

港湾の中長期政策「PORT 2030」の進捗状況について

令和5年6月22日
国土交通省港湾局

- ・「PORT2030」フォローアップの目的 ……P3
- ・「PORT2030」フォローアップ概要 ……P4～11
- ・「PORT2030」策定以降の社会経済情勢の変化と施策との関係 ……P12

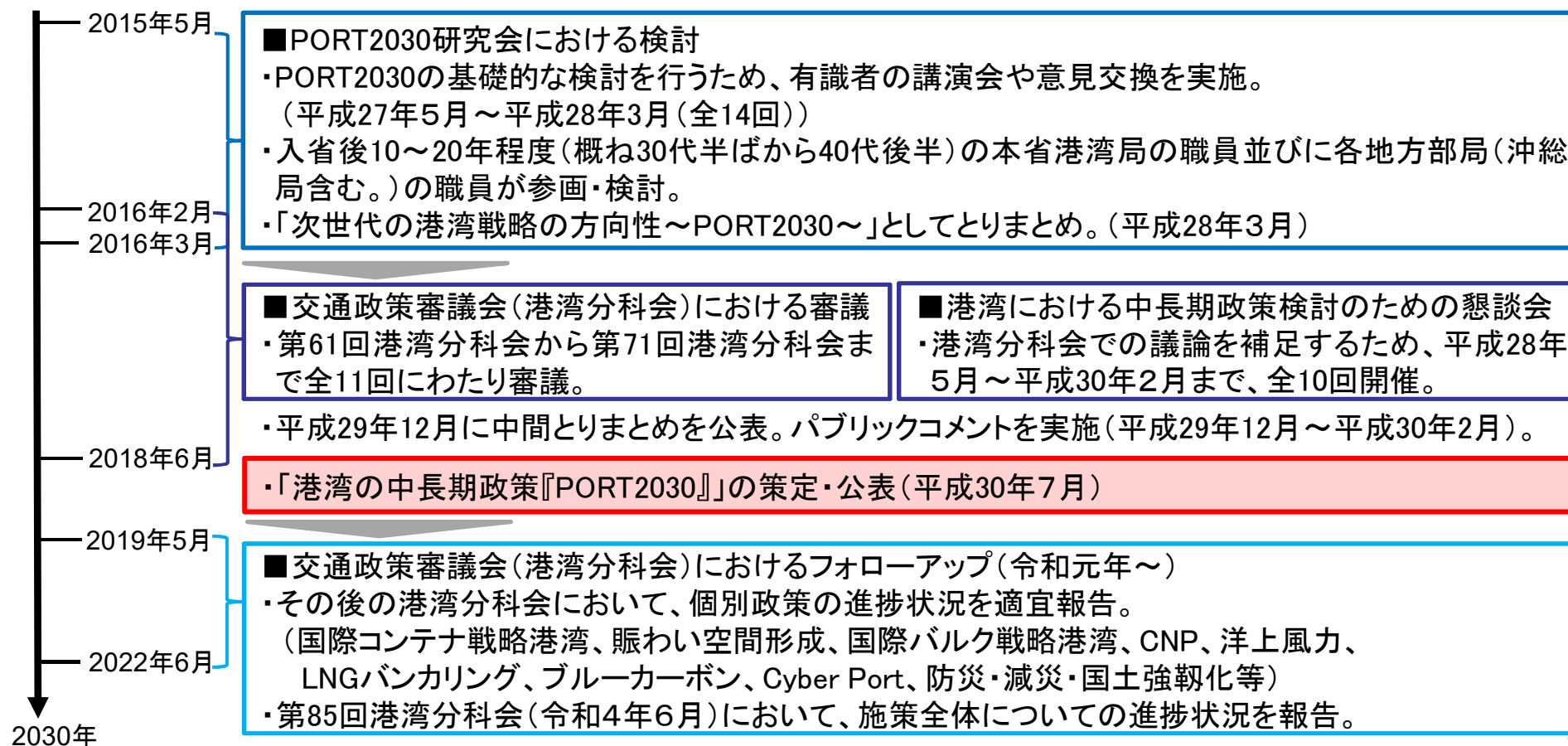
(参考資料)

- ・港湾の中長期政策「PORT2030」の構成 ……P14
- ・「PORT2030」の8本柱 ……P15～24

港湾の中長期政策「PORT2030」及びフォローアップの目的

- 2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT2030』」として策定（平成30年7月）。
- 「PORT2030」の策定から5年が経過し、個別施策の進捗状況及び現状の課題を確認するとともに、その間あった社会情勢の変化も踏まえ、施策実施にあたっての優先順位や方向性の変更、新たな課題への対応策等について整理を行う。（本日は昨年のフォローアップ時からの進捗について報告）

＜PORT2030の策定・フォローアップの流れ＞



これまでの
主な
取組

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱からなる取組を推進。

- ・ 阪神港・京浜港において、それぞれ平成26年度・平成28年度に国際フィーダー航路の拡充支援を開始。寄港便数が、京浜港で約2割、**阪神港で約4割増加**。
令和4年11月には、これまでの日本海側（敦賀港、舞鶴港、境港）と神戸港とを結ぶ航路に加え、**東部日本海側（秋田港、新潟港）にも新たに航路が開設**※1。
令和5年6月、国際フィーダー航路において最大級となる1,000TEU型の内航コンテナ船が京浜港-苫小牧間に就航（集貨）。
- ・ **令和5年1月に神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルの一体利用を開始し**、ターミナルの柔軟な利用や貨物の円滑な積み替えが可能となった（集貨）。
- ・ 物流施設の整備に対する支援制度を平成26年度に創設。ターミナル背後において物流施設の集積が進展。**約2万TEUの新たな貨物需要が創出（創貨）。**
- ・ 高規格コンテナターミナルの整備を推進。水深16m以深の大水深岸壁が15バース完成済み※2（競争力強化）。
- ・ **令和5年3月、約2年ぶりに国内唯一となる北米東岸向け直航輸出航路が開設。**

令和5年度は、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3月公表）に位置付けられた政策目標の最終年であることから、**令和5年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。** ※1令和5年5月より伏木富山港に追加寄港。※2水域施設が整備中であるものを含む（令和5年1月現在）。

東部日本海側からの集貨



高規格ターミナルの整備



社会経済
情勢の変
化も踏ま
えた今後
の課題

- ・ 荷主の選択可能な輸出入航路が限定的。また、コロナ禍の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱においては、**輸送のリードタイム長期化や物流費用の増加が発生し、直航航路の重要性が表面化。**
- ・ 保税地域における**加工・製造や再混載（リコンソリ）等の多様な物流ニーズへの対応が必要。**
- ・ 国際基幹航路に就航する船舶が大型化。**コンテナ船の柔軟な着岸・荷役や貨物の円滑な積み替えに課題。**
- ・ 新たな課題や社会的要請として、生産性向上や労働環境改善、物流の2024年問題や脱炭素への対応が必要。

施策の
方向性

- ・ 北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、**東南アジア等からの広域集貨の仕組みの構築。**
- ・ 国際トランシップ貨物にも対応した、**物流施設の立地支援。**
- ・ **コンテナターミナルの一体利用の推進**や船舶の大型化に対応した**大水深・高規格コンテナターミナルの整備。**
- ・ 新技術開発・実装等による**港湾物流のDX**、船舶等へのモータルシフト、**ターミナルの脱炭素化等のGXの推進。**

