

物流をめぐる状況について(参考資料②)

2. 物流政策の取組状況について

(1) 広域的・体系的な物流ネットワークの構築

- ・モーダルシフトの推進
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・コンテナラウンドユースの取組
- ・農産物等の輸出促進に向けた物流システムの構築
- ・物流ネットワークの強化

モーダルシフト推進施策の経緯

時期	施策	概要	参考
1981年 (S56)	運輸政策審議会答申 【省エネ対策】	第二次石油危機の中で石油消費を抑制することを目的として、「モーダルシフト(※1)」を記載	1978-83 第二次石油危機不況
1990年 (H2)	運輸政策審議会物流部会答申【労働力不足対策】	物流業の労働力不足対策としてモーダルシフトを提言	1986-91 バブル景気
1997年 (H9)	地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議(※2)【環境対策】	2010年までにモーダルシフト化率(※3)を現行の40%から50%に引き上げる方針を決定	1997 COP3において京都議定書採択
2001年 (H13)	総合物流施策大綱 【環境対策】	2010年までに、モーダルシフト化率を50%を超える水準とすると規定	2002 日本が京都議定書受諾
	地球温暖化対策推進大綱 【環境対策】	2010年までのモーダルシフトの目標関連指標として、輸送分担率を採用(内航海運:44%、鉄道3.6%)	
2005年 (H17)	京都議定書目標達成計画 【環境対策】	第一目標達成期間のモーダルシフトの目標指標として、鉄道輸送トンキロ、海上輸送トンキロを採用	2005 京都議定書発効 省エネ法輸送部門導入 2008-12 京都議定書第一目標達成期間
2015年 (H27)	交通政策基本計画 【環境対策・労働力不足対策】	2020年までのモーダルシフトの目標指標として、鉄道輸送トンキロ、海上輸送トンキロを引続き採用	

※1 荷主産業等がその利用輸送機関をA輸送機関からB輸送機関へ変更する、という文脈で使用

※2 内閣官房主催、地球温暖化問題に関する審議会を代表する委員により構成

※3 長距離輸送における鉄道・内航海運分担率

モーダルシフトの推進

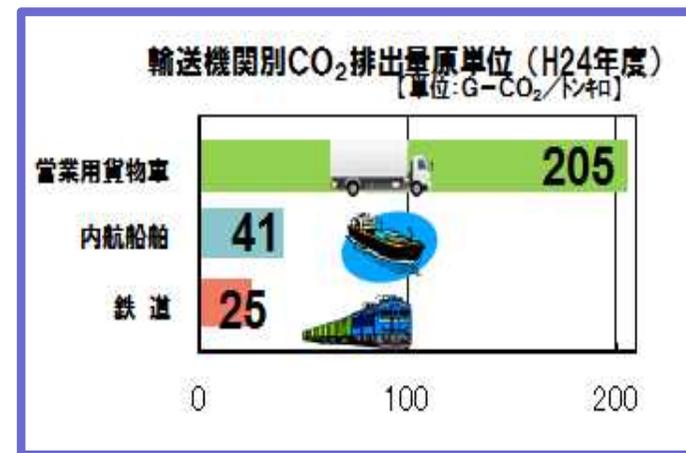
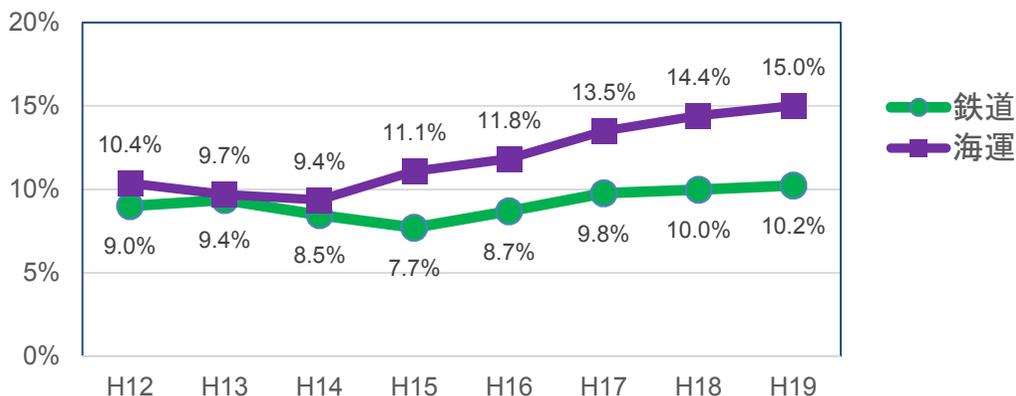
CO2排出削減効果が高く、労働力不足対策にも資するモーダルシフト(トラック輸送から海運・鉄道輸送への転換)を物流事業者と荷主等との連携のもとに推進していく必要がある。

モーダルシフトとは

幹線輸送においてトラック輸送からCO2排出原単位の小さい、大量輸送が可能な鉄道、海運に輸送モードを転換すること。

内航海運の輸送量をモーダルシフト対象貨物(雑貨)に絞り、500km以上の輸送距離帯で分担率を見ると長距離帯では鉄道は10%程度、内航海運は15%程度のシェアとなる。

【500km以上】鉄道・内航海運(雑貨)輸送量 分担率推移
(内航は雑貨に限定)(航空貨物除く)



■内航海運輸送量: 貨物地域流動調査の距離帯別の輸送量に、内航船舶輸送統計上での各年度の雑貨割合を乗じ、500km以上の雑貨相当量を試算した数値を利用
■分担率 = (各モード補正後輸送量) / (鉄道 + 内航海運(雑貨補正分) + 自動車輸送量)

モーダルシフト推進施策

運行経費補助

■ 荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費の一部を補助

31フィートコンテナ導入補助

■ JR貨物及び利用運送事業者が、10トントラックと同じサイズのコンテナ(31フィートコンテナ)を導入する際に、経費の一部を補助(環境省連携事業)

シャーシ等設備購入経費補助

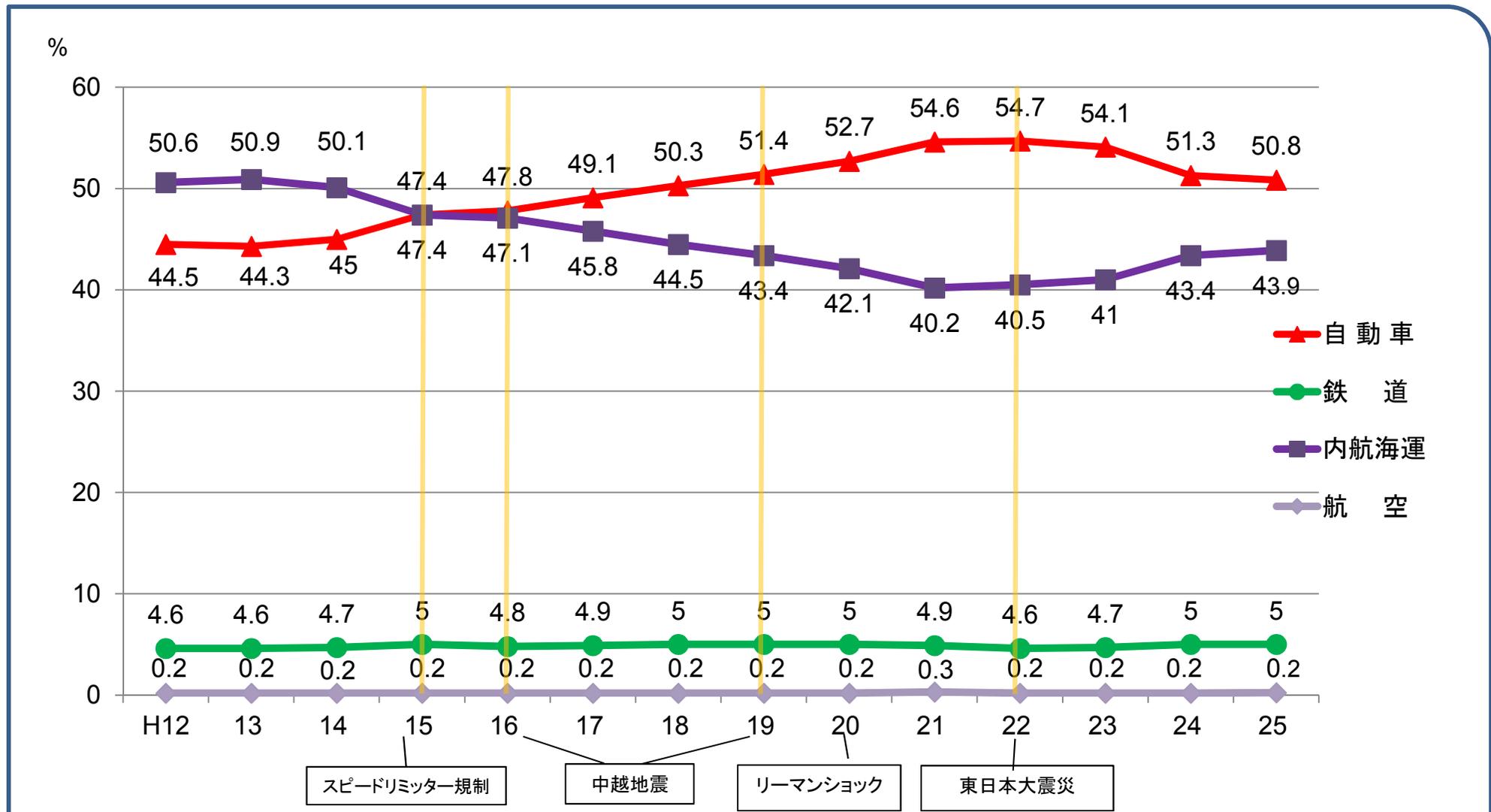
■ 中距離、長距離輸送のモーダルシフトを促進するため必要となる設備導入経費の一部を補助(環境省連携事業)

