

今後の取組（案）

2026 年 3 月
国際物流戦略チーム

1 はじめに

コロナ禍や地政学的リスクによる世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫や大幅遅延、航空物流における輸送スペース逼迫や運賃高騰など、グローバル・サプライチェーンの脆弱性が顕在化している中、強靱で持続可能な国際物流の構築の重要性が再認識されている。

「国際物流戦略チーム」は 2005 年に全国に先駆けて産学官の連携の下に設置され、取組の方向性を示す「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」（2006 年 4 月）等を取りまとめ、「大阪湾諸港の一開港化」の実現や阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定された後、阪神国際港湾株式会社による阪神港（大阪港・神戸港）の一体運営が開始された等の成果を上げてきた。

近年では、関西エアポート株式会社による関西国際空港及び大阪国際空港の運営開始（2016 年 4 月）に引き続き、関西エアポート株式会社の 100% 出資会社である関西エアポート神戸株式会社による神戸空港の運営が始まり、三空港一体運営を開始した（2018 年 4 月）。

大阪・関西万博の開催と大阪港夢洲コンテナターミナルの港湾物流機能の確保を両立するため、「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」を設置し、夢洲コンテナターミナルにおける関係者の議論により、交通インフラの整備と物流交通対策の実現に貢献した。

一方、国においては、内閣に設置された日本成長戦略本部（2025 年 11 月）において、更なる我が国経済の成長を実現するための成長戦略策定に向けた議論が進められている。直ちに実行すべき重点施策の戦略分野として防災・国土強靱化や港湾ロジスティクス等が、分野横断的課題として新技術立国・競争力強化やサイバーセキュリティ等が示されている。これらの成長戦略における課題に対し、関西圏の産業振興が貢献する際の下支えとなる国際物流機能の強化や持続可能性を高める取組を押し進める必要がある。

また、2030 年度に向けた「総合物流施策大綱」策定に向け、2030 年度に想定される輸送力不足への対応や国際競争力の強化、災害等の有事への備え等の視点から議論が進められている。

国土交通省港湾局では、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な物流の混乱や、激変する国際物流情勢を踏まえ、これまで進めてきた国際コンテナ戦略港湾政策をフォローアップし、今後の進め方について検討を行うために2023年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」が設置され、2024年2月に、基本的な取組方針や主な施策などを盛り込んだ最終とりまとめがなされている。

国土交通省航空局では、航空分野の脱炭素化を推進するため、航空機機材などの運航分野、空港本体の空港分野におけるCO₂削減に関する検討会を2021年3月に立ち上げ、運航分野では機体、管制高度化、燃料に関する脱炭素化、空港分野では空港施設、車両、再生エネルギー等に関する脱炭素化に向けた検討を行ってきたが、これに基づき、国は政府の施策、航空会社、空港関係者等の取組について定めた「航空脱炭素化推進基本方針」を2022年12月に策定した。これにより航空会社や空港管理者は、それぞれ「脱炭素化推進計画」を作成し、国から認定（関西国際空港及び大阪国際空港（2023年12月認定）、神戸空港（2024年7月認定）を受けた後、航空会社、給油事業者、ターミナルビル事業者のほか、空港のための再生可能エネルギー発電を行う事業者等からなる「空港脱炭素化推進協議会」で計画を推進していき、航空分野全体での脱炭素化を実現する。

「今後の取組」は、これまでの取組の方向性を基本としつつ、今後も引き続き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、短期に加え中長期的な視点で「国際物流戦略チーム」の今後の取組を改めて議論し、取りまとめるものである。なお、期間途中であっても必要に応じて適宜改定を行うものとする。

2 「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」では、以下の方向性に従って活動を進める。

(1) 国際物流ネットワークの強靱化

昨今の激甚化・頻発化する災害や感染症、激変する国際情勢が国際物流に与えた影響から、非常時においても強靱性や弾力性を確保した国際物流ネットワークの構築を目指す。

(2) 民間のノウハウを活用した効率的なインフラ運営の推進

民間の資金・ノウハウを活用した多様な PPP/PFI 手法の導入を進め、「民」の視点を国際物流インフラの運営に活かし、よりユーザーニーズに対応した低コストで高質なサービスを実現できる仕組みを構築する。

