

これからの港湾政策について

港湾物流グローバルアップセミナー
講演資料

令和7年11月20日

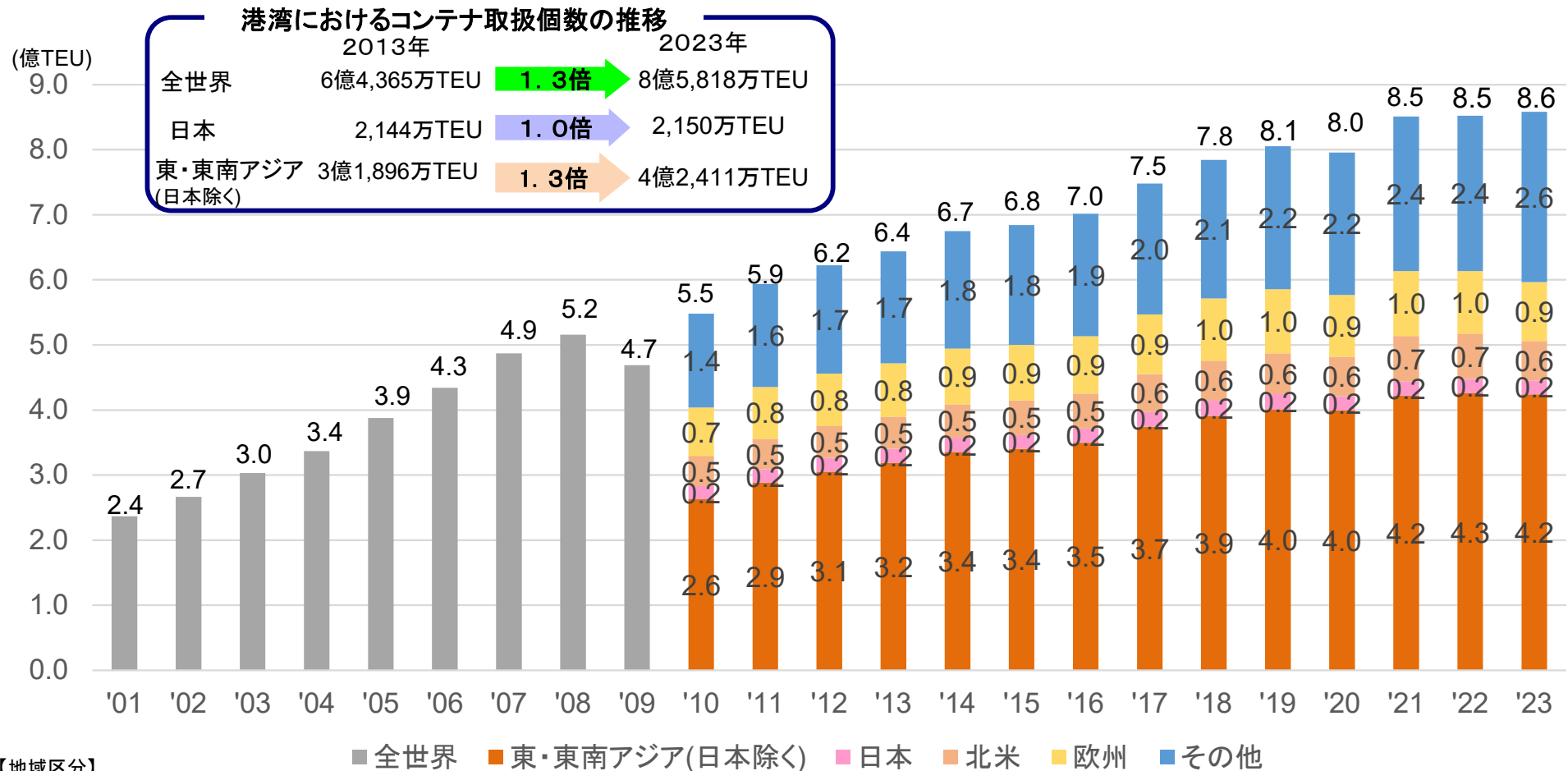
国土交通省港湾局港湾経済課長 末満 章悟

1. 国際コンテナ戦略港湾政策・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2. 港湾労働者不足対策等アクションプラン2025・・・・・・・・23

1. 国際コンテナ戦略港湾政策

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2013年から2023年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.3倍に増加している。



2010～2023年
 ○東・東南アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア、ベトナム
 ○北米: アメリカ、カナダ
 ○欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 ○その他: 上記以外(日本除く)

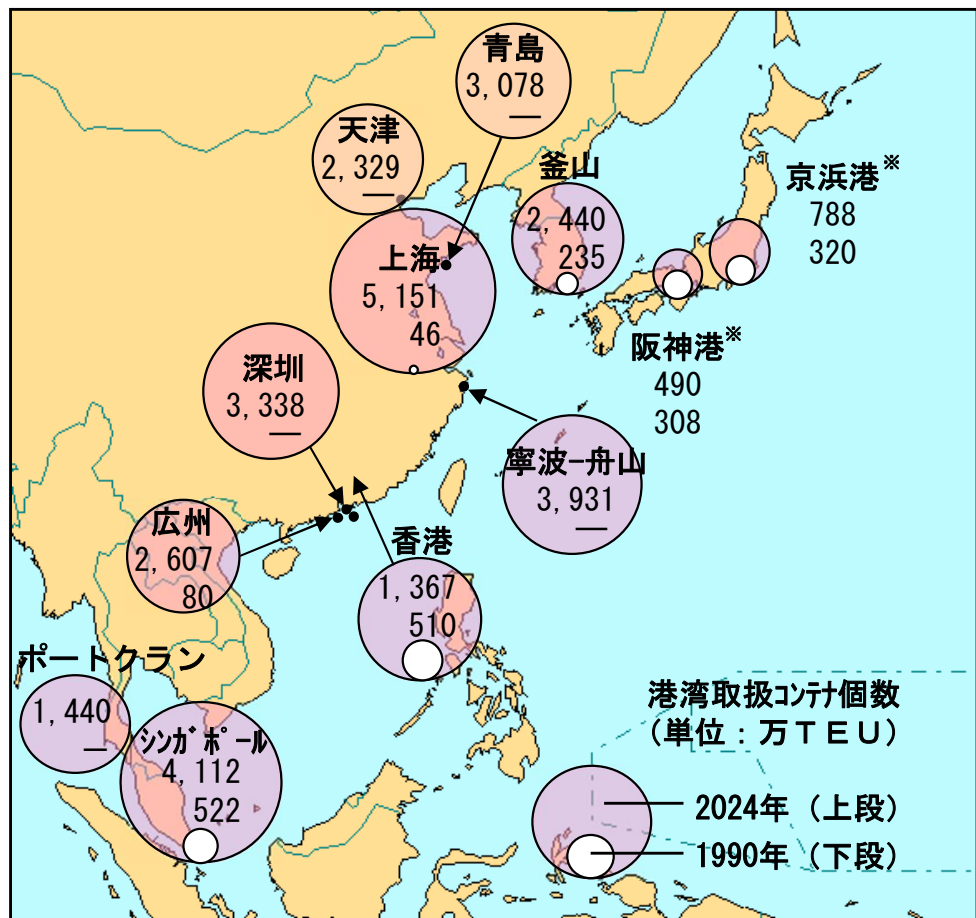
TEU(twenty-foot equivalent unit)
 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

出典: UNCTAD(Container port throughput, annualおよびReview of Maritime Transport)
 より国土交通省港湾局作成
 注意: 2009年以前は出典上に地域別の記載なし

※2023年のうち、東南アジアのインドネシアに欠値あり。

アジア主要港におけるコンテナ取扱個数

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※京浜港は東京港・横浜港・川崎港。
阪神港は大阪港・神戸港。

TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格 (ISO規格) の20 フィート・コンテナを1とし、
40フィート・コンテナを2として計算する単位。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

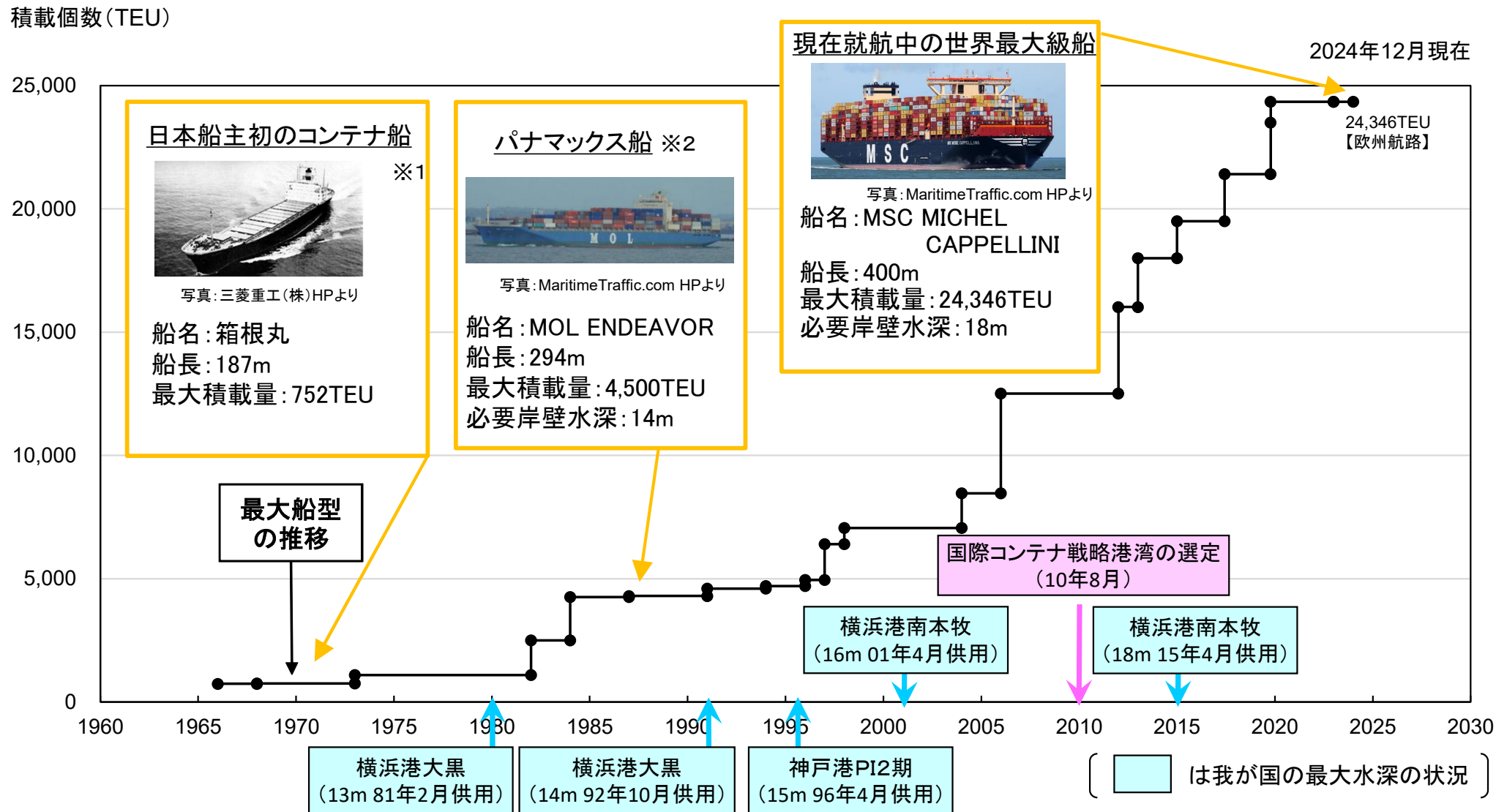
| 1990年 | | | 2024年 (速報) | | |
|-------|-----------------|-----|------------|----------------|-------|
| 順位 | 港名 | 取扱量 | 順位 | 港名 | 取扱量 |
| 1 | シンガポール | 522 | 1 (1) | 上海 (中国) | 5,151 |
| 2 | 香港 | 510 | 2 (2) | シンガポール | 4,112 |
| 3 | ロッテルダム | 367 | 3 (3) | 寧波-舟山 (中国) | 3,931 |
| 4 | 高雄 | 349 | 4 (4) | 深圳 (中国) | 3,338 |
| 5 | 神戸 | 260 | 5 (5) | 青島 (中国) | 3,087 |
| 6 | 釜山 | 235 | 6 (6) | 広州 (中国) | 2,607 |
| 7 | ロサンゼルス | 212 | 7 (7) | 釜山 (韓国) | 2,440 |
| 8 | ハンブルク | 197 | 8 (8) | 天津 (中国) | 2,329 |
| 9 | ニューヨーク・ニュージャージー | 187 | 9 (9) | ドバイ (UAE) | 1,554 |
| 10 | 基隆 | 183 | 10 (11) | ポートクラン (マレーシア) | 1,440 |
| 11 | 横浜 | 165 | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 13 | 東京 | 156 | 45 (46) | 東京 | 470 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | 70 (68) | 横浜 | 308 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | 75 (72) | 神戸 | 277 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | 76 (75) | 名古屋 | 276 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 24 | 名古屋 | 90 | 87 (84) | 大阪 | 232 |

※京浜港・阪神港の順位: 2024年 (2023年)
京浜港: 26位 (24位)
阪神港: 43位 (38位)

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は2023年の順位。
なお、2024年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。
[出典] CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1993及びLloyd's List資料、港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成。

