港湾ロジスティクスワーキンググループとりまとめ
「港湾ロジスティクスの強化に向けて」

令和８年５月 20 日

国土交通省

目　　次

はじめに 1
１．港湾ロジスティクスに係る問題意識 1
２．港湾ロジスティクスを取り巻く現状と課題 1
３．港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策 3
（１）対応の方向性 3
（２）講ずるべき施策パッケージ 4
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 4
ⅰ）他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築 4
- 大水深・大規模コンテナターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化の着実な推進 4
- ターミナルのさらなる生産性向上「ＡＩターミナル 2.0（仮称）」 4
- 港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財務基盤の強化 4
- 国際コンテナ戦略港湾への集貨等 4
- 港湾荷役機械の生産機能の強化 5
- 自動化ターミナル等港湾分野の国際標準化に向けた動きへの対応 5
- 海外港湾の整備・運営への戦略的関与 5

ⅱ）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 5
- コンテナターミナルにおける高度化に資する技術開発 5
- 自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進 6
- 大型 X 線検査装置を活用した検査強化と物流円滑化による港湾の信頼性向上 6
- サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続のデジタル標準化 6
- カーボンニュートラルポートの形成、次世代燃料バンカリングの推進 6

ⅲ）港湾を起点とした物流サプライチェーンの機能強化 6
- 次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化 6

②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化 7
ⅳ）サイバー面での港湾の強靱化 7
- 港湾運送事業におけるサイバーセキュリティ対策の強化 7
- サイバーポート及び NACCS のサイバーセキュリティ対策の強化 7
- コンテナターミナルにおける大規模停電対策等 7

ⅴ）フィジカル面での港湾の強靱化 8
- 港湾の災害対応力の強化によるサプライチェーンの強靱化 8

③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成 8
ⅵ）「港湾労働者不足対策等アクションプラン２０２５」等の実施 8

- 労働環境改善等による担い手の確保 8
- 港湾運送事業の取引環境改善 8
- 港湾運送事業における人材育成 8

（３）目標（KPI） 9

（４）施策を講ずるにあたっての留意点 11

おわりに 12

＜巻末資料＞ 13

港湾ロジスティクスワーキンググループ　構成員名簿 13

港湾ロジスティクスワーキンググループにおける議論の経過 14

はじめに

令和７年 11 月、政府は日本成長戦略本部を設置し、「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現のための戦略分野の１つとして「港湾ロジスティクス」を位置づけた。また、同年 12 月の日本成長戦略会議では、成長戦略の検討体制が議題として挙げられ、17 の戦略分野における危機管理投資・成長投資については、各分野の担当大臣の下で、「ワーキンググループ」等を設置し、有識者を交えて分野ごとの投資促進策を検討することとされた。

これを受け、「港湾ロジスティクス」分野では、国土交通大臣を座長とする「港湾ロジスティクスワーキンググループ」を開催し、港湾ロジスティクスを取り巻く現状と課題、論点、施策の方向性、官民投資ロードマップ等について議論を重ねてきた。

本とりまとめは、港湾ロジスティクスワーキンググループにおける議論を踏まえ、港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策の方向性等について整理したものである。

１．港湾ロジスティクスに係る問題意識

我が国の貿易量の 99%以上は港湾を通じた海上輸送であり、港湾は、国内と海外、海上輸送と陸上輸送の結節点、積替拠点として、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。

また、港湾の背後には、人口や産業が集中しており、地域の基幹産業を強化し、地域の雇用や経済効果を生み出す重要な役割を担っており、国民生活と経済活動を支える生命線となっている。

これらを踏まえ、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や様々な事象に対して機能不全となることのない強靱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、官民投資を促進し、他の戦略分野の成長にも資する「港湾ロジスティクスの強化」が必要不可欠である。

２．港湾ロジスティクスを取り巻く現状と課題

世界のコンテナ取扱量が増加する中で、日本におけるコンテナ取扱量は微増である。船舶の大型化が著しく進む国際基幹航路については船社のアライアンスがめまぐるしく変遷する中、寄港地の絞り込みが進み、日本への国際基幹航路の寄港回数は減少し、その直航率も低下傾向にある。

