

我が国港湾の国際競争力強化に向けて

2026.1.20 日本成長戦略会議 港湾ロジスティクスWG

一般社団法人 日本船主協会

副会長 加藤 雅徳

目次

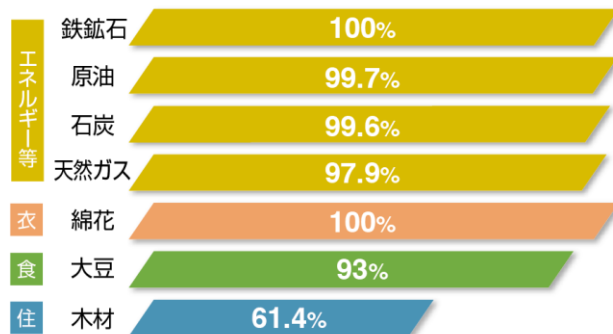
1. 外航海運が果たしている役割
2. 海事産業群が果たしている役割
3. さらなる「集荷」、「創貨」の促進
4. とん・特とん税軽減適用対象の拡大
5. デジタル化による効率化の促進
6. 我が国港湾での次世代燃料供給網整備

1. 外航海運が果たしている役割

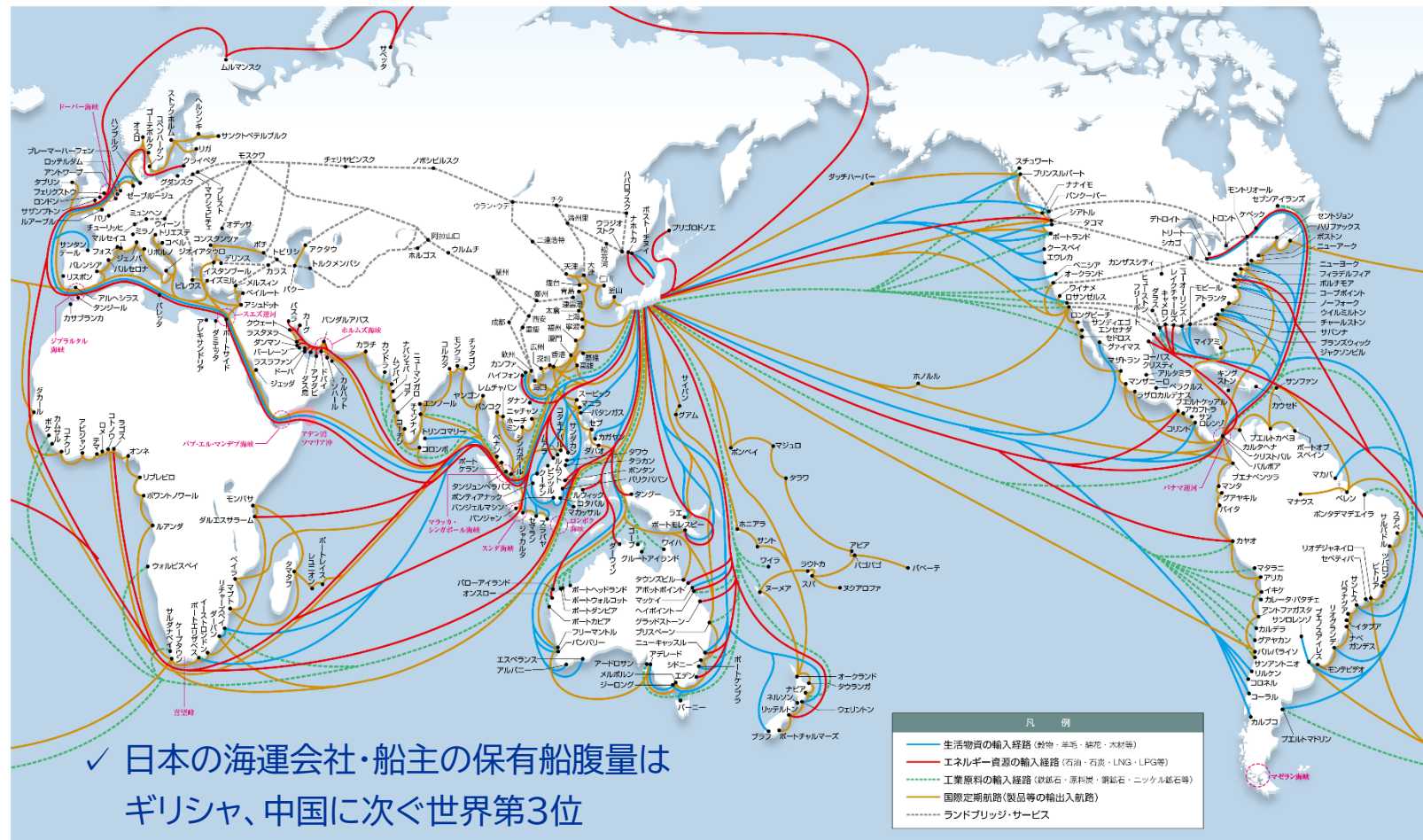
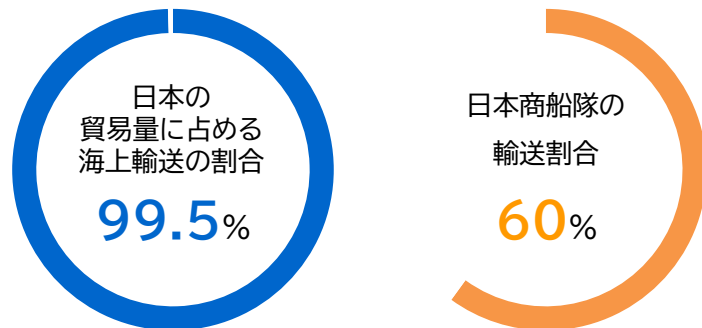
■ 外航海運は、日本の経済活動と国民生活を支えるとともに、日本の経済安全保障にも貢献

