

# 産業競争力強化のための物流の連携強化、 生産性向上及び物流ネットワークの強靱化に関する 政策提言(案)

## 補足資料

令和7年10月1日

中国地方国際物流戦略チーム事務局

# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

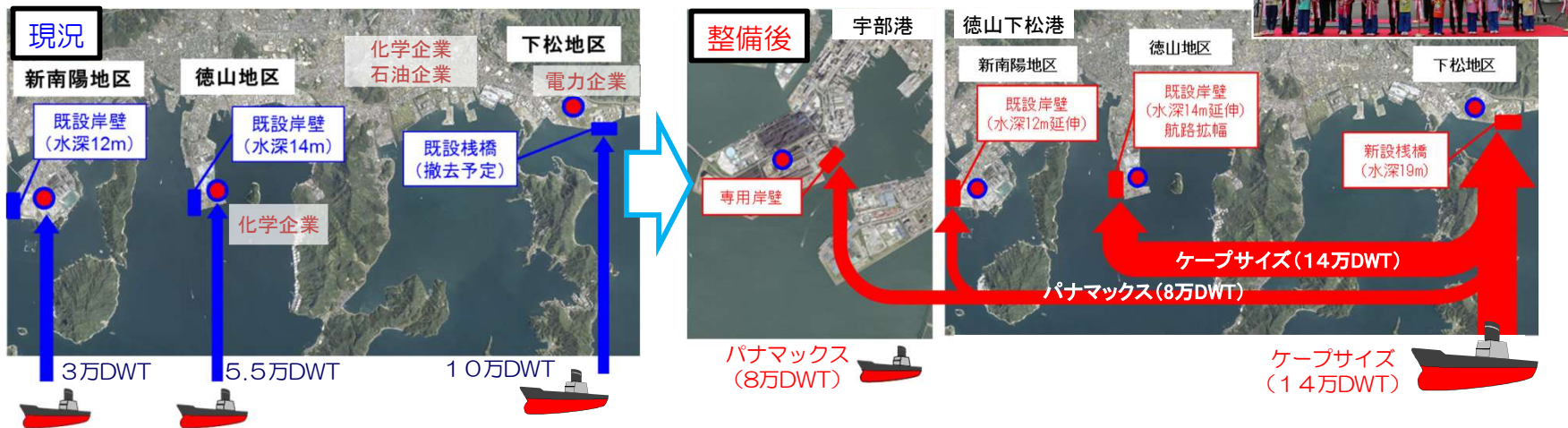
## 1-1) 国際バルク戦略港湾の機能充実

○西日本一円の安価・安定的なバルク貨物の海上輸送ネットワーク形成や物流効率化に向けた大型船による大量一括輸送の推進。

### 徳山下松港国際物流ターミナルの整備促進【国際バルク戦略港湾（石炭）の機能拡充】

#### 《徳山下松港の整備イメージ》

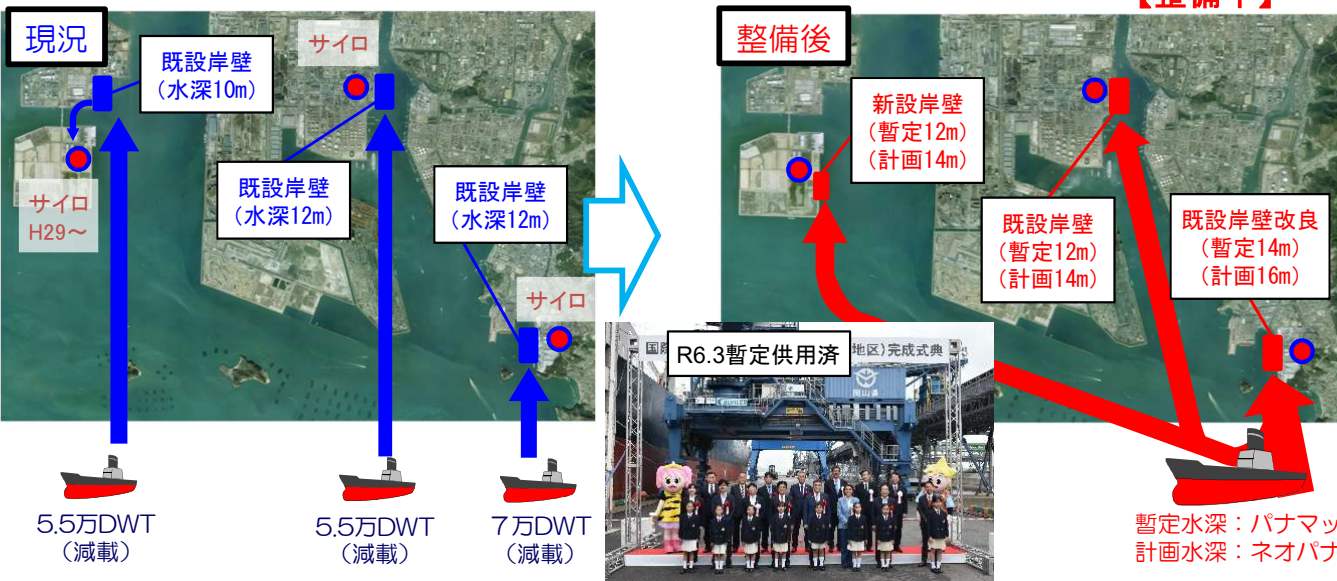
◆西日本の発電所や生産  
工場で発電燃料として消費される石炭の需要増加  
や企業間連携による大型  
石炭船を活用した共同輸  
送の進展への対応



### 水島港国際物流ターミナルの整備促進【国際バルク戦略港湾（穀物）の機能拡充】

#### 《水島港の整備イメージ》

◆穀物の企業間連携  
による大型穀物船  
を活用した共同輸  
送の進展への対応



#### 【整備中】

#### (参考) 船の大型化

呼称	満載喫水 必要岸壁水深 の例	穀物	鉄 鉱 石	石 炭
パナマックス (6~8万トン 程度)	<7.4万トン級> 12.7m 14m程度	↓	↓	↓
ネオパナマックス (10万トン 程度)	<12万トン級> 15.2m 17m程度	↓	↓	↓
ケーブサイズ (10~20万トン 程度)	<15万トン級> 17.5m 19m程度	↓	↓	↓
VLOC (20万トン 以上)	<33万トン級> 21.1m 23m程度	↓	↓	↓

暫定水深：パナマックス（7万DWT）まで入港可能  
計画水深：ネオパナマックス（12万DWT）まで入港可能



# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

## 1-(2) 日本海側拠点港の機能充実

○中国地方の日本海側海上輸送網における船舶の大型化に対応した機能充実による山陰地域発着の長距離陸上輸送の代替ルートの構築ならびに北東アジア地域および西日本主要港との物流ネットワーク体制の強化。

山陰地方の国内海上輸送網の充実による長距離陸上輸送の解消、北東アジア地域および西日本主要港との物流体制強化を図る。

また、施設の老朽化、港内静穏度不足、背後用地不足、大規模地震発生時の物流機能確保に対応するため、ふ頭の再編改良等を行うとともに、大型化するクルーズ需要にも対応する。あわせて、産学金官連携による物流環境改善・商流拡大の促進の取り組みを推進し、海上輸送網を充実させる。

