

2016年度  
普通トラック市場動向調査

2017年3月

一般社団法人 日本自動車工業会



# まえがき

一般社団法人日本自動車工業会では、調査活動の一環として、自動車市場の実態調査を行っております。本報告書は隔年で実施している「普通トラック市場動向調査」の2016年度版です。

普通トラック市場動向調査は、普通トラックユーザーを対象に需要構造や輸送環境の変化を把握することで、今後の普通トラックの市場動向を分析するものです。トラックユーザーに加えて、荷主を調査対象とする荷主調査も実施し、ユーザー側と荷主側の相互の視点から課題を照らし出すことを目的としています。

日本経済は緩やかな回復基調が続いていますが、個人消費の減速や海外景気を巡る先行き不透明感など、景気後退のリスクが大きい状況は続くと考えられます。

このような状況の中、運輸業者は、経済・環境・社会的な変化への絶え間ない対応を迫られています。「安全運転」や「環境対策」への継続的な取り組みに加え、昨今では少子高齢化による「ドライバー不足や高齢化」が大きな問題となっています。

従来から実施している時系列調査は引き続き実施し普通トラック物流業界の移り代わりを確認して頂けます。また、今回の調査では、実用化への期待が高まる「自動運転走行機能」や、若年ドライバー不足の解消の一助となる「準中型免許制度」についても聴取しました。

普通トラックによる輸送は国内物流の基幹的役割を果たしており、今後も中核を担っていくと考えられます。本調査の結果が、普通トラック市場動向ならびに物流の動向を把握するとともに、普通トラック市場の発展に少しでもお役にたてれば幸いに存じます。

最後になりますが調査にご協力頂きました、運輸業者様、荷主業者様には多くの貴重なご意見を賜りました。

日本の物流を支えるトラック運送事業の発展を今後供、自動車製造の立場から貢献させていただきます。

ご協力頂き誠にありがとうございました。

一般社団法人 日本自動車工業会  
調査部会 市場調査 普通トラック分科会  
(主査会社 三菱ふそうトラック・バス(株))



# 2016年度 普通トラック市場動向調査 目次

I 調査計画の概要	1
II 調査結果のまとめ	5
III 調査結果	
1. 普通トラックの市場	9
1-1 貨物輸送分野での普通トラック	9
1-2 普通トラックの新車需要と保有	10
2. 普通トラックの保有状況	11
2-1 保有事業所の特性	11
2-2 保有車の特性	14
3. 普通トラックの使用状況	17
3-1 積荷の種類と量	17
3-2 運行・稼働の実態	20
4. 普通トラックの購入状況	25
4-1 トンクラス間移行	25
4-2 使用期間動向	27
4-3 トラックの稼働状況	30
4-4 保有台数の増減	31
4-5 次期購入重視点	33
4-6 オートマチック車購入意向	34
4-7 ETC装着意向	35
4-8 盗難防止装置装着意向	36
5. 荷主の輸送委託の現状と運輸業の対応	37
5-1 輸送委託の現状と意向	37
5-2 荷主の要望と運輸業の対応	41
6. 事業所の業績と輸送合理化策	47
6-1 経営状況とその要因	47
6-2 荷扱量水準と運行回数	54
6-3 運賃設定と収益管理	57
7. トラック輸送上の問題点と輸送環境変化への対応	59
7-1 トラック輸送上の問題点	59
7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み	63
7-3 交通事故防止安全対策への取り組み	69
7-4 輸送合理化の実施状況	79
7-5 荷主の業績向上および輸送効率化の取り組み	82
7-6 環境問題への取り組み・意識	85



## I 調査計画の概要





本報告書は、一般社団法人 日本自動車工業会が隔年毎で実施、継続している「普通トラック市場動向調査」の2016年度の結果をまとめたものである。なお普通トラックとは、大型・中型トラックを指す。

## 調査計画

### 1. 調査目的

本調査は、過去の調査内容を原則的にフォローしながら、最近の状況を加味し、

- ①普通トラックの保有・購入・使用状況の変化を時系列的に把握
- ②輸送ニーズの変化と対応を時系列的に把握
- ③物流を取り巻く最近の諸環境についての意識と対応を把握
- ④荷主の意向・影響実態を把握

により、今後の普通トラック市場の動向を探るための基礎資料とすることを主な目的とした。

### 2. 調査体系

普通トラック市場動向調査は、2008年度までユーザー調査と荷主調査の2つの調査から構成してきたが、2010～2012年度はユーザー調査のみを実施。2014年度に荷主調査を再開した。

ユーザー調査	普通トラックの保有・購入・使用状況を継続的に把握
荷主調査	荷主の輸送ニーズ等を詳細に把握し、ユーザー調査を補完

### 3. 調査の概要

ユーザー調査のサンプル台帳として、運輸業と自家用に分けて実施した。

運輸業については従来と同様に帝国データバンクの企業・事業所リスト、自家用については、2010年度から帝国データバンク調べの普通トラック保有企業をリストを利用している。

2014年度からは対象業種から「廃棄物処理業」と「その他業種」を除外した。

#### 【ユーザー調査の概要】

	10年度、12年度	14年度、16年度
調査地域	全国	
調査対象	普通トラック保有事業所（軽・小型トラック併有事業所を含む）	
対象業種	運輸業、建設業、製造業、卸小売業、 廃棄物処理業、その他	運輸業、建設業、製造業、卸小売業
サンプリング	運輸業は企業・事業所リストより運輸業該当企業としてランダムに抽出。 自家用は、普通トラック保有企業リストより抽出。	
調査方法	郵送法	
回答者	車両管理者	
調査時期	8月下旬～10月上旬	

荷主調査は、帝国データバンクの企業・事業所リストを使用した。

2014年度からは調査地域を全国へ変更し、対象業種から利用運送業を除外した。

#### 【荷主調査の概要】

	06年度、08年度	14年度、16年度
調査地域	東京・千葉・埼玉・神奈川・ 静岡・愛知・大阪	全国
調査対象	建設・製造・卸・小売・利用運送業	建設業、製造業、卸・小売業
サンプリング	建設・製造・卸・小売は従業員100人以上、 利用運送業は従業員7人以上の事業所をランダム抽出	従業員100人以上の事業所をランダム抽出
調査方法	郵送法	
回答者	物流担当者・運行管理者	
調査時期	8月中旬～9月中旬	8月下旬～10月上旬

## 標本構成、回収状況

### 1. 標本数と回収数

#### 【ユーザー調査】

	発送数	有効回収数	有効回収率
運輸業	4,200	786	18.7%
自家用	4,150	340	8.2%
計	8,350	1,126	13.5%

#### －自家用詳細－

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	1,704	142	8.3%
製造業	1,155	112	9.7%
卸・小売業	1,291	86	6.7%
計	4,150	340	8.2%

#### 【荷主調査】

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	833	98	11.8%
製造業	714	111	15.5%
卸・小売業	1,153	113	9.8%
計	2,700	322	11.9%

#### <自家用の抽出方法について>

自家用に該当する業種（建設業、製造業、卸・小売業）については、帝国データバンクの普通トラック保有リストの中で、大型保有企業、中型保有企業の業種別比率に準じて割付けし、それぞれランダムに2075sずつを抽出した（両方保有については大型を優先）。

### 2. ウェイト値

#### 【ユーザー調査】

保有車集計に関する自営別・トンクラス別のウェイト付けをした。

クラス	運輸業			自家用		
	母集団	回収数	ウェイト	母集団	回収数	ウェイト
4トンクラス	331,479	478	693	519,324	223	2,329
5～6トン	24,965	69	362	24,851	41	606
7～8トン	1,877	53	35	14,518	43	338
10トンクラス	376,119	500	752	139,708	152	919
トラックタ	88,504	80	1,106	5,837	5	1,167
計	822,944	1,180	—	704,238	464	—

#### 【荷主調査】

総務省統計局の「経済センサス」（2008年時：「事業所・企業統計調査」）の事業所数を母集団としてウェイトづけした。

業種	荷主調査		
	母集団	回収数	ウェイト
建設業	1,667	98	17
製造業	14,143	111	127
卸・小売業	9,141	113	81
計	24,951	322	—

注）母集団データは総務省統計局の平成21年経済センサス-基礎調査（※）の各業種の従業員数100人以上の全国の事業所数。

（※）2008年時：「事業所・企業統計調査」

### 3. 分析・集計の方法

#### 【ユーザー調査】

##### 1) 保有車に関する調査項目の集計

①運輸業：トンクラス別の有効回収数とそれぞれの保有台数（推定母数）との比によってウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○運輸業・トンクラス別・} W_i = \frac{\text{保有台数（推定母数）}}{\text{有効回収}}$$

②自家用：上記の運輸業と同様、トンクラス別の有効回収数とそれぞれの保有台数（推定母数）との比によってウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○自家用・トンクラス別・} W_i = \frac{\text{保有台数（推定母数）}}{\text{有効回収数}}$$

##### 2) 普通トラックの保有事業所に関する調査項目の集計

保有車の自営別に、それぞれの保有事業所における保有車のトンクラス別台数に応じ、次のようにウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○運輸業の保有事業所・} W_j = 1 / \Sigma \frac{\text{クラス別保有台数}}{\text{運輸業クラス別} W_i}$$

$$\text{○自家用・保有事業所・} W_k = 1 / \Sigma \frac{\text{クラス別保有台数}}{\text{自家用クラス別} W_i}$$

3) 分析においては、運輸業（トンクラス別、普通トラック保有台数別）を中心に行った。

#### 【荷主調査】

業種別の回収数と母集団事業所数（総務省統計局の経済センサス調査による）との比によってウエイトづけを行って集計した。

$$\text{○業種別ウエイト} = \frac{\text{業種別母集団数}}{\text{業種別回収数}}$$

### 4. 調査の企画・分析

調査の企画・立案・調査結果の検討は、一般社団法人 日本自動車工業会の調査部会に設けられた市場調査 普通トラック分科会が当たり、フィールドワーク、集計、分析および報告書の作成は、株式会社 日本リサーチセンターに委託した。

## 本報告書を見るに当たっての留意点

### ① トンクラス区分

対象車は回答者の答えたままのトンクラス区分を採用している。

対象車以外の前使用車、購入予定車、将来中心となる車等のトンクラス区分についても、本調査の回答者の回答をそのまま採用した。

② 図表中、\*は、層別のサンプル数が30未満につき、参考値として参照していただきたい。

## 作業の経過

1. 調査企画	16年 5月中旬 ～	6月上旬
2. 質問票設計	7月下旬	
3. サンプルング	7月下旬 ～	8月上旬
4. 実 査	8月下旬 ～	10月上旬
5. 集 計	10月上旬 ～	11月中旬
6. 分 析	11月下旬 ～	12月中旬
7. 報告書作成	12月中旬 ～	17年 3月下旬

