

北九州市物流拠点構想

令和4年3月

北九州市

はじめに

アジアに近く、本州と九州の結節点に位置するという地理的特性を有している北九州市は、古くから交通の要衝としての役割を果たしてきました。

明治 22(1889)年、門司港が国の特別輸出港に指定され、明治 24(1891)年には九州鉄道の起点として門司駅(現・門司港駅)が開業し、北九州市の陸海の物流拠点としての発展が始まりました。

本市のものづくりの歴史は、筑豊からの石炭と中国からの鉄鉱石の原料調達に優れた地理性、また地震等の災害が少ないことから、官営八幡製鐵所の立地が決定したことに始まりました。

以来、本市は 100 年以上にわたり、我が国の「ものづくり」を支える街として発展してきました。現在も、鉄鋼、化学、自動車、半導体関連の製造業をはじめ、環境、エネルギー関連企業など幅広い産業が集積しています。その「ものづくり」を支えてきたのが『物流』です。

物流は、市民生活や産業を支え、地方創生を推進する重要な社会インフラであり、人口減少や新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあっても、本市産業の持続的な成長と安定的な市民生活を維持するため、その機能を十分に発揮させていく必要があります。

近年、E コマース市場の急拡大や人材不足に直面する物流業界においては、デジタル化やロボット化等による作業効率化に加え、BCP(事業継続計画)や脱炭素の観点から輸送手段の最適化(モーダルシフト)や物流拠点の再配置等の動きが加速しています。

本市は、道路(九州自動車道・東九州自動車道・北九州都市高速道路・都市計画道路等)、国際拠点港湾である北九州港、24 時間利用可能な北九州空港、鉄道(九州と本州を結ぶ全ての貨物列車が停車するターミナル駅)など、物流を支えるインフラが整っています。さらに、北九州空港の滑走路延長に向けた国の調査や多様な物流拠点を結びつける重要な道路である下関北九州道路の国の調査も進むなど、本市の物流拠点としてのポテンシャルが更に高まっています。

そこで、物流を本市の主要な産業としてさらに発展させるため、「物流拠点構想」を策定しました。

本市は、社会経済状況の変化に柔軟に対応し、また、多くの関係の皆様のご理解とご協力を賜りながら、本構想に掲げる施策を着実に進め、物流拠点としての国際競争力の強化と地域経済の活性化を図ってまいります。

令和4年3月

北九州市物流拠点構想 目次

はじめに

第1章 物流拠点構想の策定について	・・・	1ページ
1 物流拠点構想策定の経緯	・・・	1ページ
2 主要関連プロジェクトと 物流拠点構想との関係性	・・・	2ページ
第2章 物流を取り巻く現状について	・・・	6ページ
1 全国的な物流を取り巻く現状	・・・	6ページ
2 本市の物流の現状	・・・	18ページ
3 本市のポテンシャル	・・・	25ページ
第3章 ヒアリング調査等の結果について	・・・	29ページ
1 ヒアリング調査の結果	・・・	29ページ
2 アンケート調査の結果	・・・	31ページ
第4章 本市物流の課題の整理と方向性について	・・・	35ページ
1 本市物流の課題の整理	・・・	35ページ
2 課題を解決するための施策の方向性	・・・	36ページ
第5章 物流拠点構想における施策について	・・・	38ページ
第6章 物流リーディングプロジェクトについて	・・・	48ページ
1 物流リーディングプロジェクトの5項目	・・・	48ページ
2 物流施設の集積用地の確保に向けた取組み	・・・	59ページ
3 物流リーディングプロジェクト図	・・・	59ページ
第7章 まとめ・本市の目指す姿について	・・・	62ページ
1 本市の目指す姿	・・・	62ページ
2 構想の推進により生じる効果	・・・	63ページ

