

## 5・2 港湾整備関係

### 5・2・1 国際コンテナ戦略港湾政策

国土交通省港湾局「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」は、2014年1月、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けた「集貨、創貨、競争力強化（3本柱）」を含む報告書を取りまとめ、その後、同個別施策の実施状況をフォローアップすべく適宜会議を開催してきた。2019年2月の第10回委員会において、政策目標の達成状況や個別施策の進捗を確認するため同委員会の下に実務者レベルの「国際コンテナ戦略港湾政策推進WG」を設置、各種フォローアップを行うことを決定するとともに、同3月には「最終とりまとめフォローアップ」を公表した。

2023年度は上述の「最終とりまとめフォローアップ」に記載されている政策目標の最終年であることに加え、2019年の港湾法改正時に設定されたKPIの目標年次となることから、「委員会」および「WG」を発展的に解消、新たに「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、政策目標及びKPIのフォローアップと2024年度以降の国際コンテナ戦略港湾政策の進め方等について検討を行うこととされたため、当協会もこれに参画した。

当該委員会は、2023年6月27日に「中間とりまとめ」を公表するとともに、2024年1月に「最終とりまとめの決定」を行った。（【資料5-2-1-1】）

2025年度は最終取りまとめに基づいた施策の取組状況を評価・検証をするべく、2026年1月末に開催された同検討委員会において、当協会はサービス品質の向上および効率化・コスト削減を通じた国際競争力強化の視点から各施策の評価を提案するとともに、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消をはかるべくCONPASの今後の本格的な社会実装に向けた更なる展開への、具体的なロードマップの提示を求めた。

### 5・2・2 国土交通省港湾局との意見交換

当協会は、国土交通省港湾局からの「国際コンテナ戦略港湾政策をはじめとする国の港湾政策への理解促進と、更なる連携強化を図りたい」との提案を受け、官民一体となった意見交換を継続している。

2024年11月に開催された第1回意見交換に続き、2025年12月には第2回となる意見交換を実施した。本会合には、港湾局から港湾経済課長および港湾物流戦略室長らが出席し、当協会からは港湾物流幹事（日本郵船、商船三井、川崎汽船、三洋海運）、物流システム幹事会アドバイザー（オーシャンネットワークエクスプレスジャパン）および事務局が参加した。

会合では、港湾局より国際コンテナ戦略港湾政策に係る最新の取り組み状況や直面する課題について説明を受け、我が国港湾の「使い勝手」のさらなる改善や、国際競争力の維持・強化に向けた実効性のある施策について、活発な意見交換が行われた。

港湾局との本意見交換会は、官民の認識を共有し、現場のニーズを政策に反映させる

貴重な場であることから、2026年度以降も定例的に継続していくこととしている。

### 5・2・3 交通政策審議会港湾分科会

2025年度、交通政策審議会港湾分科会は4回開催され（第96～99回）、各港における港湾計画の改訂や一部変更の審議を行うとともに、特定港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な上屋、荷役機械、ふ頭用地等を整備する「令和7年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」について審議、了承した。また、関係事業（洋上風力発電の導入促進・国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況等）についても報告・議論がなされた。2025年度における本分科会の主な議題は以下の通り。

#### 【第96回】2025年6月30日

- ・ 港湾法等の改正について（報告）
- ・ 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（審議）
- ・ 令和7年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）
- ・ 風力発電の導入促進に向けた最近の状況について（報告）
- ・ カーボンニュートラルポートの形成について（報告）

#### 【第97回】2025年9月11日

- ・ 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（答申案）について（審議）

#### 【第98回】2025年11月5日

- ・ 港湾計画について（審議）
- ・ 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について（報告）
- ・ サイバーポートについて（報告）

#### 【第99回】2026年3月12日

- ・ 港湾計画について（審議）
- ・ 港湾ロジスティクスワーキンググループについて（報告）
- ・ 国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について（報告）
- ・ 港湾労働者の人手不足対策について（報告）
- ・ 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について（報告）

