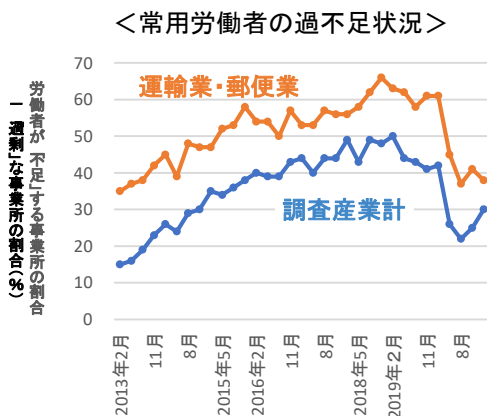


＜今後の鉄道物流のあり方に関する検討会＞
データ等補足資料

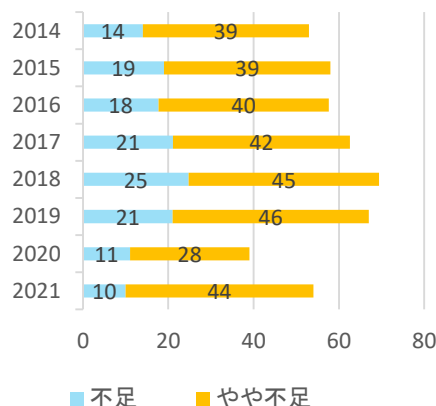
- 物流分野における**労働力不足が近年顕在化**しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より**若年層と高齢層の割合が低く**、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。
- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後（**令和6年4月1日**）に、**年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制**を適用することとなった。

人手不足



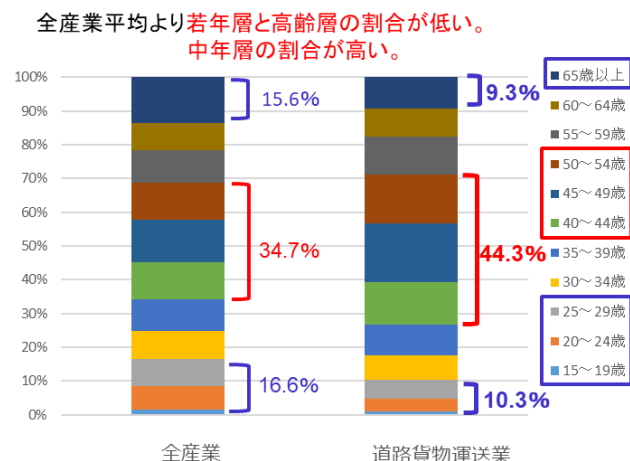
出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

