第3章 各交通モードの動向

本章では、各交通モードの動向について取り扱う。

各交通モードは、それぞれが特性を持ち、実態や課題も異なっている。このため、交通の動向の 把握を図るに当たって、交通モードごとにその動向を見ていくこととする。

なお、本章では、交通政策基本法第24条第1項の大きな分け方に沿って、道路交通、鉄道交通、 海上交通、航空交通の4つの節に分け、それぞれについて順に見ていく。

第1節 道路交通

道路交通は、国内旅客輸送量(人ベース)では、自家用車による輸送を含めると7割強を占める(図表1-2-1-1,4参照)とともに、国内貨物輸送量(トンベース)では9割を占める(図表1-2-1-7参照)など、国内交通において重要な役割を果たしている。

道路交通の動向を見るに当たっては、道路交通の基盤である道路ネットワーク等の整備と、その道路上で行われる自動車等による運送等とを分けて考える方が望ましい。そこで、本節では、道路ネットワークや道路施設等の整備状況について見た上で((1)参照)、自動車等による運送等に係る事業の事業規模、就業構造について見る((2)参照)。さらに、自動車等による運送を細分して、旅客運送を担うバス((3)参照)・タクシー((4)参照)、貨物運送を担うトラック((5)参照)のそれぞれについて詳しく見ていくこととする。

なお、道路交通の重要な要素の1つである自家用車(マイカー)については、第1章 (7) や、第2章第1節 (1) 等において論及したため、本節では取り上げない。

(1) 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで順次進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

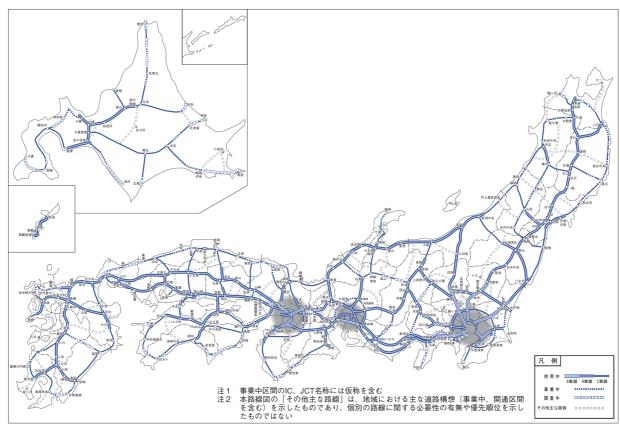
最近の主な道路整備の動きとしては、2017年4月30日に名神高速道路(城陽JCT・IC~八幡京田 辺JCT・IC)、2017年8月19日に京奈和自動車道(御所南IC~五條北IC)、2017年10月22日に東海 環状自動車道(養老JCT~養老IC)、2017年12月10日に名神高速道路(高槻JCT・IC~川西IC)、2018年3月18日に名神高速道路(川西~神戸JCT)開通などが挙げられ、供用延長は11,604kmとなった(図表1-3-1-1,2)。

図表1-3-1-1 高規格幹線道路の整備状況

	総延長(km)	供用延長(km)	進捗率(%)
高規格幹線道路	約14,000	11,604	83

注:2018年3月31日時点 資料:国土交通省道路局作成

図表1-3-1-2 全国路線図



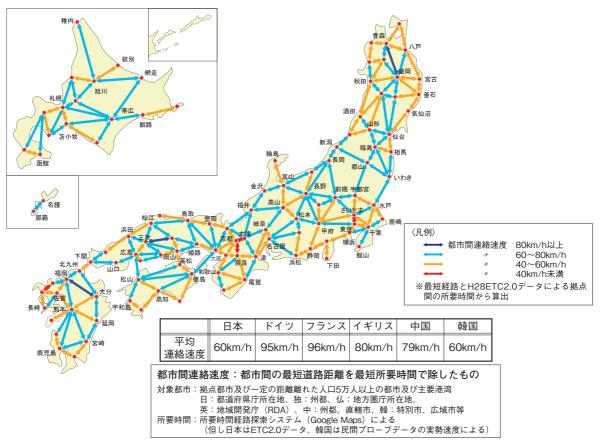
2018年3月31日時点

資料:国土交通省道路局作成

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、幹線道路ネットワークが未整備の 地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は低い水準にある(図表 1-3-1-3)

