

省庁間の連携を欠き始めた グリーン物流への助成事業 総合的見地から枠組みの整備を

国交省と経産省が協力

CO₂排出量の約八%を占めるのが物流関連だと言われている。このため、国や企業は環境に優しい物流の実現に向けさまざまな取り組みを行っているが、今回は「グリーン物流パートナーシップ会議」について取り上げることにしよう。

グリーン物流パートナーシップ会議は二〇〇五年四月に設立された。荷主企業や物流事業者等が単独で環境改善に取り組んでいた状況を改め、各事業者間の連携を促し、産業横断的な活動を育てていこうという狙いである。

荷主の立場を代表する経済産業省と、物流事業者の立場を代表する国土交通省が主催者として手を結んだ。利害が相反することの多い両省のタッグは、非常に画期的なものと言える。

両省のほか、日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会が同じ主催者として名を連ねている。オブザーバーとして日本経済団体連合会も参加している。さらに、経済学者で一橋大学の学長も務めた杉山武彦氏（現・成城大学教授）が世話人に就くなど、錚々たるメンバーが揃っている。

国交省と経産省がタッグを組んで発足した「グリーン物流パートナーシップ会議」だが、二年前から助成金の給付が中止され、優良事例を表彰するだけの組織になってしまった。その一方、国交省単独による補助金事業がスタートするなど、環境物流に対する国としてのスタンスが不透明になっている。物流施策大綱の下、もう一度省庁間の連携を深めるべきだ。

グリーン物流パートナーシップ会議の会員数は、企業および団体が三一七八者、個人が一一六人である（一三年四月二二日時点）。現在、同会議には「政策企画委員会」と「事業推進委員会」が設置されている。前者は同会議全体のマネジメントをするものであり、後者は表彰案件の選定等を行うものである（図1）。

グリーン物流パートナーシップ会議の主な活動内容は、全体会議の開催・運営のほか、各ワーキンググループ（WG）による個別の取り組みがある。現在では前述の通り、「政策企画委員会」と「事業推進委員会」が設置されているが、〇五年の設立当初は、①事業調整・評価WG、②CO₂排出量算定WG、③広報企画WG——の三つのWGがあった。

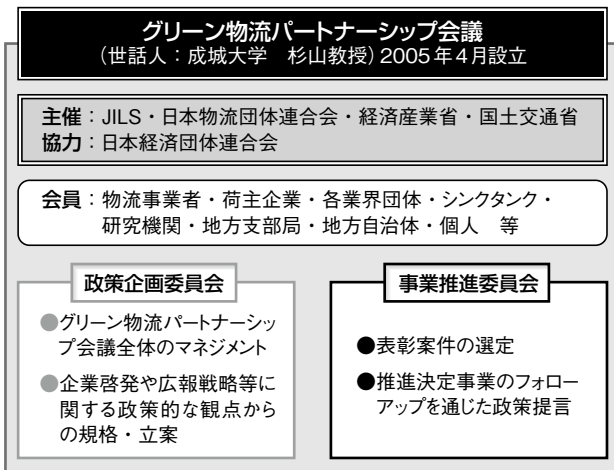
①は物流効率化プロジェクトの評価を行うもの、②はCO₂算定方法を策定するもの、③は優良事例を選定し、そのPRや普及拡大に向けた広報を行うものである。このうち②に関しては、そこでの議論の成果である「CO₂排出量算定方法共同ガイドラインVer.3.0」をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページ（<http://www.greenpartnership.jp/index.html>）上で公開している。

国土交通大臣および経済産業大臣による表彰制度も設立された。さらには補助金の支援も開始され、その対象として、(1)荷主と物流事業者が連携した先進性のある取り組みを支援する「モデル事業」、(2)モデル事業等の先例を基に、取り組みの裾野拡大を目指す支援する「普及活動」、(3)物流のボトルネック抽出や解決方法の検討等を行うプロジェクトの創生を支援する「ソフト支援事業」——が設定された。補助金制度の当時の支援内容は図2の通りである。

これら支援事業は、上述した各WGと連携している。例えばグリーン物流パートナーシップ会議で、「波及効果が高く且つ持続可能な、物流分野におけるCO₂排出削減効果（省エネ効果）のある新規型プロジェクト」として推進することが決定すると、経産省の補助金「グリーン物流パートナーシップモデル事業費補助金」を授けられる、という仕組みであった。

