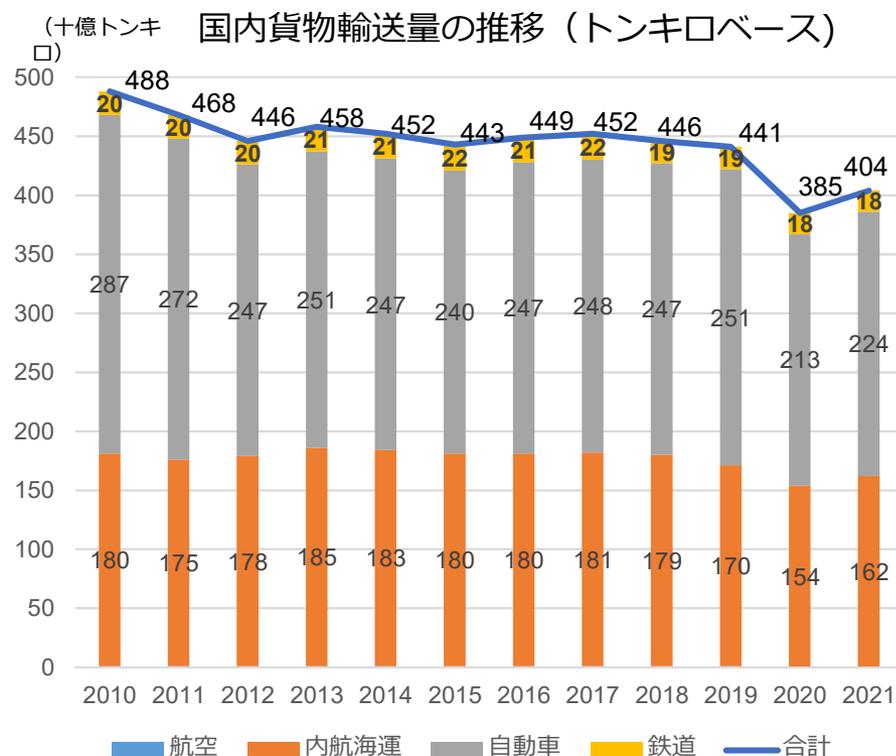
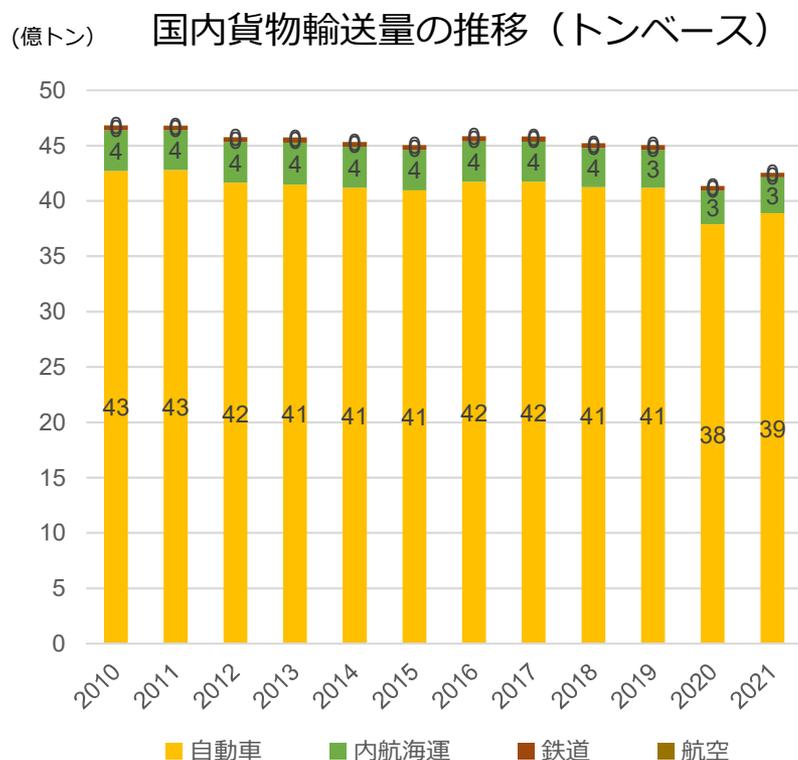


# 貨物輸送の現況について(参考データ)

---

国土交通省 総合政策局  
物流政策課  
令和5年7月

- ◆ 国内貨物輸送量は輸送重量（トンベース）では、国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少。
- ◆ 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占め、**鉄道の占める割合は全体の5%程度**。



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「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」より作成。