### 調査部会

#### 市場調査 普通トラック分科会 参画会社

分科会主査	三菱ふそうトラック・バス(株)
委 員	いすゞ自動車販売(株)
”	日野自動車(株)
”	UDトラックス(株)
委 託 先	(株)日本リサーチセンター

## Ⅱ 調査結果のまとめ



# ま と め

## <経営状況>

\* 文中のカッコ内(図\*-\*)は、「Ⅲ 調査結果」の参照箇所をさす。

### **前回調査時の2014年に比べ勢いはやや鈍化したものの、景気回復を背景に好況を維持。**

調査結果からは、前回調査時（2014年）より勢いは鈍化したものの経営状況の改善が見られた。荷主企業は『好転』が『悪化』を上回り、「原材料価格の低下」による製造業の好調などが好況維持の要因に挙げられる。一方で、『好転』の内訳では「良くなっている」の割合が減り「やや良くなっている」が増え、やや陰りが見られた。荷主企業の業績好調の要因の中で「景気的好転」が前回に比べ30ポイント以上減っており、景気好転の影響が減ったことが背景にあると考えられる（図6-1、6-6）。

運輸業では『好転』が前回に比べ6ポイント減少したものの好況を維持。輸送コストの低減に加え、稼働率向上や業務の効率化などの運輸業の経営努力が運輸業の好況維持の背景にあるとかがえる（図6-1、7-1）。

2020年開催の東京オリンピックに関連した経営状況については、荷主企業においては、製造業は2019年、卸・小売業は2020年が必要のピークと回答（図6-3）。

運輸業においては、2018年・2019年が東京オリンピック関連の輸送量増加のピークと回答。地域によるばらつきが見られるが、関東圏を中心に期待が高まる（図6-4）。

## <需要動向>

### **国内全体の総輸送量は減少傾向が続くが、普通トラックの新車需要および保有台数は回復基調。事業所ごとの保有台数計画も大規模事業所を中心に高い購入意欲を維持。**

国土交通省の交通関連統計資料および自動車輸送統計調査年報によると、国内貨物の輸送量については、輸送トン数は2008年度以降、輸送トンキロは2010年度以降、ともに低水準が続いている（図1-1、1-2）。

トラック輸送についても、輸送トン数は減少傾向だが、輸送トン数構成比における営業用トラックの比率は10年間で10%増えており、自営転換が進んだといえる（図1-3）。

国内貨物輸送量は全体としては縮小傾向にあるが、普通トラックの新車登録台数は、2009年を底に順調に増加し、2016年は9.5万台にまで回復した。普通トラック保有台数も2012年を底に増加傾向が続いている。（図1-5、1-6）。

調査結果によると、運輸業の事業所ごとのトラック保有台数の増減は、過去2年間および今後1年間の見込みでは「増加」が「減少」を上回った。5年後の保有状況については、前回に比べ「増加」が減少し「変わらない」が増加した。前回と比較すると、全体では減少傾向となったものの、大規模事業所や経営状況が好転した事業所では、依然として高い購入意向を示している（図4-9）。

(\*)注:新車需要および新車登録台数は、暦年（1月～12月）の台数について表記。

## <稼働状況>

### **実車率は2014年並みだが、稼働時間や稼働日数は2012年の水準に戻る。**

調査結果によると、運輸業における積載率や月間走行距離はやや減少傾向が続き（図3-2、3-10）、これは、輸送トンキロ推移でも同様の傾向がみられている（図1-2）。一方で、実車率は前回並みを維持となっているが（図3-3）、1日当たりの稼働時間や月間稼働日数は、前は高まったが今回は2012年の水準に戻った。稼働時間・日数の減少は、各種規制の強化や人手不足解消のためのドライバーの労働環境改善の影響が考えられる（図3-6、3-7）。

普通トラックの稼働状況については、運輸業では、「手持ちの車では足りないくらい忙しい」もしくは「手持ちの車がほぼフル稼働している」が前回と比べてほぼ同水準。保有台数6台以上の中堅事業所での稼働率好転が見られた（図4-7）。

## <ドライバー確保状況と今後の見込み>

### **構造的な労働力不足に加えて、2007年の免許制度改革の影響もあり、運輸業の「ドライバーの不足」と「ドライバーの高齢化」がさらに進行。2017年3月開始の「準中型免許制度」導入への期待か、5年後見込みは前回に比べ不足感がやや軽減した。**

少子高齢化の進行、景気回復と有効求人倍率の増加などを背景に、労働力不足は全産業における課題となったが、その中でも運輸業のドライバー不足は深刻である。

2007年の免許制度改革後、普通免許では2トンクラスの車両も車両総重量5トンを超えると運転できなくなったことや5トン以上を運転するのに必要な中型免許は免許取得後2年を経過するまで取得できなかったことにより、ドライバーの不足と高齢化が進んだ。これらに対応するため「準中型免許制度」が2017年3月から開始され、18歳以上であれば運転経験がなくても取得できるため、若手を中心とするドライバー不足解消の糸口として期待されている。

現時点の事業所全体のドライバー確保状況は、運輸業の約3割が「不足」と回答。特に大型・中型免許クラスでの不足が深刻である。5年後の見込みでは、約4割が「不足」と回答しており、今後に対する不安は強い。一方で、5年後見込みの「不足」の割合は、前回に比べると10ポイント減少しており、「準中型免許」導入への期待の現われとも考えられる（図7-3）。

トラック輸送上の問題点においては、運輸業で上位2位に挙げた「ドライバー不足」と「ドライバーの高齢化」は前回より10ポイント前後増加しており、足元での人手不足は年々深刻化しているといえる（図7-1）。

荷主側にもドライバー不足の影響が出始めており、「委託先運輸業者のドライバー不足を感じることがある」と回答した荷主企業が前回より増加。具体的には「若手のドライバーが少ない」「仕事を頼めないことがあった」「ドライバーの質が落ちた」などが上位に挙がり、人手不足とドライバーの高齢化が荷主側でも顕在化している（図7-8、図7-9）。

特に人手不足感の強い大型・中型免許クラスのドライバー不足の解消が目下の課題といえるが、1日当たりの労働時間が特に長いのも10トン・トラクタ等の大型クラスである（図7-3、3-6）。

運輸業者はドライバー確保の取り組みを本格的に始めており、前回に比べて「労働時間の適正化」「給与の引上げ」「資格取得の支援」「休暇制度の充実」などの根本的な対策を実施する事業所が増えている。加えて募集方法を工夫したり募集条件を緩和するなど、人材確保のための様々な試みを行っている（図7-5、7-6）。



## <安全対策への取り組み>

### **運輸業は、「バックアイカメラ」や「ドライブレコーダー」をはじめとする安全サポート機器の導入が進む。荷主側でも「ドライブレコーダー」装着の要望が高まる。**

ドライバーの長時間労働や高齢化の進行により、健康に起因した事故増加が懸念される中で、運輸業者は、運行管理の徹底や、社内教育、安全サポート機器の導入など、各種の対策を実施している。国交省は、運輸業者と荷主や元請運送事業者の適正取引の推進や事故削減を目指して、荷主勧告制度の強化や書面化推進ガイドライン導入などを実施。荷主側も発注先の運輸業者の事故の責任を問われることになった。

これらを背景に、運輸業における安全サポート機器の導入状況では、「バックアイカメラ」、「ドライブレコーダー」が最も多く、その他では、「定速走行車間距離制御装置」や「車間距離警報装置」、「衝突被害軽減ブレーキ」が前回に比べて増加した（図7-11）。荷主企業の安全サポート機器の認知率および運輸業者に使用してほしい機器では「ドライブレコーダー」が1位に挙げられた（図7-14、7-15）。

今後の技術進展については、実現されていない技術の中で今後の導入意向（運輸業）が高かったのが「ドライバー異常時対応システム」、「全周囲モニター」などであった（図7-11）。

## <自動運転走行機能>

### **自動運転走行機能のメリットは「事故の減少」と「ドライバー不足の解消」が上位に挙がる。**

自動運転走行機能がトラックで実用化された場合のメリットとしては、「事故の減少」が最も多く挙げられた。次いで、運輸業では「ドライバー不足の解消」が2位に挙がり、ドライバー不足解消の一助としても実用化に期待がかかっていることがうかがえる（図7-16）。

一方、「システムの故障・誤作動による事故」や「故障・事故発生時の対応や責任の所在」などが、自動運転走行機能が実用化された場合不安に思うことに挙げられた（図7-17）。



### Ⅲ 調査結果



# 1. 普通トラックの市場

## 1-1 貨物輸送分野での普通トラック

輸送トン数は08年以降、低水準で推移。輸送トンキロは10年度の大幅な減少以降、低水準が続く。営業用の輸送トン数は全体の6割を占めるが、トンキロでは4割超に微減。

国内貨物の輸送トン数は、貨物全体、トラックともに08年度から引き続き低水準が続く。輸送トンキロは、国内貨物全体、トラックともに10年度の急落以降、低めの水準が続いている。また、14年4月からの消費税率の引上げ前の駆け込み需要の影響は、輸送トン数、輸送トンキロともに僅かに押し上げる程度にとどまり、比較的軽微であったと言える。（図1-1、図1-2）

輸送トン数構成比は、04年度と14年度を比較すると、どちらもトラックが9割を占める。普通トラックの営業用と自家用の占める内訳をみると、14年度は10年前に比べて営業用の比率が10ポイント増であった。（図1-3）

