

# 国際物流戦略チーム

～「今後の取組」改定案のポイント～

# 「今後の取組」の変更について

- 「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37回幹事会(2025年3月5日開催)において、社会情勢・国際情勢等の変化を反映するため、「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。  
(必要に応じ幹事会有識者及び構成員等へ意見聴取を実施)

## ■変更スケジュール

- ・2025年3月5日の第37回幹事会にて主な変更ポイントについて議論
- ・2026年1月26日の第38回幹事会にて変更案について議論
- ・2026年3月6日の第20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) 経済安全保障に資する国際物流ネットワークの構築
- (2) サステナブルな国内物流ネットワークの構築
- (3) 国際物流におけるDX・GXの推進

※その他時点更新を行う

## ＜現行の「今後の取組」の構成(抜粋)＞

### (1) 当面の重点課題

- －Withコロナ時代の国際物流ネットワークの構築
- －崩れないグローバルコールドチェーンの構築
- －大阪・関西万博に向けた取組の推進
- －国際物流の脱炭素化(カーボンニュートラル)の推進

### (2) 各分野における物流機能強化

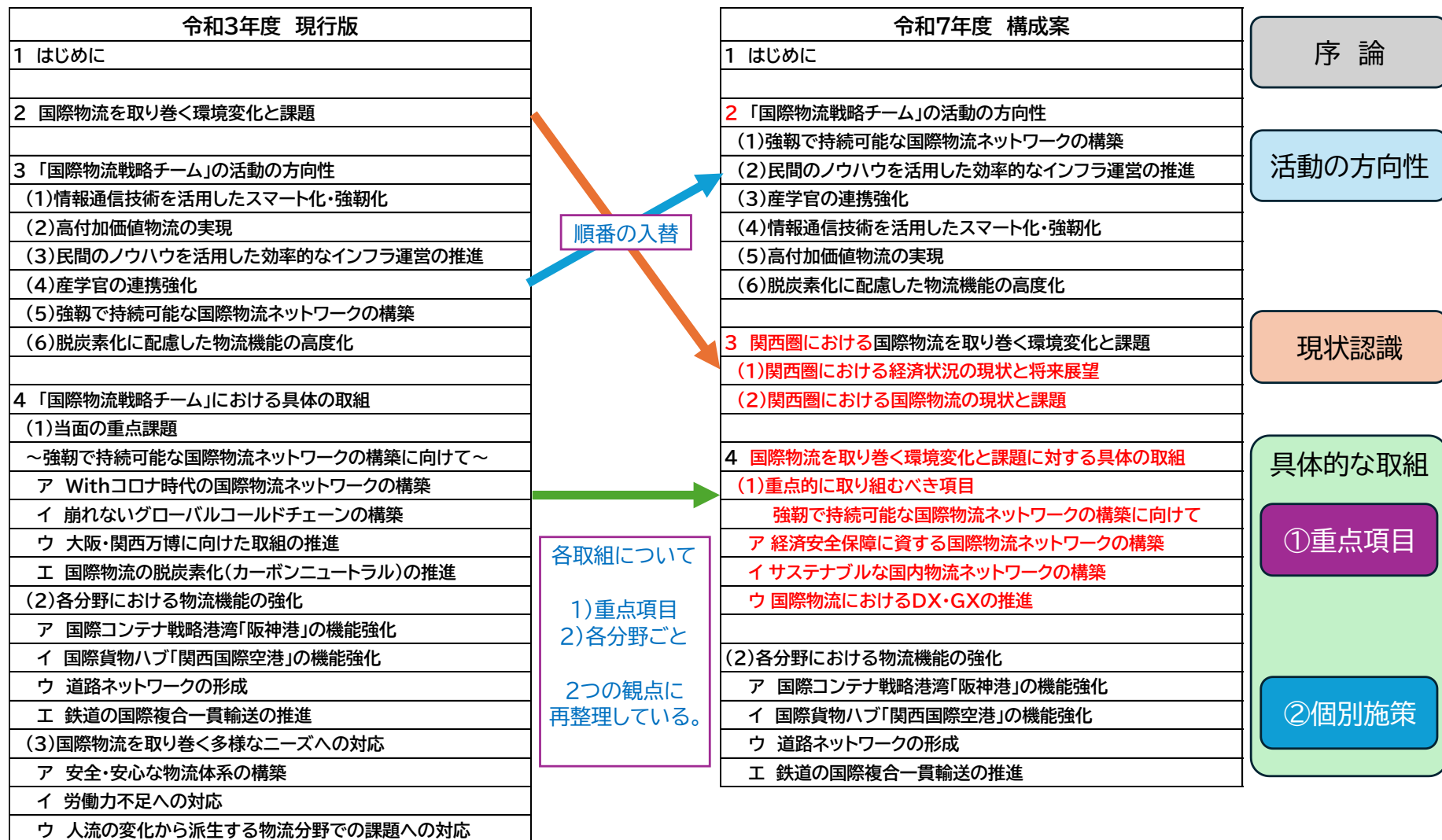
- －国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の競争力強化
  - ・阪神港への集貨
  - ・阪神港での創貨
  - ・阪神港の競争力強化
- －国際貨物ハブ「関西国際空港」の機能強化
  - ・エアライン・フォワーダーの拠点整備
  - ・エアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致
  - ・医薬品輸送の高品質化
  - ・生鮮貨物ハブ空港へ向けた取組
- －道路ネットワークの形成
- －鉄道の国際複合一貫輸送の推進

### (3) 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

# 「今後の取組」の改定方針 前回との変更点

- 各取組については、重点的に取り組むべき項目と各分野ごとに再整理。



# 改定に向けた有識者ご意見

## ■京都大学:小林先生

- 高市内閣の重点投資対象17分野に「港湾ロジスティックス」があり、これにAIが含まれるが、「今後の取組」(案)には、AIに関することが少ない。
- 航空・港湾問わず、国際的な標準化や戦略において、日本の主導的な関与が期待されている。新たな規格や基準に対応をするだけでなく、関西での取組がそれらに寄与できる施策が「今後の取組」に盛り込まれると良い。

## ■神戸大学:竹林先生

- AIターミナルやCONPASは取組が進められているが、世界的にみると遅れている。海外の先進事例を学び、理解する必要がある。
- 関西の経済は新しい産業が生まれていないことが最大の課題である。製鉄は旧来型産業だが、その技術はグリーン(エネルギー)な分野で新産業として可能性がある。港湾にも関連するため、ベースカーゴとして目を向けてみるのが良い。

## ■ロジスティックス経営士:上村先生

- 成長戦略の検討において重点投資対象分野として「港湾ロジスティックス」が位置づけられたが、「港湾ロジスティックス」を含めた物流が17の投資分野を横断的に下支えするために必要であることを打ち出すべき。
- 地政学リスクを考慮した航路網の多元化に対して、対応できるよう、先を見据えた環境整備が必要

## ■関西学院大学:伊藤先生

- ベースカーゴの創出は重要であり、新産業をベースカーゴと考えるより、既存の貨物も、しっかり集めることが重要。阪神港に集積された貨物が釜山港へ流出するケースも多いため、これを防ぐ方策を検討すべき。
- 共同配送に必要な荷姿に関する情報の不足や混雑情報の提供、予約システムなど関係者間の情報共有が必要。

## ■武蔵大学:小林ハッサル先生

- 将来の方向性について、簡潔に表現できないか。
- リスク・マネジメントの観点から多極化も重要となる。日本の安全性は誇れるものであり、阪神港利用をアピールしてはどうか。

## 1 はじめに

国際情勢: コロナ禍、地政学リスク等によるグローバルサプライチェーンの脆弱性

国際物流戦略チームの今までの経緯、取組状況

成長戦略: 防災・国土強靱化、港湾ロジスティクス、新技術立国・競争力強化、サイバーセキュリティ等  
物流施策大綱や国土交通本省(港湾局、航空局等)の施策に関する直近の動き

