

<今後の鉄道物流のあり方に関する検討会>

鉄道物流を取り巻く現状及び検討会の設置について

貨物鉄道の意義・課題等

○物流は、日本の豊かな国民生活や産業競争力を支える重要な社会インフラであり、人口減少や新型コロナウイルス感染症等の社会環境の変化の中でも途切れさせることなく、その機能を十分に発揮させることが必要。

○2030年度の温室効果ガス46%削減目標(2013年度比)や、2050年カーボンニュートラル(CN)宣言が出されたことを踏まえ、政府を挙げて、産業界、国民各層の協力を得ながら、一層踏み込んだ地球温暖化対策が必要。

物流クライシスへの対応

○物流業界の大宗を占めるトラックドライバーは、低賃金などの厳しい労働環境や、2024年度からトラックドライバーに対し、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることから、今後**深刻なドライバー不足が懸念(物流クライシス)**。

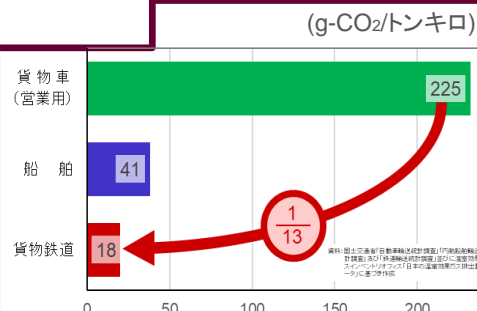
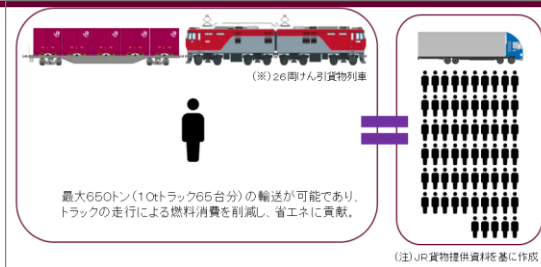
CNへの対応

○乗用車やトラック、航空、内航海運などの運輸部門のCO2排出量は、我が国の総排出量の約2割を占めており、**物流分野においても、早急に抜本的な効率化策を打ち出していくことが不可避**。

貨物鉄道が、物流における諸課題の解決を図る重要な輸送モードとして、その特性を十分に活かした役割を発揮することを期待

【貨物鉄道輸送の特性】

- ①1編成の輸送力:最大650t
(=10tトラック65台分(=ドライバー65人分))の輸送力)
- ②トラックと比べたCO2排出量:約1/13
- ③中長距離輸送に優位性(=平均輸送距離:約900km)
- ④内陸地域へのエネルギー輸送で重要な役割
- ⑤災害時における物資等の緊急輸送



●しかしながら、貨物鉄道の取扱量は横ばい、ないし微減傾向であり、輸送機関別分担率も国鉄改革以降、約5%程度で変化なし。

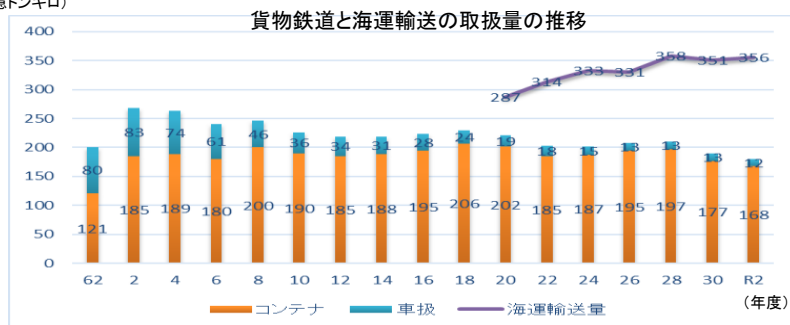
【考えられる主な理由】

- ・固定化されたダイヤ、積み替えが不可避といった輸送モードとしての使いづらさ
 - ・トラック等他モードとの限定的な連携
 - ・災害発生時に長期にわたり途絶する等の脆弱性
 - ・貨物の小口化・多頻度化、リードタイムの短縮等
- 社会・荷主のニーズの高度化



