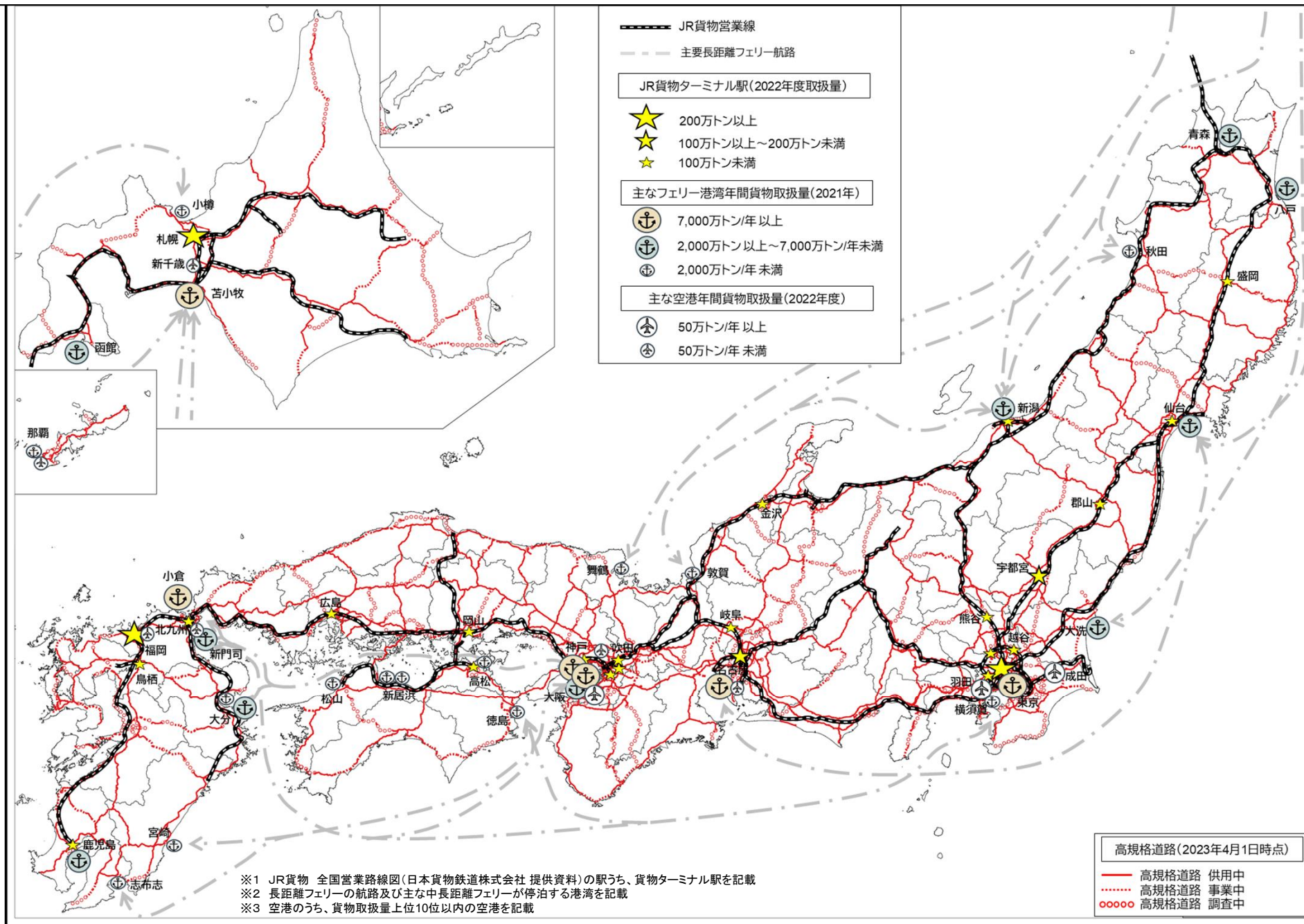


# 物流の各モードの現状について

---