これまでの 主な 取組

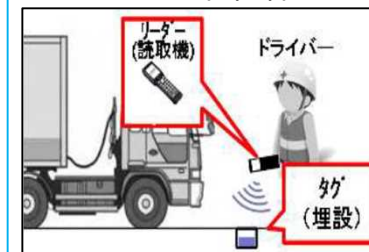
労働力不足が進行(2024年問題)する中で、持続可能な国内物流を維持するため、次世代高規格ユニットロードターミナルの構築に向けた取組を実施。

- 海陸一貫輸送網を推進するため、内航船と外航船が隣接して荷役可能な岸壁や船舶大型化に対応した岸壁、臨港道路等の整備を実施。
- 敦賀港において、自動係留装置を製作するとともに、シャーシ位置管理・入退場管理・ダメージチェックの効率化に係る技術検証を実施し、有効性を確認。
- 情報通信技術等を用いた内航フェリー・RORO船ターミナルの荷役効率化などの取組を検討するため、次世代高規格ユニットロードターミナル検討会を開催。

物流における新たな価値の創造として、品質を保持した輸送による農林水産品の輸出促進を実施。

- 清水港や堺泉北港、**志布志港**等において、産地と港湾が連携した農林水産物のさらなる輸出促進を図るため、混載輸送試験の実施や、温度衛生管理が可能な荷さばき施設の整備等を支援。

シャーシ位置管理



次世代高規格ユニット
ロードターミナル検討会



(日本海事新聞社より提供)

社会経済 情勢の変 化も踏ま えた今後 の課題

- トラックドライバーの時間外労働に上限規制が適用されることから労働力不足への懸念が深刻化(2024年問題)しており、更なる生産性向上への取組や効率的な海上輸送ネットワークの活用が必要。
- 次世代高規格ユニットロードターミナルの普及に向け、導入効果や運用面について技術検証が必要。
- 無人航走の需要の高まりに応じて、既存フェリーターミナルのヤード不足等による非効率な荷役形態の解消に向けた検討が必要。
- 農産品輸出には小口貨物の大ロット化や輸出先の販売ルートを含めた商流の確立が必要。

施策の 方向性

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けて

- 船舶大型化等の輸送能力強化に対応するため、岸壁等の港湾施設の整備を推進。
- 貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、モーダルシフトを促進するための小口貨物積替施設、農産品等のコールドチェーン確保のためのリーファープラグ等の整備を推進。
- 更なる荷役効率化のため、情報通信技術を活用し、シャーシの位置管理、入退場管理、ダメージチェックの効率化のためのシステム整備を推進。

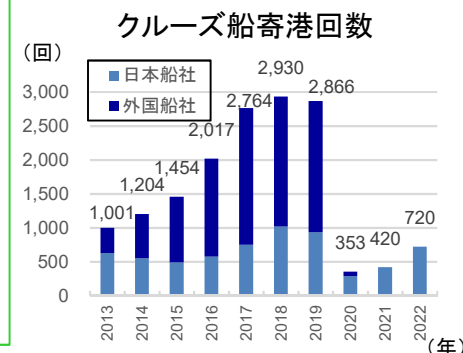
農林水産物・食品の輸出促進に向けて

- 引き続き農林水産省と連携し、混載輸送試験やコールドチェーンを確保するための荷さばき施設整備の支援を通し、農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向けた取組を推進。

これまでの
主な
取組

- クルーズ船発着の拠点形成、地域に合わせた観光や広域連携した観光の創出により、クルーズアイランド化に向けた取組を実施。
- 国際旅客船拠点港湾を指定し、官民による整備を実施。(これまで八代港、佐世保港など計9港を指定。)
- 地域の特色を活かした寄港地観光のモデルツアーの造成や無料無線LAN整備等の事業に対して支援を実施。
- フライ&クルーズやレール&クルーズによる広域の観光地との連携強化を実施。
- 令和2年9月、「クルーズの安全・安心確保に関わる検討・中間とりまとめ」を公表し、同年10月に関係業界団体から国内クルーズ向けガイドラインを公表。
- 令和4年10月の水際措置の見直しを受け、同年11月、関係業界団体から国際クルーズ向けガイドラインを公表。令和5年3月より国際クルーズの運航を本格的に再開。

国際クルーズ拠点整備(佐世保港)



社会経済
情勢の変
化も踏ま
えた今後
の課題

- 2023年3月より国際クルーズの運航が本格的に再開され、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを更に推進することが必要。
- 第4次観光立国推進基本計画(令和5年3月31日閣議決定)に掲げる、令和7年までに「訪日クルーズ旅客を250万人まで回復させる」、「外国クルーズ船の寄港回数が2000回を超える」、「外国クルーズ船が寄港する港湾数を100港とする」の目標達成に向け、クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組を促進していくことが必要。

施策の
方向性

- クルーズを安心して楽しめる環境づくりを進めるとともに、クルーズ船の受入環境整備やクルーズ旅客の受入機能の高度化、ハード・ソフト両面からの支援を行うことによるクルーズ船の長期的かつ安定的な寄港の確保等を実施。
- 国際旅客拠点形成計画の目標達成に向けた関係者調整や施設整備等を推進。
- クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させるため、寄港地での消費を船内等で喚起するスキーム構築や内陸部を含めた広域に及ぶ上質な寄港地観光造成に向けた取組を進める。
- 瀬戸内海や南西諸島等の新たなクルーズ周遊ルートの開拓を進めるとともに、多様化する訪日クルーズプロモーションや海外への国際展示会の出展等、訪日クルーズ寄港促進の取組を進める。

これまでの
主な
取組

- ・ 親水空間としての魅力の向上により、賑わい拠点形成に向けた取組を実施。
- ・ 訪日外国人向けの観光コンテンツの創出や親水公園、プロムナード、水辺のライトアップといった美しい景観の形成等に対し支援を実施(令和元年度以降57件)。
- ・ 令和4年12月の港湾法の改正により、港湾緑地等において公民連携による賑わい空間を創出する、港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP制度)を創設。
- ・ 人と地域が躍動するみなとの地域振興を後押しするための「命を振るう みなとの地域振興プロジェクト」として、よろず相談窓口を開設。
- ・ みなとオアシスの知名度向上(カーナビ、地図アプリへの掲載等)やイベントの実施等により地域活性化を促進。(令和4年度末時点157箇所登録)
- ・ 釣り文化振興モデル港を指定(16港)し、観光資源として港湾における釣り施設や既存の防波堤等の利活用を推進。

ガラス張りターミナル
(金沢港)



港湾緑地における民間施設
(グランピング)



横浜市HP

社会経済
情勢の変
化も踏ま
えた今後
の課題

- ・ 2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客が激減したため、賑わい空間としての再活性化が必要。
- ・ 全国各地での港の振興状況を踏まえ、地域の特性を活かしたみなとまちづくりに向けて環境整備を推進する必要。
- ・ 魅力的な港湾空間を形成し、緑地・広場等の整備や更新を持続的に進めるためには、民間の資金・ノウハウを活用する必要。

施策の
方向性

- ・ 美しい景観の形成とパブリックアクセスの整備等による拠点機能の強化、全国の優良事例の収集やノウハウの共有を通じた、港湾管理者による魅力的な空間形成を推進。
- ・ 地域の個性をよく知る港湾協力団体等との連携・協働により、各地域のブランドづくりを意識したみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化を展開。
- ・ 港湾緑地等において民間事業者が収益施設の整備と当該施設から得られる収益を還元して緑地等のリニューアル等を実施する取組(みなと緑地PPP制度)の導入促進を図る。