モーダルシフトの主な課題

- ① 両端の集配輸送との連携
- ② スピード・柔軟性改善(トラックとの比較)
- ③ 輸送時の振動による荷痛みのおそれ改善
- ④ 積載効率の改善
- ⑤ 災害時の安定輸送の確保
- ⑥ 輸出入コンテナの取り扱い促進

輸送モード別分担率の推移【全輸送量トンキロベース】

○貨物輸送量(トンキロ)全体に対する各モードの輸送量の割合をみると、**鉄道は5%弱で推移**しており、**内航海運は自動車と並び、大きな分担率を占めている**。



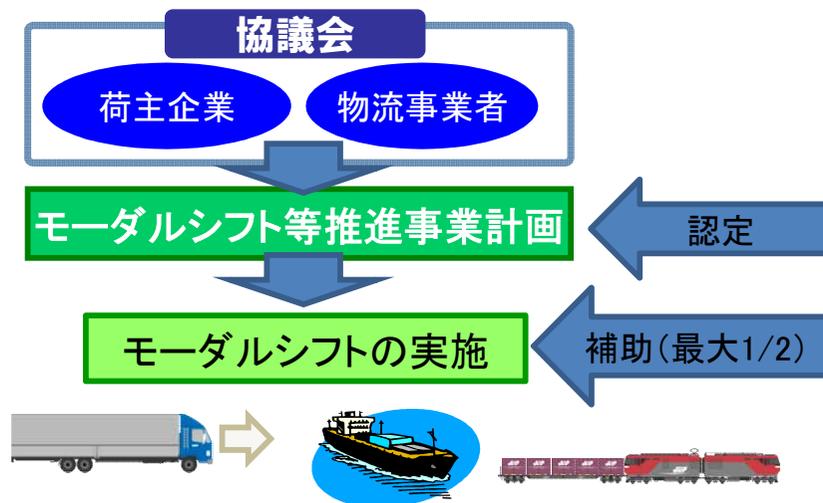
資料：総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

モーダルシフト推進施策(補助制度)

○モーダルシフトの推進を目的として、荷主と物流事業者の連携促進、荷役機器(トップリフター等)、車両・輸送機器(シャーシ、コンテナ等)の導入促進、鉄道用大型コンテナの導入促進の補助事業を実施。

運行経費補助【H27予算額:38百万円】

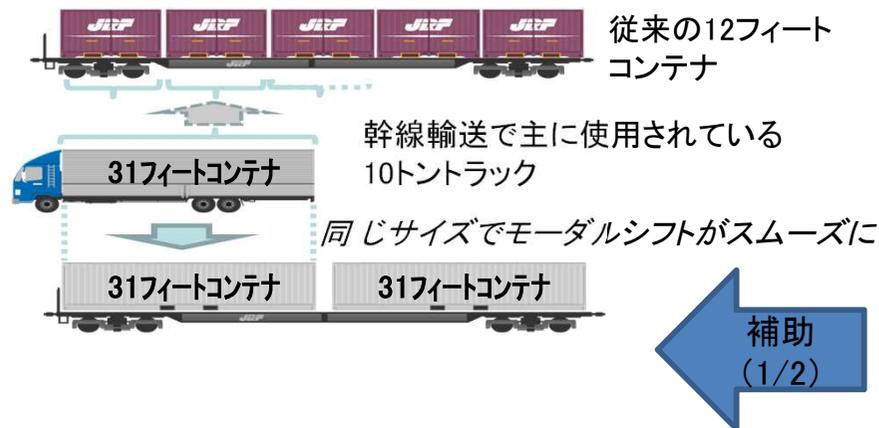
- 荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費の一部を補助



31フィートコンテナ導入補助

【H27予算額:7,300百万円の内数(環境省連携事業)】

- JR貨物及び利用運送事業者が、10トントラックと同じサイズのコンテナ(31フィートコンテナ)を導入する際に、経費の一部を補助



設備導入経費補助【H27予算額:7,300百万円の内数(環境省連携事業)】

- 中距離、長距離輸送のモーダルシフトを促進するため必要となる設備導入経費の一部を補助



輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進

○輸出入コンテナ貨物の9割以上がトレーラーにより国内輸送されており、鉄道輸送はわずかにしか行われていない。
 ○このため、学識経験者、物流事業者、荷主企業等からなる「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」(座長: 矢野流通経済大学流通情報学部教授)を平成26年12月～平成27年3月に3回開催し、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送を促進する具体的方策の方向性について検討を実施し、報告書を取りまとめた。

【輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に係る課題】

○コスト競争力の確保

鉄道輸送コストのみならず両端のショートドレージコストを要する。

○リードタイムの短縮

トレーラーとの間の積み替え時間が必要となる。

○40ft背高コンテナ輸送の確保

特に東京～九州間において、トンネルの高さの制限等により40ft背高コンテナ輸送への需要に応えられていない。

等

【輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送を促進する具体的方策の方向性】

○ショートドレージの効率化

鉄道駅への入場経路の最適化等による作業の効率化及びオンドックレールの導入検討を行う。

○コンテナラウンドユースの仕組みづくり

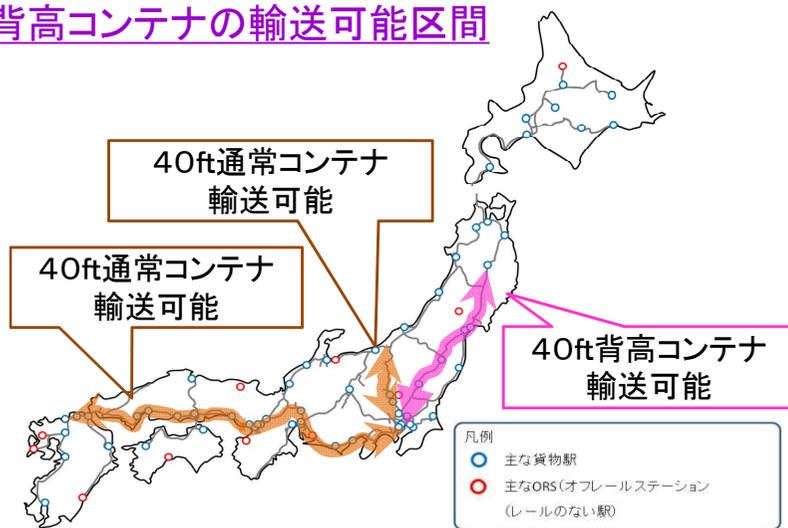
内陸部における鉄道貨物駅のコンテナデポ化のための整備・改修の検討を行う。

○40ft背高コンテナに対応した低床車両の検討

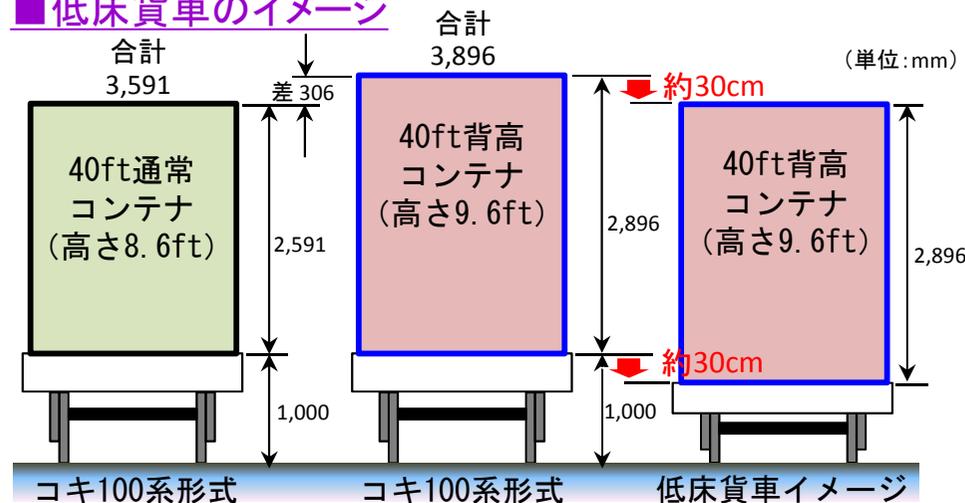
40ft背高コンテナの輸送需要が多く見込まれる区間(関東→九州方面)において、低床貨車の優先的な開発・導入を行う。

等

■背高コンテナの輸送可能区間



■低床貨車のイメージ



- 昨年10月6日、台風18号の影響により由比～興津間で崖崩れが発生し、東海道線が10月16日早朝まで10日間の不通となった。その際、荷主等により代替手段が手配されたが、ドライバ不足等によりトラックの手配が難しく、一部影響が生じた場合もあった。
- このため、関係者からなる「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」を本年2月から設置し、課題の対応方策等について検討を行っているところ。

東海道線不通箇所・迂回ルート



不通区間(由比～興津)
※2014.10.6~16(10日間)

【影響】

- JR貨物の輸送力の約半数が不通により影響。
- JR貨物による代替輸送の提供は、平時の輸送力の約2割。

【モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会】

《第1回 (H27.2.25) ・ 第2回 (H27.4.13) 実施済》
《第3回 (H27.5.28) ・ 第4回 (H27.6.25) 実施予定》

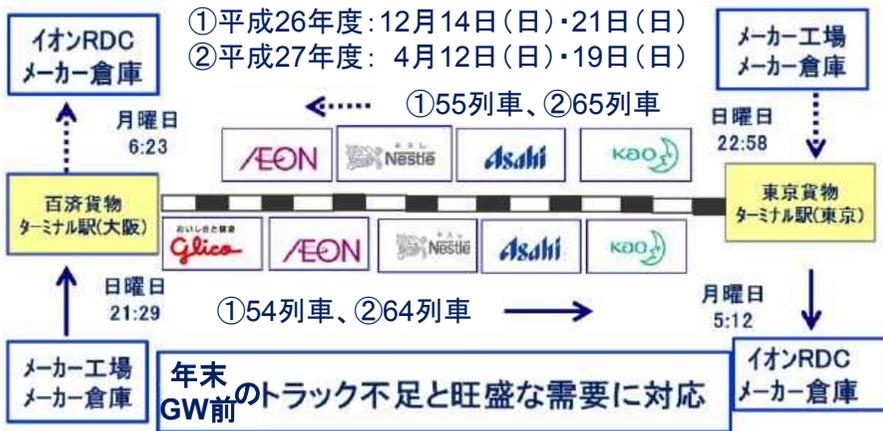
座長：杉山武彦（一財）運輸政策研究機構副会長・運輸政策研究所所長
委員：学識経験者、JR貨物、貨物鉄道利用者、利用運送事業者等
今後の予定：第1、2回でまとめた課題に題する対応の方向性について第3回で検討し、第4回で関係者が連携した計画的な取組に基づく解決方策の整理を行っていく。

【主な課題】

- JR貨物における対応についての課題
迂回輸送列車の増発、リードタイム短縮、ルートの多重化、トラック等代行輸送体制の拡充、コンテナの途中駅での取り下ろし体制の整備、迅速かつ適切な情報提供の実施
- 鉄道利用運送事業者における対応についての課題
途中駅での取り扱いを可能とする体制の構築
- 荷主における対応についての課題
輸送障害を想定した体制の構築、着荷主側の協力
- 関係者間の連携（鉄道施設管理者、自治体、土地所有者等）
- 各種手続きの簡素化・迅速化等制度面の改善
- 輸送システムの共通化（コンテナ・シャーシの規格の統一等） 等

○JR貨物(株)とイオンの物流を担うイオングローバルSCM(株)が幹事を務める「イオン鉄道輸送研究会」は、環境保全への取組とともに年末(平成26年度)やゴールデンウィーク前(平成27年度)の旺盛な輸送需要に対応するため、同研究会に参加するアサヒビール(株)、味の素(株)※、江崎グリコ(株)、花王(株)、サッポロビール(株)※、ネスレ日本(株)、P&G(株)※と共同で、東京⇄大阪間に日曜日ダイヤを利用した臨時の専用列車を運行。 ※味の素(株)、サッポロビール(株)、P&G(株)の3社のみ、ゴールデンウィーク前(平成27年度)の運行から参加。

異業種の企業様間で専用列車を運転



【取組の目的】

- イオン・アサヒビール・味の素・江崎グリコ・花王・サッポロビール・ネスレ日本・P&G
 - (1)車両の確保が難しい年末やゴールデンウィーク前のトラック輸送を鉄道コンテナ輸送にシフトすることによる安定輸送の実現
 - (2)各賛同企業とイオンによる環境活動メッセージの発信
- JR貨物
 - (1)日曜日列車を運行することによるモーダルシフトの推進

【専用貨物列車の概要】

- ・東京⇄大阪間にて各社共同による2編成(上り・下り)の専用列車を運行
- ・平成26年度: 12月14日(日)・21日(日)相互発運転(5社共同)
- ・平成27年度: 4月12日(日)・19日(日)相互発運転(8社共同)
 - (1)日曜日夜発⇒月曜日早朝着
 - (2)12ftコンテナ120基(24両600トン編成)
 - (3)東京貨物ターミナル駅⇄百済貨物ターミナル駅間の列車運行

【イオングローバルSCM(株)の専用列車への貨物集約イメージ】

イオングローバルSCM(株)は、「低炭素社会の実現」を目指し、北海道や九州向けの衣料品などの輸送をトラック輸送から順次鉄道輸送に切り替えるなど、環境に配慮した物流を推進。

今回の取組では、東日本・西日本に立地するイオンのブランド「トップバリュ」製造委託メーカーから集荷した商品を、この専用列車に集約し自社の在庫倉庫(RDC: Regional Distribution Center)への輸送を実施。



(出典) 日本貨物鉄道(株)、イオン(株)、イオングローバルSCM(株)による共同プレスリリース(平成26年12月5日付け・平成27年4月9日付け)、LNEWS(平成26年12月17日付け)より物流政策課作成

