

港湾ロジスティクスについて

成長戦略の検討体制 (令和7年12月24日第2回日本成長戦略会議資料)

日本成長戦略会議



経済財政諮問会議

17の戦略分野における官民連携での危機管理投資・成長投資の促進

分野横断的課題への対応

新設 戦略分野分科会 1月～

(分科会長：副長官(衆)、分科会長代理：副長官補(内政)、関係省庁局長級)

- ① AI・半導体
新設 AI・半導体WG 1月～
○人工知能戦略大臣 ○経産大臣
・関係省庁(NSS、警察、金融、デジタル、総務、外務、文科、厚労、農水、国交、環境、防衛)
・有識者9名
- ② 造船
新設 造船WG 1月～
○国交大臣 ○経済安全保障大臣
・関係省庁(NSS、内閣府(科技)、入管、外務、文科、経産、環境、装備)
・有識者7名
- ③ 量子
新設 量子WG 1月～
○科技政策大臣
・関係省庁(総務(政務)、外務、文科(政務)、経産(政務)、防衛)
・有識者7名
- ④ 合成生物学・バイオ
新設 合成生物学・バイオWG 1月～
○経産大臣
・関係省庁(内閣府(科技、健康医療)、文科、厚労、農水、国交)
・有識者12名
- ⑤ 航空・宇宙
新設 航空・宇宙WG 1月～
○経済安全保障大臣
・関係省庁(内閣府(宇宙)、総務、文科、経産、国交、防衛)
・有識者10名
- ⑥ デジタル・サイバーセキュリティ
新設 デジタル・サイバーセキュリティWG 1月～
○経産大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(総務、文科、厚労)
・有識者11名
- ⑦ コンテンツ
新設 コンテンツ産業官民協議会 1月～
○CJ戦略大臣
・関係省庁(公取(審議官級)、総務、外務、文科、経産)
・有識者15名
- ⑧ フードテック
新設 フードテックWG 12月～
○農水大臣
・関係省庁(経産)
・有識者7名
- ⑨ 資源・エネルギー安全保障・GX
GX実現に向けた専門家WG 1月～
○経産大臣(出席)
・関係省庁(外務、財務、経産、環境)
・有識者7名

- ⑩ 防災・国土強靱化
国土強靱化推進会議 2月～
○国土強靱化大臣(出席) 防災大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(防災)、総務、厚労、エネ、国交)
・有識者19名
- ⑪ 創業・先端医療
新設 創業・先端医療WG 1月～
○科技政策大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(文科、厚労、経産(いずれも政務))
・有識者10名
- ⑫ フュージョンエネルギー
新設 フュージョンエネルギーWG 1月～
○科技政策大臣
・関係省庁(文科、経産、規制(部長級))
・有識者7名
- ⑬ マテリアル(重要鉱物・部素材)
産業構造審議会 製造産業分科会 2月～
○経産大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(科技)、外務、文科、環境)
・有識者15名
- ⑭ 港湾ロジスティクス
新設 港湾ロジスティクスWG 1月～
○国交大臣
・関係省庁(サイバー統括室、財務、経産)
・有識者9名
- ⑮ 防衛産業
新設 防衛産業WG 1月～
○経産大臣 ○防衛大臣
・関係省庁(NSS(審議官級))
・有識者18名
- ⑯ 情報通信
新設 情報通信成長戦略官民協議会 1月～
○総務大臣
・関係省庁(経産、防衛)
・有識者12名
- ⑰ 海洋
新設 海洋WG 1月～
○海洋政策大臣
・関係省庁(NSS、内閣府(科技、宇宙)、外務、文科、水産、経産、国交、海保、環境、防衛)
・有識者10名

- ①【新技術立国・競争力強化】 産業構造審議会 1月～
○経産大臣 経済産業政策新機軸部会等
・関係省庁(内閣府(科技)、文科)
・有識者13名
- ②【人材育成】 新設 人材育成分科会 1月～
○文科大臣
・関係省庁(内閣府(科技)、総務、厚労、経産) ・有識者4名+テーマごとに2名
- ③【スタートアップ】 新設 スタートアップ政策推進分科会 1月～
○スタートアップ大臣、内閣府副大臣、内閣府政務官(スタートアップ・金融)、経産副大臣
・関係省庁(内閣官房(GSC室)、内閣府(科技、規制)、金融、デジタル、総務、文科、厚労、農水、経産、国交、環境、防衛)
・有識者10名
- ④【金融】 新設 新戦略策定のための 1月～
○金融大臣、副長官(衆) 資産運用立国推進分科会
・関係省庁(金融、総務、法務、財務、文科、厚労、経産)
・有識者10名
- ⑤【労働市場改革】 新設 労働市場改革分科会 1月～
○厚労大臣
・関係省庁(内閣官房(成長戦略)、内閣府(規制)、経産省、国交省、文科省)
・有識者11名
- ⑥【家事等の負担軽減】 新設 家事等の負担軽減に資するサービスの 1月～
○日本成長戦略大臣 利用促進に関する関係府省連絡会議
副長官補(内政)・関係省庁(内閣官房(成長戦略)、こ家、厚労、経産)
こども家庭審議会子ども子育て支援分科会、労働政策審議会人材開発分科会、労働政策審議会雇用環境・均等分科会等でも議論
- ⑦【賃上げ環境整備】 政労使の意見交換 11月～
○賃上げ環境整備大臣
再編 賃上げに向けた中小企業等の活力向上に関するWG
(副長官(参)ヘッド・内閣官房副長官補(内政)、内閣官房(補室(審議官級)、成長戦略、地域未来)、警察、金融、総務、財務、国税、文科、厚労、農水、経産、中企、国交、環境)
中小企業政策審議会、労働政策審議会でも議論
- ⑧【サイバーセキュリティ】 サイバーセキュリティ推進専門家会議 2月～
○サイバー安全保障大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(サイバー)、警察、総務、文科、経産、防衛) ・有識者18名

○：責任大臣 ※時期は目途。今後、変更の可能性あり。

※対応者の記載がないものは原則局長級

体制

WG長 国土交通大臣

構成員

犬塚 秀世	(国研) 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	(公社) 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
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) 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	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 (特段記載のないものは局長級)

サイバー統括室、財務省、経産省

スケジュール

○ 1月20日

第1回 港湾ロジスティクスWG

- － 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

※関係団体等

港湾荷役システム協会、日本港運協会、日本船主協会、外国船舶協会
国際フレイトフォワードーズ協会、日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会

○ 3月16日

第2回 港湾ロジスティクスWG

- － 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)

○ 4月

第3回 港湾ロジスティクスWG

- － 港湾ロジスティクス分野官民投資ロードマップ (素案)

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、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。

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と。(※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

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収受とセットで、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。