### 日本海側拠点港の機能充実

#### 《境港昭和南地区の物流拠点の機能強化》【整備中】



### 環日本海物流ルートの構築（地域間の連携・物流効率化）

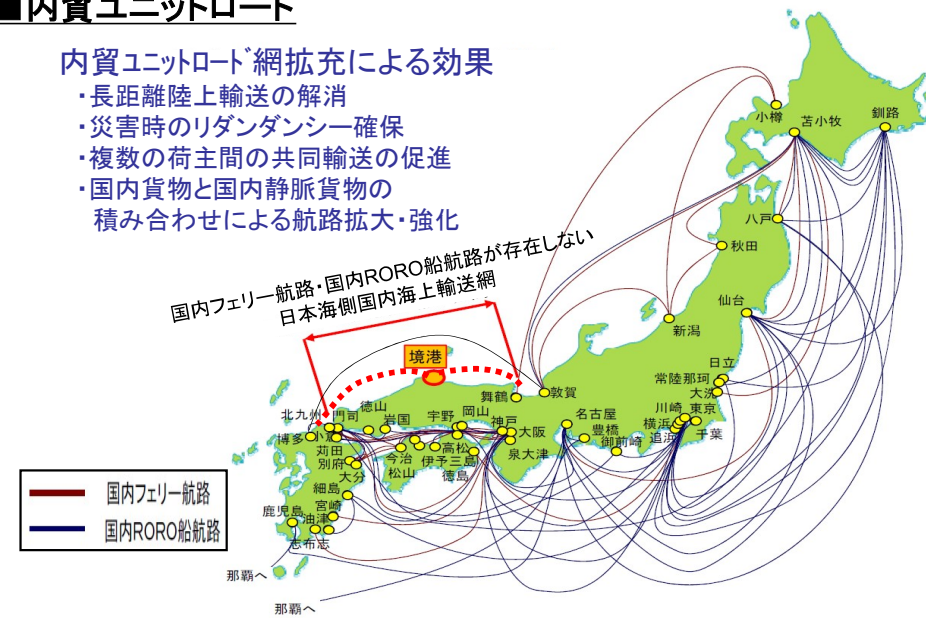
#### ■国際フィーダー航路

令和4年3月より境港に神戸港への国際フィーダー航路が定期就航

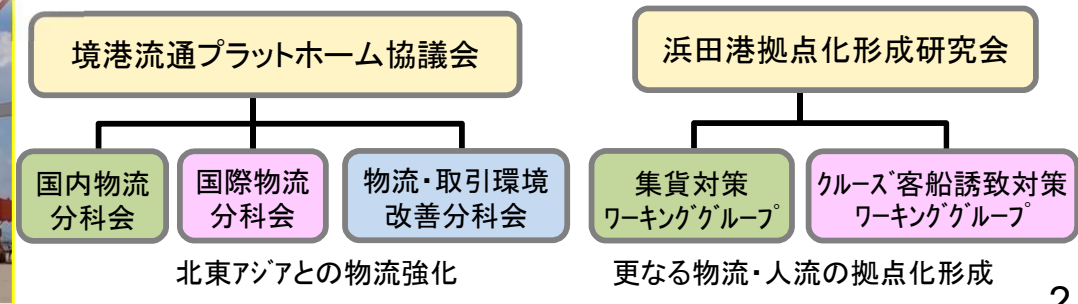
#### ■内貿ユニットロード

内貿ユニットロード網拡充による効果

- ・長距離陸上輸送の解消
- ・災害時のリダンダンシー確保
- ・複数の荷主間の共同輸送の促進
- ・国内貨物と国内静脈貨物の積み合わせによる航路拡大・強化



#### 《産学金官連携による物流環境改善・商流拡大の促進の取組》





# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

## 1-(3) 国際拠点港湾の機能充実

○船舶の大型化や輸出増大に対応できる効率的な海上輸送の実現による地域の基幹産業の競争力強化、地域経済・雇用の維持・成長に資するコンテナ物流拠点の充実・強化。

### 広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業の促進

コンテナ船の大型化、コンテナ取扱量増加に対応し効率的な物流機能を有したコンテナ物流拠点を形成し、地域産業の国際競争力強化を図る。

《広島港出島地区の国際海上コンテナターミナル整備事業の促進》 **【整備中】**



### 広島港ふ頭再編改良事業の整備促進

既存ふ頭を再編改良(岸壁の増進、耐震化等)を行い、地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化等を促進する。

《広島港宇品地区のふ頭再編改良事業の整備促進》 **【整備中】**



# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

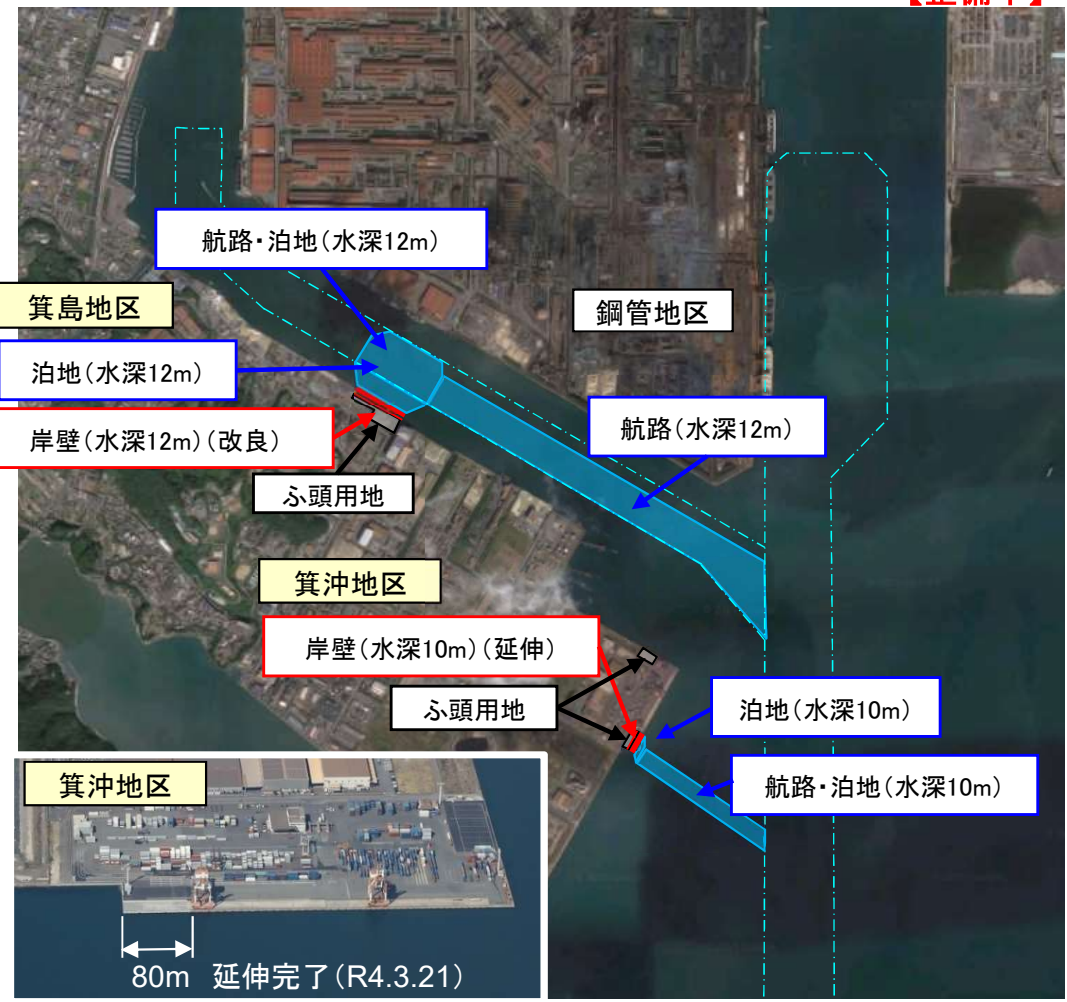
## 1-(4) 国際物流機能の維持・強化

○中国地方とアジア諸国との間の効率的な輸送ネットワーク構築のための環境整備とそれによる地域産業発展の支援。国際情勢の不安定化への対応として、安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けた国際物流の多元化・強靱化の推進（代替、補完する輸送手段・ルート等の実現）。

### 福山港ふ頭再編改良事業の整備促進

船舶の大型化への対応による貨物の効率的な海上輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力強化の維持・強化を図る。

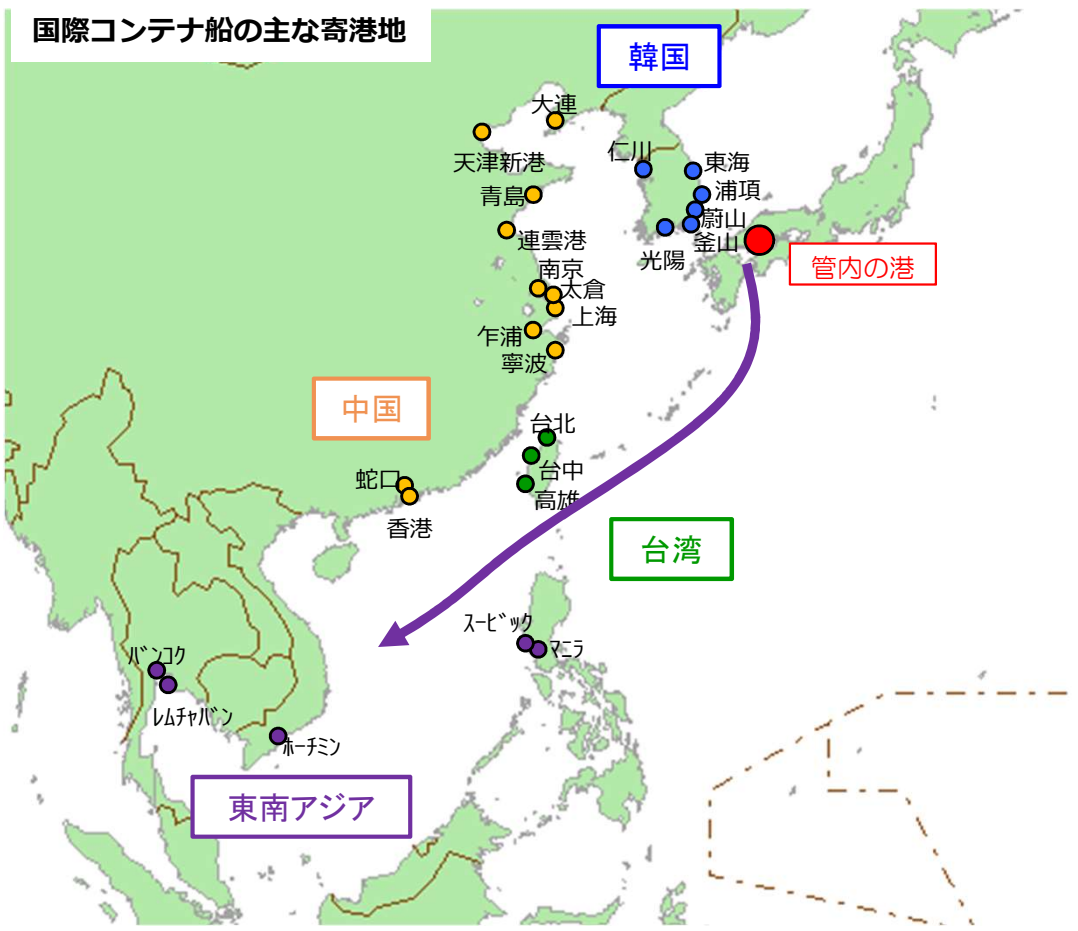
【整備中】



### 中国地方における東南アジア航路の充実

アジア諸国との物流拠点として高いポテンシャルを持つ中国地方において、アジアの生産拠点向け国際コンテナ貨物のリードタイム短縮、輸送利便性を向上させ、地域産業発展の支援のため、中国地方の各港と東南アジア諸国の航路を充実させる。