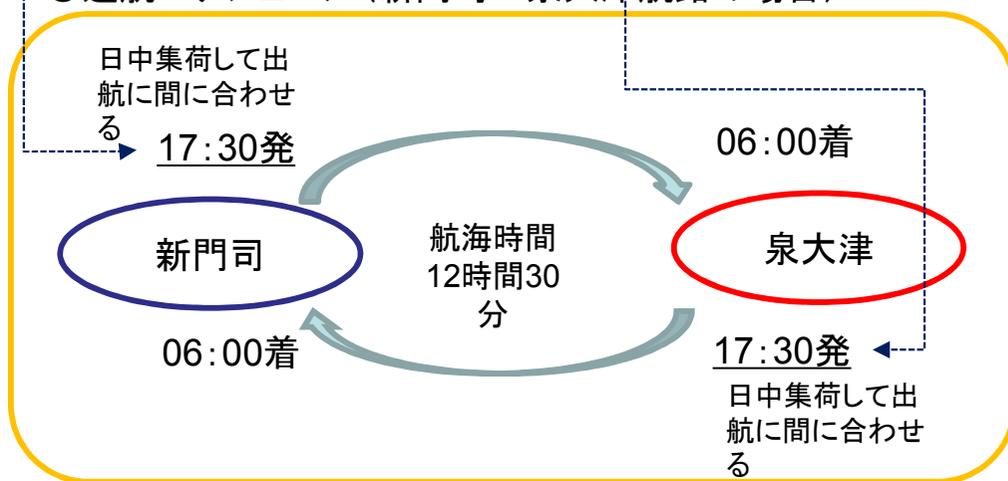
阪神～九州間においては、夕方発翌日早到着というダイヤが荷主のニーズに合致したものであることから、陸送の方が所要時間は短いものの本航路が利用されている。



○主な輸送物品

- ・関西発: 日用雑貨、飲料、自動車関連等
- ・九州発: 自動車部品関連、鋼材、飲料等

○運航スケジュール(新門司～泉大津航路の場合)



○運航船舶

	総トン数	旅客定員	積載可能車両数(台)		備考
			乗用車	トラック	
やまと	13,353	667	138	229	新門司～泉大津
つくし	13,353	667	138	229	新門司～泉大津
いずみ	15,897	643	188	277	新門司～泉大津
フェリーせっつ	15,188	810	77	219	新門司～神戸
フェリーすおう	15,188	810	77	219	新門司～神戸

※新門司～泉大津航路: 毎日双方向から1便(2隻)
 新門司～神戸航路: 毎日双方向から1便(2隻)

交通政策基本計画におけるモーダルシフト関連記述

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○自動車を排出源とするCO₂の削減に向けて、燃費基準の段階的強化、エコドライブの啓発、効率的な配車による待機タクシーの削減、公共交通の利用促進、荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化、信号制御の高度化等を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

上記取組について、以下の指標が設定されている。

モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ

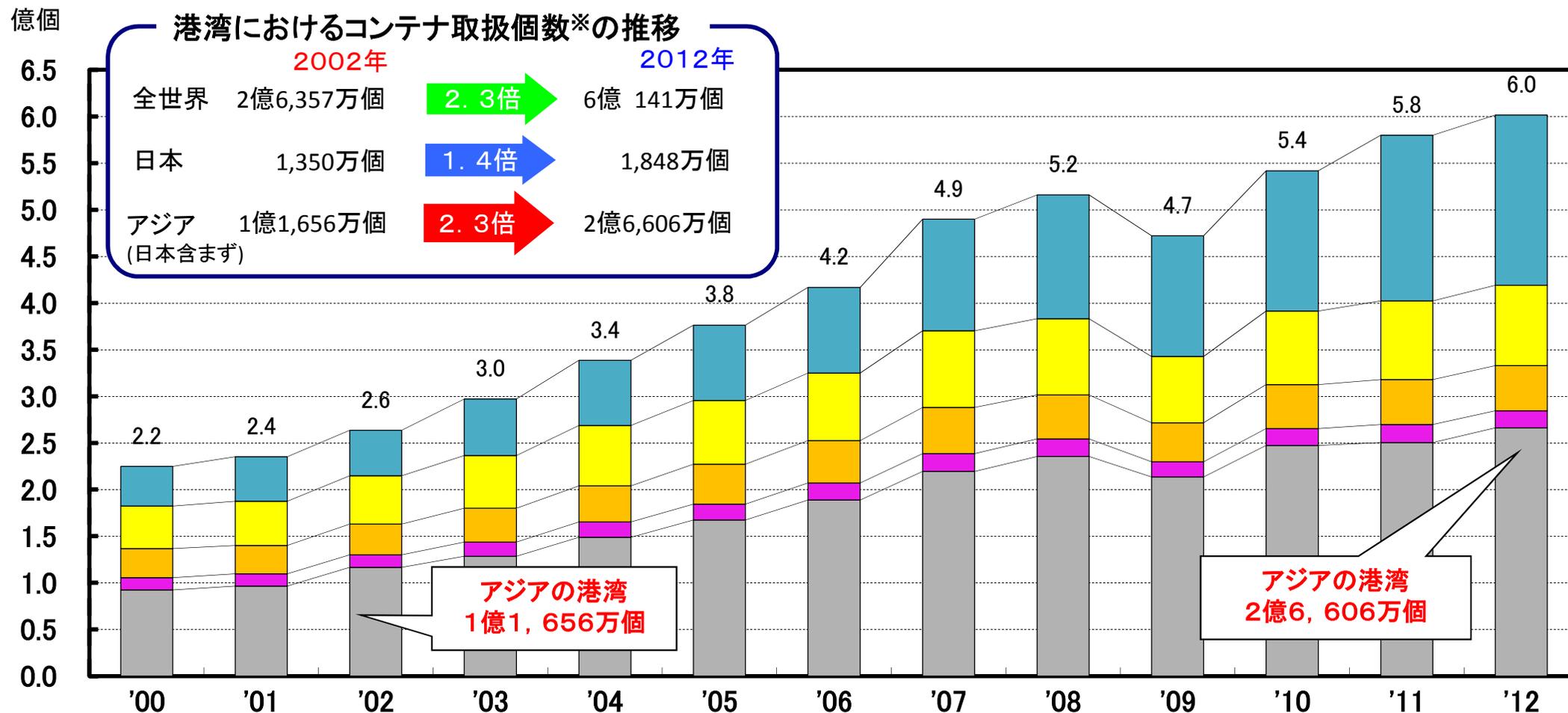
【2012年度 187 億トンキロ → 2020年度 221 億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ

【2012年度 333 億トンキロ → 2020年度 367 億トンキロ】

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2012年の世界のコンテナ取扱個数は6億個で、対前年比3.5%の増加
 ○最近10年のアジアのコンテナ取扱個数の伸び率は2.3倍であり、日本の伸び率は1.4倍



○アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
 ○北米: アメリカ、カナダ
 ○欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 ○その他: 日本と上記以外

