

# 物流からみた道路政策を取り巻く現状

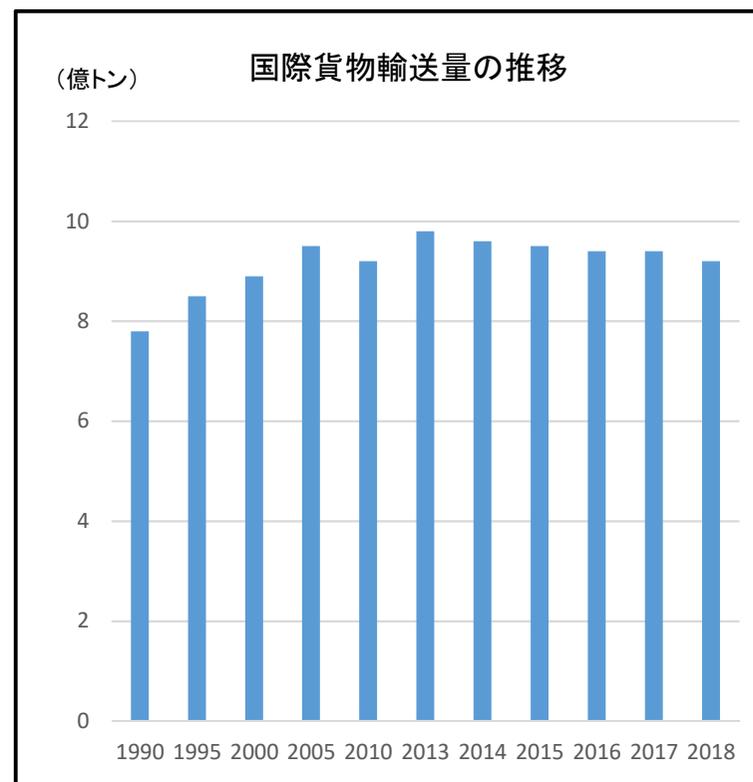
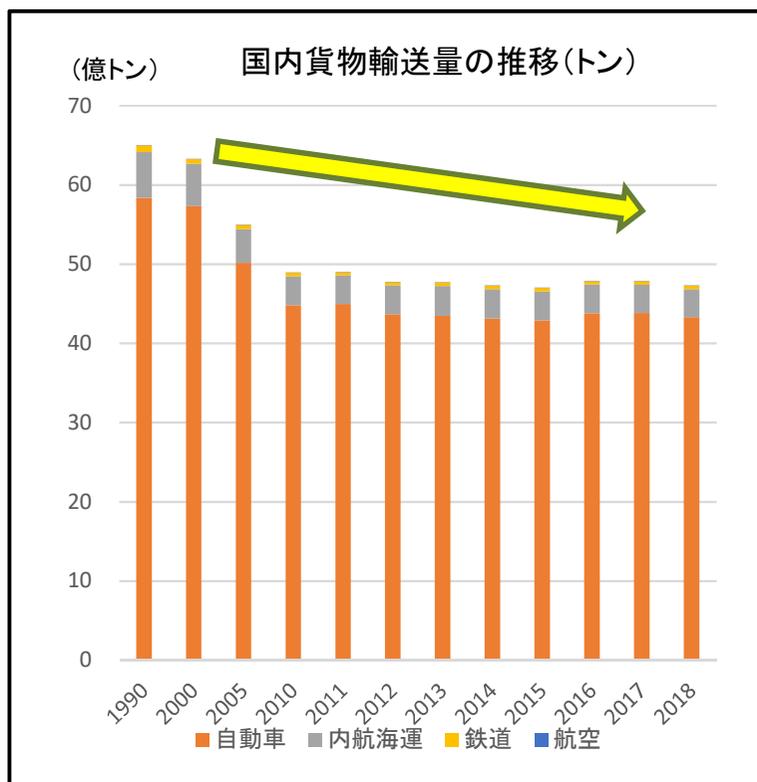
---