(3) 産学官の連携強化

国際物流の現場で生じる課題に対し、多様なステークホルダーからの意見を聞き取り、関西の実情を踏まえ産学官が連携して取組を進める。

(4) 情報通信技術を活用したスマート化・自動化

労働力不足が課題となるなか、サプライチェーン全体の効率性・生産性向上のため、物流分野において IoT、ビッグデータ、AI 等の新技術を活用した新たな情報基盤の導入やインフラ面等の事業環境整備を進めるとともに、将来の自動運転等を視野に入れた取組を推進する。

(5) 高付加価値物流の実現

産業の特性を踏まえ、基本となる運送機能に加えて、温度管理や時間指定といった付加価値を提供し、また、流通加工等の消費者にとって利便性を高める機能を提供するなど、多様化・高度化する物流ニーズへの対応を進める。

(6) 脱炭素化に配慮した物流機能の高度化

2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、脱炭素化に配慮した物流機能の高度化の取組を進める。

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

関西経済は、2020年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大とそれに伴う緊急事態宣言の発令により急激に悪化したが、原材料価格の高騰、海外経済の減速などの不安要因はあるものの、コロナ禍に伴う行動制限の解除や賃上げの動きの広がりにより、緩やかに持ち直している。

関西の貿易額は、大阪税関の2024年分 近畿圏 貿易概況・確定値によると、2024年において輸出総額は21兆5,305億円、伸率は+2.8%で2年ぶりのプラス、輸入総額は19兆920億円、伸率は+1.3%で2年ぶりのプラスとなった。貿易額は輸出額、輸入額ともに2年ぶりのプラスとなり、中でもASEAN向け輸出額は年別過去最高額となった。輸出額から輸入額を差し引いた貿易収支は2兆4,385億円となり、10年連続の貿易黒字となった。

関西圏の貿易額は神戸港、大阪港、関西国際空港がほぼ同じ額になっており、輸出額は神戸港、輸入額は大阪港がやや大きくなっている。

一方で、将来を見据えると、本格的な人口減少社会の到来や急激な高齢化の進展、南海トラフ地震をはじめとする大規模災害の発生など、様々な課題が待ち受けている。

特に人口減少については、全国的に進む中、関西でも2010年を境に減少基調に転じており、国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口(2023年推計)によると、2030年には1,945万人、2050年には1,650万人になると見込まれており、2020年からの30年間で約400万人が減少する見通しである。

こうした中、物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月から時間外労働の上限規制がトラックドライバーに対して適用されるとともに、トラックドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示が改正された一方で、担い手不足の中で、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面することとなった。物流の「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化する構造的な課題であるため、今後の人口減少社会も見据えつつ、継続的に対応していく必要がある。

こうした課題を克服し、関西が更なる成長を遂げていくためには、AI・IoTの活用による物流産業のDX化等に加え、「未来社会の実験場」たる大阪・関西万博(以下、万博)で披露された「空飛ぶクルマ」や自動運転など次世代モビリティ、水素燃料電池船をはじめとするカーボンニュートラル技術などの次世代技術、また万博を契機に整備された交通インフラ・アクセス道路などの万博のレガシーを活用していくことが重要である。

万博による公共投資の反動減は懸念されるものの、個人消費や設備投資といった内需が経済を牽引し、2026年度以降も関西経済は緩やかな成長が続くと想定される。

万博の経済効果を一過性のものとせず、その後の持続的な成長につなげていくためには、大阪、関西がイノベーションのハブとしての地位を確立し、国際的なビジネス拠点としての存在感を高めることが必要である。万博のレガシーを新たなビジネスや産業の創出に結びつけるが、関西経済の重要なカギとなる。