このような中、令和７年 12 月、邦船社が出資するコンテナ船社が、航路再編により欧州航路の日本寄港をとりやめるとの発表がなされ、令和８年４月から我が国に寄港する欧州航路が消滅するという危機に陥った。その後、別のコンテナ船社が令和８年４月より欧州航路の新規就航を行うこととなったため、我が国の欧州航路消滅の危機からはひとまず脱した。

他国経由の海上輸送への過度な依存は、物流遅延・途絶のリスクを高めるものであり、経済安全保障の観点からも憂慮すべき事態である。とりわけ大規模自然災害や世界的規模の感染症の流行、地政学的競争等による安全保障環境の急激な変化等が生じた場合にはその影響はより一層重大なものとなる。

国土交通省では京浜港及び阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定し、集貨、創貨、競争力強化の観点から、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施している。

これまでの「国際コンテナ戦略港湾政策」の取組により、地方港と国際コンテナ戦略港湾とを結ぶ国際フィーダー航路の充実や、京浜港・阪神港の臨海部への大型倉庫等の物流拠点の立地・集積が進んでいるものの、依然として、国際基幹航路の拡大には至っていない。

コンテナターミナルの規模に関しても、アジア主要港のコンテナターミナルは、水深・延長・面積のいずれにおいても国際コンテナ戦略港湾を大きく上回っており、また、コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化技術の導入に関しても、我が国の港湾は世界の主要港に対して大きく後れを取っている。

港湾手続の電子化や港湾の脱炭素化に向けては、世界の港湾における動きと同様、我が国においても「サイバーポート」や「カーボンニュートラルポート」の取組を鋭意進めているものの、荷主や船社から「選ばれる港湾」となるためには、取組のより一層の加速化・深化が必要である。

近年ではサイバー攻撃等の増大によるリスクも深刻化している。港湾においても例外ではなく、令和５年７月には、名古屋港において、サイバー攻撃により、コンテナ貨物を取り扱うターミナルオペレーションシステムに障害が発生し、３日間に亘り物流機能が停止した。その後、経済安全保障推進法やサイバーセキュリティ基本法等の観点から、港湾の情報セキュリティ対策等の強化に向けた制度的措置を講じてきているものの、対策を万全なものとするためには、継続的な訓練やサイバーセキュリティ人材の育成が重要である。

我が国の人口は減少に転じており、少子高齢化が進む中で、労働者不足は港湾分野においても例外ではない。最近では、港湾労働者不足による港湾荷役作業の遅延などが発生しており、地方の港湾においては、土日の荷役停止など、港湾サービスの提供に影響が生じる例も出ている。こうした事態に対応するためには、港湾の労働環境改善や生産性向上が必要不可欠となっている。

３．港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策

（１）対応の方向性

我が国は、厳しさを増す国際情勢や経済安全保障環境、サイバー脅威の増大、少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少といった状況に置かれており、港湾ロジスティクスは、

- 物流を他国に過度に依存することによる非常時等における大幅な物流遅延・途絶等のリスク
- 港湾の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
- 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

等を抱えている。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するおそれがある。

これらの課題・リスクを踏まえたうえで、「危機管理投資」「成長投資」による我が国経済の成長に資する「港湾ロジスティクスの強化」を図るべく、以下の３つの観点から、講ずるべき施策を整理する。

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

- 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を図るとともに、港湾の生産性向上、ＤＸや脱炭素化の取組により港湾の効率性を高め、「選ばれる港湾」の実現を図る。
- 港湾を起点とした倉庫などの物流サプライチェーンの機能強化を図る。

