

「物流革新に向けた政策パッケージ」の取組状況について

令和6年2月6日

【物流・自動車局】

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

【物流・自動車局】 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の改正

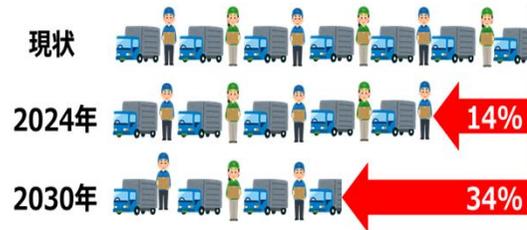
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（付帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

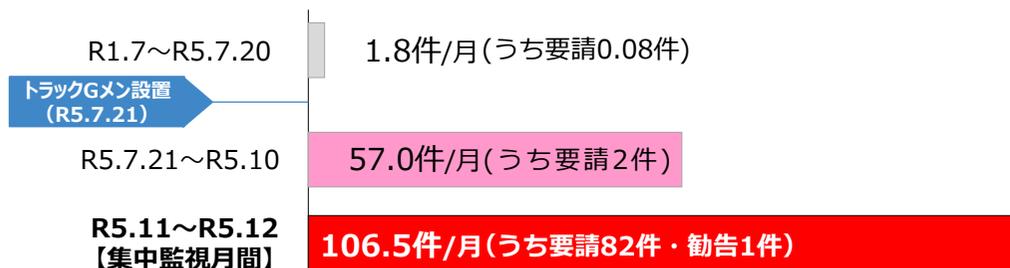
16パーセント増加

○物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

【トラックGメン】

- 全国162名体制の「トラックGメン」により、**R5.11・12を「集中監視月間」**と位置づけ、**悪質な荷主・元請事業者への監視・指導を強化**。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施 (R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

【標準的運賃】

○トラックの「標準的運賃」について、以下の見直し方針を公表 (R5.12)。

- ① **荷主等への適正な転嫁** (運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ② **多重下請構造の是正等** (「下請け手数料」の設定 等)
- ③ **多様な運賃・料金設定等** (「個建運賃」の設定 等)

○現在、提言を踏まえた見直し案を運輸審議会に諮問 (R6.1)。「標準運送約款」の改正と併せて、**R5年度内の告示**を目指す。

【自主行動計画】

○経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

- | | |
|-----------------|----------------|
| 日本自動車工業会 | JA全農 |
| 日本百貨店協会 | 日本スーパーマーケット協会等 |
| 日本半導体製造装置協会 | 日本加工食品卸協会 |
| 日本外食流通協会 | 日本花き市場協会 |
| 全日本菓子協会 | 日本パン工業会 |
| 日本ハムソーセージ工業協同組合 | 日本即席食品工業協会 |
| 全日本トラック協会 | 日本倉庫協会 |



など <各団体の自主行動計画>

【予算措置】

○**モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

国土交通省物流・自動車局	政府全体
R5補正+R6当初案	R5補正
一般160億円 財政投融资322億円	一般331億円 エネ特409億円
自動車安全特会8.6億円	財政融資200億円 他
<ul style="list-style-type: none"> 物流DX等による生産性向上 担い手の多様化 物流拠点の機能強化の推進 モーダルシフトの推進 物流GXの推進 物流GXの推進 宅配の再配達率の半減 等 	<ul style="list-style-type: none"> 即効性のある設備投資・物流DXの推進 物流拠点の機能強化 物流ネットワークの形成支援 物流GXの推進 高速道路料金の大口多頻度割引の拡充 特殊車両通行制度の利便性向上 等

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化

■ WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
 - 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献
- ▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP



経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

三陸沿岸道路 (若手県山田町)

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

バスタの整備イメージ (品川駅交通ターミナル)

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

シェアサイクル導入の促進
高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電腦化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕

