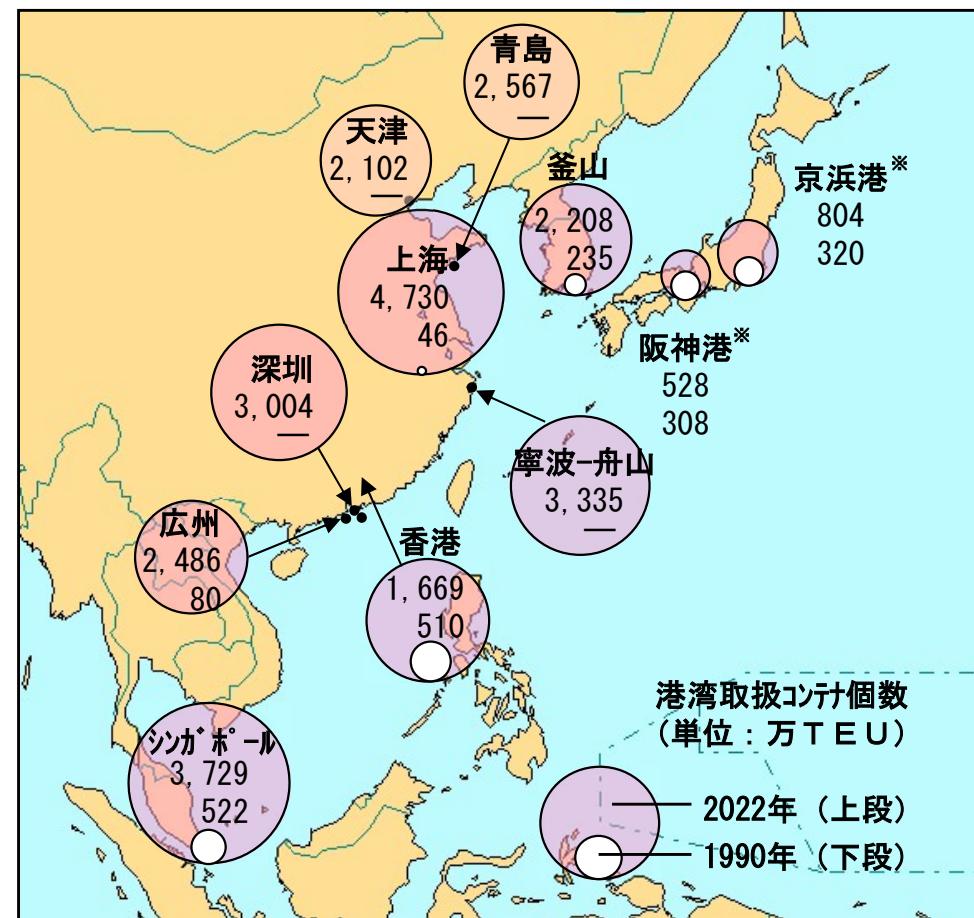


国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について

（令和6年10月10日）
関税・外国為替等審議会
関 稅 分 科 会
国 土 交 通 省 港 湾 局

アジア主要港におけるコンテナ取扱個数

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



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。

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は2021年の順位。

なお、2021年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。

[出典]CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1993及びLloyd's List資料、港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位:万TEU)

1990年

	港名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルク	197
9	ニューヨーク・ニュージャージ	187
10	基隆	183
11	横浜	165

13	東京	156
----	----	-----

24	名古屋	90
----	-----	----

2022年(速報)

	港名	取扱量
1 (1)	上海(中国)	4,730
2 (2)	シンガポール	3,729
3 (3)	寧波-舟山(中国)	3,335
4 (4)	深圳(中国)	3,004
5 (6)	青島(中国)	2,567
6 (5)	広州(中国)	2,486
7 (7)	釜山(韓国)	2,208
8 (8)	天津(中国)	2,102
9 (10)	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	1,905
10 (9)	香港(中国)	1,669
...
46 (41)	東京	493
...
70 (72)	横浜	298
...
72 (73)	神戸	289
...
78 (77)	名古屋	268
...
82 (82)	大阪	239
...

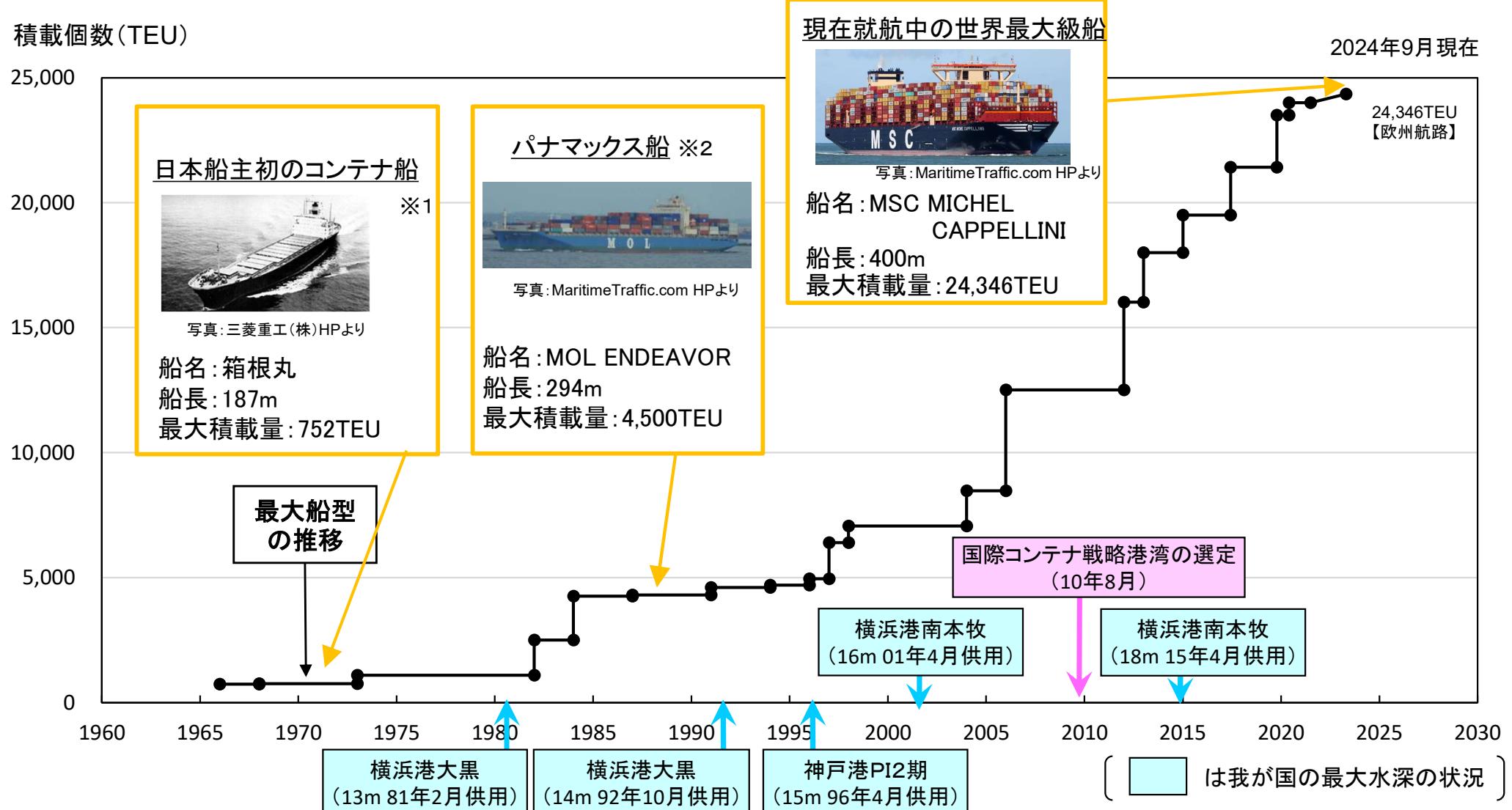
※京浜港・阪神港の順位:2022年(2021年)

京浜港:22位(23位)

阪神港:36位(34位)