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

○2000年代半ば以降、コンテナ船の大型化が急速に進展。

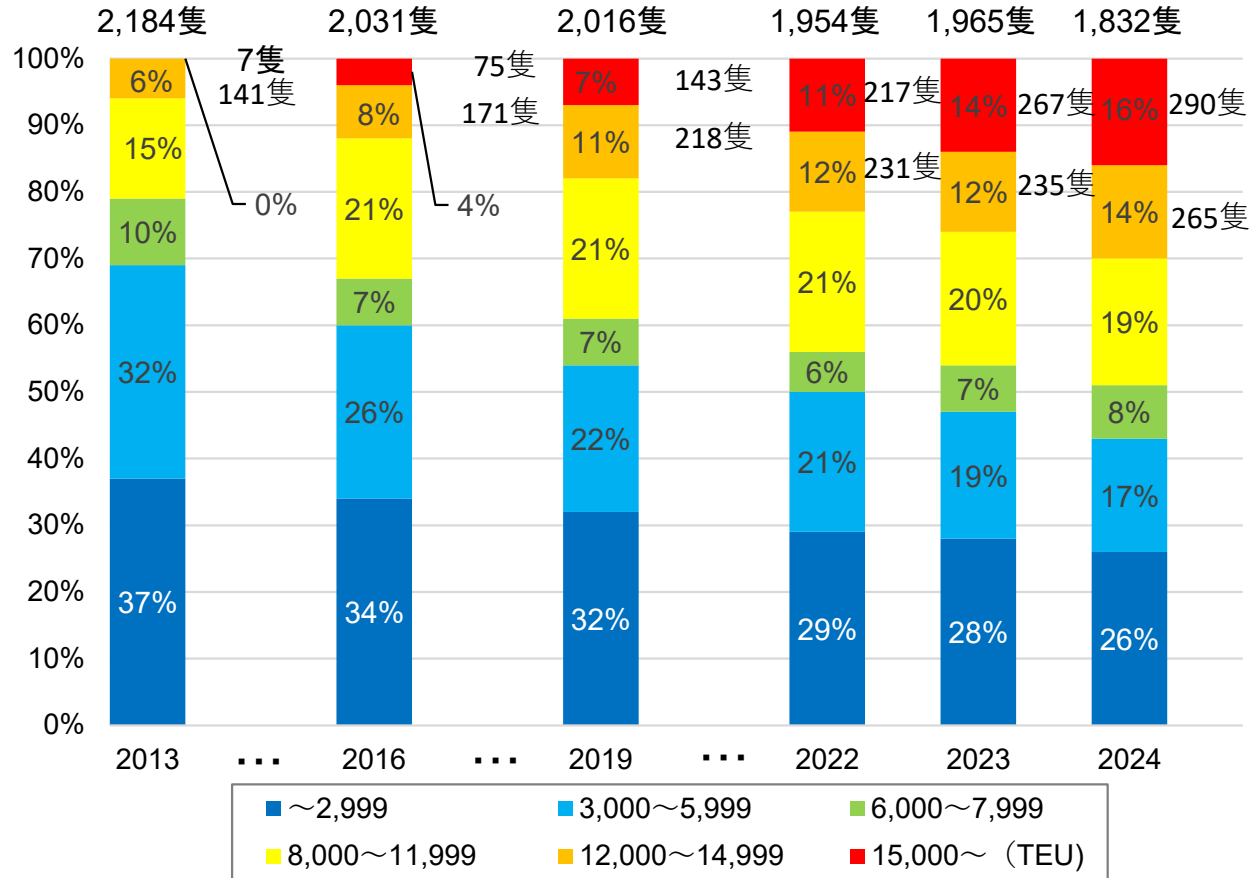


※1 かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。
 ※2 新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。
 (出典) 2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等
 ※ TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位

コンテナ船の船舶規模別の投入隻数及び竣工見通し

- コンテナ船については、大型船の投入割合が上昇傾向。
- 2023年～25年に竣工予定のコンテナ船のうち、約2割が14,000TEU積み以上（岸壁水深が概ね18m必要）。

コンテナ船の船舶規模別の投入隻数(※)



<参考>
14,000TEU以上の船舶（技術基準上、18m岸壁が必要とされる一般的な船型）の割合は、
2003年：0% 2008年：0% 2013年：2% 2020年：14% 2021年：15% 2022年：15%

2023年以降のコンテナ船の竣工見通し(船型別) (左図と階級が異なる)

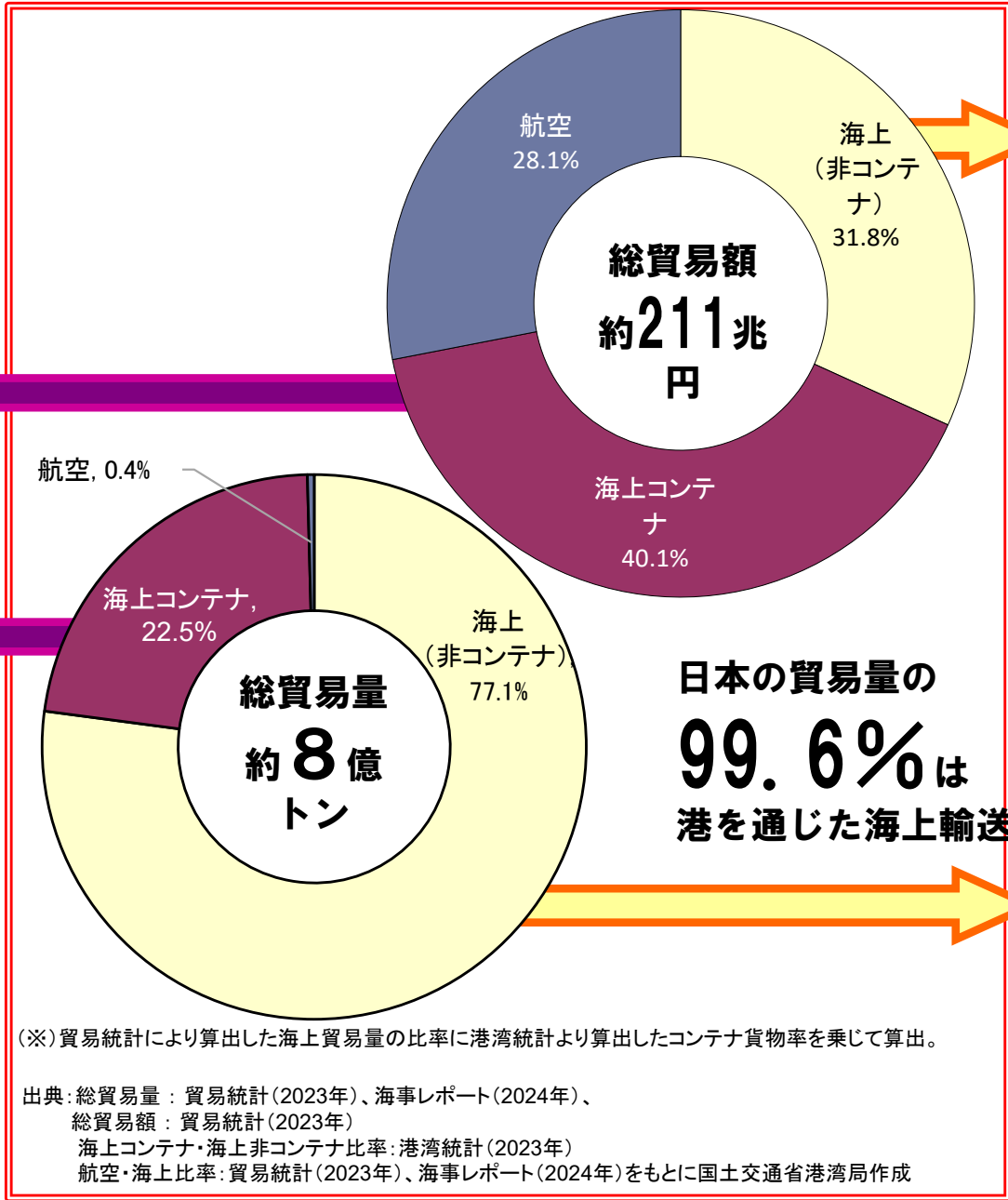
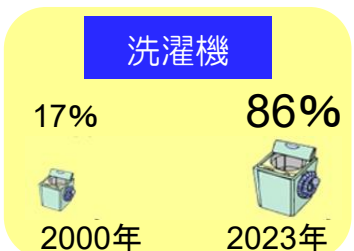
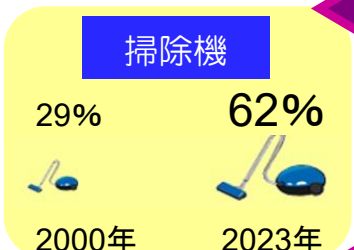
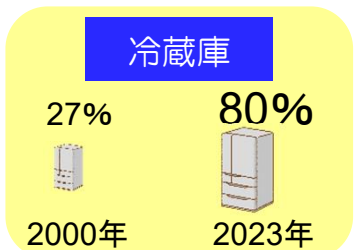
| | 2023 | 2024 | 2025 | 計 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Post-Panamax 17,000 + TEU | 27 | 13 | 13 | 53 |
| Neo-Panamax 14,000-16,999 TEU | 44 | 73 | 43 | 160 |
| Neo-Panamax 8,000-13,999 TEU | 16 | 42 | 55 | 113 |
| Intermediate 6,000-7,999 TEU | 24 | 62 | 24 | 82 |
| Intermediate 3,000-5,999 TEU | 46 | 56 | 13 | 115 |
| Feeder <3,000 TEU | 167 | 136 | 17 | 320 |
| 総計 | 324 | 382 | 165 | 871 |

出典：Clarkson「Ship Type Orderbook Monitor」2023/4

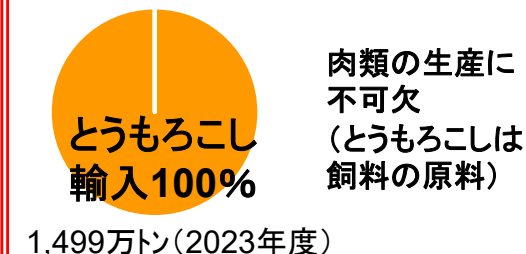
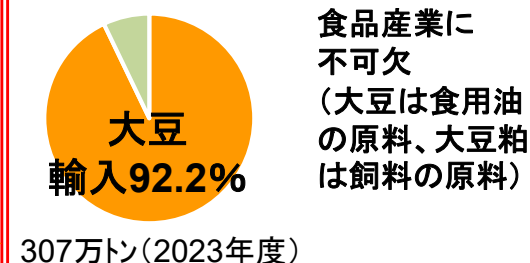
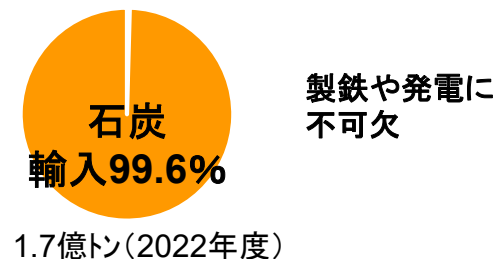
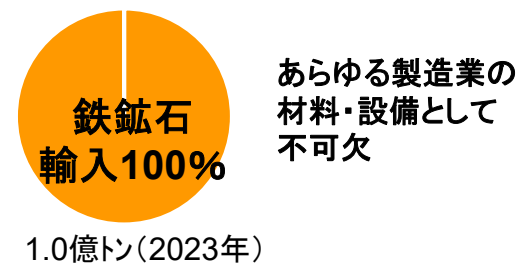
出典：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成
※日本発着航路を中心としたアジア発着の国際定期コンテナ航路を中心に、その投入船舶を集計。

我が国の貿易量・貿易額の構成比（2023年）

身の回りの製品の輸入依存が増加（輸入製品の割合※）



資源・エネルギー・穀物の大半は海外に依存



※輸入製品の割合＝輸入量÷国内供給量×100、国内供給量＝国内生産量＋輸入量－輸出品

出典）「家電産業ハンドブック2024／抜粋版」（一財）家電製品協会より算出

出典：石炭：経済産業省「エネルギー白書2024」

鉄鉱石：港湾統計（2023年）

大豆・とうもろこし：農林水産省「令和5年度食料需給表（概算）」

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 2011年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国土交通大臣が国際戦略港湾に指定
 ※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

集貨

- 国内からの集貨
- アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨
- 国際戦略港湾における積替円滑化
- 集貨に関する関係者への働きかけおよび理解熟成

これまでの主な成果

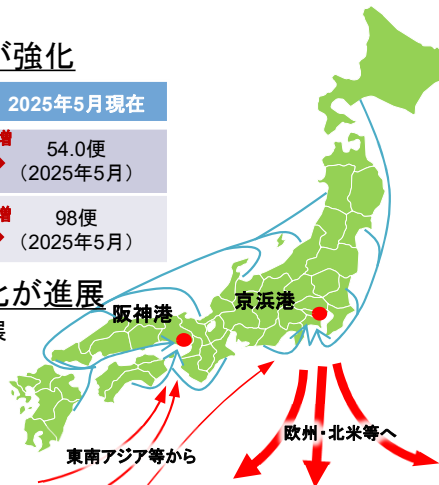
①国際フィーダー航路網が強化

| | 港湾運営会社設立前 | 2025年5月現在 |
|-----|------------------|----------------------------------|
| 京浜港 | 39便 (2016年3月) | 4割増 54.0便 (2025年5月) |
| 阪神港 | 68便 (2014年4月) | 4割増 98便 (2025年5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5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
- 物流の2024年問題、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

※2025年8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> 本牧BC、D1、D4（試験運用中） <遠隔操作RTG> 本牧BC（運用中） <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成 | <CONPAS> PC-18（運用中） <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） 大井ふ頭（3・4号、6・7号） 青海ふ頭4号（試験運用中） <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（運用中） 本牧BC、D1、D4（試験運用中） <遠隔操作RTG> 本牧BC（運用中） <GX> 港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置 |

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)

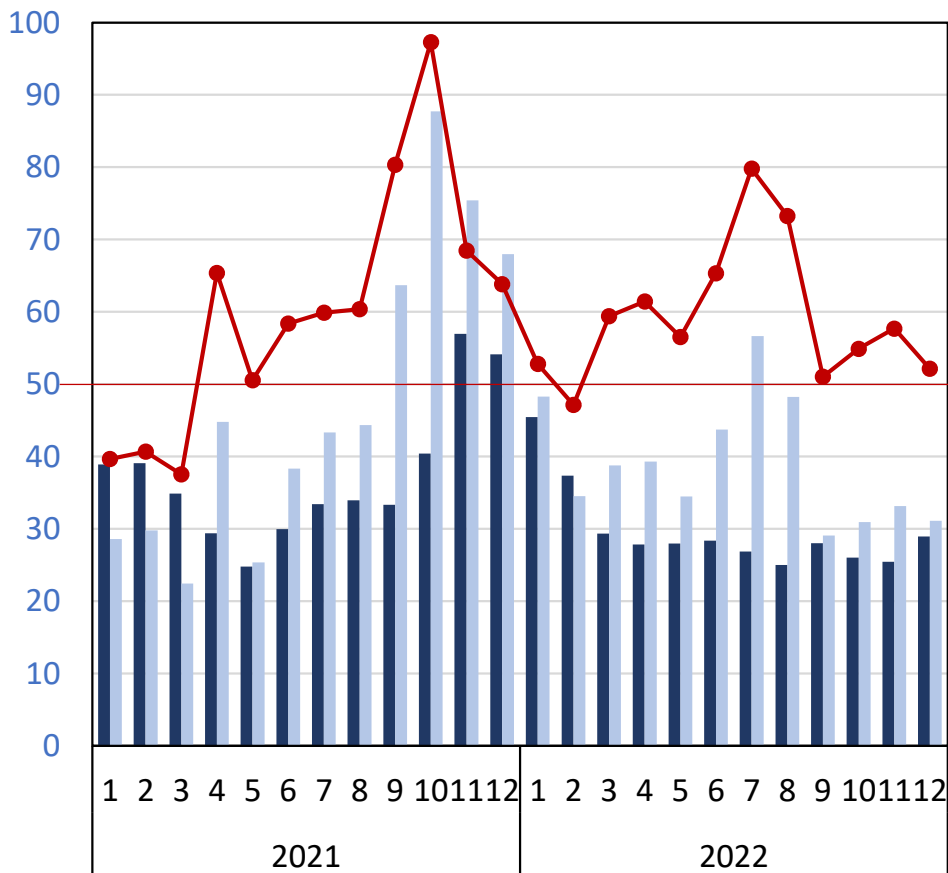
基幹航路の寄港喪失による影響

- 新型コロナウイルス感染症流行後は、国際コンテナ戦略港湾経由、釜山港経由ともに輸送日数が増加したが、釜山港経由の方が増加が大きく、日本荷主のリードタイムにも影響が生じた。
- このような経験も踏まえ、日本の荷主からの、直航航路へのニーズが高まっている。

