

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  
～令和2年2月末時点の取組状況～

令和2年3月27日  
総合物流施策推進会議

# 目次

## 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

##### 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・・・P16

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・・・P21

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・・・P23

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・・・P27

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・・・P32

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・・・P40
- イ)「ホワイト物流」推進運動の展開・・・P41
- ウ)運転者職場環境良好度認証制度の創設・・・P42

### (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・料金収受の促進・・・P43
- イ)トラック事業者・荷主双方におけるトラック事業に関するコスト構成等についての共通理解の促進【新規】・・・P44
- ウ)標準的な運賃の告示制度の適切な運用【新規】・・・P45

### (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・・・P46
- イ)元請の物流事業者への働きかけ・・・P47
- ウ)物流に係る取引の適正化・・・P48

### (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・・・P49

- 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
- 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・・・P54

- 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・・・P56

- 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

## 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・・・P59

### (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

#### 1) 道路輸送の機能強化・・・P60

- 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・・・P65

- ア)国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- 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・・・P76

- 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・・・P83

- 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)・・・P87
- イ)物流施設での革新的な生産性向上と省力化・・・P89
- ウ)不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進・・・P90
- エ)物流拠点の整備推進・・・P91
- オ)臨海部の物流施設の更新・高機能化の推進・・・P92
- 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・・・P93
- 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)・・・P94
- 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・・・P95
- ケ)CRE戦略に基づいた資産活用の促進・・・P96

## **(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・・・P97

- 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・・・P101

- 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・・・P105

- 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
- 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・・・P119

- 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・・・P123

- 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・・・P129

- 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)・・・P131

#### 1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組・・・P132

- ア)輸送部門の省エネに係る省エネ法活用を検討
- 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・・・P142

- 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推進(再掲)・・・P151
- イ)新型航空保冷コンテナの研究開発(再掲)・・・P153
- 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・・・P154

### (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・・・P155

### (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・・・P156

### (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)・・・P158
- イ)不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進(再掲)・・・P159

### (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・・・P160
- 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・・・P161

## 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)・・・P162
- 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)・・・P163
- ウ)船員の安定的・効果的な確保・育成(一部再掲)・・・P164
- エ)アジア諸国における人材育成支援(一部再掲)・・・P167
- オ)高度物流人材の育成・・・P169

### (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・・・P171
- イ)「ホワイト物流」推進運動の展開(再掲)・・・P173

(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

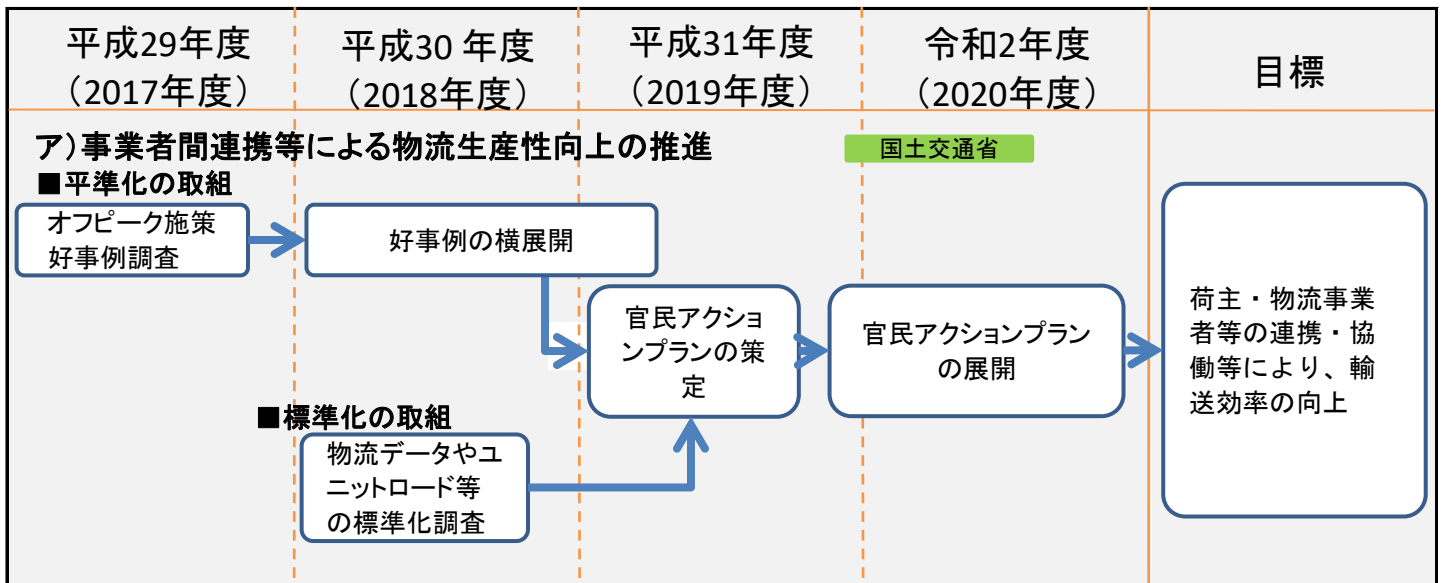
[1] 輸送モード別積載効率

【トラック:2016年度 39.9% → 2018年度 39.0% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2018年度 76.1% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2018年度 42.0% → 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。

令和元年度に物流標準化協議会及び加工食品分野における物流標準化研究会を開催し、官民アクションプランを策定予定。

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に令和元年度に協議会及び研究会を開催し、伝票や外装、データ仕様等の標準化に向けた官民アクションプランを策定し、関係者へ展開することで荷主、物流事業者等の連携・協働による効率化を推進する。

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

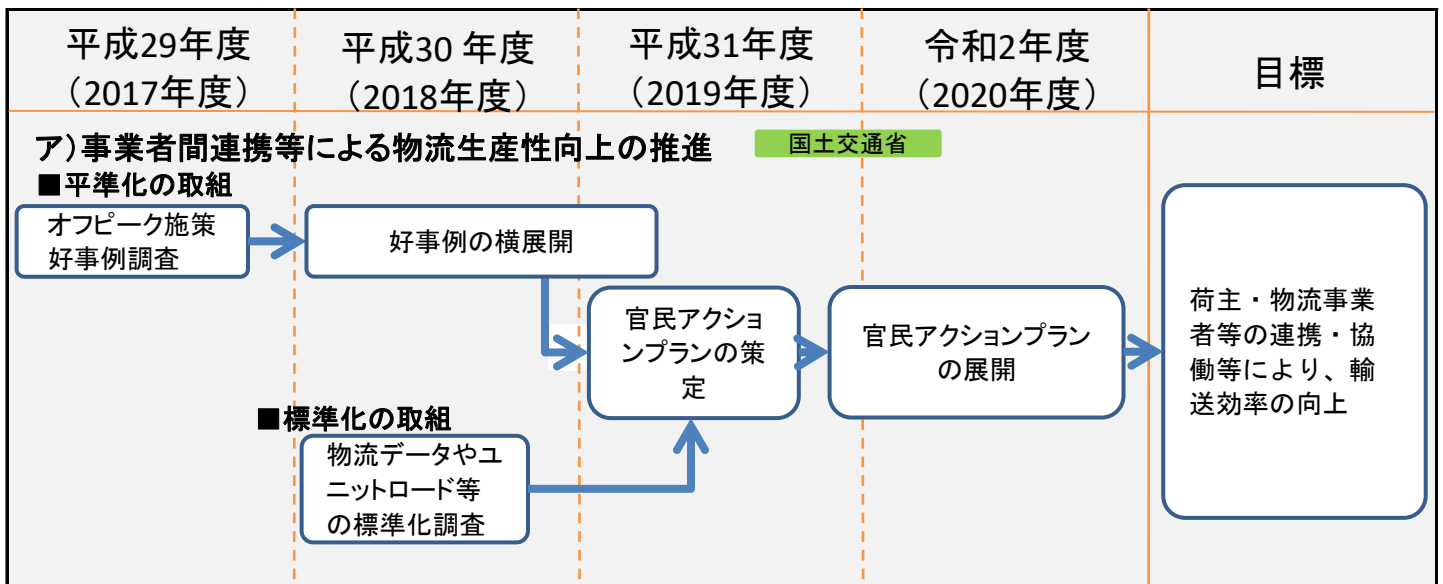
[1] 輸送モード別積載効率

【トラック:2016年度 39.9% → 2018年度 39.0% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2018年度 76.1% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2018年度 42.0% → 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。

令和元年度に物流標準化協議会及び加工食品分野における物流標準化研究会を開催し、官民アクションプランを策定予定。

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に令和元年度に協議会及び研究会を開催し、伝票や外装、データ仕様等の標準化に向けた官民アクションプランを策定し、関係者へ展開することで荷主、物流事業者等の連携・協働による効率化を推進する。

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 → 2018年度 74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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) 輸送と荷役の連携の推進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> <span style="background-color: #4682B4;">環境省</span>				
バース予約調整システムの導入支援			→	荷待ち時間・荷役時間の削減
物流総合効率化法を活用した物流施設におけるトラック予約受付システムの導入の促進				

○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、2020年2月末現在、113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、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

・バース予約調整システムの導入支援については、令和元年度に1件の事業に対して補助の採択を行った。

【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,045百万円の内数】

○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し、荷待ち時間の削減等を図ることとする。

(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] 事業系食品ロス量  
【2000年度比で事業系食品ロス量を半減(273万トン[2030年度まで])】

○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)	令和2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 <span style="background-color: #90EE90;">農林水産省</span> <span style="background-color: #66B3FF;">経済産業省</span>				2000年度比で事業系食品ロス量を半減 (2030年度まで)
<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">                     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、食品ロス削減を促す取組を支援した。

実証実験の結果、納品期限の緩和における推奨品目として清涼飲料と賞味期間180日以上菓子に加え、カップ麺を追加した。これらの推奨品目等の納品期限の緩和に取り組む小売事業者を調査した結果、総合スーパー及びコンビニエンスストアの売上シェアの約9割、食品スーパーの売上シェアの約3割で納品期限が緩和。また、納品期限を緩和した事業者名を公表した。

【平成31年度予算(国費)持続可能な循環資源活用総合対策事業 99百万円の内数】

年月表示化については、取組事業者が事例発表を行うセミナーを全国各ブロックで開催した。

○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、実施品目の拡大が課題であり、小売事業者を対象とした意見交換会を実施。賞味期限の年月表示化については、取組事業者の調査・公表を実施。引き続き、商慣習検討WT等により検討を実施。

さらに、令和2年10月30日を「全国一斉商慣習見直しの日」とし、この日までに推奨3品目の納品期限の緩和・賞味期限の大括り化を行うことを事業者呼びかけ。

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

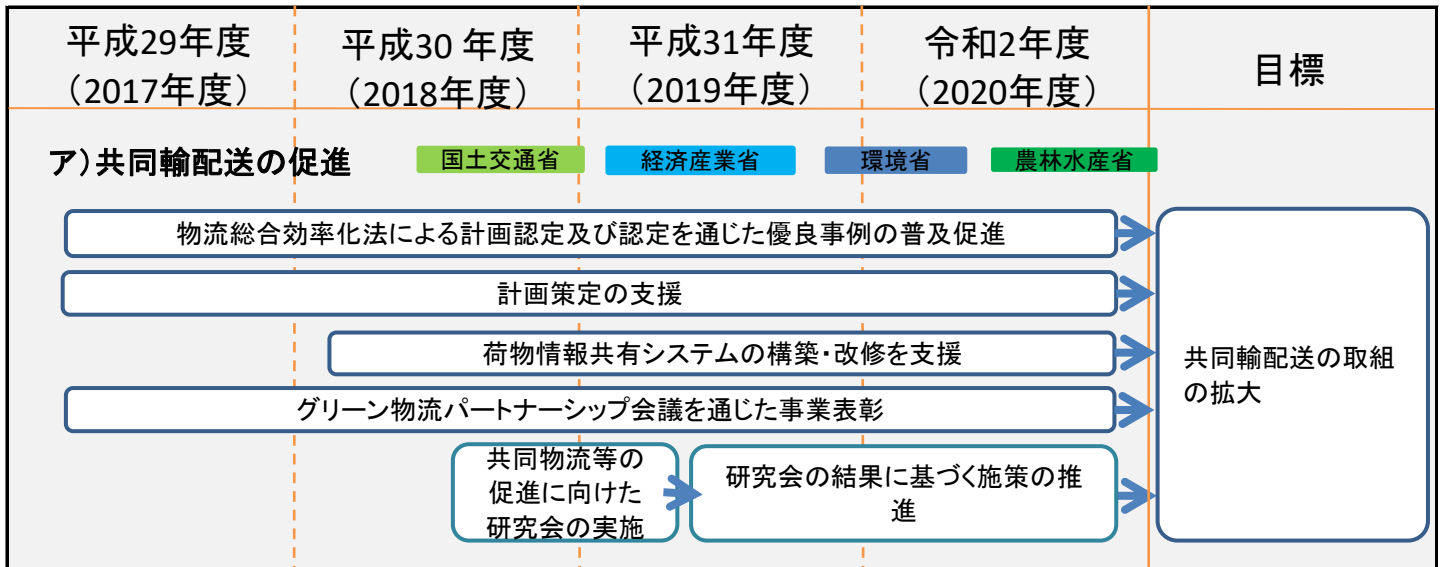
○プログラム本文対応箇所

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% → 2018年度 39.0% → 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 → 2018年度 12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、令和2年2月末までに19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、令和元年度に4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、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である内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」内で検討を行っており、令和元年8月に研究開発計画が承認され、同年11月には「物流・商流データ基盤に関する技術の開発」や「省力化・自動化に資する自動データ収集技術の開発」の研究実施にあたり、13件の研究責任者が選定された。

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、平成30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、令和元年6月に「連携による持続可能な物流」に向けた提言を取りまとめた。

【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】

【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、令和元年度に4件(国交省2、経産省2)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。

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)

## (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、整理された方向性のもと、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」)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 → 2018年度 351億トンキロ → 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

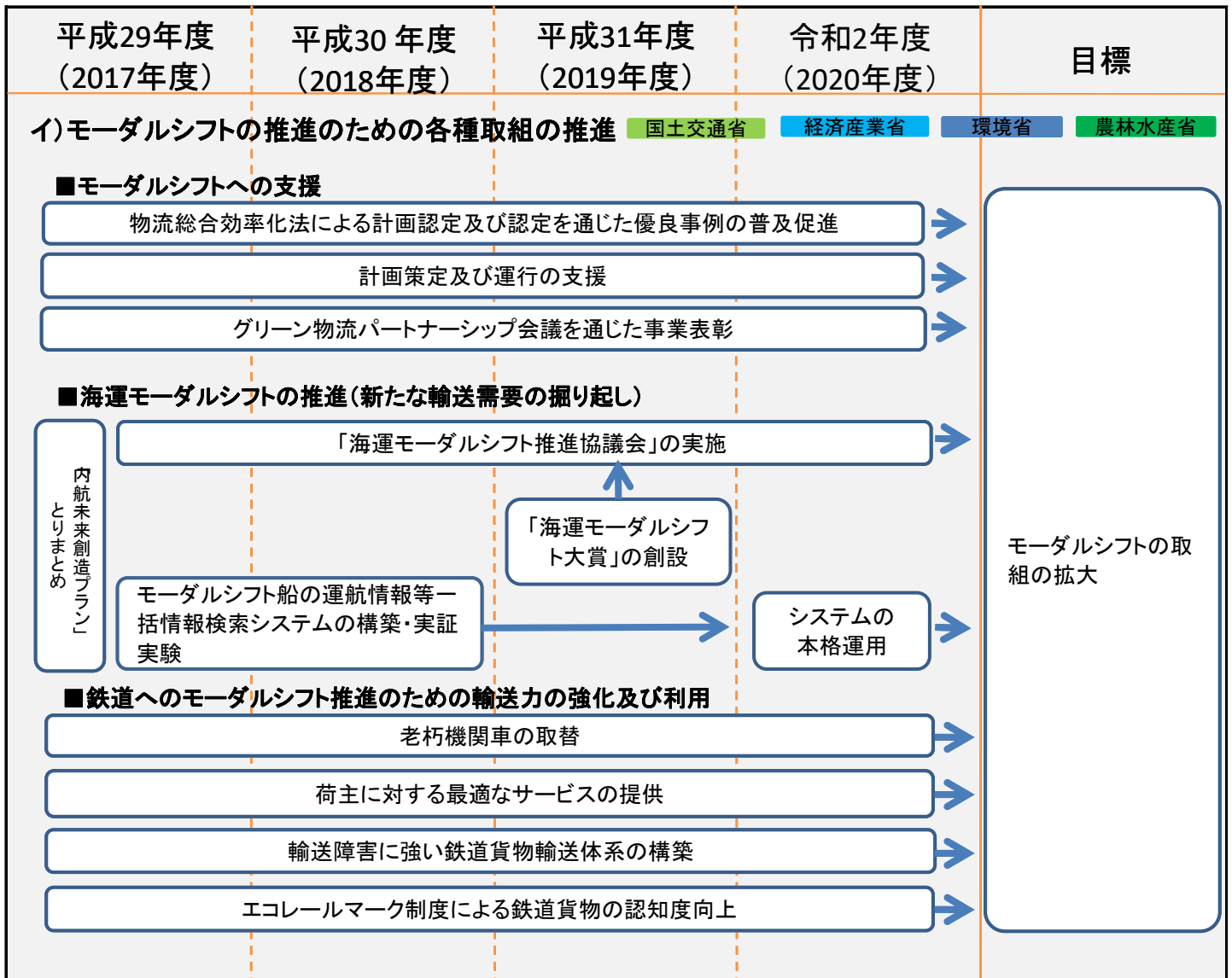
【2016年度 197億トンキロ → 2018年度 177億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

[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% → 2018年度 72% → 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、令和2年2月末までに84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、令和元年度に15件のモーダルシフトの取組に支援を行った。  
【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】

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、令和元年度に4件(国交省2、経産省2)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、2019年3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制度案について検討し、方向性の整理を行った。  
荷主企業1社、物流事業者1社を第1回の海運モーダルシフト大賞として選定し、2020年2月に表彰を実施した。

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) → 72%(平成30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:175件(198品目)(令和2年3月時点)

エコレールマーク認定企業:92件(令和2年3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WGIにて整理された方向性のもと、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」表彰を実施し、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)、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

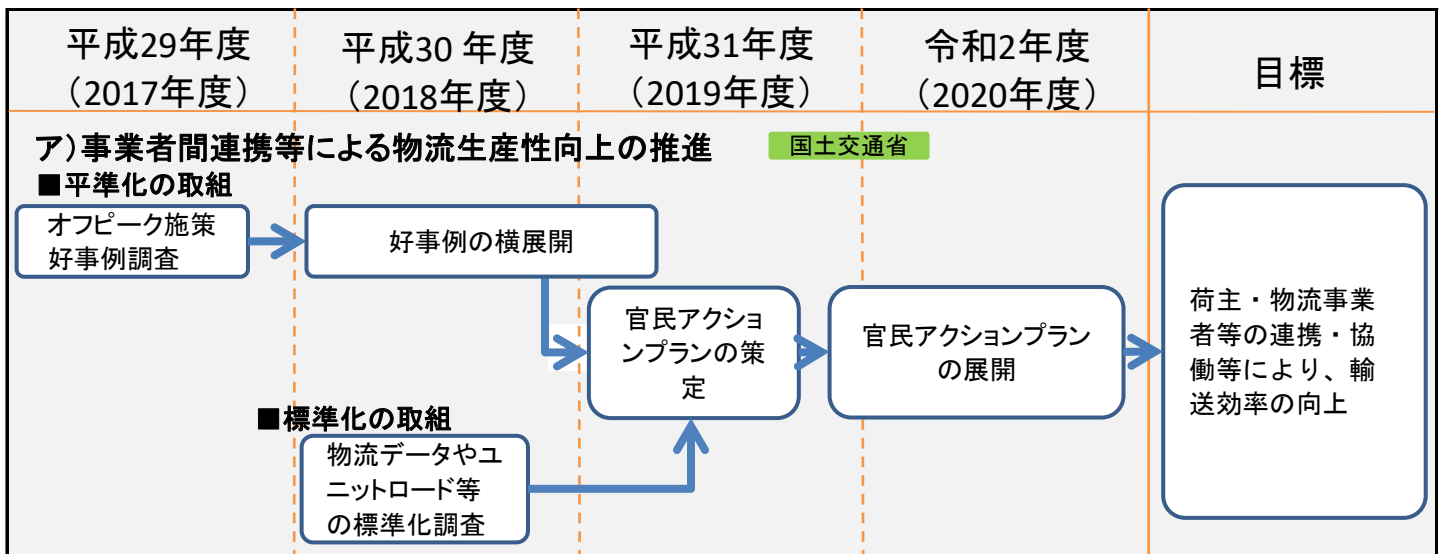
[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【トラック:2016年度 39.9% → 2018年度 39.0% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2018年度 76.1% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2018年度 42.0% → 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。

令和元年度に物流標準化協議会及び加工食品分野における物流標準化研究会を開催し、官民アクションプランを策定予定。

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に令和元年度に協議会及び研究会を開催し、伝票や外装、データ仕様等の標準化に向けた官民アクションプランを策定し、関係者へ展開することで荷主、物流事業者等の連携・協働による効率化を推進する。

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)	令和2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
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">                     NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及活動                 </div> 				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">                     NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及                 </div>

○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。  
令和2年2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、令和2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進める。

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)

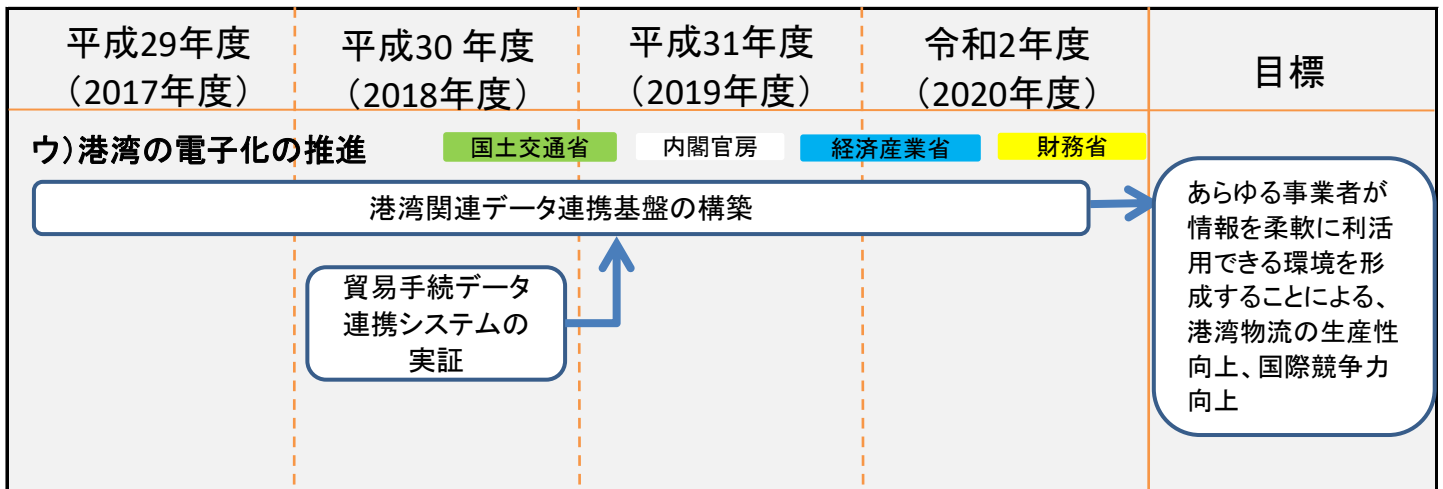
1) 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等

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年に、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」および「サイバーポート検討WG(港湾・貿易手続)」を設置した。その後、国際海上コンテナ物流における手続きや書類の流れなどの実態調査を実施し、推進委員会を3回、検討WGを4回開催し、システムの要件検討を行った。

また、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たところ。

【平成30年度補正(国費) 港湾の完全電子化の推進 66百万円】

【令和元年度当初予算(国費) 港湾の完全電子化の推進 3.0億円】

【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令和2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

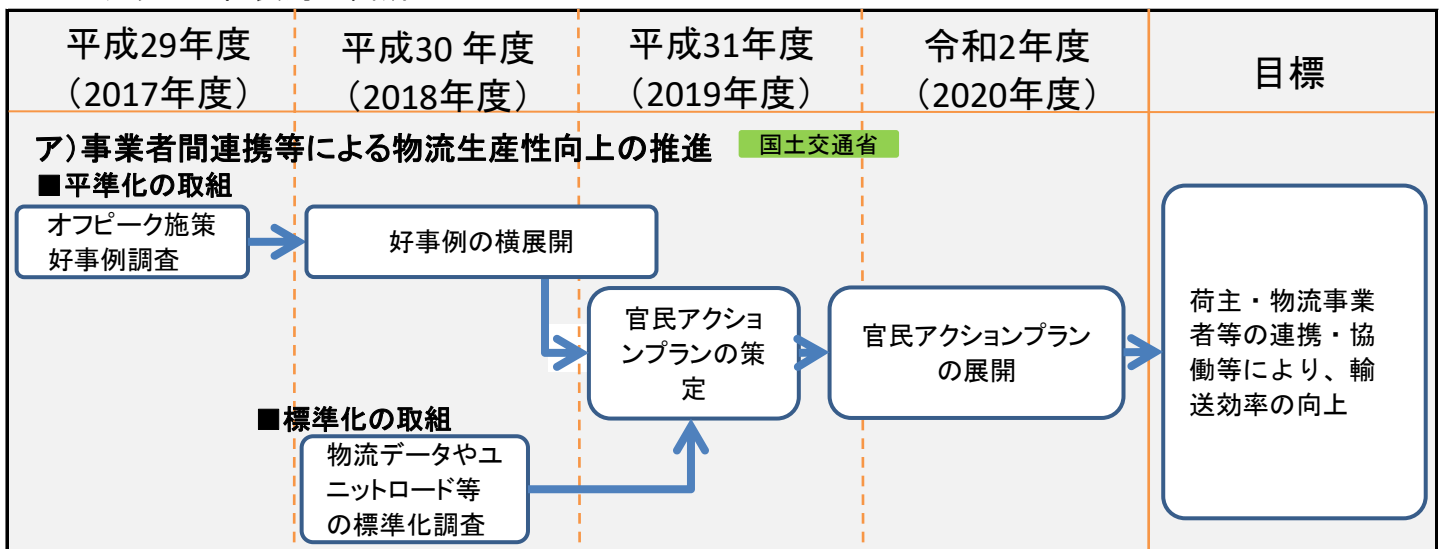
[1] 輸送モード別積載効率

【トラック:2016年度 39.9% → 2018年度 39.0% → 2020年度 50%】

【鉄道:2016年度 74.7% → 2018年度 76.1% → 2020年度 80%】

【内航海運:2015年度 42.6% → 2018年度 42.0% → 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。

令和元年度に物流標準化協議会及び加工食品分野における物流標準化研究会を開催し、官民アクションプランを策定予定。

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度及び平成30年度の成果を基に令和元年度に協議会及び研究会を開催し、伝票や外装、データ仕様等の標準化に向けた官民アクションプランを策定し、関係者へ展開することで荷主、物流事業者等の連携・協働による効率化を推進する。

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)	令和2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

「ホワイト物流」推進運動セミナーや「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」等を活用し、パレットの活用による改善事例を周知。

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等の導入支援を実施。

【令和元年度補正予算(国費: 中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業 100百万円)】

○課題及び今後の対応の方向性

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインや、輸送品目別懇談会において今年度策定予定のガイドライン等の周知・浸透により、パレット化等による機械荷役への転換促進を図る。

