

「今後の取組」の主な変更ポイント

- 「今後の取組」は、我が国の国際物流を巡る環境変化に的確に対応するため、国際物流戦略チームが今後の取り組むべき内容を取りまとめたもの。必要に応じて適宜変更を行うこととしている。
- 第17回本部会合（2021年3月17日開催）において、withコロナ時代の国際物流のあり方等を反映するため、「今後の取組」を変更することを決定。

■検討体制

事務局（関西経済連合会、国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪航空局）において素案を作成して幹事会及び本部会合へ諮る。
（必要に応じ構成員等に個別にヒアリングなどを実施）

■変更スケジュール

- ・2021年11月1日の第33回幹事会にて主な変更ポイントについて議論
- ・2022年2月25日の第34回幹事会にて変更案について議論
- ・2022年3月23日の第18回本部会合にて変更案について議論し正式に決定予定

■主な変更ポイント

- (1) withコロナ時代の国際物流のあり方
- (2) コールドチェーンの強化
- (3) 物流のデジタル化の推進
- (4) 物流の脱炭素化の推進
- (5) 大阪港夢洲地区における物流の円滑化

※その他時点更新を行う

＜現行の「今後の取組」の構成（抜粋）＞

- (1) 事業者による新たな取組の開拓・支援
 - － 崩れないグローバルコールドチェーンの構築
 - － 情報プラットフォームの構築
- (2) 特区制度の活用
- (3) 各分野における物流機能強化
 - － 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の競争力強化
 - ・ 阪神港への集貨
 - ・ 阪神港での創貨
 - ・ 阪神港の競争力強化
 - － 国際貨物ハブ「関西国際空港」の機能強化
 - ・ エアライン・フォワーダーの拠点整備
 - ・ エアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致
 - ・ 医薬品輸送の高品質化
 - ・ 生鮮貨物ハブ空港へ向けた取組
 - － 道路ネットワークの形成
 - － 鉄道の国際複合一貫輸送の推進
- (4) 国際物流を取り巻く多様なニーズへの対応
 - － 安全・安心な物流体系の構築
 - － 低炭素社会への実現に向けた新たなエネルギー需要への対応
 - － 労働力不足への対応

【変更背景】

＜新型コロナウイルス感染症拡大による社会変化や新たな物流への変革の要請への対応＞

- 世界の主要ハブ港における荷役の遅延やコンテナ不足等による海上コンテナ輸送力の低下など、グローバルサプライチェーンをめぐる脆弱性の顕在化。
- 旅客便の大幅減便に伴う航空物流における輸送スペース逼迫・運賃高騰。
- 強靱で持続可能な国際物流ネットワークの重要性が再認識。

【変更内容】

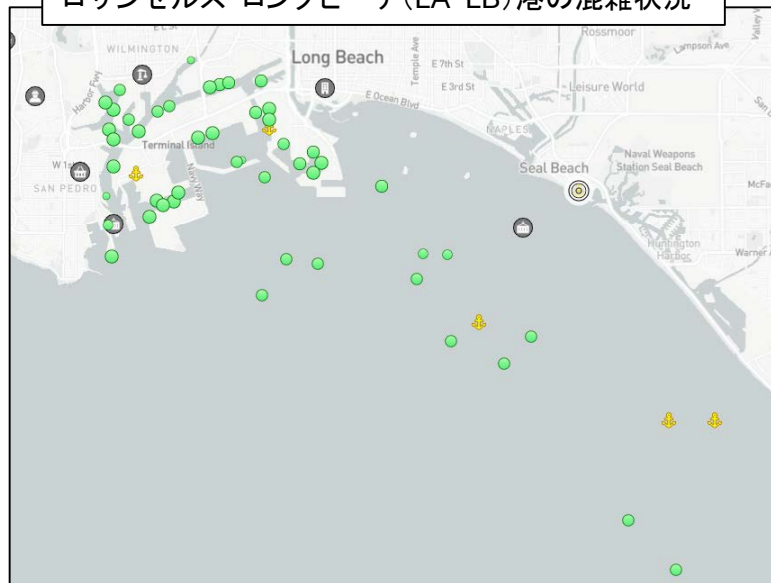
＜ポストコロナを見据えた新たな物流のあり方への転換＞

- 安定的なサプライチェーンを維持することが、コロナ禍でさらに拡大した電子商取引(EC)の拡大に伴い物流の社会インフラとしての重要性を再認識。
- 国際コンテナ戦略港湾政策の深化による強靱で持続可能な国際物流ネットワークの構築。

【変更箇所】

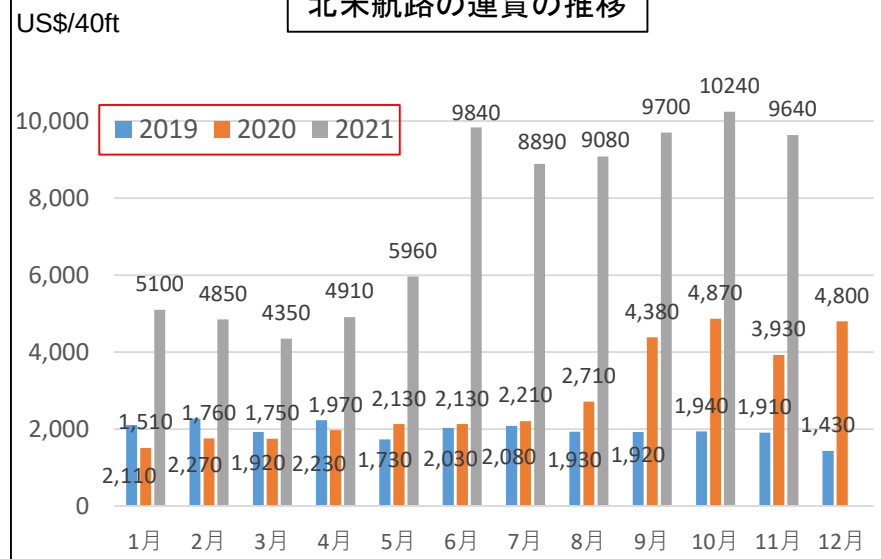
- 1 はじめに
- 2 国際物流を取り巻く環境変化と課題
- 3 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性
 - (5) 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- 4 「国際物流戦略チーム」における具体的取組
 - (1) 当面の重点課題
 - ア Withコロナ時代の物流の構築