## 2 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性

(1) 強靱で持続可能な国際物流ネットワークの構築

(2) 脱炭素化に配慮した物流機能の高度化

(3) 産学官の連携強化

多様なステークホルダーからの意見を聞き取り ← 荷主意見交換会の開催

(4) 情報通信技術を活用したスマート化・強靱化

(5) 高付加価値物流の実現

(6) 脱炭素化に配慮した物流機能の高度化

## 3 関西圏における国際物流を取り巻く環境変化と課題

(1) 関西圏における経済状況の現状と将来展望

関西圏の経済展望(貿易、人口、物流)、万博レガシー活用

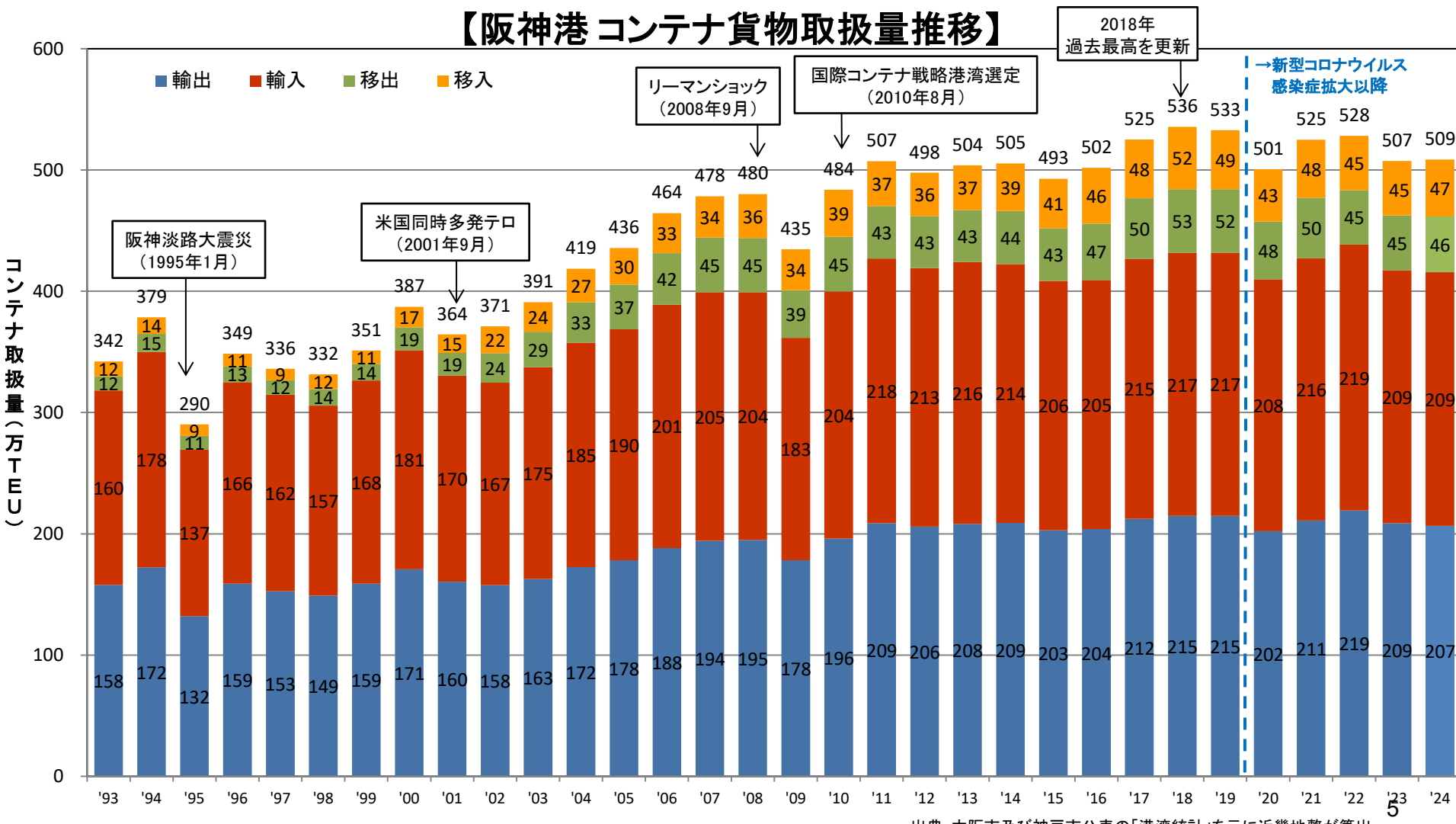
持続的な成長(AI・IoTの活用、国際的なビジネス拠点としての確立)

(2) 関西圏における国際物流の現状と課題

関西地方広域計画による位置づけ、阪神港・関西空港の貨物取扱量

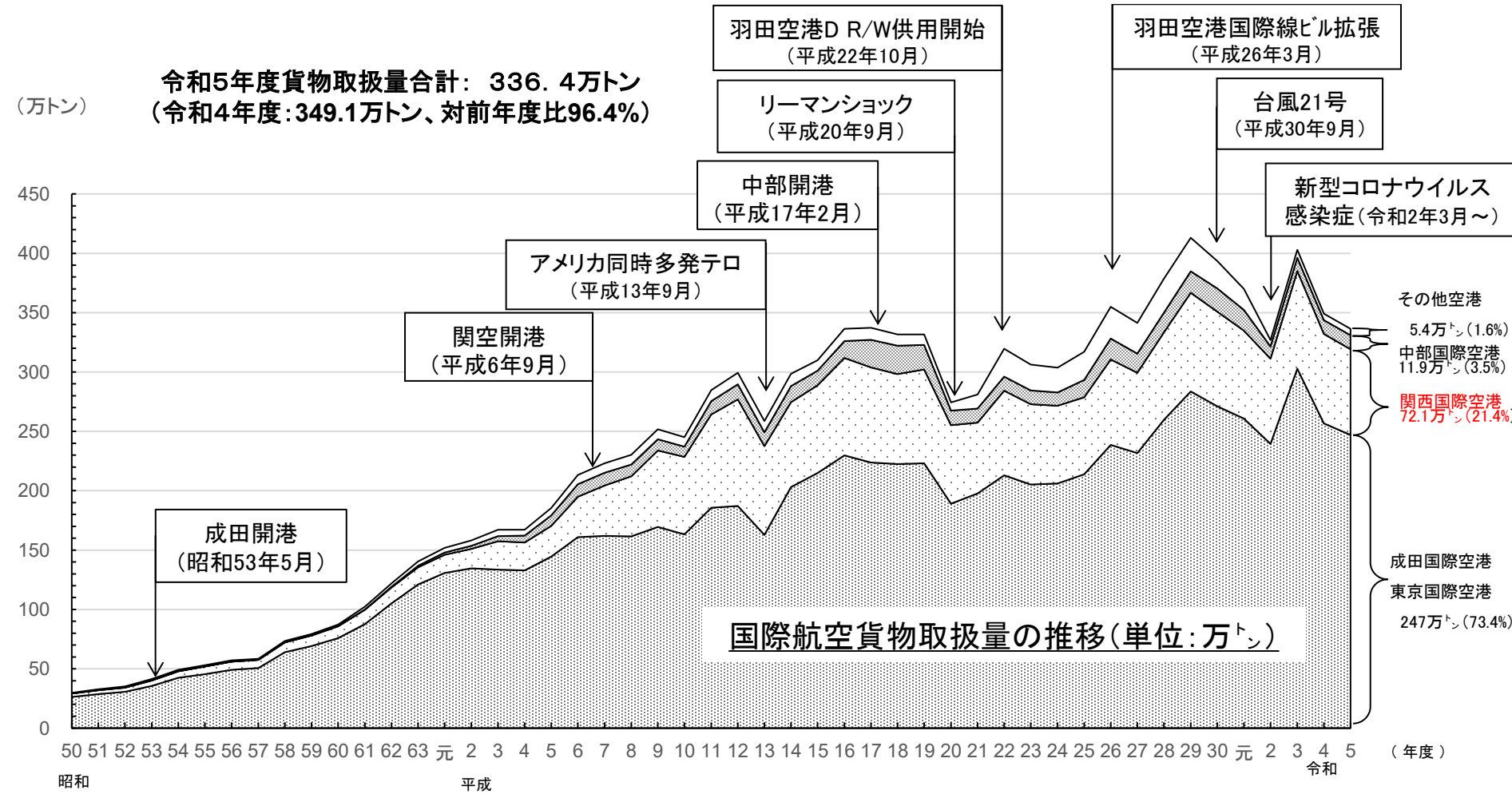
# 阪神港のコンテナ貨物取扱個数の推移

○2022年は新型コロナウイルス感染症拡大以前近くまで取扱貨物量が回復し、阪神港のコンテナ貨物取扱量は外内  
 貿合計で528万TEU(対前年比101%)を記録。  
 ○2023年は507万TEU(対前年比96%)  
 ○2024年については、509万TEU(対前年同期比100%程度)で推移。



# 我が国の国際航空貨物輸送の動向

- 我が国の国際航空貨物取扱量は、平成13年の米同時多発テロや平成20年のリーマン・ショックによる落ち込みから回復・増加し、平成29年度をピークに大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦の影響、さらに新型コロナウイルス感染症の流行の影響により減少。令和3年度は貨物需要の高まりを受けて増加したが、令和4年度以降海上物流の正常化や中国経済の停滞などを受け減少。
- 首都圏空港（羽田空港と成田空港）の航空貨物取扱量は全体の7.3割を占めている。



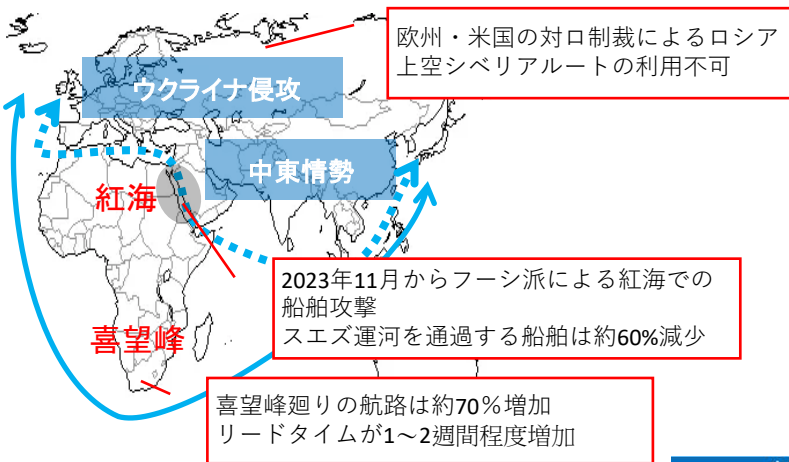
注1) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。  
 注2) 中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す。



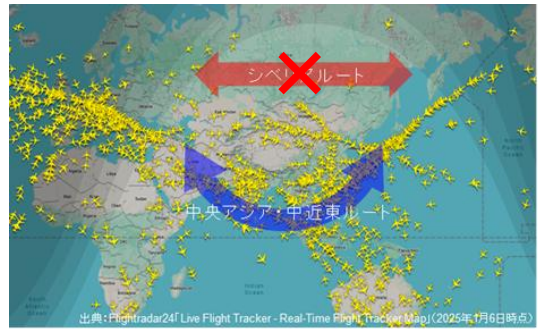
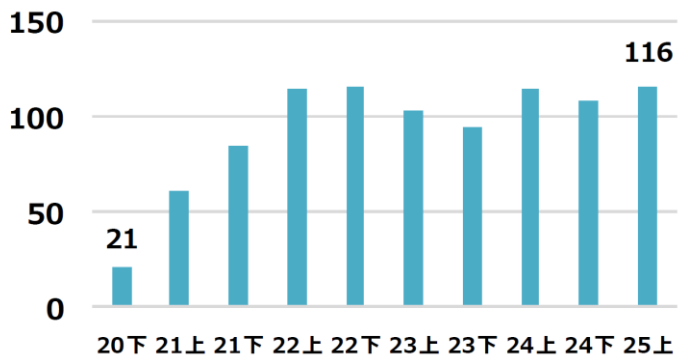
# 変更ポイント：経済安全保障に資する国際物流ネットワークの構築

