

新ふじのくに物流ビジョン
後期取組計画 2022-2025

2022年3月

静岡県

目 次

1	後期取組計画策定にあたって	1
	(1) 策定の趣旨	
	(2) 計画期間	
2	前期取組計画の評価	1
	(1) 主な指標	
	(2) 主な取組	
3	静岡県の物流環境	4
4	ビジョン策定後の物流を取り巻く環境の変化	4
	(1) 労働力不足への対応	
	(2) 災害時における物資輸送体制の構築	
	(3) 地球温暖化など環境への対応	
	(4) 新型コロナウイルス感染症への対応	
5	技術革新の進展	6
6	戦略体系	8
7	後期取組計画2022-2025	9
8	推進体制	21
参考		
	指標一覧	22
	後期取組計画における戦略体系の再構築	23
	これまでの取組	24

1 後期取組計画策定にあたって

(1) 策定の趣旨

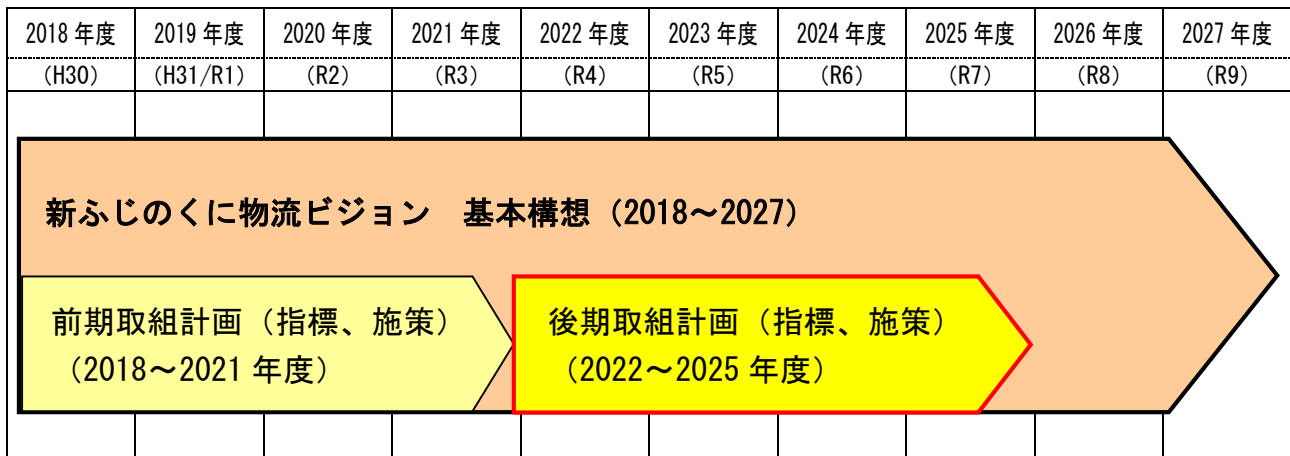
県は、2018年3月に「新ふじのくに物流ビジョン」を策定し、2018年度から2021年度を計画期間とする「前期取組計画 2018-2021」に基づいて、各取組を進めてきました。

4年間の取組で発現した課題や物流を取り巻く環境の変化、2021年6月に公表された国の「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」に盛り込まれた新たな課題等に対応するため、戦略や取組などを見直し、「後期取組計画 2022-2025」としてとりまとめ、目指す姿の実現に向け、取組を推進します。

(2) 計画期間

後期取組計画は、「静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり後期アクションプラン」や「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」に合わせて、2025年度までの4年間の計画期間とします。

なお、人工知能や自動運転等の技術が急速に進展することが予想されることから、毎年度、取組の進捗状況や技術革新の動向、物流を取り巻く情勢の変化等を踏まえながら、早期に具現化すべき取組を追加するなど、必要に応じて内容の見直しを行います。



2 前期取組計画の評価

(1) 主な指標

「前期取組計画 2018-2021」では3つの戦略において12の指標を掲げ取組を推進しました。その結果、12指標中10指標でB評価以上となっており、計画は順調に進捗したものと評価できます。

<前期取組計画 2018-2021 評価のまとめ>

戦略	評価区分			計
	A	B	C	
【戦略1】物流機能の高度化と立地の促進	4	1	0	5
【戦略2】地域の未来を拓く物流システムの構築	1	2	0	3
【戦略3】物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進	1	1	2	4
計	6	4	2	12

A：「現状値」が「目標値以上」、または「期待値」の推移の30%以上のもの
 B：「現状値」が「期待値」の推移の±30%の範囲内のもの
 C：「現状値」が「期待値」の推移の-30%以下または「基準値」以下の推移のもの
 ※「期待値」：数値目標の「基準値」が毎年ほぼ同程度の増加により、令和3年度に「目標値」を達成するものと想定し、
 想定どおりに進捗した場合の各年度において見込まれる数値
 ※維持目標はそれぞれ「30%」を「15%」に読み替える

◆【戦略1】物流機能の高度化と立地の促進

2018年度から2021年度までの4年間で県内全域に53件の物流施設が新設され、民間事業者の輸送網の集約による業務の効率化が図られました。また、県内の運輸部門における二酸化炭素排出量の削減率も目標を上回る削減実績を達成しました。そのほか、(一社)静岡県トラック協会が主催する物流効率の向上に資する専門研修が開始され、延べ200人を超える受講者が研修を修了するなどの成果がありました。

◆【戦略2】地域の未来を拓く物流システムの構築

過疎対策推進協議会を通じた事例紹介や情報交換により、すべての過疎市町で買い物支援サービスが行われることになりました。また、緊急輸送路等にある橋梁の耐震化率や、災害時のドローン活用に向けた指標についても、順調な進捗が図られました。

◆【戦略3】物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進

高規格幹線道路の供用率や渋滞対策の指標は順調に推移したものの、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う貨物量減少等の影響を受け、コンテナ船の航路数や航空貨物取扱量の指標が基準値を下回る結果となりました。

(2) 主な取組

「前期取組計画 2018-2021」では3つの戦略の下、9の戦略の柱を掲げ、32の取組の柱に基づいて取組を推進してきました。新型コロナウイルスの影響により計画通りに実施できなかった取組が一部あるものの、概ね順調に進捗しました。

◆【戦略1】物流機能の高度化と立地の促進

◇ 物流機能の効率化・最適化の促進

県制度融資を通じた資金調達支援やロボット分野を含む新成長産業における研究開

発等に対する助成を行いました。また、水産物の流通に関してはオンライン市場取引等の実証実験を行ったほか、駿河湾フェリーを活用した西伊豆産水産物の県中部向け高鮮度流通モデルを構築しました。

