

運輸業界調査レポート

～運輸業界の概観と県内運輸業の特徴～

ぶぎん地域経済研究所 調査事業部 研究員 村橋 賀雄

1. はじめに

運輸業とは、人やモノの運送にかかる産業や職業を指します。業務としては、輸送業務の他に、保管業務や荷役業務、流通加工業務、物流にかかる情報処理業務などがあります。また、人を運ぶことを旅客、モノを運ぶことを貨物と区別し、それぞれ海外向けの動きを国際、日本内部での動きを国内と区別します。

本稿の目的は、一つ目は需要を測る指標として用いられる輸送量の観点から日本の運輸業の特徴を、二つ目は埼玉県内の運輸業について統計を用いて全国の動向と比較することで、マクロの視点からその特徴について考察することです。

運輸業は、全ての産業活動や国民生活の基盤となる産業です。本稿を通じその概要について知って頂けると幸いです。

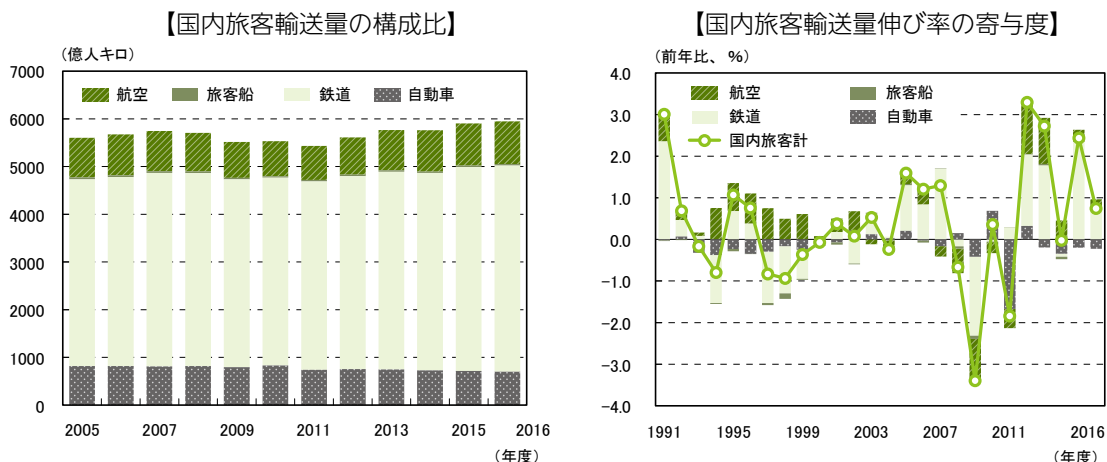
2. 輸送量からみた運輸業

本章では日本における運輸業界の動向について、国内外の人とモノの動きを、国内旅客と国際旅客、国内貨物と国際貨物に分けて示すこととします。それぞれ輸送量として、旅客では人キロ、貨物ではトンキロを用いることとします。

(1) 国内旅客は増加基調、国際旅客は好調

国内旅客は自動車（バス、乗用車）、鉄道（JR、私鉄）、旅客船、航空で構成されています。最もウエイトが高い輸送手段は鉄道であり、2016年度は全体の72%を占め、次いで航空は15%、自動車は12%でした。国内旅客輸送量は、訪日外国人利用と景気回復に伴うビジネス利用などが寄与し、増加基調にあります（図表1）。特に、訪日外国人数が顕著に増加し始めた2012年度以降は、鉄道

