

行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】次世代コンテナターミナルの構築に
向けた港湾技術開発に必要な経費
港湾局

次世代コンテナターミナルの構築に向けた 港湾技術開発に必要な経費

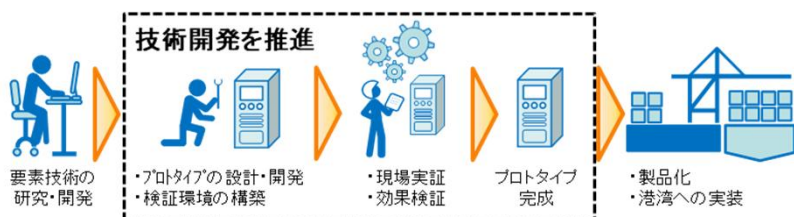
令和7年度当初予算額 7.2億円 令和7年度補正予算額 -
令和8年度当初予算額 6.6億円

- コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善、安全性向上に向け、国が定める4つの技術開発テーマに対する技術開発案件を公募。
- 外部有識者委員会を通じて採択・継続・終了時に審査を行い、技術の社会実装へつなげる。

コンテナターミナルにおいては、コンテナ船の大型化に伴うコンテナ荷役量の増加や、少子高齢化による働き手の不足といった課題が顕在化するなか、さらなる生産性の向上と良好な労働環境の構築が必要となっている。日本のコンテナターミナルの国際競争力を強化するためにも、港湾における生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を強力に推進するため、これらに資する技術開発テーマに対しての支援を行う。

取組の概要

- 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体的な技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現（上限1.5億円/年、最長3年）
- 技術開発終了から社会実装まで、もしくは最長5年間、国によるフォローアップを行う



技術開発テーマ

- (1) ターミナルオペレーションの高度化に関する技術開発**
 - コンテナターミナルにおける、搬入出コンテナの処理、蔵置場所の決定など、様々な計画の策定やオペレーションの生産性を向上させる技術を開発する。
- (2) 荷役機械の高度化に関する技術開発**
 - ガントリークレーンやRTGなどの荷役機械について、遠隔化やオペレーターに対する操作支援、荷役精度の向上など、生産性を向上させる技術を開発する。
- (3) ターミナル内のコンテナ輸送の高度化に関する技術開発**
 - ターミナルにおける、本船からヤード、ヤードからゲートへ行われているコンテナの水平輸送を効率化し、生産性を向上させる技術を開発する。
- (4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上に関する技術開発**
 - ターミナル内の作業を、デジタル化やセンシング技術を用いて安全性や効率を向上させるための技術を開発する。

【想定される論点】

- 現在、4つの技術開発テーマを定め、それに沿った案件を公募しているが、現場のニーズを十分にくみ取れているか。
- 採択期間満了となった案件に対し、国としてどのように社会実装に向けたフォローアップを行っていくのか。
- 本制度の中・長期のアウトカムはどのようなものが適切か。

