

貨物鉄道へのモーダルシフト推進について

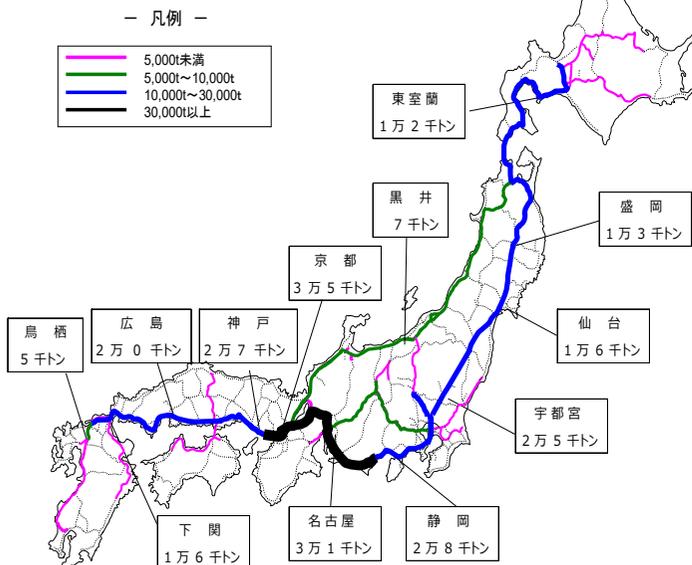
令和7年6月
国土交通省鉄道局

貨物鉄道輸送をめぐる現状と課題①

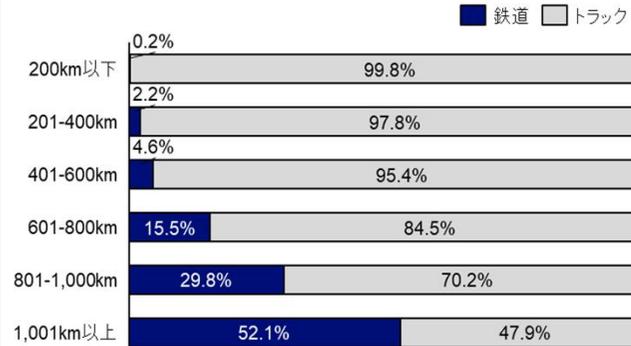
- 貨物鉄道は、定時性に優れた効率的な大量輸送機関であり、全国ネットワークを活用して、特に中長距離輸送において重要な役割。
⇒物流2024年問題を踏まえ、不足するトラック輸送の受け皿として、トラック中距離輸送から鉄道へのモーダルシフトの推進に大きな期待。
- 優れた環境性能（CO2排出量はトラックの1/11）を有している。
⇒2050年カーボンニュートラル実現への貢献にも大きな期待。

○貨物鉄道ネットワークの現状

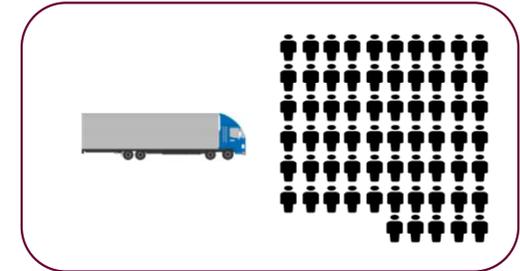
平日平均の断面輸送量（R6年度）



○陸上貨物輸送の距離帯別シェア



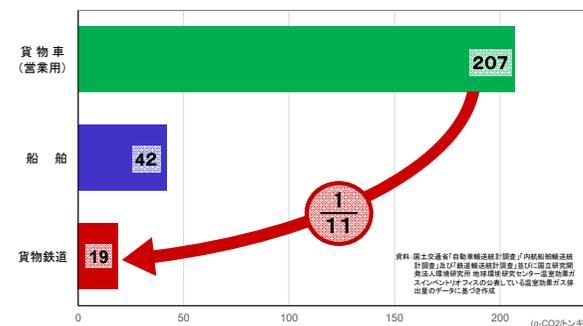
○効率的な大量輸送機関



最大650トン（10tトラック65台分）の輸送が可能。

○輸送機関別のCO2排出量原単位

モーダルシフトの効果
(輸送機関別のCO2排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送したときのCO2排出量):2023年度実績)



