

# 新総合物流施策大綱の進捗状況について

資料5

◇ パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率

目標：平成17年までに約9割

平成13年度：75%

◇ 標準パレット率

目標：平成17年までに欧米並

平成13年度：約5割

◇ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースでの比率

目標：21世紀初頭までに約9割

平成15年度：79%

◇ 自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合

目標：平成19年度までに68%

平成15年度：61%

◇ 三大都市圏における車両の平均走行速度

目標：21世紀初頭までに25km/h

大綱策定当時：21km/h

◇ トラックの積載効率

目標：21世紀初頭までに50%以上

平成14年：42.8%

◇ 輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間

目標：平成17年度までに2日程度

(全貨物) 平成16年：2.8日

(コンテナ) 平成16年：2.3日

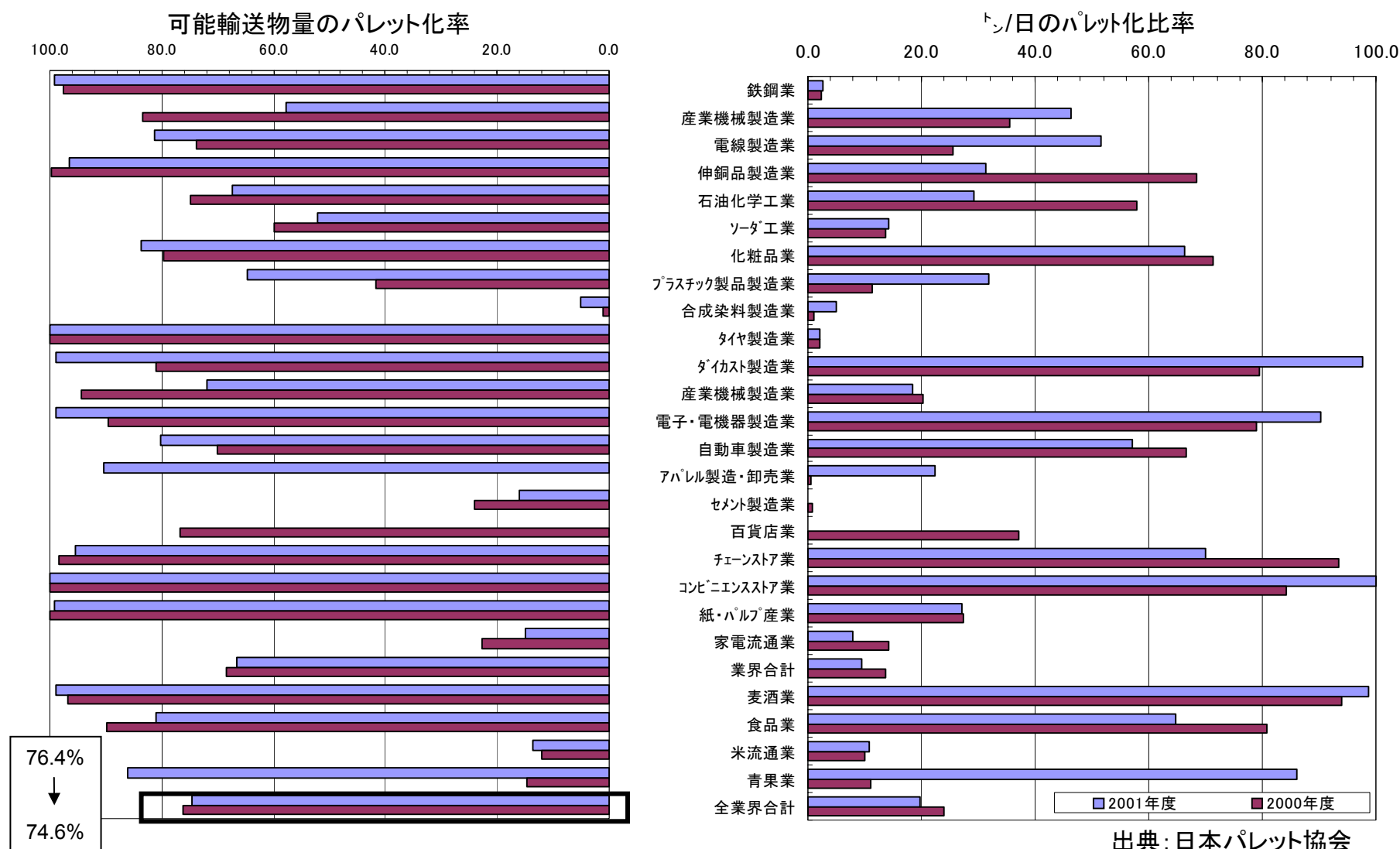
◇ モーダルシフト化率

目標：平成22年までに50%

平成13年：38.6%

## ◇パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率

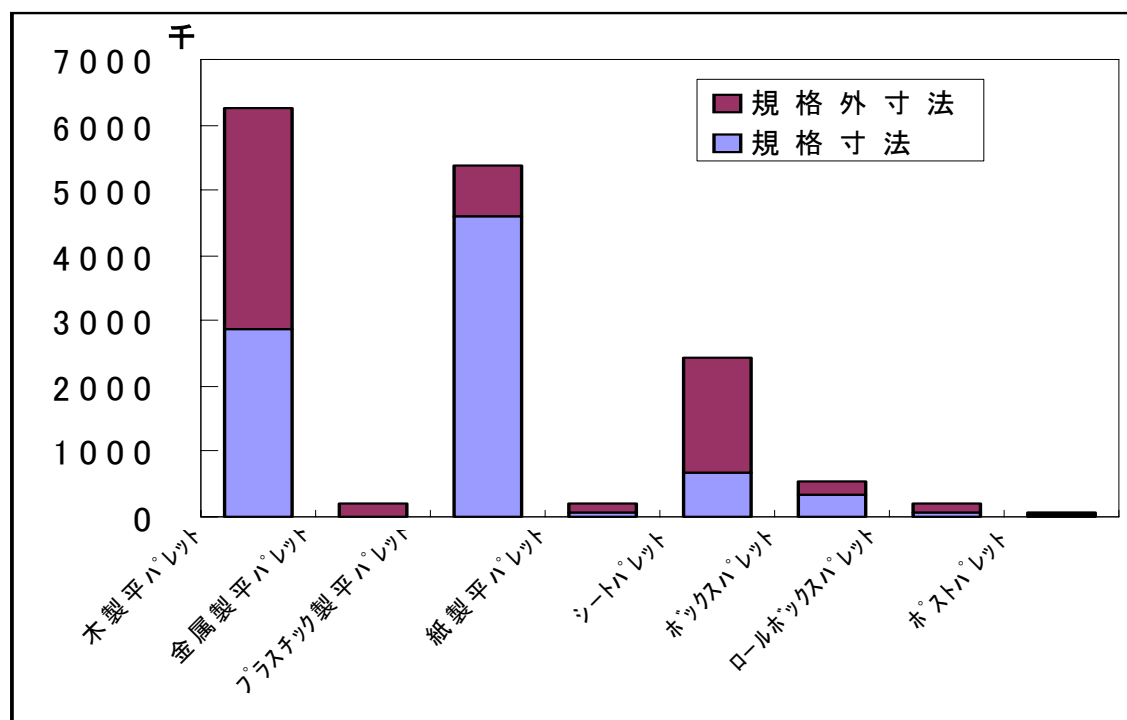
○鉄鋼業やタイヤ製造業のようにパレット化率がほぼ100%に近い業種が有れば、合成染料製造業のようにほとんどパレット化されていない業種など、業種によってパレット化率の差が大きい。