ロサンゼルス・ロングビーチ(LA・LB)港の混雑状況



出典: Marine Trafficより(1月31 日時点)

北米航路の運賃の推移



※日本(横浜港)から北米(LA港)へのコンテナ運賃動向

出所: Drewry, Container Freight Rate Insight、日本海事センター資料より近畿地整作成

【参考】電子商取引(EC)の利用拡大

コロナ禍でさらに拡大した電子商取引(EC)の拡大に伴い、物流の社会インフラとしての重要性が再認識されている。

EC 市場規模及び EC 化率の経年推移

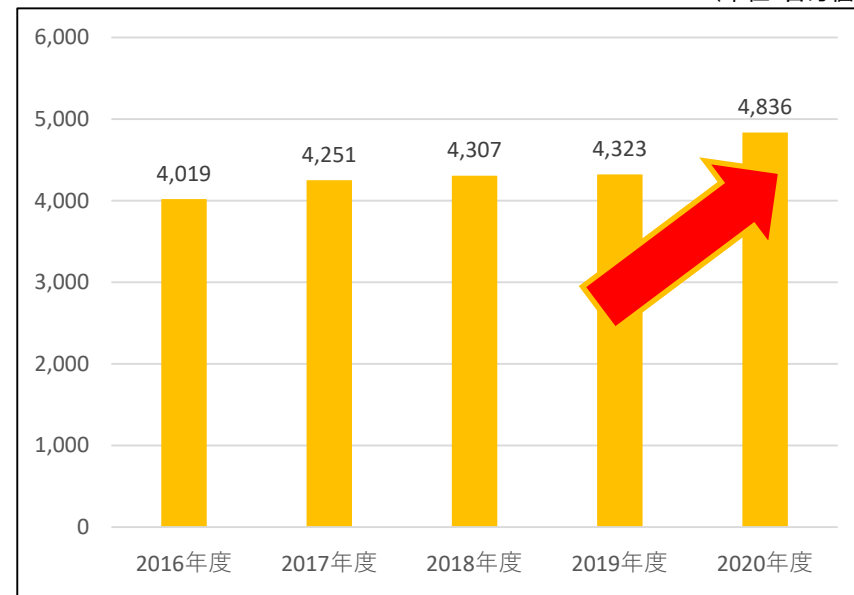
(市場規模の単位: 億円)



出典: 経済産業省「令和2年度電子商取引に関する市場調査」

宅配便取扱個数の推移

(単位: 百万個)



出典: 令和2年度国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」より近畿地整作成

【変更背景】

＜農水産物・食品の輸出拡大(2030年までに輸出額5兆円)への対応＞

- ・ 崩れないコールドチェーンの構築が求められる中、リーファー混載輸出等に対応した物流基盤の不足が問題。

＜医薬品に係る信頼性の高いコールドチェーン構築への対応＞

- ・ 新型コロナワクチンの高品質な輸送への対応。

【変更内容】

＜農水産物・食品の輸出を支援＞

- ・ 農水産物・食品の輸出を後押しするため、関係者間の連携を促し、輸出のための集荷等の拠点となる物流施設の整備を支援する。

＜ワクチン輸送に関する取組＞

- ・ 関西国際空港における医薬品貨物取り扱いのさらなる高品質化のため、医薬品物流に係る認証取得に取り組む。

【変更箇所】

・4 「国際物流戦略チーム」における具体の取組

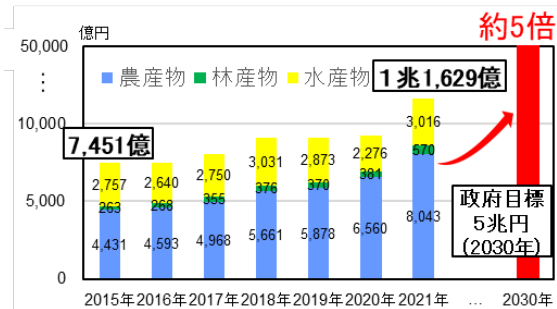
(1) 当面の重点課題

イ 崩れないグローバルコールドチェーンの構築

(2) 各分野における物流機能の強化

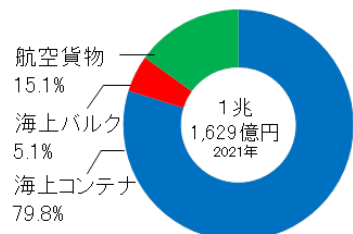
イ 国際貨物ハブ「関西国際空港」の機能強化

農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合



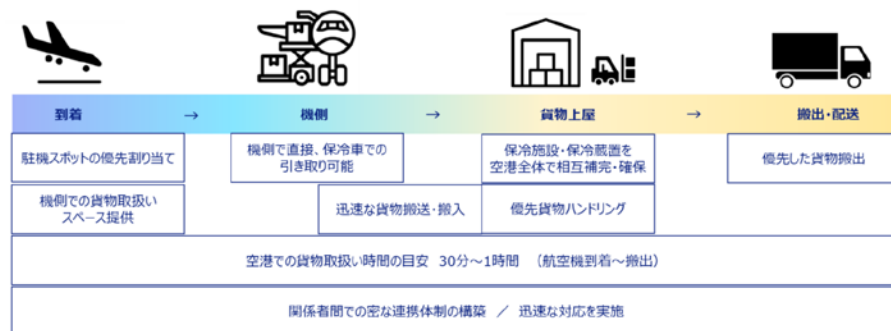
出典: 農林水産省資料、貿易統計に基づき国土交通省港湾局作成

(輸出額の約8割が港湾経由)



