

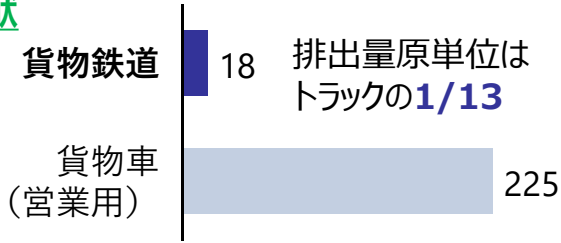
# 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要①

## 貨物鉄道輸送を取り巻く現状

### 社会課題の解決に貢献する公的輸送手段として、期待が高まる

#### ① カーボンニュートラル実現に貢献

- ✓ 2050年のカーボンニュートラル実現が目指されている
- ✓ CN実現の重要な手段として、CO<sub>2</sub>排出量原単位が小さい貨物鉄道輸送への期待は大きい



#### ② トラックドライバー不足への対応

- ✓ 2024年4月からトラックドライバーの時間外労働規制が適用されることに伴う諸課題、いわゆる「物流の2024年問題」
- ✓ 一度に大量の荷物を輸送できる貨物鉄道輸送は、ドライバー不足に対応する重要な手段として期待されている

貨物列車 10tトラック  
1編成 (運転手 1人) = 最大65台  
⇒最大65人のトラックドライバーを、1人の運転士で代替できる

#### ③ 公的ミッションを背負う唯一無二の存在としての期待

- ✓ 平時の内陸部へのエネルギー輸送や、災害時・有事の物資輸送などを担う公的インフラとしての期待も背負っている

### 輸送トンキロは横ばいまたは減少傾向、期待に応えられていない

#### ① 伸び悩む輸送トンキロ・分担率

- ✓ 2013年度以降、JR貨物の輸送トンキロは横ばい
- ✓ 自然災害等の影響も相まって、近年は減少傾向
- ✓ 輸送機関別分担率も、約5%で変化がない

貨物鉄道輸送	2015	2016	2017	2018	2019
輸送トンキロ (億トンキロ)	200	197	200	177	184
分担率(%)	5.3	5.1	5.2	4.7	4.9

鉄道輸送に影響を与えた主要な災害	影響日数	運休本数	減送量
平成30年7月豪雨	100	4,421本	163万t
令和元年東日本台風	17	1,196本	39万t
令和3年前線による大雨	24	900本	34万t