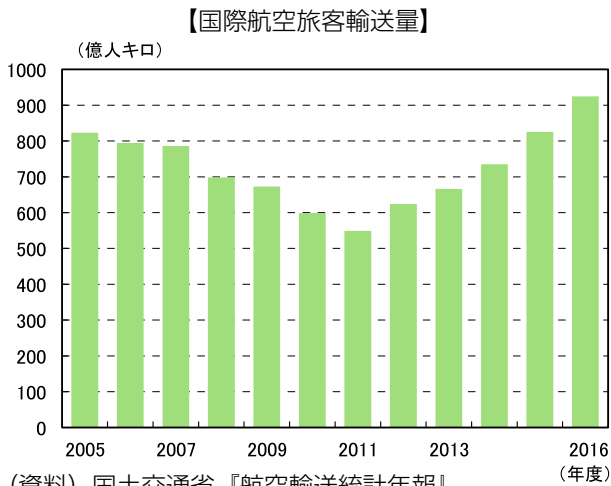
図表1 国内旅客輸送量は足元で鉄道が増加に寄与



(注) 自動車に関して2009年以前のデータは接続係数を用いて水準調整を行っている。2016年度の旅客船輸送量が未詳のため、2015年度の数値を据え置いた。

(資料) 国土交通省『交通関係統計資料集』、『自動車輸送統計年報』、『鉄道輸送統計年報』、『航空輸送統計年報』

図表2 国際旅客輸送量は2011年度以降増加を続けている



で年平均1.8%、航空で同5.0%増加しており外国人の移動需要の影響が大きいことが窺えます。一方で、鉄道輸送量の5割は定期利用者であり、国内輸送量全体の4割弱を占めていることから、我が国が直面している人口減少や少子高齢化は中長期的に国内旅客輸送量に対し下押し圧力となる見通しです。

国際旅客は航空の動向について分析します。国際旅客は、訪日外国人の増加を受け2011年度から16年度までで年平均11.0%増と好調を維持しています(図表2)。訪日外国人数も2016年度は2,400万人を超え、2017年度には2,900万人を超える見通しであり、旺盛な訪日需要を背景に今後も増加が

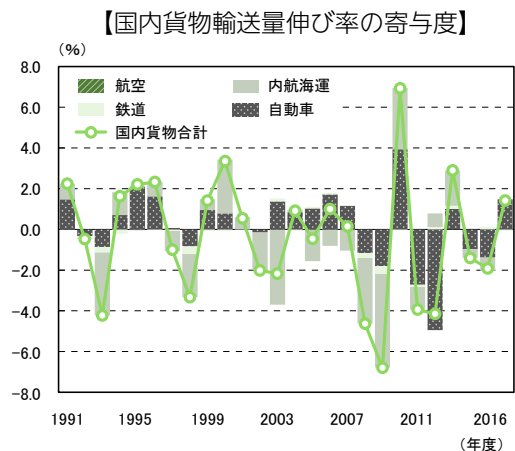
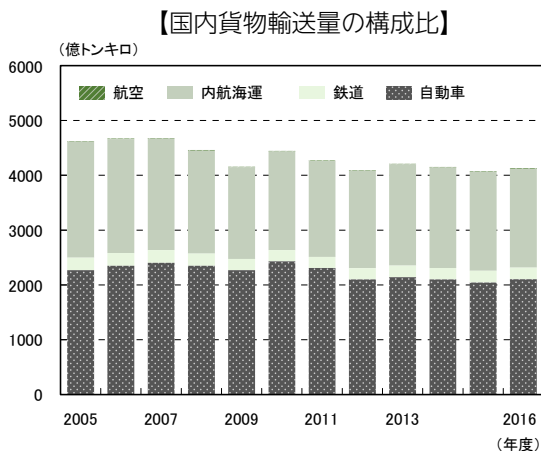
見込まれています。それに応じて国際旅客輸送量も増加を続ける見通しですが、訪日客の約45%が入国する首都圏空港(羽田、成田)の訪日客受け入れ能力は早ければ2020年代に限界を迎える見込みです。そのため主要国際空港の滑走路増設による受け入れ能力増強や地方への訪日客の入国経路分散などが課題となっています。

