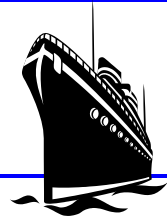


## MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine\_navi/)

## 鉄道輸送におけるモーダルシフト推進取組と課題

モーダルシフトとは、「トラックによる幹線貨物輸送」を「大量輸送が可能な海運または鉄道」に転換しようとする取組のことであり、1981年の運輸審議会答申で「モーダルシフト」という言葉が使用されたことを契機に広く知られるようになりました。以後、社会情勢を反映して環境対策などを目的に推進されてきましたが、近年ではトラック運輸業界の深刻な労働力（ドライバー）不足の解決策としてモーダルシフトによる物流の効率化・省力化が注目を集めています。2015年7月22日号の当ニュースでもご紹介しましたが、2015年3月に国土交通省が発表した「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」においても、モーダルシフトが施策に盛り込まれています。

本稿では、トラック輸送から鉄道輸送へのシフトに焦点を当て、推進施策や今後の課題についてご紹介いたします。

### 1. トラック運輸業界の労働力不足と鉄道輸送への関心の高まり

リーマンショック後の景気回復・インターネット通販の発展・ドライバーの高齢化等に伴いトラック運輸業界の労働不足が深刻な問題となっています。鉄道貨物協会では、2020年度に約10万6,000人、2030年度には約8万6,000人のトラック運転手が不足すると推計しています。

また、国土交通省が2015年1月に実施したアンケートによると、海上コンテナを国内輸送する際の手段として鉄道を利用することに「関心がある」と回答した物流事業者のうち、70%以上がその理由にドライバー不足によるトラックの確保難を挙げており、鉄道輸送への切替えに対する関心の高さが伺えます。

大型トラックの1輸送あたり貨物運搬量15トンに対し、鉄道では650トンの運搬が可能であり、従業員一人当たりの年間貨物輸送量比でも、鉄道輸送はトラック輸送の約10倍となっています。

### 2. 鉄道輸送モーダルシフト推進の課題

国内貨物輸送の輸送機関別分担率（トンキロベース）において、トラック輸送の占める割合は減少傾向にあり、2009年度の54.6%に対し、2013年度は50.2%となっています。内航海運の比率は2009年度の40.2%に対し、2013年度は43.9%と増加傾向にある一方で、鉄道輸送の比率は2009年度の4.9%に対し、2013年度は5.0%と横ばいの状態であり、顕著な伸びは見られません。

国土交通省では、コンテナ貨物の鉄道輸送促進に関わる課題として以下の項目を挙げており、課題の改善に取り組んでいます。

【課題】	【具体的方策の方向性】
○コスト競争力の確保 鉄道輸送コストのみならず両端のショートドレイジ(※1)コストを要する	○ショートドレイジの効率化 鉄道駅への入場経路の最適化等による作業の効率化 およびオンドックレール(※2)の導入検討を行う
○リードタイムの短縮 トレーラーとの間の積替え時間が必要となる	○コンテナラウンドユース(※3)の仕組みづくり 内陸部における鉄道貨物駅のコンテナデポ(※4)化のための整備・改修の検討を行う
○40ft背高コンテナ輸送の確保 トンネルの高さ制限等により40ft背高コンテナ輸送への需要にこたえられていない	○40ft背高コンテナに対応した低床車両の検討 輸送需要が見込まれる関東→九州方面において、低床貨車の優先的な開発・導入を行う

(※1) コンテナや貨物を特定の場所から別の倉庫などに搬入したり、倉庫などから岸壁やターミナルへ運ぶこと

(※2) コンテナターミナルに鉄道を乗り入れ、港で貨車に荷物を載せるという方法

(※3) 輸入コンテナを荷卸後、空いたコンテナを輸出荷積に継続して利用すること

(※4) 貨物を詰めるためのコンテナをピックアップしたり、輸送を終え貨物を取り出したあとの空コンテナを返却する場所

上記に加えて、災害時の代替輸送手段の確保等輸送障害対応が課題として挙げられています。2014年に発生した東海道本線の10日間に亘る輸送障害では、特に積極的にモーダルシフトを進めていた貨物鉄道利用者が、代替輸送のためのトラック確保に苦勞する事態が発生しています。輸送障害が発生すると比較的長時間列車運休となる場合があること、他の経路・方法に全量を直ちに切り換える手配が難しい場合があることから、安定輸送を確保するために輸送障害を想定した代替輸送体制を構築することや、着荷主側の予めの理解と協力を得るなどの対策を講じておくことが、モーダルシフトを推進するにあたり重要と考えられます。

