

グリーン物流の推進方策について

2008年12月19日



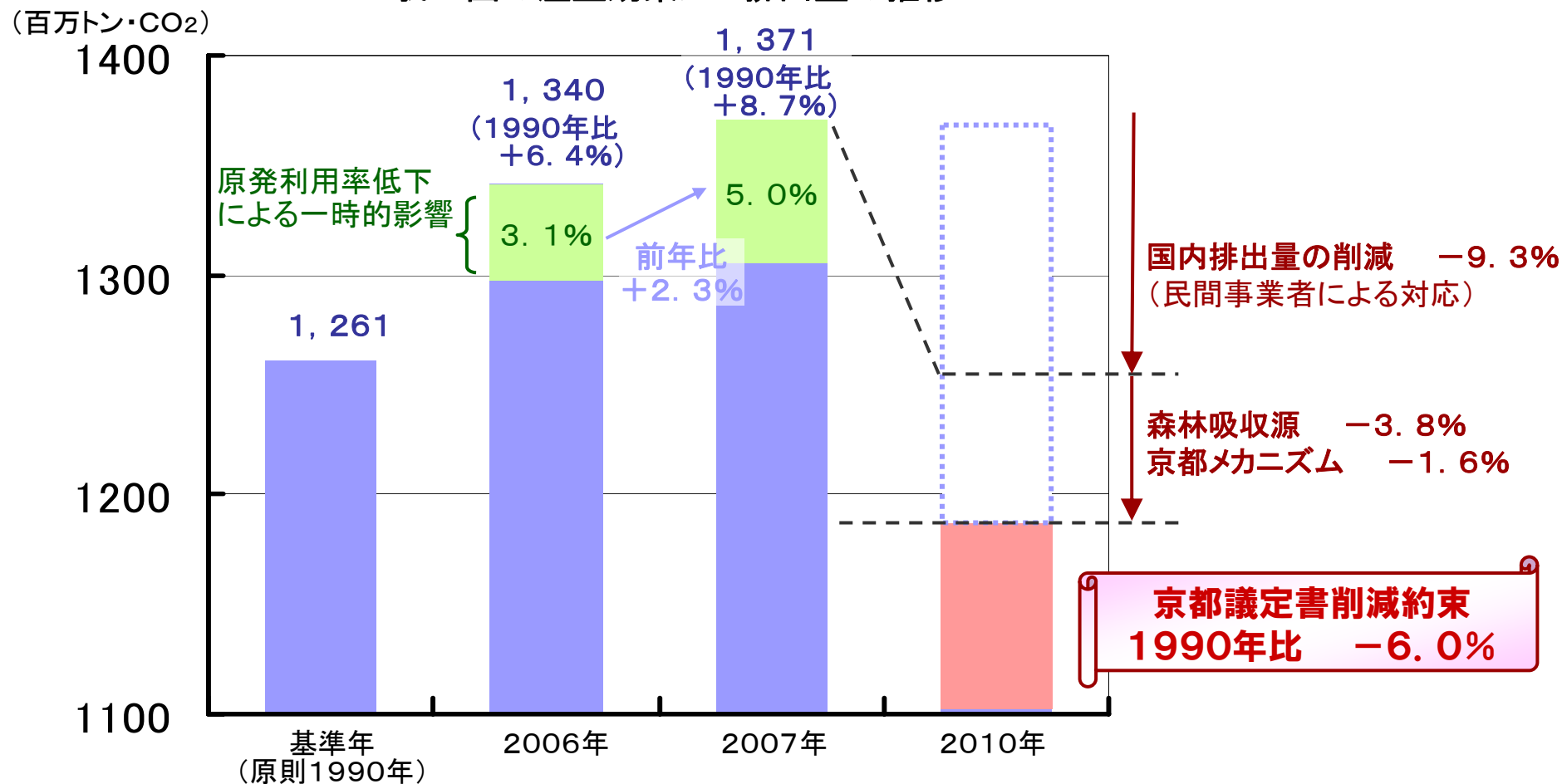
国土交通省

政策統括官付 参事官(物流政策)

