

総合物流施策推進プログラム
に掲げる取組に関する実施状況
～平成31年2月末時点の取組状況～

平成31年3月28日
総合物流施策推進会議

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す

物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(1)連携・協働による物流の効率化

1)荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムラをなくす・・・P1

ア)事業者間連携等による物流生産性向上の推進

2)荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムダをなくす・・・P3

ア)事業者間連携等による物流生産性向上の推進(再掲)

イ)輸送と荷役の連携の推進

ウ)フードチェーンにおける商慣習見直しの促進

3)共同物流により積載等のムダをなくす・輸送モード間の連携・協働(モーダルシフト)で効率的に輸送する・・・P7

ア)共同輸配送の促進

イ)モーダルシフト促進のための各種取組の推進

(2)連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

1)荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等・・・P12

ア)事業者間連携等による物流生産性向上の推進(再掲)

イ)NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進

ウ)港湾の電子化の推進【新規】

2)パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上・・・P15

ア)事業者間連携等による物流生産性向上の推進(再掲)

イ)パレット化等による機械荷役への転換促進

ウ)農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進

3)サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大・・・P18

ア)サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大

イ)電子タグシステム(RFID)の使用環境の多様化への対応

(3)荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

1)アジア諸国等における物流のシームレス化の推進・・・P20

ア)アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

イ)港湾関連産業の海外展開支援

ウ)NACCSの海外での活用等によるASEAN諸国における輸出入に関する手続きの近代化・効率化

2)質の高い我が国物流システムの海外展開支援・・・P24

ア)質の高い我が国物流システムの海外展開支援

イ)港湾関連産業の海外展開支援(再掲)

ウ)手ぶら観光の普及促進

3)農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組・・・P29

ア)農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進(再掲)

イ)卸売市場施設等整備の推進(共同配送等物流効率化及び輸出促進に必要な施設整備)

- ウ)輸出促進に資する物流面での取組の推進
- エ)新型航空保冷コンテナの研究開発
- オ)農水産物の輸出力強化のための港湾機能の強化
- カ)北海道産食品の輸出拡大に向けた環境整備

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

- ア)自動車運送事業の働き方改革の推進・・・P36
- イ)「ホワイト物流」推進運動の展開【新規】・・・P37
- ウ)ホワイト経営の「見える化」【新規】・・・P38

(1) サービスと対価との関係の明確化を図る

- ア)適正なトラック運賃・料金收受の促進・・・P39

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める

- ア)長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し・・・P40
- イ)元請の物流事業者への働きかけ・・・P41
- ウ)物流に係る取引の適正化・・・P42

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

1) 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上・・・P43

- ア)荷待ち時間・荷役時間短縮のための各種取組の推進(一部再掲)
- イ)荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組【新規】
- ウ)農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進(再掲)

2) 宅配便の再配達削減・・・P47

- ア)宅配事業の効率化の推進

3) 女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備・・・P49

- ア)パレット化等による機械荷役への転換促進(再掲)
- イ)中継輸送の普及促進
- ウ)トラック運送業における女性等多様な人材の確保に向けた環境整備【新規】

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(1) モーダルコネク트의強化等による輸送効率向上

- ア)モーダルコネク트의強化・・・P52

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

1) 道路輸送の機能強化・・・P53

- ア)道路を賢く使う取組の推進
- イ)物流ネットワークの強化
- ウ)トラック輸送の効率化(一部再掲)

2) 海上輸送の機能強化・・・P57

- ア)国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速
- イ)国際バルク戦略港湾政策の推進
- ウ)港湾における物流機能の強化
- エ)リサイクルポート施策の推進
- オ)安定的な国際海上輸送の確保

カ)北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

キ)「内航未来創造プラン」の推進

3)航空輸送の機能強化・・・P68

ア)首都圏空港(東京国際空港・成田国際空港)の機能強化

イ)関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進

ウ)中部国際空港の利活用の促進

エ)地方空港における機能強化

オ)農林水産物・食品を輸出するための航空輸送力の確保

4)鉄道輸送の機能強化・・・P74

ア)鉄道貨物輸送の輸送力強化のための基盤整備等

イ)鉄道貨物輸送サービスの向上の推進(一部再掲)

ウ)JR貨物の経営安定化に向けた支援

(3)物流施設の機能強化

ア)物流施設を核とした物流の円滑化等の促進(一部再掲)・・・P77

イ)物流施設での革新的な生産性向上と省力化・・・P79

ウ)不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進・・・P80

エ)物流拠点の整備推進・・・P81

オ)臨海部の物流施設の更新・高機能化の推進・・・P82

カ)港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進・・・P83

キ)卸売市場施設整備の推進(品質・衛生管理高度化及び物流効率化)・・・P84

ク)都道府県が策定する広域的地域活性化基盤整備計画に基づく事業等の支援・・・P85

ケ)CRE戦略に基づいた資産活用の促進・・・P86

(4)物流を考慮した地域づくり

1)都市機能の一つとして物流をビルトインする・・・P87

ア)都市中心部等における物流の円滑化(一部再掲)

イ)荷さばき駐車施設の整備促進

ウ)より良好な駐車秩序の確立

2)地域における人口減少、高齢化に対応する・・・P91

ア)共同輸配送の促進(再掲)

イ)貨客混載の推進(一部再掲)

ウ)中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1)災害等のリスクに備える

1)災害に強い物流システムの構築・・・P95

ア)ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築

イ)エネルギーセキュリティの推進のための燃料多様化に資する天然ガス自動車の普及に向けた天然ガスステーションの更新増強への支援

ウ)道路の防災・減災対策

エ)港湾の防災・減災対策

オ)空港の防災・減災対策【新規】

- カ)災害発生後の地域水産業の早期回復のための拠点の確保
- キ)海上交通の防災・減災対策
- ク)物流事業者における災害対応力の強化
- ケ)貨物鉄道事業者におけるBCPの深度化の促進等
- コ)卸売市場施設整備の推進(卸売市場機能維持のための防災対応)
- サ)コンビニエンスストア等を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給

2)物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策・・・P108

- ア)道路の老朽化対策
- イ)港湾施設の老朽化対策の推進
- ウ)漁港の老朽化対策
- エ)物流施設の老朽化対策

3)セキュリティ対応等・・・P112

- ア)KS/RA制度の効率的実施
- イ)ソマリア周辺海域の海賊対策
- ウ)マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策
- エ)国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現

4)大規模イベント時等における対応・・・P117

- ア)2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における対応(一部再掲)

(2)地球環境問題に備える

- ア)物流分野におけるCO2削減対策(一部再掲)・・・P119

1)サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組・・・P120

- ア)輸送部門の省エネに係る省エネ法活用検討
- イ)モーダルシフト促進のための各種取組の推進(再掲)
- ウ)共同輸配送の促進(再掲)
- エ)物流施設を核とした環境負荷低減の促進
- オ)港湾における総合的低炭素化施策の推進

2)輸送モードの省エネ化・低公害化・・・P129

- ア)トラック輸送の省エネ化・低公害化
- イ)鉄道貨物輸送の更なる省エネ化(一部再掲)
- ウ)渋滞対策
- エ)交通流対策の推進
- オ)船舶の省エネ対策
- カ)LNGバンカリング拠点の形成促進
- キ)船舶からの排出ガスに関するSOx規制への対応

5. 新技術(IoT、BD、AI等)の活用による”物流革命”

(1)IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

- ア)国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速(再掲)・・・P137
- イ)新型航空保冷コンテナの研究開発(再掲)・・・P139
- ウ)物流・商流情報の見える化と物流・商流データプラットフォームの構築【新規】・・・P140

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

ア) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化・・・P141

(3) ドローンの物流への導入による空の産業革命

ア) 小型無人機の物流事業への活用・・・P142

(4) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化

ア) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化(再掲)・・・P144

イ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進(再掲)・・・P145

(5) 船舶のIoT化・自動運航船

ア) IoT技術を活用した船舶の開発・普及・・・P146

イ) 高精度測位技術を活用した自動離着棧システムに関する技術開発・・・P147

6. 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等(=育てる)

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

ア) 中継輸送の普及促進(再掲)・・・P148

イ) トラック運送業における女性等多様な人材の確保に向けた環境整備【新規】(再掲)・・・P149

ウ) 船員の安定的・効果的な確保・育成(一部再掲)・・・P150

エ) アジア諸国における人材育成支援(一部再掲)・・・P153

オ) 高度物流人材の育成・・・P155

(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

ア) 物流に対する理解を深めるための啓発活動・・・P156

イ) 「ホワイト物流」推進運動の展開【新規】(再掲)・・・P158

(1)連携・協働による物流の効率化

1) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムラをなくす

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進

○プログラム本文対応箇所

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

○OKPI

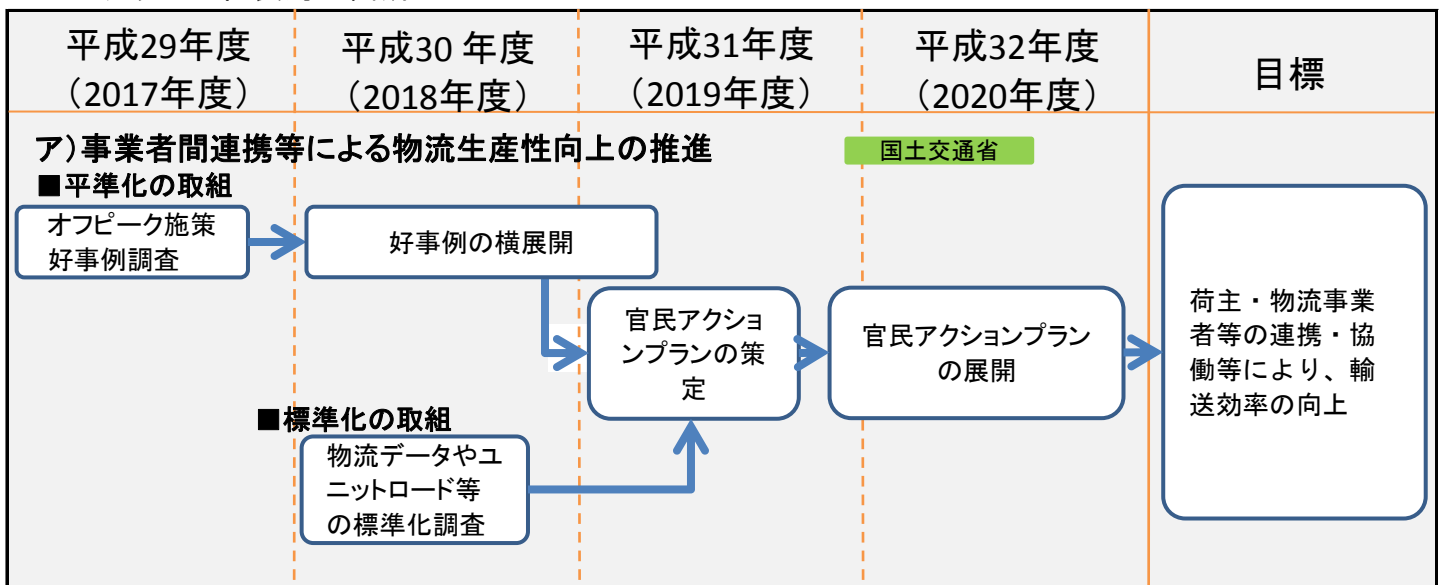
[1] 輸送モード別積載効率

【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2017年度 76.5% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2016年度 41.7% → 2025年度 44.5%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物量の平準化については、平成29年度にトラック、鉄道、船舶における物量の変動を把握するとともに、それらが発生する要因や緩和するための効果的な手法について分析を行い、物流事業者や荷主等の関係者の連携による物量の平準化に関する調査の実施、「平準化による物流生産性向上の事例集」の作成、平準化を促進するためのセミナーの開催を行った。引き続き、関係者への事例集の周知等により物量の平準化を推進する。

荷姿やデータ仕様の標準化については、平成30年度に連携・協働を円滑化するための環境整備として、荷主、物流事業者等の事業者間におけるデータ・システム仕様及びパレット使用等のユニットロードの標準化のための実態調査を実施し、事業者間の連携を阻害している課題やそれを緩和するための効果的な方策について検討を行うとともに、「標準化による物流生産性向上の事例集」を作成した。また、標準化を促進するためのシンポジウムを開催した。加えて、新たなユニットロードとなりうるスワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて官民から構成する検討会を開催し、スワップボディコンテナ車両の相互利用を可能とする車体と荷台の標準的な仕様や効果的な管理、運用方法に係るガイドラインを策定した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に平成31年度中に物量の平準化、システム仕様およびユニットロード等の標準化に向けた官民アクションプランを作成し、荷主、物流事業者等の連携・協働等による輸送効率の向上を推進する。

また、スワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて、ガイドラインの周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定等を通じた優良事例の横展開を図る。

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）

(1)連携・協働による物流の効率化

2) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムダをなくす

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

○KPI

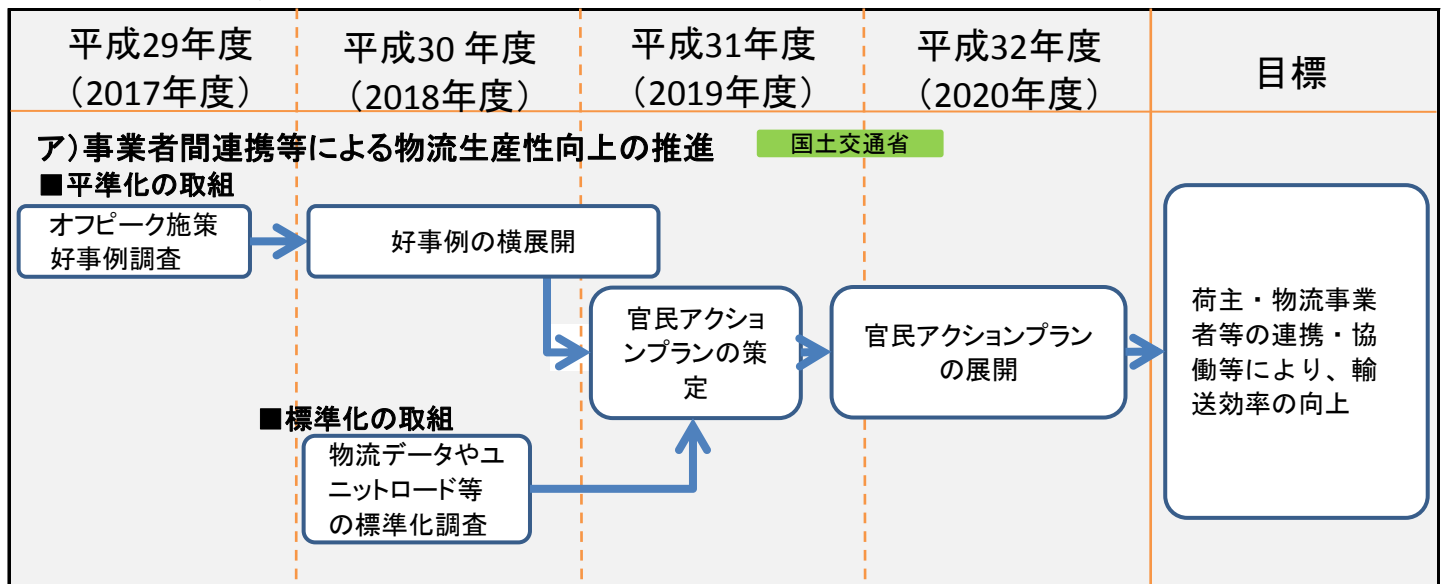
[1] 輸送モード別積載効率

【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2017年度 76.5% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2016年度 41.7% → 2025年度 44.5%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物量の平準化については、平成29年度にトラック、鉄道、船舶における物量の変動を把握するとともに、それらが発生する要因や緩和するための効果的な手法について分析を行い、物流事業者や荷主等の関係者の連携による物量の平準化に関する調査の実施、「平準化による物流生産性向上の事例集」の作成、平準化を促進するためのセミナーの開催を行った。引き続き、関係者への事例集の周知等により物量の平準化を推進する。

荷姿やデータ仕様の標準化については、平成30年度に連携・協働を円滑化するための環境整備として、荷主、物流事業者等の事業者間におけるデータ・システム仕様及びパレット使用等のユニットロードの標準化のための実態調査を実施し、事業者間の連携を阻害している課題やそれを緩和するための効果的な方策について検討を行うとともに、「標準化による物流生産性向上の事例集」を作成した。また、標準化を促進するためのシンポジウムを開催した。加えて、新たなユニットロードとなりうるスワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて官民から構成する検討会を開催し、スワップボディコンテナ車両の相互利用を可能とする車体と荷台の標準的な仕様や効果的な管理、運用方法に係るガイドラインを策定した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に平成31年度中に物量の平準化、システム仕様およびユニットロード等の標準化に向けた官民アクションプランを作成し、荷主、物流事業者等の連携・協働等による輸送効率の向上を推進する。

また、スワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて、ガイドラインの周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定等を通じた優良事例の横展開を図る。

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）

(1)連携・協働による物流の効率化

2) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムダをなくす

イ) 輸送と荷役の連携の推進


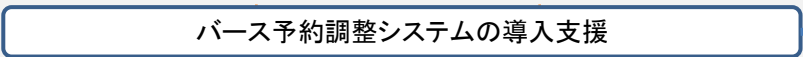
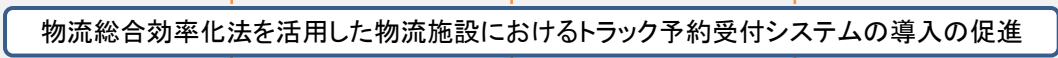
○プログラム本文対応箇所

複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進するとともに、物流総合効率化法の活用により物流施設におけるトラック予約受付システムの導入を促進することで、関係者間の連携・協働を推進し、荷待ち時間・荷役時間の削減等を図る。【国土交通省・環境省】

○OKPI

[2] 物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約)
【2016年度 8件 → 2017年度 47件 → 2020年度 150件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 輸送と荷役の連携の推進				
				
				荷待ち時間・荷役時間の削減
				

○施策の取組状況

- ・2016年10月にトラック予約受付システムの導入を物流総合効率化法の認定要件に追加して以降、当該システムの導入を促進している。
- ・具体的には、事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応等を通じて、物流総合効率化法の活用を促進することにより、トラック予約システムの導入を促進し、関係者間の連携、協働を推進し、荷待ち時間の削減等を図っている。
- ・バース予約調整システムの導入支援については、平成30年度に9件の事業に対して補助の採択を行った。

【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,765百万円の内数】

【平成30年度税制】

〈所得税・法人税〉

・倉庫用建物について、5年間 10%の割増償却

〈固定資産税・都市計画税〉

・倉庫用建物について課税標準を、5年間 1/2に軽減

・附属機械設備について課税標準を、5年間 3/4に軽減

○課題及び今後の対応の方向性

・トラック予約受付システムの一層の普及に向け、導入事業者やシステム会社をはじめとする関係者へのヒアリング等の実施を通じ、課題を浮き彫りにし、改善策を検討していくこととする。

(1)連携・協働による物流の効率化

2) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムダをなくす

ウ) フードチェーンにおける商慣習見直しの促進

○プログラム本文対応箇所

個社での解決が難しいフードチェーン全体での非効率を改善するため、製・配・販連携協議会や商慣習検討WTにおいて、賞味期限の延長と賞味期限の年月表示化、納品期限の緩和を一体的に推進する。
【農林水産省、経済産業省】

○OKPI

[3] 食品循環資源の再生利用等実施率

- 【食品製造業:2015年度 95% → 2019年度 95%】
- 【食品卸売業:2015年度 60% → 2019年度 70%】
- 【食品小売業:2015年度 47% → 2019年度 55%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) フードチェーンにおける商慣習の見直し				各業界における食品循環資源の再生利用等実施率の向上
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> 農林水産省 経済産業省 </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> フードチェーンにおける商慣習見直しの促進 </div>				

○施策の取組状況

食品関連事業者による納品期限の緩和、賞味期限の延長・年月表示化といった商慣習見直し等の食品ロス削減に向けた取組について、その効果や実施に当たってのポイント等を分析・整理し、他の事業者による食品ロス削減を促す取組を支援した。
清涼飲料と賞味期間180日以上菓子等を対象に、総合スーパーの売上シェアの8割、コンビニエンスストアの売上シェア9割で納品期限の緩和が実施。
【平成30年度予算(国費)持続可能な循環資源活用総合対策事業 167百万円の内数】
年月表示化については、飲料業界が業界全体で取り組みを進めるため自主ガイドラインを公表した。

○課題及び今後の対応の方向性

納品期限緩和については、食品スーパー等への取組の拡大や、飲料・菓子以外の品目への拡大が課題であり、商慣習検討WT等により引き続き検討を実施。
賞味期限の年月表示化については、飲料業界等の動向も踏まえ、他業界へ拡大するための働き掛けを実施。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局バイオマス循環資源課)、経済産業省(商務・サービスグループ消費・流通政策課)

(1)連携・協働による物流の効率化

3) 共同物流により積載等のムダをなくす・輸送モード間の連携・協働(モーダルシフト)で効率的に輸送する

ア) 共同輸配送の促進

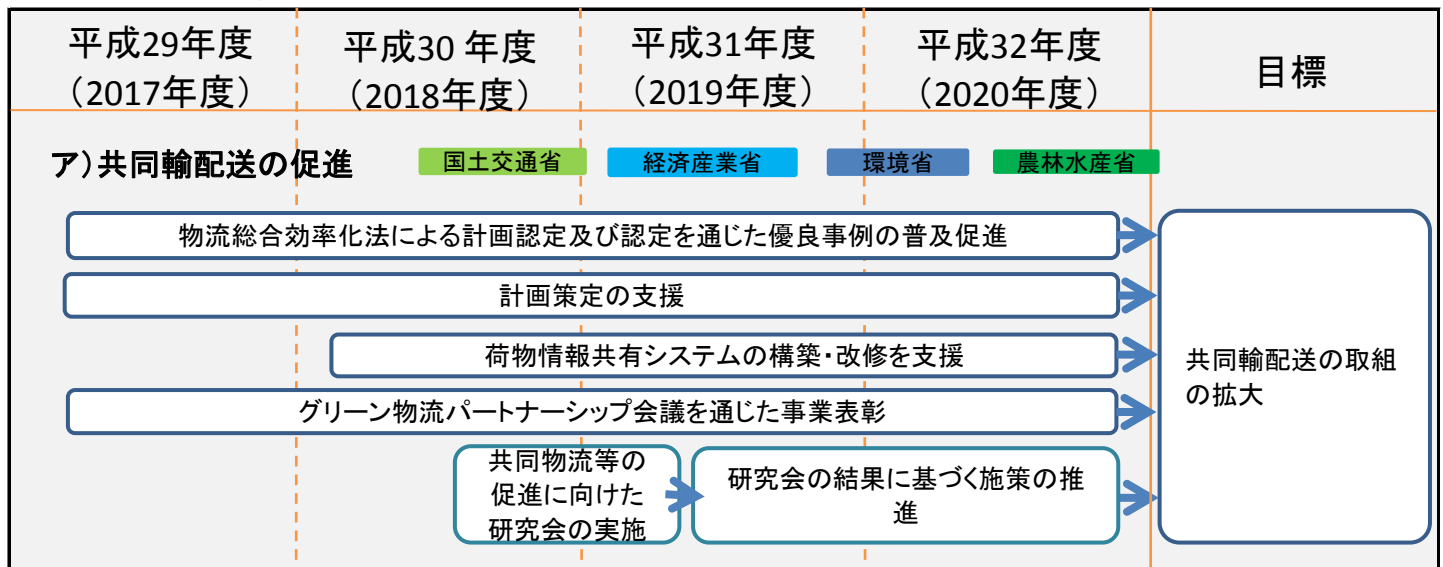
○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施し、輸配送の共同化により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、複数の物流事業者・物流施設による荷物情報共有システムの構築・改修の支援など、共同輸配送促進のための支援を実施することにより、輸配送の共同化を推進する。また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

○OKPI

- [1] 輸送モード別積載効率(再掲)
【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】
- [4] 物流総合効率化法による認定件数(輸配送の共同化)
【2016年度 3件 → 2017年度 9件 → 2020年度 100件】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物流総合効率化法による計画認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに11件の共同輸配送の取組を認定した。

計画策定の支援については、平成30年度に1件の共同輸配送の取組に支援を行った。

荷物情報の共有については、物流・商流データプラットフォームの構築に向けて、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において、生産、流通、販売、消費までに取り扱われるデータを一気通貫で利活用し、物流の生産性向上・高付加価値化とサプライチェーン全体の効率化を図るプロジェクトとして「スマート物流サービス」が平成30年3月に採択された。

また、このような連携・協働の取組の後押しをさらに強化すべく、昨年11月には、「共同物流等の促進に向けた研究会」を立ち上げ、共同物流等に関する課題の抽出や解決策について、改めて検討を開始した。

【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

【平成29年度補正予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費32,500百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に4件の共同輸配送の取組を表彰した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも共同輸配送を促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

共同物流等の促進に向けた研究会については、平成31年6月頃のとりのまとめに向け、共同物流等に取り組んでいる物流事業者や荷主等からのヒアリングを通じて優良事例や課題を研究し、今後官民が進めるべき施策の方向性について検討を行う。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

(1)連携・協働による物流の効率化

3) 共同物流により積載等のムダをなくす・輸送モード間の連携・協働(モーダルシフト)で効率的に輸送する

イ)モーダルシフト促進のための各種取組の推進

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施し、モーダルシフトにより流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、モーダルシフト促進のための支援を実施することにより、モーダルシフトを推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。

海運へのモーダルシフトの更なる推進を図るため、RORO船・コンテナ船・フェリー事業者のほか、利用運送事業者、荷主企業、トラック事業者、行政等から成る「海運モーダルシフト推進協議会」において、連携の強化、具体的な取組の推進等を実施する。

また、海運モーダルシフトに特に貢献する取組や、先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等への新たな表彰制度(「海運モーダルシフト大賞」(仮称))を創設し、モーダルシフトに係る優良事例を全国に共有・展開する。

さらに、RORO船・コンテナ船・フェリーに係る航路・ダイヤ・運賃・空き状況等の情報を集約し、利用運送事業者や荷主企業等が利用出来る情報検索システムを構築する。

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進のため、老朽機関車の取替について、税制特例を活用し、設備投資を推進する。

また、JR貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で鉄道貨物輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。

さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。

加えて、一般消費者を含めた環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進する。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

OKPI

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2015年度 340億トンキロ → 2016年度 358億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

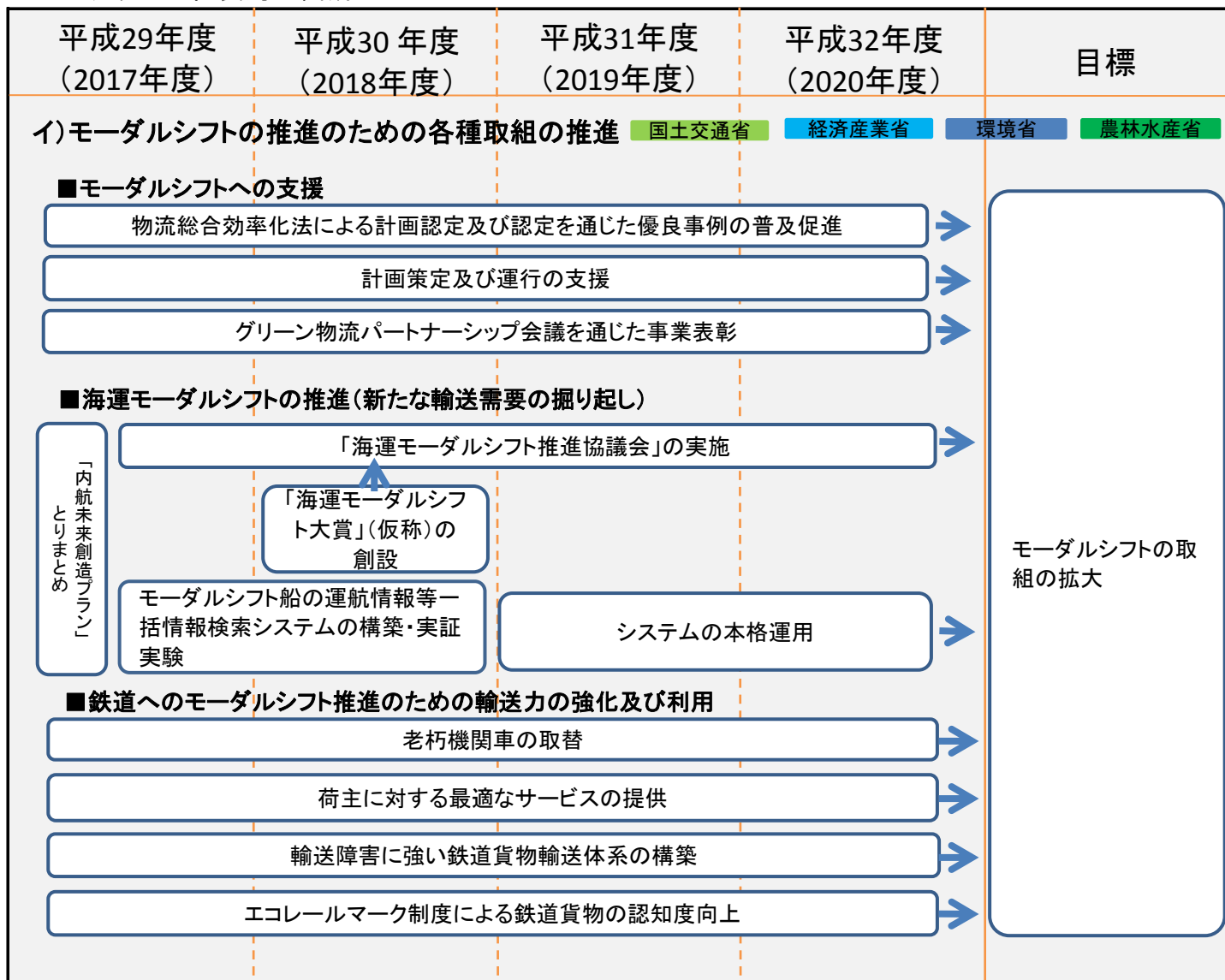
[6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2016年度 197億トンキロ → 2017年度 200億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車における新製車両への更新率

【2016年度 67% → 2017年度 70% → 2019年度 88%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに54件のモーダルシフトの取組を認定した。

計画策定及び運行の支援については、平成30年度に18件のモーダルシフトの取組に支援を行った。
【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に4件(国交省3、経産省1)モーダルシフトの取組を表彰した。

「海運モーダルシフト推進協議会」を開催(2017年11月、2018年5月)し、今後の海運モーダルシフトの推進に向けた課題、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システム、海運モーダルシフト大賞(仮称)制度案について検討した。

【平成30年度予算(国費)モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築 7百万円】

鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進については、

○JR貨物の老朽機関車更新について、税制特例措置により支援している。

老朽機関車の更新率:53.1%(平成24年度) → 70%(平成29年度)

老朽貨車の更新率:73.2%(平成24年度) → 97%(平成29年度)

○エコレールマーク制度が一般消費者に広く認知されるよう、普及促進を行っている。

エコレールマーク認定商品:181件(206品目)(平成30年9月時点)

エコレールマーク認定企業:87件(平成30年9月時点)

○平成30年12月閣議決定の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」において、貨物列車も運行する路線のうち、施設の現状を踏まえ、緊急性の高い橋りょう及び鉄道隣接斜面において緊急対策を実施することを決定。

○課題及び今後の対応の方向性

今後ともモーダルシフトを促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

「海運モーダルシフト推進協議会」及びWGを開催し、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システムの要件をとりまとめ、システムの運用により情報を見える化するとともに、モーダルシフトの取組を表彰する「海運モーダルシフト大賞(仮称)」の表彰基準等を検討し、優良事例を全国に共有・展開することにより、海運モーダルシフトを更に推進していく。

鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進については、今後ともJR貨物の経営自立に向けた基盤強化を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。また、エコルールマーク制度については、一般消費者の認知度を向上させるため、全国の環境イベントでの啓発活動、WebでのPR等を引き続き進めていくとともに、認定企業や関係団体と協力し更なる普及促進に努める。

加えて、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月閣議決定)に基づき、貨物列車も運行する路線のうち、施設の現状も踏まえ、緊急性の高い橋りょう及び鉄道隣接斜面において緊急対策を実施していく。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課、鉄道局JR担当室、海事局内航課)、
経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、
環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

1) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムラをなくす

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

○OKPI

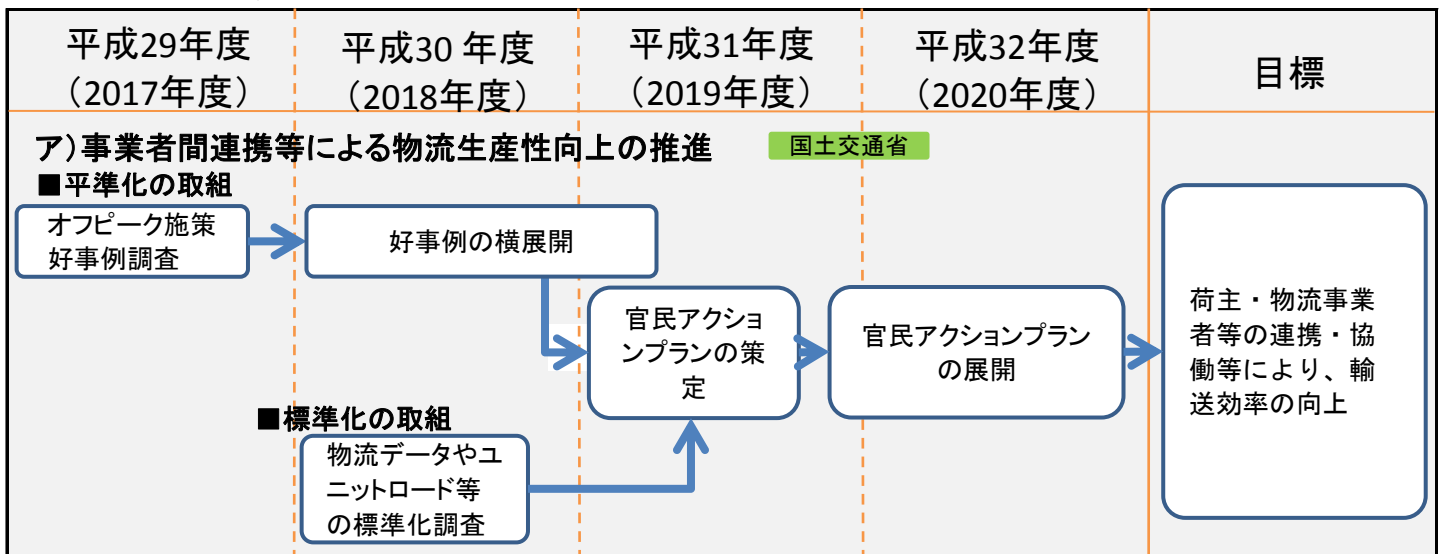
[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2017年度 76.5% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2016年度 41.7% → 2025年度 44.5%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物量の平準化については、平成29年度にトラック、鉄道、船舶における物量の変動を把握するとともに、それらが発生する要因や緩和するための効果的な手法について分析を行い、物流事業者や荷主等の関係者の連携による物量の平準化に関する調査の実施、「平準化による物流生産性向上の事例集」の作成、平準化を促進するためのセミナーの開催を行った。引き続き、関係者への事例集の周知等により物量の平準化を推進する。

荷姿やデータ仕様の標準化については、平成30年度に連携・協働を円滑化するための環境整備として、荷主、物流事業者等の事業者間におけるデータ・システム仕様及びパレット使用等のユニットロードの標準化のための実態調査を実施し、事業者間の連携を阻害している課題やそれを緩和するための効果的な方策について検討を行うとともに、「標準化による物流生産性向上の事例集」を作成した。また、標準化を促進するためのシンポジウムを開催した。加えて、新たなユニットロードとなりうるスワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて官民から構成する検討会を開催し、スワップボディコンテナ車両の相互利用を可能とする車体と荷台の標準的な仕様や効果的な管理、運用方法に係るガイドラインを策定した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に平成31年度中に物量の平準化、システム仕様およびユニットロード等の標準化に向けた官民アクションプランを作成し、荷主、物流事業者等の連携・協働等による輸送効率の向上を推進する。

また、スワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて、ガイドラインの周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定等を通じた優良事例の横展開を図る。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

(1) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等

イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進

○プログラム本文対応箇所

現在、コンテナヤード(CY)搬出入関連業務については、事前の事業者間の手続がそれぞれ異なる通信手段・書式により行われているところであり、また、ゲート等における手続が電子化されていないため、事務処理の煩雑化を招いているところである。このため、NACCSを活用したCY搬出入手続の電子化の普及を図り、事務処理の効率化及び迅速化を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進			国土交通省	NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及
NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及活動				

○施策の取組状況

平成30年3月、一部ターミナルにおいて既にNACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化を開始していた東京港において、電子化の導入ターミナルが1ターミナル増加した。
平成30年11月末時点で、6港10ターミナルにおいて、NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化を導入している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、NACCSを活用したコンテナヤード(CY)搬出入手続の電子化の普及を図る。
また、平成32年までに構築する、港湾関連データ連携基盤との情報連携を効果的に推進する。

担当省庁: 国土交通省(港湾局港湾経済課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

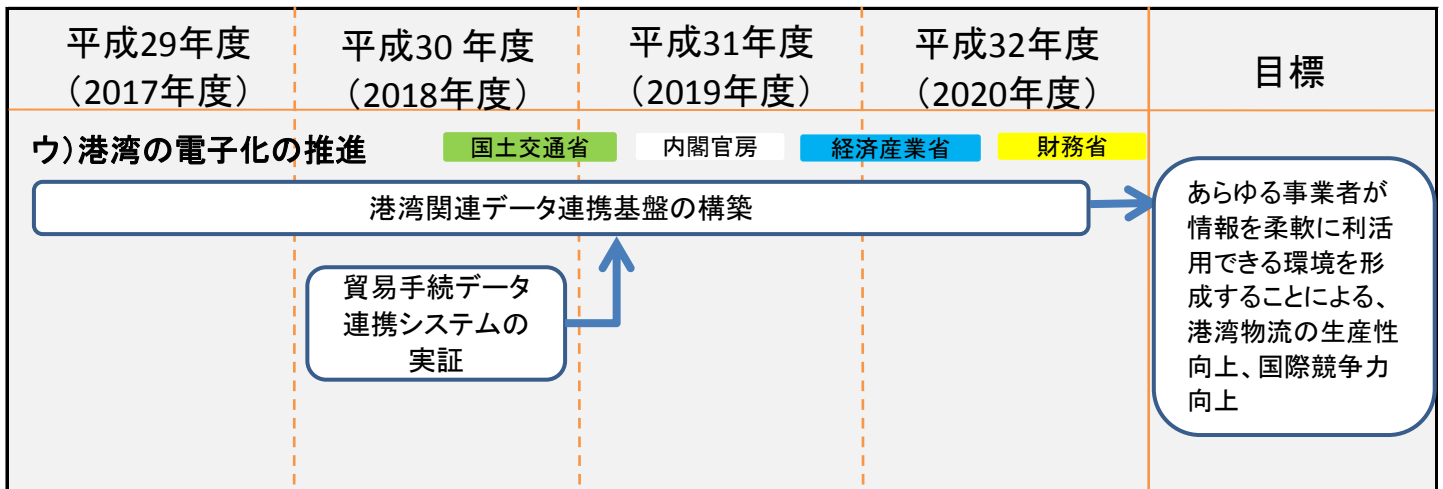
1) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等

ウ) 港湾の電子化の推進

○プログラム本文対応箇所

国内港湾における港湾情報や貿易手続き情報などを取り扱う港湾関連データ連携基盤を構築するとともに、港湾をとりまく諸手続き・取引について電子化、データ連携を標準とする事業環境を形成し、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性の確保を行いつつ、あらゆる事業者が情報を柔軟に活用できる環境を構築することにより、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上、ひいては港湾行政の効率化や災害対応力の向上に取り組む。【国土交通省・内閣官房・経済産業省・財務省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成30年11月に、港湾の完全電子化と港湾関連データ連携基盤の実現に係る検討等を推進するため、官民の検討体制として「港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会」を設置し、第1回委員会を開催した。港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会からの付託を受けて、データ連携基盤の要件、機能、仕様等の具体的な検討を行うため、「サイバーポート検討WG(港湾・貿易手続)」を設置した。

また、現在、ブロックチェーン技術を活用し、コンテナ輸出貨物に関する商取引情報等を関係事業者間で正確に共有する、貿易手続データ連携システムの実証事業を実施している。

【平成30年度補正(国費) 港湾の完全電子化の推進 66百万円】

【平成30年度予算(国費) IoT推進のための新産業モデル創出基盤整備事業 1040百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

港湾関連データ連携基盤を平成32年までに構築するため、関係者や関係省庁の協力のもと、検討を進めていく。

担当省庁: 国土交通省(港湾局計画課)、内閣官房(IT室総合戦略室)、
経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、財務省(関税局総務課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

2) パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

○KPI

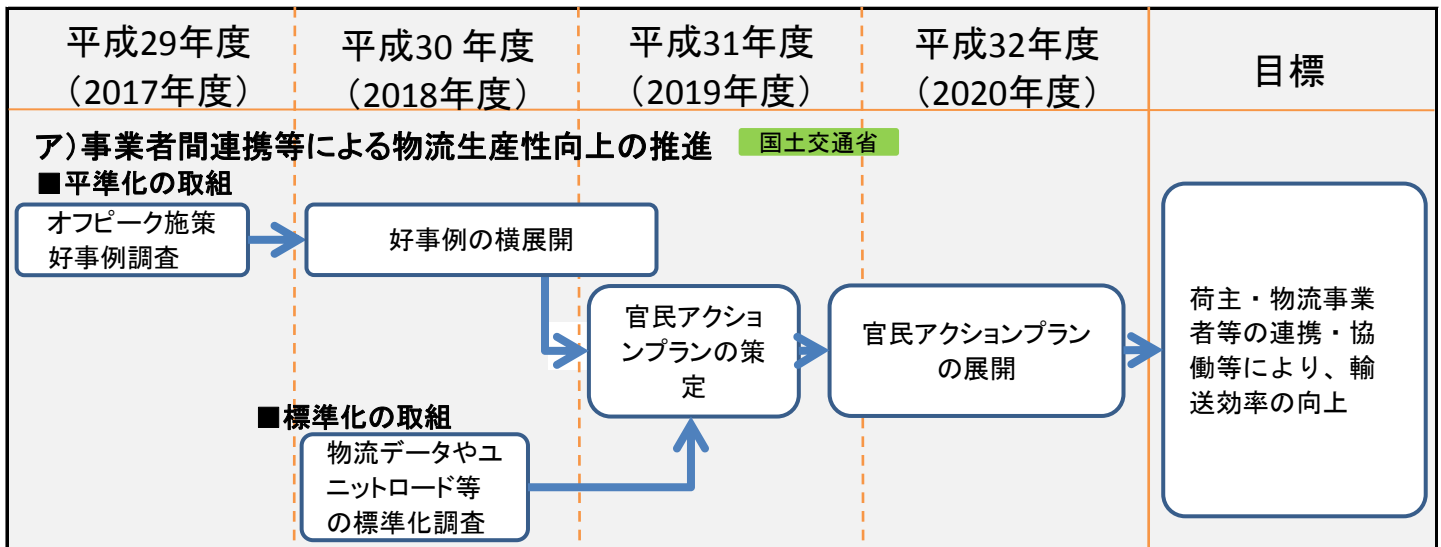
[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2017年度 76.5% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2016年度 41.7% → 2025年度 44.5%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物量の平準化については、平成29年度にトラック、鉄道、船舶における物量の変動を把握するとともに、それらが発生する要因や緩和するための効果的な手法について分析を行い、物流事業者や荷主等の関係者の連携による物量の平準化に関する調査の実施、「平準化による物流生産性向上の事例集」の作成、平準化を促進するためのセミナーの開催を行った。引き続き、関係者への事例集の周知等により物量の平準化を推進する。

