

# 我が国への産業立地等に資する港湾

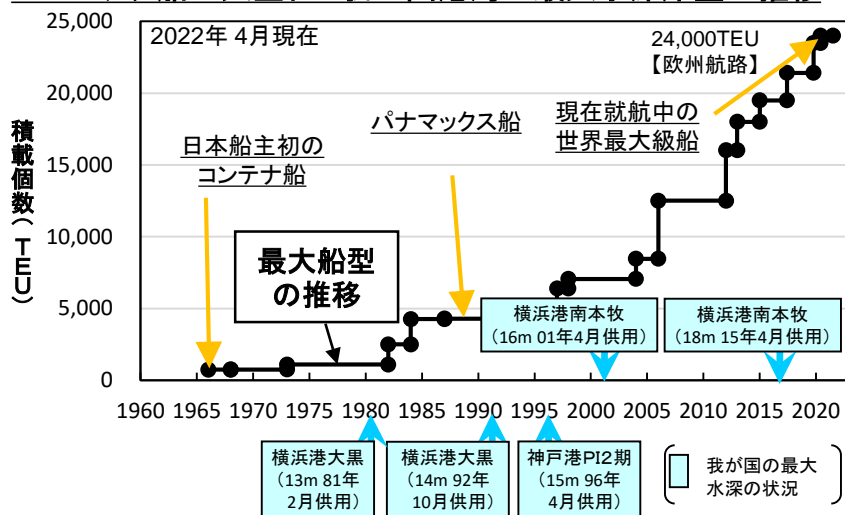
---

令和4年10月13日  
国土交通省港湾局

# 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

- 近年、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、コンテナ船の更なる大型化や船社間アライアンス再編等に伴う寄港地の絞り込みが進展。
- 国際サプライチェーンの強靱化による我が国産業の競争力強化を図るため、国際基幹航路の維持・拡大の必要性が更に高まっている。
- 国際戦略港湾へ貨物を集める「集貨」、港湾背後への産業集積による「創貨」、そしてコストや利便性の面での「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進。「競争力強化」としては、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現等に取り組む。

## ■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



## ■国際コンテナ戦略港湾の取り組み

### 集貨

(事例)国際フィーダー網の拡大  
・神戸港、敦賀港、舞鶴港、境港航路 (R3.11運航開始、R4.1より寄港地に舞鶴港追加)

### 創貨

横浜港(南本牧ふ頭)  
神戸港(六甲アイランド)

(事例)神戸港、横浜港において物流施設を整備

### 競争力強化

本牧ふ頭  
南本牧ふ頭  
新本牧ふ頭  
横浜港(イメージ) (横浜市提供資料)

(事例)ハードの整備:横浜港

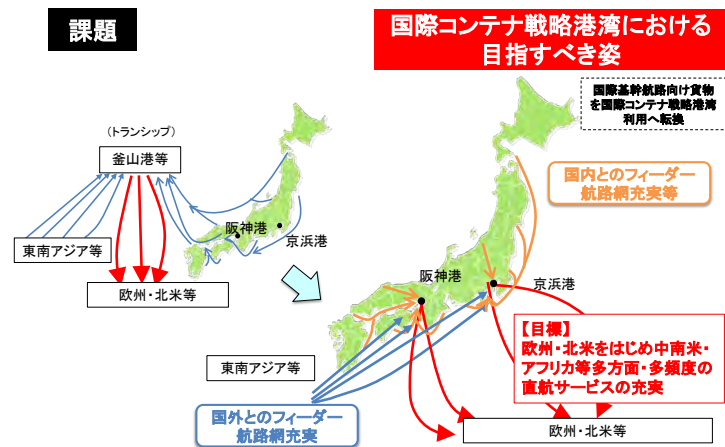
|                | 京浜港 | 阪神港 | 釜山港 | 上海港 | シンガポール港 |
|----------------|-----|-----|-----|-----|---------|
| 16m以深のコンテナバース数 | 8   | 7   | 27  | 23  | 32      |
| うち水深18m級       | 2   | 0   | 5   | 7   | 15      |

