

各検討事項に関する方向性と施策

1. 鉄道・内航海運への輸送シフトについて

○2030 年度にはトラックの輸送力が 34%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強力的に推進することが不可欠。このため、目指すべき目標を設定し、関係者がその実現に向け鉄道・内航海運の輸送力増強等所要の取組を進めることが必要。

○目標の設定に当たっては、荷主や物流事業者のニーズを踏まえ、輸送力不足対策として即効性があり、かつ、効果の大きい幹線輸送（中長距離）に絞り設定することとも考えられるが、比較的短距離であってもモーダルシフトが進むことはリダンダンシー確保の観点からも望ましいことから、中長距離に限定せず、総輸送量ベースで設定することが適当。

○具体的に、鉄道については、コンテナ貨物について、輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で（2030 年代前半までに）倍増させるべく取組を進めることとしたい。

○また、内航海運については、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（2030 年代前半までに）倍増させるべく取組を進めることとしたい。

		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。

○これにより増加する輸送量（6800 万トン）は、営業用トラック（普通車）約 3 万台分の年間輸送量に相当すると推計される。（なお、営業用トラック（普通車）の台数は約 93 万台であり、増加分の輸送量はそのうち約 3.2%を占めると推計される。）¹

¹営業用の登録自動車（普通車）の年間輸送量：実働 1 日 1 車当たり輸送トン数（10.24 トン）×365 日×実働率

（0.58）＝約 2178 トン。営業用トラック（普通車）の保有台数は国土交通省調べ（2021 年 3 月時点）、その他の数値は自動車輸送統計年報（2020 年度分）より。

2. 大型コンテナ導入の方向性

○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。」とされている。

○モーダルシフトの早期推進の観点から、

- ・ 幹線輸送の多くを担う大型トラックと容積が等しく、輸送管理や積荷作業を変更する必要が生じない31ft コンテナを用いることにより、円滑なモーダルシフトが可能となること
- ・ 現に、鉄道輸送にあっては、大型トラックからのシフトに際しては、31ft コンテナの利用が進んできていること
- ・ 物流効率化の観点から一貫パレチゼーションの実現が求められている中、標準仕様パレット（11型パレット）積載時のデッドスペースが少なく、また、12ft コンテナと比較して、31ft コンテナでは手荷役の削減が期待できること²

を踏まえ、31ft コンテナの導入を促進していくことが効果的である。

○一方、国際貨物の海上輸送において標準となっている40ft コンテナについては、国内におけるトラック輸送からの代替を進めていく観点から、国内の一貫輸送を円滑に行うための環境整備を進めつつ中長期的に普及拡大を図る。このため、鉄道輸送については、既存のインフラが輸送のボトルネックとなっていることを踏まえ、低床貨車等の導入を進めていく。

○なお、現在国内で広く用いられている12ft コンテナについても、小口輸送ニーズ等に応える上で一定の意義がある。

○以上より、今後モーダルシフトを推進するに当たっては、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こととし、12ft コンテナについては事業者が自主的に利用するものとする。

² 「集配作業の効率化に関する調査研究」（平成28年3月 公益社団法人 全国通運連盟）によれば、JR コンテナの集配時の荷役状況について、12ft コンテナでは集荷・配達ともに6割以上で手荷役が発生しているものの、31ft コンテナでは、フォーク（機械）のみの荷役が集荷の場合で約6割、配達の場合で約8割となっている。

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

(1) 鉄道による貨物輸送について

○鉄道による貨物輸送について、必要な輸送量の増加分を、概ね 31ft コンテナによる輸送量の増加により実現を目指すものと想定すると、現状の 31ft コンテナ（約 3,600 個）の活用とその運用の効率化に加え、新たに 1 万 4 千個程度の 31ft コンテナを追加導入する必要がある。