荷姿やデータ仕様の標準化については、平成30年度に連携・協働を円滑化するための環境整備として、荷主、物流事業者等の事業者間におけるデータ・システム仕様及びパレット使用等のユニットロードの標準化のための実態調査を実施し、事業者間の連携を阻害している課題やそれを緩和するための効果的な方策について検討を行うとともに、「標準化による物流生産性向上の事例集」を作成した。また、標準化を促進するためのシンポジウムを開催した。加えて、新たなユニットロードとなりうるスワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて官民から構成する検討会を開催し、スワップボディコンテナ車両の相互利用を可能とする車体と荷台の標準的な仕様や効果的な管理、運用方法に係るガイドラインを策定した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に平成31年度中に物量の平準化、システム仕様およびユニットロード等の標準化に向けた官民アクションプランを作成し、荷主、物流事業者等の連携・協働等による輸送効率の向上を推進する。

また、スワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて、ガイドラインの周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定等を通じた優良事例の横展開を図る。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

2) パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上

イ) パレット化等による機械荷役への転換促進

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「パレット化等による機械荷役への転換促進」について、トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図るため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) パレット化等による機械荷役への転換促進		国土交通省		
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> パレット化の普及・拡大に向けた取組等の検討、民間の取組促進等 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> 手荷役から機械荷役への転換 </div>

○施策の取組状況

トラック事業者と荷主とが連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るために実施したパイロット事業の成果を、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として2018年11月に取りまとめたところであり、このガイドラインにおいては、パレットの活用による労働時間の短縮についても内容に含んでいるところ。

加えて、機械荷役への転換を促進するため、荷役作業の効率化に資するテールゲートリフターの導入支援を実施した。

【平成29年度補正予算(国費:トラック事業における働き方改革の推進200百万円)】

○課題及び今後の対応の方向性

2019年2月から開催する「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」等を活用したガイドラインの周知等により、パレット化等による機械荷役の転換促進を図る。

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

2) パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上

ウ) 農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進

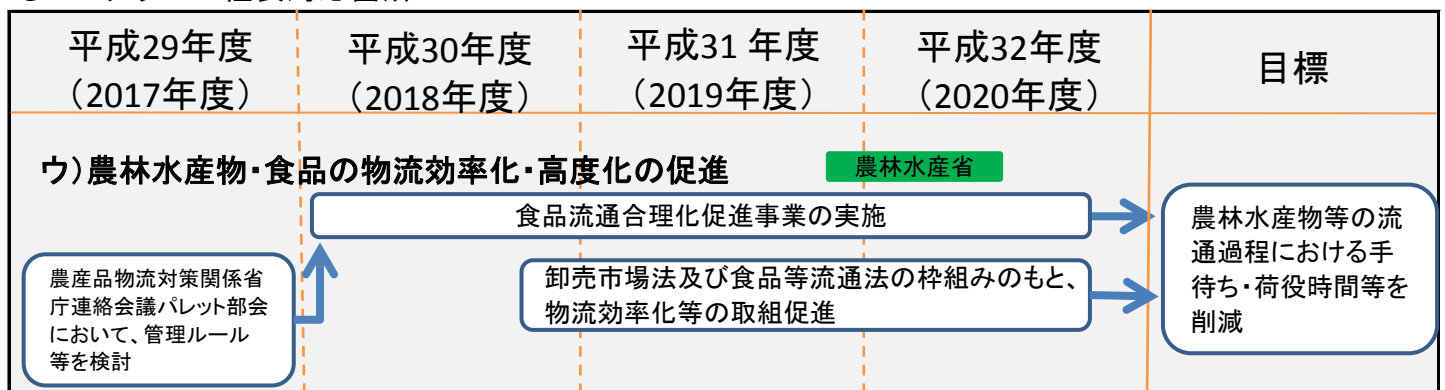
○プログラム本文対応箇所

農産品物流対策関係省庁連絡会議での検討結果を踏まえ、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減するとともに、物流の効率化・高度化を実現するため、生産者、流通事業者、物流事業者等の関係者が連携した一貫パレチゼーションの取組や、ICTを活用したトラック予約受付システムの導入等を促進するほか、船舶輸送体制の構築等の新たな流通技術・方式の活用や花き流通システムの転換を促進する。【農林水産省】

○KPI

[8] 効率化等の取組における手待ち・荷役作業等の削減率
【2017年度 0% → 2020年度 ▲30%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

農産品物流対策関係省庁連絡会議において、「農産物の一貫パレチゼーションの実現方策について」(H30.3)を決定した。これを踏まえ、農産物の生産、流通、物流の関係者により設立された「農産物パレット推進協議会」による一貫パレチゼーションの実現、普及に向けた取組を支援している。このほか、卸売事業者によるトラック予約受付システムの導入、生産者・流通事業者等が連携した共同輸送や新たな船舶輸送体制の構築等に向けた実証、花き流通における規格を統一した台車による共同集荷輸送等に向けた取組を支援している。

また、消費者ニーズの変化や人手不足、情報通信技術の発展等の変化を踏まえつつ、食品等の流通の合理化の取組を促進するため、卸売市場法及び食品流通構造改善促進法の一部を改正した。

【平成29年度補正予算(国費) 203百万円の内数】

【平成30年度当初予算(国費) 335百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減するとともに、物流の効率化・高度化を実現するため、一貫パレチゼーションの取組、船舶輸送体制の構築や簡素化した出荷規格による流通形態の確立、花きの流通システムの転換に向けた社会実験を行う取組等を支援する。

また、卸売市場法及び食品等流通法の枠組みのもと、パレット輸送への転換、共同輸送、モーダルシフト、商流と物流の分離、トラック予約受付システムの活用等による物流の効率化を促進する。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局食品流通課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

3) サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大

ア) サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大

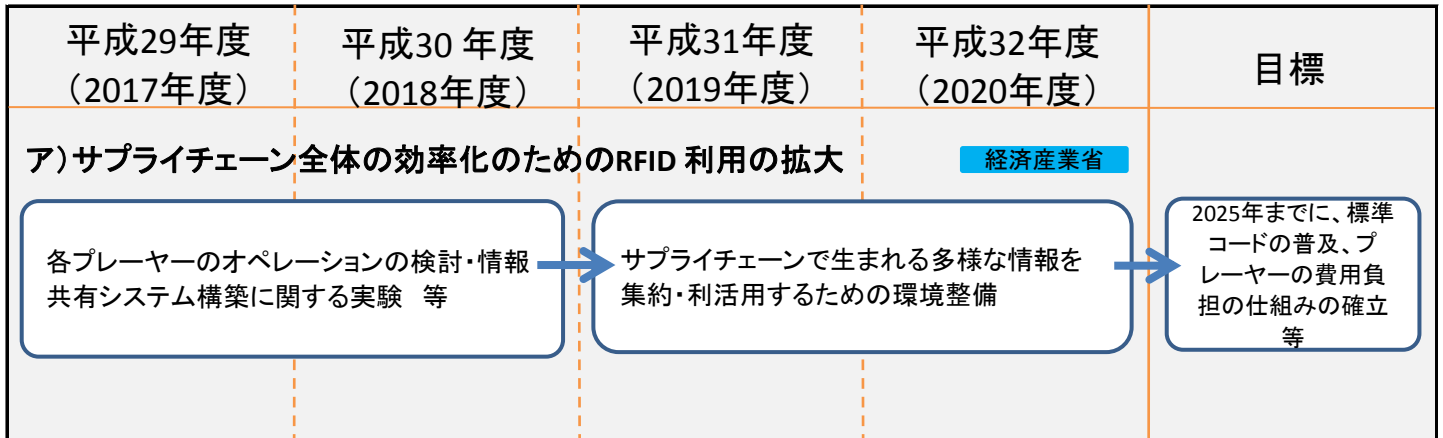
○プログラム本文対応箇所

2025年までにコンビニの全ての取扱商品に電子タグを貼付すること(推計1,000億枚/年)等、商品の個品管理の実現を目指す。【経済産業省】

○OKPI

[9] コンビニ取扱商品への電子タグ貼付数
【2016年 0個 → 2025年 推計1,000億個/年※】
※コンビニの全ての取扱商品への貼付

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

サプライチェーンを構成する製造・卸売・小売間でRFIDを通じて取得した情報を共有するシステムの仕様の策定を目指し、検討会を実施中。
【平成30年度予算(国費) IoT推進のための新産業モデル創出基盤整備事業1040百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成30年度中に実験を行い、サプライチェーン情報共有システムの仕様の策定を目指す。

担当省庁: 経済産業省(商務・サービスグループ消費・流通政策課)

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備(スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備)

3) サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大

イ) 電子タグシステム(RFID)の使用環境の多様化への対応

○プログラム本文対応箇所

現在、空中線電力が1Wの高出力型パッシブ系電子タグシステムについては、他の無線局への影響を考慮し、工場等の一の構内においてのみ使用が可能となっている。一方、諸外国においては、安価な計測システムとしてマラソンでのタイム測定システム等、広く屋外でも利用されている。

このため、このような使用環境の多様化への対応等について他の無線システムへの影響を確認した上で、検討を進める。【総務省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 電子タグシステム(RFID)の使用環境の多様化への対応				
RFIDの使用環境多様化に関する技術的条件の検討	電波法施行規則等の総務省令及び告示等の一部改正			RFIDの普及について、電波利用面での課題解決

○施策の取組状況

平成31年2月8日に電波監理審議会からの答申を受け、3月中に官報にて公布・施行される見込み。

○課題及び今後の対応の方向性

平成30年度中に920MHz帯小電力無線システムの高度化に伴う制度整備を行うこととしている。

担当省庁: 総務省(総合通信基盤局移動通信課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

(1) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

ア) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合の枠組みにおいて、物流資機材の国際的なリターナブルユースに関する専門家会合を立ち上げ、日中韓及びASEAN諸国における物流資機材の標準化・リターナブル化を推進する。また、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムである北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の日中韓における対象港湾の更なる拡大、ASEAN地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。
【国土交通省】

○OKPI

[10] 港湾物流情報システムを相互連携している国数
【2017年度 2カ国 → 2020年度 5カ国】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進 国土交通省				
■ NEAL-NET対象港湾の拡大 毎年、日中韓で専門家会合の実施				アジア地域等におけるNEAL-NET対象港湾の拡大及び共有情報の充実
・日中韓での対象港湾の拡大に向けた協議 ・ASEAN諸国等への拡大に向けた協議				
■ 共有情報の拡大				アジア物流圏における物流資機材のリターナブル化・標準化の推進
新たな貨物ステータス情報や船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議及び順次共有				
■ 物流資機材のリターナブル化・標準化の推進				
〈日中韓〉	日中韓物流大臣会合の枠組みで専門家会合を立ち上げ、課題等の検証			
〈ASEAN〉	日中韓での議論を踏まえ、ASEAN諸国にも物流資機材のリターナブル化・標準化を働きかけ			

○施策の取組状況

■物流資機材のリターナブル化・標準化の推進

<日中韓>

パレットの品質(材質、強度)等について、国家規格化を推進し、標準化されたパレットの普及促進に取り組んでいる。

平成30年3月に、第1回日中韓RTI専門家会合を開催し、日中韓3カ国で、RTI(Returnable Transport Items:リターナブルな物流資機材)の利用促進に向けて、RTI利用によるメリット、RTI利用拡大にあたっての課題等について議論を行った。

<ASEAN>

平成30年7月に開催された第7回日中韓物流大臣会合において、今後3カ国が、アジアパレットシステム連盟(APSF)と連携し、ASEANでのパレットの使用や一環パレチゼーションの普及に向けて協力していくことを合意した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業21百万円の内数】

■NEAL-NET対象港湾の拡大・共有情報の拡大

平成30年7月に開催された日中韓物流大臣会合において、NEAL-NET対象港湾を更に拡大すること、新たな貨物ステータス情報や船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有に向けて検討を進めることを合意した。

平成30年9月に、日中韓合計8港(日本:新潟・四日市、中国:大連・北海・防城・欽州、韓国:平沢・蔚山)をNEAL-NET対象港に追加した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業21百万円その他27百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

■物流資機材のリターナブル化・標準化の推進

パレット以外の通い容器の標準化の可能性も含めて、日中韓三カ国で協議する。また、RTIの利用促進に向けた共同研究を引き続き日中韓で実施する。

■NEAL-NET対象港湾の拡大・共有情報の拡大

NEAL-NETについて、引き続き対象港湾の拡大を図るとともに、ASEAN諸国等への拡大及び他の輸送モードに係る貨物情報の共有について検討する。

担当省庁:国土交通省(総合政策局国際物流課、港湾局港湾経済課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

1) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

イ) 港湾関連産業の海外展開支援

○プログラム本文対応箇所

質の高いインフラ技術を有する我が国の港湾関連産業(港湾物流・インフラ関連産業)の海外展開への支援、港湾技術基準の国際展開の推進及びASEAN諸国を対象とした我が国主導による港湾関連手続きの電子化(港湾EDIの導入)の推進を行うことにより、効率的な国際物流ネットワークの構築や日本企業の国際競争力強化を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 港湾関連産業の海外展開支援		国土交通省		
■ 港湾関連産業の海外展開支援				
計画・構想策定から整備、運営までの一貫した取組による港湾インフラシステムの海外展開の促進				我が国港湾関連産業の海外展開の促進
■ 我が国の港湾技術基準の国際標準化				
アジア各国の港湾技術基準の策定支援				我が国の港湾関連技術の国際標準化
■ ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進				
港湾EDIの導入促進				港湾関連事務の効率化

○施策の取組状況

インドネシア、ミャンマー、シンガポール等の東南アジアやケニア、マダガスカル、モザンビーク等のアフリカ諸国等に対して、港湾関連産業の海外展開に向けたトップセールスを実施した。

これまでアジア、アフリカ、ロシア、南米地域における案件形成に向けた調査を実施しており、現在、ロシアでの案件形成に向けた調査等を実施している。

JICA等の研修において、港湾整備・運営への参画を視野に入れた、海外の港湾関係者に対する人材育成を実施・支援した。

平成30年5月に、ミャンマーにおいて、港湾EDIシステムの本格運用を開始した。平成30年3月に、カンボジアで、港湾EDIシステム導入のための協力準備調査(～2018年10月)を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、トップセールス、官民連携体制の強化、国際的な組織との連携、総合的なファイナンスパッケージの提供、我が国の港湾技術基準の国際標準化、ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進、等の、計画・構想策定から整備、運営までの一貫した取組を進めていくとともに、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」の施行を踏まえ、我が国民間事業者が海外展開するための環境を整備することにより、港湾関連産業の海外展開を推進していくこととしている。

担当省庁: 国土交通省(港湾局産業港湾課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

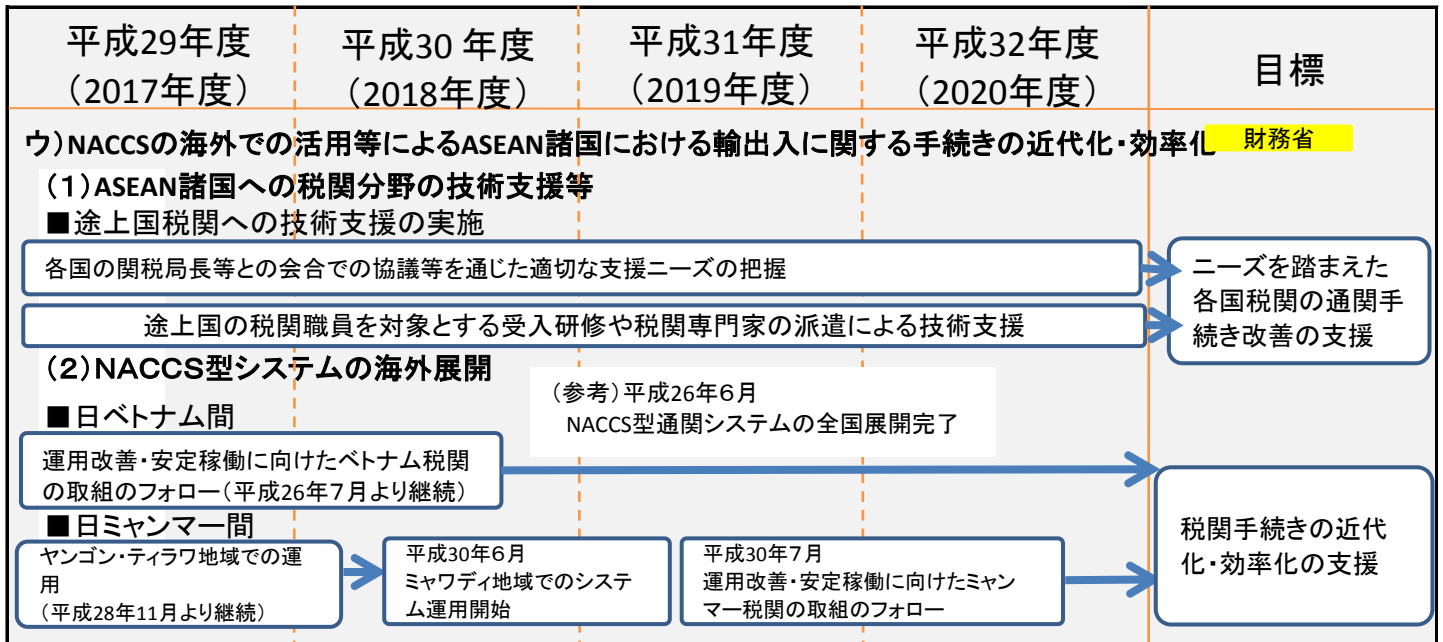
1) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

ウ) NACCSの海外での活用等によるASEAN諸国における輸出入に関する手続きの近代化・効率化

○プログラム本文対応箇所

近年、日本企業がASEAN諸国を中心にサプライチェーンを高度化・緻密化させている現状を踏まえ、税関分野の技術支援等を通じて、途上国税関の通関手続きを改善するとともに、我が国のNACCSをベースとしたシステムの海外展開による、物流の効率的な処理、通関・貿易コストの削減を図り、ASEAN地域における切れ目のない物流の実現を目指す。【財務省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

(1) ASEAN諸国への税関分野の技術支援等

■ 途上国税関への技術支援の実施
平成29年度においては、以下のとおり途上国の税関職員を対象とする受入研修や短期専門家の派遣による技術支援を実施した。
受入研修 : 401名(うちASEAN 諸国から218名)
短期専門家派遣 : 144名(うちASEAN諸国へ105名)

(2) NACCS型システムの海外展開

■ ベトナム
専門家派遣等により、NACCS型通関システムの運用改善・安定稼働に向けたベトナム税関の取組のフォローを行っている。

■ ミャンマー
平成28年11月、ヤンゴン、ティラワにおいて運用を開始した。平成30年6月、ミャワディにおいて運用を開始した。

○課題及び今後の対応の方向性

(1) ASEAN諸国への税関分野の技術支援等
今後も、ASEAN諸国の税関に対して、専門家派遣及び受入研修による税関分野の技術支援を継続する。

(2) NACCS型システムの海外展開
引き続き、システムの運用改善・安定稼働に向けた支援等を行う。

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

2) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援

ア) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援

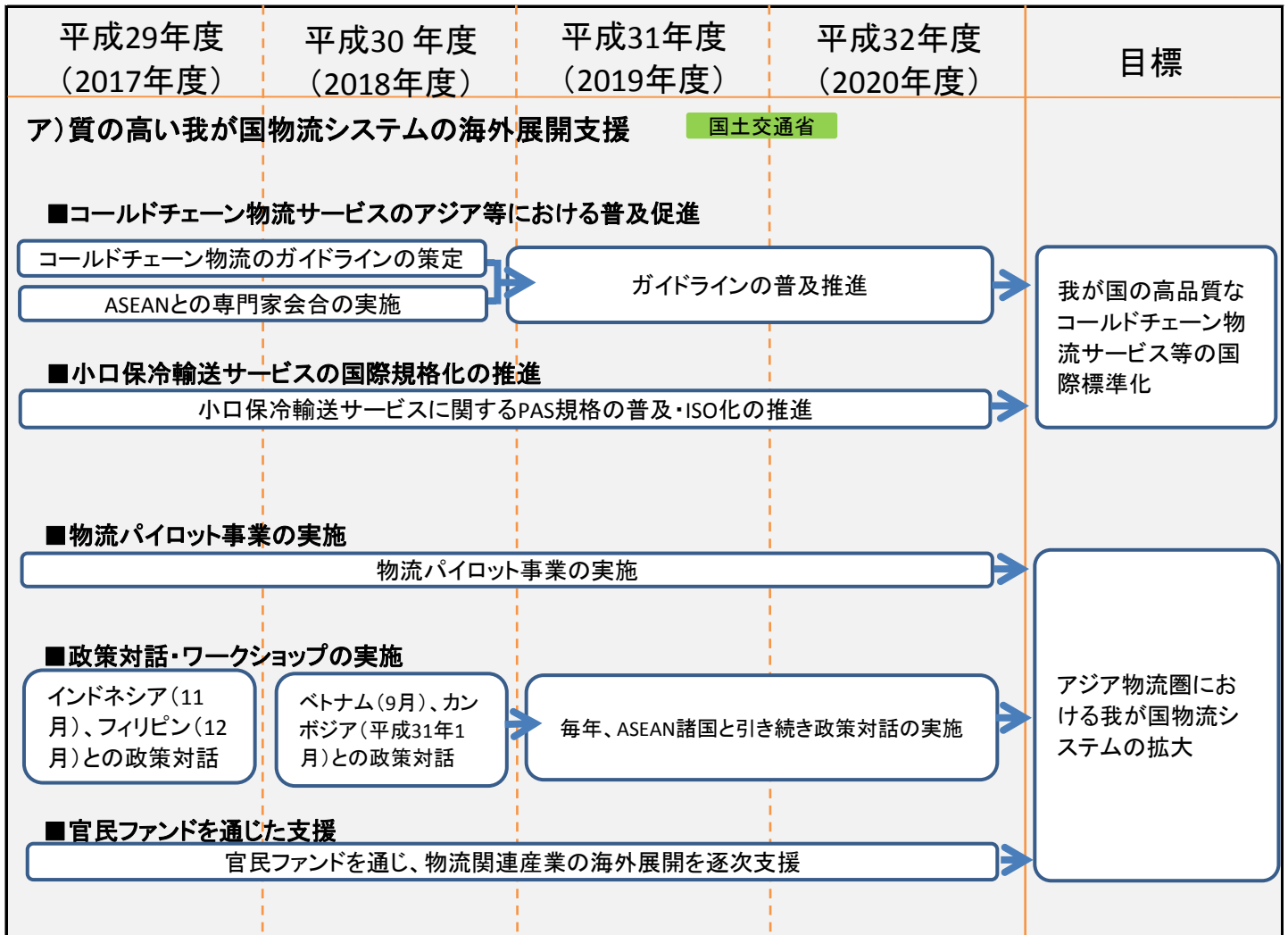
○プログラム本文対応箇所

我が国物流システムの国際標準化を推進するため、経済成長により潜在的需要が高まっているASEAN地域の政府と共同で作成した質の高いコールドチェーン物流サービスに関する物流事業者及び政府向けのガイドラインを普及させるとともに、小口保冷輸送サービスに関するPAS規格の普及及びISO化に向けて取り組む。また、新興国等において物流パイロット事業を実施し、抽出された課題について政策対話等を通じて相手国に改善を働きかけるとともに、ワークショップを通じて人材育成等を図るほか、官民ファンドを積極的に活用し、我が国物流システムの海外展開を支援する。【国土交通省】

○OKPI

[11] アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積
 【2020年度までに2017年度比2割増】 2018年度当初(*): 7.5%増(2017年度当初比) *一部企業は2018年当初
 [12] 日本の小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格の認証取得社数
 【2016年度 一社 → 2017年度 7社 → 2018年度 8社 → 2020年度 30社】 (2018年度現時点で8社が取得)

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

【コールドチェーン物流サービスのアジア等における普及促進】

日ASEANコールドチェーンガイドラインの記載内容について、2018年9月に東京で開催された第14回物流専門家会合でASEAN諸国の担当行政官と最終確認し、日ASEAN交通大臣会合へ提出することを合意し、同年11月に開催された第16回日ASEAN交通大臣会合において、本ガイドラインが承認された。

タイ陸運局が本ガイドラインを基準としたトラック輸送規格を策定するため、2018年8月に本規格の作り込みに向けて、先方と意見交換を実施した。また、同年11月にタイ陸運局が主催するワークショップへ日本より専門家を派遣し、当規格策定の支援を実施した。

【小口保冷輸送サービスの国際規格化の推進】

PAS規格については、2018年9月に東京で開催した第14回物流専門家会合にて、タイにおける小口保冷輸送のパイロット事業結果等を説明したうえで国際標準化の必要性について、ASEAN諸国の担当行政官へ説明した。また、2019年1月に開催された、我が国物流システムの国際標準化等の推進に関する連絡検討会にて、宅配事業者よりPAS取得に向けた進捗等を報告した。

また、2018年11月に台湾で開催された日台貿易経済会議にて、台湾政府に対して、国内でのPAS1018取得の奨励を依頼した。現在、台湾政府にてPAS1018普及展開政策を実施している。また、台湾の国立科技大学と今後のPAS1018普及に関する打合せを実施した。

ISO化については、各国ワーキンググループメンバーの理解浸透を図るため、2018年6月に小口保冷輸送サービスの国際標準化に関するセミナーを開催した。また、同年6月と12月に開催されたISO/PC315審議委員会において、特段、本サービスの国際標準化に関して異論はなく、ISO化に向けて順調に進捗している。

【物流パイロット事業の実施】

2017年度に「タイにおける小口保冷輸送サービスの展開」と「メコン地域におけるバイヤーズコンソリデーションの実施およびインド・ミャンマー間の越境物流調査」の2件を実施した。

【政策対話・ワークショップの実施】

2018年9月にベトナム・ハノイにてベトナム交通運輸省と、2019年1月にカンボジア・プノンペンにてカンボジア公共事業運輸省と実施し、政策対話では両国の物流政策について意見交換し、また現地における物流課題について議論した。そしてワークショップでは、コールドチェーン物流の重要性について農林水産省や専門家等より説明し、また日系物流事業者よりコールドチェーン物流サービスや物流機器についてPRする機会を設けた。

【官民ファンドを通じた支援】

ASEANにおけるコールドチェーン物流及び総合物流に関する官民ファンドを通じた支援を実施している。

【平成30年度予算(国費) 官民連携による海外交通プロジェクトの推進事業1,364百万円の内数】

【平成30年度予算(国費) 物流イノベーションの推進事業21百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

【コールドチェーン物流サービスのアジア等における普及促進】

日ASEANコールドチェーンガイドラインの普及を図るため、2019年度にASEAN諸国の現地語版を作成予定。また、同年度中に本ガイドラインを活用したASEAN諸国におけるコールドチェーン物流の浸透を図るため、ASEAN諸国の物流関係団体による推奨や国家規格化に向けて取り組んでいく予定としている。

【小口保冷輸送サービスの国際規格化の推進】

PAS規格については、台湾における事業者のPAS1018認証取得及び政府の支援施策が円滑に進むよう、台湾政府や関係者に対する積極的な情報提供等を実施予定としている。

ISO化については、2019年秋頃を目処に第3回ISO/PC315審議委員会を開催予定であり、当委員会でISO化について最終議論を実施予定としている。

【物流パイロット事業の実施】

2019年度にASEANの1、2ヶ国においてコールドチェーン物流関連の実態調査及び実走実験を実施予定としている。

【政策対話・ワークショップの実施】

2019年度も引き続き、1ヶ国以上のASEAN諸国と政策対話・ワークショップを実施予定としている。

【官民ファンドを通じた支援】

引き続き、上記案件が実現化できるよう官民ファンド機関と連携して支援していく。

担当省庁：国土交通省（総合政策局国際物流課）

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

2) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援

イ) 港湾関連産業の海外展開支援(再掲)

○プログラム本文対応箇所

質の高いインフラ技術を有する我が国の港湾関連産業(港湾物流・インフラ関連産業)の海外展開への支援、港湾技術基準の国際展開の推進及びASEAN諸国を対象とした我が国主導による港湾関連手続きの電子化(港湾EDIの導入)の推進を行うことにより、効率的な国際物流ネットワークの構築や日本企業の国際競争力強化を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 港湾関連産業の海外展開支援		国土交通省		
■ 港湾関連産業の海外展開支援 計画・構想策定から整備、運営までの一貫した取組による港湾インフラシステムの海外展開の促進				我が国港湾関連産業の海外展開の促進
■ 我が国の港湾技術基準の国際標準化 アジア各国の港湾技術基準の策定支援				我が国の港湾関連技術の国際標準化
■ ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進 港湾EDIの導入促進				港湾関連事務の効率化

○施策の取組状況

インドネシア、ミャンマー、シンガポール等の東南アジアやケニア、マダガスカル、モザンビーク等のアフリカ諸国等に対して、港湾関連産業の海外展開に向けたトップセールスを実施した。
 これまでアジア、アフリカ、ロシア、南米地域における案件形成に向けた調査を実施しており、現在、ロシアでの案件形成に向けた調査等を実施している。
 JICA等の研修において、港湾整備・運営への参画を視野に入れた、海外の港湾関係者に対する人材育成を実施・支援した。
 平成30年5月に、ミャンマーにおいて、港湾EDIシステムの本格運用を開始した。平成30年3月に、カンボジアで、港湾EDIシステム導入のための協力準備調査(～2018年10月)を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、トップセールス、官民連携体制の強化、国際的な組織との連携、総合的なファイナンスパッケージの提供、我が国の港湾技術基準の国際標準化、ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進、等の、計画・構想策定から整備、運営までの一貫した取組を進めていくとともに、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」の施行を踏まえ、我が国民間事業者が海外展開するための環境を整備することにより、港湾関連産業の海外展開を推進していくこととしている。

担当省庁: 国土交通省(港湾局産業港湾課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

2) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援

ウ) 手ぶら観光の普及促進

○プログラム本文対応箇所

訪日外国人旅行者への「手ぶら観光」の普及促進を通じて、安全で確実な日本の宅配サービスを世界へアピールし、我が国の物流事業者の海外進出を支援する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ウ) 手ぶら観光の普及促進 国土交通省</p> <p>■ 手ぶら観光の普及促進</p>				
<p>「手ぶら観光」共通ロゴマークの承認基準を満たす手ぶら観光カウンターの設置促進</p>			<p>2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置</p>	
<p>国際手ぶら観光サービス(免税品の海外直送)の検討・本格実施</p>				

○施策の取組状況

訪日外国人旅行者が鉄道駅等で大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消し、消費拡大を図るため、手ぶら観光カウンターの設置に対する支援として、手荷物集荷場・受渡場の整備・機能強化等に要する経費の一部を補助している。

平成31年2月28日現在、手ぶら観光カウンターを257箇所認定し、訪日外国人旅行者の利用は約15万個/月(平成30年)に拡大した。また、平成30年5月よりオープンデータ化によるホームページ等を活用した手ぶら観光の情報発信を実施している。

さらに、国際手ぶら観光サービスを更に充実させるため、免税品の海外直送が可能な手ぶら観光カウンターを30箇所認定した。

【平成30年度予算(国費) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費9,632百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

手ぶら観光補助事業による支援及びJNTOによるプロモーション・認知度向上に向けた連携により、手ぶら観光カウンターの認定取得を促進するとともにICT化等による利用しやすい快適なサービス環境の実現を図る。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

3) 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

ア) 農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

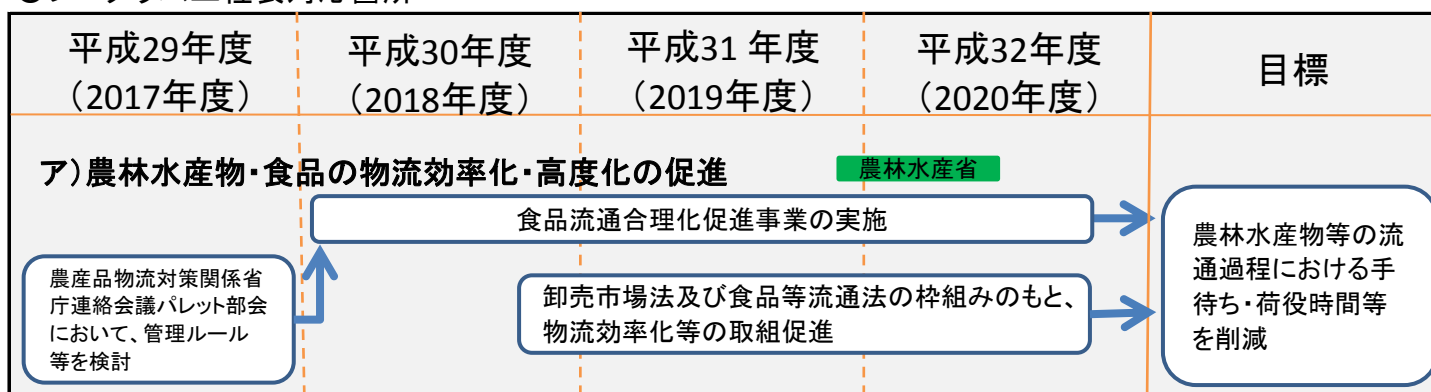
農産品物流対策関係省庁連絡会議での検討結果を踏まえ、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減するとともに、物流の効率化・高度化を実現するため、生産者、流通事業者、物流事業者等の関係者が連携した一貫パレチゼーションの取組や、ICTを活用したトラック予約受付システムの導入等を促進するほか、船舶輸送体制の構築等の新たな流通技術・方式の活用や花き流通システムの転換を促進する。【農林水産省】

○OKPI

[8] 効率化等の取組における手待ち・荷役作業等の削減率(再掲)

【2017年度 0% → 2020年度 ▲30%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

農産品物流対策関係省庁連絡会議において、「農産物の一貫パレチゼーションの実現方策について」(H30.3)を決定した。これを踏まえ、農産物の生産、流通、物流の関係者により設立された「農産物パレット推進協議会」による一貫パレチゼーションの実現、普及に向けた取組を支援している。このほか、卸売事業者によるトラック予約受付システムの導入、生産者・流通事業者等が連携した共同輸送や新たな船舶輸送体制の構築等に向けた実証、花き流通における規格を統一した台車による共同集荷輸送等に向けた取組を支援している。

また、消費者ニーズの変化や人手不足、情報通信技術の発展等の変化を踏まえた食品等の流通の合理化の取組を促進するため、卸売市場法及び食品流通構造改善促進法の一部を改正した。

【平成29年度補正予算(国費) 203百万円の内数】

【平成30年度当初予算(国費) 335百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減するとともに、物流の効率化・高度化を実現するため、一貫パレチゼーションの取組、船舶輸送体制の構築や簡素化した出荷規格による流通形態の確立、花きの流通システムの転換に向けた社会実験を行う取組等を支援する。

また、卸売市場法及び食品等流通法の枠組みのもと、パレット輸送への転換、共同輸送、モーダルシフト、商流と物流の分離、トラック予約受付システムの活用等による物流の効率化を促進する。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局食品流通課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

3) 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

イ) 卸売市場施設等整備の推進(共同配送等物流効率化及び輸出促進に必要な施設整備)

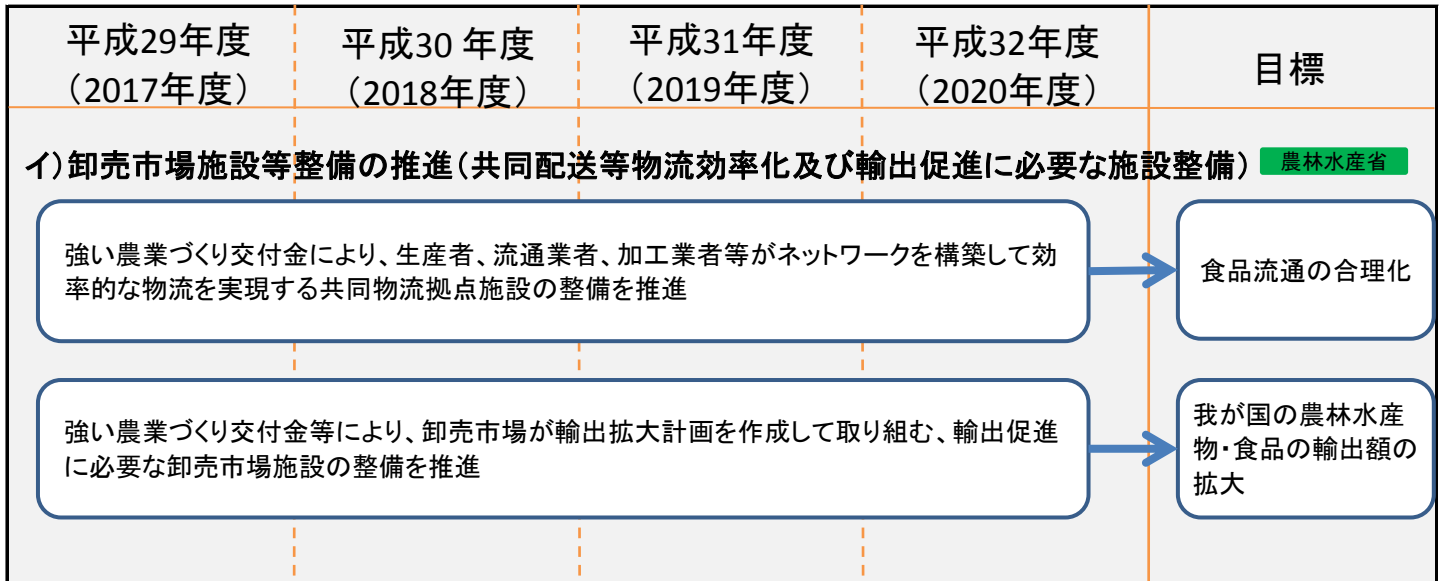
○プログラム本文対応箇所

効率的な物流を実現するために、生産者、流通業者、加工業者等がネットワークを構築して取り組む共同物流拠点施設の整備及び卸売市場が輸出拡大計画を作成して取り組む輸出促進に必要な卸売市場施設の整備を支援する。【農林水産省】

○OKPI

- [13] 共同物流拠点施設の整備の実施数
【2017年度 0件 → 2020年度 3件】
- [14] 農林水産物・食品の輸出額
【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成30年度の共同配送等物流効率化及び輸出促進に必要な施設の整備実施数は1件を予定。
 平成30年の農林水産物・食品の輸出額(速報値)は9,068億円となっている。
 【平成30年度予算(国費) 強い農業づくり交付金 20,154百万円の内数】
 【平成29年度補正(国費) 農畜産物輸出拡大施設整備事業 10,000百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

農林水産物等の共同配送等による効率化の取組を推進するために必要な共同物流拠点施設、生鮮食料品等の輸出促進を図るために必要な輸出先国までの一貫したコールドチェーンシステムの確保に資する卸売市場施設等の整備への支援に向けた予算要求を行い、引き続き推進する。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局食品流通課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

3) 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

ウ) 輸出促進に資する物流面での取組の推進

○プログラム本文対応箇所

「農林水産物の輸出力強化戦略」(平成28年5月19日農林水産業・地域の活力創造本部取りまとめ)及び「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」(平成28年11月29日農林水産業・地域の活力創造本部決定)に基づき、農林水産物・食品輸出額の2019年1兆円達成に向けて、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、異なる品目の貨物を積み合わせて大量輸送する取組の拡大、我が国物流システムの国際標準化に向けた取組の推進等、農林水産物・食品の輸出における物流の改善について取組を進める。【国土交通省】

○OKPI

[14] 農林水産物・食品の輸出額(再掲)
【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ウ) 輸出促進に資する物流面での取組の推進 国土交通省</p> <p>「農林水産物の輸出力強化戦略」に基づき、輸出戦略実行委員会物流部会等において、農林水産物・食品の輸出促進に係る物流効率化について検討</p> <p>■高品質低炭素型低温輸送システムの構築促進</p> <p>海上・鉄道の各貨物輸送用の鮮度保持機能を有する保冷コンテナの導入支援</p>				<p>我が国の農林水産物・食品の輸出額の拡大</p>

○施策の取組状況

農林水産物・食品等の鮮度を長時間保持する技術開発がなされ、その活用によりコールドチェーン全体の低炭素化、効率化を図ることが可能となったが、コストが高く導入が進んでいないため、一般的な保冷コンテナとの差額の1/2を補助することで、新たな鮮度保持機能を有する保冷コンテナの導入を促進している。(平成29年度実績2事業者82基)

【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,765百万円の内数】

また、農林水産物の輸出を視野に入れた共同輸配送の検討として、平成30年度に関東近郊で輸出量の多い、神奈川県、千葉県において農林水産物同士の組合せが可能と想定される品目を取り扱う荷主、生産者、物流事業者等へヒアリングを実施した上で、共同輸配送に向けた課題、解決方策等を取りまとめることとしている。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

PAS規格については、2018年9月に東京で開催した第14回物流専門家会合にて、タイにおける小口保冷輸送のパイロット事業結果等を説明したうえで国際標準化の必要性について、ASEAN諸国の担当行政官へ説明した。また、2019年1月に開催された、我が国物流システムの国際標準化等の推進に関する連絡検討会にて、宅配事業者よりPAS取得に向けた進捗等を報告した。

また、2018年11月に台湾で開催された日台貿易経済会議にて、台湾政府に対して、国内でのPAS1018取得の奨励を依頼した。現在、台湾政府にてPAS1018普及展開政策を実施している。また、台湾の国立科技大学と今後のPAS1018普及に関する打合せを実施した。

ISO化については、各国ワーキンググループメンバーの理解浸透を図るため、2018年6月に小口保冷輸送サービスの国際標準化に関するセミナーを開催した。また、同年6月と12月に開催されたISO/PC315審議委員会において、特段、本サービスの国際標準化に関して異論はなく、ISO化に向けて順調に進捗している。

日ASEANコールドチェーンガイドラインの記載内容について、2018年9月に東京で開催された第14回物流専門家会合でASEAN諸国の担当行政官と最終確認し、日ASEAN交通大臣会合へ提出することを合意し、同年11月に開催された第16回日ASEAN交通大臣会合において、本ガイドラインが承認された。

タイ陸運局が本ガイドラインを基準としたトラック輸送規格を策定するため、2018年8月に本規格の作り込みに向けて、先方と意見交換を実施した。また、同年11月にタイ陸運局が主催するワークショップへ日本より専門家を派遣し、当規格策定の支援を実施した。

【平成30年度予算(国費) 官民連携による海外交通プロジェクトの推進事業1,364百万円の内数】

【平成30年度予算(国費) 物流イノベーションの推進事業21百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後ともコールドチェーン全体の低炭素化、効率化を推進するため、関係省庁間で連携し、新たな鮮度保持機能を有する保冷コンテナの導入支援を進めていく。

平成30年度中に、農林水産物同士の組合せが可能と想定される品目を取り扱う荷主、生産者、物流事業者等へのヒアリングを基に、共同輸配送に向けた課題、解決方策等を取りまとめる。

PAS規格については、台湾における事業者のPAS1018認証取得及び政府の支援施策が円滑に進むよう、台湾政府や関係者に対する積極的な情報提供等を実施する。ISO化については、2019年秋頃を目処に第3回ISO/PC315審議委員会を開催予定であり、当委員会でISO化について最終議論を実施する。

日ASEANコールドチェーンガイドラインの普及を図るため、2019年度にASEAN諸国の現地語版を作成し、今後、同年度中に本ガイドラインを活用したASEAN諸国におけるコールドチェーン物流の浸透を図るため、ASEAN諸国の物流関係団体による推奨や国家規格化に向けて取り組んでいく。

