

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

1. 全般の動き

- 1－1. 経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日 閣議決定) …2
- 1－2. 未来投資戦略2017(平成29年6月9日 閣議決定) …4
- 1－3. 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)(平成29年7月28日 閣議決定) …7
- 1－4. 国土交通省生産性革命プロジェクト(第6回会合:平成29年8月31日) …8

2. 各分野の動き

- 2－1. 海運・港湾を取り巻く情勢 …11
- 2－2. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ素案)の概要 …15
- 2－3. 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 …18
- 2－4. LNGバンカリング拠点の形成促進 …24
- 2－5. 第5回 西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会 …25
- 2－6. 関西国際空港の最近の動向について …26
- 2－7. 神戸空港のコンセッション …27
- 2－8. 改正物流総合効率化法について …28
- 2－9. 国土交通省物流審議官部門 平成30年度概算要求(一般会計・エネ特)・税制改正要望の概要 …30
- 2－10. 道路ネットワーク …31
- 2－11. 関西国際空港アクセス・なにわ筋線構想 …34
- 2－12. 「手ぶら観光」の取組 …35

1-1. 経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日 閣議決定）

第2章 成長と分配の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題

2. 成長戦略の加速等

(1) Society5.0※の実現を目指した取組

① 戦略分野

- ii) 移動革命の実現: 物流効率化と移動サービスの高度化を進め、交通事故の減少、現場の人手不足や移動弱者の解消につなげるため、自動走行の公道実証や安全運転サポート車の普及促進、ドローンの産業利用の拡大等を図る。
- iii) サプライチェーンの次世代化: 個々の顧客・消費者のニーズに即した革新的な製品・サービスを創出する。

(6) 海外の成長市場との連携強化

② 戦略的な輸出・観光促進

農林水産業の輸出力を強化するため、JFOODOを核として、綿密な需要把握に基づく戦略的なプロモーション等を行うとともに、地域商社等の取組、物流や輸出環境の整備等を促進する。また、JASなどの規格・認証の活用や国際規格化等を戦略的に推進するとともに、効果的・効率的な輸出拠点整備を、ハード・ソフト両面から進める。

※ Society 5.0・・・○近年急激に起きている第4次産業革命(IoT、ビッグデータ、人工知能(AI)、ロボット、シェアリングエコノミー等)のイノベーションを、あらゆる産業や社会生活に取り入れることにより、様々な社会課題を解決する「Society5.0」を実現(「未来投資戦略(平成29年6月9日)」より)。
○狩猟社会、農耕社会、工業社会、情報社会に続くような新たな社会を生み出す変革を科学技術イノベーションが先導していく、という意味を込めている(「第5次科学技術基本計画(平成28年1月22日)」より)。本計画の中では、ICTを最大限に活用し、サイバー空間とフィジカル空間(現実世界)とを融合させた取組により、人々に豊かさをもたらす「超スマート社会」を未来社会の姿として共有し、その実現に向けた一連の取組を更に深化させつつ「Society 5.0」として強力に推進し、世界に先駆けて超スマート社会を実現していく、とされている。

革命	特徴
第1次産業革命	18世紀後半、蒸気・石炭を動力源とする軽工業中心の経済発展および社会構造の変革。イギリスで蒸気機関が発明され、工場制機械工業が幕開けとなった
第2次産業革命	19世紀後半、電気・石油を新たな動力源とする重工業中心の経済発展および社会構造の変革。エジソンが電球などを発明したことや物流網の発展などが相まって、大量生産、大量輸送、大量消費の時代が到来。フォードのT型自動車は、第2次産業革命を代表する製品の1つといわれる
第3次産業革命	20世紀後半、コンピューターなどの電子技術やロボット技術を活用したマイクロエレクトロニクス革命により、自動化が促進された。日本メーカーのエレクトロニクス製品や自動車産業の発展などが象徴的である
第4次産業革命	2010年代現在、デジタル技術の進展と、あらゆるモノがインターネットにつながるIoTの発展により、限界費用や取引費用の低減が進み、新たな経済発展や社会構造の変革を誘発すると議論される

(出典)総務省「第4次産業革命における産業構造分析とIoT・AI等の進展に係る現状及び課題に関する調査研究」(平成29年)

1-1. 経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日 閣議決定）

第2章 成長と分配の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題

4. 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

(4) 地域の活性化

① 地域活性化に向けた取組

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。

海事クラスターの活性化、産業を支える港湾の強化、LNGバンカリング拠点形成等を通じ、地域経済を押し上げる。

(5) 国土強靱化・防災、成長力を強化する公的投資への重点化

③ 成長力を強化する公的投資への重点化

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、コンタクト・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減に発揮されるよう、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。

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、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、効率的な渋滞解消策やAIやIoTを用いた物流効率化など生産性向上に資するインフラの計画的整備を行う。

第3章 経済・財政一体改革の進捗・推進

3. 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

公共施設等の整備・運営に係る公的負担の抑制を図りつつ、民間投資やビジネス機会の拡大を図るため、「未来投資戦略2017」及び「PPP／PFI推進アクションプラン（平成29年改訂版）」に沿って、PPP／PFIの普及を着実に推進する。

⑤ PPP／PFIの推進

「未来投資戦略2017」及び「PPP／PFI推進アクションプラン（平成29年改訂版）」に基づき、コンセッション事業等をはじめ、多様なPPP／PFIの活用を重点的に推薦する。

1-2. 未来投資戦略2017（平成29年6月9日 閣議決定）

第2 具体的施策

1 Society5.0に向けた戦略分野

2. 移動サービスの高度化、「移動弱者」の解消、物流革命の実現

(2) 新たに講ずべき具体的施策

ヒト・モノの移動について、我が国が本格的な人口減少社会に直面し、生産年齢人口の減少が見込まれる中、地域における公共交通網維持、人手不足が深刻化している物流分野への対応、交通事故の減少等が喫緊の課題である。

陸上の自動走行に加えて、物流効率化や移動サービスの高度化に向けて、空路、海路における自動化にも積極的に取り組んで行く。そのため、小型無人機(ドローン)による荷物配送など産業利用を拡大していくとともに、「自動運航船」を社会に取り入れるため、研究開発や基準・ルールの整備などによる海上交通の高度化を進めるための取組を行う。

i) 実証プロジェクトの円滑・迅速な推進

・高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、2020年に高速道路(新東名)での後続無人での隊列走行を実現するため、本年度中に後続車有人システム、来年度に後続車無人システムの公道実証を開始する。本年中に、公道実証に向けた安全を確保する車間距離に関連した事項について検討し、具体的な走行場所や走行方法を確定し走行計画を整備する。あわせて、ダブル連結トラックの実験の状況も踏まえ、隊列走行に用いる技術や実証の成果や運用ルール等に応じ、インフラ面等の事業環境を検討する。

iv) 小型無人機(ドローン)等の産業利用拡大に向けた環境整備

・小型無人機について、来年には山間部などニーズの見込まれる地域で荷物配送を実施し、2020年代には人口密度の高い都市でも安全な荷物配送を本格化させるため、補助者を配置しない目視外飛行や第三者上空飛行など高度な飛行を可能とするための技術開発と制度的対応を進める。福島浜通り地域の実証フィールドの活用を通じて機体の性能評価基準を本年度中に策定し、複数の機体の同時活動を可能とする運航管理システム・衝突回避技術等の開発や国際標準化を進めるとともに、目視外飛行の実現に向けた電波利用の在り方について、小型無人機の運航ルール・技術開発の進展も踏まえて、調査・検討を進める。あわせて、補助者を配置しない目視外飛行に係る機体や操縦者等の要件を本年度中に明確化し、航空法に基づく許可・承認の審査要領を来年度早期に改訂するとともに、関係者との合意形成・安全対策の策定に取り組む協議会を活用した申請手続の合理化を検討する。こうした小型無人機などロボット技術の活用により、物流効率化など産業利用の拡大を図る。

1-2. 未来投資戦略2017（平成29年6月9日 閣議決定）

第2 具体的施策

I Society5.0に向けた戦略分野

4. インフラの生産性と都市の競争力の向上等

(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、生産性向上や民間投資の喚起等のインフラストック効果が最大限発揮される取組を進める。

ii) 生産性向上による産業インフラの機能強化等

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、生産性革命の実現を図る。

- ・荷役機械の遠隔操作化に向けた制度改正を本年度中に行うとともに、AIやIoT等も活用することで港湾物流全体の効率化を推進する。
- ・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。
- ・高速道路と近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等の民間施設を直結するインターチェンジを民間企業の発意と負担により整備する制度の活用を推進するため、速やかに具体的なルール化を行う。

6. エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大

(2) 新たに講ずべき具体的政策

iii) 新たなエネルギーシステムの構築等

- ・水素エネルギーを本格活用する「水素社会」の実現に向け、家庭用、業務・産業用の燃料電池の導入を進めるとともに、水素ステーションの戦略的整備に向けた官民一体の新たな推進体制の構築、コスト低減等に向けた技術開発・実証、新たな規制改革実施計画に基づく水素ステーションの保安管理等に関する規制改革をパッケージで推進し、燃料電池自動車や燃料電池バス、水素ステーション等の普及を加速化する。これらに加え、国際的な水素サプライチェーン構築と水素発電の技術開発・実証を進めるとともに、2030年頃の本格導入に向けたシナリオ等を盛り込んだ、水素社会実現への政府を挙げての基本戦略を年内に策定する。

1-2. 未来投資戦略2017（平成29年6月9日 閣議決定）

第2 具体的施策

Ⅱ Society5.0に向けた横割課題

B. 価値の最大化を後押しする仕組み

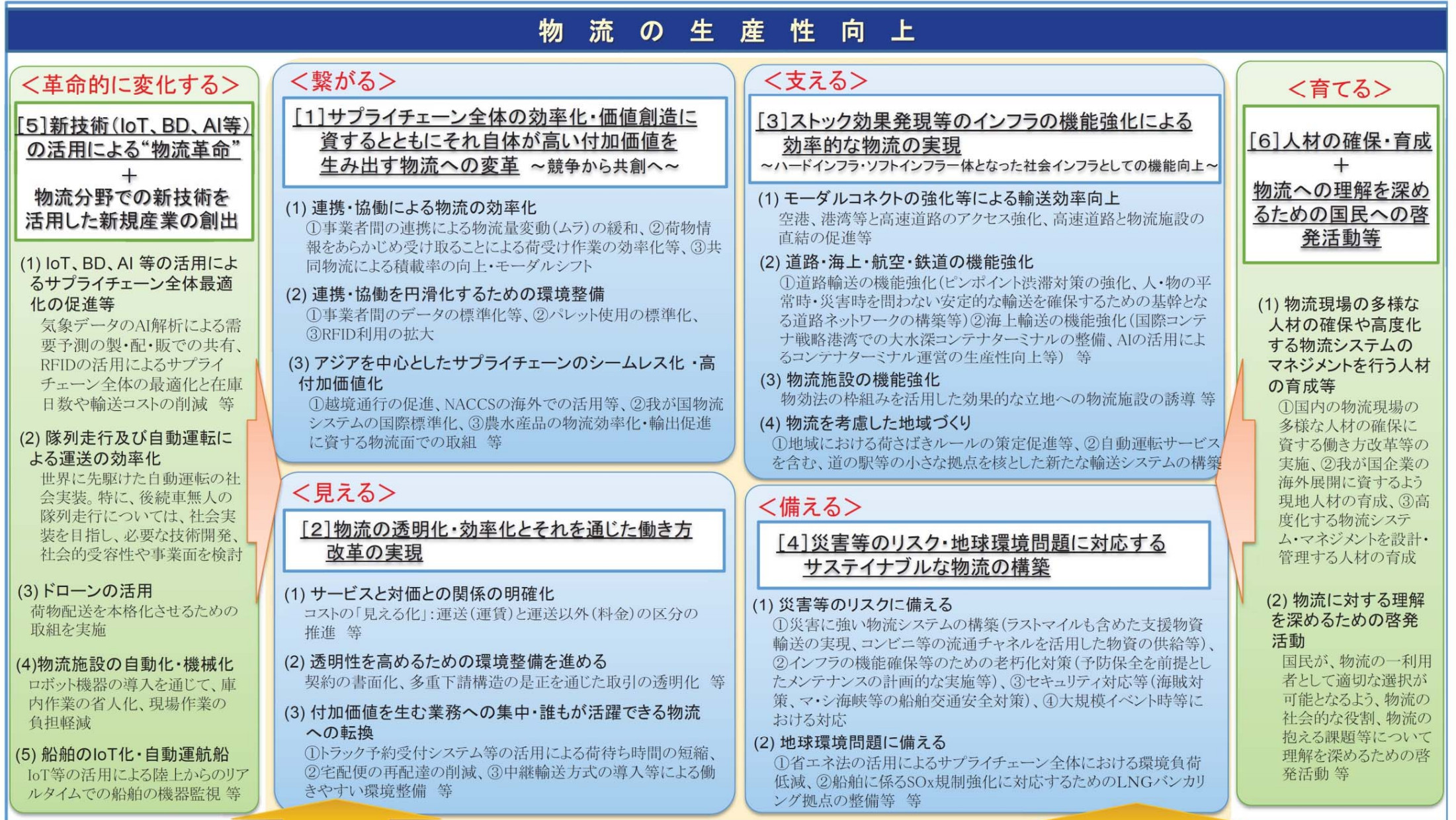
4. 公共サービス・資産の民間開放（PPP／PFIの活用拡大等）

（2）新たに講ずべき具体的施策

公共施設等運営権方式については、公共施設等の運営に民間の経営原理を導入することにより、厳しい財政現況の下での効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするとともに、民間企業に大きな市場と国際競争力強化のチャンスをもたらすものである。こうしたことから、「PPP/PFI推進アクションプラン（平成29年改定版）」（平成29年6月9日民間資金等活用事業推進会議決定。）に掲げられた空港、水道、下水道、道路、文教施設、公営住宅について、引き続きその進捗や数値目標の達成に努めるほか、新たに掲げられたクルーズ船向け旅客ターミナル施設及びMICE施設についても数値目標の達成に向けた取組を強化する必要がある。

