

- 当初想定されていた2030年度の**約34%のトラック輸送の需給ギャップ**のうち、**約14%**は物流の「2024年問題」に対応するための**官民の取組の成果等により概ね克服**することができた（輸送需要も約12%減少）。
- 一方で、足元の経済動向や物流需要の変化等を勘案した**将来的な輸送力見通しの再検証**を踏まえると、2030年度には**平均で約7%～最大で約25%(1.7億トン～7.2億トン)の輸送力不足**が生じうる。
- このため、次期「物流大綱」の期間では、**2030年度に最大25%程度の輸送力不足が生じる可能性**があることを踏まえ、**ワーストケースであっても物流の停滞を招かないよう、最大26ポイント程度の輸送力を確保**するための各種施策を用意し、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じる。輸送力の確保とあわせて、**物流全体の適正化や生産性向上、抜本的なイノベーション**を実現し、**上質で魅力ある物流産業への転換**を目指す。

【次期「総合物流施策大綱」を踏まえた施策等による輸送力への効果】

	2030年度	次期大綱の目標値
<b>必要な輸送力</b> ※2024年度の貨物輸送量(25.1億トン)を100とした場合	<b>97～100～113</b> (24.3億トン～25.1億トン～28.4億トン) <small>【平均的な想定】 【2024年ベース】 【2019年ベース】</small>	
<b>何も施策を講じなかった場合の輸送力不足(①)</b>	<b>▲7～▲15～▲25</b> (1.7億トン～3.8億トン～7.2億トン)	
<b>次期「物流大綱」を踏まえた施策による効果(②)</b> うち荷待ち・荷役等時間の短縮 積載効率の向上 陸・海・空の「新モーダルシフト」 宅配便の確実な受け取り ドローンでのラストマイル配送 その他（トラック輸送力拡大等）	<b>+25.7</b> +7.5 +6.6 +6.4 +1.8 +2.9 +0.5	年間625時間 44% 677.5億トンキロ 多様な受取方法50% 社会実装174件 -
<b>総計(① + ②)</b>	<b>+18.7 ～ +10.7 ～ +0.7</b>	

# 2030年度に想定されるトラック輸送の需給ギャップ(イメージ)

2030年度に向けた総合物流施策  
大綱に関する検討会 提言案

<各ケースの試算の前提>

	平均的な想定	2024年ベース	2019年ベース
需要量	貨物の軽量・高付加価値化や人口減少の影響を加味	2024年水準(25.1億トン)	2019年水準(28.4億トン)
供給量	2020年度~2024年度と同様の変化が生じると想定	運転者数は追加で2%減少、労働時間は減少幅2倍	

トラック輸送の需要量

トラック輸送の供給量

