

2026年7月21日 第2回 物流シンポジウム
コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化
宿利会長 開会挨拶

皆さん、こんにちは。

今日は3連休が明けて、日本中、猛暑あるいは酷暑の中、たくさんの皆さまにお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

今日は、東京大学大学院の加藤教授にモデレーターとしてご参加いただいております、パネルディスカッションには、このテーマに関係するそれぞれの代表の方々にお集まりいただいております。皆さま、お忙しい中誠にありがとうございます。

さて、本日のテーマは、先ほどご紹介がありました「コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化」ということで、港湾物流、港湾ロジスティクスの強化を図るというテーマであります。その必要性や背景については、お集まりの皆さまはそれぞれのご専門の皆さまでありますから、私は説明を省くことといたしまして、本日のテーマに関係のあることを2つほどご紹介させていただきたいと思います。

まず1つ目は、私は今年の1月にシンガポールのONEの本社を訪ねました。今日はONEの今井さんがお越しですから、後ほどのお話の中で、もちろん詳しいお話があると思います。

ONEはご承知のように、日本郵船、商船三井、川崎汽船という日本の海運3社が出資して設立した日本の船会社でありますけれども、シンガポールに本社を置いております。

このONEが、今年の4月から欧州航路を日本に直行しない、釜山からのフィーダー輸送に切り替える、という発表がありました。このことは、あまり大きく取り上げられま

せんでしたが、私にとっては大事件でありまして、いよいよそこまで日本も追い詰められているのかと感じました。

そこで、ONEのCEOのジェレミー・ニクソンさんに、これはどういう考えなのか、そして、これからどういう戦略で日本との関係、航路を扱っていくのか、ということを直接聞きに行ったわけでありまして。現地には、今日、提言の報告をしてもらう辻本研究員にも一緒に行ってもらいました。

ONE ニクソンCEO(当時)との会談(2026.1.26 シンガポール ONE本社)



現地での会話の内容についてポイントだけ申し上げますと、「ONEのネットワーク戦略上は、寄港頻度、船舶のサイズ、積み替え時間といったサービスの質を最大化することが重要。したがって戦略的には、船舶の大型化によってオペレーションコストを下げなければならない。そのためには、港湾施設や港湾における生産性に大きく依存しており、とりわけターンアラウンドタイムの短縮が鍵である。」ということでありました。いずれももっともな話であります。

なぜ日本への寄港をやめるのかということについては、「そもそも日本が生産拠点を海外にどんどん移しているの、日本発着の貨物が長期的に伸び悩んでいる。また、12,000TEU クラスの大型船は、日本の大半の港では残念ながら受け入れできない。しかも日本は、歴史的に見て港湾の整備・拡張に積極的に取り組んでこなかったの、中国、韓国、ベトナム、シンガポール、香港などの港湾に比べて競争力が低下している。また、日本のコンテナバースの調整にはいろいろ難しい面があって、柔軟な運用が現実には行われず、荷役関係の事業者が会社別に分かれているので、非常に非効率である。」ということでした。

残念ながら、いずれも事実でありますし、結果として、日本の港湾のコンテナ取扱量に関しては国際的なランクが今や著しく低い、ということであります。このような理由から、実質的に日本のコンテナ船社の欧州航路が日本に寄港せず、釜山からのフィーダーサービスになった、ということでもあります。しかも、さらに、「2,000TEU クラスの船で週2便、釜山と日本の港をつなげば、日本の荷主にとって実質的にご不便はおかけしないと判断しました。」ということでした。

非常にざっくばらんにお話をいただきましたし、1時間ぐらいろいろ議論しましたがけれども、最後にジェレミー・ニクソンさんは、「自分は日本に対して決して批判をするつもりはなくて、日本の港湾の非効率性を解消すべく、できるだけ協力をしていきたいし、日本市場を重視しているからこそ率直に申し上げました。」ということでありました。

以上、まず1つは、日本の港というのは、国際的に見るとそういうポジションにある、ということをしっかり認識しておかなければならない、という点であります。ちなみに、ジェレミー・ニクソンさんは、ONEが発足した2017年7月から初代CEOとして9年間任務を果たしてこられました、7月1日に次の方に交替された、ということでもあります。

それから、もう1つご紹介しておきたいと思います。

6月26日に当研究所が開催しましたシンポジウムにご参加いただいた方もおられると思いますが、私たちはその日に「日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する提言」を公表いたしました。これに関して、7月6日に金子国土交通大臣にこの提言をお持ちしたときの話であります。

この提言は、一言で言いますと、「いかなる事態においても、日本にとって必要不可欠な貨物の輸送を止めない。そのためにどういう措置を講じなければならないか。」ということを経済的に整理して提言したものであります。また、事柄の性質上、日本の経済安全保障の司令塔であります国家安全保障局長の市川さんのところにもお持ちしまして、市川さんから、「国家安全保障局としても検討しているテーマなので、大いに参考にさせていただきます」ということでした。

この提言の中には、港湾の話も当然あるわけです。この提言は主に3つのポイントがあります。1つ目は、「物を運ぶ」ということですから、船舶・海運・造船といった海事産業基盤の自立性を日本において高めておかなければならない、ということ。2つ目が、この「つなぎ目」、「結節点」である港湾の機能というのが極めて重要である、ということ。要するに、国際輸送と内航あるいは陸上輸送との結節が極めて重要だ、ということ。そして3つ目が、これら「ネットワーク全体の継続性を支える基盤」ですね。船舶の保険、再保険、公的関与、あるいは国際的な連携といった基盤が重要である、ということです。この3つがすべて揃わないと、実はこの政策は実現できない、という内容であります。

