

# 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

中国地方国際物流戦略チーム事務局

平成30年10月9日

# 1.産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現 中国地方国際物流戦略チーム

## 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。

### ・国際バルク戦略港湾 (石炭) の機能拡充

船舶の大型等へ対応した港湾施設の整備促進

大型船による一括大量輸送による効率的な輸送体制の確立、荷主同士が連携しやすい環境の整備。

図-1 徳山下松港 (石炭) の整備イメージ

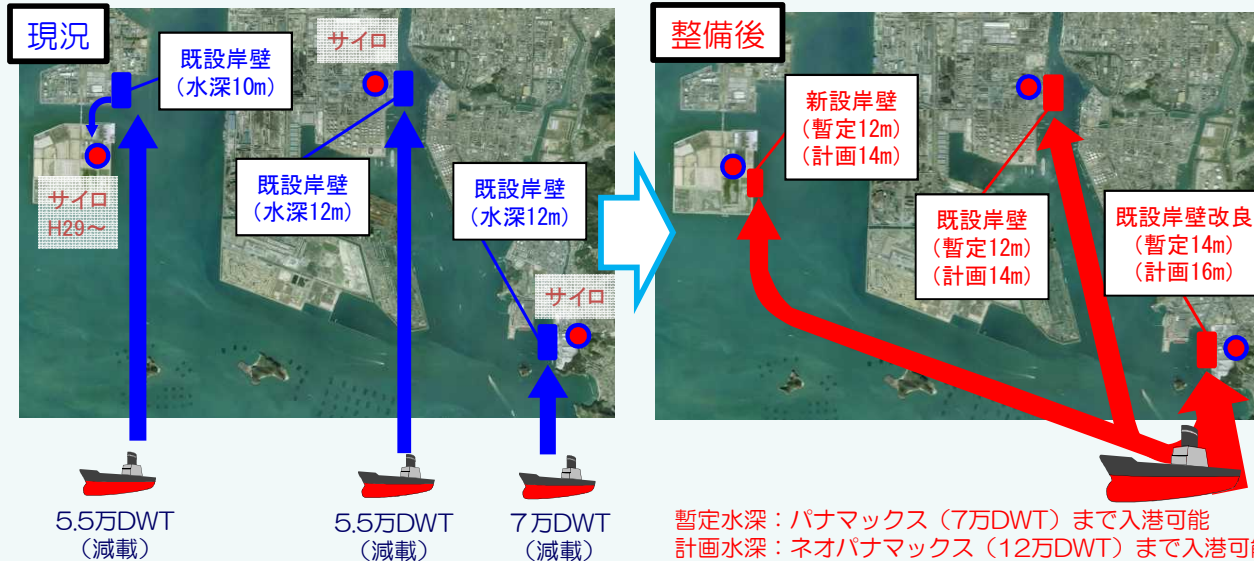


### ・国際バルク戦略港湾 (穀物) の機能拡充

船舶の大型等へ対応した港湾施設の整備促進

大型船による一括大量輸送による効率的な輸送体制の確立、荷主同士が連携しやすい環境の整備。

図-2 水島港 (穀物) の整備イメージ



(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	↓		↓
ケープサイズ (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			↓

## 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のミッシングリンク解消に向けた山陰地域における長距離陸上輸送の解消ならびに北東アジア地域との物流体制強化。

### 物流機能の効率化

山陰地方の国内海上輸送網のミッシングリンク解消による長距離陸上輸送の解消、北東アジア地域との物流体制強化を図る。

また、施設の老朽化、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、ふ頭の再編改良を行い、急増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。

図-3 ふ頭再編改良整備による物流機能の効率化



図-4 環日本海物流ルート構築地域間の連携・物流効率化

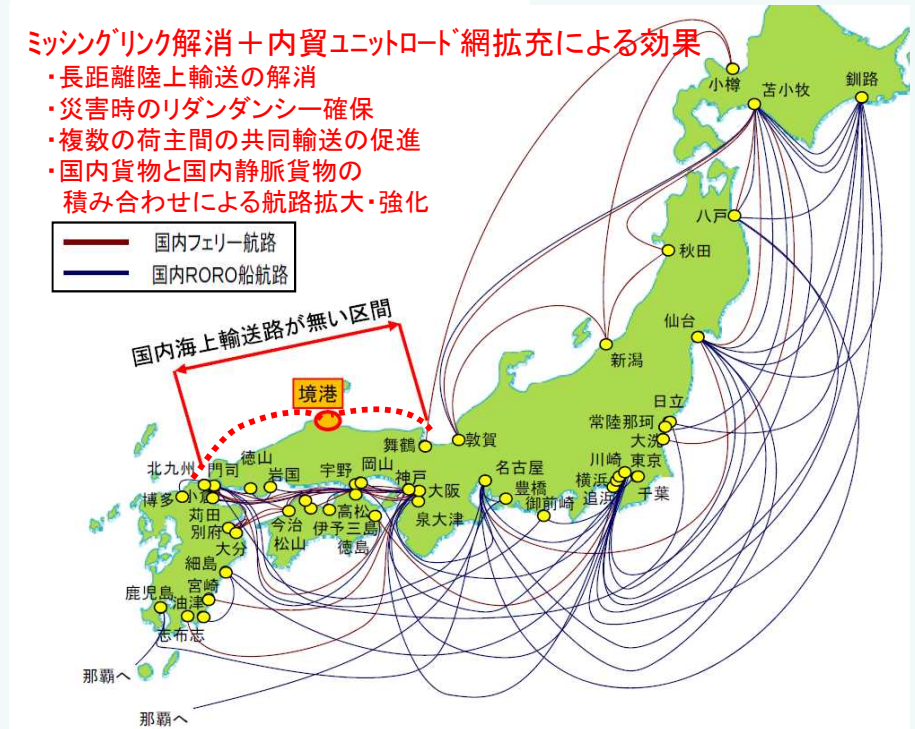
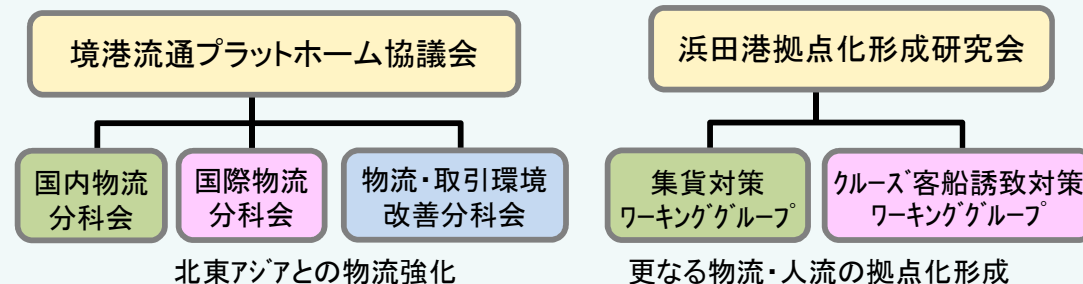