担当省庁:国土交通省(総合政策局物流政策課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

3) 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

エ) 新型航空保冷コンテナの研究開発

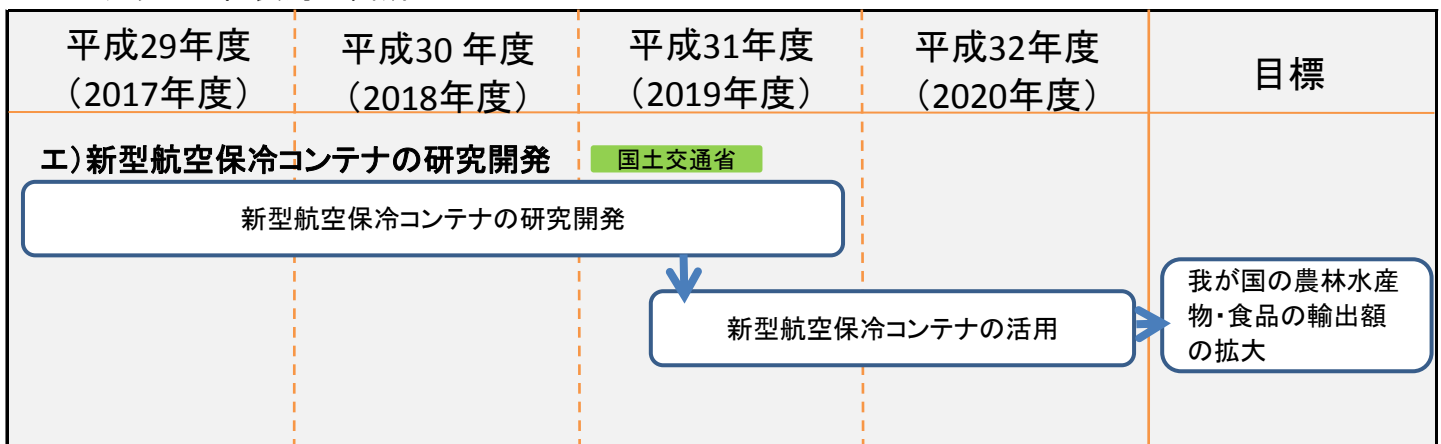
○プログラム本文対応箇所

交通運輸技術開発推進制度において、温度可変機能等を有するLD-3型保冷コンテナ及びB737型機に搭載可能な小型保冷コンテナを研究開発することで、地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とし、農林水産物・食品の輸出拡大を図る。【国土交通省】

○OKPI

[14] 農林水産物・食品の輸出額(再掲)
【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とするため、温度可変機能等を有するLD-3(※)型保冷コンテナ及びB737型機に搭載可能な小型保冷コンテナの研究開発を実施している。平成30年3月には、温度データを実運用に近い条件で収集し保冷性能を評価するため、開発中のLD-3型保冷コンテナ(試作品)の試験輸送を羽田空港・香港国際空港間で実施した。
※ 国際航空運送協会(IATA)が航空機材等に対して規定する識別コードで、LD-3は国際航空輸送において最も多く用いられているコンテナの種類
【平成30年度予算(国費) 交通運輸技術開発推進制度による技術開発事業106百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

機内に固定するLD-3型保冷コンテナは航空機の装備品に該当するため、市場投入に当たっては航空法第10条第4項、航空法施行規則第14条第1項の規定により、仕様承認を受ける必要がある。そのため、研究開発と並行して所要の進め、平成31年5月を目途に仕様承認を受けるよう取り組む。
なお、B737型機に搭載可能な小型保冷コンテナは機内に固定しないため航空機の装備品に該当せず、仕様承認は不要。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

3) 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

オ) 農水産物の輸出力強化のための港湾機能の強化

○プログラム本文対応箇所

農水産物の輸出に戦略的に取組む港湾において、農水産物の輸出力強化のために必要となる冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備や屋根付き岸壁の整備に対して支援を行う。【国土交通省】

○KPI

[14] 農林水産物・食品の輸出額(再掲)
【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
オ) 農水産物の輸出力強化のための港湾機能の強化 国土交通省				我が国の農林水産物・食品の輸出額の拡大
農水産物の輸出力強化のための冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備や屋根付き岸壁の整備を推進				

○施策の取組状況

平成29年度に北海道6港湾及び清水港において、農水産物輸出促進計画を認定し、農水産物の輸出力強化のために必要となる冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備や屋根付き岸壁等の整備に対して支援を開始している。

平成30年5月には苫小牧港において、全国で初となる農水産物輸出促進を目的とした屋根付岸壁が供用を開始しており、平成30年8月には清水港において冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備が供用を開始している。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、農水産物の輸出力強化のために必要となる港湾施設整備の支援を行う。

担当省庁: 国土交通省(港湾局計画課)

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

3) 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

カ) 北海道産食品の輸出拡大に向けた環境整備

○プログラム本文対応箇所

北海道産食品に係る輸出品目の裾野拡大等を促進するため、中小口貨物の輸出に関わる生産者、物流事業者、商社等が輸出リスク等に関する情報を共有し得るプラットフォームの構築・強化を図る。【国土交通省】

○OKPI

[15] 道産食品輸出額
【2016年度 702億円 → 2025年度 1,500億円】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>カ) 北海道産食品の輸出拡大に向けた環境整備 国土交通省</p> <p>■北海道産食品に係る中小口貨物の輸出支援体制の拡充(プラットフォームの構築・強化(普及促進))</p> <div style="border: 1px solid #000; border-radius: 15px; padding: 5px;"> <p>プラットフォームにおいて、下記施策を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生産者、海外バイヤー等間のニーズマッチング ・ 輸出リスク軽減に資する情報蓄積・提供 ・ 中小口輸送コンテナ等の発送情報の総合的管理・提供ネットワークの構築 等 </div>				<div style="border: 1px solid #000; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>北海道産食品の 輸出拡大</p> </div>

○施策の取組状況

2018年5月に関係機関検討会を開催するなどして、プラットフォームで行う輸出事務手続代行の仕組みや調整方法等について課題を明らかにするとともに、課題解決に向けた検討を行っている。また、2019年2月に台湾及び韓国にて実施予定の実証実験に関する参加説明会を2018年7月までに北海道内6地域で開催し、その後応募者の中から合計11企業23品目の参加を決定した。
【平成30年度予算(国費) 北海道開発計画推進費等経費78百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

プラットフォームについては引き続き十分な検討を行い、汎用性や実効性、有益性の高いモデルを構築する必要がある。このため、2019年2月までに台湾及び韓国において実施する実証実験を通じて具体的な検証を行う。
またプラットフォームの実用化に向けては、これを活用した中小口貨物輸出に係るコストの軽減についても検討していく必要がある。このため2019年度早々までに、輸出事業者間等の発送情報を共有化する仕組みを試作し、同年度中にプラットフォームと組み合わせた実証実験による検証を行う。

担当省庁: 国土交通省(北海道局参事官室)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

ア) 自動車運送事業の働き方改革の推進

○プログラム本文対応箇所

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に関係省庁の横断的な議論の場として「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が設置されたところ。2018年5月には、同会議において、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化を柱とする「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が取りまとめられたところであり、同計画に盛り込まれた施策の推進を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 自動車運送事業の働き方改革の推進 国土交通省				
行動計画の策定	行動計画に基づき、関連制度の見直しや支援措置を実施		関係者による取組の促進・深化	

○施策の取組状況

平成30年5月30日に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定・公表。

【平成30年度予算(国費:トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み101百万円)
事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。

【平成29年度補正予算(国費:トラック事業における働き方改革の推進200百万円)
荷役作業の効率化に資するテールゲートリフターの導入支援を実施。

○課題及び今後の対応の方向性

政府行動計画に基づき、引き続き、トラック予約受付システムの導入促進、機械荷役への転換促進、「ホワイト物流」推進運動の展開など、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等の取組を推進していく。

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)

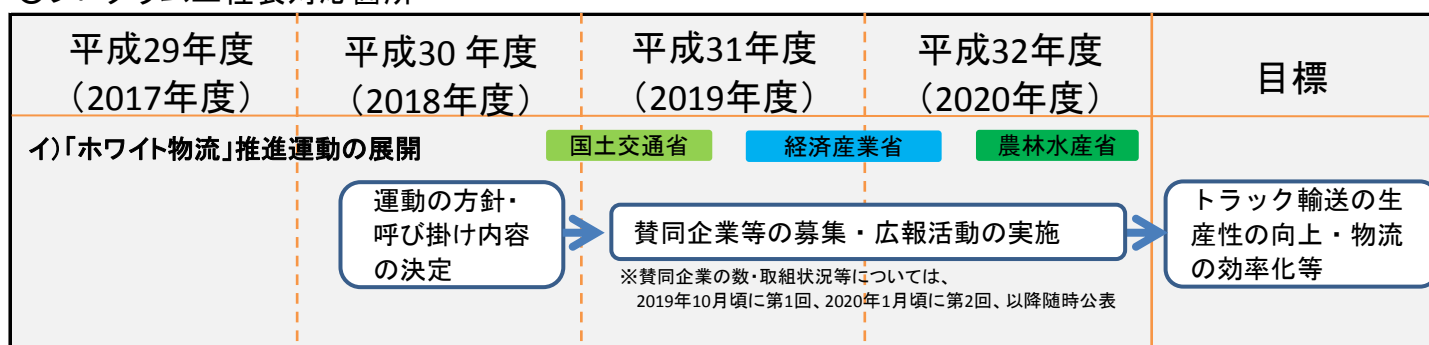
2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

イ)「ホワイト物流」推進運動の展開

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「ホワイト物流の実現」について、トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携し、強力に推進する。【国土交通省・経済産業省・農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

2018年12月に設置された「「ホワイト物流」推進会議」において、運動の趣旨と推進方針が決定され、2019年2月の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」において、企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等が決定された。今後、賛同企業等の募集開始・広報活動の実施を進める予定。

○課題及び今後の対応の方向性

今後、賛同企業等の募集開始・広報活動の実施を進める予定。

担当省庁：国土交通省(自動車局貨物課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

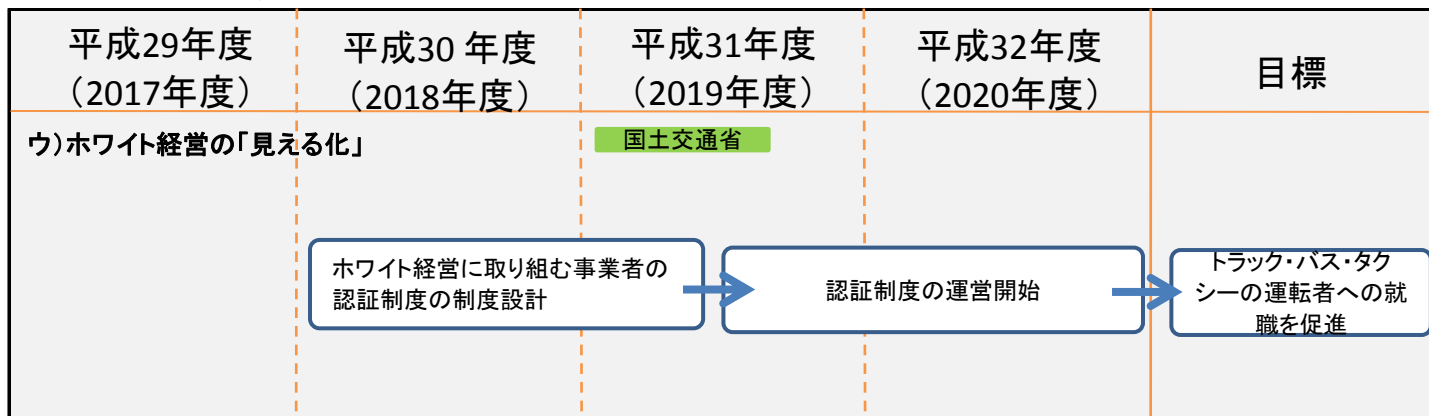
2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

ウ)ホワイト経営の「見える化」

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「ホワイト経営の『見える化』」について、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者(「ホワイト経営」に取り組む事業者)の認証制度を創設する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者(「ホワイト経営」に取り組む事業者)の認証制度の制度設計を行うため、平成30年6月より、有識者、事業者団体、労働組合等から構成される検討会を立ち上げ、これまでに3回開催した。

○課題及び今後の対応の方向性

事業者アンケートを実施した後に報告書を公表し、認証実施団体の公募・選定を経て、平成31年度内を目標に認証制度の運営を開始する。

担当省庁:国土交通省(自動車局総務課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(1) サービスと対価との関係の明確化を図る

ア) 適正なトラック運賃・料金收受の促進

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「適正なトラック運賃・料金の收受の促進」について、トラック運送事業者が運送以外の役務の対価を、運賃とは別建てで收受できるよう標準貨物自動車運送約款等を2017年8月に改正し、同年11月に施行したところであり、引き続きトラック運送事業者及び荷主側に対して、制度内容を浸透させる取組を実施する。

また、法令を遵守しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上でコストが必要になることについて、荷主・運送事業者双方の共通理解を促すため、「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」を取りまとめ、平成30年12月に公表したところであり、運送事業者・荷主等に周知を図る。【国土交通省・経済産業省・農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 適正なトラック運賃・料金收受の促進		国土交通省	経済産業省	農林水産省
標準貨物自動車運送約款の改正事項の周知・普及等				関係者による取組の促進・深化

○施策の取組状況

標準貨物自動車運送約款の改正について、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の連名による協力依頼書及び改正概要リーフレットを、荷主団体及び荷主企業約1000箇所に配付するなど、周知を図った。

また、法令を遵守しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上でコストが必要になることについて、荷主・運送事業者双方の共通理解を促すため、「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」を取りまとめ、平成30年12月に公表した。

○課題及び今後の対応の方向性

標準貨物自動車運送約款の改正については、引き続き関係省庁と連携して荷主等への理解が更に広く進むよう、繰り返し周知を行っていくこととする。

また、2019年2月から開催する「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」等を活用して、「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」の周知を図る。

担当省庁：国土交通省(自動車局貨物課)、経済産業省(商務・サービスグループ消費経済企画室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める

ア) 長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「トラック運転者の長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し」について、事業者・荷主・関係団体等が参画して、2016・2017年度に実施した実証事業を踏まえ、平成30年11月にガイドラインを策定したところであり、運送事業者・荷主等に周知を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し			国土交通省	
荷主と連携した協議会、パイロット事業の実施、ガイドラインの策定・普及 等		ガイドラインの普及・定着、定期的なフォローアップ、取引条件の改善等、トラック事業者と荷主が連携した取組への支援		長時間労働の是正

○施策の取組状況

トラック事業者と荷主とが連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を2016年度及び2017年度に実施し、その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめ、2018年11月に公表した。

○課題及び今後の対応の方向性

2019年2月から開催する「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」等を活用して、ガイドラインの周知や改善事例の共有を行い、トラック運送事業における長時間労働の改善を図る。

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める

イ) 元請の物流事業者への働きかけ

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「元請の物流事業者への働きかけ」について、下請法の運用基準の改正内容を盛り込み平成29年8月に改訂した「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を周知するとともに、不適切な取引事例をまとめたリーフレットを各都道府県単位で実施するセミナー等で周知する。【国土交通省】

○KPI

[16]トラック運送事業における契約内容の書面化率
【2017年度 約50% → 2020年度 60%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ)元請の物流事業者への働きかけ 国土交通省				
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 適正取引の推進等に関する元請事業者への働きかけの実施等 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 関係者による取組の促進・深化 </div>

○施策の取組状況

中小企業庁及び公正取引委員会と共同で作成した、運送委託者に対して法令違反となるおそれがある取引を示すためのリーフレットを、関係する荷主団体及び企業計約1000箇所に配布するなど、周知を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

2019年2月から開催する「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」等を活用して各種ガイドラインやリーフレットの周知を図る。

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める

ウ) 物流に係る取引の適正化

○プログラム本文対応箇所

独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知及び執行を通じ、取引の適正化を推進するとともに、その実施に必要な体制整備に努める。【公正取引委員会】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) 物流に係る取引の適正化 公正取引委員会				
<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;"> 独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知及び執行 </div> ➔				<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;"> 物流に係る取引の適正化 </div>

○施策の取組状況

物流に係る取引の適正化を推進するため、以下の取組を実施している。

① 独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知

- ・荷主・物流事業者向けの業種別講習会を実施している(平成29年度は10回開催、平成30年度(4月～7月)は10回開催)。
- ・基礎講習会を実施している(平成29年度は59回開催、平成30年度(4月～11月)は52回開催)。
- ・応用講習会を実施している(平成29年度は13回開催、平成30年度は12回開催予定)。
- ・下請取引適正化推進講習会を毎年11月に実施している(平成29年度は33回開催、平成30年度は32回開催)。

② 独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の執行

- ・違反事件発掘を目的として荷主と物流事業者との取引に関する書面調査を実施した(平成29年度)。平成29年度の調査の結果を踏まえ、物流特殊指定に照らして問題となるおそれがあると認められた596名の荷主に対して、物流事業者との取引内容の検証・改善を求める文書を発送した(平成30年3月)。平成30年度においても、8月に、荷主を対象とする書面調査を開始し、調査票(30,000通)を発送した。今後、調査対象とした荷主と取引のある物流事業者に対する書面調査の実施を予定している。
- ・違反事件発掘を目的として親事業者と下請事業者を対象とする下請法に基づく書面調査を実施している(年1回)。
- ・下請法違反行為については、平成29年度は9件、平成30年度(4月～9月)は3件の勧告を行うとともに、平成29年度は過去最高の6,752件、平成30年度(4月～9月)は5,045件の指導を実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

公正取引委員会としては、物流に係る取引の適正化を図るため、引き続き、各種講習会において、独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の内容に関する周知を実施し違反行為の未然防止に努めるとともに、違反行為が認められた場合には厳正に対処することとしている。

担当省庁: 公正取引委員会(事務総局経済取引局取引部企業取引課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

1) 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

ア) 荷待ち時間・荷役時間短縮のための各種取組の推進(一部再掲)

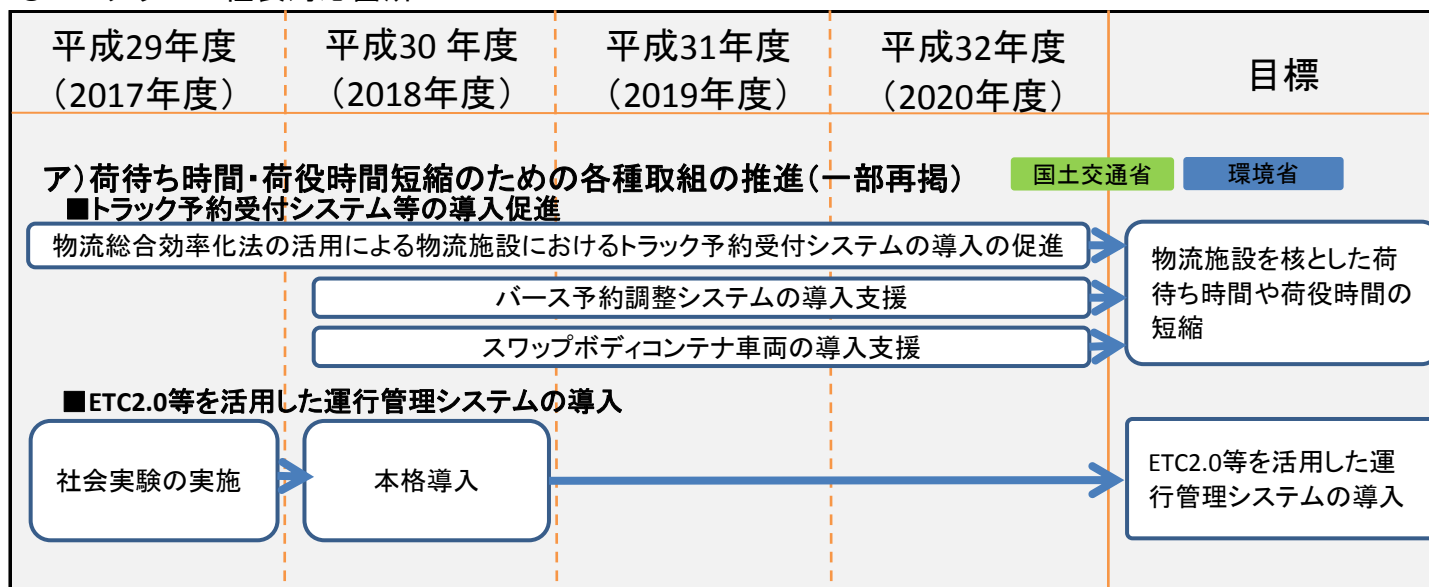
○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の活用により、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入を促進するほか、ETC2.0等を活用した運行管理システムのサービス拡充を図る。また、複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるバース予約調整システムや、輸送業務と荷役業務の分離に資するスワップボディコンテナ車両の導入を促進することで、荷待ち時間・荷役時間の削減を図る。【国土交通省・環境省】

○OKPI

[2] 物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約)(再掲)
【2016年度 8件 → 2017年度 47件 → 2020年度 150件】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

・バス予約調整システムの導入支援については、平成30年度に9件、スワップボディコンテナ車両の導入支援については、同じく平成30年度に2件の事業に対して補助の採択を行った。

・2016年10月にトラック予約受付システムの導入を物流総合効率化法の認定要件に追加して以降、当該システムの導入を促進している。

・具体的には、事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応等を通じて、物流総合効率化法の活用を促進することにより、トラック予約システムの導入を促進し、関係者間の連携、協働を推進し、荷待ち時間の削減等を図っている。

【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,765百万円の内数】

・スワップボディコンテナ車両の全国的な普及に向け、官民の関係者が一堂に会し協議を行う「スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた検討会」を開催し相互利用を可能とする標準的な仕様や効率的な管理、運用方法等に係るガイドラインを策定した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

・トラック等の運行管理の効率化のため、ETC2.0を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用する、「ETC2.0車両運行管理支援サービス」について、広く一般にサービス提供を行うためのデータ配信事業者を決定し、平成30年8月30日より本格導入した。

【平成30年度税制】

〈所得税・法人税〉

・倉庫用建物について、5年間 10%の割増償却

〈固定資産税・都市計画税〉

・倉庫用建物について課税標準を、5年間 1/2に軽減

・附属機械設備について課税標準を、5年間 3/4に軽減

○課題及び今後の対応の方向性

・今後とも輸送と荷役の連携を推進するため、関係省庁間で連携し、バス予約調整システム及びスワップボディコンテナ車両の導入支援を進めていく。また、スワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて、ガイドラインの周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定等を通じた優良事例の横展開を図る。

・トラック予約受付システムの一層の普及に向け、導入事業者やシステム会社をはじめとする関係者へのヒアリング等の実施を通じ、課題を浮き彫りにし、改善策を検討していくこととする。

・ETC2.0等を活用した運行管理システムについて、様々なニーズを踏まえながら、ETC2.0の特性を活かした更なるサービス拡充に向けた取組を推進する。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課、物流産業室、道路局道路交通管理課ITS推進室)、
環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

1) 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

イ) 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進」について、荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野において、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携し、サプライチェーン全体で改善策を検討する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 輸送分野別の取組の強化 国土交通省				
輸送分野別に荷待ち時間発生等の課題の改善策を検討				労働時間の改善、 サプライチェーン全体 での効率化

○施策の取組状況

平成30年6月に「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」を立ち上げ、加工食品の物流の効率化、トラックドライバーの労働時間の改善等について検討を開始した。同年12月には紙・パルプ(洋紙・板紙分野、家庭紙分野)、建設資材についても懇談会を立ち上げて検討を開始した。各懇談会において、アンケートの実施による課題の抽出、課題解決のための実証実験の検討を進めているところ。

○課題及び今後の対応の方向性

各懇談会において実施する実証実験の結果等を踏まえ、課題解決に有効な対応策を取りまとめ、各輸送品目の関係者への展開を図る。

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

1) 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

ウ) 農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進(再掲)

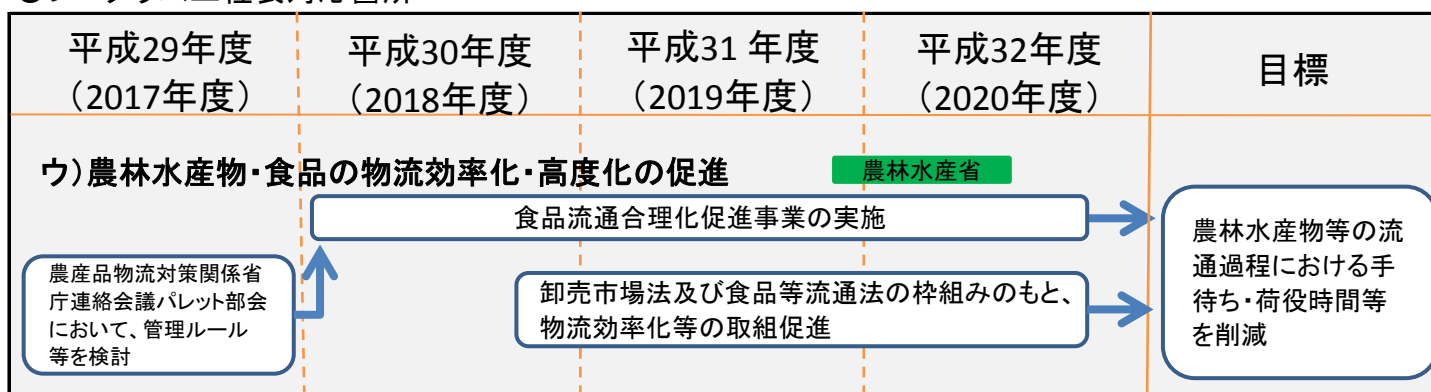
○プログラム本文対応箇所

農産物物流対策関係省庁連絡会議での検討結果を踏まえ、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減するとともに、物流の効率化・高度化を実現するため、生産者、流通事業者、物流事業者等の関係者が連携した一貫パレチゼーションの取組や、ICTを活用したトラック予約受付システムの導入等を促進するほか、船舶輸送体制の構築等の新たな流通技術・方式の活用や花き流通システムの転換を促進する。【農林水産省】

○OKPI

[8] 効率化等の取組における手待ち・荷役作業等の削減率(再掲)
【2017年度 0% → 2020年度 ▲30%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

農産物物流対策関係省庁連絡会議において、「農産物の一貫パレチゼーションの実現方策について」(H30.3)を決定した。これを踏まえ、農産物の生産、流通、物流の関係者により設立された「農産物パレット推進協議会」による一貫パレチゼーションの実現、普及に向けた取組を支援している。このほか、卸売事業者によるトラック予約受付システムの導入、生産者・流通事業者等が連携した共同輸送や新たな船舶輸送体制の構築等に向けた実証、花き流通における規格を統一した台車による共同集荷輸送等に向けた取組を支援している。

また、消費者ニーズの変化や人手不足、情報通信技術の発展等の変化を踏まえた食品等の流通の合理化の取組を促進するため、卸売市場法及び食品流通構造改善促進法の一部を改正した。

【平成29年度補正予算(国費) 203百万円の内数】

【平成30年度当初予算(国費) 335百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減するとともに、物流の効率化・高度化を実現するため、一貫パレチゼーションの取組、船舶輸送体制の構築や簡素化した出荷規格による流通形態の確立、花きの流通システムの転換に向けた社会実験を行う取組等を支援する。

また、卸売市場法及び食品等流通法の枠組みのもと、パレット輸送への転換、共同輸送、モーダルシフト、商流と物流の分離、トラック予約受付システムの活用等による物流の効率化を促進する。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局食品流通課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

2) 宅配便の再配達削減

ア) 宅配事業の効率化の推進

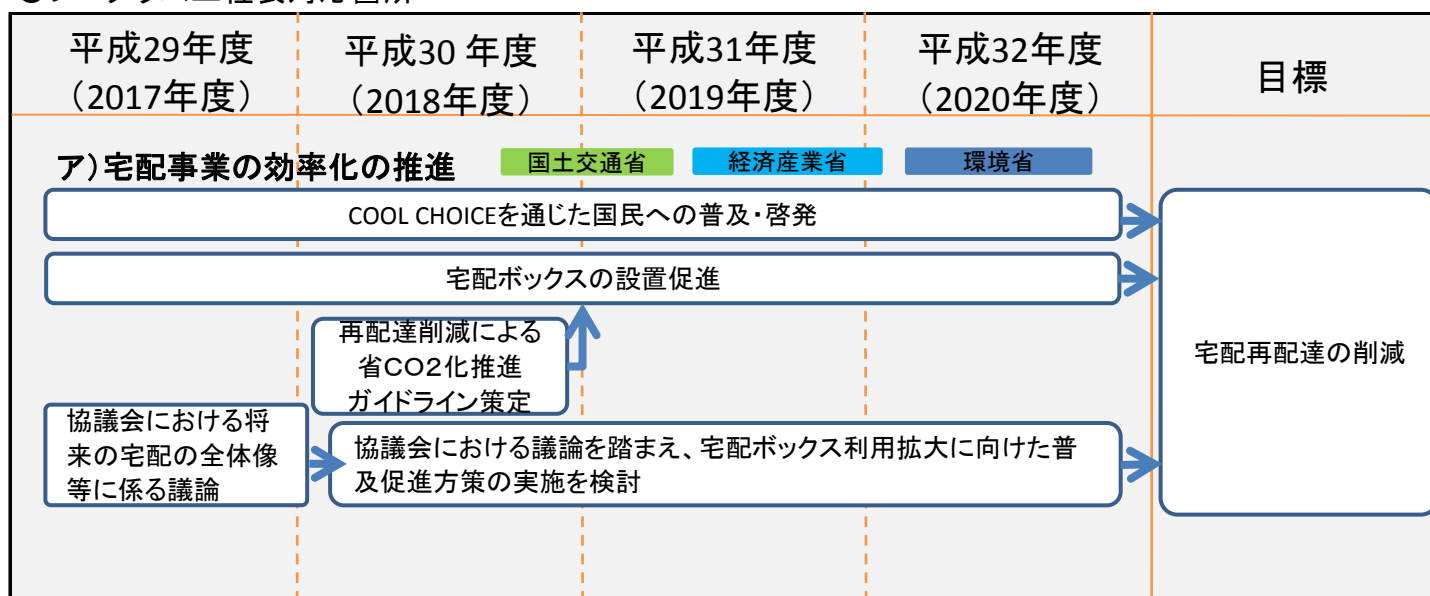
○プログラム本文対応箇所

宅配便再配達削減に向けた国民運動を展開し、消費者を含めた関係者に対して普及・啓発を行うとともに、宅配ボックスの設置を促進することにより、受取方法の多様化や受取への消費者の積極的参加を推進する。
 また、物流事業者、荷主、国からなる協議会を設置し、将来の宅配の全体像やその中における宅配ボックス利用拡大に向けた課題整理・普及促進方策を議論し、宅配事業の効率化に向けた道筋を立てる。【国土交通省・経済産業省・環境省】

○OKPI

[17] 宅配便の再配達率
 【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

COOL CHOICEを通じた国民への普及・啓発については、気候変動問題をテーマに活動している学生団体等と連携し、若者向けの再配達防止施策について考えるワークショップを行った。また、宅配事業者、EC事業者、消費者団体等を構成員とする、COOL CHOICE推進チーム 低炭素物流作業グループの会合を実施し、取組に対する助言・提案を頂いた。
 【平成30年度予算(国費) 地球温暖化対策の推進・国民運動「COOL CHOICE」推進・普及啓発事業 1,500百万円の内数】

宅配ボックスの設置促進については、平成30年度に1件の宅配ボックスのシステム効率化の取組に支援を行った。また、地方部における地域特性を踏まえた多様な受取り方に係るモデルケースを確立し、他の地域への展開を図るため、平成30年9月からオープン型宅配ボックスの効果的な設置場所・設置効果を検証する実証事業を実施している。
 【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部1,765百万円の内数】

EC事業者と宅配事業者による連絡会を設置し、宅配の効率化と再配達削減のための意見交換を行った。また、宅配ボックスを使った受取など再配達削減に向けた取組事例をとりまとめ、周知を行った。

○課題及び今後の対応の方向性

COOL CHOICEを通じた国民への普及・啓発については、学生団体、作業グループ等の助言・提案を踏まえ各種施策を実施していく。また、「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」に賛同している企業等を対象にしたシンポジウムを実施し、荷主・物流事業者と地域や消費者の相互理解を深めつつ、メディアを通じて、一般消費者に向けた宅配便再配達防止の行動を呼びかけることとしている。

今後とも宅配事業の効率化を推進するため、宅配ボックスの設置促進のための支援を行う。平成30年度末までにオープン型宅配ボックスの効果的な設置場所・設置効果を検証結果をガイドラインにまとめ、成果を広く展開していく。また、EC事業者と宅配事業者による連絡会を通じ、必要な施策について検討していく。

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）、経済産業省（商務・サービスグループ物流企画室）、環境省（地球環境局地球温暖化対策課国民生活対策室・低炭素物流推進室）

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

3) 女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備

ア) パレット化等による機械荷役への転換促進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「パレット化等による機械荷役への転換促進」について、トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図るため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) パレット化等による機械荷役への転換促進(再掲) 国土交通省				
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> パレット化の普及・拡大に向けた取組等の検討、民間の取組促進等 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> 手荷役から機械荷役への転換 </div>

○施策の取組状況

トラック事業者と荷主とが連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るために実施したパイロット事業の成果を、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として2018年11月に取りまとめたところであり、このガイドラインにおいては、パレットの活用による労働時間の短縮についても内容に含んでいるところ。

加えて、機械荷役への転換を促進するため、荷役作業の効率化に資するテールゲートリフターの導入支援を実施した。

【平成29年度補正予算(国費:トラック事業における働き方改革の推進200百万円)】

○課題及び今後の対応の方向性

2019年2月から開催する「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」等を活用したガイドラインの周知等により、パレット化等による機械荷役の転換促進を図る。

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

3) 女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備

イ) 中継輸送の普及促進

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「中継輸送の普及促進」について、複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にするため、中継輸送の普及を促進する。【国土交通省】

○KPI

[18]トラック運転に従事する女性労働者数
【2016年度 約2万人 → 2017年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 中継輸送の普及・拡大に向けた検討		国土交通省		
手引書・取組事例集の周知等により普及促進				関係者による取組の促進・深化

○施策の取組状況

平成30年度中に実証実験の実施及び評価・検証を行うとともに、取組事例集を作成し、更なる普及促進を行うこととしている。

○課題及び今後の対応の方向性

中継輸送の一層の普及に向けて、引き続き中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進、取組事例集の周知を図ることとする。

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

3) 女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備

ウ)トラック運送業における女性等多様な人材の確保に向けた環境整備

○プログラム本文対応箇所

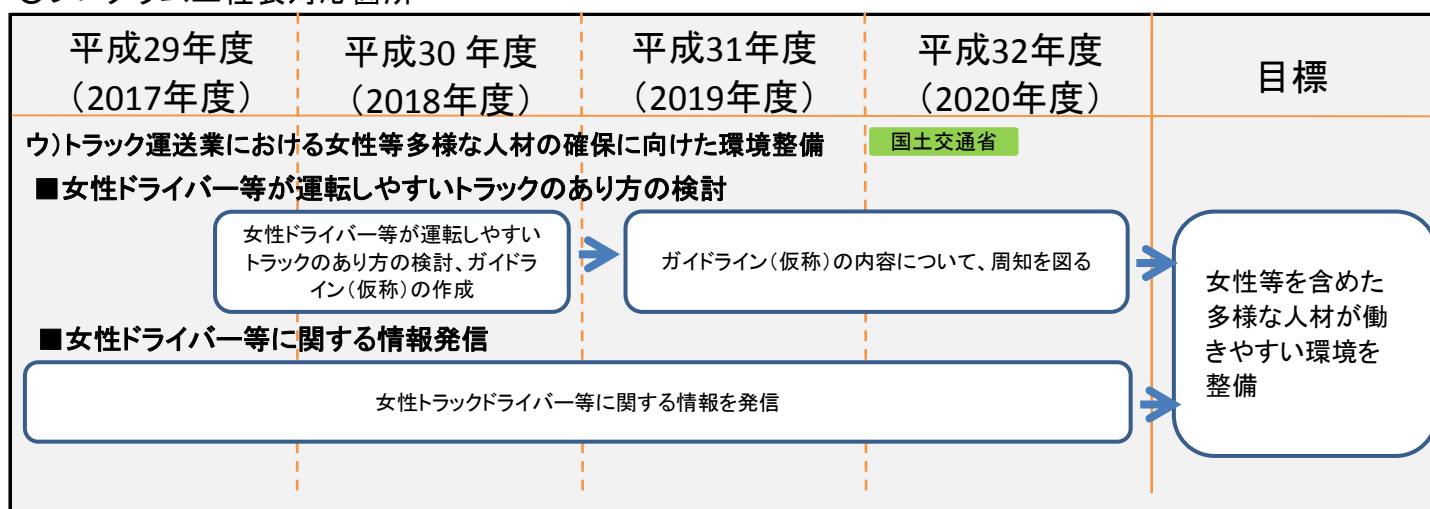
女性ドライバー等を含めた多様な人材を確保するため、女性等が運転しやすいトラックのあり方の検討、女性ドライバー等に関する情報発信等により、多様な人材が働きやすい環境を整備する。【国土交通省】

○OKPI

[18]トラック運転に従事する女性労働者数

【2016年度 約2万人 → 2017年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成30年3月より国土交通省と全日本トラック協会とで共同で開催している「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討会」における、女性ドライバー等の視点に立った車両のあり方の検討を進め、平成30年度中にガイドライン(仮称)を作成することとしている。

また女性ドライバー等の人材の確保に資する情報について国土交通省のホームページで発信している。

○課題及び今後の対応の方向性

女性ドライバー等の視点に立った車両のあり方に係るガイドライン(仮称)の周知を図るとともに、引き続き女性トラックドライバー等に関する情報発信を行うなど、多様な人材の確保に向けた取組みを行う。

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(1) モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上

ア) モーダルコネクットの強化

○プログラム本文対応箇所

空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結の促進、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備等により、輸送モード間の連携「モーダルコネクット」を強化する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) モーダルコネクットの強化 国土交通省				輸送モード間の連携「モーダルコネクット」を強化
■ 空港、港湾、鉄道等の拠点と高速道路のアクセスの強化等 順次、事業を実施				
■ ユニットロードターミナルの整備推進 フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備を推進				

○施策の取組状況

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセス道路の整備を実施した。

直結ICの整備を促進するため、整備を行う民間事業者に対し民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付する制度や、民間事業者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置を創設した。

【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数、社会資本整備総合交付金888,572百万円の内数】

苫小牧港等において、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備を行っている。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業費2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

アクセス道路について、整備を促進する。

直結ICについて、整備を行う民間事業者にIC整備費用の一部を無利子貸付する制度の活用や、民間事業者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置により、整備を促進する。

引き続き、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備により、輸送モード間の連携「モーダルコネクット」を強化をしていく。

担当省庁: 国土交通省(道路局企画課道路経済調査室、道路局高速道路課、港湾局計画課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

1) 道路輸送の機能強化

ア) 道路を賢く使う取組の推進

○プログラム本文対応箇所

道路における移動時間の約4割が渋滞により損失していることを踏まえ、ETC2.0に加え、多様なセンサーやAI等をフルに活用することにより、効果的なピンポイント渋滞対策を強化するとともに、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討する等道路を賢く使う取組を確実に推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 道路を賢く使う取組の推進 国土交通省				道路ネットワーク全体の利用の最適化
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">ETC2.0に加え、多様なセンサーやAI等をフル活用した効果的なピンポイント渋滞対策の実施</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">混雑状況に応じた戦略的な料金体系の導入に向けた検討を実施</div>				

○施策の取組状況

より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を実施している(東名阪道 四日市付近等10箇所対策済、関越道 高坂SA付近等10箇所事業推進中)。
 首都圏・近畿圏の新たな料金体系導入による交通への影響について検証している。
 中京圏についても、新たな料金体系導入について議論を開始した。
 【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

ETC2.0やAIカメラ等の活用で、災害時を含め、渋滞要因の特定を高度化しつつ、効率的なピンポイント対策や交通需要をアクティブに制御する手法の検討を推進する。
 新たな料金体系導入による交通への影響を検証した上で、交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討を行う。
 中京圏については、地域の現状や将来像を踏まえ、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について引き続き検討を行う。

担当省庁: 国土交通省(道路局企画課道路経済調査室、道路局高速道路課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

1) 道路輸送の機能強化

イ) 物流ネットワークの強化

○プログラム本文対応箇所

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備や暫定2車線区間の4車線化等を推進する。平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要な拠点へのアクセス強化とあわせ、基幹となるネットワークに対し、経済や生活を安定的に支える機能強化や重点支援・投資を行う。具体的には、広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込み等を行いながら、基幹となるネットワークを計画路線も含めて構築し、基幹となるネットワークに対して、災害時の道路の啓開・復旧の迅速化、トラックの大型化に対応した道路構造の強化等をはかるとともに、重点支援・投資を展開する。また、空港・港湾・鉄道貨物駅など主要な物流拠点へのアクセスについて、地域高規格道路の見直し等を行いながら強化する。【国土交通省】

○OKPI

- [19] 三大都市圏環状道路整備率
【2016年度 74% → 2017年度 79% → 2020年度 80%】
- [20] 道路による都市間速達性の確保率
【2015年度 53% → 2016年度 54% → 2020年度 55%】
- [21] 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数
【2016年度 約30万台 → 2026年度 概ね半減】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>イ) 物流ネットワークの強化 国土交通省</p> <p>三大都市圏環状道路を始めとする高規格幹線道路網の整備、暫定2車線区間の4車線化</p> <p>平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するための基幹となるネットワーク構築のための制度検討</p>				<p>平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するための基幹となるネットワークの構築</p>

○施策の取組状況

平成29年度は近畿自動車道名古屋神戸線(高槻JCT～神戸JCT)、東北中央自動車道(福島大笹生～米沢八幡原)などの高規格幹線道路が開通した。平成30年度は東京外かく環状道路(三郷南～高谷)などが開通した。

平成30年3月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」制度が創設されたことを踏まえ、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、各地域で新たな広域道路交通ビジョン・計画を幅広く議論するなど、新たな広域道路ネットワークの検討を進め、基幹となるネットワークの整備や機能強化を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化する。

また、平成30年度に財政投融資を活用して、大都市圏環状道路等の整備加速を図っている。

今年8月に新東名の静岡県区間(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の6車線化を事業化した。

【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数、社会資本整備総合交付金888,572百万円の内数、防災・安全交付金1,111,736百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備し、「重要物流道路」については、物流生産性の向上や迅速な災害対応の観点から精査をし、平成30年度内を目途に、まずは供用中区間の道路を指定する予定である。重要物流道路のうち、国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行に道路構造等の観点から支障のない区間を特車許可不要区間として指定する予定である。

また、平成30年度に引き続き、財政投融資を活用し、暫定2車線区間の4車線化や新名神の6車線化等を行う。

さらに、新東名を中心に、トラック隊列走行等に対応した安全な走行空間など、新たな物流システムを実現するための高速道路インフラの活用策について、具体的な検討を行う。

担当省庁：国土交通省(道路局企画課道路経済調査室、道路局高速道路課、道路局道路交通管理課車両通行対策室)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