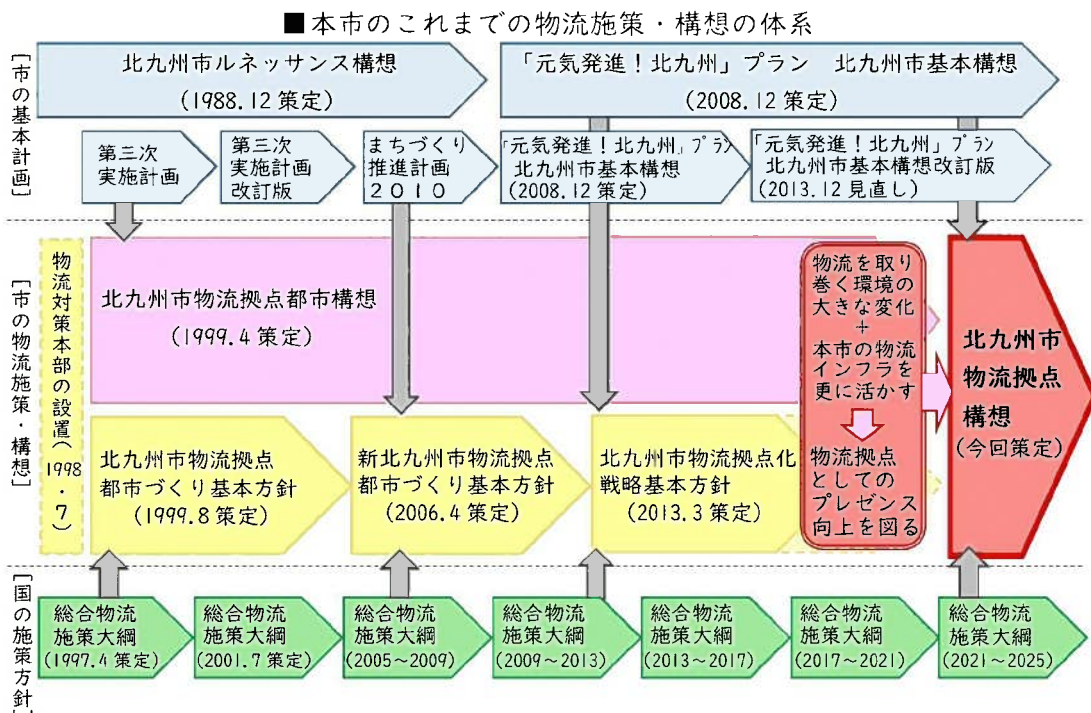
第1章 物流拠点構想の策定について

1 物流拠点構想策定の経緯

(1) これまでの本市における物流施策

本市は、アジア大陸に近く、さらに本州と九州の結節点に位置しており、交通の要衝として発展してきました。また、1901年の官営八幡製鐵所操業開始以降、近代日本の工業化を支えるものづくりのまちとして発展してきました。

これらの本市の発展の過程における物流施策の重要性から、本市は1998年に北九州市物流対策本部を設置し、翌1999年に物流の基本戦略である「北九州市物流拠点都市構想」と、施策の方向性を示した「北九州市物流拠点都市づくり基本方針」を策定しました。その後、基本方針については2006年と2013年の2度にわたり見直しを行ってきました。



(2) 構想を新たに策定する経緯

上記のように、北九州市では「北九州市物流拠点都市構想」と、その基本方針に則り、これまで物流施策を推進してきました。

一方で、近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やSDGsなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

このような変化に対応しつつ、陸海空の充実した交通網など本市が有する物流拠点としてのポテンシャルをさらに活かすため、新たに「北九州市物流拠点構想」を策定することとしました。

物流は企業活動には欠かせないものであり、市民生活を下支えする重要な産業です。そのような物流は、物流に携わる数多くの民間事業者の方々によって支えられています。

そのため、今回の構想の策定にあたっては、物流に携わる民間事業者の方々の声を反映すべく、ヒアリング調査を重点的に行いました。また、時代の変化に対応した構想とするため、学識経験者などにもアドバイスを求め、構想に反映できるよう努めました。

今回策定する構想に基づき施策を展開することで、本市のさらなる物流拠点化を目指します。

2 主要関連プロジェクトと物流拠点構想との関係性

本市における主要な計画、プロジェクト等について、概要を整理（抜粋）し、これらの取組と物流拠点構想との関わりについて整理します。

(1) 「元気発進!北九州」プラン

○ 基本方針

➤ 産業づくり～元気で人が集まるまちをつくる

大学や研究機関などの知的基盤の充実や産学連携による研究開発機能の強化、設計・デザインや情報通信などの知識サービス産業の振興、港湾や空港、道路をはじめとする交通・物流基盤の充実などにより、付加価値の高いモノづくり産業を実現し、国際競争力を強めます。あわせて、ものづくりを支える物流産業や新たな環境産業などにも力を入れます。

➤ 都市づくり～便利で快適なまちをつくる

競争力のある産業づくりに向け、交通・物流ネットワークの強化を図るとともに、選択と集中により、必要性の高い都市基盤の整備にも取り組み、国際物流拠点の形成を目指します。

○ 基本計画

➤ 交通・物流ネットワークの強化

港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市がこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、環状放射型自動車専用道路ネットワークや交通・物流拠点間を結ぶ幹線道路網の整備を推進していきます。

➤ 交通・物流基盤の整備

本市における産業の競争力を強化し、市民の暮らしを支えるため、主要な幹線道路や国道3号黒崎バイパス、都市計画道路戸畑枝光線などすでに取り組んでいる交通・物流ネットワークの早期完成を図ります。また、将来にわたり必要と考えられる基盤整備を選択と集中により進め、国際物流拠点の形成を目指します。

① 港湾の機能強化

② 北九州空港の整備・充実

(2) 北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2期)

○ 基本目標

➤ I 北九州市に魅力あるしごとをつくり、安心して働けるようにする

○ 基本的方向

アジアに近く九州の玄関口である地理的特性に加え、24 時間利用可能な北九州空港や東九州自動車道、黒崎バイパス等の物流ネットワークといった恵まれた社会資本を活用し、交流人口の増加や、物流の拠点化につながる施策を進めていきます。

