

【優秀賞】

エコレールマークを通じた貨物鉄道輸送への
モーダルシフト促進に向けた課題

神戸大学大学院

秋田 直也 様

1. はじめに

日本政府は、2020 年 10 月に、2050 年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言しており、物流活動に対してもその対応が求められている。こうした中、わが国の国内貨物総輸送量は、4,186 百万トン、4090 億トンキロ（2022 年度）みられ、この内、トラック輸送の分担率は、トンベースで 91.4%、トンキロベースで 55.5%と大半を占めている¹⁾。このことから、わが国の国内貨物輸送は、ほとんどトラック輸送で成り立っているといえる。そして近年、これまで国内輸送を支えてきたトラック運送業界が、ドライバー不足の深刻化や労働生産性の低さ、カーボンニュートラル社会に向けた対応などといった多くの問題を抱えており、これまで通りの輸送サービスが維持できない危機的な状況にあることが顕在化してきた。

こうした中で、1981 年ごろから提唱され続けられているトラック輸送から環境負荷の小さな海運や鉄道といった輸送機関へのモーダルシフトの促進が、ますます重要性を増してきているといえる。しかし一方で、モーダルシフトはこれまで遅々として進んでおらず、とりわけ、輸送単位あたりの二酸化炭素排出量が最も小さい貨物鉄道輸送が占める分担率は、トンベースで 1.0%、トンキロベースで 4.4%と低いままとなっている。こうした状況を鑑み、日本政府は、2023 年 3 月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、「物流革新に向けた政策パッケージ（以下、政策パッケージとよぶ）」を同年 6 月に取りまとめた²⁾。そして、同年 10 月には、6 月にまとめた 24 の施策からなる政策パッケージの中で、緊急的に取り組むべき 13 の施策をより具体化した内容の「物流革新緊急パッケージ」が公表された³⁾。これらパッケージでは、モーダルシフトの強力な促進が提言されているとともに、「鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO 船等）の輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で倍増」という政府目標が掲げられている。このことは、モーダルシフトの促進が、政策としての重みを増したことを意味しており、これまで以上に待ったなしの状態になったといえる。

その一方で、顕在化してきたトラック輸送の問題を含めたモーダルシフトの促進は、もはや鉄道貨物運送事業者やトラック運送事業者だけの努力だけでなんとかなる範疇を超えてしまっているといえる。このため、問題の根本的な解決を図るには、「物流」が消費者の行動や荷主企業の経済活動のニーズに派生して生じていることに立ち返って、荷主企業、物流事業者、行政、一般消費者といったすべての「物流」に関わる主体が協力し合いながら一体となって、その解決策を真剣に考え、スピード感を持って実行していかなければならない。しかし現状は、多くの人が自分とは関係のない物流業界で起こっている問題として、他人事のように捉えている状態にあると感じられる。自分が何ら困っていない状況にあるのに、わざわざ自分のお金を使って他人を助けようとは、余程のことがない限り誰も思わないのは当然のことであろう。また、これまで私たちが日々の生活を送る中で、お店の棚に常に多種多様な商品が並んでいるのは「当たり前」だと、大半の人が無意識に思い込ん

でいるのではないかと思われる。すなわち、私たちの日々の生活は、生産された商品を各店舗まで届ける「物流」がなければ成り立たないのだが、その必要不可欠な「物流」の存在が意識されていないといえる。これは、私たちの見えないところで、主に物流事業者の努力と活動によって、日々「物流」が滞りなく行われているからであり、まさに「空気」と同じような存在となっているからだと考える。こうしたことから、「物流」に対する当事者意識は、実際に「物流」が止まって企業の生産活動や私たちの生活に支障が生じない限り、なかなか高まらないものだといえるだろう。しかし一方で、良くも悪くも「物流」が「空気」と同じ存在であるのならば、機能不全に陥って止まってしまっただけではすでに手遅れとなり、大きなダメージを受ける可能性が非常に高い。こうしたことから、「物流」に関わるすべての主体の当事者意識を高めていくという視点は非常に重要であり、日ごろから「物流」の存在を認識してもらえようような「物流」の見える化の取り組みが必要であると考え

る。

そこで本研究では、エコレールマークに着目し、これまで貨物鉄道輸送へのモーダルシフトが、なぜ促進しないのかを、大学生の意見から得られた示唆をもとに推察した上で、モーダルシフトを促進するための関連主体間の共通認識を深める仕掛けづくりの必要性とそれに着目すべき視点を明らかにすることを目的とする。具体的には、まず、カーボンニュートラルへの対応の重要性とモーダルシフト施策、エコレールマーク認定制度のこれまでの経緯を整理する。次に、エコレールマークに対する大学生の意見をもとに、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトが促進されない原因を推察する。そして最後に、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトを促進するために必要な関連主体間の共通認識を深める仕掛けづくりの例を2つの視点から提案する。

