

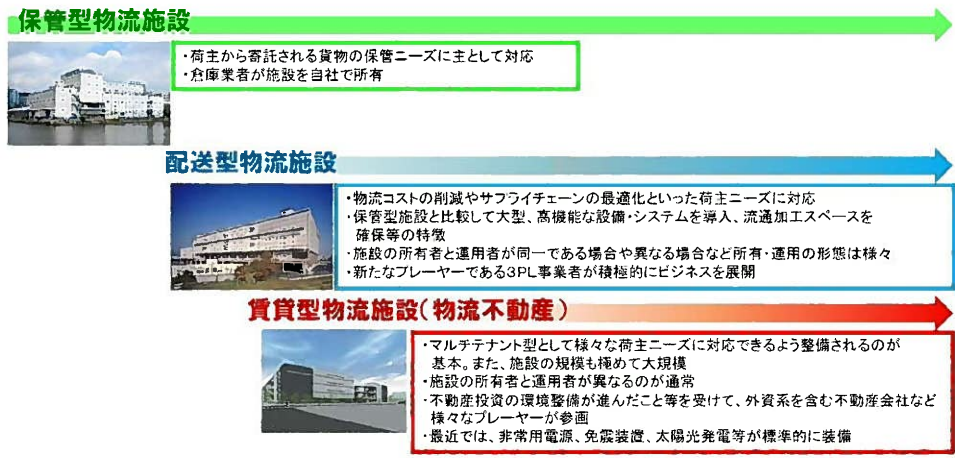
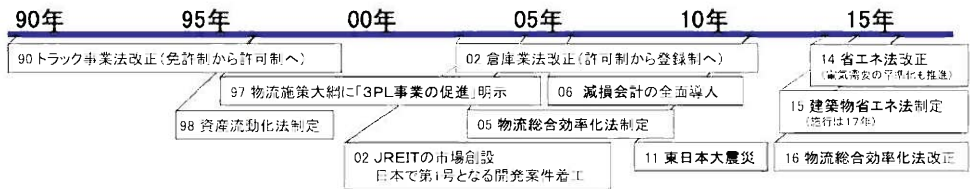
- ◆ 時間外労働の上限規制（違反には罰則あり）
 - 職種によって異なる適用開始時期
 - ✓ ドライバーは2024年4月から年960時間（月平均80時間）
 - ✓ 運行管理者、事務職等のドライバー以外は年720時間（中小企業は2020年4月から）
 - 改善基準告示の拘束時間との関係
 - ✓ 改善基準の月間拘束時間293時間と比べて約20時間の差
- ◆ 割増賃金率の引き上げ（違反には罰則あり）
 - ✓ 月60時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023年4月から中小企業でも25%から50%に
- ◆ 年5日の年次有給休暇の取得義務付け（違反には罰則あり）
 - ✓ 個人別の取得時季の指定が使用者に義務付け
- ◆ 同一労働同一賃金

- トラックドライバーには2024年4月から年960時間の時間外労働の上限規制が適用開始されます。
- 労働実態からすると、時間外労働年960時間超のドライバーが相当数いるとみられ、労働時間の短縮が不可避となってくると考えられます。
- これらの労働規制強化により、トラック輸送コストの増大に繋がることも考えられます。

(6) 物流施設の変遷

荷主企業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辿っています。

■ 物流施設の変遷



出所：国土交通省資料

(7) SDGsへの対応

地球環境問題や貧困問題などの世界的な拡大に伴い、これからの世界において「持続可能な開発目標」(Sustainable development Goals)をもって社会を変革していくことが掲げられています。

この取り組みには、全ての産業界に求められており、日本経済団体連合会においても各企業への働きかけを強めています。

2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「**誰一人取り残さない**」**持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標**(その下に、169のターゲット、232の指標が決められている)。特徴は、以下の5つ。



- 普遍性** 先進国を含め、**全ての国が行動**
- 包摂性** 人間の安全保障の理念を反映し、「**誰一人取り残さない**」
- 参画型** **全てのステークホルダーが役割を**
- 統合性** 社会・経済・環境に**統合的に取り組む**
- 透明性** **定期的にフォローアップ**