主要な製品・技術等の方向性について

【港湾荷役機械】（港湾ロジスティクス）

方向性

港湾荷役機械

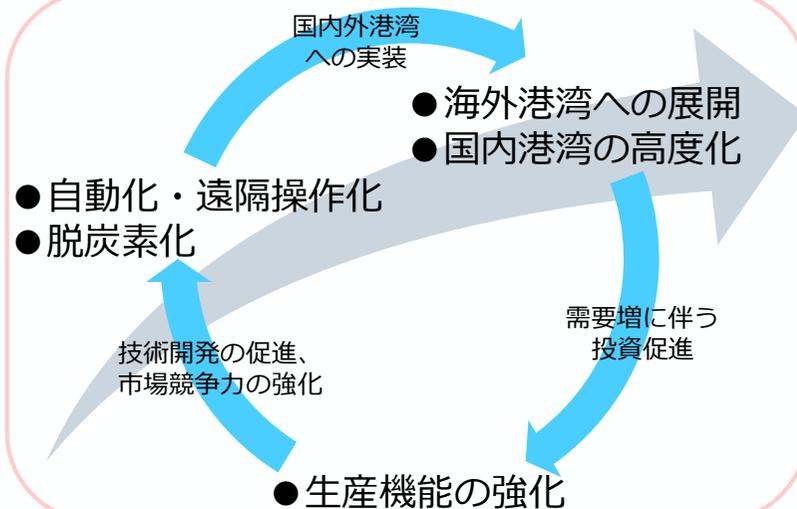


※写真はSTSクレーン（ガントリークレーン）

<制約要因・不確実性>

- ・生産能力の不足
- ・他国との競争環境の激化
- ・自動化・遠隔操作化等の遅れ
- ・自動化コンテナターミナルの国際標準化の動き

【我が国の強み】信頼性・耐震性等

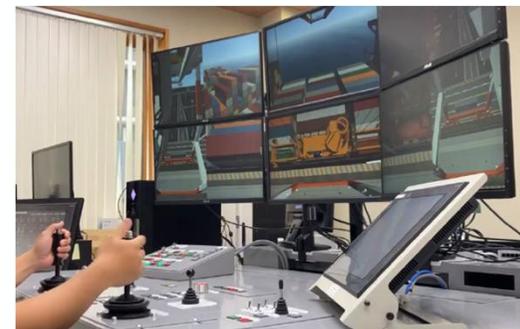


- ◎ 生産に必要な設備投資等への支援
- ◎ 自動化・遠隔操作化等港湾荷役機械の導入支援
- ◎ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化
- ◎ 国際標準化への対応、海外展開支援

<目標>

- ◎ 国内生産機能の強化により、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割程度のシェア獲得を狙う。
- ◎ 我が国や同盟国・同志国における経済安全保障リスクを低減する。
- ◎ 港湾の労働環境改善と生産性向上による強靱かつ持続的なサプライチェーンの維持を図る。

STSクレーン（ガントリークレーン）の遠隔操作イメージ



※写真は技術開発中のもの

参考資料

令和8年1月20日 第1回港湾ロジスティクスWG資料から抜粋

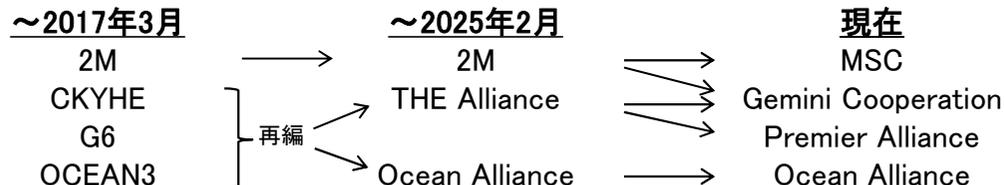
コンテナ貨物を取り巻く世界的な動向と我が国の状況

- 世界のコンテナ取扱量が増加する中、日本におけるコンテナ取扱量は微増。
- 船舶の大型化が進む国際基幹航路の日本への寄港回数は減少し、直航率も低下傾向にある。

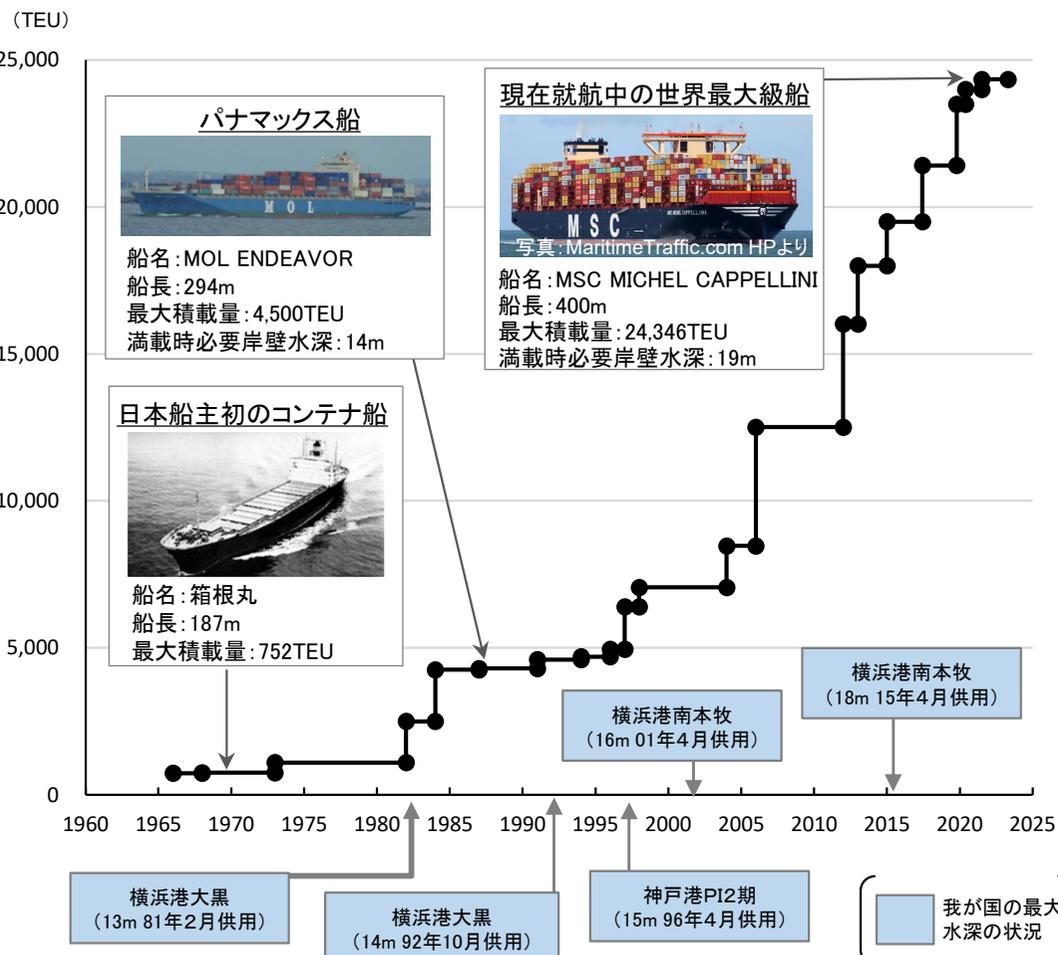
世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

	2013年		2023年
全世界	6億4,365万TEU	1.3倍	8億5,818万TEU
日本	2,144万TEU	1.0倍	2,150万TEU
東・東南アジア(日本除く)	3億1,896万TEU	1.3倍	4億2,411万TEU

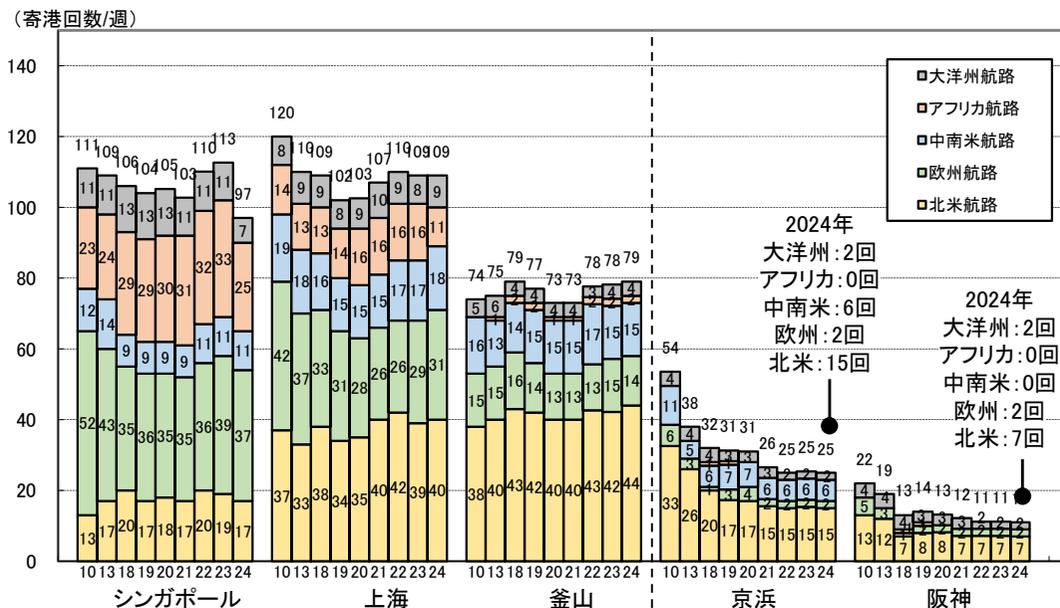
船社間アライアンスの再編



コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較



日本～北米・欧州間の直航率の変化(輸出入)

