

# 労働力不足問題について

平成26年3月3日  
国土交通省総合政策局物流政策課

# ドライバー不足の現状

## 最近の報道より

- ・トラックなどの物流でも人手不足は深刻だ。名古屋を地盤とする大宝運輸は約400台のトラックを保有しているが、うち約40台を稼働できない状態が続いている。  
(日本経済新聞 平成26年2月15日(土))
- ・トラックの運賃が上昇している。東京ー大阪間で1台貸し切りの場合、平均的な運賃は片道7万～8万円(積載重量10ト)。昨夏に比べ、1割前後高い。「トラックの手配がつかず納期を守るのに苦労している」(都内の鋼材問屋)との声もある。(日本経済新聞 平成26年1月11日(土))
- ・車両台数と運転者数の関係について質問した項目に対しては、「車両台数の1.2倍以上の運転者がいる」とした回答が42.2%の12年6月調査比10.7ポイント減、「車両台数と同数の運転者がいる」が39.3%の8.4ポイント増、「車両台数より運転者の数が少ない」との回答も18.6%の2.3ポイント増となった。  
(輸送新聞 平成26年1月20日(月))

## WebKIT※(求荷求車情報ネットワーク)の稼働状況

### ○実績(平成26年1月)

求車が前年同月に比べ78.9%増と大幅に伸び、車両不足が深刻化している。

#### (求車)

情報登録件数 : 77,296件 (前年同月比34,100件 / 78.9%増)  
 成約件数 : 11,069件 (同1,825件 / 19.7%) 増  
 成約率 : 14.3% (同7.1ポイント減)

#### (求荷)

情報登録件数 : 9,192件 (前年同月比1,342件 / 12.7%減)  
 成約件数 : 896件 (同157件 / 21.2%) 増  
 成約率 : 9.7% (同2.7ポイント増)

出典: 公益社団法人全日本トラック協会発表資料

※ WebKITとは  
 トラック輸送において、「帰り荷や傭車の確保」「積合せ輸送」等を実現するために荷主と運送事業者のマッチングを行うシステム。

# ドライバー不足の現状

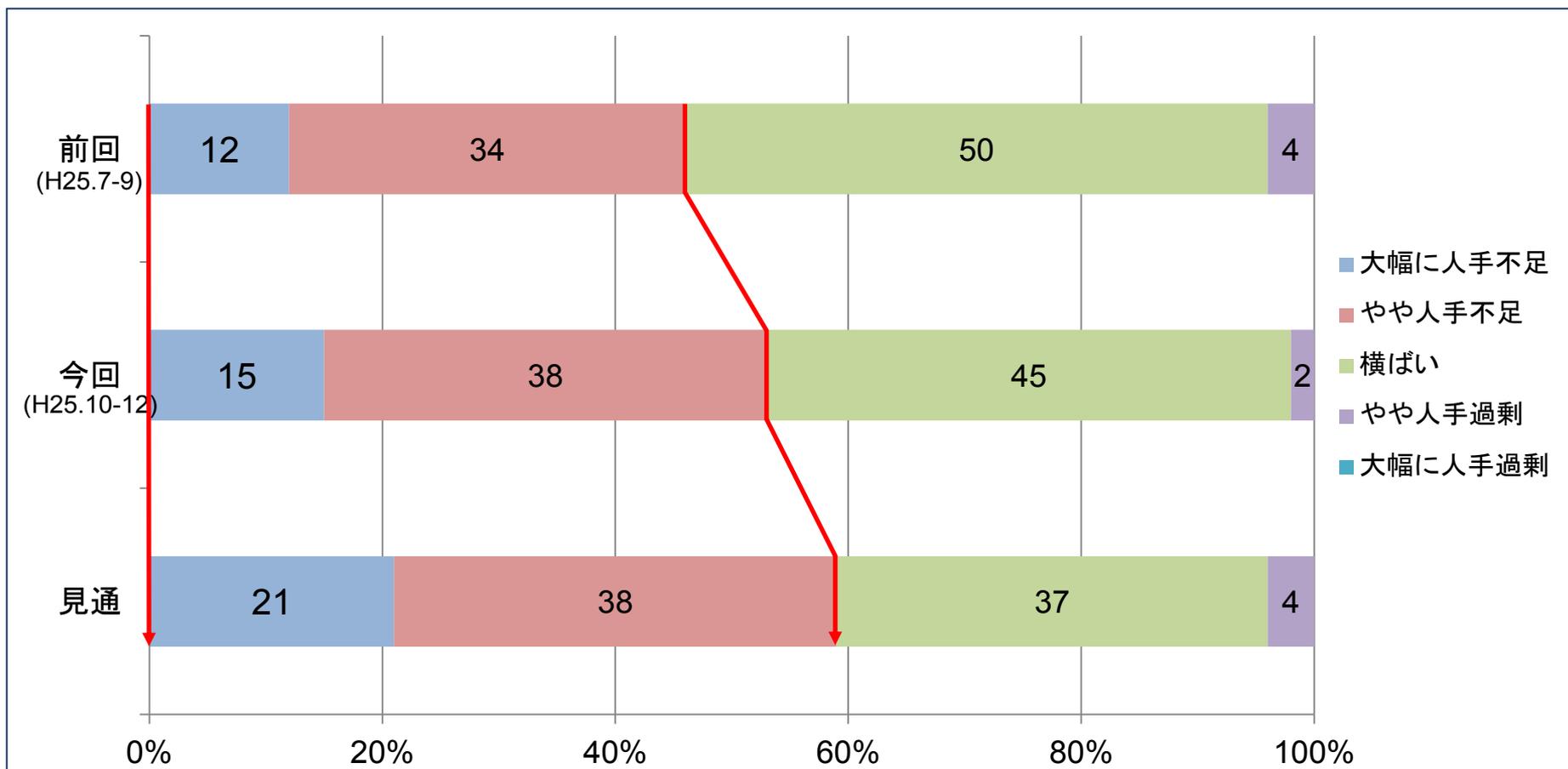
## 民間事業者の声

- ・各地域でのデリバリーよりも幹線輸送のドライバーが不足している。なかなか帰れず不人気な上、労働時間の規制の問題もある。(トラック業者)
- ・海貨業者からは、今年の正月は荷主の要望に対して6割程度しかドレージを手配出来なかったという声も聞いた。(ドレージ業者)
- ・低収入のためドライバーをやめてしまったり、復興需要によってトラックからダンプに乗り換えるドライバーもいる。(ドレージ業者)
- ・荷主とドレージ業者の間に海貨業者が介在するため、ドレージ業者の声が荷主に届きにくいという構造的な問題もあるが、荷主も本格的に困っており、フォワーダーも声を上げ始めている。(ドレージ業者)
- ・ドレージのドライバーになるためには大型のけん引免許が必要であり、荷役作業もないことから、ドライバーの平均年齢が高い。アルバイトのドライバーの年齢制限を引き上げて対応しているが、それでも数年後にはいなくなってしまう。(ドレージ業者)
- ・荷役のないドレージでは女性ドライバーが増えた時期もあったが、渋滞中のトイレの問題等により定着しなかった。(ドレージ業者)
- ・ドレージ不足のため、特に関東近辺の輸入業者は頭を悩ませている。将来的には消費者にも影響が出るのではないかと。(フォワーダー)
- ・取扱量が少ない等、声の小さい荷主の貨物はいつまでたっても配達されず港に置き去りにされ、フリータイムが過ぎれば船社が超過料金を請求するという事態になるのではないかと。(フォワーダー)
- ・復興需要に伴って関東のドライバーが不足する中で、関西のドライバーが関東に流出するといった状況も発生している。(荷主)
- ・例年、年末年始のトラック不足は2月には落ち着くが、今年は2月になってもトラックの手配が難しい状況が続いており、実際に配送の遅延も発生している。(荷主)
- ・関西から九州へ運ぶためのトラックの手配が難しいため、内航海運と鉄道輸送を活用している。(荷主)
- ・鉄道コンテナの利用を増やしたいが、物流事業者から集荷するトラックが足りないと言われており、増やしたくても増やせない状況になっている。(荷主)
- ・円安が進み、工場が日本に戻るような事態になった場合は、ドライバー不足はより深刻になるのではないかと。(荷主)

# ドライバー不足の現状

トラック運送業界では平成25年7月～9月の調査時点に比べ、平成25年10月～12月は人手不足感が増しており、更に今後は更に人手不足感が強くなるとの調査結果が出ている。

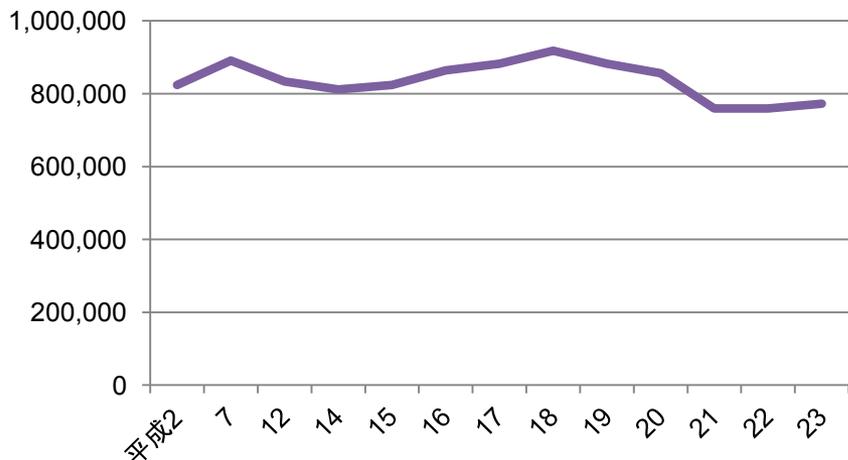
## トラック運送業界の人手不足感(H25.10-12)



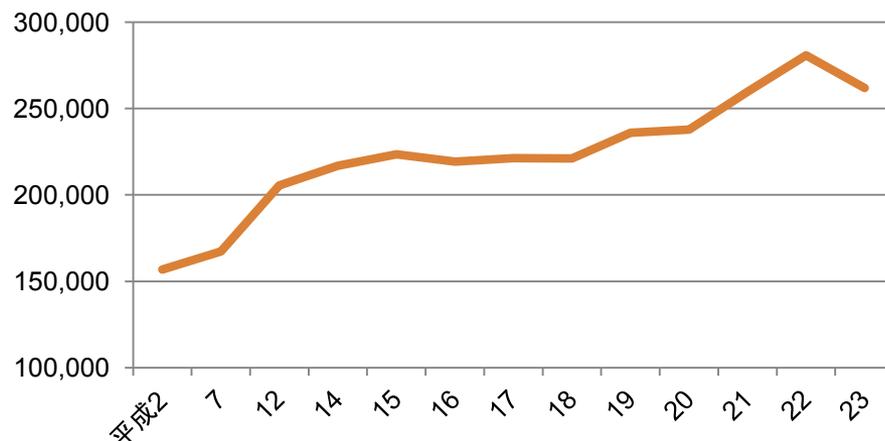
# トラックドライバー数と貨物輸送量

ドライバー数は時系列で見ても大きく減少しているわけではないが、貨物輸送量等の伸びから、ドライバー一人あたりの負担は従前と比べて増加していると思われる。

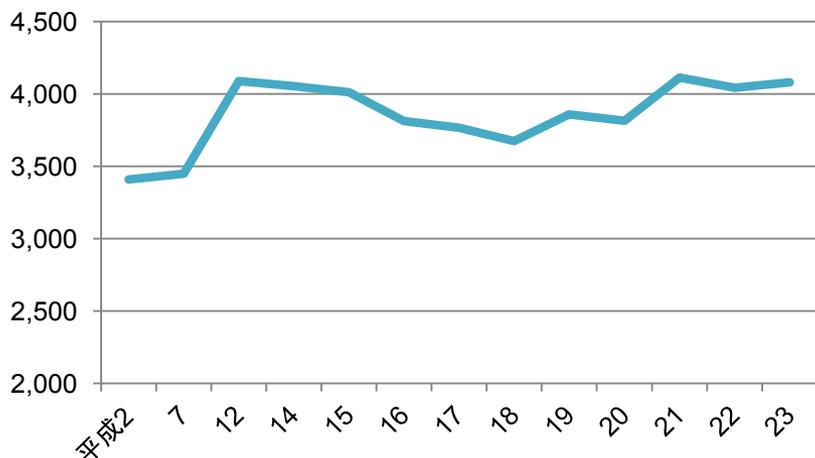
ドライバー数(人)