貨物鉄道輸送をめぐる現状と課題②

- 近年、激甚化・頻発化する自然災害により大規模な輸送障害が発生し、荷主からの信頼が低下。輸送障害が発生するたびに、鉄道の輸送量が低下。

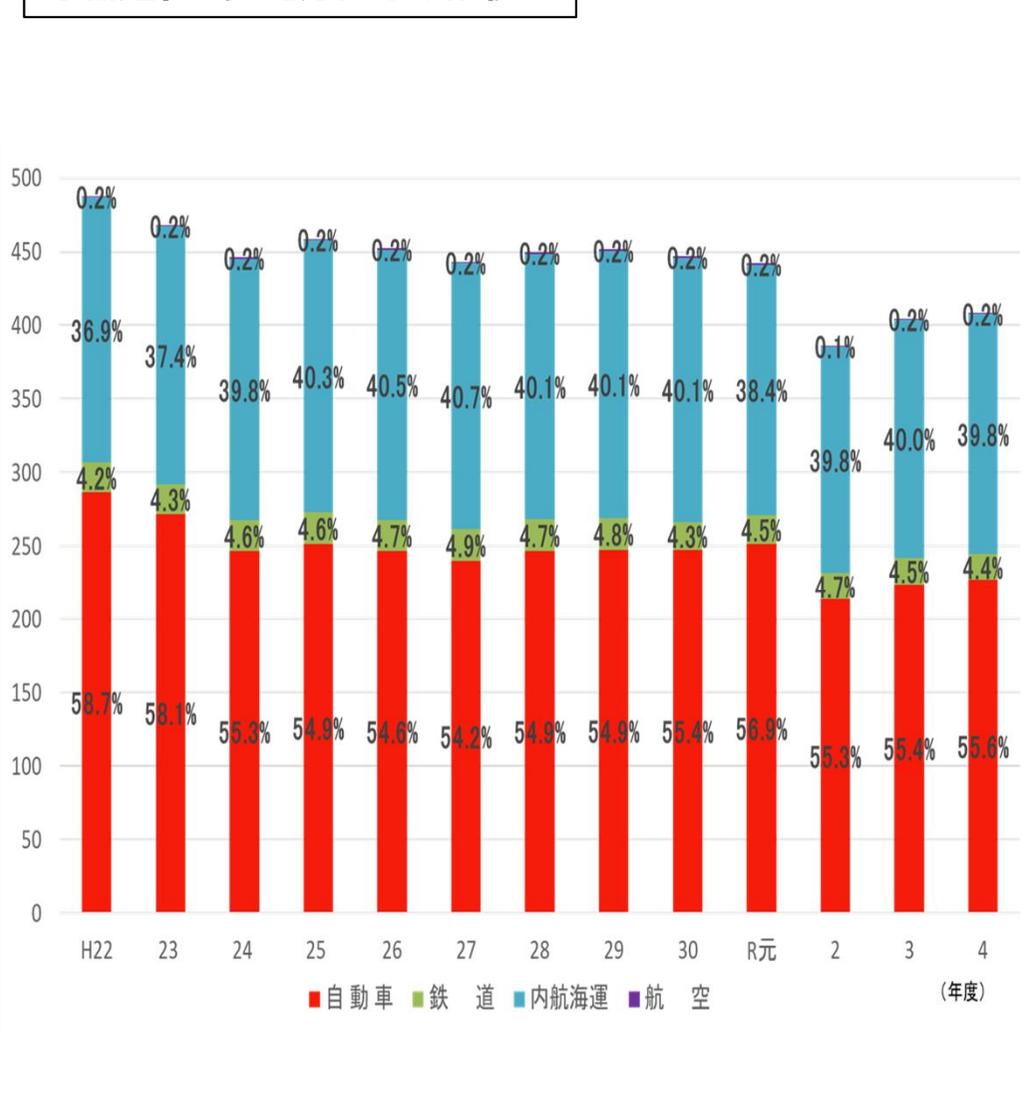
○近年の自然災害による大規模輸送障害の発生状況

災害発生時期	災害	被害路線	運休期間	運休本数
2016年8月	台風9号 台風10号	根室線 石北線	115日間	173本
2018年7月	豪雨	山陽線 等	100日間	4,421本
2019年10月	東日本台風	東北線 中央線 等	17日間	1,196本
2020年7月	豪雨	鹿児島線 等	121日間	368本
2021年8月	豪雨	山陽線 中央線 等	24日間	900本
2023年7月	豪雨	山陽線 等	14日間	554本
2024年9月	豪雨	羽越線 等	16日間	150本