次世代コンテナターミナルの構築に向けた港湾技術開発に必要な経費

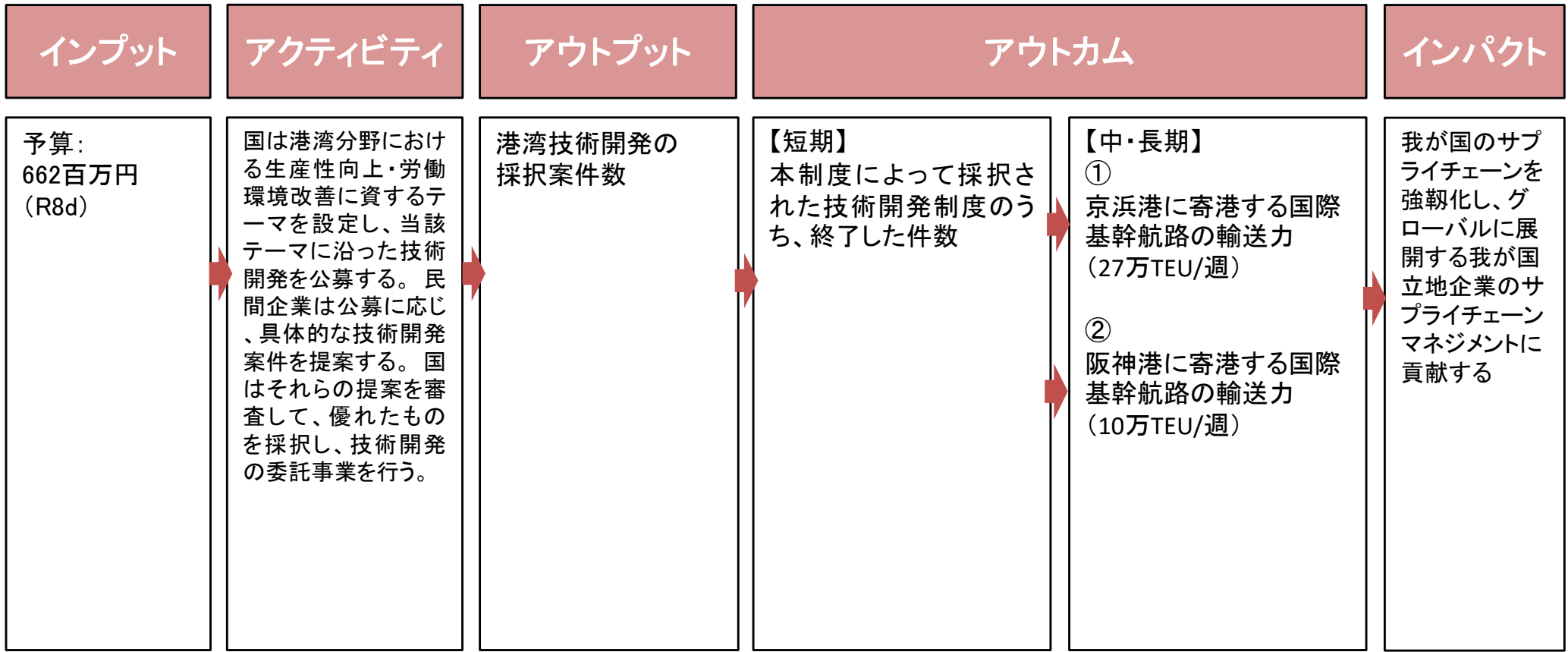
現状把握

我が国の港湾労働者が減少傾向となる中、コンテナターミナルにおける労働者不足によるコンテナ荷役作業の遅延や停止が発生しており、コンテナターミナルにおける労働環境改善や生産性向上が必要不可欠となっている。



課題設定

コンテナターミナルのさらなる生産性向上や労働環境改善に向けた新たな技術開発が必要である。



現状の港湾技術開発制度の採択状況(1)

技術開発テーマ : (1) ターミナルオペレーションの高度化

案件名	事業者 (○:代表)	技術開発の概要	開発期間	時間 短縮	コスト 低減	安全 性向 上	作業 負担 低減	定量的効果 ※開発中の一事例
① AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	○(株)日立製作所、 (株)三井E&S、 三井倉庫(株)	AIによる荷繰り最少化システムと物流シミュレーター、TOSを連携させ、荷繰り最少化AIシステムや物流シミュレーターによるシミュレーション結果を用いたターミナルオペレーションの最適化(各種計画の作成等)を行う技術を開発する。	令和5年度 ～ 令和7年度 (3年間) [終了済]	◎	○		○	荷繰り率 5%低減
② TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発	○JFEエンジニアリング(株)、 正興ITソリューション(株)	リーファーコンテナの温度管理情報等を自動的にモニタリングする技術を開発する。	令和5年度 ～ 令和7年度 (3年間) [終了済]	◎		◎	◎	現場作業 回数 8割減
③ 荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発	○飛島コンテナ埠頭(株)、 (株)豊田自動織機	最適なタイミングで配車・作業指示を行うECS(Equipment Control System)を開発し、ターミナル内の作業量や荷役機器の状況を踏まえた効率的なターミナルオペレーションを行う技術を開発する。	令和6年度 ～ 令和8年度 (3年間)	◎ ※実行 回数の 縮減等	○			ガントリーク レーン取扱本 数 3%増加
④ AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化に係る技術開発	○山九(株)	国際的市況をAIに学習させることによりCT内の在庫量を予測し、CT内の混雑低減、ターミナル在庫管理の最適化を図る。	令和7年度 ～ 令和9年度 (3年間)		◎			予測精度 8%向上

◎:直接的効果のある項目 ○:間接的効果のある項目

現状の港湾技術開発制度の採択状況(2)

技術開発テーマ : (2) 荷役機械の高度化

案件名	事業者 (○:代表)	技術開発の概要	開発期間	時間 短縮	コスト 低減	安全 性向 上	作業 負担 低減	定量的効果 ※開発中の一事例
⑤ ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発	○JFEエンジニアリング(株)	ガントリークレーンを遠隔で操作することが可能となる技術を開発する。	令和5年度 ～ 令和7年度 (3年間) [終了済]			◎	◎	—
⑥ RTGと構内シャーシの連携技術の開発	○(株)三井E&S	RTGの下に到着したトレーラーの位置や停止角度を自動的に検出し、スプレッダーの位置や確度を自動的に調整する機能を開発する。 また、構内トレーラーの自動化を見据え、スプレッダーが調整可能な範囲を超えている場合、トレーラーに対して荷役位置を調整するための指示信号を送信する技術についても開発する。(求められる停止精度や信号の通信方式の検証も含む)	令和5年度 ～ 令和6年度 (2年間) [終了済]				◎	—

◎:直接的効果のある項目 ○:間接的効果のある項目

現状の港湾技術開発制度の採択状況(3)

技術開発テーマ：(3) ターミナル内のコンテナ輸送の高度化

案件名	事業者 (○:代表)	技術開発の概要	開発期間	時間 短縮	コスト 低減	安全 性向 上	作業 負担 低減	定量的効果 ※開発中の一事例
⑦ コンテナヤード内横持ちト レーラー運行の高度化に 関する技術開発	○苦小牧栗林 運輸(株)、 日野自動車 (株)、 (株)三井E&S	構内トレーラーの走行のため、TOSから 運行管理システムに対して荷役指示を 送信し、運行管理システムから当該荷 役指示を構内トレーラーに送信するこ とによる、構内の走行技術(車両自身 の走行位置検出等)を開発する。	令和5年度 ～ 令和7年度 (3年間) [終了済]			◎	◎	—
⑧ RTGを対象としたコンテ ナ蔵置作業高度化システ ムに係る技術開発	○(株)シスコム、 九州工業大学	ETC装置を用いて搬送シャーシと荷役 機械等との情報連携を行うとともに、外 来シャーシ到着時及び荷役機械でコン テナをシャーシ積載する際にコンテナ ターミナル内の蔵置場所(行先)を自動 で決定するシステムを開発する。	令和7年度 ～ 令和9年度 (3年間)	◎				コンテナ作業 本数 1割減 ※開発目標値