	2013年		2018年		2023年
日本～北米西岸間	91.6%	→	87.5%	→	83.8%
日本～北米東岸間	64.5%	→	51.3%	→	41.6%
日本～欧州間	69.1%	→	43.2%	→	42.3%

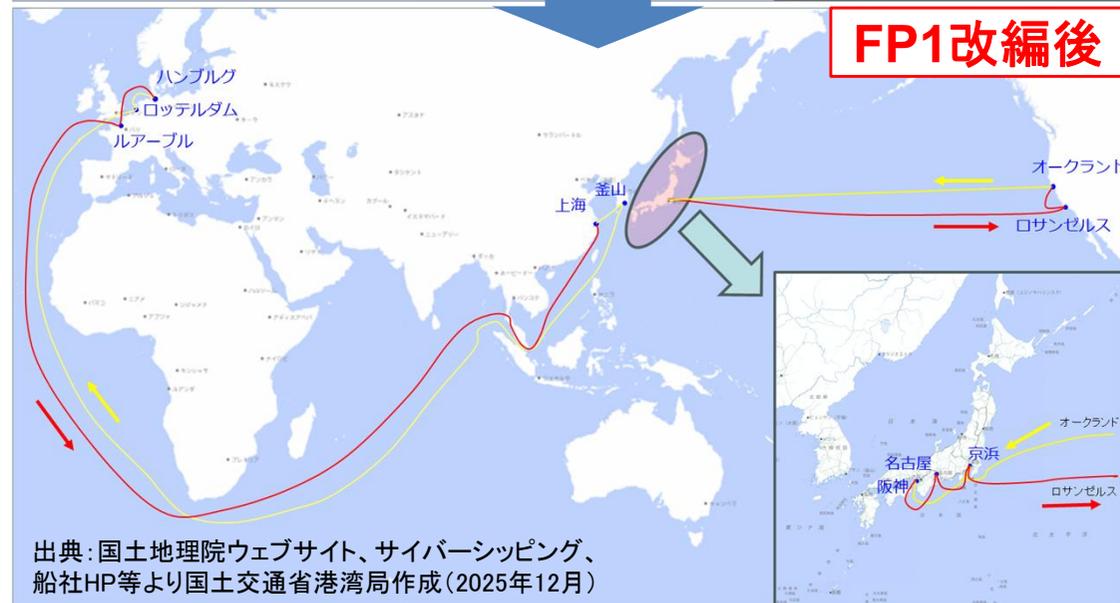
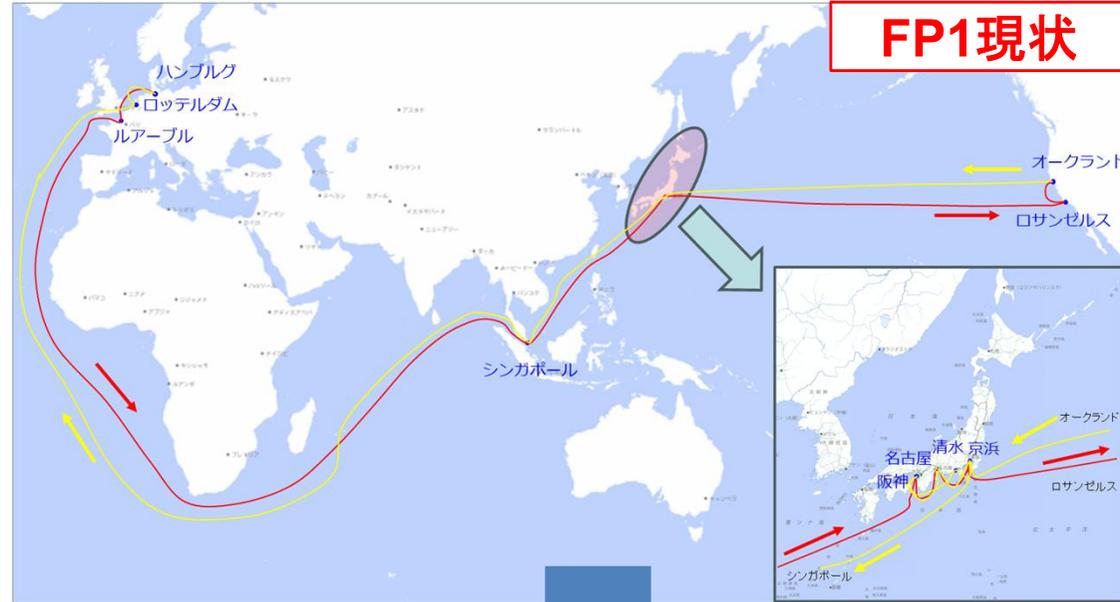
※11月1日～11月30日の1か月間のコンテナ貨物量より算出
 ※直航率とは、日本発着の外貨貨物のうち、北米及び欧州へ海外港湾でのトランシップを行わないで輸送される貨物割合
 出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査(平成25年、平成30年、令和5年)より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾(京浜・阪神)に寄港する欧州・北米航路

○ 我が国に寄港する欧州航路「FP1」、「FP2」を運航するONE(オーシャンネットワークエクスプレス)は、2026年4月からの次期運航スケジュールにおいて、両航路の日本寄港を取りやめることを発表(2025年12月)。

地域	輸出入	2025年11月1日時点		2026年春以降 (2026年1月時点の情報による)	
		航路数	サービス名 ()は運航船社・アライアンス	航路数	サービス名 ()は運航船社・アライアンス
欧州	輸出	2	「FP1」(PA)、「FP2」(PA)	0	
	輸入	1	「FP1」(PA)	0	
北米	輸出	5	「FP1」(PA)、「PN1」(PA)、 「WC3/TP1」(GC)、「Swire」(Swire)、 「Chesapeake Bay Express」 (CMA CGM)	5	「PS1」(PA)、「PN1」(PA)、 「WC3/TP1」(GC)、「Swire」(Swire)、 「Chesapeake Bay Express」 (CMA CGM)
	輸入	9	「FP1」(PA)、「FP2」(PA)、 「NWX/EPNW/TPN/PNW3」(OA)、 「PN1」(PA)、「PS3」(PA)、 「EX1」(CMA CGM)、「WC4/TP5」(GC)、 「WC5/TP7」(GC)、「Swire」(Swire)	9	「PS1」(PA)、「PN3」(PA) 「NWX/EPNW/TPN/PNW3」(OA)、 「PN1」(PA)、「PS3」(PA)、 「EX1」(CMA CGM)、「WC4/TP5」(GC)、 「WC5/TP7」(GC)、「Swire」(Swire)
中南米	輸出	2	「AC2」(Maersk)、 「TPM/NW3/AztecService/ALX3」 (Hapag/HMM/MSC/ONE)	2	「AC2」(Maersk)、 「TPM/NW3/AztecService/ALX3」 (Hapag/HMM/MSC/ONE)
	輸入	5	「ACSA1/WSA4」 (CMA CGM, COSCO, Evergreen)、 「ACSA2/WSA3」 (CMA CGM, COSCO, Evergreen)、 「AN2/NW2/Andes Express/ALX2」 (Hapag, HMM, MSC, ONE)、 「TPM/NW3/Aztec Service/ALX3」 (Hapag, HMM, MSC, ONE)、 「WSA8/TLP8」(OOCL/COSCO)	5	「ACSA1/WSA4」 (CMA CGM, COSCO, Evergreen)、 「ACSA2/WSA3」 (CMA CGM, COSCO, Evergreen)、 「AN2/NW2/Andes Express/ALX2」 (Hapag, HMM, MSC, ONE)、 「TPM/NW3/Aztec Service/ALX3」 (Hapag, HMM, MSC, ONE)、 「WSA8/TLP8」(OOCL/COSCO)
大洋州	輸出	0		0	
	輸入	2	「JKN/J-Star/NZJ」 (OOCL/Maersk/ONE)、 「A3N」(ANL(CMA CGM)/COSCO/OOCL)	2	「JKN/J-Star/NZJ」 (OOCL/Maersk/ONE)、 「A3N」(ANL(CMA CGM)/COSCO/OOCL)
アフリカ	輸出	0		1	「Origami」(MSC)
	輸入	0		1	「Origami」(MSC)