国土交通省 道路局

令和2年11月

# 貨物輸送量(トンベース)の推移

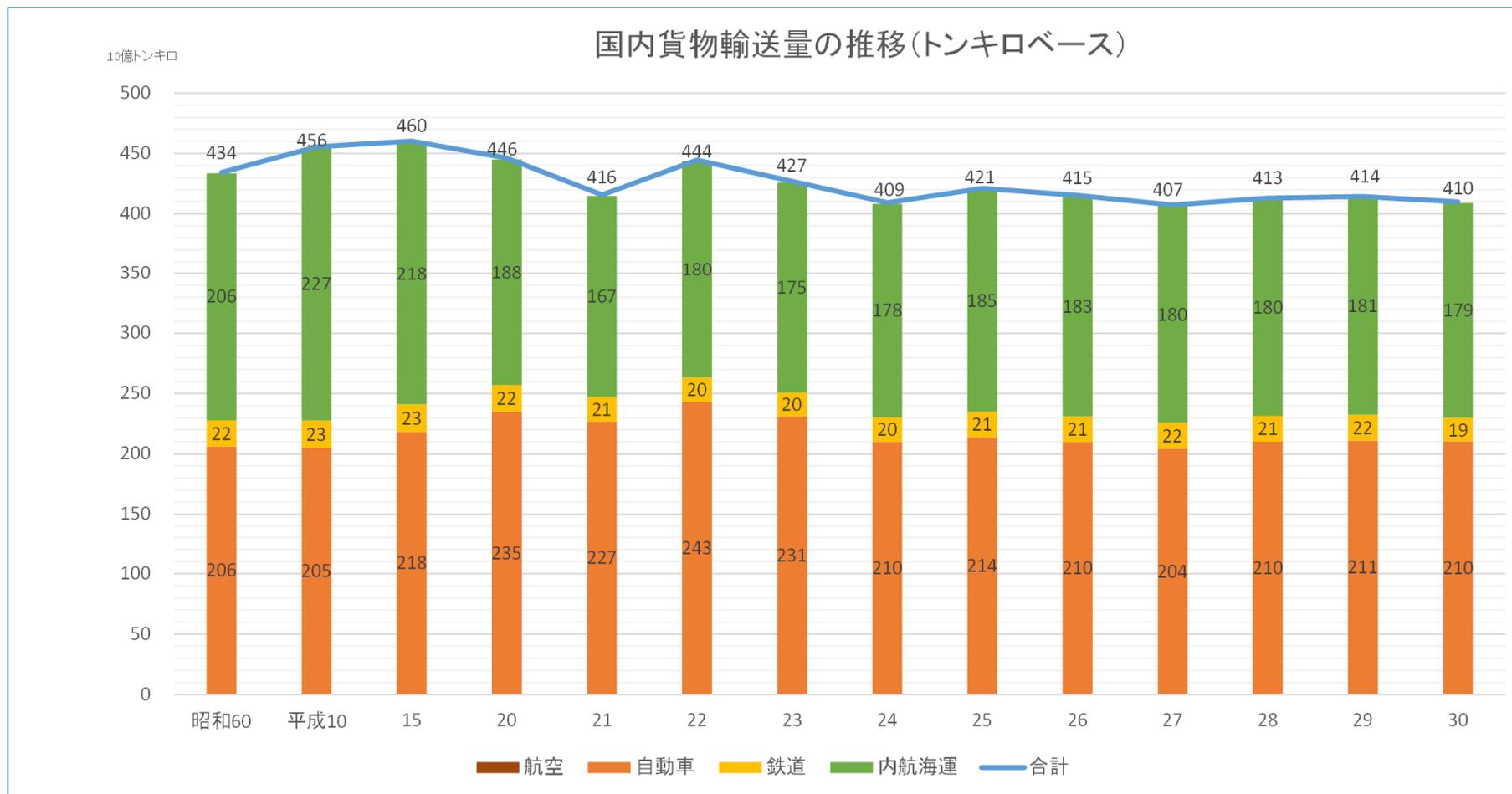
- 国内貨物輸送量は、長期的に減少傾向。2010年以降はほぼ横ばいで推移。
- 国際貨物輸送量は、2013年以降減少傾向に転じている。