輸送トンキロではトラックの占める割合が10年前より7ポイント減少している。（図1-4）

図1-1 輸送トン数推移

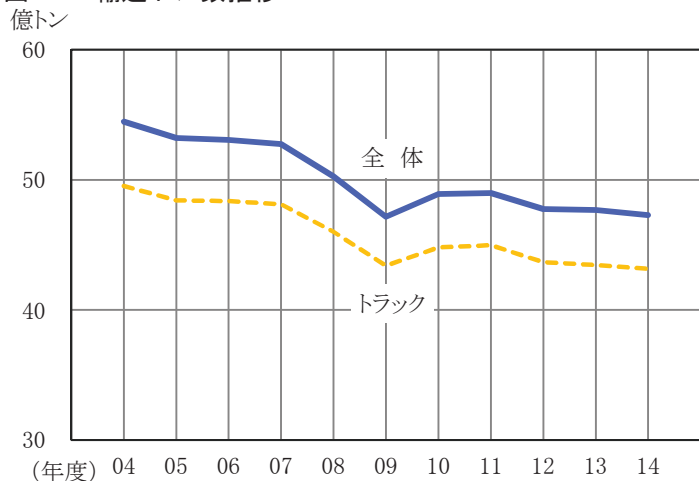


図1-3 輸送トン数構成比推移

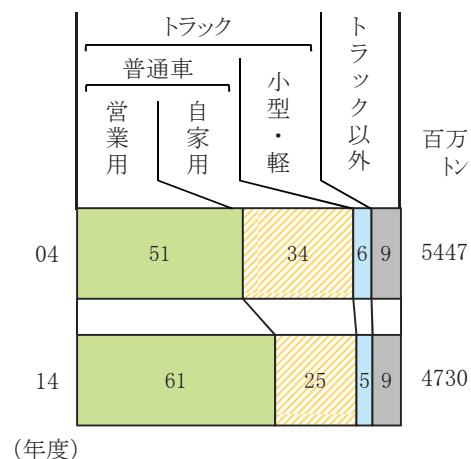


図1-2 輸送トンキロ推移

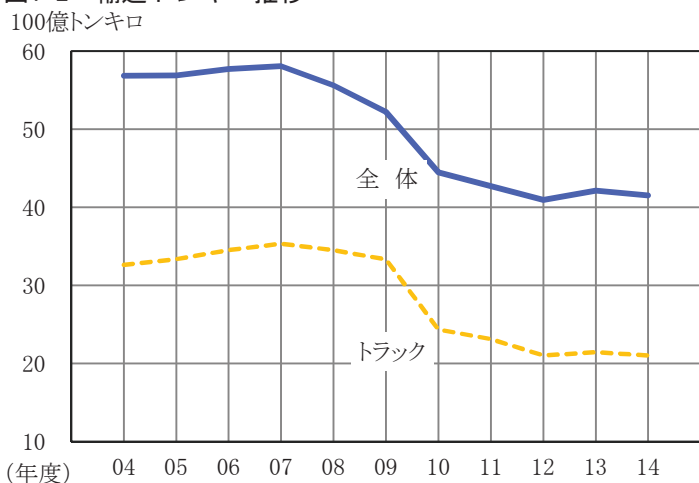
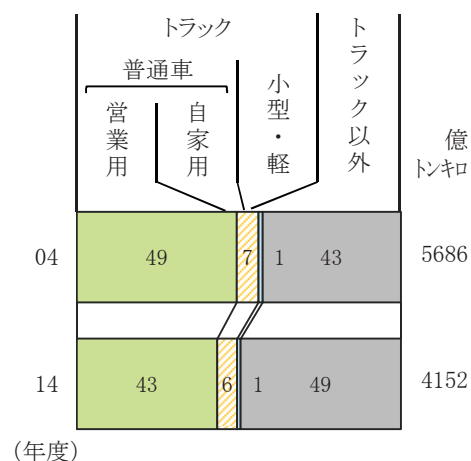


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



注) 図1-1、2: 国土交通省 交通関連統計資料より引用  
 図1-3、4: 国土交通省 自動車輸送統計調査年報より引用  
 注) 平成22年度10月より「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更され、自家用貨物軽自動車は調査から除外された。そのため、本ページ掲載データの全ての年度で自家用貨物軽自動車データを除外した。  
 注) 平成22年度の自動車の数値には、東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年3月の数値を含まない。

## 1-2 普通トラックの新車需要と保有

16年の新車需要は09年を底に増加傾向、保有台数は12年度より増加傾向が続く。

普通トラックの新車需要は、09年の経済停滞で大きな需要減となったが、10年以降に東日本大震災の復興需要などによる建設需要の増加、エコカー減税・補助金などによる需要喚起、景気の回復基調等のプラス要因が重なり、2006年以前の高需要の代替ニーズから今年が10年目にあたることもあり、16年は9.5万台にまで回復した。15年以降も14年度の消費税率引き上げによる駆け込み需要後の大きな反落は見られず、増加傾向が続いている。(図1-5)

普通トラックの保有台数は、2012年を底にゆるやかな増加傾向にある。2016年3月末の推計保有台数は152.7万台。(図1-6)

図1-5 普通トラック(※) 新車登録台数 -日本自動車販売協会連合会調べ-

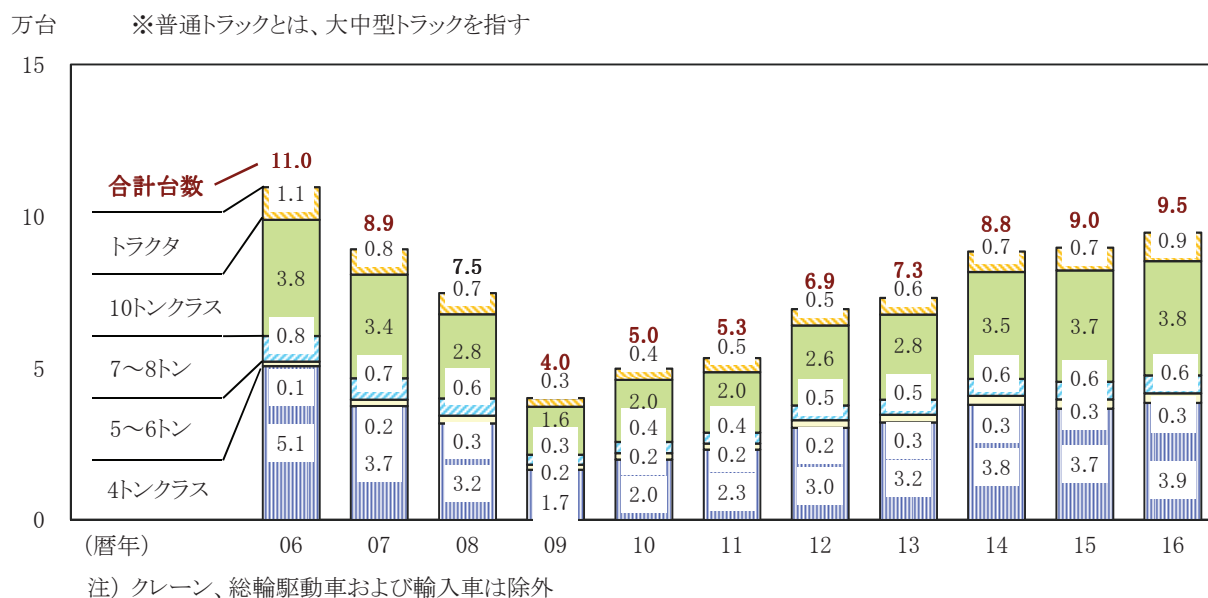
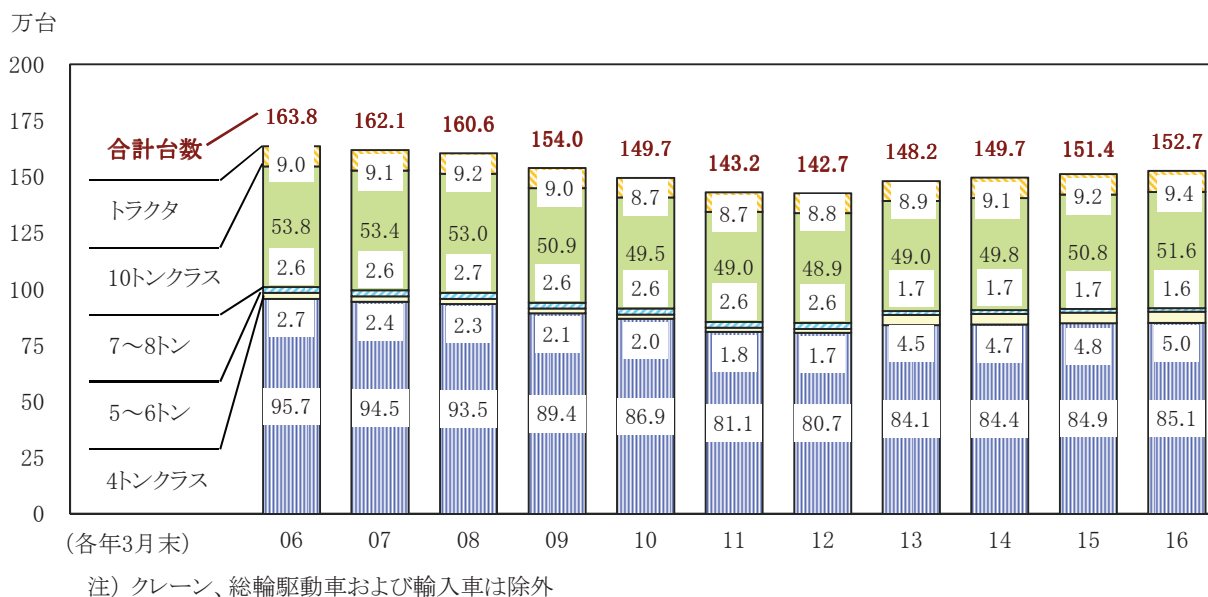


図1-6 普通トラック保有台数 -日本自動車工業会推計-



## 2. 普通トラックの保有状況

### 2-1 保有事業所の特性

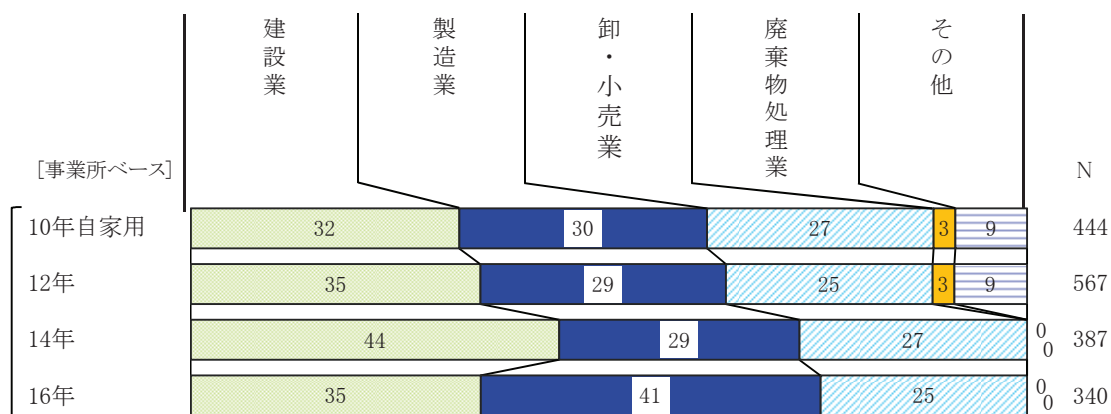
普通トラックの平均保有台数は運輸業全体で9.5台。前回に比べて増加。

#### ①業種

自家用の業種では「製造業」が41%、「建設業」が35%、「卸・小売業」が25%を占める。

前回と比較すると、「製造業」が12ポイント増加している。（図2-1）

図2-1 自家用業種(Q2)