## 【変更背景】

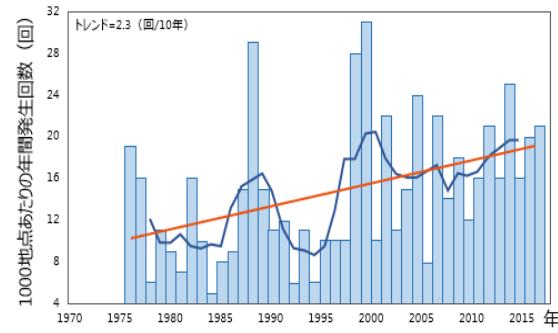
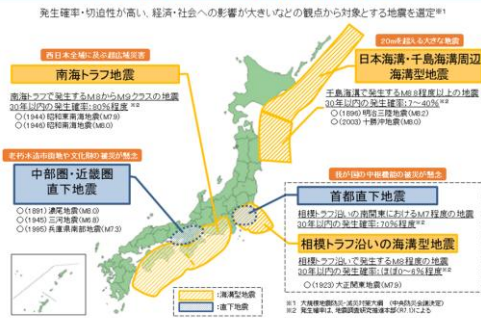
- 中東情勢・ウクライナ情勢など混迷を増す世界情勢への対応が求められている
- 港湾ロジスティクスが成長戦略における「危機管理投資」、「成長投資」の戦略分野として位置づけられ、港湾のサイバーセキュリティ対策を強化が求められている
- 大規模災害発生時の切迫性が高まるなか、災害発生時においても物流機能の維持する取組が求められている



## 企業・団体等におけるランサムウェア (※) 被害の報告件数



## 中央防災会議が対象としている大規模地震



## 【変更ポイント】

- 国際海上コンテナ輸送の多方面・多頻度の直航サービスの充実
- サイバーセキュリティ基本法に基づく関連対策の推進
- 南海トラフ地震など大規模地震発生時の切迫性が高まるなか、災害発生後も阪神港、関西国際空港の物流機能を維持するためのBCPの策定の推進



## 4 国際物流を取り巻く環境変化と課題に対する具体の取組

### (1) 重点的に取り組むべき項目

～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～

#### ア 経済安全保障に資する国際物流ネットワークの構築

国際関係の不安定化による貿易構造の変化 ← 紅海情勢、米中貿易摩擦、米国関税等

コロナ禍後の生活スタイルの変化やDX・ICTへの対応 ← サイバーセキュリティ対策の重要性

自然災害の激甚化や疫病などによる混乱への対応 ← 防災・減災対策の強化・推進

#### ○国際物流の多元化・強靱化

国際海上コンテナ輸送の多方面・多頻度の直航サービスの充実 ← 国際コンテナ戦略港湾施策

#### ○サイバーセキュリティへの対応

国際物流を支える重要インフラとしての安全かつ持続的なサービス提供

サイバーセキュリティ基本法に基づく関連対策の推進

#### ○大規模災害発生に対応した港湾・空港におけるBCPの深化

大阪湾BCPの推進

阪神港、京都舞鶴港における国際航路(コンテナ、フェリー、RORO)の機能強化

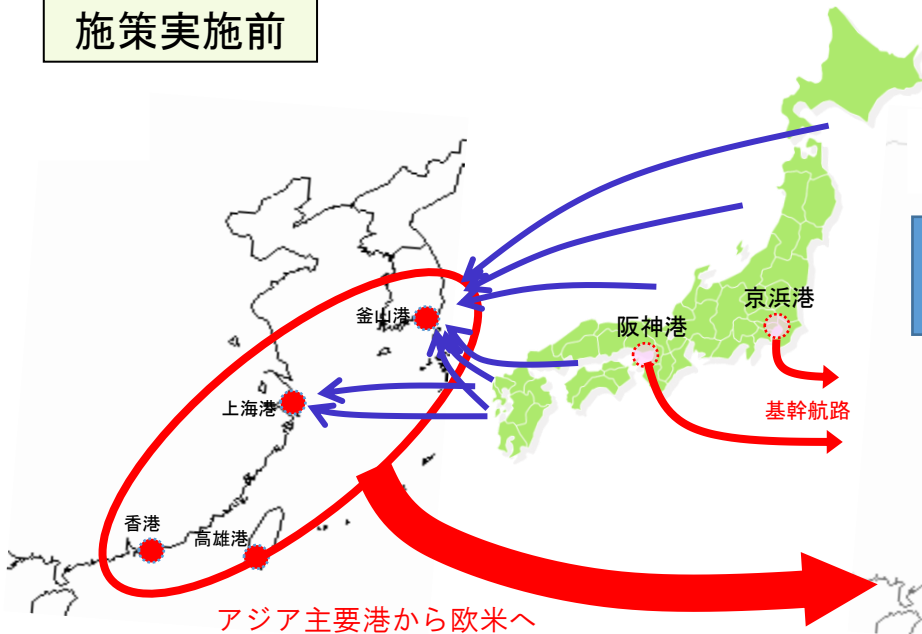
災害時への対応としての日本海・太平洋の2面活用

関西エアポートBCPの推進

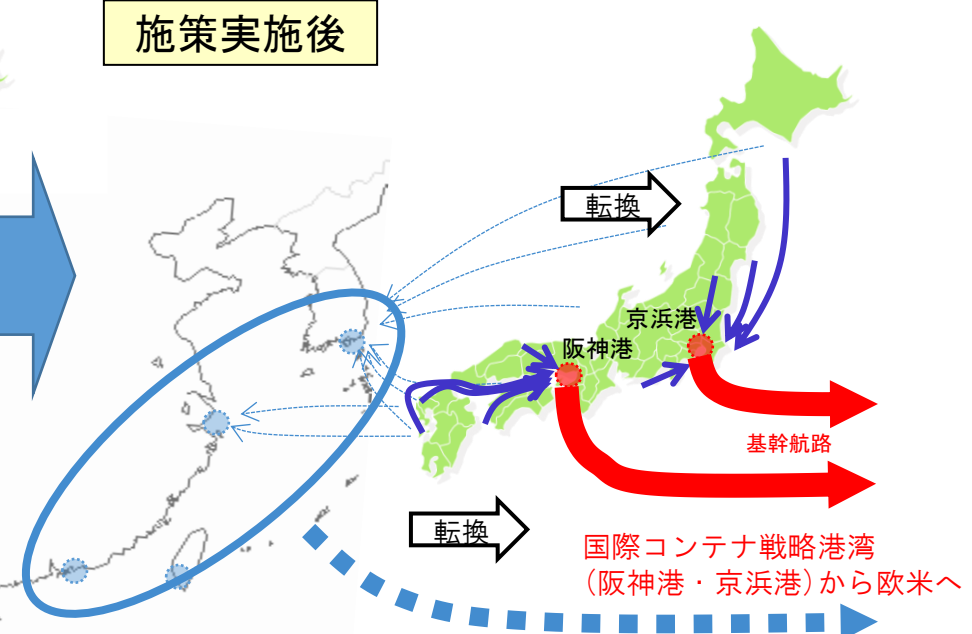
# 【取組事例】 国際物流の多元化・強靱化に向けた国際コンテナ戦略港湾政策の推進

- コンテナ船の大型化に伴う一寄港当たりのコンテナ積卸個数の増大に伴う、船会社同士の連携(アライアンス)の進展等により欧米への基幹航路が寄港地を絞り込み。  
⇒ 基幹航路(北米・欧州等)の我が国への寄港が著しく減少。
- 平成22年8月に、**阪神港(大阪港、神戸港)**及び**京浜港(東京港、川崎港、横浜港)**を「国際コンテナ戦略港湾」に選定し、戦略港湾における**コンテナ埠頭を一体的に運営**し、基幹航路の寄港を維持・拡大するためのハード・ソフト一体の施策を集中して実施。
- 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**することで、**国民の雇用と所得を維持・創出**する。

施策実施前



施策実施後

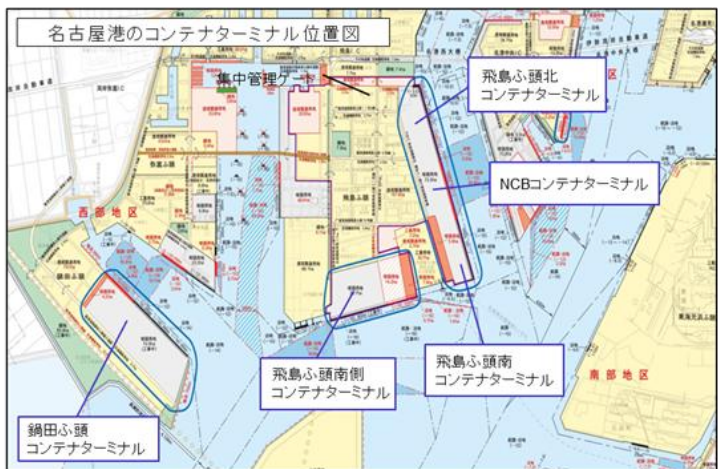


# 【取組事例】 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の推進

- 令和5年7月に名古屋港のコンテナターミナルで発生したサイバー攻撃によるシステム障害を踏まえ、**港湾運送事業法**、**サイバーセキュリティ基本法**及び**経済安全保障推進法**の観点から、港湾の情報セキュリティ対策等の強化に向けた制度的措置を講じてきたところ。今後、**サイバー対処能力強化法**の観点からも必要な措置を講じる。
- 加えて、港湾運送事業者等の更なるサイバーセキュリティ対応能力の向上を図るため訓練、脆弱性診断等を実施。