1) 道路輸送の機能強化

ウ) トラック輸送の効率化(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

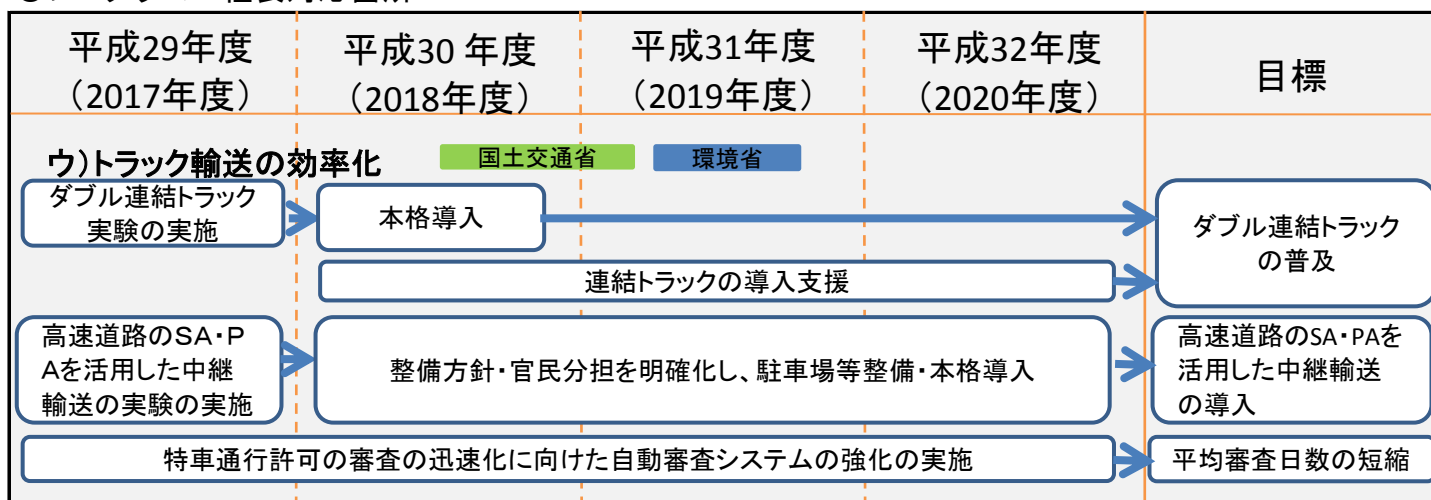
省人化に資するよう1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及を促進するとともに、SA・PAを活用した中継輸送や物流施設の直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能を強化する。また、特車許可基準の見直しや審査を迅速化し、輸送の機動性の強化を図る。【国土交通省・環境省】

○OKPI

[21] 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数(再掲)

【2016年度 約30万台 → 2026年度 概ね半減】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

連結トラックの導入支援については、平成30年度に3件の事業に対して補助の採択を行った。
 【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,765百万円の内数】
 ダブル連結トラック実験については、平成28年11月より新東名を中心とするフィールドで走行実験を実施し、最大で4社15台が実験に参加した。実験の結果、省人化に寄与すること、車両の安全性・交通流および道路構造への影響に大きな課題はみられなかったことから、安全な通行等の観点から必要な条件を付した上で、平成31年1月に新東名を中心に特殊車両通行許可に関する長さの上限を21mから25mに緩和した。SAPA中継輸送についても、新東名清水PAにて実験を実施し、運転手の休憩時間の増加を確認した。
 特殊車両通行許可の審査の迅速化については、国による一括審査が可能となるよう、地方管理道路の電子データ化を車載型センシング技術などの活用(平成30年度～)により推進し、自動審査システムの強化を図っている。
 【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数、社会資本整備総合交付金888,572百万円の内数、防災・安全交付金1,111,736百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも輸送と荷役の連携を推進するため、関係省庁間で連携し、連結トラックの導入支援を進めていく。
 ダブル連結トラックについては、ダブル連結トラックの利用促進に向け、高速道路SA・PAでの優先駐車マスの整備や、物流事業者のニーズを踏まえた対象路線の拡充等を実施していく。
 特殊車両通行許可の審査の迅速化について、地方管理道路のうち都道府県道や市町村道の電子データ化は約7割(平成29年度)に留まっており、今後とも国による支援や車両型センシング技術などの新技術導入により、スピードアップを図り、2020年度までに約8割を電子データ化することを目指すこととする。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課、道路局企画課道路経済調査室、道路局高速道路課、道路局道路交通管理課車両通行対策室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

2) 海上輸送の機能強化

ア) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

○プログラム本文対応箇所

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化
 中、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終
 とりまとめ(平成26年1月)」の総点検を踏まえ、国内外の貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積に
 より貨物を創出する「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備等による「競争力強化」の3本柱を構成する
 個別施策を見直し、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに深化・加速する。また、「競争力強化」の施策の一
 つとして、AI、IoT、自動化技術を組み合わせた、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIター
 ミナルの実現を推進する。【国土交通省】

○OKPI

[22] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

① 北米基幹航路

【2016年度 デイリー寄港 → 2017年度 デイリー寄港を維持 → 2018年度 デイリー寄港を維持・拡
 大】

② 欧州基幹航路

【2016年度 週2便 → 2017年度 週1便 → 2018年度 週3便】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速		国土交通省		国際コンテナ戦略 港湾に寄港する基幹航 路の維持・拡大
■ 国際コンテナ戦略港湾への国内外からの「集貨」				
国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う集貨に対する支援				
■ 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における「AIターミナル」の実現等による「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				
コンテナターミナルの生産性向上				
荷役機械の遠隔操作化に関する実証事業			荷役機械の遠隔操作化やゲート処理効率化の導入促進	
ICT活用によるゲート処理の効率化に関する実証事業				
AI、IoT、自動化技術を組み合わせた、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現				

○施策の取組状況

○横浜港にて、平成30年8月に、北米基幹航路が新規開設した。

○神戸港にて、平成30年のコンテナ取扱貨物量は震災前も含めて過去最高となる約292294万TEUを記録した。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

北米・欧州をはじめ中南米・アフリカ等、多方面・多頻度の直航サービスの充実に向けて、フィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を図るとともに、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現することにより、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させる。

担当省庁：国土交通省（港湾局港湾経済課）

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

2) 海上輸送の機能強化

イ) 国際バルク戦略港湾政策の推進

○プログラム本文対応箇所

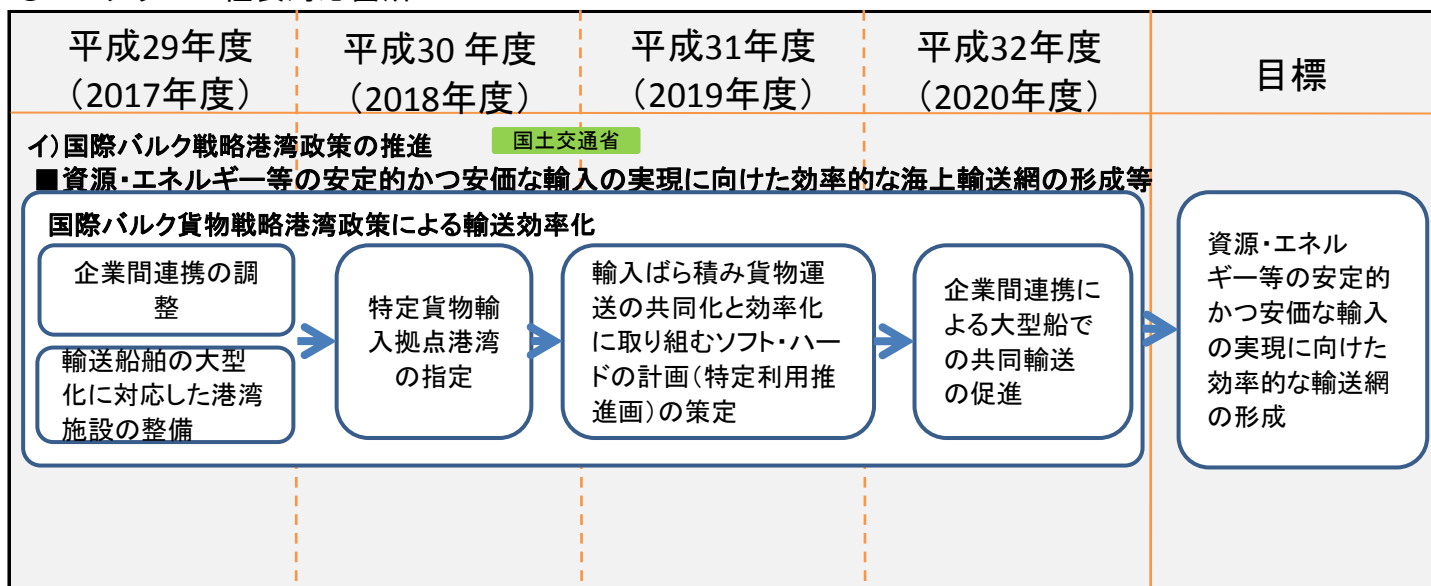
我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存している。近年、近隣国の輸入量急増により資源獲得競争は激化し、ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的である。

こうしたことから、効率的な海上輸送網の形成を図るため、資源・エネルギー等の輸入拠点となる港湾における大型船が入港できる岸壁等の整備を推進するとともに、企業間連携による大型船での共同輸送を促進する。【国土交通省】

○KPI

[23] 海上貨物輸送コスト低減効果(対2013年度総運輸コスト)
【2015年度 1.4% → 2016年度 1.9% → 2020年度 約5%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

小名浜港において、平成25年度より石炭の大型輸送船(ケープサイズ級)に対応した国際物流ターミナルの整備に着手し、平成32年度の完成を目指し事業を実施している。

釧路港において、平成26年度より穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した国際物流ターミナルの整備に着手し、平成30年11月に完成した(バルク戦略港湾として全国初)。

徳山下松港において、平成28年度より石炭の大型輸送船(ケープサイズ級)に対応した国際物流ターミナルの整備に着手し、平成31年度の完成を目指し事業を実施している。また、石炭の輸入拠点としての機能や効率的な運営体制が整ったことから、平成30年2月23日に徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定した。

平成29年度より、水島港、志布志港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

地元での調整を踏まえつつ、引き続き必要な措置を講じていく。

担当省庁: 国土交通省(港湾局産業港湾課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

2) 海上輸送の機能強化

ウ) 港湾における物流機能の強化

○プログラム本文対応箇所

海上輸送網の拠点として機能する港湾の機能強化を図り、産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進することによって、国際競争力の強化を図る。
 また、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備を通じて、海上輸送ネットワークの形成を図るとともに、物流の効率化を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) 港湾における物流機能の強化		国土交通省		海上輸送ネットワークの形成を図るとともに、物流の効率化を図ることによって、国際競争力を強化
物流効率化等に資する港湾の機能強化を図るとともに、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備を推進				

○施策の取組状況

名古屋港等において、自動車運搬船の大型化に対応しつつ、非効率な輸送や荷さばき地の不足・分散等の改善を進め、地域の基幹産業の国際競争力の強化を推進していく。
 また、苫小牧港等において、貨物需要の増大や内航船の大型化に対応するため、ユニットロードターミナルの整備を通じて物流の効率化を図っている。
 【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業費2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、海上輸送網の拠点として機能する港湾の機能強化を図り、産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進することによって、国際競争力の強化を図る。
 また、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備を通じて、海上輸送ネットワークの形成を図るとともに、物流の効率化を推進していく。

担当省庁: 国土交通省(港湾局計画課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

2) 海上輸送の機能強化

エ) リサイクルポート施策の推進

○プログラム本文対応箇所

循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、循環資源を取り扱うための施設の確保や官民連携による取り組みを促進することで、海上輸送による静脈物流ネットワークを構築する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>エ) リサイクルポート施策の推進</p> <p style="text-align: center;"> 国土交通省 環境省 </p> <div style="border: 1px solid #4682B4; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、物流拠点整備を支援 ・循環資源を取り扱うための施設の確保や官民連携による取組の促進を実施 </div>				<div style="border: 1px solid #4682B4; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>海上輸送による静脈物流ネットワークを構築</p> </div>

○施策の取組状況

岸壁等の港湾施設の確保、循環資源の取扱に関する運用等の改善及びリサイクルポート推進協議会等を活用した官民連携の促進等の施策を継続的に実施している。

静脈物流のモーダルシフト及び輸送効率化を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図るとともに、循環型社会の構築に寄与することを目的として、国土交通省及び環境省が連携し、モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業(補助金)を実施している(平成29年度3件採択、平成30年度2件採択)。

平成29年度に「リサイクルポート施策の高度化研究会」を設置し、鉄スクラップの効果的な輸出や港湾を活用した災害廃棄物の広域処理等について検討を行っている。

平成30年度には、当研究会のとりまとめに基づき、リサイクルポート推進協議会のもとに新規部会等を設置し、引き続きリサイクルポート施策の高度化に向けた検討を行っている。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部1,765百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、循環資源に関する国内外の動向を捉え、岸壁等の港湾施設の確保、循環資源の取扱に関する運用等の改善及びリサイクルポート推進協議会等を活用した官民連携の促進等の必要な施策を実施する。

担当省庁: 国土交通省(港湾局海洋・環境課)

環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室、環境再生・資源循環局廃棄物規制課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

(2) 海上輸送の機能強化

オ) 安定的な国際海上輸送の確保

○プログラム本文対応箇所

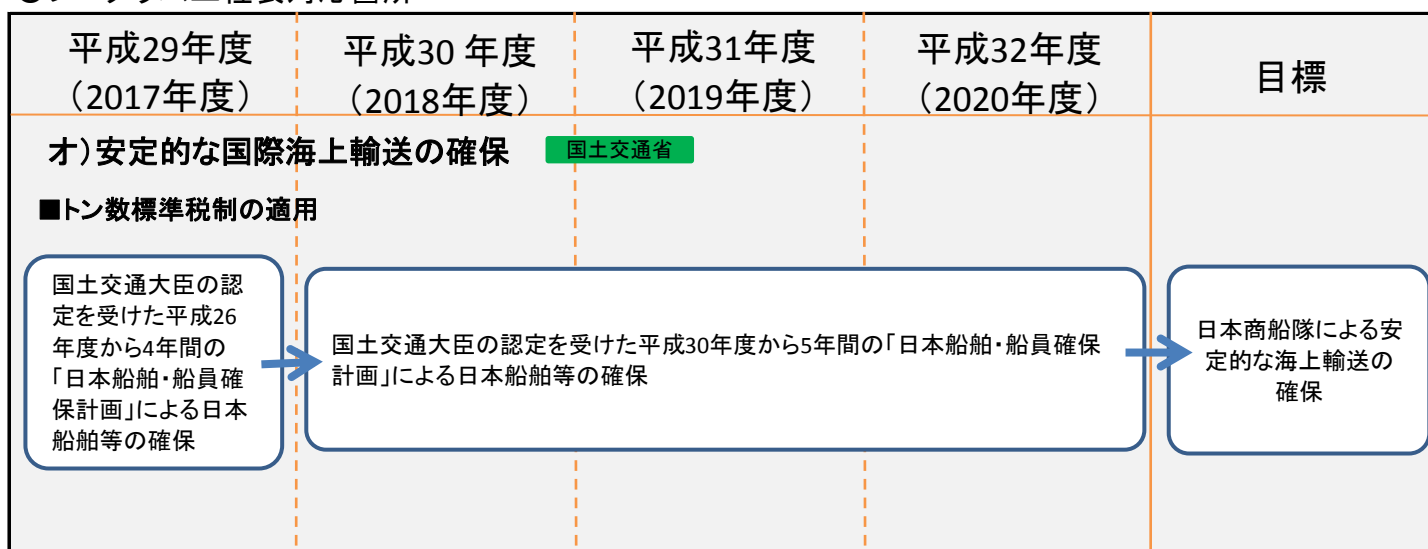
安定的な国際海上輸送の確保を図るため、「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援を通じ、日本商船隊の国際競争力の向上並びに、経済安全保障の確立に必要な日本船舶等の確保を図る。【国土交通省】

○OKPI

[24] 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数

【2012年度 150隻】 → 【2017年度 262隻】 → 【2022年度 約300隻】 【実績 2017年度 237隻】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国土交通省による「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の実施や日本籍船化に係る手続き面の規制緩和策の取り組みの推進により2017年度に日本船舶隻数が237隻に増加した。

日本船舶・船員確保計画(2018年度から新たな五カ年計画)を着実に実施できるように、引き続き、トン数標準税制等の実施や日本籍船化に係る手続き面の規制緩和による取組を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

2017年度に262隻とすることを当面の目標としていたが、船腹過剰や中国経済の減速等を背景に、国際海運市況が歴史的に低迷したことの影響を受け2017年度の目標を下回る状況で推移した。今後も引き続き、2022年度の目標達成に向けてトン数標準税制等の実施や日本籍船化に係る手続き面の規制緩和の取組の推進を行っていく。

担当省庁: 国土交通省(海事局外航課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

(2) 海上輸送の機能強化

カ) 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

○プログラム本文対応箇所

「北極海航路に係る官民連携協議会」を通じ、海運事業者・荷主等への情報共有等を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
カ) 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進 国土交通省				北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進
<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> 「北極海航路に係る官民連携協議会」を通じた海運事業者・荷主等への情報共有等 </div>				

○施策の取組状況

2018年8月、第8回「北極海航路に係る官民連携協議会」を開催し、海運事業者・荷主等への情報共有等を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

「北極海航路に係る官民連携協議会」を通じ、引き続き、海運事業者・荷主等への情報共有等を図る。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局海洋政策課)

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

2) 海上輸送の機能強化

キ) 「内航未来創造プラン」の推進

○プログラム本文対応箇所

内航海運の安定的輸送の確保と生産性向上のため、「内航未来創造プラン～たくましく日本を支え 進化する～」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会策定)に基づき、船舶管理会社の活用促進、荷主企業・内航海運事業者等間の連携による取組強化、モーダルシフト推進等の内航海運事業者の事業基盤の強化、IoT技術を活用した船舶の開発・普及、鉄道・運輸機構による船舶共有建造制度による円滑な代替建造の支援、船舶の省エネ化・省CO2化の促進等の先進的な船舶等の開発・普及及び船員教育体制の見直し、魅力ある職場づくり等による船員への就業・定着の推進、船員配乗のあり方の検討等の働き方改革による生産性向上等の船員の安定的・効果的な確保・育成に取り組む。【国土交通省】

○KPI

[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【内航海運:2015年度 42.6% → 2016年度 41.7% → 2025年度 44.5%】

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量(再掲)

【2015年度 340億トンキロ → 2016年度 358億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

[25] 産業基礎物資の国内需要量に対する輸送量の割合

【2015年度 102% → 2016年度 102% → 2025年度 105%】

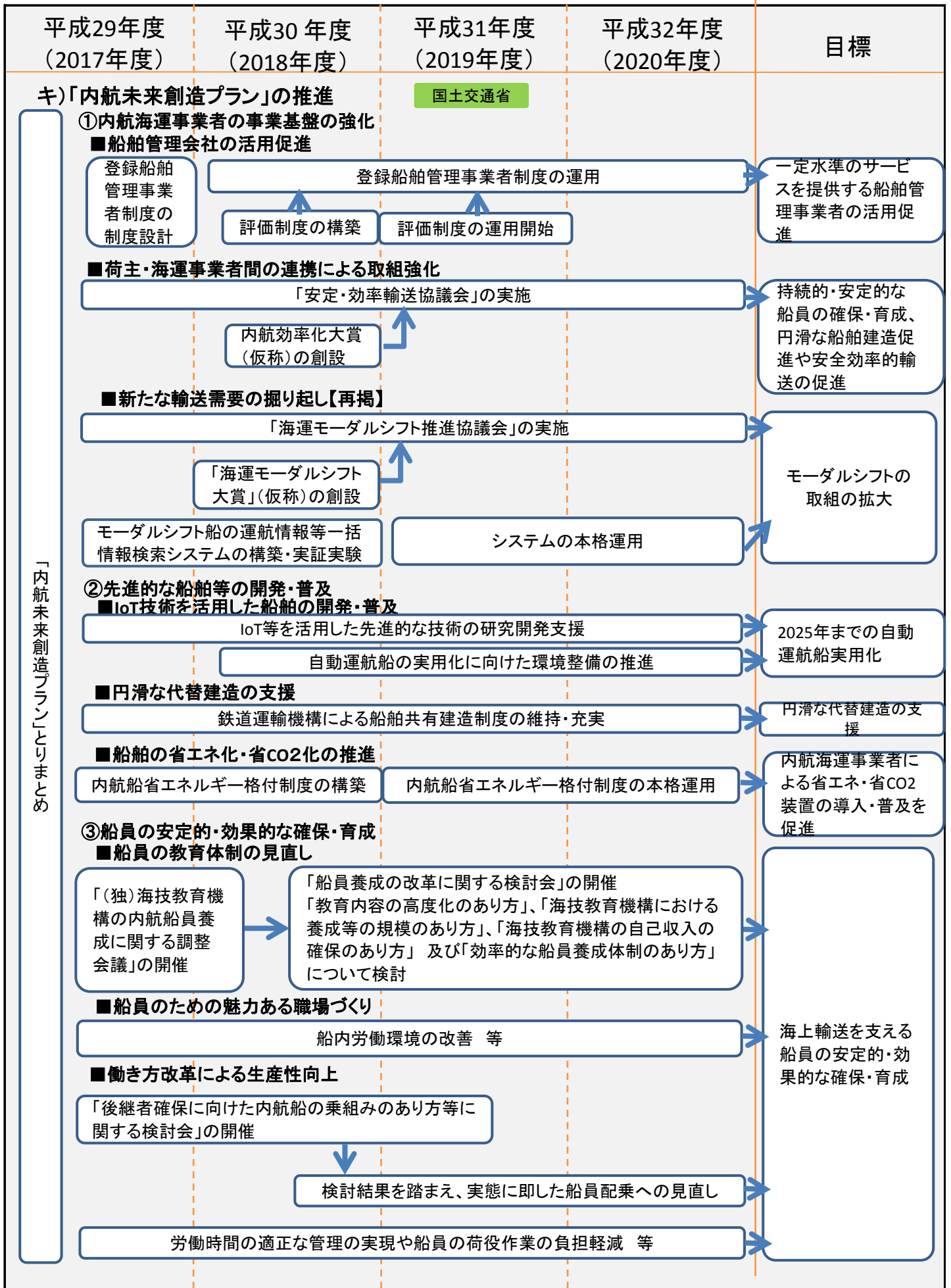
[26] 内航貨物船の平均総トン数

【2015年度 715トン → 2016年度 712トン → 2025年度 858トン】

[27] 内航船員1人・1時間あたりの輸送量

【2015年度 3,882トンキロ → 2016年度 4,191トンキロ → 2025年度 4,542トンキロ】

○プログラム工程表対応箇所



「内航未来創造プラン」とりまとめ

○施策の取組状況

①内航海運事業者の事業基盤強化

■船舶管理会社の活用促進

・登録船舶管理事業者制度の運用を開始し(2018年4月～)、18事業者を登録した(2018年11月末現在)。

【平成30年度予算(国費) 船舶管理事業者登録制度の創設 7百万円】

■荷主・海運事業者間の連携による取組強化

・「安定・効率輸送協議会」及び品目毎の部会を開催し(2018年2月)、荷主・内航海運業界内での構造的課題を共有した。

■新たな輸送需要の掘り起こし

・「海運モーダルシフト推進協議会」を開催(2017年11月、2018年5月)し、今後の海運モーダルシフトの推進に向けた課題、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システム、海運モーダルシフト大賞(仮称)制度案について検討した。

【平成30年度予算(国費)モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築 7百万円】

②先進的な船舶等の開発・普及

■IoT技術を活用した船舶の開発・普及

・「IoT等を活用した先進的な技術の研究開発支援」については、民間企業によるICT等の先進的な技術を活用した研究開発の取組を促進しており、平成30年度は8件の事業に対する支援を実施している。

【平成30年度予算(国費) 船舶の建造・運航における生産性向上448百万円の内数】

また、「自動運航船の実用化に向けた環境整備の推進」については、安全要件策定等の自動運航船の実用化に向けた環境整備の推進のため、2018年度より自動運航船の実証事業を実施している。

【平成30年度予算(国費) 自動運航船に関する実証事業77百万円】

加えて、2018年6月に交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会において自動運航船の実用化に向けたロードマップを策定した。

■円滑な代替建造の支援

・鉄道運輸機構による船舶共有建造制度を通じて、2017年度には、20隻262億円(鉄道運輸機構分担額ベース)の船舶が代替建造されるとともに、2018年4月からは、新たに登録船舶管理事業者の契約船及び船員の労働環境改善に資する船舶に対する金利軽減措置を導入した。

【平成30年度財政投融资計画予算 152億円】

■船舶の省エネ化・省CO2化の推進

・内航船省エネルギー格付制度について、暫定運用に基づき、内航船19件に格付けを付与した(2018年11月末現在)。

③船員の安定的・効果的な確保・育成

■船員の教育体制の見直し

・2018年10月に、学識経験者、教育機関、関係事業者等、幅広い関係者から専門的な見地でご意見を伺うべく、「船員養成の改革に関する検討会」を設置した。同検討会では、「教育内容の高度化のあり方」、「海技教育機構における養成等の規模のあり方」、「海技教育機構の自己収入の確保のあり方」、「効率的な船員養成体制のあり方」等を検討しており、2019年2月7日に第1次中間取りまとめを公表した。

■船員のための魅力ある職場づくり

・499総トン以下の貨物船の居住区域を船員の確保・育成のために拡大することに伴い、509総トンまで増トンした場合でも、船員配乗の基準及び設備に関する一部の安全要件を499総トンと同等とするものの緩和措置を2018年8月1日より導入した。

■働き方改革による生産性向上

・「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」を開催し(2017年6月～)、内航船員の業務実態調査の結果を報告・評価した。また、更なる調査が必要な点について、追加の業務実態調査を行うこととなった。

○課題及び今後の対応の方向性

①内航海運事業者の事業基盤強化

■船舶管理会社の活用促進

・評価制度に係る評価機関や評価基準等の具体的な内容を検討し、制度運用を推進していく。

■荷主・海運事業者間の連携による取組強化

・「安定・効率輸送協議会」を開催し、船員の確保・育成、老朽船の代替、荷役作業軽減等への対応を検討するとともに、関係者の連携による輸送の効率化等に資する取組を表彰する「内航効率化大賞(仮称)」の表彰基準等を検討し、優良事例を全国に共有・展開することにより、荷主と内航海運業者の連携を更に強化していく。

■新たな輸送需要の掘り起こし

・「海運モーダルシフト推進協議会」及びWGを開催し、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システムの要件をとりまとめ、システムの運用により情報を見える化するとともに、モーダルシフトの取組を表彰する「海運モーダルシフト大賞(仮称)」の表彰基準等を検討し、優良事例を全国に共有・展開することにより、海運モーダルシフトを更に推進していく。

②先進的な船舶等の開発・普及

■IoT技術を活用した船舶の開発・普及

・今後とも、策定されたロードマップに基づき、2025年までの自動運航船の実用化に向け、技術開発・実証と安全要件の策定等に取り組む。

■円滑な代替建造の支援

・引き続き、財政融資資金を活用した船舶共有建造制度による低利・長期の資金供給を通じて、内航海運に係る諸課題に対応する船舶の代替建造を支援する。

■船舶の省エネ化・省CO2化の推進

・内航船省エネルギー格付制度の2019年度以降の本格運用に向け、評価方法等について検討する。

③船員の安定的・効果的な確保・育成

■船員の教育体制の見直し

・今後、同検討会において「第1次中間取りまとめ」の内容について適宜フォローアップを行い、第4期中期計画に向けた海技教育機構のあるべき姿、今後の練習船における教育内容や練習船の代替のあり方等も含め、継続的に議論を行う。

■船員のための魅力ある職場づくり

・海上労働の魅力向上や理解の促進を図るべく、引き続き、表彰制度や受賞の取組の周知、ベストプラクティス集の更新を行う。

・女性船員の活躍促進に向け、国や海運事業者等の関係者が連携し、女性船員に関する情報の発信を実施するとともに、女性船員が働き続けられる環境の構築に向けた取組を行う。

■働き方改革による生産性向上

・引き続き、「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」において船員配乗のあり方について検討を行い、その結果を踏まえ、実態に即した船員配乗への見直しを図る。

担当省庁：国土交通省(海事局内航課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

3) 航空輸送の機能強化

ア) 首都圏空港(東京国際空港・成田国際空港)の機能強化

○プログラム本文対応箇所

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催や、我が国の国際競争力強化等を見据え、首都圏空港については、羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を推進する。

また、24時間国際線が就航する羽田空港では、国内最大のビジネス拠点かつ一大消費地である都心への近接性等の優位性を活かし、発着枠の拡大に伴い増大が見込まれる国際航空物流に対応できるよう事業者と協力しながら施設整備等に取り組む。

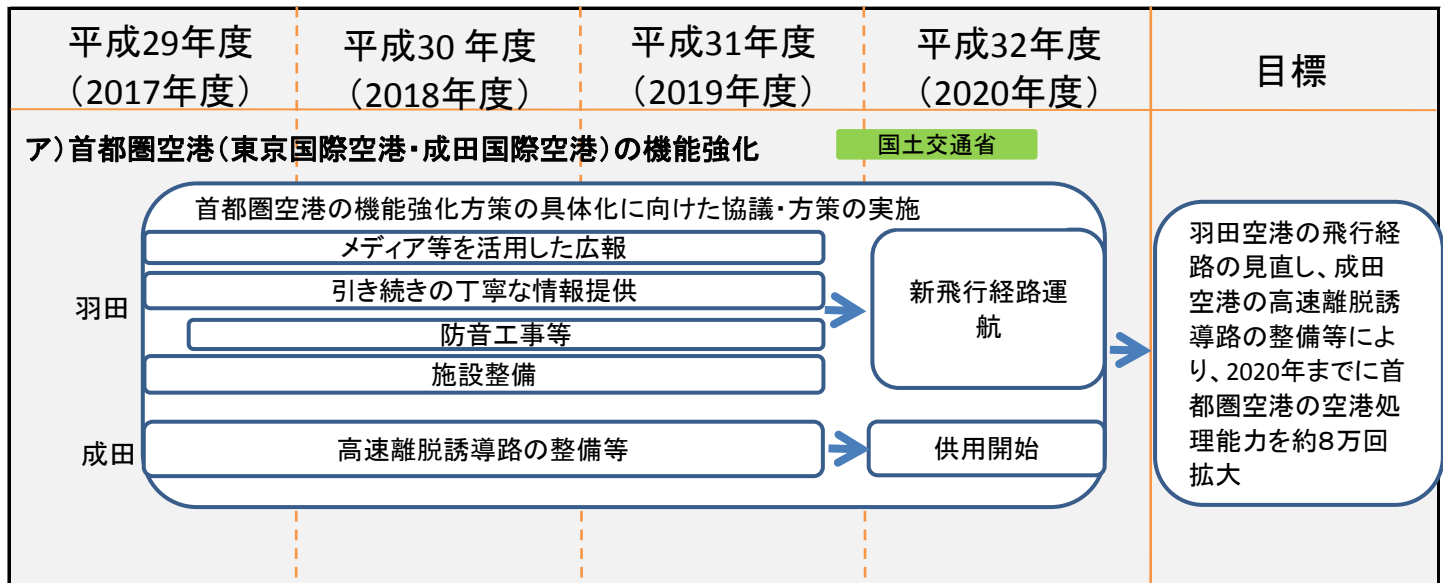
国際航空貨物の大宗を担う成田空港については、2018年3月に四者協議会で合意された滑走路増設・夜間飛行制限の緩和といった成田空港の更なる機能強化や圏央道の整備を踏まえつつ、更なる貨物の取り込みに向けた利用促進策や将来の貨物需要に応えるための方策等を検討する。【国土交通省】

○KPI

[28] 首都圏空港の空港処理能力

【2016年度 74.7万回 → 2020年度 74.7万回+最大7.9万回】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

首都圏空港の空港処理能力の拡大に向けた取組について、羽田空港においては、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、騒音・落下物対策を着実に進めるとともに、丁寧な情報提供を行った。成田空港においては、高速離脱誘導路の整備を進めるとともに、2018年3月の成田空港に係る四者協議会において、第三滑走路の整備や夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化策について最終合意を行った。

○課題及び今後の対応の方向性

首都圏空港の空港処理能力の拡大に向けた取組について、羽田空港においては、引き続き、航空保安施設や誘導路等の施設整備、騒音・落下物対策をすすめるとともに、2018年12月より5巡目となる住民説明会を開催する等、丁寧な情報提供を行い、国際線増便に向けた準備を進める。成田空港においては、引き続き、高速離脱誘導路の整備を進めるとともに、2018年3月の四者協議会の合意に基づき、第三滑走路の整備や夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化を進め、貨物の取り込みに向けた利用促進策や将来の貨物需要に応えるための方策等を引き続き検討する。

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

3) 航空輸送の機能強化

イ) 関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進

○プログラム本文対応箇所

関西国際空港については、航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港化・中継空港化を実現するため、空港運営権者においては、貨物便着陸料割引制度の活用、フォワーダー等関連事業者と連携し、物流の高品質化などにより、医薬品や日本産生鮮食品など航空貨物需要を拡大・創出する取組を推進する。
【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進			国土交通省	
貨物便着陸料割引制度の活用 <small>※今後の制度内容、期間については空港運営権者の判断となる。</small>				航空物流の利便性向上
フォワーダー等関連事業者との連携による医薬品や日本産生鮮食品など航空貨物需要拡大、創出する取組の推進				

○施策の取組状況

平成24年7月に国際線着陸料の深夜・早朝割引、同年10月に国際線着陸料の単価引下げを実施し、関西エアポート(株)の運営する現在でも、引き続き継続されている。
また、関西国際空港での医薬品取り扱いの高品質化を進めるため、国際航空輸送に関わる関係事業者6社と協力して「KIA Pharmaコミュニティ」を形成し、IATA(国際航空運送協会)の進める医薬品航空輸送認証制度(CEIV Pharma)の認証取得に取り組んでおり、10月には郵船ロジスティックが関西国際空港での認証を取得した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き貨物便着陸料割引制度の活用、フォワーダー等関連事業者と連携し、物流の高品質化などにより、医薬品や日本産生鮮食品など航空貨物需要を拡大・創出する取組を推進する。CEIV Pharmaに関しては、認証取得に向け引き続き取組を進める。

担当省庁: 国土交通省(航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

3) 航空輸送の機能強化

ウ) 中部国際空港の利活用の促進

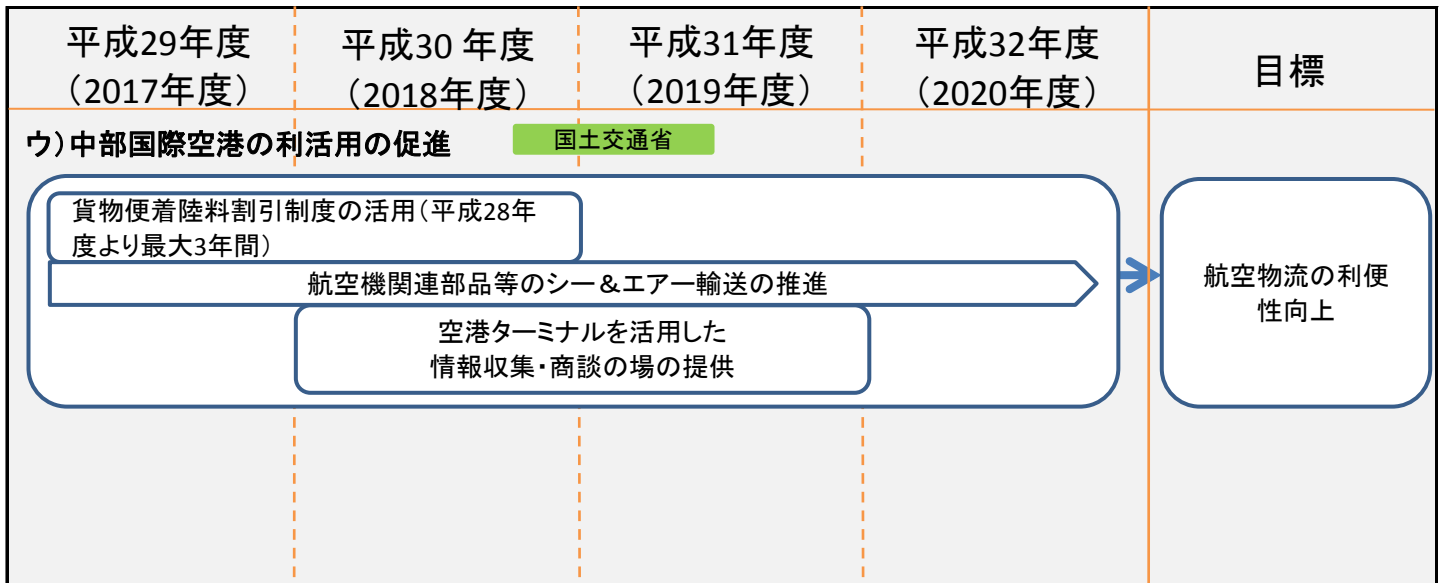
○プログラム本文対応箇所

ものづくりの一大拠点である中部圏の国際拠点空港として、周辺地域で生産される航空機関連部品等の大型国際航空貨物の輸送円滑化のため、シー&エア輸送を推進するとともに、貨物便着陸料割引制度の活用および空港ターミナルを利用した情報収集・商談の場の提供・空港のストック効果の更なる向上等、関係者による一層の連携を図りつつ、地域一体による総合的な利用促進策の展開を図る。【国土交通省】

○OKPI

[29] 空港ターミナルを利用した小規模事業者間の国際航空貨物輸送取引
【2016年度 0組 → 2020年度 10組】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

①国際航空貨物ネットワークの拡充に資する取組

中部国際空港株式会社では、中部国際空港利用促進協議会が推進している「フライ・セントレア・カーゴ」事業と一体となって地域の貨物便のネットワーク構築に取り組んでおり、平成23年4月より国際貨物便に対する着陸料割引制度(新規・増量割引)を導入した。

また、平成25年4月からは従来の制度に加え、国際線貨物便の拠点化の促進を目指し、新たな割引制度として、国際線貨物便に対する拠点化促進割引を導入することにより、ポーラーエアカーゴの新規就航・拠点化が実現した。

平成28年4月からは、国際線貨物便に対する拠点化促進割引を引き続き実施するとともに適用期間の拡大を実施している。

②新規航空貨物の開拓に資する取組

航空機関連部品等のシー&エア輸送による拠点機能の強化のため、平成26年3月にドリームリフター・オペレーションズ・センターが本格稼働した。

また、航空機月産機数の増加に伴う機能拡充のため、平成28年7月にドリームリフター・オペレーションズ・センター2を隣接地に新たに整備した。

中部国際空港では平成28年4月より、国際線貨物便の新たな割引制度として、新規就航増量割引、大型機材割引を実施している。

中部国際空港利用促進協議会が推進している「フライ・セントレア・カーゴ」事業では、従来の支援事業に加え、卸売市場輸出拠点化促進プランにより、地域の卸売市場と中部国際空港間での輸送に対して支援を行い、地元農水産物・食品の輸出拡大を図っている。

③中部国際空港を拠点とした物流商流ネットワーク構築に資する検討調査

中部国際空港が比較的強いネットワークを持つアジア諸国で需要が見込まれる農林水産物・食品について、海外における知名度をさらに向上させながら、中部国際空港において商談から海外展開まで一連のサービスを支援するプラットフォームを構築するため、中部国際空港を利用した航空輸出の拡大を図るために必要な取組と効果的な手法を検討する調査業務を平成30年11月に契約している。

【平成30年度予算(国費) 中部国際空港を拠点とした物流商流ネットワーク構築に資する検討調査 30百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

平成31年度にプラットフォーム構築の実証実験を行い、平成32年度に空港ターミナルを利用した小規模事業者間の国際航空貨物輸送取引を10組目指す。

担当省庁:国土交通省(航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

3) 航空輸送の機能強化

エ) 地方空港における機能強化

○プログラム本文対応箇所

地方空港のゲートウェイ機能強化のため、那覇空港・福岡空港の滑走路増設事業を実施する。【国土交通省】

○KPI

[30] 滑走路増設を図った後の滑走路処理能力

【那覇空港:2016年度 13.5万回/年 → 2020年度 18.5万回/年】

【福岡空港:2016年度 16.4万回/年 → 2025年度 18.8万回/年～21.1万回/年※】

※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討。

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
エ) 地方空港における機能強化		国土交通省		航空物流の 利便性向上
那覇空港滑走路増設事業(～平成31年度)				
福岡空港滑走路増設事業(～平成36年度)				

○施策の取組状況

- ・那覇空港滑走路増設事業については、平成31年度末の供用開始に向けて整備を進めている。
 - ・福岡空港滑走路増設事業については、平成36年度末の供用開始に向けて整備を進めている。
- 【平成30年度予算(国費) 1,112億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

地方空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、那覇空港・福岡空港において滑走路増設事業を推進する。

担当省庁: 国土交通省(航空局航空ネットワーク部空港計画課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

3) 航空輸送の機能強化

オ) 農林水産物・食品を輸出するための航空輸送力の確保

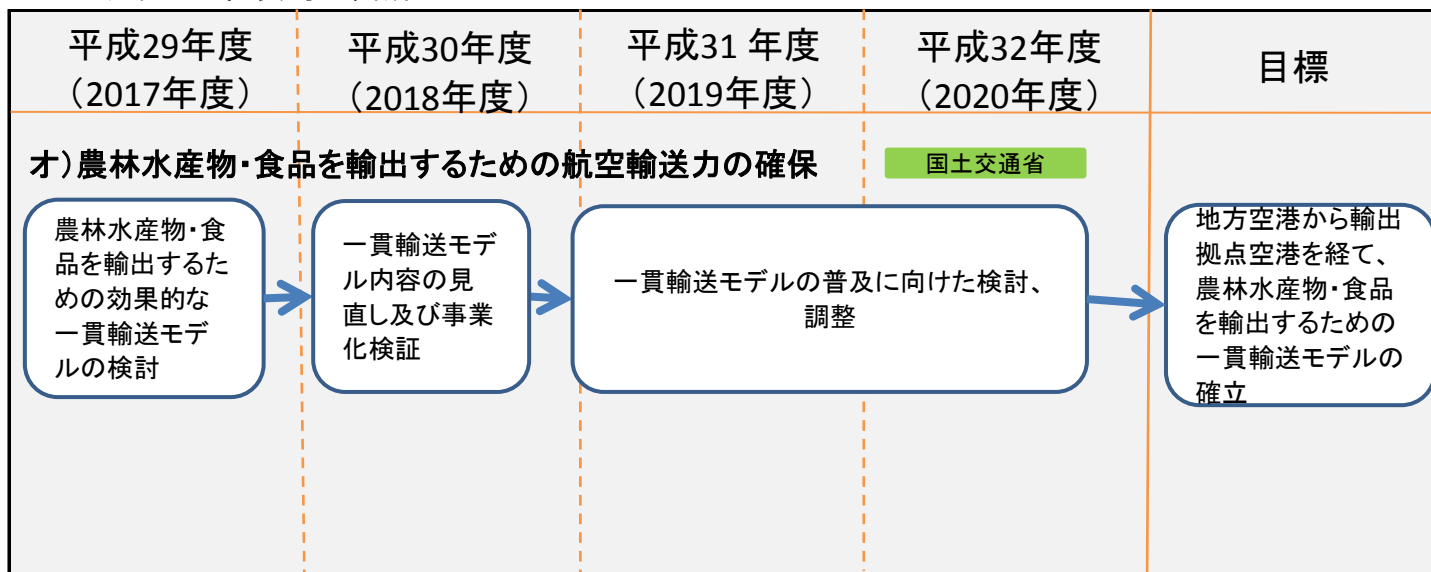
○プログラム本文対応箇所

アジアを中心に拡大する世界の食市場を我が国に取り込んでいくため、政府全体で農林水産物・食品の輸出力強化に取り組んでいるところである。特に地方空港において、就航機材の小型化による貨物輸送スペースの減少が進んでいることから、より一層の航空輸送力の確保を図るため、LCC等の小型機を活用しつつ、地方空港から輸出拠点空港を経て、農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルを確立する。【国土交通省】