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

○2000年代半ば以降、コンテナ船の大型化が急速に進展。



※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)。

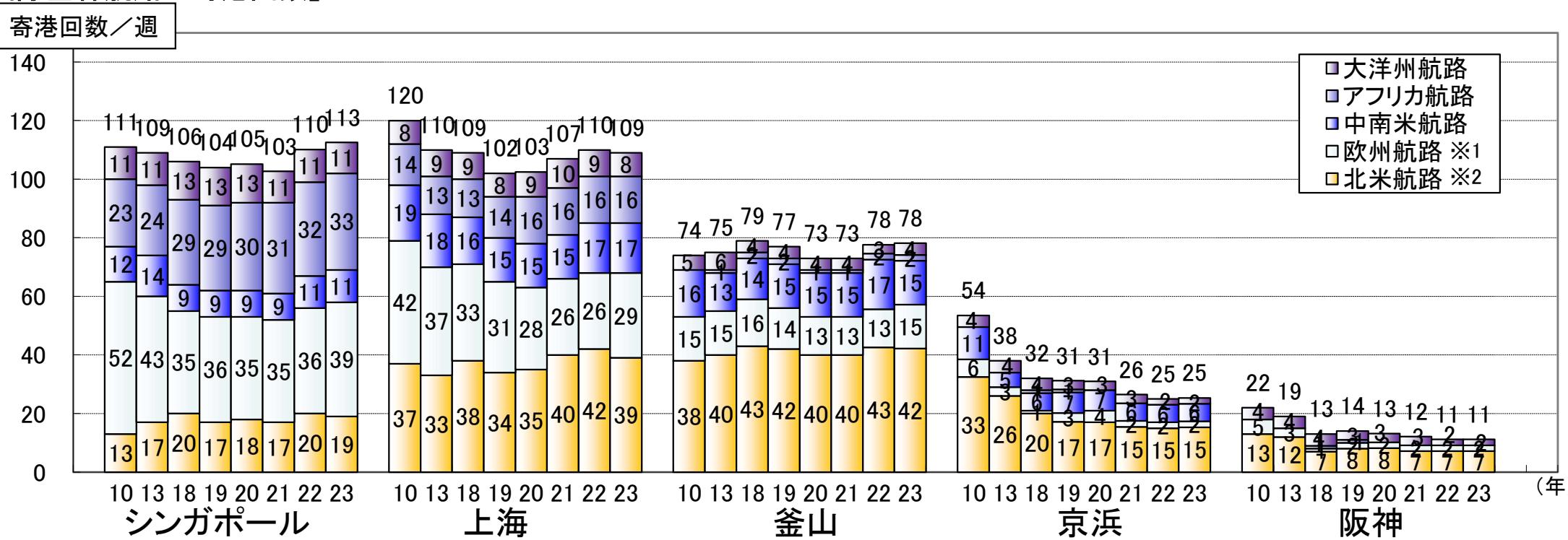
(出典) 2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等

※ 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

国際基幹航路の寄港回数・船型

- 世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向。
- また、航路の変更等により、2020年から2021年にかけて欧州・北米航路の平均船型は小型化しているものの、北米航路の平均船型は概ね横這いであり、需給逼迫下においても大型船の寄港に関して一定の需要が存在。

【国際基幹航路の寄港回数】



出典:2010～2023年国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)より国土交通省港湾局作成

*1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。

*2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

【国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路の平均船型】

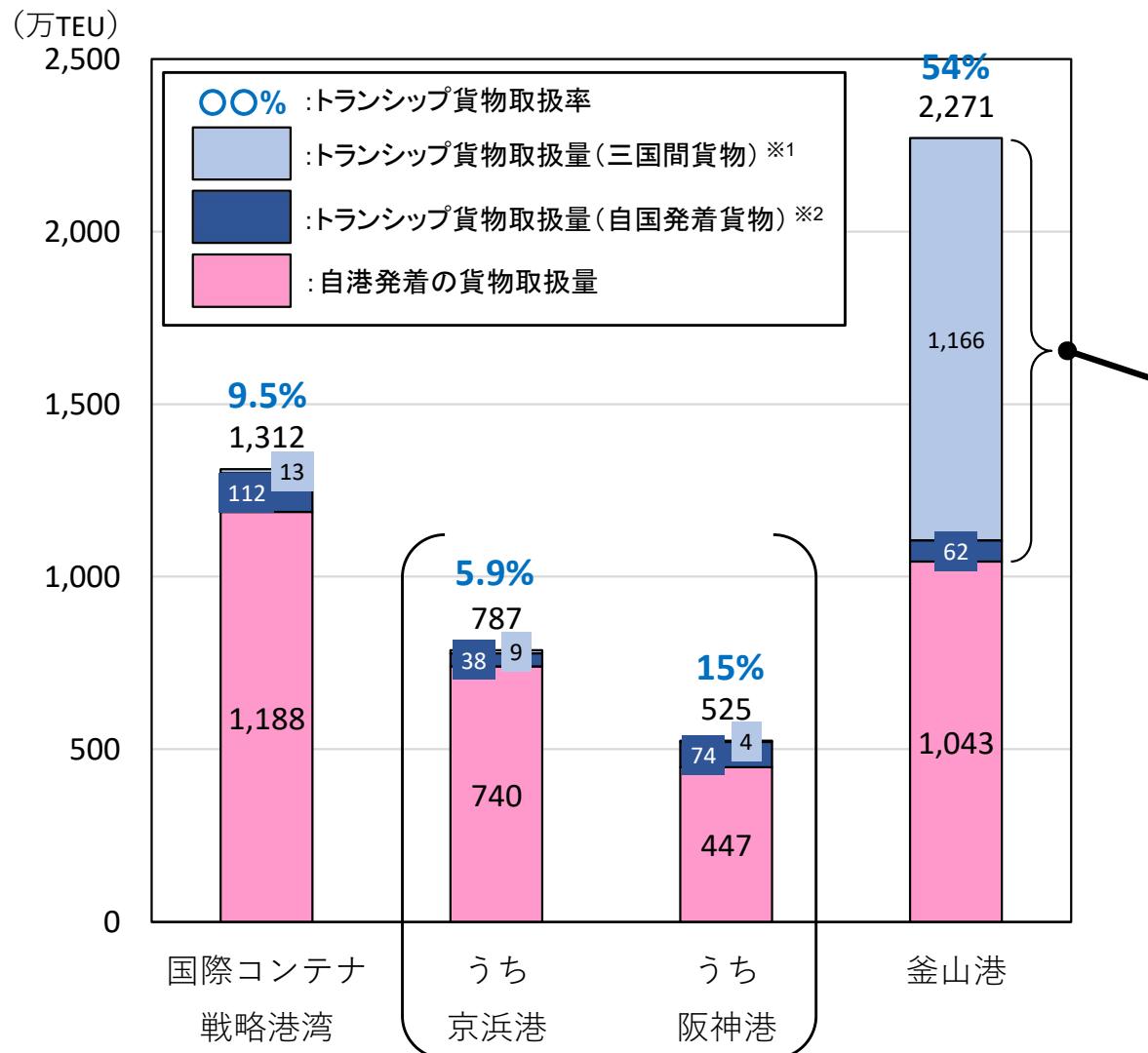
単位:純トン数

	2019年11月	2020年11月	2021年11月	2022年11月	2023年11月
北米航路	40,823トン	42,328トン	42,460トン	43,914トン	43,178トン
欧州・北米航路	53,415トン	65,154トン	36,392トン	36,218トン	36,085トン

出典:国際輸送ハンドブック及びWorld Fleet Registerより国土交通省港湾局・国土技術政策総合研究所作成

釜山港のトランシップ貨物の国別内訳(2021年)

○釜山港のトランシップ貨物のうち、日本発着貨物は中国に次いで2位。



釜山港におけるトランシップ貨物(発着国別)

順位	国名	コンテナ数	
		(万TEU)	(%)
1	中国	389	32
2	日本	172	14
3	アメリカ	165	13
	その他	501	41
	合計	1,227	

出典:釜山港はBPAデータ、京浜港、阪神港は港湾統計(2021年)及び港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成

※1 当該港湾でトランシップされるもののうち、最初船積国/最終船卸国がいずれも外国である貨物

※2 当該港湾でトランシップされるもののうち、最初船積国/最終船卸国のいずれかが自国である貨物

船社間アライアンスの再編

○2017年4月以降、2M、THE Alliance、Ocean Allianceの3大アライアンスに再編。

○2026年2月、MaerskとHapag LloydによるGemini Cooperation、ONEと陽明海運、現代商船によるPremier Allianceに再編予定。

～2017年3月

2M
MSC (スイス)
Maersk (デンマーク)

CKYHE
COSCO (中国)
川崎汽船 (日本)
陽明海運 (台湾)
韓進海運 (韓国)
エバーグリーン (台湾)

G6
日本郵船 (日本)
商船三井 (日本)
Hapag Lloyd (ドイツ)
現代商船 (韓国)
OOCL (香港)
APL (シンガポール)

OCEAN 3
CMA CGM (フランス)
China Shipping (中国)
UASC (中東湾岸 6か国)

現在

2M
MSC (スイス)
Maersk (デンマーク)

THE Alliance
Hapag Lloyd (ドイツ)
ONE (シンガポール)
陽明海運 (台湾)
現代商船 (韓国)

Ocean Alliance
エバーグリーン (台湾)
OOCL (香港)
COSCO Shipping Lines (中国)
CMA CGM (フランス)

2025年2月～

Gemini Cooperation
Maersk (デンマーク)
Hapag Lloyd (ドイツ)

Premier Alliance
ONE (シンガポール)
陽明海運 (台湾)
現代商船 (韓国)

Ocean Alliance
エバーグリーン (台湾)
OOCL (香港)
COSCO Shipping Lines (中国)
CMA CGM (フランス)

外航コンテナ船社の運航船腹量ランキング(2024年1月24日時点)