■ その他 ■ 欧州
 ■ 北米 ■ 日本
 ■ アジア

出典: THE WORLD BANK Container port trafficより国土交通省港湾局作成

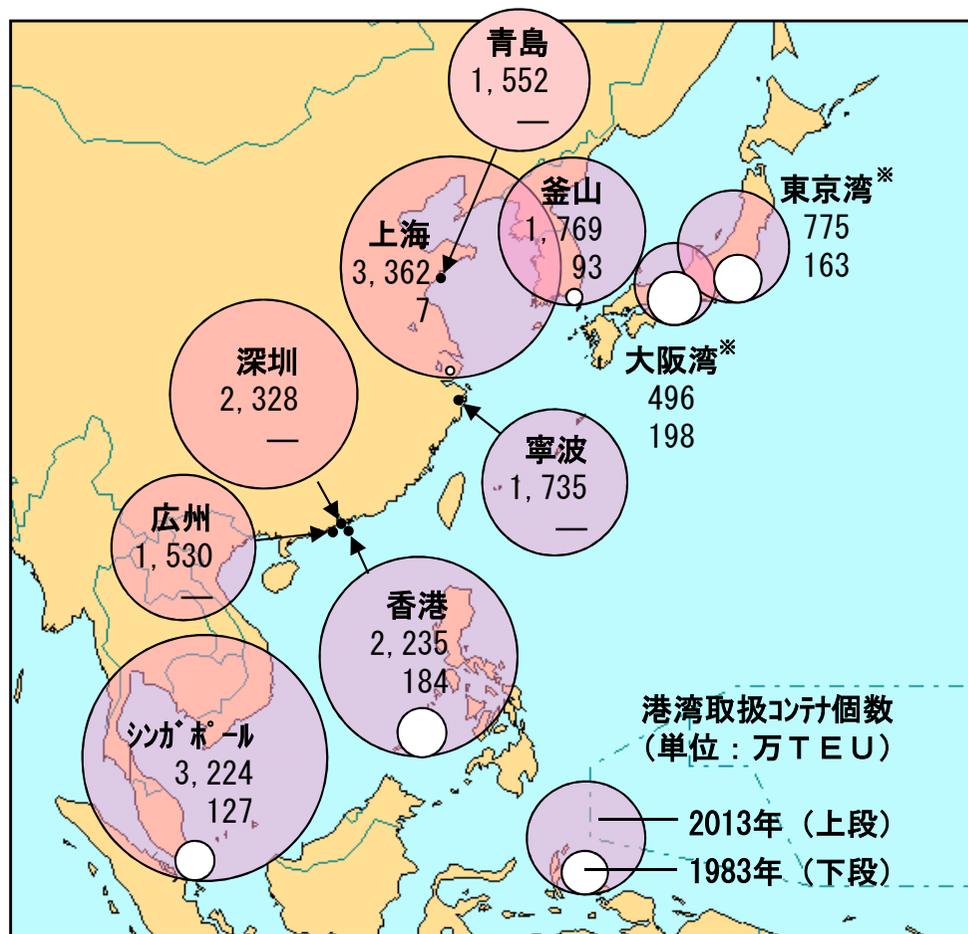
*コンテナ個数は1TEUを1個とする

TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、1532万個(2002年)から2123万個(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

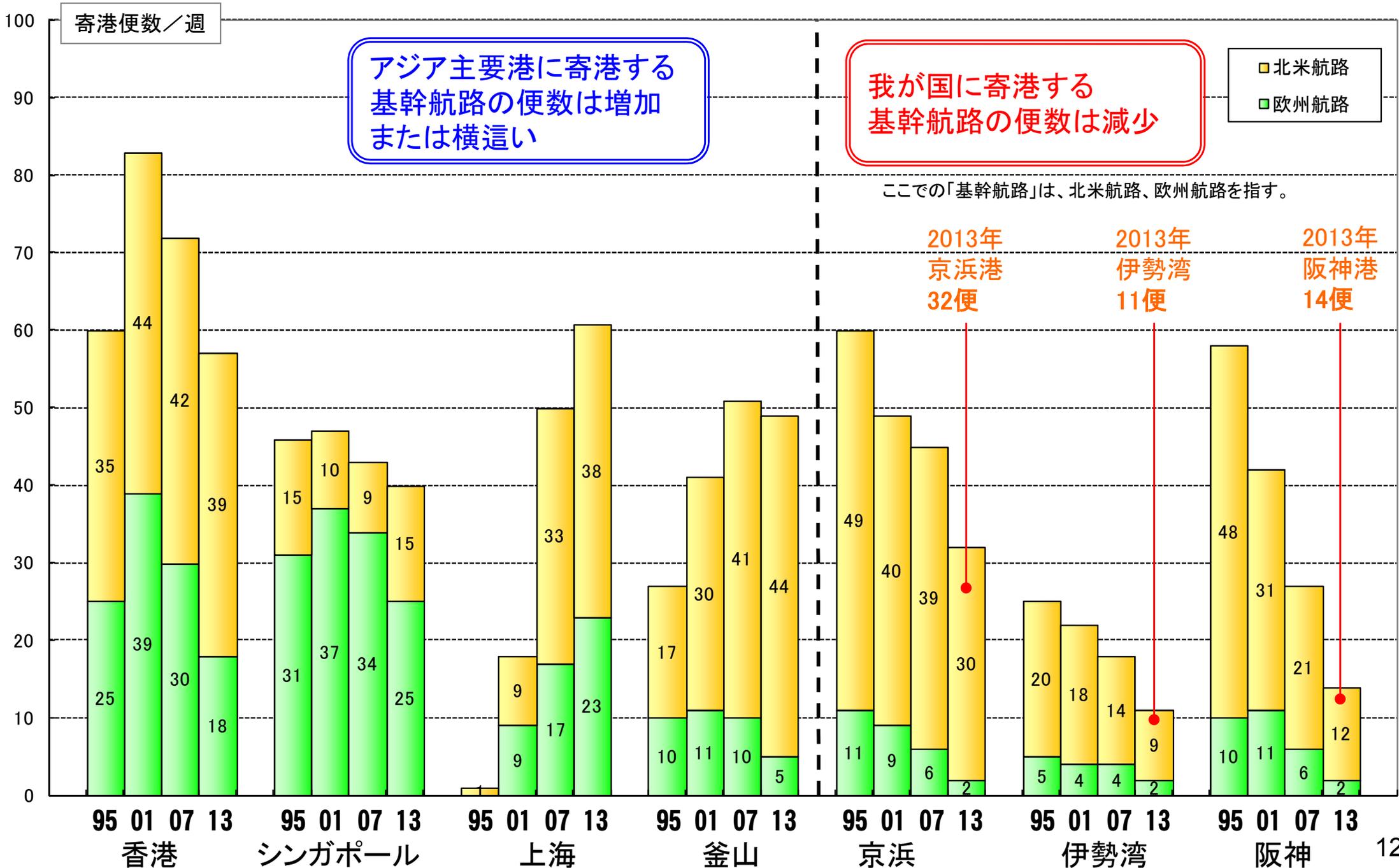
1983年			2013年		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ロッテルダム	231	1 (1)	上海	3,362
2	ニューヨーク/ニュージャージー	207	2 (2)	シンガポール	3,224
3	香港	184	3 (4)	深圳	2,328
4	神戸	162	4 (3)	香港	2,235
5	高雄	148	5 (5)	釜山	1,769
6	シンガポール	127	6 (6)	寧波	1,735
7	アントワープ	100	7 (8)	青島	1,552
8	シアトル	95	8 (7)	広州	1,530
9	基隆	94	9 (9)	ドバイ	1,364
10	ハンブルグ	93	10 (10)	天津	1,301
...			...		
11	横浜	93	28 (28)	東京	486
...			...		
13	釜山	88	48 (43)	横浜	289
...			...		
19	東京	70	51 (50)	名古屋	271
...			...		
33	大阪	36	56 (52)	神戸	255
...			...		
			60 (57)	大阪	241

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。
ランキングにおける()内は2012年の順位。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1985及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格 (ISO規格) の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹路寄港便数の比較



資料: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

1995の値は前年(1994年)の11月現在の値 その他の値も同様に前年11月の値

国際コンテナ戦略港湾政策の概要

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○国際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 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、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マネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

主な施策

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

コンテナラウンドユースの概要

○コンテナラウンドユースとは

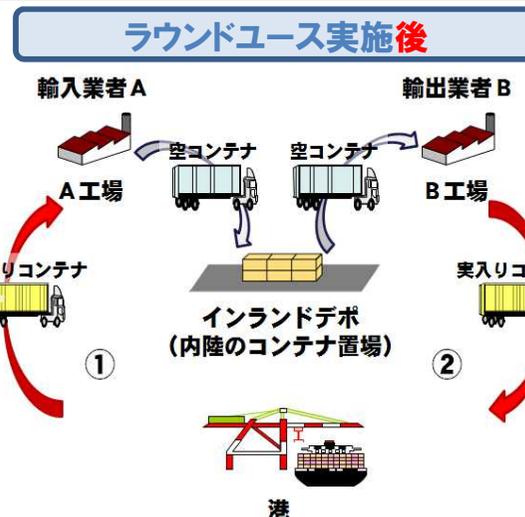
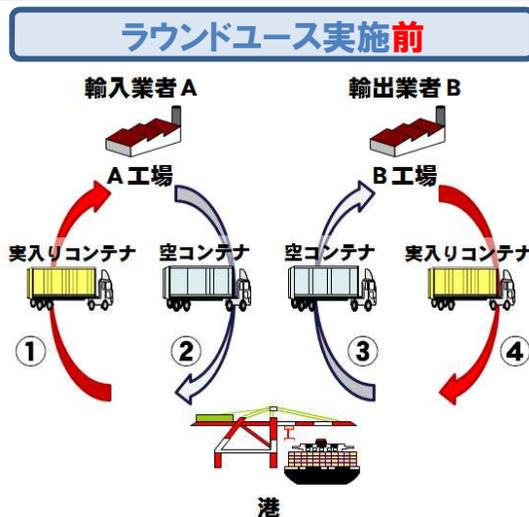
往路及び復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送において、内陸コンテナターミナルの活用等によりコンテナの往復利用(ラウンドユース)を行うもの。

