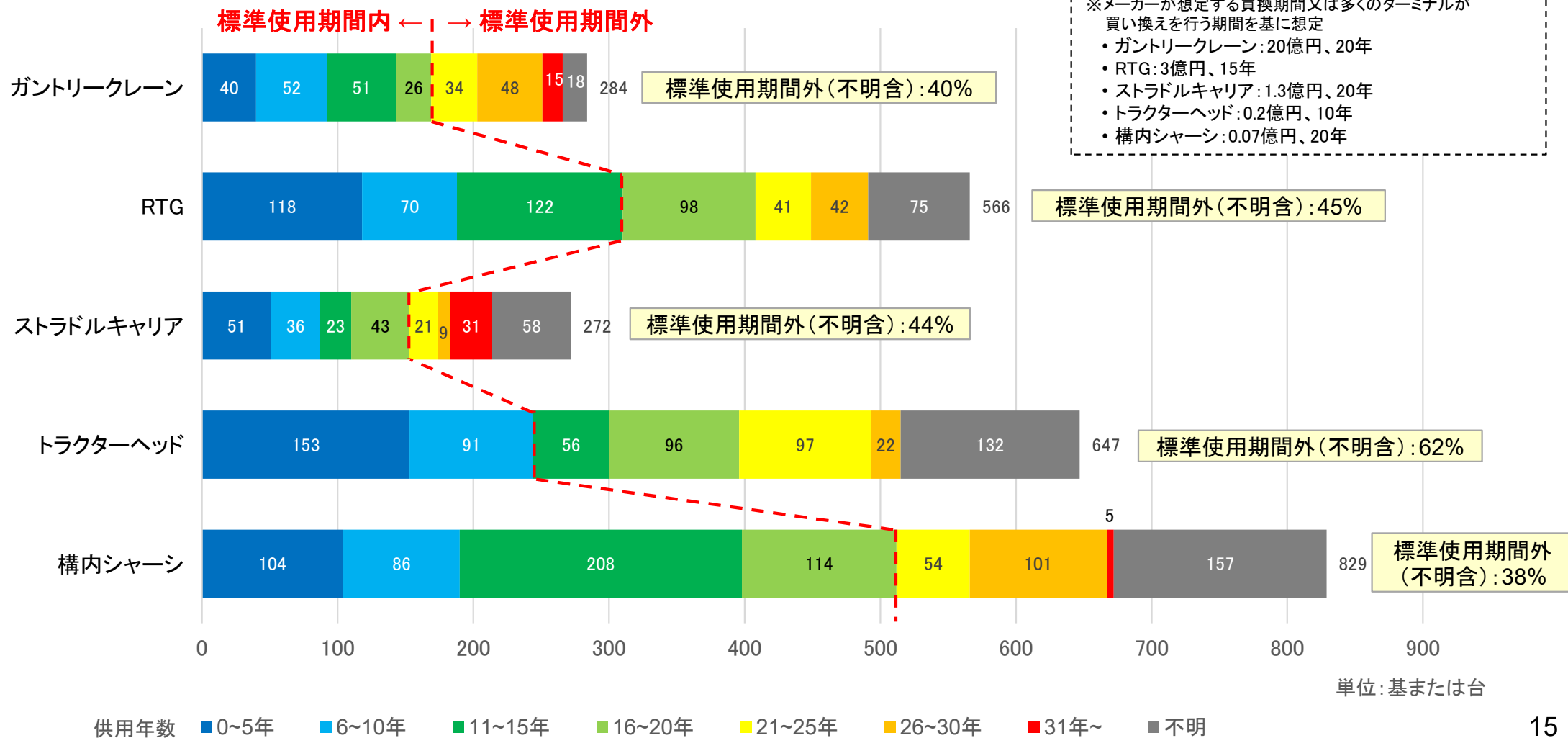
荷役機械等の導入状況に関する調査

○全国のコンテナターミナル(97ターミナル)に対して、国土交通省港湾局より、荷役機械の導入状況について調査。
(2024年8月時点)

