

参考資料

参考1 上位計画・関連計画

参考2 川崎港を取り巻く環境変化

1. 産業
2. 物流
3. 人流・交流
4. 環境
5. 災害対応
6. 情報

参考3 川崎港の現況

1. 川崎港の位置付け
2. 川崎港の現況
3. 川崎港の強み

参考4 現在の川崎港長期構想に基づく 取組の実施状況

参考5 川崎港の課題

参考6 川崎港の強みと将来像

参考7 用語集



参考1 上位計画・関連計画

川崎市及び国、神奈川県や京浜港の関連計画（地域計画、港湾関連計画、防災関連計画）等により、地域の発展方向を把握・整理した。

(1) 国の関連計画

ア. 国土形成計画（全国計画） 平成 27 年 8 月（閣議決定）

■ 国土形成計画（全国計画）とは

本格的な人口減少社会の到来、異次元の高齢化、巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化のなかで、我が国がこれからも経済成長を続け活力ある豊かな国として発展できるか否かの重要な岐路にさしかかっているという認識のもと、2015年から概ね10年間の国土づくりの方向性を定めるもの

■ 国土づくりの目標

- ① 安全で、豊かさを実感することのできる国
- ② 経済成長を続ける活力ある国
- ③ 国際社会の中で存在感を発揮する国

■ 国土の基本構想実現のための具体的方向性

具体的方向性①

ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

- ・個性ある地方の創生
- ・活力ある大都市圏の整備
- ・グローバルな活躍の拡大

具体的方向性②

安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤

- ・災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築
- ・国土の適切な管理による安全・安心で持続可能な国土の形成
- ・国土基盤の維持・整備・活用

具体的方向性③

国土づくりを支える参画と連携

- ・地域を支える担い手の育成
- ・共助社会づくり

■ 計画の基本コンセプト：『対流促進型国土』の形成

- ・「コンパクト＋ネットワーク」
⇒人口減少に立ち向かう地域構造・国土構造
- ・「個性」と「連携」による「対流」の促進
⇒地域の個性を磨き、地域間・国際間の連携によって活発な「対流」を起こす
- ・「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」
⇒「住み続けられる国土」と「稼げる国土」の両立

■ 分野別施策の基本的方向 ※川崎港関連抜粋

第2章 産業に関する基本的な施策

- ・産業の国際競争力の強化とイノベーションを支える環境整備
- ・世界最先端の技術を活かしたエネルギー需給構造の実現

第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策

- ・総合的な交通体系の構築
- ・エネルギーインフラの充実

第6章 防災・減災に関する基本的な施策

- ・諸機能及びネットワークの多重性・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築

第8章 環境保全及び景観形成に関する基本的な施策

- ・地球温暖化の緩和と適応に向けた取組等、地球環境問題への対応

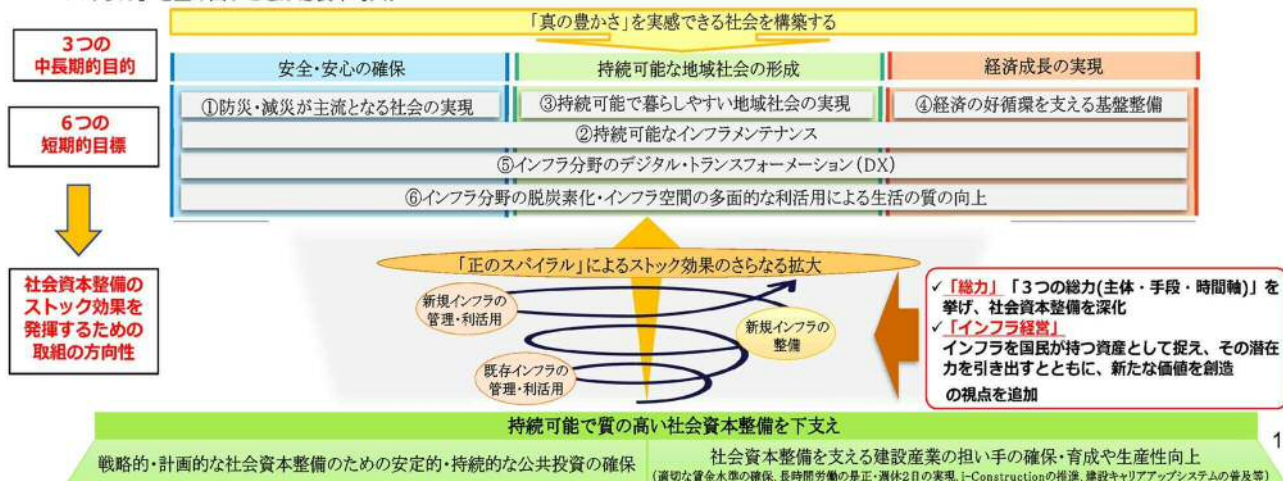
イ. 第5次社会資本整備重点計画 令和3年5月（閣議決定）

【社会資本整備の中長期的な目的】

- 国民が「**真の豊かさ**」を実感できる社会を構築する。
- そのため「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の**3つの中長期的目的**に資する社会資本を**重点的に整備し、ストック効果の最大化**を目指す。

【5年後の短期的目標及びその達成に向けた取組の方向性】

- 3つの中長期的目的及び社会情勢の変化を踏まえ、**5年後を目的に6つの短期的目標**を設定。
- 特に、「**新たな日常**」や**2050年カーボンニュートラルの実現**を見据え、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）や脱炭素化、サプライチェーンの強靱化・最適化、新たな人の流れを支えるための基盤整備等に取り組むことが必要。
- 目標達成に向け、社会資本整備の**ストック効果を最大限発揮**させるためには、社会資本整備に「**総力**」、「**インフラ経営**」の視点を取り入れ、「**正のスパイラル**」を生み出すことが必要不可欠。



ウ. 首都圏広域地方計画 平成28年3月（国土交通省関東地方整備局）

■首都圏による日本海・太平洋二面活用プロジェクト

（目的）

首都圏は、太平洋だけでなく日本海にも面していることから、各面の港湾機能を強化するとともに、日本海と太平洋を結ぶネットワークの強靱化を図り、積極的に二面活用を図る。

（具体的取組内容）

京浜港、千葉港及び清水港等では、我が国の住民生活と産業を支えるとともに、アジア地域のゲートウェイとしての役割を担うため、欧米基幹航路を始めとした世界各地への航路を維持・拡大する

■国際的な港湾・空港機能の拡大・強化プロジェクト

（目的）

国際コンテナ戦略港湾や国際空港等の機能を強化するとともに、これら空港や港湾と交通ネットワークとの連携を強化することで、臨空機能や港湾機能の面的な拡大を図る。

（具体的取組内容）

- ・大水深を始めとした京浜港内のコンテナターミナル等の整備・機能強化を図る。
- ・京浜港のコスト削減、利便性向上のための取組の推進する（ICTを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築、コンテナマッチングの促進等）。

エ. 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 令和5年3月 (国土交通省港湾局)

■ I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

<グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化>

●国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの形成、ターミナル背後へのロジスティクスセンターの集積等の港湾機能の強化

<資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築>

●水素・アンモニア等の受入環境の整備

<将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築>

●国内複合一貫輸送網の機能強化

<災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築>

●災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート等の構築及び航路等の啓開体制の強化

●災害時における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導、水際対策等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害等発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築

●港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策

<船舶航行及び港湾活動の安全性の確保>

●港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進

オ. PORT2030 平成30年7月（国交省港湾局）

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- 東南アジア等へのチャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- 国際フェリー・RO-RO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供



3. 列島のクルーズアイランド化

- 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行者の満足度向上のための施策を展開



2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- 自動離着岸、自動決済、GPSによるシャーン管理システムを実施した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成
- 内航海運の生産性向上を進めるため、国・地域・改革に意欲的な運航事業者による連携体制の構築、先導的取組の推進
- 産地と連携した農林水産品の輸出・移出入促進のための港湾強化



4. ブランド価値を生む空間形成

- 民間資金を活用したマリナ開発や長期的水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- 様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行者の満足度向上、地域への経済効果の最大化



5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

- 設備更新と合わせたインフラの改良・強化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
- 新エネルギーの供給、海洋資源の開発・利用のための活動・支援拠点の形成



6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～

- 洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
- シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNG/バンカリング拠点の形成



7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強化

- 世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化
- 混雑の手続、その他物流情報を完全電子化、手続の省力化、データの活用を通じた効率化
- センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧
- 施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与



8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

- CIM(※)やAR(拡張現実)の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上



カ. 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会の中間とりまとめ 令和5年6月

2-4. 国際コンテナ戦略港湾各港の主な取組の方向性

(1) 京浜港

京浜港は、首都圏を含む東日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点として、我が国の輸出産業の競争力強化や増大する輸入需要への対応を図るため、国・港湾管理者・港湾運営会社等が一体となって、港湾の機能強化や国際基幹航路をはじめとする航路網の充実等に取り組むとともに、物流効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の推進や、LNG バンカリング拠点の形成をはじめとする脱炭素分野の取組など、東京湾内の広域的な連携に取り組む。

なお、京浜港を構成する各港においては、各港の特性等を踏まえつつ、京浜港全体としての機能の強化が図られるよう、特に以下の取組等を推進する。

【東京港】

- 国際基幹航路の寄港を維持しつつ、アジア方面からの増大する輸入需要等への対応を図るため、コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、コンテナ取扱いの効率化に向けた機能を確保するとともに、震災時のコンテナ物流機能を確保するための耐震強化岸壁の整備を推進する。
- コンテナターミナルのゲート前における交通混雑に対応するため、必要な施設能力等の確保に取り組む。
- グリーン電力の確保や水素等エネルギーの荷役機械への導入など、港湾の脱炭素化を推進する。

【川崎港】

- 背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、バージ輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上に取り組む。
- 水素等のエネルギーの受入・供給拠点としての機能を検討するとともに、港湾の脱炭素化を推進する。