②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靭化

- 国土強靭化などフィジカル面での対応に加え、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。

③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

- 港湾ロジスティクスを支える港湾運送事業等の担い手不足に対応し、労働環境改善や生産性向上、担い手の育成に取り組む。

（2）講ずるべき施策パッケージ

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

ⅰ）他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築

- 大水深・大規模コンテナターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化の着実な推進
  - コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大に対応し、海外の港湾との国際海上物流ネットワークの拠点として機能するよう、民間投資を支える公共投資である大水深・大規模コンテナターミナルの整備を推進するとともに、既存ターミナルの再編・機能強化を着実に推進する。
  - 荷役機械の共同利用や港湾労働者の協業化を含むターミナルの一体利用を推進し、バース使用の効率化や外航船と内航船等との積み替え輸送の効率化を図るとともに、生産性の向上、港湾労働者不足対策にも寄与する。
  - 国際基幹航路の維持・確保のため、港湾計画に位置づけたコンテナターミナルの整備時期の検討や、将来的なさらなる船舶大型化に対応した大水深岸壁の新たな位置づけなど、必要に応じた港湾計画の見直しを行う。

- ターミナルのさらなる生産性向上「ＡＩターミナル 2.0」
  - 港湾ロジスティクスの拠点となるターミナルにおいて、港湾運営会社、港湾運送事業者、船会社等との連携のもと、自動化・遠隔操作化荷役機械等の統合的な導入など機能強化に集中的に取り組む。これにより、ターミナルの生産性向上を図るとともに、港湾労働者の安全性向上や労働環境改善を図る。

- 港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財務基盤の強化
  - 荷主や船社のニーズの変化に柔軟に対応していくためにも、海外諸港の運営主体（BPA（釜山港湾公社）、PSA（シンガポール港湾運営会社）等）の取組を参考にしつつ、港湾運営会社の役割・機能の拡大を行い、これに必要な財務基盤の強化を図る。

- 国際コンテナ戦略港湾への集貨等
  - 国際海上コンテナ物流の幹線としての国際基幹航路を維持・拡大するため、国内からの集貨に加え、北米・中南米方面に対する地理的優位性を生かし、東南アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨等の施策を引き続き推進する。
  - 直航航路の確保による強靭なサプライチェーン構築の観点から、中南米、豪州、アフリカ方面を含む国際基幹航路の維持・拡大に向け、我が国港湾コストの低減に向けた取組を推進する。

- 港湾荷役機械の生産機能の強化
  - コンテナ輸送に用いられる港湾荷役機械については、生産能力や価格面で競争力を有する海外企業が圧倒的な世界シェアを占めている中、日本企業は国内市場シェアのほとんどを占め、信頼性や耐震性といった強みも有していることから、国産技術による我が国の港湾ロジスティクスの強化への貢献はもとより、同盟国・同志国における特定国依存の状況の解消の観点からも、経済安全保障の実現に向けて国産荷役機械の生産機能の強化に取り組む。
  - 港湾の労働環境改善と生産性向上を実現するため、港湾荷役機械の更新投資等と合わせた自動化・遠隔操作化等を積極的かつ計画的に推進することで、国産荷役機械による国内市場の維持を図るとともに、国産荷役機械の生産機能の強化により、国外市場の拡大を目指す。
  - 港湾荷役機械の生産機能の強化にあたっては、必要となる設備投資への支援を検討するとともに、民間企業による投資を促進するため、港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化等に関する需要見通しの提示を検討する。

- 自動化ターミナル等港湾分野の国際標準化に向けた動きへの対応
  - 国際標準化機構（ISO）の港湾分野として初めて設置されることとなる委員会(ISO/TC 8/SC 27「港湾及びターミナル」）において、我が国港湾分野の強みを活かした国際標準に関する提案を行う等、港湾分野の国際標準化に向けた議論に戦略的に参画する。

- 海外港湾の整備・運営への戦略的関与
  - 海外とのサプライチェーン強靭化の観点から、ODA 等の海外支援スキームを活用したコンテナターミナル等の整備や政府機関の維持管理・運営能力強化等の支援に加えて、ODA 等により整備したターミナルのコンセッション契約等において、港湾荷役機械の整備等を含む運営への本邦企業の参画を支援する。
  - さらに、本邦企業の港湾整備・運営への参画を戦略的に進めるため、我が国の港湾技術基準の海外への移転とともに、港湾に係る国際機関のガイドラインの策定作業に本邦港湾技術者の積極的な関与を図る。

