

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて 参考資料

目次

民主党政策集INDEX2009 物流関連(抜粋)	2
民主党政策集INDEX2009 環境関連(抜粋)	4
地球温暖化対策の中期目標について	5
近畿圏広域地方計画	11
総合物流施策大綱(2009-2013)	16
提言2009「グリーンベイ・大阪湾の形成に向けた国際物流の横断的取組」(抜粋)	18
省CO ₂ に関する国際的な取組	20
「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申(抄)	25
港湾地域からのCO ₂ 排出(東京港における排出量の概算)	27

民主党政策集INDEX2009 物流関連(抜粋)

徹底したオープンスカイ政策の推進

各地域の特性やニーズに応じた航空政策を展開します。

現在、国際拠点空港は、成田、関空、中部で、旅客ベースで日本全体の9割弱、貨物ベースで95%のシェアがあります。今後、国際的に大交流時代を迎えることを考え、この三つの空港にだけ集中させるのではなく、北海道、福岡、沖縄等の空港の機能を向上させます。

着陸料や航空機燃料税など、国際的に比較しても高い費用を軽減して障壁をなくし、オープンスカイ政策を進めます。

また、地方空港については、近距離の国際便、特にアジア圏内の交流を中心に、国内効率の容易性を高めるよう、総合的な航空政策を進めるとともに、経営収支の開示を進めます。

産業政策としての物流

国際物流と国内物流の拠点の棲み分けを明確にした機動的な政策を確立します。

国際物流については、釜山、シンガポールや香港などのアジア地域の港湾が物流のハブとしての地位を高めていることにかんがみ、日本の港湾の国際競争力回復に努めます。

国内物流については、海外から日本に到着したモノ、そして日本から海外へと出て行くモノの流れを円滑にすることと、生産地ならびに消費地としての日本の魅力を向上することに重点を置きます。

物流面での玄関口としての空港と港湾に関しては、すべての窓口において効率化を進めることを前提としつつ、特定重要港湾のうち複数の港湾、特に消費地への近接性や高規格道路等との接続性を考慮し、選択と集中の考え方のもとで特定の国際物流拠点の24時間化を進めます。なお、その他の空港および港湾は国内物流の環境負荷の小さい輸送手段への転換(モーダルシフト)を進めます。

国際貨物コンテナ運送における安全の確保

国際海上コンテナの輸入貨物については、外国で積み込まれ、積み付けの状態や重さ、内容物が荷主以外には分からない状況です。

国際貨物コンテナ輸送の特殊性にかんがみ、国際貨物コンテナ輸送における輸送の安全を確保するため、以下の措置を定めた法律を制定します。

①荷主がコンテナの重量、貨物の品目、積み付けの状況などが記載されたコンテナ情報書面を作成し、トラック事業者に交付する②トラック事業者はコンテナ情報書面をトラックドライバーに交付する③トラックドライバーは、コンテナ情報書面を受領しなければコンテナの運送をしてはいけない。

民主党政策集INDEX2009 物流関連(抜粋)

交通面における環境負荷の軽減

物流分野において、トラックによる輸送との共存を図りつつ、環境負荷の小さい船舶や鉄道輸送へと転換(モーダルシフト)する政策を展開します。荷主が輸送機関を選択する立場にあることを重視し、荷主等にモーダルシフト推進計画の策定と実施状況の報告を義務付けます。
(略)

高速道路の無料化

高速道路は、原則として無料とします。これにより、①生活コスト・企業活動コストの引き下げ(最大2.5兆円の国民負担の軽減が可能、家計消費増や企業の設備投資・賃金引き上げ等で内需拡大)②地域活性化(生活道路、地域道路としての利用、サービスエリア・パーキングエリアの活用を含む観光産業活性化など)③温暖化対策(渋滞の解消・緩和、CO₂の発生抑制など)④ムダづかいの根絶(バイパス建設抑制による財政負担の軽減など)——を図ります。

首都高速・阪神高速など渋滞が想定される路線・区間などについては交通需要管理(TDM)の観点から社会実験(5割引、7割引等)を実施して影響を確認しつつ、無料化を実施します。

実施に当たっては、道路会社の職員の雇用、首都高速・阪神高速の株主たる自治体の理解、競合交通機関への影響及び交通弱者等に対する十分な配慮を講じます。

民主党政策集INDEX2009 環境関連(抜粋)

環境政策(全般)

持続可能な経済社会を目指し、環境容量内での循環型社会システム構築に向け、積極的に取り組みます。また、従来の経済活動を環境の視点から質的に見直し、さらなる環境技術、省エネ技術、省資源・リサイクル技術等の開発・普及、環境保全を事業発展に結びつけるビジネスモデルの開発など、環境への取り組みを積極的に推進することにより、環境負荷の低減と環境配慮型経済発展につながる、いわゆる環境と経済が統合した社会の実現を目指します。

特に、美しい自然や生命を育む地球を将来の世代に引き継いでいくことは、いまを生きている私たちの責任です。環境問題を解決し、持続可能な経済社会をつくるために、環境意識の向上、市民参加、情報公開、良好な自然の保全と回復、公正で環境影響を内部化する市場構築、都市計画制度を含めた広範な制度の改革、NGOによる国際貢献の積極的な促進や支援などの施策を推進します。

地球温暖化対策基本法の創設

地球温暖化対策基本法を制定し、2020年までに1990年比25%、長期的には2050年までのできるだけ早い時期に60%超の温室効果ガス排出量削減を実現します。

①中・長期目標の設定②国内排出量取引市場の創設③再生可能エネルギー導入の強力な推進④地球温暖化対策税の導入⑤省エネルギーの徹底⑥森林吸収源対策の推進⑦環境技術開発⑧環境外交の促進⑨脱フロンへのさらなる推進⑩CO₂の「見える化」の推進⑪都市過熱化防止——等の措置を講じます。これにより、地球環境・生態系の保全、新たな産業の創出、就業機会の拡大など環境と経済発展の両立を図ります。

実効ある国内排出量取引市場の創設と地球温暖化対策税の創設

キャップ&トレード方式による実効ある国内排出量取引市場を創設します。

また、地球温暖化対策税の導入を検討します。その際、地方財政に配慮しつつ、特定の産業に過度の負担とならないように留意した制度設計を行います。

CO₂の「見える化」の推進

地球温暖化対策への配慮ある消費行動を促すため、CO₂の「見える化」(カーボン・ディスクロージャー)を推進します。その一環として、電気代やガス代等の請求書や領収証にCO₂排出量等の記載を推進します。