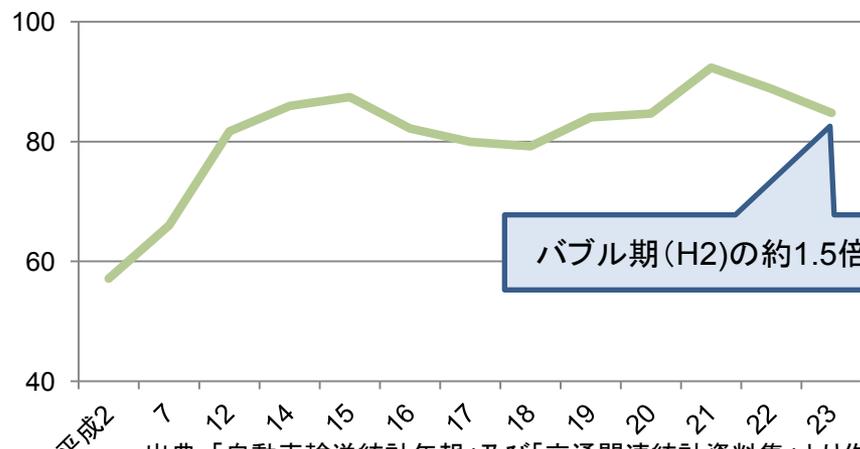
一人あたり輸送トンキロ



一人あたり輸送トン

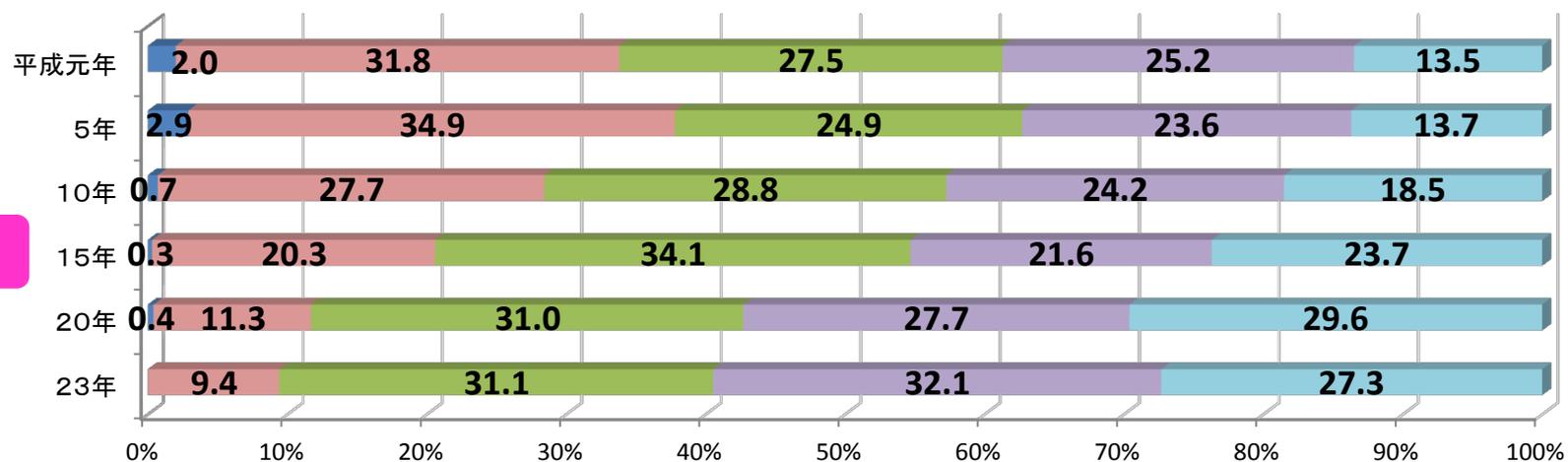
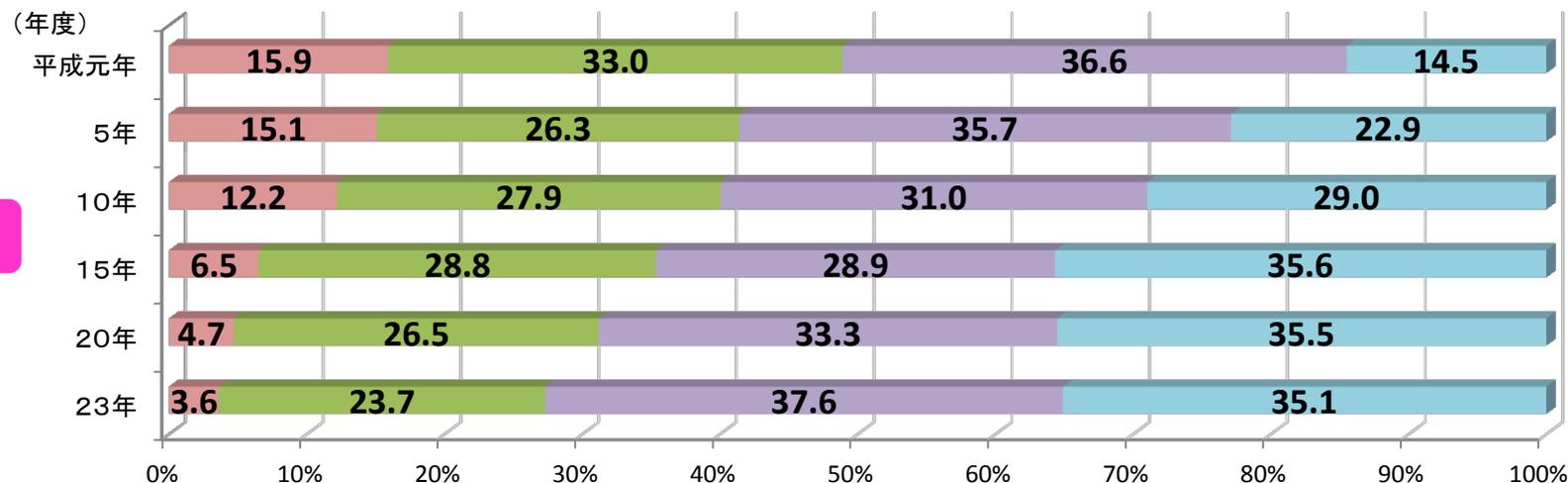


一人あたり走行キロ



# トラックドライバーの年齢構成比の推移

トラックドライバーの高齢化が進み、特に30歳未満の割合が減少しており、若者のトラックドライバー離れが進んでいると言える。



# 中型免許問題について

## ＜背景＞

- 平成19年、「中型免許」が追加、普通免許で運転できる範囲が縮小。
- 域内輸送を担う小型車のうち、車両総重量が5トンを超えるものが増加。
- 普通免許しか取得できない高卒直後のドライバーの勤務や採用に制約。

## ＜普通免許で運転できない2tトラックの例＞



車両重量:3,220kg  
 最大積載量:2,000kg  
**GVW:5,385kg**  
 (ハイブリッドトラック)



車両重量:2,900kg  
 最大積載量:2,000kg  
**GVW:5,010kg**  
 (CNGトラック)

## ＜貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会＞事務局:警察庁

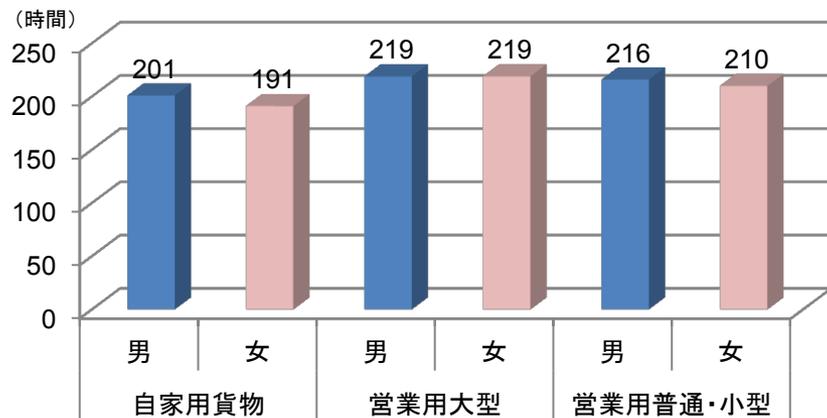
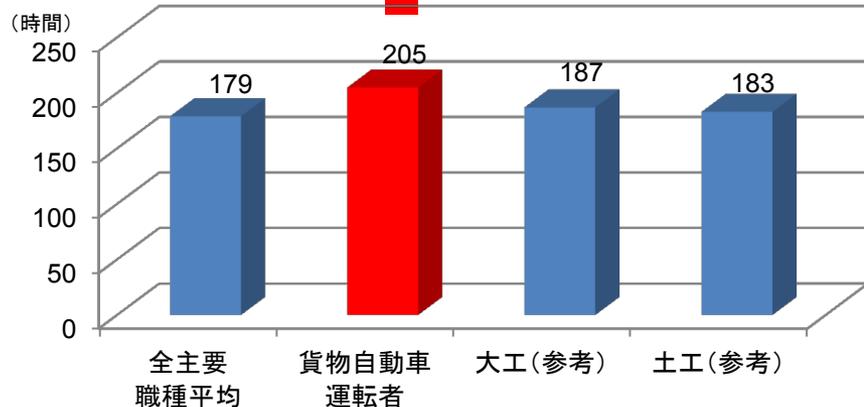
- 中型免許制度導入後の安全面での効果検証を行うとともに、車両重量等に対応して必要とされる運転技能、諸外国の貨物自動車運転免許制度の動向等を把握
- 現在の貨物自動車に係る運転免許制度の課題を明らかにしつつ、**より安全で、かつ、我が国国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度**の在り方について検討を行い、提言を策定
- 平成25年9月26日に第1回、12月17日に第2回(全国高等学校校長会及び全日本トラック協会からヒアリング、国土交通省オブザーバー出席)開催

# トラックドライバーの労働環境の実情

トラックドライバーは、他の主要職種に比べて労働時間が長く、給与総額が低い。

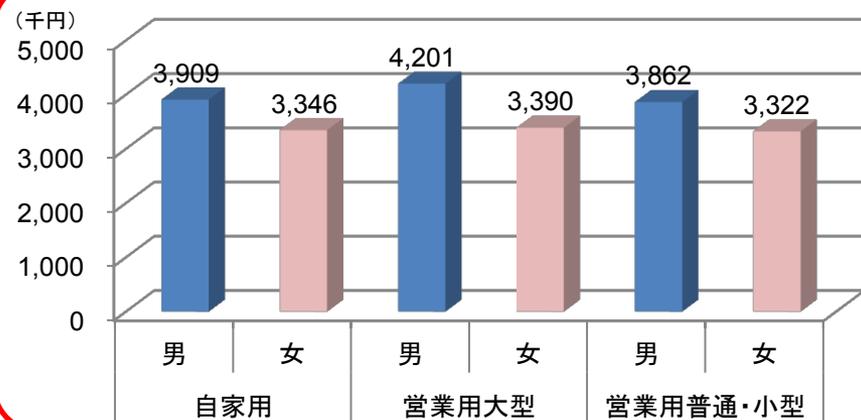
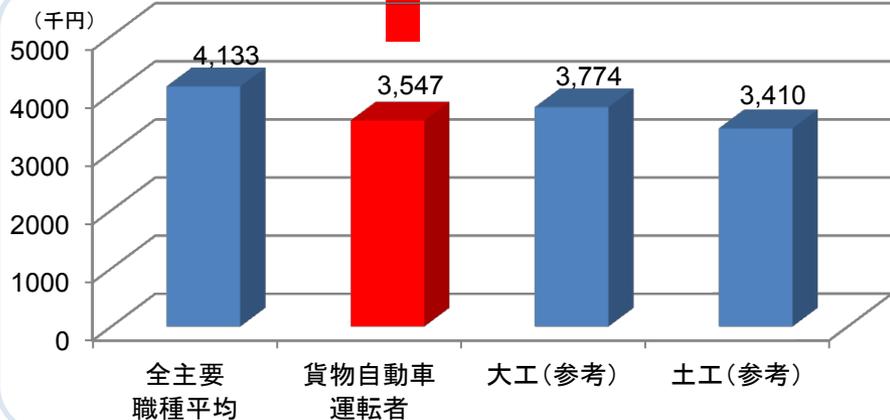
## 平均労働時間(月)

内訳



## 年間給与+賞与額

内訳



# トラック事業者の過重労働防止・安全確保

関越道高速ツアーバス事故を受け、平成25年秋より、運送事業者に対する監査方針・行政処分等の基準が厳格化。それを受け、運送事業者の間でドライバーの労働時間に対する意識が変わってきている。