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)

(日)



- 国際コンテナ戦略港湾経由 (左軸)
- 釜山港経由 (左軸)
- 輸送日数の差 (国際コンテナ戦略港湾基準) (右軸)

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】

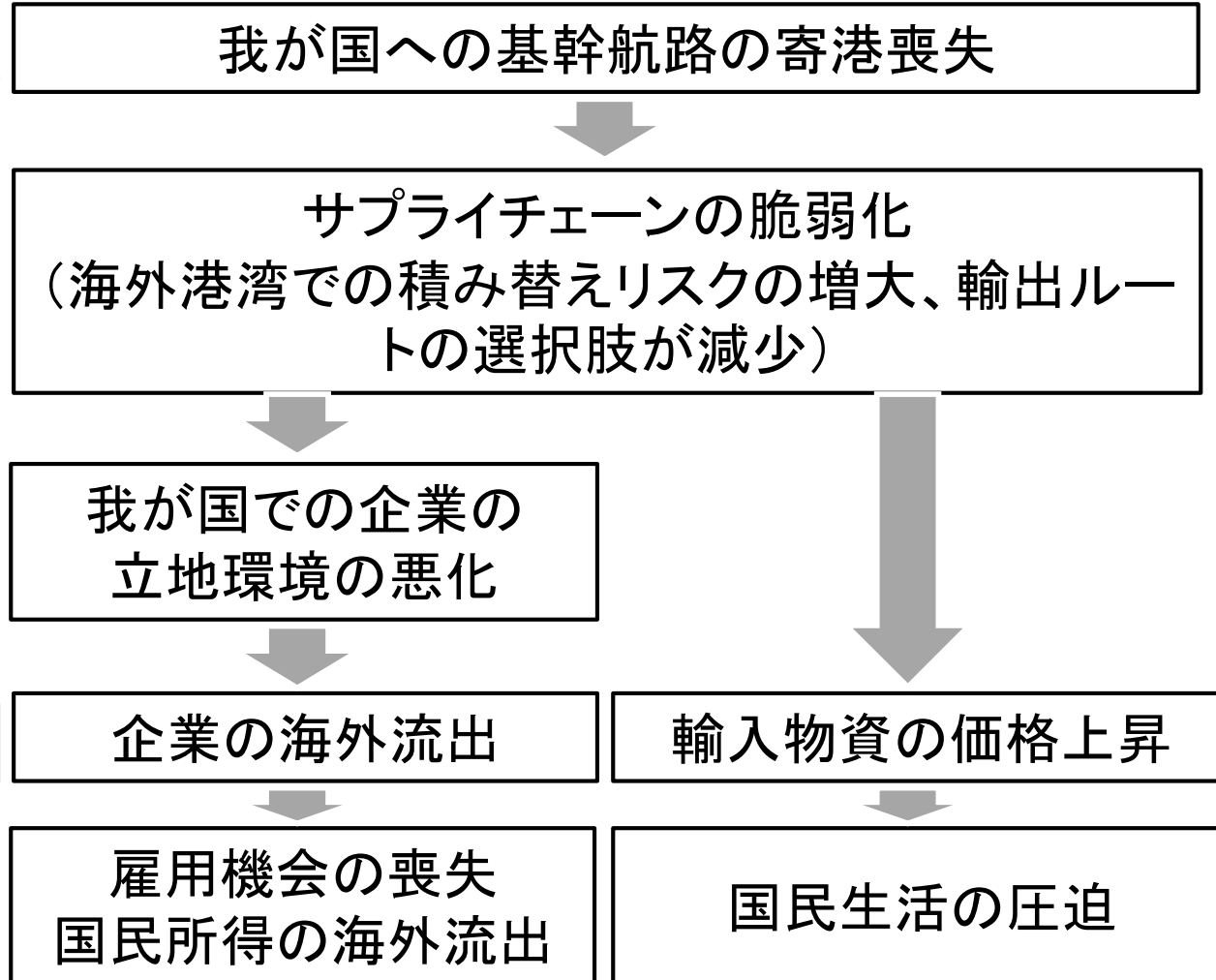
日本発着の国際基幹航路(直航航路)の利用について

- 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等により国土交通省港湾局作成

基幹航路が寄港喪失した場合

我が国発着貨物が減り、
更なる基幹航路減少に
つながる(悪循環)



基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るため、
京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」に「**選択**」し、
ハード・ソフト一体となった施策を「**集中**」して実施

国際フィーダー航路網の拡大

○国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施により、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が、事業実施前と比較して、阪神港で約4割、京浜港で約4割増加。

阪神港

寄港便数: 約4割増加

68便/週 (2014年4月時点)

↓

98便/週 (2025年5月時点)

京浜港

寄港便数: 約4割増加

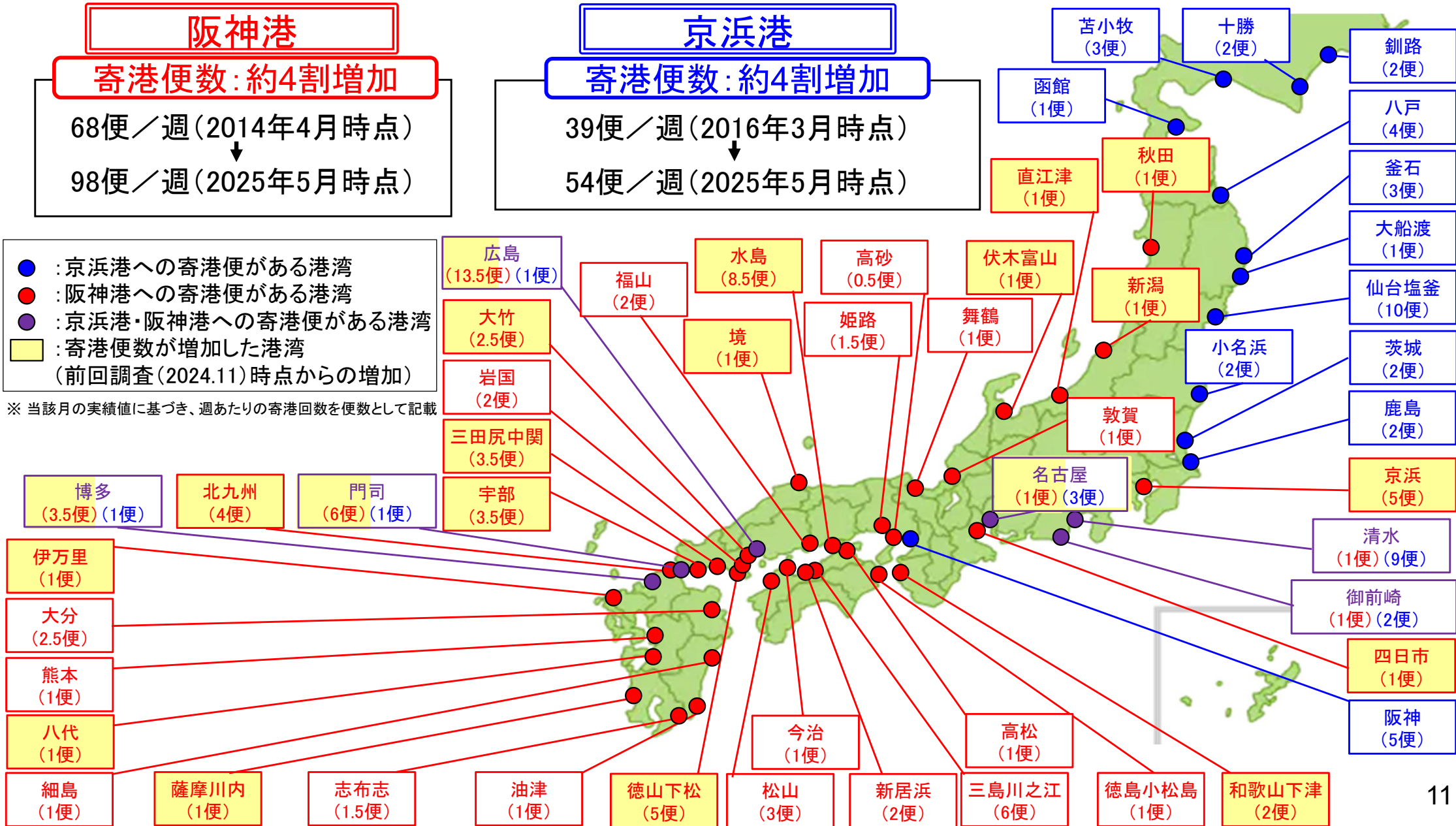
39便/週 (2016年3月時点)

↓

54便/週 (2025年5月時点)

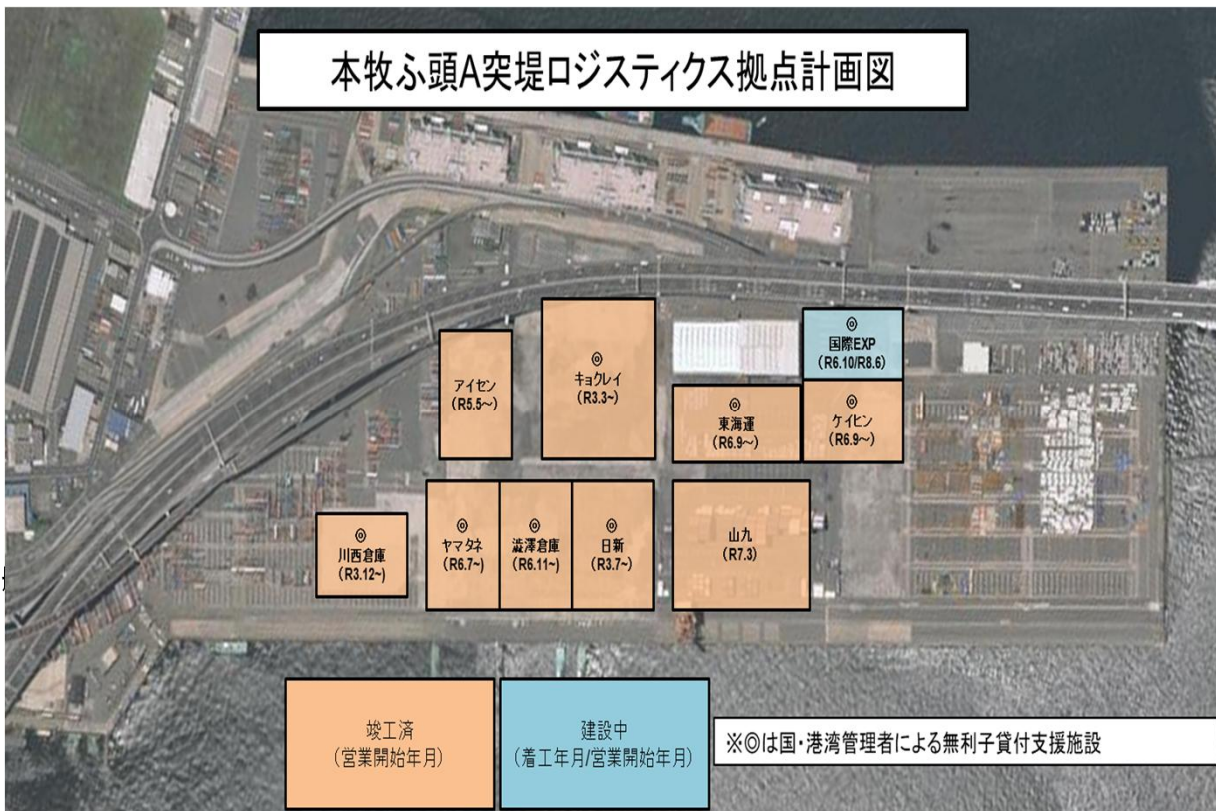
- : 京浜港への寄港便がある港湾
- : 阪神港への寄港便がある港湾
- : 京浜港・阪神港への寄港便がある港湾
- : 寄港便数が増加した港湾 (前回調査(2024.11)時点からの増加)

※ 当該月の実績値に基づき、週あたりの寄港回数を便数として記載



創貨の取組(横浜本牧ふ頭・神戸港ポートアイランドⅡ基地区)

- 横浜港本牧ふ頭A突堤において、流通加工等の高度な物流サービスを提供するロジスティクス施設の集積に取り組んでいる。2024年6月以降、新たな5つのロジスティクス施設が竣工・営業開始。
- また、2024年1月には阪神国際港湾(株)が神戸港ポートアイランドⅡ期地区(KICT)コンテナターミナル内に上屋・コンテナフレートステーションを整備。