車扱による石油輸送

(億トンキロ)

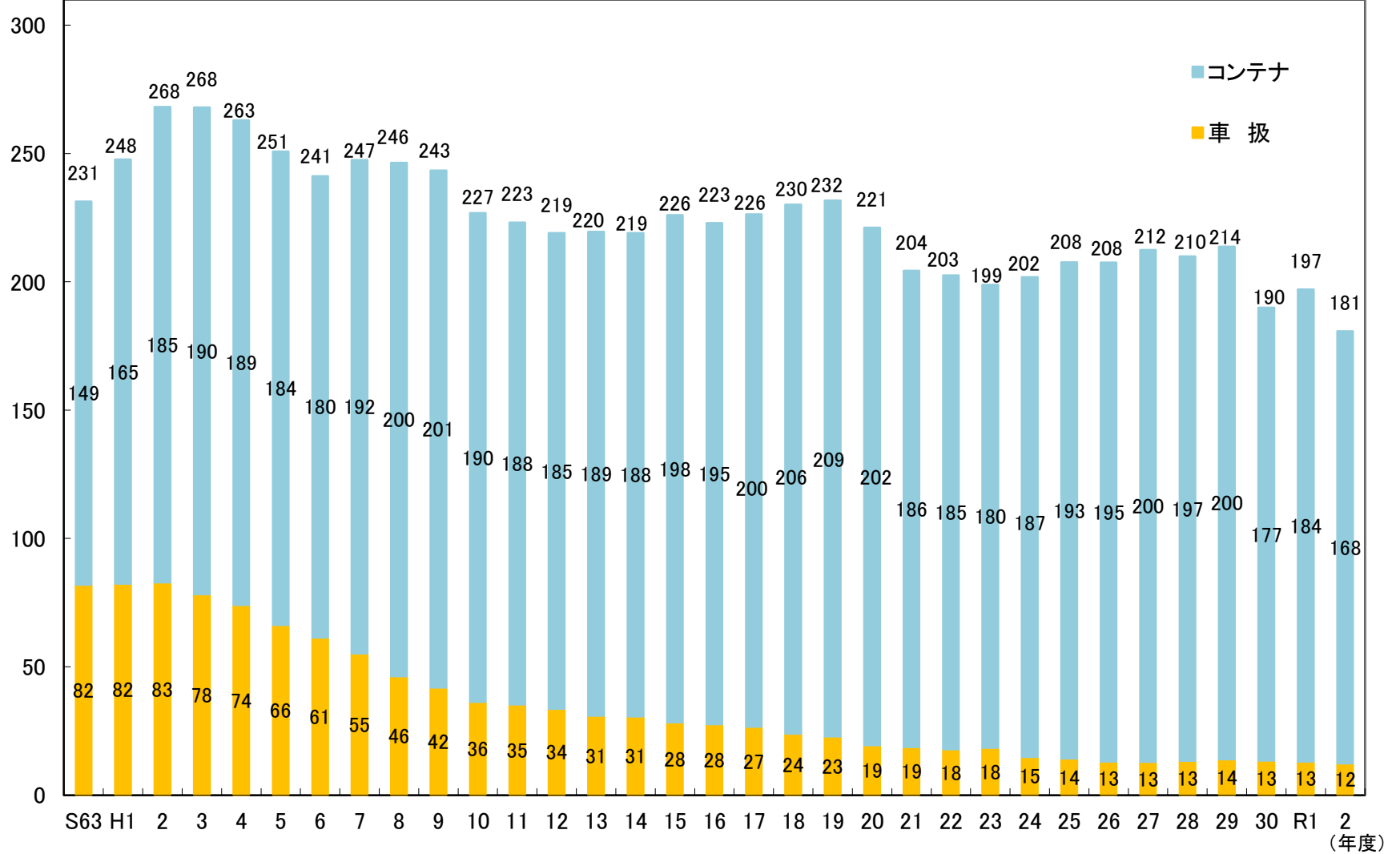


2020年度の積載率(平均): 全日:69.6%、純平日:76.0%、休日:48.7%
 (※)海運輸送量については、平成20年度から算出しているフェリー、RO-RO船、コンテナ船の輸送量の合計である。