#### 国際コンテナ船の主な寄港地





# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

## 1-(4) 国際物流機能の維持・強化

○中国地方とアジア諸国との間の効率的な輸送ネットワーク構築のための環境整備とそれによる地域産業発展の支援。国際情勢の不安定化への対応として、安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けた国際物流の多元化・強靱化の推進（代替、補完する輸送手段・ルート等の実現）。

### 国際情勢の不安定化

ウクライナ情勢や米国の関税措置など、我が国を取り巻く国際情勢が複雑化する中、従来の国際サプライチェーンを見直す動きが見られ、我が国物流事業者もこうした動きに柔軟に対応するための体制構築が必要。



ウクライナ侵攻後のロシア上空の迂回



スエズ運河・パナマ運河と迂回路

### 国際物流の多元化・強靱化

安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けて、国際物流の多元化・強靱化を図るための実証輸送を行い、従来のものを代替・補完する輸送手段・ルート等の実現を支援。

セミナー等を通じて、物流事業者に対して有事の事業継続体制づくりを働きかけ。

#### <国際的な実証輸送の例>



・パキスタンーアフガニスタンー中央アジアー日本  
・北米ーカナダー日本 など

# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

## 1-(5) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

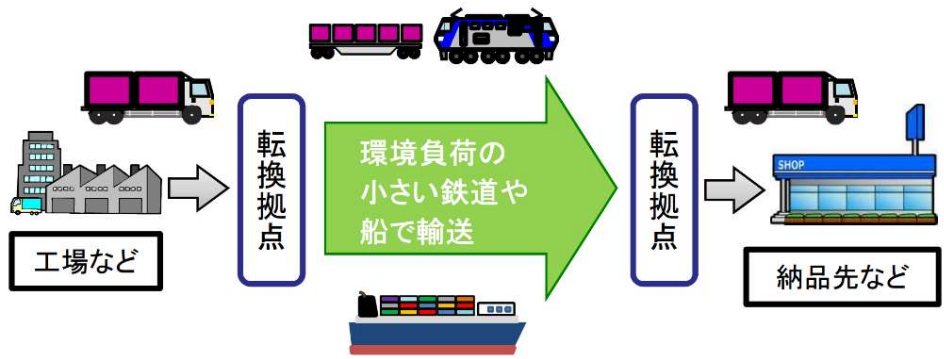
○カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミー、脱炭素社会の実現に向けた、鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフトや車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等、物流GXの推進。

### 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

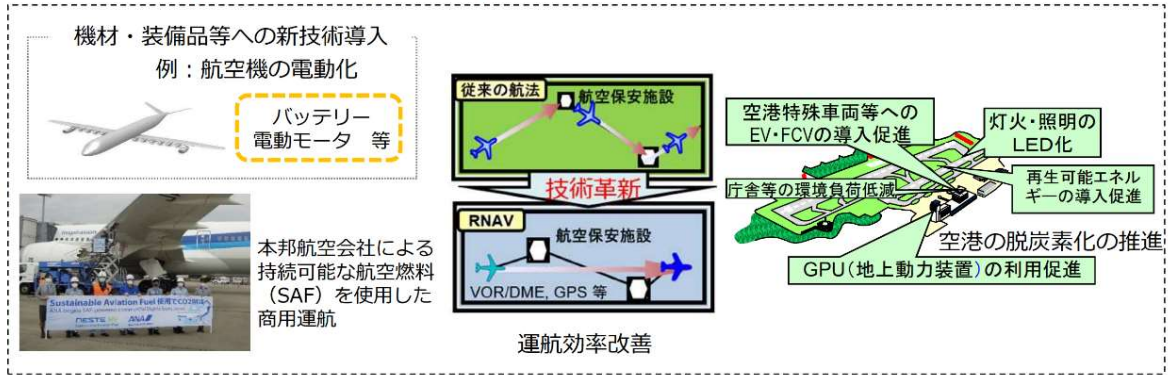
(「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」より)

我が国の温室効果ガス削減の目標、さらには2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現という目標の達成に向け、物流産業においてサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、鉄道や海運へのモーダルシフトの推進など更なる物流の効率化、自動車や鉄道、船舶・航空・物流施設における低炭素化・脱炭素化の促進等を通じて、地球環境の持続可能性の確保に貢献する。

#### ■ モーダルシフトのさらなる推進



#### ■ 航空分野における脱炭素化



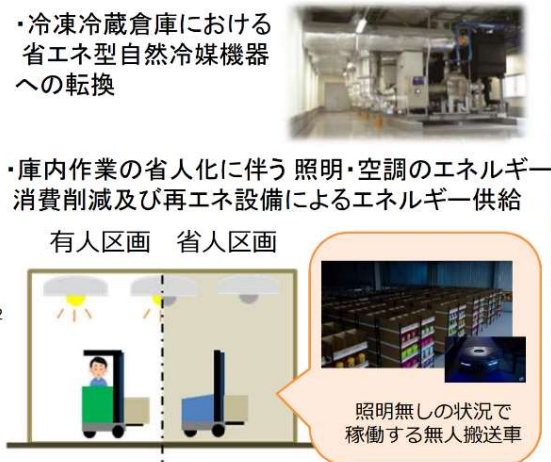
#### ■ 次世代自動車等の普及促進



#### ■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現



#### ■ 倉庫の低炭素化の推進



#### ■ カーボンニュートラルポートの形成





# 各港における港湾脱炭素化推進協議会等の設置状況

○目的：港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に関し必要な協議を行う。

○構成：港湾管理者、関係地方公共団体、民間事業者、港湾利用者、学識経験者、関係省庁の地方支分部局 等

## ■「港湾脱炭素化推進協議会」等の設置状況(全国)

### 港湾脱炭素化推進協議会等

99港湾で設置済

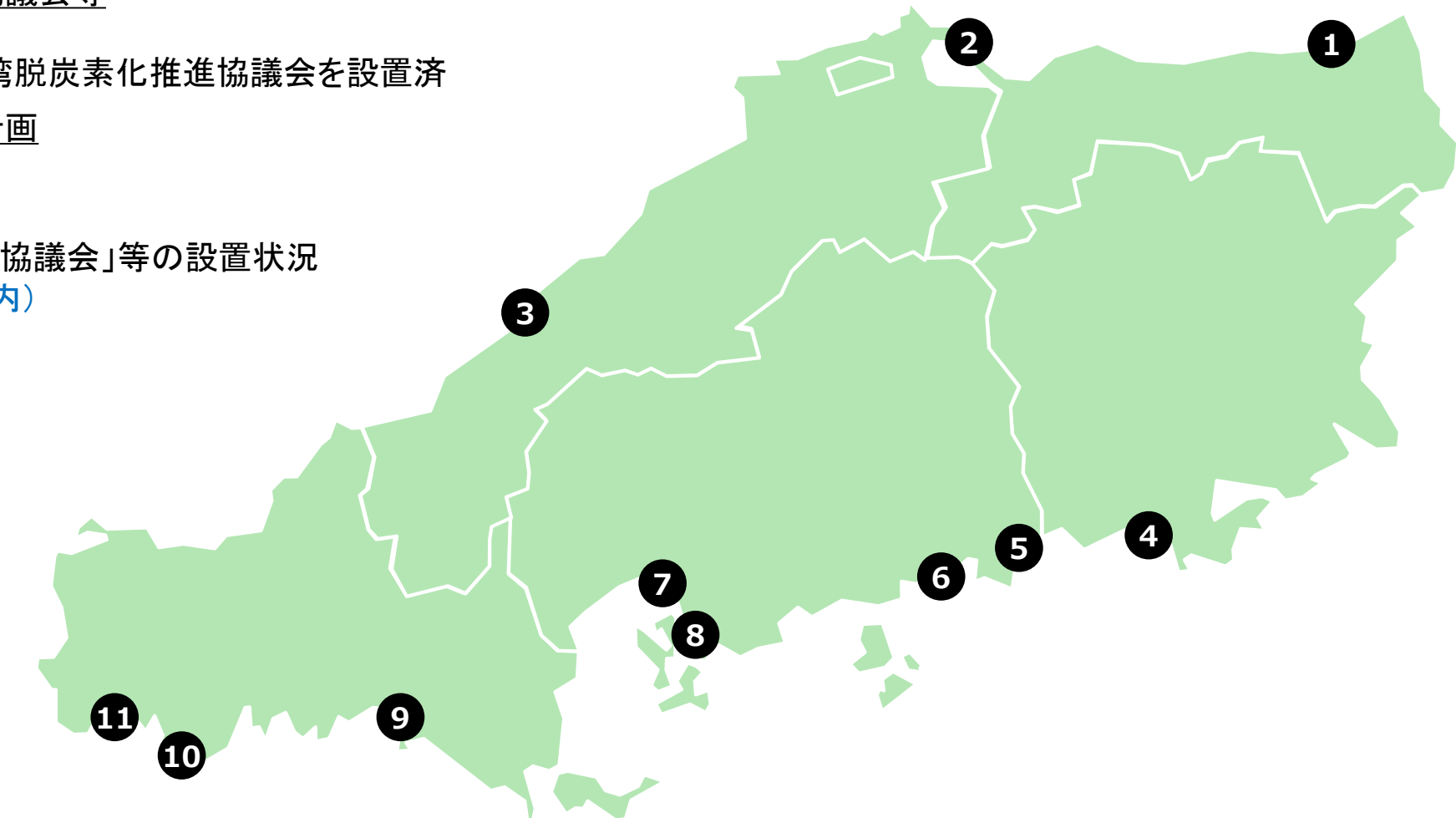
うち、89港湾は港湾脱炭素化推進協議会を設置済

### 港湾脱炭素化推進計画

52港湾で作成済

## ■「港湾脱炭素化推進協議会」等の設置状況 (中国地方整備局管内)

1. 鳥取港
2. 境港
3. 浜田港
4. 水島港
5. 福山港
6. 尾道糸崎港
7. 広島港
8. 呉港
9. 徳山下松港
10. 宇部港
11. 小野田港