(2) 関西圏における国際物流の現状と課題

2026年3月頃の「関西広域地方計画」の計画策定に向けた議論が進められており、このなかで国際交通拠点の競争力強化として、関西三空港においては、需要拡大や受入環境の充実に取り組み、三空港全体で年間50万回の容量確保を目指すことや、空港アクセス利便性の向上に資する時間信頼性の高い高規格道路及び鉄道等の整備推進、国際コンテナ戦略港湾である阪神港においては国際基幹航路の維持・拡大に向けた機能を強化に向けた取組の推進について、議論が行われている。

阪神港におけるコンテナ貨物取扱量は新型コロナウイルス感染症拡大により2020年に約501万TEUまで落ち込んだ後、2022年には約528万TEUと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ていたが、その後は中国経済の低迷や近隣海外港湾との競争激化により、2024年には約505万TEUまで低下している。

一方、関西国際空港における国際貨物取扱量は新型コロナウイルス感染症拡大により2020年に約70万トンまで低下した後、新型コロナウイルス感染症拡大による海上物流網の混乱から航空貨物需要が増大したことをうけ、2021年には約80万トンに急増し、その後は約75万トン前後で推移している。

関西圏における国際物流を取り巻く課題として、国際情勢の悪化による海上物流の混乱を受けた海外港湾との競争激化や米国による関税措置など国際的な環境変化に対する対応と新たな貨物需要の創出やDXによる物流業界の生産性向上、グリーン・トランスフォーメーション(GX)の推進による環境面での先進的な取組など選ばれる港湾・空港としての取組の必要性が挙げられる。

このような国際物流を取り巻く環境の変化を踏まえ、関西の国際物流機能の維持・強化に取り組むことが求められている。

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

世界経済の拡大・多極化により貿易構造等が急激な勢いで変化し、我が国の産業は激しい競争にさらされている。国際物流を取り巻く情勢では、世界経済発展が東南アジア、南アジアや中東、中南米等へ拡大する中で、コンテナ船の大型化の進展や世界的な資源獲得競争の激化により海上輸送網の再編が進んでいる。また、武装組織による船舶への攻撃事案等による国際海上コンテナ物流の混乱、米国による関税措置や対中制裁となる船舶への入港料の追加徴収などによる貿易構造の変化など、サプライチェーンの不確実性が増大し、経済安全保障に資する国際物流ネットワークの構築が喫緊の課題となっている。

また、緊急事態発生時の事業継続、働き方改革への対応、事業者が行うDX等、加速度的に進んでいるサイバーセキュリティを取り巻く環境変化に対応することが求められている。

加えて、自然災害の激甚化や大規模・広域的な地震及び津波の発生が懸念されている。人口・資産・産業が集中している港湾・空港及び背後地を災害等から守り、社会経済活動を維持するため、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策を講じる必要がある。

○国際物流の多元化・強靱化

近年、コロナ禍や地政学的リスクにより、世界的なサプライチェーンの混乱が生じる中、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や、有事の際の代替ルートの確保などが、サプライチェーンの強靱化や経済安全保障の観点から重要になっている。非常時においても、国民生活及び企業活動に不可欠な国際物流を維持・強化するため、阪神港において、国際海上コンテナ輸送の多方面・多頻度の直航サービスを充実させ、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンの強靱化に貢献する国際コンテナ戦略港湾政策の取組を深化し、国際輸送の多元化・強靱化を図る。

○サイバーセキュリティへの対応

港湾や空港は、国際物流を支える重要インフラとして、安全かつ持続的なサービス提供が求められていることから、それらの防護に当たっては、サービス提供に必要な情報システムについて、サイバー攻撃等による障害の発

生を可能な限り減らすとともに、障害発生時の早期検知や、障害の迅速な復旧を図ることが重要である。これらの重要インフラの防護に当たって、サイバーセキュリティ基本法に基づく「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画（サイバーセキュリティ戦略本部）」等を活用し、サイバーセキュリティに係るリスクへの必要な備えや、有事の際の適切な対処等の対策を講じる必要がある。