＜トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合＞

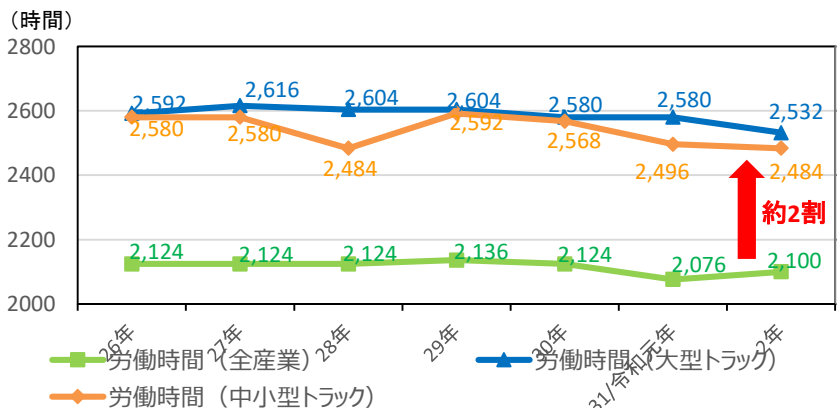


出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」
※各年の第2四半期（7月～9月）の数値を掲載

年齢構成



労働時間



（参考）鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

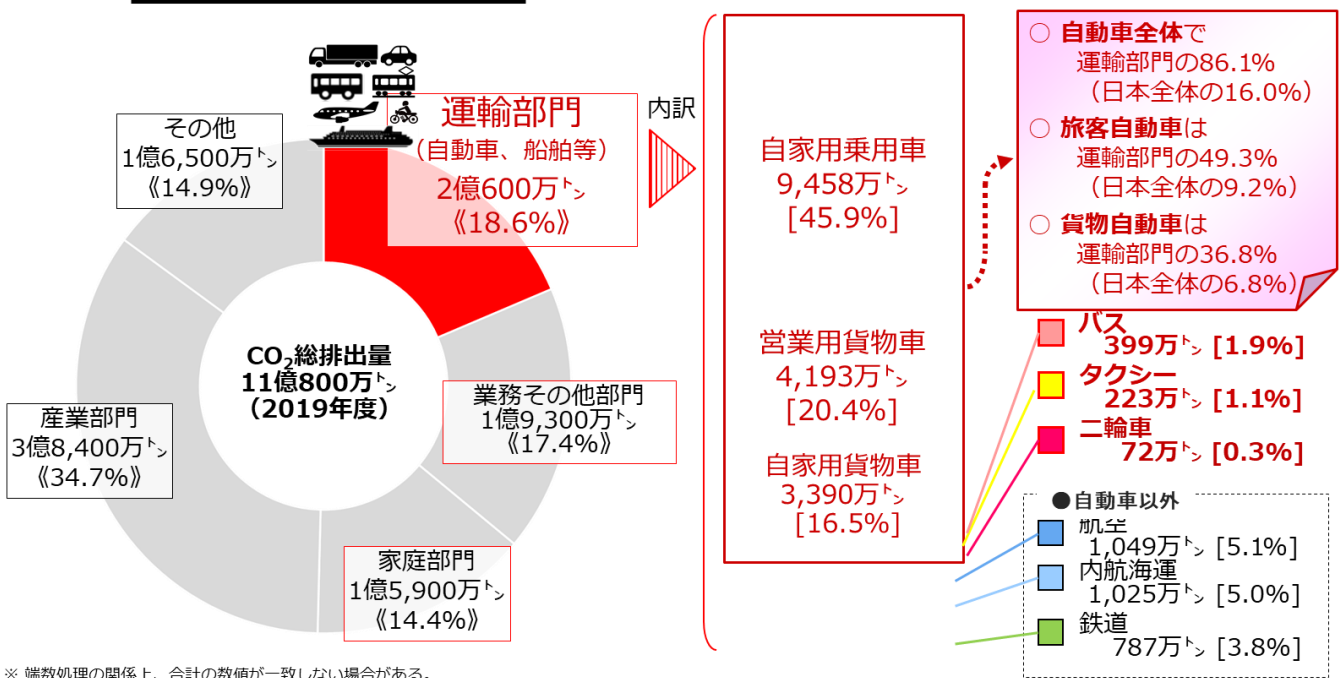
- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→2028年度：約117.5万人
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→2028年度：約89.6万人
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

※参考URL <https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

- 内閣総理大臣所信表明演説(令和2年10月26日)**
 2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち**2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す**。
- 内閣総理大臣施政方針演説(令和3年1月18日)**
 もはや**環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す鍵**。
COP26までに、意欲的な2030年目標を表明し、各国との連携を深めながら、世界の脱炭素化を前進させます。
- 地球温暖化対策推進本部(令和3年4月22日)**
2050年目標と整合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指します。
 さらに、**50%の高みに向けて、挑戦を続けてまいります**。このあと、気候サミットにおいて、国際社会へも表明をいたします。
- G7サミット2021首脳コミュニケ(令和3年6月13日)**
雇用を創出し、排出を削減し、世界的な気温上昇を1.5度に抑えることを追求するグリーン革命を支援することにより、我々の地球を守る。**2030年までの20年間で我々全体の排出を半分に抑え、2025年までに気候資金を増加及び改善させつつ、遅くとも2050年までのネット・ゼロにコミット**。

我が国の各部門におけるCO₂排出量

運輸部門におけるCO₂排出量



2019年度における日本の二酸化炭素排出量(11億800万トン)のうち、運輸部門からの排出量(2億600万トン)は18.6%。自動車全体では運輸部門の86.1%(日本全体の16.0%)、うち、旅客自動車が運輸部門の49.3%(日本全体の9.2%)、貨物自動車が運輸部門の36.8%(日本全体の6.8%)を排出。

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2019年度) 確報値」より国土省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

