

国内港湾物流を取り巻く現状

令和7年10月20日

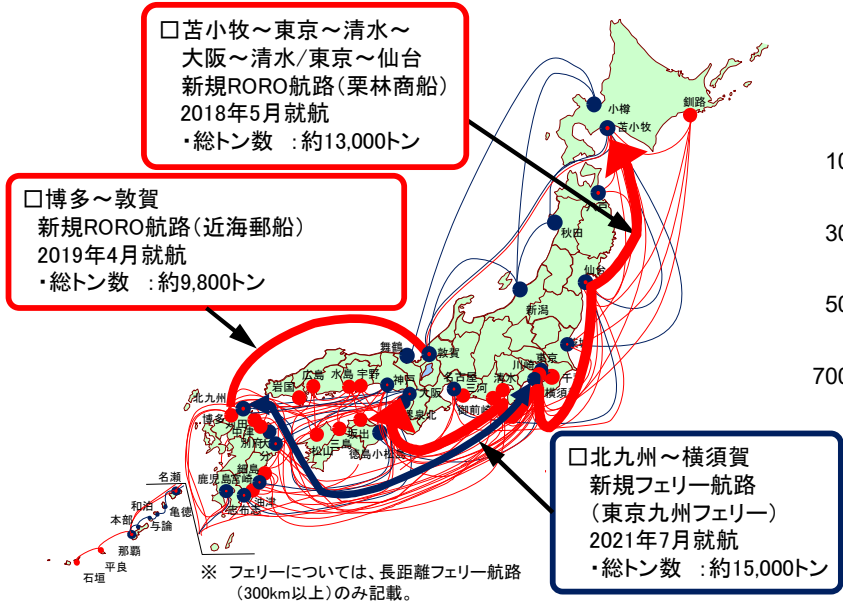
国土交通省

港湾局 計画課

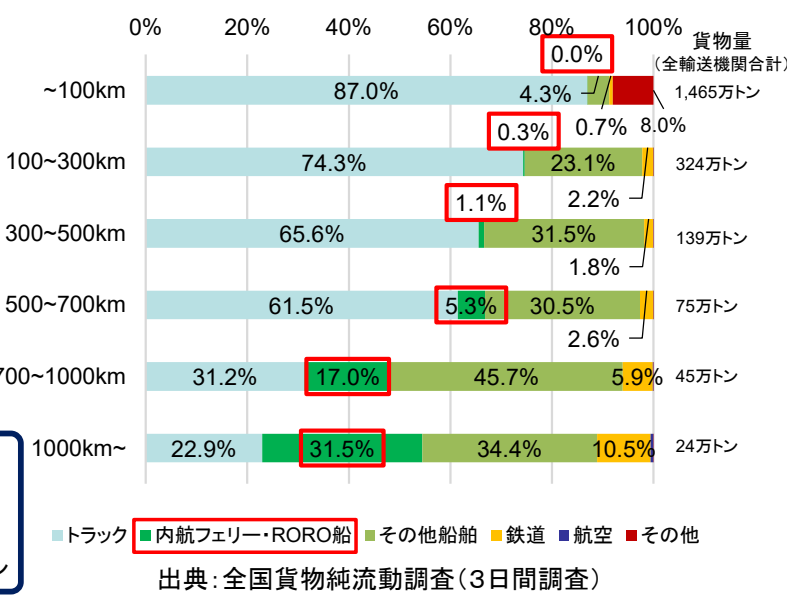
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

- 「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月関係閣僚会議決定)において、鉄道(コンテナ貨物)、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策定された。
- 国土交通省港湾局では、モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や情報通信技術により荷役効率化等を図る取組を推進している。

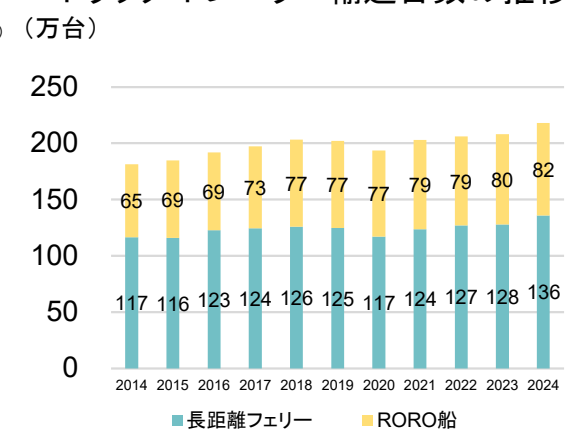
■内航フェリー・RORO船の就航状況



■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



■長距離フェリー・RORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移 (万台)

