

# 港湾と背後圏の接続性向上

令和8年1月23日

大阪港湾局 中口 大亮  
阪神国際港湾株式会社 谷崎 涼一  
名古屋港管理組合 中村 莉菜

# 目 次

---

1. インド港湾の概要について
2. 日本が抱える港湾物流課題について
3. 日本が抱える課題に対する取組事例
4. インドにおける物流効率化に資する取組
5. 考察

# 1. インド港湾の概要について

## 1.1. インドの主要港湾



✓ 主要港湾は港湾・海運・水路省の行政管理下にあるが、非主要港湾はそれぞれの州政府の管轄下にある。

✓ カマラジャー港は、主要港のなかで唯一法人化されており、カマラジャー港の株式は、チェンナイ港が100% 所有している。

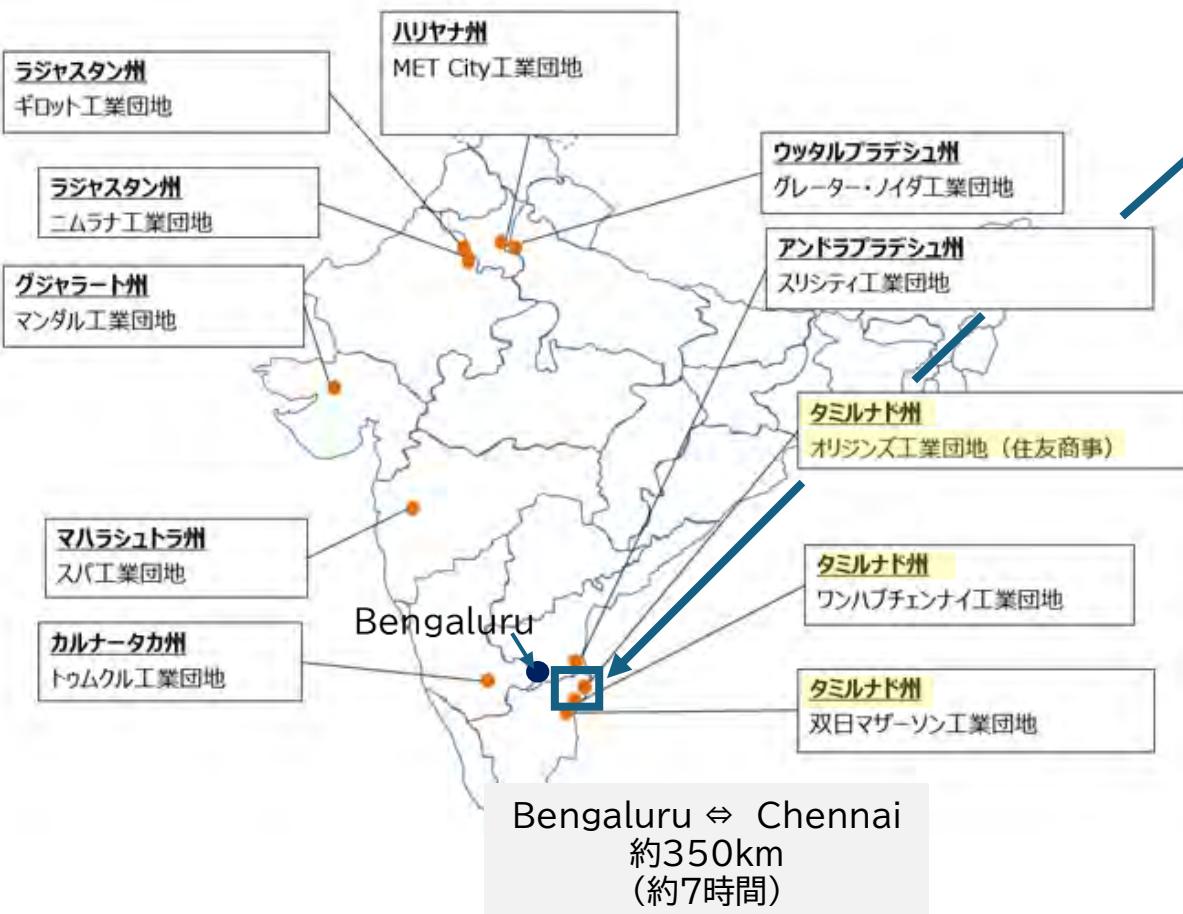
### インドの主要港湾等

分類	港湾名	管理主体
主要港	① シャマ・プラサド・ムーカージー港(旧コルカタ港)	コルカタ港湾局
	② ハラディップ港	ハラディップ港湾局
	③ ヴィシカバトナム港	ヴィシカバトナム港湾局
	④ カマラジャー港(旧エンノール港)	カマラジャー港株式会社
	⑤ チェンナイ港(旧マドラス港)	チェンナイ港湾局
	⑥ V.O.チダンバラナー港(旧トゥティコリン港)	V.O.チダンバラナー港湾局
	⑦ コーチン港	コーチン港湾局
	⑧ ニューマンガロール港	ニューマンガロール港湾局
	⑨ モルムガオ港	モルムガオ港湾局
	⑩ ジャワハラール・ネルー港	ジャワハラール・ネルー港港湾局
	⑪ ムンバイ港	ムンバイ港湾局
	⑫ ディーンダヤル港(旧カンドラ港)	ディーンダヤル港湾局

# 1. インド港湾の概要について

## 1.2. 工業団地とチェンナイ港・カマラジャー港の位置図

- ✓ カマラジャー港も、チェンナイ港も、約50km圏内のところに工業団地がある。
- ✓ インドにある11の日本工業団地のうち、タミルナド州には3つの日本工業団地がある。



出典: JETRO 「Industrial Map of Greater Chennai March2025」、  
「Progress Report of the Japan Industrial Townships (JITs) in India February 2024」

# 1. インド港湾の概要について

## 1.3. 港のインフラ概要

### 1.3.1. チェンナイ港の道路と鉄道



DPW



PSA



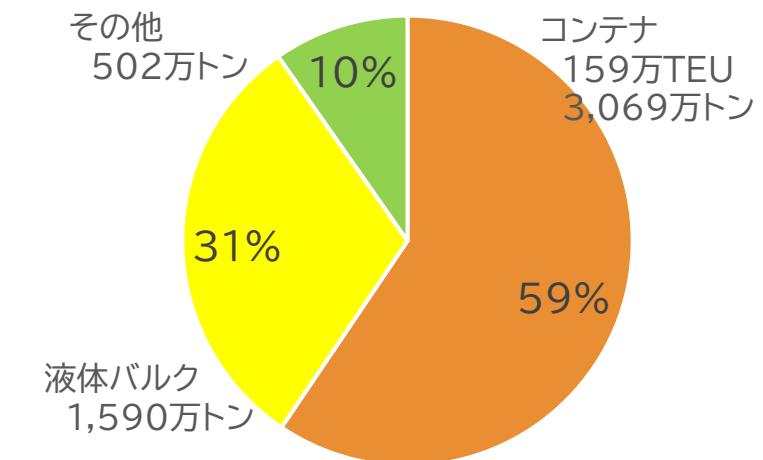
岸壁

延長	885m
水深	18/15m
処理能力	120万TEU

岸壁

延長	832m
水深	15.5m
処理能力	120万TEU

### 2023-24年 取扱貨物



# 1. インド港湾の概要について

## 1.3. 港のインフラ概要

### 1.3.2 カマラジャー港の道路と鉄道



Adani



岸壁

延長	400m
水深	16.7m
処理能力	80万TEU

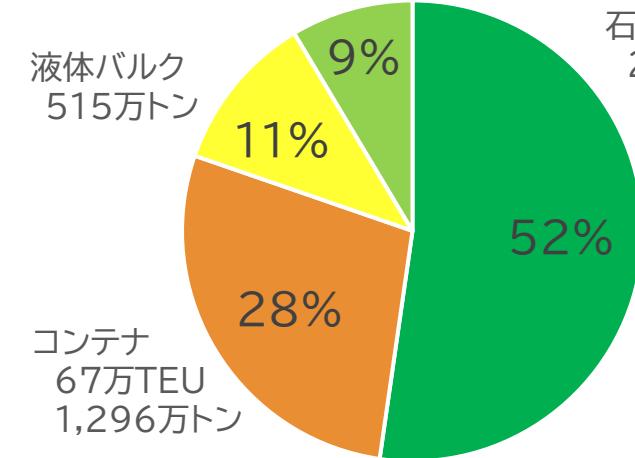
### 2023-24年 取扱貨物

その他  
397万トン

液体バルク  
515万トン

コンテナ  
67万TEU  
1,296万トン

石炭  
2,419万トン



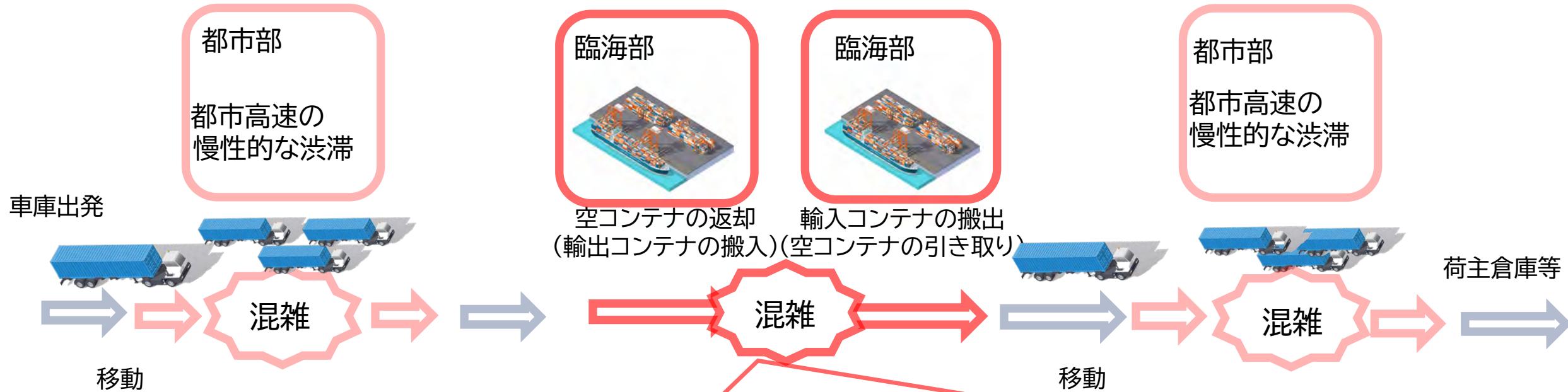
# 目 次

---

1. インドの港湾の概要について
2. 日本が抱える港湾物流課題について
3. 日本が抱える課題に対する取組事例
4. インドにおける物流効率化に資する取組
5. 考察

