

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%

◇ 標準パレット化率

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から陸上輸送
半日往復圏の人口カバー率

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

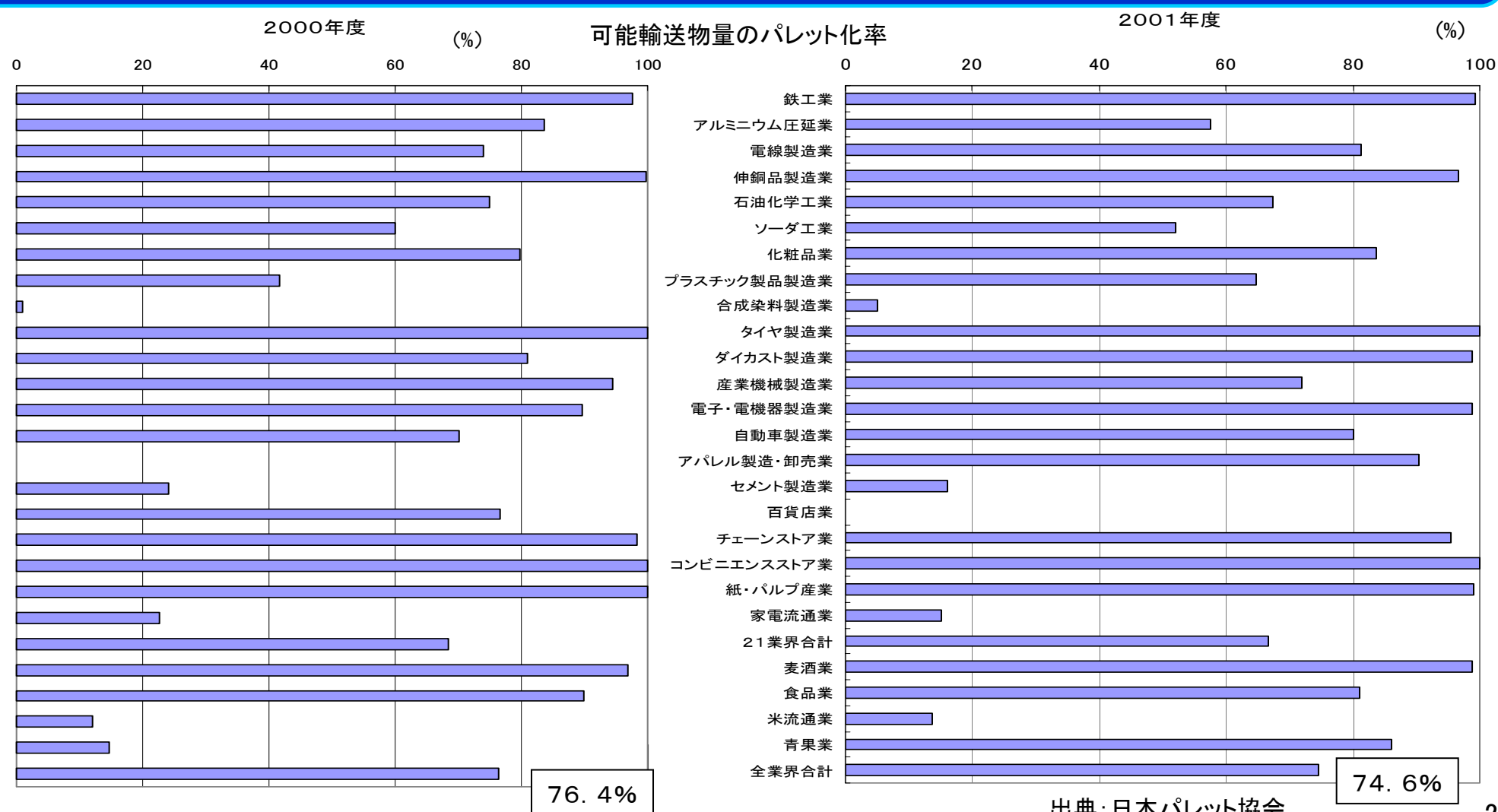
目標：平成17年度までに2日程度
(全貨物) 平成16年：2.8日
(コンテナ) 平成16年：2.3日

