

物流事業者様から寄せられたご意見

令和5年8月16日

国土交通省総合政策局物流政策課

物流事業者様から寄せられた意見

Q. モーダルシフトを増やしていく意向はあるか

佐川急便	あり
ヤマト運輸	あり
ロジスティード	あり
日本通運	あり

Q. 特にモーダルシフトを進めたいルート・地域はあるか

佐川急便	2024年問題によりトラック輸送での輸送力減少が懸念され、且つ現時点での宅配便リードタイムに合わない区間
ヤマト運輸	中国・四国 ⇔ 東京・関東
ロジスティード	関東 ⇔ 関西を中心に400km以上の長距離輸送
日本通運	<p>具体的なルートは未特定だが、500km超の区間で、トラック労働力が不足する地域（※）を発地とするルートから順に進められるべきと認識</p> <p>※「第16回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会」での国交省発表資料より、以下の地域をイメージ 北：①東北 ②北海道 ③北陸 南：①四国 ②九州 ③中国 中央はこれらよりは不足に至る速度が遅い</p>

物流事業者様から寄せられた意見

Q. モーダルシフトを推進するにあたりネックになっている部分はあるか

佐川急便	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送リードタイム 宅配便サービスとしてのリードタイム ・ 気象リスク 鉄道路線の悪天候時の脆弱性、船舶運航可否判断のタイミングと代替輸送手段確保リスク
ヤマト運輸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送リードタイム 発着側ともに集荷・配達の間軸（集荷・着の時間に合わない） ・ キャパシティ 地方駅における荷捌き能力や31ftコンテナへの対応（同時刻に多量の到着があると社内でも捌ききれない可能性も）
ロジスティード	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送リードタイム 運賃面や条件緩和等の顧客理解 ・ キャパシティ 300～500km程度の内航船舶の輸送力（シャトル便等の官民検討）通運を含む両端の輸送能力
日本通運	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送リードタイム 荷主側での輸送リードタイムの過度な短縮化、運賃の低廉化 ・ 気象リスク 線路・施設の損壊による長期不通（「損壊しない線路」が必要） ・ キャパシティ 輸送機材の不足やモード間の非互換性 車庫駐車スペースの慢性的な不足、ヤード内混雑による作業効率低下 ・ 輸送品質 リフト荷役時の衝撃や傾き、微振動による荷痛み ・ 利便性 トレーラー運用に係る各種申請・手続の煩雑さや所要時間、コスト 大型コンテナ（ISO20FT・40FT、31FT）利活用における発着倉庫のバース設備、鉄道施設の対応性、道路通行

