

日本成長戦略 造船WGおよび港湾ロジスティクスWGについて

国土交通省 令和8年2月6日

体制

WG長	国土交通大臣・経済安全保障担当大臣
副座長	
村山 英晶	東京大学大学院工学系研究科システム創成学専攻教授
構成員	
大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
鎌倉 夏来	東京大学大学院総合文化研究科地域未来社会連携研究機構准教授
清水 悦郎	東京海洋大学海洋工学部海洋電子機械工学科教授
鈴木 一人	東京大学公共政策大学院教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部経済経営学科教授
吉本 陽子	三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 主席研究員

〈オブザーバー〉

関係行政機関（特段記載のないものは局長級）

NSS、府科技、入管庁、外務省、文科省、経産省、環境省、
装備庁

関係業界

木下 和彦（日本船用工業会会長）、定岡 祐二（（株）みずほ銀行執行役員産業調査部長）、白井 卓哉（三井物産（株）執行役員モビリティ第二本部長）、田中 敬二（日本中小型造船工業会会長）、津軽 亮介（（株）JERA常務執行役員Chief Low Carbon Fuel Officer）、長澤 仁志（日本船主協会会長）、檜垣 幸人（日本造船工業会会長）

今後の予定

2025年12月に策定される「造船業再生ロードマップ」を基に以下を議論。

2026年

○1～2月 第1回 造船WG

- －将来の建造需要への対応・競争力強化
- －LNG運搬船の建造体制整備

等

○3月 第2回 造船WG

- －海外展開を含む修繕体制整備その他の国際戦略
- －造船人材（技術者・技能者）の確保・育成

等

○4月 第3回 造船WG

- －「造船分野官民投資ロードマップ（案）」について

①船舶建造体制の強靱化

④安定的な需要の確保

⑤同志国・グローバルサウスとの連携

■ 将来の建造需要への対応・競争力強化：①、④

- 日本の造船所は中国韓国と比較して規模が小さいことや、人材不足の現状、ボラティリティの高さ等を踏まえた、設計・建造の合理化やロット発注などへの対応の観点からの、水平・垂直の企業間の連携・協業の在り方
- 将来の建造需要を見据えた、業界規模での対応検討が必要となり得る船舶（超大型船、内航フェリー、艦艇・官公庁船等）の建造体制等の在り方

■ LNG運搬船の建造体制整備：①

- 現在、日本で建造されていないLNG運搬船に関し、将来における需要サイドのニーズを含む国内建造の課題・方策（施設・設備、資機材、技術、人材、コスト等）

■ 海外展開を含む修繕体制整備その他の国際戦略：①、⑤

- 我が国の外航船・内航船の修繕の実態を踏まえた、国内及び国外における修繕体制の在り方
- 建造能力拡大に向けた同志国・グローバルサウス等との協力・人材環流及び海外展開の在り方