## 自動車運送事業の監査方針の改正(抜粋) 平成25年10月1日施行

- 悪質な事業者に対する集中的な監査実施(監査主体は運輸局・運輸支局)
  - ・ 重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施
  - ・ 各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び継続的に監視していく事業者のリストを整備

## 行政処分等の基準改正(抜粋) 平成25年11月1日施行

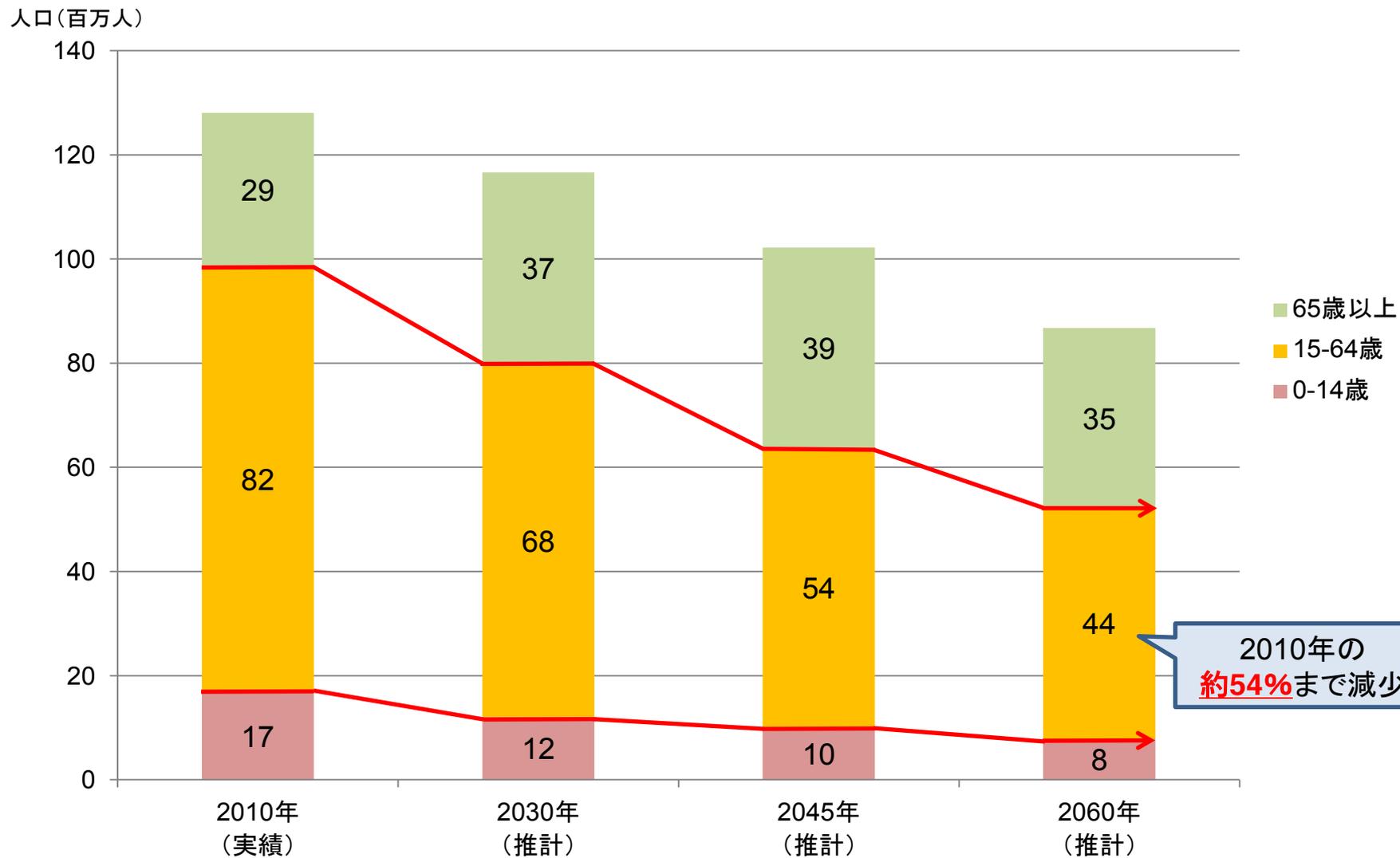
- 悪質・重大な法令違反の処分を厳格化 → **事業停止(30日間)**

事項	改正前	改正後 (平成26年1月1日以降)
運行管理者の未選任	40日車	30日間
整備管理者の未選任	40日車	
全運転者に対して点呼未実施	点呼未実施率50%以上、40日車	
監査拒否、虚偽の陳述	60日車	
名義貸し、事業の貸渡し	60日車×違反車両数	
<b>乗務時間の基準に著しく違反</b>	120日車	
全ての車両の定期点検整備が未実施	20日車×違反車両数	
事業停止後も引き続き法令違反の改善なし		許可取消

## 業界の声

- ・ 運送事業者の間で、ドライバーの労働時間に対する意識が変わりつつある。
  - ・ 「事業者が無理をしていたことを、荷主も理解していなかった。行政処分強化は社会的にルールを守ろうという流れ。今後は、ルールを破ってまで仕事をするのはやめよう」(関ト協)。
- (輸送経済 平成26年2月18日(火))

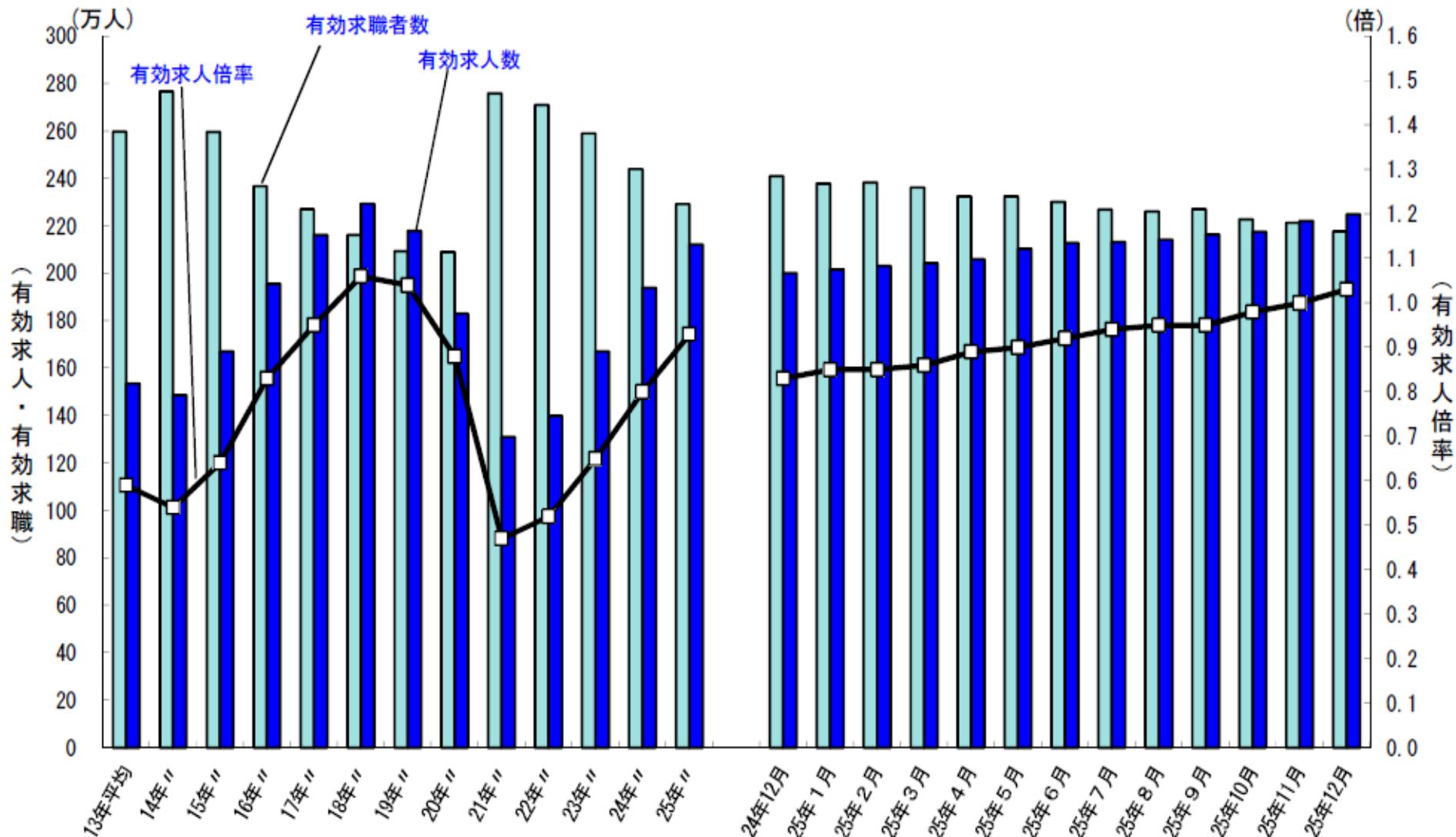
今後、労働力人口(15歳~64歳)は大きく減少していくと推計されている。



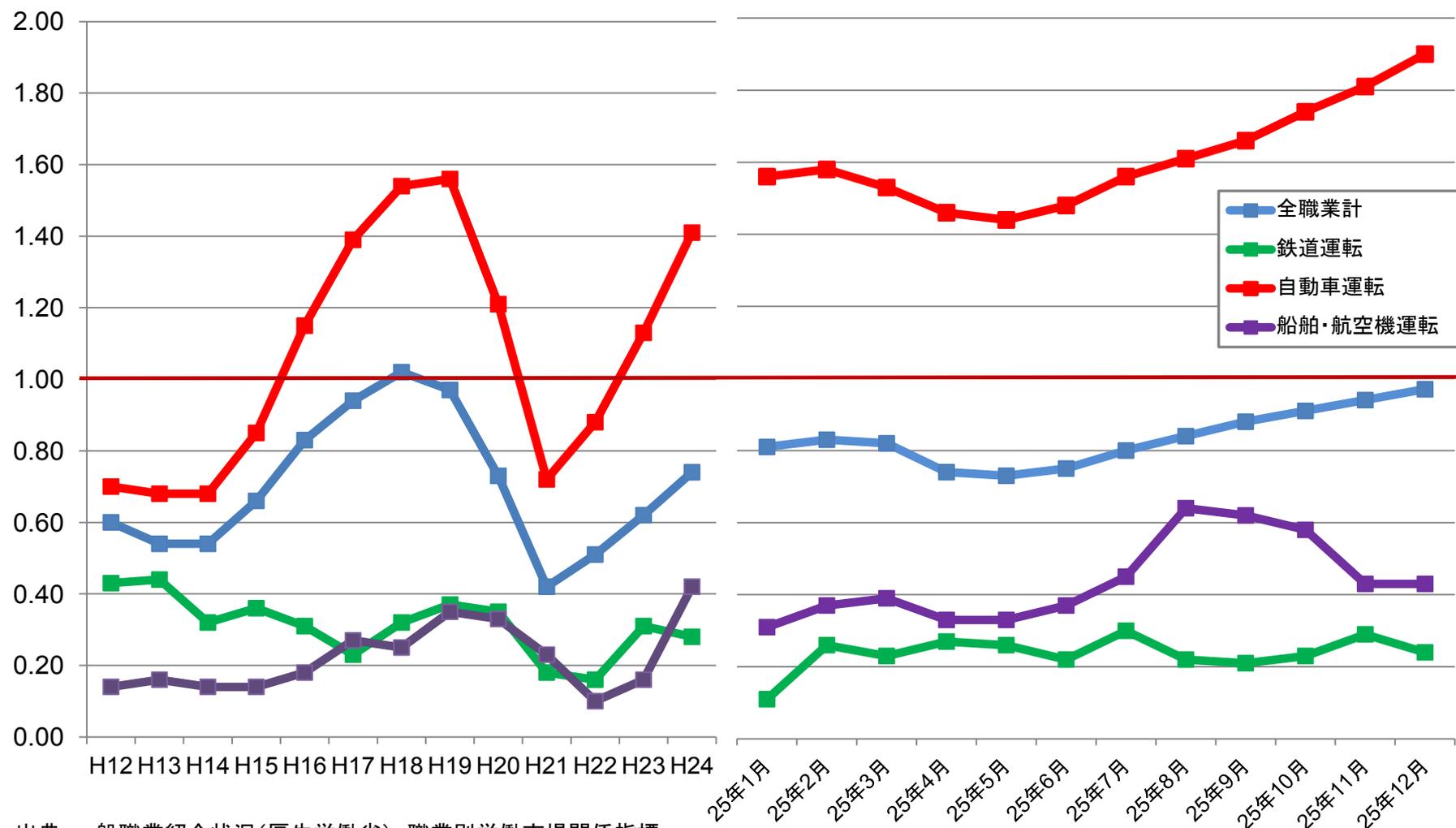
出典: 日本の将来推計人口(平成24年1月推計) / 国立社会保障・人口問題研究所  
出生中位・死亡中位推計値より抜粋

