

みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ



みんなで地球にやさしい物流を
Green Partnership

都市内物流のグリーン化と 新たな施策展開

平成18年6月19日
国土交通省 政策統括官
杉山 篤史

総合物流施策大綱（2005-2009）



みんなで地球にやさしい物流を
Green Partnership

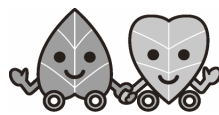
「総合物流施策大綱（2005-2009）」（以下「大綱」という。）は、平成13年に閣議決定された「新総合物流施策大綱」以降の我が国をめぐる情勢の変化とこれから生ずる諸課題へ迅速かつ適確に対応するため、諸施策の総合的・一体的な推進を図ることを目的に策定されたもの。

今後推進すべき物流施策の基本的方向性

- ・ スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現
- ・ 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現
- ・ デマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現
- ・ 国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

<参考>大綱の策定経緯

平成 9年 4月 2日	総合物流施策大綱 閣議決定
平成13年 7月 6日	新総合物流施策大綱 閣議決定
平成17年 11月15日	総合物流施策大綱（2005-2009） 閣議決定



みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ

グリーン物流実現のための主要施策



幹線輸送（都市と都市をつなぐ中長距離輸送）

- ・モーダルシフト（大量輸送機関としての鉄道・海運の活用） など



鉄道用大型高規格コンテナ



スーパーレールカーゴ



フラットラックコンテナ

端末輸送（集荷・配達輸送—— 都市内物流）

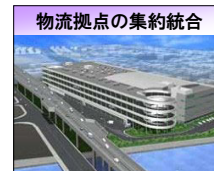
- ・輸送の共同化、低公害車の導入、物流拠点の集約統合、エコドライブの徹底 など



輸送の共同化



低公害車の導入



物流拠点の集約統合

-2-

総合物流施策大綱（2005-2009）における都市内物流（抜粋）



第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

2 基本的方向性

(2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現

さらに、物流活動を効率的に行うためには、適切に物流拠点の配置を行うとともに、その拠点となる地区において、住宅施設や商業施設等の多様な都市機能の混在を防止し、物流業務施設等の集約的な立地誘導を図っていくことが必要である。特に、中心市街地を始めとする都市内においては、道路上での荷捌き等が交通渋滞等を引き起こしており、都市内交通の円滑化や、歩行者の安全等を確保するために、きめ細かな交通規制の実施、荷捌き施設等の整備により、無秩序な荷捌きによる交通渋滞を解消していくことが重要である。

3 施策の推進体制のあり方

(1) 連携・協働の重要性

③ 地域の関係者の連携・協働

都市内物流対策についても、広く地域の関係者の参画による協議の場を設け、「より良いまちづくり」の見地から、輸配送の共同化、荷捌き施設や駐車場の設置、きめ細かな駐車規制、混雑時間帯を避けるための集配時間帯の設定等の対策を講じていく必要がある。特に、地方公共団体は、まちづくりなどの面で、物流施策との関係が密接であり、引き続き積極的な参画が必要である。これらの対策により、交通の安全の確保や混雑の緩和、環境問題の改善が図られることは、歩いて楽しいまちづくりにもつながり、中心市街地の活性化や都市観光の振興にも寄与することとなる。

(2) 今後の推進体制

② 地域における推進体制

また、都市内物流についても、「より良いまちづくり」の観点から、幅広い関係者による協議会を必要に応じて設置し、他の都市における先進事例を参考にしながら、施策の推進を図る