○大規模災害発生に対応した港湾・空港におけるBCPの深化

大規模災害発生時においても国民生活を維持するための緊急物資輸送活動や、社会経済への影響を最小限とするための国際コンテナ輸送活動を迅速かつ円滑に実施するため、高潮・高波・暴風災害時、地震時、感染症など多様なリスクを想定した「大規模災害時における港湾活動の維持・早期復旧に向けた大阪湾BCP（案）」を策定している。

引き続き、関係機関と連携した訓練の実施と共に、大阪湾BCPに基づく目標達成の実現性向上を図るとともに各港BCPの深化を促す。

また、阪神港には東アジアとの国際フェリー・RORO航路も就航している。今後も、京都舞鶴港も含めた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、東日本大震災や能登半島地震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。

関西三空港（関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港）においては、2018年台風21号被害を大きな契機として、「関西エアポート新BCP」が2019年4月に策定された（最新版ver.2.1が2025年3月に策定済）。ハード面においては、防潮壁の整備、護岸の嵩上げ、消波ブロックの設置と共に、電気設備等の地上化、建物設備室への水密扉の設置、制御盤の嵩上げ等の減災対策など、防災機能強化の対策を講じている。引き続き、予防・減災・緊急対応・早期復旧を一体的に扱う包括的な危機管理を推進する。

イ サステナブルな国内物流ネットワークの構築

本格的な少子高齢化時代に突入し、また、トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制の適用等により、物流産業における労働力不足の問題（2024年問題）などが顕在化している。物流の停滞を回避するには、DX等による物流効率化・生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化を進めることが必要であり、併せて、それらの基礎となる物流の標準化が不可欠である。

これらの取組により、物流の停滞など経済活動のボトルネックになるような状況を回避し、将来にわたって、安定的に物流機能を確保できるよう、サステナブルな国内物流ネットワークの構築に取り組む。

○労働力の確保に向けた取組の実施

賃金・労働時間等の労働条件や就業環境の改善を進め、就業先としての魅力を向上させる取組を行い、若年労働者に対し、これまで以上に積極的に物流分野への就業を促すほか、女性や高齢者の活躍を促し、既従事労働者の定着率向上に努める必要がある。

具体的には、トラック輸送における労働条件・取引環境の改善に向けて、「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」において、サプライチェーン全体での課題解決に向けた協議、施策等を進めている。また、内航海運における船員の安定的・効果的な確保・育成に向けた施策として、船員の労働時間・負荷を軽減し、質の高い休日（休息）を与えて、若年・女性船員が定着しやすい労働環境を実現する観点から、労働時間の適正な管理の実現、荷役・運航作業の負担軽減を実現するため、船員の働き方改革に関する取組を推進するとともに、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」でとりまとめられた取組を着実に実施する。関西三空港においては、共通の人材募集ページを開設し、三空港全体で人員の確保に務めているほか、休憩室等の整備、空港職員向けの保育所（関空、伊丹）等の環境整備を進めている。

また、二者以上の連携による流通業務の総合化・効率化を図る事業であつて、環境負荷の低減及び省力化に資する計画を「物資の流通の効率化に関する法律（物流効率化法）」に基づき、流通業務総合効率化事業として認定し、各種支援措置により事業を応援する。

加えて、労働力人口の減少下においても安定的な物流機能を確保するため、モーダルシフトなど大量輸送手段である鉄道・船舶等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。

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やその運転に必要な大型免許等の取得を促進するとともに、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備するなど高速道路の利便性向上の取組をさらに促進する。

