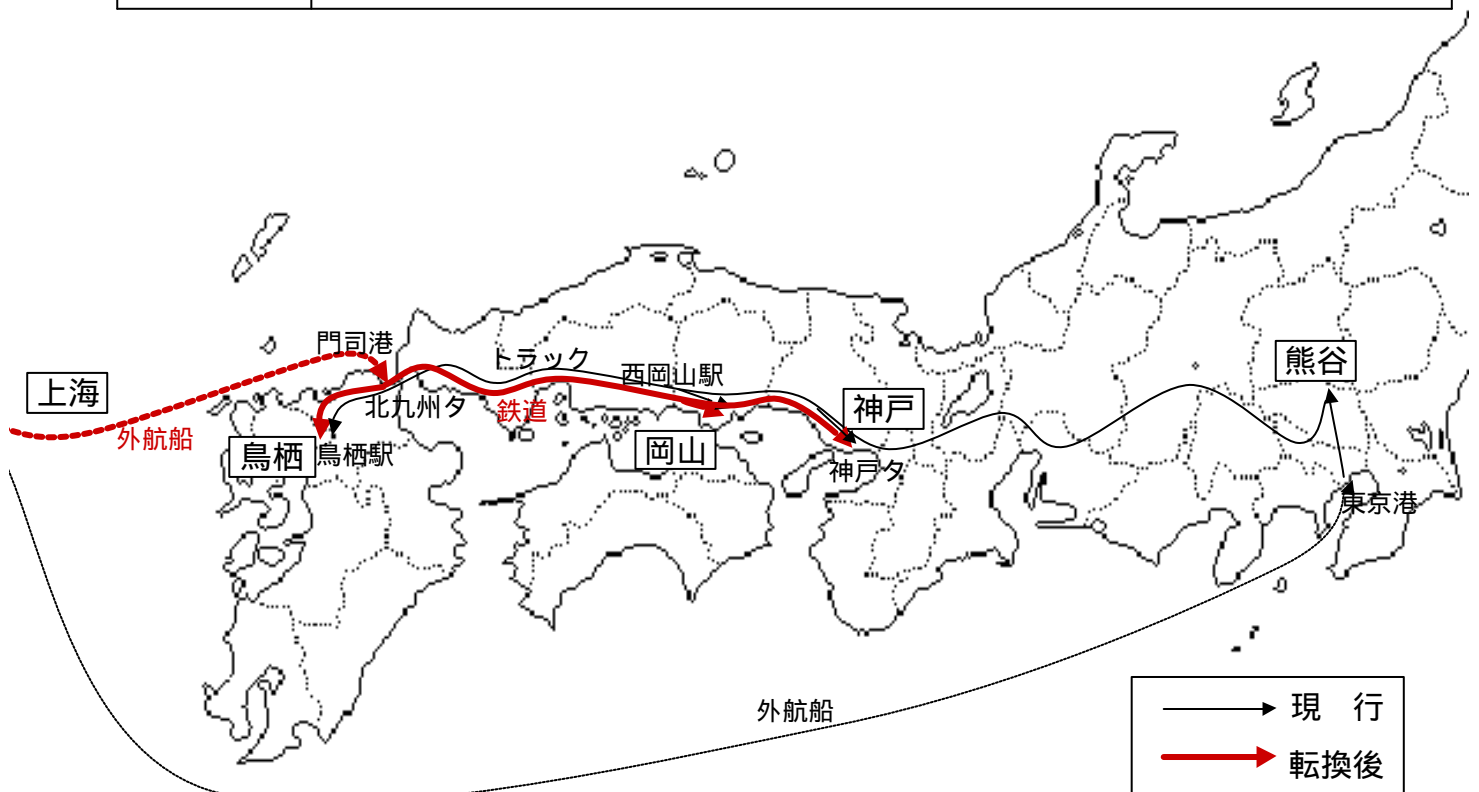
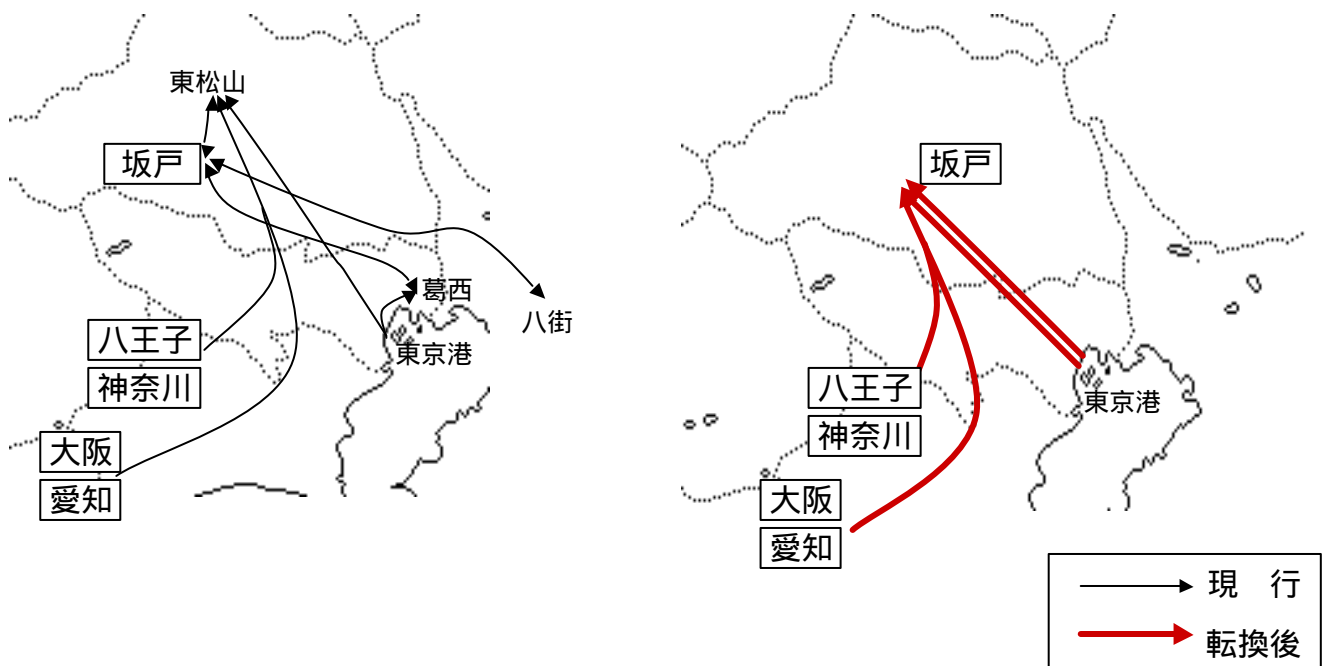


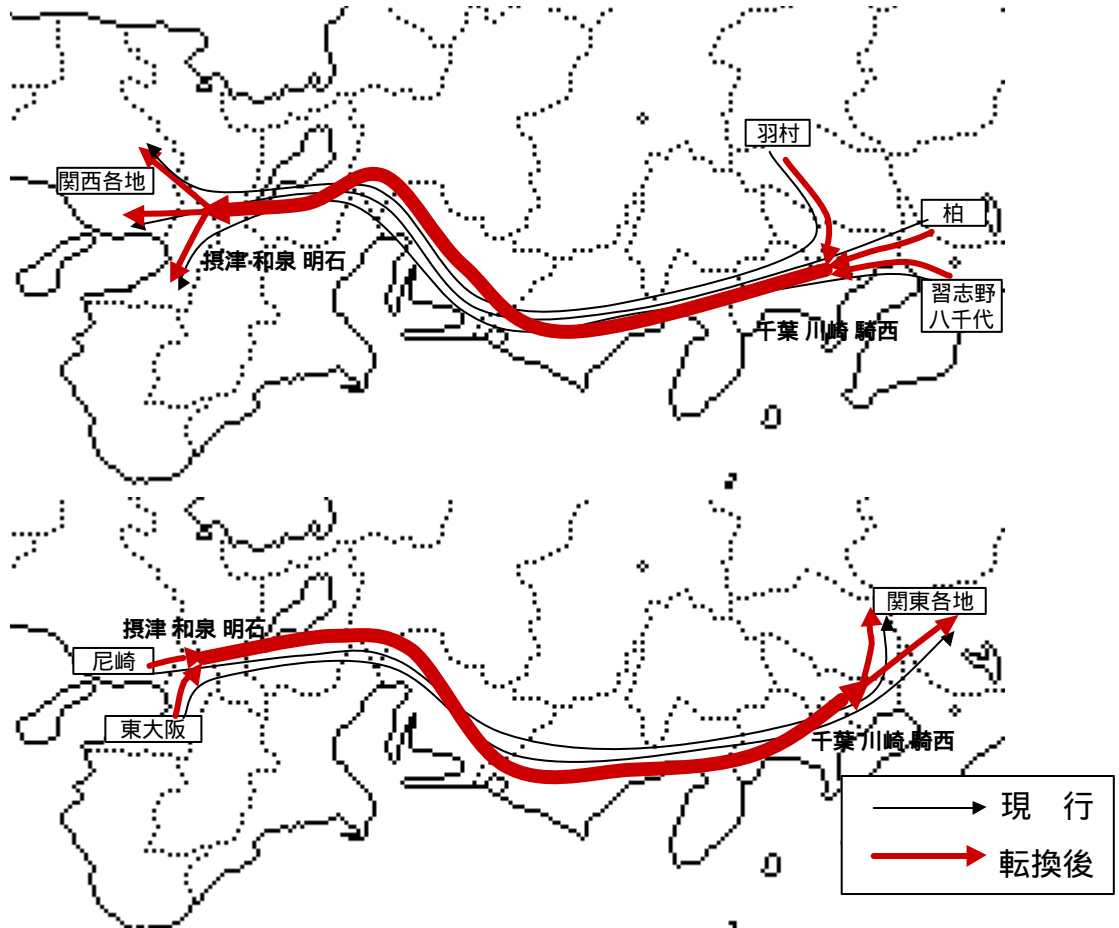
		トラック 鉄道		①				
実験名称	ラックコンテナによる12フィートコンテナ国際一貫輸送モデル実証実験							
実験概要	<ul style="list-style-type: none"> ・輸入貨物の陸揚げ港を変更し陸上輸送距離を削減 ・ラックコンテナを使用し、12ft J R コンテナによる海陸一貫輸送を実現 							
申請者	荷主等	三菱電機ホーム機器(株)		物流	三菱電機(株) 全国通運(株) 三菱電機ロジスティクス(株) 日本貨物鉄道(株) 濃飛倉庫運輸(株)			
実験期間	H16年7月末～H17年7月末(1年間)							
輸送経路	現行	上海(船) 東京港(トラック) 熊谷(トラック) 神戸、岡山、鳥栖						
	転換後	上海(船) 門司港(トラック) 北九州タ(鉄道) 神戸タ(トラック) 神戸、岡山、鳥栖						
貨物	品目	輸入家庭電器製品		貨物量	神戸行き：120トン 岡山行き：120トン 鳥栖行き：120トン			
C02排出量	現行	65.9 t-C02/年	転換後	4.6 t-C02/年	削減量	61.3 t-C02/年	削減率	93.3%
補助金申請額	1,070,626円							
施策効果	57.3t-C02/百万円・年							
備考								



				トラック経路短縮		2	
実験名称	物流拠点集約による幹線輸送距離の短縮実験						
