

国際物流戦略チーム幹事会について

京都大学 名誉教授
小林 潔司

国際物流戦略チーム幹事会（「今後の取組」改定に向けて）開催報告

- 2022年3月の第18回国際物流戦略チーム本部会合において、新型コロナウイルスの影響等によるグローバルサプライチェーンの混乱を踏まえ、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、「今後の取組」を改定。
- この間、社会情勢・国際情勢等が大きく変化。変化に対応するため、第37回、第38回の2カ年に渡り、幹事会において「今後の取組」の改定に向けた議論を実施。
- 昨年（2022年）の第37回幹事会では3つの新たな重点的に取り組むべき項目を決定。今回開催した第38回幹事会では改定案の議論を実施。

国際物流戦略チーム幹事会（第37回・第38回）開催概要

	日時・場所	議事
第37回	日時：2025年3月5日（水） 15:30～16:30 場所：関西経済連合会 会議室（WEB併用）	(1) 「今後の取組」の進捗状況について (2) 大阪港夢洲地区の交通対策等について (3) 「今後の取組」の改訂に向けて（新たな3つの重点項目の提示）
第38回	日時：2026年1月26日（月） 13:30～14:30 場所：関西経済連合会 会議室（WEB併用）	(1) 大阪港夢洲地区の交通対策について (2) 「今後の取組」の改定に向けて（改定案に対する議論）

< 現行の「今後の取組」の構成（抜粋） >
 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



< 改定案の「今後の取組」の構成（抜粋） >
 重点的に取り組むべき項目

- 経済安全保障に資する国際物流ネットワークの構築
- サステナブルな国内物流ネットワークの構築
- 国際物流におけるDX・GXの推進

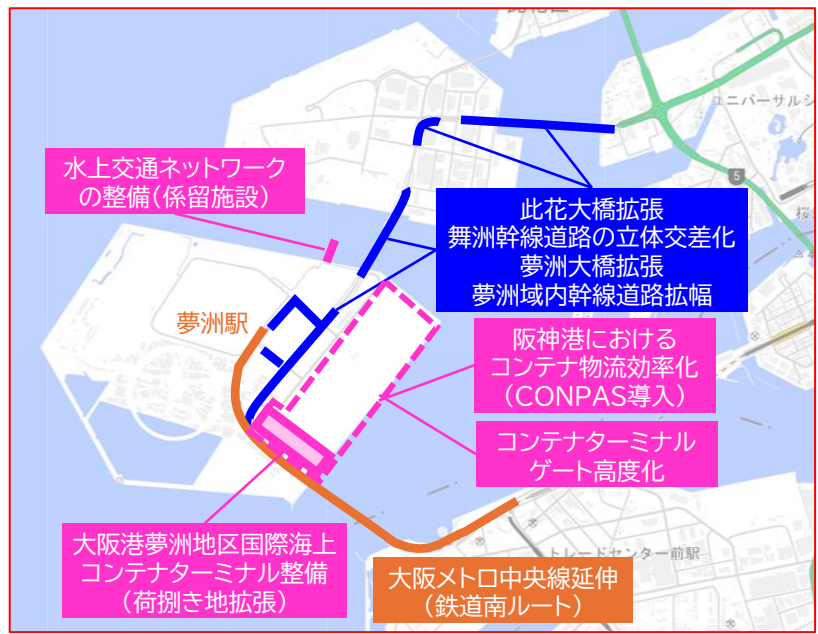


第38回幹事会

- 関西において次なる基幹となる産業は何になるのか。それに必要な物流機能は何か考えなければならない。そして新たなベースカーゴを作り出す必要がある。
- 欧州航路の日本抜港のように日本港湾の地位低下や、減少しない釜山港とのフィーダーの状況を一層認識すべき。ドライバー不足や環境配慮といった要請に応えるためにもフェリーやRORO、フィーダーといった内航を刺激することが重要。
- 地方港や内航船員の人手不足は、土日や夜間の作業中止や航路のスケジュールにも影響し、システム全体として成り立たなくなる、日本全体として考えるべき。
- コンテナラウンドユースの実施には、荷主、物流事業者等の複数の関係者同士の理解や調整などが必要。輸出と輸入のペアリングが重要になるが、なかなか相手を見つけれない。一方、ある程度需要があれば、内陸デポの設置も視野に入る。ぜひ、行政からの働きかけによる推進を期待。
- 関西国際空港のDX化に向けKIX Cargo Cloudを導入した。さらなる効率的な運用の実現にNACCSとの連携が必要。また、貨物地区改修による自動化や労働環境改善、取扱貨物量・件数増加に向けて、経済界、自治体、国の協力が不可欠であり、国際物流戦略チームの取組の柱として位置づけてほしい。
- 大阪・関西万博を契機としたインフラ整備を総括し、レガシーを検討する中で関西の国際物流の在り方を再考すべき。