◆ 日本の海運会社は、多種多様な船種で日本と世界を結んでいる。

◆ 海外物資に頼る我が国



◆ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送。
その約6割を担うのが日本商船隊



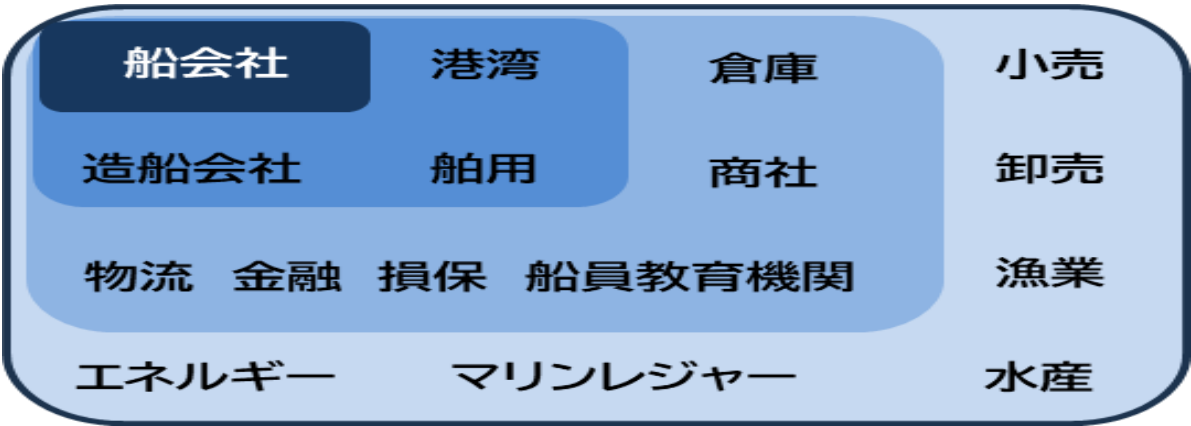
(出典) 日本海事広報協会Shipping Now 2025-2026および日本船主協会資料

2. 海事産業群が果たしている役割

■ 海運等で構成される我が国「海事産業群」は、地域経済・雇用、ひいては経済安保に貢献

- ✓ 我が国では、海運と港湾、造船等が強く結びつき、世界でも稀有な海事産業群を形成しており、日本の海運・造船の国際競争力の源泉となっている。
- ✓ 海事産業群は、地域の経済・雇用にも貢献。

