

港湾を巡る国内外の最新情勢について

国土交通省 関東運輸局

令和8年7月

1. 横浜港における最新情勢に関する勉強会

開催概要・・・P4

2. 港湾ロジスティクスを取り巻く現状と課題・・・P6～17

3. 海外と日本のコンテナターミナルの比較・・・P19～26

4. 港湾手続きの電子化・・・P28～29

5. 港湾における将来の労働力・・・P31～34

6. 寄港地選定について・・・P36～39

7. 横浜港勉強会における主な意見まとめ・・・P41

8. 日本成長戦略と

令和8年度補助メニュー・・・P43～49

1. 横浜港における最新情勢に関する勉強会 開催概要

【勉強会目的】

労働力確保（人手不足＋若手人材育成）、カーボンニュートラル、DXなど港湾に関する様々な課題に対して、**国内外の港湾の最新情勢を共有しながら横浜港の目指すべき方向性を考える。**

【参加メンバー】

横浜港運協会会長、神奈川倉庫協会会長、横浜船主会会長

横浜川崎国際港湾（株）社長・副社長、横浜港埠頭（株）社長、横浜市港湾局長

本省港湾局港湾経済課長・港湾物流戦略室長、関東運輸局長・関東運輸局次長

（オブザーバー）関東地方整備局副局長（事務局）関東運輸局

開催日時及び議題

第1回

《開催日時》
令和7年7月31日（木）

《プレゼン》

- 「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」について（港湾経済課長）
- 港湾のDX推進に向けた取組（港湾経済課港湾物流戦略室長）

第2回

《開催日時》
令和7年9月30日（火）

《プレゼン》

- 勉強会における共通認識（関東運輸局次長）
- 横浜川崎国際港湾の取組（横浜川崎国際港湾社長）
- 海外港の概要（港湾経済課長）

第3回

《開催日時》
令和7年12月12日（金）

《プレゼン》

- 港湾労働者のQOLの向上（横浜港運協会会長）
- 寄港地決定プロセスと燃料戦略（横浜船主会会長）

第4回

《開催日時》
令和8年3月2日（月）

《プレゼン》

- 横浜港の取組について（横浜市港湾局長）

第5回

《開催日時》
令和8年5月25日（月）

《議題》

- 港湾における最新の動向について
- 課題等への取組について（意見交換）

2. 港湾ロジスティクスを取り巻く現状と課題

総合港湾 横浜港の将来像

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



横浜港の概要

明日をひらく都市
OPEN x PIONEER
YOKOHAMA

■総合港湾 横浜港（2025年の実績）



コンテナ貨物取扱個数
318万個
国内第2位



完成自動車取扱台数
85万台
国内第3位



クルーズ船入港数
209回
国内第1位

我が国の貿易量・貿易額の構成比

○ 我が国の貿易量の99.6%は港湾を通じた海上輸送であり、港湾は国民生活と経済活動を支える生命線である。

身の回りの製品の輸入依存が増加(輸入製品の割合※)

冷蔵庫

27% 77%



2000年 2022年

掃除機

29% 57%



2000年 2022年

洗濯機

17% 86%



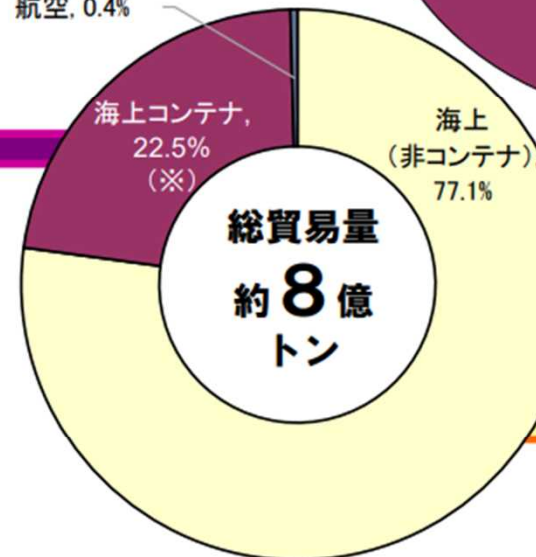
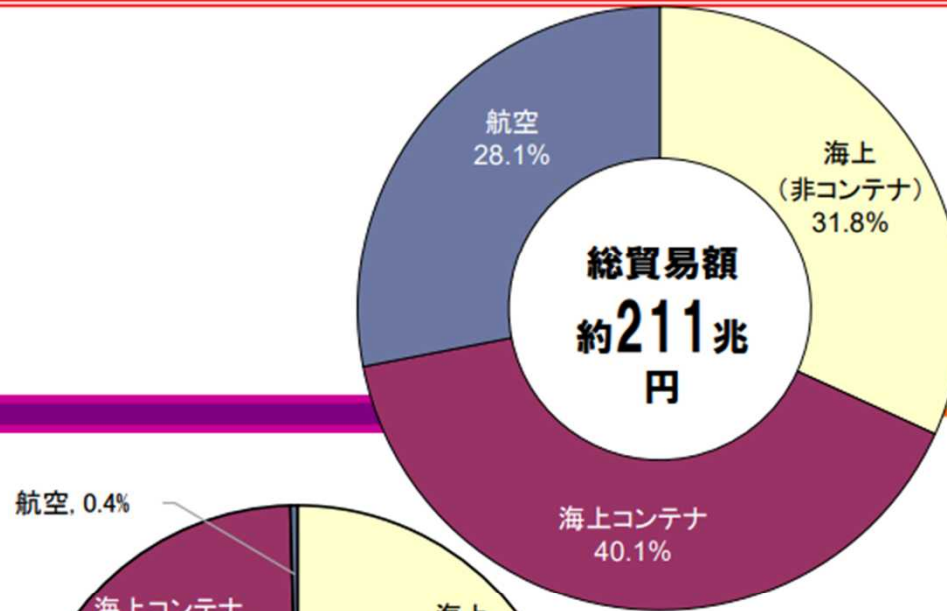
2000年 2022年

電子レンジ

36% 100%



2000年 2022年



(※) 貿易統計により算出した海上貿易量の比率に港湾統計より算出したコンテナ貨物率を乗じて算出。

出典: 総貿易額、総貿易量: 貿易統計(2023年)、海上コンテナ・海上非コンテナ比率: 港湾統計(2022年)、航空・海上比率: 貿易統計(2023年) をもとに国土交通省港湾局作成

日本の貿易量の
99.6%は
港を通じた海上輸送

資源・エネルギー・穀物の大半は海外に依存

鉄鉱石
輸入100%

あらゆる製造業の材料・設備として不可欠

1.0億トン(2022年)

石炭
輸入99.6%

製鉄や発電に不可欠

1.8億トン(2021年度)

大豆
輸入92.9%

食品産業に不可欠
(大豆は食用油の原料、大豆粕は飼料の原料)

370万トン(2022年度)

とうもろこし
輸入100%

肉類の生産に不可欠
(とうもろこしは飼料の原料)

1,506万トン(2022年度)

※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2023/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2023」

鉄鉱石: 貿易統計(2022年)

大豆・とうもろこし: 農林水産省「令和4年度食料需給表(概算)」

参照: 第1回港湾ロジスティクスワーキンググループ資料3

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。

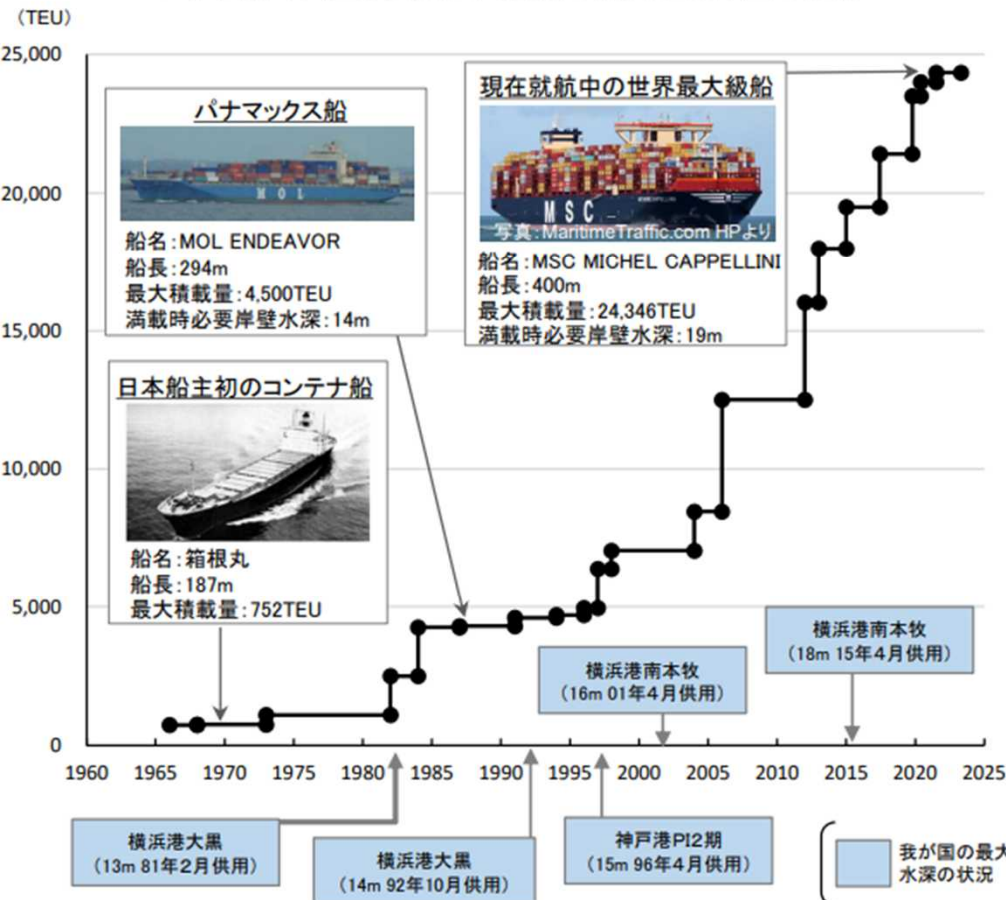
世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

	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

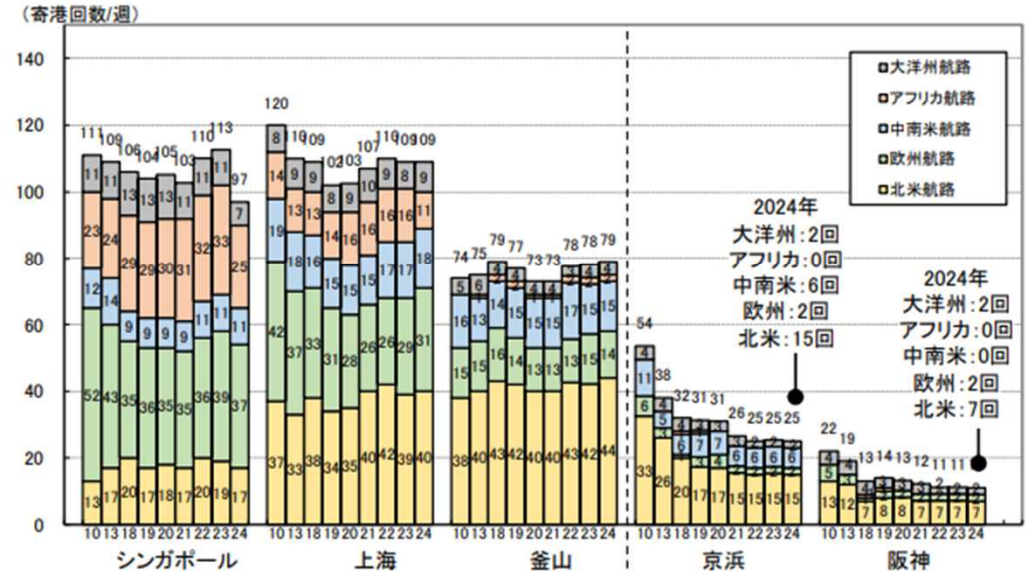
船社間アライアンスの再編



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



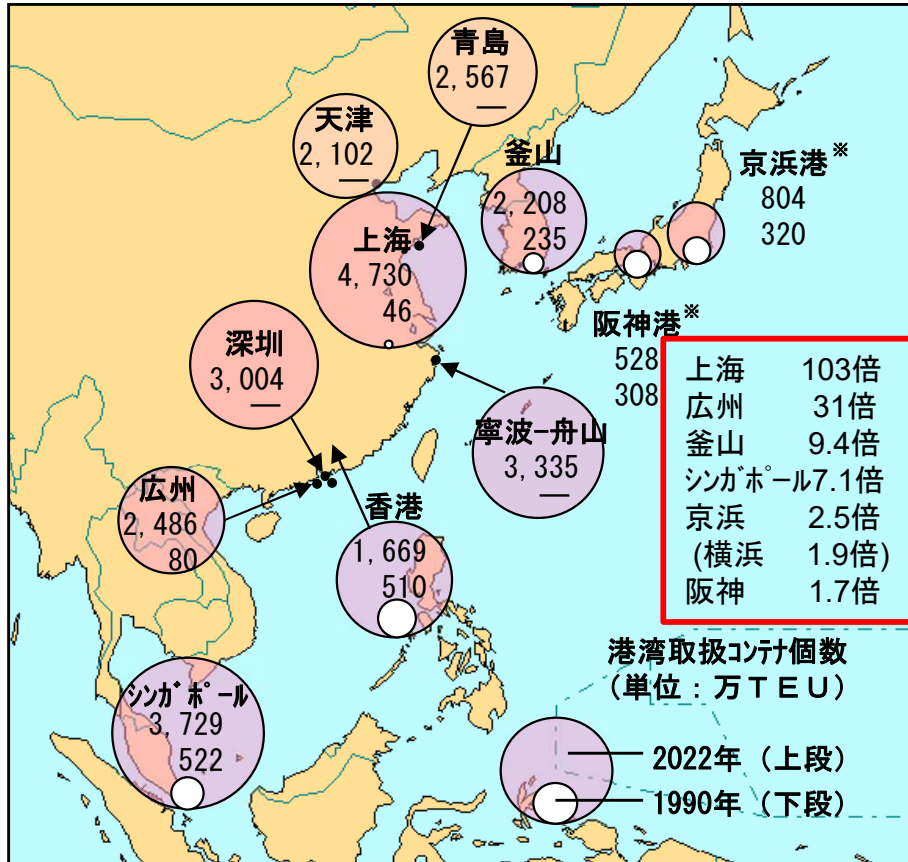
日本～北米・欧州間の直航率の変化(輸出入)