- ロボット・自動車などリーディング産業の振興
 - 航空関連産業の拠点化
- 風力発電関連産業の総合拠点の形成
- 北九州空港の大規模な集貨・集客
 - 北九州空港の利用促進
 - 北九州空港のアクセス強化
 - 北九州空港の機能拡充
- さらなる物流拠点化の推進・北九州港の利用促進
 - 北九州港の利用促進

(3) 北九州市 SDGs未来都市計画

○ 3つの柱

- 経済「人と環境の調和により、新たな産業を拓く」

○ 基本的な考え方

- 地域経済における自律的好循環の形成

○ 具体的な取組

- 物流拠点都市としてのプレゼンス向上
 - 陸海空全ての輸送モードに対応できる優位性を活かし、モーダルシフトの推進等により、働き方改革や環境負荷低減などにもつながるニューノーマルの時代にふさわしい物流拠点都市としてのプレゼンスを高めます。

(4) 北九州市都市計画マスタープラン

○ 都市計画の目標と方針

- にぎわいと活力があるまちをつくる
 - 都市活力の再生に向けて、産業活動及び人、もの、情報の交流が活発な、“にぎわいと活力のあるまちづくり”を目指します。
 - 既存の工業や商業の振興を図るとともに、アジアの先端産業都市の実現を目指した、次世代産業の育成や特区などを活かした産業の立地及び振興を促進します。
 - 多くの人々、産業、情報などの国際的な交流を活発にするために、交流が集中する拠点地区の形成や、交通や情報のネットワークなどの交流機能の強化に向けたまちづくりを進めます。
- 環境にやさしいまちをつくる
 - まちづくり全般において、地域の身近な環境から地球環境まで、あらゆる面で環境に配慮していく、“環境にやさしいまちづくり”を目指します。
 - 豊富な都市基盤や公共施設、土地資源や産業集積などを活用し、効率的・効果的な都市整備を進めていきます。

(5) 北九州市道路整備中長期戦略 –魅力的で持続可能なみちづくり–

○ みちづくりの方向性

- コンセプト 魅力的で持続可能なみちづくり
 - ビジョン 1 都市の発展と持続を支えるみちづくり
 - ビジョン 2 安全・安心で住みよいまちを支えるみちづくり
 - ビジョン 3 魅力あふれるまちを支えるみちづくり

(6) 北九州港長期構想

○ 理念

- 「ものづくりを支え、まちを元気にする」
- 「人と地球にやさしく、世界の環境首都を支える」

○ 将来像

- 「ものづくり産業を支える物流基盤としての港」
- 「災害に強く、いつも安全で、市民生活や企業活動を支える港」
- 「環境首都(環境モデル都市)にふさわしい港」
- 「多くの人々が憩い・賑わう港」

(7) 北九州空港将来ビジョン

○ 「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」を考え方の基本とし、3つの将来像の実現を目指す。

- 将来像1 九州・西中国の物流拠点空港【物流】
- 将来像2 北部九州の活発な交流を支える空港【交流】
- 将来像3 航空関連産業の拠点空港【産業】

(8) 北九州市地球温暖化対策実行計画

○ 基本的な考え方

- 環境と経済の好循環による脱炭素化を軸に、都市や企業の価値・競争力を高め、快適で災害にも強く、誰もが暮らしやすい社会を実現します

○ 温室効果ガスの削減目標

- 本市における「2050年のゼロカーボンシティ」の表明を踏まえ、2050年の目指すべき姿(ゴール)として、市内の温室効果ガス排出の実質ゼロを目指し、2030年度の削減目標(ターゲット)として、2013年度比 47%以上削減することを掲げています。

○ 脱炭素社会の実現に向けた5つの方向性

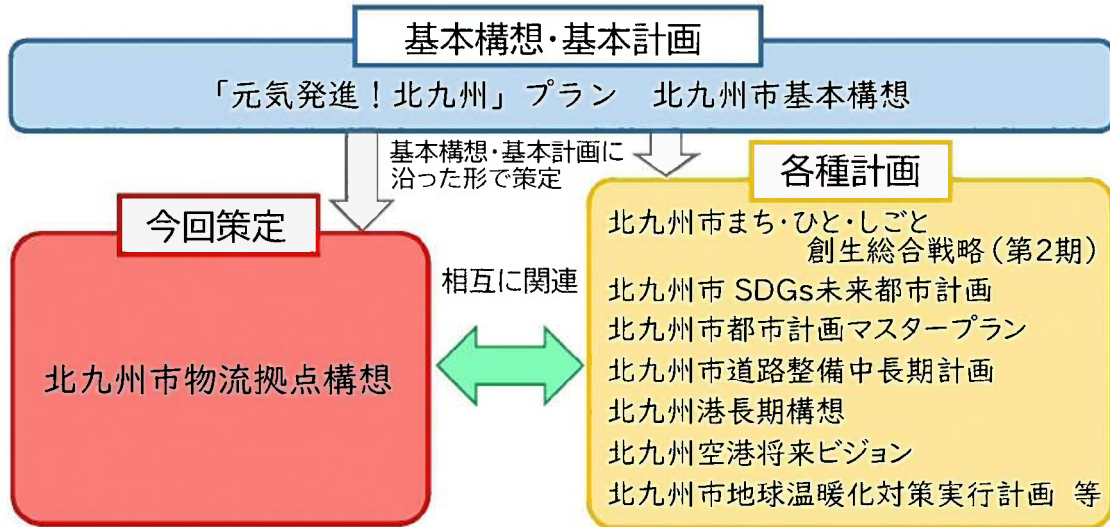
- 次の5つの方向性で2050年の脱炭素社会の実現を目指します
 - I エネルギーの脱炭素化
 - II イノベーションの推進
 - III ライフスタイルの変革
 - IV 気候変動に適応する強靱なまち
 - V 国際貢献