は港湾脱炭素化推進計画作成済の港湾

※令和7年8月18日時点



# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現

## 1-(5) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

○カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミー、脱炭素社会の実現に向けた、鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフトや車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等、物流GXの推進。

### 港湾を核とする広域的な資源循環の促進

『令和8年度港湾局関係予算概算要求概要』(2025年8月)より

- ・サーキュラーエコノミーへの移行により、循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。
- ・さらに、物流の2024年問題による人手不足、脱炭素化の流れへの対応から海上輸送へのモーダルシフトが不可避な状況。
- ・循環資源の流動に関するニーズに対応する港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定することにより、港湾を核とする広域的な資源循環を促進する。

#### リサイクルポート政策のこれまでの取組

- 地域でリサイクルすることができない循環資源の広域的なリサイクルを促進するため、静脈物流やリサイクルの拠点となる港湾をリサイクルポートとしてこれまでに22港を指定(2011年1月)

#### <リサイクルポートの機能>

- 廃棄物等を取り扱うことが可能な物流機能
- リサイクル処理施設の集積が可能な立地機能

- +
- [海上輸送へのシフトが不可避]
- ・物流の2024年問題への対応
  - ・温室効果ガス削減への対応

#### <循環経済への移行に向けた機能強化>

- 増大する循環資源の広域流動に対応するための環境整備
- 広域的な分別収集・再資源化の事業を促進(環境省と連携)

#### 港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進

##### 循環資源の広域輸送の動き

- 「脱炭素化」、「資源循環」に寄与する電炉鋼材の需要増に伴い、鉄スクラップの海上輸送を開始
- 廃棄物処理技術の高度化により地域の処理業者の対応が困難となり、海上輸送により廃棄物処理技術を有する業者へ輸送を開始
- 非鉄金属のリサイクルのため、国内及び海外からの廃プリント基板などを、広域から製錬拠点への輸送を受け入れるため、物流拠点を整備

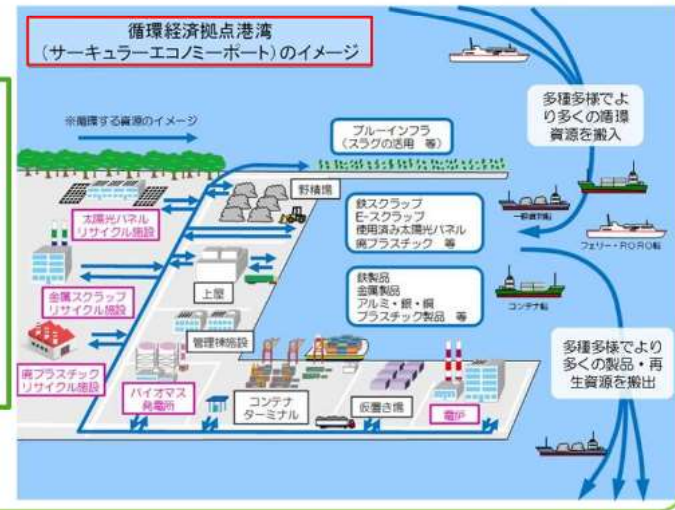
##### <課題>

- 港湾で循環資源を取り扱う際には、廃棄物関係法令遵守に加え、港湾管理者等が定めた運用等があるため、事業者は個別に関係者と調整しており、合意形成に時間・手間を要している
- 各港湾における循環資源の取り扱いが明確になっていない 等

##### <具体的な取組>

- 港湾における循環資源の取扱に関するガイドラインの策定
- 循環資源の流動を把握する方法の検討
- サーキュラーエコノミーポートを選定し、港湾を核とする広域的な資源循環の促進 等

※既存のリサイクルポートは、サーキュラーエコノミーポートに移行し、その取組を深化





# 2.国内物流の効率化に向けた連携の強化

## 2-(1) 地域間等の連携による物流効率化

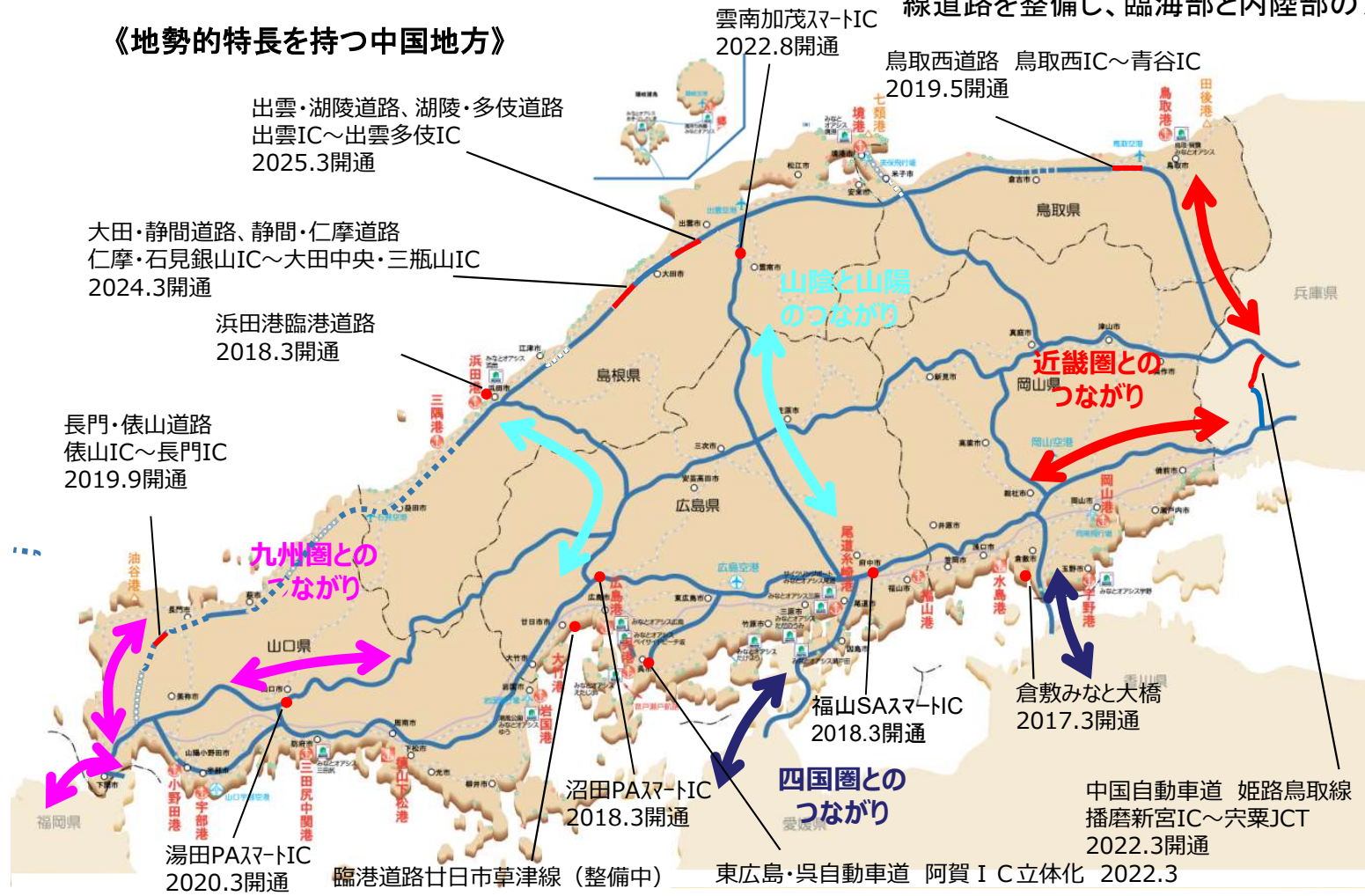
○地域間の連携強化に向け、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークの強化(山陰道の整備等)、空港・港湾等の物流拠点と幹線道路網とのアクセス向上、幹線道路網と内航航路網を組み合わせた国内幹線輸送ネットワーク形成の充実。中継輸送拠点の整備。

### 管内圏域ならびに隣接圏との連携強化

九州圏、近畿圏、四国圏との結節点である地勢的特長を活かし、山陰道の整備により、更なる連携強化を図る。

### 後背地等とのネットワーク強化による連携強化

企業活動のグローバル化が進展する中、後背地域の基幹産業の貿易構造に応じた港湾機能の強化のため、物流の一層の効率化に向けて、臨港道路や幹線道路を整備し、臨海部と内陸部のアクセスを強化する。