実験概要	・物流拠点を集約し、トラック走行距離の短縮によりCO2排出量を削減						
申請者	荷主等	明治製菓(株) (株)バンダイロジパル	物流	川崎陸送(株)			
実験期間	H16年8月～H17年7月(1年間)						
輸送経路	現行	東京港(トラック) 葛西(トラック) 坂戸[工場] 坂戸[工場](トラック) 八街[倉庫] 大阪、愛知、八王子、神奈川(トラック) 東松山(トラック) 坂戸[工場] 東京港(トラック) 東松山[倉庫](トラック) 坂戸[工場]					
	転換後	東京港(トラック) 坂戸[物流拠点](トラック) 坂戸[工場] 坂戸[工場](トラック) 坂戸[物流拠点](トラック) 坂戸[工場] 大阪、愛知、東京、神奈川(トラック) 坂戸[物流拠点](トラック) 坂戸[工場] 東京港(トラック) 坂戸[物流拠点](トラック) 坂戸[工場]					
貨物	品目	菓子原材料 菓子 包装材料		貨物量	117,863トン		
CO2排出量	現行	991.8 t-CO2/年	転換後	648.5 t-CO2/年	削減量	343.4 t-CO2/年	削減率 34.6%
補助金申請額	3,890,000円						
施策効果	88.3t-CO2/百万円・年						
備考							



				トラック共同輸送化				3	
実験名称	「ラック」を使用した関東・関西間でのトラック輸送効率化実証実験								
実験概要	<ul style="list-style-type: none"> 東京～大阪間の4t車による個別輸送を、15t車による共同輸送に転換 荷主ごとのラックに仕分け、荷物管理にはICタグの導入を検討 								