出典:国土交通省「交通輸送統計年報」

# 貨物輸送量(トンキロベース)の推移

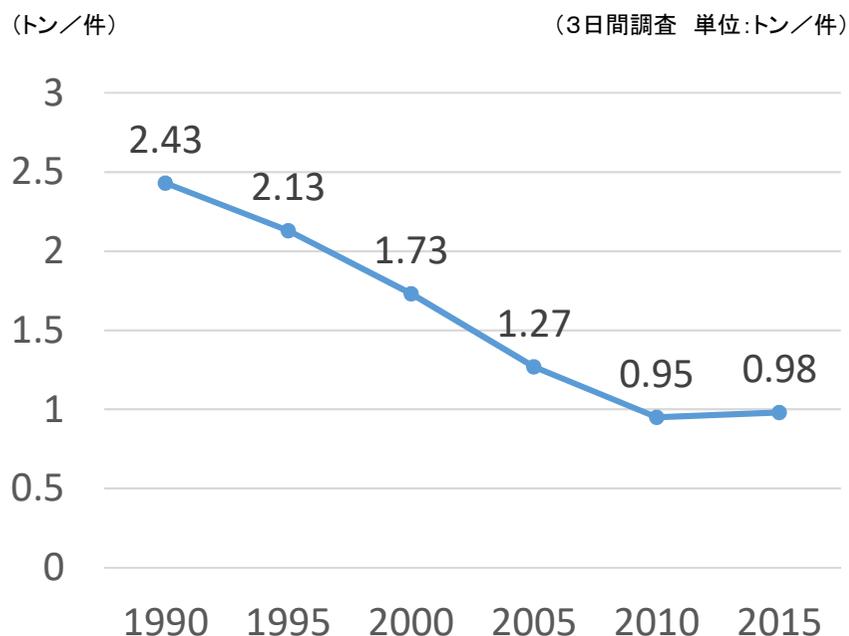
- 近年の国内貨物のモード別輸送トンキロは、自動車約5割、内航海運約4割、鉄道が5%程度を占める。



# 貨物1流動当たり重量の推移

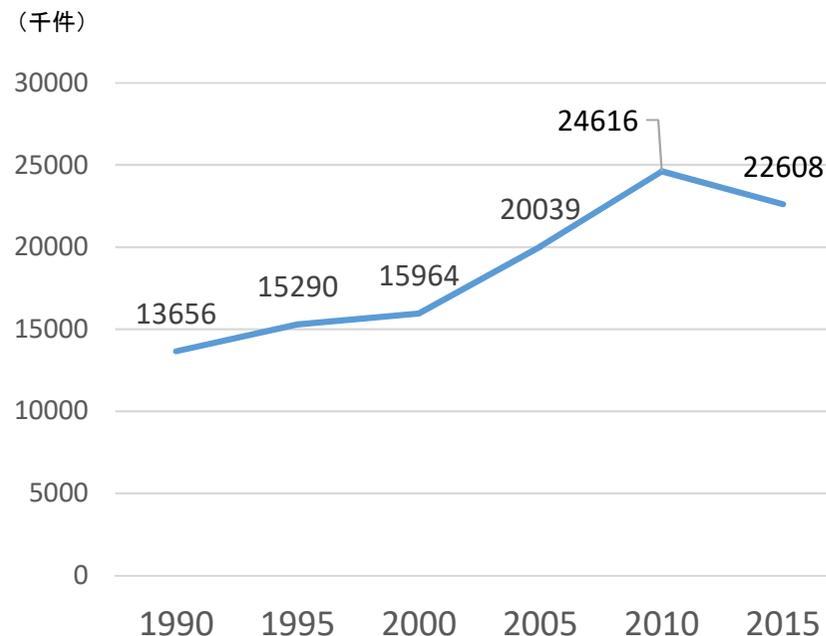
- 1回の運送で運ばれる貨物の重量は減少から横ばいに転じつつも、平均で1トン未満であり、小口化の傾向。
- 0.1トン未満の貨物輸送量が割合・件数ともに近年大きく増加し、多頻度化している。

## 貨物一件あたりの貨物量の推移



出典:国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」より  
 国土交通省物流政策課作成  
 ※ 2015年は速報値。

## 物流件数の推移



出典:国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」より  
 国土交通省物流政策課作成

# 端末物流問題の現状

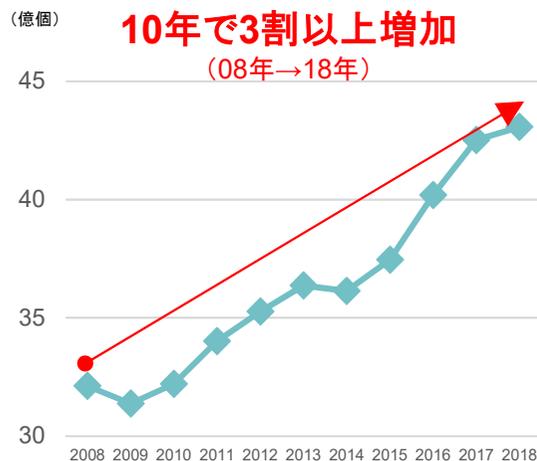
- 宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化による物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっている

### EC市場規模の推移



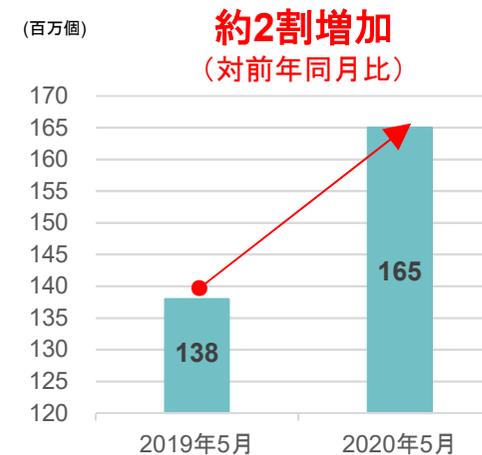
※出典「電子商取引に関する市場調査の結果について (経済産業省)」より作成

### 宅配便取扱実績の推移



※出典:「宅配便取扱実績について(国土交通省)」より作成

### コロナ禍の宅配実績

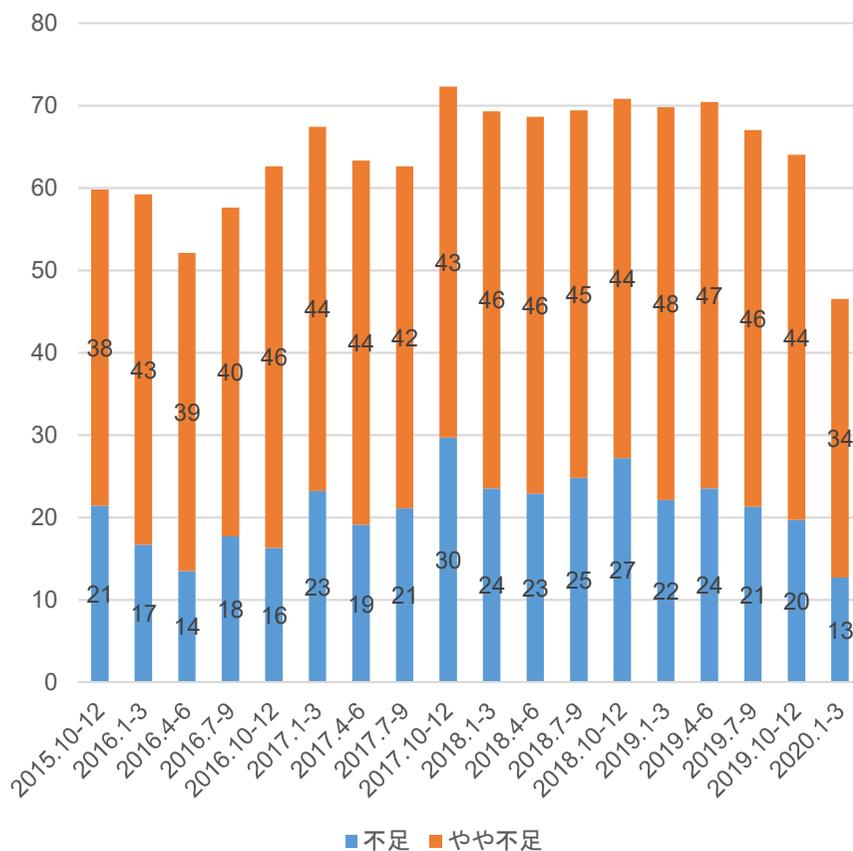


※出典:ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸株)より作成

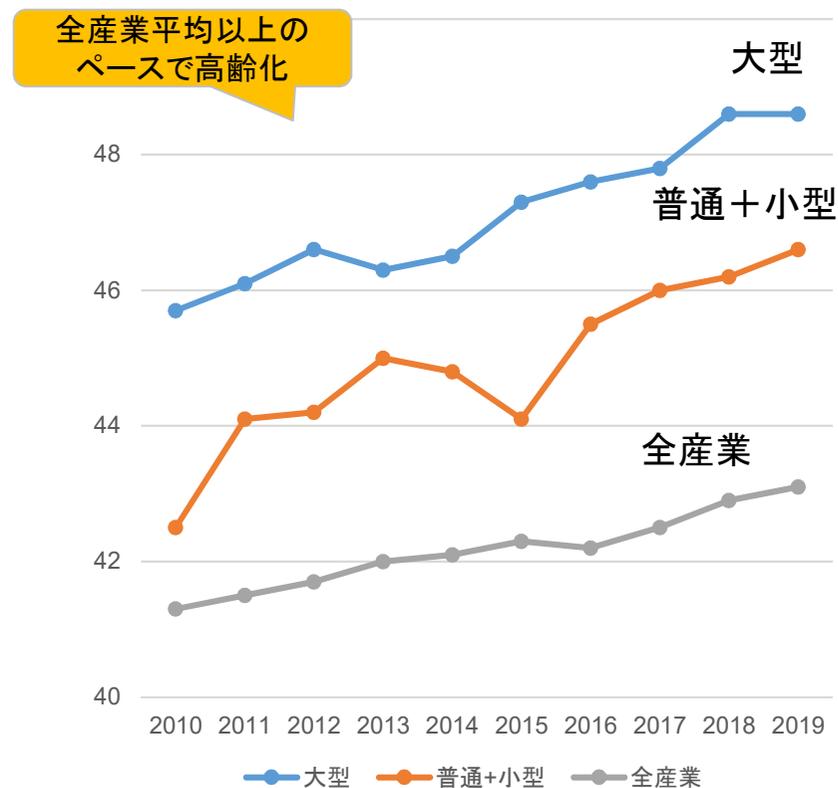
# 道路貨物運送事業における労働力の状況

- 2014年度末の消費税増税前を契機に労働力不足が顕在化し、その後も不足感は強まる傾向にある。
- トラックドライバーは全産業平均以上のペースで高齢化が進んでおり、高齢層の退職等を契機として今後更に労働力不足が深刻化する恐れがある。