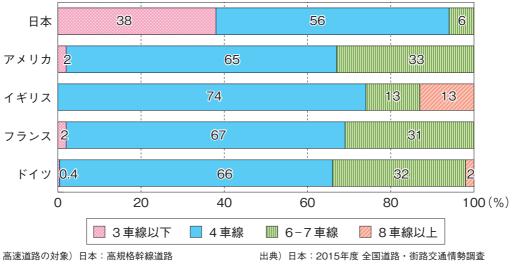
また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を 占めている (図表1-3-1-4)。

図表1-3-1-3 都市間連絡速度



資料:国土交通省道路局作成

高速道路の車線数別延長の構成比 図表1-3-1-4



韓国:Expressway

アメリカ: インターステート (Interstate)

ドイツ:アウトバーン (Autobahn) フランス:オートルート(Autoroute)

※韓国(3車線以下):44%(1995年)

韓国:国土海洋部統計年報(2015)

アメリカ: Highway Performance Monitoring System 2012 (FHWA)

ドイツ: Straßenverkehrszählungen 2010 (BSsT)

フランス: Voies par chaussée sur le réseau routier nationa (2014)

※各国、最新年度の調査データを使用

資料:国土交通省道路局作成

また、近年では、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進する ため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ(ETC専用インターチェンジ) の導入が進められており、2018年3月末時点で、全国で110箇所が開通している(図表1-3-1-5)。

開通110箇所※ 西仙北 (2018年3月末時点) 長者原 ※フル化事業中3箇所を含む 砂川SA 長岡北 栄 寒河江SA 長岡南越路 能美根上 三本木 黒埼 ひるがの高原 高岡砺波 新津西 矢布 新潟東 豊栄 泉PA 安宅 姨捨 佐久平 小布施 五斗蒔 新井 福島松川 喜舎場 三方五湖 南条 名取中央 吉備夢前 大潟 大山高原 新鶴 鳥の海 今川加計 敦賀南 山元南 金城 大佐 蒲生 湖東三山 上毛 南相馬鹿島 梓川 須恵 白河中央 那須高原 小黒川 波志江 上河内 佐野SA 宝塚北 木場 東海 由布岳PA 水戸北 (フル化事業中) 宮島 城南 駿河湾沼津 宇城氷川 友部SA 鞍ヶ池 石岡小美玉 坂戸西 三方原 松茂 別府湾 (フル化事業中) 高崎玉村 蓮田 府中湖 上里 土佐PA 遠州豊田 三芳 (フル化事業中) | 大和まほろば | 亀山PA 成田

図表1-3-1-5 スマートインターチェンジ開通箇所数

山之口SA 資料:国土交通省道路局作成

門川南



遠州森町

大井川焼津藤枝 静岡SA

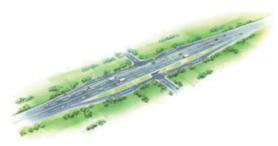
富士川 八王子西

府中

君津PA

三郷料金所

SP・PA接続型イメージ図



本線直結型イメージ図

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から25年が経過しており、全国に1,134箇所(2017年11月17日時点)が登録されている(図表1-3-1-6)。



図表1-3-1-6 都道府県別「道の駅」登録数



(2) 自動車運送事業等総論

自動車等による運送等を行う事業は、我が国の経済活動や国民生活の基盤となる運送サービス等を提供する重要な産業である。ここでは、旅客運送を担うバス・タクシー、貨物運送を担うトラック、自動車の整備の各事業について、事業規模と就業構造について、横に並べて見る。

a. 自動車運送事業等の事業規模

事業者数は、乗合バス0.2万、貸切バス0.5万、トラック6.2万、タクシー(ここでは、個人タクシーを除く)1.6万、自動車整備7.3万である。これらの事業者の95%以上が中小事業者である(図表1-3-1-7)。

第

事業者数の推移を見ると、バス事業は、2006年の事業区分見直しにより乗合タクシーも含むよう になったことも影響して増加している。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中(図表1-2-1-3 参照)で、事業者数も減少している。トラック事業は、2008年を境に、新規参入者数と退出者数が 拮抗するようになり、ほぼ横ばいである。(図表1-3-1-8)。