◇ 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

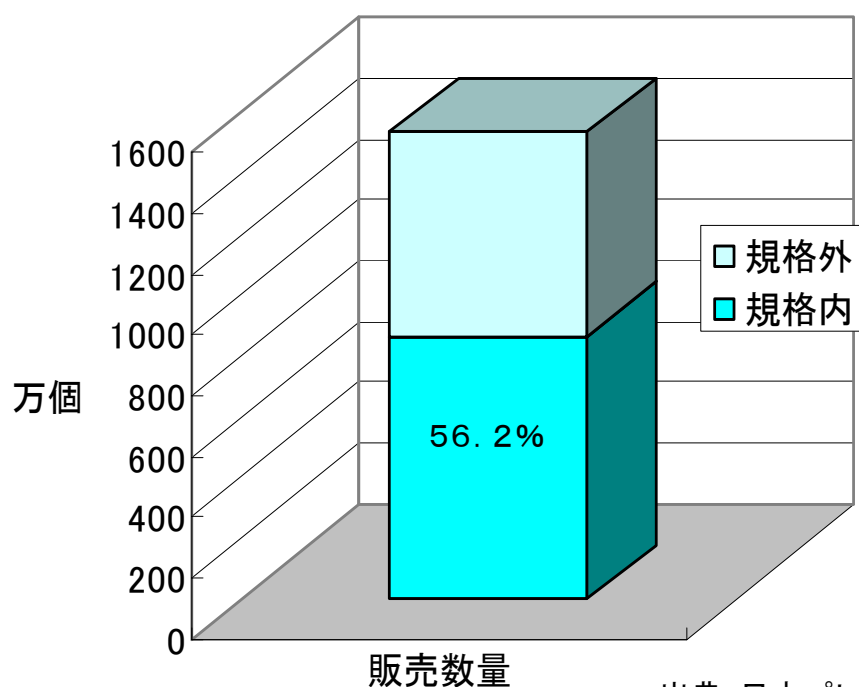
○鉄工業やタイヤ製造業のようにパレット化率がほぼ100%に近い業種がある一方、合成染料製造業のようにパレット化が進んでいない業種があるなど、業種によってパレット化率の差が大きい。



◇標準パレット化率

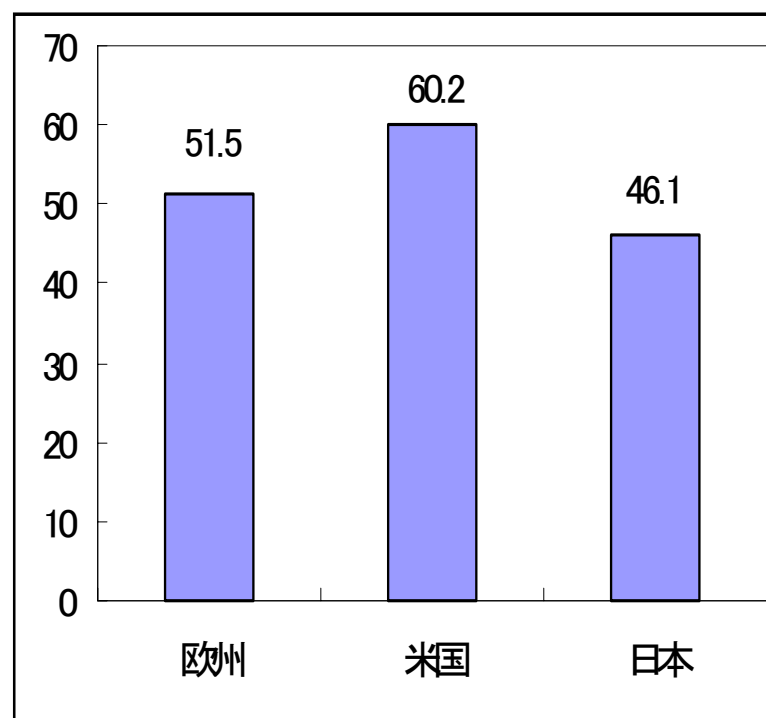
○国内販売において、パレット全体では標準パレット化率は56%である。
ただし、木製平パレットについて標準パレット化率を欧米と比較すると低い水準にある。

JIS規格全パレット生産販売数量(2001年)