【参考】持続可能な開発目標(SDGs)の詳細

目標1 (貧困)	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。
目標2 (飢餓)	飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。
目標3 (保健)	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
目標4 (教育)	すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。
目標5 (ジェンダー)	ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う。
目標6 (水・衛生)	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。
目標7 (エネルギー)	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。
目標8 (経済成長と雇用)	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。
目標9 (インフラ、産業化、イノベーション)	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
目標10 (不平等)	各国内及び各国間の不平等を是正する。
目標11 (持続可能な都市)	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
目標12 (持続可能な生産と消費)	持続可能な生産消費形態を確保する。
目標13 (気候変動)	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
目標14 (海洋資源)	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
目標15 (陸上資源)	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
目標16 (平和)	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
目標17 (実施手段)	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

出所：外務省ホームページ資料に日通総研追記

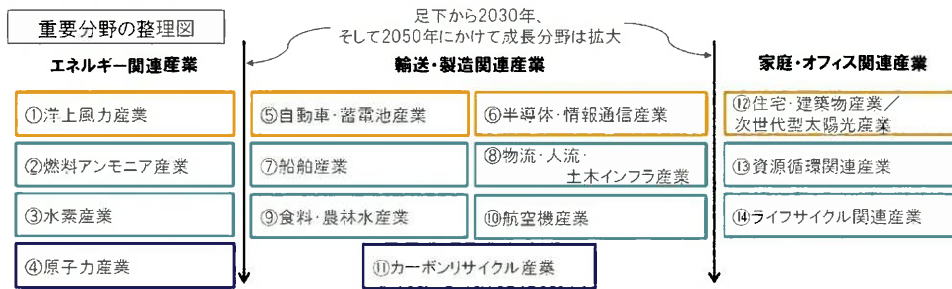
- SDGs においては 17 の目標が設定されています。物流に特に関係性が強いのは 4 つの目標であり、「経済成長と雇用」「インフラ、産業化、イノベーション」「持続可能な都市」「持続可能な生産と消費」です。

- 今後、荷主企業における物流の構築や物流企業の事業においても、これらの目標に資する体制づくりが不可欠になると推測されます。

(8) 環境への配慮

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」が公表されました。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」が策定されています。

本市においても、2050年の「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しており、目標に向けて、取組みを進めています。



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

■ 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	<ul style="list-style-type: none"> 我が国のCO₂排出量の約6割が港湾・臨海部から 我が国のCO₂排出量の約6割を占める火力発電・製油所等は主に港湾・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。 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾におけるカーボンニュートラルポートの形成 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。 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 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、積出港の環境整備等、企業による取組を支援。
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・電動化によるグ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

- 上記の実行計画に則り、物流分野においてもカーボンニュートラルを目指した取組みが必要です。
- さらに、2021年10月22日には、地球温暖化対策計画が閣議決定されました。同計画においては、2050年のカーボンニュートラルに向けた中間目標として、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することが示されており、物流を含めた運輸部門においても35%の削減目標が設定されています。

(9) 持続可能性の確保 (BCP への配慮)

近年は、地震のみならず風水害等による大規模災害が多発しており、各企業では BCP (事業継続計画(Business Continuity Plan)) の策定が求められています。