順位	船社名	船腹量(TEU)	隻数(隻)
1	MSC	5,675,642	801
2	Maersk	4,160,494	680
3	CMA CGM	3,609,755	628
4	COSCO	3,086,805	494
5	Hapag Lloyd	1,976,715	269

順位	船社名	船腹量(TEU)	隻数(隻)
6	ONE	1,805,518	233
7	エバーグリーン	1,645,185	211
8	現代商船	783,732	70
9	陽明海運	708,591	94
10	Zim	626,127	124

アライアンス再編に伴う日本発着の国際基幹航路(見込み)

- 船社間アライアンス変更後の提供サービスに関して、2024年9月に各船社より第一報が発表された。
- 第一報に基づけば、京浜港および阪神港の欧州向け航路航路は増加見込み。

【京浜港】

地域	輸出入	2023年11月時点 航路数	2025年2月時点 航路数
欧州	輸出	1	2
	輸入	1	1
北米	輸出	5	5
	輸入	11	11
中南米	輸出	2	2
	輸入	4	7※
大洋州	輸出	0	0
	輸入	2	2
アフリカ	輸出	0	0
	輸入	0	0

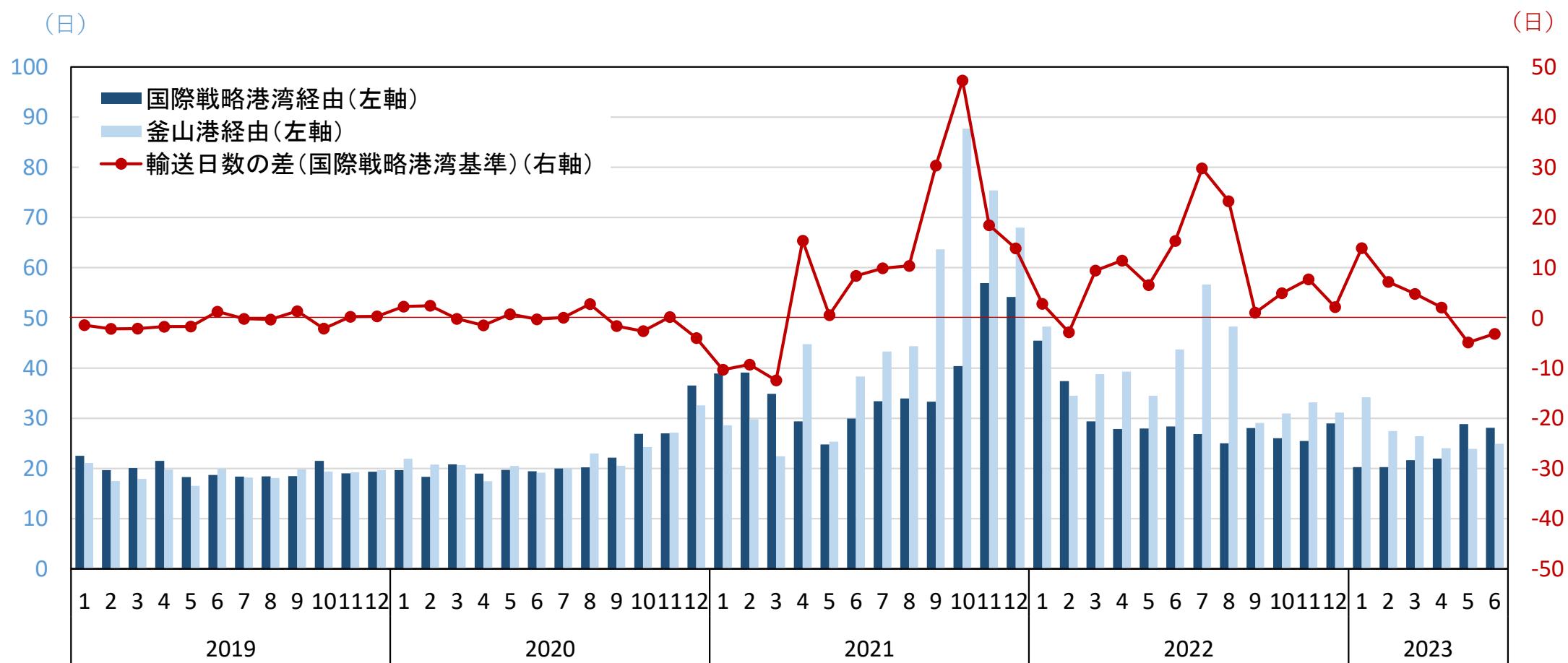
【阪神港】

地域	輸出入	2023年11月時点 航路数	2025年2月時点 航路数
欧州	輸出	1	2
	輸入	1	1
北米	輸出	2	2
	輸入	5	5
中南米	輸出	0	0
	輸入	0	0
大洋州	輸出	0	0
	輸入	2	2
アフリカ	輸出	0	0
	輸入	0	0

※ 中南米向け航路については、2024年6月以降に追加された3航路を反映

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫によるリードタイムへの影響（日本(地方港)→北米西岸の事例）

- 日本から北米西岸へのコンテナ貨物の輸送日数は、新型コロナウイルス感染症流行前では20日程度であり、国際コンテナ戦略港湾経由と釜山港経由で大きな差は見られない。
- 新型コロナウイルス感染症流行後は、国際コンテナ戦略港湾経由、釜山港経由ともに輸送日数が増加したが、釜山港経由の方が増加が大きく、輸送日数の差は最大50日程度に達した。

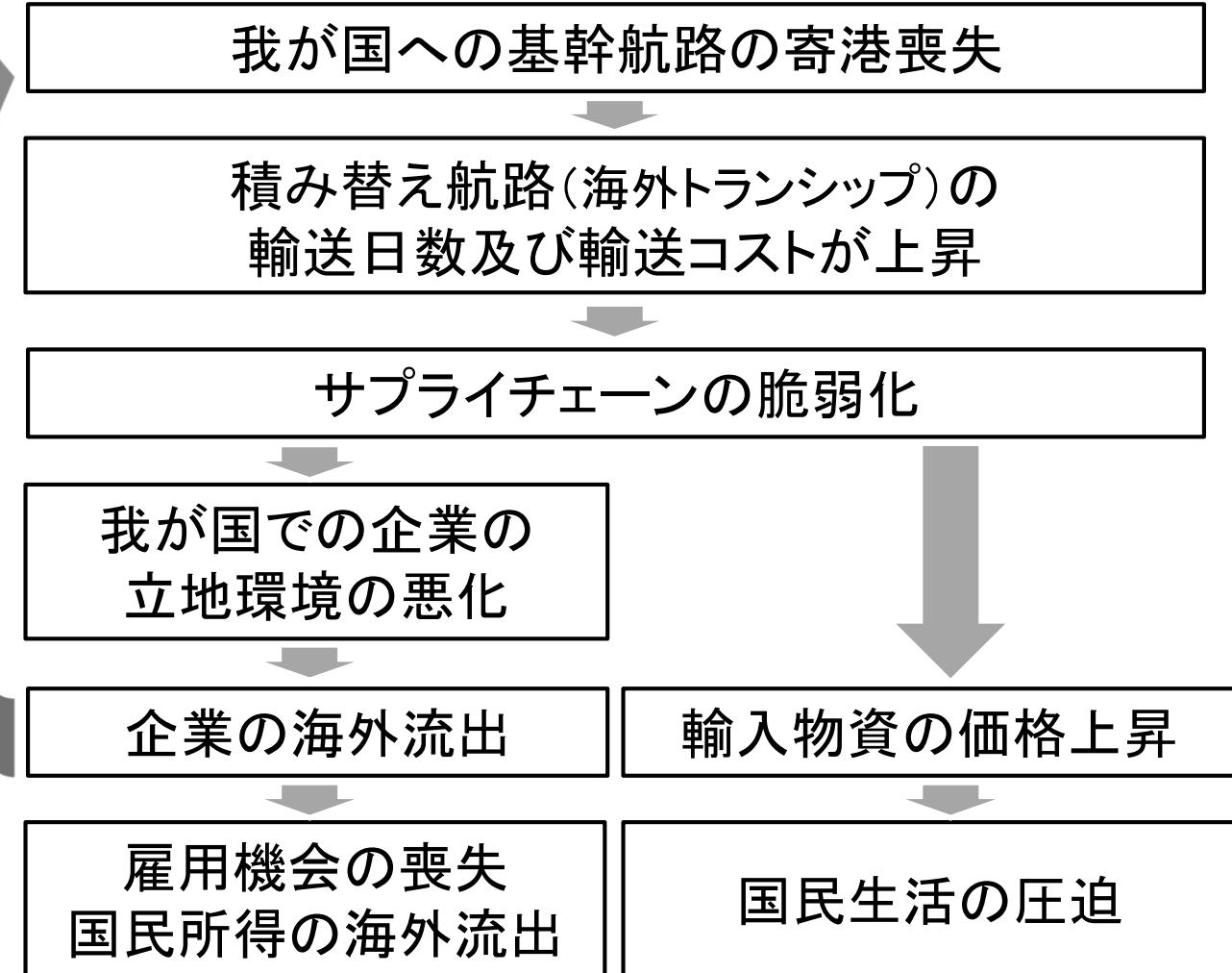


※輸送日数は、日本の地方港(A港)から出発し、北米西岸のB港での荷卸しまでの期間をA港出発時点の月で整理。

基幹航路の寄港喪失による影響

基幹航路が寄港喪失した場合

我が国発着貨物が減り、
更なる基幹航路減少につながる(悪循環)