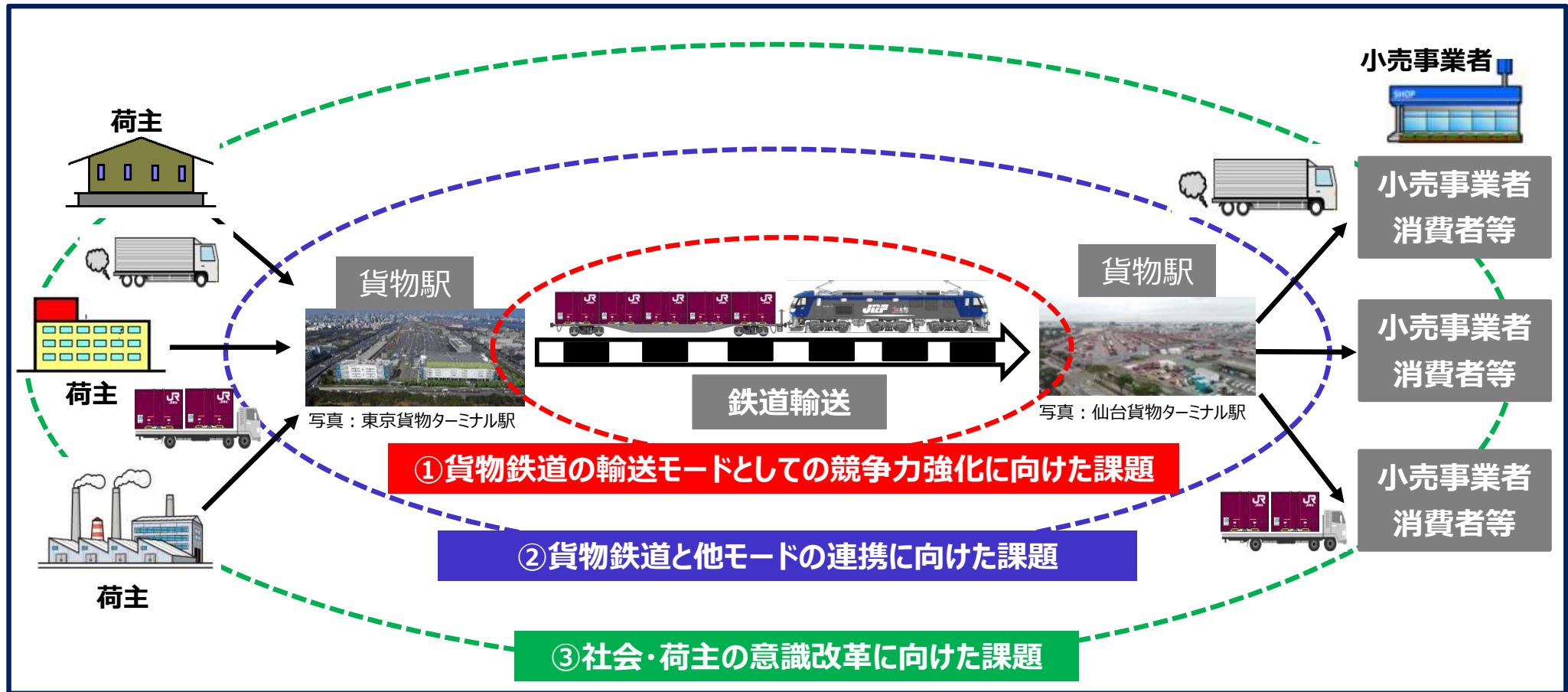
#### ② 脆弱さが解消されない経営基盤

- ✓ 追い風が強まっているにもかかわらず、JR貨物の鉄道事業は赤字
- ✓ 脆弱な経営基盤の強化を目的とし、国鉄長期債務等処理法に基づく支援が、2030年度まで講じられている

- ✓ JR貨物を中心に、他の物流事業者、荷主等、幅広い関係者が一丸となって政府目標の達成を目指す必要がある
- ✓ JR貨物は、「経営自立化のための鉄道部門の収支改善」と「輸送量・輸送機関別分担率の拡大による社会貢献」が必須
- ✓ 今後、JR貨物においてKGI/KPIを設定し、国と共に達成状況を確認、公表  
(参考) 政府目標：2025年度に209億トンキロ (総合物流施策大綱)、2030年度に256.4億トンキロ (地球温暖化対策計画)

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要②

✓ 3つの視点に沿って、14の課題と今後の取組の方向性を整理



- 課題 1 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み
- 課題 2 これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応
- 課題 3 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応
- 課題 4 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化
- 課題 5 災害等輸送障害発生時の対応力強化
- 課題 6 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応
- 課題 7 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担のあり方
- 課題 8 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

- 課題 9 誰でもいつでも利用できる体制づくり
- 課題 10 パレチゼーションの推進
- 課題 11 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- 課題 12 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上
- 課題 13 エコレールマークの価値向上・改善
- 課題 14 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

## 視点① 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

### 課題① 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み

- ✓ ブロックレインの設定を増やし、積載率の向上・安定化を図るとともに、リードタイムの延長など荷主の理解と協力を得て、企業内物流などの取り込みや、ダイナミックプライシングの活用により、積載率の低い列車の輸送力を活用する
- ✓ 新たな列車の設定や列車の長編成化が可能な場合は、必要となる貨物駅のコンテナ留置能力を拡充し、輸送力を拡充する
- ✓ 上記の取り組みの実施後に、更なる輸送力の増強の必要性が認められれば、線路保守時間を確保しつつ、JR貨物・JR旅客会社との間で協議の上、必要に応じて国を交えて、対応方策を検討する

### 課題② これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応

- ✓ 従前からの12ftコンテナ以外の輸送ニーズへ対応するため、定温コンテナの導入拡大、積替施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での少ロット貨物輸送サービスの提供、31ftなど大型コンテナの対応充実に必要な機器・緊締車の導入、中距離輸送のニーズ把握など、貨物鉄道輸送が対応できる幅を広げるための諸施策を進める

