

国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について

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開催しました

概要

日時: 令和8年1月21日(水) 13:00~15:00

場所: 合同庁舎3号館 11階特別会議室(オンライン併用)

令和6年2月の最終とりまとめに基づき、政策目標や施策の進捗を継続的にフォローアップすることとしており、前回令和7年1月開催以降の取組と、パフォーマンス指標の導入等について、報告・議論を行った。

議事要旨(委員からの主な発言)

- 直航便利用によるリードタイムの短縮は在庫削減に直結する。現場で仕掛時間を秒単位で削減する努力をしても、海外港湾トランシップに切り替わることでリードタイムが簡単1、2週間伸びてしまう。日本に直行便を寄せてもらうために、戦略港湾は全てのターミナルで一体利用を実現するなど思い切った取り組みが必要。(委員)
- 欧州直航航路の抜港については極めて深刻に受け止め。貨物量の確保のため日本全体としてどうあるべきなのか、港湾局を超えたレベルで議論すべき。また、直航喪失に対する荷主の声(懸念)が社会に届いていない。直航が日本経済や経済安全保障に対してどのような影響があるのか見える化するべき。(委員)
- 横浜港南本牧CTについては一体運営ができているという認識だが、もっと深化させることができると思う。効率、稼働率の高いコンテナターミナルを目指して、国・港湾管理者等とともに、取組を進めていきたい。(港湾運営会社)
- 国際基幹航路のために大規模・大水深ターミナルを整備するというが、フィーダーも船型大型化しており、大型船が迅速につける港でないと船社からは選ばれにくい。(委員)
- 国際トランシップ貨物の集貨については、ベンチマークとなる釜山港との比較で優位性を把握するべき。(委員)
- 我が国港湾の国際競争力の強化は経済安全保障の課題であることを踏まえれば日本の産業政策としてとらえられる必要がある。その意味、スピード感、アピール感を見せる工夫が必要。また、何をもちて港湾の効率化とするのか分析が必要。きめ細やかなサービスという面では日本の優位性を示せるのではないか。(委員)

委員会の様子



資料掲載ページのご案内

当日資料は下記URLよりご確認いただけます。議事概要は作成中です。

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_fr2_000059.html

2024年度「進め方検討委員会」以降の進捗状況（2025年2月～）（1）

施策	取組概要	進捗状況等
集貨	多様な輸送モードを活用した集貨	<ul style="list-style-type: none"> Sea & Sea輸送等を活用した戦略的集貨を推進するために、各地方整備局等による「Sea & Seaプロモーションプロジェクト」を開始（2025年6月～）。 国交省・港湾運営会社・JR貨物において、京浜港（横浜本牧～宇都宮、2024年11月～2025年3月）、阪神港（大阪～金沢、2024年9月～2025年2月）における海上コンテナ貨物のトライアル鉄道輸送を実施。京浜港（横浜本牧～宇都宮）において、実証終了後も定期サービスとして継続。
	アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"> 関税法基本通達改正により、仮陸揚貨物（国際トランシップ貨物）について、陸揚港等以外の港等においても積み込むことができる旨や、再混載するために経由する必要がある保税蔵置場への保税運送について一般の手続により実施可能である旨が明確化された（2025年10月施行）。
	国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 本牧ふ頭BCターミナルにおいてコンテナターミナルの一体利用に係る実証輸送を実施（2025年2月）。 神戸港ポートアイランド第Ⅱ期地区において、災害時の事業継続の観点も踏まえコンテナターミナルの一体利用に係る実証輸送を実施（2025年3月）。
	港湾運営会社による取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> 国交省・YKIP・HPCがONE本社を訪問し共同でトップセールスを実施（2025年4月）。 国交省・YKIPがMaersk本社を訪問し共同でトップセールスを実施（2025年8月）。 港湾運営会社による港湾セミナーを日本各地で開催（例：「阪神港セミナーin鹿児島」（2025年7月）、「2025横浜川崎港湾セミナーin宮城」（2025年11月）、「阪神港セミナーin秋田」（2025年12月）等）。 ジャカルタにてYKIP・横浜市主催、国交省共催の横浜川崎港湾セミナーを開催（2025年7月）。 クアラルンプールにて神戸市・HPC主催、国交省共催の神戸港セミナーを開催（2025年11月）。
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	<ul style="list-style-type: none"> 2024年度以降、本牧ふ頭A突堤において新たな5つのロジスティクス施設が竣工・営業開始。（無利子貸付支援を活用し建設された施設を含む。）