【幅広い分野で構成される我が国海事産業群】



【海事産業群の経済規模】

- ✓ 産業連関表に基づく2020年の海事産業群の規模
生産額11.7兆円
(うち、海運は約5.5兆円、港湾運送は約1.5兆円)*1

【参考】電子工業*2:11.5兆円、農林漁業:14.7兆円

*1:(出典)日本海事センター資料(港湾運送分は2020年版産業連関表ベース)

*2:半導体、コンピュータ、テレビ、オーディオ、産業用ロボット等

【海事産業群の中核を担う海運・造船・舶用・船員】

海 運 業		
	外航※ (2023年度)	内航 (2023年度)
産業規模(兆円)	6.3	1.48
運航隻数(隻)	2,211	7,155
事業者数(事業者)	176	3,729

※ONE(日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社)含む。

我が国海運事業者は船舶の70%超を国内調達*
(* 2023年竣工船(隻数)ベース)

造 船 ・ 舶 用 工 業		
	造船業 (年 度)	舶用工業 (暦 年)
従業員*1(万人) (2023※2)	7.0	4.6
産業規模(兆円) (2023)	3.0	1.0
事業者数(事業者) (2024)	約900	約800

※1 外国人技能者を含む。 ※2 舶用工業は2021年の数字。

船員の供給源

船 員	
内 航	2.9万人 (2024年10月末時点)
外 航	日本人0.2万人 (2024年10月時点) 外国人5.3万人 (2024年7月時点)
船員の育成	
(独)海技教育機構	
● 座学(8校 定員405人) (2024年4月時点)	
● 乗船実習(練習船5隻)	
商船系大学・高専	
● 座学(7校 定員360人)	

(出典)Shipping Now 2025-2026

3. さらなる「集貨」、「創貨」の促進

要望の背景

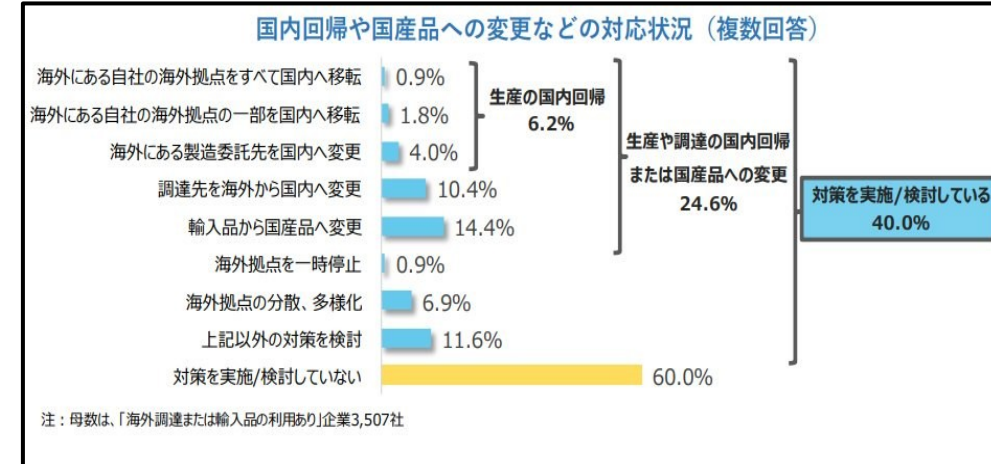
- ✓ 原則的に、海運会社は「荷物が集まるところに行く」商売。
国際基幹航路における船舶の超大型化および寄港地の集約、Hub & Spoke体制の深化は急速に進展しており、我が国港湾が主要寄港地として選択され続けるための競争環境は、かつてないほど厳しさを増している。
- ✓ 一方で、昨今の地政学リスクをはじめ為替動向により、日本国内への生産拠点移転が進み、電子機器などの完成品や部品輸出等が増加していることは好材料。

