

## 「環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた具体的方策検討調査」報告書(概要)

## 1. 趣旨・目的

地球温暖化対策推進大綱の目標達成を目指し、環境負荷の小さい物流体系の構築を実現するため、事業者ヒアリングや荷主企業アンケート等を通じてモーダルシフトの阻害要因を調査するとともに、それに対応した具体的施策の方向性を提言するものである。

## 2. 内容

## モーダルシフトの目標(第1章)

2010年までに地球温暖化対策推進大綱に基づく以下の目標値の達成を目指す。

	CO2排出削減量	モーダルシフト量	輸送機関分担率(注)
トラック 鉄道	70万トン	28億トンキロ	約3.6%(コンテナ)
トラック 内航海運	370万トン	181億トンキロ	約44%

(注)平成12年度の輸送機関分担率は、鉄道コンテナ-約3.2%、内航海運-約41.8%

## 貨物地域流動の状況(第1章)

- ・ 三大都市圏発着の鉄道輸送の分担率は平成9年以降概ね逡減。
- ・ 三大都市圏発着の内航海運の分担率も概ね低下傾向。(特に阪神発着の長距離貨物の分担率は、4四年間で約10%程度の減少であり、落ち込み大。)

## 荷主・事業者ヒアリング調査によるモーダルシフト阻害要因の確認(第2章)

荷主・運輸事業者等のヒアリング結果によれば、特に以下の事項について阻害要因としての重要性が指摘され、改善が求められている。

## &lt; 鉄道関係 &gt;

運行頻度が十分でない / 駅と発着地(配送拠点)の距離が長い / コンテナサービスが不十分(構造・品質管理) / 運休時の代替性が確保できない 等

## &lt; 海運関係 &gt;

港内・湾内の輻輳(時間コスト発生) / シャーシの維持費等の負担が大きい / 外航海運と内航海運の連携が悪い / 帰り荷確保が困難(非効率な輸送) 等

## &lt; 荷主等の意識関係 &gt;

荷主の環境意識が低い / 鉄道・海運の利用に関する荷主の知識不足 / 物流事業者のPR不足 等

## 荷主企業アンケートによる企業のモーダルシフト意識調査(第3章)

環境報告書を環境省に報告している企業に対してアンケート調査を実施。有効回答(90社)のうち、鉄道又は内航海運へのモーダルシフトを実施した企業は39社(43.3%)、「現在実施していないが、今後実施する予定がある」と回答した企業は9社(10.0%)。環境意識の高い企業であっても、モーダルシフトの実施(及び実施予定)は半数程度に留まっている。(内容は別添4を参照)

## 今後のモーダルシフト促進策の方向性(第4章)

## (1) 貨物鉄道の利用促進に向けた施策の在り方

従来から指摘されている鉄道施設面やコスト面の課題への対策(幹線の輸送力増強や高速貨物電車の開発等のインフラ整備、需給調整・運賃規制廃止等の事業規制緩和)のほか、利用者ニーズ把握、コンテナ等の輸送サービスや事故等における危機管理対応等のソフト・サービス面での不足に関しても施策の強化が必要である。

## (主な施策の方向性)

鉄道の輸送容量、輸送速度の制約の緩和  
輸送ニーズの発掘と適切なダイヤ設定  
端末輸送に係るコスト削減等端末輸送力の強化  
コンテナに関する輸送サービスの向上  
事故等における危機管理体制の強化  
外航海運と鉄道の連携の強化

## (2) 内航海運の利用促進に向けた施策の在り方

輸送時間、運賃コストの縮減に向け、「次世代内航海運ビジョン」(平成14年4月 国土交通省海事局策定)に基づき、市場環境の整備、技術開発の推進、社会的規制の見直し等各種内航海運の活性化対策を更に強力で推進するとともに、シャーシに係るコストの大きさや外航と内航との連携不足等の個別課題についても、適切に対応していく必要がある。

## (主な施策の方向性)

安全性と効率性を両立させた新たな海上交通体系のあり方の検討  
シャーシの維持費等の負担の軽減  
帰り荷の確保等による船舶の効率的な利用の促進  
定期的航路の利用促進  
外航海運と内航海運の連携の強化  
港湾を核とした静脈物流システムの構築

## (3) 荷主・物流事業者のモーダルシフト意識向上に向けた施策の在り方

ヒアリング等において、荷主や物流事業者のモーダルシフトへの取組み意識の不足が強く問題提起されているため、荷主企業のモーダルシフト意識の向上を図るとともに、物流事業者の提案力の強化や各種誘導施策等の施策を早急に講じていく必要がある。

## (主な施策の方向性)

荷主企業・物流事業者への啓蒙活動等  
相手先荷主のモーダルシフトへの協力の促進  
鉄道・海運の利用に関する荷主への情報提供  
物流事業者のモーダルシフト提案力の強化