

新ふじのくに物流ビジョン 前期取組計画 2018－2021 評価書



2022年3月

目 次

1	「新ふじのくに物流ビジョン 前期取組計画2018―2021」の概要	1
2	物流を取り巻く現状	2
3	総括評価	3
4	戦略ごとの評価	
	戦略1 物流機能の高度化と立地の促進	4
	戦略2 地域の未来を拓く物流システムの構築	17
	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	22

1 「新ふじのくに物流ビジョン 前期取組計画 2018－2021 評価書」の概要

「新ふじのくに物流ビジョン 前期取組計画 2018－2021」では、技術革新の進展など物流を取り巻く情勢の変化や課題を踏まえ、10年後の目指す姿を展望し、目標と長期的な視点から取り組む戦略を設定した上で、当初4年間（2018～2021年度）に取り組む施策や、戦略ごとの数値目標を設定して、取組を推進してきました。

新ふじのくに物流ビジョンに設定されている取組計画は2018年度から2021年度を期間とするものであることから、計画期間における取組の進捗状況を振り返り、その評価と課題を踏まえた2022年度以降の新たな取組計画を策定するため、計画期間における取組の評価書を取りまとめました。

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

- 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・港湾・空港）

2 物流を取り巻く現状

物流業界が直面する主な課題として国土交通省は、人材の確保、小口多頻度化、働き方改革、エネルギー問題を挙げています。物流業界は他の業界と比べて若年層が少なく、従業員の高齢化が進んでいます。また EC 市場の拡大や顧客ニーズの多様化により小口配送が増加、それに合わせ、配送ルートや在庫の管理も複雑化し業務効率を下げています。人手不足や業務の複雑化により、従業員への負担も大きくなる一方で、他の産業と比較して、低賃金・長時間労働であることも問題視されています。さらに物流分野における温室効果ガス排出量の削減は重要視されており、近年ではグリーン物流への注目度も高まっています。

本取組計画では、技術革新の進展による 10 年後の物流の目指す姿として、「未来型物流システムの構築による豊かな暮らしの実現」を掲げ、AI や IoT を用いた物流の効率化を目指し、自動運転や無人航空機を活用した実証実験を行うなど、技術革新の進展に対応した取組を推進してきました。

計画期間における国の主な物流関連政策の動向

- ・ 2018 年 6 月、働き方改革関連法が成立し、2024 年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることになりました。トラックドライバー不足が社会問題として認識されており、物流事業者は時間外労働の削減など労働環境の改善について実効性のある対策を講じる必要があります。
- ・ 2019 年 1 月、ダブル連結トラックの実験等を踏まえて、特殊車両通行許可基準（通達）が改正され、ダブル連結トラックの本格導入に向けた特車許可基準の車両長等が緩和されました。
- ・ 2019 年 3 月、車両制限令が改正され、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げることにより、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置が創設されました。
- ・ 2020 年 4 月、改正貨物自動車運送事業法の「標準的な運賃の告示制度」に基づき、国土交通省は「標準的な運賃」を告示しました。法令を遵守し持続的に事業を運営する際の参考となる運賃が示されたことにより、トラック運送業における取引の適正化や労働条件の改善の促進が期待されます。
- ・ 2020 年 4 月、道路交通法が改正され、自動運転レベル 3 の自動車が公道を走る環境が整いました。道路運送車両法に規定する「自動運行装置」を使用する場合も、道路交通法上の運転に含まれる旨が規定されたことにより、速度や天候といった一定の条件の下ではシステムが運転操作を担い、緊急時には運転者が運転を引き継ぐ「レベル 3」の自動運転が可能になりました。
- ・ 2021 年 3 月、新東名高速道路の遠州森町 PA から浜松 SA 間（約 15 km）において、後続車の運転席を無人とした状態でのトラックの後続車無人隊列走行技術を実現しました。
- ・ 2021 年 6 月、政府における物流施策の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図る「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」が閣議決定されました。物流が直面する課題に対応した施策に重点的に取り組むべく、「①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）」「②労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流の実現）」「③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流の実現）」を目指すべき方向性として示し、関連する施策を位置づけています。
- ・ 2021 年 6 月、ドローンの有人地帯における目視外飛行を実現させるために必要な航空法の改正案が国会で可決されました。都市部における物流配送への活用も検討されています。

3 総括評価

(1) 評価方法

新ふじのくに物流ビジョンでは、3つの戦略において12の指標、9の戦略の柱を掲げ、32の施策について取組を展開してきました。そのうち、当初4年間で一定の成果を達成すべき取組を「前期取組計画2018-2021」に位置づけ、75の主な取組を実施してきましたが、取組計画が本年度末でその期間を終了したため、各取組の進捗状況について評価を行いました。また、取組の進捗状況を定量的に把握するため、ビジョン策定時に数値目標を設定し、その達成状況を評価しました。

すべての「戦略の柱」について、数値目標を設定しており、評価は測定指標の達成度の判定を中心に行います。また、主な取組については、計画期間における進捗状況を文章で記述しています。定量的な評価と定性的な評価を組み合わせ、より適切な評価がなされるよう努めています。

(2) 評価概要

指標については、12指標中10指標がB評価以上となっており、計画は順調に進捗しているものと評価できます。しかしながら、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」については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による貨物量の減少の影響を受け、コンテナ船航路数や航空貨物取扱量の指標でC評価となっています。

<数値目標の推移状況区分>

戦略	推移状況区分			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

<戦略に基づいた取組体系>

戦略	戦略の柱	施策	主な取組
【戦略1】物流機能の高度化と立地の促進	4	17	36
【戦略2】地域の未来を拓く物流システムの構築	2	8	13
【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	3	7	26
計	9	32	75

4 戦略ごとの評価

戦略1 物流機能の高度化と立地の促進

■ 数値目標の推移

指標	基準値	現状値	目標値	評価
複数の事業者が連携して行う輸送の合理化や流通業務の省力化の取組件数（物流効率化法に基づく計画認定数（県内累計））	（2016.10～2016.12） 累計 1 件	（2018～2020 年度） 累計 11 件	（2018～2021 年） 累計 4 件	A
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）	（2014～2016 年度） 累計 32 件	（2018.4～2021.11） 累計 53 件	（2018～2021 年） 累計 40 件	A
県内の運輸部門における二酸化炭素排出量の削減率	（2015 年度） H17 比 △18.0%	（2018 年度速報値） H17 比 △21.5%	（2021 年度） H17 比 △19.2%	A
運輸・郵便業の就業者数	（2014 年度） 113,192 人	（2018 年度） 115,112 人	（2021 年度） 概ね現状維持	B
（一社）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	（2017 年度） 0 名	（2018～2020 年度） 累計 211 人	（2021 年度） 累計 100 名	A

■ 評価

< 物流機能の効率化・最適化の促進 >

輸送の効率化や生産性の向上に向け、次世代自動車分野等の研究開発や事業化に向けた助成制度による支援を行い、物流分野にも活用可能な革新的技術の進展を後押しするとともに、物流総合効率化法に基づく効率化計画の認定を促進しました。

「物流総合効率化法に基づく計画認定件数」の指標については、EC 市場の発展による配送量の増加やドライバーの高齢化等による人手不足への対応を図るため、輸送網の集約やモーダルシフトによる効率化が進み、目標を上回る 11 件の計画が認定されました。

今後も企業の設備投資や研究開発、事業化を支援し、物流の効率化や生産性向上を図っていきます。

< 物流の機能強化に資する投資の促進 >

事業用地を安定的に確保するため、市町の用地造成に対する助成を行ったほか、企業ニーズに対応した新たな用地造成事業に取り組みました。

「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」の指標については、市町等と連携した企業訪問や展示会の開催、金融機関への制度説明等により、目標を上回る 53 件の物流施設が立地しました。

今後も、展示会や説明会等の機会を活用した制度の周知及び企業誘致活動を継続的に実施し、新規物流施設の整備を進めます。

<環境負荷の少ない持続可能な物流の構築>

(一社) 静岡県トラック協会を通じ、低公害車やエコドライブ管理システム等の導入を支援しました。また、次世代自動車に関わる最新の技術動向の共有や次世代自動車の開発支援を行うなど、電気自動車等の普及に向けた環境整備を進めました。