○OKPI

[31] 農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルの計画数
【2016年度 0計画 → 2020年度 2計画】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成29年度において地方空港からの農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルを検討し、実施体制の構築、実施計画を策定した。平成30年度は前年度の調査結果を踏まえ実証実験を実施し、必要に応じて実験内容の見直し、事業化の検討を実施する。また、今年度の調査において農林水産物・食品の混載による効果的な輸送モデルの実施体制の構築、実施計画を策定し、平成31年度の実証実験実施に向けた準備を進める。

○課題及び今後の対応の方向性

平成30年度の実証実験を通じて農林水産物・食品の効果的な一貫輸送モデルの事業化を目指す。また、平成31年度にも実証実験を実施し、事業化を検討する。

担当省庁：国土交通省（航空局航空ネットワーク部航空物流室）

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

4) 鉄道輸送の機能強化

ア) 鉄道貨物輸送の輸送力強化のための基盤整備等

○プログラム本文対応箇所

安全・安心及び効率的な輸送の推進のため、輸送機材強化・更新等による輸送能力の拡大、20ftコンテナ、31ftコンテナ、40ftコンテナ等の大型コンテナ取扱駅の拡充及び鉄道貨物駅のE&S(着発線荷役方式)化、入換の効率化等、駅設備の近代化を推進する。

また、IT-FRENS(貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム)を活用し、個々の荷主の需要に応じた輸送枠調整を行うこと等で積載率の向上を図る。【国土交通省】

○KPI

[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【鉄道:2016年度 74.7% → 2017年度 76.5% → 2020年度 80%】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車における新製車両への更新率(再掲)

【2016年度 67% → 2017年度 70% → 2019年度 88%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 鉄道貨物輸送の輸送力強化のための基盤整備等 国土交通省				鉄道貨物輸送の競争力向上
老朽機関車の取替				
大型コンテナ取扱駅の拡充				
鉄道貨物駅のE&S(着発線荷役方式)化				
駅設備の近代化				
IT-FRENSの活用等による積載率の向上				

○施策の取組状況

○JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から平成29年度の7年間にわたり700億円の無利子貸付を行うとともに、税制支援(JR貨物が取得した高性能機関車(国鉄から承継した車両の更新に限る)に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減)により老朽機関車の更新を支援した。

老朽機関車の更新率:53.1%(平成24年度)→70%(平成29年度)

○JR貨物にあっては、汎用コンテナのサイズを従来のものより高さを拡大したタイプに順次更新し、容積率の拡大を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

○今後とも鉄道貨物輸送の競争力向上を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。

○JR貨物にあっては、汎用コンテナサイズを従来のものより高さを拡大したコンテナに順次更新し、引き続き容積率の拡大を図る。

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

4) 鉄道輸送の機能強化

ウ) JR貨物の経営安定化に向けた支援

○プログラム本文対応箇所

税制特例を活用し、老朽化した機関車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を講ずる。【国土交通省】

○KPI

[7] 貨物鉄道の老朽機関車における新製車両への更新率(再掲)
【2016年度 67% → 2017年度 70% → 2019年度 88%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) JR貨物の経営安定化に向けた支援				
国土交通省				
老朽化した機関車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を実施				JR貨物の 経営安定化

○施策の取組状況

JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から平成29年度の7年間にわたり700億円の無利子貸付を行うとともに、税制支援(JR貨物が取得した高性能機関車(国鉄から承継した車両の更新に限る)に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減)により老朽機関車の更新を支援した。

老朽機関車の更新率: 53.1%(平成24年度) → 70%(平成29年度)

○課題及び今後の対応の方向性

今後ともJR貨物の経営自立に向けた基盤強化を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。

担当省庁: 国土交通省(鉄道局鉄道事業課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

ア) 物流施設を核とした物流の円滑化等の促進(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みを活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入等の物流事業者間の連携や高機能化を促進する等、物流の円滑化に向けた取組を実施する。また、複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるバース予約調整システムや、輸送業務と荷役業務の分離に資するスワップボディコンテナ車両の導入を促進することで、荷待ち時間・荷役時間の削減等を図る。【国土交通省・環境省】

○KPI

[2] 物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約)(再掲)
【2016年度 8件 → 2017年度 47件 → 2020年度 150件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 物流施設を核とした物流の円滑化等の促進(一部再掲)			国土交通省	環境省
<p>■ 物流総合効率化法の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導促進 ・物流施設におけるトラック予約受付システムの導入等の物流事業者間の連携や高機能化の促進 等 				
<p>■ 荷待ち時間・荷役時間の削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> バース予約調整システムの導入支援 スワップボディコンテナ車両の導入支援 				
				<p>物流施設を核とした物流の円滑化等の促進</p>

○施策の取組状況

・2016年10月にトラック予約受付システムの導入を物流総合効率化法の認定要件に追加して以降、当該システムの導入を促進している。

・具体的には、事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応等を通じて、物流総合効率化法の活用を促進することにより、トラック予約システムの導入を促進し、関係者間の連携、協働を推進し、荷待ち時間の削減等を図っている。

・バス予約調整システムの導入支援については、平成30年度に9件、スワップボディコンテナ車両の導入支援については、同じく平成30年度に2件の事業に対して補助の採択を行った。

【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,765百万円の内数】

・スワップボディコンテナ車両の全国的な普及に向け、官民の関係者が一堂に会し協議を行う「スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた検討会」を開催し、相互利用を可能とする標準的な仕様や効率的な管理、運用方法等に係るガイドラインを策定した。

【平成30年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進 21百万円の内数】

【平成30年度税制】

〈所得税・法人税〉

・倉庫用建物について、5年間 10%の割増償却

〈固定資産税・都市計画税〉

・倉庫用建物について課税標準を、5年間 1/2に軽減

・附属機械設備について課税標準を、5年間 3/4に軽減

○課題及び今後の対応の方向性

・今後とも輸送と荷役の連携を推進するため、関係省庁間で連携し、バス予約調整システム及びスワップボディコンテナ車両の導入支援を進めていく。また、スワップボディコンテナ車両の利活用促進に向けて、ガイドラインの周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定等を通じた優良事例の横展開を図る。

・トラック予約受付システムの一層の普及に向け、導入事業者やシステム会社をはじめとする関係者へのヒアリング等の実施を通じ、課題を浮き彫りにし、改善策を検討していくこととする。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課、物流産業室)、
環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

イ) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化

○プログラム本文対応箇所

次世代の人工知能・ロボット技術の開発を、産学官連携で実施し、人工知能技術とロボット要素技術の融合を図ることにより、ひいては物流過程での生産性向上にも資する研究開発を行う。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化 経済産業省				生産性向上のための研究開発の知見を生かしたプロトタイプを作成
■ 物流施設における生産性向上にも資する研究開発 <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin: 5px 0;"> 物流施設における生産性向上にも資する研究開発を実施 </div>				

○施策の取組状況

生産性の向上などの社会課題の解決に向け、人工知能技術に加えて、ロボットが柔軟に作業するためのセンサ(感覚)やアクチュエーション(動作)の技術など、現実空間での人工知能の適用に必要な技術を組合せた研究開発に取り組んでいるところ。
 【平成30年度予算(国費) 次世代人工知能・ロボット中核技術開発事業5,695百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後も引き続き、産学官連携体制の下での研究開発を着実に実施し、物流過程での生産性向上にも資する研究開発を行っていく。

担当省庁: 経済産業省(産業技術環境局研究開発課産業技術プロジェクト推進室)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

ウ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進

○プログラム本文対応箇所

積付けや積卸し等の荷役作業の自動化・機械化が難しい不定形貨物を取り扱う物流施設等において、限られた人材を効率的に活用し生産性の向上を図るため、物流事業者の導入ニーズの把握や課題整理を行うとともに、物流事業者等と連携・協働による検討・実証等を実施し、不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進 国土交通省				
ニーズの把握、課題整理を実施	物流事業者等との連携・協働により、不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の検討・実証			物流施設等における省力化、生産性向上

○施策の取組状況

不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進については、平成29年度に実態・動向調査、関係事業者との意見交換会の開催、実現に必要な課題整理を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

不定形貨物の荷役作業の完全な自動化・機械化は、技術的な難易度が高いなどの理由により早期実現が困難であるため、段階的な自動化・機械化に向けて、貨物の形状・サイズの標準化等を推進する。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

エ) 物流拠点の整備推進

○プログラム本文対応箇所

土地区画整理事業および流通業務市街地の整備に関する法律(昭和41年法律第110号)による流通業務団地造成事業等により物流拠点の整備を推進する。【国土交通省】

○OKPI

[32] 土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数
【2016年度 80地区 → 2020年度 93地区】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>エ) 物流拠点の整備推進 国土交通省</p> <p>土地区画整理事業等による物流拠点の整備推進</p>				<p>物流拠点の整備推進</p>

○施策の取組状況

主として物流拠点の整備を行う地方公共団体から構成される流通業務市街地整備連絡協議会等において、意見交換や普及促進等を行うとともに、社会資本整備総合交付金等の支援制度の活用により物流用地の整備を推進するなど、適切な物流施設の配置と供給に資する取組を実施している。

流通業務市街地の整備に関する法律(昭和41年法律第110号)による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数について、国土交通省の政策評価の仕組みである政策チェックアップの対象とし、測定・評価を行っており、平成32年度の目標値93地区に対し、平成29年度までの実績値は87地区(約94%)となっている。

【平成30年度予算(国費) 社会資本整備総合交付金事業888,572百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き土地区画整理事業手法等の活用等により、高速道路や港湾周辺等における物流施設用地の整備推進を図る。

担当省庁: 国土交通省(都市局市街地整備課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

オ) 臨海部の物流施設の更新・高機能化の推進

○プログラム本文対応箇所

大都市の経済活動を活性化し、我が国における大都市の国際競争力を強化するため、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾周辺において、大規模流通業務拠点の整備・再整備へ支援を行う。【国土交通省】

○OKPI

[32] 土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数(再掲)
【2016年度 80地区 → 2020年度 93地区】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>オ) 臨海部の物流施設の更新・高機能化の推進 国土交通省</p> <p>国際競争流通業務拠点整備事業により、国際物流の結節地域における、物流拠点の整備・再整備を推進</p>				<ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点の整備推進 ・臨海部の物流施設の更新・機能強化

○施策の取組状況

平成25年度に「国際競争流通業務拠点整備事業」を創設し、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際戦略港湾等(京浜港、阪神港、名古屋港、博多港)周辺の国際物流の結節地域において、以下の支援メニューにより物流拠点の整備・再整備を支援している。

国際競争流通業務地域再生促進計画策定支援

国際競争流通業務拠点整備事業計画策定支援

国際競争流通業務拠点整備事業支援

(都市再生土地区画整理事業・大規模流通業務施設整備事業・交通施設整備事業)

【平成30年度予算(国費) 国際競争拠点都市整備事業9,261百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き「国際競争流通業務拠点整備事業」により、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際戦略港湾等周辺の国際物流の結節地域において、物流拠点の整備・再整備を支援していく。

担当省庁: 国土交通省(都市局市街地整備課、街路交通施設課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

カ) 港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進

○プログラム本文対応箇所

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図ることを目的として、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
カ) 港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進 国土交通省				
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px;"> 港湾機能高度化施設整備事業【物流拠点再編・高度化支援施設】により、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化を促進 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px;"> 港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化 </div>

○施策の取組状況

平成26年度より、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援を開始し、平成30年度までに5件(四日市港:1件、神戸港:2件、清水港:1件、博多港:1件)の物流施設に対して支援を行った。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

支援制度の周知を広くおこない、新規案件の発掘および継続案件については引き続き必要な措置を講じていく。

担当省庁:国土交通省(港湾局産業港湾課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

キ) 卸売市場施設整備の推進(品質・衛生管理高度化及び物流効率化)

○プログラム本文対応箇所

卸売市場が経営展望に即して取り組むコールドチェーンやHACCP等品質・衛生管理高度化、物流効率化のための卸売市場施設の整備を支援する。【農林水産省】

○KPI

[33] 品質・衛生管理高度化及び物流効率化のための施設の整備の実施数
【2017年度 5件 → 2020年度 13件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
キ) 卸売市場施設整備の推進(品質・衛生管理高度化及び物流効率化) 農林水産省				
強い農業づくり交付金により、卸売市場が経営展望に即して取り組むコールドチェーンやHACCP等品質・衛生管理高度化、物流効率化のための卸売市場施設の整備を推進				食品流通の合理化

○施策の取組状況

平成30年度の品質・衛生管理高度化及び物流効率化のための施設の整備実施数は8件を予定。
【平成30年度予算(国費) 強い農業づくり交付金 20,154百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

食料の安定的な供給体制等を確保するため、コールドチェーンシステム、HACCP等品質・衛生管理の高度化や物流の効率化を図る卸売市場の施設整備への支援に向けた予算要求を行い、引き続き推進する。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局食品流通課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

ク) 都道府県が策定する広域的地域活性化基盤整備計画に基づく事業等の支援

○プログラム本文対応箇所

産業・物流に係る拠点施設における広域的な経済活動を促進するため、複数都道府県が連携して策定する広域的な地域活性化基盤整備計画に基づく同施設周辺の社会資本整備事業等の支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ク) 都道府県が策定する広域的な地域活性化基盤整備計画に基づく事業等の支援				国土交通省
都道府県が策定する広域的な地域活性化基盤整備計画に基づく事業等の支援 (併せて、策定主体である都道府県へ物流関係施策との連携を図るよう周知)				産業・物流に係る拠点施設における広域的な経済活動の促進

○施策の取組状況

広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律第5条に基づき都道府県が作成した広域的な地域活性化基盤整備計画について、計画に位置づけられた産業・物流に係る拠点施設周辺の社会資本整備事業等に対して交付金の交付を行った。

【平成30年度予算(国費) 社会資本整備総合交付金(広域連携事業)29,222百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、広域的な地域活性化基盤整備計画に基づく拠点施設周辺の社会資本整備事業等の支援を行う。

担当省庁: 国土交通省(国土政策局広域地方政策課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(3) 物流施設の機能強化

ケ) CRE戦略に基づいた資産活用の促進

○プログラム本文対応箇所

倉庫業者が多様化・高度化する荷主ニーズに弾力的に対応し、最適な物流サービスを提供できるようにするため、倉庫業法における各種手続きの見直し等を図り、CRE戦略に基づく資産活用を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ケ) CRE戦略に基づいた資産活用の促進		国土交通省		
<p>倉庫業者による借庫に係る手続きの見直し等を通じ荷主ニーズへの弾力的な対応を支援</p>				<p>・倉庫業者による最適な物流サービスの提供を実現 ・CRE戦略に基づく資産活用の促進</p>

○施策の取組状況

・平成30年6月に倉庫業法施行規則を改正し、借庫を用いて事業を行う倉庫事業者の手続き簡素化を図るべく、倉庫の所有者が倉庫業法に基づく施設設備基準に適合しているか予め確認を受けることができる「基準適合確認制度」を創設。

○課題及び今後の対応の方向性

・制度改正については措置済み。
・今後は、事業者団体を通じた周知等、本制度の普及に向けた働きかけを実施していく。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課物流産業室)

(4) 物流を考慮した地域づくり

1) 都市機能の一つとして物流をビルトインする

ア) 都市中心部等における物流の円滑化

○プログラム本文対応箇所

大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」(平成29年3月物流を考慮した建築物の設計・運用検討会とりまとめ)を周知し、その活用を促進する。併せて、物流総合効率化法の活用等により、共同輸配送等の取組を促進することで、集配作業の効率化、都市中心部や住宅地への流入抑制等を図る。【国土交通省・経済産業省・農林水産省】

○OKPI

- [1] 輸送モード別積載効率(再掲)
【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】
- [4] 物流総合効率化法による認定件数(輸配送の共同化)(再掲)
【2016年度 3件 → 2017年度 9件 → 2020年度 100件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ア) 都市中心部等における物流の円滑化(一部再掲) 国土交通省 ■ 経済産業省 ■ 農林水産省 ■</p> <p>■ 手引きの周知・活用促進</p> <p>「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」の周知・活用促進</p>				大規模建築物に係る物流を円滑化
<p>■ 共同輸配送の推進(再掲)</p> <p>物流総合効率化法による計画認定及び認定を通じた優良事例の普及促進</p>				共同輸配送の取組の拡大
<p>計画策定の支援</p>				
<p>荷物情報共有システムの構築・改修を支援</p>				
<p>グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰</p>				

○施策の取組状況

「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」について、全国の主要都市で、「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」の説明とあわせ、建築主、設計者、施工者、ビル管理会社等に対して周知するとともに、(一社)不動産協会等関係団体に対し傘下会員への周知を依頼した。

平成30年6月に、オフィスビルにおける宅配便等の館内集配業務の共同化について、初めて物流総合効率化法による計画認定を行った。

物流総合効率化法による計画認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに11件の共同輸配送の取組を認定した。

計画策定の支援については、平成30年度に1件の共同輸配送の取組に支援を行った。

荷物情報の共有については、物流・商流データプラットフォームの構築に向けて、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において、生産、流通、販売、消費までに取り扱われるデータを一気通貫で利活用し、サプライチェーン全体の生産性を飛躍的に向上させるプロジェクトとして「スマート物流サービス」が平成30年3月に採択された。

また、このような連携・協働の取組の後押しをさらに強化すべく、昨年11月には、「共同物流等の促進に向けた研究会」を立ち上げ、共同物流等に関する課題の抽出や解決策について、改めて検討を開始した。

【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

【平成29年度補正予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費32,500百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に4件の共同輸配送の取組を表彰した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」の周知を行うとともに、物流総合効率化法による計画認定及び認定を通じた優良事例の横展開を図る。

また、共同輸配送を促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(4) 物流を考慮した地域づくり

1) 都市機能の一つとして物流をビルトインする

イ) 荷さばき駐車施設の整備促進

○プログラム本文対応箇所

荷さばき駐車施設の共用化などの先進事例についての周知を図るほか、一定規模以上の建築物については、駐車場法に基づき、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例を地域の実情に合わせて制定するよう、地方公共団体に対して会議等を通じて働きかけを行い、地域の需要やまちづくり計画等と整合した荷さばき駐車施設の整備を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>イ) 荷さばき駐車施設の整備促進 国土交通省</p> <div style="border: 1px solid #000080; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>各種会議等を通じて、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例制定について働きかけ</p> </div>				<div style="border: 1px solid #000080; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>・条例により荷さばき駐車施設の設置を義務付ける地方公共団体の増加</p> </div>

○施策の取組状況

全国駐車場政策担当者会議(平成31年2月)等の場で荷さばき駐車施設の設置を義務づける条例制定について働きかけを行った。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも全国駐車場政策担当者会議等の場で荷さばき駐車施設の設置を義務づける条例制定について働きかけを行う。

担当省庁: 国土交通省(都市局街路交通施設課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(4) 物流を考慮した地域づくり

1) 都市機能の一つとして物流をビルトインする

ウ) より良好な駐車秩序の確立

○プログラム本文対応箇所

交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。【警察庁】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) より良好な駐車秩序の確立 警察庁				
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等のハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 </div> →				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> 交通渋滞の緩和及び環境負荷の低減 </div>

○施策の取組状況

交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、道路環境、交通実態、駐車需要等を踏まえ、物流にも配慮したきめ細かな駐車規制を実施するとともに、地域住民の要望等を踏まえ、重点路線、時間帯を定めたガイドラインの定期的な見直しと公表を行い、これに基づく違法駐車取締りを行うなど、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

担当省庁: 警察庁(交通局交通規制課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(4) 物流を考慮した地域づくり

2) 地域における人口減少、高齢化に対応する

ア) 共同輸配送の促進(再掲)

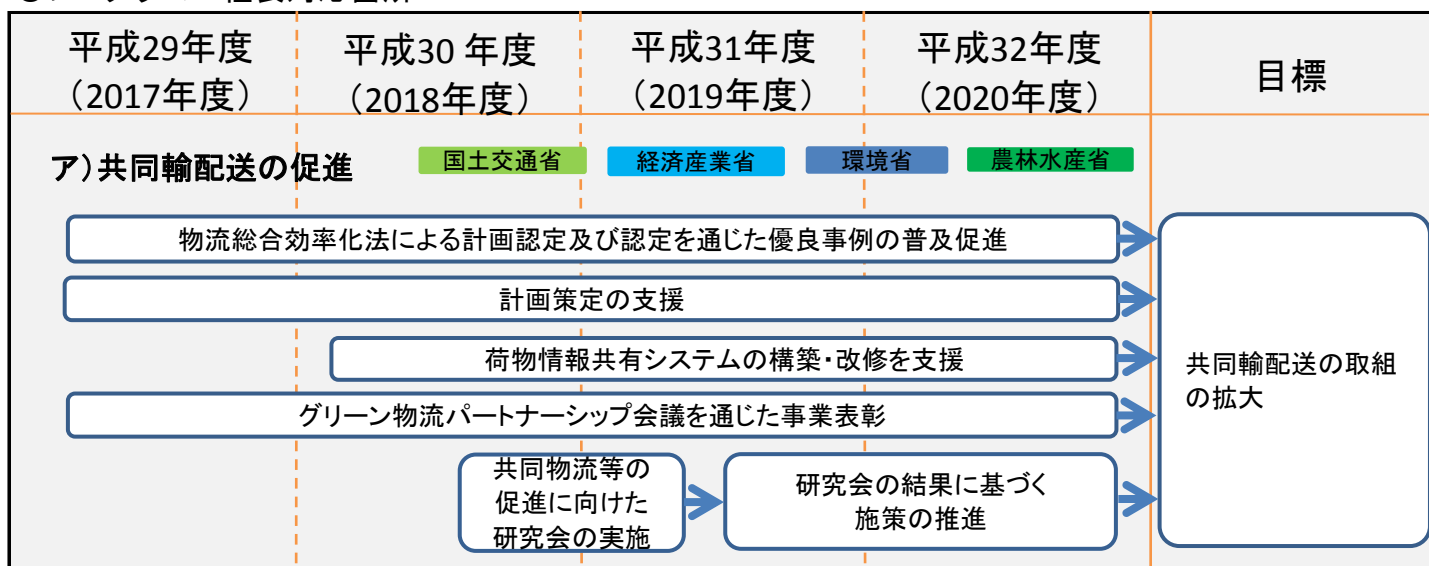
○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施し、輸配送の共同化により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、複数の物流事業者・物流施設による荷物情報共有システムの構築・改修の支援など、共同輸配送促進のための支援を実施することにより、輸配送の共同化を推進する。また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

○OKPI

- [1] 輸送モード別積載効率(再掲)
【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】
- [4] 物流総合効率化法による認定件数(輸配送の共同化)(再掲)
【2016年度 3件 → 2017年度 9件 → 2020年度 100件】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物流総合効率化法による計画認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに11件の共同輸配送の取組を認定した。

計画策定の支援については、平成30年度に1件の共同輸配送の取組に支援を行った。

荷物情報の共有については、物流・商流データプラットフォームの構築に向けて、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において、生産、流通、販売、消費までに取り扱われるデータを一気通貫で利活用し、物流の生産性向上・高付加価値化とサプライチェーン全体の効率化を図るプロジェクトとして「スマート物流サービス」が平成30年3月に採択された。

また、このような連携・協働の取組の後押しをさらに強化すべく、昨年11月には、「共同物流等の促進に向けた研究会」を立ち上げ、共同物流等に関する課題の抽出や解決策について、改めて検討を開始した。

【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

【平成29年度補正予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費32,500百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に4件の共同輸配送の取組を表彰した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも共同輸配送を促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

共同物流等の促進に向けた研究会については、平成31年6月頃のとりにまとめに向け、共同物流等に取り組んでいる物流事業者や荷主等からのヒアリングを通じて優良事例や課題を研究し、今後官民が進めるべき施策の方向性について検討を行う。

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）、経済産業省（商務・サービスグループ物流企画室）、環境省（地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室）、農林水産省（食料産業局食品流通課）

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(4) 物流を考慮した地域づくり

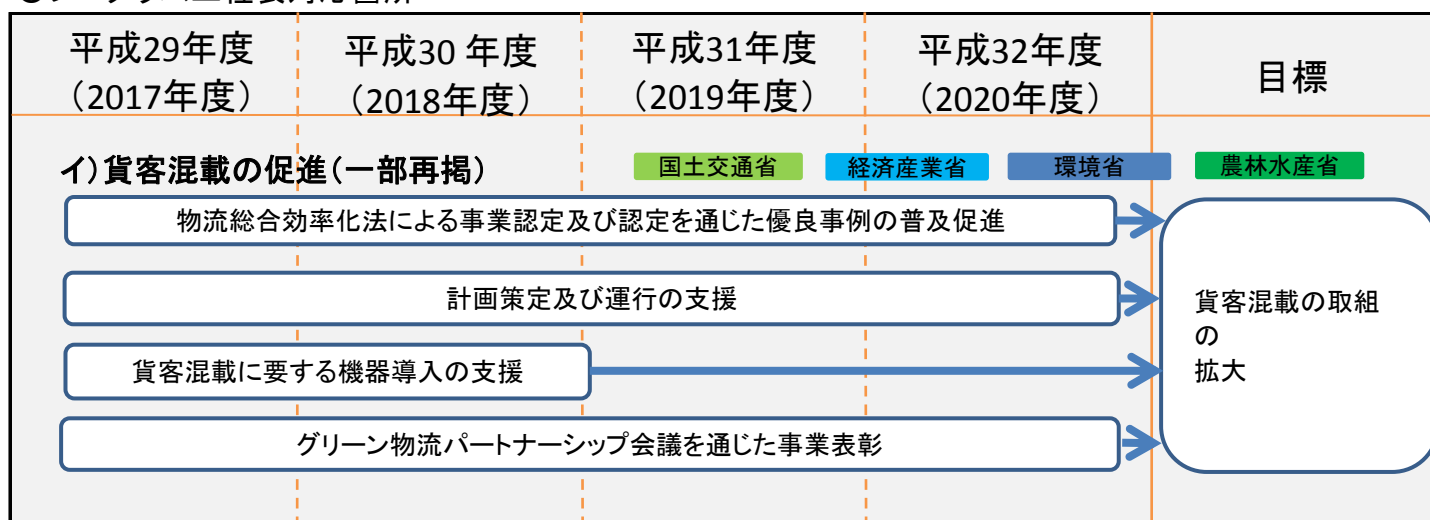
2) 地域における人口減少、高齢化に対応する

イ) 貨客混載の推進(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施し、モーダルシフト等により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、貨客混載促進のための支援を実施することにより、貨客混載を推進する。
また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに5件の貨客混載の取組を認定した。また、計画策定及び運行の支援については、平成30年度に1件の貨客混載の取組に支援を行った。
【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

貨客混載に要する機器導入の支援については、平成30年度に1件の事業に対して補助の採択を行った。
【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,765百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に1件の貨客混載の取組を表彰した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後ともモーダルシフトを促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(4) 物流を考慮した地域づくり

2) 地域における人口減少、高齢化に対応する

ウ) 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

○プログラム本文対応箇所

高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 国土交通省				
<ul style="list-style-type: none"> 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験の実施 地域特性を活かした多様なビジネスモデルの検討 				民間ベースでの自動運転ビジネスの展開

○施策の取組状況

中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスについて、自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデルの構築のため、長期間(1~2ヶ月程度)の実験を開始した。
【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数、科学技術イノベーション創造推進費45,500百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実現に向けて、長期間(1~2ヶ月程度)の実験を中心に引き続き実施し、自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデルの構築に係る検討を推進する。

担当省庁: 国土交通省(道路局道路交通管理課ITS推進室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

ア) ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築

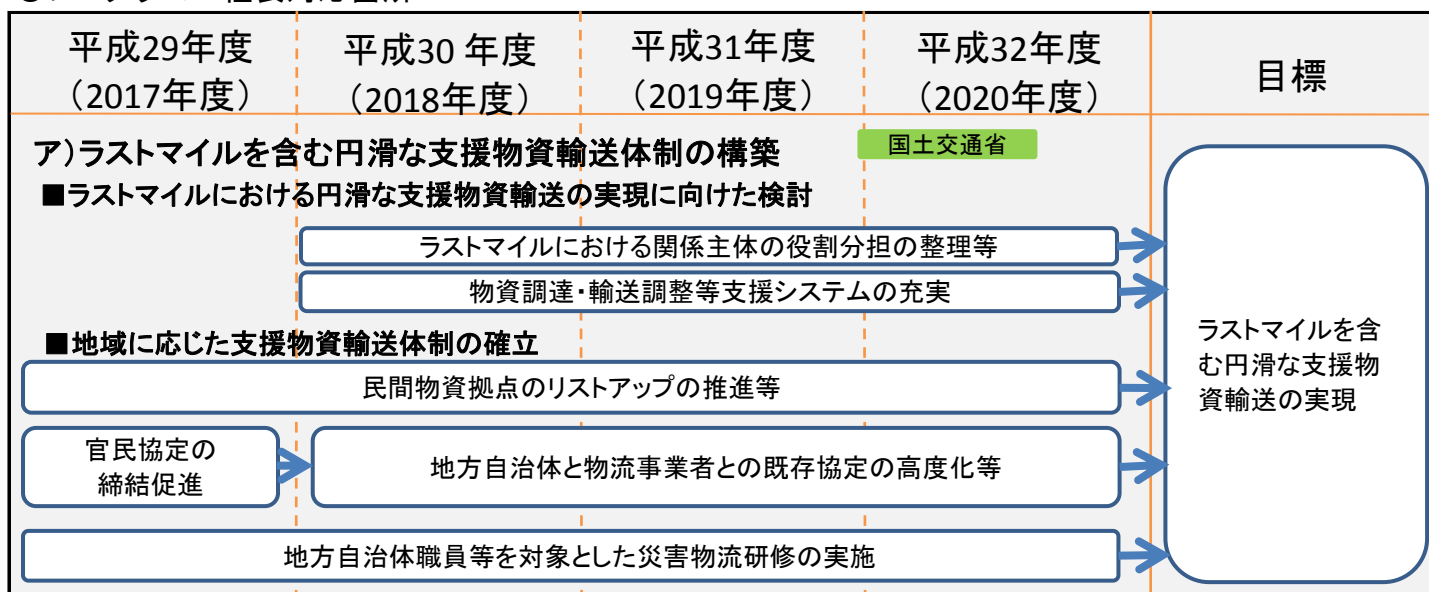
○プログラム本文対応箇所

過去の災害時における支援物資輸送事例を踏まえ、ラストマイルを中心に訓練等を実施し、関係主体の役割分担等を整理することで、ラストマイルも含めて円滑な支援物資輸送を実現するための体制の構築を図る。また、地方自治体と物流事業者との輸送協定や保管協定の締結の促進等により各地域における支援物資輸送体制の確立を図る。【国土交通省】

○OKPI

[34] 地域防災計画における民間物資拠点の規定率
【2016年度 62% → 2017年度 68% → 2020年度 100%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

- ・地方運輸局や自治体の職員等を対象とした災害物流研修を実施。(H30.10)
- ・各地域において、関係者間の連携体制を維持するための協議会の開催や災害時に活用が想定される民間物資拠点のリストアップを実施。(通年)
- ・地域防災計画において民間物資拠点の活用が規定されている都道府県数 32(平成30年3月末)
- ・全国における民間物資拠点数 1,458(平成30年3月末)
- ・都道府県における支援物資の輸送協定締結数 47(平成30年3月末)・保管協定締結数 46(平成30年3月末)・輸送・保管に係る専門家派遣協定締結数 82(平成30年3月末)

○課題及び今後の対応の方向性

- ・民間物資拠点のリストアップに当たっては、都道府県によって条件が異なることから、物流事業者のみならず多様な業種の施設の活用が図られるよう、働きかけを実施。
- ・また、ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の実現に向けた取組を推進するため検討会を設置し、ラストマイルに着目した地域内輸送におけるガイドブック(仮)の作成等を実施。(H30.12～年度内)

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課物流産業室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

イ) エネルギーセキュリティの推進のための燃料多様化に資する天然ガス自動車の普及に向けた天然ガスステーションの更新増強への支援

○プログラム本文対応箇所

2021年度までに普及が想定される大型天然ガストラック1,700台へのガス供給量6,800万m³を賄うため、90ヶ所程度の天然ガスステーションの更新増強を通じて、天然ガストラックによる災害時の物資輸送の強靱化および環境調和性の向上を支援する。【経済産業省】

○OKPI

[35] 天然ガスステーションの更新増強への支援数
【2021年度までに90ヶ所程度更新増強】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) エネルギーセキュリティの推進のための燃料多様化に資する天然ガス自動車の普及に向けた天然ガスステーションの更新増強への支援 経済産業省				天然ガストラックによる災害時の物資輸送の強靱化および環境調和性の向上
■ 予算による導入支援 天然ガスの環境調和等に資する利用促進事業費補助金(平成29年度～平成33年度)による導入支援				

○施策の取組状況

本事業は2017年度から開始した事業であり、毎年度4月に公募を実施し事業者を決定している。これまでの2年間において、30ヶ所の天然ガスステーションの更新、増強に対して支援を行っている。
【平成30年度予算(国費) 天然ガスの環境調和等に資する利用促進事業費補助金 1,250百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも本事業の執行にあたっては、事業内容の適切な周知を図るため、引き続き、間接補助事業者による複数の地域での公募説明会を実施(平成30年度は、東京、名古屋、大阪、福岡、札幌の5ヶ所で実施)し、申請件数を高めていく必要がある。2021年度までには90ヶ所程度の天然ガスステーションの更新、増強を達成し、天然ガストラックによる災害時の物資輸送の強靱化および環境調和性の向上を図っていきたい。

担当省庁: 経済産業省(資源エネルギー庁ガス市場整備室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

ウ) 道路の防災・減災対策

○プログラム本文対応箇所

緊急輸送道路等の耐震補強、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、道路啓開計画の実効性を高める取組及び展開等を推進する。

また、迅速かつ確実な通行可否情報の収集・提供や保有資機材の情報共有等の仕組みを構築し、災害発生後の迅速な通行を確保するとともに、災害発生時の基幹となるネットワークについて、あらかじめ代替路を設定しておくとともに、道路の啓開・復旧の迅速化を図る。【国土交通省】

○KPI

[36] 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

【2016年度 77% → 2017年度 78% → 2020年度 81%】

[37] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

【2016年度 68% → 2017年度 69% → 2020年度 75%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ウ) 道路の防災・減災対策 国土交通省</p> <div style="border: 1px solid #0070c0; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> ・緊急輸送道路の耐震補強の実施 ・道路啓開計画の実効性を高める取組及び展開の推進 </div> <div style="border: 1px solid #0070c0; padding: 5px;"> 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するための基幹となるネットワーク構築のための制度検討 </div>				
				緊急輸送道路等の耐震化、道路の啓開・復旧の迅速化

○施策の取組状況

大規模災害時の救急救命・復旧活動を支えるため、緊急輸送道路上の耐震補強やのり面等の防災対策を推進している。

【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数、社会資本整備総合交付金888,572百万円の内数、防災・安全交付金1,111,736百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

・目標年次に達しておらず、目標は未達成だが、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強及び道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策は着実に進捗している。

・重要インフラの緊急点検結果を踏まえ、橋梁の耐震補強や土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策を推進する。

担当省庁: 国土交通省(道路局環境安全・防災課道路防災対策室、道路局企画課道路経済調査室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

エ) 港湾の防災・減災対策

○プログラム本文対応箇所

大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するために、耐震強化岸壁の整備、大規模津波に対しても減災機能を発揮する「粘り強い構造」の防波堤の整備や民間事業者等が所有するコンビナートの護岸等の耐震改修の促進等、港湾施設や海岸保全施設の地震・津波対策に取り組む。

また、港湾BCPの実効性の向上のための適切な見直し、広域的な港湾間の連携による広域BCPの策定や基幹的広域防災拠点の運用体制の強化等により、広域的な連携も含めて早期の災害時の港湾機能の回復を図るとともに、訓練等を通じた啓開・復旧・港湾施設の利用調整等に係る施設管理者や民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図る。

さらに、港湾の堤外地において、関係行政機関や民間企業等の連携による高潮対策を推進する。【国土交通省】

○OKPI

[38] 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)

【2016年度 約46% → 2017年度 47% → 2020年度 約69%】

[39] 災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合

【2016年度 79% → 2017年度 80% → 2020年度 80%】

[40] 港湾BCPが策定された国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、関係機関と連携した訓練の実施割合

【2016年度 39% → 2017年度 67% → 2020年度 100%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>エ) 港湾の防災・減災対策 国土交通省</p> <p>■大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震強化岸壁の整備、防波堤における「粘り強い構造」の導入 ・港湾における高潮浸水被害低減対策 ・民有港湾施設に対する報告徴収等の実施と支援制度を活用した耐震改修等の推進 ・広域BCPの策定や基幹的広域防災拠点の運用体制の強化等による広域的な連携体制強化 ・改正港湾法に基づく港湾施設の管理制度や港湾管理者、関係機関と連携した施設復旧・航路啓開等の訓練を通じた円滑な被災地支援体制の強化 <p>■津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防の整備 				<p>切迫する南海トラフ地震・首都直下地震等の巨大地震や台風等による高潮浸水被害への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化</p>

○施策の取組状況

■大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進

- ・耐震強化岸壁については、大規模地震発生時に緊急物資や支援車両・人員等の輸送を確保するため、耐震性を強化した岸壁の整備を進めている。また、「粘り強い構造」の防波堤については、東日本大震災の経験を踏まえ、津波の威力を低減させる構造の導入を進めている。
- ・高潮浸水被害低減対策については、コンテナターミナル等において、高潮に対するコンテナ流出リスク、電源浸水リスク等の課題がある施設について、流出対策及び浸水対策を実施する。
- ・民有港湾施設については、港湾管理者と連携して耐震強化岸壁に至る航路沿いの護岸等の耐震性の把握を進めるとともに、支援制度の活用促進を図っている。
- ・広域BCPの策定については、南海トラフ地震等の発生時に、複数の港湾間でも代替性を確保できるよう、関係機関により広域BCPの策定を進めている。また、全国に2箇所ある基幹的広域防災拠点において、関係機関により毎年訓練を実施するなど連携体制の強化を図っている。
- ・港湾法に基づく非常災害時における国土交通大臣による港湾施設の管理制度については、平成30年7月豪雨において呉港にて全国で初めて適用し、港湾管理者に代わって、港内の漂流物の除去や浚渫などを実施した。また、港湾BCPに基づき、港湾管理者、関係機関と連携して訓練を適宜実施することにより、防災体制の強化を図っている。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

■津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

- ・南海トラフ地震・津波や高潮等から背後地を防護するため、堤防や護岸の嵩上げ、耐震・液状化対策及び水門・陸閘の自動化・遠隔操作化等を進めている。

【平成30年度予算(国費) 直轄港湾海岸事業 98億円の内数、防災・安全交付金 11,117億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

■大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進

- ・重要インフラの緊急点検の結果を踏まえ、外貿コンテナターミナル等で浸水対策や耐震対策等を実施するとともに、港湾BCPの充実化を図る。
- ・非常災害時の港湾機能を確保するための、民有港湾施設の耐震性の把握や支援制度の活用促進を図る。

■津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

- ・重要インフラの緊急点検の結果を踏まえ、重要な背後地を抱える海岸等で緊急性の高い箇所を中心に、海岸保全施設の整備を進める。

担当省庁:国土交通省(港湾局海岸・防災課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

(1) 災害に強い物流システムの構築

オ) 空港の防災・減災対策

○プログラム本文対応箇所

「全国主要空港における大規模自然対策に関する検討委員会」の報告内容を踏まえ、航空輸送上重要な空港等の電源設備や滑走路等の浸水対策、耐震対策、及び各空港BCPの再構築を推進し、航空旅客の輸送のみならず物流も含めた航空ネットワークの維持を図る。【国土交通省】

○OKPI

[41] 航空輸送上重要な空港等のうち、特に緊急性の高い浸水対策、耐震対策を実施した空港数

【2018年度 0% → 2019年度 100%】

[42] 空港BCPの策定空港数

【2018年度 0% → 2019年度 100%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
オ) 空港の防災・減災対策				
		国土交通省		
	「全国主要空港における大規模自然対策に関する検討委員会」の報告内容を踏まえ、航空輸送上重要な空港等の電源設備や滑走路等の浸水対策、耐震対策、及び各空港BCPの再構築を検討	<p>航空輸送上重要な空港等の基本施設・電源設備等のうち、特に緊急性の高いものについて、集中的に浸水対策、耐震対策を実施</p> <p>全国の空港において、空港BCPの策定を推進</p>		

○施策の取組状況

「全国主要空港における大規模自然対策に関する検討委員会」の報告内容を踏まえ、航空輸送上重要な空港等の電源設備や滑走路等の浸水対策、耐震対策等、所要の対策を講じる。

【平成31年度予算(国費) 空港整備事業428,797百万円(うち、臨時・特別の措置13,908百万円の内数)】

○課題及び今後の対応の方向性

大規模自然災害が発生した場合においても、我が国の航空ネットワークを維持し続けることができるよう、空港の基本施設や電源設備等の浸水対策・耐震対策を推進する。また、空港BCPについては、2019年度末までに全ての空港で策定されるよう、取組みを推進していく。

担当省庁: 国土交通省(航空局空港技術課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

カ) 災害発生後の地域水産業の早期回復のための拠点の確保

○プログラム本文対応箇所

漁港漁場整備長期計画に基づき、水産物の流通拠点となる漁港等において、主要施設の耐震・耐津波機能診断に基づく対策工事を実施する。あわせて、災害発生後、直ちに水産業の再開に必要な陸揚げ・流通機能等を回復できるよう、事業継続計画等を策定する。【農林水産省】

○OKPI

[43] 水産物の流通拠点となる漁港のうち、災害発生時における水産業の早期回復体制が構築された漁港の割合

【2016年度 0% → 2021年度 おおむね30%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>カ) 災害発生後の地域水産業の早期回復のための拠点の確保 農林水産省</p> <div style="border: 1px solid #008000; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>水産物の流通拠点となる漁港等において、主要施設の耐震・耐津波機能診断に基づく対策工事を実施。あわせて、災害発生後、直ちに水産業の再開に必要な陸揚げ・流通機能等を回復できるよう事業継続計画等を策定。</p> </div>				<p>災害発生後の地域水産業の早期回復の拠点の確保</p>

○施策の取組状況

災害発生後の地域水産業の早期回復の拠点の確保を推進するため、水産物の流通拠点となる漁港等において、主要施設の耐震・耐津波機能診断に基づく対策工事を実施した。あわせて、災害発生後、直ちに水産業の再開に必要な陸揚げ・流通機能等を回復できるよう、事業継続計画等を策定した。

【平成30年度予算(国費) 水産基盤整備事業700億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、主要施設の耐震・耐津波機能診断に基づく対策工事や事業継続計画等の策定を計画的に実施する。

