

令和8年1月21日
新しい国際コンテナ戦略港湾政策の
進め方検討委員会
資料2-5

新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 神戸港における取り組み状況

神戸市港湾局
令和8年1月21日

BE KOBÉ
BE KOBÉ



City of Design
KOBÉ

United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization

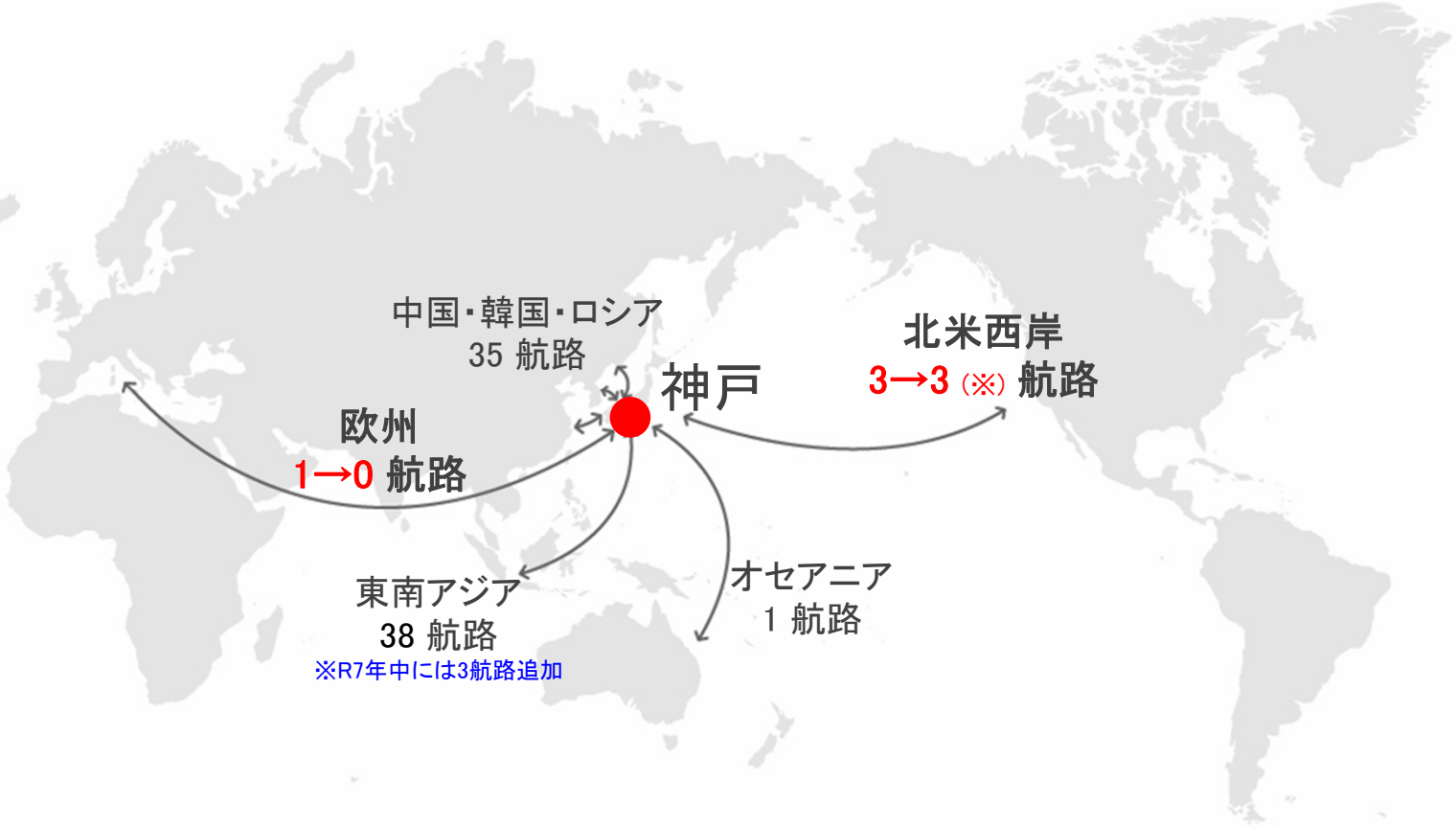
Member of the UNESCO
Creative Cities Network
since 2008

神戸港の現状① –国際基幹航路サービスの低下

- 米通商政策の不透明感等により、ONEのPS5(北米航路)サービスが休止中(再開未定)
- またONEのFP1(うち欧州航路部分),FP2(欧州航路)サービスが日本抜港予定(R8.4)であり、基幹航路サービス低下が進んでいる