(2) 国内貨物は足元横ばいで推移、国際貨物は外需好調

国内貨物は、自動車(営業用、自家用)、鉄道、内航海運、航空で構成されています。国内貨物でウエイトが高い輸送手段は自動車と内航海運であり、2016年度においてそれぞれ全体の51%、44%を占めています。輸送量は足元横ばいで推移していますが、2005年度と16年度を比べると、自動車で7.3%、内航海運で14.7%それぞれ減少しています。要因としては、自動車では貨物の小ロット化や物流施設新設などによる物流網高度化、内航海運では建設等国内需要の減少や、海外企業の進出による国際競争の進展などが挙げられます。自動車は、EC¹市場の

1) 電子商取引(Electronic Commerce)の略称。インターネットなどのネットワークを介して契約や決済を行う取引形態のこと。

図表3 国内貨物輸送量は足元では横ばいで推移



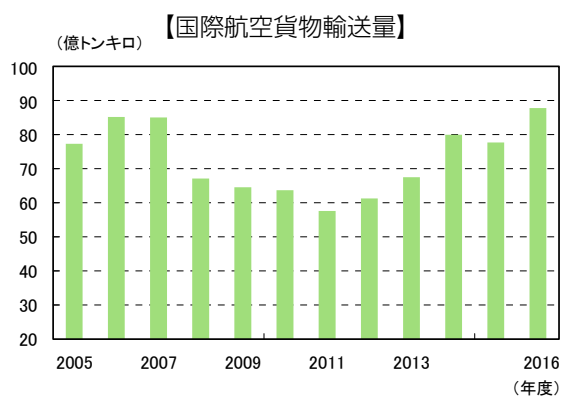
(注) 自動車に関して2009年以前のデータは接続係数を用いて水準調整を行っている。

(資料) 国土交通省『交通関係統計資料集』、『自動車輸送統計年報』、『鉄道輸送統計年報』、『内航船舶輸送統計年報』、『航空輸送統計年報』

拡大などから貨物の小ロット化が今後も続くことが見込まれます。また、内航海運は国内大手3社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）が主力のコンテナ事業を2016年に統合（2018年4月にサービス開始）しコスト削減を図る動きを見せているものの、主要輸送品目である金属や石油製品など、いわゆる産業基礎物資の国内需要が縮小する見込みであることから、総じて国内貨物輸送量は中長期的には減少基調に転じると予想されます。尚、EC市場の拡大と貨物小ロット化については補論にて述べることにします。

国際貨物は航空の動向について分析します。国際航空貨物輸送量は、ボリュームの大きいアジア向けの半導体等電子部品や自動車部品といった機械機器などが好調で、直近では2011年度をボトムに16年度にかけて年平均9.0%の伸びを示しています。アジアを中心とした新興国市場は好況が続いており、特に半導体関連装置の需要は底堅く持続する見通しであることから、短期的には国際航空貨物輸送量は増加が続くものと思われま

図表4 国際航空貨物輸送量は近年増加傾向



3. マクロの視点から見た 埼玉県の運輸業の特徴

前章では全国における運輸業の動向と見通しについて国内外と旅客貨物に分けて確認しました。本章では、埼玉県と全国の運輸業についてマクロの視点から比較を行うことで特

徴を示していきます。まず、総務省『平成28年経済センサス』（速報）を活用し、売上高や付加価値などに関する比較を行い、次に近年特徴的な動きを示している物流施設の動向に関して確認します。尚、本稿執筆時点では産業大分類（18業種）までの公表となっていることから、「運輸業、郵便業」について比較を行っています。

