

# 国際物流戦略チームを取り巻く最近の動向について

# 国際物流戦略チームを取り巻く最近の動向について

## 1. 全般の動き

- |                        |   |    |
|------------------------|---|----|
| (1) 経済財政運営と改革の基本方針2016 | (平成28年 6月 2日 閣議決定)                            | …2 |
| (2) 日本再興戦略2016         | (平成28年 6月 2日 閣議決定)                            | …4 |
| (3) 未来への投資を実現する経済対策    | (平成28年 8月 2日 閣議決定)                            | …5 |
| (4) ニッポン一億総活躍プラン       | (平成28年 6月 2日 閣議決定)                            | …6 |
| (5) 総合的なTPP関連政策大綱      | (平成27年11月25日 TPP総合対策本部決定)                     | …6 |
| (6) 農林水産業の輸出力強化戦略      | (平成28年 5月19日 農林水産業・<br>地域の活力創造本部決定)           | …7 |
| (7) 国土交通省生産性革命プロジェクト   | (第1回会合:平成28年3月7日、第2回:同年4月11日、<br>第3回:同年8月31日) | …8 |

## 2. 各分野の動き

- |  |     |
|--|-----|
| (1) 国際コンテナ戦略港湾政策の概要                        | …10 |
| (2) 国際コンテナ戦略港湾・阪神港における「集貨」・「創貨」・「競争力強化」の取組 | …12 |
| (3) 関西国際空港のコンセッションの進展                      | …17 |
| (4) 環境にやさしいモーダルシフトや物流効率化の推進                | …19 |
| (5) 若年内航船員の確保・育成対策                         | …21 |
| (6) トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会               | …22 |
| (7) JR貨物が取り組む国際複合一貫輸送の3つの柱                 | …23 |
| (8) 近畿圏における道路ネットワークの整備状況について               | …26 |

# 経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日 閣議決定）①

## 第2章 成長と分配の好循環の実現

### 2. 成長戦略の加速等

#### (1) 生産性革命に向けた取組の加速

##### ⑤ サービス産業の生産性向上

労働力不足が深刻化する中、トラックの隊列走行やダブル連結トラックの早期実現、特車通行許可の迅速化、小型無人機(ドローン)による荷物配送、港湾の荷役機械の遠隔操作等により物流生産性革命の実現を図る。

#### (2) 新たな有望成長市場の創出・拡大

##### ③ PPP/PFIの推進サービス産業の生産性向上

公共施設等の整備・運営への民間のビジネス機会を拡大するため、国及び人口20万人以上の地方公共団体等における実効ある優先的検討の枠組みの構築・運用、地域の民間事業者の案件形成力を高めるための地域プラットフォームの形成・活用、民間資金等活用事業推進機構の活用等により具体的な案件形成を図り、地域経済の好循環を促していく。これにより、「PPP/PFI推進アクションプラン」に掲げる10年間(平成25年度から平成34年度まで)の事業規模目標21兆円を目指す。

#### (4) 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

##### ③ 地域の活性化

##### (地域の活性化)

広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。

地域の基幹産業の国際競争力を確保するため、造船業等における地域発のグローバルイノベーションの創出を推進するとともに、港湾等のロジスティクス機能の強化を図る。

#### (5) 防災・国土強靱化、成長力を強化する公的投資への重点化

##### ① 社会資本整備の重点化と生産性革命

社会資本整備については、「社会資本整備重点計画」等に基づき、既存施設の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、長寿命化の観点及び中長期的な建設業の担い手の確保の観点も踏まえ、建設生産システムの生産性の向上を図りつつ、戦略的な取組を安定的・持続的に進める。

人口減少下でも生産性向上による持続的な経済成長を実現するため、効率的な渋滞解消策など社会のベースの生産性向上に資するインフラの計画的整備を行う。あわせて、物流効率化、ICT導入等による産業別の生産性の向上や、新技術の活用による未来型の生産性向上を強力に推進(生産性革命)する。

## 第3章 経済・財政一体改革の推進

### 5. 主要分野ごとの改革の取組

#### (2) 社会資本整備等

##### ① 基本的な考え方

また、既存施設の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策等の分野について、ストック効果が最大限発揮されるよう、「社会資本整備重点計画」等に基づき、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ戦略的な取組を進める。

さらに、公共施設等の整備・運営において、コンセッション方式をはじめとする多様なPPP/PFI手法の活用を進めるとともに、将来的に労働人口の減少が見込まれる中、建設生産システムの生産性の向上や担い手の確保を図る。

##### ④ PPP/PFIの推進

多様なPPP/PFIを推進するため、「PPP/PFI推進アクションプラン」に掲げる10年間（平成25年度から平成34年度まで）で21兆円の事業規模目標の確実な達成に向けて、PDCAを徹底するとともに、進捗状況等について「見える化」を図る。特に、コンセッション事業の活用を拡大するとともに、国及び人口20万人以上の地方公共団体等において実効ある優先的検討の仕組みを構築・運用することにより、収益型事業及び公的不動産利活用事業の実現を目指す。あわせて、PPP/PFIの実務に携わる人材を育成する。

さらに、地域の民間事業者によるPPP/PFI事業の案件形成力を高める地域プラットフォームの形成を推進するとともに、民間資金等活用事業推進機構の積極的な活用を図る。

##### ⑤ 戦略的な社会資本整備

社会資本整備については、民間投資誘発効果の高い事業や、国民の安全・安心を確保するストック効果の高い社会資本へと選択と集中を進める。具体的には、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、防災・減災対策、国土強靱化、老朽化対策等により社会経済活動の継続性を確保する。また、人口減少下であっても持続的で力強い経済成長に貢献する「生産性革命」を推進するため、ポイントの渋滞対策等により人流・物流の効率化を図り「社会のベース」の生産性向上を実現していく。



## 第2 具体的施策

### 11. 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

#### (2) 新たに講ずべき具体的施策

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、「賢く投資・賢く使う」戦略的インフラマネジメントやコンパクトシティ・プラス・ネットワークの取組を進め、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。あわせて、以下の施策を講ずる。

#### ii) 産業インフラの機能強化

長時間労働の削減に向けたトラック事業者・荷主等から成る協議会での取組、下請等中小企業の取引条件改善など適正取引の推進に向けた取組、ITを活用した中継輸送を含む共同輸送の導入促進など等を推進するほか、以下の取組等を推進し、2020年までに物流事業者の労働生産性を2割程度向上させるなど、「物流生産性革命」の実現を図る。

- ・道路ネットワークのストック効果を最大限に発揮させ、迅速かつ円滑な物流の実現、交通渋滞の緩和等を図るため、首都圏3環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路などについて整備を推進するとともに、利用重視の新たな料金体系の導入やETC2.0等のビッグデータを活用したピンポイント渋滞対策を実施する。
- ・高速道路等へのアクセス性の高い物流拠点の整備等を促進するため、物流拠点との直結や道路空間の有効活用について新たなルールの検討等を行う。

## 第2章

### Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備

#### (3) リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速

##### ② 成長の基盤となるインフラ整備

- ・ 大都市圏環状道路等の物流ネットワークの強化や渋滞対策、開かずの踏切等の対策を推進する。
- ・ 民間都市開発事業を推進するとともに、船舶の大型化に対応して、国際戦略港湾等の整備を進める。

