

低炭素化へ新たな道

物流CO₂排出量の現状

輸送のCO₂改革

天然ガス利用による排出削減

①

今日10日、都内で開かれたグリーン物流優良事業者表彰。馬淵澄夫国土交通相が、国交大臣表彰の越野運送（大阪市都島区）とヤギの代表者に表彰状を授与した。その内容は、鉄道輸送のモーダルシフトと天然ガストラックを組み合わせた物流システム。企業の二酸化炭素（CO₂）削減の策として、取り組みが加速している物流改革。その一例が天然ガス車両の利用で、企業での導入も活発化してきている。物流のあり方を変える可能性を秘める天然ガス利用物流を追う。

日本の6・7%
 国の運輸部門でのCO₂排出量（2008年度）は2億3537万トンを、全体の19・4%を占める。内訳は自家用乗用車が48・9%、次いで自家用貨物車が17・5%、営業用貨物車が17・3%であり、貨物車

輸送トン数でトラックが約9割を占める。この現状から、トラックそのものの対策が輸送でのCO₂排出量削減に直結することがわかる。

中・長距離向け

低公害車として現実的に導入が進んでいるのがハイブリッド車（HV）と天然ガス車。HVはその仕組みから停止と発進を繰り返す都市内輸送、天然ガスは中・長距離輸送に向くとされている。日本ガス協会の調査によると、2ト貨物車でのCO₂排出量はディーゼル車に比べて市内走行（平均時速約20キロ）で6・7%削減、高速走行（同約70キロ）では18・8%削減。この

トラックに天然ガス利用



馬淵国交相（中央）から表彰状を授与された越野運送とヤギの代表者

数値が「中長距離に向く」ことを裏付けている。世界各国ではこの環境性能に着目し、行動を起こしている。世界の天然ガス車の普及台数は09年で110

0万台と報告されており、05年の400万台から急増した。環境性のほか、燃料費の安さ、供給安定性（エネルギーセキュリティ）が普及拡大を後押しした。一方、国内の普及台数は09年度末で3万8861台。前年度比4・7%の伸びで、世界のトレンドと比べると伸び悩んでいる感が強い。

スタンド不足

課題として挙げられるのが供給インフラ網。スタンド数の不足を指摘する関係者は多い。さらに大型では完成車がないため改造が必要で、補助金があるもののコスト負担から導入を敬遠するケースもある。

ただ、企業にとってCO₂削減は永続的なテーマ。様々な取り組みが進む工場、事業所のCO₂対策に比べれば、輸送部門の改善余地は大きい。さらにシェールガスの登場で、可採年数の長期化による価格低下が見込まれ、より利用しやすくなる。

ガス利用による省エネの代名詞である工場での燃料転換。今後は輸送での燃料転換が、企業のCO₂削減の新たな選択肢になってくる。