出典: 日本パレット協会

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) 標準パレットの寸法

日本 (mm) : 1100×1100、800×1200、1000×1200 他5種

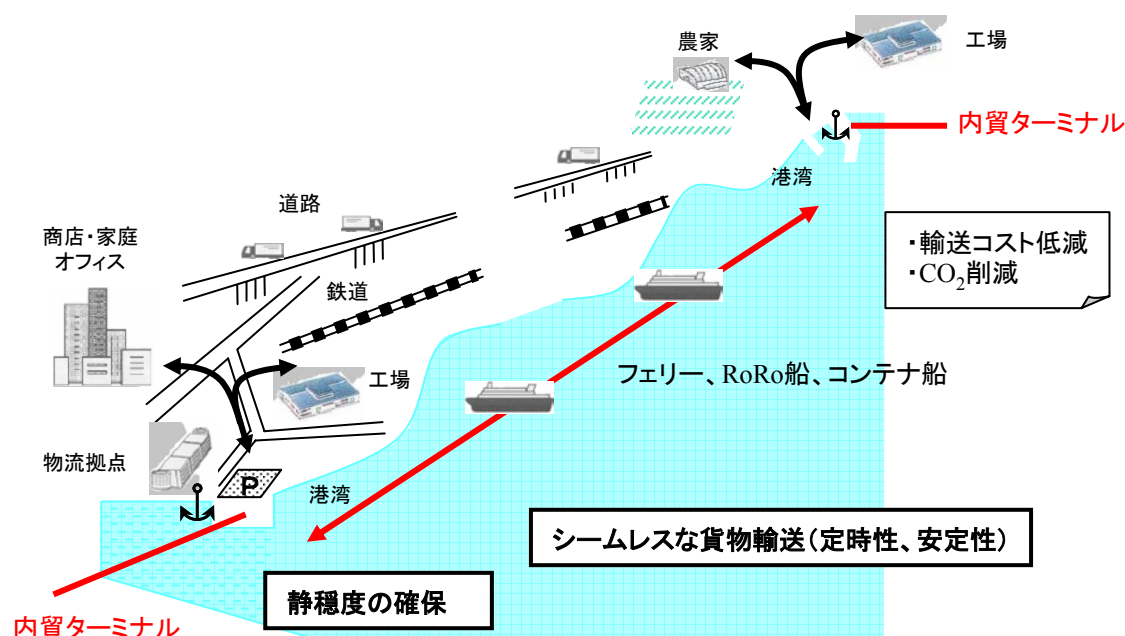
欧州 (mm) : 1000×1200、800×1200

米国 (in) : 48×40、42×42、48×42 他7種

◇複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

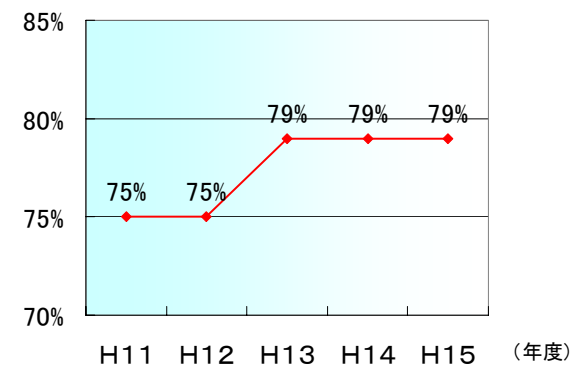
- 21世紀初頭に約9割との目標に対し、段階的な目標として平成18年度に80%としており、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図っている。
- RORO船等の輸送貨物量が増加基調にある中、これらの貨物の定時性の確保が重要であり、結節点となる港湾の機能向上のための取組みが引き続き必要である。

●複合一貫輸送のイメージ図



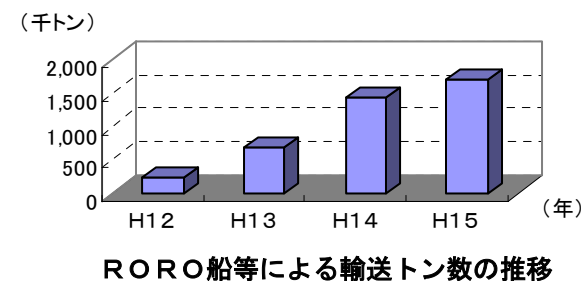
* RORO船: roll on roll off shipの略。
貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式)
ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

人口カバー率の推移(平成11年度～15年度)