2. 物流を取り巻く社会変化とモーダルシフト施策の経緯

(1) カーボンニュートラルへの対応の重要性

世界規模の気候変動は、2023年7月に、国際連合のアントニオ・グテーレス事務総長が、「地球温暖化の時代は終わり、地球沸騰化の時代が到来した」と警告するまでに深刻化している⁴⁾。こうした中、2015年にパリで開催された「国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)」にて、パリ協定が採択され、温室効果ガス排出削減の目標として、世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力を追求すること。今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との均衡を達成すること。各国の削減目標については、各国が削減目標を自ら掲げ、その内容の確認を第三者から受けながら、温室効果ガスを削減していくとともに、各国の削減目標は、5年ごとに更新されること等が合意された⁵⁾。

この実現に向けて、日本政府は2020年10月に「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指す」ことを宣言している。ここでカーボンニュートラルとは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森

林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味し、その達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減、並びに、吸収作用の保全及び強化をする必要がある。さらに日本政府は、2021年4月に、2030年までの温室効果ガスの削減目標として、2013年度から46%の削減、さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていくことを表明している⁶⁾。

(2) モーダルシフト施策の歴史⁷⁾⁸⁾

国土交通省の資料によると、「モーダルシフトとは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶への利用へと転換することをいう」と説明されている。以下に、モーダルシフト施策の歴史について示す。

まず、「モーダルシフト」という言葉は、1981年の運輸政策審議会答申（「長期展望に基づく総合的な交通施策の基本方針～試練のなかに明日への布石を～」）にて、初めて登場する。ここでは、1978年の第二次石油危機以降の経済不況を背景に、省エネルギー型社会への移行に向けた省エネ対策の一つとして掲げられている。そして、運輸部門における省エネルギーを図るためには、省エネルギー機器の開発、普及、各輸送機関の輸送効率の向上を進めることによる個別の輸送機関における対策と、輸送効率の良い大量公共輸送機関へ輸送需要を誘導してエネルギー面よりみた効率的な輸送体系を形成する対策の両面から進める必要があるとされている。

次に、1990年の運輸政策審議会物流部会答申（「物流業における労働力問題への対応方策について」）において、再び「モーダルシフト」の推進が提言される。ここでは、バブル景気による輸送需要の増大と人手不足があいまって生じた、トラック輸送の需給が逼迫した状態を背景とした労働力不足対策の一つとして掲げられている。そして、モーダルシフト推進のため、関係事業者が鉄道や海運を利用しやすいような環境を形成する一方で、輸送需要転換の受け皿となる鉄道、海運の輸送力増強を図るとされている。

また一方で、バブル景気が終焉を向かえた1992年以降、国内総貨物輸送量が減少し、その後、横這い状況が続いたことから、労働力不足も一時的に解消される形になった。すると、JR貨物や内航海運、フェリーに流れていた貨物がトラック輸送に戻る形となり、「逆モーダルシフト」ともいえる現象が発生した。

その後、1997年に、「国連気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）」で京都議定書が採択され、2008年から2012年までの間に基準年（1990年）比6%の削減を行うことが定められると、環境対策の一つとして「モーダルシフト」が掲げられるようになる。ここでは、わが国の国内貨物輸送は、機動性に優れたトラック輸送を中心とする体系となっているが、二酸化炭素排出量の少ない物流体系を形成するには、トラックに比べてエネルギー効率がよく、二酸化炭素排出量の少ない輸送機関である鉄道や内航の輸送分担率を高めるモーダルシフトを推進する必要があるとされている。

さらに、2006年には、「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律（改

正省エネ法)」が施行される。これにより、すべての荷主企業に省エネ対策を講じることが求められ、さらに、年間 3,000 万トンキロ以上の輸送量をもつ荷主企業（特定荷主）に、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告義務が生じるようになった。このため、モーダルシフトを含めた省エネ型物流が、企業による自主的取り組みから、規制・義務化へと移行しつつある様子が窺える。

以上のことから、モーダルシフト施策が、社会状況を背景としたエネルギー問題、労働力問題、地球環境問題が生じるたびに、その解決策として取り上げられてきた万能な施策であることがわかる。しかし一方で、1981 年から 44 年間ずっとその促進が求め続けられているが、遅々として進まない非常に実現が困難な施策であるともいえる。こうしたモーダルシフトが伸び悩む原因としては、物流事業者間における競争の激化や、多頻度少量輸送等の多様化する荷主ニーズに、海運事業者・鉄道事業者が対応しきれていないこと、企業の社会的責任の観点から要請される環境配慮型の物流よりも、経済効率性の観点からコスト削減となる輸送手段の転換が優先されていることがあげられる。また、海運事業者・鉄道事業者ともに、モーダルシフトが促進されて、貨物需要が増えるといった確約がないことや、将来、逆モーダルシフト現象が生じるかもしれないというリスクから、多額の費用と時間が掛かる輸送能力の増強には、これまで後ろ向きの姿勢であった。このため、現行の輸送能力では、トラック輸送の受け皿としての役割は十分に果たせない状況にあるといえる。

