

(別紙2) 実証実験の結果・評価概要

各申請者からの結果報告に基づき作成

実験名称及び実験計画の概要	計画			実績			対計画比		計画・実績差異の理由	今後の見通し・計画達成のための改善策	CO2総削減量以外の主な効果
	輸送量 (t)	CO2総削減量 (t-CO2)	単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)	輸送量 (t)	CO2総削減量 (t-CO2)	単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)	輸送量 (%)	CO2総削減量・単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)			
【 エコシップを活用したモーダルシフト実証実験 (株)愛徳他2社】 既存船舶のエコシップ化ならびに化学薬品のトラック輸送から海運へのモーダルシフトを行う(徳山～名古屋)。	14,040	19,470	1,947						認定の取消し		
【 シュレッダーダスト輸送 海運活用実証実験 (商船三井フェリー(株)他3社)】 シュレッダーダスト(廃家電・自動車を粉砕した産業廃棄物)を長距離フェリーにより海上輸送する(東京～苫小牧)。	31,200	20,603	687						実験準備中		
【 電車型コンテナ列車による東京・大阪間鉄道活用実証実験 (日本貨物鉄道(株)他2社)】 高速の電車型特急コンテナ列車「スーパーレールカーゴ」を開発・導入し、特種貨物を鉄道にモーダルシフトする(東京～大阪)。	179,200	68,373	684						実験準備中		
【 大阪 - 名古屋・神戸間海上コンテナ輸送実証実験 (井本商運(株)他1社)】 空コンテナのトラック輸送を内航船による海上輸送へ転換する(大阪～名古屋・神戸)。	30,000	2,286	572	18,000	1,695	424	60%	74%	情報システムの構築等で12月よりの開始となった。(別途月当たり輸送量も計画比減少している)	削減量は、計画を下回っているが、今後輸送品目及び輸送ルートを広げる事により計画と同程度の輸送量を達成するとともに、コンテナサイズについても20FTを加え、二酸化炭素削減に努める。	騒音抑制 道路混雑緩和 大阪及び神戸のコンテナターミナルの効率向上に効果があり、トラクター待機待ち減少に貢献した。 コストダウン 内航船1隻あたりの輸送量を50本、90本と集約してコストダウンをはかった。 輸送効率の向上 物流業者より事前に配船計画を荷主に流すことにより、コンテナの輸送単位をまとめて運ぶ事が可能となった。
【 31tコンテナによる特種貨物拠点間輸送モーダルシフト(日本貨物鉄道(株)北海道支社他1社)】 特種貨物のトラック輸送(小樽～船橋、苫小牧～八戸のみフェリー利用)を鉄道輸送(札幌貨物ターミナル駅～隅田川駅)へ転換する。	6,631	1,532	572	5,019	1,159	433	76%	76%	* 景気低迷による荷主の取扱量の減少 * 中継貨物の輸送ルート変更により、計画ルートで取扱う貨物量が減少	* 3054列車隅田川駅到着時刻の速達化 現行、隅田川駅到着16時15分を更に早めるべく、平成15年10月に予定されているタイヤ改正検討事項に盛り込む。 * 3054列車遅延時分の抑制 実証実験を通して、3054列車が輸送障害により遅延時分が増延し、船橋支店での中継時間間に合わないケースが発生したため、遅延が発生した場合の優先運転に努め、遅延時分の抑制を図る。	コストダウン これまで運行していた自社の有効活用により、相対的には輸送コスト削減に繋がった。
【 九州/関東間モーダルシフト実証実験 (オーシャン東九フェリー(株)他2社)】 繊維原料などのトラック輸送をフェリーによる海上輸送へモーダルシフトする(関東各地～九州各地)。	21,600	13,873	549	20,720	13,306	527	96%	96%	期間中、正月休みによる出荷調整があった為、輸送量がやや減少した。	* 当初計画の目標達成 * 本実証実験における広報を通じて、本実証実験に関心を示す荷主企業を募り、取扱貨物量の拡大を図っていく。	騒音抑制 大気汚染緩和 総走行台キロは ・従来輸送方式 5,180ト×10:車×1,530km=792,540台km ・実証実験実施 5,180ト×20:車×300km=77,700台km となり、10.2%相当が抑制された。 輸送効率の向上 営業用普通トラック(10:車)を20:トレーラーに転換したことにより、輸送頻度は1/2になり当初の目的を達成した。

