

モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム

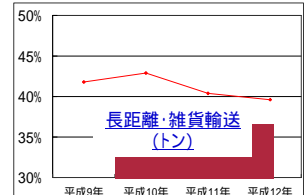
現状

全国的な状況

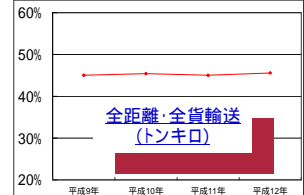
・京都議定書の国際約束達成に向けて、モーダルシフトの推進等により約440万t-CO₂を削減することを目標としている。
(平成14年3月 地球温暖化推進大綱)

- 従来施策**
- 複合一貫輸送に対応した港湾の拠点整備
 - モーダルシフト船の建造支援
 - 貨物拠点駅の整備
 - 幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験への補助

・モーダルシフト化率(長距離雑貨輸送の鉄道・海運・フェリーの分担率が低下傾向にある。)

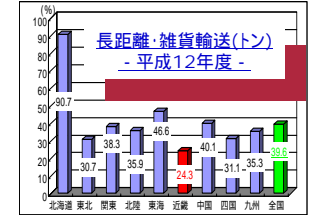


・鉄道・内航海運の輸送機関分担率は伸び悩みの状況にある。



地域的な特徴

各地域発着の長距離雑貨輸送を分析すると、特に阪神地域発着貨物のモーダルシフト化率が低い。



主な障害要因

- 貨物鉄道**
- 貨物駅と配送拠点の距離が長い
 - 運行頻度等の制約
 - 細かいニーズに対応したダイヤがない
 - コンテナサービスが不十分(サイズ、品質管理、等)
 - 事故の影響が大きい
 - 外航海運との連携がよくない

- 内航海運**
- 輸送時間の長さ、港での積み替え、端末輸送等も含めた全体での時間・運賃コストが大きい
 - シャーシの維持費等の負担が大きい
 - 帰り荷確保等が困難なことから輸送全体での積載効率が低くなり、運賃が割高になる
 - 外航海運との連携がよくない
 - 循環資源の輸送に対する制約

- 荷主等の意識**
- 相手先荷主による厳しい時刻指定
 - 荷主の環境意識が低い
 - 鉄道・海運の利用に関する荷主の知識不足
 - 鉄道・海運の利用に関する物流事業者からのPR不足

アクションプログラム(主な施策)

- 貨物鉄道**
- 鉄道の輸送容量、輸送速度の制約の緩和
 - 山陽線の輸送力増強事業
 - E&S式着発荷役駅の拡大
 - スーパーレールカーゴの導入
 - 輸送ニーズの発掘と適切なダイヤ設定
 - 鉄道特性を發揮できる貨物の輸送ニーズ調査
 - 静脈物流システムへの鉄道輸送の活用を検討
 - 端末輸送に係るコスト削減等端末輸送力の強化
 - 貨物駅における荷捌きスペースの整備推進
 - コンテナに関する輸送サービスの向上
 - コンテナニーズの把握、大型コンテナの保有形態および私有コンテナ制度についての検討
 - 事故等における危機管理体制の強化
 - 通運事業者と連携した代行トラックの具体的調達方法等の検討

- 内航海運**
- 次世代内航海運ビジョンの推進
 - 参入規制(許可制)の緩和に向けた制度改正の検討
 - 内航海運の競争力向上のための市場機能の整備方策等に関する調査
 - 次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発等
 - 安全性と効率性を両立させた新たな海上交通体系のあり方の検討
 - 東京湾をモデルとして現在推進している「海上ハイウェイネットワーク構想」の中で、新しい交通体系、航路における速力制限等に関し、引き続き検討を推進する。
 - シャーシの維持費等の負担のあり方についての検討
 - シャーシの維持費等の軽減の必要性と方策について検討
 - 帰り荷の確保等による船舶の効率的な利用の促進
 - 情報システムを活用した船舶情報(空荷情報)、荷物情報の交換による効率的な海運利用の促進
 - 外航海運と内航海運の連携の強化
 - 外貨バースに隣接した内貨フィーダーバースの計画的整備の推進
 - 外貨バースの内航船直付けの推進
 - 港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築
 - 循環資源の海上輸送推進のための取り組みの実施

- 荷主等の意識**
- 荷主企業・物流事業者へのインセンティブ付与や啓蒙活動等
 - 「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」の実施支援(補助金)
 - 地方運輸局によるモーダルシフト事業の発掘・調整機能の充実(公共交通活性化プログラムの拡充等の検討)
 - 地方モーダルシフト推進協議会による荷主表彰制度の実施
 - 物流関係業界団体を通じた物流事業者への啓蒙活動(協力事業者の公表等)
 - 環境保全表彰制度(仮称)を活用した地方運輸局長によるモーダルシフト事業の表彰等
 - モーダルシフト促進キャンペーン(阪神発着貨物輸送の実施)
 - 荷主企業への情報提供の促進
 - 最適な物流情報提供システムの構築に向けた調査・検討
 - 物流事業者の提案力の強化
 - 環境に配慮した輸送システムを提案できる物流事業者の育成に向けて、モーダルシフトを軸にしたSCM先進事例等を調査分析するとともに、普及促進策を検討

達成目標(2010年)

トラックから貨物鉄道へのモーダルシフト

CO ₂ 排出削減量	70万 t-CO ₂
モーダルシフト量	28億トンキロ
輸送機関分担率	約3.6% (コンテナ貨物)

例えば...

関東九州では26両編成列車を6便/日増設する必要あり!

関東北海道では20両編成列車を8便/日増設する必要あり!

トラックから内航海運へのモーダルシフト

CO ₂ 排出削減量	370万 t-CO ₂
モーダルシフト量	181億トンキロ
輸送機関分担率	4%

例えば...

700km超の航路距離の内航船の45隻/日増便が必要!!