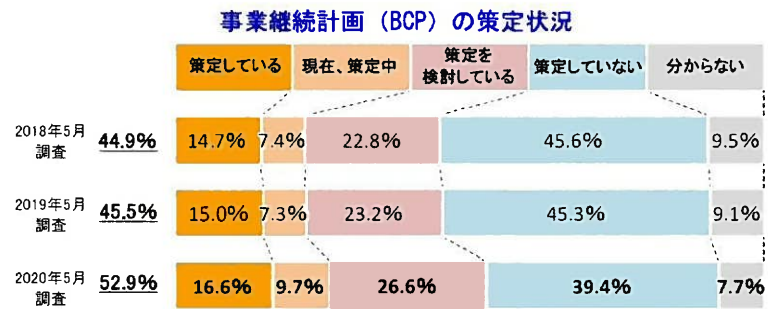
■ 近年の物流事業者の被災状況

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

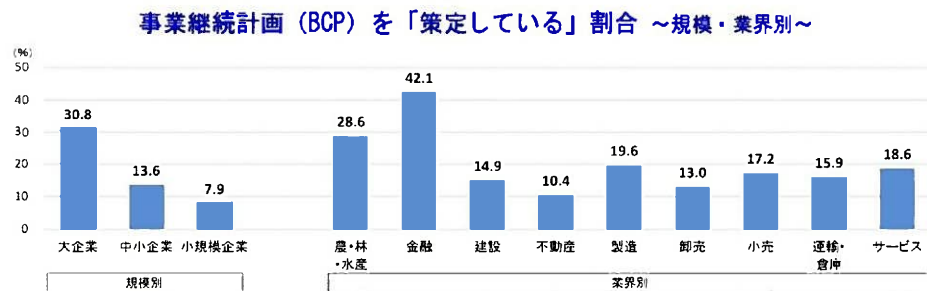
■ BCP (業務継続計画) の必要性



■BCP（業務継続計画）の策定状況



注1：母数は有効回答企業1万1,979社。2019年5月調査は9,555社、2018年5月調査は1万1社
 注2：下線の値は「策定意向あり」「策定している」「現在、策定中」「策定を検討している」の合計の割合



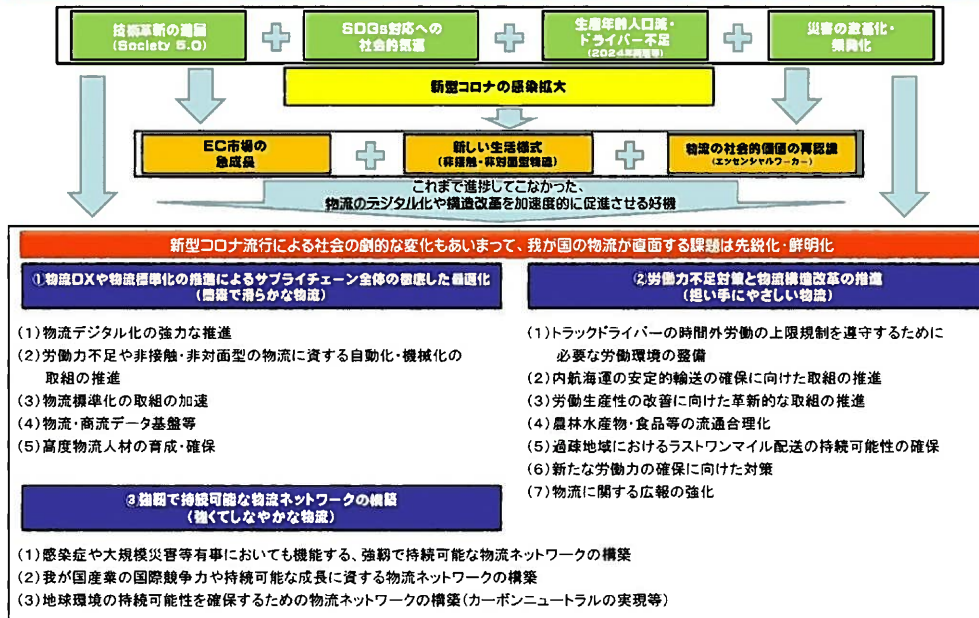
出所)帝国データバンク「事業継続計画(BCP)に対する企業の意識調査」2020年6月

- 近年の災害の頻発性、激甚化から、安定した経済活動の遂行には、物流の強靱化が必要です。そのためには、物流を継続する「BCPの策定」が必須となっています。
- 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となっています。
- 特に運輸・倉庫業では、15.9%に留まっており、今後のBCP策定が急務となっています。
- また、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があります。

(10) 国の動向(総合物流施策大綱)