#### (3) リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速

- ・ リニア中央新幹線、整備新幹線、高規格幹線道路等の広域的な高速交通ネットワークの整備・活用（ETC2.0の利用者に対する高速道路料金の大口・多頻度割引等を含む）（国土交通省）
- ・ 大都市圏環状道路等の物流ネットワークの強化、渋滞対策（国土交通省）
- ・ 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化、LNG燃料供給拠点となるシンガポールと連携した港湾の形成促進（国土交通省）
- ・ 地域の基幹産業の競争力強化及び地域活性化に資する港湾整備（国土交通省）

# ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日 閣議決定）

## 5. 「戦後最大の名目GDP600兆円」に向けた取組の方向

### (7) サービス産業の生産性向上

サービス産業は我が国のGDPの約7割を占め、地域の雇用と経済も支えている。中堅・中小企業も多いサービス産業の生産性の向上無くして、国民一人一人が経済成長と地域社会の活力を実感はできない。トラック、旅館、卸・小売業等7分野等の生産性をデータ・ITの利活用や中小企業支援機関等の支援によって向上させる。

### (12) 国土強靱化、ストック効果の高い社会資本整備

「PPP/PFI推進アクションプラン」で定められた事業規模目標達成のため、重点分野におけるコンセッション事業を推進するとともに、PPP/PFIを優先的に検討する枠組みの実効ある運用や地域プラットフォームの形成を推進する。

## 総合的なTPP関連政策大綱（平成27年11月25日 TPP総合対策本部決定）

### II TPP関連政策の目標

#### 1 TPPの活用促進

#### (2) 新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援

#### ③ 農林水産物・食品輸出の戦略的推進

(目標) 平成32年の農林水産物・食品の輸出額1兆円目標の前倒し達成を目指す。

○ 高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、輸出阻害要因の解消、6次産業化・地産地消による地域の収益力強化等により、攻めの農林水産業を推進する。

○ 農商工連携によりグローバル市場開拓を目指す中堅・中小企業等に対し、コンソーシアムの活用による支援を行うとともに、物流効率化・高度化を含めた技術・新商品開発、販路開拓等の取組等を促進し、新事業の創出拡大や海外市場開拓を促進する。

### Ⅲ 農林水産業の輸出力強化に向けた具体的な戦略

#### 第1 民間の意欲的な取組を支援する

#### 3. 生産物を海外に運ぶ、海外で売る（物流）

##### (1) 安く運ぶ

- ・改正物流総合効率化法の活用による共同輸送の促進等を通じた出荷単位の大口化
- ・就航ニーズの高い国内空港の発着便数の拡大等による競争環境の整備
- ・空港着陸料減免措置の継続
- ・生鮮品の大量かつ低コストの海上輸送を可能とする最新の鮮度保持輸送技術の普及の促進・新規技術開発
- ・空港における流通加工基地の設置など流通工程の簡素化〔民間〕

##### (2) より多く、品質を守って、運ぶ

- ・空港・港湾等の輸出拠点周辺における冷蔵倉庫等の整備の促進
- ・港湾におけるリーファーコンテナ輸出環境の向上
- ・クール宅配システム等の規格化・国際標準化に向けた取組の促進

##### (3) 中小事業者が売りやすくする

- ・卸売市場内に輸出向けに利用できるコンテナヤード等を整備するとともに、市場内で各種輸出関係証明書を発行

#### 4. 輸出の手間を省く、障壁を下げる（輸出環境の整備）

##### (1) 輸出手続の手間を省く

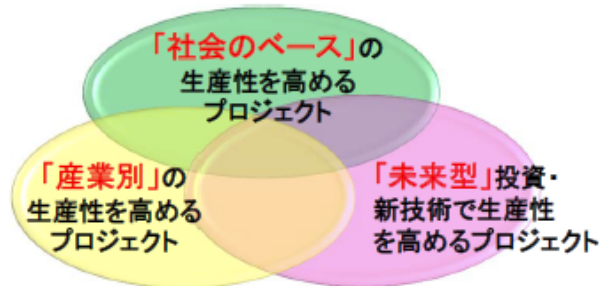
- ・NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）により一元処理できる証明書の範囲の拡大（輸出証明書（原発事故関連）、漁獲証明書、衛生証明書について、平成28年度中の実施を目指し、関係省庁間で調整）



# 国土交通省生産性革命プロジェクト

- ・人口減少下でも、労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能。
- ・本年を「**生産性革命元年**」とし、国土交通省を挙げて**生産性革命に取り組む**。

## 生産性革命の3つの切り口



## これまでに選定された生産性革命プロジェクト

### (1) 「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト

- ・渋滞をなくすピンポイント対策と賢い料金
- ・クルーズ新時代の港湾
- ・コンパクト・プラス・ネットワーク
- ・土地・不動産の最適活用

### (2) 「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

- ・建設産業 i-Construction
- ・住生活産業
- ・造船業 i-Shipping
- ・**物流産業**
- ・トラック輸送
- ・観光産業

### (3) 「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクト

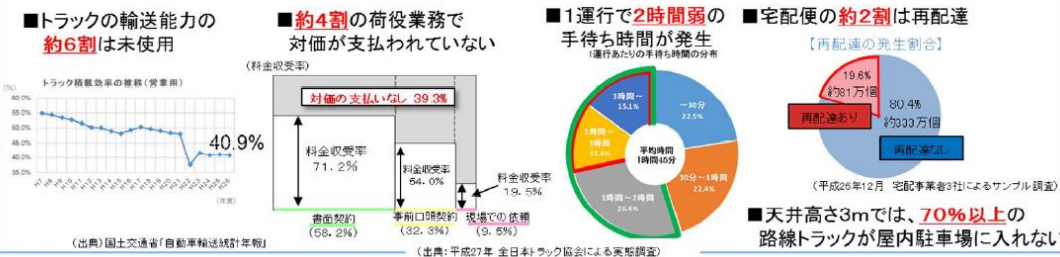
- ・科学的な道路交通安全対策
- ・成長循環型の「質の高いインフラ」海外展開

出典：第26回 産業競争力会議(平成28年4月19日) 資料



- 近年の我が国の物流は、トラック積載率が4.1%に低下するなど様々な非効率が発生。生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくことが必要。
- そのため、①荷主協調のトラック業務改革、自動隊列走行の早期実現など「成長加速物流」、②受け取りやすい宅配便など「暮らし向上物流」を推進。物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを案に目標を検討。

## 我が国の物流を取り巻く現状



## オールジャパンの物流力を結集し、物流を大幅に効率化・高度化する「物流生産性革命」を断行

- (1) 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。  
 → 我が国産業と経済の成長を加速化(「成長加速物流」)
- (2) 連携と先進技術で、利便性も生産性も向上。  
 → 国民の暮らしを便利に(「暮らし向上物流」)

### 【数値目標】(案)

物流事業(トラック・内航海運・貨物鉄道事業の合計)の就業者1人・1時間当たりの付加価値額※を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、**2020年までに2割程度向上**させる。  
 ※ 人件費、経常利益、租税公課、支払利息、施設使用料の合計

出典：国土交通省「国土交通省生産性革命プロジェクト」パンフレット(平成28年8月)8

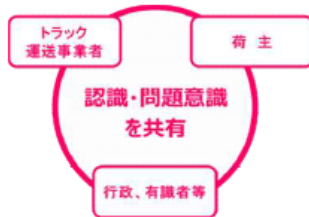
## (1) 「成長加速物流」(取り組む施策の例)

