

新たなモーダルシフトに向けた対応方策（素案）

1. 背景・経緯

- 我が国の物流については、2024 年度には 14%、2030 年度には 34%の輸送力が不足すること、また、2050 年カーボンニュートラル実現の必要性も踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを早急に、かつ、強力に推進することが不可欠である。
- こうした中、2023 年 6 月に策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえ、同年 7 月に官民物流標準化懇談会の下に「モーダルシフト推進・標準化分科会」を設置し、鉄道・内航海運への輸送シフトやそれに向けた大型コンテナ等の導入方策等について議論の上、同年 11 月に「各検討事項に関する方向性と施策」を取りまとめた。この中では、鉄道・内航海運について、今後 10 年程度で（2030 年代前半までに）輸送量・輸送分担率を倍増させるべく取組を進めることとされ、2024 年 2 月に策定・公表された「2030 年度に向けた政府の中長期計画」（令和 6 年 2 月 16 日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。以下「中長期計画」という。）にもその旨盛り込まれている。

		2020年度	2030 年代前半
鉄道（コンテナ貨物）・内航海運（フェリー・RORO 船等）の合計の輸送量、輸送分担率		6800万トン (1.7%) <トラック約3万台分>	1億3600万トン (3.4%) <トラック約6万台分>
	鉄道（コンテナ貨物）	1800万トン (0.4%)	3600 万トン (0.8%)
	内航海運（フェリー・RORO 船等）	5000万トン (1.3%)	1億トン (2.6%)

（注1）輸送量については、将来的な物量全体の変化は考慮していない。

（注2）各種統計（自動車輸送統計、内航船舶輸送統計、内航旅客定期航路事業運航実績報告書、鉄道輸送統計、JR 貨物資料及び航空輸送統計）より。なお、輸送分担率はトンベースで算出。

- これを着実に実施する観点から、2024 年 4 月からのトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制の適用や同年 5 月の改正物流法の公布など、我が国の物流を巡る情勢に変化が生じていることも考慮に入れながら、モーダルシフト倍増目標の達成に向けた関係業界等の取組状況をフォローアップするとともに、当該フォローアップを踏まえ、追加的に必要となる対応方策等について検討を行った。
- 具体的には、2030 年度に不足する輸送力 34%の解消をより確かなものとすべく、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」をとりまとめ、多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に取り組むこととしたい。

2. 多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進

① 鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- 今般、モーダルシフト倍増目標の達成に向けた直近の取組状況をフォローアップするため、鉄道（コンテナ貨物）と内航海運（フェリー・RORO 船等）の年間貨物輸送量について最新の数値を算出したところ、2020 年度と比較して、鉄道は 2023 年度時点で 1,811 万トンと微増傾向¹にあり、内航海運は 2022 年度時点で 5,598 万トンと増加傾向にあることが明らかとなった。
- これらの数値を踏まえると、2030 年代前半のモーダルシフト倍増目標の達成に向けて、鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の着実な強化が不可欠である。
- このため、第一に、鉄道と内航海運の共通課題として、トラック長距離輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトの促進に向けて、これらのサービスをトラック事業者が利用しやすい環境づくりを進め、新たな貨物需要を取り込んでいく観点から、鉄道と内航海運における小口貨物の混載輸送やパレット化の取組に対する支援が必要である。
この際、大型トラックと互換性のある規格の大型コンテナ・シャーシ等の確保に向けた支援も引き続き重要である。
- 第二に、鉄道による貨物輸送について、大型コンテナに対応可能な物流施設・貨物駅が依然として限られていることから、輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、コンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援が必要である。
また、貨物駅において、災害時等に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立する観点から、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備を計画的に推進する必要がある。
さらに、新幹線等の貨客混載による旅客スペースの有効活用に向けて、在来線を含めたビジネス拡大や新幹線による高速・多量輸送の事業化の検討を推進する必要がある。
- 第三に、内航海運について、フェリー・RORO 船・コンテナ船の利用拡大に向けて、新船の投入や船舶の大型化、新規需要の創出に向けた取組に対する支援や、モーダルシフトに対応するためのコンテナやシャーシ置き場、岸壁の整備など、内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化を促進する必要がある。
また、モーダルシフトの受け皿としての役割が期待されている内航海運について、海技人材の確保を進めるため、海技士資格の取得ルートの多様化や制度の改善等に取り組んでいく必要がある。
- このほか、関係業界からの要望も踏まえ、内航海運におけるシャーシ等の将来的な共同利用も念頭に、連結検討²に関する行政手続の迅速化等の実現に向けた関係部局等との調整を加速する必要がある。