エネルギー以外の商品の供給・販売に関しても、CO₂排出に関する情報を通知する制度の導入を推進し、消費者の商品選択に利用できるようにします。

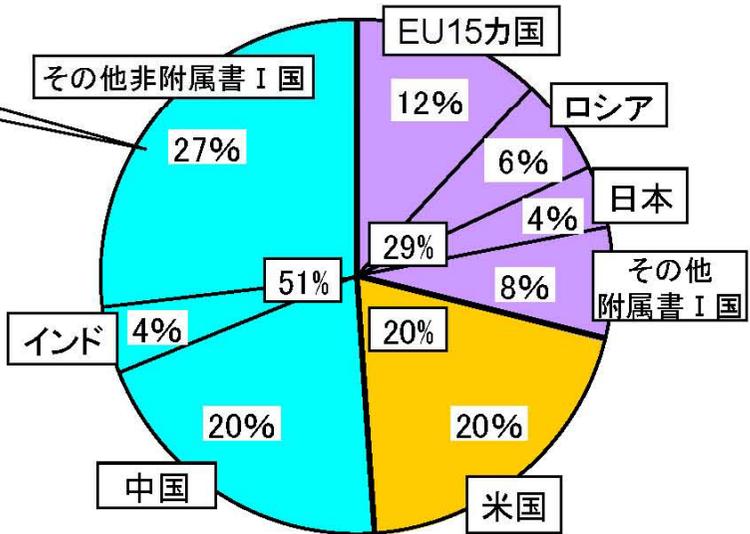
また、有価証券報告書等に温室効果ガス排出量及び地球温暖化に関わるリスクと対策を明示する措置を講じます。

地球温暖化対策の中期目標について(抜粋)

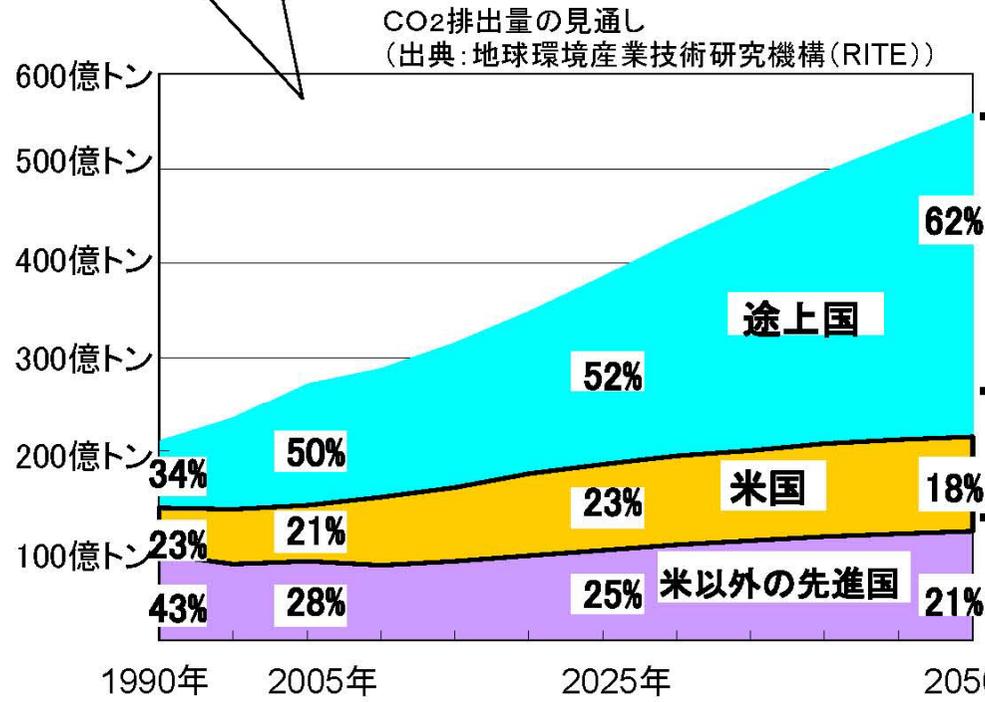
世界のCO₂排出量

■ 米国を除く附属書I国
■ 米国
■ 非附属書I国

現状(2006年)



今後の見通し



自然体だと2倍になるところを...

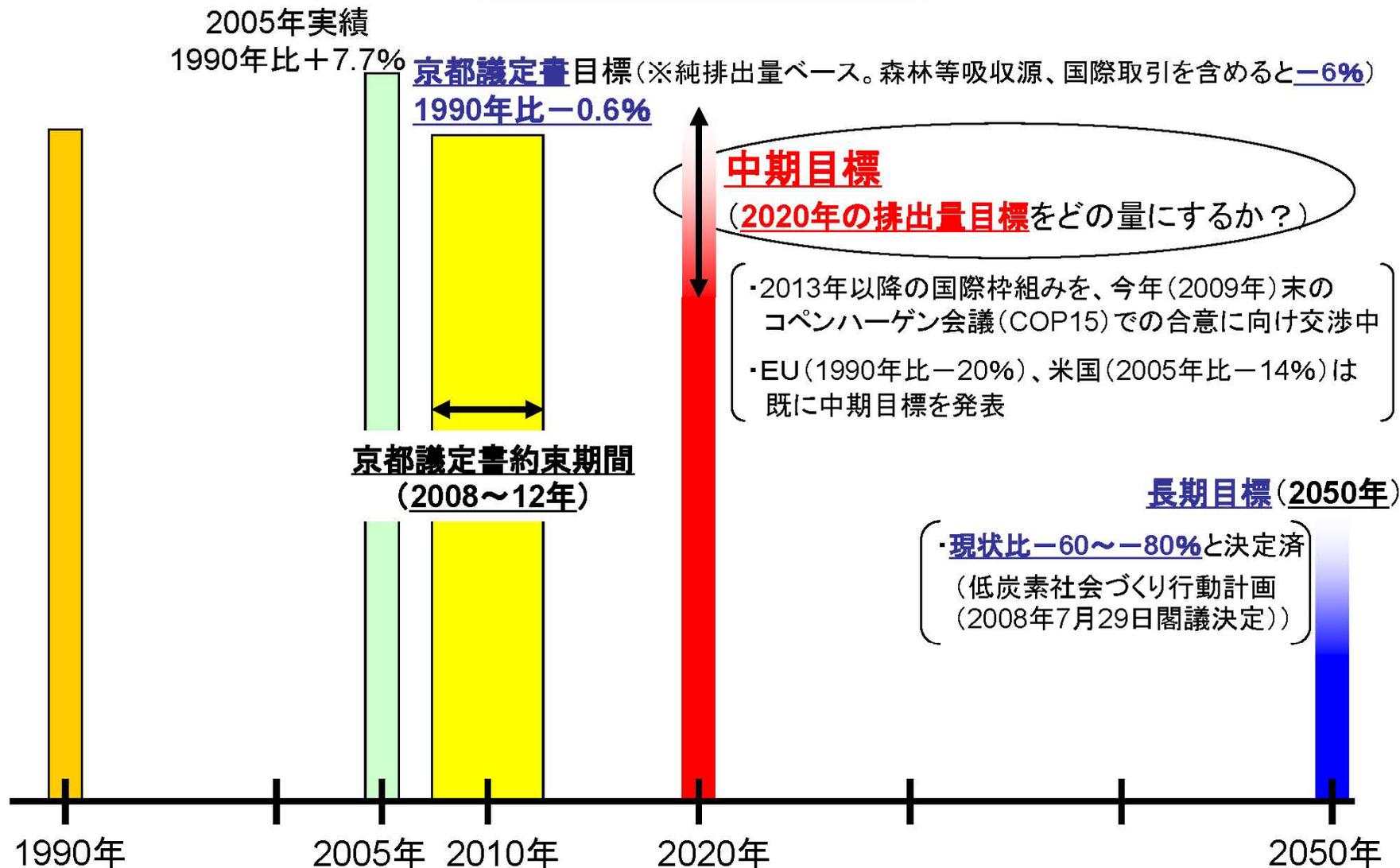
現状
半分まで減らす必要がある

「2050年までに排出量の少なくとも50%削減達成というビジョンを、すべての国が共有することを求める」
(北海道洞爺湖サミット首脳宣言より)