(%) 人手が不足していると感じている企業の割合



トラックドライバーの平均年齢



出典(公社)全日本トラック協会  
「トラック運送業界の景況感」より国土交通省物流政策課作成

出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省物流政策課作成

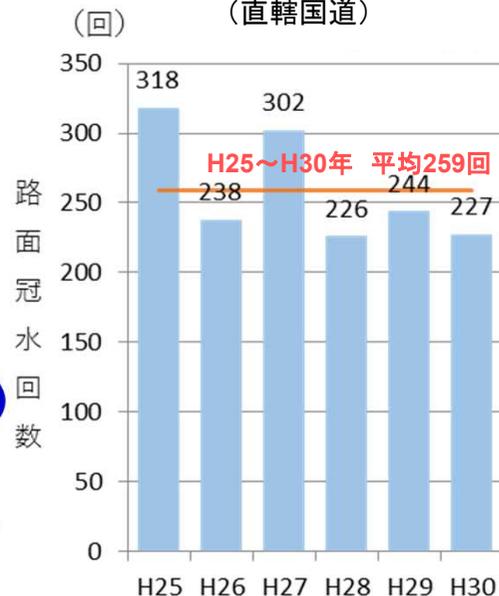
# 自然災害の激甚化・頻発化

- 時間50mmを越える豪雨の発生件数は30年前の1.4倍に増加しており、近年、自然災害が激甚・頻発化
- 路面冠水の発生件数は、年度によって変動があるものの、直轄国道では年間平均259回発生

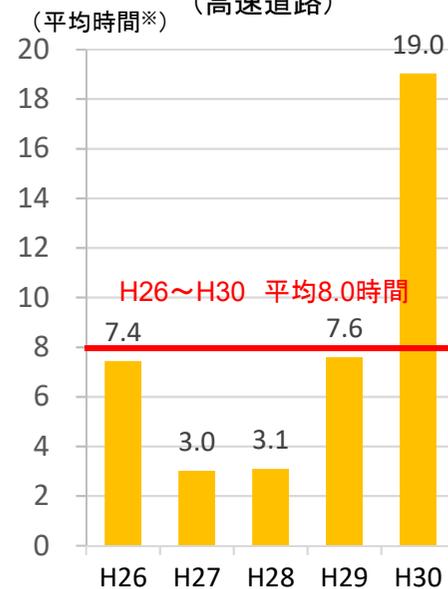
## ■ 1時間降水量50mm以上の年間発生回数 (アラス1,000地点あたり)



