

I. 物流を取り巻く現状（環境への配慮）

7-1. カーボンニュートラル

- 2020年12月25日に開催された第6回成長戦略会議において、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が公表された。
- 同戦略においては、今後の産業として成長が期待される重要分野として、下記14産業につき、2050年までの「実行計画」が策定されている



出所)「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2012年12月、内閣官房

I. 物流を取り巻く現状（環境への配慮）

7-2. 重要分野における実行計画（物流分野抜粋）

7	現状と課題	今後の取組
カーボンニュートラルポートの形成	<p>我が国のCO₂排出量の約6割が港湾・臨海部から</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国のCO₂排出量の約6割を占める火力発電・製油等は主に港湾・臨海部に立地。 我が国の輸出入の99.6%を取り扱う港湾は、コンテナ貨物トレーラーや横持トラックの輸送拠点。 港湾は、水素・アンモニア等次世代エネルギーの輸入拠点。水素等次世代エネルギー輸送手段や受入体制が確立されていない。各事業者が個々に技術開発等に取り組んでおり、スケールメリットの創出が困難。水素等次世代エネルギー調達のため、海外での積出港の確保が必要。 	<p>港湾におけるカーボンニュートラルポートの形成</p> <p>次世代エネルギーの輸送キャリアに応じたモデル港を対象として、社会実装を推進。カーボンニュートラルポート（CNP）形成のためのマニュアルを策定し、CNPの形成を全国に展開。</p> <p>次世代エネルギー資源獲得に資する海外における港湾投資の検討</p> <p>海外からの次世代エネルギー資源の安価な大量輸入のため、受入港の環境整備等、企業による取組を支援。</p>
グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフトの推進：低炭素型の物流体系構築のため、CO₂排出削減効果の高いモーダルシフトの推進が必要。 物流施設の低炭素化：庫内作業の省人化に伴う照明等エネルギー消費量の削減や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器の導入によるエネルギー消費量の削減及び脱フロンが不可欠。 ドローン物流の実用化：過疎地域では、輸配送の効率化や物流の持続可能性の確保が課題。 燃料電池鉄道車両の開発・導入：現行の関連基準・規制が燃料電池（FC）鉄道車両の走行を想定していない。 エコエアポート：コスト面に課題があり、各空港において導入を見送られているシステムが存在。 航空交通システムの高度化：従来の航法よりも飛行距離を短縮し、より多くの航空機を効率よく飛行させることが可能となるRNAV経路の導入促進が必要。 道路における主要渋滞箇所は約9,000箇所（2019年11月時点）、国内貨物輸送の約8割がトラック輸送。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車輸送からCO₂排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進。 物流施設における省人化機器及び再生可能エネルギー設備の導入や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進。 持続可能な事業形態の整理、機体導入への支援。 FC鉄道車両の社会実装に向け、関連基準・規制等、必要な環境整備を検討。 エコエアポートガイドラインの改正を含めた検討、GPUの導入促進、空港施設のLED化等省エネルギーシステムの導入推進、空港車両のFC化・電動化によるクリーンエネルギー車両の導入を促進。 革新的運航改善に向けた国際協調、研究開発に取り組む。 道路ネットワークの整備や道路を賢く使う取組等の道路交通流対策を推進。 ダブル連結トラックによる物流の効率化を推進。

出所)「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2020年12月、内閣官房

I. 物流を取り巻く現状（持続可能性の確保）

8-1. 近年の物流事業者の被災状況

- 近年は、地震のみならず風水害等による大規模災害が発生。

発生	災害	トラック運送事業者の被害状況等
2018年7月	西日本豪雨による被害	<p>【国交省資料による】</p> <ul style="list-style-type: none">・広島県内96事業者(99事業所)、岡山県内68事業者(69事業所)、愛媛県内21事業者、高知県内4事業者で浸水被害 <p>【新聞記事による】</p> <ul style="list-style-type: none">・広島県トラック協会の会員被害は9月12日午前9時時点で、事務所浸水21件、車両損壊86件、倉庫・工場浸水8件、車庫浸水1件の計116件に上る。・岡山県トラック協会の9月11日朝の時点での会員被害は50件(床下・床上浸水、車両の流失・損壊など)に。大規模な浸水のあった倉敷市真備町を中心に高梁市、総社市、矢掛町などでの被害報告が多く、岡山市東部で被害を受けた事業所もあった。
2018年9月	北海道胆振東部地震	<p>【国交省資料による】</p> <ul style="list-style-type: none">・北海道内3事業者で車両損傷被害
2018年9月	台風21号による被害	<p>【国交省資料による】</p> <ul style="list-style-type: none">・近畿運輸局管内で車両浸水被害(518両)、破損(1,525両)等の車両被害徳島県においても車両浸水被害(2両)、破損(17両)等の車両被害