図-5 産学金官連携による物流環境改善・商流拡大の促進の取組



## 1- (3) 国際拠点港湾の機能充実

○船舶大型化や輸出増大に対応した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・雇用の堅持に資するコンテナ物流拠点の充実・強化。港湾運営の民営化等による効率化の促進。

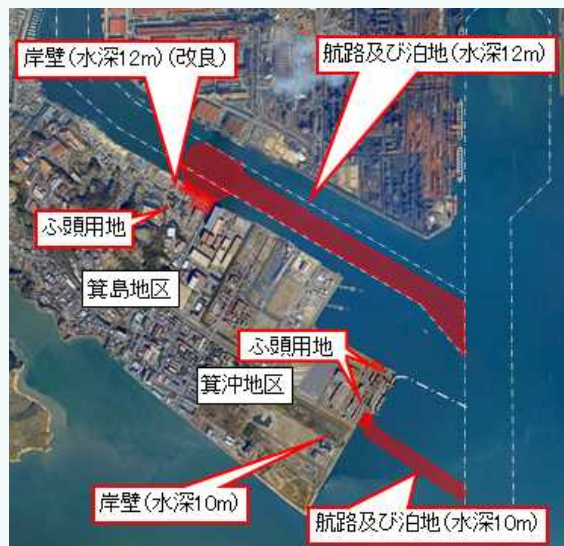
### ・物流機能の効率化

輸出量の増加や船舶の大型化に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編

福山港では鉄鋼業・造船業の輸出貨物の増加が予想されている。また、大型船対応の岸壁が不足しているため、喫水調整を行うなど非効率な輸送を強いられている。

輸出量の増加、船舶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の維持・強化を図る。

図-6 ふ頭再編改良整備による物流機能の効率化



### ・コンテナ物流拠点の充実・強化

荷主企業の生産性向上・物流効率化に資する国際競争力の高いコンテナ物流拠点の形成

アジア経済圏の成長といった社会動向や、海田コンテナターミナルの物理的制約、出島地区の埋立沖合展開の可能性等を踏まえ、出島地区の広島港国際コンテナターミナル及び背後地において、「外資コンテナの強化」を図る。

図-6② 国際競争力の高いコンテナ物流拠点の形成



出典：広島港宇品・出島地区基本構想検討会 第4回検討会資料(港湾計画案)

図-7 港湾運営の民営化

### ・港湾運営の民営化

港湾運営会社制度を活用し、港湾運営に民の視点を取り込み、より一層の効率的な運営を図る。

また、効率的な運営のため、港湾運営会社制度の柔軟な活用を図る。

広島港(国際拠点)  
(出島地区、海田地区)  
株式会社ひろしま港湾管理センター  
H29.4運営開始

水島港(国際拠点)  
(玉島地区)  
水島港国際物流センター株式会社  
H26.4運営開始

徳山下松港(バルク:石炭)  
(下松地区、徳山地区、新南陽地区)  
やまぐち港湾運営株式会社  
H29.12指定



## 1-(4) 国際物流機能の維持・強化

○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けるアジア諸国への直行便を形成しやすい環境整備、リードタイム短縮、輸送の利便性向上。

### ・港間の連携による国際航路の充実

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、輸送利便性向上のため、中国地方の各港と東南アジア諸国の航路を充実させる。

### ・農林水産物・食品輸出の輸送技術向上

海外で人気の高まっている農産物や食品の輸出において、品質を保持する輸送技術を促進し、輸出強化に寄与する。

- ・生鮮品の大量かつ低コストの海上輸送を可能とする最新の鮮度保持輸送技術の普及の促進  
(鮮度を保持するコンテナや長期輸送に対応可能なパッキング設備の整備など)

### ・農林水産物の輸出力強化

「農林水産業の輸出力強化戦略」の実践に必要なハード面とソフト面のインフラ整備等を整合的かつ計画的に進める。

- ・コールドチェーンの確保に向けた荷さばき所や一時保管庫の整備
- ・輸出関連手続きのワンストップ化に対応できるコンテナヤードの整備
- ・高水準な衛生管理が可能な加工処理施設の整備
- ・共同輸送の促進等を通じた出荷単位の大口化