ⅱ）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

- コンテナターミナルにおける高度化に資する技術開発
  - ターミナルオペレーションや荷役機械、ターミナル内のコンテナ輸送の高度化、港湾労働者の安全性や作業効率向上など、コンテナターミナルにおける安全性向上や労働環境改善、生産性向上に向けた技術開発を引き続き推進する。

- 自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進
  - 港湾の労働環境改善と生産性向上を実現するため、ターミナル関係者との連携の下、必要な支援を講じて港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化等を積極的かつ計画的に推進する。

- 大型 X 線検査装置を活用した検査強化と物流円滑化による港湾の信頼性向上
  - コンテナ貨物、自動車、大型機械等の大型貨物に対する水際取締り及び物流の円滑化の両立を図るため、大型Ｘ線検査装置を配備する。

- サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続のデジタル標準化
  - サイバーポートの利用登録状況は、2026 年 3 月時点で約 1,100 社であるところ、2035 年度末までに、約 11,000 社との連携を目指す。
  - サイバーポートの機能強化、デジタル標準化に係るルールづくり等を行い、サイバーポートを介して港湾手続を電子的に行う「デジタル標準化」を推進する。
  - 荷主や物流事業者に対するサイバーポートの研修実施等を通じた、港湾手続のデジタル標準化のために必要な人材の確保・育成に取り組む。
  - サイバーポートと CONPAS とのシステム連携・機能強化により、搬入票の電子化、搬入情報の事前照合・予約を可能とすることで、コンテナ搬入時のゲート前待ち時間が現状 10～30 分であるところ 0 分を目指すなど、サイバーポートを港湾利用者の「共通インフラ」とするための取組を進める。

- カーボンニュートラルポートの形成、次世代燃料バンカリングの推進
  - 脱炭素化に加えて他の社会課題の解決を図る GX の視点も踏まえ、荷主や船社から選ばれる港湾を目指し、低・脱炭素型荷役機械の導入、陸上電力供給の導入、再生可能エネルギーの利用、CNP 認証の普及などに重点的に取り組む。
  - 脱炭素化に向けての船舶の燃料転換が進展していることから、我が国港湾において次世代船舶燃料（アンモニア、メタノール等）を供給する体制の整備を促進する。

ⅲ）港湾を起点とした物流サプライチェーンの機能強化

- 次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化
  - 我が国で貨物を保管しきれず海外で一時保管されている非効率な現状を回避、モーダルシフトの推進や「創貨」による我が国港湾の国際競争力強化等、サプライチェーンの強靭化が課題となっている。

・ このため、保管・流通加工・荷さばき等を担う倉庫について、庫内作業の機械化・自動化等による保管機能の高度化や集約・再編による保管容量拡大、非常用電源設備の設置等による災害対応能力強化等を推進する。

②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化

ⅳ）サイバー面での港湾の強靱化

➢ 港湾運送事業におけるサイバーセキュリティ対策の強化

・ 日々巧妙化するサイバー攻撃に対する港湾運送事業者のサイバーセキュリティ対策の強化を図るためには、事業者においてサイバーセキュリティに知見を有する人材の不足が課題となっている。事業者間の情報共有や専門家の知見を共有するための港湾運送分野セキュリティ連絡会の開催や、新たな重要インフラ統一基準を踏まえた安全ガイドラインの改訂等により、事業者におけるさらなるセキュリティ対策の強化を支援することで、TOS や将来の自動化・遠隔操作化設備を含む港湾全体のシステムを対象としたセキュリティ水準の底上げを図る。