[FU概要] 柱5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

[FU概要] 柱6. 港湾・物流活動のグリーン化

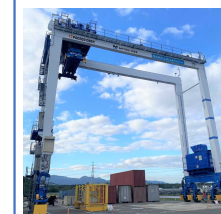
これまでの
主な
取組

- カーボンニュートラルを実現するため、関係省庁とも連携を図りながら水素等の新たな資源の受入拠点の形成や再生可能エネルギーの促進等の取組を実施。
- 国際バルク戦略港湾において、大量一括輸送のニーズ等に対応した国際物流ターミナルを整備。
 - 洋上風力発電の導入促進に向け、再エネ海域利用法に基づく促進区域を指定(9区域)するとともに、洋上風力発電設備の設置等の拠点となる基地港湾を5港指定(令和5年4月に新たに新潟港を指定)・整備(1港整備済み、4港整備中)。
 - 海洋資源開発・利用等の活動・支援拠点となる特定離島港湾施設の整備・管理の実施。
 - カーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進するため、令和4年12月施行の改正港湾法により、港湾脱炭素化推進計画や協議会を法定化するなど、CNPの形成をより一層推進する体制を構築。また、CNP認証(コンテナターミナル)の制度案を取りまとめ。
 - LNGバンカリング拠点形成のための施設整備に関する補助制度を創設し3事業を採択。
 - ブルーカーボン生態系を活用した取組を全国の港湾で拡大するため、「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」を推進。
 - 国土交通省が設立認可したジャパブルーエコノミー技術研究組合が実施するJブルークレジット制度において令和4年度は21件をクレジット認証。
 - 「みなとSDGsパートナー登録制度」を創設。

基地港湾の整備



水素燃料電池
搭載型RTG



(出典:三井E&S HP)

社会経済
情勢の変
化も踏ま
えた今後
の課題

- 世界的にサプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主が増える中、港湾においても、荷主や船社物流事業者の要請に対応して港湾施設の脱炭素化に取り組むことが、競争力強化のために必要。
- 港湾・臨海部では、水素等の大規模な需要創出や、船舶を利用した大規模輸送やその後の貯蔵、既存ストックの活用による効率的な受入環境の整備等が可能のため、水素等の大規模利用も想定される。
- 洋上風力発電の導入促進にあたって、基地港湾等の計画的整備が必要。
- 臨海部の大規模事業所が相次いで縮小・閉鎖しており、遊休地の有効活用が必要。

施策の
方向性

- 港湾脱炭素化推進計画の作成や低・脱炭素型荷役機械の導入の支援等により引き続きCNPの形成を推進するとともに、グリーン海運回廊の実現に向けた諸外国との連携等により、港湾の競争力強化を図る。
- 令和5年6月に改定された水素基本戦略等を踏まえ、水素等エネルギーの最適なサプライチェーンの構築に向けて検討するとともに、港湾における水素・アンモニア等の受入拠点の戦略的な配置・整備について検討。
- 洋上風力発電の導入促進に向け、引き続き、基地港湾等の計画的整備を推進する。
- 臨海部の大規模事業所閉鎖等に伴う遊休地等を、成長の原資を創出する場へ転換することを検討。
- 「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」において、ブルーインフラの保全・再生・創出の拡大に向けた環境整備等の取組を短期集中的(令和5年度まで)に推進。
- ブルーカーボンのCO2吸収量を定量的に把握・管理できるシステムを構築するとともに制度を本格化。

これまでの 主な 取組

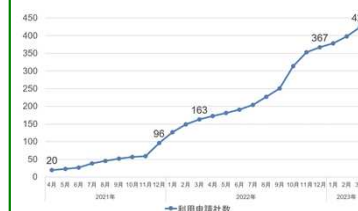
情報通信技術を活用した港湾のスマート化を目指しCyber Portの取組を実施。

- ・ 民間事業者間の物流手続きを電子化する港湾物流分野は第一次運用を開始(令和3年4月)し、**令和5年3月よりNACCSとの直接連携機能の運用を開始するなど、利便性の向上に取り組み424社が登録(令和5年4月時点)**。実証事業により、**港湾物流手続に要する時間の2～6割の削減効果を確認**。
- ・ 港湾管理者の行政手続や調査・統計業務を電子化する港湾管理分野は令和3年度より設計・構築中。**令和5年1月～2月にかけて、構築したシステムの実証を4港で実施**。
- ・ **港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を連携させる港湾インフラ分野は、令和5年4月に稼働(第一次運用)開始(10港)**。

情報通信技術を活用した港湾のスマート化を目指しAIターミナルの取組を実施。

- ・ RTGの遠隔操作に対する支援制度を創設し、導入促進。**(現在3港(名古屋港、清水港、横浜港)にて稼働中)**
- ・ ゲート前の渋滞解消等に寄与する新・港湾情報システム「CONPAS」の本格運用を開始(令和3年4月)。トレーラー1台当たりのゲート処理に要する時間の6～8割の削減効果を確認。
- ・ **コンテナダメージチェック支援システムの開発や荷繰り最少化のためのAIシステムの開発等を実施**。

Cyber Portの利用申請社数



遠隔操作RTG



遠隔操作室



社会経済 情勢の変 化も踏ま えた今後 の課題

- ・ 将来の港湾労働者不足や港湾の生産性向上に対応するため、物流DXへの一層の取組が必要。
- ・ Cyber Portは、利用者の声を踏まえた構築・機能改善に加え、シナジー効果を醸成するよう、3分野一体の運用が必要。
- ・ AIターミナルのこれまでの取組を各コンテナターミナルで普及させる必要がある一方、各コンテナターミナル特有のニーズに対応していくことも必要。

施策の 方向性

- ・ Cyber Port(港湾物流分野)について、**商流・金流分野のプラットフォームとの連携等による利便性向上**を図るとともに、**港湾管理分野は実証結果を踏まえた機能改善を行い令和5年度中に運用を開始、港湾インフラ分野は対象港湾と連携データを順次拡大し、3分野一体運用を実現する**。
- ・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の各取組について、コンテナターミナルにおける導入・普及を図りつつ、**更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を集中的に推進する「港湾技術開発制度」**により、AIターミナルの実現に向けて引き続き取り組む。

これまでの 主な 取組

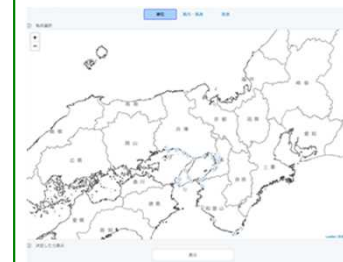
港湾の防災・減災・強靱化を目指し情報通信技術を活用した被災状況把握等の取り組みを実施。

- 耐震強化岸壁の整備、臨港道路の耐震・液状化対策、防波堤等の粘り強い化の実施や、浸水対策・液状化対策等の事前防災対策等を実施。全国の港湾における港湾BCPの充実化と港湾BCPに基づく防災訓練を実施。
- みなとの機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークである「命のみなとネットワーク」の形成に向け、船舶を活用した防災訓練等を実施。
- 港湾や入港船舶において感染症が発生、拡大した場合の対応を記述した港湾BCP策定ガイドライン（感染症編）を作成。
- 気候変動による海面上昇等への対応を図るため技術検討委員会を設置し、技術基準の見直し等について検討。
- 気候変動による気象災害リスクの増大の明確化や、大規模地震・津波災害の切迫化等を含めた港湾を取り巻く環境の変化を踏まえ、交通政策審議会港湾分科会防災部会において、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方について審議。

