

中部地域の次世代物流のあり方を前回まで3回にわたって見てきた。これまで扱ってきた省人化に加え、今回は物流の新たな競争軸となりうる「脱炭素化」に

焦点を当てる。

読者の皆さまも気候変動問題を耳にする機会は昨今増えているだろう

が、日本のGHG（温室効果ガス）排出量の約20%を占める運輸部門も例外ではない。

まず荷主にとって、運輸部門の脱炭素化は、事業者の活動に関連する他社の排

ボロボ・カーズは、海上輸送の再生可能燃料への切り替えを発表した。

中部地域の次世代物流のあり方を前回まで3回にわたって見てきた。これまで扱ってきた省人化に加え、今回は物流の新たな競争軸となりうる「脱炭素化」に焦点を当てる。

この流れを踏まえ、日本でも、輸送も含めたサプライチェーン全体の脱炭素化を目指す荷主が増加するとの見込みがある。特に幹線物流の中核たる中部地域の物流事業者にとって、脱炭素化

脱炭素対応による競争力の獲得

中部地域と次世代物流(4)

が2024年に適用され、世界に先んじて各社にスコアP3までの開示を求めている状況だ。これを受け、例えば中部圏の基幹産業である自動車業界を先導する

具体的には、物流事業者による取り組みも進んでおり、代表的な対策としては、共同配送、車両自体の燃料転換、モーターシフトの三つ

の対応は荷主に「選ばれる」要件として、重要

が挙げられる。まず共同配送について、中部地区最大規模の荷主であるトヨタ自動車傘下のトヨタモビリティパーツが、物流管理システムの構築を通じ、他OEM（完成車メーカー）と一体での自動車部品の配送を実現している。また、燃料

転換については、名鉄運輸と連携し、FC（燃料電池）が愛知・岐阜間で、リニューアブル燃料によるトラック輸送をサントリーホールディングスと進める。さらに、中部物流の雄である西濃運輸は、鉄道・船舶へのモーダルシフトによる大幅なCO2削減を実現した。

一方、物流事業者にとっては、こうした取り組みへの追加コストをどのように取り扱うかは大きな課題だ。このようなコストが絡む課題には、荷主も一帯と

なってきた。課題はかりに焦点が当たりがちだが、本稿でも取り上げたようにこれらの動向を「サプライチェーン一体で競争力を高めていく契機」と捉え、中部圏が革新的な地域モデルの先駆けとなっていくことを期待したい。

(毎週木曜日に掲載)



黒田 諒(くろだ・りょう) コンサルティング事業本部イノベーション&インキュベーション部アシエイト

これまで全4回の連載を通じて、24年問題や脱炭素等の社会課題に対して、中部地域の荷主・物流事業者に想定される変化と機会を見つけた。課題はかりに焦点が当たりがちだが、本稿でも取り上げたようにこれらの動向を「サプライチェーン一体で競争力を高めていく契機」と捉え、中部圏が革新的な地域モデルの先駆けとなっていくことを期待したい。