山口 勝弘

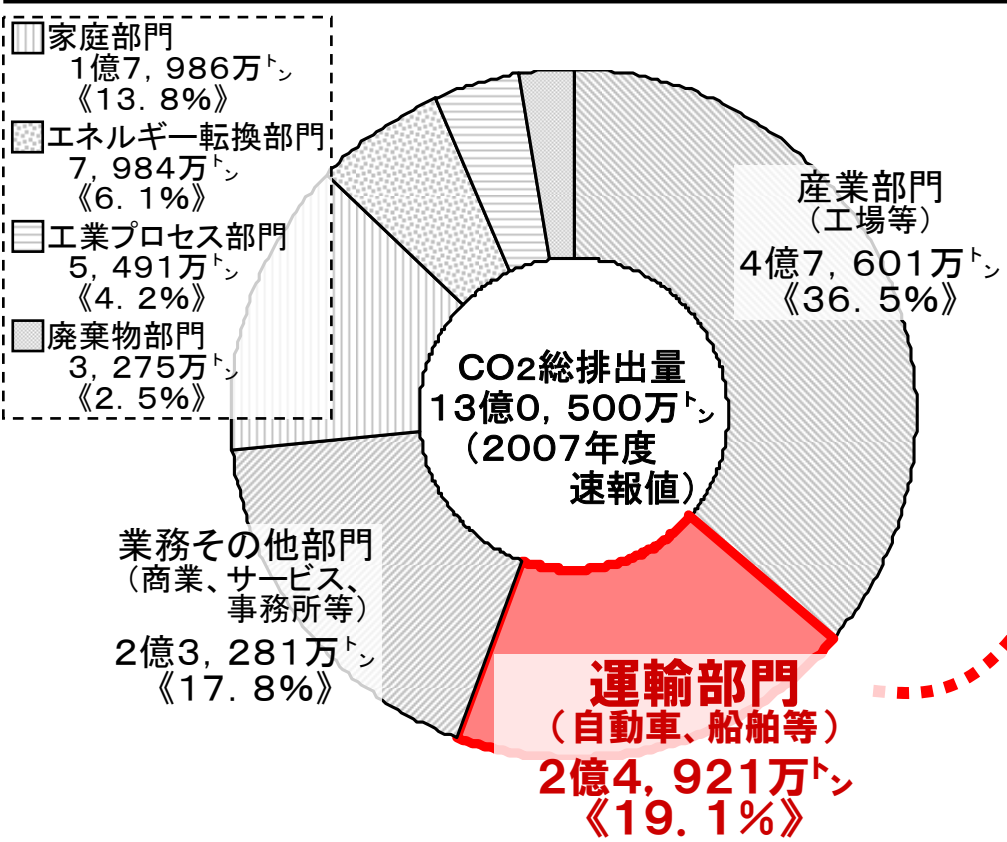
- 温室効果ガス排出量は、**13億7,100万トン**（1990年比+8.7%）（2007年度速報値）。
- 1990年比6.0%減という京都議定書の削減約束を達成するためには、さらなる削減努力が必要。

我が国の温室効果ガス排出量の推移

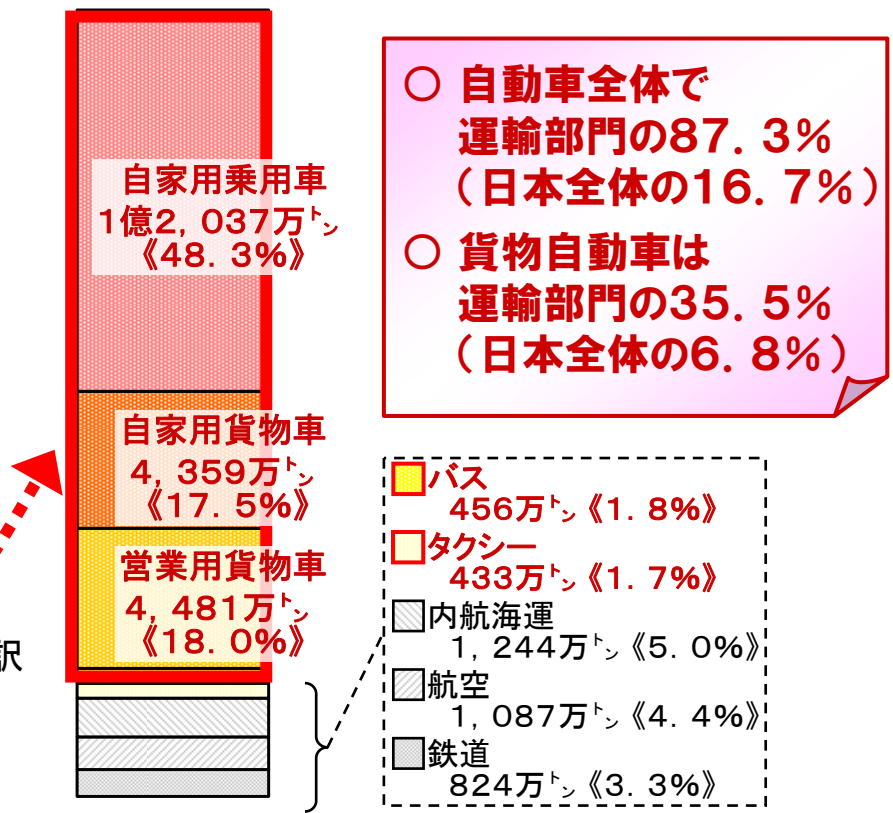


- 日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は約19%。
- 自動車全体では運輸部門の87.3%（日本全体の16.7%）、貨物自動車に限ると運輸部門の35.5%（日本全体の6.8%）を排出。