災害情報プラットフォーム



防災情報表示システム



社会経済 情勢の変 化も踏ま えた今後 の課題

- 気候変動や海底火山による軽石の漂流、台風等の災害の大規模化や種類の多様化を踏まえ、気候変動に対応した港湾施設の強靱化や大規模災害時における漂流物、軽石等に対応できるよう海洋環境整備船ネットワークの強靱化が必要。
- 早期の復旧計画を立案するため、把握した施設の被災状況等とその設計情報等を照合・解析できる仕組みが必要。

施策の 方向性

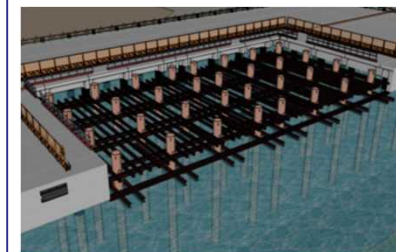
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を着実に進めるとともに、港湾施設等の事前防災対策や気候変動適応策の実装に向けた技術的検討等を実施。
- 交通政策審議会港湾分科会防災部会の答申を踏まえた所要の措置を実施。
- 港湾業務艇からのドローンの離発着を可能とするドローンポートや衛星画像を活用した海上漂流物の判別システムの検証、実装を行うとともに、ドローンや衛星画像により被災状況を把握した施設の復旧において、Cyber Port（港湾インフラ分野）に蓄積した施設の設計・施工情報を共有・利活用できる防災情報プラットフォームを構築。（港湾防災情報のデジタル化・高度化）
- 漂流物等の回収に迅速に対応するため、耐波性能の向上等や、海洋環境整備船の相互乗り入れ体制の構築に関する検討を行う。

これまでの主な取組

港湾における建設・維持管理の効率化と我が国企業の海外展開の促進を目指し、新技術の導入とインフラ整備・技術の海外展開の取組を実施。

- 3次元データを活用することを標準とするBIM/CIM活用業務及び工事の実施率を拡大(工事・業務における活用: **205件(令和4年度)**)するとともに、ICT施工や **ICTを活用した新たな出来形計測手法の検証を行うためのモデル工事を実施**。
- 港湾建設に係る働き方改革や担い手確保に配慮した発注方式の導入やガイドライン、勉強会を開催。
- 港湾管理者への維持管理に関する出前講座、新技術などの情報提供を実施するほか、定期点検を国と管理者により共同で実施。
- UAVやAIを活用した「点検診断システム」の開発をはじめ、維持管理業務に係る生産性向上の取組を実施。
- 我が国の港湾整備・運営の強みを積極的に売り込むため、官民連携によりODAとPPP事業を組み合わせ、**整備から管理・運営までを見据えた案件形成を推進**(インドネシア・パティンバン港等)。また、**我が国企業の海外展開を支援するための環境整備を目的に、我が国港湾技術基準の普及(海外展開)の取組を実施**(ベトナム等)。

BIM/CIM



点検診断システム



社会経済情勢の変化も踏まえた今後の課題

- 港湾施設の維持管理等に係る受発注者双方の技術者が不足しており、DXを推進することによる労働環境の改善や生産性向上が必要。
- デジタル技術を活用することを前提とした業務見直しや効果の周知が必要。
- 技術力の高さは評価される一方、コストが比較的高く海外展開へ障害。

施策の方向性

- 3次元データを受発注間で共有することを目的としたクラウドの構築やBIM/CIMの活用、ICT施工の普及・拡大に向けた教材・研修資料等の充実、3次元データを活用した高精度の遠隔操作・自動化水中施工システム等の新たな技術開発を継続。
- Cyber Portを活用し、全国の点検技術の活用事例等の有益な情報を管理者に共有するとともに、「点検診断システム」の社会実装を推進するなど港湾管理者を技術的に支援。
- 我が国の優れた技術の国際標準化、マニュアル化に取り組みつつ、環境技術やCNPの取り組みなどSDGsの観点等から付加価値の高い技術も含めた海外展開を推進。**

(参考)「PORT 2030」策定(平成30年7月)以降の社会経済情勢の変化と施策との関係

PORT2030策定以降の社会経済情勢の変化

ウィズコロナ 社会経済活動の正常化の進捗

【物流への影響】

- ✓ 2020年7月以降、アジア発北米向け等のコンテナ荷動き量の急増により、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫が発生していたが、2022年夏頃以降、需給逼迫状況は改善。
- ✓ 北米西岸港湾等において、コンテナ船の滞船が減少するとともに運航スケジュールの正常化が進み、海上輸送運賃も需給逼迫前の水準まで低下。

【人流への影響】

- ✓ 2023年3月、**国際クルーズの本格的な運航再開**。
- ✓ 2023年5月、新型コロナウイルス感染症対策の**基本的対処方針の廃止**。

物流の2024年問題

- ✓ 働き方改革関連法案に基づき、2024年4月よりトラックドライバーの時間外労働に上限規制が適用されることから、労働力不足が懸念。
- ✓ 荷待ち時間減少等の対策を行わなかった場合には、2024年度に14パーセント、2030年度に34パーセントの輸送能力が不足すると試算されている。
- ✓ 2023年6月、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、「**物流革新に向けた政策パッケージ**」が決定。

気候変動と大規模自然災害

- ✓ 平成30年台風第21号、令和元年房総半島台風、東日本台風及び令和4年台風第14号など、臨海部の**台風被害が激甚化・頻発化**。
- ✓ 今後30年以内に、南海トラフでM8～9クラスの大地震が発生する確率は70～80%程度、M7程度の首都直下地震が発生する確率は70%程度と想定されるなど、**大規模地震及び津波の発生の切迫性**が高まる。
- ✓ 2021年10月、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)報告等を踏まえ、気候変動適応法に基づき、「気候変動適応計画」が閣議決定。
- ✓ 2022年5月、「**日本海溝・千島海溝地震特別措置法**」の改正。
- ✓ 2023年6月、「**国土強靱化基本法**」の改正。

デジタルトランスフォーメーション(DX)の加速

- ✓ デジタル庁の設置や「デジタル社会の実現に向けた重点計画」などのデジタル化実現のための政府計画の策定。
- ✓ 「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指す「デジタル田園都市国家構想」を実現するため、2022年12月に「**デジタル田園都市国家構想総合戦略**」が閣議決定。

グリーントランスフォーメーション(GX)の加速

- ✓ 世界的に脱炭素の機運が高まる中、我が国においても2030年度の温室効果ガス46パーセント削減、**2050年カーボンニュートラルの実現**という国際公約を掲げる。
- ✓ 2022年2月には、ロシアによるウクライナ侵略の伴い、世界各国では、エネルギー分野のインフレーションが顕著となり、我が国においても**電力需給ひっ迫やエネルギー価格が高騰**。
- ✓ GXを通じて脱炭素、エネルギー安定供給、経済成長の3つを同時に実現するべく、2023年2月に「**GX実現に向けた基本方針**」が閣議決定。
- ✓ 水素社会実現の加速化に向けて、2023年6月に「**水素基本戦略**」が改定。