FP1航路改編イメージ



出典: 国土地理院ウェブサイト、サイバー SHIPPING、船社HP等より国土交通省港湾局作成(2025年12月)

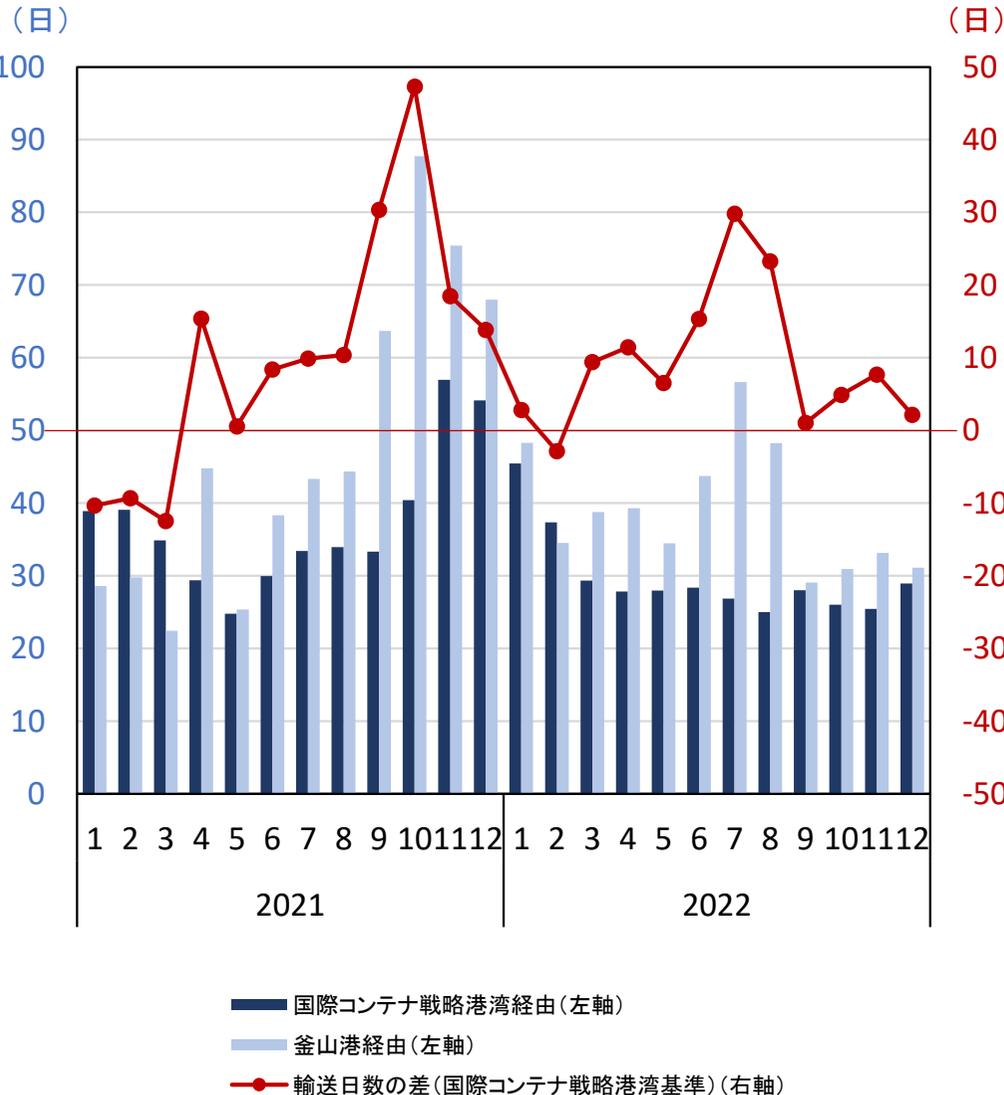
出典: サイバー SHIPPING、船社HP等より国土交通省港湾局作成(2026年1月時点)

(注)アライアンスは右のとおり。PA(Premier Alliance):HMM, ONE, Yang Ming/OA(Ocean Alliance):CMA CGM, COSCO, Evergreen, OOCL/GC(Gemini Cooperation):Hapag Lloyd, Maersk

他国経由(トランシップ)によるリスク

- 新型コロナウイルス感染症流行後は、釜山港経由は国際コンテナ戦略港湾経由よりもリードタイムが増加。
- 直航航路の喪失、他国経由依存は物流遅延・途絶のリスクがあり、経済安全保障の観点からも問題。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫によるリードタイムへの影響
(日本(地方港)→北米西岸の事例)



需給逼迫下における海外港湾経由の影響について

- 釜山港では、様々な荷主がいるため海外荷主との積込の優先権をめぐる争いがあり、韓国での荷役状況をコントロールしにくい。釜山港での滞留については、約7割が30日程度であり、長い場合は70日にも及んだ。
【機械メーカー】
- 釜山港トランシップでは、中国の貨物に押し出されて後回しにされ、3週間ほど止まってしまうことがあった。
【機械メーカー】
- 日本から北米東岸への直航便が無くなり、釜山港を利用したが、10~15日程度遅延していた。
【機械メーカー系物流事業者】
- 日本発より釜山発の方が便数、船社数が多く、コロナ禍においてもスペースを確保しやすい場合もあった。
【フォワーダー】

日本発着の国際基幹航路(直航航路)の利用について

- 在庫を持ちすぎないという観点と顧客のオーダーに追従していくことが重要なので、リードタイムはできるだけ短い方がよく、その点で直航便のメリットは感じている。
【機械メーカー】
- 生産用部品は遅れてしまうと現地での生産に影響を及ぼすので、遅延が少ない安定したサービスを使いたい。このため、北米東岸向けの直航便ができたことは非常にありがたい。
【機械メーカー】
- 北米東岸航路ができたことで、関東の拠点から釜山経由で運んだ場合に比べ、1週間程度リードタイムが短くなった。釜山経由よりも早く運べることは非常に重要な要素。
【機械メーカー】

※輸送日数は、日本の地方港(A港)から出発し、北米西岸のB港での荷卸しまでの期間をA港出発時点の月で整理。
出典: Descartes Datamyne、企業ヒアリング等により国土交通省港湾局作成

集貨の取組状況

- これまでの取組により、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数は、京浜港で約4割、阪神港で約4割増加するなど、外貨コンテナの二次輸送を担う内航航路網の形成が進んだが、依然として直航率は低い。
- 他方、東南アジア等からの広域集貨に関しては、釜山港等と比較して、国際コンテナ戦略港湾を経由する輸送ルート・貨物量は限定的である。

フィーダー輸送網の拡充

阪神港

寄港便数: 約4割増加

68便/週 (2014年4月時点)

92.5便/週 (2025年11月時点)