➢ サイバーポート及び NACCS のサイバーセキュリティ対策の強化

・ サイバーポートについては、民間貿易プラットフォーム・システムとの連携により利用者の利便性向上を図るとともに、輸出入貨物の通関手続き等を行う NACCS とともに、我が国港湾を介した物流を１日たりとも停止させないよう、さらなるサイバーセキュリティ対策に取り組む。

➢ コンテナターミナルにおける大規模停電対策等

・ コンテナターミナルは国際物流を支える重要な社会インフラである一方、現時点において、施設・設備の主な動力源が電力となっており、今後、自動化・遠隔操作化が進むことにより、動力源の電力への依存度や通信機能の重要性は高まることが想定される。大規模停電や通信障害発生時のコンテナターミナルの機能維持は、国際基幹航路のサービスにも影響を及ぼしかねない、我が国の経済安全保障上の重要かつ喫緊の課題である。

・ このため、主要なコンテナターミナルにおいて、停電時にも最低限維持すべき機能に必要な電力を確保するための非常用電源の整備を促進するとともに、既存航路ネットワークを活用し、コンテナターミナル間の相互補完体制の構築等により、我が国全体としてのコンテナ物流の持続性、安定を確保する。

・ また、通信途絶がターミナル機能に与える影響を最小化する観点から、通信インフラの可用性の確保に向けた取組を検討する。

v）フィジカル面での港湾の強靱化

- 港湾の災害対応力の強化によるサプライチェーンの強靱化
  - 第１次国土強靱化実施中期計画に位置づけられた施策を着実に実施することにより、国民生活と経済活動を支える港湾のサプライチェーンの強靱化を図る。
  - 具体的には、南海トラフ地震をはじめとする大規模地震発生時において、速やかな被災地支援とともに国民生活・経済活動に資するよう、海上輸送機能確保のための港湾施設の耐震化等を実施するとともに、離島・半島をはじめとした地域での災害発生時において、支援側及び受援側の港湾が相互に連携した被災地支援輸送の実施を可能とするため、各地域における広域港湾 BCP の策定を推進する。
  - また、今後見込まれる気候変動の影響を踏まえ、様々な関係者が集積する港湾において、関係者間で気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標を定め、協定等に基づきハード・ソフト一体の施策を進める「協働防護」の考え方のもと、総合的な防災・減災対策を講ずる。

③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

vi）「港湾労働者不足対策等アクションプラン２０２５」等の実施

- 労働環境改善等による担い手の確保
  - 港湾運送の担い手の拡大に向けては女性や高齢者等にも働きやすい環境の整備が不可欠であり、労働環境改善に資する施設整備を促進する。
  - 港湾運送事業者に対する自動化・遠隔操作化のための環境整備を行ったうえで、安全性向上や労働環境改善、生産性向上に資する、コンテナターミナルにおける自動化・遠隔操作化の導入を促進する。
  - 業界団体と連携し、学生・一般向けの見学会・職業紹介等を通じた港湾運送の魅力発信や、港湾運送業への退職自衛官の再就職の支援を実施する。

- 港湾運送事業の取引環境改善
  - 取引適正化の実効性の確保に向け、関係省庁や業界団体と連携した「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」の積極的・効果的な周知を行うほか、望ましい運賃・料金設定の考え方の作成・公表や監査の際の運賃・料金の収受状況の確認等により、港湾運送事業における運賃・料金の適正収受を図る。

- 港湾運送事業における人材育成
  - 荷役機械の技術革新の進展に対応した新たな技術・技能が必要となるなど、事業主の訓練ニーズが多様化していることを踏まえ、港湾運送事業に求められる

スキルを整理したうえ、関係省庁と連携して、当該ニーズに的確に対応した訓練を実施することで、港湾労働者の高度な技術・技能の習得及び若手・中堅労働者への円滑な技術・技能継承に対する支援を行う。

・ 港湾運送事業者間の情報共有や専門家の知見を共有するための港湾運送分野セキュリティ連絡会の開催等により事業者におけるさらなるセキュリティ対策能力の強化を支援する。