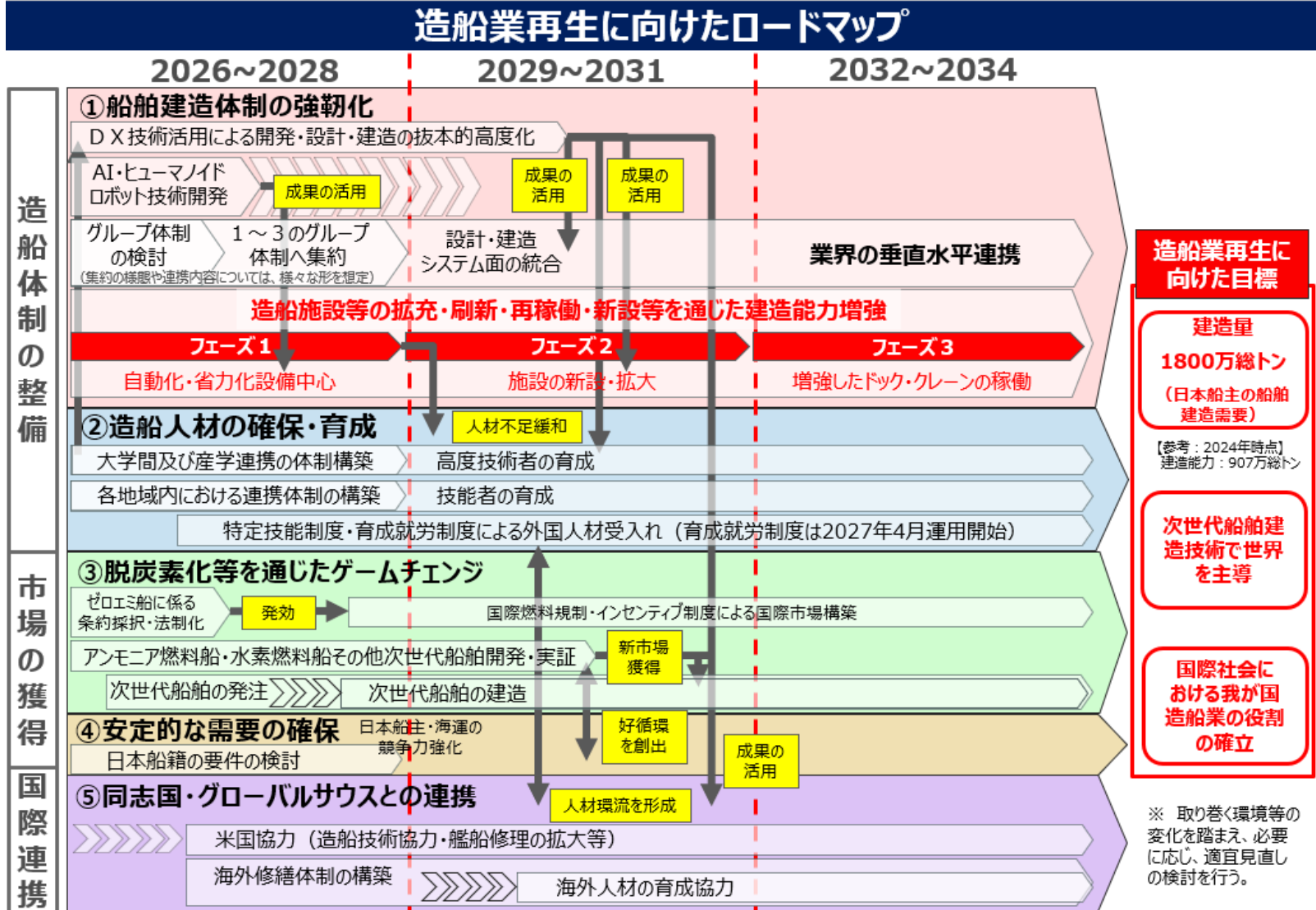
②造船人材の確保・育成に向けた教育体制等の整備

③脱炭素化等を通じたゲームチェンジ

■ 造船人材（技術者・技能者）の確保・育成：②、③

- ゼロエミッション船の建造やAI技術等の導入に向けた、造船系大学間及び地域単位の連携、高校・高専・大学・大学院における教育体制強化、若手を引きつける業界戦略、柔軟な業務体制等の在り方

➤ 官民を挙げて造船業再生に向けた取組を強力に推進していくため、国土交通省と内閣府が関係省庁と連携し、2035年における船舶建造能力の目標やその実現に必要な取組等を盛り込んだ「造船業再生ロードマップ」を策定。



船舶建造体制強靱化の主要施策：造船業再生基金

- 我が国造船業が、造船能力の低下を反転し、将来の新たな需要を捉え、自律性を確保するためには、**中国・韓国に負けない国際競争力・生産性を伴う受注・建造体制の構築**が必要。
- **2035年までに、1,800万総トンの船舶建造能力を確保**することを最終目標に、**経済安全保障推進法**に基づき、「**船体**」を特定重要物資に指定の上、**抜本的な建造能力強化**を図る。

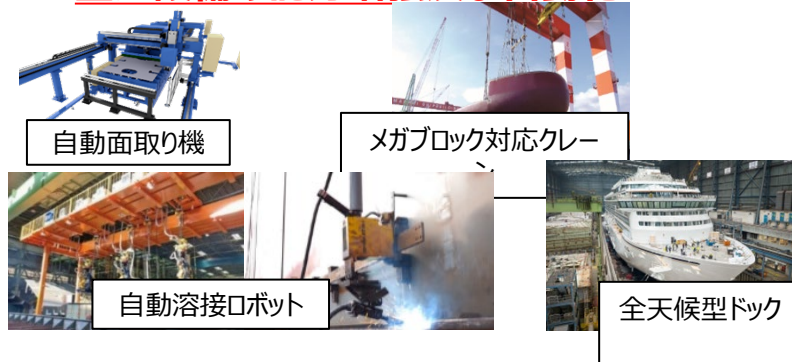
＜既存の船体生産能力の拡充＞

- ✓ 船体の生産体制を新たに構築するため又は既存の生産能力を拡充するための**設備・施設への投資支援**。

既存の船体生産能力を拡充するための設備・施設 (補助対象例)