物流施設の概要

施設規模: 2棟・2.5ha
 (重量物上屋、CFS)
 完成: 2024年1月
 整備主体: 阪神国際港湾(株)
 ※国費による補助を実施

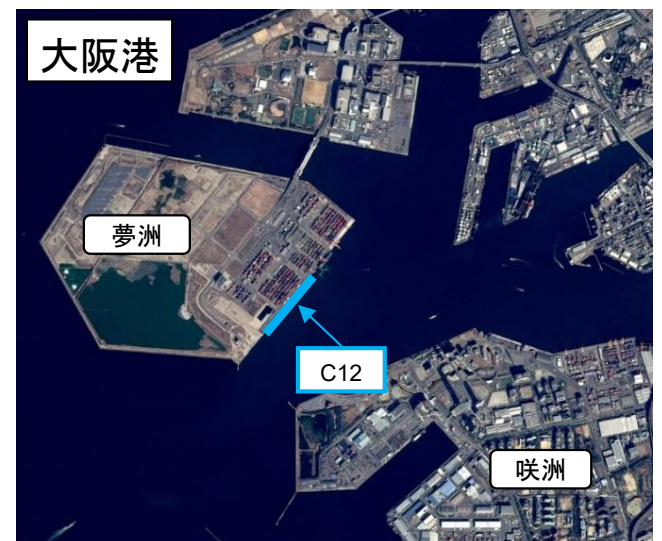
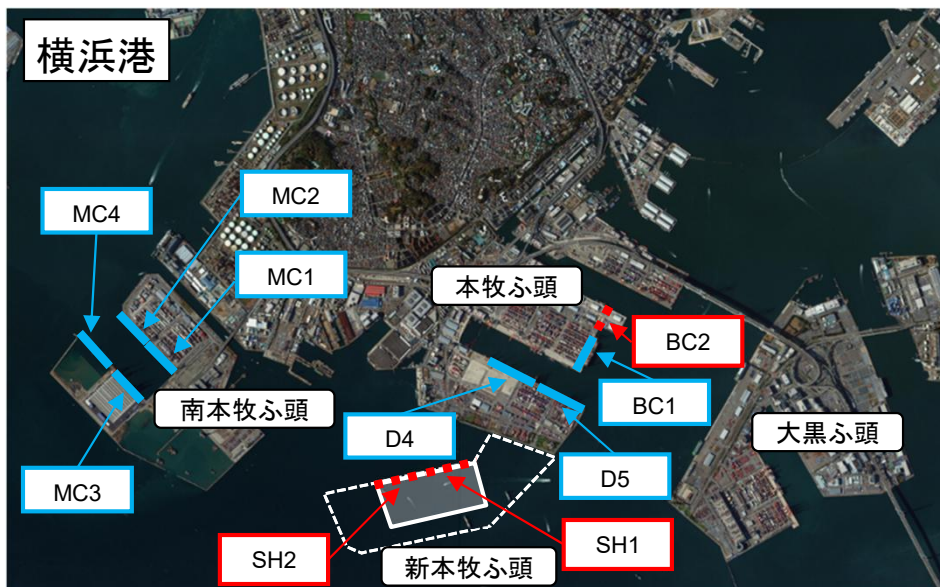


↑【横浜港本牧ふ頭A突堤のロジスティクス施設の集積状況】

【神戸港KICTコンテナターミナル内に整備した物流施設】→

国際コンテナ戦略港湾における大水深バースの整備状況

- 国際コンテナ戦略港湾において、高規格コンテナターミナルを整備。
- 2025年1月時点で、水深16m以深の大水深岸壁が15バース完成済み（水域施設が整備中であるものを含む）。



- : 水深16m以深の岸壁（完成済み）※水域施設が整備中であるものを含む
- : 水深16m以深の岸壁（整備中）

「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組

○我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等を行うとともに、CONPASの活用・ゲートシステムの高度化等による搬出入の円滑化や、遠隔操作RTGの導入を促進する。

目指すべき方向性

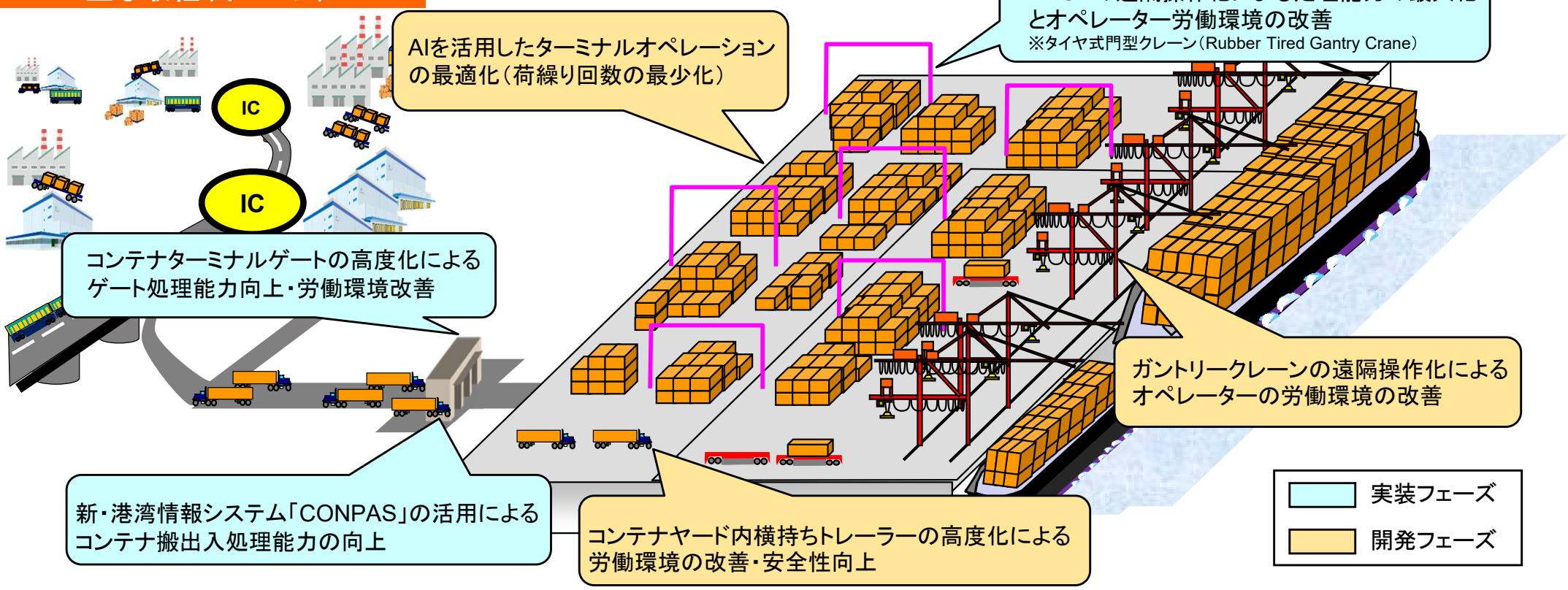
本船荷役時間の最小化

港湾労働者の労働環境の改善

外来シャシーの構内滞在時間の最小化

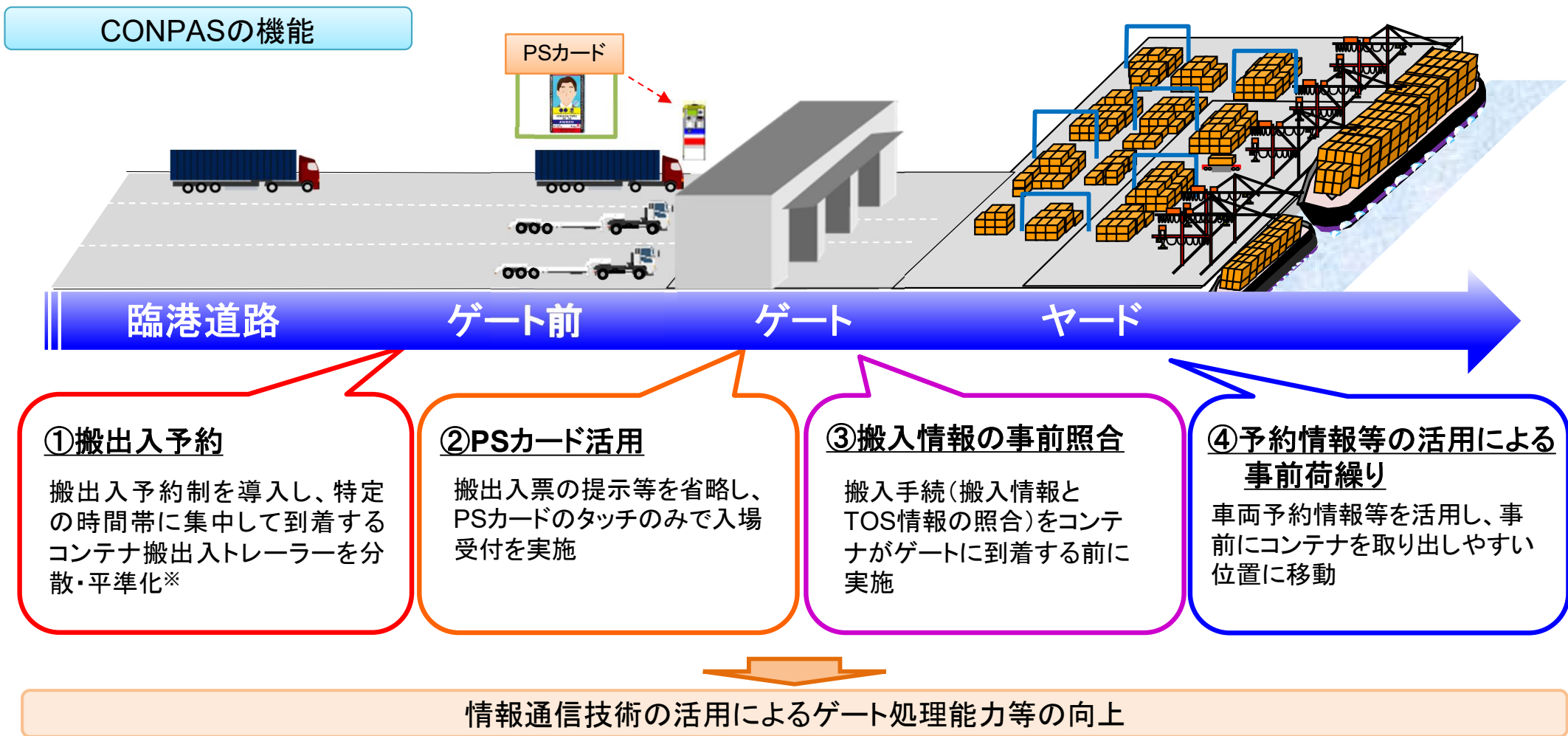
荷役機械の燃料、維持修繕費節約によるコスト削減

「ヒトを支援するAIターミナル」の主な取組(イメージ)



「Sea & Truck」 CONPASの推進等

- CONPASは、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム。
- 本年1月の「進め方検討委員会」開催後では、8月より東京港において初めて常時運用を開始(大井1・2号CT)。同ターミナルで従前に実施した試験運用では、78.8%の平均待機時間の減少が確認されており(搬入時)、常時運用でも同様の効果が期待される。
- 加えて、8月には横浜港本牧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。11月には2回目の試験運用を予定しており、更なる効果検証を行っていく予定。
- この他、インランドポートとの連携、オンシャーシデポやシャーシシェアリングの検討等、コンテナターミナル機能向上に向けた検討を進める。



- 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係る事業に対し、支援を行う。

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

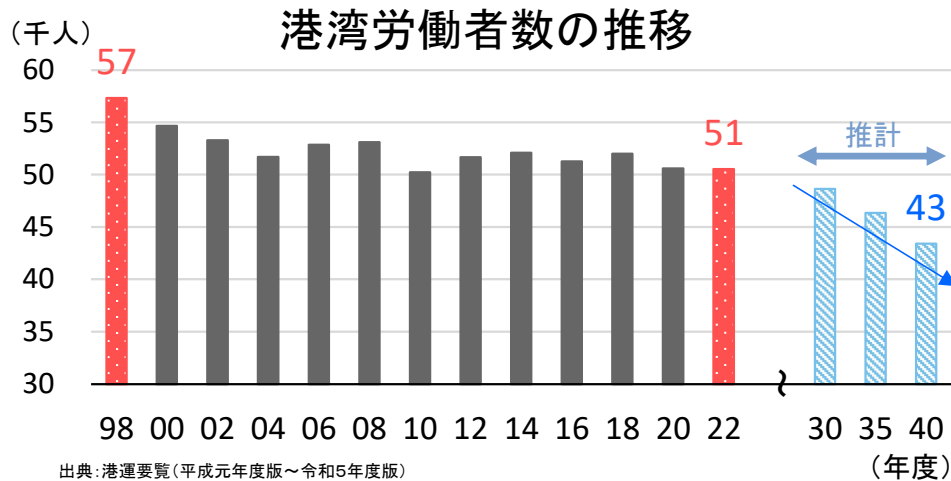


※写真は技術開発中のもの

港湾技術開発制度の概要

- コンテナ船の大型化によるコンテナ積卸個数の増加に対応するため、世界のコンテナターミナルにおいては、自動化やICT技術により、高効率なコンテナターミナルの構築が加速的に進展している。
- また、我が国では少子高齢化による生産年齢人口の減少により、港湾労働者の確保が課題となっている。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

港湾労働者に関する状況



出典: 港運要覧(平成元年度版～令和5年度版)
 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(推計値※)を基に試算
 (※) 独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計－労働力需給モデル(2018年版)による将来推計－」

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いては、搬入出コンテナの処理、蔵置場所の決定、作業計画や本船積付計画の作成、具体的な荷役作業指示など、様々な計画の策定やオペレーション業務が存在する。
- これらのターミナルオペレーションの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

- ターミナルにおいては、本船からヤード、ヤードからゲートへ、コンテナの水平輸送が行われている。
- これら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。

取組の概要

- 生産性向上や労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定
- 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



(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、本体操作の遠隔化や、オペレーターに対する操作支援、コンテナの荷役精度の向上など、荷役機械の生産性を向上させる技術を開発する。

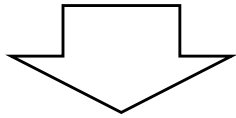
(4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上に関する技術開発

- ターミナルにおいて作業の遠隔操作等が導入された場合でも、ヤード内での人間による作業が一定程度発生する。
- デジタル化やセンシング技術を用いて、これら作業の安全性や効率を向上させるための技術を開発する。

○国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を実現するため、欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を2020年に創設。

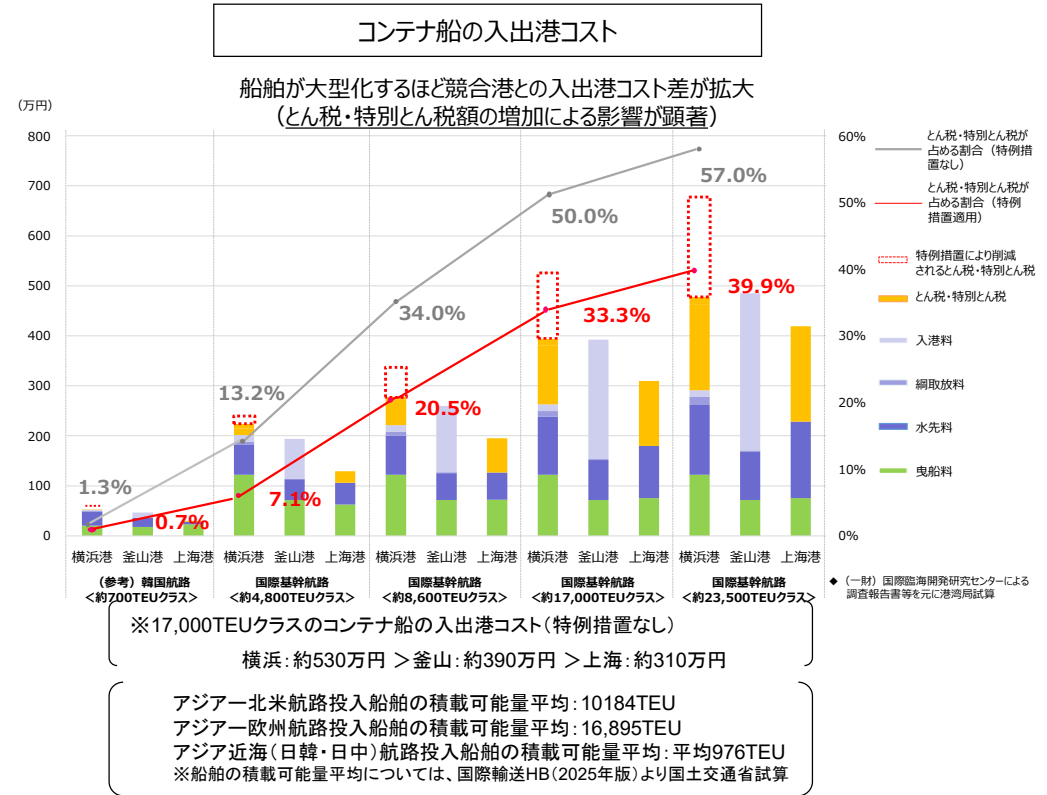
施策の背景

○コンテナ船の大型化などに伴い、欧州・北米航路における寄港地の絞り込みが進行。



○このような中、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を図るためには、釜山港等と比較して劣後している入出港コストの低減が必要。