## 2. 日本が抱える港湾物流課題について

### 2.1. 都市部・臨海部における交通渋滞



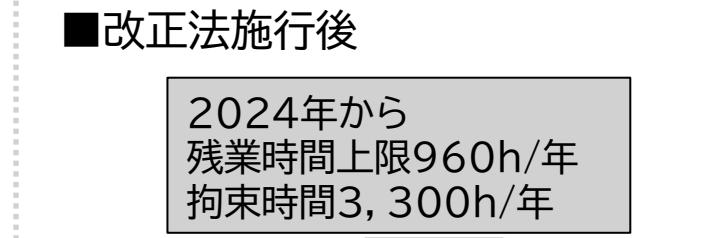
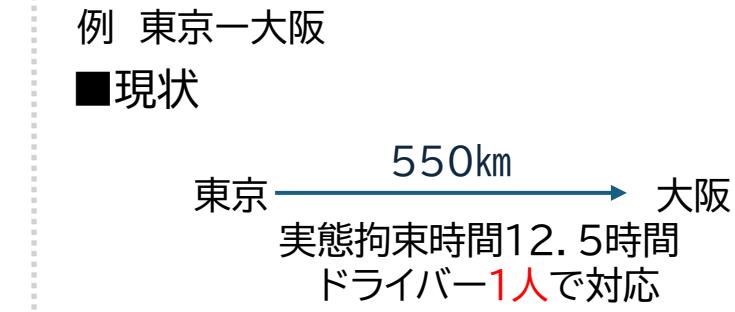
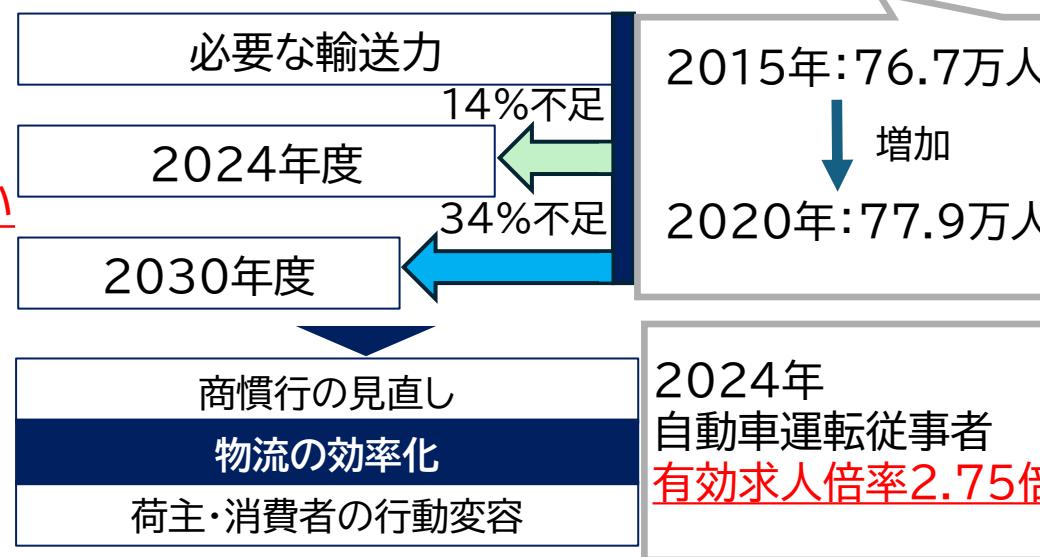
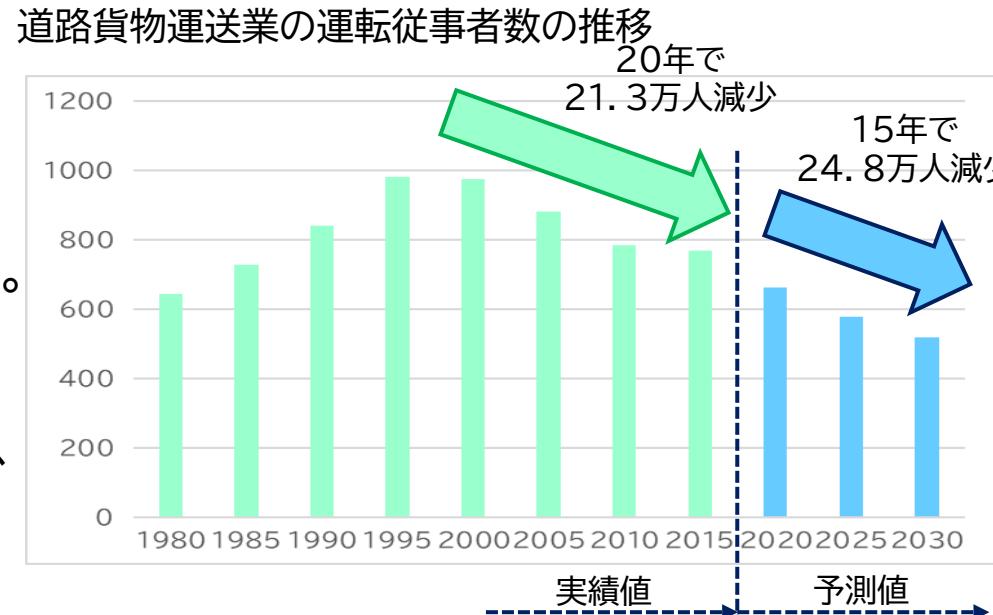
- ✓ 都市部の通過交通の混雑やターミナルゲート前の混雑など、**都市部と臨海部の交通渋滞が課題。**
- ✓ ターミナルゲート前の混雑に対しては、コンテナ車が待機する場所を整備するなど対応しているものの、特に首都圏ではコンテナ車の交通渋滞が大きな課題となっている。



## 2. 日本が抱える港湾物流課題について

### 2.2. 輸送力の不足

- ✓ トラックドライバーの時間外労働の上限規制が設けられ、物流業界の労働環境を見直し。
- ✓ 当該法改正により、これまで1日・1人で運送可能だったが、2日又は2人での運送が必要になる場合がある。
- ✓ 更にトラックドライバーの担い手が今後も減少すると見込まれており、  
**何も対策をとらなければ近い将来に輸送力が不足する見込み。**



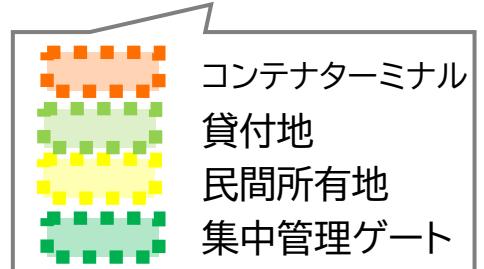
実質拘束時間上限12h/日  
時間通りに届かせるには**2人稼働が必要**

	所得額	労働時間
全産業	489万円	2,122時間
大型トラック	463万円	<b>2,544時間</b>
中小型トラック	<b>431万円</b>	2,484時間

## 2. 日本が抱える港湾物流課題について

### 2.3. 岸壁背後用地の不足

✓ 岸壁周辺はの土地は民間所有地となっており、  
これ以上のヤードの拡張はできない地区も多い。



飛島ふ頭東側コンテナターミナルの背後は、  
民間所有地となっており、奥行きがない。

✓ 港湾背後に都市部が広がる港もある。



✓ ヤード面積不足になると、コンテナを高積みすることとなり、  
コンテナ仕分けは、非効率となる。



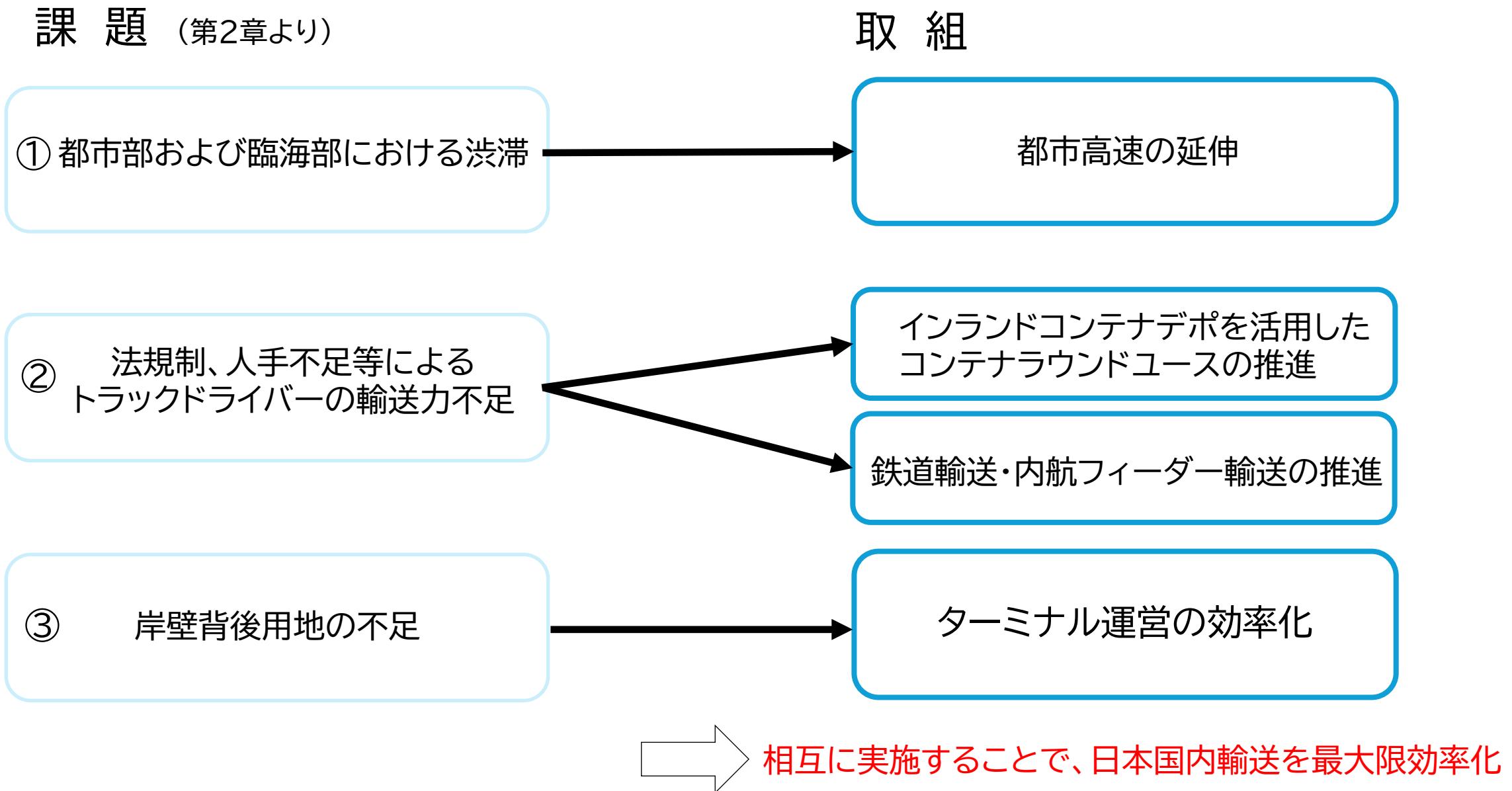
# 目 次

---

1. インドの港湾の概要について
2. 日本が抱える港湾物流課題について
3. 日本が抱える課題に対する取組事例
4. インドにおける物流効率化に資する取組
5. 考察

### 3. 日本が抱える港湾物流課題に対する取組事例

#### 3.1. 日本が抱える港湾物流課題に対する取組事例の整理

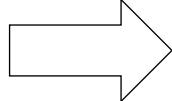


### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例

#### 3.1. ①都市部・臨海部における渋滞に対する取組事例

##### 3.1.1. 都市高速延伸の取組

###### ■ 阪神港周辺の都市高速の現状

- ✓ 阪神港周辺においては、阪神高速道路を中心に渋滞が深刻化している。
- ✓ 特に、神戸港への輸送ルートとなる阪神高速道路3号神戸線の渋滞は、全国でもワースト  
【物流を含めた渋滞損失時間】出典:国土交通省公表資料 都市高速道路の交通状況ランキング(H31,R1)  
 下り(大阪→神戸方面) : 291.9万人・時間/年 上り(神戸→大阪方面) : 252.9万人・時間/年
- ✓ 渋滞がもたらす物流への影響は、以下の3点であり、無視できない深刻な課題である。
  - ・ 到着時間の不確実性
  - ・ ドライバーの生産性の減少
  - ・ 物流コストの増加
- ✓ 特にポートアイランドへの代替輸送手段がなく、事故・災害時に物流が停滯するリスクが極めて大きい。  
 **輸送力の目減り、コスト増、納期の不安定化として現れ、  
企業単位を超えてサプライチェーン全体の効率を押し下げている。**