地球温暖化対策の中期目標について(抜粋)

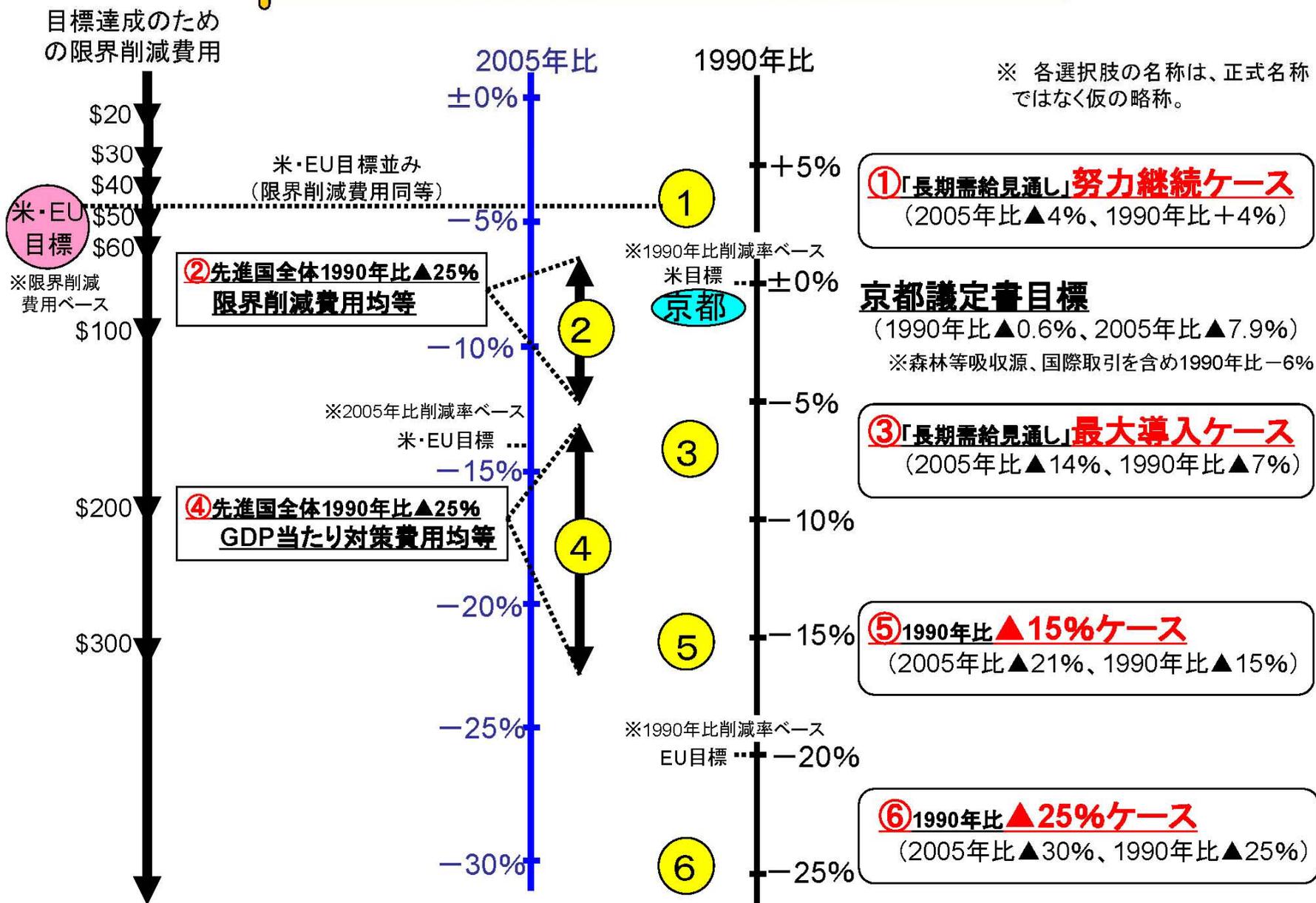
「地球温暖化対策の中期目標」とは？

日本の温室効果ガス排出量



地球温暖化対策の中期目標について(抜粋)

中期目標の6つの選択肢



地球温暖化対策の中期目標について(抜粋)

必要な対策・政策 (①考え方)

対策技術の普及

政策

①長期需給見直し**努力継続**(2005年比▲4%、1990年比+4%)

・既存技術の延長線上で効率改善

・現状の政策(自主努力を促す効率改善目標、トップランナー規制、補助金など)により達成

③長期需給見直し**最大導入**(2005年比▲14%、1990年比▲7%)

・最高効率の機器を現実的な範囲で最大限導入

・現状の政策に加え、新たな買取制度(太陽光)、エコカー購入支援補助、省エネ住宅の規制強化等により、政策をさらに最大限強化

⑤1990年比▲**15%**(2005年比▲21%)

・新規(フロー)に導入する機器はすべて最高効率の機器に
・更新時期前の既存(ストック)の機器も一定割合を買換え、改修

<タイプA(財政出動重視型)>

・高価な最高効率の機器でも、何年か使えば経済的に有利になるレベルの補助、税の重課・軽課(投資回収年数3年~10年)
・財源の裏打ちが必要(年間3.6兆円)

<タイプB(義務付け重視型)>

・新規導入の機器は、すべて最高効率の機器とすることを義務付け
・既存の機器にも、範囲を限って買換え、改修を義務付け

⑥1990年比▲**25%**(2005年比▲30%)

・新規・既存の機器のほぼすべてを最高効率の機器に
・経済の活動量(生産量)を低下

・新規、既存の機器を、ほぼすべて最高効率の機器とすることを義務付け
・炭素への価格付け(炭素税、排出量取引)も不可欠

地球温暖化対策の中期目標について(抜粋)

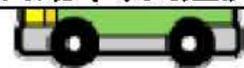
必要な対策・政策 (②具体案)

上段：主な対策技術の導入
下段：主な政策

太陽光発電等



自動車、交通流



住宅・建築物等



①長期需給見通し **努力継続**
(05年比▲4%、90年比+4%)

太陽光：現状の**4倍**

・RPS法による買取

次世代車：新車販売の**10%**

・省エネトップランナー基準
・税制優遇、補助金

断熱住宅：新築住宅の**70%**

・省エネ法の省エネ基準
・税制優遇

③長期需給見通し **最大導入**
(05年比▲14%、90年比▲7%)