万博を契機としたインフラの整備状況について

- 2025年開催の大阪・関西万博を契機に、万博の円滑な開催、開催の効果向上及び地域の社会経済活動を支える成長基盤となるインフラ整備計画が決定
- 万博会場周辺では、大阪メトロ中央線延伸、夢洲・舞洲周辺の幹線道路における道路拡幅や立体交差化などの交通インフラ整備が行われ、アクセス性の向上や交通の円滑化が図られた
- 今後のコンテナ貨物の増加等に対応するための夢洲コンテナターミナルにおける荷捌き地拡張やゲートの増設・高度化、CONPAS導入など、物流機能の強化が図られた



夢洲コンテナターミナルにおける機能強化

荷捌き地拡張 コンテナターミナルゲート高度化

コンテナ物流効率化(CONPAS導入)

【阪神港におけるCONPAS※1の概要】

※1 Container Fast Passの略称
※2 阪神港におけるCONPASの独自機能

大阪メトロ中央線延伸(鉄道南ルート)

夢洲・舞洲周辺地域における幹線道路の整備

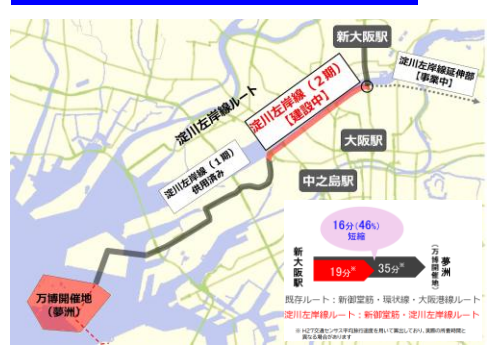


万博を契機としたインフラの整備状況について

- 淀川左岸線（2期）の建設中区間を万博期間中に、大阪市中心部と万博会場の夢洲を結ぶアクセスルートとして活用（新大阪駅→万博会場の所要時間を35分から19分に短縮）
- 大阪湾岸道路西伸部や新名神高速道路等の広域的な道路ネットワークの整備を引き続き推進
- 関西国際空港のゲートウェイ機能強化として、第1旅客ターミナルのリノベーション（2026年夏完成予定）や国際貨物地区改修プロジェクト（2025年12月公表）を引き続き推進



淀川左岸線(2期)・淀川左岸線延伸部



万博アクセスルート(淀川左岸線ルート)概要



淀川左岸線(2期)整備効果

大阪湾岸道路西伸部



大阪湾岸道路西伸部ルート図

関西国際空港の機能強化(国際貨物地区改修プロジェクト)

Cargo Next →
次の30年を動かす。

- 上屋面積の拡張/施設リノベーション
 - 段階的投資で上屋面積の最大50%拡張を目指すし、まず短期的には5%拡張を実施
 - 施設リノベーションも同時に実施検討
- 効率性向上
 - DXや自動化技術の導入検討
 - エリア内における上屋再配置
- KIX Cargo Communityの強化
 - 事業環境を取り巻くステークホルダーとの連携強化
 - ユーザーフレンドリーなエリアの追求
- 労働環境を大事に
 - 貨物地区の通勤・食事環境などの改善
 - 「KIXで働きたい気持ち」の醸成
- 持続可能でエコフレンドリーに
 - 電動トラック等の充電設備など脱炭素化の推進
 - 水素を活用した環境対策推進

出典: 国土地理院地図、国土交通省「2025年に開催される日本国際博覧会(大阪・関西万博)に関するインフラ整備計画の概要」、大阪市HP、阪神高速HP、関西エアポート(株)HP、近畿地方整備局HPより作成