「県内の運輸部門における二酸化炭素排出量の削減率」の指標については、貨物自動車等の台数の減少、低燃費の軽自動車の増加等自動車の燃費効率の向上などにより、目標値を上回る成果が出ています。

引き続き、温室効果ガス排出削減計画書制度の運用等により、事業者の自主的な温室効果ガス排出削減対策を促進することで、環境負荷の少ない持続可能な物流の構築を進めます。また、燃料電池自動車や電気自動車の普及に向けて水素ステーションやEV充電器の整備を進めます。

<物流を担う人材の確保・育成>

喫緊の人手不足に対しては、中小企業等の採用活動の継続的な支援や自動車運送業界での就職に向けた職業訓練など物流業界の人材確保に向けて総合的な支援を行いました。

「(一社) 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」の指標については、目標を上回る多くの受講者が研修を修了し、AIやIoT等の革新的技術の進展に対応できる先端人材の育成が進んでいます。

今後も専門研修や職業訓練を継続して開催することで、物流を担う人材の確保・育成に努めます。また、働き方改革や商慣習の改善の必要性を周知し、労働環境の改善に取り組みます。

■ 計画期間の取組状況と今後の方針

戦略の柱	① 物流機能の効率化・最適化の促進
計画期間の取組状況 ・ 今後の取組方針	<p style="text-align: center;">物流の効率化や生産性向上に向けた取組の促進</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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高度化に向けた取組を促進します。 ・ 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、同法に基づく総合効率化計画認定を推進することにより、輸送網の合理化や流通業務の総合化、効率化に向けた取組を促進します。 ・ 中小零細運送事業者でも利用可能で、実車率・実働率等の向上が期待できる求荷求車情報システムの活用による積載効率の向上等、効率的な輸送に向けた取組を促進します。 ・ 物流分野における生産性向上に向けて、個別コンサルティングを実施して成功事例の創出及び手順書を作成し、業界内への横展開を促進します。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経営革新等貸付をはじめとする県制度融資を通じた資金調達支援を実施し、2019年度までは利用件数が増加しましたが、2020年度以降は新型コロナウイルス感染症関連資金に資金需要がシフトしたため、利用件数が伸び悩んでいます。今後はデジタル化や低炭素化・脱炭素化の取組等への支援が求められます。（商工金融課） ・ 輸送網の集約やモーダルシフト等により流通における環境負荷軽減や業務の省力化を図る物流総合効率化法に基づく計画認定数は増加傾向にあります。（総合政策課） ・ WebKIT等の求荷求車情報システムの加入者数、求車登録件数は増加傾向にあり、本県では流通事業協同組合や貨物運送協同組合等に加入している事業者の参加が増加しています。（総合政策課） ・ サービス産業の労働生産性向上を支援するため、運輸業、宿泊業等の生産性向上に係る優良モデルを創出するとともに、手順書の策定・配布、セミナーや現地見学会の開催により、創出したモデルの業界全体への普及を図りました。生産性向上モデルの創出支援で得られた知見を活用し、他業種への支援を展開していく必要があります。（商工振興課）
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デジタル化等の設備投資や、低炭素化・脱炭素化の取組に利用可能な制度融資の利用促進に向け、情報提供に努めるとともに、物流効率化等の取組を促進するため、制度の拡充や見直しに取り組みます。（商工金融課） ・ 物流網の集約等につながる物流施設の立地について、物流総合効率化計画の認定を促すなどの取組を行います。（総合政策課） ・ WebKIT等の求荷求車情報システムの加入者数、求車登録件数の増加を目指し、（一社）静岡県トラック協会等と連携し、広報を行います。（総合政策課） ・ 業界団体と連携した情報発信等により、優良モデルの横展開を進めていきます。（商工振興課） 	

革新技术の導入・活用の促進

< 取組の方向性 >

- ・倉庫のピッキング等、業務の効率化による負担軽減等に活用が想定されるロボット分野に関する研究開発や事業化を支援します。
- ・物流の効率化・省力化に活用可能なEV化、自動運転化等に関する研究開発や事業化を支援します。
- ・実証実験が始まった隊列走行の社会実装に向けた取組の動向把握に努め、必要な対応策を検討します。
- ・静岡県IoT活用研究会において、IoT活用・導入に向けた課題を解決する取組や具体的な活用事例の創出・提示等を行うことにより、中小企業のIoT利活用を促進します。
- ・県産水産物の地場流通強化のため、IT技術の導入や駿河湾フェリーの物流利用などによる、新たな流通体制・流通ルートの構築に取り組みます。

< 計画期間における取組評価 >

- ・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して計70件、次世代自動車分野に関する研究開発等に対して51件を助成し、企業の研究開発・事業化を支援しました。また、ロボット分野への参入を目指す企業に対して、ロボットを製造する企業から、参入のポイントなどの講習を行いました。引き続き、ロボット分野において、情報共有から研究開発、事業化まで一貫した支援に取り組んでいく必要があります。(新産業集積課)
- ・県産業振興財団と連携して、次世代自動車分野に関する新技术・新製品等の実用化を目的とした研究開発等に対して51件を助成し支援しました。(産学官連携型:6件、一般型:7件、事業化型:12件、試作品開発:26件) また、県工業技術研究所に次世代自動車向けのカメラやセンサーに搭載されるレンズ等の微細形状を測定できる評価試験機を整備し、中小企業の技術力向上や人材育成を図りました。今後は、2035年までに軽自動車を含む乗用車の新車販売の全てを電動車とする国の目標等に対応するため、研究開発や事業化を更に推進していく必要があります。(新産業集積課)
- ・県内複数地域の公道や小笠山総合運動公園内の園路において公共交通への活用を目指した自動運転実証実験を実施しました。隊列走行の実装については、国のプロジェクトにより推進されているため、静岡県近未来技術地域実装協議会などの国との情報共有の場において動向の把握を行いました。(建設政策課、地域交通課)
- ・中小企業の生産性向上のため、工業技術研究所に「静岡県IoT推進ラボ」を整備し、最新機器を展示するとともに、「静岡県IoT活用研究会」と連携してIoT人材の育成に取り組み、製造現場へのIoT導入を支援しました。新型コロナウイルス感染症を契機に、中小企業の製造現場等において、IoT、ロボットなどによる遠隔、非接触、自動化の必要性がより一層高まっています。(産業イノベーション推進課)
- ・オンライン市場取引等の実証実験を行い、取引現場でのIT技術導入における課題を抽出しました。引き続き、市場のスマート化ニーズを整理し、デジタル技術の活用について検討を進めていく必要があります。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の高鮮度流通モデルを構築しました。輸送コストの最適化等により、魚種によっては産地の収入増に繋がる成果が得られたことから、地域・民間主

導による運用に移行しました。今後は、中部横断自動車道の全線開通を契機とした商圏の拡大や流通の活性化を見据えて、山の洲経済圏における本県産水産物の需要開拓やサプライチェーンの構築が課題となります。(水産振興課)

<今後の取組方針>

- ・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。(新産業集積課)
- ・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。(新産業集積課)
- ・引き続き、最新技術を用いた公共交通サービスの実現を目指し、安全技術面及び法規制の課題解決のため国及び関係企業等と連携しながら実証実験を実施します。(建設政策課、地域交通課)
- ・IoT 大学連携講座などにより、製造現場へのIoT 機器の導入を促進します。
(産業イノベーション推進課)
- ・山の洲経済圏における県産水産物の需要を開拓し、サプライチェーンの形成に取り組みます。具体的には、中部横断自動車道を活用し、山梨・長野・新潟3県向けの鮮魚等の高鮮度流通モデルを構築し、県産水産物の販路拡大を支援します。
(水産振興課)

物流拠点施設の集約化の促進

<取組の方向性>

- ・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。
- ・中小企業者が集団化して倉庫団地等の団地や共同施設を設置する事業について資金貸付するなど、集団化に向けた取組を支援します。

<計画期間における取組>

- ・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に対応可能な体制を整えています。物流の現場においては、書面手続きや対人・対面によるプロセスが多いなど、非効率な部分が多く、今後、労働不足が深刻化する中、またウィズコロナへの対応においても、自動化や機械化を推進し、これまで物流現場において当然と考えられてきたプロセスを改善していく必要があります。(地域産業課)
- ・中小企業者が集団化して工場等の団地や共同施設を設置する事業の計画策定等について支援するとともに資金貸付を行い、集団化に向けた取組を支援しました。一方で、昨今の市場金利の低水準化や民間機関による経営支援も行われており、事業計画の策定支援や低利貸付による本支援策の利点は薄れつつあることから、今後、支援のあり方を見直していく必要があります。(経営支援課)

