# 成長戦略「港湾ロジスティクス」への期待と展望

横浜川崎国際港湾社長
中井拓志（なかい たくじ）



## 国際海上コンテナ物流をめぐる競争の激化

わが国の貿易量の99％以上は港湾を通じた海上輸送によって支えられている。港湾は、国内と海外、海上輸送と陸上輸送を結ぶ結節点として、原材料の調達から生産、流通に至るまでサプライチェーン全体を支える重要な基幹インフラである。

しかし、国際海上コンテナ物流を取り巻く環境は大きく変化している。アジアと欧州、北米などを結ぶ国際基幹航路では、船社による船舶の大型化が急速に進むとともに、アライアンスの再編も活発化している。こうした中、船社は寄港地の集約を進めており、港湾には十分な水深や岸壁延長、荷役能力、貨物量、高いターミナル効率が求められるようになった。

その結果、これらの条件を満たさない港湾は寄港地として選ばれにくくなり、日本においても国際基幹航路の寄港回数や直航率は低下傾向にある。

こうした状況を受け、国土交通省は京浜港および阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定し、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三つの視点から集中的な施策を実施している。

また、２０１１年に改正した港湾法では、国の物流政策を戦略的に推進するため港湾運営会社制度が創設され、京浜港では当社、阪神港では阪神国際港湾株式会社が中心となってコンテナターミナルの運営やポートセールス、各種支援制度を実施している。

これらの取り組みにより、国際フィーダー航路(注1)の充実、物流施設の集積など一定の成果は見られるものの、船舶大型化や港湾間競争の進展により、わが国を取り巻く状況は依然として厳しい。

## 基幹航路維持の重要性

最近では、アジアと欧州を結ぶ国際基幹航路には、すでに2万個積みの超大型コンテナ船が当たり前のように投入されるなど、船舶の大型化が一段と進んでいる。船社間のアライアンスもさらに進みつつある中、コンテナ物流をめぐる国際競争は一層激しさを増している。

そのような中、２０２５年12月には、当時わが国唯一であった欧州直航サービスが航路再編により日本寄港を取りやめることが発表され、２０２６年４月には欧州航路が消滅するという危機に直面した。その後、新たなサービスの就航により危機は回避されたものの、わが国の欧州向け物流が上海港や釜山港など海外ハブ港へのトランシップ(注2)に依存することになる恐れがあった。

コンテナ物流はわが国の生産活動や国民生活を支える生命線であり、基幹航路の維持は

(注1)**国際フィーダー航路**：大型コンテナ船が寄港できない地方港と、基幹航路が発着する主要な第１次港（ハブ港）の間を結び、外貿コンテナの２次輸送を担う小型船舶の定期航行



図表　港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずべき施策

| ①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 | ②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靭化 | ③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成 |
|---|---|---|
| i）他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築<br>○大水深・大規模コンテナターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化の着実な推進<br>○***ターミナルのさらなる生産性向上「AIターミナル2.0」***<br>○***港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財務基盤の強化***<br>○国際コンテナ戦略港湾への集貨等<br>○***港湾荷役機械の生産機能の強化***<br>○***自動化ターミナル等港湾分野の国際標準化に向けた動きへの対応***<br>○海外港湾の整備・運営への戦略的関与<br>ii）生産性向上、DXや脱炭素化の取り組みによる「選ばれる港湾」の実現<br>○コンテナターミナルにおける高度化に資する技術開発<br>○***自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進***<br>○大型X線検査装置を活用した検査強化と物流円滑化による港湾の信頼性向上<br>○***サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続きのデジタル標準化***<br>○カーボンニュートラルポートの形成、次世代燃料バンカリングの推進<br>iii）港湾を起点とした物流サプライチェーンの強靭化<br>○***次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化***　等 | iv）サイバー面での港湾の強靭化<br>○港湾運送事業におけるサイバーセキュリティ対策の強化<br>○サイバーポートおよびNACCSのサイバーセキュリティ対策の強化<br>○コンテナターミナルにおける大規模停電対策等<br>v）フィジカル面での港湾の強靭化<br>○港湾の災害対応力の強化によるサプライチェーンの強靭化<br>等 | vi）「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」等の実施<br>○労働環境改善による担い手の確保<br>○港湾運送事業の取引環境改善<br>○港湾運送事業における人材育成<br>等 |

➢ ターミナル運営機能の強化等による国際コンテナ戦略港湾政策のより一層の推進、自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進等による生産性の向上等を、サイバーセキュリティ対策や担い手の確保・育成と合わせて講ずることで、自律的な港湾ロジスティクスの実現を図る。
➢ 「港湾荷役機械」、「サイバーポート（港湾物流DX）」、「次世代型倉庫」の三つのロードマップに基づき官民の投資を促進し、「危機管理投資」「成長投資」による強い日本経済の実現に貢献する。

出所：国土交通省港湾局港湾ロジスティクスワーキンググループとりまとめ（概要）より一部抜粋

経済安全保障の観点からも重要な課題となっている。

## 成長戦略にみる今後の施策の方向性

こうした中、「港湾ロジスティクス」が政府の成長戦略分野の一つとして位置付けられ、国土交通省のワーキンググループにおいて今後の施策の方向性が示されたことは極めて意義深い。

施策は、「①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」「②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靭化」「③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成」の三つを柱としている（図表）。

このうち国際競争力強化では、大水深・大規模コンテナターミナルの機能強化、生産性向上、デジタル化の推進などが位置付けられている。

上海港や釜山港では、こうした取り組みが国の主導により継続的に進められており、超大型コンテナ船に対応した大水深岸壁や広大なターミナルを備えることで、国際物流ハブとしての地位を確立している。

一方、日本では、2万TEU(注3)級の大型船が常時利用可能な大水深コンテナ岸壁は依然として限られている。例えば、水深18メートル級のコンテナ岸壁は、日本では横浜港での延長９００メートル（2岸壁）にとどまるが、釜山港では延長３２００メートル（10岸壁）、上海港では延長２６００メートル（7岸壁）、シンガポール港では延長１万１６６メートル（26岸壁）が整備されており、施設規模の面でも大きな差が存在している。横浜港においても、現在、国が整備を進めている新本牧ふ頭の早期整備が期待されるところである。

今後、わが国の港湾が国際物流ネットワークの中で存在感を維持していくためには、施設整備に加え、コンテナターミナルの生産性向上、DXや脱炭素化などの船社から「選ばれる港湾」を実現する取り組みも不可欠である。

また、サイバーセキュリティ対策や自然災害への対応、担い手の確保・育成についても、コンテナ物流の安定性と信頼性を支えるうえで欠かせない。

コンテナ物流をめぐる国際競争が激化する中、わが国の国際物流ネットワークにおける地位を維持し、安定したサプライチェーンを確保していくためには、港湾ロジスティクスの高度化が不可欠である。

国際コンテナ戦略港湾政策の一翼を担う当社としても、国や港湾管理者をはじめとする関係者と連携しながら、コンテナターミナルの稼働率の向上や高度化を進め、船社や荷主から選ばれる港湾を実現することで、わが国の国際競争力と経済活動を支えていきたい。

(注2)**トランシップ**：海上輸送などの物流において、積地港から仕向港（目的地）まで直航便を使わず、途中の経由地（ハブ港など）で一度荷物を別の船や飛行機などに積み替えること
(注3)**TEU**：20フィートコンテナ１個分の容量