(1) 売上高に対する付加価値額が高く、雇用の受け皿として機能している県内運輸業

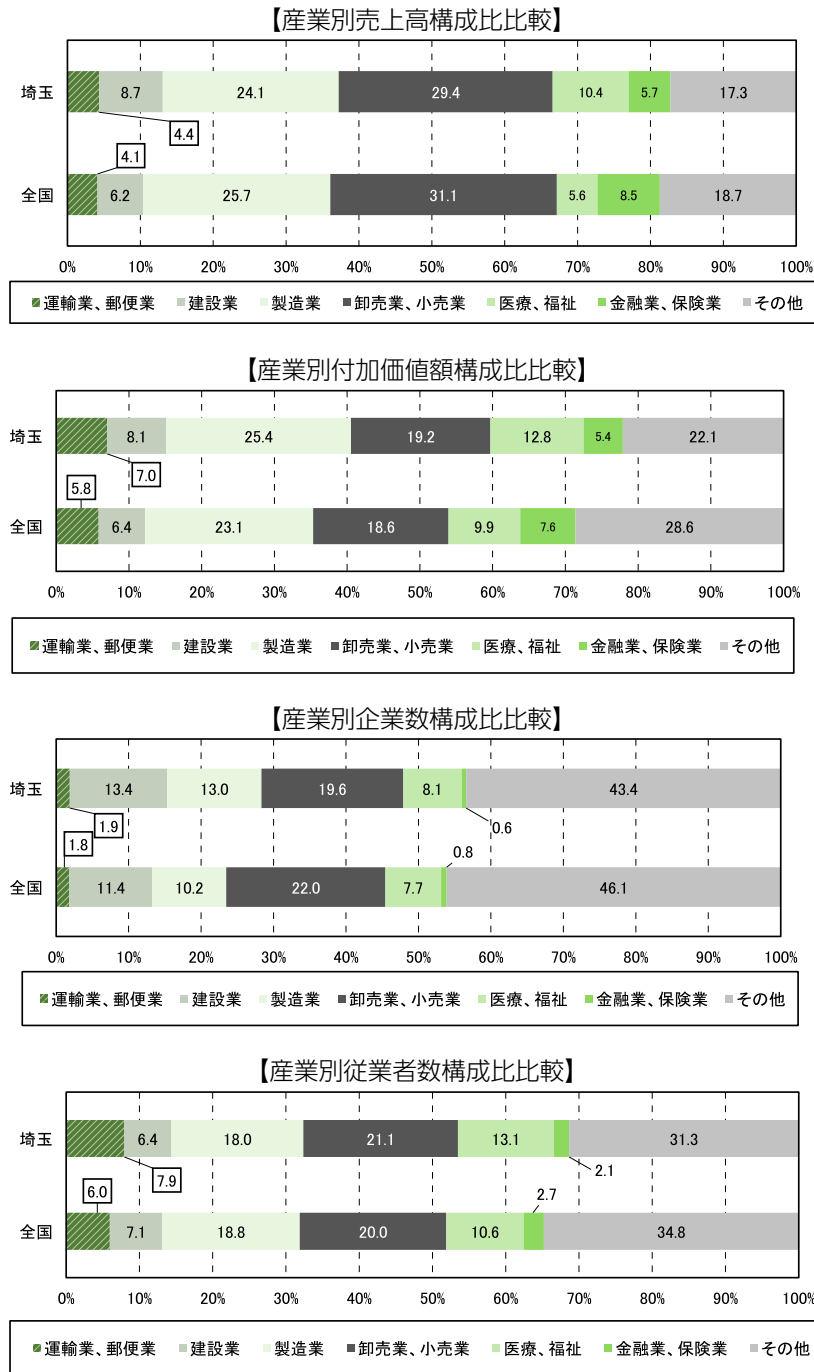
図表5は全産業の売上高、付加価値額、企業数、従業者数について、埼玉県と全国の総額（総数）をそれぞれ100とした場合の構成比を示したものです。これによれば、売上高と企業数に関しては埼玉県と全国がほぼ同程度、付加価値額に関しては埼玉県が1.2ポイント大きく、従業者数は埼玉県が1.9ポイント大きいことが分かります。また、売上高付加価値額比率をみると、「運輸業、郵便業」において、埼玉県が0.35なのに対し全国では0.26と、埼玉県の方が売上高に対し付加価値額が占める割合が高いことも分かります。

理由として埼玉県は、首都圏の交通の要衝といった地理的優位性があることから、全国の同業種に比べ輸送経路や積載効率などの面で効率的な輸送が可能であることが考えられます。以上から、県内運輸業は、全国に比べ効率的に付加価値を生んでいることに加え、雇用の受け皿としても機能している業種であると言えます。