# 求人・求職及び求人倍率の推移(全産業)

全産業での有効求人倍率は、リーマンショック以降上昇傾向にある。



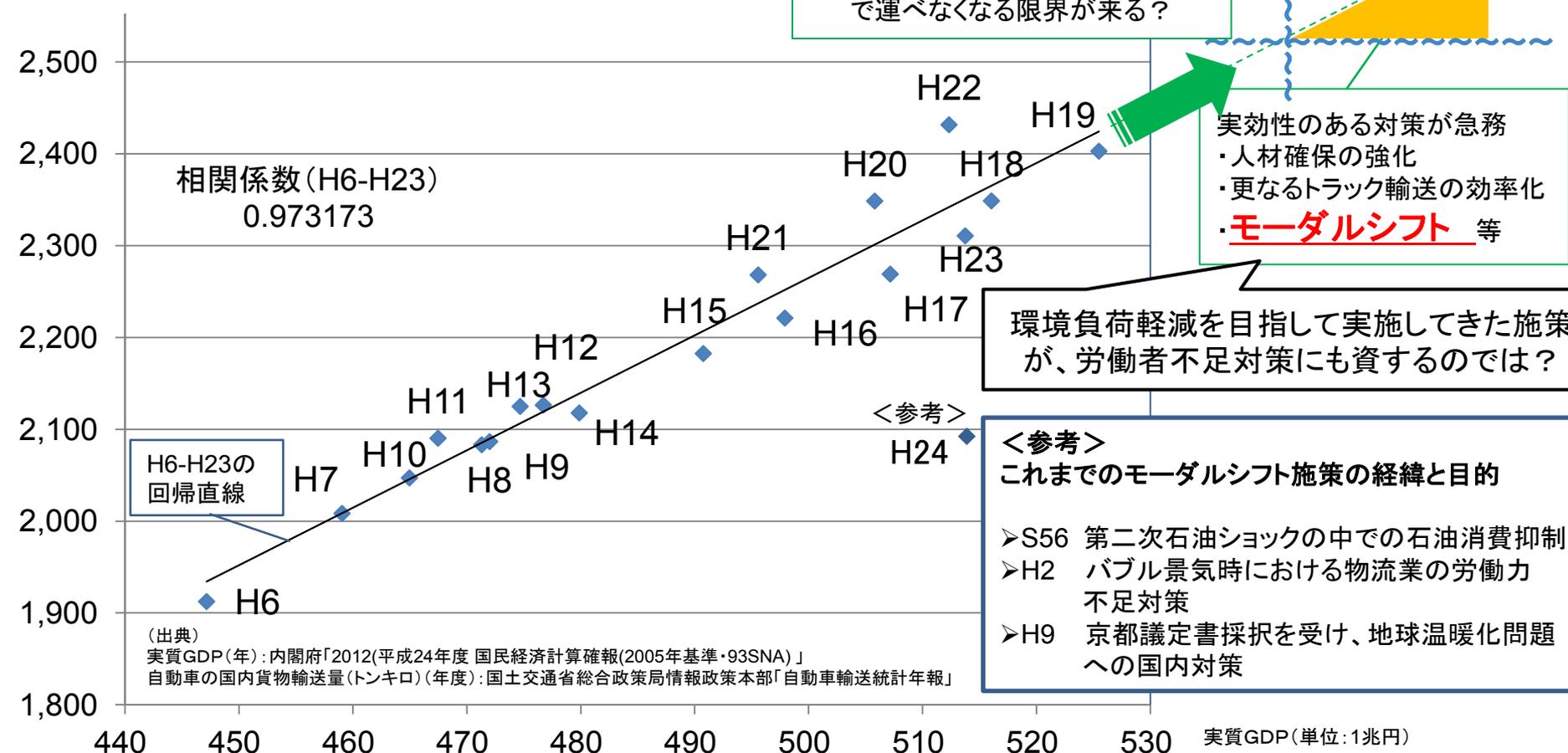
自動車運転の職業は、全職業計及び他の輸送モードと比較しても有効求人倍率が高い傾向にある。



出典：一般職業紹介状況（厚生労働省） 職業別労働市場関係指標

平成6年から平成23年までの実質GDPとトラック輸送量(トンキロ)には強い相関がある。  
 GDPの増加に対応するためには、トラック以外の輸送モードも含めた輸送力確保対策を検討する必要があるのではないか。

自動車の国内貨物輸送量  
 (単位:億トンキロ)



(注)自動車の国内貨物輸送量については、平成22年10月の調査方法の変更に伴い、平成22年9月以前の統計数値について、時系列上の連続性の担保の観点から、自動車輸送統計年報で定める接続係数を用いて再計算したものを使用している。また、東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

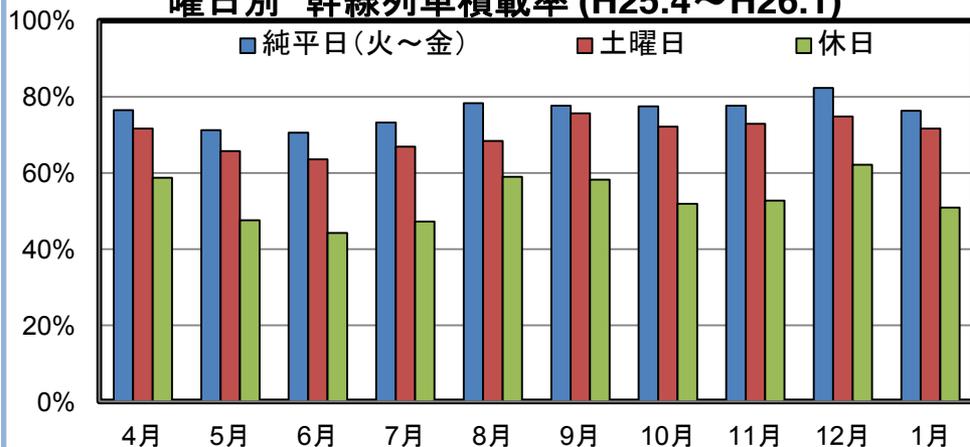
# 鉄道や海運の輸送力

トラック輸送で運びきれない貨物を、そもそも鉄道や海運で受ける余力はあるのか？

鉄道貨物(コンテナ)の積載率(H25.4-H26.1)は平日76.2%、休日53.2%であり、内航海運(コンテナ船・RORO船・フェリー)の積載率(H24年度)は33.7%である。また、フェリーの建造ラッシュも続いている。

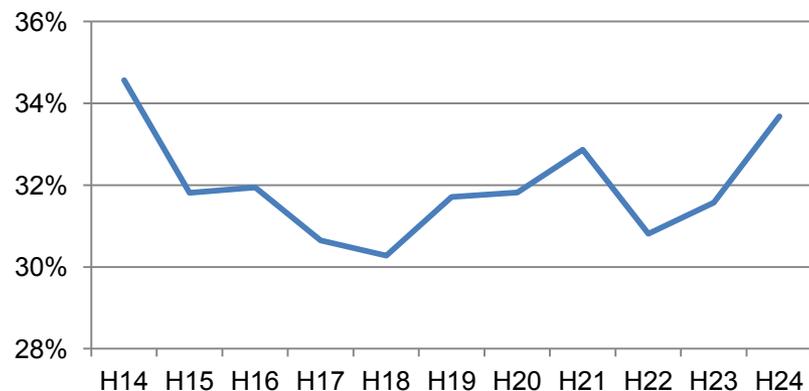
## 鉄道・海運の輸送力

曜日別 幹線列車積載率 (H25.4~H26.1)



出典:JR貨物作成資料

内航海運(コンテナ船・RORO船・フェリー)の積載率



出典:内航船舶輸送統計調査より作成

(年度)

## フェリーの新造

### ・フェリーの新造船建造ラッシュ

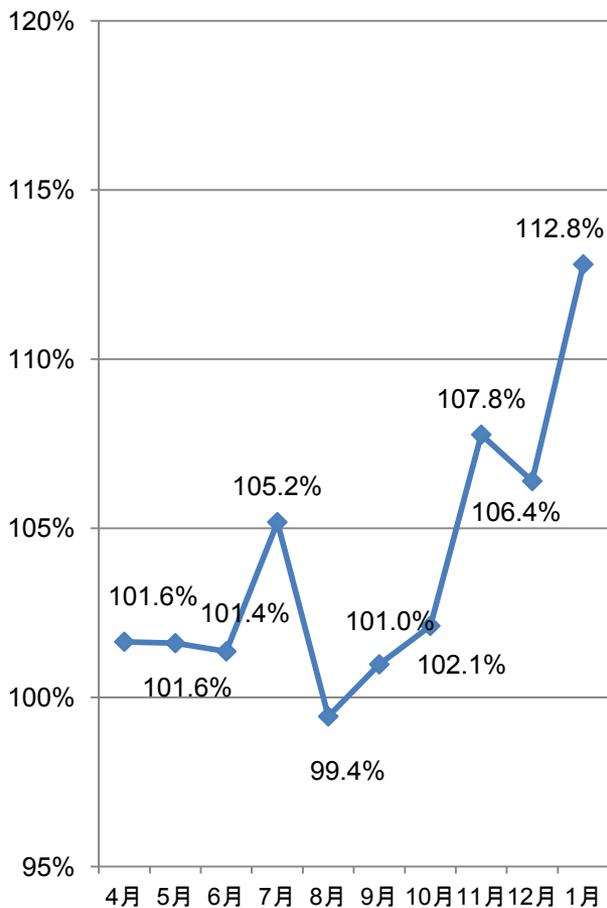
- ◆ 阪九フェリー、名門大洋フェリー、オーシャントランス各社は、北九州港と神戸、大阪、徳島・東京を結ぶフェリー12隻のうち8隻を2015年から2016年にかけて大型化し、リプレース(日本海事新聞 平成25年10月17日)
- ◆ 近海郵船は、敦賀／苫小牧就航RORO船3隻を大型化し代替建造(日刊海事通信 平成25年11月6日)

# 鉄道・内航海運の輸送量対前年割合

鉄道コンテナ、RORO船及び長距離フェリーの輸送量は、前年同月と比べて増加傾向にある。

## 鉄道コンテナ 輸送量対前年比

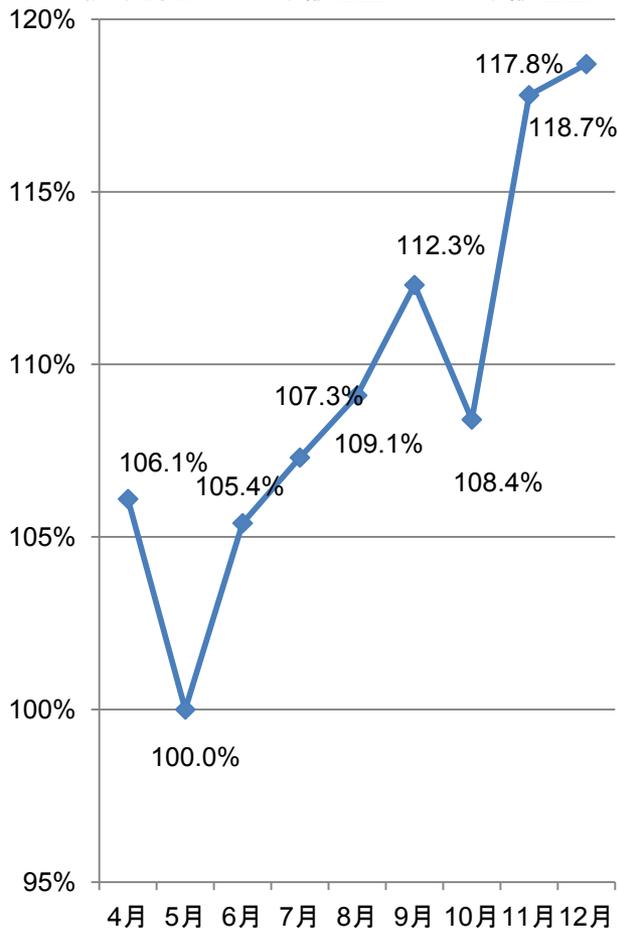
(対前年割合: 2013年輸送量 / 2012年輸送量)