⇒ **貨物鉄道の使い勝手を徹底的に良くし、積極的に取扱輸送量の拡大を目指すことで、物流課題の解決に貢献していく必要**

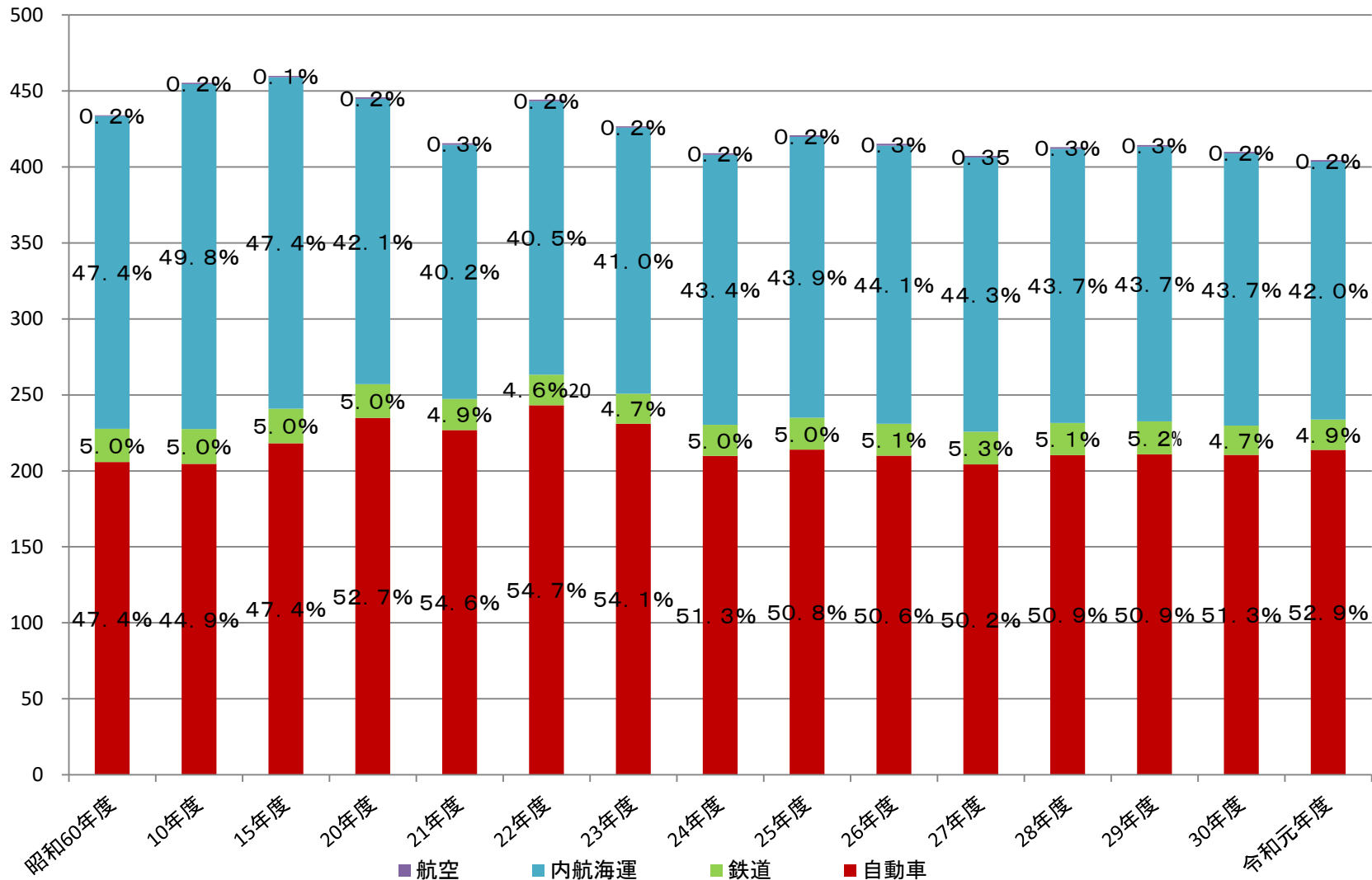
JR貨物の輸送トンキロの推移

(億トンキロ)



