

地域づくりWGの各分野ごとの対策・障壁・施策

(貨物・都市間交通編)

分野D：対策分類と対象地域・分野別の削減効果
・・・P.2

モーダルシフトの動向・・・P.3

ロードマップ作成に当たり明確にしていきたい点
・・・・P.6

分野D：対策分類と対象地域・分野別の削減効果

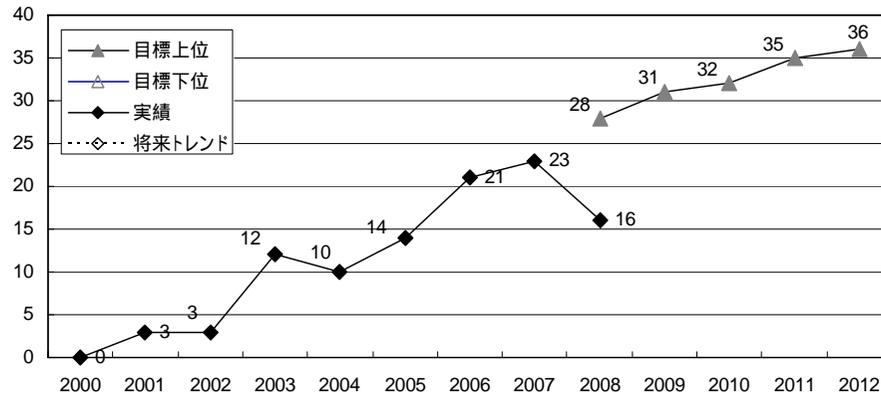
- ・地域間・都市間貨物はモーダルシフトやサプライチェーンマネジメントの効果が大きい。
- ・都市内貨物は都市集約化も効果が大きい。

	地域間貨物： 300km-	都市間貨物： 30-300km	都市内貨物： -30km	(都市間旅客： 30km-)	合計	
第1項	サプライチェーンマネジメント		SCM	SCM	106->32Mt 1990年比 -70% (除く都市間旅客：30km-) 凡例： :-30% :-20% :-10% ×：削減なし	
第2項	都市集約化		距離短縮	~ × モーダルシフト促進		
第3項	モーダルシフト	海運、鉄道	鉄道	台車集配		鉄道、高速バス
第4項	積載効率改善	配送頻度削減	共同輸送	共同輸配送		乗り合い
第5項	燃費改善	ITS、低燃費トラック	ITS、低燃費トラック	ITS、低燃費トラック		ITS、低燃費トラック
第6項	低炭素燃料	バイオ燃料		バイオ燃料、低炭素電力		
	Mt-CO ₂	33 10	49 15	24 7	(35 10)	

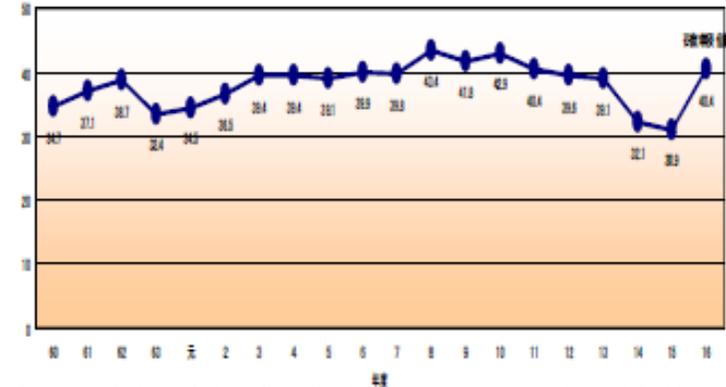
モーダルシフトの動向

- 鉄道輸送や海上輸送、モーダルシフト化率は伸び悩んでおり、そのモーダルシフトを促進するには、施策の強化が必要。

海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)(億トンキロ)



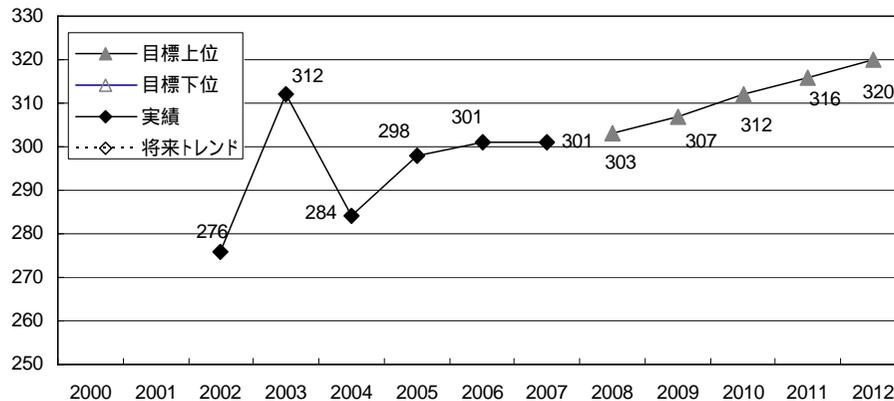
モーダルシフト化率



出所:国土交通省「平成16年度モーダルシフト化率の確報値について」

モーダルシフト化率: 輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または海運(フェリーを含む)により運ばれている輸送量の割合

トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数(億トンキロ)



出所:平成21年7月17日 京都議定書目標達成計画の進捗状況

	1998年度	2003年度	2004年度
貨物鉄道	1,600万t	1,750万t	1,730万t
内航海運	4,080万t	4,920万t	5,900万t
自動車	7,560万t	14,890万t	11,240万t

モーダルシフト化率上昇の理由は内航海運輸送量の増加と自動車輸送量の減少によるもの。

モーダルシフト促進に関する提言例

インターモーダル施設の整備促進

- 公共施設として、インターモーダル施設を整備
- 各モード間のネットワーク整備
- E & S方式の拡充による安定輸送の促進
- 海上コンテナ輸送に対応できる設備の充実・整備

E & S方式: コンテナを本線上の列車から積卸しする、『着発線荷役』方式のこと。

鉄道貨物輸送の高質化のための設備投資の促進

- 安定輸送促進のための車両等の更新に対する助成
- 高速走行のための鉄道設備に対する助成
- 補助的荷役ターミナルの整備

隘路区間における貨物専用線の新設

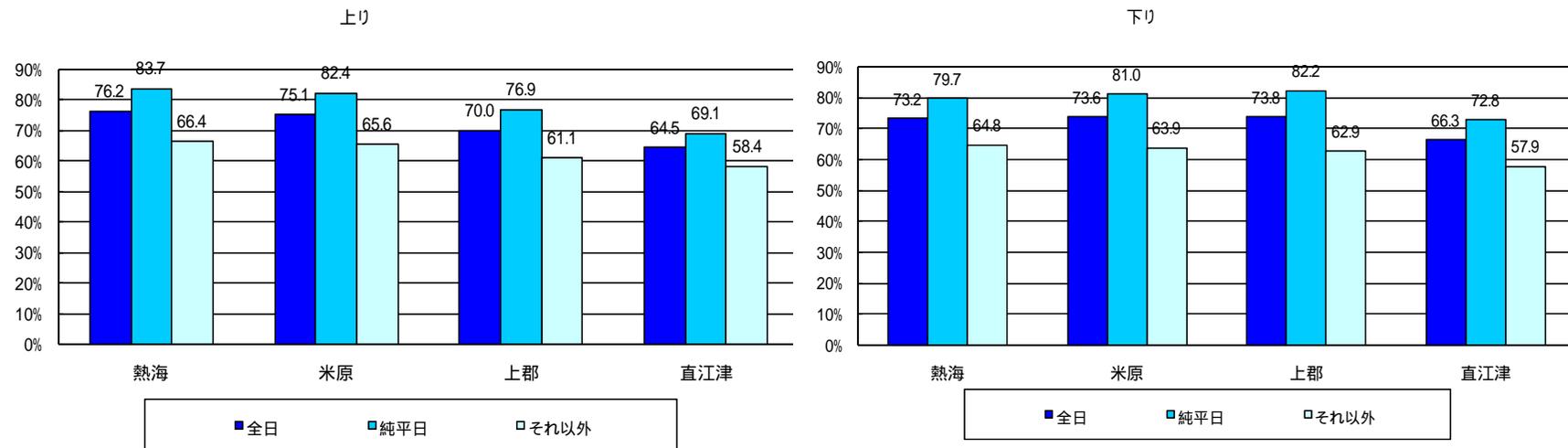
東海道物流新幹線の整備

- CO2排出量削減のメインプロジェクトとしての位置づけ
- トラック運転手不足への対応としての有効

鉄道輸送インフラの輸送力

- 地域間の鉄道コンテナ貨物の積載率は、主要路線で70～80%に至っており、特に、太平洋側の路線を中心に輸送力が逼迫している。

鉄道コンテナ貨物の積載率(主要通過地点別)



出所: 社団法人全国通運連盟「鉄道貨物輸送ネットワークの有効利用と今後のあり方に関する基礎調査報告書」(平成20年3月)

注: 分析対象は、2006年4月～2007年10月の19ヶ月間の主要路線のデータ

ロードマップ作成に当たり確認させて頂きたい点

主要な対策

- 貨物輸送の対策は、事業者間が効率性向上を目的に進めるものが多いが、施策も含めた主要な対策として、削減効果も大きい「モーダルシフト」の促進を中心とし、広義のサプライチェーンマネジメントに当たる「配送頻度を減らすための在庫増加」、「時間指定配送サービスの廃止」、「地産地消の促進(耕作放棄地の削減)」については、ロードマップのビジョンでその必要性に触れることでよいか。

インフラ整備施策の時期

- 車両の大型化に対応するためのインフラ整備と、海運・鉄道へのモーダルシフトのためのインフラ整備は、同時並行的に行うべきか、導入・優先順序の変更などの対策期間を考慮すべきか。