中国地方においては主要な農林水産物である、原木についても受入拡大を図り、輸出力を強化する。(ヤード拡大)

図-8 港間の連携による東南アジア航路の充実 (航路の多様性)



図-9 農林水産物・食品の輸出額の推移



## 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た基幹交通ネットワークの強化（山陰道の整備等）、臨港道路等の整備による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。

#### ・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。

#### ・港間の連携強化

利用者の利便性向上を図るため、港間が連携強化できる環境を整備する。（岩国港と大竹港等）

#### ・内航ユニットロード航路網の更なる拡充

ドライバー不足に加え、災害時のリダンダンシーの確保の観点からも航路網が手薄な日本海沿岸をはじめ、幹線道路網と内航航路網を組み合わせた持続可能な国内幹線輸送ネットワークの形成を進めていく必要がある。

複数の荷主間の共同輸送の促進や、国内貨物と国内静脈貨物を積み合わせ、内航ユニットロード航路網の強化・拡大やサービスの向上を通じて、物流分野の働き方改革に貢献する。

図-10 地勢的特長を持つ中国地方

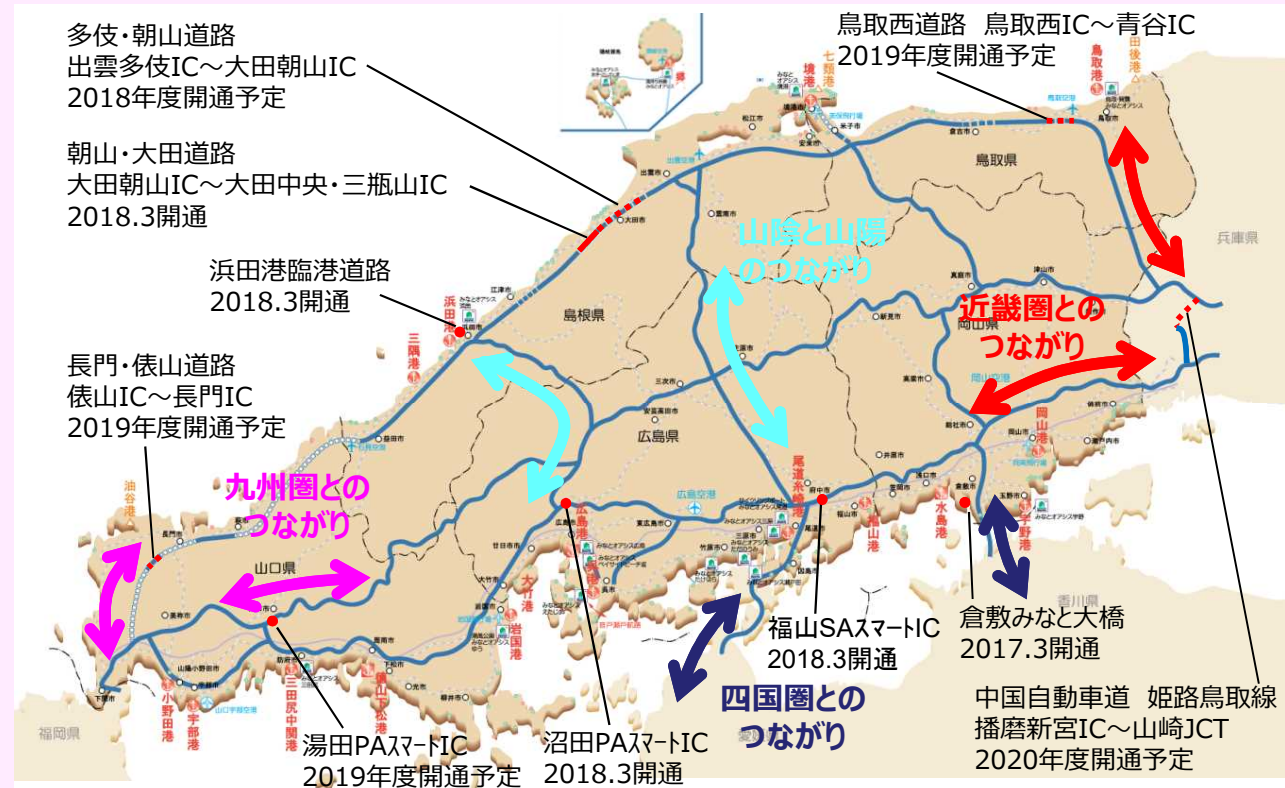
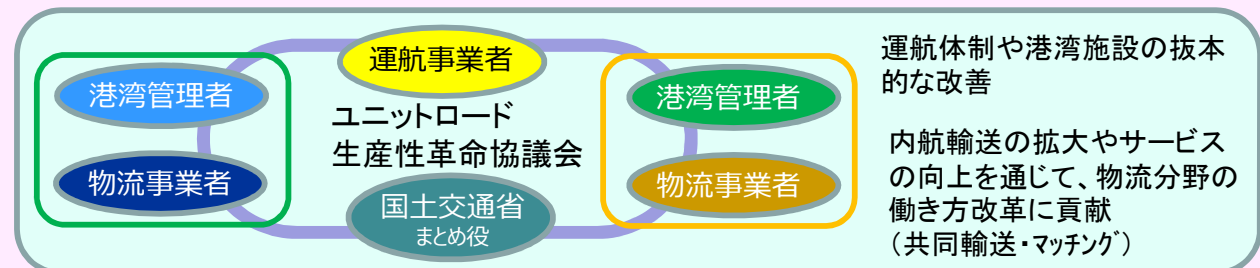


図-11 ユニットロード生産性革命のための協議会による官民連携体制の強化(イメージ)



