

# 国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について

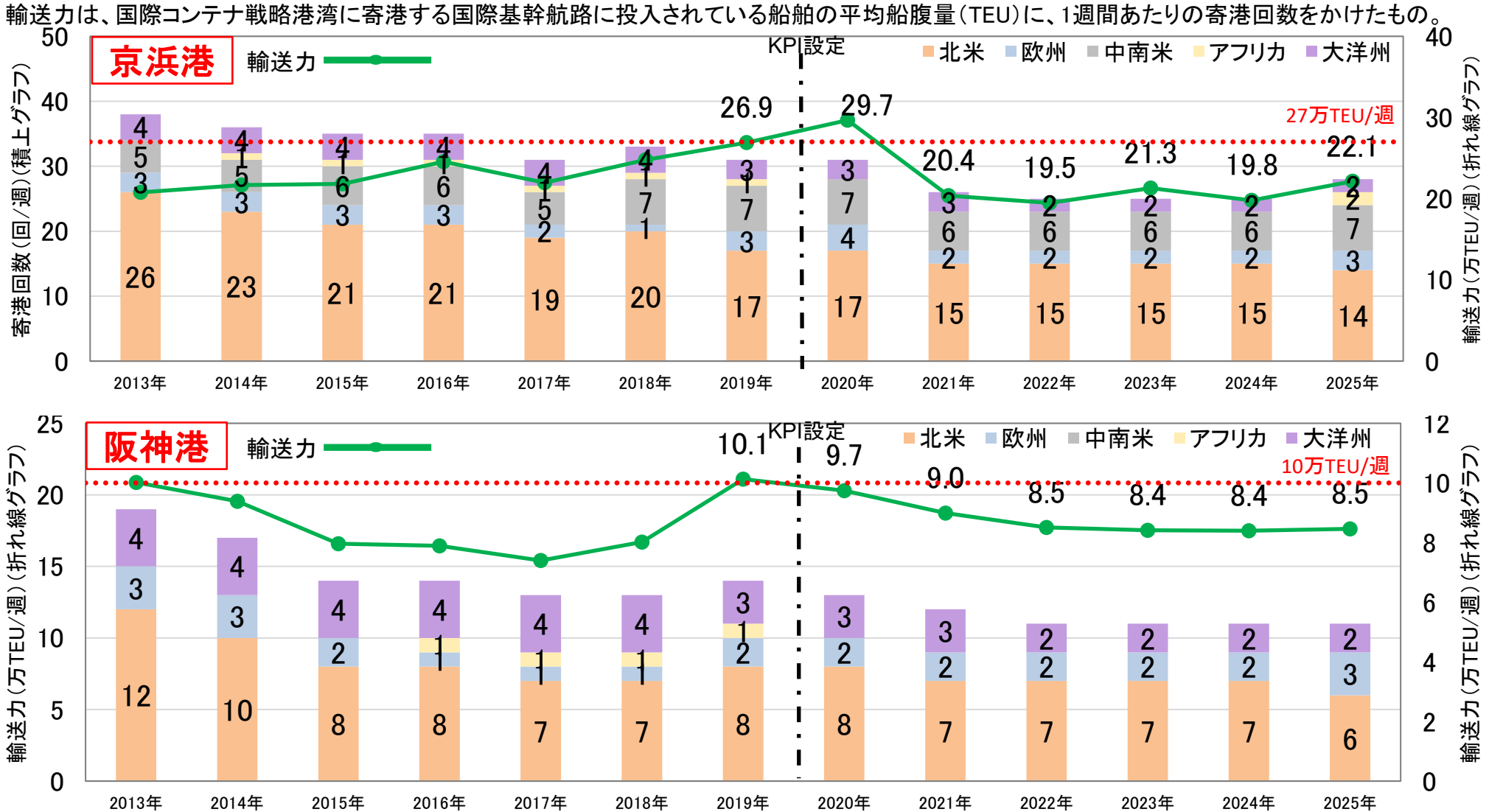
---

国土交通省 港湾局

- 総論
- 各取組の詳細（集貨、創貨、競争力強化）
- ターミナルのパフォーマンス指標について
- 港湾ロジスティクスWGについて

# 国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の輸送力

○ コロナ禍の海上物流の混乱の影響による輸送力低下の影響はあったものの、近年は国際基幹航路の航路便数・輸送力を維持していたところ。

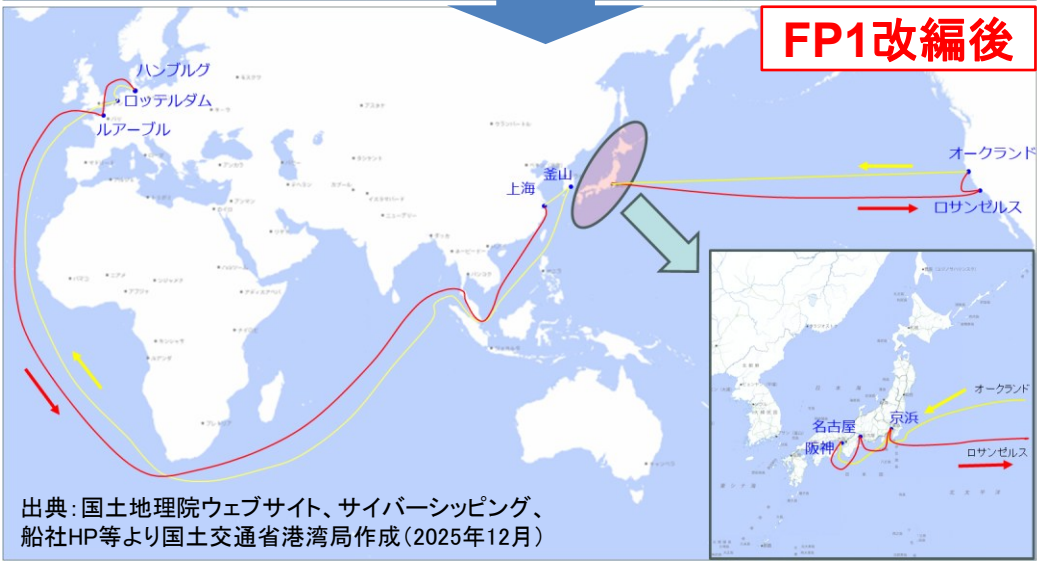
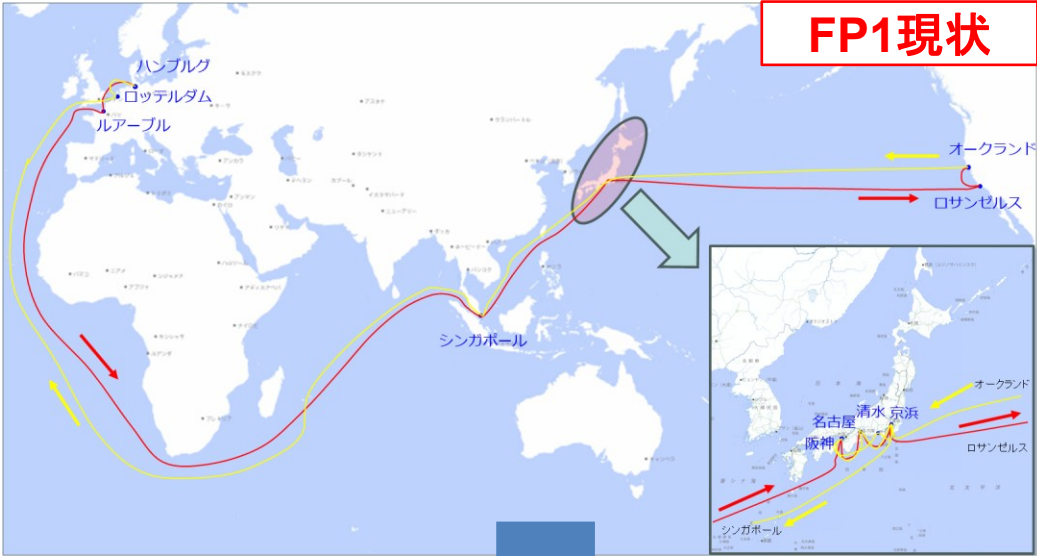


(参考) 京浜港のKPI(輸送力)は全体で27万TEU/週 阪神港のKPI(輸送力)は全体で10万TEU/週 出典:国際輸送ハンドブック  
(※1) 出典より国土交通省港湾局作成(2025年12月) (※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

○ 我が国に寄港する欧州航路「FP1」、「FP2」を運航するONE(オーシャンネットワークエクスプレス)は、2026年4月からの次期運航スケジュールにおいて、両航路の日本寄港を取りやめることを発表(2025年12月)。