## ■ヒトを支援するAIターミナル

- ①AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化
- ②遠隔RTG(※)による処理能力の最大化とオペレーター労働環境の改善
- ③新・港湾情報システム「CONPAS」によるゲート前車両の平準化・処理迅速化
- ④コンテナダメージチェック支援システムの開発
- ⑤外来トレーラーの自動化
- ⑥熟練技能者の荷役操作の暗黙知の継承
- ⑦荷役機械の作動データの蓄積・分析による故障の予兆の事前把握

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

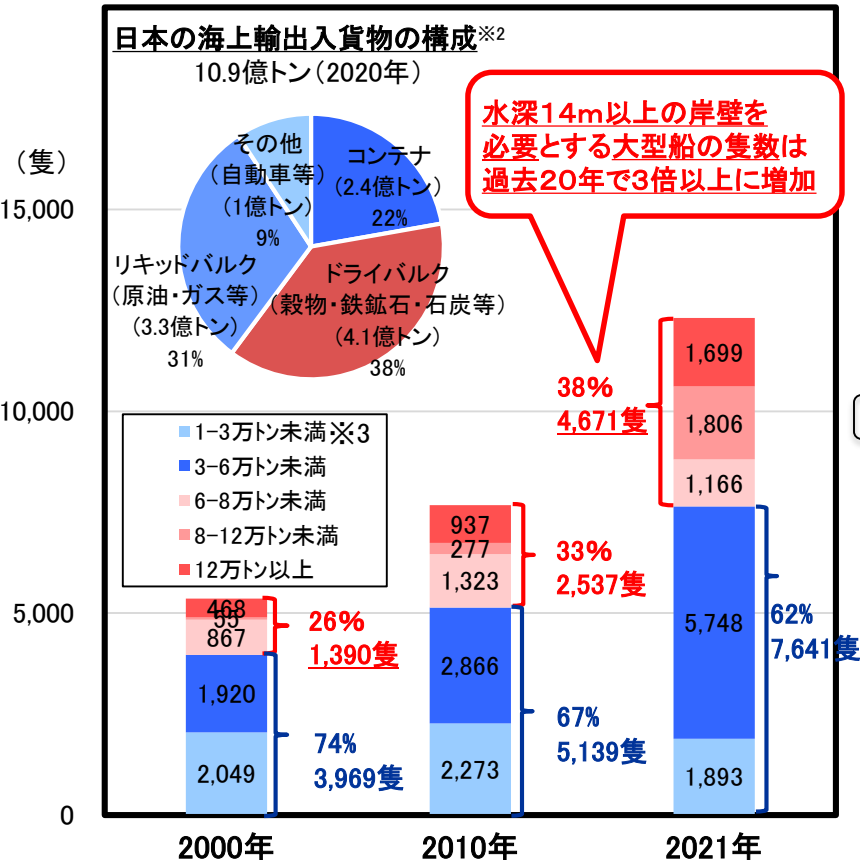
## ■国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿



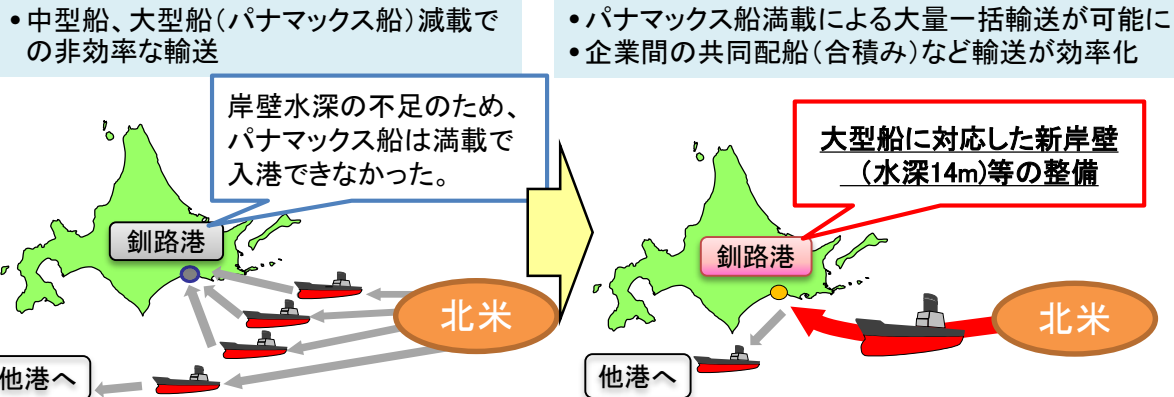
# 国際バルク戦略港湾政策

- 日本の海上輸送の約4割を占めるバルク貨物を輸送する船舶の大型化が進展しており、大型船が入港できる岸壁等の整備に加えて、企業間連携による共同輸送を実現することで、海上輸送コスト削減を目指し、飛躍的な生産性の向上を図る。
- 公共投資による産業インフラの機能強化を図ると共に、これに合わせた民間投資を活性化させ、経済の好循環に繋げる。

世界のばら積み船の隻数・船型※1



## 企業間連携による共同輸送の実現(釧路港の例)



## 港湾整備による民間投資の誘発(釧路港の例)

- 民間事業者によるサイロの増設
- 民間事業者によるサイロ等の増設
- 新たな飼料工場の進出
- 牛舎増設
- 牛舎、搾乳設備等
- 牛舎、搾乳設備等
- 牛舎等新設
- 乳製品工場建設
- 荷役機械
- 倉庫の整備
- 岸壁(-14m)
- 航路・泊地(-14m)

釧路港西港区 第2埠頭

オホーツク地方 根室地方 十勝地方 釧路地方

50km 100km

港湾整備に伴う民間投資の誘発

- ・釧路港港内で131億円※
- ・背後圏において91億円※

※民間投資額は、新聞報道等より  
国土交通省港湾局作成(2022年6月時点)

※1 出典:CLARKSON「The Bulk Carrier Register 2021」より国土交通省港湾局作成

※2 出典:港湾統計、貿易統計2020を基に国土交通省港湾局作成

※3 単位は載貨重量トン(DWT)  
貨物船に積載可能な貨物等の最大重量



# 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

- 海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っている。
- 民間投資の誘発や集積した産業の物流効率化等に資する港湾施設の整備を重点的に推進する。

### 舞鶴港

国際物流ターミナルの整備  
約271億円(H1~H21)

加工食品工場の増設等  
投資額:約570億円 (H21~R4)  
雇用増:約310人

和地区 加工食品工場

### 釧路港

国際物流ターミナルの整備  
約180億円(H26~H30)  
(うち、民間の荷役機械の投資38億円)

臨海部への飼料工場の新規立地等(約131億円)、内陸部の牛舎等の整備(約91億円)  
投資額:約222億円 (H27~R4)  
雇用増:約110人

飼料工場 荷役機械

### 小名浜港

国際物流ターミナルの整備  
(防波堤事業に関するものを除く)  
約887億円(H20~R2)

最新鋭の石炭火力発電所の建設  
投資額:約3,000億円 (H27~R2)  
雇用増:約270人

東港地区 岸壁(-18m,-16m) 航路(-19m) 航路(-18m) 荷役・搬送・貯炭機械 護岸 航路・泊地(-18m) 航路・泊地(-16m) 泊地(-16m) 臨港道路

### 水島港

国際物流ターミナルの整備  
約269億円(H29~R7)

臨海部への食料コンビナートの新規立地  
投資額:約334億円 (H27~H31)  
雇用増:約100人

食料コンビナート

茨城港

国際海上コンテナターミナルの整備  
約1,183億円(H4~R8)

臨海部への建機工場等の新規立地(約1,030億円)、内陸部の工場設備増強(約2,650億円)  
投資額:約3,680億円 (H18~R4)  
雇用増:約2,700人