○特に、これらの航路に投入される大型のコンテナ船ほど、国際戦略港湾に入港する際のとん税・特別とん税の負担が大きくなっており、この軽減を図る。



特例措置の内容

○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾(京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港)に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率(純トン数1トンまでごと)を次のとおりとする。 ※2020年10月1日より施行。

| 納付種別 | とん税 | | 特別とん税 | | 合計 | |
|------------------------------|-----|------------|-------|------------|------|------------|
| | 現行 | 改正後 | 現行 | 改正後 | 現行 | 改正後 |
| ① 入港の度に納付する「都度納付」 | 16円 | 16円 | 20円 | 20円 | 36円 | 36円 |
| ② 一定額の納付で1年間に何度でも入港できる「一時納付」 | 48円 | 24円 | 60円 | 30円 | 108円 | 54円 |

【競争力強化の取組】カーボンニュートラルポートの形成

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

- コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する認証制度「CNP認証(コンテナターミナル)」の運用を令和7年6月に開始。
- CNP認証(コンテナターミナル)の更なる普及により、カーボンニュートラルの観点で荷主や船社等によるターミナルの選択が可能となることから、ポートセールスでの活用とともに、CNP形成に向けたターミナル間での競争を期待。
- 令和7年9月25日に申請のあった5つのターミナルに対して、本制度の創設後初となる認証を行った。



申請・認証等の流れ

- ターミナルにおける脱炭素化の取組の実施状況に応じてレベル1からレベル5までの多段階の認証レベルで評価。
- 認証の有効期間は3年。申請料は当面无料。
- 認証の更新又は認証レベルの変更を希望する場合、国土交通省に申請するものとする。認証レベルの変更は、認証の有効期間内でも申請することができる。

■川崎港の取組例

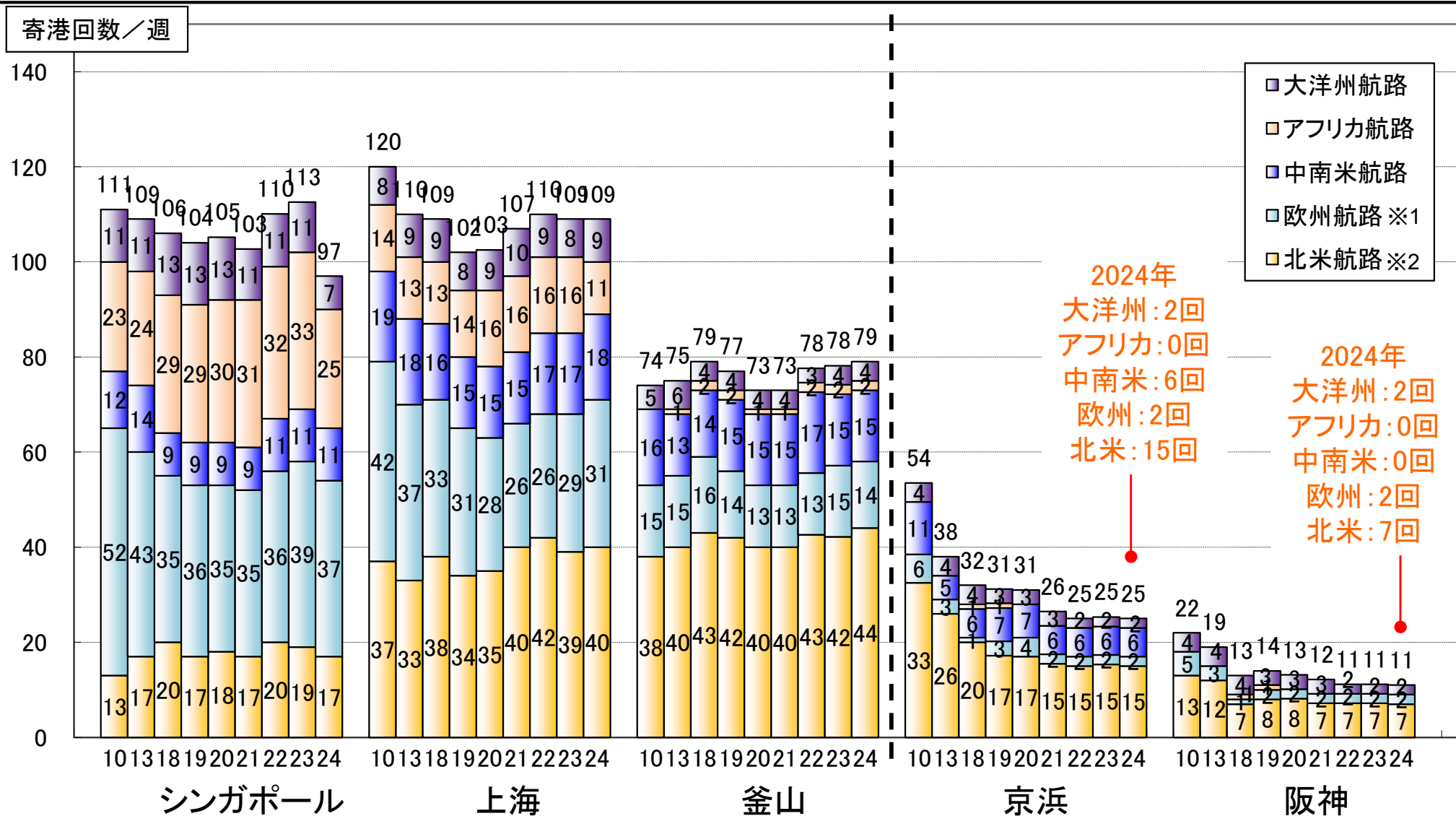
| 脱炭素化の取組主体 | 主な取組内容 |
|------------------------|--|
| 川崎市 | 港湾脱炭素化推進計画の策定、構内照明のLED化、インバータ方式のガントリークレーンの導入 |
| 横浜川崎国際港湾・川崎臨港倉庫埠頭共同事業体 | CO2フリー電力の導入 |
| 東洋埠頭株式会社 | 水素換装型トランスファークレーンの導入 |

| 認証日 | 港湾名・ターミナル名 | 認証レベル |
|-----------|----------------------------|-----------------|
| 令和7年9月25日 | 博多港アイランドシティコンテナターミナル | レベル5+ ★★★★★ |
| 令和7年9月25日 | <u>川崎港コンテナターミナル</u> | レベル4+ ★★★★☆ |
| 令和7年9月25日 | 名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル | レベル3++ ★★★☆☆ |
| 令和7年9月25日 | <u>大阪港南港コンテナターミナルC-1/4</u> | レベル2+ ★★☆☆☆ |
| 令和7年9月25日 | 高松港コンテナターミナル | レベル1 ★☆☆☆☆ |



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

○国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の寄港回数について、2021年は新型コロナに伴う国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により発生した運航スケジュールの乱れの正常化に向け、寄港地の絞り込みが行われた結果、寄港回数が減少。近年は概ね横ばいとなっている。



※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。

※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。Westwood社の航路を含む。 21

京浜港・阪神港における欧州向け直航航路の新規寄港

○HMM/ONE/Yang Ming(Premier Alliance:PA)が運航する「FP2」が2025年5月に日本(京浜港:東京・阪神港:神戸)と欧州を結ぶ輸出航路として就航。

○京浜港、阪神港等と欧州を結ぶ輸出入航路である「FP1」に続き、2航路目の欧州輸出航路。

サービス名:FP2 船型:11,700TEU型

寄港地:北米西岸—東京—神戸—上海—寧波—塩田—シンガポール—サウザンプトン—アントワープ—シンガポール—レムチャバン—カイメップ—ハイフォン—塩田—北米西岸



2. 港湾労働者不足対策等アクションプラン2025

港湾運送事業における実態調査

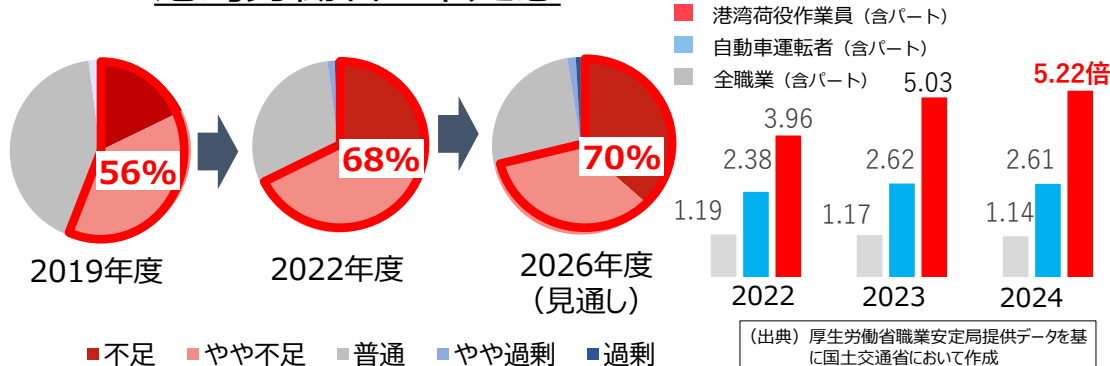
- 国土交通省では2022年7月に、「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定し、取組を実施。
- 2025年1月に、港湾運送事業者を対象に、アクションプランのフォローアップとともに、港湾労働者の不足状況や経営実態等についてアンケート調査を実施。

〈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**

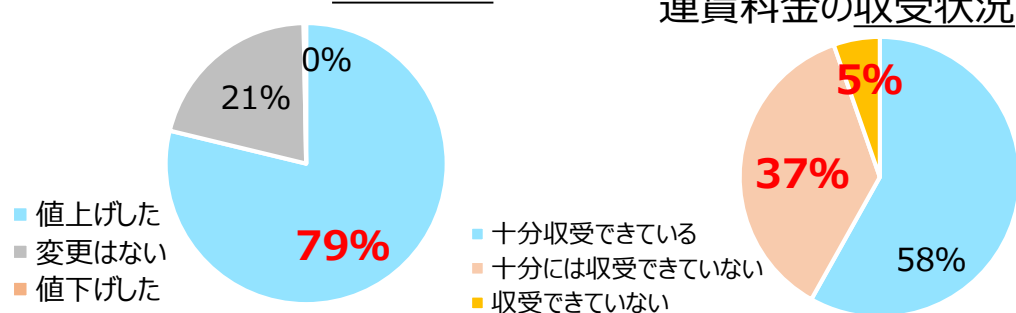
港湾労働者の不足感



◆ 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**

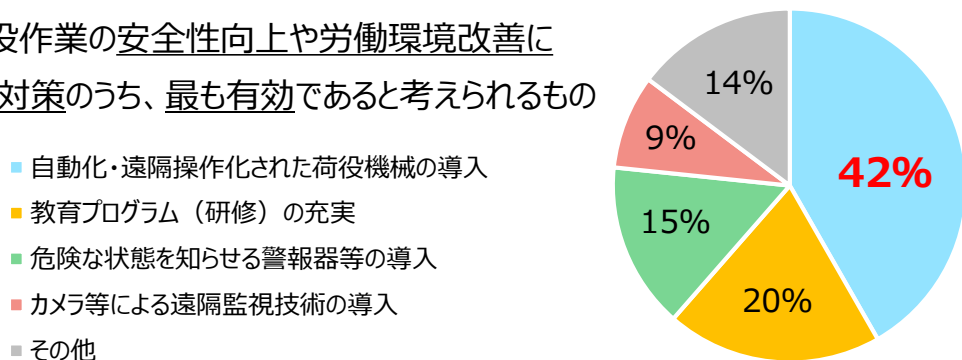
直近5年間の改定状況



◆ 荷役作業

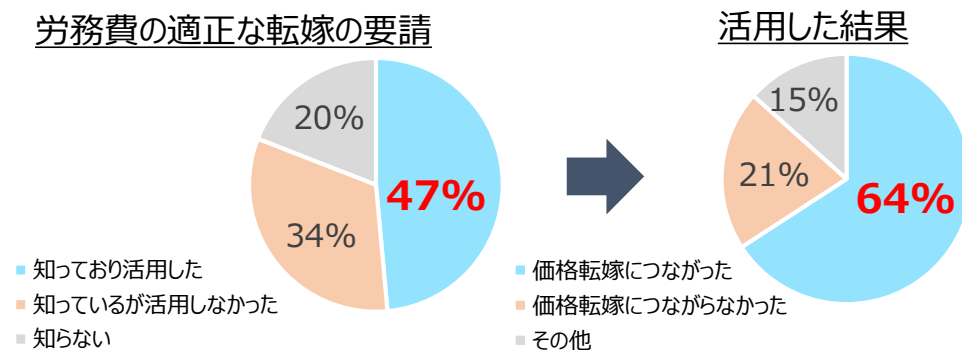
・**安全性向上や労働環境の改善を図る方策として、約4割の事業者から自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入を望む声**

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



◆ アクションプランを踏まえた適正な取引環境の構築

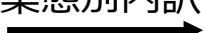
・取引先に対し、労務費の適正な価格転嫁を要請する文書※について、**約5割の事業者が活用、そのうち、約6割が価格転嫁につながった** 労務費の適正な転嫁の要請



※2024年3月に国交省と(一社)日本港運協会が連名で作成した文書

| | | | |
|-----|---|--|--|
| 対象者 | 港湾運送事業者 ※ 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 | | |
|-----|---|--|--|

