

港湾ロジスティクスの強化に向けた 施策の方向性(案)

令和8年3月16日

国土交通省 港湾局

1. 港湾ロジスティクスの強化に向けた論点 【第1回WGふりかえり】

我が国における港湾の位置づけ

- 我が国の港湾は、貿易量の99.6%を扱うとともに、その背後に人口や産業が集中する重要な地域となっており、港湾が国民生活及び経済活動を支える重要な役割を果たしている。
- また、港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点、積替拠点であり、原材料の調達から輸送、生産、保管、流通に至るまでのロジスティクスやサプライチェーンの一連の流れを支える基幹インフラである。

我が国を取り巻く状況と港湾ロジスティクスが抱える課題・リスク

- 厳しさを増す経済安全保障環境
 - 他国に過度に依存することによる非常時等の物流遅延・途絶等のリスク
- 厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大
 - ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能停止のリスク
(この他、激甚化・頻発化する自然災害や大規模停電等フィジカルな面でのリスクも存在)
- 我が国の少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少
 - 港湾ロジスティクスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う
物流サービス低下・機能停止のリスク

※これらのリスクに伴う港湾ロジスティクスへの影響の顕在化は、他の戦略分野など我が国の成長投資にも影響

港湾ロジスティクスの強化に向けた基本的な考え方

- 港湾ロジスティクスの強化にあたっては、経済安全保障の考え方を踏まえ、
 - ・リスクの最小化に資する「危機管理投資」の観点から、他国に過度に依存しない戦略的自律性を確保するとともに、
 - ・国際社会における日本の優位性、不可欠性を高め、国際競争力を強化する「成長投資」の観点から、民間投資を促進し、他の戦略分野の成長にも資する取組を推進していくことが必要である。
- 選ばれる港湾の実現のためには何よりも政策実施のスピードが求められる。

港湾ロジスティクスの強化に向けた論点

- 我が国を取り巻く安全保障環境の変化を踏まえ、他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築が必要ではないか。
- 港湾の生産性向上、DXや脱炭素化の取組により選ばれる港湾の実現が必要ではないか。
- 港湾を起点とした倉庫等を含む物流サプライチェーンの機能強化が必要ではないか。
 - 自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化
- サイバー攻撃等の脅威に対応するサイバーセキュリティ対策を確実に実施する必要があるのではないか。（※国土強靱化に関しても他WG等の議論を踏まえる必要）
 - サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化
- 少子高齢化・人口減少に伴い、港湾運送事業等を支える担い手が不足する中、港湾ロジスティクスを強化していくためには、労働環境改善や生産性向上が必要不可欠ではないか。
 - 港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

2. 第1回WGにおける主な意見

第1回WGでの論点に対する主な意見

【自律的な港湾ロジスティクスの必要性について】

- 港湾は、日本のモノづくりをしている企業、資源や食料品を輸入する企業にとって生命線である。荷主企業にとっては、いかに港湾機能が止まらないか、船社に日本の港を選んでもらえるかが全てであり、日本の港を選んでもらうためには、どれだけ貨物があるか、いかに効率よく運営されているかが重要。
- 国際基幹航路が失われると輸送日数が増える。輸送日数が増えるということは、企業にとっては、洋上にある貨物を在庫として抱えることになるため、国際基幹航路があることは有事のみならず普段から重要である。
- 国際基幹航路がなければ、日本企業による海外での生産が増え、日本の技術力が流出するなど、経済安全保障上の影響も生じる。
- 今後は北極海航路が戦略的に重要な航路になる。日本は相対的に有利な地位にあり、北極海航路を想定した港湾整備や北米航路の重要性が増すことも想定されるため、これらも踏まえたビジョンを描いていく必要があるのではないか。
- 他国への依存の観点、特に国際物流・海運が不安定な状況の中ではできるだけ直航便を確保する必要がある、そのためには大規模港湾の整備を進め、諸外国よりも日本が選ばれる状況を作っていかなければならないのではないか。
- 日本の国際コンテナ戦略港湾をいかに強化するかが何よりも重要なポイントであり、日本経済を根底から支えるために不可欠である。
- 日本の港湾が選ばれるためには何よりも政策実施のスピードが求められる。
- 港湾ロジスティクスを成長戦略として考えるにあたり、どのようにして民間投資を呼び込んでいくかについて検討・分析が必要である。
- 日本経済の中で、陸と海の結節点としての港湾の役割を改めて検討し、社会に伝えていくことが必要である。その際、日本の産業政策と連動した形で港湾政策を実施することが必要である。