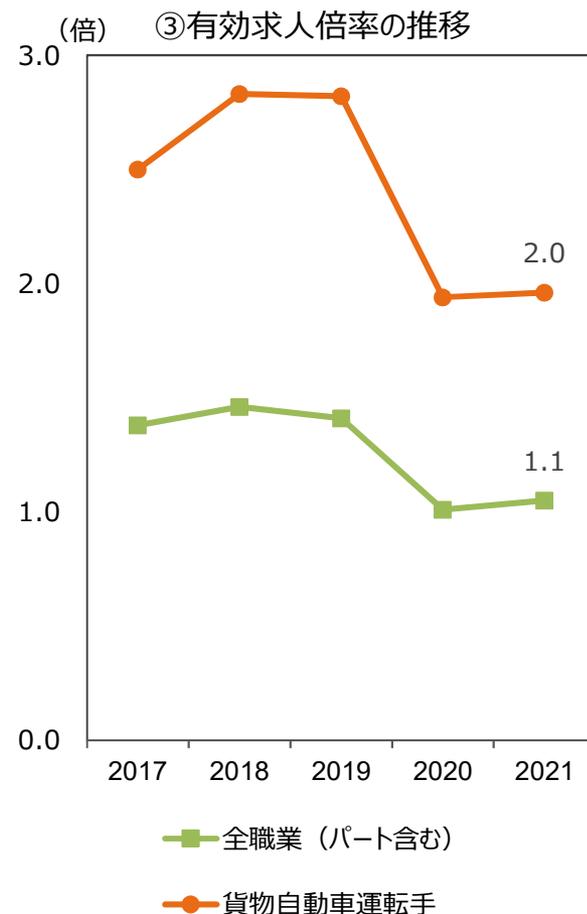
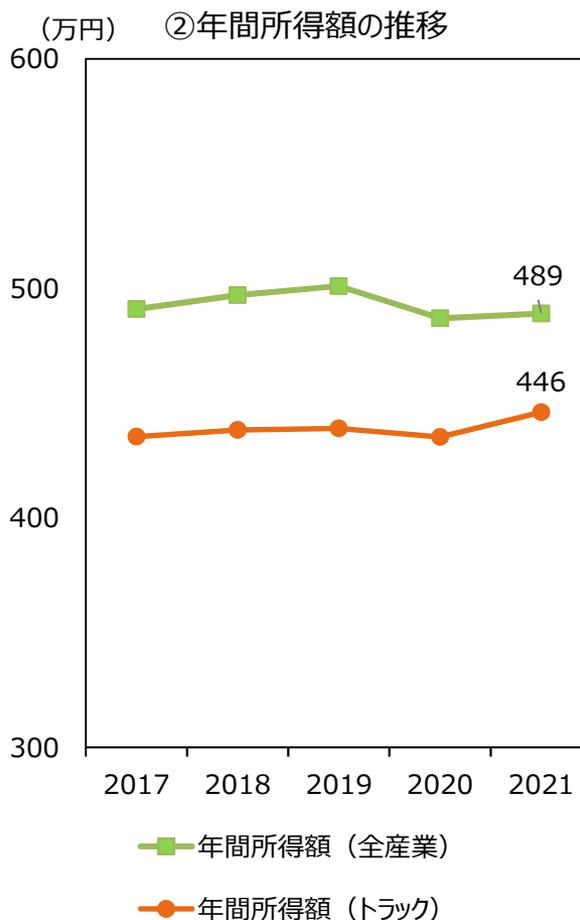
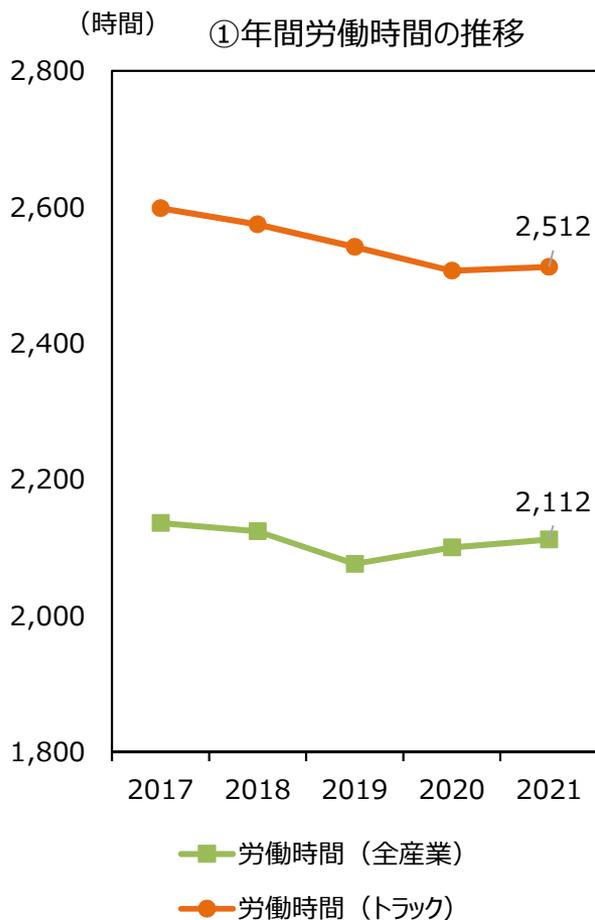
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間等が強化される。