注) 14年:対象業種を建設業、製造業、卸・小売業に変更。  
廃棄物処理業、その他を対象から外した

## ②事務所の規模

運輸業の従業員規模は、平均で22.5人。『19人以下』の比率が69%となり、前回に比べ7ポイント増加している。自家用の従業員数は平均で28.8人となり、前回より2.7ポイント上昇。『19人以下』の比率は52%となり、前回より7ポイント減少している。（図2-2）

普通トラック保有事業所が保有する2トンクラス以上の平均保有台数は、運輸業で13.4台となり、前回より1.5ポイント減少。『10台未満』が53%を占め、10年度以降ではじめて半数を超えた。自家用は平均3.7台と、前回とほぼ同水準である。（図2-3）

普通トラックの平均保有台数については、運輸業は平均9.5台となり、前回より0.5ポイント上昇。自家用は1.9台となり、前回と同水準であった。（図2-4）

図2-2 従業員数(Q1)

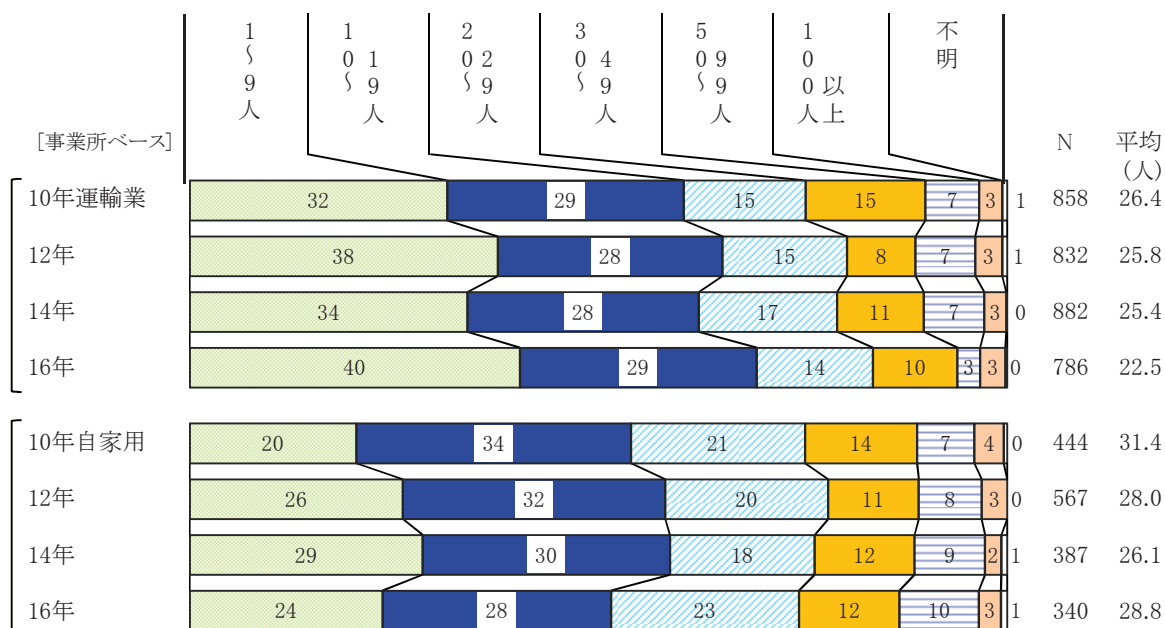


図2-3 2トンクラス以上の総保有台数(Q24)

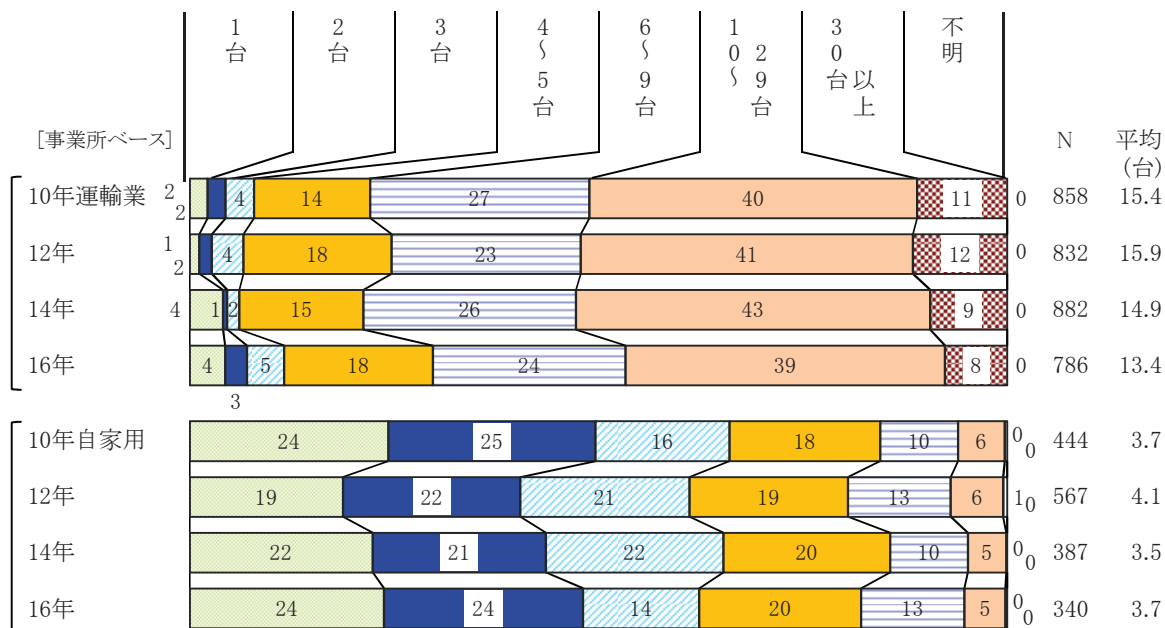
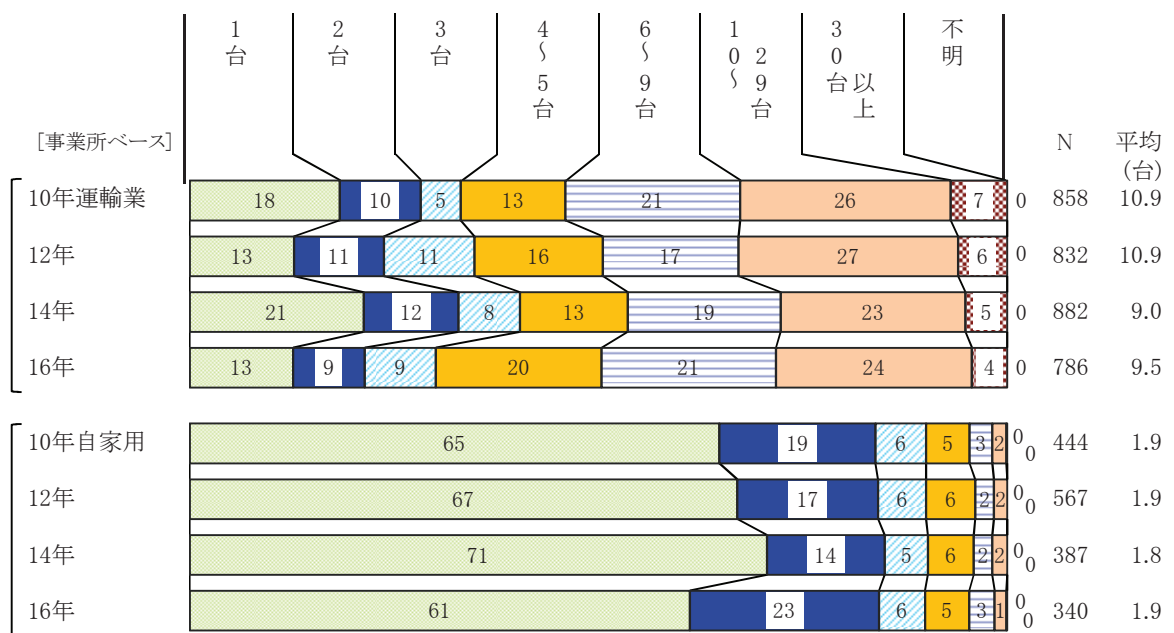




図2-4 普通トラック保有台数 (Q24)



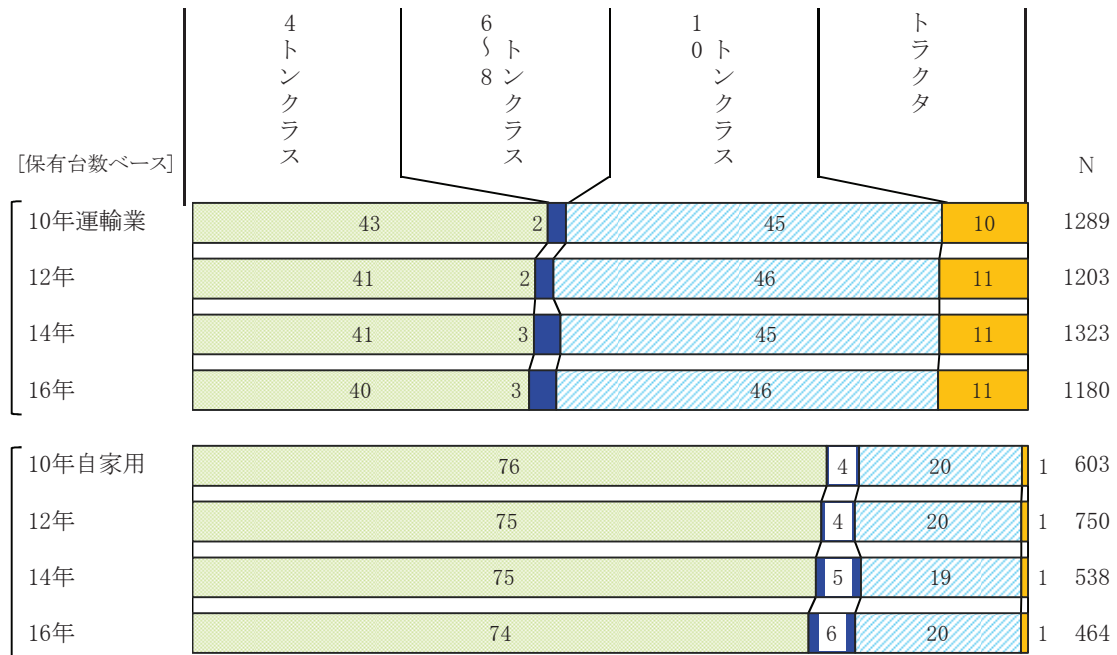
## 2-2 保有車の特性

運輸業が保有する普通トラックは、「10トンクラス」「4トンクラス」がメイン。  
 自家用は「4トンクラス」がメイン。自家用において、新車購入率が上昇。

### ①保有車トンクラス構成

保有車のトンクラス構成を見ると、運輸業では「10トンクラス」が46%、「4トンクラス」が40%となり、10年度から同水準を維持。自家用は「4トンクラス」が74%で最も高く、「10トンクラス」が20%で続き、どちらも10年度から同水準を維持している。（図2-5）