2024年度「進め方検討委員会」以降の進捗状況（2025年2月～）（2）

施策	取組概要	進捗状況等
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	<ul style="list-style-type: none"> 大阪港夢洲地区C12拡張部の供用開始（2025年2月）。 横浜港本牧ふ頭D5（水深16m）の一部供用を開始（2025年9月）。
	DXの推進	<ul style="list-style-type: none"> 東京港大井1・2号ターミナルにおいてCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の常時運用を開始。（2025年8月） 横浜港本牧BCターミナル（BC2ゲート）において、初めて「原則予約」の試験運用を実施（2025年8月・11月） 東京港大井3・4号ターミナルにおいてCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の常時運用を開始。（2026年1月） 「港湾技術開発制度」における技術開発課題の公募（第3回）を行い、3件の技術開発課題を新規採択。（2025年6月） 遠隔操作ガントリークレーン導入に対する補助制度を含む令和8年度予算案が閣議決定（2025年12月）。
	GXの推進	<ul style="list-style-type: none"> メタノールバンカリング拠点のあり方検討会のとりまとめを公表（2025年3月）。 水素を燃料とする荷役機械の円滑な導入・普及を目的として、ガイドラインを作成中。水素利用に関する知見を得るため、神戸港ポートアイランド第Ⅱ期地区PC15～17（2025年4月～6月）、横浜港南本牧ふ頭MC-2（2025年6月～8月）において、水素を燃料とする荷役機械の現地稼働実証を実施。 CNP認証（コンテナターミナル）の運用を開始（2025年6月）。同年9月に川崎港コンテナターミナル及び大阪港南港コンテナターミナルC-1/4を含む5つのターミナル、同年11月に大阪港夢洲コンテナターミナルを含む2ターミナルを認証。
	物流の2024年問題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 敦賀港・大阪港において、フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナの位置等を管理するシステムの現地技術検証を実施（2024年12月～2025年3月）。検証結果等を踏まえ、システムの導入を推進するため、次世代高規格ユニットロードターミナル導入推進会議設置（2025年10月に第1回会合を開催）
	港湾労働者不足への対応	<ul style="list-style-type: none"> 「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定・公表。（2025年6月） 「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン検討委員会」を開催。（2025年9月） 港湾運送事業の取引環境改善に向けた取組が含まれる令和7年度補正予算が成立（2025年12月）
	コンテナターミナルの情報セキュリティ対策の強化	<ul style="list-style-type: none"> 「港湾分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン（第2版）」を公表。（2025年3月） 港湾運送事業法に基づく事業計画のサイバーセキュリティ監査を開始。（2025年8月～） 基幹インフラ事業者によるターミナルオペレーションシステムの導入・維持管理等の委託に際して事前審査を開始。（2025年11月～）

【※参考】

新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討員会 委員名簿

	赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
	小川 雅史	国土技術政策総合研究所港湾研究部港湾システム研究室 室長
(座長)	河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
	柴崎 隆一	東京大学大学院工学系研究科システム創成学専攻 准教授
	竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
	二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
	山崎 朗	中央大学経済学部 教授
	甲斐 督英	外国船舶協会 会長
	浅井 学	一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会 常務理事
	久保 昌三	一般社団法人日本港運協会 会長
	加藤 雅徳	一般社団法人日本船主協会 常勤副会長
	堀内 保潔	一般社団法人日本経済団体連合会産業政策 本部長
	松井 拓	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会JILS総合研究所 第1部長 所長補佐
	河野 真人	サントリーロジスティクス株式会社 調達国際部 専任部長
	最勝寺 史行	住友商事株式会社 物流管理部長
	関戸 崇	株式会社クボタ 物流統括部長
	高橋 史武	日産自動車株式会社 SCM本部日本物流部部品輸出グループ主管
	丹澤 俊夫	キヤノン株式会社 ロジスティクス企画部 担当部長
	中井 拓志	横浜川崎国際港湾株式会社 代表取締役社長
	木戸 貴文	阪神国際港湾株式会社 代表取締役社長
	田中 彰	東京都港湾局長
	新保 康裕	横浜市港湾局長
	森 賢一	川崎市港湾局長
	中小路 和司	大阪港湾局長
	長谷川 憲孝	神戸市港湾局長
	安部 賢	国土交通省港湾局長