(9) 主要な計画・プロジェクト等との関係性

このように、本市の基本構想・基本計画である「元気発進!北九州」プランをはじめとする各種計画等において、まちづくりの重要な観点として、物流振興の考え方が組み込まれています。

今回策定する「北九州市物流拠点構想」は、他の計画と関連しながら、本市の物流施策に関する基本的な考え方や、実施する施策を具体化する部門別計画の1つに位置付けられます。

■ 主要な計画・プロジェクト等との関係図



第2章 物流を取り巻く現状について

1 全国的な物流を取り巻く現状

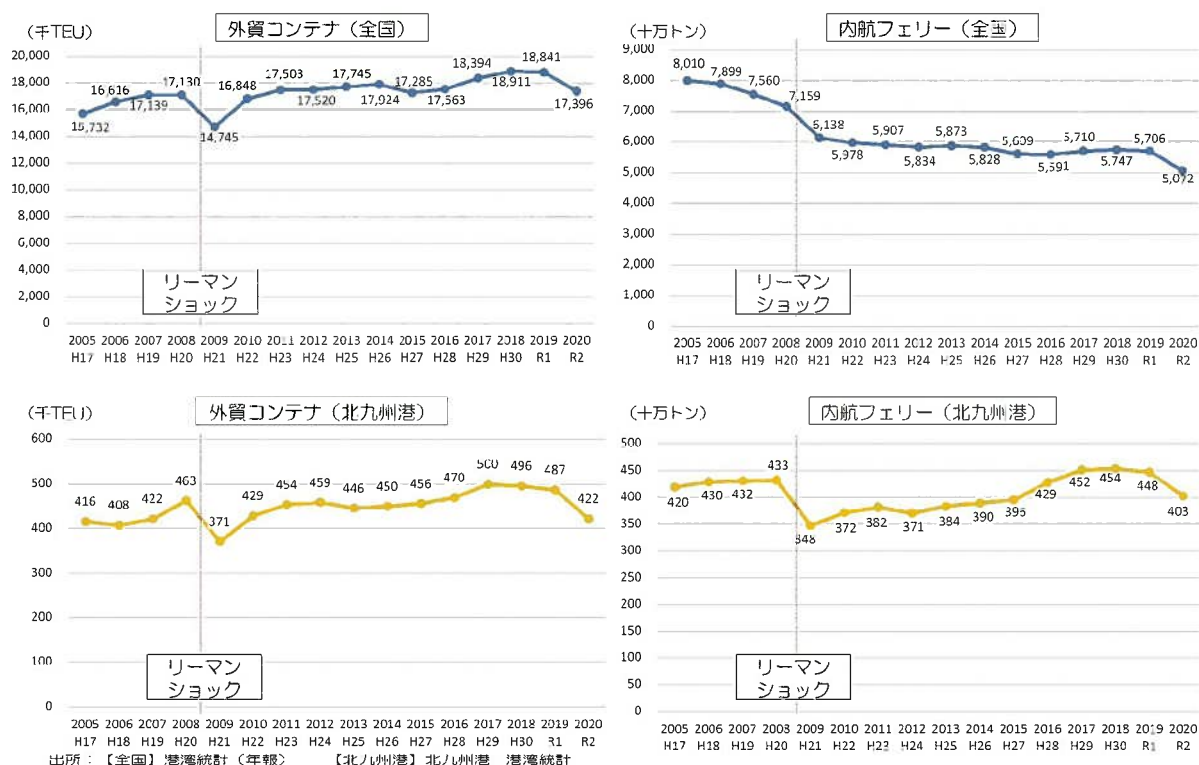
近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やSDGsなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

構想の策定にあたっては、このような時代の変化に対応し、本市物流の活性化に資するものとするため、全国的な物流を取り巻く現状について、整理を行いました。

(1) 港湾貨物取扱量（外貿コンテナ貨物量・内航フェリー貨物量の推移）

本市には東西にコンテナターミナルがあり、中国、韓国、台湾を中心にアジア各国の港と密に結びついています。また、新門司地区は関東、関西、四国と結ぶ西日本最大級のフェリー基地となっています。