【横浜港】

- コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、大水深岸壁を活かした国際基幹航路の寄港拠点としての機能に加え、国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網との積替機能を強化する。
- 整備中の新本牧コンテナターミナルについて、新技術の導入等により世界最高水準の生産性の実現を目指す。
- 船舶への陸電供給やグリーン電力の確保、水素等を動力源とする荷役機械の導入など、コンテナターミナルの脱炭素化に向けた先導的な取組を推進する。

(2) 京浜港の関連計画

ア. 京浜港の総合的な計画 平成 23 年 9 月（京浜港連絡協議会）

■「京浜港の総合的な計画」について

今後京浜港が進むべき方向性について取りまとめた「京浜港ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、平成40年代前半を目標年次として、京浜港連携協議会において策定した計画であり、三港が策定する港湾計画の基本となるもの。

■「京浜港連携協議会」について

東京港、川崎港及び横浜港（以下「京浜港」という。）の一体的な経営を実現するため、京浜港の各港湾管理者がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる京浜港の総合的な計画を共同して策定すること及び一体的な経営に係る連絡調整を図ることを目的としている。

●会長

関係団体の長が、その協議により、関係団体の副知事又は副市長のうちから選任する。

●委員

委員は、東京都港湾局長、川崎市港湾局長及び横浜市港湾局長をもって充てる。

■物流施設の配置の考え方

ア 基本的な考え方

- ▶ 京浜三港の特徴や既存施設及びこれらの持つポテンシャルを活かし、連携することにより、総合港湾としての強みを発揮する施設配置とする。
- ▶ 地震・津波・高潮等の災害にも強い港湾として、各港とも施設の耐震化や災害に強い交通ネットワークの構築等の施設配置と整備を行い、防災力の更なる強化を図るとともに、災害時には三港相互の補完機能を併せ持った施設配置としていく。

ウ 各港が担う機能等

【東京港】

- ▶ 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路と近海航路等の拠点機能を担う。
- ▶ 世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う。
- ▶ 豊富な道路ネットワークにより、主に東北・北関東方面に対する商業港としての機能を受け持つ。
- ▶ 臨海部に集積した倉庫群を活用し、航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流拠点としての機能を担う。
- ▶ 完成自動車の国内輸送拠点の一翼を担う。

【川崎港】

- ▶ 背後に広がる冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱い拠点機能を担う
- ▶ 東京港、横浜港及び羽田空港に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能を担う
- ▶ 完成自動車の東日本の輸出拠点として、また完成自動車の国内輸送の拠点としての役割を担う
- ▶ 資源・エネルギーの受け入れ施設の集積を活かし、首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点としての機能を担う

【横浜港】

- ▶ 自然条件を活かした、-18mを超える大水深バースの整備により、超大型コンテナ船の受け入れ機能を担う
- ▶ 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路の拠点機能を担うとともに、オーストラリア、南米をはじめ世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点機能を担う。
- ▶ 我が国における国際トランシップの拠点として、北米航路を中心としたトランシップ機能を担う。
- ▶ 完成自動車の東日本の輸出拠点として、また完成自動車の国内輸送の拠点としての役割を担う。
- ▶ 完成自動車や自動車部品、産業機械等を大量に取り扱う京浜工業地帯をはじめ、関東・東海の製造産業を支える工業港としての機能を担う。
- ▶ 様々な業態、品種の倉庫群を活かし、保管・流通加工・配送といった高質な物流サービス拠点として機能を担う。

(3) 川崎市の関連計画

ア. 川崎市総合計画 平成 28 年 3 月（川崎市）

■ 計画策定の趣旨

子どもたちの笑顔があふれ、高齢者や障害者等、誰もが社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざし、「安心のふるさとづくり（成熟）」と「力強い産業都市づくり（成長）」の調和により、姿勢をバランスよく進めるために、新たな総合計画を策定するものです。

■ 基本構想（30年程度を展望）

・めざす都市像

「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」

・まちづくりの基本目標

「力強い産業都市づくり」

これまで築いてきた産業の集積や、首都圏の中心に位置する恵まれたポテンシャルを活かして、今後成長が見込まれる分野の産業振興をさらに進める。また、地域経済の活性化を図りながら、環境問題をはじめとする国際的な課題解決へ貢献し、我が国の持続的な成長を牽引する「力強い産業都市づくり」を進める。

「安心のふるさとづくり」

日常生活の質的な充足や郷土への愛着と誇りを強く感じることができる成熟したまちづくりを進める。

■ 基本政策

・基本政策 4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり

政策 4-4 臨海部を活性化する

- 政策 4-4-1 臨海部の戦略的な産業集積と基盤整備
- 政策 4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成
- 成向 4-4-3 市民に開かれた安全で快適な臨海部の環境整備

イ. 臨海部ビジョン 令和 5 年 6 月改定（川崎市）

川崎臨海部をこれからの日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、30年後を見据えた目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示したビジョン

■ 30年後の将来像（エリア図）

- ◆ 第4次産業革命を先導する新たな拠点を核に産業が波及し、日本の成長を牽引
- ◆ 健康・医療・環境・エネルギー、ものづくりなど、川崎の強みを活かした産業が躍動
- ◆ 多様な人材とのコラボレーションにより、新たな価値を常に創出
- ◆ 多様な産業と魅力的な柱空間がある、地域全体に楽しさと魅力が感じられる地域
- ◆ 成熟社会における「豊かさ」を実現し続ける、ワクワク感を抱ける地域



ウ. 浮島1期地区土地利用基本方針 平成28年3月(川崎市)

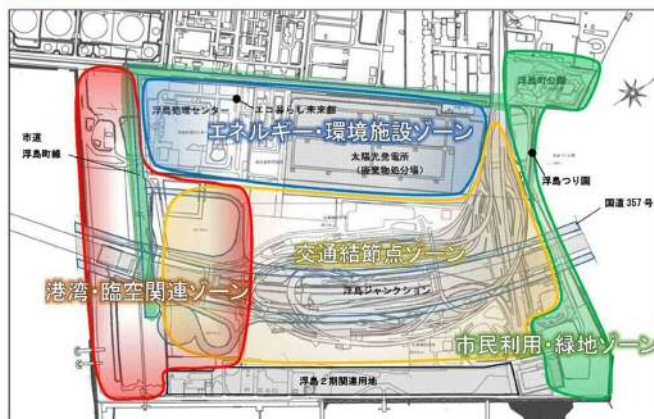
■土地利用の基本的な考え方

- ①交通利便性や立地特性を活かした機能形成
- ②既存環境関連施設を活かした機能形成
- ③緑地・レクリエーションに係る機能形成
- ④浮島ジャンクションを活かした機能形成

■基本コンセプト

陸海空の結節点として特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した「新たな交流拠点」の形成

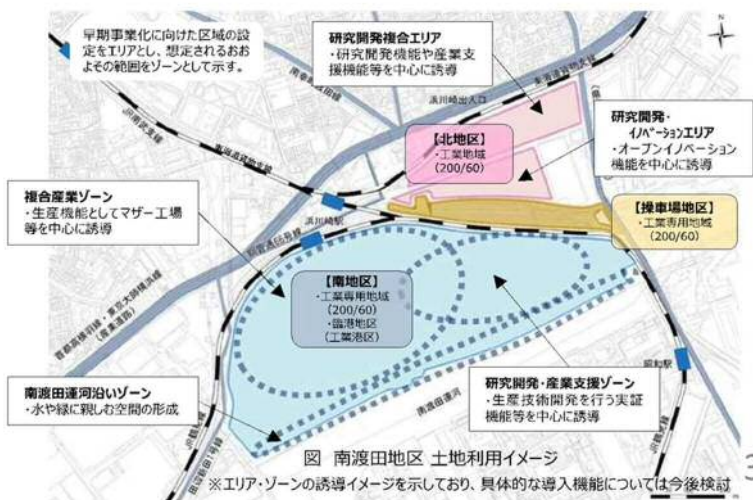
■土地利用ゾーニング



エ. 南渡田地区拠点整備基本計画 令和4年8月(川崎市)

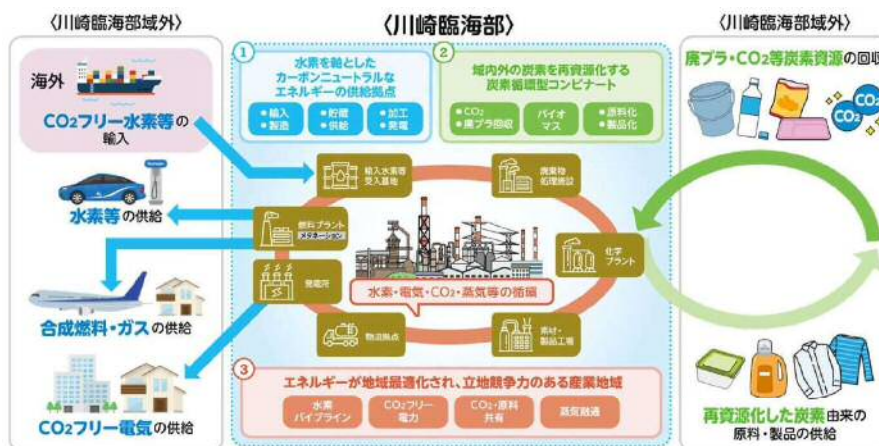
■南地区の機能導入イメージ

- ・製品サイクルを一気通貫で実現する機能導入を目指す。
- ・北地区の研究成果を南地区で製品化する拠点内での連続性や、広大な土地を活用し、柔軟性の高い土地利用により川崎臨海部全体の機能強化につながる拠点形成を目指す。
- ・就業者や来訪者が水や緑に親しみ、憩いや潤いを感じられる魅力ある空間形成を目指す。



オ. 川崎カーボンニュートラルコンビナート構想 令和4年3月(川崎市)

<2050年の川崎臨海部のイメージ図>



- ① 海外や地域のCO₂フリー水素等から、モビリティ燃料や電気を製造し、首都圏に供給するカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点が形成されている。
- ② 首都圏の廃プラスチックや臨海部内外のCO₂などの再資源化可能な炭素資源から、素材・製品等を製造する、炭素循環型コンビナートが形成されている。
- ③ 電気、ガス、水素等のエネルギーやユーティリティが地域最適化され、世界最高レベルの安定的かつレジリエントなエネルギーネットワークが形成された、立地競争力のある産業エリアが形成されている。

