

2-10：鉄道貨物へのモーダルシフト

(別表 1-1c②)、【国】

1. 対策評価指標の実績と見込み

○ 現時点における対策評価指標の 2010 年度の見通し

トラックから鉄道コンテナにシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数<32 億トキ>

<参考>

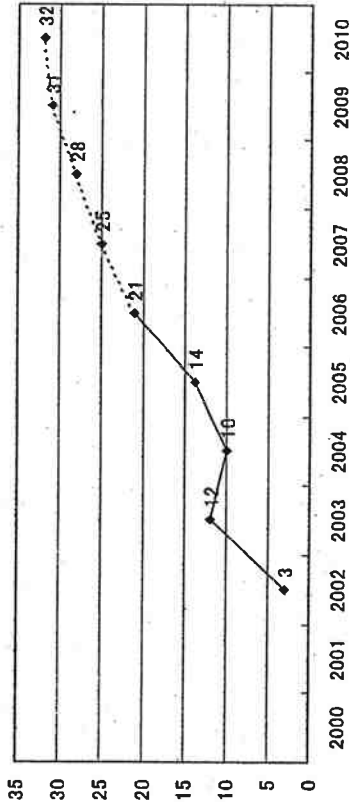
目標達成計画における対策評価指標<2010 年度見込み>

トラックから鉄道コンテナにシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数<32 億トキ>

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
輸送トンキロ数 (2000 年度からの増分)	3	12	10	14	21				
				(最小値)					
				(最大値)					

※2006 年度までは実績値 2007 年度以降は見込み

億トンキロ



定義・算出方法	鉄道コンテナ輸送トンキロ数
出典・公表時期	日本貨物鉄道株式会社資料による。6 月頃。
備考	

2. 国の施策

施策の全体像	2006 年度実績 (2007 年度予定)
【法律・基準】 ・「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」によるモーダルシフトの促進 ・「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を施行。法の施行に努め、環境負荷の低減に資する物流の効率化を推進する (2005 年 10 月施行)。 ・省エネルギー法の荷主及び鉄道貨物への適用 ・すべての鉄道事業者が省エネに対する取り組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する鉄道事業者が省エネ計画の作成、エネルギー消費量の定期報告等の義務付けを行う。また、貨物輸送に係る年間の発注量が一定規模以上である荷主にもモーダルシフト、自営転換の促進等の観点から省エネ計画の作成、エネルギー使用量の定期報告等の義務付けを行う。 (2006 年 4 月施行) 【税制】 ・JR 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る特例措置 ・JR 貨物が高性能機関車・コンテナ貨車を取得した場合に、固定資産税の課税標準を 5 年間 1/2 とする (1998 年度から実施)。 ・JR 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第 3 セクターから借り受ける鉄道施設に係る特例措置 ・JR 貨物が第 3 セクターから借り受ける鉄道施設について、固定資産税の課税標準を当初 5 年間 1/3、その後 5 年間 2/3 とする (2000 年度から実施)。	継続
【予算・補助】 【国土交通省実施】 ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業 山陽線鉄道貨物輸送力増強事業は、2007 年 3 月完成。 ・幹線鉄道等活性化事業費補助 (貨物鉄道) ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業 2007 年度から北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業を新たに実施。 ・幹線鉄道等活性化事業費補助 (貨物鉄道) 【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業支援事業 【融資】	継続
【技術開発】	継続
	2006・2007 年度予算額
	198 百万円 (2006 年度予算額)
	35 百万円 (2007 年度予算額 (新規))
	241 億 50 百万円の内数 (268 億 26 百万円の内数)

【CO2排出削減見込量約90万tの根拠】	
①鉄道貨物へのモーダルシフトによるCO2排出削減見込量を次のように算定。	
① トラックのCO2排出原単位	約290g-CO2/トンキロ
② 鉄道貨物のCO2排出原単位	約22g-CO2/トンキロ(トラックの約8%)
1. トラックから鉄道貨物へのシフトによるCO2削減原単位は、①-②であることから、 約268g-CO2/トンキロ(③)	
2. 施策を実施した場合、2010年度までにトラックから鉄道貨物へのシフト量は、 32億トンキロと推計される。(④)	
3. CO2 排出量削減見込量は、「削減原単位 × 輸送シフト量」であることから、 約268g-CO2/トンキロ × 32億トンキロ = 約90万 t-CO2 ④	