申請者	荷主等	日鐵住金溶接工業(株) 東邦シートフレーム(株) 三菱金属工業(株) 日亜鋼業(株) 日本製線(株)				物流	日鐵物流(株) トーエイ物流(株) (有)山城陸運		
実験期間	H16年10月～H17年9月(1年間)								
輸送経路	現行	習志野、柏、八千代、羽村 (トラック) 関西各地 尼崎、東大阪 (トラック) 関東各地							
	転換後	習志野、柏、八千代、羽村 (4tトラック) 物流拠点(千葉、駿西、川崎) (15tトラック) 物流拠点(摂津、和泉、明石) (4tトラック) 関西各地 尼崎、東大阪 (4tトラック) 物流拠点(摂津、和泉、明石) (15tトラック) 物流拠点(千葉、駿西、川崎) (4tトラック) 関東各地							
貨物	品目	鋼材の二次加工品				貨物量	関西行き：17,000トン 関東行き：17,000トン		
C02排出量	現行	3,638.4 t-C02/年	転換後	2,247.2 t-C02/年	削減量	1,391.2 t-C02/年	削減率	38.2%	
補助金申請額	14,333,333円								
施策効果	97.1 t-C02/百万円・年								
備考									



				トラック フェリー		4	
実験名称	ダイハツ車体(株)関西地区部品物流 関西中継基地(川西市)/中津工場(中津市)間フェリーによる海上輸送						
実験概要	<ul style="list-style-type: none"> 工場移転にあわせ、長距離トラック輸送をフェリー利用に転換 端末輸送を10t車から20tトレーラーに転換 						
申請者	荷主等	ダイハツ車体(株)			物流	(株)ダイヤモンドフェリー 青木運輸倉庫(株)	