◎:直接的効果のある項目 ○:間接的効果のある項目

現状の港湾技術開発制度の採択状況(4)

技術開発テーマ : (4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上

案件名	事業者 (○:代表)	技術開発の概要	開発期間	時間 短縮	コスト 低減	安全 性向 上	作業 負担 低減	定量的効果 ※開発中の一事例
⑨ 不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発	○正興ITソリューション(株)、 (株)マリンソリューションズ	ターミナルにおける事故発生事例を収集、整理、分析するとともに、当該データを用いた安全教育のためのツール(VR等)や、クレーンとトレーラーヘッドとの接触防止機能(車両までの距離の検出)、ストラドルキャリアの横転防止機能(一定加速度を超過した場合のアラート)、トレーラーへのコンテナ据付時のツイストロック忘れ防止機能(ロック状態の自動検出)等の開発を行う。	令和5年度 ～ 令和7年度 (3年間) [終了済]			◎		—
⑩ AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェックに係る技術開発	○苫小牧栗林運輸(株)、 室蘭工業大学、 (株)三技協イオス	AIによる画像判定技術を活用し、空コンテナ内部のダメージ判定をサポートするシステムを開発する。	令和7年度 ～ 令和9年度 (3年間)	◎			◎	—

◎:直接的効果のある項目 ○:間接的効果のある項目

定量的効果の詳細

技術開発テーマ	案件名	定量的効果 ※開発中の一事例	定量的効果の考え方
(1) ターミナル オペレーションの 高度化	① AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	荷繰率5%低減	シミュレーターで実荷役を再現した荷繰率98.5%に対する、シミュレーターでAI機能によるシミュレーション再現をした荷繰率93.6% ※荷繰率: 総荷繰回数 ÷ 総搬出コンテナ数
	② TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発	現場作業回数 8割減	本技術導入による現地作業回数に対する、従来の現地作業回数 ※以下の仮定により算出 平均蔵置3日間 従来: プラグイン、プラグアウト、1日3回モニタリングの11回の現地作業 本技術: プラグイン、プラグアウトの2回の現地作業
	③ 荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発	ガントリークレーン 取扱本数 3%増加	シミュレーター上での実運用再現時のガントリークレーン取扱本数に対する、シミュレーター上での運用改善適用時ガントリークレーン取扱本数 ※その他、外来トレーラー滞在時間への効果もあり。
	④ AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化に係る技術開発	予測精度 8%向上	人が予測した1か月後の予測精度に対する、AIが予測した1か月後の在庫予測精度 ※予測精度: (予測コンテナ数 - 実際のコンテナ数) ÷ 実際のコンテナ数
(2) 荷役機械の 高度化	⑤ ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発	-	操作者の安全性や負担低減に関する技術のため、現時点では定量的効果はない。導入後において操作者に対する効果ヒアリングなどでの効果把握が想定される。
	⑥ RTGと構内シャーシの連携技術の開発	-	RTGやトレーラー運転者の作業負担低減に関する技術のため、現時点では定量的効果はない。導入後において運転者に対する効果ヒアリングなどでの効果把握が想定される。
(3) ターミナル内のコン テナ輸送の高度化	⑦ コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発	-	トレーラー運転者の作業負担低減に関する技術のため、現時点では定量的な効果はない。更なる開発により自動運転に伴うコスト削減効果の把握が想定される。
	⑧ RTGを対象としたコンテナ蔵置作業高度化システムに係る技術開発	コンテナ作業時間 1割減 ※開発目標値	ヤード内輸送時間や荷繰時間などに対する時間短縮効果を見込むが、1年目の開発では具体的な導入効果までは出ていない。申請時においてコンテナ作業時間を1割削減の目標を設定している。
(4) 港湾労働者の 安全性や作業効率 向上	⑨ 不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発	-	安全性に関する技術のため、現時点では定量的な効果はない。導入前後との事故発生件数などにより定量的な効果の把握が想定される。
	⑩ AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェックに係る技術開発	-	開発期間3年のうち1年経過したところであるため、具体的な定量的効果についてはこれからの開発で測定していく。

上記は開発期間中に得られた効果の一事例のため、今後は申請時において定量的な開発効果を求めていくことが考えられる。

(参考)港湾技術開発制度における審査基準

「港湾技術開発制度における技術開発業務応募要領」の記載より、審査基準を以下に抜粋。

審査基準

以下の視点から総合的に審査します。

(1) 技術開発の必要性

技術開発内容が、新たな発想、発見、理論や他分野での既存技術や既存設備の適用における創意工夫などにより、港湾技術として独創性、革新性を有するか、港湾業界に広く展開することが望まれる技術開発及びその技術の普及を進めるなどにより、港湾技術として社会的・経済的意義を有するか、国土交通省で実施することが必要な技術開発であるか（国土交通省の政策課題解決への寄与度 等）、などについて審査します。

(2) 技術開発の効率性

技術開発目標が明確かつ具体的であって、本技術開発の目標を達成するために適正な技術開発計画（開発中のリスク要因と対応策含む）、技術開発手法及び研究の人員・組織体制を有するものであるか、技術開発に必要な経費について効率化が図られているかなどについて審査します。