国内物流の動向

(10億トンキロ)



出典:「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」
 「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」及び
 JR貨物資料に基づき作成

○総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)

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(強くてしなやかな物流の実現)

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

① ポストコロナ時代における非接触や非対面、デジタル化等に対応した物流インフラの整備

<スマート貨物ターミナルの推進>

新技術の積極的な導入により、貨物駅の効率化、省力化及び安全性向上を図り、ポストコロナにおける鉄道物流の生産性及び付加価値の向上を促進する。

② 大規模災害時の物資輸送の円滑化

加えて、大規模災害発生後に鉄道の迂回輸送及びトラック代行等を迅速かつ円滑に促進することとし、特にトラック代行へ迅速かつ円滑に移行するため、地方公共団体と協力し、主要貨物駅周辺で利用可能な用地を確保する等、必要な体制を構築する。

(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

我が国の温室効果ガス削減の目標、さらには2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現という目標の達成に向け、物流産業においてサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、**鉄道や海運へのモーダルシフトの推進**などさらなる物流の効率化、自動車や鉄道、船舶・航空・物流施設における低炭素化・脱炭素化の促進等を通じて、地球環境の持続可能性の確保に貢献する。

<モーダルシフトに関する指標>

① 鉄道による貨物輸送トンキロ【2019年度 184億トンキロ ⇒ 2025年度 209億トンキロ】

鉄道による貨物輸送トンキロ(実績)

単位:億トンキロ

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
貨物輸送トンキロ	187	193	195	200	197	200	177	184	168

○地球温暖化対策計画(2021年度～2030年度)

物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。

この一環として、受け皿たる内航海運の競争力を高めるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備による輸送コスト低減やサービス向上を進めるとともに、エネルギー効率の良い内航船の普及・促進等を進める。さらに、トラック運転台と切り離し可能なトレーラーの導入やエコシップマークの活用等による内航海運へのモーダルシフトを推進する。

同様に鉄道による貨物輸送の競争力を高めるため、ダイヤ設定の工夫、ブロックトレイン・定温貨物列車などの輸送機材の充実等による輸送力増強と輸送品質改善を図る。また、貨物駅の効率化・省力化及び安全性向上に資する新技術の導入や災害時の代替輸送などに備えたコンテナホーム拡張等のBCPの充実化、エコルールマークの推進等により貨物鉄道の利便性等の向上を図ることで、モーダルシフトを推進する。

(以下、略)

<モーダルシフトに関する指標>

鉄道貨物輸送量【2013年度 193.4億トンキロ ⇒ 2030年度 256.4億トンキロ】

鉄道による貨物輸送トンキロ(実績)

単位:億トンキロ

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
貨物輸送トンキロ	187	193	195	200	197	200	177	184	168

○貨物鉄道は、全国ネットワークを有する我が国唯一の大量輸送手段であり、環境性能に優れた輸送機関であるとともに、内陸地域への石油輸送や災害時における物資等の緊急輸送のリダンダンシー確保の観点からも重要な役割を果たしている。

内陸地域への石油輸送

- ・国内内陸部は各製油所との距離が長く、一部危険品の通行制限がある区間もあるため、タンクローリーだけでは、その全ての輸送が困難。
- ・そのため、大量輸送が可能な貨物鉄道が、その一翼を担っている。

鉄道の輸送量(シェア)(2019年度)

群馬県 174万KI(94.0%)

長野県 185万KI(83.5%)

栃木県 164万KI(77.4%)