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)」が閣議決定されました。

総合物流施策大綱(2021年度~2025年度)概要



出所：「総合物流施策大綱(2021年度~2025年度)」2021年6月、国土交通省、経済産業省、農林水産省

2 本市の物流の現状

(1) 九州及び福岡県を発着する貨物量

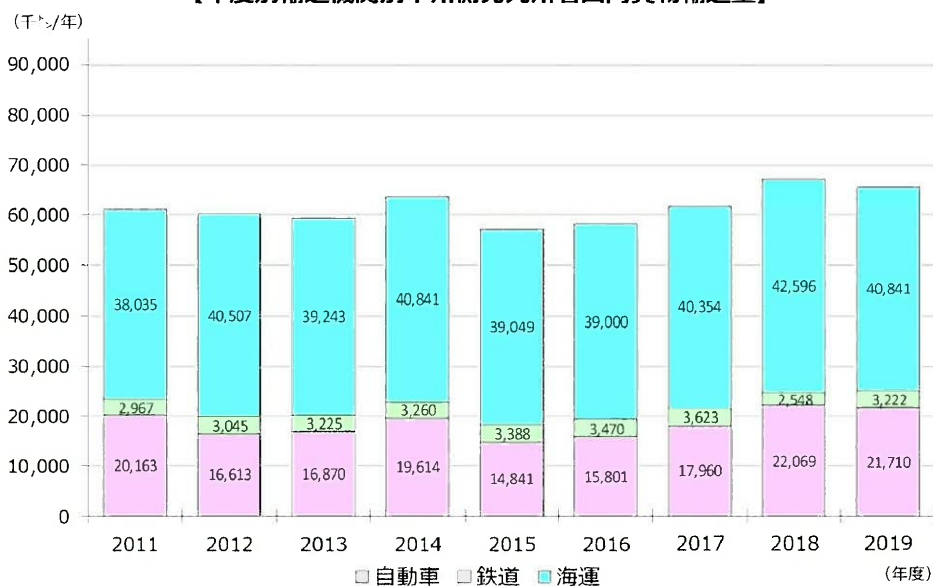
①九州を発着する貨物量

本市を含めた九州を発着する貨物の輸送量については、以下のとおりです。

【年度別輸送機関別九州発本州側着国内貨物輸送量】



【年度別輸送機関別本州側発九州着国内貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成

注) 九州 = 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

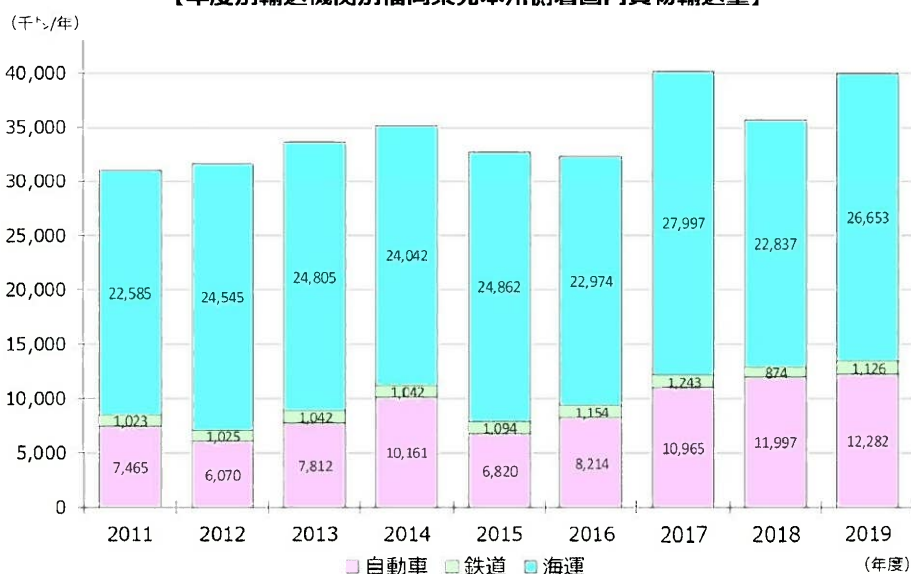
本州側 = 山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