<今後の取組方針>

- ・自動化や機械化を前提とした物流施設を設計する場合は、支援内容が事業者の導入ニーズや実態を踏まえたものになるよう、物流総合効率化法の支援措置の紹介や相談対応などにより総合効率化計画の認定を推進し、輸送網の合理化や流通業務の総

	<p>合化・効率化を促進します。(地域産業課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内の事業協同組合等による団地拡張や適地への進出計画について、引き続き、計画策定への支援や資金の貸付けなどにより支援していきます。あわせて、課題を踏まえた支援のあり方の見直しを行っていきます。(経営支援課)
	<p>物流産業における下請取引適正化の推進</p> <p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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県内3地域で各1回開催するとともに、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。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・消費税の引き上げや労務費上昇に伴う価格見直しに応じないなど、不利益な条件での取引を防止するため、下請取引適正化講習会を、県内3地域で各1回開催するとともに、苦情相談や月1回弁護士による法律相談会を実施しました。今後も労働力不足に対応した適正な取引を確保するため、引き続き対応を図る必要があります。(地域産業課)
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・労働力不足に対応した適正な取引の確保に向けて、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。(地域産業課)

戦略の柱	② 物流の機能強化に資する投資の促進
計画期間の取組状況 ・ 今後の取組方針	<p>高機能な物流施設の立地支援</p> <p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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や、東京事務所、大阪事務所及び市町と連携した誘致活動を行い、49件の物流施設が立地しました。今後も、本県の支援策のPRや土地のマッチングを進める必要があります。(企業立地推進課)
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、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。また、県内の遊休地情報を収集し、土地のマッチングを行っていきます。(企業立地推進課)
	<p>"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</p> <p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合特別区域法における金融支援(総合特区利子補給金)を活用し、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」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。

<計画期間における取組評価>

- ・計画期間内における金融支援（総合特区利子補給金）を活用した物流施設の立地は20件となり、本県の物流拠点の立地促進に大きく貢献しました。一方で、コロナ禍による民間事業者の投資計画の見直しと、制度の対面での周知機会の激減により、2020年度の実績はなく停滞を招きました。（総合政策課）
- ・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」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財政支援を行い、物流施設が立地可能な事業用地が16.8ha供給されました。今後も、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ていく必要があります。（企業立地推進課）

<今後の取組方針>

- ・本制度は、物流施設の立地を推進する上で非常に有効なことから、今後も積極的に活用を促していきます。また、コロナ禍を契機として、制度説明の手法をオンライン主体に切り替えました。オンラインは場所の制約がなく、アプローチを容易にすることから、金融機関や市町、支援候補企業等に対し、これまで以上に制度の周知に努め、物流施設の立地を促進します。（総合政策課）
- ・引き続き、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。（企業立地推進課）

ネオ・フード・ロジスティクスパーク構想の推進

<取組の方向性>

- ・ネオ・フード・ロジスティクスパーク構想を推進することにより、静岡市清水区において、構想の核となる食品系の広域物流施設の立地を促進します。

<計画期間における取組評価>

- ・静岡市清水区庵原地区を中心とする清水港背後地域における「食」をテーマとした地域づくりのため、清水港のふじのくにフロンティア推進区域（新興津地区）の広域物流施設整備への金融支援や、清水いはら IC 周辺エリアへの食品関連企業（広域物流、流通加工、製造）の誘致を進めました。清水港新興津地区では、令和2年1月にレベル2津波対応の大規模物流センターが完成しました。加えて、令和3年8月に中部横断自動車道の静岡・山梨区間の全線が開通し、地域のポテンシャルは一層高まりました。一方で、コロナ禍による社会経済を取り巻く環境の激変により、民間事業者の投資計画の中止や再検討が相次いでおり、食品関連企業へのより一層のアプローチが必要となっています。また、庵原地区に限定した場合、開発適地は極めて乏しい状況にあることから、構想実現に向けて、清水港背後地域を広く対象とした調査・検討が欠かせない状況にあります。（総合政策課）

<今後の取組方針>

- ・清水港背後地域は、東名、新東名、国道1号、中部横断自動車道が折り重なる交通の要衝であり、加えて、清水港の港湾荷役機能の拡充や外航航路・RORO船のルー

	<p>ト拡大、農業基盤整備の進展、クルーズ船による観光客の増大など、商工・物流、農林水産、観光・交流の振興に向けた好機が訪れています。また、令和3年11月に、清水港からの農産物・食品の輸出強化に向けて、静岡市中央卸売市場のドックシェルター設置が着工し、農産物のコールドチェーンを強固に形成する取組が行われるなど、食品系の物流がより活性化しています。こうした機会を確実にとらえ、食品系の広域物流施設等の誘致を一層強化することで、「モノと人が賑わう「食」をテーマとした地域づくり」を掲げるネオ・フード・ロジスティクスパーク構想を、静岡市の「清水港後背地における地域経済の活性化検討事業」と連携して推し進めていきます。(総合政策課)</p>
	<p>事業用地の整備</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・オーダーメイド方式、セミ・オーダーメイド方式による工業用地等の整備に取り組むほか、「富士山麓フロンティアパーク小山（小山湯船原工業団地）」（レディーメイド方式）の整備と企業誘致に取り組みます。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・オーダーメイド方式は、森中川下工業用地など計3地区が完成しました。(地域整備課) ・セミ・オーダーメイド方式の、藤枝高田工業団地は全6区画の進出企業が決定し、2021年度に完成しました。また、富士大淵工業団地も全6区画の進出企業が決定し、2022年度の完成に向け整備を進めています。(地域整備課) ・「富士山麓フロンティアパーク 小山」(レディーメイド方式)は、2018年度に完成し、2020年度には全10区画の進出企業が決定しました。(地域整備課) ・計画期間内に整備した用地には、物流企業も進出しており、物流の機能強化に資する投資の促進に貢献しています。(地域整備課)
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在造成中の富士大淵工業団地の整備を着実に進めていきます。併せて、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・レディーメイド方式」など、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ていきます。(地域整備課)

<p>戦略の柱</p>	<p>③ 環境負荷の少ない持続可能な物流の構築</p>
<p>計画期間の取組状況</p> <p>・ 今後の取組方針</p>	<p>環境対応車の導入やグリーン経営認証による環境対策の促進</p> <p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (一社) 静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、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を支援します。 ・ (一社) 静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、ドライブレコーダーの有効活用に関するフォロー講習の開催を支援します。 ・ (一社) 静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、会員事業者のグリーン経営認証取得を支援します。 <p><計画期間における取組評価></p>

- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、低公害車導入助成(ハイブリッド車:4台※11/18時点)やエコドライブ管理システムの導入助成(484台、ドラレコ一体型286台※11/18時点)などの支援を行いました。(地域交通課)
- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、ドライブレコーダー機器導入促進助成(337台、エコドライブ管理システム一体型286台※2/4現在)などの支援を行いました。(地域交通課)
- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、グリーン経営等認証取得助成(60件)、グリーン経営研修会の実施(年1回開催)など、環境負荷の軽減に向けた取組を促進しました。(地域交通課)

<今後の取組方針>

- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、低公害車導入助成やエコドライブセミナーの実施、エコドライブ管理システムの導入助成を継続して実施します。(地域交通課)
- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、ドライブレコーダー機器導入促進助成を継続して実施します。(地域交通課)
- ・運輸業界における環境負荷の低減につなげていくため、(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、(一社)静岡県トラック協会会員を対象にしたグリーン経営研修会を引き続き開催し、認証取得のメリットや社会的意義の理解を高めることにより、新規取得事業者の増加を図ります。(地域交通課)

燃料電池自動車(FCV)や電気自動車(EV)の導入支援と普及に向けた環境整備

<取組の方向性>

- ・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(FCV)の普及を促進します。
- ・電気自動車(EV)の普及を図るため、EV用充電器の位置情報等を発信します。
- ・EV化の動向や影響について、危機・機会の両面に関する情報共有を図り、研究開発への支援等に取り組めます。