車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO2の削減を推進

【都市局】産業立地に係る関連都市インフラの整備等の推進

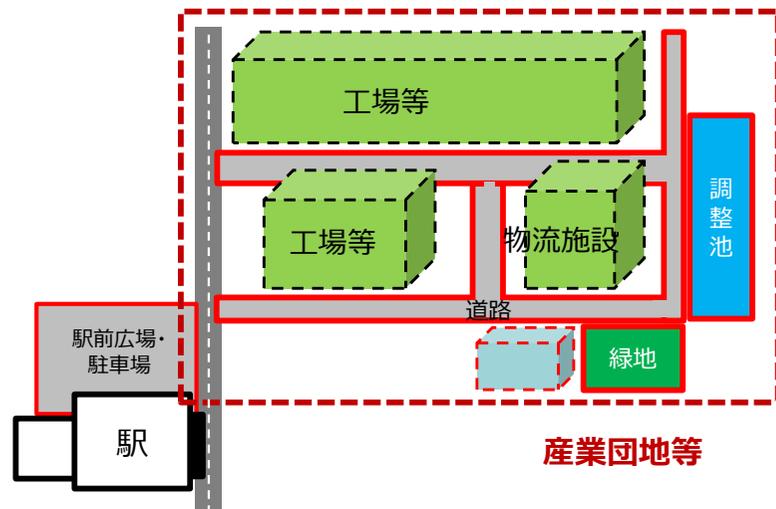
- 近年、サプライチェーン対策としての生産拠点の国内回帰の動きや物流の2024年問題もあり、我が国の産業用地の確保及び物流施設の整備は喫緊の課題となっている。
- これを踏まえ、付加価値の高い製造業、物流業等の域外から稼ぐ産業の地方立地を促進するため、緑地、調整池、道路等の関連都市インフラや物流拠点の整備を推進することで、地域雇用の創出や地域経済力の底上げを図る。