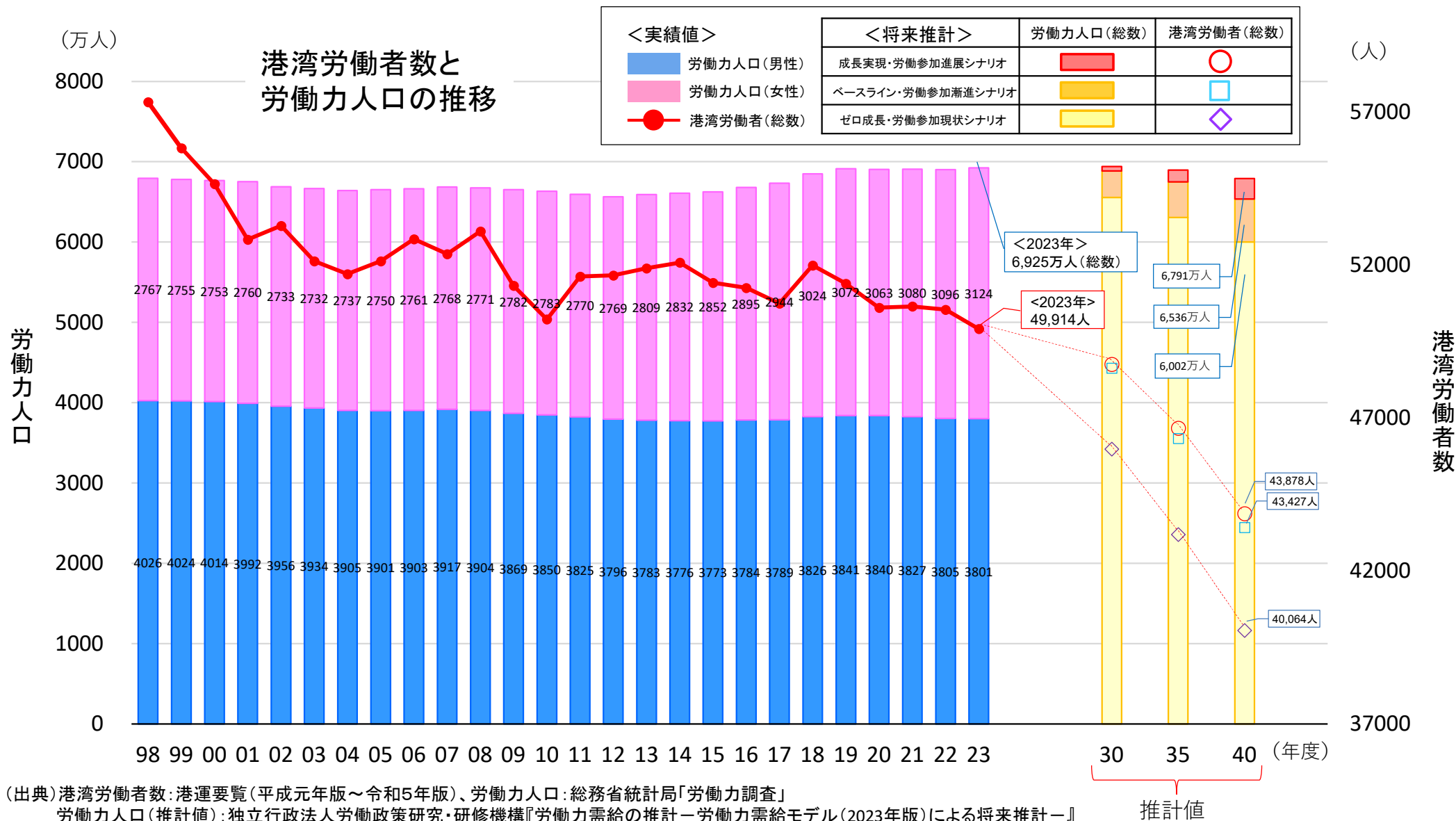
(3) 技術開発の有効性

技術開発成果が港湾技術の著しい向上につながるか、実用化・事業化の見通しがあるか、などについて審査します。

なお、単に普及可能性がある、実用化・事業化の見通しがあるというだけではなく、普及や実用化・事業化のために事業者としてどのような取り組みを行うのかという点についても審査の観点とします。

(参考) 港湾労働者数と労働力人口の推移

○我が国の港湾労働者数は減少傾向にあり、今後、労働力人口と同比率で港湾労働者が減少する場合、港湾労働者は2023年から2040年までに約6,000～10,000人減少すると試算される。

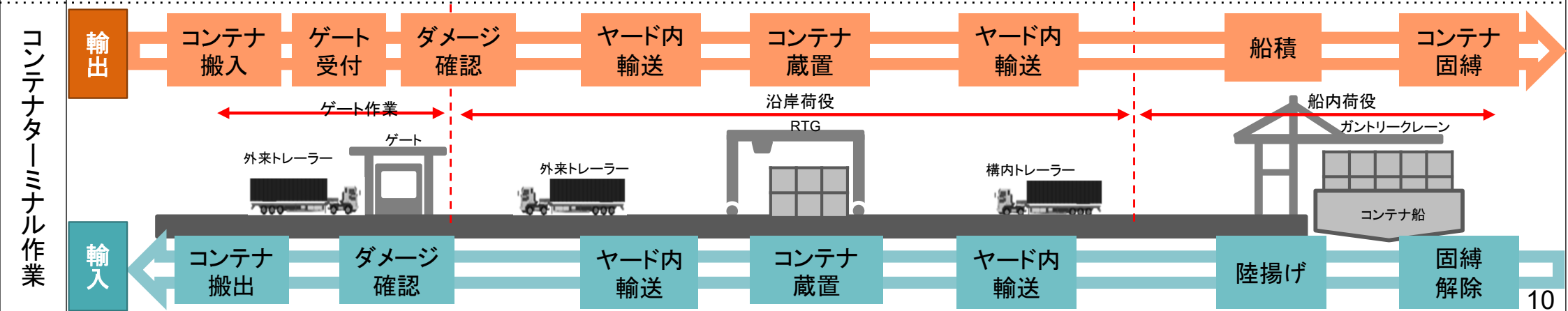
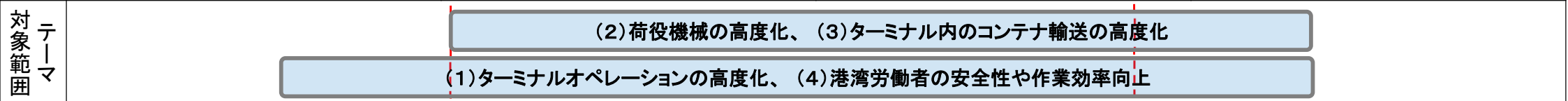


