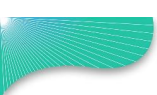


2030年度に向けた総合物流施策大綱に 関する検討会（プレゼン資料）

2025年7月28日
日本通運株式会社 杉山千尋

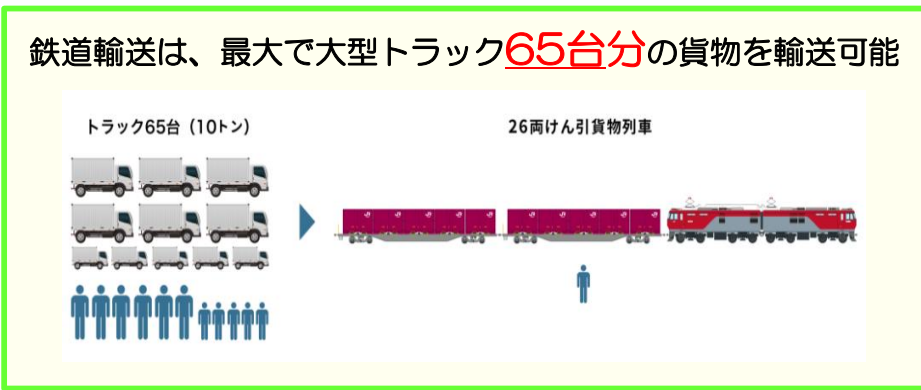
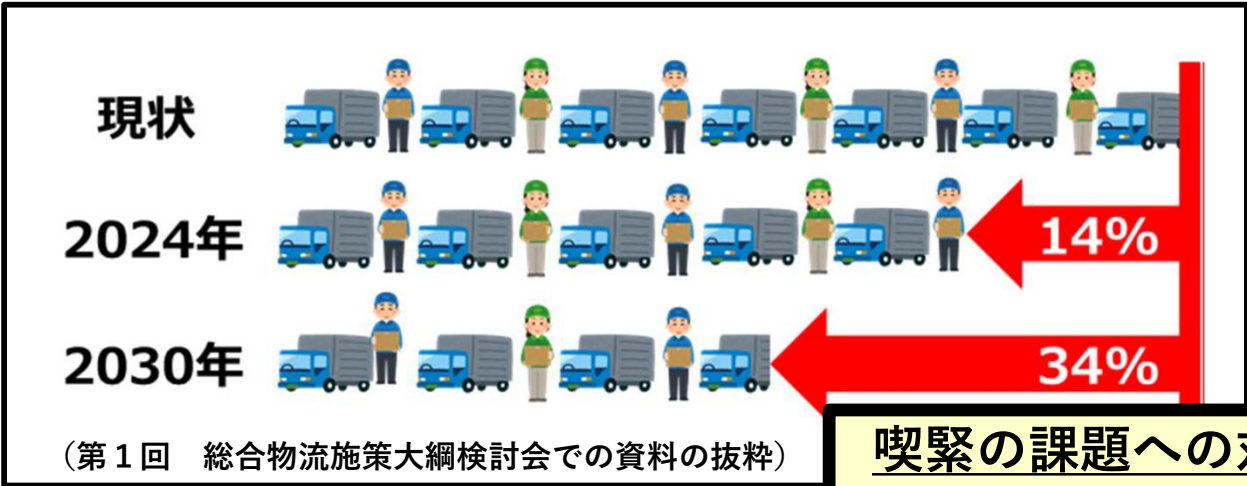


目次

1. 鉄道に求められるモーダルシフトの推進
 2. モーダルシフトの現状
 3. 鉄道利用が進まない要因
 4. 鉄道利用を促す支援要請事項
 5. 通運業界としての取組み
- 