出典: JR貨物HP掲載 輸送動向より作成

## RORO船 輸送量対前年比

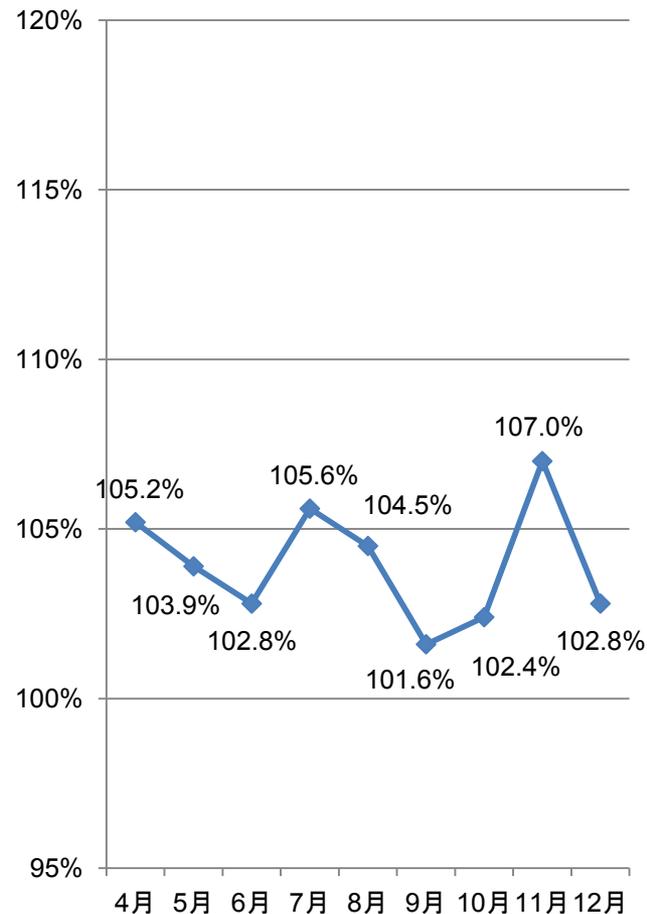
(対前年割合: 2013年輸送量 / 2012年輸送量)



出典: 内航総連集計データより作成

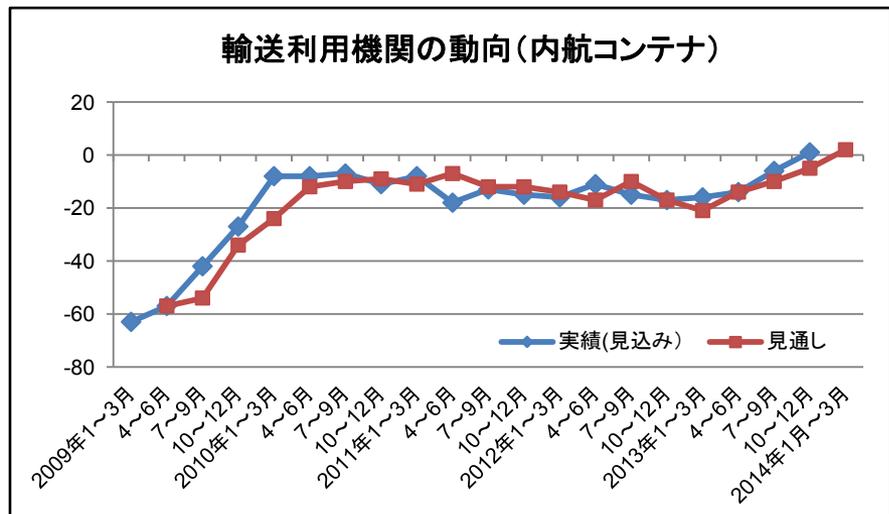
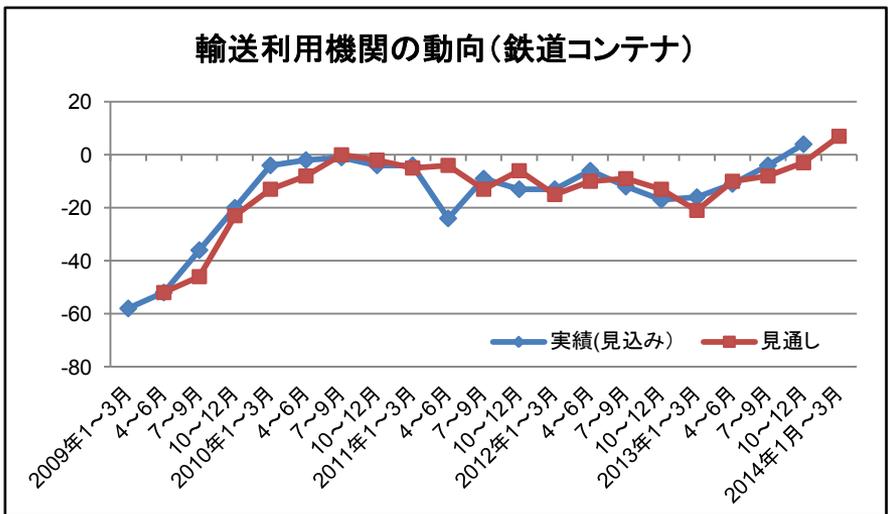
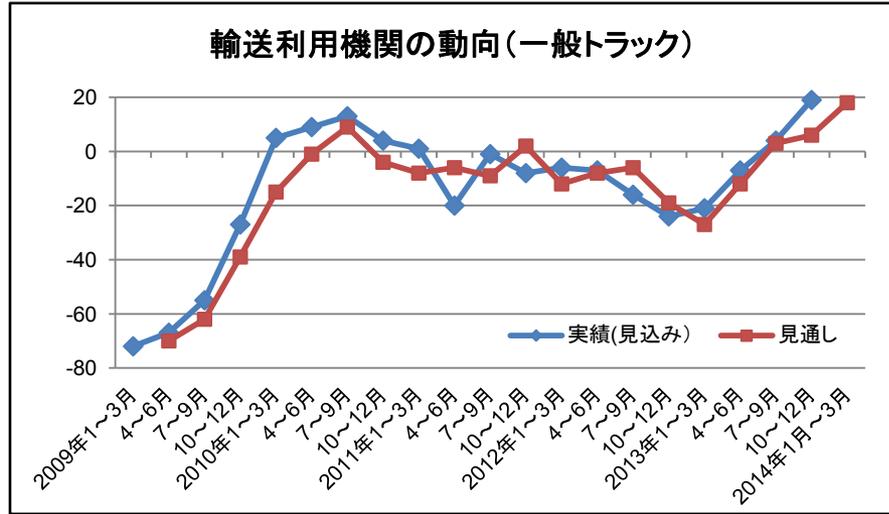
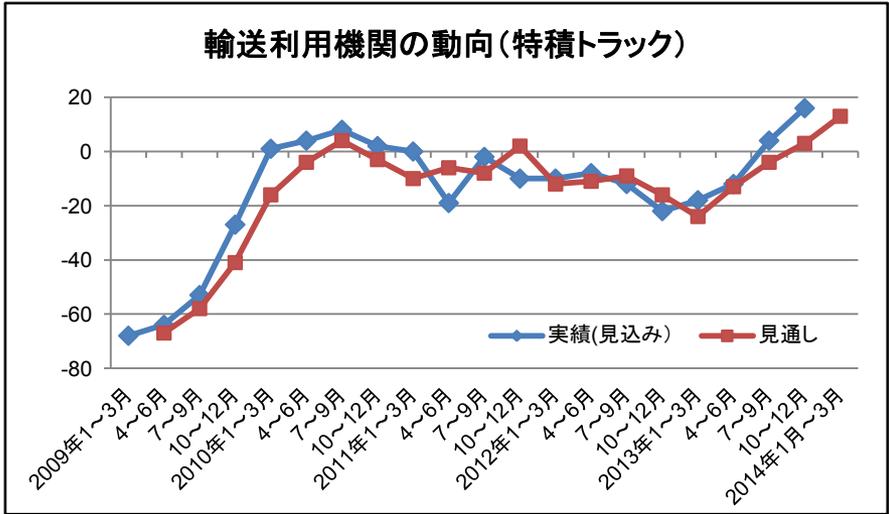
## 長距離フェリー 輸送量対前年比

(対前年割合: 2013年輸送量 / 2012年輸送量)

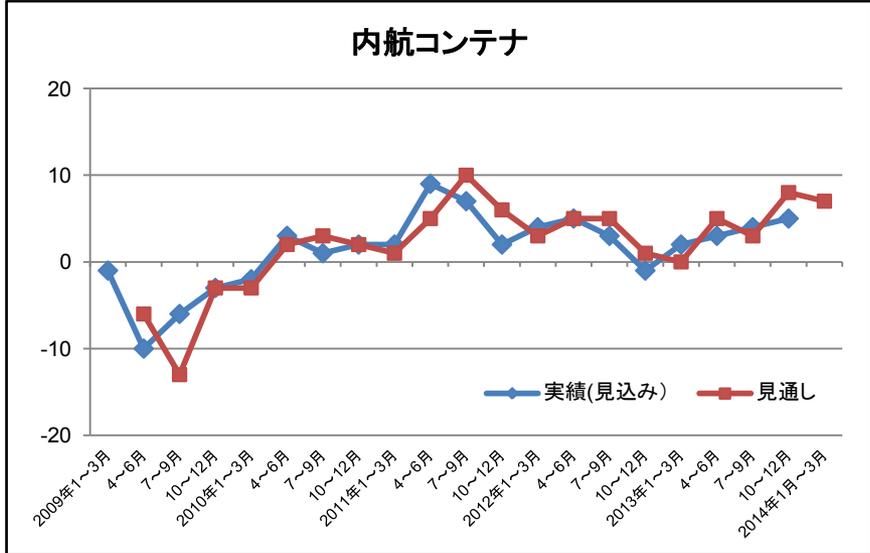
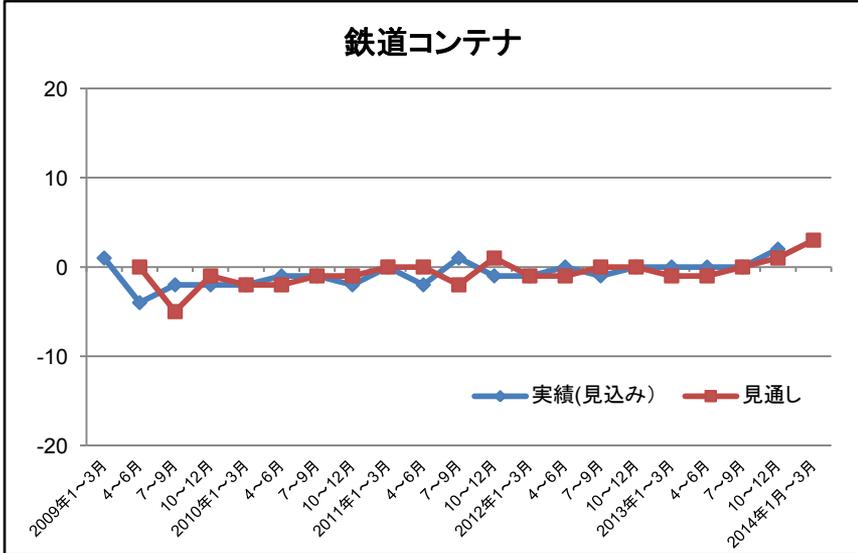
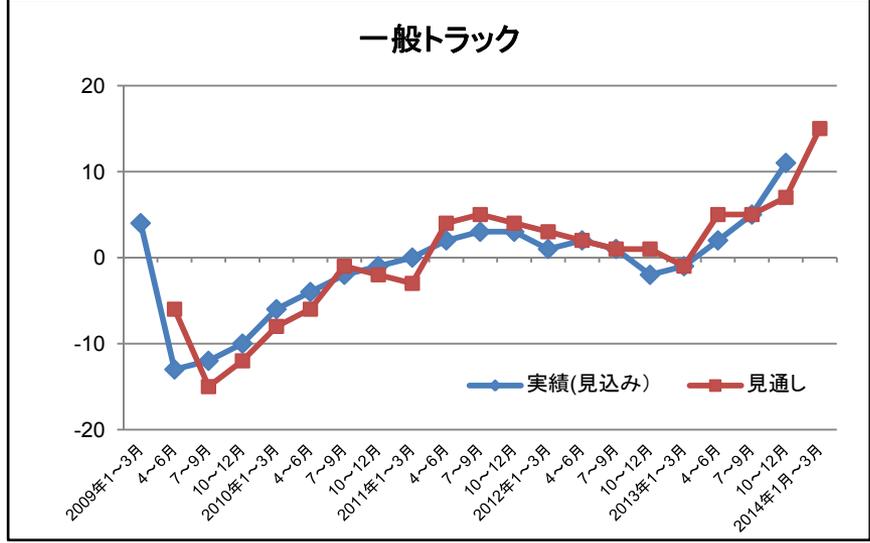
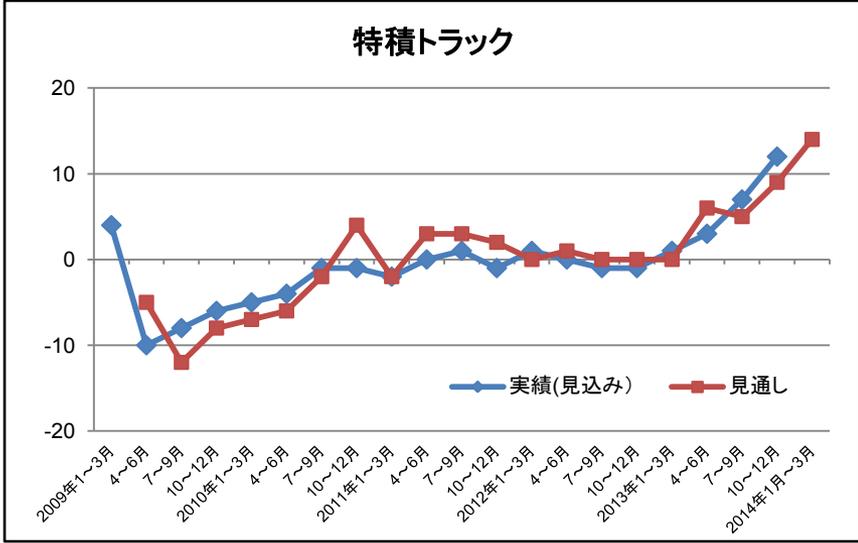