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

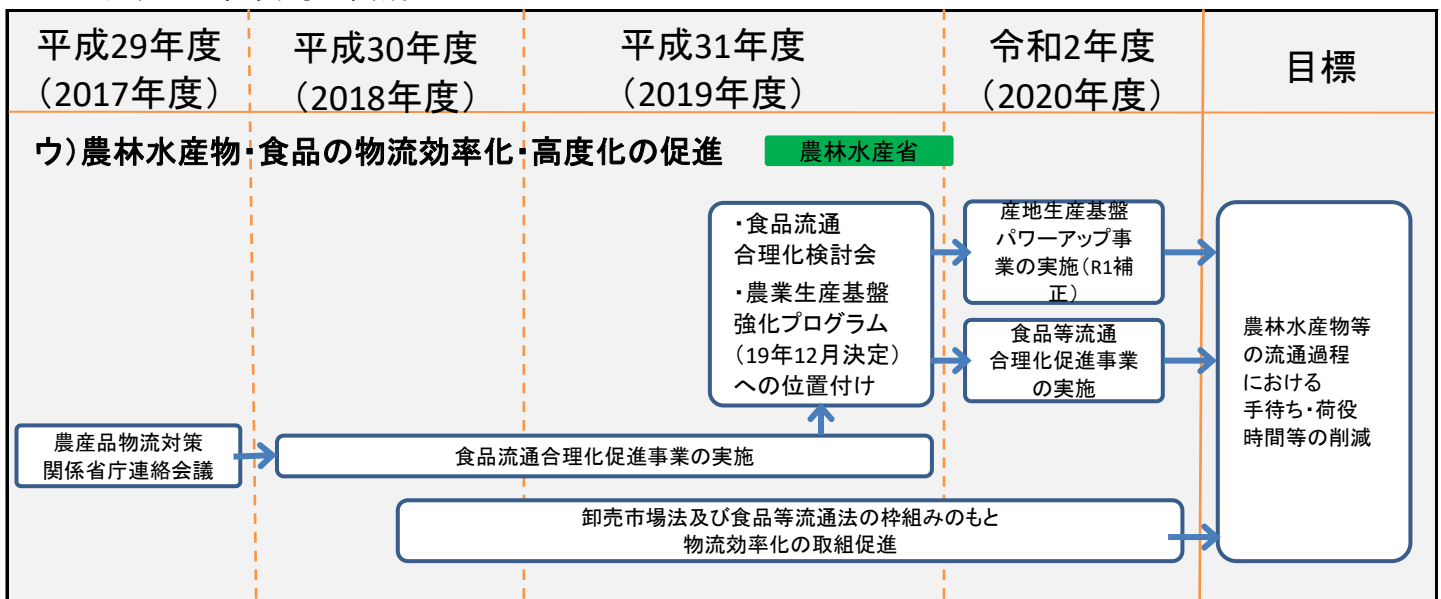
○プログラム本文対応箇所

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  
【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

平成30、31年度当初予算では、一貫パレチゼーションの実現と普及に向けた取組、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・流通事業者が連携した共同輸送や新たな船舶輸送体制の構築に向けた実証、花き流通における共同集荷輸送等に向けた実証等に対する支援を実施している。

さらに、令和元年度に地方自治体、発荷主・運送業・着荷主の団体等からなる食品流通合理化検討会を設置し、食品流通の合理化に向けた具体的な方策の検討を進めるとともに、農業生産基盤強化プログラム(2019年12月決定)において食品流通の合理化を主要な施策として位置付けた。これらを踏まえ、令和元年度補正予算において、統一規格輸送資材(パレット、花き台車)等の導入と、その管理体制構築に対する支援を措置した。

また、平成30年度通常国会において、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31年度予算(国費) 食品流通合理化促進事業 278百万円の内数】

【令和元年度補正予算(国費) 産地生産基盤パワーアップ事業 34,750百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

先端技術の活用等によりトラックドライバーをはじめとする食品流通に係る人手不足の問題に対応するため、物流拠点の整備・活用や集出荷場の集約等による共同輸配送の取組、コールドチェーンの確立や物流事業者連携強化によるトラック輸送から船舶・鉄道輸送へのモーダルシフト、長期貯蔵に係る技術実証・開発による産地のバッファ機能の拡大による出荷平準化、機械荷役に対応した統一規格輸送資材（パレット、台車、フレコン）などの導入による手荷役から機械荷役への転換等、サプライチェーン全体での合理化を推進することとしている。

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

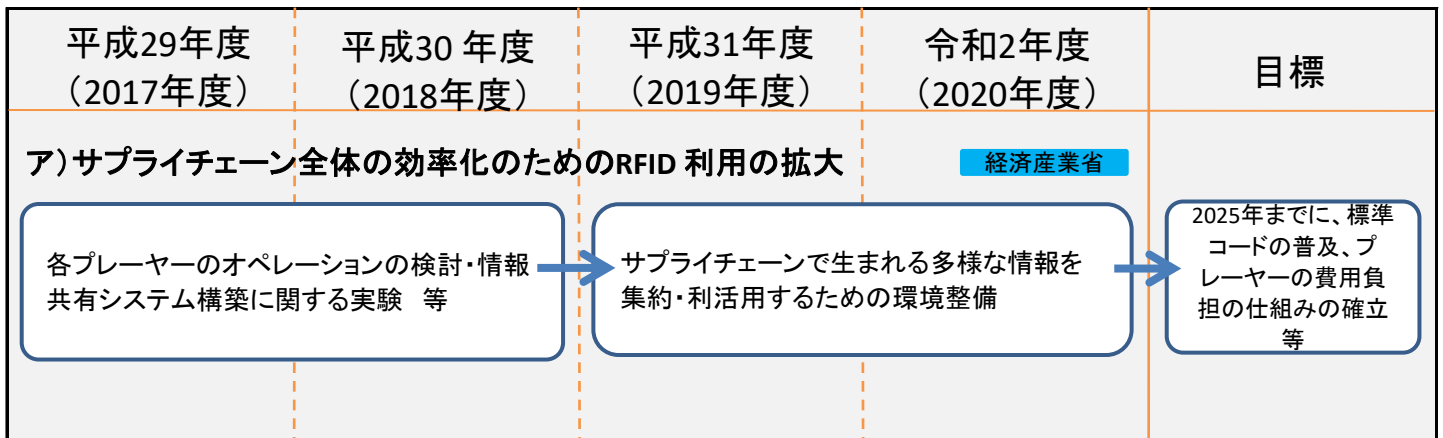
○プログラム本文対応箇所

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】

○KPI

[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を策定し、公表した。

○課題及び今後の対応の方向性

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やサプライチェーンで生まれる多様な情報の集約・利活用の普及を推進する。

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)

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)	令和2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				総務省
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、同年3月27日に官報にて公布・施行された。

○課題及び今後の対応の方向性

RFIDの普及に向けた電波利用面での課題解決を図るため、電子タグシステムを構外でも利用可能とする制度整備を完了したことから、今後、当該システムの普及拡大を促進する。

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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>ア) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span>				
<b>■ NEAL-NET対象港湾の拡大</b> 毎年、日中韓で専門家会合の実施 ・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				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
<b>■ 共有情報の拡大</b> <span style="color: blue;">▲</span> 第7回日中韓物流大臣会合(平成30年、韓国) 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				
<b>■ 物流資機材のリターナブル化・標準化の推進</b>				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
〈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。

### ■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31年4月に、2港(日本:伏木富山、中国:珠海)をNEAL-NET対象港に追加した。

【令和元年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業17百万円の内数】

## ○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>イ) 港湾関連産業の海外展開支援</b>		国土交通省		
<b>■ 港湾関連産業の海外展開支援</b>				
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
<b>■ 我が国の港湾技術基準の国際標準化</b>				
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
<b>■ ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進</b>				
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

平成30年12月、阪神国際港湾株式会社がシハヌークビル港湾公社(カンボジア)の株式を取得した。シハヌークビル港の運営への参画を通じて、我が国のノウハウを活かした計画・構想策定から整備、運営までの支援を促進している。

ベトナム国家港湾基準の策定支援に係る覚書に基づき、国土技術政策総合研究所と運輸科学技術研究所(ベトナム)にて共同検討を行い、4項目の技術基準を国家基準として発行した。

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。また、平成31年2月には、カンボジアで港湾EDIシステム導入のため無償資金協力の贈与契約を締結している。

#### ○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。

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

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	目標
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				財務省
(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				
各国の関税局長等との会合での協議等を通じた適切な支援ニーズの把握			ニーズを踏まえた 各国税関の通関手 続き改善の支援	
途上国の税関職員を対象とする受入研修や税関専門家の派遣による技術支援				
(2) NACCS型システムの海外展開				
■ 日ベトナム間				
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(平成26年7月より継続)		(参考)平成26年6月 NACCS型通関システムの全国展開完了		税関手続きの近代 化・効率化の支援
■ 日ミャンマー間				
ヤンゴン・ティラワ地域での運 用 (平成28年11月より継続)	平成30年6月 ミャワディ地域でのシステ ム運用開始	平成30年7月 運用改善・安定稼働に向けたミャン マー税関の取組のフォロー		

#### ○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31・令和元年度においては、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 : 234名(うちASEAN 諸国から135名)(暫定値)

短期専門家派遣: 107名(うちASEAN諸国へ81名)(暫定値)

##### (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型通関システムを活用した税関手続の近代化・効率化にかかる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、受入研修や専門家派遣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、システムを活用した税関手続の近代化・効率化にかかる支援等を行う。



### (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

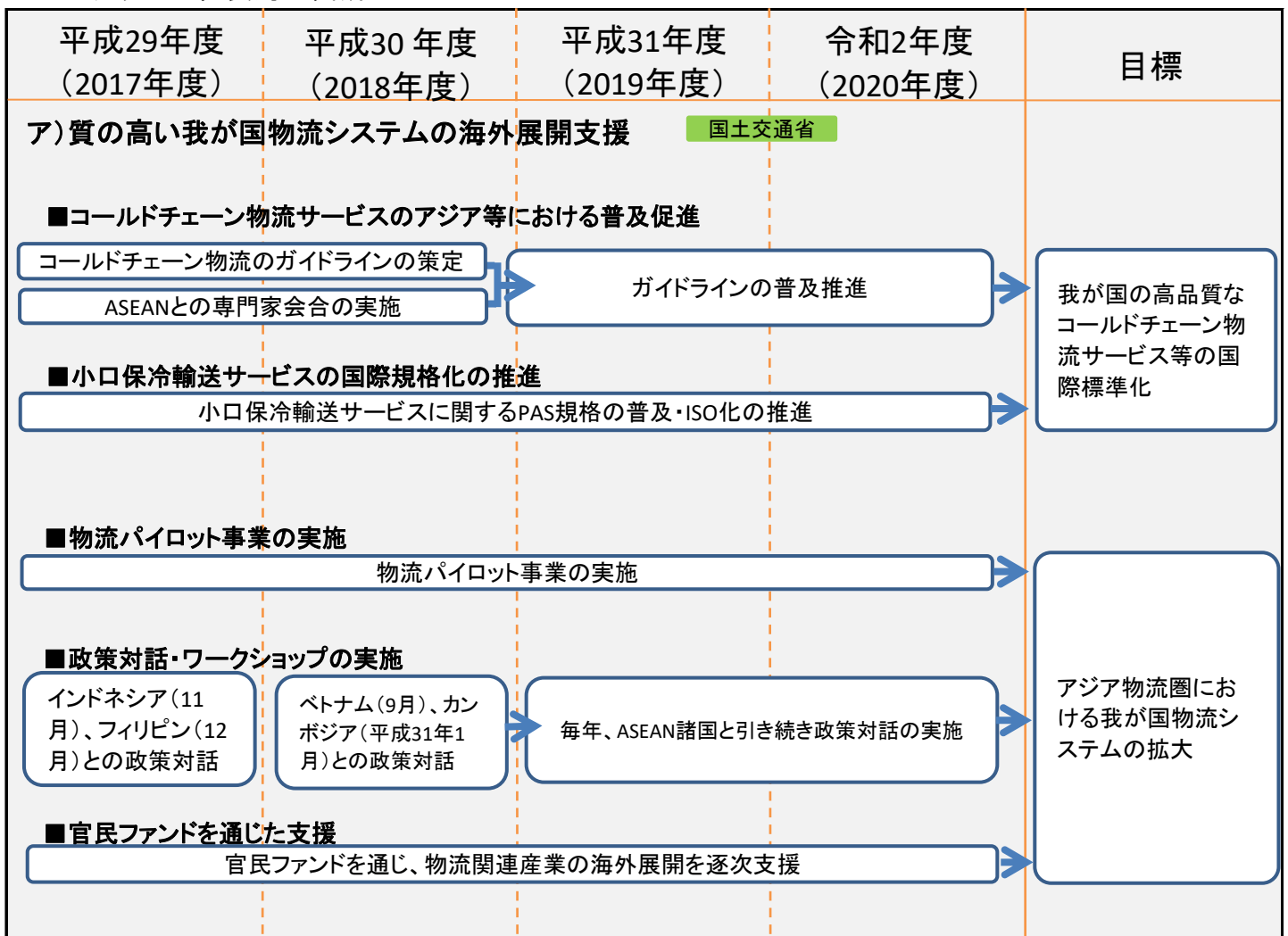
2019年度当初: 13.2%増(2017年度当初比・集計途中)\*一部企業は2019年9月末時点

[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 → 2019年度 9社 → 2020年度 30社】

(2019年度現時点で9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】

2018年11月の第16回日ASEAN交通大臣会合において承認された『日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン』について、2019年7月にマレーシア・クアラルンプールで開催した第15回物流専門家会合においてASEAN各国の現地語版の本ガイドラインを作成するとともに、今後ASEAN各国の物流担当行政官と本ガイドラインの普及を図っていくことを確認した。

2019年10月には、タイ・バンコクにて開催したコールドチェーン物流ワークショップを通じて、現地政府及び現地物流事業者等へ本ガイドラインに記載されたコールドチェーン物流サービスにおける基本的な留意事項について説明し、各出席者の適切なコールドチェーン物流サービスの理解を深めることで、本ガイドラインの普及促進を図った。

また、同年11月には、インドネシア認証機関とインドネシアコールドチェーン協会がインドネシア・ジャカルタにおいて開催されたコールドチェーン物流サービスの国際標準化普及セミナーにおいて、上記ワークショップ同様、ASEAN各国等の関係政府及び物流事業者等に適切なコールドチェーン物流サービスの理解を深めることで、本ガイドラインの普及促進を図った。

### 【小口保冷輸送サービスの国際規格化の推進】

2019年7月にマレーシア・クアラルンプールで開催した第15回物流専門家会合にて、小口保冷輸送サービスのISO化のスケジュール及びインドネシアにおける国際標準化普及セミナー開催について共有するとともに、本サービスの国際規格化の必要性について、ASEAN各国の物流担当行政官へ理解促進を図った。

同年10月には、コールドチェーン輸送サービスの国家規格化に取り組んでいるタイ・バンコクにて開催した物流政策対話において、小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格PAS1018のタイでの普及に向けて、2018年に実施した物流パイロット事業『タイにおける小口保冷輸送サービスの展開に関する調査』結果について、日系宅配事業者よりタイ運輸省へ説明するとともに、小口保冷輸送サービスの提供におけるバンコク郊外の道路インフラの未整備等の課題について問題提起した。また、同日開催のコールドチェーン物流ワークショップにおいて、日系宅配事業者とともに現地政府及び現地物流事業者等に対して、本サービスの規格化の必要性について説明し、各出席者の理解促進を図った。

本サービスのISO化については、2019年11月にインドネシア・ジャカルタで開催された第3回ISO/PC315審議委員会において、特段、本サービスのISO化に関して異論はなく、2020年のISO化に向けて順調に進捗している。

また、台湾では本サービスの国家規格化を目指しており、本サービスのISOが発行後、円滑に台湾における規格化が進むようISO化の進捗について台湾政府や関係者に対して積極的に情報提供を実施している。

### 【物流パイロット事業の実施】

2019年度は、ベトナム・ダナンにおけるコールドチェーン物流サービスの展開に関する調査を実施しているところ。

### 【政策対話・ワークショップの実施】

2019年10月に実施したタイ・バンコクにおけるタイ運輸省との、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の解決に向けて両国で議論した。また、コールドチェーン物流ワークショップでは、関係省庁・関係機関と連携し、食品の安全確保におけるコールドチェーン物流の重要性、コールドチェーン物流サービスの規格普及の促進及びコールドチェーン物流の促進に向けた政府支援策について説明し、また、日系物流事業者及び日系物流機器メーカーの現地におけるビジネスマッチング機会を創出するため、コールドチェーン物流サービスや物流機器について商品PRする機会を設け、現地におけるコールドチェーン物流の促進を図った。

### 【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。

【令和元年度予算(国費) 官民連携による海外交通プロジェクトの推進事業1,697百万円の内数】

【令和元年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進事業17百万円の内数】

○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コールドチェーン物流ガイドライン』をもとに、2020年内にコールドチェーン物流サービス(BtoB)に関する民間規格を策定し、アジアにおける本規格の普及戦略を策定予定としている。

**【小口保冷輸送サービスの国際規格化の推進】**

2020年内の本サービスのISO発行後、上記コールドチェーン物流サービス規格と同様に普及戦略を策定予定としている。

**【物流パイロット事業の実施】**

2020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】**

2020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（総合政策局参事官（国際物流）室）

### (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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>イ) 港湾関連産業の海外展開支援</b>		国土交通省		
<b>■ 港湾関連産業の海外展開支援</b> 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
<b>■ 我が国の港湾技術基準の国際標準化</b> 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
<b>■ ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進</b> 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

平成30年12月、阪神国際港湾株式会社がシハヌークビル港湾公社(カンボジア)の株式を取得した。シハヌークビル港の運営への参画を通じて、我が国のノウハウを活かした計画・構想策定から整備、運営までの支援を促進している。

ベトナム国家港湾基準の策定支援に係る覚書に基づき、国土技術政策総合研究所と運輸科学技術研究所(ベトナム)にて共同検討を行い、4項目の技術基準を国家基準として発行した。

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。また、平成31年2月には、カンボジアで港湾EDIシステム導入のため無償資金協力の贈与契約を締結している。

#### ○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。

担当省庁: 国土交通省(港湾局産業港湾課)

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

### (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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>国土交通省</p> <p>ウ) 手ぶら観光の普及促進 ■ 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。

令和2年2月29日現在、手ぶら観光カウンターを527箇所認定し、訪日外国人旅行者の利用は約14万個/月(令和元年)であった。また、令和元年度に「まちなか」における利便性の高い手ぶら観光サービスの導入に向けて、ICTを活用した多言語対応の予約・受付・決済システムの導入による利用手続きの簡便化及び消費喚起に向けた実証事業を実施することとしている。

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31箇所認定した。

【令和元年度予算(国費) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費5,474百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

令和2年度については、訪日外国人旅行者の利便性向上による地方誘客及び消費喚起を図るとともに、オーバーツーリズムに関する課題に対応するため、

①訪日外国人旅行者の来訪が特に多い市区町村等において、公共交通機関の駅等から個々の観光スポットに至るまで、無料エリアWi-Fiの整備等のまちなかの周遊機能を強化することと併せて、観光地のゲートウェイとしての観光案内所等の機能を強化することの一環として、手ぶら観光カウンターの機能向上の支援

②鉄道駅やバスターミナル等の交通拠点からの訪日外国人旅行者の多様な移動ニーズにきめ細やかに対応する新たな交通サービスの一つとして、手ぶら観光カウンターのキャッシュレス決済や配送予約システムの導入等による機能向上の支援

により、利用手続きの簡便化を促進するとともに、「まちなか」における認定手ぶら観光カウンターを増加させることで利用を拡大させる。



(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)

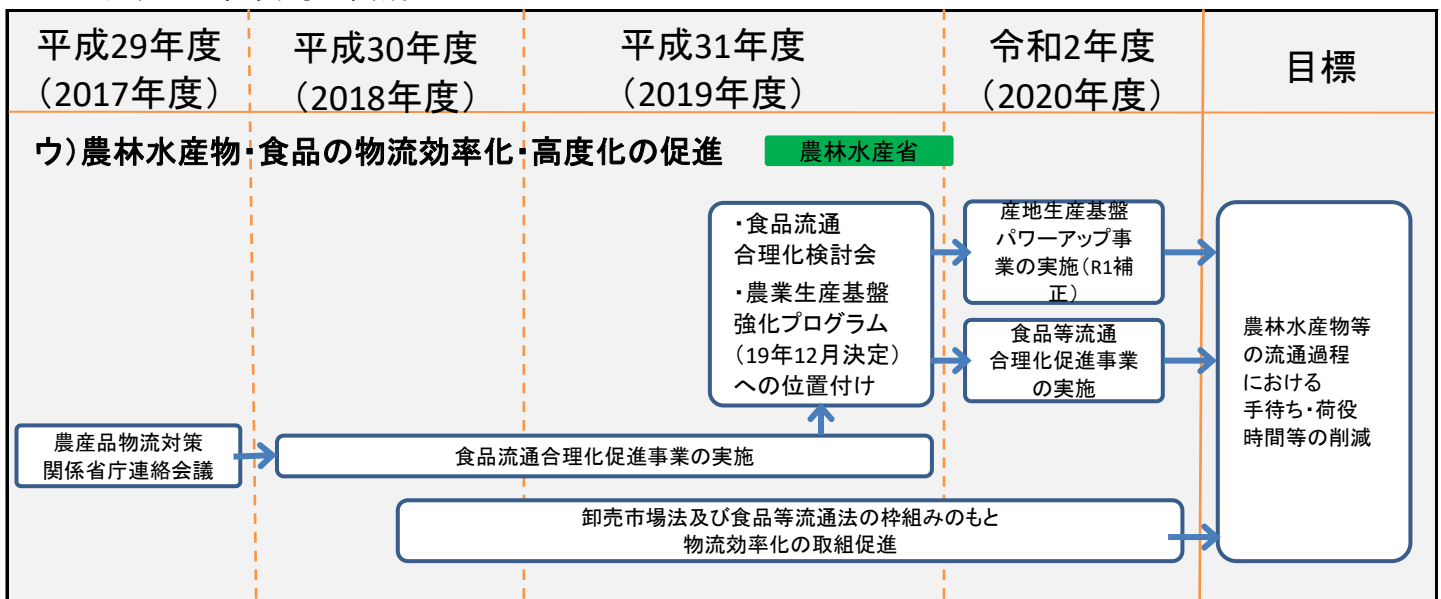
○プログラム本文対応箇所

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  
【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

平成30、31年度当初予算では、一貫パレチゼーションの実現と普及に向けた取組、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・流通事業者が連携した共同輸送や新たな船舶輸送体制の構築に向けた実証、花き流通における共同集荷輸送等に向けた実証等に対する支援を実施している。

さらに、令和元年度に地方自治体、発荷主・運送業・着荷主の団体等からなる食品流通合理化検討会を設置し、食品流通の合理化に向けた具体的な方策の検討を進めるとともに、農業生産基盤強化プログラム(2019年12月決定)において食品流通の合理化を主要な施策として位置付けた。これらを踏まえ、令和元年度補正予算において、統一規格輸送資材(パレット、花き台車)等の導入と、その管理体制構築に対する支援を措置した。

また、平成30年度通常国会において、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31年度予算(国費) 食品流通合理化促進事業 278百万円の内数】

【令和元年度補正予算(国費) 産地生産基盤パワーアップ事業 34,750百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

先端技術の活用等によりトラックドライバーをはじめとする食品流通に係る人手不足の問題に対応するため、物流拠点の整備・活用や集出荷場の集約等による共同輸配送の取組、コールドチェーンの確立や物流事業者連携強化によるトラック輸送から船舶・鉄道輸送へのモーダルシフト、長期貯蔵に係る技術実証・開発による産地のバッファ機能の拡大による出荷平準化、機械荷役に対応した統一規格輸送資材（パレット、台車、フレコン）などの導入による手荷役から機械荷役への転換等、サプライチェーン全体での合理化を推進することとしている。

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

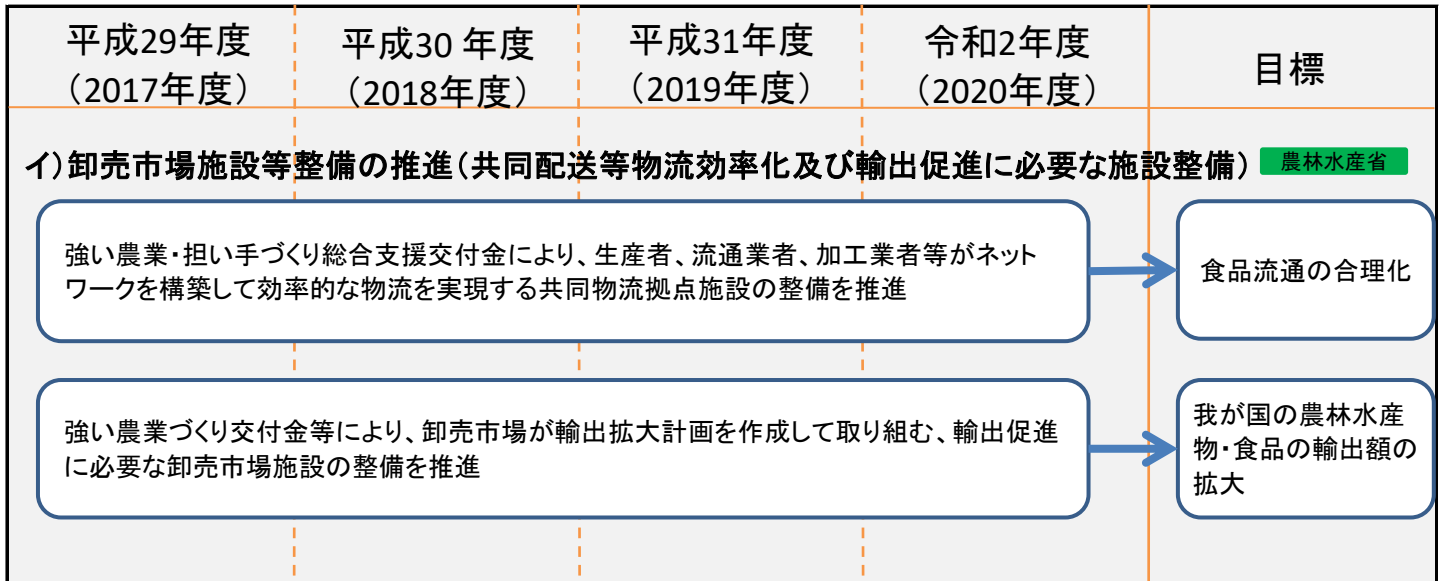
[13] 共同物流拠点施設の整備の実施数

【2017年度 0件 → 2020年度 1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31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31年の農林水産物・食品の輸出額(速報値)は7,396億円となっている。

【平成31年度予算(国費) 強い農業・担い手づくり総合支援交付金 23,024百万円の内数】

【平成30年度補正(国費) 農畜産物輸出拡大施設整備事業 6,000百万円の内数】

##### ○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)



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

(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><b>ウ) 輸出促進に資する物流面での取組の推進</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span></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 style="text-align: center;"><b>■ 高品質低炭素型低温輸送システムの構築促進</b></p> <p style="text-align: center;">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>農林水産物・食品の輸出につながる物流効率化の取組について重点的に支援</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28年度から令和元年度までで3事業者84基の実績)

【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,045百万円の内数】

我が国物流システムの国際標準化に向けた取組の推進については、2018年11月の第16回日ASEAN交通大臣会合において承認された『日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン』について、2019年7月にマレーシア・クアラルンプールで開催した第15回物流専門家会合においてASEAN各国の現地語版の本ガイドラインを作成するとともに、今後ASEAN各国の物流担当行政官と本ガイドラインの普及を図っていくことを確認した。

2019年10月には、タイ・バンコクにて開催したコールドチェーン物流ワークショップを通じて、現地政府及び現地物流事業者等へ本ガイドラインに記載されたコールドチェーン物流サービスにおける基本的な留意事項について説明し、各出席者の適切なコールドチェーン物流サービスの理解を深めることで、本ガイドラインの普及促進を図った。