◇ 物流機能の強化に資する投資の促進

流通加工機能を有する物流施設など生産性の高い高機能な設備投資等を行う事業者に対する助成により物流施設の立地を促進したほか、事業用地の整備にも取り組みました。

◇ 環境負荷の少ない持続可能な物流の構築

運輸事業振興助成交付金を通じた低公害車の導入助成や水素ステーションの整備、EV用急速充電器の位置情報の情報発信など環境対応車の導入支援や普及啓発に取り組んだほか、RORO船の利用促進のための利用者説明会を開催しました。

◇ 物流を担う人材の育成・確保

(一社)静岡県トラック協会と連携し、物流の職場体験セミナーを開催したほか、大型自動車の運転業務への就業希望者に対する大型自動車第一種免許の取得等を目指す職業訓練を実施しました。

◆【戦略2】地域の未来を拓く物流システムの構築

◇ 人口減少社会に対応した物流システムの導入

過疎対策推進研究会において配食等の生活支援サービスにおけるドローンの活用等について意見交換を実施したほか、漁業協同組合が実施する移動・出張販売事業を支援しました。

◇ 災害に強い物流システムの構築

災害発生時における物資輸送の訓練を実施したほか、地震・津波対策等減災交付金により、市町における緊急物資の備蓄支援を行いました。また、橋梁の耐震化や防波堤の改良により災害リスクの軽減を図りました。加えて、事業継続計画（BCP）の策定支援のため、人材育成や個別企業等に対する専門家派遣を実施しました。

◆【戦略3】物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進

◇ 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（道路）

高規格幹線道路へのアクセス道路の整備等を推進しました。また、渋滞の解消に向けた道路整備等を実施したほか、橋梁、トンネル等道路施設の長寿命化を推進しました。

◇ 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（港湾）

清水港において船舶の大型化に対応した荷役機械の整備や岸壁の増深改良を実施したほか、セミナーや清水港物流視察会等の開催によるポートマーケティング活動を推進しました。

◇ 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（空港）

貨物輸送量の拡大に向けた山梨県の企業や団体等を対象としたセミナーの開催や沖縄県物産公社と連携した海外向けのいちご等の輸送モデルの構築に取り組みました。

3 静岡県の物流環境

新ふじのくに物流ビジョン策定以降、本県の物流環境は大きく変化しています。

2020年12月には新東名高速道路の御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成し、東西を結ぶネットワークが強化されました。また、6車線化により大型車と一般車の混在が減少し、ダブル連結トラックの走行環境の向上など、物流の効率化に繋がりました。

2021年8月には、中部横断自動車道が静岡～山梨県間で全線開通し、東名高速道路、新東名高速道路といった強靱な東西軸に新たな南北軸が加わり、本県の高規格幹線道路のネットワークは飛躍的に向上しました。一般道路に迂回していたトラックやコンテナ車両が高規格幹線道路を利用することにより、輸送時間が短縮されるほか、より大型の車両での輸送が可能になるなど、物流の効率化にも寄与しています。

加えて、山梨県・長野県・新潟県へのアクセスが向上し、本県にとって首都圏市場への過度な依存を低減しつつ、「山の洲」の広域経済圏を形成する機会が訪れています。

東名・新東名高速道路の東西軸と中部横断自動車道の南北軸のクロスポイントに近接する清水港では、新興津地区国際海上コンテナターミナルの整備が進んでいます。外航航路に加えて、RORO船による北海道から九州までの海上ルートが形成されていることから、国内外につながる交通ネットワークの要衝として更なる発展が期待されています。また、農水産物の輸出拡大に向けた基盤整備も進んでおり、コールドチェーンの確保による輸出額拡大への期待も高まっています。

富士山静岡空港へ就航している航空便は、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、欠航・減便が続いており、航空貨物の取扱量は大幅な減少となっています。今後、航空会社に対して復便を要請するとともに、新規路線の就航や増便による輸送ネットワークの拡大を働きかけていく必要があります。

4 ビジョン策定後の物流を取り巻く環境の変化

(1) 労働力不足への対応

新型コロナウイルス感染症の感染防止対策として、外出自粛の呼びかけやECの利用が推奨¹された結果、2020年の国内のBtoC-EC（消費者向け電子商取引）の市場規模

¹ 参考：令和2年4月22日 新型コロナウイルス感染症対策専門家会議（第11回）参考資料1 人との接触を減らす、10のポイント

は約 19.3 兆円となっています。2018 年のビジョン策定時の市場規模は約 18.0 兆円であったことから、7.19%の成長となっています²。

想定を超える宅配荷物、再配達の急増により配送効率が低下して配送遅延を招いたことから、宅配ドライバーの長時間労働や人手不足が顕在化しています。EC市場の拡大による仕事量の増加に加え、トラックドライバーの高齢化や低賃金・長時間労働といった労働環境のイメージが物流業界の人手不足に拍車をかけています。

労働力が不足する中でも物流を持続するためには、トラック輸送における共同配送の実施や、内航フェリーやRORO船、鉄道を利用した輸送の集約化、AIやIoTの活用による作業の効率化を進める必要があります。特にサービス効率が低下する離島や山間部等においては、トラックや船舶の代替配送手段として、ドローン物流の社会実装が求められています。

2024 年度からはトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されます。トラックドライバーの労働条件等について、荷主も含め周知・浸透を図り、制度の趣旨・目的の理解を促進し、トラック事業者の運賃収受状況の改善や担い手不足解消に取り組む必要があります。

(2) 災害時における物資輸送体制の構築

2018 年 7 月の西日本豪雨では、東日本から九州を結ぶ高速道路や主要な国道、鉄道などの交通インフラが寸断され、製品・商品の物流に支障が生じるなど、その影響は全国に及びました。また、熊本地震において初めて実施されたプッシュ型支援では、広域物資輸送拠点の耐震性や緊急物資の荷捌き、配送体制の構築において多くの課題が浮き彫りとなりました。

大規模災害時における物資輸送においては、交通インフラの被災も想定されることから、トラック、鉄道、船舶といった輸送モードの安全対策の強化や相互連携による物資輸送体制を構築しておくことが重要です。

また、有事に備え、物流インフラの計画的なメンテナンスの実施や新技術の導入等による長寿命化など安全で安心な生活を支えるインフラの強靱性を確保する必要もあります。

(3) 地球温暖化など環境への対応

2020 年 10 月、政府は 2050 年にカーボンニュートラルを実現すると表明しました。また 2021 年 4 月には、2030 年度の新たな温室効果ガス削減目標として、2013 年比 46%の削減、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続けるとの新たな方針を示しました。物流の分野においてもモーダルシフトの推進等による効率化、自動車や鉄道、船舶・航空・物流施設における低炭素化・脱炭素化を通じて、豊かで持続可能な社会の実現に向けて取り組むことが求められています。