（3）エコレールマーク認定制度の経緯

国土交通省の資料⁹⁾によると、「エコレールマークとは、消費者が日常生活を営む上で目に触れにくい、企業が行う鉄道貨物輸送による環境負荷低減の取組について、企業の商品、カタログ等消費者に目に触れやすい媒体への表示を行うことにより理解を促すことで、消費者が自ら消費する製品の物流について企業の環境に対する行動を意識し、企業もこうした消費者の意識変化に対応することを通じて、消費者、企業が一体となって鉄道貨物輸送による環境負荷低減のための取組を進めるよう促すことを目的とするマークです。」とある。エコレールマークの資料例を図 1 に示す。本認定制度は、2005 年に国土交通省が設置した「環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上に関する検討委員会（通称：「エコ・レールマーク」検討委員会）」において導入が決定されている。また本委員会の設置趣旨には、「今なお多くの企業は、環境よりもコストを優先する傾向にあり、今後企業のグリーン物流の取組を一層促進し、裾野を広げるためには、消費者には見えにくい中間物流における企業の環境への取り組みをわかりやすく表象することを通じて、消費者自ら消費する製品の物流について



図 1 エコレールマーク使用例

も企業の環境に対する行動を意識し、企業もこうした消費者の意識変化に敏感に反応するようになることが重要であると考えます。」とある。こうしたことから、エコレールマークが貨物鉄道輸送とこれによる環境負荷低減の取組の認知度向上を図ろうとして開始されたものであることがわかる。

そしてエコレールマークの認定は、申込のあった商品または企業について「エコレールマーク運営・審査委員会」にて審査が行われ、その審査・承認に基づいて行われている。2005年の第1回から2025年の第48回までの間に、取組企業は合計で100社、認定商品は合計で180品目、協賛企業は合計で60社となっている¹⁰⁾。

さらに、2025年度から新たにエコレールマーク事業の認知度向上や貨物鉄道輸送の利用拡大に貢献したエコレールマーク認定企業の活動を称え、国土交通省鉄道局長の名により表彰する「エコレールマーク表彰」制度が創設された。本制度では、「大賞」「優秀事業者賞」「特別賞」の3つの種類の表彰が設けられており、表彰状及び副賞の贈呈が行われる¹¹⁾。

3. 大学生による貨物鉄道輸送へのモーダルシフト促進に対する意見

(1) 分析対象とした大学生の概要

ここでは、筆者が神戸大学で行なっている講義を受講している学生（主に2年生）に対して尋ねた意見の一部を分析する。質問を行う講義回では、貨物輸送と地球環境問題との関係、わが国の物流政策、共同配送、モーダルシフトの概要についての説明を行っている。また質問は、講義内容の説明が終わった後の講義の最後で行った。回答人数の詳細は、表1に示す通りであり、およそ4年間における2つの講義の受講生の延べ489人となる。

表1 分析対象者数の詳細

講義	実施日	回答者数
講義1	2023/5/18	148
	2024/5/16	99
	2025/5/22	120
講義2	2022/11/17	51
	2023/11/9	35
	2024/11/7	36
合計		489

(2) エコレールマークの認知度

まず図2は、「エコレールマークを知っていましたか？」と尋ねた結果を示したものである。これより、いずれの回も「知らなかった」が大半を占めていることがわかり、これまでに、見たことも聞いたこともなかったという意見も多数みられた。また一方で、エコレールマーク認定商品として紹介されている商品のパッケージに、エコレールマークが表示されていないケースが多く見られ、エコレールマークは意識して探さないとなかなか目

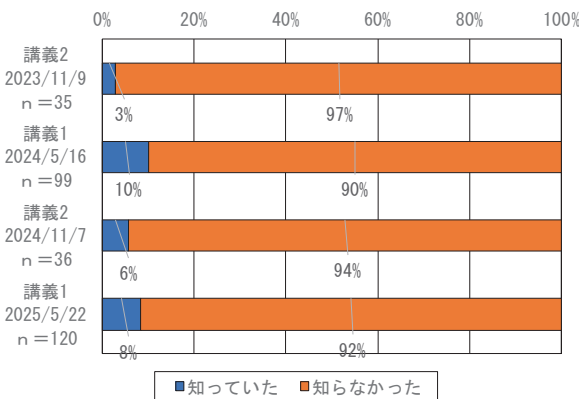


図2 エコレールマークの認知割合

につかないといった状況にあると感じる。こうしたことから、エコレールマークは、ほとんどの大学生に認知しておらず、エコレールマーク認定制度が開始されてからおよそ 25 年が経過しても、2 章で示した当初の設置趣旨が達成されていない形骸化した状況にあるといえる。

