

## 「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)(案)」に対する日本貿易会意見

国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会で2026年3月3日に取りまとめられた提言に基づき、3月4日付で国土交通省 物流・自動車局物流政策課より意見募集された。そこで、港湾分野における担い手確保と港湾DX推進と、国際基幹航路の輸送力KPIの定義明確化と実情に合わせた目標設定について、3月18日に日本貿易会から意見提出した。

2026年3月18日  
一般社団法人日本貿易会  
政策業務第二グループ  
(物流委員会事務局)

|   | 意見の該当箇所      |  | 意見の具体的内容  | 意見の理由  |
|---|--------------|--|---|--|
|   | 頁数/行数        | 該当文章   |   |  |
| 1 | 30頁/16行-18行目 | 港湾分野については、令和7年1月に行われた実態調査において港湾労働者の人手不足の常態化が懸念されていること等を踏まえ、担い手の確保に向けた港湾運送の魅力の発信や労働環境の改善等が求められている。      | 港湾労働者の人手不足の解消に繋げるべく、港湾ターミナル内のオペレーションの自動化、自動倉庫設備の拡充など港湾/倉庫分野におけるDX化/自動化の更なる推進、本業界を次世代に魅力ある業種とするための待遇改善を含む政府の支援等をお願いしたい。  | ドレー業者やCFS倉庫に作業依頼をする際に、繁忙による人手不足により断られ、対応に苦慮するケースが往々にある。このような状況が継続すると、将来的に日本発着の貨物が運べなくなり、日本港湾が機能不全に陥ることを危惧する。 |
| 2 | 54頁/10行-12行目 | 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力<br>①京浜港 ①20万 TEU/週 ①27万 TEU/週以上<br>②阪神港 ②8万 TEU/週 ②10万 TEU/週以上<br>(2024年度) (2030年度) | 下記の2点につきお願いしたい。<br><br>(1)左記①、②の数値について、寄港しているコンテナ船のサイズの合計なのか、日本向けの積載にアロケーションされているスペースの合計なのかを明確化してほしい。<br>(2)上記(1)が「寄港しているコンテナ船のサイズの合計」である場合、日本港湾の国際競争力強化の観点から、船舶サイズの大型化を考慮した、より高い数値を掲げてほしい。 | 実貨物量ではなく、輸送能力をKPIとする場合コンテナ船のサイズは年々大型化しており、小型船の解撤が進むなどすると、自然増以外の変動を計測する必要がある。                                 |