運輸部門における二酸化炭素排出量は、2019 年度で 2 億 600 万トンと 2013 年度比で

² 出典：「令和 2 年度産業経済研究委託事業（電子商取引に関する市場調査）」（経済産業省）

1,700万トン減少しています³が、他部門と比べると減少率は低い状況です。ダブル連結トラック等の活用による省エネ化、高規格幹線道路の整備による交通流対策や次世代自動車の普及促進等により、温室効果ガスの排出削減を図っていく必要があります。

(4) 新型コロナウイルス感染症への対応

物流業界は従来から、人材の確保、輸送量の増加による非効率化、働き方改革といった課題を抱えており、新型コロナウイルス感染症の流行は、物流が直面する課題をより先鋭化、鮮明化させることになりました。

◆EC市場の急成長

工場等での生産活動が停滞することで、素材や部品等の需要が減少し、海外からの原材料等の輸入も減少するなど、BtoB物流は大きな影響を受けました。

一方で、BtoC物流は、巣ごもり消費の拡大等の影響によりEC市場が拡大し、宅配便取扱個数が増加しました。

◆新しい生活様式（非接触・非対面型物流）

グローバルサプライチェーンが世界各地で寸断されたことにより、自動車部品や電子部品などの供給が途絶する等のリスクが顕在化し、サプライチェーンの多元化や国内生産拠点の整備など、リスク分散の考え方が強くなりつつあります。

2024年度からトラックドライバーの時間外労働の上限規制が適用されることも相まって、トラックドライバー不足による物流の停滞を招くおそれがあり、物流DXの推進により効率化を図ることは喫緊の課題となっています。ウィズコロナの社会においては、これまで効率化の観点から導入されてきた配送・庫内作業用ロボットや輸送に係る様々な情報のデジタル化について、非接触・非対面という観点から普及が促進される可能性があります。

◆物流の社会的価値の再認識（エッセンシャルワーカー）

コロナ禍においても継続してサービスが提供されたことで、物流従事者は人々の生活や経済活動等を支える「エッセンシャルワーカー」として、その重要性が改めて広く認知されることになりました。外出自粛が要請される中で、巣ごもり生活やテレワークを余儀なくされましたが、社会インフラとしての物流を止めないため通常の業務体制を継続した物流事業者が数多くありました。

5 技術革新の進展

新技術の活用に向けた取組が世界規模で本格化しています。物流分野においても、革新的技術を活用した新たなサービスの創出や、物流の視点から豊かな暮らしを実現する社会システムづくりに取り組んでいく必要があります。

³ 出典：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省）

機械化・デジタル化などの導入による働き方改革の推進や非効率の改善、収益力・競争力の向上など物流業界のビジネスモデルそのものを変革する取組を「物流DX」と呼びます。物流DXの実現は、他産業に対する物流の優位性を高めることや産業の国際競争力の強化にも繋がります。

◆ドローン

2018年以降、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など地域における社会問題の解決を見据え、国による実用化に向けた支援が実施されています。2021年6月には、有人地帯での目視外飛行（レベル4）を実現させるために必要な航空法の改正が行われました。レベル4の実現により都市部における物流配送も検討されています。

◆自動運転

2021年2月、新東名高速道路の一部区間において後続車の運転席を無人にした状態での後続車無人隊列走行技術を実現しました。成長戦略において、今後の取組として「2025年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現を目指し、高性能トラックの運行管理システムについて検討を行う」ことが掲げられており、今回の後続車無人隊列走行技術の成果を生かしつつ、引き続き、自動運転技術を搭載した高性能トラックの開発や社会実装を進めていくこととなります。

◆自動運航船

国が公表している「自動運航船の実用化に向けたロードマップ」によると、実用化目標は2025年とされています。自動運航船は海上安全の向上や船上の労働環境改善などの観点から実用化の期待が高まっています。AIやIoTを活用した安全かつ最短航路を導き出す自動運航システムを搭載する自動運航船の開発が進むことで、内航海運業界の船員不足の解消が期待されています。

◆AIターミナル

大型コンテナ船の寄港の増加による荷役時間の長期化やコンテナターミナルゲート前の渋滞の深刻化に対応するため、AIの活用による道路や港湾の混雑度、船舶の到着時間などの情報の集約によるゲート処理やターミナル内荷役の効率化を図るAIターミナルの導入が進んでいます。AIターミナルの導入により、生産性の向上と良好な労働環境の実現が期待されています。

◆商流・物流データ基盤

物流・商流のデータを見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築し、物流の抜本的な生産性向上を図る取組も実践されつつあります。各社が取得したデータを通じて他企業、他業種と連携することで全体最適化を図ることは、人手不足や輸送ニーズの多様化、環境対策など物流業界が抱える課題を解消に導くものとして期待されています。

6 戦略体系

本県の物流を取り巻く現状と環境の変化、前期取組に対する評価と課題を踏まえ、新ふじのくに物流ビジョンの基本構想に掲げた「目指す姿」及び「目標」を達成するため、「戦略」及び「戦略の柱」を見直します。

見直しに当たっては、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」に基づき、「物流DX」、「労働力不足対策」、「持続可能な物流」の視点を盛り込み、物流が直面する課題への対応を図るほか、「指標」、「取組の柱と取組」について見直しや新たな取組の追加、既存の取組の充実を図ります。