地域	輸出入	2025年11月1日時点		2026年春以降 (2026年1月時点の情報による)	
		航路数	サービス名 ( )は運航船社・アライアンス	航路数	サービス名 ( )は運航船社・アライアンス
欧州	輸出	2	「FP1」(PA)、「FP2」(PA)	0	
	輸入	1	「FP1」(PA)	0	
北米	輸出	5	「FP1」(PA)、「PN1」(PA)、「WC3/TP1」(GC)、「Swire」(Swire)、「Chesapeake Bay Express」(CMA CGM)	5	「PS1」(PA)、「PN1」(PA)、「WC3/TP1」(GC)、「Swire」(Swire)、「Chesapeake Bay Express」(CMA CGM)
	輸入	9	「FP1」(PA)、「FP2」(PA)、「NW3/EPNW/TPN/PNW3」(OA)、「PN1」(PA)、「PS3」(PA)、「EX1」(CMA CGM)、「WC4/TP5」(GC)、「WC5/TP7」(GC)、「Swire」(Swire)	9	「PS1」(PA)、「PN3」(PA)、「NW3/EPNW/TPN/PNW3」(OA)、「PN1」(PA)、「PS3」(PA)、「EX1」(CMA CGM)、「WC4/TP5」(GC)、「WC5/TP7」(GC)、「Swire」(Swire)
中南米	輸出	2	「AC2」(Maersk)、「TPM/NW3/AztecService/ALX3」(Hapag/HMM/MSC/ONE)	2	「AC2」(Maersk)、「TPM/NW3/AztecService/ALX3」(Hapag/HMM/MSC/ONE)
	輸入	5	「ACSA1/WSA4」(CMA CGM, COSCO, Evergreen)、「ACSA2/WSA3」(CMA CGM, COSCO, Evergreen)、「AN2/NW2/Andes Express/ALX2」(Hapag, HMM, MSC, ONE)、「TPM/NW3/Aztec Service/ALX3」(Hapag, HMM, MSC, ONE)、「WSA8/TLP8」(OOCL/COSCO)	5	「ACSA1/WSA4」(CMA CGM, COSCO, Evergreen)、「ACSA2/WSA3」(CMA CGM, COSCO, Evergreen)、「AN2/NW2/Andes Express/ALX2」(Hapag, HMM, MSC, ONE)、「TPM/NW3/Aztec Service/ALX3」(Hapag, HMM, MSC, ONE)、「WSA8/TLP8」(OOCL/COSCO)
大洋州	輸出	0		0	
	輸入	2	「JKN/J-Star/NZJ」(OOCL/Maersk/ONE)、「A3N」(ANL(CMA CGM)/COSCO/OOCL)	2	「JKN/J-Star/NZJ」(OOCL/Maersk/ONE)、「A3N」(ANL(CMA CGM)/COSCO/OOCL)
アフリカ	輸出	0		1	「Origami」(MSC)
	輸入	0		1	「Origami」(MSC)

FP1航路改編イメージ



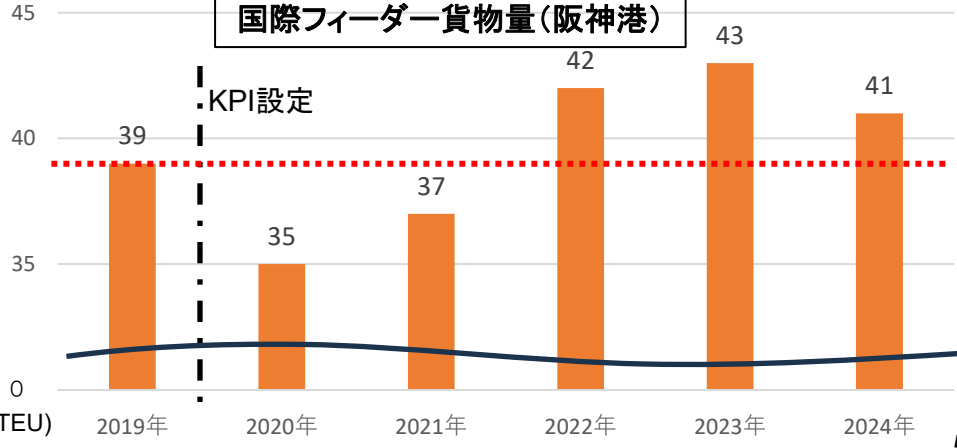
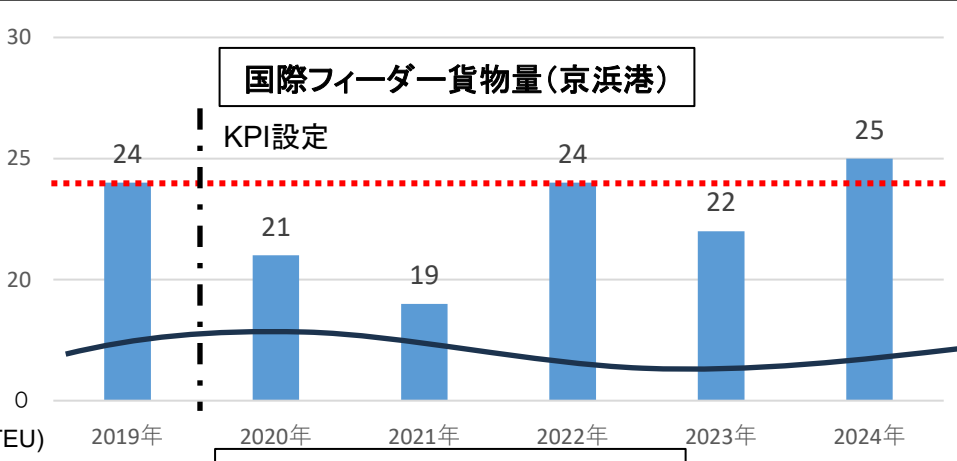
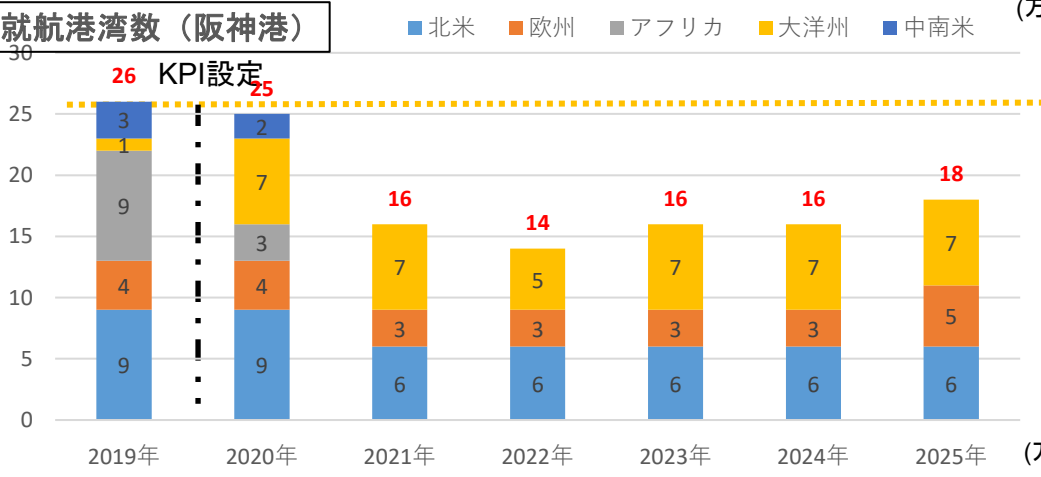
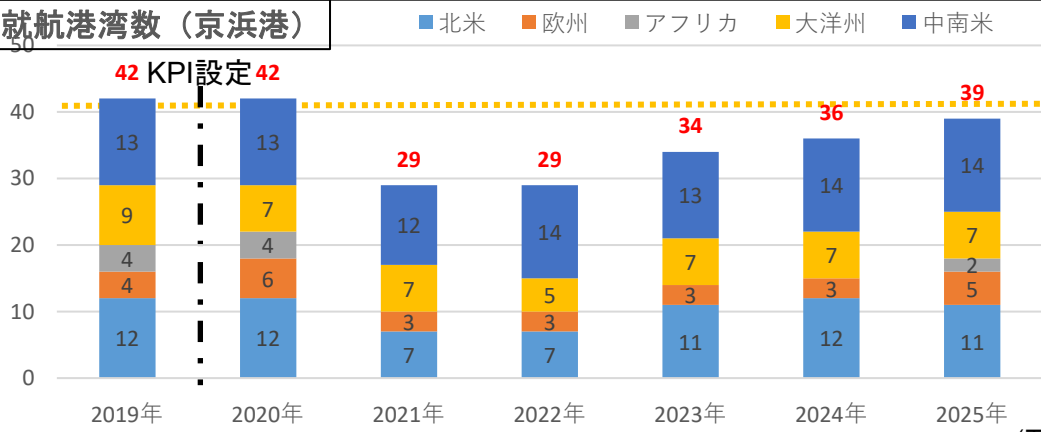
出典: 国土地理院ウェブサイト、サイバー SHIPPING、船社HP等より国土交通省港湾局作成(2025年12月)

出典: サイバー SHIPPING、船社HP等より国土交通省港湾局作成(2026年1月時点)

(注) アライアンスは右のとおり。 PA(Premier Alliance): HMM、ONE、Yang Ming/OA(Ocean Alliance): CMA CGM、COSCO、Evergreen、OOCL/GC(Gemini Cooperation): Hapag Lloyd、Maersk

○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、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KPIに追加。

○京浜港・阪神港いずれについても、コロナ禍の海上物流の混乱の影響により就航港湾数・国際フィーダー貨物量が減少したが、近年は増加傾向にあり、国際フィーダー貨物量については京浜港・阪神港ともにKPI目標値を上回った(2024年)。