I. 物流を取り巻く現状（持続可能性の確保）

8-2. BCP（Business Continuity Plan：業務継続計画）の必要性

- 安定した経済活動の遂行には、物流の強靱化が必要。そのためには、物流を継続する「BCPの策定」が必須。

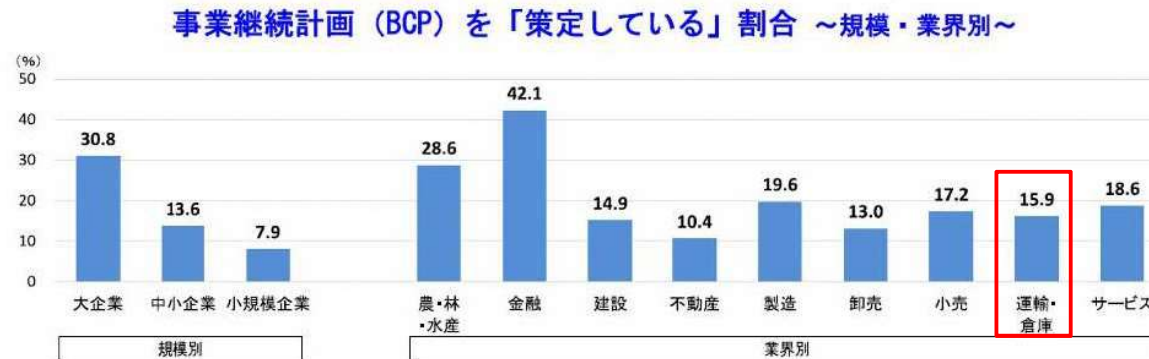
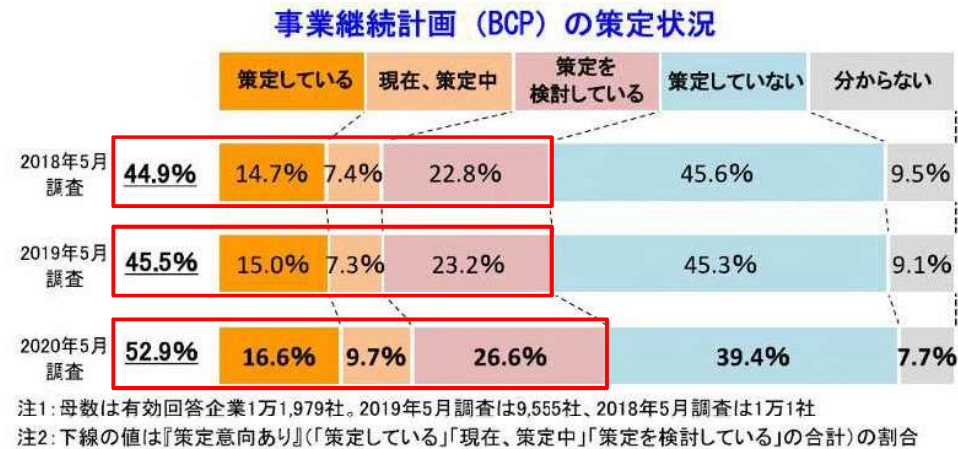


BCPを策定する目的は、自社にとって望ましくない事態（自然災害・大事故・不祥事など）が生じた際に、**被害を最小限におさえつつ、最も重要なビジネスを素早く再開させることで、損害の発生を最小限に留めること**

I. 物流を取り巻く現状（持続可能性の確保）

8-3. BCPの必要性

- BCPの策定状況は、年々増加しているものの、検討中を含めて半数程度である。
- 運輸・倉庫業では、15.9%に過ぎない。BCP策定に伴い、拠点の見直しや代替拠点のニーズが高まる可能性あり。



出所) 帝国データバンク「事業継続計画(BCP)に対する企業の意識調査」2020年6月

I. 物流を取り巻く現状（国の動向）

9-1. 総合物流施策大綱（物流DX）

- 2021年6月15日に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）」が閣議決定された。

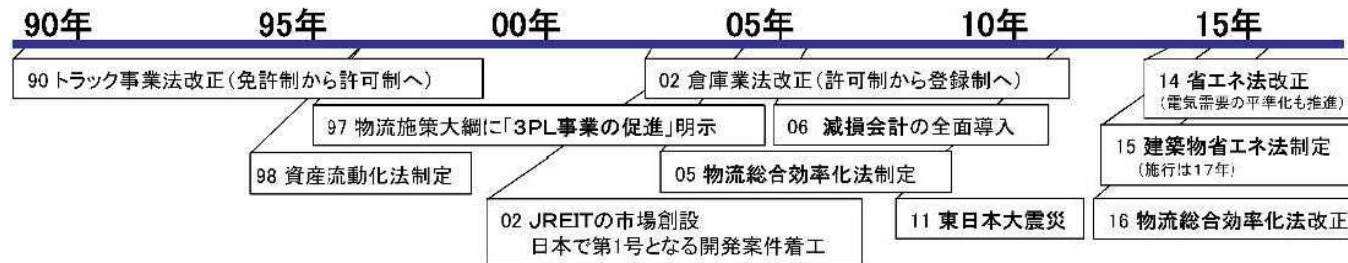
総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



I. 物流を取り巻く現状（物流施設）

10-1. 物流施設の変遷イメージ

- 荷主や消費者のニーズが高度化・多様化していることにより、物流施設に対するニーズも時代とともに変遷をたどっている。



保管型物流施設



- ・荷主から寄託される貨物の保管ニーズに主として対応
- ・倉庫業者が施設を自社で所有

配送型物流施設



- ・物流コストの削減やサプライチェーンの最適化といった荷主ニーズに対応
- ・保管型施設と比較して大型、高機能的な設備・システムを導入、流通加工スペースを確保等の特徴
- ・施設の所有者と運用者が同一である場合や異なる場合など所有・運用の形態は様々
- ・新たなプレーヤーである3PL事業者が積極的にビジネスを展開

賃貸型物流施設(物流不動産)



- ・マルチテナント型として様々な荷主ニーズに対応できるよう整備されるのが基本。また、施設の規模も極めて大規模
- ・施設の所有者と運用者が異なるのが通常
- ・不動産投資の環境整備が進んだこと等を受けて、外資系を含む不動産会社など様々なプレーヤーが参画
- ・最近では、非常用電源、免震装置、太陽光発電等が標準的に装備