京浜港

寄港便数: 約4割増加

39便/週 (2016年3月時点)

53便/週 (2025年11月時点)

日本～北米・欧州間の直航率の変化(輸出入)

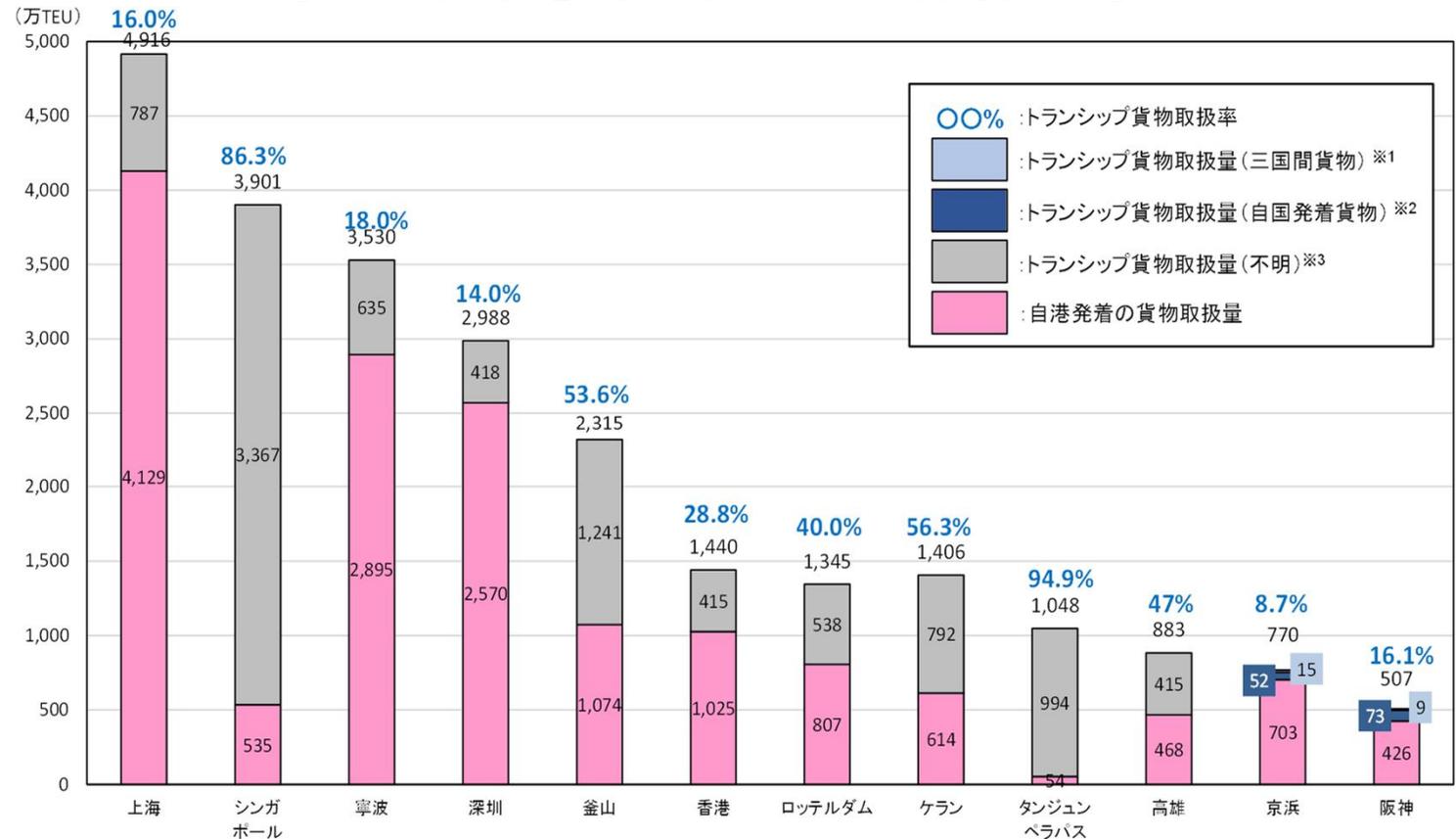
	2013年	2018年	2023年
日本～北米西岸間	91.6%	→ 87.5%	→ 83.8%
日本～北米東岸間	64.5%	→ 51.3%	→ 41.6%
日本～欧州間	69.1%	→ 43.2%	→ 42.3%

※11月1日～11月30日の1か月間のコンテナ貨物量より算出

※直航率とは、日本発着の外貨貨物のうち、北米及び欧州へ海外港湾でのトランシップを行わないで輸送される貨物割合

出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査(平成25年、平成30年、令和5年)より国土交通省港湾局作成

【アジア等主要港におけるトランシップ貨物取扱率】



出典: 京浜港、阪神港は港湾統計及び港湾管理者調べ

その他の港湾は Drewry 「Container Forecaster & Annual Review 2023/2024」より国土交通省港湾局作成

※1 当該港湾でトランシップされるもののうち、最初船積国/最終船卸国がいずれも外国である貨物

※2 当該港湾でトランシップされるもののうち、最初船積国/最終船卸国のいずれかが自国である貨物

※3 当該港湾でトランシップされるもののうち、最初船積国/最終船卸国が外国か自国か不明な貨物

創貨の取組状況

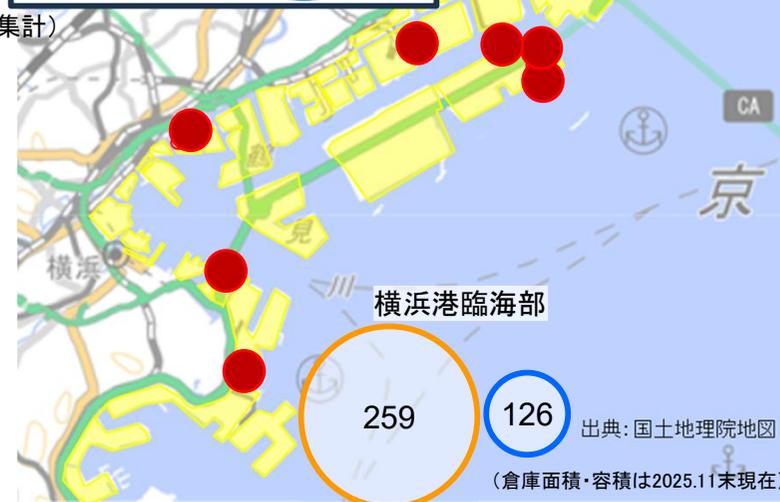
- 京浜港・阪神港の臨海部には、普通倉庫、冷蔵倉庫が多数集積し、2026年以降に竣工予定の大型物流施設も多数存在している。
- 再混載トランシップに係る物流円滑化の取組等により、国際コンテナ戦略港湾とこれら物流施設との連携強化を図り、更なる創貨を図ることが重要である。



※2026年以降竣工予定施設は関東・近畿地方整備局調べ ※倉庫面積は、延床面積を表示
 ※倉庫面積・容量は、関東・近畿運輸局、神戸運輸監理部資料をもとに関東・近畿地方整備局作成(普通倉庫は1~3類倉庫を集計)

