

## 3 . 環境対策の推進

# グリーン物流の推進

運輸部門は、**日本のCO2排出量全体の約20%**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。**

## グリーン物流パートナーシップ会議

- ・荷主、物流事業者の協働によるCO2排出削減プロジェクトに対するソフト支援事業(委託事業)、普及事業(補助金)等による支援
- ・優良事例のPR、普及拡大に向けた広報及び優良事例の大臣表彰

## 都市内物流の効率化

- ・都市内物流対策に向けた協議会等の活動を支援する「都市内物流効率化モデル事業」の取組

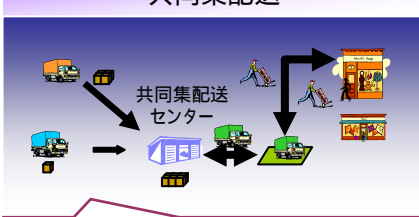
## 環境負荷低減の手段

### モーダルシフト



トラックから鉄道・海運へ輸送を振り替えることにより環境負荷を低減

### 共同集配送



複数荷主による共同集配送により輸送を効率化

### 都市内物流の効率化

(例) 貨物用パーキングメーターの設置及び貨物自動車と一般乗用車の駐車可能時間帯の区別 (東京・日本橋)



時間区別前



時間区別後  
(貨物集配車の時間)

都市内における交通渋滞を解消することにより、環境負荷を低減

## 地域の主体的な物流効率化・円滑化の取組を支援



物流全体の最適化

**多様な関係者の連携した取組による  
物流の効率化・環境負荷の低減**

# グリーン物流パートナーシップ会議

モーダルシフトや物流効率化を推進するためには、**荷主企業と物流事業者の立場の違い**の克服が課題。  
両者協働で行うプロジェクトを支援する「**グリーン物流パートナーシップ会議**」を平成17年4月に設立。

**3つのWG**を設置し、**補助金の交付**、**CO<sub>2</sub>排出量算定手法の策定**、**事例紹介や表彰制度**等を活用し、荷主・物流事業者の協働による取組を支援

## グリーン物流パートナーシップ会議

2005年4月設立。約2,900の企業・団体が会員登録。

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

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、地方公共団体、個人 等

### 事業調整・評価WG

グリーン物流パートナーシップ推進事業の決定・評価を担当。  
事業の成熟度や性格に応じて、2種類の施策により支援。

#### ソフト支援事業 [調査事業]

事前調査等、プロジェクト創成を支援。  
省エネセンターへの委託事業。  
2008年度予算：約1.5億円

#### 普及事業 [設備導入補助事業]

事業に必要な設備導入を支援。  
補助率1/3 (NEDO活用)。  
2008年度予算：約20億円

### CO<sub>2</sub>排出量算定WG

算定手法の策定と標準化を担当。  
CO<sub>2</sub>排出量の算定方法をわかりやすく、具体的に整理。

#### ガイドラインの策定

「ロジスティクス分野におけるCO<sub>2</sub>排出量算定方法共同ガイドライン」を策定。  
CO<sub>2</sub>排出量の算定方法を整理。  
燃料消費原単位の整備。  
(改良トンキロ法等)

プロジェクトの事業効果  
(CO<sub>2</sub>排出削減量)を把握

### 広報企画WG

優良事例の選出及びPRと普及拡大に向けた広報を担当。  
大臣表彰やシンボルマークの制定等。

#### 優良事例の大臣表彰

07 経済産業大臣表彰  
「部品調達から製品配送まで一貫した集中配車コントロールによるCO<sub>2</sub>削減の取組み」  
07 国土交通大臣表彰  
「買い手が取りに行く物流」