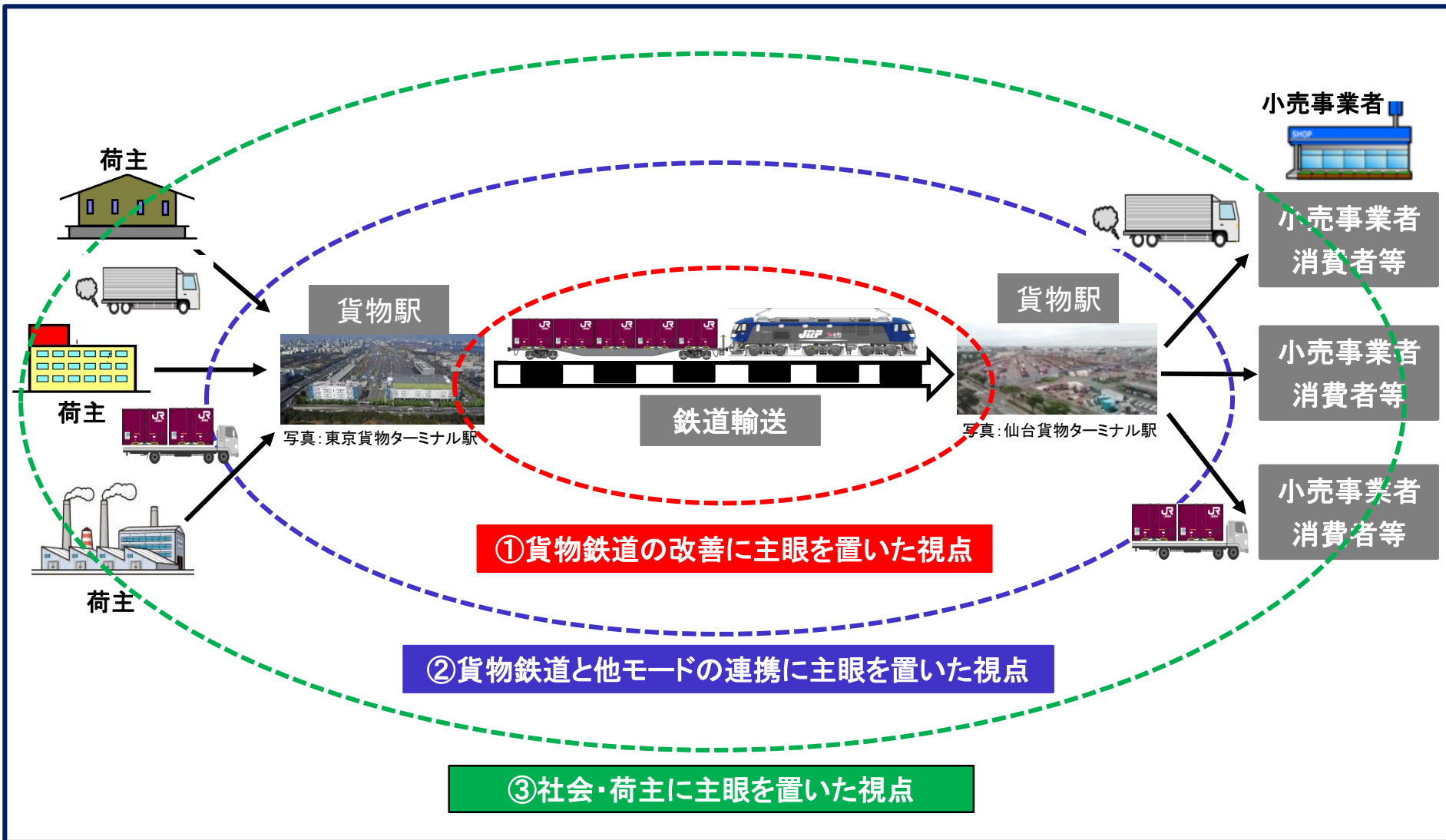
石油類輸送専用列車

リダンダンシー(緊急石油輸送の例)