# 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

## 政策の背景

国際基幹航路の寄港を確保することは、我が国立地企業の国際物流のリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも重要。コンテナ船の大型化等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 2010年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国際コンテナ戦略港湾に選定
- ※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

（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 2024年2月公表）

### 集貨

- 多様な輸送モードを活用した集貨
- アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築
- 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化
- 港湾運営会社による取組の推進

### 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	2025年11月現在
京浜港	39便 (2016年3月)	53便 (2025年11月) 4割増
阪神港	68便 (2014年4月)	92.5便 (2025年11月) 4割増

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(2025年11月現在)

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(2024年度)	延床面積
京浜港	8棟	約15,700TEU	約169,400m <sup>2</sup>
阪神港	4棟	約 6,900TEU	約 59,600m <sup>2</sup>

①大規模・大水深のコンテナターミナルを整備

出典：横浜市提供資料  
※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
- 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
- 港湾運営会社の経営基盤の強化

### 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

※2026年1月時点  
※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

#### 横浜港

<CONPAS>  
南本牧ふ頭  
本牧BC※、D1※、D4※  
<遠隔操作RTG>  
本牧BC（運用中）  
<GX>  
港湾脱炭素化推進計画作成

#### 大阪港

<CONPAS>  
DICT  
<GX>  
港湾脱炭素化推進計画作成

#### 神戸港

<CONPAS>  
PC-18  
KICT※  
<遠隔操作RTG>  
PC-18（整備中）  
PC-14～17（整備中）  
<GX>  
港湾脱炭素化推進計画作成

#### 東京港

<CONPAS>  
大井ふ頭（1・2号、3・4号）  
大井ふ頭（6・7号）※青海ふ頭4号※、中央防波堤外側（Y1）※  
<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

※RTG：タイヤ式門型クレーン  
※CONPAS：コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム  
※：試験運用中

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)



2024年度「進め方検討委員会」以降の取組状況（2025年2月～）

施策	取組概要	進捗状況等
集貨	多様な輸送モードを活用した集貨	<ul style="list-style-type: none"><li>Sea &amp; Sea輸送等を活用した戦略的集貨を推進するために、各地方整備局等による「Sea &amp; Seaプロモーションプロジェクト」を開始（2025年6月～）。(P.10)</li><li>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）における海上コンテナ貨物のトライアル鉄道輸送を実施。京浜港（横浜本牧～宇都宮）において、実証終了後も定期サービスとして継続。(P.11)</li></ul>
	アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"><li>関税法基本通達改正により、仮陸揚貨物（国際トランシップ貨物）について、陸揚港等以外の港等においても積み込むことができる旨や、再混載するために経由する必要がある保税蔵置場への保税運送について一般の手続により実施可能である旨が明確化された（2025年10月施行）。(P.12)</li></ul>
	国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化	<ul style="list-style-type: none"><li>本牧ふ頭BCターミナル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（2025年2月）。(P.13)</li><li>神戸港ポートアイランド第Ⅱ期地区において、災害時の事業継続の観点も踏まえコンテナターミナルの一体利用に係る実証輸送を実施（2025年3月）。</li></ul>
	港湾運営会社による取組の推進	<ul style="list-style-type: none"><li>国交省・YKIP・HPCがONE本社を訪問し共同でトップセールスを実施（2025年4月）。</li><li>国交省・YKIPがMaersk本社を訪問し共同でトップセールスを実施（2025年8月）。</li><li>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鹿児島」（2025年7月）、「2025横浜川崎港湾セミナーin宮城」（2025年11月）、「阪神港セミナーin秋田」（2025年12月）等）。</li><li>ジャカルタにて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（2025年7月）。</li><li>クアラルンプールにて神戸市・HPC主催、国交省共催の神戸港セミナーを開催（2025年11月）。</li></ul>
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	<ul style="list-style-type: none"><li>2024年度以降、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・営業開始。（無利子貸付支援を活用し建設された施設を含む。）(P.14)</li></ul>

2024年度「進め方検討委員会」以降の取組状況(2025年2月～)

施策	取組概要	進捗状況等
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	<ul style="list-style-type: none"><li>大阪港夢洲地区C12拡張部の供用開始(2025年2月)。(P.16)</li><li>横浜港本牧ふ頭D5(水深16m)の一部供用を開始(2025年9月)。(P.16)</li></ul>
	DXの推進	<ul style="list-style-type: none"><li>東京港大井1・2号ターミナルにおいてCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の常時運用を開始。(2025年8月) 横浜港本牧BCターミナル(BC2ゲート)において、初めて「原則予約」の試験運用を実施(2025年8月・11月) (P.17)</li><li>東京港大井3・4号ターミナルにおいてCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の常時運用を開始。(2026年1月)</li><li>「港湾技術開発制度」における技術開発課題の公募(第3回)を行い、3件の技術開発課題を新規採択。(2025年6月) (採択案件については、1-2 参考資料 P.14 を参照)</li><li>遠隔操作ガントリークレーン導入に対する補助制度を含む令和8年度予算案が閣議決定(2025年12月)。(P.18)</li></ul>
	GXの推進	<ul style="list-style-type: none"><li>メタノールバンカリング拠点のあり方検討会のとりまとめを公表(2025年3月)。(P.19)</li><li>水素を燃料とする荷役機械の円滑な導入・普及を目的として、ガイドラインを作成中。水素利用に関する知見を得るため、神戸港ポートアイランド第Ⅱ期地区PC15～17(2025年4月～6月)、横浜港南本牧ふ頭MC-2(2025年6月～8月)において、水素を燃料とする荷役機械の現地稼働実証を実施。(P.19)</li><li>CNP認証(コンテナターミナル)の運用を開始(2025年6月)。同年9月に川崎港コンテナターミナル及び大阪港南港コンテナターミナルC-1/4を含む5つのターミナル、同年11月に大阪港夢洲コンテナターミナルを含む2ターミナルを認証。(P.20)</li></ul>
	物流の2024年問題への対応	<ul style="list-style-type: none"><li>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管理するシステムの現地技術検証を実施(2024年12月～2025年3月)。検証結果等を踏まえ、システムの導入を推進するため、次世代高規格ユニットロードターミナル導入推進会議設置(2025年10月に第1回会合を開催)</li></ul>
	港湾労働者不足への対応	<ul style="list-style-type: none"><li>「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定・公表。(2025年6月) (P.21)</li><li>「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン検討委員会」を開催。(2025年9月)</li><li>港湾運送事業の取引環境改善に向けた取組が含まれる令和7年度補正予算が成立(2025年12月)</li></ul>
	コンテナターミナルの情報セキュリティ対策の強化	<ul style="list-style-type: none"><li>「港湾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(第2版)」を公表。(2025年3月)</li><li>港湾運送事業法に基づく事業計画のサイバーセキュリティ監査を開始。(2025年8月～)</li><li>基幹インフラ事業者によるターミナルオペレーションシステムの導入・維持管理等の委託に際して事前審査を開始。(2025年11月～)</li></ul>



- 総論
- 各取組の詳細（集貨、創貨、競争力強化）
- ターミナルのパフォーマンス指標について
- 港湾ロジスティクスWGについて

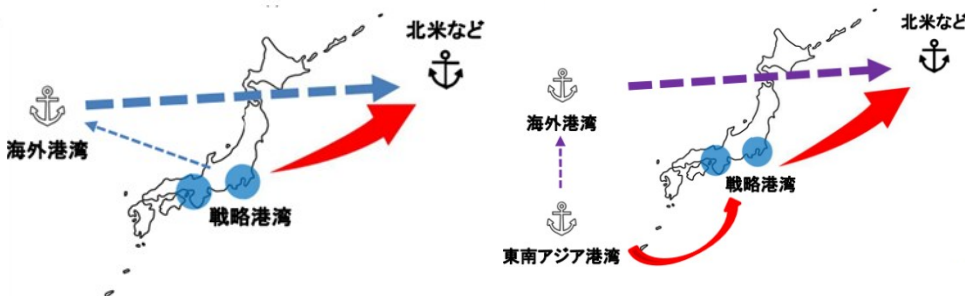
# Sea & Seaプロモーションの実施状況

- 国際コンテナ戦略港湾への効率的な集貨及びトラック輸送から船舶へのモーダルシフトの促進を図るために、各地方整備局等のネットワークを活用し、全国の荷主企業等に対し、内航と外航の円滑な接続によるSea & Seaや地元港湾からの内航輸送の積極的な活用を促す「Sea & Seaプロモーションプロジェクト」を開始(2025年6月～)。
- 各地方整備局等において、地元港湾の主要な利用企業等をプロモーション対象として選定し、国際コンテナ戦略港湾政策を説明するとともに、企業が直面する課題の解決手段としてモーダルシフトや国際フィーダー航路の利用を促す。プロモーションの実施の際は、港湾運営会社、関係業界団体等とも連携。
- また、プロモーション対象企業にアンケートを実施し、海外港湾トランシップの有無やモーダルシフトの状況等を把握することで、今後のプロモーション活動等に活用する。