	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

【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

	港名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルク	197
9	ニューヨーク・ニュージャージ	187
10	基隆	183
11	横浜	165

2022年(速報)

	港名	取扱量
1 (1)	上海(中国)	4,730
2 (2)	シンガポール	3,729
3 (3)	寧波-舟山(中国)	3,335
4 (4)	深圳(中国)	3,004
5 (6)	青島(中国)	2,567
6 (5)	広州(中国)	2,486
7 (7)	釜山(韓国)	2,208
8 (8)	天津(中国)	2,102
9 (10)	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	1,905
10 (9)	香港(中国)	1,669

13	東京	156
----	----	-----

46 (41)	東京	493
---------	----	-----

70 (72)	横浜	298
---------	----	-----

72 (73)	神戸	289
---------	----	-----

78 (77)	名古屋	268
---------	-----	-----

24	名古屋	90
----	-----	----

82 (82)	大阪	239
---------	----	-----

[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2021年の順位。

なお、2021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。

※京浜港・阪神港の順位: 2022年(2021年)

京浜港: 22位(23位)

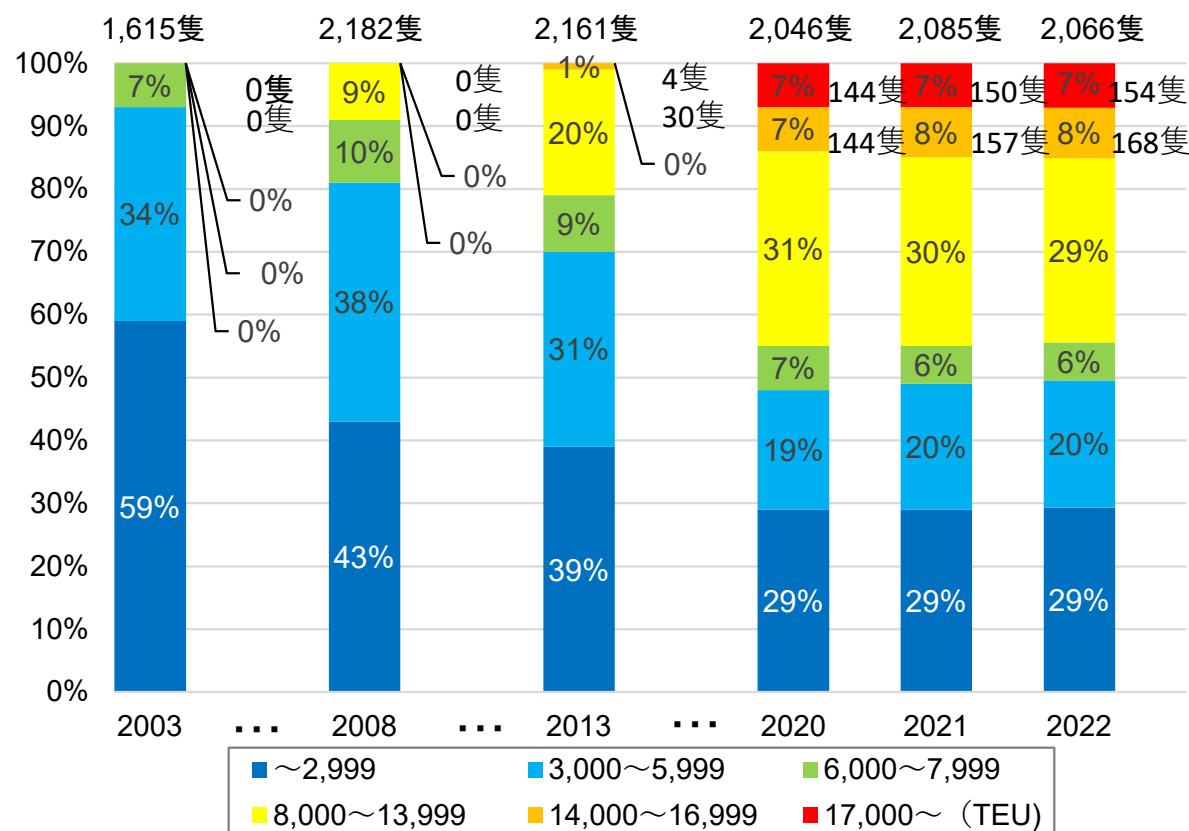
阪神港: 36位(36位)

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>

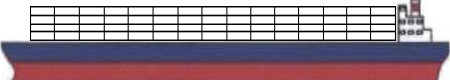
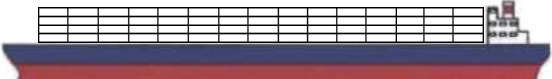
14,000TEU以上の船舶（技術基準上、18m岸壁が必要とされる一般的な船型）の割合は、
2003年：0% 2008年：0% 2013年：2% 2020年：14% 2021年：15% 2022年：15%

2023年以降のコンテナ船の竣工見通し（船型別）

	2023	2024	2025	計
Post-Panamax 17,000 + TEU	27	13	13	213隻
Neo-Panamax 14,000-16,999 TEU	44	73	43	53
Neo-Panamax 8,000-13,999 TEU	16	42	55	160
Intermediate 6,000-7,999 TEU	24	62	24	113
Intermediate 3,000-5,999 TEU	46	56	13	82
Feeder <3,000 TEU	167	136	17	115
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（当該年の11月時点の実績値）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に就航している船舶を中心に記載。

船名	船型				満載時 必要岸壁 水深 (m)	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	船幅 (m)			
NAVIOS FELICITAS	4,360	52,360	259	32	14		パナマックス型コンテナ船の例 【南米航路】
SAN FELIPE	8,714	115,356	300	48	16		ネオパナマックス型コンテナ船 (パナマ運河全幅上限緩和※前)の例 【アフリカ航路】
MSC KANOKO	14,000TEU以上 14,336	149,831	366	48	18		日本に寄港している 最大級のコンテナ船 【南米航路】
TRITON	14,424	155,000	369	51			ネオパナマックス型コンテナ船(パナマ運河全幅上限緩和※後)のうち、 パナマ運河を航行した最大のコンテナ船 【欧州航路】
MSC ISABELLA	23,656	224,999	400	61			過去、日本に寄港した 最大のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】
MSC MICHEL CAPPELLINI	24,346	240,000	400	62			営業投入されている 世界最大のコンテナ船 【欧州航路】

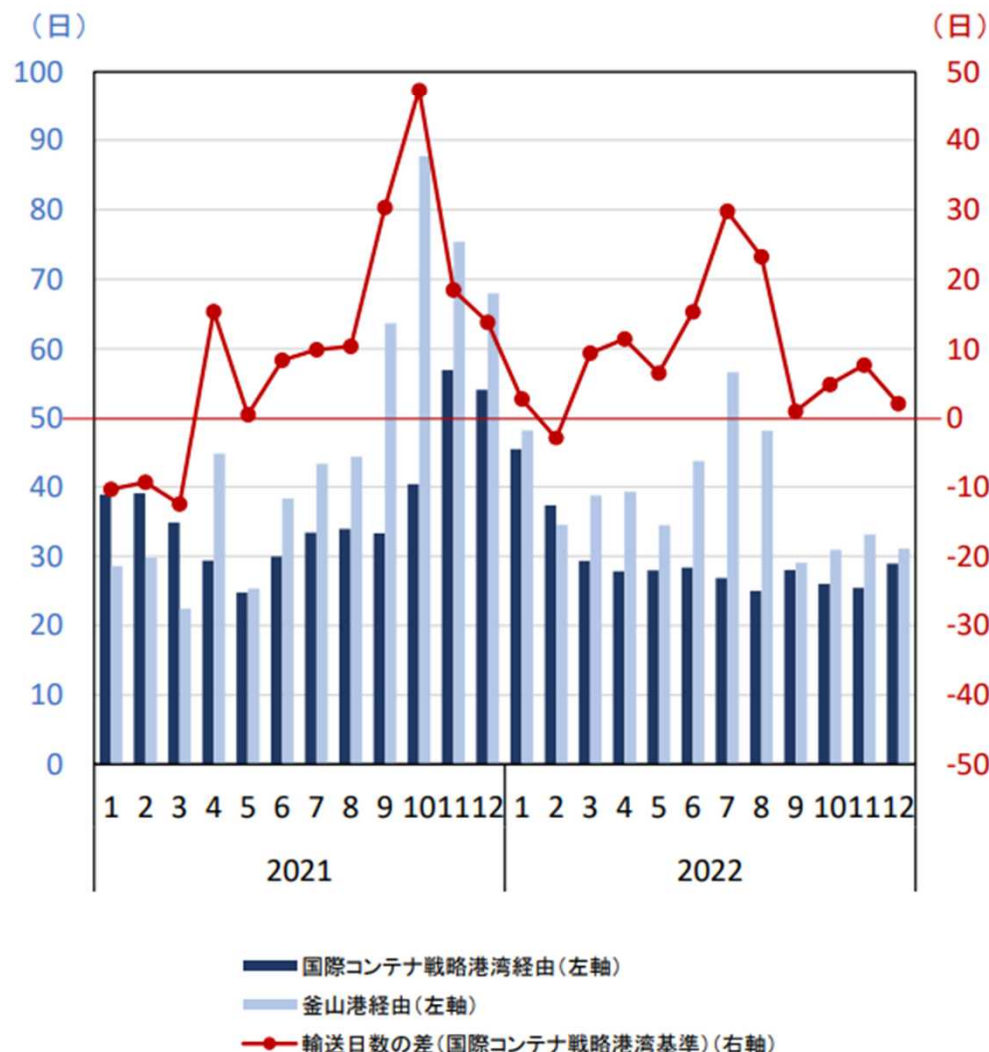
※パナマ運河庁は、2018年6月に全幅の上限を 49m から 51.25m まで緩和

注：満載時必要岸壁水深は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成30年5月)」をもとに、最大喫水に余裕水深(最大喫水の10%)を加えた値を記載している。

- 13

- 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)



※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

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】

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 2010年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国際コンテナ戦略港湾に選定

※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

（新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ 2024年2月公表）

集貨

- 多様な輸送モードを活用した集貨
- アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築
- 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化
- 港湾運営会社による取組の推進

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11月現在
京浜港	39便 (2016年3月)	53便 (2025年11月) 4増
阪神港	68便 (2014年4月)	92.5便 (2025年11月) 4増

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11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
- 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

※2026年1月時点
※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

京浜港	大阪港	神戸港	東京港
<CONPAS> 南本牧ふ頭 本牧BC、D1*、D4* <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> DICT <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	<CONPAS> PC-18 KICT* <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、3・4号） 大井ふ頭（6・7号）・青海ふ頭4号*、中央防波堤外側（Y1）* <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