第1回WGでの論点に対する主な意見

【港湾における自動化、DX、GXについて】

- 荷役作業の効率化、港湾労働者の確保(労働環境改善・生産性向上)の観点から、荷役機械の自動化・遠隔操作化を着実に進めていくことが必要である。また、その導入計画について目標を明示することも必要ではないか。
- 選ばれる港湾にするためには、施設の自動化・遠隔操作化、電化が重要であり、これらの取組がカーボンニュートラル化にも有効な手段であることに留意が必要である。
- ハード面とともにソフト面の視点も重要であり、自動化に適したコンテナターミナルのレイアウトやオペレーション、港湾の頭脳であるターミナルオペレーションシステムの改善など、ハード・ソフト両輪からのバランスの良い取組が必要ではないか。
- 荷役機械については価格の高騰等により港湾管理者や運営会社の負担になっている。地方の港湾の荷役機械が停止すると、国際コンテナ戦略港湾の集貨の妨げにもなることから、大港湾だけではなく地方港湾も含めて、荷役機械の調達・保有やメンテナンスを行う仕組みも必要ではないか。
- 次世代燃料船に対応できる港を有することが日本の競争力を高める手立てになることも考えられ、次世代燃料バンカリングの取組が重要ではないか。

【倉庫を含む物流サプライチェーンについて】

- 倉庫を含む内陸部や内航海運との組合せなど、一連の輸送ネットワークを整備し、強靱化することが求められるのではないか。

第1回WGでの論点に対する主な意見

【サイバーセキュリティ対策について】

- サイバーセキュリティ対策については、今後、自動化・遠隔操作化が進めば、ますます重要性を増す。現在はターミナルオペレーションシステムを対象に制度的措置を講じているが、これ以外にも対象を広げていくことも考える必要がある。
- 港湾におけるサイバーセキュリティ対策を進めるにあたり、専門知識を持つ人材の確保や資金面が障壁になるおそれもあるため、サイバーセキュリティ対策を担う全国的な組織も必要になるのではないか。
- サイバーセキュリティ対策について、事業者、機器、通信の3つの対象が考えられる。役所間でも連携し、他分野や他国の取組、教材も参考にしつつ、対策を進めてほしい。

【労働者不足対策、担い手の確保について】

- 労働者不足対策として、他分野との人材の取り合いが想定される中、人材の確保や適正な料金收受とセットで、自動化についても今のうちから進めるべきである。
- 自動化・遠隔操作化を前提とした担い手の確保として、オペレーターに求めるスキル等を整理する必要があるのではないか。
- 港湾には、ゲートオープン時間や年末年始荷役、寄港時の事前協議などの制約があり、これらが原因で日本の港が選ばれないということのないようにしてほしい。

第1回WGにおける関係団体等からの主な意見

【港湾荷役機械関係】

- 今や、コンテナターミナルの荷役システムの自動化・遠隔操作化、脱炭素化はグローバルスタンダード。既に日本は大きく遅れていると言っても過言ではない。
- 生産能力が限定的ということで、納期面で顧客要望に応えられない。
- 荷役機械の出荷に必要な岸壁、背後のヤード、クレーン運搬船などの生産基盤強化への支援、自動化等の新技術の実証や導入実績を確保するための支援、日米協力・ODAなどと連動した国産荷役機械・システムの海外展開への支援をお願いしたい。
- ISO、港湾ターミナル分野の標準化について、海外の特定メーカーに偏らないような国際標準が策定されるよう、国からの強力なバックアップをお願いしたい。
- 荷役機械・システムのサイバーセキュリティ対策の強化も重要。