担当省庁: 農林水産省(水産庁漁港漁場整備部計画課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

キ) 海上交通の防災・減災対策

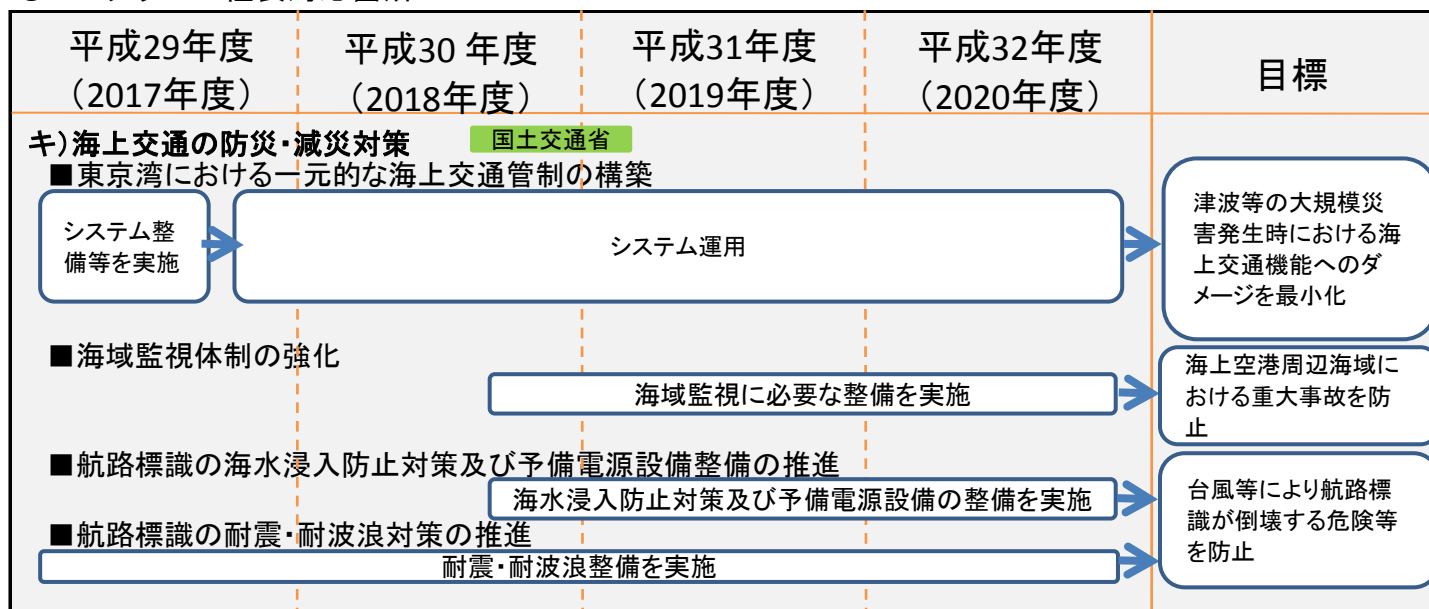
○プログラム本文対応箇所

津波等の大規模災害発生時における海上交通機能へのダメージを最小化するために、海上物流の拠点である東京湾において一元的な海上交通管制を構築し、2018年1月から湾内の船舶交通の一体的な把握と船舶への警報の伝達や避難海域の情報提供等を迅速確実に実施する。また、台風21号の影響により、走錨した船舶が関西国際空港の連絡橋に衝突し人流・物流に甚大な影響を及ぼしたこと等を踏まえ、海上空港周辺海域の監視体制を強化し重大事故の発生を防止するとともに、海上交通に必要な不可欠な航路標識の機能を確保するための対策として、航路標識の耐震・耐波浪補強のほか、海水浸入防止対策及び予備電源設備の整備を実施する。【国土交通省】

○OKPI

- [44] 海上交通管制の一元化実施海域
【2016年度 0箇所 → 2020年度 1箇所】
- [45] 航路標識の耐震補強、耐波浪補強の整備率
【2016年度 81% → 2020年度 100%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

東京湾において、2018年1月から一元的な海上交通管制による運用を開始した。
 航路標識の耐震補強12基・耐波浪補強15基の整備を実施した。
 【平成30年度予算(国費) 船舶交通安全基盤整備事業 8,939百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

東京湾において、一元的な海上交通管制を実施する東京湾海上交通センターを継続運用し、海上交通の安全を確保する。

海上物流に不可欠な航路標識の機能を確実に維持するために必要な耐震・耐波浪整備を実施する。

平成30年度に発生した台風、地震等激甚化する自然災害への備えとして、海上空港周辺海域の監視体制、航路標識の倒壊防止等に関する緊急点検を実施しており、その結果を踏まえ2020年度を目途に対策を実施する。

また、通航する船舶のレーダー性能の向上やAIS 導入、東京湾における海上交通管制の一元化等により安全性が向上していること等に鑑み、通航の一層の円滑化を図るため、巨大船の通航間隔を見直すこととして、海事関係有識者で構成する委員会を開催し、ビジュアル型操船シミュレーターによる検証等を実施した。その委員会からの提言を踏まえ、具体的な管制計画等について検討するとともに、必要なプログラム改修を行い、2019年度を目途に運用を開始する。

担当省庁：海上保安庁(交通部企画課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

ク) 物流事業者における災害対応力の強化

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の活用により災害に強い民間物流施設の整備を促進する。また、物流事業者等を対象とした、災害時における物流に関する知識を習得するための災害物流研修の実施や「荷主と物流事業者の連携したBCP策定のためのガイドライン」の活用等により、物流事業者におけるBCP策定等を促進する。
【国土交通省】

○OKPI

[46] 大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合
【2015年度 大企業:63.0%、中堅企業:44.4% → 2017年度 大企業:62.5%、中堅企業:62.5% → 2020年度 大企業:ほぼ100%、中堅企業:50%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ク) 物流事業者における災害対応力の強化 国土交通省				物流事業者における災害対応力の強化
■ 物流総合効率化法の活用				
災害に強い民間物流施設の整備の促進				
■ 物流事業者におけるBCP策定等の促進				
「荷主と物流事業者の連携したBCP策定のためのガイドライン」の普及等				
物流事業者等を対象とした災害物流研修の実施				

○施策の取組状況

- ・事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応を通じて、物効法の活用を促進することにより、災害に強い民間物流施設の整備を促進する。(通年)
- ・H26年度に作成した「荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進のためのガイドライン」等を機会を捉えて周知し、BCP策定を促進するための働きかけを行う。(通年)
- ・物流業を含めたBCP策定率は、大企業62.5%、中堅企業62.5%(平成29年度実績)

○課題及び今後の対応の方向性

- ・近年、BCP策定割合の伸び率が鈍化している大企業を中心として、業界団体等を通じて必要な働きかけを実施し、物流業におけるBCP策定の促進を図る。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課物流産業室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

ケ) 貨物鉄道事業者におけるBCPの深度化の促進等

○プログラム本文対応箇所

貨物鉄道事業者におけるBCPの深度化を促進する。
また、荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用の提案に取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ケ) 貨物鉄道事業者におけるBCPの深度化の促進等			国土交通省	災害時における鉄道貨物輸送の機能維持を図るとともに災害に強い鉄道輸送を構築
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;"> 貨物鉄道事業者におけるBCPの策定及び深度化を促進 </div>				

○施策の取組状況

物流業務の「分散化・複線化によるリダンダンシー確保の観点から、鉄道がモードの一つとして選択されるよう、JR貨物や物流事業者団体を通じて、荷主企業に対し鉄道利用の提案を促進した。

○課題及び今後の対応の方向性

○貨物鉄道事業者が策定しているBCPの策定内容について更なる深度化を測る。

○JR貨物や物流事業者団体との連携を強化し、物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保に向けた物流システムの構築を促進する。

担当省庁: 国土交通省(鉄道局鉄道事業課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

コ) 卸売市場施設整備の推進(卸売市場機能維持のための防災対応)

○プログラム本文対応箇所

卸売市場の既存施設の地震による災害の未然防止や被害の軽減のための建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)に基づく都道府県耐震改修促進計画に即した耐震化及び被災時における卸売市場業務継続に必要な防災対応のための卸売市場施設の整備を支援する。【農林水産省】

○KPI

[47] 防災対応施設の整備の実施数
【2017年度 1件 → 2020年度 3件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ケ) 卸売市場施設整備の推進(卸売市場機能維持のための防災対応) 農林水産省</p> <div style="border: 1px solid #000; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>強い農業づくり交付金により、卸売市場の既存施設の地震による災害の未然防止や被害の軽減のための建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)に基づく都道府県耐震改修促進計画に即した耐震化及び被災時における卸売市場業務継続に必要な防災対応のための卸売市場施設の整備を推進</p> </div> <div style="border: 1px solid #000; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 5px 0; text-align: center;"> <p>食品流通の合理化</p> </div>				

○施策の取組状況

平成30年度の防災対応施設の整備実施数は2件を予定。
【平成30年度予算(国費) 強い農業づくり交付金 20,154百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

災害時においても卸売市場業務を継続するため、卸売市場の耐震化や災害時対応機能の強化の整備への支援に向けた予算要求を行い、引き続き推進する。

担当省庁: 農林水産省(食料産業局食品流通課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

1) 災害に強い物流システムの構築

サ) コンビニエンスストア等を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給

○プログラム本文対応箇所

コンビニエンスストア等を災害対策基本法(昭和36年法律第223号)に基づく指定公共機関として指定し、当該制度の適切な運用を図ることにより、既存の流通チャネルの機能を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給を実現する。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
サ) コンビニエンスストア等を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給			経済産業省	既存の流通チャネルの機能を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給を実現
<ul style="list-style-type: none"> ・制度を適切に運用 ・各社において、防災業務計画に従い、災害予防、発災時の災害応急対策を実施 				

○施策の取組状況

防災業務計画に従い、災害予防、発災時の災害応急対策を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、防災業務計画に従い、災害予防、発災時の災害応急対策を実施する。

担当省庁: 経済産業省(商務・サービスグループ消費・流通政策課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

2) 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

ア) 道路の老朽化対策

○プログラム本文対応箇所

予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施、新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減など限られた財政資源の中で今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラに対応するための取組を強化する。

道路の劣化の主な原因である過積載車両を撲滅するため、動的荷重計測装置(WIM)による自動取締りの強化や荷主にも責任とコスト等を適切に分担させる仕組み等を検討する。

また、今後の維持修繕・更新について、諸外国の例も参考に、有料道路の償還終了後における料金徴収の継続や大型車対距離課金の導入など将来の負担のあり方などについて、広く意見を聴取しつつ、検討する。【国土交通省】

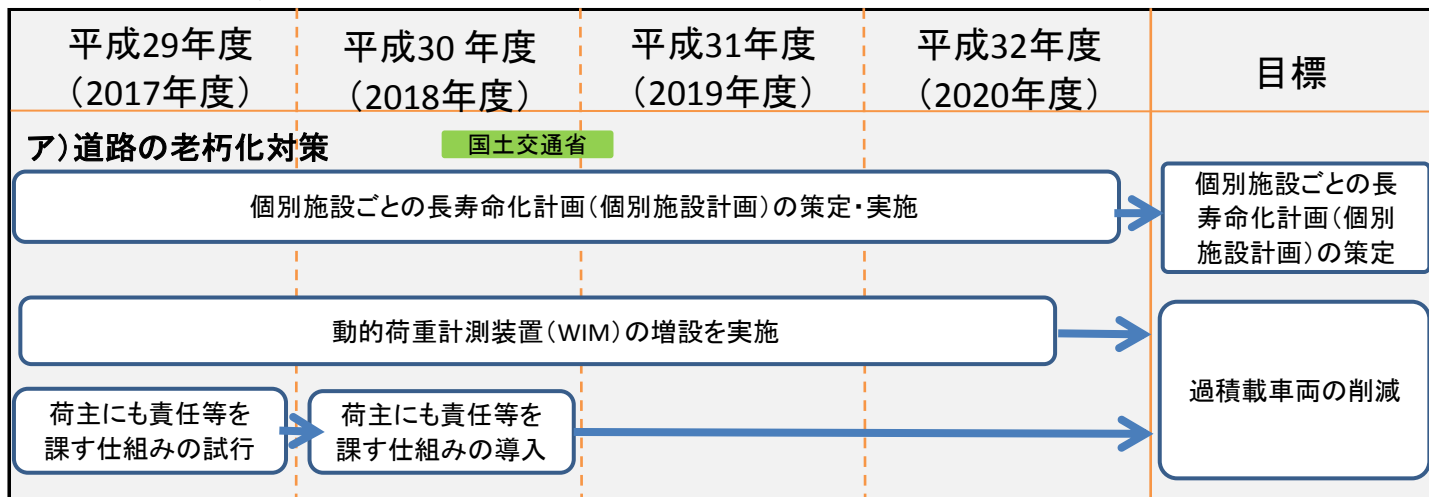
○KPI

[48] 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施率

【道路(橋 梁):2016年度 65% → 2020年度 100%】

【道路(トンネル):2016年度 26% → 2020年度 100%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

個別施設毎の長寿命化計画(個別施設計画)の策定を推進している。

橋梁の策定状況 : 約73%(2017年度末時点)

トンネルの策定状況: 約36%(2017年度末時点)

WIMの増設を実施については、平成29年度に直轄国道において1箇所増設した。また荷主にも責任等を課す仕組みについては、平成30年度中の本格導入に向けて、現在試行を実施している。

今後の維持修繕・更新について、諸外国の事例について検討している。

【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数、社会資本整備総合交付金888,572百万円の内数、防災・安全交付金1,111,736百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、長寿命化計画の策定を進める。

WIMについては、引き続き必要な箇所への設置を検討する。

引き続き、今後の維持修繕・更新について、諸外国の事例を参考にして検討を行う。

担当省庁: 国土交通省(道路局国道・技術課道路メンテナンス企画室、道路局道路交通管理課車両通行対策室、道路局企画課道路経済調査室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

2) 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

イ) 港湾施設の老朽化対策の推進

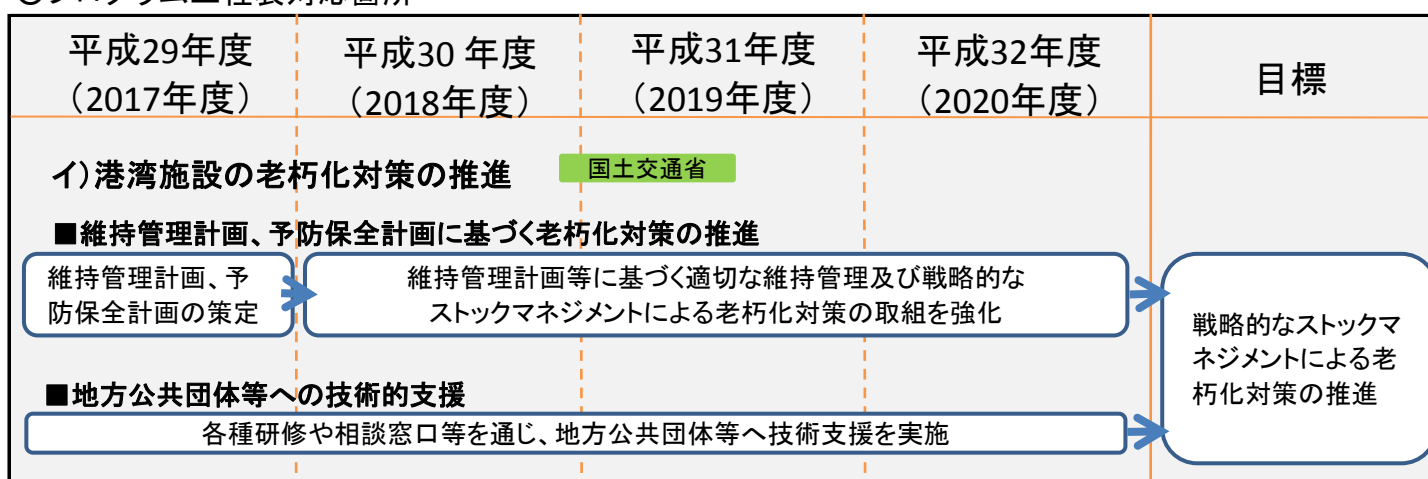
○プログラム本文対応箇所

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画により計画的な点検を実施するとともに、港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。また、各種研修や相談窓口等を通じ、地方公共団体等への技術的支援を実施する。【国土交通省】

○OKPI

[49] 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施率
【港湾:2016年度 99% → 2017年度 100%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画により計画的な点検を実施するとともに、港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進した。また、各種研修や相談窓口等を通じ、地方公共団体等への技術的支援を実施した。【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後、急速に老朽化の進行が見込まれる港湾施設について、将来にわたり機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理を取り入れ、計画的かつ総合的な老朽化対策を推進する。

具体的には、維持管理計画に基づく計画的な点検と効率的な改良工事を行うことで個々の施設の延命化を図るとともに、機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策の取組を強化する。

担当省庁: 国土交通省(港湾局技術企画課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

2) 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

ウ) 漁港の老朽化対策

○プログラム本文対応箇所

漁港漁場整備長期計画に基づき、漁港施設において、その管理者等が策定した機能保全計画に基づき、老朽化に対する予防保全のための対策を戦略的に実施していくとともに、老朽化が著しい重要な施設については緊急的に老朽化対策等を行う。【農林水産省】

○KPI

[50] 老朽化に対して施設の安全性が確保された漁港の割合
【2016年度 66% → 2021年度 概ね100%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) 漁港の老朽化対策 農林水産省				
漁港施設において、機能保全計画に基づき、老朽化に対する予防保全のための対策を戦略的に実施していくとともに、老朽化が著しい重要な施設については緊急的に老朽化対策等を実施。				漁港機能の維持・保全を計画的に実施

○施策の取組状況

漁港機能の維持・保全を計画的に推進するため、機能保全計画に基づき、老朽化に対する予防保全のための対策を戦略的に実施するとともに、老朽化が著しい重要な施設について緊急的に老朽化対策等を実施した。

【平成30年度予算(国費) 水産基盤整備事業 700億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、老朽化に対する予防保全のための対策を戦略的に実施するとともに、老朽化が著しい重要な施設については緊急的に老朽化対策等を実施する。

担当省庁: 農林水産省(水産庁漁港漁場整備部計画課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

2) 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

エ) 物流施設の老朽化対策

○プログラム本文対応箇所

老朽化した物流施設について、物流総合効率化法の枠組みを活用し、災害に強く、環境に配慮した、高機能な物流施設への更新を促進する。【国土交通省】

○OKPI

[2] 物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約)(再掲)
【2016年度 8件 → 2017年度 47件 → 2020年度 150件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
エ) 物流施設の老朽化対策 ■ 物流総合効率化法の活用		国土交通省		
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 災害に強い民間物流施設の整備促進等 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 物流施設の老朽化対策の促進 </div>

○施策の取組状況

- ・2016年10月に物流総合効率化法を改正して以降、2018年11月末現在、63件の総合効率化計画(輸送網の集約)を認定している。
- ・具体的には、事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応等を通じて、物流総合効率化法の活用を促進することにより、災害に強く、環境に配慮した、高機能な物流施設への更新を促進している。

○課題及び今後の対応の方向性

- ・引き続き事業者に対する説明会や事業者からの日々の相談対応等を通じて、物流総合効率化法の活用を促進することにより、災害に強く、環境に配慮した、高機能な物流施設への更新を促進する。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

3) セキュリティ対応等

ア) KS/RA制度の効率的実施

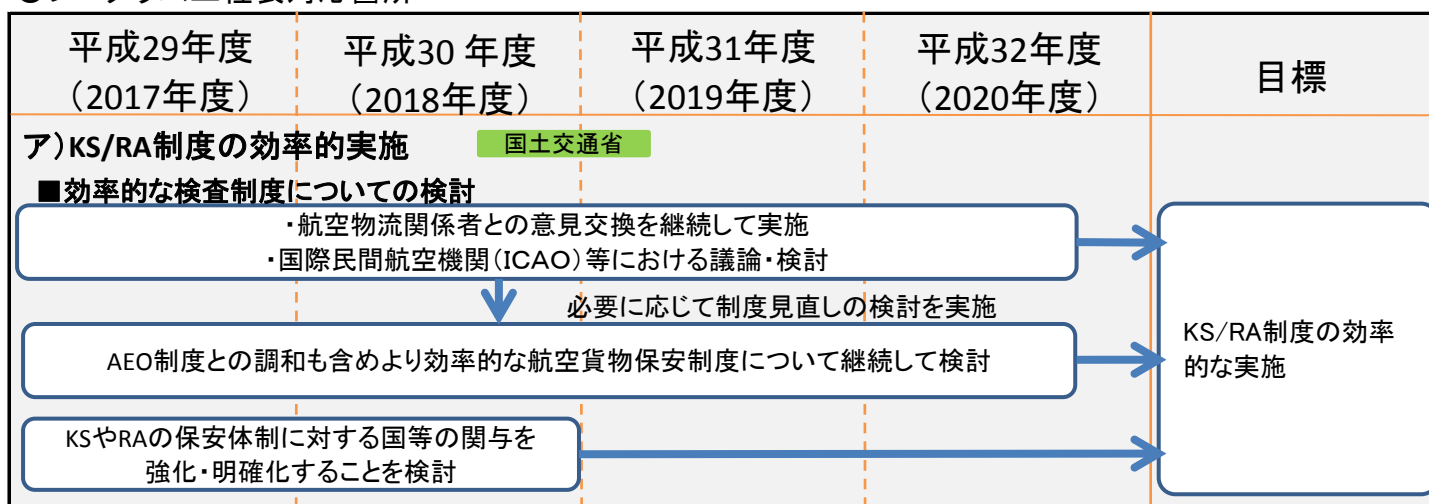
○プログラム本文対応箇所

KS/RA(特定荷主/特定航空貨物利用運送事業者等)制度の効率的実施について、引き続き荷主や物流事業者団体との意見交換を実施するとともに、国際民間航空機関(ICAO)など国際機関や米国など関係国における動向も注視しつつ、AEO制度との調和も含め、安全性に配慮することを前提に、より効率的な航空貨物制度のあり方を検討する。
また、KSやRAの保安体制に対する国等の関与を強化・明確化することを検討し、KS/RA制度における航空保安の確実な実施を推進する。【国土交通省】

○OKPI

[51]KS/RA制度に基づき運送される航空貨物に起因する航空機爆破テロの件数
【2016年度 0件 → 2020年度 0件】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

効率的な検査制度のあり方について、航空物流関係者や空港会社など関係機関との意見交換を引き続き実施することにより、航空貨物検査制度に係る情報の交換・認識の共有を図るとともに、KS/RA制度とAEO制度との調和について関係省庁と意見交換を実施した。
また、ICAOにおける議論・検討に継続して参画するとともに、関係国の航空保安当局とも意見交換を行うことにより、航空貨物に対する効率的な検査制度のあり方について協議・検討を行った。
さらに、KSやRAにおける保安体制に対する国の関与を強化・明確化するため、所要の増員を実施するとともに、関与・強化の方向性について、関係者との意見交換を実施した。
併せて、従来より実施しているKSやRAに対する航空保安監査等について、平成29年度においては64社、平成30年度は59社(予定)に対して実施することにより、航空保安対策の確実な実施はもとより、現場関係者との直接の意見交換を通じて、現場における状況・課題を把握するとともに、課題への助言や意識の啓発を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

効率的な検査制度のあり方について、航空物流関係者や関係機関との意見交換を引き続き実施するとともに、AEO制度との調和について関係省庁を始めとした関係者と意見交換を行うとともに、運用の検討を行う。
また、ICAOにおける議論・検討に継続して参画するとともに、米国など関係国の航空保安当局とも引き続き意見交換を実施し、必要に応じて本邦の航空貨物保安制度について改定を実施する。
さらに、KSやRAにおける保安体制に対する関与の強化・明確化については、従来より実施している航空保安監査を充実させるとともに、監査において得られた情報や関係者との意見交換により得られた情報を踏まえて、必要な施策を実施する。

担当省庁: 国土交通省(航空局安全部安全企画課航空保安対策室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築(=備える)

(1) 災害等のリスクに備える

(3) セキュリティ対策等

イ) ソマリア周辺海域の海賊対策

○プログラム本文対応箇所

凶悪な海賊行為が発生する海域であるソマリア周辺海域において、国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の安全を確保するため、当該海域を航行する日本船舶において小銃を所持した民間武装警備員による警備を行うことを可能とする船舶警備特措法を適切に運用する。
また、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対して、法執行能力向上支援等を実施する。
【国土交通省】

○KPI

- [52] ソマリア周辺海域における日本船舶の海賊被害件数
【2017年度 0件 → 毎年度 0件】
- [53] ソマリア周辺海域派遣捜査隊の派遣回数
【毎年 3回】
- [54] ソマリア周辺海域沿岸国海上保安機関に対する研修実施回数
【毎年 2回】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) ソマリア周辺海域の海賊対策 国土交通省				
ソマリア周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶において、小銃を所持した民間武装警備員による乗船警備に係る所要の手続きを実施				ソマリア周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の安全を確保
ソマリア周辺海域派遣捜査隊の派遣				ソマリア沖・アデン湾にて司法警察活動等を実施することで、海賊事案発生件数を減少
ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関職員に対して、海賊事案をはじめとする海上犯罪取締り等に関する研修を実施				ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の法執行能力向上を図ることにより、海賊事案発生件数を減少

○施策の取組状況

ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶において、民間武装警備員の乗船警備を可能とする船舶警備特措法を適切に運用し、日本船舶の航行の安全を確保している。
また、海上保安庁においては、ソマリア沖・アデン湾の海賊対処のため派遣された海上自衛隊の護衛艦に、ソマリア周辺海域派遣捜査隊として海上保安官を同乗させ、海賊の逮捕、取調べ、証拠収集等の司法警察活動に備えつつ、自衛官とともに海賊行為の監視等を行っている。
この他、海賊の護送・引渡しにかかる訓練や、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対する法執行能力向上支援として以下の訓練や研修等を実施した。
・「両国関係機関(ジブチ共和国・セーシェル共和国)との間における海賊の護送と引渡しに関する訓練」(平成30年2月)
・JICAと協力し海上保安機関職員を招聘した「海上犯罪取締り研修」(平成30年6月から7月)
・海上保安官を短期専門家としてジブチ共和国に派遣し、「ジブチ沿岸警備隊能力拡充プロジェクト」にかかる訓練・研修(平成30年9月)

○課題及び今後の対応の方向性

ソマリア沖・アデン湾における海賊発生件数は極めて低い水準で推移しており、日本船舶の海賊被害の発生件数も0件と効果が表れていることから、引き続き、日本船舶の航行の安全を確保するため、日本船舶への、民間武装警備員の乗船警備を可能とする船舶警備特措法の適切な運用、海賊が発生した場合に備えたソマリア周辺海域派遣捜査隊の派遣、ソマリア周辺海域沿岸国の能力向上支援など複合的な海賊対策を実施していく。

担当省庁：国土交通省（海上保安庁）

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築(=備える)

(1) 災害等のリスクに備える

(3) セキュリティ対策等

ウ) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

○プログラム本文対応箇所

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全を確保するため、同海峡に設置されている航行援助施設の代替に係る事前調査を実施するとともに、沿岸3国(インドネシア、マレーシア及びシンガポール)の航行援助施設維持管理能力の向上等を図るためのキャパシティビルディング事業を実施する。【国土交通省】

○OKPI

[55] マラッカ・シンガポール海峡における航路閉塞を伴う大規模海難の発生数
【2016年度 0件 → 毎年度 0件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ウ) マラッカ・シンガポール海峡における運航安全対策 国土交通省				<div style="border: 1px solid #000; padding: 5px; width: fit-content;"> マラッカ・シンガポール海峡における航路閉塞を伴う大規模海難の発生数ゼロ </div>
<div style="border: 1px solid #000; padding: 5px;"> マラッカ・シンガポール海峡に設置されている航行援助施設の代替に係る事前調査の実施及び沿岸3国の航行援助施設維持管理能力の向上等を図るためのキャパシティビルディング事業 </div>				

○施策の取組状況

マラッカ・シンガポール海峡に設置されている航行援助施設の代替に係る事前調査の実施及び沿岸3国の航行援助施設維持管理能力の向上等を図るためのキャパシティビルディング事業を例年、実施してきたところだが、本年度については2019年3月にインドネシアの航行援助施設2基の事前調査の実施及び2月にマレーシアにて沿岸3カ国の航行援助施設担当者を対象としたキャパシティビルディングを実施予定。
【2018年度予算(国費) 28百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

船舶の衝突等による損傷や老朽化によって機能不全のおそれのある航行援助施設について、順次、適切な代替整備が必要であるとともに、航行援助施設の管理を行っている沿岸国の担当者の能力向上が急務であり、沿岸国からは日本への協力が求められている。
今後も引き続き沿岸国の意向を踏まえ航行援助施設の維持管理及び人材育成の協力を実施していく。

担当省庁: 国土交通省(海事局外航課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

3) セキュリティ対応等

エ) 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現

○プログラム本文対応箇所

国際港湾施設の保安の確保のために平成26年7月1日から完全義務化した3点確認を円滑かつ確実に行うための出入管理情報システムについて、国内の国際コンテナターミナル等への導入を推進するとともに、同システムの効果的な運用に必要不可欠なPS(Port Security)カードの普及を促進する。【国土交通省】

○OKPI

[56] 出入管理情報システム導入施設におけるPSカード使用率
【毎年 95%以上 2016年度 96% → 2017年度 96%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
エ) 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現 国土交通省				
■ 出入管理情報システムの導入推進				
利用者拡大に向けた普及啓発				施設管理者の要望を踏まえながら、順次導入を推進
■ PS(Port Security)カードの普及促進				
利用者拡大に向けた普及啓発				使用率95%以上の維持

○施策の取組状況

国際港湾施設の保安の確保のため、3点確認を円滑かつ確実に行うための出入管理情報システムについて、東京港を始めとする13港55ターミナルにおいて導入している。また、同システムの効果的な運用に不可欠なPSカードの普及を進めている。

○課題及び今後の対応の方向性

国際港湾施設における保安対策(確実な出入管理)の重要性についての広報及びPSカードの普及を促進していく。

担当省庁: 国土交通省(港湾局海岸・防災課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える

4) 大規模イベント時等における対応

ア) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における対応(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

大会期間中等の物流に関して、大会の円滑な運営と市民生活や経済活動の安定の両立を図ることを基本として、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会、関係省庁、関係業界団体等と連携して検討する。

また、大会期間中等の輸送量の抑制を図るため、宅配便の再配達削減、共同輸配送の促進等による輸送の大口化・集約化を推進するとともに、関係業界団体への呼びかけ等により、在庫と多頻度輸送の見直しを促進する。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

○KPI

[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】

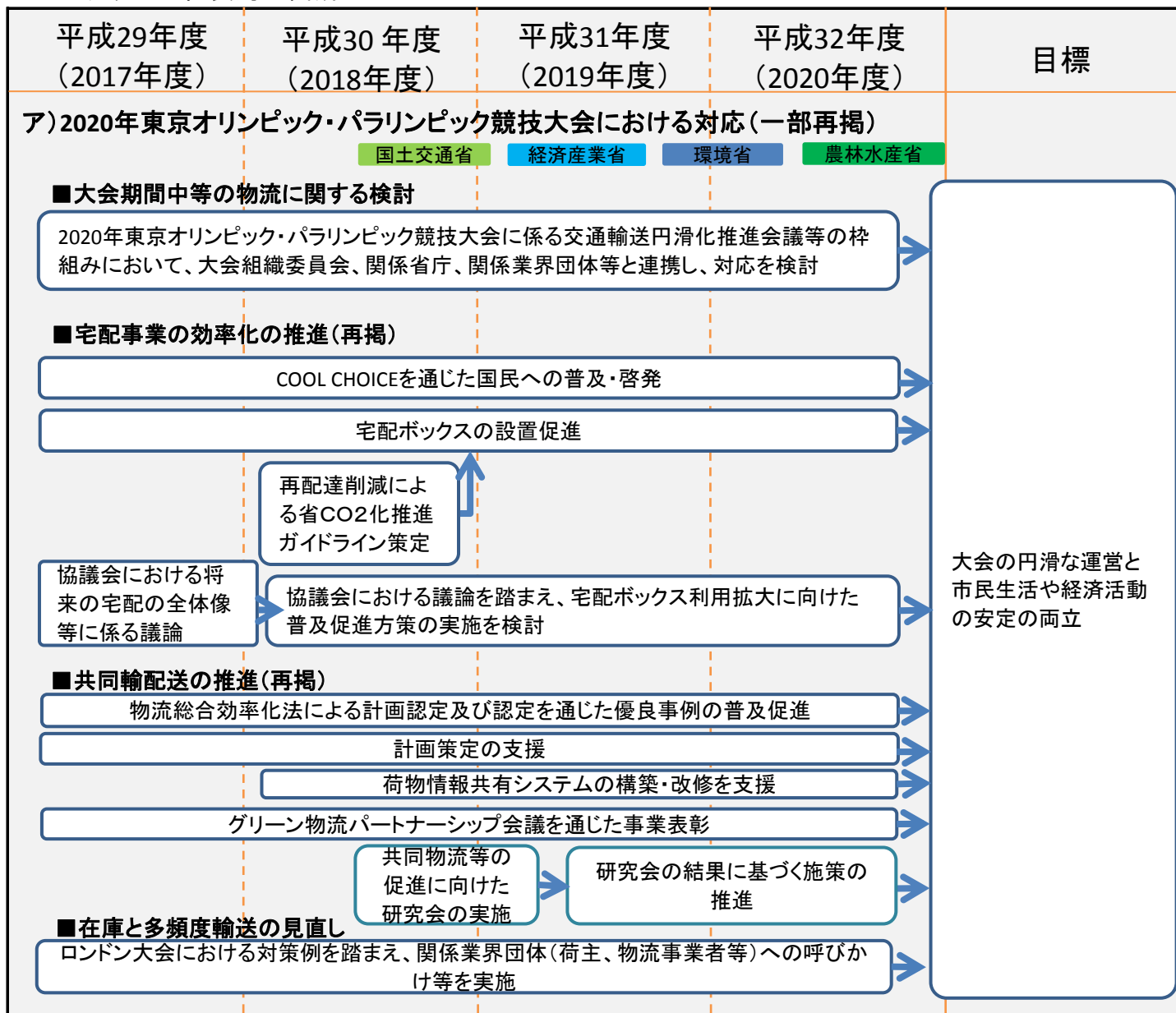
[4] 物流総合効率化法による認定件数(輸配送の共同化)(再掲)

【2016年度 3件 → 2017年度 9件 → 2020年度 100件】

[17] 宅配便の再配達率(再掲)

【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

東京都及び東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会により検討され、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に係る交通輸送円滑化推進会議等において示される「東京2020大会における交通マネジメントの検討」や「大会輸送影響混雑度マップ(混雑マップ)」等を関係省庁と共に関係業界団体に周知を行った。

また、連携・協働の取組の後押しをさらに強化すべく、昨年11月には、「共同物流等の促進に向けた研究会」を立ち上げ、共同物流等に関する課題の抽出や解決策について、改めて検討を開始した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、円滑な大会輸送の実現と経済活動の維持との両立に向けて、関係省庁等と連携し、関係業界団体等への周知を実施する。

共同物流等の促進に向けた研究会については、平成31年6月頃のとりのまとめに向け、共同物流等に取り組んでいる物流事業者や荷主等からのヒアリングを通じて優良事例や課題を研究し、今後官民が進めるべき施策の方向性について検討を行う。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課国民生活対策室・低炭素物流推進室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

(2) 地球環境問題に備える

ア) 物流分野におけるCO2削減対策(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

効率的かつ低炭素な輸送モード等への転換を図るため、トラック輸送の高効率化に資する車両等の導入、モーダルシフトの促進、低炭素型保冷用コンテナ等の導入を支援する。さらに、事業者連携による低炭素な輸配送システムの構築を図るため、IoTを活用した物流低炭素型輸送システムの構築、バス、鉄道等における貨客混載への取組、宅配便の再配達削減に向けた取組等を支援する。これにより、低炭素型で持続可能な物流システムの構築を図る。【国土交通省・環境省】

○OKPI

- [1] 輸送モード別積載効率(再掲)
【鉄道:2016年度 74.7% → 2017年度 76.5% → 2020年度 80%】
- [5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量(再掲)
【2015年度 340億トンキロ → 2016年度 358億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】
- [6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量(再掲)
【2016年度 197億トンキロ → 2017年度 200億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】
- [17] 宅配便の再配達率(再掲)
【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 物流分野におけるCO2削減対策		国土交通省	環境省	
<ul style="list-style-type: none"> ・効率的かつ低炭素な輸送モード等への転換 ・事業者連携による低炭素な輸配送システムの構築 				低炭素型で持続可能な物流システムの構築

○施策の取組状況

効率的かつ低炭素な輸送モード等への転換及び事業者連携による低炭素な輸配送システムの構築に向けて、平成30年度に21件の事業に対して補助の採択を行うとともに、必要な調査を行っている。
【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,765百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも物流分野におけるCO2削減対策を推進するため、関係省庁間で連携し、必要な設備の導入支援や調査を進めていく。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流室)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(2) 地球環境問題に備える

(1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

ア) 輸送部門の省エネに係る省エネ法活用の検討

○プログラム本文対応箇所

荷主による省エネ対策の促進や少量多頻度輸送の抑制等を図るため、エネルギーの使用の合理化等に関する法律(昭和54年法律第49号。以下「省エネ法」という。)による取組を促進するとともに、省エネ法の更なる活用について検討する。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ア) 輸送部門の省エネに係る省エネ法活用の検討 経済産業省</p> <div style="border: 1px solid #0070C0; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> 荷主による省エネ対策の促進や少量多頻度輸送の抑制等を図るため、省エネ法による取組を促進するとともに、省エネ法の更なる活用について検討 </div>				<div style="border: 1px solid #0070C0; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> 荷主による省エネ対策の促進や少量多頻度輸送の抑制 </div>

○施策の取組状況

第196回通常国会において省エネ法を改正し、これまで規制の対象となっていなかったネット小売事業者を含め、輸送の方法等を決定している事業者を貨物の所有権に関わらず規制の対象とすることとした。また、荷主が決定した輸送方法等の下で、到着日時等を指示することができる貨物の荷受側等を新たに準荷主と位置づけた。

これを踏まえ、告示「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準」を改正し、配送の計画化・平準化のための時間的猶予の確保や、再配達削減について追記を行うとともに、「準荷主ガイドライン」を策定し、準荷主へのベストプラクティスの周知を図っている。

○課題及び今後の対応の方向性

第196回通常国会で成立した改正省エネ法に関する内容、および準荷主ガイドラインの周知を図る。また、特定荷主の省エネ取組の進捗を踏まえ、さらなる省エネ対策の取組を促す方策を検討する。

担当省庁: 経済産業省(資源エネルギー庁省エネルギー課)

(2) 地球環境問題に備える

(1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

イ) モーダルシフト促進のための各種取組の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施し、モーダルシフトにより流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、モーダルシフト促進のための支援を実施することにより、モーダルシフトを推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。

海運へのモーダルシフトの更なる推進を図るため、RORO船・コンテナ船・フェリー事業者のほか、利用運送事業者、荷主企業、トラック事業者、行政等から成る「海運モーダルシフト推進協議会」において、連携の強化、具体的な取組の推進等を実施する。

また、海運モーダルシフトに特に貢献する取組や、先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等への新たな表彰制度(「海運モーダルシフト大賞」(仮称))を創設し、モーダルシフトに係る優良事例を全国に共有・展開する。

さらに、RORO船・コンテナ船・フェリーに係る航路・ダイヤ・運賃・空き状況等の情報を集約し、利用運送事業者や荷主企業等が利用出来る情報検索システムを構築する。

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進のため、老朽機関車の取替について、税制特例を活用し、設備投資を推進する。

また、JR貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で鉄道貨物輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。

さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。

加えて、一般消費者を含めた環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進する。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

○OKPI

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量(再掲)

【2015年度 340億トンキロ → 2016年度 358億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

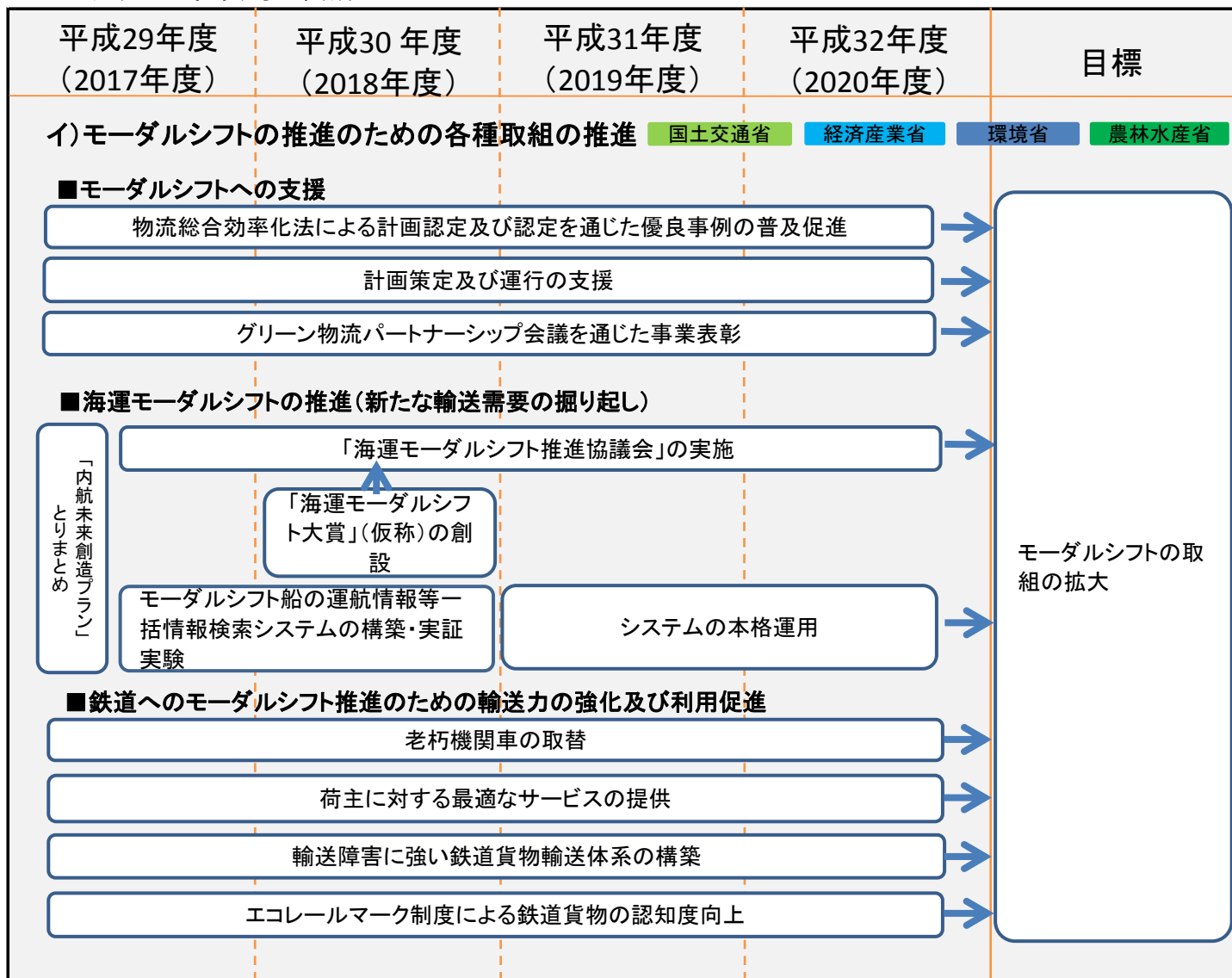
[6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量(再掲)

【2016年度 197億トンキロ → 2017年度 200億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車における新製車両への更新率(再掲)

【2016年度 67% → 2017年度 70% → 2019年度 88%】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに54件のモーダルシフトの取組を認定した。

計画策定及び運行の支援については、平成30年度に18件のモーダルシフトの取組を支援を行った。
【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に4件(国交省3、経産省1)モーダルシフトの取組を表彰した。

「海運モーダルシフト推進協議会」を開催(2017年11月、2018年5月)し、今後の海運モーダルシフトの推進に向けた課題、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システム、海運モーダルシフト大賞(仮称)制度案について検討した。

【平成30年度予算(国費)モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築 7百万円】

鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進については、

○JR貨物の老朽機関車更新について、税制特例措置により支援している。

老朽機関車の更新率:53.1%(平成24年度) → 70%(平成29年度)

○エコレールマーク制度が一般消費者に広く認知されるよう、普及促進を行っている。

エコレールマーク認定商品:181件(206品目)(平成30年9月時点)