カ. JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針(案) 令和5年6月(川崎市)

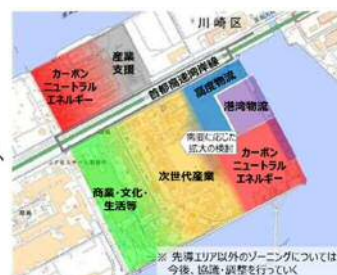
■ 先導エリアのゾーニングイメージ

- ・南側：「カーボンニュートラルエネルギーゾーン」大水深バースの活用
- ・北側：「港湾物流・高度物流ゾーン」
- 各ゾーンが連動、カーボンニュートラルポート形成へ
- ・令和10(2028)年度～一部土地利用開始
- 日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業受入地として川崎臨海部が選定
- 水素等供給拠点の整備及び実証開始
- 先導エリアの概成については、令和12(2030)年度を目指す
- ※導入機能や施設は、様々な施設で今後の需要拡大が見込まれ、右図ゾーニングでは土地が不足する可能性があり、将来的な需要に応じ、ゾーン拡大を検討



■ 先導エリア以外のゾーニングイメージ

- ① 高炉をはじめ現在の施設配置等を考慮すると、先導エリアとの近接箇所や幹線道路予定地に近い場所から順次開発が進むと想定
- ② はじめに先導エリアと親和性が高い次世代産業に関する研究開発や製造施設等が整備
- ③ 幹線道路沿いに相応しい土地利用が進展
- ④ 並行して交通アクセス向上が図られ、その後、商業・文化・生活等の機能の段階的整備
- ⑤ 扇島北地区においては、JFEスチール(株)の自家発電設備やバースなど、カーボンニュートラルの取組での活用が期待される
- カーボンニュートラルエネルギー及び産業支援と親和性が高い施設の整備を想定



※ 今後、インフラ整備状況、既存構造物の撤去の容易性、社会情勢の変化などを踏まえ、国や地権者などのステークホルダーと協議・調整を行い深度化を図る

参考2 川崎港を取り巻く環境変化

1. 産業

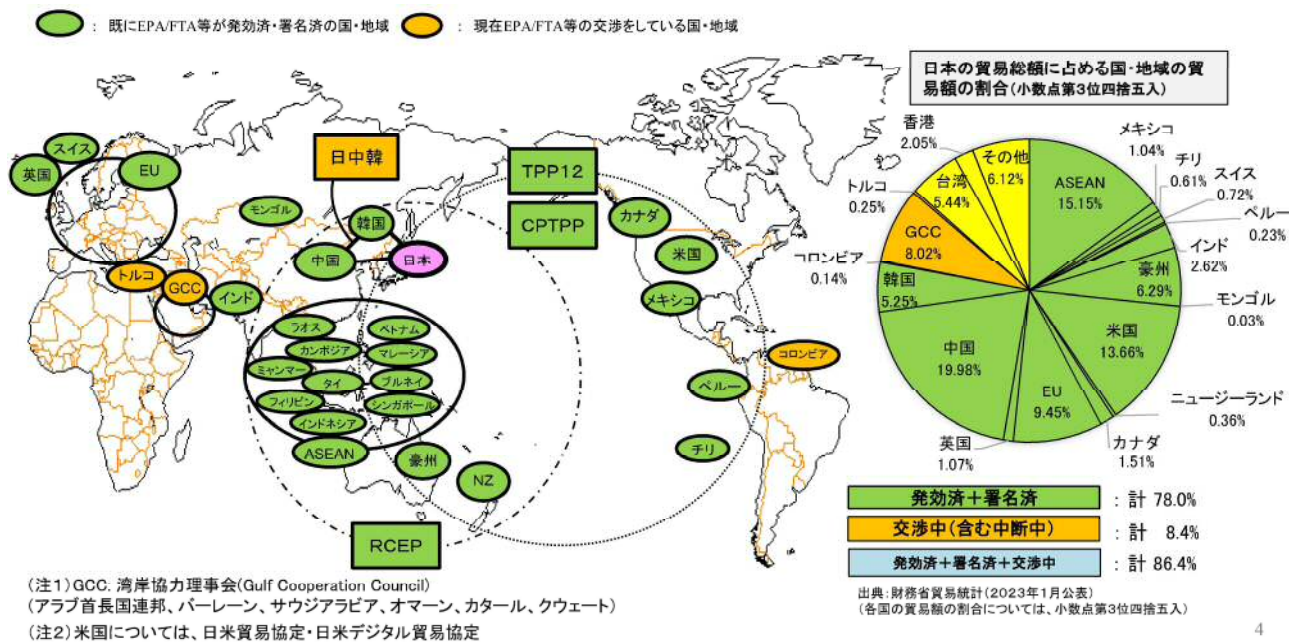
(1) 世界各国のGDPの推移

近年、我が国のGDPが伸び悩む一方で、米国や中国のGDPは顕著に増加しており、将来にわたっても増加すると予測されている。また、ASEAN諸国やインド等のアジア諸国のGDPも増加傾向にあり、日本のGDPに迫る傾向にある。

(2) 経済連携協定（EPA/FTA）等の取組

世界各地域において、経済連携に関する協議が進められており、我が国ではこれまで21か国・地域と21の経済連携協定（EPA/FTA）等が発効済・署名済である。

発効済・署名済EPA/FTA等の相手国との貿易が貿易総額に占める割合は78.0%、発効済・署名済EPA/FTA等及び交渉中EPA/FTA等の相手国との貿易が貿易総額に占める割合は86.4%となっている。



出典：我が国の経済連携の取組（外務省、令和5年2月）
 図 我が国の経済連携協定（EPA/FTA）等の取組（令和5年2月現在）

(3) 東南アジアへの生産拠点の南下

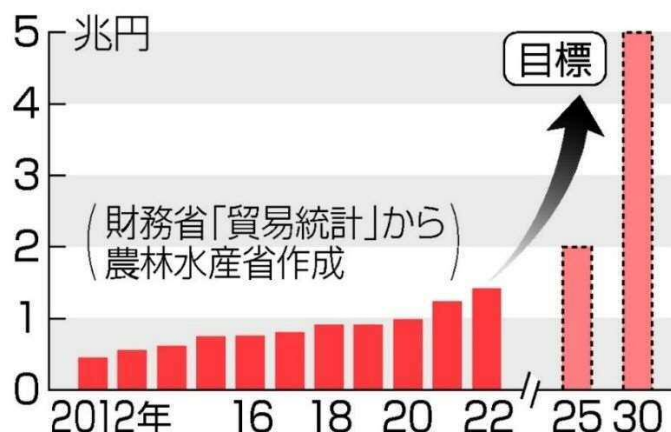
中国沿海部等における賃金水準の上昇に伴い、我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へシフトしつつある。

長期的には東南アジア諸国でも賃金上昇が進み、労働集約的な産業はCLMV(カンボジア(Cambodia)、ラオス(Laos)、ミャンマー(Myanmar)、ベトナム(Vietnam))諸国や南アジアへシフトしていき、東アジアや先発ASEAN諸国は資本集約的な産業や消費市場としての重要性が高まっていくものと考えられる。

(4) 農林水産物の輸出の拡大

新たな政府目標である「農林水産品・食品の輸出額 5 兆円」の実現に向け、農林漁業者、流通業者、物流業者、行政が連携した取り組みを進めている。輸出額は年々増加しており、令和 4 年（2022 年）の輸出額は過去最高の 1 兆 4148 億円となっている。また、国・地域別の輸出額では、中国、香港、米国等への輸出が増加している。

令和 4 年の農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳をみると、加工食品、水産物、その他の農産物が多い。



出典：時事ドットコム

図 我が国の農林水産物の輸出実績

品目	金額 (百万円)	前年比 (%)
加工食品	505,167	+9.9
アルコール飲料	139,224	+21.4
日本酒	47,492	+18.2
ウイスキー	56,078	+21.5
焼酎（泡盛を含む）	2,172	+24.4
ソース混合調味料	48,380	+11.2
清涼飲料水	48,215	+18.8
菓子（米菓を除く）	27,991	+14.6
醤油	9,396	+2.8
米菓（あられ・せんべい）	5,503	▲ 2.4
味噌	5,077	+14.1
畜産物	126,827	+11.3
畜産物	96,820	+8.6
牛肉	52,019	▲ 4.0
牛乳・乳製品	31,926	+30.9
鶏卵	8,546	+42.4
豚肉	2,326	▲ 10.6
鶏肉	2,003	+0.6
穀物等	62,696	+12.2
米（援助米除く）	7,382	+24.4
野菜・果実等	68,702	+20.6
青果物	47,492	+24.3
りんご	18,703	+15.4
ぶどう	5,390	+16.4
いちご	5,242	+29.1
もも	2,897	+24.8
かんしょ	2,789	+12.6
ながいも	2,690	+16.3
なし	1,346	+40.1
かんきつ	1,272	+15.5
かき	1,189	+50.0

品目	金額 (百万円)	前年比 (%)
その他農産物	123,612	+4.9
たばこ	12,710	▲ 12.7
緑茶	21,887	+7.2
花き	9,143	+7.5
植木等	7,385	+6.6
切花	1,514	+12.7
林産物	63,761	+11.9
丸太	20,559	▲ 2.4
合板	11,054	+46.9
製材	9,191	▲ 5.8
木製家具	6,893	+26.6
水産物（調製品除く）	300,448	+28.7
ホタテ貝（生鮮・冷蔵・冷凍等）	91,052	+42.4
ぶり	36,256	+32.7
真珠（天然・養殖）	23,753	+39.1
さば	18,802	▲ 14.6
かつお・まぐろ類	17,845	▲ 12.6
いわし	11,630	+56.2
たい	7,475	+48.3
さけ・ます	6,675	+88.5
すけとうたら	3,061	+53.3
さんま	285	▲ 55.1
水産調製品	86,878	+27.8
なまこ（調製）	18,405	+18.6
ホタテ貝（調製）	16,807	+108.0
練り製品	12,266	+9.0
貝柱調製品	3,914	▲ 34.4