移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の**様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上**。

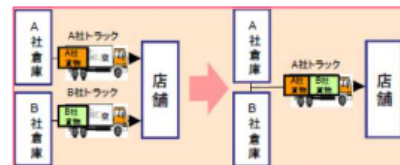
### ① トラック物流の刷新

#### 荷主協調のトラック業務改革

- ・協議会での課題抽出、対策の実施
- ・契約書面化の促進



#### 中継輸送を含む共同輸配送の促進



【目標】  
積載効率を約2割向上  
(2014年度:40.9%→2020年度:50%)

#### 自動隊列走行の早期実現



【目標】  
2020年以降のできるだけ  
早期にトラックの隊列走行  
を可能とすることを旨す

ピンポイント渋滞対策、渋滞をなくす賢い料金

物流を考慮した建築物の設計・運用の促進  
(デザイン・フォー・ロジスティクス)

【目標】  
・2016年度に設計・運用ガイドライン策定



### ② コンテナ輸送の刷新

- ・海上輸送を可能とする**高度な鮮度保持技術**の開発・普及
- ・背高コンテナ対応の**低床鉄道貨車**の開発

オゾンの生成による鮮度保持  
コンテナ内に高電圧を通电させ、オゾン(菌の繁殖を抑制)を発生させることにより鮮度を保持。



【目標】  
・農林水産物・食品の輸出額1兆円(目標:2020年)  
・2016年度に低床貨車の実証事業。早期事業化へ  
・鉄道コンテナの平均積載率を80%まで向上させる(目標:2020年度)

### ③ 港湾の刷新～産業支援機能強化～

- ・ふ頭再編による非効率な**横持ち輸送**の削減
- ・岸壁の確保による**沖待ちの解消**
- ・遠隔操作化等による**荷役能力の向上**
- ・受付自動化による**ゲート処理の効率化**

【目標】  
2016年度から2018年度までターミナル高度化について実証事業を行い、早期の効果発現を目指す

### ④ 海運の刷新

- ・ビッグデータを活用し、気象や海象に応じた最適な**効率的運航**を実現
- ・省エネ船の導入促進
- ・海上交通管制の一元化による湾内の混雑緩和



【目標】  
雑貨貨物の内航海海上輸送量を10%増加(目標:2020年度)



# 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

○平成22年8月 阪神港・京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、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資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

## 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援



## 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



## 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 荷役システムや情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業等によるコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

政策目的

政策目標

主な施策

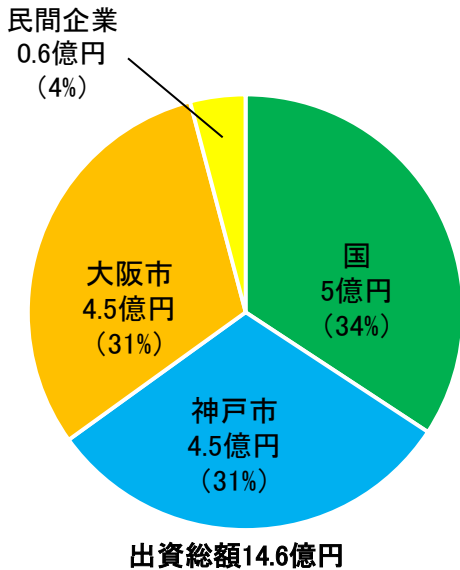


# 阪神港・京浜港における特定港湾運営会社の設立

阪神港においては平成26年12月に、京浜港においては平成28年3月にそれぞれ国が港湾運営会社に出資を行い国・港湾管理者・民間のオールジャパンで運営する体制を構築。

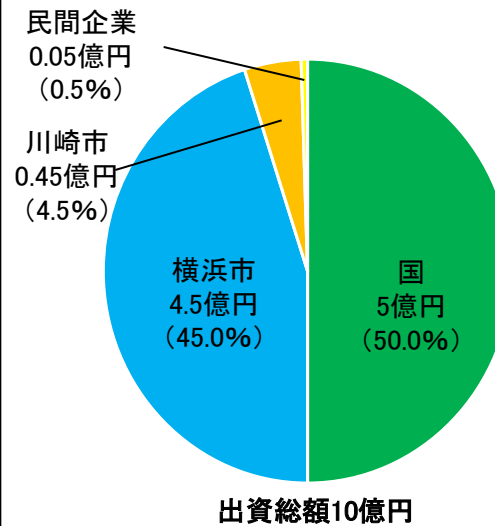
## 「阪神国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 平成26年10月1日  
(特例港湾運営会社である大阪港埠頭(株)と神戸港埠頭(株)が経営統合)
- ◆指定日 平成26年11月28日(港湾法に基づく港湾運営会社の指定)
- ◆国出資日 平成26年12月26日
- ◆代表者 代表取締役会長 犬伏 泰夫(元 神戸港埠頭(株)代表取締役社長)  
代表取締役社長 川端 芳文(元 大阪港埠頭(株)代表取締役社長)
- ◆所在地 兵庫県神戸市中央区御幸通8丁目1番6号 神戸国際会館20階
- ◆社員数 87名
- ◆出資比率 国(34%)、神戸市(31%)、大阪市(31%)、民間企業(4%) (合計14.6億円)



## 「横浜川崎国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 平成28年1月12日  
(特例港湾運営会社である横浜港埠頭(株)が新設分割により設立)
- ◆指定日 平成28年3月4日(港湾法に基づく港湾運営会社の指定)
- ◆国出資日 平成28年3月25日
- ◆代表者 代表取締役社長 諸岡 正道  
(元 NYKバルク・プロジェクト貨物輸送(株)代表取締役社長)
- ◆所在地 神奈川県横浜市西区みなとみらい2丁目3番1号  
クイーンズタワーA棟 14階
- ◆社員数 28名
- ◆出資比率 国(50%)、横浜市(45%)、川崎市(4.5%)、民間企業(0.5%) (合計10億円)



# 港湾運営会社による集貨支援制度

平成26年10月1日に経営統合した阪神国際港湾株式会社により、基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物を集貨するための国際戦略港湾競争力強化対策事業(国による補助:事業費の1/2)を実施。

基幹事業名	個別事業名	主な対象者
広域集貨促進事業	国際フィーダー利用促進事業	内航船社
	海外フィーダー等貨物誘致事業	
	海外フィーダー貨物等誘致事業	外航コンテナ船社
	陸上輸送等貨物誘致事業	荷主、フォワーダー
新規基幹航路誘致事業	新規航路誘致事業	外航コンテナ船社
	航路サービス拡充促進事業	外航コンテナ船社
渋滞対策事業	ゲートオープン時間延長事業等	ターミナルオペレーター

## 国際フィーダー利用促進事業

阪神港の国際フィーダー航路網を充実させるため阪神港と西日本諸港を結ぶ国際フィーダーにおける新規航路の開設や既存航路の増便など、内航船社との間で事業を実施をする。



### 事例

- 瀬戸内・九州の各港と阪神港を結ぶ国際フィーダー船を外航船社の専用船とし、阪神港発着の母船と接続。
- 主な寄港地 神戸～福山～神戸～岩国～神戸～門司

瀬戸内・九州の貨物を阪神港から北米・欧州へ

## 海外フィーダー等貨物誘致事業

北米・欧州等発着の貨物を集貨し、スケールメリットを活かすことでターミナルコストの低減を促進するために、外航船社、鉄道又はトラック等の陸上輸送事業者、フェリー船社、荷主等との間で海外フィーダー貨物の阪神港への集貨が見込まれる事業を実施する。