・東日本大震災で東北線が不通になったことに伴い、日本海側を迂回する臨時列車を運転し、被災地に向けて石油を輸送(合計20KI積みタンクローリー換算で約2,850台分)

本検討会でご議論頂きたい3つの視点(イメージ図)



○貨物鉄道の改善に主眼を置いた視点

貨物鉄道の使い勝手を徹底的に改善し、潜在的な輸送ニーズを掘り起こすことで既存輸送力を最大限に活用

- 今の既存アセットを十分活用できていないのではないか。
- 今後、鉄道輸送需要が見込まれる輸送品の取り込みを増やすために必要な方策とは何か。(例)

- ・国際海上コンテナの輸送拡大
- ・石油代替エネルギーの取込方策
- ・休日等の輸送余力の活用



石油輸送用が中心の車扱列車

- 安定的な貨物鉄道輸送を実現するための災害時BCPが十分ではないのではないか。
- 災害時に貨物を滞留させないようにするための方策とは何か。

- (例)
- ・貨物鉄道による迂回輸送
- ・代行輸送のトラック等を迅速に集めるための方策
- ・災害が予見される場合の予防的・計画的対応



- 一層の環境優位性を発揮するための方策とは何か。

- (例)
- ・機関車や貨物駅におけるオペレーションも含めた地球温暖化対策

- 新幹線を活用した物流の今後の方向性はどのようなものか。

- (例)
- ・高速・定時輸送による輸送ニーズを取り込むための方策



荷物を新幹線へ詰め込む様子(JR東日本HPより)

○貨物鉄道と他モードの連携に主眼を置いた視点

関係物流事業者との関係をライバルからパートナーに移行させ、連携を強化して総合的な物流サービスを実現

- 物流関係事業者は、貨物鉄道の利用に慣れていない(不便さを感じている)のではないか。
- ユーザーにとって貨物駅は使いづらいのではないか。
- 鉄道とトラック等の他モードをなるべくシームレスに利用できるようにするための方策は何か。
- 物流DXを目指す中で、貨物鉄道の役割は何か。

(例)

・トラックから鉄道への円滑な積替えを実現するための方策



無人化、省力化の実現(スマート貨物ターミナル(イメージ))

○社会・荷主に主眼を置いた視点

①②の取り組みを前提として、地球環境保護等の観点から荷主に貨物鉄道の利用を促すための意識改革

○リードタイムよりも環境問題を重視する機運を醸成し、貨物鉄道の利用を促すことができないか。

○荷主等が鉄道物流を利用するインセンティブにはどのようなものが考えられるか。

(例)

・ESG投資家や社会・消費者に鉄道を選択することをポジティブに評価するよう促すための方策



認定商品・企業数

認定商品 193品目 (171件)

・500km以上の陸上貨物輸送のうち30%以上鉄道を
利用している商品

認定企業 95社

・500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上鉄道を
利用している企業
・数量で年間1万5千トン以上、または数量×距離で
年間1,500万トンキロ以上の輸送に鉄道を利用して
いる企業

(注) パーセントは数量または数量×距離のいずれかの比率による。
また、認定件数は令和4年3月2日時点のもの。

○エコレールマーク制度とは...

地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定以上利用している商品又は企業に対して、「エコレールマーク」の認定を行い、マークの表示によって消費者に判断基準を提供する制度。

3月中旬

【3月17日（木）】第1回（趣旨説明・JR貨物ヒアリング）

- ・鉄道物流を取り巻く状況
 - ・JR貨物よりヒアリングを実施
- （『貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会』で2013年3月にとりまとめられた施策の対応状況等について）

第2回（通運会社等ヒアリング）

- ・通運会社等よりヒアリングを実施

第3回（荷主等ヒアリング）

- ・荷主等よりヒアリングを実施

第4回（物流不動産関係者等ヒアリング）

- ・物流不動産関係者等よりヒアリングを実施

第5回（とりまとめ骨子案の検討）

第6回（とりまとめ）

7月



今夏までに結論を得て、概算要求等に反映