<計画期間における取組評価>

- ・水素ステーション計4基に対して助成した結果、このうち2基(御殿場市内及び浜松市内)が運用開始となりました。また、FCVの普及に向けて、民間事業者や行政機関からなるFCV普及促進協議会を開催しました。引き続き、水素ステーションの整備促進と、FCVの導入拡大による水素需要の拡大に取り組む必要があります。(エネルギー政策課)
- ・EVの普及・利用を促進するため、EV用充電器の位置情報を発信しています。また、県有施設等に整備した電気自動車用急速充電器(7ヶ所)を一般開放しています。世界的に「脱ガソリン車」の動きが加速しており、電気自動車の普及と併せたEV充電器の普及促進が必要です。(エネルギー政策課)
- ・次世代自動車センター浜松が行う、次世代自動車の開発に不可欠な企業の固有技術探索活動、EVの分解活動報告会、試作品開発、最新の技術動向セミナーなどへの支援に重点的に取り組み、中小企業の技術力と提案力の向上を図りました。また、産学官連携による「次世代自動車の電動化・デジタル化等対応研究会」を開催し、2050

年のカーボンニュートラル実現や急速なデジタル化の進展への対応など、本県の基幹産業である自動車産業への支援策等を検討しました。今後は、研究会がとりまとめた報告書に基づき、地域企業の電動化や脱炭素化に向けた取組を重点的に支援していく必要があります。(新産業集積課)

<今後の取組方針>

- ・燃料電池自動車の普及に向けた環境を整備するため、水素ステーション整備に向けてエネルギー事業者や市町と連携して取り組むとともに、水素エネルギーに関する県民の理解向上などを図ります。(エネルギー政策課)
- ・引き続き、充電インフラ等の情報発信を行うとともに、県有施設に整備した電気自動車用急速充電器の一般開放を行い、安心してEV・PHVを運転できる環境を整備します。(エネルギー政策課)
- ・研究会の報告書を踏まえ、「企業連携」、「人材育成・確保」、「脱炭素経営」の3点を当面取り組むべき重点項目と位置付け、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。(新産業集積課)

事業者の自主的な温室効果ガス排出削減対策の促進

<取組の方向性>

- ・エコアクション21の導入支援を通じ、物流事業者の環境に配慮した経営を促進します。
- ・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。

<計画期間における取組評価>

- ・事業者の環境に配慮した経営を促進するため、物流事業者に支援員を派遣し、エコアクション21の新規取得・更新を支援しました。脱炭素社会の形成に向け、引き続き事業者の環境配慮経営取組の促進に努める必要があります。(環境政策課)
- ・車両入れ替え時のハイブリッド車等の導入や、エコドライブの推進により、報告対象となっている運輸事業者の2020年度の温室効果ガス排出量は、基準年度である2019年度と比較して、11.4%の減少となっています。温室効果ガス排出削減報告書制度により、引き続き事業者の自主的な省エネ対策の促進に努める必要があります。(環境政策課)

<今後の取組方針>

- ・関係団体・市町の補助制度・勉強会等を周知することにより、事業者のエコアクション21新規取得、更新を促進します。(環境政策課)
- ・温室効果ガス排出削減計画書及び実績報告書の公表により、各事業者の自主的な省エネ対策の検討・実施を促進するとともに、その取組を周知することで、他の事業者への取組の波及に取り組めます。(環境政策課)

物流施設への太陽光発電等の導入促進

<取組の方向性>

- ・環境負荷の少ない新エネルギーへの転換を図るため、物流施設に太陽光発電等を導入

	<p>する中小企業等に対して、低利な融資制度により支援します。</p>
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・太陽光発電設備設置に係る低利な融資制度により導入を促進しています。(2018～2020年の太陽光発電設置に係る融資件数：36件、うち物流施設1件) 中小企業等の脱炭素化を推進するため、省エネと再エネ利活用について普及啓発する必要があります。(エネルギー政策課)
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・低利な融資制度の周知に努め、太陽光発電設備等を導入する中小企業等を支援します。また、中小企業等の脱炭素化を推進するため、省エネの取組を支援します。(エネルギー政策課)
	<p>モーダルシフトの促進</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主及び物流事業者に対して、二酸化炭素排出削減に繋がる RORO 船の利用（陸上輸送から海上輸送への転換）を促します。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港及び御前崎港の RORO 航路の寄港地である大分県と連携し、九州各地で利用者説明会を開催しました。(港湾振興課)
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州地域等での利用者説明会の開催により、清水港及び御前崎港を発着する RORO 船の利用を促し、航路の維持・拡大を図ります。また、背後圏である甲信地区で、官民が連携して利活用説明会を開催します。(港湾振興課)
	<p>カーボンニュートラルレポート（CNP）の実現に向けた取組の促進</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾用地において再生可能エネルギー基地の運営を計画する事業者等との調整を行います。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・御前崎港においては、民間事業者が進めるバイオマス発電所建設に向けて、港湾計画の土地利用計画を変更し、建設に向け支援を行いました。清水港においては、エネルギー事業者が計画する次世代型エネルギーの推進と持続可能な地域づくりに関する基本合意書を締結しました。(港湾企画課)
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルレポート（CNP）の実現のため清水港、田子の浦港、御前崎港の3港で、CNP 形成計画を策定し、計画に基づき CNP の形成を推進して脱炭素社会の実現に貢献していきます。(港湾企画課) 	

戦略の柱	④ 物流を担う人材の確保・育成
計画期間の取組状況	<p>物流業界団体等と連携した人材の確保、育成支援</p> <p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

<p>今後の 取組方針</p>	<p>象とした職場体験セミナーを実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中小企業等の採用活動支援やプロフェッショナル人材の中小企業等への紹介など総合的な支援を実施する「人材確保プラットフォーム」を構築し、物流業界の人材確保を支援します。 ・中小企業の集団化や物流施設の集約化により生産性向上を図るとともに、働き方改革を進め、物流を担う人材の確保を促進します。 ・企業による ICT 拠点の形成に対し支援するなど、多様な人材の交流による技術革新を図るとともに、首都圏の AI ベンチャーと県内企業のビジネスマッチング等により、ICT に係る先端人材の県内への集積を促進します。 ・自動車運送業界の人手不足に対応するため、自動車運送業界での就労に必要な大型自動車一種免許等の習得を目指す職業訓練を実施します。
	<p>< 計画期間における取組評価 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人材確保・育成 PT を契機に取組を継続している物流の職場体験セミナーを開催しました。コロナの影響により 2020 年、2021 年は開催を見送りましたが、物流の職場を紹介する映像を作成し、(一社) 静岡県トラック協会の HP で公開しました。 (総合政策課) ・中小企業等の採用活動を支援するため、県内 9 箇所にコーディネーターを配置したほか、プロフェッショナル人材戦略拠点を設置し県内事業所の経営革新を支援しましたが、人手不足分野を中心に人材確保はなお厳しい状況が続いています。 (労働雇用政策課) ・産業人材確保緊急対策に向けた助成制度を活用し、(一社) 静岡県トラック協会がドライバーの仕事の魅力を PR するトラック運送の VR 動画を制作しました。動画はセミナーや物流フェア等で上映されるなど、1 万 9 千回以上視聴されました。 (労働雇用政策課) ・首都圏の ICT 企業を誘致するため、県内市町と連携した誘致活動を展開するとともに、県内に事業所を開設した高度な ICT 人材を有する企業への助成を行いました。また、県内企業と首都圏等のスタートアップとの協業を促進する「TECH BEAT Shizuoka」を開催し、トップレベル ICT 人材の確保に取り組みました。コロナ禍を契機としたデジタル化の進展など、急速な社会経済の変化に対応し、新たな価値を生み出す ICT 人材の確保・育成が急務となっています。(産業イノベーション推進課) ・2019 年度から新たに、自動車運送業界における大型自動車の運転業務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しました。2019 年度(1 コース、受講者 2 人)、2020 年度(1 コース、受講者 3 人)は実施しましたが、2021 年度は委託先の確保ができず実施できませんでした。(職業能力開発課)
	<p>< 今後の取組方針 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の職場体験セミナーを通じて、実際の就職に結びついた事例も出ていることから、国や業界団体等と連携してセミナーを開催するなど、人材確保に取り組んでいきます。(総合政策課) ・東京圏からの人材確保を促進するため、県内 9 箇所に配置したコーディネーターを活用し、中小企業の採用活動を支援します。また、プロフェッショナル人材戦略拠