また、同年11月には、インドネシア認証機関とインドネシアコールドチェーン協会がインドネシア・ジャカルタにおいて開催されたコールドチェーン物流サービスの国際標準化普及セミナーに出席し、ASEAN各国等の関係政府及び物流事業者等へ上記同様、各出席者の適切なコールドチェーン物流サービスの理解を深めることで、本ガイドラインの普及促進を図った。

2019年7月にマレーシア・クアラルンプールで開催した第15回物流専門家会合にて、小口保冷輸送サービスのISO化のスケジュール及びインドネシアにおける国際標準化普及セミナー開催について共有するとともに、本サービスの国際規格化の必要性について、ASEAN各国の物流担当行政官へ理解促進を図った。

同年10月には、コールドチェーン輸送サービスの国家規格化に取り組んでいるタイ・バンコクにて開催した物流政策対話において、小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格PAS1018のタイでの普及に向けて、2018年に実施した物流パイロット事業『タイにおける小口保冷輸送サービスの展開に関する調査』結果について、日系宅配事業者よりタイ運輸省へ説明するとともに、小口保冷輸送サービスの提供におけるバンコク郊外の道路インフラの未整備等の課題について問題提起した。また、同日開催のコールドチェーン物流ワークショップにおいて、日系宅配事業者と共に現地政府及び現地物流事業者等に対して、本サービスの規格化の必要性について説明し、各出席者の理解促進を図った。

本サービスのISO化については、2019年11月にインドネシア・ジャカルタで開催された第3回ISO/PC315審議委員会において、特段、本サービスのISO化に関して異論はなく、2020年のISO化に向けて順調に進捗している。

また、台湾では本サービスの国家規格化を目指しており、本サービスのISOが発行後、円滑に台湾における規格化が進むようISO化の進捗について台湾政府や関係者に対して積極的に情報提供を実施している。

【令和元年度予算(国費) 官民連携による海外交通プロジェクトの推進事業1,697百万円の内数】

【令和元年度予算(国費) 物流産業イノベーションの推進事業17百万円の内数】

2019年の農林水産物・食品の輸出額は9,121億円と7年連続過去最高を更新したものの、1兆円の目標には至らなかった。

## ○課題及び今後の対応の方向性

農林水産物・食品の輸出促進に向け、引き続き、出荷単位の大口化等を通じた物流の効率化や、貨客混載も活用した小ロット輸送の効率化等を推進する。

BtoCの小口保冷輸送サービスのISO規格の2020年内発行を目指すとともに、2018年にASEANと策定した『日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン』をもとに、BtoBのコールドチェーン物流サービスに関する民間規格を策定し、アジアにおける両規格の普及戦略を策定予定としている。

(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

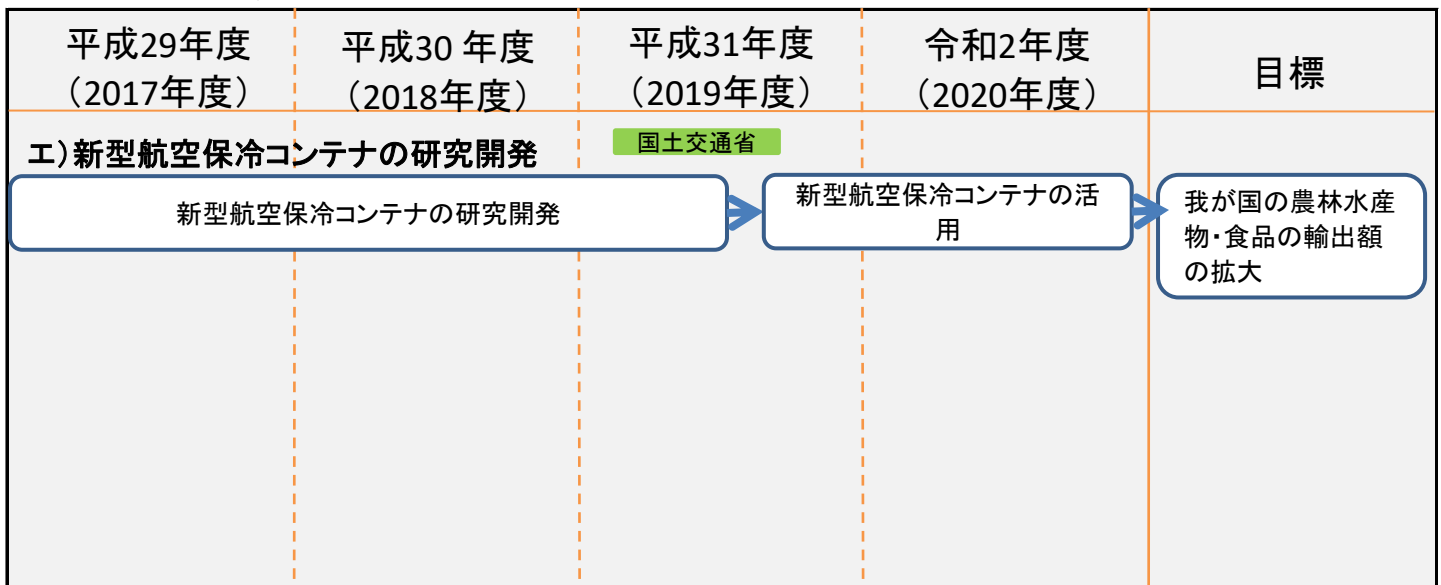
○プログラム本文対応箇所

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、平成29年度から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きた結果、中・大型航空機用と小型航空機用ともすでに完成しているところであり、民間企業による市場投入に向けた調整が行われている。

※ 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

【令和元年度予算(国費) 交通運輸技術開発推進制度による技術開発事業135百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

新型航空保冷コンテナの活用に民間企業と連携して取り組むことで、農林水産物・食品の内陸空路コールドチェーン網の構築を図る。

### (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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>オ) 農水産物の輸出力強化のための港湾機能の強化</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				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、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の供用を開始しており、引き続き、北海道6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港湾施設整備に対する支援を行っているところ。

また、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の供用を開始している。  
【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

○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に対する支援を行う。

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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>カ) 北海道産食品の輸出拡大に向けた環境整備</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span></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 #0070c0; 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"> <li>・ 生産者、海外バイヤー等間のニーズマッチング</li> <li>・ 輸出リスク軽減に資する情報蓄積・提供</li> <li>・ 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</li> </ul> </div>				<div style="border: 1px solid #0070c0; 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

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、情報の取扱い等について、関係機関との連携により必要な課題解決に向けた検討を行っている。また、輸出事業者や物流事業者等が中小口貨物輸出に係る情報を共有するための発送情報ネットワークの構築に向けては、2019年7月に情報共有webサイトの試験運用を開始し、令和元年度の実証実験においてその有用性や課題等について確認する。  
【令和元年度予算(国費) 北海道開発計画推進費等経費63百万円の内数】

○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。  
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、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、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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>ア) 自動車運送事業の働き方改革の推進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p>				
<p>行動計画の策定</p>	<p>行動計画に基づき、関連制度の見直しや支援措置を実施</p>		<p>関係者による取組の促進・深化</p>	

○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・公表されており、そのうちトラック運送事業にかかる施策について取組を推進。

【平成31年度予算(国費:トラック事業における働き方改革の推進 155百万円)】

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。

「ホワイト物流」推進運動の推進・深度化を図るための各種コンテンツの充実や、セミナー等を実施。

【令和元年度補正予算(国費:中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業 100百万円)】

荷役作業の効率化に資するテールゲートリフター等の導入支援を実施。

○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、荷待ちが長い輸送分野等における取組の推進、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60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な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

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ)「ホワイト物流」推進運動の展開		国土交通省	経済産業省	農林水産省
	運動の方針・呼び掛け内容の決定	賛同企業等の募集・広報活動の実施 <small>※賛同企業の数・取組状況等については、2019年10月頃に第1回、2020年1月頃に第2回、以降随時公表</small>		トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化等

○施策の取組状況

- ・平成31年3月以降、上場会社等約6,300社の代表者に対し本運動への参加要請文の送付や、全都道府県における説明会等を開催。
- ・令和元年6月には、国民の理解・協力に向けた政府広報も実施。
- ・令和元年10月以降、荷主と一体となった取引の適正化に向けて、全国10ブロックでセミナー等も実施。
- ・令和2年1月末までに、卸売業、製造業、陸運業等の800を超える企業から、本運動への賛同表明である「自主行動宣言」が提出。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き「ホワイト物流」推進運動の拡大・深度化を図る。

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)



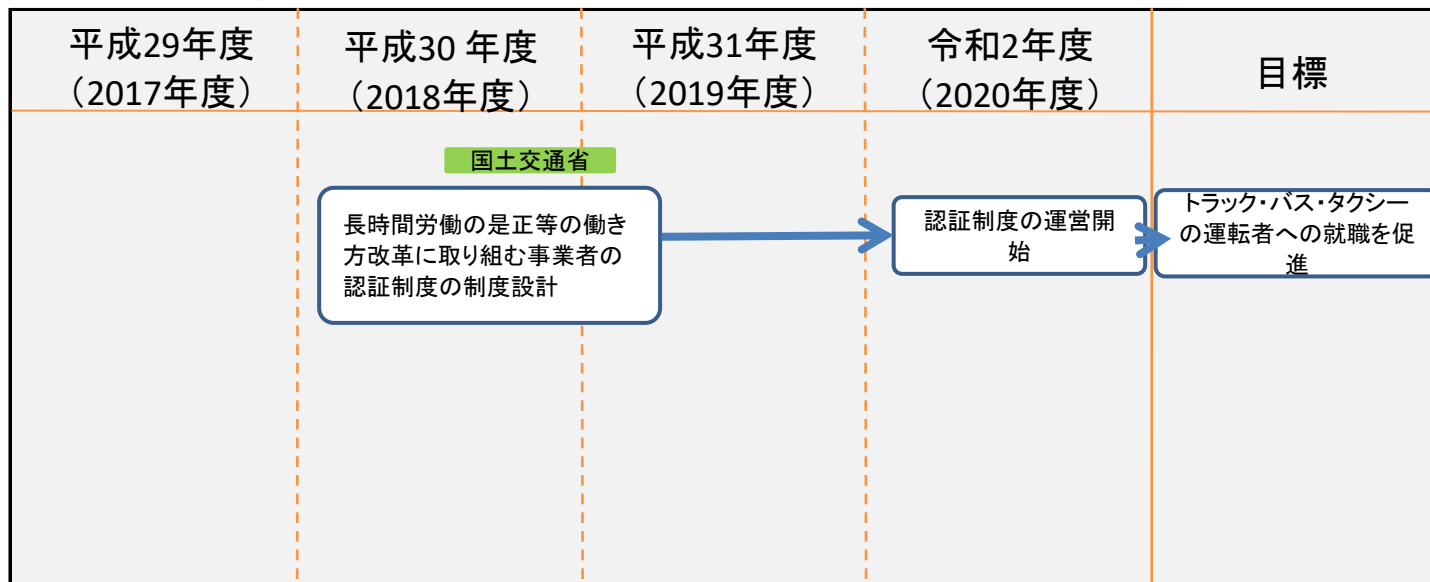
## 2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

### ウ) 運転者職場環境良好度認証制度の創設

#### ○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」に基づき、長時間労働の是正等の働き方改革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、平成30年度までに3回開催し、事業者へのアンケートを実施した。

平成31年度は、同検討会の報告書を公表するとともに、認証実施団体の公募・選定を行った。

#### ○課題及び今後の対応の方向性

認証実施団体と連携し、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) 適正なトラック運賃・料金収受を促進する

ア) サービスと対価との関係の明確化

○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「適正なトラック運賃・料金の収受の促進」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、運賃とは別建てで収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。【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)	令和2年度 (2020年度)	目標
ア) サービスと対価との関係の明確化		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。

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)

(1) 適正なトラック運賃・料金收受を促進する

イ) トラック事業者・荷主双方におけるトラック事業に関するコスト構成等についての共通理解の促進【新規】

○プログラム本文対応箇所

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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) トラック事業者・荷主双方におけるトラック事業に関するコスト構成等についての共通理解の促進				
国土交通省				
経済産業省				
農林水産省				
「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」の策定・普及				トラック事業者・荷主双方における共通理解の促進

○施策の取組状況

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

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)

(1) 適正なトラック運賃・料金收受を促進する

ウ) 標準的な運賃の告示制度の適切な運用【新規】

○プログラム本文対応箇所

貨物自動車運送事業法の改正により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に沿って、ドライバーの労働条件の改善、トラック事業の健全な運営の確保、物流機能の維持向上を図るため、法令遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を設定する。【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)	令和2年度 (2020年度)	目標
ウ) 標準的な運賃の告示制度の適切な運用				法令遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を設定
国土交通省				
標準的な運賃の設定に向けての準備・設定等				

○施策の取組状況

現在、「標準的な運賃」の告示に向けて、各地の事業者の年度決算のデータを基にしてトラック運送業に関する原価を算出するなど、その集計・分析を行っており、運輸審議会への諮問等に向けた準備を進めている。

○課題及び今後の対応の方向性

「標準的な運賃」告示については、令和6年度の時間外労働の上限時間の設定を見据えて緊急に働き方改革を進めていく必要があること等を踏まえ、可能な限り早く施行できるよう、必要な準備を進める。

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

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)	令和2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

「ホワイト物流」推進運動セミナーや「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」等を活用し、ガイドラインの内容を周知するとともに改善事例の浸透を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

「ホワイト物流」推進運動セミナー等を活用し、ガイドラインの内容の更なる浸透を図るとともに、これまでの実証事業を踏まえて内容のフォローアップを実施する。

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)

(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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) 元請の物流事業者への働きかけ <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				
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				関係者による取組の促進・深化

○施策の取組状況

経産省や農水省と連携し、運送事業者や荷主を対象としたセミナーを全国10ブロックで実施し、契約の書面化等、取引の適正化について周知。

○課題及び今後の対応の方向性

契約書面化の浸透状況等に係るアンケート調査を実施し、調査結果を踏まえて「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」におけるフォローアップを実施するとともに、更なる浸透を図る。

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)	令和2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		
独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知及び執行				物流に係る取引の適正化

○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年度は10回開催、令和元年度(4月～2月)は9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年度は58回開催、令和元年度(4月～2月)は65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、令和元年度は9回開催)。

・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、令和元年度は33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・30年度)。各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荷主(平成29年度:596名、平成30年度:571名)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。令和元年度においても、9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。また、調査対象とした荷主と取引のある物流事業者に対して、1月に書面調査を開始し、調査票(40,000通)を発送した。

・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年度は7件、令和元年度(4月～2月)は6件の勧告を行うとともに、平成29年度は6,752件、平成30年度は過去最多の7,710件、令和元年度(4月～9月)は4,913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。

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)

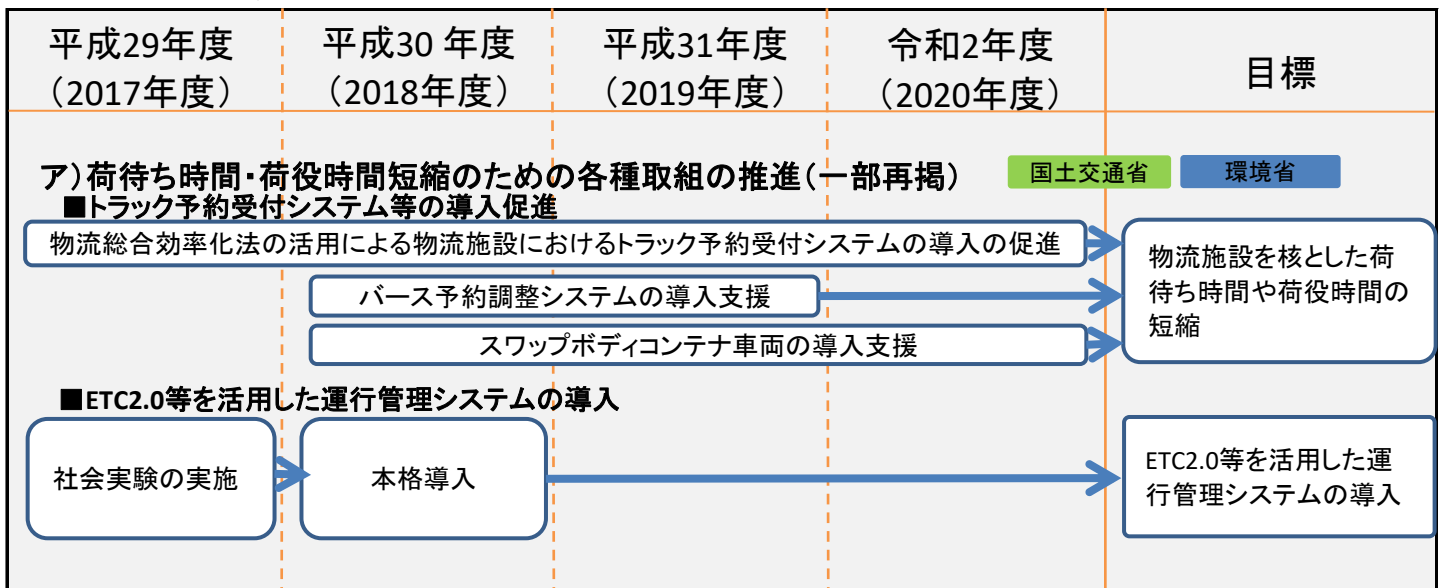
○プログラム本文対応箇所

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 → 2018年度 74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

・2016年10月に物流総合効率化法を改正して以降、2020年2月末現在、113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、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

・バス予約調整システムの導入支援については、令和元年度に1件、スワップボディコンテナ車両の導入支援については、同じ令和元年度に2件の事業に対して補助の採択を行った。

【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,045百万円の内数】

・平成30年度に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。

・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。

## ○課題及び今後の対応の方向性

・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。

・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し、荷待ち時間の削減等を図ることとする。

・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、参事官(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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) 輸送分野別の取組の強化 <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span>				
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

加工食品、紙・パルプ、建設資材の3品目について、品目ごとの課題整理や改善策を検討するための懇談会を設置し、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題解決も含めてサプライチェーン全体で課題解決を図るべく、検討を進めている。

○課題及び今後の対応の方向性

年度内を目途に、3品目それぞれにおける課題を類型化し、サプライチェーンの関係者が取り組むべき具体的な改善事例を示したガイドラインを策定する。

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

(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)

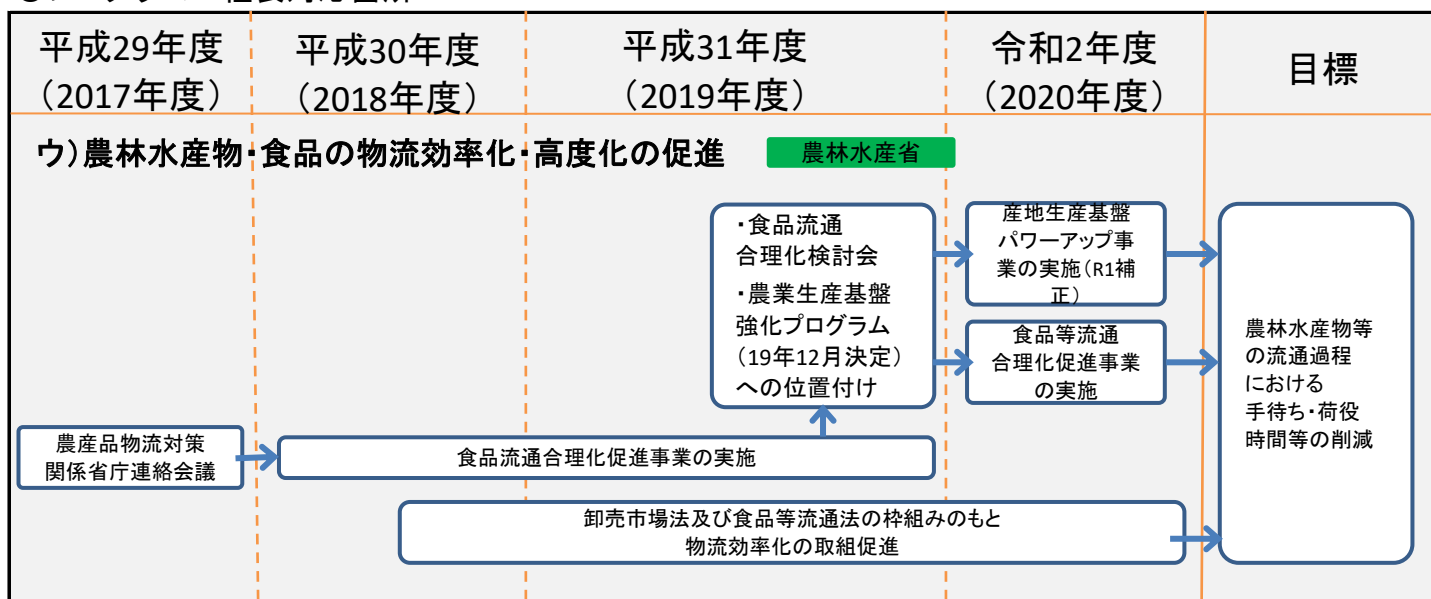
○プログラム本文対応箇所

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  
【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

平成30、31年度当初予算では、一貫パレチゼーションの実現と普及に向けた取組、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・流通事業者が連携した共同輸送や新たな船舶輸送体制の構築に向けた実証、花き流通における共同集荷輸送等に向けた実証等に対する支援を実施している。

さらに、令和元年度に地方自治体、発荷主・運送業・着荷主の団体等からなる食品流通合理化検討会を設置し、食品流通の合理化に向けた具体的な方策の検討を進めるとともに、農業生産基盤強化プログラム(2019年12月決定)において食品流通の合理化を主要な施策として位置付けた。これらを踏まえ、令和元年度補正予算において、統一規格輸送資材(パレット、花き台車)等の導入と、その管理体制構築に対する支援を措置した。

また、平成30年度通常国会において、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31年度予算(国費) 食品流通合理化促進事業 278百万円の内数】

【令和元年度補正予算(国費) 産地生産基盤パワーアップ事業 34,750百万円の内数】

## ○課題及び今後の対応の方向性

先端技術の活用等によりトラックドライバーをはじめとする食品流通に係る人手不足の問題に対応するため、物流拠点の整備・活用や集出荷場の集約等による共同輸配送の取組、コールドチェーンの確立や物流事業者連携強化によるトラック輸送から船舶・鉄道輸送へのモーダルシフト、長期貯蔵に係る技術実証・開発による産地のバッファ機能の拡大による出荷平準化、機械荷役に対応した統一規格輸送資材（パレット、台車、フレコン）などの導入による手荷役から機械荷役への転換等、サプライチェーン全体での合理化を推進することとしている。

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

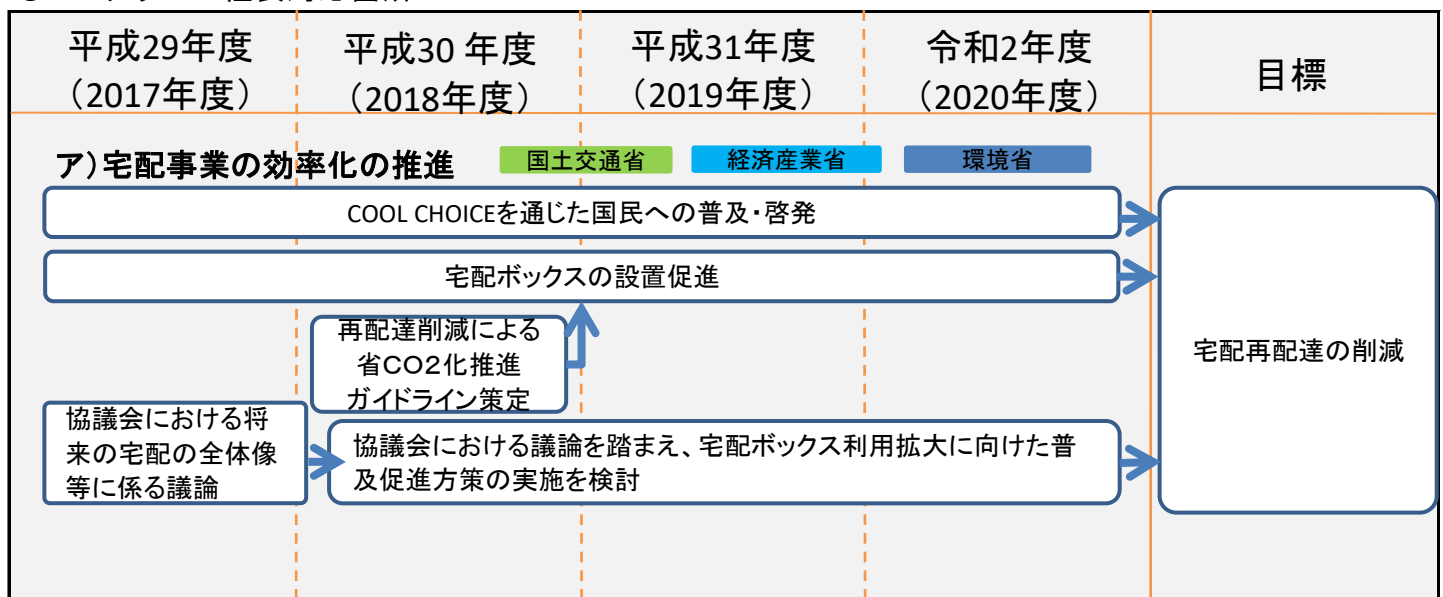
○プログラム本文対応箇所

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、引き続き、特設HPにおいて企業等の取組の紹介や、動画等による行動変容の呼び掛けを実施した。また、G20持続可能な成長のためのエネルギー転換と地球環境に関する関係閣僚会合やエコライフフェア等のイベントにおいて、再配達防止にかかるパネル展示を行い消費者に対する情報発信を実施した。

【令和元年度予算(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 1,000百万円の内数】

宅配ボックスの設置促進については、令和元年度に2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。

【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部1,045百万円の内数】

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、受取方法の更なる多様化に向け、利用者が指定する場所に配達する置き配について、宅配事業者、EC事業者及び関係省庁等で構成する「置き配検討会」において、実施に当たっての課題や対応策等の検討を実施している。

○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、引き続き、特設HPにおいて企業等の取組紹介等により、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、受取方法の更なる多様化のための支援を行う。また、EC事業者と宅配事業者による連絡会等を通じ、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)	令和2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) <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				
<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> <span style="font-size: 2em; color: blue;">➔</span>				<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

「ホワイト物流」推進運動セミナーや「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」等を活用し、パレットの活用による改善事例を周知。  
 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等の導入支援を実施。  
 【令和元年度補正予算(国費: 中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業 100百万円)】

○課題及び今後の対応の方向性

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインや、輸送品目別懇談会において今年度策定予定のガイドライン等の周知・浸透により、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)	令和2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年度中に実施した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