岸壁、防波堤等の整備

国際海上コンテナターミナル 防波堤(東) 波除堤(中央) 岸壁(-10m,-12m,-14m) 岸壁(-12m)(耐震) 火力発電所 建機工場A社 建機工場B社

### 清水港

国際海上コンテナターミナルの整備  
約258億円(H20~H30)

内陸部への産業機械工場の新規立地等  
投資額:約372億円 (H26~R2)  
雇用増:約580人

自動車部品加工工場 物流施設 産業用ロボット生産工場 国際海上コンテナターミナル 岸壁(-15m)(耐震) 泊地(-15m)

### 細島港

岸壁、防波堤等の整備  
約448億円(H9~R5)

臨海部への製材加工工場の新規立地等  
投資額:約509億円 (H25~R5)  
雇用増:約360人

防波堤 泊地(-7.5m) 岸壁(-7.5m) 製材加工工場新規立地・増設

### 高松港

国際物流ターミナルの整備  
約145億円(H17~R5)

臨海部への建設用クレーン工場の新規立地  
投資額:約215億円 (H29~R1)  
雇用増:約100人

航路、泊地(-12m) 岸壁(-12m)(耐震) 建設用クレーン工場 国際物流ターミナル

香西地区 朝日地区

2022年6月現在。港湾整備に対応した民間投資と新規雇用の例を記載(なお、主に公表情報を元に記載しているため、計上されていない民間投資額、雇用人数もある一部、将来分を含む)。

# カーボンニュートラルポート(CNP)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や船社のニーズに対応した、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、港湾の競争力を強化する。
- また、CO2を多く排出する産業が集積する港湾・臨海部において、水素やアンモニア等へのエネルギー転換等に必要な環境整備を行うことで、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。
- 加えて、日米、日米豪印等の枠組みにおいて、国際連携を図りながら進めていく。

## 荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた港湾の競争力強化

## 港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

### 世界の潮流

・荷主がサプライチェーンの脱炭素化に取り組んでおり、船社・物流事業者も対応を強化

⇒ 環境に配慮した取組を進めることにより、**荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾**を形成

### サプライチェーンの脱炭素化に資する取組の例



停泊中船舶への陸上電力供給



LNG燃料供給船  
出典：セントラルLNGマリンフューエル  
伊勢湾・三河湾エリア(2020年10月～)  
東京湾エリア(2022年度見込み)  
九州・瀬戸内海エリア(2023年度見込み)

船舶への低・脱炭素燃料の供給



出典：三井E&SマシナリーHP  
水素燃料電池搭載型RTG(技術開発中)

荷役機械の低・脱炭素化

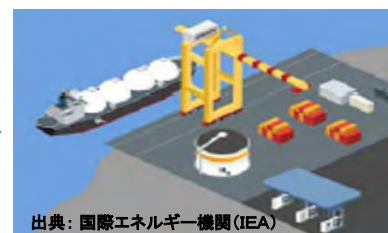
港湾ターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価する『港湾ターミナル・グリーン認証(仮称)』の制度の創設

### 発電所・製油所や産業が集積する港湾

・CO2排出量の約6割を占める  
産業の多くは、港湾・臨海部に立地  
⇒ CO2多排出産業のエネルギー転換に必要な環境整備を実施し臨海部産業を再興

### 海外における水素・アンモニア等の製造

海上輸送



出典：国際エネルギー機関(IEA)