【普及啓発】	新規実施
「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」を通じた取組の促進 - 荷主業界に参加を依頼し、JR貨物、通運業界とともに懇談会を開催し、16業種を対象に業種毎のヒアリングを実施。JR貨物・通運の連携で、荷主の協力も得て課題解決策を検討しており、2007年6月頃にJR貨物が策定する予定の「輸送品質改善アクションプラン」に反映する。 - 環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進（エコレールマークの普及、推進等） - 鉄道貨物輸送の利用に積極的に取り組む企業の商品等への「エコレールマーク」表示を実施（2005年度から実施）。2007年4月末現在、エコレールマークの商品（10件）、取組企業（32件）を認定した。 「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進 - 荷主企業と物流事業者の協働によるトラック輸送の効率化、鉄道・船舶へのモーダルシフト、拠点集約化等の環境負荷軽減に資する取組みを促進するとともに、CO2排出量算定手法の精緻化に取り組んでいる（2005年4月から実施）。	継続
【その他】	

3. 排出削減見込量の根拠等

【鉄道コンテナ輸送トンキロ32億トンキロの根拠】
＜鉄道事業者＞ - ITを活用した輸送力の有効活用 - 大型コンテナ輸送体制の整備による利用促進 - E&S（着発線荷役方式）駅の整備による輸送効率の向上 - 省エネルギー法に基づく中期計画の作成及び実施 ＜利用運送事業者＞ - 大型コンテナ等の輸送機材の充実による利用促進 ＜荷主＞ - 環境にやさしい鉄道貨物輸送を積極的に利用する ＜国の施策＞ - 山陽線鉄道貨物輸送力増強事業 「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進 - 輸送力増強に資する新型高性能列車の導入支援等 - 省エネルギー法の荷主及び鉄道貨物への適用 「流通業務総合効率化促進法」によるモーダルシフトの促進 - 環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進（エコレールマークの普及、推進等）

2-111:トラック輸送の効率化

(別表1-1c③)、【国】

1. 対策評価指標の実績と見込み

○ 現時点における対策評価指標の2010年度の見通し

車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数<120,800台>

トレーラの保有台数<71,100台>

営業率<約3%向上>

稼働効率<約2%向上>

<参考>

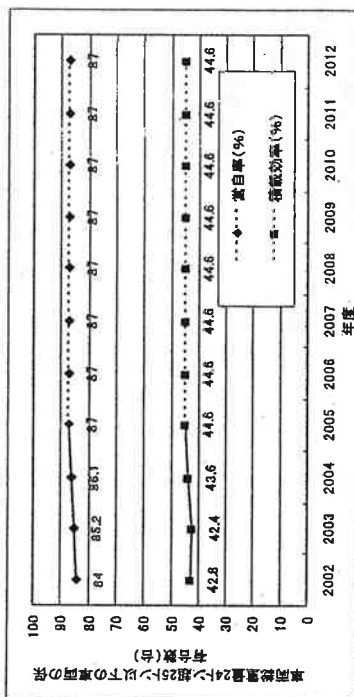
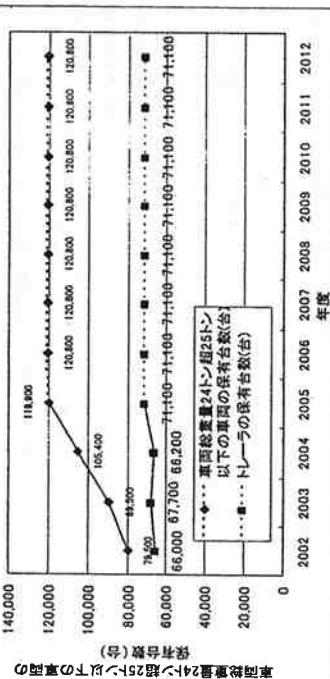
目標達成計画における対策評価指標<2010年度見込み>

車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数<120,800台>

トレーラの保有台数<68,800台>

営業率<約1%向上>

稼働効率<約1%向上>



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数(台)	79,000	89,000	105,400	119,900	120,800	120,800	120,800	120,800	120,800	120,800	120,800
トレーラの保有台数(台)	66,000	67,700	66,200	71,100	71,100	71,100	71,100	71,100	71,100	71,100	71,100
営業率 (%)	84.0	85.2	86.1	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0
稼働効率 (%)	42.8	42.4	43.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6
(最小値)											
(最大値)											

※ 2005年度まで実績、2006年度以降は見込み。

※ 営業率と稼働効率の基準年は2002年とする。

定額・算出方法	車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数：「自動車保有車両数」から算出 トレーラの保有台数：26トン超の営業用トレーラの保有台数「自動車保有車両数」から算出 営業率：年度の自動車総貨物輸送トンキロ数に占める営業用車両による貨物輸送トンキロ数の割合 稼働効率：年度のトラックの能力トンキロ数に占める輸送トンキロ数の割合
出典、公表時期	自動車保有車両数（(財)自動車検査登録協会の）（毎年10月頃に公表） 自動車輸送統計年報（国土交通省）（毎年11月頃に公表）
備考	