全国及び本市の港湾貨物取扱量（外貿コンテナ貨物量、内航フェリー貨物量）は、以下のグラフのように推移しています。



- 外貿コンテナ貨物量は、全国、北九州港のいずれも長期的に増加傾向となっています。
- 北九州港で取り扱う内航フェリー貨物量も 2015年より新門司地区に就航しているフェリーが大型化したことにより、長期的には増加傾向となっています。（2020年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外貿コンテナ貨物量・内航フェリー貨物量ともに減少しています。）

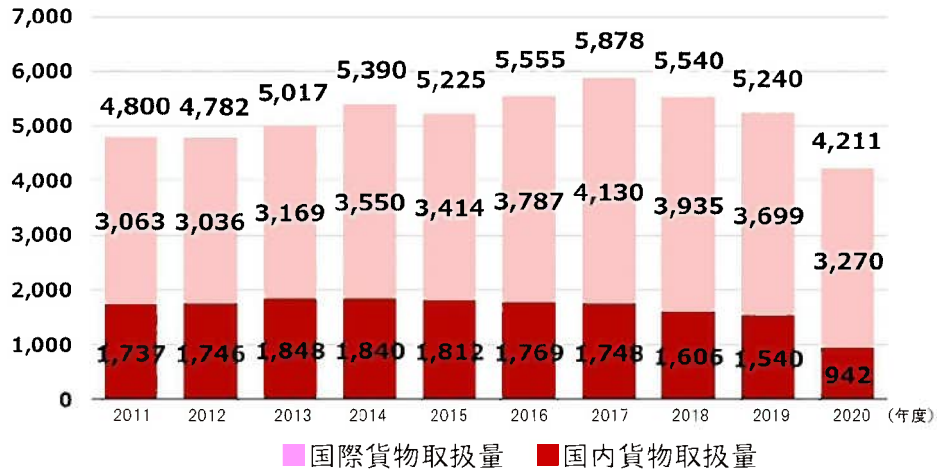
(2) 航空貨物取扱量（国際貨物取扱量及び国内貨物取扱量）

本市には、九州・中四国で唯一の 24 時間利用が可能な海上空港である北九州空港が立地しています。

全国及び北九州空港の航空貨物取扱量（国際貨物取扱量、国内貨物取扱量）は、以下のグラフのように推移しています。

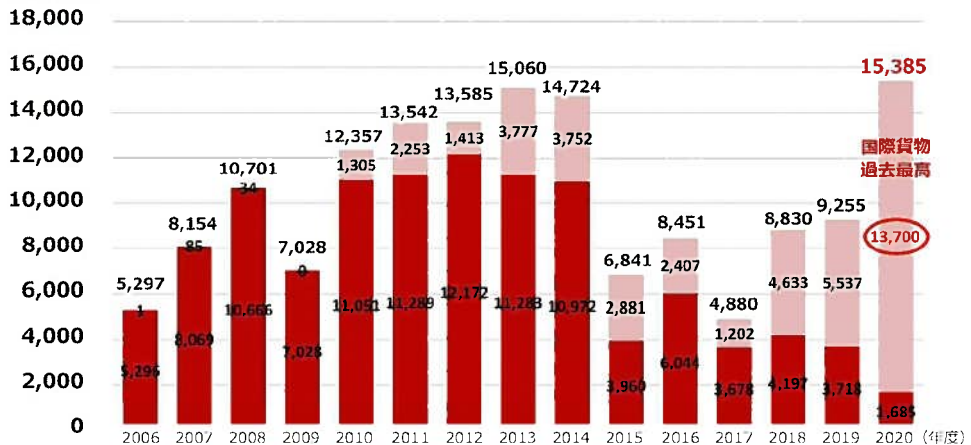
●全国の航空貨物取扱量（出所：国土交通省航空局「暦年・年度別空港管理状況調査」より作成）

〔単位：千トン〕



●北九州空港の航空貨物取扱量

〔単位：トン〕



- ここ 10 年間の全国的な航空貨物取扱量は概ね横ばいの状況となっています。
- 今後の航空貨物需要の見通しとして、国際航空貨物については半導体及び自動車・電子部品など製造関連をはじめ、越境 EC 市場の更なる拡大が見込まれます。
- 北九州空港における 2020 年度の航空貨物取扱量（国内・国際）は過去最高となる 15,385t を記録しています。とりわけ、国際航空貨物取扱量は前年度比（2019 年度）約 2.5 倍の 13,700t と急増しています。
- この国際航空貨物取扱量の急増は、国際貨物定期便が増便（2 便→3 便）されたことや、輸入貨物の取扱いが開始されたことによるものです。