(出典) 港湾労働者数: 港運要覧(平成元年版～令和5年版)、労働力人口: 総務省統計局「労働力調査」
労働力人口(推計値): 独立行政法人労働政策研究・研修機構『労働力需給の推計ー労働力需給モデル(2023年版)による将来推計ー』
※2025年度～2040年度の港湾労働者数は、2025年度～2040年までの労働力人口の推計値を基に試算。

論点①：現在、4つの技術開発テーマを定め、それに沿った案件を公募しているが、現場のニーズを十分にくみ取れているか

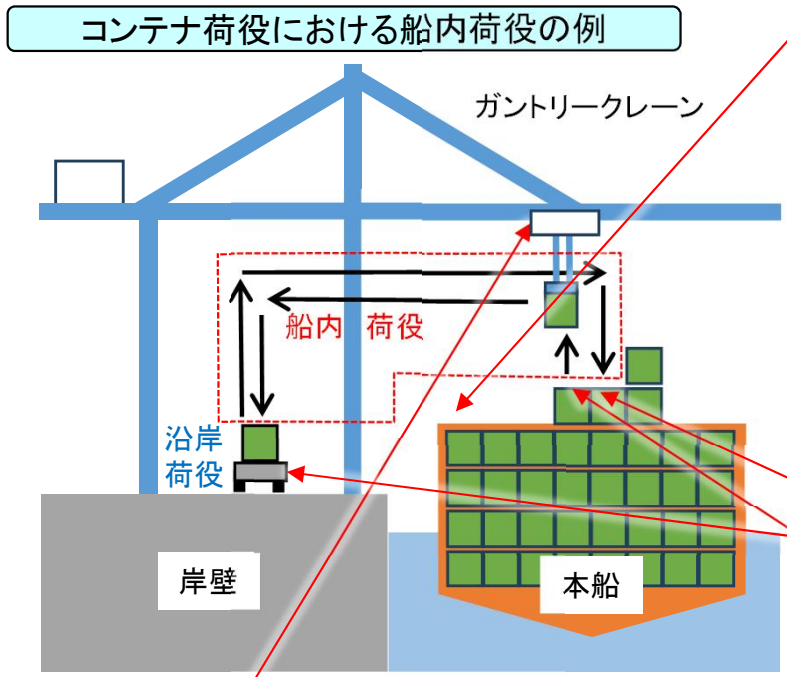
- これまで10件の技術開発を採択してきたが、船内荷役に関する技術開発が行われていない現状を踏まえ、港湾技術開発制度に関する外部有識者委員会での検討を踏まえ、今年度より船内荷役に関する技術をテーマとして追加する予定としている。
- 本制度を通じたコンテナターミナルにおける課題解決を図る上で、現場のニーズを十分にくみ取り、公募テーマに反映するにはどのような対応が効果的か。

	(1)ターミナルオペレーションの高度化	(2)荷役機械の高度化	(3)ターミナル内のコンテナ輸送の高度化	(4)港湾労働者の安全性・作業効率向上
技術開発案件名	①AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	⑤ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発	⑦コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発	⑨不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発
	②TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発			
	③荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発	⑥RTGと構内シャーシの連携技術の開発	⑧RTGを対象としたコンテナ蔵置作業高度化システムに係る技術開発	⑩AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェックに係る技術開発
	④AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化に係る技術開発			



論点①参考資料:コンテナターミナルにおける「船内荷役」について

- 港湾荷役において、貨物の本船への積み込み・積卸しを行う作業のことを「船内荷役」という。
- 船内荷役作業員には、ガントリークレーンのオペレーター、デッキマン(現場監督員)、コンテナ同士のラッシング(固縛)等を行う作業員(ラッシャー)などがある。



ガントリークレーンオペレーター

ガントリークレーンに搭乗し、クレーンの操作を行う

遠隔操作ガントリークレーンの導入を行う事業者に対する補助制度を創設(R8dから)



デッキマン

デッキマンが中心となって、作業員とコミュニケーションを図りながら作業を進める



スタッキングコーン着脱

コンテナ四隅のツイストロックホールに差し込むことにより、コンテナ同士を固定し、コンテナのズレや転倒などを防止する




コーン着脱作業 コーンの例

ラッシング

コンテナ船内にて、金属製のラッシングバー等を用いてコンテナ同士を固縛することにより、コンテナのズレや転倒などを防止する





コンテナ固縛の例 作業風景

論点②：採択期間満了となった案件に対し、国としてどのように社会実装に向けたフォローアップを行っていくのか

- 採択した案件の内、令和6年度に1件、令和7年度に5件の技術開発が終了している。
- 社会実装に向けては、開発完了後5年間は国がフォローアップ調査を行うこととしていたが、外部有識者委員会での検討を踏まえ、今年度より、開発終了時に社会実装に向けた具体的な計画提出を求め、委員会でも実施状況を適宜確認することとした。
- 普及に向けては、技術の紹介を行うフォーラムの開催、導入ハードルの高さや有効性を考慮してガントリークレーンの遠隔操作化に対する補助制度を創設してきたところ。
- 社会実装に向けたフォローアップとして、更に取り組むべき方策があるか。