●常陸那珂港における複合一貫輸送の推移

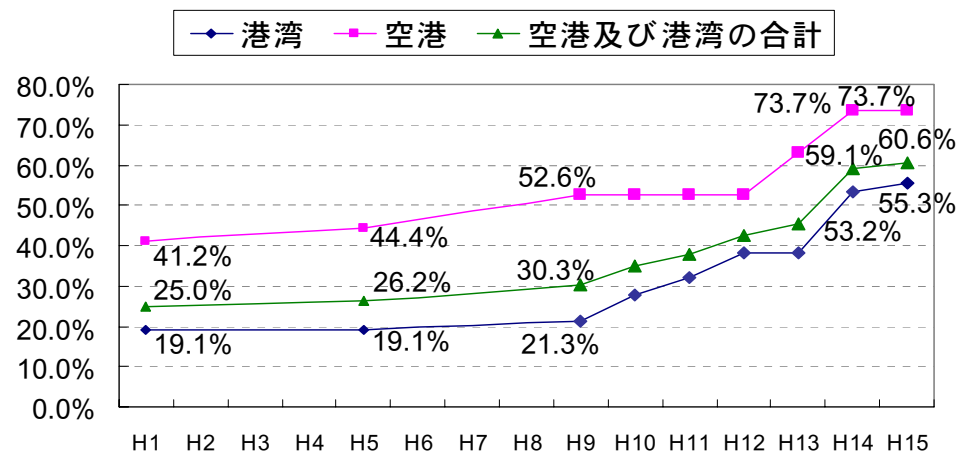
RORO船による食料工業品・紙・パルプ・野菜・果物等の輸送トン数が順調に増加している。



◇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

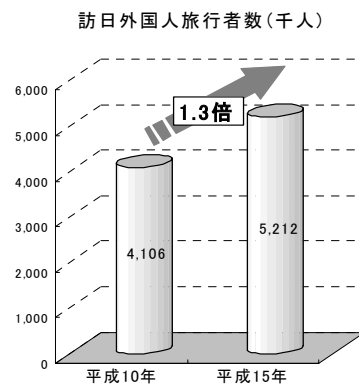
【平成13年度から平成15年度までにアクセスを達成した空港・港湾】
(達成した箇所の一部)

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

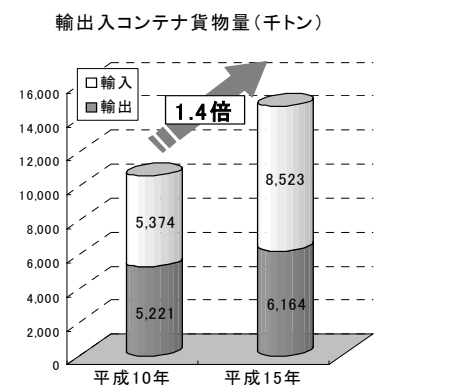
アクセス時間：各地方整備局等による試算

【アクセスの向上による効果(名古屋港の例)】

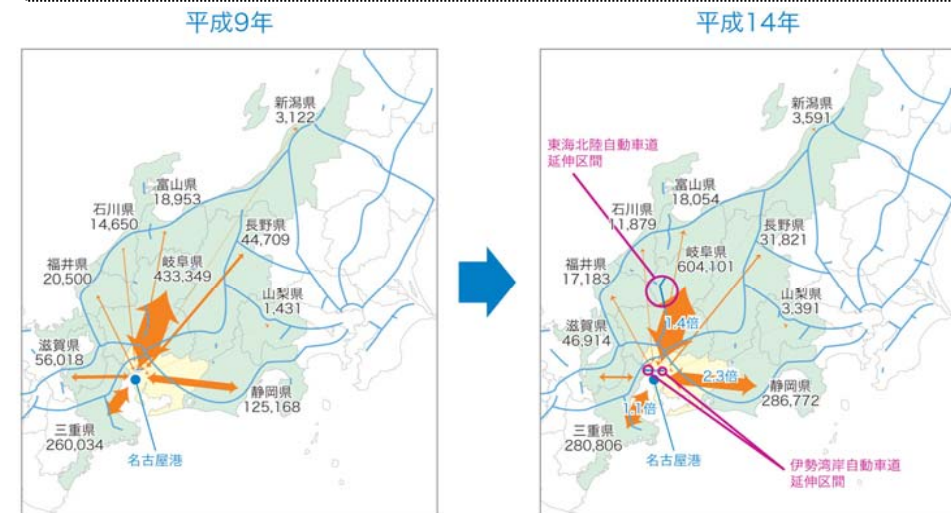
名古屋港は中部圏経済を支える物流基盤であるが、伊勢湾岸自動車道の整備の進展や、東海北陸自動車道の延伸に伴い、その利便性が向上し、岐阜県、静岡県、三重県等からの貨物取扱量が大幅に増加した。



