

各検討事項に関する方向性（たたき台）

① 鉄道貨物・内航海運の輸送力増強の方向性

<検討の方向性>

- ・ 2030 年度にはトラックの輸送力が 34%不足することを踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを推進する必要がある。
- ・ 特に荷主や物流事業者のニーズを踏まえ、幹線輸送（中長距離）においてモーダルシフトを押し進めてはどうか。

具体的には、関東～関西をはじめとする 500km 以上の区間について、鉄道貨物・内航海運の輸送分担率の目標を設定してはどうか。なお、鉄道貨物については、②の方向性と並行して検討。

<500km 以上の輸送分担率・流動量（輸送モード別）> ※いずれも3日間調査

輸送モード	トラック	鉄道コンテナ	フェリー・RORO 船・コンテナ船	その他	合計
輸送分担率	45.6%	5.0%	13.5%	35.9%	100%
流動量 [トン]	654,767	71,715	194,485	515,830	1,436,797

出典：全国貨物純流動調査（物流センサス）令和3（2021）年調査

<500km 以上の輸送分担率の方向性（イメージ）>

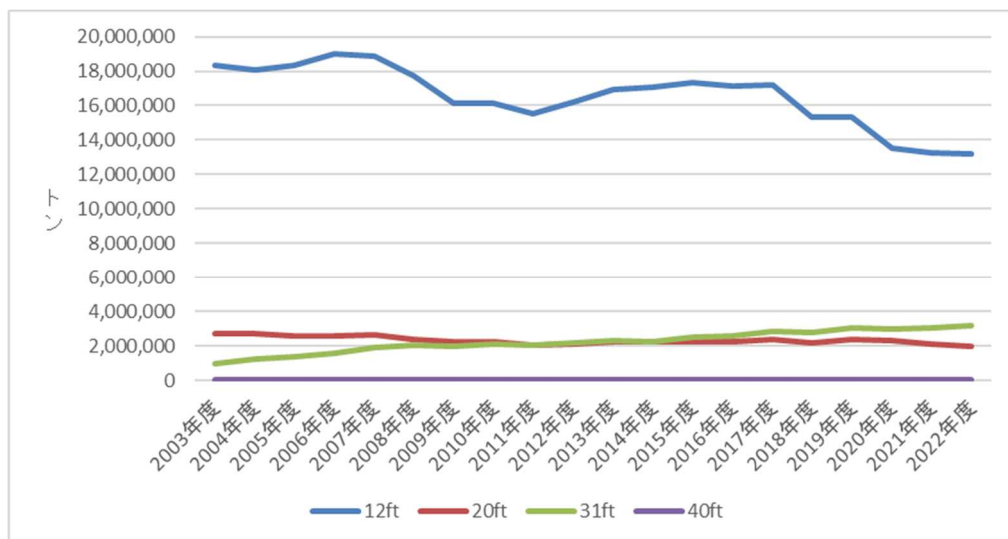
輸送モード	トラック	鉄道コンテナ	フェリー・RORO 船・コンテナ船	その他	合計
現状	45.6%	5.0%	13.5%	35.9%	100%
トラックの輸送分担率を 10%削減する場合	35.6%		28.5%	35.9%	100%
トラックの輸送分担率を 20%削減する場合	25.6%		38.5%	35.9%	100%
トラックの輸送分担率を 30%削減する場合	15.6%		48.5%	35.9%	100%

② コンテナの方向性

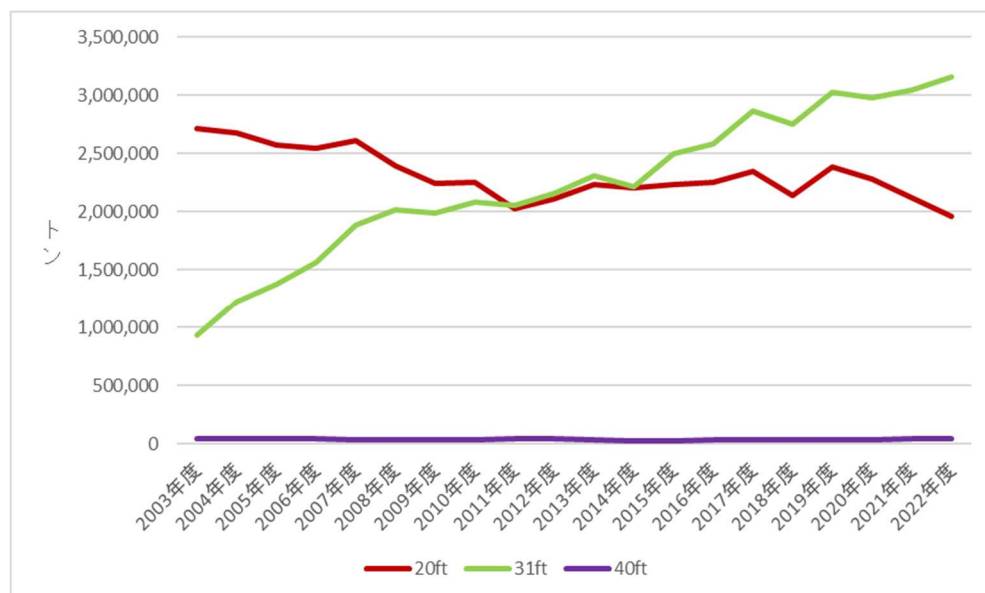
<検討の方向性>

- ・物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）においては、「トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入を促進するとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等推進する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を推進する。」とされており、モーダルシフト推進の観点から、大型コンテナによる輸送量の目標を設定してはどうか。
- ・幹線輸送の多くを担う大型トラックとの親和性等を踏まえ、大型コンテナの導入を促進するべきではないか。
- ・また、国内のコンテナ流動量の半数以上を占める国際海上コンテナについてもその利用促進を図るべきではないか。

<JR 貨物におけるコンテナ規格ごとの輸送量の推移>



・20ft, 31ft, 40ft コンテナ



<課題>

- ・大型コンテナの取扱いが可能な物流施設、貨物駅が限られている。
- ・モーダルシフトの推進に必要な大型コンテナが不足している。
- ・トップリフター等を含め、大型コンテナの荷役に必要な機器の導入促進が必要。
- ・内航海運により大型コンテナの輸送を行う場合、新たにシャーシ等が必要となる。

③ コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ等の導入方策

<論点>

- ・モーダルシフト推進に伴うコンテナ専用トラック、シャーシ等の追加導入台数は。効果的な利用方法はあるか。
- ・追加導入するコンテナ専用トラック、シャーシ等の保有主体をどうするか。
(参考：現状では、物流事業者やリース会社等が保有している)
- ・追加導入する大型コンテナの保有主体をどうするか。
(参考：現状では、荷主やJR貨物、リース会社等が保有している)