■ 関連都市インフラの整備

【社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）】

自治体が行う産業立地に係る緑地、調整池、道路等の関連都市インフラの整備を国が財政支援

<支援事業のイメージ>



■ 物流施設の整備

【民間都市開発推進機構の金融支援】

民間都市開発推進機構の金融支援により、物流施設の整備を促進

<支援事業のイメージ>



【都市局】土地利用転換の迅速化

① 施策の目的

半導体等の重要物資等に係る国内生産拠点や物流施設等の整備に要する期間を短縮するため、土地利用転換の迅速化を図る。

② 施策の概要

産業立地の際の土地利用転換に係る規制や手続きを見直すほか、宅地の造成工事に併せ、建物の建築工事を進めることが可能であることを明確化する。

③ 施策の具体的内容

取組

効果

① 市街化調整区域における開発許可の緩和※

半導体工場、物流施設等の新設等を可能とする。

※ 地域未来投資促進法に基づき都道府県知事の承認を受けた「地域経済牽引事業」について、市街化調整区域での開発許可を得るための要件を緩和。

事業者のニーズに応じた産業立地が可能に

② 土地利用転換手続きに要する期間の短縮

農地転用、開発許可等に係る手続きを同時並行的に進め期間を短縮。

土地利用転換の迅速化（イメージ）

現状： **1年** 程度 ⇒ 見直し後： **4か月** 程度

③ 早期の建築着工による竣工までの期間の短縮

宅地の造成工事に併せ、建物の建築工事を進めることで、竣工までの期間を短縮。

建設の迅速化（イメージ）

現状： **3年** 程度 ⇒ 見直し後： **2年3～6か月** 程度

【住宅局】政策パッケージの取組状況について

物流革新に向けた政策パッケージ（2023年6月関係閣僚会議決定）（抜粋）

（3）荷主・消費者の行動変容

④ 再配達率「半減」を含む再配達削減

マンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組み等を推進する

子育て支援型共同住宅推進事業の拡充

○ 令和5年補正予算において、既存の補助事業を拡充し、既存共同住宅への**宅配ボックス支援を補助メニュー化**。令和6年1月19日より支援開始。

● 補助対象：民間賃貸住宅の改修、分譲マンションの改修（※）

● 補助率：補助対象工事費 × （共同住宅内の子育て世帯の入居率） × 1 / 3

※子育て世帯が居住世帯の3割以上である共同住宅（賃貸住宅・分譲マンション）の改修に限る。

テーマ	対象工事	補助上限額
住宅内での事故防止	衝突による事故の防止工事	100万円/戸 (宅配ボックスの設置工事は補助額 50万円/棟を限度とする。)
	転倒による事故の防止工事	
	転落による事故の防止工事	
	ドアや窓での指つめ・指はさみの防止工事	
	危険な場所への進入や閉じ込みの防止工事	
	感電や火傷の防止工事	
子どもの様子を見守り	子どもの様子を把握しやすい間取りの整備	
不審者の侵入防止	不審者の侵入の防止工事	
災害への備え	災害時の避難経路の安全の確保工事	
防犯安心性の確保	宅配ボックスの設置	拡充

宅配ボックスの設置イメージ



マンション標準管理規約の見直し等

○ 令和5年10月に「標準管理規約の見直し及び管理計画認定制度のあり方に関するWG」を設置。標準管理規約の見直しに係る議論を実施しているところ。

○ 令和5年度中を目途にWGのとりまとめを行い、マンション標準管理規約の見直し等を実施予定。

宅配ボックス設置の円滑化

● マンションにおける宅配ボックスの設置工事の決議要件について、**普通決議で実施可能である旨をマンション標準管理規約のコメントにおいて明確化**。

マンション標準管理規約コメント見直し（案）

第47条関係

⑥工）宅配ボックスの設置工事に関し、壁や床面に宅配ボックスを固定するなど、共用部分の加工の程度が小さい場合は、普通決議により実施可能と考えられる。

置き配の円滑化

● トラブルなく置き配を実施しているマンションにおける使用細則等を分析し、**置き配に関する使用細則を定める際に参考となるポイントをとりまとめ、公表**。

置き配に関する使用細則を定める際のポイント（案）

・ 消防法に基づき、廊下、階段、避難口等に避難上の支障となるような状態での宅配物の放置を禁止していること。

・ 宅配物を置くことが可能な場所等について具体的に定められていること。

等

【鉄道局】貨物鉄道の輸送力強化

物流革新に向けた政策パッケージ・物流革新緊急パッケージ

「物流革新に向けた政策パッケージ」においては、鉄道の輸送力増強等によるモーダルシフト、大型コンテナの導入促進、災害対応能力を含む物流拠点の機能強化等を推進することとしており、さらに、「物流革新緊急パッケージ」においては、鉄道の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増することとしている。これらを踏まえ、鉄道局においては下記の取り組みを実施している。

【物流革新緊急パッケージ(抜粋)】

○モーダルシフトの推進

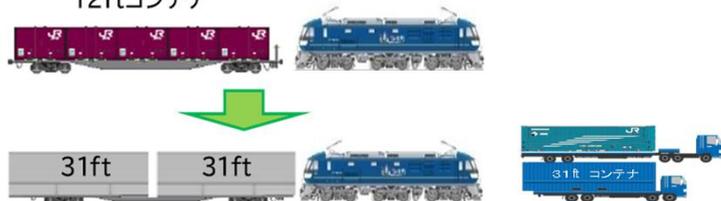
- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