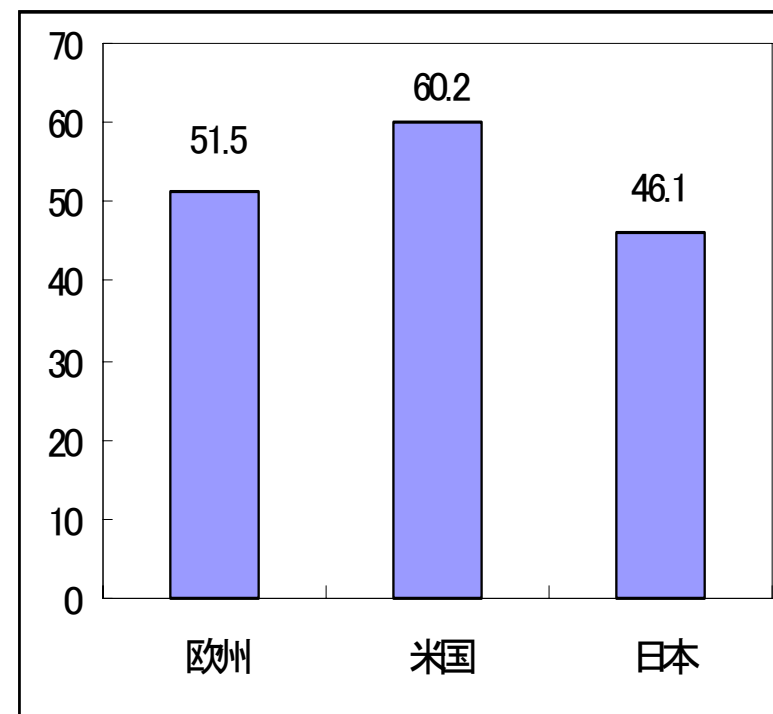
## ◇標準パレット率

○国内においては、プラスチック製パレットを除いて、パレットの年間販売量の半数以上が規格外寸法のパレットである。ただし、パレット全体では56%が規格寸法であった。

日本のパレット年間販売量(2000年)



木製平パレットの規格寸法の販売比率



出典: 日本パレット協会

(参考) 海外の標準パレットの寸法と普及率

欧州(mm): 1000×1200、800×1200

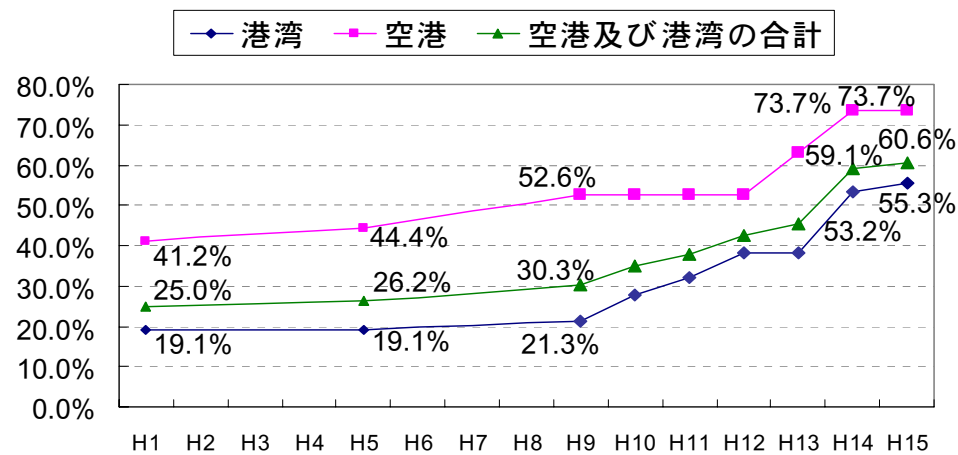
米国(in): 48×40、42×42、48×42、40×48、48×48、44×44、40×40、36×36、36×48、42×48

日本(mm): 800×1100、900×1100、1100×1100、1100×1300、1100×1400、800×1200、1000×1200、1440×1130

# ◇自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合

- 我が国の拠点的な空港・港湾へのアクセスについては、10分以内のアクセスの割合を6年間で倍増させるなど、急速に向上させてきたところである。
- アクセスが倍増したのとほぼ同じ期間に訪日外国人旅行者数は約1.3倍、輸出入コンテナ貨物量（重量）は1.4倍に拡大するなど、空港・港湾アクセス率の向上が国際競争力強化と国際・地域間交流の促進に貢献している。