###### ■ 取組状況

取組の目的…渋滞の緩和、定時性向上、代替路確保

- ① 阪神高速5号湾岸線延伸 → 六甲アイランドとポートアイランドが直結し、臨海部のアクセスが改善
- ② 名神高速道路延伸 → 西宮JCTから、5号湾岸線へ接続し、物流ルートの多重化を図る  
 **5号湾岸線・名神高速の延伸により、国土幹線物流と港湾物流が都市高速から分離され、  
所要時間短縮と到着時間の安定化が期待される。**

### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例



### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例

#### 3.2. ②法規制、人手不足等によるトラックドライバーの輸送力不足に対する取組事例

##### 3.2.1. ICDを活用したコンテナラウンドユースの取組

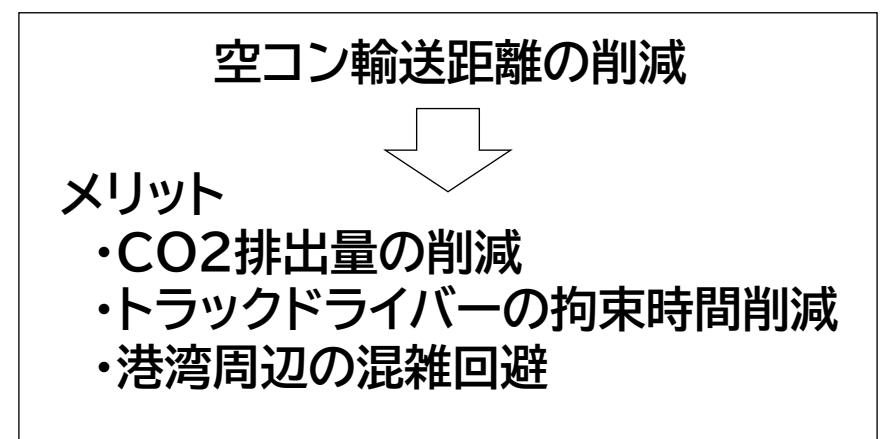
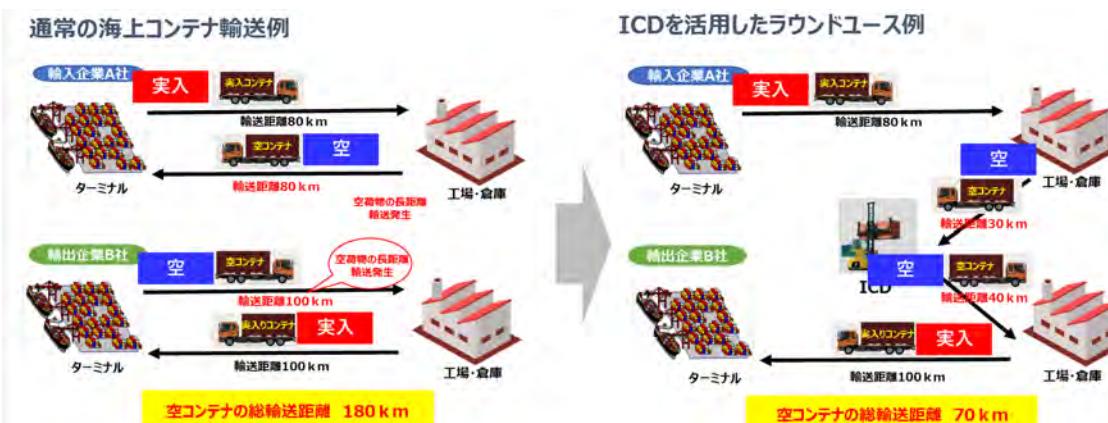
###### ■ インランドコンテナデポの現状

- ✓ 東京港から100km圏内の北関東、阪神港から75km圏内を中心にICDが点在している。
- ✓ 首都圏においては、内陸部までの距離が長く、空コンテナ回送の効率化が必須である。  
一方、阪神港周辺では首都圏と比べ港と背後圏が近いため、ICDを活用したコンテナラウンドユースは限定的。
- ✓ 輸出荷主・輸入荷主間で輸出入の時間やコンテナの状態の希望が合わず、マッチングは限定的。

→ 首都圏と関西圏では地理的要因から、ICDに対する重要性が異なる。また、荷主間でのマッチングが課題

###### ■ 取組状況

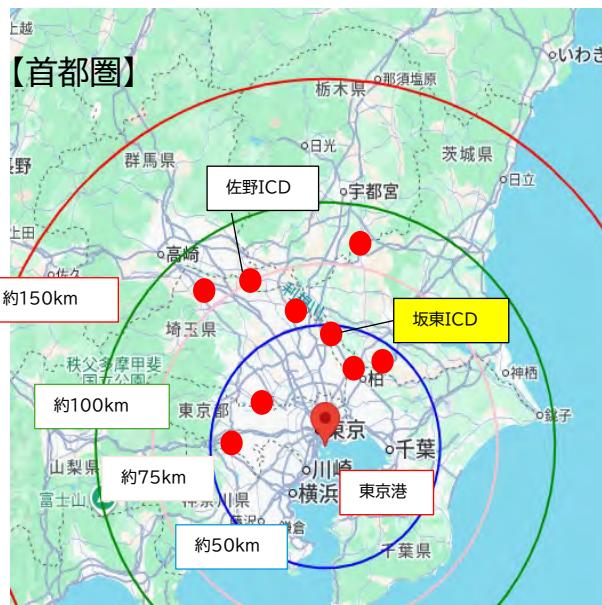
- ✓ 首都圏では、茨城県坂東市で船社が内陸CY(BL発行可)として運営するなど、船社が積極的に関与。
- 労働力制約が強まる中で、輸送効率を高めることで、トラックドライバーの人手不足解消に寄与することから、戦略的に整備を行うことが必要



### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例

#### 3.2. ②法規制、人手不足等によるトラックドライバーの輸送力不足に対する取組事例

##### 3.2.1. コンテナラウンドユースの取組



関西圏主要ICD一覧

	伏見ICD	三木ICD	姫路ICD
運営者	郵船港運(株)	大東港運(株)	(株)SKロジ
敷地面積	約3,000m <sup>2</sup>	約14,800m <sup>2</sup>	約3,500m <sup>2</sup>
蔵置能力	約200TEU	約1,300TEU	約80TEU

特定の荷主専用ICDではなく、  
公共のICDとして、広く利用可能。  
また、CYクローズ時の保管場所としても活用でき、  
BCPの観点からも、効果的な利用が可能とされる。

首都圏と関西圏の特徴比較

	首都圏	関西圏
地理的特徴	南北に長く、 京浜港までの距離が長い	港までの距離が短い。
機能的特徴	坂東ICDはBL発行可 (船社責任で輸送可能)	B/L発行不可(荷主責任で輸送)
CRU実施 メリット	・特に北関東地区以北は 京浜港までの距離が長いこと ・京浜港の混雑は激しいこと <b>→CRUを実施するメリット大</b>	・港までの距離が短いこと ・阪神港、名古屋港の混雑は激し くないこと <b>→CRUを実施するメリット小</b>

### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例

#### 3.2. ②法規制、人手不足等によるトラックドライバーの輸送力不足に対する取組事例

##### 3.2.2. 鉄道輸送

###### ■ 鉄道輸送の現状

- ✓ 海上コンテナと鉄道コンテナの規格が異なるため、積み替えが必要
- ✓ コストが高いため、荷主が輸送手段として選択しにくい。
- ✓ 現時点ではドライバー不足が大きな課題となっていないが、鉄道輸送を選択する荷主は少ない。
- ✓ ターミナルから港まで距離があるため、追加のショートドレージが発生する。
- ✓ ドレージ輸送を補完する輸送手段として、海上コンテナの輸送可能区間の拡大を目指して、国は、金沢一大阪間で実証実験を実施した。

→ 国内貨物の輸送手段として活用されており、海上コンテナ輸送手段としての利用は限定的

###### ■ 取組状況

- ✓ 盛岡一京浜港間では40F HQの海上コンテナの輸送が継続的に行われているものの、構造的な制約から海上コンテナの主流である40F HQが輸送できる区間の拡大は困難。

→ 日本においては、海上コンテナの輸送手段としては、主力にはならない。

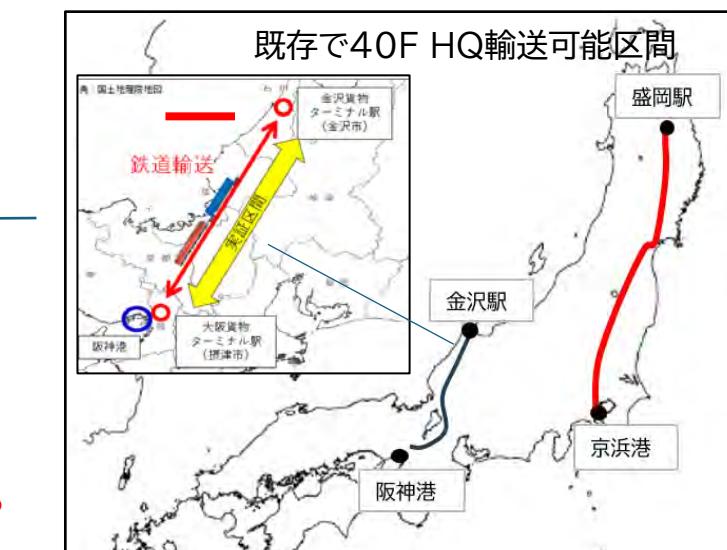
(参考)

###### 実証実験の概要

- ・ターミナル駅の改良工事等を実施。
- ・荷主の輸送にかかる定時制等を確認する。

###### 実証実験の結果

- ・輸送の定時制、安全性については問題なし。
- ・貨物ターミナルから阪神港まで距離があり、ショートドレージが発生する。
- ・トンネル高から40F HQの輸送ができず荷主の利用は極めて限られた。



### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例

#### 3.2. ②法規制、人手不足等によるトラックドライバーの輸送力不足に対する取組事例

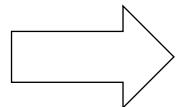
##### 3.2.3. 内航フィーダー輸送

###### ■ 内航フィーダー輸送の現状

- ✓ 内航航路便数は増加傾向にある。また、船型も大型化しており、「欠かすことのできない重要な社会インフラ」として機能している。
- ✓ 一方で、内航船においても人手不足は深刻な問題。

###### ■ 取組状況

- ✓ 阪神港においては、内航ネットワークを維持拡大するため港湾管理者/港湾運営会社が支援を実施。
- ✓ 人手不足を抱えながらも、日本各地と国際戦略港湾を結ぶ航路が充実。



日本国内の輸送力を底上げする意味で重要なインフラである。

	便数		船型	
	2014年	2025年	2014年	2025年
京浜港	39便/週	53便/週	-	-
阪神港	68便/週	98便/週	400TEU	1,000TEU



### 3. 日本が抱える課題に対する取組事例

#### 3.3. ③岸壁背後用地の不足に対する取組事例

##### ■ 取組状況

- ✓ 土地は限られており、コンテナターミナルの面積を大幅に拡張することは現実的に困難。
- ✓ コンテナターミナルの再整備を行い、効率的な運用を行う。

コンテナターミナルの拡張

再整備前



再整備後



再整備前



再整備後



コンテナターミナルの再整備

再整備前



再整備後(令和8年度完成予定)