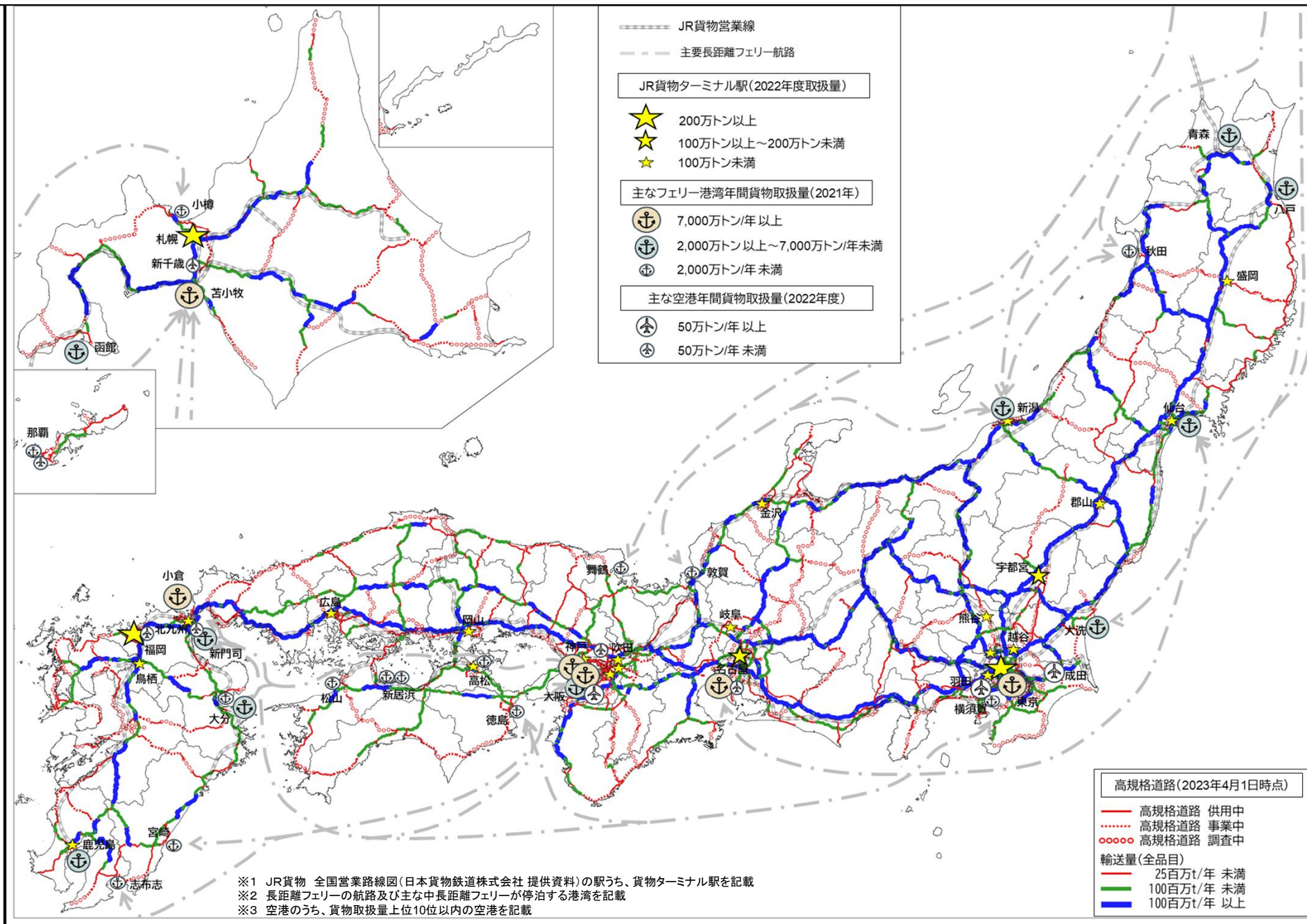
# 1. 各モードにおけるネットワーク図

○物流を支えるインフラとして、全国に、道路、鉄道、港湾、空港、航路がある。



