

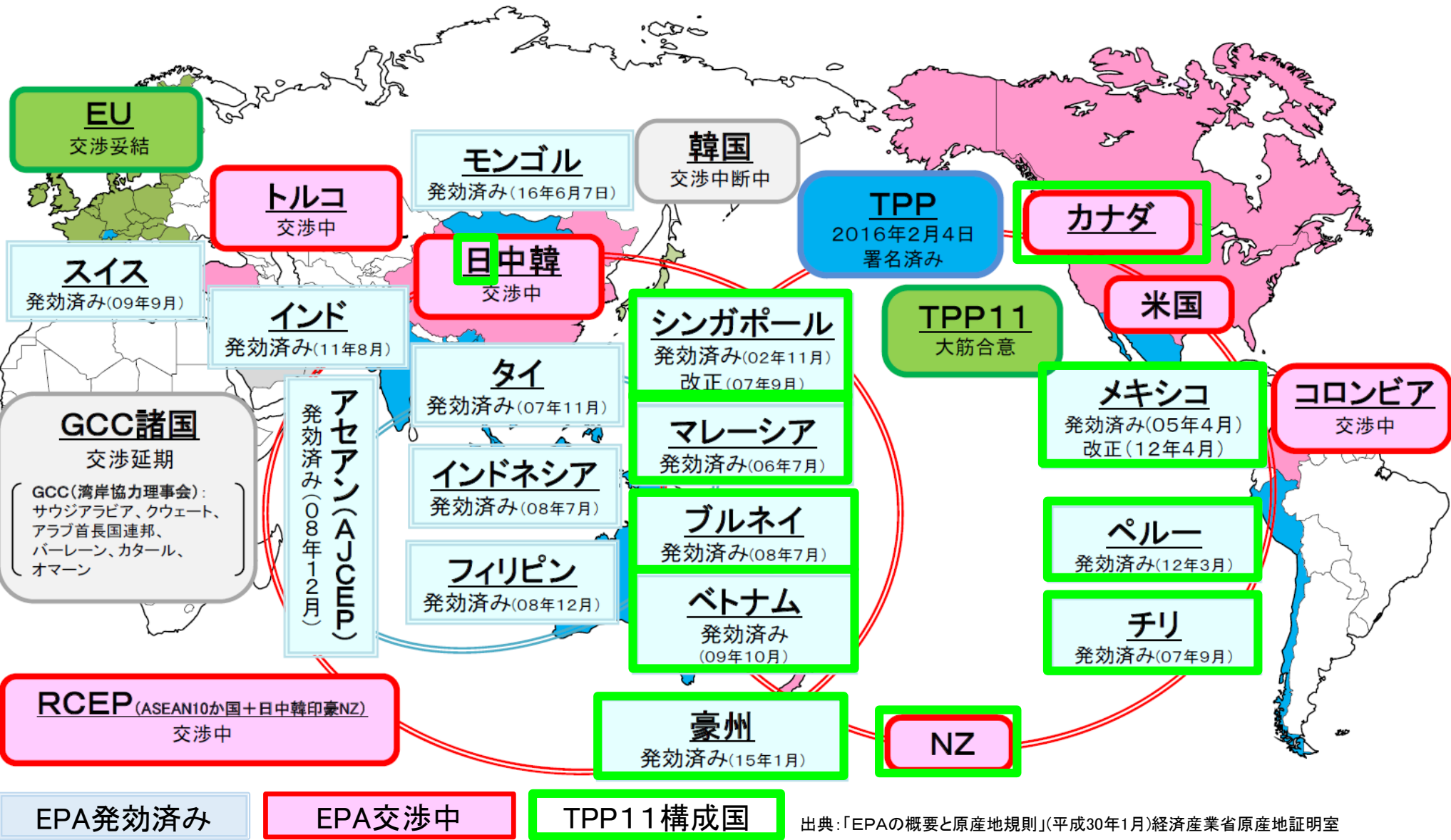
# 国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

# 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. 我が国の経済連携の推進状況	…2
1-2. 総合的なTPP等関連政策大綱(平成29年11月24日 TPP等総合対策本部決定)	…3
1-3. 今後我が国が直面する課題	…7
1-4. 総合物流施策推進プログラム(平成30年1月31日 総合物流施策推進会議決定)	…11
2. 各分野の動き	
2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)の概要	…16
2-2. 「貿易手続等に係る官民協議会」における議論について	…22
2-3. 神戸空港のコンセッション	…23
2-4. 「内航未来創造プラン ～たくましく日本を支え 進化する～」(H29.6.30)について	…24
2-5. 近畿圏の道路ネットワーク	…25
2-6. 物流対策の推進～平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等の確保～	…27
2-7. 関西国際空港アクセス・なにわ筋線構想	…28
3. 参考資料	…29

# 1-1. 我が国の経済連携の推進状況

○我が国は14か国・1地域との間でEPAを発効済。(2017年12月現在)(TPP11構成国とは署名済)  
 ○RCEP(東アジア地域包括的経済連携)、日中韓FTA等の経済連携交渉を推進中。



# 1-2. 総合的なTPP等関連政策大綱（平成29年11月24日 TPP等総合対策本部決定）

- 平成29年7月11日、「TPP（環太平洋パートナーシップ）総合対策本部の設置について」の一部改正について閣議決定がなされ、内閣に**TPP等総合対策本部**が設置される。
- TPP等総合対策本部第3回会合（平成29年7月14日）において、「日EU経済連携協定（EPA）交渉の大枠合意を踏まえた総合的な政策対応に関する基本方針」が決定され、同方針の下で平成29年11月24日に「総合的なTPP等関連政策大綱」が決定される。

## 資料2

日EU経済連携協定（EPA）交渉の大枠合意を踏まえた  
総合的な政策対応に関する基本方針（案）  
平成29年7月14日  
TPP等総合対策本部決定

平成29年7月6日、我が国にとり、民主主義、法の支配、基本的人権といった基本的価値を共有する重要なグローバルパートナーであり、総人口約5億人、我が国輸出入総額の約10%を占める我が国にとっての主要貿易・投資相手であるEUと、首脳間で経済連携協定の大枠合意に至った。

日EU・EPAは、世界的に保護主義的な動きが広がりを見せる中で、自由貿易の旗を高く掲げ続け、日EUが率先して世界に範を示すものであり、日EU関係の重要な基盤となり、両者の戦略的関係を更に強化させるものである。

我が国は、平成25年3月に交渉の開始を首脳間で決定して以来、攻めるべきは攻め、守るべきは守り、国益の観点から、最善の道を全力で追求してきた。また、昨年11月には日EU経済連携交渉に関する主要閣僚会議を設置し、政府一丸となって交渉にあたってきたところである。

今般の大枠合意を踏まえ、引き続き署名に向けて協議を進めるとともに、今回の合意内容や意義等について国民への説明を丁寧に行うほか、経済効果分析も含め、本協定の効果を最大限に活かすために必要な政策の検討に着手する。

具体的には、日EU・EPA、さらには環太平洋パートナーシップ（TPP）の早期発効に向けた11か国による取組も踏まえた政策を体系的に整理し、本年秋を目途に、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）を改訂することとする。

改訂にあたっては、下記に沿って検討することとし、総合的なTPP関連政策大綱で明示した施策のうち、引き続き必要となる施策については、必要な見直し等を行った上で実施するとともに、特に日EU・EPAにより必要となる施策等について、盛り込むこととする。

上記による総合的なTPP関連政策大綱の改訂と実施に当たっては、政府は一体となって対処し、万全を期すものとする。

※TPP等総合対策本部第3回会合（平成29年7月14日）資料2

### (1) EU市場への進出促進による日本企業等のグローバル展開推進

（海外展開を押し進める日本企業・日本産品等による新たな市場開拓を促す。）  
今回の合意による日本とEUの間での物品貿易における無税と有税の比率の不均衡の改善等を通じ、地方の中堅・中小企業をはじめとする日本企業や日本産品・コンテンツにとって、28か国約5億人、世界のGDPの約22%（平成27年）を占めるEU市場は、大きな魅力となる。加えて、EUとの連携を通じて、第三国での日本企業の事業展開も期待できる。  
政府は、日EU・EPAを契機に、日本企業の活力や日本産品等の魅力を海外展開し、海外の市場を獲得し、その恩恵を地域も含めた我が国に取り込み好循環の拡大を図るべく、日EU・EPAの活用を促進するための所要の措置を講ずる。

### (2) 国内産業の高付加価値化／競争力強化

（日EU・EPAの効果を最大限活かし、日EU間の安定的ビジネス環境創出を通じ、「Society5.0」※時代の経済成長の実現を推進する。）  
投資、サービス、電子商取引、知的財産等の幅広い分野での共通ルールの確立や規制協力の推進等により、第4次産業革命（IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）、ロボット等）のイノベーションを促進し、Connected Industriesなどを通じた「Society5.0」時代の経済成長の実現を確かなものにするるとともに、日EU相互の投資の促進や環境や安全等に関する規制／標準の策定で協力し、それを世界に広めていくことが、日EU・EPAの効果として期待される。  
このような動きを加速するための所要の措置を講ずる。  
※①狩猟社会、②農耕社会、③工業社会、④情報社会に続く、人類史上5番目の新しい社会。新しい価値やサービスが次々と創出され、社会の主体たる人々に豊かさをもたらしていく。

### (3) 強い農林水産業の構築

（農林水産関係での新市場開拓を推進するとともに、重要品目の再生産が可能となるよう、強い農林水産業をつくりあげるため万全の施策を講ずる。）  
農林水産分野においては、国益を守るぎりぎりの交渉の結果、国家貿易制度の維持、関税削減期間の長期化等の有効な対策を確保したところである。  
また、攻めのための交渉結果として、水産物、牛肉、緑茶をはじめとする輸出重点品目のほとんどの品目で即時撤廃を獲得したところである。今回の大枠合意で、我が国農林水産業は新たな国際環境に入ることとなるが、別紙の基本方針に基づき検討を行い、農林水産物の重要品目について、将来にわたって意欲ある農林漁業者が希望を持って経営に取り組めるようにすることにより確実に再生産が可能となるよう、交渉で獲得した措置と合わせて、強い農林水産業の構築に向けた万全の体質強化対策等を講ずる。

### (4) 地方公共団体等への情報提供

（政府調達に係る地方公共団体等の懸念等の払拭に最大限努めるとともに、必要な制度改正や情報提供を行う。）  
地域経済に与える影響等の観点から、地方公共団体等の政府調達等について懸念や不安が寄せられてきた。ぎりぎりの交渉の結果、国益にかなう合意となったが、今後、地方公共団体等に対し、合意内容を正確かつ丁寧に説明すること等を通じて、国民の懸念や不安を払拭するよう最大限努力する。  
また、大枠合意を踏まえて、必要となる制度改正について準備を進めるとともに、関係する団体など国民への情報提供に努める。



## 「総合的なTPP等関連政策大綱」

新輸出大国	国内産業の競争力強化	農政新時代
<p>＜輸出促進によるグローバル展開推進＞</p> <p><b>1 丁寧な情報提供及び相談体制の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○TPP等の普及・啓発</li> <li>○中堅・中小企業等のための相談体制の整備</li> </ul> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○中堅・中小企業等の新市場開拓のための総合的支援体制の抜本的強化（「新輸出大国」コンソーシアム）</li> <li>○コンテンツ、サービス、技術等の輸出促進</li> <li>○農林水産物・食品輸出の戦略的推進</li> <li>○インフラシステムの輸出促進</li> <li>○海外展開先のビジネス環境整備</li> </ul>	<p>＜TPP等を通じた国内産業の競争力強化＞</p> <p><b>1 TPP等による貿易・投資の拡大を国内の経済再生に直結させる方策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○イノベーション、企業間・産業間連携による生産性向上促進</li> <li>○対内投資活性化の促進</li> </ul> <p><b>2 TPP等を通じた地域経済の活性化の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の関する情報発信</li> <li>○地域リソースの結集・ブランド化</li> <li>○地域の雇用や経済を支える中堅・中小企業・小規模事業者、サービス産業の高付加価値化</li> </ul> <p>＜食の安全、知的財産、政府調達＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○輸入食品監視指導体制強化、原料原産地表示</li> <li>○特許、商標、著作権関係について必要な措置</li> <li>○著作物等の利用円滑化等</li> <li>○政府調達に係る合意内容の正確かつ丁寧な説明</li> </ul>	<p>＜農林水産業＞</p> <p><b>1 強い農林水産業の構築（体質強化対策）</b></p> <p>政策大綱策定以降、各種の体質強化策を実施。引き続き必要な施策を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○次世代を担う経営感覚に優れた担い手の育成</li> <li>○国際競争力のある産地イノベーションの促進</li> <li>○畜産・酪農収益力強化総合プロジェクトの推進（国産チーズ等の競争力強化等）</li> <li>○高品質な我が国農林水産物の輸出等需要フロンティアの開拓</li> <li>○合板・製材・構造用集成材等の木材製品の国際競争力の強化</li> <li>○持続可能な収益性の高い操業体制への転換</li> <li>○消費者との連携強化、規制改革・税制改正</li> </ul> <p><b>2 経営安定・安定供給のための備え（重要5品目関連）</b></p> <p>TPP又は日EU・EPA発効後の経営安定に万全を期すため、協定発効に合わせて経営安定対策の充実の措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○米（政府備蓄米の運営見直し）</li> <li>○麦（経営所得安定対策の着実な実施）</li> <li>○牛肉・豚肉、乳製品（畜産・酪農の経営安定充実）</li> <li>○甘味資源作物（加糖調製品を調整金の対象）</li> </ul>