## システム障害の概要

- 対象：名古屋港統一ターミナルシステム(NUTS)\*
  - ※名古屋港の5つのコンテナターミナルにおけるコンテナの積みおろし作業、搬入・搬出等を一元的に管理するシステム
- 原因：不正プログラム（ランサムウェア）への感染
- 影響：令和5年7月4日から6日までの3日間において、
  - ・荷役スケジュールに影響が生じた船舶 37隻
  - ・搬入・搬出に影響があったコンテナ 約2万本（推計）



出典：名古屋港港湾計画図（名古屋港管理組合）より国土交通省港湾局作成

## 制度的措置

- **港湾運送事業法の観点**
  - 令和6年3月、改正港湾運送事業法施行規則を施行
  - **ターミナルオペレーションシステム**の情報セキュリティ対策の確保状況を審査する仕組みを導入
- **サイバーセキュリティ基本法の観点**
  - 令和6年3月、サイバーセキュリティ基本法に基づく重要インフラ分野に「港湾分野」を位置づけ
  - **官民が一体となって重要インフラのサイバーセキュリティの確保に向けた取組を推進「港湾分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン」(第2版)を策定**
- **経済安全保障推進法の観点**
  - 令和7年4月、経済安全保障推進法の基幹インフラ役務の安定的な提供の確保に関する制度の対象に一般港湾運送事業を追加する改正法が施行
  - **令和7年11月より、基幹インフラ事業者(※)によるターミナルオペレーションシステムの導入・維持管理等の委託に際して事前審査を開始**
- **サイバー対処能力強化法の観点**
  - 令和7年5月、サイバー安全保障分野での対応能力を向上させるためのサイバー対処能力強化法が成立
  - **基幹インフラ事業者によるインシデント報告**や政府による情報提供等を実施

(※)京浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び博多港のコンテナ埠頭において、コンテナ荷役を行う、指定された一般港湾運送事業者

災害時における大阪湾諸港等の港湾機能継続のための広域協働体制(港湾活動BCP)を構築することで、港湾活動の維持・早期復旧を目指す。

## 大阪湾港湾広域防災協議会 (広域BCP協議会(法定))

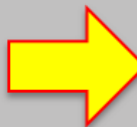
< 構成員 >

近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、  
第五管区海上保安本部、港湾管理者

< 役割 >

大阪湾BCP(案)の実効性を高めるため、港湾相互間の  
連携・協力体制、中長期的な施策等について協議。

課題の  
提起



課題への  
対応策

## 大阪湾港湾機能継続計画推進協議会 (大阪湾BCP協議会)

< 構成員 >

近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、第五  
管区海上保安本部、税関、出入国在留管理局、検疫所、  
陸上自衛隊、海上自衛隊、港湾管理者、学識経験者、  
海事関係者 等

< 役割 >

大阪湾港湾広域防災協議会で検討した大規模災害時の  
港湾相互間の機能分担について、実施上の課題、具体  
的対応等を検討。

## 大阪湾BCP(案)

- ・海溝型地震時の大阪湾BCP(案)【令和7年3月改訂】
- ・直下型地震(上町断層帯地震)時の大阪湾BCP(案)【令和7年3月改訂】
- ・直下型地震(六甲・淡路島断層帯地震)時の大阪湾BCP(案)【令和7年3月改訂】
- ・高潮・高波・暴風災害時の大阪湾BCP(案)【令和7年3月改訂】
- ・感染症に係る大阪湾BCP(案)【令和6年3月策定】



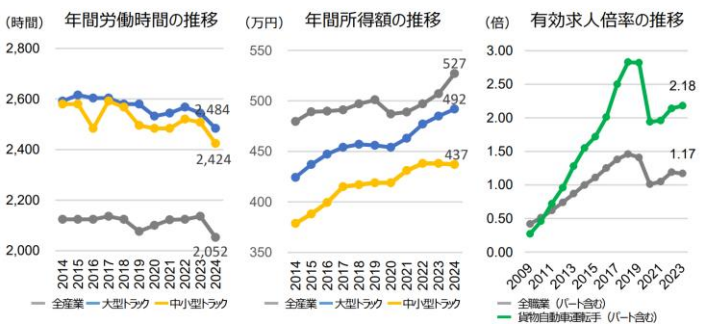
# 変更ポイント：サステナブルな国内物流ネットワークの構築

## 【変更背景】

- 労働力が減少するなか物流分野においても生産性向上が求められる。
- 国際物流において、航路選択が進んでおり、我が国の競争力を確保するため、ベースカーゴをはじめとした貨物量の確保が求められる。
- 現在の物流機能を確保するため、産官学だけではなく、広く国民の理解醸成が求められる。

### ■トラック運送事業の働き方を巡る現状

- **トラック運送事業**は、全職業平均より**労働時間が長く、所得が少ない**。
- **トラックドライバーの有効求人倍率**は、全職業平均より**約2倍高い**。



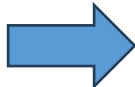
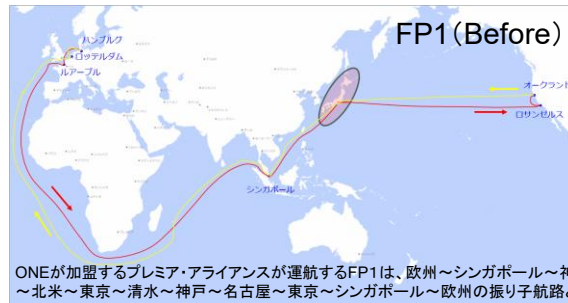
(出典) 第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 資料

### ■多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフト、共同輸配送、物流MaaSを活用した輸送効率化等、物流効率化を推進。



(出典) 第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 資料

### ■欧州直行コンテナ航路の見直し(イメージ)



(出典) 国土地理院ウェブサイト、サイバーシッピング、船社HP等より国土交通省港湾局作成 (2025年12月)

## 【変更ポイント】

- 労働力の確保に向けた取組の実施
- 関西圏の産業を支える国際物流環境の構築
- 環境や人にやさしい物流実現に向けた情報発信

## 4 国際物流を取り巻く環境変化と課題に対する具体の取組

### (1) 重点的に取り組むべき項目

～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～

### イ サステナブルな国内物流ネットワークの構築

#### ○労働力の確保に向けた取組の実施

各物流分野における労働条件・取引環境の改善、物流の効率化・省力化の推進、利便性向上

#### ○複合一貫輸送サービスの充実

モーダルシフトや貨客混載の推進

災害時における内航フェリー・RORO船を機動的に活用

#### ○国内輸送の効率化に資する内陸デポサービスの構築

コンテナラウンドユース(CRU)の取組みを推進

#### ○関西圏の産業を支える国際物流環境の構築

関西圏の産業の国際競争力強化に資する効率的な物流環境の構築

← 阪神港・関西国際空港の取扱貨物量増加＋新規航路の誘致

#### ○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

コールドチェーン及びトレサビリティの高度化

← 堺泉北港における荷さばき施設整備・生鮮貨物ハブ空港の整備

#### ○医薬品輸送の高品質化

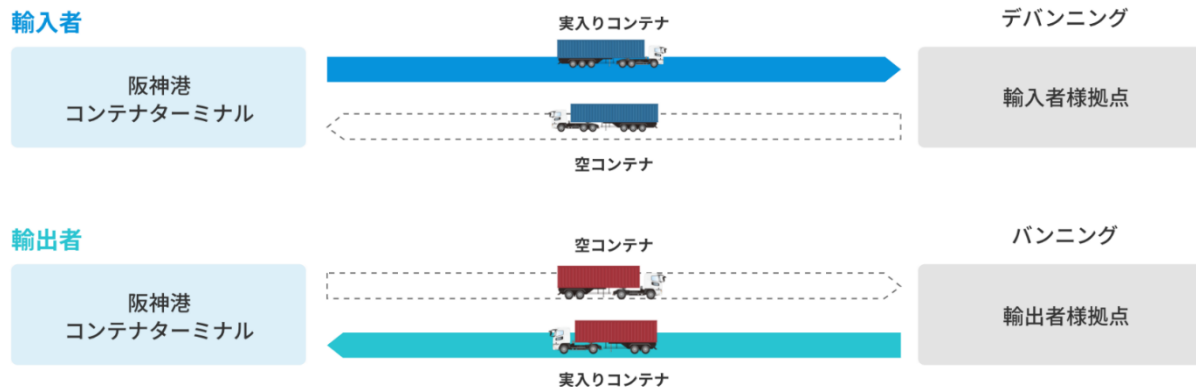
#### ○環境や人にやさしい物流実現に向けた情報発信



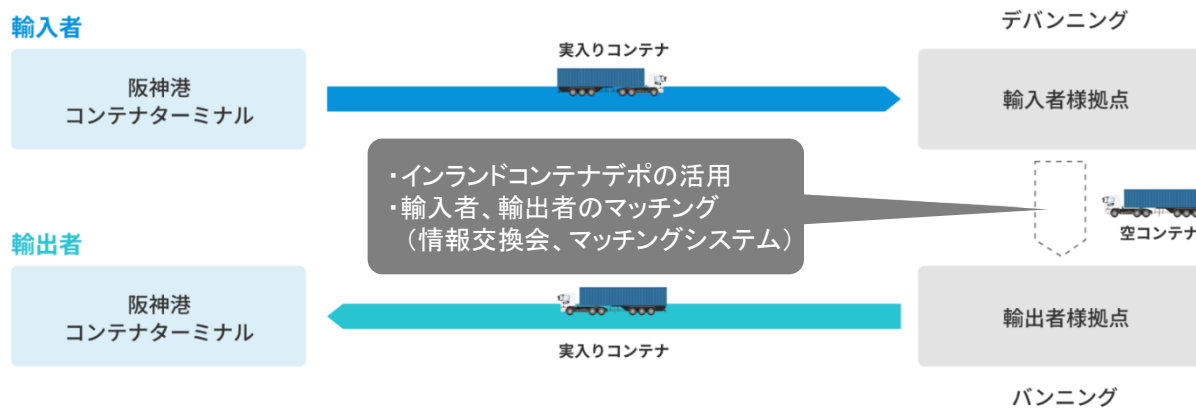
# 【取組事例】コンテナラウンドユースの推進

- 輸入で生じた空コンテナを空のまま港に返却せず、そのまま輸出貨物の積載に再利用する仕組みであるコンテナラウンドユースを推進することで、阪神港のコンテナ取扱量拡大による国際競争力の強化を図る。
- コンテナラウンドユースの推進のため、インランドコンテナデポの活用や輸入者、輸出者のマッチングに取り組む。