図2-5 保有車トンクラス構成 (Q32)

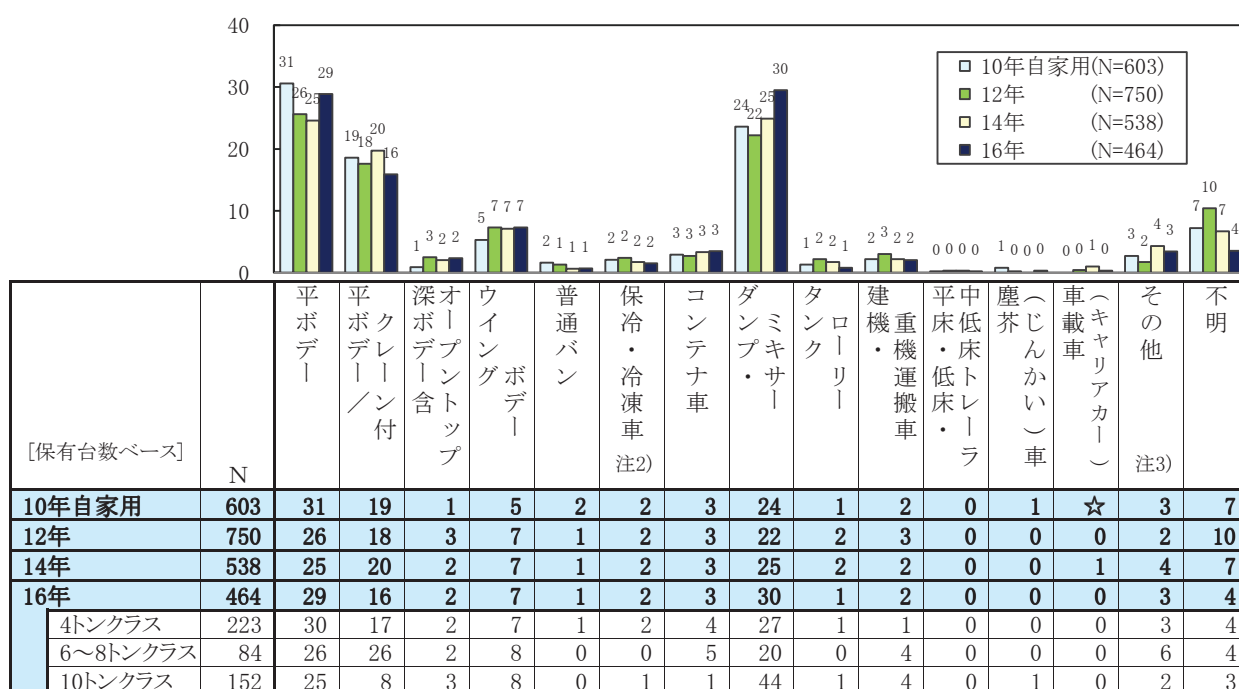
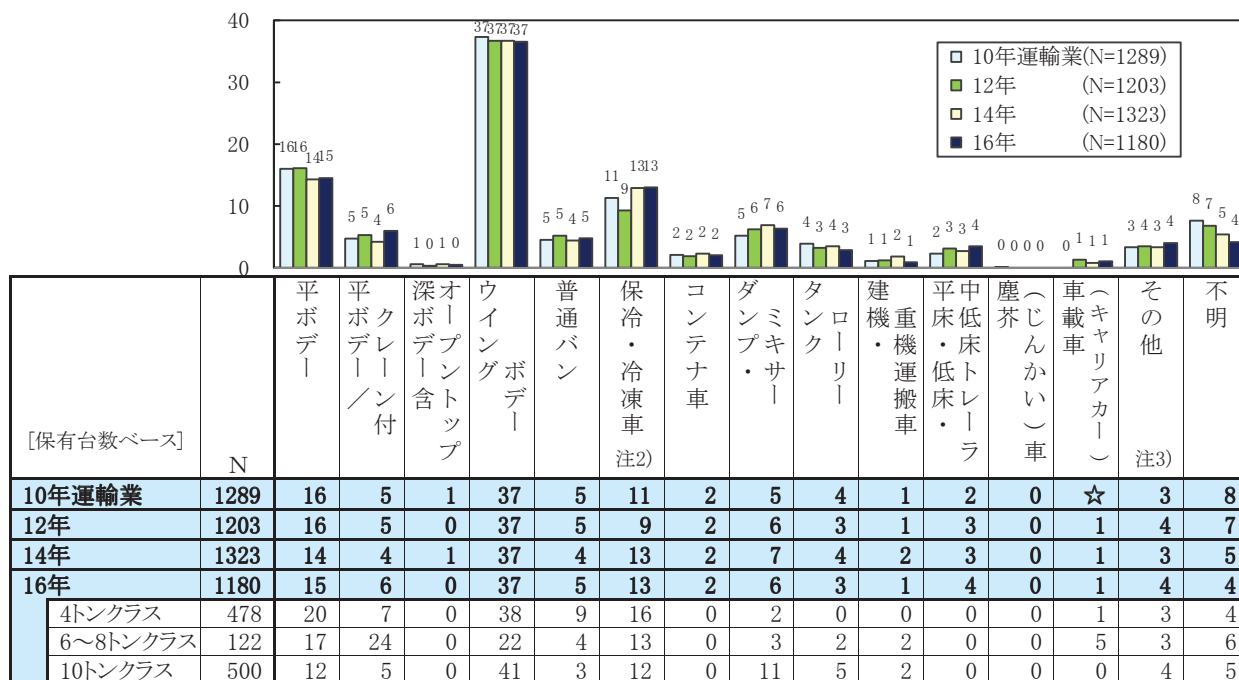


## ②荷台形状（トラクタを含む）

代表的な使い方をしているトラックの荷台形状は、運輸業では「ウイングボデー」が37%で最も高く、次いで「平ボデー（普通の形）」（15%）、「保冷・冷凍車」（13%）と続き、それぞれ前回と同水準である。

自家用では「ダンプ・ミキサー」「平ボデー（普通の形）」が約3割と高く、次いで「平ボデー（簡易クレーン付き）」が16%で続く。「ダンプ・ミキサー」については、前回より5ポイントの増加となっている。（図2-6）

図2-6 普通トラックの荷台形状 (Q34)



注) ☆印は選択肢なし

注2) 「保冷・冷凍車」をバンタイプとウイングタイプに分けて質問している。

「保冷・冷凍車」のうち、ウイングタイプは運輸業では13%のうち4%、自家用では2%のうち1%である。

注3) 「その他」はバルク車を含む。

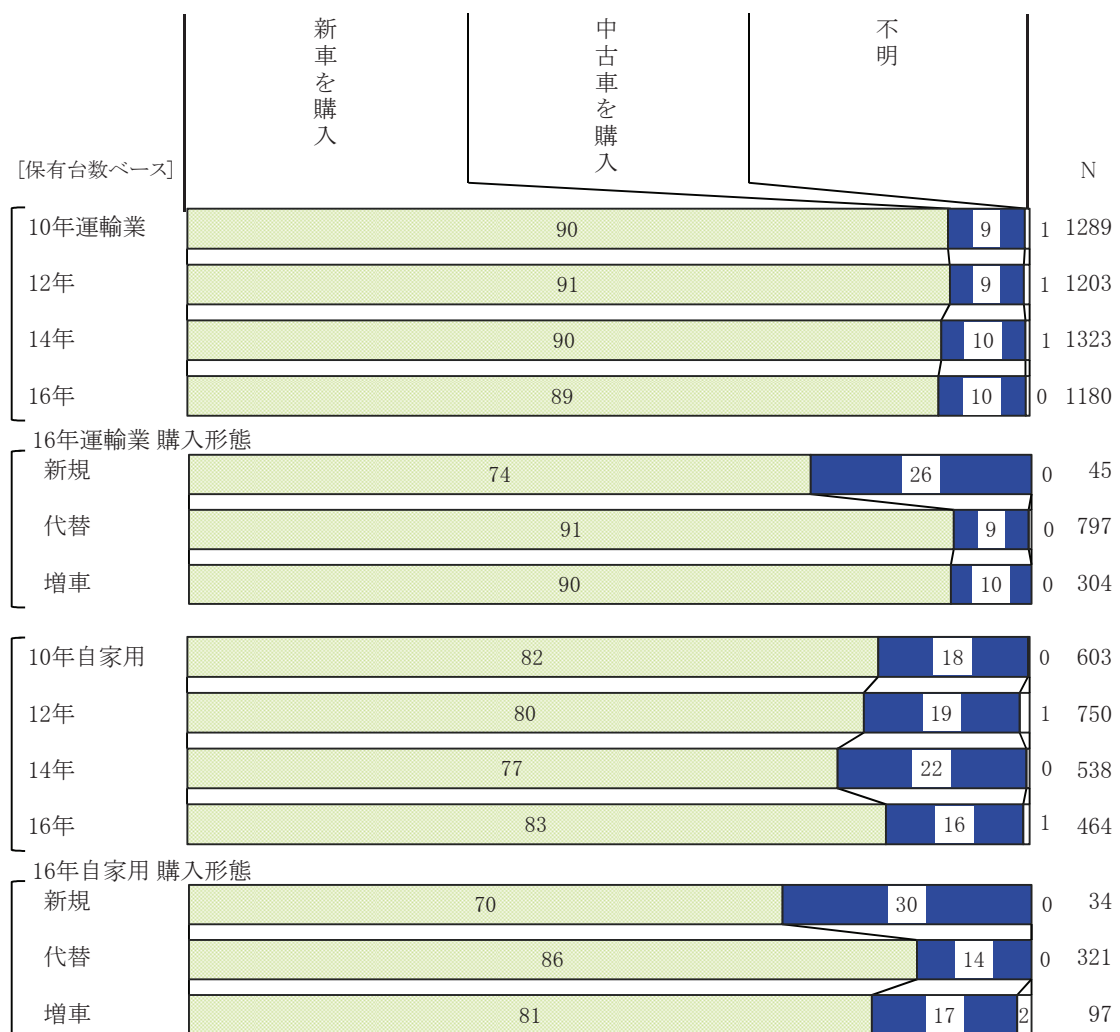
### ③購入時の新・中古

運輸業で代表的な使い方をする普通トラックは、新車購入が89%を占め、10年度から同水準を維持している。

自家用は新車購入が83%、中古車購入が16%となり、前回より新車購入が6ポイント上昇した。

購入形態別に見ると、運輸業・自家用ともに、新規で購入した場合は中古車を購入する割合が高い傾向がある。(図2-7)