我が国港湾にて荷役・貯蔵

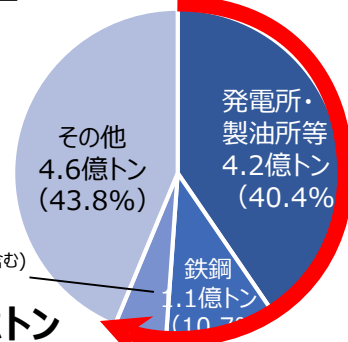
パイプライン等  
配送

例：碧南火力発電所におけるアンモニア混焼実証



港湾・臨海部立地産業等が利用

### CO2排出量 (2020年度確報値)



出典：国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

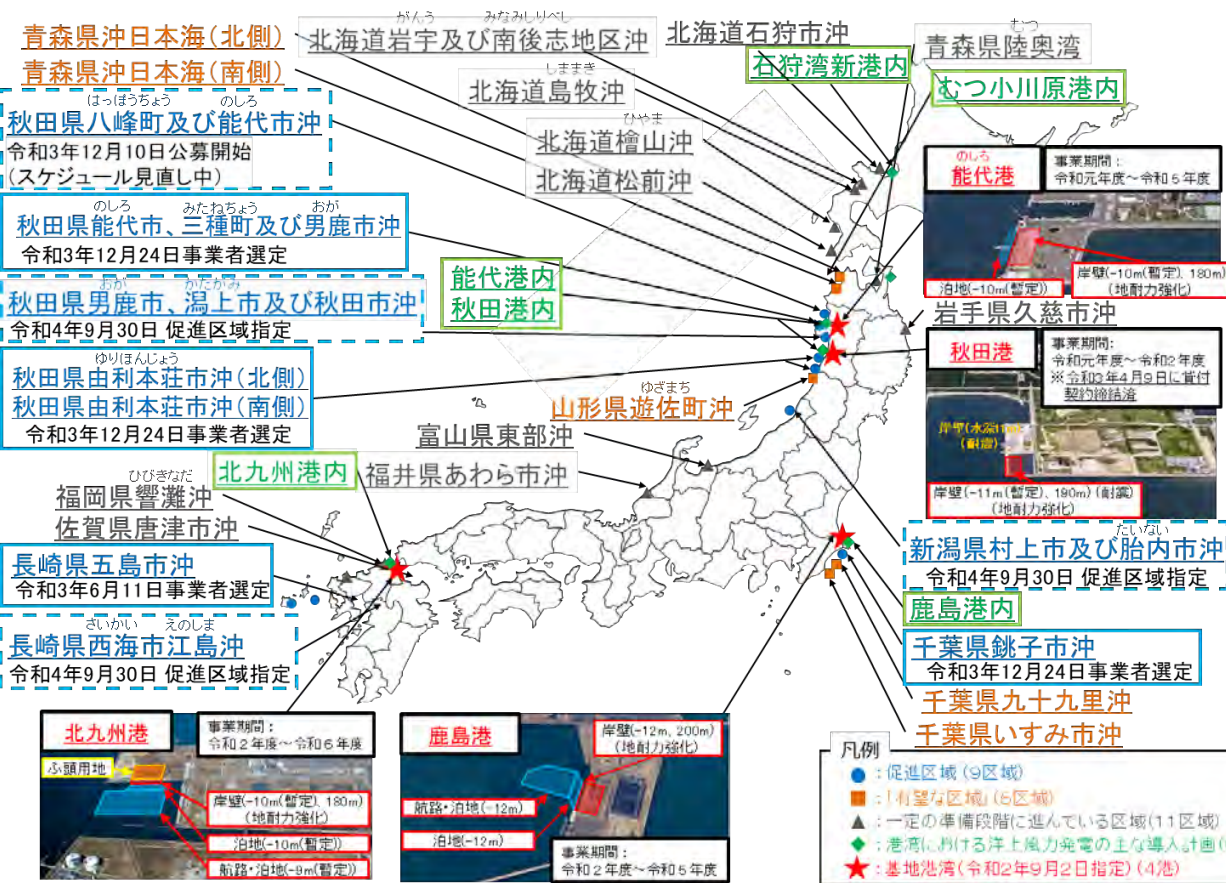


# 洋上風力発電の導入促進

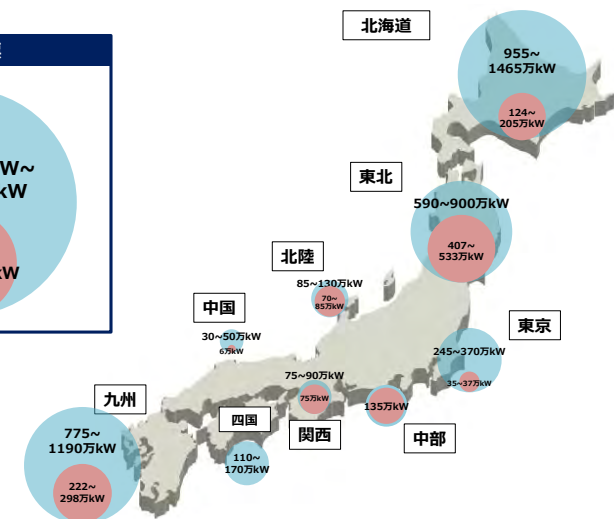
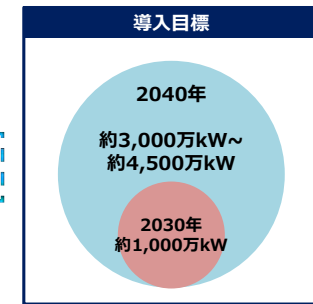
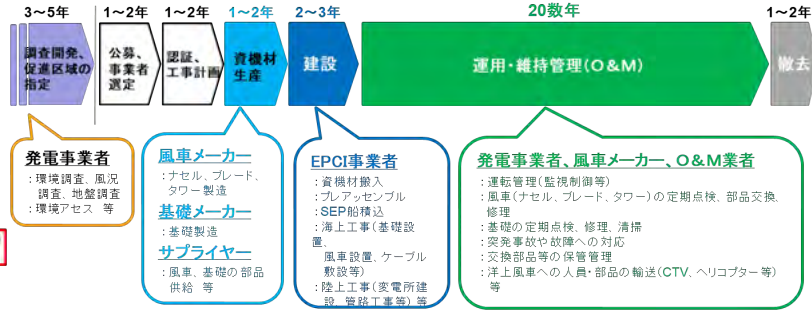
○H28の改正港湾法及び再エネ海域利用法に基づき、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、洋上風力発電の導入促進を図る。  