## Before

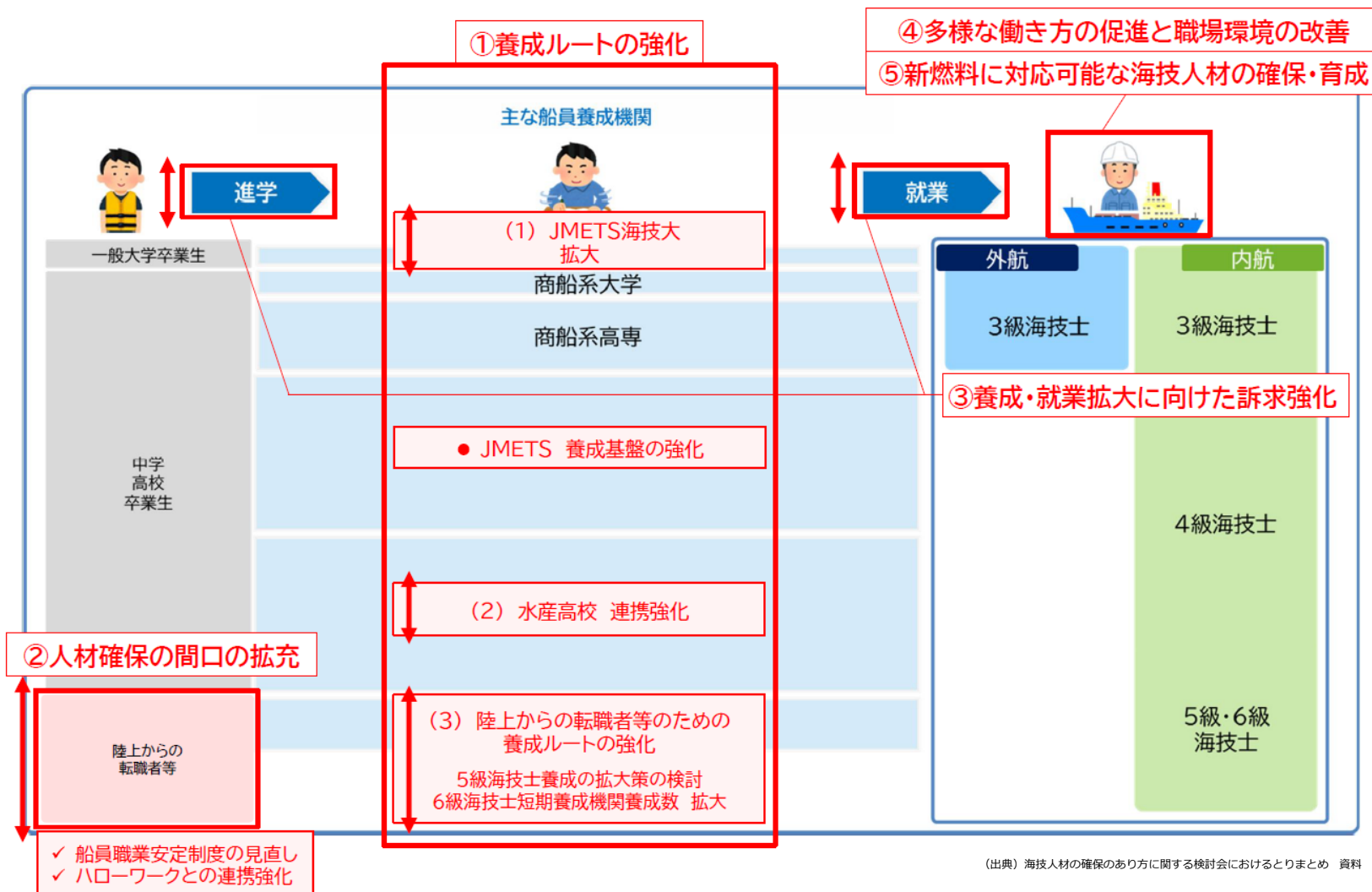


## After



# 【取組事例】海技人材の養成に向けた新たな取組

- 船員不足の深刻化や新燃料船への移行、自動運航船の実用化等の環境変化や人材ニーズの高まりに対応した将来にわたる安定的な海技人材の確保・育成の必要性がある。
- 海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関の教育体制を見直しや各養成ルートにおける募集枠の拡大、採用船社との連携等の社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等に合わせて強化を図る。
- 人材確保の間口の拡充や船員の働き方改革の着実な進展を進め、若手船員の定着促進を図る。



# 【取組事例】「産直港湾」堺泉北港の取組

- 2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、近畿地方においては、令和4年5月に堺泉北港が産直港湾となり、ハード・ソフトの両面から港湾を通じた農林水産物・食品の輸出拡大の取り組みを推進。
- 令和5年3月末には、堺泉北埠頭株式会社が補助制度を活用し、堺青果センターにて整備を進めていたエアージェルター等が竣工。これにより、外気に触れず温度上昇すること無くバンニング（コンテナへの積み込み）が可能で、コールドチェーンを強化。

## Before エアージェルター整備前

▼屋外でのバンニング：貨物の温度が上昇



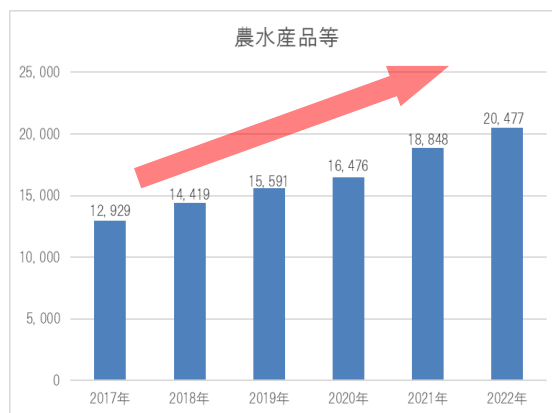
## After エアージェルター整備後

## つながるコールドチェーン

▼上屋内でのバンニング：貨物は外気に触れず、温度上昇することなく、コールドチェーンを確保



▼大阪港における農水産品等の輸出货量（外貿コンテナ）の推移



※1 出典：大阪港港湾統計

※2 農水産品等： 農水産品＋軽工業品

※3 農水産品： 麦、米、とうもろこし、豆類、その他雑穀、野菜・果物、綿花、その他農産品、羊毛、その他畜産品、水産品

※4 軽工業品： 砂糖、製造食品、飲料、木、その他食料工業品

▼エアージェルター整備効果（関係者の声一例）

□ 海外の人にも日本の青果物の美味しさを知ってもらえる。

品質向上



□ フードロスの削減につながる。

SDGsへの貢献



# 【取組事例】 関西国際空港における医薬品の輸送体制

～ 厳格な温度管理と適切な輸送によるコールドチェーンを推進 ～

## KIX PHARMA COMMUNITY

『KIX PHARMA COMMUNITY』は、CEIV Pharma の取得を通じ、関西国際空港でより安全な医薬品輸送を提供することを目的に結成されたコミュニティ。

2023年6月 現在、CEIV Pharma 認証取得15社と、  
関西エアポートを含めた16社で構成

(株)CEVA Japan  
ディエスヴィ・エアーシー(株)  
(株)平野ロジスティクス  
伊藤忠ロジスティクス(株)  
ジャスフォーワーディングジャパン(株)  
三井倉庫エクスプレス(株)  
サンキュウエアロジスティクス(株)  
郵船ロジスティクス(株)

CKTS(株)  
(株)阪急阪神エクスプレス  
ロジスティードエクスプレス(株)  
日航関西エアカーゴ・システム(株)  
三菱倉庫(株)  
日本通運(株)  
佐川急便(株)  
関西エアポート(株)

### CEIV Pharma

(The Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Logisticsの略)

国際航空運送協会(IATA)が策定したEUやWHOなどのGDP(物流適正基準)を包括的に網羅した医薬品の航空輸送に関する品質認証プログラム



### 医薬品の輸出入の割合 ※重量ベース

輸出 関西空港 40% : 成田空港 60%  
輸入 関西空港 31% : 成田空港 69%

### 関西空港の医薬品取扱いの割合 ※金額ベース

輸出 5.7% 輸入 23.3%

### CEIV Pharma認証を取得

多くのステークホルダーと空港コミュニティとして取得したことで、サプライチェーン全体で品質向上を達成することが可能。

### 定温庫の設置状況

空港内にKAPが設置したKIX-Medica、JALKASのPharma +5°C、日通のNEX-PHARMA Logistics Hub Kansai Airportなど複数の保冷库を保有。

**KIX Pharma Community メンバー等でも医薬品専用庫の投資がすすみ空港全体として取扱品質の向上を実現している。**



## KIX Medica (医薬品専用共同定温庫)



- 総床面積 750 m<sup>2</sup>
- 管理温度帯 20°C庫(約650 m<sup>2</sup>)、5°C庫(約100 m<sup>2</sup>)
- 取扱最大容量 約1,200トン/月
- 運用開始日 2010年9月30日 運用開始
- 施設所有者 関西エアポート株式会社
- 施設運用者 CKTS 株式会社
- 取扱貨物種別 医薬品貨物及び温度管理が必要な医療機器



# 変更ポイント：国際物流におけるDX・GXの推進

## 【変更背景】

- 成長戦略における17の戦略分野の1つとして「港湾ロジスティックス」が位置づけられるなど、物流分野におけるDXの推進が求められている。
- 「国土交通省環境行動計画」において、重点的に取り組むべき政策として「徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大等の国土交通GXの推進」が定められており、物流分野においてもGXの推進が求められる。