臨港道路廿日市草津線 整備中



山陰道 出雲・湖陵道路 (出雲IC付近) 2025.2



# 2.国内物流の効率化に向けた連携の強化

## 2-(2) 多様な関係者の連携による物流効率化

○物流DXの前提となる「物流標準化・データ連携」の推進、地域物流等における共同輸配送などによる物流の効率化の促進、近年急増するクルーズ船寄港に伴う物流環境への影響の改善に向けた人流と物流の調和等。

物流標準化・データ連携の促進 (令和7年5月8日「第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」配付資料より)

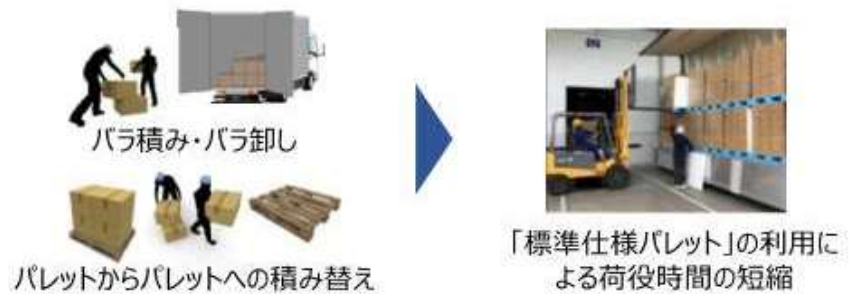
### 官民物流標準化懇談会

- 総合物流施策大綱(令和3年6月15日閣議決定)では、取り組むべき柱の1つとして、「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)」を提言。
- 物流DXの推進のためには、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠であり、そのための課題や推進方策を長期的視点で議論・検討する「官民物流標準化懇談会」を設置し、令和6年11月に第4回目を開催。



### 「標準仕様パレット」の導入

- 「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」で、パレットの標準的な規格と運用（標準仕様パレット※）を取りまとめ、令和6年6月に公表。
- ※ 平面サイズ：1,100mm×1,100mm 調達形態：レンタル方式 等



- 標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修、レンタルパレット事業者による共同管理・運用等の取組を支援。

### 「物流情報標準ガイドライン」の策定

- 内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期「スマート物流サービス」において、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を策定・公表。更なる利便性向上に向けて、令和6年3月には利用手引を、本年2月にはVer.3.0を公開。



- 本ガイドラインに準拠したデータ連携による共同輸配送、共同保管、検品レス等に取り組む荷主・物流事業者のシステム改修等を支援。





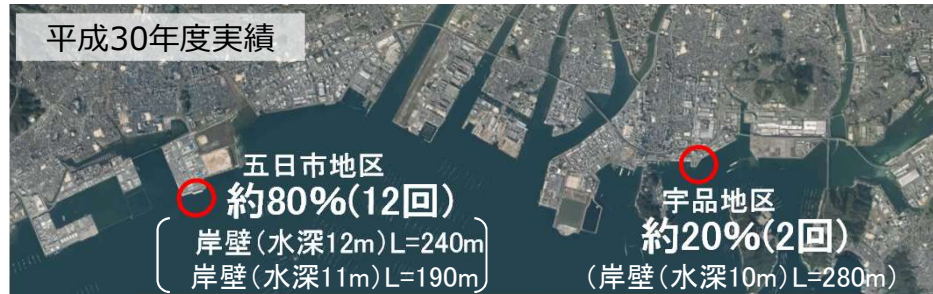
## 2.国内物流の効率化に向けた連携の強化

### 2-(2) 多様な関係者の連携による物流効率化

○物流DXの前提となる「物流標準化・データ連携」の推進、地域物流等における共同輸配送などによる物流の効率化の促進、近年急増するクルーズ船寄港に伴う物流環境への影響の改善に向けた人流と物流の調和等。

#### 広島港宇品地区の大型クルーズ客船受入施設の整備促進

◆広島港のクルーズ船受入割合（総トン数4万トン以上の船舶）





# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-1) 人材確保・育成施策の促進

○物流に関わる労働力の確保・育成及び労働環境向上に関する施策の拡充・促進(内航、港湾、倉庫、トラック輸送などの現場作業とそれを支える事務作業の労務負担の軽減、煩雑で非効率な作業の削減、デジタル技術・技能を含む作業・業務に必要な技術・技能の訓練体制の整備など)

### 人材確保・育成施策の促進

国際物流に関係する事業者の労働力不足が顕在化している中、中国地方における国際競争力の強化のため、港湾物流に関わる労働力の確保・育成に関する施策の拡充・促進を図る(内航、港湾荷役、倉庫、トラック輸送など)。

《取り組みに着手した例》

◎民間内航船員短期養成制度  
(6級海技士短期養成課程(航海・機関))

(一社)尾道海技学院等で実施している養成訓練。6級海技士の資格取得に必要な知識・技能を習得することから、当該養成課程を修了した場合は乗船履歴を8月に短縮し、最短10.5ヶ月で6級海技士の海技資格が取得できる。船員教育機関以外の未経験者でも受講でき、内航船員の確保・育成につながる。

**船員養成施設**

座学2.5月	社船実習2ヶ月※
乗船履歴6ヶ月 養成訓練終了後 船員として就職	海技試験 身体検査

※海事教育機構練習船1ヶ月  
民間社船(共育センター)1ヶ月  
機関部は民間社船2ヶ月(工場実習含む)

◎船員計画雇用促進助成金

船員を計画的に雇用する内航海運事業者(認定事業者)を支援する制度。船員の計画的な確保・育成の支援を行っている。

◎若年内航船員確保推進事業


中国運輸局における段階に応じた取り組み。

**《人材確保・育成施策促進の一例 若年内航船員確保推進事業》**

就職段階(水産系高校生、若年自衛官、その他就職段階の若年層)

➢内航船員への就職志望者を増加させる取組


選択基準としての  
勤労観・職業観の確立



就業体験(インターシップ)  
浜田水産高校専攻科生1名  
令和7年8月中予定



企業説明会・就職面接会  
海上自衛隊呉地方総監部  
令和7年8月5日



船員就職セミナー  
浜田水産高校  
令和8年3月予定


進路段階(一般高校生、中学生)

➢船員志望の機会に資する取組

興味・関心に基づく  
勤労観・職業観の形成



海事施設見学会  
高校生対象  
令和7年10月予定



徳山下松港内クルーズ事業  
中学生対象  
令和7年10月予定


理解醸成段階(小学生高学年)

➢海事産業に対する理解醸成に資する取組

身の回りの仕事や環境への  
興味・関心の向上



海の理科教室  
小学生対象  
令和7年7月26日



体験乗船  
小学生対象  
令和8年3月予定

12

# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-(2) 事業者間連携の促進

○船舶の大型化、将来の労働人口減少・高齢化に対応した事業者間連携による持続可能な物流の実現。

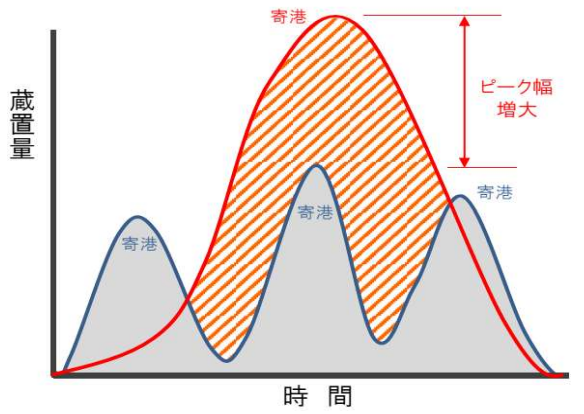
### 持続性のある物流現場の実現に向けた事業者間による連携の促進

運航船社は、コストの削減を目的として、コンテナ船の大型化を推進している。船の大型化により輸送コストは低減する一方、ハンドリング費用は増加している。

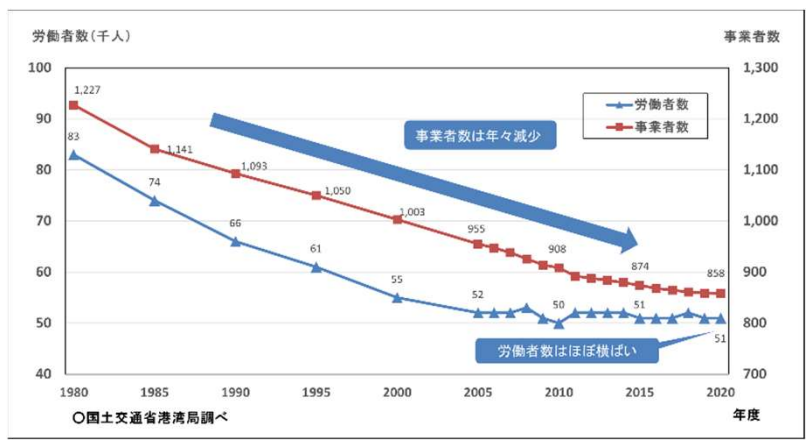
(ガントリークレーン稼働数の増加や労働時間の延長等)ターミナル蔵置量のピーク幅の増大により、処理能力の向上が求められるが、ターミナル、背後交通に過度な負荷が発生し、サプライチェーン全体の稼働率が低下している。

コンテナ船の大型化により、ターミナルにおける処理能力の向上が求められるものの、港湾荷役事業者数、港湾労働者数ともに減少してきており、また、事業者における中小企業が占める割合が約89%と非常に高い。今後、コンテナ船の大型化の進展と港湾労働者数の減少が進めば、蔵置量のピーク時に対応しきれなくなる。