### 事例

- 現在、徳山から釜山T/Sで北米まで輸送されている貨物を、本事業の活用で神戸接続に転換する。
- 輸送ルート 徳山～釜山～北米 ⇒ 徳山～神戸～北米

釜山T/S貨物を阪神港から北米・欧州へ

## 新規航路誘致事業

阪神港に新規寄港するコンテナ定期航路を運航する外航船社との間で、新規基幹航路を開設する事業を実施する。



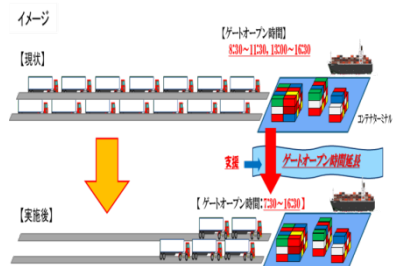
### 事例

- 現在、阪神港へ寄港せずに北米・中国間を運航している航路を、阪神港への寄港を実現させる。

国際基幹航路を阪神港へ誘致

## 渋滞対策事業

コンテナターミナルのゲート前の混雑の緩和を図り、コンテナ貨物の搬出入にかかる時間の短縮を図るため、早朝及び昼休み時間帯のゲートオープンに対する事業を実施する。



### 事例

- 早朝時間帯や昼休み時間帯もゲートオープンを行い、混雑緩和を図る。

ゲート前混雑の緩和、待ち時間の短縮

# 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用することにより、西日本諸港における**国際フィーダー航路の寄港便数が29便／週増加**し、また、国内外の貨物を阪神港へ**約14万TEU集貨**（平成27年度実績）。

## 〔主な事例〕

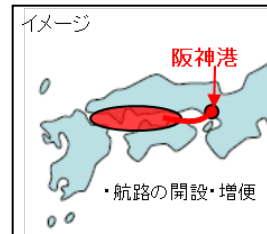
### 国際フィーダー利用促進事業

内航船社を支援

東アジア主要港へ流れている西日本諸港の海外トランシップ貨物を阪神港に集積するため、国際フィーダー輸送網の充実を目的とし、阪神港に寄港する内航輸送体制を構築する事業