1-3. 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)(平成29年7月28日 閣議決定)

◆物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
◆現行大綱策定後、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
◆社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、物流の生産性向上に向けた、6つの視点からの取組を推進。



1-4. 国土交通省生産性革命プロジェクト(平成29年8月31日 第6回会合)

『12. 物流生産性革命～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～』

プロジェクトの概要

- ・近年の我が国の物流は、トラック積載率が41%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など「**業務効率の改善**」、②受け取りやすい宅配便、物流システムの国際標準化の推進など「**付加価値の向上**」を推進。物流事業の**労働生産性を2割程度向上**させる。

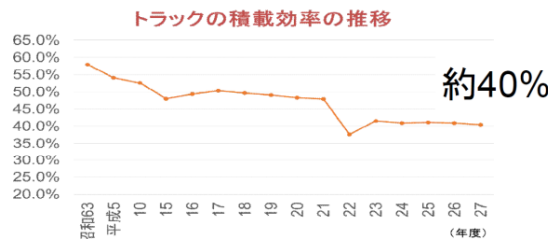
我が国の物流を取り巻く現状

- トラックの輸送能力の**約6割**は未使用

- 1運行で**2時間弱**の荷待ち時間が発生

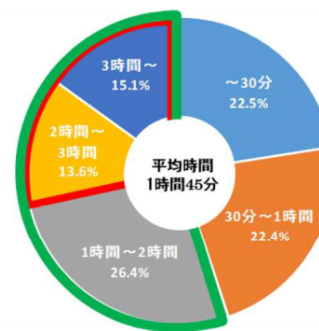
- 約4割**の荷役業務で対価が支払われていない

- 宅配便の**約2割**は再配達



(出典)国土交通省「自動車輸送統計年報」

1運行あたりの手待ち時間の分布



- 天井高さ3mでは、**70%以上**の路線トラックが屋内駐車場に入れない

- アジア等の新興国では高品質なコールドチェーン等が**構築されていない**国が存在

業務効率の改善と**付加価値の向上**により、物流の大幅なスマート化を図る「**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、**業務効率を改善**

(2) 連携と先進技術で、**付加価値の向上**

<施策例>

- ・中継輸送を含む**共同輸配送**や、**荷待ち時間の削減**を支援
- ・港湾におけるゲートの**受付自動化の推進**、海上交通管制の**一元化**
- ・**ドローンによる荷物配送**のための環境整備 等

- ・荷主も参画する協議会でトラック業務の課題抽出、対策実施
- ・オープン型宅配ボックスの導入促進等による**宅配便再配達**の削減
- ・**物流を考慮した建築物**の設計・運用の促進 等

<施策例>

- ・我が国物流システムの**国際標準化の推進**
- ・高度な鮮度保持輸送技術の開発・普及
- ・手ぶら観光の促進 等

物流事業の労働生産性を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して、**2020年度までに2割程度向上**

1-4. 国土交通省生産性革命プロジェクト(平成29年8月31日 第6回会合)

『12. 物流生産性革命～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～』

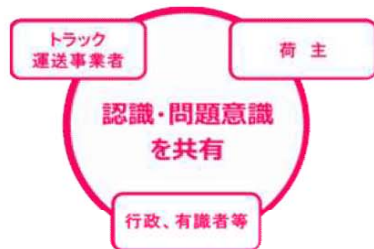
移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の**様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。**

【主な進捗】改正物流総合効率化法に基づき、モーダルシフトや共同輸配送等の**先進的なモデル事例を新たに14件(計33件)認定。**

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

- ・物流総合効率化法の枠組を活用し、共同輸配送等に係る計画の策定を支援
- ・中継輸送の実施の手引きの周知

【目標】

- ・積載効率を約2割向上
(2014年度:40.9%→2020年度:50%)
- ・物流総合効率化法に基づく輸配送の共同化のモデル事例を2020年度までに100事例創出
(実績:4件(2017年8月現在))

自動隊列走行の早期実現



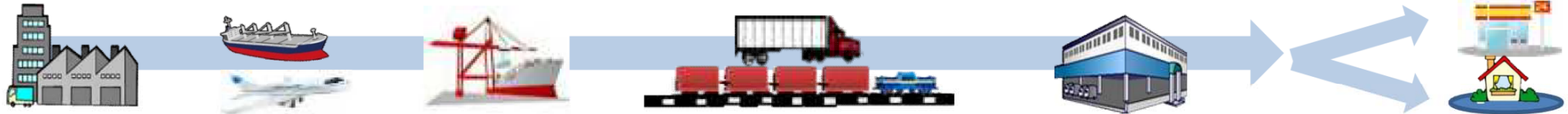
【目標】

2020年までに高速道路で後続無人での隊列走行の実現を目指す

物流を考慮した建築物の設計・運用の促進

- ・「物流を考慮した建築物の設計・運用について」(手引き)の周知・普及

ピンポイント渋滞対策、渋滞をなくす賢い料金



② 港湾の刷新～産業支援機能強化～

- ・IoTを活用したゲート処理の効率化、遠隔操作化等による荷役能力の向上、AI技術の導入を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有するコンテナターミナルを実現
- ・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

【目標】

2018年度からAIターミナルの実現に向けて実証事業を行い、早期の効果発現を目指す

③ 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

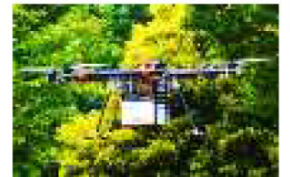


【目標】

雑貨貨物の内航海海上輸送量を10%増加
(目標:2020年度)

④ ドローンによる荷物配送

- ・小型無人機(ドローン)による荷物配送を可能とするため、安全確保を前提としつつ、必要な環境整備を加速し、関係者の取組を後押し。



【目標】

2018年に山間部等における荷物配送を実施し、2020年代には都市でも安全な荷物配送を本格化

1-4. 国土交通省生産性革命プロジェクト(平成29年8月31日 第6回会合)

『12. 物流生産性革命～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～』

連携と先進技術で、利便性の高いサービスを提供。**付加価値の向上**により、生産性も向上。

【主な進捗】消費スタイルの変化に対応した**オープン型宅配ボックスの導入促進**や、**政府広報等による啓発**を実施。

① 受け取りやすい宅配便

- ・宅配便の再配達を削減するため、消費者と宅配事業者・通販事業者間の**コミュニケーション強化**(配達時間の変更の容易化等)
- ・消費者の受取への**積極的参加**の推進
- ・受取方法の更なる**多様化・利便性向上**



【目標】

- ・補助制度により約500個のオープン型宅配ボックス導入を目指す
(目標:2017年度 補助金採択件数(一次公募):922件(順次設置予定))

③ コンテナ輸送の刷新

- ・鉄道・海上輸送を可能とする**高度な鮮度保持技術**の開発・普及
- ・地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とする**新型航空保冷コンテナ**の研究開発



【目標】

- ・農林水産物・食品の輸出額1兆円(目標:2019年 実績:約7500億円(2016年))
- ・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 実績:75%(2016年))

② 身軽な旅行を実現する物流

- ・宅配サービス等を活用し、訪日外国人旅行者が鉄道等で大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消



【目標】

- ・2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置。
(実績:163件(2017年8月現在))

④ 我が国物流システムの国際標準化の推進

- ・我が国の質の高いコールドチェーン物流システムの国際標準化を推進することで、我が国物流事業者や食品関連産業等のASEAN地域への海外展開を支援



【目標】

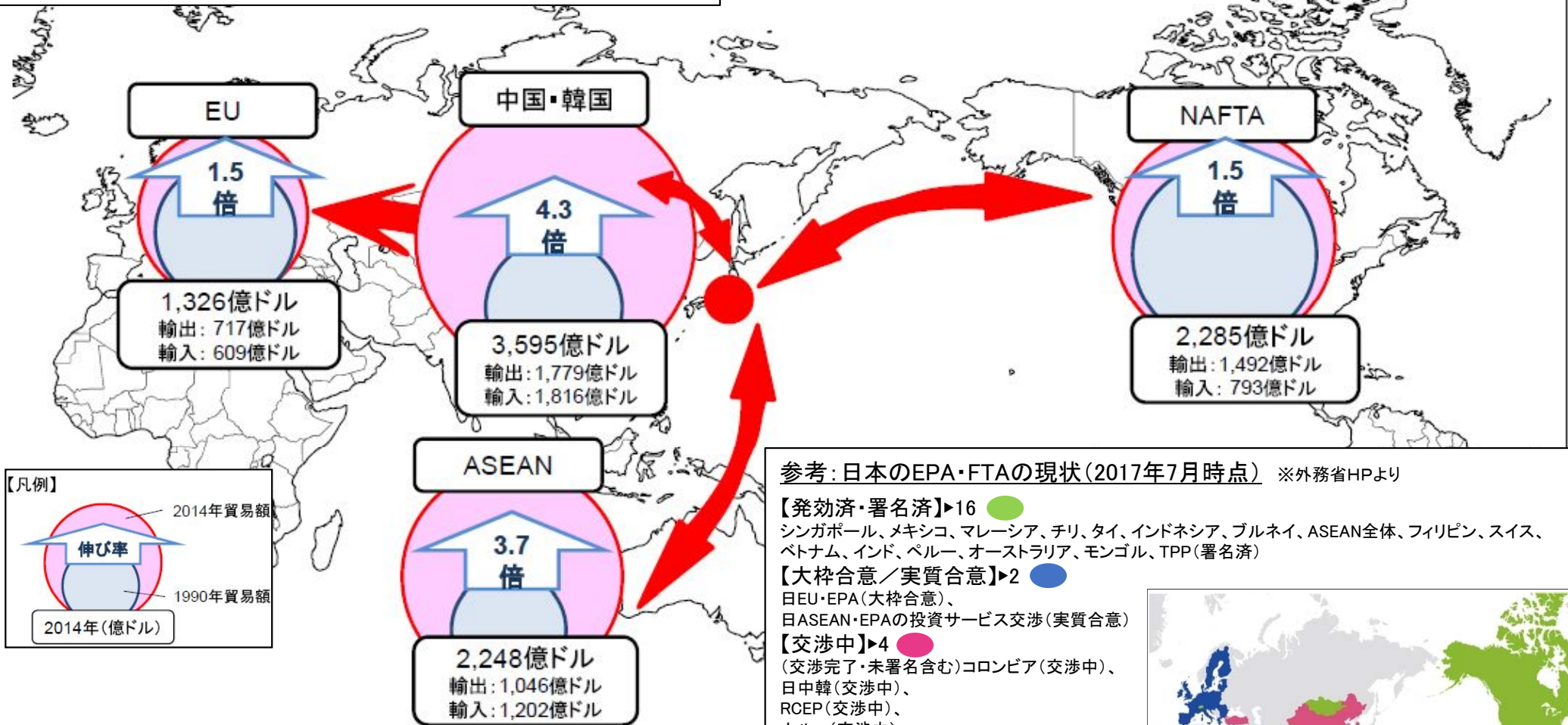
- ・2018年度までにASEAN10カ国と**共同でコールドチェーン物流に関するガイドライン**を策定。

2-1. 世界各地域と我が国との貿易額の推移

○世界各地域において、我が国との貿易額は増大傾向にあり、特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きい。

○我が国とアジア諸国との貿易額は、北米やヨーロッパ地域を上回る規模に成長。

(各地域と日本との貿易額)(1990年⇒2014年)



参考: 日本のEPA・FTAの現状(2017年7月時点) ※外務省HPより

【発効済・署名済】▶16 ●

シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、ASEAN全体、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、オーストラリア、モンゴル、TPP(署名済)

【大枠合意／実質合意】▶2 ●

日EU・EPA(大枠合意)、
日ASEAN・EPAの投資サービス交渉(実質合意)

【交渉中】▶4 ●

(交渉完了・未署名含む)コロンビア(交渉中)、
日中韓(交渉中)、
RCEP(交渉中)、
トルコ(交渉中)