図表1-3-1-7 自動車関連事業者の中小事業者割合

	トラック	バ	ス 乗合バス	タクシー (個人タクシーを 除く)	自動車整備
事業者数	62,276	6,791	2,267	16,621	73,083
中小事業者数	62,195 (%1)	6,532 (%2)	2,149 (%2)	16,080 (%3)	72,647 (%4)
中小事業者数の割合	99%	96%	95%	97%	99%

注:※1 資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数

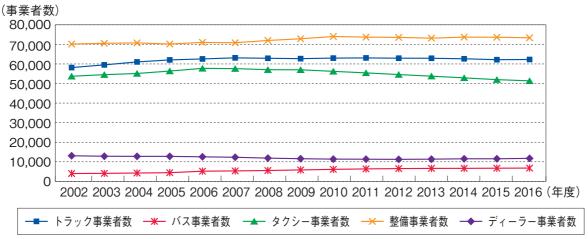
※2 資本金1億円以下の事業者数

% 3 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数

※4 従業員数が300人以下の事業者数

資料:(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成28年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-8 自動車関連事業者数の推移



資料: (一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車 整備白書| 等から国十交诵省自動車局作成

b. 自動車運送事業等の就業構造

総じて中高年層の男性に依存した状態であり、平均年齢は産業の平均よりも高く、一層の高齢化 が進んでおり、女性の比率はわずか2%程度に留まっている。また、全産業平均と比べ、労働時間 は長く、年間所得額は低くなっている(図表1-3-1-9,10)。こうした状況の背景として、不規則な 就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたこ とに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含 めた従業者の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中(第1章(3)参照)で、交通事業に おいては、労働力不足感が高まり(図表2-1-1-17参照)、バスやトラック等の自動車運転者の労働 需給が逼迫している(図表2-1-1-18参照)にもかかわらず、就業者数はゆるやかな減少又は横ばい

となっている(図表1-2-2-6参照)。こうした中、路線バスでは運転者不足のため減便を余儀なくさ れる事業者もあり、宅配便事業でも配送に関わる人手不足が深刻な問題となっている。

図表1-3-1-9 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均	
運転者・ 整備要員数	13万人 (2015年度)	34万人 (2015年度)	83万人 ^(2017年)	40万人 ^(2017年)	_	
女性比率	女性比率 1.7% (2016年度) 平均年齢 49.8歳 (2017年)		2.4% (2017年)	1.4% (2017年)	43.8% (2017年)	
平均年齢			47.8歳 (2017年)	45.0歳 (2017年)	42.5歳 (2017年)	
労働時間	210時間 (2017年)	189時間 (2017年)	217時間 (2017年)	187時間 (2017年)	178時間 (2017年)	
年間所得額	年間所得額 457万円 (2017年)		454万円 (2017年)	427万円 (2017年)	491万円 (2017年)	

- 注1:自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率
- 注2:全産業平均の「平均年齢」は「賃金構造基本統計調査」、「労働時間」及び「年間所得額」は厚生労働省「賃金構造基本統計調査」の調査産業 計の値から国土交通省自動車局が作成
- 注3:労働時間=「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値 所定内実労働時間数=事業所の就業規則などで定められた6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間

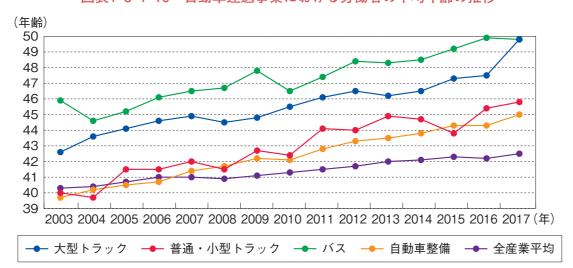
超過実労働時間数=所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

- 注4:年間所得額=「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推
 - きまって支給する現金給与額=6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆 勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額=調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・ タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-10 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



注:調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

(3) バス事業

a. 乗合バス事業

① 一般路線バス

- 一般路線バスは、地域における公共交通ネットワークの中で中心的な役割を果たしている。
- 一般路線バスの輸送人員は、1960年代後半まで急激に増加して100億人を超えてピークを迎え、 その後のモータリゼーションの進展等に伴い長期的に大きく減少してきたが、近年は下げ止まって いる (図表1-3-1-11)。

都市部と地方部に分けて見ると、ここ数年、都市部では、緩やかな増加傾向が見られる(図表 1-3-1-12)。その背景には、都市部における人口や就業者数の増加(図表1-1-1-12, 2-1-1-3参照)、 訪日外国人旅行者による利用の増加(図表1-1-1-18,20参照)等があると見られる。