○これを踏まえ、荷主や物流事業者等のニーズや自助努力によるコンテナ導入状況を踏まえつつ、31ft コンテナの必要数の確保に向けた支援が求められる。

○その際、現状では、大型コンテナに対応可能な物流施設・貨物駅が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を行う必要がある。また、トップリフター・フォークリフト・コンテナ専用トラック等の荷役機器の不足、積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポ等の設備の増強の必要性が指摘されたところであり、輸送量増強に向けてこれらの導入についても加速させる必要があり、こうした貨物駅等の施設整備や設備の導入の加速化に向けた支援が求められる。

○また、国際海上コンテナ輸送に必要な低床貨車の集中的な導入に向け、荷主や物流事業者等のニーズを踏まえつつ、低床貨車の必要数の確保に向けた支援が求められる。

○一方で、近年、自然災害の激甚化・頻発化により鉄道の長期不通が頻繁に発生し、鉄道による貨物輸送の信頼性低下による荷主離れを招いている結果、その輸送量が既存の目標を大きく下回って推移している状況にある。このため、大型コンテナを増強し鉄道へのモーダルシフトを強力に推進する前提として、貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化を図る措置が必要不可欠である。

具体的には、鉄道において長期不通が発生した場合においても、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ため、特に脆弱な区間を対象に、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を計画的に推進し、あわせて、BCP策定等のソフト面の取組も強化することが必要であり、その実施に当たっては、関係事業者等による取組とあわせて、国による支援・関与も求められる。

また、豪雨等の災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、事前防災対策（法面対策等）を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する必要があり、関係事業者等による取組とあわせて、国による支援も求められる。

○これらの取組とあわせて、エネルギー使用量や CO2 排出量の見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う必要がある。

（２）内航海運について

- モーダルシフトを強力に進め、輸送量・輸送分担率を倍増させるためには、フェリーやＲＯＲＯ船で急増する大型コンテナが円滑に輸送できるよう、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が必要となる。また、これらの導入促進にあたっては、所要の支援が求められるほか、シャーシ等の将来的な共同使用も念頭にその導入促進方策の検討を進めていく必要がある。
- また、モーダルシフトに対応するため、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。

（３）共通

- 大型コンテナ等の導入に当たっては、保有規模が急激に大きくなること、また、その運用を効率的に行う必要があることに留意し、既存のリース会社の存在を念頭におきつつ、保有形態、大型コンテナの運用形態のあり方について、早急に整理を行う必要がある。
- モーダルシフトの促進には、中長期的な設備投資を伴うことから、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パッケージで進めることとする。
- このほか、モーダルシフトを一層進めるため、海運事業者によるネットワークの強化・充実に向けた試行的取組を検討する必要がある。また、鉄道貨物輸送について、既存の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の必要性が認められれば、関係者で協議の上、対応方策（列車増発に伴う機関車・貨車の確保、列車ダイヤの調整）を検討する必要がある。あわせて、取引環境の改善や担い手の確保（貨物鉄道においては運転士・駅要員等、船舶においては船員）など、事業環境の整備に向けた取組を加速する必要がある。
- また、農産物等の輸送において必要となるコンテナの温度管理等の課題についても検討が必要である。

4. 本取組のフォローアップ等について

○今回は鉄道・内航海運について 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り組むこととした。これを着実に実施するという観点から、その取組状況については適時フォローアップしていく必要がある。また、今後の取組の進捗状況や物流をめぐる情勢等を踏まえ、必要となる対応方策を検討し、その取組目標等について必要な見直しを行うこととする。

○また、モーダルシフト推進に当たっては、発着荷主や消費者の理解や行動変容も重要であり、その利便性向上に向けた取組や BCP への対策、従来の環境負荷低減への貢献に加え、2024 年問題による輸送力不足への貢献という両側面についてのメリット等を積極的に発信するなど、社会全体での機運醸成に向けた取組も求められる。

5. その他

○なお、特殊車両通行制度について、手続きの利便性向上を図るため、市町村道等を含め、道路情報の電子化の推進等を図るべきという指摘があった。