太陽光：現状の**10倍**

・固定価格買取制度
・住宅太陽光補助金

次世代車：新車販売の**50%**
保有台数の**20%**

・エコカー購入支援補助

断熱住宅：新築住宅の**80%**

・省エネ住宅の基準強化、対象拡大
・グリーン家電の購入支援補助

タイプA(財政出動重視型)

太陽光：現状の**25倍**

小水力：大幅拡大
LNG重点化(石炭火力削減)
・買取の**固定価格のアップ**

次世代車：新車販売の**53%**
保有台数の**24%**

従来車の燃費の向上
交通流対策、エコドライブを強化
・税制優遇、補助金の強化
・省エネトップランナー基準の強化

断熱住宅：新築住宅の**100%**

既築も含めた全住宅の**60%**に
省エネナビ、ビルエネルギー・マネジメントシステム(BEMS)を強化
・税制優遇、補助金の強化

⑤90年比 **▲15%**
(05年比▲21%)

タイプB(義務付け重視型)

太陽光：現状の**40倍**
原子力稼働率：80%→90%へ

新築住宅、一定規模以上の
既築住宅に**設置義務**

次世代車：新車販売の**100%**
保有台数の**40%**

・従来型自動車の**販売禁止**、
車検適用不可

断熱住宅：新築住宅の**100%**

既築も含めた全住宅の**100%**に
・新築、既築住宅の**省エネ基準**
義務化

⑥90年比 **▲25%**
(05年比▲30%)

太陽光：現状の**55倍**

・⑤タイプBと同じ

次世代車：新車販売の**90%**
保有台数の**40%**

・⑤タイプBと同じ

断熱住宅：新築住宅の**100%**

既築の**100%**を**改修**
・⑤タイプBと同じ

エネルギー多消費産業(製鉄、化学、セメント等)の**生産量低下**

・炭素への価格付け政策(**排出量取引**、**炭素税**)も不可欠

地球温暖化対策の中期目標について(抜粋)

経済への影響の分析 (②分析結果)

(※1)増減率(%)はいずれも、現状からの増減ではなく、2020年時点での①の基準ケースからの増減。

(※2)分析結果は、日本経済研究センターの一般均衡(CGE)モデル(失業率はマクロモデル)の分析結果。

	①需給見通し努力継続 (05年比▲4%、90年比+4%)	③需給見通し最大導入 (05年比▲14%、90年比▲7%)	⑤90年比▲15% (05年比▲21%)	⑥90年比▲25% (05年比▲30%)
実質GDP	2020年時点で ▲0.6% (押下げ)	2020年時点で ▲1.4% (押下げ)	2020年時点で ▲3.2% (押下げ)	
失業率	+0.2% (悪化)	+0.5% (悪化)	+1.3% (悪化)	
民間設備投資	+0.1%	±0%	-0.4%	
可処分所得	世帯当たり 年▲4万円	世帯当たり 年▲9万円	世帯当たり 年▲22万円	
光熱費負担	世帯当たり 年+3万円	世帯当たり 年+7万円	世帯当たり 年+14万円	
限界削減費用	35~62ドル/tCO2 ※違う種類の分析モデルの結果のため、単純に比較できなし	15,000円/tCO2 (仮に、この費用の分、化石燃料の価格を上昇させるとすると、ガソリン1 当たり30円に相当)	34,000円/tCO2 (同左)ガソリン1 当たり70円に相当)	82,000円/tCO2 (同左)ガソリン1 当たり170円に相当)

③⑤⑥に対する
基準ケース
(年平均1.3%の実質
GDP成長率を想定)

近畿圏広域地方計画の構成

平成21年8月4日 国土交通大臣決定

1 関西の現状と課題

1. 関西の地域構造

2. 関西の特徴

3. 関西を取り巻く状況変化と課題

2 関西の目指す姿

1. 歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域

2. 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域

3. アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域

4. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

5. 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域

6. 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域

7. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

3 目指す姿を実現するための戦略

(1)「本物」を産み育むための共通理念の確立
(2)歴史・文化資産の継承・活用
(3)広域観光・国際観光の圏域形成

(1)圏域全体での総合的な経済力の向上
(2)アジア・世界への情報発信力の強化 (3)「文化首都圏」としての取組の推進
(4)隣接圏域との連携強化による大関西圏の実現
(5)首都圏の有する諸機能のバックアップ

(1)次世代産業の育成 (2)国内外の産業拠点間の連携
(3)大阪湾ベイエリアの機能強化と再配置
(4)アジア・ゲートウェイを担う陸・海・空の交通網の強化
(5)創造性豊かな人材の育成・交流拠点の形成

(1)地球温暖化対策の推進 (2)都市環境の改善
(3)循環型社会の構築 (4)健全な流域圏と生態系の管理・再生
(5)自然との共生の推進 (6)環境・エネルギー技術での世界貢献

(1)都市と自然の魅力を結節
(2)高度な都市機能と良好な都市環境の確保
(3)地方における拠点機能の強化と連携
(4)農林水産業及び農山漁村の多面的機能の保持と活性化
(5)地域資源を活用した地域産業の形成・強化
(6)過疎地域等における集落の維持・再生

(1)どこにいても基本的な生活サービスが享受できる環境の整備
(2)誰もが移動しやすい社会空間の形成
(3)安全・安心で魅力ある地域づくりの推進

(1)防災・減災対策の推進
(2)アジア・太平洋地域の国際防災拠点の形成

4 主要プロジェクト

1. 文化首都圏プロジェクト

2. 関西の魅力巡りプロジェクト

3. 次世代産業を創造する「知の拠点」プロジェクト

4. 大阪湾ベイエリア再生プロジェクト

5. 広域物流ネットワークプロジェクト

6. CO2削減と資源循環プロジェクト

7. 水と緑の広域ネットワークプロジェクト

8. 関西を牽引する賑わい創出プロジェクト

9. 農山漁村活性化プロジェクト

10. 広域医療プロジェクト

11. 広域防災・危機管理プロジェクト

5 計画の効果的推進

1. 投資の重点化・効率化
3. 他の計画・施策との連携

2. 多様な主体の参加と協働
4. 計画の進捗状況の把握

関西の目指す姿

以下の7つの姿を実現することを関西の国土形成の方針とし、それぞれに掲げる目指す圏域像をその目標とする

1. 歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域

目指す圏域像

- ・日本らしさを象徴する圏域
- ・新たな「本物」を創造・展開する圏域
- ・世界に誇れる歴史・文化圏域

2. 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域

目指す圏域像

- ・多彩で伝統ある文化活動や暮らしを実現する圏域
- ・東京一極集中を是正する役割を担う圏域
- ・文化首都としての役割を担う圏域
- ・首都機能のバックアップを担う圏域

3. アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域

目指す圏域像

- ・新たなエンジン産業が関西の産業全体を牽引し、アジアを先導する圏域
- ・アジア・ゲートウェイを担う圏域
- ・創造性豊かなイノベーションを生み出す圏域

4. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

目指す圏域像

- ・地球環境問題の解決に向け世界に貢献する圏域
- ・流域圏を一体的に捉えて環境再生に取り組む圏域
- ・循環型社会を実現する圏域

5. 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域

目指す圏域像

- ・多様な生活様式が選択できる圏域
- ・大都市部は関西や周辺地域を牽引
- ・その他の都市圏では持続的に発展する広域的な生活圏を形成
- ・農山漁村の適切な整備と保全により持続可能な地域社会を形成

