

since 1920

運輸新聞

E-mail inquiry@unyu.co.jp URL http://www.unyu.co.jp

発行所・運輸新聞株式会社
東京都荒川区西日暮里3-6-10
佐々木ビル3F 〒116-0013
TEL03-5685-0035
関西支社 大阪市中央区瓦町1-3-2
〒541-0048 TEL06-6209-3261
発行人・野口香織
火・金発行(祝日を除く)
3,600円/月(送料・税込)

2020年

6月9日(火)

第17308号

全国132店舗で営業中!



〒105-0004 東京都港区新橋6-16-10 御成門BNビル9F
TEL 03-6402-0410 honbu@oshiire.co.jp

内外価格差

	米国	中国
一般道路貨物(4t、100km)	0.18	4.31
一般道路貨物(4t、200km)	0.26	4.18
一般道路貨物(4t、500km)	0.41	4.31
一般道路貨物(10t、200km)	0.39	3.43
一般道路貨物(10t、1000km)	1.23	4.37
宅配便(20kg、200km)	0.58	2.37
宅配便(20kg、1000km)	0.45	0.76
港湾荷役	0.59	1.47
普通倉庫	4.12	2.35
郵便(封書)	1.39	5.35
国際郵便	0.96	0.30

内外価格差

長距離以外 米国の半分以上 中国とは3・43倍 全体平均並み

経済産業省は、産業向け財・サービスの内外価格差(2019年度調査)の結果をまとめた。今回、米国と中国のみを調査。全体の内外価格差は米国1・41倍、中国2・48倍で、いずれも前回(2016年度)に比べ価格差は縮小した。

この調査は1993年以降実施しており、19年7~9月にかけて需要家渡し価格(一部工場出荷価格)を調査。為替レートは1ドル107・34円(前回は102・40円)、

1元15・36円(同15・36円)で若干の円安元高となった。うち産業向けサービスは、米国1・33倍、中国3・42倍で、工業製品を入れた全体より米国では安く、中国では高くなっている。

運輸関係を見ると(表参照)、一般道路貨物は10ト・1000キロを除き日本の価格が米国の半分以下となっている。3年前と比べると若干高いものの、為替の範囲内に収まっている。宅配便も米国の約半分だが、3年前と比べ価格差は若干広がった。

中国との比較では、一般道路貨物は3・4倍と高くなっているが、近距離は

交通政策基本計画など議論本格化へ 環境関連指標が低評価に

指標の進捗状況

指標	初期値	現状	目標	評価	
緊急輸送道路上の橋梁耐震化率	75% (13年度)	78% (17年度)	81% (20年度)	A	
三大都市圏環状道路整備率	68% (14年度)	81% (18年度)	80% (20年度)	A	
首都圏空港の国際線就航都市数	88都市 (13年度)	99都市 (18年度)	アジア主要空港並み	A	
基幹航路の便数	北米	デイリー (13年度)	デイリー (18年度)	デイリーを拡大	A
	欧州	週2便 (13年度)	週1便 (18年度)	週3便 (18年度)	B
都市間速達性(時速60km)	49% (13年度)	54% (17年度)	55% (20年度)	A	
確率率					
海上貨物輸送コスト低減効果	国内	0% (13年度)	1.6% (18年度)	3% (20年度)	A
	国際	0% (13年度)	2.9% (18年度)	5% (20年度)	A
省エネ型荷役機械導入台数(港湾)	22台 (13年度)	87台 (17年度)	103台 (18年度)	B	
物流施設のCO2低減(自然冷媒機器の導入)	14.8万ト (14年度)	131.7万ト (18年度)	350万ト (20年度)	B	
燃料電池フォークリフト導入(件数)	38件 (16年度)	156件 (18年度)	500件 (20年度)	C	
港湾の最適選択による貨物の陸上距離削減(トンキロ)	6.3億 (14年度)	11.1億 (18年度)	35億 (19年度)	C	
トラックの営自率	86.3% (13年度)	86.7% (18年度)	87.1% (19年度)	C	
共同輸配送によるCO2削減	1.2万ト (14年度)	1.9万ト (17年度)	2.1万ト (30年度)	B	
モーダルシフト	海運貨物輸送量(トンキロ)	330億 (13年度)	351億 (18年度)	367.4億 (20年度)	C
	鉄道貨物輸送量(トンキロ)	194.5億 (14年度)	177.2億 (18年度)	221.4億 (20年度)	D

社会資本・交通政策と環境では評価方法が異なる

社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、地球温暖化対策計画は、最終年度を迎え、目下改定作業が粛々と進められている。3つの計画ともに、施策の進捗状況を裏付ける指標が設定されているが、このうち地球温暖化に関する指標は、目標数値とのかい離がみられ、相対的に低い評価を受けている。

いずれの計画も、今年度で最終年度としており、今年に入って社会資本整備・交通政策審議会の計画部会や環境部会で、現施策の評価について、社会資本整備および

交通政策は、AII目標達成に向けて成果を示している。BII成果を示していない、NII判断できないの3段階で評価している。

みに対して、貨物量やコスト面で近隣諸国の競争に劣後しているとの分析しつつ、今後は直航サービスの実現を図る指標に見直す考えを示している。

基幹航路の便数は指標自体見直しへ

共同輸配送はB評価だが...

営自率86・7%も評価はC

物流に関する指標には、三大都市圏環状道路整備率、都市間速達性、都道府県庁所在地間を結ぶ高規格幹線道路が時速60キロを確保している割合などがあり、概ね成果を出している。唯一、国際コンテナ戦略港湾へ寄港する欧州基幹航路の便数が、週3便の目標に対して現状週1便にとどまっている。

一方、環境に関する指標は、AII目標水準を上回る(既に達成している)、BII同(目標はまだ達していない)、CII目標と同水準になると考えられる、DIIこのままでは目標水準を下回る、EIIデータ未集計の5段階評価。

トラックの営自率はC評価だが、これはもともとの基準(13年度86・3%)が高い。同省は「家用トラックの需要は一定程度存在し、近年は横ばいで推移している」と評価した。

モーダルシフトのうち、鉄道は唯一D評価とされた。現状(18年度)が低いのは災害があったため、17年度は199・7億トンの実績。それでも目標は221・4億トンのみであり、鉄道貨物のキヤパシティを考えると、かなり高いハードルといえる。これも物流大綱見直しの中で既存施策を超えた対策が期待される。

オランダの位置情報大手へ出資完了

三菱商事とNTTは2日、オランダの位置情報サービスの大手HERE Technologiesの株式30%の取得を完了した。

宅急便19・5%増 DM便30・9%減

共同輸配送はB評価だが...

営自率86・7%も評価はC

三菱商事とNTTは2日、オランダの位置情報サービスの大手HERE Technologiesの株式30%の取得を完了した。

このほか、普通トラックは米国0・95倍、中国4・19倍で米国とはほぼ同じ。フォークリフトは米国1・33倍、中国2・87倍。

ガソリンは米国1・66倍、中国1・33倍、軽油は米国1・82倍、中国1・09倍で燃料関係は米国が最も安く、中国と比べ若干高くなっている。

このほか、普通トラックは米国0・95倍、中国4・19倍で米国とはほぼ同じ。フォークリフトは米国1・33倍、中国2・87倍。

ガソリンは米国1・66倍、中国1・33倍、軽油は米国1・82倍、中国1・09倍で燃料関係は米国が最も安く、中国と比べ若干高くなっている。

今年元日の新聞の大見出し「ゴーン被告、レバノンに逃亡」が話題で、今後は展開にも注目したい。G(20・6・9)