日本の各部門におけるCO2排出量

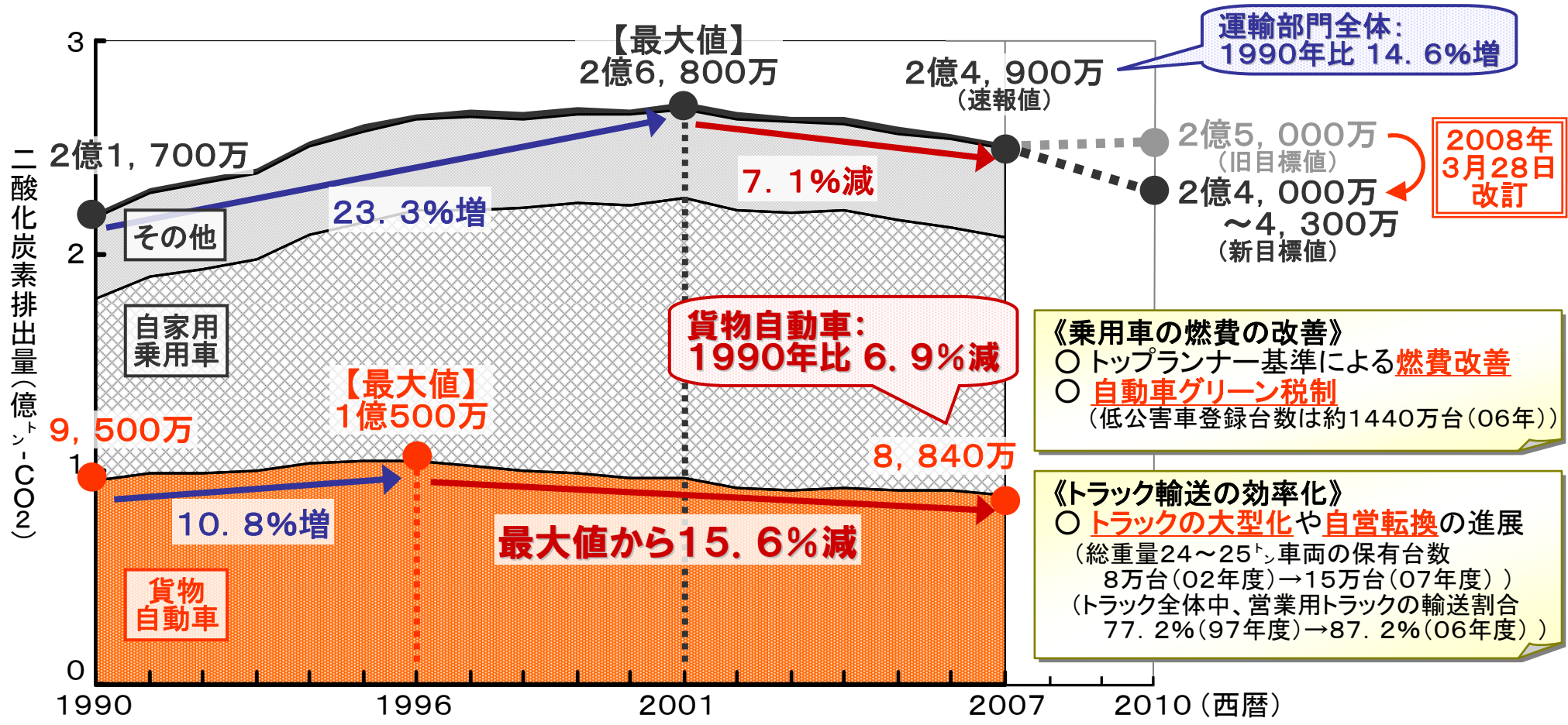


運輸部門におけるCO2排出量



※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量」より国土交通省政策統括官付作成

- 2001年以降、**運輸部門からの排出量は減少傾向**。
- **貨物自動車**は1996年をピークに減少し、**2007年は8,840万トン**（基準となる**1990年比で6.5%削減**）。トラックの大型化や自営転換等の取組が効果をあげている。



※「その他」：バス、タクシー、鉄道、船舶、航空
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量速報値」より国土交通省 政策統括官付作成

- 運輸部門は、日本のCO2排出量全体の約19%を占めており、日本全体のCO2排出量削減を進めるためには、運輸部門、ひいては物流部門における削減が必要不可欠。

■物流部門におけるCO2排出量削減プロジェクトを実現するには、荷主、物流事業者単独によるものだけでなく、それぞれが互いに知恵を出し合い、連携・協働すること(パートナーシップ)が必要。