6. 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域

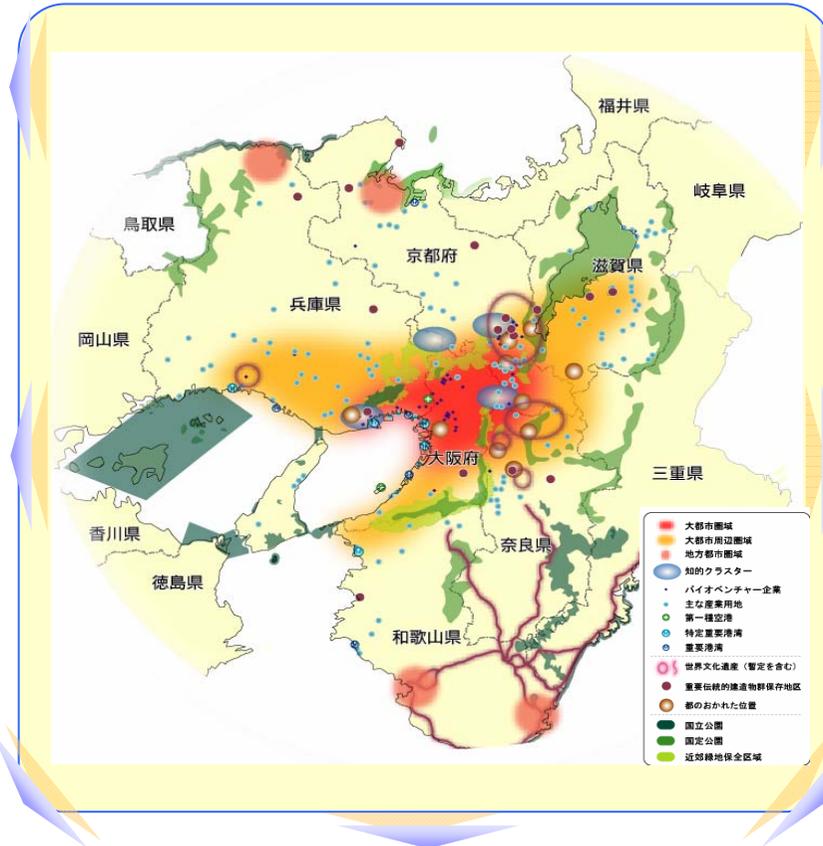
目指す圏域像

- ・どこに住んでも基本的な生活サービスを享受できる圏域
- ・地域コミュニティの維持・再生により、多様な主体が地域で活躍する圏域
- ・多様な人々が自由に社会に参画し、生き生きと暮らせる圏域

7. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

目指す圏域像

- ・自然災害に強く、安心して生活し、社会・経済活動ができる圏域
- ・防災・減災分野で国内及びアジア・太平洋地域に貢献する圏域



4. 大阪湾ベイエリア再生プロジェクト

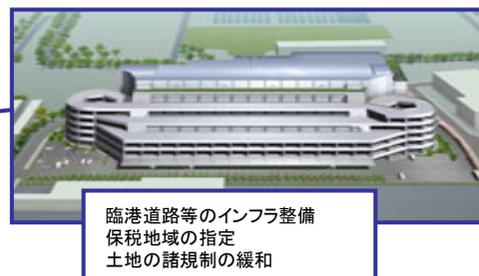
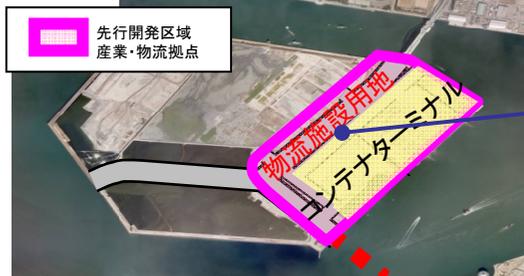
○大阪湾ベイエリアを、環境・エネルギー産業が集積し成長する産業拠点、港湾・空港機能と一体となった物流拠点として充実
 ○臨海部の特性を活かした快適性の高い空間を創出し、関西だけでなく隣接圏域をも牽引する強く美しい地域を形成

「グリーンベイ・大阪湾」の実現



産業・物流機能の集積促進

夢洲の整備イメージ(国内最大級のロジスティクスセンター)



臨海部の特性を活かした快適空間の創出

尼崎21世紀の森構想

テーマ: 森と水と人が共生する環境創造のまち



尼崎運河再生プロジェクト



出典: 兵庫県「21世紀の森構想」

低炭素の新たな臨海拠点の形成(堺市等)



5. 広域物流ネットワークプロジェクト

- 物流に要する時間・費用の縮減により国際競争力を強化するため、圏域内外を結ぶ陸・海・空の広域的交通網を総合的に構築
- 阪神港や関空を中心とした港湾・空港機能の充実とともに、港湾・空港運営を効率化
- 関西が持つ高度かつ多様な集積をつなぐことにより、総合的な競争力を一層向上

産業・物流拠点をつなぐ物流網の強化



環状道路の未接続部分(ミッシングリンク)の解消

ミッシングリンクの解消により・・・
 輸送時間の短縮、渋滞の緩和、環境負荷の低減、緊急時の選択路線の増加等の効果



5. 広域物流ネットワークプロジェクト

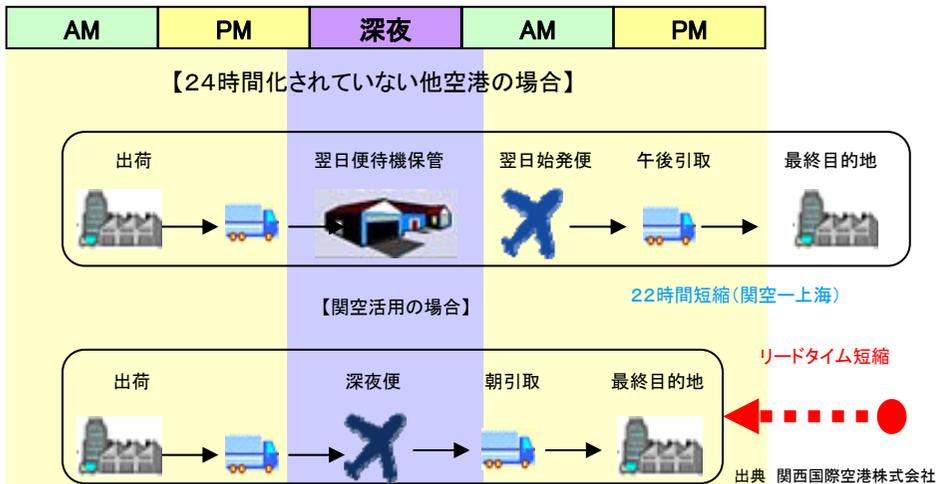
港湾・空港機能の強化

阪神港の整備促進と港湾機能の強化

◇目標 世界トップクラスの低コスト・スピード・サービスの実現
 港湾コスト：現状より約3割低減 リードタイム：現状3日程度を1日程度まで短縮（物流先進都市・シンガポール港と同レベル）