(2) 県内物流施設は全国に比べ大型化が進んでいる

県内では2012年度から運輸業用建築物の建設着工床面積が年間40万㎡超で推移しており、増勢が維持されていることに加え、それらの建物が大型化していることも特徴で、一棟当たりの床面積は2011年度を境に平均で2

図表5 運輸業・郵便業における埼玉県と全国の比較



(資料) 総務省『平成28年経済センサス』

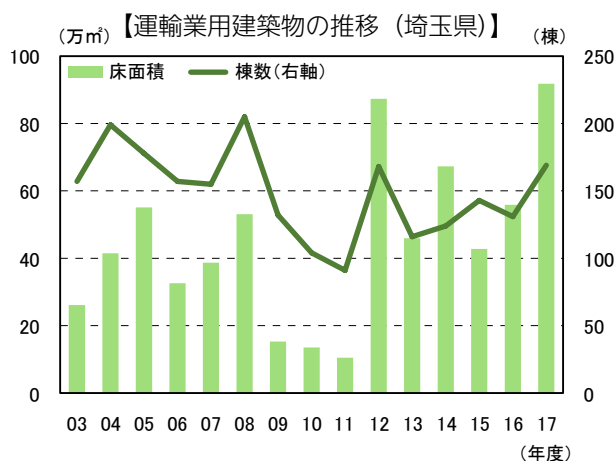
倍以上に拡大しています(図表6)。また、全国と比べると、建設着工床面積が増加していることは同じである一方で、一棟当たりの床面積が、2011年度から17年度平均で、全国が1,997㎡であるのに対し、埼玉県は4,546㎡と大きな違いがあることが分かります。

要因としてはEC市場の拡大などによる消費者の購買スタイルの変化に伴い、小口・多頻度の輸送ニーズが高まっていることが挙げ

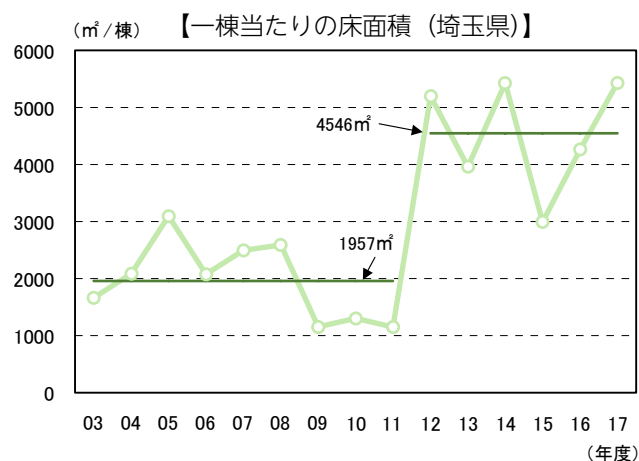
られます。そのような中、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)整備が進み交通利便性が増したことにより比較的安価で広大な土地が確保できる埼玉県での建設が増加したこと、不動産開発会社または投資会社が所有し荷主または3PL²物流会社と契約する賃貸物流施設

2) サード・パーティ・ロジスティクス(third-party logistics)の略称。荷主が第三者であるロジスティクス業者に対し物流業務を外部委託(アウトソーシング)すること。