## ■ 路面冠水件数の推移 (直轄国道)



## ■ 降雨による通行止め (高速道路)



※通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算したもの。

## ■ 近年発生した自然災害の一例

	地震	風水害	雪害
H25		鳥根県・山口県における大雨 (H25.7.26~8.3)	
H26		平成26年8月豪雨 (H26.7.30~8.26)	関東地方における大雪・暴風雪 (H26.2.14~2.19)
H27		平成27年8月関東・東北豪雨 (H27.9.7~9.11)	
H28	平成28年熊本地震 (H28.4.14. 4.16)	台風第7号、第11号、第9号、第10号及び前線による大雨・暴風 (H28.8.16~8.31)	北陸地方における大雪 (H28.1.24~1.25)
H29		平成29年7月九州北部豪雨 (H29.6.30~7.10)	中国地方における大雪 (H29.1.23~1.24)
H30	大阪北部地震 (H30.6.18) 平成30年北海道胆振東部地震 (H30.9.6)	平成30年7月豪雨 (H30.6.28~7.8) 台風第21号による暴風・高潮等 (H30.9.3~9.5)	首都圏における大雪 (H30.1.22~1.23) 福井を中心とした大雪 (H30.2.3~2.8)
H31/R1	山形県沖地震 (R1.6.18)	九州地方を中心とした前線による大雨 (R1.6.28~7.5) 台風第15号による暴風・高潮等 (R1.9.7~9.9) 台風第18号による暴風・高潮等 (R1.10.10~10.13)	

## ■ 冠水状況



# 令和2年7月豪雨における交通機能確保

○九州自動車道では、土砂崩れなどにより大規模な通行止めが発生したが、4車線区間であったことから、被害のない車線を活用し、早期に交通開放するなど、緊急車両や救援物資等の輸送機能を速やかに確保。

○八代～水俣間では、急峻な山地を通過する国道3号が大規模土砂崩落により通行止めとなったが、南九州西回り自動車道とダブルネットワークが形成されていたことから、高速道路を活用することで交通機能を確保。

## 【4車線区間の早期交通開放】



## 九州自動車道 肥後トンネル内 (上り)



片側2車線4車線の区間であるため、冠水の無い車線を活用して、約10時間後に緊急車両の通行確保、約18時間後に上下線を交通確保

## 九州自動車道 (横川IC～溝辺鹿児島空港IC)



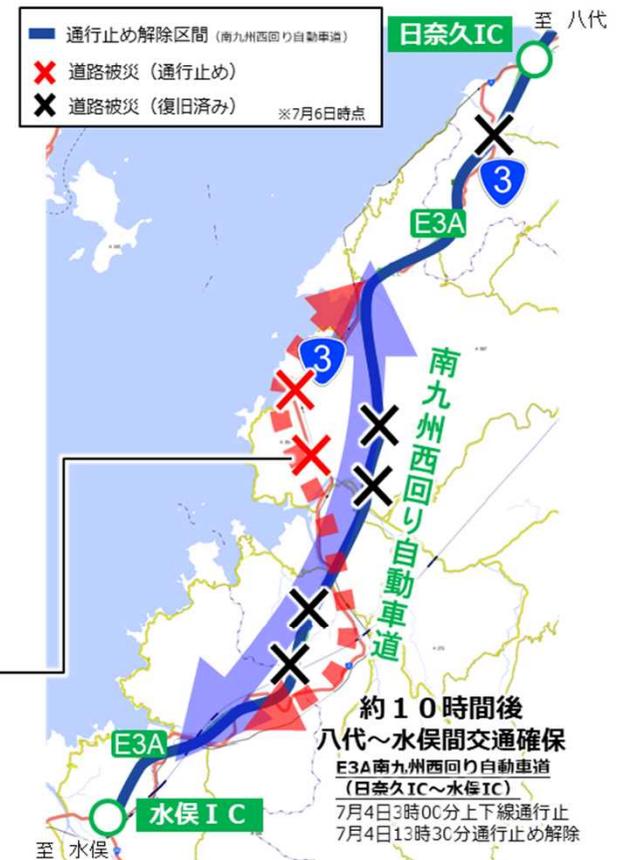
4車線の区間であるため、下り線を約8時間後に交通解放し、約20時間後に上下線の交通確保