※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

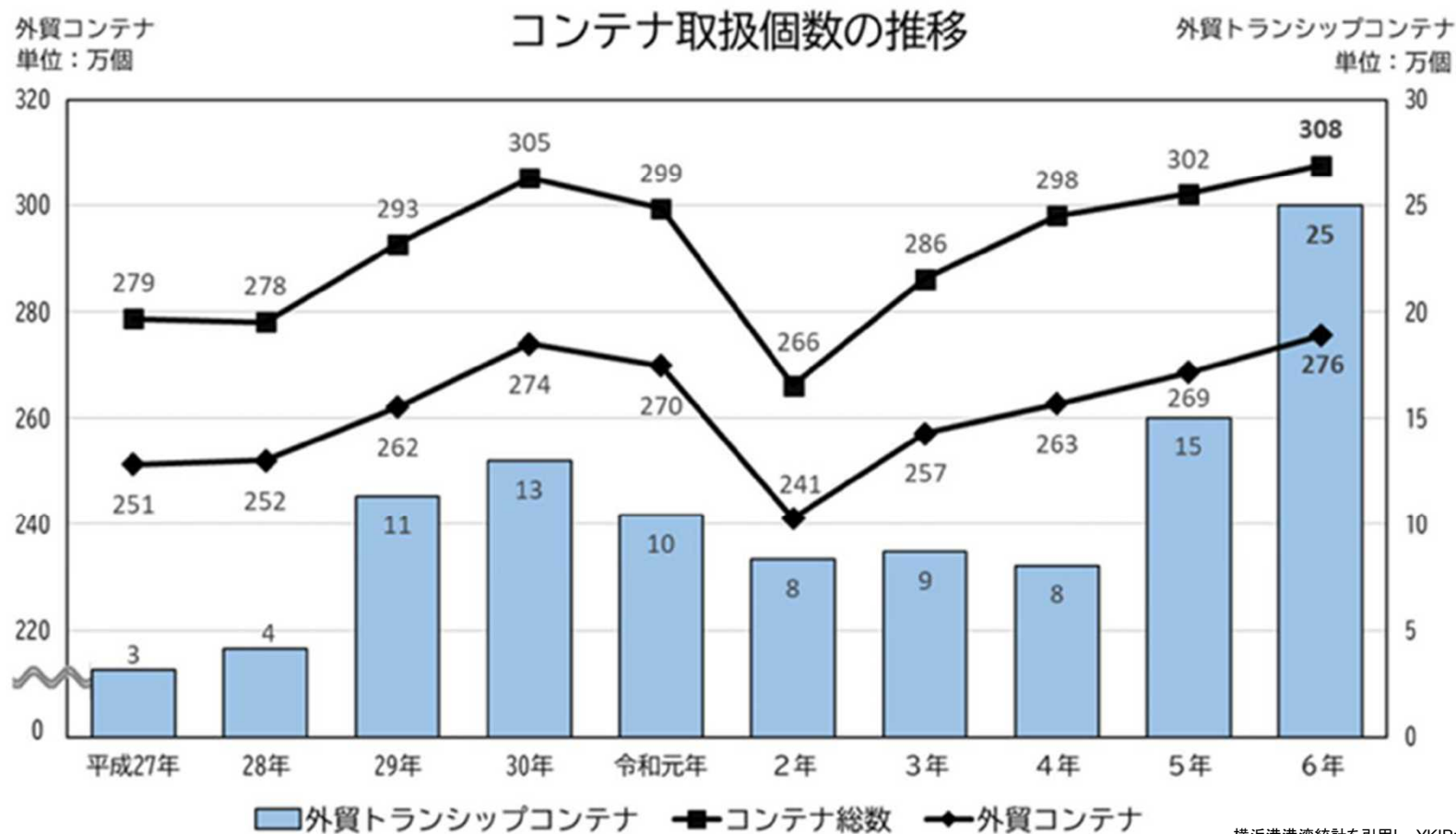
*：試験運用中

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）

YKIP支援メニュー(2025年度)

支援対象	支援メニュー
外航船社向け支援	基幹航路支援 国際トランシップ事業支援 南本牧ふ頭 超大型コンテナ船タグボート配船費用支援
内航船社向け支援	国際フィーダー航路支援 バージ支援
荷主向け支援	国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進支援
その他の支援	港内ショートドレージ支援

支援策の一例 (国際トランシップ支援)



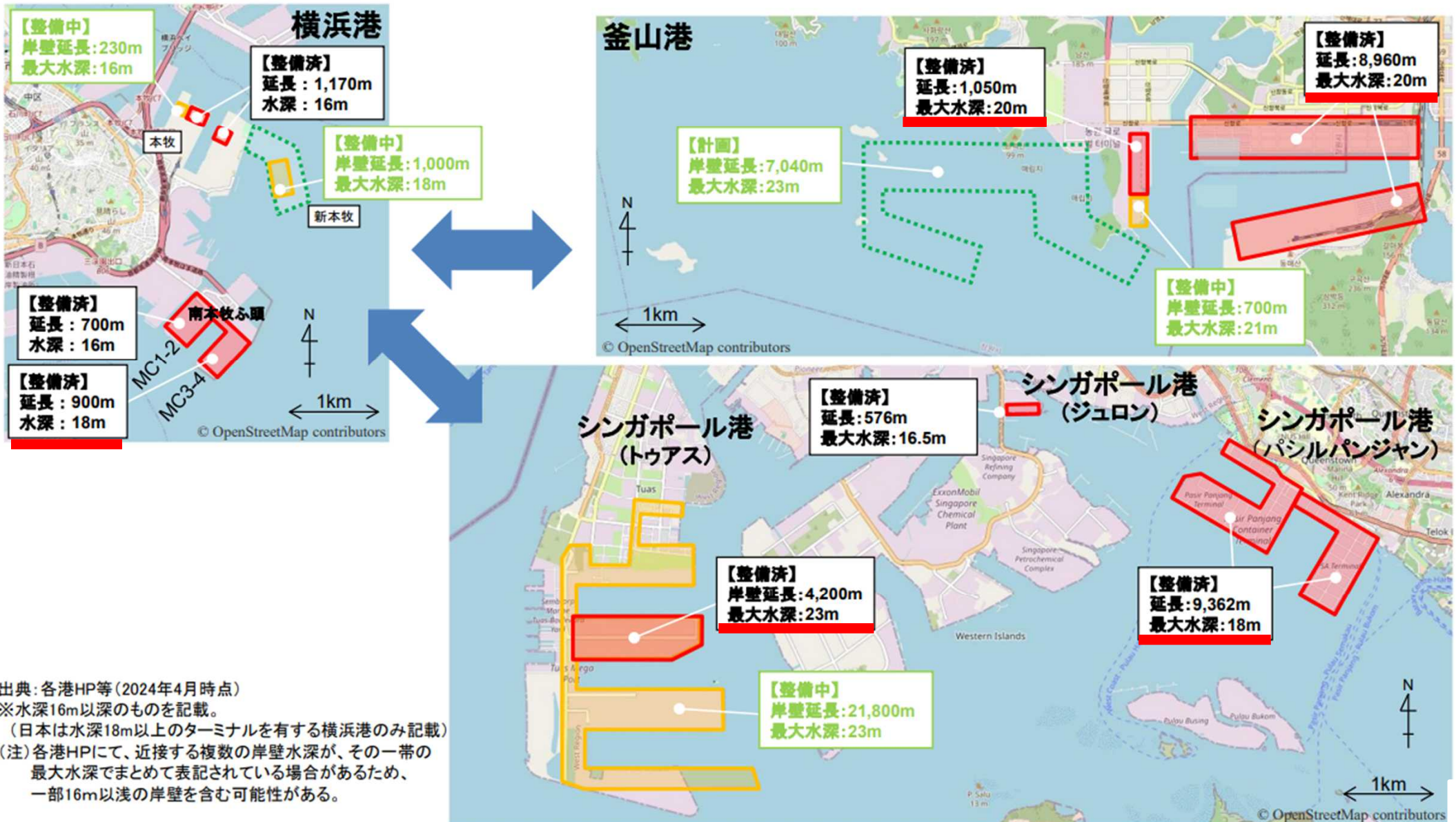
【具体的な横浜港を活用したトランシップの例】

- ①「中国北部～釜山～横浜～中南米」の国際基幹航路に対して、中国南部発貨物を横浜港へフィーダー輸送し中南米まで輸送
- ②「中国北部～中国南部～釜山～横浜～北米」の国際基幹航路に対して、マレーシア発貨物を横浜港へフィーダー輸送し北米まで輸送
- ③「マレーシア～釜山～北海道」の輸送を釜山経由ではなく、横浜経由(内航フィーダー)に変更し北海道への輸送に転換

3. 海外と日本のコンテナターミナルの比較

我が国と海外の主要港のコンテナターミナル整備状況

○ 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。

- 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

※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

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

水深18m以上の岸壁長:

京浜港900m:シンガポール10,166m(約11倍)

水深16m以上の係留施設を含むターミナル面積
横浜港150ha:シンガポール466ha(約3倍)

○ 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	レムチャパン	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	-	-	-	-

【国際コンテナ戦略港湾等】

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

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	飛島、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	×	×	×

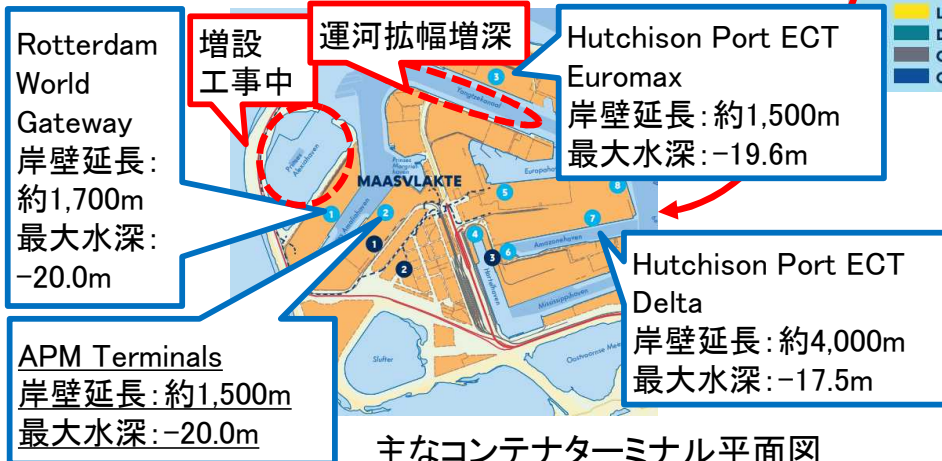
- ライン川河口に位置する欧州最大の港湾
 - 港湾管理者はロッテルダム港湾公社（オランダ政府30%、ロッテルダム市70%出資）
 - コンテナ貨物取扱量：13,820千TEU（2024）（欧州最大であり世界第11位）
- ※ 京浜【東京、川崎、横浜】が、7,878千TEU(2024)
- 主要取扱貨物：（輸入）原油・コンテナ・鉱物油製品、（輸出）コンテナ・鉱物油製品・RoRo
 - ロッテルダムの西側(マースヴラクテ地区)はコンテナターミナルが集積しており、ゲート手続き・構内荷役等のオペレーションの大部分が自動化している。