実験期間	H16年11月～H17年10月(1年間)						
輸送経路	現行	川西(トラック) 前橋					
	転換後	川西(トラック) 六甲アイランド(フェリー) 西大分港(トラック) 中津					
貨物	品目	中津行き:自動車部品 川西行き:空トラック			貨物量	中津行き:48,792トン 川西行き:39,034トン	
C02排出量	現行	8,624.5 t-C02/年	転換後	2,868.7 t-C02/年	削減量	5,755.8 t-C02/年	削減率 66.7%
補助金申請額	58,333,333円						
施策効果	98.7 t-C02/百万円・年						
備考	往復						



				トラック		バージ船		5		
実験名称	宇部 - 大分特殊海上コンテナによるモーダルシフト実証実験									
実験概要	・ 台船を利用し、100km程度の短距離区間で海上輸送化									
申請者	荷主等	宇部マテリアル(株) 三井物産(株)大分支店			物流	矢野海運(株)				
実験期間	H16年10月 ~ H17年9月 (1年間)									
輸送経路	現行	山口県美祢 (トラック) 大分								
	転換後	山口県美祢 (トラック) 宇部港 (バージ船) 大分港 (トラック) 大分								
貨物	品目	生石灰			貨物量	13,000トン				
C02 排出量	現行	773.6 t-C02/年	転換後	245.3 t-C02/年	削減量	528.3 t-C02/年	削減率	68.3%		
補助金 申請額	5,500,000円									
施策効果	96.1 t-C02/百万円・年									
備考	復路は空回送									