# 1-2.【参考①】日EU・EPA及びTPP11の経済効果分析について

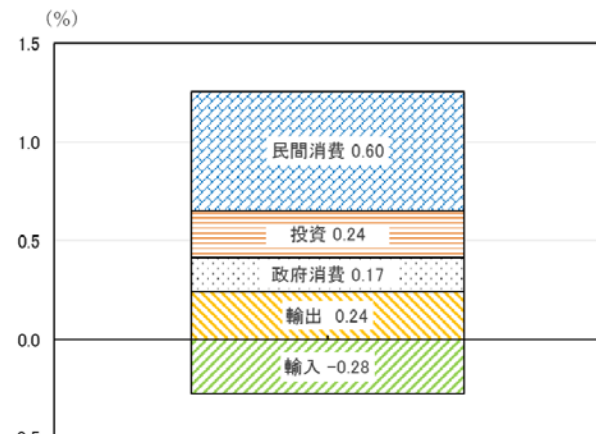
日EU・EPA及びTPP11の経済効果分析について(2017年12月21日内閣官房TPP等政府対策本部)

## 【要旨】

- 日EU・EPA及びTPP11の経済効果について、協定及び政策大綱の内容を踏まえた試算を実施した。その結果、我が国の実質GDPは、日EU・EPAが無い場合に比べて約1%、また、TPP11が無い場合に比べて約1.5%押し上げられることが示された。これを2016年度のGDP水準で換算すると、それぞれ約5兆円、約8兆円に相当する。
- 他の経済モデル試算同様、結果には種々の不確実性を伴うため相当な幅を持って理解される必要はあるが、試算されたGDPの押し上げは生産力の拡大を伴う恒久的な需給両面の増加であり、一時的な需要喚起によるものではない。したがって、10年間であれば50-80兆円という付加価値の拡大に相当する。また、試算は定量化が可能な限られた政策効果を織り込んだだけであり、直接投資のもたらす効果や企業活動の活性化に伴うイノベーション機会の拡大等を踏まえれば、GDPの押し上げ効果はより大きくなると考えられる。
- ただし、こうしたメリットは協定を締結するだけで自然発生的に得られるものばかりではなく、これをきっかけとした官民の行動が重要であり、政策大綱の着実な実施が求められる。

## 【日EU・EPAの経済効果】

- ・日本の実質GDPは、日EU・EPAが無い場合に比べて約1%押し上げられる見込み(2016年度GDP水準で換算すると約5兆円に相当)
- ・その際、労働供給は約0.5%(約29万人)増加する見込み

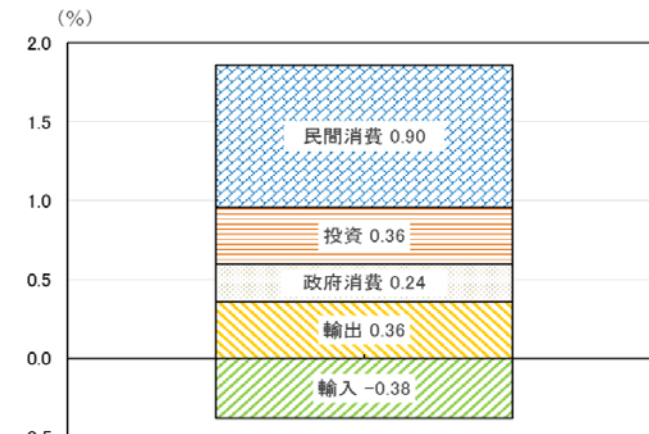


日EU・EPAの純効果

※ 農林水産物の生産減少額: 約600~1,100億円

## 【TPP11の経済効果】

- ・日本の実質GDPはTPP11が無い場合に比べて約1.5%押し上げられる見込み(2016年度GDP水準で換算すると約8兆円に相当)
- ・その際、労働供給は約0.7%(約46万人)増加する見込み

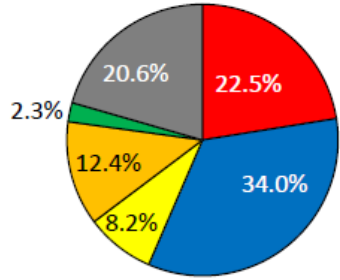


TPP11の純効果

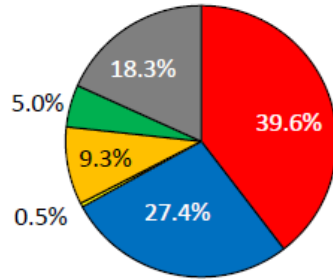
※ 農林水産物の生産減少額: 約900~1,500億円

# 1-2.【参考②】日EU貿易投資構造

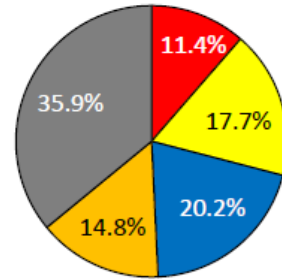
日本からの投資先(残高)



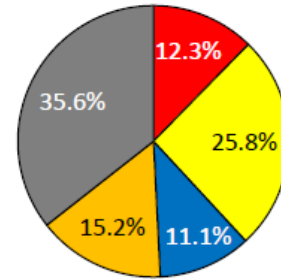
日本への投資元(残高)



日本の輸出先



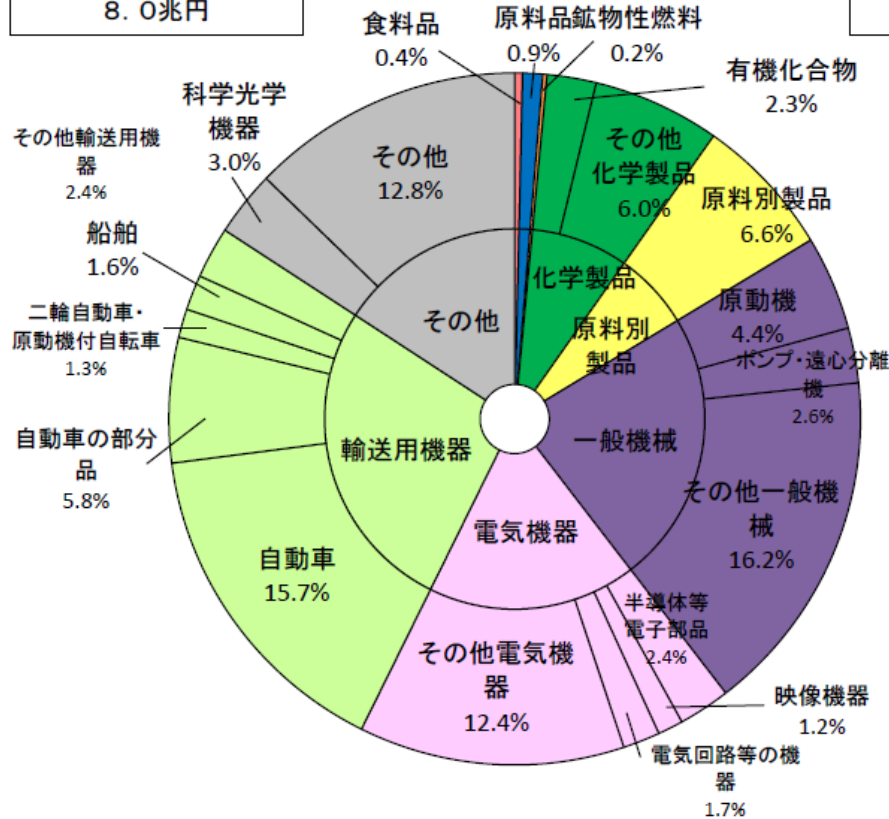
日本の輸入先



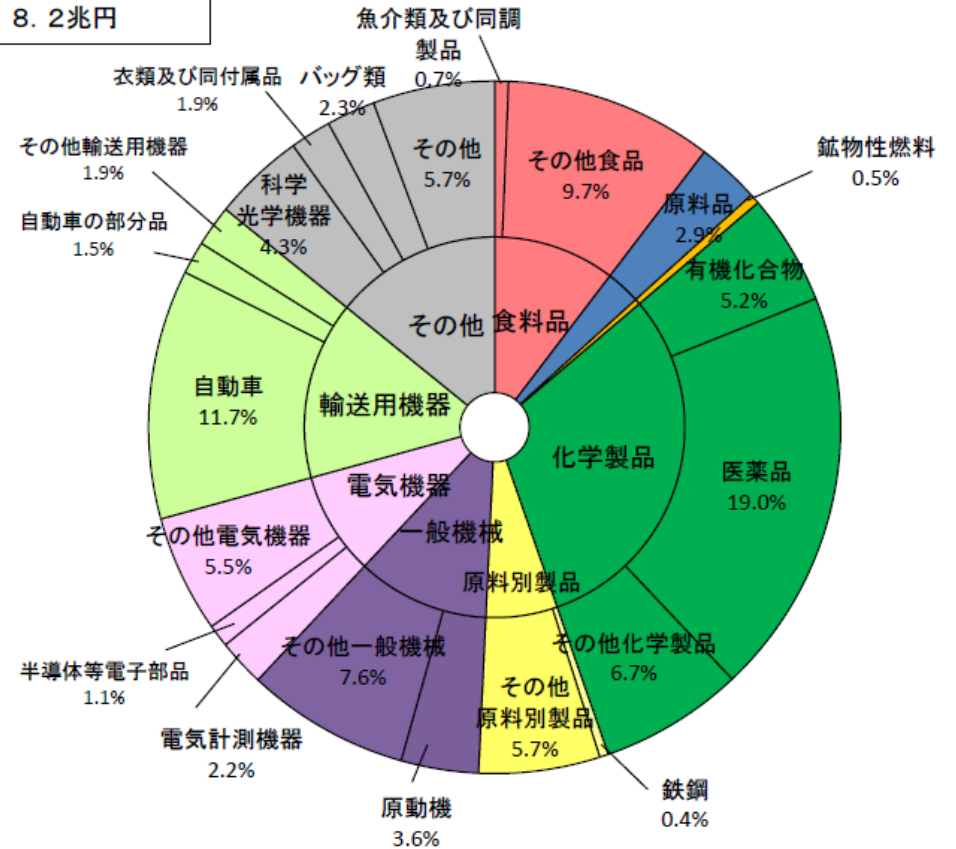
(出典: 日本銀行国際収支統計(2017年5月26日公表2016年末データ))

(出典: 財務省貿易統計(2016年データ))

対EU輸出(2016年)  
8.0兆円



対EU輸入(2016年)  
8.2兆円



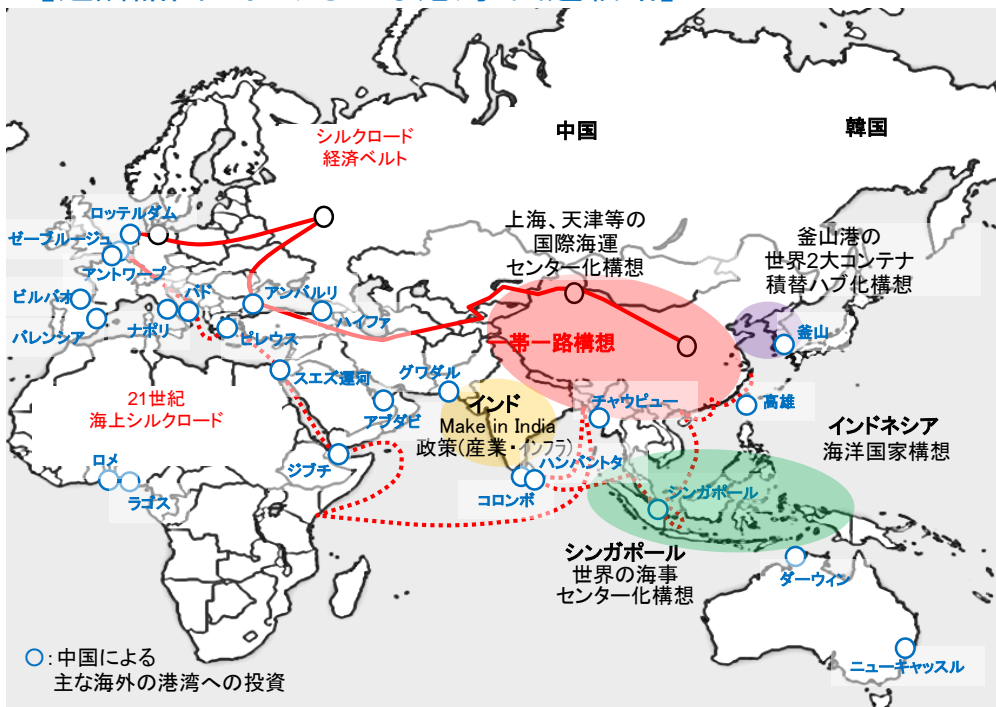
(出典: 財務省 貿易統計 2017年公表)  
※外務省HPより



# 1-3. 今後我が国が直面する課題(近隣諸国における主な交通戦略)

- 中国やインドをはじめとする近隣諸国において、国際海上輸送網を強化する動きが活発化。
- 特に、中国の「一帯一路」構想では、海上ルート(「一路」)の港湾において、China Merchants Port HoldingsやChina COSCO Groupが、コンテナターミナルの運営等へ積極的に投資。