図2-7 購入時の新・中古(Q47)



注) 「新規」はその車を購入する以前に普通トラックを持っていなかった場合を指す

### 3. 普通トラックの使用状況

#### 3-1 積荷の種類と量

運輸業の通常積載率（平均82.9%）は、12年度より減少傾向が続いている。一方、実車率（平均66%）は10年度から同水準を維持。

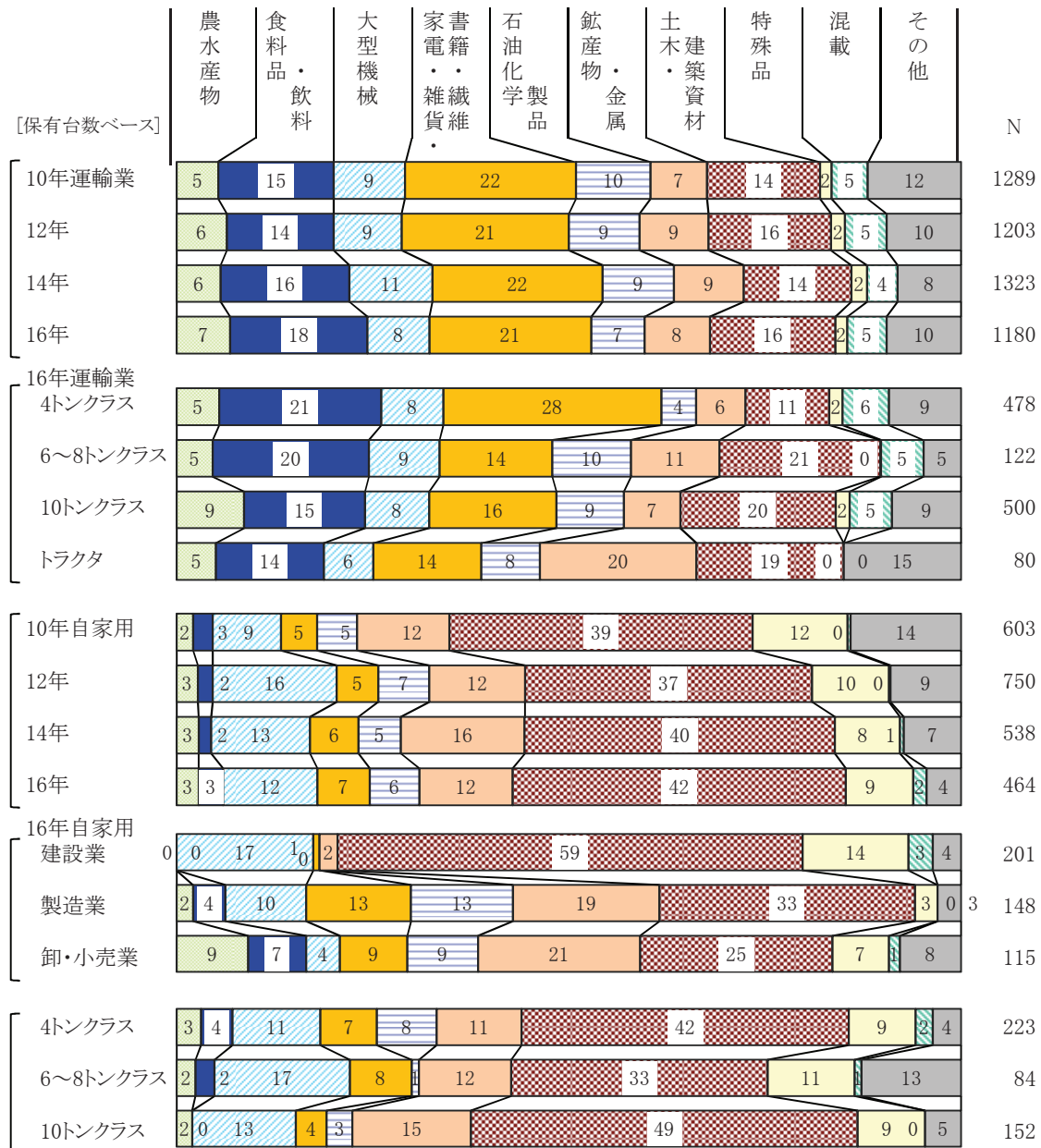
##### ①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業では「家電・雑貨・書籍・繊維」（21%）、「食料品・飲料」（18%）、「土木・建築資材」（16%）が上位。

トンクラス別にみると、4トンクラスで「家電・雑貨・書籍・繊維」（28%）が他より高く、6～8トンクラスおよび10トンクラスでは「土木・建築資材」、トラクタでは「鉱産物・金属」がともに約2割と高めの水準にある。

自家用は「土木・建築資材」が42%で最も高く、「鉱産物・金属」「大型機械」がともに12%で続く。業種別の建設業では「土木・建築資材」（59%）、「大型機械」（17%）が高い。製造業や卸・小売業では、建設業より「鉱産物・金属」の占める割合が高い。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類(Q35)



注) 「その他」には「不明」も含む

②積載状況

運輸業の通常積載率は平均82.9%となり、前回より1.2ポイント減少。一方、自家用の通常積載率は平均87.1%となり、1.9ポイントの上昇となった。

自家用トクラス別で見ると、すべて自家用が運輸業の積載率を上回っている。(図3-2)

実車率では、運輸業(平均66%)が自家用(平均59%)を上回り、それぞれ前回と同水準である。トクラス別でも、すべて運輸業が自家用を上回っていた。(図3-3)

\*通常積載率：通常積載量 (Kg) ÷ 車検証に記載されている最大積載量 (Kg)  
 \*実車率：全行程に占める荷物を積んで走った距離の割合

図3-2 通常積載率(Q36)