## 国際コンテナ戦略港湾への効率的な集貨(戦略的集貨)

以下の貨物をターゲットとして、関係機関が連携した戦略的集貨を実施。

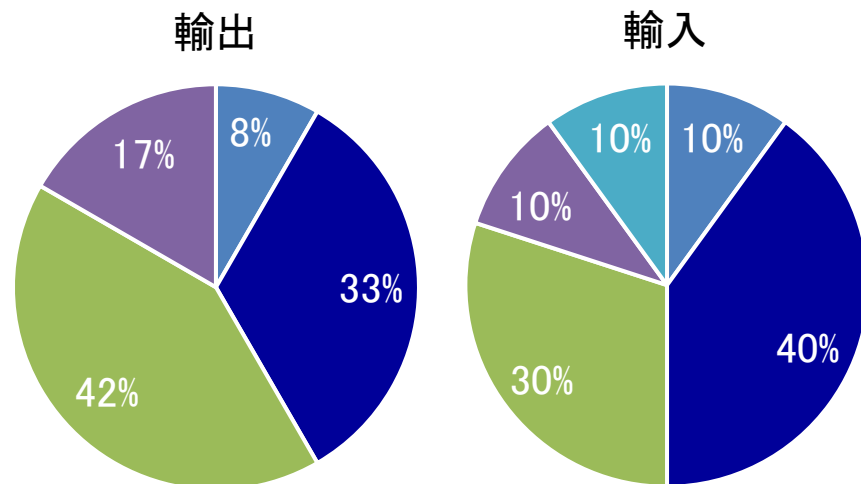
- ① 国際コンテナ戦略港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ② 国際コンテナ戦略港湾以外の港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ③ 東南アジアから北米向けのトランシップ貨物



国際コンテナ戦略港湾利用への  
転換イメージ(輸出の場合)

東南アジアから北米向けのトラン  
シップ貨物の集貨イメージ(輸出  
の場合)

## アンケート結果(海外港湾T/Sから戦略港湾経由に転換するために必要な条件)



■ 定刻性 ■ リードタイム ■ コスト ■ 輸送頻度 ■ その他

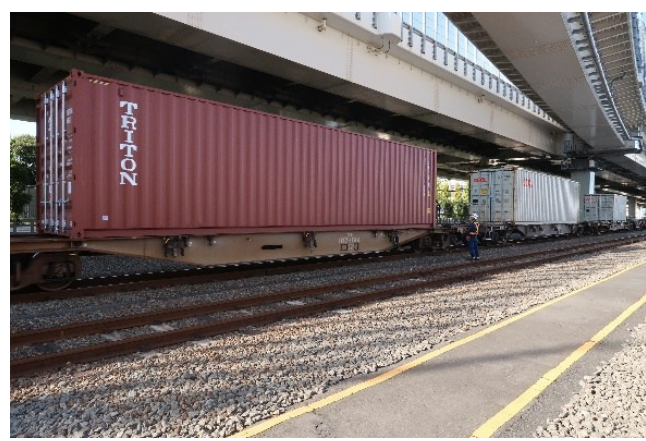
(注) アンケート(複数回答可)の回答に基づき、海外港湾経由で基幹航路を利用している荷主・フォワーダーが戦略港湾経由に転換するために満たされる必要があると考える条件を整理。

# 「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・阪神港への集貨を促進するため、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・積み替えを検証するもの。
- 2024年後半に京浜港・阪神港においてトライアル輸送を行い、いずれも遅延等が発生せず円滑な輸送が可能であることを確認。特に、京浜港（横浜本牧～宇都宮）においては、実証終了後も4両（1往復／日）の定期サービスとして継続。今後、YKIPによる支援等も活用しつつ、鉄道運送事業者、港湾運営会社、国等関係者が連携してSea & Rail輸送活用PRを強化することとしている。

## ■ 京浜港におけるトライアル輸送の詳細

- 実証ルート：横浜本牧～宇都宮
- 実証期間：2024年11月～2025年3月
- 輸送実績：416TEU(210本)

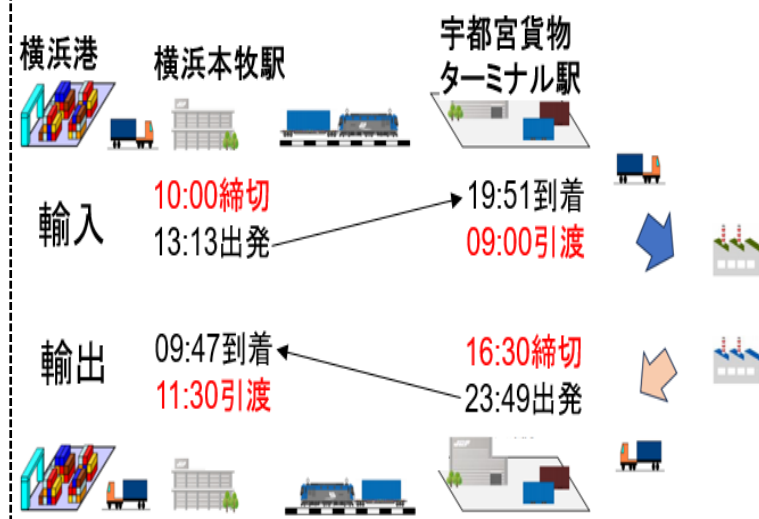


京浜港の実証における輸送状況



## ■ 京浜港（横浜本牧～宇都宮）における定期サービス

現在は4両（1往復／日）で継続運行中



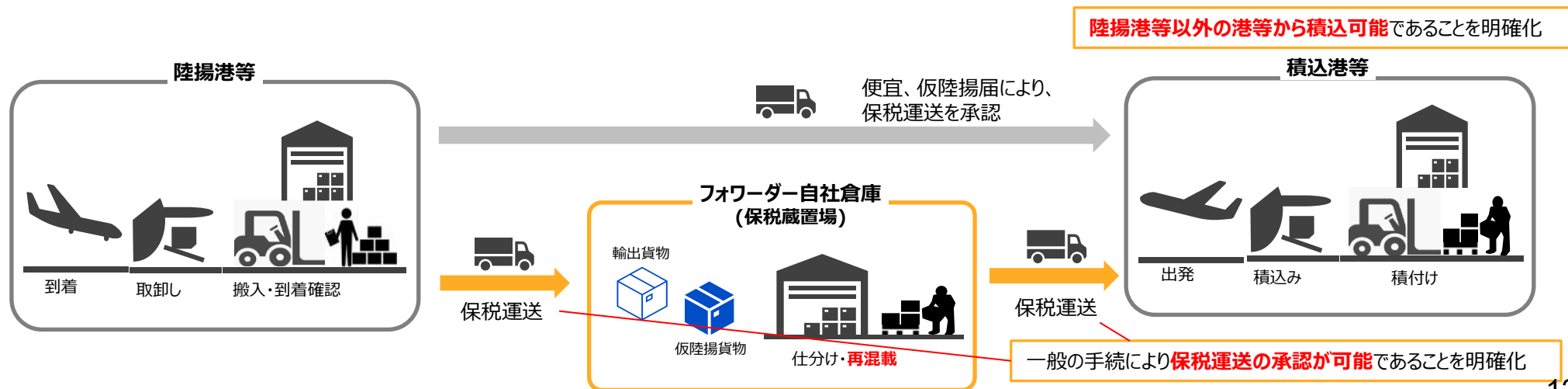
# 国際トランシップ貨物に係る物流手続の円滑化

- 2024年6月14日に公表された「国際物流の動向を踏まえた保税制度のあり方について」を踏まえ、財務省関税局において、コンテナ貨物の国際トランシップに係る手続等について必要な見直しを実施している。
- 具体的には、例えば千葉港で陸揚げした外貿貨物を東京港で船積みするなど港をまたいで国際トランシップすることや、通常の保税運送申告手続を行うことで再混載のために外貿貨物をふ頭外のCFS等に運送することが可能であることを明確化するための関税法基本通達改正を行った（2025年10月施行）。

## <改正内容>

### ○関税法基本通達21-5（仮陸揚貨物の積込み）

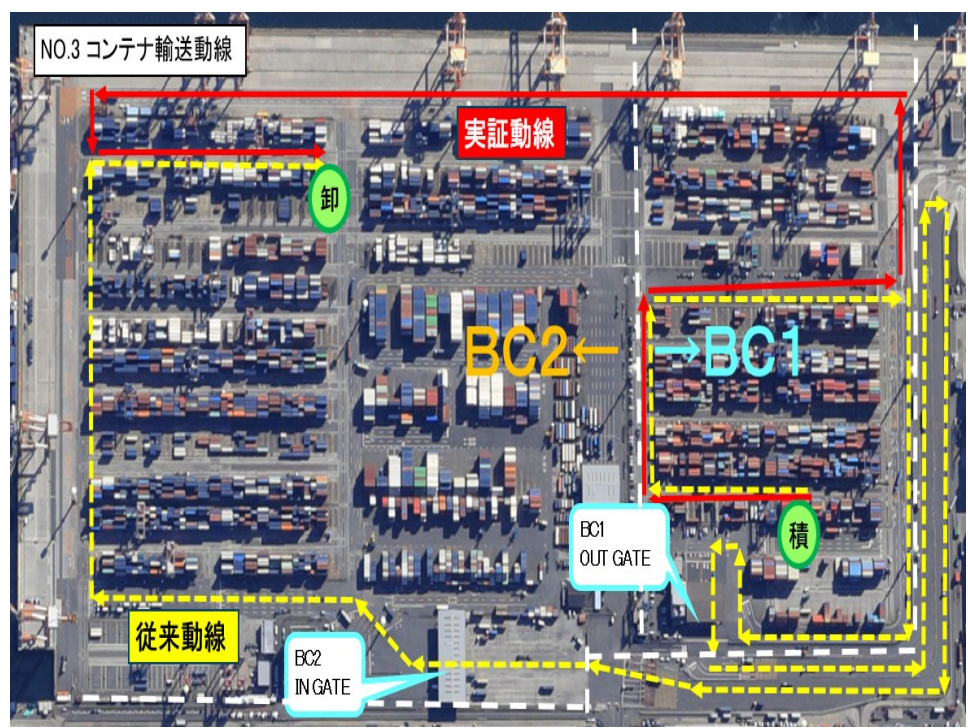
- 仮陸揚貨物について、陸揚港等以外の港等においても積み込むことができる旨を明確化した。
- 仮陸揚貨物を陸揚港等から積込港等まで直接運送されるものについては、引き続き、便宜的に簡易的な手続（仮陸揚届の裏面運送）により保税運送することができる。
- 上記によらない保税運送（例：再混載するために経由する必要がある保税蔵置場への保税運送）については、一般の手続により保税運送が可能であることを明確化（仮陸揚届の裏面運送によらず、運送申告書により申請することを明確化）した。