【近隣諸国における主な港湾・交通戦略】



【中国企業が50%以上出資している主なコンテナターミナル運営プロジェクト】

港湾	投資内容
台湾・高雄港	OOCLが、Kaohsiung Harbor Bureauと15年間の貸与契約を更新。
スリランカ・ハンバントタ港	China Merchants Port Holdingsは、スリランカ港湾局との間で、ハンバントタ港を運営する2つの合弁会社(HIPG及びHIPS)を設立し99年間の運営権を譲渡。China Merchants Port Holdingsは約70%の株式を保有。
スリランカ・コロンボ港	China Merchants Port Holdingsが、コロンボ国際コンテナターミナルの株式の85%を保有。
UAE・ハリファ港	2016年9月、China COSCO Groupはアブダビ港務局との間で合弁会社を設立し35年の運営権を譲渡。China COSCO Groupは90%の株式を保有。
ギリシャ・ピレウス港	2016年4月、China COSCO GroupはPiraeus Port Authority (PPA)の株式の51%を取得、今後5年間で更に16%を買い入れ。
イタリア・ナポリ港	China COSCO GroupはMSCとのJVを設立し、コンテナターミナルを運営。China COSCO Groupは50%の株式を保有。
トーゴ・ロメ港	China Merchants Port Holdingsは、2012年にLome Container Terminalの35年間の開発運営権を持つThesar Maritime Ltdの株式の50%を買収。
スペイン・ビルバオ/バレンシア港	2017年6月、China COSCO Groupはスペインのターミナル会社Noatum Port Holdingsの株式51%を取得。

【China Merchants Port Holdings】

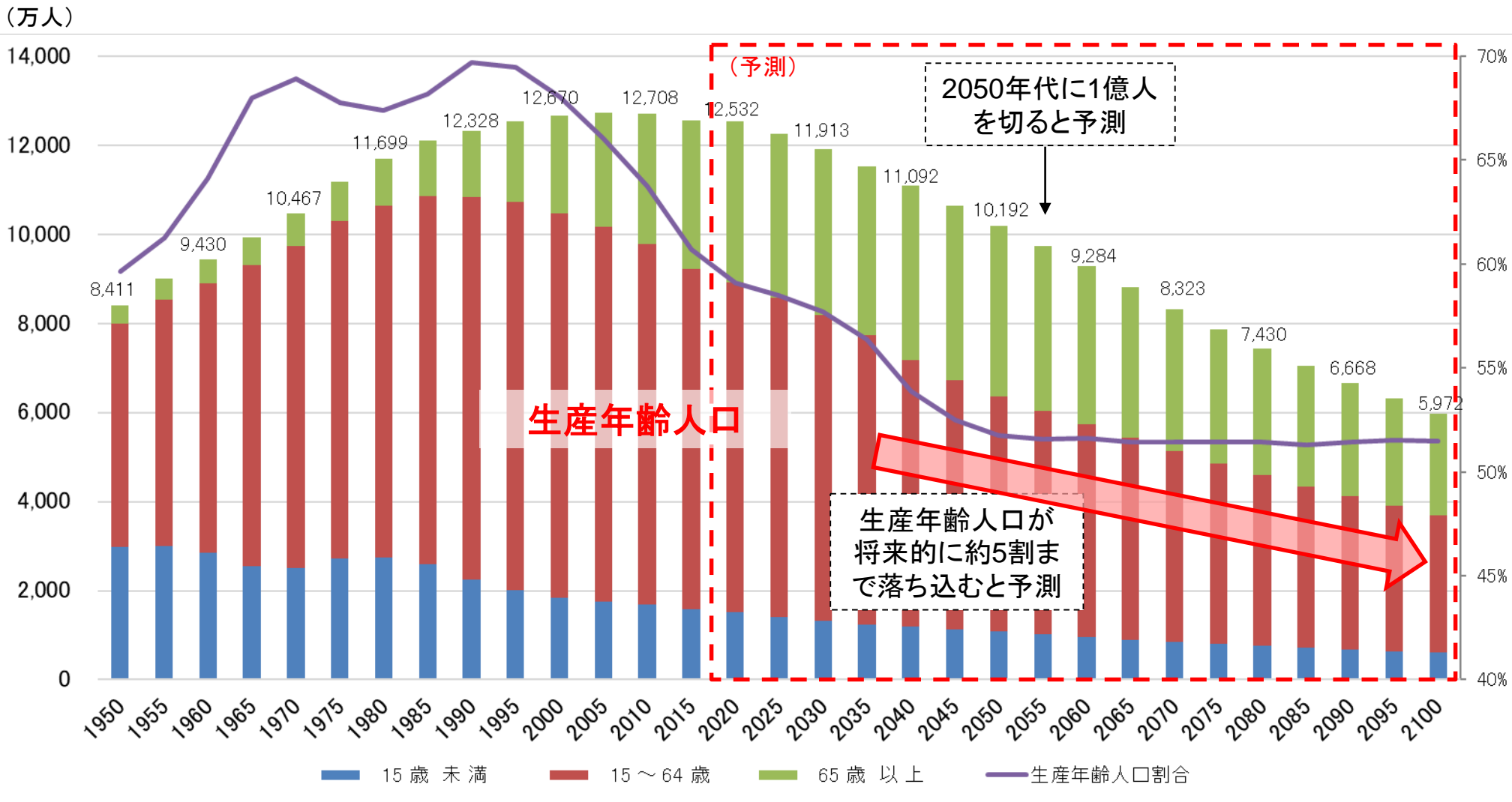
- ✓ 清朝末期の中国初の海運、保険等を手がけた国営企業を起源に、現在、香港を拠点に交通運輸、金融、不動産等を行う巨大国営企業
- ✓ 香港港、上海港等中国本土最大のコンテナターミナル運営会社。
- ✓ 7の国と地域、22港湾の権益取得に乗り出すなど、急速に海外展開加速

【China COSCO Group】

- ✓ COSCOとChina Shippingが2016年2月に合併し、誕生。
- ✓ 船腹量世界4位のコンテナ海運会社(China COSCO Shipping Co. Ltd.)を中核に、コンテナターミナル運営等も手がける国営巨大企業。
- ✓ 傘下のコンテナターミナル運営会社は11の国と地域、47港湾の権益を取得。

# 1-3. 今後我が国が直面する課題(我が国の人口構成の推移)

- 我が国の総人口は2008年頃をピークに減少に転じ、2050年代に1億人を切ると予測。
- 生産年齢である15歳から64歳の人口割合は、1990年代をピークに減少しており、将来的には約5割にまで落ち込むと予測。



出典:総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29推計):出生中位・死亡中位推計」(各年10月1日現在人口)より国土交通省港湾局作成



# 1-3. 今後我が国が直面する課題(将来のトラックドライバー不足)

- トラック業界は他産業と比べて、平均年齢が高く、労働時間が長く、賃金水準が低い傾向にある。また、将来のトラックドライバーは供給不足となることが予測されている。
- 業界内での人手不足感も強まっており、今後、ドライバー不足の深刻化や環境規制の強化等が進んだ場合には、現状のトラック中心の国内輸送体系を維持することが困難となることも懸念される。

## ■トラック業界の労働環境

	道路貨物運送業(大型)	道路貨物運送業(中小型)	全産業
平均年齢	46.5 歳	44.7 歳	42.1 歳
労働時間	2,592 時間	2,580 時間	2,124 時間
所得額	422 万円	375 万円	480 万円

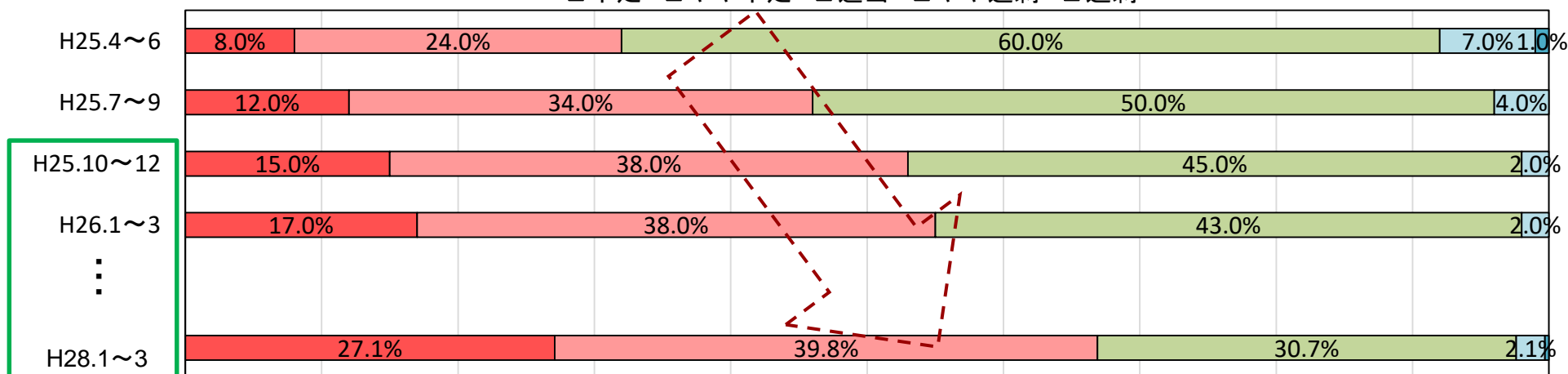
出典: 国土交通省・厚生労働省「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」(平成27年5月)

## ■トラックドライバー需給の将来予測

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	933,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	29,118人	▲106,211人	▲85,946人

出典: 公益社団法人鉄道貨物協会「平成25年度本部委員会報告書」(平成26年5月)

## ■トラック運送業界の人手不足感

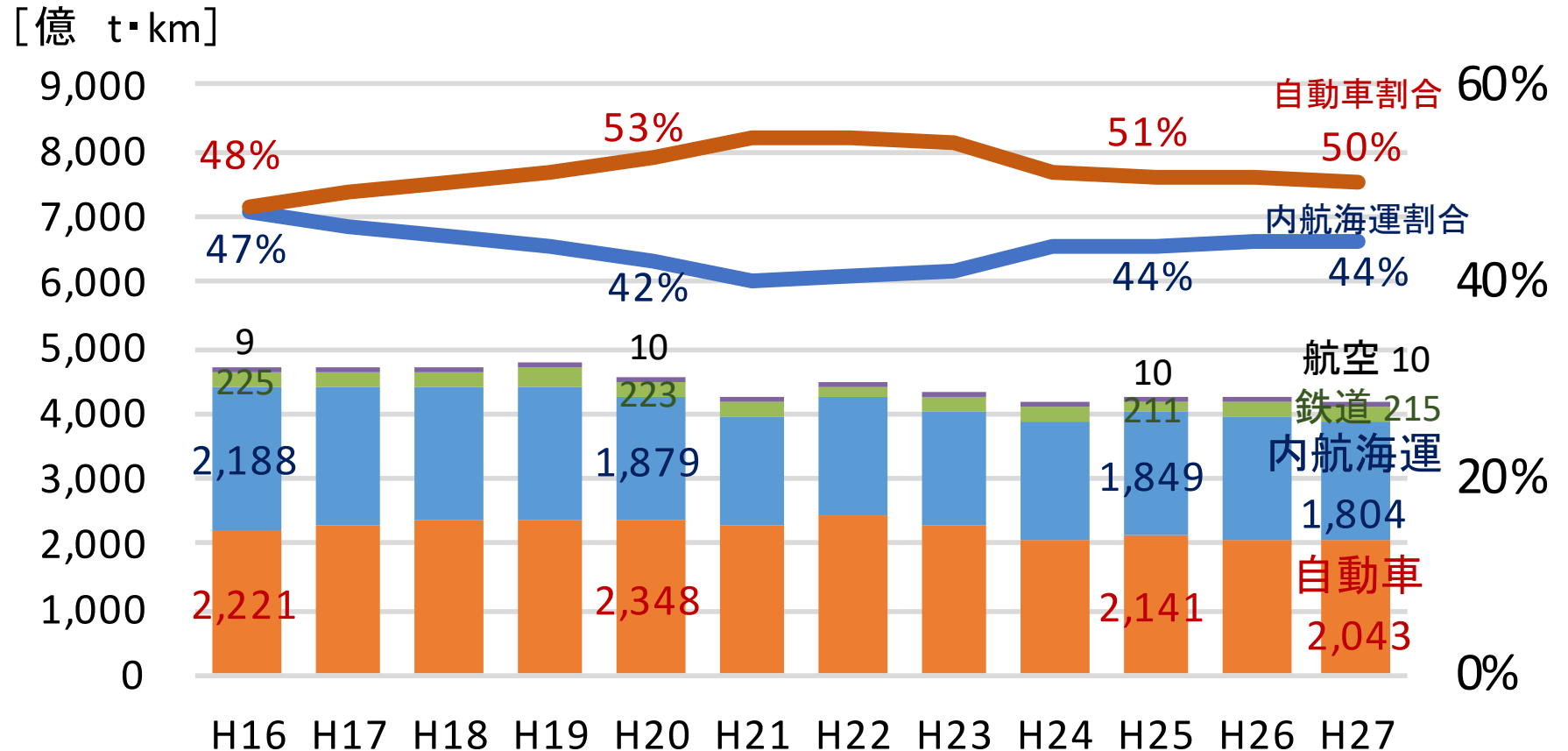


…監査方針・行政処分基準の改正後の調査

出典: トラック運送業界の景況感(速報) (公益社団法人全日本トラック協会)