基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るため、
京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」に「選択」し、
ハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施

検討の背景

- 国際基幹航路が我が国港湾へ寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係る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。
- 新型コロナの影響による世界的な物流混乱を受け、我が国からの輸出において、他国の港湾を経由した場合のリードタイムが大幅に増加。この経験も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靭化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題。
- 令和5年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえ、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性をとりまとめ。

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靭化**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。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

今後の取組の方向性

基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化。
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。

主な施策

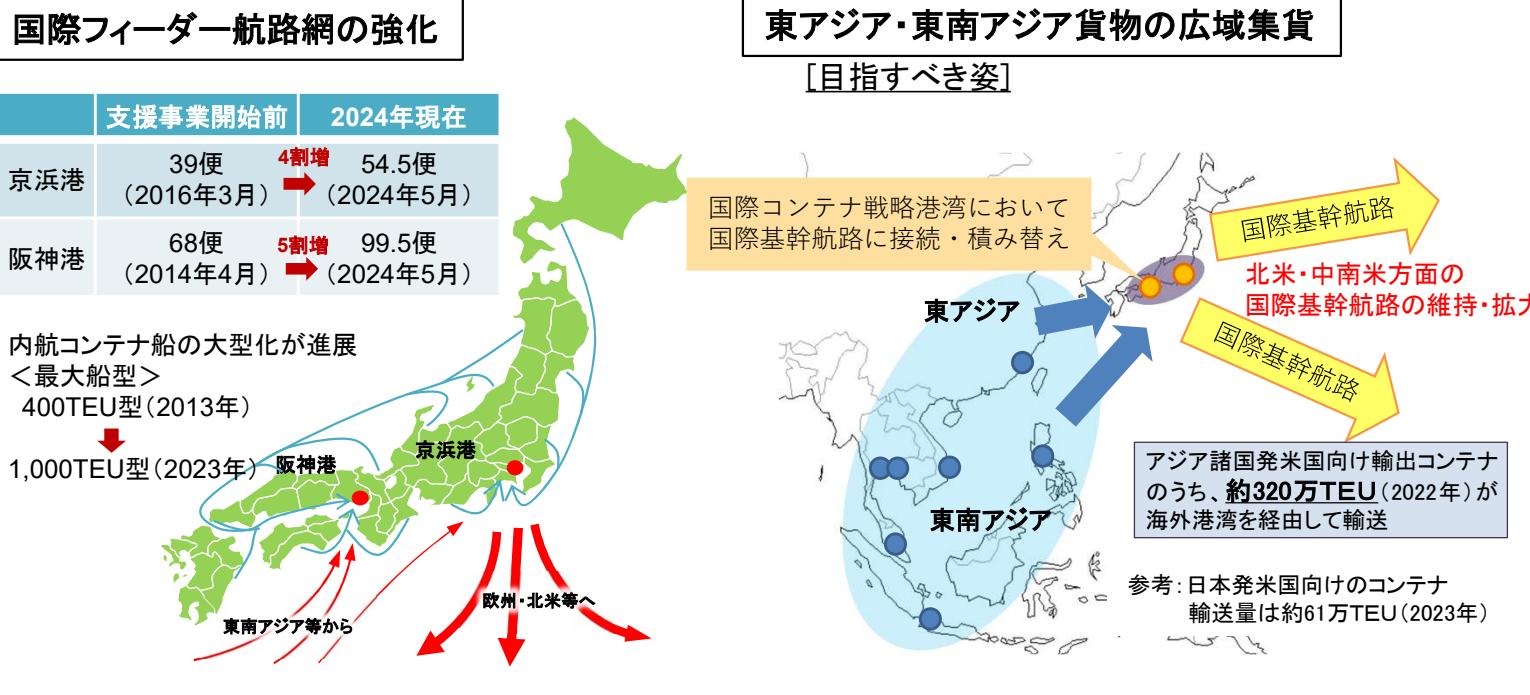
- 集貨**
- 他のアジア主要港との競争が可能な北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築
 - 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一體利用の推進
 - 物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードの活用
 - 國際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

- 競争力強化**
- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
 - 国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進
 - 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンкиングへの対応等によるGXの推進
 - 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化

国際コンテナ戦略港湾の機能強化～「集貨」「創貨」「競争力強化」①～

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際基幹航路の寄港には一定の貨物量が必要であり、国内からの集貨に加えて、海外からのトランシップ貨物の集貨が必要。
- 北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築に取り組む。
- 加えて、内航フェリー・RORO航路、鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨を促進する。



②国際コンテナ戦略港湾への物流施設集積による「創貨」

- 保税地域における加工・製造や再混載といったサプライチェーンの一環としての多様な物流ニーズに対応する必要。
- 流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援や、国際トランシップ貨物に係る物流手続きの円滑化等について、関係機関とも連携して取組を強化していく。