船体の生産設備の老朽化及び生産工程を担う熟練工の高齢化・退職による生産能力の減少

生産設備の能力増強及び自動化



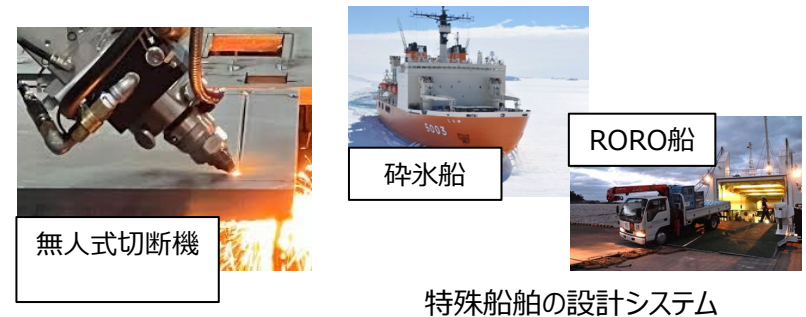
＜船体生産能力拡大のための研究開発＞

- ✓ 船体生産能力拡大のための**研究開発支援**。

船体生産能力拡大のための研究開発（補助対象例）

船体の設計・生産の高度化・効率化のニーズ

最先端の設計・生産システムの研究開発・実証



体制

WG長 国土交通大臣

構成員

犬塚 秀世	(国研) 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	(公社) 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) 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	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

関係行政機関（特段記載のないものは局長級）

サイバー統括室、財務省、経産省

今後の予定

2026年

○ 1月

第1回 港湾ロジスティクスWG

- － 港湾ロジスティクスを取り巻く現状
- － 港湾ロジスティクスの供給力強化、戦略的投資に向けた論点
(①国際競争力の強化、②サプライチェーンの強靱化、
③担い手の確保・育成)

－ 関係団体ヒアリング

○ 3月

第2回 港湾ロジスティクスWG

- － 論点①：自律的な港湾ロジスティクス実現による国際競争力の強化について
- － 論点②：サイバー・フィジカル両面でのサプライチェーンの強靱化について
- － 論点③：港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成について

○ 4月

第3回 港湾ロジスティクスWG

- － 「港湾ロジスティクス分野官民投資ロードマップ（案）」について

我が国における港湾の位置づけ

- 我が国の港湾は、貿易量の99.6%を扱うとともに、その背後に人口や産業が集中する重要な地域となっており、港湾が国民生活及び経済活動を支える重要な役割を果たしている。
- また、港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点、積替拠点であり、原材料の調達から輸送、生産、保管、流通に至るまでのロジスティクスやサプライチェーンの一連の流れを支える基幹インフラである。

我が国を取り巻く状況と港湾ロジスティクスが抱える課題・リスク

- 厳しさを増す経済安全保障環境
 - 他国に過度に依存することによる非常時等の物流遅延・途絶等のリスク
- 厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大
 - ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能停止のリスク
(この他、激甚化・頻発化する自然災害や大規模停電等フィジカルな面でのリスクも存在)
- 我が国の少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少
 - 港湾ロジスティクスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う
物流サービス低下・機能停止のリスク

※これらのリスクに伴う港湾ロジスティクスへの影響の顕在化は、他の戦略分野など我が国の成長投資にも影響

港湾ロジスティクスの強化に向けた基本的な考え方

- 港湾ロジスティクスの強化にあたっては、経済安全保障の考え方を踏まえ、
 - ・ リスクの最小化に資する「危機管理投資」の観点から、他国に過度に依存しない戦略的自律性を確保するとともに、
 - ・ 国際社会における日本の優位性、不可欠性を高め、国際競争力を強化する「成長投資」の観点から、他の戦略分野の成長にも資する取組を推進していくことが必要である。

港湾ロジスティクスの強化に向けた論点

- 我が国を取り巻く安全保障環境の変化を踏まえ、他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築が必要ではないか。
- 港湾の生産性向上、DXや脱炭素化の取組により選ばれる港湾の実現が必要ではないか。
- 港湾を起点とした倉庫等を含む物流サプライチェーンの機能強化が必要ではないか。
 - 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
- サイバー攻撃等の脅威に対応するサイバーセキュリティ対策を確実に実施する必要があるのではないか。(※国土強靱化に関しても他WG等の議論を踏まえる必要)
 - サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化
- 少子高齢化・人口減少に伴い、港湾運送事業等を支える担い手が不足する中、港湾ロジスティクスを強化していくためには、労働環境改善や生産性向上が必要不可欠ではないか。
 - 港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