※内訳は2020年

関西国際空港におけるワクチン輸送体制



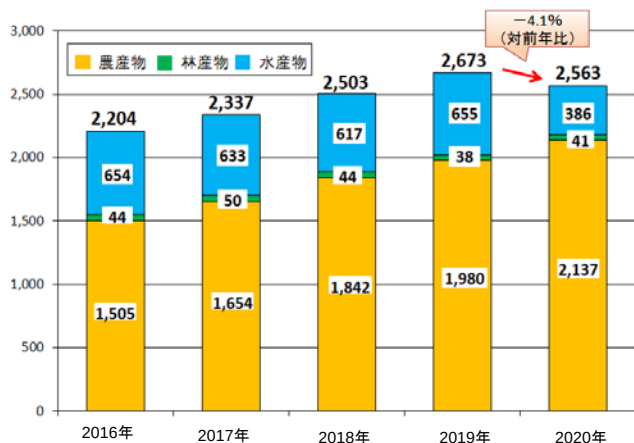
※対応可否については取扱要件等を満たすことを前提とする。

出所: 関西エアポート(株)「プレスリリース」、2021/1/28

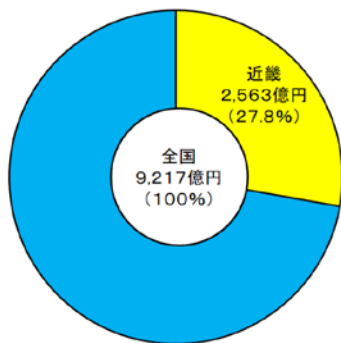
【参考】近畿地方における農林水産物・食品輸出の現状

- ＜近畿地方：全国シェア約3割。輸出額の増加傾向にあったが、2020年は新型コロナウイルスの影響により減少＞
- 近畿地方からの農林水産物・食品の輸出額は順調に増加していたが、2020年は新型コロナウイルスの影響により、輸出額は平成30年並みの2,563億円に減少。全国シェアは約3割。
 - ＜アジア向けを中心／加工食品が4割強を占める＞
 - 近畿地方からの農林水産物・食品輸出の相手国・地域はアジアが7割以上で、特に東アジアが約6割を占めている。
 - 品目については、**加工食品が最も多く48.4%**を占める。

近畿地方における農林水産物・食品輸出額の推移

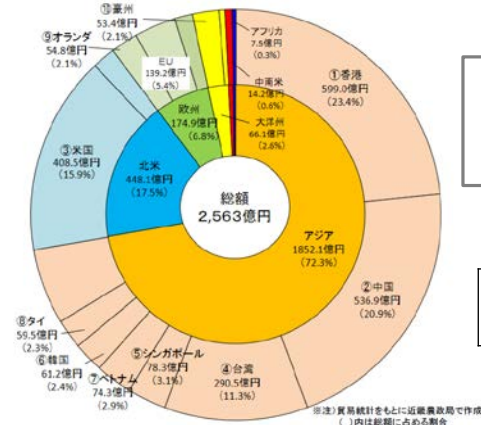


全国に対する近畿地方の輸出額のシェア(2020年)



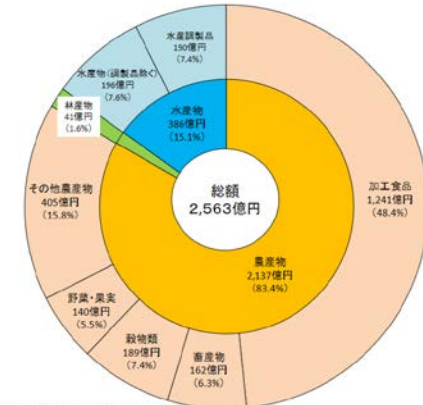
注：近畿地方は滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県
資料：近畿農政局「近畿管内における農林水産物・食品の輸出の状況と取組」令和3年3月

国・地域別の内訳(2020年)



2020年のアジアへの輸出額は1,852億円で、全体の7割以上を占める。

品目別内訳(2020年)