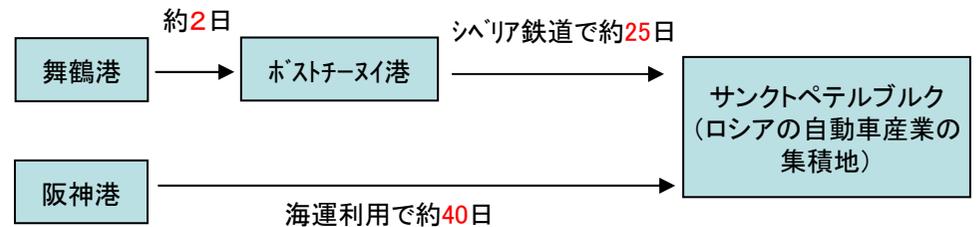


関空の早朝便を活用しリードタイムの短縮



環日本海地域を活かした物流機能の強化

舞鶴港からシベリア鉄道を活用した輸送



総合物流施策大綱(2009-2013)

① 企業のサプライチェーンのグローバル化

- アジアを中心に分散する事業拠点間の輸送コスト等の低減が一層重要に
- 高いセキュリティ・レベルの維持と物流効率化の両立も重点課題

物流を巡る
情勢の変化

③ 安全・確実な物流の確保に対する要請

- 安全確実な輸送がゆらぎつつあり、対応が必要
- トラックの重大事故防止、海上輸送路の安全確保が課題
- 災害に強い交通網確保、災害時の早期復旧も重要

② 京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性

- 地球温暖化対策の必要性の一層の増大

「総合物流施策大綱(2009-2013)」を閣議決定

柱1: グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

- 政府間対話等を通じたアジアにおける広域的な物流環境の改善
- 効率的でシームレスな物流網の構築
- 貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築
- セキュリティ確保と物流効率化の両立

柱2: 環境負荷の少ない物流の実現等

- 輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化
- 環状道路の整備、ITSの推進等の交通流対策
- 地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み
- 効率的な静脈物流の構築

柱3: 安全・確実な物流の確保等

- 利用運送事業者と実運送事業者の連携強化
- 大型トラックの車両安全対策、運行管理の徹底等
- 交通安全施設等の重点的整備
- 航行安全の推進や海賊行為への適切な対応
- 防災・減災対策、労働力の確保・育成

グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

- (1) **アジアにおける広域的な物流環境の改善**
 - ・ 内外を通じたシームレスな物流の確保
 - ・ 国際複合一貫輸送網の構築
- (2) **効率的でシームレスな物流網の構築**
 - ・ 港湾を核としたシームレス物流網の形成
 - ・ 基幹ネットワークの整備
 - ・ 鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上
 - ・ 内航海運・フェリーの競争力強化
 - ・ ロットの大きさに応じたコンテナ輸送の検討
 - ・ 物流資材の標準化
 - ・ ロジステイクス・ハブの形成
- (3) **貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築**
 - ・ 各種手続を含む簡易化・電子化の促進
 - ・ 各種情報の有効活用
 - ・ 物流に係る統計データの蓄積
- (4) **セキュリティ確保と物流効率化の両立**
 - ・ 航空輸送などの保安対策の徹底
 - ・ 各種情報連携基盤の構築
 - ・ グローバル・サプライチェーンを可視化する企業間情報連携基盤の構築

環境負荷の少ない物流の実現等

- (1) **輸送モードごとの総合的な対策**
 - ・ クールシッピングの推進
 - ・ トラック輸送の総合的な対策
 - ・ ITSの推進
 - ・ 低炭素型物流の実現に向けた道路整備
 - ・ 輸送モード間の公平な輸送条件の確保
 - ・ 次世代低公害車等の技術開発の実施
- (2) **モーダルシフトを含めた輸送の効率化**
 - ・ 荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善
 - ・ 積替拠点における物流の効率化
 - ・ 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷軽減に資する物流施設の整備
 - ・ 省エネ法の特定荷主及び特定運送事業者の支援並びに省エネスキームの活用等
 - ・ 資源ロスの少ない資材の普及
- (3) **低環境負荷の港湾・物流システムの構築**
- (4) **環境負荷低減に資する技術開発**
- (5) **都市内物流の効率化**
 - ・ 交通流対策の推進
 - ・ より良好な駐車秩序の確立
 - ・ 関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組みの促進
 - ・ 卸売市場施設の計画的な整備
- (6) **社会全体での物流の低炭素化の推進**
 - ・ 地域住民を含めた関係者との協働、消費者の理解の増進
 - ・ グリーン物流の国際的連携（日中韓等）
- (7) **効率的な静脈物流の構築**

安全・確実な物流の確保等

- (1) **安全・確実な物流の確保**
 - ・ 安全な輸送のための手配と実施の連携強化
 - ・ 道路交通の安全確保
 - ・ 主要な海上輸送路の安全確保
 - ・ 安定的な国際海上輸送の確保
 - ・ 国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保
 - ・ 安定的な物流の実現
 - ・ 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率化
 - ・ 安全で効率的な海上交通の実現
 - ・ 輸入に関する国際物流の安定的な供給と品質の向上
 - ・ 卸売市場におけるコールドチェーンシステムの整備
 - ・ 物流通システムの整備
 - ・ 産地から消費に至る安全・安心で効率的な水産物流通システムの整備
 - ・ 港湾施設の耐震強化の推進
 - ・ 災害に備えた適確な準備
- (2) **人材育成・確保と労働環境の整備**
- (3) **物流に係る取引の適正化**

- 国際物流についても低炭素社会づくりという関西の産業が進むべき方向と足並みを揃え、グリーン化に取り組むとともに、省エネ・環境関連を始めとする関西の産業競争力を支える取組が必要
- グリーンベイ・大阪湾の形成を目標に、各輸送モード及びモード間の取組についてさらに横断的に展開
- 現在の経済情勢による影響を最小限にとどめつつ、いち早く脱却するために、国際物流戦略チームを中心に、関西一丸となって取組のスピードを加速

1. グリーンベイ・大阪湾の形成に向けた取組

- 陸・海・空のシームレスな物流の推進
海上輸送と陸上輸送の連携等、複数のモードをシームレスに組合せた環境負荷低減に資する効率的な物流システムの構築
- 輸送モードのグリーン化
鉄道や船舶へのモーダルシフト、各輸送モードにおけるエネルギー消費効率の向上等、グリーン物流の推進
- 輸送機器のグリーン化
物流施設における荷役機械、船舶への陸上電力供給の推進及び貨物自動車等のハイブリッド化 等
- 自然エネルギーの活用
物流施設におけるソーラーパネルの活用、臨海部における風力発電機の整備 等
- 港湾地帯の機能再編による環境負荷の低減
新たなターミナルやアクセス整備にあわせて、周辺地域の再編整備を行い、物流車両の整流化や住環境の向上 等
- 環境ロードプライシング
住宅密集地の高速から非密集地の高速への大型車を誘導するための料金割引等の環境ロードプライシングの実施 等

