

1. 事業の必要性・概要

東日本大震災の影響により、今後火力発電所等からのCO₂等の排出量増大が見込まれる中、CO₂排出原単位がトラック輸送の約1/6である鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトの必要性が高まっている。

荷主の多くは既に10トントラックを前提にした入出荷システムを構築していることから、モーダルシフトの推進を図るにあたっては、10トントラックと同様の荷物の積載が可能となる鉄道貨物輸送用31フィートコンテナが、荷主の誰もが利用可能な汎用コンテナとして普及することが必要である。しかしながら、31フィートコンテナは1本あたり数百万円と高額であり、このようなコンテナを汎用として使用できるよう一定数導入することは、リスクを伴う莫大な経営投資となるため、JR貨物はそのような31フィートコンテナを保有しておらず、利用運送事業者（(株)日本通運等）も限られた数しか保有していないなど、導入が進んでいないのが現状である。このため、JR貨物又は利用運送事業者に対して、31フィートコンテナ購入費用の一部について補助することにより、荷主の誰もが利用可能な31フィートコンテナを増やし、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの促進を図る。

2. 事業計画（業務内容）

JR貨物又は利用運送事業者が31フィートコンテナを導入するにあたり、費用の1/2の補助を行う。

3. 施策の効果

CO₂排出原単位がトラック輸送の約1/6である鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを促進し、運輸部門のCO₂排出量の低減を図る。

また、鉄道貨物輸送の活用は、貨物駅での短期間のコンテナ留置も可能であることから、工場等における在庫のバッファとしての活用も可能であること、今回の災害においても迂回ルートによる被災地への大量物資輸送を行っていることなど、災害時のリダンダンシー確保にも資するものである。

物流の低炭素化促進事業(国土交通省連携事業)

環境に優しいモーダルシフト

トラック65台(10t)



1300トンけん引高速貨物列車

CO2排出量原単位はトラックの約1/6



- ✓CO2排出量の削減
- ✓道路渋滞の解消

- ✓エネルギー消費量の節約
- ✓輸送効率の向上

東日本大震災の影響

→火力発電所等からのCO2, 排ガス増大

鉄道も使ってみたいが、実際には難しい...

荷主にとっての阻害要因

- ✓鉄道貨物の主流である12ftコンテナは長距離輸送に多く使われる10tトラックより小さく、使用するには工場等の施設の改築や作業手順の大幅な変更が必要



10tトラック=T11パレット16枚 12ftコンテナ=T11パレット6枚

- ✓JR貨物は31ftコンテナ(10tトラックと同サイズ)を保有していないため、現在は荷主が自前で購入する必要(1本400~500万円)
- ✓私有コンテナは返送費用も自前

対応策

<対応のポイント>

JR貨物及び利用運送事業者(日通等)が10tトラックと同じサイズである31ftコンテナを数多く保有することが必要



JR貨物及び利用運送事業者に対し、導入費用の1/2を補助することにより、31ftコンテナの導入を支援

<期待される効果>

モーダルシフトの促進

→CO2削減(約2.9万t/年)

省エネ、大気環境改善 等

<その他の効果>

貨物駅での留置可能→在庫確保
被災地への大量物資輸送にも活躍