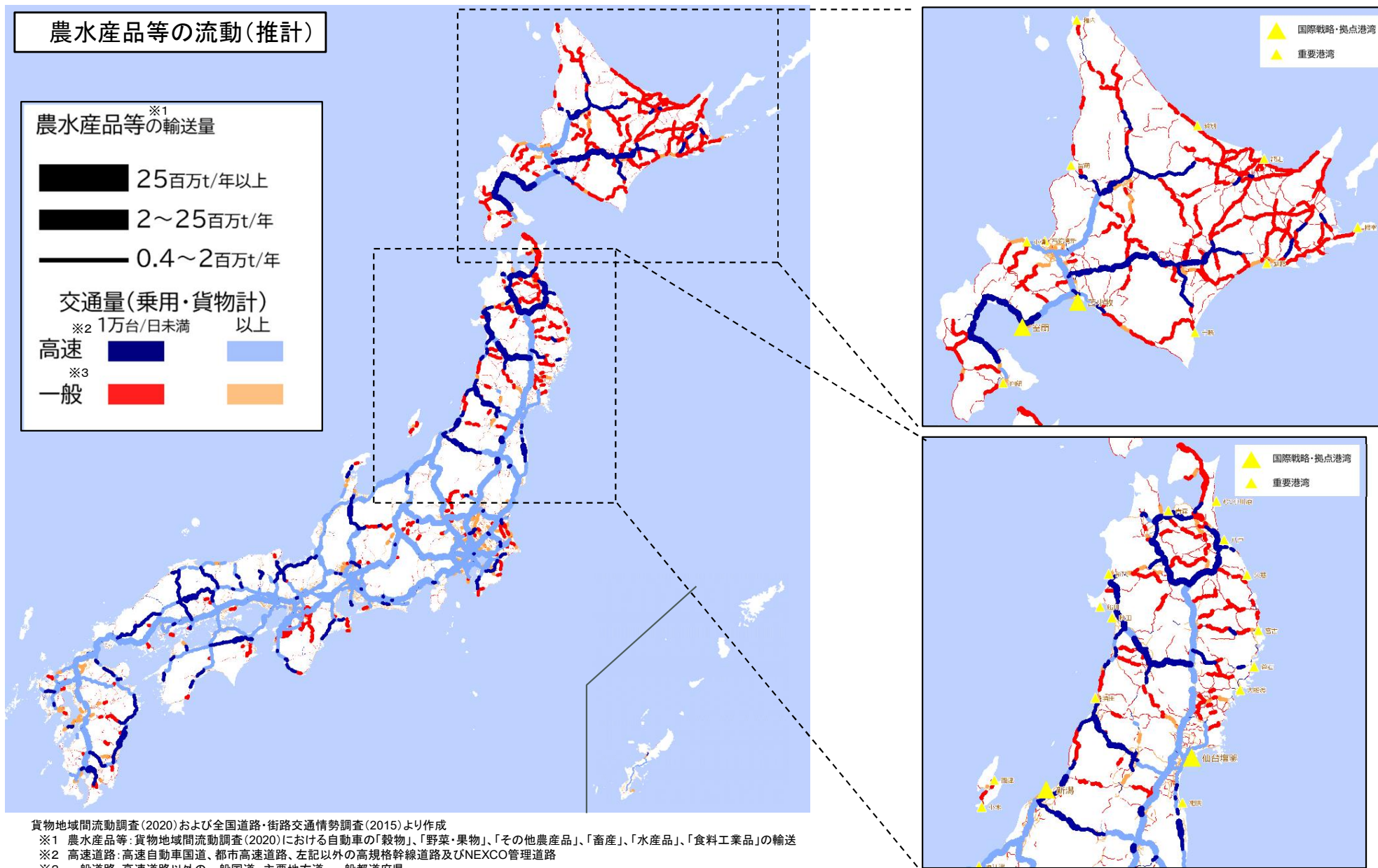
# 2.トラック輸送における輸送量

○トラック輸送では、高規格道路のネットワークが繋がっている箇所では輸送量が多い。



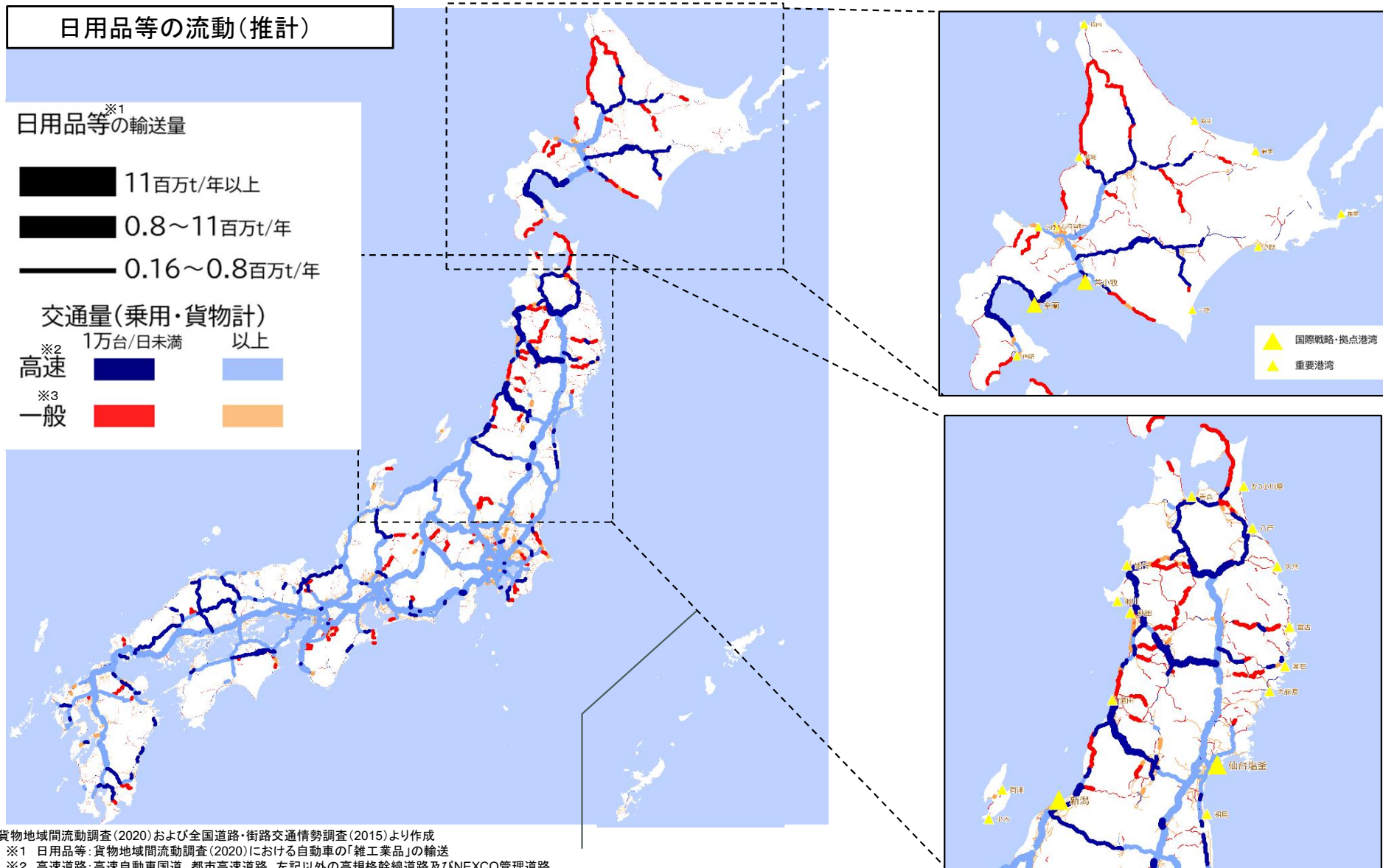
# 2.トラック輸送における輸送量(農水産品)