## ○主な改正内容

|                                   | 現 行   | 令和6年4月～  |
|-----------------------------------|---|--|
| 時間外労働の上限<br>(労働基準法)               | なし  | 年960時間   |
| 拘束時間<br>(労働時間 + 休憩時間)<br>(改善基準告示) | <p>【1日あたり】<br/>原則<b>13時間</b>以内、最大<b>16時間</b>以内<br/>※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】<br/>原則、<b>293時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p> | <p>【1日あたり】<br/>・ 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>15時間</b>以内。<br/>・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間<br/>※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】<br/>原則、<b>年3,300時間、284時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p> |

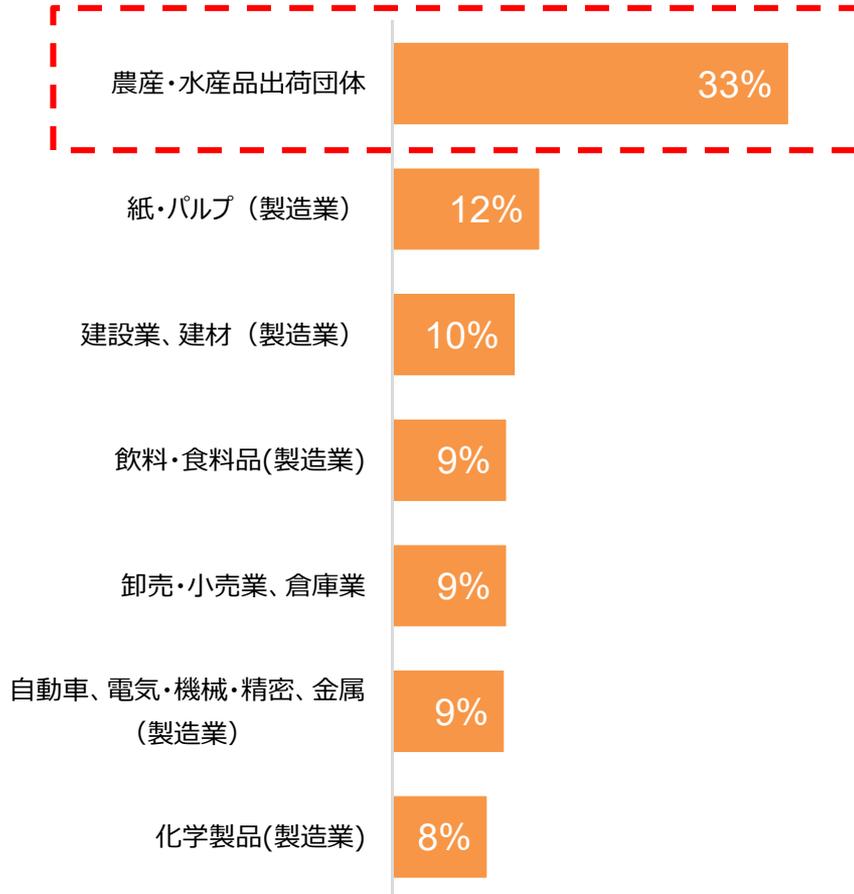
# トラックドライバーの働き方をめぐる現状

- ◆ トラックドライバーを全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。
- ◆ トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。

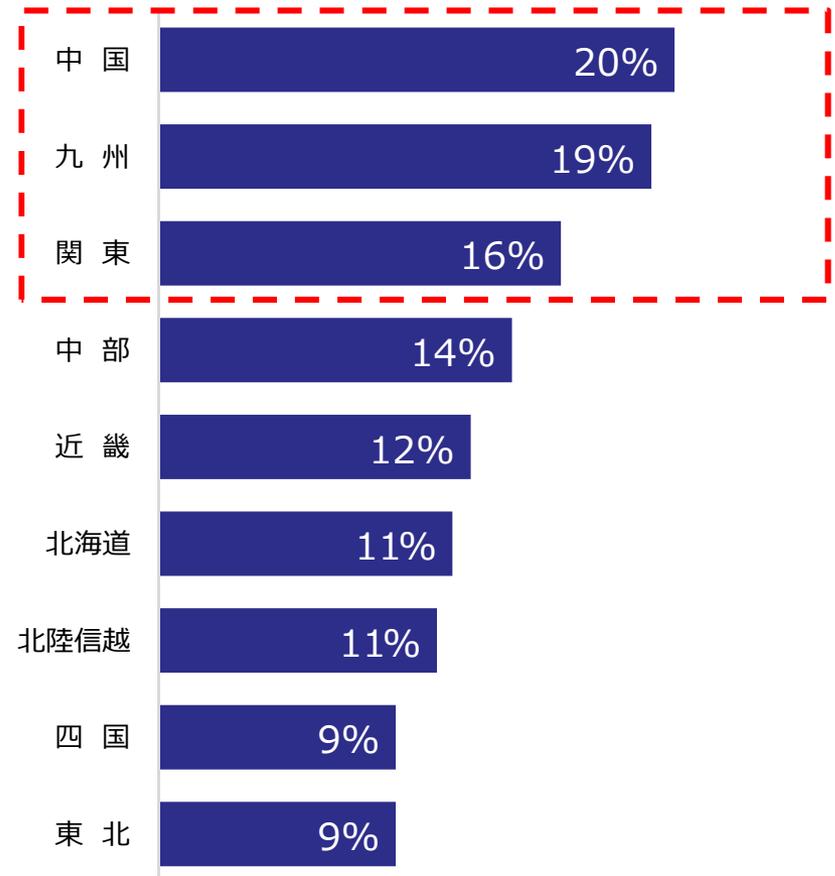


- ◆ 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- ◆ その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