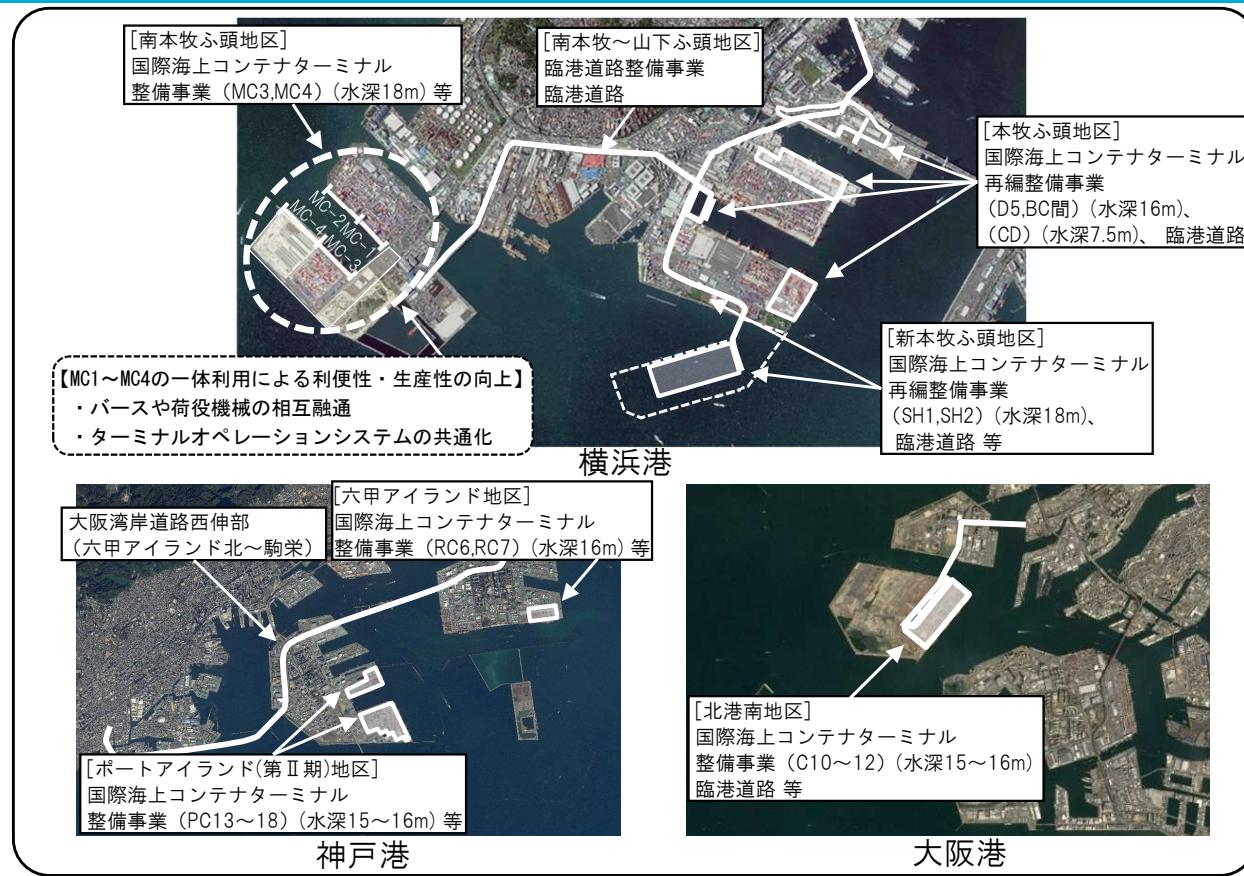


国際コンテナ戦略港湾の機能強化～「集貨」「創貨」「競争力強化」②～

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

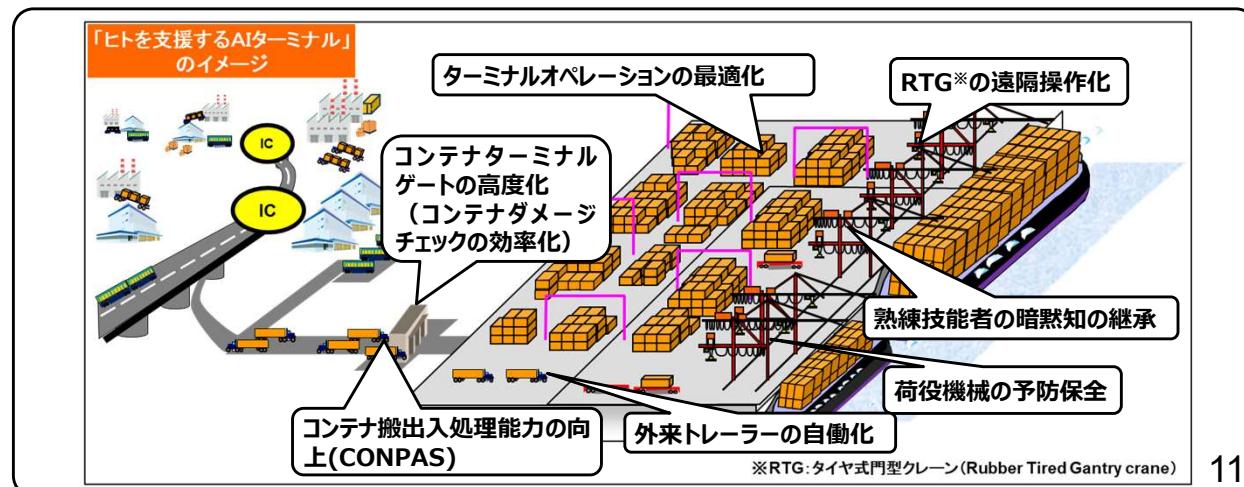
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進及び 一体利用の促進

- 国際基幹航路に投入される船舶の大型化が今後も進むことが想定されるほか、アジアフィーダー航路等の船舶も大型化が進む可能性がある。
- 船舶の大型化や取扱貨物量の増大に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成に向けて、横浜港の新本牧ふ頭といった新たなターミナルの整備や、既存ターミナルの再編・機能強化を着実に推進していく。
- 横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでは、令和3年4月にMC4の本格供用及びMC1～4の一休利用を開始し、国際基幹航路や国際フィーダー航路等の柔軟な利用が可能となっている。
- 引き続き、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルの整備や一体利用を促進することにより、利便性・生産性の向上に取り組む。



■「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組の推進

- 労働人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナル及びターミナルゲートの処理能力不足といった課題が生じている。
- これら課題に対応するため、我が国コンテナターミナルにおいて、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進する。

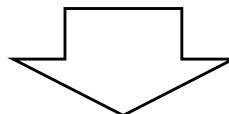


国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置(とん税・特別とん税)

○国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を実現するため、欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を令和2年に創設。

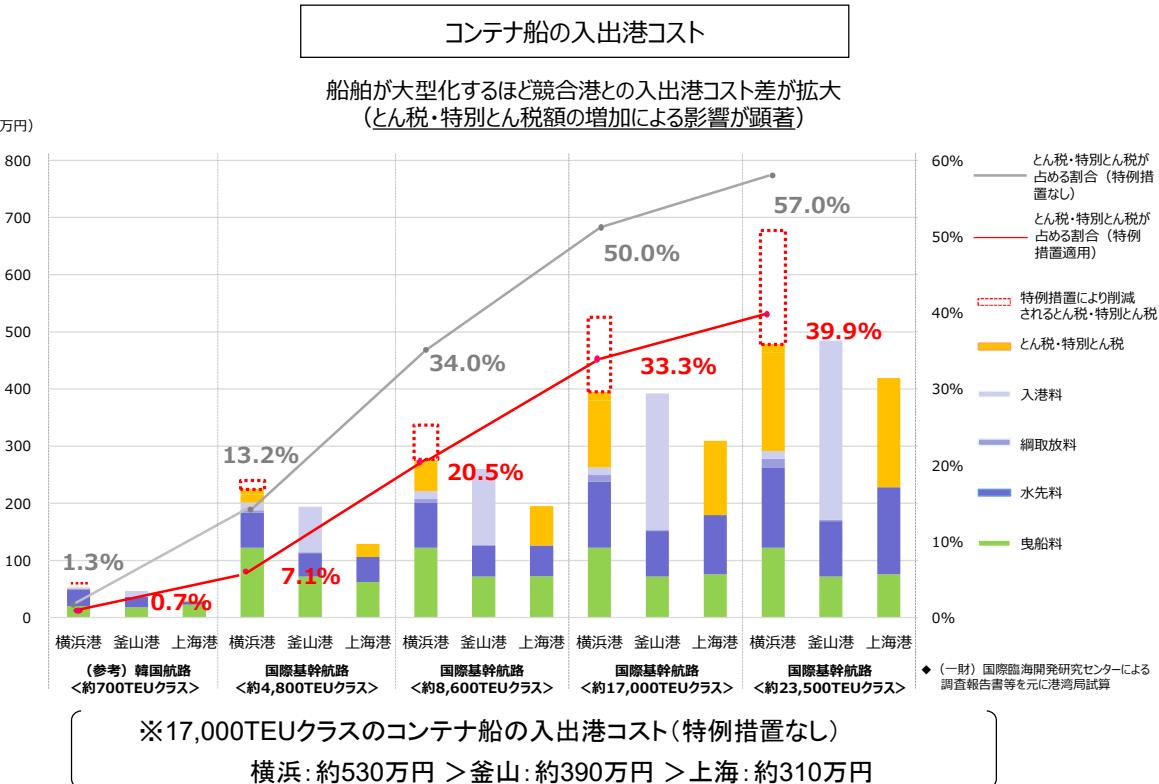
施策の背景

○コンテナ船の大型化などに伴い、欧州・北米航路における寄港地の絞り込みが進行。



○このような中、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を図るために、釜山港等と比較して劣後している入出港コストの低減が必要。

○特に、これらの航路に投入される大型のコンテナ船ほど、国際戦略港湾に入港する際のとん税・特別とん税の負担が大きくなっていることによる、この軽減を図る。



特例措置の内容

○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾(京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港)に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率(純トン数1トンまでごと)を次のとおりとする。※令和2年10月1日より施行。

納付種別	とん税		特別とん税		合計	
	現行	改正後	現行	改正後	現行	改正後
① 入港の度に納付する「都度納付」	16円	16円	20円	20円	36円	36円
② 一定額の納付で1年間に何度も入港できる「一時納付」	48円	24円	60円	30円	108円	54円

とん税・特別とん税特例措置に関する船社のコメント(2024年8月時点)

A社

- 国際基幹航路の寄港地を選定するために国際コンテナ戦略港湾と海外各港の入出港コストを比較するにあたり、とん税・特別とん税の特例措置によるコスト削減効果は非常に重要です。とん税・特別とん税の特例措置以外にも入出港コスト削減のための各種インセンティブも活用していますが、それらの措置と比較しても特例措置のコスト削減効果は特に大きいと考えます。
- とん税・特別とん税の特例措置の対象航路に南米航路を追加していただきますようお願いします。また、北米航路、南米航路共に所要日数が長いため、スケジュール調整の関係で本船の入れ替えの頻度も高く、必ずしも同一船舶が複数回寄港するとは限らないためそのような際にも日本寄港を維持できるよう、都度納付におけるとん税・特別とん税の軽減措置の適用をご検討お願いします。

B社

- 近隣諸国の各港と国際コンテナ戦略港湾の寄港コストの差は大きく、とん税・特別とん税の特例措置の継続と併せて、港湾管理者による各種インセンティブを効果的に適用することで、初めて国際コンテナ戦略港湾への国際基幹航路の寄港が選択肢に浮上してくる状況です。
- 地政学リスクや脱炭素化への対応によりコストアップの傾向が今後も継続することが見込まれる中、とん税・特別とん税の特例措置が廃止されることは、荷主にとって際限のない負担の増加を想起させるのではないかでしょうか。国際基幹航路の維持・拡大のために国際コンテナ戦略港湾にあらゆる施策を総動員して取り組んでいる中で、政策の一貫性という意味でも特例措置の継続は重要と考えます。
- とん税・特別とん税の特例措置の対象航路に南米航路を追加していただきますようお願いします。また、船舶の投入航路が隨時変更されるため一括納付の申請が間に合わないケースがあり、やむを得ず都度納付をした場合は、一括納付に変更できるようにしていただきたい。

C社

- 2025年はアライアンス再編により各社が新しく航路設計をします。日本の寄港を検討するこのような流動的な状況に於いてこそ、とん税・特別とん税の特例措置が各船会社の判断に好影響を与える可能性があり、特例措置の継続が必要である、と考えます。
- とん税・特別とん税の特例措置の対象航路に中南米航路を追加していただきたい。