## 検討の背景

- 国際基幹航路が我が国港湾へ寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係る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。
- 新型コロナの影響による世界的な物流混乱を受け、我が国からの輸出において、他国の港湾を経由した場合のリードタイムが大幅に増加。この経験も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題。
- 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、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえ、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性をとりまとめ。

## 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。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

## 今後の取組の方向性

### 基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化。
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。

### 主な施策

- 集貨**
  - 他のアジア主要港との競争が可能な北米・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に向けた輸送ルートの構築
  - 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進
  - 物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードの活用
- 創貨**
  - 国際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

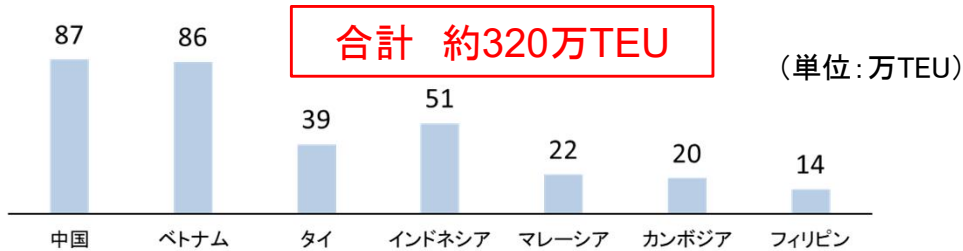
- 競争力強化**
  - 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
  - 国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進
  - 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進
  - 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化

# 最終とりまとめにおける主な施策①

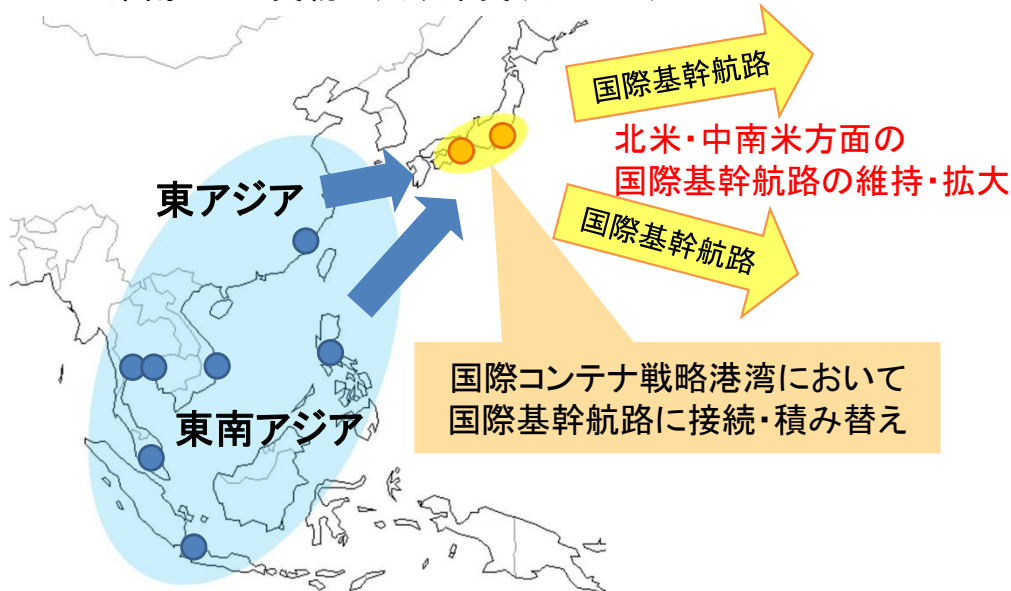
## 集貨

他のアジア主要港との競争が可能な北米・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に向けた輸送ルート構築

■アジア諸国発 米国向け輸出コンテナのうち、海外港湾を経由して輸送されているコンテナ貨物量(2022年)



■東アジア・東南アジア貨物の広域集貨(イメージ)