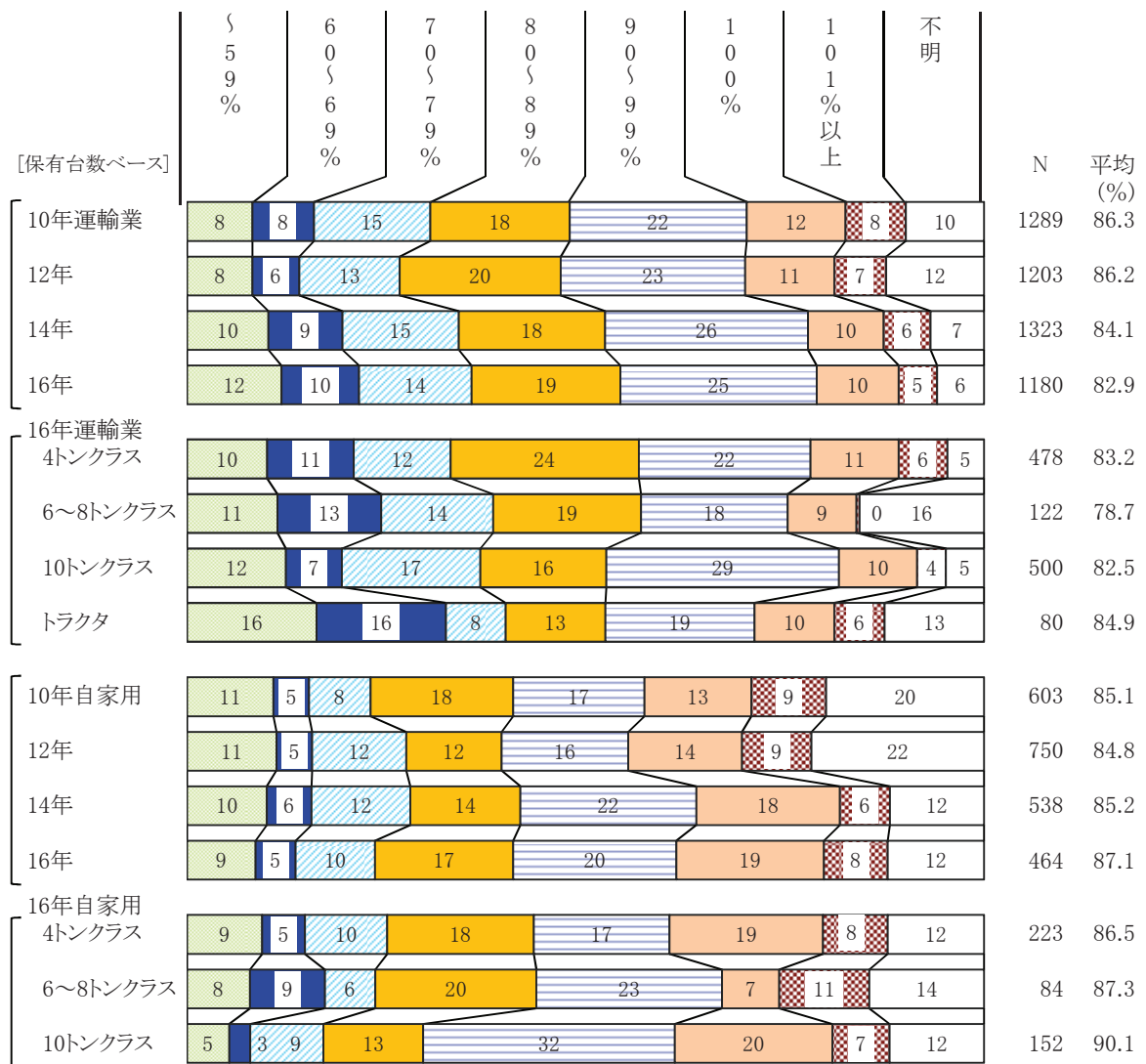
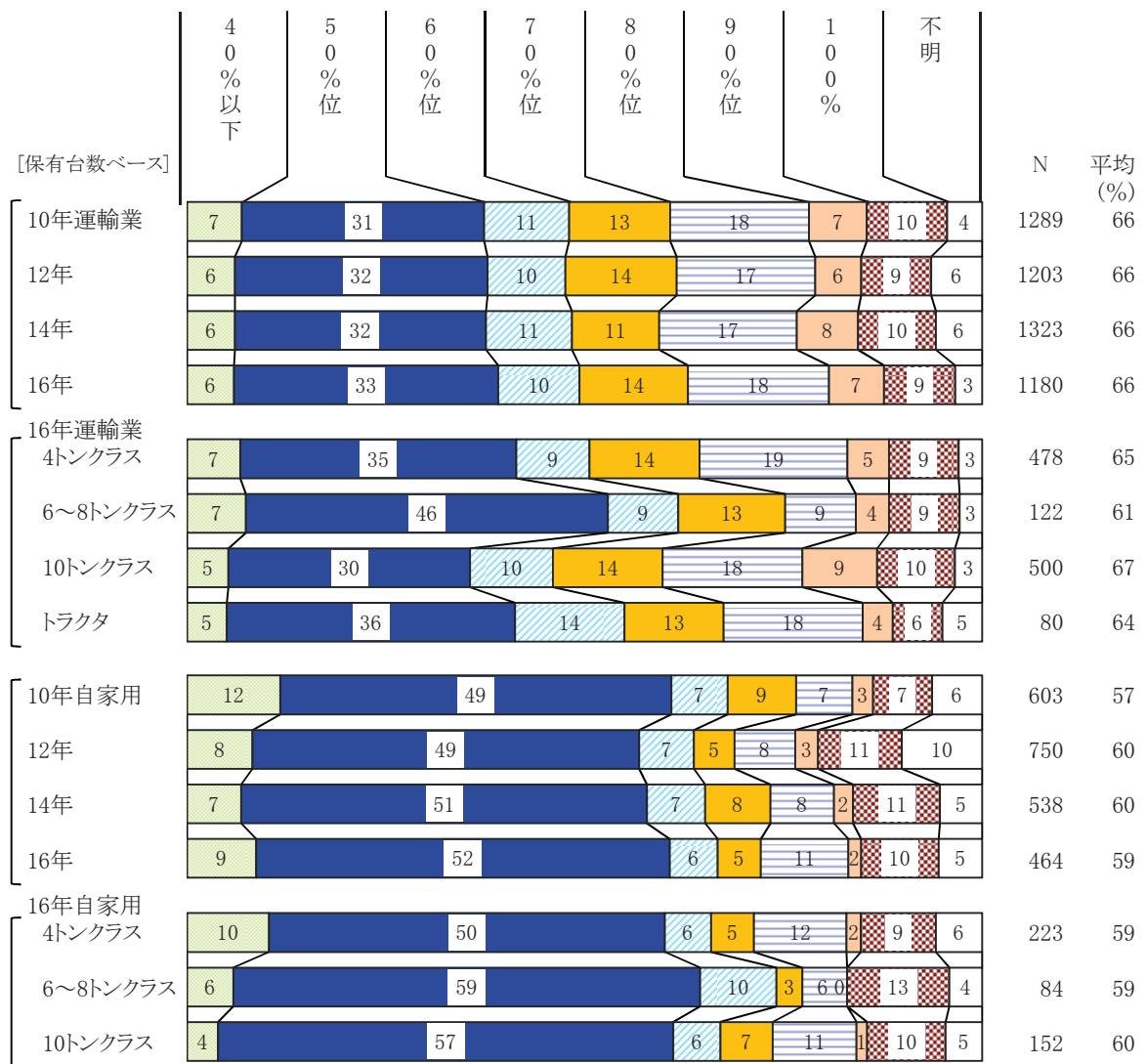


図3-3 実車率(Q38)



注) 調査票では「何割位」との回答を、「〇%位」に変換して表示。

### 3-2 運行・稼働の実態

1回の運行距離や月間走行距離は減少。1日当たりの稼働時間は、運輸業で「11時間以上」の割合が微減。また、トラクタは稼働時間・稼働日数ともに、他のトンクラスより長め。高速道路の利用距離割合、月間稼働日数は、運輸業、自家用ともに前回と同水準。

#### ①稼働状況

「1回の運行距離」を見ると、運輸業で平均418.5kmとなり、前回より減少。トンクラス別の平均運行距離では、10トンクラスが532.2km、トラクタが435.4kmで高くなっている。

自家用は平均118.7kmとなり、前回より22.4kmの減少となった。(図3-4)

「月間走行距離」は、運輸業で平均6,737km、自家用は平均2,262kmとなり、それぞれ前回より減少している。また、自家用では「2千km未満」が56%を占め、10年度に比べ6ポイントの増加となった。(図3-5)

「1日当たりの稼働時間」と「月間稼働日数」については、運輸業における1日当たり稼働時間「11時間以上」(24%)の割合が、前回より4ポイント低下。月間稼働日数は前回とほぼ同水準である。(図3-6～図3-7)

図3-4 1回の運行距離(Q37)

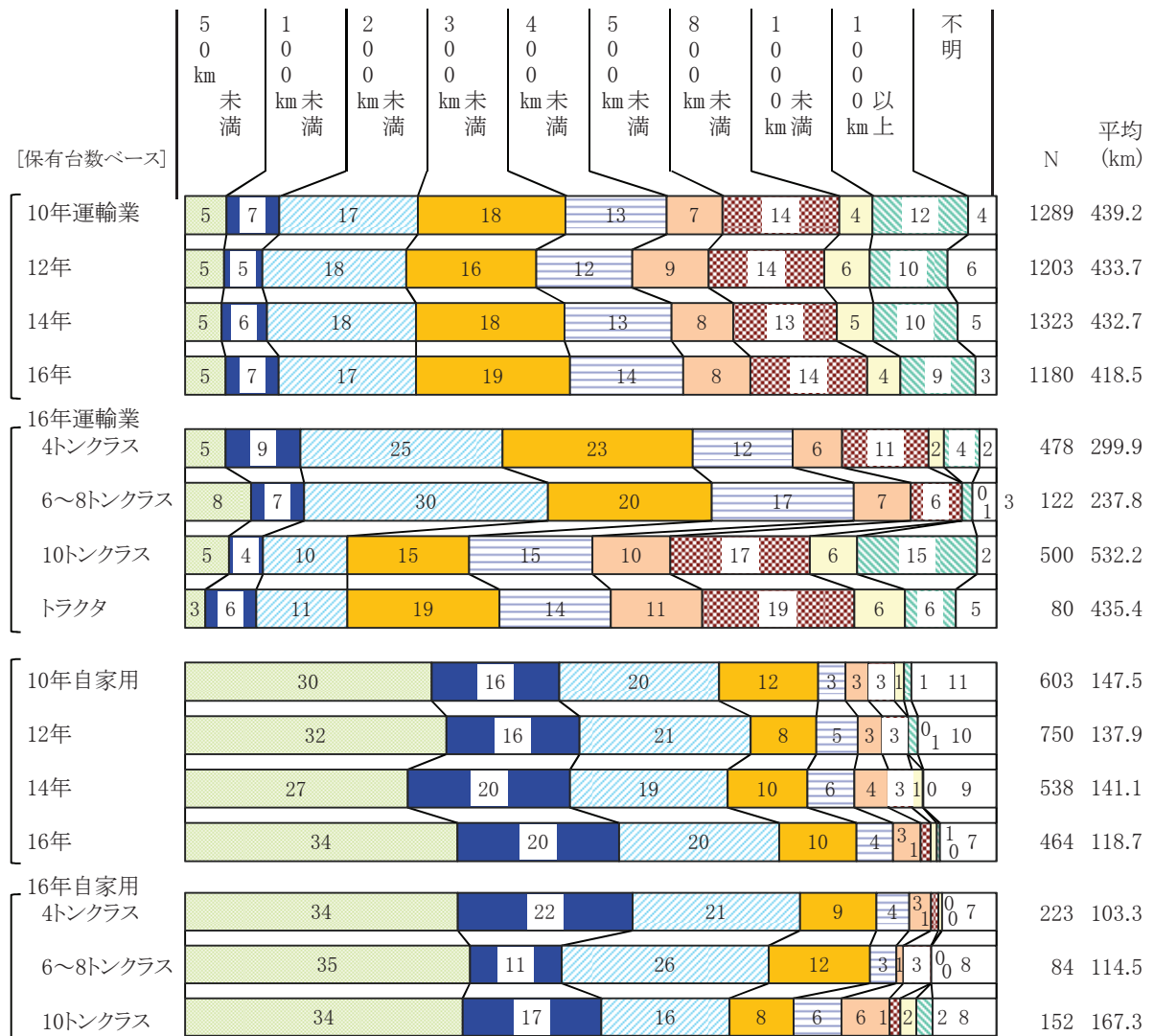




図3-5 月間走行距離 (Q42)