【その他(交渉延期中または中断中)】○

GCC、韓国、カナダ



出典: JETRO「世界貿易マトリクス」(1990年、2014年)より国土交通省港湾局作成

2-1. 海外の日系企業(拠点)数の推移

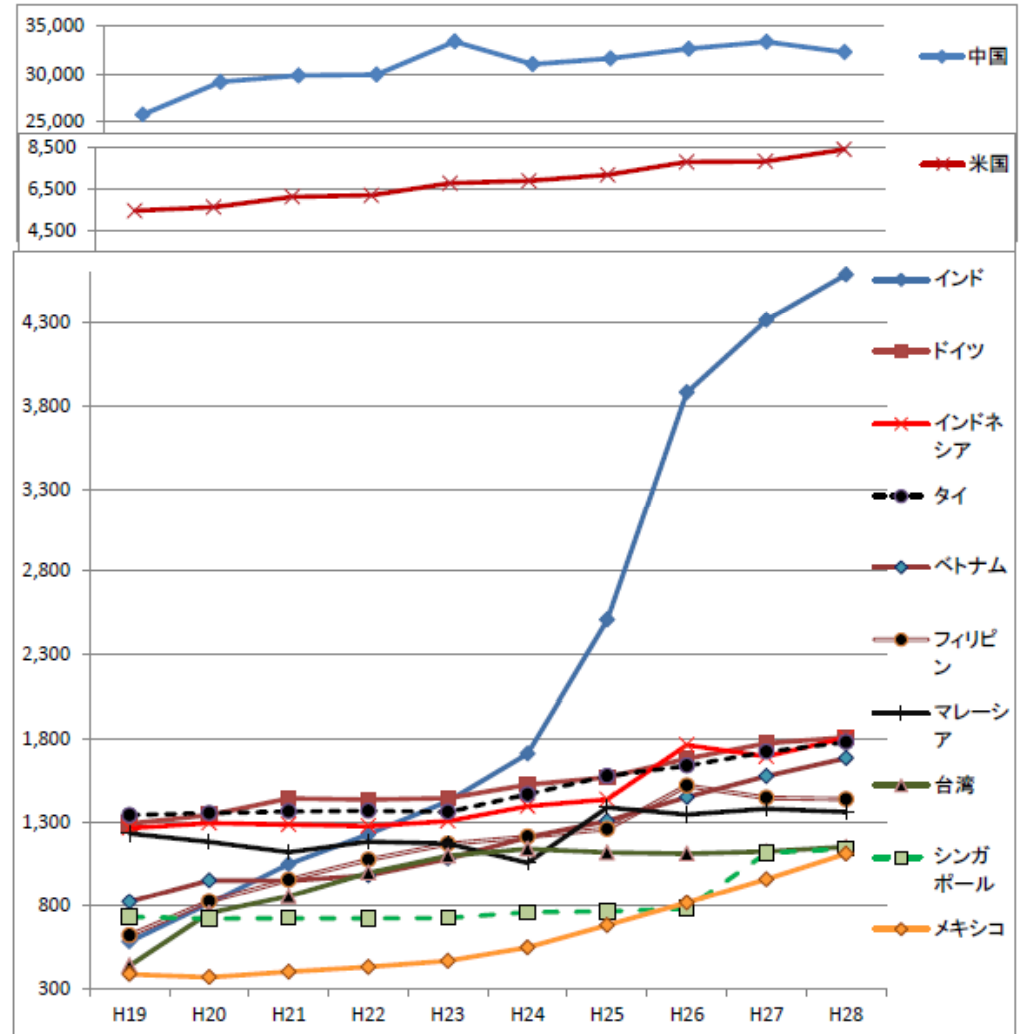
○平成28年の海外の日系企業(拠点)数について、地域別では、「アジア」が日系企業全体の約69%(4万9,673拠点)を占め、平成17年以降一貫して首位を維持。次いで、「北米」約13%(9,225拠点)、「西欧」約8.1%(5,810拠点)の順となっており、これら3地域で全体の9割を占める。

○平成19年から平成28年までの日系企業(拠点)数増加率について、インド(7.9倍)やメキシコ(2.9倍)の増加率が大きい。

【地域別】日系企業(拠点)数の推移

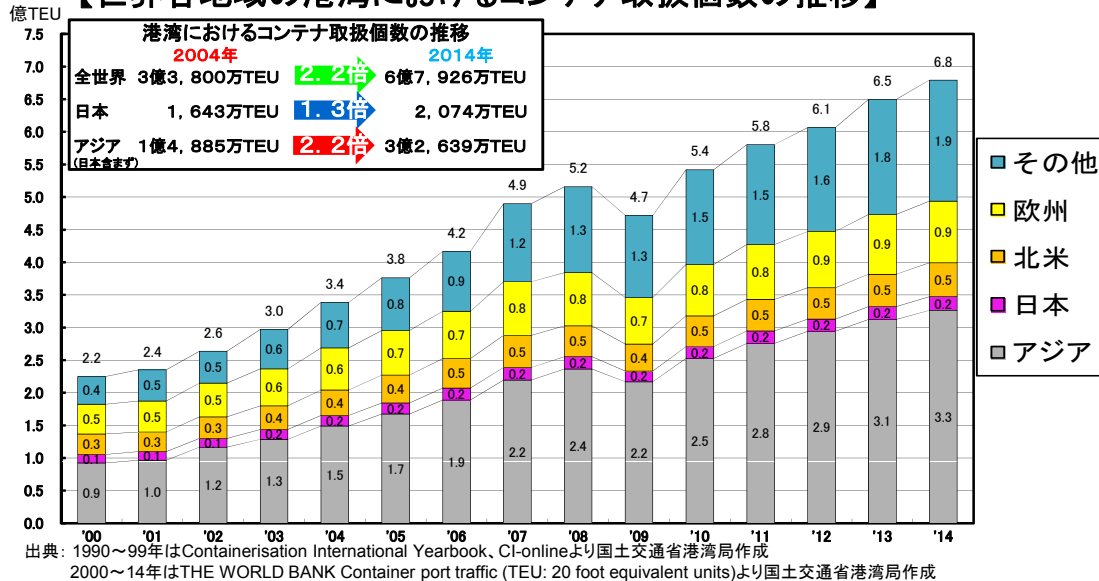
地域	平19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	全体比	前年比
アジア	34,105 +	38,380 +	39,682 +	40,189 +	44,314 +	42,520 +	44,729 +	48,203	49,983	49,673	69.2%	-0.62%
大洋州	1,184 +	1,205	1,213 +	1,193 +	1,217 +	1,206 +	1,180 +	1,301	1,315	1,287	1.8%	-2.13%
北米	6,142 +	6,349 +	6,835 +	6,934 +	7,551 +	7,619 +	7,941 +	8,584	8,649	9,225	12.8%	+6.66%
中米	554 +	526 +	556 +	582	614	709 +	844 +	985	1,130	1,290	1.8%	+14.16%
南米	697 +	712 +	725 +	779 +	832 +	1,004 +	1,118 +	1,102	1,378	1,402	2.0%	+1.74%
西欧	4,563 +	4,787 +	5,097 +	5,198 +	5,210 +	5,138 +	5,280 +	5,577	5,773	5,810	8.1%	+0.64%
東欧・旧ソ連	993 +	1,127 +	1,209 +	1,287 +	1,360 +	1,414 +	1,423 +	1,451	1,458	1,544	2.1%	+5.90%
中東	557 +	625 +	629 +	650 +	635 +	618 +	678 +	713	756	851	1.2%	+12.57%
アフリカ	275 +	457 +	484 +	520 +	562 +	560 +	584 +	657	687	738	1.0%	+7.42%
南極	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全世界	49,070 +	54,168 +	56,430 +	57,332 +	62,295 +	60,788 +	63,777 +	68,573 +	71,129	71,820	100.0%	+0.97%

【上位12か国(地域)】日系企業(拠点)数の推移 (単位:拠点)

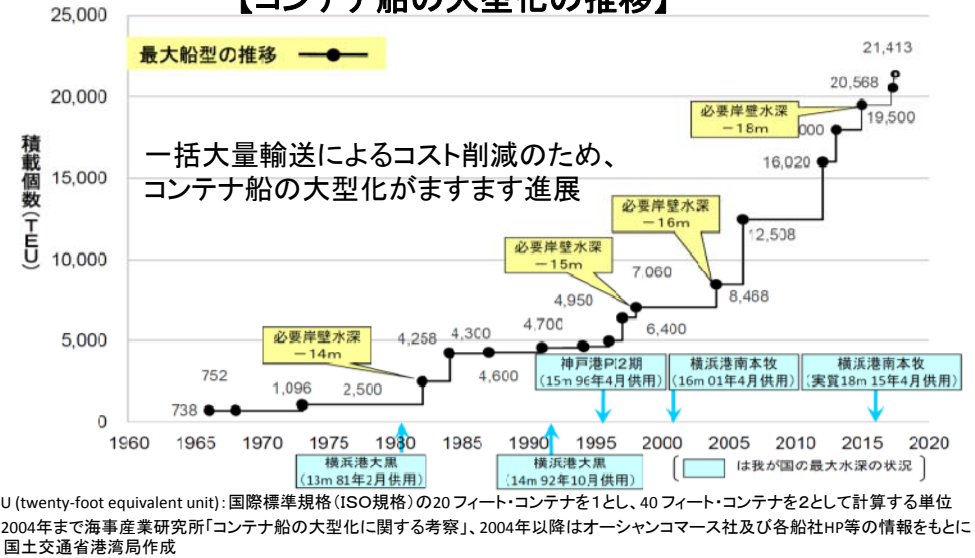


2-1. 海運・港湾を取り巻く情勢

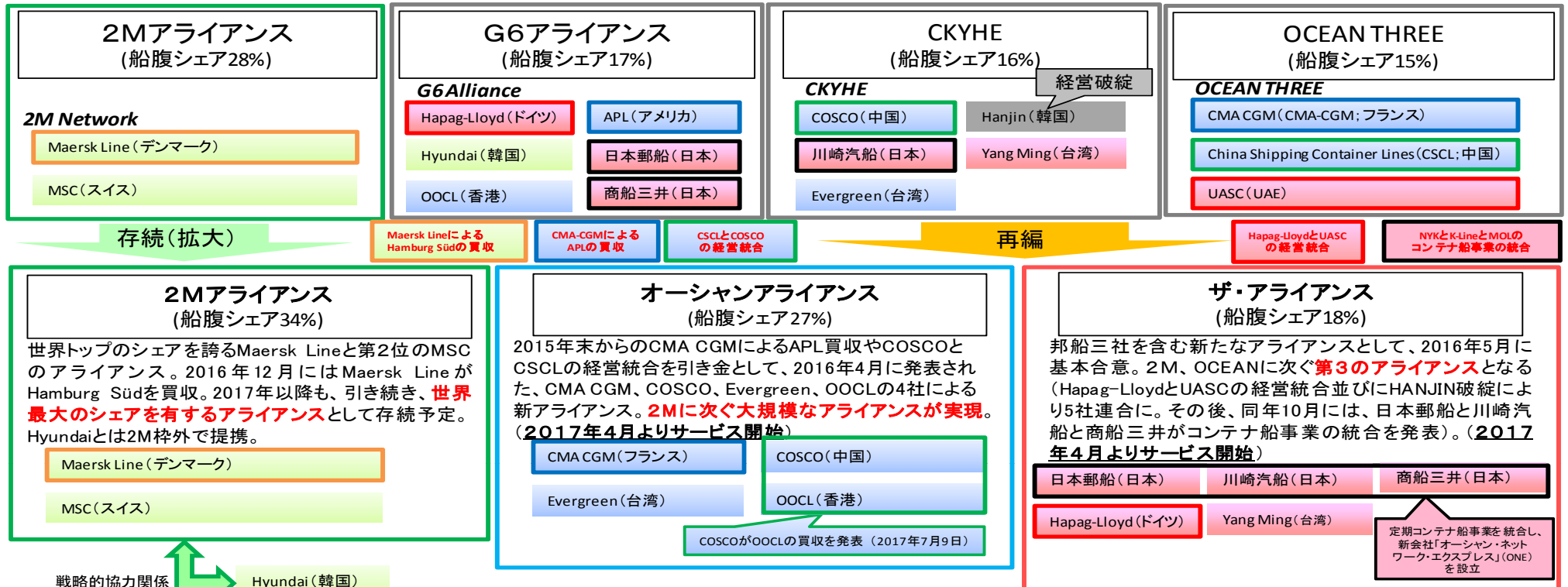
【世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移】



【コンテナ船の大型化の推移】



【アライアンスの再編】



※アライアンス毎の船腹は加盟船社の船腹を単純合計したもの。

出典: Alphaliner - Top 100 Operated fleets as per 16 September 2016 (定期フルコンテナ船を対象)より国土交通省港湾局作成

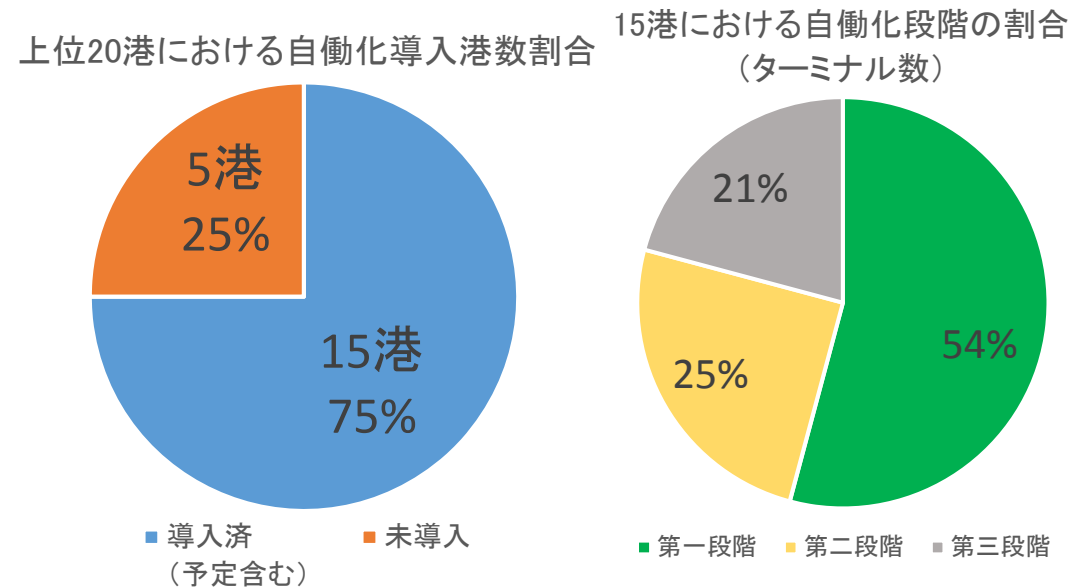
2-1. 海運・港湾を取り巻く情勢(世界のコンテナターミナルの自動化導入状況)