※財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成
 ※「牛肉」、「鶏卵」、「豚肉」、「鶏肉」、「かんしょ」、「かき」の金額はそれぞれの加工品を含む金額。
 「青果物」、「かんしょ」、「かき」の前年同月比は加工品を除く金額で算出
 ※「ぶり」の金額はぶり（活）を含む金額。但し、前年同月比はぶり（活）を除く金額で算出

出典：農林水産物・食品の輸出額（農林水産省、令和 5 年 1 月）

図 農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳（令和 4 年）

(5) 新型コロナウイルス感染症の影響

2019年12月下旬に中国武漢市で発生し、日本を含め、世界中に感染が拡大した新型コロナウイルスの全世界感染者数（累計）は、2023年3月現在、6.7億人を超え、死者は680万人を上回る状況となっている。

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う都市封鎖や外出自粛などの行動抑制は、需要と供給の両面から、世界経済に大きな損失をもたらした。2020年4-6月期の主要34カ国の実質GDP成長率（※世界のGDPの約80%をカバー）は前年比マイナス7.4%になったとみられ、世界金融危機時を大幅に上回る減少幅となった。

我が国においても、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、観光関係業界、交通関係業界等は、外出等の自粛により経営に大きな影響を受けた。

新型コロナウイルスの流行により、主に国内で消費される加工・冷凍食品や生活用品等のアイテムで物量増が見られた一方、自動車関連貨物や中国等の輸入貨物については物量減との回答が得られている。

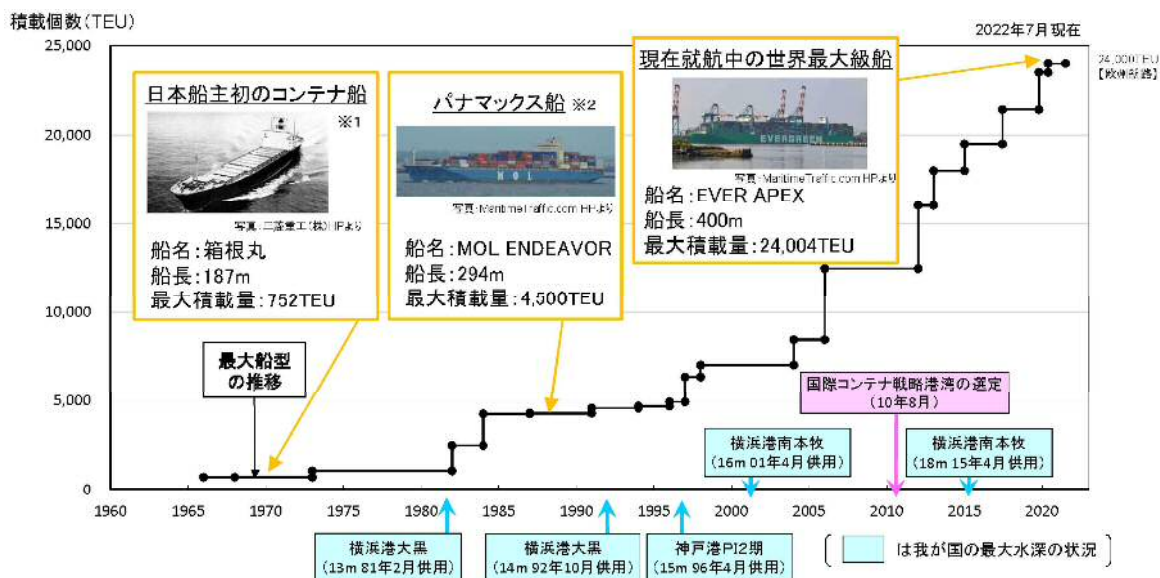
また、物流施設利用テナントからは、在庫量の積み増しや、人的依存度を下げるとの自動化等への検討ニーズが確認され、今後は国内物流施設の在庫増やテクノロジー活用は一層進むものと考えられる。

2. 物流

(1) コンテナ船、バルク船の大型化

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船の超大型化が進展している。世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、2万2千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積みとなっている。

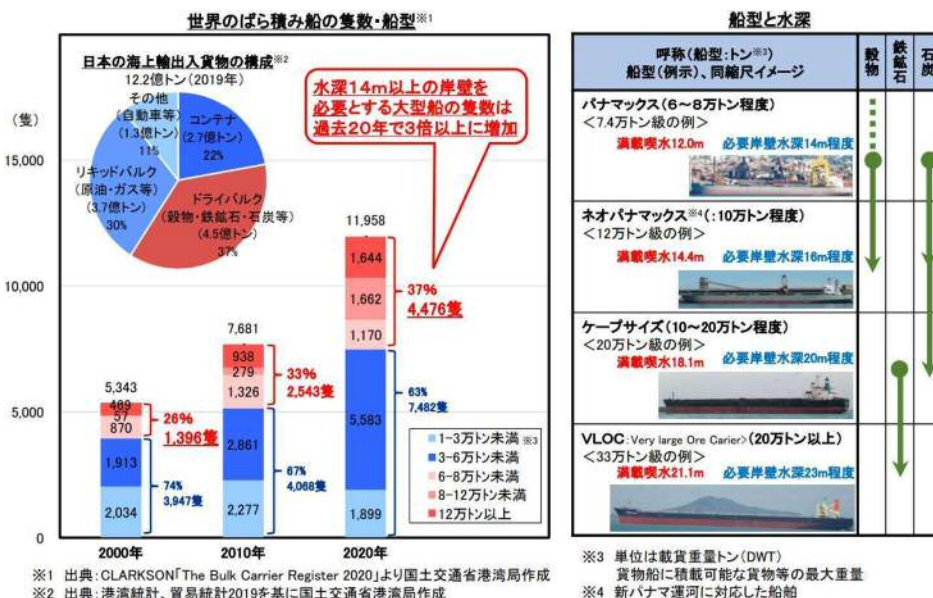
また、世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入増加に伴い、近年、バルク貨物船も大型化しており、2020年時点では水深14m以上の岸壁を必要とする船舶は過去20年で3倍に増加している。



※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年以前は商学産業研究所「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

出典: 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会資料 (国土交通省港湾局)

図 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



出典: 国土交通省公表資料

図 バルク貨物船の大型化の推移

(2) トラックドライバー不足とそれに伴う影響

ア. 陸上輸送を取り巻く状況

物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向にある。また、年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多い業種となっており、労働環境を改善する必要がある。

これを受け、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制が適用される見込みである。労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息时间等の基準を定める「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」についても、改正に向けた検討が行われている。

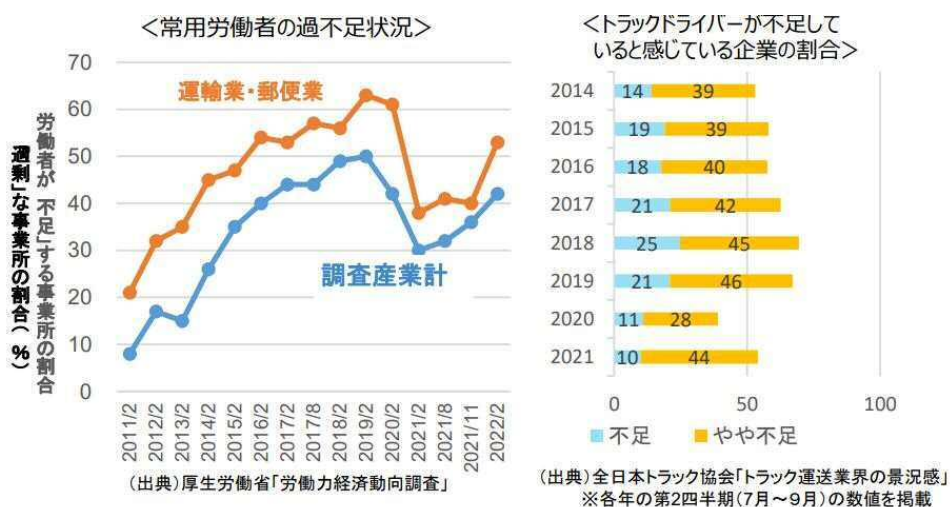


図 陸上輸送における労働者不足の状況

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		大企業に 適用	中小企業 に適用	→			
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】							適用
	年休5日取得 義務化		適用	→				
	月60時間超の時間外割増 賃金引き上げ (25%→50%)の 中小企業への適用						適用	→
改善基準告示(抄)		現行		2024年4月以降				
	年間拘束時間	3,516時間		労働政策 審議会において 検討中				
	1ヶ月の拘束時間	293時間						
	1日の拘束時間	13時間						
休息时间	継続8時間以上							

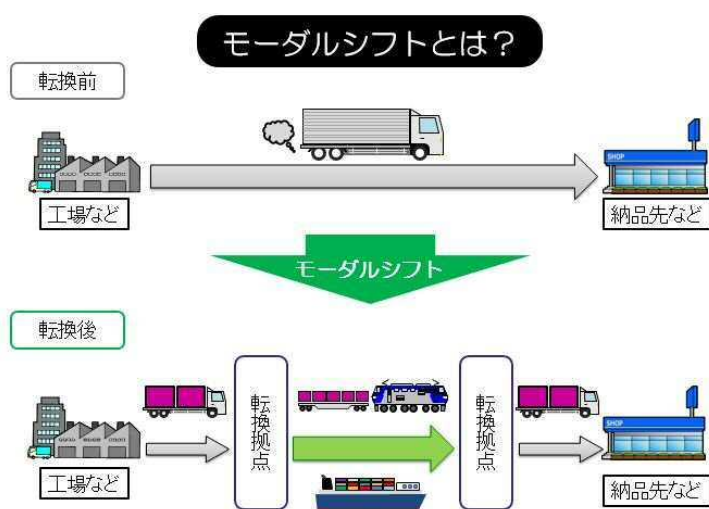
資料：経済産業省公表資料

図 トラックドライバーの働き方改革

イ. モーダルシフトの進展

上記のトラックドライバー不足及び環境負荷低減の観点から、近年は陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトが求められつつある。「地球温暖化対策計画」(平成28年5月閣議決定)において、令和12年度までに海運モーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(平成28年比15%増)とする目標が定められている。