©Google Earth

# 目 次

---

1. インドの港湾の概要について
2. 日本が抱える港湾物流課題について
3. 日本が抱える課題に対する取組事例
4. インドにおける物流効率化に資する取組
5. 考察

#### 4. インドにおける物流効率化に資する取組

4.1. 道路

#### 4.1.1. 整備状況

- ✓ インド国内の道路は国道、高速道路、州道、主要地方道、その他の地方道、村道で構成されており、全長約635万kmの道路ネットワークとなっている。
  - ✓ インドの主要な都市であるデリー、ムンバイ、チェンナイ、コルカタを結ぶ道路ネットワークは「黄金の四角形」と呼ばれている。

課題

- ✓ 特にその他の地方道等では路面の状況が悪く、  
また大雨のあとは道路の冠水が発生するなど、  
末端の道路の状況は悪い。
  - ✓ また、人口増加や経済発展を背景に、都市部では慢性的な渋滞が発生

## 道路の総延長

種別	延長(km)
国道、高速道路	146,195
州道	179,535
その他の道路	6,019,723
合計	6,345,403



出典:National Industrial Corridors Development Corporation

## 4. インドにおける物流効率化に資する取組

### 4.1. 道路

#### 4.1.2. 道路開発に係る取組

バラトマラ・パリヨジャナ

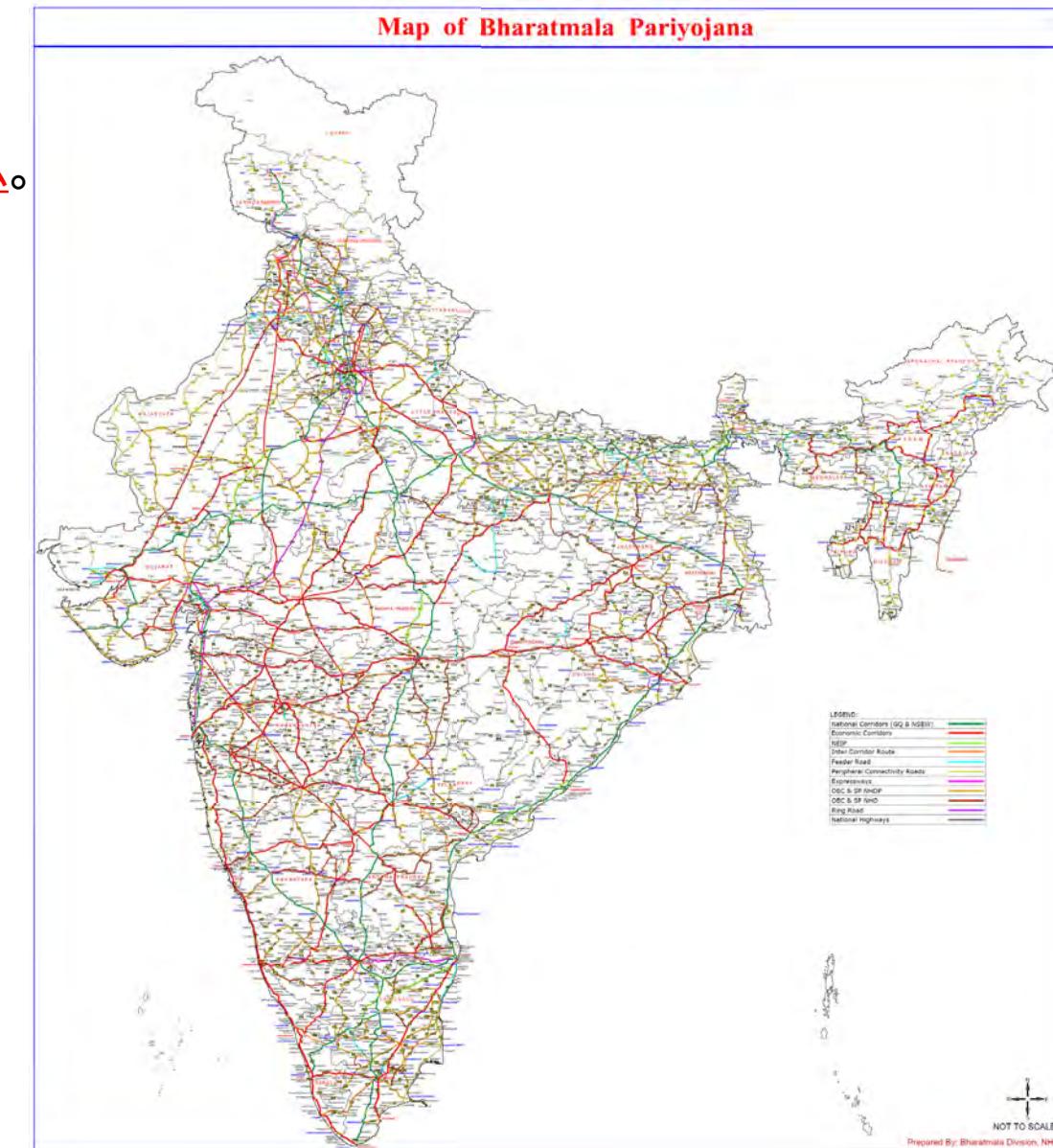
✓ 貨物や旅客の円滑な輸送実現のための道路開発の包括プログラム。

✓ フェーズ I は2017年に事業認可を受け、  
2024年末の事業進捗としては、延長ベースで約55%である。

バラトマラ・パリヨジャナのフェーズ I の進捗状況

項目	計画延長 (km)	採択済 延長 (km)	完了済 延長(km) (2024.12.31)
経済回廊 Economic Corridors	9,000	8,737	5,986
インター回廊・支線道路 Inter Corridors Roads·Feeder Roads	6,000	3,862	2,648
国家回廊の効率改善 National Corridor Efficiency Improvement	5,000	2,601	2,126
高速道路 Expressways	800	2,422	1,791
国境・国際接続道路 Border Roads & International Connectivity	2,000	1,619	1,400
沿岸・港湾接続道路 Coastal & Port Connectivity Roads	2,000	425	192
小計	24,800	19,666	14,143
NHDPの未完了の道路工事 Balance Road Works under NHDP	10,000	6,758	5,058
合計	34,800	26,425	19,201

出典: Ministry of Road Transport & Highways, Annual Report 2024-2025



出典: National Highways Authority of India

## 4. インドにおける物流効率化に資する取組

### 4.1. 道路

#### 4.1.3. チェンナイにおける道路整備

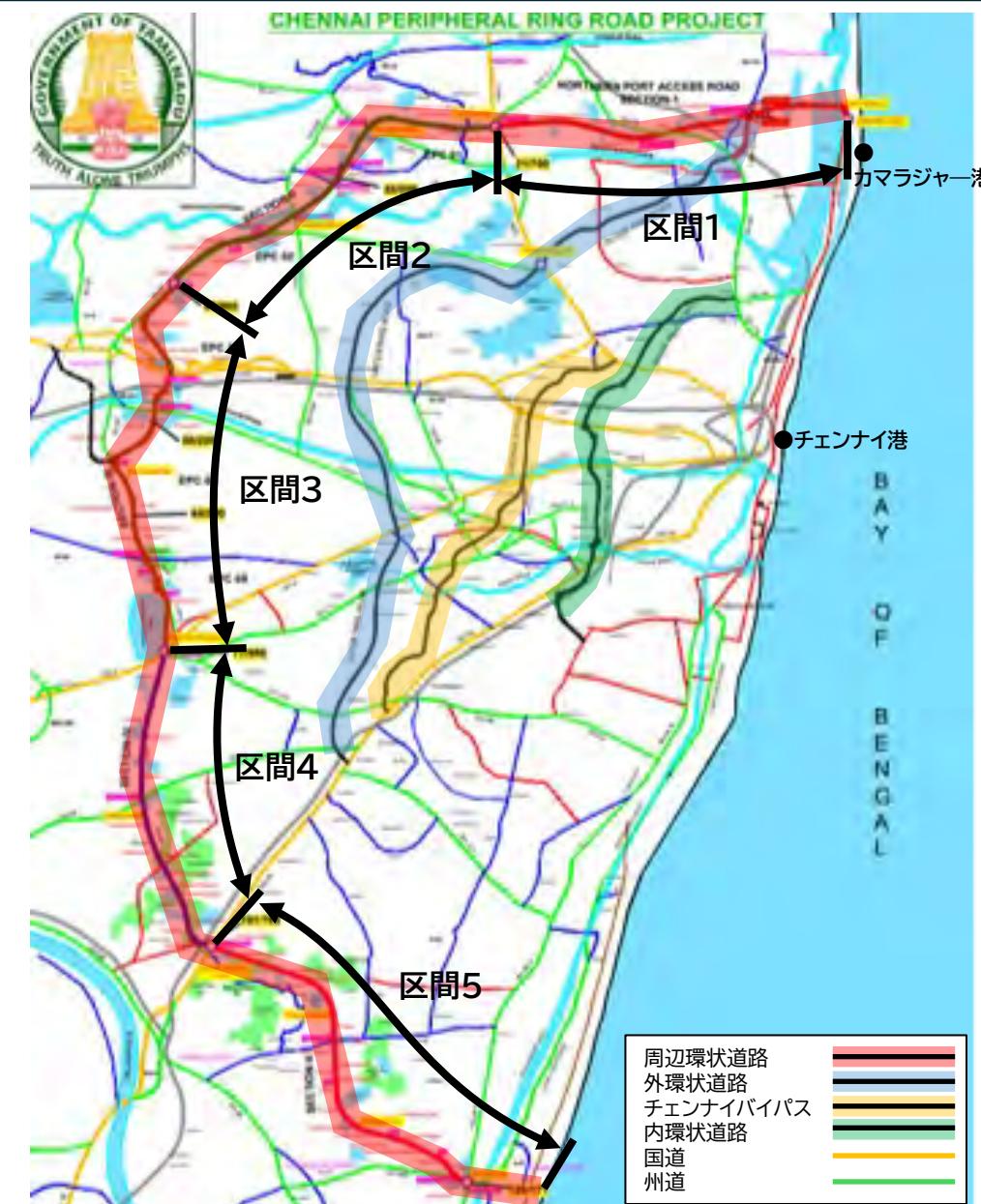
- ✓ インド全土としては、包括プログラムであるバラトマラ・パリヨジヤナに基づく高速道路の整備等により自動車輸送の基盤を整備。チェンナイ港では、環状道路の整備により、交通渋滞の解消を図り、カマラジャ一港の利用促進によるチェンナイ港の機能不足への対応を図っている。

#### チェンナイ周辺環状道路プロジェクト

- ✓ 市中心部にあるチェンナイ港の処理能力不足が問題となる中、市北部カマラジャ一港へのアクセス改善が近年の課題であった。そこで、タミル・ナドゥ州政府が日本の円借款も活用して、カマラジャ一港への接続性改善に取り組んでいるもの。
- ✓ 州政府によると、2028年中に全区間が完了する予定。

#### チェンナイ周辺環状道路プロジェクトの整備状況

区間	延長(km)
(区間1) Northern Port Access Road – Ennore Port to Thatchur on NH-5	25.4
(区間2) Thatchur on NH-5 to Start of Thiruvallur Bypass	26.1
(区間3) Start of Thiruvallur Bypass to Sriperumbudur on NH-4	30.1
(区間4) Sriperumbudur on NH-4 to Singaperumalkoil on NH-45	23.8
(区間5) Singaperumalkoil on NH-45 to Mamallapuram	27.47
合計	132.87