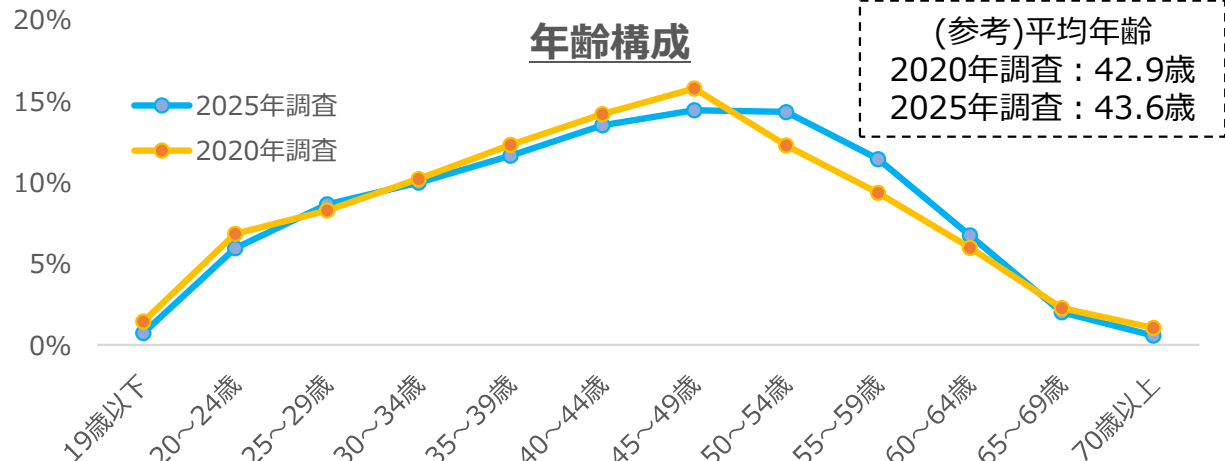
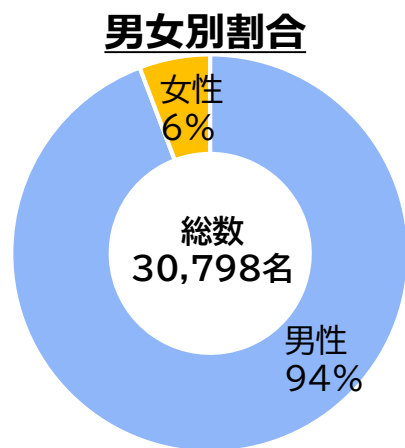
| | | | |
|------|------------|------|---------|
| 実施期間 | 2025年1月～2月 | 実施方法 | Webフォーム |
|------|------------|------|---------|

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-----------------|--|--|-------------------|-----|-------------------------|-----|----------------|-----|------------------|----|----------|----|-----|----|
| 回答数 (回収率) | 529者 (46.2%) | (業態別内訳)  | <table border="1"> <tr> <td>元請(一部の荷役作業を下請に委託)</td> <td style="text-align: center;">177</td> <td>専業(下請として荷役作業の全部又は一部を実施)</td> <td style="text-align: center;">127</td> </tr> <tr> <td>元請(全部の荷役作業を実施)</td> <td style="text-align: center;">130</td> <td>専業(直受として荷役作業を実施)</td> <td style="text-align: center;">52</td> </tr> <tr> <td>検数・鑑定・検量</td> <td style="text-align: center;">33</td> <td>無回答</td> <td style="text-align: center;">10</td> </tr> </table> | 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 |
| 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 | | | | | | | | | | | | |

| | |
|------|--|
| 調査内容 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 港湾労働者 ～男女・年齢構成、労働時間、不足状況、不足時の対応 等 ◆ 荷役作業 ～短時間荷役の状況、労働環境の改善・安全性の向上へのニーズ 等 ◆ 運賃・料金 ～届出運賃料金の収受状況、下請料金の収受状況 等 ◆ アクションプランのフォローアップ ～2022年7月に策定した「港湾労働者不足対策アクションプラン」の認知状況、評価 等 |
|------|--|

調査結果①-1 (港湾労働者)

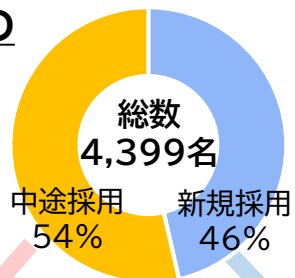
◆ 労働者の構成



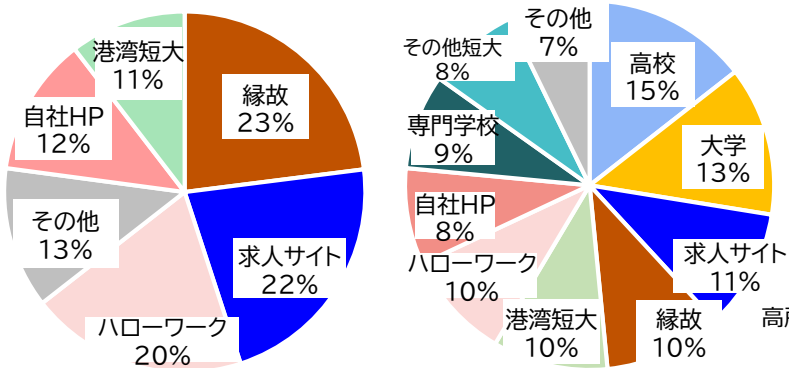
◆ 採用・退職

直近3年間の

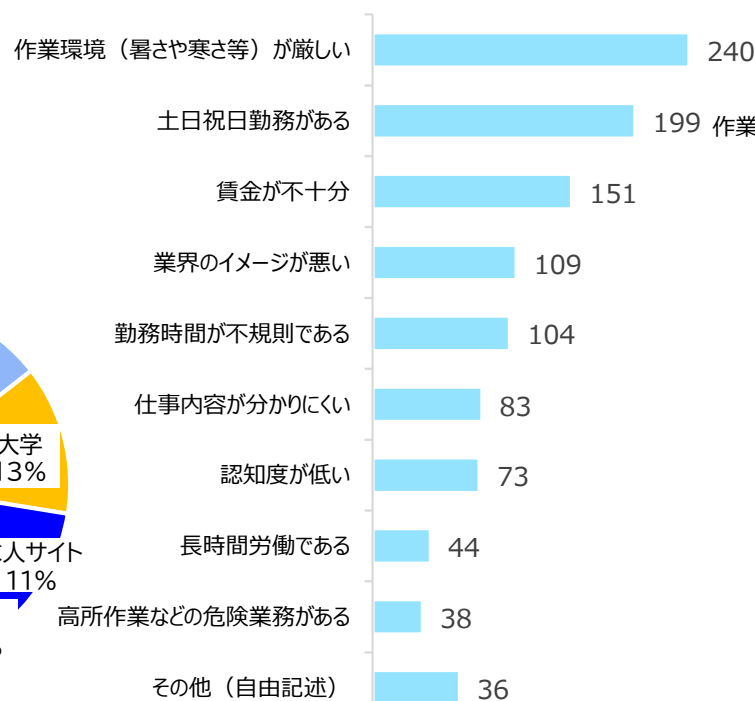
採用者数



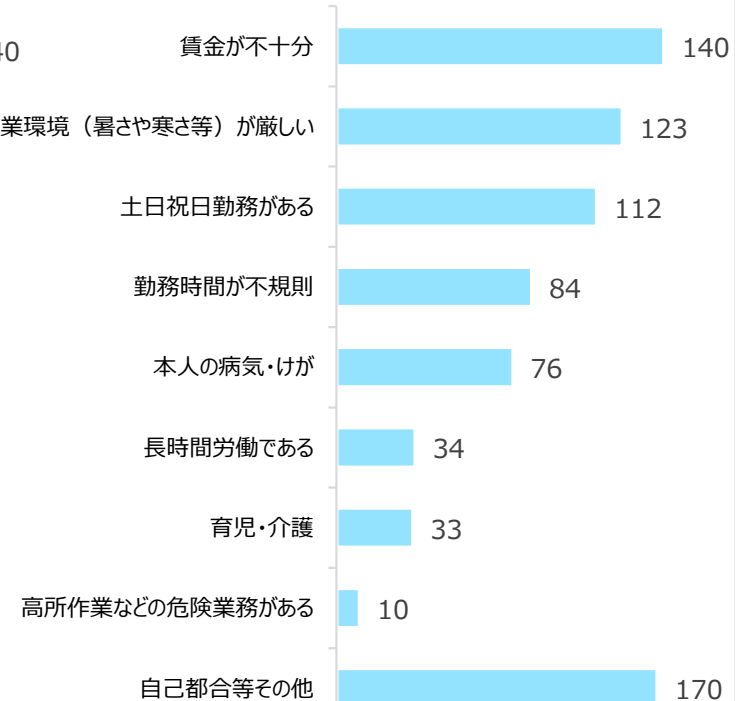
採用ルート



採用が難しい理由 (複数回答)

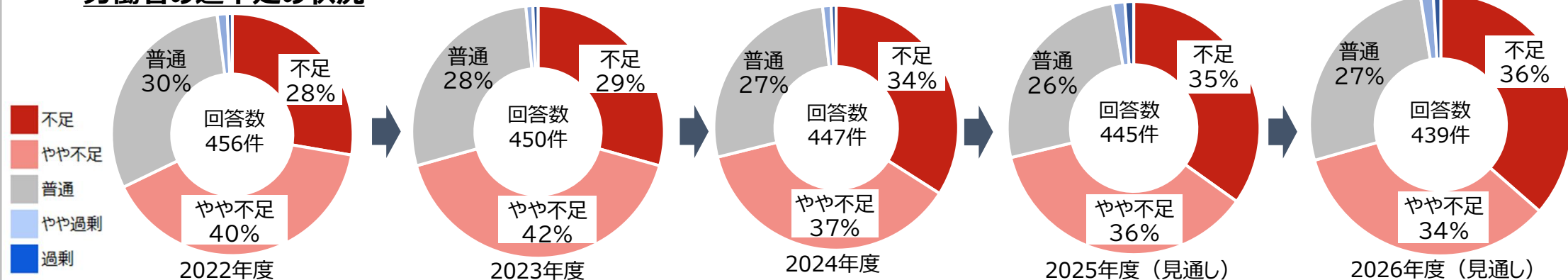


定年退職以外の 主な退職理由 (複数回答)

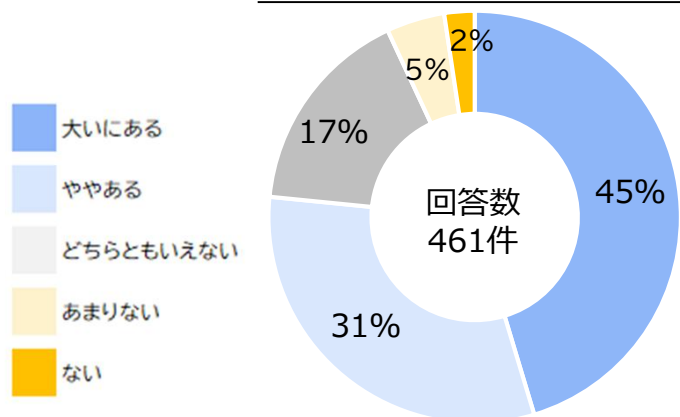


調査結果①-2 (港湾労働者)

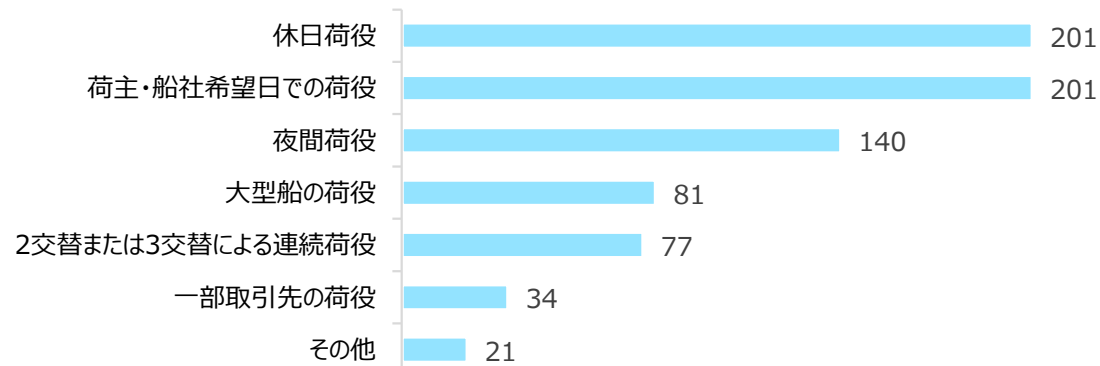
◆ 労働者の過不足 労働者の過不足の状況



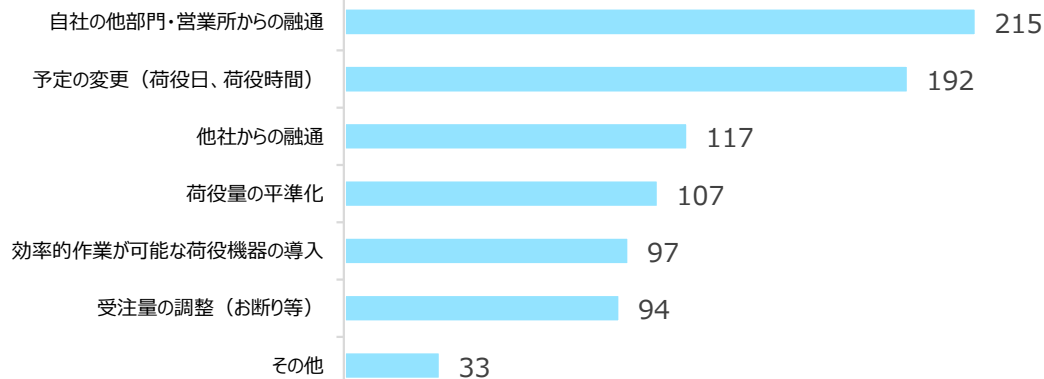
労働者不足が及ぼす影響



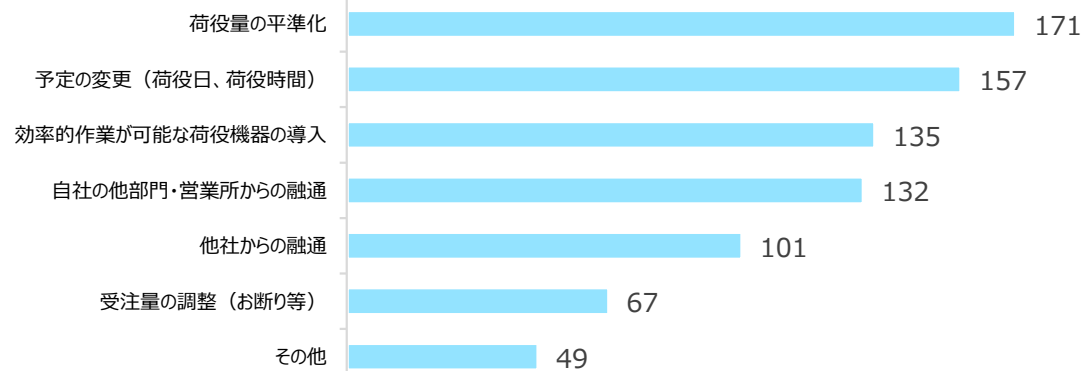
労働者不足によって影響を受ける荷役 (複数回答)



