

# モーダルシフト推進・標準化分科会 「各検討事項に関する方向性と施策」(概要)

- 我が国の物流について、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早急に、かつ、強力で推進することが不可欠。
- そのため、2023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・検討を開始し、3回にわたる分科会での議論を踏まえ、次のとおり取りまとめた。

【参考】物流革新に向けた政策パッケージ（抄）

「貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、」「2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。」

## 1. 鉄道・内航海運への輸送シフトについて

鉄道はコンテナ貨物について、内航海運はフェリー・RORO船等について、輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるべく取組を進める。

## 2. 大型コンテナ導入の方向性

31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進する。

## 3. コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策

次の取組を推進する。（施策について、今後の進捗をみながら必要に応じ追加的措置について検討を行う）

### (1) 鉄道による貨物輸送について

- 31ftコンテナの必要数の確保と対応可能な貨物駅等の施設整備や荷役機器・設備導入の加速化
- 国際海上コンテナ輸送に必要な低床貨車の導入
- 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化
- 既存輸送力を徹底的に活用しつつ、中長期的に更なる輸送力増強について関係者で協議・検討

### (2) 内航海運について

- シャーシ等の必要数確保や新船の投入及び船舶の大型化促進
- 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化の促進
- 海運事業者によるネットワーク強化・充実にに向けた試行的取組の検討

荷主・大型トラック事業者（業界）が作成・公表する自主行動計画とのパッケージで推進