(3) 国内貨物輸送量の推移

①国内貨物輸送の機関分担率

全国の国内貨物輸送の機関分担率(どの輸送モードを使用して輸送されているかの割合)は以下のとおりです。

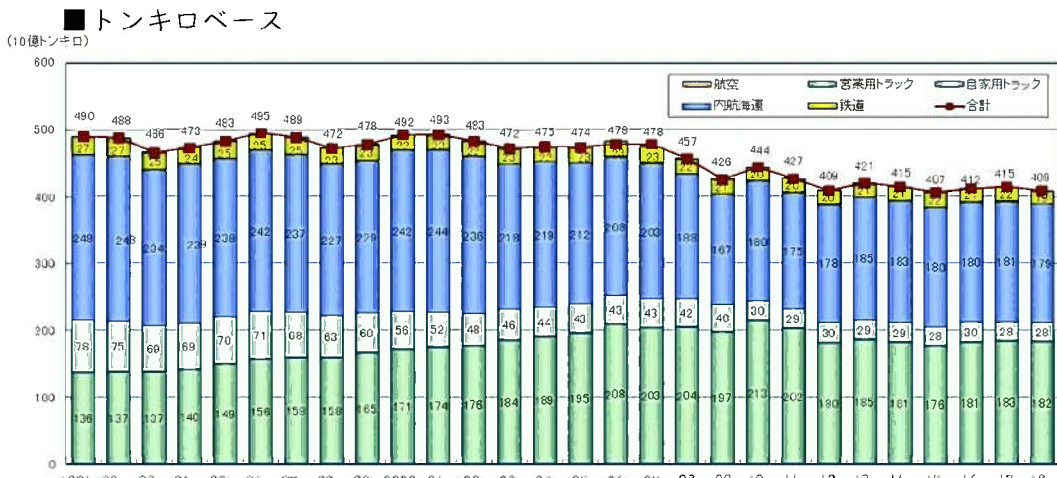
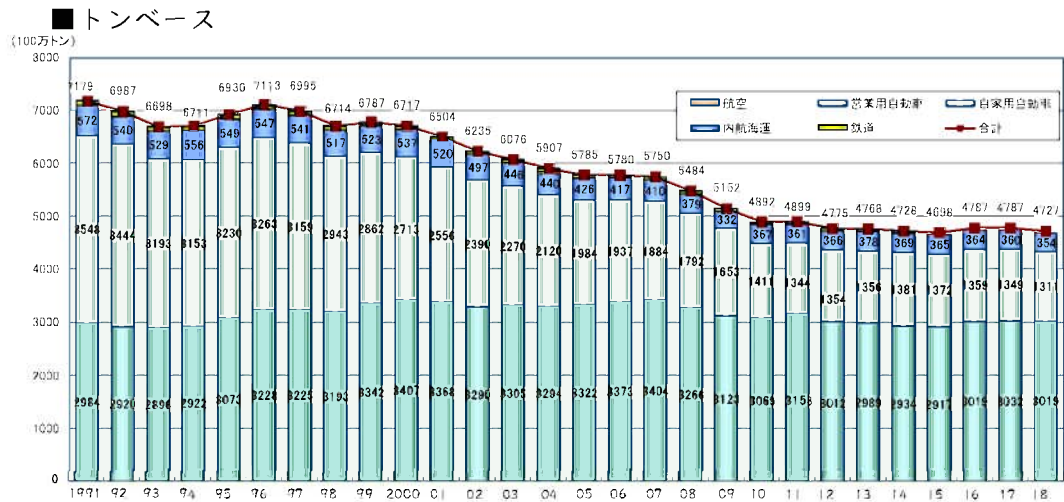


(出所：国土交通省各種統計資料より作成)

- ▶ 全国の輸送機関別分担率は、トラックがトンベースで91.6%、トンキロベースで51.3%を占めるなど基幹輸送モードになっており、その輸送力の維持が重要と考えられます。

②国内貨物輸送量の推移

全国の国内貨物輸送量の推移は、以下のとおりです。

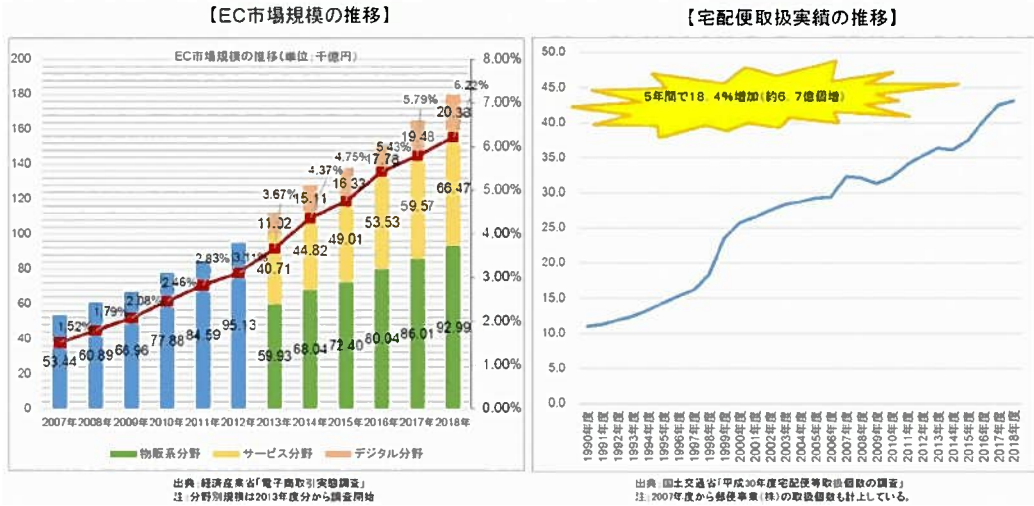


(出所：国土交通省各種統計資料より作成)