- 貨物量の少ない航空を除いて、九州を発着する对本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量を見ると、全体量では九州発が九州着を上回る貨物量となっています。
- 発貨物量の多さは主に海運による貨物量の差で、主に素材などバルク貨物によるものです。
- 自動車や鉄道では着貨物量のほうが上回っており、陸上輸送では発貨物のほうが少なくなっています。

②福岡県を発着する貨物量

本市を含めた福岡県を発着する貨物の輸送量については、以下のとおりです。

【年度別輸送機関別福岡県発本州側着国内貨物輸送量】



【年度別輸送機関別本州側発福岡県着国内貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 本州側：山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

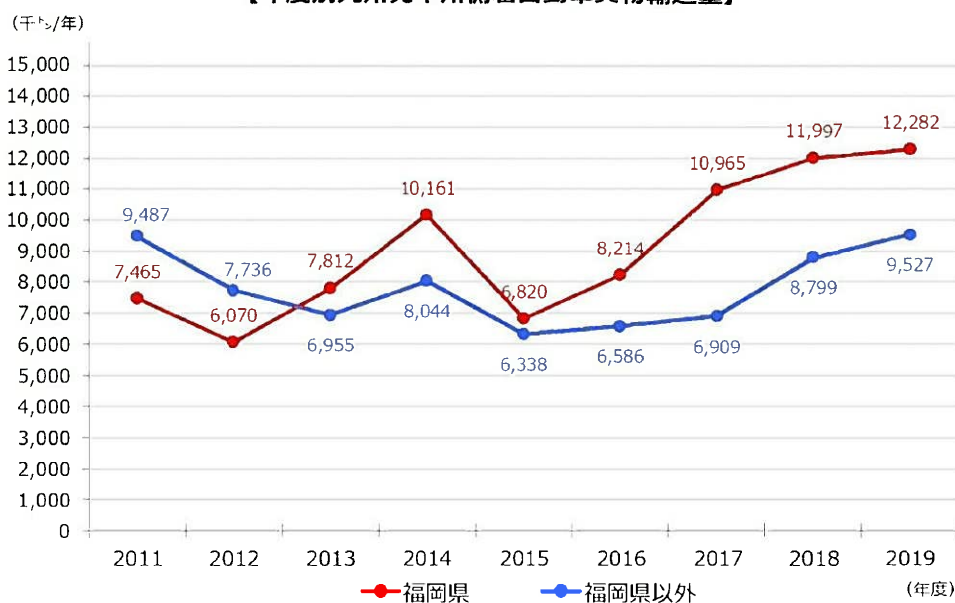
- 福岡県を発着する对本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量をみると、全体量では福岡県着が福岡県発を上回る貨物量の傾向となっています。
- 福岡県発では海運の割合が福岡県着よりもやや高くなっており、大量輸送貨物があると考えられます。
- 自動車や鉄道では相対的に着貨物量のほうが多く、福岡県だけを取り上げればやや片荷傾向となっています。