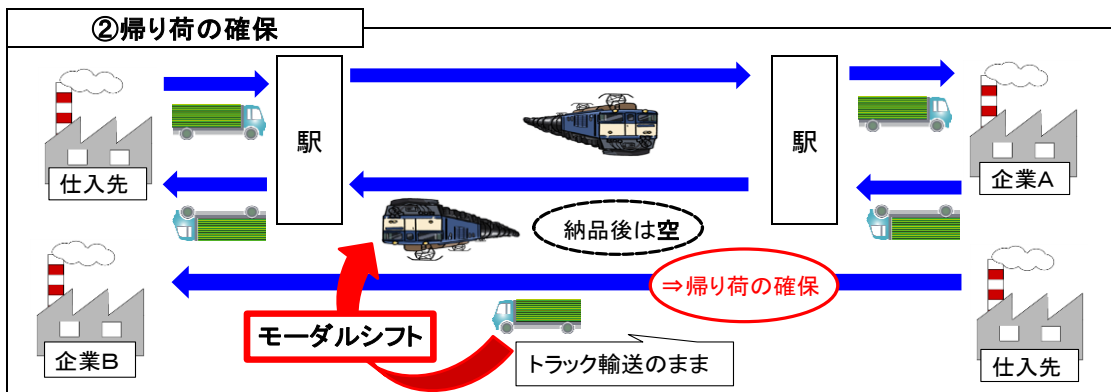
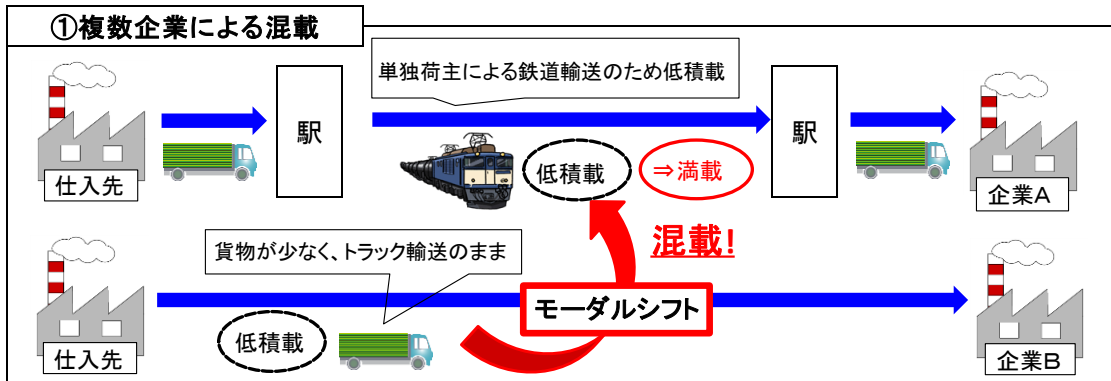
### 3. 鉄道モーダルシフト推進施策

国土交通省は、以下に挙げる鉄道モーダルシフト推進施策により、貨物鉄道輸送がその特性を発揮する幹線コンテナ輸送を中心に、物流の効率化・省力化を通じた労働力不足の解消を試みています。

#### 運行経費補助

荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費の一部（最大1/2）を補助する制度。（2014年度より次世代型モーダルシフト（※1）を優先的に採択）

（※1）次世代型モーダルシフトとして想定される主な事例は以下のとおりです。



（国土交通省の資料をもとに作成）

#### 設備導入投資補助

中・長距離輸送のモーダルシフトを推進するため必要となる設備（コンテナ荷役機器等）導入費用の一部を補助する制度。

#### 31 フィートコンテナ導入費用補助

JR貨物及び利用運送業者が10トントラックと同じサイズの31フィートコンテナを導入する際に、費用の一部を補助する制度。

### 4. 最後に

上記のとおり、政府は様々な施策を講じていますが、鉄道輸送推進に際する課題解決に向けた制度面での更なる充実が注目されます。安定的な輸送力確保に向け、物流の主要3輸送機関（トラック・鉄道・海運）それぞれの長所を生かすことが必要であり、各交通機関の効果的な相互利用が重要であると言えます。輸送力が大きく、正確性や速達性に優れる鉄道輸送の効果的な活用が期待されます。

<参考文献一覧>

国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/>

全日本トラック協会HP <http://www.jta.or.jp/>

RFA鉄道貨物協会HP <https://www.rfa.or.jp/>

以上