1. 鉄道に求められるモーダルシフトの推進

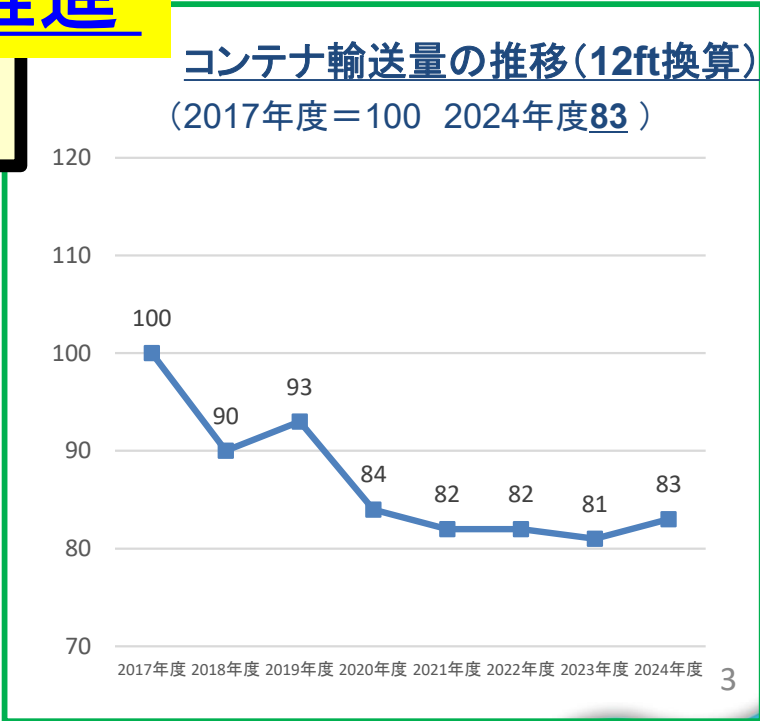
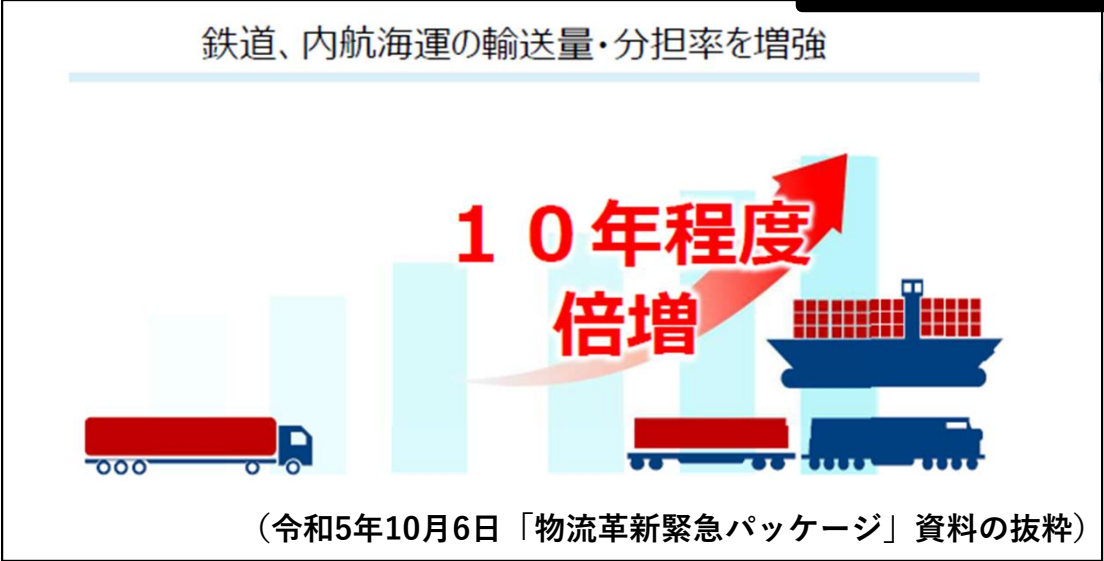
輸送力不足の見通し



喫緊の課題への対応策

モーダルシフトの推進

現実的な手法の一つ



2. モーダルシフトの現状

第2回 総合物流施策大綱検討会での資料の抜粋

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について⑩

3. 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築（強くしなやかな物流の実現）				
現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月関係閣僚会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
（3）地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築				
モーダルシフトに関する目標 （鉄道による貨物輸送トンキロ）	164億トン (2024年度)	209億トン	3	「官民物流標準化懇談会モーダルシフト推進・標準化分科会」で、陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」に向けた新たな対応方策を取りまとめ、令和6年11月に公表し、また、新モーダルシフトとそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築に向けて、 ①大型コンテナ・シャーシ等の導入経費を支援 ②地域の産業振興等と連携し、地方公共団体、産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組の実証運行経費や物流拠点の整備費用等を支援 貨物駅の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、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実施
モーダルシフトに関する目標 （海運による貨物輸送トンキロ）	371億トン (2023年度)	389億トン	3	鉄道へのモーダルシフトによる荷主のScope 3 の削減量を明示する証明書の発行を開始 コンテナの相互利用や空きコンテナの利用促進に資するシステムの実装に向けて、通運事業者・貨物鉄道事業者等と連携した実証輸送を実施 中・長距離フェリー、RO-RO船及び内航コンテナ船に係る積載率の動向を調査し、その結果を令和5年8月より公表(令和5年8月より中・長距離フェリー、令和5年11月よりRO-RO船、令和6年8月より内航コンテナ船積載率の動向調査結果を公表) 内航フェリー・RO-RO船のターミナルにおけるシャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援制度を令和6年度より創設。また、シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムの開発と現地ターミナルでの技術検証を実施