¹ 大規模災害の影響等を留意する必要がある。

² 牽引車（トラクタヘッド）と被牽引車（トレーラー）の連結時の性能確認。車検証に連結の各組合せ型式を記載。

② 多様な輸送モードの活用

- 我が国において「モーダルシフト」とは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用に転換することを指す用語として用いられてきたが、近年の物流を巡る技術革新等によって、従来は環境負荷が相対的に高いと考えられてきたトラックや航空機などの輸送モードにおいても、その運用条件等によっては環境負荷の低減に資するケースが見られるようになってきている。
- 具体的には、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」については、荷主と物流事業者が連携したトラック輸送の省エネ化等によるCO₂排出量の削減が進められている。また、社会実装を見据えた実証実験等が行われている「自動運転トラック」についても、レベル4自動運転時の運行効率の向上等によるCO₂排出量の削減が期待されている。さらに、航空物流についても、定期便の空きスペース等の活用によりトラック輸送にかかるCO₂排出量の削減が可能である。
- こうした物流を巡る情勢の変化を踏まえ、多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に向けた対応方を講じる必要がある。

（１）ダブル連結トラックと自動運転トラックの導入促進等

- ダブル連結トラックについては、その利活用が十分に進んでいない中小事業者を念頭に置いた導入支援を行う必要がある。
- 自動運転トラックについては、高速道路におけるレベル4自動運転の実現に向けた実証実験を支援するとともに、社会実装に向けた支援制度の検討を進める必要がある。
- また、これらの運行効率の向上に向けて、高速道路ICとの円滑な接続が図られた物流拠点の整備等を促進する必要がある。

（２）航空貨物輸送の更なる活用

- 航空貨物輸送について、CO₂排出量の削減を前提に、トラック輸送と比較して短時間・長距離の輸送が可能である点を踏まえた利用ニーズの拡大を図るため、既存定期便の空きスペース等を活用した実証運航や空港への貨物検査機器等の導入など、航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保を行う必要がある。

③ 地域の産業政策・地域政策等との連携

- 新モーダルシフトの促進に向けて地域の貨物需要を取り込んでいく際には、一定規模以上の輸送ロットを確保するため、地方自治体等による企業誘致との連携、貨物駅・港湾等の輸送モード間の接続といった地域の産業政策・地域政策等との連携を図りながら、官民の多様な主体の参画の下で、地域物流の核となる拠点を整備することが重要である。

- 他方で、地域物流に関する地方自治体等の関与はいまだ限定的であるため、地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や商工会議所・商工会、地場の荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組に対して支援を行う必要がある。

3. 今後の進め方

- 今回の「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」は、中長期計画に記載された「多様な輸送モードの活用推進」のための取組の一つとして、「新モーダルシフト」の具体化を図り、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員することで、2030 年度に不足する輸送力 34%の解消をより確かなものとすることを目的としたものである。
- これらの対応方策については、現時点では具体的な目標が定められていないダブル連結トラック、航空貨物輸送についても、今後 10 年程度で（2030 年代前半までに）輸送量・輸送分担率を倍増させることを視野に入れて取組を進めることとし、その進捗状況等を適時フォローアップするとともに、中長期計画に記載された目標の見直しとタイミングと合わせ、必要な見直しを行うものとする。