

■今後の取組(概略)

概略 (赤字:主な変更内容)		変更理由等	
1 はじめに			
	・国際物流戦略チームのこれまでの取組、政府の方針 ・ 新型コロナウイルス感染症が国際物流に与えた影響、改めて認識された物流の社会インフラとしての重要性	変更ポイント1	
2 国際物流を取り巻く環境変化と課題			
	・国際物流を取り巻く現状と課題 ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大による国際物流を取り巻く環境変化	変更ポイント1	
3 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性			
	・国際物流戦略チームの活動の方向性(デジタル化、コールドチェーン等) ・ 新たな活動の方向性として、「物流の強靱化」と「物流の脱炭素化」を項目立て	変更ポイント1 変更ポイント4	
4 「国際物流戦略チーム」における具体的な取組			
(1) 事業者による新たな取組の開拓・支援 当面の重点課題 ～強靱で持続可能な国際物流ネットワークの構築に向けて～		国際物流戦略チームとしての当面の重点課題を明確にする	
ア Withコロナ時代の物流の構築	一般の新型コロナウイルス感染症の影響により、サプライチェーンが不安定となる中、他国に過度に依存せず、自国貨物はできる限り自国で取り扱うことが、国際物流ネットワークの強靱化や経済安全保障の観点から重要になっている。今後も企業活動および国民生活に不可欠な物流を維持・強化するため、国際コンテナ戦略港湾である阪神港においてCOMPASの導入やCyber Portの利用促進など国際コンテナ戦略港湾政策の取り組みを深化していく。	変更ポイント1 変更ポイント3	
子 崩れないグローバルコールドチェーンの構築	温度センサー付きRFID等の導入	温度管理を可能とする温度センサー付きRFID等の需要調査を行い、導入促進を図る上で必要なソフト・ハード対策についてステップ計画を策定する。航空及び海上貨物における導入、活用を目指す。	同一項目内で記載箇所移動
	情報プラットフォームの構築	「港湾関連データ連携基盤」が構築されるにあたり、当該基盤を用いて、個々のサプライチェーンの関係者間においてのみ、一気通貫での荷物の追跡を行う。さらに、今後、航空データ連携基盤を構築後に「港湾関連データ連携基盤」と連携させる。これにより、輸送手段を問わず、一気通貫での追跡が可能なコールドチェーンを構築する。	同一項目内で記載箇所移動
	大阪湾ポータルサイトの再構築	既存の「大阪湾ポータルサイト」を用いて、非常時におけるターミナル状況等の情報を、早急に一括で入手可能とするポータルサイトを構築する。これにより、異なる輸送モード間の連動性を高め、非常時においても崩れないコールドチェーンを構築する。	同一項目内で記載箇所移動
	○農水産品等の輸出拡大に向けた物流サービスの構築支援 大ロット・高品質・効率的な輸出を後押しするため、関係者間の連携を促すとともに、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。 ○医療品物流の高品質化 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。		変更ポイント2 記載箇所移動
イ「関西総合物流活性化モデル認定事業」の取組	関西総合物流活性化モデル認定事業の実施	事業者が行う物流サービスの中から効果が高いものを認定することにより、告知・PR面での支援を通じて関西の物流の発展を推進する。	当該趣旨に沿ったビジネスモデルが浸透し、一定の目的を達成したため休止。
ウ 万博に向けた取組	万博の円滑な開催及び夢洲地区における円滑な港湾物流を支えるため、夢洲周辺の物流状況も踏まえ、夢洲等において交通インフラ整備を行うほか、物流交通対策を実施する。また、関係者とも連携して万博会場周辺における交通円滑化等を図っていく。		変更ポイント5
エ 物流パートナーへのアクセスサイト「Logi-Link」の運営	Logi-Linkの運営	物流事業者と荷主事業者及び物流事業者同士の繋ぐWebサイト(小口貨物が多い農水産物や食品等の輸出促進に活用)	イ 崩れないグローバルコールドチェーンの構築へ移動。 WEBサイトは、2017年～2020年で実証を実施済み。
エ 脱炭素化(カーボンニュートラル)の推進	2050年カーボンニュートラルの実現、また、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、脱炭素化に向けた取組みを進める。具体的には、クリーンな水素エネルギーを大規模供給するための国際的な水素エネルギーサプライチェーン構築を目指し、関係機関と連携して実証事業を推進するほか、カーボンニュートラルポートの形成を図ることで選ばれる港湾を目指し、国際競争力を強化する。関西国際空港においては、カーボンニュートラルの実現に向けて、再生可能エネルギーや水素の利活用を推進している。		変更ポイント4 記載箇所移動
(2) 特区制度の活用	2011年12月に「関西イノベーション国際戦略総合特区」が指定され、関西のイノベーション創出を支える国際物流インフラとして阪神港と関西国際空港が位置づけられた。計画認定を受けたプロジェクトの着実な実施を進めていく。		すでに認定された取組を進めるべく、関連する各項目へ記載箇所を移動。

