

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、2022年度は減少に転じた。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が、2022年度は僅かに減少した。普通自動車の輸送トンキロは、営業用では、2016年度以降は増加の傾向が続いていたが、2020年度は減少し、その後は増加に転じた。自家用では、大きな変化は見られない。貨物自動車の保有台数は、営業用では、2012年度以降は概ね増加傾向が見られたが、2021年度は僅かであるが減少した。自家用では、1990年以降減少していたが、2018年度以降は概ね増加傾向が見られる。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、それ以降は、増減を繰り返している。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、大きな変化は見られない。

図1 車種別の輸送重量の推移

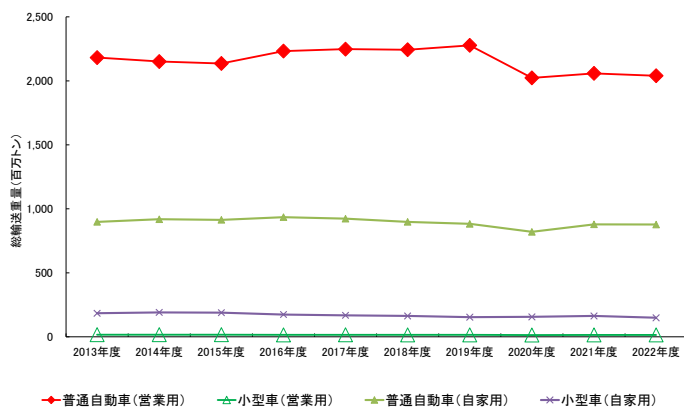
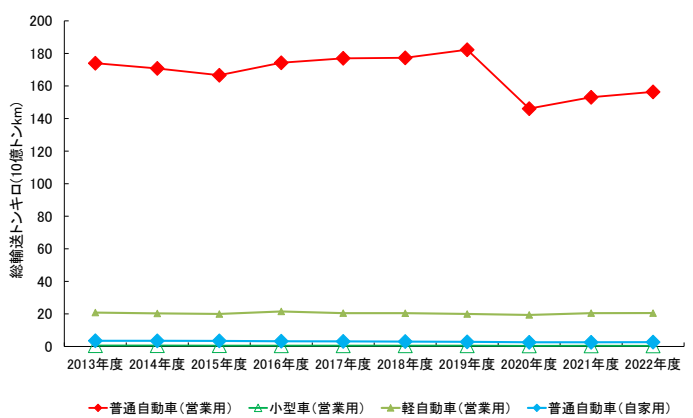


図2 車種別の貨物輸送の輸送トンキロの推移

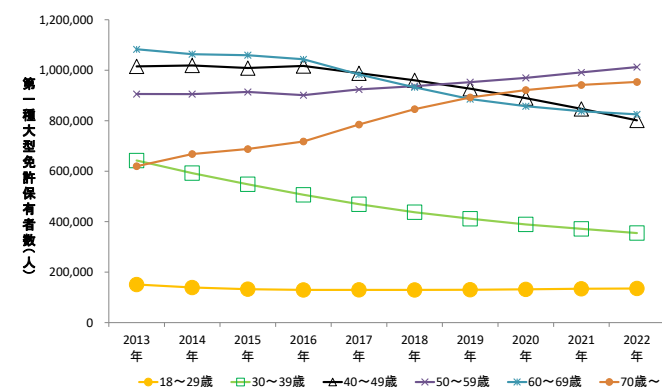


注1：令和2年4月より貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法が変更されたため、令和2年3月以前の統計数値の公表値と時系列上の連続性が担保されていない。そのため、時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和2年3月以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。
注2：2022年度のデータは、2022年4月から2023年3月までの「自動車輸送統計月報」の値を合計している。

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

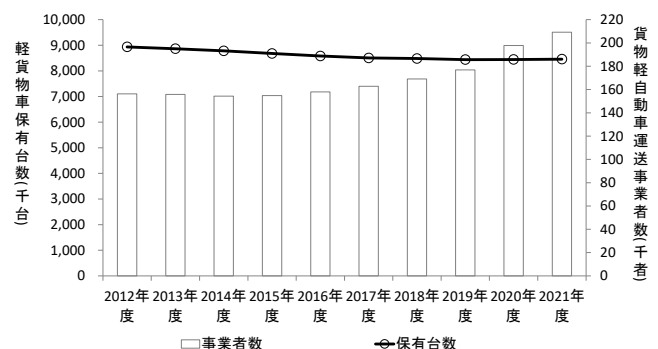
■第一種大型免許保有者数は、18～29歳は、2018年まで概ね減少傾向が続いていたが、2019年以降は僅かであるが上昇に転じている。30～39歳は、減少傾向が続いている。40～49歳は、2016年以降、減少傾向が続いている。50～59歳は、2014年まで減少していたが、それ以降、2016年を除き上昇している。70歳以上は、増加傾向が続いている。



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

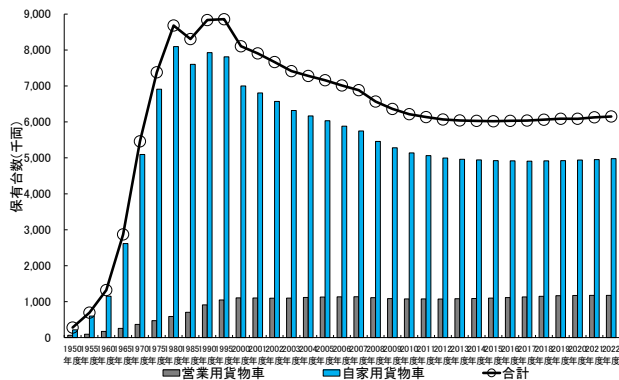
■軽貨物車の保有台数は、減少傾向が続いていたが、2021年度は僅かであるが増加した。貨物軽自動車運送事業者数は、2014年度までは減少していたが、それ以降は、増加傾向が続いている。