 ○現在、秋田港・能代港をはじめ、6港で占用予定者が決定済みであり、合計約65万kWのFIT認定を受けている。

○洋上風力発電は、整備に係る大規模民間投資の他、発電設備は機器・部品数が数万点と多く、サプライチェーンの裾野が広い。(一社)日本風力発電協会の試算では、2030年の1,000万kWの導入目標に対し、**直接投資5~6兆円程度**(2030年迄の累計)、**経済波及効果13~15兆円程度**(2030年迄の累計)、**雇用創出効果8~9万人程度**(2030年時点)。

○また、洋上風力発電のフェーズは、調査開発~公募・事業者選定~資機材生産~建設~運転~撤去の**約30年にわたって地域との関係が発生**。地先の洋上風力発電所の**建設、運用・維持管理**の段階における、**地元企業の参入(ビジネスチャンス)**や、**地域での洋上風力関連のクラスター形成**が期待。



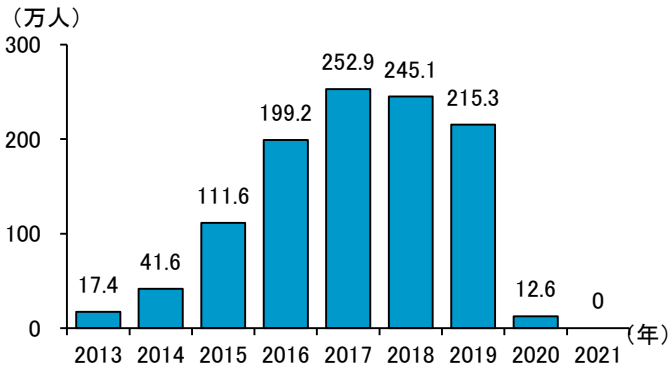
洋上風力発電のフェーズ(促進区域における開発の場合)