<海外の事例>

釜山港においては、貨物の集積、加工・組立、再混載等の多様な輸送に対応可能な物流施設が、コンテナターミナルに隣接して集積。

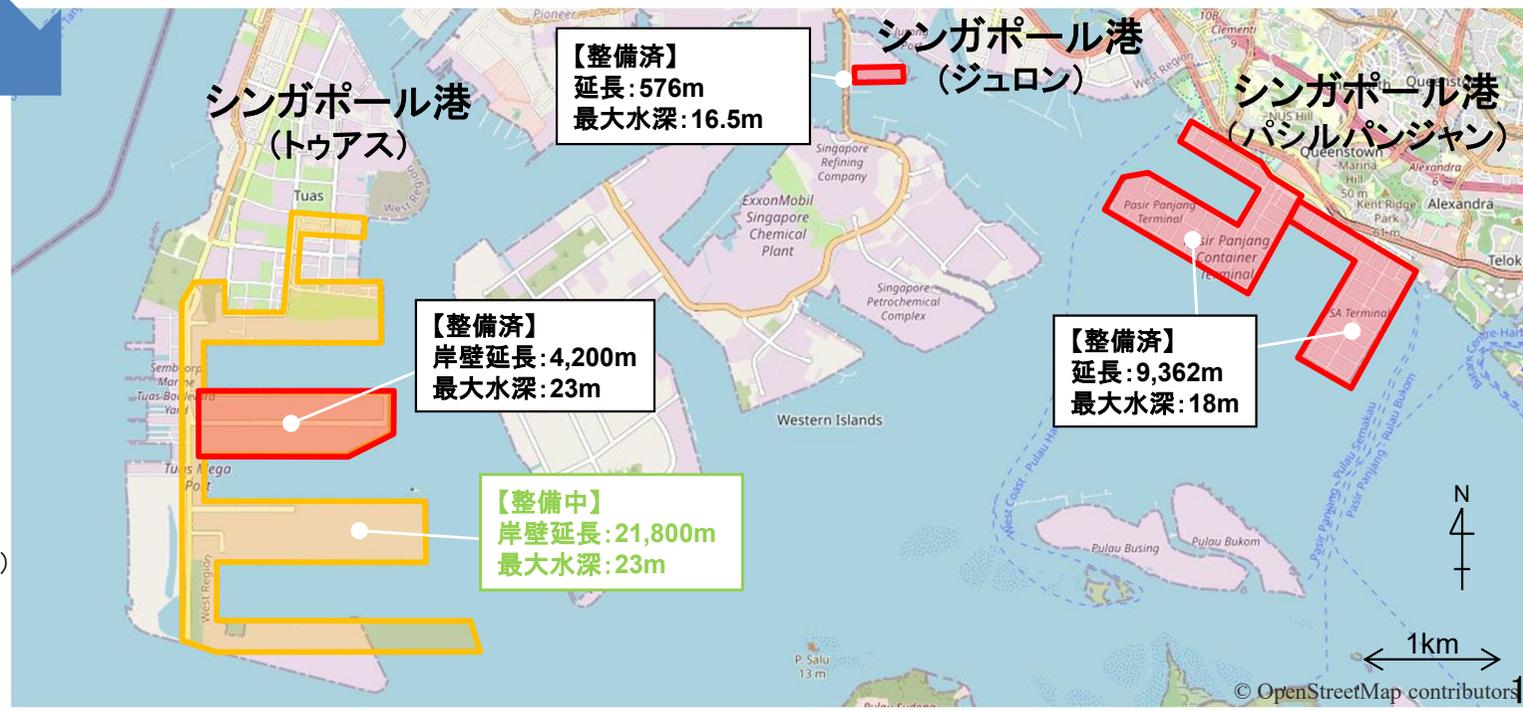


出典: 国土地理院地図

(倉庫面積・容積は2025.11末現在)

我が国と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況

○ 国際コンテナ戦略港湾において大水深岸壁を整備しているものの、アジア主要港のコンテナターミナルの規模は国際コンテナ戦略港湾を大きく上回っている。



出典: 各港HP等 (2024年4月時点)
 ※水深16m以上のものを記載。
 (日本は水深18m以上のターミナルを有する横浜港のみ記載)
 (注) 各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m未満の岸壁を含む可能性がある。

我が国と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況

○ 国際コンテナ戦略港湾において大水深岸壁を整備しているものの、アジア主要港のコンテナターミナルの規模は国際コンテナ戦略港湾を大きく上回っている。

主要港の岸壁数・延長

港湾名	整備済岸壁数・延長 ※水深16m以深(うち水深18m以深)
京浜港	8岸壁(2岸壁) 2,870m(900m)
阪神港	7岸壁 3,000m
釜山港(新港)	27岸壁(10岸壁) 8,960m(3,200m)
高雄港	12岸壁(12岸壁)※ 4,844m(4,844m)
上海港	23岸壁(7岸壁)※ 7,950m(2,600m)
シンガポール港	39岸壁(26岸壁) 14,138m(10,166m)
タンジュンペラパス港	10岸壁 5,040m
ポートケラン港 (WEST PORT)	11岸壁(5岸壁)※ 3,300m(1,500m)
LA・LB港	24岸壁 10,250m

国際コンテナ戦略港湾と海外主要港との 主要ターミナル規模の比較

港湾名	地区	ターミナル数	ターミナル 合計面積	1ターミナル あたり平均面積
京浜 (東京)	中央 防波堤外	1	20ha	39ha
京浜 (横浜)	本牧・ 南本牧	3	150ha	
阪神 (大阪)	夢洲	2	74ha	
阪神 (神戸)	PI・RI	3	109ha	
釜山	新港	7	554ha	79ha
シンガ ポール	パシルパ ンジャン	5	466ha	93ha

※水深16m以上の係留施設を含むターミナルを運営者毎にカウント。
出典)各港港湾計画やHP等を基に国土交通省港湾局試算

※17.5mの岸壁を18m以深に計上している。
出典)各港HP等より国土交通省港湾局作成

我が国及び海外主要港における自動化技術等の導入状況

○ 世界のコンテナ取扱量の上位20港(2023年)のうち、17港にコンテナターミナルの自動化・遠隔操作化技術が導入済みであるのに対し、国際コンテナ戦略港湾等ではこれらの技術の導入が遅れている。

順位	港湾		年間取扱量 (万TEU)	主なターミナル	自動化・遠隔化の状況(2025年5月時点)		
					ガントリークレーン	ターミナル 内輸送	ヤードクレーン
1	上海	中国	4,916	洋山深水港	遠隔	自動	自動
2	シンガポール	同左	3,901	トウアス	遠隔	自動	自動
3	寧波-舟山	中国	3,530	宁波舟山港梅山港区	遠隔	自動	遠隔
4	深圳	中国	2,988	YICT	遠隔	自動	遠隔
5	青島	中国	2,877	New Qianwan CT	遠隔	自動	自動
6	広州	中国	2,541	Nansha	遠隔	自動	自動
7	釜山	韓国	2,304	BNCT、DPW、旧韓進、現代	遠隔	自動	遠隔
8	天津	中国	2,219	天津港(集団)有限公司	遠隔	自動	遠隔
9	ドバイ	UAE	1,447	ジュベル・アリ	遠隔	×	自動
10	香港	中国	1,440	CT6/7, CT9North	×	×	遠隔
11	ポートケラン	マレーシア	1,406	ウエストポート	×	×	×
12	ロッテルダム	オランダ	1,345	Maasvlakte II, Euromax, World gateway, Delta	遠隔	自動	自動
13	廈門	中国	1,255	XOGCT	遠隔	自動	遠隔
14	アントワープ	ベルギー	1,250	Antwerp GWターミナル	×	×	自動
15	タンジュンペラパス	マレーシア	1,048	PTPターミナル	×	×	×
16	レムチャバン	タイ	887	Dターミナル	遠隔	自動	遠隔
17	高雄	台湾	883	EG, KMCT	遠隔	自動	遠隔
18	ロサンゼルス	アメリカ	864	TraPacターミナル	×	自動	遠隔
19	タンジェMED	モロッコ	861	TC4	遠隔	×	自動
20	太倉	中国	804	-	-	-	-