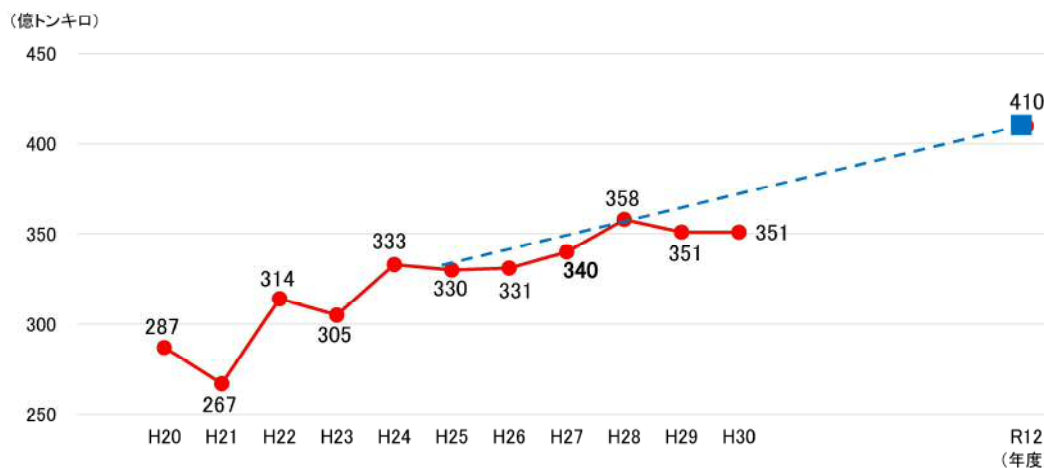
また、京浜港、千葉港など東京湾内の港湾ではコンテナ回送に専用はしけを活用するグリーンシップ輸送事業に取り組んでおり、はしけ専用バースなどの検証も行われている。専用はしけは、1回あたり84本のコンテナ輸送が可能であり、横浜-東京・千葉間を約2時間で輸送できる。2018年(平成30年)には8.2万TEU(実入り・空比率は50%ずつ)の輸送実績があり、沿岸部の輸送効率化が図られている。



出典：国土交通省公表資料

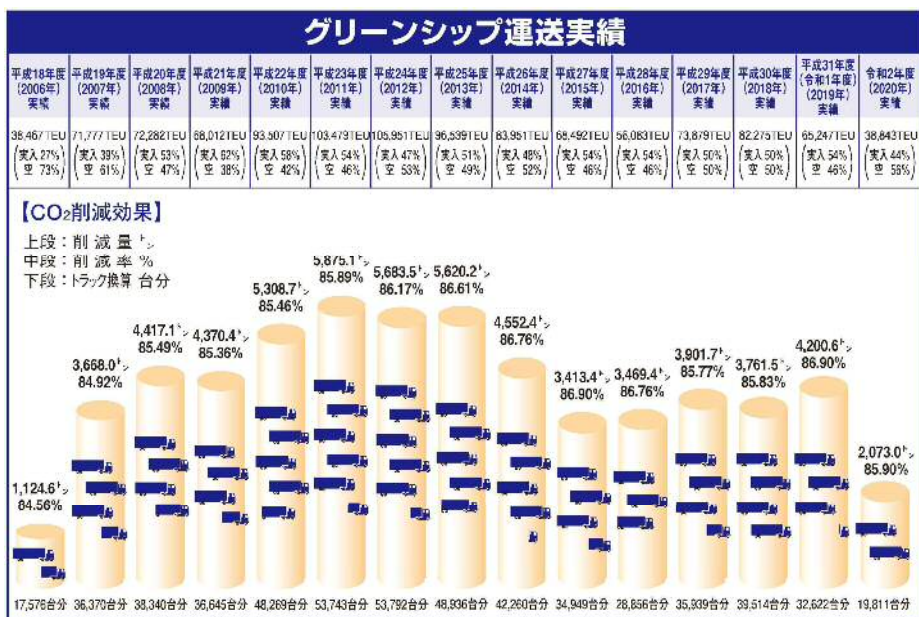
図 モーダルシフトの考え方

- モーダルシフト貨物の輸送については、陸上輸送からの転換による貨物輸送量そのものの増加を図ることが求められていることから、モーダルシフト貨物の輸送量を指標とすることにより、内航海運による安定的輸送が確保されているかを評価。
- 「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、海運を利用したモーダルシフト貨物輸送量(トンキロ)を令和12年度までに410億トンキロとする目標を設定。
- 昨今のトラック運転手不足やトラック輸送における労働時間規制等を背景に、内航海運における雑貨貨物の輸送トンキロは増加傾向にある。



出典：交通政策審議会海事分科会基本政策部会中間とりまとめ 参考資料(国土交通省、令和2年9月)

図 海運によるモーダルシフト貨物輸送量

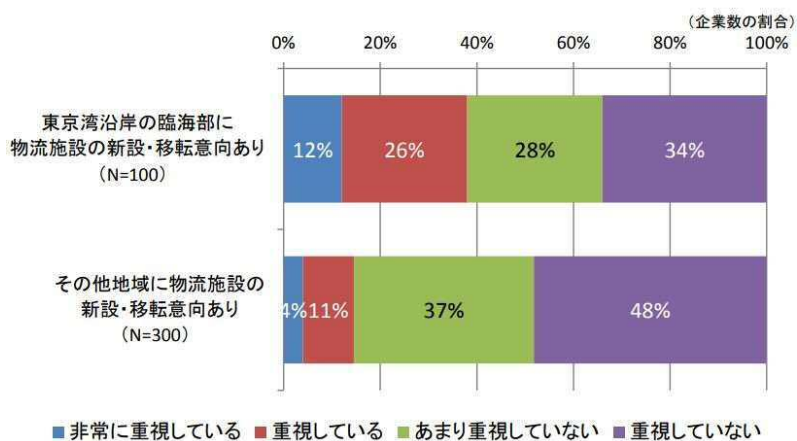


資料：グリーンシップ輸送実績（横浜はしけ運送事業協同組合）

図 東京湾でのはしけ輸送の概況

(3) 臨海部における物流施設のための用地不足

東京湾沿岸の臨海部に物流施設を新設・移転する意向を有する企業の4割弱が、新設・移転先の立地場所の条件として「港湾への近接性」が重要と回答している。臨海部における立地需要が存在する一方で、臨海部には土地や物件が少ないといった問題点の指摘もある。



業種	ヒアリング結果
小売業 (通信販売)	輸入品の取り扱いが多いため、東京湾沿岸の臨海部に大規模な物流施設をもつことが望ましいが、既に物件がない。
運送業 (宅配)	東京湾沿岸の臨海部については、物流施設の立地意向はあるものの、用地がないという状況である。

出典：東京都市圏の望ましい物流の実現に向けた提言

図 臨海部における物流施設のための用地不足の顕在化

(4) 拡大するコールドチェーン市場

近年、ASEANをはじめとするアジア地域で着実な経済成長・所得の向上に伴い、冷蔵庫や電子レンジ等の家電製品が普及しつつある。それにより、食品業界の需要は多様化し、伝統的な食品だけでなく冷凍食品も食べられ始めている。また、小売流通業界をみると、ASEAN 各国においてその度合いは異なるものの、小規模な食料品店や家族経営のお店などからなる伝統的な市場からコンビニエンスストアや百貨店、スーパーマーケットなどの現代的な市場に移行し始めた。これらの新たな食習慣や食品流通のために適切な温度管理を伴うコールドチェーン物流サービスが徐々に必要とされてきている。

世界規模で市場が拡大しているコールドチェーン物流や新型コロナウイルスの影響などにより、関東や関西をはじめとする冷蔵・冷凍倉庫のスペース不足が深刻化している。

川崎市は、全国主要 12 都市の中でも冷蔵倉庫の入庫量や収容容積が高く、冷蔵倉庫へのニーズが高い地域と考えられる。

3. 人流・交流

(1) 訪日外国人旅行者数の増加

2019年の訪日外国人旅行者数は、3,188万人（対前年比2.2%増）と昨年に続き3,000万人を突破し、7年連続で過去最高を更新した。しかし、2020年に入り、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、多くの国において政府による入国制限や海外渡航禁止等の措置が講じられたこと等により、日本向けに限らず、全世界的に旅行者の往来が大幅に減少した。

このため我が国の2020年の訪日外国人旅行者数は、1964年の統計開始以降、単月として過去最大の下げ幅となった。

しかしながら、2023年時点では新型コロナウイルスの影響も徐々に小さくなっており、今後は回復傾向に転じると想定される。



出典：観光庁ホームページ

図 訪日外国人・出国日本人数の推移

(2) クルーズ市場の拡大

世界のクルーズ人口は2,852万人（2018年）で、10年前の約1.8倍と、急速に増加している。中でもアジアのクルーズ人口は424万人（2018年）で、10年前の約3.2倍と、特に大きな伸びを示した。しかし、クルーズ市場に関しても新型コロナウイルスの影響によって大きく減少することとなった。

新型コロナウイルスの影響が小さくなりつつあることから、国は新たな観光立国推進基本計画の素案をとりまとめ、その中では令和5年から国際クルーズの本格的な受入れを再開し、訪日クルーズ旅客を、令和7年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させ、また、地方誘客を進めるため外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年に100港とすることを目指すことを謳っている。

○戦略的な訪日プロモーションの実施

- 観光旅行者の意識変化や市場ごとのニーズも踏まえ、戦略的な訪日プロモーションを展開する。デジタルマーケティングを活用するとともに、各市場のニーズを把握し、外国人に人気のコンテンツ（食、テーマパーク、アート、庭園等）の発信をはじめ、現地目線でのプロモーション展開を徹底する。
- 訪日需要の回復に向けた復便等を促進するための取組として、日本政府観光局を通じて航空会社・旅行会社との共同広告を実施する。