PORT2030施策との関係

多様な航路網の形成促進(柱1)

- サプライチェーンの分散化を支える多様な航路網の拡充の重要性が顕在化
⇒ 産業構造や船舶大型化等の動向等を踏まえ、東南アジア地域等とのシャトル航路の構築に向けた検討を着実に実施。

国際コンテナ戦略港湾政策(柱1)

- 国際基幹航路の安定的な寄港の維持・拡大の重要性が改めて顕在化
⇒ 世界に選ばれる港湾を目指し、「集貨」「創貨」「競争力強化」に加え、カーボンニュートラルポートの形成、港湾物流のDX等に取り組むことで寄港の維持・拡大の達成を着実に実施

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成促進(柱2)

- 労働力不足に対応した生産性向上の重要性が改めて顕在化
⇒ 情報通信技術を活用し、荷役効率化のためのシステム整備を推進するなど、次世代高規格ユニットロードターミナルの形成・全国展開を引き続き実施

安全・安心の観点を加えたクルーズ振興(柱3、4)

- 安心して楽しめる環境づくりとクルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組を促進していくことが必要
⇒ クルーズを安心して楽しめる環境づくりを進めるとともに、クルーズ船の受入環境整備や寄港促進に向けた取組等を推進

カーボンニュートラルに向けた取組(柱5、6)

- 港湾においてカーボンニュートラルの実現に向けた取組を着実に推進していくことが重要
⇒ 臨海部の利用転換による競争力強化を促進
⇒ カーボンニュートラルポートの形成を着実に実施
⇒ 洋上風力発電の導入促進を着実に実施

港湾DX(柱7、8)

- 生産性向上のため、港湾のDXに対する重要性や必要性が加速
⇒ 世界最高水準の生産性を目指し、Cyber Portや「ヒトを支援するAIターミナル」の形成を着実に実施。
⇒ 衛星やドローン等、ICTを活用した港湾整備や維持管理、防災体制の構築を着実に実施

参考資料

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に変える
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 港湾を「進化」させる

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

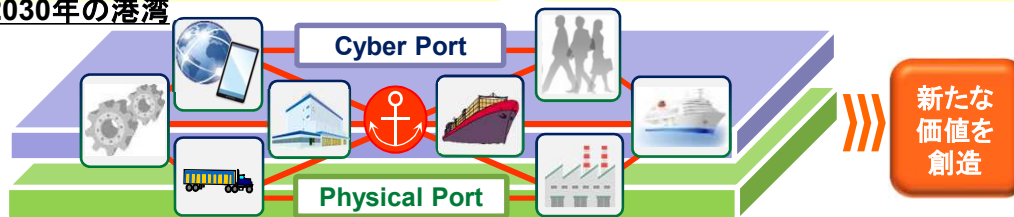
II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の变革と海外展開

〇2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぎ、「フィジカル＆サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

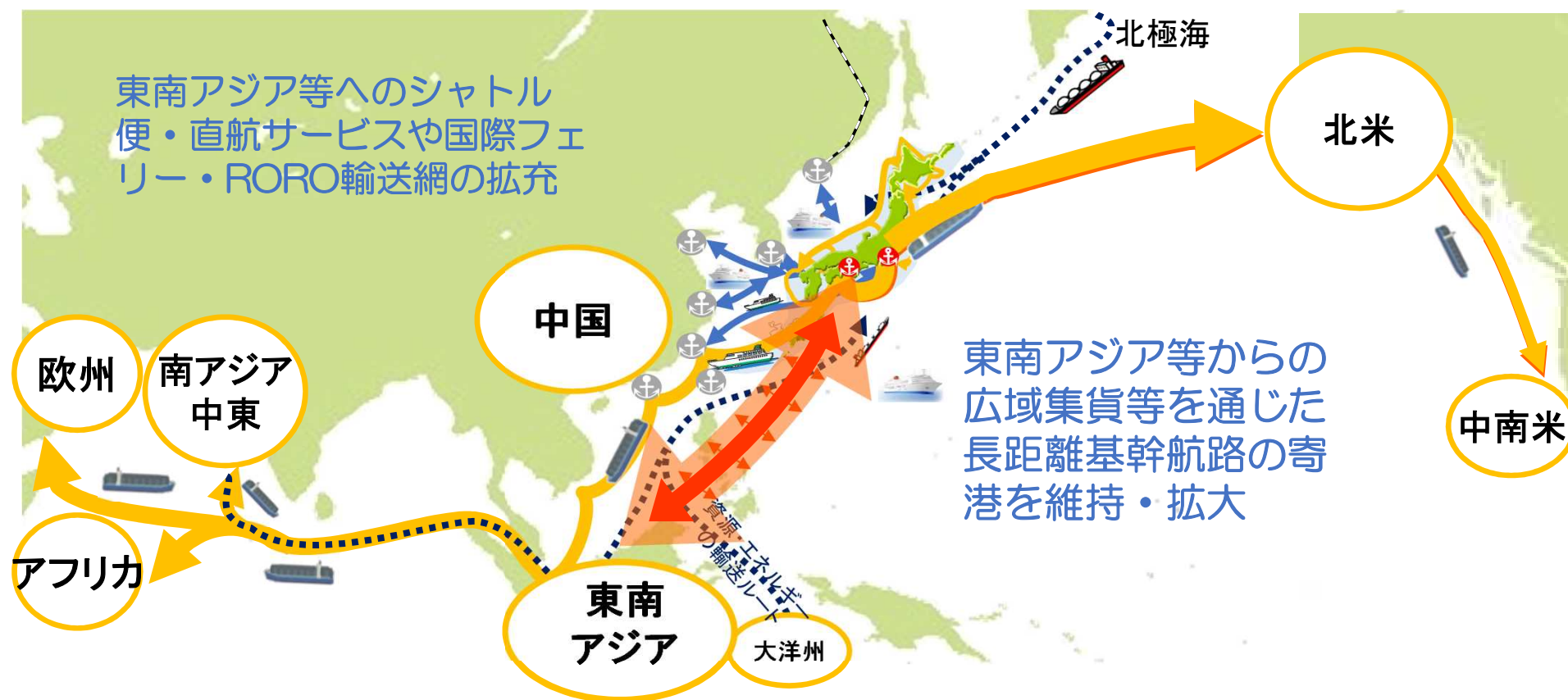
国内主要港からの外貨直航サービスの強化と重層的な航路網の形成

○アジア各国の経済成長、一帯一路構想や北極海航路等の国際航路の変化等の中、我が国に立地する企業の国際競争力を支える効率的で安定した貿易・物流サービスを提供するため、以下の取組を推進する。