（３）目標（KPI）

民間投資が期待される「港湾荷役機械」「サイバーポート（港湾物流 DX）」「次世代型倉庫」の官民投資ロードマップにおける目標をはじめ、港湾ロジスティクスの強化に向けた主要施策の定量的数値目標（KPI）について以下のとおり整理する。

【官民投資ロードマップにおける目標】

＜港湾荷役機械＞

- 港湾荷役機械の国内市場を引き続き維持しつつ、米国やアジア太平洋地域を視野に国外市場の拡大（約 200～300 億円/年）を目指す。これにより、2040 年頃を目途に、米国市場の３割程度のシェア拡大を狙う。

＜サイバーポート（港湾物流 DX）＞

- サイバーポートの利用登録状況は、2026 年 2 月 1 日時点で約 1,100 社であり、2035 年度末に、約 11,000 社（※2022 年度時点で NACCS を利用する全ての会社数）との連携を目指す。

＜次世代型倉庫＞

- 貨物の取扱が多く、海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾の周辺において、自動化・機械化や自動運転等への対応が図られた次世代型倉庫を 2030 年代までに普通倉庫 200 万 m^2、冷蔵倉庫 40 万設備トンを整備する。

  ※普通倉庫については重量があり様々な荷姿がある貨物を取り扱うため、積み上げを前提としておらず一般的に「面積(m^2)」で示される

  ※設備トン…冷蔵倉庫の収容能力をあらわす単位で、１立方メートル＝0.4 設備トンで換算

【その他港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策に係る目標】

＜国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大＞

- 経済安全保障の観点を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の機能強化を推進する。具体的には、国際海上コンテナ物流の幹線としての国際基幹航路を維持・拡大するため、

国際コンテナ戦略港湾である京浜港・阪神港について、国内外から貨物を集約する「集貨」、港湾背後地への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナル等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の３つの柱に即した施策を推進する。

- 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力
  (京浜港) 令和 6 年度 20 万 TEU/週 → 令和 12 年度 27 万 TEU/週以上
  (阪神港) 令和 6 年度 8 万 TEU/週 → 令和 12 年度 10 万 TEU/週以上
- 我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数
  (京浜港) 令和 6 年度 36 港 → 令和 12 年度 42 港以上
  (阪神港) 令和 6 年度 16 港 → 令和 12 年度 26 港以上
- 国際フィーダー貨物量
  (京浜港) 令和 5 年度 22 万 TEU → 令和 12 年度 24 万 TEU 以上
  (阪神港) 令和 5 年度 43 万 TEU → 令和 12 年度 39 万 TEU 以上

<カーボンニュートラルポート形成の推進>

- 我が国の港湾と産業の競争力強化を図りつつ脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進する。
  - 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数
    令和６年度 44 港湾 → 令和 12 年度 100 港湾

<港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化>

- 令和５年７月に発生した名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえた、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法、経済安全保障推進法等に基づく制度的措置を着実に実施するとともに、サイバー攻撃を想定した訓練等の取組を通じ、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上を図る。
  - システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合
    令和５年度 ０％ → 毎年度 100%

<「協働防護」による港湾における気候変動適応>

- 港湾における気候変動への適応を図るため、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。
  - 民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾（全国 63 港）のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合
    令和６年度 ０％ → 令和 12 年度 11% → 令和 29 年度 100%

＜港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発＞

- 港湾の耐震対策を確実に実施する。
  - 全国の港湾（932 港）のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク（港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設：464 ネットワーク）の整備完了率
    令和 5 年度 35% → 令和 12 年度 43% → 令和 33 年度 100%

＜大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化＞

- 港湾の事業継続計画（港湾 BCP）が策定された全ての港湾において関係者による訓練を実施し、過去の災害の教訓も踏まえ、PDCA サイクルによる継続的な見直し・改善を図る。
  - 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近 3 年間の港湾 BCP に基づく訓練の実施割合
    令和 6 年度 84% → 令和 12 年度 100%
  - 災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画（港湾 BCP)を改訂した港湾（重要港湾以上）の割合
    令和 6 年度 0% → 令和 12 年度 100%