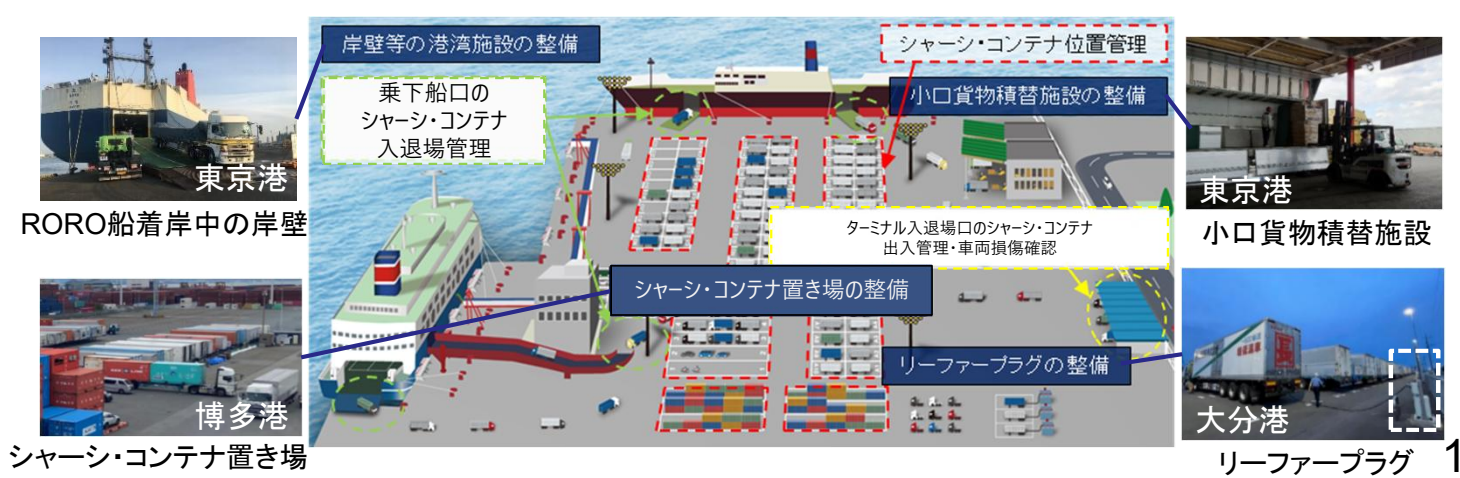


■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2024年	伸び率 (1990年⇒2024年)
総トン数	7,900トン	13,000トン	約1.6倍
シャーシ積載台数	95台	149台	約1.6倍

RORO船	1990年	2024年	伸び率 (1990年⇒2024年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	140台	約2.8倍

■次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ



※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の航路除く。)
出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書



次世代高規格ユニットロードターミナル検討会 とりまとめの概要(R6.3)

現状・課題

「物流の2024年問題」等への対応

- ・ 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- ・ 既に、船舶輸送スペースの確保が困難な場合や、ターミナルが狭隘で非効率な荷役となっている例も多い。
- ・ 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により労働力不足の問題が顕在化する中、モダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

ターミナル機能強化に向けた当面の課題

- 1) 船舶大型化等に対し、岸壁やシャーシ・コンテナ置き場等の港湾施設が必ずしも十分に整備されていない
- 2) ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理等が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要する等、荷役の効率化が求められている
- 3) モダルシフト促進等に向け、港周辺に、トラックからトレーラーに貨物を積み替える小口貨物積替施設や、農産物等のコールドチェーンに対応するためのリーファープラグが不足している
- 4) 災害発生時の緊急物資輸送等に際し、船会社が、港湾への係留可否判断を行うための情報が十分に整理されておらず、入手に時間を要している