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」、国土交通省貨物課「貨物自動車運送事業 車両数（運輸局・支局別）」、（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年度以降は増加に転じたが、2021年度は減少した。



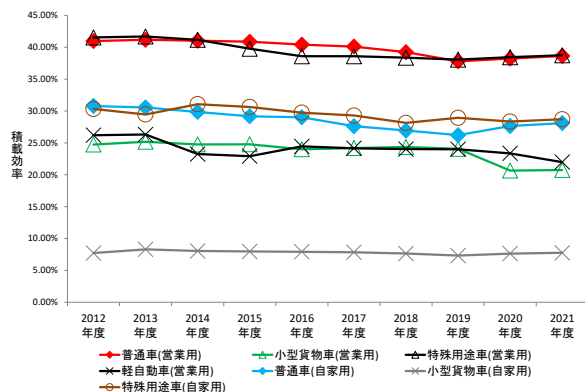
注：2011年3月と4月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。

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2023」「自動車保有車両数」

□積載効率は、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年度から増加に転じた。

実車率は、普通車（営業用）では、2016年度～2019年度まで増加傾向が見られていたが、2020年度は減少し、2021年度は増加に転じた。

図7 車種別・自営別の貨物自動車の積載効率の推移

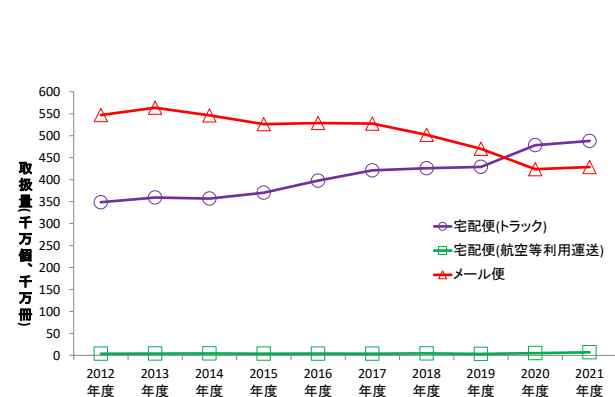


注：積載効率は、輸送トンキロ÷能力トンキロで求めた。

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。

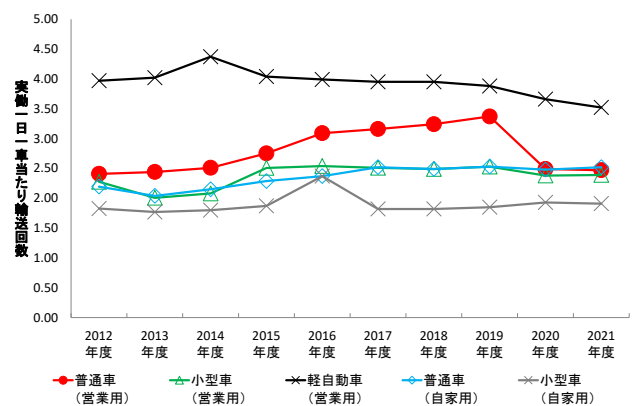
日本郵便(株)の「ゆうパケット」を除いている。

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

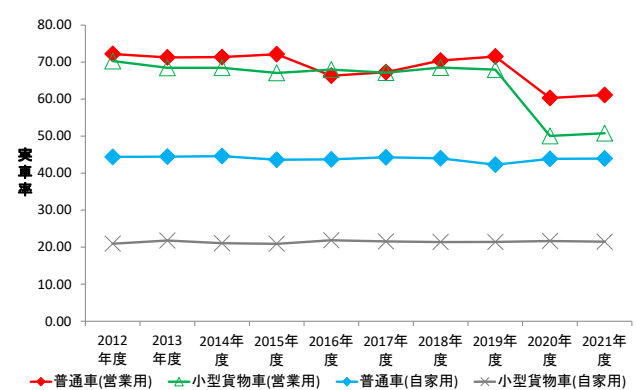
図6 自営別・車種別の実働1日1車当たり輸送回数の推移

■実働1日1車当たり輸送回数は、普通車（営業用）は、2019年度まで増加傾向が続いていたが、2020年度以降は減少に転じた。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8 自営別・車種別の実車率の推移

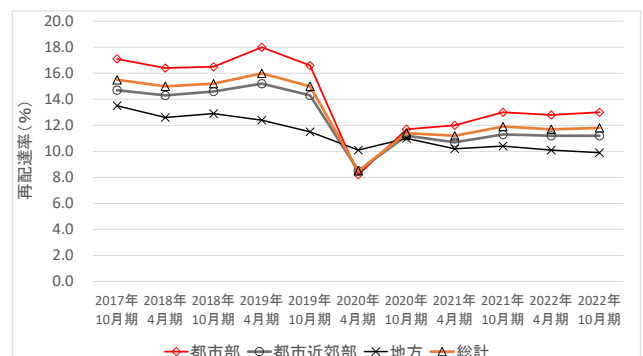


出所：国土交通省総合政策局情報政策課「交通関連統計資料集」

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年と2021年の10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