2020年の品目別の輸出額は、農産物が8割以上を占め、中でも加工食品の割合が最も大きい。

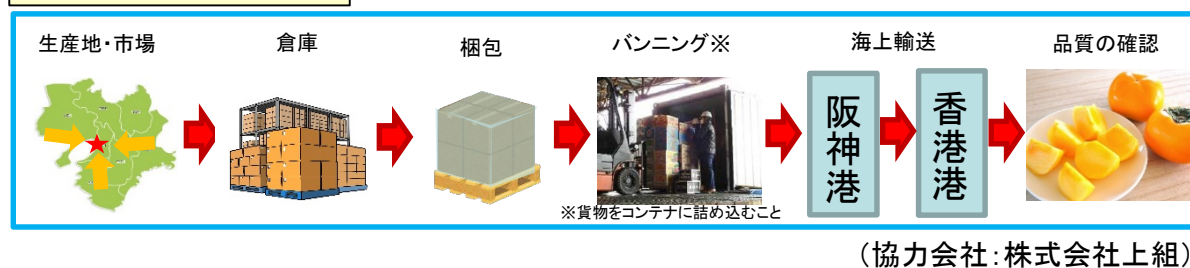
(注)貿易統計をもとに近畿農政局で作成
()内は総額に占める割合

資料：近畿農政局「近畿管内における農林水産物・食品の輸出の状況と取組」令和3年3月

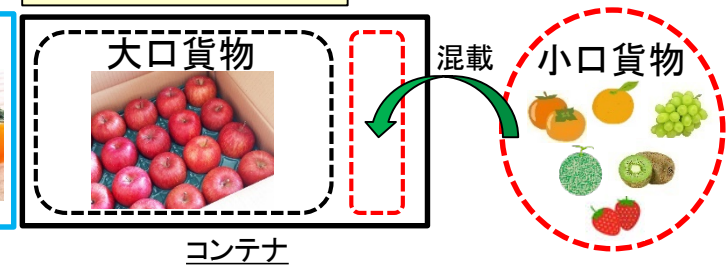
【参考】農産物等の輸送促進に向けた海上混載輸送試験の実施

- 国土交通省近畿地方整備局では、阪神港からの海上輸送を通じて農産物等の輸出を促進するため、通年で安定した物量が輸出されている大口貨物と、単独では十分な物量が確保できず輸出されにくい小口貨物とを混載して輸出する輸送試験を2回（令和3年12月17日・令和4年1月14日）実施。
- 輸出先となる香港でニーズの高いみかん、メロン、キウイ、シャインマスカット、柿、イチゴ（小口貨物）を、リンゴ（大口貨物）とともに1本のコンテナに混載して香港へ輸出。
- 本輸送試験により海上小口混載輸送の有効性が確認できれば、航空輸送に比べ低コストでの輸出が可能となりより多様な農産物等の輸出が促されることにより、我が国全体の農産物等の輸出拡大が期待できる。

輸送試験の流れ



混載のイメージ



検証内容等

解決したい課題	検証内容	期待される成果
小口貨物は単独では十分な物量が確保できず海上輸送されにくい	小口貨物を大口貨物と混載することで、小口貨物の輸出可能性を確認	簡易な方法により鮮度を保持した小口貨物を大口貨物と混載して海上輸送することで、比較的安価で実行性のある輸出が可能となる
大口貨物であるリンゴから多くのエチレンが発生するため、混載している小口貨物への悪影響が懸念される	コンテナ内の温度設定により、リンゴからのエチレンの発生を抑制 小口貨物全体を鮮度保持フィルムで覆うことにより、リンゴから発生するエチレンの吸収を抑制（個別包装の手間及びコストを削減）	
収穫時期と現地のニーズが高くなる時期が必ずしも一致しない	既に収穫時期が過ぎた品目（シャインマスカット、柿）を一定期間低温で保存した上で、現地のニーズが高くなる時期に輸出	現地のニーズが高い時期に輸出することで、収穫時期が過ぎた品目であっても高い商品価値を生む

【変更の背景】

＜国際物流手続きやゲート前における課題への対応＞

- ・ 港湾物流手続きは、自社グループ内や特定の事業者間での電子化が進んでいるものの、依然として紙、電話、メール等による手続きが多数存在しており、手続きの効率化を阻害している。
- ・ コンテナターミナルのゲート前における渋滞が発生する中、情報通信技術の活用によるコンテナ搬出入処理の効率化が求められている。

【変更内容】

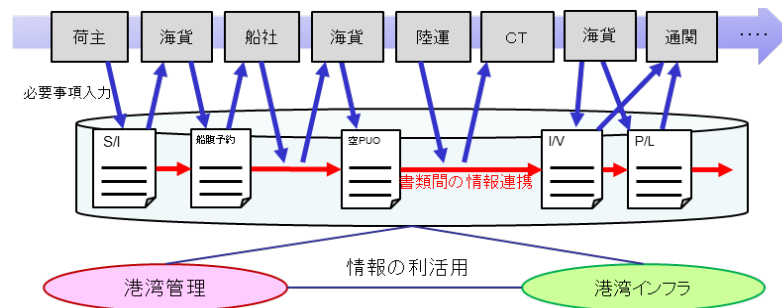
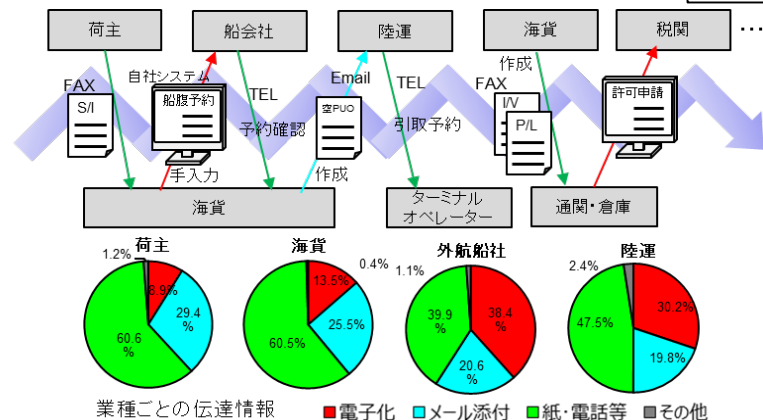
＜物流のデジタル化に向けた取組＞