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」

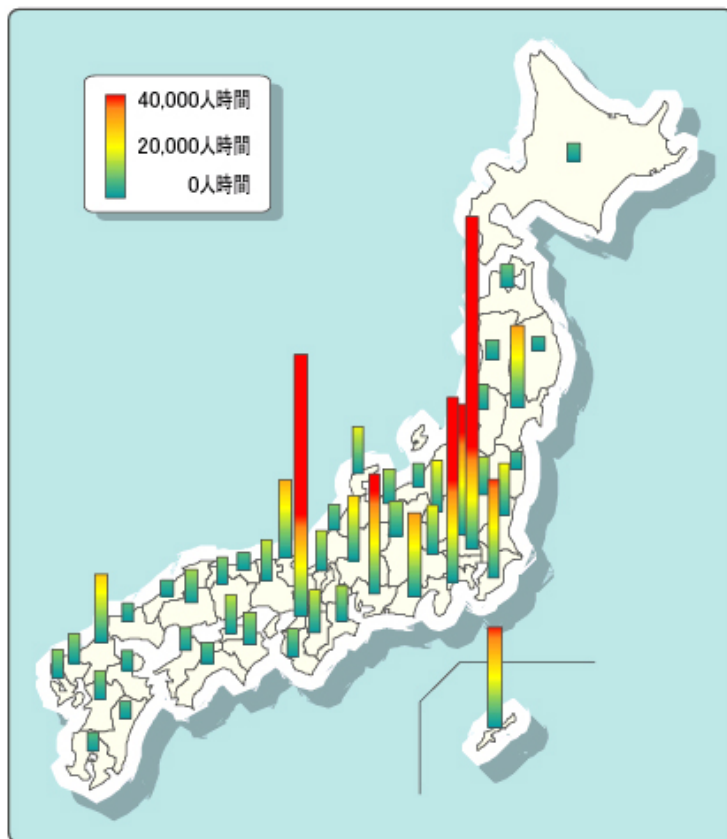


出典：港湾統計(陸上出入貨物調査)