○ 米や野菜、果実、水産物などの農水産品の流動(推計)では、北海道、東北を中心に交通量が比較的小さな路線でも大きな輸送量(トン)を担う路線が見られる。



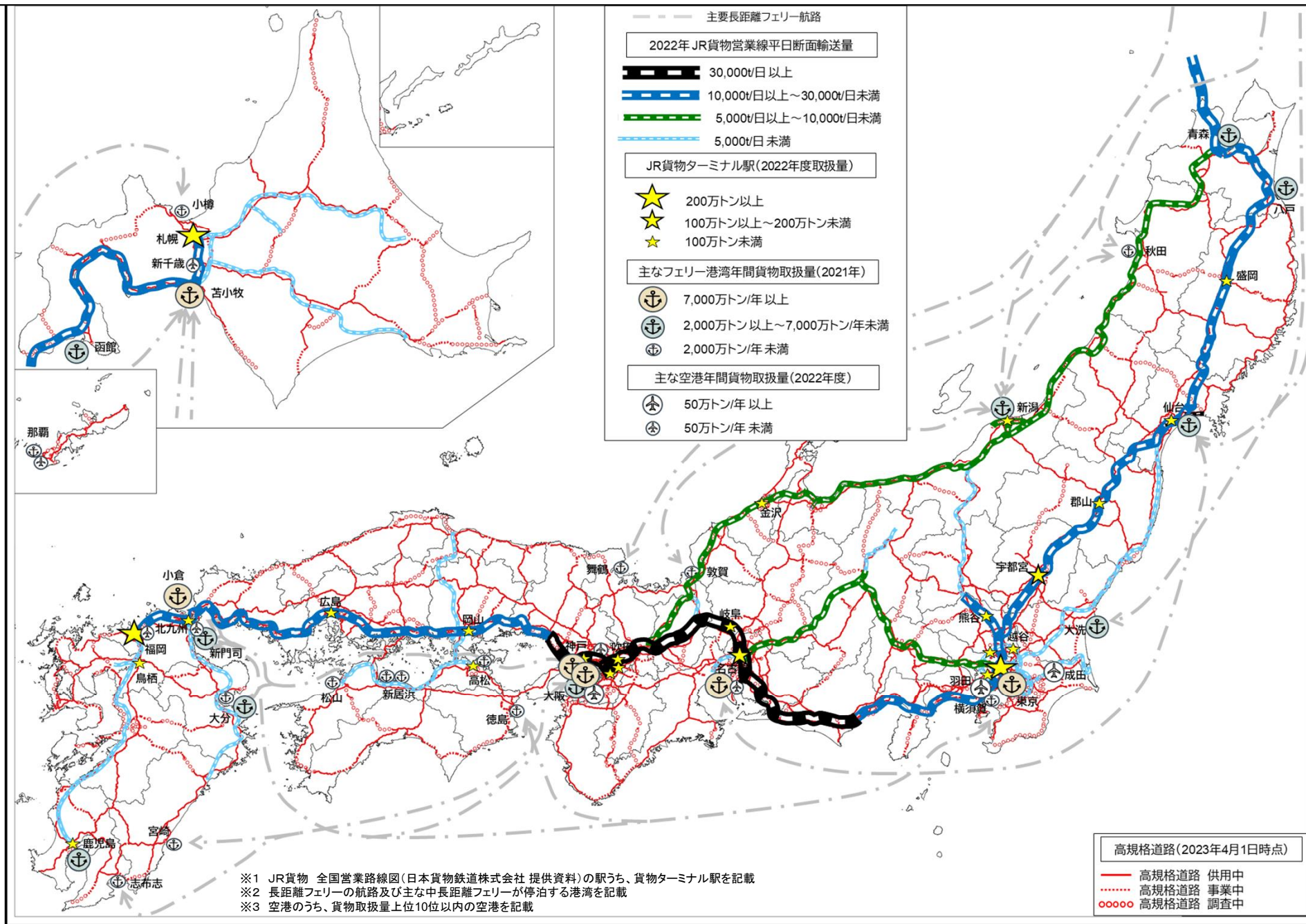
## 2.トラック輸送における輸送量(日用品等)

- 家具や衣服、書籍印刷物などの日用品等の流動(推計)では、北海道、東北を中心に交通量が比較的小さな路線でも大きな輸送量(トン)を担う路線が見られる。
- また、全国的に高速道路が大きな輸送量(トン)を担う様子が見られる。



