

グリーン物流パートナーシップ会議について

- ◆ 荷主企業の積極的な参加による取組の裾野の拡大
- ◆ 荷主・物流事業者の協働によるCO₂排出削減計画の策定
- ◆ 関係省庁の連携による積極的な支援

グリーン物流パートナーシップ会議

JILS 日本物流団体連合会 経済産業省 国土交通省 日本経済団体連合会

荷主企業・流通事業者 物流事業者 監査法人等 シンクタンク
及び各業界団体 及び事業者団体 研究機関 研究者
国の地方局 地方自治体 その他

事業調整・評価WG

- プロジェクトの醸成・評価

広報企画WG

- 優良事例の選出とPR
- 普及拡大に向けた広報

CO₂ 排出量算定WG

- 多様な取組に応じた算定手法の策定と標準化

トラック輸送効率化



荷主別ラックの活用とトラック大型化により多数荷主の幹線輸送を共同化

国際複合一貫輸送



フラットラックコンテナを活用しJRの12ft汎用コンテナによる国際一貫輸送を実施

複数荷主によるモーダルシフト



複数荷主の参加により大規模にモーダルシフトを実施

3PL 事業による物流最適化



物流拠点整備により保管・輸配送を総合的に効率化し、物流システムを最適化

モーダルシフトの推進について

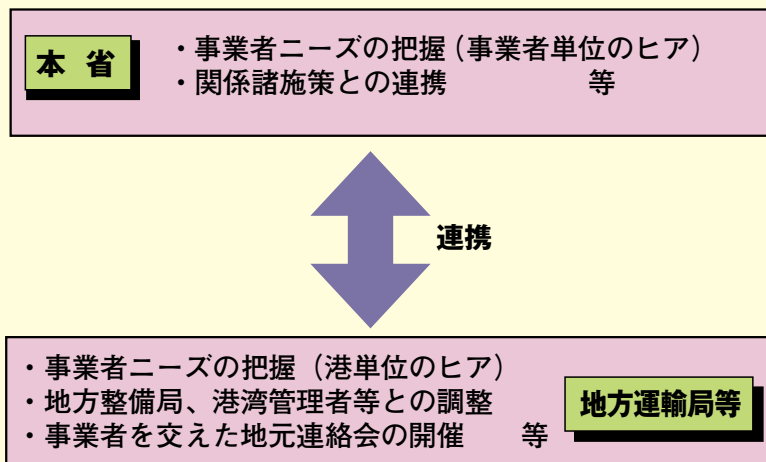
海上輸送モーダルシフト推進検討会の設置

- ・昨年 10 月、海上輸送（フェリー、RORO、コンテナ船等）へのモーダルシフトの一層の推進のため、関係事業者をメンバーとする検討会を設置
- 〈検討事項〉
- ①船舶建造と港湾埠頭整備等との連携の推進
 - ②海運事業者が荷主等へ海上輸送の特性をアピールする方策
 - ③事業展開・行政運営のために必須な統計データのあり方

<今後の取組み>

①船舶建造と港湾埠頭整備等との連携の推進

- 【課題】 港湾整備と海運事業者による船舶建造のスケジュールが整合しないケースが存在するため、効率的な施設整備に向けた海事・港湾の連携による各事業者のプロジェクトへの支援が必要
- ex. 船舶の大型化、新規航路の開設、寄港地の追加等に際し、大型化に対応したバースの延長・拡充や荷役の効率化のためのダブルデッキ対応荷役施設の設置等が必要



②海運事業者が荷主等へ海上輸送の特性をアピールする方策

- 【課題】 海上輸送の荷主は運送事業者であることが多いため、メーカー等の実荷主、経済団体等に対し直接PRが出来ないか

- 省エネ法に基づくCO₂削減計画に貢献する海上輸送サービス
- 3PLとの連携による輸送サービス

地域単位で、荷主・経済団体等を含めた協議会等の場においてPR

③事業展開・行政運営のために必須な統計データのあり方

- 【課題】 フェリー、RORO船、コンテナ船の総輸送量、コンテナ個数、シャーシ台数等を把握するための統計データの統一化

- 実務担当者で構成するWGにおいて、統計単位の統一化に向けた検討を実施

各地域においてモーダルシフト推進に向けた具体的な取組みを展開

海上輸送サービスの特性

1. 省エネ効果

- ・ 京都議定書の発効により、地球温暖化対策が急務となっており、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを強力に推進する必要があります。
- ・ フェリー、RORO船等の国内海上輸送は、**低エネルギー消費、低CO₂排出**の環境にやさしい輸送モードです。(1トンの貨物を1km輸送したときに排出するCO₂の量はトラック輸送に対して1/3~1/5)

2. 定時性

- ・ 全国の主要な都市の間（別紙航路図参照）で、定期運航を行っています。
- ・ 運航の**定時性が確保**されており、**遅延率も低い水準**です。
(30分以上の平均遅延率：瀬戸内海航路は僅か**1.3%**、太平洋等長距離航路でも**6.6%**)
- ・ 台風等の異常荒天時を除き、**殆ど欠航はありません**。
(平均欠航率：瀬戸内海航路は**1.0%**、太平洋等長距離航路でも**2.3%**)
- ・ 万一、欠航する場合には、利用者への**事前連絡**を行っています。
(原則、朝便は前日中、夜便は当日午前中までに利用者に連絡、航海中遅延の場合も連絡)

3. 柔軟性

- ・ 輸送単位は、軽トラックから大型トレーラまで、また、12フィートから40フィートコンテナまで**様々な種類の貨物の積載が可能**です。
- ・ 船内に電源プラグも備え付けられ、冷凍・冷蔵貨物の温度管理も可能です。

3. 全性・安定性

- ・ 船舶は振動も少なく、輸送時の振動による**荷崩れ、荷傷みは殆ど生じません**。