○複合一貫輸送サービスの充実

2030年度に想定される輸送力不足の解消に向けては、限られた輸送資源の中で、鉄道・内航海運へのモーダルシフト、航空機の空きスペース等の有効活用、新幹線等の貨客混載など、個々の物流ニーズに応じて、陸・海・空の多様な輸送モードを総動員し、持続可能かつ効率的な輸送を実現していくことが不可欠である。こうした輸送モードの選択肢の多様化は、モーダルシフト等による2050年カーボンニュートラルの実現や、代替輸送ルート確保等による災害に強い強靱な物流ネットワークの構築にも寄与することが期待される。

大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの休憩時間も確保できる内航フェリー・RORO船等を活用した国内複合一貫輸送（国内貨物の輸送であって、異なる2以上の種類の運送機関により一貫して行われるもの。以下同じ。）の重要性・有効性が強く認識される一方、季節変動性、片荷輸送、貨物の小口化等の課題を克服することが求められている。特に、災害時においては、緊急物資輸送等に当たって、機動性が高い内航フェリー・RORO船が活用されてきており、より一層の活用や各地の内航フェリー・RORO船が着岸する埠頭の規格統一等による機動力の向上も求められている。管内港湾においては、他地域と結ぶ多くの内航フェリー・RORO航路が就航していることから、国内複合一貫輸送網の機能強化や災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化を進める。

○国内輸送の効率化に資する内陸デポサービスの構築

国際海上コンテナ輸送の港湾と生産・消費地との内陸輸送の効率化を図るため、また国際海上コンテナのより広域集荷の推進にも資するために、コンテナラウンドユース（CRU）の取組を推進する。

具体的には、CRUの拠点となるインランドデポの活用や、輸出コンテナと輸入コンテナのマッチングを図るため、関係者間の情報共有のスキームを構築する。

○関西圏の産業を支える国際物流環境の構築

関西圏の産業を支え、国際競争力を高めるためには、阪神港や関西国際空港を発着する国際物流における多方面・多頻度の直航サービスの維持・拡大が必要であり、そのためには一定の貨物量を確保することが重要である。

国による地域未来戦略に関する議論において、産業クラスターの形成が求められているように、従前からの関西圏の産業の強みである電気機械、一般機械、化学製品、鉄鋼等といった輸出貨物量の増加に資する効率的な物流機能の構築への取組や、関西圏における新たな産業立地や産業の成長に対して、国際物流機能が寄与できるような環境整備を進めることにより、阪神港や関西国際空港への航路誘致に必要となるベースカーゴの増加を目指す。

○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

農水産品等の輸出については、「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略（2025年5月）」において、効率的な輸出物流の構築に向けて、大ロットで経済的かつ安定的な輸出につなげるため、港湾・空港の利活用及び最適な集荷等の拠点となる物流施設の整備・活用、産地から海外の販売拠点までのコールドチェーン及びトレーサビリティの確保を掲げている。これらの実現に向けて、最適な輸送ルートの確立、大ロット化・混載の促進のための拠点確立、輸出産地、物流事業者、行政などが参加するネットワークの構築、物流拠点の整備、鮮度保持・品質管理や物流効率化のための規格化・標準化、検疫等の行政手続上の環境整備、包装資材・保管技術の開発・実装に取り組む必要がある。

港湾においては、産地と連携して戦略的に輸出に取り組む港湾（産直港湾）において、コンテナ混載施設やリーファー対応のコンテナ詰替施設の整備等の農林水産物・食品の輸出機能の強化に資する整備に取り組んでいる。2022年には、堺泉北港を核とした阪神港等を通じた農産物の輸出拡大を図るため、堺泉北港でのバンニング（コンテナ積み込み）時のコールドチェーン確保のための温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備なども実施されている。

空港においては、2013年8月に設立された、関西国際空港を拠点として食輸出に取り組む「関西・食・輸出推進事業協同組合」と連携し、食輸出に必要なプラットフォームを構築し、生鮮貨物ハブ空港へ向けた整備を行う。また組合をプレイヤーとして各種事業を実施し、2014年4月には関西フードエクスポート&ブランディング協議会が設立された。新たにシンガポールやドバイといった国・地域への展開も実施するとともに、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。