これに対して、地方部では、緩やかではあるものの依然として輸送人員が減少している(図表 1-3-1-12)。その背景には、地方部における人口の減少(図表2-1-1-3参照)等があると見られる。 また、地方部の事業者の中には、沿線の学校の統廃合や学級減による通学定期利用者の減少や、ス クールバス・病院送迎バス・商業施設送迎バスとの競合、通学における保護者による送迎の増加を 問題として挙げるところもある。

また、一般路線バス事業者の約64%が赤字事業者となっているなど経営状況も厳しい状況にあり、 地方部においては、一般路線バスの路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者が経営破綻し た事例も発生している (図表1-3-1-13)。

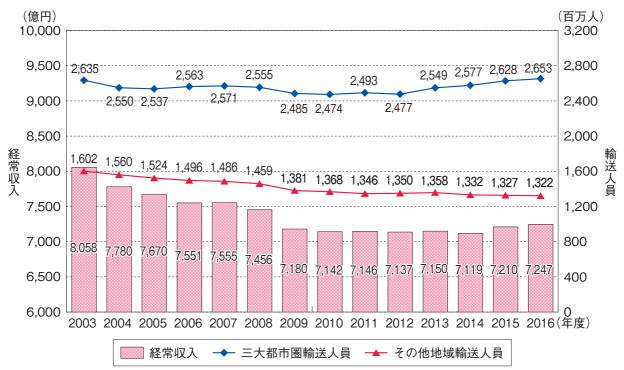
バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系ICカード(第2章第2節(4)参照)やバス ロケーションシステム(無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス 待ち客の利便を向上するシステム)の導入が全国で進められている(図表1-3-1-14)。

輸送人員(単位:千人) 12,000,000 10,000,000 8,000,000 6,000,000 4.000.000 2.000.000 0 (年度) 976 985 979 982 988 970 766 66 66 .96 96

図表1-3-1-11 一般路線バス輸送人員の推移

資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-12 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



注1:各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2:三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料: 国土交通省自動車局作成

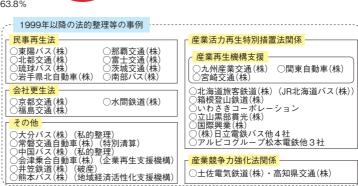
図表1-3-1-13 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況 (2016年度)



乗合バスの路線廃止状況 (高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)							
	廃止路線キロ						
2010年度	1,720km						
2011年度	842km						
2012年度	902km						
2013年度	1,143km						
2014年度	1,590km						
2015年度	1,312km						
2016年度	883km						
計	8,392km						

資料:国土交通省自動車局作成



図表1-3-1-14 バスロケーションシステムの導入系統数及び交通系ICカード導入事業者数の推移



資料: 国土交通省自動車局作成

② 高速バス

高速バスは、きめ細やかなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延 長等も背景に着実に輸送人員を増加させ(図表1-3-1-15)、地域間交流を支えるとともに、近年で は訪日外国人旅行者による利用も広がりつつある。

図表1-3-1-15 高速バスの輸送人員及び系統数の推移



資料: 国土交通省自動車局作成

③ BRT

BRT(Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム)とは、連節バス、PTPS(Public Transportation Priority Systems:公共車両優先システム)、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせるこ とで、定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする機能を備えたバスシステムのこ とであり、地域における新たな公共交通システムの1つとして注目されている。現在、国内17箇所 で導入されている (図表1-3-1-16)。

図表1-3-1-16 BRTの全国の導入状況



資料:国土交通省自動車局作成

④ コミュニティバス・デマンド交通等

人口減少や少子高齢化に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域 の足を確保する公共交通システムの1つとして、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等 を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的 にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。 2016年度には、全国で1,281市区町村においてコミュニティバス、516市町村においてデマンド型 乗合タクシーが導入されている (図表1-3-1-17, 18)。また、バス・タクシー事業者による輸送サー

ビスの提供が困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であること について地域の関係者が合意した場合に、市町村やNPO等による自家用車を使用した有償運送を 可能とする自家用有償旅客運送が、2016年度末現在、3,131団体において実施されている。