- ・ 民間事業者間の港湾物流手続きを電子化し、書類の作成・送信やデータ取得・再入力等業務に要する時間を削減するサイバーポートの普及を図る。なお、NACCSや等の既存システムとも調整し、システム連携の可能性を探る。
- ・ コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることでコンテナ物流の効率化及び生産性向上を実現するため、阪神港でのCONPAS(新・港湾情報システム)の導入を目指す。

【変更箇所】

- ・ 4 「国際物流戦略チーム」における具体の取組
 - (1) 当面の重点課題
 - ア Withコロナ時代の物流の構築
 - (2) 各分野における物流機能の強化
 - ア 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化

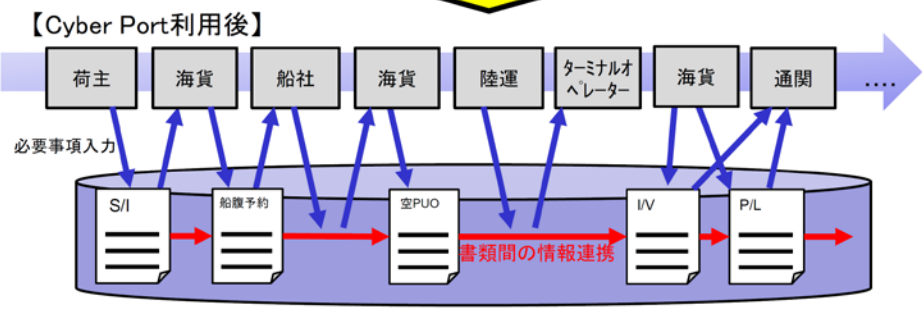
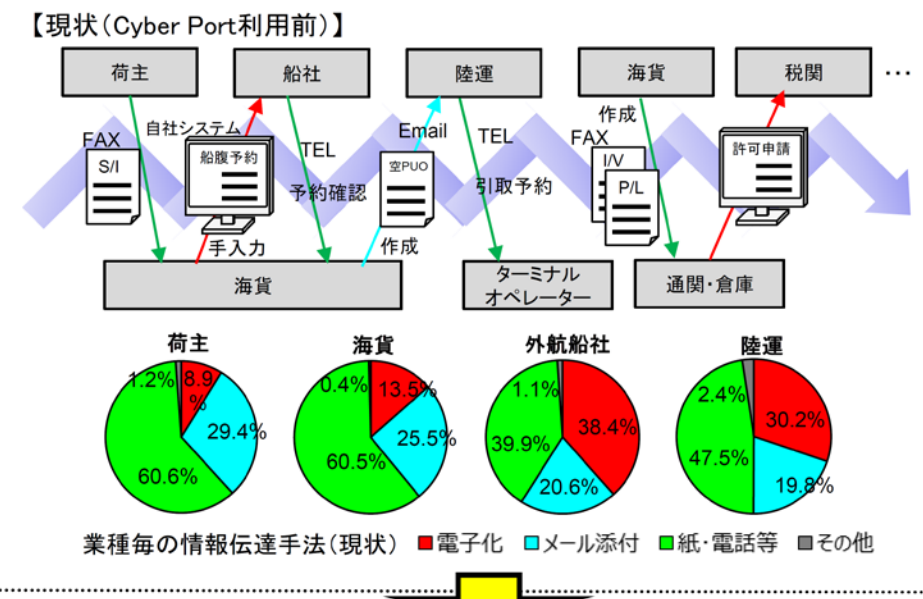
サイバーポートの概要



【参考】Cyber Port 利用による時間削減効果

- Cyber Portを利用することにより、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続の電子化が可能となり、書類の作成・送信やデータの取得・再入力等の業務に要する時間が削減される。
- 事業者や実務経験者へのヒアリングをもとに、港湾物流手続（輸出）の「モデルケース」を設定し、1取引あたりの削減時間を試算すると、全体で約4割の時間が削減されるとの効果が得られた。

Cyber Port利用効果（イメージ）



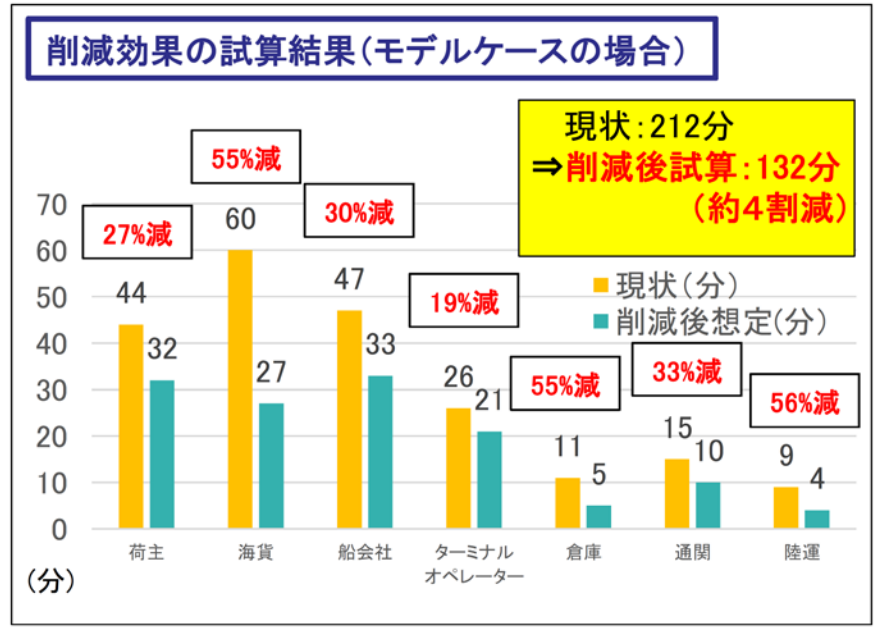
Cyber Port利用による時間削減効果試算

【削減効果の試算方法】

※試算方法: 事業者や実務経験者へのヒアリングをもとに港湾物流手続（輸出）の「モデルケース」を設定し、1取引あたりの削減効果を試算。

※対象範囲: 荷主、海貨事業者、船社、ターミナル、倉庫業者、通関業者、陸運事業者の業務のうち、「船腹予約」～「船荷証券の発行」までを対象。
※基盤で作成できるのは「船荷証券の発行に必要な情報」まで。船荷証券発行そのものは対象外。