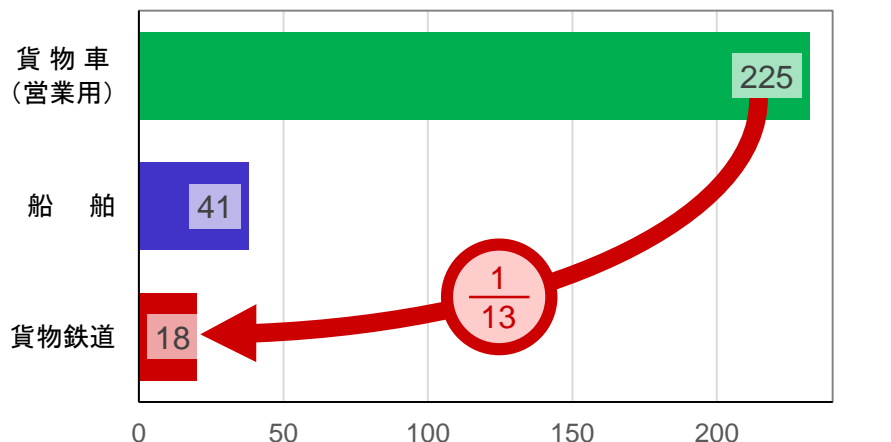
環境に優しい輸送機関

貨物鉄道は、トラックに比べて、CO2排出量が約1 / 13

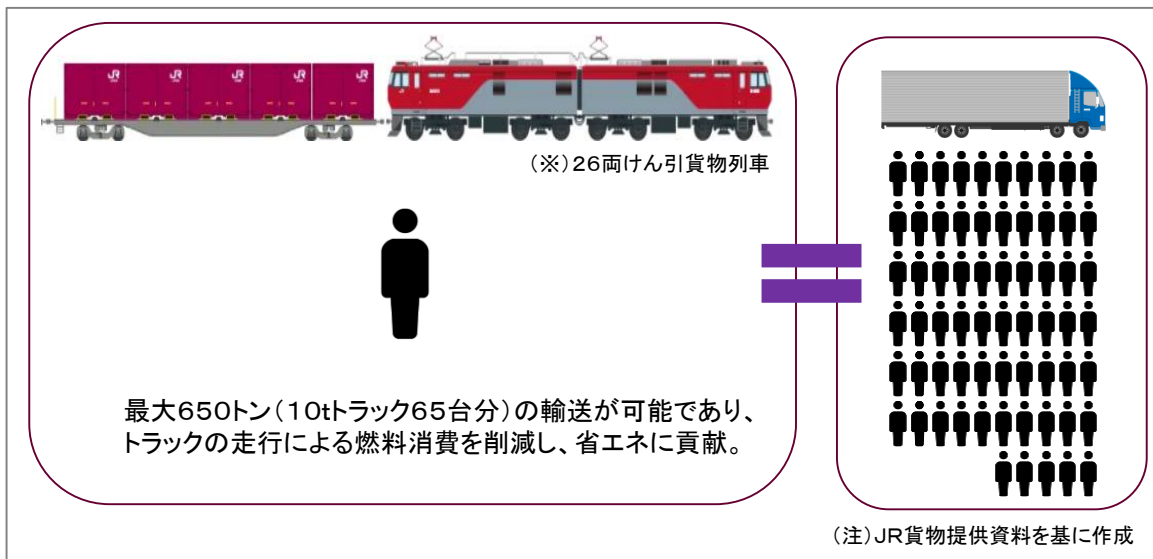
貨物列車の輸送能力

1編成あたり 650トン (26両編成)

貨物列車1編成(運転士1人)で、10tトラック65台分(ドライバー65人)の輸送に相当



出典:国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」及び「鉄道輸送統計調査」並びに温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」に基づき作成



中長距離輸送

貨物鉄道(コンテナ)の平均輸送距離 約 900km

日本で最も長い距離を走る列車

札幌・福岡の2, 140Kmを37時間で結ぶ

○石油類輸送の特徴

内陸地域への石油の安定供給に不可欠の存在

- ・ 都道府県販売実績に占める
鉄道貨物輸送の割合
- | | |
|-----|-------|
| 群馬県 | 94.0% |
| 長野県 | 83.5% |
| 栃木県 | 77.4% |
- (2019年度実績)