物流の効率化及び二酸化炭素の排出量削減を図る取組であり、物流業界の労働力不足対策にも資するもの。



港湾の渋滞問題(イメージ)

空コンテナの回送が発生
→港湾ゲート前の渋滞の一因
→ドライバー不足に拍車



インランドデポ(イメージ)

空コンテナの回送の削減
→港湾ゲート前の渋滞対策
→ドライバー不足対策

○コンテナラウンドユースの位置付け

○総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月閣議決定)

(1)産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実を推進する。

1) (略)インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約(中略)の促進を図る。

○総合物流施策推進プログラム(平成25年9月総合物流施策推進会議決定)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1) 港を核とした国際物流網の強化

イ) インランドデポ等によるコンテナラウンドユースの促進

インランドデポ等の活用により、内陸地におけるコンテナラウンドユースの環境整備を行う。

○交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

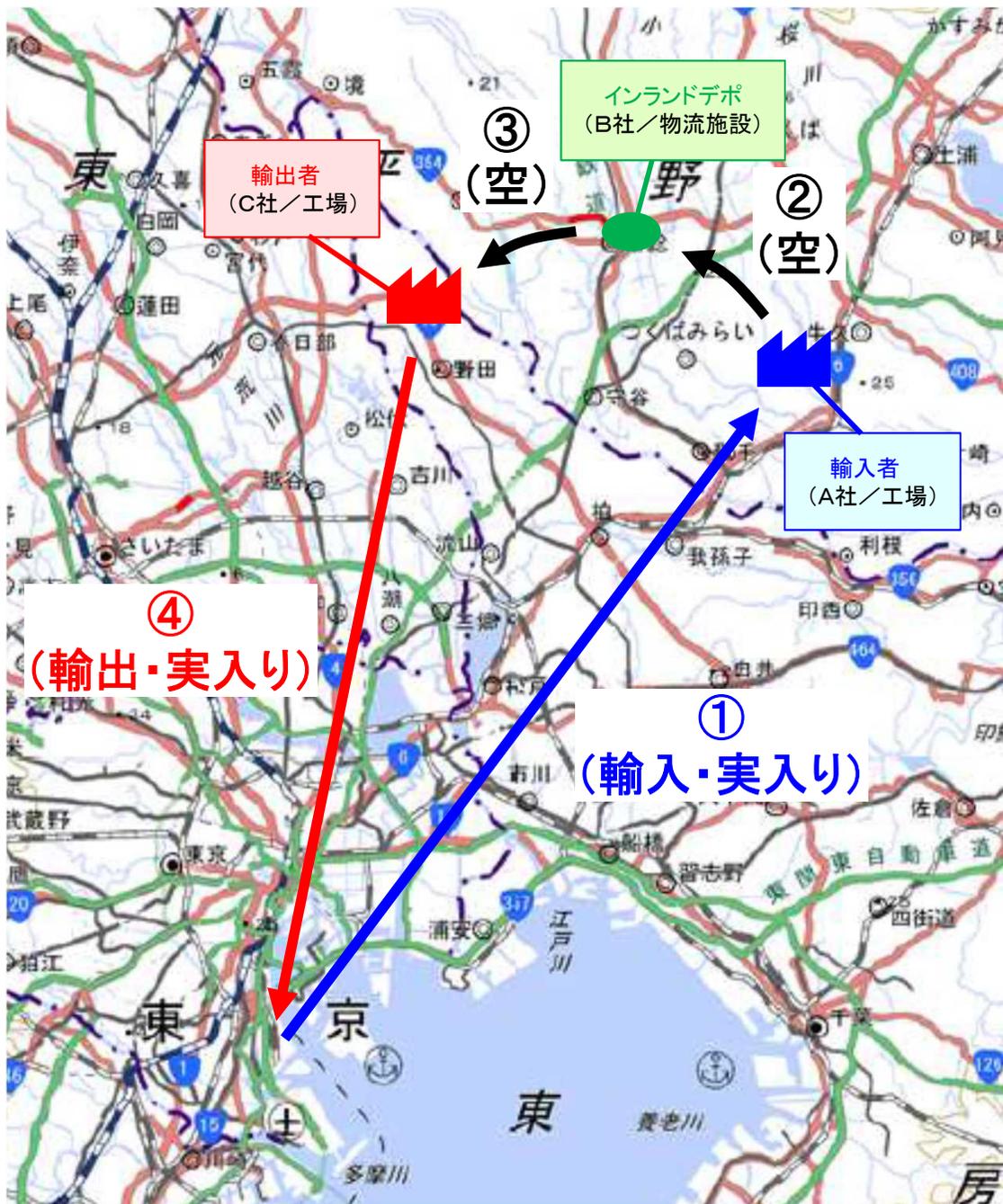
[港湾・海運]

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、(中略)コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。

コンテナラウンドユースのオペレーションイメージ

○コンテナラウンドユースの実施イメージ



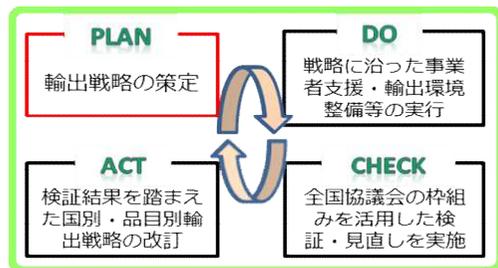
＜左図の実施イメージにおけるオペレーション＞

- ① A社がドレージ業者を手配して東京港（大井埠頭）から内陸部の工場へ輸入の実入りコンテナを輸送し、貨物を取り卸し。
- ② C社側に直近（2週間以内）で輸出用として空コンテナの使用予定がある場合は、ドレージ業者はC社が指定するB社インランドデポへ上記の空コンテナを搬入。この空コンテナは汚損等のチェックを受け、次の使用に備える。
- ③ ドレージ業者はB社インランドデポに保管されている別の空コンテナを積み、C社工場へ輸送し、貨物を積み込む。
- ④ 東京港（大井埠頭）へ輸出の実入りコンテナを輸送。

※ C社においては、こうしたコンテナラウンドユースの取組をA社のみならず複数の輸入者と連携しながら実施することにより、コンテナのマッチング率を高めている。

国別・品目別輸出戦略

農林水産物・食品の輸出額を
2020年までに1兆円規模へ拡大



約4,500億円

水産物	1,700億円
加工食品	1,300億円
コメ・コメ加工品	130億円
林産物	120億円
花き	80億円
青果物	80億円
牛肉	50億円
茶	50億円

【2012年】

中間目標 7,000億円

水産物 2,600億円
加工食品 2,300億円
コメ・コメ加工品 280億円
林産物 190億円
花き 135億円
青果物 170億円
牛肉 113億円
茶 100億円

EU、ロシア、東南アジア、アフリカなど
EU、ロシア、東南アジア、中国、中東、ブラジル、インドなど
台湾、豪州、EU、ロシアなど
中国、韓国など
EU、ロシア、シンガポール、カナダなど
EU、ロシア、東南アジア、中東など
EU、米国、香港、シンガポール、タイ、カナダ、UAEなど
EU、ロシア、米国など

ブランディング、迅速な衛生証明書の発給体制の整備など
「食文化・食産業」の海外展開に伴う日本からの原料調達増加など
現地での精米や外食への販売、コメ加工品（日本酒等）の重点化など
日本式構法住宅普及を通じた日本産木材の輸出など
産地間連携による供給体制整備、ジャパン・ブランドの育成など
新規市場の戦略的な開拓、年間を通じた供給の確立など
欧米での重点プロモーション、多様な部位の販売促進など
日本食・食文化の発信と合わせた売り込み、健康性のPRなど