### 課題③ 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

- ✓ 低床貨車を活用し、国際海上コンテナ（40ft背高）の海陸一貫輸送ニーズを有する荷主の開拓及びニーズの大きな時間帯・線区について見極めるとともに、太平洋側の拠点港と日本海側の都市との運行に関し、持続可能な輸送のあり方も含めた具体的な検討・実証実験を進める



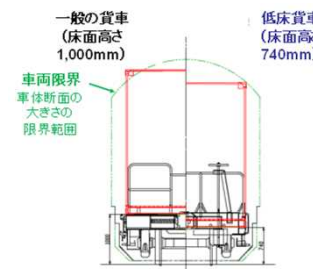
12ftコンテナ



31ftコンテナ



40ft背高コンテナ



低床貨車



# 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要④

## 課題④ 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

### 輸送障害の発生抑制・影響の低減

- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区の特  
定・予防保全の仕組みを検討する
- ✓ 災害時に積み替えが困難な区間の走行を  
早期に抑制
- ✓ J R 貨物の基本的な安全対策を徹底する

### 迂回輸送・代行輸送の拠点駅強化

- ✓ 迂回輸送に必要な機関車の増備・改良等  
や入線確認を実施する
- ✓ 代行輸送の拠点となる貨物駅における、列  
車の折返施設の整備や大型コンテナ対応・  
積替施設の整備など機能の強化を進める

### トラック・内航海運による代行輸送の強化

- ✓ 駐車場・運行管理場所・宿泊施設を駅周  
辺で確保する
- ✓ 高さ・重さ指定道路とすべき道路を洗い  
出す
- ✓ 特殊車両通行許可の申請を円滑化する
- ✓ 内航海運による輸送を平時から実施する

### 関係者の連携促進

- ✓ J R 貨物、荷主、利用運送事業者、関係  
団体等による B C P の策定
- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区にお  
いて、運輸局、自治体等も加わった官民一  
体となった検討の場を設ける

## 課題⑥ 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応

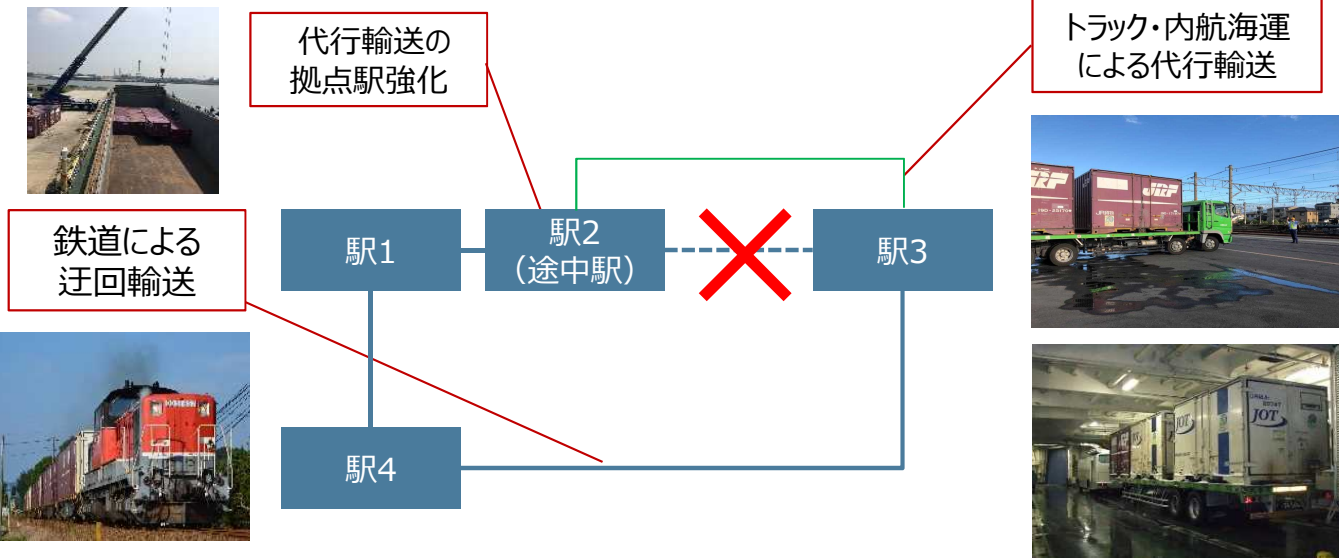
- ✓ 内陸部への石油輸送を今後も安定的に実施する  
ため、老朽化が著しい機関車の代替方策に関し  
て協議を進める
- ✓ 新エネルギー輸送に関する実証事業の実施や、  
自衛隊物資輸送に関する輸送シミュレーションなど  
を通して、技術的課題の整理などを進める