【フォローアップ調査】

公募要項において、以下の記載を行っている。

技術開発成果の終了後調査

契約期間終了から社会実装まで、もしくは最長5年間、技術開発の応用化、実用化状況等のフォローアップ調査に協力いただきます。

【ガントリークレーンの遠隔操作化に対する補助制度】

遠隔操作ガントリークレーンの導入を行う事業者に対する補助制度を創設

補助率:1/3以内

【フォーラムの開催】

技術開発制度にて開発を行った事業者にて、技術を紹介するフォーラムをこれまで2回開催。

<実績>

- 令和6年12月18日(水)、令和7年12月5日(金)

<参加者数>

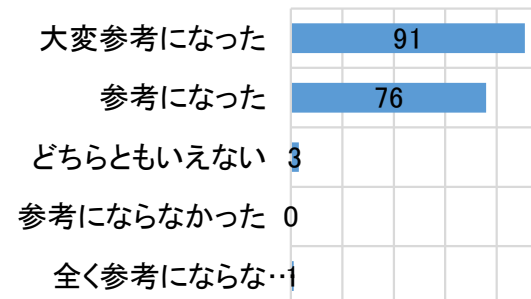
- (令和6年)401名(会場:42名、オンライン:359名)
- (令和7年)400名(会場:102名、オンライン:298名)

<内容>

- 技術開発制度等で実施されている技術開発の最新の状況についての紹介
- 閉会後は技術開発事業者がブースを設置し、個別の意見交換会を実施

参加者の声

Q. 本フォーラムの発表は参考になりましたか。



論点②参考資料：遠隔操作ガントリークレーン導入に対する支援

- 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対する支援を行う。
(補助率1/3以内)

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

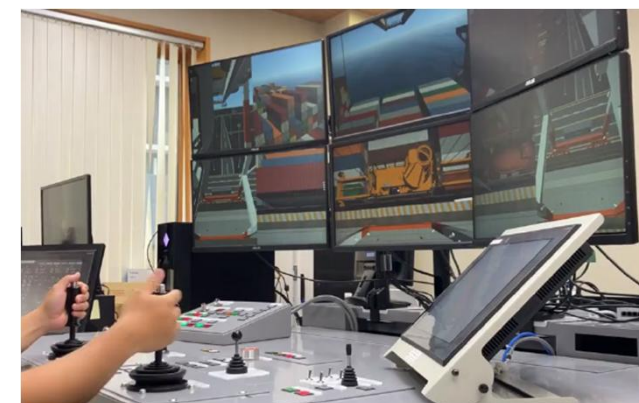
想定される主な効果

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

論点②参考資料:フォーラムの開催(2025年度配布チラシ)



日時 2025年12月5日(金) 13:00 ~ 16:00
※受付開始 12:15 ~

会場 TKPガーデンシティPREMIUM 東京駅日本橋 5F(ホール 5A)

定員 会場: 先着 100名 / オンライン配信: 400名

内容 コンテナターミナルの安全性向上や労働環境改善等に向けた最新の技術開発状況についての紹介

※閉会后、同会場にて講演者との個別意見交換会を開催

会場アクセス

- ・JR線 東京駅 八重洲地下街 23番出口 徒歩 3分
- ・JR線 東京駅 東京駅八重洲中央口 徒歩 7分
- ・東京メトロ 日本橋駅 B1 徒歩 4分
- ・都営浅草線 日本橋駅 D3 徒歩 4分

〒103-0027 東京都中央区日本橋 3-11-1 HSBC ビルディング

※**駐車場**: なし (お車で越しの際は、お近くの駐車場をご利用ください。)
近隣駐車場: 「都営駐車場営業所日本橋駐車場」 「B-Times 日本橋フロント駐車場」



申し込み方法

URL <https://st-forum2025.com> **2次元フォーム**

※会場参加をご希望の方は 11月21日(金) までにお申し込みください。
定員に達し次第、受付を終了しますのでご了承ください。



スマートターミナル技術フォーラム 2025

2025年12月5日(金)

講演 (会場: 先着 100名・オンライン配信 400名)