#### シンボルマークの制定

名称を公募し「ロジくん&エコちゃん」に決定  
 あふなで地球にやさしい物流を  
Green Partnership

#### サブWG「グリーン物流とエコポイント研究会」

一般消費者への意識拡大と普及。  
「エコポイント制度の物流への展開」を報告。

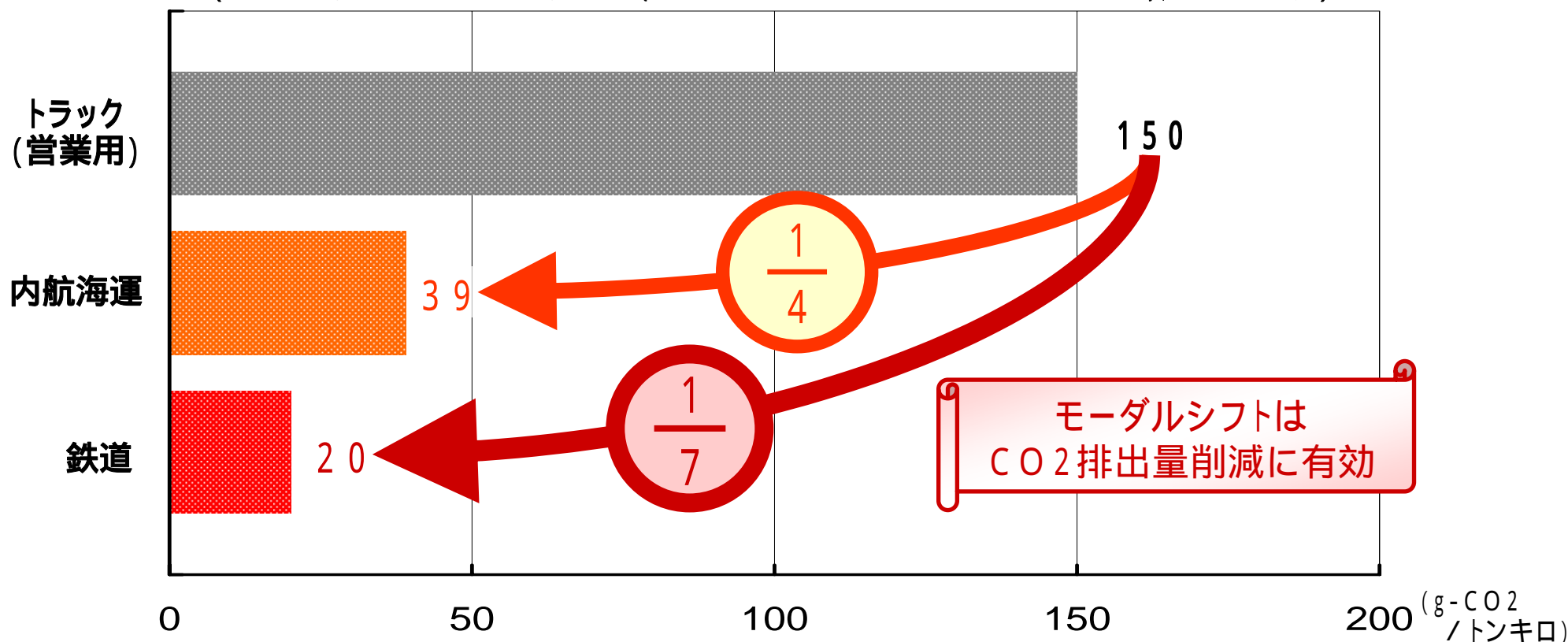
# 輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出量原単位

「モーダルシフト」とは、鉄道・内航海運等、環境負荷の小さい輸送モードに転換することにより、CO<sub>2</sub>排出量削減等の環境負荷軽減を図ること。

CO<sub>2</sub>排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO<sub>2</sub>の量)を比較すると、トラックに比べて**内航海運は4分の1**、**鉄道は7分の1**。**モーダルシフトはCO<sub>2</sub>排出量削減に有効**。

## モーダルシフトの効果

(輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送したときのCO<sub>2</sub>排出量)、2006年度)



# 事業類型別の推進決定数

類型	平成17年度		平成18年度			平成19年度				平成20年度（第一次）			平成17～20年度 合計			
	モデル事業	計	モデル事業	普及事業	計	モデル事業	普及事業	ソフト 支援事業	計	普及事業	ソフト 支援事業	計	モデル事業	普及事業	ソフト 支援事業	計
拠点集約化	4	4	4	10	14	0	9	0	9	6	0	6	8	25	0	33
共同輸配送	9	9	4	6	10	2	1	3	6	2	4	6	15	9	7	31
鉄道への モーダルシフト	10	10	2	21	23	0	11	1	12	7	2	9	12	39	3	54
海運への モーダルシフト	5	5	2	14	16	0	5	1	6	2	0	2	7	21	1	29
車両等の大型化	0	0	0	2	2	0	5	0	5	14	0	14	0	21	0	21
電子タグ等活用	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
その他	5	5	0	11	11	2	9	2	13	4	5	9	7	24	7	38
計	33	33	15	64	79	4	40	7	51	35	11	46	52	139	18	209