グリーン物流パートナーシップ会議（世話人：一橋大学 杉山学長）平成17年4月設立

主催：JILS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省 協力：日本経済団体連合会

約3,000の企業・団体等が会員登録（H20.12現在）

会員 物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・研究機関・地方支分部局・地方自治体・個人 等

政策企画委員会

●グリーン物流パートナーシップ会議全体のマネジメント

●企業啓発や広報戦略等に関する政策的な観点からの企画・立案

事業推進委員会

●ソフト支援事業・普及事業の選定(推進決定)、表彰案件の選定

●推進決定事業のフォローアップを通じた政策提言

※平成20年秋より組織改編

グリーン物流パートナーシップ会議の活動内容

■荷主・物流事業者の協働によるCO2排出削減プロジェクトへの支援

普及事業【設備導入補助】

（補助率1/3・NEDO）

◎CO2排出量削減を実証的に行う事業を支援

支援

トラック輸送効率化(共同輸送等)



鉄道・海運へのモーダルシフト



拠点集約による物流効率化



■CO2排出量算定方法の標準化

- ・「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドライン」を作成。

■グリーン物流の普及拡大に向けた広報・企画等

- ・シンボルマーク・ロゴマークの作成。
- ・優良事業への大臣表彰制度を創設。
- ・「グリーン物流パートナーシップ会議」を開催、優良事例の紹介や優良事業者への表彰式を実施。

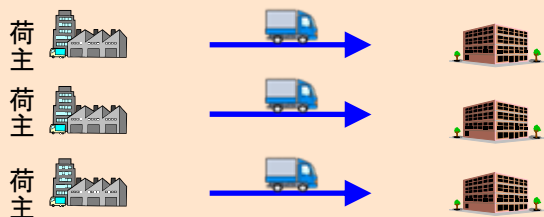
4

■「普及事業」・・・共同輸配送、モーダルシフト、拠点集約化等を実施する際の設備購入費の1／3を補助。

例① 共同輸配送による物流の効率化

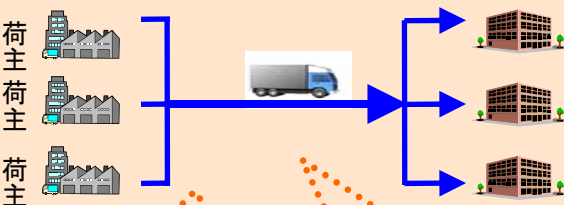
現 状

各事業者が個別に配送を実施。



事業後

大型トラックを導入して共同輸配送化。積載率向上と輸送距離の削減により省エネ実現。



・情報システム機器類
(パソコン・通信機器等)



・大型トラック
・段積み用ラック
(荷主別仕分け用)

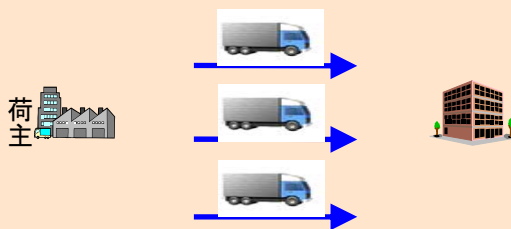


補助対象機器

例② 鉄道・海運へのモーダルシフト

現 状

トラックにより陸路を長距離配送。



事業後

環境負荷の小さい輸送モード(鉄道・海運)を利用することにより省エネ実現。



・シャーシ



・海上コンテナ



・コンテナ船
(建造費)



・鉄道コンテナ

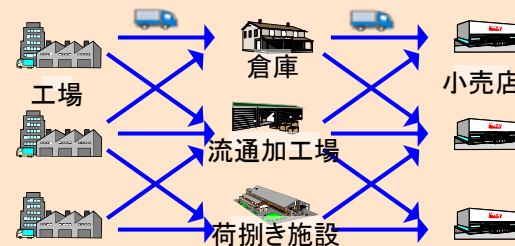


補助対象機器

例③ 物流拠点の集約化による物流効率化

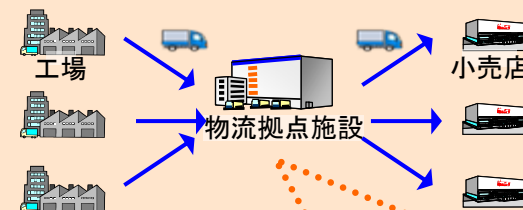
現 状

倉庫・流通加工場等が各地に分散。



事業後

各拠点を集約し、輸送距離の削減による省エネ実現。



・フォークリフト



・パレット
(管理可能なもの)



・コンベア



・カゴ車



補助対象機器

推進決定件数
(実績)