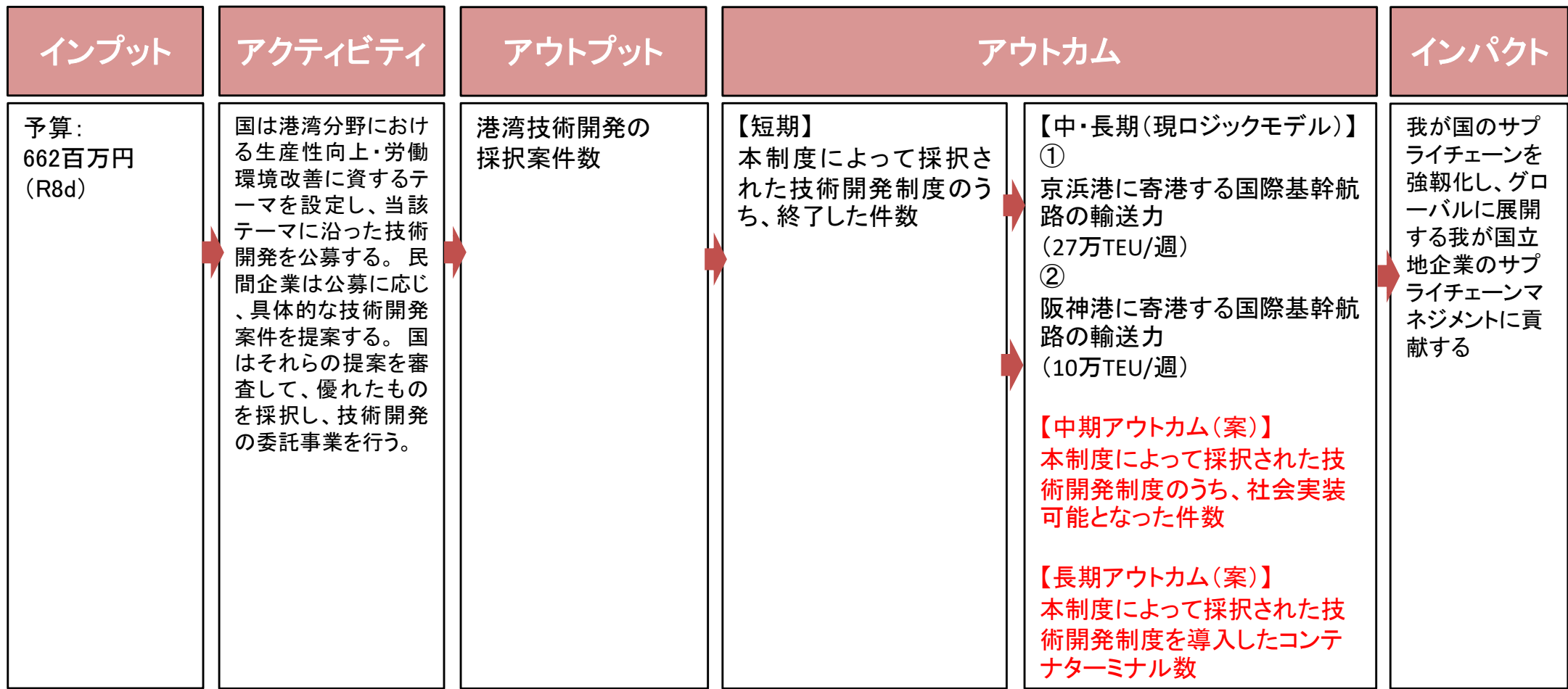
13:00 13:06	開催挨拶	国土交通省 港湾局長 安部 賢
13:07 13:22	港湾技術開発制度について	国土交通省 港湾局 港湾経済課 港湾物流戦略室長 清水 崇
13:23 13:38	ガントリークレーンの遠隔操作化	JFE エン지니어リング㈱ 社会インフラ本部 産業機械事業部 物流システム部 井上 公利
13:39 14:04	・構内横持トレーラー運行の高度化 ・AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェック	志小性業林運輸㈱ 企画開発部 小林 秀昭
14:05 14:20	AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	㈱日立製作所 水産物事業統括本部 港湾事業部 情報システムエンジニアリング部 井場 徹 安藤 梨子
(休 憩 10 分)		
14:30 14:45	リーファーコンテナ管理の遠隔化	JFE エン지니어リング㈱ 社会インフラ本部 産業機械事業部 開発グループ 氏福 誠治
14:46 15:01	コンテナターミナルにおける事故抑止のための技術開発	正興 IT ソリューション㈱ 開発部 新マシナリーソリューションズ 技術開発部 城野 正法 福田 岳恵
15:02 15:17	ECS (Equipment Control System) による 荷役指示最適化	飛鳥コンテナ埠頭㈱ オペレーショングループ 三澤 隼也 新島田自動車㈱ AR 開発部 L1 室 L12 グループ 福田 浩一
(休 憩 5 分)		
15:22 15:37	AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化	山九㈱ 物流企画部 鈴木 一弘
15:38 15:53	RTGを対象としたコンテナ蔵置作業高度化システム	㈱システム 代表取締役 岩永 潤宏
15:54 16:00	閉会挨拶	国土交通省 港湾局 港湾経済課長 東満 章悟

※講演内容は時点のものであり、一部内容に変更が生じる可能性があります。
※閉会后、講演者との個別意見交換会を開催します。

- 主 催 : 国土交通省 港湾局 港湾経済課 港湾物流戦略室
E-mail : hqt-smart_terminal_tech_forum@gxb.mlit.go.jp
- 問合せ先 : パシフィックコンサルタンツ㈱
E-mail : st-forum2025@tk.pacific.co.jp

論点③：本制度の中・長期のアウトカムはどのようなものが適切か

- 現在のロジックモデルで設定している中・長期のアウトカムは「京浜港と阪神港それぞれを対象にした寄港する国際基幹航路の輸送力」としているが、国際コンテナ戦略港湾政策と同じ目標になっており、本制度のみによって達成できる目標ではない。
- 本技術開発制度は、全国的に活用を図るという趣旨を考慮し、その効果を計る上では新たな中・長期アウトカムを設定することも考えられる。