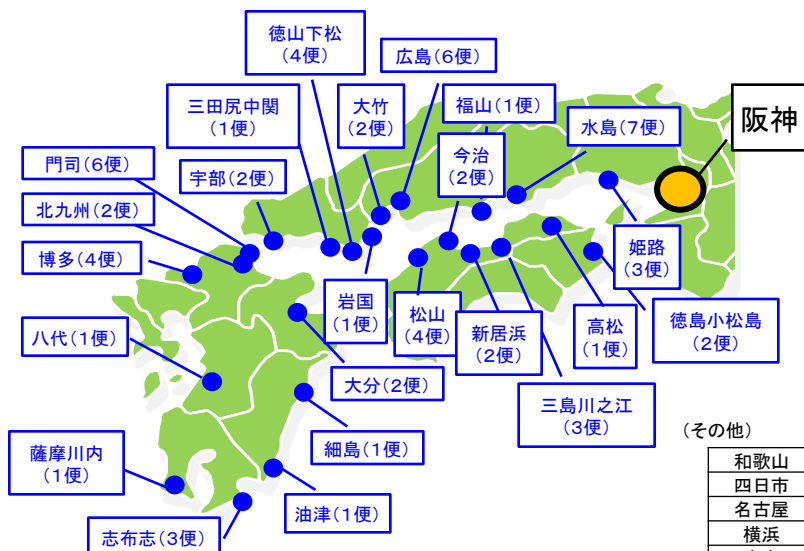
### 事例

- 瀬戸内・九州の各港と阪神港を結ぶ国際フィーダー船を外航船社の専用船とし、阪神港発着の母船と接続する。
- 主な寄港地 神戸～福山～神戸～岩国～神戸～門司

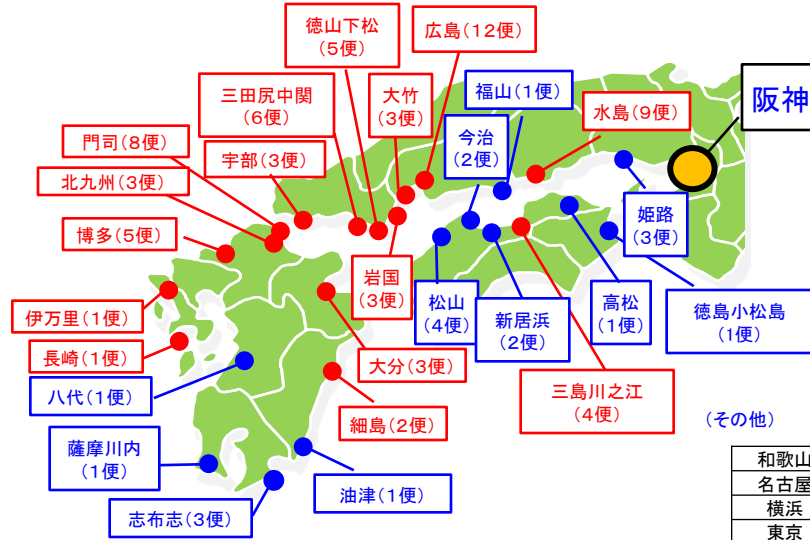


## 内航航路網を充実し、阪神港への集貨促進

### 事業実施前(2014.4)



### 事業実施後(2016.8)



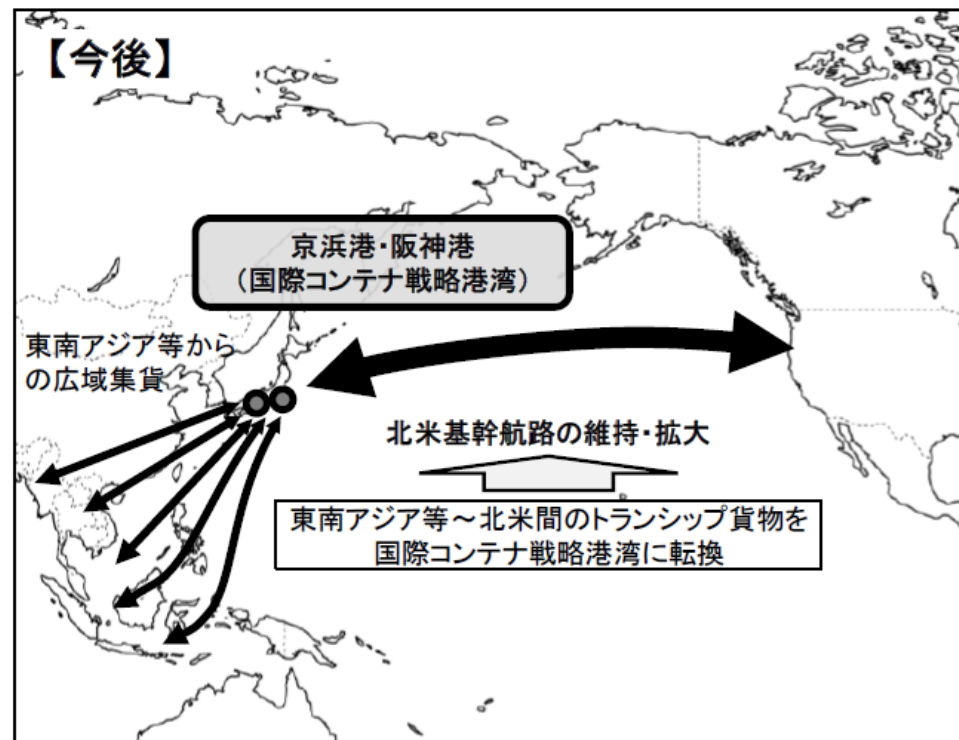
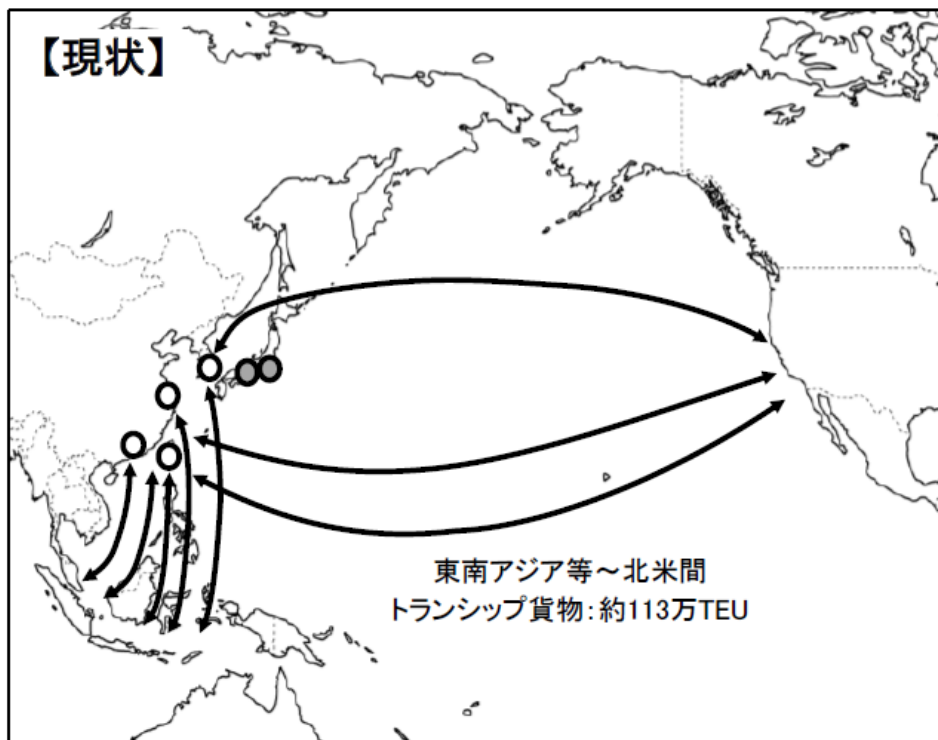
29便／週の増加  
(約43%増)

その他、海外フィーダー等貨物誘致事業、新規航路誘致事業、渋滞対策事業を実施し、国際競争力強化対策事業を実施。

# 我が国港湾のアジア・イーストゲートとしてのハブ機能の強化

港湾運営会社が基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨や新規航路の誘致のために実施する事業に対し支援を行う。

特に、国際基幹航路の維持・拡大を強力に推進するため、高い経済成長等を背景に増大する東南アジア地域貨物等を取り込むべく、アジアからの広域集貨を図る。



## 我が国港湾のアジア・イーストゲートとしてのハブ機能の強化



# 国際コンテナ戦略港湾における「創貨」

阪神港における企業進出のための支援制度を拡充することで、貨物の需要の創出を促進する。

**国際戦略港湾に立地する  
物流施設の整備に対する支援事業  
(特定用途港湾施設整備事業)**

国際戦略港湾において、流通加工機能を有する荷さばき施設（上屋）又は保管施設（倉庫）を整備する民間事業者への無利子貸付を行う。

**【対象施設】**

国際戦略港湾（阪神港、京浜港）の埠頭の近傍に立地する物流施設（上屋、倉庫）

**【貸付比率】**

国：港湾管理者：民間事業者  
= 3：3：4

**老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進事業  
(港湾機能高度化支援施設整備事業)**

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るため、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する補助を行う。

**【対象事業】**

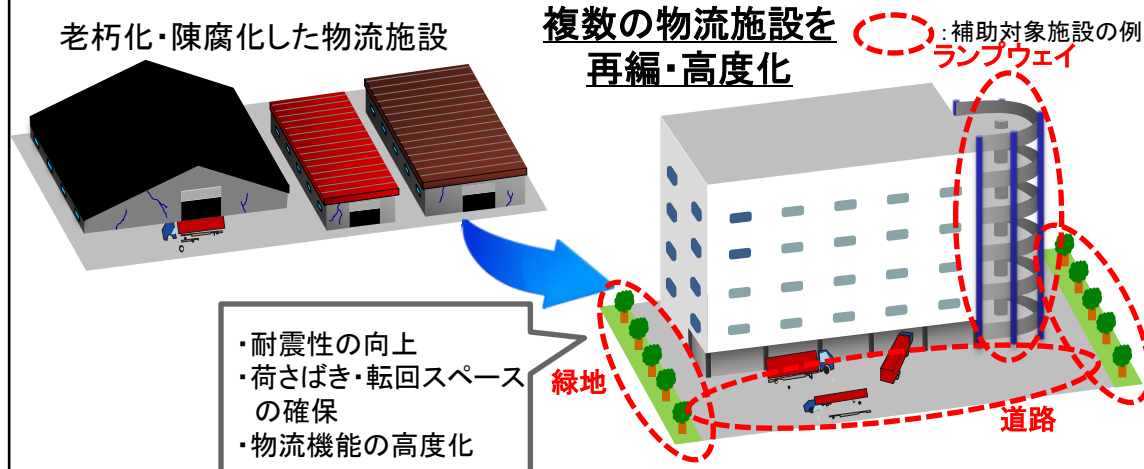
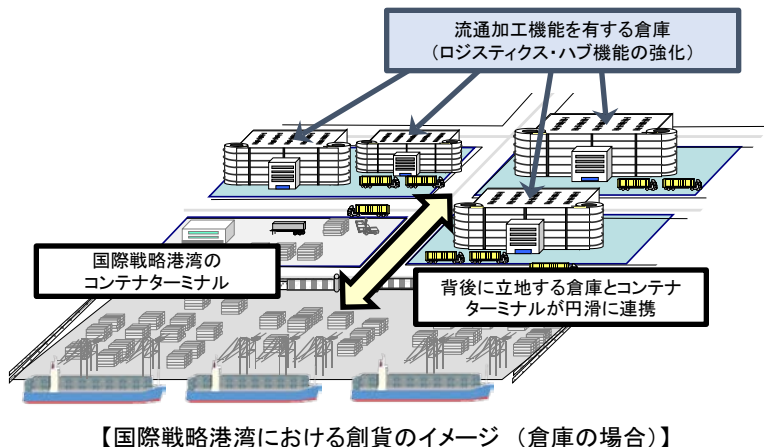
- 以下の要件を全て満たす事業
- 2以上の物流施設の更新を伴う、2以上の事業者による物流施設の整備であること
  - 整備される物流施設の延床面積が3千㎡以上となること
  - 当該港湾における防災機能の向上及び物流の効率化が図られるものであること