### 成長戦略における17の戦略分野

- ①AI・半導体 ②造船 ③量子 ④合成生物学・バイオ
- ⑤航空・宇宙 ⑥デジタル・サイバーセキュリティ ⑦コンテンツ
- ⑧フードテック ⑨資源・エネルギー安全保障・GX
- ⑩防災・国土強靱化 ⑪創薬・先端医療 ⑫フュージョンエネルギー
- ⑬マテリアル(重要鉱物・部素材) ⑭港湾ロジスティックス
- ⑮防衛産業 ⑯情報通信 ⑰海洋

#### 港湾ロジスティックス分野における取組

・港湾ターミナルオペレーションシステムにおけるサイバー攻撃への対処能力向上を通じ、港湾のサイバーセキュリティ対策を強化。

・サイバーポートを活用した港湾関連手続の電子化や「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を推進。

### 「国土交通省環境行動計画」抜粋

#### 船舶分野の脱炭素化

- ゼロエミッション船等の技術開発、生産設備整備支援、導入促進、バイオ燃料の導入に向けた環境整備。



#### カーボンニュートラルポートの形成推進

- 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、背後地域の脱炭素化にも資する水素・アンモニア等の受入環境整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進。



#### 空港における水素利活用の推進

- 空港車両のEV・FCV化等の促進に取り組むなど、空港での水素利活用の検討を進める。

## 【変更ポイント】

- ・COMPASをはじめとしたAIターミナルの推進やサイバーポート、KIX Cargo Cloudなど港湾・航空分野でのDXの推進
- ・カーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた取組や空港の脱炭素化に向けた取組の推進

## 4 国際物流を取り巻く環境変化と課題に対する具体の取組

### (1) 重点的に取り組むべき項目

～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～

### ウ 国際物流におけるDX・GXの推進

効率性と安全性や持続可能性を両立した国際物流サービスを実現

#### ○CONPASをはじめとしたAIターミナルの推進

CONPASの導入箇所のさらなる拡大

#### ○サイバーポートの導入の推進

阪神港利用貨物の手続きの効率化の推進

#### ○航空物流DXの推進

KIX Cargo Cloudの機能拡充・利用拡大、自動搬送機による省人化

#### ○カーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた取組

低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング、陸電設備、CNP認証など

#### ○空港の脱炭素化に向けた取組

再生可能エネルギーの活用や水素の利活用

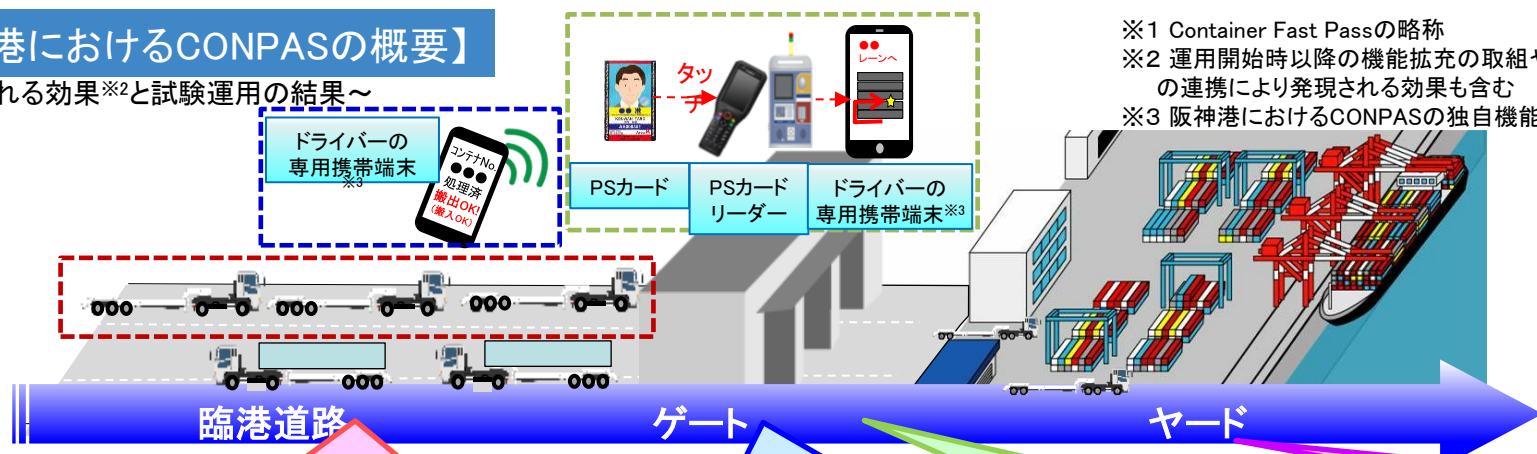


# 【取組事例】 CONPASの推進

- CONPAS※1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り、コンテナ輸送の効率化及び生産性の向上を図ることを目的として国土交通省が開発したシステム。
- 阪神港では、利便性の向上を目指し、阪神港の独自機能としてCONPAS専用携帯端末等を導入。
- 阪神港におけるCONPAS導入ターミナルについて、大阪港夢洲コンテナターミナルは令和6年3月29日、神戸港PC-18は令和6年9月27日から運用を開始。今後は神戸港KICTにおいて令和7年度中の運用開始に向け、調整中。

## 【阪神港におけるCONPASの概要】

～期待される効果※2と試験運用の結果～



### ①搬出入予約

予約制度の導入により、トレーラー到着時間を平準化

### ②搬出入情報の事前確認

事前の搬出情報の確認、搬入情報の照合により、ゲートでのトラブルを回避

### ③PSカード・携帯端末の活用

PSカードタッチ処理・携帯端末による行先表示※3により、ゲート処理時間を短縮

### ④予約情報・車両接近情報の活用

CONPASを通じた車両情報等の活用により、ヤード処理を効率化

### 【試験運用結果】

・**予約制度・CONPAS専用レーン**の設定等により、ほぼ**全てのCONPAS車が予約時間どおりにコンテナターミナルゲート到着**

・大阪港DICT(実入搬出)の**ゲート前待機時間**について、CONPAS車は通常車と比較して、平均**約30分減**を確認  
※大阪港DICT第5回試験運用・神戸港PC18第4回試験運用(R5.7~8)

### 【更なる将来展開】

・CONPAS利用の拡大を図りつつ、トレーラー到着時間の平準化を目指す

### 【試験運用結果】

・**ゲート処理時間**(実入搬出)が、平均**約1分減**

※大阪港DICT第2回試験運用(R4.8~9)  
 ※神戸港PC18第2回試験運用(R3.8~9)

・CONPAS車では搬入票エラー等によるゲート待機無し

※大阪港DICT第5回試験運用・神戸港PC18第4回試験運用(R5.7~8)

### 【更なる将来展開】

・より効率的なゲート処理に向けて、CONPASの機能拡充を図る

### 【試験運用結果】

・ターミナルオペレーションシステムへ、CONPAS予約情報等のデータ送信機能を構築

### 【更なる将来展開】

・ターミナル事業者等と連携し、CONPAS予約情報の活用によるヤード処理の効率化を目指す

# 【取組事例】 KIX Cargo Cloud（輸入貨物引取トラックマネジメントシステム）

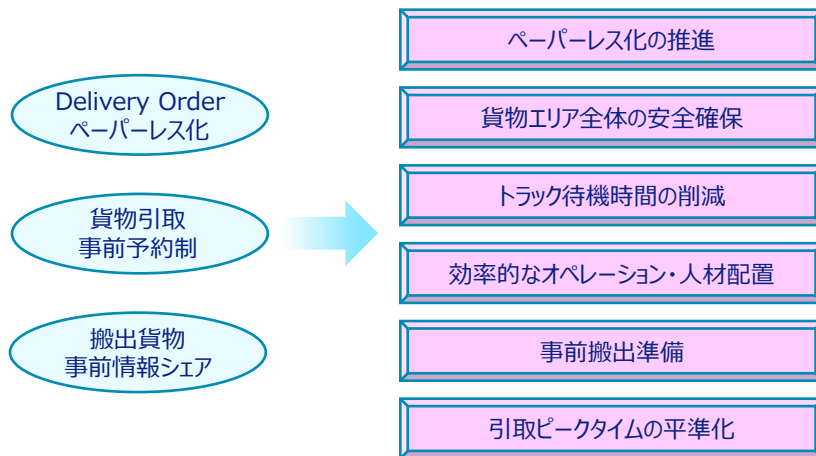
## 『KIX Cargo Cloud（キックスカーゴクラウド）』

輸入貨物引取時のトラックマネジメントシステムを構築。関西国際空港の貨物エリアで使用する共通プラットフォームとして運用開始を予定。

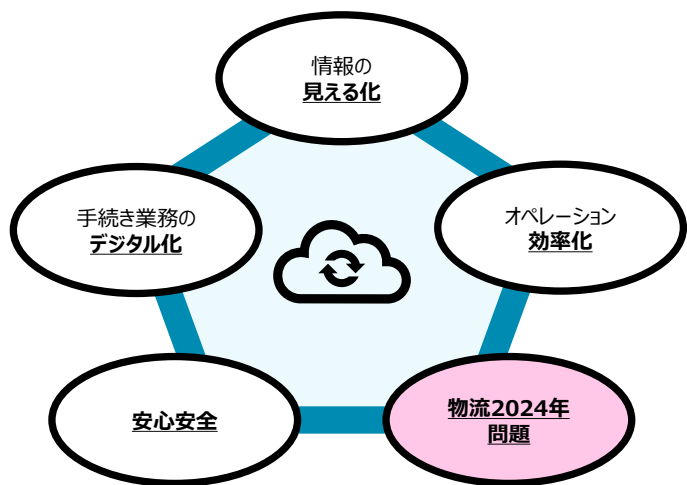
貨物ハンドリング現場におけるペーパーレス化・デジタル化を推進するとともに、事前の引取情報共有により貨物搬出をスムーズにし、空港内におけるトラック待機（搬出待ち）時間を削減。