出典: 長距離フェリー協会集計データより作成

日通総研短観によると、今後貨物輸送量は増えるの見込む荷主は増えており、特にトラック輸送は他のモードよりも増加割合が大きい。



程度の差はあるが、どの輸送モードも運賃・料金は上昇すると見込む荷主企業が多い。



## グリーン物流パートナーシップ会議(世話人:成城大学 杉山教授)

- ・物流分野のCO2削減を促進するため、荷主、物流事業者など関係者におけるグリーン物流の重要性についての認識の共有と交流を促進する会議。
- ・主催:国土交通省、経済産業省、日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、協力:日本経済団体連合会
- ・設立:平成17年4月
- ・会員数:3,314者(平成25年12月時点)・・・物流事業者、荷主企業、各業界団体、シンクタンク、研究機関 等
- ・CO2削減に向けた民間の自主的な取組の拡大に向けて、優良事業の表彰や紹介、グリーン物流に関するディスカッション等を実施

### 優良事業者表彰の概要

【目的】物流分野における地球温暖化対策に顕著な功績があった取組に対し、その功績を表彰することにより、企業の自主的な取組み意欲を高めると共に、グリーン物流の普及拡大を図る。

【表彰の種類】大臣表彰、局長級表彰、特別賞を設置

大臣表彰・・・国土交通大臣表彰、経済産業大臣表彰

局長級表彰・・・国土交通省大臣官房物流審議官表彰、経済産業省大臣官房商務流通保安審議官表彰

特別賞・・・大臣表彰、局長級表彰に準ずる優れた取組の表彰(平成25年度 新設)

### 国土交通省関係表彰事例(H25年度)

#### ◆国土交通省大臣官房物流審議官表彰

事業名:「鉄道モーダルシフトによる化成品輸送の効率化

～石油貨車&化成品タンクコンテナ専用列車の誕生による液体品輸送の新たな可能性～

事業者:日本オイルターミナル株式会社、信越化学工業株式会社、日本貨物鉄道株式会社  
株式会社ボルテックス セイゲン、神奈川臨海通運株式会社



#### ◆グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

事業名:「～共同配送の更なる進化に向けて～

卸店との連携で実現した共同配送の納入待機車両削減によるCO2削減」

事業者:若松梱包運輸倉庫株式会社、カナカン株式会社、北陸中央食品株式会社  
株式会社北陸リョーシヨク



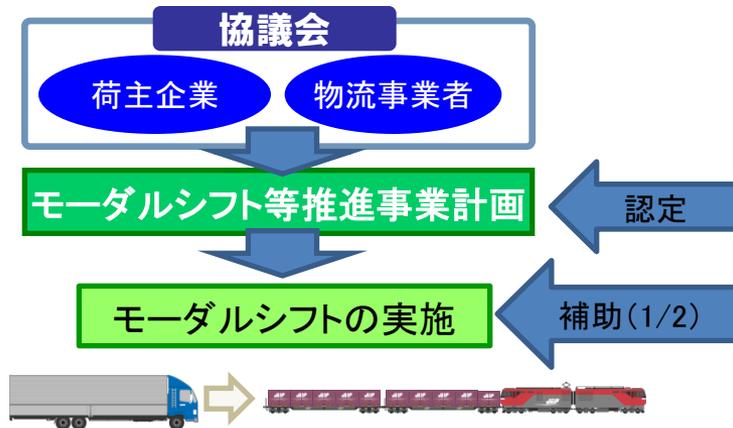
※H25年度は国土交通大臣表彰該当者なし

# モーダルシフト推進施策(補助制度)

モーダルシフトの推進を目的として、荷主と物流事業者の連携促進、輸送機器(シャーシ、ヘッド等)の導入促進、鉄道用大型コンテナの導入促進の補助事業を実施。

## 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を補助



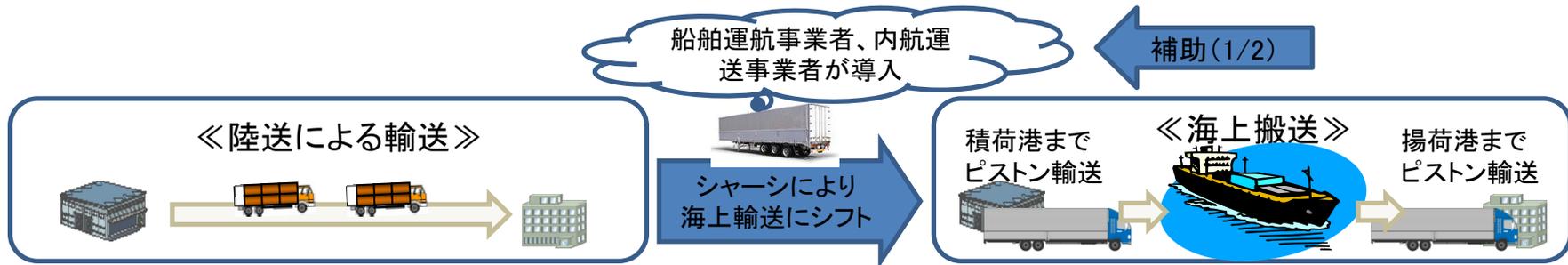
## 31フィートコンテナ導入補助

- JR貨物及び利用運送事業者が、10トントラックと同じサイズのコンテナ(31フィートコンテナ)を導入する際に、経費の一部を補助



## シャーシ等設備購入経費補助

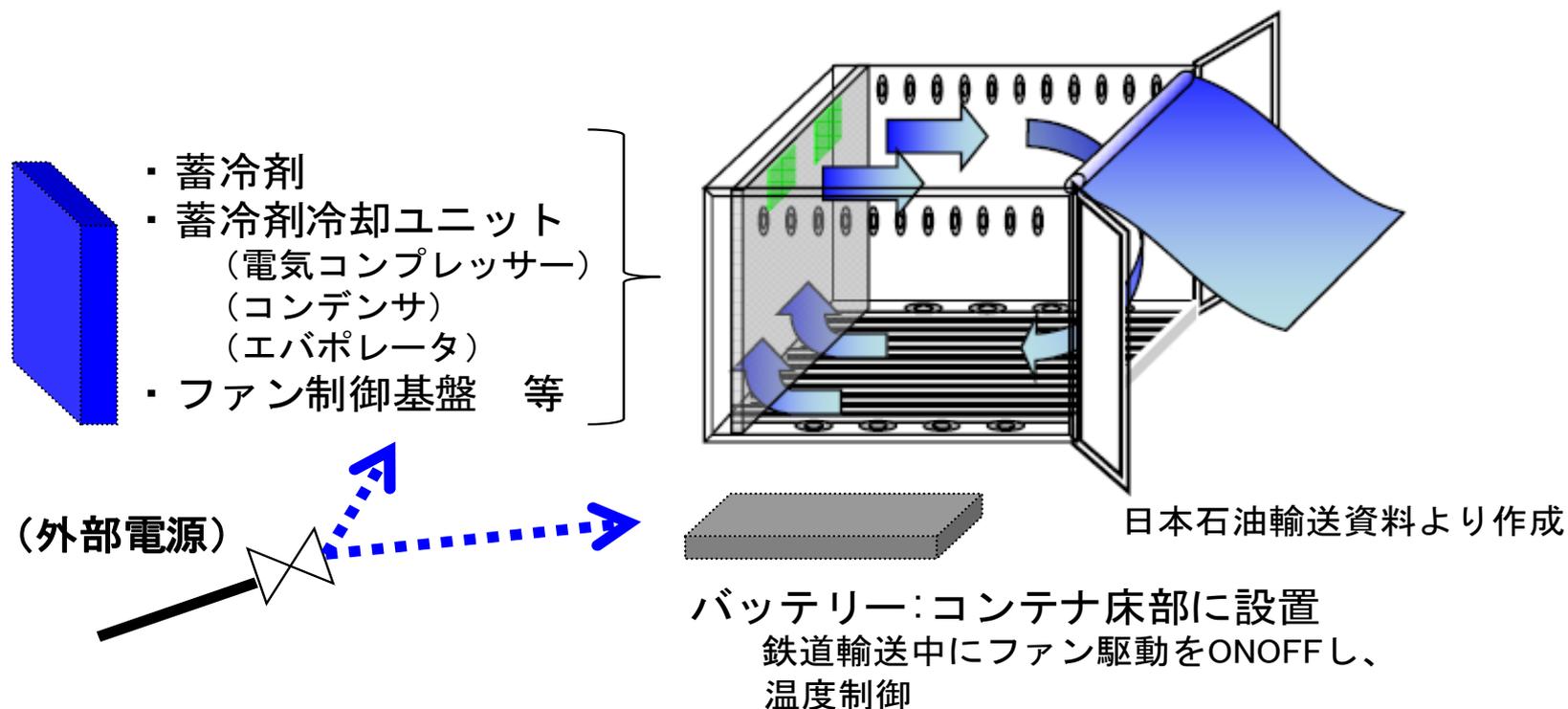
- 中距離、長距離輸送のモーダルシフトを促進するため必要となる設備導入経費の一部を補助



# モーダルシフト推進施策(機器の開発)

新方式の鉄道用12フィート冷蔵コンテナ(夜間電力で輸送前に蓄冷材を冷却し、輸送中は電池で駆動するファンにより蓄冷剤の冷気を循環させる)の整備・運用に関する実証実験を実施。