1980年				2001年				2022年			
順位	港	国	取扱量	順位	港	国	取扱量	順位	港	国	取扱量
1	NY・NJ※1	米国	1,947	1	香港	中国	18,000	1	上海	中国	47,303
2	ロッテルダム	オランダ	1,901	2	シンガポール	シンガポール	15,520	2	シンガポール	シンガポール	37,290
3	香港	香港	1,465	3	釜山	韓国	7,906	3	寧波	中国	33,351
4	神戸	日本	1,456	4	高雄	台湾	7,540	4	深圳※2	中国	30,036
5	高雄	台湾	979	5	上海	中国	6,334	5	青島	中国	25,670
6	シンガポール	シンガポール	917	6	ロッテルダム	オランダ	5,944	6	広州	中国	24,858
7	サン・ファン	米国	852	7	ロサンゼルス	米国	5,183	7	釜山	韓国	22,078
8	ロングビーチ	米国	825	8	深圳※2	中国	5,076	8	天津	中国	21,021
9	ハンブルク	ドイツ	783	9	ハンブルク	ドイツ	4,689	9	香港	中国	16,685
10	オークランド	米国	782	10	ロングビーチ	米国	4,462	10	ロッテルダム	オランダ	14,455
12	横浜	日本	722								
16	釜山	韓国	634								
18	東京	日本	632	18	東京	日本	2,770				
				21	横浜	日本	2,400				
				25	神戸	日本	2,100				
								46	東京	日本	4,470

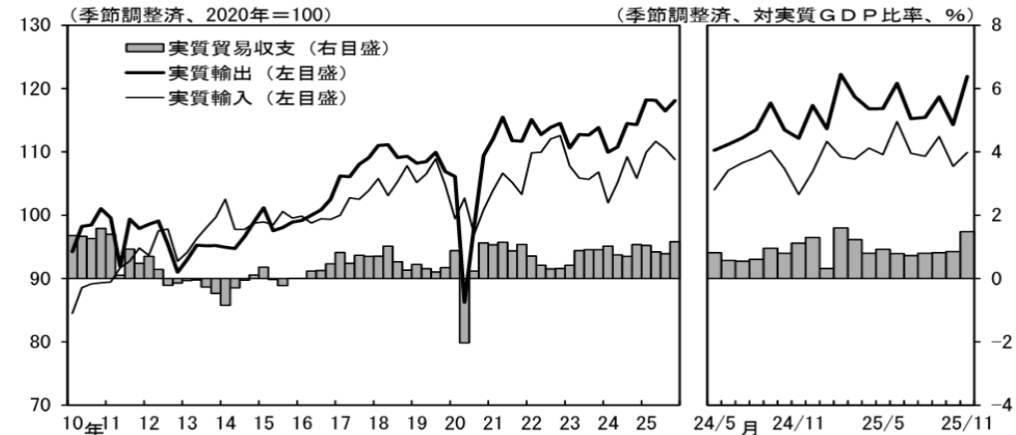
©SHIPPING NOW 2024-2025

要望事項

- ✓ 日本発着貨物の確実な集約に加え、アジア発着トランシップ貨物の集貨強化による貨物量の増加、
- ✓ 船型大型化への対応、コスト(諸々の港費・税)・使い勝手における競争力の確保
- ✓ ターミナルにおけるDX、AI活用による、ハード・ソフト両面の利便性向上