- 点により首都圏等に在住するプロフェッショナル人材の県内事業所への就職を促進します。(労働雇用政策課)
- ・ICT人材の確保・育成の取組を加速化することにより、「ものづくりとデジタルの融合」を実現し、新たなイノベーションの創出を目指します。(産業イノベーション推進課)
- ・2022年度以降も委託先の確保に努め、訓練の実施を目指すとともに、より多くの方に受講してもらえるよう訓練コースの周知に努めます。(職業能力開発課)

物流の革新を担う高度人材の育成

<取組の方向性>

- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、事業者向け物流管理講座等の開催を支援します。
- ・物流企業の一層の発展を担う高度人材の確保・育成に向けて、AIやIoT、ロボット等の革新的技術の活用や物流システムのマネジメントなど、業界における求められる素質や技術・ノウハウ等の検討や研修等の開催を支援します。

<計画期間における取組評価>

- ・(一社)静岡県トラック協会が開催する物流管理講座を1,208人(R2実績値)が受講しました。(地域交通課)
- ・革新的技術の進展が物流業界に及ぼす影響や将来像等をセミナー等((一社)静岡県トラック協会主催)で情報提供しました。(総合政策課)

<今後の取組方針>

- ・将来的に安定して人材を確保するために必要な労働環境の改善やリクルーティング対策等に取り組むため、(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、セミナーや研修を開催します。(地域交通課)
- ・隊列走行などの革新的技術の進展の周知や、今後物流業界に求められる対応などを習得する研修等の開催を支援します。(総合政策課)

商慣習の改善に向けた労働環境改善への取組

<取組の方向性>

- ・国や業界団体、荷主、運送事業者と連携して適正料金・賃金の收受等の商慣習や長時間労働の是正や業務の効率化を進めるなど、労働環境の改善に取り組みます。

<計画期間における取組評価>

- ・国や県と業界が一体となって、働き方改革や商慣習の改善、業務の効率化の好事例等、運送事業者等にわかりやすい労働環境改善策を提案するセミナー((一社)静岡県トラック協会主催)を開催しました。(総合政策課)

<今後の取組方針>

- ・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。(総合政策課)

戦略2 地域の未来を拓く物流システムの構築

■ 数値目標の推移

指 標	基準値	現状値	目標値	評価
買い物支援サービス創出に取り組む過疎市町数	(2016 年度) 7 市町	(2021 年度) 9 市町	(2021 年度) 全 9 市町	A
緊急輸送路等にある橋梁の耐震化率	(2016 年度) 63%	(2021 年度) 86.8%	(2022 年度末) 100%	B
ドローンの導入または活用に向けて民間との協定を締結した市町数	(2016 年度) 3 市町	(2021 年度) 25 市町	(2021 年度) 全 35 市町	B

■ 評価

<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を開催し、自動運転、ドローンなどの新技術や配食サービス等に関する情報共有を図りました。

「買い物支援サービス創出に取り組む過疎市町数」の指標については、各市町による検討の結果、全ての過疎市町において買い物支援サービスに取り組むこととなり、目標を達成しました。

引き続き、暮らしを支える物流を維持・確保するため、過疎地域を含む市町を中心に、自動運転やドローンの実証実験などの検証結果の情報共有を図るとともに、移動販売や配食サービスなどの買い物支援サービスの継続を支援します。

<災害に強い物流システムの構築>

緊急物資輸送拠点の設置や荷捌きに係る訓練を実施したほか、市町における緊急物資の備蓄に対する財政支援を行いました。

また、(一社)静岡県トラック協会における災害時出勤職員安否確認システムを活用した訓練の実施、業種別のモデルを活用した BCP 策定支援など、民間企業における取組を支援しました。

「緊急輸送路等にある橋梁の耐震化率」の指標については、「静岡県地震・津波対策アクションプログラム 2013」において、対象橋梁 576 橋の耐震化率を 2022 年度末までに 100%とすることを目標としており、2021 年度までに約 87%の耐震化を達成しています。

「ドローンの導入または活用に向けて民間との協定を締結した市町数」の指標については、社会的な機運の高まりもあり、県内 25 市町でドローンを活用できる体制となっており、順調に進捗しています。

今後も、物資拠点や防災拠点の機能強化に取り組むとともに、官民連携による物資配送体制の構築、強化を進めます。

■ 計画期間の取組状況と今後の方針

戦略の柱	① 人口減少社会に対応した物流システムの導入
計画期間の取組状況 ・ 今後の取組方針	<p>新技術や規制緩和を活用した配送体制の構築促進</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・過疎対策推進研究会を通じて、新技術や規制緩和（貨客混載等）を活用した生活支援サービスの取組事例について情報を共有し、地域のニーズに合った取組を検討します。 ・県内で展開される予約型地域バスを活用した貨客混載による実証実験や、ドローンを活用した医薬品の配送などの取組について先進的事例として情報発信するなど、取組の拡大に向けて取り組みます。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・配食等生活支援サービスにおけるドローンの活用等について、過疎対策推進研究会で意見交換を実施しました。実現には、民間企業との連携、既存サービスとの調整、ランニングコストなどの課題を解決する必要があります。（地域振興課）
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、地域支援活動への革新的技術の導入を促進します。（地域振興課）
	<p>生活支援サービス事業の支援</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・漁業協同組合の移動販売事業をはじめ、各地域で行う生活に必要な流通サービスを確保するための具体的な取組を支援します。
<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・漁業協同組合等が取り組む、JA等との連携による農産物直売所での地場水産物の移動・出張販売事業（県内1件、県外2件（山梨、長野））や、県外向けの鮮魚流通実験を支援し、継続的な取組として定着しています。事業の更なる成長のためには、中部横断自動車道の全線開通を契機とした商圏の拡大や流通の活性化を見据えて、山の洲経済圏における新たな需要開拓が課題となります。（水産振興課） 	
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・漁業協同組合等が取り組む山の洲経済圏における需要開拓・販路拡大を支援します。（水産振興課） 	

戦略の柱	② 災害に強い物流システムの構築
計画期間の取組状況 ・ 今後の取組方針	<p>緊急物資輸送拠点の機能強化、配送の効率化</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・被災等により広域物資輸送拠点の開設が困難な場合に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。 ・大規模災害時の物資輸送等における富士山静岡空港の活用方法を具体化します。 ・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。

<計画期間における取組評価>

- ・大手物流事業者と代替拠点の選定等に係る協定の見直しを行いました。また、2021年9月に静岡県・御前崎市・菊川市総合防災訓練で、緊急物資輸送訓練を計画していましたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い中止となりました。(危機対策課)
- ・2021年9月に静岡県・御前崎市・菊川市総合防災訓練で、来援航空機受入や航空機を活用した救出・救助などの訓練を計画していましたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い中止となりました。(危機対策課)
- ・各方面本部物資班において、物資拠点の設置や荷捌きに係る訓練や説明会を実施しました。また、2021年9月に静岡県・御前崎市・菊川市総合防災訓練で、広域物資輸送拠点である小笠山総合運動公園等を活用して、物流事業者の協力の下、実践的な支援物資の受入れ・搬出訓練を計画していましたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い中止となりました。(危機対策課)

<今後の取組方針>

- ・引き続き代替拠点の選定に係る協議を進め協定締結に結びつけるとともに、様々な機会を捉えて物流事業者と連携した訓練を実施し、協力体制を構築していきます。(危機対策課)
- ・引き続き富士山静岡空港において、航空機等を活用した各種の訓練を企画、実施していきます。2022年度に同空港において、第6回緊急消防援助隊全国合同訓練が開催され、実動訓練の1つとして「航空部隊運用訓練」を実施予定です。(危機対策課)
- ・各方面本部物資班において、物資拠点の設置や荷捌きに係る訓練や説明会を実施します。また、2022年度の総合防災訓練において、広域物資輸送拠点であるJA大井川出荷場等を活用して、物流事業者の協力の下、実践的な支援物資の受入れ・搬出訓練を計画しています。(危機対策課)