(3) 貨物鉄道輸送へのモーダルシフトが促進されない理由

次に、「鉄道での貨物輸送が促進されないのは、なぜだと思いますか？」と尋ねた結果について、エコレールマークに関連した意見を抽出した。その上で、得られた意見の内容を大きく分類すると、以下の 5 つにまとめられる。なお、関連する個々の意見の詳細については図 3 に示す通りとなっている。また、これら個々の学生の意見については、原文のままではなく、学生が意図する内容が変わらないように一部、筆者が加筆、修正している。

1) 貨物鉄道輸送に対する認知度の低さ

「貨物鉄道輸送が私たちにとって身近ではないために、貨物鉄道輸送のことをよく知らないからだと思う。」「貨物鉄道輸送が環境にやさしいという事実を知らずにいる人は多いと思う。」といった意見が多くみられた。こうした意見は、鉄道が旅客輸送においては身近に感じられているが、鉄道で貨物を運ぶ、さらに貨物鉄道輸送が地球環境問題とつながっているといったイメージと結びついていないことを示唆していると考ええる。

2) 環境意識による消費者の行動変容の難しさ

「消費者が商品を購入する時の判断基準の中に、環境保全に対する貢献の視点が入っていない。」「エコレールマークがついた商品を見かけたとしても、わざわざ買おうと思う人が少ない。」といった意見が多くみられた。こうした意見は、環境意識によって消費者の行動変容が本当に生じるのかという疑念が大きいことを示唆していると考ええる。

3) 国・政府からの支援の必要性

「政府が貨物鉄道輸送への転換に特別な資金支援をするか、エコレールマーク認定商品に優遇措置をとる必要があると思う。」「国が貨物鉄道輸送以外に対して課税したり、逆に貨物鉄道輸送を積極的に使う企業に対して支援金を送るなどして貨物鉄道輸送の利点を広めるとともに、支えていかなければいけないと感じる。」といった意見が多くみられた。こうした意見から、鉄道貨物運送事業者のみの努力だけではエコレールマーク制度がうまく機能しないのではないかという懸念が強いことと、「アメ」だけではなく状況によっては課税などといった「ムチ」となる規制が必要であると感じていることを示唆していると考ええる。

4) 積極的な広報活動の必要性

「貨物鉄道輸送がクリーンである印象を消費者により広報する必要があると考ええる。」「ドクターイエローのように目立つ色で貨物列車の車体を統一し、見つけるとラッキーという印象をつける。」といった意見がみられた。こうした意見は、貨物鉄道輸送の認知度を高める必要があることと、SNS や Instagram などに取り上げてもらって勝手に広がっていくような仕掛けづくりの必要性を示唆していると考ええる。

5) 生活スタイルの変化に対する許容

「鉄道や船舶をただのトラックの「代替手段」ではなく、持続可能な物流の「主役」として位置づけ直す発想が必要である。」「深刻化している環境問題やドライバー不足を考えると、いずれは結局、貨物鉄道輸送へ転換しなければいけないと思う。」「費用や時間の面で今までより不便になったとしても少しでも環境に配慮した輸送手段へシフトしていく必要があると考える。」といった意見がみられた。こうした意見から、私たちの生活と物流、物流と地球環境問題、地球環境問題と鉄道貨物輸送とを結び付けた共通認識をお互いに持つことによって、私たちの生活が多少不便になったとしても貨物鉄道輸送を許容してもらえる状況が起こりえることが推測され、これまでの制約条件が変わる可能性があることが示唆される。

1) 鉄道貨物輸送に対する認知度の低さ

- 貨物鉄道輸送が私達にとって身近ではないために、貨物鉄道輸送のことをよく知らないからだと思う。例えば、エコレールマークの認定や、鉄道輸送は環境への負荷が少ないことなどがもっと知られれば貨物鉄道輸送の利用を促す流れが社会的に起こると考える。
- 貨物鉄道輸送が環境にやさしいという事実を知らずにいる人は多いと思う。このことが世間に広まれば、環境を重視する現在の社会において、ある程度、貨物鉄道輸送を促進するような運動が起こると思う。
- 国民や企業が鉄道での貨物輸送がエコであるという認識をあまり持たないということが原因だと思う。環境に配慮した商品やサービスに対する需要が低いと、企業はそれを輸送手段選択の重要な要素としないことがあり、輸送手段について考察する動機を感じなくなると思われる。
- そもそも人々に認知されていないためにそのメリットが伝わっていないこと、トラック輸送とは異なり貨物鉄道輸送では輸送先やルートに制限がつくこと、貨物鉄道輸送は（特に豪雪地帯などでは）その時々天候に左右されやすいこと、などが理由としてあげられる。まずは、"人々にこのような問題がある"ということを知らせることが問題解決に向けて何より優先される事項だと思う。