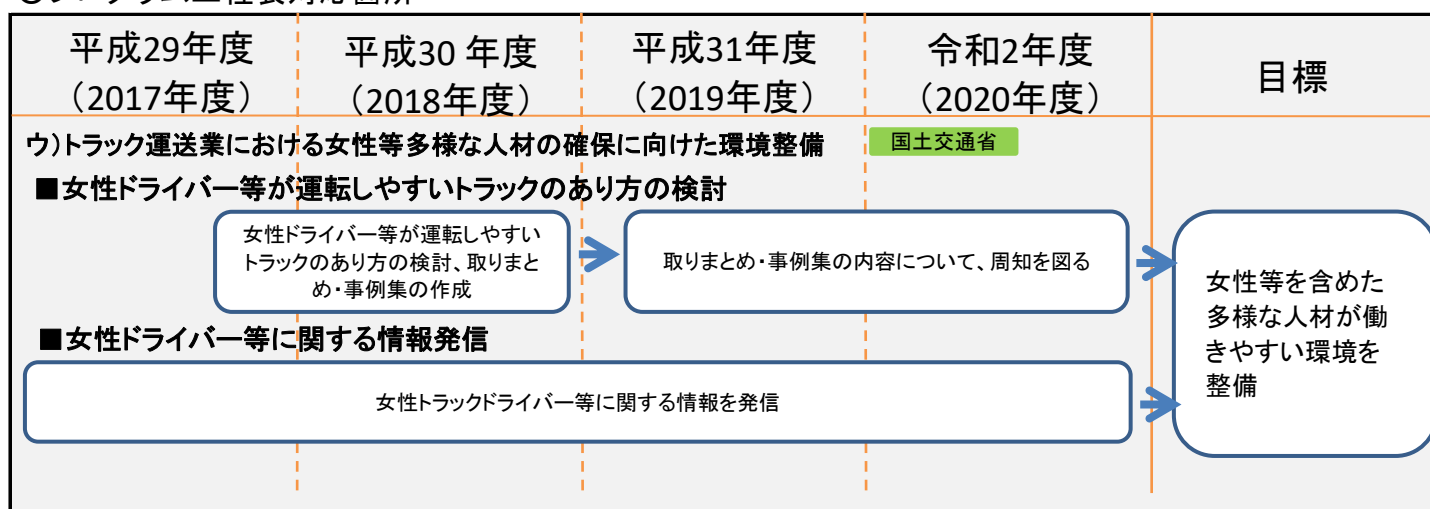
女性ドライバー等を含めた多様な人材を確保するため、女性等が運転しやすいトラックのあり方の検討、女性ドライバー等に関する情報発信等により、多様な人材が働きやすい環境を整備する。【国土交通省】

○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た「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」における議論を踏まえ、平成31年4月に公表した、取りまとめ・事例集の周知を行うとともに、様々なニーズ等を踏まえた事例集等のアップデートやニーズのフィードバックを行うなど、運転しやすいトラックの普及を図る。

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取りまとめ・事例集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트의強化等による輸送効率向上

ア) モーダルコネク트의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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>ア) モーダルコネク트의強化</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				輸送モード間の連携 「モーダルコネクト」を 強化
<b>■ 空港、港湾、鉄道等の拠点と高速道路のアクセスの強化等</b>				
順次、事業を実施				
<b>■ ユニットロードターミナルの整備推進</b>				
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。

民間の発意と負担による高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートICについて、2件事業中。

【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数、社会資本整備総合交付金871,341百万円の内数】

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。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業費2,760億円の内数】

○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。

民間施設直結スマート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「モーダルコネクト」の強化を推進する。

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、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)	令和2年度 (2020年度)	目標
ア) 道路を賢く使う取組の推進 <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span>				道路ネットワーク全体の利用の最適化
<div style="border: 1px solid #0070c0; 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 #0070c0; 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(関越道 大泉JCT付近(上り線)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、高速道路を賢く使うための料金体系について、国土幹線道路部会中京圏小委員会において検討し、令和元年12月に基本方針を策定、令和2年2月に中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)を策定した。

【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

ETC2.0やAIカメラ等の活用、災害時を含め、機動的に交通状況を把握し、効果的な対策箇所や時間帯を特定したハード・ソフト対策を実施する。

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、中京圏小委員会の基本方針、及び中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)を踏まえ、名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、新たな料金体系を導入する。

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)

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% → 2018年度 81% → 2020年度 80%】
- [20] 道路による都市間速達性の確保率  
【2015年度 53% → 2017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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>イ) 物流ネットワークの強化</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></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。令和元年度は東北中央自動車道(南陽高島～山形上山)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」制度を創設し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成31年4月1日に、供用中区間の道路を指定した。令和元年7月31日には、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運用を開始した。

また、平成30年度から財政投融資を活用して、大都市圏環状道路等の整備加速や暫定2車線区間の機能強化を図っている。

平成30年8月に新東名の静岡県区間(御殿場JCT～浜松いなさJCT)、平成31年3月に新名神(亀山西JCT～大津JCT)の6車線化を事業化した。

さらに、令和元年9月には高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的かつ着実な推進を図ることを目的に「高速道路における安全・安心基本計画」を策定した。

【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数、社会資本整備総合交付金871,341百万円の内数、防災・安全交付金1,317,318百万円の内数】

## ○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、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をしていく予定。それに合わせ、重要物流道路のうち、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車許可不要区間を拡充する予定である。

また、令和元年度に引き続き、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、トラック隊列走行の実現も見据え、隊列走行車の隊列形成・解除スペースの整備など、新東名・新名神を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ支援を推進する。

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、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

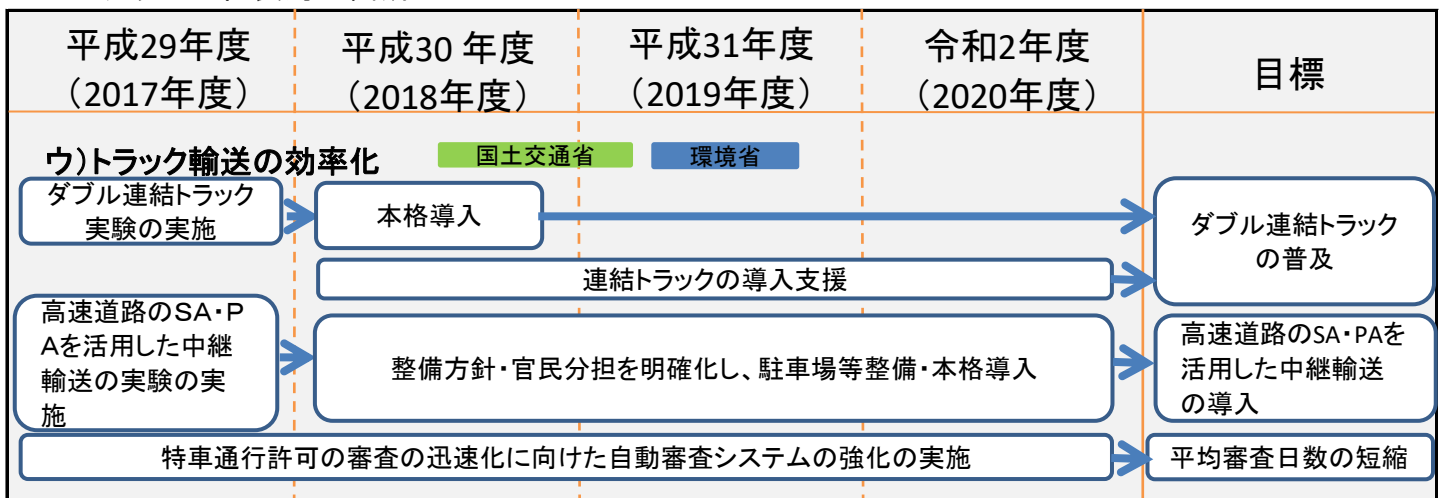
省人化に資するよう1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及を促進するとともに、SA・PAを活用した中継輸送や物流施設の直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能を強化する。また、特車許可基準の見直しや審査を迅速化し、輸送の機動性の強化を図る。【国土交通省・環境省】

○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、令和元年度に4件の事業に対して補助の採択を行った。  
**【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,045百万円の内数】**  
 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。物流業者等のニーズを踏まえ、令和元年8月より、主な通行経路となる区間を東北から九州まで拡充した。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。また、デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両が即時に通行できる制度を創設する等のため、令和2年2月に道路法改正案を閣議決定した。  
**【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数、社会資本整備総合交付金871,341百万円の内数】**

○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、道路の幅員等の道路情報の電子データ化を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更に進めるとともに、登録を受けた特殊車両が即時に通行できる制度を創設する。

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推進

###### ○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国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・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月公表)を踏まえ、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策からなる国際コンテナ戦略港湾政策を推進している。平成31年3月、「最終とりまとめ」以降5年が経過したことから、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を公表した。今後は、欧州・北米をはじめ中南米・アフリカ豪州等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標とし、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指し、重点的・効率的な集貨を促進するとともに、港湾物流の生産性向上に向けて、新・港湾情報システム「CONPAS」の活用をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組及び港湾関連データ連携基盤の構築の一体的な実施を加速させるなど、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。【国土交通省】

###### ○KPI

###### [22] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力

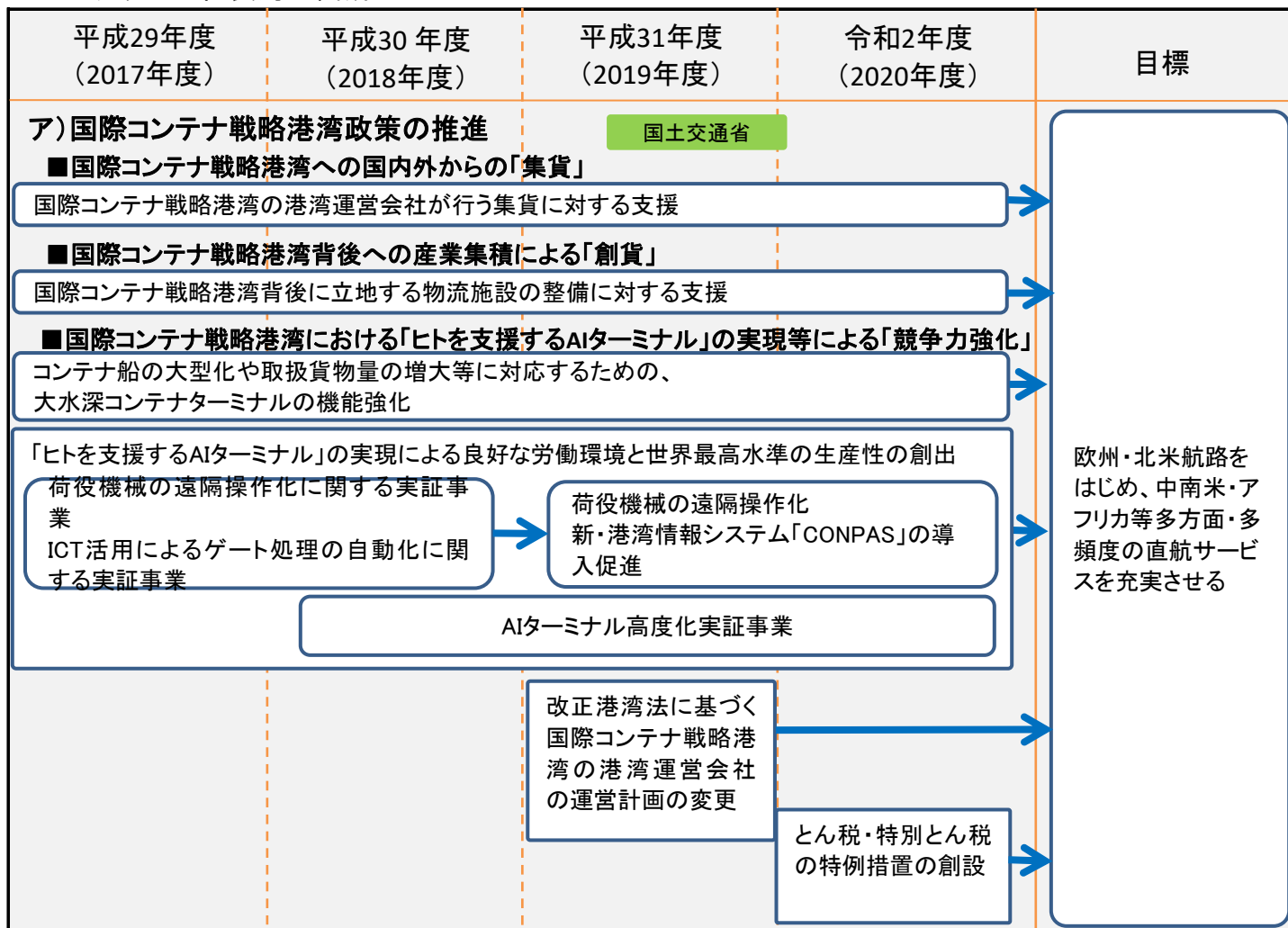
###### 【2019年度

京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)

阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)

→ 2023年度 京浜港及び阪神港において、現行の運航頻度の維持・増加に努めつつ、現行以上の輸送力を確保する。】

○プログラム工程表対応箇所



○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。  
 ○横浜港において、令和元年5月に、欧州基幹航路が寄港を再開した。  
 ○神戸港において、平成30年のコンテナ取扱貨物量は約294万TEUを記録し、2年連続で過去最高を更新した。

【令和元年度予算(国費)港湾整備事業2,760億円の内数、国際戦略港湾競争力強化対策事業等13億円、港湾の完全電子化の推進に必要な経費3億円】  
 【令和元年度補正予算(国費)経済活力の維持・向上に資する港湾整備10,745百万円の内数、港湾のソフト機能改善事業198百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標とし、重点的・効率的な集貨を促進するとともに、新・港湾情報システム「CONPAS」の活用をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組及び港湾関連データ連携基盤の構築を一体的に実施するなど、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。

また、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出することにより、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

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

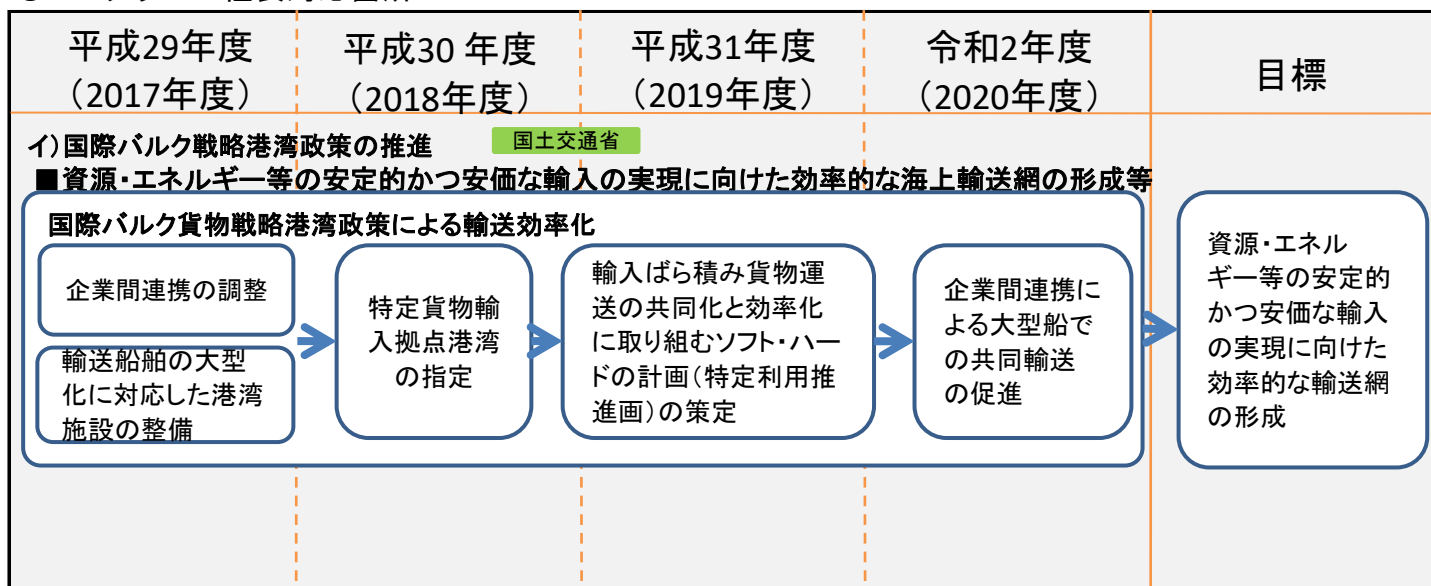
我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存している。近年、近隣国の輸入量急増により資源獲得競争は激化し、ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的である。

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% → 2018年度 2.9% → 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、令和2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31年3月に供用を開始した。

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令和5年度の完成を目指し事業を実施している。

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。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

○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)	令和2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。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

○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する。

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)	令和2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;"> <span style="background-color: #90EE90; padding: 2px;">国土交通省</span> <span style="background-color: #4682B4; padding: 2px; margin-left: 20px;">環境省</span> </p> <div style="border: 1px solid #000080; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </div>				<div style="border: 1px solid #000080; 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た。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、令和元年度においても、部会等を開催し、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。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

○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

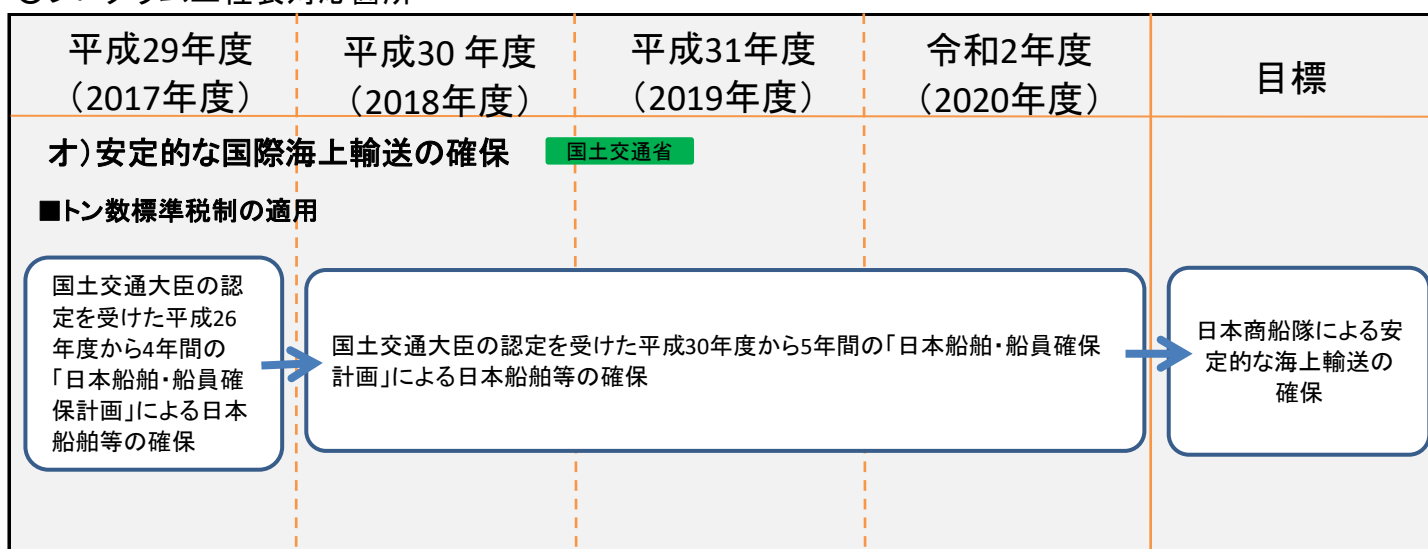
○プログラム本文対応箇所

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】

○KPI

[24] 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数  
【2017年度 237隻】 → 2018年度 261隻 → 2022年度 300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、国際船舶制度における登録免許税・固定資産税の軽減措置及び外国籍船の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2018年度に日本船舶隻数が261隻に増加した。

○課題及び今後の対応の方向性

上記施策を推進する。

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

我が国海運企業等の北極海航路の利活用に向けた環境整備を進めるため、「北極海航路に係る産学官連携協議会」等を通じた国内関係者との情報共有等の取組を実施する。

○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)	令和2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 <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span>				
<div style="border: 1px solid #0056b3; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content;">                     「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>		<div style="border: 1px solid #0056b3; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content;">                     「北極海航路に係る産学官連携協議会」を通じた国内関係者への情報共有等                 </div>		<div style="border: 1px solid #0056b3; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content;">                     北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進                 </div>

○施策の取組状況

2019年6月に第9回「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、国内関係者との情報・意見交換等を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、「北極海航路に係る産学官連携協議会」等を通じた国内関係者との情報共有等の取組を実施し、我が国海運企業等による北極海航路の利活用に向けた環境整備を推進する。

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」の推進及び内航海運業のあり方の検討等

##### ○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、船員配乗のあり方の検討等の船員の安定的・効果的な確保・育成に取り組む。また、船員の確保のため、船員を魅力ある職業とすべく、働き方改革について検討を進めるとともに、脆弱な経営基盤や荷主との硬直的関係等の構造的課題を踏まえ、内航海運業のあり方を総合的に検討する。【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% → 2018年度 42.0% → 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 → 2018年度 351億トンキロ → 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% → 2018年度 99% → 2025年度 105%】

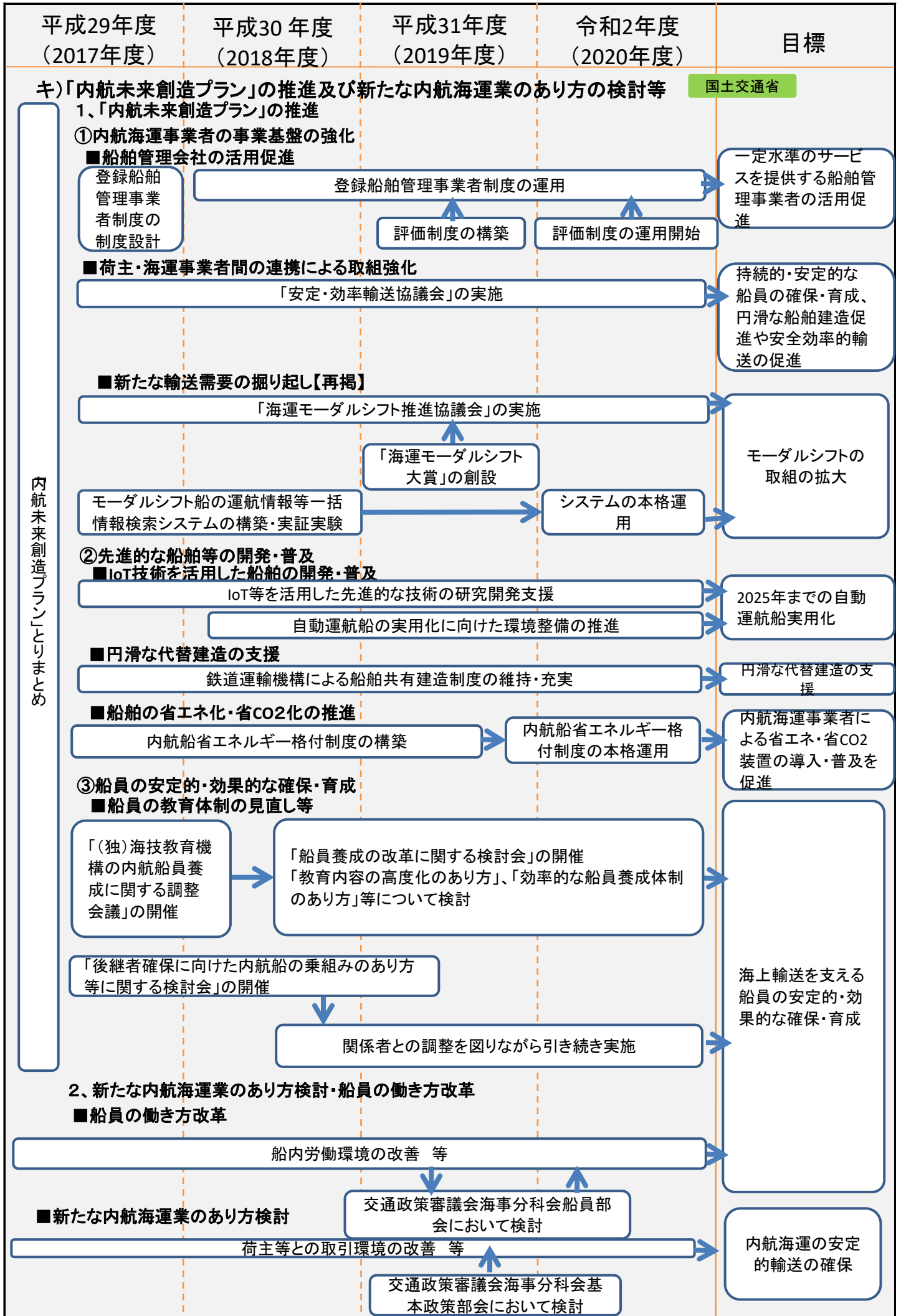
###### [26] 内航貨物船の平均総トン数

【2015年度 715トン → 2018年度 747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 → 2018年度 4,070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



## ○施策の取組状況

### 1、「内航未来創造プラン」の推進

#### 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～)、25事業者を登録した(2020年2月末現在)。
- ・2019年1月より「登録船舶管理事業者評価制度検討会」を開催し、2019年6月にとりまとめた。

【令和元年度予算(国費) 登録船舶管理事業者制度の普及促進に向けた調査 5百万円】

##### ■荷主・海運事業者間の連携による取組強化

- ・2018年2月より「安定・効率輸送協議会」及び品目毎の部会を発足させ、2019年5月には、品目毎の部会を3部門合同で開催し、荷主・内航海運業界内における課題を共有した。

##### ■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、2019年3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制度案について検討し、方向性の整理を行った。

荷主企業1社、物流事業者1社を第1回海運モーダルシフト大賞として選定し、2020年2月に表彰を実施した。

#### 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、2019年度は10件の事業に対する支援を実施している。

【令和元年度予算(国費) 船舶の建造・運航における生産性向上443百万円の内数】

- 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。

【令和元年度予算(国費) 自動運航船に関する実証事業79百万円】

- 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、2018年度には、29隻297億円(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。

【令和元年度財政投融资計画予算 245億円】

##### ■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29件に格付けを付与した(2020年2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等

- ・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」、「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「中間取りまとめ」を公表した。

- ・船員の育成及び確保に資することを目的として船員室を設け、これにより総トン数500トン以上510トン未満となった船舶(いわゆる「船員育成船舶」)について、総トン数500トンを超えた諸規制において総トン数500トン未満の船舶として扱われるよう、関係法令に関する所要の改正を実施した(2018年8月～2019年6月)。

- ・「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。

### 2、新たな内航海運業のあり方検討・船員の働き方改革

#### ■新たな内航海運業のあり方検討

- ・交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、内航海運暫定措置事業終了後の事業のあり方や荷主等との取引環境の改善について、2020年夏頃のとりまとめに向けて検討を開始した。

#### ■船員の働き方改革

- ・交通政策審議会海事分科会船員部会において、魅力ある職場環境づくり等に向けた船員の働き方改革について、2020年夏頃のとりまとめに向けて議論を開始した。

## ○課題及び今後の対応の方向性

### 1、「内航未来創造プラン」の推進

#### 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、内航海運にかかわる関係者間において、船員の確保・育成、老朽船の代替、荷役作業軽減等への対応等に係る意見交換、課題の共有等を図り、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WGIにて整理された方向性のもと、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」表彰を実施し、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

・2019年度に本格運用開始予定の内航船省エネルギー格付制度については評価の精度向上に向けた取組みを実施する。

#### 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等

・今後、「船員養成の改革に関する検討会」において「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、学校及び練習船における教育内容の見直し等について、継続的に議論を行う。