**【補助対象施設】**

- 物流施設の共用部（ランプウェイ・スロープ等）※及び共同施設（道路・緑地等）  
※免震機能を含む

**【補助率】**

- 1/3



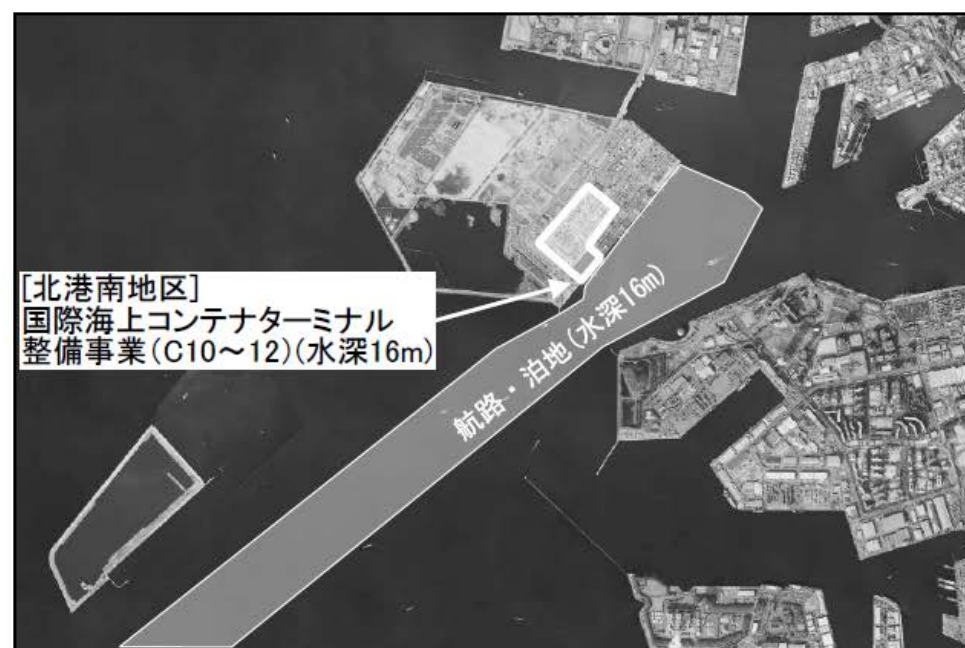
# 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

## ■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては8,000TEU～10,000TEUクラスが主流となっている。基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進する。



神戸港実施中プロジェクト（平成28年度）



大阪港実施中プロジェクト（平成28年度）

## 関西国際空港及び大阪国際空港の運営

### [役割分担]

運営権者

**関西エアポート株式会社**

公共施設等運営権を取得し、**両空港の運営**を実施  
(運営期間：2016年4月～60年3月の44年間)

- 着陸料・商業売上等の運営収入

運営権の設定

運営権対価

空港  
管理者

**新関西国際空港株式会社** (国出資100%)

- ◇ 関西国際空港の滑走等の空港資産の所有
- ◇ 伊丹空港の土地・滑走等の空港資産の所有



- 関空の国際拠点空港としての再生・強化、関西全体の航空輸送需要の拡大
- 関空債務の早期の確実な返済

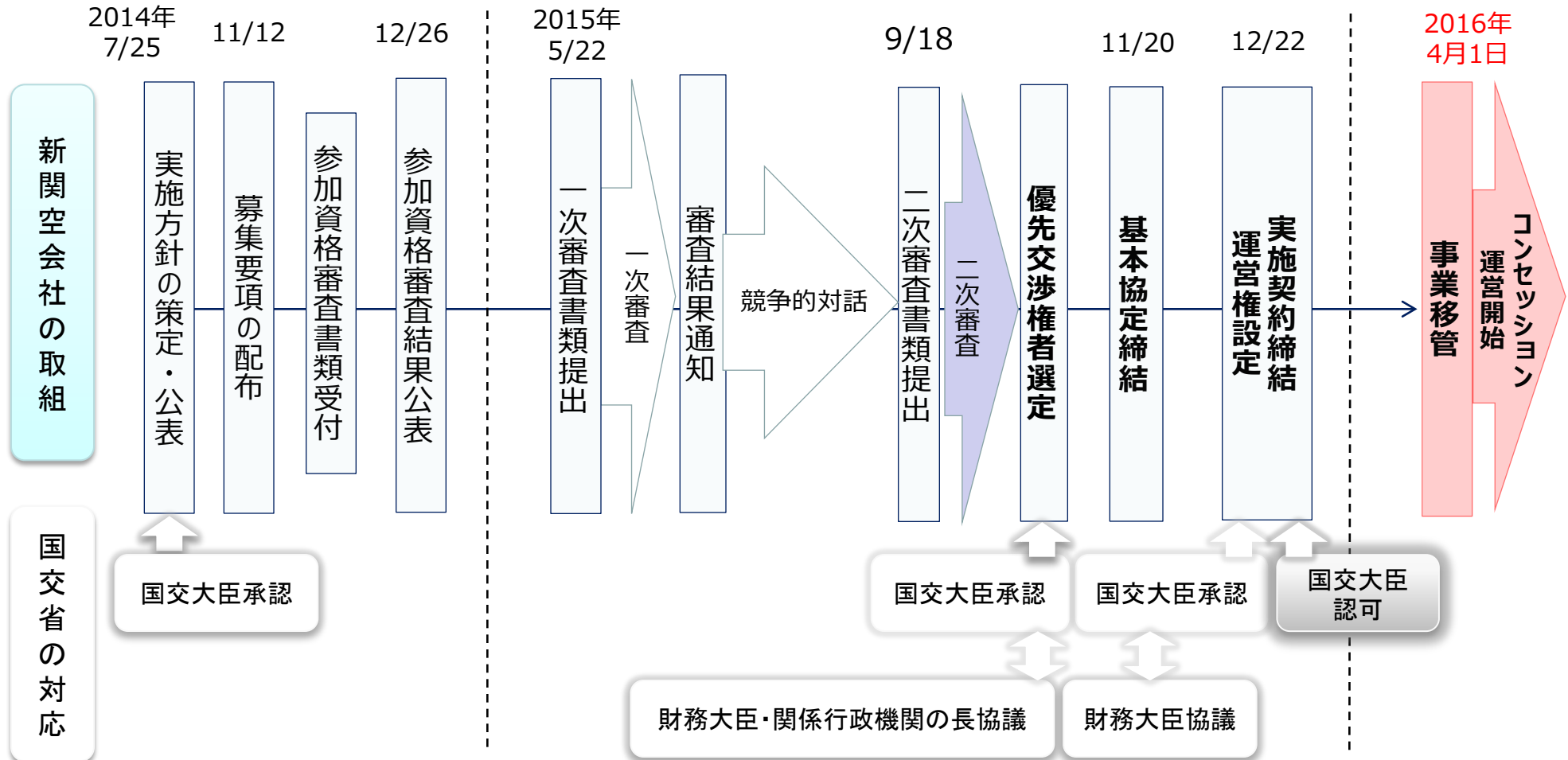
貸付 ↑ ↓ 地代

**関空土地保有会社**  
(連結会社)



## コンセッション運営開始までの流れ

「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」が設立した「**関西エアポート株式会社**」が運営開始