# 1-3. 今後我が国が直面する課題(国内貨物輸送の輸送機関分担率)

国内貨物輸送の輸送機関分担率(トンキロベース)



# 1-4. 総合物流施策推進プログラム（平成30年1月31日 総合物流施策推進会議決定）

## 【総合物流施策推進プログラムについて】

- 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)に基づき、**今後推進すべき具体的な物流施策をとりまとめた施策集**
- **総合物流施策推進会議(関係局長等)**により構成)により決定

## 【プログラムの内容】

- 大綱に基づいて**今後推進すべき具体的施策**
- 各視点・各施策の**目標・指標**、目標の達成に向けて各年度に実施すべき施策をまとめた**工程表**
- 必要に応じてプログラムを見直すなど、**PDCA方式により進捗管理を適切に実施**
- 総合物流施策大綱に基づき、**関係省庁の連携**により**99施策**を強力に推進(うち**68施策**は**新規追加・拡充施策**)

### 関係省庁

国土交通省 経済産業省 環境省 農林水産省 警察庁 公正取引委員会 総務省 財務省 厚生労働省

## 総合物流施策推進プログラム 構成

### <革命的に変化する>

**[5]新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”**

＋  
物流分野での新技術を  
活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
- (3) ドローンの活用
- (4) 物流施設の自動化・機械化
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船

### <繋がる>

**[1]サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革～競争から共創へ～**

- (1) 連携・協働による物流の効率化
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

### <見える>

**[2]物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現**

- (1) サービスと対価との関係の明確化
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
- (3) 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

### <支える>

**[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～**

- (1) モーダルコネク트의強化等による輸送効率向上
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
- (3) 物流施設の機能強化
- (4) 物流を考慮した地域づくり

### <備える>

**[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築**

- (1) 災害等のリスクに備える
- (2) 地球環境問題に備える

### <育てる>

**[6]人材の確保・育成**

＋  
物流への理解を深めるための  
国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

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**

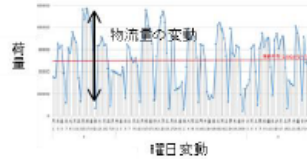
# 1-4. 総合物流施策推進プログラム（平成30年1月31日 総合物流施策推進会議決定）

## 【総合物流施策推進プログラム新規・拡充施策例①】

[1] サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）  
～競争から共創へ～

### 施策例

○在庫、多頻度輸送等の見直しにより、波動を抑制し、稼働率を向上



○我が国物流システムの国際標準化  
○サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大



【世界初の保冷宅配便サービスに関する国際規格（PAS1018）】



RFIDリーダーから電波を受信し、電子タグから返ってくる電波を読み取る。

○パレット化等による機械荷役への転換促進



○農林水産物・食品の輸出促進に資する物流面での取組



【新型航空保冷コンテナの開発】

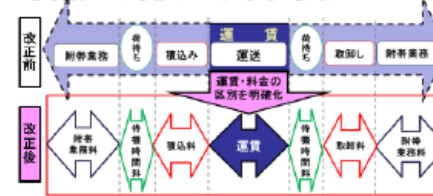
### 上記施策に係る指標

- トラックの積載効率: 39.9% (2016) → **50%**
- コンビニの取扱商品への電子タグを貼付数  
0個(2016) → **推計1,000億個/年(2025)** ※コンビニの全ての取扱商品への貼付
- 日本の小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格の認証取得社数  
—社(2016) → **30社**
- 農林水産物・食品の輸出額: 7,502 億円(2016) → **1兆円(2019)**

[2] 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）

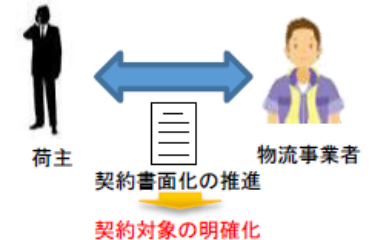
### 施策例

○荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策



【標準運送約款の改正（イメージ）】

○契約書面化の推進

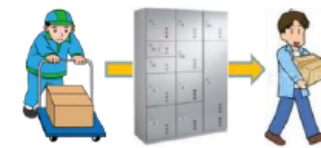


○荷待ち時間・荷役時間の短縮による稼働率向上

○宅配便の再配達削減による宅配事業の効率化



【トラック予約受付システム】



【宅配ボックスの設置促進】



【啓発活動(COOL CHOICE)】



【スワップボディコンテナ車両】

### 上記施策に係る指標

- トラック運送事業における契約内容の書面化率  
約50%(2017) → **60%**
- 宅配便の再配達率: 16%程度(2017) → **13%程度**
- 物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約): 8件(2016) → **150件**



# 1-4. 総合物流施策推進プログラム（平成30年1月31日 総合物流施策推進会議決定）

## 【総合物流施策推進プログラム新規・拡充施策例②】

[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現(=支える)～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

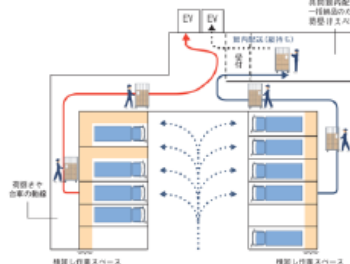
### 施策例

- モーダルコネク트의強化
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築
- ダブル連結トラックの早期導入・幹線物流での普及



【ダブル連結トラック】

- 大規模建築物に係る物流の円滑化

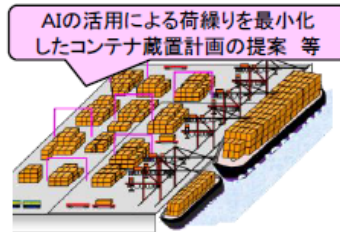


【荷さばきスペース等の確保】



【三大都市圏環状道路の整備】

- AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、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」)の実現



AIの活用による荷練りを最小化したコンテナ蔵置計画の提案等

### 上記施策に係る指標

- 三大都市圏環状道路整備率:74%(2016) → **80%**
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数の削減  
約30万台(2016) → **概ね半減(2026)**
- 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数
  - ①北米基幹航路:デイリー寄港(2016) → **デイリー寄港の維持・拡大(2018)**
  - ②欧州基幹航路:週2便(2016) → **週3便(2018)**

[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築(=備える)

### 施策例

【災害リスクに備える】

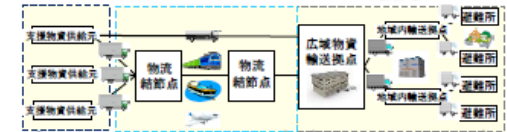
- ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築
- コンビニ等の指定公共機関としての指定による緊急物資等の円滑な輸送・供給
- 道路・港湾等の防災・減災・老朽化対策

【地球環境問題に備える】

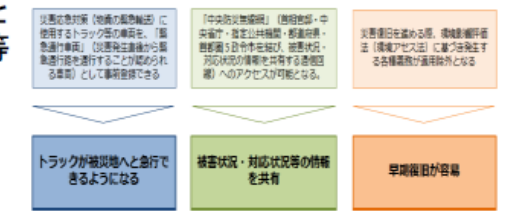
- 運航情報等一括情報検索システム等によるモーダルシフトの促進



【モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システム】



【プッシュ型支援による物資輸送の流れ】



【コンビニ等の指定公共機関としての意義】

○LNGバンカリング拠点の形成促進



【LNGバンカリング拠点(イメージ)】

### 上記施策に係る指標

- 大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合  
大企業 63.0% 中堅企業 44.4% (2015)  
→ 大企業 **ほぼ100%** 中堅企業 **50%**
- 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量:340億トンキロ(2015) → **367億トンキロ**
- 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量:197億トンキロ(2016) → **221億トンキロ**



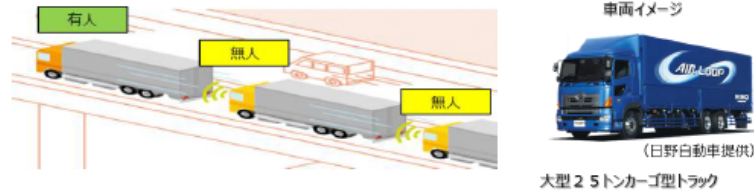
# 1-4. 総合物流施策推進プログラム（平成30年1月31日 総合物流施策推進会議決定）

## 【総合物流施策推進プログラム新規・拡充施策例③】

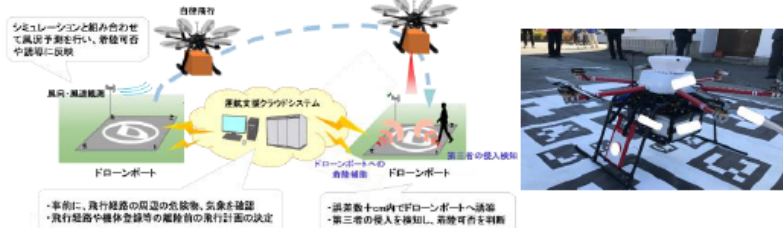
### [5] 新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”

#### 施策例

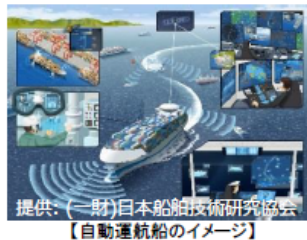
○ 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化



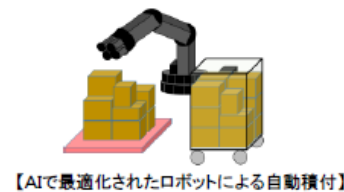
○ 小型無人機（ドローン）の物流事業への活用



○ IoT技術を活用した船舶の開発・普及



○ 荷役の自動化・機械化



### [6] 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

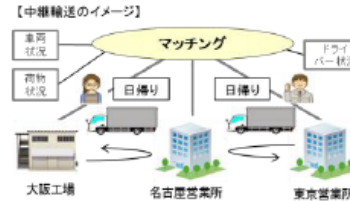
#### 施策例

○ 物流に関する資格の取得促進等による高度物流人材の育成



【ロジスティクス経営士（JILS）】

○ 中継輸送の普及・拡大



○ 我が国企業の海外展開に資する現地人材の育成



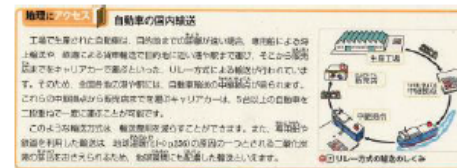
【ASEAN地域における人材育成支援事業】

○ 船員の安定的・効果的な確保・育成



【乗船実習の様子（銀丸丸）】

○ 教育等の機会を通じた物流への理解の増進



#### 上記施策に係る目標

- 2020年に高速道路（新東名）での後続無人隊列走行を実現
- 2018年に山間部などニーズの見込まれる地域でドローンを使用した荷物配送を実現
- 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
- 先進船舶の導入隻数：0隻（2016） → 250隻（2025）

#### 上記施策に係る指標

- 物流に関する高度な資格の取得者数：  
4,247人（2013-2016） → 4,700人（2017-2020）
- トラック運転に従事する女性労働者数：約2万人（2016） → 約4万人
- 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準  
毎年度 1事業者あたり年間平均2.61人



# 1-4.【参考】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。

## 物流の生産性向上

### <革命的に変化する>

#### [5] 新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”

＋  
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等  
気象データのAI解析による需要予測の製・配・販での共有、RFIDの活用によるサプライチェーン全体の最適化と在庫日数や輸送コストの削減等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化  
世界に先駆けた自動運転の社会実装。特に、後続車無人の隊列走行については、社会実装を目指し、必要な技術開発、社会的受容性や事業面を検討
- (3) ドローンの活用  
荷物配送を本格化させるための取組を実施
- (4) 物流施設の自動化・機械化  
ロボット機器の導入を通じて、庫内作業の省人化、現場作業の負担軽減
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船  
IoT等の活用による陸上からのリアルタイムでの船舶の機器監視等