【港湾運送事業関係】

- 国際競争力強化の観点から、大型荷役機械の自動化・遠隔操作化や熟練労働者の技量をサポートする技術活用・開発に積極的に取り組んで、諸外国に負けない港湾運送の実現が重要。
- 公共性の高い港湾運送の持続的維持のためには、積極的な次世代型荷役機械の投資が重要であり、人材確保や技術開発などと併せ、労働環境の改善、安全性・生産性向上を図ることが喫緊の課題。
- 荷役機械の導入に当たっては、経済安全保障の観点から、国産機械の導入が望ましいものの、安価な外国製との価格差が大きくなり、また、近年は資材高騰など購入価格が上昇している。人口減少で国内貨物の大幅な伸びが見込めない中で、民間としては設備投資を行いつらい状況。
- 次世代型荷役機械等の導入、運賃・料金の適正収受、情報セキュリティ対策の専門知識を持った人材確保等への支援をお願いしたい。

第1回WGにおける関係団体等からの主な意見

【海運・フォワーダー関係】

- 国際基幹航路の大型船を誘致するためには、日本発着貨物の集約に加え、アジア発着貨物の取り込みも含め、さらなる集貨・創貨の促進が必要。
- 大型船を受け入れ可能なターミナルの速やかな整備、入港に係るコストを含めた競争力確保、港湾の自動化・遠隔操作化を含めDX・AIを活用した利便性向上が必要。
- 環境対応を進める荷主から選定されるよう、国際コンテナ戦略港湾におけるカーボンニュートラルポートの取組をより一層推進してほしい。また、我が国港湾における新燃料供給網の整備も必要。
- 労働力不足が進展する中で、ドレージコストも急騰、ドレージ待機時間の削減が急務。CONPASのより一層の活用推進や利用できる港湾の拡充等が必要。物流手続き円滑化に向けた取組も必要。

【倉庫関係】

- 港湾機能と一体となった新たな物流用地の整備・提供や容積率など土地規制の緩和、事業者による円滑な再投資に向けた適正な料金收受への配慮、建築費高騰に対する支援をお願いしたい。
- 倉庫は災害時にも物流拠点として機能することを求められるため、耐災害性強化への取り組みに対する支援をお願いしたい。
- 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の簡素化等をお願いしたい。
- 貿易手続については、NACCSとTradeWaltzやCONPASとの連携など、幅広い手続・情報共有への拡張を期待する。

3. 港湾ロジスティクスの強化に向けた 施策の方向性(案)

《第1回WGの意見を踏まえた施策の方向性》

1. 自律的な港湾ロジスティクスの実現による 国際競争力の強化

＜他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築＞

- 基幹航路をはじめとする直航航路の確保・維持
- 大規模コンテナターミナルの整備・高機能化
- 貨物量の確保(集貨)と効率的な港湾運営
- 港湾荷役機械の生産機能の強化【民】、
海外展開、国際標準化の動きへの対応

＜生産性向上、DXや脱炭素化の取組による 選ばれる港湾の実現＞

- 港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化等【民】
- サイバーポートを中心とした物流情報プラットフォーム
による港湾物流手続のデジタル標準化【民】
- カーボンニュートラル、次世代燃料バンカリング

