

平成14年度認定分

番号	実験名	荷主等	物流事業者	物流対策	計画(1年あたり)		実績(1年あたり)		達成率	計画と実績が異なる要因	改善策・今後の見通し	報告対象期間
					輸送量(㌧)	CO2削減量(t-CO2)	輸送量(㌧)	CO2削減量(t-CO2)				
4	大阪一名古屋・神戸間海上コンテナ輸送実証実験	(株)MOL JAPAN	井本商運(株)	海運	24,000	457	13,656	365	79.8%	計画ルートで取り扱う貨物量が減少	実証実験の計画では削減量は下回っているが、独自に別途輸送品目及び輸送ルートを広げており、合計では計画量を上回る実績となっている。	H15.2～H16.1 (2ヶ月)
5	31ftコンテナによる特積貨物拠点間輸送モータリシフト	北海道西濃運輸(株)	日本貨物鉄道(株)北海道支社	鉄道	6,631	772	4,926	573	74.3%	景気低迷に伴う貨物取扱量の減少など	当実証実験開始後に他のルートについても鉄道への転換を相次いで開始している。	H15.2～H16.1 (2ヶ月)
6	九州／関東間モータリシフト実証実験	大日運輸(株)	オーシャン東九フェリー(株) 大日運輸(株) 関光汽船(株) 日本興運(株)	海運	21,600	3,468	27,500	4,416	127.3%	大日運輸(株)のトラックも含めた輸送全体量はほぼ一定であるが、規制等の改定による諸規制 (スビードリミッター装着義務、自動車NOxPM法等)から本実験対象である品目がシャーシによる海上輸送形態に集約されたことによる。	本実証実験は荷主メーカーの評価も高く今後も引き続き計画どおりの実証実験が行われていくと思われる。	H15.2～H16.1 (2ヶ月)
7	株式会社神戸製鉄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	(株)神戸製鋼	神鋼物流(株) 伊勢湾海運(株)	海運	40,800	960	20,696	529	55.1%	当ルートでの輸送量が当初の計画に比べて減少したため。	当実験区間については平成15年度と同程度で今後も推移する模様。 なお、新規に別途実施している、他ルートの増加分を加味すると、実績/計画は82%となる。))	H15.2～H16.1 (2ヶ月)
11	専用鉄道の活用による国際海上コンテナの鉄道輸送	三井化学(株)大牟田工場 北九州市港湾局	日本貨物鉄道(株)九州支店 日明コンテナ埠頭(株)	鉄道	74,880	1,590	51,072	1,085	68.2%	荷主の生産調整等により出荷量が減少したことによる。		H15.2～H16.1 (2ヶ月)
14	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	亀田製菓(株)	日本貨物鉄道(株) 濃飛倉庫運輸(株) 博多港運(株) 新潟輸送(株)	車両大型化 鉄道	432,540	2,219	350,919	1,072	48.3%	荷主の生産ライン見直しや工場の再配置等により、当ルートでの貨物量が減少したことなどによる。	1台あたりの積載量の増加を図る。 (関東圏)	H15.2～H16.1 (2ヶ月)