## 国道3号 佐敷トンネル起点坑口付近



並行する南九州西回り自動車道 (E3A) により約10時間後に八代から水俣間の交通確保 ※国道3号は7/4～7/18の14日間通行止め

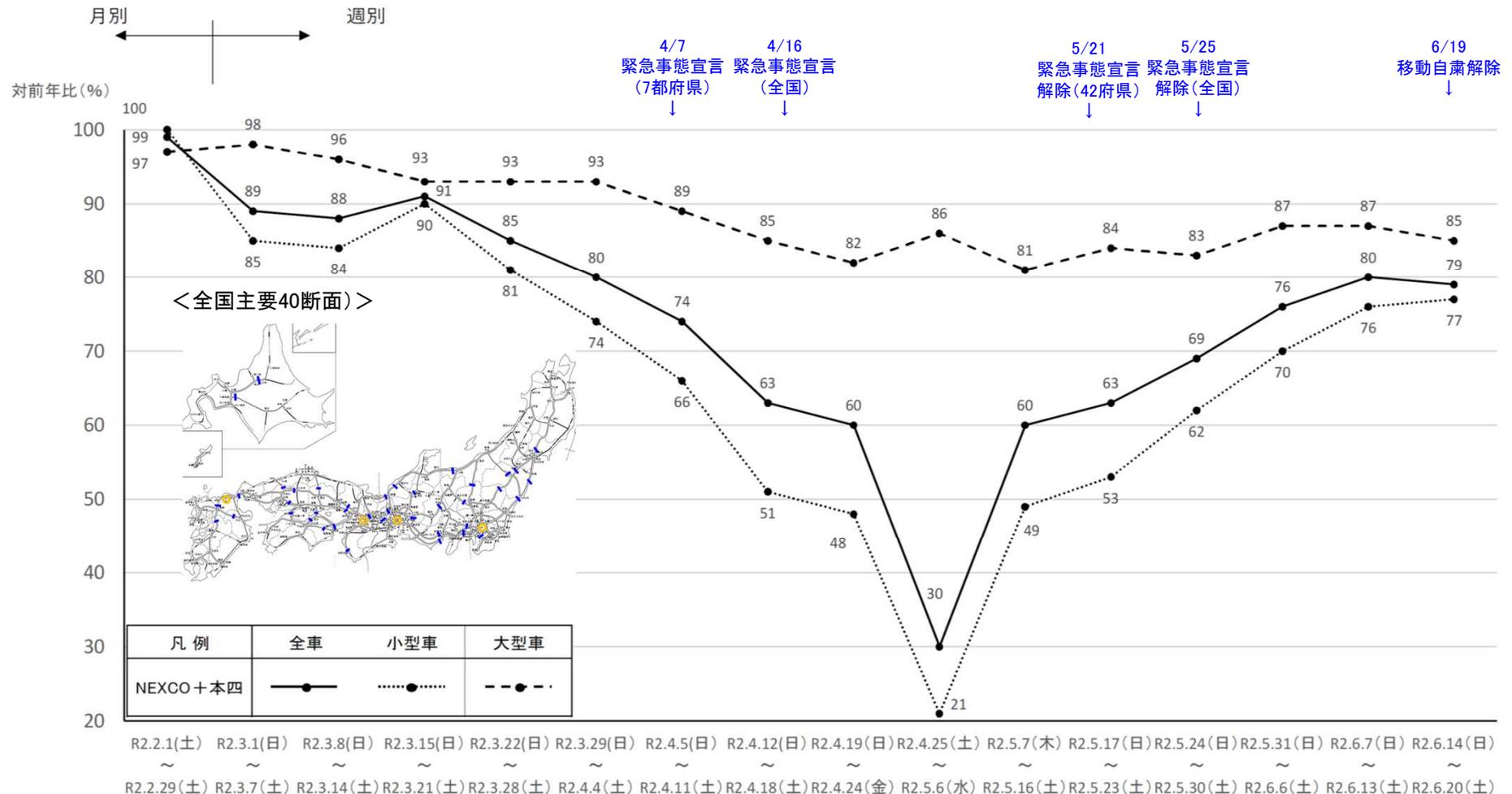
## 【ダブルネットワークによる交通機能確保】



# 高速道路の交通量推移(緊急事態宣言前後)

- 高速道路(全国主要40断面)の交通量は、3月以降GWにかけて減少
- 主に物流を担う大型車は前年比約1~2割減少に留まっていた
- 小型車はGWに前年比約8割減少