※削減時間: ヒアリングをもとに想定した書類毎の入力項目について、データ連携による項目数の削減を考慮し、書類作成・情報入力の手間を設定。情報伝達手法毎の削減時間は以下の通り一律に設定。
PDF化: 1分 メール送信: 2分 FAX: 受信1分/送信2分 電話: 2分
⇒ Cyber Port利用後: 全て0分



【参考】阪神港におけるCONPASの導入

1. CONPASとは

CONPAS (Container Fast Pass) は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることでコンテナ物流の効率化及び生産性向上を実現することを目的として、国土交通省が開発したシステム。

2. CONPASの特徴

CONPAS導入前	CONPAS導入後
- ゲートでドライバーが持参した書類を確認し入場 - 入場手続き後、新たに発行される書類によりトレーラーの行き先を指示 - 手続き未了により搬出できないコンテナを誤って取りに来る事案も発生 - ゲートに来場するまでの間、トレーラーの位置は都度問い合わせが必要	- ゲートでドライバーが所有するPSカード(身分証)を読み取り入場 - 入場手続き後、ドライバーの携帯端末にトレーラーの行き先を表示 - 事前にコンテナの搬出可否を確認することにより、手続き未了のコンテナを誤って取りに来る事案を解消 - トレーラー位置情報を事前入手することで事前荷繰りを実現

3. 大阪港夢洲コンテナターミナル(DICT) 第1回試験運用について

- これまで神戸港にて2回の試験運用を実施したが、今般、大阪港では初となる試験運用を令和4年1月27日(木)、28日(金)に参加店社8社で実施。
- 初の試験となるため、営業コンテナ(輸入コンテナの搬出・実入り)を対象としたシステムフローや携帯端末のGPS機能について一連の動作を確認。

【CONPASシステムフローの動作確認】

①コンテナの搬出予約事前登録

②コンテナの搬出可否の事前確認

③PSカードを活用した入場受付

④出入管理情報システムとの連携

⑤CONPAS専用携帯端末による行先表示



【CONPAS専用携帯端末のGPS機能の活用確認】

- トレーラーの位置情報表示
- 渋滞情報の表示(下図は将来のイメージ)



4. 試験運用の結果

- PSカードタッチから数秒で、携帯端末に蔵置場所が表示されるなど、一連のシステム全ての正常動作を確認。

5. 今後の試験運用の予定

- 令和4年度も神戸港・大阪港で試験運用の実施に向け調整中。

【変更の背景】

＜2050年カーボンニュートラルの実現と、2030年度温室効果ガス排出46%削減(2013年度比)の達成＞

- 我が国の輸出入貨物の99.6%を取扱う国際物流の結節点であり、二酸化炭素排出量の約6割を占める発電所、製鉄、化学工業等の多くが立地する産業拠点である港湾は、水素等の輸入を含め二酸化炭素排出量削減の取組を進める上で、重要な役割を果たすことが求められている。
- このため、港湾において、水素等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現への貢献が求められている。

【変更内容】

＜脱炭素化に向けた連携と取組の加速＞

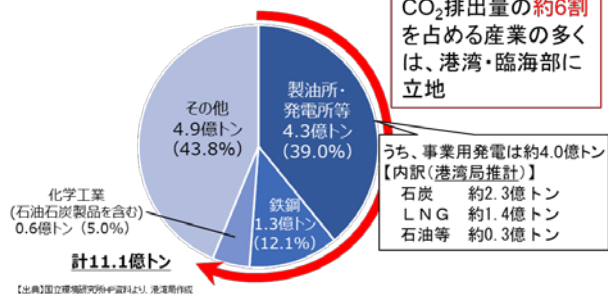
- 産官学の連携体制を構築する。
- 産学官の連携のもと、水素等の次世代エネルギーの需要量や活用方策、取組の実施に向けた課題や方向性等を検討する。
- 港湾物流をはじめとした物流分野における脱炭素化の取組を実施する。

【変更箇所】

- ・3 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性
(6)脱炭素化に配慮した物流機能の高度化
- ・4 「国際物流戦略チーム」における具体的取組
(1) 当面の重点課題
エ 脱炭素化(カーボンニュートラル)の推進

国際サプライチェーンの拠点・エネルギー拠点となる港湾

CO₂排出量 (2019年確報値)