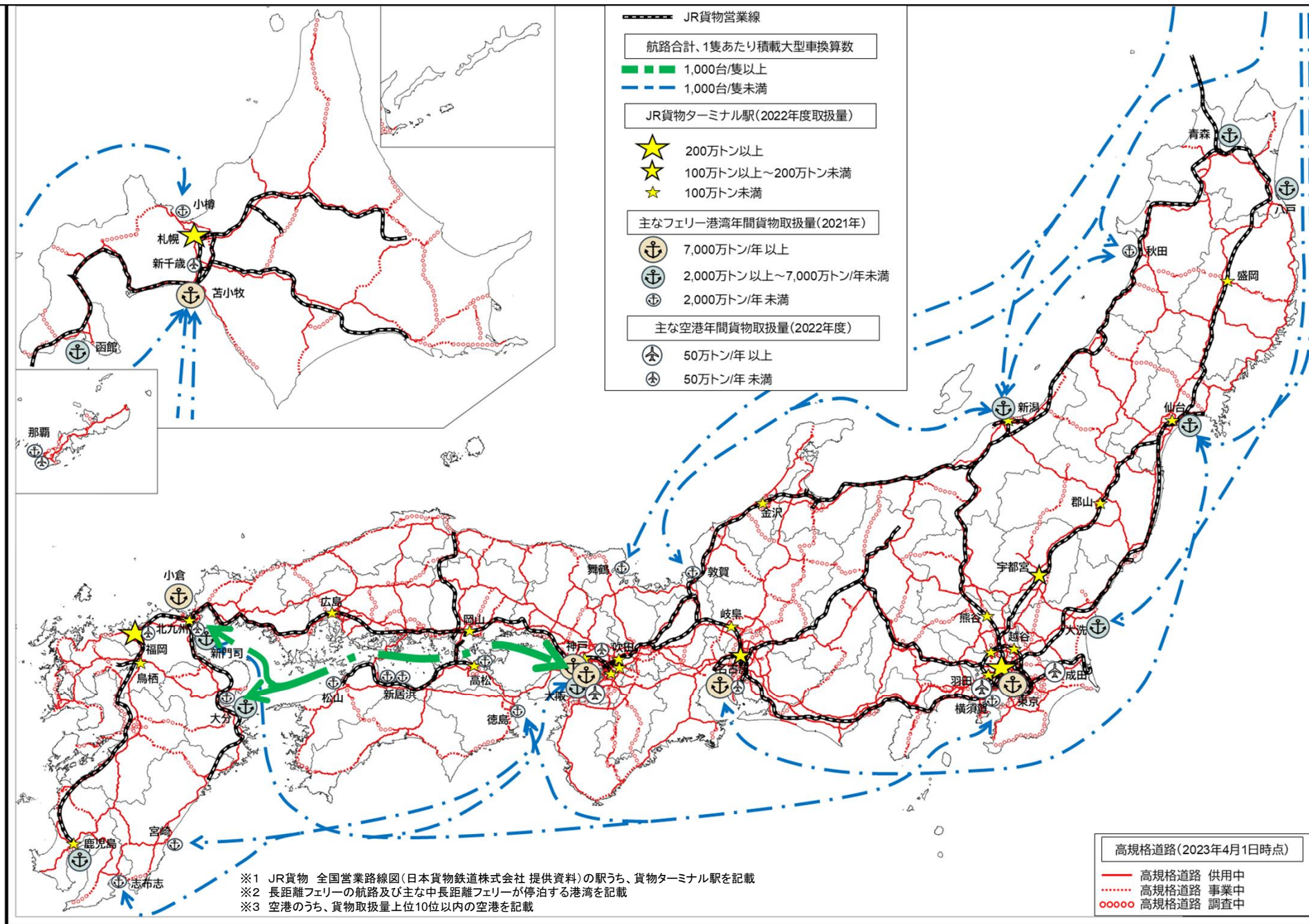
# 3. 鉄道貨物輸送における輸送量

○鉄道輸送では、東京—中部—関西間の輸送量が最も多く、次いで北海道・東北・山陽の輸送量が多い。






# 4. 内航船舶輸送における輸送量

○内航船舶では、関西—九州間の輸送可能量が多い。



# 5. 各輸送モードの現状と特徴

- 短距離区間では、トラックがシェアの約7割を占めるが、長距離になるほど他モードの利用が増加する傾向。また、鉄道・船舶はトラック、航空と比較してCO<sub>2</sub>の排出量が少ない。