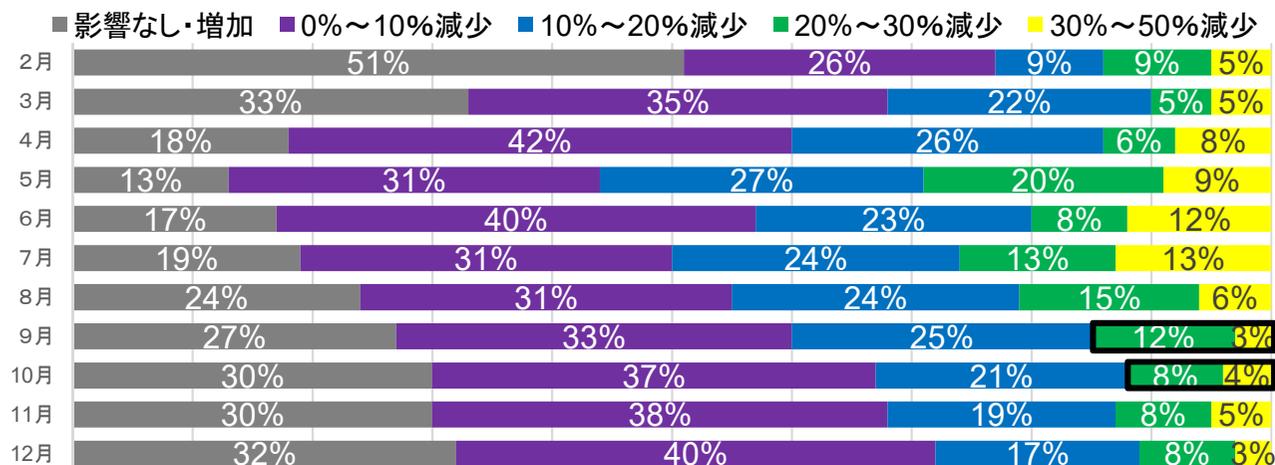
<全国主要40断面の週別・車種別交通量推移(対前年比)>



※NEXCO3社及び本四高速の高速道路に代表40断面を設定し、日平均交通量(トラカン等による速報値)を計測することにより調査(繁忙期(GW、お盆、年末年始)に発表する高速道路の交通状況と同様の手法)

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、9月は全体の15%であったが、10月は12%となった。  
 ○品目別の運送収入については製造業の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、10月は鉄鋼厚板等については17%、完成自動車等については10%減少。  
 ○支援制度については、資金繰り支援を35%の事業者が活用しており、34%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を38%の事業者が活用し、36%の事業者が給付済みとなっている。

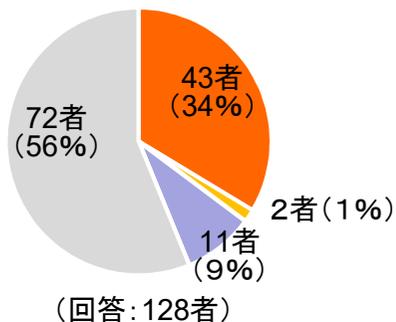
## ○運送収入(前年同月比)(11・12月は見込み)



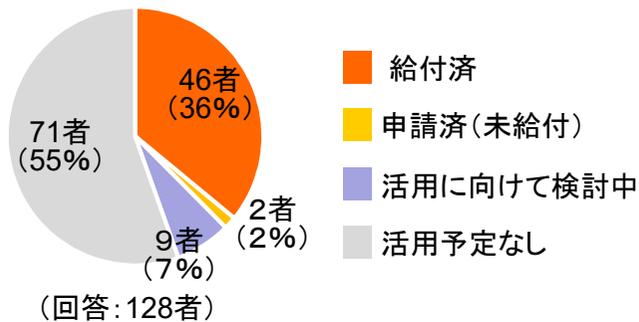
## 品目別の運送収入で 顕著な影響がみられるもの (前年同月比)(11・12月は見込み)

- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%  
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品：▲20%
- 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲27%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%
- 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲45%
- 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲30%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲39%
- 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
- 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
- 11月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲14%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲11%
- 12月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%

## ○資金繰り支援の活用状況



## ○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法: 貨物自動車運送事業者129者(総事業者62,461者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

出典: 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和2年11月 国土交通省総合政策局)