革新的技術を活用した物資等の配送体制の構築

<取組の方向性>

- ・災害時におけるドローンの活用に向けて、技術動向などの情報収集や実証実験等を実施します。

<計画期間における取組評価>

- ・策定した「無人航空機による災害時船舶からの物資輸送における飛行マニュアル」を業界団体等と共有するとともに、陸路遮断時の緊急物資輸送や情報収集の代替手段の確保に向け、市町に対して情報提供を行いました。(危機対策課)

<今後の取組方針>

- ・引き続き、陸路遮断時の緊急物資輸送や情報収集の代替手段の確保に向けた取組を進めるとともに、無人航空機の実用化を目指します。(危機対策課)

災害に対応する物流情報システム等の整備への支援

<取組の方向性>

- ・(一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、大規模災害時における災害対応職員の出勤確認のシステム整備及び災害対応用の衛星携帯電話整備等の支援を行います。

<計画期間における取組評価>

	<ul style="list-style-type: none"> ・（一社）静岡県トラック協会本部及び各分室に整備した災害出動職員安否確認システム及び災害対応用衛星携帯電話の適切な管理を行うとともに、災害時を想定した訓練を実施しました。（地域交通課）
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害出動職員安否確認システム及び災害対応用衛星携帯電話の適切な管理を行うとともに、災害時を想定した訓練を継続して実施します。（地域交通課） 	
<p>防災拠点における緊急物資の備蓄</p>	
<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、市町における緊急物資の備蓄を促進するため、市町に対して財政支援をします。 	
<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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に対する財政支援を行いました。（危機政策課） 	
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、緊急物資の備蓄について市町に対する財政支援を行います。（危機政策課） 	
<p>交通基盤の耐震対策の推進</p>	
<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁の耐震化や清水港及び御前崎港の防波堤改良を行い、災害リスクの軽減を図ります。 	
<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港における緊急輸送路である袖師臨港道路崇徳橋の耐震化と、清水港及び御前崎港における国直轄事業による防波堤の改良を推進しました。（港湾整備課） 	
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、清水港及び御前崎港における国直轄事業による防波堤の改良を推進します。（港湾整備課） 	
<p>県内企業の事業継続計画（BCP）策定支援</p>	
<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・商工団体等と連携し、事業所における事業継続計画（BCP）の普及啓発に取り組みます。 ・専門家の派遣、指導者の養成、静岡県 BCP 研究会による先進情報等の提供により、BCP の策定・運用を支援します。 ・BCP の実効性を高めるため、企業立地補助制度や県制度融資により県内企業の事業継続の取組を支援します。 	
<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・BCP の指導者養成講座や静岡県 BCP 研究会を通じて、人材育成と最新情報の共有を行ったほか、BCP を実際に策定しようとする個別企業や業種別組合等に対して、専門家を派遣し、業種別モデルプランを活用しながら具体的に指導するなど、BCP の普及啓発を図りました。また、大規模な感染症にも対応できるよう、BCP モデルプランを改訂し、策定に向けた支援を行った結果、中小企業の BCP 策定率は、従業者 	

50人以上の企業は63%、従業員49人以下の企業は35%となし順調に進捗しています。(商工振興課)

<今後の取組方針>

- ・局地的な豪雨や台風などの自然災害に加え、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、BCP策定の必要性は一層高まっていることから、BCPの策定・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ていきます。また、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、業種別組合や協力会等とも連携し、個別企業への働き掛けと策定支援を進めていきます。(商工振興課)

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

■ 数値目標の推移

指 標	基準値	現状値	目標値	評価
高規格幹線道路の供用率（延長）	(2016 年度) 78.5% (359.6km)	(2021 年度) 84.8% (388.8km)	(2021 年度) 87.2% (399.8km)	B
主要渋滞箇所のうち、予定している対策を実施した割合（箇所数）	(2016 年度) 37.5% (18 箇所)	(2021 年度) 100% (48 箇所)	(2021 年度) 100% (48 箇所)	A
清水港のコンテナ船欧州・北米航路における発着便数	(2016 年度) 3.5 便/週	(2020 年度) 2.5 便/週	(2021 年度) 3.5 便/週	C
富士山静岡空港の航空貨物取扱量	(2016 年度) 609 トン	(2020 年度) 34 トン	(2021 年度) 1,300 トン	C

■ 評価

< 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（道路） >

高規格幹線道路の整備推進を働き掛けるとともに、高規格幹線道路へのアクセス道路の整備等を推進し、道路ネットワークの強化を図りました。

「高規格幹線道路の供用率（延長）」の指標については、新東名高速道路や伊豆縦貫自動車道などの整備推進を国や中日本高速道路株式会社に働き掛け、事業の推進を図った結果、着実に進捗しています。また、「主要渋滞箇所のうち、予定している対策を実施した割合（箇所数）」の指標は、順調に進捗し、2021年度までの目標である48箇所の対策が完了しました。

今後も引き続き、高規格幹線道路の整備推進を働き掛けるとともに、バイパス整備等により、渋滞や混雑の緩和・解消に取り組むほか、橋梁やトンネル等道路施設の長寿命化を推進します。

< 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（港湾） >

清水港新興津コンテナターミナルにおいて、23列のコンテナ船にも対応する荷役機械の供用を開始したほか、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行いました。

基幹航路では船舶大型化が加速していることから、既存基幹路線の維持に向けた今回の荷役機械の整備により、本県製造業の国際競争力を物流面で支える効果が見込まれます。

山梨県内での清水港と富士山静岡空港に関するセミナーの開催により、山梨県や長野県内の荷主企業等に対して清水港と富士山静岡空港の利用事例や中部横断自動車道の工事進捗などのメリット等をPRしました。コロナ禍においては、新型コロナウイルス感染症防止対策を講じたポートマーケティング活動を推進しました。

「清水港のコンテナ船欧州・北米航路における発着便数」の指標については、船会社の航路見直しによる減便後、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う貨物量の減少の影響を受け、復便していません。

今後は航路の維持、増便につながるコンテナ貨物の確保に向け、新型コロナウイルス感染防止対策を講じた上で、甲信地区や首都圏へのポートマーケティング活動を行います。

<陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（空港）>

航空会社に対し、新型コロナウイルス感染症の影響により減便した路線の早期復便の働きかけを行うとともに、物流事業者からの情報収集、県内や山梨県の企業へのセールス活動を行いました。

「富士山静岡空港の航空貨物取扱量」の指標については、順調に推移していたものの、新型コロナウイルス感染症拡大による欠航により、2020年1月以降の航空貨物取扱量が大きく減少しました。

今後は、路線の運航状況を見ながら、富士山静岡空港の航空貨物の取扱量の回復や、ハブ空港である那覇空港を活用した県産品の輸出拡大に取り組みます。

■ 計画期間の取組状況と今後の方針

戦略の柱	① 陸・空・海の交通ネットワークの一層の充実（道路）
計画期間の取組状況 ・ 今後の取組方針	<p>新技術導入にかかる道路インフラの整備</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路における隊列走行や自動運転の社会実装に向けた動向を踏まえて、必要なインフラ整備を検討します。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国は、高速道路での後続無人隊列走行技術の実現に向けて、2021年2月22日に、新東名高速道路の一部区間（遠州森町PA～浜松SA）にて、実際に後続車に運転手が乗らない状態（助手席に保安要員乗車）での後続車無人隊列走行を実施しました。（建設政策課）
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国は、2025年以降に高速道路でのレベル4自動運転トラックやそれを活用した隊列走行の実現を目標としており、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。（建設政策課）
	<p>物流を支える高規格幹線道路等の整備促進</p>
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部横断自動車道をはじめ、本県物流の基幹を担う高規格幹線道路の整備を促進するため、隣接県や市町等関係機関と連携して、国や中日本高速道路株式会社に事業推進の働き掛けを行います。 ・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、各市町、国、中日本高速道路株式会社等で組織する地区協議会に参画するなど、スマートインターチェンジの整備促進に取り組みます。 ・高規格幹線道路へのアクセス向上のため、国道469号御殿場バイパス、県道仁杉柴怒田線、県道焼津森線等の幹線道路整備を推進します。 ・港湾と高規格幹線道路のアクセス向上のため、国道1号静清バイパスや国道473号金谷相良道路Ⅱ等の整備を推進します。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道の事業推進を国や中日本高速道路株式会社に働きかけ、2019年1月に伊豆縦貫自動車道（天城北道路）、2019年3月に中部横断自動車道（新清水JCT～富沢IC間）及び三遠南