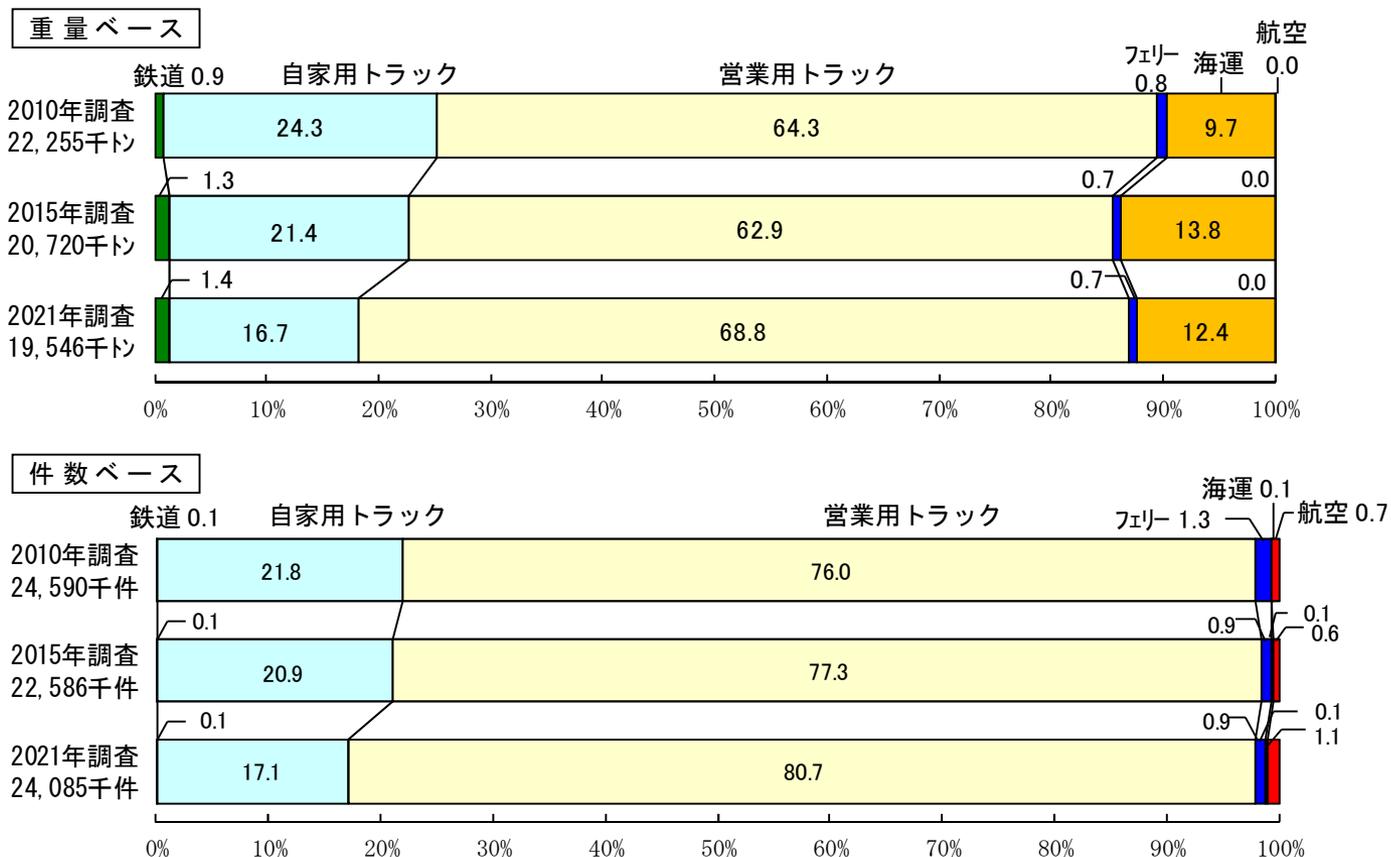
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

# 代表輸送機関別流動量の推移

- ◆ 鉄道は、全体で1.32%（鉄道コンテナ：0.56%、車扱・その他：0.76%）のシェアとなっており、2015年に比べシェアは0.14ポイント増加している。
- ◆ 海運は、全体で11.7%（コンテナ船：0.03%、RORO船：0.44%、その他船舶：11.23%）のシェアである。2015年と比較すると、海運全体では1.2ポイントのシェアが低下しており、そのほとんどはその他船舶のシェア低下によるものである。