目指す姿

未来型物流システムの構築による豊かな暮らしの実現

目標 ① 県内産業の競争力強化

目標 ② 環境負荷の軽減

目標 ③ 暮らしを支える物流の維持・確保

目標 ④ 災害に強い地域の実現

戦略 1

物流機能の高度化と立地の促進

戦略の柱

- 物流のデジタル化、自動化・機械化と輸送の集約化の促進
- 物流の機能強化に資する投資の促進
- 物流を担う人材の育成・確保

戦略 2

物流におけるカーボンニュートラルの実現

戦略の柱

- 環境負荷の少ない持続可能な物流の構築
- モーダルシフトの促進
- 道路・港湾・空港における環境負荷軽減の取組推進

戦略 3

地域の未来を拓く物流システムの構築

戦略の柱

- 人口減少社会に対応した物流システムの導入
- 災害に強い物流システムの構築

戦略 4

物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進

戦略の柱

- 陸海空の交通ネットワークの一層の充実（道路）
- 陸海空の交通ネットワークの一層の充実（港湾）
- 陸海空の交通ネットワークの一層の充実（空港）

7 後期取組計画 2022-2025

目指す姿の実現に向けて、2025年度までに取り組む施策や戦略ごとの指標を盛り込む「後期取組計画 2022-2025」を策定します。

戦略 1

物流機能の高度化と立地の促進

【指標】

指標	現状値	目標値
複数の物流事業者が連携して行う輸送の合理化 及び流通業務の省力化に資する取組件数 (物流総合効率化法に基づく計画認定数(県内累計))	(2020年度) 2件	(2022～2025年度) 累計8件
RORO船による輸送台数	(2020年度) 48,877台	(2025年度) 62,700台
機能向上に向けた新規物流施設の整備件数 (国及び県の助成制度等を利用して建設された物流施設件数)	(2020年度) 17件	(2022～2025年度) 累計60件
トラック運転に従事する若年層の割合	(2021年度) 5.3%	(2025年度) 現状維持
ハローワークと連携した 物流業界就職相談会への参加者数	(2021年度) 252人	(2022～2025年度) 累計1,000人
静岡県トラック協会における 物流効率の向上に資する専門研修の修了者数	(2021年度) 72人	(2022～2025年度) 累計400人

【取組の柱と取組】**■ 物流の効率化や生産性の向上に向けた取組の推進**

- ・ 県制度融資を通じた資金調達支援などにより、県内企業の物流の効率化や生産性向上に向けた取組を促進します。
- ・ 輸送網の合理化や流通業務の総合化、効率化を図るため、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）の支援措置の紹介や相談対応により、同法に基づく物流効率化計画の認定を推進します。
- ・ 清水港新興津コンテナターミナルにおいて、船舶の大型化等に対応した岸壁延伸を推進します。
- ・ 清水港及び御前崎港を発着するRORO船航路の維持・拡大を図るため、九州地域での利用者説明会や甲信地区での利活用説明会を通じて、RORO船の利用を促進します。

■ 物流拠点施設の集約化の促進

- ・ 中小企業共同流通業務総合効率化事業の計画認定に向けた相談対応などにより、物流拠点施設の集約化に向けた取組を促進します。

■ 革新的技術の導入・活用の促進

- ・ 物流向けロボット分野を含む新成長産業に関する研究開発等に対する助成事業を実施するとともに、ロボット産業参入のためのセミナー等を実施し、企業の成長産業分野への新規参入や事業転換などを支援します。
- ・ 企業の研究開発や事業化を支援するため、産学官連携の研究開発や試作品開発等を助成するとともに、最新のデジタル機器等を活用した県工業技術研究所等による支援体制を構築します。
- ・ 中小企業へのIoT導入を加速化するため、静岡県IoT導入推進コンソーシアムを設立し、IoT導入の現場診断やビジネスマッチング支援を行うとともに、IoT大学連携講座による人材育成を行います。
- ・ 山梨・長野・新潟3県における県産水産物の需要を開拓するとともに、オンライン受発注と物流が連動した新たな流通システムの構築を進め、中部横断自動車道を活用した鮮魚等の流通実証実験に取り組みます。
- ・ 新たな流通システムの将来的な民営移行を見据えて、取扱量の増大による輸送コストの削減や集荷・配送ルートの効率化による輸送時間の短縮等の課題解決に取り組みます。

【取組の柱と取組】**■ 高機能な物流施設の立地促進**

- ・流通加工の機能を有する物流施設など、生産性の高い高機能な設備投資等を行う事業者に対する助成により、本県産業の高付加価値化につながる物流拠点の集積を図ります。
- ・県内の遊休地情報を収集し、土地のマッチングを実施します。

■ “ふじのくに”のフロンティアを拓く取組による広域物流拠点の立地促進

- ・金融機関や市町、支援候補企業等に対し、オンラインによる説明等も活用しながら、総合特区支援利子補給金制度を周知し、物流施設の立地を促進します。
- ・工業用地安定供給補助制度により、「ふじのくにフロンティア推進区域等」における事業用地開発に関連して公共施設を整備する市町への財政支援を行い、物流の事業用地の供給を促進します。

■ 事業用地の確保

- ・市町に対し、工業用地の候補地の洗い出しを働きかけるとともに、工業団地の造成に向けた支援を行います。
- ・市町と連携して、遊休地情報の収集・集約を行い、説明会の開催等により事業者への周知を図ります。

■ 事業用地の整備

- ・高規格幹線道路等の整備計画やインターチェンジからの距離などを考慮した戦略的な候補地選定による先行用地造成「セミ・レディーメード方式」をはじめとした、多彩な造成方式の活用により、企業のニーズに即した工業用地の供給を進めます。

【取組の柱と取組】**■ 物流業界団体等と連携した人材の確保、育成支援**

- ・新卒者獲得に向けて、(一社)静岡県トラック協会や国等と連携して、高校生等を対象とした職場体験セミナーを実施します。
- ・物流業界で活躍する人材の確保や職業理解の促進に向け、就職相談会の実施を支援します。
- ・若年、女性、外国人など多様な人材の物流業界への定着を図るため、運転免許取得支援や各種講座を実施します。
- ・移住・就業支援金対象企業の採用活動支援(2024年度まで)やプロフェッショナル人材の本県企業での活躍推進を図り、東京圏等からの人材確保を促進します。
- ・新しい価値の創出や生産性向上の担い手となるAI・ICT人材の確保・育成を推進するため、県内企業とスタートアップとのビジネスマッチング、首都圏ICT企業の誘致、大学等と連携した人材育成講座などを実施します。
- ・自動車運送業界の人手不足に対応するため、自動車運送業界への就業を希望する求職者を対象として、大型自動車一種免許の取得及び就労に必要な知識等の習得を目指す職業訓練を実施するとともに、受講者の増加を図るため、積極的な職業訓練の周知・広報に努めます。

■ 物流の革新を担う高度人材の育成

- ・高度化、多様化する輸送ニーズに対応するため、事業者向け物流管理講座等の開催を支援します。

■ 商慣習の改善に向けた労働環境改善の取組

- ・健全な経営環境の確保に向けて、下請取引適正化講習会を開催するとともに、苦情相談や月1回弁護士による法律相談会を実施します。
- ・荷主、一般消費者等に対し、「標準的な運賃」や「物流の2024年問題」等についての理解促進を図るため、業界団体による各種媒体を活用した広報活動を支援します。
- ・国や業界団体と連携して、人材確保における働き方改革や商慣習の改善の必要性をセミナー等で周知し、運送事業者等の意識改革を図ります。