ロッテルダム港位置図



ロッテルダム港平面図



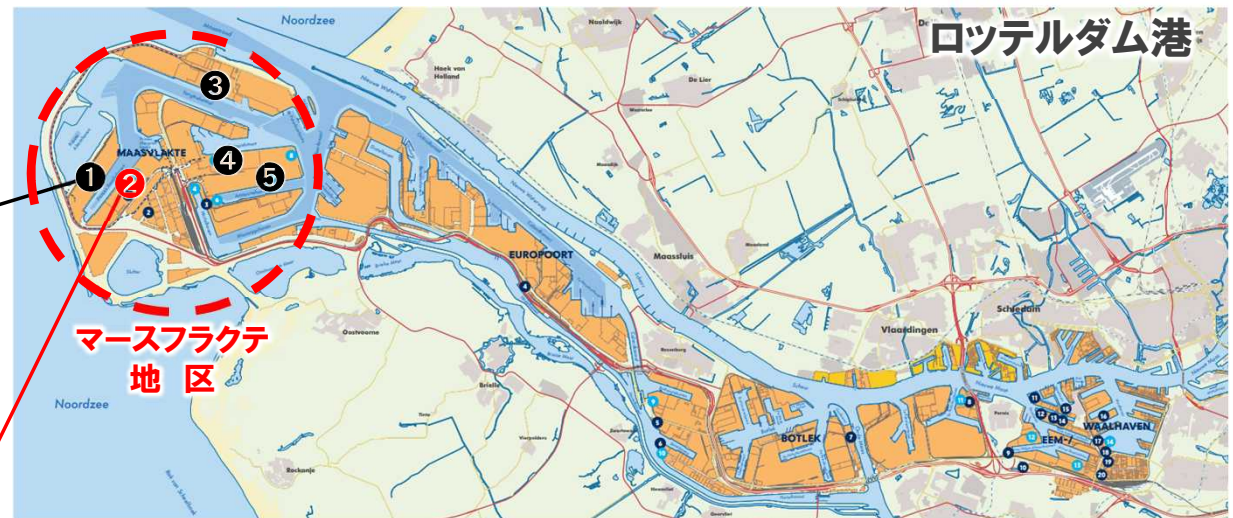
自動化の様子



全景

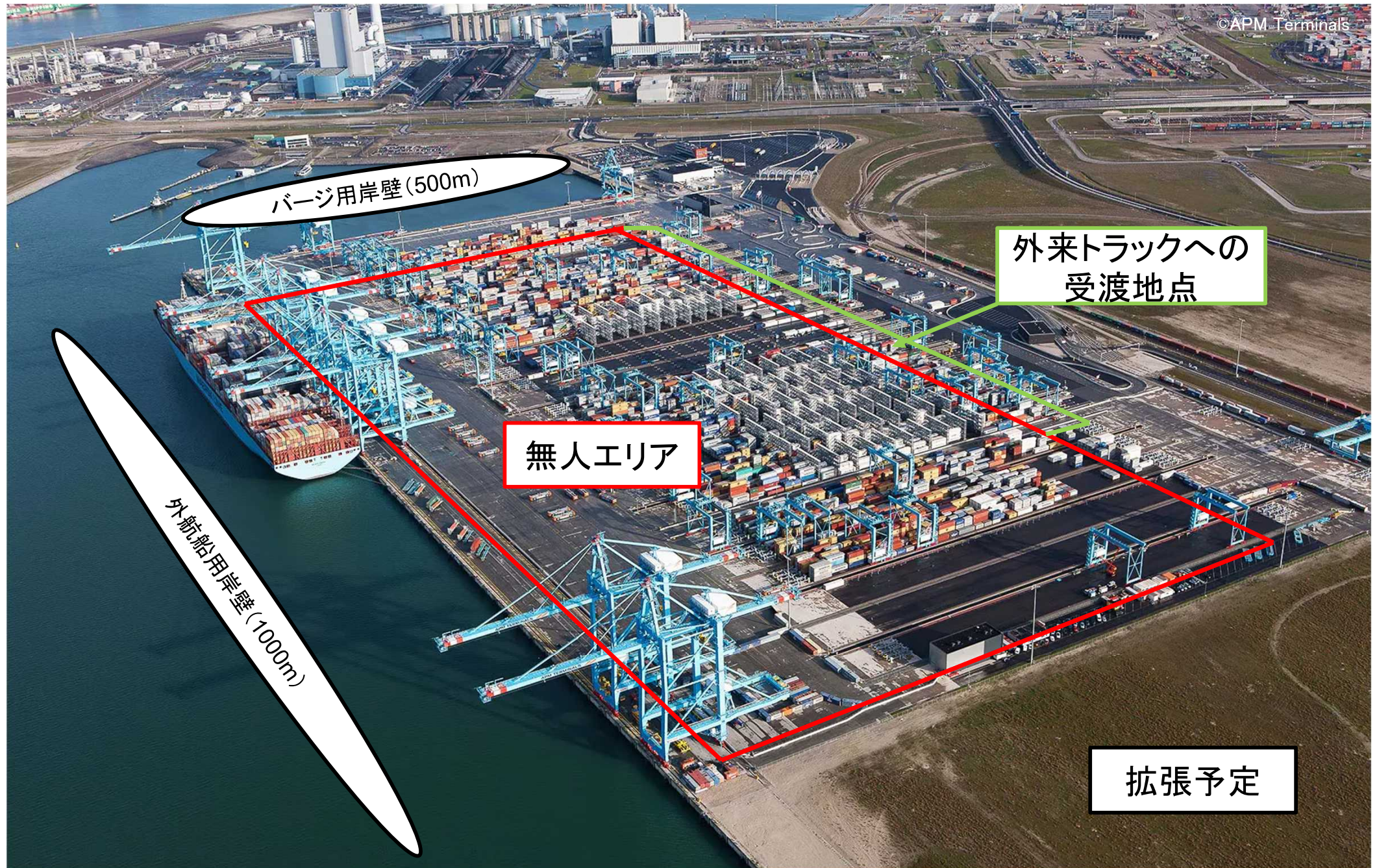
出典：ロッテルダム港湾局

- ロッテルダム港は、河口部のマースフラクテ地区に大水深・自動化ターミナルが整備されている。
- 特に、APM Terminals Maasvlakte II やRotterdam World Gateway (RWG) コンテナターミナルにおいて、高度に自動化されたターミナル運営が行われている。
- これらのターミナルにおいては、全電動によるダブルトロリー式の遠隔操作ガントリークレーンやAGV、外来トレーラーへのコンテナ受渡作業における自動積載システム等、荷役作業全体にわたって自動化されている。

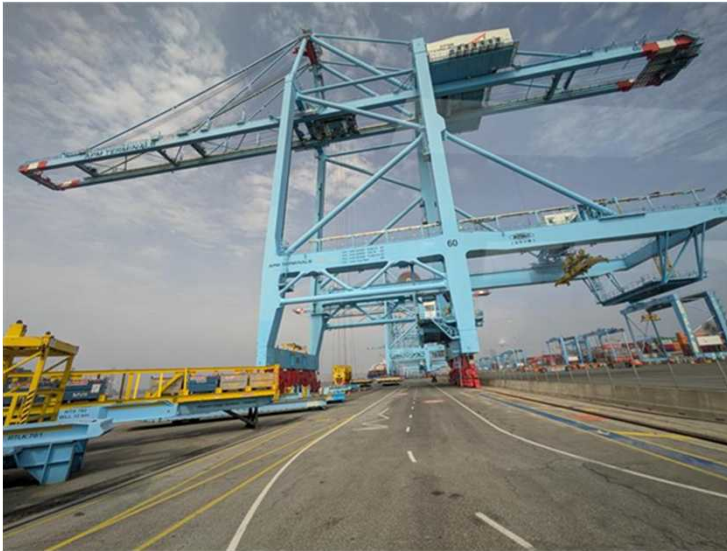


	ターミナル名	岸壁延長	水深	面積	取扱可能量
①	Rotterdam World Gateway	1,700m	20m	108ha	235万TEU
②	APM Terminals Maasvlakte II	1,500m	20m	86ha	270万TEU
③	Hutchison Ports ECT Euromax	1,500m	17.65m	84ha	—
④	APM Terminal Rotterdam	1,600m	16.65m	100ha	335万TEU
⑤	Hutchison Ports ECT Delta	3,600m	16.65 - 17.45m	272ha	—

表：ロッテルダム港の大水深コンテナターミナル



SHIP TO SHORE (STS) クレーン (遠隔操作・ダブルローリー式)



- STSクレーンは外資船用が10基(100mに1基)。
- 大型船入港時は最低でも8基で荷役
- 船からSTSクレーンのプラットフォームまでのクレーンは遠隔操作、プラットフォームからAGVまでのセカンドクレーンは自動
- 船内のラッシング、プラットフォーム上でのツイストロックの付け外しは人が作業
- なお、バージ用のSTSクレーン3基は人が操作
- 遠隔操作は事務所内で実施
- 1人で1基を操作し、2時間交代制
- 操作員の服装はオフィスワーカーと同じ

自動搬送装置 (AGV)

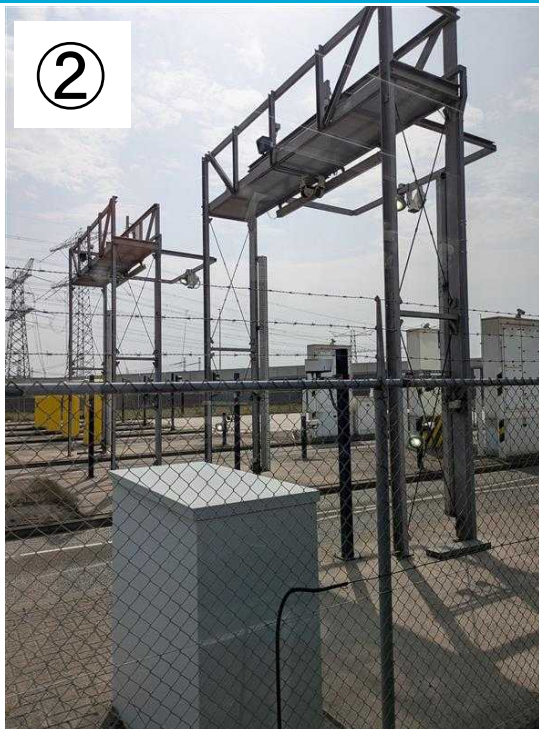


- 70台以上のAGVを配備
- 充電のタイミングは機械が判断

構内クレーン (RMG (自動))



- 50基以上のRMGを配備。全て自動
- 荷役機械、構内の自動車は全て電動
- 電力は洋上風力発電によるため、ゼロエミッション



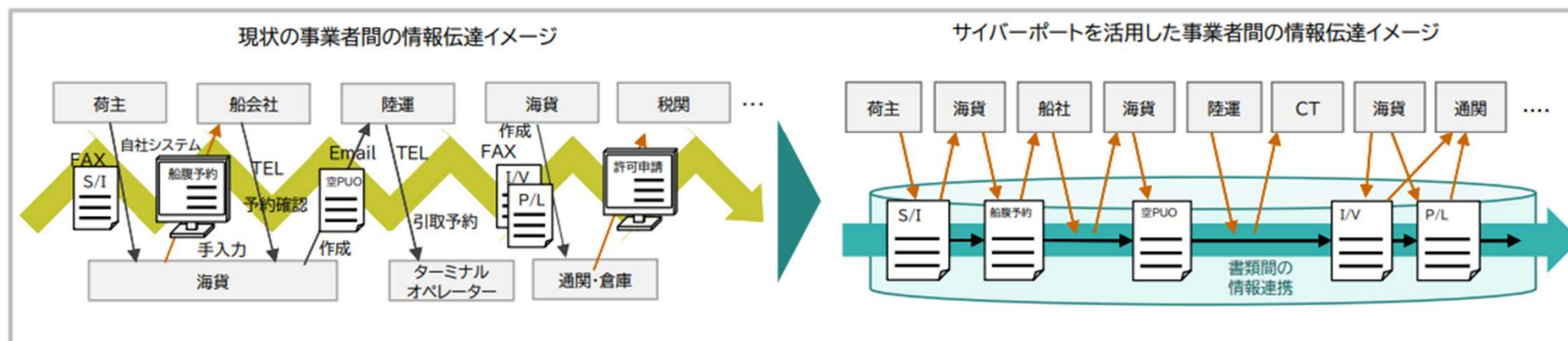
- ①事前予約制。カーゴカードと指紋認証で確認
(将来は顔認証に)
- ②コンテナスキャンゲート
- ③受渡ポイントが示されるゲート
- ④受渡ポイント。ドライバーは降車し、安全地帯でボタンを
押し続けないとコンテナの上げ下ろしがされない

- トラックでの搬出入は全体の4割程度(バージ輸送も多い)
- 24時間で2500台処理可能。
- ヤード内平均滞在時間は25分。

4. 港湾手続きの電子化

サイバーポートの取組の開始(2021年～)

- 民間事業者間のコンテナ物流手続を電子化することで「業務効率化」と「手続可視化」を行い生産性向上を実現するデータプラットフォームとして「サイバーポート」を2021年4月から運用開始。



【現状の情報伝達の課題】

- 紙情報の伝達による再入力・照合作業の発生
- トレーサビリティの不完全性に伴う問い合わせの発生
⇒ 潜在コスト増加の一因に
- 書類記載内容の不備等の発生
⇒ 渋滞発生の一因に

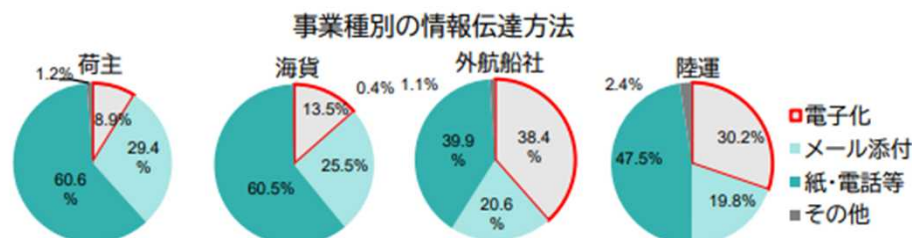
【データ連携による短期的効果】

- データ連携による再入力・照合作業の削減
- トレーサビリティ確保による状況確認の円滑化

【情報利活用による長期的効果】

- データ分析に基づく戦略的な港湾政策立案(国等)(港湾施設に関する計画、整備、維持管理に至る効率的なアセットマネジメント等)
- 蓄積される情報とAI等の活用等により新たなサービスの創出(民間事業者等)

▶▶ コンテナ物流全体の生産性の向上、国際競争力強化

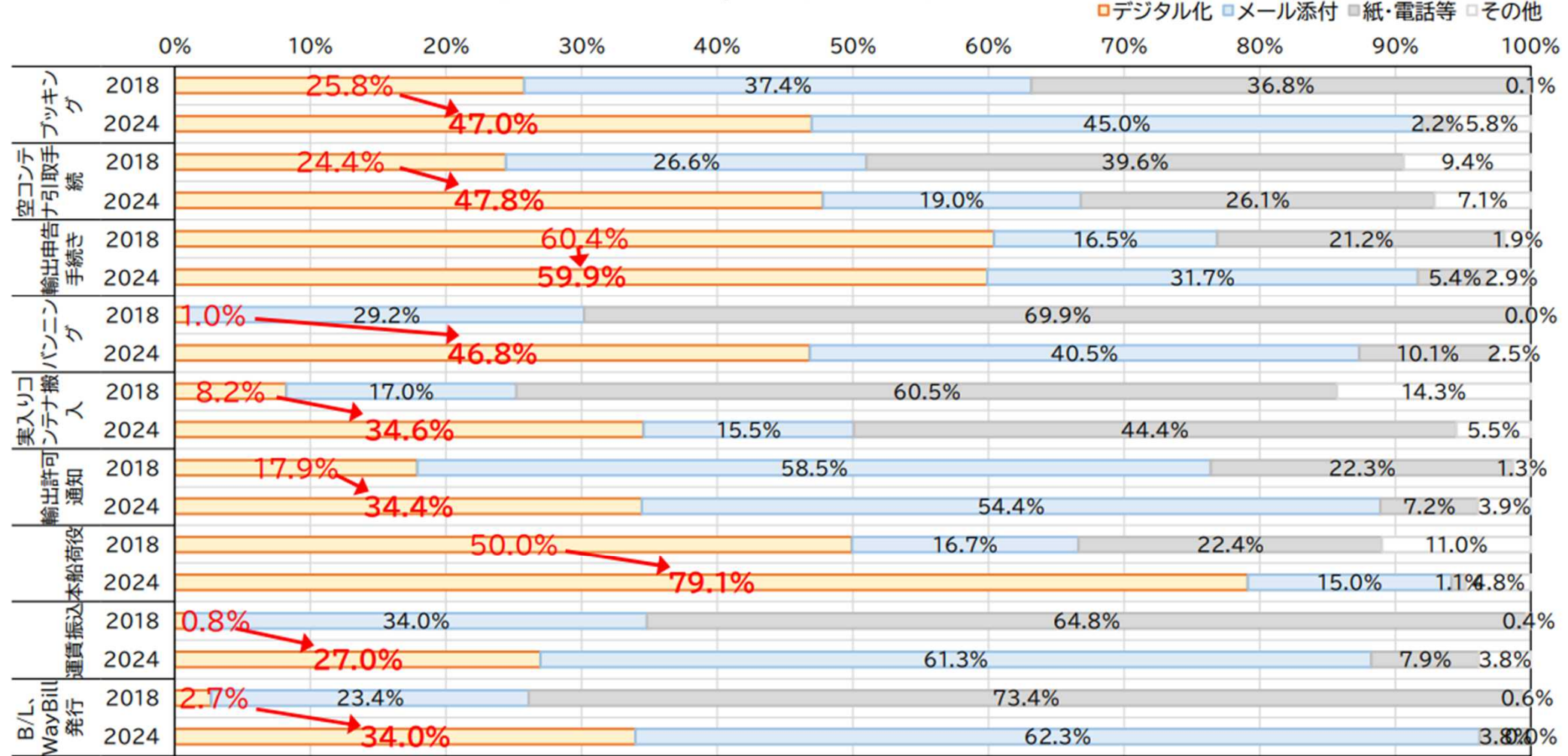


(出典) 国土交通省港湾局による事業者へのアンケート調査結果(2018年)