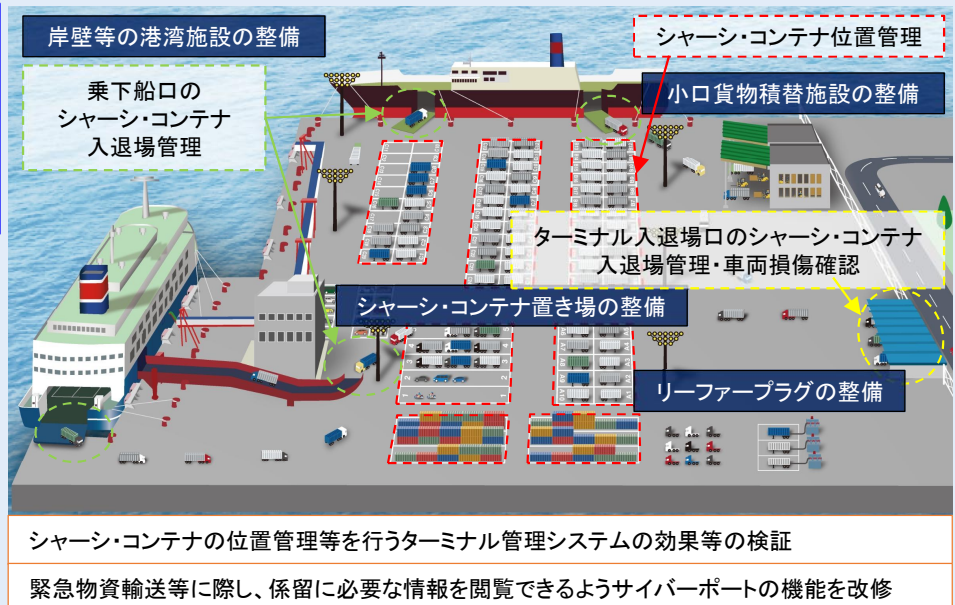
今後の取組

基本的な考え方

- ・ ドライバー労働力不足に対応するため、モダルシフトの受け皿となることができるよう、今後の輸送需要に対応したターミナルの規模の確保や生産性の向上を図る。
- ・ 荷役効率化に向けた情報通信技術等の導入に向けて、官民共同で課題解決に取り組む。

施策の方向性

- 1) 船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備推進(規模の拡張や集約化を含む)
- 2) モダルシフト輸送需要を踏まえたシャーシ・コンテナ置き場、小口貨物積替施設及びリーファープラグの整備促進
- 3) シャーシ・コンテナの入退場管理及び位置管理を行うターミナル管理システムの開発及びその効果等の検証実施
- 4) 緊急物資輸送等が円滑に行われるよう、係留に必要な情報をサイバーポート上で閲覧できるよう機能を改修

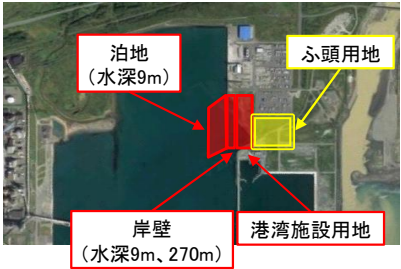


内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 現在実施中の事業例

○ トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定されるなか、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目されており、新規航路の就航や船舶の大型化に対応するため、ターミナル機能強化を目的とした事業を実施している。

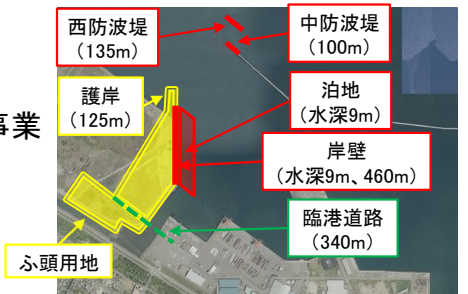
【苫小牧港】

- ・東港区浜厚真地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 145億円
- ・整備期間 R4～R9年度



【大分港】

- ・大在西部地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 202億円
- ・整備期間 R2～R12年度



【千葉港】

- ・千葉中央地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 88億円
- ・整備期間 R2～R9年度



【細島港】

- ・工業港地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 69億円
- ・整備期間 R4～R8年度