①東南アジア地域等へのリードタイムを短縮するシャトル航路を戦略的な重要航路と位置付け、国内主要港との直航サービスを強化

②国内及びアジア諸国からの集貨等を通じて、我が国と欧米諸国等の世界の主要市場を結ぶ長距離基幹航路の維持・拡大

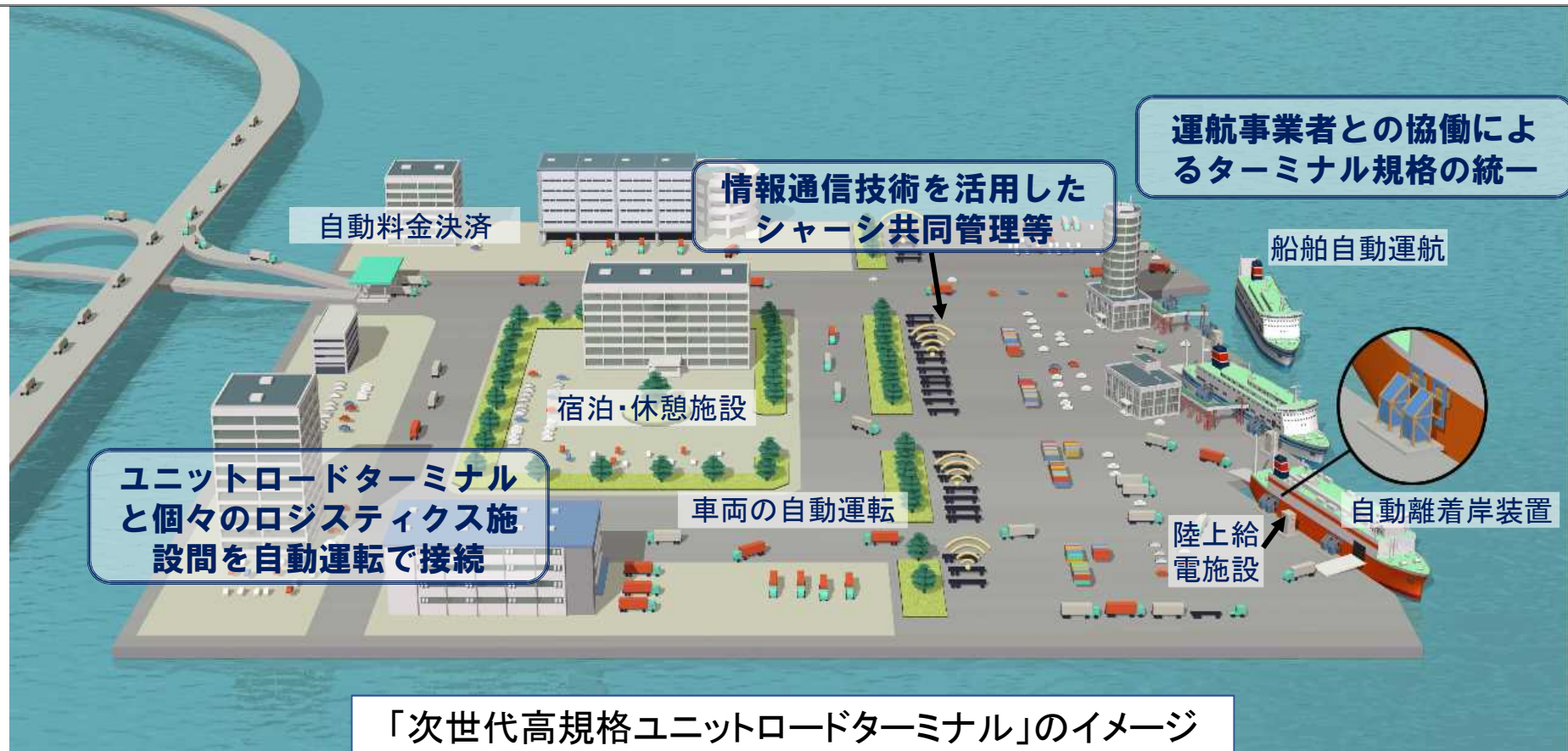
○また、越境eコマースや農林水産物の輸出等、多種多様な物流ニーズに対応するため、国際フェリー・RORO船による高速シームレス輸送網を拡充し、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成する。



○貨物の特性や企業のニーズに合った**多様な輸送の選択肢を確保**することにより、
低コストで安定的な貨物の輸出環境を実現し、**貿易振興を通じた我が国の外貨獲得に寄与**

次世代高規格ユニットロードターミナル

- 内航フェリー／RORO船によるシームレス輸送の効率性向上のため、情報通信技術を活用して料金決済やシャーンシ管理等を効率化するとともに、ターミナル内において自動化技術等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」を実現する。
- さらに、環境負荷の軽減、非常災害時の緊急物資・救援車両の輸送等に対応するため、運航事業者との協働によるターミナルの規格の統一化を図る。



○情報通信技術や自動化技術を効果的に活用することにより、**物流コストの低減**や**リードタイムの短縮**を図るとともに、モーダルシフトを促進することにより、ドライバー不足等の**国内物流に対する陸上輸送の逼迫感を軽減**

列島のクルーズアイランド化

- クルーズ旅客の利便性向上のため、空港・駅・ホテルでのクルーズチェックインカウンターの設置や、観光地予約システムの充実、鉄道・航空等其他モードとのシームレスな接続により多様なアクセスを確保に向け取り組む。また、我が国発着クルーズの増大を図るため、我が国でのシートレードの開催や、島嶼部等も含めた広域周遊ルート形成を促進する。
- 更に、質の高い寄港地観光ルート設計を図るため、寄港地観光に関する訪日クルーズ旅客の満足度等に関する情報の収集・分析を進めるための仕組み作りを進める。



- カリブ海や地中海等のクルーズ需要に匹敵する「北東アジアのクルーズハブ」の形成を我が国において目指す
- 国内各地の**魅力ある地域観光資源**と融合したクルーズビジネスの育成により、**海の国際交流拠点**を形成する。

空間再編等による賑わい拠点の形成

- 物流機能の沖合展開に伴い、内港地区のマリーナやみなとオアシス、未利用地等を活用し、規制緩和等を進めることにより水域利用と一体となった臨海部空間の再開発を始め民間資金を活用した新たなビジネスを生む。また、訪日外国人旅行者だけでなく市民も交流を深めることのできる、賑わいや潤いのあるウォーターフロント空間を提供する。
- 文化・歴史、ビーチスポーツ体験、景観、自然環境、魚食等、それぞれの地域の様々な観光資源を発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じて、訪日外国人旅行者の満足度向上、地域への経済効果の最大化を図る。



- 港湾機能の再配置により、**物流や賑わいなど港湾空間の価値を総合的に高め**、訪れたい「みなとまち」形成を図る
- 観光客が求める「**本物**」の観光資源を快適な環境とともに提供することで、訪日外国人旅行者の満足度向上、**地域への経済効果の最大化**を図る
- 「みなとまち」のブランド化を図り、民間資金の活用を促すことにより、**臨港部への新たな投資需要を喚起する**