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（全国）



出典：国土交通省資料

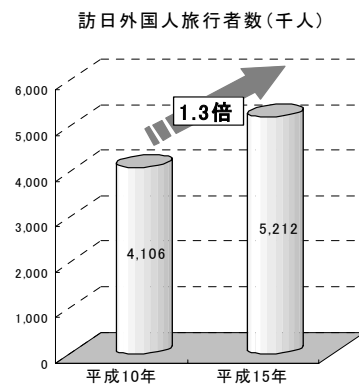
【平成13年度から平成15年度までにアクセスを達成した空港・港湾】  
（達成した箇所の一部）

空港・港湾の名称	達成年度	アクセス時間	アクセス時間 達成後(分)
		達成前(分)	
函館港	H14	12	6
青森港	H15	13	10
名古屋港	H14	30	直結
秋田空港	H13	19	7
名古屋空港	H14	13	7

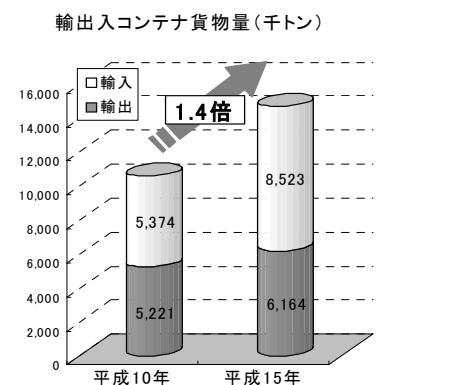
アクセス時間：各地方整備局等による試算

【アクセスの向上による効果（名古屋港の例）】

名古屋港は中部圏経済を支える物流基盤であるが、伊勢湾岸自動車道の整備の進展や、東海北陸自動車道の延伸に伴い、その利便性が向上し、岐阜県、静岡県、三重県等からの貨物取扱量が大幅に増加した。