# コンテナターミナルの一体利用に向けた取組事例

- 横浜港、神戸港を中心に、国際コンテナ戦略港湾において、コンテナターミナルの一体利用に向けた取組を推進中。
- 横浜港では、本牧ふ頭において、隣接ターミナル間におけるコンテナ輸送実証を実施し、ゲートを介さないターミナル間輸送にかかる手続きの課題及び輸送時間の短縮効果について確認した。今後、輸送実証の結果も踏まえ、引き続き、ターミナル間での円滑な情報連携に向けた検討を実施予定。
- 神戸港では、現在六甲アイランドでターミナルを運営している川崎汽船が、ポートアイランド地区の拡張工事完了後に移転し、一体利用が強化される予定。
- その他、東京港においても、大井ふ頭の再編にあわせた一体利用の強化について検討中。



【横浜港(本牧地区)の実証輸送ルート】



【神戸港(ポートアイランド地区)PC-14~17の拡張・機能強化】

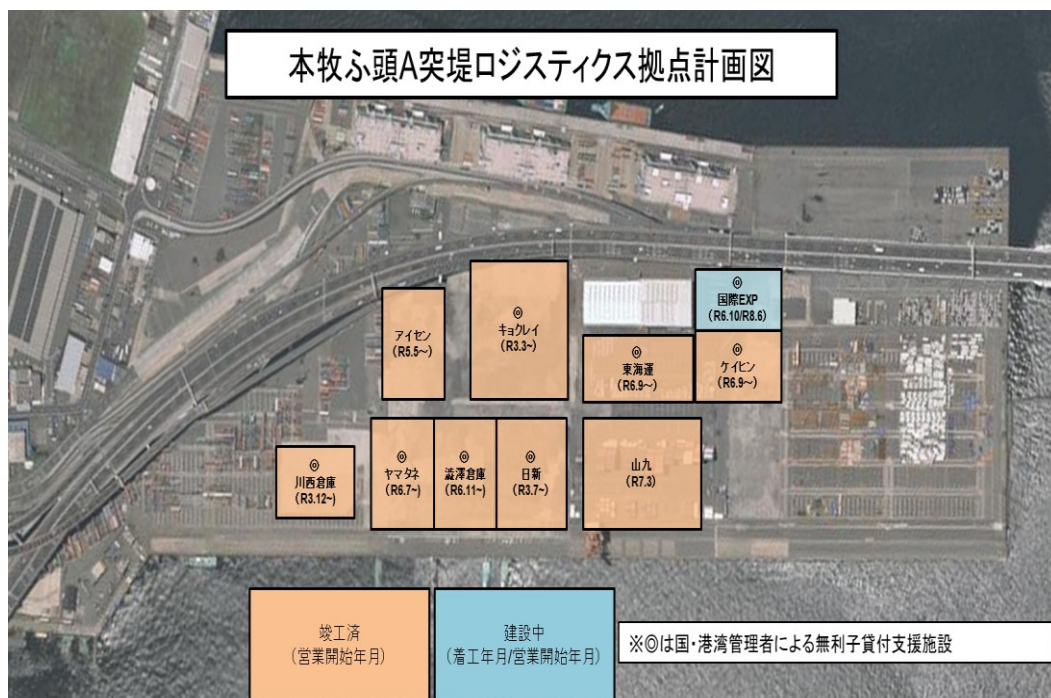


# 創貨の取組(横浜本牧ふ頭・神戸港ポートアイランドⅡ基地区)

○横浜港では、新本牧地区を含む一帯において多様な物流サービスを行う「ロジスティクスパーク」の形成を図っている。その一環として、本牧ふ頭A突堤において、冷凍品を含む食品などの品目を取り扱い、流通加工等の高度な物流サービスに対応したロジスティクス施設の集積に取り組んでいる。2025年3月には山九のロジスティクス施設が運営を開始。

○本集積拠点において、10棟中9棟が竣工済み。2024年度に約15,000TEUの取り扱いがあった。

○また、2024年1月にHPCが神戸港ポートアイランドⅡ期地区(KICT)コンテナターミナル内に整備した上屋・コンテナフレートステーションにおいては、2024年度に約160,000トンの取り扱いがあった。