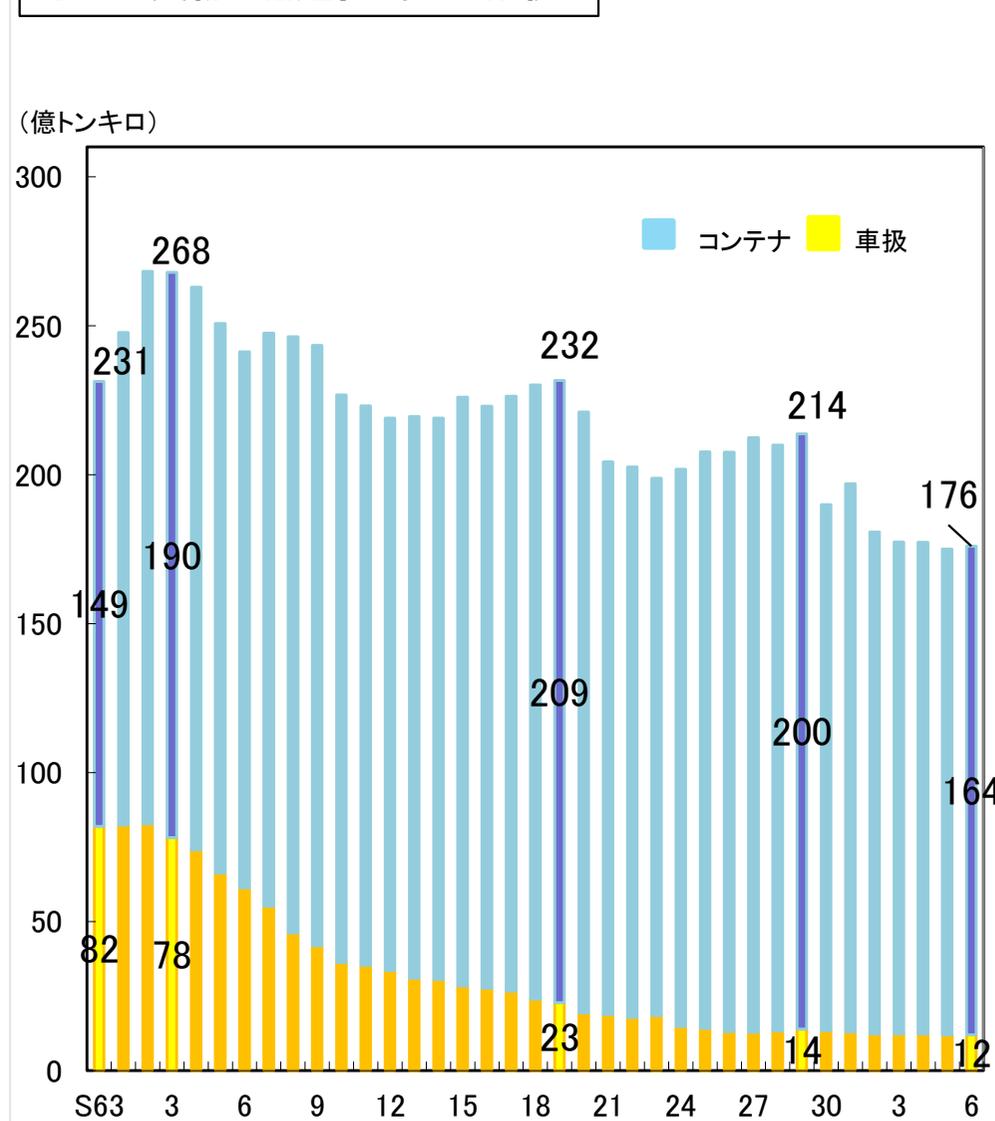
貨物鉄道輸送をめぐる現状と課題③

- 輸送機関別分担率は、トンキロベースで全体の約5%弱で横ばい。
- 令和6年度のコンテナ輸送実績は164億トンキロであり、現行の総合物流施策大綱のKPIであるコンテナ輸送209億トンキロには及んでいない状況。