件数は推進決定ベース。

1事業で複数の類型にまたがるものは、代表的な類型に分類。

その他...ラック利用等による積載率向上、特殊コンテナ・シャーシの利用、情報管理システムの活用等。

平成20年度については、第一次推進決定分のみ。

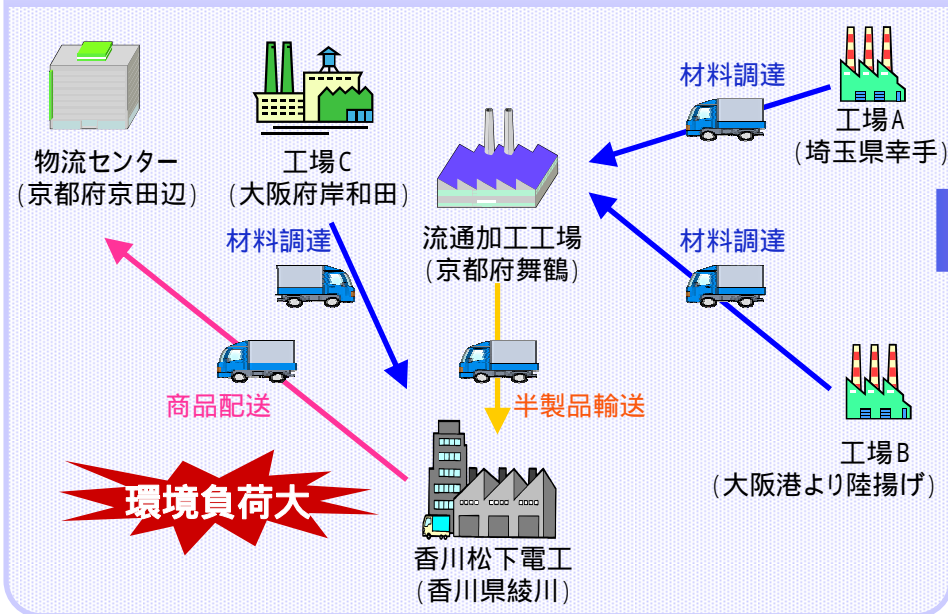


「買い手」が取りに行く物流への転換による物流コストの抑制及びCO2削減。

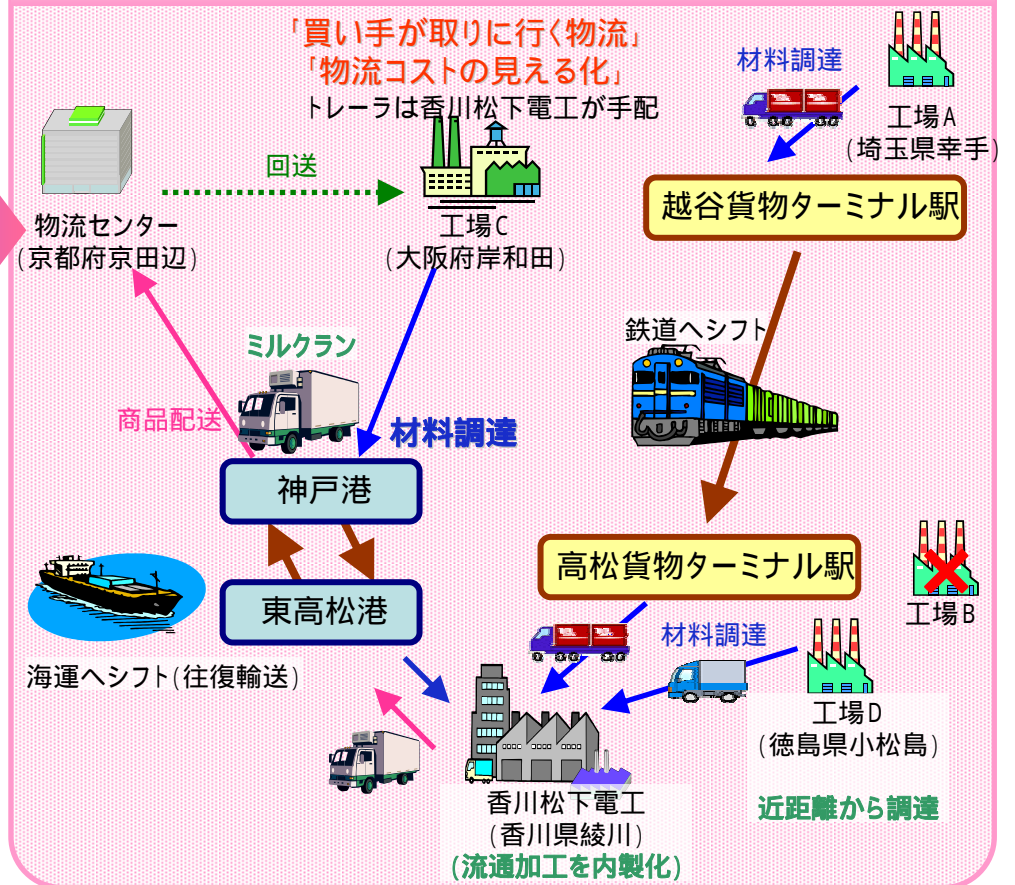
複数の事業者が協働して行う**鉄道と海運へのモーダルシフト事業**。

(香川松下電工(株)、(株)朝日通商、日本通運(株)、日本貨物鉄道(株)、ジャンボフェリー(株)が参加)

### 実施前:トラックによる長距離輸送



### 実施後:モーダルシフトを含む効率化された輸送



事業費 : 119.7百万円

(国費 : 19百万円)

CO2排出削減量 **225ト/年**

(335ト/年 110ト/年(実績))

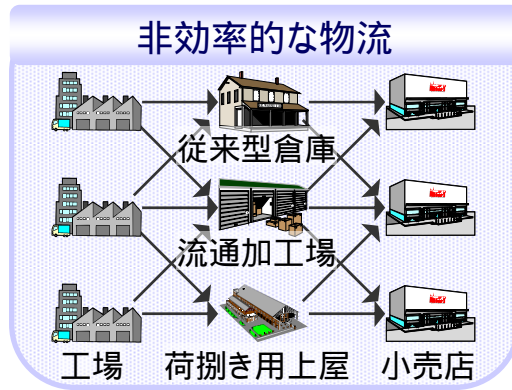
CO2排出削減率 **67%**

#### 補助対象設備

- ・トレーラーシャーシ 2台
- ・トレーラーヘッド 2台
- ・バーコード貼付読取システム 1式

# 物流拠点施設の集約化

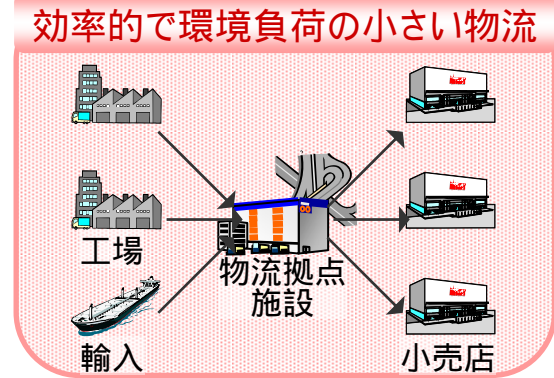
物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進することによって、**物流改革の推進**、**環境負荷の低減**、**地域の活性化**を図るとともに、**社会資本整備の進展**を促進する。



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  
CO<sub>2</sub>排出量の削減効果を定量的に記載



### 支援措置1

物流事業の総合的実施の促進  
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