信自動車道（佐久間川合 IC～東栄 IC 間）、2021 年 4 月に新東名高速道路（新御殿場 JCT～御殿場 IC）が開通し、2021 年 8 月には中部横断自動車道（静岡山梨間）が全線開通しました。新東名高速道路（御殿場 JCT～浜松いなさ JCT 間）の 6 車線化を国や中日本高速道路株式会社に働きかけを行い、2019 年 4 月に工事着手し、2020 年 12 月に 6 車線化が完了しました。（道路企画課）

- ・ 地区協議会に参画し、スマートインターチェンジの整備促進に取り組み、2019 年 3 月に足柄スマート IC 及び館山寺スマート IC、2019 年 9 月に日本平久能山スマート IC、2020 年 3 月に駒門スマート IC、2021 年 7 月に新磐田スマート IC が開通しました。（道路企画課）
- ・ 高規格幹線道路へのアクセス向上のため、国道 469 号御殿場バイパス、県道仁杉柴怒田線等の整備を推進し、令和 3 年 4 月に国道 469 号御殿場バイパスの一部と県道仁杉柴怒田線が開通しました。（道路整備課）
- ・ 国道 1 号静岡バイパス清水立体の整備推進を国に働きかけるとともに、国道 473 号金谷相良道路Ⅱ等の整備を推進しました。2018 年 12 月に国道 1 号静岡バイパス（牧ヶ谷 IC～丸子 IC 間）の 4 車線化が完了しました。（道路企画課）

<今後の取組方針>

- ・ 新東名高速道路、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道の整備推進を国や中日本高速道路株式会社に働きかけます。（道路企画課）
- ・ 各市町、国、中日本高速道路株式会社等で組織する地区協議会に参画し、スマートインターチェンジの整備推進を働きかけます。（道路企画課）
- ・ 高規格幹線道路へのアクセス向上のため、県道富士由比線富士川かりがね橋等の事業を推進します。（道路整備課）
- ・ 国道 1 号静岡バイパス清水立体の早期供用を国に働きかけるとともに、国道 473 号金谷相良道路Ⅱ等の整備を推進します。（道路企画課）

道路輸送の機能強化・機能確保

<取組の方向性>

- ・ 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。
- ・ 橋梁やトンネル等道路施設の長寿命化を推進します。

<計画期間における取組評価>

- ・ 主要な渋滞箇所の解消に向け、伊豆縦貫自動車道 天城北道路、国道 1 号 静岡バイパス、国道 138 号バイパスの整備推進を国に働きかけるとともに、国道 150 号志太～榛南バイパス、国道 469 号等の整備を行いました。また、2019 年 9 月の遠州大橋無料化に伴い、周辺道路の渋滞が緩和しました。（道路企画課）
- ・ 特殊車両通行許可について、通行経路が道路情報便覧へ収録されている場合、協議が不要となるため、申請件数や協議件数が多い県管理道路の収録を進め、許可の迅速化に取り組みました。（道路保全課）
- ・ 毎年開催している社会資本長寿命化推進委員会において、前年度の点検診断結果及びメンテナンス実施状況を確認し、各施設の新技术を活用した取組等について情報共有を図りました。（2018～2021 実績（見込）：点検箇所数 橋梁 2,511 箇所、舗装

	3,278 km 補修工事箇所数 橋梁など 169 箇所、舗装 62 km) (建設政策課)
	<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の主要な渋滞箇所における渋滞対策を着実に進めます。(道路企画課) ・特殊車両通行許可は、複数の道路管理者の協議を必要とすることが多いため、県管理道路の通行経路の道路情報便覧への収録を行うとともに、収録が進んでいない市町に対しては、未収録区間の収録の働きかけや代行収録を行います。(道路保全課) ・中長期管理計画に基づき、着実に橋梁やトンネル等の道路施設の長寿命化を推進し、必要な予算の確保と新技術等を活用したコスト削減を図ります。(建設政策課)
	貨物駅の効果的な配置の促進
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・沼津駅付近連続立体交差事業(沼津市原における新貨物ターミナル整備事業)を推進します。【～2022 年度】
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2021 年 2 月に沼津市による新貨物ターミナル予定地の用地取得が完了し、2022 年 1 月に沼津市が、鉄道事業者の行う工事に先立ち、基盤の整備となる造成工事に着手しました。県は、2021 年度から鉄道事業者による詳細設計に着手し、埋蔵文化財調査は 2021 年度に完了予定です。(街路整備課)
<p><今後の取組方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・速やかな工事着手に向け、国や鉄道事業者との協議や詳細設計を着実に進め、新貨物ターミナルの整備を推進します。(街路整備課) 	

戦略の柱	② 陸・空・海の交通ネットワークの一層の充実 (港湾)
計画期間の取組状況 ・ 今後の取組方針	港湾の機能強化
	<p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港新興津コンテナターミナルの機能強化のため、船舶の大型化に対応した荷役機械を整備します。 ・田子の浦港中央地区の老朽化による機能低下を防ぐため、荷役機械の延命化を推進します。【～2019 年度】 ・清水港と田子の浦港の連携によるバルク拠点港の形成に向け、清水港富士見 5 号岸壁の増深改良を実施します。 ・清水港新興津地区を中心として、トラックの隊列走行など革新的技術を活用したスマートなコンテナ輸送機能の導入等に取り組み、港湾運営における生産性の向上を図ります。 ・物流経路に乗って侵入する可能性のある特定外来生物(ヒアリ、アカカミアリ等)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。
	<p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港新興津コンテナターミナルにおける、23 列対応の荷役機械を 2020 年 4 月に供用開始しました。また、整備後の荷役機械に、別途製作した可搬式の非常用発電

設備の接続調整を行い、災害等非常時に電源を失った場合でも、単独で稼働が可能となるような機能を付加しました。(港湾整備課)

- ・田子の浦港中央地区において荷役機械（アンローダ）の延命化を実施しましたが、年次点検により追加工事の必要性が確認されました。(港湾整備課)
- ・引き続き、清水港富士見5号岸壁の増深改良を実施しました。(港湾整備課)
- ・民間事業者が荷役機械の遠隔操作化を目指して、国の支援制度の採択を受けたことに合わせ、港湾管理者として基盤整備を推進しました。また、将来の国による海上コンテナトレーラー隊列走行実証実験の受入れに向けて、令和2年10月に国交省自動車局担当者に提案活動を行いました。(港湾企画課、港湾振興課)
- ・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。また、将来の国による海上コンテナトレーラー隊列走行実証実験は、大型トラック隊列走行技術の確立後に検討とされているため、引き続き、国への情報収集を行います。(港湾整備課、港湾振興課)
- ・清水港、御前崎港で、夏場を中心に特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の生息調査を実施、環境省が毎年、年2回の生息調査を実施しました。結果、清水港、御前崎港でアカカミアリの駆除を実施し、水際対策に努めました。(港湾企画課)
- ・県関係機関内での情報共有を図るため、年度始めに「ヒアリ等特定外来生物対応庁内連絡会」を開催するとともに、港湾関係者に対してヒアリ等の侵入・定着防止に関する知識習得のための研修会を実施しました。また、環境省の港湾調査に協力し連携を図るとともに、アカカミアリ発見時には専門家指導の下駆除作業を実施し、定着を防止しました。引き続き、県関係機関及び港湾関係者での情報共有を図り、防除や被害拡大防止に努める必要があります。(自然保護課)

<今後の取組方針>

- ・清水港新興津コンテナターミナルにおける、23列対応の荷役機械の整備は完了しました。(港湾整備課)
- ・引き続き、荷役機械の延命化対策を実施していきます。(港湾整備課)
- ・清水港と田子の浦港の連携によるバルク拠点港の形成に向け、引き続き、国直轄事業により富士見5号岸壁の増深改良を推進します。(港湾整備課)
- ・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。また、将来の国による海上コンテナトレーラー隊列走行実証実験は、大型トラック隊列走行技術の確立後に検討とされているため、引き続き、国への情報収集を行います。(港湾整備課、港湾振興課)
- ・ヒアリ、アカカミアリの対策については、引き続き国際貿易港において、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。(港湾企画課)
- ・事業関係者やコンテナ管理者等へ防除に関する知識の普及や情報の提供を図るとともに、国や関係機関等と連携し、専門家の指導のもと、特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の早期発見、早期駆除に努めます。また、県民からの疑ヒアリ情報に対応するとともに、必要に応じて庁内連絡会を開催します。(自然保護課)