◇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。

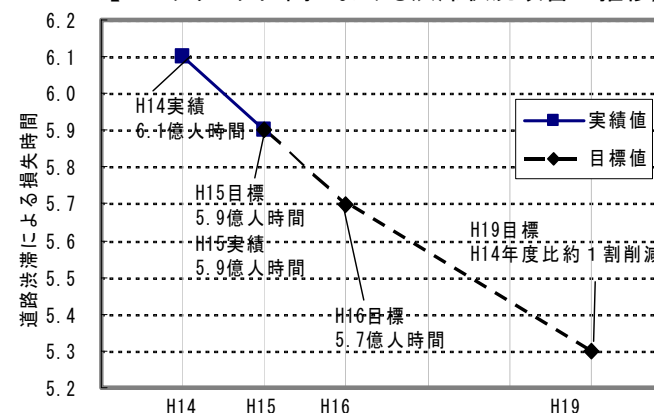
【1km当たりの渋滞損失時間(都道府県別)】



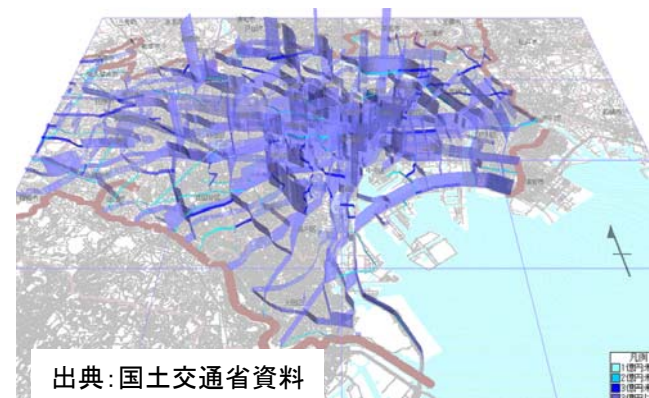
出典:国土交通省資料

※ 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

【モニタリング区間における渋滞状況改善の推移】

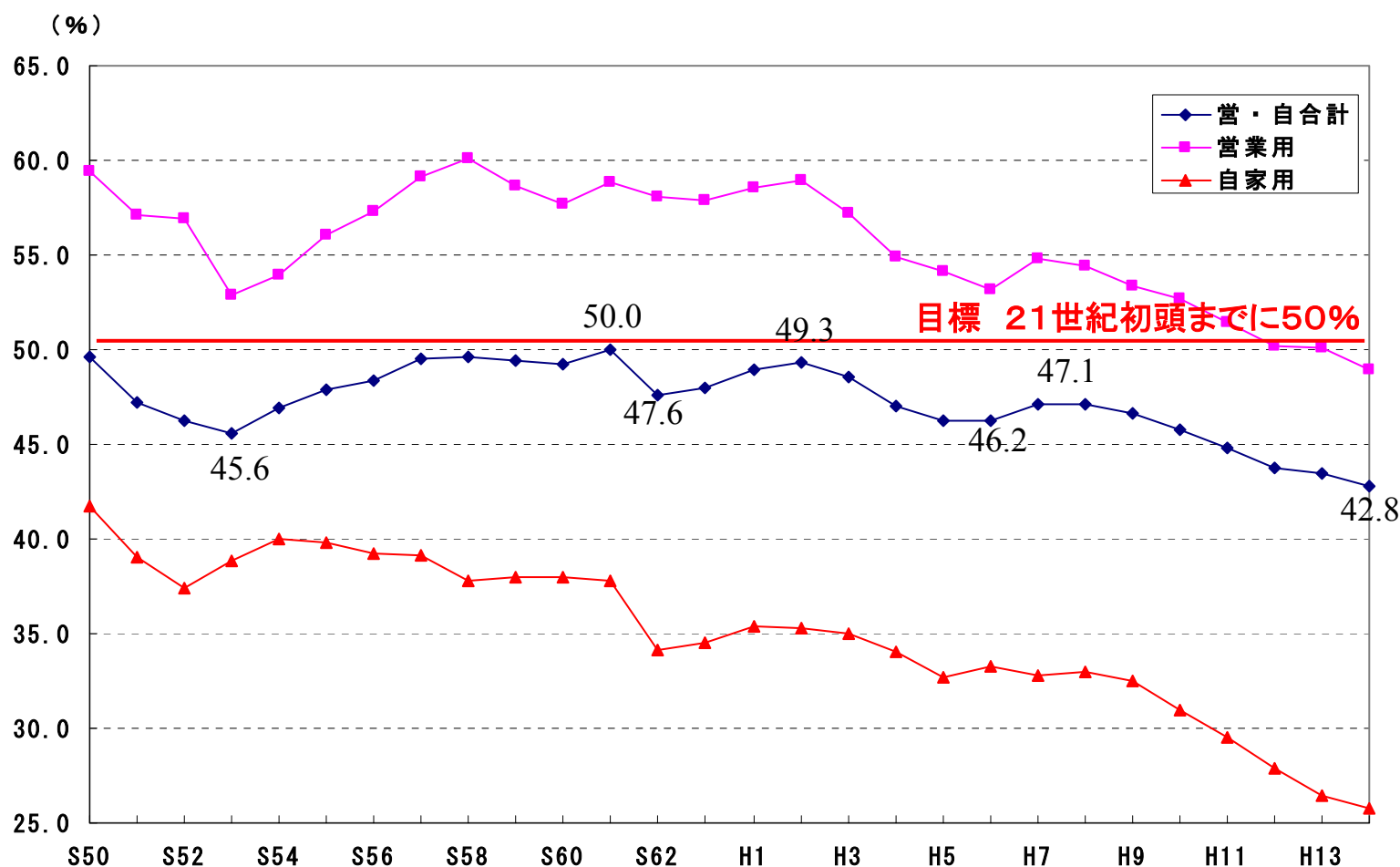


【渋滞の3Dマップ(東京23区)】



◇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。
- トラックの積載効率が伸びない一因としては、大型トラックに占めるダンプカーの割合が高い一方で、建設資材を輸送するダンプカーは基本的に片荷輸送とならざるを得ないため、こうした積載効率の改善の余地のないもので対象に含んでいることが挙げられる。また、行き過ぎたJIT配送など物流に対する荷主・消費者の高い要求も積載効率の低下の一因として考えられる。