2) 環境意識による消費者の行動変容の難しさ

- 消費者が商品を購入する時の判断基準の中に、環境保全に対する貢献の視点が入っていないことが原因だと考える。そのため、物流業界がいくら環境保全を頑張ってもモーダルシフトを進めようとしても、その貢献に消費者が振り向いてくれないのであれば、鉄道での貨物輸送が促進されないのは当然であると思う。
- 実際の認知度はわからないが、エコレールマークの認知度が低いと、お店でエコレールマーク商品を見かけたとしても、わざわざ買おうと思う人が少ない。そうすると、企業側もわざわざ現状の輸送方法を変えるメリットがないと感じてしまうため、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトが進まないのではないかと考えた。
- モーダルシフトを促進するためには、まず消費者に知ってもらう必要があると思う。そして、エコレールマークがついた商品を選択する消費者が増加することで、企業の社会的責任に対する意識が変わってくると思う。
- 鉄道での貨物輸送は、輸送効率の観点においてメリットが少ないからだと考える。一方で、私たちの環境に関する意識は低く、このままだと貨物鉄道輸送が環境に優しいと認識できたとしても、その優先度は輸送効率よりも低くなって変わらないだろう。
- エコレールマーク認定などを聞いた消費者の意識の改革だけで、本当にモーダルシフトが促進されるとは考えられない。意識ではなく制度的なところを改革する必要があると私は考える。
- エコレールマークが認知されたとしても、消費者の購買の判断条件に入るかわからないので、期待値が低く、他の政策に予算を使うべきだ。

図3 貨物鉄道輸送へのモーダルシフト促進に対する大学生の意見（1/2）

3) 国・政府からの支援の必要性

- 政府が貨物鉄道輸送への転換に特別な資金支援をするか、エコレールマーク認定商品に優遇措置をとる必要があると思う。現状の問題は、エコレールマークを付けることに明確なメリットが無く、消費者の環境意識という曖昧なものに頼っているところだと思う。エコレールマークの周知を進めるのは当然のこととして、その前段階の物質的な援助が不可欠であると考ええる。
- 国の支援が一番重要であると考ええる。国が貨物鉄道輸送以外に対して課税をしたり、逆に貨物鉄道輸送を積極的に使う企業に対して支援金を送るなどして貨物鉄道輸送の利点を広めるとともに、支えていかなければいけないと感じる。
- エコレールマーク認定商品を取り扱っている企業に補助金を渡したり、あるいは、そうでない商品に税を課すとうい考える。
- エコレールマークを消費者に認知させ、商品を買う際の一つの指標としたり、エコレールマークの認証を受けた商品を発売する企業に対して優遇措置を行うことでエコレールマークを付ける意義が高まり促進に少しはつながると考える。
- エコレールマークの意味と貨物鉄道輸送の利点とを結びつけて考えられる人が少ないように思えるため、これらを国がより積極的に広めていくべきだ。そうすれば、エコレールマークを見て商品を買う人も増え、企業も商品の価値を高めるためにエコレールマークをつけようと積極的に貨物鉄道輸送を活用するようになると考える。

4) 積極的な広報活動の必要性

- 貨物鉄道輸送がクリーンである印象を消費者により広報する必要があると考ええる。フェアトレードマークが社会広範に浸透して購買意欲を増す要因となっているように、まず第一に取り組むべきは消費者への印象付けだと考ええる。
- 鉄道での貨物輸送がもつ環境へのやさしさや安定性といった特徴を SNS やイベントなどでわかりやすく発信する。例えば、地域の特産品を鉄道で運ぶことを企画し実現させることで、貨物鉄道と地域の魅力とを組み合わせた新しい価値を生み出し、若い世代から貨物鉄道輸送の利用を広げていくことが大切だと思った。
- テレビ CM や WEB サイト、または SNS などエコレールマークの認知度を高め、特にモーダルシフトの重要性を知らない人が多いと思うので、そこに焦点を当てて現在の状況を伝えていくべきだと思う。
- ドクターイエローのように目立つ色で貨物列車の車体を統一し、見つけるとラッキーという印象をつける。これにより、駅で電車を待っている人々の注目が集まり、コンテナに書いてある企業名に目が向けられやすくなると思う。また、政府が、Instagram など SNS のポップアップ広告で、「見つけたらラッキーなあ貨物列車は何なのか？」とモーダルシフトについて紹介する記事を出せば、より広く詳しく知ってもらえると思う。
- 産学が協力して、学生が貨物鉄道輸送の仕組みを学べる体験プログラムを作るべき。若い人が興味を持てば、将来使おうとする人や会社が増えて、自然と貨物鉄道輸送も広がると思う。