○種類に応じて、4割から6割程度の荷役機械が標準使用期間を超えて運用されていることが分かった。

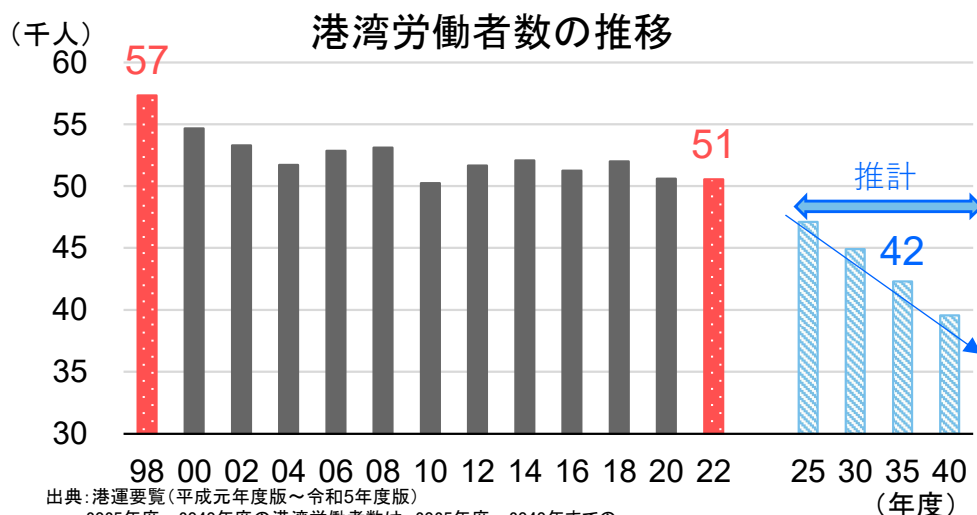
○現在導入されている荷役機械全てが標準使用期間で買い換えられると想定すると、調査対象の荷役機械等の年間市場規模は430億円程度と推計される。

荷役機械の導入基数(台数)



- コンテナ船の大型化によるコンテナ積卸個数の増加に対応するため、世界のコンテナターミナルにおいては、自動化やICT技術により、高効率なコンテナターミナルの構築が加速的に進展している。
- また、我が国では近年、労働者人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足が懸念されており、港湾労働の将来の担い手の確保のためにも、労働環境の改善が必要である。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

港湾労働者に関する状況



技術開発テーマ

(1) ターミナルオペレーションの高度化に関する技術開発

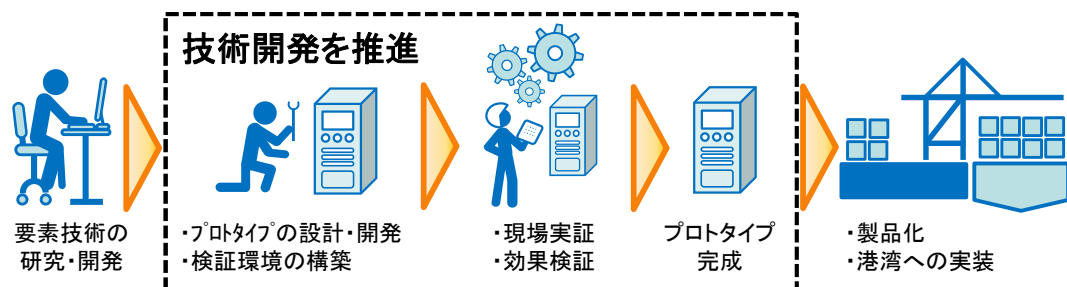
- コンテナターミナルにおいては、搬入出コンテナの処理、蔵置場所の決定、作業計画や本船積付計画の作成、具体的な荷役作業指示など、様々な計画の策定やオペレーション業務が存在する。
- これらのターミナルオペレーションの生産性を向上させる技術を開発する。

(3) ターミナル内のコンテナ輸送の高度化に関する技術開発

- ターミナルにおいては、本船からヤード、ヤードからゲートへ、コンテナの水平輸送が行われている。
- これら水平輸送を効率化し、生産性を向上させる技術を開発する。

取組の概要

- 生産性向上や労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定
- 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体的な技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現



(2) 荷役機械の高度化に関する技術開発

- ガントリークレーンやRTGなどの荷役機械について、本体操作の遠隔化や、オペレーターに対する操作支援、コンテナの荷役精度の向上など、荷役機械の生産性を向上させる技術を開発する。

(4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上に関する技術開発

- ターミナルにおいて作業の遠隔操作等が導入された場合でも、ヤード内での人間による作業が一定程度発生する。
- デジタル化やセンシング技術を用いて、これら作業の安全性や効率を向上させるための技術を開発する。