- 全国の国内貨物輸送量は、トンベース、トンキロベースとも、長期的に減少傾向、近年は横ばいで推移しています。

(4) 物流市場の変化（EC市場の成長と宅配便の増加）

近年、通信販売などを中心にEC市場は拡大を続けています。それに伴い、宅配便も増加しています。

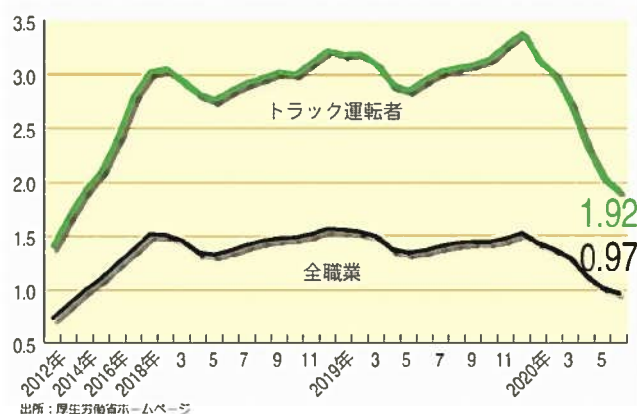


- EC市場は、2018年には全体で約18兆円規模、うち物販分野で9.3兆円規模まで拡大しています。
- また、EC市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数は5年間で約6.7億個、18.4%増加しており、「ラストワンマイル」と言われる末端配送まで含めた貨物輸送への需要は拡大しています。
- さらに新型コロナウイルス感染症の拡大に伴ういわゆる「巣ごもり需要」の増大などで直近の市場規模はさらに拡大していると見られます。

(5) 働き方改革関連法とトラック運送事業者

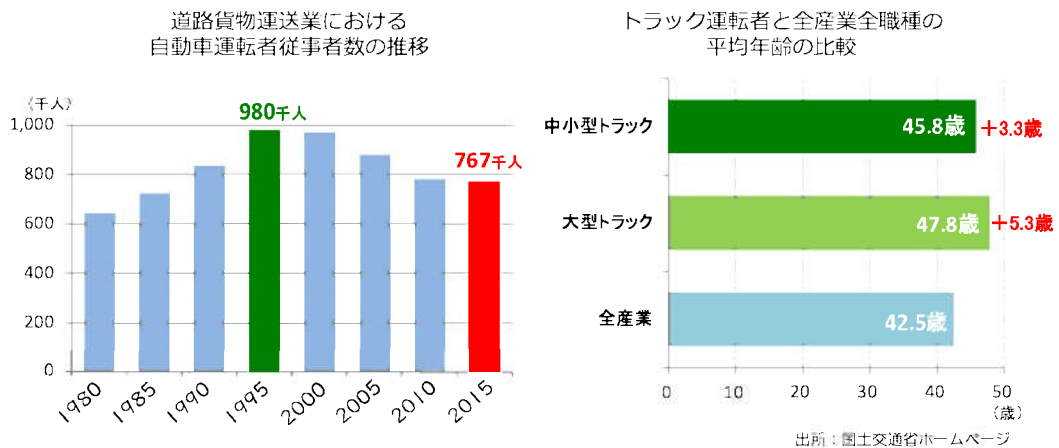
前述のようにトラック輸送は我が国の貨物輸送の根幹となっていますが、現在、その担い手となるトラックドライバーの確保が大きな問題となっています。また、働き方改革関連法に関連して、トラックドライバーの労働規制の強化が進んでいます。

①トラックドライバーの有効求人倍率



- ▶ トラックドライバーの有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による景気低迷等により、一時より低下したものの「2倍」近くあり、全職種平均の「1」に比べても高水準となっています。
- ▶ いわゆる「募集しても集まらない」状況が続いており、ドライバー不足は景気等による問題ではなく、構造的な問題となっています。

②トラックドライバーの従業者数の推移と高齢化



- ▶ 全国でトラックドライバーは、ピーク時より 213 千人減少しています。
- ▶ さらにトラックドライバーの高齢化が顕著になっており、年齢による退職者の補充が懸念されています。