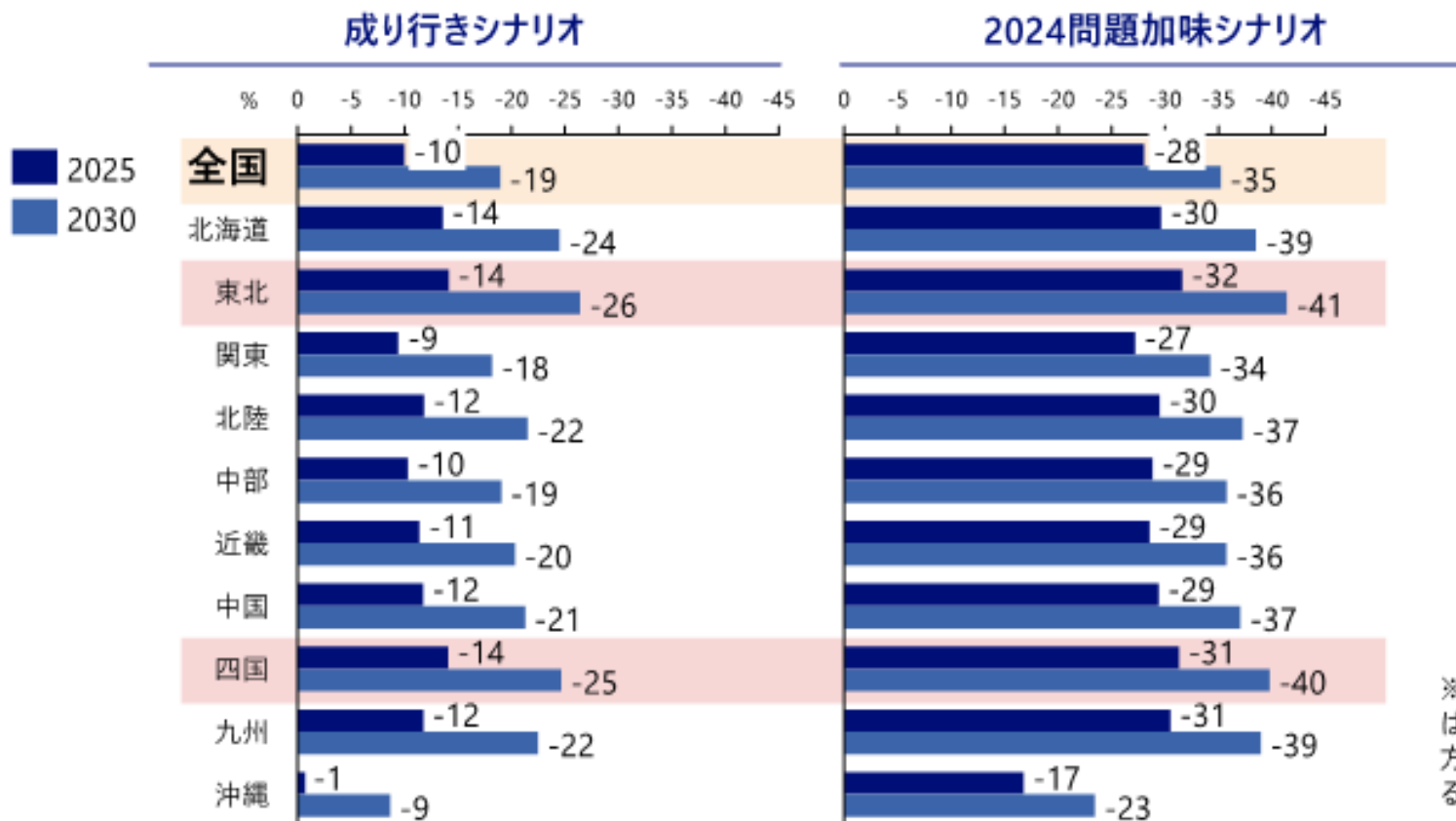
地域別のトラックの輸送力不足に関する試算(参考)