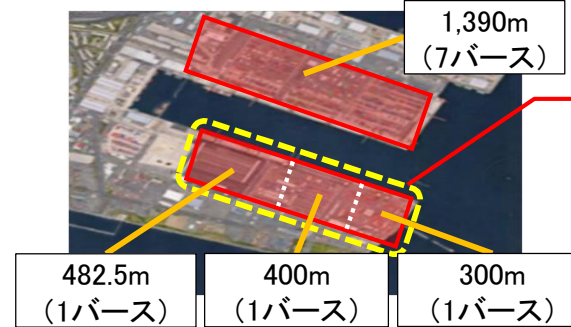
- 東アジア・東南アジア諸国から米国へは、2022年実績で約320万TEUが海外港湾経由のトランシップにより輸送されている。
- これらの貨物を国際コンテナ戦略港湾経由に転換するため、アジア諸国に進出している日系企業等の北米・中南米向け貨物を主なターゲットとして、輸送ルートの構築に取り組む。

## 集貨

円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用等の推進

■釜山港(新港)と国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルの比較

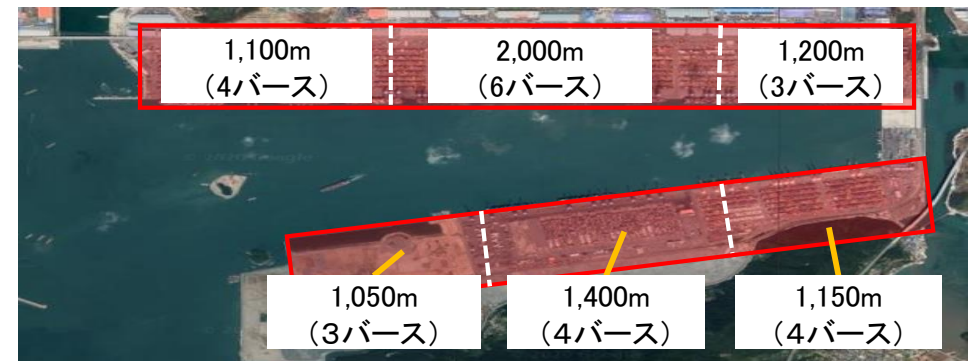
<横浜港(本牧ふ頭)(4ターミナル)>



釜山港に比べてターミナルが細分化されており、沖待ち(滞船)が発生しても、柔軟に空いているターミナル・バースに入ることができない。

⇒ターミナルの一体利用により、柔軟・円滑で効率的な着岸・荷役が可能となる。

<釜山港(新港)(6ターミナル)>



- 外航・内航コンテナ船の柔軟な着岸・荷役や貨物の積替円滑化に資するコンテナターミナルの一体利用の実現に向けて、関係者による検討体制を構築し、ロードマップの作成に取り組む。
- 国際トランシップ貨物を取り扱う際の手続きの円滑化に向けて、関係機関等と連携し必要な対応を図る。