- 世界のコンテナ取扱個数上位20港のうち、2014年時点で15港(75%)が自動化を導入(予定含む)している状況。
- 未導入の港湾はほとんどが中国の港湾であるが、近年、厦門(導入済)や上海(2017年導入予定)をはじめ、自動化導入の動きが加速している。
- 我が国においては、名古屋港において半自動化を導入済み、横浜港及び神戸港において遠隔操作化を実証中。

コンテナ取扱個数上位20港の大水深コンテナターミナル(水深16m級)における自動化導入状況

※「自動化」の定義…ターミナル全体の自動化に加え、AGVやRMG等によるヤード内の半自動化や、RTG等の遠隔操作化も含む

順位 (2015年 速報値)	港名	コンテナ 取扱量 (万TEU)	自動化 導入状況	自動化段階
1位	上海(中国)	3,654	○	第三段階
2位	シンガポール	3,092	○	第二段階
3位	深圳(中国)	2,420	×	
4位	寧波-舟山(中国)	2,062	×	
5位	香港(中国)	2,011	○	第一段階
6位	釜山(韓国)	1,945	○	第一段階
7位	青島(中国)	1,751	○	第三段階
8位	広州(中国)	1,697	×	
9位	ドバイ(アラブ首長国連邦)	1,559	○	第一段階
10位	天津(中国)	1,410	○	第三段階
11位	ロッテルダム(オランダ)	1,224	○	第三段階
12位	ポートケラン(マレーシア)	1,189	×	
13位	高雄(台湾)	1,026	○	第一段階
14位	アントワープ(ベルギー)	965	○	第一段階
15位	大連(中国)	945	×	
16位	厦門(中国)	918	○	第三段階
17位	タンジュンペレパス(マレーシア)	910	○	第一段階
18位	ハンブルグ(ドイツ)	885	○	第二段階
19位	ロサンゼルス(米国)	816	○	第二段階
20位	ロングビーチ(米国)	719	○	第二段階



※自動化の段階

第一段階(遠隔操作化): RMG等のテナーについて、遠隔操作化を導入

第二段階(半自動化): 第一段階に加え、AGV等を導入し、ヤード内を自動化

第三段階(完全自動化): 第二段階に加え、GCについても自動化(遠隔操作含む)を導入し、ターミナル全てを自動化

注) 自動化導入状況の「○」は予定を含む。国土交通省港湾局調べ。

2-2. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ素案)の概要



中長期政策の構成

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」へ
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 「進化する」港湾へ

【2030年の港湾が果たすべき役割】

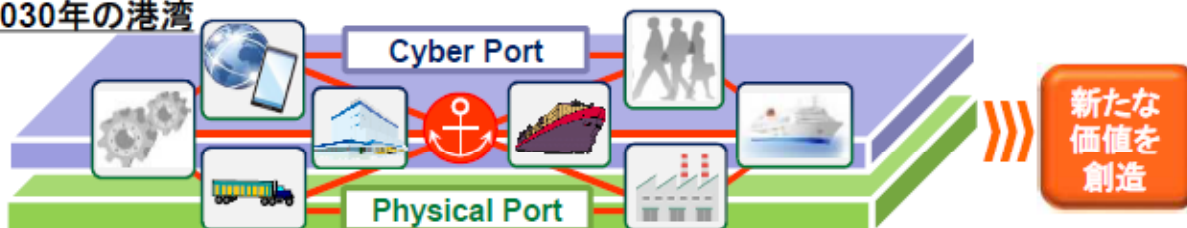
I. 列島を世界に開き、つなぐ 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

〇2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

中長期政策の方向性(8本柱)

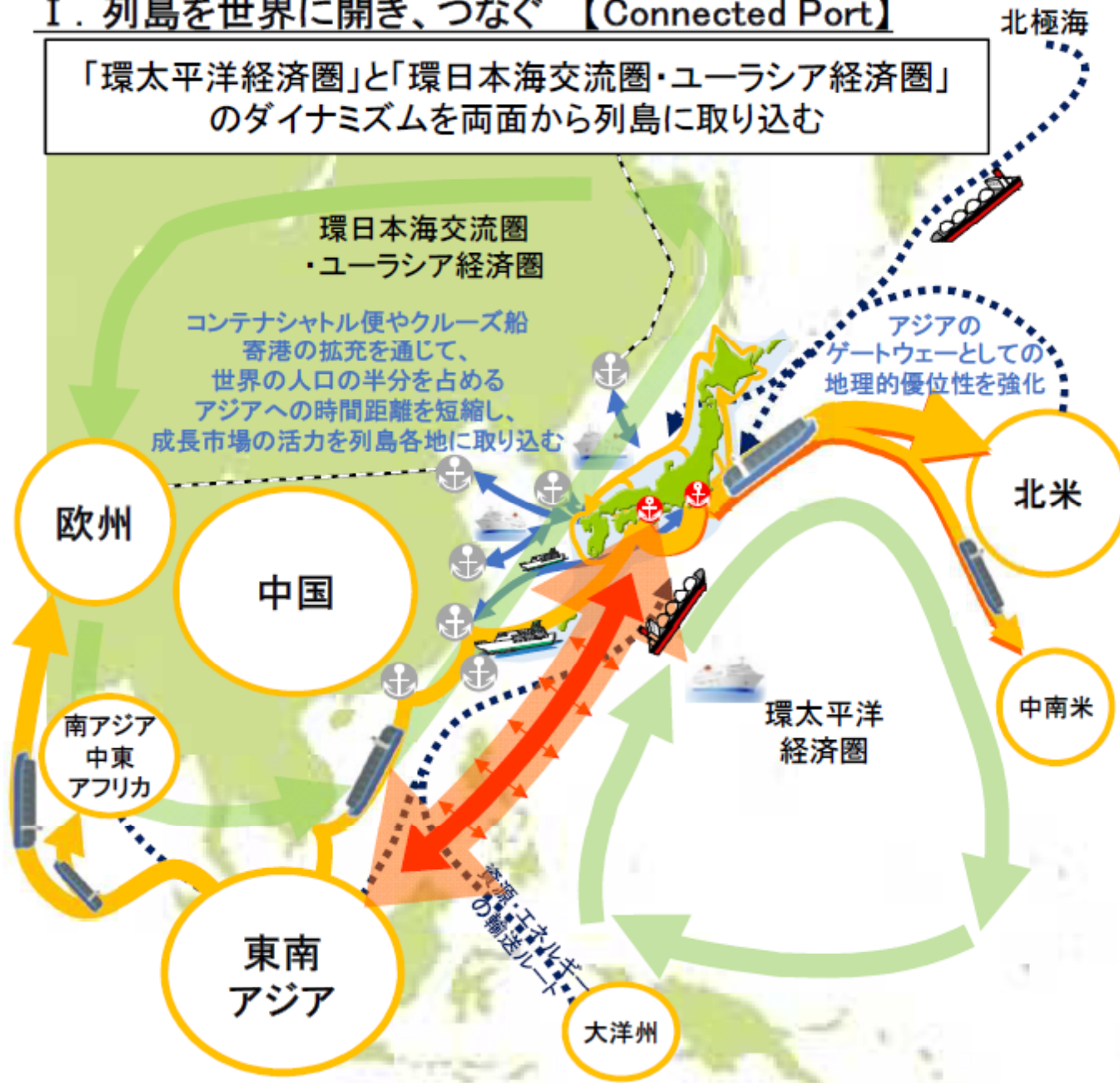
1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のまるごとクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

2-2. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ素案)の概要

施策の方向性

I. 列島を世界に開き、つなぐ 【Connected Port】

「環太平洋経済圏」と「環日本海交流圏・ユーラシア経済圏」
のダイナミズムを両面から列島に取り込む



1. グローバルバリューチェーンを支える 海上輸送網の構築

- ・シンガポールへのシャトル便をはじめ、我が国産業にとって戦略的生産拠点かつ最重要市場となりつつある東南アジアと国内主要港を直結する航路網の拡充
- ・国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化と国内外からの集貨等を通じた基幹航路の維持・拡充
- ・SCMの更なる深化に対応した国際シームレス輸送の拡充等、多様な速度帯による重層的な航路網の形成

2. 持続可能で新たな価値を創造する 国内物流体系の構築

- ・「高規格ユニットロードターミナル」の展開等を通じた柔軟でシームレスな海陸一貫輸送網の形成
- ・サプライチェーンの高度化に対応した物流施設の再配置と、物流を核として新たな付加価値を生み出す新産業の港湾への展開

3. 列島のまるとクルーズアイランド化

- ・官民連携による国際クルーズ拠点の形成等を通じた我が国発着クルーズの拡充や寄港地の全国展開
- ・幅広いインバウンド客の取り込みや日本人市場の開拓を通じた安定したクルーズ市場・関連産業の育成
- ・フェリーや鉄道等と組合せた広域周遊ルートの展開

2-2. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ素案)の概要

施策の方向性

II. 新たな価値を創造する空間【Premium Port】

4. ブランド価値を生む空間形成

- ・船からの景観も考慮し、「海に開け、船や来客を迎え入れる」おもてなし空間の形成
- ・内港地区の再編や港湾施設の多目的利用を通じた賑わい空間の創出



5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

- ・コンビナートの生産設備の更新と合わせた輸送インフラの更新・改良・強靱化の促進や企業間の共同輸送の促進を通じた基礎素材産業の競争力強化
- ・大型船への対応による調達先の多様化を通じたバーゲニングパワーの確保、受入拠点の分散によるリスク低減
- ・新エネルギーや海洋資源の開発・供給・利用のための活動拠点の形成

6. 港湾・物流活動のグリーン化

- ・世界に先駆けた“カーボンフリーポート”の実現
- ・LNG/バンカリング拠点の形成と国内展開



III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム【Smart Port】

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ・AIやIoTを実装し、世界最高水準の生産性を目指す「AIターミナル」の実現
- ・情報の発信・共有化を通じたサプライチェーン全体の最適化と、海外への展開



8. 港湾建設・維持管理技術の变革と海外展開

- ・設計・施工・点検業務の効率化、作業環境の改善・安全確保
- ・港湾施設の劣化状況の遠隔モニタリング技術の活用による施設老朽化に伴う事故等の未然防止



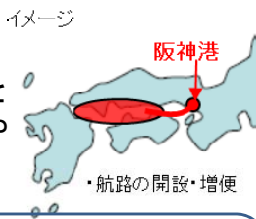
⇒ 港湾関連産業の生産性向上のみならず、就労環境の改善や働き方改革、海外展開を通じて成長産業に

2-3. 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

国の出資を受けた阪神国際港湾株式会社が、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)を活用し、阪神港の貨物集貨事業を実施。

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

アジア広域集貨事業

釜山港等東アジア主要港において国際トランシップしている東南アジア等～北米等間トランシップ貨物を阪神港に転換する事業を実施する。



平成29年度より「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を拡充して実施。

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	アジア広域集貨事業	外航コンテナ船社
	新規航路誘致事業	外航コンテナ船社
新規基幹航路誘致事業	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	ターミナルオペレーター
渋滞対策事業	ゲートオープン時間延長事業	ターミナルオペレーター

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。



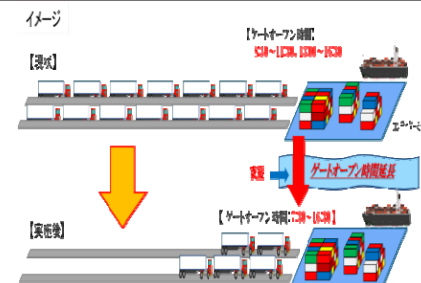
事例

- 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。

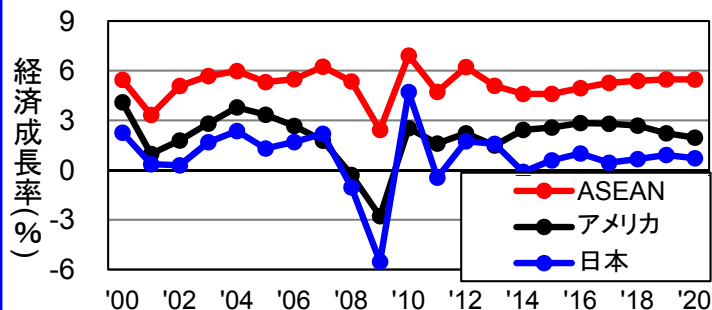
ゲート前混雑の緩和、待ち時間の短縮

2-3. 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

国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大をより強力に推進するためには、高い経済成長等を背景に**増大する東南アジア等地域貨物**、特に東南アジア等～北米間を**トランシップ**して輸送されている貨物(年間約113万TEU)の取り込みが必要。

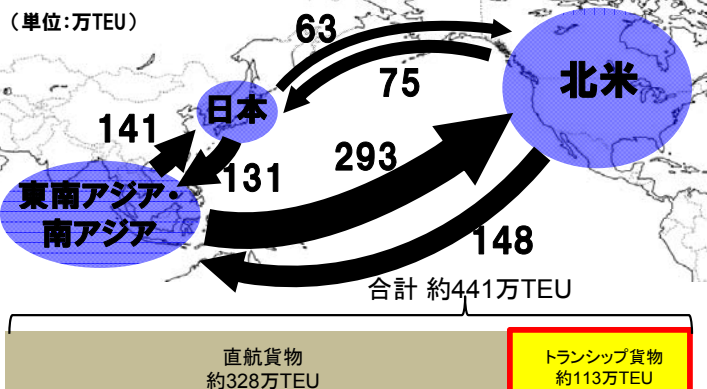
このため、「アジア広域集貨事業」を活用し、東南アジア等～北米等間を輸送される貨物等の国際コンテナ戦略港湾への集貨を**促進し、北米基幹航路の維持・拡大**を図る。