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

3：目標を達成するために更なる取組が必要である

3. 鉄道利用が進まない要因①ー1

鉄道利用が進まない阻害要因①ー1

激甚化する災害に対する脆弱性①

ネットワーク長期寸断
・長期不通の不安

鉄道設備強化

脆弱区間の線路・鉄道施設・線路法面の強化

「第一次国土強靱化実施中期計画」(令和7年6月6日閣議決定、令和8年度～令和12年度までの5か年)
に基づく、鉄道施設の老朽化対策、耐震対策等、鉄道施設の防災・減災対策の推進

- ・気候変動の影響予測(気象予報会社等)に基づく、線路強靱化計画の策定等
- ・具体的な工事・改修計画の公表

鉄道輸送の信頼回復に繋げる

3. 鉄道利用が進まない要因①－2

鉄道利用が進まない阻害要因①－2

激甚化する災害に対する脆弱性①

ネットワーク長期寸断
・長期不通の不安

復旧の迅速化に向けて

復旧方法の事前シミュレーションの実施

- ・メッシュの細かい調査による鉄道脆弱箇所の特定制
- ・(重機が入れない箇所の事前対策など)個別の状況に応じた早期復旧に向けた復旧工事の事前シミュレーションの実施
- ・災害時の代替輸送については、官民共同会議で実施のものを継続

鉄道輸送の信頼回復に繋げる

3. 鉄道利用が進まない要因①－3

鉄道利用が進まない阻害要因①－3

激甚化する災害に対する脆弱性①

ネットワーク長期寸断
・長期不通の不安

BCP費用の検討

JR貨物、利用運送事業者の企業努力での限界

- ・労働力不足に伴い、今後、物流の最適化が加速し、輸送余力は減少
→ 鉄道輸送の代替輸送自体がさらに困難に
- ・平常時から災害に備えて準備するスキーム構築・維持費用の負担