このように、港湾・空港が進める機能強化や様々な輸出支援の取組を、引き続き推進する。

○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多くの荷主企業に利用されている「医薬品専用共同定温庫 (KIX-Medica)」及び空港のランプサイドでの移動・待機時間中の温度逸脱を回避するための「クールドローリー」について、引き続きセミナーの開催、展覧会への出展等の広報活動や国際戦略総合特区の活用を通じて、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。2017年8月には、国際航空輸送に関わる事業者間でKIX Pharma コミュニティを形成し、2019年6月にKIX Pharma コミュニティ6社で、医薬品航空輸送認証制度「CEIV Pharma」の認証を取得し、現在15社でコミュニティを形成している。本認証は医薬品貨物航空輸送が世界基準で取り扱われていることを証明するものである。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んでいる。

○環境や人にやさしい物流実現に向けた情報発信

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素化の取組を一層強化することが求められている。国内の二酸化炭素排出量の約2割を占める運輸部門においても、環境負荷の低減と持続可能な社会の構築という社会的課題の解決に向け、脱炭素化を積極的に推進する必要がある。

また、将来にわたる安定的な物流機能の確保のために、生産性向上や働きやすい労働環境の実現をすることが求められている。

そのため、予約システムや混雑状況の提供等による各物流工程における待機時間の削減や平準化、手続きの電子化による紙使用の削減、業務の標準化やデータの利活用による分析等の促進を図るとともに、環境や人にやさしい物流の取組に係る情報発信や、社会的理解の醸成に取り組む。

ウ 国際物流における DX・GX の推進

国際物流を取り巻く環境の変化に対応し、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するために、DX や GX による取組を推進する。

○CONPAS をはじめとした AI ターミナルの推進

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、阪神港において労働環境の良いコンテナターミナル（「ヒトを支援する AI ターミナル」）の形成を図る。

特に、阪神港におけるデジタル物流システムの導入に向けて、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消や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 CONPAS を阪神港へ導入する取組を進めている。2024 年 3 月より大阪港夢洲コンテナターミナル、同年 9 月より神戸港 PC-18 ターミナルにおいて運用を開始しており、さらなる拡大に向けた調整を進める。

○サイバーポートの利用拡大・活用

我が国の港湾の生産性を飛躍的に向上させ、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境を実現するため、民間事業者間の港湾物流手続を電子化するデータプラットフォームとして構築された「サイバーポート」のうち、港湾物流分野については 2021 年 4 月より運用を開始し、利用者の利便性向上に資する機能改善などに取り組んでおり、導入企業の更なる拡大により、港湾物流全体の生産性向上を進める。

○航空物流 DX の推進

関西国際空港では「物流の 2024 年問題」への対応と、DX 化を目的として輸入貨物引取時のトラックマネジメントシステム「KIX Cargo Cloud」を 2024 年 11 月 20 日から運用を開始した。これにより貨物の引取が予約制になり、待機時間削減に寄与するとともに、現場での大幅なペーパーレス化を実現した。今後は輸出貨物の搬入トラックなどへの展開を予定しており、エリア全体での一貫したトラックコントロールの取組を推進する。

また将来的には自動搬送機などを活用した省人化などを検討し、導入に向けた取組を推進する。

○カーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けた取組

2050年のカーボンニュートラルを目指して、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、港湾施設の脱炭素化等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することが必要となってきたことから、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進している。

神戸港における水素を燃料とする荷役機械の実証事業について手続や機材調達等を進めたほか、メタノールバンカリング拠点の形成に向けた検討会開催による知見取りまとめ、九州・瀬戸内地域及び大阪湾・瀬戸内地域のLNGバンカリング船等、LNGバンカリング拠点の整備、低炭素型荷役機械の導入、船舶に陸上電力を供給する設備の導入を推進した。また、これらの取組を見える化し港湾のターミナル全体の脱炭素化を促進するためにCNP認証（コンテナターミナル）が創設され、大阪港南港コンテナターミナルC-1/4及び大阪港夢洲コンテナターミナルC10, C11, C12が認証を受けた。