D社

- とん税・特別とん税の特例措置が施行された2020年からの4年間においても外航定期コンテナ航路に投入される船舶の大型化はますます進んでいます。コスト競争力強化の観点でも、船型大型化により増加する運航費の節減はこれまで以上に航路維持・運営上の重要課題であり、運航費節減の一助となるとん税・特別とん税の特例措置の継続を是非お願いします。
- 現在、とん税・特別とん税の特例措置の対象航路は北米・欧州航路に限定されていますが、投入船舶の大型化によるコスト増加の傾向は両航路に限られないため、特例措置の対象をアジア航路・南米航路・オセアニア航路に拡大することを要望します。特に中南米航路は貨物量の増加等により大型化が進んでいます。
- 数年前にはコロナ流行の影響により、また、足元では紅海を経由する航路の混乱により航海日数が伸びることで、臨時船が日本の港湾に入港するケースが発生しております。このことによりまして、一時払いの特例措置の対象にならない（なりにくい）ケースが発生していますが、こうした基幹航路に投入された臨時船についてもコスト削減効果を享受できるように、都度納付についてもとん税・特別とん税の軽減措置が適用されるようご検討をお願いします。

国際フィーダー航路網の拡大

○国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施により、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が、事業実施前と比較して、阪神港で約5割、京浜港で約4割増加。

阪神港

寄港便数：約5割増加

68便／週(2014年4月時点)



99.5便／週(2024年5月時点)

京浜港

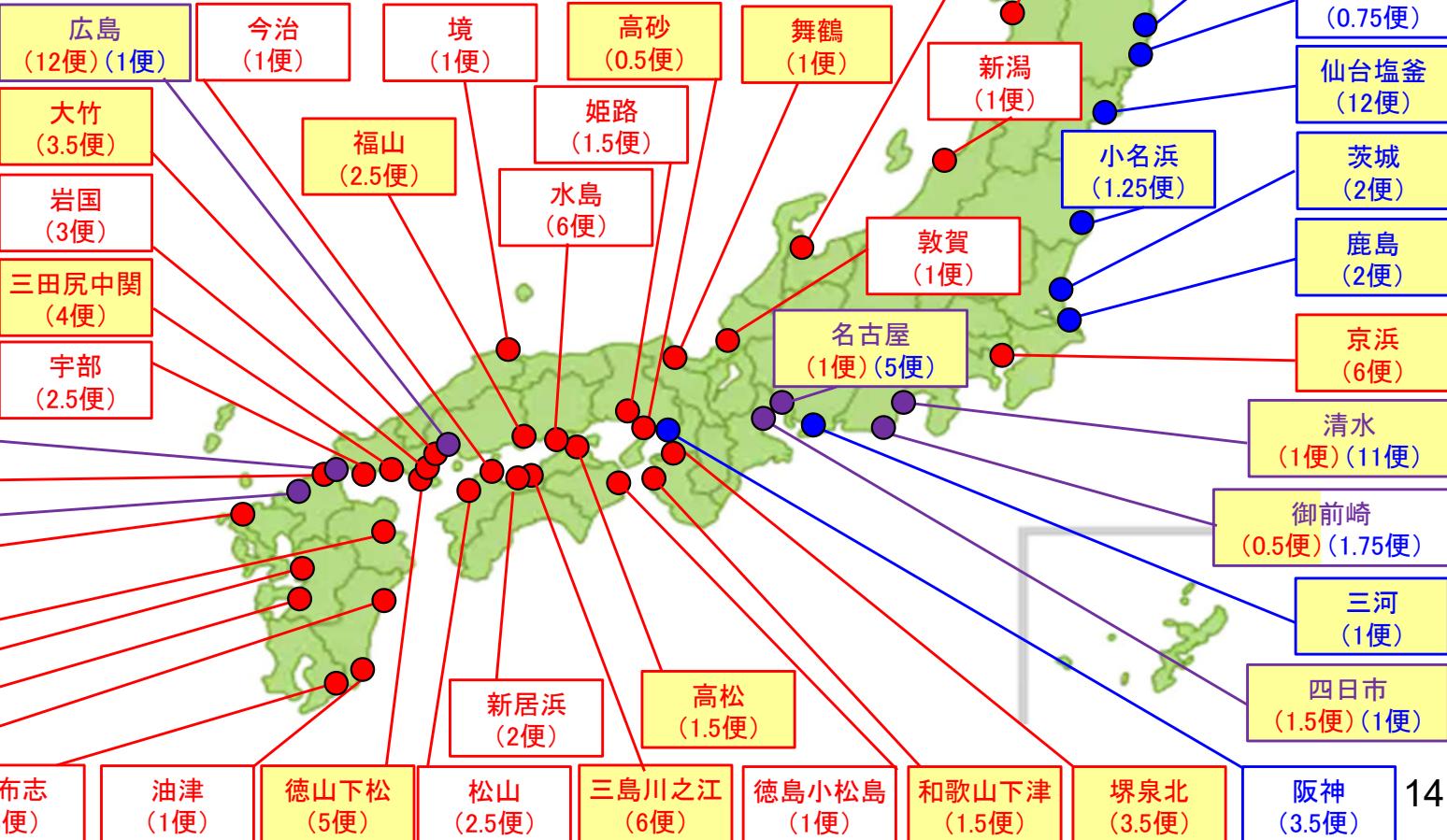
寄港便数：約4割増加

39便／週(2016年3月時点)



54.5便／週(2024年5月時点)

- : 京浜港への寄港便がある港湾
- : 阪神港への寄港便がある港湾
- : 京浜港・阪神港への寄港便がある港湾
- : 寄港便数が増加した港湾



横浜港における北米東岸向け直航輸出航路の新規寄港

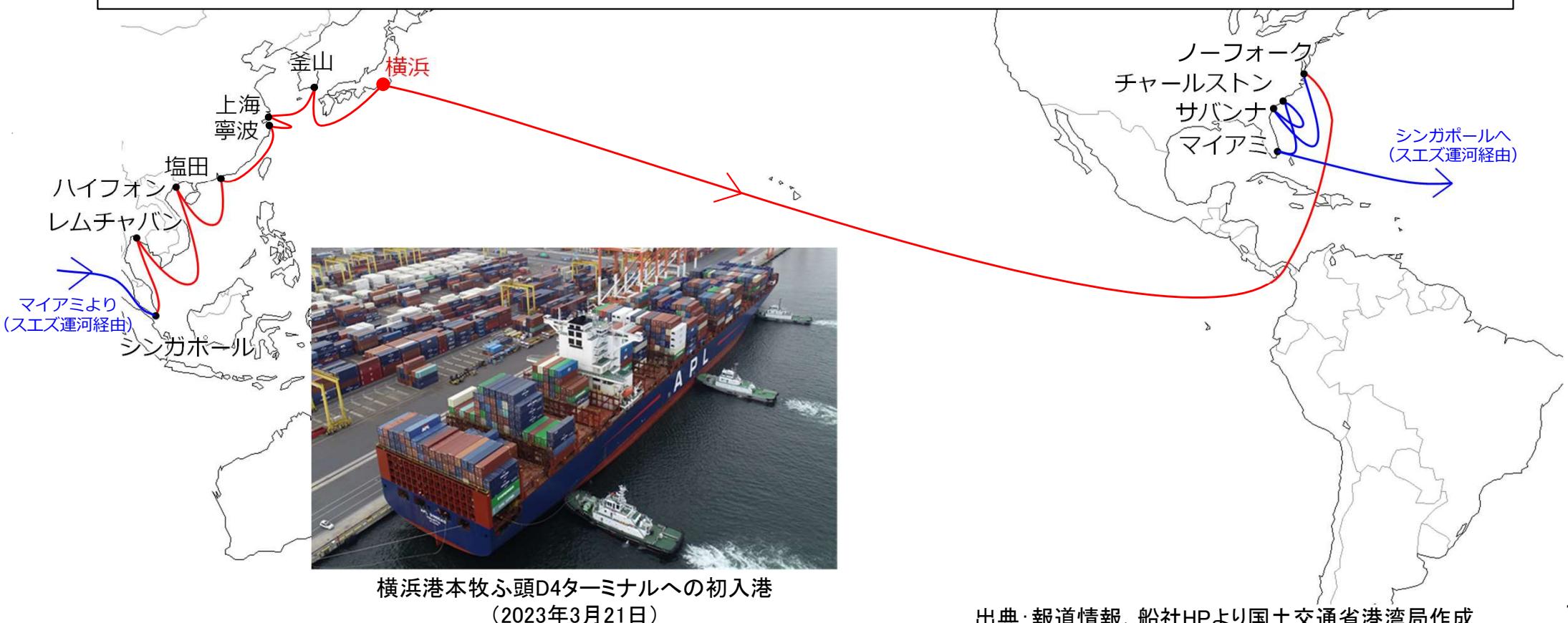
- CMA-CGMが運航する「CBX」が、2023年3月21日から輸出のラストポートとして横浜港に追加寄港。
- ザ・アライアンス(TA)が運航していた「EC1」が2021年6月に日本への寄港を中止して以降、約2年ぶりの日本発北米東岸向け直航サービスとなる。
- 本サービスは、国際フィーダー航路網を活用し、国内の各港から横浜港に集貨する体制を構築。