トラックから鉄道へのモーダルシフトの促進

○大型で10tトラックからの積替えが容易な「31ftコンテナ」の取扱いを拡大し、輸送力を増強

- 輸送力の増強、積替え円滑化のための貨物駅の施設整備 【R5補正、R6当初予算】
- 大型コンテナ等の導入経費への支援 【R5補正予算】

<12ft → 31ft>
12ftコンテナ



<大型コンテナの取扱い拡大のためのコンテナホームの拡幅等>



狭あいな貨物駅



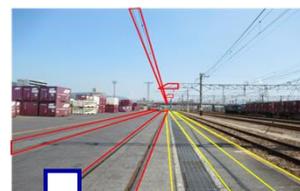
東海道線 静岡貨物駅、西浜松駅

災害対応能力の強化

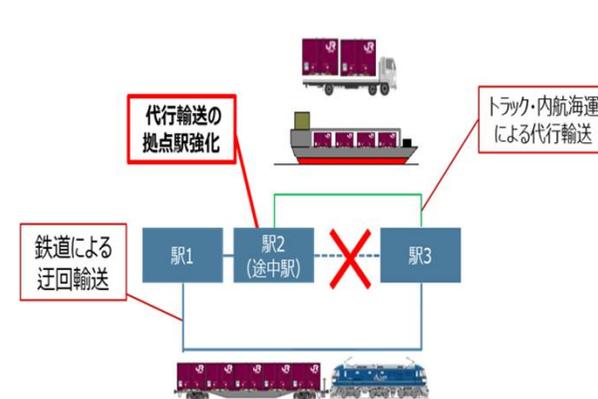
○災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化

- 代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備 【R5補正、R6当初予算】
- J R 貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方整備局等により、BCPの策定に向けた協議の場を立ち上げ

<貨物駅の施設整備(支障移設等)> <災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応>



山陽線 新南陽駅



【海事局】物流革新に向けた政策パッケージの進捗状況

- 「物流革新緊急パッケージ」において、「内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増」との目標を設定。
- 本目標の実現の為、船舶の空き状況の見える化等を通じてトラック輸送から船舶輸送への行動変容を促進する。また、貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

自主行動計画の作成

○令和5年12月、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本旅客船協会において物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画を作成。

フェリーの積載率公表

○令和5年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。11月には中・長距離フェリーに加えて、RORO船の調査結果を公表。

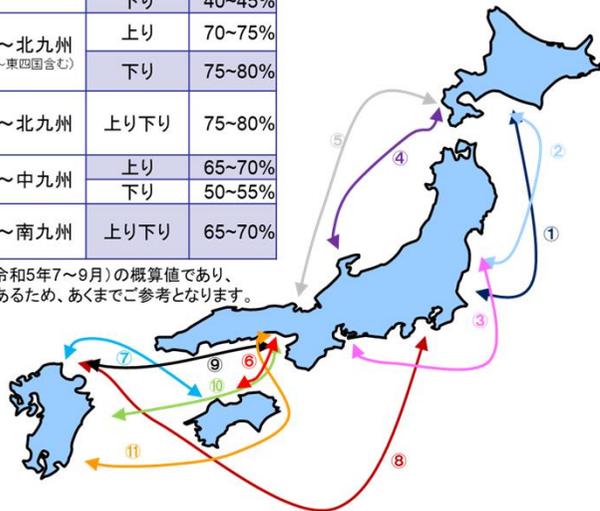
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上~300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東~北海道	上り	80~85%	⑦北四国~北九州	上り	30~35%
	下り	80~85%		下り	40~45%
②東東北~北海道	上り	80~85%	⑧京 浜~北九州 (一部、京浜~東四国含む)	上り	70~75%
	下り	85~90%		下り	75~80%
③中 京~東東北	上り	75~80%	⑨阪 神~北九州	上り下り	75~80%
	下り	80~85%		⑩阪 神~中九州	上り
④北 陸~北海道	上り	70~75%	下り		50~55%
	下り	70~75%	⑪阪 神~南九州	上り下り	65~70%
⑤阪 神~北海道	上り	60~65%			
	下り	55~60%			
⑥阪 神~北四国	上り下り	55~60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年7~9月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



シャーシ等輸送機器の導入促進

○貨物の受入増に伴い、荷物が格納されたシャーシ等を陸上から船舶に移動させるためのトラクターヘッドや、荷物を格納するためのシャーシ等の導入を支援。



(トラクターヘッド)