-3-

なぜ、いま、都市内物流対策か？ ①



「なぜ、いま、都市内物流対策に、改めて焦点を当て、その充実強化を求めるのか？」

理由の第1



道路交通法改正による
駐車規制の強化

理由の第2



「まちづくり3法」の改正による
大型商業施設の郊外立地規制

理由の第3



都市観光(アーバン・
ツーリズム)の振興

理由の第4



高齢化社会を見据えた
「コンパクト・シティ」づくり

-4-

なぜ、いま、都市内物流対策か？ ②

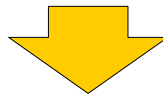


「なぜ、いま、都市内物流対策に、改めて焦点を当て、その充実強化を求めるのか？」

理由の第1

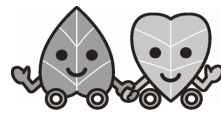
本年6月の道路交通法の一部改正法の施行による駐車規制の強化

- ・ 放置車両に対する使用者責任の拡充
- ・ 放置車両の取締り業務の民間委託の拡大



- ・ 集配用トラック駐車場確保の必要
- ・ ドライバー2人乗務制の実施
- ・ 軽車両による集配作業の実施 など

-5-



みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ

なぜ、いま、都市内物流対策か？ ③

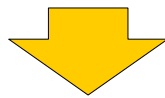


「なぜ、いま、都市内物流対策に、改めて焦点を当て、その充実強化を求めるのか？」

理由の第2 「まちづくり3法」の改正が来年秋にも施行

➡ 郊外の大規模商業施設の新規立地が困難

➡ 中心市街地への商業集積が復活する気運



- ・ 円滑な物流サービスの確保にも、十分配慮したまちづくりを進める必要

-6-

都市内物流の現状の問題点の例①



- ・ 高層ビルの増加 ➡ ビル館内の集配(縦持ち輸送)が長時間化

➡ ビルに出入りするトラック事業者が増加し、交通混雑



- ・ 商品搬入のための車路の天井高が低い

➡ 4トン車が進入できない



- ・ 貨物専用エレベーターの設置数が足りない

- ・ ビル内に多くの段差がある ➡ 貨物運搬用の台車の移動が困難

➡ ビルの構造自体が円滑な物流の確保への配慮が不十分

➡ 物流面のバリアフリー対策推進の必要

-7-

都市内物流の現状の問題点の例②



- ・ ビル内に荷捌き施設がない場合、路上荷捌きのため、駐車場所の確保が必要

→ トラックベイ、貨物車専用パーキングメーターの設置など



- ・ 荷主である店舗の側でも、商慣行の見直しの必要

→ 過度のジャストインタイムや多頻度・小口輸送の要請、店着価格制の見直しなど

-8-

なぜ、いま、都市内物流対策か？ ④



「なぜ、いま、都市内物流対策に、改めて焦点を当て、その充実強化を求めるのか？」

理由の第3 都市観光(アーバン・ツーリズム)の振興にも寄与

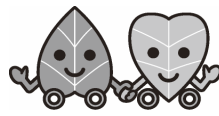
→ 楽しく歩き回って都市の多様な魅力を実体験するためには、都心部の交通混雑の緩和、環境問題の改善を図る必要