サービス名:CBX 船型:11,000TEU型

寄港地:

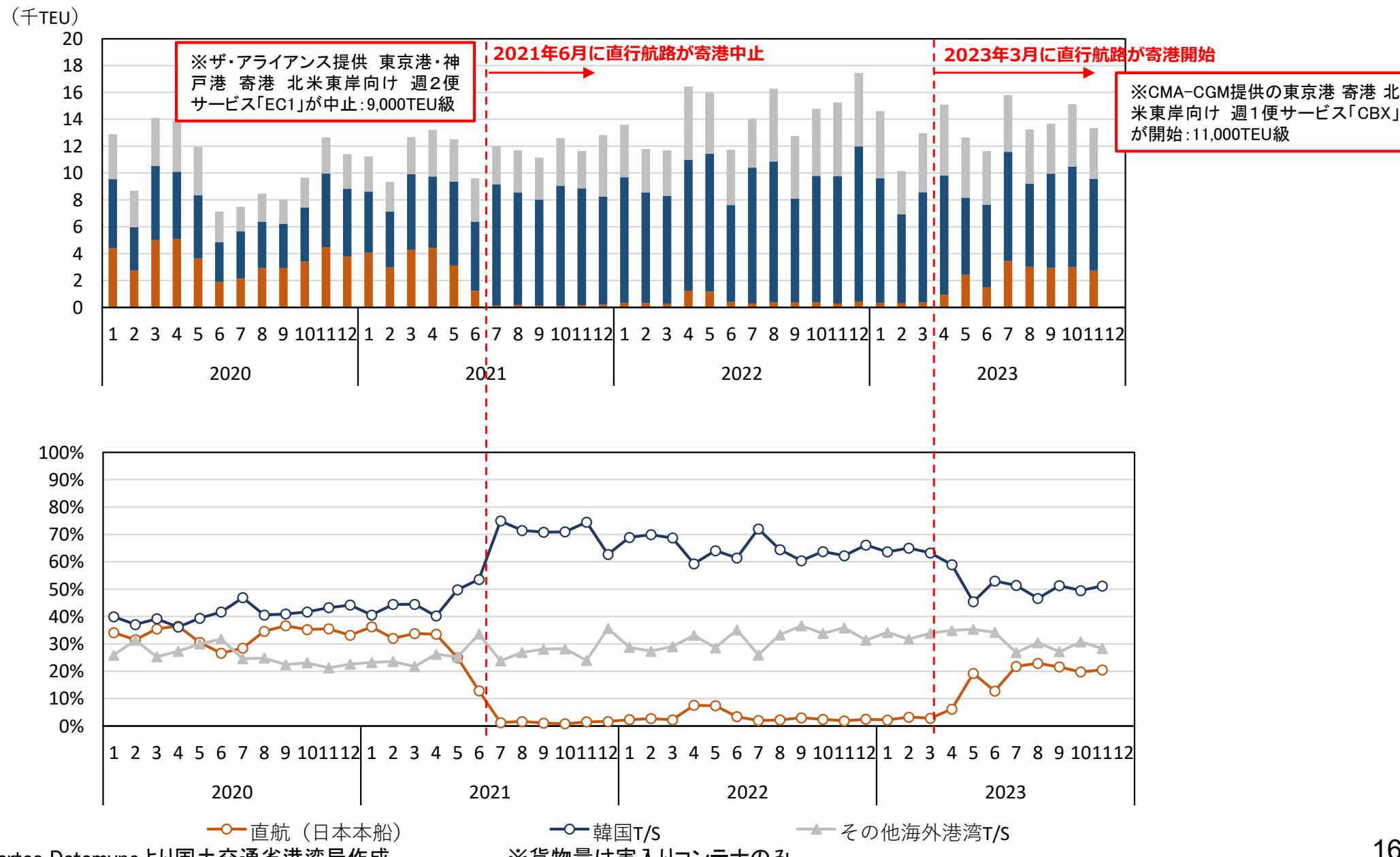
シンガポール-レムチャバン-ハイフォン-塩田-寧波-上海-釜山-**横浜**-ノーカーフォーク-サバンナ-チャールストン-マイアミ

※横浜港発貨物に加え、国際フィーダー航路(内航コンテナ航路)により、清水、名古屋、大阪、神戸、広島の5港からも集貨を実施



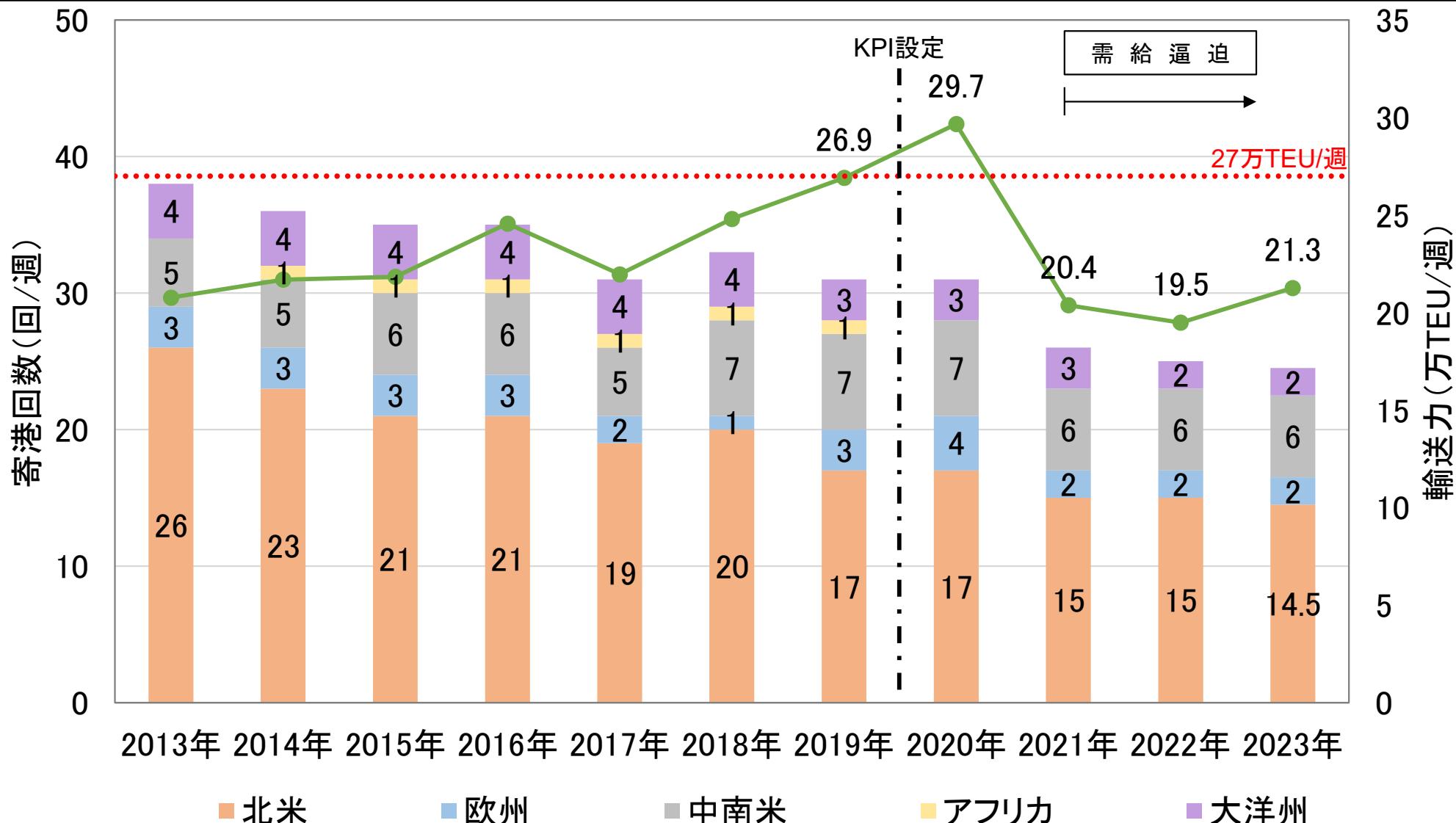
日本-米国東岸間のコンテナ貨物輸送量の推移(本船発着国別・月別)

○日本-北米東岸間の輸出は、直行航路の寄港が中止された2021年7月以降、ほぼ全量が海外T/Sに切り替わっていたが、2023年3月に直行航路が寄港を再開し、直航率が2割程度まで回復。



国際コンテナ戦略港湾政策のKPI(輸送力:京浜港)