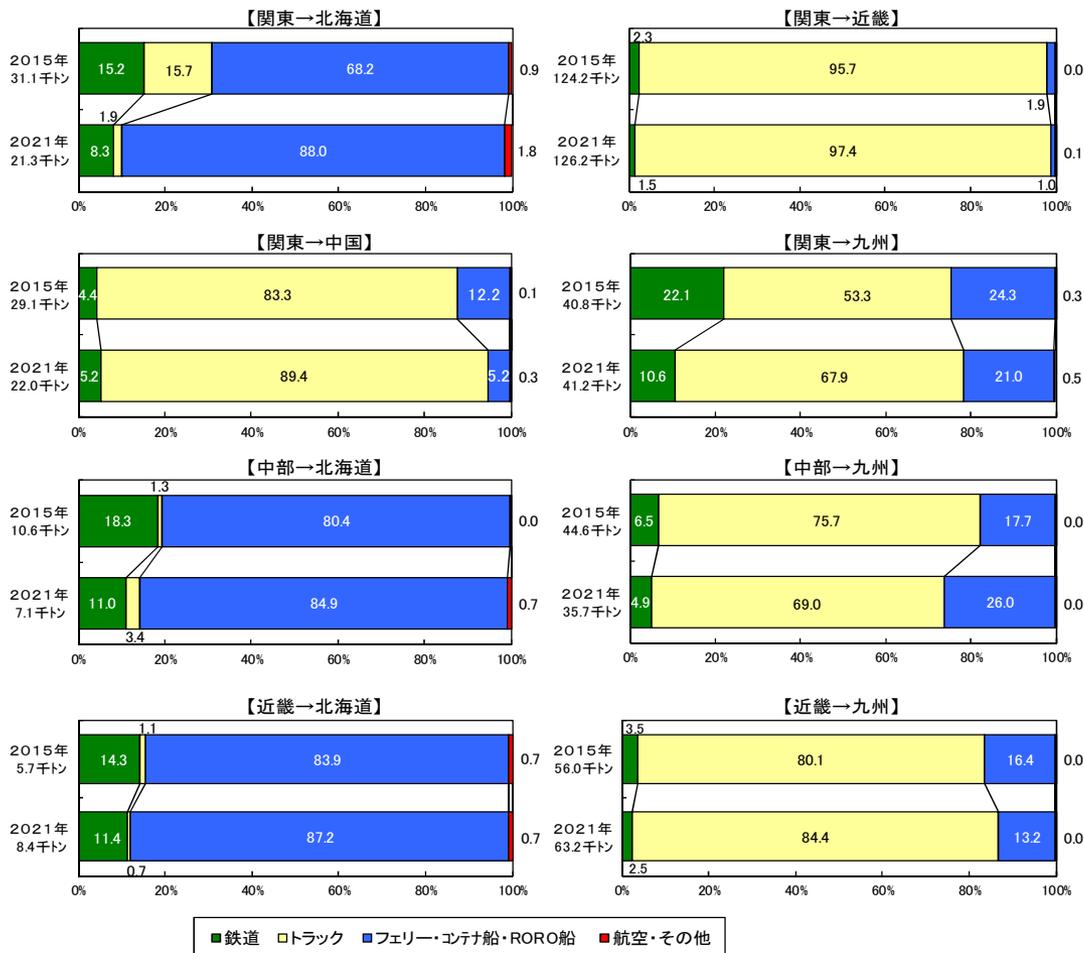


注) 四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。

# 主要地域間別輸送機関分担の推移

◆ 関東→北海道、中部→北海道および近畿→北海道の流動ではフェリー・コンテナ船・RORO船のシェアが各々88.0%、84.9%、87.2%と非常に高くなっている。また、2015年と比較すると、関東→北海道、中部→北海道、近畿→北海道のいずれも鉄道のシェアが低下している。

(3日間調査 単位:千トン, %)