# 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

○物流の効率化に資する幹線輸送のモーダルシフトの推進、輸送機能と保管機能の連携や地域内配送共同化への基盤整備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。

図-12 物流岸壁へ接岸する大型クルーズ船との調和



訪日外国人は年間200万人を超え、うち、クルーズ船で訪日する外国人は200万人を超える。中国地方には年間200回のクルーズ船寄港があり、貨物船が入港調整を強いられたり、貨物を輸送するトラックが観光バスの引き起こす渋滞に巻き込まれるケースも見られる。

将来的には人流と物流が棲み分けできる様、岸壁や道路を整備し入港調整や渋滞の解消をする必要があるが、整備には時間を要する。物流トラックが優先的に走行できる車線の設定、旅客の移動方法の分散(観光バス・船)による交通負荷を低減するなど、ソフト面での対応も必要。

図-13 広島港でのクルーズ船の受入環境改善の取組



(ハード整備による対応)

臨港道路廿日市草津線の4車線化により、観光バスによる渋滞を緩和。更に4車線化を進めていく。

図-14 境港でのクルーズ船の受入環境改善の取組



(ハード整備による対応)

外港中野地区においても大型クルーズ船の受入が可能となり、昭和南地区との2隻同時受入など、更なる受入環境の改善が見込まれる。

# 2.国内物流の効率化に向けた連携の強化

2/2

## 2-(2) 多様な関係者の連携による物流効率化

○物流の効率化に資する幹線輸送のモーダルシフトの推進、輸送機能と保管機能の連携や地域内配送共同化への基盤整備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。

### 物流総合効率化法の一部改正に伴う物流効率化の促進

二者以上の連携による輸送効率化・共同化、輸送と保管の連携など、枠組みを柔軟にし、物流の効率化に資する基盤を整備する。国内の港間の連携を促し、関東や関西へ陸上輸送される貨物のモーダルシフトによる海上輸送を促進する観点から、内航フィーダー輸送を活用する。

図-15 モーダルシフト 省力化された効率的な物流の実現

国内の中長距離輸送を鉄道輸送や内航海運にモーダルシフトすることで陸上輸送を担うトラックドライバー不足を解消し、物流効率化・CO2削減に寄与する。国内において輸出入される国際海上コンテナ貨物の9割以上はトレーラーで運ばれる。低床貨車による国際海上コンテナ貨物の鉄道輸送等、輸送モード間が連携できる環境を整備する。