2. 総合的な物流体系の構築に向けたハード整備

- スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化
- 船舶への陸上電力供給の推進
- 広域幹線道路(未着工区間)の推進
 - ・淀川左岸線延伸部
 - ・大阪湾岸道路西伸部
 - ・京奈和自動車道(大和北道路)
 - ・名神湾岸連絡線
 - ・新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT 等)
- 国際貨物ハブ空港としての基本条件整備

3. 物流改革のためのソフト施策の展開

- 阪神港のコンテナ物流総合的集中改革プログラムの推進
- 大阪湾諸港の共同ビジョンの策定・協働ポートセミナーの開催
- 港湾活動の事業継続計画(BCP)の策定
- 大阪湾ポータルサイトを活用した情報提供の強化
- フェリー及び内航船の航路維持のための支援策の検討
- 高速道路の料金引下げ
- 戦略的な航空ネットワークの形成
- 鉄道を活用した環境にやさしい物流の検討

大阪湾ベイエリアの活性化に向けた提言の全体像【大阪湾ベイエリア活性化方策検討委員会とりまとめ】

「環境と成長の連鎖」を軸に世界をリードするグリーンベイ・大阪湾 ～「パネルベイ」から「バッテリー・ソーラーベイ」そして「グリーンベイ」へ～

大阪湾ベイエリア活性化に向けた方向性と目指すべき姿
：グリーンベイ・大阪湾

[方向性]

「環境と成長の連鎖」を
軸に世界を
リードする
グリーンベイ・大阪湾

[目指すべき姿]

- (1)世界をリードする環境創造産業が集積・成長するエリア
- (2)環境面に優れた高機能空間が形成される先進的なエリア
- (3)高い国際競争力を持つ事業環境を備えたエリア
- (4)成長エンジンとなるコンバージェンス(融合)が強化されたエリア

グリーンベイ・大阪湾を実現するための方策

(1)環境創造産業育成のための
戦略的産業政策・立地政策

- ① 企業立地の促進に向けた支援策の検討
- ② 既存産業の再編・高度化に対する支援
- ③ 先端分野・環境・エネルギー分野の研究・技術開発などに対する支援
- ④ 高水準な大学・研究機関、産業基盤の集積・拠点形成

(2)世界的な環境先進
エリアの形成

- ① 世界的な太陽光発電等の自然エネルギーの活用
- ② 先導的・戦略的な温室効果ガス削減への取り組み
- ③ 既存産業・コンビナートの構造改革のための支援
- ④ 魅力的な生活環境の形成

(3)国際競争力強化のための社会基盤
の拡充とサービス水準の向上

- ① ロバスト(強靱)ネットワークの構築と安全安心な地域づくり
- ② 陸海空におけるシームレスな物流体系の構築
- ③ 高機能付加価値型物流・産業拠点の形成
- ④ 新たな立地を可能とする効率的な用地提供

- ①企業間を越えたコンバージェンス(融合) ②自治体間を越えたコンバージェンス(融合) ③時空間を越えたコンバージェンス(融合)
- (4)コンバージェンス(融合)の強化・促進



省CO₂に関する国際的な取組 その1

交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣宣言

国土交通省が主催する「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」が15～16日に都内で開催され、30の国・機関が出席した。世界のCO₂排出量の23%（2006年）を占める交通分野からの温室効果ガス（GHG）、大気汚染物質排出の問題を議論し、その対策を先進国、途上国の立場の違いを超えて検討。国連気候変動枠組条約（UNFCCC）は今年12月の第15回締約国会議（COP15）でポスト今日と議定書の枠組みを検討し、合意を得る予定だが、国際海運・国際航空の対策はIMO（国際海事機関）、ICAO（国際民間航空機関）で検討されている。大臣会合はこの検討を促した。

<大臣宣言＝国際海運・国際航空関係>（抜粋）

国際航空、国際海運分野のグローバルな性質や、世界の経済成長と持続可能な開発にとっての両分野の重要性を認識するとともに、気候変動にかかる課題の深刻さを考慮しつつ両分野からの排出に対処する必要性を認識する。われわれは、航空・海運問題を管轄する国連機関であるICAOおよびIMOの重要な役割を認識し、両機関が、それぞれ国際航空および国際海運からの温室効果ガス排出に対処するためのグローバルに効果的な施策策定をリードし続けることを奨励する。また、われわれは、両分野からの排出に適切に対処するための行動枠組み作りを進めるため、ICAOおよびIMOを通じて共同で取り組んでいく。

出展：海事プレス H21. 1. 23

省CO₂に関する国際的な取組 その2

国際海事機関(IMO)第59回海洋環境保護委員会(MEPC59)の開催結果

平成21年7月21日

概要

1. 温室効果ガス(GHG)関係

- ・船舶からのGHG排出削減のため、新造船の燃費性能をインデックス化する「エネルギー効率設計指標(EEDI)ガイドライン」、既存船の効率的な運航を促す「船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)ガイダンス」等に合意。(現時点では非強制、強制化は来年3月の次回会合で審議)
- ・燃料油課金・排出量取引等の経済的手法について、2011年までの作業計画に合意。

2. シップリサイクル(船舶の解撤)

- ・2009年5月に採択されたシップリサイクル香港条約の実施に必要な「有害物質インベントリ作成ガイドライン」(解撤時の環境汚染、労働災害防止のため、搭載される有害物質を船舶毎にリスト化する)を採択。

3. バラスト水管理規制条約関係

- ・(株)日立プラントテクノロジーが開発したバラスト水処理装置「Clear Ballast」が最終承認を取得。

4. ECA(NO_x、SO_x、PM放出規制海域)

- ・米国、カナダの沿岸200海里を、NO_x排出量及び使用燃料油の硫黄分を厳しく規制する海域として指定するMARPOL条約附属書6)の改正案を承認。同改正案は、来年3月のMEPC60で採択予定。

省CO₂に関する国際的な取組 その3

自動車船 CO₂排出 最大5割減 ～商船三井開発へ 太陽光パネル搭載～

商船三井は10日、航行中に二酸化炭素(CO₂)の排出を最大で5割削減する次世代自動車船「ISHIN-I」を開発すると発表した。大容量の太陽光パネルや蓄電池を導入する。港内航行や荷役中には排ガスを出さないゼロエミッションを実現する。

太陽光パネルや蓄電池メーカーなどと共同で開発する方針。第一号船を2014年をメドに完成させ、順次フェリー船やバラ積み船、コンテナ船などに広げる計画だ。

(略)

出展:日本経済新聞 H21. 9. 11

日本郵船 近未来の省エネ船 初公開 ～8000TEU型想定 CO₂7割削減～

日本郵船は16日、近未来の環境対応船「NYK スーパーエコシップ2030」の模型と映像を始めて公開した。理論的には実用化可能だが、まだ船舶用に商業化されていない省エネ・低環境負荷技術を盛り込んだもので、2030年を目標に定めたコンセプトシップとして、同社の技術開発のロードマップに位置づける。

(略)