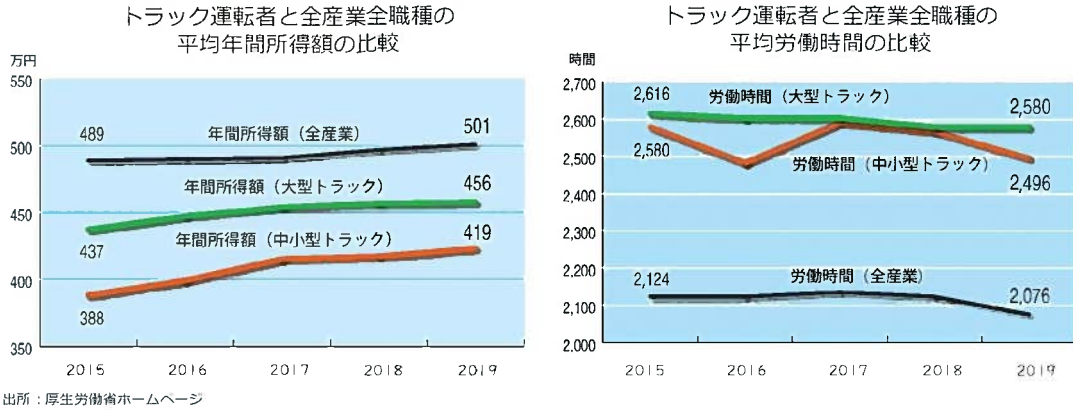
■トラックドライバーの需給予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出所：公益社団法人道路貨物協会の「平成30年度本部委員会報告書」2020年5月

- ▶ トラックドライバー需給の将来予測によると、2025年には約21万人が、2028年には約28万人不足するとされています。
- ▶ 現時点でも不足状態とみられる中で、無理な就労が生じている可能性があります。

③トラックドライバーの労働条件の実態

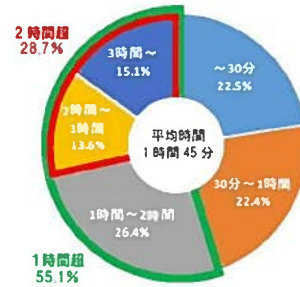


- トラックドライバーの成り手不足は、就労条件の悪さが原因の一つと考えられます。
- トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小トラック運転者で約2割低い状況となっています。
- また、トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者・中小型トラック運転者とも約2割長くなっています。

■ | 運行あたりの拘束時間内訳



■ | 運行あたりの荷役時間の分布



出所：国土交通省、厚生労働省「トラック輸送状況の実態調査」(2015)

- 上記のトラックドライバーの長時間労働の一因には、荷待ち時間の発生(平均1時間45分)と荷役時間の発生(2時間40分以上)が大きく影響しています。
- 1日の運行距離が500km超の長距離輸送のドライバーの平均拘束時間は、16時間を超えるなど、長時間労働が顕著となっています。

④働き方改革関連法とトラックドライバー

働き方改革関連法に伴い、トラックドライバー労働条件の改善に向けて、今後、労働規制の強化が予定されています。

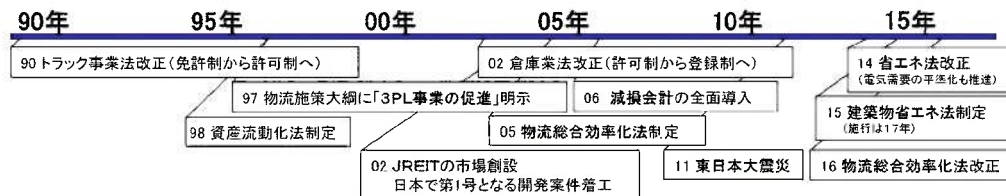
- ◆ 時間外労働の上限規制（違反には罰則あり）
 - 職種によって異なる適用開始時期
 - ✓ ドライバーは2024年4月から年960時間（月平均80時間）
 - ✓ 運行管理者、事務職等のドライバー以外は年720時間（中小企業は2020年4月から）
 - 改善基準告示の拘束時間との関係
 - ✓ 改善基準の月間拘束時間293時間と比べて約20時間の差
- ◆ 割増賃金率の引き上げ（違反には罰則あり）
 - ✓ 月60時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023年4月から中小企業でも25%から50%に
- ◆ 年5日の年次有給休暇の取得義務付け（違反には罰則あり）
 - ✓ 個人別の取得時季の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



保管型物流施設



- ・荷主から委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

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

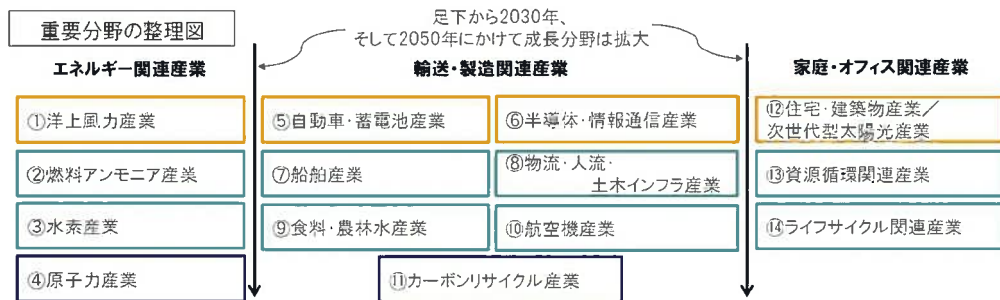
- SDGs においては 17 の目標が設定されています。物流に特に関係性が強いのは 4 つの目標であり、「経済成長と雇用」「インフラ、産業化、イノベーション」「持続可能な都市」「持続可能な生産と消費」です。

- 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掲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