株式会社野村総合研究所作成「トラックドライバー不足時代における輸配送」
(第351回NRIメディアフォーラム資料) より国土交通省にて抜粋

成り行きシナリオと2024年問題加味シナリオの需給ギャップ

2024年問題を加味すると、2030年には供給不足により全国の約35%の荷物が運べなくなる
東北と四国といった、地方部がより逼迫する

需要に対する供給の割合（ドライバー数ベース）



※地域別の区分けは、国土交通省地方整備局の管轄する都道府県を参照

現在の物流ネットワークを維持しようとする、料金の割増や運送頻度の低下が生じる恐れ

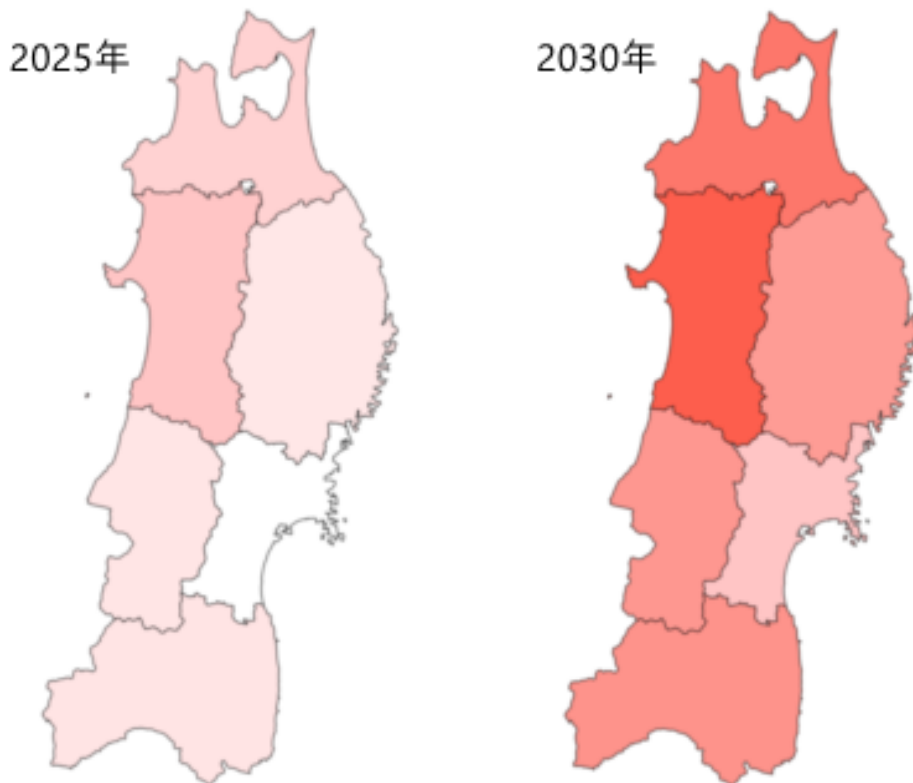
出典：株式会社野村総合研究所作成「トラックドライバー不足時代における輸配送」（第351回NRIメディアフォーラム資料）より

東北の都道府県別の需給ギャップ

東北における需給ギャップをみると、例えば秋田県では、2030年時点で約46%もの貨物がこのままでは運べなくなる可能性がある

東北における、2024年問題加味シナリオでの、需要に対する供給の割合（ドライバー数ベース）

	2025年	2030年
青森県	-33%	-44%
岩手県	-31%	-40%
宮城県	-28%	-37%
秋田県	-35%	-46%
山形県	-31%	-41%
福島県	-31%	-41%



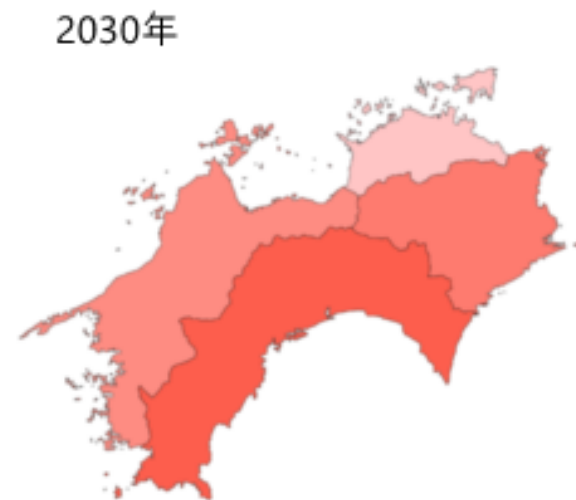
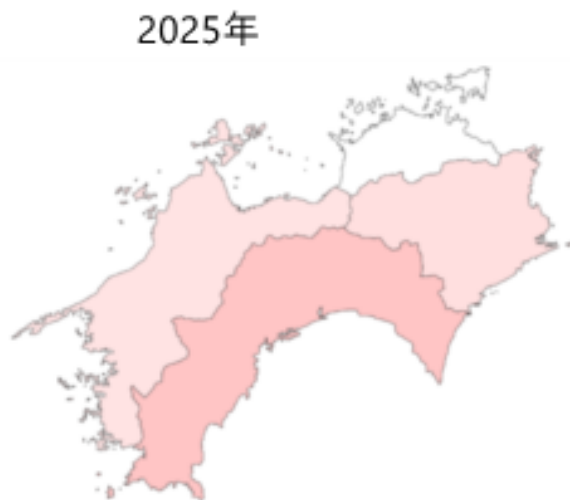
出典：株式会社野村総合研究所作成「トラックドライバー不足時代における輸配送」（第351回NRIメディアフォーラム資料）より