# 国際クルーズの再開に向けて

- 外国船社・港湾管理者・国で連携し、国際クルーズ拠点港湾を形成する中で、外国船社は、旅客ターミナルビル等に投資をしている。
- 一方で、コロナ禍により、国際クルーズは未だ運航再開に至っておらず、訪日クルーズ旅客の旅行消費額だけで年間約800億円あった経済効果も、ゼロの状態が続いている。
- 本格的なクルーズの再開に向けて、引き続き、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進していく。

## ■ 訪日クルーズ旅客数の推移



注1) 出入国在留管理庁の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。  
 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

## ■ 国際クルーズ拠点の形成

<国際クルーズ拠点港湾>



<八代港における国際クルーズ拠点>



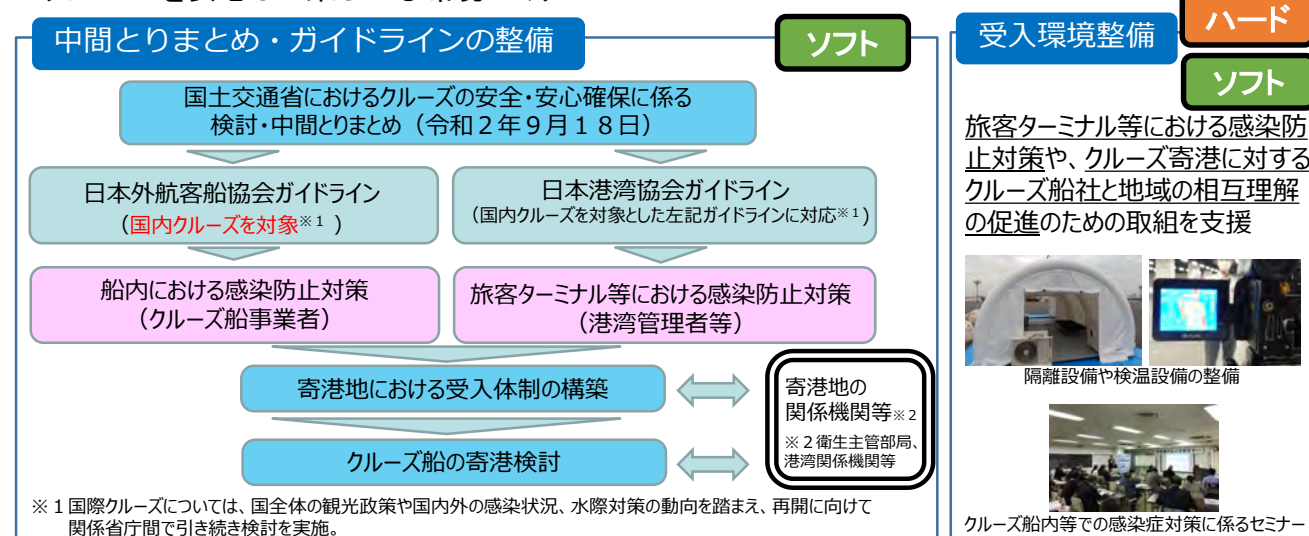
## ■ 訪日クルーズ旅客の旅行消費額

### (7)クルーズ客の旅行中支出

- ・クルーズ客の旅行中支出は1人当たり平均39,710円であった。
- ・費目別にみると、「買物代」が1人当たり平均37,899円、「飲食費」が同1,258円などとなっている。
- ・クルーズ客の旅行消費額は805億円と推計される。費目別では、「買物代」が768億円「飲食費」が25億円などとなっている。

出典: 訪日外国人の消費動向, 2019

## ■ クルーズを安心して楽しめる環境づくり



※1 国際クルーズについては、国全体の観光政策や国内外の感染状況、水際対策の動向を踏まえ、再開に向けて関係省庁間で引き続き検討を実施。