【指標】

指標	現状値	目標値
県内の運輸部門における 二酸化炭素排出量の削減率	(2018 年度) 2013 年度比△2.9%	(2025 年度) 2013 年度比△16.9%
運輸事業振興助成交付金を通じて導入された 環境対応車数	(2020 年度) 398 台	(2022～2025 年度) 累計 2,000 台
水素ステーション設置数	(2020 年度) 3 基	(2025 年度) 10 基
電気自動車用充電器設置数	(2020 年度) 970 基	(2025 年度) 1,200 基
機能向上に向けた新規物流施設の整備件数（再掲） （国及び県の助成制度等を利用して建設された物流施設件数）	(2020 年度) 17 件	(2022～2025 年度) 累計 60 件
RORO 船による輸送台数（再掲）	(2020 年度) 48,877 台	(2025 年度) 62,700 台
渋滞対策実施率（箇所数）	(2020 年度) 72.7% (40 箇所)	(2025 年度) 100% (55 箇所)
緊急輸送路にある道路照明灯の LED 化率	(2020 年度) 17% (1,455 基)	(2025 年度) 100% (8,572 基)

【取組の柱と取組】

■ 環境対応車の導入の促進

- ・トラック等から排出される二酸化炭素等を削減するため、県内事業者への圧縮天然ガス車（CNG車）及びハイブリッド車の導入やエコドライブを支援する機器の導入を支援します。

■ 燃料電池自動車や電気自動車の導入支援と普及に向けた環境整備

- ・水素ステーションの整備に対して助成し、燃料電池自動車（F C V）の普及を促進します。
- ・電気自動車（E V）の普及を図るため、E V用充電器の位置情報等を発信します。
- ・次世代自動車センター浜松を中核支援機関として、地域企業の電動化やデジタル化、脱炭素化に向けた取組を支援します。
- ・脱炭素支援資金や産業成長促進資金等により、F Cフォークリフトの導入など県内企業のカーボンニュートラルに向けた取組を支援します。

■ 物流施設における環境負荷低減の取組の促進

- ・物資の仕分け及び搬送の自動化等荷さばきの合理化を図るための設備を有する物流施設など、生産性の高い高機能な設備投資を行う事業者に対する助成により、物流における環境負荷の低減に資する物流拠点の集約を図ります。
- ・脱炭素支援資金や産業成長促進資金等により、県内企業のカーボンニュートラルに向けた取組を支援します。

■ 事業者の温室効果ガス排出削減対策に係る計画策定の支援

- ・省エネ支援員による省エネ診断やエコアクション 21 の導入支援により、物流事業者の環境に配慮した経営を促進します。
- ・運輸業界における環境負荷の低減の取組を促進するため、グリーン経営認証取得を支援します。
- ・一定台数以上の自動車（トラック 100 台以上、バス 100 台以上、タクシー150 台以上）を使用する運輸事業者に対し、温室効果ガス排出削減計画書及び報告書の提出を義務付け、自主的な省エネ対策を促進します。

戦略の柱

モーダルシフトの促進

【取組の柱と取組】

■ R O R O 船の利用促進

- ・清水港及び御前崎港を発着するR O R O船航路の維持・拡大を図るため、九州地域での利用者説明会や甲信地区での利活用説明会を通じて、R O R O船の利用を促進します。

■ 物流の効率化や生産性の向上に向けた取組の推進

- ・輸送網の合理化や流通業務の総合化、効率化を図るため、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）の支援措置の紹介や相談対応により、同法に基づく物流効率化計画の認定を推進します。

【取組の柱と取組】**■ 道路機能の強化による脱炭素化の推進**

- ・自動車交通などから排出される温室効果ガスの削減を図るため、道路の交通渋滞の解消に取り組みます。
- ・消費電力を削減するため、道路照明灯やトンネル照明のLED化に取り組みます。

■ カーボンニュートラルポートの形成

- ・港湾地域の脱炭素化に向け、清水港、田子の浦港、御前崎港において、CNP（カーボンニュートラルポート）形成計画（案）を策定します。

■ 空港における再生可能エネルギー等の導入

- ・運営権者と連携して富士山静岡空港全体の脱炭素化を推進するため、国の支援策を活用しながら、空港西側県有地への太陽光発電施設導入に取り組みます。

【指標】

指標	現状値	目標値
革新的技術の活用に取り組む過疎市町数	(2021 年度) 0 市町	(2025 年度) 全 10 市町
住民主体の移動支援を実施している市町数	(2020 年度) 22 市町	(2025 年度) 35 市町
広域物資拠点の代替施設の確保率	(2019 年度) 87.5%	(2025 年度) 100%
緊急輸送路等にある橋梁の耐震化率	(2020 年度) 65% (463 橋)	(2025 年度) 83% (585 橋)

戦略の柱

人口減少社会に対応した物流システムの導入

【取組の柱と取組】

■ 新技術や規制緩和を活用した配送体制の構築促進

- ・ 過疎地域において、新たな生活支援サービス等の創出を図るため、地域支援活動へのドローンやロボットなど革新的技術の導入を促進します。

■ 生活支援サービス事業の支援

- ・ 高齢者のニーズの高い住民主体の移動サービスの創出を支援するため、アドバイザー派遣や運転ボランティアの養成などを実施します。

戦略の柱

災害に強い物流システムの構築

【取組の柱と取組】

■ 緊急物資輸送拠点の機能強化

- ・ 円滑な緊急物資輸送体制の構築に向けて、国、市町、物流業者等と連携して、緊急物資の受け入れ、荷さばき、配送にかかる物資訓練を実施します。
- ・ 被災等により広域物資輸送拠点の開設が困難な場合を想定し、広域物資輸送拠点の機能を補完する代替拠点の確保に取り組みます。
- ・ 大規模災害発生時における救援物資の受入れ、集積、荷さばきなどの円滑な実施に向け、関係機関と協議し、富士山静岡空港の活用方法を具体化します。

■ 防災拠点における緊急物資の備蓄

- ・大規模災害時に非常持ち出しが困難な被災住民等が発生することを想定し、市町に対する財政支援により緊急物資の備蓄を促進します。

■ 革新的技術を活用した物資等の配送体制の構築

- ・災害時におけるドローンの活用に向けて、技術動向や活用事例などの情報収集等を実施します。

■ 大規模災害時における物流情報システム等の整備への支援

- ・大規模災害時における災害対応職員の出勤確認システムや災害対応用の衛星携帯電話等の整備に取り組む事業者を支援します。

■ 交通基盤の耐震化の推進

- ・大規模災害時において、救急・救命活動や支援物資の輸送、復旧・復興活動を迅速に行うため、地震災害に強い基盤整備を推進します。
- ・大規模津波発生時に防波堤が倒壊して静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、清水港及び御前崎港において国直轄事業による防波堤の粘り強い構造への改良を推進します。
- ・大規模地震発生時に緊急物資輸送に対応するため、清水港江尻地区において耐震強化岸壁の整備を推進します。