○輸送トンキロと分担率の推移



○JR貨物の輸送トンキロの推移



貨物鉄道の輸送力・災害対応能力の強化①

- トラックドライバー不足や2050年カーボンニュートラルといった諸課題を踏まえたトラック輸送から鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進
- 激甚化・頻発化する自然災害による大規模な輸送障害を背景とした荷主の忌避等を回避するための災害対応能力の強化

トラックから鉄道へのモーダルシフトの促進

○ 大型で10tトラックからの積替えが容易な「31ftコンテナ」の取扱いを拡大し、輸送力を増強

→ 輸送力の増強、積替え円滑化のための貨物駅の施設整備
(静岡貨物駅、西浜松駅、熊谷貨物ターミナル駅)

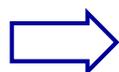
<12ft → 31ft>



<大型コンテナの取扱い拡大のためのコンテナホームの拡幅等>



狭あいな貨物駅



整備により大型コンテナの取扱い拡大

災害対応能力の強化

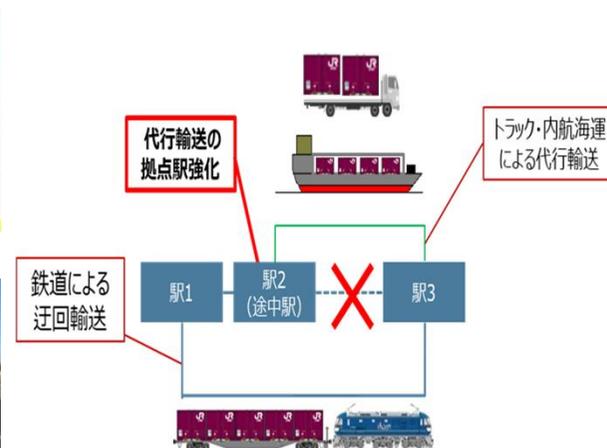
○ 災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化

- 代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備 (新南陽駅)
- J R 貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方整備局等により、BCPの策定に向けた協議の場を立ち上げ