企業間の共同輸送の促進を通じた基礎素材産業の競争力強化等

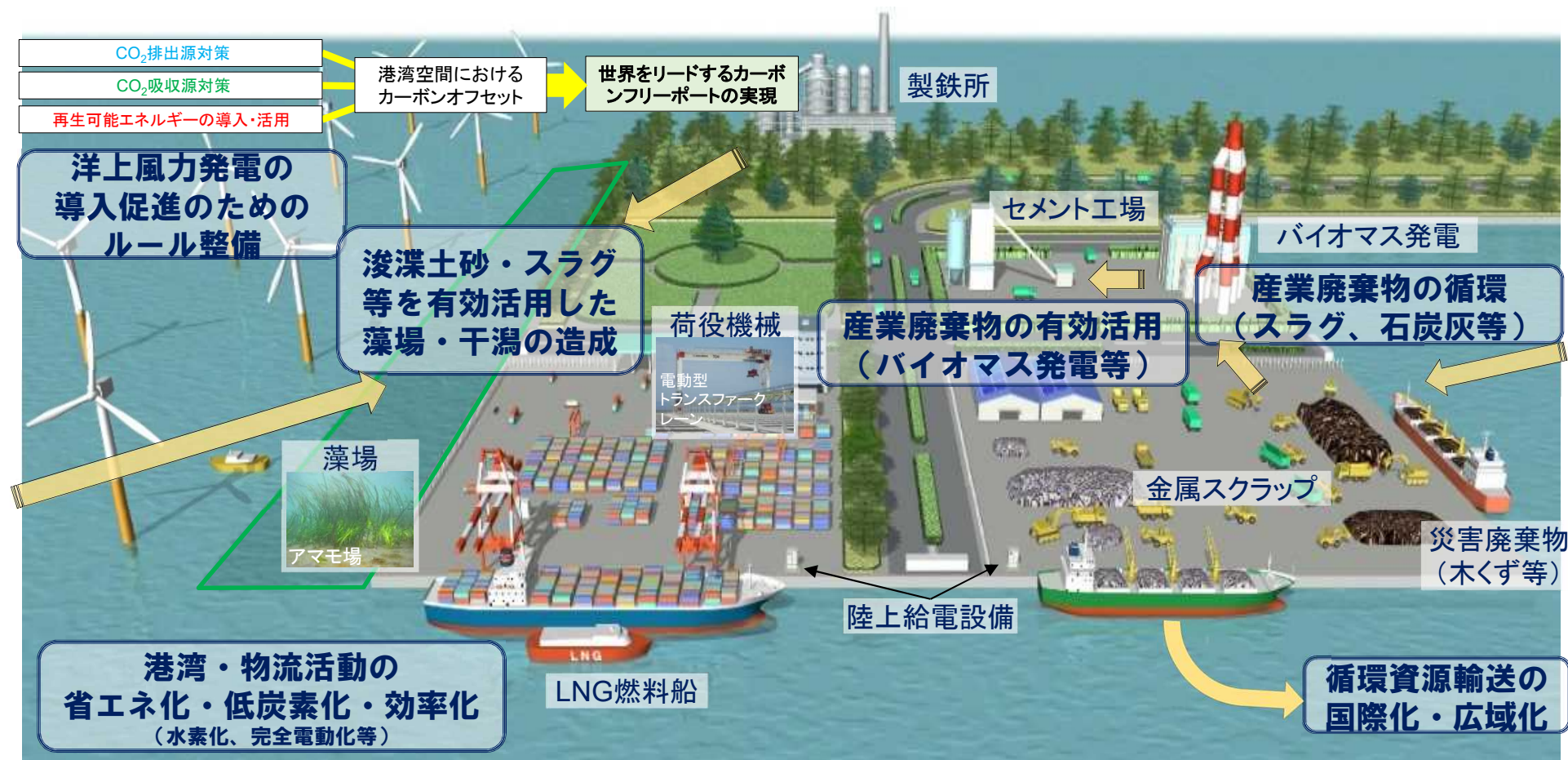
- 新エネルギーの受入れについて、大型船が入港できる港湾の最適配置を行うことで、資源エネルギーを安定的かつ安価に供給し、また、調達先の多様化を通じて輸送リスクの低減やサプライチェーン強靱化を図る。
- バルク貨物岸壁において、老朽化・陳腐化した生産設備の更新タイミングに合わせて、輸送インフラの更新、改良、強靱化を促進することで、生産性の飛躍的向上を図る。特に、基礎素材産業を含む石油関連産業については、国内外の競争激化に対応するため、輸出用公共棧橋を確保すること等によって臨海部コンビナートの連携を促し、輸出競争力を強化する。



- 資源エネルギーの**安定的かつ安価な供給の実現**、調達先の多様化による**輸送リスクの低減とサプライチェーンの強靱化**
- 臨海部コンビナートにおける生産性の飛躍的向上、**地域経済を支える基礎素材産業の競争力強化**

「カーボンフリーポート」の実現

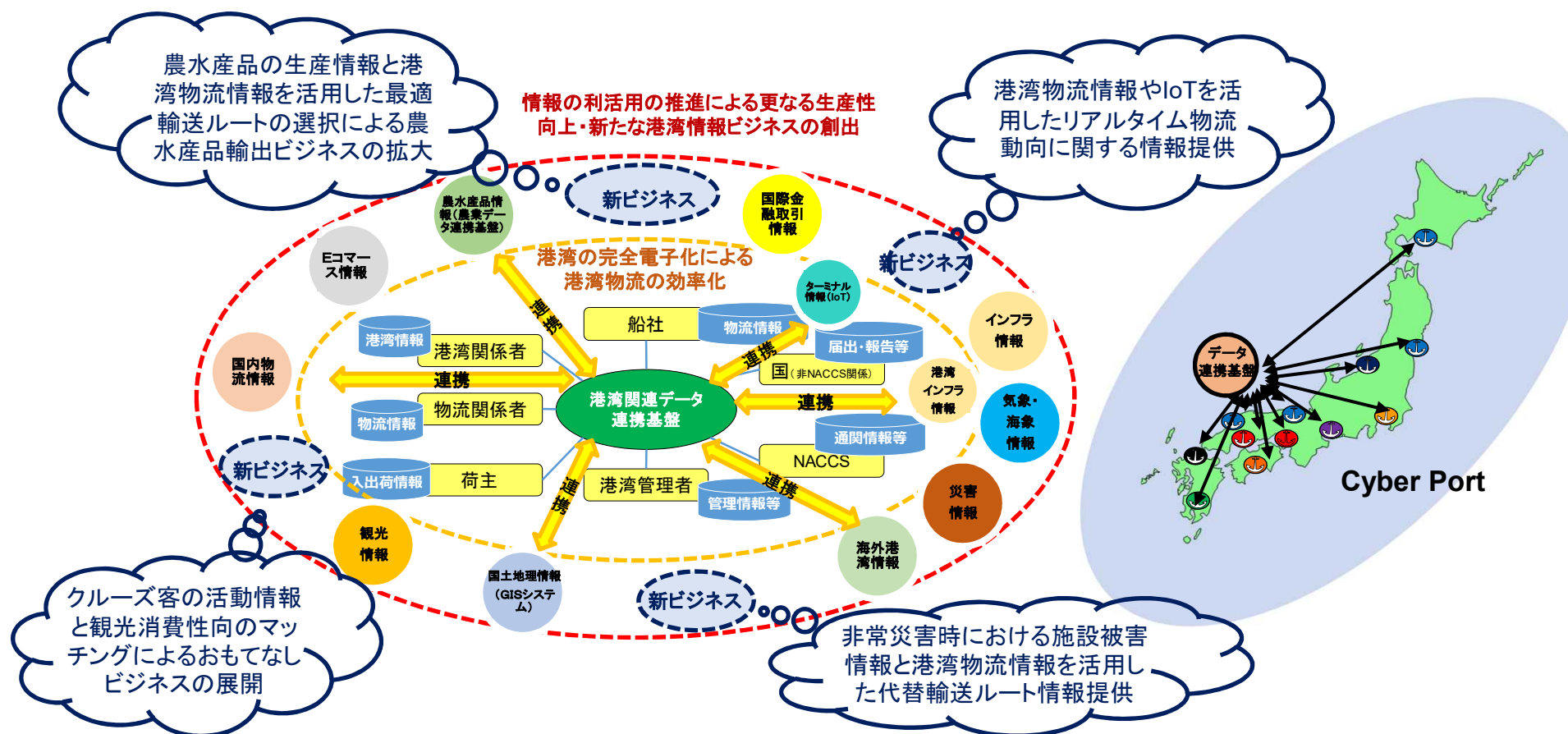
- パリ協定の締結等を踏まえ、我が国の温室効果ガスの排出削減目標である26.0%減(2013→2030年度比)の達成に向けて、LNG燃料船の導入、洋上風力発電の推進、荷役機械、輸送機械等の低炭素化や陸上給電設備の導入等のCO₂排出源対策に取り組む。
- また、鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効利用したブルーカーボン生態系(藻場等)の活用等によるCO₂吸収源対策に取り組むことで、「カーボンフリーポート」の実現を目指す。