・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。

### 2、新たな内航海運業のあり方検討・船員の働き方改革

#### ■新たな内航海運業のあり方検討

・新たな内航海運業のあり方の方向性に関する2020年夏頃のとりまとめに向け、引き続き検討する。

#### ■船員の働き方改革

・船員の働き方改革の方向性に関する2020年夏頃のとりまとめに向け、引き続き議論を進める。

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。

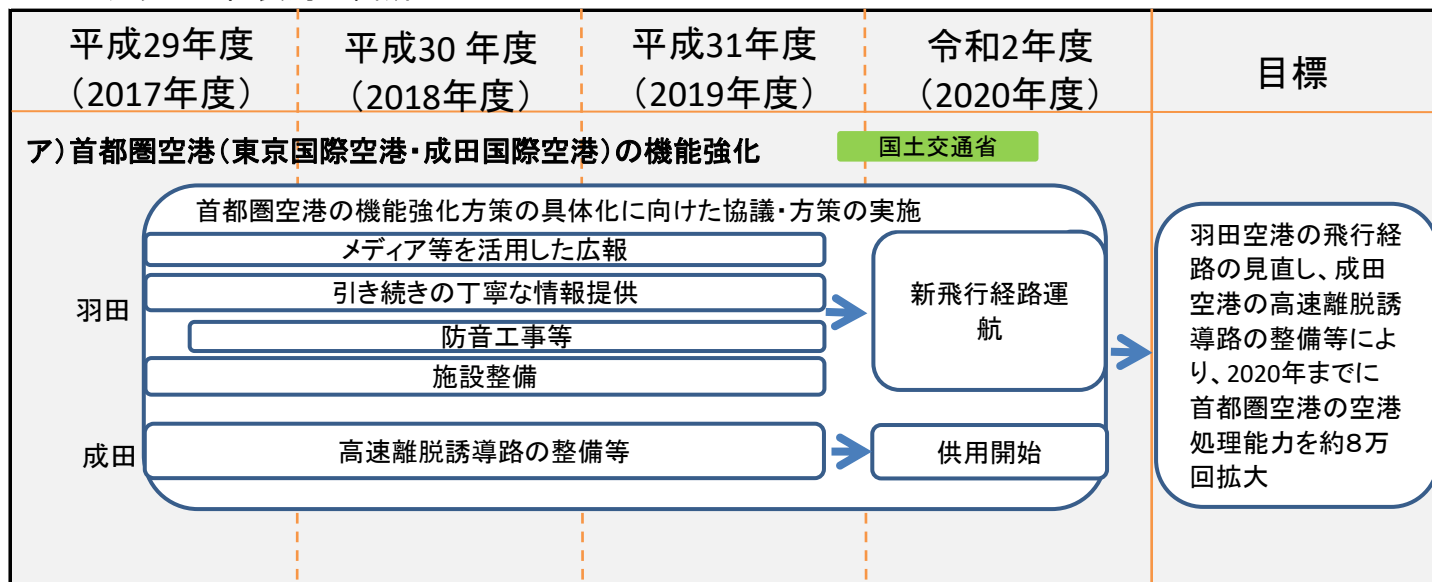
国際航空貨物の大宗を担う成田空港については、2018年3月に四者協議会で合意された滑走路増設・夜間飛行制限の緩和といった成田空港の更なる機能強化や圏央道の整備を踏まえつつ、更なる貨物の取り込みに向けた利用促進策や将来の貨物需要に応えるための方策等を検討する。【国土交通省】

○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、これまで様々な騒音・落下物対策を講じるとともに、5巡にわたる住民説明会を開催し、丁寧な情報提供を行い、2020年3月29日(夏ダイヤ)から新飛行経路の運用を開始し、年間発着枠を約4万回拡大し、国際線を1日約50便増便する。また、2019年11月から6巡目となる住民説明会を開催し、引き続き情報提供を行っているところである。成田空港においては、2019年10月27日(冬ダイヤ)からA滑走路における夜間飛行制限の緩和を実施。また、高速離脱誘導路の整備を進めるとともに、B滑走路の延伸やC滑走路の新設等による更なる機能強化に向けて必要な手続きを進めているところ。



○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、今後も様々な機会を捉え、丁寧な説明を行い、多くの方々の理解を得られるように引き続き取り組む。成田空港においては、2018年3月の地元合意に基づくB滑走路の延伸やC滑走路の新設等による更なる機能強化を進めるとともに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。

担当省庁：国土交通省（航空局航空ネットワーク部首都圏空港課）

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

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)	令和2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

① 貨物便着陸料割引制度の活用

平成24年7月に国際線着陸料の深夜・早朝割引が実施され、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、平成29年11月より国際線着陸料の単価引下げが実施されている。

② 医薬品輸送に関する取組み

平成29年8月より、国際航空輸送に関わる関係事業者6社により形成された「KIX Pharmaコミュニティ」による、医薬品航空輸送認証制度(CEIV Pharma)認証取得への取組みが開始され、令和元年6月に日本の空港として初めて、コミュニティとしての認証取得に至った。IATA(国際航空運送協会)により策定された「CEIV Pharma」認証は、医薬品の貨物航空輸送が世界基準で取り扱われていることを証明する認証であり、コミュニティ全体での取得により、医薬品貨物を取り扱うサプライチェーン全体での一貫した品質が向上し、より安全で高品質な医薬品輸送の提供が可能となった。

③ 日本生鮮食品などの輸出促進に関する取組み

平成24年5月に、国、自治体、経済界の連携によって関西国際空港からのさらなる食輸出増大を検討するため「ALL関西「食」輸出戦略会議」が設立され、海外バイヤーとの商談や展示会、各種セミナーの開催等の取組みが継続されている。

○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・創出する取組みを推進する。

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

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

平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	目標
ウ) 中部国際空港の利活用の促進				
国土交通省				
<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">貨物便着陸料割引制度等の活用</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">航空機関連部品等のシー&amp;エア輸送の推進</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;">空港ターミナルを活用した 情報収集・商談の場の提供</div>				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 100px; margin: 0 auto;">                     航空物流の利便性向上                 </div>

## ○施策の取組状況

### ①貨物便着陸料割引制度等の活用

中部国際空港利用促進協議会が「フライ・セントレア・カーゴ」事業として、荷主、フォワーダー等を対象に、中部国際空港発着による輸出・輸入貨物取扱増加量等に対して、協力金の支援を実施している。

中部国際空港株式会社では、「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、現在も引き続き実施している。

また、平成25年4月からは、国際線貨物便の拠点化の促進を目指した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し、現在も引き続き実施している。

### ②航空機関連部品等のシー&エア輸送の推進

ボーイング社の最新旅客機787型機(ドリームライナー)の機体部品の約35%は周辺地域の企業によって生産されており、専用の貨物機(ドリームリフター)によって中部国際空港から米国シアトルへ輸送されている。

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B787型機部位保管庫(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、航空機の生産数の増加に伴う機能拡充のため、平成28年7月にB787型機部位保管庫(ドリームリフター・オペレーションズ・センター2)が増設された。

ドリームリフターの運航便数も年々増加しており、平成30年度のB787部品輸送実績は年間252便であった。

### ③空港ターミナルを活用した情報収集・商談の場の提供

中部国際空港を利用した輸出モデルを設定し、輸出に意欲のある地元生産者と海外バイヤーとのマッチングを行う機会の提供を通じて、中部国際空港からの輸出促進を図っている。

【平成31年度予算(国費) 令和元年度 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関する検討調査 30百万円】

## ○課題及び今後の対応の方向性

引き続き「フライ・セントレア・カーゴ」事業や貨物便着陸料割引制度の活用により、航空貨物需要を拡大・創出する取組を推進する。

また、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取組を引き続き推進する。

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24万回/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)	令和2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31年度予算(国費)1,014億円の内数】

○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

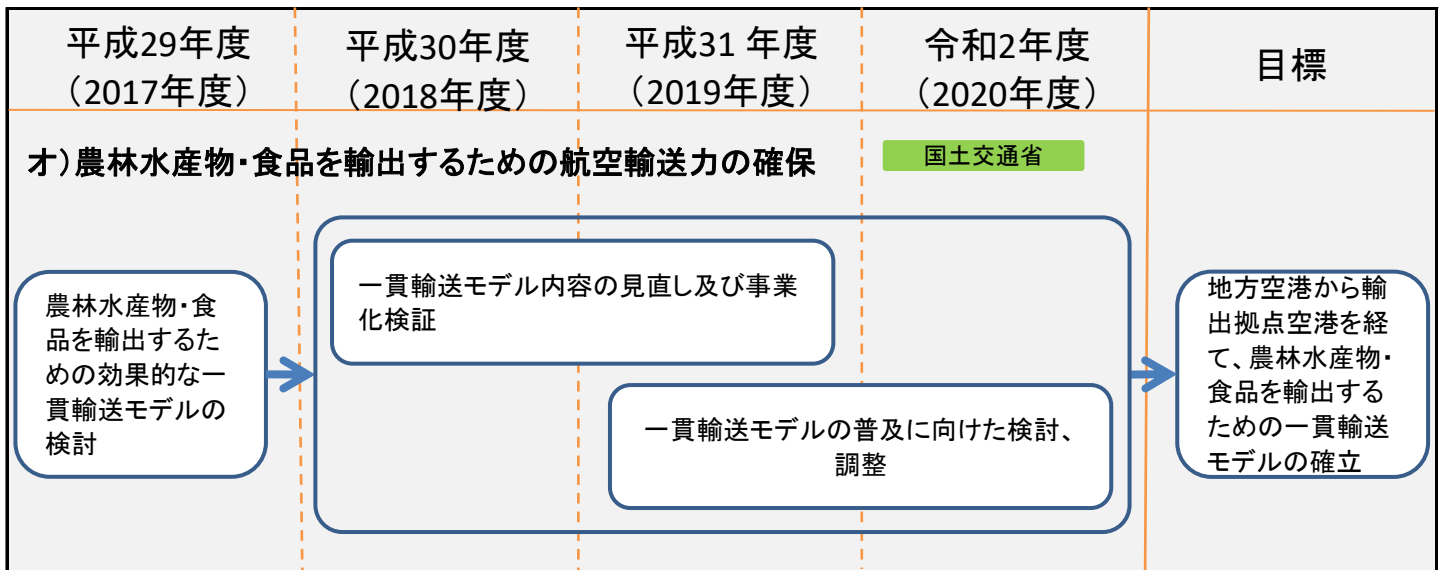
○プログラム本文対応箇所

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】

○KPI

[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30年度、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実証実験を行ったところ、コールドチェーン及び積載効率の課題が明確になった。令和元年度は、平成30年度実施の実証実験で明らかになったコールドチェーン等の課題解消に向けて、新型航空保冷コンテナの活用によるコールドチェーン確保や他の農林水産物等との混載による積載効率の向上に関する実証実験を行っているところ。また、効果的な一貫輸送モデルの普及に向けた検討を進めている。

○課題及び今後の対応の方向性

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を確立するとともに、地方公共団体等の関係事業者へ普及することにより農林水産物・食品の地方空港からの航空輸送力を確保し、輸出拡大を目指す。

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)

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

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% → 2018年度 76.1% → 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% → 2018年度 72% → 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)	令和2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 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				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)→72%(平成30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。

○効率的な輸送の推進のため、JR貨物においては、全国で30番目のE&S方式の設備を有する駅として、横浜羽沢駅を令和元年11月30日にリニューアル開業した。



○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。

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

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

4) 鉄道輸送の機能強化

イ) 鉄道貨物輸送サービスの向上の推進(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

鉄道貨物輸送サービスの改善のため、輸送障害時において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)を通じて、利用運送事業者に対し、遅延した列車の到着予定時刻を素早く情報提供する体制の構築を図る。【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% → 2018年度 76.1% → 2020年度 80%】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) 鉄道貨物輸送サービスの向上の推進(一部再掲) <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span>				物流ニーズに対応した鉄道利用の促進や輸送障害におけるサービス改善実現による鉄道輸送の競争力向上
IT-FRENSの活用等による積載率の向上【再掲】				

○施策の取組状況

JR貨物にあっては、輸送障害時に利用運送事業者がコンテナ位置をシステム上の「コンテナ位置・状態照会」で照会することにより、そのコンテナを積載している列車の『遅延予定時刻』『遅延事由』が表示されるサービスを提供。

○課題及び今後の対応の方向性

JR貨物にあっては、輸送障害時に利用運送事業者がコンテナ位置をシステム上の「コンテナ位置・状態照会」で照会することにより、そのコンテナを積載している列車の『遅延予定時刻』『遅延事由』が表示されるサービスを引き続き提供していく。

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

(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% → 2018年度 72% → 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)	令和2年度 (2020年度)	目標
ウ) JR貨物の経営安定化に向けた支援 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				JR貨物の 経営安定化
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				

○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) → 72%(平成30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 → 2018年度 74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)	令和2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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>				
<p>■ 荷待ち時間・荷役時間の削減等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バース予約調整システムの導入支援</li> <li>スワップボディコンテナ車両の導入支援</li> </ul>				
				<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月に物流総合効率化法を改正して以降、2020年2月末現在、113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、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

・バス予約調整システムの導入支援については、令和元年度に1件、スワップボディコンテナ車両の導入支援については、同じ令和元年度に2件の事業に対して補助の採択を行った。

【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,045百万円の内数】

・平成30年度に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。

## ○課題及び今後の対応の方向性

・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。

・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し、荷待ち時間の削減等を図ることとする。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課、参事官(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)	令和2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 <span style="float: right;">経済産業省</span>				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作成
<b>■ 物流施設における生産性向上にも資する研究開発</b> <div style="border: 1px solid black; 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31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4,874百万円の内数】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>ウ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 15%;">                     ニーズの把握、課題整理を実施                 </div> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> <div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 55%;">                     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="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> <div style="border: 1px solid blue; 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。荷姿やデータ仕様の標準化については、平成30年度に関係者の連携・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た。令和元年度に物流標準化協議会及び加工食品分野における物流標準化研究会を開催し、官民アクションプランを策定予定。

○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、平成29年度及び平成30年度の成果を基に令和元年度に協議会及び研究会を開催し、外装等の標準化に向けた官民アクションプランを策定し、関係者へ展開することで荷主、物流事業者等の連携・協働による効率化を推進する。

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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>エ) 物流拠点の整備推進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></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30年度までの実績値は92地区(約99%)となっている。

【平成31年度予算(国費) 社会資本整備総合交付金事業836,374百万円の内数】

○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】

○KPI

[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)	令和2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 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></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"> <li>・物流拠点の整備推進</li> <li>・臨海部の物流施設の更新・機能強化</li> </ul>

○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31年度予算(国費) 国際競争拠点都市整備事業10,188百万円の内数】

○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30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021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 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				
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				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

○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、令和元年度までに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。

【令和元年度当初予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

○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 14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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>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) <span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">農林水産省</span></p> <div style="border: 1px solid #000; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>強い農業・担い手づくり総合支援交付金により、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</p> </div> <div style="border: 1px solid #000; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>食品流通の合理化</p> </div>				

○施策の取組状況

平成31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2件を予定。  
【平成31年度予算(国費) 強い農業・担い手づくり総合支援交付金 23,024百万円の内数】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>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</p> <p style="text-align: right;">国土交通省</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">                     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                      (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)                 </div>				<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px;">                     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                 </div>

○施策の取組状況

広域的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31年度当初予算(国費) 社会資本整備総合交付金(広域連携事業)29,639百万円の内数】

○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)	令和2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。
- ・引き続き、業界や荷主のニーズを把握しつつ、必要な検討を行っていく。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局参事官(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% → 2018年度 39.0% → 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 → 2018年度 12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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>ア) 都市中心部等における物流の円滑化(一部再掲)</b></p> <p>■ 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>				共同輸配送の取組の拡大
<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>				
<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、令和2年2月末までに19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、令和元年度に4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、2018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。

【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】

【令和元年度補正予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費22,000百万円の内数】

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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) 荷さばき駐車施設の整備促進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				
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				・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

###### ○施策の取組状況

全国駐車場政策担当者会議(令和2年1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)	令和2年度 (2020年度)	目標
ウ) より良好な駐車秩序の確立 <span style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">警察庁</span>				交通渋滞の緩和及び環境負荷の低減
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				

○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)

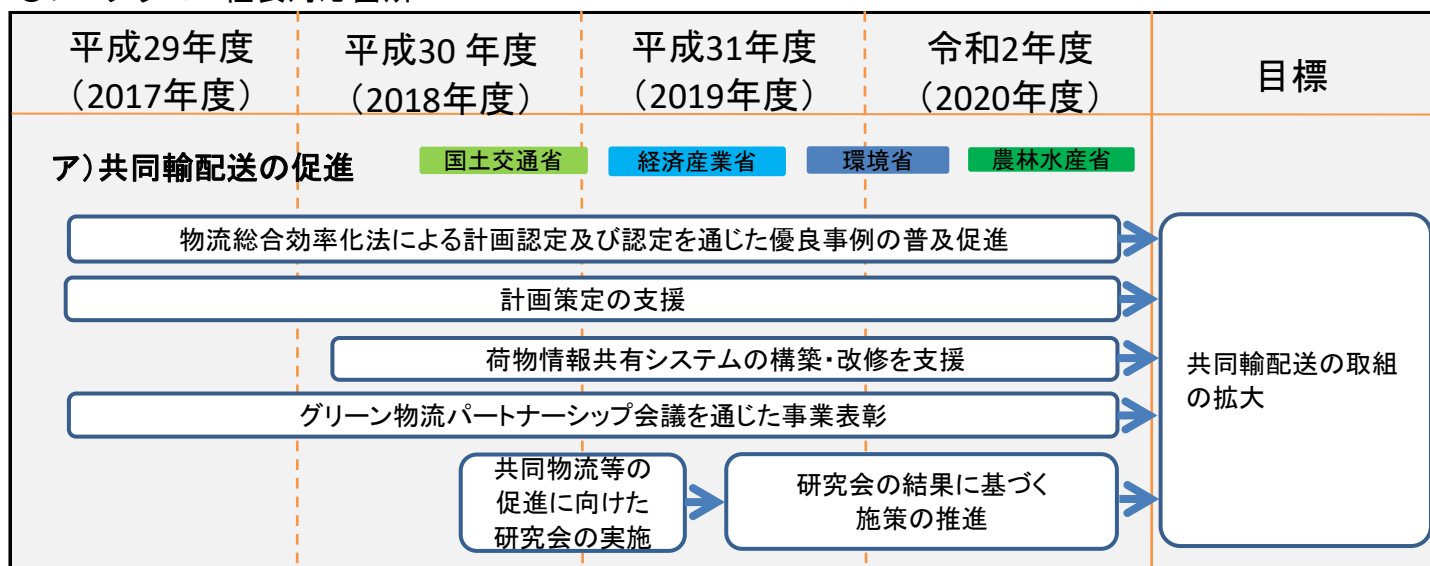
○プログラム本文対応箇所

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% → 2018年度 39.0% → 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 → 2018年度 12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、令和2年2月末までに19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、令和元年度に4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、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である内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」内で検討を行っており、令和元年8月に研究開発計画が承認され、同年11月には「物流・商流データ基盤に関する技術の開発」や「省力化・自動化に資する自動データ収集技術の開発」の研究実施にあたり、13件の研究責任者が選定された。  
 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、平成30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、令和元年6月に「連携による持続可能な物流」に向けた提言を取りまとめた。  
 【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】  
 【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、令和元年度に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。

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

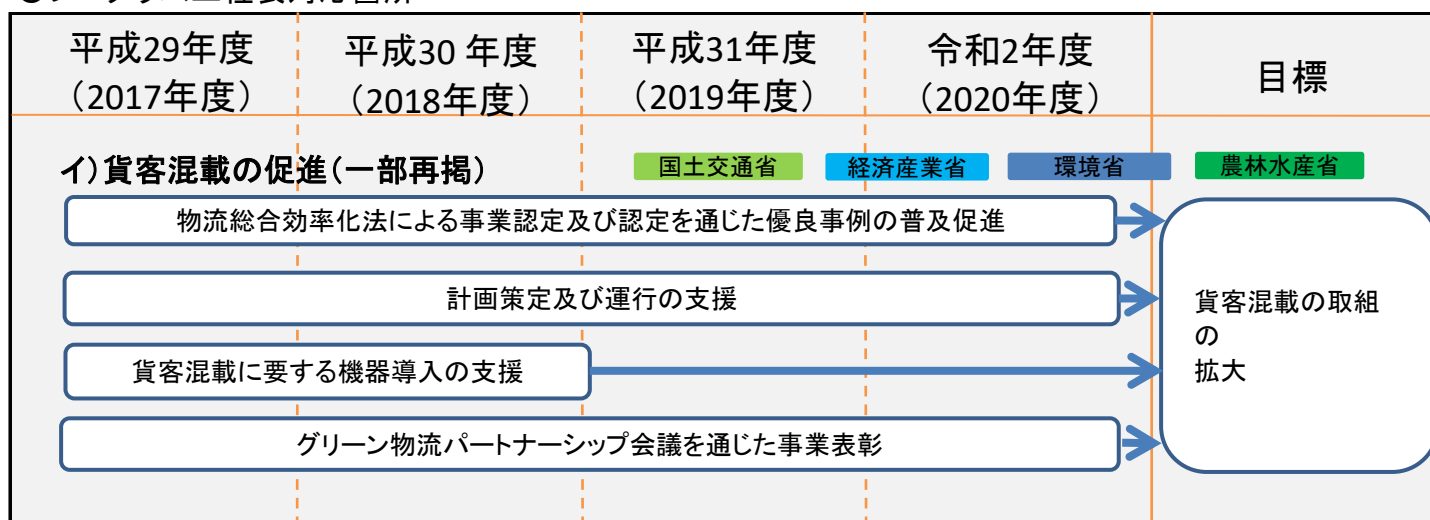
2) 地域における人口減少、高齢化に対応する

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、令和2年2月末までに9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、令和元年度に2件の貨客混載の取組に支援を行った。  
【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】

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、令和元年度に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)、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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>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 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験及び社会実装の実施</li> <li>・地域特性を活かした多様なビジネスモデルの検討</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転に対応した道路空間の基準等を整備</li> </ul> </div>				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>2025年目処に限定地域での無人自動運転移動サービスの全国普及</p> </div>

○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、令和元年11月には道の駅「かみこあに」において自動運転サービスの本格導入を開始した。  
 自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカー等)を道路附属物として位置付け(民間事業者の場合は占有物件とする)る等のため、令和2年2月に道路法改正案を閣議決定した。  
 【令和度年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数、科学技術イノベーション創造推進費55,500百万円の内数】

○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)の実験を引き続き実施し、準備の整った箇所から順次、社会実装を実現する。  
 自動運転車のための専用空間、道路に敷設する電磁誘導線など、自動運転に対応した道路空間の基準等を整備する。

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

ア) ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築

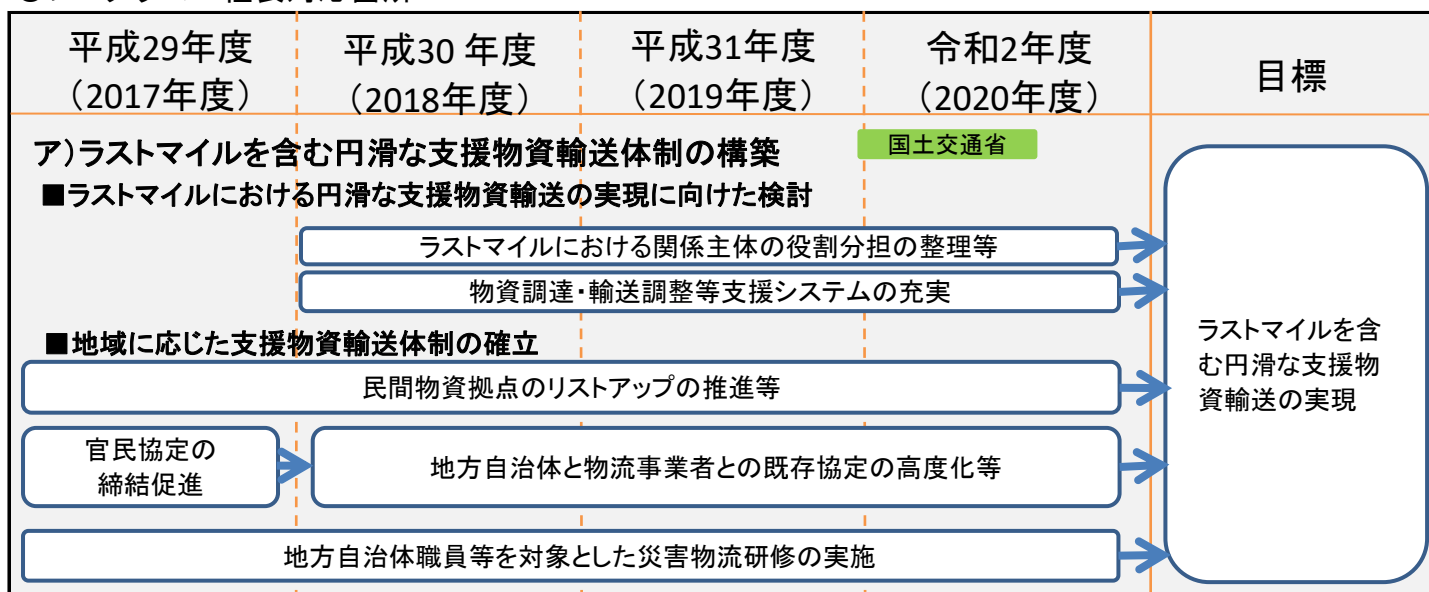
○プログラム本文対応箇所

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% → 2018年度 85% → 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。(令和1年10月)
  - ・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等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 40(平成31年3月末)
  - ・全国における民間物資拠点数 1,484(平成31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31年3月末)・保管協定締結数 46(平成31年3月末)・輸送・保管に係る専門家派遣協定締結数 85(平成31年3月末)
  - ・「ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送の実現に向けた調査検討会」を開催し、地方公共団体向け災害時に活用するためのハンドブックを策定・周知した。(平成30年12月～平成31年3月)
  - ・平成31年3月に策定した地方公共団体向けのハンドブック(「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」)を活用し、地方公共団体と連携した実動訓練を実施した。(令和2年1月～2月)
- 【平成31年度予算(国費) 災害に強い物流システム構築事業 13百万円】

○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。
- ・平成31年3月に策定した地方公共団体向けのハンドブック(「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」)を活用し、地方公共団体と連携した実動訓練を実施する予定。(令和2年1月～2月)

担当省庁:国土交通省(総合政策局参事官(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m<sup>3</sup>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靭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)	令和2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 <span style="float: right;">経済産業省</span>				天然ガストラックによる災害時の物資輸送の強靭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～令和3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3年間において、49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31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 800百万円の内数】

###### ○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、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31年度は、東京、名古屋、大阪の3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靭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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>ウ) 道路の防災・減災対策</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p>				<p>緊急輸送道路等の耐震化、道路の啓開・復旧の迅速化</p>
<p>・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</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>				

○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。

国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充する道路法改正案について、令和2年2月に閣議決定した。

【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数、社会資本整備総合交付金871,341百万円の内数、防災・安全交付金1,317,318百万円の内数】

○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

エ) 港湾の防災・減災対策

○プログラム本文対応箇所

大規模災害が発生した際にも港湾機能を維持するため、耐震強化岸壁の整備や「粘り強い構造」の防波堤の整備、コンビナート護岸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、基幹的広域防災拠点における運用体制の強化、港湾BCP・広域港湾BCPの見直し、BCPに基づく関係機関との訓練等により、災害時の港湾機能の早期回復を図る。

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% → 2018年度 53% → 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% → 2018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% → 2018年度 82% → 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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>エ) 港湾の防災・減災対策</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <p><b>■大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・港湾における高潮浸水被害低減対策</li> <li>・私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</li> <li>・基幹的広域防災拠点における運用体制の強化</li> <li>・港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上のための見直し</li> <li>・BCPに基づく港湾管理者や民間事業者等との訓練</li> </ul> <p><b>■津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>				<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・高波・暴風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とともに、「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」を設置し、近年の台風災害等で明らかになった課題に対して今後の取組を検討している。
- ・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。
- ・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BCPについては、地震・津波や台風の大規模災害時における港湾機能の早期回復を図るため、適宜見直しを進めている。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。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

### ■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。

【令和元年度予算(国費) 直轄港湾海岸事業 144億円の内数、防災・安全交付金 13,173億円の内数】

## ○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。
- ・令和元年台風第15号等に伴う高潮・高波・暴風による被害を受け、港湾等において高潮・高波・暴風対策を検討する。
- ・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、耐震化、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、耐震化を実施した空港数(16空港)

【2018年度 0% → 2020年度 100%】

[42] 空港BCPの策定空港数(95空港)

【2018年度 17% → 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)	令和2年度 (2020年度)	目標
オ) 空港の防災・減災対策				
	<p>「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、耐震化、及び各空港BCPの再構築を検討</p>	<p>国土交通省</p> <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、耐震化を実施</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、耐震化等、所要の対策を講じている。