– 神戸港における外航コンテナ航路数の変化 現状▶R8.4～見込み –

航路	航路数	
	現状	R8.4～ 見込み
北米西岸航路	3	3 (※)
欧州航路	1	0
オセアニア航路	1	1
東南アジア航路	38	38
中国航路	27	27
韓国航路	7	7
ロシア航路	1	1
合計	78	77

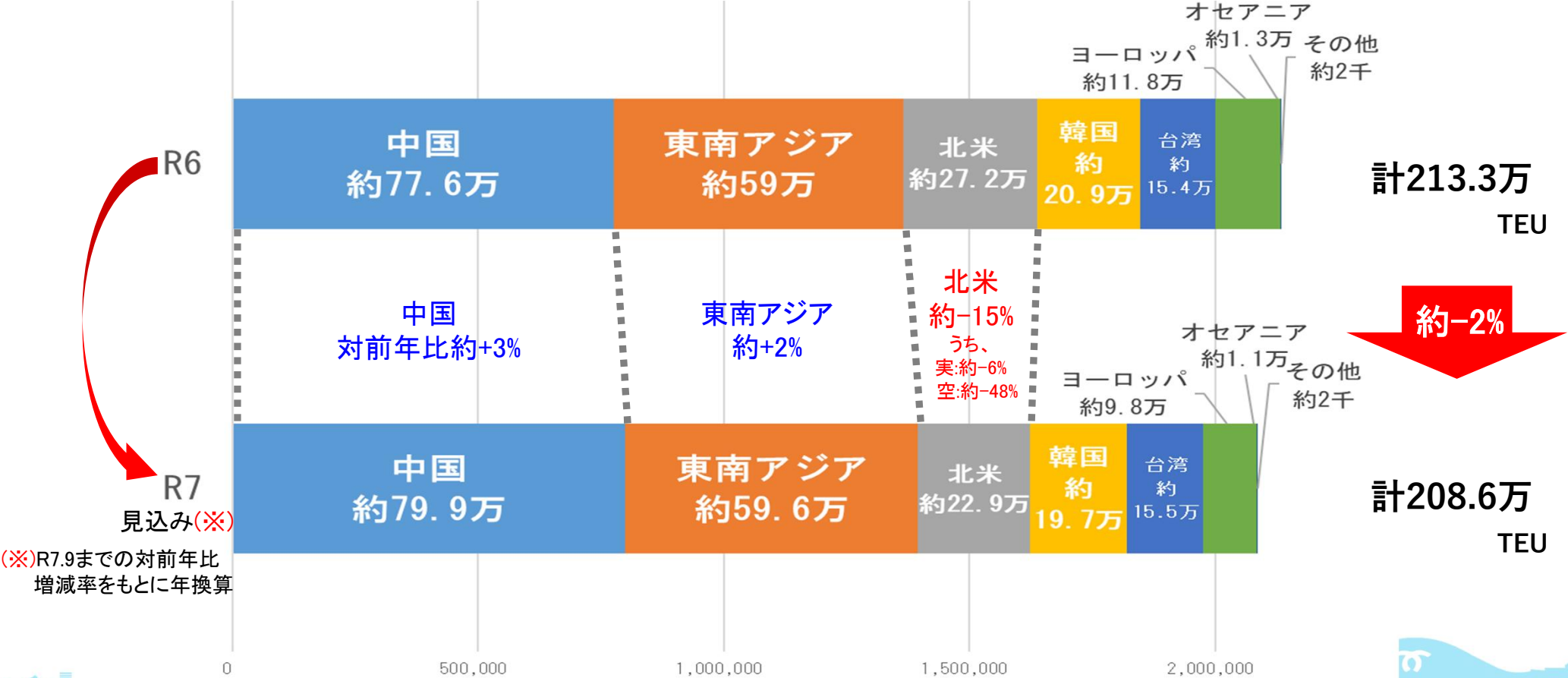


(※)3航路のうち1航路は、FP1から欧州航路を切り離した航路(PS1)

神戸港の現状② -コンテナ取扱貨物量の減少

- R7の外貿コンテナ取扱貨物量は、R6より約2%減見込
- 減少の大きな要因は、国際基幹航路の減少(北米航路)に伴う、米国との貨物量減少(特に空コンテナ貨物)
- 一方、東南アジア貨物は堅調な経済成長等もあり取扱増加、また中国貨物も前年に比べて取扱増加(見込)