<貨物駅の施設整備(支障移設等)> <災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応>



整備イメージ



- 災害時の代行体制構築の迅速化に向けたフェーズフリーの取組み
 - ・共同保有の499船の平時からの利活用
 - ・内航輸送の通年利用拡大の検討

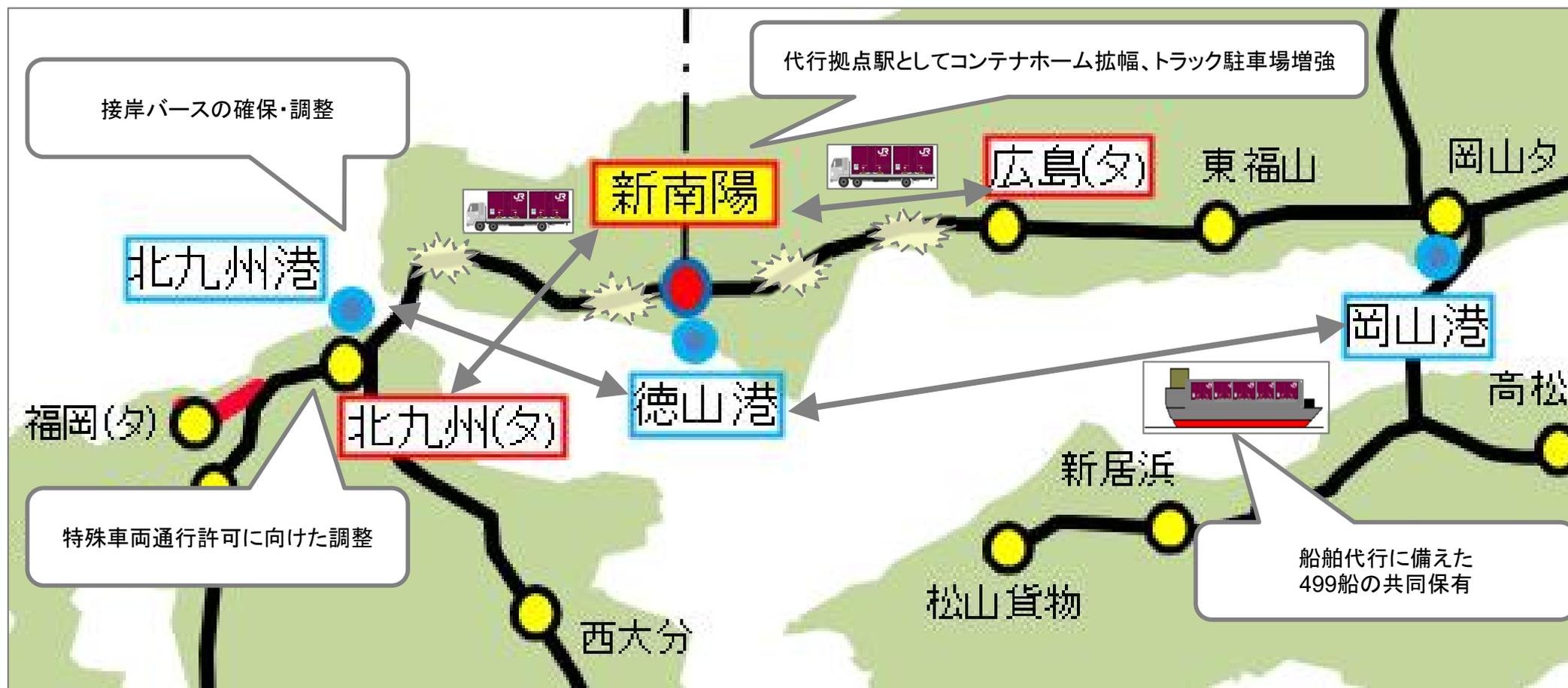
貨物鉄道の輸送力・災害対応能力の強化②

- JR貨物及び国土交通省（地方運輸局・整備局）、地元自治体、J R西日本、利用運送事業者及び荷主を構成員とし、鉄道物流の災害による輸送障害に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会を開催。
- 輸送障害発生時のトラック・内航海運による代行輸送の強化、輸送障害の影響の低減、関係者の連携促進等について検討。