貨物引取の事前予約制は海外空港では事例があるものの、日本国内空港においては初の取り組みとなる

## ○ KIX Cargo Cloudで実現するもの

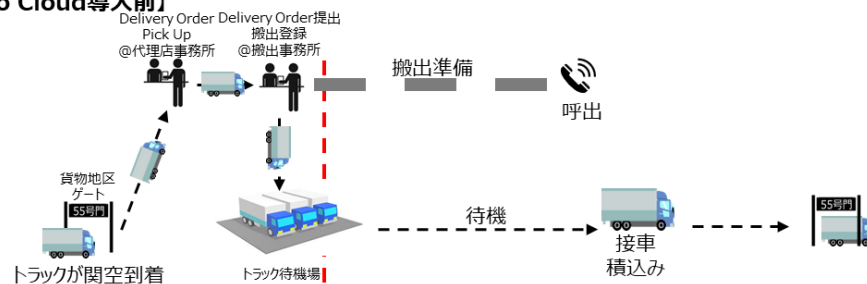


## ○ KIX Cargo Cloudの目的

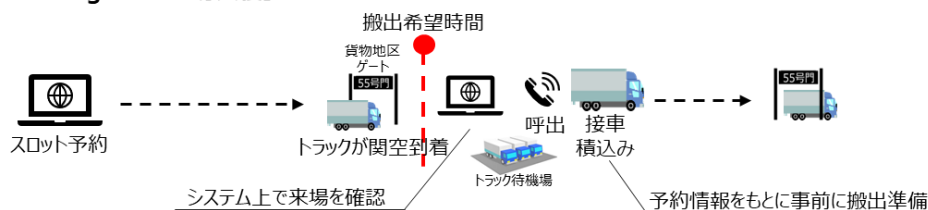


## ○ 導入前後の貨物オペレーションフロー

### 【KIX Cargo Cloud導入前】



### 【KIX Cargo Cloud導入後】



## KIX Cargo Cloudによって実現したこと

- ① 事前予約制を導入 ② トラック入場を確認して速やかに呼び出し
- ③ 事前準備された貨物を速やかに積み込み ④ Delivery Orderレスによる区内移動の削減

# 【取組事例】 港湾における脱炭素化の推進

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、**脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化**を図ることにより、**荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成**する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、**水素・アンモニア等の受入環境の整備**を図ることにより、**産業の構造転換及び競争力の強化に貢献**する。
- これらにより、**我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献**する。

## 「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成のイメージ



### 産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な**水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備**を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

### 荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、**港湾施設の脱炭素化等への取組**を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

# 【取組事例】 空港における脱炭素化の推進

- 航空局では「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、2021年3月に「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」を設置し、空港施設・車両の省エネ化や空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進。
- 2022年6月に公布された航空法等の一部を改正する法律が12月に施行され、これにより「航空脱炭素化推進基本方針」を策定し、「2030年度までに各空港のCO2排出量を2013年度比で46%以上削減および、再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す」などの目標を設定。
- また、各空港において「計画策定ガイドライン」や「事業推進のためのマニュアル」を踏まえ、「空港脱炭素化推進計画」の策定を進め、2023年12月に成田、中部、関西、大阪の4空港の推進計画を、さらに2024年3月には地方自治体が管理する県営名古屋空港の計画を初認定し、同年4月に国管理の全27空港の作成を公表した。その後も計画の認定等が進み、現在、44空港にて認定等済み。

## 空港脱炭素化の主な取組内容

### ① 空港施設・空港車両からのCO2排出削減



電球式  
LED式  
照明・灯火のLED化



空港車両のEV・FCV化の促進(写真はEV車の一例)

### ② 地上航空機からのCO2排出削減



GPU利用の促進



走行距離の縮減

### ③ 再エネ拠点化



仙台空港再生エネルギー研究会提供

太陽光発電の導入促進

## 関西国際空港における脱炭素化の取り組み例

- ・貨物地区内において、水素で稼働するフォークリフトの使用を推進
- ・輸入貨物引取に「KIX Cargo Cloud」を導入することにより、荷受けのトラック待機時間を削減
- ・GSEへのEVやFCV車両の導入推進、関西国際空港の土地と貨物上屋に太陽光パネルを設置した「KIXメガソーラー」を整備し、今後もさらに推進



## 4 国際物流を取り巻く環境変化と課題に対する具体の取組

### (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

関西を含む西日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点

我が国の輸出産業の競争力強化や西日本の輸入需要への対応に資する施策の実施

#### ○コンテナターミナル再編等による積み替え機能の強化

国際フィーダー航路の活用した集貨

アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨

コンテナターミナルの再編による積み替え機能の強化

#### ○集貨支援事業の実施

集貨支援制度の活用 ←国際フィーダー貨物の増加

#### ○ポートセールスやセミナー等の実施

戦略的なポートセールスの実施 ←集貨事業説明会、阪神港セミナー

#### ○流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

#### ○大水深・高規格コンテナターミナルの整備

## 4 国際物流を取り巻く環境変化と課題に対する具体の取組

### (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

ECOMMERCE貨物などへの対応による、さらなる貨物の集約拠点として機能強化

○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

○ECOMMERCE貨物の更なる拠点化に向けた取組

ECOMMERCE貨物の取扱量急増への受け入れ体制構築、スムーズな通関・貨物取扱、配送網の整備など

○国際貨物地区の再整備

老朽化対策や施設の再整備による拠点機能強化、自動化・DX化、労働環境改善の取り組みなど



## 4 国際物流を取り巻く環境変化と課題に対する具体の取組

### (2) 各分野における物流機能の強化

#### ウ 道路ネットワークの形成

##### ○道路ネットワークの整備

大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、名神湾岸連絡線、新名神高速道路、京奈和自動車道などの事業の進捗