出典：日本貨物鉄道株式会社

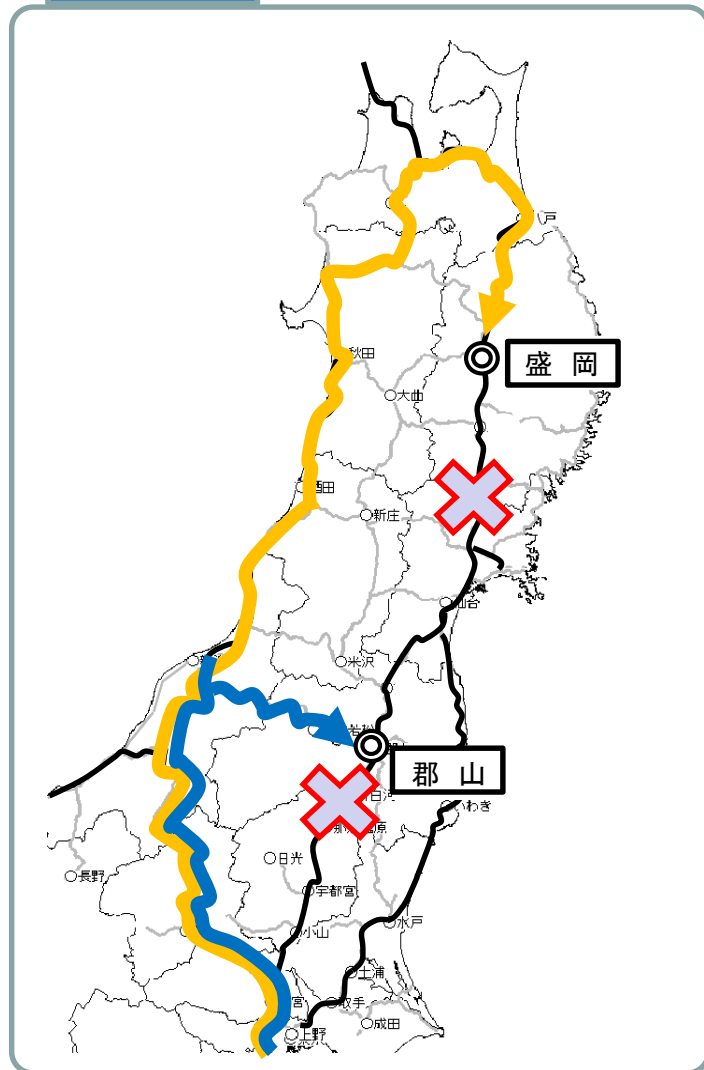


石油類輸送専用列車

東日本大震災時における緊急石油輸送の実施

東北線が不通になったことに伴い、JR貨物では、日本海側を迂回する臨時貨物列車を運転し、被災地に向けて石油を輸送した。

運転経路



日本海ルート経由での石油列車の輸送実績

・ 盛岡行の輸送実績累計

36,849kl

・ 郡山行の輸送実績累計

19,892kl

・ 合計 56,741kl

⇒ (20kl積みタンクローリー換算で約2,850台分)

郡山行き臨時石油列車



平成28年4月の熊本地震により発生した災害廃棄物の広域処理が決まったのを受け、9月16日より熊本～川崎貨物間にて災害がれき輸送を開始



熊本市戸島仮置場

地震により発生した熊本市の災害廃棄物81万トンのうち、可燃物である家屋解体木屑だけで17万トンに及ぶ

地元熊本、九州島内だけでは処理が追いつかない



熊本駅

川崎貨物駅

災害廃棄物輸送用コンテナを使用して
鉄道による広域輸送を実施へ
(4基/日、平成28年9月～30年6月)