【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)】

【空港BCP策定状況 95空港のうち、16空港(2018年度)】

○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・耐震化を推進する。また、空港BCPについては、2019年度末までに全ての空港(95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(航空局航空ネットワーク部空港技術課)



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)	令和2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 <span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">農林水産省</span></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> <div style="border: 1px solid #008000; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0; text-align: center;"> <p>災害発生後の地域水産業の早期回復の拠点の確保</p> </div>				

○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31年度予算(国費) 水産基盤整備事業710億円の内数】

○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している。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

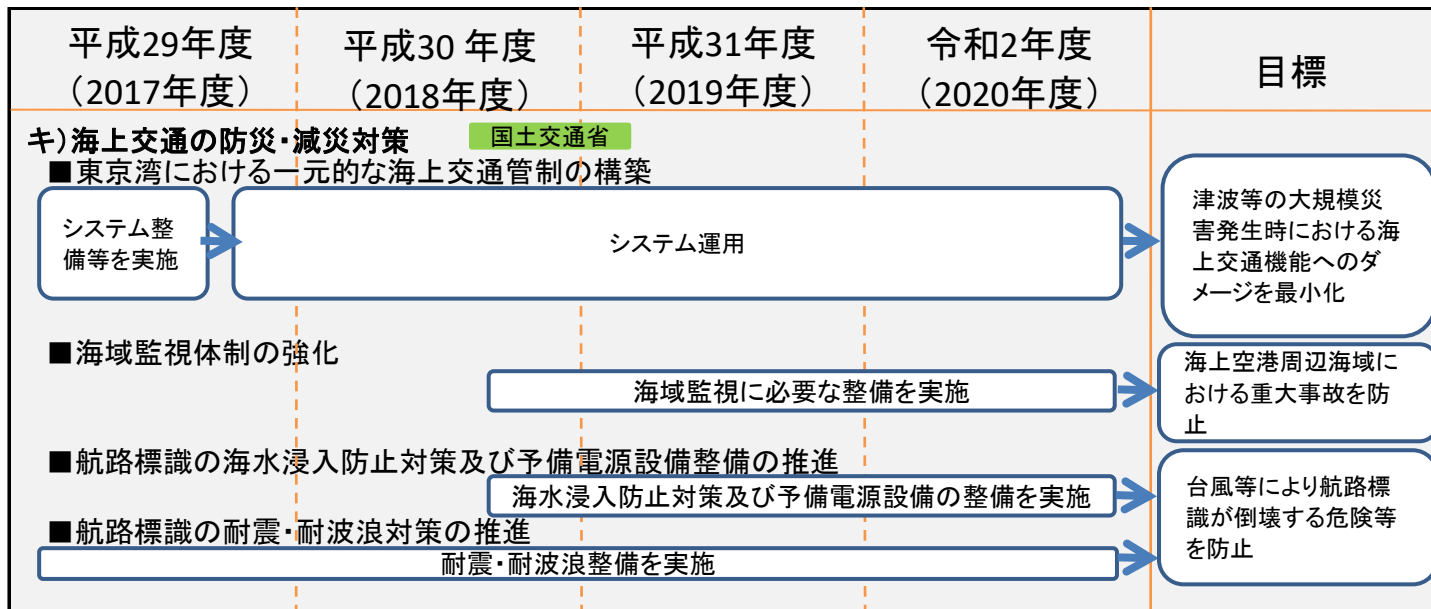
[44] 海上交通管制の一元化実施海域

【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13基の整備を実施した。

【令和元年度予算(国費) 船舶交通安全基盤整備事業10,003百万円の内数】

## ○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)	令和2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				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 国土交通省				
■ 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

・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ため、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実施。(通年)

・平成26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(総合政策局参事官(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

###### 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)	令和2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
貨物鉄道事業者におけるBCPの策定及び深度化を促進				

###### ○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 9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)	令和2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) <span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">農林水産省</span></p> <p>強い農業・担い手づくり総合支援交付金により、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>				<p>食品流通の合理化</p>

○施策の取組状況

平成31年度の防災対応施設の整備実施数は3件を予定。

【平成31年度予算(国費) 強い農業・担い手づくり総合支援交付金 23,024百万円の内数・卸売市場の緊急対策(強担)217百万円】

○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)	令和2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"> <li>・制度を適切に運用</li> <li>・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</li> </ul>				

○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】

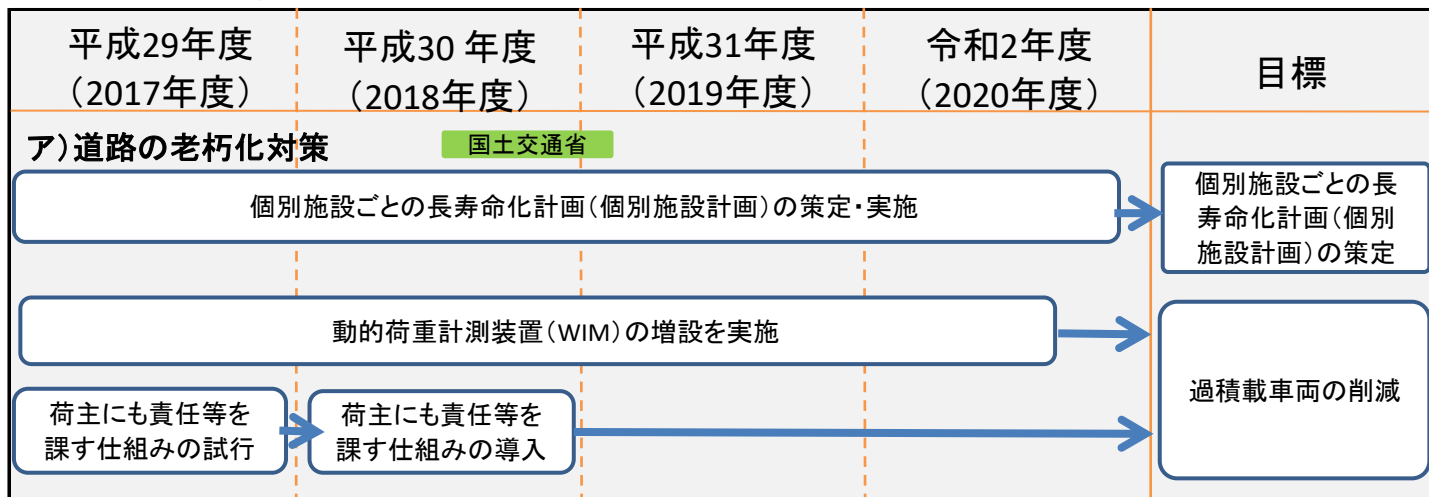
○KPI

[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81%(2018年度末時点)

トンネルの策定状況 : 約53%(2018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、令和元年度より基地取締りにおける荷主情報の聴取を本格導入した。

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。

【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数、社会資本整備総合交付金871,341百万円の内数、防災・安全交付金1,317,318百万円の内数】

○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とともに、それらについて、令和2年度より創設予定の道路メンテナンス事業補助制度によって、計画的に支援する。

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

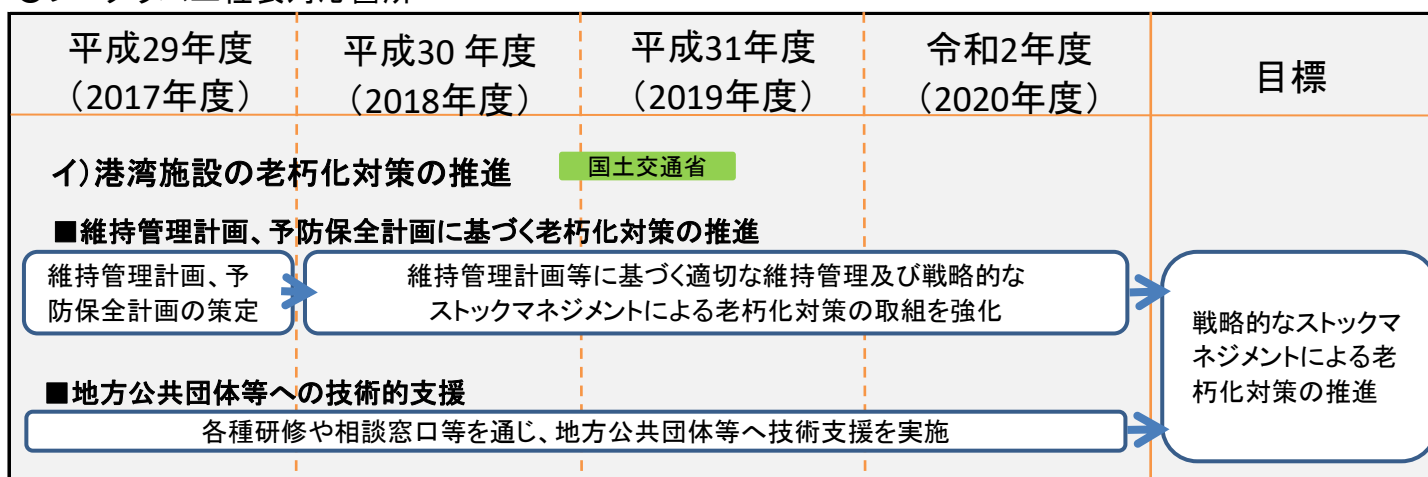
○プログラム本文対応箇所

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。2017年度には長寿命化計画(個別施設計画)の策定が完了したが、引き続き、技術的支援を継続している。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>ウ) 漁港の老朽化対策</b> <span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">農林水産省</span>				
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31年度予算(国費) 水産基盤整備事業 710億円の内数】

###### ○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 → 2018年度 74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)	令和2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、2019年11月末現在、96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(総合政策局参事官(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

3) セキュリティ対応等

ア) KS/RA制度の効率的実施

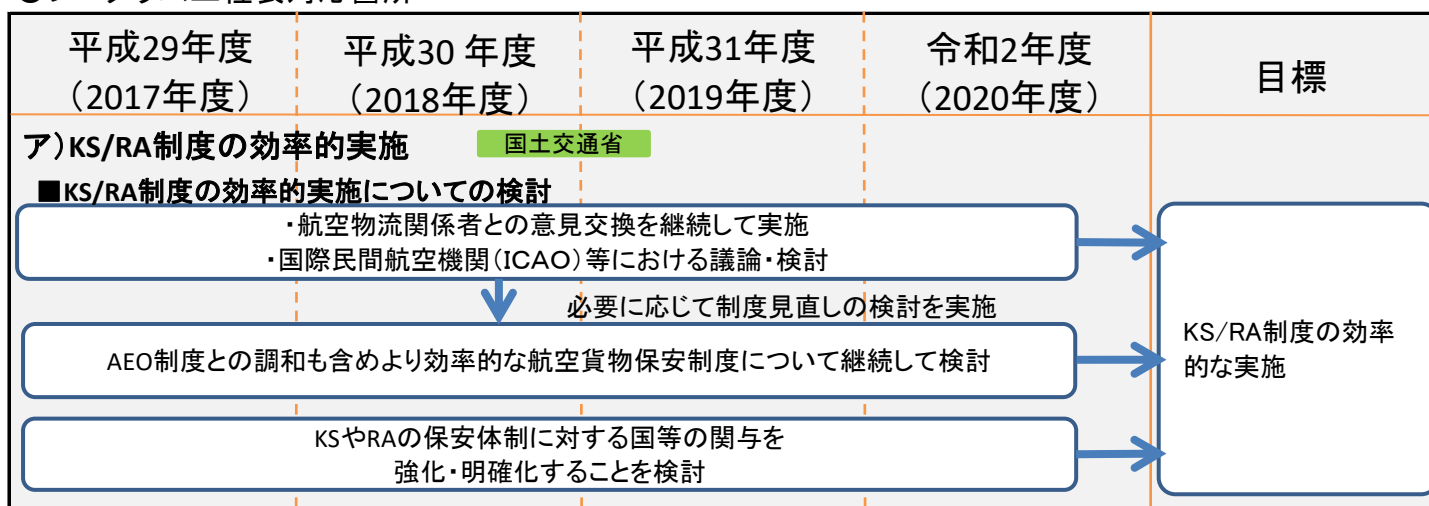
○プログラム本文対応箇所

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保安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

KS/RA(特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等)制度の効率的な実施について、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54社、令和元年度は55社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

KS/RA(特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等)制度の効率的な実施について、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】

○OKPI

[52] ソマリア周辺海域における日本船舶の海賊被害件数

【2016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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>イ) ソマリア周辺海域の海賊対策</b> <span style="float: right; background-color: #92d050;">国土交通省</span>				
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」(令和2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」(令和元年6月～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(令和元年10月～12月、令和元年11月～12月、令和2年2月～3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ービルディング事業を実施する。【国土交通省】

○KPI

[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  
【2017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)	令和2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	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
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に関する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ービルディング事業				

○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に関する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ー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2020年1月にマレーシアの航行援助施設12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ービルディングを実施予定。  
【令和元年度予算(国費) 29百万円】

○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% → 2018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)	令和2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 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>				
■ 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58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% → 2018年度 39.0% → 2020年度 50%】

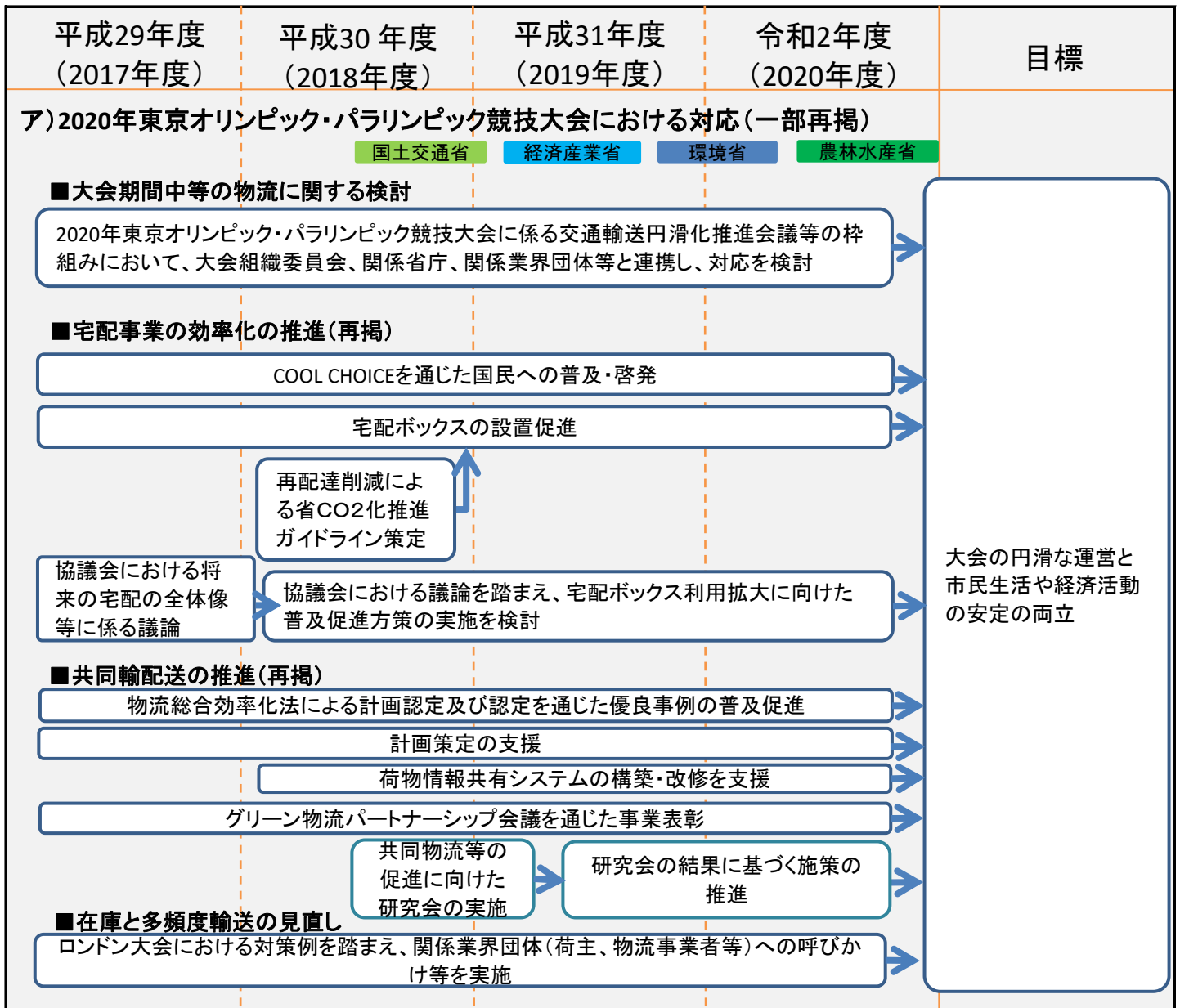
###### [4] 物流総合効率化法による認定件数(輸配送の共同化)(再掲)

【2016年度 3件 → 2018年度 12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

大会期間中の交通量削減に向け、荷主と物流事業者が協働して取り組むよう、関係省庁等と連携した関係業界への働きかけを強化しており、昨年11月には大会期間中の具体的な取組例を示した「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流に係るご協力をお願い」を業界団体に発出したほか、大手物流事業者との個別協議を行った。

また、連携・協働の取組の後押しするべく、昨年6月には「共同物流等の促進に向けた研究会」において「連携による持続可能な物流」に向けた提言を取りまとめた。

○課題及び今後の対応の方向性

政府広報等を通じて改めて企業や消費者に周知し、物流対策の徹底を呼び掛けるほか、大手物流事業者との個別協議を継続する。

物流に関わる混雑緩和策、規制情報等については荷主を含むサプライチェーン関係者との意見交換を通じ広くかつ早期に周知する。

大会の成功に向けて、引き続き関係省庁や産業界等と連携しながら、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図っていく。

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% → 2018年度 76.1% → 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 → 2018年度 351億トンキロ → 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 → 2018年度 177億トンキロ → 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)	令和2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"> <li>・効率的かつ低炭素な輸送モード等への転換</li> <li>・事業者連携による低炭素な輸配送システムの構築</li> </ul>				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、令和元年度に16件の事業に対して補助の採択を行っている。  
【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業の一部 1,045百万円の内数】

○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)	令和2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 <span style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">経済産業省</span></p> <div style="border: 1px solid #0070C0; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; width: 60%;">                     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> <span style="font-size: 2em; color: #0070C0; vertical-align: middle;">→</span> <div style="border: 1px solid #0070C0; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; width: 20%;">                     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るなど所要の改正を行った。  
 これらを踏まえ、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

新たに荷主となる事業者を中心に、引き続き第196回通常国会で成立した改正省エネ法に関する内容の周知を図る。  
 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」において整理された方向性のもと、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」)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 → 2018年度 351億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

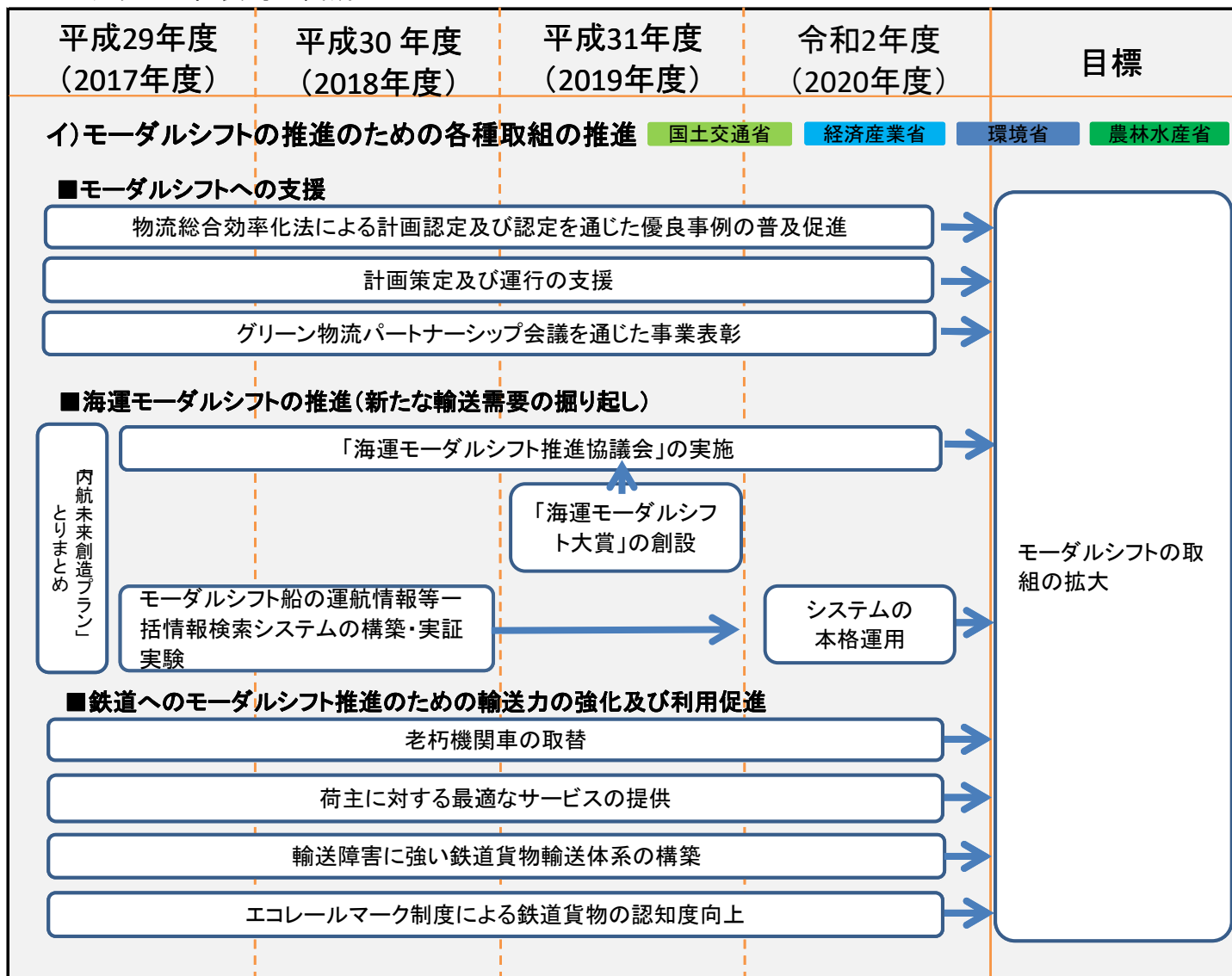
###### [6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2016年度 197億トンキロ → 2018年度 177億トンキロ → 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% → 2018年度 72% → 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、令和2年2月末まで84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、令和元年度に15件のモーダルシフトの取組を支援を行った。  
【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】

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、令和元年度に4件(国交省2、経産省2)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、2019年3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制度案について検討し、方向性の整理を行った。

荷主企業1社、物流事業者1社を第1回の海運モーダルシフト大賞として選定し、2020年2月に表彰を実施した。

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) → 72%(平成30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:175件(198品目)(令和2年3月時点)  
エコレールマーク認定企業:92件(令和2年3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WGIにて整理された方向性のもと、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」表彰を実施し、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)、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

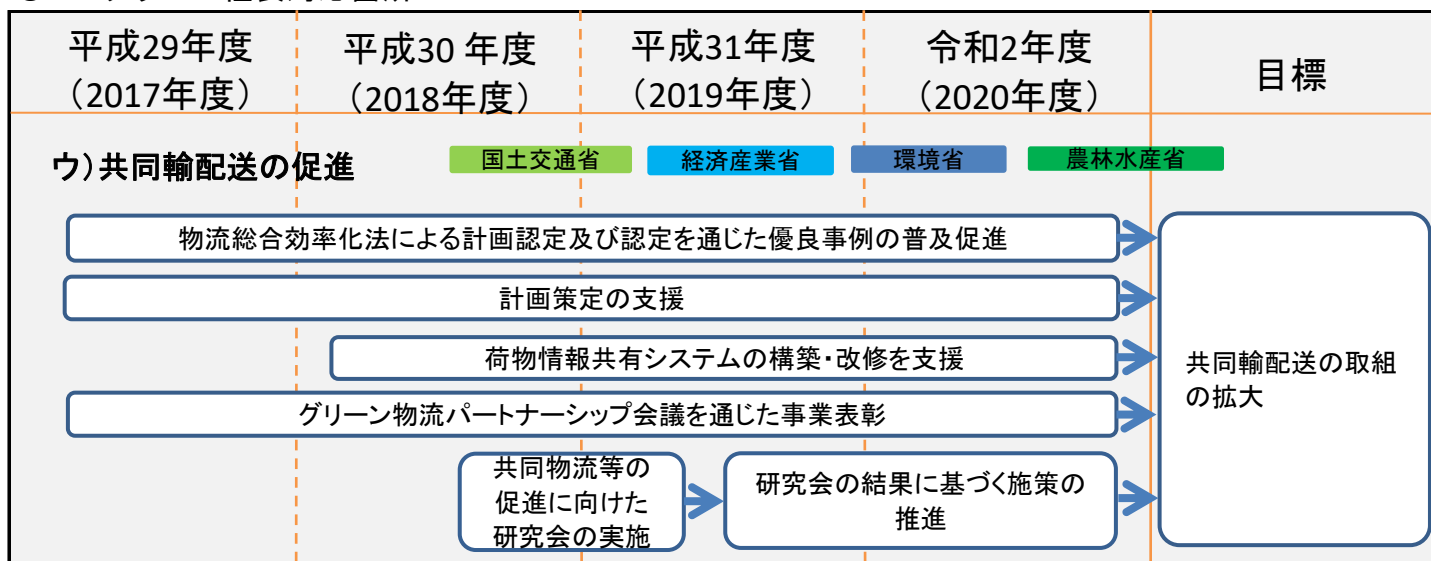
[1] 輸送モード別積載効率(再掲)

【トラック:2016年度 39.9% → 2018年度 39.0% → 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 → 2018年度 12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、令和2年2月末までに19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、令和元年度に4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、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である内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」内で検討を行っており、令和元年8月に研究開発計画が承認され、同年11月には「物流・商流データ基盤に関する技術の開発」や「省力化・自動化に資する自動データ収集技術の開発」の研究実施にあたり、13件の研究責任者が選定された。

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、2018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、令和元年6月に「連携による持続可能な物流」に向けた提言を取りまとめた。

【令和元年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業37百万円の内数】

【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、令和元年度に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。

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）

(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、省人化・省エネ化の同時実現に向けた自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの普及を促進する。【国土交通省・環境省】

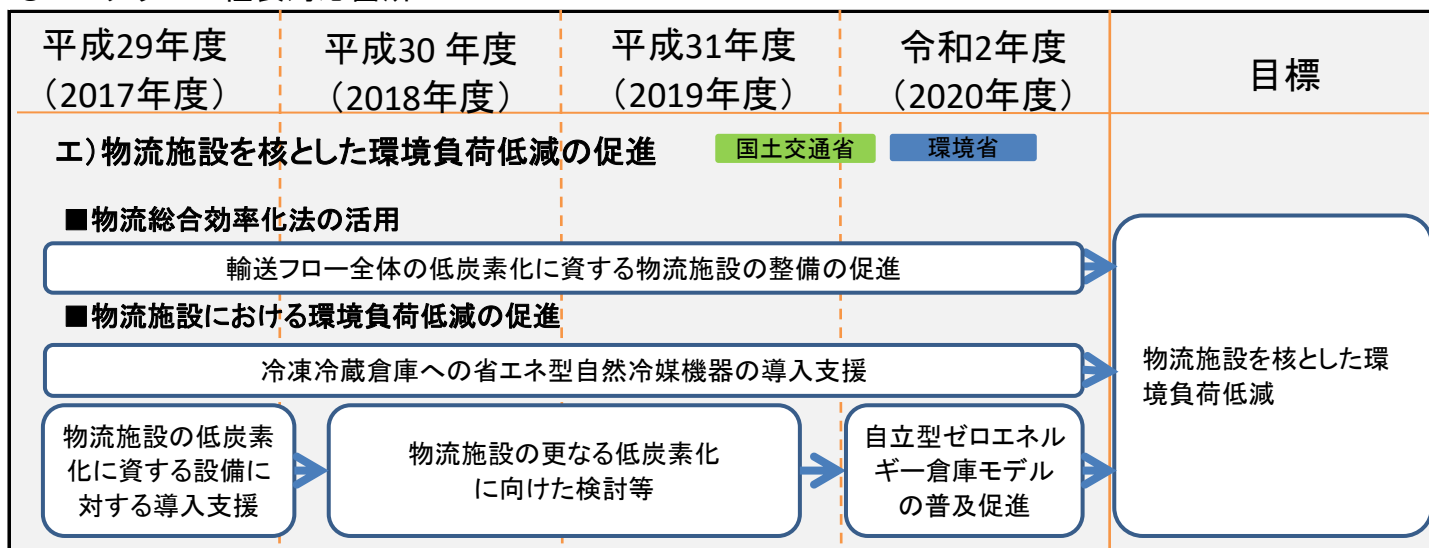
○OKPI

[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 → 2018年度 4,710件 → 2020年度 3,100件】