## 新方式の鉄道用冷蔵コンテナの整備・運用に関する実証事業



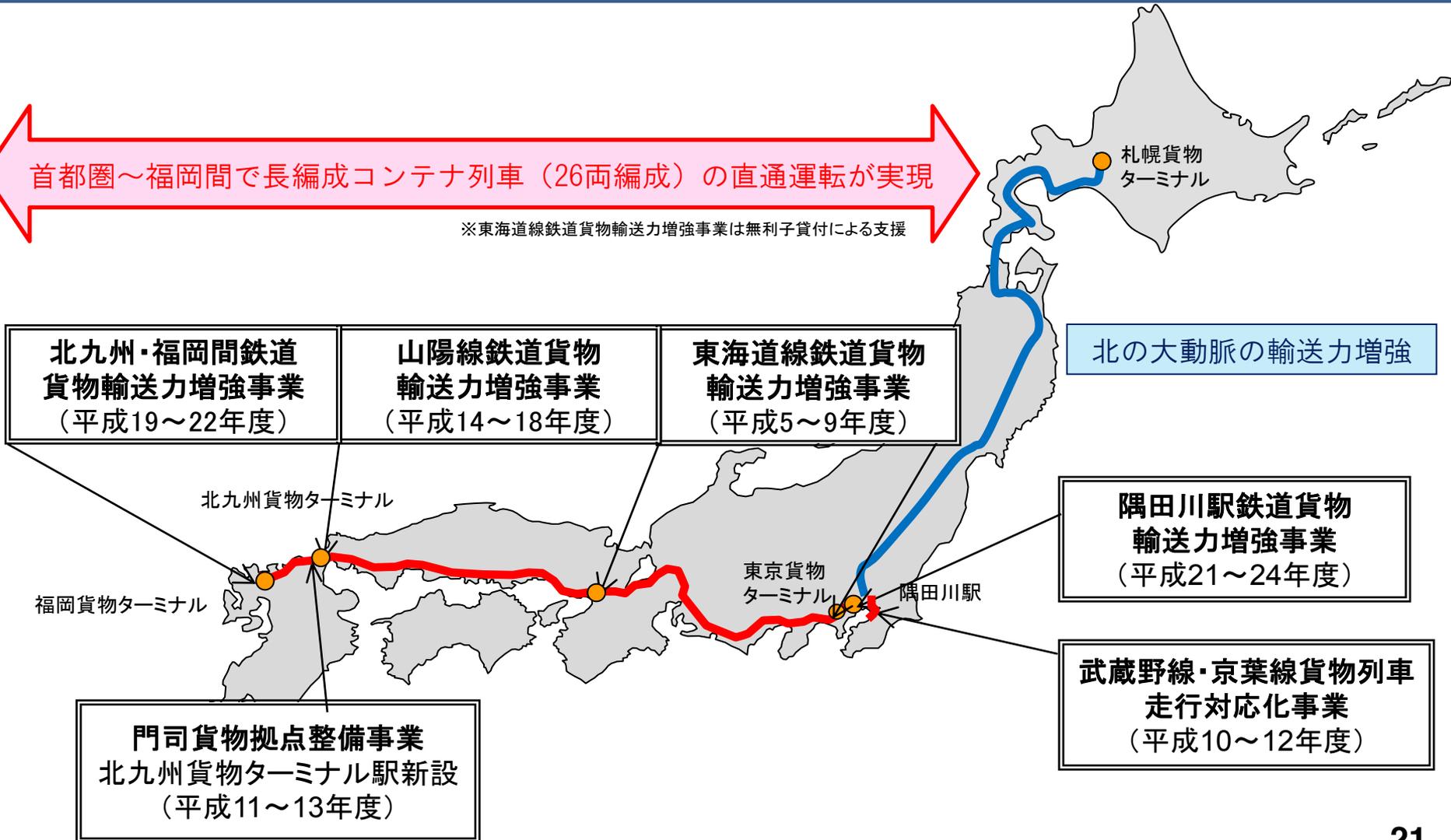
※実際に荷物を輸送し、貨物鉄道の実輸送における課題等を検証

# モーダルシフト推進施策(鉄道の輸送力増強)

輸送力増強や輸送の拠点となる貨物駅の整備など、JR貨物のインフラ整備に対し、整備費の一部を補助。(補助率 30%)

首都圏～福岡間で長編成コンテナ列車(26両編成)の直通運転が実現

※東海道線鉄道貨物輸送力増強事業は無利子貸付による支援



**北九州・福岡間鉄道  
貨物輸送力増強事業**  
(平成19～22年度)

**山陽線鉄道貨物  
輸送力増強事業**  
(平成14～18年度)

**東海道線鉄道貨物  
輸送力増強事業**  
(平成5～9年度)

北の大動脈の輸送力増強

**隅田川駅鉄道貨物  
輸送力増強事業**  
(平成21～24年度)

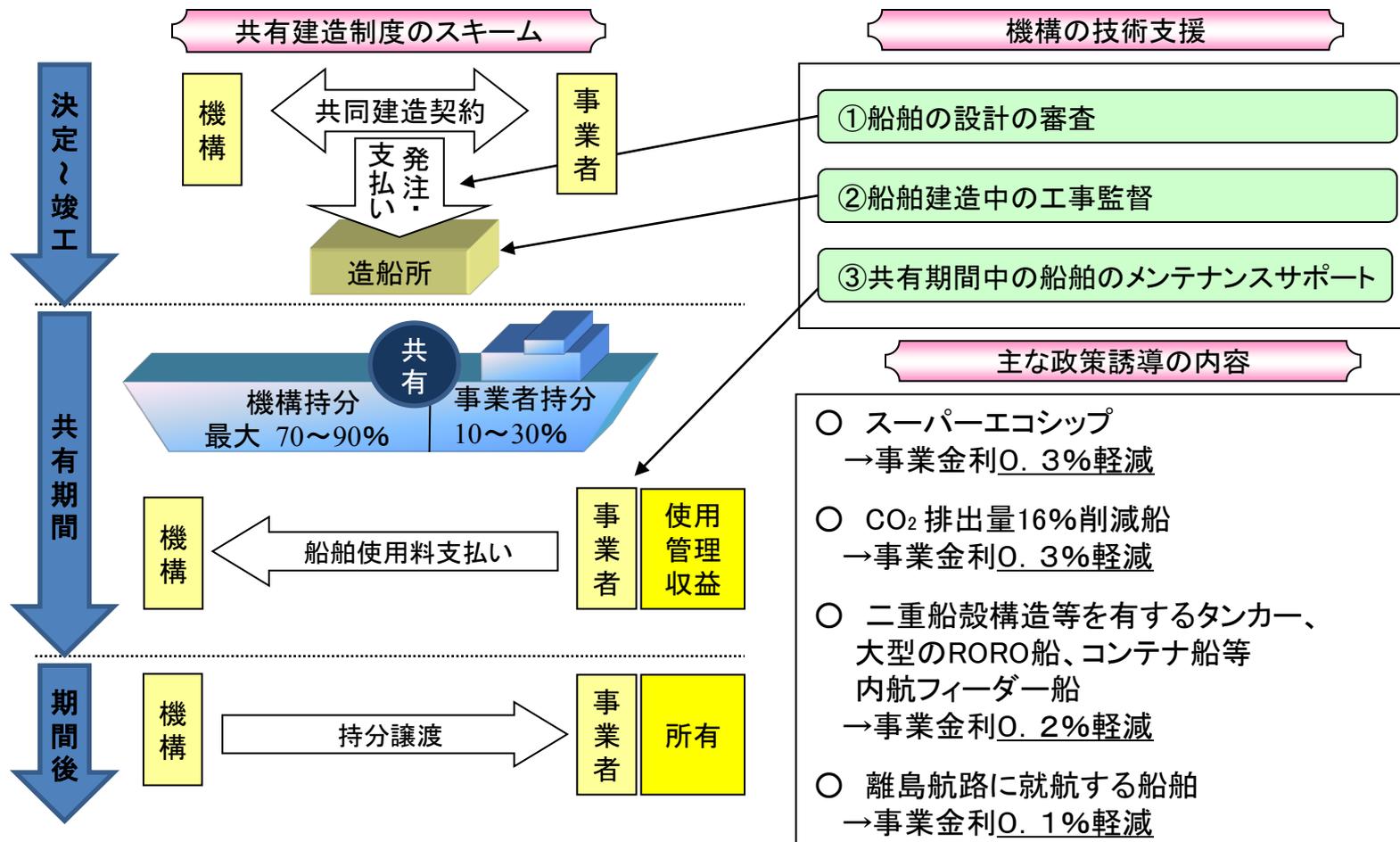
**武蔵野線・京葉線貨物列車  
走行対応化事業**  
(平成10～12年度)

**門司貨物拠点整備事業**  
北九州貨物ターミナル駅新設  
(平成11～13年度)

# モーダルシフト推進施策(海運の輸送力増強)

## 船舶共有建造制度の概要

1. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」)と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
2. 竣工後は、機構と事業者との共有とした上で事業者が使用・管理
3. 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間(旅客船7年~15年、貨物船10年~15年)を通じて、毎月、船舶使用料として支払い
4. 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価(機構分担額の10%)を事業者が機構から買い取ることにより、当該船舶の所有権が事業者に完全に移転



エコレールマークは、地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定割合(量)以上利用している商品や企業がわかるマークです。



## 認定商品・企業数

認定商品 138件 (192品目)

- ・ 500km以上の陸上貨物輸送のうち30%以上鉄道を利用している商品

認定企業 83件

- ・ 500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上鉄道を利用している企業
- ・ 数量で年間1万5千トン以上、または数量×距離で年間1,500万トンキロ以上の輸送に鉄道を利用している企業

(注) パーセントは数量または数量×距離のいずれかの比率による。  
また、比率認定件数は平成26年2月28日時点のもの。

## 趣旨・背景

貨物鉄道のCO2排出量原単位(※)は、トラックと比較して6分の1

※1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO<sub>2</sub>の量(2010年度実績比較)



一般消費者が環境にやさしい商品を選ぼうとする傾向はますます高まってきているが、流通過程において、地球環境問題に積極的に貢献している商品や企業の情報を通常は知ることはない



消費者に判断基準の提供  
(物流の見える化)

## 運営方法

「エコレールマーク運営・審査委員会」が審査、認定。  
(事務局：公益社団法人 鉄道貨物協会)

エコシップマークは、地球環境にやさしい海上貨物輸送を一定以上利用している荷主、物流事業者が環境にやさしい企業として分かるマークです。

## エコシップマーク認定企業

### ○認定基準

原則100km以上の航路(沖縄、離島、青函航路を除く)において、

- ・海上貨物輸送量(トンキロ)20%以上を利用した者
- ・前年度に比べ、海上貨物輸送量(トンキロ)のシェアが10%以上改善した者
- ・海上貨物輸送を利用してCO<sub>2</sub>排出量を10%以上削減した者

### 認定事業者

○平成20年度	: 荷主12者、	物流事業者13者
○平成21年度	: 荷主15者、	物流事業者17者
○平成22年度(前期)	: 荷主 8者、	物流事業者15者
(後期)	: 荷主15者、	物流事業者12者
○平成23年度	: 荷主13者、	物流事業者17者
○平成24年度	: 荷主10者、	物流事業者14者
○平成25年度	: 荷主 9者、	物流事業者10者

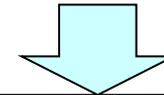
※本事業は、エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会が実施する事業です。

※「エコシップ・モーダルシフト優良事業者選定委員会」は、認定基準に基づき、審査・認定します。

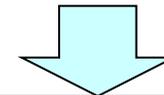


海上貨物輸送のCO<sub>2</sub>排出量原単位※は、  
トラックと比較して約5分の1

※1トン当たりの貨物を1km輸送した時に排出するCO<sub>2</sub>の量



- ・一般消費者の環境への関心高まり
- ・地球環境問題に積極的に取り組み企業のPR
- ・環境にやさしい輸送機関である海上輸送のPR
- ・国内物流にとって大きな役割を果たしている海上輸送の役割をPR
- ・海上輸送へのモーダルシフトの促進



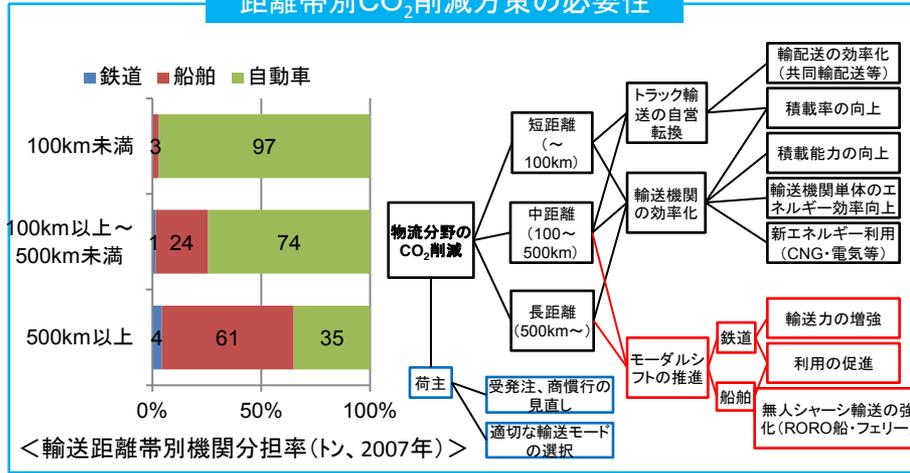
人の消費活動や企業の生産活動に注目し、環境に配慮した選択を促すエコシップマークの普及・促進(「見える化」の促進)

# モーダルシフト等推進官民協議会での検討

モーダルシフトの推進に向け、国土交通省、経済産業省、物流事業者、荷主団体等で構成するモーダルシフト等推進官民協議会を設置（2010年3月）し、課題、現状及び対策について意見交換を行い、2011年10月にモーダルシフトの推進のために荷主、物流事業者、行政機関が実施する短期的取組と中長期的取組等を取りまとめを実施。