# 最終とりまとめにおける主な施策②

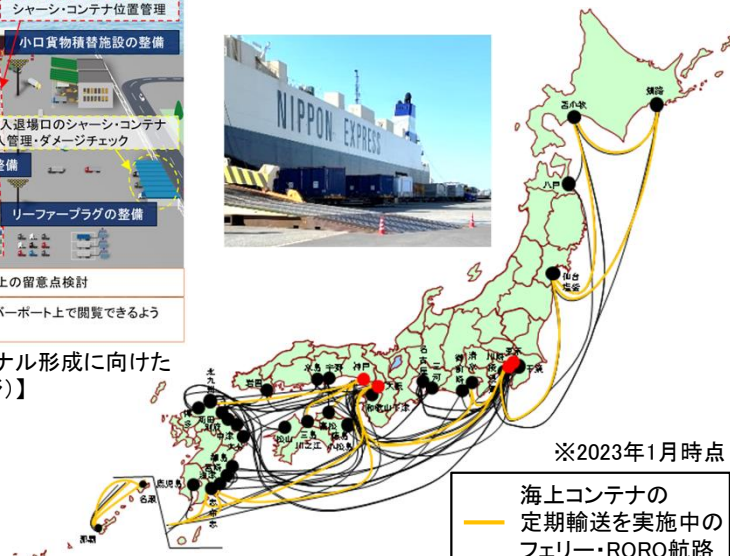
## 集貨

物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードの活用

### ■内航フェリー・RORO航路の活用に向けた取組



【次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた当面の取組(イメージ)】



### ■鉄道による海上コンテナ輸送の推進



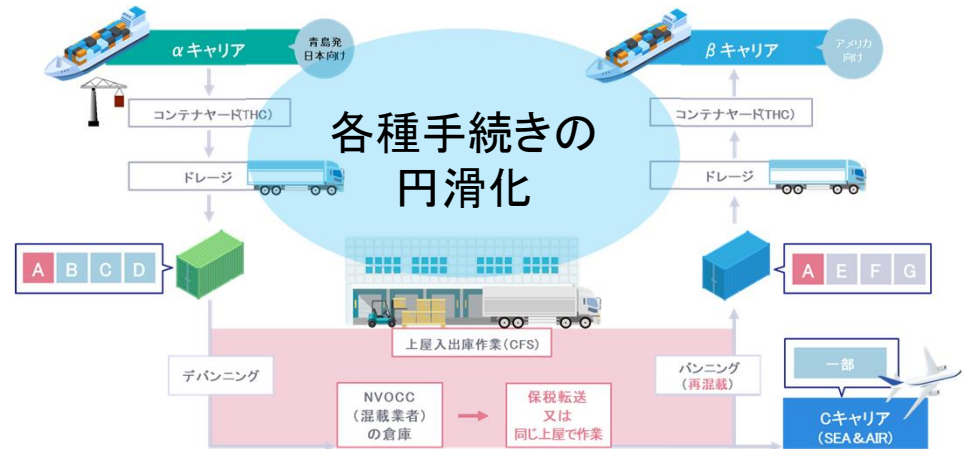
東京貨物ターミナル駅にて撮影

- 国際基幹航路等と内航フェリー・RORO航路との接続の円滑化に取り組むとともに、内航フェリー・RORO航路の大型化等に対応した港湾整備や、情報通信技術等により生産性の向上と労働環境の改善を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に取り組む。
- 国際コンテナ戦略港湾と内陸地域等を結ぶ海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)の早期実現を目指す。

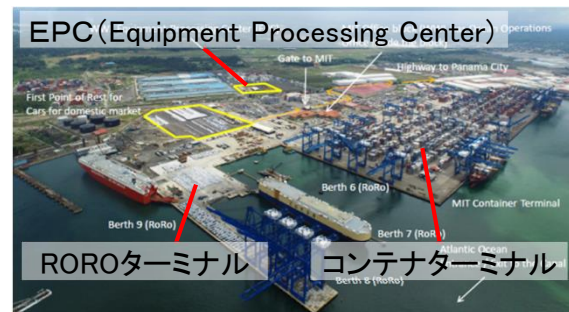
## 創貨

国際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

### ■国際トランシップ貨物に係る物流手続き(再混載のイメージ)



### ■複合機能を有する物流施設(イメージ)



【Manzanillo International Terminal(パナマ)】



【神戸港複合ターミナルのイメージ】

- 保税地域における加工・製造や再混載といったサプライチェーンの一環としての多様な物流ニーズに対応したトランシップ機能を強化する。
- 将来的な利用者の利便性向上に資する保税制度等の改善も視野に、トランシップ貨物にも対応した流通加工、再混載等の複合機能を有する物流施設の立地への支援や、国際トランシップ貨物に係る物流手続きの円滑化等について、関係機関と連携した取組を強化する。

# 最終とりまとめにおける主な施策③

## 競争力強化

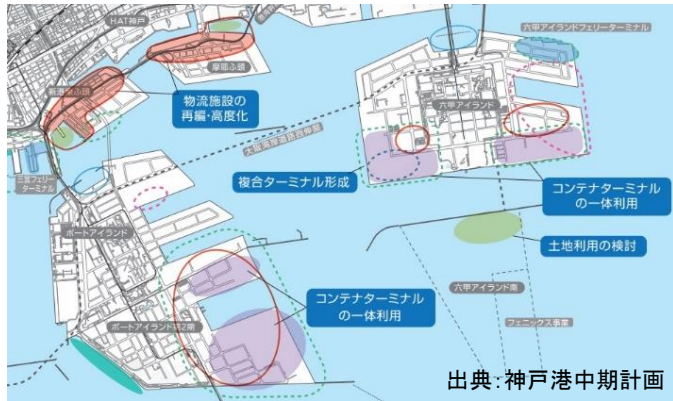
船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成