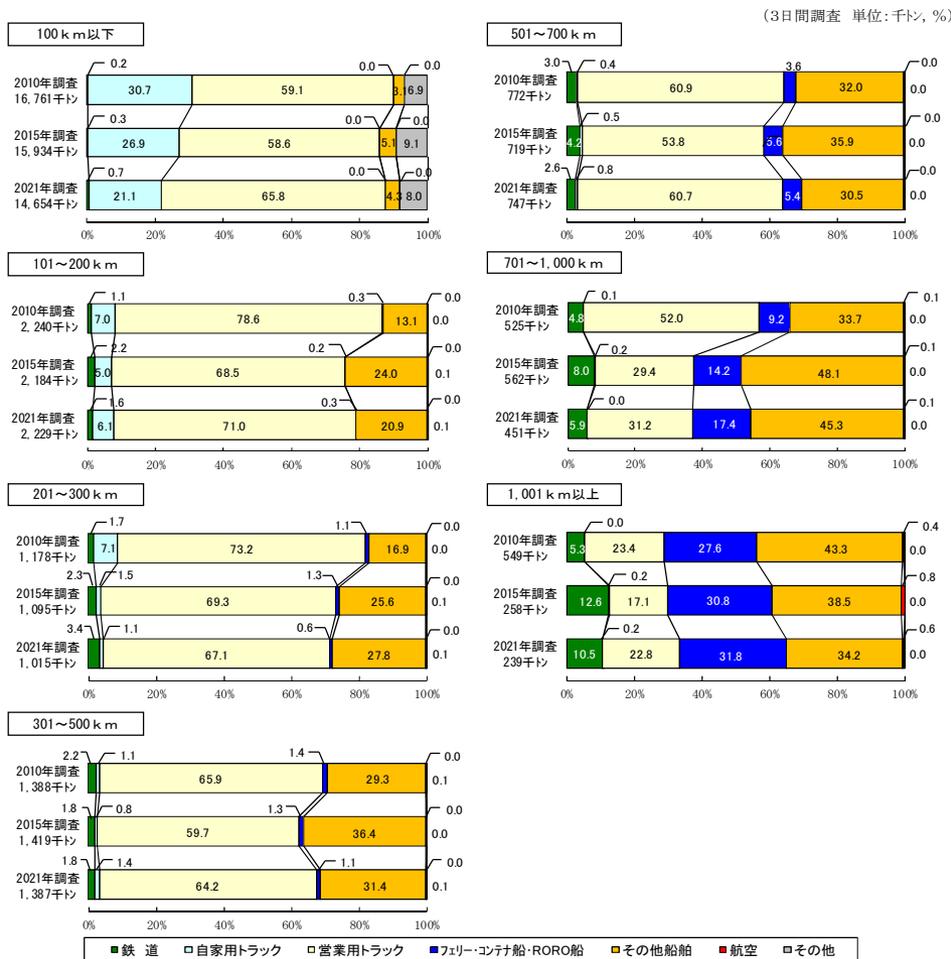
注)・「その他船舶」利用貨物を除いた輸送機関分担  
・四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。

※ 北海道向けでは必ず鉄道輸送か海上輸送を利用することになるが、代表輸送機関は最も長い距離を利用した輸送機関と定義しているため、青森～函館航路など距離フェリーを利用した場合には、トラックが代表輸送機関となるケースがある。

※ 輸送機関のうち「その他船舶」とは、主にタンカーなどバラ貨物を輸送する大型船舶を指す。

# 輸送距離帯別にみた代表輸送機関分担

- ◆ 輸送距離が長距離になるほどシェアが高くなるのがその他船舶であり、300km以下ではシェアは30%以下であるが、1,001km以上では34.2%のシェアを有している。同じ海上輸送でもフェリー・コンテナ船・RORO船は、700km以下ではシェアは極めて小さいが、701～1,000kmでは17.4%のシェアを有し、1,001 km以上では31.8%にまで高まる。
- ◆ 鉄道も輸送距離が長距離になるほどシェアが高くなる傾向にはあるものの、海上輸送ほど傾向は明確ではなく、1,001km以上でも10.5%のシェアにとどまっている。



注) 四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。

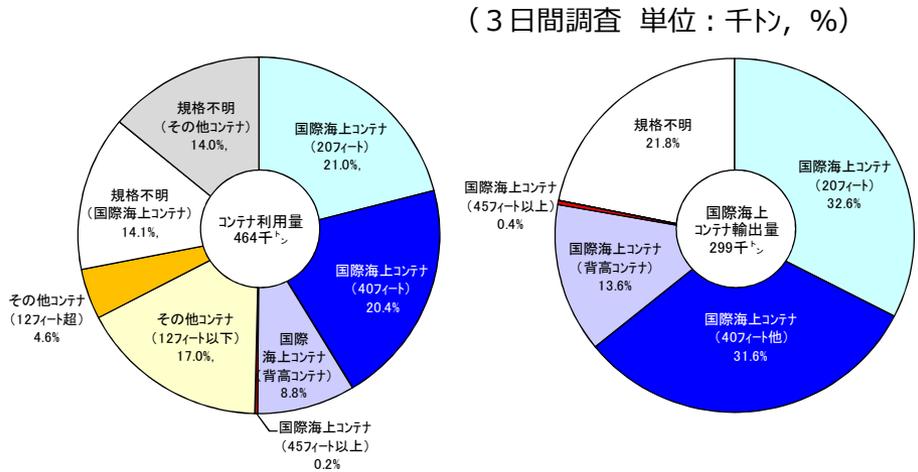
※ 輸送機関のうち「その他船舶」とは、主にタンカーなどバラ貨物を輸送する大型船舶を指す。