5) 生活スタイルの変化に対する許容

- 鉄道や船舶をただのトラックの「代替手段」ではなく、持続可能な物流の「主役」として位置づけ直す発想が必要である。このため、インフラ整備や制度支援に加え、荷主や消費者の意識改革、さらには脱炭素社会の未来像を共有することが、真の転換を生み出す鍵となる。
- 深刻化している環境問題やドライバー不足を考えると、いずれは結局、貨物鉄道輸送へ転換しなければいけないと思う。現時点では、費用や旅客輸送との兼ね合いなど様々な問題が生じているが、運送会社や鉄道会社よりも荷物を受け取る消費者が、少し高い送料でも我慢したり、荷物の受け取り時間を日中以外の時間帯でも我慢したりと、環境やドライバーの負担などを考慮し行動を変えていくことが、解決への近道ではないかと思う。
- これまで人の利便性を最優先に考えてきた結果、今となっては自らの首を絞めるような環境破壊を引き起こしており、本気で環境改善に向き合わなければならないと思う。このため、費用や時間の面で今までより不便になったとしても少しでも環境に配慮した輸送手段へシフトしていく必要があると考える。

図3 貨物鉄道輸送へのモーダルシフト促進に対する大学生の意見（2/2）

4. 貨物鉄道輸送へのモーダルシフト促進に向けた課題

1章で述べたように、顕在化してきたトラック輸送の問題を含めたモーダルシフトの促進は、もはや鉄道貨物運送事業者やトラック運送事業者だけの努力だけでなんともなる範疇を超えてしまっている。そして、問題の根本的な解決を図るには、荷主企業、物流事業者、行政、一般消費者といったすべての「物流」に関わる主体が協力し合いながら一体とならなければならない。これには、各主体がそれぞれ抱えている問題を共有しながらお互いを知り合い、各主体間での共通認識を育むことが重要であり、共通認識が深まれば深まるほど、行動変容は起こりやすくなると考える。図4は、こうした考え方を貨物鉄道輸送にあてはめて示したものである。図では、共通認識から貨物鉄道輸送へのモーダルシフトという行動変容につながるルートとして、「深める」から直接つながるルートと「深める」から「貨物鉄道輸送サービスの改善」または「エコレールマーク認定制度」を経由してつながるルートの3つを示している。この中で、本研究で着目した「エコレールマーク認定制度」は、共通認識を深めることとエコレールマーク認定商品の優先購買といった行動変容の両方に寄与すると考えられる。しかし大学生の意見をみると、エコレールマークの認知度は低く、且つ、エコレールマーク認定商品の優先購買につながっているとは言い難い。こうしたことは、エコレールマーク認定制度で望まれる成果を得るには、大学生が指摘するように、貨物鉄道輸送に対する一定程度の認知と消費者の行動変容に環境意識が影響する社会状況が必要であり、関連主体間における共通認識が深まっていないと全く機能しないことが推測される。特に、図4で示される「物流活動」を経由してつながる「私たちの生活」と「地球環境問題」との関係は、「私たちの生活」と「物流活動」との関係がわからないと、たとえ「物流活動」と「地球環境問題」との関係がわかっていたとしても、決して理解されないものといえる。また「貨物鉄道」を経由してつながる「物流活動」と「地球環境問題」

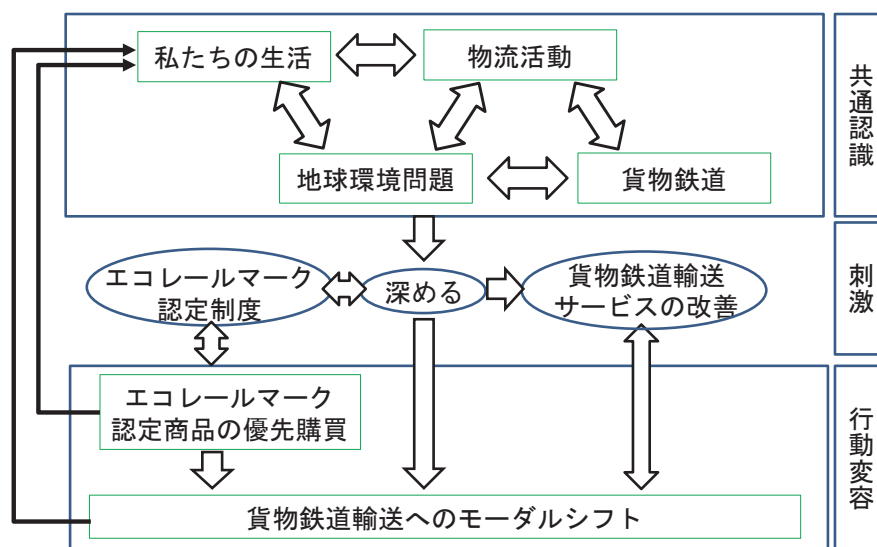


図4 共通認識と貨物鉄道輸送へのモーダルシフトとの関係フロー

との関係は、「貨物鉄道」への認知が深まらなないと理解されなと考える。さらには、これらのすべての関係が理解されて、初めて「私たちの生活」、「物流活動」、「地球環境問題」、「貨物鉄道」がつながっていることがわかり、消費者が貨物鉄道輸送へのモーダルシフトに関係している当事者であることに気付くことになると思われる。こうしたことから、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトを促進するための共通認識を深める仕掛けづくりが必要であると考え。具体的には、以下に示す2つの視点からの仕掛けづくりの例について提案する。