### ■大水深・大規模コンテナターミナルの形成(例)



出典：横浜市提供資料

【横浜港 新本牧ふ頭の整備イメージ】



出典：神戸港中期計画

【神戸港 コンテナターミナルの再整備イメージ】

- 船舶の大型化や取扱貨物量の増大、貨物の積替円滑化等に適切に対応するため、直線かつ一定の延長を有する岸壁や必要な水深、アクセスルートの確保に加え、複数のバースの一体利用が可能な大水深・大規模コンテナターミナルの形成に向けて、新たなターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化を着実に推進する。
- 耐震強化岸壁の整備等の強靱化対策を着実に推進する。

## 競争力強化

国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進

### ■「CONPAS」の運用状況及び遠隔操作RTGの整備状況

遠隔操作RTG (Remote-controlled RTG) | 室内のオペレーター (Operator in control room) | 快適 (Comfortable) | 安全 (Safe)

※2024年1月時点  
※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

**横浜港**

<CONPAS>  
南本牧ふ頭 (本格運用中)  
本牧BC、D1 (試験運用中)  
<遠隔操作RTG>  
本牧BC (運用中)

**東京港**

<CONPAS>  
大井ふ頭 (1・2号、3・4号、6・7号) (試験運用中)  
<遠隔操作RTG>  
青海公共CT (整備中)

**大阪港**

<CONPAS>  
DICT (2024年3月本格運用開始予定)

**神戸港**

<CONPAS>  
PC-18 (試験運用中)  
<遠隔操作RTG>  
PC-18 (整備中)  
PC-14~17 (整備中)

※RTG:タイヤ式門型クレーン  
※CONPAS:コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム

### ■荷役機械の高度化等の技術開発(例)

コンテナターミナルにおいて、蔵置場所の決定、本船積付計画の作成、荷役作業指示などのオペレーションの生産性を向上させる技術を開発。

ガントリークレーンやRTGなどの荷役機械について、本体操作の遠隔化や、オペレーターに対する操作支援などの荷役機械の生産性を向上させる技術を開発。



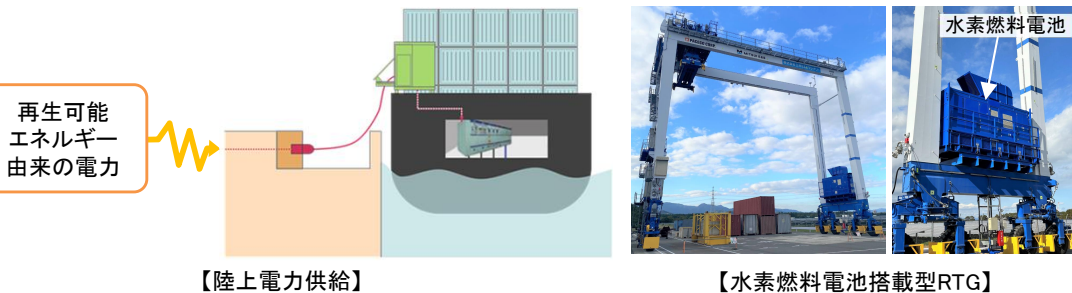
- 「CONPAS」の本格運用や遠隔操作RTGの整備、コンテナターミナルゲートの高度化など、AIターミナル技術の社会実装を引き続き推進する。
- コンテナターミナルの更なる生産性向上と労働環境改善に向けて、荷役機械の高度化等の技術開発を国の主導により推進するとともに、開発した国産技術の実装に取り組む。

