

1-3

貨物自動車の輸送実態

専修大学教授
岩尾 詠一郎

貨物自動車の輸送実態を見ると、普通自動車の輸送重量は、営業用では、2016年度以降は、2018年度を除いて増加していたが、2020年度は減少し、2021年度は増加に転じた。自家用では、2015年度を除き2016年度まで増加し、それ以降減少傾向が続いていたが、2021年度は増加に転じた。普通自動車の輸送トンキロは、営業用では、2016年度から2019年度まで増加傾向が続いていたが、それ以降は減少に転じた。自家用では、2016年度と2021年度を除き減少している。貨物自動車の保有台数は、営業用では、2012年度以降は2020年度を除き増加している。自家用では、1990年以降減少していたが、2018年度以降は2020年度を除き僅かではあるが増加している。なお、自家用よりも営業用の貨物自動車保有台数の増加が多いため、貨物輸送は自家用から営業用に変化していると考えられる。

□車種別の輸送重量は、普通自動車（営業用）は、2016年度以降は、2018年度を除いて増加していたが、2020年度は減少し、2021年度は増加に転じた。輸送トンキロは、普通自動車（営業用）は、2014年度と2015年度を除き増加傾向が続いていたが、2020年度以降は減少に転じた。その他車種では、大きな変化が見られない。

図1 車種別の輸送重量の推移

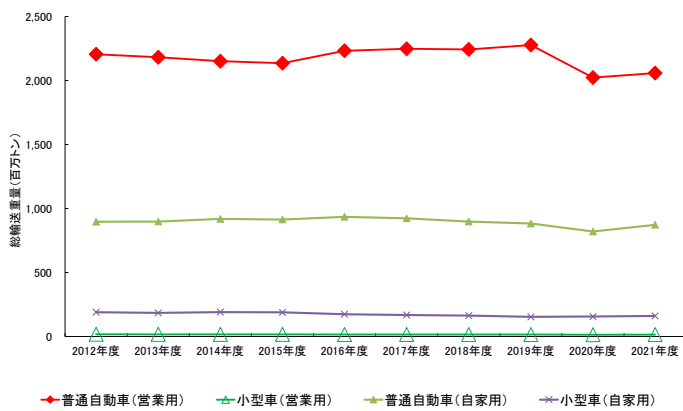
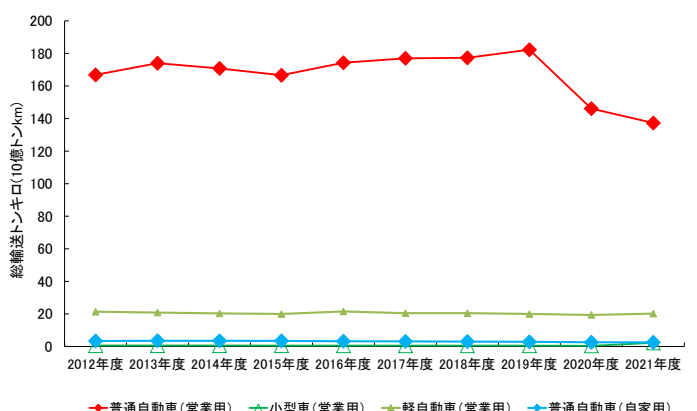


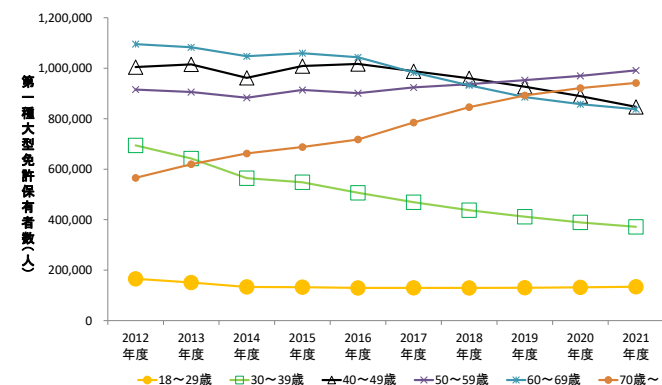
図2 車種別の貨物輸送の輸送トンキロの推移



注1：令和2年4月より貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法が変更されたため、令和2年3月以前の統計数値の公表値と時系列上の連続性が担保されていない。そのため、時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和2年3月以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。
注2：2021年度のデータは、2021年4月から2022年3月までの「自動車輸送統計月報」の値を合計している。
出所：国土交通省総合政策局情報政策課「自動車輸送統計調査年報」

