

# モーダルシフト等推進事業

トラック輸送から大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を、荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する。

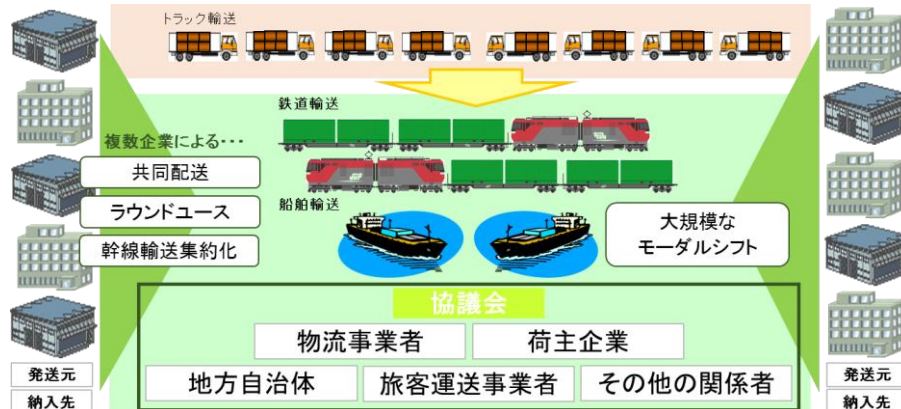
## 「モーダルシフト等推進事業」

モーダルシフト等の物流効率化に関する取組において、協議会の開催等の事業計画の策定に要する経費への支援を行う。またモーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費の一部に対する支援を行う。

支援対象となる取組		計画策定経費補助	運行経費補助
大量輸送機関への転換	モーダルシフト		補助率:1/2以内 上限500万円
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		
	共同配送	補助率:定額 上限200万円	対象外
	コンテナラウンドユース(往復利用)		
	その他のCO2排出量の削減に資する取組		

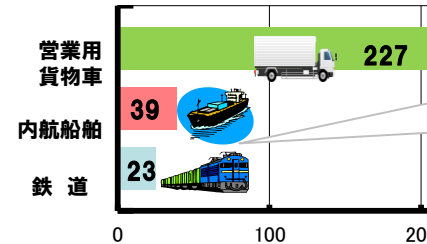
- ・ 計画策定経費の支援を通じ、大きな効果が期待できるが実現が容易ではない「多様・広範な関係者による合意形成」を促進。
- ・ 計画実行開始後、2年間の実績を報告。
- ・ 物流の効率化を通じ、労働力不足対策等に貢献。

### 多様・広範な関係者の合意形成による取組のイメージ



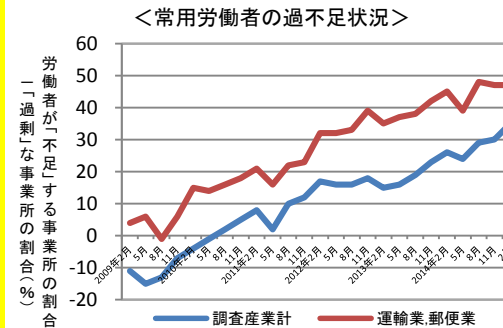
## 参考

### ○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量



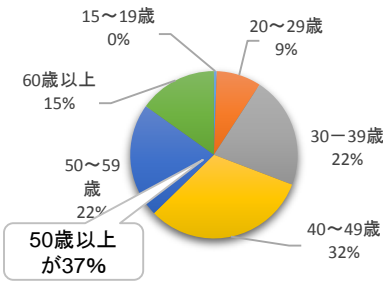
トラック輸送に比べ、船舶輸送は約6分の1、鉄道輸送は約9分の1のCO<sub>2</sub>排出量

### ○労働力不足の深刻化



出典:厚生労働省「労働経済動向調査」

### ＜トラック業界の年齢構成＞



出典:総務省「労働力調査」(2014年)

### ○交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)(抜粋)

基本の方針C.持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

[53]モーダルシフトに関する指標

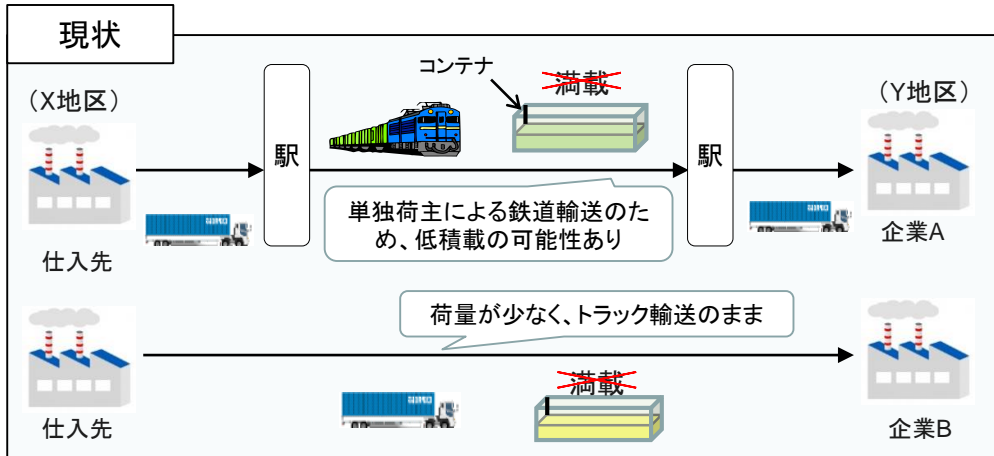
①鉄道による貨物輸送トンキロ【2012年度 187億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