引き続き、CNP形成に向け、船舶用陸電供給施設の導入、港湾施設LED化等とともに、再生可能エネルギーの導入拡大などに取り組む。

○空港の脱炭素化に向けた取組

空港においては、関西国際空港において、カーボンニュートラルの実現に向けた再生可能エネルギーや水素の利活用を推進している。太陽光発電については、2014年2月（KIXメガソーラー）に導入以降、国際貨物地区及び国内貨物地区の上屋屋根、第2ターミナルビルの屋根に設置した。さらに、2期島北側土地及び国際貨物上屋屋根にも22.8メガワット時の設備を設置し、2025年2月から稼働している。水素については、2016年1月に2期島に水素ステーションを整備し、2017年4月に液化水素タンクや高圧水素導管を備えた産業車両用水素インフラを整備し、現在燃料電池フォークリフト（FCFL）21台が稼働中である。

高効率機器の導入やLED化、オペレーションの最適化をはじめとする省エネルギー対策を含め、再生可能エネルギーの導入拡大など、引き続き脱炭素化に向けた取り組みを推進する。

(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

コンテナ船の大型化や船社アライアンスの再編などを背景に世界的に寄港地の選択が進んでいることから、我が国においても基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、2010年8月に阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」として選定され、ハード・ソフト一体となった施策が集中して行われてきた。

近年、世界の経済発展が東南アジア、南アジアや中東、中南米等へ拡大する中、コロナ禍や武装組織による船舶への攻撃事案等による国際海上コンテナ物流の混乱が生じ、国際コンテナ戦略港湾においては、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させ、我が国のサプライチェーンの強靱化を図ることが喫緊の課題となっている。

阪神港は、関西を含む西日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点として、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ができるよう、各港の特性等を踏まえつつ、阪神港全体としての機能の強化が図られるよう、特に以下の取組み等を推進する。

○コンテナターミナル再編等による積み替え機能の強化

西日本や日本海側からの国際フィーダー航路や内航フェリー・RORO航路を活用した集貨や、アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨を促進する上で、国際基幹航路と内航フィーダー航路等の貨物の円滑な積替機能を確保する必要がある。コンテナターミナルの再編や、RORO船等にも対応した複合ターミナルの整備等により、積み替え機能の強化を図る。

○集貨支援事業の実施

阪神港においては、2014年10月の集貨支援制度創設以来、航路誘致や貨物誘致、物流改善支援などの各種支援事業を継続的かつ戦略的に実施し、国際フィーダー貨物の増加など、一定の成果が見られている。引き続き、集貨支援制度やトライアル等を通じた集荷を進める。

○ポートセールスやセミナー等の実施

阪神港への国際基幹航路の誘致に向けては、戦略的なポートセールスや営業活動を実施している。海外セミナーや主要外航船社へのトップセールスの実施の他にも、国内セミナーや経済団体・荷主等への訪問を引き続き実施していく。

○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

阪神港では、臨海部への大型物流施設の集積が進んでいる。今後も荷捌き施設や保管施設の整備に対する無利子貸付制度等の活用により、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に取り組む。

○大水深・高規格コンテナターミナルの整備

阪神港では、国際基幹航路に投入される大型船舶に対応するため、大水深のコンテナターミナルや高効率荷役機械の整備を進めている。

大阪港においては、夢洲地区 C12 ターミナル拡張部（荷捌き地の拡張）の供用や、コンテナターミナルへのアクセス道路・橋梁の拡幅等を実施した。今後、流通加工・集配送等の機能を有するロジスティクス施設とコンテナターミナルの接続強化により、コンテナターミナル近傍における物流拠点の形成を進める。神戸港においては、現在の PC15-17 に PC14 を加えた一体的な大規模コンテナターミナルの整備を進めており、集中ゲート整備やターミナル再編により、船舶の大型化への対応や積み替え機能強化など、コンテナの取扱能力の向上を図る。