1) 貨物列車を利用した広報の視点

貨物列車は、旅客と同じ線路を走行しているので、一般の人の目に触れる機会が多いといえらるとともに、こうした貨物列車を撮影している“撮り鉄”の姿もよく見かける。また先日、大阪貨物ターミナル駅の見学イベントに参加したが、寒い日にも関わらず多くの参加者で賑わっていた。これらから裏付けられるように、貨物列車に興味をもつファンは多く、関連グッズも多数販売されている状況にあるといえる。しかし一方で、目の前を走行する貨物列車が、どこから来て、どこに向かっているのか、また、何を運んでいるのかなどについては、一般の人には全くわからないので、貨物列車はすべて同じに見えているのではないかと思われる。さらに現在、貨物列車を識別するために、列車に列車番号が割り振られているが、このことを知らない人は多く、知っていても数字の羅列から発着地や運ばれている商品をイメージすることは難しいと感じる。

こうした中で、貨物列車を利用して、「貨物鉄道」と「物流活動」と「私たちの生活」がつながっていることを認知させるための広報の視点が必要だと考え。その仕掛けとして、例えば、牽引車に発地駅と着地駅を示すプレートをつけてみてはどうだろうか。これだけで、どこから来て、どこに向かっているのかが少なくともわかる様になると思う。また筆者の世代は、ブルートレインのブームを思い出してしまうのだが、現在の列車番号を走行する区間にちなんだ列車名に変更するとともに、これに伴ってデザイン性の高いヘッドマークを作成して牽引車に取り付けるようにすれば、大きな話題になるし、関連グッズを増やすことにもつながると思う。さらに場合によっては、現在、使われていないブルートレインの名前とヘッドマークを貨物列車に譲ってもらい、復活させるということを考えてみても良いのではないだろうかと思う。

また一方で、外観のデザインにほとんど違いのない鉄道コンテナも、一般の人には、すべて同じに見えているのではないかと思われる。そこで、鉄道コンテナについては、コンテナの中に入っている商品がイメージできるような工夫を外観に施してみてはどうかと思う。例えば、鉄道コンテナに企業名や商品を表示できる簡易的な機能を付け加えることはできないだろうか。さらには、商品の品質保持や防犯上に問題があるかもしれないが、コンテナの一部を透明にして中が見えるような仕掛けも考えられる。

2) エコレールマーク認定商品に物語性を持たせる視点

現在、貨物列車に興味をもつ人は多くいるが、貨物列車で運ばれる商品や貨物列車での輸送が環境に優しいことに興味をもつ人はほとんどいないように感じる。こうした中で、

エコレールマークには、「貨物鉄道」を通じて「私たちの生活」と「物流活動」と「地球環境問題」をつなぐイメージを育む役割を担える可能性が大いにあると考える。そのための仕掛けとして、例えば、エコレールマーク認定商品が工場から発送されてから貨物鉄道輸送を利用してお店に届くまでをデジタル追跡し、こうした商品のトレーサビリティを消費者に提供することが考えられる。これにより、エコレールマーク認定商品の信頼性が高まるとともに、商品に物語性が加わり消費者との深い関係性を生み出すことができると思う。以前とある TV 番組¹²⁾で、魚のトレーサビリティの様子が紹介されていたが、ここでは客が「アジの舟盛り」を注文すると QR コードが打ち出され、それをスマートフォンで読み取ると、海図上にそのアジが獲れた場所や漁獲したときの動画などが提供されていた。これと同様の QR コードをエコレールマークに付加することができれば、その効果は大きなものになると考える。

さらに、エコレールマーク認定商品を購入することが、地球環境問題に寄与したことを実感できるような見える化の仕掛けも、エコレールマークに付加すべきであると考え。その仕掛けとして、例えば、エコ・アクション・ポイント¹³⁾との連携を考えてみてはどうであろうか。エコ・アクション・ポイントとは、環境省が推進する環境に良い行動（エコアクション）をして貯める全国共通の環境ポイントのことで、行った環境活動を見える化できる。参加会員は、様々な分野でポイント対象となるエコアクションを行うことで、参加事業者（自治体、企業、団体など）からポイントがもらえ、貯めたポイントは様々な商品などに交換できる。こうした既存の仕組みとの連携は大いに検討していくべきであると考え。