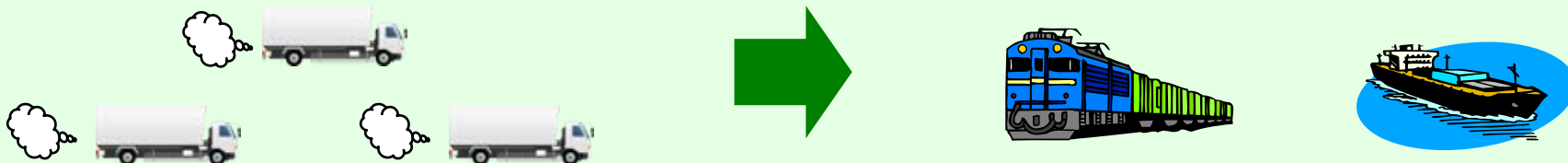
32件

86件

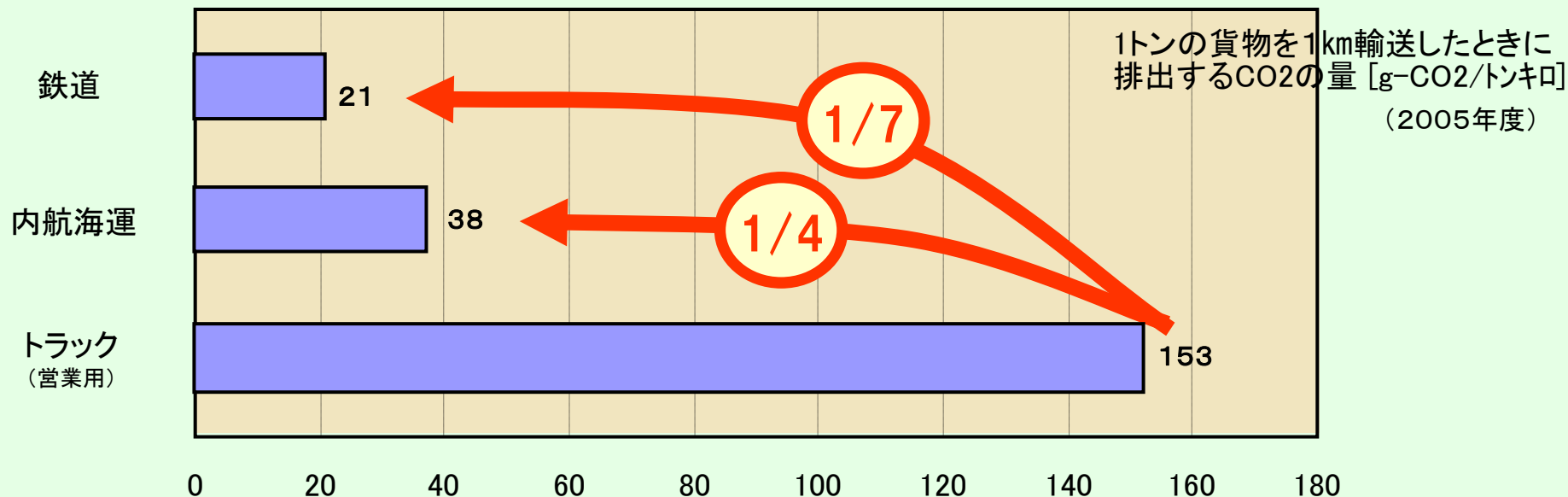
39件

- モーダルシフトとは、鉄道・内航海運等の環境負荷の小さい輸送モードの活用により、CO2排出量削減等の環境負荷軽減を図ること。
- CO2排出量で比較すると、トラック輸送に比べて、鉄道輸送は7分の1、海上輸送は4分の1に低減。モーダルシフトは、CO2排出量削減のための有効な手段と言える。