出典：「観光白書」  
国土交通省総合政策局観光部資料



出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

平成9年



平成14年

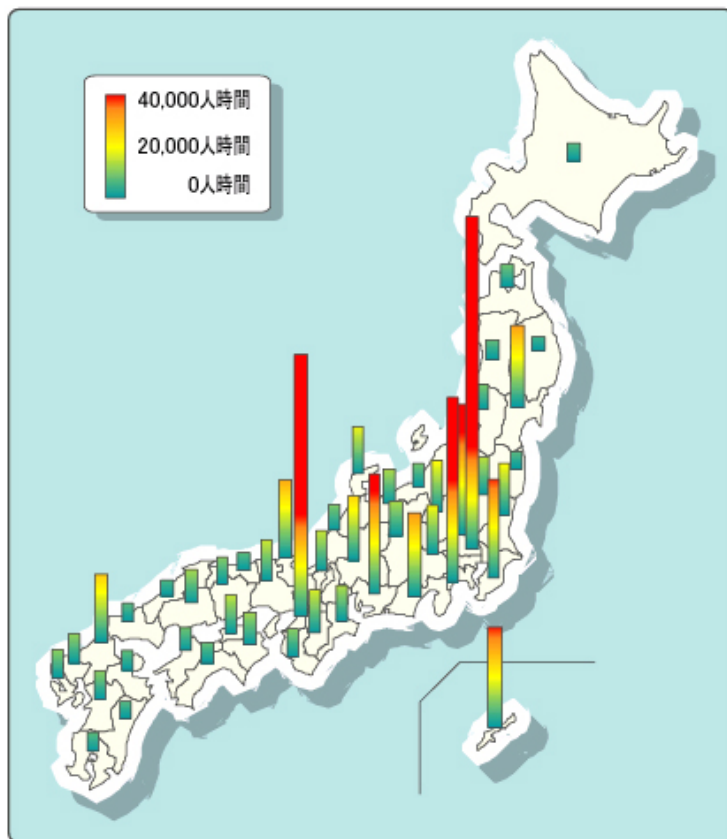


出典：港湾統計（陸上出入貨物調査）

## ◇三大都市圏における車両の平均走行速度

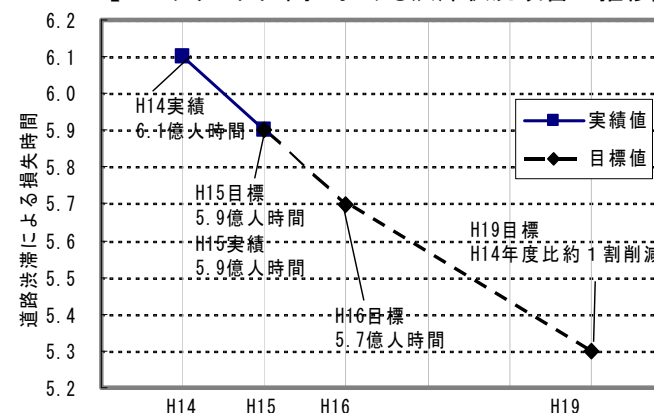
- 渋滞は2割の延長に8割を超す渋滞が発生するなど、集中的に発生しており、その損失は全国で38.1億人時間／年にも達する。
- 新総合物流施策大綱においては、3大都市圏における人口集中地区の朝夕の平均旅行速度を25km毎時まで向上させる（大綱策定時21km／時）こととし、これまで各般の施策が推進されてきた。
- 渋滞モニタリング区間（毎年度実測を行う区間）における渋滞状況は、6.1億人時間／年（平成14年度）から5.9億人時間／年（平成15年度）に改善している。今後とも、より効率的・効果的な渋滞施策を実現し、渋滞の激しい箇所に集中的に対応する。