このほか、船体の摩擦抵抗の削減や軽量化と合わせ在来線に比較してTEUマイルあたりの二酸化炭素(CO₂)排出量を69%削減できるという。

同日会見した工藤泰三社長は、開発の目的について、「環境にやさしい船の形を通じて、未来の荷役システムや海上交通インフラのあり方を考えること」などを挙げた。

出展:日本海事新聞 H21. 4. 17

省CO₂に関する国際的な取組 その4

LB港で陸電供給 ～川崎汽船、環境負荷低減へ～

川崎汽船は環境規制の厳しい米国のロングビーチ港で、環境負荷低減に向けた取り組みを加速している。昨年1月から、100%出資の米国コンテナターミナル運営会社ITSが動向で着岸中の本船に陸側から電力を供給する施設(コールド・アイアニング)を本格稼働させた。アジアー北米西岸航路で運航するPSW1に投入する5500TEU型船5隻に受電設備を搭載し、ITSに着岸中は本船ディーゼル発電機を止めて陸上電源を使用する。荷役中の本船発電機からのガス排出量を事実上ゼロとすることで二酸化炭素やNO_x、SO_x、PM(微粒子状物質)を削減し、周辺地域への環境保全を図る。

(略)

陸側からの電力供給以外にも、川崎汽船はロングビーチ港で様々な環境汚染防止に向けた対応に取り組んでいる。今年4月、同社はロングビーチ港湾局から「グリーンフラッグ」の表彰を受けた。同省の表彰は今年が4年目で、同社の受賞は4年連続となる。「グリーンフラッグ」は、船舶からの排気ガス抑制を目的とした指定沿岸海域での減速航行運動において、2008年の1年間にわたり順守率の高かった船社を発表したもので、同社は年間入出港延べ隻数321隻のうち、317隻が減速航行を実行、達成率98.8%を記録。1年間に船を延べ250隻以上寄港させている船社(旅客は除く)の中ではトップの成績を上げ、08年でCO₂排出量を約3800トン削減した。

川汽グループでは独自の取り組みのほか、世界各地各港の環境保全への取り組みにも積極的に参画し、地球環境の保護に貢献していく方針を表明している。

出展: 日刊 CARGO H21. 5. 8

省CO₂に関する国際的な取組 その5

18日からトラック課徴金徴収 ～旧機種代替財源に LA・LB港～

米国西岸のロサンゼルス・ロングビーチ(LA・LB)港は18日から、大気汚染対策「クリーントラックスプログラム」(CTP)の一環として予定されていたクリーントラックフィーを導入する。貨物所有者に対して同港への搬出時に徴収する。徴収に際して電子ゲートシステムも稼動を始める。

課徴額は20フィートコンテナあたり35ドル、40フィートコンテナ同70ドルで、港湾から貨物を搬出入する際に貨物所有者に請求される。徴収はターミナルオペレーターが行い、鉄道移動分には課長されない。

(略)

2006年に始まった「クリーン・エア・アクション・プラン」は、主に大気汚染の原因となる老朽トラックの置き換え、入港船舶のスピード抑制と環境負荷の低い燃油使用、港湾の環境対策で構成し、5カ年計画で改善を進める。

その一環のCTPでは、1万7000台の老朽トラックを低環境負荷のものに置き換える。10年1月に1994年以前製造分のトラックの使用を禁止、12年1月には07年環境基準対応のトラックだけの通行とする。

(略)

出展:日本海事新聞 H21. 2. 13

「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申(抄)

平成21年3月25日 交通政策審議会

4. 緩和策に関する具体的施策

(4) 臨海部の産業間の連携等の推進

① 産業界における地球温暖化対策との連携

臨海部にはコンビナートや発電所、製鉄所などによる産業活動が展開されている。

また、産業界においては業種別に温室効果ガス排出削減に関する具体的な数値目標や講ずるべき対策を「自主行動計画」として自ら定め、計画達成に向けた取り組みが進められている。臨海部における立地企業や複数の立地企業が連携して取り組む対策については、空間としての港湾から排出される温室効果ガスの排出削減に結びつくものであり、港湾行政としても連携していくことが重要である。

このため、国及び港湾管理者を中心に、運送事業者や臨海部に立地する企業等からなる温室効果ガス排出削減に向けた協議会の設置など推進体制を整え、多様な主体が連携し相互のノウハウの共有等を行うことが重要である。

② 技術の普及や技術開発等の取り組みへの協力

臨海部の立地企業においては、自社内の廃熱により省エネルギー化が進められているほか、石油コンビナートなどでは、複数の企業間での未利用エネルギーの利用が進められている。

また、臨海部には我が国の産業が多く集積しており、これらの企業も参画して、排出されたCO₂を大気中に出さずに地中等に埋め戻すCCS(Carbon Dioxide Capture and Storage: 二酸化炭素回収貯留)の技術開発が進められている。

更に、温室効果ガス排出削減に関しては、今後も革新的な技術開発が進められることも想定される。

このような臨海部で進められる民間企業等の取り組みに対して、協力や支援を行うことが重要である。

「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申(抄)

平成21年3月25日 交通政策審議会

(5) 港湾管理者を中心とする総合的な温室効果ガス排出削減計画策定の推進

港湾は海運・鉄道・道路の結節点であるとともに、その周辺での産業活動に起因して温室効果ガスが排出されており、港湾行政が各主体と連携することにより、温室効果ガスの効率的な排出削減を進めることが可能である。

そのため、港湾の計画、整備、管理運営、利用それぞれの段階において、低環境負荷の物流システムの構築や、省エネルギー技術等の導入により、港湾とその周辺地域から排出される温室効果ガスを低減する“低炭素港湾づくり”の推進に向けた取り組みが着実に進められるよう、港湾管理者を中心とする総合的な温室効果ガス排出削減計画の策定や、計画に基づく具体的な行動を促していくことが重要である。

排出削減計画の策定を図る上では、各港湾において、港湾活動に伴って排出される温室効果ガスの排出原因ごとの定量化を行うとともに、対策の内容に応じどの程度の温室効果ガスの排出削減が図られるか適確に把握できる体制を整えることが必要である。また、計画を推進するためには、対策を講じた際の経済合理性への配慮も重要である。

このため、国は、港湾における温室効果ガスの排出状況や対策を講じた際の排出削減効果及び費用に関する分析ツールの提供を率先して行うとともに、国内外の港湾における先駆的な取り組み事例に関する調査の実施や情報共有の促進等、所要の環境整備を図る必要がある。

また、温室効果ガスの大幅な排出削減に向けて排出削減計画を推進するため、高い目標を掲げて先駆的な取り組みにチャレンジする“低炭素モデル港湾”の実現に向けて、港湾管理者等と連携した取り組みを進める必要がある。その際、排出削減に取り組んだ港湾に対し努力に見合った評価が得られるよう配慮することが必要である。

港湾地域からのCO₂排出(東京港における排出量の概算)

港湾を利用した物流に伴う温室効果ガスの排出は、**停泊中船舶からの排出**、**港湾活動に伴う排出**、**背後輸送に伴う排出**、**臨海部の産業や都市活動に伴う排出**に分類される。