○MICE・IRの推進

- 大阪・関西万博等の機会も捉え、政府として国際会議を積極的に再開・開催するとともに、各分野でMICE誘致・開催への働きかけや支援を行う。
- MICEや宿泊、娯楽施設等が一体となった統合型リゾートの整備について、カジノ設置に伴う懸念への対策を講じつつ必要な施策を推進する。

○インバウンド受入環境の整備

- 訪日プロモーション事業の重点22カ国・地域のうち、訪日に当たってビザが必要な9カ国（フィリピン・中東等）を対象にビザ緩和を積極的に実施する。
- 令和5年から国際クルーズの本格的な受入れを再開する。訪日クルーズ旅客を、令和7年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させる。また、地方誘客を進めるため外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年に100港とすることを目指す。
- 新幹線、高規格道路、国内航空等の高速交通網を活用し、大都市と地方、地方と地方を繋ぎ、外国人も含め地方への流れを創出する。
- 訪日外国人旅行者の広域周遊に利用されているシャバン・レール・バスについて、商品内容の充実により更なる利用促進を図る。
- AI・ICT等のノウハウを有するベンチャー企業も活用し、ナイトタイムエコノミー環境の整備やキャッシュレス対応等の受入環境整備に取り組む。
- ムスリムやベジタリアン・ヴィーガン旅行者等、多様な宗教的、文化的習慣を有する外国人旅行者が安心して観光を楽しめる環境の整備充実を図る。

○アウトバウンド・国際相互交流の促進

- 国際相互理解の増進による双方向の交流拡大に貢献するアウトバウンドについて、若年層を中心としたプロモーションを通じて機運醸成を図る。
- テロや自然災害等の発生に備え、旅行安全情報共有プラットフォーム等の活用等、日本人海外旅行者の安全対策を促進する。
- 地域の観光部局が中心となり、訪日教育旅行のマッチングに必要な体制を整備する。

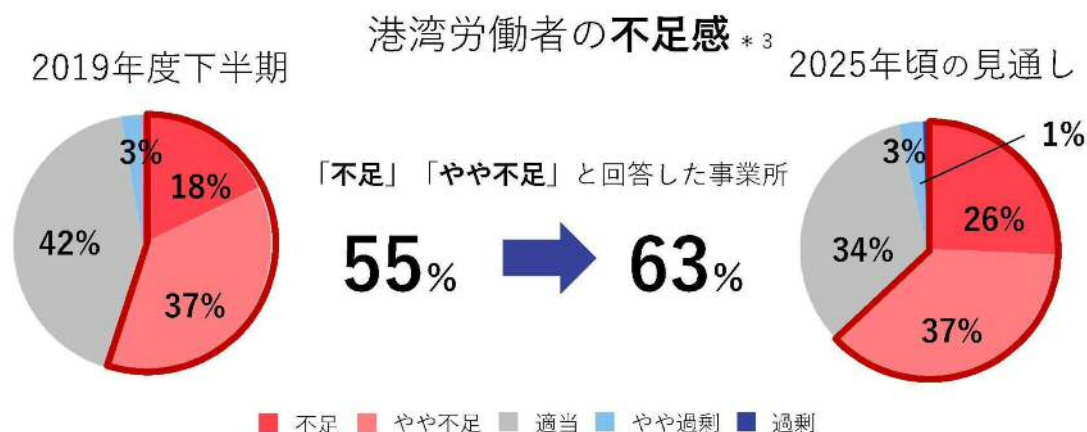
21

出典：新たな観光立国推進基本計画の素案について（交通政策審議会第45回観光分科会、令和5年2月）

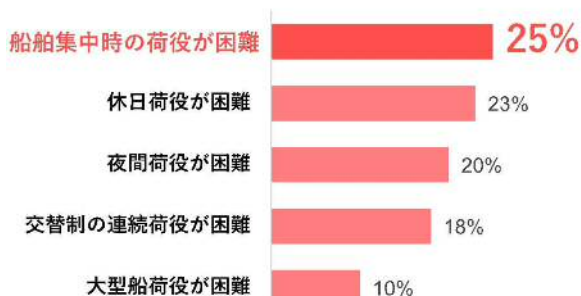
図 インバウンド回復戦略

(3) 港湾労働者の不足

国交省の調査によると 2019 年度下期の時点で、「不足」「やや不足」が 55%と、過半数の事業所で港湾労働者の不足感を感じている。2020 年度は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う荷動きの減少を背景に不足感が緩和しているが、2025 年頃及び 2030 年頃の見通しは 63%が「不足・やや不足」とし、今後、港湾労働者の不足感が強まることが予想されている。港湾労働者の不足による港湾運送への影響については、41%が「影響あり」と回答していることから、今後、港湾運送への影響が拡大することが懸念される。



港湾運送への具体的な影響

 * 5


※ 「港湾運送への影響」における「なし」と回答した者も含む全回答者に対する割合

出典：港湾労働者不足に関する実態調査（国土交通省港湾局、令和3年5月）

4. 環境

(1) エネルギー基本計画の見直し

政府は、平成 26 年 4 月に第 4 次エネルギー基本計画を策定し、2030 年を念頭に原発依存度の低減、化石資源依存度の低減、再生可能エネルギーの拡大を打ち出した。第 4 次の策定から 4 年が経過した平成 30 年 7 月、パリ協定の発効を受けた対応等を踏まえ、エネルギー基本計画を見直した。

第 5 次エネルギー基本計画では、第 4 次から引き続き、「石炭火力は安定供給性や経済性に優れた重要なベースロード電源」として評価されている。しかし、パリ協定の発効の影響を受けて、「今後、高効率化・次世代化を推進するとともに、よりクリーンなガス利用へのシフトと非効率石炭のフェードアウトに取り組む」と明記されている。

(2) カーボンニュートラルへの取り組み

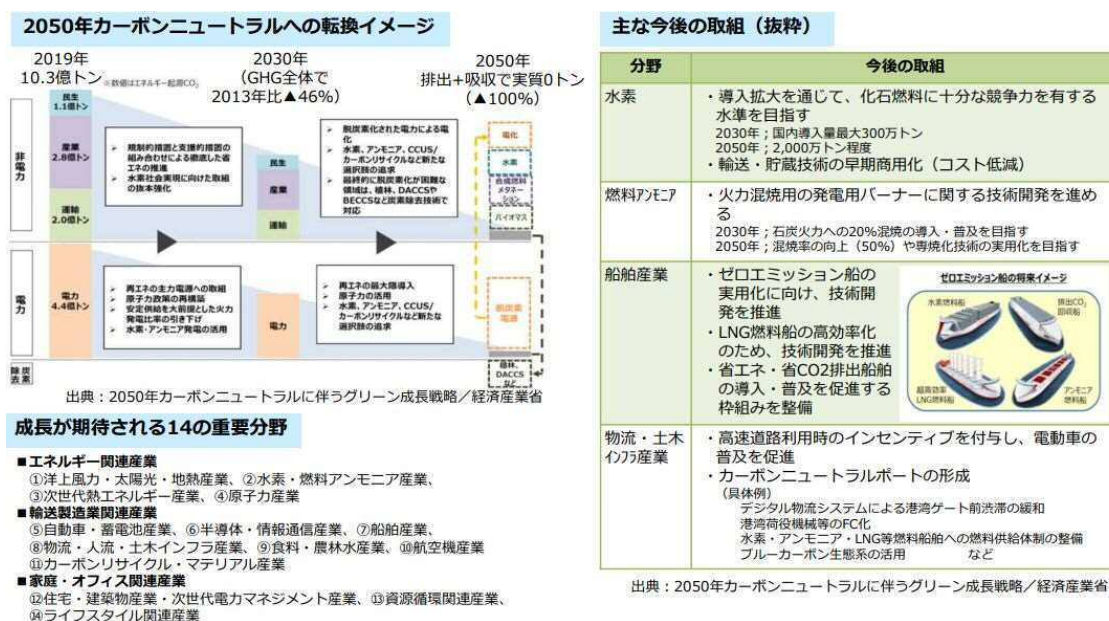
ア. 社会経済におけるカーボンニュートラルへの動き

2020 年 10 月、菅内閣総理大臣が所信表明演説において、「2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする（カーボンニュートラル）、脱炭素社会の実現」を宣言した。

これを踏まえ、2020 年 12 月 25 日、経済産業省が中心となり、関係省庁と連携して、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。

グリーン成長戦略では、14 の重要分野ごとに、高い目標を掲げた上で、現状の課題と今度の取り組みを明記し、予算、税、規制改革・標準化、国際連携など、あらゆる政策を盛り込んだ実行計画が策定されている。

2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けて、この戦略を着実に実施するとともに、エネルギー基本計画の改訂に向けて、更に議論を深めていく計画である。