東南アジア(ASEAN)の経済成長率は高水準



出典: IMF - World Economic Outlook Databases(Gross domestic product, constant prices Percent change)より
国土交通省港湾局作成

東南アジア等～北米間コンテナ貨物の1/4はトランシップ



出典: Datamyne(2015)より国土交通省港湾局作成

我が国港湾関係事業者の進出が加速



我が国港湾関係事業者が新設した物流施設(インドネシア)

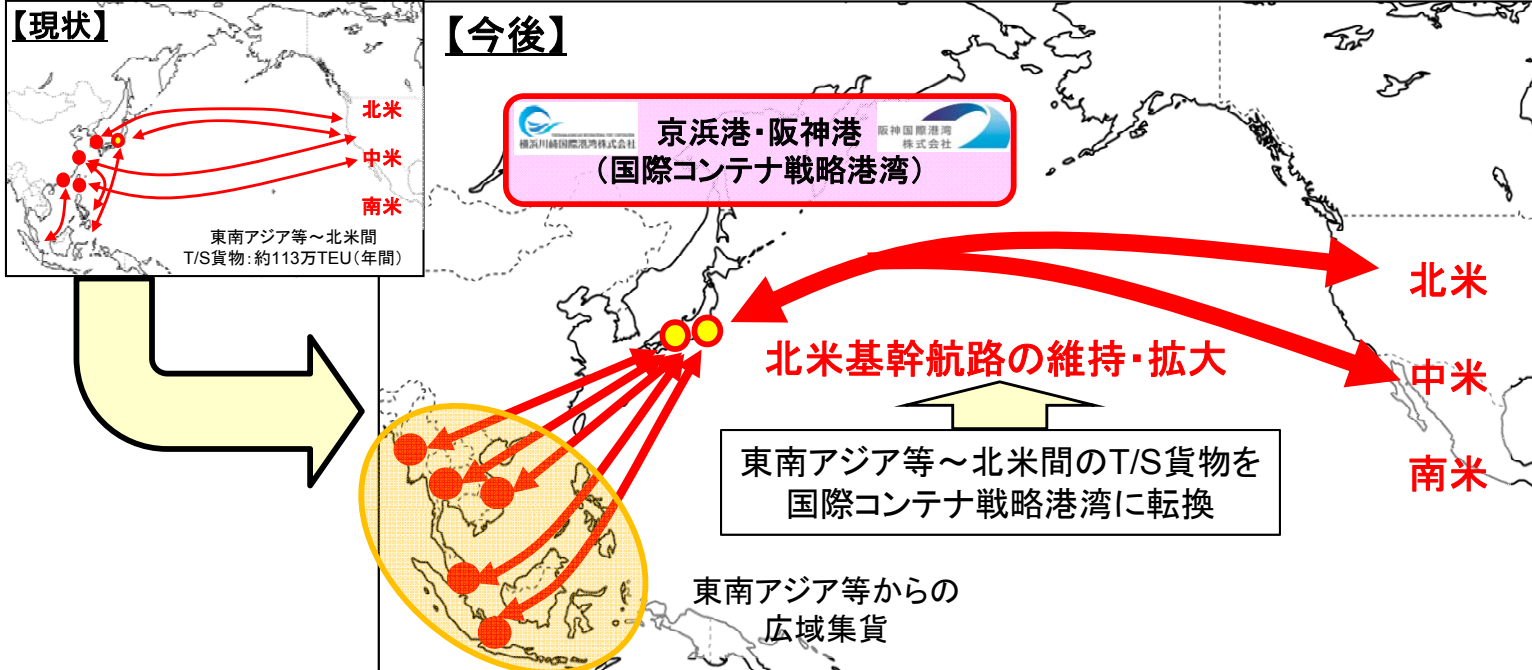
国際戦略港湾競争力強化対策事業

国際戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、港湾運営会社が行う集貨事業等の経費の一部を補助する事業

事業スキーム



アジアからの広域集貨のイメージ



2-3. 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

【特定用途港湾施設整備事業】

(国際戦略港湾に立地する
物流施設の整備に対する支援制度)

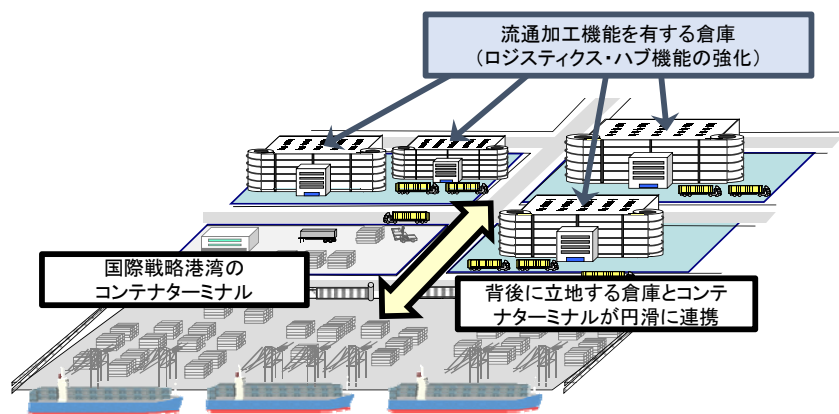
国際戦略港湾において、流通加工機能を有する荷さばき施設（上屋）又は保管施設（倉庫）を整備する民間事業者への無利子貸付を行う。

【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



【国際戦略港湾における創貨のイメージ（倉庫の場合）】

【港湾機能高度化施設整備事業】

(老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進)

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

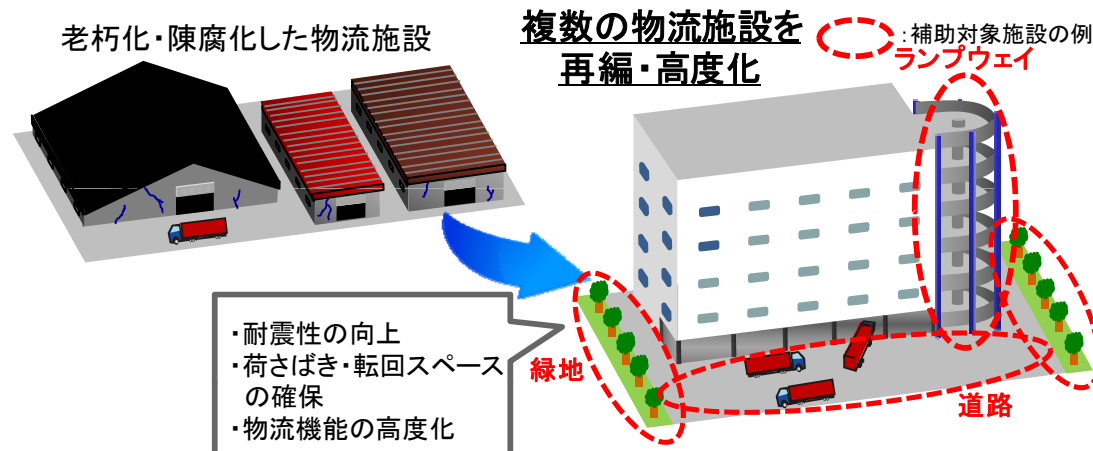
【補助対象施設】

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



2-3. 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

阪神港における「創貨」の事例



①H27d港湾機能高度化施設整備事業

【概要】

クレーン製造販売会社の意向を受けた、流通加工機能を備えた部品物流センターの整備に対する支援。H28.4供用開始。

【整備内容】

物流施設1棟(貨物用エレベーター、垂直搬送機、スロープ等)、共同施設1式(緑地、外構、道路、共用通行部分等)



②H27d特定用途港湾施設整備事業

【概要】

梱包等の流通加工機能を備えた倉庫の整備に対して支援を行うことにより、神戸港での食品や機械製品等のコンテナ貨物の需要創出が期待される。H29.1供用開始。

【整備内容】

保管施設1棟(流通加工機能:検品、仕分け、梱包)



③H28d港湾機能高度化施設整備事業

【概要】

流通小売業の仕分け、流通加工、店舗配送、海外輸出などを一括して取り扱う施設の整備。H30.3竣工予定。

【整備内容】

共用部1棟(貨物用エレベーター、垂直搬入機、スロープ等)、共同施設1式(緑地、外構、道路、供用通行部分等)



2-3. 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

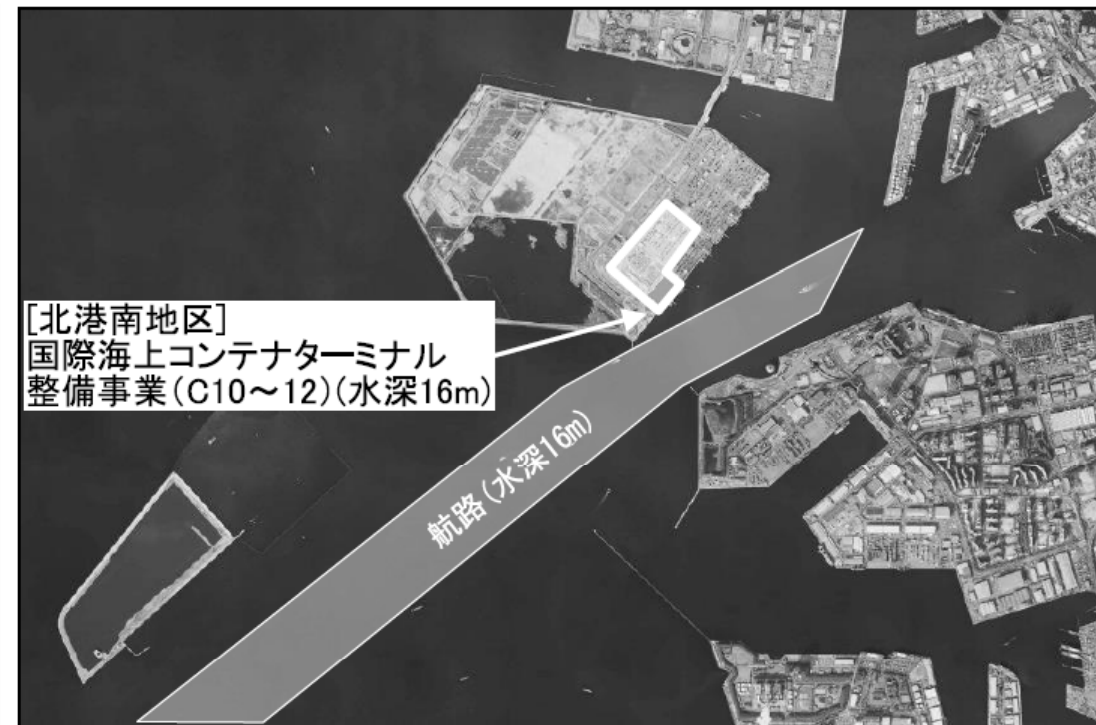
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

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に、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29年度）



大阪港実施中プロジェクト（平成29年度）

2-3. 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

近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の形成を図るため、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等を行う。