### <繋がる>

#### [1] サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革 ～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化  
①事業者間の連携による物流量変動(ムラ)の緩和、②荷物情報をあらかじめ受け取ることによる荷受け作業の効率化等、③共同物流による積載率の向上・モーダルシフト
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備  
①事業者間のデータの標準化等、②パレット使用の標準化、③RFID利用の拡大
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化  
①越境通行の促進、NACCSの海外での活用等、②我が国物流システムの国際標準化、③農水産品の物流効率化・輸出促進に資する物流面での取組等

### <見える>

#### [2] 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化  
コストの「見える化」: 運送(運賃)と運送以外(料金)の区分の推進等
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める  
契約の書面化、多重下請構造の是正を通じた取引の透明化等
- (3) 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  
①トラック予約受付システム等の活用による荷待ち時間の短縮、②宅配便の再配達削減、③中継輸送方式の導入等による働きやすい環境整備等

### <支える>

#### [3] ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上  
空港、港湾等と高速道路のアクセス強化、高速道路と物流施設の直結の促進等
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化  
①道路輸送の機能強化(ピンポイント渋滞対策の強化、人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築等)②海上輸送の機能強化(国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備、AIの活用によるコンテナターミナル運営の生産性向上等)等
- (3) 物流施設の機能強化  
物効法の枠組みを活用した効果的な立地への物流施設の誘導等
- (4) 物流を考慮した地域づくり  
①地域における荷さばきルールの策定促進等、②自動運転サービスを含む、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築

### <備える>

#### [4] 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える  
①災害に強い物流システムの構築(ラストマイルも含めた支援物資輸送の実現、コンビニ等の流通チャネルを活用した物資の供給等)、②インフラの機能確保等のための老朽化対策(予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施等)、③セキュリティ対応等(海賊対策、マ・シ海峡等の船舶交通安全対策)、④大規模イベント時等における対応
- (2) 地球環境問題に備える  
①省エネ法の活用によるサプライチェーン全体における環境負荷低減、②船舶に係るSOx規制強化に対応するためのLNGバシカリング拠点の整備等 等

### <育てる>

#### [6] 人材の確保・育成 ＋ 物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等  
①国内の物流現場の多様な人材の確保に資する働き方改革等の実施、②我が国企業の海外展開に資するよう現地人材の育成、③高度化する物流システム・マネジメントを設計・管理する人材の育成
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動  
国民が、物流の一利用者として適切な選択が可能となるよう、物流の社会的な役割、物流の抱える課題等について理解を深めるための啓発活動等

民間＋各省庁等の連携による施策の推進



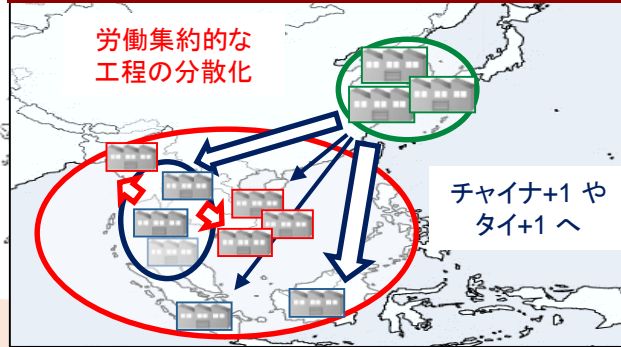
# 2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)について

## 【我が国の港湾を取り巻く情勢】

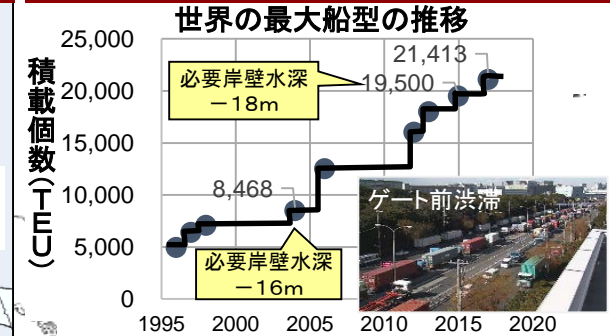
### 船型の大型化に伴う寄港先の集約と海外港湾での積替輸送(T/S)比率の増大

	欧州	↔	東アジア	↔	北米
基幹航路の平均船型	(2001年) 5,000TEU		(2015年) 13,600TEU		(2001年) 3,900TEU
					(2015年) 7,000TEU
	欧州	↔	日本	↔	北米
我が国への寄港ループ数(寄港率)	(2001年) 9/26 (35%)		(2015年) 2/21 (10%)		(2001年) 31/49 (63%)
					(2015年) 16/61 (26%)
コンテナ貨物の直航輸送率(トンベース)	(2003年) 80%		(2015年) 59%		(2003年) 91%
					(2015年) 86%

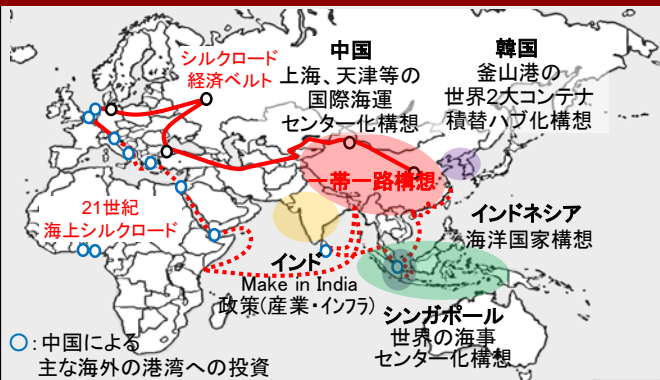
### 東南アジアをはじめとする新興市場の拡大と生産拠点の南下



### コンテナ船の大型化に伴うターミナルや周辺への外部不経済



### 近隣諸国における主な港湾・交通戦略



### 世界の主要港におけるコンテナターミナルの自動化の進展



### パナマ運河拡張や北極海航路の本格利用に伴う資源の調達先や輸送ルートが多様化



# 2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)について

## 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さらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

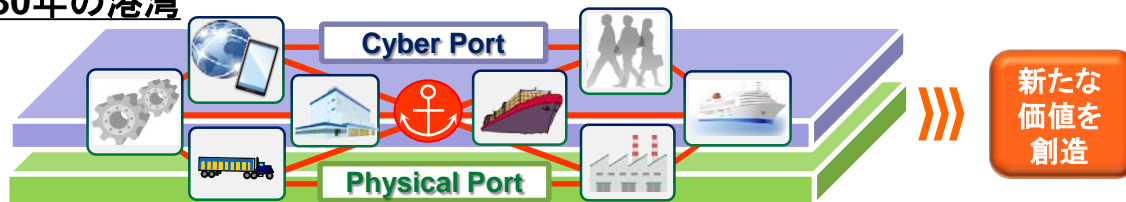
## II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・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

## 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・維持管理技術の革新と海外展開

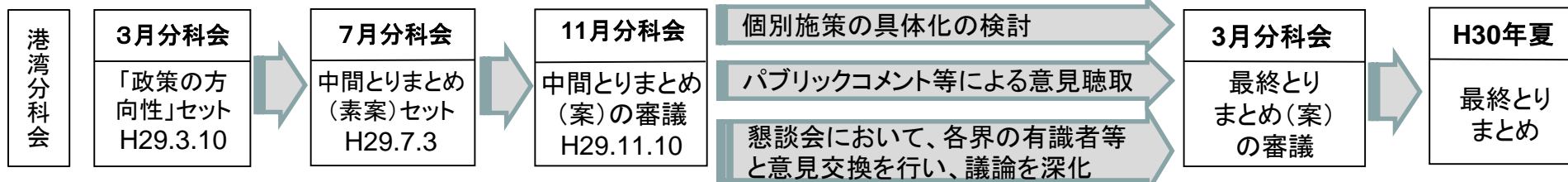
### ○ 2030年の港湾



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



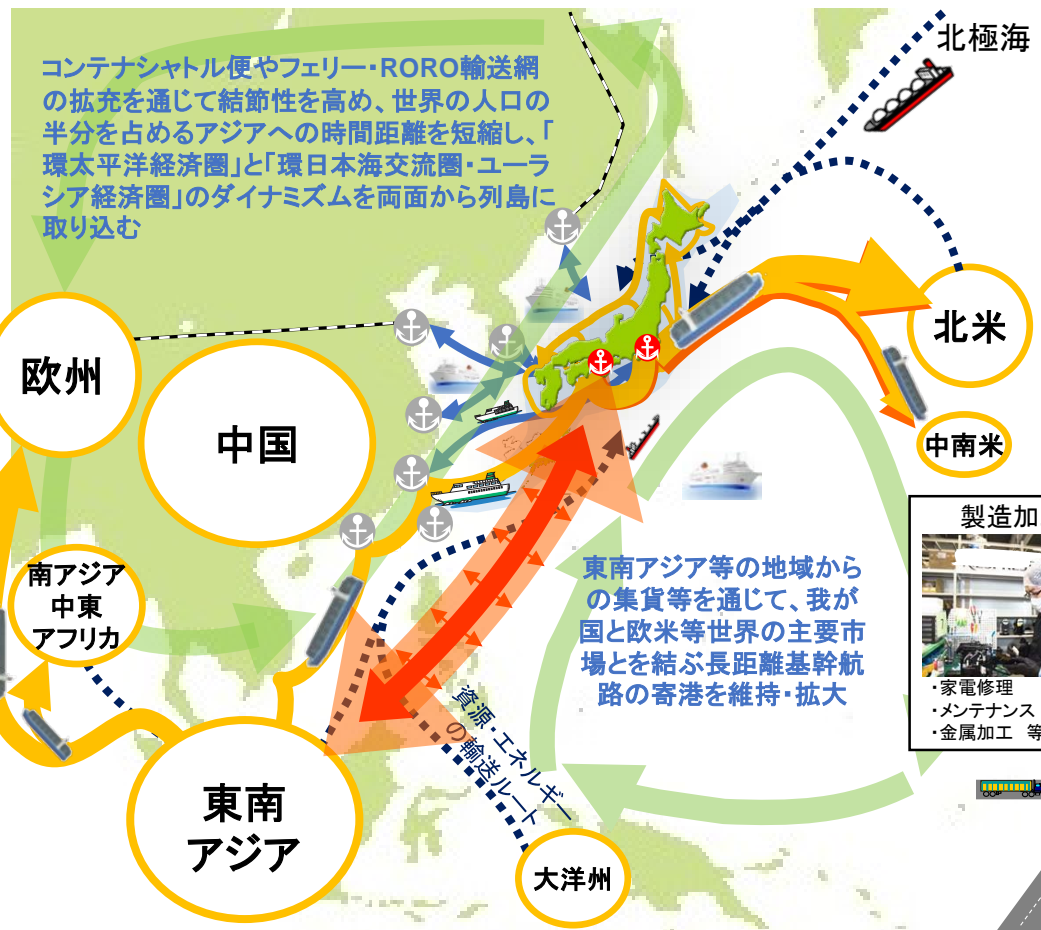


# 2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)について

## 【政策の方向性(1)】

- ### 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
- ・東南アジア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地域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さら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・拡大
  - ・SCMのさらなる深化に対応した国際フェリー・RORO輸送網の拡充、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展開

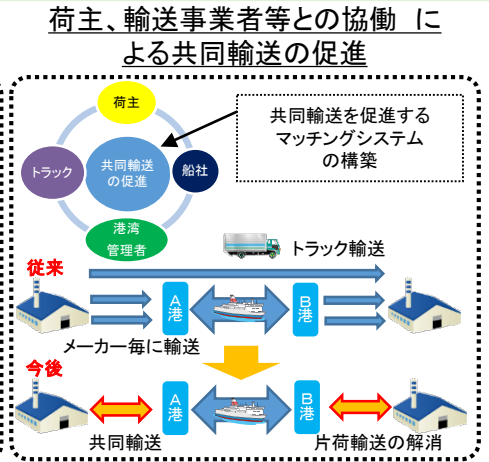
- ### 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- ・荷主、輸送事業者等との協働による共同輸送の促進や、「高規格ユニットロードターミナル」の展開等を通じた柔軟でシームレスな海陸一貫輸送網の形成
  - ・外内貿ターミナルの近接化、船舶の性能向上に対応した航路の航行環境の確保
  - ・離島や地域の農林水産物の輸出・移出を支える港湾機能の充実