(2) 九州及び福岡県を発着する自動車貨物量

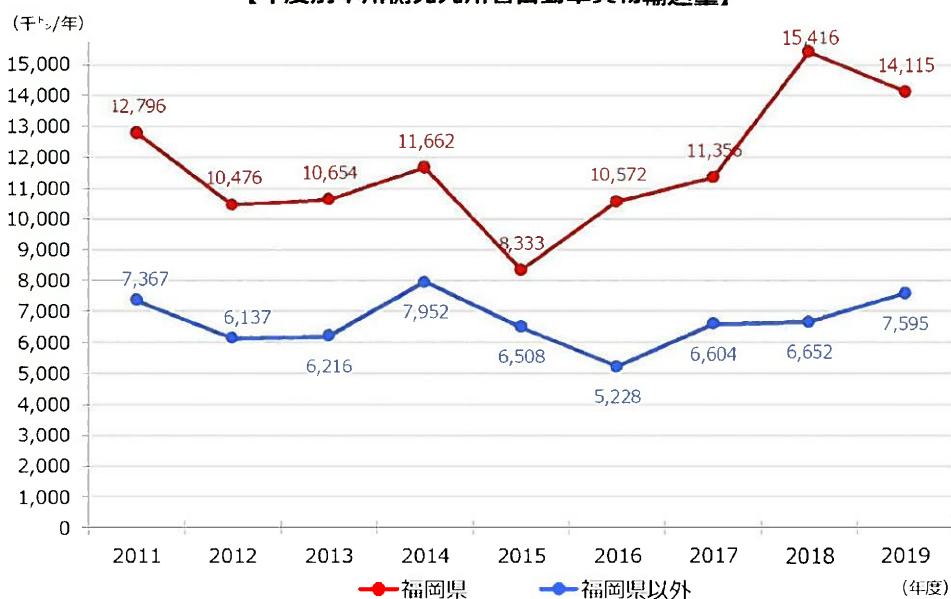
九州及び福岡県を発着する全体の貨物量については、上記のとおりです。これをさらに自動車貨物量に絞った場合、貨物量は以下のように推移しています。

①九州を発着する自動車貨物量

【年度別九州発本州側着自動車貨物輸送量】



【年度別本州側発九州着自動車貨物輸送量】

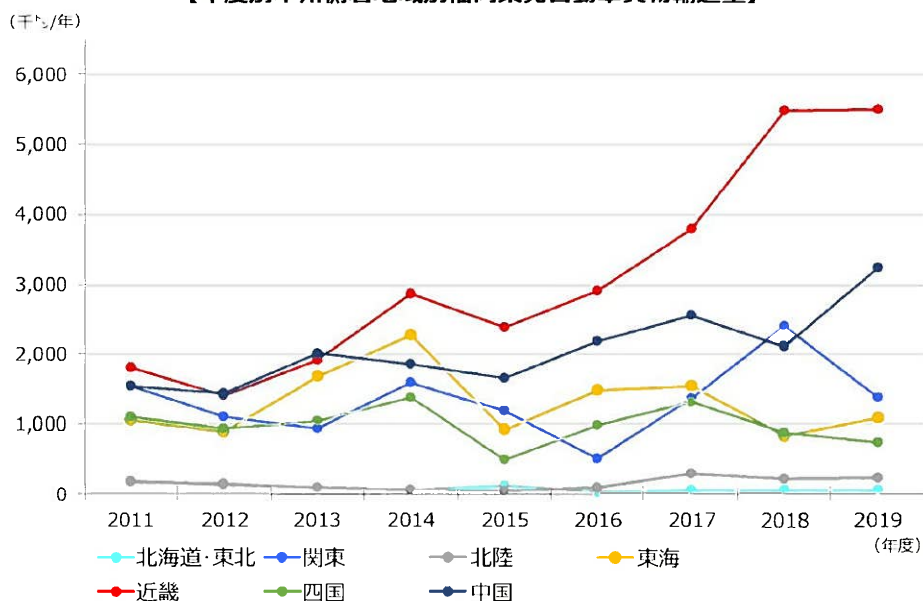


資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 福岡県以外 = 佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