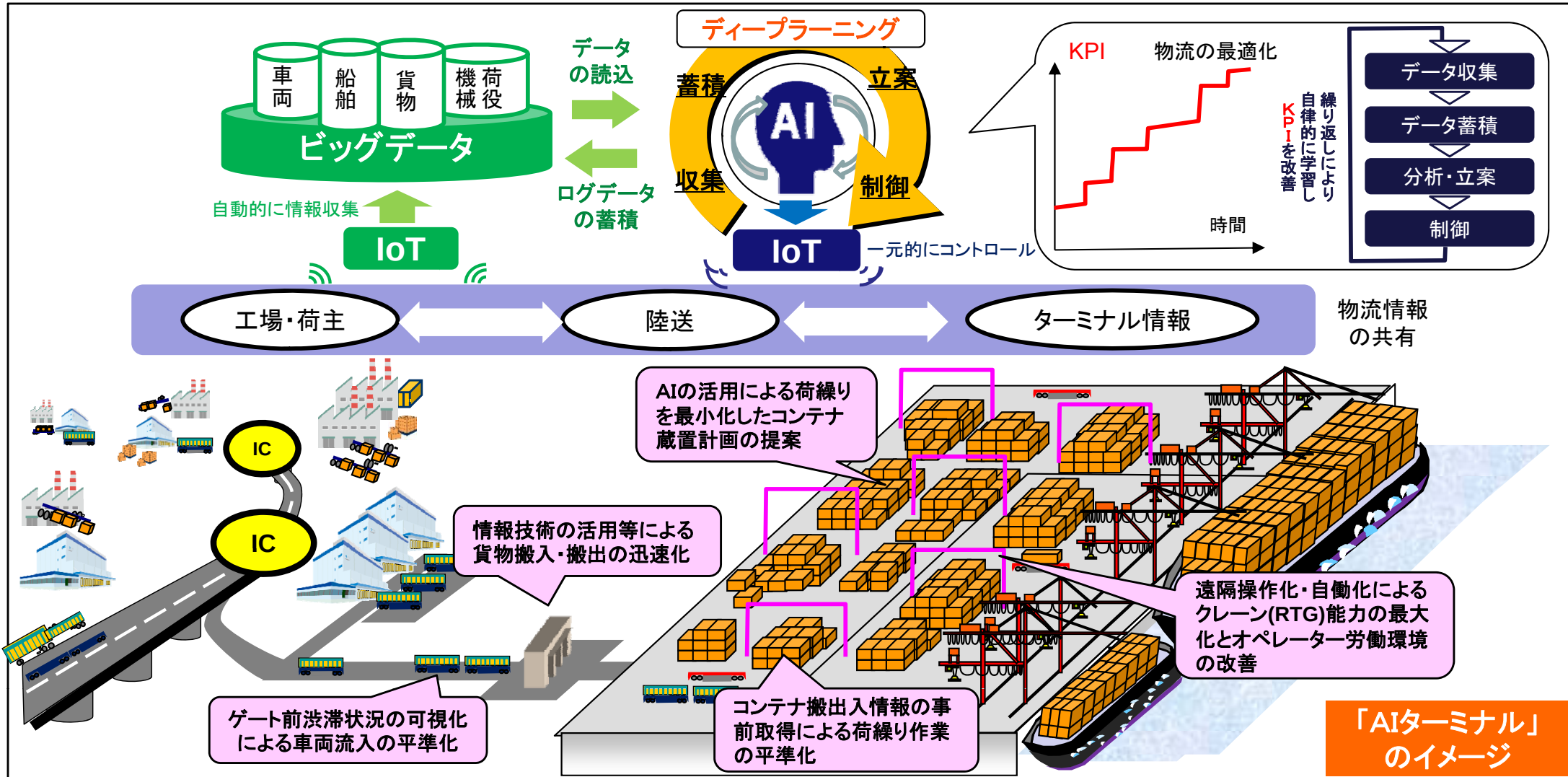
目指すべき方向性

外来シャシーの構内
滞在時間の最小化

本船荷役時間の
最小化

オペレーターの
労働環境の改善

荷役機械の燃料節約
によるコスト削減



2-4. LNGバンカリング※拠点の形成促進

※LNGバンカリング・・・船舶へのLNG(液化天然ガス)の燃料供給のこと

- 船舶の排出ガスに対する国際的な規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船の増加が見込まれることから、LNGバンカリング拠点の形成により、我が国港湾の国際競争力を強化する必要がある。
- 横浜港においては昨年度、横浜港LNGバンカリング拠点整備方策検討会を設置し、横浜港をモデルケースとしてLNGバンカリング拠点の整備方策について検討を行い、整備方策をとりまとめたところ。
- 神戸港においては今年度、LNGバンカリング検討会を開催し、将来的な国際競争力の強化に資するバンカリング拠点の形成について取り組みを進めることとしている。

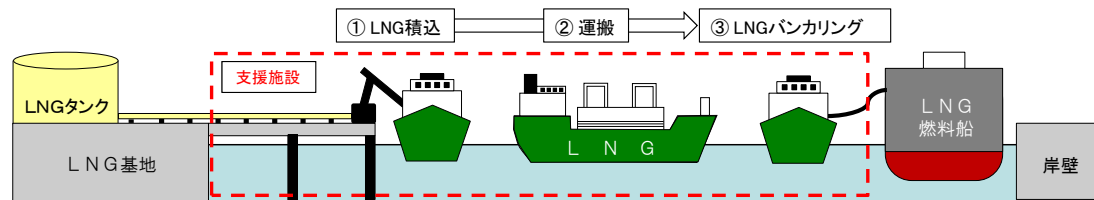
船舶からの排出ガスに対する国際的な規制

	'11	'12	'13	'14	'15	'16	...	'19	'20	...	'25	...
船舶燃料油中の硫黄酸化物(SO _x)の規制	4.5%				3.5%				0.5%			
				[特別海域] 1.0%				[特別海域] 0.1%				
船舶から排出される窒素酸化物(NO _x)の一次規制※1に対する排出量規制						20%減						
								[特別海域] 80%減				
船舶※2から排出される二酸化炭素(CO ₂)の平均排出量に対する排出量規制				平均以上			10%減		20%減		30%減	

※1: 2005年から実施された船舶から排出される窒素酸化物の排出量に対する規制

※2: 1999年から2008年に建造された船舶

LNGバンカリング(Ship to Ship)のイメージ

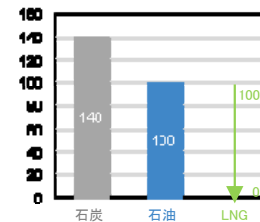


横浜港LNGバンカリング拠点整備方策検討会とりまとめ(拠点形成に向けたロードマップ)

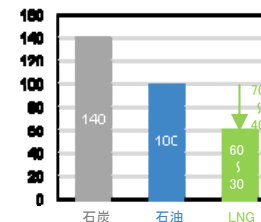
Phase I : 現在	Phase II : 2020年～	Phase III : 需要拡大後
「Truck to Ship」バンカリングの効率化 LNGタンクローリーからLNG燃料船へのバンカリングをより円滑かつ効率的に実施(横浜港新港地区) ⇒平成28年11月からLNGタンクローリーの近接による効率化を実現	「Ship to Ship」バンカリングの導入 袖ヶ浦基地※を拠点として、LNGバンカリング船を導入し、コンテナ船やクルーズ船等の大型のLNG燃料船へのバンカリングに対応。※LNGバンカリング船に対応した施設を既に有する。 ・バンカリング船の建造 ・袖ヶ浦基地の出荷施設の改修	「Ship to Ship」バンカリングの強化 横浜港内のLNG基地を拠点として、バンカリング体制の強化。 ・棧橋等のLNG出荷施設の整備 ・バンカリング船の建造(2隻目)

LNGの環境優位性

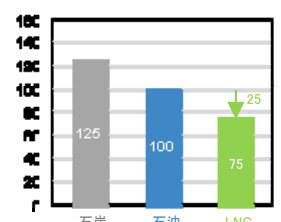
硫黄酸化物(SO_x)



窒素酸化物(NO_x)



二酸化炭素(CO₂)



※石油を燃焼した際に排出される硫黄酸化物、窒素酸化物及び二酸化炭素の量を100としたときに、石炭及びLNGを燃焼した場合の相対値

第1回 LNGバンカリング検討会(神戸港)

【概要】

- ・現在、国土交通省では、国際コンテナ戦略港湾施策の柱の1つとして、LNGバンカリング(船舶への燃料供給)の検討が進められている。
- ・神戸港においても、国際コンテナ戦略港湾の西日本の拠点港として、我が国港湾の国際競争力を高めることが必要であり、将来的な国際競争力の強化に資するバンカリング拠点の形成について、関係者との検討会を開催し、取り組みを進める。

【検討会メンバー】

- ・兵庫県
- ・大阪ガス株式会社
- ・神戸市(事務局)
- (オブザーバー)
国土交通省近畿地方整備局、姫路市、阪神国際港湾株式会社

2-5. 第5回 西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会

目 的

西日本地域の各港の関係者が情報共有及び意見交換を行い、西日本全体の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現させるとともに、国際コンテナ戦略港湾政策を推進することを目的とする。

構 成 員

国土交通省港湾局国際コンテナ戦略港湾政策推進室 阪神強化・対策班
(近畿・北陸・中国・四国・九州の各地方整備局(5局))
阪神港及び西日本地域において国際海上コンテナを取り扱う港の港湾管理者(34管理者)
特定港湾運営会社(阪神国際港湾株式会社)

取組概要

協議会は、毎年度2回程度開催
①西日本国際海上コンテナの流動状況(阪神港フィーダー含む)に関する情報共有
②西日本国際海上コンテナ物流に関する課題・取組みに関する情報共有及び意見交換
③西日本地域の各港における効率的で安定的な国際海上コンテナ物流の方策及び阪神港フィーダー利用促進策に関する情報共有及び意見交換

期待される効果

- 基幹航路の維持・拡大、物流コストの低減
- 西日本地域の各港の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現

協議会の開催状況

- 設立会議及び第1回協議会を平成27年9月3日に開催
- 第2回協議会を平成28年1月27日に開催
- 第3回協議会を平成28年9月1日に開催
- 第4回協議会を平成29年1月18日に開催
- 第5回協議会を平成29年9月6日に開催

【参加者】

・港湾管理者(30管理者)、阪神国際港湾株式会社、阪神強化・対策班(5局)

【内 容】

・西日本国際海上コンテナ流動の現況把握として「西日本港湾におけるコンテナ貨物取扱状況」、国際フィーダー促進の取り組みとして「インセンティブ施策」について、情報共有、意見交換を行った。
また、阪神国際港湾株式会社及び大阪市、広島県、新居浜港務局、九州地整より取り組みについての情報提供があった。



第5回協議会の様子

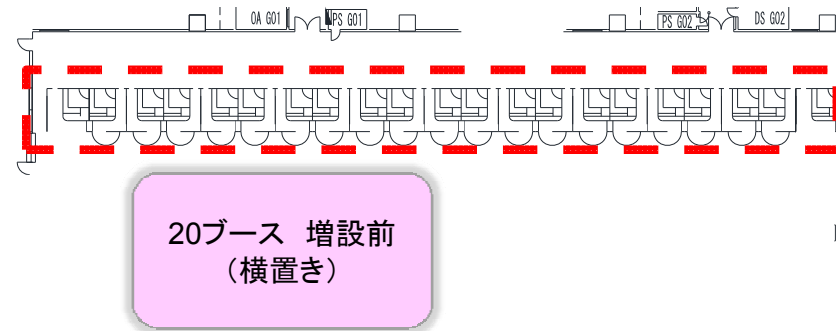
2-6. 関西国際空港の最近の動向について

関西国際空港T1におけるCIQ施設の機能強化について

関西国際空港第1ターミナルビルにおいては、2015年2月頃から、インバウンドの急激な増加に伴い、混雑していた。そこで、入国審査場の審査カウンターを横型から縦型への入替えを行い、さらには壁の移設を行うことで、20ブース（×南北2）から40ブース（×南北2）へ増設を行い、同様に、出国審査場についても13ブース（×南北2）から19ブース（×南北2）へ増設した。

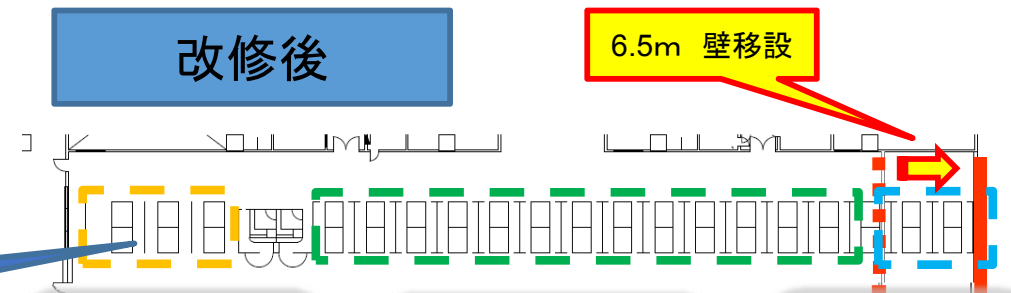
改修前

下面はT1南入国審査場における増設内容



改修後

6.5m 壁移設



3ブース
↓
6ブース 増設後
(うちFL2)

ファーストレーン(FL)整備

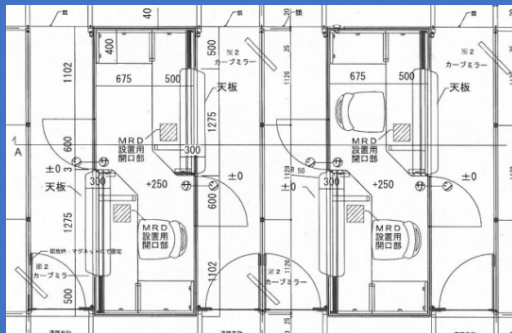
15ブース
↓
26ブース 増設後

入国審査ブース増設

6ブース 増設後

入国審査場拡張

縦型ブースについて



※ T1北入国審査場も同様に改修した

2-7. 神戸空港のコンセッション

神戸空港コンセッションの目的

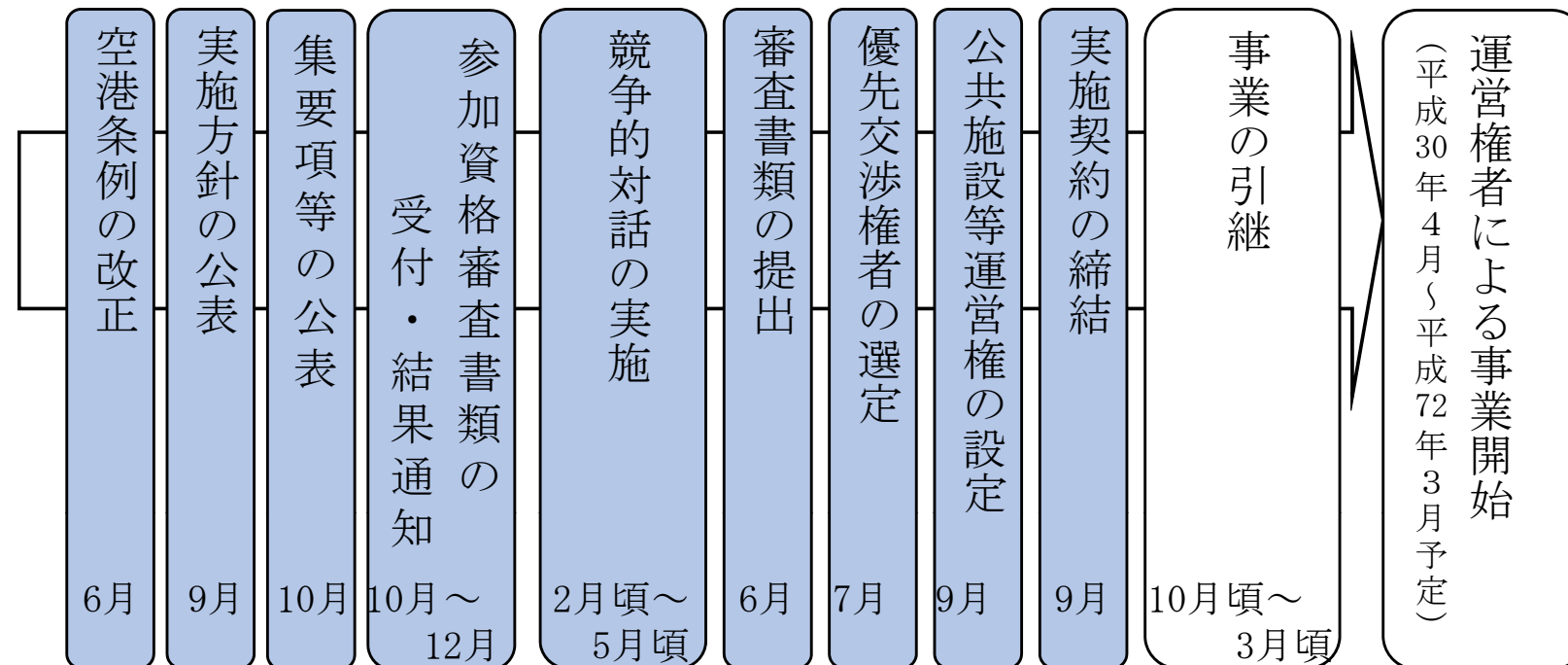
民間事業者の創意工夫によって、神戸空港と関西国際空港及び大阪国際空港とともに一体運営に資する方策を講じ、3空港それぞれの能力を適切に活用することによって、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化、更には関西経済の発展に貢献すること。