各モード 各項目		トラック	鉄道	内航船舶	航空
					
年間輸送量 (千トン)		3,825,999	38,264	320,929	599
輸送量シェア (トンベース)		91.40%	0.91%	7.67%	0.01%
年間輸送量 (百万トンキロ)		226,886	17,984	162,663	550
輸送量シェア (トンキロベース)		55.6%	4.4%	39.9%	0.13%
距離帯別 シェア率	101~200km	73.5%	2.2%	24.2%	0.0%
	300~500km	60.5%	1.8%	37.7%	0.0%
	700~1,000km	29.6%	8.0%	62.3%	0.1%
	1,001km以上	17.3%	12.6%	69.3%	0.8%
生産性 (1人当たり輸送可能量)		10tトラック1台分/人	10tトラック65台分/人 (26両連結車両1台)	10tトラック32台分/人 (499総トン一般貨物船1隻に必要な人員:5名)	10tトラック2~3台分/人 (ボーイング777型フレイター1便に必要な人員:3名程度~)
輸送サイズ		平パレット (最大1トン)、 ロールボックスパレット (最大0.5トン) 等様々	12ftコンテナ 等 (最大5トン)	20ftコンテナ 等 (コンテナ含め最大24トン)	20ftパレット 等 (最大21.6トン)
平均的 リード タイム	東京-宮城 (約300km)	3/25AM発送→3/26中到着 (トラック1台10分、運賃:134,100円)	3/25AM発送→3/28AM到着 (12ftコンテナ1個5分、運賃:50,400円)	-	3/25AM発送→3/26中到着 (かご台車2台1分、運賃:97,400円)
	東京-大阪 (約500km)	3/25AM発送→3/26中到着 (トラック1台10分、運賃:193,700円)	3/25AM発送→3/26AM到着 (12ftコンテナ1個5分、運賃:65,700円)	-	(かご台車2台1分、運賃:174,590円)
	東京-福岡 (約1,000km)	3/25AM発送→3/27中到着 (トラック1台10分、運賃:354,100円)	3/25AM発送→3/28AM到着 (12ftコンテナ1個5分、運賃:93,700円)	3/25AM発送→3/27AM到着 (12ftコンテナ1個5分、運賃:88,000円)	3/25AM発送→3/26AM到着 (かご台車2台1分、運賃:224,690円)
	東京-北海道 (約1,100km)	3/25AM発送→3/28中到着 (トラック1台10分、運賃:314,100円)	3/25AM発送→3/27AM到着 (12ftコンテナ1個5分、運賃:94,880円)	3/25AM発送→3/27AM到着 (12ftコンテナ1個5分、運賃:93,000円)	3/25AM発送→3/26AM到着 (かご台車2台1分、運賃:218,020円)
CO <sub>2</sub> 排出量 (上記の東京-福岡間、輸送1t当たりの場合)		112.7kg	23.2kg	55.7kg	1,559.5kg
備考		トラックドライバーの担い手不足が課題。 鉄道、船舶と比較し、輸送量当たりのCO <sub>2</sub> 排出量が多い。	JR旅客と線路を共有しているため、ダイヤ調整が必要。 災害時に長期間不通となる場合がある、また、その際に代替手段を確保する必要。 拠点でトラックからの積み替えが必要。	船員の担い手不足が課題。 拠点でトラックからの積み替えが必要。	他モードと比較し、輸送コストが高く、精密機器の輸送などで活用。 拠点でトラックからの積み替えが必要。

- ※1 鉄道の写真はJR貨物ホームページ、内航船舶の写真は国土交通省海事局「令和の時代の内航海運に向けて(中間とりまとめ)参考資料」、航空の写真はANA Cargoホームページより  
 ※2 輸送量(トン)、輸送量(トンキロ)は「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」の2022年度数値より  
 ※3 距離帯別シェア率は、「第10回全国貨物純流動調査」より  
 ※4 平均的リードタイム、CO<sub>2</sub>排出量は、日本通運株式会社「ワンストップ・ナビ」より



- 我が国の物流について、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足すること、また、2050年カーボンニュートラル実現の必要性を踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを早急に、かつ、強力に推進することが不可欠。
- そのため、2023年7月に「官民物流標準化懇談会」の下に「モーダルシフト推進・標準化分科会」を設置・検討を開始し、3回にわたる分科会での議論を踏まえ、次のとおり取りまとめた。

#### 【参考】物流革新に向けた政策パッケージ（抄）

「貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、」「2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。」

### 1. 鉄道・内航海運への輸送シフトについて

鉄道はコンテナ貨物について、内航海運はフェリー・RORO船等について、輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるべく取組を進める。

### 2. 大型コンテナ導入の方向性

31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進する。

### 3. コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策

次の取組を推進する。（施策について、今後の進捗をみながら必要に応じ追加的措置について検討を行う）

#### （1）鉄道による貨物輸送について

- 31ftコンテナの必要数の確保と対応可能な貨物駅等の施設整備や荷役機器・設備導入の加速化
- 国際海上コンテナ輸送に必要な低床貨車の導入
- 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化
- 既存輸送力を徹底的に活用しつつ、中長期的に更なる輸送力増強について関係者で協議・検討

#### （2）内航海運について

- シャーシ等の必要数確保や新船の投入及び船舶の大型化促進
- 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化の促進
- 海運事業者によるネットワーク強化・充実に向けた試行的取組の検討

荷主・大型トラック事業者（業界）が作成・公表する自主行動計画とのパッケージで推進