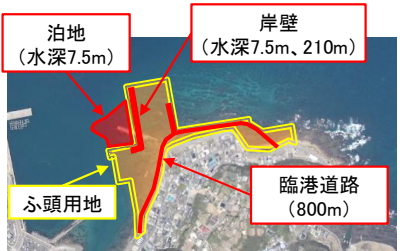
【敦賀港】

- ・鞠山南地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 185億円
- ・整備期間 R5～R9年度



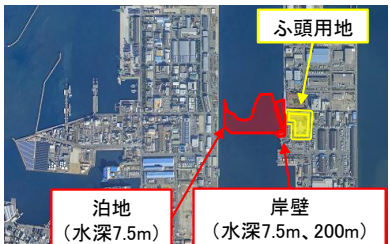
【西之表港】

- ・洲之崎地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 85億円
- ・整備期間 R3～R10年度



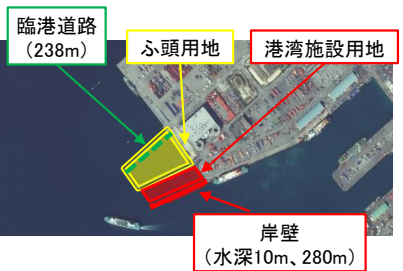
【高松港】

- ・朝日地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 127億円
- ・整備期間 R2～R10年度



【那覇港】

- ・新港ふ頭地区
ふ頭再編整備事業
- ・総事業費 224億円
- ・整備期間 R5～R9年度



凡 例	
—	直轄
---	補助
---	起債

内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 モーダルシフト促進等に向けた機能強化

- 「物流2024年問題」やトラックドライバー不足等の課題解消に向けて、モーダルシフトを促進し、増大する海上物流のニーズに対応するため、長距離輸送等を担う内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ置き場等の整備に対する支援を行う。(補助率 1/3以内)

シャーシ・コンテナ置き場



シャーシ・コンテナ置き場

船舶大型化や無人航送の増加等を踏まえ、必要となるシャーシ・コンテナ置き場の整備を促進。

小口貨物積替施設



小口貨物積替施設

小口貨物のモーダルシフト需要等を踏まえ、トレーラー等に積み替えて効率的に輸送を行うため、小口貨物積替施設の整備を促進。

リーファープラグ



リーファープラグ

温度管理が必要な農水産品や冷蔵・冷凍食品のモーダルシフト需要に対応するため、リーファープラグの整備を促進。

<対象事業>

- 国内コンテナ又は国内シャーシ輸送に係る小口貨物等の積替円滑化を支援するための施設の整備

<対象施設>

- 内航フェリー・RORO船が寄港する埠頭における、シャーシ・コンテナ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ
(リーファープラグはシャーシ・コンテナ置き場又は小口貨物積替施設の整備に関する事業が実施される埠頭内のものに限る)

<補助率>

- 1/3以内

<補助対象者>

- 地方公共団体又は地方公共団体の出資若しくは拠出に係る法人、港湾法第43条の11第1項又は第6項により指定を受けた者、港湾法第54条の3第2項により港湾管理者の認定を受けた者

<対象港湾>

- 重要港湾以上の港湾
- 片道の航続距離が300km以上又は国際戦略港湾を寄港地を含む片道の航続距離が100km以上の内航フェリー・RORO船航路の寄港が合わせて週6回以上見込まれる港湾

内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化

- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、ターミナルにおける作業環境や生産性の向上を図るためのシャーシ・コンテナ位置管理等の高度化を支援する。

＜現状の作業における課題＞

- ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している。
- また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している。



シャーシを探索するヘッドの様子
(大阪港)



ターミナルの入退場の様子
(敦賀港)

＜シャーシ・コンテナの位置管理等の高度化＞

- シャーシ・コンテナの入退場管理、損傷確認、位置管理の高度化を支援し、「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

シャーシ・コンテナ入退場管理



(概要)

- ・入退場口に設置されたカメラあるいは端末等により車両情報を読み取り入退場情報を記録。

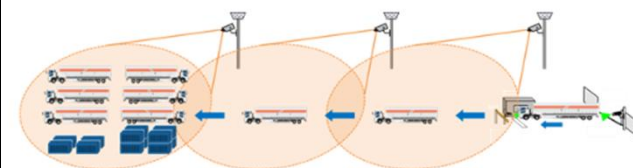
シャーシ・コンテナ損傷確認



(概要)