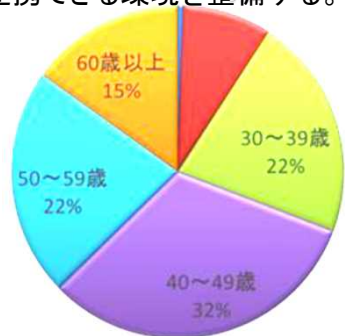


図-18① トラック業界年齢構成 例: RORO船によるトラック輸送と海上輸送の連携

図-15② 幹線輸送のモーダルシフトのイメージ

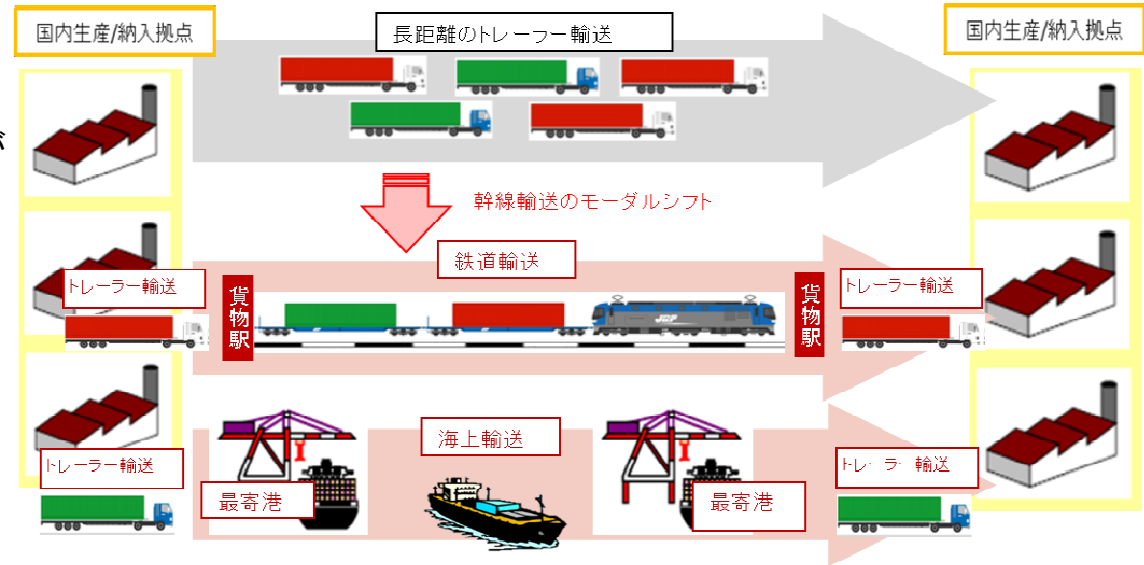


図-16 輸送機能と保管機能の連携

輸送網集約でCO<sub>2</sub>排出量の大幅な削減

総合物流保管施設にトラック営業所併設、予約システム導入等の輸送円滑化措置を講じ、待機時間のないトラック輸送を実現

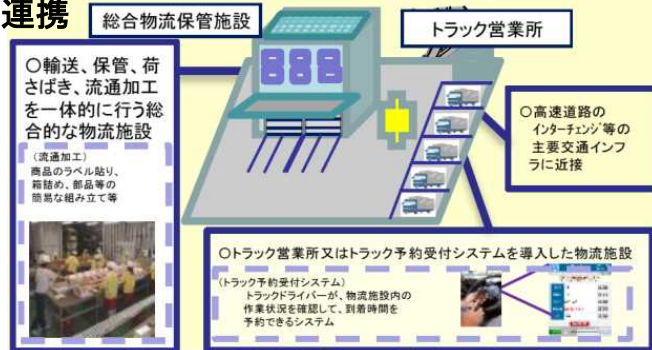


図-17 地域内配送共同化 トラックドライバー不足の解消



他社との混載や運行頻度の改善等、各社それぞれで行っていた輸送の共同化により、過疎地域内のムダのない配送を実現



# 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・育成に関する施策の拡充・促進（内航船員、港湾、倉庫、トラック輸送など）

国際物流に係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(内航船員、港湾荷役、倉庫、トラック輸送など)。

図-18 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	海技試験 身体検査
養成訓練終了後 船員として就職	

※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。

図-19 人材確保・育成施策促進の一例



### 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性のある物流現場の実現。

運航船社は、コンテナ船の大型化によるコストの削減を目的として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。

図-20 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)

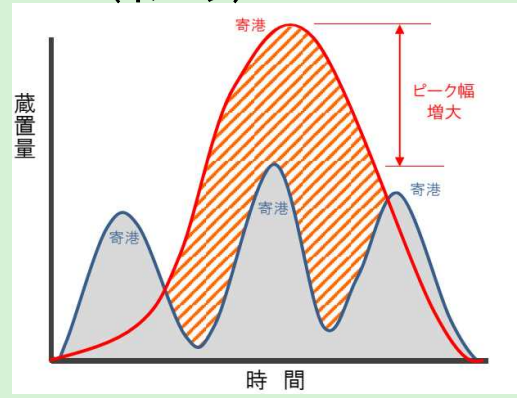
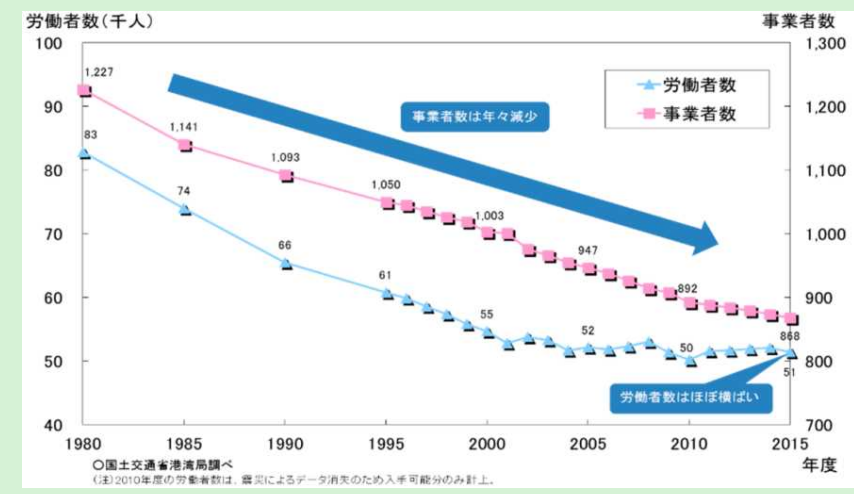


図-21 事業者数・港湾労働者数の推移



波動性の高くなる港湾荷役に対応していくためには、事業者間による連携、作業の共同化が必要。作業の共同化を行いやすい環境整備が求められる。

・作業の共同化を行いやすい環境整備に向けて

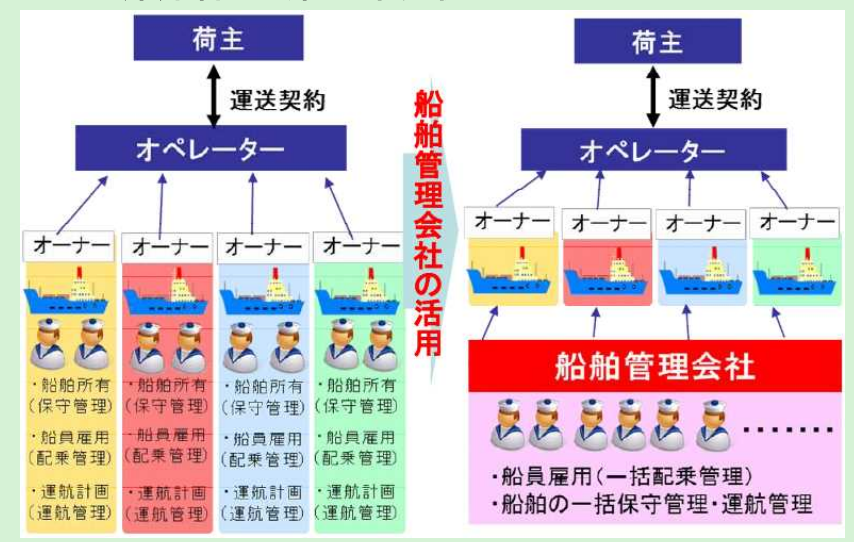
**内航未来創造プラン 目指すべき将来像**

『 **たくましく**      **日本を支え**      **進化する** 』

<b>生産性向上</b>	<b>安定的輸送の確保</b>	<b>行政・業界・全ての関係者が変革し、未来創造</b>
内航海運事業者の事業基盤の強化	先進的な船舶等の開発・普及	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い。このため、一定の水準以上の船舶管理会社について国土交通大臣の登録制度を創設し、一定の品質確保を行い、船舶管理会社の活用促進を図る。