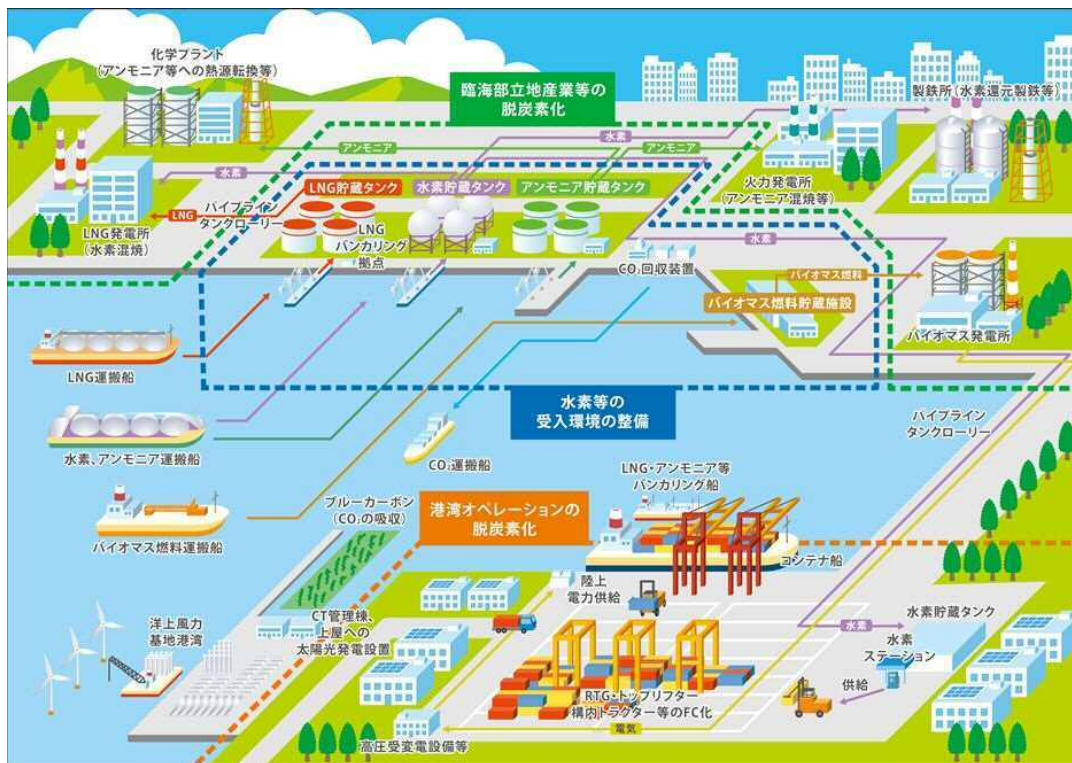


出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（経済産業省、令和3年6月）

図 カーボンニュートラルへの取り組み方針

イ. カーボンニュートラルポートの検討

国土交通省では、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成に取り組むこととした。



出典：国土交通省 HP

図 カーボンニュートラルポート（CNP）の形成のイメージ

(3) 船舶からの排出ガス規制 (SOx)

船舶の排出ガスに対する国際的な規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船の増加が見込まれている。LNG燃料船は、2024年には、約6,400隻(全世界船舶の6.7%)に増加すると見込まれており、LNG燃料の実需要は、2035年以降で船舶用燃料全体の43%(約7,700万トン)程度と予測されている。

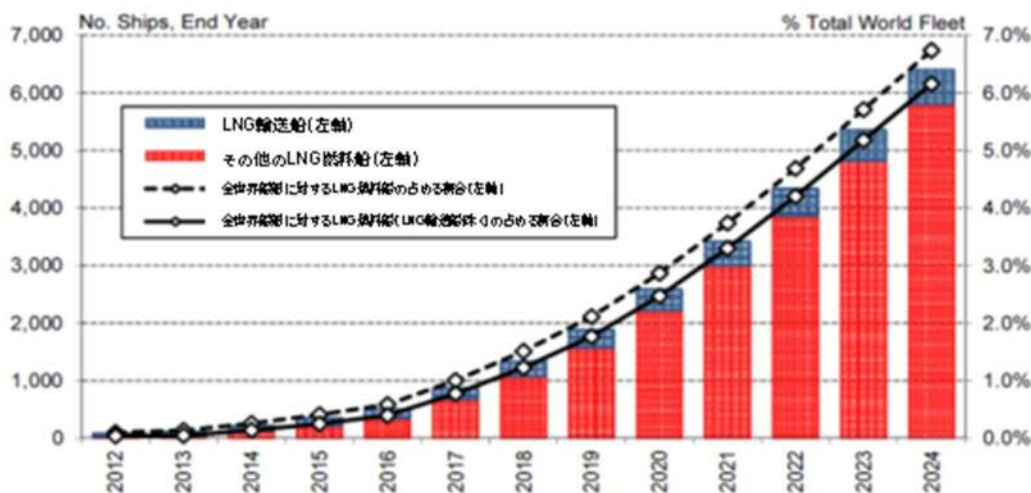
そのような中、我が国は、世界最大のLNG輸入国であり、既存のLNG基地が多数立地していることから、シンガポールと連携しつつ、アジアにおけるLNGバンカリング拠点を我が国港湾に戦略的に形成し、これにより、我が国港湾へのコンテナ・クルーズ等航路を維持・拡大し、我が国経済の国際競争力の強化を図るとしている。



※1:2005年から実施された船舶から排出される窒素酸化物の排出量に対する規制 ※2:1999年から2008年に建造された船舶

出典：国土交通省公表資料

図 船舶からの排出ガスに対する国際的な規制



(出典)日本船舶輸出組合「LNG燃料船の建造需要予測(2012-2024)調査」より
 ※近い将来あるいは中期的な将来にECAに指定される海域の多く、特に極東(日本など)、オーストラリアなどの重要地域で、燃料価格差が大きくなり、市場スタンダードとしてLNG燃料対応オプションの普及が広範囲で進む場合

出典：国土交通省公表資料

図 LNG燃料船隻数成長予測

(4) SDGsへの対応

2015年9月、国連サミットにおいて「持続可能な開発目標(SDGs:Sustainable Development Goals)」が掲げられた「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が全会一致で採択された。SDGsは、先進国・途上国すべての国を対象として17のゴールと169のターゲットから構成されており、インフラやエネルギー、雇用、気候変動等のゴールについては、港湾分野の取組も達成に貢献。



出典：国土交通省公表資料

図 「持続可能な開発のための2030アジェンダ」における港湾関連の目標の位置付け(例)

5. 災害対応

(1) 我が国で増加する自然災害のリスク

2000年以降の自然災害を見ると、2004年の台風被害や、東日本大震災等の地震災害、令和元年房総半島台風や令和元年東日本台風に伴う洪水・土砂災害等、毎年、多くの自然災害が発生しており、自然災害による死亡者数・行方不明者数についても、東日本大震災をはじめとして、甚大な被害をもたらしている。

近年、国内各地において特に、首都直下地震などの大規模地震の発生確率は、今後30年間で70%程度とされるなど切迫性が指摘されている。また、台風・高潮等による被害が激甚化・頻発化している。特に首都直下地震などの大規模地震の発生確率は、今後30年間で70%程度とされるなど切迫性が指摘されている。また、台風・高潮等による被害が激甚化・頻発化している。

地球温暖化の影響を受け、近年世界各地で洪水や干ばつなどの自然災害が毎年のように起きており、我が国においても、平成30年7月豪雨や令和元年東日本台風（台風第19号）に伴う豪雨災害など、豪雨・台風・高潮等の自然災害リスクが益々高まっている。

気象庁の約120年データによれば、1日の降水量が200ミリ以上という大雨を観測した日数は、増減を繰り返しながらも長期的に見れば明瞭な増加傾向となっている。

また、IPCC特別報告書（令和元年9月公表）では、2100年の世界平均海面水位は最大1.1m上昇すると予測されている。

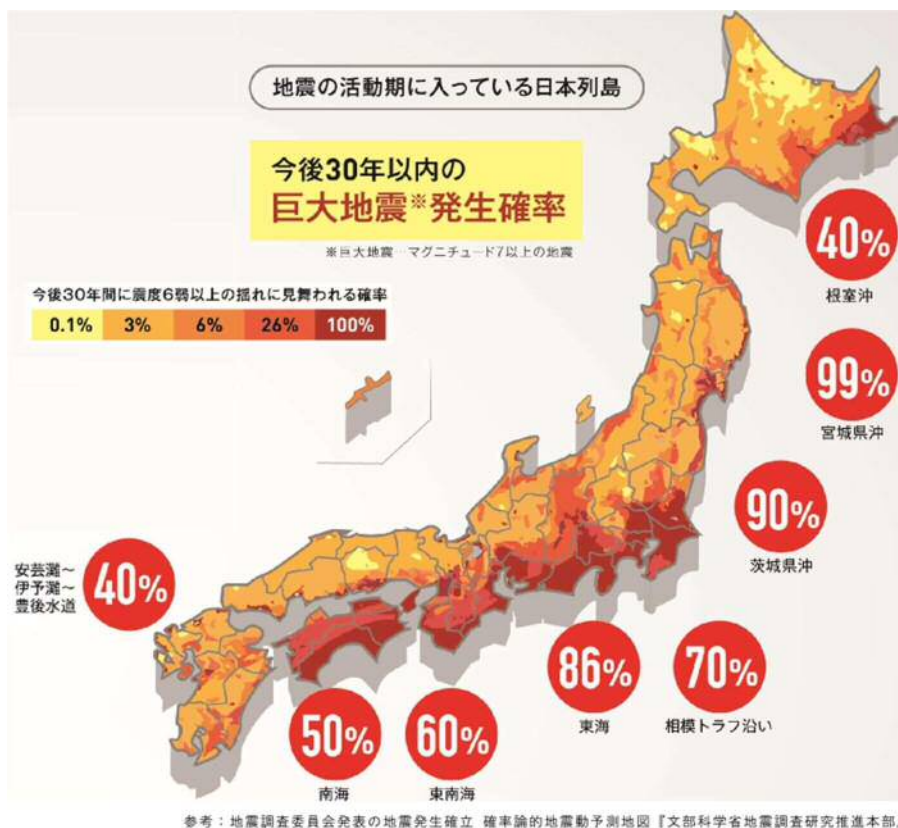
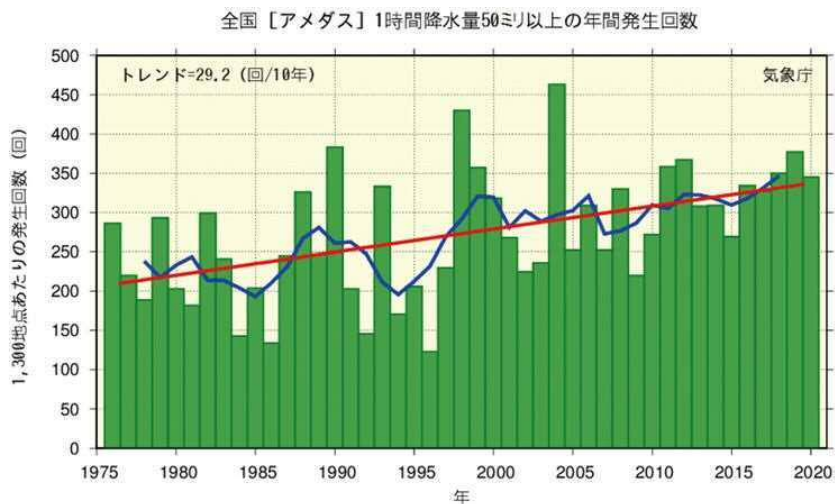