- (※1) 優先交渉権者選定後速やかに、優先交渉権者の名称及び第二次審査結果の結果概要を適宜の方法により公表する。
- (※2) 審査結果及びPFI法第22条第2項に定める実施契約の内容については、適宜の方法により公表する。

# 環境にやさしいモーダルシフトや物流効率化の推進

- 関西の物流分野におけるCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた荷主企業と物流事業者の連携、協働による取組を支援し、グリーン物流パートナーシップ推進事業の普及・促進を図るため、平成20年度よりグリーン物流セミナー（鉄道版）、（海上版）をそれぞれ開催している。
- 平成28年度についても鉄道版セミナーを9月に開催、海上版セミナーは11月に開催予定。



## グリーン物流セミナー

事務局:近畿運輸局、神戸運輸監理部、近畿経済産業局

荷主企業、物流事業者向けに、海運・鉄道へのモーダルシフト推進をテーマとした「グリーン物流セミナー」を開催。有識者による講演や施設、荷役の見学等を実施。

○**鉄道版** 平成28年9月21日開催

参加人数:講演 88名

見学会 81名(吹田貨物ターミナル駅)

○**海上版** 平成28年11月16日開催予定

参加人数:講演・船内見学・相談会 50名募集予定

会場:阪九フェリー(株)「ひびき」



# 平成28年度 モーダルシフト等推進事業

トラック輸送から大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を、荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する。

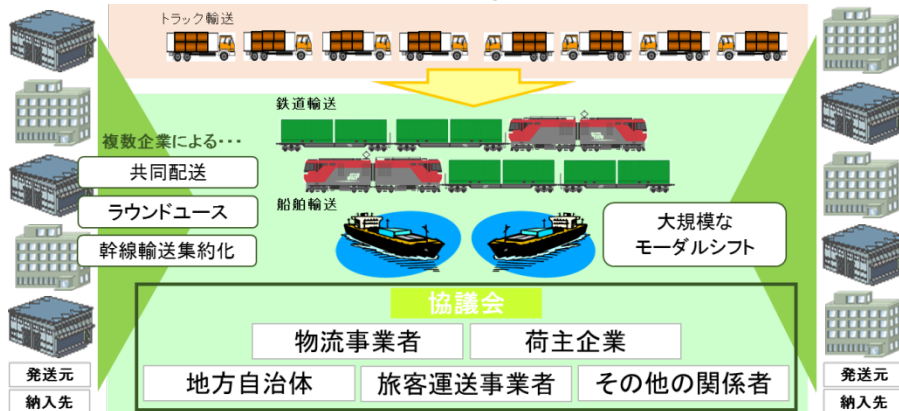
## 「モーダルシフト等推進事業」

モーダルシフト等の物流効率化に関する取組において、協議会の開催等の事業計画の策定に要する経費への支援を行う。またモーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費の一部に対する支援を行う。

支援対象となる取組	計画策定経費補助	運行経費補助	
大量輸送機関への転換	モーダルシフト	継続 (補助率:1/2以内)	
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		追加 (補助率:定額)
	共同配送	対象外	
	コンテナラウンドユース(往復利用)		
	その他のCO2排出量の削減に資する取組		

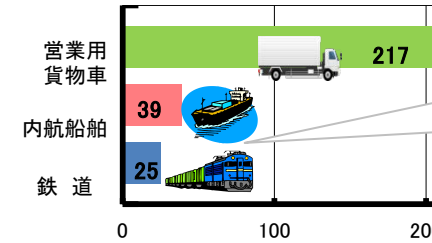
- ・ 計画策定経費の支援を通じ、大きな効果が期待できるが実現が容易ではない「多様・広範な関係者による合意形成」を促進。
- ・ 計画実行開始後、2年間の実績を報告。
- ・ 物流の効率化を通じ、労働力不足対策等に貢献。

## 多様・広範な関係者の合意形成による取組のイメージ



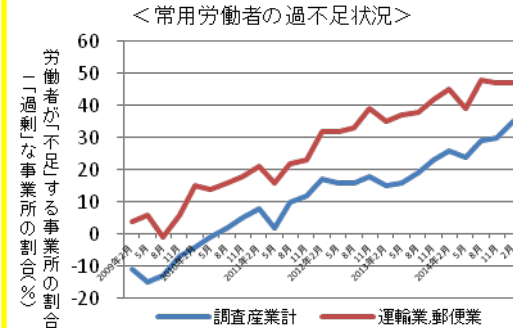
## 参考

### ○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量

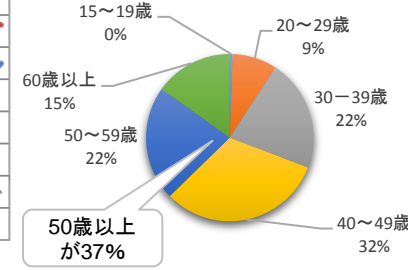


トラック輸送に比べ、船舶輸送は約6分の1、鉄道輸送は約9分の1のCO2排出量

### ○労働力不足の深刻化



### <トラック業界の年齢構成>



### ○交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)(抜粋)

基本的方針C.持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

[53]モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ【2012年度 187億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

# 若年内航船員の確保・育成対策

中学校進路指導担当教諭アンケート(教育関係者への認知度向上)

総合学習を利用した  
出前講座(進路段階)

・近畿運輸局管内の公立中学校  
960校に実施

練習船の見学 体験乗船  
(理解醸成段階・進路段階)

・近畿運輸局管内の中学校を対象



・小中学生を対象に実施



長期的視点に立った取組

「海の魅力」「海運の重要性」の理解を深める

+

若年船員の確保対策(就職段階)

船員教育機関との連携・就職及び進学促進

インターンシップ  
(就業体験)

・近畿及び近隣の水産系高校6校の学生を対象

水産系高校での  
講演

・京都府立海洋高校、福井県立若狭高校において実施  
・学生及び保護者数名を交えて実施  
・教諭との懇談会実施

船員就職セミナー

・OSAKAしごとフィールドで船員就職セミナーを実施  
・任期退役予定自衛官に対する船員就職セミナーを実施

内航船員対策懇談会

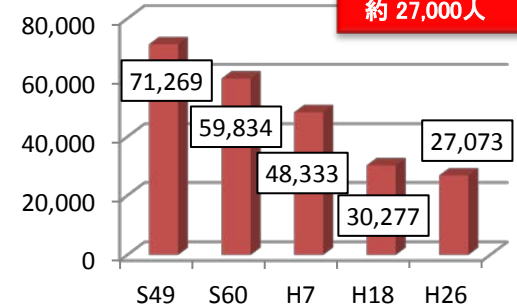
・水産系高校の進路担当教諭、海運事業者、近畿内航船員対策協議会メンバーによるインターンシップ報告・意見交換

内航船員数の推移

約 71,000人

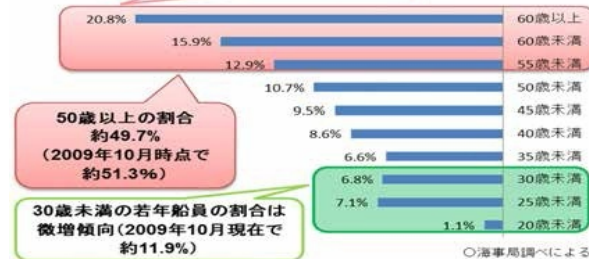
近い将来  
5,000人の不足

約 27,000人



60歳以上の割合約20.8%  
(2009年10月時点で約14.0%)