《コンテナ船の大型化がターミナル蔵置量に及ぼす影響(イメージ)》



《事業者数・港湾労働者数の推移》



これら諸課題に対応するため、令和5年4月に特に労働者不足の顕著な地方港における事業者間の連携を一定の条件の下で認める港湾運送事業法施行規則の改正が行われ、令和7年6月には「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」が策定された。引き続き、労働者不足解消、事業者間による連携の促進等を図っていく。

・作業の共同化を行いやすい環境整備に向けて

内航未来創造プラン 目指すべき将来像

『 たくましく      日本を支え      進化する 』

**生産性向上**

内航海運事業者の  
事業基盤の強化

**安定的輸送の確保**

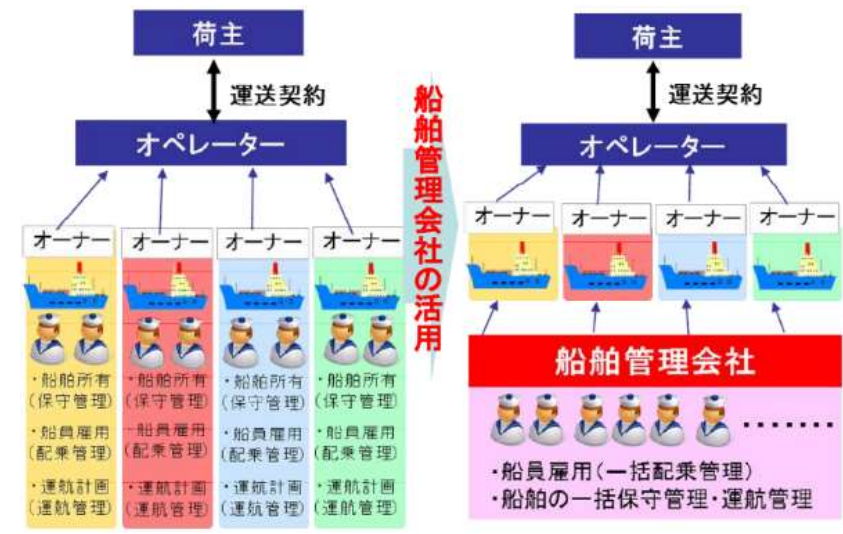
先進的な船舶等  
の開発・普及

**行政・業界・全ての関係者が  
変革し、未来創造**

船員の安定的・効果  
的な確保・育成

内航海運の大半は中小事業者で、荷主・オペレーター・オーナーの専属化・系列化の構造が固定化している。作業の共同化を行いやすい環境整備において、船舶管理会社を活用した効率的な船舶管理が有効であるが、活用が十分に進んでいなかった。このため、平成30年4月に一定の水準以上の船舶管理会社について任意での登録制度を創設した後、令和4年4月施行の改正内航海運業法において船舶管理業を内航海運業の業態の一つとして登録等を義務化した。引き続き、船舶管理会社の品質の向上を促し、活用促進を図っていく。

《船舶管理会社の活用促進》





# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-(3) 取引環境の適正化・価格転嫁の促進・労働環境の改善

○トラック輸送における取引環境・労働時間の適正化の推進、内航海運業界における「標準的な考え方」の検討とそれにもとづいた運賃・用船料の適正化、港運業界における「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を踏まえた取引環境の改善による収受料金の適正化等、他の物流業界における取引環境適正化の推進等。

物流全体における取引環境の適正化の推進 (令和7年5月8日「第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」配付資料より)

### トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況



### 物流産業の魅力向上のための広報の推進

- 我が国の国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラである**物流が果たしている役割**などについて、**消費者の理解を促すためのアニメーション動画**を作成(再生回数3,000万回超)。
  - **政府広報とも連携し、ウェブサイト・SNS等**を通じて情報発信。
- ＜アニメーション動画のイメージ＞



<https://www.youtube.com/watch?v=sItqI9dNKI4>

### トラック運送事業における価格交渉・転嫁の状況

● **トラック運送業における価格転嫁状況は、他業種に比べて低い。**

受注者としての価格転嫁状況: **29位** (調査対象30業種中) 発注者としての価格転嫁状況: **30位** (調査対象30業種中)

価格転嫁	コスト増に対する転嫁率
全体	49.7%
1位 卸売	60.3%
2位 製薬	58.6%
3位 機械製造	57.3%
25位 生活関連サービス	38.1%
26位 放送コンテンツ	38.0%
27位 農業・林業	36.5%
28位 通信	34.7%
29位 <b>トラック運送</b>	<b>34.4%</b>
30位 金融・保険	25.2%

価格転嫁	コスト増に対する転嫁率
全体	49.7%
1位 化学	61.9%
2位 飲食	59.0%
3位 造船	57.0%
25位 運輸郵便(トラック除く)	45.5%
26位 農業・林業	41.2%
27位 金融・保険	40.9%
28位 放送コンテンツ	39.8%
29位 広告	31.4%
30位 <b>トラック運送</b>	<b>29.5%</b>

中小企業庁「価格交渉促進月間(2024年9月)フォローアップ調査結果」より抜粋

### 「再配達削減PR月間」の実施

- 置き配などの多様な受取方法を**社会全体に普及・浸透**させるため、過去2年に引き続き**本年4月を「再配達削減PR月間」**とし、関係省庁や地方自治体、宅配事業者、Eコマース事業者等と連携しながら、再配達削減に向けた呼びかけなどを実施。



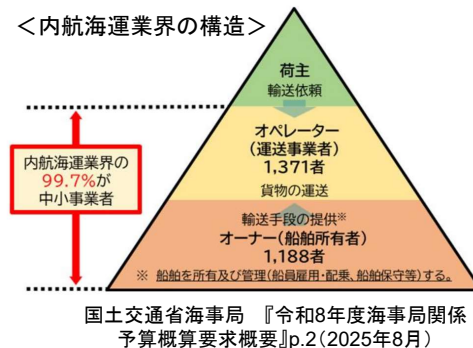
# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-(3) 取引環境の適正化・価格転嫁の促進・労働環境の改善

○トラック輸送における取引環境・労働時間の適正化の推進、内航海運業界における「標準的な考え方」の検討とそれにもとづいた運賃・用船料の適正化、港運業界における「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を踏まえた取引環境の改善による収受料金の適正化等、他の物流業界における取引環境適正化の推進等。

### 国内貨物輸送における内航海運業界の現状と課題

内航海運は、国内貨物輸送の約4割を担う我が国の国民生活と経済活動を支えるライフラインである一方、内航海運事業者の99.7%は中小企業のため荷主よりも立場が弱い。



### 内航海運業界における「標準的な考え方」

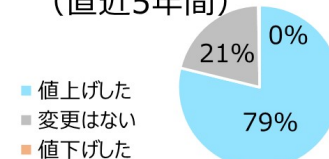
内航海運の取引環境は、契約の書面化等の各種取組により改善しつつある一方、運賃交渉や用船料交渉にあたり、運賃や用船料を構成する費目(コストとして想定される費目、オーナー、オペレーター、荷主がそれぞれ負担すべきコスト等)に係る「標準的な考え方」がないため、適正な運賃・用船料の収受につながりにくいという意見がある。令和6年度に実施した「内航海運における商慣習及びその改善事例の実態調査」においても、運賃における費用負担の明確化について、およそ8割が進んでいないと回答しており、用船料においても約4割の事業者が提供作業の分担と対価が不十分だと回答。

内航海運の取引環境改善・生産性向上に向け、運賃・用船料の実態について把握し、適正な「運賃・用船料」を収受するために必要な「標準的な考え方」を示すとともに、考え方に基づいた取組方法を検討する。これにより、適正な運賃・用船料の収受につながるなど、更なる取引環境の改善が図られることで、安定的な海上輸送を確保でき、「強い内航海運」への発展を促す。

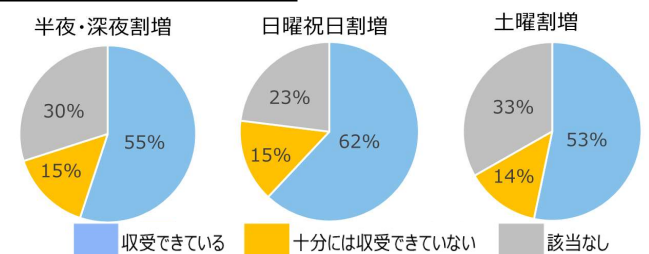
### 港湾労働者不足対策等アクションプラン2025

労働者の不足状況や経営状況に係る調査結果を受けて、2022年7月に「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定・公表し、同プランに基づく各施策を実施。2025年1月に実施した港湾運送事業における実態調査において、多くの事業者が運賃料金の値上げを実施しているものの、約4割の事業者が取引先から運賃料金を十分に収受できていないと回答した。この結果を受け、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定・公表。

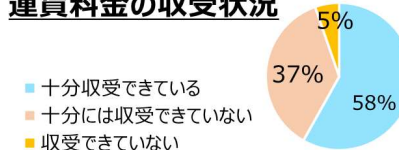
#### 運賃料金の改定状況 (直近5年間)



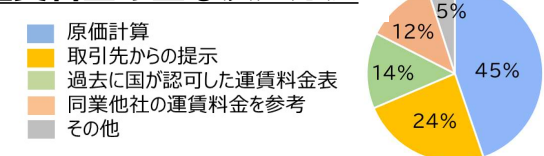
#### 割増料金の収受状況



#### 取引先からの 運賃料金の収受状況



#### 運賃料金の主な決定方法



### 港湾労働者不足対策等アクションプラン2025

1. 港湾運送の魅力の発信  
港湾運送の魅力を伝えるPR素材の充実化 等
2. 取引環境の改善  
取引実態に関する調査・ガイドラインの策定 等
3. 安全性向上・労働環境の改善  
女性・高齢者にも働きやすい労働環境整備の推進  
荷役機械の遠隔操作化等につながる技術開発や実装の推進等



# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-(4) 物流DX等の促進

○現場労働の魅力を高め、生産性を向上させるための自動運転、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の活用による物流 DX、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した新たなモーダルシフトの推進、物流標準化・データ連携によるサプライチェーン全体の徹底した最適化。サイバーテロやシステム障害等への適切な対応体制の整備。

### 物流DXの推進に関する取組

物流DXの普及に向けて、令和3年度より、物流事業者におけるデジタル化の取組やデジタルツールの導入事例、業界でのニーズや導入にあたっての課題等を調査し、とりまとめている。



令和3年度  
物流・配送会社のための  
物流DX導入事例集



令和4年度  
中小物流事業者のための  
物流業務のデジタル化の手引き



令和5年度  
中小物流事業者における  
物流業務のデジタル化実証

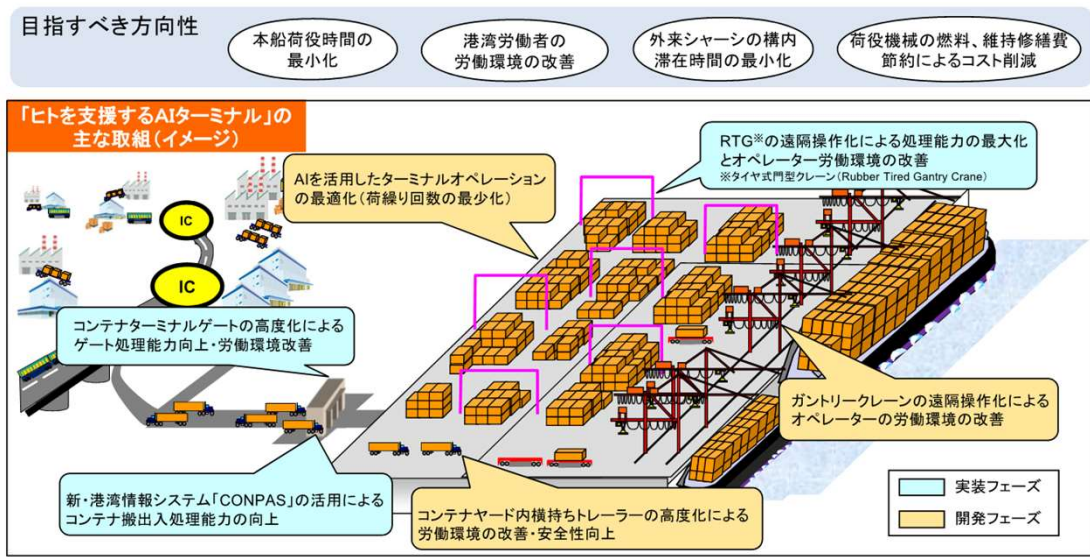
# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-(4) 物流DX等の促進

○現場労働の魅力を高め、生産性を向上させるための自動運転、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の活用による物流 DX、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した新たなモーダルシフトの推進、物流標準化・データ連携によるサプライチェーン全体の徹底した最適化。サイバーテロやシステム障害等への適切な対応体制の整備。

### 港湾AIターミナル

コンテナターミナルにおいて、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等。



### 港湾技術開発制度

生産性向上や労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定し、民間企業等に対して公募、採択。採択した技術開発課題は、集中的に研究開発を推進。

#### 技術開発テーマ

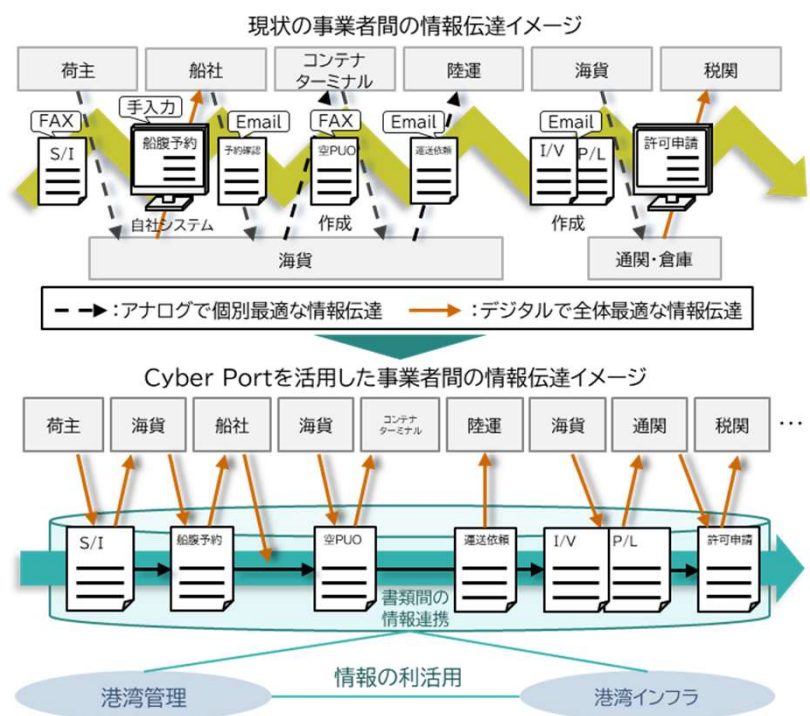
- ターミナルオペレーションの高度化に関する技術
- 荷役機械の高度化に関する技術
- ターミナル内のコンテナ輸送の高度化に関する技術
- 港湾労働者の安全性や作業効率の向上に関する技術



荷役機械の高度化に関する技術の例

### サイバーポート

民間事業者間のコンテナ物流手続を電子化・共通化することで業務を効率化し、生産性向上を実現するデータプラットフォーム。2021年4月から第一次運用を開始



- 最大60%の時間削減効果を確認 (実証事業結果より)
- 一部事業者は従来の紙・電話・FAXの問い合わせ受付をサイバーポートに完全移行
- 令和7年度以降、順次有料化 (令和5年10月関係法令施行)



# 3.労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進

## 3-(4) 物流DX等の促進

○現場労働の魅力を高め、生産性を向上させるための自動運転、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の活用による物流 DX、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した新たなモーダルシフトの推進、物流標準化・データ連携によるサプライチェーン全体の徹底した最適化。サイバーテロやシステム障害等への適切な対応体制の整備。

輸送力不足に対応するための陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進

(令和7年5月8日「第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」配付資料より)

※令和6年11月22日 官民物流標準化懇談会モーダルシフト推進・標準化分科会とりまとめを一部修正

### 鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- 小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得に対する支援
- 貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用の推進
- 新船投入や船舶大型化、新規需要の創出に向けた取組への支援、内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化

＜鉄道・内航海運へのモーダルシフト＞



等

### 多様な輸送モードの活用

- 中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援
- 高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援
- 航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保 等

＜ダブル連結トラックの導入促進＞



＜高速道路での自動運転トラック＞



＜航空機の空きスペース活用＞



### 地域の産業政策・地域政策等との連携

- 地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援（全国20か所程度を想定）

現時点では具体的な目標が定められていないダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送についても、その進捗状況等を適時フォローアップするとともに、「中長期計画」に記載された目標の見直しとタイミングを合わせ、必要な見直しを実施。

# 4.大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築

## 4-1) 物流におけるリダンダンシーを確保した災害に強い物流システムの構築

○災害後の事業の早期再開あるいは継続を支える資源・エネルギーや食糧等の供給継続ならびに被災地域のバックアップを担うための災害に強いハード、ソフト両面での物流システムの構築。広域物流ネットワークが長期間寸断された場合における、復旧までの物流機能を継続的に維持するためのリダンダンシーの確保。

### 物流におけるリダンダンシーの確保

災害時も資源・エネルギーや食料等を供給し、地域経済を支えるとともに、被災地域のバックアップを担うため、常時より支援に必要な機能を備えておく（耐震性、水深、連携体制など）。

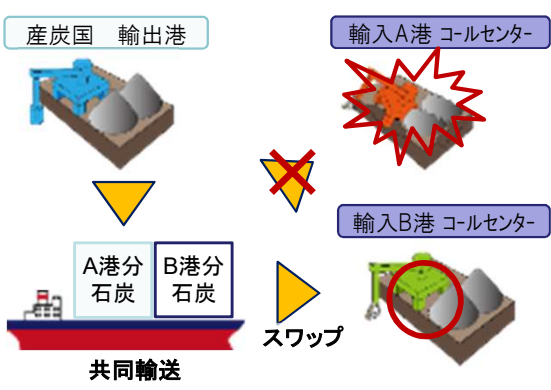
首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%と予測されており、太平洋側は災害リスクが高まっている。

一方で、サプライチェーンはグローバル化が進んでおり災害によって物流網が寸断されると、資源・エネルギーや食料等の供給が停止し、地域経済に大きな影響を与える。大規模地震の発生時、比較的被害が少ないとされている瀬戸内海や日本海側の地域は被災地域のバックアップを担う必要があり、常時より支援に必要な機能を備えておく必要がある。