【1km当たりの渋滞損失時間(都道府県別)】

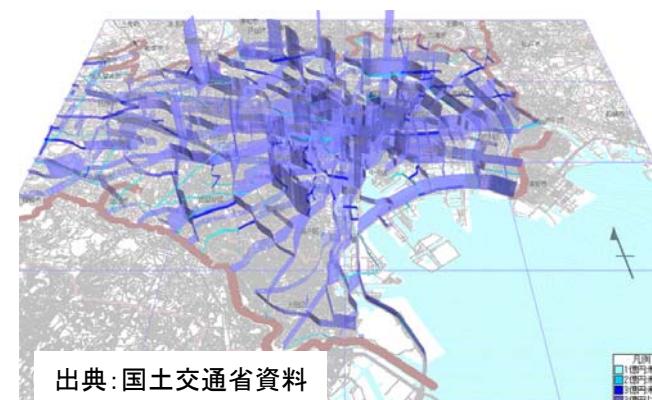


出典:国土交通省資料

【モニタリング区間における渋滞状況改善の推移】



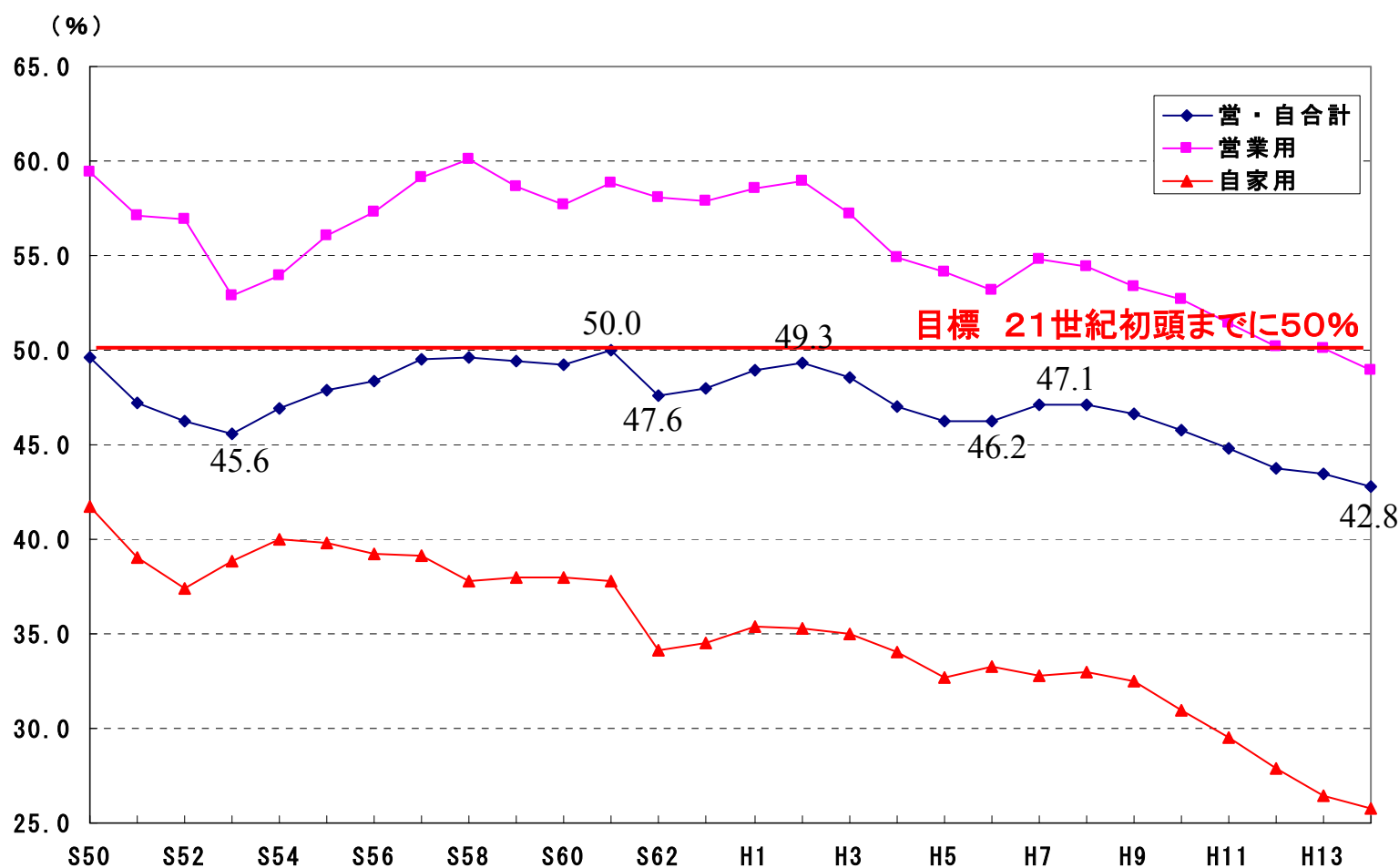
【渋滞の3Dマップ(東京23区)】



※ 渋滞損失時間:渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差

## ◇トラックの積載効率

- 新総合物流施策大綱においては、トラック全体の積載効率を21世紀初頭までに50%まで引き上げることを目標としていたが、営業用トラックで50%を割るなど、営・自ともに低下傾向にある。
- この原因として、多頻度小口輸送による走行の増加や車両の大型化等があげられるが、情報の共有化等を通じた共同配送を推進するなど、引き続き対策を講じていく必要がある。