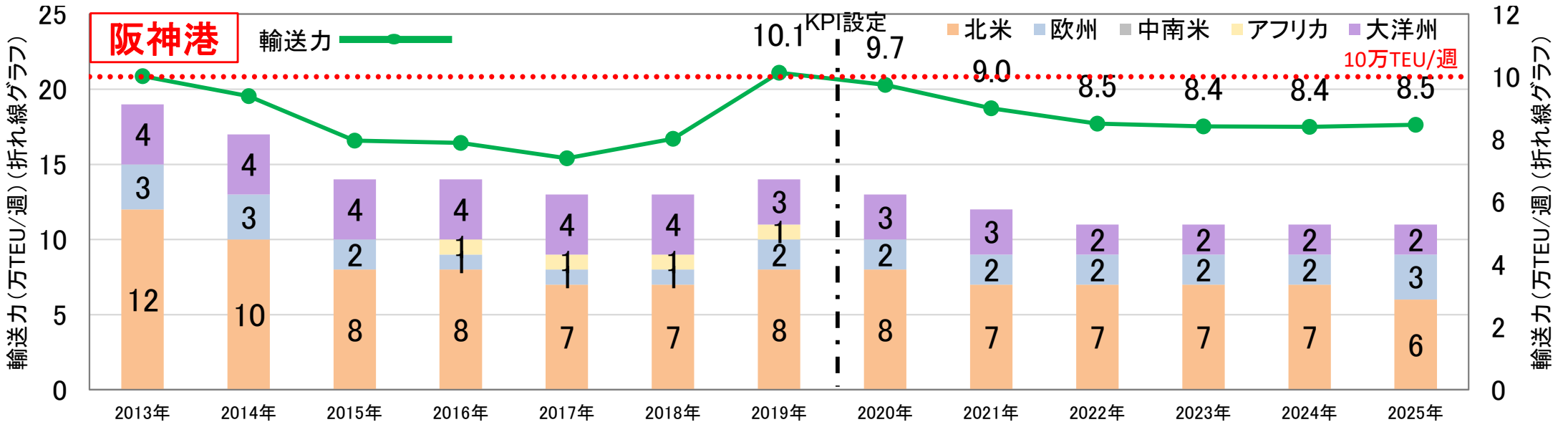
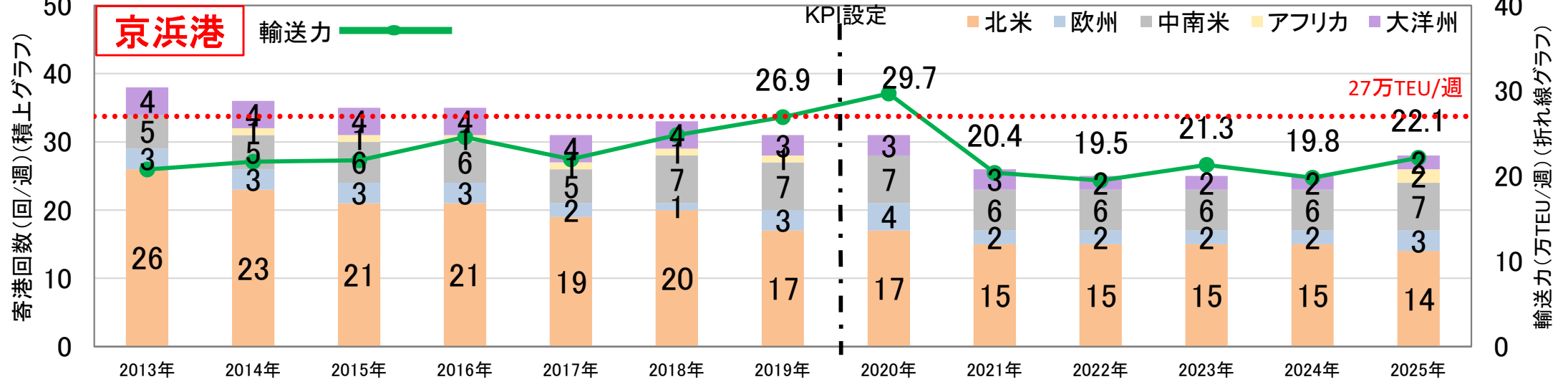
新たに設定するアウトカムについては、技術開発制度にて開発を行った事業者等に対して毎年ヒアリングを行うことで把握することが可能と考える

論点③参考資料: 中長期アウトカムに関する現状

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。

輸送力は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量(TEU)に、1週間あたりの寄港回数をかけたもの。



(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。

論点③参考資料：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

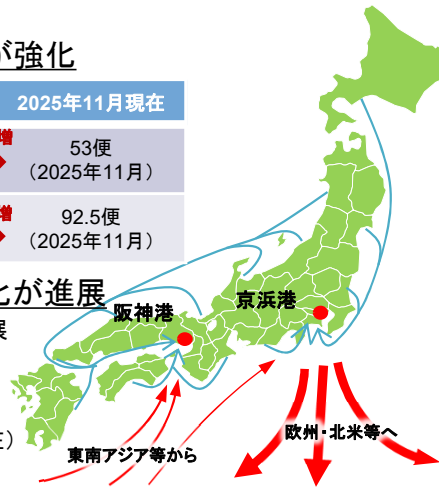
①国際フィーダー航路網が強化

	港湾運営会社設立前		2025年11月現在
京浜港	39便 (2016年3月)	4割増	53便 (2025年11月)
阪神港	68便 (2014年4月)	4割増	92.5便 (2025年11月)

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 ²
阪神港	4棟	約6,900TEU	約59,600m ²

①大規模・大水深のコンテナターミナルを整備



※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

大阪港	神戸港	東京港	横浜港
<CONPAS> DICT <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	<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	<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	<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

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)