出典:Government of Tamil Nadu

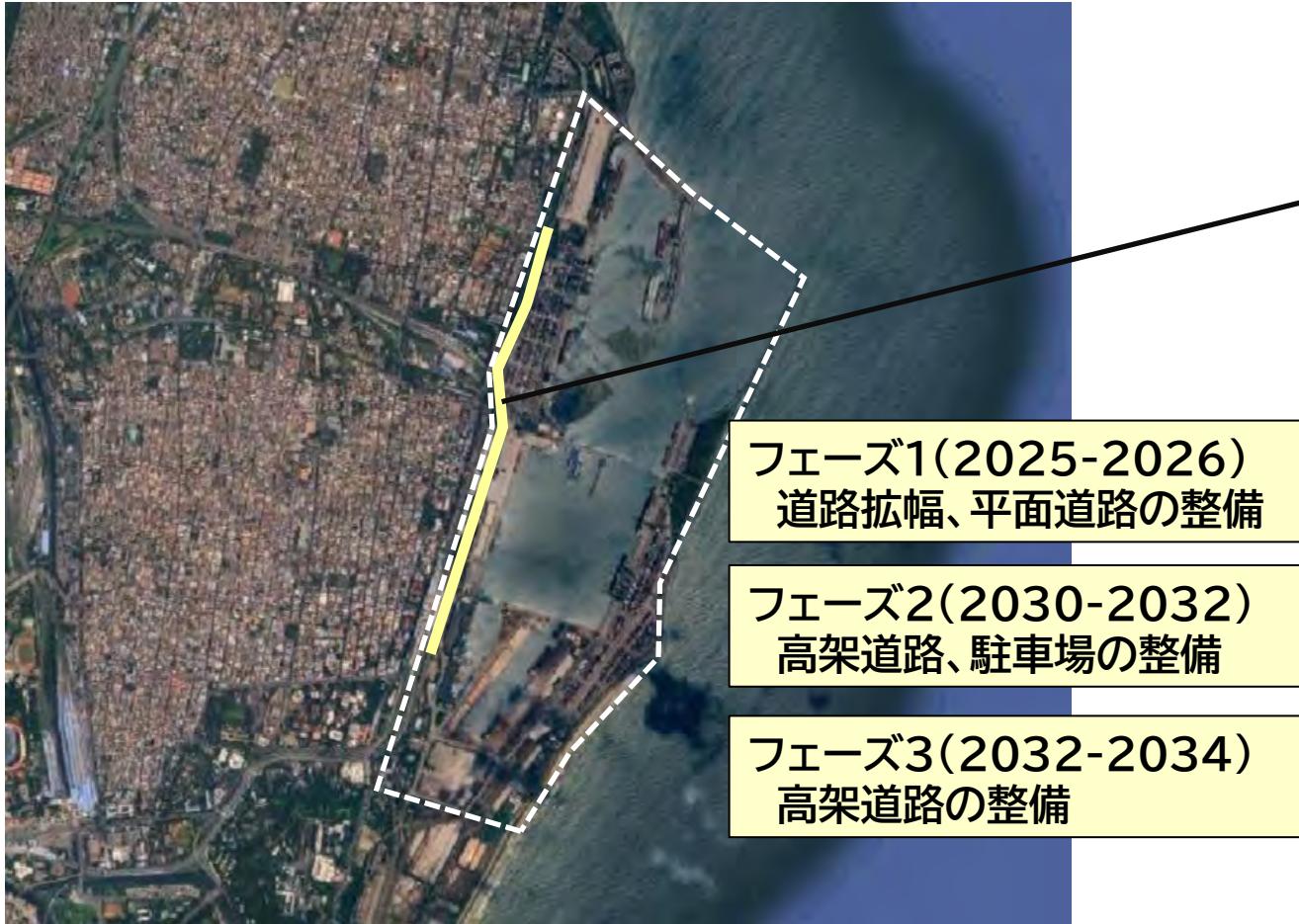
## 4. インドにおける物流効率化に資する取組

### 4.1. 道路

#### 4.1.4. チェンナイ港における取組

##### チェンナイ港内の道路整備

- ✓ 港内における円滑な貨物の処理のため、既存港内道路の拡幅、高架道路、車両の駐車場が整備され、自動車輸送の円滑化を図り、限られた用地の中で、港湾の処理能力を高める取組を実施。



出典:Chennai Port Authority

#### 4. インドにおける物流効率化に資する取組

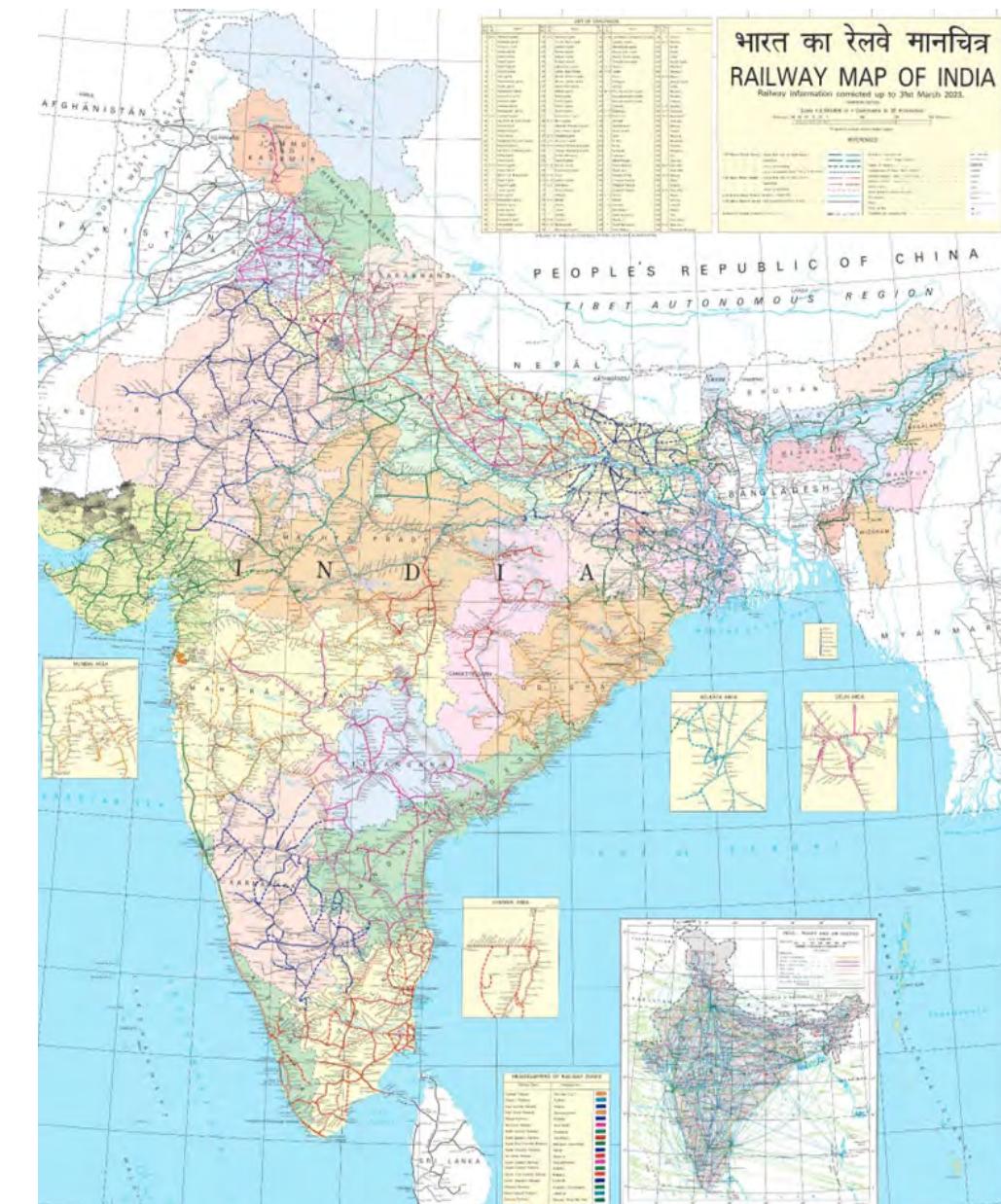
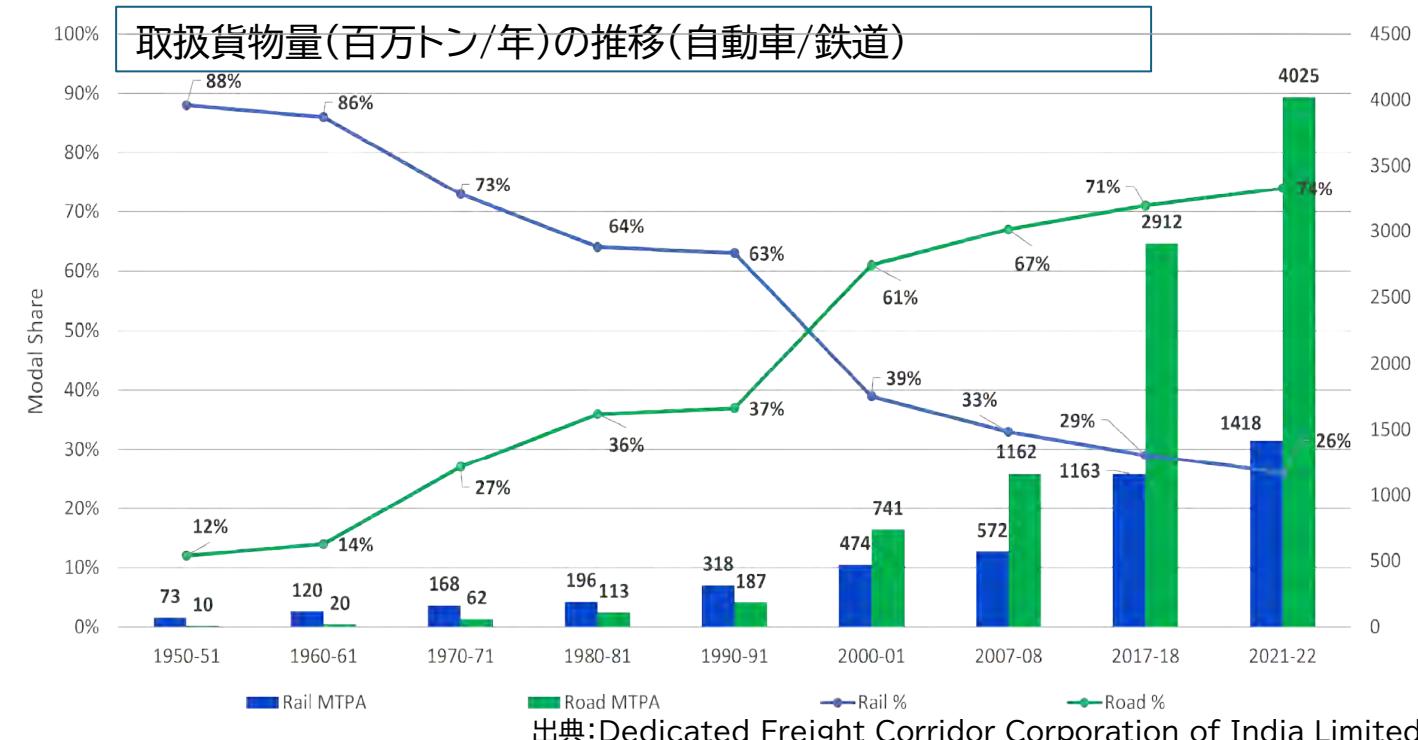
## 4.2. 鉄道

#### 4.2.1. 整備状況

- ✓ インドの鉄道の総延長は67,000km以上で、鉄道網は世界でも最大規模。
  - ✓ 一方で、道路網への投資を優先したことから、鉄道網への投資が欠如して、貨物に占める鉄道シェアは、3割程度まで下落。