(2014年10月現在)



50歳以上の割合  
約49.7%  
(2009年10月時点で  
約51.3%)

30歳未満の若年船員の割合は  
微増傾向(2009年10月現在で  
約11.9%)

○海事局調べによる。

# トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

## 【目的】

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック輸送における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図る。

※労働基準法改正法案は現在「継続審議」扱いとなっておりますが、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）について、中小企業への適用猶予を見直し、平成31年4月から適用することとされています。

## 【スケジュール】

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討	協議会の設置及び開催				
②長時間労働の実態調査、対策の検討	調査・検証			定期的な更新 対策のフォローアップ	
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化		パイロット事業の実施			
④長時間労働改善ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及		
⑤長時間労働改善の普及・定着					普及・定着の促進 助成事業の実施

## 【構成メンバー(近畿6府県)】

- ・学識経験者 ・経済団体
- ・荷主 ・トラック運送事業者
- ・労働組合
- ・行政機関  
(運輸局、労働局、経産局)

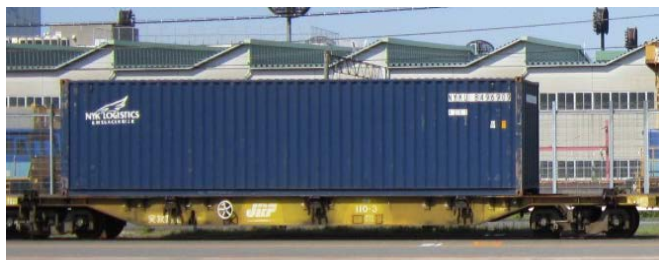
【平成27年度  
地方協議会実施状況】  
2府4県 各3回  
延べ18回

【平成28年度  
地方協議会開催日】

大阪	7月29日
京都	8月19日
兵庫	8月22日
奈良	10月13日
滋賀	9月29日
和歌山	8月24日



## ▶1. 海上コンテナダイレクト輸送サービス



定期コンテナ船で輸出入されるISO規格の国際海上コンテナ(20ft、40ft)をそのままダイレクトに貨車輸送。

## ▶2. SEA&RAILサービス



船社+JRのレールネットワークを活用した国際複合一貫輸送としてのパッケージ商品。高速性と小口対応が売り。

## ▶3. クロスドックサービス(海コン⇔JRコン積替え輸送)



貨物駅内で海上コンテナ⇔JR12ftコンテナを迅速に積替えることで、全国を網羅する12ftレールネットワークをフル活用。

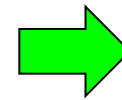
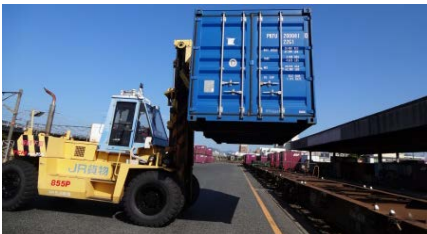
# 1.海上コンテナ ダイレクト輸送サービス

## ◆貨車積載方法

◎コンテナ車1両(60ft)に 20ftは3個まで(重量による)、40ftは1個積載



◎荷役方法 20ft(空・軽量物)はフォークリフト、40ftはトップリフター



(参考)国内コンテナ

※貨車1両の最大積載荷重は約40tとなります。



12ftコンテナ × 5個

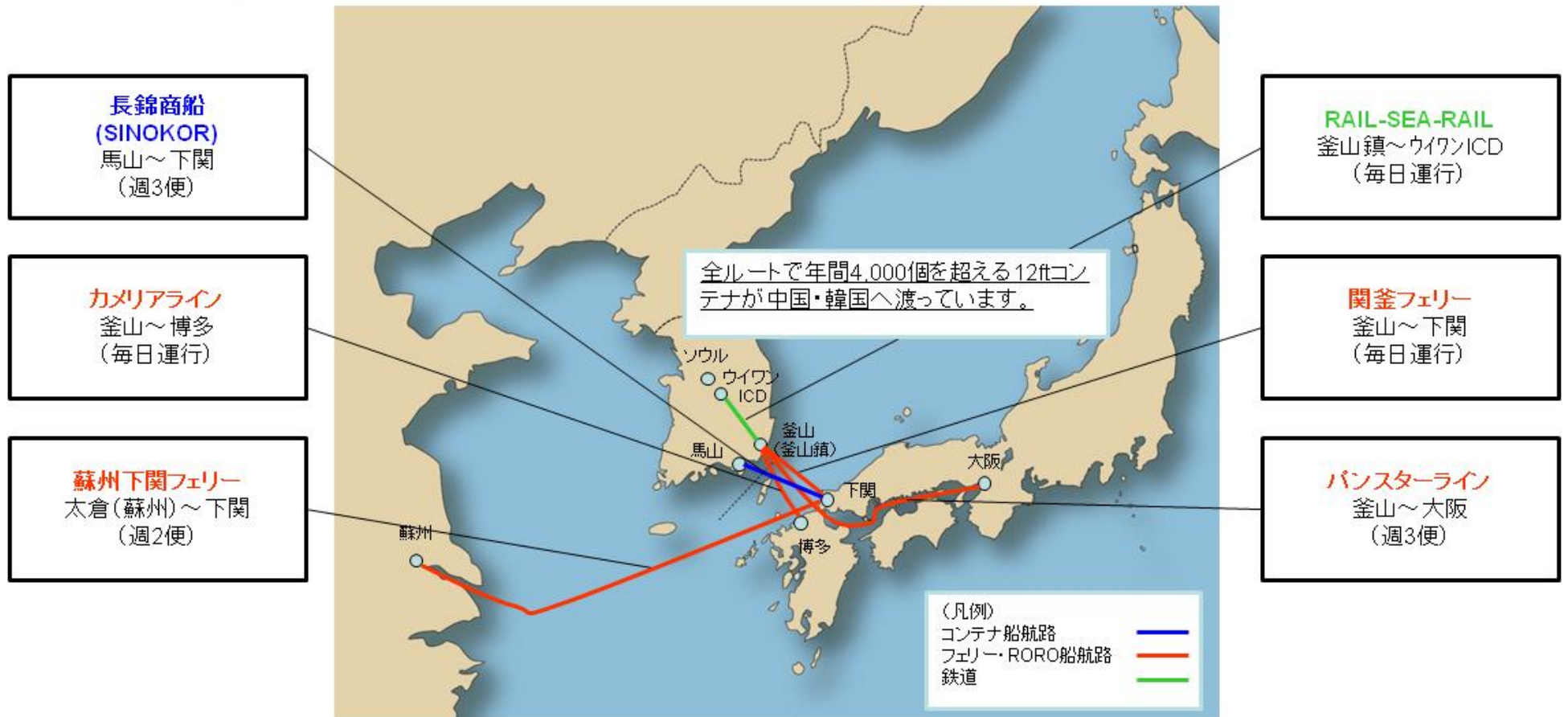


31ftコンテナ × 2個



## II.SEA&RAILサービス

- ◆ 高速性を売りに小ロット貨物市場をターゲットにした中国・韓国との輸出入貨物の複合一貫輸送サービス。









# 阪神圏の自動車専用道路網