- 神戸港における外貿コンテナ取扱貨物量 R6▶R7 -



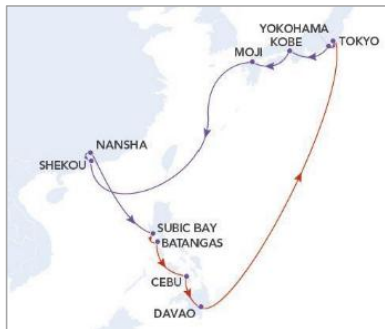
神戸港の取り組み① –新たな外航航路・貨物の誘致

- 国際基幹航路については、複数の船会社との連携・協議を通じてサービスの多様化を図る
- また、経済成長が見込まれるとともに、生産移管の受け皿となり、貨物量増が期待できる“東南アジア航路”の積極的な誘致

国際基幹航路の維持・拡大に向けて

- 様々な船社と連携・協議しながら、航路開設における支援策等も活用し、サービスの多様化を図る

東南アジア航路の誘致(R7実績)



(出典) CMA CGM JAPAN(株) HP

▼フィリピン航路の開設

- 時期 : R7.8～
- 船会社: CMA CGM JAPAN(株)
- フィリピンから日本向けのドライおよびリーファー貨物の輸送サービス(同社HPより)



(出典)海事プレスONLINE

▼ベトナム航路の開設

- 時期 : R7.10～
- 船会社: COSCO SHIPPING JAPAN(株)
- 日本から東南アジアへの直航サービスの増強(同社HPより)



(出典)SITC JAPAN(株) HP

▼タイ航路の開設

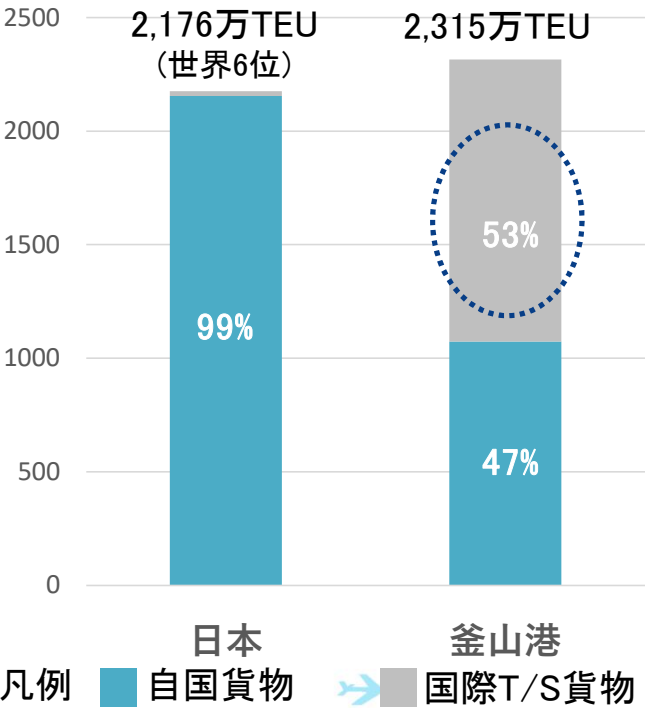
- 時期 : R7.12～
- 船会社: SITC JAPAN(株)
- 日本と東南アジア間の貨物量増加への対応(報道ベース)

神戸港の取り組み② -内航フィーダー網の拡充

- これまで、集貨促進のための支援事業や荷主企業等へのポートセールにより、内航フィーダー網を拡充し、神戸港では西日本で生産、消費される輸出入貨物の約3割を扱う
- 日本全体のコンテナ取扱貨物量は世界6位(R5年)、依然国内貨物集貨のポテンシャルは大きい
- 近年は釜山フィーダー航路から抜港される地方港もあり、神戸港が受け皿となれるよう機動的に取り組んでいる

