

1 地球温暖化対策の現状とグリーン物流総合プログラムの背景

< 温暖化対策の現状 >

1. 地球温暖化対策の現状は、民生・運輸分野が遅れており、今後重点的に取り組むことが必要。
2. 運輸分野については、現行対策を全て講じたとしても追加的に500万トンの対策が必要。

追加的対策は経済と環境が両立できる物流分野で重点的に対応

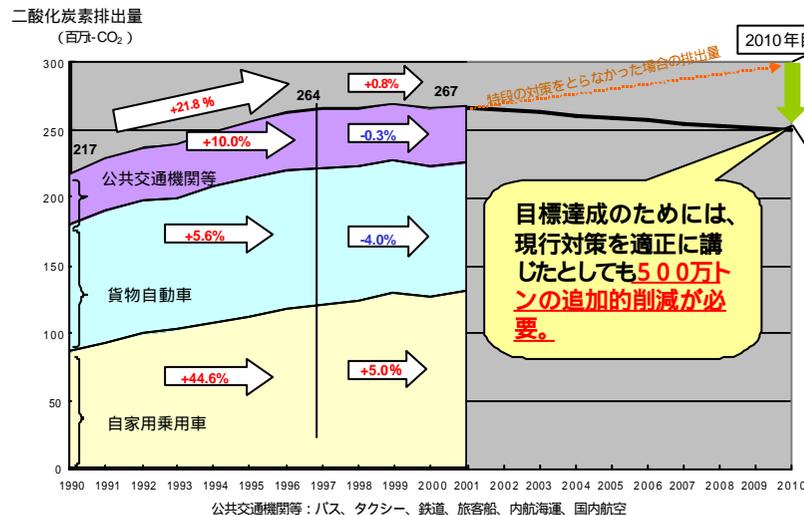
例えば荷主と物流事業者が連携すれば・・・

アウトソーシングにより営業用トラックの全国的比率が1%増えれば250万トンCO₂削減

3PLの導入により効率的な輸送・保管・荷捌き等が実施できればCO₂・コストとも2割程度削減

新たな目標 物流分野で約1400万トンのCO₂削減

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



物流のグリーン化 (約1400万トン)

【新たな対策】
荷主と物流事業者のパートナーシップによるCO₂排出削減への取組拡大

公共交通利用促進等 (約700万トン)
～都市鉄道等の整備推進等

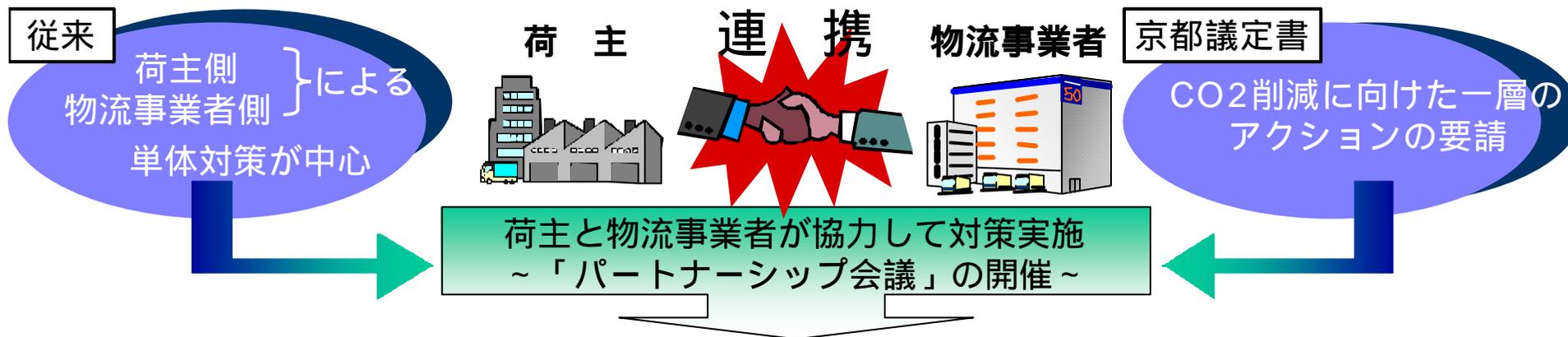
自動車交通対策 (約3000万トン)
～低公害車の開発普及等

その他国民運動等
～広報等による呼びかけ等

物流分野で重点的な取組み実施

2 グリーン物流総合プログラムの推進

物流システムのグリーン化に向けた荷主と物流事業者の協調、アクションの緊急実施
 荷主と物流事業者が協力するパートナーシップスキームの構築
 物流分野での約1,400万tのCO2削減(将来目標値に500万t乗せ)



荷主側の積極的な参加、裾野の拡大 プロジェクトメイク(CO2削減計画の策定) 関係省庁の連携支援



3 グリーン物流総合プログラム実現に向けた関連予算、税制の検討状況

予 算

～グリーン物流のコアとなるパートナーシップ・メカニズムの推進～

荷主・物流事業者の協働、評価指標策定

パートナーシップ会議（仮称）の開催

荷主と物流事業者が協働してCO₂削減に取り組むパートナーシップ確立のための場として、「パートナーシップ会議」を産業界とも広く連携して開催。

CO₂削減効果把握のための評価指標策定

荷主や物流事業者がそれぞれ容易にCO₂削減効果及びその帰属を算定できる評価指標を策定。

要求額 0.5億円

先進的取組みに対する重点補助

実証実験補助制度の拡充、重点化

物流効率化に係る実証実験補助制度について、オープン参加等の取組みの裾野を拡大する効果が高いものに対象を重点化した上で、補助率を1/3から1/2に引上げ。要求額についても大幅増。補助案件としては、「オープン参加型3PL」、「スーパーエコシップ」等を想定。

要求額 5.0億円

～関連予算の充実～

低公害車の導入促進及びエコドライブ管理システム(EMS)の構築・普及

低公害車普及促進対策費補助の拡充

ハイブリッド車等の低公害車の普及を促進。トラック等におけるエコドライブの計画的・継続的实施とこれらの結果の評価・指導を一体的に行う仕組みを構築・普及

スーパーエコシップの開発普及推進

開発、普及等の段階に応じた取組み支援

環境にやさしく経済的な新技術船について、鉄道・運輸機構出資等により普及支援を行うほか、更なる技術開発とこれに関連した実証実験等を推進。

税 制

～既存税制のグリーン転換を含めた関連税制の充実強化～

物流拠点の効率化、グリーン化

物流効率化新法の制定に伴う倉庫税制重点化

倉庫用建物等に係る法人税・固定資産税等の特例について、新法に基づく認定施設に対象を重点化。

割増償却 10%、固定資産税 1/2

鉄道の高規格コンテナ導入促進

JR貨物使用の31ftコンテナ税制の創設
大型貨物トラック輸送からの鉄道シフトが容易で、輸送効率化に資する31ftコンテナについて、固定資産税の課税標準を半減する特例を創設。

固定資産税 1/2

船舶税制のグリーン化

環境低負荷船への対象重点化

法人税等特例の対象について、環境低負荷型エンジン等一定の環境負荷低減効果を有する設備を有する船舶に重点化。

特別償却 16～19%