四国の都道府県別の需給ギャップ

四国における需給ギャップをみると、例えば高知県では2030年時点で約42%もの貨物がこのままでは運べなくなる可能性がある

四国における、2024年問題加味シナリオでの、需要に対する供給の割合（ドライバー数ベース）

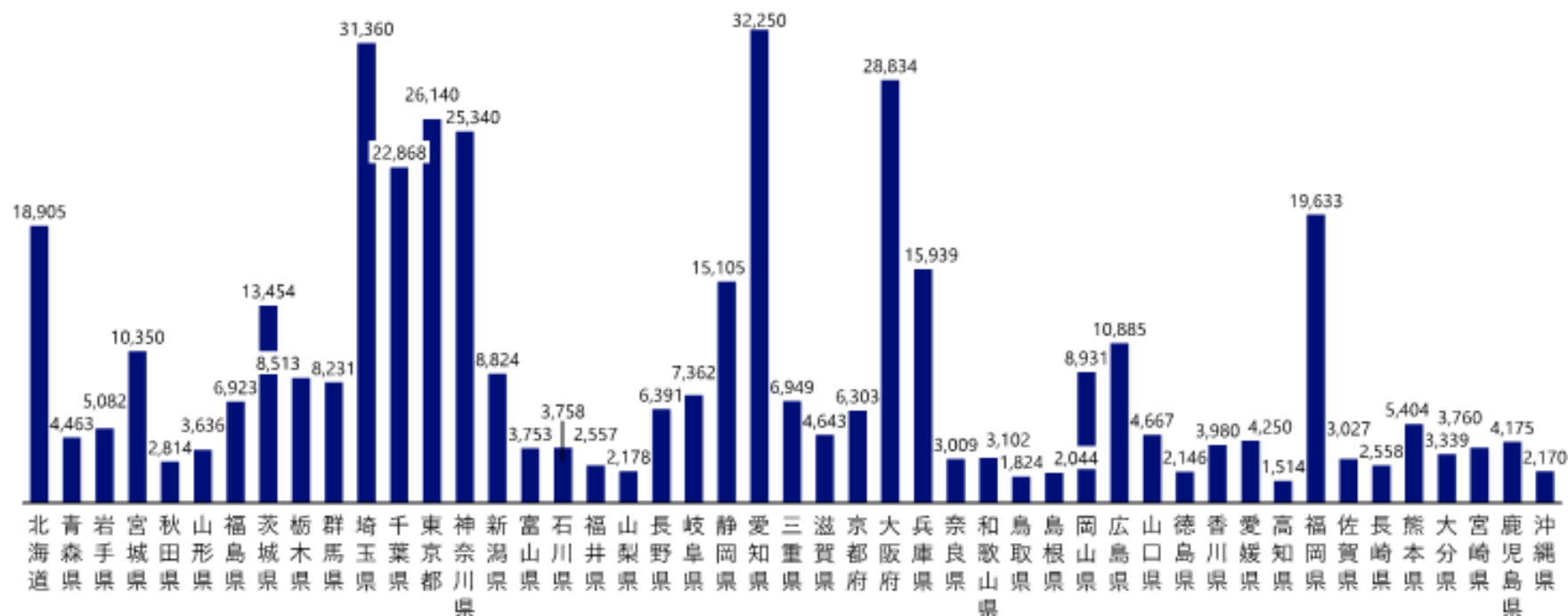
	2025年	2030年
徳島県	-31%	-41%
香川県	-29%	-37%
愛媛県	-31%	-40%
高知県	-33%	-42%