図-22 船舶管理会社の活用促進



### 3- (3) ICT 等の先進的技術活用

○将来の労働人口減少・高齢化に対応した安全で快適な現場作業環境の確保を目的とするICT 等の先進的技術を活用したコンテナターミナル・オペレーション、船舶運航、トラック輸送の高度化。

IoTやビッグデータ、ITS(高度道路情報システム)、動走行システム、パワーアシストスーツ、小型無人機等の先進的技術を活用して、労働者人口減少・高齢化に対応した安全な荷役環境を確保する。

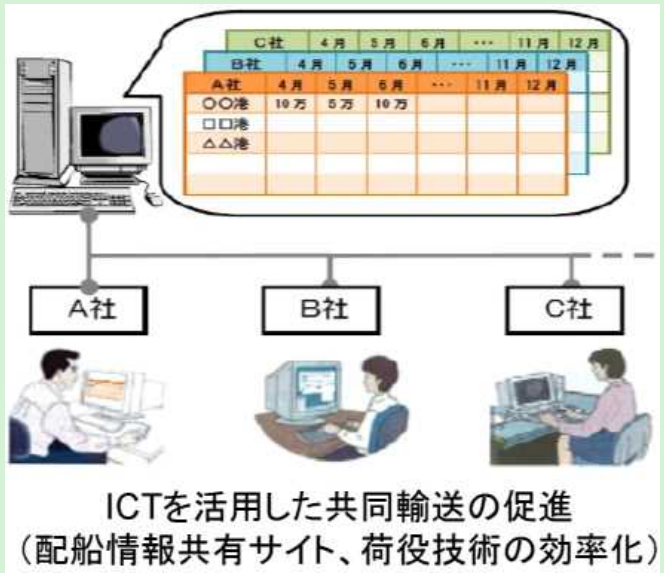
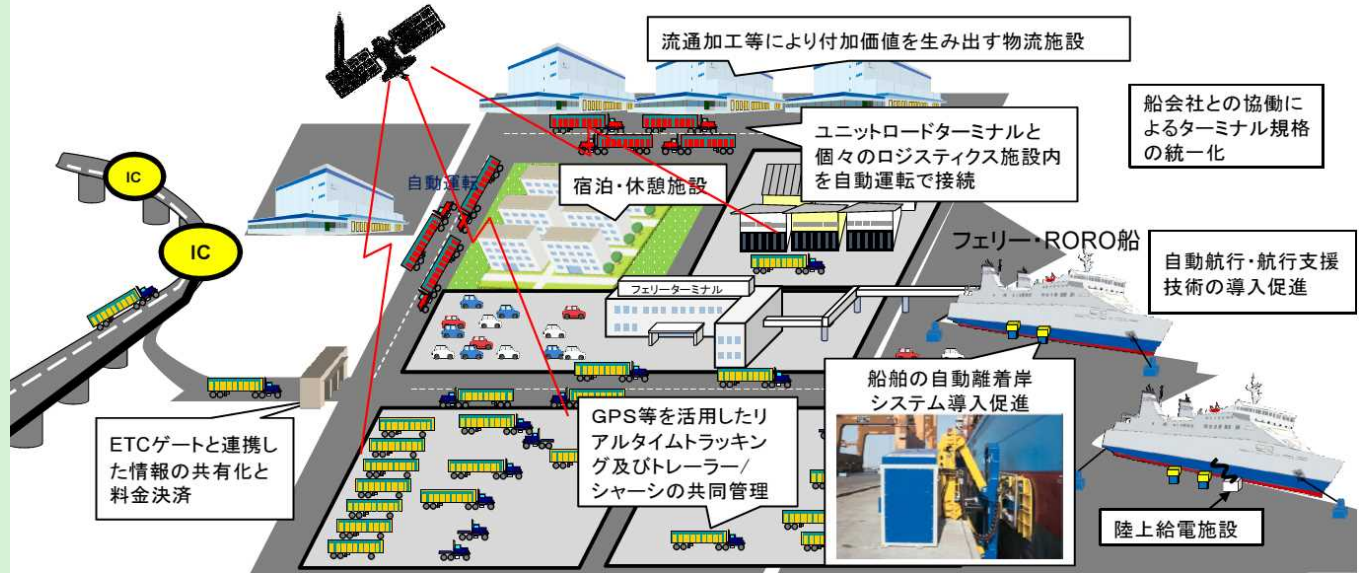
例: NACCSによる手続きの一本化、省力化

国際貿易における通関及び輸入の際の関税の納付などを効率的に処理できる電子的情報通信システム。税関官署、運輸業者、通関業者、倉庫業者、航空会社、船会社、船舶代理店、金融機関等の相互を繋ぐ。

図-23 NACCSイメージ



図-24 次世代高規格ユニットロードターミナル(持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築)(港湾の中長期政策「PORT 2030」より)



## 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物流システムの構築。広域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。