実績は、平成14年度における数値を実証実験期間あたりに換算して算出しています。

(別紙2) 実証実験の結果・評価概要

各申請者からの結果報告に基づき作成

実験名称及び実験計画の概要	計画			実績			対計画比		計画・実績差異の理由	今後の見通し・計画達成のための改善策	CO2総削減量以外の主な効果
	輸送量 (t)	CO2総削減量 (t-CO2)	単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)	輸送量 (t)	CO2総削減量 (t-CO2)	単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)	輸送量 (%)	CO2総削減量・単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)			
<p>【株式会社神戸製鋼所加古川製鉄所から中部地区向け鉄板(厚板)輸送の船舶活用実証実験(神戸製鋼所他2社)】</p> <p>鉄板(厚板)のトレーラー輸送を海上輸送へ転換する(関西～中部)。端末部分は専用トレーラーを導入する。</p>	40,800	4,801	512	12,384	1,606	171	30%	33%	<p>*当初計画量に比べ輸送総量が約2割減った。 *昨年2度にわたる出荷工場(加古川製鉄所)の停電トラブルにより、納期遅れが発生し、海上への切替分をトラック輸送せざるを得なかった。 *荷主販売部門からの納入指示に対し、輸送部門がバラバラに出荷指示を行っており、全体をコントロールする仕組みになっていなかった。 (なお、貨物が計画内ルート実績貨物量の約5割相当分が、別途計画外のルートでモダリティされている)</p>	<p>*輸送便の決定方法の改善 出荷指示は荷主販売部門が輸送便、荷受主到着日を指示してくれるが、今後は荷受主到着日のみを指示し、輸送便は物流部門で決定する仕組みに変更を検討。 *組織および仕組みの見直し 輸送便を決定するために必要な情報把握の改善(システム化含め)および組織について検討を行う。</p>	<p>騒音抑制 大気汚染緩和 トラック総輸送量が減少したことにより、道路での騒音抑制・渋滞緩和効果があった。</p>
<p>【ヤマト運輸宅急便・関西北海道間フェリー活用実証実験(マリネックス他4社)】</p> <p>特積貨物(宅急便)をトラック輸送(大阪～千歳、青函フェリー利用)をフェリーによる海上輸送へ転換する(敦賀～苫小牧)。また10tトラックから20tトレーラーへの車両大型化を図る。</p>	31,200	30,527	395						<p>認定の取消し</p>		
<p>【鍋島～東京ターミナル間定温物流ラインの新設(日本運運(株)佐賀支店他2社)】</p> <p>往路は定温コンテナ(30ft)を利用し冷凍食品・青果物を、復路は工業製品をトラック輸送から鉄道輸送(鍋島、福岡ターミナル駅～東京ターミナル駅)へ転換する。</p>	15,600	15,598	-						<p>実験準備中</p>		
<p>【大内新興化学(株)東北 関西・四国・九州間鉄道活用実証実験(株日輪他2社)】</p> <p>化学薬品のトラック輸送を鉄道輸送(郡山ターミナル駅～関西・四国・九州地区貨物駅)へ転換する。復路は空コンテナを回送する。</p>	1,320	1,966	-						<p>実験準備中</p>		
<p>【専用鉄道の活用による国際海上コンテナの鉄道輸送(日明コンテナ埠頭(株)他3社)】</p> <p>化学薬品のトラック輸送を三井化学の専用線を活用し、コキ200形式車両による鉄道輸送(大牟田工場～北九州貨物ターミナル駅)へ転換する。</p>	74,880	7,949	-	58,656	6,226	注(参考)169	78%	78%	<p>需要減による輸送量の減少</p>	<p>輸送数量の増加計画</p>	<p>環境対策、利便性、安全性、規則遵守性、採算性、費用負担 ・専用鉄道の有効活用 ・鉄道へのシフトによる交通渋滞の減少 ・鉄道利用による生産から輸送への効率化 ・輸送コストの大幅削減 採算性、効率化 鉄道利用による生産から輸送への効率かとそれによる輸送コストの大幅削減が計画比78%の水準で達成された。</p>