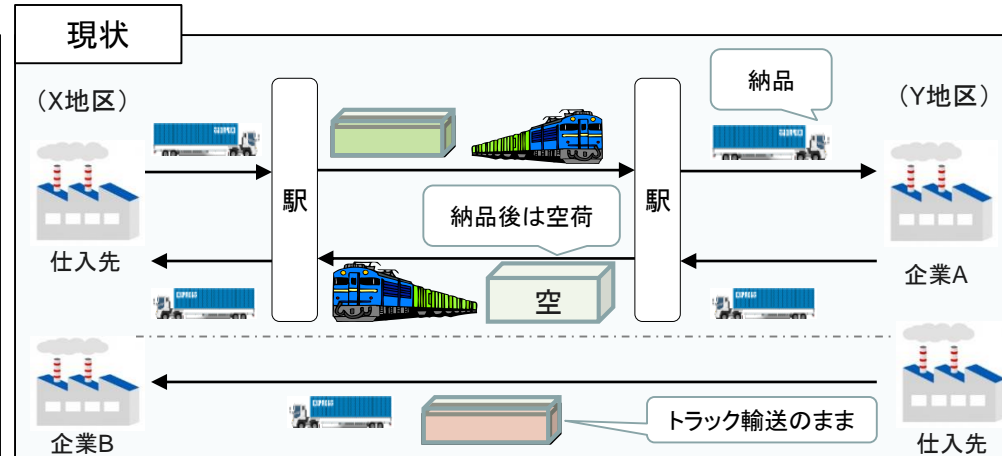
# モーダルシフト等推進事業(次世代型モーダルシフト例)

次世代型モーダルシフトとして想定される事例(以下の例はイメージ)。平成29年度においても次世代型モーダルシフトを優先的に採択する。

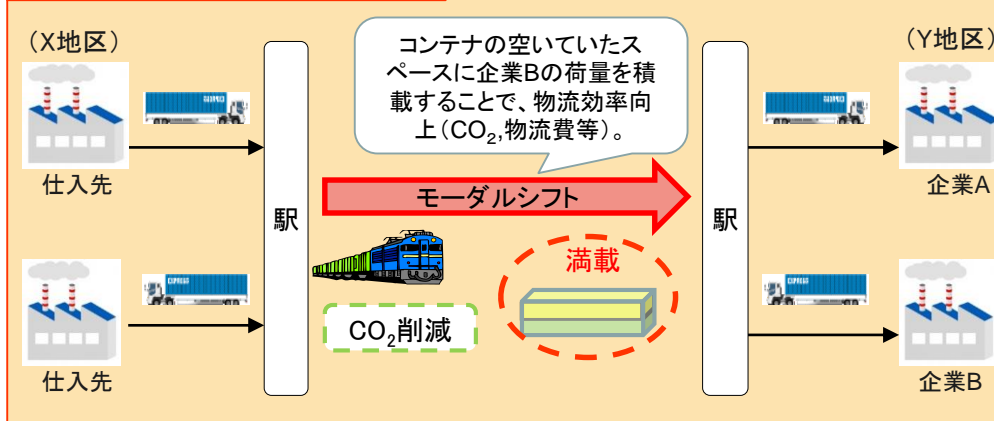
## ①複数企業による混載×モーダルシフト



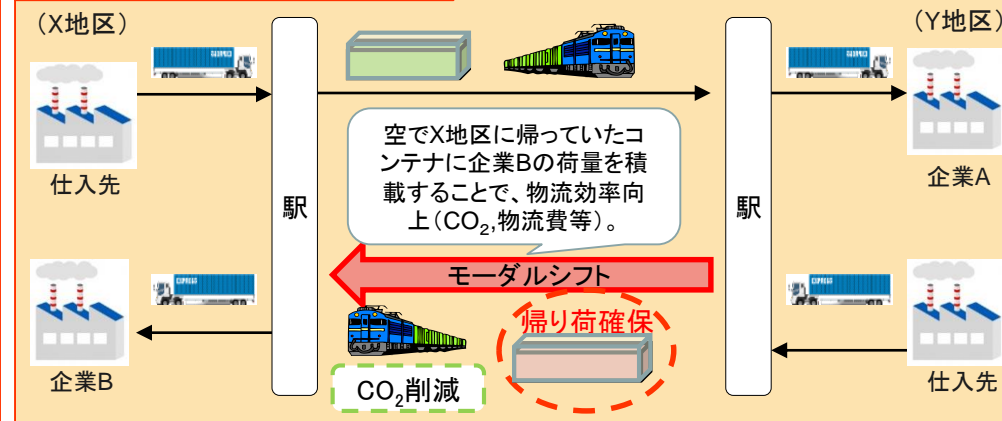
## ②帰り荷の確保×モーダルシフト



## 次世代型モーダルシフト①



## 次世代型モーダルシフト②



※上記次世代型モーダルシフトを優先的に採択するが、従来のモーダルシフト案件も公募対象とする。