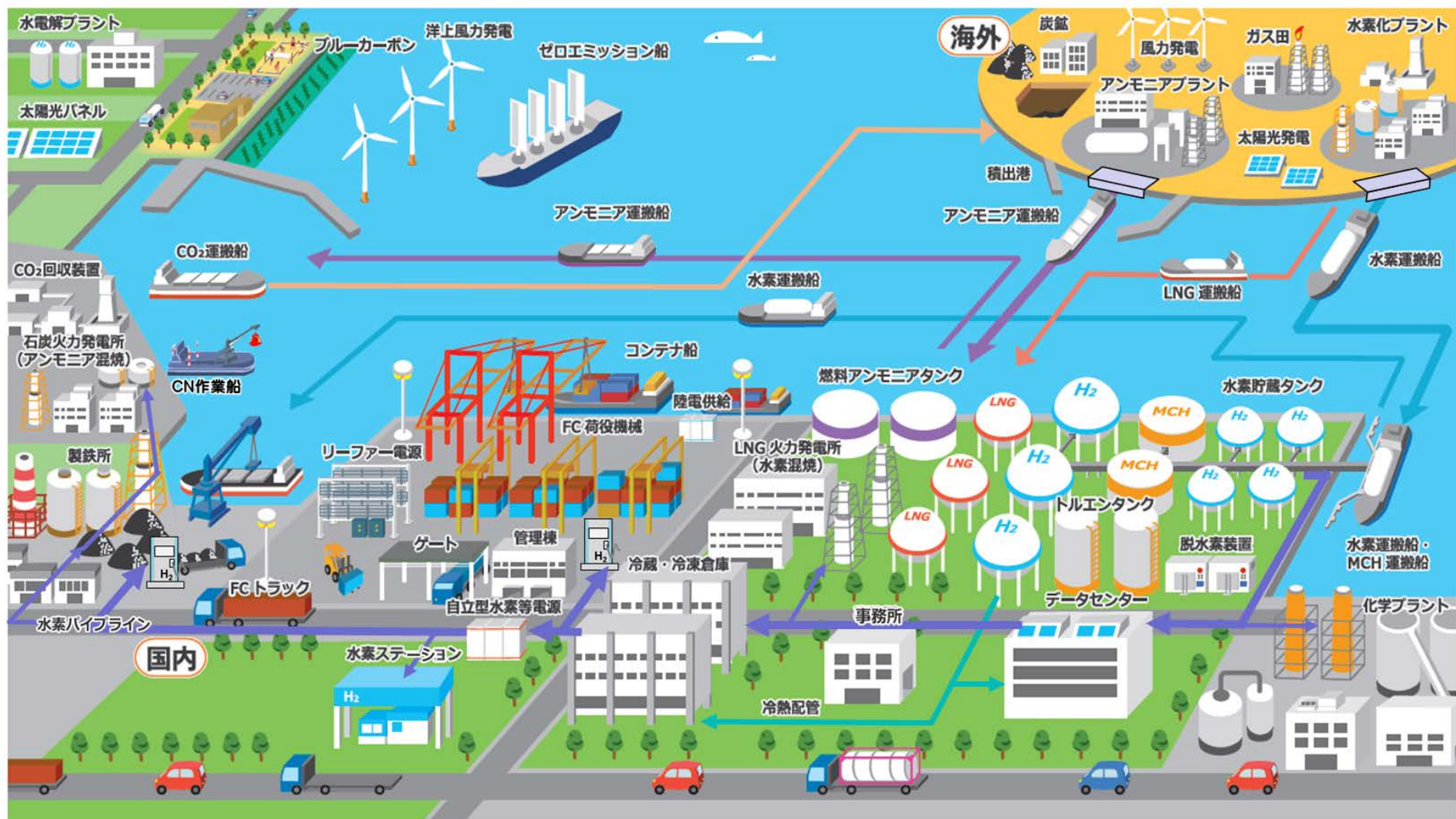


製油所、発電所、製鉄所、化学工業は主に港湾・臨海部に立地

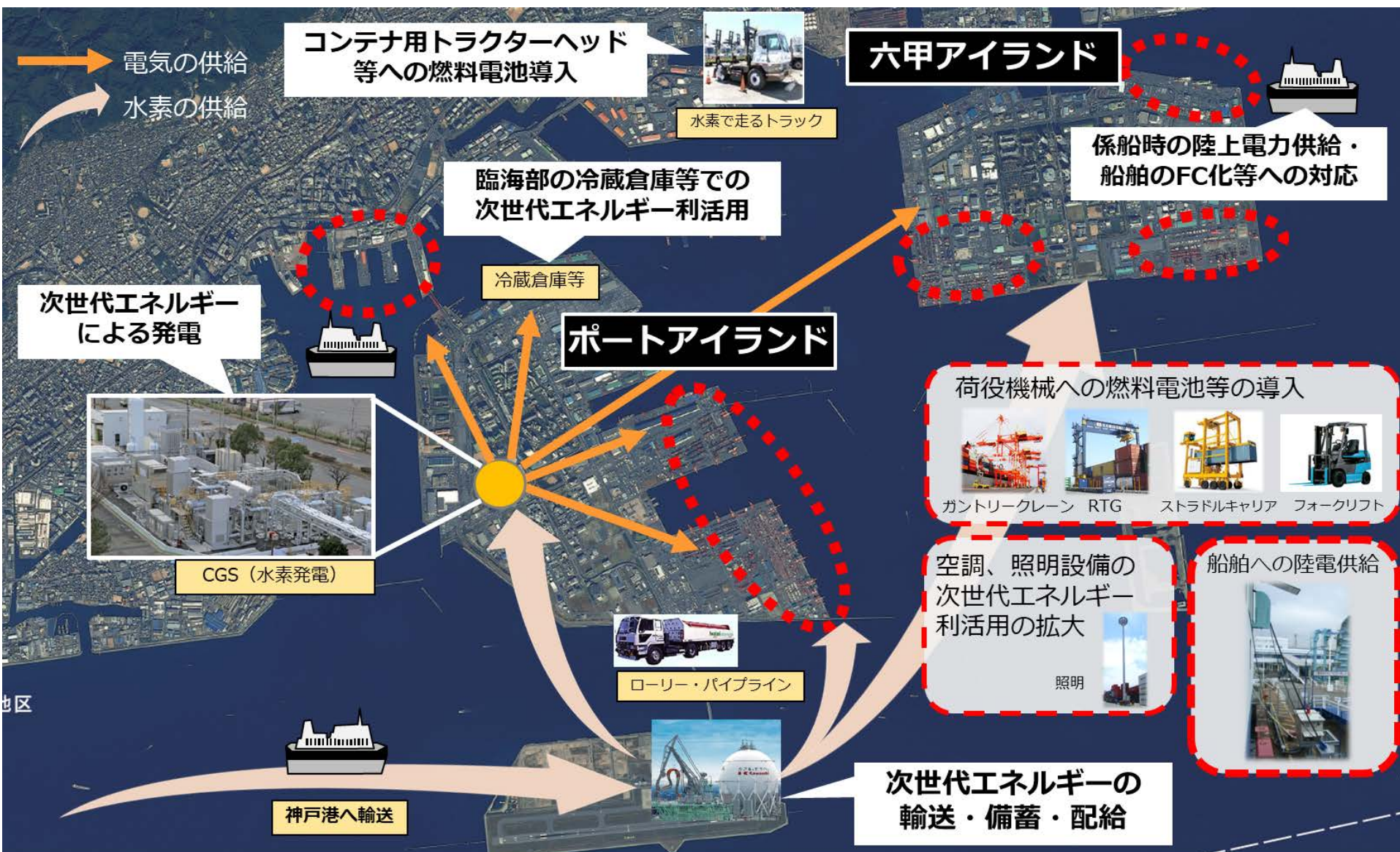


【参考】カーボンニュートラルポート(CNP)イメージ

- ① 水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、
- ② 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じ、カーボンニュートラルポートの形成を推進する。



【参考】神戸港におけるカーボンニュートラルポート形成イメージ



【変更の背景】

＜大阪・関西万博(2025年)の開催に向けた大阪港夢洲地区の物流円滑化への対応＞

- 万博の会場となる夢洲地区(大阪港夢洲地区)は、大阪港の全体の貨物取扱量の40%を担う物流拠点であるが、万博開催に向けた準備が本格化するなか、夢洲地区に流入する車両によって港湾物流に影響が及ぶことが懸念されている。
- 万博開催に向けては、港湾関係者間での情報交換・共有のみならず、2025年日本国際博覧会協会等の関係機関との連携が求められている。

【変更の内容】

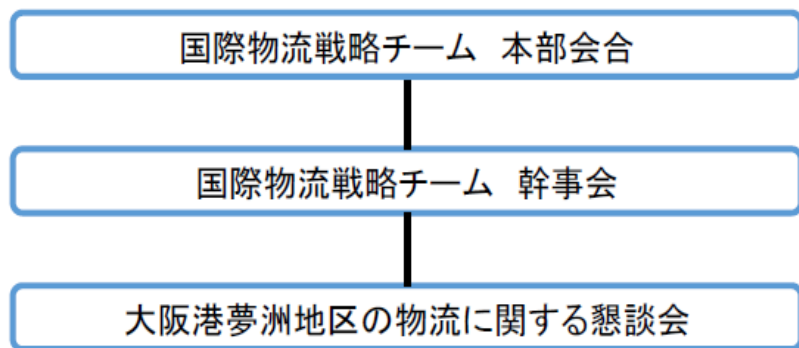
＜大阪港夢洲地区における物流の円滑化＞

- 大阪港夢洲地区とその周辺における道路などの基盤整備、稼働中の夢洲コンテナターミナルなどの物流機能の強化等を行い、当該地区の交通円滑化を図る。