■ 県内企業の事業継続計画（BCP）策定支援

- ・単独での策定が困難な小規模な事業者に対し、業種や規模に応じたBCPフォーマットを提示するなど、業種別組合や商工団体等とも連携し、策定の働きかけを行います。
- ・新型コロナウイルス感染症を踏まえて改訂したモデルプランを活用し、中小企業や小規模事業者のBCP策定・改訂を支援することで、更なる策定率の向上と実効性の確保を目指します。

【指標】

指標	現状値	目標値
高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率 (延長)	(2020 年度) 64.6% (22.8km)	(2025 年度) 84.7% (29.9km)
渋滞対策実施率 (箇所数) (再掲)	(2020 年度) 72.7% (40 箇所)	(2025 年度) 100% (55 箇所)
県産農林水産品の山の洲 3 県 (山梨県、長野県、 新潟県) への流通金額	(2020 年度) 41 億円	(2025 年度) 50 億円
清水港のコンテナ船欧州・北米航路における 寄港便数	(2020 年度) 2.5 便/週	(2025 年度) 毎年度 2.5 便/週
清水港のコンテナ船東南アジア航路における 寄港便数	(2020 年度) 10 便/週	(2025 年度) 11 便/週
富士山静岡空港の航空貨物取扱量	(2020 年度) 34 トン	(2025 年度) 1,800 トン

【取組の柱と取組】

■ 物流を支える高規格幹線道路等の整備促進

- ・ 社会経済を支える道路ネットワークを構築するため、隣接県や市町などの関係機関と連携して、国や中日本高速道路株式会社に新東名高速道路、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道等の高規格幹線道路の整備推進を働きかけます。
- ・ インターチェンジ間隔の短縮により、高規格幹線道路の利便性向上を図るため、スマートインターチェンジの整備推進を働きかけます。
- ・ 陸・海・空の連携強化に重要な役割を果たす地域高規格道路をはじめ、高規格幹線道路へのアクセス道路の整備を推進します。
- ・ 地域の道路ネットワークの構築のため、国道 473 号金谷相良道路 II 等の整備を推進するとともに直轄国道の整備推進を働きかけます。

■ 道路輸送の機能確保

- ・地域の主要な渋滞箇所における渋滞対策を推進します。
- ・国や関係機関と連携し、特殊車両通行許可の迅速化を推進します。
- ・橋梁やトンネル等の道路施設の長寿命化を推進します。

■ 新技術導入にかかるインフラの整備

- ・高速道路におけるレベル4自動運転トラックを活用した隊列走行の実現に向けた動向や、一般道におけるインフラ整備の必要性について、引き続き情報収集に努めます。

■ 農林水産品の域内サプライチェーンの構築

- ・山の洲の民間事業者等と連携し、中部横断自動車道を活用した農林水産品の新たな商流・物流網の構築に取り組みます。
- ・中部横断自動車道、富士山静岡空港、清水港を活用したグローバルサプライチェーンを構築し、山の洲産品の輸出促進を図ります。

戦略の柱

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（港湾）

【取組の柱と取組】

■ 港湾機能の強化

- ・荷役作業中に故障等が発生し港湾物流に支障が生じることを防止するため、荷役機械の点検診断および維持管理を行います。
- ・貨物量の増加や船舶の大型化に対応するため、清水港新興津コンテナターミナルの岸壁延伸（再掲）及びふ頭用地の整備や、民間事業者が取り組む荷役機械の遠隔操作化に合わせた基盤整備を推進します。
- ・国による海上コンテナトレーラー隊列走行実証実験の動向について、引き続き、国交省自動車局への情報収集を行います。
- ・清水港からの農産物の輸出拡大を図るため、静岡市中央卸売市場のドックシェルターと清水港袖師埠頭のリーファープラグを活用し、官民連携により清水港からの輸出を行う民間事業者の取組を支援します。
- ・国際貿易港において、ヒアリ等特定外来生物の進入・定着を防止するため、関係機関・施設管理者等と連携し、水際対策や流通段階における対策を実施します。

■ ポートマーケティング活動の推進

- ・ 荷主企業等への効果的な利用促進を実施するため、セミナーや視察会におけるアンケートや荷主企業訪問を実施し、ニーズの把握に努めます。
- ・ 中部横断自動車道を活用した清水港の利用拡大を図るため、山梨県や長野県で官民連携により荷主企業に対する説明会等を開催するとともに、未利用企業への企業訪問を行います。
- ・ 清水港及び御前崎港を発着するRORO船航路の維持・拡大を図るため、九州地域での利用者説明会や甲信地区での利活用説明会を通じて、RORO船の利用を促進します。
- ・ 浜松内陸コンテナ基地の一層の利用促進に向け、商工会議所等を通じ企業関係者に施設利用の働きかけを行うとともに、物流視察会等におけるPRを行います。
- ・ 新規就航や航路維持を図るため、定期コンテナ航路及び定期RORO航路に対する港湾使用料等の減免措置を継続して実施します。
- ・ 国、他県（山梨県、長野県、新潟県）、民間事業者等の関係者と連携し、清水港の山の洲産品の輸出物流拠点化に取り組みます。