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

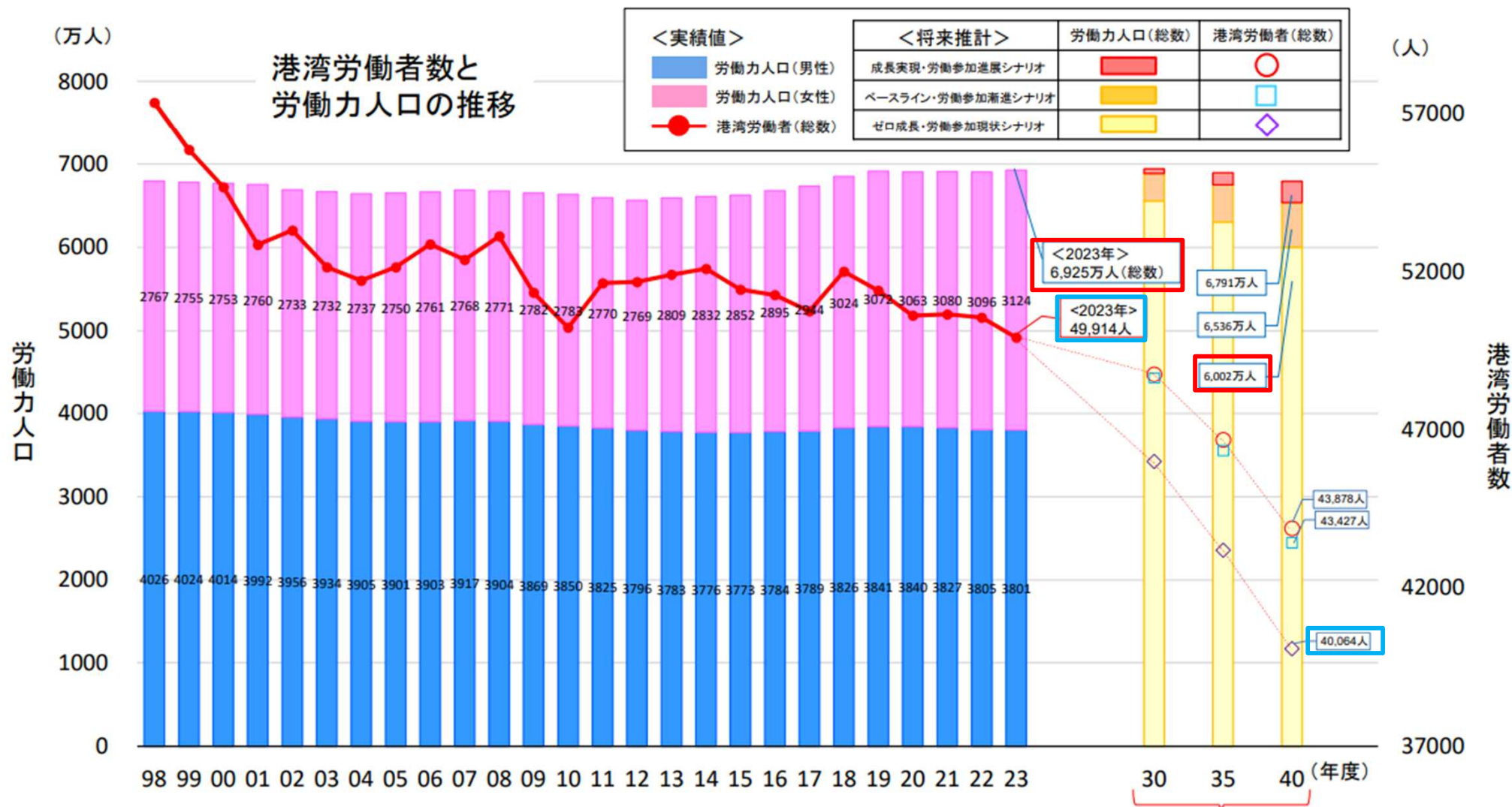


※調査方法や設問が2018年と2024年とで若干異なる（手続のFrom-Toを限定しているか否か等）ため、単純な比較が適切でない項目もあることに留意が必要
（出典）国土交通省港湾局による事業者へのアンケート調査結果（2018年：N=238社、2024年：N=472社）より作成
参照：第1回港湾ロジスティクスワーキンググループ資料3

5. 港湾における将来の労働力

港湾労働者と労働力の推移

- 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—労働力需給モデル(2023年版)による将来推計—』

※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。

横浜港の港湾労働者数の推移 試算

◎2023(実績値)は、厚生労働省職業安定局：令和5年港湾運送事業雇用実態調査より

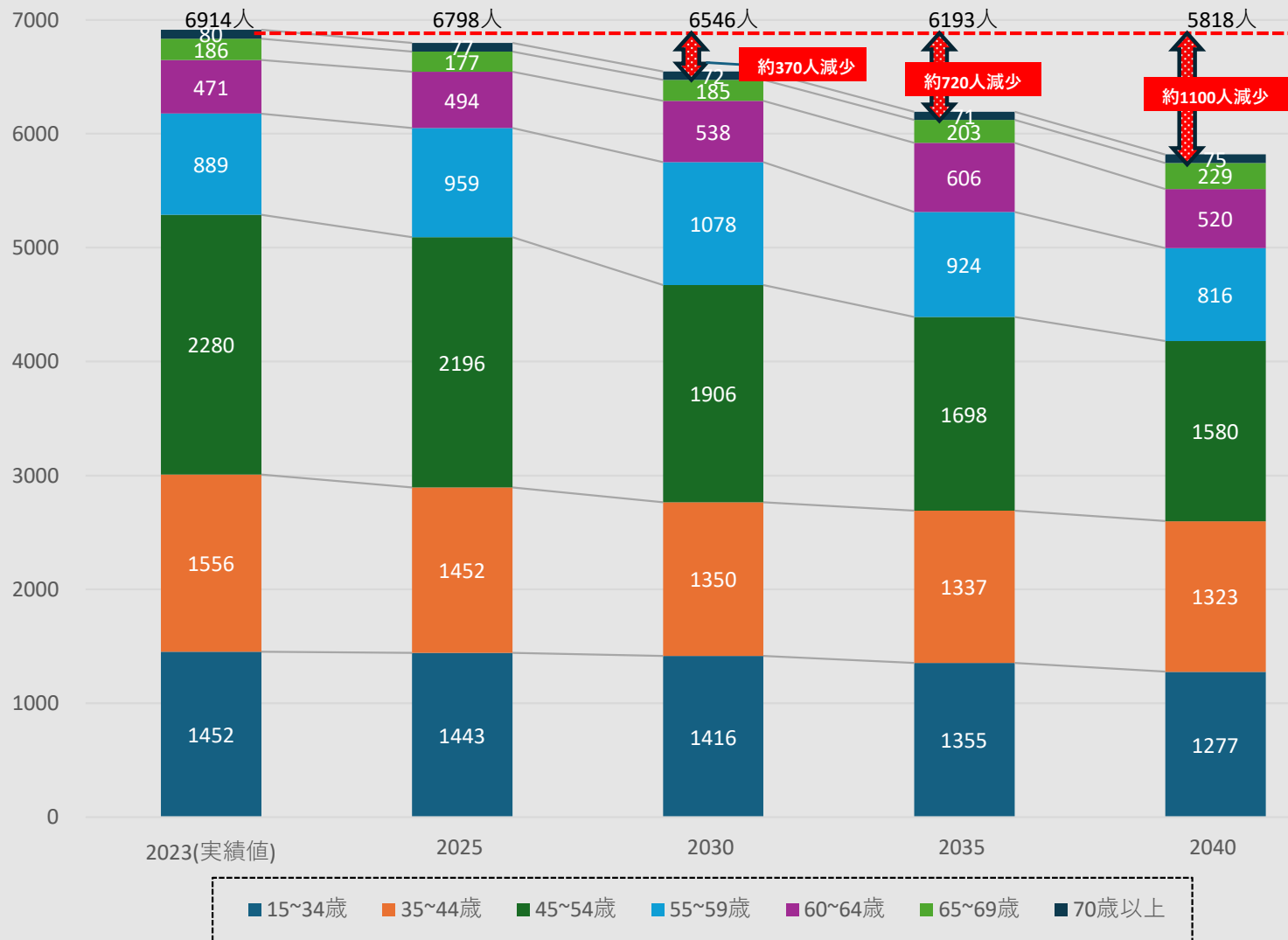
◎推計は、独立行政法人労働政策研究・研修機構：労働力需給の推計～労働力需給モデル(2023年版)による将来推計～による推計値を基に試算

◎男女比率は、国土交通省港湾局：港湾運送事業における実態調査(R7.1)を基に試算

横浜港 港湾労働者数 推計

労働力需給モデル：ゼロ成長・労働参加現状シナリオによる試算

(実質ゼロ成長の経済状況を想定し、労働参加が現状から進まない場合)

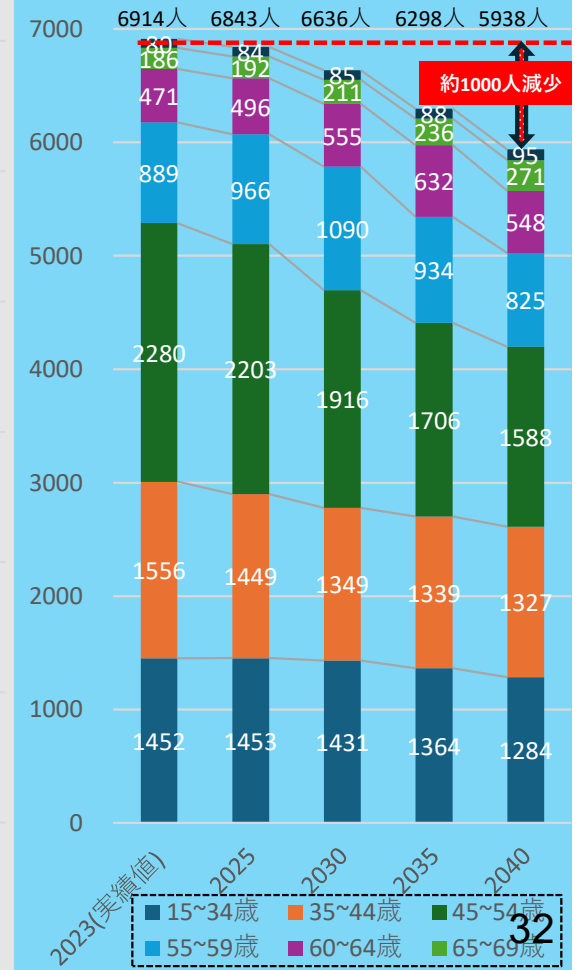


《 参考 》

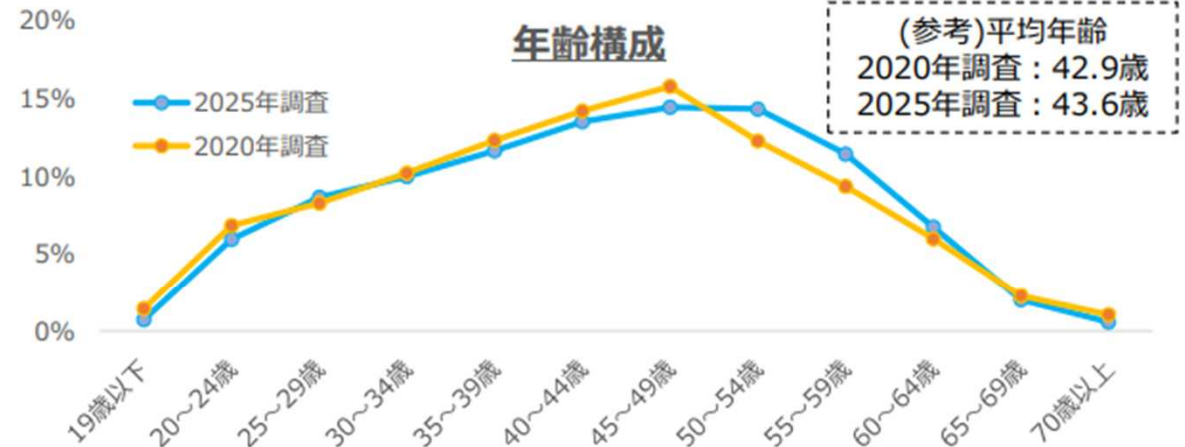
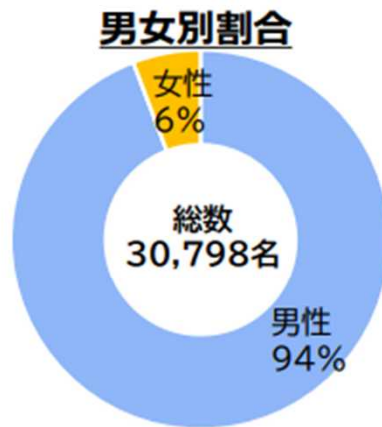
横浜港 港湾労働者数 推計