### 《物流の強靱化、リダンダンシー確保の例(徳山下松港・宇部港における石炭サプライチェーン)》

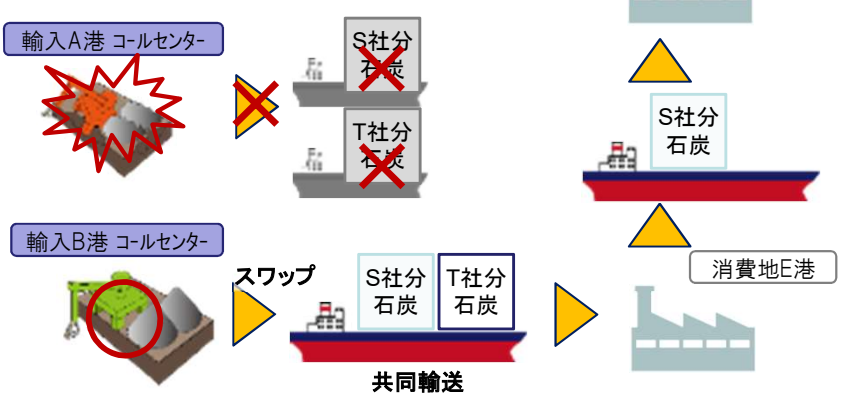
#### 1. 石炭輸入の災害時における水平連携

- ▶石炭の共同輸送 ▶外航スワップ

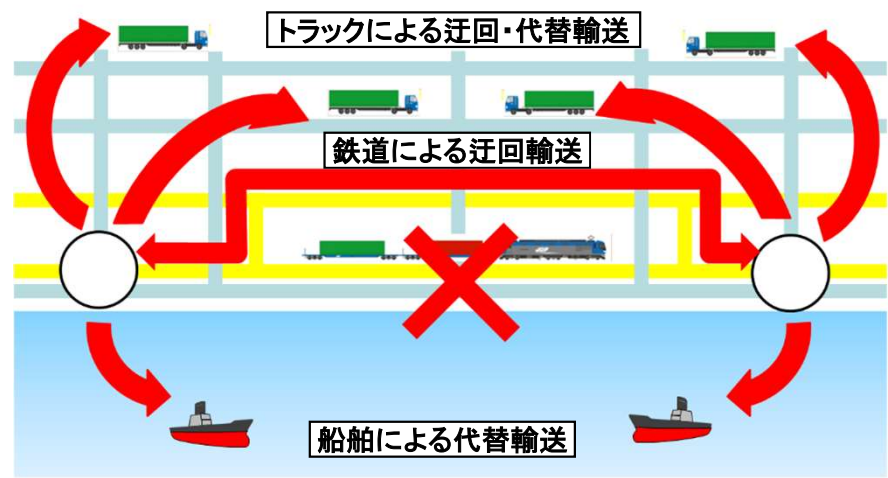


#### 2. 国内輸送の災害時における水平連携

- ▶内航スワップ ▶内航共同輸送 ▶大型内航船による他港寄り輸送



### 《物流機能を維持するリダンダンシー確保の例》



H30豪雨災害時の  
JR、幹線道路の遮断（広島県坂町）



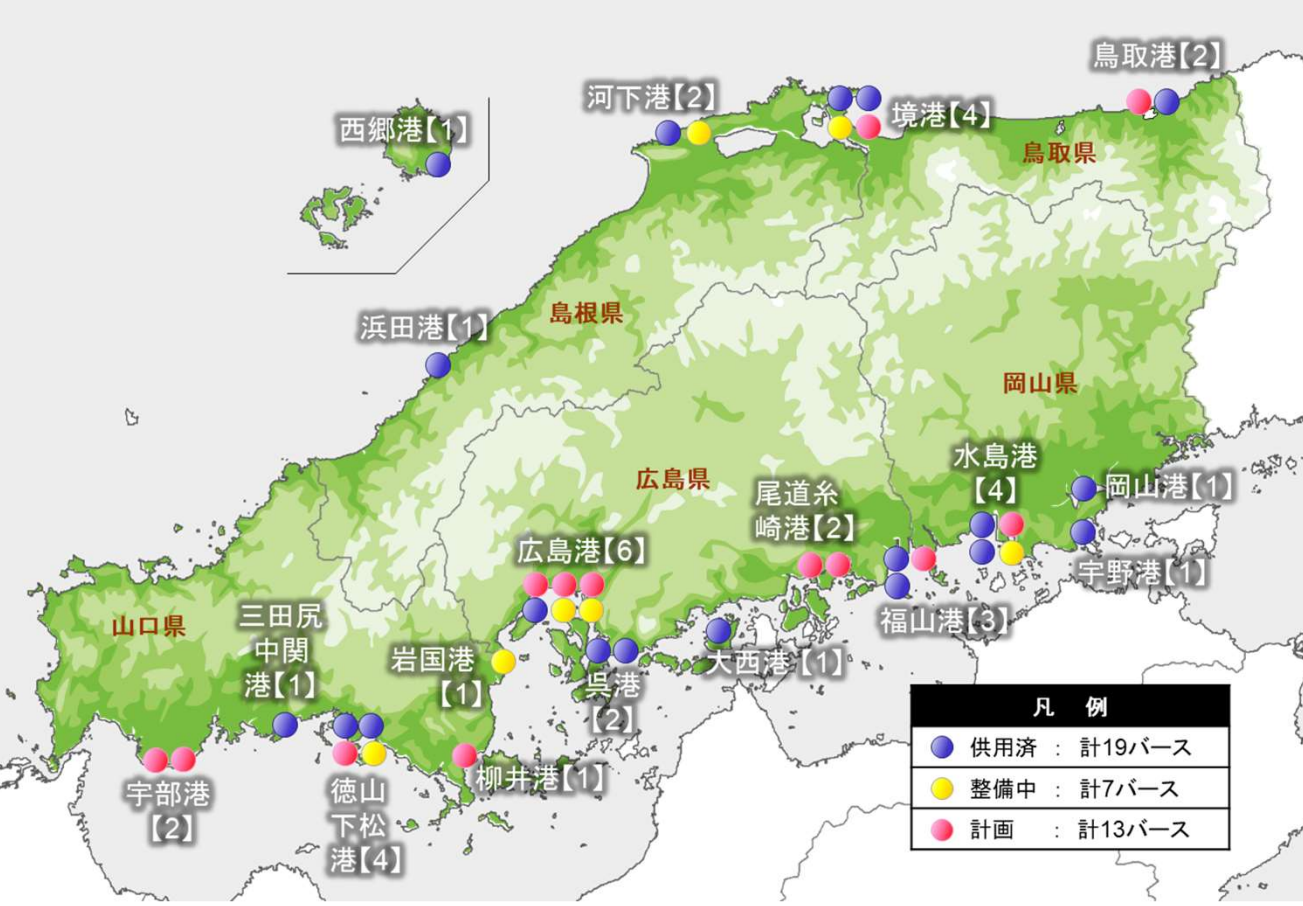
# 4.大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築

## 4-(2) 災害時における支援物資の輸送・保管ネットワークの強靱化

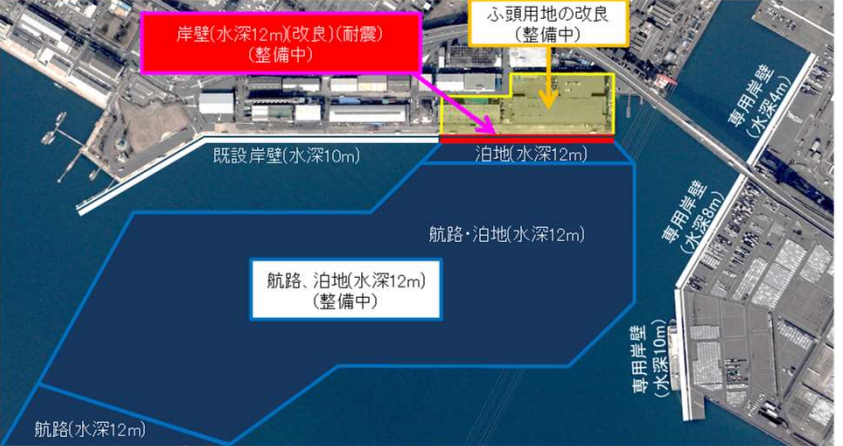
○災害時における支援物資の輸送ネットワークの強靱化を図るための耐震強化岸壁の整備促進、緊急物資輸送や航路啓開のための体制強化による海上輸送機能の維持・強化、救援物資保管・配送拠点としての倉庫等の確保、物流に必要なインフラ老朽化対策・耐震化の加速化。災害時における緊急物資輸送等に対応するためのサイバーポート等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築。

### 耐震強化岸壁の整備促進

令和7年5月現在



### 広島港ふ頭再編改良事業の整備促進



### 鳥取港防波堤整備事業の整備促進





# 4.大規模災害に備えた強靱な物流ネットワークの構築

## 4-(2) 災害時における支援物資の輸送・保管ネットワークの強靱化

○災害時における支援物資の輸送ネットワークの強靱化を図るための耐震強化岸壁の整備促進、緊急物資輸送や航路啓開のための体制強化による海上輸送機能の維持・強化、救援物資保管・配送拠点としての倉庫等の確保、物流に必要なインフラ老朽化対策・耐震化の加速化。災害時における緊急物資輸送等に対応するためのサイバーポート等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築。

### 港湾防災情報システムの構築・改良

目的: 災害対策本部における迅速かつ正確な現状把握や的確かつ早期の意思決定支援。  
機能: ①被害情報等の一元管理(サイバーポートと同一クラウド環境)、②意思決定を支援する情報の閲覧・通知、③関係機関等との情報共有

