

運輸部門のターゲット

- ・日本全体：10億トン → 12.8億トン
- ・運輸部門：2.2億トン → 2.6億トン
- ・2020年度の目標：2.2億トンの▲25%

➡ 2008年度(2.35億トン)対比で▲0.7億トン(▲30%)が必要

・改正省エネ法：企業努力限界＝海外移転→雇用縮小

・次世代環境車両導入の支援(補助金・切替支援強化)

環境車の開発(軽量化・燃料電池車開発・バイオ燃料開発支援)

・道路交通法(最大積載量)の緩和

・JR新幹線の深夜便導入(青森-東京-名古屋-大阪-九州)

・内航船への支援(トラックからのモーダルシフト促進)

他分野との取り組み

・同一業界内での共同輸送の推進

ex. 建設業界 : 住宅関係設備と建設資材との共同配送など

・異業種・グループ会社との共同輸送の拡大、支援

・ネット販売・生協等との小口販売、宅配便の共同輸送

小口輸送の「共同輸送・共同配送」、業界・企業間を超えた効率化支援

温暖化対策の副次効果

・輸送の二酸化炭素削減＝物流コスト削減に直結

・環境対策車の開発・促進：燃料電池開発・インフラ整備

・軽量化技術(素材代替)：炭素繊維・太陽光パネル・車両

・新産業の拡大：燃料電池、太陽光・風力発電・バイオ燃料

世界の日本への貢献

<GDPに占める二酸化炭素排出原単位>

日本:100、ロシア:1615、中国:1069、インド:732、アセアン:511、米国:215

・環境対策車・環境対策船の開発、燃費改善

・新幹線JR輸送、鉄道技術輸出等

・環境技術、改正省エネ法のアジア版普及活動

・排出量の大きな国、今後増大する国への環境対策支援

・国際的な公平性(日本は排出量世界4%)。 ・国民負担・企業負担の妥当性。
・ライフサイクル全体での削減(LCA)。 ・世界全体での取組(生産シフトを防止)。