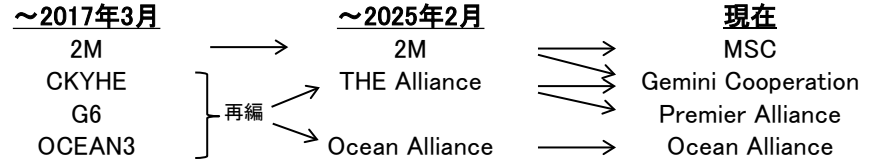
コンテナ貨物を取り巻く世界的な動向と我が国の状況

- 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。

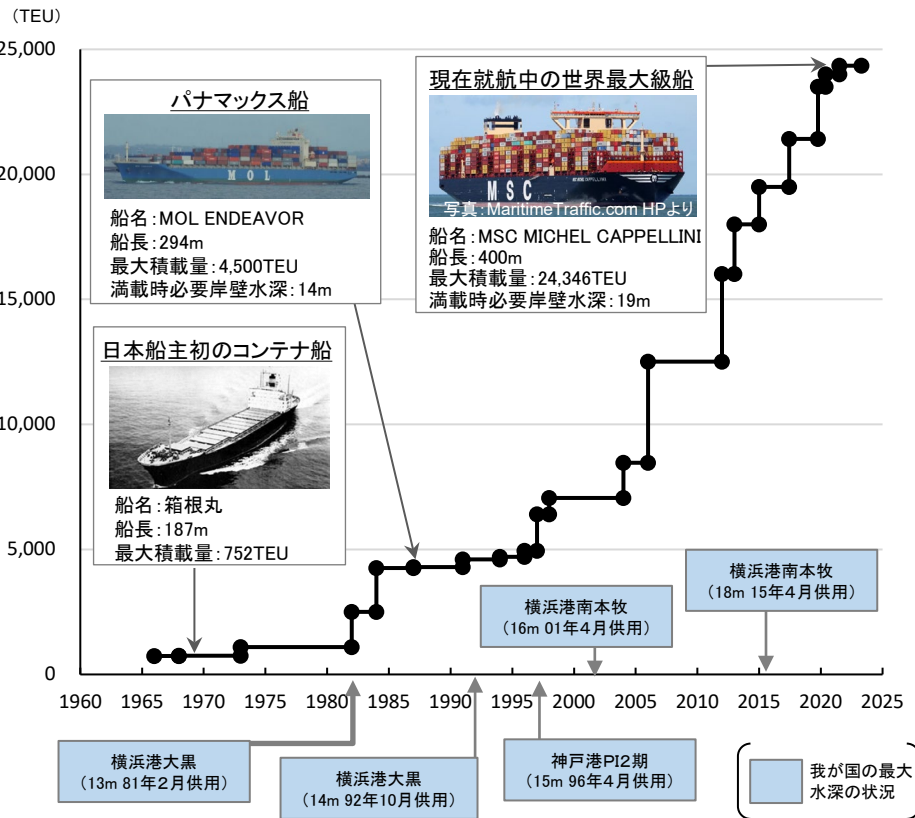
世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

	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

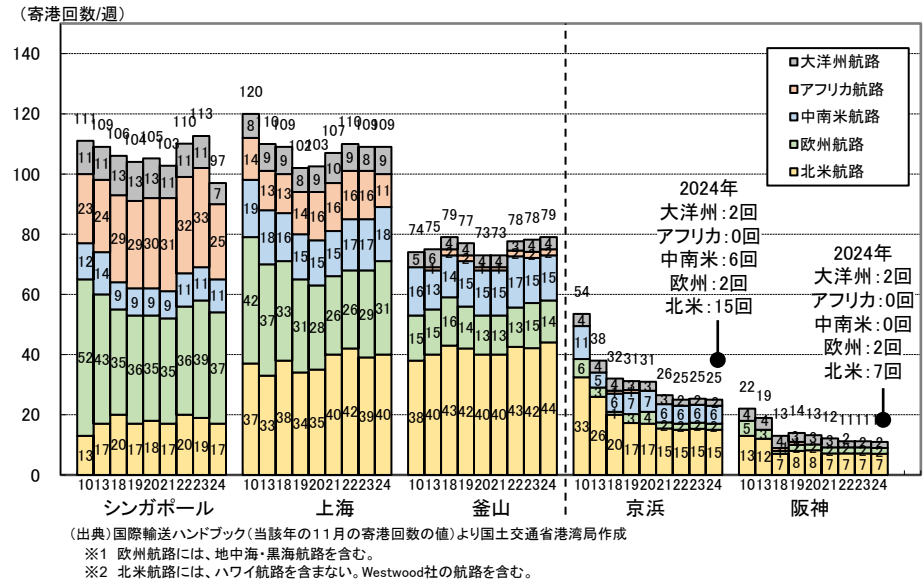
船社間アライアンスの再編



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

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)
阪神港	68便 (2014年4月)	92.5便 (2025年11月)

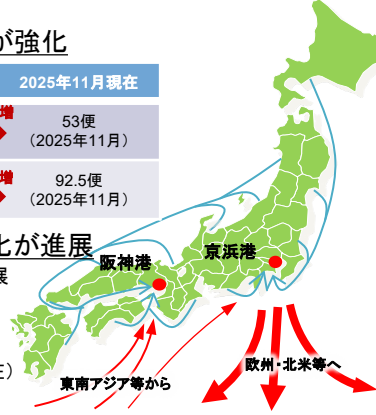
②内航コンテナ船の大型化が進展

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
進捗国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

横浜港	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)