モーダルシフトとは・・・



モーダルシフトの効果



モーダルシフトに関する案件の類型

■モーダルシフト関連案件86件のうち、輸送容器や充填設備・補助器具等の開発・導入によりモーダルシフトを実現したケースが多い。

モーダルシフト関連案件(86件)の内訳

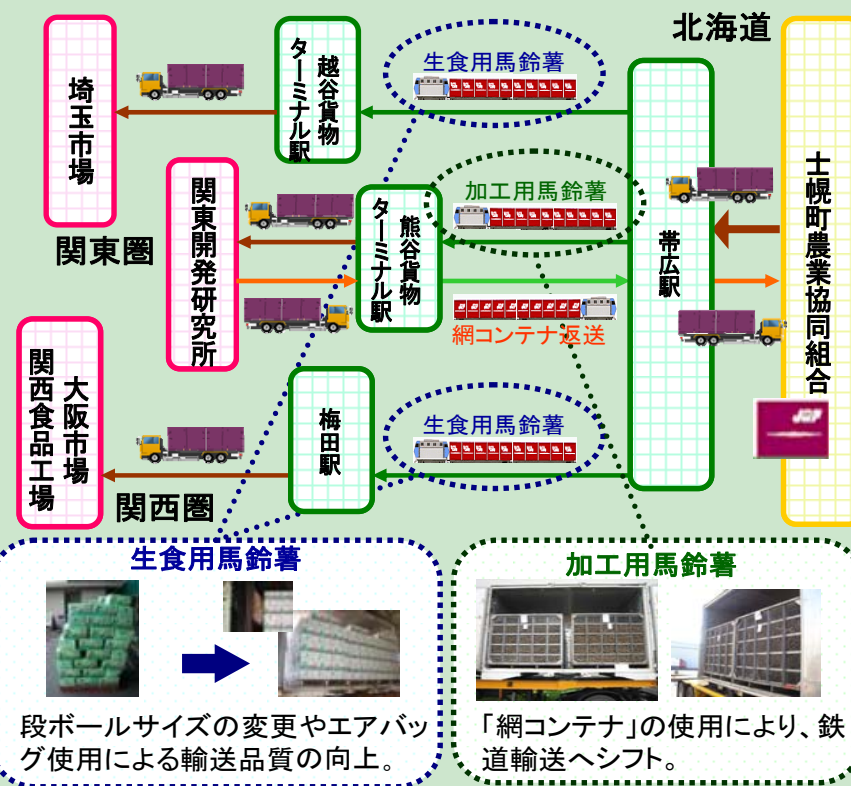
- ★輸送容器等の開発・導入・・・21件
- ★拠点の集約・新設・・・5件
- ★帰便の活用・・・7件
- ★複数荷主の共同配送(鉄道)・・・5件
- ★内航フィーダー(海運)・・・6件
- ★静脈物流(海運)・・・3件
- ★その他・・・44件

例) 輸送容器の改良によるモーダルシフトの実現

輸送容器の改良等により鉄道輸送時の品質を大幅に向上し、鉄道へのモーダルシフトを実現。

H18普及事業

士幌町農業協同組合、日本通運(株)、
日本貨物鉄道(株)



- 京都議定書の発効等を受け、「**エネルギーの使用の合理化に関する法律**」(1979年制定)が改正され2006年4月から施行。(改正省エネ法)
- **特定輸送事業者**(旅客・貨物)及び**特定荷主**が規定され、**エネルギー使用の原単位を中期的にみて年平均1%以上低減**の方策等を記載した「中期計画」の作成と「定期報告」が義務化。

2006年4月から適用

特定旅客輸送事業者 特定貨物輸送事業者

<国土交通大臣へ提出>

- 省エネ計画の作成・提出(毎年6月末)
低燃費車等の導入、エコドライブの推進、貨物積載効率の向上、空輸送の縮減 等
- エネルギー使用量等の毎年の報告(毎年6月末)

・鉄道 : 車両数300両以上 (26社)
 ・バス : 台数200台以上 (96社)
 ・タクシー : 台数350台以上 (45社)
 ・船舶 : 総船腹量2万総トン以上 (14社)

・鉄道: 車両数300両以上 (1社)
 ・トラック(営業用、自家用)
 : 台数200台以上 (426社)
 ・船舶: 総船腹量2万総トン以上 (33社)

・航空機: 最大離陸重量9千トン以上 (2社) (2008年3月末時点)

その他の 貨物輸送事業者

2007年4月から適用

特定荷主 (865社)

食品製造業、化学工業、鉄鋼業、
 卸売・小売業、一般機械製造業、等
 (2008年6月末時点)

貨物輸送量: 3,000万トンキロ以上

<経済産業大臣等へ提出>

- 省エネ計画の作成・提出(毎年6月末)
モーダルシフト、自営転換、共同発注等への取組 等
- エネルギー使用量等の毎年の報告

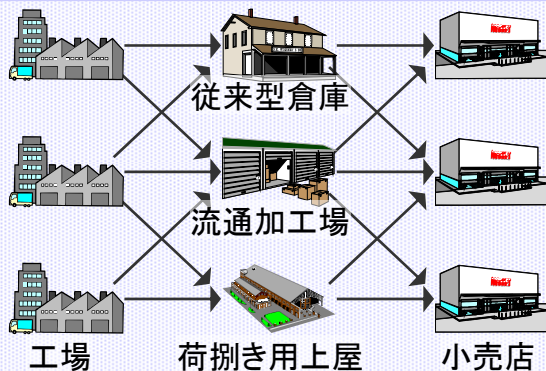
委託輸送

自家輸送

特定荷主は、貨物輸送に係る
 省エネ対策を求められる

■ 物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進することによって、**物流改革の推進**、**環境負荷の低減**、**地域の活性化**を図るとともに、**社会資本整備の進展**を促進する。