国内全貨物量及びT/S率

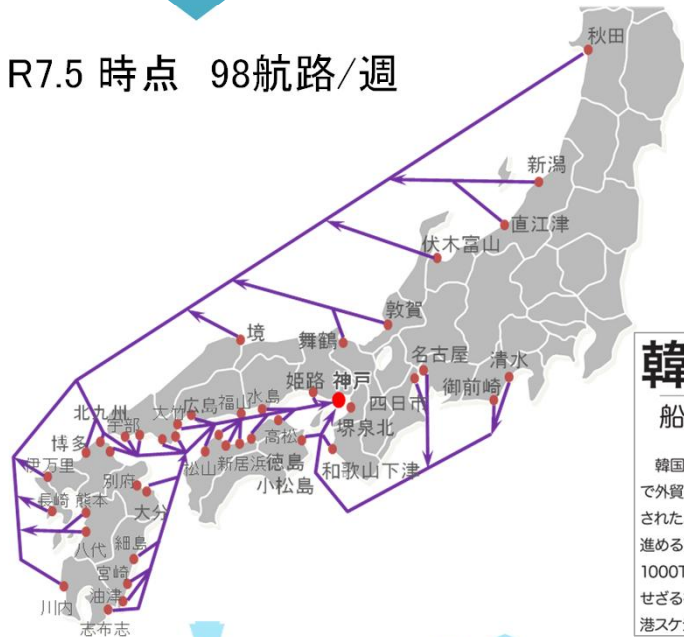
【R5年のコンテナ貨物量】



内航フィーダー網の拡充

H26 時点 68航路/週

R7.5 時点 98航路/週



【R7年の動き】

- ▼R7.5 博多港との内航フィーダー航路の維持
 - 既存の内航フィーダー航路が、内航船社の船員不足等により減便
 - 他の内航船社と協議を進め、新たな内航フィーダー航路を開設
- ▼R7.8 三池港との内航フィーダー航路の開設
 - 同港は、船舶大型化等の影響により釜山フィーダーから抜港
 - 神戸港との内航フィーダー開設により、外航につながる航路が復活

韓国船社が地方港の絞り込みも

船舶大型化や採算性など課題

韓国船社を中心に地方港の寄港地の絞り込みが進んでいる。最近では、3月下旬の寄港を最後に室蘭港(北海道)で外貿定期コンテナ航路が消滅。また、4月下旬には船舶の老朽化などを理由に三池港(福岡県)への寄港も休止された。同港唯一の外貿定期コンテナ航路が消滅の危機にある。韓国船社による地方港サービスの寄港地再編を進める要因の一つに投入船の大型化がある。日韓航路には300TEU型など小型船が投入されてきたが、老朽化で1000TEU前後の新造船に代替されるケースが増えており、ターミナルスペックが足りない地方港への寄港を休止せざるを得ない状況が発生している。また、地方港では港湾労働者不足も深刻になっており、ある韓国船社は「寄港スケジュールに対応できない港湾もある」とし、将来的に寄港地整理の要因になる可能性を示唆した。

(出典)マリタイム(R7.5.23)

神戸港の取り組み③ -世界港湾会議の開催

- 神戸港がホスト港となり、世界港湾会議(R7.10、主催:国際港湾協会)が開催され、海外港との情報交換、連携強化
- この機会を活かし、設立70周年を記念した国際港湾協会との共同宣言、マルセイユ港との連携協定(MOU)締結、アフリカ・中南米港湾とのビジネスミーティングなど、神戸市独自事業を実施

世界港湾会議 2025 共同宣言

国際港湾協会設立 70 周年記念会議の世界港湾会議 2025 の開催地である、ここ神戸において、国際港湾協会と神戸市は以下の通り共同で宣言する。

1952 年に国際的な港湾の連携を目指した世界初の港湾に関する国際会議が神戸で開催され、1955 年の国際港湾協会の設立に繋がった。

国際港湾協会は、「World peace through world trade, World trade through world ports」を理念に 70 年間という長きに亘って活動が続けてきたが、今日、地政学的不安定性や気候変動、自然災害をはじめとした諸課題により、安定的な世界貿易を維持することが困難な状況に直面している。

私たちは、先人のレガシーを引継ぎ、世界貿易と世界平和を維持し守るため、会員間の情報共有と相互協力を絶え間なく続けていく努力を継続する。そのことによって、世界の港湾・海事産業の持続可能な発展をさらに促進していくことを、始まりの地である神戸において再確認した。

2025 年 10 月 9 日
国際港湾協会会長 Jens Meier
神戸市長 久元喜造



先人のレガシーを引継ぎ、世界貿易と世界平和を維持し守るため、会員間の情報共有と相互協力を絶え間なく続けていく努力を継続すること等を共同で宣言



2025年10月8日
マルセイユ・フォス港との
MOU締結

脱炭素戦略やクルーズ、
WF開発等について協力関係を構築



2025年10月8日
アフリカ・中南米港湾との
ビジネスミーティング

日本企業の進出が比較的進んでいないアフリカ・中南米地域の港湾管理者と、神戸港の港湾関係事業者とのビジネス拡大の足掛かりにつなげるべく、意見交換会を開催