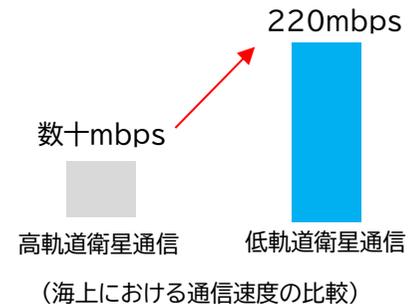
(シャーシ)

DXの促進

○船員や陸上作業員等の働き方改革・生産性向上を推進するため、DX技術を活用した船員・陸上作業員の業務効率化等に資する優良事例を横展開するとともに、海上における通信環境の改善に向けた取組を推進。



(船員労務管理システム)



【港湾局】物流革新に向けた政策パッケージの進捗状況

○港湾局では物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援に向けた内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化、物流GXの推進に向けたカーボンニュートラルポートの形成、物流DXの推進に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の実現や「サイバーポート」の構築等の取組を推進中。

物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援（政策パッケージ(2)⑤）

【内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化】

○ モーダルシフトを促進し、増大する海上物流のニーズに対応するため、長距離輸送等を担う内航フェリー・RORO船のターミナルにおける**シャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援制度を令和6年度より創設**予定。



博多港

シャーシ・コンテナ置場



東京港

小口貨物積替施設



大分港

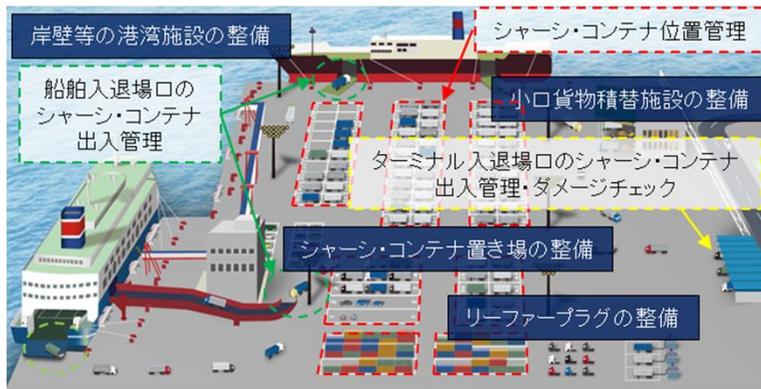
リーファープラグ

○シャーシ・コンテナの探索時間や入退場管理に要する時間を短縮し、荷役効率化等を図るため、**シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムの開発**に向けた検討を実施中。**令和6年度中に現地ターミナルでの技術検証を実施**予定。



大阪港

シャーシを探索するヘッドの様子



内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取組のイメージ



敦賀港

ターミナルの入退場の様子

物流DXの推進（政策パッケージ(2)③）

【「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組】

○新・港湾情報システム「CONPAS」の横展開や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の社会実装を推進。

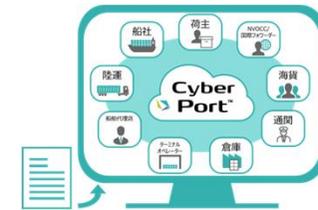
○コンテナターミナルにおけるゲート作業を迅速化・効率化するための**高機能なゲートの導入に対する支援制度を令和6年度より創設**予定。



コンテナターミナルゲートのイメージ

【サイバーポートの構築推進】

○港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進。



サイバーポートのイメージ

(サイバーポートの登録企業数)

R3.4(運用開始):20社→R6.1:609社

物流GXの推進(政策パッケージ(2)②)

【カーボンニュートラルポートの形成】

○海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組によってカーボンニュートラルポートの形成を推進。

船舶への低・脱炭素燃料の供給
出典：セントラルLNGマリンフューエル



LNGバンカリングのイメージ

(港湾脱炭素化推進計画の作成数)

R5.3:「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアル公表→R6.1:5件