概略（赤字：主な変更内容）			変更理由等
(2)(3)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	阪神港への集貨	西日本におけるコンテナ貨物フィーダーネットワーク及び東南アジアにおける国際貨物輸送ネットワークの維持・強化等を進める。さらに、内陸部や日本海側からの集貨拠点となるインランドポートの活用に向けた取組を推進する。	
	阪神港での創貨	阪神港背後への物流施設や流通加工企業の集積を図る。また、国が進める食の輸出強化施策（フードポート）にも沿って、大阪港における海上冷凍混載輸送サービスの定着など、農水産品等の輸出拡大に向けた取組を進める。	
	阪神港の競争力強化	大水深コンテナターミナル等の整備を推進するとともに、利便性向上に向けたコンテナターミナルゲート前渋滞の緩和や港湾コストの低減等のための取組を推進する。民間事業者間の港湾物流手続を電子化し、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。また、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。	変更ポイント3
イ 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	日本国内及びアジア各国から集約した貨物を米国や欧州向けに発送する拠点となるフェデックス北太平洋地区ハブが2014年4月に開設され、関西国際空港を中継する貨物量が増加。今後も貨物施設整備等を着実に実施する。	
	エアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致	更なるエアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致を目指し、物流コストの低減を図る料金戦略の構築等について、関係者と連携した取組を進めるとともに、関西総合物流活性化モデル認定事業の展開も含め、新たな事業モデルも構築し、物量を増やし、拠点機能を作り上げていく。	
	医薬品輸送の高品質化	我が国の空港内では初となる徹底した温度管理が可能な医薬品専用の定温庫として60社を超える荷主企業に利用されている「医薬品専用共同定温庫（KIX-Medica）」等について、利用者の増加を図るとともに、医薬品セミナーで関西国際空港の医薬品輸送の高品質化について更なる浸透を図る。また、コロナウイルスのワクチン輸送に対応するタスクフォースを結成し輸送に取り組む等、安全で高品質な医薬品輸送に引き続き取り組む。	変更ポイント2
	生鮮貨物ハブ空港へ向けた取組	2015年8月に関西国際空港にオープンした我が国の空港初の大規模食輸出施設「KIX-Coolexp」を活用し、今後も日本食輸出の拡大に取り組んでいく。	
ウ 道路ネットワークの形成	道路ネットワークの整備	京阪神圏の外郭環状道路を構成する道路ネットワークや地方部の港湾・空港と京阪神地区を結ぶ広域ネットワークの形成を進めるとともに、大都市周辺におけるボトルネック箇所での渋滞や通過交通による都市中心部の慢性的な渋滞を解消する。	
	既存道路ネットワークの機能強化	スマートインターチェンジの整備による高速道路ICへのアクセス性改善による既存道路ネットワークの機能強化を図る。また、高速道路と近傍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を定め、もって、高速道路を活用した企業活動を支援し、経済の活性化を図る。	
	重要物流道路制度の創設	平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施する。	
エ 鉄道の国際複合一貫輸送の推進	鉄道の国際複合一貫輸送の推進	今後も、直近のドライバー不足を背景に、更なるSea&Rail輸送の拡充と、外航海運との接続をベースとした輸送を実現させ、輸出入貨物のモーダルシフトの推進を図る。	
(3)(4)国際物流を取り巻く多様なニーズへの対応			
ア 安全・安心な物流体系の構築	BCPの策定	BCPをさらに深化させるとともに、事業者ごとのBCPの策定を促す。加えて、緊急物資輸送のための港湾施設の早期機能復旧のため関係者間で締結している災害協定の拡大を図る。	
	防潮堤・護岸嵩上げなどのハード対策	ハード面においては、陸路断絶による物流・人流の滞留を避けるためにRORO船が着岸可能な岸壁の整備を検討する。また、高潮により電源設備が破損し、物流施設の機能停止を避けるため、台風21号で生じた被害を分析し、三空港（関西国際空港、神戸空港、伊丹空港）において自立型電源設備の設置を進める。	
	「大阪湾ポータルサイト」の活用	また、既存の「大阪湾ポータルサイト」を用いて、非常時におけるターミナル状況等の情報を、早急に一括で入手可能とするポータルサイトを構築する。異なる輸送モード間の連動性を高め、災害時に対応できる体制の構築を目指す。	
	災害に強い物流ネットワークの構築	今後も、国際海上コンテナや国際フェリー・国際RORO船に対する機能強化を図り、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築及び日本海・太平洋2面活用に資することを目指す。	
イ 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	LNGバンカリング拠点の形成	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ため、LNGバンカリング拠点の形成促進に向けた検討を行う。	(1)当面の重点課題 エ 脱炭素化（カーボンニュートラル）の推進へ移動
	水素エネルギーサプライチェーン構築	水素を燃料とする次世代自動車である燃料電池自動車の普及を目指し、水素ステーションの整備を加速させるなどの取組を行うほか、クリーンな水素エネルギーを大規模供給するための国際的な水素エネルギーサプライチェーン構築を目指し、関係機関と連携して実証事業を推進する。	(1)当面の重点課題 エ 脱炭素化（カーボンニュートラル）の推進へ移動
イ 労働力不足への対応	トラック輸送・内航海運における労働環境の整備	「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」など具体的な労働環境整備等を行うための協議、施策等を進める。内航海運における労働力不足に対しては海運・船員に対する認知度を高め、新たな船員候補の発掘・確保の取組のほか船員の働き方改革に関する施策を進める。	
	モーダルシフトの推進・自動化技術の活用	モーダルシフトなど大量輸送機関である鉄道・船舶の活用やトラックの共同輸配送等による、物流の効率化・省力化を図る。また、阪神港において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。 さらに、省人化に資するよう1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの導入及び幹線物流での普及を促進するとともに、SA・PAを活用した中継輸送や物流施設の直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能を強化する。	
ウ 人流の変化から派生する物流分野での課題への対応	「手ぶら観光」の普及・促進	「手ぶら観光」の普及・促進に取り組む。具体的には、「手ぶら観光」共通ロゴマークの普及を促進し、手ぶら観光カウンターについてHP等を活用しPRを推進する。	