図 今後30年以内の巨大地震の発生確率

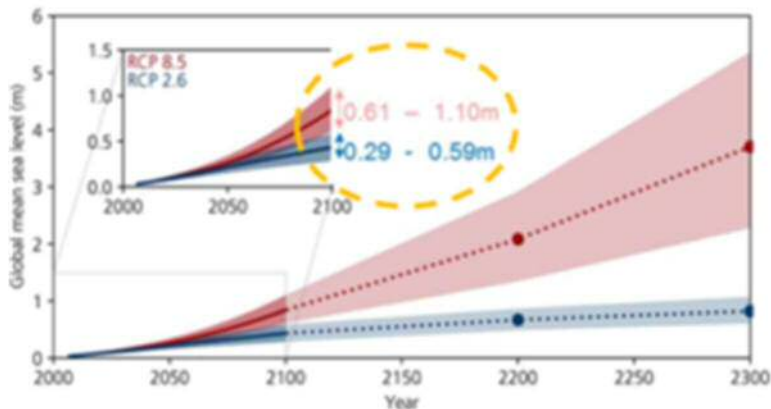


棒グラフ（緑）は全国のアメダス地点における各年の年間発生回数の合計を 1,300 地点あたりに換算した値を示します。直線（赤）は長期変化傾向（この期間の平均的な変化傾向）、太線（青）は 5 年移動平均値を示します。

出典：気象業務はいま 2021（気象庁）

図 日降水量 200 ミリ以上の年間日数の変化

◆ IPCC特別報告書(2019年9月)では、2100年の世界平均海面水位(GMSL)は、RCP2.6で最大0.59m、RCP8.5で最大1.10mに達すると予測。



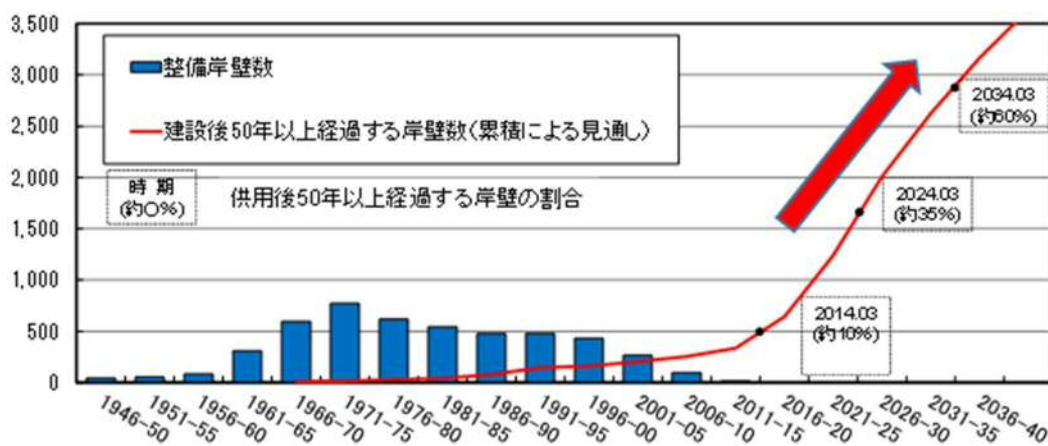
出典：気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「海洋・雪氷圏特別報告書」の公表(第51回総会の結果)について(令和元年9月25日 環境省報道発表)

図 気候変動による平均海面水位の上昇

(2) 港湾施設の老朽化

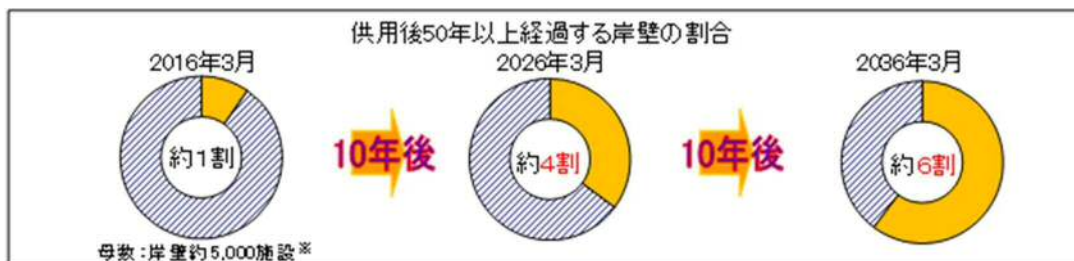
今後、高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行する。係留施設では、建設後 50 年以上の施設が現在の約 10%から、20 年後には約 60%に急増する。

我が国のバルク貨物の大半を扱う民有岸壁は高度成長期に整備された施設が多いことから、近隣諸国と比較して水深でも見劣りするほか、建設後 40 年以上経過する施設が既に 75%を占める等、老朽化も進行している。



出典：国土交通省公表資料

図 各年度に整備した係留施設数と供用後 50 年を経過する公共岸壁の推移



母数：岸壁約5,000施設※

※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深):国土交通省港湾局調べ

出典：国土交通省公表資料

図 供用後 50 年を経過する公共岸壁の割合見通し

6. 情報

(1) 第4次産業革命（IoT、AI等）の進展

総務省では社会全体のデジタル革命を進めるために、一体的にと取り組むべき5つの施策を示している。デジタル化が進んだ先として実現される Society5.0 では、IoT で全ての人とモノがつながり、様々な知識が情報共有され、新たな価値を生み出すことが可能となる。



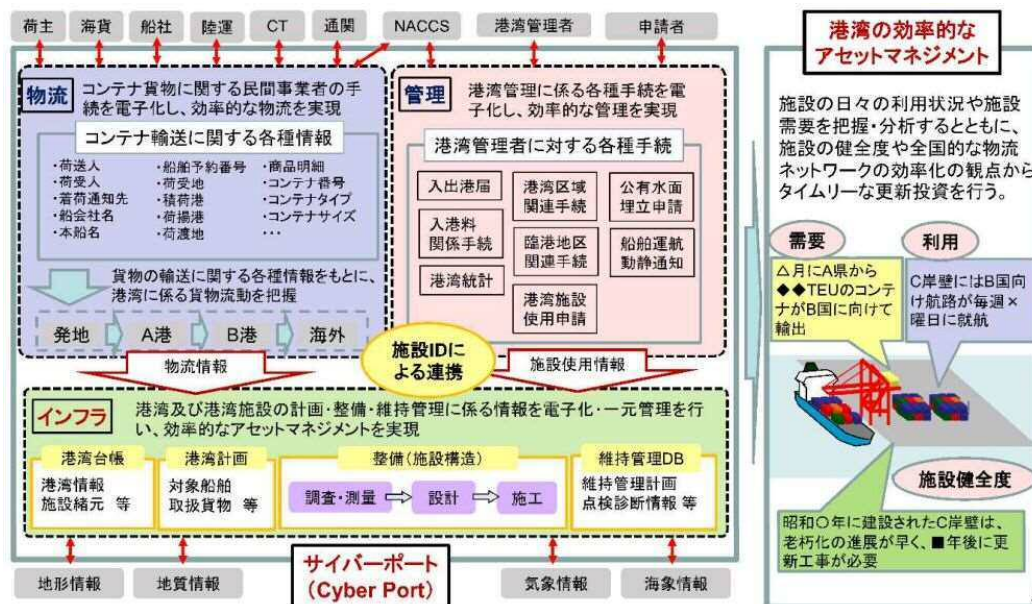
出典：内閣府ホームページ

図 Society5.0 で実現する社会

(2) 港湾におけるデジタル化等の技術革新の進展

国土交通省では、民間事業者間の港湾物流手続きを電子化することで業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図る「サイバーポート」の構築を進めている。

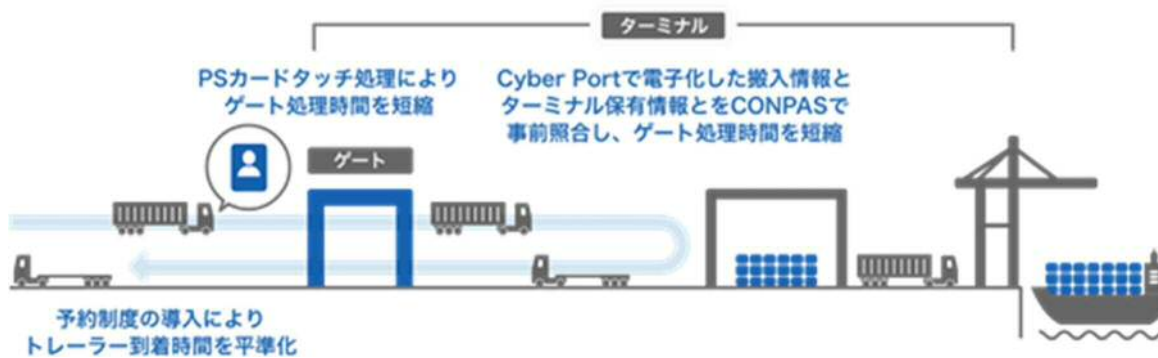
港湾施設の構造や維持管理状況などの物理的な情報に加え、物流情報や港湾の施設使用情報による港湾施設の情報や利用状況を把握・分析することにより、我が国港湾全体のアセットマネジメントの効率化を推進していくことを目標としている。



出典：国土交通省資料

図 サイバーポートと効率的なアセットマネジメントのイメージ

また合わせて、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステムである「CONPAS」の運用も開始し、港湾分野においても港湾物流手続きの電子化を図る Cyber Port と、搬入情報の事前照合等を行う CONPAS により、港湾物流業務の効率化とコンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、港湾物流全体の生産性向上を目指すこととしている。



出典：Cyber port ホームページ

図 CONPAS の概要