## 課題⑦ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方

- ✓ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスが、様々な  
費用負担の仕組みにより支えられている実態を踏  
まえ、今後、貨物鉄道輸送サービスの維持・発展  
に必要な費用を持続可能な形で負担するための  
方策を、多角的に検討する必要がある

## 課題⑧ 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化

- ✓ リードタイムや輸送品質の面で、鉄道が他の輸  
送モードに対して十分な競争力を有するようになる  
ために、新幹線による貨物輸送の拡大に向けて、  
国・JR貨物・JR旅客会社などによる各種検討に  
着手する必要がある



## 課題⑤ 災害等輸送障害発生時の対応力強化

- ✓ コンテナの所在地、代行輸送や復旧状況、開通見込みを、迅速、正確かつわかりやすく伝達する
- ✓ 利用運送事業者等との事前協議結果に基づき、代行輸送の迅速な立ち上げを図る

# 「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要⑤

## 視点② 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

### 課題⑨ 誰でもいつでも利用できる体制づくり

- ✓ 幅広い荷主や物流事業者に対し積極的な広報活動を展開し、貨物鉄道輸送を選択肢として認知してもらう
- ✓ 鉄道輸送と緊締車を一括で手配できる予約システムを構築する
- ✓ 物流MaaSやフィジカルインターネット実現に向けた取組に積極的に参画する

### 課題⑩ パレチゼーションの推進

- ✓ 物流効率化や働き方改革の実現のために進められているパレット化に対応するため、貨物駅のパレットデポ化、養生材の貸出を推進する
- ✓ 標準パレット単位でのサービス提供、デッドスペースを減らせる31ftコンテナの積極的な運用などにより、標準パレット（T1 1パレット）を使いやすい仕組みづくりを進める

12ftコンテナにパレットを積載すると、**貨物とコンテナの間にデッドスペースが発生**



### 課題⑪ 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- ✓ 貨物駅の敷地・空間の有効活用として、ニーズの大きな駅を中心に、E&S方式の導入、コンテナホーム拡幅、大型コンテナ対応やレールゲート整備など駅機能の強化を進める
- ✓ トラックドライバーアプリの機能拡充、使いやすさ向上により、ドライバーの生産性向上を実現する

## 視点③ 社会・荷主の意識改革に向けた課題

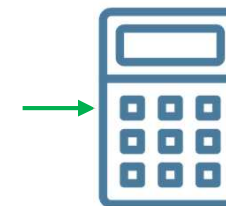
### 課題⑫ 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上

- ✓ 排出量原単位の小ささや1編成あたり輸送力の大きさといった貨物鉄道輸送の特徴や、リードタイムの延長を許容する意義について、社会、荷主への周知・広報を進める
- ✓ 鉄道輸送への移行による排出削減量の概算値の算出・提供など、荷主の努力を見える化する

#### 「見える化」の流れ（イメージ図）

インプット情報 → 排出削減量算出ツール → 排出削減量レポート

- ✓ 輸送量
- ✓ 発着地



荷主がCSRレポートで活用

### 課題⑬ エコレールマークの価値向上・改善

- ✓ エコレールマークの認知度向上に向けた取り組みの推進に加え、表彰制度や認定負担の軽減方策など、取得のインセンティブ向上に資する取り組みを検討する



### 課題⑭ 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

- ✓ 貨物鉄道輸送を利用するインセンティブをさらに強化するため、エネルギー使用量やCO2排出量をより正確に算定できる仕組みを構築し、省エネ法や温対法で規定された報告への活用や、Jクレジット制度への申請、ESG金融への活用につなげられるようにする