## 物流施設の概要

施設規模: 2棟・2.5ha  
(重量物上屋、CFS)  
完成: 2024年1月  
整備主体: 阪神国際港湾(株)  
※国費による補助を実施



↑【横浜港本牧ふ頭A突堤のロジスティクス施設の集積状況】

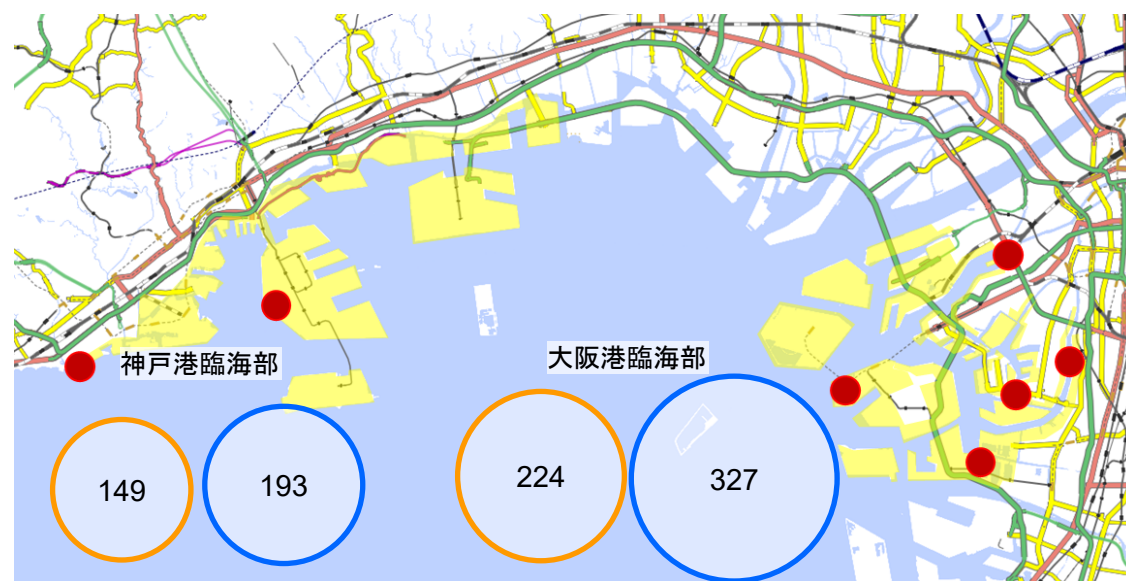
【神戸港KICTコンテナターミナル内に整備した物流施設】→



# 国際戦略港湾における物流施設の立地状況

○京浜港・阪神港の臨海部には、普通倉庫、冷蔵倉庫が多数集積し、2026年以降に竣工予定の大型物流施設も多数存在。

○再混載トランシップに係る物流円滑化の取組等により、国際コンテナ戦略港湾とこれら物流施設との連携強化を図り、更なる創貨を図ることが重要。



普通倉庫

冷蔵倉庫

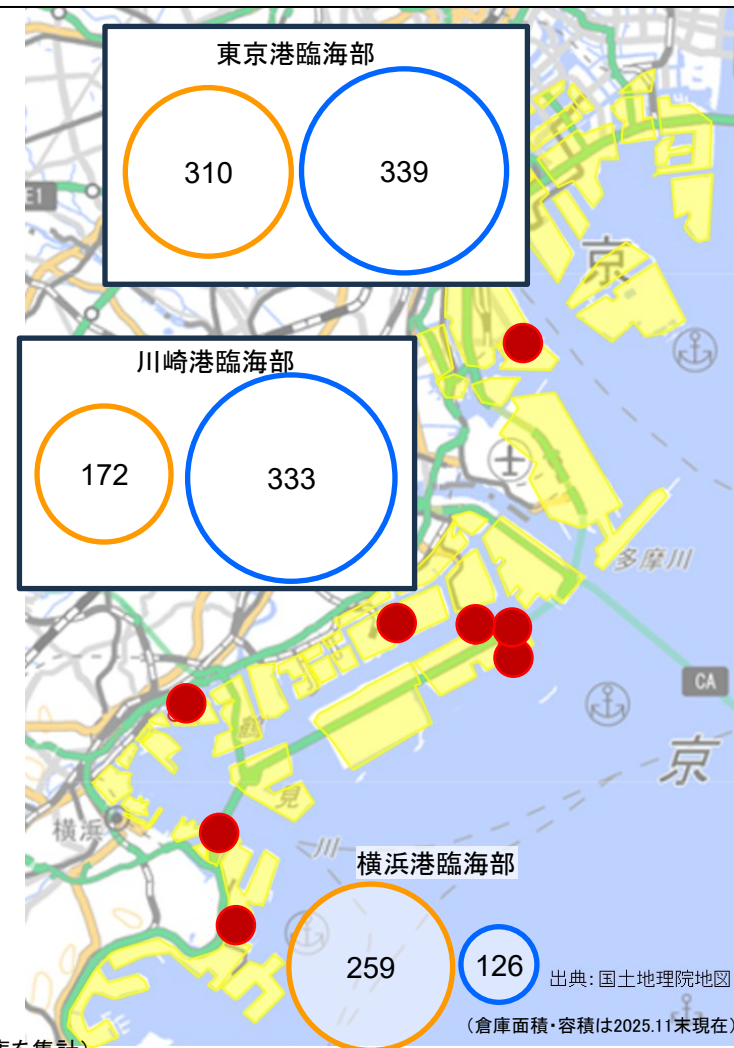
臨港地区

高速道路

今後3年間(2026年～2028年)に竣工予定の物流施設

国道

今後3年間で京浜港117万㎡(延床)、阪神港26万㎡(延床)が竣工予定



出典：国土地理院地図

(倉庫面積・容積は2025.11末現在)

※倉庫面積は延床面積を表示

※2026年以降竣工予定施設は関東・近畿地方整備局調べ

※倉庫面積・容量は、関東・近畿運輸局、神戸運輸監視部資料をもとに関東・近畿地方整備局作成(普通倉庫は1～3類倉庫を集計)

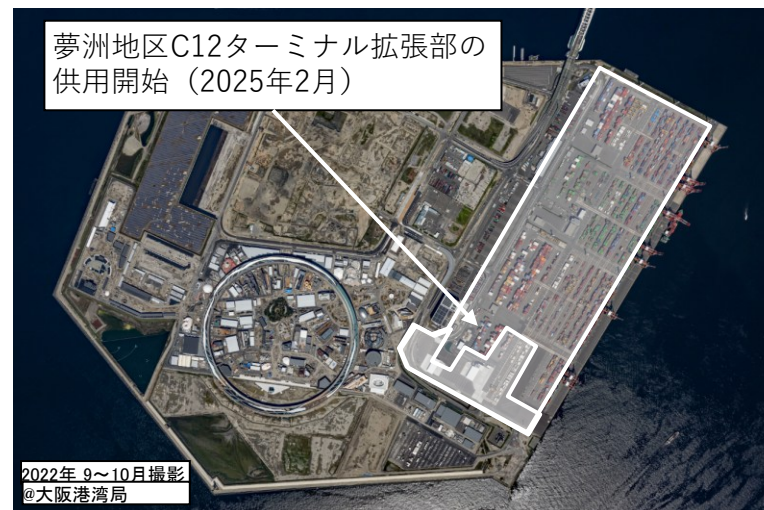
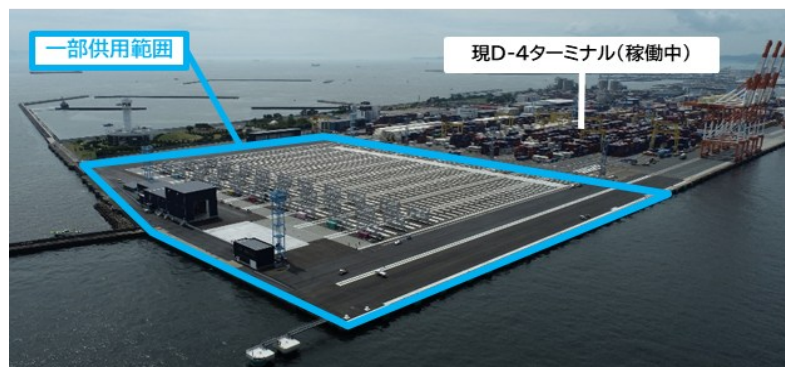
# 国際コンテナ戦略港湾の整備状況

○船舶の大型化に対応するため、横浜港本牧ふ頭D5ターミナルにおいて、岸壁延長を300mから400mに延伸しヤード面積を10.5haから22.3haに拡張する再整備事業を実施中。2025年9月16日に岸壁及びヤードについて一部供用を開始した。

○大阪港夢洲地区C12ターミナルにおいて、取扱能力の向上を図るためヤード面積を11.5haから28.3haに拡張する整備事業を実施。2025年2月3日から荷捌き地・新ゲートについて、運用を開始した。



岸壁(耐震強化): 水深16m  
延長300m(完成時400m)  
ガントリークレーン: 3基(20列9段 ※現D-4ターミナルから移設)  
総面積: 約13ha(完成時22.3ha)  
荷捌き地荷役方式の変更: ストラドルキャリア → RTG(タイヤ式門型クレーン)



面積: 約28.3ha  
集中ゲート: IN 10レーン  
OUT 12レーン



2024年4月撮影(五洋建設提供)

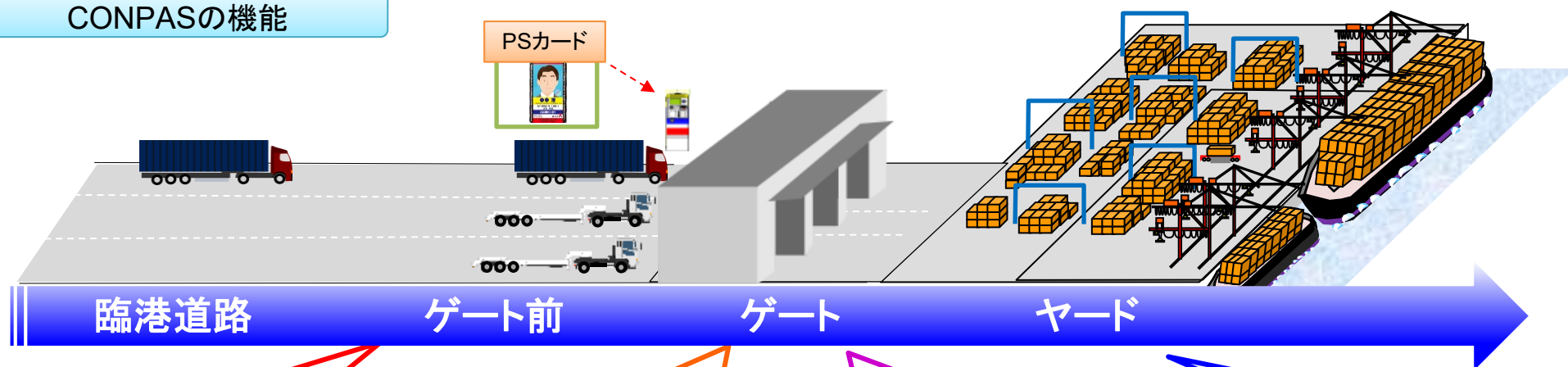


# 「Sea & Truck」CONPASの推進等

- 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。
- 2025年1月の「進め方検討委員会」開催後では、8月より東京港において初めて常時運用を開始(大井1・2号CT)。  
同ターミナルで実施した試験運用では、78.8%の平均待機時間の減少が確認されており(搬入時)、常時運用でも同様の効果が期待される。
- 加えて、2025年8月・11月には、横浜港本牧BCターミナル(BC2ゲート)において、初めて「原則予約」の試験運用を実施。今後、更なる展開を図っていく予定。

出典：東京港試験運用結果 [https://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kisha\\_02248.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kisha_02248.pdf)

## CONPASの機能



### 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

# 遠隔操作ガントリークレーン導入補助(令和8年度新規要求事項)

- 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、コンテナターミナルにおける労働環境の改善や荷役能力の向上などを図るため、遠隔操作ガントリークレーンの導入に係る事業に対し、支援を行う。

## 背景・現状の課題

- 近年、我が国の港湾では労働者不足が懸念される中、安定した荷役サービスの維持が課題。
- 安定した荷役サービスが維持できなくなると、国際基幹航路等の主要航路を運航する船舶の抜港リスクが高まり、日本のサプライチェーンの脆弱化が懸念される。
- また、ガントリークレーンの操作は、地上数十メートルに設置されている機上操作室と地上間の移動、操作時の前屈姿勢を伴う長時間操作が及ぼす身体への影響等、操作者への負担が大きい。