出典：国土交通省 全国貨物純流動調査より抜粋

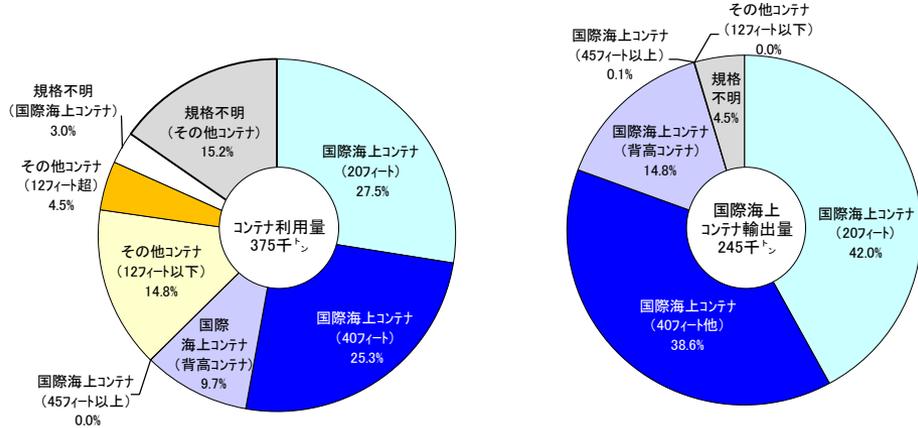
# コンテナ貨物の国内流動状況

◆ 国内流動においてコンテナを利用した流動量は37.5万トンであり、全流動量（2,072.2万トン）に対するコンテナ利用率（重量ベース）は1.8%（2015年：2.1%）

## 2015年度調査



## 2021年度調査



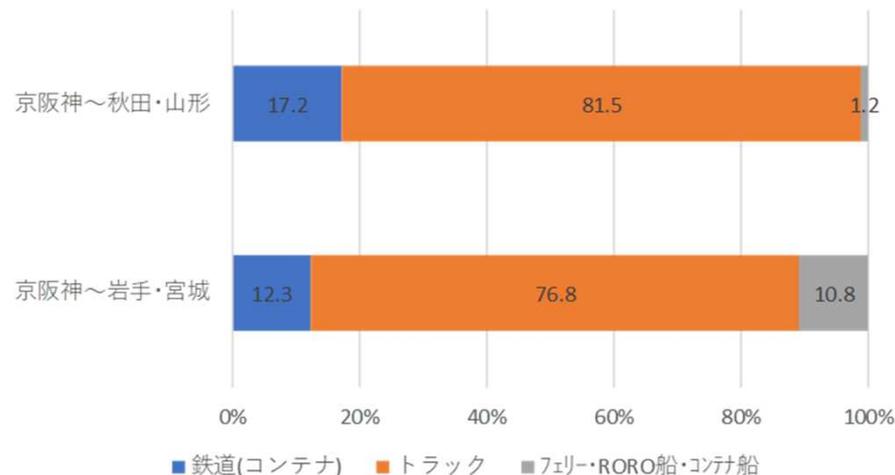
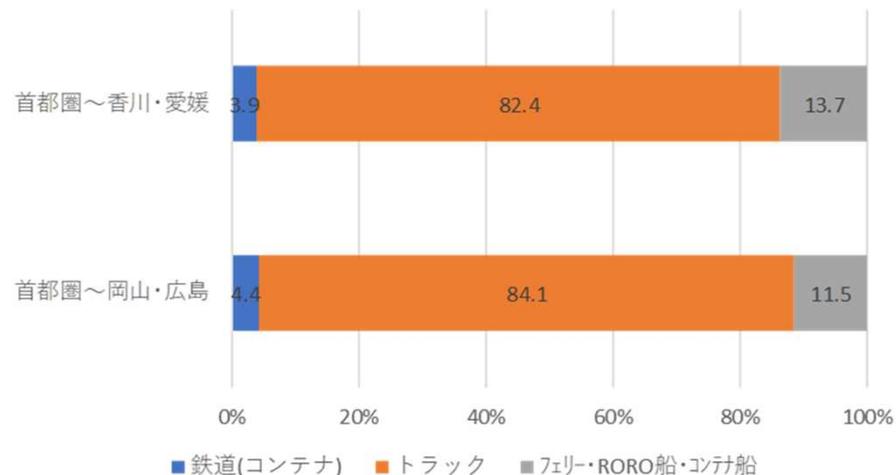
注) ・国際海上コンテナ輸出量は、輸出貨物のうち国内輸送においてコンテナを利用した貨物量で、国際海上コンテナの他、鉄道コンテナ等を利用した場合も該当する。  
 ・四捨五入の関係で合計は100%にならない場合がある。

### コンテナ規格別コンテナ利用量（重量ベース）

※ 本調査では、貨物の出荷側の事業所を調査対象としているため、輸送途上からのコンテナ利用については、一部捉えられていないものがあると考えられる。  
 また、あくまで国内輸送におけるコンテナの利用状況を調査しているため、港湾埠頭地区の施設で輸出のためコンテナ詰めされたものはコンテナ利用としてカウントしない。  
 出典：国土交通省 全国貨物純流動調査より抜粋

# 地域間別モーダルシフトの状況

- ◆ 首都圏～瀬戸内海沿岸では、高速道路網の充実する一方で鉄道貨物輸送の幹線が通る岡山・広島と、四国側の香川・愛媛を比較すると、鉄道コンテナやフェリー・コンテナ船・RORO 船の利用の割合は両者で大差はなく、特に鉄道インフラで列車本数などで不利とみられる四国側においても本州側と同等のモーダルシフトが図られているとみられる。
- ◆ 京阪神～東北では、日本海側での航路が不足のため、岩手・宮城に比して秋田・山形でのフェリー・コンテナ船・RORO 船の割合は低い。ただし、鉄道コンテナが岩手・宮城側以上に秋田・山形側で高く、海運の不足分を補う形となっている。