5. 結論

貨物鉄道輸送は、短距離帯では輸送コストが割高になるとともに、運行ダイヤや輸送経路が限られた貨物駅と線路網に制約されて融通が利きにくい、輸送時間が長くなるなどの特有の輸送特性をもつ。このため、貨物鉄道における輸送サービスの改善には限界があるといえ、荷主や消費者が求める、多頻度少量で、安くて、早い輸送サービスに適應できるようになれるとは到底思えない。しかし一方で、2050 年までにカーボンニュートラル社会を達成することを目指し、深刻なトラックドライバー不足の解決を図ろうとするならば、いずれは、好む好まざるに関わらず、貨物鉄道輸送の機関分担割合を増やさざるを得ない時が訪れるであろうことが容易に予想される。その際、国・政府が法律や規制などによって半ば強制的に貨物鉄道輸送への転換を設定する割合まで進めるのか、それとも、そうなる前から、関係主体が一体となって民主的に貨物鉄道輸送への転換の準備を進めていくのかは、得られる結果は同じかもしれないが、社会の仕組みとして大きな違いがあるように思う。こうした中で、エコレールマーク認定制度による鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進の試みは大きな意味を持っているといえるとともに、これを成功させることによって、後者のような未来となる可能性が高まるものと考え。しかし本研究で示唆されたように、

ベースとなる関係主体間での共通認識が深まらなないと、エコルールマークは形骸化する危険性を大いに持っている。反対に、関係主体間での共通認識が深まっていけば、私たちの生活が多少不便になったとしても貨物鉄道輸送を許容してもらえる状況になる可能性が少なからずある。もし、そうなれば、貨物鉄道輸送に求められる輸送サービスの制約条件も変わるかもしれない。こうしたことから、共通認識を深めるための視点とその仕掛けづくりが、今後、ますます重要になってくると考えられる。

最後に、本研究の課題として以下のことがあげられる。

- ①本研究で行った提案は、定性的な観点からのものであるため、今後は、それぞれの提案についての効果などを社会実験などの実施を通じて、定量的に確認していく必要がある。
- ②また、共通認識を育む仕掛けのアイデアは、本研究で示した以外にも数多くあると思われる。産学官で協力しながら、こうしたアイデアを出し合える場づくりを、関係者へのヒアリング調査などを行いながら検討していきたい。

参考文献

- 1) 公益社団法人全日本トラック協会：日本のトラック輸送産業現状と課題 2024，公益社団法人全日本トラック協会，https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/yusosangyo2024.pdf，（参照 2025-08-25）
- 2) 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料 1：「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント（案），内閣官房，令和 5 年 6 月 2 日，https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryou.pdf，（参照 2025-08-25）
- 3) 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料 1：物流革新緊急パッケージ（案），内閣官房，令和 5 年 10 月 6 日，https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai3/siryou.pdf，（参照 2025-08-25）
- 4) ニュース・プレス、メッセージ/演説/事務総長関連：記者会見におけるアントニオ・グテーレス国連事務総長発言（ニューヨーク、2023 年 7 月 27 日），国際連合広報センター，<https://www.un.org/news/press/messages/speeches/sg/49287/>，（参照 2025-08-25）
- 5) COP21・CMP11 の結果：COP21 の成果と今後，環境省 https://www.env.go.jp/earth/ondanka/cop21_paris/paris_conv-c.pdf，（参照 2025-08-25）
- 6) 気候変動：日本の排出削減目標，外務省，https://www.mofa.go.jp/mofaj/ic/ch/page1w_000121.html，（参照 2025-08-25）
- 7) 物流：モーダルシフトとは，国土交通省，<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/modalshift.html>，（参照 2025-08-25）
- 8) 物流をめぐる状況について：モーダルシフト推進施策の経緯，国土交通省，<https://www.mlit.go.jp/common/001089686.pdf>，（参照 2025-08-25）
- 9) 「環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上に関する検討委員会」（通称名：「エコ・ルールマーク」検討委員会）の設置及び第 1 回委員会の開催について：第 1 回「環境にやさ

- しい鉄道貨物輸送の認知度向上に関する検討委員会」の開催について，国土交通省，
https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/08/080302_.html，（参照 2025-08-25）
- 10) News Release：「エコレールマーク運営・審査委員会」第48回委員会の開催結果について，公益社団法人鉄道貨物協会，2025年4月2日，https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/NewsRelease_20250402.pdf，（参照 2025-08-25）
- 11) エコレールマーク：エコレールマーク表彰，公益社団法人鉄道貨物協会，
<https://rfa.or.jp/ecorail/award>，（参照 2025-08-25）
- 12) ガイアの夜明けバックナンバー：2022年7月1日放送第1021回 誰が、いつ、どこで、どのように？～「食品追跡」が価値を生む～，テレビ東京/BS 東京，
https://www.tv-tokyo.co.jp/gaia/backnumber4/preview_20220701.html，（参照 2025-08-28）
- 13) みえる・つづける・つながるエコ・アクション・ポイント：エコ・アクション・ポイントとは？，ティーエムエルデ株式会社，<https://www.eco-action.jp/about/howto>，（参照 2025-08-28）