<BCP策定に向けた官民一体の検討会の開催状況>

新南陽地区 2024年1月～3月
 北九州地区 2024年7月～9月
 岡山地区 2025年2月～3月

<山陽線西部における代行輸送体制>



貨物鉄道の駅業務効率化に向けた取組

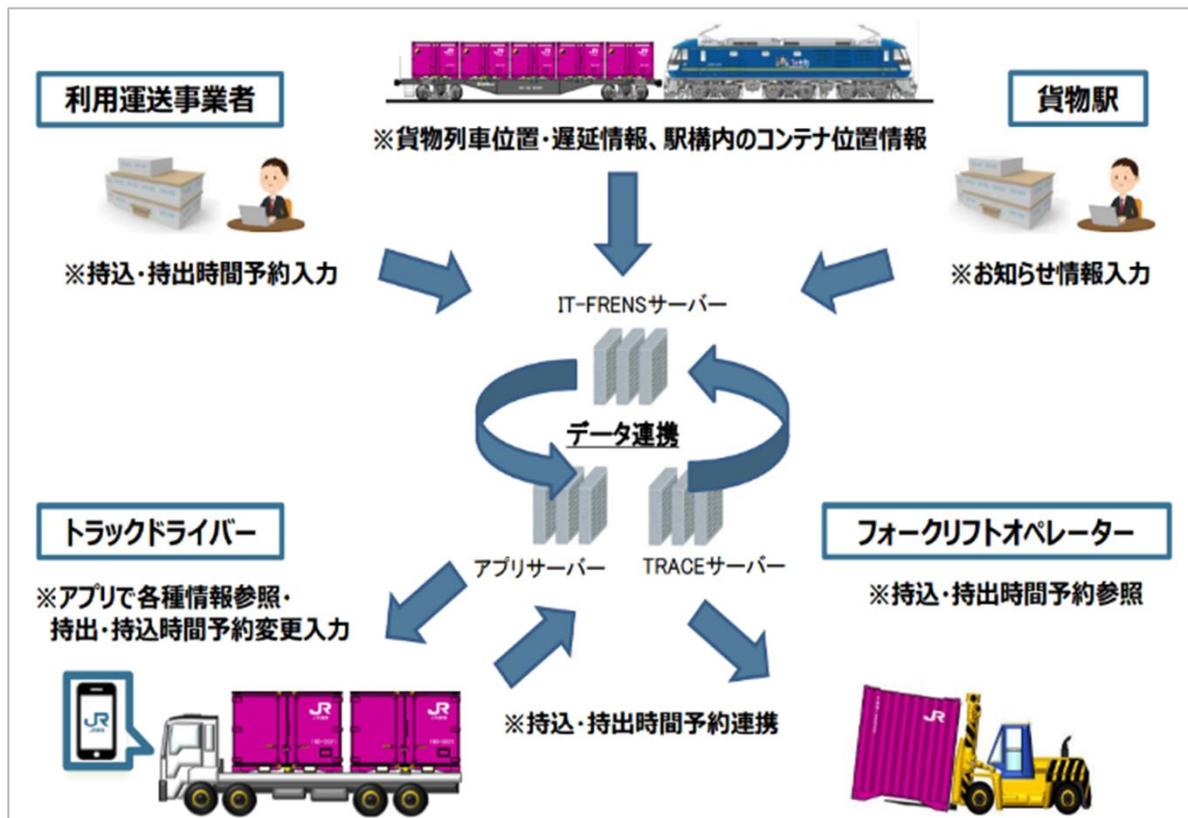
1. 概要

- 貨物鉄道の集配に携わるトラックドライバー向けに「貨物駅からのお知らせ」、「コンテナ位置情報」、「列車位置・遅延情報」などの機能を持たせたスマートフォンアプリを開発・導入。
- 今後、「コンテナ持出持込予約」機能を追加予定。

2. 効果

- トラックドライバーを含め利用運送事業者の作業利便性向上が図られるとともに、トラックの駅構内での待機時間の削減が図られるほか、荷役作業の効率化・平準化にも寄与し、円滑なコンテナ輸送を実現。