スケジュール

平成28年度

平成29年度

平成30年度



2-8. 改正物流総合効率化法の概要

目的

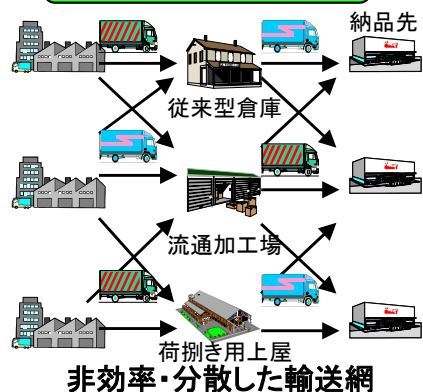
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

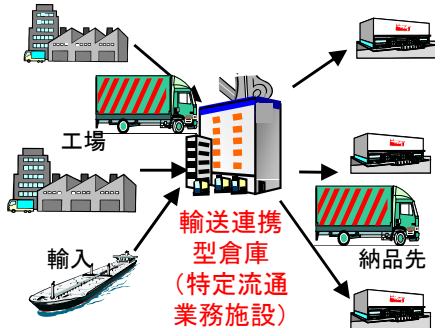
支援対象となる物流総合効率化事業の例

輸送網の集約

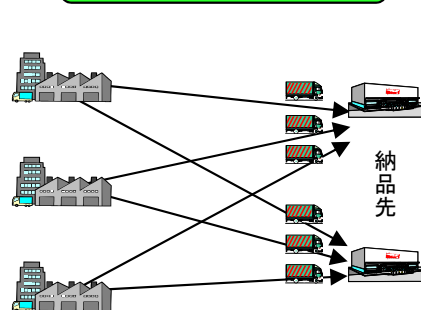


計画

効率化・集約化された輸送網



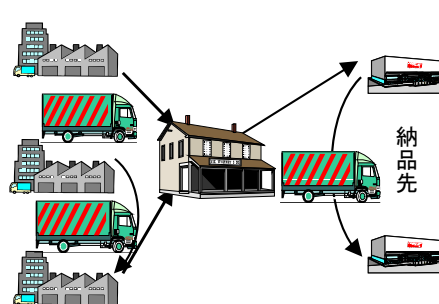
輸配送の共同化



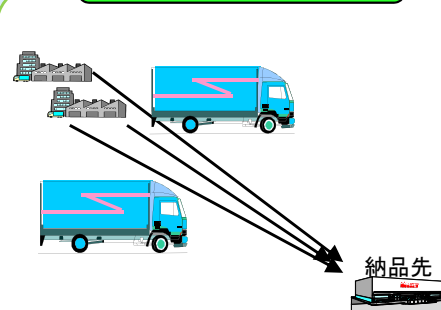
低積載率による個別納品

計画

高積載率な一括納品



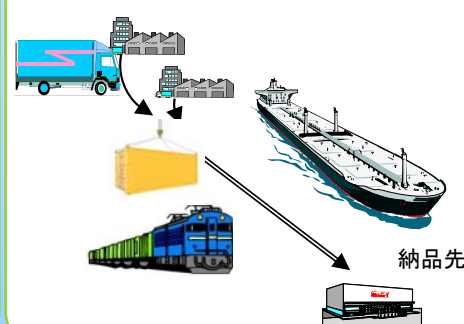
モーダルシフト



長距離トラック輸送

計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の補助
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への税制特例
→法人税：割増償却10%（5年間）
→固定資産税：課税標準1/2（5年間）等
- ・施設の立地規制に関する配慮
→市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例（貨物用車両・搬送装置）
→固定資産税：課税標準2/3（5年間）等

③ 中小企業者等に対する支援

- ・信用保険制度の限度額の拡充
- ・長期無利子貸付制度 等

大臣認定

2-8. 物流総合効率化法の認定状況 管内認定件数:改正後9件(10/17現在)

モーダルシフト

①センコー(株)等
鉄道輸送へ転換
(衣類:東京→大阪)

②百年住宅(株)等
海上輸送へ転換
(住宅部材:名古屋→仙台)

③アサヒ・麒麟等
鉄道共同輸送へ転換
(飲料:大阪→金沢)

④コカ・コーラウエスト(株)等
鉄道輸送へ転換
(飲料:鳥栖～神戸、大阪)



⑤大王海運(株)等
海上輸送へ転換
(樹脂:大阪→千葉)



輸送網集約

⑥日本トランスシティ(株)等
倉庫増築・トラック営業所
併設 (枚方市)



⑦(株)フリゴ等
冷蔵倉庫増築・トラック予約
システム導入 (大阪市)



⑧福住運輸倉庫(株)等
倉庫新築・トラック営業所
併設 (天理市)

輸配送共同化

③アサヒ・麒麟等
鉄道共同輸送
(※モーダルシフト③再掲)



貨客混載

⑨WILLER TRAINS(株)
(京都丹後鉄道)等
農産品の旅客鉄道輸送
(久美浜 → 宮津)



2-9. 国土交通省物流審議官部門 平成30年度概算要求(一般会計・エネ特)・税制改正要望の概要

- 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)に掲げられた「強い物流」を構築するため、物流の生産性向上に向けて示された視点 (①繋がる、②見える、③支える、④備える、⑤革命的に変化する)を踏まえ、輸送の低炭素化等物流のグリーン化に配慮しつつ、施策の具体化・充実に重点を置いた予算要求を行う。
- 物流分野における労働力不足対策に加え、より一層の地球温暖化対策を推進し、物流の効率化を図るため、**物流総合効率化法に関連する税制、軽油引取税の延長を要望**する。

1. <繋がる>サプライチェーン全体の効率化・付加価値の創造

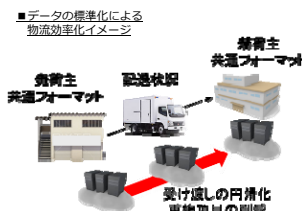
(1) 連携・協働による物流の効率化・低炭素化

<補助金>
◆鉄道・海上輸送への転換等に係る**計画の策定支援・運行支援** [86百万円]

◆鉄道・海上輸送への転換促進に係る**設備の導入支援**
[5,280百万円の内数]

<調査>

◆物流の生産性向上の推進 [36百万円の内数]
(荷主・物流事業者間の**連携・協働の促進**に向けた環境整備)



(2) アジアを中心とした物流のシームレス化・高付加価値化

<調査>
◆国際物流のシームレス化の推進 [36百万円の内数] (**日中韓物流大臣会合**に基づく取組の推進)

◆海外の先駆的取組の支援 [1,942百万円の内数] (**政策対話、新興国物流パイロット事業の実施**)

◆物流システムの国際標準化の推進 [36百万円の内数] (**コールドチェーンの国際標準化**の検討)

<補助金>
◆**手ぶら観光カウンター**の整備・機能強化の支援 [8,810百万円の内数]

2. <見える>物流の効率化を通じた働き方改革の実現

付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

<補助金>

◆**スワップボディコンテナ車面**の導入支援 [5,280百万円の内数] **【新規】**

◆**パース予約調整システム**の導入支援
[5,280百万円の内数] **【新規】**

◆**オープン型宅配ボックス**の導入支援
[5,280百万円の内数]



5. <革命的に変化する>新技術の活用による”物流革命”

<調査>

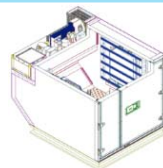
◆過疎地域等における**ドローン**を使用した配送実用化の推進
[5,280百万円の内数] **【新規】**

◆農林水産物・食品の輸出拡大に向けた取組の推進
[300百万円の内数] (**新型航空保冷コンテナ**の研究開発)



■設定温度
可変機能搭載
新型航空保冷
コンテナ

(イメージ)



3. <支える>インフラの機能強化による物流の効率化

(1) 道路・海上・鉄道の機能強化

<補助金>

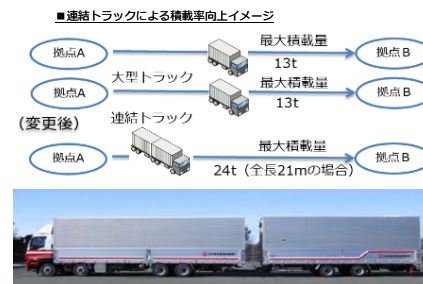
◆**連結トラック**の導入支援 [5,280百万円の内数] **【新規】**

◆高品質低炭素型の**鮮度保持コンテナ**等の
導入支援 [5,280百万円の内数]

(2) 物流を考慮した地域づくり

<補助金>

◆既存の旅客交通システムを活用した貨物輸送
(**貨客混載**)の導入支援 [5,280百万円の内数] **【拡充】**



4. <備える>災害リスク・地球環境問題への対応

(1) 災害リスクに備える

<調査>

◆**ラストマイル**を含む円滑な支援物資輸送体制の構築 [17百万円]

(2) 地球環境問題に備える

<補助金>

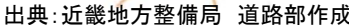
◆冷凍冷蔵倉庫への**省エネ型自然冷媒機器**の導入支援
[9,500百万円の内数]



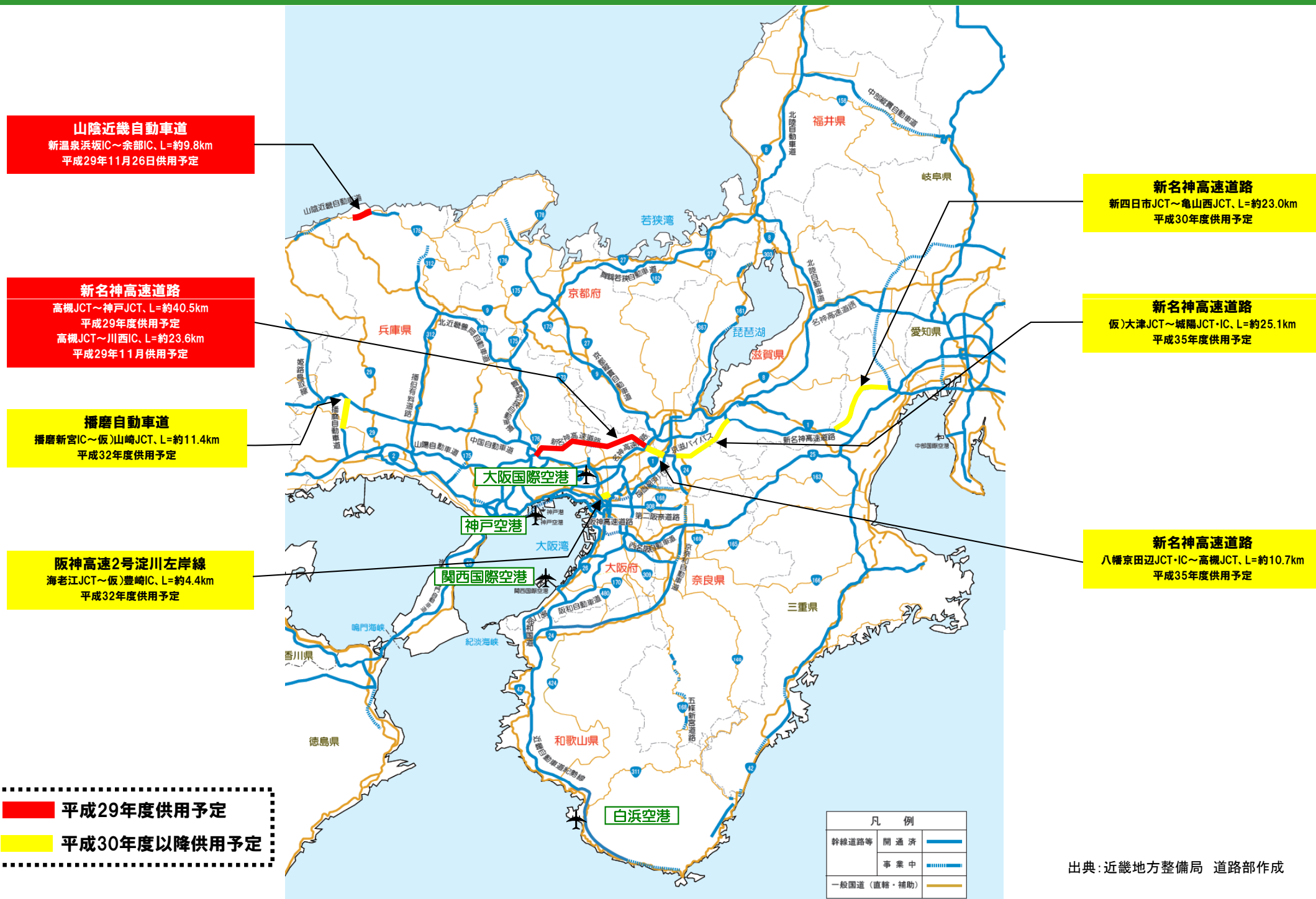
<税制改正要望>

- **物流総合効率化法の認定計画**に基づき取得した**事業用資産**に係る**特例措置の延長**
〔【国税】所得税・法人税／【地方税】固定資産税・都市計画税〕
- **倉庫業等**に使用する**フォークリフト等の動力用軽油**に係る**軽油引取税の非課税措置の延長** 〔【地方税】軽油引取税〕