CO<sub>2</sub>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 100件  
(2008年9月3日現在)

# エネルギー使用効率の向上

物流事業者のみならず、**輸送量の多い荷主(特定荷主)**にも省エネ対策を義務付け。中長期的に**エネルギー消費原単位を年平均1%以上向上**させることが目標。

2006年4月から適用

## <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)

### 特定旅客輸送事業者

- ・鉄道 : 車両数300両以上 (26社)
- ・バス : 台数200台以上 (97社)
- ・タクシー : 台数350台以上 (46社)
- ・船舶 : 総船腹量2万総トン以上 (16社)

・航空機: 最大離陸重量9千トン以上 (2社)

(平成19年9月末時点)

### 特定貨物輸送事業者

- ・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 (430社)
- ・船舶: 総船腹量2万総トン以上 (33社)

### その他の 貨物輸送事業者

2007年4月から適用

## <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  
(毎年6月末\*)

### 特定荷主 (846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  
(平成19年6月末時点)

貨物輸送量: 3,000万トンキロ以上

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



# 都市内物流効率化モデル事業

改正道路交通法の施行等により、路上荷さばき施設の不足等、都市内における物流の課題が具現化。  
2007年3月に都市内物流を効率化へ導く「**都市内物流トータルプラン**」を策定。同プランに基づいた協議会による取組を支援する**都市内物流効率化モデル事業**を2008年度より新設。