- ・入退場口等にて、シャーシ・コンテナのダメージ状況を自動撮影するなどし記録。

シャーシ・コンテナ位置管理



(概要)

- ・ターミナル内に設置したカメラ、駐車マスやシャーシ等に設置した位置情報端末により、蔵置されたシャーシ等の位置を追跡・記録。

「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と今後の対応

- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、**懸念された物流の深刻な停滞は起きていない**。
- **2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補う**ことを目指し、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「中長期計画」を踏まえた**施策を着実に推進**するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討**を開始。

【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン扣／能力トン扣を合計した積載効率（輸送トン扣／能力トン扣）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン扣）と内航海運の貨物輸送量（388億トン扣）の合計値（553億トン扣）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

複合一貫(ユニットロード)輸送力の増大と港湾整備の事例

- 我が国の複合一貫輸送(RORO船、フェリー)による輸送力は、船舶の大型化や新規就航を背景として、直近の15年間で大きく増大。
- 船舶の大型化や新規就航に対応する港湾施設の整備が必要となっており、生活・産業関連貨物に係る国内間の長距離輸送など、国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図るため、国直轄事業による港湾整備等を実施している。

■船舶の大型化や就航の事例



近海郵船「しゅり」
(2022年大型化)

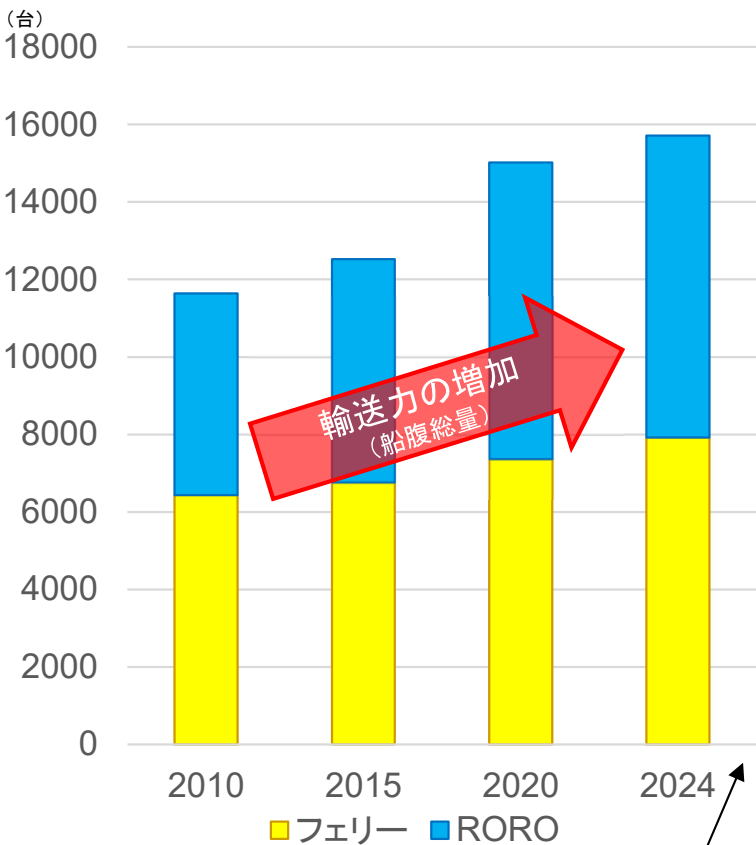
	しゅり	→	しゅり(大型化)
船長	162.3m	→	180.3m
総トン数	9,813t	→	15,816t
シャーシ積載台数	127台	→	161台



東京九州フェリー「はまゆう」
(2021年新規就航)