労働者不足対策として、**現在**取り組んでいること (複数回答)



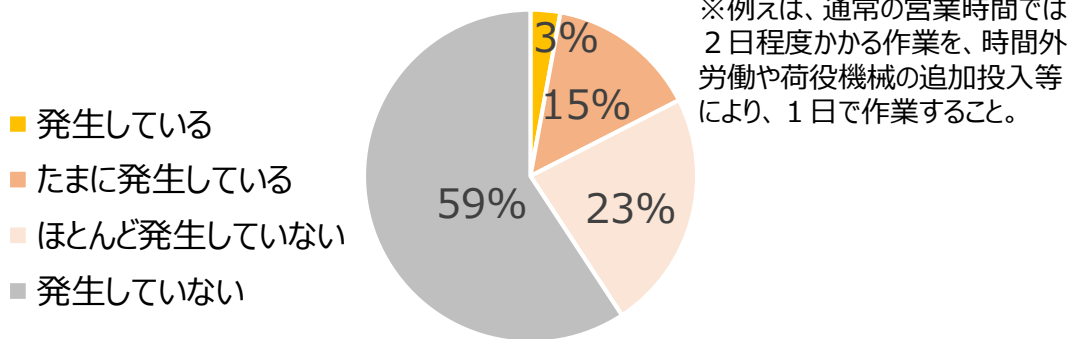
労働者不足対策として、**今後**取り組みたいこと (複数回答)



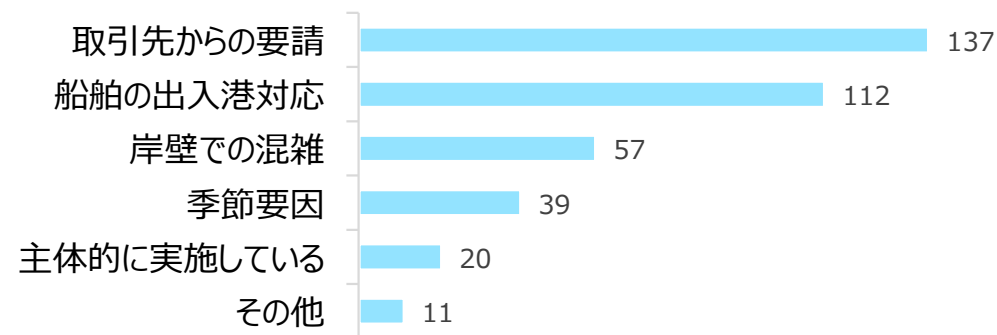
調査結果②（荷役作業）

◆ 短時間での荷役作業依頼

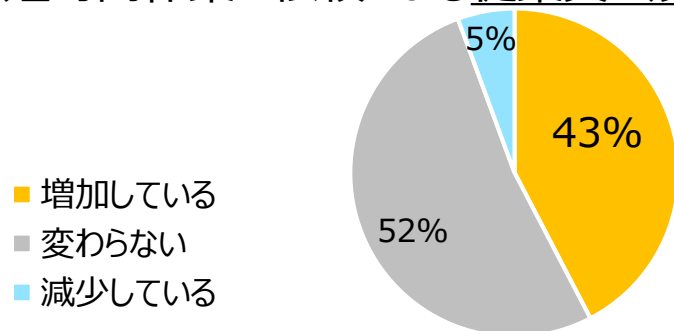
短時間での荷役作業※の依頼の発生



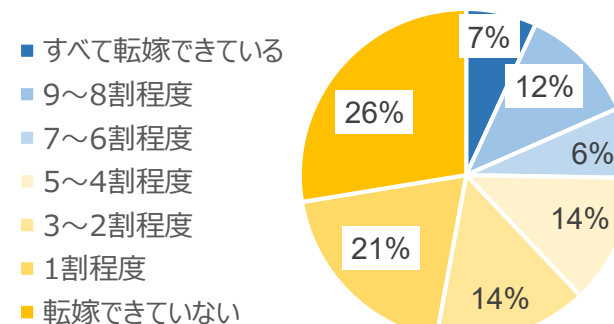
発生する要因（複数回答）



短時間作業の依頼による従業員の残業時間



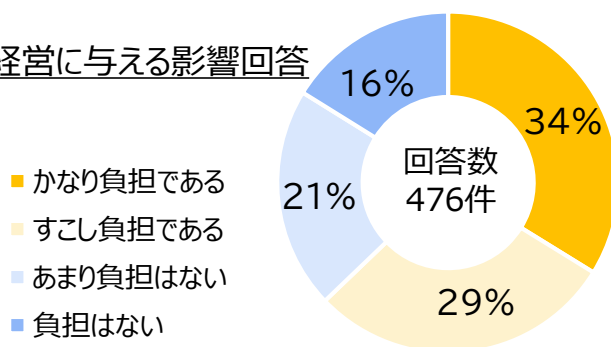
取引先に対して、労働時間増加による追加コストの転嫁状況



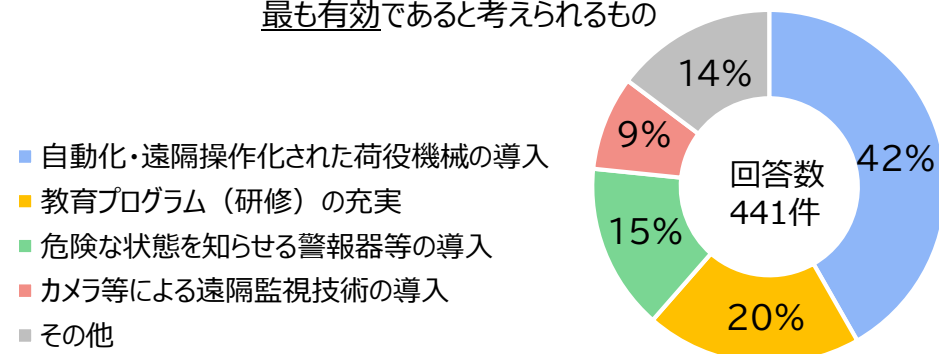
◆ 荷役機械の所有基準※を満たすことの負担感

※ 港湾運送事業の許可にあたっては、基準となる取扱量の1/2以上を処理できる荷役機械を所有すること等が必要

荷役機械の所有条件が経営に与える影響回答



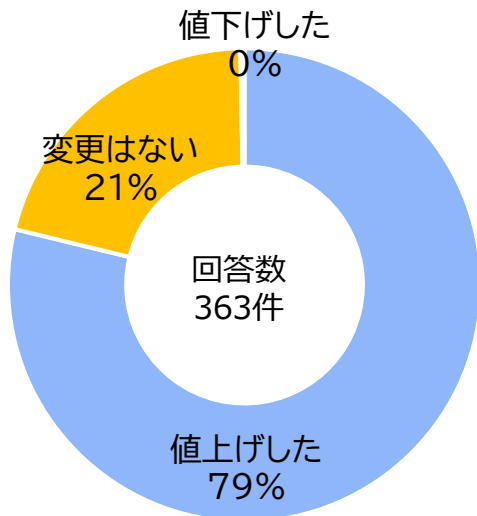
◆ 労働環境の改善や安全性向上が望まれる業務内容と必要な対策 荷役作業の安全性向上や労働環境改善に向けた対策のうち、最も有効であると考えられるもの



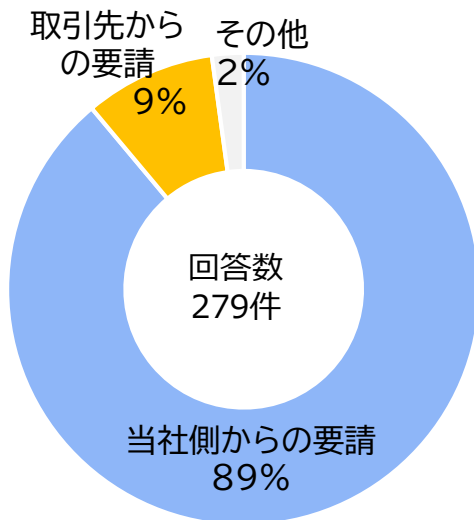
調査結果③ (運賃・料金等)

◆ 運賃料金の改定状況

直近5年間の改定状況

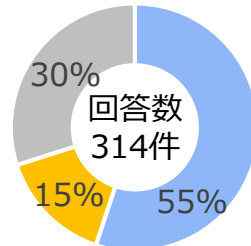


改定の要因

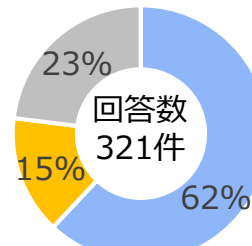


◆ 割増料金の收受状況

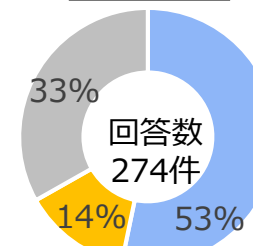
半夜・深夜割増



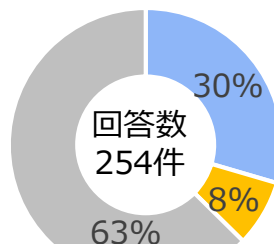
日曜祝日割増



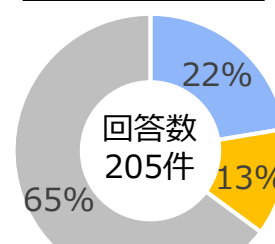
土曜割増



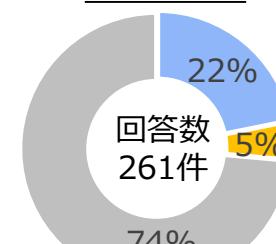
附帯業務



悪天候時割増



特殊品目

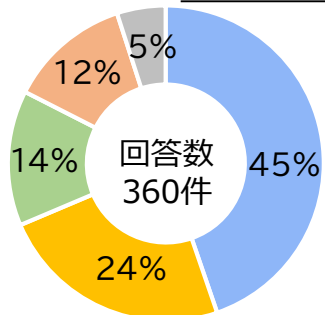


■ 收受できている ■ 十分には收受できていない ■ 該当なし

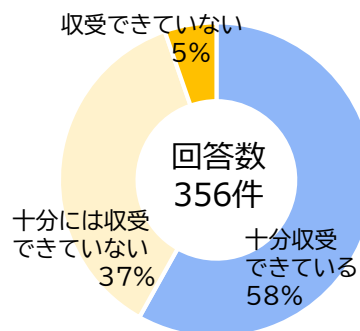
◆ 運賃料金及び下請料金の收受状況等

<元請>

運賃料金について取引先との主な決定方法

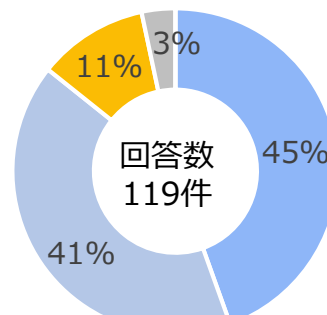


取引先からの運賃料金の收受状況

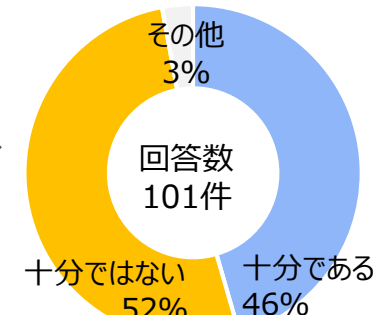


<下請>

元請からの割増料金の收受状況



原価計算等と照らして必要な経費を賄うのに十分か

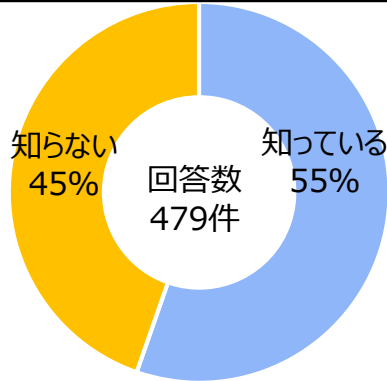


■ 契約単価に含める形で收受できている ■ 別建てで收受できている
■ 收受できていない ■ その他

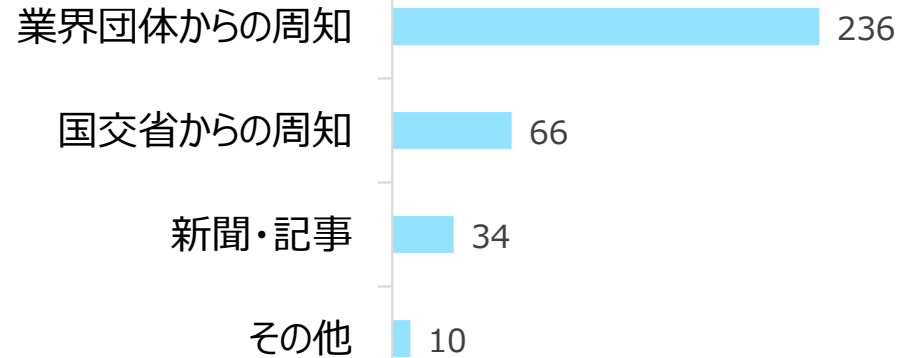
調査結果④ (アクションプランの評価)

◆ アクションプランの認知状況

アクションプランを知っているか



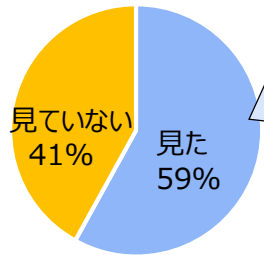
どこで知ったか (複数回答)



◆ アクションプランに盛り込まれた施策の評価

➤ 港の仕事をしてもらう取組

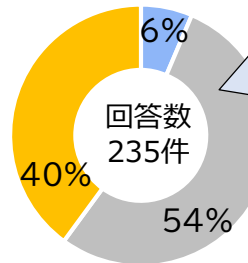
国交省が作成した冊子、
(一社)日本港運協会が作成した動画



(冊子の評価)
 ・港での仕事内容が理解しやすかった
 ・今後は元請け、專業等の違いをもっと説明してほしい
 ・他業種の人にも訴求する内容が望ましい
 ・荷主には浸透していない
 ・地方港の実態が反映されていない 等