- 港湾空間を先進的な環境対策の場として活用することにより、**世界をリードする環境対策を推進し温暖化防止に寄与**
- 循環資源の効率輸送などにより、**関連する産業の競争力向上と環境負荷の抑制を両立**

Cyber Port 社会の実現

○港湾データ連携基盤の構築により、全ての港湾情報や貿易手続を電子的に取り扱うことを標準とする環境「港湾の完全電子化」を形成した上で、さらに、今後実現を想定する海外港湾や異業種の情報プラットフォームとも接続し、連携する情報の拡大を図り、情報の利活用による利便性・生産性を最大限まで高める「Cyber Port」を実現する。



○Cyber Portにより、国際貿易、観光振興、港湾施設利活用、臨海部防災その他 **多様な分野で、港湾情報を核とした新たな情報活用ビジネス・サービスを創出。**

- 近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の形成を図るため、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化を図る。
- 将来的には、革新的に進化する情報通信技術を積極的に取り入れ、コンテナの搬出入手続等やCYカットに係る所要時間がほぼゼロとなるよう、「AIターミナル」のアルティメットモデル（究極型）を目指す。

世界最高水準の生産性
「AIターミナル」

=

熟練技能者の「匠の技」

×

AI、IoT等

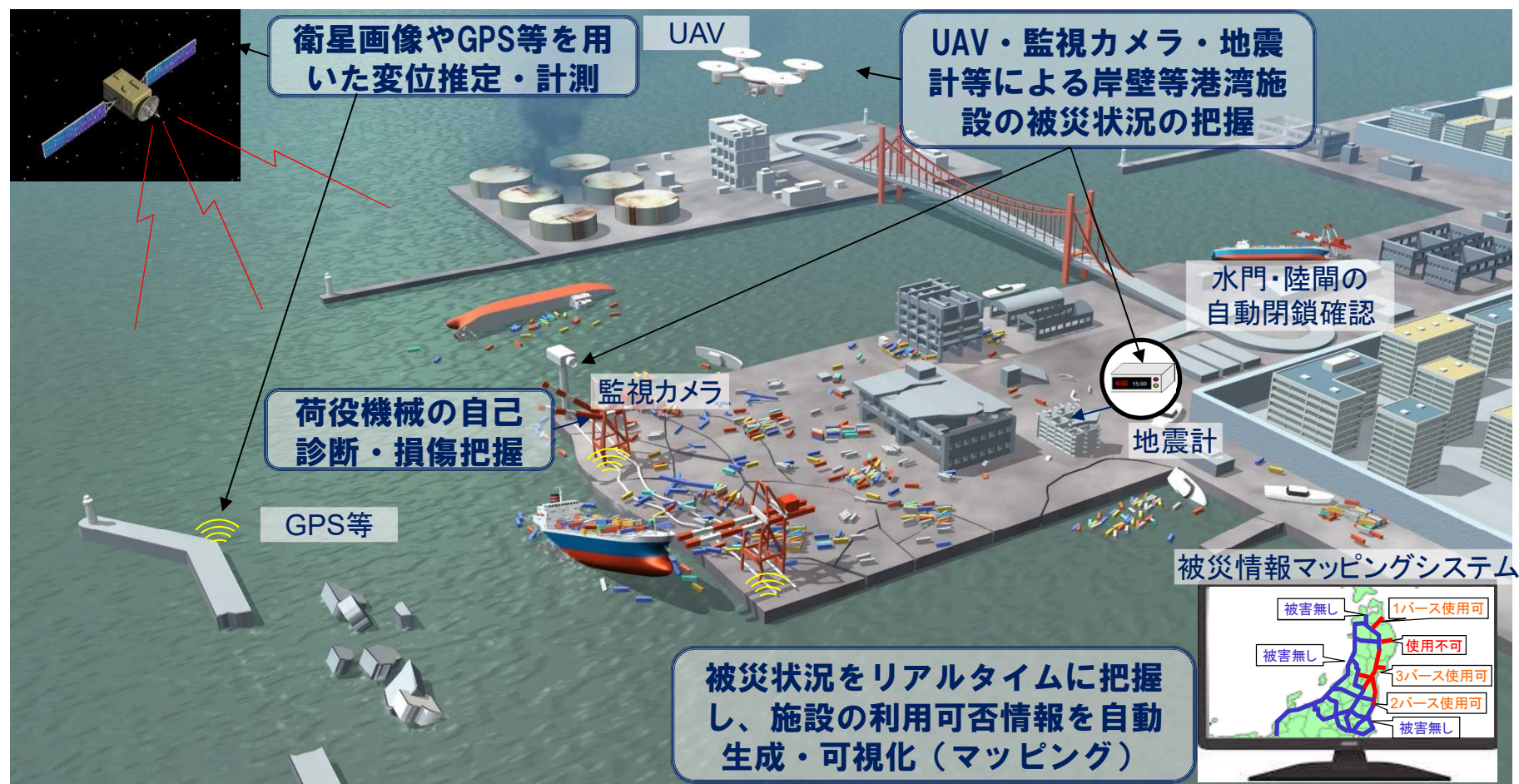


○「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により**海外展開**

○世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、**力強い経済成長を実現**

IoT等を活用した被災状況の「見える化」による港湾機能の早期復旧

- 監視カメラやドローンの活用に加え、港湾施設のIoT化を進めることで、大規模地震発生後に津波警報等発令に伴い港湾施設に近づけない間でも、港湾施設の被災状況を早期に把握し、港湾機能を早期に復旧できるように取り組む。
- 併せて、港湾施設の設計情報等のクラウド化を進め、地震計の観測データを基に施設被害を解析・予測することで、点検作業の迅速化、利用可否情報の共有化を図ることが可能となり、緊急物資・救援部隊の輸送の円滑化や物流機能の維持に寄与。

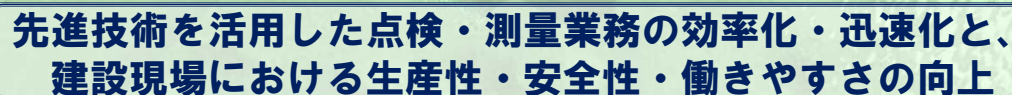


○緊急物資・救援部隊の輸送を円滑化するとともに、物流機能の維持に寄与

・調査・測量から設計、施工、維持管理に至る建設生産プロセスにおいて、3次元データを一貫して使用するため、CIM(※)の導入を推進。

※CIM: Construction Information Modeling / Manager

✕CIM: Construction Information Modeling / Managements



○技術基準の海外展開と国際標準化を進め、我が国の企業が海外で円滑に港灣事業を実施できる環境を整備する