	はまゆう(新規就航)
船長	222.5m
総トン数	15,515t
シャーシ積載台数	154台

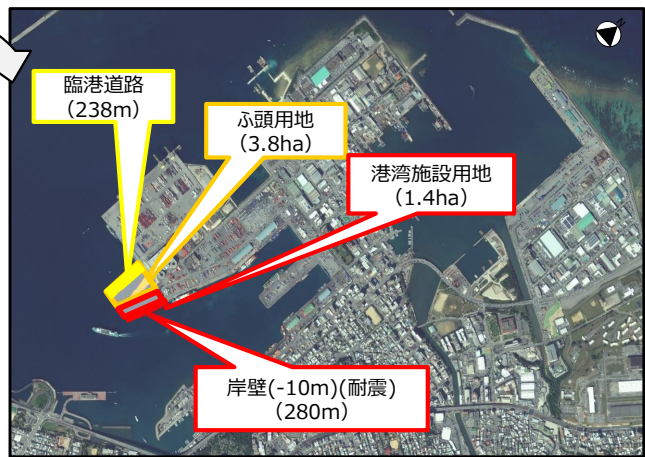
■RORO船、フェリーの輸送力(船腹総量)の推移



※輸送力はRORO船、フェリーについて、それぞれシャーシ積載可能台数を合計したもの
(出典)海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

- 【2025年度の主な動向】
- ・2025.7～ 商船三井さんふらわあが新造フェリー「さんふらわあびりか」を投入
 - ・2025.10～ 栗林商船がRORO船を増便予定

■港湾整備の事例(直轄事業)



【那覇港におけるRORO岸壁等の整備(R5dより実施中)】



【北九州港におけるフェリー岸壁等の整備(R3dに供用開始)】

第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議における石破総理の締めくくり発言

- 物流の「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等によって、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。一方で、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。
- 第一に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強ちに荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第二に、生産性向上に向けて、物流分野における「省力化投資促進プラン」を今春目途に策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強ちに後押ししてください。
- 第三に、輸送力不足が年々深刻化する**2030年度までの期間**を、**物流革新の「集中改革期間」**と位置付け、**物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーション**に向けて、「中期計画」の見直しを反映した**「総合物流施策大綱」を策定**すべく、早急に検討を開始してください。
- 物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。



輸送力不足に対応するための陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進

※令和6年11月22日 官民物流標準化懇談会モーダルシフト推進・標準化分科会とりまとめを一部修正

鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- 小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得に対する支援
- 貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用等の推進
- 新船投入や船舶大型化、新規需要の創出に向けた取組への支援、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

＜鉄道・内航海運へのモーダルシフト＞



等

多様な輸送モードの活用

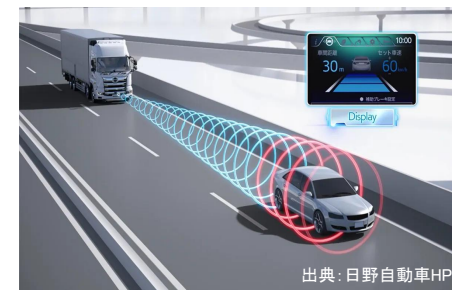
- 中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援
- 高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援
- 航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保

等

＜ダブル連結トラックの導入促進＞



＜高速道路での自動運転トラック＞



＜航空機の空きスペース活用＞



地域の産業政策・地域政策等との連携

- 地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援（全国20か所程度を想定）

現時点では具体的な目標が定められていないダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送についても、その進捗状況等を適時フォローアップするとともに、「中長期計画」に記載された目標の見直しとタイミングを合わせ、必要な見直しを実施。

■第1回 有識者検討会

5月8日(木) 13:30～15:30

- ・本検討会の座長及び座長代理の互選について
- ・物流を取り巻く動向と物流施策の現状・課題について 等

■第2回 有識者検討会

6月13日(金) 10:00～12:00

- ・現行の総合物流施策大綱、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等の進捗状況のフォローアップ 等

■第3回 有識者検討会

7月10日(木) 10:00～12:00

- ・構成員からのプレゼンテーション①

■第4回 有識者検討会

7月28日(月) 13:00～15:00

- ・構成員からのプレゼンテーション②

■第5回 有識者検討会

8月21日(木) 15:00～17:00

- ・構成員からのプレゼンテーション③ 等

■第6回 有識者検討会

9月19日(金) 13:00～15:00

- ・事業団体からのプレゼンテーション
- ・提言骨子案の提示

■第7回 有識者検討会

- ・構成員からのプレゼンテーション④
- ・提言素案の提示

■第8回 有識者検討会

- ・提言とりまとめ

※ 検討会の提言を基に、政府として総合物流施策大綱を策定(令和7年度末までに閣議決定予定)