非効率的な物流

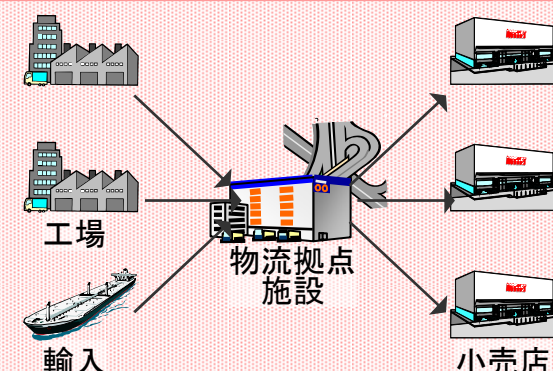


総合効率化計画を審査・認定

総合効率化計画

- 事業の内容、実施時期、物流施設の概要等を記載
- CO₂排出量の削減効果を定量的に記載

効率的で環境負荷の小さい物流



支援措置1

物流事業の総合的实施の促進

- 事業許可の一括取得

支援措置2

社会資本整備との連携の促進

- 物流拠点施設に関する税制特例
- 立地規制に関する配慮

支援措置3

中小企業への支援

- 資金面の支援(保険限度額拡充)
- 政策金融

効果1：物流改革の推進

- 国際競争力強化
- コストの削減

効果2：環境負荷の低減

- CO₂排出量が2割程度削減

効果3：地域の活性化

- 低未利用地の活用
- 地域雇用の創出

認定件数 110件
(2008. 11. 28現在)

※「グリーン物流パートナーシップ推進事業」もあわせて申請可能

■都市内物流効率化に取り組む地域の関係者による「協議会」の運営費用や実態調査費用に対し支援。

都市内物流効率化モデル事業

「協議会」の設立と対応策の策定

- 都市内物流効率化に取り組む関係者により、「協議会」を設立。
- 協議会において、物流現況の**実態調査**結果等をもとに、物流効率化における問題点とその対応策を検討。

連携（＝最適な対応策の組み合わせ）

都市内物流効率化モデル事業

- 対応策の策定に向けた協議会の動きに対し、「都市内物流効率化モデル事業」として認定。
- 「モデル事業」に認定された協議会の活動における、**実態調査費用や協議会の運営費用に対し支援。**

2008年度実施地区（予算：12百万円）

- ・武蔵野市吉祥寺駅北口商店街
 - ・金沢市まちなか地区堅町商店街
 - ・名古屋市名古屋駅地区
 - ・広島市中心市街地
- 以上4箇所

対応策のメニュー

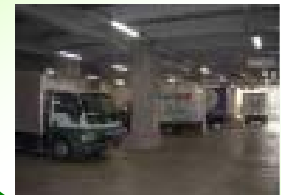
荷主と物流事業者の連携促進

- 共同輸配送事業の実施
- 多頻度小口輸送の改善



施設整備

- 共同集配施設の整備
- 荷捌き用駐停車施設の設置



交通対策

- 駐停車・通行規制
- トラックベイ等



■ 空港等の物流拠点周辺や都市部など物流がふくそうした地域において、物流事業者、荷主企業、施設管理者、関係自治体等、物流に係る 多様な関係者の連携による物流効率化の促進を図る 取組みを支援。

2009年度(新規)予算要求中

東アジア物流の準国内化

背景

地球環境問題への関心の高まり

燃油費価格の高騰

物流の更なる効率化の要請

物流事業者

荷主企業

協議会



関係自治体

施設管理者

多様な関係者の連携による物流効率化の取組みを支援

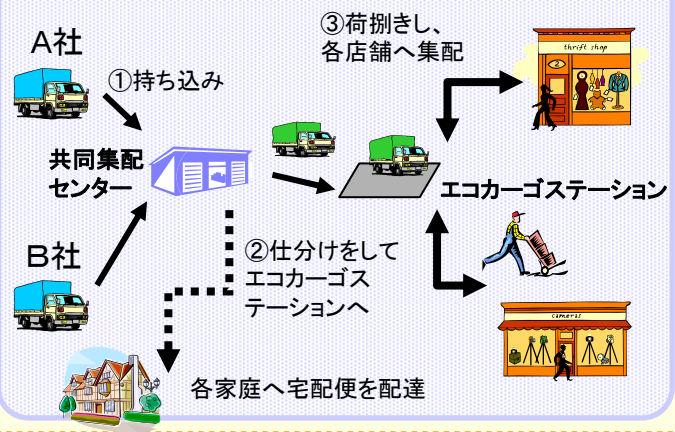
多様な主体からなる協議会において、輸送ルートの集約、配送の共同化等、物流の効率化の取組み

新支援制度による支援

<21年度予算要求事項(新規)>

- 計画策定経費(定額)
 - ー 協議会開催費、調査費等
 - 計画に定められた事業に係る経費
 - ー 実証運行1/2
 - ー 実証運行以外1/2
- (政令市1/3)