背景  
課題

## 背景(情勢の変化)

京都議定書発効に伴う環境負荷低減の必要性向上  
道路交通法の改正(荷さばき駐車スペース確保の必要)  
まちづくり3法改正によるコンパクトシティづくり  
大規模都市開発による物流効率化

## 課題

都市内の荷さばきスペースの不足  
貨物自動車の路上荷さばきによる交通渋滞  
や歩行者の通行阻害



具体的  
施策と  
その効果

## 都市内物流トータルプラン (2007年3月策定)

物流効率化メニューを体系化。地域毎に異なる課題を解決するための道標と位置づけ。

関係者( )の利害不一致により、連携した取組が困難。**協議会の設立**を通じた**問題意識の共有と役割分担の決定**を提案。

物流事業者、荷主企業、地域住民、商店街関係者等。

都市計画、物流システム改善、環境改善等、**トータルな視点に立った取組**が必要。

## 都市内物流効率化モデル事業 (2008年度予算~)

2008年度予算において**新設**。予算額は約**1,200万円**。  
対応策の策定に向けた協議会の取組を「**都市内物流効率化モデル事業**」として**認定**。

認定を受けた協議会の活動のうち、**実態調査費用**や**協議会運営費用**を支援。

都市内物流対策を加速

## 「協議会」の設立と 都市内物流対策の推進

都市内物流効率化に取り  
組む関係者の連携の下、  
「**協議会**」を設立。

物流の現状に関する**実態  
調査**を実施。

調査結果に基づいて**課題を  
分析し、実情に応じた対応策**  
を検討。

# 「都市内物流効率化モデル事業」実施案件(2008年度)

## 武蔵野市吉祥寺駅北口商店街

### 【地区の概要】

- ・約88の商店が集積。人や車両で混雑しており、特に貨物自動車の荷捌き駐車による影響が大きい。
- ・路上荷捌き対策として、看板による駐車禁止の周知や届出による通行許可制等、一部、通行時間規制や一方通行化を実施。
- ・「吉祥寺方式による物流対策推進協議会」準備会を設立。

### 【今後の展開】

- ・協議会の設立と運営方針の調整。
- ・荷捌き実態調査と改善策の検討。



## 金沢市まちなか地区豎町商店街

### 【地区の概要】

- ・商業施設が集積した地区であり、複数業者の荷捌き車両が輻輳している。
- ・一部、周辺道路の駐車規制緩和や市有地を利用した荷捌き駐車場の整備を実施。

### 【今後の展開】

- ・協議会の設立。
- ・先進事例の調査と荷捌き実態調査の実施。
- ・荷捌き駐車場の適正配置及び共同輸配送システム構築に向けた検討。



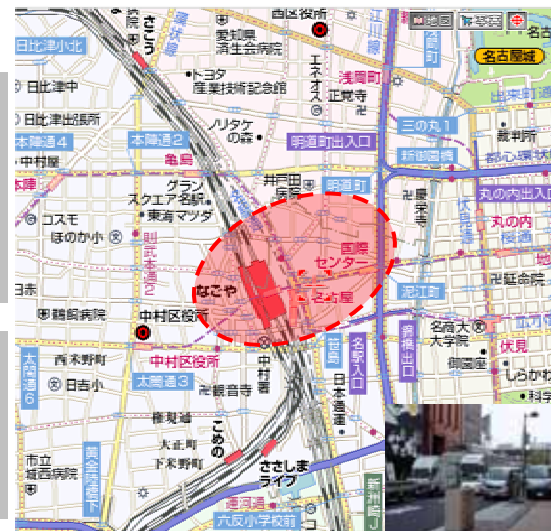
## 名古屋市名古屋駅地区

### 【地区の概要】

- ・高層商業ビルの建設ラッシュにより人や自動車の交通量が増加し、路上荷捌きによる交通渋滞や歩行者の通行障害が日常化している。
- ・一部運送事業者(5社)による共同輸配送を実施。路上荷捌き駐車場を一部(4箇所)確保。

### 【今後の展開】

- ・協議会の設立。
- ・先進事例の調査。
- ・荷捌き駐車場の配置や駐車規制の見直し、共同輸配送の拡大に向けた検討、及び社会実験の実施



## 広島市中心市街地

### 【地区の概要】

- ・商店街やオフィス街が集積した地区であり、貨物車等の違法駐車が問題となっている。
- ・「ひろしま物流まちづくり調査委員会」を設立。
- ・荷捌きスペースの検討及び社会実験を実施し、一部を駐車規制緩和。