労働力需給モデル：成長率ベースライン・労働参加漸進シナリオによる試算

(経済雇用政策を講じ、経済成長と女性及び高齢者等の労働市場への参加が進展する場合)



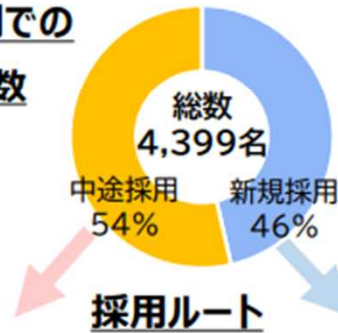
◆ 労働者の構成



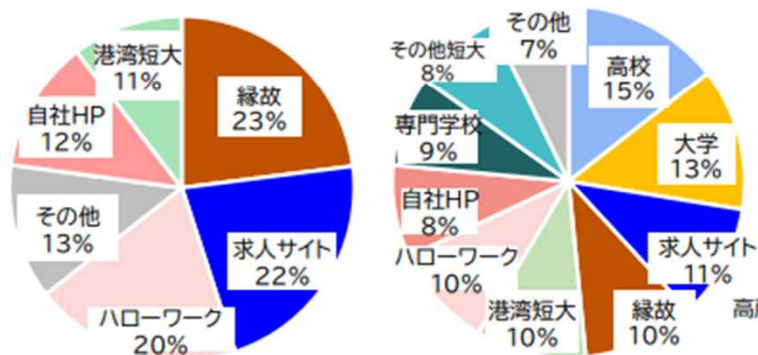
◆ 採用・退職

直近3年間の

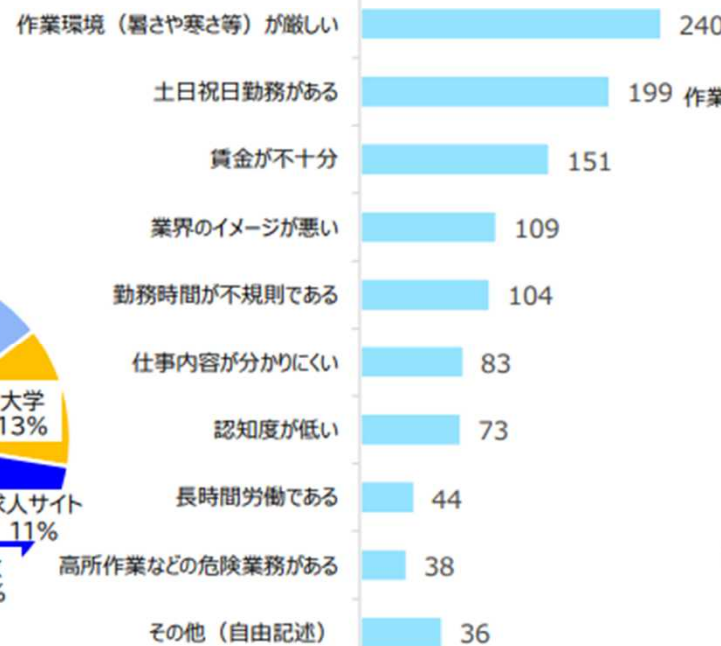
採用者数



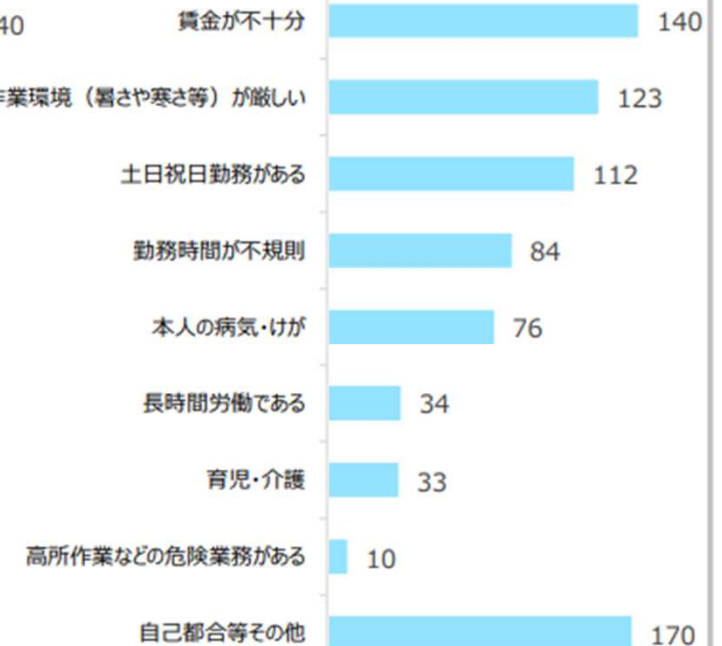
採用ルート



採用が難しい理由（複数回答）

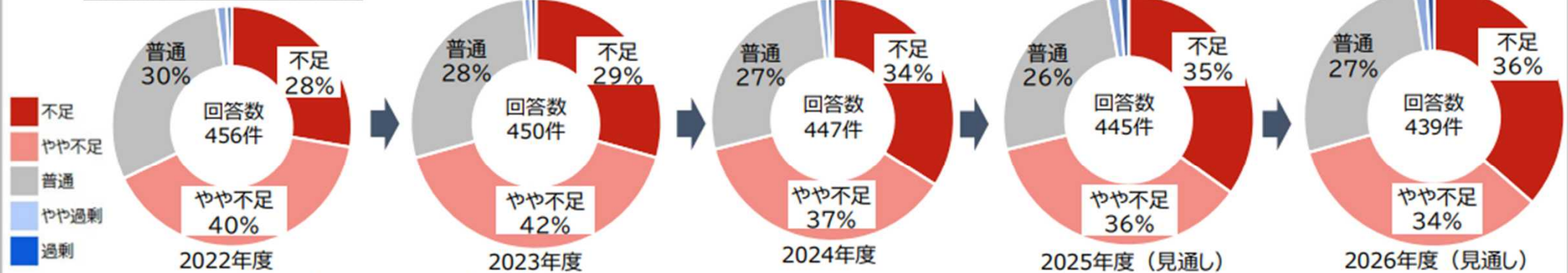


定年退職以外の 主な退職理由（複数回答）

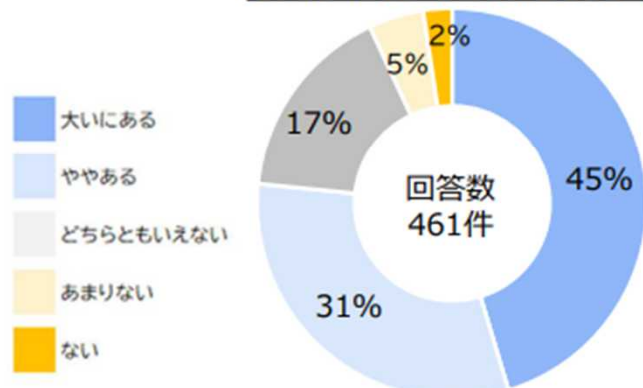


◆ 労働者の過不足

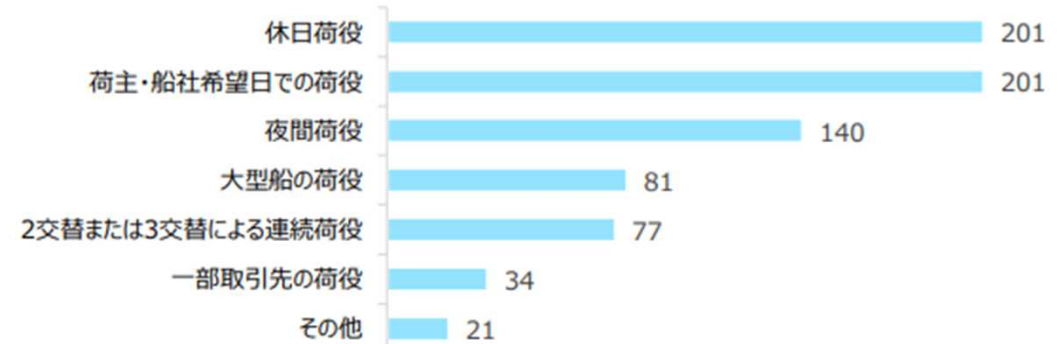
労働者の過不足の状況



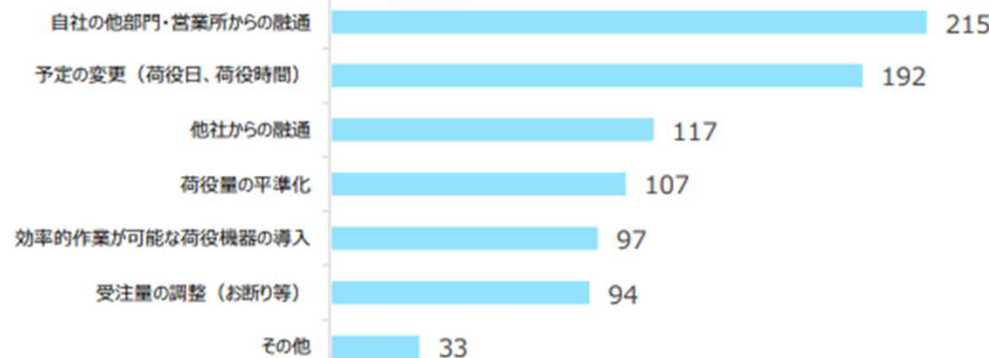
労働者不足が及ぼす影響



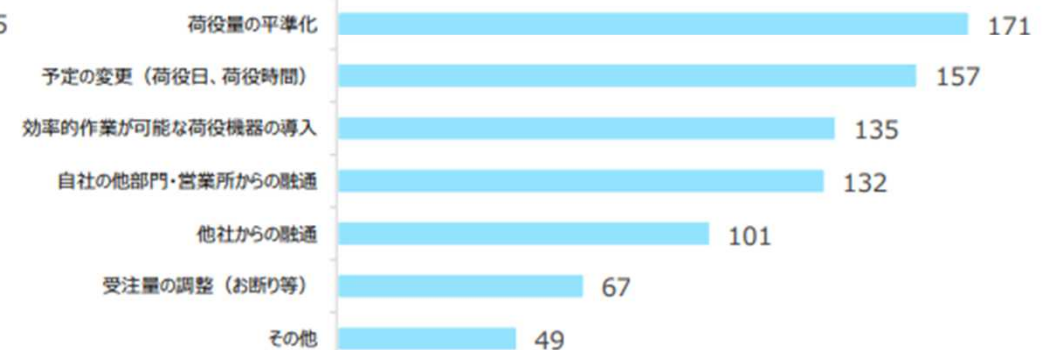
労働者不足によって影響を受ける荷役（複数回答）



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）



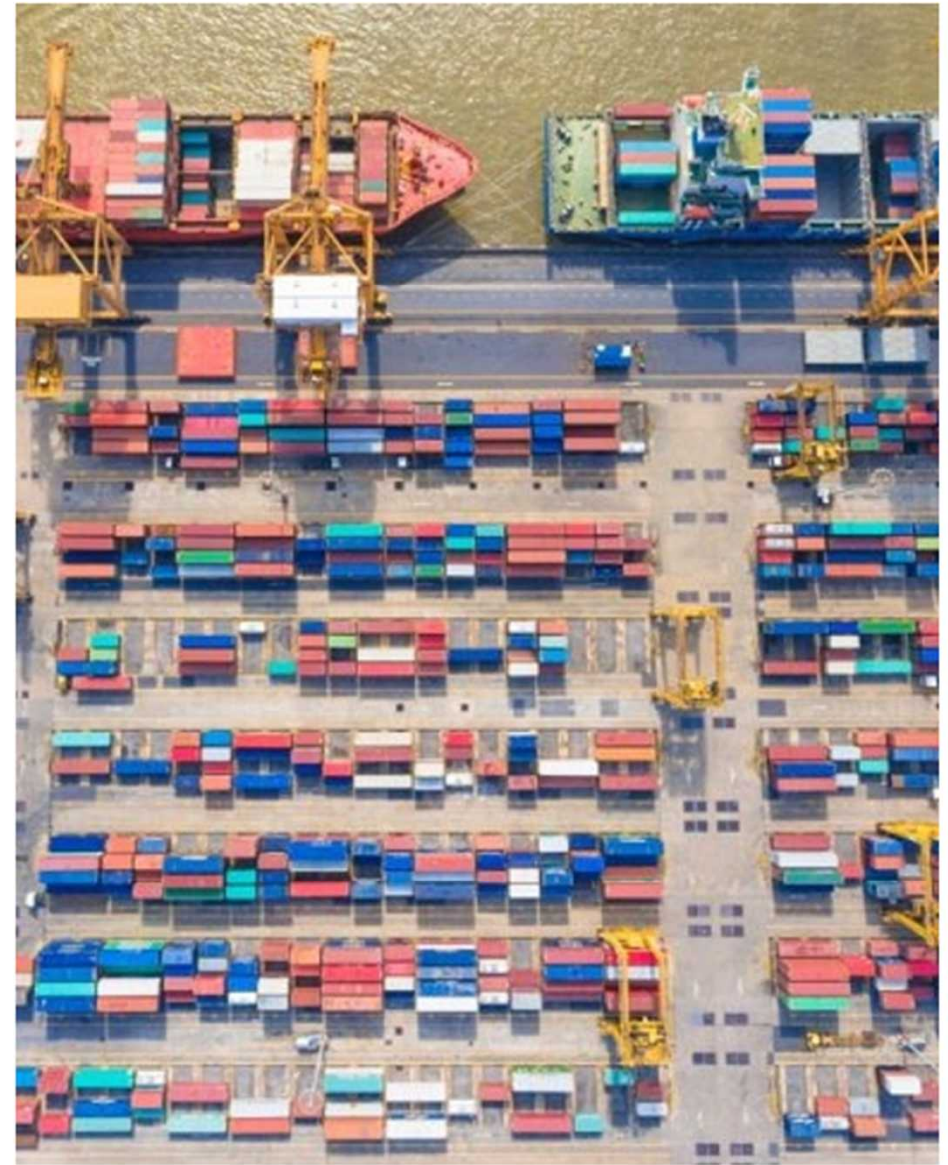
労働者不足対策として、**今後**取り組みたいこと（複数回答）



6. 寄港地選定について

寄港地選定における評価要素の全体像

- 需要（貨物量・市場規模）：
寄港地周辺の貨物需要や市場規模を評価し、安定した貨物量が見込めるかを確認します
- 港湾インフラ：
荷役設備、水深、バース長、港湾の処理能力など、船舶の安全かつ効率的な入出港・荷役が可能かを評価します
- コスト：
港湾使用料、補油コスト、内陸輸送費、荷役費用など、総合的なコストを比較します
- 距離・航路効率：
寄港地間の距離や航海日数、接続性を評価し、航路全体の最適化を図ります
- バンカー補油の可否と条件：
燃料種別対応、補油コスト、供給安定性、補油時間、環境規制への適合状況を評価します



主要港の補油可能性とFuelEU適合度

規制や課金制度に対応するために、船社は様々な燃料を使用または実用化を急務としている

港名	VLSFO	LNG	メタノール	アンモニア	バイオ燃料	OPS(陸電)	FuelEU WtW/証憑
シンガポール	◎	◎	◎ (制度化)	△ (実証)	◎ (供給拡大)	△ (整備進行)	◎ BDN/PoS/CoC対応
ロッテルダム	◎	◎	◎ (供給拡大)	△ (実証)	◎ (供給拡大)	◎ (義務化対象)	◎ BDN/PoS/CoC対応
横浜	◎	△	△ (計画)	△ (実証)	△ (実証)	△ (整備進行)	△ (一部対応)
釜山	◎	◎	△ (計画)	×	△ (実証)	△ (一部整備)	△ (一部対応)
上海	◎	◎	△ (計画)	×	△ (実証)	△ (一部整備)	△ (一部対応)

凡例：◎=商用供給/制度整備、△=実証/一部対応、×=未整備

FuelEUはEU域内寄港時適用。WtWはWell-to-Wake

BDN=バンカードリバリノート、PoS=Proof of Sustainability、CoC=Chain of Custody

カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組

■次世代船舶燃料に対する新たなインセンティブ制度の開始

横浜市は国際コンテナ戦略港湾政策の推進及び東日本最大の自動車貨物取扱機能の強化を図るため、2026年1月1日からメタノール燃料船及びバイオ燃料使用船を対象とする入港料減免制度を開始した。

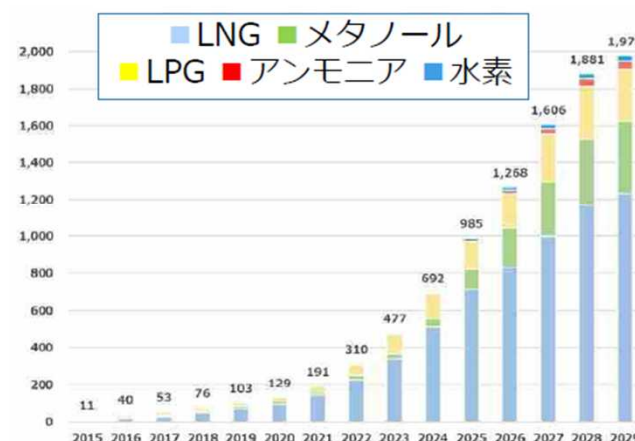
1 新たなインセンティブ制度の概要

	対象船舶	内容
①	メタノール燃料船	入港料 全額減免
②	横浜港において混合比率24%以上のバイオ燃料混合油を300トン以上補油した船舶	

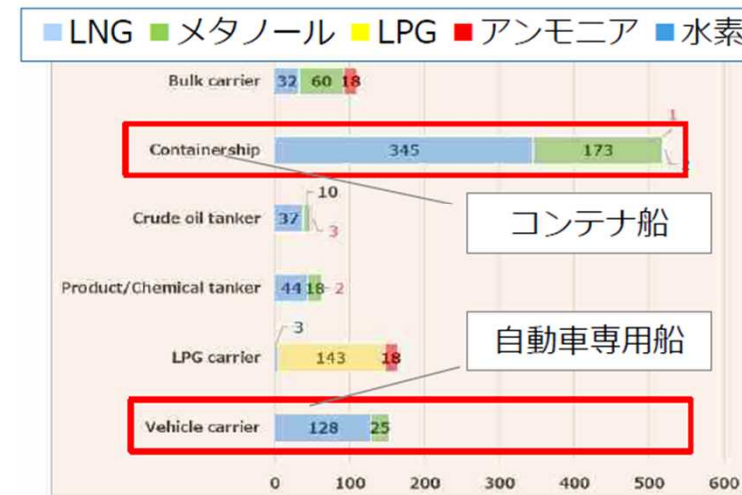
※LNG燃料船・LNGバンカリング船(2021年4月開始)、IAPHが運営するESI制度の対象船舶(2017年4月開始)

2 次世代燃料の動向

- メタノール燃料船はコンテナ船と自動車運搬船の双方で増加
- 既存船においては仕様を変えずに利用できるバイオ燃料の普及が期待



出典:ClassNK 代替燃料インサイト(Ver3.1 2025年7月、日本海事協会)



カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組

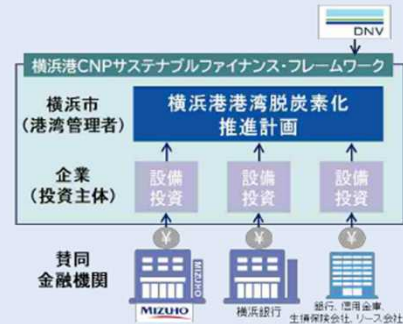
明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

■CNP形成にあたり横浜港の特色を生かした取組

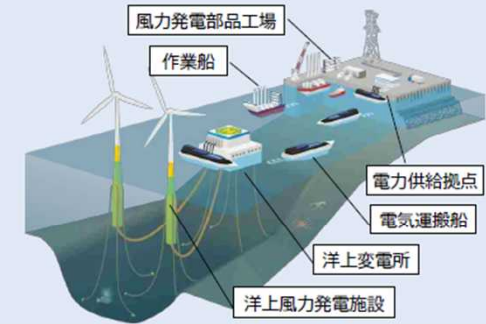
次世代船舶燃料の普及促進



横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク



グリーン電力供給拠点の形成に向けた検討



陸上電力供給設備の整備



ブルーインフラ



7. 横浜港勉強会における主な意見まとめ

【方向性】

基幹航路の寄港地選択における海外港との競争激化の下、労働者人口の減少による担い手不足に今後一層直面していく中で、横浜港が取扱量や荷役その他の港湾機能を維持・拡充していくためには、複雑に関係する諸課題に対し、それぞれが行う各種施策を連携して実施していくことが重要であり、具体的な行動に結びつけるために関係者間での意見交換を通じ共通認識を深める。

これまでの主な意見まとめ

労働者人口の減少による担い手不足

- ・ **将来の労働者人口の減少**が予測される中、これを見据えた対策への早期着手が必要

港湾運送事業の認知度向上

- ・ 若い世代に港湾の仕事を見せる取組（現場見学等）が重要
- ・ クルーズ船誘致をはじめ観光分野も含めて、港のにぎわいを創出し、港のエリアに若者が集まるような施策によるイメージアップは有効

QOLの向上（労働環境改善）

- ・ QOLにおいて**賃金は重要な要素**