（大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワーク 平成30年度以降供用予定区間）



2-10. 道路ネットワーク②（高規格幹線道路等ネットワーク 平成29年度以降供用予定区間）



2-10. 道路ネットワーク③(近畿圏における主な物流施設の立地動向)

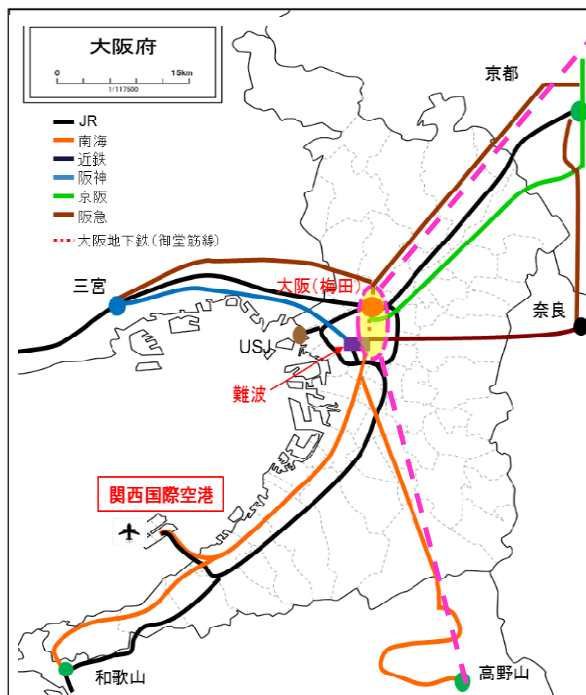


	物件名	事業者	竣工(予定含む)
1	プロロジスパーク大阪5	プロロジス	2015/1竣工
2	高槻物流センター	東洋メビウス	2015/2竣工
3	GLP鳴尾浜	GLP	2015/9竣工
4	上組神戸ポートアイランド 流通加工センター	上組	2016/4竣工
5	DプロジェクトSC 西淀川区Ⅲ	大和ハウス工業	2016/6竣工
6	アイミッションズパーク堺	伊藤忠商事／メイプルツ リー・インベストメント	2016/7竣工
7	プロロジスパーク茨木	プロロジス	2016/9竣工
8	プロロジスパーク神戸2	プロロジス	2016/10竣工

	物件名	事業者	竣工(予定含む)
9	レッドウッド南港中DC	ESR	1期:2016/12竣工 2期:2018/2予定
10	六甲物流センター	川西倉庫	2017/1竣工
11	レッドウッド藤井寺DC	ESR	2017/3竣工
12	ロジポート堺西	ラサール不動産投資 顧問／NIPPO	2017/4竣工
13	SOSiLA西淀川Ⅱ	住友商事	2017/5竣工
14	ランドポート高槻	野村不動産	2017/6予定
15	GLP吹田	GLP	2017/8竣工
16	MFLP茨木	三井不動産	2017/9竣工
17	関西ゲートウェイ	大和ハウス工業	2017/11予定
18	尼崎流通センター	センターポイント・ディ ベロプメント	2017/10予定
19	新京都郵便処理施設 (仮称)	日本郵便	2018/1予定
20	ロジポート大阪大正	三菱地所／ラサール 不動産投資顧問	2018/1予定
21	GLP神戸西Ⅱ	GLP	2018/1予定
22	プロロジスパーク京田辺	プロロジス	2018/夏予定
23	GLP枚方Ⅲ	GLP	2018/夏予定
24	プロロジスパーク神戸4	プロロジス	2018～予定
25	MFLP大阪Ⅰ	三井不動産	2020/4予定
26	大阪西淀川物流センター	三井物産都市開発／ 三菱地所	2018/9予定
27	ニッセイロジスティクスセ ンター大阪松原	日本生命	1期:2016/8竣工 2期:2018/7予定

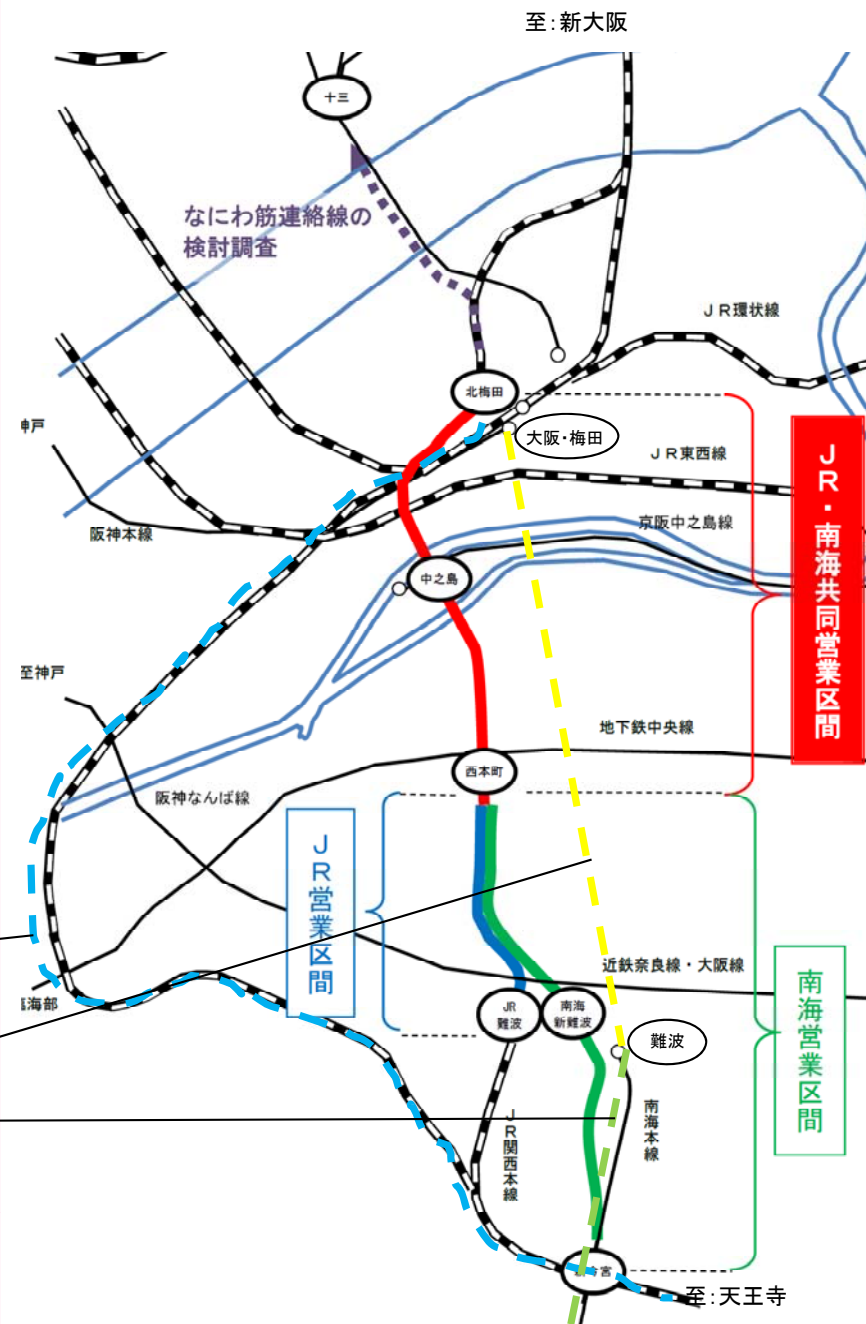
2-11. 関西国際空港アクセス・なにわ筋線構想

関西国際空港と各地を結ぶ主要鉄道網



JR従来ルート
大阪環状線・
天王寺経由

南海従来ルート
地下鉄御堂筋線・
難波乗換



なにわ筋線構想の概要(抜粋)

(H29.5.23 大阪府・大阪市・JR西日本・南海電鉄・阪急電鉄共同発表)

○ 以下の計画を基本に国との協議を進め、早期事業化を目指す

◇整備区間

JR難波～(仮称)西本町～(仮称)北梅田
南海新今宮～(仮称)西本町～(仮称)北梅田

◇中間駅

(仮称)中之島駅
(仮称)西本町駅
(仮称)南海新難波駅

◇総事業費

概算事業費 約3,300億円

◇事業スキーム

地下高速鉄道整備事業費補助による
上下分離方式(想定)

◇整備主体

第3セクター

◇営業主体及び営業区間

JR西日本
区間: JR難波駅～(仮称)北梅田駅
南海電気
区間: 南海新今宮駅～(仮称)北梅田駅

◇開業目標

平成42年度末(2031年春)

○ なにわ筋線の整備効果や事業性をより一層高めるため、(仮称)北梅田駅北側で阪急十三方面に分岐する路線(なにわ筋連絡線)について、国と連携しながら整備に向けた調査・検討を進める

2-12.「手ぶら観光」とは

訪日外国人旅行者が鉄道等で大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消するため、日本の優れた宅配サービスを活用し、空港・駅・商業施設等で荷物の一時預かり、空港・駅・ホテル・海外の自宅等へ荷物を配送する「手ぶら観光」を推進。

- 訪日外国人旅行者が大きな荷物を持って移動する負担の軽減
- 観光地におけるコインロッカーや移動交通機関における荷物置き場等の不足への対応
- 安全で確実な日本の優れた宅配サービスを世界へアピール

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催までに、訪日外国人旅行者が「手ぶら観光」出来る環境整備を実現！

手ぶら観光のイメージ

現状



活用後



手ぶら観光サービスの概要

宅配サービス等を活用し、スーツケースや免税店等で購入したお土産品等を

- ・空港・駅・商業施設等の宅配カウンターで一時預かり
- ・次の目的地の空港・駅・ホテル・海外の自宅等へ配送



効果

- 世界最高水準の宅配サービスでのおもてなし
- コインロッカーや列車内荷物置き場不足の解消
- 国内旅行の快適性・利便性向上
- 訪日リピーターの増加
- 消費拡大

2-12. 手ぶら観光の普及促進

- 平成27年3月に「手ぶら観光」サービス拠点を分かりやすく明示するための共通ロゴマークを決定し、7月より使用を開始した。(平成29年9月12日現在、167カウンターにおいて共通ロゴマークの使用を認定)
- 日本政府観光局(JNTO)と連携し、ホームページやSNS等を利用した情報発信を行い、手ぶら観光の周知・普及を図った。
- また、平成28年度より手ぶら観光カウンターの整備・機能強化等に対する支援を開始し、カウンター設置を促進している。

利用促進

手ぶら観光の共通ロゴマーク

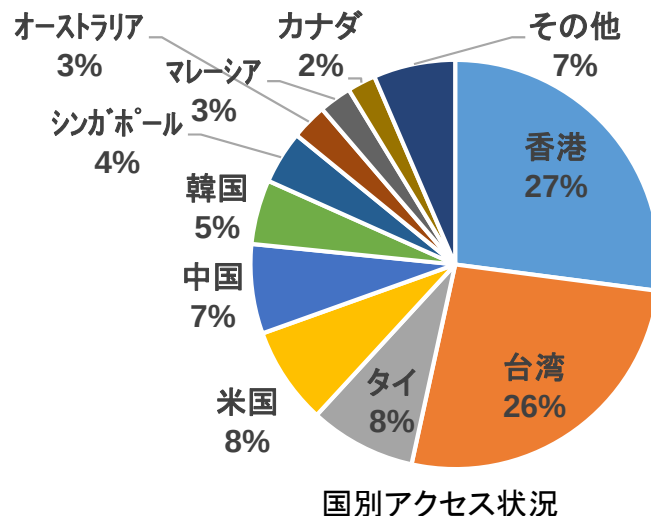
平成27年3月30日決定し、7月28日より運用開始。



JNTOの手ぶら観光HPアクセス

共通ロゴマークの運用開始以降、JNTOのHPに手ぶら観光のページを開設し、平成29年3月までに**約9万人**がアクセス。

国別では、**香港、台湾、タイ、米国**からアクセスが多い。



手ぶら観光サービスの外国人利用状況

約5.6万件/月、約9.9万個/月

※平成29年6月1日～30日

※調査対象: 手ぶら観光共通ロゴマーク認定51事業者 132カウンター

手ぶら観光補助事業

手荷物集荷場の整備・機能強化(人件費は除く)、案内標識やデジタルサイネージ等の多言語化に要する経費を支援。

■補助対象: 民間事業者及び地方公共団体等であって国土交通省が手ぶら観光共通ロゴマーク掲出の認定をした又は認定する見込みがある者

■補助率: 国 1/3以下



受付業務を行う
カウンター設備



荷物を一時保管
するラック



手ぶら観光カウンターの
場所を案内する看板