➤ 働きやすい職場環境の確保

遠隔操作RTG導入支援

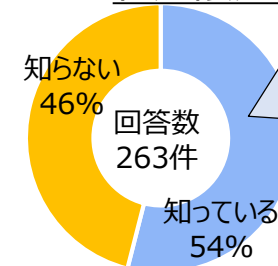


(活用しなかった・できなかった理由)
 ・コンテナ荷役を扱っていない
 ・関係者調整が困難
 ・当社は專業のため
 ・事業規模が小さく、多額の投資は困難 等

■ 知っており活用した ■ 知っているが活用しなかった ■ 知らない

➤ 事業者間の協業の促進

特定限定許可制度※



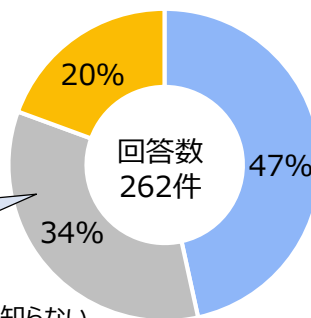
(利用しない・できない理由)
 ・緊急時に一時的に必要なが、緊急時に申請しても間に合わない
 ・東北などでは移動距離が長い
 ・どこも人手不足なため、もっと大規模な母体が必要
 ・地場企業等の理解が必要 等

※事業者間での協業を円滑に行うことができるよう、港湾運送事業法令を改正し、許可基準及び下請制限を弾力化

➤ 適正な取引環境の実現

取引先に対し、国交省と(一社)日本港運協会が連名で、
2024年3月に、労務費の適正な転嫁を要請する文書を通知

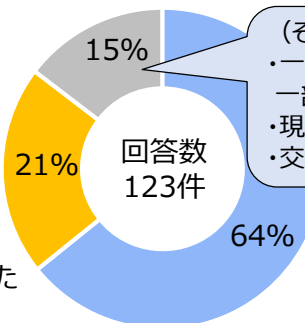
(活用しなかった理由)
 ・文書を送るだけで船社は動いてくれない
 ・既に適正な利益があるため
 ・結局は荷主との関係に依存するため
 ・すでに料金交渉を行っていたため
 ・今後の値上げ交渉には活用する予定 等



■ 知っており活用した ■ 知っているが活用しなかった ■ 知らない

活用した結果

■ 価格転嫁につながった
 ■ 価格転嫁につながらなかった
 ■ その他



(その他のご意見)
 ・一部の料金では転嫁につながったが、一部では不十分だった
 ・現在交渉中のため判断できない
 ・交渉時の情報提供として活用 等

「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」の概要

- 2020年度及び2021年度に実施した労働者の不足状況や経営状況に係る調査結果を受けて、「港湾労働者不足対策アクションプラン」を2022年7月に策定・公表し、同プランに基づく各施策を実施。
- 今般、本年1月に実施した港湾運送事業における実態調査において、**港湾労働者不足の常態化が予想されるなど、さらなる取組の強化が求められる結果**であったことから、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた、「**港湾労働者不足対策等アクションプラン2025**」を策定・公表。

港湾労働者不足対策等アクションプラン2025

1 港湾運送の魅力の発信等

- ・港湾運送の魅力を伝えるPR素材の充実を図るとともに、見学会・職業紹介等のPR活動を、関係者が連携して実施。
- ・港湾運送業への退職自衛官の再就職を支援。

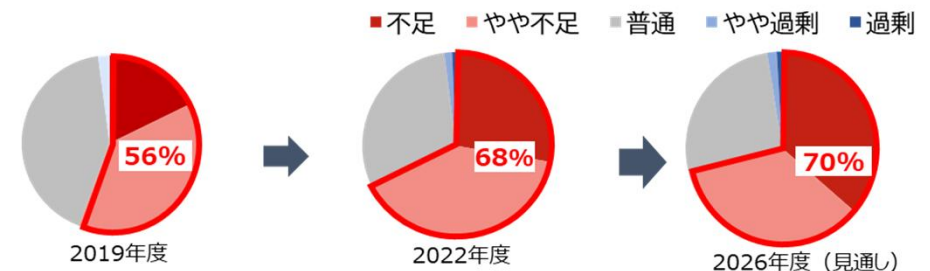
2 取引環境の改善

- ・荷主団体・船社団体に対して、適切な価格転嫁を要請。
- ・港湾運送事業の取引実態に関する調査を踏まえ、取引適正化のためのガイドラインを策定。
- ・運賃料金の届出における審査方法の見直し及びより実効性のある監査を実施するため、監査業務の運用の見直しを検討。

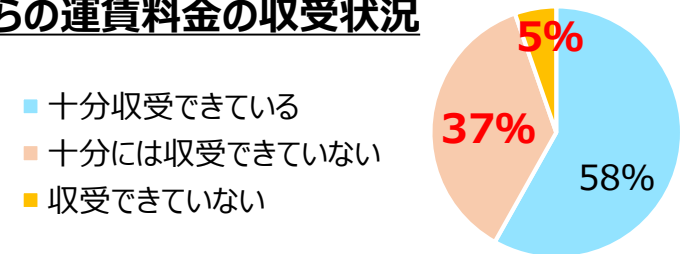
3 安全性向上・労働環境の改善

- ・女性、高齢者等にも働きやすい労働環境整備の推進。
- ・荷役機械の遠隔操作化等につながる技術開発を行うとともに、開発された技術の社会実装を推進。
- ・コンテナターミナルの一体利用の推進。
- ・安全対策や労働環境改善等の先進的な海外事例を調査。

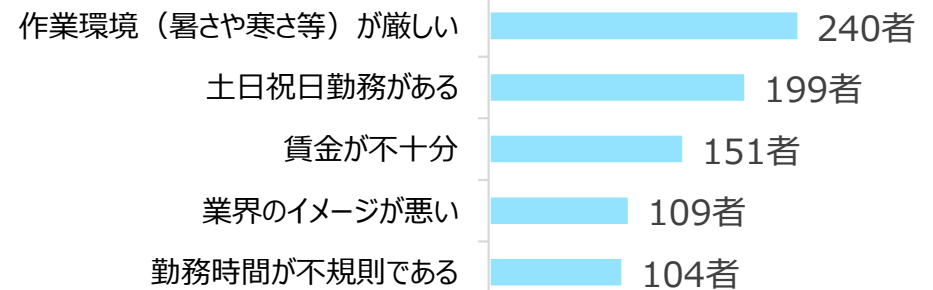
港湾労働者の不足状況



取引先からの運賃料金の收受状況




採用が難しい理由(上位5項目)





みなとのおしごと ～その魅力～



 令和5年3月
国土交通省港湾局



港湾運送の魅力伝えるPR素材



みなとのおしごと ～その魅力～



令和5年3月
国土交通省港湾局

はじめに

この冊子は、港湾労働者不足対策アクションプラン（令和4年7月）の取り組みとして、港で働く方々と、国の職員との懇談会などの機会を通じ、「今」働かれている、若手の港湾荷役のスペシャリストの方を中心に、その仕事の魅力や働きがい、就職に至るまでの経緯などについて、国土交通省の職員が直接伺ったお話から主なものを選抜して、国土交通省にて作成したものです。



懇談会の一例
(上、中：中国運輸局提供、下：関東運輸局提供)

＜高橋の写真＞
左上：北陸地方整備局・伏木海陸送達所
右上：中部地方整備局・総持船
下：四国地方整備局

目次

センパイに



聞いてみた！

＜写真：関東地方整備局＞

TOPICS

- ① “ここが魅力” P 4
- ② “就職のきっかけ” P 9
- ③ “オフ（休日）の楽しみ方” P 14

1 みなとのおしごと “ここが魅力！”



4

＜写真：関東地方整備局＞

①みなとのおしごと “ここが魅力！”

物流を支えている、やりがい、達成感

- 職場が様々な経済活動に関わる非常に多くの貨物を扱う仕事という点もあり、一つ一つの仕事で関わった貨物が世の中に流通し、人々の生活に貢献しているということが身近に実感できることが魅力。人々の生活を支えているのだと実感すると、自分が行っている仕事の意義ややりがいをとて感じることができる。
- 港湾の仕事は物流の基本と考え、ただ物運んでいるわけではなく、商品であると考えながら、誇りを持って仕事をしている。
- 体力が必要で大変な作業もあるが、終えたときの達成感にやりがいを感じる。
- 自分が仕事をした船が出航していくときに「今日も怪我なく全力で仕事できたなあ」とやりがいを感じる。
- 物流の主流であるコンテナを修理し完成したときの達成感。
- フォワーダーの魅力は常に海外の情勢に目を向ける必要があり国際的な知識が養われること。



＜写真：東北地方整備局提供＞

①みなとのおしごと “ここが魅力！”

物流を支えている、やりがい、達成感

- 海外と関わる機会が多い少数精鋭の職場。
- 人々のためになる仕事なのでやりがいがある。
- 自分が作業指揮者として一つの仕事が完了した際に達成感がある。大型外船の中での作業などは、なかなか経験できるものではないと思う。
- 船毎に仕事が完了するので、基本1日毎に仕事が終わる。同じ仕事は一度もなくて、使う荷役機器・メンバーが少しずつ違うので、自分の裁量で出来具合が変わる所。
- フォアマン（作業指揮監督）は実際に自分自身が作業を行うのではなく、現場の作業員（仲間）に指示を出し作業を進めている業務。自分たちが日本の物流の根幹を担っているという気持ちもあるし、作業が事故無く完遂し、仲間とお疲れ様を言い合った際にはとても達成感が湧く。
- 物流を支えるという非常にやりがいのある仕事。外航船の入港前から出港まで携わり、輸出入を肌感覚で行う業務は非常にスケールが大きく、毎日誇りを持って勤務している。自分が作成した作業計画に沿って荷役作業が進捗し、多くの方が作業をされていることは非常に責任が重いが、コンテナヤード作業員、荷役作業員、沿岸トラック運転手、検査員、本船乗組員と協力して安全作業を終えた際は達成感を感じることができる。また、外航船への訪船では、多くの国の人と関わることも魅力。
- 荷役中は突発的なトラブルが起こることもあり、その際にはフォアマン（作業指揮監督）としてどのように対応するか、船会社と現場との間の立場からどの方法がより効率的でベストなのか導き出すことには苦労する場面もある。しかし、何事も「無事故・無災害」で終わらせることが重要であり、この仕事はとて責任のある仕事だと思っている。
- 機械オペレーターという仕事は、自分一人でする仕事で、仕事の段取りや操作を自分一人で判断して行うことができ、達成感のある仕事だが、万が一、事故を起こすとすべて自分一人の責任となってしまう場合もある。簡単な仕事ではないと感じるが、物流を支えるという非常にやりがいのある仕事なので是非チャレンジしてもらいたい。

①みなとのおしごと “ここが魅力！”

ダイナミックさやスケール、職種の多様さ

- ガントリー（クレーン）等は限られた人しかできない仕事。
- スケールが大きく達成感が大きい。
- いろいろな機械に乗れること。
- 規模の大きい仕事ができる事。積んだものが欧州や北米など遠い国へ輸出していることに対して魅力を感じる。
- 大きな重機を操縦し、海外向けの貨物を取り扱うことで、自分が日本の貿易を支えていると強く感じる。
- 港の中でも様々な職種もあって、魅力を感じた。

働きやすさ

- 努力をすれば評価されやすい職場。
- 開放的で自由な雰囲気な職場。
- 学歴とは関係ないところ。
- 実は大型荷役機械に乗ればエアコンがあるため夏は涼しく、冬も暖かい。
- 給料が働いた分もらえるので金銭面で生活が安定している。



＜写真：四国地方整備局＞

①みなとのおしごと “ここが魅力！”

資格の取得

- ストラドルキャリアの免許を取得するなど、他社では経験することのできない仕事もあり、自分ができることが増え、自信に繋がりがいを感じている。
- フォークリフトなどの資格を取らせてもらえフォークリフトの操作が上達していく所にやりがい。
- 入社後6年目になって、会社の方からフォークリフトの免許を取得するよう勧められたときは、運転に自信がないと断ったが、免許を取得するだけでいいからとのこと、免許を取得したところ、結局、フォークリフトに乗ることになった。
(中略) まだまだ、できない業務もあるが、できないものは無理をせずに行わず、遠慮せず他の職員に「できない」と伝え、助けてくださったり、できる方法を教えてくださったりと、皆さん進んで助けてくださる方が多い。(中略) できなかった業務の1つが、できるようになると皆さんが褒めてくださるのでうれしく、今では、この仕事を続けていく自信が付き、定年退職を迎えるまで働き続けたいと思っている。



＜写真：北陸地方整備局＞

荷主団体・船社団体に対する適切な価格転嫁の要請

2025年4月3日

港湾ユーザー（荷主・船会社）の皆様へ

一般社団法人 日本港運協会
国土交通省

港湾運送事業の運賃・料金における適切な価格転嫁に向けたお願い

経済界においては労務費、エネルギーコスト、原材料費の上昇に対してサプライチェーン全体での適切な価格転嫁推進や価格転嫁の商習慣定着が提唱されています。

内閣官房及び公正取引委員会より公表された「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（2023年11月29日）を踏まえ、「港湾運送事業者の労務費の円滑な価格転嫁の実行について（お願い）」（2024年3月29日）を発出致しましたが、港湾運送事業の運賃・料金における価格転嫁は十分なものとは言い難い状況となっております。

また、港湾運送業界においても人手不足が深刻であり、わが国輸出入貨物の99%以上が経由する港湾でのサービス提供を継続し、サービス品質の低下を避けるため、人手不足の状況改善は業界全体で取り組むべき最重要課題と捉えています。

特に、若手世代の入職を増やし、離職率を低減させるためには魅力ある賃金、物価上昇に負けない賃上げが必要ですが、港湾運送事業者の多くはコスト上昇分を吸収するだけの運賃・料金収受に至っておりません。

つきましては、港湾運送業界の現状をご賢察の上、港湾運送事業の運賃・料金における適正な価格改定について格別なご配慮を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

- 生活の安定及び経済の発展のためには、安定的な港湾物流を確保することが重要。しかし、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の担い手となる港湾運送事業者の労働者不足が顕在化。
- 賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上に資する設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・收受などの取引環境の改善が必要。一方、荷主・船社と港湾運送事業者の力関係等により、港湾運送事業者が主体となった取引の適正化が難しい状況にある。
- このため、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(仮称)を作成し、荷主・船社と港湾運送事業者及び港湾運送事業者間で交わされる取引において、下請代金支払遅延等防止法や独占禁止法、港湾運送事業法等の関係法令に抵触するおそれがある行為類型を整理し、望ましい取組事例等を具体的に示す。

ガイドライン構成(案)

第1章 港湾運送事業における適正取引推進の必要性

第2章 ガイドラインについて

ガイドラインの位置付けを整理するとともに、荷主・船社と港湾運送事業及び港湾運送事業者間の取引について、類型を整理する。

第3章 取引上の問題点と望ましい取引形態

取引項目ごとに、①問題となり得る具体的行為類型、②関連法規の留意点、③求められる取引慣行、④望ましい取引事例を整理する。

第4章 その他

荷主・船社にご協力いただきたい具体的取組例