※) 代表輸送機関より鉄道(車扱)、その他の船舶、航空、その他を除いて算出

※ 2) 首都圏:東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県、京阪神:大阪府・京都府・兵庫県

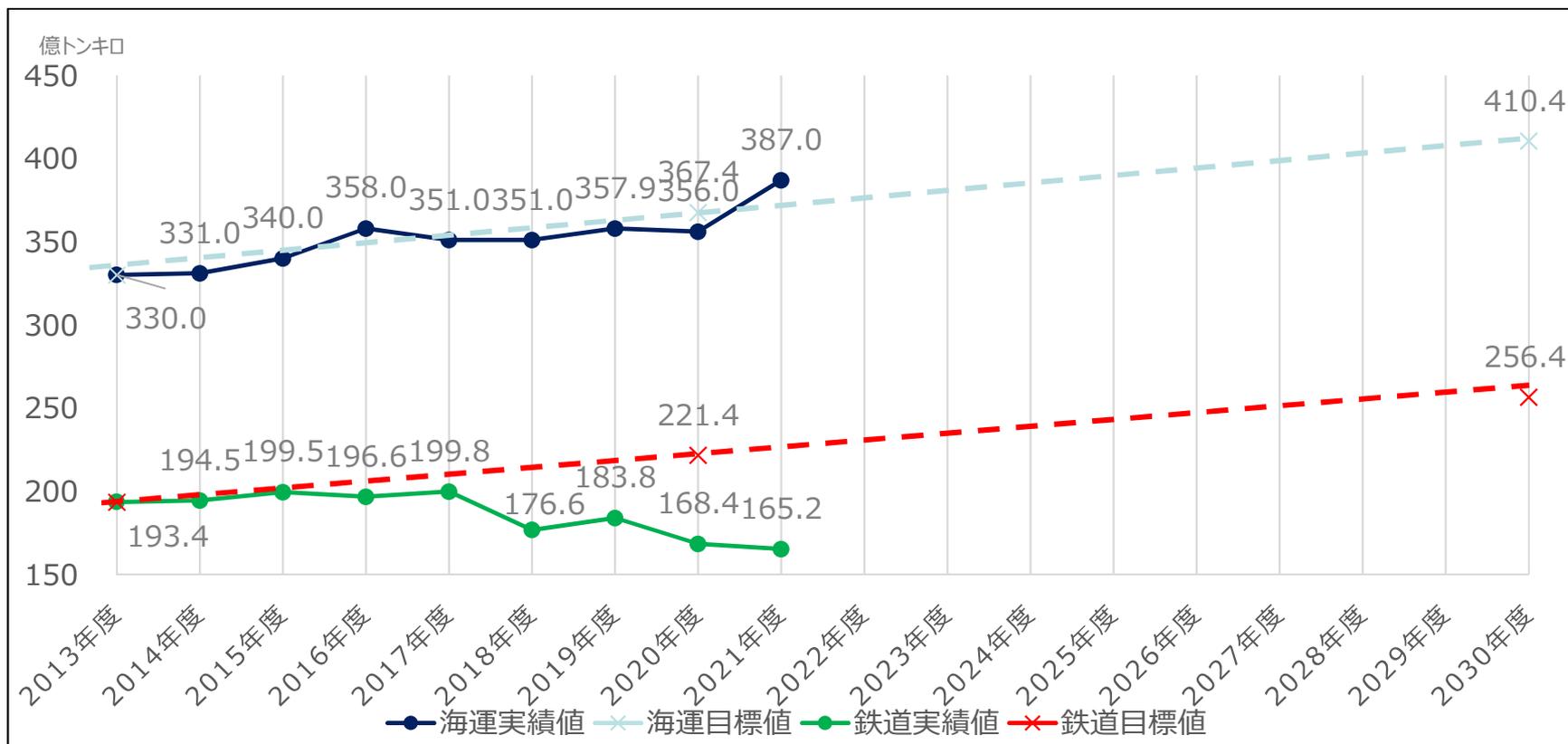
◆「地球温暖化対策計画」（平成28年5月13日閣議決定）及び「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月28日閣議決定）等に基づき、2030年度に海運は410.4億トンキロ、鉄道は256.4億トンキロを目標とし、2025年度に海運389億トンキロ、鉄道209億トンキロの達成を目標としている。

※目標値に及んでいない主な理由として、

2018年度・・・平成30年7月豪雨の影響 主な不通線区（期間）：山陽線（100日間）

2019年度・・・令和元年東日本台風の影響 主な不通線区（期間）：東北線（2週間程度）

2020年度・・・海運及び鉄道ともに新型コロナウイルスの影響 更に令和2年7月豪雨、豪雪の影響



地球温暖化対策計画、第2次交通政策基本計画等により物流政策課作成