## モーダルシフト等推進官民協議会中間取りまとめ概要より

距離別CO<sub>2</sub>削減方策の必要性



鉄道・船舶を利用する上での主な課題

項目	課題
運賃	幹線輸送が短い場合や駅・港からの集配距離が長い場合に割高
リードタイム	駅・港での積替が発生し時間がかかる
インフラ整備	駅等のインフラ整備が不十分(鉄道)、船舶や一部岸壁等の老朽化(船舶)
ロット	サイズ、重量の制限(鉄道)
輸送障害	災害や緊急時の代替輸送(鉄道)
輸送品質	荷崩れによる荷傷み(鉄道)
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>インセンティブ付与等の検討</li> <li>荷主との認識不足、物流事業者のPR不足</li> <li>第二種貨物利用運送事業の許可手続きに時間がかかる</li> </ul>

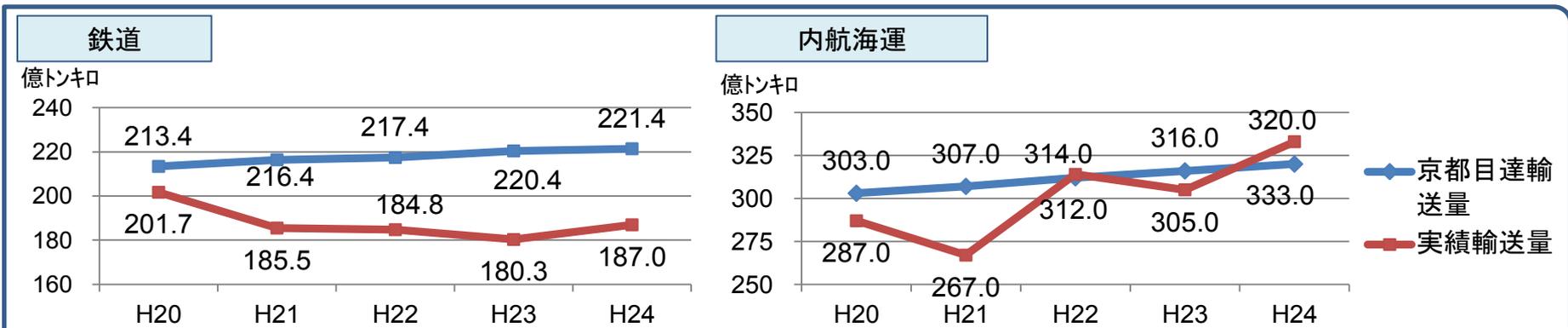
モーダルシフト推進のための主な対策(【】:実施者)

項目	主な施策
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナを企業間で往復利用する等コスト削減に関する事例の活用【荷主、物流事業者】</li> <li>運航経費削減対策のための省エネ運航の推進【フェリー・内航海運事業者】</li> </ul>
リードタイム	<ul style="list-style-type: none"> <li>E&amp;S方式貨物駅の整備の推進【JR貨物】</li> <li>納入期限等、納入条件の見直しの検討【荷主】</li> </ul>
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道貨物輸送力増強事業【JR貨物、(支援:国土交通省)】</li> <li>31ftコンテナ取扱駅の拡充【JR貨物】</li> <li>船舶の老朽化に対応するための老齢船舶の代替促進【フェリー・内航海運事業者】</li> <li>複合一貫輸送ターミナルの整備【国土交通省】</li> </ul>
ロット	<ul style="list-style-type: none"> <li>31ftコンテナの普及促進【JR貨物、利用運送事業者、荷主、経産省、国土交通省】</li> </ul>
輸送障害	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害等による鉄道輸送障害に対応するための調査【全国通運連盟】</li> </ul>
輸送品質	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷物事故防止に向けた対策の強化【全国通運連盟、JR貨物】</li> </ul>
支援策	<ul style="list-style-type: none"> <li>モーダルシフト等推進事業(荷主と物流事業者の連携による取組支援)【国土交通省】</li> <li>海上交通低炭素化促進事業(低炭素化に資する設備導入補助)【国土交通省】</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>エコレールマーク制度の推進【鉄道貨物協会、国土交通省】</li> <li>エコシップマーク認定制度【エコシップモーダルシフト実行委員会】</li> <li>グリーン物流パートナーシップ優良事業者表彰及び講演等の開催【経産省、国土交通省】</li> <li>コンテナへ効率的に積み込むための商品及びその荷姿の標準化【荷主】</li> <li>貨物自動車運送事業者に係る第二種貨物利用運送事業の許可手続き簡素化の検討【国土交通省】</li> <li>荷主と物流事業者との情報共有(マッチング)の場の提供【荷主、物流事業者、経産省、国土交通省】</li> </ul>

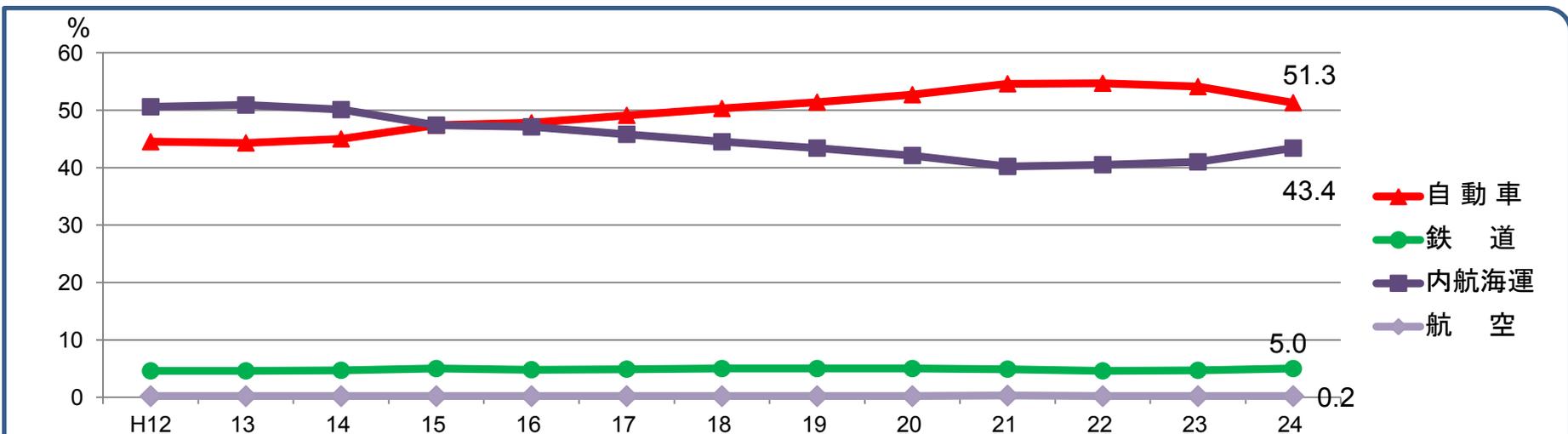
# モーダルシフトの目標と実績

鉄道及び内航海運の輸送量は、リーマンショック後に回復基調にあるものの、輸送モード毎の分担率を見ると、依然としてトラック輸送の割合は高い。

## 京都議定書目標達成計画における鉄道・内航海運の輸送量目標と実績(H20-H24)



## 輸送モード別分担率の推移



資料：総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

なぜ依然としてトラック輸送の割合は高いのか？

トラックの方が荷主にとって便利だから？

鉄道・内航海運の使い勝手が悪いから？

モーダルシフトを進める上で発生した課題と対応 ～事業者からの声～

## ■ケース1

着荷主が、鉄道輸送に対して、トラックと比べてコスト高・利便性の低さ等を心配

<対応策>

- 実際のトラック輸送との比較で先入観を取り除く
- 一般消費者が持つ環境への関心とイメージアップ効果を強調

## ■ケース2

着荷主主導で行おうとしたモーダルシフトの取組において、発荷主が鉄道輸送に対して、振動や湿度の変化を心配

<対応策>

- 包装資材を改良
- 輸送障害の際の代替案の提案により荷主も満足

荷主・着荷主の先入観を取り除き、モーダルシフトへの理解を促進する視点が重要ではないか

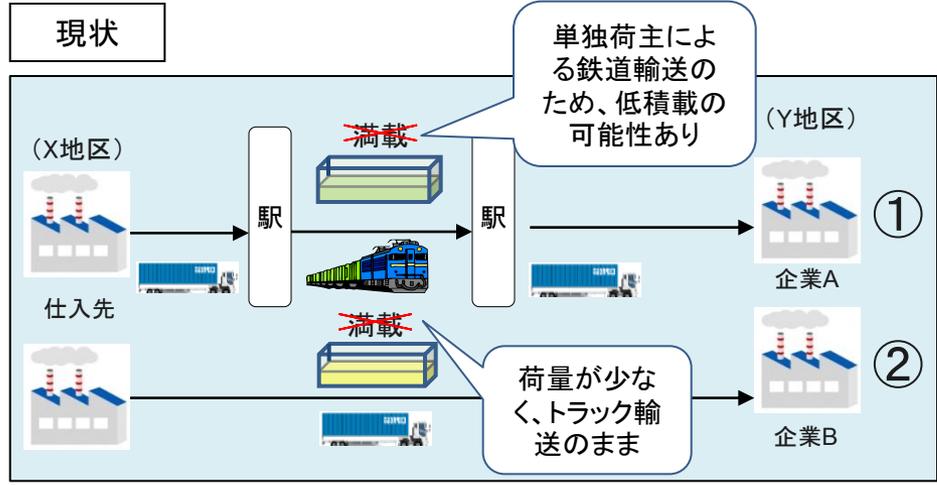
更に荷主の理解と協力を得るためには

荷主は消費者を見ている → 荷主を動かす手段としての「消費者」への働きかけの強化

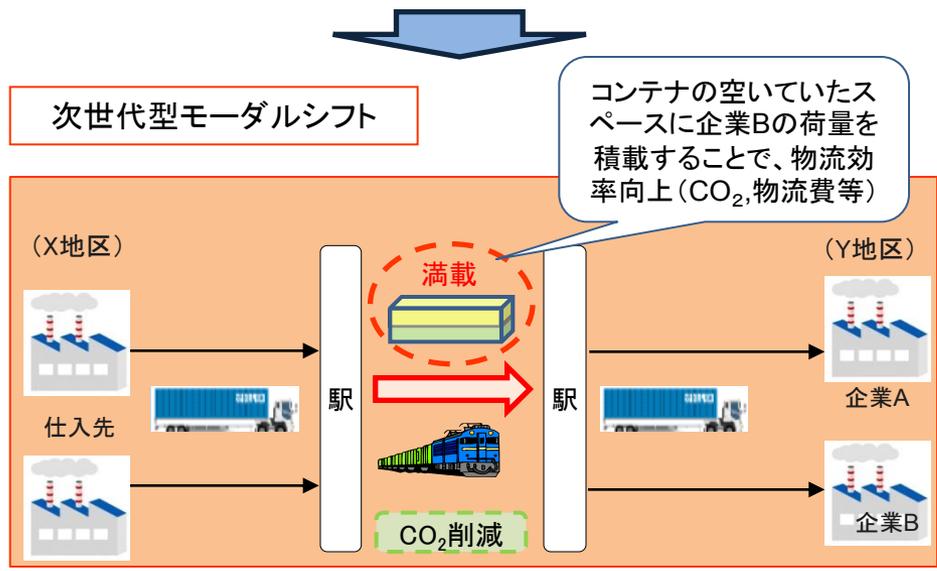
荷主の先にいる「消費者」に対し、鉄道・内航海運が環境に優しい輸送モードであることを浸透させる必要があるのではないか

# 次世代型モーダルシフトの推進(H26年度執行の重点化)

荷主にもメリットのあるモーダルシフトを推進するため、国土交通省は、今後、複数企業間での共同積載による次世代型モーダルシフトを重点的に支援。



- ### 現状の問題点
- ① 1コンテナを単独の荷主の貨物で積載しているため、低積載で輸送している。  
→ 荷主あたりの物流費が高い
  - ② 一定の荷量が確保できない荷主はモーダルシフトを実施できない。  
→ モーダルシフトの裾野が広がらない



### モーダルシフト等推進事業計画

荷主企業、物流事業者等で構成される協議会により、モーダルシフト等推進事業計画を策定/実施

### 国の支援

運行経費に対して補助(最大1/2)

次世代型モーダルシフト案件に予算を重点配分