図3 年齢別の第一種大型免許保有者数の推移

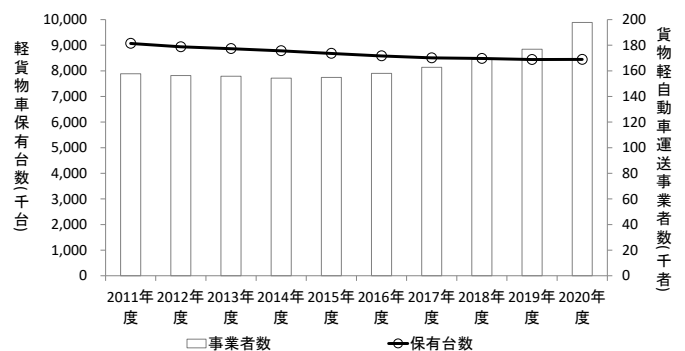
■第一種大型免許保有者数は、18～29歳は、2018年度まで概ね減少傾向が続いていたが、2019年度以降は僅かであるが上昇に転じている。30～39歳は、減少傾向が続いている。70歳以上は、増加傾向が続いている。40～49歳は、2014年度を除き、増加傾向が続いていたが、2017年度以降は減少に転じた。50～59歳は、2014年度まで減少していたが、それ以降2016年度を除き上昇している。



出所：警察庁「運転免許統計」

図4 軽貨物車保有台数と貨物軽自動車運送事業者数の推移

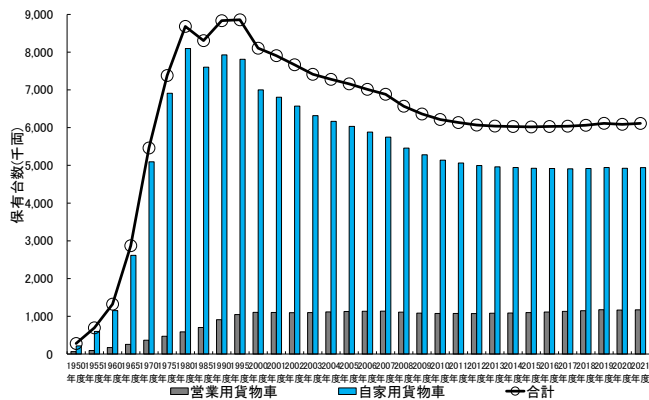
■軽貨物車の保有台数は、減少傾向が続いている。貨物軽自動車運送事業者数は、2011年度を除いて減少傾向が続いていたが、2015年度からは増加に転じている。



注1：貨物軽自動車運送事業者数には軽霊柩とバイク便が含まれる。
注2：軽貨物車の保有台数は、各年度の年度末3月のデータを示している。
出所：国土交通省総合政策局情報政策課「自動車関係情報・データ」、国土交通省総合政策局情報政策課「交通関連統計資料集」、(一社)全国軽自動車協会連合会の統計データ

図5 自営別の貨物自動車保有台数の推移

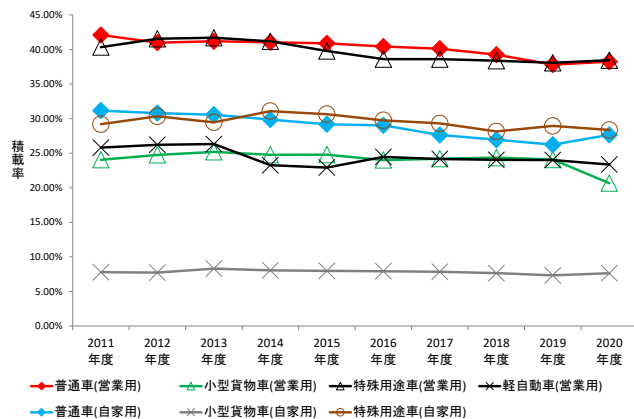
■自営別の貨物自動車保有台数は、自家用は1980年度まで増加傾向が見られ、それ以降は概ね減少していたが、2018年度以降は2020年度を除き増加に転じている。営業用は2007年度まで概ね増加し、それ以降減少していたが、2013年度から2020年度を除き増加傾向が続いている。



注：2011年3月と4月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。
出所：国土交通省総合政策局情報政策課「交通関連統計資料集」
国土交通省「数字で見る自動車2022」

□積載率は、普通車では、自営に係わらず概ね減少傾向が見られたが、2020年度は増加に転じた。
実車率は、普通車（営業用）では、2016年度以降、増加傾向が見られたが、2020年度は減少に転じた。