○輸送力は、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫前までは増加傾向にあったが、2021年以降は需給逼迫による基幹航路減少の影響を受け低下している。



(参考) 京浜港のKPI(輸送力)は全体で27万TEU／週

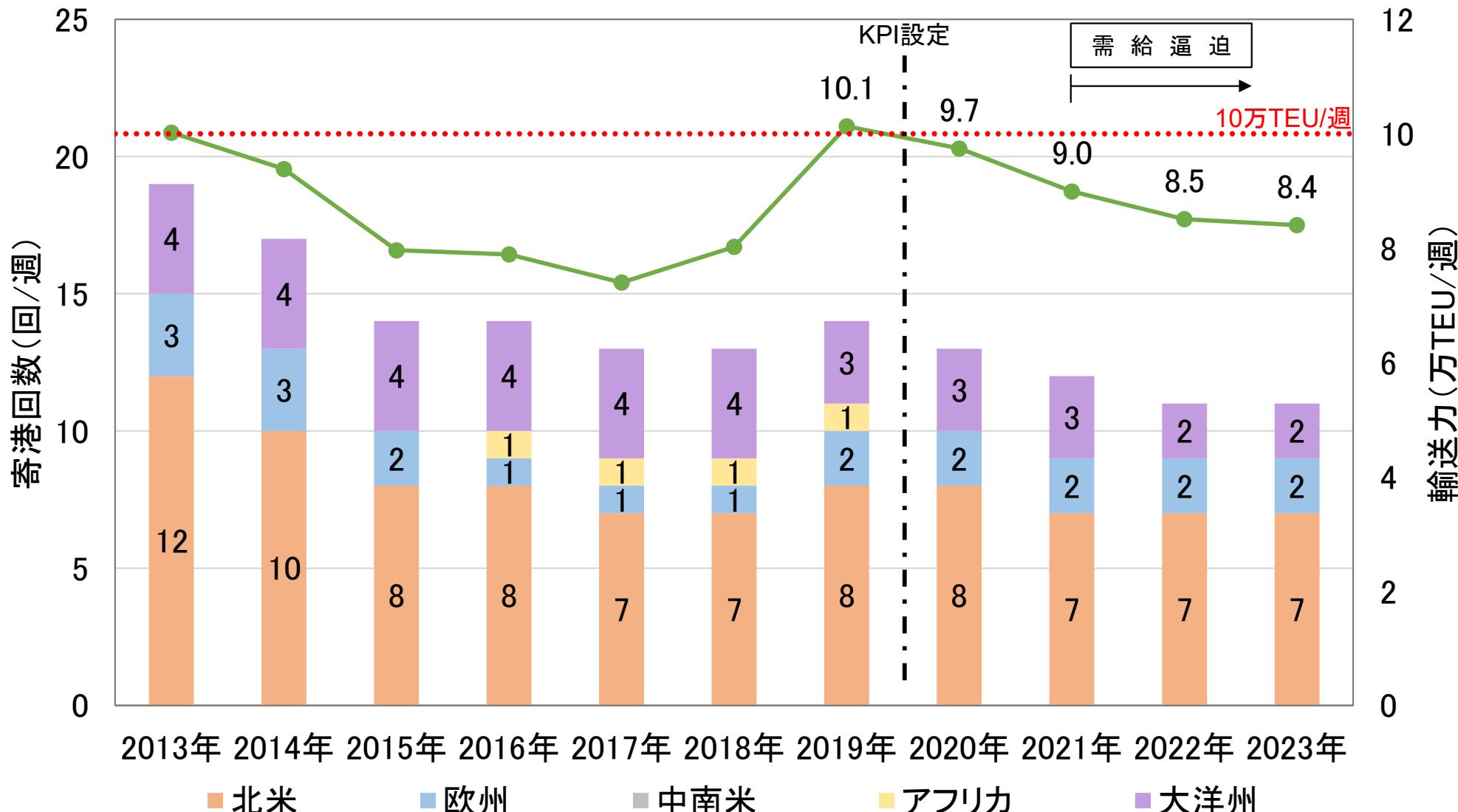
(※1) 全て11月時点

(※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

出典:国際輸送ハンドブック、サイバーシッピングをもとに
国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾政策のKPI(輸送力:阪神港)

○2017年から輸送力は増加したものの、2020年以降は国際海上コンテナ輸送の需給逼迫による基幹航路減少の影響を受け低下傾向にある。



(参考) 阪神港のKPI(輸送力)は全体で10万TEU／週

(※1) 全て11月時点

(※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

出典:国際輸送ハンドブック、サイバーシッピングをもとに
国土交通省港湾局作成

名古屋港コンテナターミナルのシステム障害を受けた対応

- 令和5年7月、名古屋港コンテナターミナルのシステムがランサムウェアに感染し、約3日間にわたりコンテナの搬入・搬出作業が停止
- 同7月、有識者等からなる「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置
- 緊急的対策として、専門家の知見を踏まえた港湾分野における情報セキュリティ対策を事業者に周知徹底
- 情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置についても同委員会で検討

システム障害の概要

- 対象：名古屋港統一ターミナルシステム(NUTS)*
※名古屋港の5つのコンテナターミナルにおけるコンテナの積みおろし作業、搬入・搬出等を一元的に管理するシステム
- 原因：不正プログラム（ランサムウェア）への感染
- 影響：令和5年7月4日から7月6日までの3日間において、
 - ・荷役スケジュールに影響が生じた船舶 37隻
 - ・搬入・搬出に影響があったコンテナ 約2万本（推計）



有識者委員会における検討等

第1回 令和5年 7月31日	名古屋港の事案の原因及び対応策の分析 システムを運用する名古屋港運協会等からのヒアリング
第2回 9月29日	中間取りまとめ①【緊急的対策】 (情報セキュリティ対策、システム障害発生時の対応策) <div style="margin-left: 20px;"> → <ul style="list-style-type: none"> ・10月2日、関係事業者に周知、必要な措置を講じるよう注意喚起 ・11月～12月、全国4か所（東京、名古屋、大阪、福岡）で説明会を実施 </div>
第3回 11月30日	中間取りまとめ②【制度的措置】 (サイバーセキュリティ政策及び経済安全保障政策における港湾の位置付け)
第4回 令和6年 1月24日	取りまとめ <ul style="list-style-type: none"> ○ 港湾運送事業法の観点 一般港湾運送事業者が作成する事業計画にターミナルオペレーションシステムの概要や情報セキュリティの確保に関する事項の記載を求め、国が審査する仕組みを導入 ○ サイバーセキュリティ基本法の観点 「重要インフラのサイバーセキュリティにかかる行動計画」を改定し、重要インフラ分野に「港湾分野」を位置付ける方向で検討 ○ 経済安全保障の観点 経済安全保障の観点からも国として積極的な関与を行うため、経済安全保障推進法の趣旨も踏まえ、ターミナルオペレーションシステム（TOS）を使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の対象事業とすることが必要であると考えられる。

情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置

緊急的対策

事案発生直後の対策（R 5. 7. 7～ 実施中）

- 港湾運送事業者、港湾運営会社、ふ頭会社、港湾管理者を通じて関係事業者に対し、「物流分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン」を参考に必要な対策を講じるよう注意喚起を実施。

情報セキュリティ対策等の周知徹底（R 5. 9. 29～ 実施中）

- 専門家の意見を踏まえた、具体的な情報セキュリティ対策、システム障害発生時の対応策（中間取りまとめ①）を港湾運送事業者に通知し、説明会等により周知の上、取組状況をフォローアップ

→ 専門家の知見を踏まえた港湾分野における情報セキュリティ対策を事業者に周知徹底

制度的措置

TOS：ターミナルオペレーションシステム

港湾運送事業法の観点

- コンテナターミナルにおいて一般港湾運送事業者が使用するTOSについて、①TOSの情報セキュリティ対策の状況を的確に把握し、②TOSの情報セキュリティ対策の強化・底上げを図ることが必要。
- 港湾運送事業への参入等に際して審査を受ける必要がある事業計画にTOSの概要や情報セキュリティの確保に関する事項の記載を求める。

→ TOSの情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みの導入 改正港湾運送事業法施行規則を施行（令和6年3月31日）

サイバーセキュリティ基本法の観点

- 「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画」を改定し、重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づける方向で検討する。
 - コンテナターミナルにおけるTOSを含む港湾分野に焦点を当てた情報セキュリティガイドラインを作成する。
- 官民が一体となって重要インフラのサイバーセキュリティの確保に向けた取組を推進
重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づけ（令和6年3月8日）

経済安全保障の観点

- コンテナターミナルにおいて一般港湾運送事業者に使用されるTOSの機能が停止・低下し、荷役作業に支障が生じた場合、影響が甚大となるおそれがある。
- 経済安全保障推進法の趣旨も踏まえ、TOSを使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の対象事業とすることが必要であると考えられる。

→ 経済安全保障の観点からも国として積極的に関与 改正経済安全保障推進法が公布（令和6年5月17日）