ポータルマーケティング活動の推進

<取組の方向性>

- ・荷主や物流事業者等へのヒアリングを通じて、貨物の流れの実情を把握・分析し、効果的な利用促進の施策を立案します。
- ・県内港湾と富士山静岡空港との連携により、高付加価値貨物輸送の需要創出に取り組みます。
- ・中部横断自動車道を利用した貨物需要を開拓するため、山梨・長野方面の荷主や物流事業者等への訪問により、清水港の利活用を促進します。
- ・官民連携により設立した「静岡県 RORO 船利用促進協議会」の活動により、RORO 船の利用促進に取り組みます。
- ・広報活動により浜松内陸コンテナ基地の活用を促進し、清水港や御前崎港等における輸出入の拡大を図ります。
- ・入港料、岸壁使用料、ガントリークレーン使用料等の港湾使用料等の減免の実施により、定期コンテナ航路の新規就航、維持を図ります。
- ・中部横断自動車道開通を見据え、近隣県（山梨県、長野県、新潟県）と連携し、清水港を活用した農産物の新たな輸出スキームの構築に取り組みます。

<計画期間における取組評価>

- ・セミナーや清水港物流視察会を開催し、アンケート等によりニーズの把握に努めました。また、県内に進出した企業の把握に努めるとともに、企業訪問等により清水港の利用を PR しました。（港湾振興課）
- ・コロナ禍においては、新型コロナウイルス感染防止のため、例年山梨県内で開催していた清水港富士山静岡空港セミナーを、Web 視聴のみで開催しました。山梨県や長野県内の荷主企業等に対し、清水港と富士山静岡空港利活用のメリット等を PR しました。（Web 視聴者 296 人）（港湾振興課）
- ・甲府市のセミナーを始め、長野県内市で官民が連携した利活用説明会を開催し、新規開拓に努めてきました。（港湾振興課）
- ・清水港及び御前崎港の RORO 航路の寄港地である大分県と連携し、九州各地で利用者説明会を開催しました。（港湾振興課）
- ・浜松内陸コンテナ基地の事業概要やパンフレットを作成し、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いました。一方で、新型コロナにより、広報機会である県内港湾施設で開催される物流視察会等が中止となり、企業関係者への基地の PR が十分できなかったことから、オンラインを活用した広報に取り組む必要があります。（企業立地推進課）
- ・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 2021 年度から 3 年間延長しました。（港湾振興課）
- ・山の洲（静岡県、山梨県、長野県、新潟県）の産品を集めて清水港から輸出する事業に取り組みました。更なる輸出拡大に向け、全線開通した中部横断自動車道を活用した山の洲との連携強化や、清水港に整備されたコールドチェーンの優位性を活用した取組が必要です。（マーケティング課）

<今後の取組方針>

- ・セミナーや視察会におけるアンケートや荷主企業訪問によりニーズを把握し、自然

	<p>災害による物流への影響に備えた補完港利用の提案や、中部横断自動車道の開通による優位性をアピールするなど、荷主企業等への効果的な利用促進に努めます。</p> <p>(港湾振興課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官民が連携して山梨県内で清水港と富士山静岡空港に関するセミナーを開催し、山梨県や長野県内の荷主企業等に対して清水港と富士山静岡空港の利活用のメリット等の周知を図ります。(港湾振興課) ・2021年8月に中部横断自動車道の静岡山梨間が開通し、より身近になった清水港の周知を図るため、山梨・長野県内の未利用荷主企業に対する企業訪問を行うとともに、引き続き、官民が連携した長野県内での清水港利活用説明会の開催を検討します。(港湾振興課) ・九州地域等での利用者説明会の開催により、清水港及び御前崎港を発着する RORO 船の利用を促し、航路の維持・拡大を図ります。また、背後圏である甲信地区で、官民が連携して利活用説明会を開催します。(港湾振興課) ・引き続き、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、物流視察会等での広報については、新型コロナの収束が見通せない中、オンラインを活用して PR を行うなど、浜松内陸コンテナ基地のさらなる利用を働きかけます。(企業立地推進課) ・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。(港湾振興課) ・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。(マーケティング課)
--	--

戦略の柱	③ 陸・空・海の交通ネットワークの一層の充実(空港)
今年度の取組状況 ・ 今後の取組方針	<p style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">空港貨物の利用促進</p> <p><取組の方向性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空貨物輸送量や輸送可能地域の拡大に向け、新規路線の就航・増便及び LCC の貨物取扱について航空会社に対して働き掛けを行います。 ・県内発着貨物の需要開拓のため、国内外の就航先でのエアポートセールスや中部横断自動車道開通を見据えた山梨県等の荷主企業への働き掛けなどを行います。 ・静岡県産品の輸出拡大の取組を促進するため、県内荷主や商社、空港運営事業者等と連携して効率的な輸送モデルを構築します。 ・小型機材に適した輸送容器等の導入に向けた取組を推進します。 ・物流経路に乗って侵入する可能性のある特定外来生物(ヒアリ、アカカミアリ等)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。 <p><計画期間における取組評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2018-2019年度は国際的な航空貨物需要を取込み、取扱量は順調に推移していましたが、2020年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により国内線・国際線共に欠航、減便が発生したことから取扱量は大幅に減少しています。(空港振興課) ・運営権者や物流事業者と連携して、県内の荷主へのセールスを実施しました。また、

山梨県企業や団体等を対象とした清水港・富士山静岡空港セミナーを開催を通じて情報交換を進めてきました。しかしながら、富士山静岡空港の航空路線の欠航・減便により、航空貨物は他空港へと流れている状況です。(空港振興課)

- ・経済産業部と連携し、那覇空港でのハブ機能を活用した効率的な輸送モデルを構築してきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により那覇空港への国際線の乗り入れが停止し、富士山静岡空港の沖縄線も期間運航となったことから、当該輸送モデルは停止しております。(空港振興課)
- ・沖縄県物産公社と連携し、富士山静岡空港を活用した香港向けのいちご等の輸送モデルの構築に取り組みました。新型コロナウイルス感染症の影響による定期便の運休で寸断したグローバルサプライチェーンを確保するため、富士山静岡空港を補完する物流ルートの確保が必要です。(マーケティング課)
- ・国の委託事業を受け、小型容器の開発に取り組んでいる物流企業から情報収集を行いました。(空港振興課)
- ・施設管理者である富士山静岡空港株式会社と連携し、貨物上屋国際ベルコン部付近に捕獲キットを設置し、継続して生息状況を調査するとともに、専門家による現地調査を実施した結果、特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の発見事例はありませんでした。(空港管理課)
- ・関係機関内での情報共有を図るため、年度始めに「ヒアリ等特定外来生物対応庁内連絡会」を開催するとともに、専門家の指導に基づき侵入防止対策を実施しました。引き続き、県関係機関及び空港事業者での情報共有を図り、防除や被害拡大防止に努める必要があります。(自然保護課)

<今後の取組方針>

- ・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についても働きかけていきます。(空港振興課)
- ・路線の再開を見据えて、現在は他空港を利用している荷主に対し、富士山静岡空港への切り替え費用を支援することで航空貨物需要の取込を促します。また、トライアル輸送事業の利用を呼びかけることで新規荷主の開拓を進めていきます。県外では、中部横断道が開通したことから、引き続き沿線地域をターゲットに航空貨物の利用拡大に努めます。(空港振興課)
- ・静岡県産品の輸出拡大に向けて、沖縄国際ハブ機能の再開を働きかけていくと共に、富士山静岡空港に就航する国際線運航再開を働きかけ、国際線の活用による新たな輸送モデル構築も進めていきます。(空港振興課)
- ・富士山静岡空港を補完する他空港や清水港の活用など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後には、航空物流拠点として輸出拡大につながるよう、荷主や商社（沖縄物産公社等）、空港運営事業者等と連携して取り組みます。(マーケティング課)
- ・引き続き生息状況の調査を実施し、特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の侵入・定着の防止に努めます。(空港管理課)
- ・国や関係機関等との連携を図るとともに、専門家の指導のもと、特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の早期発見、早期駆除に努めます。(自然保護課)