- ・ 港湾労働者は他産業と比較して、賃金は高水準だが、労働時間は長い
- ・ 労働者がQOLについて具体的に何を求めているか意識調査が必要
- ・ 人を支援する遠隔化による労働環境改善は、女性活躍の機会増加にも資する
- ・ 港湾地区への交通手段の確保が課題

DX推進（人を支援する遠隔化・自動化等）

- ・ 海外同様、DX推進は当然の流れ
- ・ **労働環境改善や安全性の向上**のためのDXを推進（人を支援する遠隔化・自動化）
- ・ 将来の**労働者人口の減少**を補う人を支援する自動化は必要
- ・ 様々な業種が連携する**港湾物流手続き**においては、すべての書類を**電子化**することが有効

日本へのコンテナ基幹航路の寄港減少への危機感

- ・ **コンテナ船の大型化**が進行
- ・ 日本のベースカーゴの伸びは期待しづらい
- ・ 基幹航路の維持・拡大のためには、**貨物量が重要**であり、ハブ港への**内際・際際貨物の集貨・集約**を促進する対策が必要

コストパフォーマンス

（海外港との価格競争）

- ・ 釜山は国の負担とオペレータ間の過当競争により、低廉な港湾荷役料金で対応しているが、横浜港は民間事業を前提としており、**価格競争には限界がある**

タイムパフォーマンス

（船社から見た定時性比較）

- ・ **船社が定時性を重視**する傾向にある中で釜山・シンガポールは非常に混雑しているので、横浜港では**タイパの提供を推進**してはどうか

バンカリング能力の向上

（LNG・次世代燃料への対応）

- ・ 燃料対応は今から取り返していける分野
- ・ 基幹航路を就航している**大手外航船社が燃料転換を実施**していること等から要対応

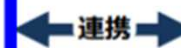
既存インフラの有効活用

（内航・外航連携強化、水先人との対話）

- ・ **内航外航・ターミナル一体利用の円滑化による効率的なヤードオペレーション**が重要
- ・ 既存のバースをフルに活用するためには、**水先人との意思疎通（対話）**が重要

8. 日本成長戦略と令和8年度補助メニュー

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、内閣府(科技)、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、防衛)
・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 創薬・先端医療
新設 創薬・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、国文省、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(衆)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、国交、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

1. 日本成長戦略会議における港湾ロジスティクス分野の検討を進めるため、港湾ロジスティクスワーキンググループ（以下「WG」という。）を開催する。
2. WGの構成員は、次のとおりとする。ただし、座長は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求めることができるものとする。

座 長 国土交通大臣

構 成 員	犬塚 秀世	国立研究開発法人海上・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	公益社団法人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	株式会社 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	一般社団法人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

3. WGの庶務は、内閣官房、財務省、経済産業省その他の関係行政機関の協力を得て、国土交通省において処理する。
4. 前三項に定めるもののほか、WGの運営に関する事項その他必要な事項は、座長が定める。

- 11月 4日 第1回 日本成長戦略本部 【議事】日本成長戦略会議の開催、成長戦略の検討課題 等
- 11月10日 第1回 日本成長戦略会議 【議事】官民連携での投資促進、重点施策(案) 等
- 12月24日 第2回 日本成長戦略会議 【議事】成長戦略の検討体制、分野横断的課題への対応の方向性
- 1月20日 第1回 港湾ロジスティクスワーキンググループ
【議事】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 等
- 1月22日 第1回 戦略分野分科会 【議事】「官民投資ロードマップ」の検討に向けて
- 3月 9日 第2回 戦略分野分科会 【議事】戦略17分野における「主要な製品・技術等」 等
- 3月10日 第3回 日本成長戦略会議 【議事】戦略17分野における「主要な製品・技術等」 等
- 3月16日 第2回 港湾ロジスティクスワーキンググループ
【議事】港湾ロジスティクスの強化に向けた施策の方向性(案)、
官民投資ロードマップ(素案)
- 4月15日 第3回 港湾ロジスティクスワーキンググループ
【議事】官民投資ロードマップ(素案)、港湾ロジスティクスの強化に向けた施策(案)
- 4月16日 第3回 戦略分野分科会 【議事】官民投資ロードマップ(素案) 等
- 4月22日 第4回 日本成長戦略会議 【議事】分野横断的課題への対応の方向性について
- 5月20日 第4回 港湾ロジスティクスワーキンググループ
【議事】港湾ロジスティクスワーキンググループとりまとめ(案)
- 6月23日 第4回 戦略分野分科会 【議事】主要な製品・技術等における官民投資ロードマップ
- 6月24日 第5回 日本成長戦略会議 【議事】戦略17分野の「主要な製品・技術等」における官民投資額について 等
- 6月30日 第6回 日本成長戦略会議 【議事】日本成長戦略(案)
- 7月21日 第7回 日本成長戦略会議 【議事】日本成長戦略(案)、経済財政運営と改革の基本方針2026(案)
- 7月21日 第2回 日本成長戦略本部 【議事】日本成長戦略(案)、官民投資ロードマップ(案)
- 7月21日 日本成長戦略 閣議決定