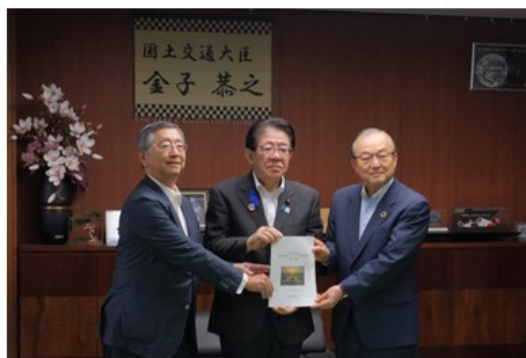
「日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する提言」
国土交通大臣への提出（2026.7.7 国土交通省 大臣室）

日本経済を支える
国際海上輸送ネットワークの戦略的確保
に関する提言

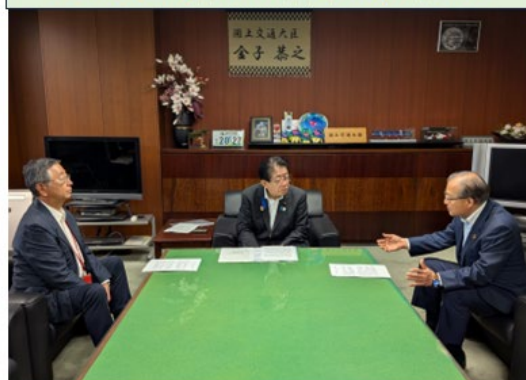


2026（令和8）年6月

一般財団法人 運輸総合研究所



いずれも左から鶴岡座長・金子国土交通大臣・宿利会長



金子大臣には30分近くにわたり、私たちの話を聞いていただき、また大臣からも港湾・海運・造船などに関するいろいろなコメントがありました。海運に関して、大臣のコメントのポイントだけ申し上げますと、今、高市内閣で戦略17分野として港湾ロジスティクスというのが選ばれているので、まさに追い風であり、自分が責任者であるから、しっかり対応していきたいと考えている、ということでした。また、港については、その港自体のハードの整備だけではなくて、荷役、あるいは関連の道路といった、物流・ロジスティクスとしての全体的な機能の確保が不可欠である、ということ。それから、残念ながら日本の港がハブ港になっていないという問題がある、ということ。さらに、ソフト面について、荷役や遠隔操作、その他の効率化の問題などにまだまだ課題がある、ということ。そして、脱炭素を進めることや、サイバーセキュリティへの対応をしっかりとやらなければならない、ということが、大臣から、海運その他の課題とともに指摘がありました。

以上 2 つだけご紹介いたしましたけれども、要は、グローバルな国際競争の中で、日本の港が置かれている相対的な関係、また、何の課題に直面しているのか、そして、それは決して生易しい課題ではないということを、この 2 つの話を通じてご紹介しました。

6 月 26 日の提言の内容については、ホームページに提言本文とその要旨を載せておりますので、ぜひご覧いただきたいと思いますが、日本にとって港湾機能、港湾ロジスティクスの強化というのが不可欠だということ、日本の経済にとって、経済安全保障にとって、いわば生命線に相当するような重要なものである、という前提で、今回はその課題の中の 1 つの領域である港湾の効率化という課題について取り上げた、ということであります。

この検討にあたりましては、加藤先生に委員長をお願いして、「コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化検討委員会」を 2024 年の暮れからスタートさせまして、産官学の代表の皆さま、この中には、今日パネルディスカッションにご登壇いただきます今井さん、渋谷さんに委員としてご参画いただいておりますし、東京都トラック協会からも岩戸さんとは別の方にオブザーバーとして参加していただいております。その委員会における検討結果を取りまとめて、6 月に提言として公表したわけであります。

本日、提言の報告をいたしますのは、当研究所の辻本研究員ですが、辻本研究員は、この研究の過程で、機会をとらえて 2 回ほど、すでに研究成果を発表してきております。

1 つは昨年秋、9 月に、インドネシアの中部ジャワ、スラカルタ市で開催されましたアジア交通学会 EASTS の国際大会で発表し、議論をしております。また今年の 3 月に、ご参加いただいた方もおられると思いますが、当研究所の第 57 回研究報告会でも、この研究成果のうち、ミクロシミュレーション分析による「降ろし取り」の施策の効果を中

心に報告をしております。本日は、この提言の詳細について、辻本研究員から報告をしてもらいます。

アジア交通学会(EASTS) 国際大会2025(2025. 9. 3 インドネシアスラカルタ市)



第57回 研究報告会 (2026. 3. 16 運輸総合研究所2階会議室)



本日のパネルディスカッションでは、この提言内容の共有はもちろんであります。港湾物流の効率化、まさに港湾物流機能の強化、国際競争力の強化、これは先ほど申し上げたように極めて重要な課題でありますけれども、このために今後どのような取り組みや政策が必要なのか、ということについて、それぞれのお立場から議論を深めていただきたいと思います。

本日のシンポジウムの議論が、日本の港湾物流、港湾ロジスティクスの効率化、機能強化のために意義のあるものとなりますこと、そして、そのためには関係者の連携が不可欠でありますから、これを高める契機となりますことを期待いたしまして、開会のご挨拶とさせていただきます。

(以上)