平成15年度認定分

番号	実験名	荷主等	物流事業者	物流対策	計画(1年あたり)		実績(1年あたり)		達成率	計画と実績が異なる要因	改善策・今後の見通し	報告対象期間
					輸送量(㌧)	CO2削減量(t-CO2)	輸送量(㌧)	CO2削減量(t-CO2)				
5	関東・東海～九州間鉄道幹線輸送ネットワーク構築によるモーダルシフト	日産自動車(株)	日本通運(株) 日本貨物鉄道(株)	鉄道	33,480	1,919	35,940	2,003	104.4%		今後も予定通りの貨物が出荷される見込み	H15.11～H16.1 ㉔ヶ月)
6	31フィートコンテナ改良による東京～大阪間モーダルシフト拡大実証実験	キヤノン(株)	日本通運(株) 日本貨物鉄道(株)関東支社	鉄道	7,100	556	3,440	270	48.4%	実験開始当初の11月～12月は通行規制等の関係から計画通りの輸送ができなかったため。	1月の本格稼動以降計画通りに進んでいる。	H15.11～H16.1 ㉔ヶ月)
7	(株)ニチレイ 関東～九州間鉄道活用実証実験	(株)ニチレイ	(株)ロジスティクス・プランナー 日本通運(株) 日本貨物鉄道(株)関東支社 日本石油輸送(株)	鉄道	2,880	485	1,980	363	74.7%	トラックからの転換初期の出荷調整に伴う出荷減のため。	2月以降増送傾向にある。	H15.12～H16.1 ㉔ヶ月)
8	味の素(株) 関東～関西・九州間の鉄道活用実験	味の素(株)	味の素物流(株) 全国通運(株) 日本貨物鉄道(株) 日本石油輸送(株)	鉄道	13,000	1,627	9,720	1,263	77.6%	需要変動による貨物量減もしくは増		H15.9～H16.1 5ヶ月)
9	ハウス食品(株)及びヤマト運輸(株)宅急便関東～九州間鉄道活用実証実験	ハウス食品(株) ヤマト運輸(株)	ハウス物流サービス(株) ヤマト運輸(株) 日本貨物鉄道(株) 日本石油輸送(株)	鉄道	6,000	1,122	4,900	916	81.7%	九州→関東：需要変動による貨物量減 関東→九州：九州→関東間の貨物量が減少したことに伴い、宅急便貨物での折り返し使用を見合わせた為		H15.11～H16.1 ㉔ヶ月)
12	敦賀港北陸～苫小牧北海道間フェリー活用実証実験	日産化学工業(株) 北海道日産化学(株)	日産物流(株) 函館運送(株)	フェリー	864	16	1,614	30	186.8%	販売好調により、計画値を上回ったため	平成16年1月の「危険物船舶運送及び貯蔵規則」の一部改定により、17年1月以降乗船できない可能性あり。現在の暫定特例措置の継続が必要。	H15.9～H16.1 4.5ヶ月)
15	愛知県東海市～新潟間の鋼材トラック輸送を鉄道輸送にするための実証実験	大同特殊鋼(株)	日本貨物鉄道(株)東海支社 名古屋臨海鉄道(株) 名古屋臨海海運(株) 知多通運(株) 中越通運(株)	鉄道	36,000	4,765	27,120	3,589	75.3%	急送品の取扱いについて着ユーザーとの調整が不充分であり、実証実験スタートの2ヶ月間は、急送品をトラック輸送対応したことなど。	その後は急送品についても鉄道輸送での対応を増やしている。	H15.10～H16.1 4ヶ月)
17	ダイキン工業(株)空調機器31Fコンテナによる関西～関東間鉄道活用実証実験	ダイキン工業(株)	日本貨物鉄道(株)関西支社 センコー(株)	鉄道	4,000	307	4,000	303	98.8%		輸送障害等もなく順調な輸送が行われている。	H15.12～H16.1 ㉔ヶ月)
18	ユニット方式による姫路(広畑)～大阪間海上輸送切替え実証実験	新日本製鐵(株)	日鐵物流(株)	フェリー	86,521	1,230	79,872	932	75.8%	大阪側の倉庫受け入れ体制の遅延により、海上輸送へのシフトが進まなかったこと。	その後倉庫の受け入れ態勢も整い、順調に運行できており、計画量は達成できる見込み。	H15.12～H16.1 ㉔ヶ月)
19	姫路(網干地区)/神戸フィーダー輸送実証実験	日触物流(株)	(株)浜田海陸 井本商運(株)	内航船	100,800	1,796	108,801	1,939	107.9%		今後も計画通りの輸送を継続する。更なる取扱量の増量を目指す。姫路木材港での背後地整備や機器稼働の限界をどうするかが今後の課題である。	H15.10～H16.1 4ヶ月)

20	岡山→関東および北海道 RORO船利用によるモーダルシフト実証実験	銘建工業(株)	日本通運(株)	フェリー	15,445	1,283	5,600	492	38.3%	開始当初はRORO船 2隻の内 1隻の輸送能力が小さかったため需要に対応できなかったこと、冬季は集成材需要の閑散期のため発送する貨物量全体が少なかったこと、冬季の北海道地区は積雪により輸送実績がないことなど。	その後新船を投入し輸送能力を確保した。また 3月頃からは建築資材の需要期に入るため、計画通りの貨物量が見込まれる。	H15.11～H16.1 〔3ヶ月〕
24	中越パルプ工業(株)板紙 12ftラッシングコンテナによる能町工場～関東間鉄道活用実証実験	中越パルプ工業(株)	中央通運(株) 日本貨物鉄道(株)関西支社	鉄道	9,000	627	7,720	538	85.8%	年末年始の需要減や積雪に伴う輸送量減による。	積雪による列車運休以外は順調に実施している。	H15.12～H16.1 〔1.5ヶ月〕
26	海上コンテナ輸送用治具 (ラックコンテナ)活用によるモーダルシフト実証実験	(株)日立物流	日本貨物鉄道(株) 全国通運(株) 栃南通運(株)	鉄道	9,600	1,590	2,520	426	26.8%	コンテナ積込作業習熟までのリスク分散として、実験開始当初はトラックも併用したため、鉄道での輸送量が少なくなっている。	その後は安定した輸送を行っており、徐々に計画量に近づく見込である。	H15.12末～H16.1 〔1ヶ月〕