課題

- ✓ 全体の貨物量が増加する中、既存鉄道の輸送能力が不足。



出典:Survey of India

# 4. インドにおける物流効率化に資する取組

## 4.2. 鉄道

### 4.2.2. 鉄道の輸送力向上に向けた取組

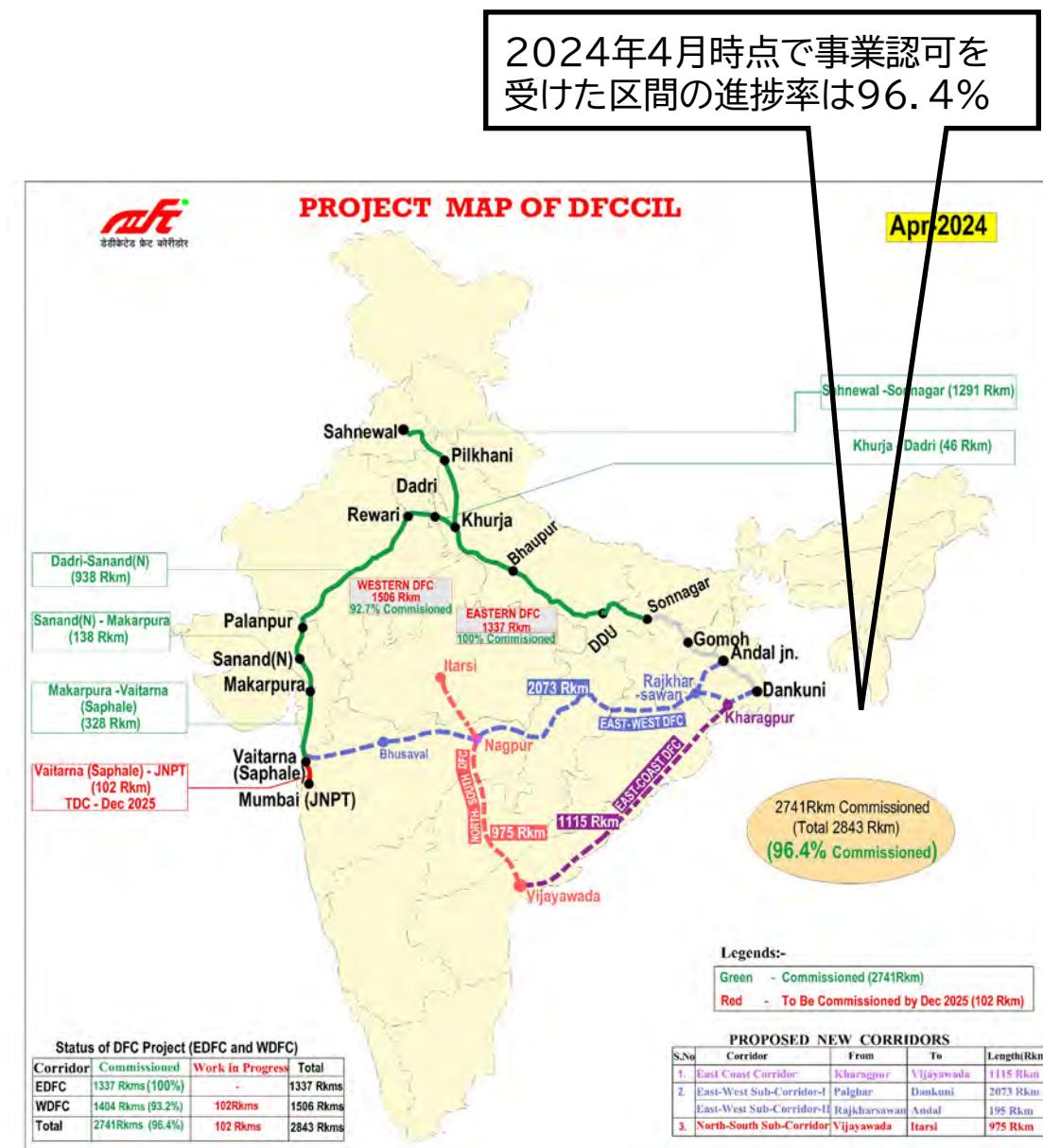
貨物専用鉄道(DFC(Dedicated Freight Corridor))

✓ 既存の鉄道輸送が飽和状態となっていたことや、脱炭素に向けた取組が求められる中で、インド鉄道省が貨物専用鉄道公社(Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited)を創設し、実施する事業。

- ✓ ダブルスタック輸送にも対応し、大量輸送が可能で、不足している輸送力向上に寄与している。
- ✓ 自動車輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトが促進され、物流におけるCO2排出量の削減も期待されている。

DESIGN FEATURES	
Moving Dimensions	Indian Railway Dedicated Freight Corridor
Height (+6%)	4265 mm
Width (+14%)	3,200 mm
Western Corridor	3,660 mm
Eastern Corridor	3,660 mm
Train Length (Double)	700m
	700 / 1,500m
Train Load (+double)	5,400 Ton
	12,000 Ton
Axle Load (+30%)	22.9t
	25T (Track Structure) Bridges & formation designed for 32.5t
Average Speed (+160%)	25 Kmph
	More than 65 Kmph
Traction	Electrical (25 KV)
	Electrical (2x25 KV)
Signaling	Absolute / Automatic with 1Km spacing
	Automatic with 2 Km spacing in Automatic territory

2024年4月時点で事業認可を受けた区間の進捗率は96.4%



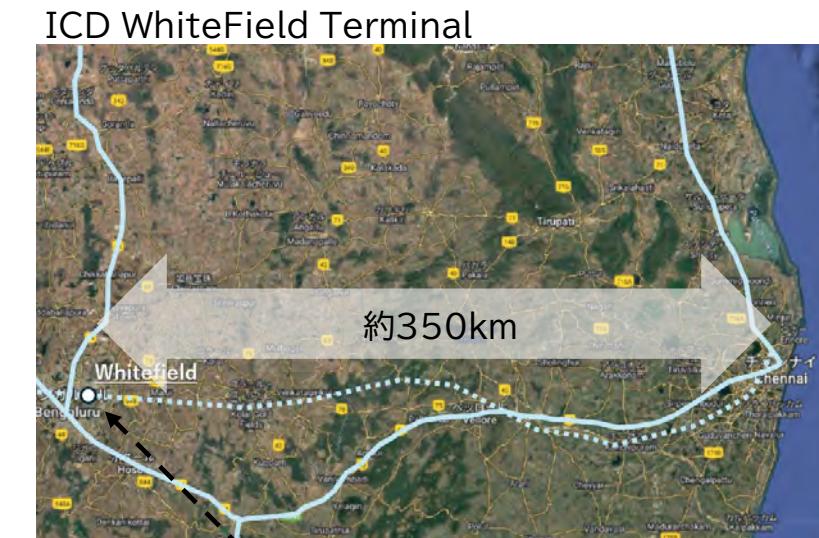
出典:Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited

## 4. インドにおける物流効率化に資する取組

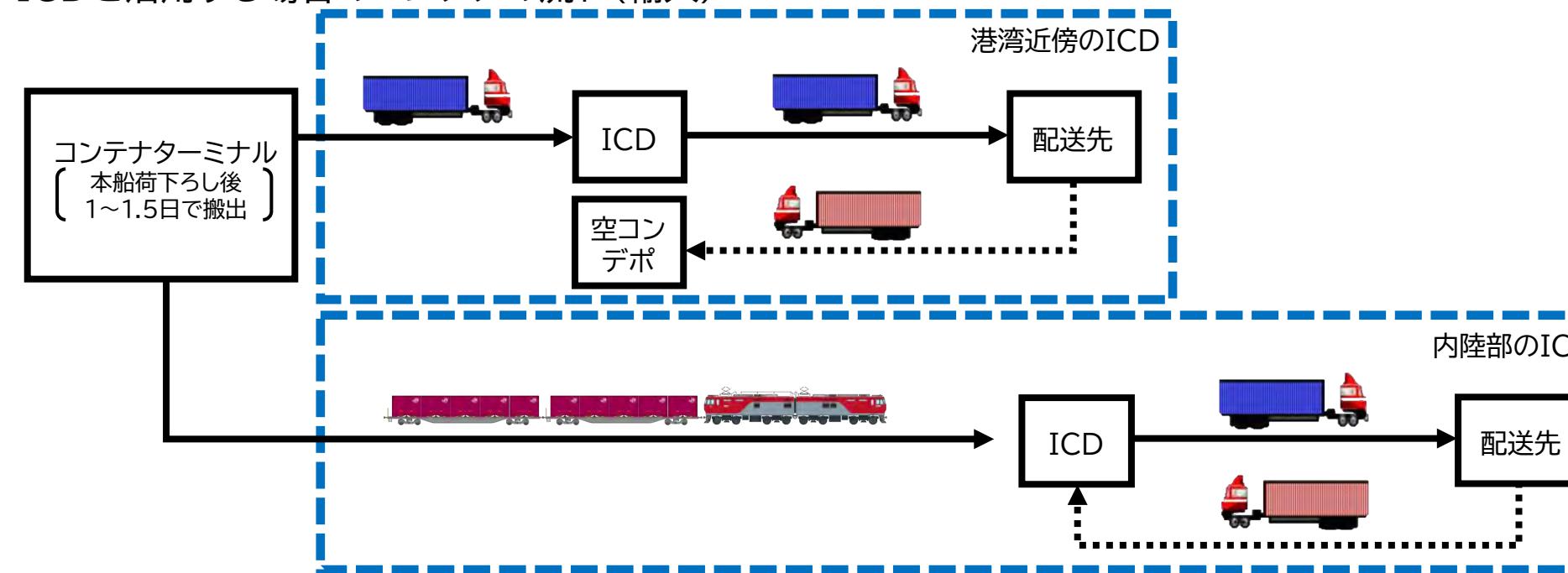
### 4.3. ICD等の活用

#### 4.3.1. ICD(インランド・コンテナ・デポ)

- ✓ 港湾近傍もしくは内陸部に位置し、輸出入貨物の取り扱い、保管、コンテナのデバン、バンニング、通関処理が可能。
- ✓ 港湾から100km以上離れた内陸部のICDにはオンドックレールが整備され、鉄道輸送との結節点という役割も担っている。
- ✓ チェンナイ港からも約350km離れるバンガロールのICDまで鉄道で貨物が輸送されており、ひとつの港湾が広い背後圏を抱えている。



ICDを活用する場合のコンテナの流れ(輸入)