### 農林水産物の輸出競争力強化

リーファーコンテナ用電源設備      屋根付き岸壁

野菜      木材



### 「次世代高規格ユニットロードターミナル」のイメージ

製造加工      流通加工

- ・家電修理
- ・メンテナンス
- ・金属加工 等
- ・原産地シールの貼付
- ・製品の充填、洗浄
- ・パッケージング 等

流通加工等により付加価値を生み出す物流施設

トレーラーの自動運転      自動係船装置

GPS等を活用したトレーラー/シャーン管理      船会社との協働によるターミナル規格の統一化



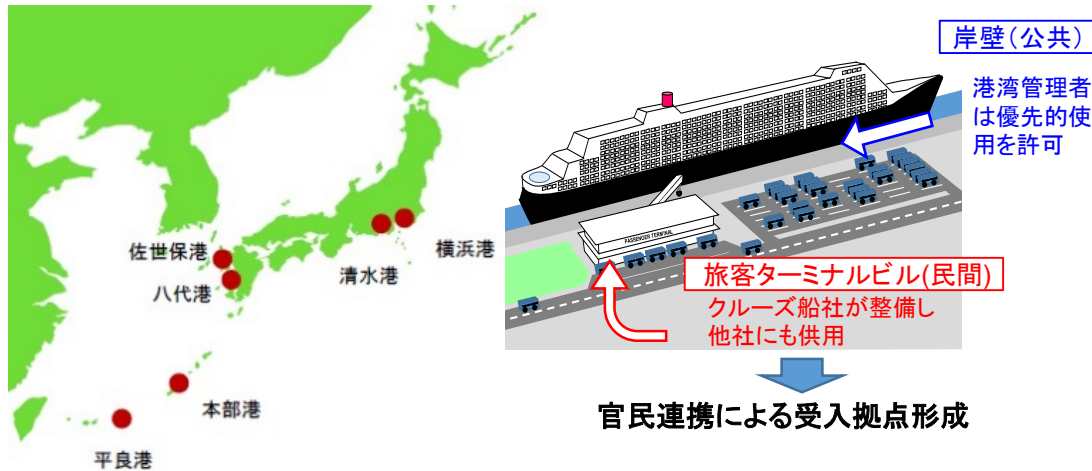
# 2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)について

## 【政策の方向性(2)】

### 3. 列島の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
- ・ラグジュアリー、プレミアム、カジュアル等多様なクルーズ客向けのサービスの提供及び日本人市場の開拓を通じた安定したクルーズ市場・関連産業の形成
- ・フェリー、鉄道、航空機等と組合せた広域周遊ルート of 展開

官民連携による国際クルーズ拠点の形成



官民連携による受入拠点形成

### 多様なクルーズ市場の形成

#### ①多様なクルーズサービス

- ・ラグジュアリーからカジュアルまで、日本の美しい景色やリゾート滞在を楽しむクルーズ等、多様なクルーズサービスを提供

#### ②広域周遊ルート

- ・フェリー、鉄道、航空機等と連携した広域周遊ルートの形成



### 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
- ・内港地区の再編や文化・歴史を活かしたみなとまちづくり、みなとオアシスの活性化、港湾施設の多目的利用等を通じた賑わい空間の創出

海に開け、船や来客を迎え入れる美しい景観形成



文化・歴史を活かしたみなとまちづくり



文化や歴史を活かしたみなとまちづくり

港の歴史を学ぶ

みなとオアシス等を活用した賑わい空間の創出



防波堤の釣り開放(新潟港)

Sea級グルメ全国大会の開催(魚津港)

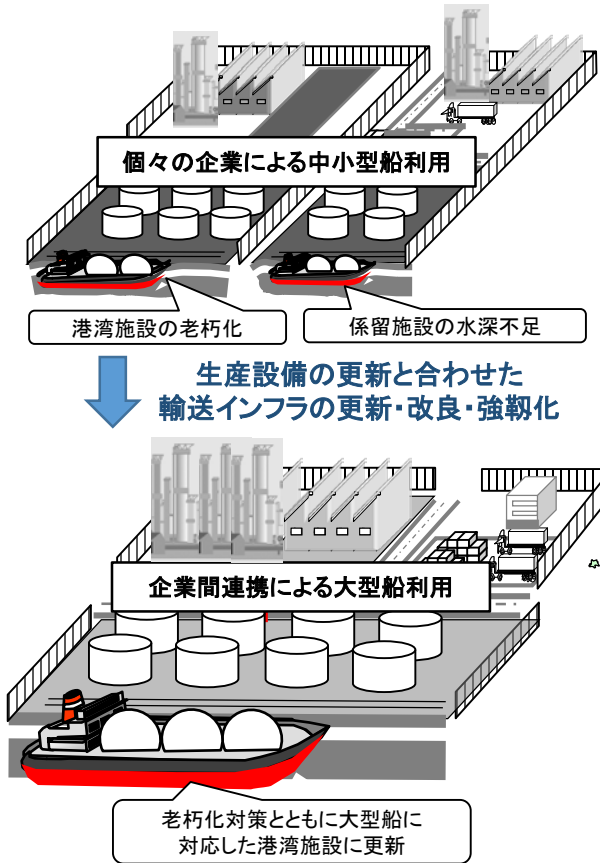
# 2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)について

## 【政策の方向性(3)】

### 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

#### 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



#### 新たなエネルギー受入拠点の全国配置



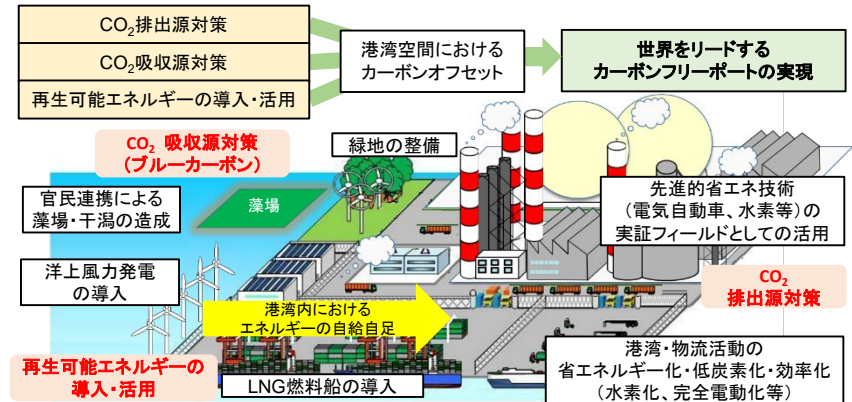
### 6. 港湾・物流活動のグリーン化

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

#### LNGバンカリング拠点形成に向けた取組(横浜港の例)



#### 「カーボンフリーポート(仮称)」のイメージ





# 2-1. 港湾の中長期政策「PORT 2030」(中間とりまとめ)について

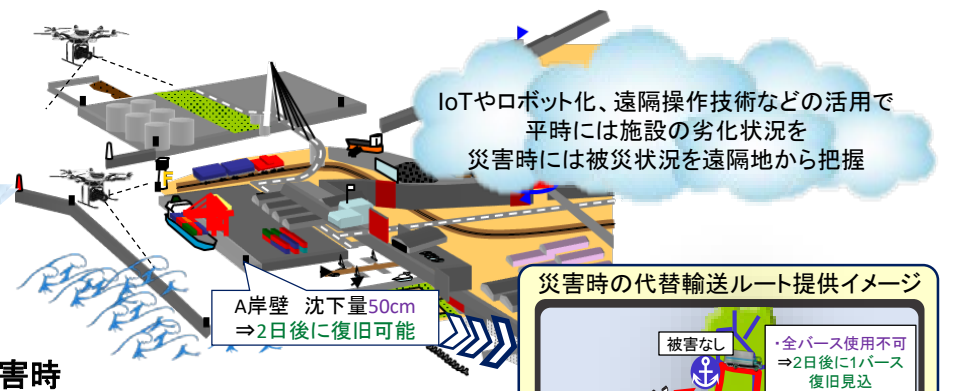
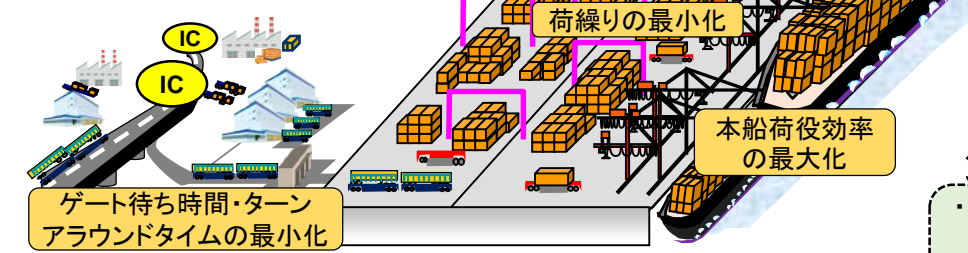
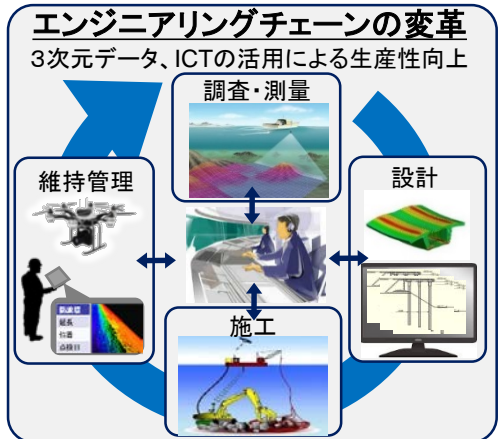
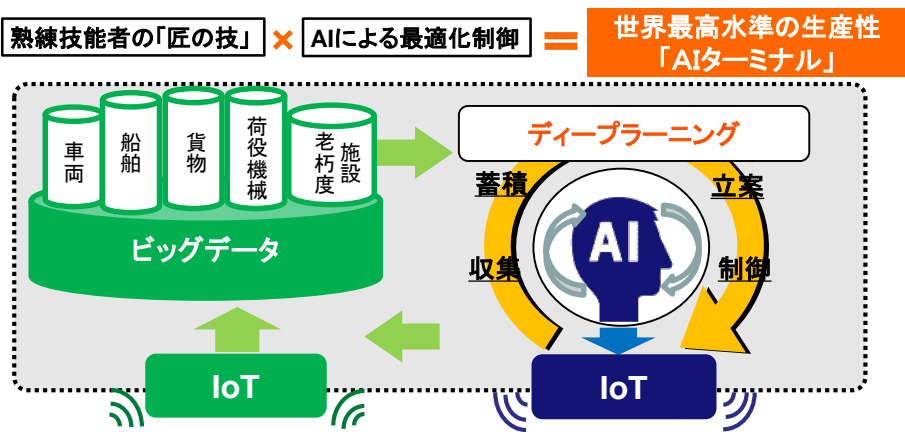
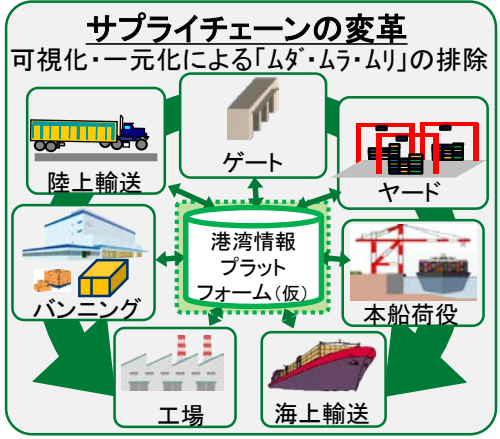
## 【政策の方向性(4)】

### 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

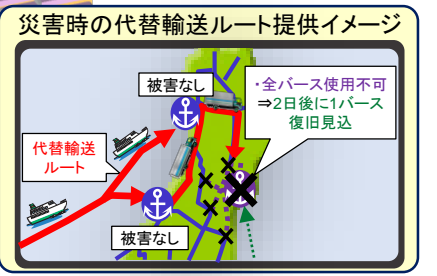
### 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

- ・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



#### 災害時

- ・施設の損傷状況・利用可否を直ちに遠隔地から把握し、復旧作業を迅速化
- ・避難や緊急輸送ルートを確認するとともに、サプライチェーンを維持・早期復旧



⇒ 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

## 2-2. 「貿易手続等に係る官民協議会」における議論について

- 「未来投資戦略 2017」(平成29年6月9日閣議決定)において、「貿易手続に関し、貨物の滞留時間の短縮化等を実現するための全体最適化について、官公庁や民間事業者が一堂に会して制度面や技術面など総合的な観点から検討する官民協議体を今夏までに立ち上げ、速やかに検討を開始し、本年度中に結論を得る。」とされたことを受け、貿易手続等に係る官民協議会を開催。
- 貿易を行う際のCYカットタイムや港湾の混雑緩和について議論されているところ。

### 【CYカットタイムについての議論の流れ】

#### 現状

- ・日本ではC Yカットルール（貨物、情報共に本船入港の3日前）により、24時間ルール適用前と比較して貨物のリードタイムが2日伸びた。
- ・また、船社においては、米国へ送信するデータの代行入力等を行う作業が発生するようになった。
- ・C Yで貨物が2日蔵置される場合の経済的損失は著しい。
- ・諸外国では、情報と貨物のカットタイムを分離している。（書類のカットは4日～48時間前、貨物のカットは1日前）

#### アイデア①

情報提出と貨物搬入のカットタイムを分離することで、貨物のC Y搬入カットタイムを後ろ倒し（1日前）にすることはできないか。

#### アイデア②

正確な情報が提供できる荷主については、情報提出貨物搬入ともども書類のカットタイムを後ろ倒し（2日前）にすることはできないか。

### 【港湾の混雑緩和についての議論の流れ】

#### 論点①ターミナルの処理能力の水準：取扱量

取扱量は、コンテナターミナルの処理能力自体を超えているのか。超えている場合、個々のターミナルの処理能力向上、ターミナルの新設、他のターミナルへの移管などの選択肢が考えられるが、どのように取り組むべきか。