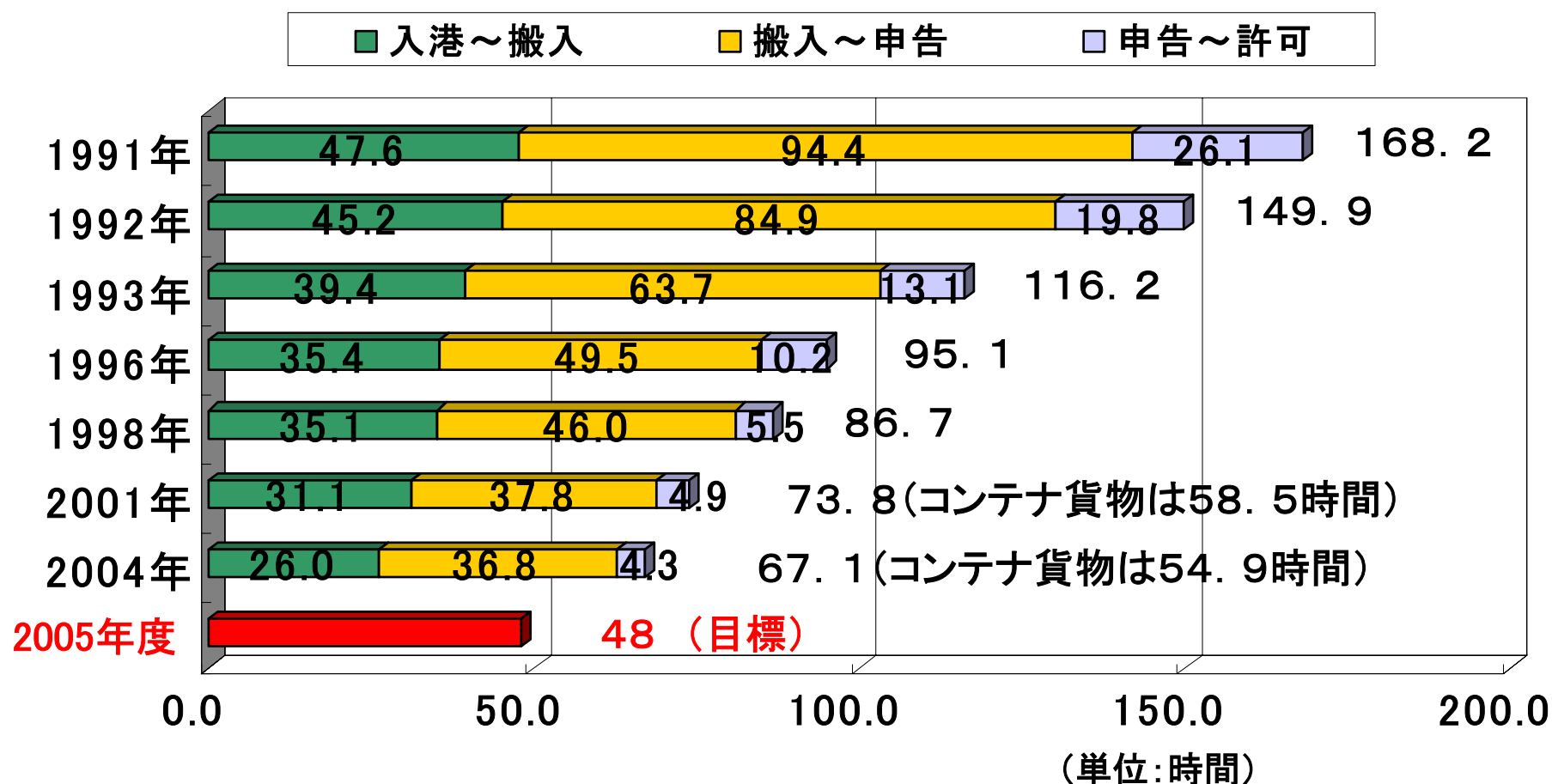


出典：「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部

# ◇輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間

○貨物全体では、1998年の86.7時間から2004年には67.1時間（コンテナ貨物は54.9時間）と短縮しており、着実に進展がみられる。

海上貨物の入港～許可までの所要時間の推移



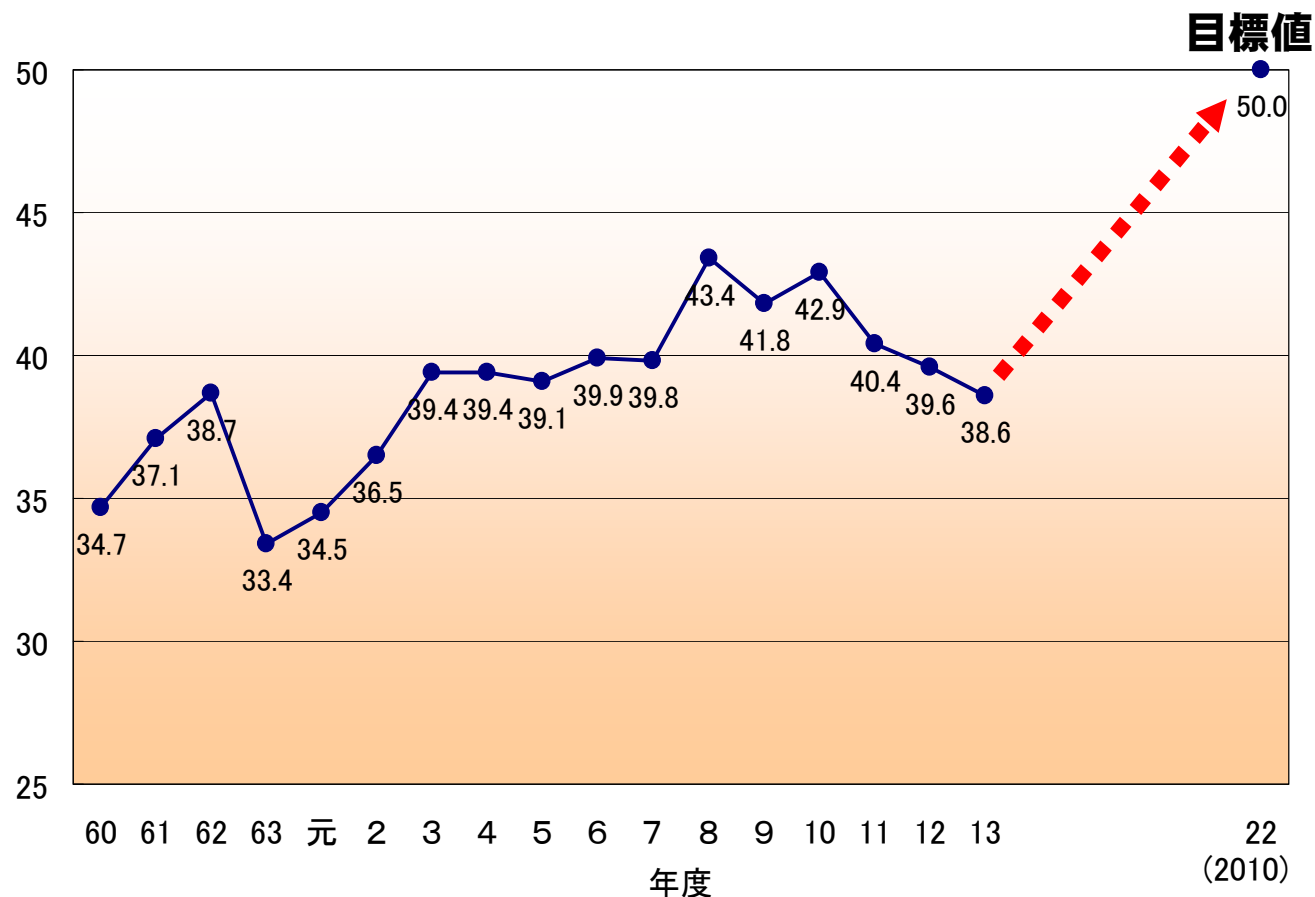
出典: 財務省資料より国土交通省作成



## ◇モーダルシフト化率

○モーダルシフト化率の算定対象貨物について、海運・鉄道による輸送量の伸び以上にトラックによる輸送量が伸びているため、モーダルシフト化率は平成13年度まで3年連続して低下している。

※ 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



○モーダルシフト化率算定対象貨物の輸送量

	平成10年度	平成13年度
貨物鉄道	1,600万t	1,660万t
内航海運	4,080万t	4,090万t
自動車	7,560万t	10,180万t