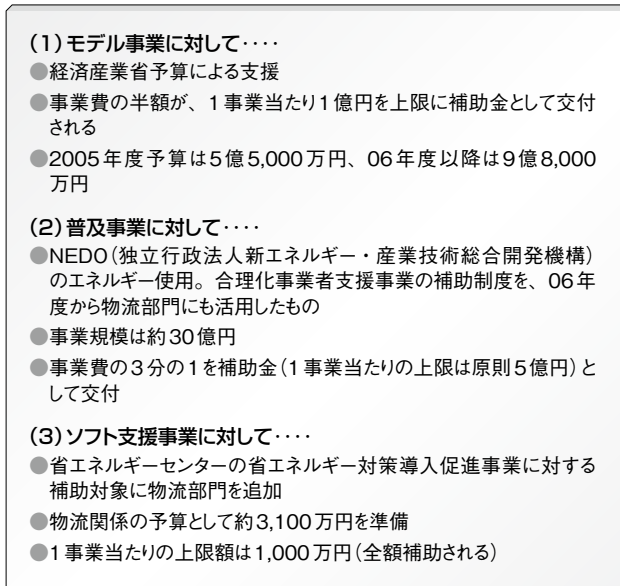
現在、「一三年度グリーン物流パートナーシップ優良事業」を募集している（期間…一三年七月二九日～九月六日）。受賞者は十二月に開催される第十二回グリーン物流パートナーシップ会議において、その取り組み内容を報告する予定になっている。昨年十二月十一日に開催された第十一回会議で

図1 グリーン物流パートナーシップ会議の組織



出所：同会議ホームページより

図2 グリーン物流パートナーシップ会議設立当時の支援内容



てらしま まさなお
 富士総合研究所、流通経済研究所を経て現職、流通経済研究所客員研究員、日本ロジスティクスシステム協会調査研究委員会委員、日本ボランタリーチェーン協会講師等を務める。著書に『事例で学ぶ物流戦略』(白桃書房)など。

集について』なるプレスリリースが発表された。荷主企業および物流事業者など、物流に関わる関係者によって構成される協議会を対象に、運行経費を最大で半分補助するというものである(応募期間・七月一日～八月五日)。その予算額は、全体で六四〇〇万円である。

国が民間企業を後押しし、環境に優しい物流を促進することは大変意義深いものであり、そこに異論を差し挟むつもりはない。民間企業の努力に任せるだけでは、おそらくモーターシフト等は一方向に進まないだろう。社会性の観点から、国費投入による支援はあって然るべきだと言えよう。

ただし、我が国全体の戦略や方向性が定まっていないことが気になる。グリーン物流パートナーシップ会議という立派な枠組みを設けておきながら、それに対する補助金の支援は中止する。その一方、国交省が単独で新たにモーターシフト推進事業を募集するというのは、国としてどのような方針に基づくものなのだろうか。国交省と経産省が省庁間の枠組みを越えて手を携えたグリーン物流パートナーシップに比べ、国交省のみによる支援は、補助金の規模も含めて、一歩後退した感が否めない。

省庁間を越えた総合的な物流施策大綱の下、その効果が検証される形で、グリーン物流の推進が実施されるべきではないだろうか。

は、「経済産業省商務流通保安審議官表彰」をパナホーム、筑波物流、西塚物流、マルミヤ、三岐運送など九社が、「国土交通省政策統括官表彰」を三井倉庫ロジステイクス、シャープ、富士通パーソナルズの三社が受賞している。また優良事業紹介として、パナホームと三井倉庫ロジステイクスの二社が事例報告を行った。

補助金の給付を中止

同会議は〇五年から既に九年目を迎えるものであり、その継続性は評価に値する。しかし、当時と現在ではい幾分内容が異なっている。

何より大きな相違点は、一一年以降は支援制度がなくなり、優良事業の表彰だけにとどまっているという点だろう。そのせいもあってか、筆者が担当各所

に確認をしたところ、応募件数は支援制度廃止前よりも、かなり少なくなっていることであった。また蛇足ながら、現在募集中の優良事業の詳細を聞くため、グリーン物流パートナーシップのホームページに記載されている問い合わせ先(国交省総合政策局物流政策課)に電話をかけてみたところ、だいぶ待たされた後、担当が国際物流課に変更になったと知らされた。大事な担当部署の変更が、リアルタイムでホームページに更新されていなかったのである。些細なことではあるが、同会議にかける熱が一時期よりもトーンダウンしているようにも感じる。

グリーン物流パートナーシップ会議への補助金が打ち切られる一方で、国交省単独による環境改善活動支援がスタートした。今年七月、同省から『平成二五年度モーターシフト等推進事業(補助事業)』の募