エコレールマーク認定企業:87件(平成30年9月時点)

○平成30年12月閣議決定の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」において、貨物列車も運行する路線のうち、施設の現状を踏まえ、緊急性の高い橋りょう及び鉄道隣接斜面において緊急対策を実施することを決定。

○平成30年12月閣議決定の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」において、貨物列車も運行する路線のうち、施設の現状を踏まえ、緊急性の高い橋りょう及び鉄道隣接斜面において緊急対策を実施することを決定。

○課題及び今後の対応の方向性

今後ともモーダルシフトを促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

「海運モーダルシフト推進協議会」及びWGを開催し、モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システムの要件をとりまとめ、システムの運用により情報を見える化するとともに、モーダルシフトの取組を表彰する「海運モーダルシフト大賞(仮称)」の表彰基準等を検討し、優良事例を全国に共有・展開することにより、海運モーダルシフトを更に推進していく。

鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進については、今後ともJR貨物の経営自立に向けた基盤強化を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。また、エコルールマーク制度については、一般消費者の認知度を向上させるため、全国の環境イベントでの啓発活動、WebでのPR等を引き続き進めていくとともに、認定企業や関係団体と協力し更なる普及促進に努める。

加えて、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月閣議決定)に基づき、貨物列車も運行する路線のうち、施設の現状も踏まえ、緊急性の高い橋りょう及び鉄道隣接斜面において緊急対策を実施していく。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課、鉄道局JR担当室、海事局内航課)、
経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、
環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)

(2) 地球環境問題に備える

1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

ウ) 共同輸配送の促進(再掲)

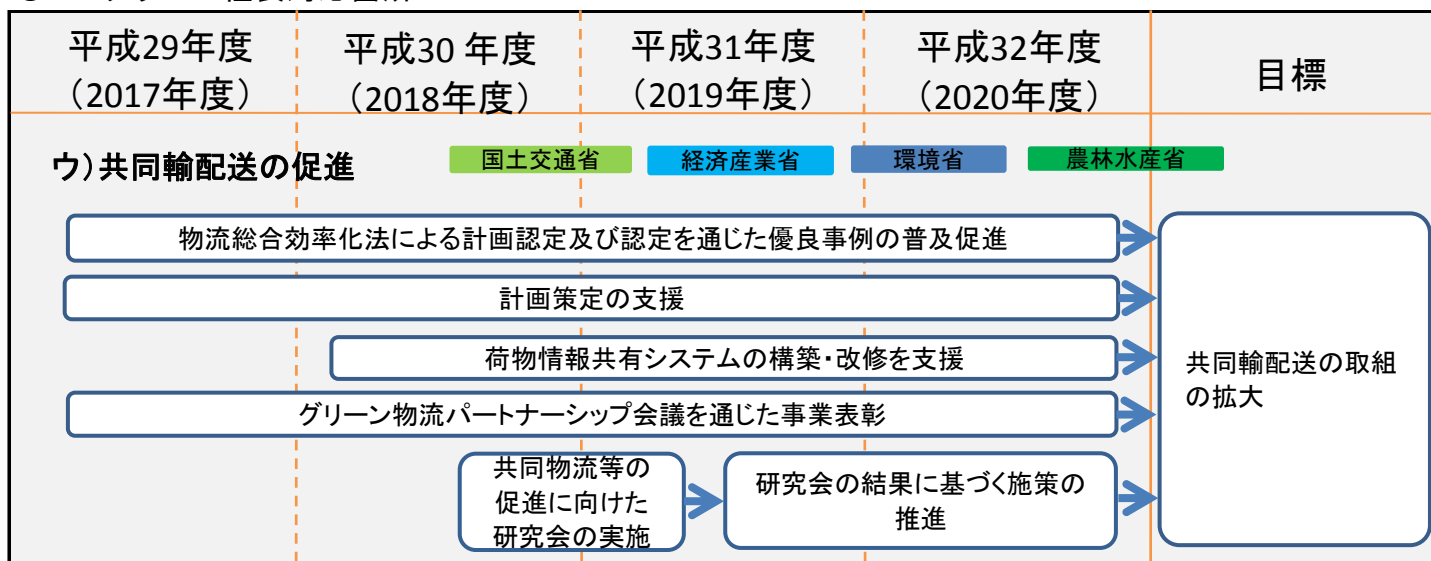
○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施し、輸配送の共同化により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、複数の物流事業者・物流施設による荷物情報共有システムの構築・改修の支援など、共同輸配送促進のための支援を実施することにより、輸配送の共同化を推進する。また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

○OKPI

- [1] 輸送モード別積載効率(再掲)
【トラック:2016年度 39.9% → 2017年度 39.7% → 2020年度 50%】
- [4] 物流総合効率化法による認定件数(輸配送の共同化)(再掲)
【2016年度 3件 → 2017年度 9件 → 2020年度 100件】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

物流総合効率化法による計画認定及び認定を通じた優良事例の普及促進については、平成30年11月末までに11件の共同輸配送の取組を認定した。

計画策定の支援については、平成30年度に1件の共同輸配送の取組を支援を行った。

荷物情報の共有については、物流・商流データプラットフォームの構築に向けて、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において、生産、流通、販売、消費までに取り扱われるデータを一気通貫で利活用し、物流の生産性向上・高付加価値化とサプライチェーン全体の効率化を図るプロジェクトとして「スマート物流サービス」が平成30年3月に採択された。

また、このような連携・協働の取組の後押しをさらに強化すべく、昨年11月には、「共同物流等の促進に向けた研究会」を立ち上げ、共同物流等に関する課題の抽出や解決策について、改めて検討を開始した。

【平成30年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円の内数】

【平成29年度補正予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費32,500百万円の内数】

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた事業表彰については、平成30年度に4件の共同輸配送の取組を表彰した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも共同輸配送を促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発を行うとともに、支援も併せて行っていく。

共同物流等の促進に向けた研究会については、平成31年6月頃のとりのまとめに向け、共同物流等に取り組んでいる物流事業者や荷主等からのヒアリングを通じて優良事例や課題を研究し、今後官民が進めるべき施策の方向性について検討を行う。

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）、経済産業省（商務・サービスグループ物流企画室）、環境省（地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室）、農林水産省（食料産業局食品流通課）

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(2) 地球環境問題に備える

1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

エ) 物流施設を核とした環境負荷低減の促進

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の活用により輸送フロー全体の低炭素化に資する物流施設の整備を促進する。また、冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入を支援するとともに、物流施設の更なる環境負荷低減に向けた検討等を行う。【国土交通省・環境省】

○OKPI

[57] 自然冷媒機器累積導入数(冷凍冷蔵倉庫以外も含む)
【2015年度 530件 → 2017年度 1,640件 → 2020年度 3,100件】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>エ) 物流施設を核とした環境負荷低減の促進 国土交通省 環境省</p> <p>■ 物流総合効率化法の活用</p> <p>輸送フロー全体の低炭素化に資する物流施設の整備の促進</p> <p>■ 物流施設における環境負荷低減の促進</p> <p>冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入支援</p> <p>物流施設の低炭素化に資する設備に対する導入支援</p> <p>物流施設の更なる低炭素化に向けた検討等</p>				<p>物流施設を核とした環境負荷低減</p>

○施策の取組状況

・事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応を通じて、物効法の活用を促進することにより、輸送フロー全体の低炭素化に資する物流施設の整備を促進している。

・環境省と連携して、脱フロン・低炭素社会の早期実現のための省エネ型自然冷媒機器導入加速化事業(H30～H34年度事業)により冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入を促進するとともに、更なる物流施設における環境負荷低減に向けた調査を実施している。(H30年4月～)

【平成30年度予算(国費) 脱フロン・低炭素社会の早期実現のための省エネ型自然冷媒機器導入加速化事業の一部 6,500百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

・引き続き、事業者に対する説明会等を事業者団体等の協力を得ながら実施するとともに、事業者からの日々の相談対応を通じて、物効法の活用を促進することにより、輸送フロー全体の低炭素化に資する物流施設の整備を促進する。

・環境省と連携し、省エネ型自然冷媒機器の導入を促進し、環境負荷低減に向けた検討を実施する。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流産業室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課フロン対策室)

(2) 地球環境問題に備える

1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

オ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進

○プログラム本文対応箇所

海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、省エネルギー設備等の導入支援や再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場等の造成等に取り組む。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
オ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進		国土交通省	環境省	港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減
・省エネルギー設備等の導入支援 ・風力発電等の再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用の推進 ・CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場等の造成				

○施策の取組状況

港湾における総合的低炭素化施策の推進のため、以下の取組を推進している。

① 港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化の推進

平成24年度より、国土交通省と環境省が連携して「災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業」を実施し、低炭素化に資する荷役機械等の導入に取り組んでいる

② 港湾におけるモーダルシフト及び輸送効率化の推進

港湾におけるモーダルシフト及び輸送効率化を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図るとともに、循環型社会の構築に寄与することを目的として、国土交通省及び環境省が連携し、モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業(補助金)を実施し、循環型資源取扱設備の導入に取り組んでいる(平成29年度3件採択、平成30年度2件採択)。

③ 港湾におけるIoTを活用したシャーシの位置等の情報の共有化による低炭素化の推進

平成30年度より、国土交通省と環境省が連携して「港湾におけるIoTを活用した低炭素化促進事業」を実施し、IoT機器等を活用し、港湾内及びその背後圏を走行するシャーシの位置等の情報の共有化を図るシステムを新たに導入すると共にマルチコンテナシャーシ等の導入に取り組んでいる(平成30年度:2件採択)。

④ 風力発電等の再生可能エネルギーの利活用の推進

平成28年度に港湾法を改正し、港湾における洋上風力発電設備等の導入を円滑化するため港湾区域内の水域の占用に関する手続を創設し洋上風力発電の推進を図るとともに、平成30年11月には「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」の成立により、一般海域における洋上風力発電のより一層の推進している。

あわせて、経済産業省と連携して、平成29年度にとりまとめた構造、施工に関する基準に引き続き、平成30年度は維持管理審査基準について、検討を進めているところ。

⑤ CO2の吸収源拡大の取組の推進

CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場の造成等を進めている。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,765百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

- ①低炭素化荷役機械の導入促進のため、関係行政機関、港運事業者等に有効性を展開していく。
- ②引き続き港湾におけるモーダルシフト及び輸送効率化を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図る。
- ③引き続き当該事業実施に向け公募による補助事業を実施し、シャーシ運用の効率化とトラクターヘッドの空走距離削減に向けた取組を進める。
- ④引き続き、洋上風力発電の推進に取り組む。
- ⑤引き続きCO2吸収に資する港湾緑地の整備及び藻場等の造成等を進める。

担当省庁：国土交通省（港湾局海洋・環境課）、
環境省（地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室、環境再生・資源循環局廃棄物規制課）

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(2) 地球環境問題に備える

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

ア)トラック輸送の省エネ化・低公害化

○プログラム本文対応箇所

トラック事業者等にCNGトラック、ハイブリッドトラック、電気自動車等の環境性能の優れた車両に対する導入支援やエコドライブの普及・推進等を行うことにより、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。
【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア)トラック輸送の省エネ化・低公害化		国土交通省	環境省	
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 環境対応車の導入を行うトラック事業者等を支援 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px;"> 2020年度までに事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車保有割合の増加 </div>

○施策の取組状況

環境省と連携し、トラック事業者等にCNGトラック、ハイブリッドトラック、電気自動車等の環境性能の優れた車両に対する導入支援やエコドライブの普及・推進等を実施。

平成30年度予算(国費)

【地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業 5,73百万円】

【先進環境対応トラック・バス導入加速事業 1,000百万円の内数】

【低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 2,965百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも環境省と国土交通省が連携して、トラック輸送の省エネ化・低炭素化を促進するため、引き続きCNGトラック、ハイブリッドトラック、電気自動車等の導入支援を実施し、更なる普及促進を図る。

担当省庁:国土交通省(自動車局環境政策課)、環境省(水・大気環境局自動車環境対策課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(2) 地球環境問題に備える

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

イ) 鉄道貨物輸送の更なる省エネ化(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

省エネ効果が認められる鮮度保持コンテナの導入費用の補助を利用することで、環境に優しい鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を推進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ) 鉄道貨物輸送の更なる省エネ化		国土交通省	環境省	
鮮度保持コンテナの導入支援		支援による効果を踏まえ、支援制度の延長など支援の在り方を検討		鉄道貨物輸送の競争力向上

○施策の取組状況

環境省と国土交通省が連携して、荷主や利用運送事業者における鮮度保持コンテナの導入を支援。
【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,765百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、環境省と国土交通省が連携して、荷主や利用運送事業者における鮮度保持コンテナの導入を促進を図る。

担当省庁: 国土交通省(鉄道局鉄道事業課)・環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)

(2) 地球環境問題に備える

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

ウ) 渋滞対策

○プログラム本文対応箇所

環状道路やバイパスの整備を推進するとともに、ICTやAI等を活用した交通マネジメントの強化、交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討、大型商業施設等による渋滞対策の強化、トラック等の道路利用者との連携強化など、生産性向上に資する渋滞対策を推進する。【国土交通省】

○KPI

- [19] 三大都市圏環状道路整備率(再掲)
【2016年度 74% → 2017年度 79% → 2020年度 80%】
- [20] 道路による都市間速達性の確保率(再掲)
【2015年度 53% → 2016年度 54% → 2020年度 55%】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ウ) 渋滞対策 国土交通省</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状道路やバイパスの整備 ・ICTやAI等を活用した交通マネジメントの強化 ・交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討 ・大型商業施設による渋滞対策の強化 ・トラック等の道路利用者との連携強化など、生産性向上に資する渋滞対策の推進 				<p>交通の円滑化及び 環境負荷の低減</p>

○施策の取組状況

広域的に渋滞が発生している観光地において、ICT・AI等を活用しながら、エリアプライシングを含む面的なTDM等の交通マネジメントの実験・実装を推進している。あわせて、民間における先進的な交通技術を評価し、積極的に活用するためのオープンイノベーションの仕組みを導入した。

平成29年度は近畿自動車道名古屋神戸線(高槻JCT~神戸JCT)、東北中央自動車道(福島大笹生~米沢八幡原)などの計200kmの高規格幹線道路が開通。平成30年度は東京外かく環状道路(三郷南~高谷)などが開通した。

首都圏・近畿圏の新たな料金体系導入による交通への影響について検証しているところ。中京圏については、地域固有の課題等について整理するべく議論を開始した。

大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めるなど、接道承認時の審査を強化する方策の検討や、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を推進している。

【平成30年度予算(国費) 道路関係予算1,667,694百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、観光地域において、ICT・AIなどの革新的技術を活用し、交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入を推進する。

新たな料金体系導入による交通への影響を検証した上で、交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討を行う。中京圏の新たな料金体系導入について検討を行う。中京圏については、地域固有の課題等について整理するべく議論を開始した。

引き続き、大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めるなど、接道承認時の審査強化の導入に向けた検討や、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を推進する。

担当省庁: 国土交通省(道路局企画課道路経済調査室、道路局高速道路課)

(2) 地球環境問題に備える

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

エ) 交通流対策の推進

○プログラム本文対応箇所

交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号制御の改良等の対策を講じる。また、VICISの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組むなどITSを推進する。さらに、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等の整備を推進する。【警察庁】

○OKPI

- [58] 信号制御の改良による通過時間の短縮
【2014年度 0千人・時間/年 → 2017年度 14,356千人・時間/年 → 2020年度 約5千万人・時間/年】
- [59] 信号制御の改良によるCO2の排出抑止量
【2014年度 0t-CO2/年 → 2017年度 24,379t-CO2/年 → 2020年度 約10万t-CO2/年】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
エ) 交通流対策の推進				
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> ITSの推進、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等の整備 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 交通の円滑化及び環境負荷の低減 </div>

○施策の取組状況

交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号制御の改良等の対策を講じた。また、ITSの推進として、VICISの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組んだ。さらに、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等の整備を推進した。
【平成30年度当初予算(国費補助) 特定交通安全施設等整備事業費17,618百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号制御の改良等の対策を講じる。また、ITSの推進として、VICISの普及、信号情報活用運転支援システム等の新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組む。さらに、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等整備事業を推進する。

担当省庁: 警察庁(交通局交通規制課)

(2) 地球環境問題に備える

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

オ) 船舶の省エネ対策

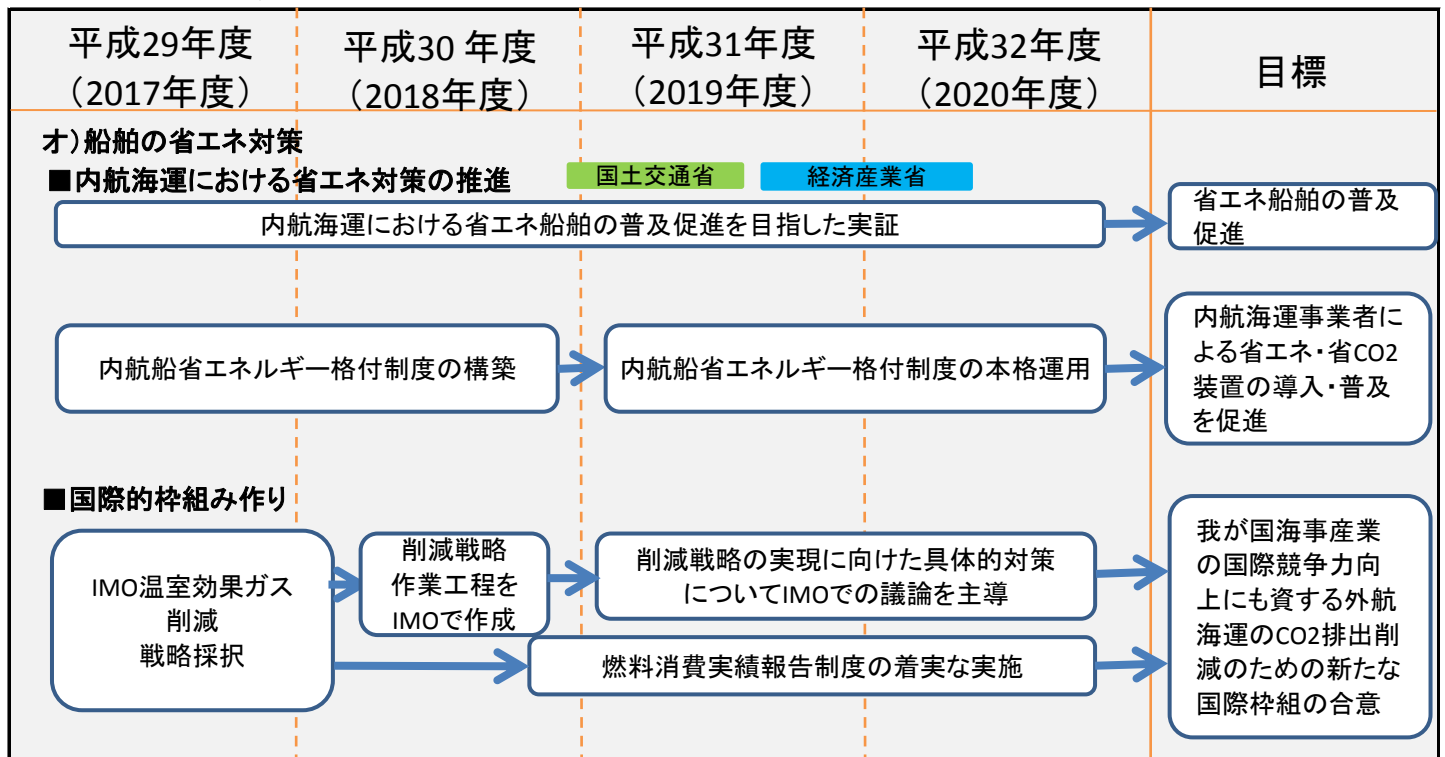
○プログラム本文対応箇所

内航海運における省エネ対策を推進することを目的として、革新的省エネルギー技術(ハード対策)と運航・配船の効率化等(ソフト対策)を組み合わせた船舶の導入を目指した実証を行う。

また、船舶の企画・設計段階で革新的省エネ技術(ハード対策)と運航・配船の効率化等(ソフト対策)の効果を「見える化」する内航船省エネルギー格付制度の構築により、省エネ・省CO2装置の導入・普及を促進する。

外航海運におけるCO2排出削減対策として、具体的な削減目標等を盛り込み、2018年に国際海事機関(IMO)で採択された「IMO温室効果ガス削減戦略」を実現するための具体的対策について、戦略採択後5年以内の国際合意を図る。具体的には、新造船に対する燃費規制の段階的強化に関する国際交渉を主導するとともに、産学官公にて取りまとめた、省エネ改造やエンジン出力制限による現存船の燃費改善策及び新造船への代替を促進する制度を2019年5月のIMO会議に提案する。これにより、優れた省エネ技術を有する我が国海事産業の国際競争力向上と外航海運のCO2排出削減に努める。また、2019年1月から開始された燃料消費実績報告制度(実運航での燃費の「見える化」)の着実な実施に努める。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

内航海運における革新的省エネ技術等の実証については、革新的省エネルギー技術(ハード対策)と運航・配船の効率化(ソフト対策)等を組み合わせた6件の実証事業に対して支援を実施している。

【平成30年度予算(国費)トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金 6050百万円の内数】

内航船省エネルギー格付制度については、暫定運用に基づき、内航船19件に格付けを付与した(2018年11月末現在)。

【平成30年度予算(国費)海運からの温室効果ガス等環境負荷低減に関する総合対策13百万円の内数】

国際海事機関(IMO)において、2018年4月にはIMO温室効果ガス削減戦略(GHG戦略)が、2018年10月には戦略の着実な達成に向けた作業計画が、それぞれ日本提案をベースに採択された。また、具体的対策として、2019年5月のIMO会議に提案すべく、省エネ改造やエンジン出力制限による現存船の燃費改善策及び新造船への代替を促進する制度を産学官公にて取りまとめた。さらに、新造船の燃費規制の段階的強化については、メールで各国意見を調整するコレスポンディンググループのコーディネーターを我が国が務め、各国意見のとりまとめを行っている。いずれにおいても、日本国内で関係業界との情報交換・意見交換を密接に行い、我が国海事産業の国際競争力強化をはかりつつ、外航海運のCO₂排出削減に向け貢献していくための日本の対応方針をとりまとめ、国際交渉に取り組んでいる。

【平成30年度予算(国費)海運からの温室効果ガス等環境負荷低減に関する総合対策13百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

内航海運における革新的省エネ技術等の実証については、引き続き革新的省エネルギー技術(ハード対策)と運航・配船の効率化(ソフト対策)等を組み合わせた実証事業に対して支援を実施する。

内航船省エネルギー格付制度については、2019年度以降の本格運用に向け、評価方法等について検討している。

2018年10月に採択されたIMOの作業計画では、2019年からGHG戦略の達成に向けた具体的な対策の議論が開始される予定となっている。

我が国は、産学官公にて取りまとめた、省エネ改造やエンジン出力制限による現存船の燃費改善策及び新造船への代替を促進する制度を2019年5月のIMO会議に提案し、5年以内に国際合意されるよう国際交渉を主導する。

2019年1月から開始されている燃料消費実績報告制度については、着実な実施をはかる。また、これにより集約された情報を今後の我が国及びIMOにおける政策立案のベースとして有効に活用していく。

担当省庁:国土交通省(海事局海洋・環境政策課)、経済産業省(資源エネルギー庁省エネルギー課)

(2) 地球環境問題に備える

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

カ) LNGバンカリング拠点の形成促進

○プログラム本文対応箇所

国際海事機関による2020年からの船舶の排出ガス規制の強化を背景に環境負荷の小さいLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の増加が見込まれている中、アジア地域で先駆けてLNGバンカリング(船舶への燃料供給)拠点を形成することで、太平洋等を航行する船舶の我が国への寄港増加を図り、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。このため、LNGバンカリング拠点として必要となる施設の整備に対する支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>カ) LNGバンカリング拠点の形成促進 国土交通省</p> <p>LNGバンカリング促進に関する国際覚書(2016年10月)に基づき、LNGバンカリング港湾の国際的なネットワークの構築を推進</p>		<p>我が国におけるLNGバンカリング拠点として必要となる施設の整備に対する支援を行い、2020年度までに我が国港湾において拠点を形成する。</p>		<p>我が国港湾においてLNGバンカリング拠点を形成し、港湾の国際競争力を強化</p>

○施策の取組状況

平成30年度よりLNGバンカリング船の建造等に対する支援制度を創設し、平成30年6月に2事業を採択した。
【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、LNGバンカリング拠点を形成するための支援を行う。

担当省庁: 国土交通省(港湾局港湾経済課)

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

(2) 地球環境問題に備える

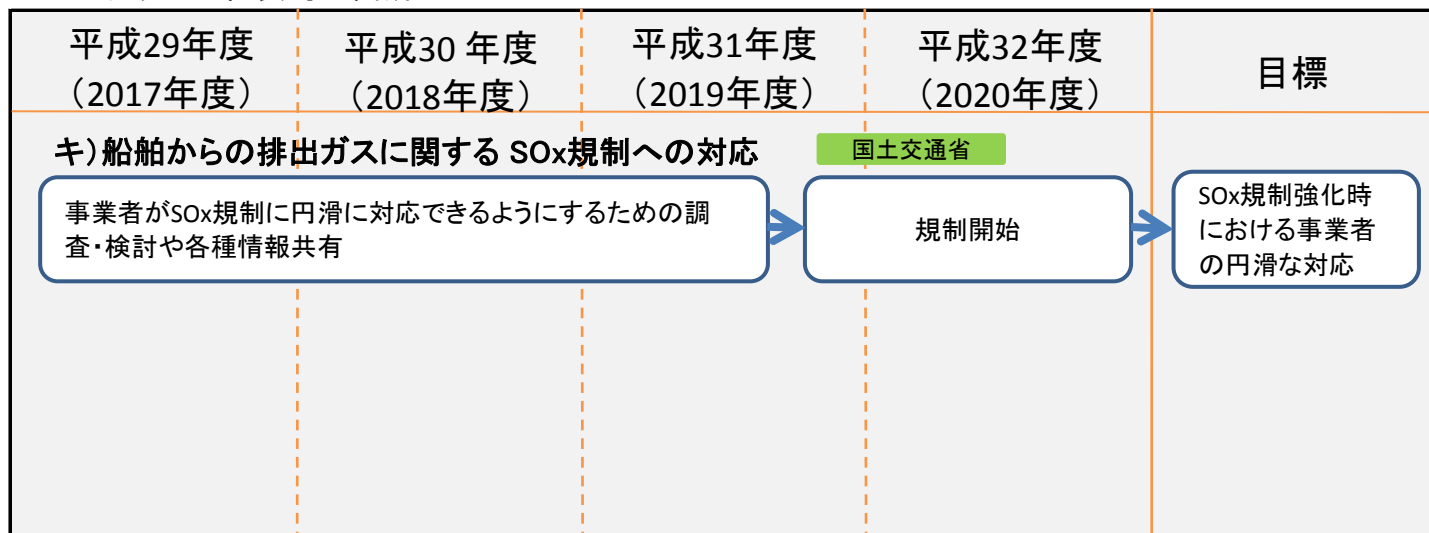
2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

キ) 船舶からの排出ガスに関する SOx規制への対応

○プログラム本文対応箇所

2020年1月から開始される硫黄分規制の強化に適合する特定の燃料油に需要が集中することを防ぎ、船舶の燃料油の需給・価格の安定化を図るため、規制適合油の品質の確保に関する取組、低硫黄A重油を選択しやすくするための取組、排ガス洗浄装置(スクラバー)を選択しやすくするための環境整備、LNG燃料船の導入促進などの対策を進め、関係業界が規制へ円滑に対応できるよう取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

海運業界、石油業界などから構成される協議会を設置して船用燃料油について協議する体制を構築した。また、造船所、船用メーカー、海上技術安全研究所などの協力の下、船舶の燃料系統の設備に関する詳細調査を実施した。その結果、船舶の安全や運航への影響を最小化しつつ、国内石油各社が安定的に供給できる品質性状の範囲について、2019年2月に海運・石油業界双方の共通認識を得た。

また、新たに供給される規制適合燃料油(低硫黄C重油)に需要が集中しないよう、A重油専焼船の建造支援、排ガス洗浄装置(従来の高硫黄C重油を使用)の導入促進、LNG燃料船の導入促進等の施策を実施している。

【平成30年度予算(国費) 硫黄酸化物(SOx)の排出削減に向けた取組事業35百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

規制強化に伴う船用燃料油の性状変化への対応に関する一連の情報を整理し、手引書としてとりまとめ、関係者へ周知する。また、規制開始前における実際の規制適合油での実船トライアルの実施など、関係者と連携して規制への円滑な対応に向けた取組を推進する。

担当省庁: 国土交通省(海事局海洋・環境政策課)

5. 新技術 (IoT、BD、AI等)の活用による”物流革命”

(1)IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

ア) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速(再掲)

○プログラム本文対応箇所

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ(平成26年1月)」の総点検を踏まえ、国内外の貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積により貨物を創出する「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備等による「競争力強化」の3本柱を構成する個別施策を見直し、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに深化・加速する。また、「競争力強化」の施策の一つとして、AI、IoT、自動化技術を組み合わせた、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現を推進する。【国土交通省】

○KPI

[22] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数(再掲)

① 北米基幹航路

【2016年度 デイリー寄港 → 2017年度 デイリー寄港を維持 → 2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

② 欧州基幹航路

【2016年度 週2便 → 2017年度 週1便 → 2018年度 週3便】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速 国土交通省				国際コンテナ戦略 港湾に寄港する基幹航 路の維持・拡大
■ 国際コンテナ戦略港湾への国内外からの「集貨」				
国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う集貨に対する支援				
■ 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における「AIターミナル」の実現等による「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				
コンテナターミナルの生産性向上				
荷役機械の遠隔操作化に関する実証事業 ICT活用によるゲート処理の効率化に関する実証事業		荷役機械の遠隔操作化やゲート処理効率化の導入促進		
AI、IoT、自動化技術を組み合わせた、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現				

○施策の取組状況

○横浜港にて、平成30年8月に、北米基幹航路が新規開設した。

○神戸港にて、平成30年のコンテナ取扱貨物量は震災前も含めて過去最高となる約294万TEUを記録した。

【平成30年度予算(国費) 港湾整備事業2,328億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

北米・欧州をはじめ中南米・アフリカ等、多方面・多頻度の直航サービスの充実に向けて、フィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を図るとともに、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現することにより、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させる。

担当省庁:国土交通省(港湾局港湾経済課)

5. 新技術 (IoT、BD、AI等) の活用による”物流革命”

(1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

イ) 新型航空保冷コンテナの研究開発(再掲)

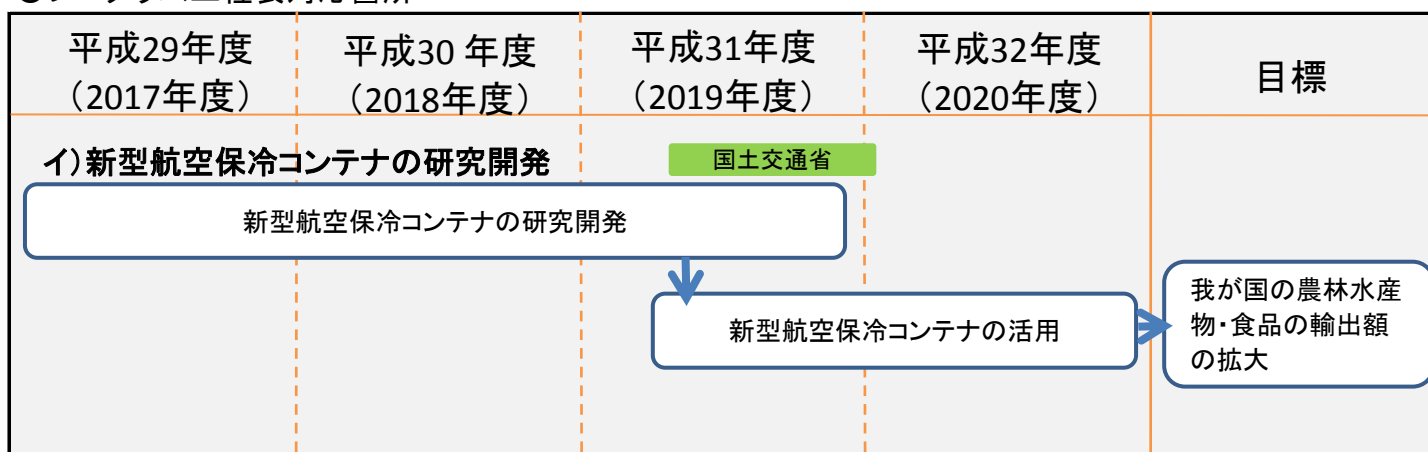
○プログラム本文対応箇所

交通運輸技術開発推進制度において、温度可変機能等を有するLD-3型保冷コンテナ及びB737型機に搭載可能な小型保冷コンテナを研究開発することで、地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とし、農林水産物・食品の輸出拡大を図る。【国土交通省】

○OKPI

[14] 農林水産物・食品の輸出額(再掲)
【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とするため、温度可変機能等を有するLD-3(※)型保冷コンテナ及びB737型機に搭載可能な小型保冷コンテナの研究開発を実施している。平成30年3月には、温度データを実運用に近い条件で収集し保冷性能を評価するため、開発中のLD-3型保冷コンテナ(試作品)の試験輸送を羽田空港・香港国際空港間で実施した。
※ 国際航空運送協会(IATA)が航空機材等に対して規定する識別コードで、LD-3は国際航空輸送において最も多く用いられているコンテナの種類
【平成30年度予算(国費) 交通運輸技術開発推進制度による技術開発事業106百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

機内に固定するLD-3型保冷コンテナは航空機の装備品に該当するため、市場投入に当たっては航空法第10条第4項、航空法施行規則第14条第1項の規定により、仕様承認を受ける必要がある。そのため、研究開発と並行して所要の手続きを進め、平成31年5月を目途に仕様承認を受けるよう取り組む。
なお、B737型機に搭載可能な小型保冷コンテナは機内に固定しないため航空機の装備品に該当せず、仕様承認は不要。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

5. 新技術 (IoT、BD、AI等)の活用による”物流革命”

(1)IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

ウ)物流・商流情報の見える化と物流・商流データ基盤の構築

○プログラム本文対応箇所

物流・商流に関するデータの基盤構築、他分野データ基盤との連携、物流分野の自動化等により、物流の生産性向上・高付加価値化とサプライチェーン全体の効率化を図る。【内閣府・国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ウ)物流・商流情報の見える化と物流・商流データ基盤の構築【新規】</p> <p style="text-align: center;"> 内閣府 国土交通省 経済産業省 </p> <p style="text-align: center; border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">SIP「スマート物流サービス」プロジェクトの実施 ➔</p>				<p>物流・商流データの個社・業界の垣根を越えた蓄積・解析・共有による、物流・商流データ基盤の構築</p>

○施策の取組状況

また、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において、生産、流通、販売、消費までに取り扱われるデータを一気通貫で利活用し、物流の生産性向上・高付加価値化とサプライチェーン全体の効率化を図るプロジェクトとして「スマート物流サービス」が平成30年3月に採択された。
【平成29年度補正予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費32,500百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

官民一体となって国内外サプライチェーン全体の効率性・生産性の向上の実現に向け研究開発を実施する。

担当省庁：内閣府(政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付参事官(戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)担当)付)、国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

ア) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

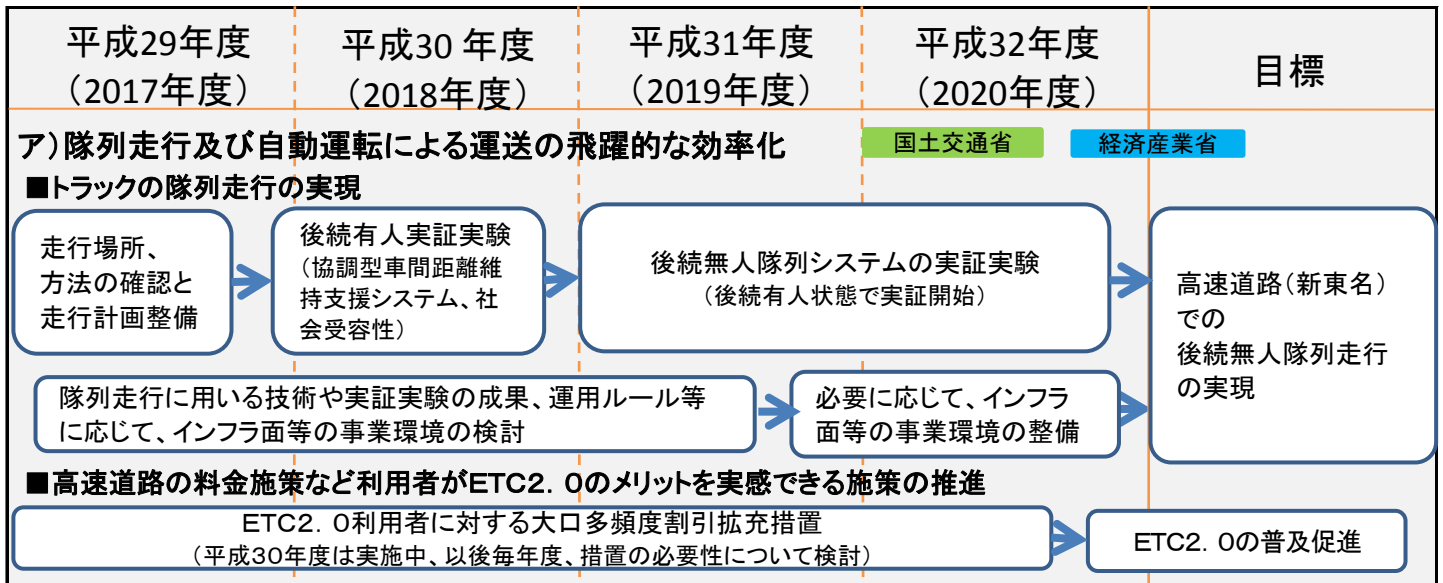
○プログラム本文対応箇所

高速道路でのトラックの隊列走行については、早ければ2022年の商業化を目指し、2019年度1月より後続車無人システムの公道実証を開始した。また、実証実験の成果やダブル連結トラックの実験の状況を踏まえ、2019年10月までに、運用ルールや他の走行車両への影響軽減の観点も含めてインフラ面等の事業環境の検討を行う。

後続車無人システムの開発に資することを踏まえ、これに先立ち、2021年までにより現実的な後続車有人システムの商業化を目指し、技術的課題及び事業面での課題を総合的に検証しつつ、運用ルールを含め、整理が必要となる事項について、物流政策上の観点も踏まえ、2018年度中に官民で具体的な議論を進める。

あわせて、ダブル連結トラックの実験の運用状況や有人隊列走行の実証実験を踏まえ、新東名を中心に新しい物流システムに対応した高速道路インフラについて具体的な検討を推進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

2018年1月以降、まずは後続車両が有人の隊列走行について、新東名、北関東道において実証実験を実施した。また、2019年1月より新東名高速道路においてトラックの隊列走行における後続無人隊列システムの実証実験(後続有人状態)を開始した。

【平成30年度予算(国費)「トラックの隊列走行の社会実装に向けた実証」事業 3,497百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

2020年における高速道路(新東名)でのトラックの後続無人隊列走行の実現に向けて、2019年1月より実施した後続無人隊列システム(後続車有人状態)の公道実証実験で明らかになった課題を踏まえ、引き続き実証実験を実施する。

また、トラック隊列走行等に対応した安全な走行空間など、新東名を中心に新しい物流システムに対応した高速道路インフラについて具体的な検討を推進する。

担当省庁：国土交通省(自動車局技術政策課、道路局道路交通管理課ITS推進室、道路局高速道路課、道路局企画課道路経済調査室)、経済産業省(製造産業局自動車課)

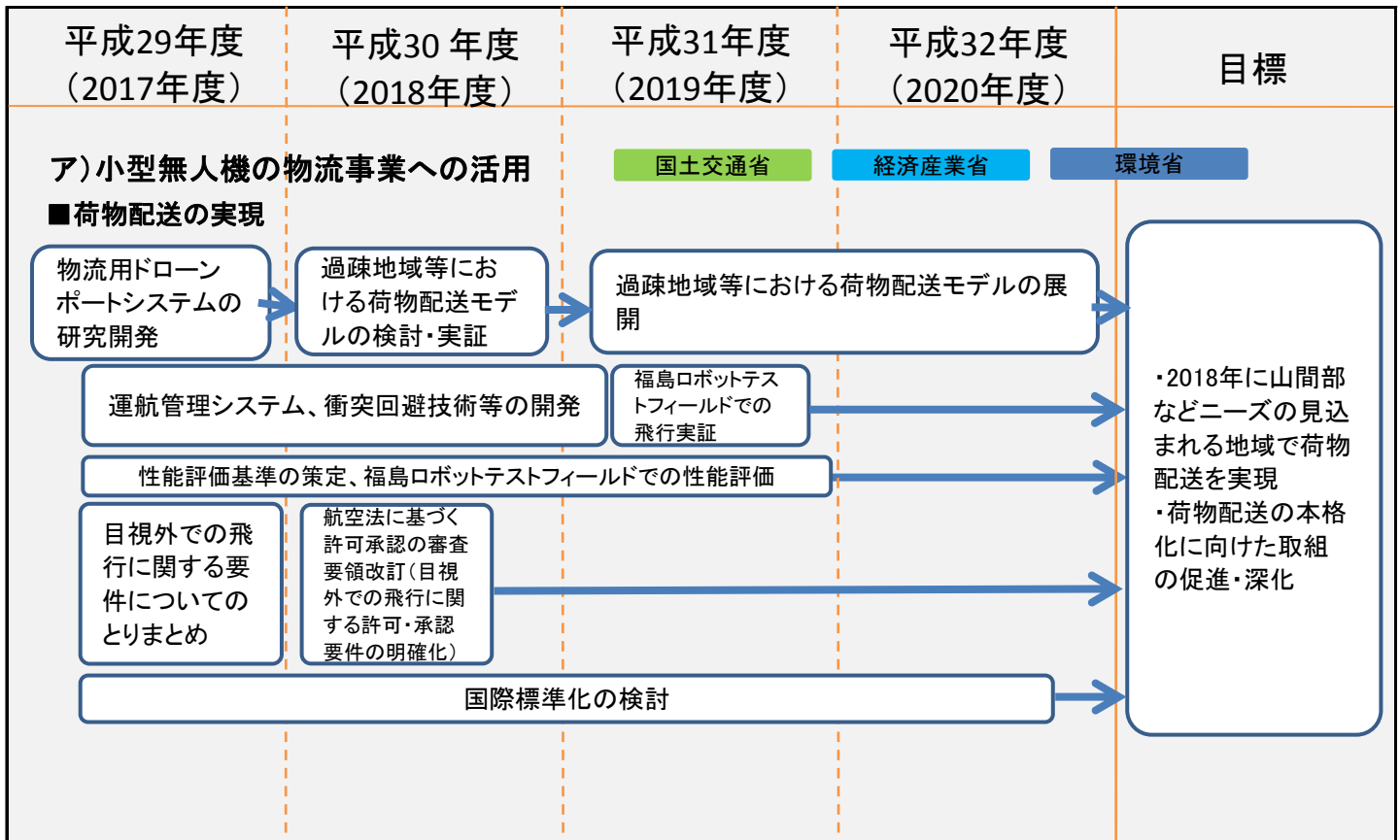
(3)ドローンの物流への導入による空の産業革命

ア)小型無人機の物流事業への活用

○プログラム本文対応箇所

2018年には山間部などニーズの見込まれる地域で、小型無人機を使用した荷物配送を本格化させるため、目視外飛行に求められる機体の性能、飛行させる者及び安全を確保するための体制に係る要件について関係省庁が連携し、2017年度末までにこれらの要件をとりまとめるとともに、この結果を航空法に基づく許可・承認の審査要領に反映する。
 また、性能評価基準の策定、運航管理システム及び衝突回避技術等の開発や国際標準化を進めるとともに、安全な離着陸を可能とする物流用ドローンポートシステムを開発し過疎地域等での荷物配送モデルの検討・実証等を進める。【国土交通省・経済産業省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成29年度までにドローンの安全な離着陸を可能とする物流用ドローンポートシステムの研究開発を実施した。
 平成30年3月に無人航空機の目視外及び第三者上空等の飛行に関する検討会において無人航空機の目視外飛行に関する要件をとりまとめ、9月に無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領を改正した。
 加えて、平成30年度は山間部等の過疎地域等における物流の課題解決に向け、ドローンを活用した荷物配送の費用対効果等を検証するとともにドローンを活用した荷物配送の課題等を整理するため、全国5箇所で検証実験を実施している。
 【平成30年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,765百万円の内数】
 無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行を安全かつ環境にも配慮して行えるようにするため、機体の信頼性及び安全性を評価する手法等の検討を行っている。
 【平成30年度予算(国費) ロボット・ドローンが活躍する省エネルギー社会の実現プロジェクト32.2億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