- 物流事業者や、2025年日本国際博覧会協会等と連携し、万博開催に向けた協力体制を構築する。

【変更箇所】

- ・「4 国際物流戦略チーム」における具体的取組
 - (1) 当面の重点課題
 - ウ 万博に向けた取組

体制図



第3回会議（2022年1月20日）の状況



【参考】万博に向けた物流交通対策例

- 夢洲CTまでのアクセスルートである此花大橋～夢舞大橋～夢洲CTの臨港道路の改良(全区間を4車線から6車線化)を行う。
- 夢洲コンテナターミナルの荷さばき地を拡張するとともに、CONPASの導入によりゲート前渋滞の解消を図る。

②舞洲内幹線道路(舞洲東交差点)

立体交差等改良
(平面交差→立体交差)

北行右折車線を
立体交差に改良

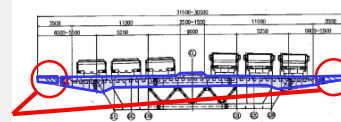
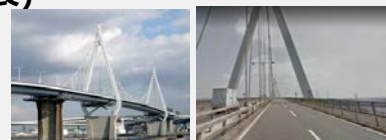
C断面

現況写真 C断面



①此花大橋(既設橋梁改良)

車線拡幅
歩道張り出し部整備
取付部改良



歩道張り出し部

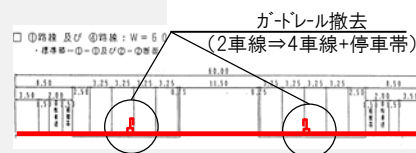
③夢舞大橋 取付部改良



取付部改良

④夢洲幹線道路

車線拡幅等



※舞洲内幹線道路は完成断面で施工済み

⑤夢洲コンテナターミナル 荷さばき地拡張

ゲート増設
バート前待機スペース確保



⑥CONPASの導入