図-25 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

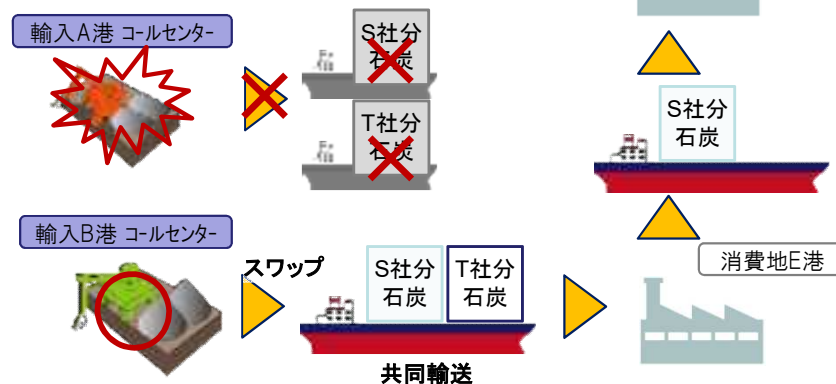
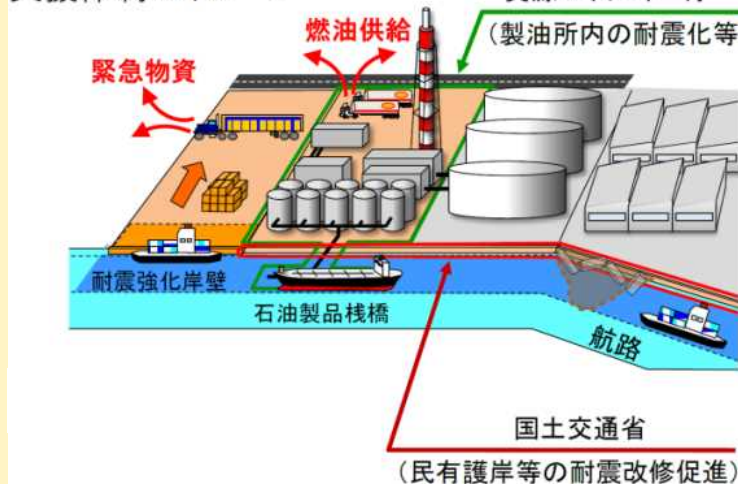


図-26 他圏域のバックアップも含めた災害対策の推進

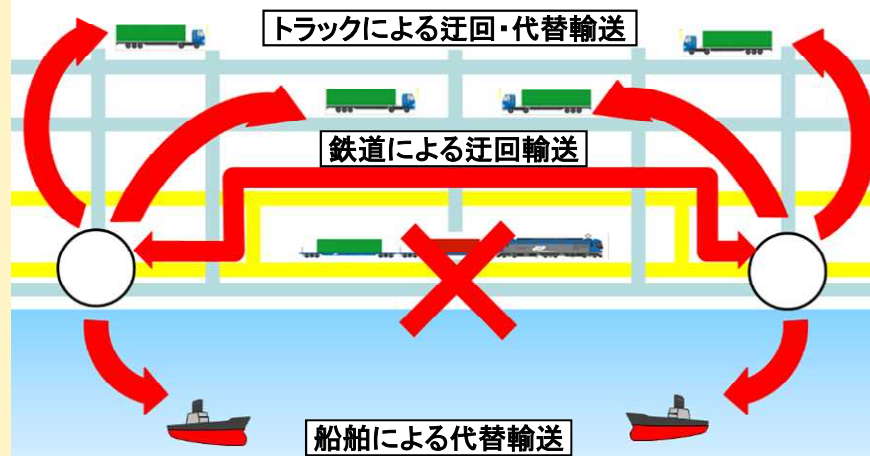
支援体制のイメージ



### ・災害に強い物流システムの構築 (コンビナート港湾の強靱化)

中国圏域の臨海部に数多く集積するコンビナートについて、大規模地震発生時における防災・減災を図るとともに、発災後の緊急物資輸送などを確保するため、耐震強化岸壁の整備等を推進。

図-27 物流機能を維持するリダンダンシー確保の例



## 4-(2) 災害時における支援物資の輸送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、被災時の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。

### ・緊急確保航路の指定

地震発災後に船舶による緊急物資等の輸送を円滑かつ確実にを行うため、瀬戸内海において港湾法第55条の3の4に基づき、緊急に航路啓開する航路を指定。これにより港湾区域外を地方整備局が航路を啓開。

### ・カウンターパート制による被災県への支援体制の構築

被災状況把握などの初動支援の円滑・迅速な実施を図るため、被災県に対する支援を行う県をあらかじめ定めたカウンターパート制による被災県への応急措置等の支援体制を中四国9県で構築。(中国・四国地方の災害等発生時の広域支援に関する協定)

### ・圏域間の連携による広域的な応援・救援体制の構築

瀬戸内海沿岸自治体は、地震等による災害時において海上からの緊急支援を円滑かつ確実に遂行することを目的に「瀬戸内・海の路ネットワーク災害時相互応援に関する協定」に基づき各種施策を推進。

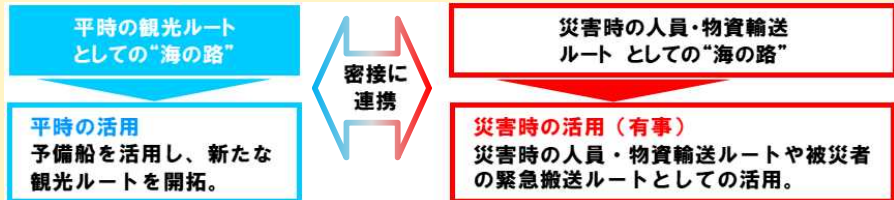


図-29 瀬戸内・海の路ネットワーク災害時相互応援に関する協定



## 4- (2) 災害時における支援物資の輸送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、被災時の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。

■非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理制度の創設（港湾法第五十五条の三の三）〈平成29年7月8日施行〉