##### ○既存道路ネットワークの機能強化

車線数追加工事や大規模更新工事等の取組により、災害時にも信頼性の高い道路ネットワークを整備

##### ○重要物流道路制度の拡大

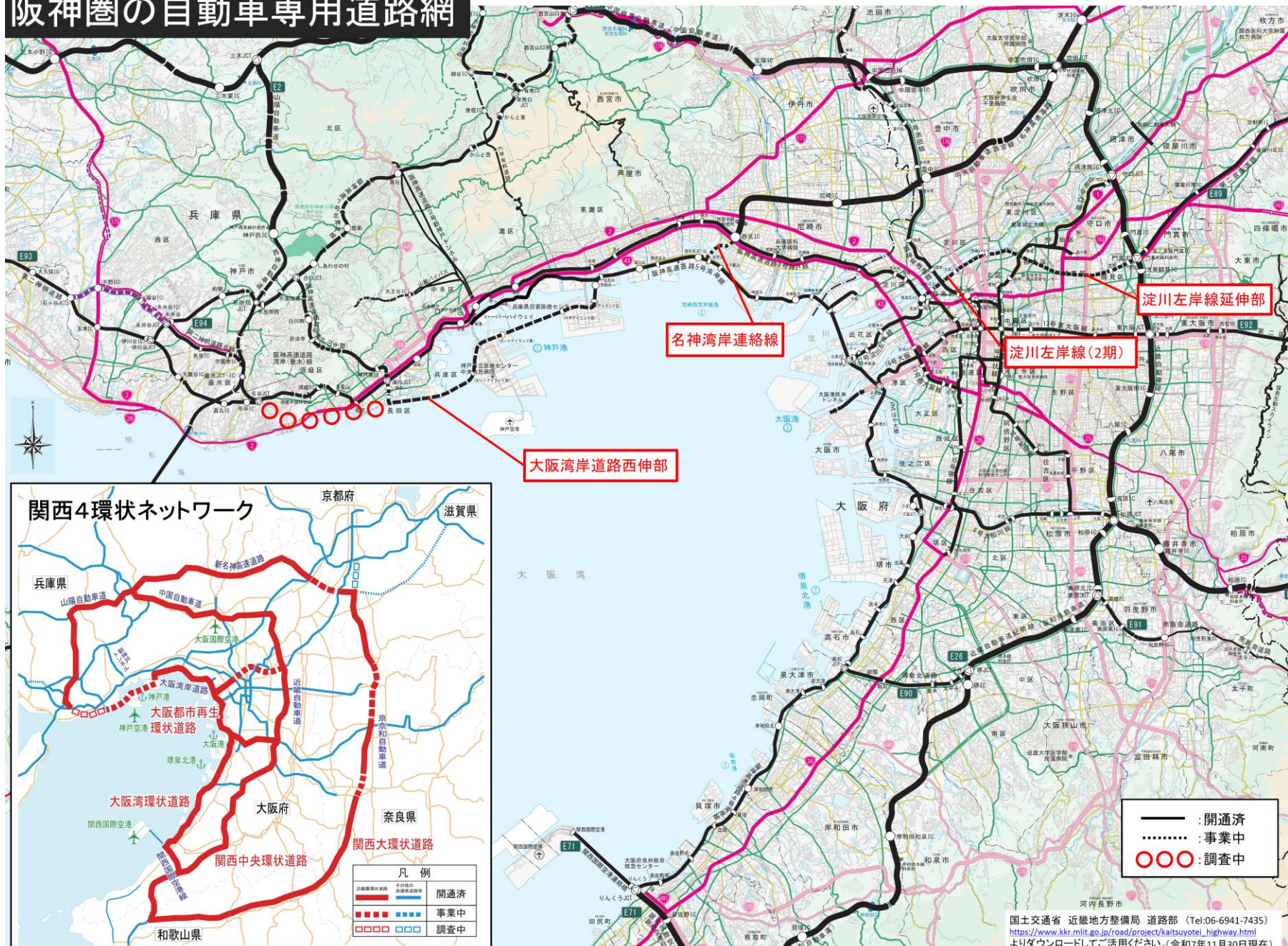
#### エ 鉄道の国際複合一貫輸送の推進

Sea&Rail輸送の拡充と、外航海運との連携輸送の実現



# 【取組事例】道路ネットワークの整備

## 阪神圏の自動車専用道路網





# 【取組事例】重要物流道路制度の拡大

○物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進。

## ＜重要物流道路指定の効果＞

### （物流を取り巻く課題）

物流は、生活や経済活動を支える必要不可欠なものであり、ドライバー不足等の課題に対し、トラック大型化への対応等の生産性の向上が急務。

2018年道路法改正により、重要物流道路制度を創設

- 道路構造の基準を国際海上コンテナ車対応に引上げ
- 構造上支障のない区間は、国際海上コンテナ車の特車許可不要
- 地方自治体事業は個別補助制度も活用して支援

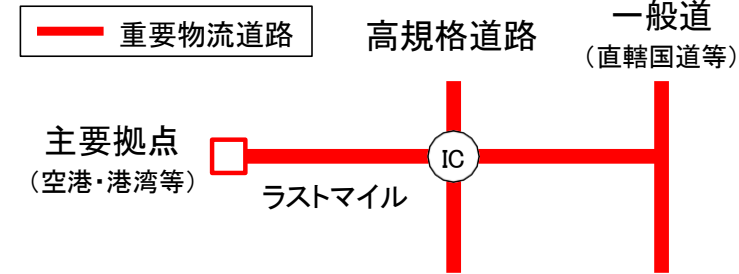


### （参考）道路構造の基準

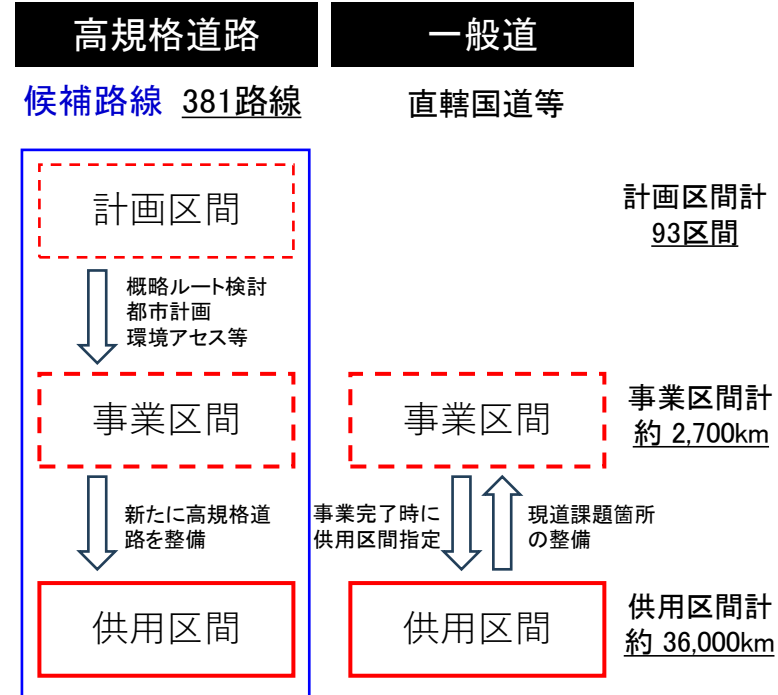
	自専道等	一般道	重要物流道路
長さ	16.5m	12m	16.5m
幅	2.5m	2.5m	2.5m
高さ	3.8m	3.8m	4.1m
前端オーバーハング	1.3m	1.5m	1.3m
軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	6.5m	前軸距 4m 後軸距 9m
後端オーバーハング	2.2m	4m	2.2m
最小回転半径	12m	12m	12m

重要物流道路に指定

## ＜ネットワークのイメージ＞



## ＜指定状況(2025.4.1)＞



※「自専道等」は第1種、第2種、第3種第1級、第4種第1級の道路で、「一般道」はそれ以外の道路。

本日

幹事会

3月6日

本部会合 15:30～(1時間程度)

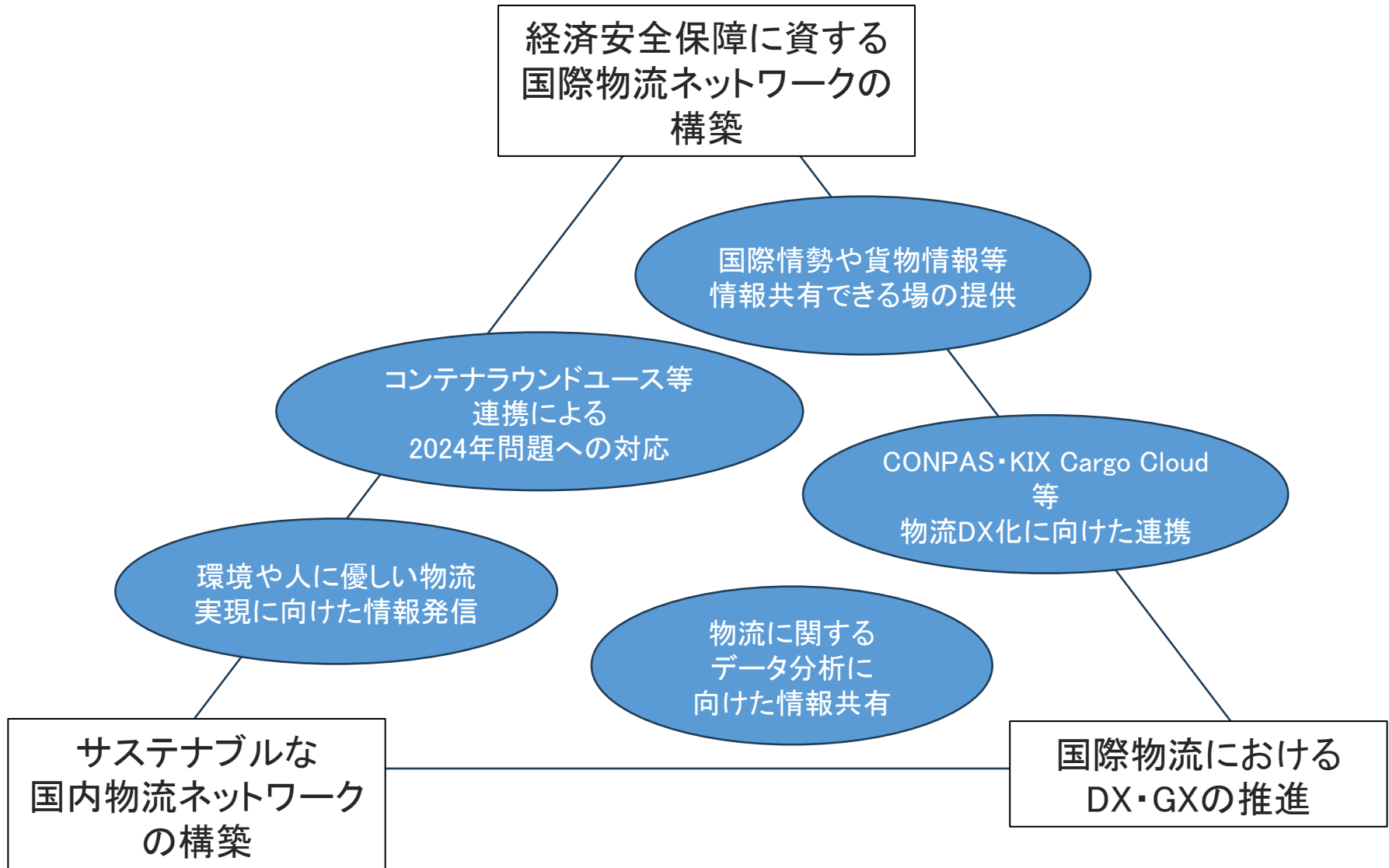
大手前合同庁舎 大会議室(対面・オンライン)

## 国際物流戦略チーム「今後の取組」改定

来年度以降

- ・「今後の取組」のフォローアップ
- ・荷主や物流関係事業者等との意見交換会の開催 など

荷主企業間の意見交換・情報共有の場を構築



# 荷主意見交換会のプレ開催（報告）

- 国際物流に関する荷主企業間の意見交換・情報共有の場を構築する。
- 関西圏の物流に関する利便性や立地優位性の向上に貢献するための、国際物流戦略チームの取組みを検討する上で、企業目線での生のご意見を聴取する。

## 国際物流戦略チーム「荷主意見交換会」の開催概要

日時：令和7年11月7日（金）15：00～17：00

場所：大手前合同庁舎1階大会議室

※非公開の場とし、プレ開催のため事前事後のプレス無

参加者：関西圏に立地する荷主企業物流担当者 22社 33名

オブザーバー：関西エアポート（株）

次第：（１）国際物流戦略チームについて

（２）意見交換会

- ・テーマ① 国際物流に関する影響や見通しについて
- ・テーマ② 港湾・空港におけるDXの取組みについて
- ・テーマ③ コンテナラウンドユースについて



荷主意見交換会の会場の様子

## 参加者からの主なご意見

テーマ①国際物流に関する影響や見通しについて

- ・米中摩擦や対米関税の影響で利益率低下、物量減少の懸念、リスク回避策
- ・海上・航空運賃やドレージ運賃等の運送費上昇への対応

テーマ③コンテナラウンドユースについて

- ・CRUについて荷主間での情報共有の難しさ
- ・官主導によるICD推進やインセンティブ付与
- ・システム活用によるマッチングやフォワーダーを交えたパートナーシップの構築が必要

テーマ②港湾・空港におけるDXの取組みについて

- ・CONPASやKIX Cargo Cloud等の予約システムについて強制力、統一化などが必要
- ・荷主に見える情報提供やフォワーダーを含めた議論が必要

意見交換会に対する希望（事後アンケートより）

- ・国際物流戦略チームの取組の詳細な説明
- ・荷主間のグループディスカッション
- ・官民の役割や方向性を明確にした議論
- ・関係者間の情報共有の場として継続開催