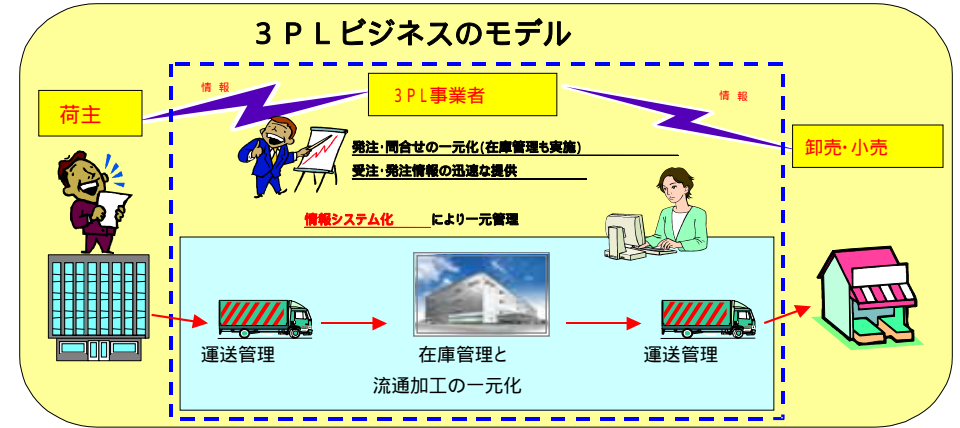
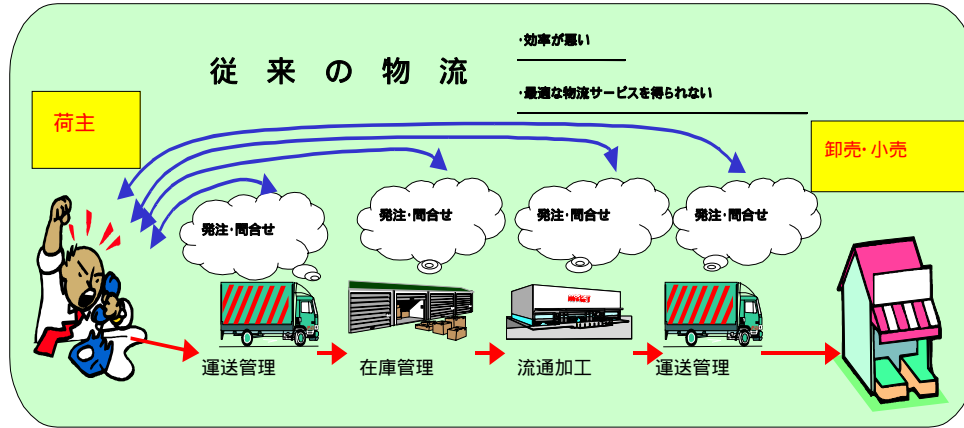
### 【今後の展開】

- ・具体的な荷捌き駐車場の確保について検討。
- ・共同輸配送の可能性について検討。



# 3PL事業の総合的支援

3PL (third party logistics) とは、**荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービス**。3PL事業の推進によって物流が効率化し、**コスト削減**や**環境負荷の軽減**が実現。



政策効果

✓物流コストの低減

物流アウトソーシングや物流の効率化、これらに資する物流拠点の整備等により、物流コストが低減

国際競争力の強化

✓環境負荷の軽減

物流拠点の集約化、合理化等により、物流における環境負荷が低減

地球環境対策

✓地域経済の活性化

流通加工等の総合的に行う物流拠点の立地を促進することにより、地域経済の活性化に寄与

地域再生

国土交通省の取組

## 物流総合効率化法の制定

物流拠点施設を中核とした輸送・保管・流通加工の総合的・効率的実施を支援することを内容とした「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」が2005年7月22日に公布され、10月1日に施行。

< 主な支援措置 >

- ・倉庫用建物等の税制特例
- ・市街化調整区域における開発許可の配慮
- ・日本政策投資銀行等による低利融資 等

## 3PL促進のための環境整備と産業競争力の強化

- ・3PL契約のガイドラインの策定、情報セキュリティに関するガイドラインの策定、3PL事業の実態の調査・分析等
- ・環境配慮型3PL事業実施のための手引きの作成、国際競争力強化のための東アジアにおける3PL事業の現状把握、地方における3PL事業の普及のための環境整備