山間部等の過疎地域等における物流の課題解決に向け、検証実験の成果を踏まえ、ドローンを活用した荷物配送の本格展開を推進する。

2020年代には都市部での荷物配送を本格化させるため、平成30年度から第三者上空飛行の要件の検討を開始するとともに、福島ロボットテストフィールド等を活用した実証等を通じ、性能評価基準の策定、運航管理システム及び衝突回避技術等の開発や国際標準化の獲得を目指す。

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課、航空局）、経済産業省（経済産業省製造産業局産業機械課ロボット政策室）、環境省（地球環境局温暖化対策課低炭素物流室）

5. 新技術 (IoT、BD、AI等) の活用による”物流革命”(=革命的に変化する)

(4) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化

ア) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化(再掲)

○プログラム本文対応箇所

次世代の人工知能・ロボット技術の開発を、産学官連携で実施し、人工知能技術とロボット要素技術の融合を図ることにより、ひいては物流過程での生産性向上にも資する研究開発を行う。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>ア) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化(再掲) 経済産業省</p> <p>■ 物流施設における生産性向上にも資する研究開発</p> <div style="border: 1px solid #0070C0; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">物流施設における生産性向上にも資する研究開発を実施</p> </div>				<div style="border: 1px solid #0070C0; border-radius: 15px; padding: 10px; width: fit-content;"> <p>生産性向上のための研究開発の知見を生かしたプロトタイプの作成</p> </div>

○施策の取組状況

生産性の向上などの社会課題の解決に向け、人工知能技術に加えて、ロボットが柔軟に作業するためのセンサ(感覚)やアクチュエーション(動作)の技術など、現実空間での人工知能の適用に必要な技術を組合せた研究開発に取り組んでいるところ。
【平成30年度予算(国費) 次世代人工知能・ロボット中核技術開発事業5,695百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後も引き続き、産学官連携体制の下での研究開発を着実に実施し、物流過程での生産性向上にも資する研究開発を行っていく。

担当省庁: 経済産業省(産業技術環境局研究開発課産業技術プロジェクト推進室)

5. 新技術 (IoT、BD、AI等)の活用による”物流革命”(=革命的に変化する)

(4) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化

イ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

積付けや積卸し等の荷役作業の自動化・機械化が難しい不定形貨物を取り扱う物流施設等において、限られた人材を効率的に活用し生産性の向上を図るため、物流事業者の導入ニーズの把握や課題整理を行うとともに、物流事業者等と連携・協働による検討・実証等を実施し、不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
<p>イ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進 国土交通省</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid #0070c0; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 15%;"> ニーズの把握、課題整理を実施 </div> <div style="flex-grow: 1; border: 1px solid #0070c0; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> 物流事業者等との連携・協働により、不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の検討・実証 </div> <div style="border: 1px solid #0070c0; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 15%;"> 物流施設等における省力化、生産性向上 </div> </div>				

○施策の取組状況

不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進については、平成29年度に実態・動向調査、関係事業者との意見交換会の開催、実現に必要な課題整理を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

不定形貨物の荷役作業の完全な自動化・機械化は、技術的な難易度が高いなどの理由により早期実現が困難であるため、段階的な自動化・機械化に向けて、貨物の形状・サイズの標準化等を推進する。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

5. 新技術 (IoT、BD、AI等)の活用による”物流革命”(=革命的に変化する)

(5) 船舶のIoT化・自動運航船

ア)IoT技術を活用した船舶の開発・普及

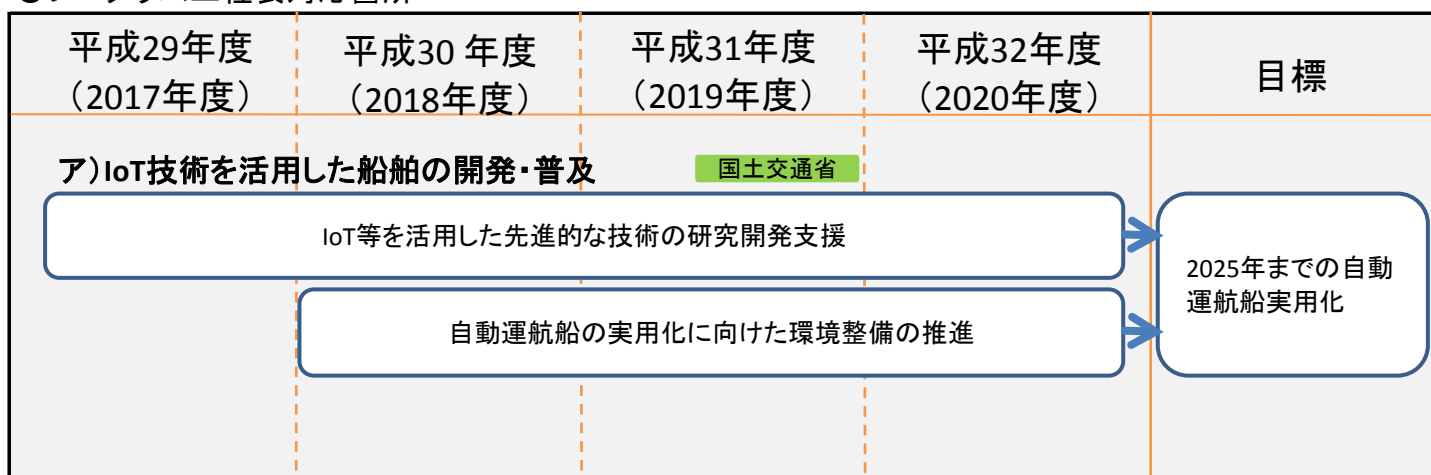
○プログラム本文対応箇所

国際的な安全要件策定と技術開発・普及促進を一体的に推進する観点から、IoTやビッグデータ等の先進的な技術を活用した船舶・船用機器の研究開発を推進するとともに、IMO(国際海事機関)における自動運航船の船舶設備等についての安全要件に関する議論を主導する。【国土交通省】

○KPI

[60] 先進船舶※の導入隻数
 ※先進船舶:IoTやビッグデータを活用した安全性の高い船舶「IoT活用船」や液化天然ガス等の環境に優しい代替燃料に対応した「代替燃料船」
 【2016年 0隻 → 2025年 250隻】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

「IoT等を活用した先進的な技術の研究開発支援」については、民間企業によるICT等の先進的な技術を活用した研究開発の取組を促進しており、平成30年度は8件の事業に対する支援を実施している。
 【平成30年度予算(国費) 船舶の建造・運航における生産性向上448百万円の内数】

また、「自動運航船の実用化に向けた環境整備の推進」については、安全要件策定等の自動運航船の実用化に向けた環境整備の推進のため、2018年度より自動運航船の実証事業を実施している。
 【平成30年度予算(国費) 自動運航船に関する実証事業77百万円】

加えて、2018年6月に交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会において自動運航船の実用化に向けたロードマップを策定

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、策定されたロードマップに基づき、2025年までの自動運航船の実用化に向け、技術開発・実証と安全要件の策定等に取り組む。

担当省庁:国土交通省(海事局安全政策課、海洋・環境政策課)

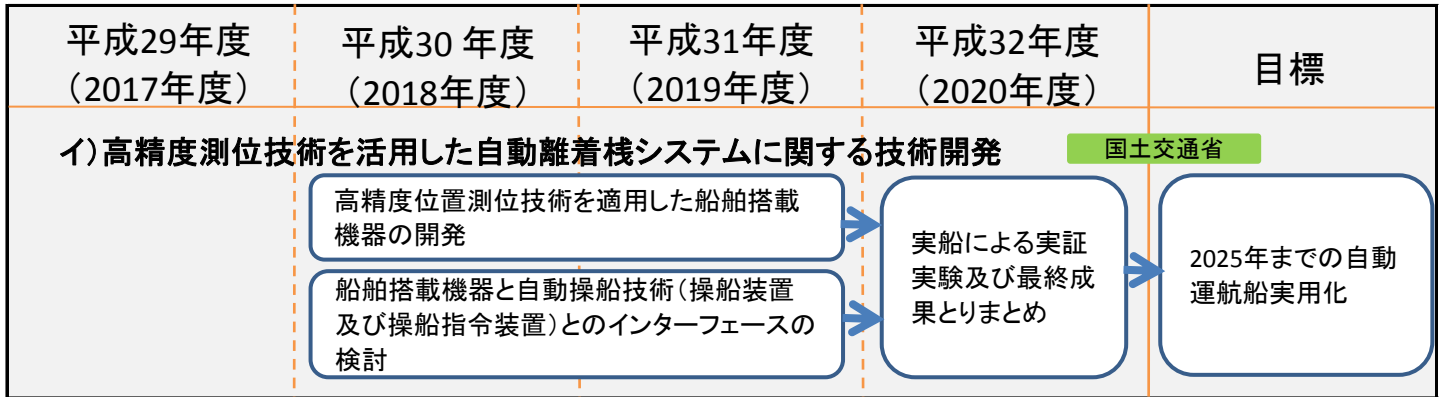
(5) 船舶のIoT化・自動運航船

イ) 高精度測位技術を活用した自動離着岸システムに関する技術開発

○プログラム本文対応箇所

海上交通システムに高精度の位置測位技術(準天頂衛星等)を適用し、信頼性の高い船舶位置情報の取得を可能とするための技術開発を行うとともに、これにより開発される船舶搭載機器と自動操船技術(操船装置及び操船指令装置)とのインターフェースの検討を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

高精度測位技術を適用した船舶搭載機器の開発及び船舶搭載機器と自動操船技術(操船装置及び操船指令装置)とのインターフェースの検討を行っている。
【平成30年度予算(国費) 21百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、高精度測位技術を適用した船舶搭載機器の開発及び船舶搭載機器と自動操船技術(操船装置及び操船指令装置)とのインターフェースの検討を行う。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局技術政策課)

6. 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等(=育てる)

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

ア) 中継輸送の普及促進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちに取り組む施策」のうち「中継輸送の普及・拡大に向けた検討」について、複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にするため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討する。【国土交通省】

○OKPI

[18]トラック運転に従事する女性労働者数
【2016年度 約2万人 → 2017年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
ア) 中継輸送の普及促進		国土交通省		
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 中継輸送の普及促進等、生産性向上のための措置の検討・創設 </div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 関係者による取組の促進・深化 </div>

○施策の取組状況

平成30年度中に実証実験の実施及び評価・検証を行うとともに、取組事例集を作成し、更なる普及促進を行うこととしている。

○課題及び今後の対応の方向性

中継輸送の一層の普及に向けて、引き続き中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進、取組事例集の周知を図ることとする。

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

6. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

イ)トラック運送業における女性等多様な人材の確保に向けた環境整備(再掲)

○プログラム本文対応箇所

女性ドライバー等を含めた多様な人材を確保するため、女性等が運転しやすいトラックのあり方の検討、女性ドライバー等に関する情報発信、トラック運送業のイメージ向上・魅力を発信すること等により、多様な人材が働きやすい環境を整備する。【国土交通省】

○OKPI

[18]トラック運転に従事する女性労働者数

【2016年度 約2万人 → 2017年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

○プログラム工程表対応箇所

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
イ)トラック運送業における女性等多様な人材の確保に向けた環境整備			国土交通省	
<p>■女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討</p> <p>女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討、ガイドライン(仮称)の作成 → ガイドライン(仮称)の内容について、周知を図る</p>				
<p>■女性ドライバー等に関する情報発信</p> <p>女性トラックドライバー等に関する情報を発信 → 女性等を含めた多様な人材が働きやすい環境を整備</p>				

○施策の取組状況

平成30年3月より国土交通省と全日本トラック協会とで共同で開催している「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討会」における、女性ドライバー等の視点に立った車両のあり方の検討を進め、平成31年春頃にガイドライン(仮称)を作成することとしている。

また女性ドライバー等の人材の確保に資する情報について国土交通省のホームページで発信している。

○課題及び今後の対応の方向性

女性ドライバー等の視点に立った車両のあり方に係るガイドライン(仮称)の周知を図るとともに、引き続き女性トラックドライバー等に関する情報発信を行うなど、多様な人材の確保に向けた取組みを行う。

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)

6. 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等 (＝育てる)

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成

ウ) 船員の安定的・効果的な確保・育成(一部再掲)

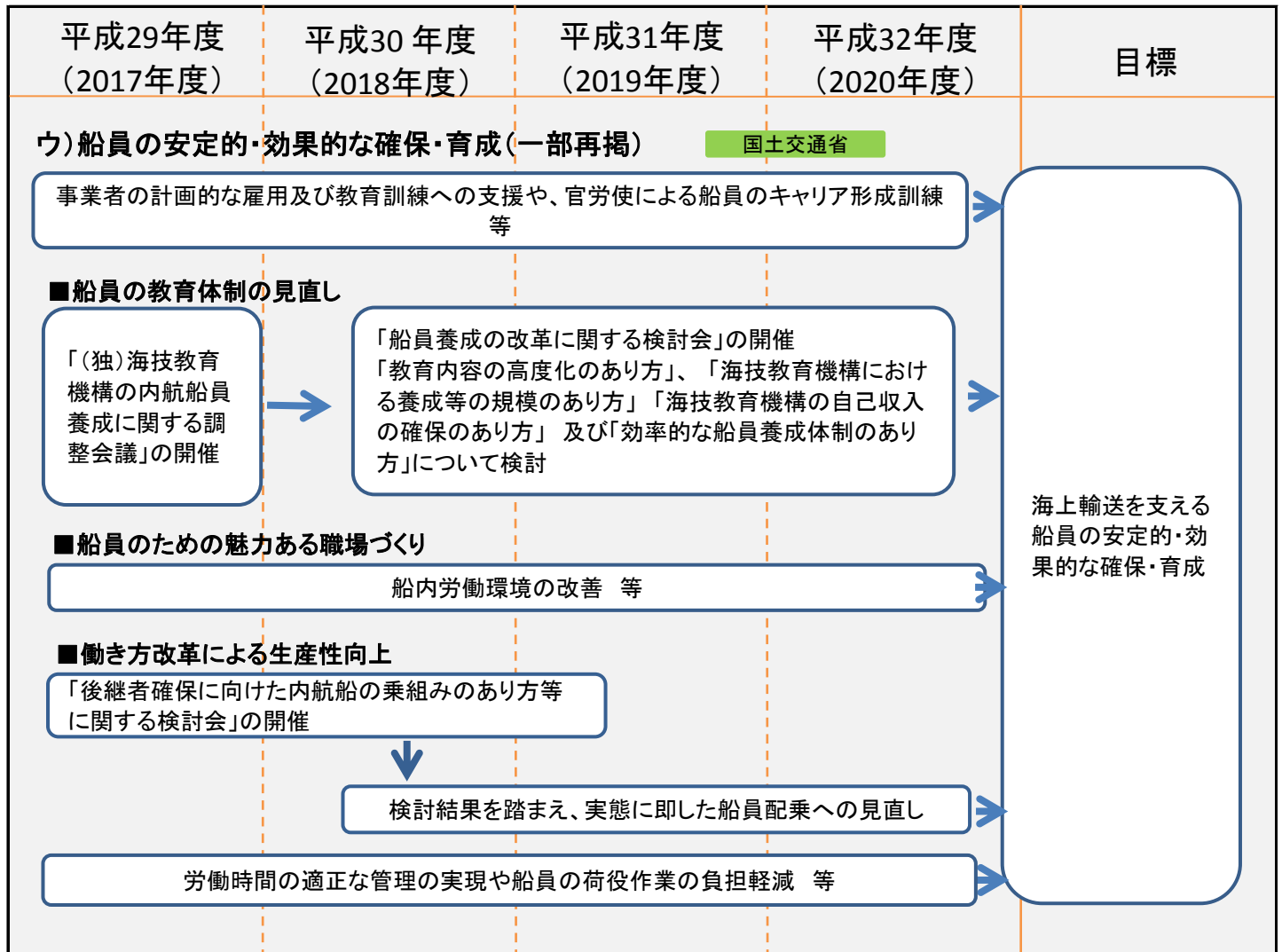
○プログラム本文対応箇所

海運の安定輸送を支える船員の安定的・効果的な確保・育成のため、事業者の計画的な雇用及び教育訓練への支援や、官労使による船員のキャリア形成訓練等を実施する。
 また、「内航未来創造プラン～たくましく日本を支え 進化する～」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会策定)に基づき、船員の安定的・効果的な確保・育成に向けた具体的施策として、船員教育体制の見直し、魅力ある職場づくり等による船員への就業・定着の推進、船員配乗のあり方の検討等の働き方改革による生産性向上に取り組む。【国土交通省】

○KPI

[27] 内航船員1人・1時間あたりの輸送量(再掲)
 【2015年度 3,882トンキロ → 2016年度 4,191トンキロ → 2025年度 4,542トンキロ】
 [61] 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準
 【毎年度 1事業者あたり年間平均2.61人】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

1. 若年内航船員確保推進事業

内航船員の高齢化の進展による船員不足の解消に向け、関係機関と連携し、内航船員に関する情報が乏しいと思われる水産・海洋高校の生徒等に対して就業体験やキャリアパス説明会を、小中学生も含めた一般教育機関の生徒等に対して体験乗船や施設見学会を実施することによって、内航船員を志向する若年者を増加させる取組を平成23年度から実施している。平成29年度については、全国で水産系高校25校193人の若年者が就業体験に参加する等、内航船員を志向する有効な契機として活用されている。

【平成30年度予算(国費) 14百万円】

2. 船員に対する職業紹介支援

船員になろうとする者を対象とした船員職業安定窓口を全国57ヶ所に設置しており、窓口での就職相談による求職者の求職活動のサポートを行った。また、ハローワークとの連携を強化し、船員未経験者の内航業界への就職を促すとともに、船員を目指す学生等(商船系大学、商船系高専、海洋系高校等)をターゲットとした企業説明会、就職面接会を実施した。

3. 内航船員就業ルート拡大支援事業

内航船員の就業ルート拡大のため、未経験者が短期で海技資格を取得できる6級海技士短期養成制度の社船実習実施事業者に対してその費用の一部を補助しており、平成29年度については、58事業者に対し助成金を支給し、その結果、94人を養成した。

【平成30年度予算(国費) 8百万円】

4. 船員計画雇用促進等事業

改正海上運送法に基づき国土交通大臣より日本船舶・船員確保計画の認定を受け、船員の計画的な確保・育成に取り組む海運事業者に対する支援制度を平成20年度に創設した。平成29年度に係る計画については、226事業者が国土交通大臣による認定を受けており、当該計画に従って、船員を計画的に雇用して、育成する事業者に対して支援を実施した。

【平成30年度予算(国費) 51百万円】

5. 技能訓練事業

離職船員の雇用を促進するため、免許・資格のミスマッチを解消し、知識又は技能の習得及び向上のための訓練の機会の提供を行った。受講後の再就職率は約9割と高い割合で推移している。また、先進技術や社会的ニーズを反映させる等、適宜メニューの見直しを図っている。

【平成30年度予算(国費) 8百万円】

6. 外航基幹職員養成事業

外航船員を目指す若年者を対象に、シミュレータ訓練等による実務教育と民間商船による乗船訓練を通じて、即戦力として活躍できるキャリア形成を支援し、平成29年度については15名に対して訓練を実施した。

【平成30年度予算(国費) 28百万円】

「内航未来創造プラン～たくましく日本を支え 進化する～」における船員の安定的・効果的な確保・育成

■船員の教育体制の見直し

2018年10月に、学識経験者、教育機関、関係事業者等、幅広い関係者から専門的な見地でご意見を伺うべく、「船員養成の改革に関する検討会」を設置した。同検討会では、「教育内容の高度化のあり方」、「海技教育機構における養成等の規模のあり方」、「海技教育機構の自己収入の確保のあり方」、「効率的な船員養成体制のあり方」等を検討しており、2019年2月7日に第1次中間取りまとめを公表した。

■船員のための魅力ある職場づくり

・499総トン以下の貨物船の居住区域を船員の確保・育成のために拡大することに伴い、509総トンまで増トンした場合でも、船員配乗の基準及び設備に関する一部の安全要件を499総トンと同等とするこの緩和措置を2018年8月1日より導入した。

・海上労働の魅力向上や理解の促進を図るべく、事業者の労働環境の改善等に関する取組を表彰する制度を創設し、海事局長による表彰を行い(平成30年度大賞1者、特別賞1者)、過去の優れた安全取組事例とともにベストプラクティス集としてとりまとめ、公表を行った(平成30年3月)。

・女性船員の活躍促進に向けた検討会を設置し、平成30年4月に、女性船員の情報発信や、活躍できる環境の構築を内容とする提案のとりまとめを行った。女性船員によるトークショーの開催や、働きやすい職場づくりに取り組む事業者・現役女性船員の声を紹介した事例集を発行し、情報発信に取り組んでいる。

■働き方改革による生産性向上

・「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」を開催し(2017年6月～)、内航船員の業務実態調査の結果を報告・評価した。また、更なる調査が必要な点について、追加の業務実態調査を行うこととなった。

・船員の労働時間の適正管理を推進するため、船員の労働時間管理の実態と、労働時間管理に向けた課題を把握するための調査を実施している。【平成30年度予算(国費)5百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

1. 若年内航船員確保推進事業

水産・海洋高校の生徒等に対して、就業体験やキャリアパス説明会を、小中学生も含めた一般教育機関の生徒等に対して、体験乗船や施設見学会を実施することによって、内航船員を志向する若年者を増加させる取組を推進する。

2. 船員に対する職業紹介支援

船員になろうとする者を対象とした船員職業安定窓口において、引き続き求職者の求職活動のサポートを行う。また、今後もハローワークとの連携を強化し、船員未経験者の内航業界への就職を促すとともに、船員を目指す学生等(商船系大学、商船系高専、海洋系高校等)をターゲットとした企業説明会、就職面接会を実施する。

3. 内航船員就業ルート拡大支援事業

6級海技士短期養成制度について、引き続き内航船員就業ルート拡大支援事業を推進する。

4. 船員計画雇用促進等事業

引き続き、計画的に新人船員を雇用して、育成する事業者への支援を行う。

5. 技能訓練事業

離職船員の雇用を促進するため、引き続き技能訓練事業を推進する。

6. 外航基幹職員養成事業

外航船員を目指す若年者が外航船の即戦力としての能力を身につけられるよう、引き続き外航基幹職員養成事業を推進する。

「内航未来創造プラン～たくましく日本を支え 進化する～」における船員の安定的・効果的な確保・育成

■船員の教育体制の見直し

・今後、同検討会において「第1次中間取りまとめ」の内容について適宜フォローアップを行い、第4期中期計画に向けた海技教育機構のあるべき姿、今後の練習船における教育内容や練習船の代替のあり方等も含め、継続的に議論を行う。

■船員のための魅力ある職場づくり

・海上労働の魅力向上や理解の促進を図るべく、引き続き、表彰制度や受賞の取組の周知、ベストプラクティス集の更新を行う。
・女性船員の活躍促進に向け、国や海運事業者等の関係者が連携し、女性船員に関する情報の発信を実施するとともに、女性船員が働き続けられる環境の構築に向けた取組を行う。

■働き方改革による生産性向上

・引き続き、「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」において船員配乗のあり方について検討を行い、その結果を踏まえ、実態に即した船員配乗への見直しを図る。
・長期にわたり陸上を遠く離れて航海する船舶で就労する船員の労働を海運事業者が管理するため、船員の労働時間把握に当たって解決すべき課題を整理するとともに、その解決策について検討を進めることで、船員の労働時間の適正管理を推進する。
・労働負荷が高く、また、危険が伴う荷役作業における船員の負担軽減に向けて、荷役に係る運送契約の実態、船員の荷役作業やその自動化などの現状を調査し、船員の負担軽減や安全の確保のための取組を推進する。

担当省庁：国土交通省(海事局船員政策課、海技課)

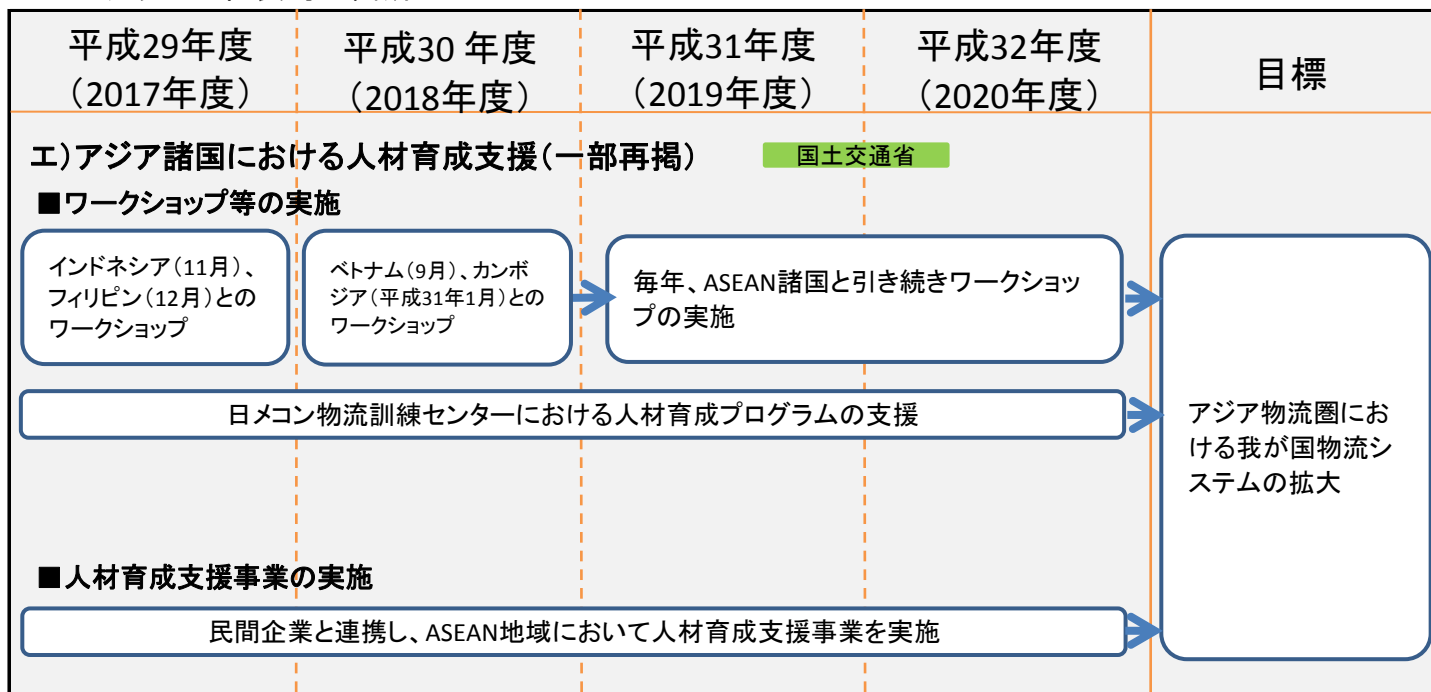
(1)物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

エ)アジア諸国における人材育成支援

○プログラム本文対応箇所

ASEAN地域において、政府レベルでのワークショップや日ASEAN統合基金(JAIF)でベトナムに創設された日メコン物流訓練センターのプログラムを通じて人材育成等を図るとともに、民間企業と連携して物流分野における人材育成支援事業を実施することにより、同地域の経済成長への貢献と、我が国産業の海外展開の支援を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

【ワークショップ等の実施】

2018年9月にベトナム・ハノイにてベトナム交通運輸省と、2019年1月にカンボジア・プノンペンにてカンボジア公共事業運輸省とコールドチェーン物流に関するワークショップを開催し、主にコールドチェーン物流の重要性について農林水産省や専門家等より説明した。また、日系物流事業者よりコールドチェーン物流サービスにおける衛生管理方法や日本の物流機器の機能性について説明することで、現地物流事業者等のコールドチェーン物流に関する知識向上に貢献した。

日メコン物流訓練センターの支援については、2018年3月に承認されたJAIF 2.0を活用し、当センターの自立かつ持続的・効率的な運営方法ならびに、ベトナム・ラオス・ミャンマー・カンボジアの物流人材育成方法を構築している段階である。

【人材育成支援事業の実施】

SGH財団と協働でラオス国立大学及びラオス公共事業運輸省(2018年5月)とホーチミン交通大学(2018年7月)へ物流講義を実施し、日本の物流管理方法や5S等の業務改善方法を教示した。また、ホーチミン交通大学では、コールドチェーン物流に関する政策を講義し、コールドチェーン物流の必要性について理解浸透を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

【ワークショップ等の実施】

2019年度も引き続き、1ヶ国以上のASEAN諸国とワークショップを実施予定としている。
日メコン物流訓練センターの支援については、2018年度中にベトナム・ラオス・ミャンマー・カンボジア（CLMV）における講師育成のため、各国へ候補者の選定依頼を予定している。また、ASEAN物流ワークショップにて当センターの活用に関する意見交換やCLMVにおける講師育成のパイロットトレーニングを実施予定としている。

【人材育成支援事業の実施】

2019年度も引き続き、SGH財団と協同でラオス国立大学及びラオス公共事業運輸省（5月）とホーチミン交通大学（7月）へ物流講義を実施予定としている。

担当省庁：国土交通省（総合政策局国際物流課）

(1)物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

オ)高度物流人材の育成

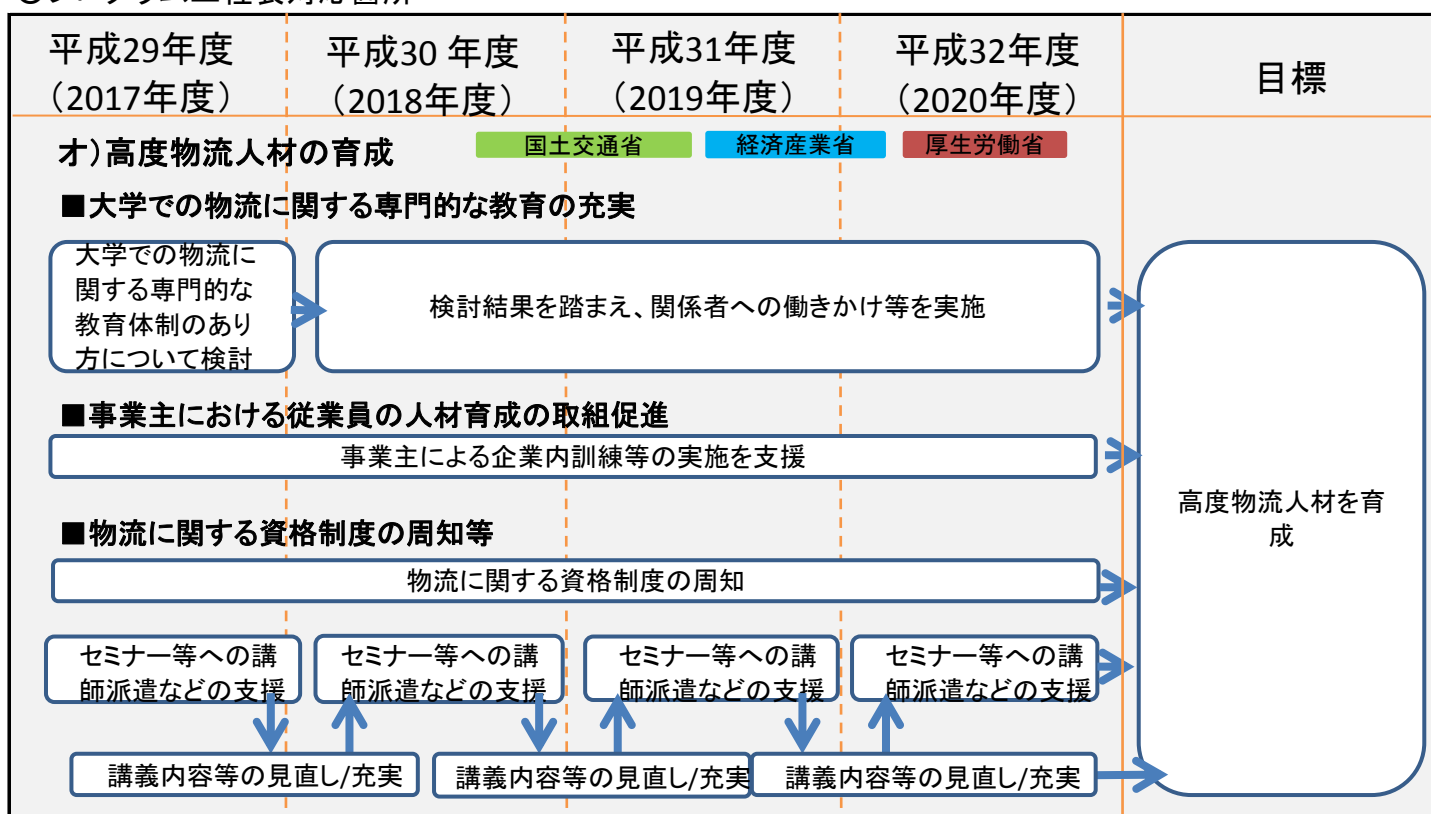
○プログラム本文対応箇所

大学での物流に関する専門的な教育体制のあり方等について、関係者等から広く意見を聴取しつつ検討する。また、事業主による企業内訓練等の実施の支援により、従業員の人材育成の取組を促進するとともに、物流に関する資格について周知を図る。加えて、民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行う。【国土交通省・経済産業省・厚生労働省】

○OKPI

[62]物流に関する高度な資格の取得者数
【2013年度～2016年度 4,247人 → 2017年度～2020年度 4,700人】(2017年度:1,124人)

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成30年7月に日本物流学会の協力のもと、国公私立大学へのアンケートを通じて、物流教育の実態調査(専門コースの有無、カリキュラム等)を行った。

また、国土交通政策研究所と連携し、平成31年度予算として、「物流分野における高度物流人材の育成・確保に関する調査」を要求した。(要求額:13百万円)

物流に関する資格制度の周知等については、JAVADA(中央職業能力開発協会)、JILS(日本ロジスティクスシステム協会)で実施している資格・検定制度について、平成30年度実施分から、国交省・経産省として後援することとした。

○課題及び今後の対応の方向性

国土交通政策研究所と連携し、物流分野における高度人材の育成・確保に関する調査研究を実施する。具体的には、物流事業者や荷主企業へのヒアリングにより、企業内の物流・サプライチェーンに通じた人材が持つべき知見、同人材への教育・育成に関する意見を調査、また、海外企業におけるCLO(Chief Logistics Officer)、CSCO(Chief Supply Chain Officer)の配置状況や役割、海外大学における物流・サプライチェーンの専門学部の設置状況等、優良事例について調査する。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、厚生労働省(人材開発統括官付企業内人材開発支援室)

(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

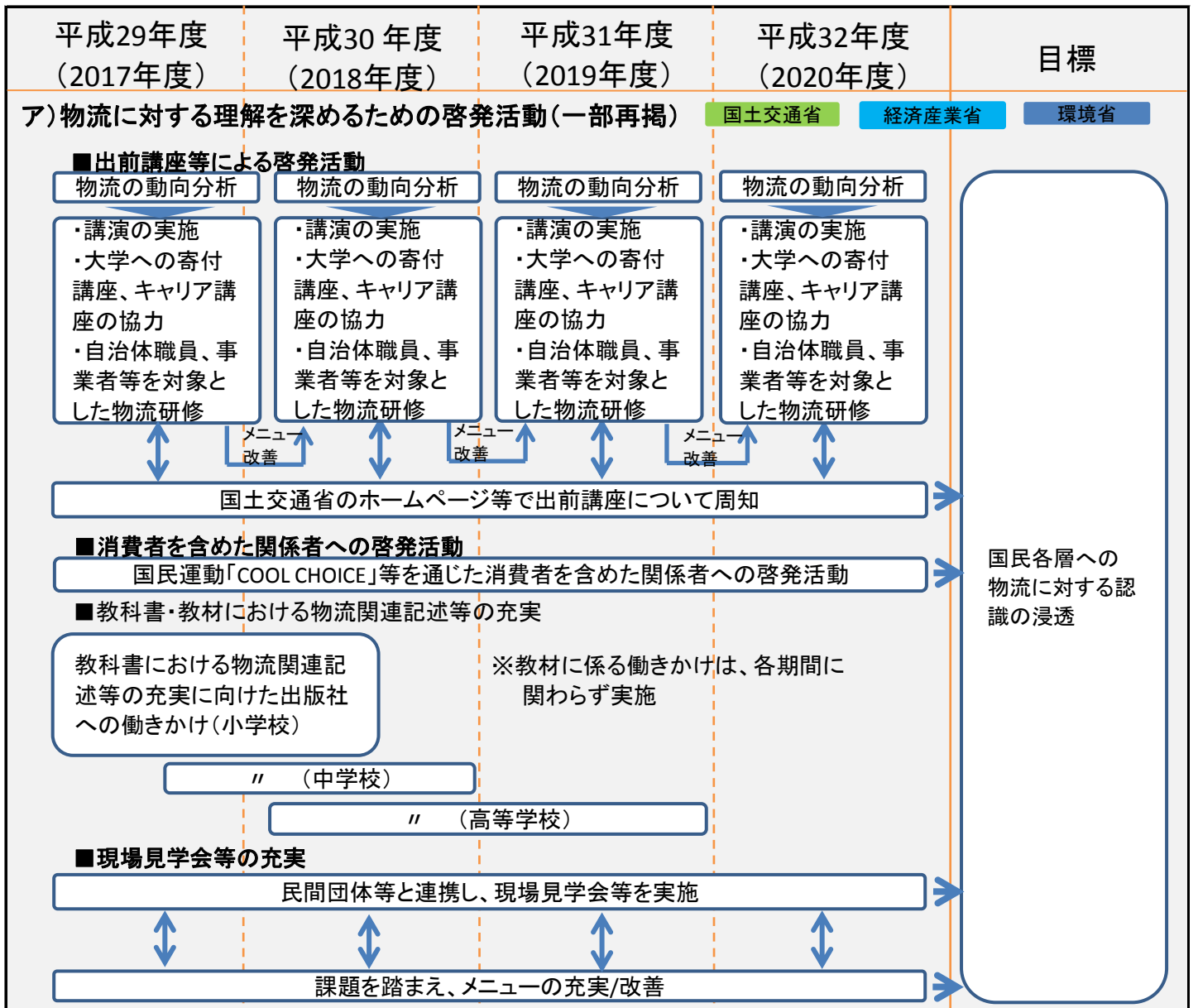
ア) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

○プログラム本文対応箇所

国土交通省が行う事業や施策について、国民各層からの要望に応じて職員が出向き、説明や意見交換を行う「出前講座」において、物流をテーマとした講座の充実を図る。また、大学における寄付講座等への協力や自治体職員、事業者等を対象とした物流研修等の取組を実施する。加えて、宅配便再配達削減に向けた国民運動「COOL CHOICE」の展開等により、国民一人一人の物流の社会的役割や物流が抱える課題に対する理解が深まるよう、消費者を含めた関係者に対して啓発活動を行う。

さらに、教育等の機会を通じた理解の増進を図るため、学習指導要領に即して、出版社へ教科書・教材における物流関連記述等の充実に向けた働きかけを行っていくほか、民間団体等と連携し、物流の現場見学会等の充実を図る。【国土交通省・経済産業省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

一般社団法人日本物流団体連合会(物流連)協力の下、都内大学において平成30年度9月から11月までの間に10回寄付講座を実施した。

教科書や教材における物流関連記述の充実に向けて、平成30年11月に、物流連主催で教育支援説明会を実施し、教科書会社との意見交換会を実施した。

「COOL CHOICE」を通じた物流の社会的役割や物流が抱える課題に対する理解の促進については、気候変動問題をテーマに活動している学生団体等と連携し、大学生等へのアンケートや、若者向けの再配達防止施策について考えるワークショップを行った。

【平成30年度予算(国費) 地球温暖化対策の推進・国民運動「COOL CHOICE」推進・普及啓発事業 1,500百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)や総合物流施策推進プログラム策定を踏まえ、出前講座の内容を充実する。

また、教科書や教材への物流関連記述の充実に向けて、物流連や教科書会社との意見交換を随時実施する。

大学生等へのアンケートや、若者向けの再配達防止施策について考えるワークショップの結果を踏まえ、Web等を活用した啓発活動を実施する。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務・サービスグループ物流企画室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課国民生活対策室)

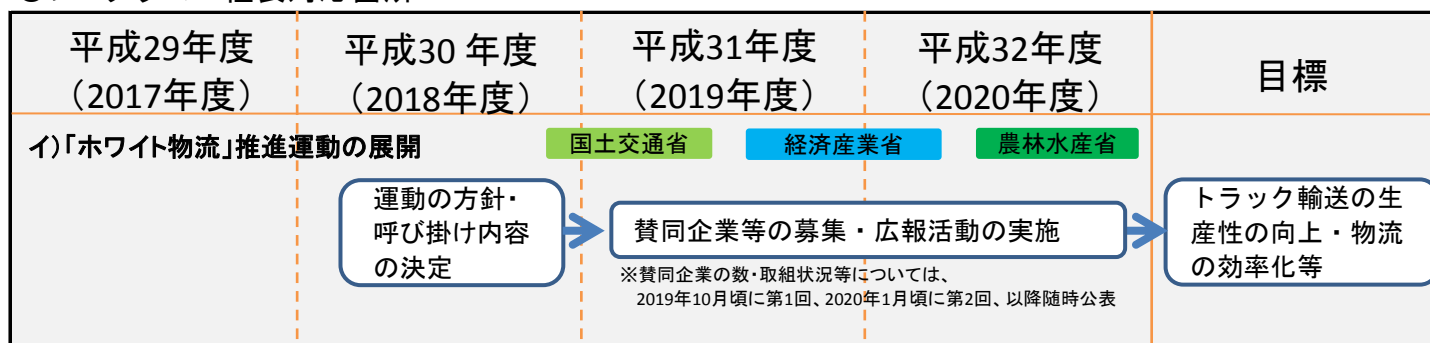
(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

イ)「ホワイト物流」推進運動の展開(再掲)

○プログラム本文対応箇所

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「ホワイト物流の実現」について、トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携し、強力に推進する。【国土交通省・経済産業省・農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

2018年12月に設置された「「ホワイト物流」推進会議」において、運動の趣旨と推進方針が決定され、2019年2月の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」において、企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等が決定された。今後、賛同企業等の募集開始・広報活動の実施を進める予定。

○課題及び今後の対応の方向性

今後、賛同企業等の募集開始・広報活動の実施を進める予定。

担当省庁：国土交通省(自動車局貨物課)、経済産業省(商務情報政策局商務・サービスグループ物流企画室)、農林水産省(食料産業局食品流通課)