鉄道利用を妨げる一因に

災害時の代替輸送ほか、BCP費用負担が増加

JR貨物、地方自治体、荷主及び通運事業者からなる連携の促進
並びにこれに対する国の支援 が必要

3. 鉄道利用が進まない要因②ー1

鉄道利用が進まない阻害要因②ー1

拡大に欠かせない施設整備や輸送機材の普及

必要な施設整備、機材普及に向けて
国における支援の継続・拡大

・31ftコンテナに関する取扱い

大量輸送に適する一方で、取り卸し駅が限られることで、阻害要因に

- ・31ftコンテナ等の大型コンテナ及びシャーシ等の導入促進の継続
- ・31ftコンテナを取り扱える貨物駅の整備・充実

・緊締装置を備えた特殊なトラック・トレーラーの拡充



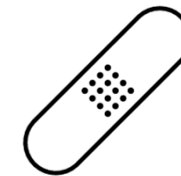
3. 鉄道利用が進まない要因②

鉄道利用が進まない阻害要因②

拡大に欠かせない施設整備や輸送機材の普及



必要な施設整備、機材普及に向けて
国における支援の継続・拡大



- ・物流効率化法※に基づくモーダルシフト等の取組みについて、
計画策定経費や認定を受けた取組等の初年度の運行経費への支援

※物資の流通の効率化に関する法律

- ・鉄道コンテナ輸送のパレット化、パレットの標準化に関する荷主への指導を含めた施策の推進

- ・中長期的に40ftコンテナ(海上コンテナ)の利用拡大のため、そのボトルネックの改善や施設整備への支援

シームレスな鉄道輸送へ

4. 鉄道利用を促す支援要請事項①

鉄道利用推進に関する支援要請①

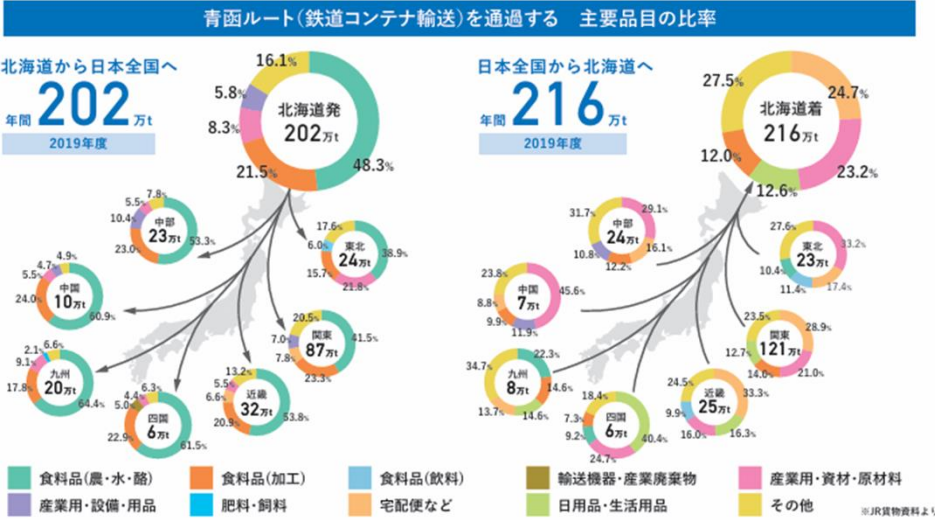
整備新幹線開業後の並行在来線の安定的運営に向けた支援等

貨物鉄道ネットワークの維持

新幹線開業後、並行在来線に関しては、JR旅客会社からは経営分離され、第3セクターによる経営に移行される想定だが、その経営安定化に向けた支援の継続。
(現在建設中の新幹線区間の開業後も含む)

特に、北海道新幹線整備に関して、青函トンネルにおける新幹線と貨物列車との共用走行区間の安定性担保と、札幌延伸後の北海道との鉄道貨物輸送ネットワークが維持され、かつ、大量性・定時性・安定性といった鉄道貨物輸送の機能が損なわれない措置。

農作物の輸送が多い
北海道発については、
食糧安全保障の面からも、
その輸送体制維持の
スキーム構築が必要



(全国通運連盟作成パンフレットから引用)

4. 鉄道利用を促す支援要請事項②

鉄道利用推進に関する支援要請②

特殊車両通行許可の課題解決に向けた要望

(1) 「特殊車両通行確認制度」における全道路データ化の推進

2022年4月の制度開始時には、多くの道路(主にラストワンマイル)データが未収録で、特車許可が取れない事象が散見

- 並行稼働の許可制度(オンライン申請)から脱却できず、許可取得に多くの時間を要している
- モーダルシフト推進標準化分科会において、利用運送事業者から道路情報の収録追加を要望
- 現在、国交省から要請を受けた、全国通運連盟が各事業者に対し収録希望道路の集約を実施中

(2) コンテナ積載車両の普及促進のための特殊車両通行許可の規制緩和

主に、12FTコンテナ2個を積載する新規格車が、「特車不要」となるような高さ・重量指定道路の指定推進
12FTコンテナ3個または31FTコンテナを積載するトレーラー車両の特車条件緩和（誘導車C条件等）

(3) 特殊車両通行許可の制度変更

現在、車番毎の許可が必要だが、同一車型は許可不要にする等の簡素化に向けた制度変更

5. 通運業界としての取組み(自主行動計画)

通運業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画の推進(公益社団法人全国通運連盟)

(1) 物流の適正化・生産性向上に向けた取組み

- ・ 業務時間の把握・分析
- ・ 長時間労働の抑制
- ・ 運送契約の書面化
- ・ 運賃と料金の別建て契約
- ・ 運送委託の適正化等

(2) 鉄道へのモーダルシフトの推進に向けた取組み

- ① 10tトラックから鉄道へ転換しやすい、31ftコンテナの利用拡大を促進
- ② JR貨物による低床貨車の設備投資等の実施後、国際海上コンテナの鉄道利用を促進
- ③ モーダルシフト推進に当たっては、利便性向上に向けた取組みや環境負荷低減への貢献等に加え、2024年問題による輸送力不足への貢献を積極的に発信し、機運醸成に向けた取組みを実施

(3) 作業の効率化に資する措置

- ① 共同配送による集配作業の効率化を図る
- ② パレット標準化及び共同化による効率化を図る
- ③ 積み付け資機材の標準化及び共同化による効率化を図る

5. 通運業界としての取組み(全国通運連盟の活動)

自主行動計画の実践(全国通運連盟の取組み)

(1) 自主行動計画鉄道(2)－①

「10tトラックから鉄道へ転換しやすい、31ftコンテナの利用拡大を促進」

- ・モーダルシフトトライアル助成
- ・大型コンテナ導入促進助成
- ・コンテナ見学会の開催
(2024年度 9回開催 参加者348名)



(2) 自主行動計画鉄道(2)－③

「モーダルシフト推進に当たっては、利便性向上に向けた取組みや環境負荷低減への貢献等に加え、2024年問題による輸送力不足への貢献を積極的に発信し、機運醸成に向けた取組みを実施」

- ・JR貨物との協賛による
「鉄道コンテナ利用キャンペーン」の実施
- ・各種物流展での啓蒙活動



第5回関西物流展



国際総合物流展2024