(1) 実質輸出入



(出典：上図) 帝国データバンク
下図：日本銀行「実質輸出入の動向」

4. 我が国港湾のコスト競争力強化 ～とん・特とん税軽減適用対象の拡大～

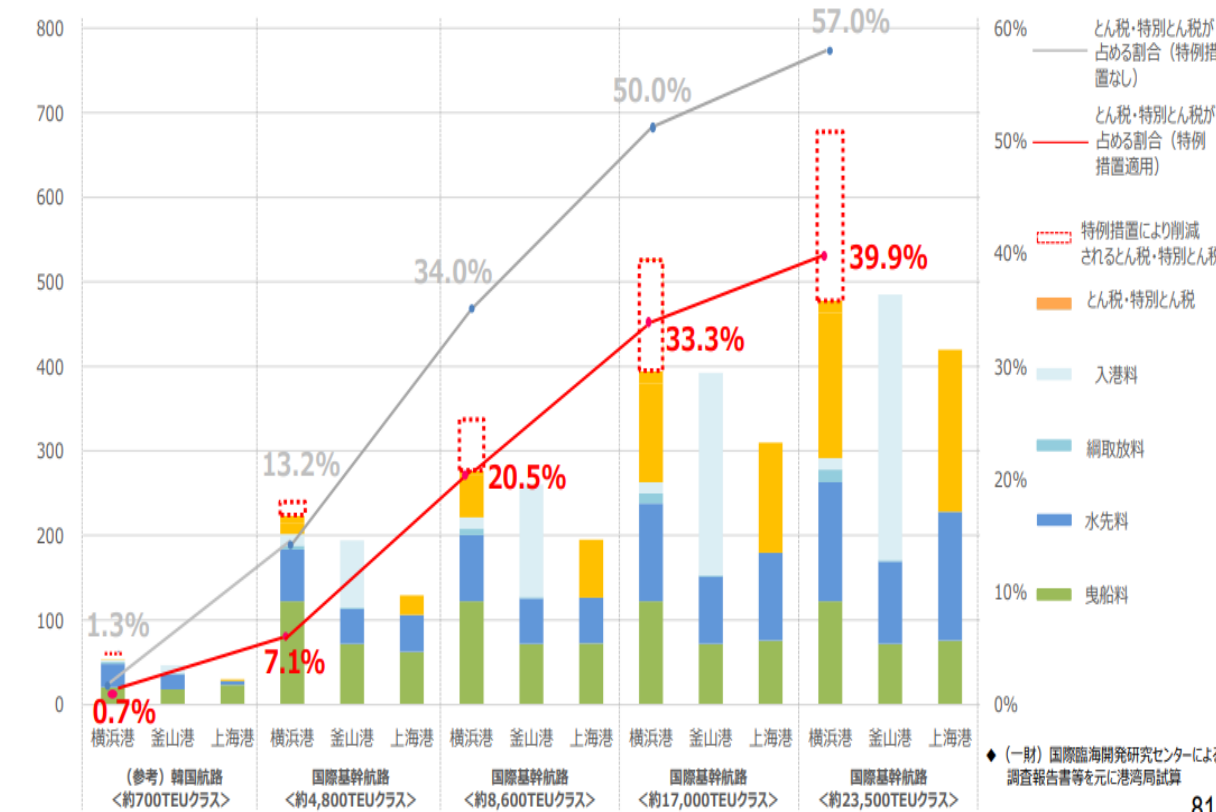
要望の背景

- ✓ 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、諸外国港とのコスト比較において劣後。
- ✓ このため、令和2年10月から、基幹航路就航コンテナ船対象にとん税・特別とん税の軽減措置が実施。
- ✓ 一方で、昨今の地政学リスクに伴う迂回路選択による輸送距離の延伸や、一時的な他国港湾の需要集中等によって本船スケジュールに遅延が生じた場合は、Weeklyサービス維持のために臨時船を投入せざるを得ないが、臨時船は軽減対象外。
- ✓ 取扱貨物増加を図る観点から、トランシップ船など、基幹航路就航船以外についても軽減対象を拡大する必要があるのではないか。

要望事項

- ✓ 基幹航路就航コンテナ船以外への、とん税・特とん税軽減措置適用対象の拡大。
- ✓ 臨時船(1回のみ寄港・都度払い)は現行制度では優遇措置の対象外となるため、本船単位ではなく航路単位での優遇措置適用を要望。

(万円) <入出港コスト(試算)>



(出典:国土交通省港湾局資料より引用)