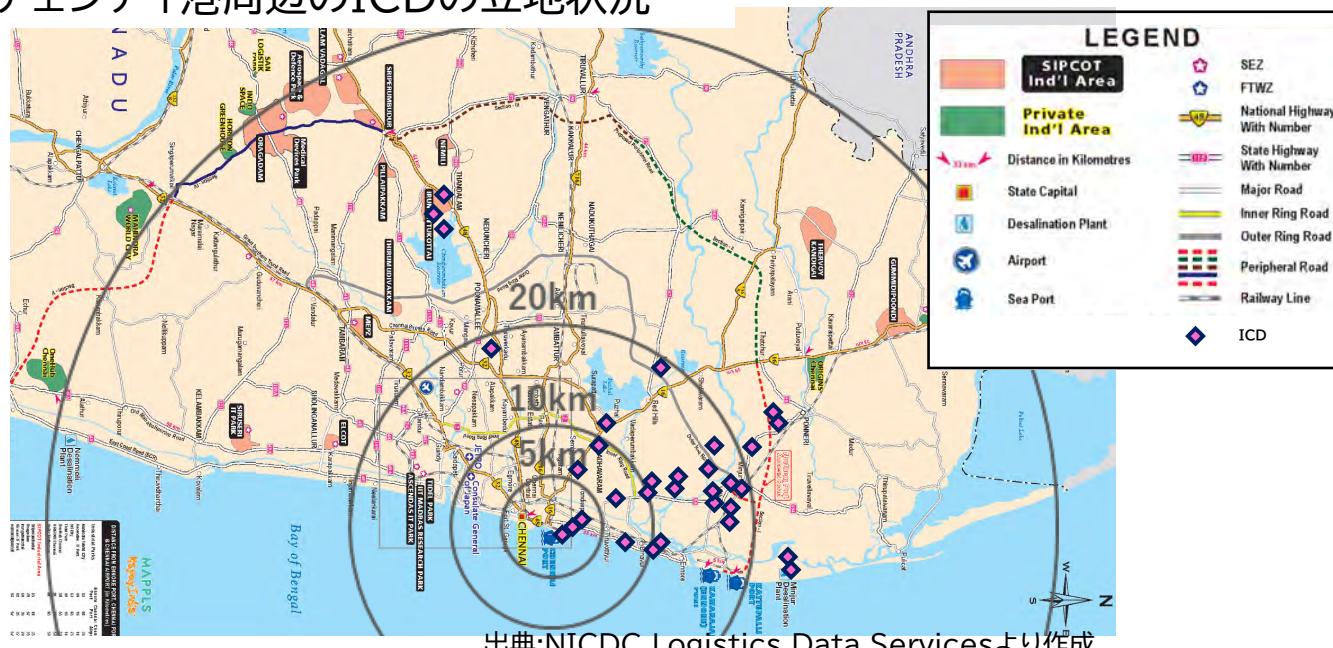
# 4. インドにおける物流効率化に資する取組

## 4.3. ICD等の活用

### 4.3.1. ICD(インランド・コンテナ・デポ)

- ✓ インドの大きな特徴は、本船から荷下ろしされた貨物は、港湾に溜置かれず、ICDに移送(チェンナイ港の場合は1~1.5日で移送)することで、港湾のキャパシティー不足や機能不足を補完するという役割も担っていること。
- ✓ チェンナイ港とカマラジャ一港で約230万TEUのコンテナ貨物の取り扱いがあるなか、チェンナイ市内のICDでは、約150万TEUのコンテナ貨物が扱われており※、大きな役割を担っていることがわかる。 ※「INFORMATION MEMORANDUM MMLP CHENNAI AT MAPPEDU」による

### チェンナイ港周辺のICDの立地状況



### Sanco Trans Limitedが運営するICD



出典:Sanco Trans Limited



## 4. インドにおける物流効率化に資する取組

### 4.3. ICD等の活用

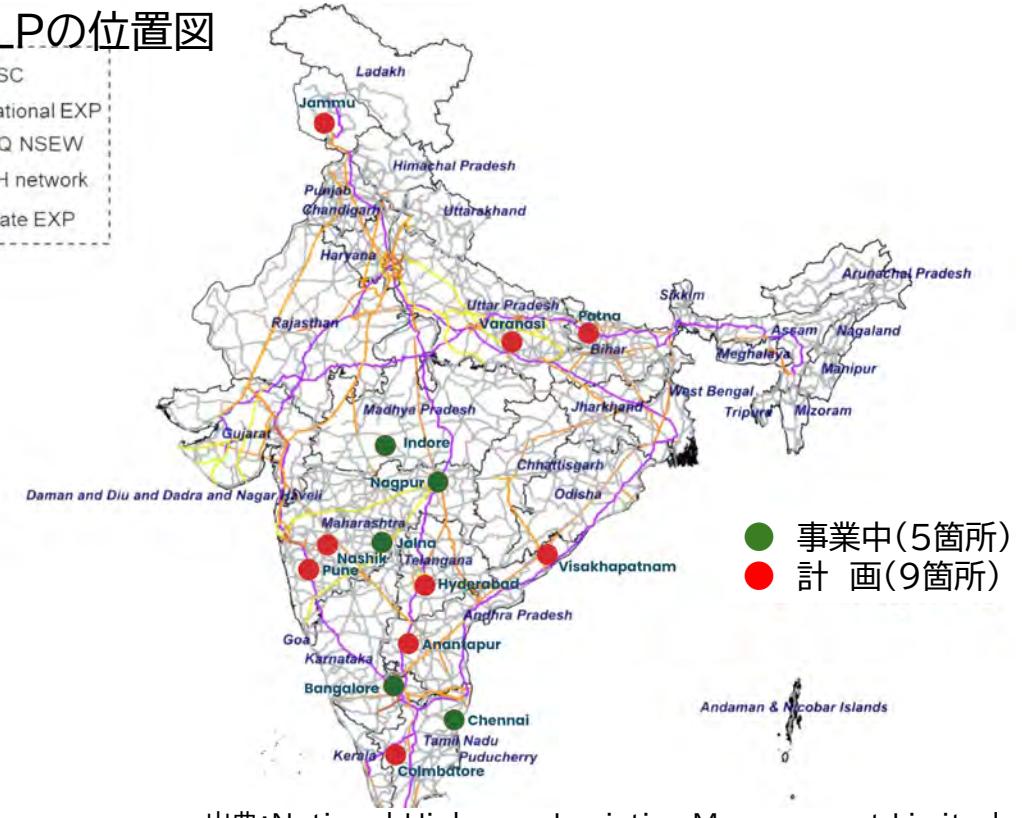
#### 4.3.2. MMLP(マルチモーダルロジスティクスパーク)

- ✓ インド国道公社(NHAI(National Highway Authority of India))の100%子会社であるNHLML(National Highways Logistics Management Limited)が開発を進めている。
- ✓ MMLPはPPP方式で実施され、土地の提供は政府側が行い、設計・建設・運営等は民間企業が行う。
- ✓ 広いコンテナヤードを有し、ICDと同様に港湾の機能を補完できることや、線路が引き込まれ鉄道輸送が活用できることから港湾背後の渋滞軽減も期待される。

MMLPのイメージ



MMLPの位置図



出典:National Highways Logistics Management Limited

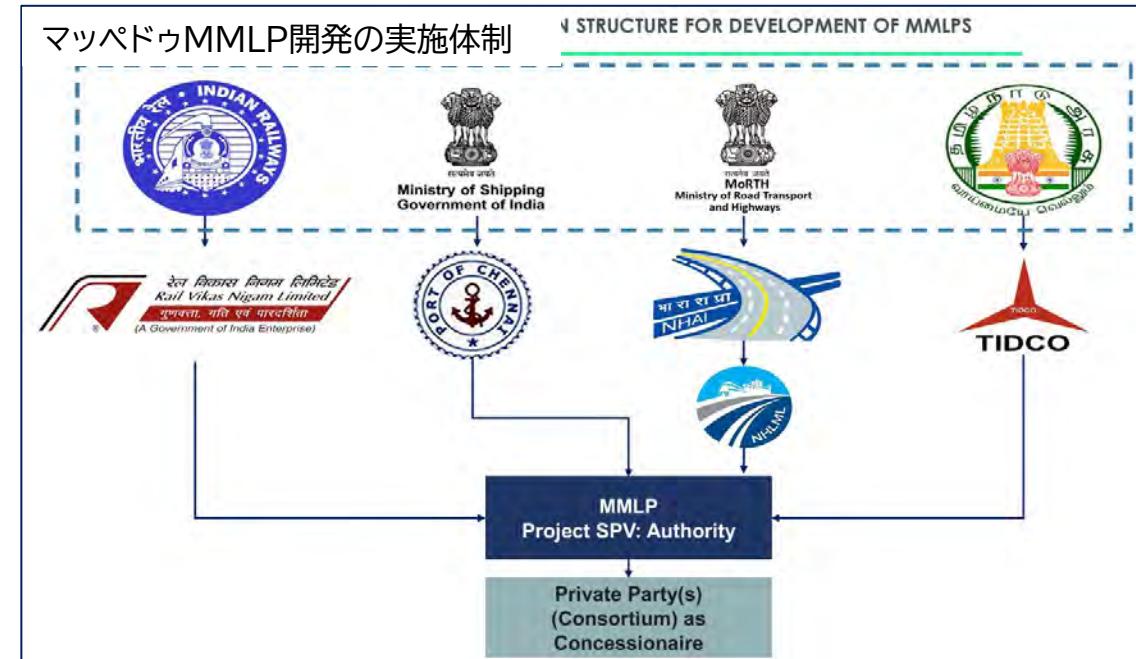
## 4. インドにおける物流効率化に資する取組

### 4.3. ICD等の活用

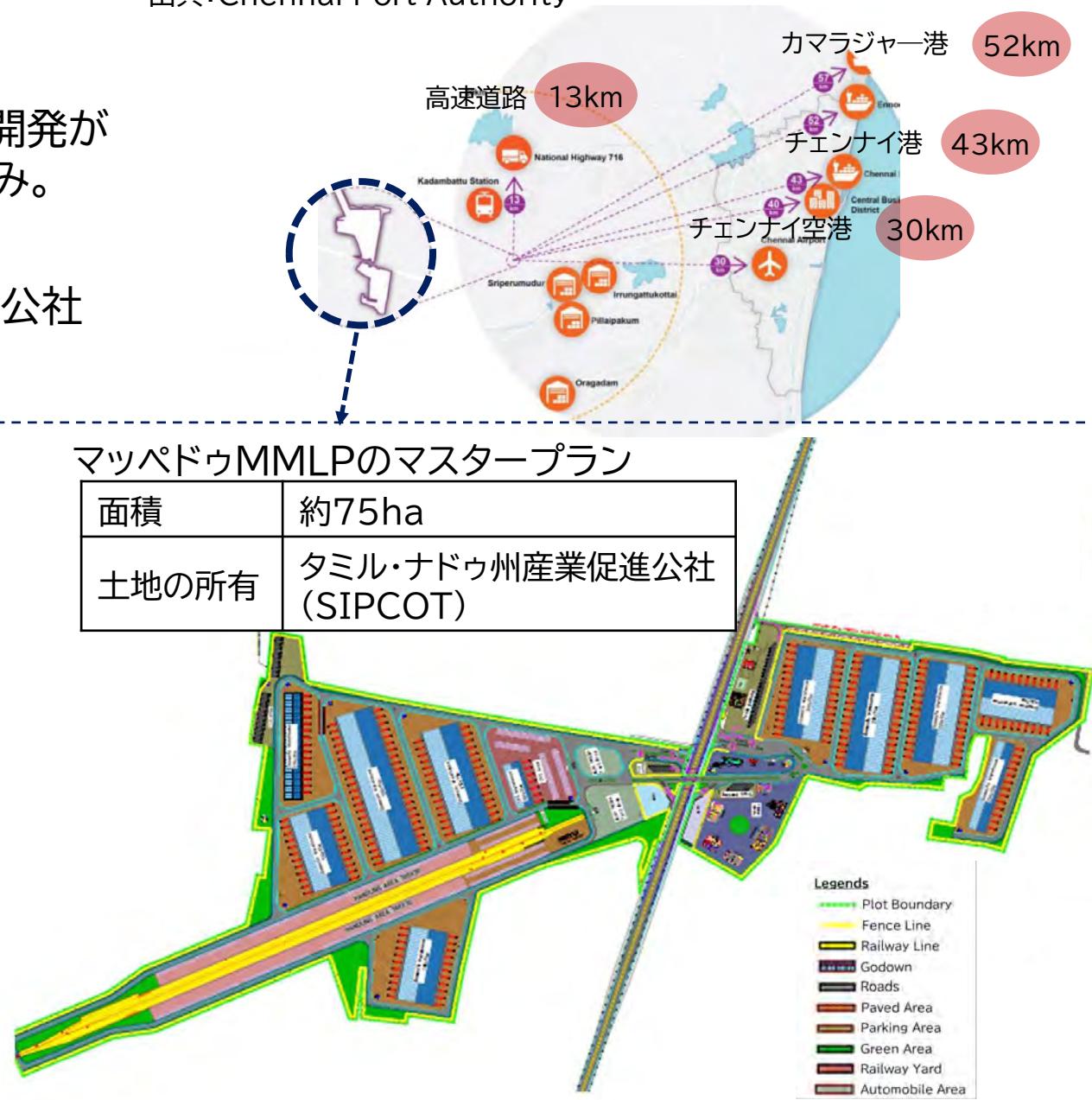
#### 4.3.2. MMLP(マルチモーダルロジスティクスパーク)