理由の第4 超高齢化社会の到来に備えた「コンパクト・シティ」づくりにも寄与

買い物、食事、医療など、普段の生活を営むうえでの機能を都心部に集中させ、高齢者でも生活しやすい、利便性の高いまちづくりを進める必要

→ 都心の高密度空間において、ライフラインとしての役割を果たす物流について、どのように円滑なサービスの提供を維持・確保していくかが重要課題に

-9-



みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ

都市内物流の円滑化・グリーン化支援の現行制度の例



みんなで地球にやさしい物流を
Green Partnership

支援メニュー名	概 要	支援対象	ツール (予算、税制、 財投、その他)	担当局等	備 考
グリーン物流パートナーシップ モデル事業 (グリーン物流 パートナーシップ会議)	荷主と物流事業者のパートナーシップにより実施される物流の改善方策を通じて、排出されるCO2削減・環境負荷の低減が明確に見込まれるもので、特に従来のビジネスモデルには見られない新規性のある工夫が凝らされているものについて支援を行う。	荷主、物流事業者等	補助金 (予算9.8億円、 上限1億円、 補助率1/2)	政策統括官	経済産業省と連携 (補助主体は 経済産業省)
グリーン物流パートナーシップ 普及事業 (グリーン物流 パートナーシップ会議)	荷主と物流事業者のパートナーシップにより実施される物流の改善方策を通じて、排出されるCO2削減(省エネ効果)が明確に見込まれるものについて支援を行う。	荷主、物流事業者等	補助金 (予算30億円、 上限5億円、 補助率1/3)	政策統括官	経済産業省と連携 (補助主体は NEDO)
共同集配事業の促進に 対する支援	トラック輸送の効率化等の施策を推進するため、自動車運送事業者等が行う共同輸配送にかかるシステム整備、調査事業、実証実験・実証運行事業に対し支援を行う。	地方公共団体、自動車運送事業者、トラック協会、国土交通大臣が認定した者	補助金 (予算16億円の内数、 補助率1/4(システム整備)、 1/2(計画策定調査)、1/2 (実証実験等、上限1000万円))	総合政策局	
社会実験 (道路空間を有効に使う ための実験)	多様な主体との協働による道路空間を有効に使うための実験 平成18年度募集テーマ(例) ・物流事業者等が行う共同荷捌きスペースの確保や共同配送などの取組	①地方公共団体 ②商工会議所やNPO 法に基づく団体 ③まちづくり協議会などの 公的な任意団体	調査費 (500～1500万円を上限と する。 独自予算調達も 可能)	道路局	
低公害車普及促進対策	バス・トラック事業を中心に、CNG、HBD、新長期規制適合のバス・トラック(いずれも新車)の導入及び使用過程車のCNG車への改造費に対する補助を行う。	自動車運送事業者、 リース会社等	補助金 (予算24億円、補助率通常 車両価格との差額の 1/2、1/3)	自動車交通局	
まちづくり交付金	市町村が作成した都市再生整備計画に基づいて行う荷物共同集配施設の整備等について支援を行うことが可能である。	市町村、市町村が指定する 民間事業者等(間接)	交付金 (予算2,380億円の内数、交 付限度額の上限概ね4割)	都市・地域整備 局	
駐車場整備	届出駐車場であり、①自走式100台以上又は機械式30台以上のもので、②駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内のものについて、駐車場整備に対する融資を行う。	第3セクター 民間	政策投資銀行融資	都市・地域整備 局	

-10-

「都市内物流対策トータルプラン」の策定に向けて

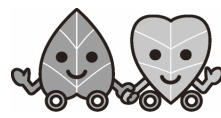


みんなで地球にやさしい物流を
Green Partnership

盛り込むべき施策例

- ① 各地域での取組みを支援する補助制度や低利融資制度の見直しと拡充
- ② 貨物の集配システムの共同化など効率化の促進方策
- ③ 各地域ごとの「都市内物流対策推進協議会」の設置と検討促進
- ④ 都心部の大型ビルを対象とした「物流円滑化ガイドライン——物流バリアフリーの実現のために」の策定
- ⑤ 荷主と物流事業者間の取引条件や商慣行の見直しのための「物流配慮型・商慣行標準ガイドライン」の策定
- ⑥ 「都市内物流対策相談窓口」の開設
- ⑦ 都市内物流対策の成功事例集や対策マニュアルの策定
- ⑧ 都市内流入交通量を削減するための環状道路の整備や、弾力的な料金設定による高速道路の利用促進

-11-



みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ

最後に



都市内物流対策は、

問題を抱える地域ごとに、地域の実情に即して、

荷主企業、物流事業者、ビル管理者、地方公共団体などの関係者が

連携を深めながら取り組んでいくことが 重要

- ・ 国も、関係省庁の連携を深めながら、各種の支援策や環境整備を通じて、各地の取組みの実効が挙がるようバックアップ



幹線物流と並び、都市内物流の面でも、
グリーン物流の取組みの裾野の拡大を！

-12-