10,000TEUのコンテナ船入港時の海外主要港とのコスト比較

日本(横浜港) VS 韓国(釜山港) 約1.5倍

日本(横浜港) VS 中国(上海港) 約1.8倍

船型が大きくなればなるほど差は拡大

5. デジタル化による効率化の促進

要望の背景

- ✓ 近年、船舶の大型化に伴い、主要船社はシンガポール港や釜山港のようなメガハブ港に、貨物を集約する傾向が高まっている。
- ✓ 昨今の少子高齢化に伴う港湾労働者の高齢化と、物流業界全体の労働力不足は深刻であることから、自動化促進が肝要。
- ✓ 脱炭素化の観点から、将来的には「CO2排出量の少ない港」も荷主・船社から選ばれる基準の一つとなるため、デジタル化による更なる荷役効率化により、船舶の港外待機を最小限に抑えることが肝要。

要望事項

- ✓ 例えばシンガポール港を成功事例として、自動化・遠隔化で近隣諸国に劣後しないよう、対応促進を要望。
- ✓ バースの空き状況やヤードの混雑状況を、AIによる予測データとしてリアルタイムで船社に共有することによって、港湾の混雑改善に繋がるため、より一層のAI活用推進を要望。

【海外主要港における自動化技術等の導入状況】

順位	港湾		年間取扱量 (万TEU)	主なターミナル	自動化・遠隔化の状況(2023年12月時点)		
					ガントリークレーン	構内輸送	ヤードクレーン
1	上海	中国	4,730	洋山深水港	○	○	○
2	シンガポール	同左	3,729	バシルバンジャン	×	○	○
3	寧波-舟山	中国	3,335	宁波舟山港梅山港区	○	○	○
4	深圳	中国	3,004	YICT	○	○	○
5	青島	中国	2,567	New Qianwan CT	○	○	○
6	広州	中国	2,486	Nansha	○	○	○
7	釜山	韓国	2,208	BNCT、DPW、旧韓進、現代	○	○	○
8	天津	中国	2,102	天津港(集団)有限公司	○	○	○
9	香港	中国	1,669	CT6/7、CT9North	×	×	○
10	ロッテルダム	オランダ	1,446	Maasvlakte II、Euromax、World Gateway、Delta	○	○	○
11	ドバイ	UAE	1,397	ジュベル・アリ	○	×	○
12	アントワープ	ベルギー	1,350	Antwerp GWターミナル	×	×	○
13	ポートケラン	マレーシア	1,322	ウエストポート	×	×	×
14	廈門	中国	1,244	XOGCT	○	○	○
15	タンジュンペレパス	マレーシア	1,051	PTPターミナル	×	×	×
16	ロサンゼルス	アメリカ	991	TraPacターミナル	×	○	○
17	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	949	New Jersey Mahar Terminals、GCT Bayonne	×	×	○
18	高雄	台湾	949	EG、KMCT	○	○	○
19	ロングビーチ	アメリカ	913	LBCT	○	○	○
20	レムチャパン	タイ	874	Dターミナル	○	○	○

【国際コンテナ戦略港湾等】				出典：Lloyd's list、PIANC Report(2021.3)、港湾空港技術研究所報告(2018.3)、各ターミナルHP等		
42	東京港	493	大井、青海、中央防波堤外側	×	×	整備中
70	京浜港	298	本牧埠頭、南本牧埠頭	×	×	○
78	名古屋港	268	飛島、鍋田	×	○	○
72	阪神港	289	ポートアイランド、六甲アイランド	×	×	整備中
82	大阪港	239	夢洲、咲洲	×	×	×

【最先端の機器を導入するシンガポール港】

AGV(自動搬送機)

自動ヤードクレーン



6. 我が国港湾での次世代燃料供給網整備

要望の背景

- ✓ 国際海事機関(IMO)では、GHG削減戦略の早期導入に向けた取り組みを継続中。
- ✓ 2050年までの「GHG排出ゼロ」目標達成には、早期のゼロエミッション燃料船導入促進が必要。

要望事項

- ✓ 我が国港湾における新燃料供給網の整備を要望

国際海運からのGHG排出削減目標



日本商船隊※2

2,240隻
(2020年)

2050年までに
すべてゼロエミ船への
リブレースを目指すには

2025年以降の見通し

建造→リブレース
毎年約**100隻**
建造投資規模
毎年約**1兆円**

2050年までに毎年**1兆円**の投資が必要

【代替燃料船のシェアの推移予測】