川崎市浮島処理センター

○分割及び経営形態についての考え方

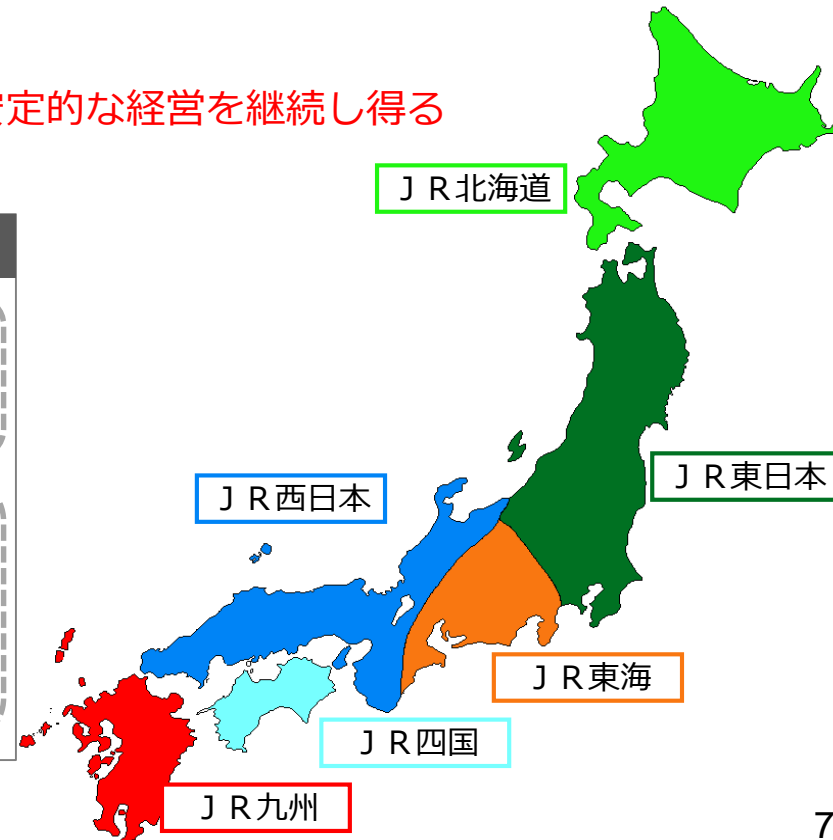
- 新しい経営形態は、特殊会社とするが、できるだけ民間企業と同様の経営の自由、自主性を有することとなるよう、国の監督規制は必要最小限にとどめ、経営者が経営について権限と責任を持ち当事者能力が発揮できる経営体制とする。
経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。
- 旅客部門を全国6社に分割し、貨物部門については旅客部門から経営を分離する。

(日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より)

○JR会社間の収益調整措置等

- いずれの会社も発足時において採算がとれ、将来にわたって安定的な経営を継続し得る基盤として、以下の収益調整措置等が講じられた。

本州3社	3島会社	貨物会社
長期債務の一部を負担 JR東日本 4.2兆円 JR東海 0.5兆円 JR西日本 1.1兆円	長期債務の負担 なし	長期債務の一部を負担 JR貨物 0.1兆円
新幹線施設リース料 JR東日本 2.6兆円 JR東海 5.1兆円 JR西日本 0.9兆円	経営安定基金の設定 ※基金の運用益により、毎年生じる営業損失を補填 JR北海道 6,822億円 JR四国 2,082億円 JR九州 3,877億円	アポイダブルコストルールの設定 ※線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担



I. 基本的な考え方

- JR北海道、JR四国及びJR貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ、必要な支援を継続・拡充。

II. 支援の概要

- (1) JR北海道、JR四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、**令和12年度まで延長。**
- (2) JR北海道、JR四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。
 - ① **経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）**
 - ② 各社の**中期経営計画期間内における支援の実施（総額:2,465億円）**
 - JR北海道（～令和5年度）:1,302億円
※令和元年度・2年度の支援額（416億円）と合わせて**5年間で1,718億円**
※令和3年度以降に地域と協力して行う「黄線区」への支援は別途検討
 - JR四国（～令和7年度）:1,025億円
 - JR貨物（～令和5年度）:138億円
 - ③ **支援手法の拡充**
新たな支援手法として、**青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給、DES、不要土地引取り**を追加
- (3) これらの実施に必要な法改正（国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正等）について、令和3年3月31日に公布、4月1日より施行。

III. 具体的な支援策

1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

(1) 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）（新規）

現在の特別債券※に加え、JR北海道・JR四国の経営安定基金について一定の運用益を確保することにより、経営安定基金を下支え

※特別債券…鉄道・運輸機構が利率2.5%を保証する特別な債券を発行（平成23年度～）

2. 構造的な経営課題への支援

(2) 助成金の交付（継続）

貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、青函トンネルに係る修繕等の支援、黄線区に係る設備投資等の支援【JR北海道】

(3) 青函トンネル・本四連絡橋のJR負担見直しに係る支援（新規）

青函トンネル・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用について、JR北海道・JR四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担【JR北海道、JR四国】

3. 経営改革の推進

(4) 省力化・省人化に資する支援（新規）

- ① 設備投資に必要な資金の出資【JR北海道、JR四国】
- ② 設備投資等に係る無利子貸付【JR貨物】

(5) 利子補給（新規）

市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給【JR北海道、JR四国】

(6) DES(Debt Equity Swap)※（新規）

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強【JR北海道、JR四国】

※DES…債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること

(7) 不要土地の引取り（新規）

廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り【JR北海道、JR四国、JR貨物】（税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）