##### マッペドゥMMLP(チェンナイ)

- ✓ チェンナイ港の背後圏では、マッペドゥにおいてMMLPの開発が進められており、2026年2月にはフェーズIが完了見込み。
- ✓ NHLML、レール・ヴィカス・ニガム・リミテッド(RVNL)、チェンナイ・ポート・オーソリティ、タミル・ナドゥ州産業開発公社(TIDCO)と共同で実施。
- ✓ 設計や建設、運営等は財閥系企業であるリライアンス・インダストリーズが請け負う。



出典:Chennai Port Authority



# 目 次

---

1. インドの港湾の概要について
2. 日本が抱える港湾物流課題について
3. 日本が抱える課題に対する取り組み事例
4. インドにおける物流効率化に資する取組
5. 考察

## 5. 考察

### 5.1. 日本における取組の方向性

#### 日本とインドの現状・課題における類似点と相違点

##### 類似点

✓ 都市部・臨海部における交通渋滞

✓ 臨海部における用地不足

- 日本の都市部近郊の港湾とインドの港湾はともに直背後に市街地があり、臨海部における用地が不足
- 交通渋滞解消のために、車両の待機場や駐車スペース等を整備しているが、用地に限りがある状況

##### 相違点

✓ トラックドライバー不足による輸送力不足

✓ 港湾が抱える背後圏の範囲

✓ ICDの役割

- インドは人口減少による労働力不足が生じにくい
- インドは港湾の背後圏が広い。日本は概ね100km圏内
- インドはICDで港湾機能を補完  
日本は空コンテナ蔵置が中心

#### 物流を取り巻く世界的な流れ

✓ SDGsの取組に関する関心が世界的に強まり、環境負荷低減への機運が高まるなか、CO<sub>2</sub>排出量の削減が各企業に求められ、物流において質を重視する傾向。

✓ 世界的に新型コロナウイルス感染症が拡大した際には、コンテナやスペースのひっ迫などが起こり、運賃が未曾有の高騰したことをきっかけに、今まで以上に物流に安定性を求める傾向。



✓ 世界的な潮流からICDの重要性は高まっている。

✓ インドでは港湾機能を補完するICDが活用されており、

臨海部の用地制約を抱える日本においても、ICD活用の拡大は有効な対応策である。

## 5. 考察

### 5.2. ICD活用拡大に向けた提案

#### 提案事項 港湾－荷主間の輸送を港湾－ICD、ICD－荷主間の輸送に分離

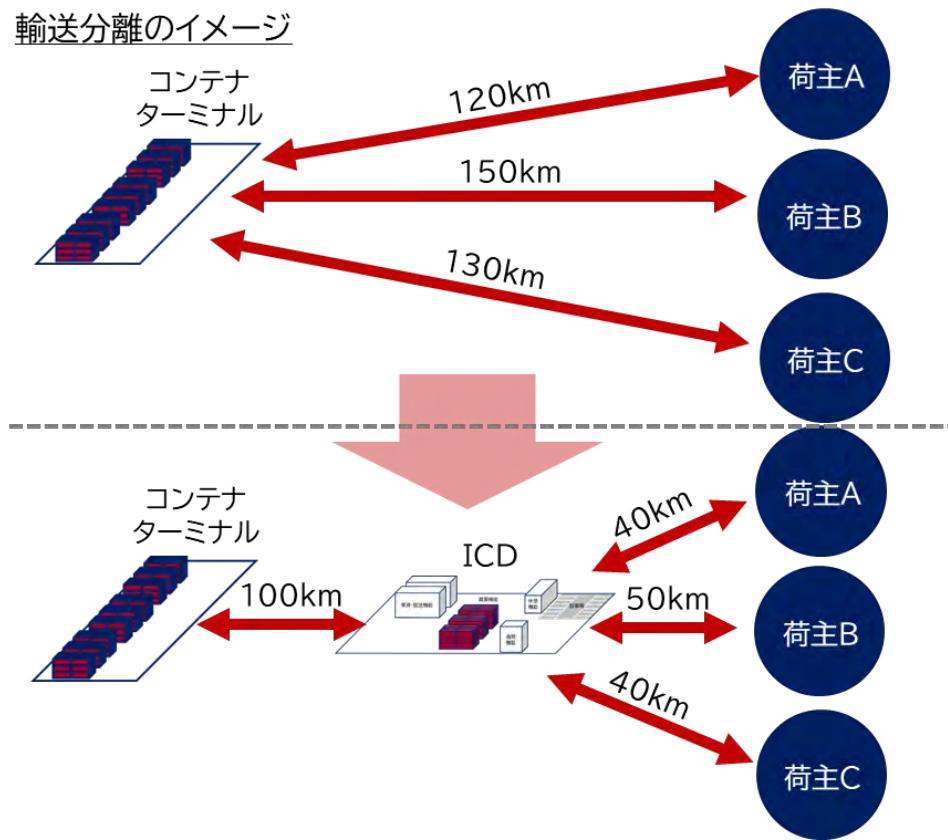
##### 輸送区間を分離することによる効果

- ✓ 港湾－ICD、ICD－荷主のそれぞれの輸送を分離することで、ドライバーの輸送距離・時間を短縮。
- ✓ 港湾からICDへの輸送は、荷主側の受入可能時間に関係なく行うことで、コンテナヤードのスペース確保が可能。

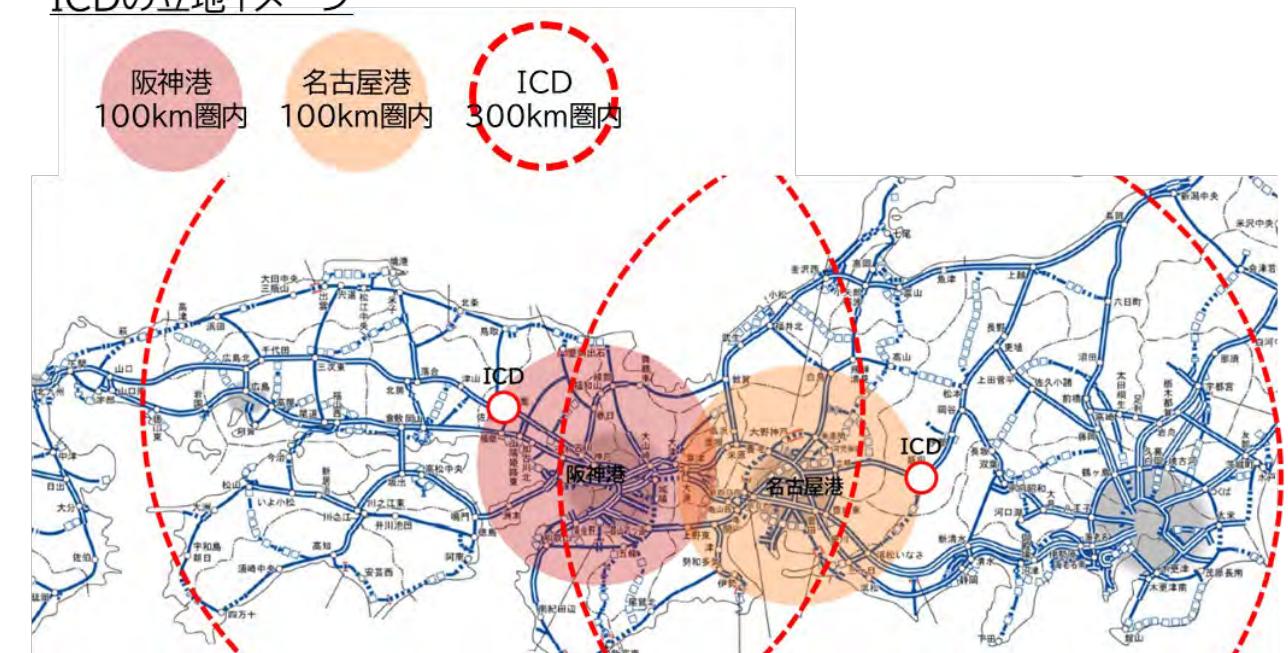
##### 輸送区間を分離することによる課題

- ✓ 積替えが増加することによる輸送コスト増

輸送分離のイメージ



ICDの立地イメージ



トラックドライバーの1日の拘束時間(労働時間+休憩時間):原則13時間以内を踏まえると、1日の走行可能距離は片道約300km。

(社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第24回物流小委員会資料より)

## 5. 考察

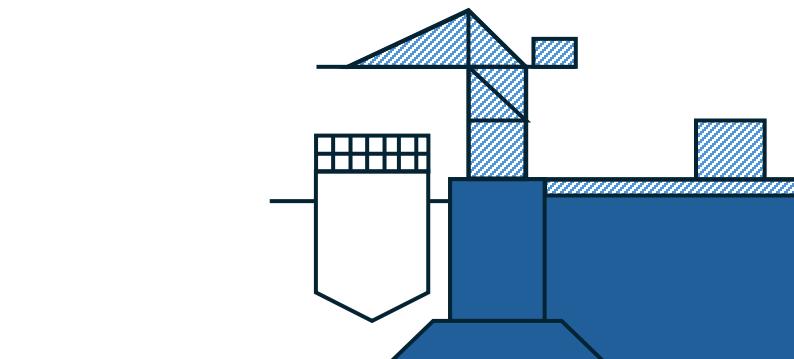
### 5.2. ICD活用拡大に向けた提案

**提案事項** ICDの整備において「高規格コンテナターミナルにおける港湾運営会社方式」の適用

#### 港湾運営会社方式を適用することによる効果

- ✓ 施設整備に係る費用に無利子貸付金等を充てることで、イニシャルコストの低減
- ✓ 国等から港湾運営会社へ低価格な賃料で長期貸付を行うことで、ランニングコストの低減
- ✓ 港湾との一体的な運営を行うことで効率的・効果的な運営  
(例えば、紐づく港湾・ICDと一緒に利用する場合のインセンティブ等、一体的なポートセールスの展開)

高規格コンテナターミナルにおける港湾運営会社方式



	整備主体	事業
岸壁	国等	公共
下物(コンテナヤード(土地))	国等	公共
上物(上屋、荷役機械等)	港湾運営会社	貸付金

国等 →(長期貸付)→ 港湾運営会社 → ターミナルオペレーター

ICD整備への適用イメージ



	整備主体	事業
下物(コンテナヤード(土地))	国等	公共
上物(上屋、荷役機械等)	港湾運営会社	貸付金

国等 →(長期貸付)→ 港湾運営会社 → 船社・運送事業者

※複数の船社・運送事業者が利用する一定規模以上の施設整備を想定

# 港湾と背後圏の接続性向上

令和8年1月23日

ご清聴ありがとうございました。

大阪港湾局 中口 大亮  
阪神国際港湾株式会社 谷崎 涼一  
名古屋港管理組合 中村 莉菜