#### 論点②ターミナルの処理能力の水準：滞留貨物

フリータイムを利用してCY内に長期蔵置されている貨物は、ターミナルの処理に支障をもたらしているか。問題があるならば、蔵置期間を短くするべきではないか？そのためには、どのような課題があり、それをどう解決できるか？

#### 論点③ターミナルの処理能力の水準：オフ・ピーク

CYに貨物（空コンテナを含む）を搬出入に来るトラックの到着時間（朝と夕方に集中）を分散・平準化できないか？分散・平準化するにはどのような課題があり、それをどう解決できるか？

#### 論点④ゲート処理の効率化：予約システム

周辺で渋滞が頻発している港湾に予約システム等の共通システムを導入することにより、分散・平準化のみならず、ゲート処理の効率化が図れないか？導入するにはどのような課題があり、それをどう解決できるか？

### 貿易手続官民協議会

## CYカット「2日前」をガイドライン化

### 拘束性なし、邦外船に温度差

物流のスピードアップに向けた方策について検討している政府の「貿易手続等に係る官民協議会」（座長・石原伸志東海大学海洋学部教授）が1月31日に第4回会合を開き、次回会合で予定されている取りまとめにコンテナヤードへのコンテナ搬入ルール（CYカット）を「2日前」に後ろ倒しする方針が盛り込まれることになった。ただ、法的な拘束力はなく、外船と邦船に温度差もあり、実現にはさらなる曲折も予想される。また、波滯対策については東京港を中心に検討を進めていくことが確認された。

同官民協議会は、政府が6月に閣議決定した新成長戦略「未来投資戦略2017」を受けて「日本経済再生本部」（本部長：安倍晋三首相）のもと設置された。輸出入貨物の滞留時間を大幅に短縮するため、官民が一堂に会し、優先課題を「CYカットタイムの短縮」と「港湾の混雑緩和」の2つに絞り、方策について検討を進めている。

このうち、「CYカットタイムの短縮」については、米国・欧州向け直行船の貨物と貨物情報の搬入・提出締め切りを「本船入港の3日前」とする船社ルールについて、前回までに荷主・船社で「2日前」に後ろ倒しする方策について2つの案で合意していた。

1つは、貨物の搬入と貨物情報の提出の締め切りを分けて設定する方法だ。現行では貨物と貨物情報の締め切りは同じ「本船入港3日前」に設定しているが、搬入を後ろ倒しするため、確認作業に時間がかかる貨物情報の締切のみ3日前に据え置き、貨物は2日前に設定するというもの。これにより情報確認の猶予をとりながら、貨物の滞留も防ぐことができる。

もう1つは、「正確な情報を提出する荷主」に限定し、貨物と貨物情報の締め切りを2日前に短縮する方法だ。正確な情報が提出されれば情報確認の猶予も不要なため、貨物とともに後ろ倒しが可能になる。「正確な情報を提出する荷主」の判断基準は設けず、税関のAEO認証の取得状況などで判断する。

31日の会合では、この2つの案で合意したことを再

確認し、次回会合（2月末開催予定）で明文化することとした。文書はガイドライン的なもので、拘束性はないものになる見込みだ。

CYカットについては、一部の外船社が「受け入れ可能だ」との態度を示しているものの、邦船側は「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）が4月からサービスを開始することもあり、すぐに対応するのは難しい」と慎重な姿勢を示すなど、邦外船社で温度差があり、実現に向けてはさらなる曲折も予想される。

一方、「港湾の混雑緩和」については、当初、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸の5大港で現状把握と課題を抽出し、解決策の検討を行う予定だったが、特に波滯の激しい東京港を中心に作業を進めることになった。

これを受けて今回の会合では、東京都港湾局の担当者が出席し、施設容量（340万TEU）以上の貨物量（16年：425万TEU）を受け入れていることや、夕方に貨物を引き取る車両が集中する現状を説明、中央防波堤外側のY1～3ターミナルの建設や、南北道路等のアクセス道路の拡充、早朝ゲートオープン、ストックヤード実証実験などの取り組みを紹介し、都としても「手は打っている」ことをアピールした。

今回のヒアリングを踏まえ、3月末開催予定の最終会合までに、他のターミナル（京浜港全体）への移管や、博多港で導入しているHITSのような予約システムの導入、早朝ゲートオープンの拡大などの解決策について、具体的なメニューを提示する方針だ。



## 2-3. 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

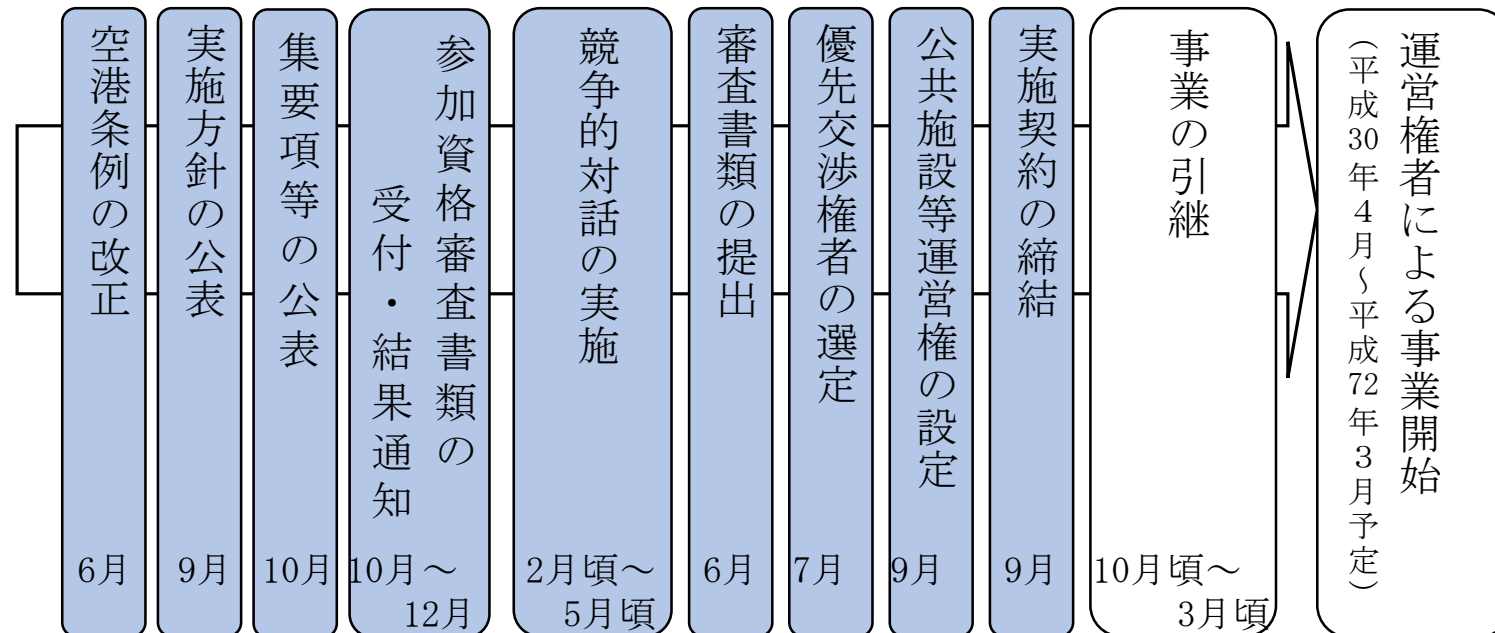
民間事業者の創意工夫によって、神戸空港と関西国際空港及び大阪国際空港とともに一体運営に資する方策を講じ、3空港それぞれの能力を適切に活用することによって、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化、更には関西経済の発展に貢献すること。

### スケジュール

平成28年度

平成29年度

平成30年度

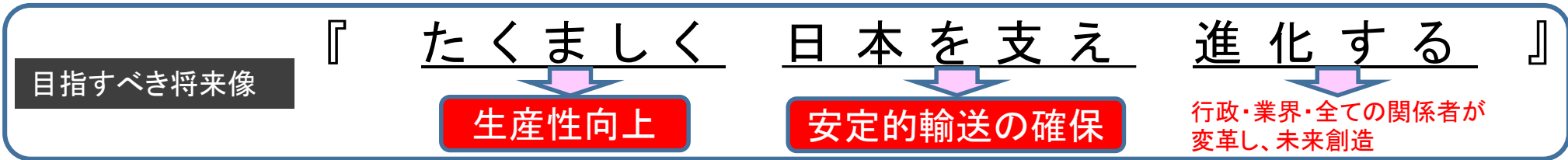




# 2-4. 「内航未来創造プラン ～たくましく 日本を支え 進化する～」を策定(H29.6.30)

国土交通省海事局

- 内航海運が今後も産業基礎物資の輸送やモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして機能する必要があること、社会全体で生産性向上が求められていることから、現下の内航海運を巡る諸課題の早期解決のために、まず、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で対策を講じる必要がある。このため、目指すべき将来像として「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点を軸として位置づけ。
- それぞれの実現に向け、「**内航海運事業者の事業基盤の強化**」「**先進的な船舶等の開発・普及**」「**船員の安定的・効果的な確保・育成**」等の具体的施策を盛り込むとともに、それぞれの施策についてスケジュールを明示。



## < 将来像の実現のための具体的施策 >

### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進  
・「国土交通大臣登録船舶管理事業者」（仮称）登録制度の創設（H30～）
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化  
・「安定・効率輸送協議会」（仮称）の設置（H29～）
- 新たな輸送需要の掘り起こし  
・「海運モーダルシフト推進協議会」（仮称）の設置（H29～）  
・モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築（H29～）

### 2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～  
・自動運航船（Auto-Shipping）の開発（H37 目途）
- 円滑な代替建造の支援  
・（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充（H30～）
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進  
・内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及（H29～暫定試行、H31～本格導入）  
・代替燃料の普及促進に向けた取組（「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進）
- 造船業の生産性向上

### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革  
・（独）海技教育機構の4級海技士養成課程における教育改革（養成定員拡大等）
- 船員のための魅力ある職場づくり  
・499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和（H29～）  
・船内で調理できる者の人材の確保  
・船員派遣業の許可基準の見直し（H29～）等
- 働き方改革による生産性向上  
・船員配乗のあり方の検討（H29～） 等

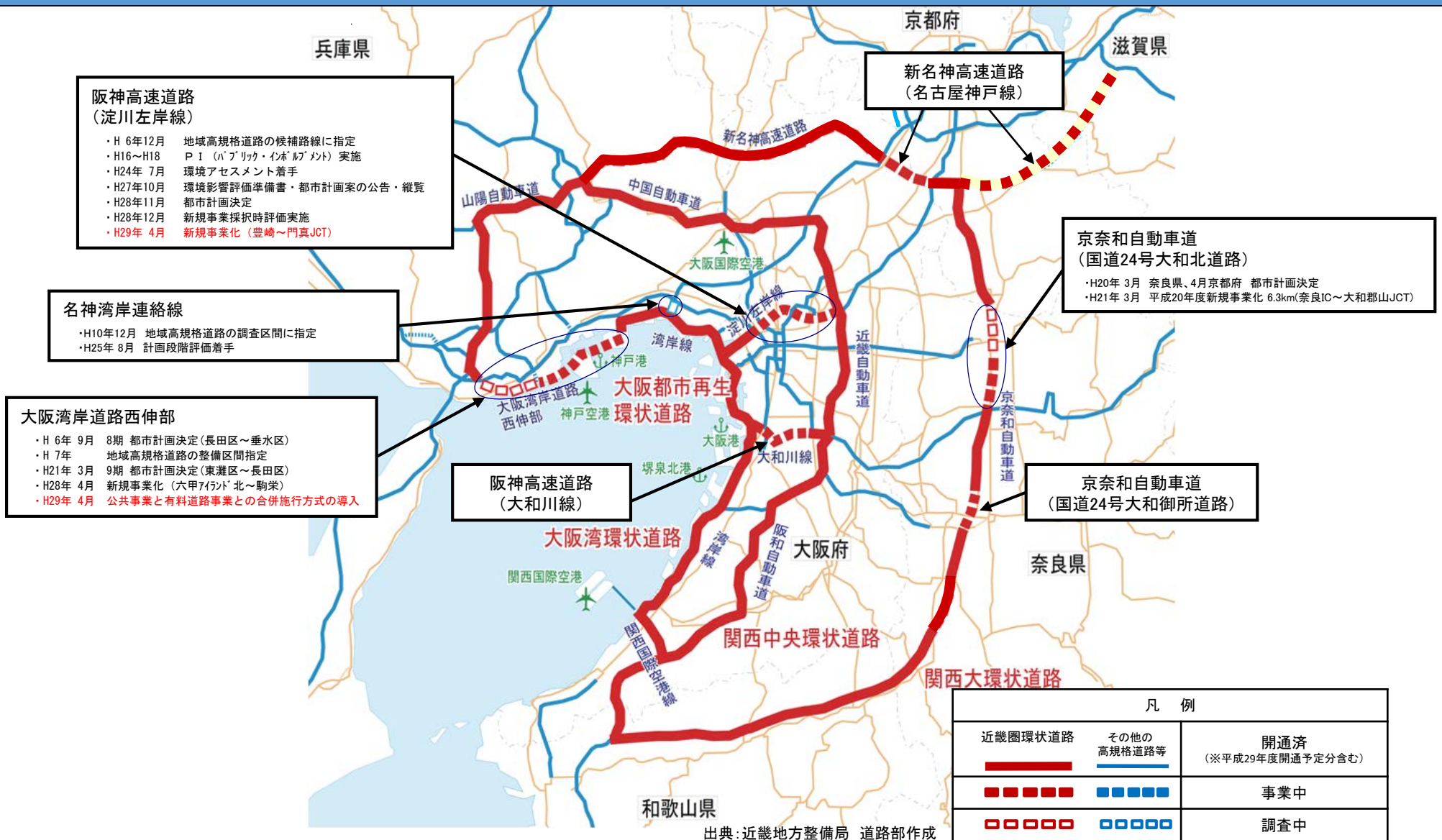
### 4. その他の課題への対応

- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

# 2-5. 道路ネットワーク①

## (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)

### 産業・経済の物流拠点が集積する大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワークのミッシングリンク解消



## 2-5. 道路ネットワーク②(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
2 高槻物流センター	東洋メビウス	2015/2
3 GLP鳴尾浜	GLP	2015/9
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
5 DプロジェクトSC西淀川区Ⅲ	大和ハウス工業	2016/6
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
7 プロロジスパーク茨木	プロロジス	2016/9
8 プロロジスパーク神戸2	プロロジス	2016/10
9 レッドウッド南港中DC	ESR	1期:2016/12 2期:2018/Q2