・非常災害時において、港湾管理者からの要請があり、地域の実情等を勘案して必要があると認めるときは、国が港湾利用者との調整等の管理業務を実施。

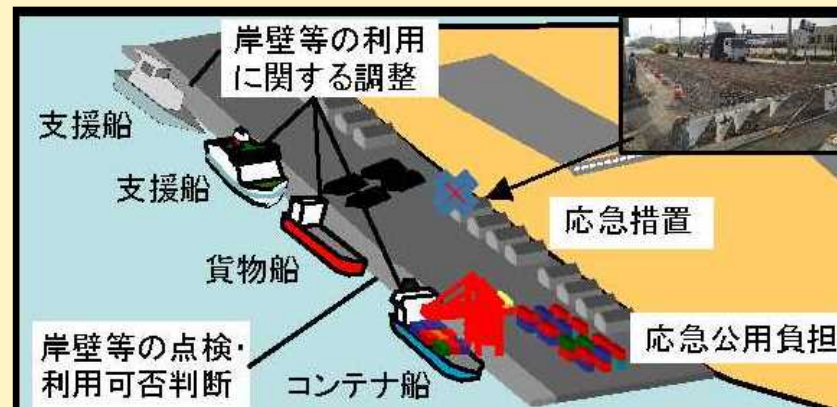
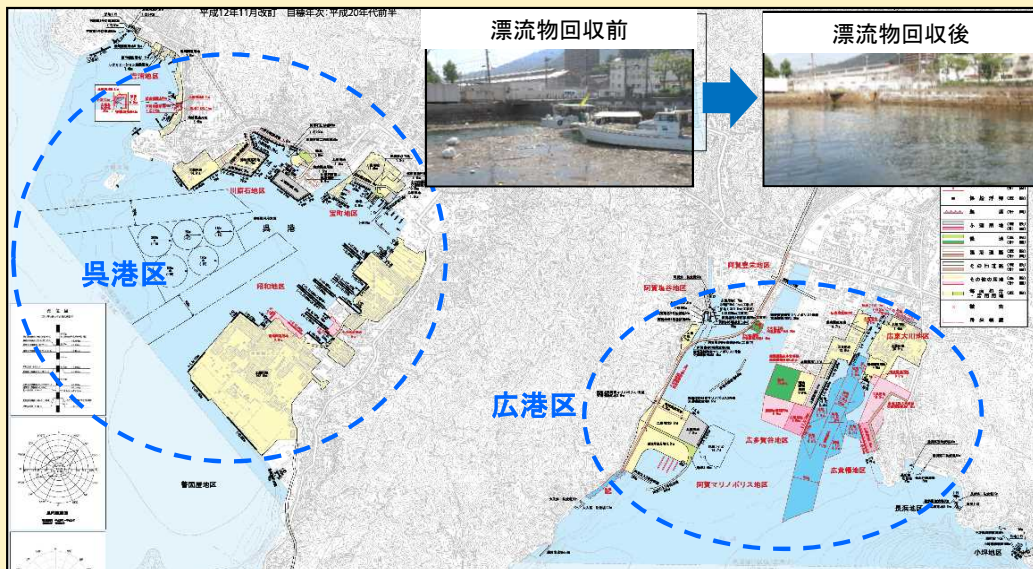


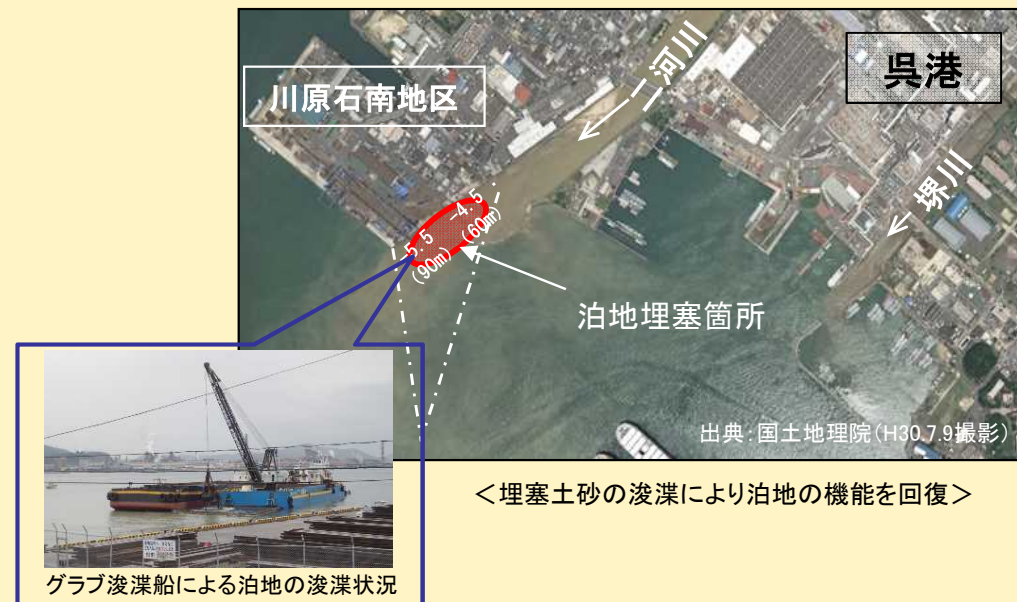
図-30 国土交通大臣による港湾施設管理のイメージ

【平成30年7月豪雨災害関連】

・呉港において港湾管理者（呉市）からの要請に基づき、全国で初めて港湾法第五十五条の三の三の規定の適用により、非常災害時の場合における国土交通大臣による港湾施設管理を実施。（平成30年7月16日～9月24日）



＜呉港内における流木等の漂流物回収により、航路、泊地の機能を回復＞



＜埋塞土砂の浚渫により泊地の機能を回復＞

グラブ浚渫船による泊地の浚渫状況