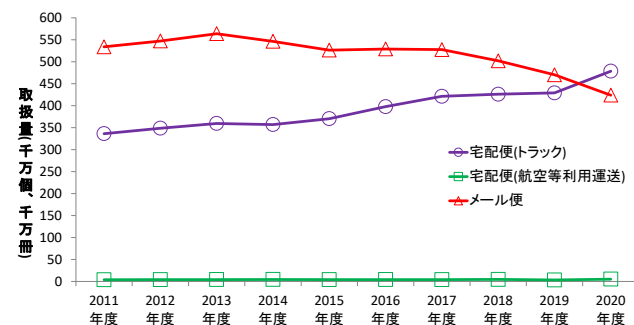
図7 車種別・自営別の貨物自動車の積載率の推移



注：積載率は、輸送トンキロ÷能力トンキロで求めた。
2011年3月と4月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。
出所：国土交通省総合政策局情報政策課「自動車輸送統計調査年報」

図9 宅配便・メール便・郵便小包取扱量の推移

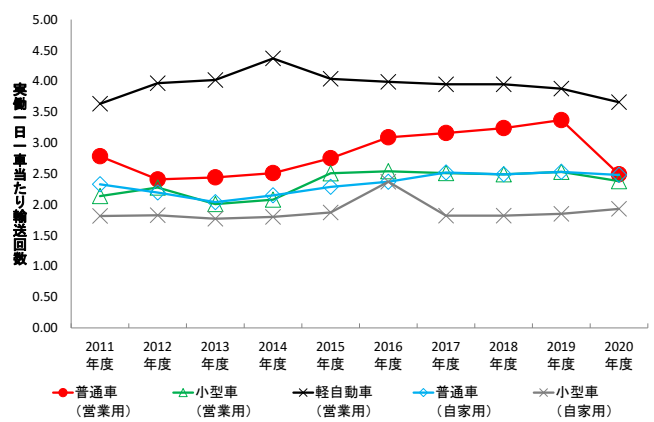
■宅配便(トラック)の年間取扱量は、2014年度を除いて増加傾向が続いている。



注：日本郵便(株)については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
日本郵便(株)の「ゆうパケット」を除いている。
平成29年度の佐川急便(株)の取扱個数は、平成29年3月21日から平成30年3月20日まで集計している。
出典：国土交通省HP

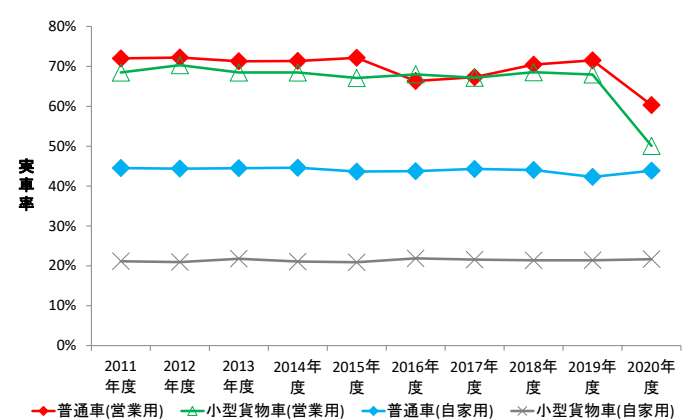
図6 自営別・車種別の実働1日1車当たり輸送回数の推移

■実働1日1車当たり輸送回数は、普通車（営業用）は、2012年度に大幅に減少し、それ以降、増加傾向が続いていたが、2020年度は減少に転じた。軽自動車（営業用）は、2014年度まで増加傾向が見られたが、それ以降減少に転じた。



出所：国土交通省総合政策局情報政策課「自動車輸送統計調査年報」

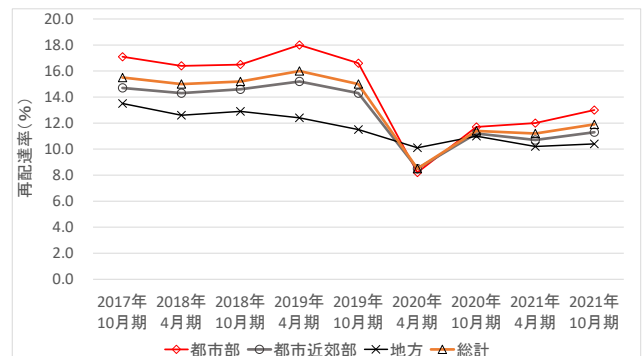
図8 自営別・車種別の実車率の推移



注：2011年3月と4月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。
出所：国土交通省総合政策局情報政策課「交通関連統計資料集」
国土交通省総合政策局情報政策課「自動車輸送統計調査年報」

図10 地点別の宅配便の再配達率の推移

■再配達率は、2020年度4月期を除いて、地方よりも都市部近郊や都市部で高い。地方の再配達率は、2020年4月期を除いて減少傾向が続いている。



注：再配達率は、佐川急便（飛脚宅配便）、日本郵便（ゆうパック、ゆうパケット）、ヤマト運輸（宅急便）を対象にしたサンプル数の結果である。
4月期とは、4月1日から4月30日、10月期とは、10月1日から10月31日のことである。
出典：国土交通省HP