物件名	事業者	竣工(予定含む)
10 六甲物流センター	川西倉庫	2017/1
11 レッドウッド藤井寺DC	ESR	2017/3
12 ロジポート堺西	ラサール不動産投資顧問/NIPPO	2017/4
13 SOSiLA西淀川Ⅱ	住友商事	2017/5
14 ランドポート高槻	野村不動産	2017/6
15 GLP吹田	GLP	2017/8
16 MFLP茨木	三井不動産	2017/9
17 関西ゲートウェイ	大和ハウス工業	2017/11
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	2017/12
19 新京都郵便処理施設(仮称)	日本郵便	2018/1
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
21 GLP神戸西Ⅱ	GLP	2018/1
22 プロロジスパーク京田辺	プロロジス	2018/10
23 GLP枚方Ⅲ	GLP	2018/9
24 プロロジスパーク神戸4	プロロジス	2019/6
25 MFLP大阪Ⅰ	三井不動産	2020/4
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
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 2期:2018/7
28 大阪南港物流センター(仮称)	SBSロジコム	2019/1
29 (仮称)久御山物流センター	大和物流	2018/6
30 西神配送センター	三菱倉庫	2018/3
31 茨木4号配送センター	三菱倉庫	2018/7
32 長田センター	サンコーインダストリー	2017/12
33 大東新田西町物流センター	三井物産都市開発	2017/11
34 プロフィットマート堺	ラサール不動産投資顧問/NIPPO/三菱UFJリース	2018/8



## 2-6. 物流対策の推進～平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等の確保～

■ 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要な拠点へのアクセス強化とあわせ、基幹となるネットワークに対し、経済や生活を安定的に支える機能強化や重点支援・投資を行います。

### <背景/データ>

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2,000kmのうち50箇所で行き止まりが発生
- 緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として、緊急輸送道路を全国で約10万km指定
- 道路の老朽化への対応として、大型車を望ましい経路へ誘導し、適正な道路利用を促進する大型車誘導区間を約35,000km指定
- 高速道路ICから20分以内でアクセス可能な空港は約8割、港湾は約6割だが、10分以内では空港が約4割、港湾は約2割に留まる

○広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込み等を行いながら、基幹となるネットワークを計画路線も含めて重要物流道路として指定

○重要物流道路に対して、  
 ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化  
 ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化等を図るとともに、重点支援・投資を展開

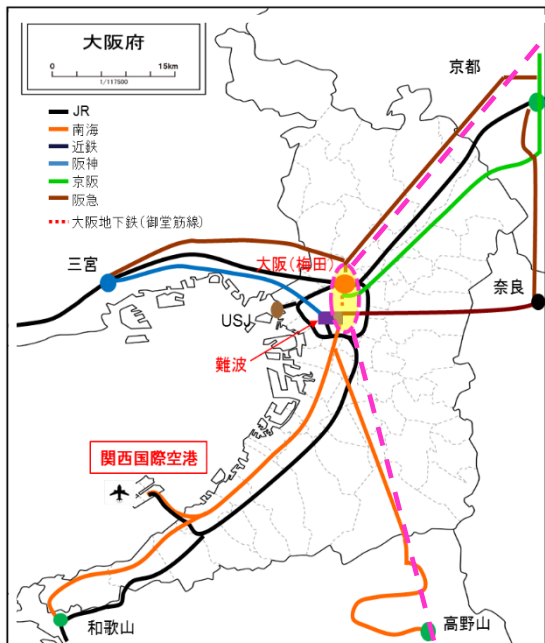
○空港・港湾・鉄道貨物駅など主要な物流拠点へのアクセスについて、地域高規格道路の見直し等を行いながら強化

### [緊急輸送道路の熊本地震時の通行止め状況]



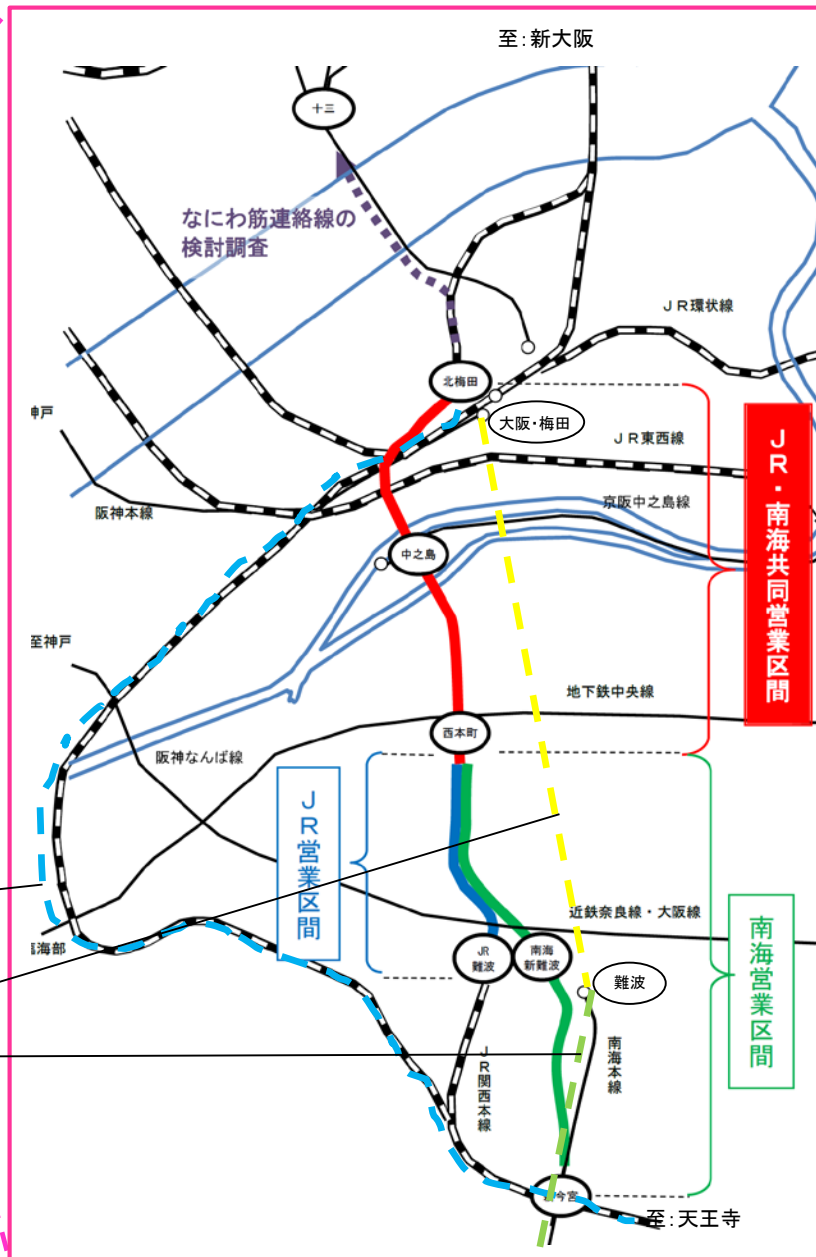
# 2-7. 関西国際空港アクセス・なにわ筋線構想

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

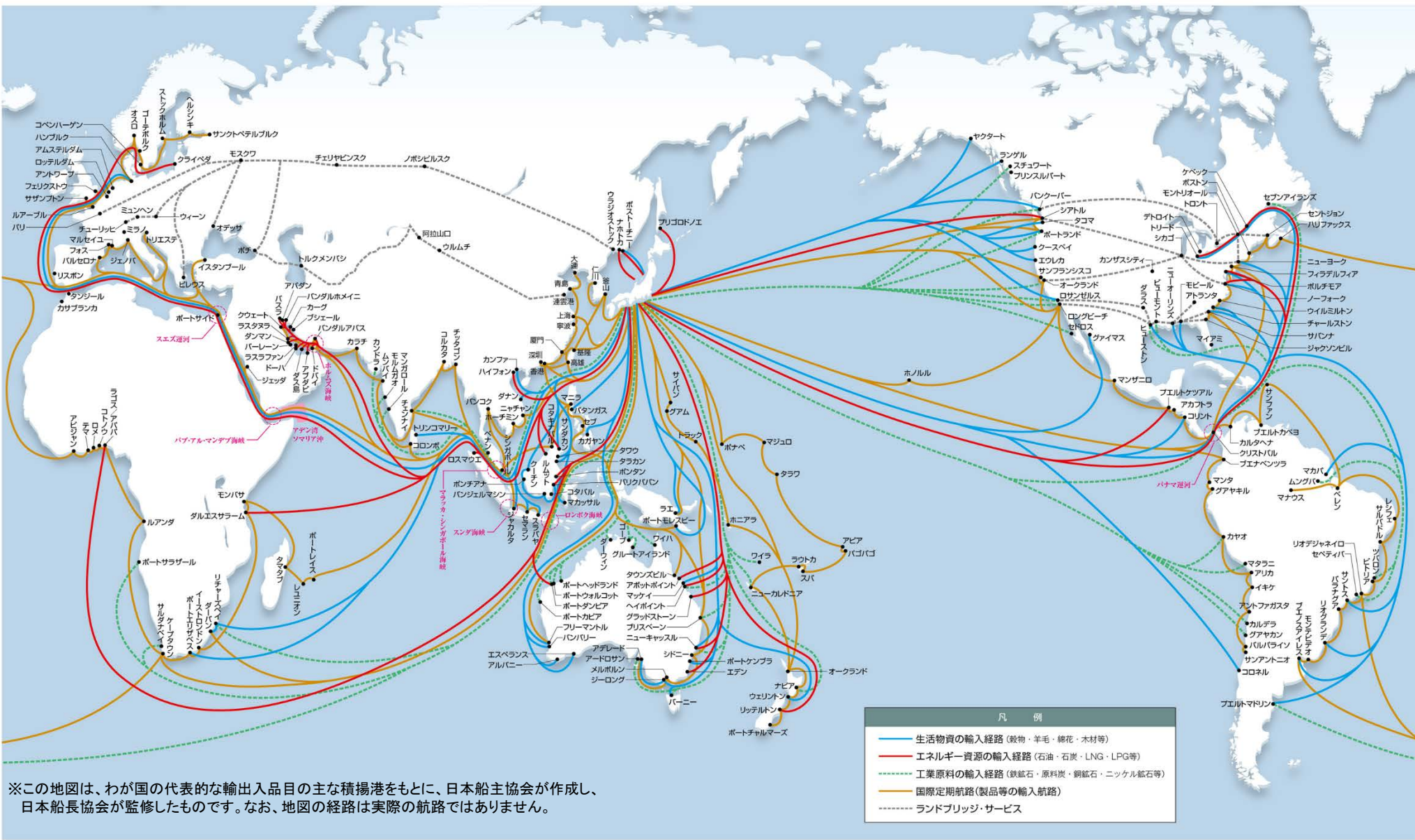
### ◇開業目標

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



# 3. 参考資料：世界を結ぶ海上物流ルート



※この地図は、わが国の代表的な輸出入品目の主な積揚港をもとに、日本船主協会が作成し、日本船長協会が監修したものです。なお、地図の経路は実際の航路ではありません。



### 3. 参考資料:世界のコンテナの荷動き(推計)

○2016年の世界のコンテナ荷動き量は、153,270,049TEUで前年比1.8%増加。東アジア域内だけで見ると、前年比4.7%の増加。現在の世界のコンテナ荷動きは、アジア／北米、アジア／欧州の基幹航路よりも東アジア域内の方が圧倒的に多い。