# 最終とりまとめにおける主な施策④

## 競争力強化

荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進

### ■コンテナターミナルの脱炭素化に向けた取組(イメージ)



### ■LNGバンカリング拠点の形成(イメージ)

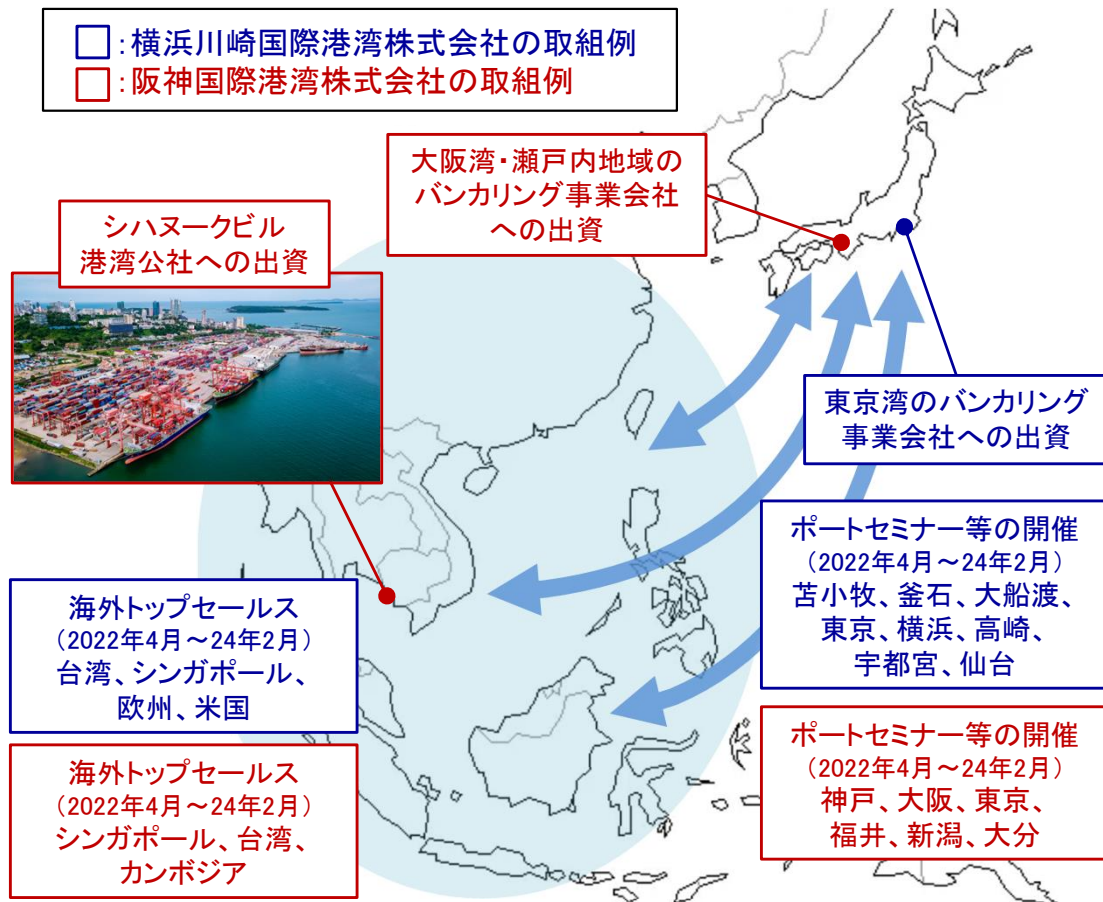


- ターミナルの脱炭素化に向けて、水素等を動力源とする荷役機械の導入に取り組むとともに、船舶への陸電供給や荷役機械の電動化等に必要グリーン電力を安定的・経済的に確保する方策を検討する。
- 東京湾、大阪湾におけるLNGバンカリング拠点の形成に取り組むとともに、メタノール・水素・アンモニア等の次世代燃料のバンカリング体制について、技術開発の動向や供給ニーズ等を踏まえながら検討する。

## 競争力強化

国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化

### ■集貨に資する国内外とのネットワークの構築(イメージ)



- 物流・脱炭素等の新規事業分野への展開や、国内地方港との更なる連携及び海外港湾への運営参画・業務提携等を推進し、集貨に資する国内外とのネットワークを構築するとともに経営基盤を強化する。
- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化に資する施設整備や国際基幹航路の誘致・集貨事業等への投資を促進するとともに、国内外の船社・荷主等へのポートセールス・営業や新規事業の企画実施機能を強化する。 5