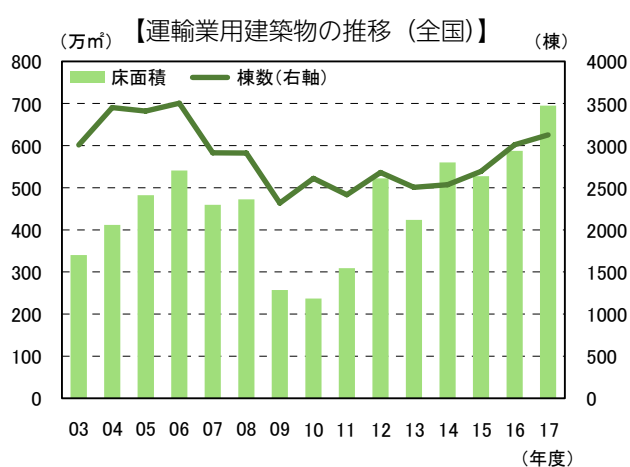
図表6 物流施設建設は堅調に推移している中、県内は大型化が顕著



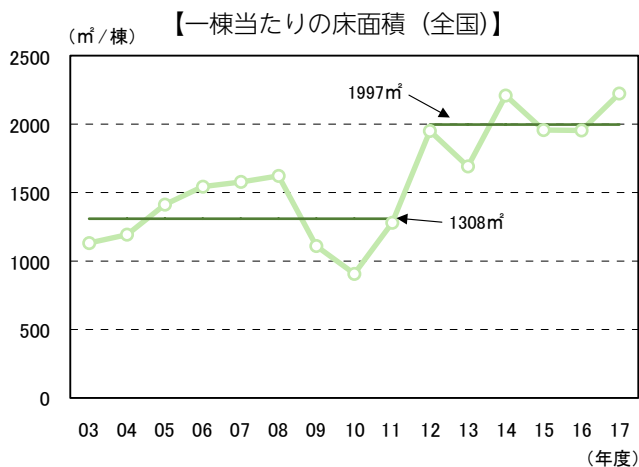
(資料) 国土交通省『建築着工統計』



(資料) 国土交通省『建築着工統計』



(資料) 国土交通省『建築着工統計』



(資料) 国土交通省『建築着工統計』

が増加していることなどにより施設の大型化が進んでいます。特に賃貸物流施設は、一棟の中で多数の顧客に物流スペースを賃貸するマルチテナント型が増加しており、一棟当たりの床面積を押し上げています。

4. おわりに

日本の運輸業の現状を見ると、国内と国外で明暗が分かれているようです。今後は、国外では貿易や訪日外国人など旺盛な外需を引き続きどのようにして取り込むかが重要となり、国内では人口減少と少子高齢化や消費者の購買活動の変化などによる構造変化にいかに対応していくかが求められると思われます。

また、埼玉県に目を向けると、地理的優位性や物流施設の新設により県内運輸業のプレゼンスはこれからも高まることが予想されま

す。その一方で、従業員の高齢化が進展していることから、人手不足が慢性化する恐れもあります。生産性向上と人手不足対策として、運輸業者はIoTやAIなどを活用した輸送効率向上に努めていくことが課題となります。

補論 EC市場拡大と貨物の小型化

近年、トラック貨物は輸送件数が増加する一方で重量は横ばいで推移しており、貨物の小ロット化が進んでいることが分かります（図表7）。その一因として挙げられるものがEC市場の拡大です。特に、アマゾンや楽天に代表されるBtoC（企業消費者間）-EC市場規模は2017年には前年比9.0%増の16兆5千億円まで伸長しており、EC化率³

3) 全ての商取引金額におけるEC市場規模の割合

も2017年は5.8%に達しています。また、株式会社メルカリ（東京都港区）が提供するフリマアプリ「メルカリ」に代表されるCtoC（消費者間での商取引）-EC市場も拡大を続けており、経済産業省は2017年CtoC市場におけるネットオークション市場規模とフリマ市場規模を合算で8,400億円と推計しています。こういった取引における商品配送には主として宅配便が利用されていることから、同取扱個数は増加基調にあります（図表8）。EC市場で取引される商品は軽量なものが多いことから、輸送件数が伸びる中でも重量が横這いで推移する要因として挙げられます。