（4）施策を講ずるにあたっての留意点

上記の施策を講ずるにあたっては、港湾ロジスティクスワーキンググループにおける議論も踏まえ、以下のような点に留意する。

・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を実現するためには、選ばれる港という意味での国際競争力と、海外に展開し売っていくという意味での国際競争力とを分けて整理する必要がある。
・また、国際コンテナ戦略港湾など対象を絞って集中的に取り組むべきものと、地方の港湾も含め全国に展開していくものとを分けて整理し、対象を明確にして取り組む必要がある。
・人材育成に関しては、自動化や IT 化の進展に伴い、今後必要とされる人材像やスキルが大きく急速に変わっていくことから、今後どのようなスキルが必要になるかを見定めながら、リ・スキリングやセキュリティ・IT の強化策を講ずるなど、人材育成に係る対応を検討することが必要である。
・下支えする人材育成、供給は全ての分野において不可欠であり、それを誰がやるのか、どうやってやるのかを具体的に詰める必要がある。

おわりに

港湾ロジスティクスワーキンググループでは、令和８年１月から５月にかけて計４回の会議を開催し、民間投資が期待される「港湾荷役機械」「サイバーポート（港湾物流 DX）」「次世代型倉庫」の３分野における官民投資ロードマップをとりまとめるとともに、港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策についてさらに議論を重ね、本とりまとめを行った。

各施策については、３．（４）に記載した留意点等も踏まえながら、短期、中期、長期それぞれで講ずるべき施策を整理したうえで、誰を対象にどういった政策手段を用いるかなど、さらに具体的な検討を、スピード感をもって進める必要がある。

また、港湾ロジスティクスワーキンググループでの議論を開始して以降も、国際基幹航路である欧州航路の再編や、中東情勢の緊迫化に端を発するエネルギー・石油関連製品の供給不安など、我が国の経済安全保障やサプライチェーンに影響するような国際情勢の変化等が生じている。

このような国際情勢の変化等も注視しつつ、港湾ロジスティクスワーキングでの議論を基に、国土交通省が中心となり関係者との緊密な連携のもと、国際コンテナ戦略港湾政策をはじめとする我が国の総合的なコンテナ物流ネットワークの強靱化など、我が国の港湾政策のあり方について継続的な議論と不断の見直しを行い、我が国の経済成長や経済安全保障に貢献し、国民生活と経済活動を支える「港湾ロジスティクスの強化」に強い決意をもって取り組む必要がある。

＜巻末資料＞

港湾ロジスティクスワーキンググループ　構成員名簿

【座　長】

金子　恭之	国土交通大臣

【構成員】

犬塚　秀世	国立研究開発法人海上・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	公益社団法人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　（座長代理）
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	株式会社 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	一般社団法人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】

内閣官房　国家サイバー統括室
財務省　関税局
経済産業省　商務・サービスグループ
国土交通省　総合政策局
国土交通省　物流・自動車局
国土交通省　海事局
国土交通省　港湾局

港湾ロジスティクスワーキンググループにおける議論の経過

○令和８年１月 20 日

第１回　港湾ロジスティクスワーキンググループ

- 港湾ロジスティクスを取り巻く現状と課題
- 港湾ロジスティクスの強化に向けた論点
- 関係団体等からの意見表明

○令和８年３月 16 日

第２回　港湾ロジスティクスワーキンググループ

- 港湾ロジスティクスの強化に向けた施策の方向性（案）
- 港湾ロジスティクス分野官民投資ロードマップ（素案）

○令和８年４月 15 日

第３回　港湾ロジスティクスワーキンググループ

- 港湾ロジスティクス分野の官民投資ロードマップ素案
- 港湾ロジスティクスの強化に向けた施策案

○令和８年５月 20 日

第４回　港湾ロジスティクスワーキンググループ

- 港湾ロジスティクスワーキンググループとりまとめ案