【2016年】

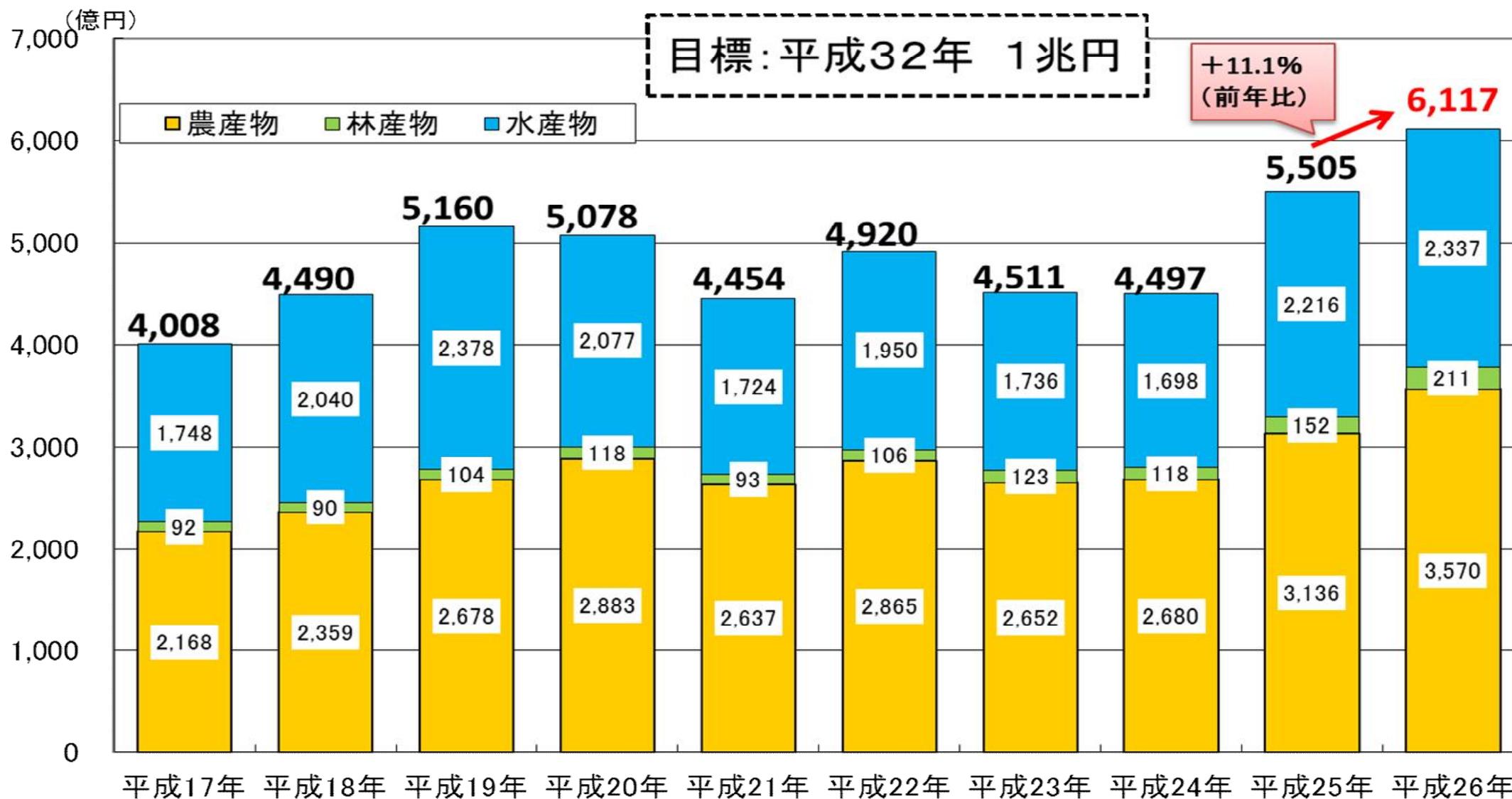
1兆円

水産物	3,500億円
加工食品	5,000億円
コメ・コメ加工品	600億円
林産物	250億円
花き	150億円
青果物	250億円
牛肉	250億円
茶	150億円

【2020年】

農林水産物・食品の輸出額の推移

近年の輸出は、円高や平成23年3月の原発事故の影響などにより、落ち込みが生じていたが、平成26年は、昭和30年に輸出額の統計を取り始めて以来の最高値となった。



農産品の輸出促進に向けた取組

政府の取組

○「日本再興戦略」改訂2014(H26.6.24閣議決定)

○農林水産業・地域の活力創造プラン(H26.6.24改訂 本部決定) ※本部:農林水産業・地域の活力創造本部

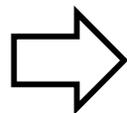


『2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円に倍増させ、その実績を基に、新たに2030年に5兆円の実現を目指す目標を掲げ、具体策を検討』

検討項目

農林水産物・食品の輸出拡大を推進するため、物流部会において以下の検討を実施。

- 国内荷量の集約によるロットの確保
- 共同輸配送等による効率的な輸送ルートの確保
- 輸送時の品質の維持
- 海外マーケットの開拓

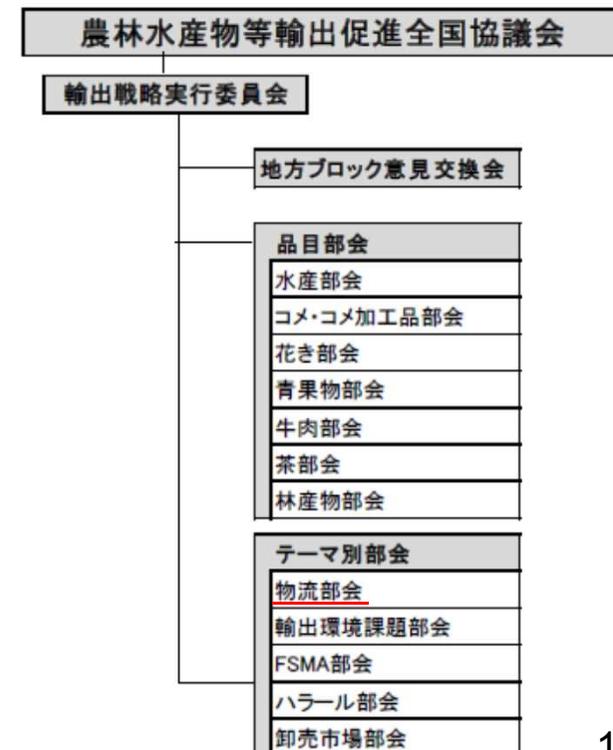


平成26年度においては、農林水産物・食品の輸出に係る関係事業者間(生産事業者、輸出事業者、物流事業者等)の情報共有に有益なマッチングシステムの構築とともに海外販路拡大に向けた検討を実施。

委員

学識経験者、日本貿易振興機構、日本経済団体連合会、日本物流団体連合会、全国農業協同組合連合会、物流事業者、農林水産物・食品関連事業者

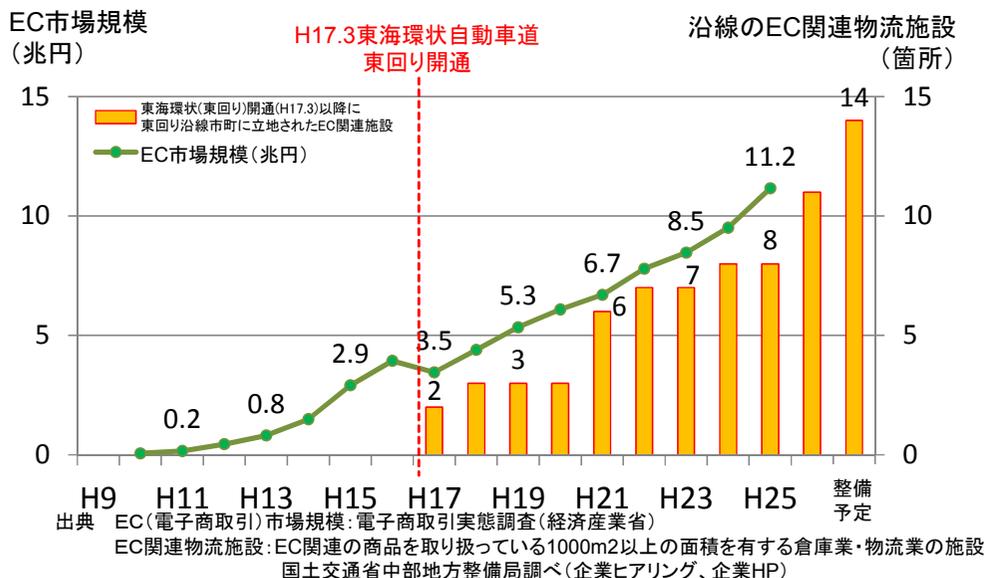
輸出戦略実行委員会構成



物流ネットワークの強化(参考①)