出典:Lloyd's list、PIANC Report(2021.3)、港湾空港技術研究所報告(2018.3)、各ターミナルHP等

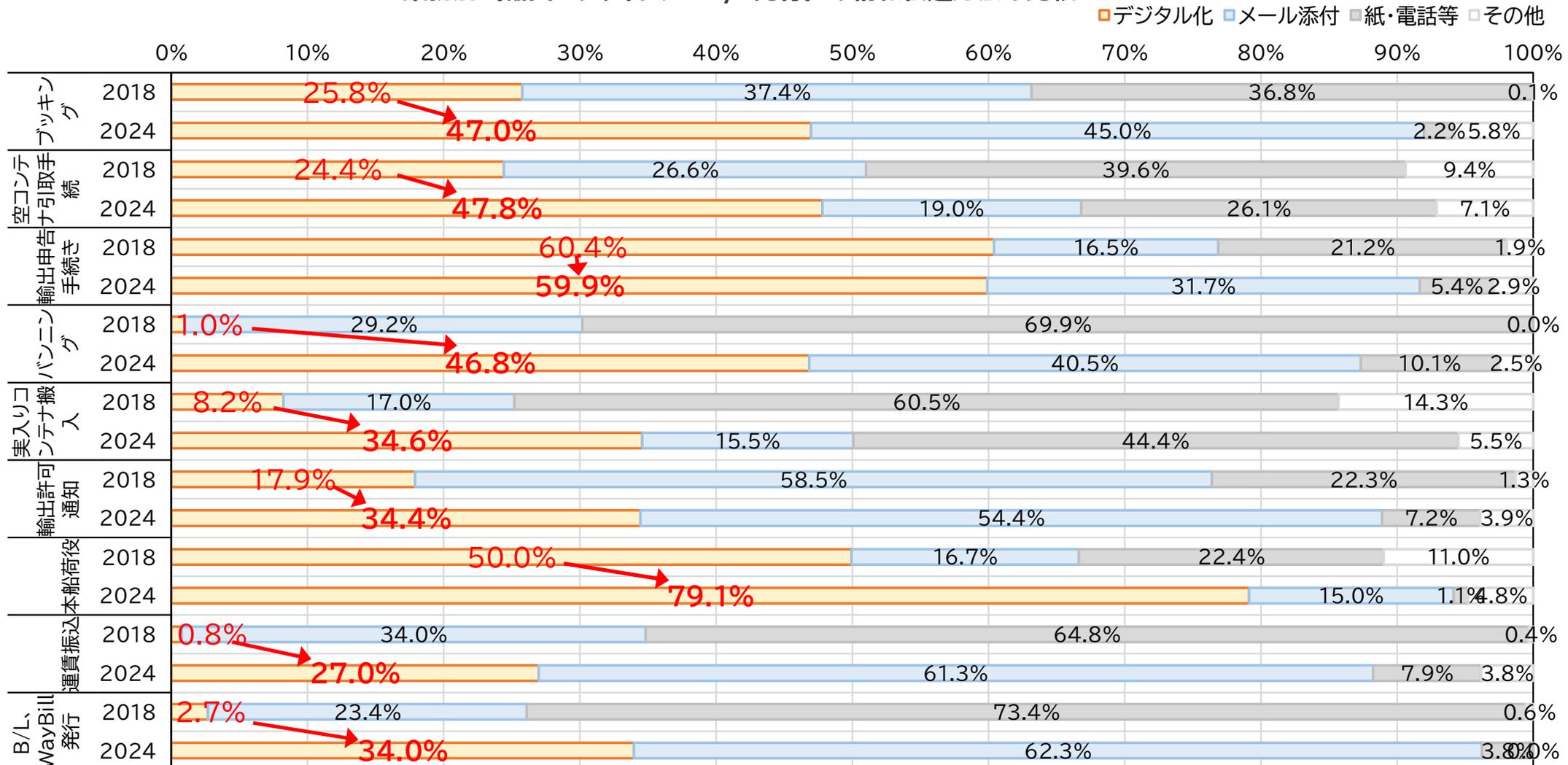
【国際コンテナ戦略港湾等】

42	京浜港	東京港	493	大井、青海、中央防波堤外側	×	×	整備中(遠隔)
70		横浜港	298	本牧埠頭、南本牧埠頭	×	×	遠隔
78	名古屋港		268	飛鳥、鍋田	×	自動	遠隔
72	阪神港	神戸港	289	ポートアイランド、六甲アイランド	×	×	整備中(遠隔)
82		大阪港	239	夢洲、咲洲	×	×	×

港湾物流手続きの現状

- サイバーポートの運用開始もあり、2018年→2024年の約5年間で港湾物流手続きの電子化が進展。
- 一方、未だ電子化が進んでいない手続きもあり、貿易手続き全体の効率化のためには、引き続き電子化の推進が必要。
- さらに、実際の荷動きと連携（CONPAS、TOS等）することにより、物流全体の効率化が期待できる。

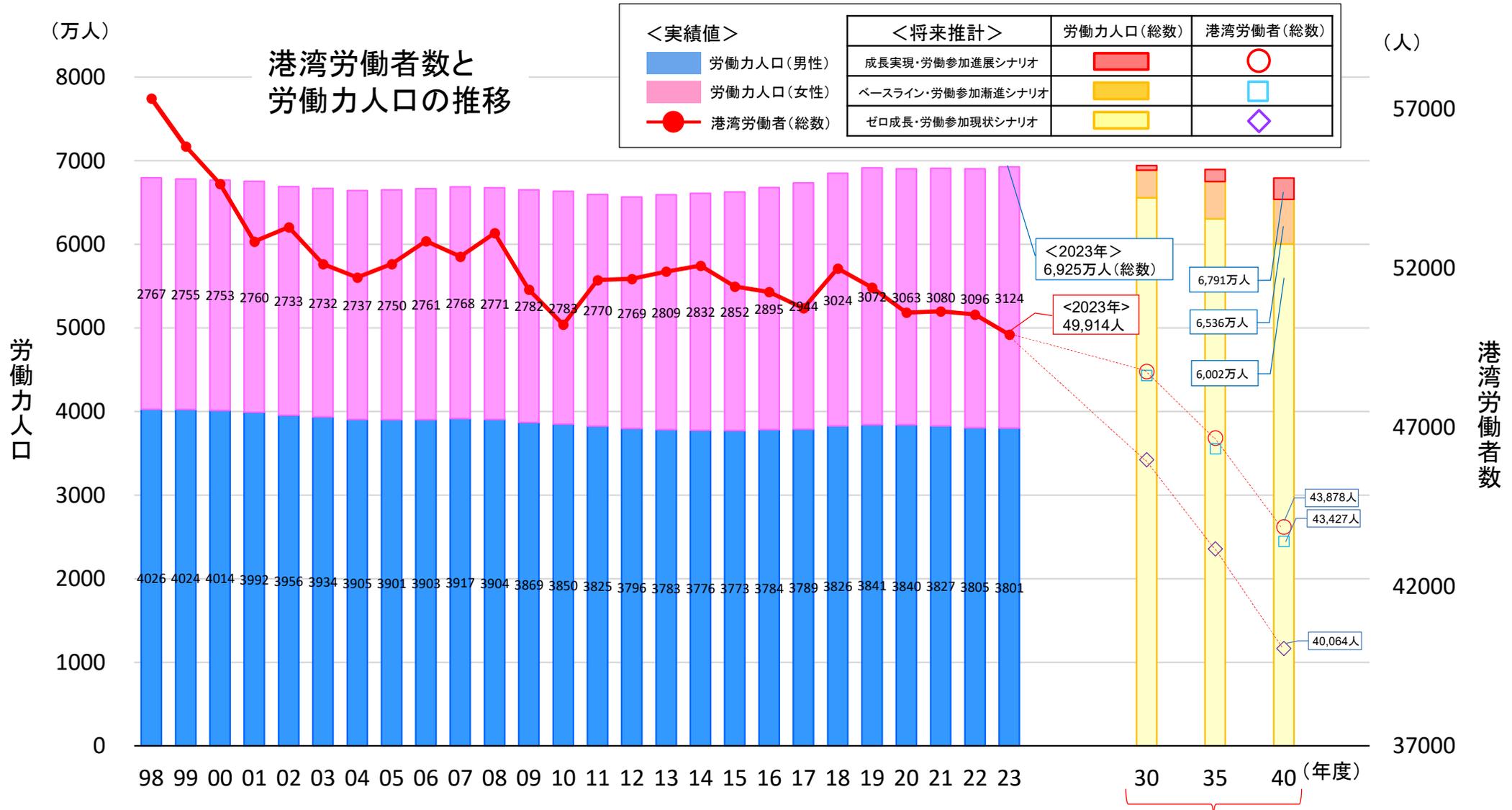
業務別（輸出：ブッキング～B/L発行）の情報伝達方法の比較



※調査方法や設問が2018年と2024年とで若干異なる（手順のFrom-Toを限定しているか否か等）ため、単純な比較が適切でない項目もあることに留意が必要
 （出典）国土交通省港湾局による事業者へのアンケート調査結果（2018年：N=238社、2024年：N=472社）より作成

