

港湾ロジスティクスの一部である コールドチェーンの投資の課題

2026年1月20日
第1回港湾ロジスティクスWG

1. コールドチェーンと港湾ロジスティクス

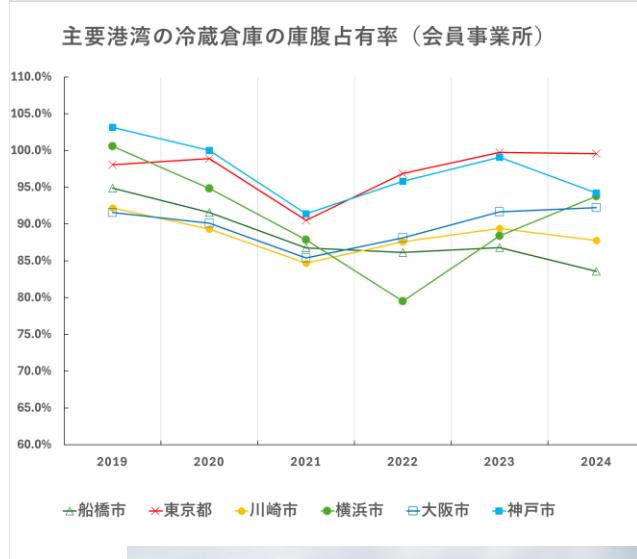
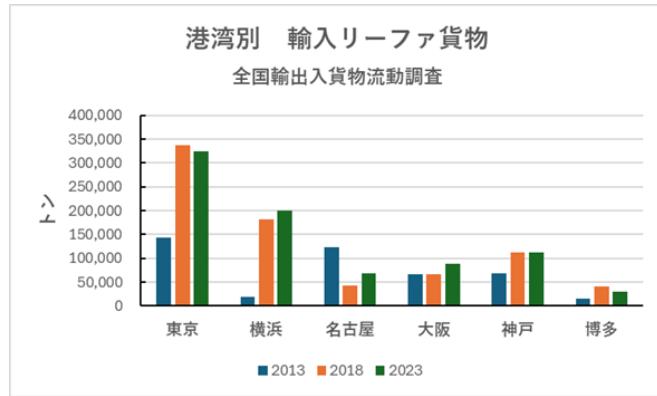
- 冷蔵倉庫の担うコールドチェーンの危機管理・成長戦略上の意義
 1. 食料安全保障：日本人の生存に必要な食料の確保・備蓄
日本の自給率：肉類53%、魚介類52%、野菜78%（R6年度 農水省）
 2. 日本人手を代替する加工冷凍食材と冷凍食品の輸入⇒夫婦共働き、インバウンド旅客に対する食提供等を可能に
 3. 日本のすぐれた食材・食品の国内転送・海外輸出
 4. 日本のコールドサプライチェーン規格の海外展開と日本企業の海外進出
- 港湾ロジスティクスの一部であるコールドチェーン
 1. 船舶での冷凍冷蔵の食材食品の輸入、臨港地区の冷蔵倉庫への搬出、冷蔵倉庫での検疫・食品検査・保税・通関・保管・国内配達
 2. 臨港地区の冷蔵倉庫での輸出食材食品の保税受け入れ・一時保管・輸出手続き、ターミナルへの搬出、船舶での輸出
 - このため、冷蔵倉庫が臨港地区に集中的に整備されている。主要港湾の所在する都府県に所管容積の約7割。
 - 高度成長期には、倉庫整備5か年計画により、港湾整備に併せて冷蔵倉庫が整備された（当時整備された冷蔵倉庫が今や老朽化）。

参考： 京浜・阪神の冷蔵倉庫の立地



2. 港湾ロジスティクスの問題点

1. 主要港湾での外貨受入冷蔵倉庫スペースの不足
 - 特に京浜・阪神は慢性的な庫腹不足。
 - 冷蔵倉庫の庫腹に余裕のある韓国港湾での一時保管も行われている。
2. 災害対策の不十分
 - 地震による津波被害、液状化、高潮等による倉庫の浸水・コンテナ流出、津波対策等
3. 主要港湾のターミナルと冷蔵倉庫の間の搬出入の非効率
 - 長時間のゲート前待機、ドレージドライバー不足、冷蔵倉庫の人手不足 等
4. その他
 - 電力等のエネルギーの確保 ∴ 冷蔵倉庫は電力多消費
 - 官民の手続きのデジタル化の遅れ



3. 問題解決のための民間の対応と行政への要望

1. 冷蔵倉庫の建て替え・新設の投資

・ 投資構想

- ・ 東京水産ターミナル 老朽化代替・移転（建設中） 約30万設備トン
- ・ 大阪 大阪港の物流用地として公表されている夢洲の用地（分譲時期未定）を想定した整備構想 約25万設備トン
- ・ 建設用地不足、建設費高騰、低い料金単価での投資採算等の克服すべき課題はあるが、潜在的な投資需要として 京浜・阪神の築40年以上の冷蔵倉庫 約300万設備トン
- ・ 参考：冷蔵倉庫の建設単価の現状 約30万円/設備トン



移転施設イメージ（東京水産
ターミナル提供）

・ 行政への要望

- ・ 臨港の土地の確保・低廉な提供
- ・ 税制特例・補助などの支援
- ・ 容積率など土地規制の緩和 等



2. 災害対策

- ・ 民間として、盛り土、耐震化、物資備蓄による地域防災協力 等
- ・ 行政への要望：防潮堤等港湾インフラの基本的な防災対策、防災措置への補助等の支援、地元自治体との災害協定 等

3. ターミナル・冷蔵倉庫間のコンテナ搬出入の効率化

- ・ 民間として、冷蔵倉庫整備に併せて、コンテナ一時置き場、倉庫敷地内の共用牽引ヘッド等 効率化に資する施設等に投資
- ・ 行政への要望：ターミナルの拡張再編整備、港運事業者によるターミナルの一体運用、臨港地区へのアクセスの改善、トレーラー通行手続きの簡素化 等

4. その他

- ・ 民間として、太陽光発電等を整備、SEA-NACCS等の利用 等
- ・ 行政への要望：冷蔵倉庫への電力の優先的・低廉な供給、再生エネルギー利用への補助、SEA-NACCSを母体として官民手続き・情報共有への拡張 等