- インターネットの普及により、近年ネット通販の市場規模が大幅に増加。
- 東海環状自動車道(東回り)開通以降、沿線市町ではネット通販商品を取扱う物流施設が多く立地。
- 立地により、ネット通販の当日出荷の可能時間帯が拡大するなど、消費者サービスが向上。

■急成長するEC(電子商取引)市場と沿線のEC関連物流施設



■沿線への物流施設立地による消費者サービスの向上

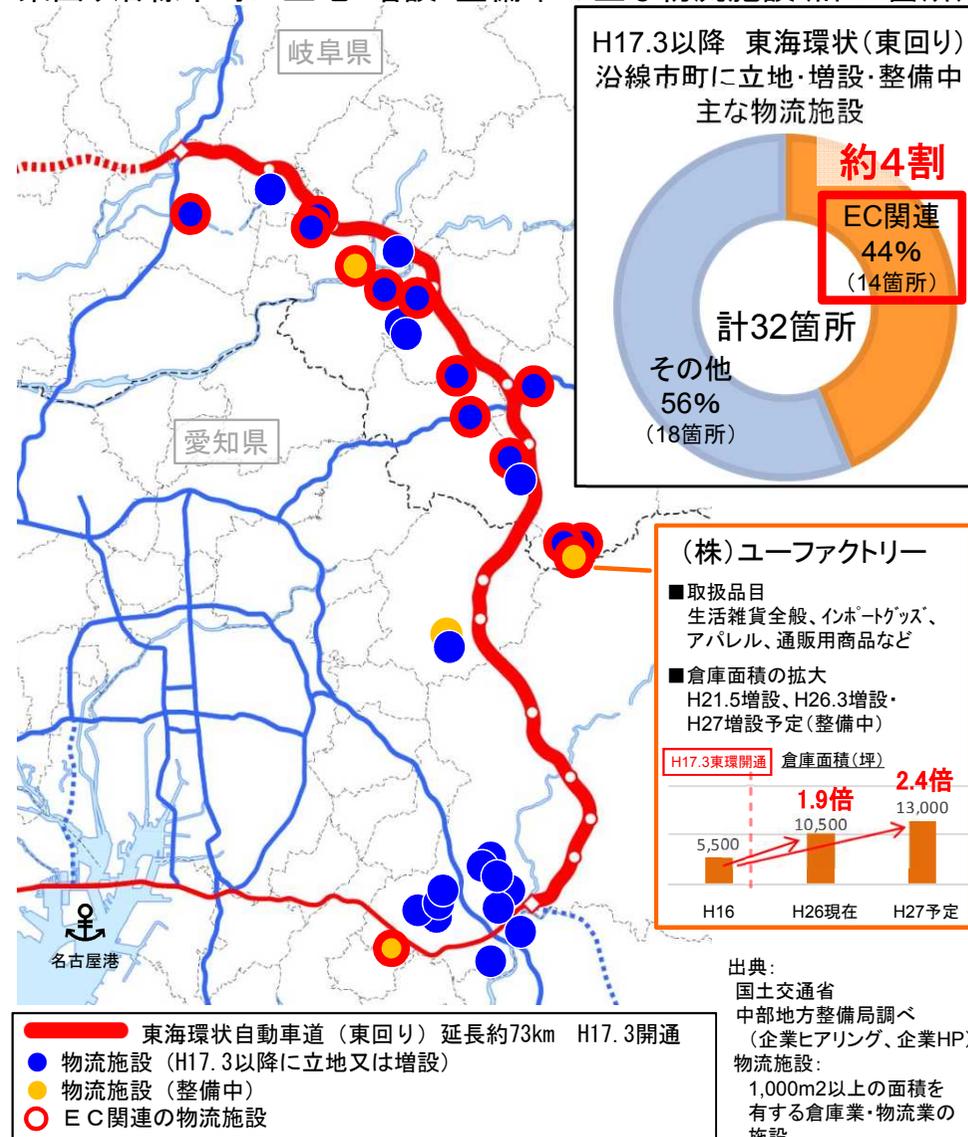
(株)ユーファクトリー(倉庫業者)の声
・土岐市は日本の真ん中に位置しており、東海環状道の整備により、**当日出荷の可能時間帯(注文期限)が拡大**
・現在、取扱量の増加に対応するため物流施設を増設中



【ネット通販の注文～出荷～配送の流れ((株)ユーファクトリー)】



■東海環状自動車道(東回り)開通(H17.3)以降 東回り沿線市町に立地・増設・整備中の主な物流施設(計32箇所)



物流ネットワークの強化(参考②)

～輸送効率化により、地場産業の国内シェア拡大を支援～

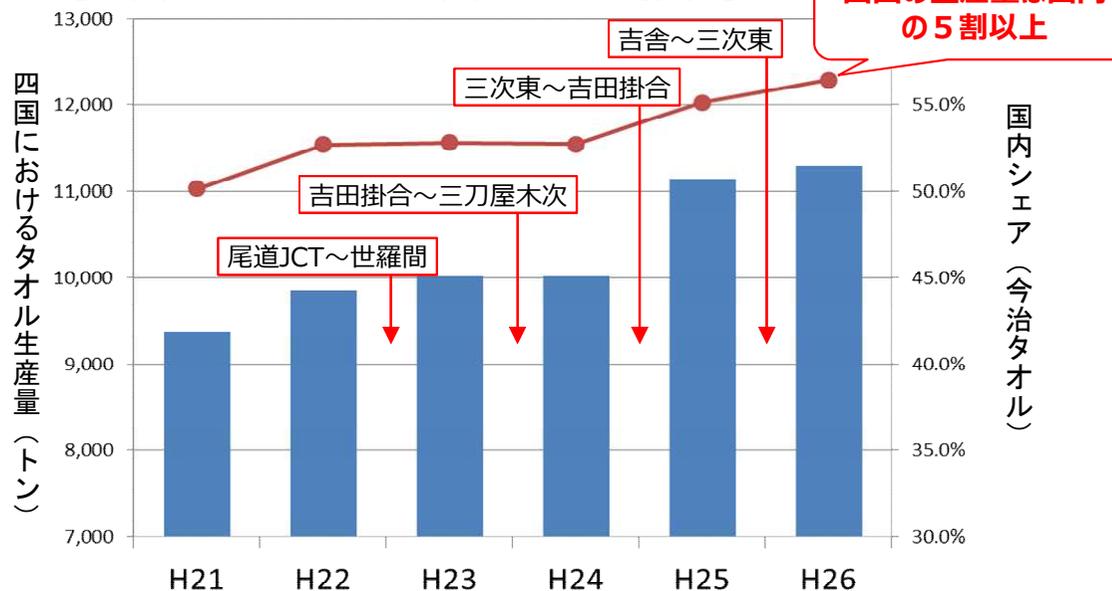
今治タオル

- 愛媛県今治市の主要産業である「今治タオル」の原材料の約7割は島根県出雲市より尾道松江線を通して陸送
- 綿糸の輸送時間短縮や安定供給が、欧米諸国から評価も高い「今治タオル」の生産や国内シェア拡大を支援

【今治タオルの原材料「綿糸」の流れ】



【四国のタオル生産量と国内シェアの推移】



【国際見本市での受注金額及びタオル輸出企業数の推移】



資料: 今治タオル出展活動報告, 愛媛県国際取引企業リスト

イタリア国際見本市で高い評価
売り上げは前年比の3.6倍に



- 2002 NYホームテキスタイルショー グランプリ受賞
- 2003 NYホームテキスタイルショー ベストニュープロダクトアワード 最優秀賞