指標導入の目的

- ・ 国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況、達成状況等を確認しつつ、最終目標である「基幹航路就航の維持・強化」につなげる必要がある。（政策のフォローアップ）
- ・ 中でも、荷主のニーズに対応するため外航コンテナ船社は定時性をより重要視する傾向にあり、予定通りの所要時間で離着岸や荷役作業を終えることができるとともに、その所要時間の短縮や柔軟なバースウィンドウ活用により他港での遅れを取り戻すことに貢献できることが重要。
- ・ また、国内的には人手不足や働き方改革などに伴い、内航コンテナ船の滞船やトラックの渋滞を縮減する必要性が益々高まっている。
- ・ これらに対応するため、コンテナターミナルの更なる効率的な運営（サービス向上）及び能力の最大化（投資効果の最大化）を目指す。
- ・ このため国、港湾管理者、港湾運営会社、民間ターミナルオペレーターなどの関係主体が共通認識の下、役割分担と連携の強化に向け、コンテナターミナルの能力や現状について見える化を図る手段としてパフォーマンス指標を導入する。（役割分担と連携の強化に向けた「見える化」）
- ・ 設定したパフォーマンス指標は、港湾サービスのボトルネックの特定や改善策の立案、他国港湾との比較を通じた自港の強み・弱みの把握などへの活用も想定。

【※参考 ターミナルのパフォーマンス指標について（進め方検討委員会 資料より抜粋）】

海外コンテナターミナルその他のパフォーマンス指標の事例

○2025年9月、世界銀行とS&Pグローバル・マーケット・インテリジェンスは、世界のコンテナ港湾の効率性を示すCPPI(The Container Port Performance Index)2024を公表。

順位	港湾名	地域名	CPPIスコア
1	上海洋山	中国	146.3
2	福州	中国	139.2
3	ポートサイド	エジプト、アラブ首長国連邦	137.4
4	大連	中国	136.5
5	タンジェ	モロッコ	135.8
6	馬湾	中国	133.0
7	カイメップ	ベトナム	132.5
8	広州	中国	130.2
9	赤湾	中国	129.5
10	寧波	中国	127.9
11	ハマド	カタール	124.8
12	香港	中国	122.5
13	タンジュンペラパス	マレーシア	118.3
14	天津	中国	117.8
15	サラール	オマーン	116.9
16	横浜	日本	115.2
17	廈門	中国	115.1

【※参考 ターミナルのパフォーマンス指標について（進め方検討委員会 資料より抜粋）】

想定されるパフォーマンス指標(案)

分類	指標名	単位	定義	備考
待ち時間	滞船時間	時間／日	港域に入域(錨泊)し、接岸開始までの時間	※船側の事情にも依存
	ゲート前待機時間	分／台	ゲートに並び始めてからINゲートに到着するまでに時間	※貨物種別(輸出／輸入、実入／空など)にも依存
	トラックターンタイム	分／台	INゲート通過からOUTゲート通過までの時間	※貨物種別(輸出／輸入、実入／空など)、段積数等にも依存
荷役作業効率性	CMPH	個数/時間/基	ガントリークレーン1基・1時間あたりの取扱本数の平均	※船型、積卸量などにも依存
	PMPH	個数/時間/船	1船・1時間あたりの荷役本数の平均	※船型、積卸量などにも依存
	岸壁稼働率	%	荷役時間／着岸時間	※船型、積卸量などにも依存
施設余裕シロ	岸壁使用率	%	着岸時間／使用可能時間	※出港待機の場合あり
	コンテナ蔵置率	%	蔵置個数／蔵置可能個数	※貨物種別(輸出／輸入、実入／空など)、段積数等にも依存
	コンテナ滞留日数	日	荷卸ししから搬出までの日数	※船社と荷主との取り決めに依存
その他	サイバーポート利用率	%	CP利用者数／元請け等の事業者数	
	CO2排出量	kgs CO ₂ / TEU	TEUあたりのCO2排出量	※CNP認証取得時に算出