コミュニティバスの導入状況 図表1-3-1-17 3,500 3,063 3,138 3,254 3,242 2,390 2,564 2,738 2,876 3,000 2,500 2,207 1,963 2,000 1.549 1,500 1 251 1.260 1 28 1,130 1,155 1,165 1,190 1,087 1,099 1,000 88 500 0 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 (年度) ◎ 導入市区町村数 ■ コミュニティバス数

資料: 国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-18 デマンド型乗合タクシー導入 市町村数の推移



注1:乗合タクシー:乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送 サービスをいう。

注2:導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。 注3:いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料: 国土交通省総合政策局作成

b. 貸切バス事業

貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、 利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化してきた。また、 団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少傾向だったが、安全コストが適切 に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により増加に転じており、貸切 バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある (図表1-3-1-19)。

また、2016年1月15日、長野県軽井沢町において発生した、乗員乗客15名(乗客13名・乗員2名) が死亡、乗客26名が重軽傷を負う重大な貸切バスの事故を受け、同年6月3日に「安全・安心な貸 切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、再発防止策を明示した。

これを受けて、貸切バス事業許可に係る更新制の導入や、事業の許可や運行管理者の資格者証の 交付に対する欠格事由の拡充、民間指定機関が巡回指導等を行うための負担金制度の創設、法定刑 の強化、法人重科の創設等の措置を講じている。

(万人・両・円) (社) 95,000 5,000 90,000 86.283 85,000 3.923 80,000 4,000 75,000 70,000 65,000 3,000 60,000 55,000 50,000 2,000 44.685 45,625 45,668 44.832 45,000 40,000 24,786 25,161 25,471 26,096 27,230 27,838 29,060 30,156 29,640 29,604 30,336 29,858 30,005 29,605 35,000 1,000 30,000 25,000 20,000 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 (年度) - 事業者数(社) -■- 輸送人員(万人) -▲- 車両数(両) -■- 実働日車当たり営業収入(円)

図表1-3-1-19 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移

注:2012年度の実働日車当たり営業収入については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。 資料:「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

(4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通システムの一翼を担っている。

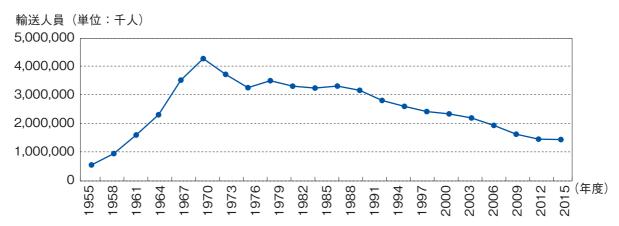
タクシーの輸送人員は、1970年度まで急激に増加して43億人弱でピークを迎え、バブル期までは 30億人余りで横ばいを続けたが、その後は長期に渡って減少を続けている(図表1-3-1-20)。他の 交通モードと比較しても、近年、鉄道やバスは増加傾向にあるが、タクシーのみ減少を続けている (図表1-2-1-3参照)。

2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、 収益基盤の悪化や労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じてい た。このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が2009年に施行、その改正法が2014年に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果として、日車営収は増加傾向にあるが、引き続き輸送人員は減少傾向にあり、依然として厳しい環境となっている(図表1-3-1-21)。

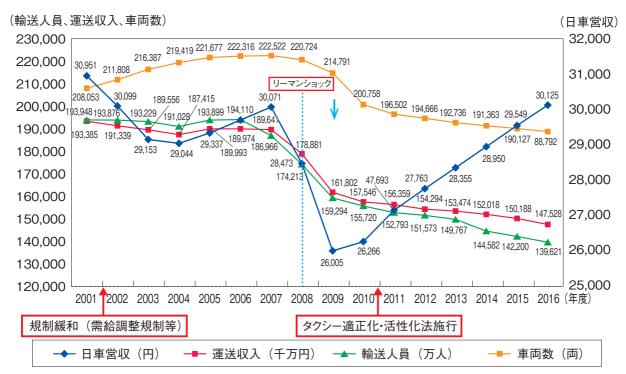
こうした状況を踏まえて、タクシー業界では「生産性向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の向上」の3つの柱を立て、様々な取組を進めている。

図表1-3-1-20 タクシーの輸送人員の長期的な推移



資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-21 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