注:補助対象外事業であり、実際には補助金交付は行われないが、仮に申請どおりの補助金交付があると仮定した場合の単位補助金あたりのCO2排出量削減効果を計算。

実績は、平成14年度における数値を実証実験期間あたりに換算して算出しています。

(別紙2) 実証実験の結果・評価概要

各申請者からの結果報告に基づき作成

実験名称及び実験計画の概要	計画			実績			対計画比		計画・実績差異の理由	今後の見通し・計画達成のための改善策	CO2総削減量以外の主な効果
	輸送量 (t)	CO2総削減量 (t-CO2)	単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)	輸送量 (t)	CO2総削減量 (t-CO2)	単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)	輸送量 (%)	CO2総削減量・単位補助金あたり削減効果 (t-CO2/百万円)			
【 山形～札幌間JR31フィート冷凍コンテナ活用実証実験(日本通運(株)山形支店他2社)】 冷凍食品のトラック輸送(山形～札幌、青函フェリー利用)を31t冷凍コンテナによる鉄道輸送(宮城野駅～札幌貨物ターミナル駅)へ転換する。	960	455	-						実験準備中		
【 中部・東北間フェリー利用によるモーダルシフト実証実験(太平洋フェリー(株)他3社)】 機械部品のトラック輸送をフェリーによる海上輸送へ転換する(中部～東北)。復路は専用パレットの回送。	6,000	613	-	3,000	303	注(参考)54	50%	49%	当初の計画より海上輸送へシフトされる量が減少したため。	今後も増減なく現状通りの輸送となる予定。	効率性、利便性 輸送単位を大型化することで配送計画を見直し、輸送頻度を抑制し、輸送の効率向上を図るという目標がほぼ達成された。また無人化航走により省力化が進んだ。 大気汚染抑制 目標の約半分を削減できたと推定。
【 新潟～関西・九州間鉄道活用、及び新潟～関東・中部間幹線大型車両活用並びに集荷業務の大型車両活用実証実験(新潟輸送(株)他4社)】 商品集荷(3つの生産工場 出荷センター)におけるトラック輸送からトレーラー輸送への転換等による積載効率改善ならびに幹線輸送(出荷センター 全国各地)におけるトラックの大型化(2t・4t)等による積載効率改善と鉄道輸送への転換を行う。	432,540	8,875	-	426,195	8,577	注(参考)104	99%	97%	*実施期間の荷主企業の売上が前年対比増加し、その結果販売量は104.25%UPの14,228千容積となった。(ただし、一部計画対象ルート以外のルートで取り扱われたため計画対象ルートの輸送量は微減) *また、トラックによる幹線輸送については計画から大きく未達である。	*トラックによる幹線輸送について荷主と協議・調整し、14t車の台当り積載量を2,500容積に増やし、使用台数の低減を促進する。 *関西向けの鉄道コンテナ輸送の増送及び中国四国向けへの輸送についてもモーダルシフトを拡大する。 *期間中4t車両による輸送があり、今後も一部ありと見込まれるが低減努力を行う。	効率化 トラック台数の低減により輸送効率の向上が図られた。

注:補助対象外事業であり、実際には補助金交付は行われませんが、仮に申請どおりの補助金交付があると仮定した場合の単位補助金あたりのCO2排出量削減効果を計算。

実績は、平成14年度における数値を実証実験期間あたりに換算して算出しています。