都道府県別のトラックドライバー数の将来推計（2030年推計）

2030年の都道府県別のドライバー数の推計値は以下の通り。対15年比でドライバー数の減少が特に大きいのは、秋田県（対15年比46%）や、青森県（対15年比48%）、高知県（対15年比49%）など。

都道府県別のトラックドライバー数の将来推計（2030年推計）



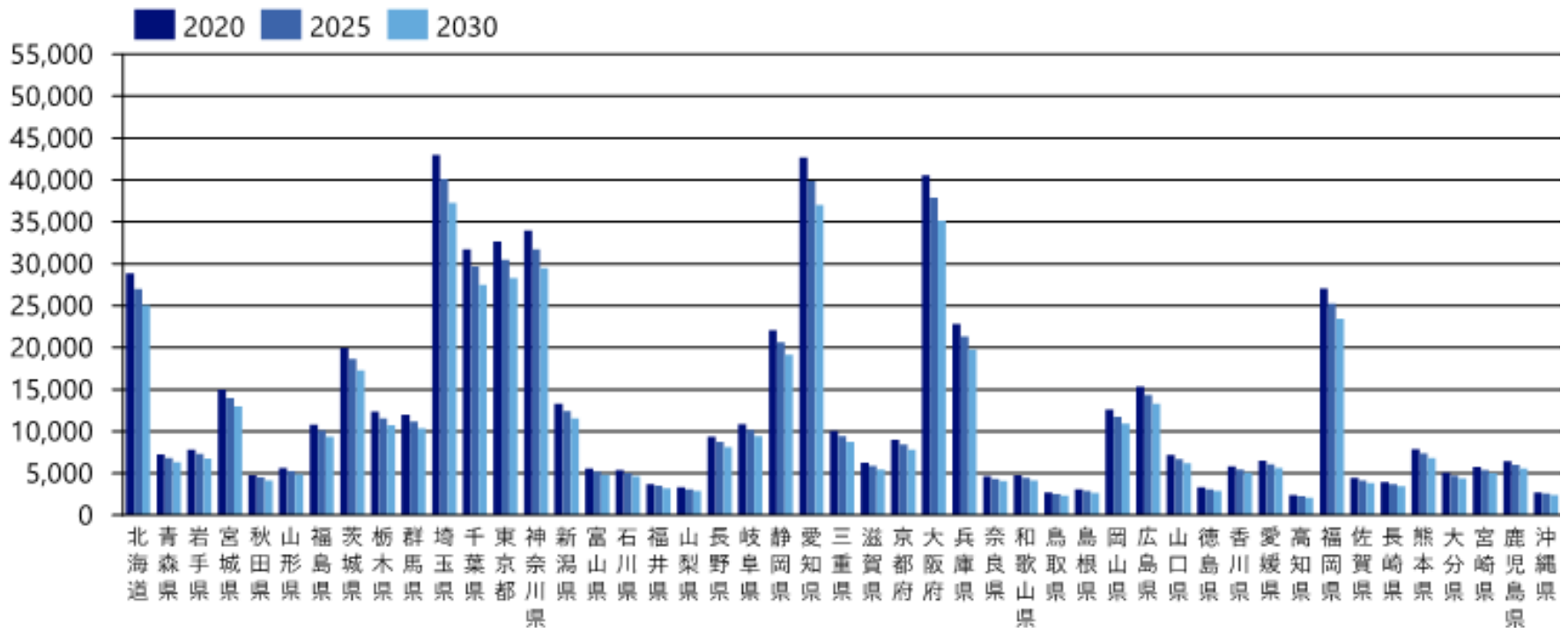
出典：株式会社野村総合研究所作成「トラックドライバー不足時代における輸配送」（第351回NRIメディアフォーラム資料）より