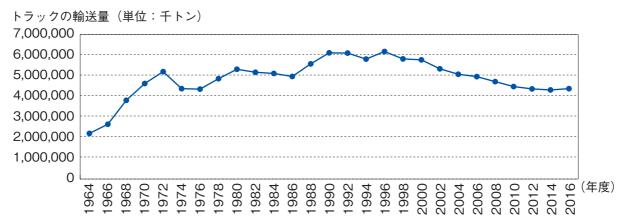
資料: 国土交通省自動車局作成

(5) トラック事業

トラックの輸送量は、高度成長期からバブル期頃まで増加傾向を続け、1991年度に62.6億トンを 記録したが、その後は減少傾向にあり、2016年度は43.8億トンとなっている(図表1-3-1-22)。

品目別に見ると、くずもの・廃棄物と砂利・砂・石材は、長期にわたり上位を占め続けているが、 ここ20年ほどは両者ともに輸送量が大きく減少し、トラック輸送量全体の減少に大きく影響してい る。また、農林水産品や窯業品は、バブル期頃まで上位にあったがその後順位を落とす中で、食料 工業品や取り合せ品(宅配便が含まれる)は、長期的に輸送量が増加して順位を上げている(図表 1-3-1-23)

図表1-3-1-22 トラックの輸送トン数の推移



資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-23 主要品目別トラック輸送量及びシェア

(単位: 千トン)

	(十位:112										
	1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2016
4 (4	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	くずもの・ 廃棄物	砂利・砂・ 石材	くずもの・ 廃棄物
1位	661,575	1,236,472	1,189,611	1,380,451	1,152,072	1,451,332	1,460,549	1,251,940	904,612	629,433	604,781
	25%	26%	27%	26%	23%	23%	24%	22%	18%	14%	14%
04	農林水産品	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	砂利・砂・ 石材	くずもの・ 廃棄物	砂利・砂・ 石材
2位	405,372	765,568	668,808	916,565	937,800	1,116,035	1,041,157	789,233	660,261	612,751	549,298
	15%	16%	15%	18%	19%	18%	17%	14%	13%	14%	13%
04	くずもの・ 廃棄物	農林水産品	農林水産品	窯業品	窯業品	窯業品	窯業品	食料工業品	機械	取り合せ品	食料工業品
3位	381,079	625,761	465,781	513,658	421,632	734,495	596,726	470,599	462,326	425,836	485,423
	14%	13%	11%	10%	8%	12%	10%	8%	9%	9%	11%
4.44	窯業品	窯業品	窯業品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	食料工業品	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	取り合せ品
4位	220,397	438,252	402,466	406,669	414,498	426,904	423,182	448,115	421,077	394,959	419,719
	8%	9%	9%	8%	8%	7%	7%	8%	8%	9%	10%
	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	機械	機械	食料工業品	機械	農林水産品	農林水産品	農林水産品
5位	151,683	310,770	269,659	324,908	328,634	426,794	385,016	420,864	387,391	384,068	358,833
	6%	6%	6%	6%	7%	7%	6%	8%	8%	9%	8%
合計	2,654,005	4,795,677	4,355,945	5,230,784	4,969,101	6,260,811	6,177,265	5,578,227	4,961,325	4,496,954	4,378,268

資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

輸送量が減少傾向にある中、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大(図表1-1-1-33 参照) などにより増加傾向にあり、2016年度は40.2億個となった(図表1-3-1-24)。一方、国土交 通省が大手宅配事業者3社に対して2017年10月期に行った調査によると、宅配便取扱件数のうち約 15.5%について再配達が発生しており、二酸化炭素排出量を増加させたり労働力不足を深刻化させ たりするなど、社会的な損失となっている。

こうしたことを踏まえ、宅配事業者では、大口顧客である法人向けの宅配便料金の引き上げに向 けて交渉を進めるとともに、2017年度後半にそれぞれが個人向け宅配便料金の値上げを行った。ま た、宅配事業者の中には、宅配便の荷受量の抑制、配達時間帯指定サービスの見直し、再配達受付 時間の締め切りの繰り上げ、変形労働時間制を活用した週休3日制の導入、宅配ボックスの整備、 値上げを原資とした従業員増加と現有ドライバーの残業の抑制、トレーラー連結による高速道路で の共同輸送の実証実験などに取り組んでいるものもある。

(億個) 42 40 38 36 34 32 30 28 26 24 22 20 18 16 14 12 10 7 (48) (4度) 注:2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上

図表1-3-1-24 宅配便取扱実績の推移

資料: 「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成