戦略の柱

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（空港）

【取組の柱と取組】

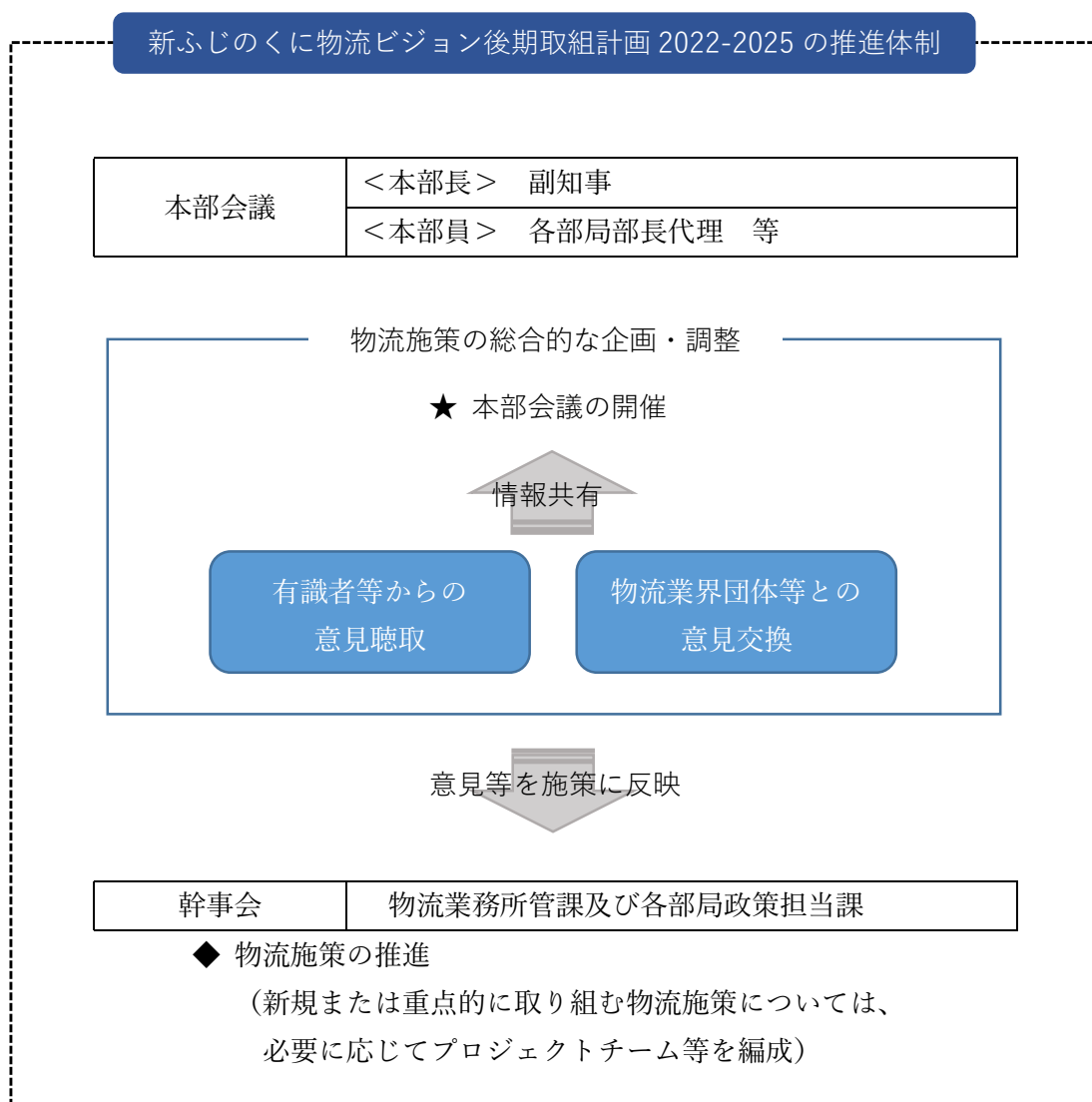
■ 航空貨物の利用促進

- ・ 運営権者と連携し、航空会社に対して復便を働きかけるとともに、新規路線の就航・増便による輸送ネットワーク拡大を働きかけます。
- ・ 富士山静岡空港への航空貨物需要の取込を図るため、他空港を利用している荷主に対する切り替え費用の支援、新規荷主に対するトライアル輸送事業の活用促進、中部横断道の沿線地域をターゲットとした航空貨物の利用拡大に努めます。
- ・ 県産品の輸出拡大に向けて、沖縄国際ハブ機能の再開や富士山静岡空港の国際線の早期再開を働きかけるとともに、国際線の活用による新たな輸送モデルや航空路線の運航状況を踏まえた清水港の活用等による新たな物流ルートの構築に取り組みます。
- ・ 富士山静岡空港路線の再開を見据えて、航空物流拠点として輸出拡大につながるよう、荷主や沖縄物産公社等の商社、空港運営事業者等と連携して取り組みます。
- ・ 物流経路に乗って侵入する可能性のあるヒアリ等特定外来生物の侵入・定着を防止するため、関係機関・施設管理者等と連携し、水際対策や流通段階における対策を強化します。

8 推進体制

ビジョン及び後期取組計画を推進するため、意思決定機関として「静岡県物流ビジョン推進本部会議」を設置し、必要に応じて有識者や物流業界団体等から意見聴取を行うなど、物流施策の総合的な企画・調整を行います。

施策の推進については、推進本部の下部組織として幹事会を設置し、必要に応じてプロジェクトチームを編成するなど、部局横断・官民連携で取組を推進します。



参考 指標一覧

<新ふじのくに物流ビジョン 後期取組計画 2022-2025 指標一覧>

戦略	指標	現状値	目標値
【戦略1】 物流機能の高度化と立地の促進	複数の物流事業者が連携して行う輸送の合理化及び流通業務の省力化に資する取組件数 (物流総合効率化法に基づく計画認定数(県内累計))	(2020年度) 2件	(2022~2025年度) 累計8件
	RORO船による輸送台数	(2020年度) 48,877台	(2025年度) 62,700台
	機能向上に向けた新規物流施設の整備件数 (国及び県の助成制度等を利用して建設された物流施設件数)	(2020年度) 17件	(2022~2025年度) 累計60件
	トラック運転に従事する若年層の割合	(2021年度) 5.3%	(2025年度) 現状維持
	ハローワークと連携した物流業界就職相談会への参加者数	(2021年度) 252人	(2022~2025年度) 累計1,000人
	静岡県トラック協会における物流効率の向上に資する専門研修の修了者数	(2021年度) 72人	(2022~2025年度) 累計400人
【戦略2】 物流におけるカーボンニュートラルの実現	県内の運輸部門における二酸化炭素排出量の削減率	(2018年度) 2013年度比△2.9%	(2025年度) 2013年度比△16.9%
	運輸事業振興助成交付金を通じて導入された環境対応車数	(2020年度) 398台	(2022~2025年度) 累計2,000台
	水素ステーション設置数	(2020年度) 3基	(2025年度) 10基
	電気自動車用充電器設置数	(2020年度) 970基	(2025年度) 1,200基
	機能向上に向けた新規物流施設の整備件数(再掲) (国及び県の助成制度等を利用して建設された物流施設件数)	(2020年度) 17件	(2022~2025年度) 累計60件
	RORO船による輸送台数(再掲)	(2020年度) 48,877台	(2025年度) 62,700台
	渋滞対策実施率(箇所数)	(2020年度) 72.7%(40箇所)	(2025年度) 100%(55箇所)
	緊急輸送路にある道路照明灯のLED化率	(2020年度) 17%(1,455基)	(2025年度) 100%(8,572基)
【戦略3】 地域の未来を拓く物流システムの構築	革新的技術の活用に取り組む過疎市町数	(2021年度) 0市町	(2025年度) 全10市町
	住民主体の移動支援を実施している市町数	(2020年度) 22市町	(2025年度) 35市町
	広域物資拠点の代替施設の確保率	(2019年度) 87.5%	(2025年度) 100%
	緊急輸送路等にある橋梁の耐震化率	(2020年度) 65%(463橋)	(2025年度) 83%(585橋)
【戦略4】 物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率(延長)	(2020年度) 64.6%(22.8km)	(2025年度) 84.7%(29.9km)
	渋滞対策実施率(箇所数)(再掲)	(2020年度) 72.7%(40箇所)	(2025年度) 100%(55箇所)
	県産農林水産品の山の洲3県(山梨県、長野県、新潟県)への流通金額	(2020年度) 41億円	(2025年度) 50億円
	清水港のコンテナ船欧州・北米航路における寄港便数	(2020年度) 2.5便/週	(2025年度) 毎年度2.5便/週
	清水港のコンテナ船東南アジア航路における寄港便数	(2020年度) 10便/週	(2025年度) 11便/週
	富士山静岡空港の航空貨物取扱量	(2020年度) 34トン	(2025年度) 1,800トン