ガントリークレーン

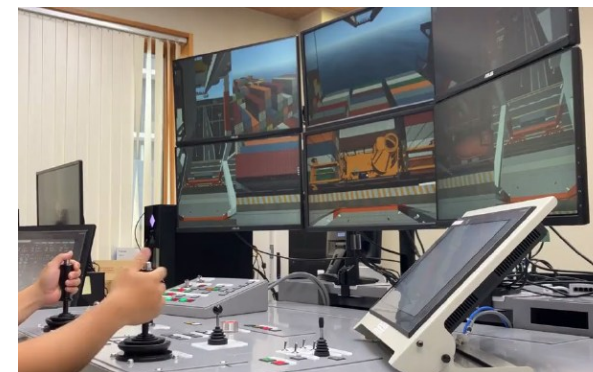
## 想定される主な効果

管理棟等の遠隔操作室内からガントリークレーンを遠隔操作することにより、以下の効果が見込まれる。

- 【労働環境改善】腰をかがめる操縦姿勢や振動が無くなるといった操作環境の改善
- 【安定性】天候などによる作業効率のばらつきの低減
- 【安全性】危険状況の検知や警報等の対策による安全性の向上

など

## 遠隔操作ガントリークレーン導入後の遠隔操作イメージ



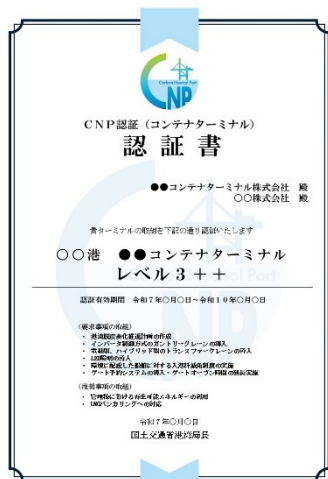
※写真は技術開発中のもの

# コンテナターミナルにおけるGXの推進

- コンテナターミナルにおける脱炭素の取組を客観的に評価する「CNP認証(コンテナターミナル)」を創設。
- 水素を燃料とする荷役機械について、3港で現地実証を実施。安全かつ円滑な導入に資する事業者向けガイドラインを作成中。
- 次世代船舶燃料であるアンモニア・メタノールの安全・円滑な供給のため、ガイドライン等を公表。

## CNP認証(コンテナターミナル)

- ・ 2025年6月、コンテナターミナルの脱炭素化の取り組みについて、国土交通省が統一的な基準で、客観的に評価する制度の運用を開始
- ・ これまでに、下記を含む全国計7ターミナルを認証済
  - 川崎港コンテナターミナル
  - 大阪港南港コンテナターミナル
  - 大阪港夢洲コンテナターミナル



## 水素燃料荷役機械

- ・ 2024年10月から2025年3月にかけて3港において現地実証を実施
  - 東京港(実施主体:東京都)
  - 横浜港( " :国土交通省)
  - 神戸港( " :国土交通省)
- ・ 安全かつ円滑な導入に資する事業者等を対象としたガイドラインの作成に向け、有識者等から構成する検討会を設置して検討中



現地実証(2025年8月・横浜港)

## 次世代燃料供給

- ・ 2025年3月、「メタノールバンカリング拠点のあり方検討会とりまとめ」公表(港湾局)
- ・ 2025年6月、「アンモニアバンカリングガイドライン」公表(海事局)
- ・ メタノールの調達契約締結など、事業者における取組が進展



メタノールバンカリングのシミュレーション  
(2024年9月・横浜港)



# CNP認証(コンテナターミナル)の概要

- コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する認証制度「CNP認証(コンテナターミナル)」の運用を2025年6月に開始。2025年9月に5つのターミナルを初認証、同年11月には2ターミナルを認証した。
- CNP認証(コンテナターミナル)の更なる普及により、カーボンニュートラルの観点で荷主や船社等によるターミナルの選択が可能となることから、ポートセールスでの活用とともに、CNP形成に向けたターミナル間での競争を期待。

## 申請・認証等の流れ

- ターミナルにおける脱炭素化の取組の実施状況に応じてレベル1からレベル5までの多段階の認証レベルで評価。
- 認証の有効期間は3年。申請料は当面無料。
- 認証の更新又は認証レベルの変更を希望する場合、国土交通省に申請するものとする。認証レベルの変更は、認証の有効期間内でも申請することができる。

## 認証済みターミナル(2025年11月時点)

認証日	港湾名・ターミナル名	認証レベル
2025年9月25日	博多港アイランドシティ コンテナターミナル	レベル5+ ★★★★★
2025年9月25日	川崎港コンテナターミナル	レベル4+ ★★★★☆
2025年9月25日	名古屋港鍋田ふ頭 コンテナターミナル	レベル3++ ★★★☆☆
2025年9月25日	大阪港南港 コンテナターミナルC-1/4	レベル2+ ★★☆☆☆
2025年9月25日	高松港コンテナターミナル	レベル1 ★☆☆☆☆
2025年11月5日	大阪港夢洲コンテナターミナル C10, C11, C12	レベル2++ ★★☆☆☆
2025年11月5日	八戸港多目的国際物流ターミナル	レベル1 ★☆☆☆☆

## 川崎港の取組例

脱炭素化の取組主体	主な取組内容
川崎市	港湾脱炭素化推進計画の作成、 構内照明のLED化、 インバータ方式のガントリークレーンの導入
横浜川崎国際港湾・川崎臨港倉庫共同事業体	CO2フリー電力の導入
東洋埠頭(株)	水素換装型トランスファークレーンの導入



CO2フリー電力で動く  
インバータ方式のガントリークレーン



水素換装型トランスファークレーン  
(現在2基導入済)



# 「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」の概要

- 2020年度及び2021年度に実施した労働者の不足状況や経営状況に係る調査結果を受けて、「港湾労働者不足対策アクションプラン」を2022年7月に策定・公表し、同プランに基づく各施策を実施。
- 今般、2025年1月に実施した港湾運送事業における実態調査において、港湾労働者不足の常態化が予想されるなど、さらなる取組の強化が求められる結果であったことから、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を2025年6月に策定・公表。

## 港湾労働者不足対策等アクションプラン2025

### 1 港湾運送の魅力の発信等

- ・港湾運送の魅力を伝えるPR素材の充実を図るとともに、見学会・職業紹介等のPR活動を、関係者が連携して実施。
- ・港湾運送業への退職自衛官の再就職を支援。

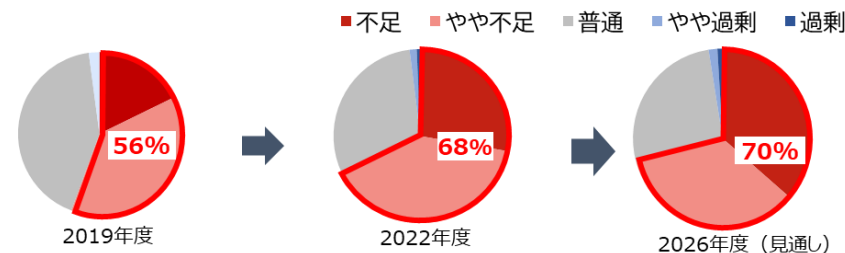
### 2 取引環境の改善

- ・荷主団体・船社団体に対して、適切な価格転嫁を要請。
- ・港湾運送事業の取引実態に関する調査を踏まえ、取引適正化のためのガイドラインを策定。
- ・運賃料金の届出における審査方法の見直し及びより実効性のある監査を実施するため、監査業務の運用の見直しを検討。

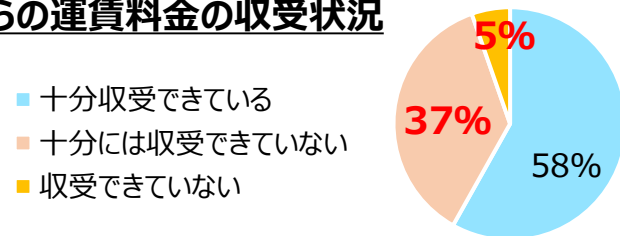
### 3 安全性向上・労働環境の改善

- ・女性、高齢者等にも働きやすい労働環境整備の推進。
- ・荷役機械の遠隔操作化等につながる技術開発を行うとともに、開発された技術の社会実装を推進。
- ・コンテナターミナルの一体利用の推進。
- ・安全対策や労働環境改善等の先進的な海外事例を調査。

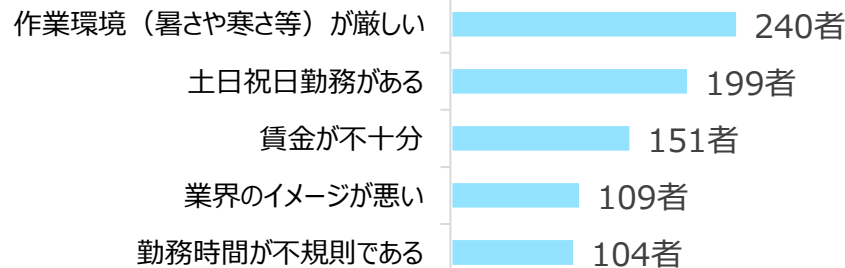
### 港湾労働者の不足状況



### 取引先からの運賃料金の収受状況



### 採用が難しい理由(上位5項目)



# 港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン策定について

- 生活の安定及び経済の発展のためには、安定的な港湾物流を確保することが重要。しかし、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の担い手となる港湾運送事業者の労働者不足が顕在化。
- 賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上に資する設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要。一方、船社・荷主と港湾運送事業者の力関係等により、港湾運送事業者が主体となった取引の適正化が難しい状況にある。
- このため、港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドラインを作成し、船社・荷主と港湾運送事業者及び港湾運送事業者間で交わされる取引において、中小受託取引適正化法（取適法）や独占禁止法、港湾運送事業法等の関係法令に抵触するおそれがある行為類型を整理し、望ましい取組事例等を具体的に示す。