※2017年度までの対策評価指標は、省エネ型自然冷媒機器の補助事業による導入実績数(規模によらず1件としてカウント)を自然冷媒機器累積導入数としていたが、2018年度以降は波及効果を考慮した国内での導入数を指標としている。

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

・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ため、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実施。

・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～R4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。

【平成31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 当初予算:7,500百万円の内数、補正予算:300百万円の内数】

○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するとともに、省エネ化・省人化を同時実現に向けた自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの普及を促進する。

担当省庁：国土交通省（総合政策局参事官（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）



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

オ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進

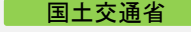
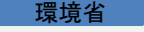
○プログラム本文対応箇所

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】

○KPI

【58】促進区域において運転が開始されている事業数  
 【0事業(2019年度) → 地域・関係者のご理解を前提に5事業(2030年度)】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<b>オ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進</b>				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、令和元年度: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、平成31年4月に施行された「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」により、一般海域の占用に関する手続を創設した。また、令和2年2月に施行された「港湾法の一部を改正する法律」により、国が洋上風力発電設備の設置等の基地となる港湾を指定し、当該港湾の埠頭を発電事業者に長期間貸し付ける制度を創設し、洋上風力発電のより一層の円滑な導入に取り組んでいく。

あわせて、経済産業省と連携して、港湾区域において、平成29年度に構造、施工に関する基準、平成30年度に維持管理審査基準をとりまとめ、令和元年度は一般海域における構造、施工、維持管理に関する基準の検討を実施している。

### ⑤CO2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。

【令和元年度予算(国費) 港湾整備事業2,760億円の内数】

【令和元年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業1,045百万円の内数】

【令和元年度予算(国費) 海洋環境対策費3億円】

## ○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)	令和2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31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 530百万円】

【電動化対応トラック・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等普及加速化事業 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

JR貨物が取得した高性能機関車に対する税制支援により、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】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
イ) 鉄道貨物輸送の更なる省エネ化				<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;">                     鉄道貨物輸送の競争力向上                 </div>
<div style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">                         老朽機関車の取替【再掲】                     </div>			国土交通省	

○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)→72%(平成30年度)

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を図るため、必要な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)

(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% → 2018年度 81% → 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% → 2017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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p>ウ) 渋滞対策 <span style="background-color: #90EE90; padding: 2px;">国土交通省</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路やバイパスの整備</li> <li>・ICTやAI等を活用した交通マネジメントの強化</li> <li>・交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討</li> <li>・大型商業施設による渋滞対策の強化</li> <li>・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</li> </ul>				<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の評価し、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。令和元年度は東北中央自動車道(南陽高畠～山形上山)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、高速道路を賢く使うための料金体系について、国土幹線道路部会中京圏小委員会において検討し、令和元年12月に基本方針を策定、令和2年2月に中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)を策定した。

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運用を令和2年1月から重要物流道路沿道において開始するとともに、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。

【令和元年度予算(国費) 道路関係予算1,934,649百万円の内数】

## ○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。中京圏については、中京圏小委員会の基本方針、及び中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)を踏まえ、名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、新たな料金体系を導入する。

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運用を重要物流道路沿道において進めるとともに、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

- [59] 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 → 2018年度 16,024千人・時間/年 → 2020年度 約5千万人・時間/年】
- [60] 信号制御の改良によるCO2の排出抑止量  
【2014年度 0t-CO2/年 → 2018年度 27,571t-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)	令和2年度 (2020年度)	目標
エ) 交通流対策の推進				
<div style="border: 1px solid black; 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 black; 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。  
【令和元年度当初予算(国費補助) 特定交通安全施設等整備事業費20,128百万円の内数】

○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

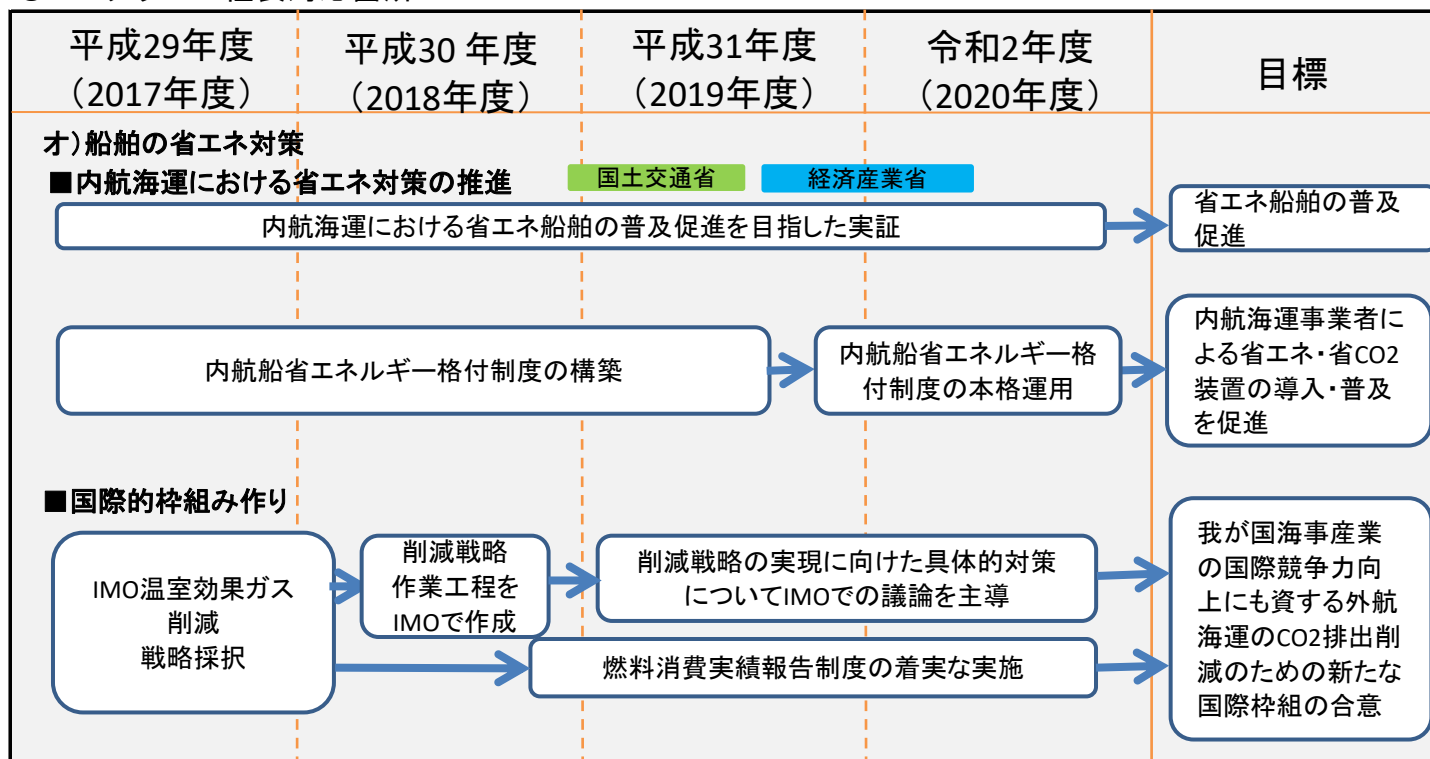
○プログラム本文対応箇所

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、船舶の環境性能を「見える化」する内航船省エネルギー格付制度の普及促進により、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会議に提案したところ、国際合意に向けた取組を着実に推進する。新たな国際枠組みの創設を通じて、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11件の実証事業に対して支援を実施している。  
【令和元年度予算(国費) 貨物輸送事業者と荷主の連携等による運輸部門省エネルギー化推進事業費補助金 6203百万円の内数】

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29件に格付けを付与した(2020年2月末現在)。

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、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、2019年5月のIMO会議に提出した。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CO<sub>2</sub>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。

【令和元年度予算(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14百万円】

## ○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。

2019年度に本格運用開始予定の内航船省エネルギー格付制度については評価の精度向上に向けた取組みを実施する。

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会議に提案しており、5年以内に国際合意されるよう引き続き国際交渉を主導する。

2019年1月から開始された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。

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>カ) LNGバンカリング拠点の形成</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span></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>
<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、我が国港湾において拠点を形成する。</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。

【令和元年度予算(国費)港湾整備事業2,760億円の内数】

【令和元年度補正予算(国費)経済活力の維持・向上に資する港湾整備10,745百万円の内数】

○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)

(2) 地球環境問題に備える

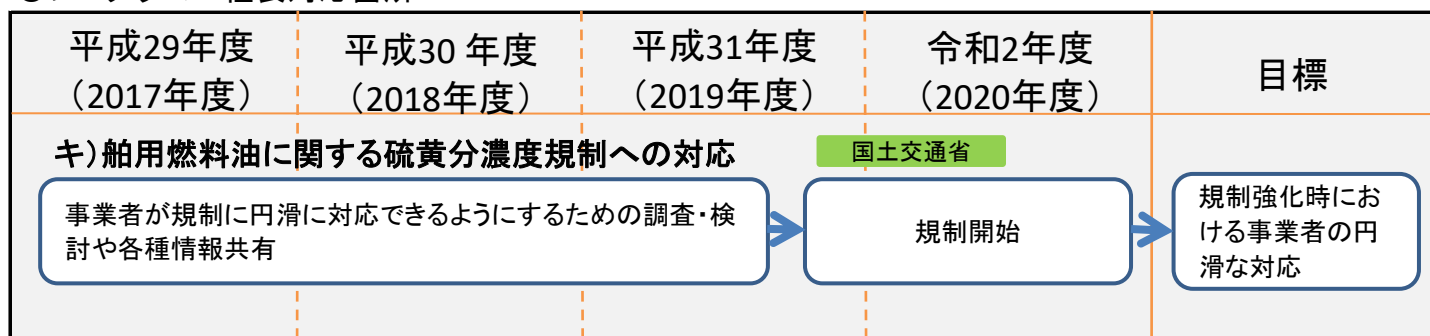
2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

キ) 船用燃料油に関する硫黄分濃度規制への対応

○プログラム本文対応箇所

2020年1月から開始された船用燃料油の硫黄分濃度規制に適合した燃料油の適切な品質と安定供給の確保に関する取組、規制対応に伴って生じる諸コストの社会全体での適切な分担に関する取組、規制適合油の需給・価格の安定化を図るための取組を進め、関係業界が規制に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

船舶の設備の調査や実験等を通じ、船舶が改造を行うことなく安全に使用できる規制適合油の性状について石油業界と調整を実施した。令和元年夏には、さまざまな内航船でトライアル運航を行い、問題がないことを確認した。これらの取り組みを踏まえ、海運業界が規制適合油を適切に使用できるよう、規制適合油の使用に関する手引書を公表した。

また、規制対応に伴って生じる諸コストの社会全体での適切な分担に向け、燃料サーチャージの導入促進のためのガイドラインを公表した。あわせて、荷主も含め広く社会の理解を得るため、経団連等との共催で東京においてシンポジウムを開催したほか、全国各地で説明会を開催した。

さらに、規制適合油の需給・価格の安定化に向け、ほかの燃料油へ需要を分散させるため、A重油専焼船の建造支援、排ガス洗浄装置(従来の廉価な高硫黄燃料油を使用)の導入促進、LNG燃料船の導入促進を実施している。

【令和元年度予算(国費) 硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)の排出削減に向けた取組事業80百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

今回の規制強化が円滑に施行されるよう、本件に関する相談窓口を省内に設置したところであり、今後も引き続き、動向を丁寧にフォローする。

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)

(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推進

○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国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化  
中、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・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月公表)を踏まえ、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策からなる国際コ  
ンテナ戦略港湾政策を推進している。平成31年3月、「最終とりまとめ」以降5年が経過したことから、これ  
までの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、「国際コンテナ戦略港湾政策推進  
委員会最終とりまとめフォローアップ」を公表した。今後は、欧州・北米をはじめ中南米・アフリカ豪州等多  
方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標とし、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「  
Convenience(利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指し、重点的・効率的な  
集貨を促進するとともに、港湾物流の生産性向上に向けて、新・港湾情報システム「CONPAS」の活用をは  
じめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組及び港湾関連データ連携基盤の構築の一体的な実施  
を加速させるなど、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。【国土交通省】

OKPI

[22]我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力

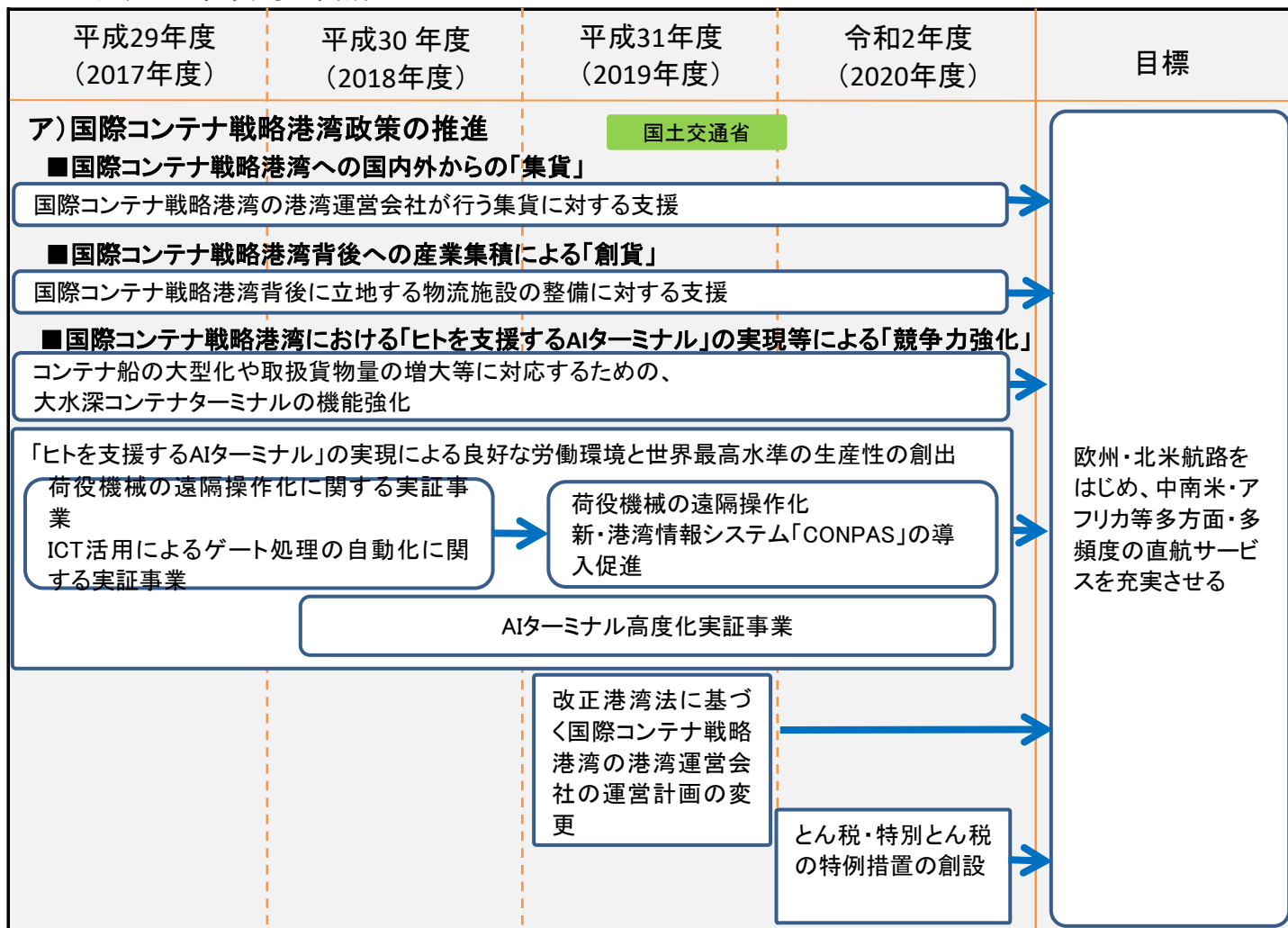
【2019年度

京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)

阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)

→ 2023年度 京浜港及び阪神港において、現行の運航頻度の維持・増加に努めつつ、現行以上の輸送  
力を確保する。】

○プログラム工程表対応箇所



○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。  
 ○横浜港において、令和元年5月に、欧州基幹航路が寄港を再開した。  
 ○神戸港において、平成30年のコンテナ取扱貨物量は約294万TEUを記録し、2年連続で過去最高を更新した。

【令和元年度予算(国費)港湾整備事業2,760億円の内数、国際戦略港湾競争力強化対策事業等13億円、港湾の完全電子化の推進に必要な経費3億円】  
 【令和元年度補正予算(国費)経済活力の維持・向上に資する港湾整備10,745百万円の内数、港湾のソフト機能改善事業198百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標とし、重点的・効率的な集貨を促進するとともに、新・港湾情報システム「CONPAS」の活用をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組及び港湾関連データ連携基盤の構築を一体的に実施するなど、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。  
 また、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出することにより、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

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】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
エ) 新型航空保冷コンテナの研究開発		国土交通省		
新型航空保冷コンテナの研究開発		新型航空保冷コンテナの活用		我が国の農林水産物・食品の輸出額の拡大

○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、平成29年度から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きた結果、中・大型航空機用と小型航空機用ともに令和元年11月30日時点で完成しているところであり、民間企業による市場投入に向けた調整が行われている。

※ 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

【令和元年度予算(国費) 交通運輸技術開発推進制度による技術開発事業135百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

新型航空保冷コンテナの活用に民間企業と連携して取り組むことで、農林水産物・食品の内陸空路コールドチェーン網の構築を図る。

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”

(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)	令和2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;"> <span style="background-color: #4a4a8a; color: white; padding: 2px;">内閣府</span> <span style="background-color: #76b82a; color: white; padding: 2px; margin-left: 10px;">国土交通省</span> <span style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px; margin-left: 10px;">経済産業省</span> </p> <p style="text-align: center; border: 1px solid blue; border-radius: 10px; 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 <span style="font-size: 2em; color: blue;">➔</span></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

戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」において、「物流・商流データ基盤に関する技術の開発」「省力化・自動化に資する自動データ収集技術の開発」の公募を実施し、令和元年11月に13件の研究責任者を選定。まず、4業種等(①日用消費財、②ドラッグストア・コンビニ等、③医薬品・医療機器等 ④地域物流)にてプロトタイプの物流・商流データ基盤の構築及び生産性向上を目的とした業務モデルの概念実証(PoC)等に着手。

【令和元年度予算(国費) 科学技術イノベーション創造推進費28,000百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

社会実装に向けては、構築する物流・商流データ基盤の利用者拡大が課題。その対応として、関連業界、アカデミア等との情報交換会等を実施するなどして、オールジャパンとなる体制作りを推進する。

また、今後の国際展開を見据え、欧州等との連携を密にし、国際協調力のある物流・商流データ基盤構築を目指す。

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

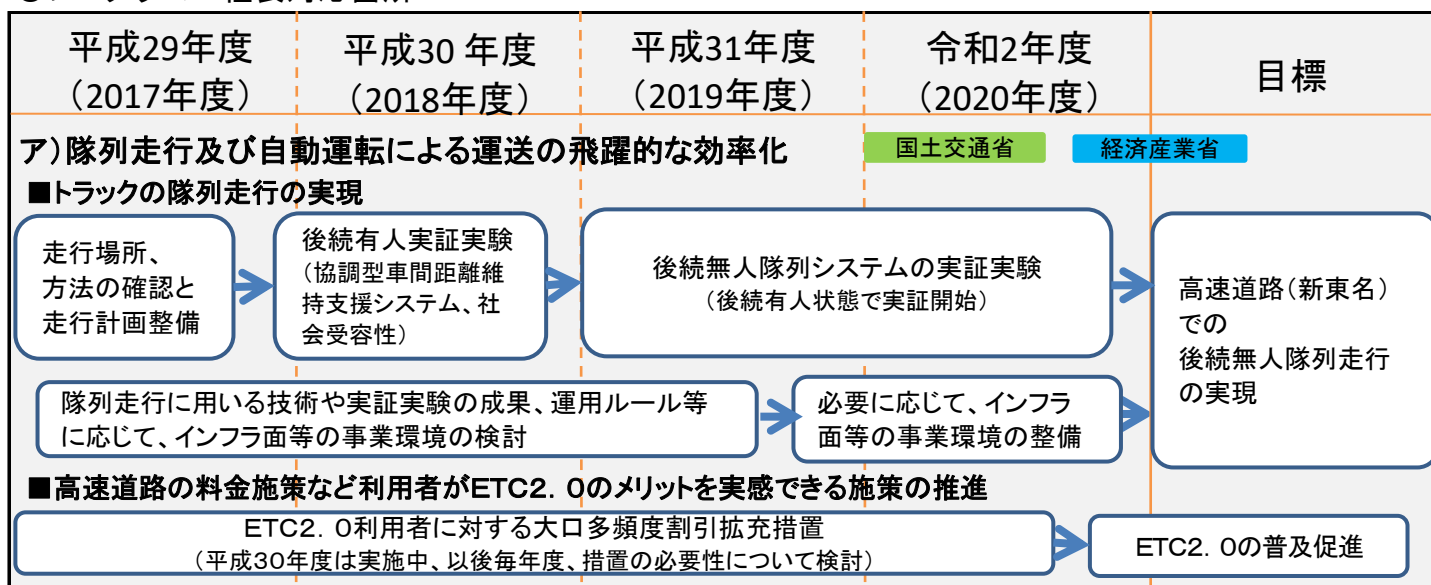
○プログラム本文対応箇所

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

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車無人システムの実証実験(後続有人状態)を開始するとともに、同年6月より走行区間を拡大し、トンネルや夜間の走行など多様な走行環境での電子牽引技術の検証等を実施しているところ。

【平成31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 4, 200百万円の内数】

○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車無人隊列システム(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、隊列走行車の隊列形成・解除スペースの整備など、新東名・新名神を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ支援を推進します。

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)

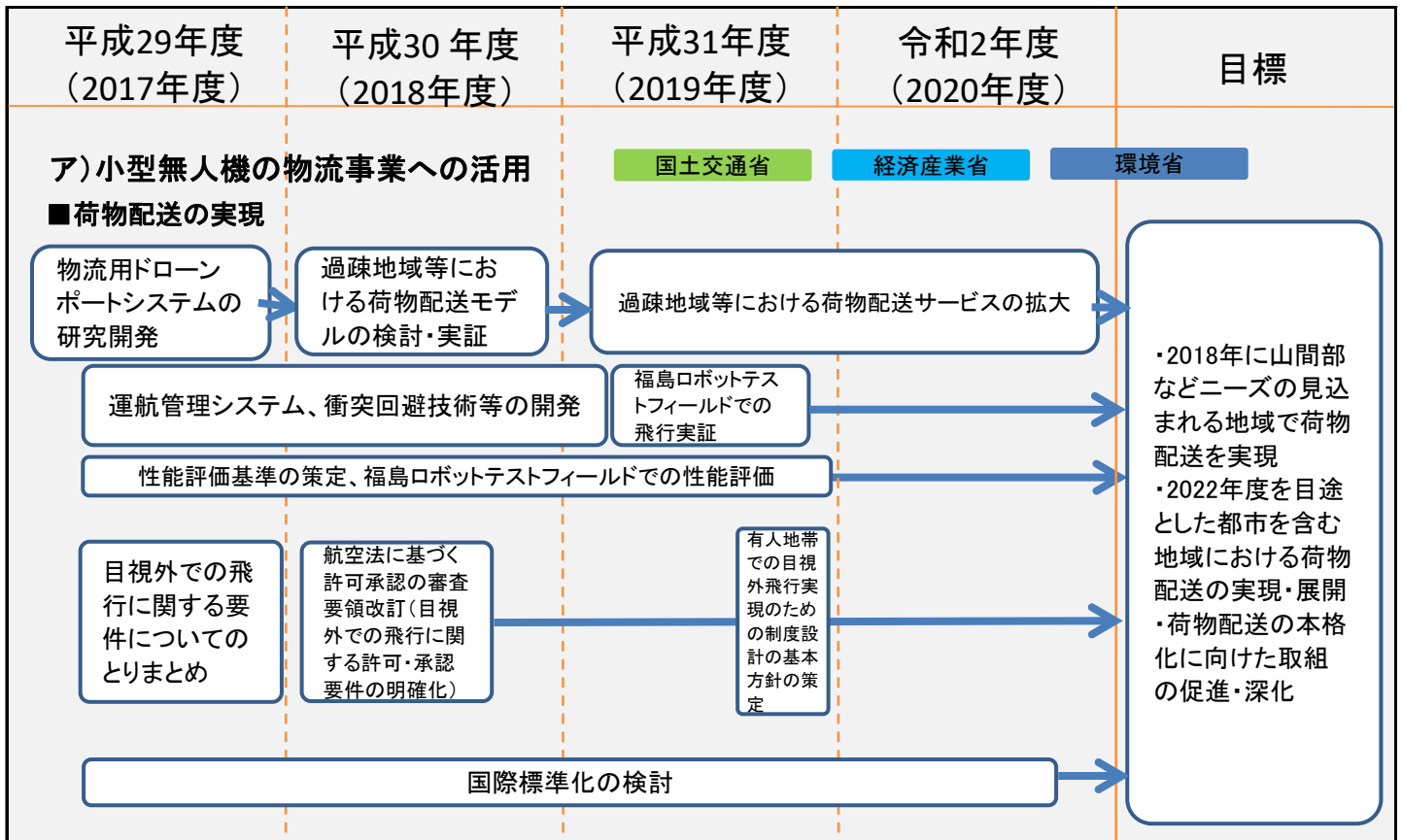
(3)ドローンの物流への導入による空の産業革命

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、平成30年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。

また、令和元年11月には、令和4年度をめどとした有人地帯での目視外飛行に向けた安全確保のための制度設計の基本方針の中間とりまとめを行った。

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箇所で行った検証実験を実施。実験結果も踏まえ、有識者等から成る検討会を開催し、過疎地域等においてドローン物流に係るビジネスモデルを令和元年6月に整理した。

平成30年度に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た。平成31年度に福島ロボットテストフィールドにて同一空域で複数事業者のドローンが安全に飛行するための運航管理システムとの相互接続試験を実施し、1時間1平方kmに100フライト以上のドローンの飛行試験を行った。

【平成31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36億円の内数】

## ○課題及び今後の対応の方向性

過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることによる物流網の維持を図るとともに、買い物における不便を解消するなど生活の利便を抜本的に改善等させるため、災害時も含めた新たな物流手段としてドローン物流の実用化を推進する。

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年度から開始した第三者上空飛行の要件の検討を踏まえ、令和元年度中に有人地帯での目視外飛行に向けた安全確保のための制度設計の基本方針を策定するとともに、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)	令和2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) <span style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">経済産業省</span></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31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4,874百万円の内数】