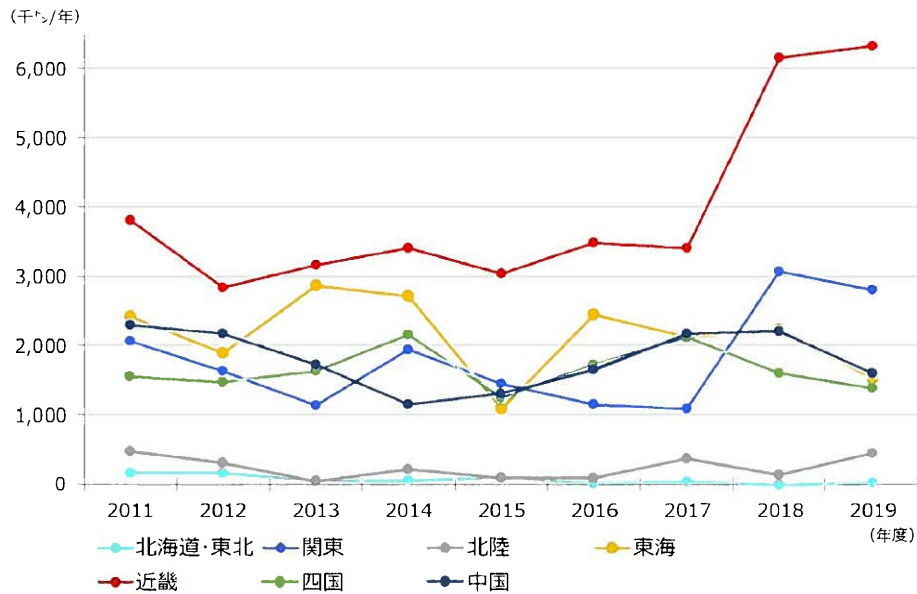
- 九州を発着する対本州側との自動車貨物量を福岡県とそれ以外の6県計で比べると、発着とも福岡県が他6県を上回る傾向が続いており、九州内において本州側との流動の中心となっていることが分かります。
- 特に着貨物においては福岡県が九州内で圧倒的に多い存在となっています。人口や産業の集積の他、九州内への配送への拠点となっていることが見て取れます。

②福岡県を発着する自動車貨物量

【年度別本州側着地域別福岡県発自動車貨物輸送量】



【年度別本州側発地域別福岡県着自動車貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成

注) 北海道・東北 = 北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
 関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県
 北陸 = 福井県、石川県、富山県、新潟県
 東海 = 愛知県、三重県、静岡県、山梨県、長野県、岐阜県
 近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県
 四国 = 香川県、愛媛県、徳島県、高知県
 中国 = 広島県、岡山県、鳥取県、島根県

- 福岡県を発着する对本州側との自動車貨物量を地域別にみると、発着とも近畿地方が最も多くなっています。また、関東地方や東海地方などの遠方との間でも一定量の流動が見られます。
- このような遠方との流動は、トラックドライバーの労働環境として厳しい状況を生じさせている可能性があり、将来的な輸送力の確保に向けて、更なる工夫の余地があることを窺わせます。

(3) 本市を発着する貨物量

全国貨物純流動調査(3日間流動調査)をもとに、本市を発着する貨物の分析を行いました。

※「3日間流動調査」とは、3日間における出荷1件ごとの貨物の詳細な流動実態を調査するものです。全国貨物純流動調査の一内容となっており、5年に1回の頻度で、全国規模で調査が行われています。今回の分析は、現時点で最新の公表データである2015年10月20日(火)~22日(木)の3日間のデータに基づいて行っています。

①本市の発着貨物量の動向

3日間流動調査の結果、本市の発着貨物の全国及び九州発着貨物に占める割合については、以下のとおりです。

■本市発貨物

		重量ベース 千トン/3日間	件数ベース 千件/3日間
全国計	①	22,171	22,608
九州発	②	2,351	2,071
北九州市発	③	466	107
全国に占める九州の割合(%)	②÷①	10.6	9.2
九州に占める北九州市の割合	③÷②	19.8	5.2
全国に占める北九州市の割合(%)	③÷①	2.1	0.5

■本市着貨物

		重量ベース 千トン/3日間	件数ベース 千件/3日間
全国計	①	22,171	22,608
九州着	②	2,281	2,207
北九州市着	③	306	163
全国に占める九州の割合(%)	②÷①	10.3	9.8
九州に占める北九州市の割合	③÷②	13.4	7.4
全国に占める北九州市の割合(%)	③÷①	1.4	0.7

- 上記の表のとおり、本市の発貨物は、重量ベースで九州の発貨物の19.8%、件数ベースで5.2%を占めています。件数ベースに対して、重量ベースの割合が高くなっていることから、鉄鋼製品などの重量物が本市から多く発送されていることが窺えます。
- 着貨物は、重量ベースで九州の着貨物の13.4%、件数ベースで7.4%を占めています。