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。

港湾労働者の不足状況等の実態調査

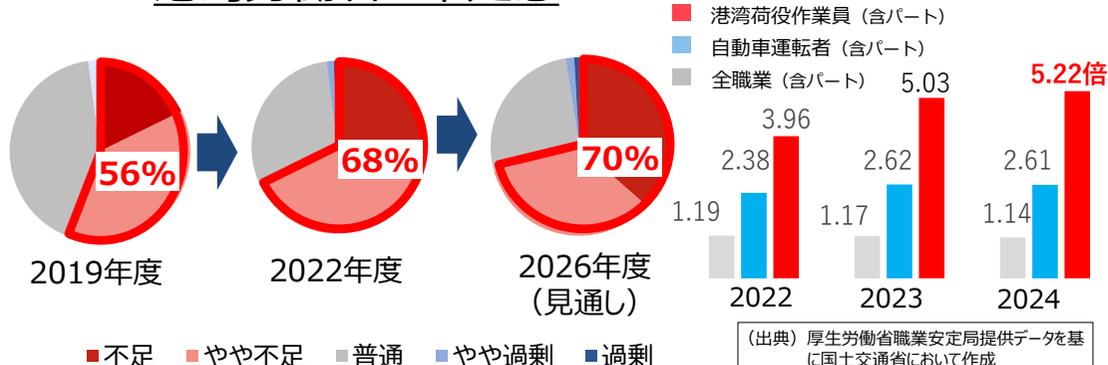
- 2025年1月、港湾運送事業者を対象に港湾労働者の不足状況や経営実態等についてアンケート調査を実施。
- 港湾労働者の人手不足が拡大傾向にあることや、労務費等を適切に転嫁した運賃・料金を十分に収受できていない事業者が多数存在することが確認された。

〈調査結果の概要〉

◆ 港湾労働者

・港湾労働者の人手不足の常態化が予想される

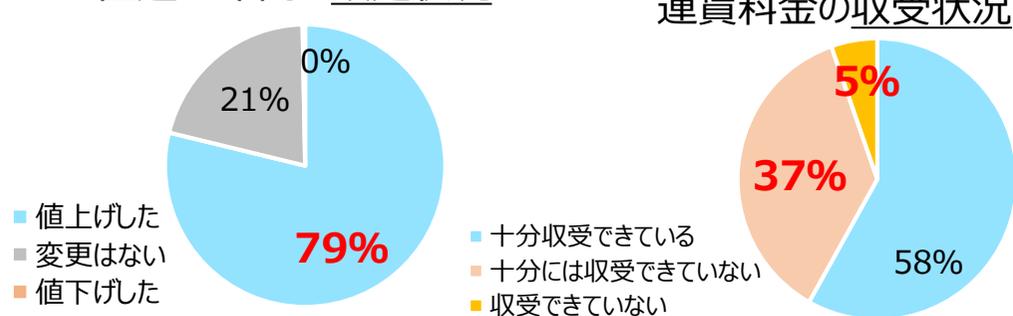
港湾労働者の不足感



◆ 運賃・料金

・約8割の事業者が直近5年間に運賃料金の値上げを行っているが、収受状況については、約4割が十分ではないとする声

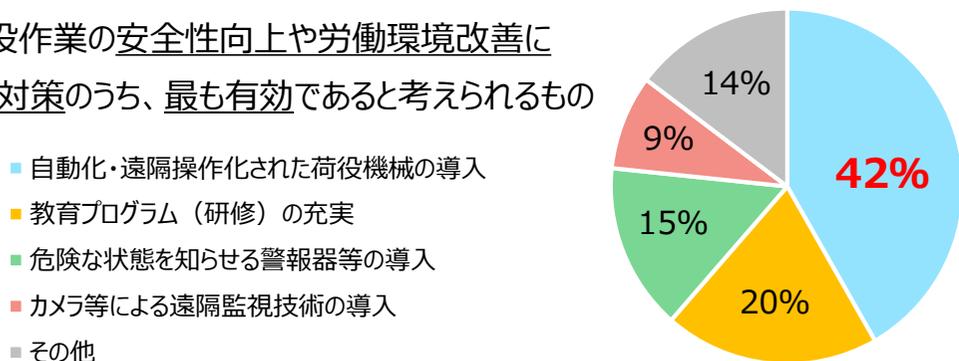
直近5年間の改定状況



◆ 荷役作業

・安全性向上や労働環境の改善を図る方策として、約4割の事業者から自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入を望む声

荷役作業の安全性向上や労働環境改善に向けた対策のうち、最も有効であると考えられるもの



◆ 調査概要

対象者: 港湾運送事業法に基づく指定港湾(93港)において港湾運送事業を営む者1,143者

実施期間: 2025年1月~2月

回答数(回収率): 529者(46.2%)

元請(一部の荷役作業を下請に委託)	177	専業(下請として荷役作業の全部又は一部を実施)	127
元請(全部の荷役作業を実施)	130	専業(直受として荷役作業を実施)	52
検数・鑑定・検量	33	無回答	10

港湾労働者不足等に伴う港湾荷役への影響

○ 最近、港湾労働者不足による港湾荷役作業の遅延の発生などが生じており、これに対応するため、作業時間変更(土日の荷役の停止、ゲートのクローズ)等を行う港湾が出てきている。

○ **小樽港の状況** ＜出典：ノーススタートransポート株式会社(小樽港コンテナターミナル運営会社) HP 2026年1月7日プレスリリースより抜粋＞
小樽港 港町コンテナターミナル 営業時間変更について

(略)弊社では業務体制の見直しに伴い、下記の通りCY営業時間を変更させていただくこととなります。

変更日時 2026年4月1日(水)より

【変更前】

平日 8:30～16:30

土曜日 8:30～12:00

日曜・祝日 終日クローズ

【変更後】

平日 8:30～16:30

土曜日 終日クローズ

日曜・祝日 終日クローズ

○ **門司港の状況** ＜出典：門司港コンテナターミナル貨物情報サービス HP 2025年12月1日プレスリリースより抜粋＞

門司(太刀浦)コンテナターミナル作業時間変更について

現在、太刀浦コンテナターミナルにおいては、港湾労働者不足に起因するショートギャングにより港湾荷役作業の遅延が発生するなど、安定した港湾荷役サービスの提供が難しい状況となっており、お客様には大変ご迷惑をおかけしております。

(略)

これらのことから太刀浦コンテナターミナルでは、誠に勝手ながら下記のとおり 2026年2月より当分の間、本船荷役及び土曜日のゲートオープンについて下記のとおり変更させていただきます。

① 太刀浦コンテナターミナルの日曜荷役を完休といたします。【2026年2月1日(日)から実施】

② 太刀浦コンテナターミナルの土曜日のゲートを終日クローズいたします。ただし、生鮮品等の搬出入は事前予約により対応いたします。【2026年2月7日(土)から実施】