<トラックドライバーアプリ T-DAP>

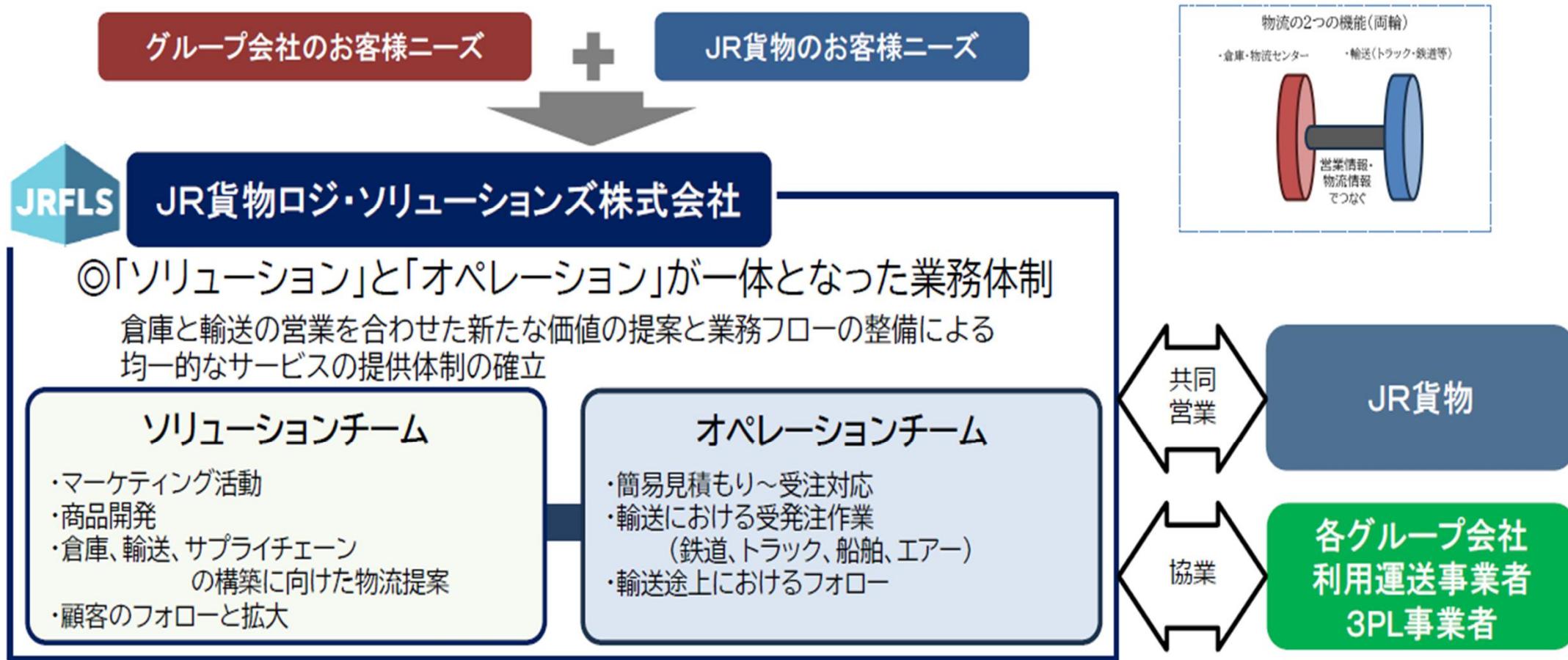


2023年6月より配布開始。2025年5月時点で、利用運送事業者のドライバー約30%がダウンロード。

JR貨物グループ一体での輸送量の拡大

- JR貨物ロジ・ソリューションズ（2025年4月発足）を基軸として、倉庫機能を結節点に貨物鉄道輸送を中心とした輸送モードを組み合わせながら、ニーズに合わせた総合物流サービスを提供。
- グループ会社や利用運送事業者、3PL事業者等との協業も図りながら、均一的・一体的なサービスを提供する「ロジスティクスソリューションプロバイダー」を目指す。

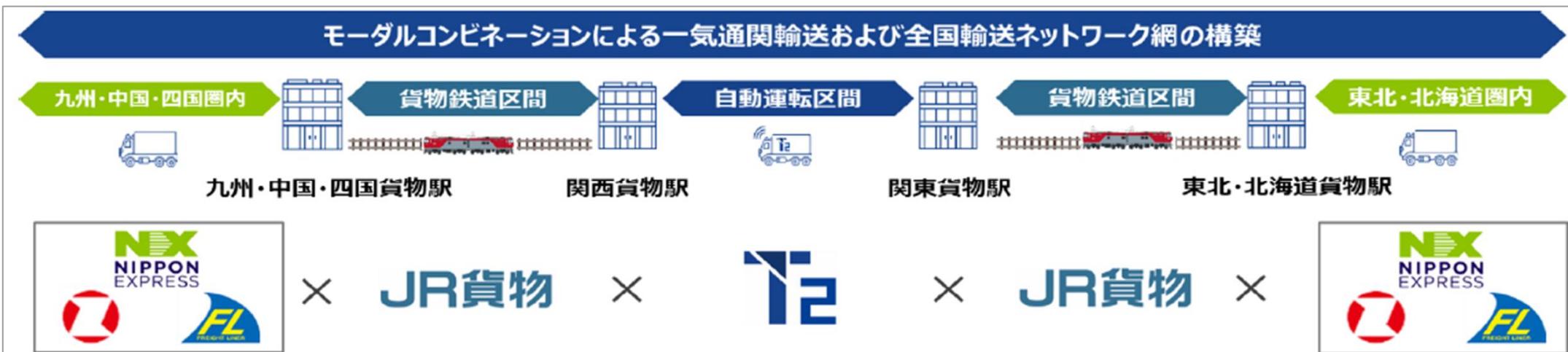
＜グループ会社と協働する新たな総合物流体制の構築と稼働＞



※JR貨物資料より抜粋

- 日本通運・全国通運・日本フレートライナー・JR貨物・T2の5社による自動運転トラックおよび貨物鉄道を組み合わせたモーダルコンビネーション実証実験を開始。

<自動運転トラック×貨物鉄道のモーダルコンビネーションイメージ（例）>



<背景及び目的>

- ・気候変動を含む地球環境課題、物流業界の「2024年問題」に対して、CO2排出量の削減、ドライバーの労働環境改善・ドライバー不足への対策は持続可能な社会を築いていく上で、必要不可欠な活動
- ・本活動を推進する5社は2027年運用開始を目標にレベル4自動運転トラックを活用した「自動運転トラック×貨物鉄道」のモーダルコンビネーションの実現を目指す
- ・今回のモーダルコンビネーションのために開発する共用コンテナの有用性の検証のため実証実験を行う



※イメージ図