## ガイドライン構成（現時点案）

### 第1章 港湾運送事業における適正取引推進の必要性

### 第2章 適正取引に関係する法令について

船社・荷主と港湾運送事業者及び港湾運送事業者間の取引について類型を整理し、それぞれの取引に適用される法令の概要を説明する。

### 第3章 取引上の問題点と望ましい取引形態

「運賃設定」「運送内容の変更」といった取引項目ごとに、①問題となり得る具体的行為類型、②関連法規の留意点、③求められる取引慣行・望ましい取引実例を整理する。

### 第4章 取引適正化の実現に向けた具体的な取組

港湾運送業界及び船社・荷主における具体的取組例のほか、契約書等において明記することが望ましい特記事項を整理する。

- 総論
- 各取組の詳細（集貨、創貨、競争力強化）
- ターミナルのパフォーマンス指標について
- 港湾ロジスティクスWGについて

## 指標導入の目的

- ・ 国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況、達成状況等を確認しつつ、最終目標である「基幹航路就航の維持・強化」につなげる必要がある。(政策のフォローアップ)
- ・ 中でも、荷主のニーズに対応するため外航コンテナ船社は定時性をより重要視する傾向にあり、予定通りの所要時間で離着岸や荷役作業を終えることができるとともに、その所要時間の短縮や柔軟なバースウィンドウ活用により他港での遅れを取り戻すことに貢献できることが重要。
- ・ また、国内的には人手不足や働き方改革などに伴い、内航コンテナ船の滞船やトラックの渋滞を縮減する必要性が益々高まっている。
- ・ これらに対応するため、コンテナターミナルの更なる効率的な運営 (サービス向上) 及び能力の最大化 (投資効果の最大化) を目指す。
- ・ このため国、港湾管理者、港湾運営会社、民間ターミナルオペレーターなどの関係主体が共通認識の下、役割分担と連携の強化に向け、コンテナターミナルの能力や現状について見える化を図る手段としてパフォーマンス指標を導入する。(役割分担と連携の強化に向けた「見える化」)
- ・ 設定したパフォーマンス指標は、港湾サービスのボトルネックの特定や改善策の立案、他国港湾との比較を通じた自港の強み・弱みの把握などへの活用も想定。

# 海外コンテナターミナルその他のパフォーマンス指標の事例

○2025年9月、世界銀行とS&Pグローバル・マーケット・インテリジェンスは、世界のコンテナ港湾の効率性を示すCPPI(The Container Port Performance Index) 2024を公表。

順位	港湾名	地域名	CPPIスコア
1	上海洋山	中国	146.3
2	福州	中国	139.2
3	ポートサイド	エジプト、アラブ首長国連邦	137.4
4	大連	中国	136.5
5	タンジェ	モロッコ	135.8
6	馬湾	中国	133.0
7	カイメップ	ベトナム	132.5
8	広州	中国	130.2
9	赤湾	中国	129.5
10	寧波	中国	127.9
11	ハマド	カタール	124.8
12	香港	中国	122.5
13	タンジュンペラパス	マレーシア	118.3
14	天津	中国	117.8
15	サラール	オマーン	116.9
16	横浜	日本	115.2
17	廈門	中国	115.1

想定されるパフォーマンス指標(案)

分類	指標名	単位	定義	備考
待ち時間	滞船時間	時間／日	港域に入域（錨泊）し、接岸開始までの時間	※船側の事情にも依存
	ゲート前待機時間	分／台	ゲートに並び始めてからINゲートに到着するまでに時間	※貨物種別（輸出／輸入、実入／空など）にも依存
	トラックターンタイム	分／台	INゲート通過からOUTゲート通過までの時間	※貨物種別（輸出／輸入、実入／空など）、段積数等にも依存
荷役作業効率性	CMPH	個数/時間/基	ガントリークレーン1基・1時間あたりの取扱本数の平均	※船型、積卸量などにも依存
	PMPH	個数/時間/船	1船・1時間あたりの荷役本数の平均	※船型、積卸量などにも依存
	岸壁稼働率	%	荷役時間／着岸時間	※船型、積卸量などにも依存
施設余裕シロ	岸壁使用率	%	着岸時間／使用可能時間	※出港待機の場合あり
	コンテナ蔵置率	%	蔵置個数／蔵置可能個数	※貨物種別（輸出／輸入、実入／空など）、段積数等にも依存
	コンテナ滞留日数	日	荷卸ししてから搬出までの日数	※船社と荷主との取り決めに依存
その他	サイバーポート利用率	%	CP利用者数／元請け等の事業者数	
	CO2排出量	kgs CO <sub>2</sub> / TEU	TEUあたりのCO2排出量	※CNP認証取得時に算出



- 総論
- 各取組の詳細（集貨、創貨、競争力強化）
- ターミナルのパフォーマンス指標について
- 港湾ロジスティクスWGについて

# 日本成長戦略本部・日本成長戦略会議



2025年11月4日、高市総理は、総理大臣官邸で第1回日本成長戦略本部を開催しました。

会合では、本部の運営、日本成長戦略会議の開催及び成長戦略の検討課題について議論が行われました。

総理は、本日の議論を踏まえ、次のように述べました。

「お疲れ様でございます。この内閣は、今の暮らしや未来への不安を希望に変えるためにも、『強い経済』を作ってまいります。『責任ある積極財政』の考え方の下、戦略的に財政出動を行います。日本経済の供給構造を強化し、所得を増やし、消費マインドを改善し、事業収益が上がり、税率を上げずとも税収を増加させることを目指してまいります。この好循環を実現することによりまして、国民の皆様は景気回復の果実を実感していただき、『不安』を『希望』に変えていきたいと考えております。

この日本成長戦略本部で、日本の供給構造を抜本的に強化して、『強い経済』を実現するための成長戦略を強力に推進していきます。

成長戦略の肝は、『危機管理投資』です。リスクや社会課題に対して、先手を打って供給力を抜本的に強化するために、官民連携の戦略的投資を促進します。世界共通の課題解決に資する製品、サービス及びインフラを提供することにより、更なる我が国経済の成長を目指します。

本日、この本部におきまして、各戦略分野の担当大臣を指名しました。関係大臣、大変だとは思いますが、これに協力して取り組むようお願いをいたします。

各戦略分野の供給力強化策として、複数年度にわたる予算措置のコミットメントなど、投資の予見可能性向上につながる措置を検討してください。研究開発、事業化、事業拡大、販路開拓、海外展開といった事業フェーズを念頭に、防衛調達など官公庁による調達や規制改革など新たな需要の創出や拡大策を取り入れてください。

これらの措置を通じて実現される、投資内容やその時期、目標額などを含めた『官民投資ロードマップ』を策定してください。その中で、成長率など国富拡大に与えるインパクトについても定量的な見込みを示してください。技術、人材育成、スタートアップ、金融など、分野横断的な課題についても、担当大臣を指名しました。各担当大臣は、それぞれ解決のための戦略を策定してください。

来年の夏、これらを取りまとめた成長戦略を策定いたします。城内日本成長戦略担当大臣の下、内閣一丸となって、精力的に検討を進めてください。

城内大臣は、本日、設置を決定した『日本成長戦略会議』を早急に開催し、そこで、経済対策に盛り込むべき重点事項を取りまとめてください。これは急ぎです。以上です。」

成長戦略の検討体制(概要)





# 成長戦略の検討体制（港湾ロジスティクスWG）

## 新設

## ⑭ 港湾ロジスティクス：港湾ロジスティクスWG

### 体制

**WG長** 国土交通大臣

### 構成員

犬塚 秀世	（国研）海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所主任研究官
大脇 崇	（公社）日本港湾協会理事長
河野 真理子	早稲田大学法学学術院教授
北尾 辰也	サイバーセキュリティコンサルタント 国土交通省最高情報セキュリティアドバイザー
篠田 佳奈	（株）BLUE代表取締役
鈴木 一人	東京大学公共政策大学院教授
竹内 純子	国際環境経済研究所理事・主席研究員
丹澤 俊夫	日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会委員
西村 悦子	神戸大学大学院海事科学研究科教授

### 関係行政機関（特段記載のないものは局長級）

サイバー統括室、財務省、経産省

### 今後の予定

2026年

○ 1 月

第 1 回 港湾ロジスティクスWG

- － 港湾ロジスティクスを取り巻く現状
- － 港湾ロジスティクスの供給力強化、戦略的投資に向けた論点  
（①国際競争力の強化、②サプライチェーンの強靱化、  
③担い手の確保・育成）
- － 関係団体ヒアリング

○ 3 月

第 2 回 港湾ロジスティクスWG

- － 論点①：自律的な港湾ロジスティクス実現による国際競争力の強化について
- － 論点②：サイバー・フィジカル両面でのサプライチェーンの強靱化について
- － 論点③：港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成について

○ 4 月

第 3 回 港湾ロジスティクスWG

- － 「港湾ロジスティクス分野官民投資ロードマップ（案）」について