【都市内物流】



【モーダルシフト】

・ 環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用により、輸送機関の転換を図る取組みを支援。



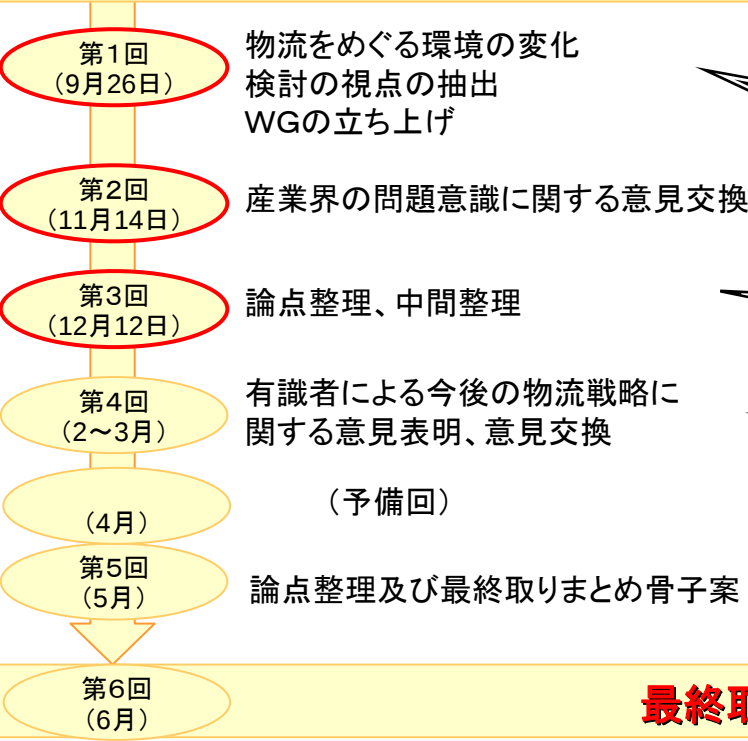
- ◆ 「競争力強化」を実現
- ◆ 物流の「環境負荷の低減」の実現

設立趣旨

■ 企業の開発・製造拠点の立地については、内外の労働・資本・資源の状況、各種社会インフラの整備水準や消費市場への近接性などに応じて企業が戦略的に選択する時代になっている。また、消費者ニーズの多様化に伴い、少量多種の製品やサービスの提供が求められてきている。これまでの輸送の低廉化・高度化のための取組みが、柔軟で効率性の高い開発・製造システムを支えてきたが、地球温暖化対策の必要性の高まり等とともに、その見直しを迫られている。

このため、物流の全体最適を実現することを目指し、課題と具体的な解決策について議論した結果を集約し、2010年代に向けての物流戦略として取りまとめることとする。

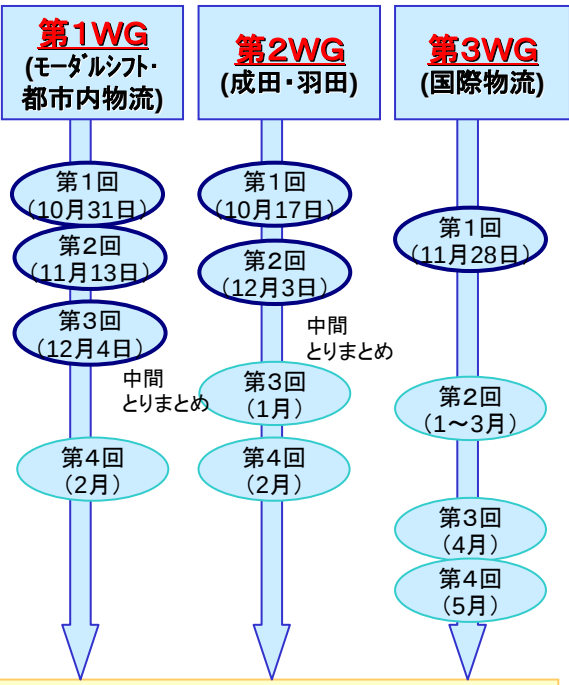
2010年代に向けての物流戦略委員会



具体的な方法論、解決策を出していくことを目指す。

- ・出席者の間で議論の前提となる物流をめぐる環境の変化、検討の視点について情報を共有する。
- ・具体的な課題については、WGで重点的に議論。
- ・抽出された課題とWGの議論その他について中間的に整理する。
- ・議論されてきた課題の具体的な解決策について、有識者より意見表明して頂き、意見交換。
- ・具体的な解決策を集約し、物流戦略として取りまとめる。

特定のテーマについて3つのWGを設置



最終取りまとめ(平成21年6月予定)