○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)	令和2年度 (2020年度)	目標
<p><b>イ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; 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 blue; border-radius: 15px; 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 blue; border-radius: 15px; 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。荷姿やデータ仕様の標準化については、平成30年度に関係者の連携・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た。令和元年度に物流標準化協議会及び加工食品分野における物流標準化研究会を開催し、官民アクションプランを策定予定。

○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、平成29年度及び平成30年度の成果を基に令和元年度に協議会及び研究会を開催し、外装等の標準化に向けた官民アクションプランを策定し、関係者へ展開することで荷主、物流事業者等の連携・協働による効率化を推進する。

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】

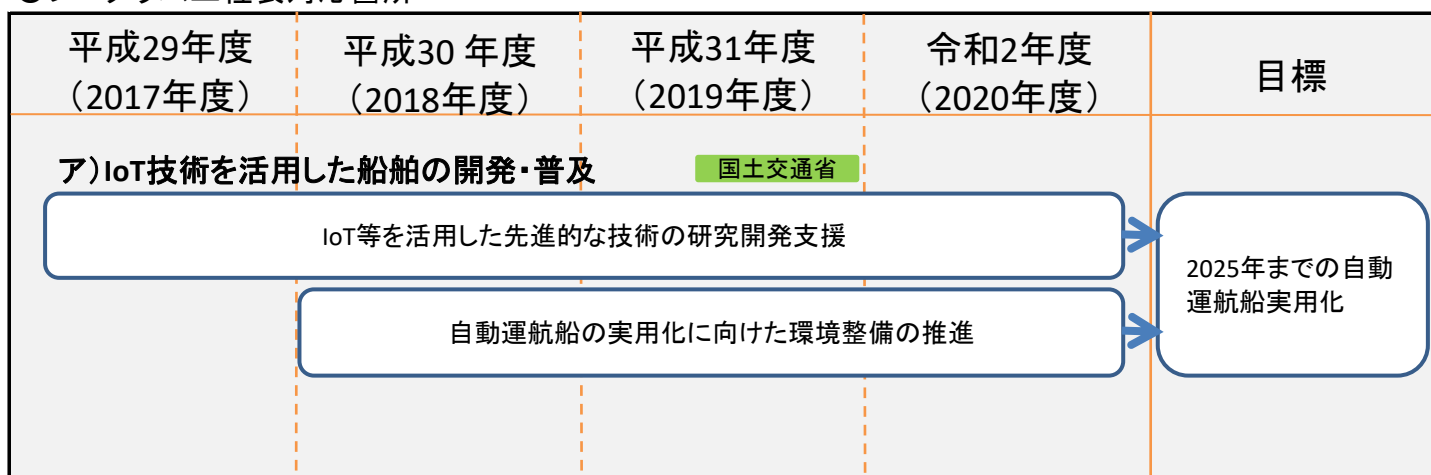
○OKPI

[61]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、令和元年度は10件の事業に対する支援を実施している。  
【令和元年度予算(国費) 船舶の建造・運航における生産性向上443百万円の内数】

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。  
【令和元年度予算(国費) 自動運航船に関する実証事業79百万円】

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)



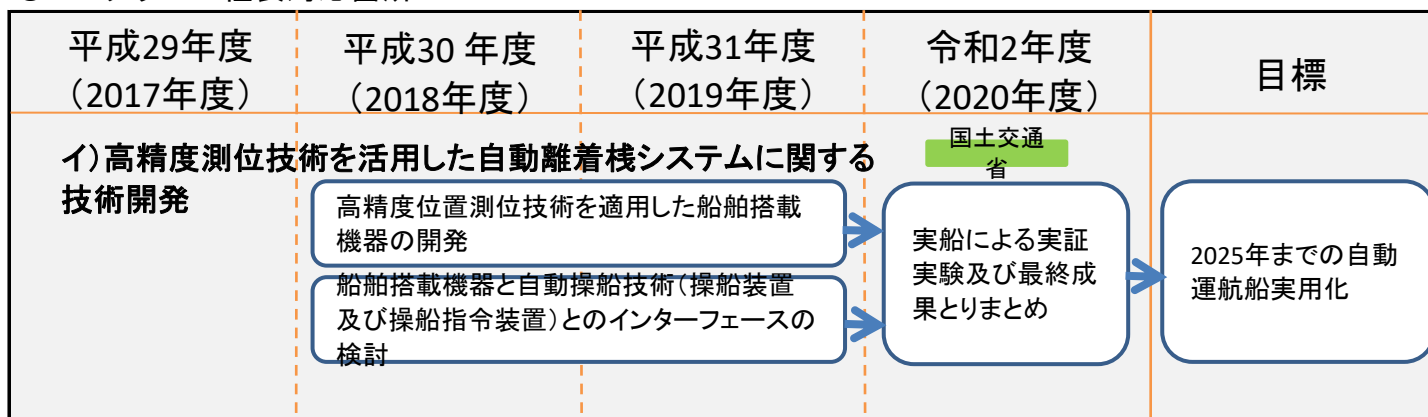
(5) 船舶のIoT化・自動運航船

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。

○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31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い、これらの成果を基に令和2年度に実船による実証実験を実施する。

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)	令和2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年度中に実施した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)

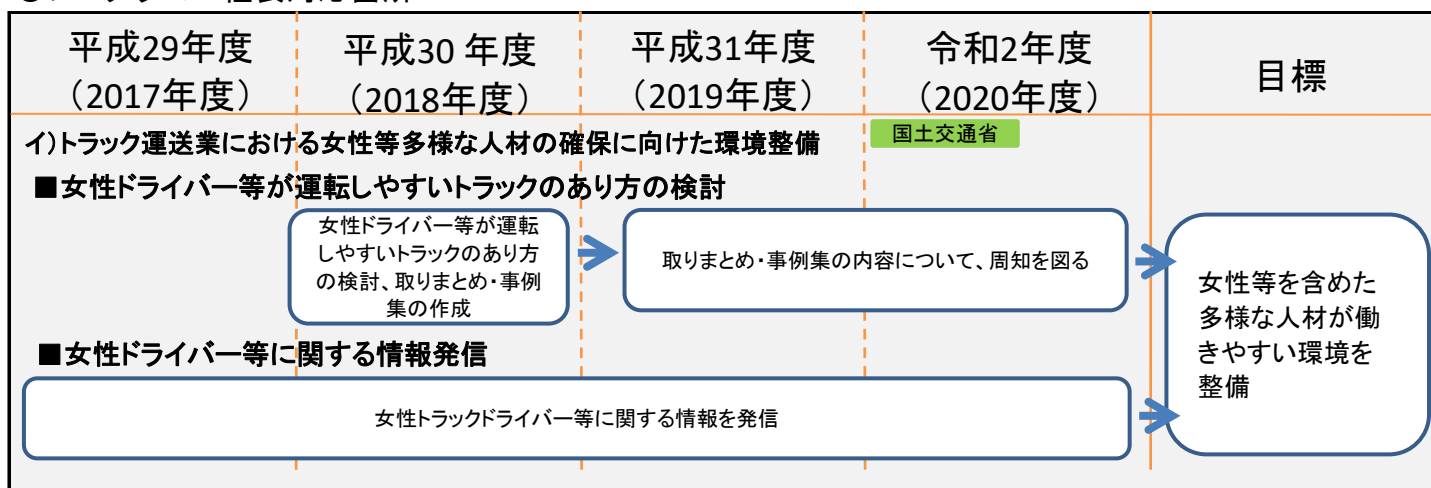
○プログラム本文対応箇所

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】

○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



○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た「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」における議論を踏まえ、平成31年4月に公表した、取りまとめ・事例集の周知を行うとともに、様々なニーズ等を踏まえた事例集等のアップデートやニーズのフィードバックを行うなど、運転しやすいトラックの普及を図る。  
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取りまとめ・事例集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)

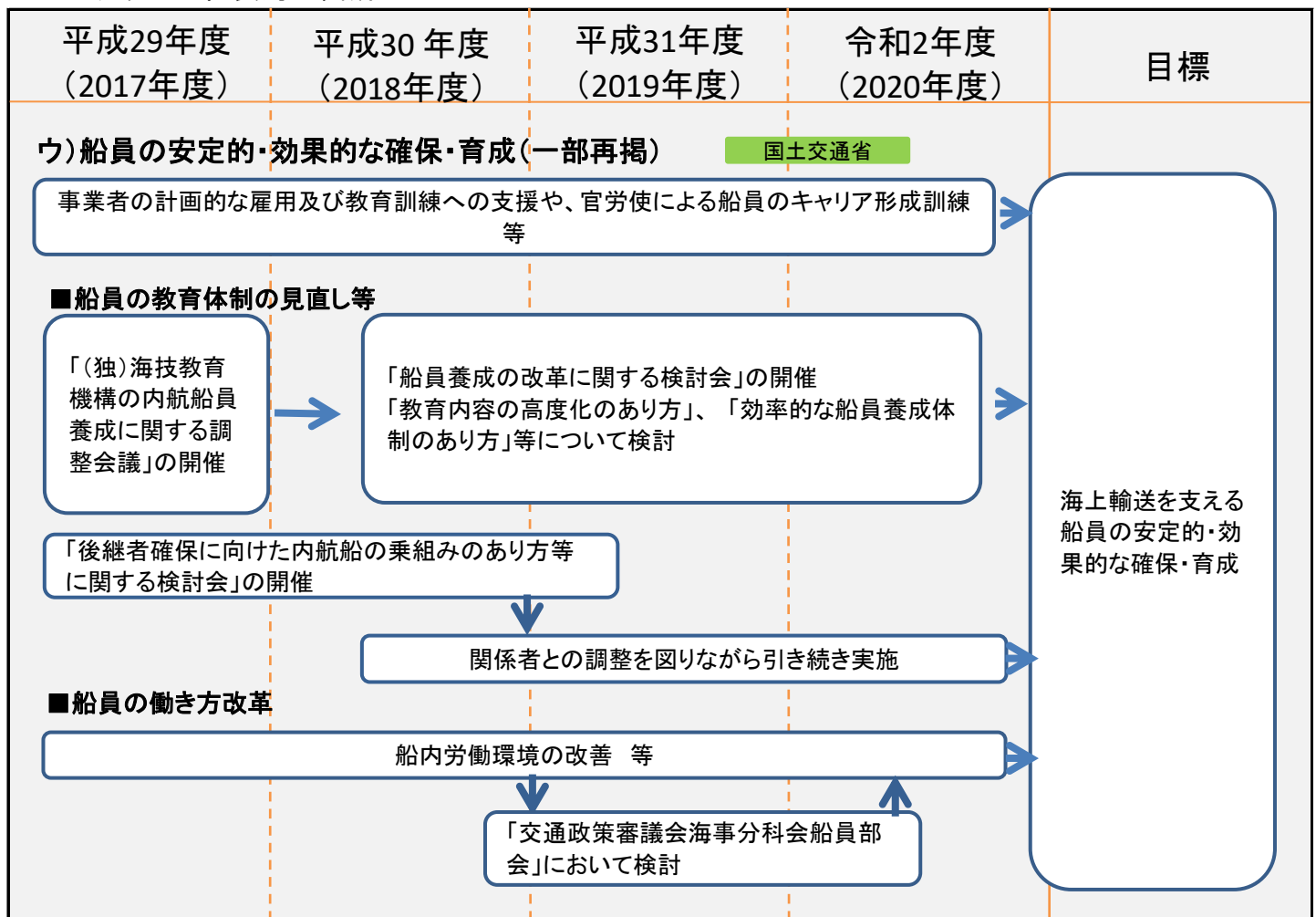
○プログラム本文対応箇所

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や船員配乗のあり方の検討等に取り組む。  
 さらに、船員の確保のため、船員を女性、若者、高齢者など多様な人材が働きやすい魅力ある職業とすべく、働き方改革について検討を進める。【国土交通省】

○OKPI

[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 4,070トンキロ → 2025年度 4,542トンキロ】  
 [62]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2011年度から実施している。2018年度については、全国で水産系高校26校171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。

【平成元年度予算(国費) 13百万円】

### 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、2018年度については、68事業者に対し助成金を支給し、その結果、118人を養成した。

【令和元年度予算(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2008年度に創設した。2018年度に係る計画については、238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。

【令和元年度予算(国費) 49百万円】

### 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。

【令和元年度予算(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、2018年度については12名に対して訓練を実施した。

【令和元年度予算(国費) 28百万円】

### ■船員の教育体制の見直し等

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」、「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「中間取りまとめ」を公表した。

・「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～)、関係者との調整を図りながら実施している。

### ■船員の働き方改革

・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。

・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(2018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(2018年3月)。

・女性船員の活躍促進に向けた検討会を設置し、2018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。

・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、調査結果の公表を行った。(2019年4月)

・交通政策審議会海事分科会船員部会において、魅力ある職場環境づくり等に向けた船員の働き方改革について、2020年夏頃のとりまとめに向けて議論を開始した。

## ○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。

#### ■船員の教育体制の見直し等

・今後、「船員養成の改革に関する検討会」において「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、学校及び練習船における教育内容の見直し等について、継続的に議論を行う。

・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」において関係者との調整を図りながら実施する。

#### ■船員の働き方改革

・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。

・2020年夏頃の船員の働き方改革の方向性のとりまとめに向け、引き続き議論を進める。

担当省庁:国土交通省(海事局船員政策課、海技課)



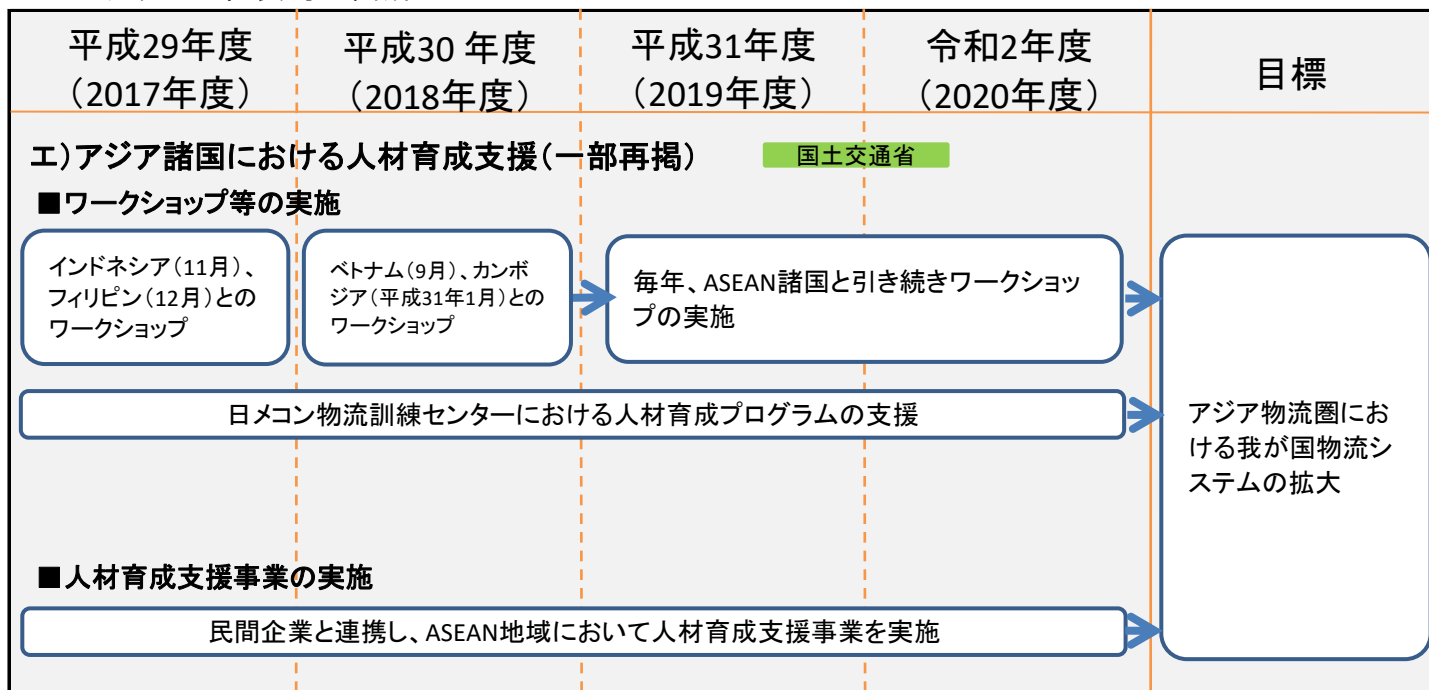
(1)物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

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】

2019年10月にタイ・バンコクにてタイ運輸省とコールドチェーン 物流ワークショップを開催し、関係省庁・関係機関と連携し、食品の安全確保におけるコールドチェーン物流の重要性、コールドチェーン物流サービスの規格普及の促進及びコールドチェーン物流の促進に向けた政府支援策等について説明し、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・効率的な運営を実施するため、2019年6月にベトナム・ハイフォンにて開催されたASEAN物流ワークショップへ出席し、当センターの活用方法について学識者及び物流関連団体と意見交換を実施した。また、カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム(CLMV)において将来講師となる物流人材に対してパイロットトレーニングを実施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(2019年5月)とホーチミン交通大学(2019年7月)へ物流講義を実施し、国土交通省よりラオス公共事業運輸省に対して、物流に関連する日本の法令及び政策立案方法について講義し、物流産業における行政の役割に関する知識向上に貢献した。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紹介し、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】

2020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開催予定としている。  
日メコン物流訓練センターの支援については、引き続き、2019年度中にカンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム（CLMV）における講師育成のため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】

2020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（総合政策局参事官（国際物流）室）

(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

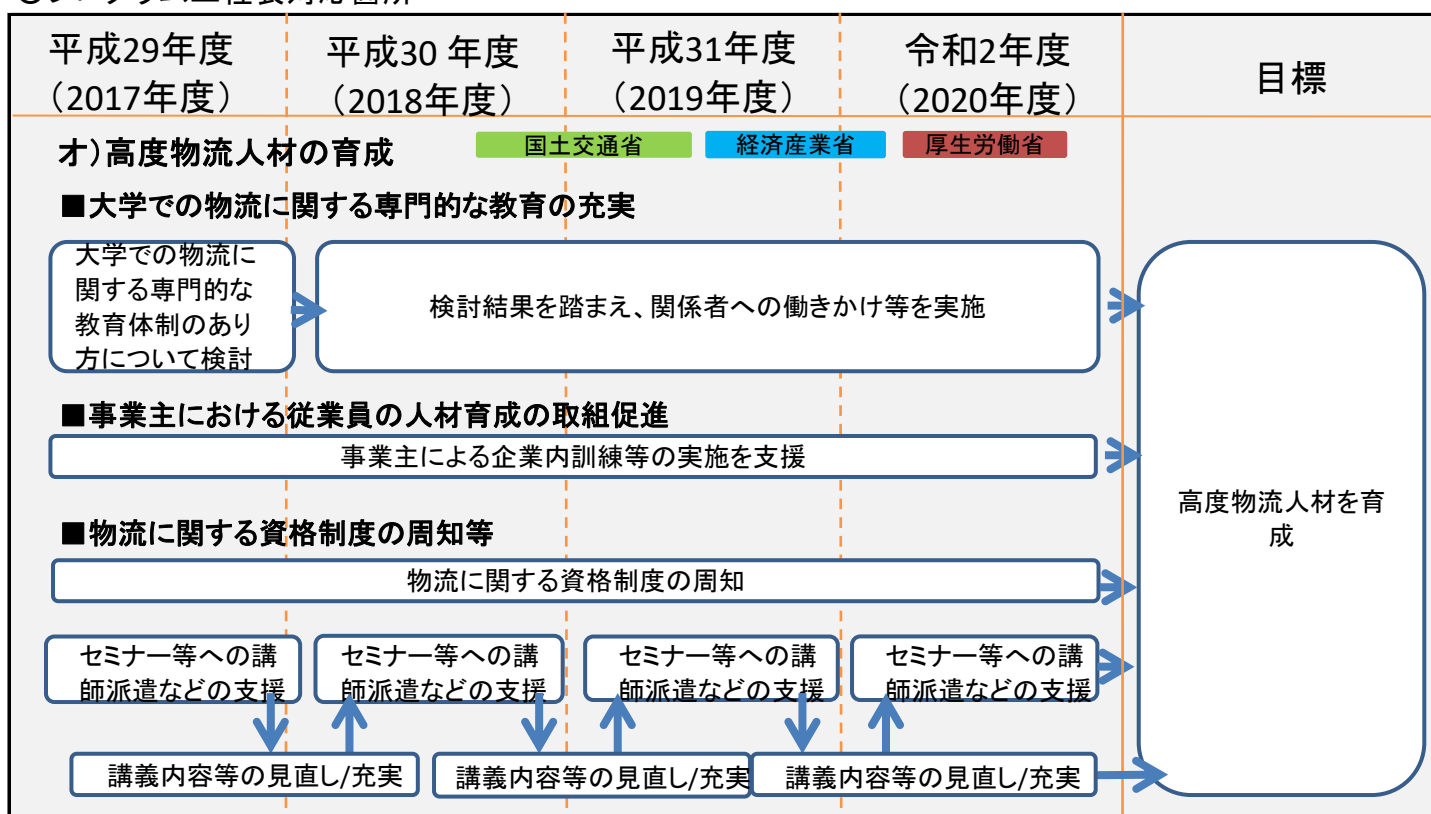
○プログラム本文対応箇所

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

[63]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。  
令和元年度は国土交通政策研究所と連携し、「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」として、国内及び海外(米国、中国)の高等教育機関における物流教育について、文献調査及びヒアリングを実施し調査報告書を取りまとめる予定。  
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(日本ロジスティックシステム協会)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。  
【令和元年度予算13百万円(国土交通政策研究所連携)】

## ○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し、高度物流人材育成に向けたあるべき姿を検討する。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。調査結果をもとに令和2年度には高度物流人材育成に向けて、有識者を交えたアドバイザリー会議を開催予定。

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

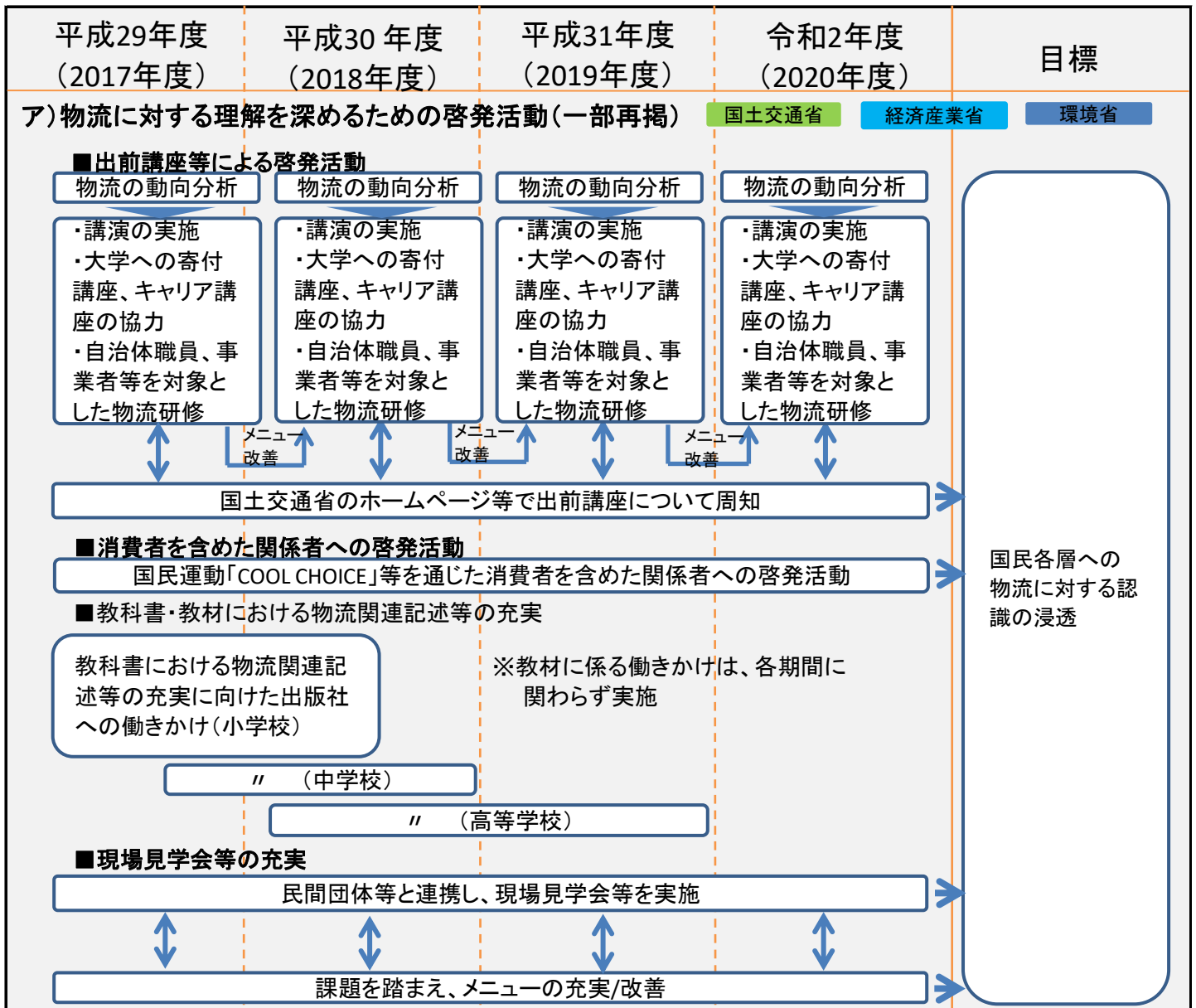
ア) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

○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、都内大学において令和元年7月に2回寄付講座を実施した。

「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)

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)

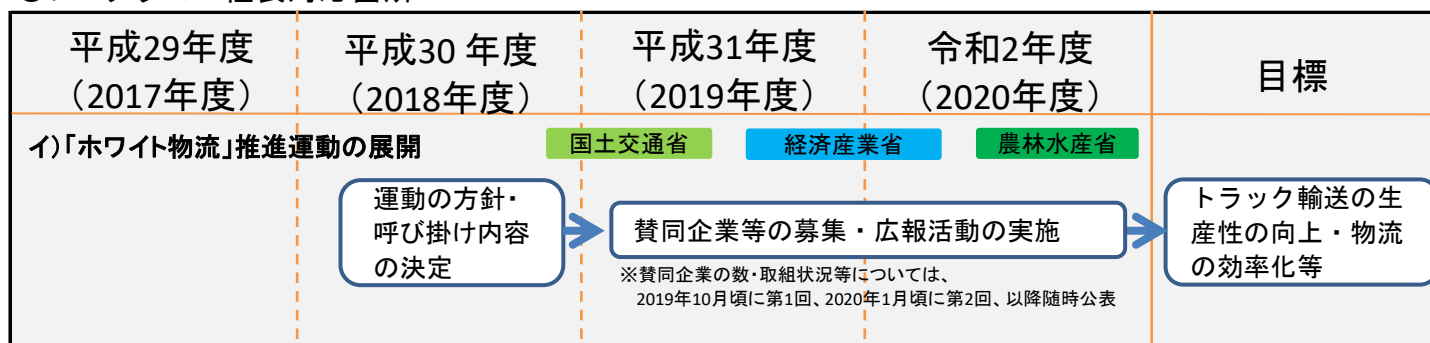
(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

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60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な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

- ・平成31年3月以降、上場会社等約6,300社の代表者に対し本運動への参加要請文の送付や、全都道府県における説明会等を開催。
- ・令和元年6月には、国民の理解・協力に向けた政府広報も実施。
- ・令和元年10月以降、荷主と一体となった取引の適正化に向けて、全国10ブロックでセミナー等も実施。
- ・令和2年1月末までに、卸売業、製造業、陸運業等の800を超える企業から、本運動への賛同表明である「自主行動宣言」が提出。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き「ホワイト物流」推進運動の拡大・深度化を図る。

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)