参考 後期取組計画における戦略体系の再構築

物流を取り巻く現状・課題や「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」において示された「物流DX」、「労働力不足対策」、「持続可能な物流」の視点を盛り込み、戦略体系を「4つの戦略」と「11の戦略の柱」に再構築し、取組を推進します。

<前期取組計画の戦略体系>

【戦略】	【戦略の柱】
戦略 1 物流機能の高度化と立地の促進	○物流機能の効率化・最適化の促進 ○物流の機能強化に資する投資の促進 ○環境負荷の少ない持続可能な物流の構築 ○物流を担う人材の確保・育成
戦略 2 地域の未来を拓く物流システムの構築	○人口減少社会に対応した物流システムの導入 ○災害に強い物流システムの構築
戦略 3 物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進	○陸海空の交通ネットワークの一層の充実（道路） ○陸海空の交通ネットワークの一層の充実（港湾） ○陸海空の交通ネットワークの一層の充実（空港）

<後期取組計画の戦略体系>

【戦略】	【戦略の柱】
戦略 1 物流機能の高度化と立地の促進	○物流のデジタル化、自動化・機械化と輸送の集約化の促進 ○物流の機能強化に資する投資の促進 ○物流を担う人材の確保・育成
戦略 2 物流におけるカーボンニュートラルの実現	○環境負荷の少ない持続可能な物流の構築 ○モーダルシフトの促進 ○道路・港湾・空港における環境負荷軽減の取組推進
戦略 3 地域の未来を拓く物流システムの構築	○人口減少社会に対応した物流システムの導入 ○災害に強い物流システムの構築
戦略 4 物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進	○陸海空の交通ネットワークの一層の充実（道路） ○陸海空の交通ネットワークの一層の充実（港湾） ○陸海空の交通ネットワークの一層の充実（空港）

参考 これまでの取組

<平成 24 年 3 月> 「ふじのくに戦略物流ビジョン」策定

※ビジョンの期間：8年（平成 24～31 年度）

※平成 24～26 年度までの 3 年間の短期取組を推進

基本テーマ	
生産から消費までのモノの流れの視点による新産業の創出と地域経済の活性化	
目標 1 地域を豊かにする 『魅力ある地域づくりと豊かな県民生活の実現』	戦略 1 地域の活力を高め、豊かな暮らしを支える物流システムの構築 ①南海トラフ巨大地震など災害に強い物流機能の確保 ②地域を支える効果的な物流システムの構築 ③生活環境と物流機能が調和したまちづくり ④内陸における物流機能を活かした新たな地域づくり
目標 2 産業を強くする 『「ものづくり」と「ものづかい」の促進による県内産業の発展』	戦略 2 特色ある本県産業の発展を促進する物流機能の強化 ①農林水産物を活かした産業を支える物流機能の強化 ②ものづくり産業の高付加価値化を支える物流機能の強化 ③次世代を拓く物流産業の育成
目標 3 交通基盤を活用する 『陸・海・空の交通基盤を活かした物流立国“ふじのくに”の形成』	戦略 3 陸・海・空の交通ネットワークの活用促進 ①陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実 ②国際物流の促進 ③広域物流の促進
目標 4 環境を大切にする 『環境負荷の少ない資源循環型社会の実現』	戦略 4 環境と調和した物流の促進 ①環境負荷の低減に資する物流の促進 ②循環型社会の形成をサポートする静脈物流の促進

<平成 27 年 3 月> 「ふじのくに戦略物流ビジョン後期計画」策定

※計画期間：平成 27～29 年度（総合計画に合わせて 2 年間前倒しで取組を推進）

※4つの目標、4つの戦略を踏襲

※3つの重点取組を設定し、4つのプロジェクトチームを編成し取組を強化

- I. 「防災先進県」を支える物流システムの確立
PT①：防災先進県プロジェクトチーム
- II. 人口減少社会に対する物流の視点からの取組
PT②：生活支援プロジェクトチーム
PT③：人材確保・育成プロジェクトチーム
- III. 中部横断自動車道を活かした物流機能の強化と産業の振興
PT④：港湾・空港物流プロジェクトチーム

＜平成 30 年 3 月＞「新ふじのくに物流ビジョン」策定

※ビジョンの期間：10 年（平成 30～令和 9 年度）

※平成 30～令和 3 年度までの 4 年間の「前期取組計画 2018-2021」を推進

目指す姿	未来型物流システムの構築による豊かな暮らしの実現
目標①	県内産業の競争力強化
目標②	環境負荷の軽減
目標③	暮らしを支える物流の維持・確保
目標④	災害に強い地域の実現

<p>戦略 1</p> <p>物流機能の高度化と立地の促進</p>	<p>戦略の柱</p> <ul style="list-style-type: none"> ○物流機能の効率化・最適化の促進 ○物流の機能強化に資する投資の促進 ○環境負荷の少ない持続可能な物流の構築 ○物流を担う人材の育成・確保
<p>戦略 2</p> <p>地域の未来を拓く物流システムの構築</p>	<p>戦略の柱</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人口減少社会に対応した物流システムの導入 ○災害に強い物流システムの構築
<p>戦略 3</p> <p>物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進</p>	<p>戦略の柱</p> <ul style="list-style-type: none"> ○陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（道路） ○陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（港湾） ○陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（空港）