＜港湾を起点とした倉庫等を含む物流サプライ チェーンの機能強化＞

- 倉庫など港湾背後のロジスティクス機能の高度化【民】
等

2. サイバー面での港湾の強靱化

＜サイバーセキュリティ対策の強化＞

- 自動化等の進展に対応したサイバーセキュ
リティ対策の強化
- 港湾における官民のサイバーセキュリティ人
材の確保・育成

等

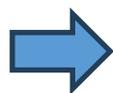
3. 港湾ロジスティクスを支える担い手の 確保・育成

＜労働環境改善や生産性向上＞

- 労働環境改善による担い手の確保
- 労働者不足にも対応した荷役等の生産性向
上

等

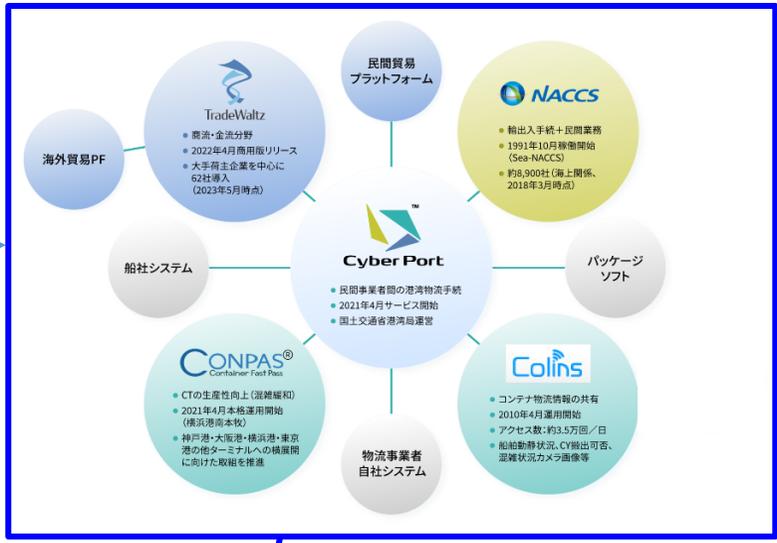
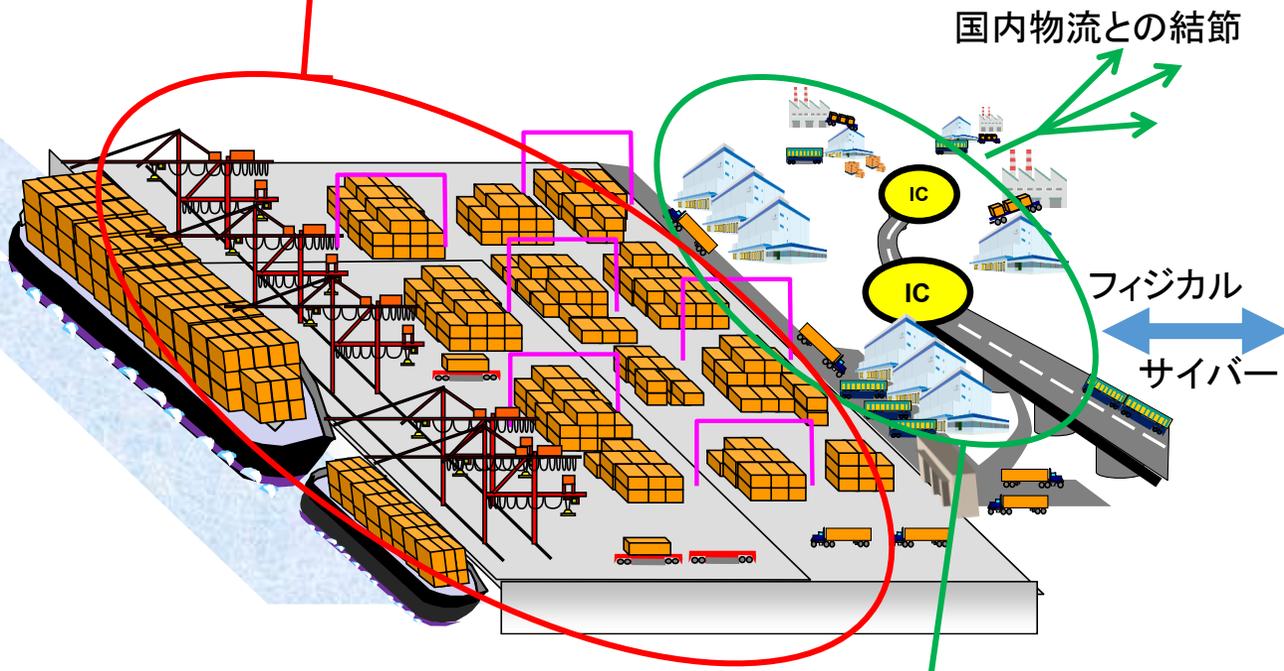
【民】…民間投資が期待されるもの



産業政策と連動した港湾政策の推進、スピード感のある政策実現により、
強い経済の実現に資する危機管理投資・成長投資を促進

港湾荷役機械

- ・港湾労働者不足等に対応する荷役機械の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・我が国及び同盟国・同志国における荷役機械の特定国依存の解消(国産荷役機械の国内市場の維持と国外市場シェアの拡大)



次世代型倉庫

- ・創貨に資する国内物流との結節点となる港湾背後のロジスティクス機能の高度化に向けた設備投資(自動運転対応施設等)
- ・老朽化・陳腐化した複数の物流施設を再編・高度化し、港湾周辺部の物流効率化やトランシップ貨物を含む外貨受入スペース拡大を実現

サイバーポート(港湾物流情報DX)

- ・港湾物流手続の電子化による港湾ロジスティクスの生産性向上
- ・デジタル標準化による民間プラットフォームとサイバーポート等との連携