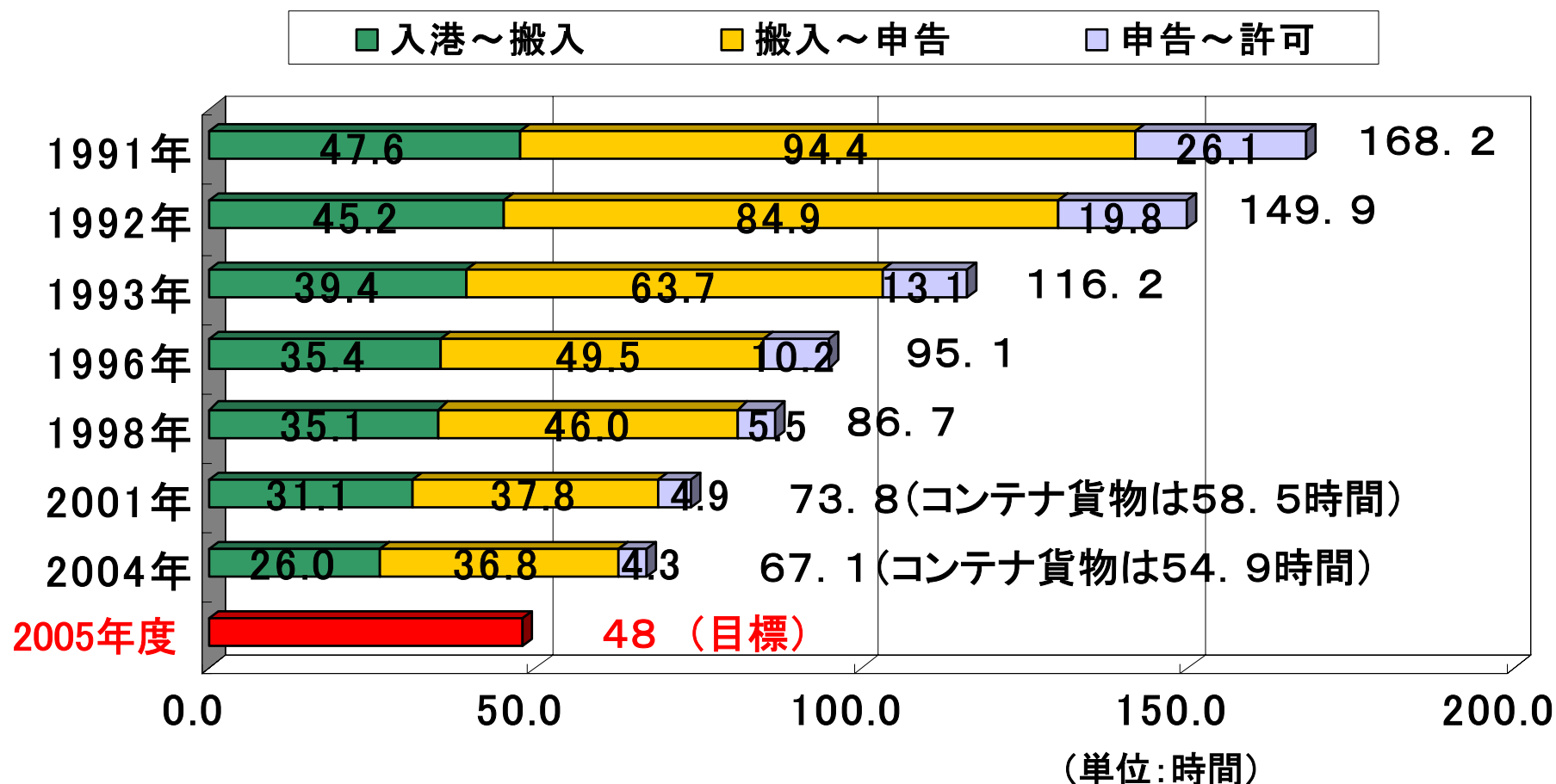


出典：「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部

◇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

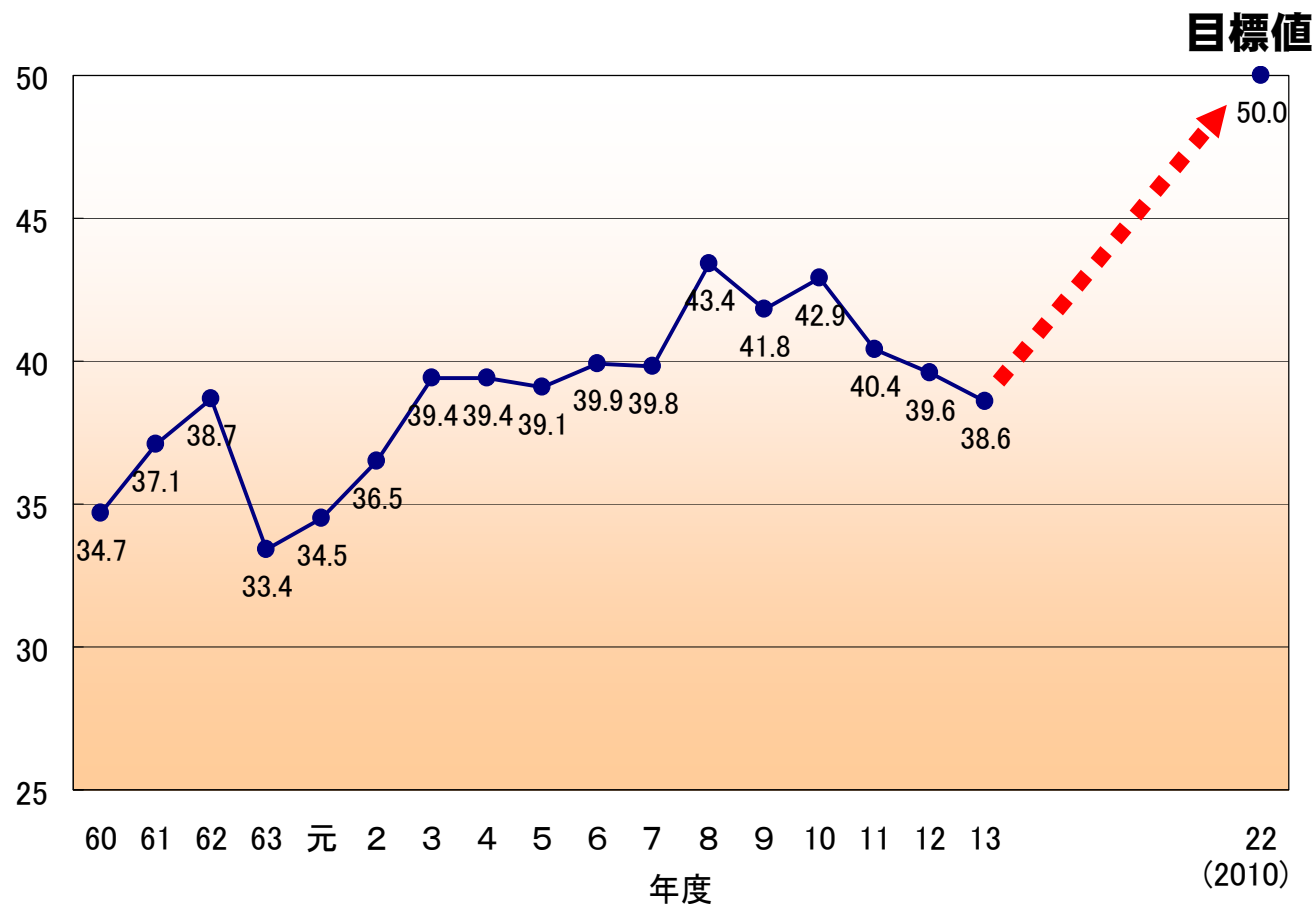


出典: 財務省資料より国土交通省作成

◇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の低下の一因として、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ことが挙げられる。その背景には、貨物鉄道の輸送力が不足していること、鉄道・海運による輸送よりも自動車による輸送の方がサービス水準が高いケースがあること等が考えられる。

※ 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