3. 官民投資促進に向けた課題と政策パッケージ【政策手段】

港湾ロジスティクス
港湾荷役機械

(1)投資促進に向けた課題

①リソース制約

- ・生産基盤インフラ等：港湾荷役機械の生産機能（製造ライン、出荷岸壁や製品運搬船等）

②不確実性の要因

- ・事業・技術：生産能力不足による生産の遅れ、受注機会の損失
- ・市場：自動化・遠隔操作化等に対する国内市場形成の不確実性、他国企業との競争環境の激化
- ・財務：生産機能強化に必要な資金調達の困難性
- ・国際環境・政策：日本のコンテナ取扱量はほぼ横ばいであり、大規模な投資（更新含む）や自動化・遠隔操作化等に踏み切りづらい環境。日本の港湾では海外主要港と比較して港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化等に遅れ。ISOにおいて、自動化コンテナターミナルの標準化を含む港湾分野の国際標準化を図る動き。

(2)講じるべき政策パッケージ

①国内投資支援

- ・港湾荷役機械の生産機能の強化に必要な設備投資への支援（港湾技術開発制度による研究開発支援、生産ライン、出荷岸壁や製品運搬船等の設備投資支援）

②需要創出・市場確保・社会実装支援

- ・港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化等に関する需要見通しの提示
- ・港湾荷役機械の導入支援（自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入補助、自動化・遠隔操作化等荷役機械の安全確保のためのモデル運用規程の整備、港湾荷役機械への投資に対する無利子資金の貸付制度等）
- ・女性や高齢者も含む港湾運送事業の担い手確保・育成、取引適正化

③立地競争力強化

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化を通じた需要の創出（国際コンテナ戦略港湾政策(集貨・創貨・競争力強化)の一層の推進）
- ・コンテナターミナルの利便性向上（コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化等(併せて港湾運送事業の労働環境改善と生産性向上実現)、ターミナル運営の一体化や港湾運営会社の役割拡大、港湾背後のロジスティクス機能の高度化）
- ・大規模コンテナターミナル等の早期整備、自動化・遠隔操作化等荷役機械の積極的導入

④国際連携

- ・港湾荷役機械の海外展開への支援（ODA等）
- ・日本企業の強みを活かした標準化の推進（ISOにおいて検討されている自動化コンテナターミナル等の国際標準化に向けた動向に対して、同志国や日本企業等との連携を図りながら対応）

遠隔操作RTG導入支援

※RTG: タイヤ式門型クレーン (Rubber Tired Gantry crane)

【対象事業】

- 遠隔操作RTG及びその導入に必要となる施設の整備

【対象施設】

- 遠隔操作RTG及びその導入に必要となる施設

遠隔操作RTGについては、
新設の場合、本体全体が対象。
改良の場合、遠隔操作化に必要な改良部分が対象。

【補助率】

- 1/3以内

【事業選定プロセス】

- 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を図り、我が国港湾のコンテナターミナルの生産性向上に資する事業を選定。
- 具体的には、公募方式の事業選定スキームにより、応募のあった事業計画の内容を審査した上で、事業者を決定。

コンテナターミナルゲート高度化支援

【対象事業】

- コンテナターミナルゲートの高度化に必要となる施設の整備

【対象施設】

- コンテナターミナルゲートの高度化に必要となる施設
(埠頭保安設備の一部として整備されるゲートの本体部分は除く)

【補助率】

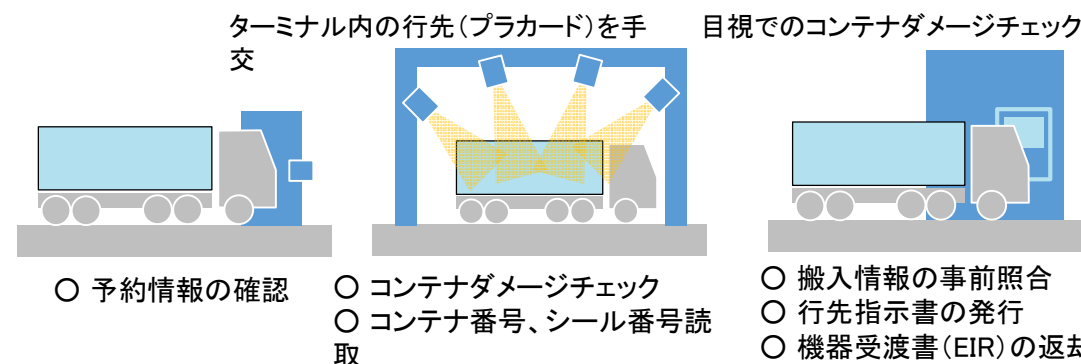
- 1/3以内

【事業選定プロセス】

- 公募方式の事業選定スキームにより、応募のあった事業計画の内容を審査した上で、事業者や事業実施港湾等を決定。

<補助対象となる高度化事業>

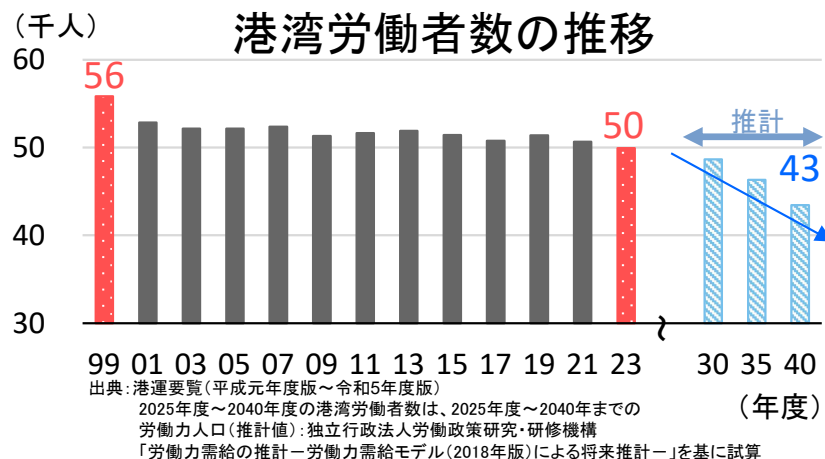
- 来場予約システムの導入による、来場するトレーラーの平準化、予約情報の確認の効率化。
- ダメージチェックシステムの導入による、コンテナの目視確認の効率化。
- 搬入情報の事前照合、ターミナル内行先指示の電子化、その他書類のやり取りの効率化。



国際コンテナ戦略港湾の機能強化 次世代コンテナターミナルの構築に向けた港湾技術開発の推進

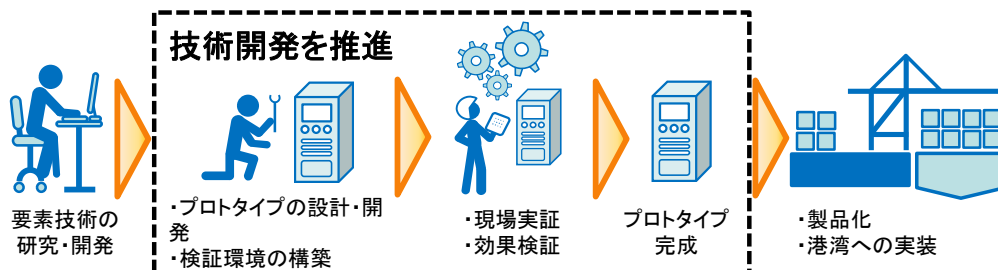
- 我が国では近年、労働者人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足が懸念されており、港湾労働の将来の担い手の確保のためにも、労働環境の改善や安全性向上が必要である。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる労働環境改善・安全性向上・生産性向上に資する技術開発を推進する。

港湾労働者に関する状況



取組の概要

- 生産性向上、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の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



これまでに採択した技術開発案件

技術開発テーマ	案件名	開発期間
(1) ターミナルオペレーションの高度化	AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	R5d～R7d（3年間）
	TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発	R5d～R7d（3年間）
	荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発	R6d～R8d（3年間）
	AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化に係る技術開発	R7d～R9d（3年間）
(2) 荷役機械の高度化	ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発	R5d～R7d（3年間）
	RTGと構内シャーシの連携技術の開発	R5d～R6d（2年間）
(3) ターミナル内のコンテナ輸送の高度化	コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発	R5d～R7d（3年間）
	RTGを対象としたコンテナ蔵置作業高度化システムに係る技術開発	R7d～R9d（3年間）
(4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上	不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発	R5d～R7d（3年間）
	AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェックに係る技術開発	R7d～R9d（3年間）

- 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対する支援を行う。
(補助率 1/3以内)

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。



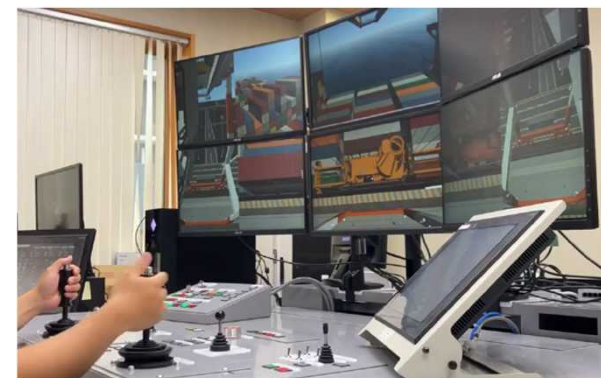
ガントリークレーン

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

【東京都プレス】

2050東京戦略
～東京 もっとよくなる～

令和8年3月30日
東京都港湾局
東京港埠頭株式会社
山九株式会社
株式会社住友倉庫
第一港運株式会社
伊勢湾海運株式会社
日本通運株式会社
三井住友ファイナンス&リース株式会社

～DXを加速し、東京港のサステナビリティを飛躍的に向上～ 東京港で初となる遠隔操作RTGを導入します

東京港では、令和5年から青海公共ふ頭の再編整備を進めており、今般、一部エリアを開業します。開業に合わせて、青海公共ふ頭の借受事業者が東京港初となる遠隔操作可能なRTG※を導入し、運用を開始します。

この取組は、快適で安全な労働環境の確保等を通じて、持続可能な東京港の実現に大きく寄与するものであり、東京都及び国が、本荷役機械の導入費用の一部を支援しています。

※ RTGとは、「タイヤ式トランスファークレーン (Rubber Tired Gantry Crane)」の略称であり、コンテナヤード内のコンテナを運搬するときに使われる巨大な門型のクレーン

1 導入目的

(1) 快適で安全な労働環境の確保

従来は、運転手が荷役機械の運転席から機械を操作していましたが、本荷役機械の導入により事務室から操作を行うことが可能となるため、労働環境が大きく改善されます。

(2) ターミナルオペレーションの効率化

遠隔操作による荷役作業とコンテナ搬出入予約制との連携などによるDXの推進により、ターミナルオペレーションの効率化が図られます。

(3) 脱炭素化の推進

本荷役機械は、動力源を燃料電池 (FC) へ転換することが可能なタイプのものであり、転換後は水素エネルギーの活用により、東京港の脱炭素化を推進します。

2 遠隔操作RTGの概要

導入場所	青海公共ふ頭 (別紙参照)
導入事業者	青海再整備共同企業体 (山九株式会社、株式会社住友倉庫、第一港運株式会社、伊勢湾海運株式会社、日本通運株式会社、三井住友ファイナンス&リース)
導入基数	8基※
形状	全長 11.4m / 全幅 25.87m / 全高 25.2m
最大荷重	40.6t
最高走行速度	135m/分
動力源	ハイブリッド式ディーゼルエンジン発電機 ※燃料電池 (FC) へ転換可能

※ 今回の一部エリアの開業に合わせ、8基の遠隔操作 RTG の運用を開始します。その後も青海公共ふ頭の再編整備が完了する令和11年までに段階的に導入を進め、ふ頭全体で26基が稼働する予定です。

〈東京都の支援〉

「東京港における港湾DX加速化補助事業」及び「東京港における水素燃料電池換装型荷役機械等の導入促進事業」により、荷役機械本体及び遠隔操作に必要な設備の導入費用の一部を補助金として交付しています。

3 運用開始日

令和8年3月31日 (火曜日)

【問合せ先】

<青海公共ふ頭の概要について>

港湾局港湾経営部振興課

電話：03-5320-5547

東京港埠頭株式会社埠頭事業部業務課

電話：03-3599-7369

<遠隔操作RTGの導入について>

山九株式会社首都圏エリア東京支店A3事務所

電話：03-3529-3915

別紙

■ 導入場所 (青海公共ふ頭)



■ 遠隔操作RTG

【事務室から遠隔操作が可能】



【開業する青海 A3 ターミナル】



【日本港運協会 久保会長 記者会見概要】

- ・港湾労働者の人手不足を踏まえて、業界内でターミナルの機械化を推進していく必要性を強調した。
- ・ターミナルの機械化について、欧州や中国の自動化ターミナルを引き合いに、国内港湾での技術導入の遅れに懸念を示した。
- ・人手不足が深刻化する地方港に関して、サービスの質低下を避けるため機械化の必要性が高いとした。
- ・日本全体として貨物量はあるものの港湾が分散している点を挙げ、国際コンテナ戦略港湾に関しても集貨が不十分との見方を示した。