イ 国際貨物ハブ「関西国際空港」の機能強化

関西国際空港における国際貨物輸送については、貨物ハブ空港戦略を重点プロジェクトに位置づけ、ベリール輸送も含めた航空貨物便ネットワークをさらに充実させ、我が国発着貨物はもとより、Sea&Air 輸送の活用も視野に入れつつ、今後も大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むことにより、集貨、創貨を促進し、航空貨物ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現する。また、E コマース貨物など航空貨物のトレンドをつかみ、さらなる貨物の集約拠点として機能するよう整備を進めていく。

○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している。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により、更なる関西の物流利便性の向上を図るため、関係者と連携した取組を進めるとともに、デジタル化の推進や新たな事業モデルも構築し、物量や効率性を向上させ、拠点機能を作り上げていく。

○E コマース貨物の更なる拠点化に向けた取組

コロナ禍以降、急速に拡大したEコマースマーケットにより、航空貨物業界でもその貨物の取扱量が急増している、関西国際空港においても貨物量が急増しているところ。さらに貨物量は伸びる可能性が高く、関西国際空港としてはさらに多くの貨物の受け入れ態勢の構築と、スムーズで適正な通関・貨物取扱い、また関西国際空港から全国へのスムーズな配送網の整備などに注力して取組み、更なる拠点化を目指す。

○国際貨物地区の再整備

開港から30年以上が経過し、国際貨物地区も老朽化が顕著になってきている。また移り行く航空貨物マーケットに対応しきれていない部分もあり、今後の更なる拠点化を目指すためにも、施設のリノベーション及び更なる新規開発等を行いながら再整備に取り組む。上記の戦略等を実施することにより空港の価値を高め、更なる取扱量の拡大を目指す。また労働力不足なども深刻な影響を及ぼすと考えており、自動化・DX化や労働環境改善の取組も同時に実施する。

ウ 道路ネットワークの形成

「国際物流基幹ネットワーク」は、阪神港や関西国際空港等の国際物流拠点、日本海側港湾、その他大阪湾諸港と産業物流拠点を連結する道路ネットワークであり、拠点間のシームレスな連携を図るため、これまで、ミッシングリンクの解消による機能強化を進めてきた。

今後も、集貨、創貨の促進を図るため、主要な港湾・空港に連絡する高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、既設高速道路の機能強化を図る。

○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ため、大阪湾環状道路の一部を構成する大阪湾岸

道路西伸部については2016年度に事業化し、2017年度に公共事業と有料道路事業の合併施行方式を導入した。また、大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線延伸部については2017年度に事業化した。さらに、大阪湾岸道路西伸部との一体整備により都市中心部の渋滞解消などに大きな効果を発揮する名神湾岸連絡線も2021年度に事業化するとともに、新名神高速道路や京奈和自動車道などの事業の進捗をはかる。

○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り、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、4（6）車線化工事や大規模更新工事等の取組をすすめ、災害時にも信頼性の高い道路ネットワークを目指す。

○重要物流道路制度の拡大

ドライバー不足が深刻化する中で、国際海上コンテナ車等の増加やトラックの大型化が進む中、道路構造上の制約による通行の支障を解消するなど、道路の機能強化により物流生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっていることから、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

日本貨物鉄道株式会社では国際物流を専門とする部署を2002年に設置、国際複合一貫輸送の取組が推進されている。特にJR規格の12フィートコンテナを中国・韓国等の近隣国に持ち出し、外航海運と連携したSea&Rail輸送分野を強化・推進、東アジア地域の潜在的ニーズに対応した輸送商品拡充に取り組んでいる。

今後も、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。また、関西の鉄道貨物駅が阪神港に近いという利点を活かし、東北・北陸・四国・九州への輸入貨物の鉄道コンテナ利用を進め、その定着を図ることにより、集貨、創貨を促進する。またラウンドユース推進のため、海上コンテナの内貨転用にも取り組む。