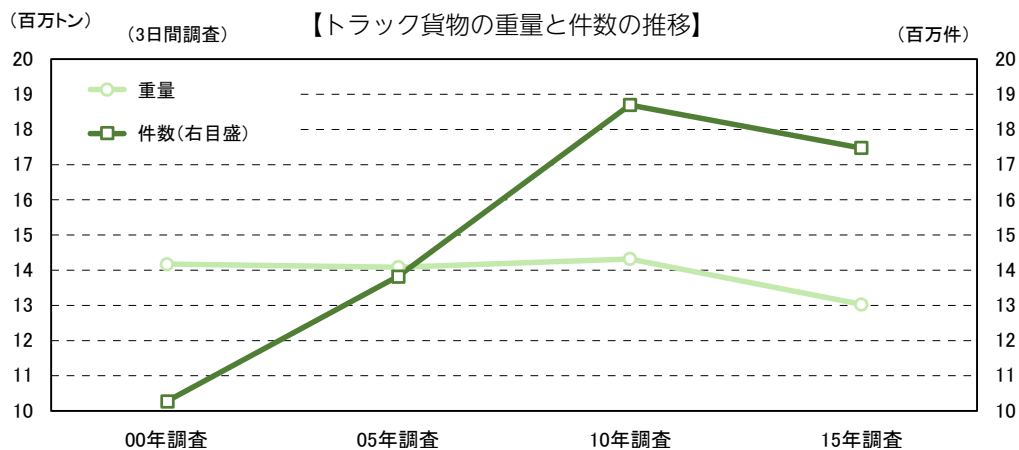
一方で、輸送件数の増加は運輸業界における人手不足も助長していると考えられます。

運輸業界では2009年頃から現在まで、人手不足が続いています。運輸業は予めから労働時間の割に所得が低い業種と言われていたことに加え、近年は働き方改革の機運から相対的に人手不足が進展している業種です。先に述べた物流施設の新設や大型化により業務効率化を求める動きは、このような背景も影響しています。

<参考資料>

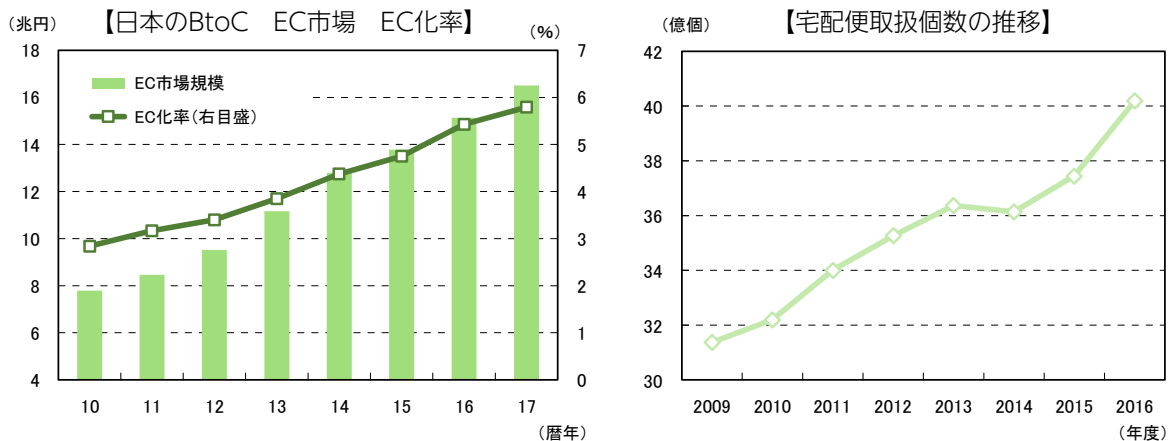
- 経済産業省（2018）『平成29年度電子商取引に関する市場調査』
- 公益社団法人日本経済研究センター（2017b）『2017年度産業ピックアップ』
- 公益社団法人日本経済研究センター（2018）『2017年度産業ピックアップ』
- 国土交通省（2017）『物流を取り巻く現状について』

図表7 トラック貨物は小ロット化が進んでいる



(資料) 国土交通省『物流センサス』（3日間調査）

図表8 EC化の進展に伴い、宅配便個数も増加傾向



(資料) 経済産業省『電子商取引に関する市場調査』