需要

都道府県別に必要なトラックドライバー数の将来推計

将来の必要運行回数をドライバー1人あたりの運行回数で割って、必要なドライバー数を推計。
貨物量と比例して必要なドライバー数も減少傾向となる。

都道府県別に必要なトラックドライバー数の将来推計

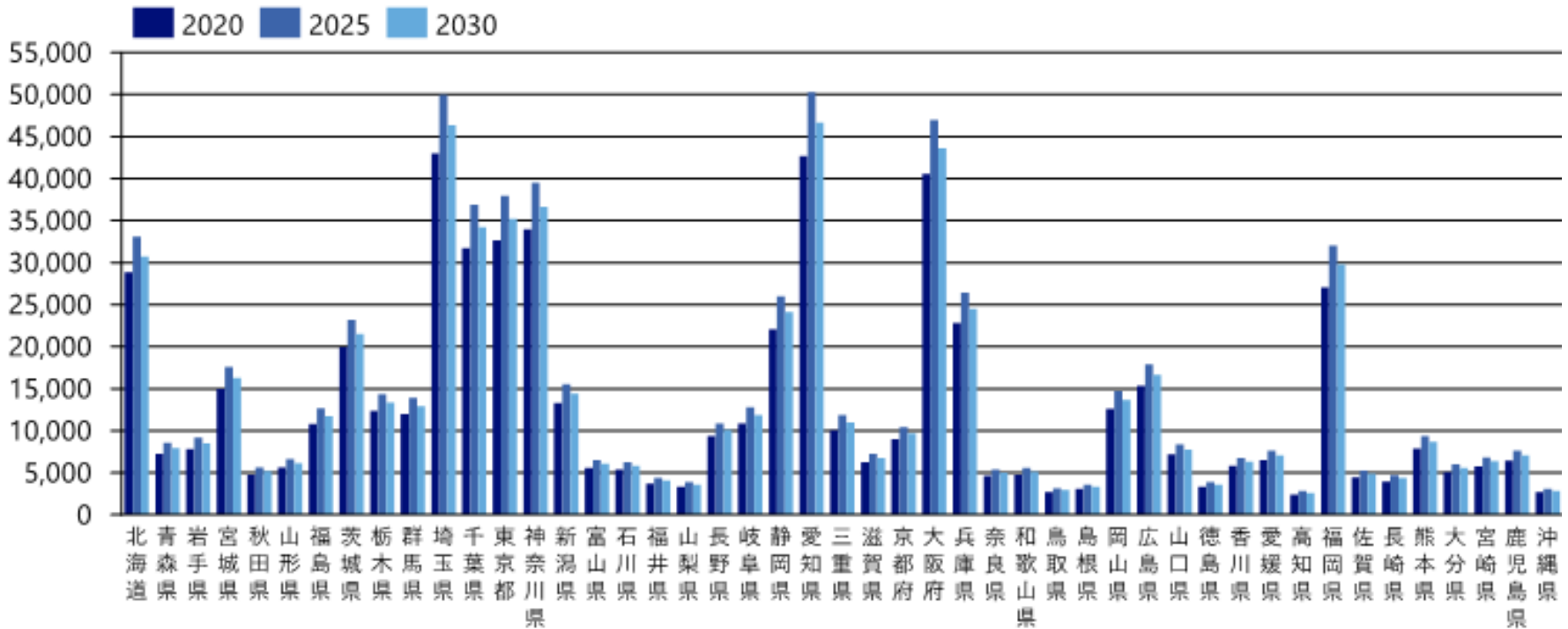


出典：株式会社野村総合研究所作成「トラックドライバー不足時代における輸配送」（第351回NRIメディアフォーラム資料）より

都道府県別に必要なトラックドライバー数の将来推計

2024年問題（時間外労働の上限規制適用）を加味すると、必要なドライバー数は増加。

2024年問題を加味した、都道府県別に必要なトラックドライバー数の将来推計



出典：株式会社野村総合研究所作成「トラックドライバー不足時代における輸配送」（第351回NRIメディアフォーラム資料）より