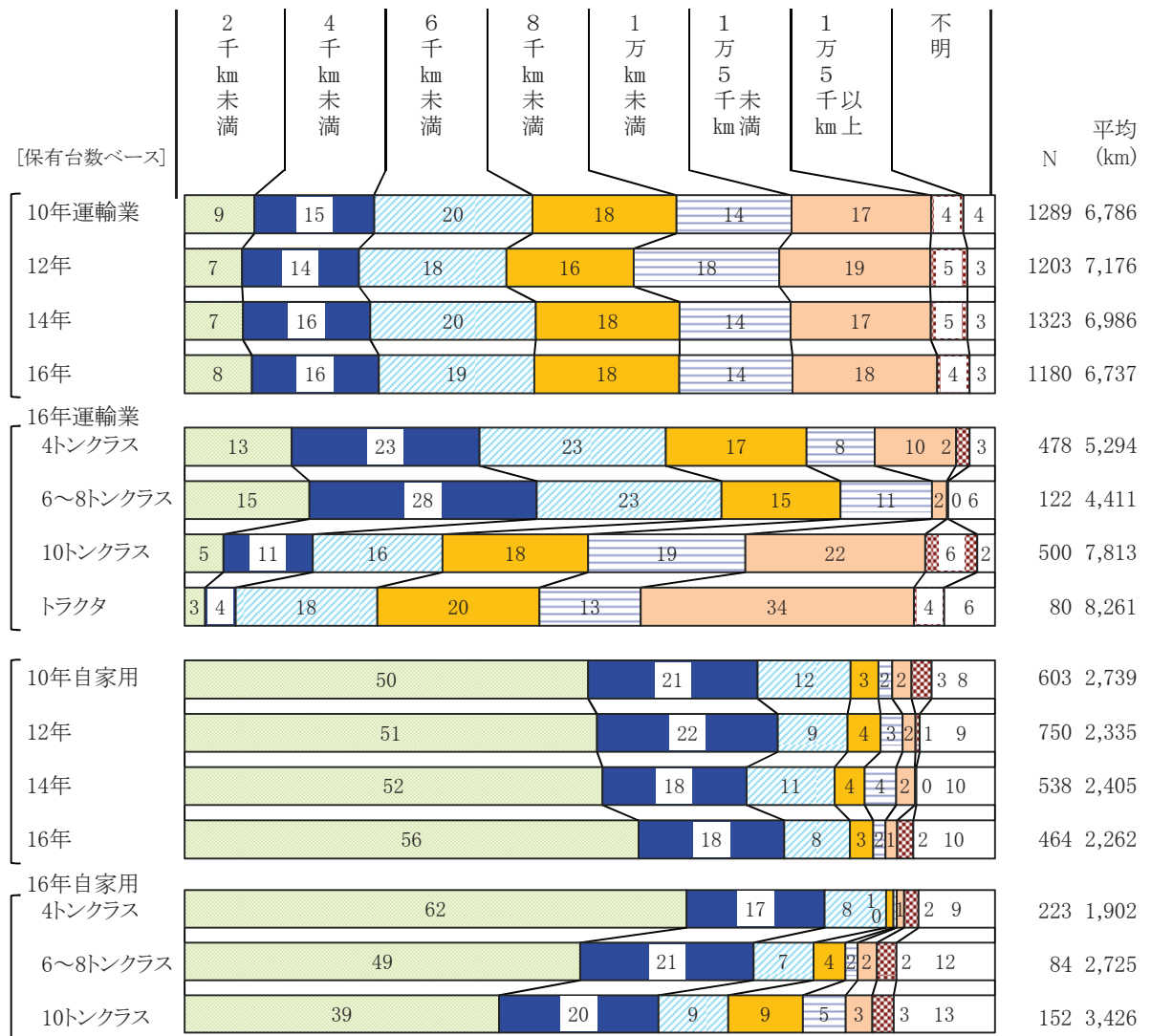


図3-6 1日当たりの稼働時間(Q40)

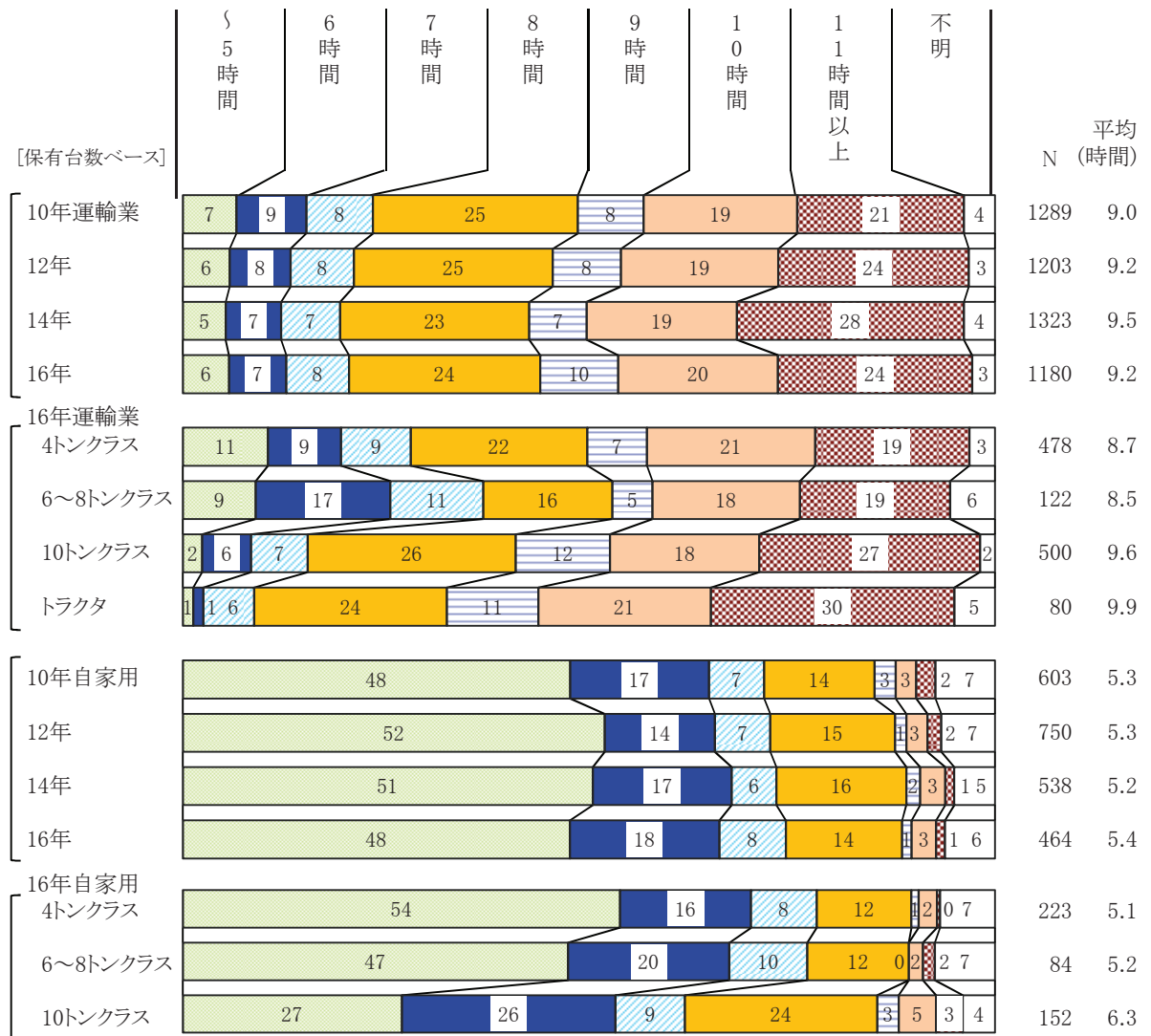
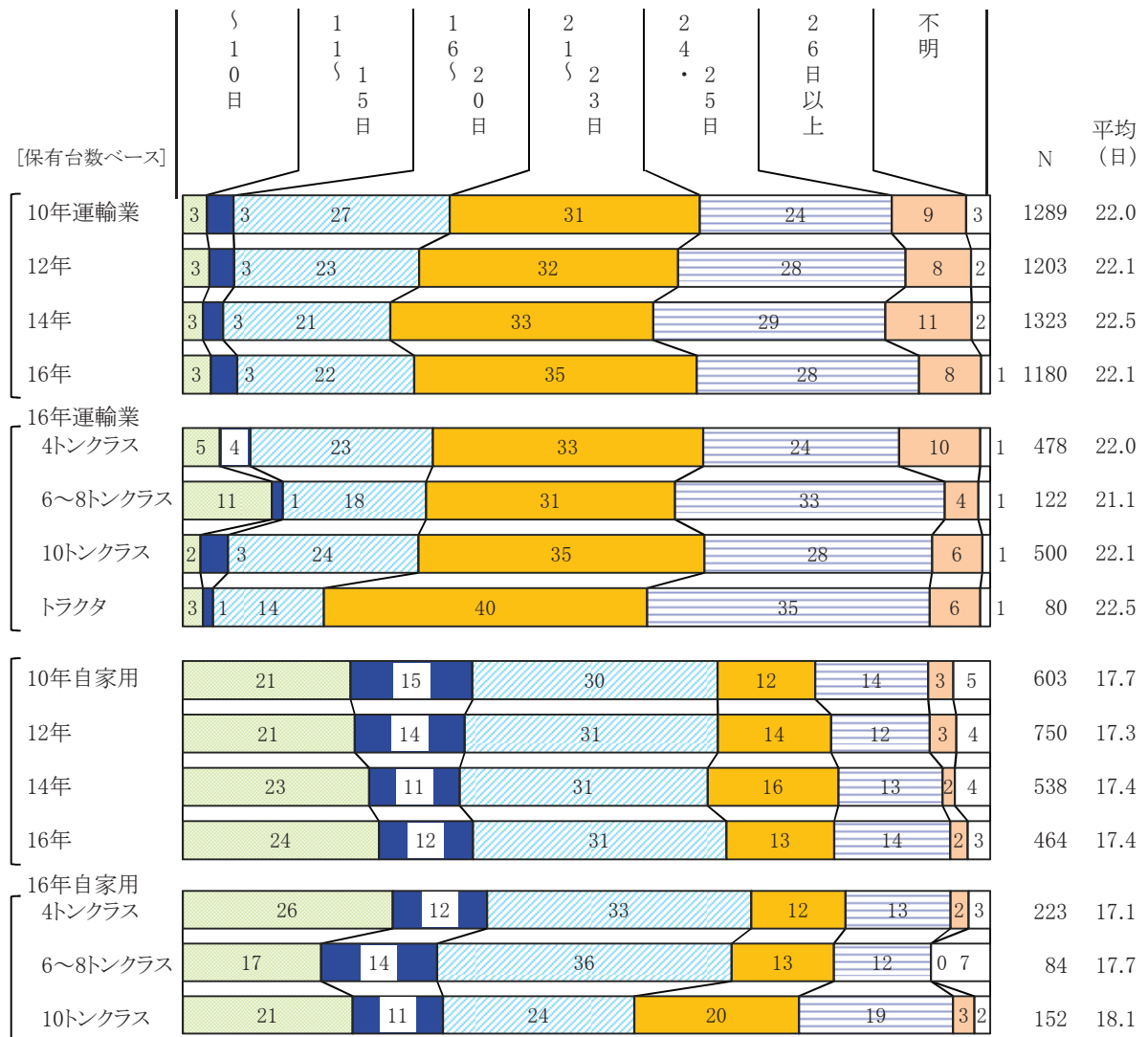


図3-7 月間稼働日数(Q41)

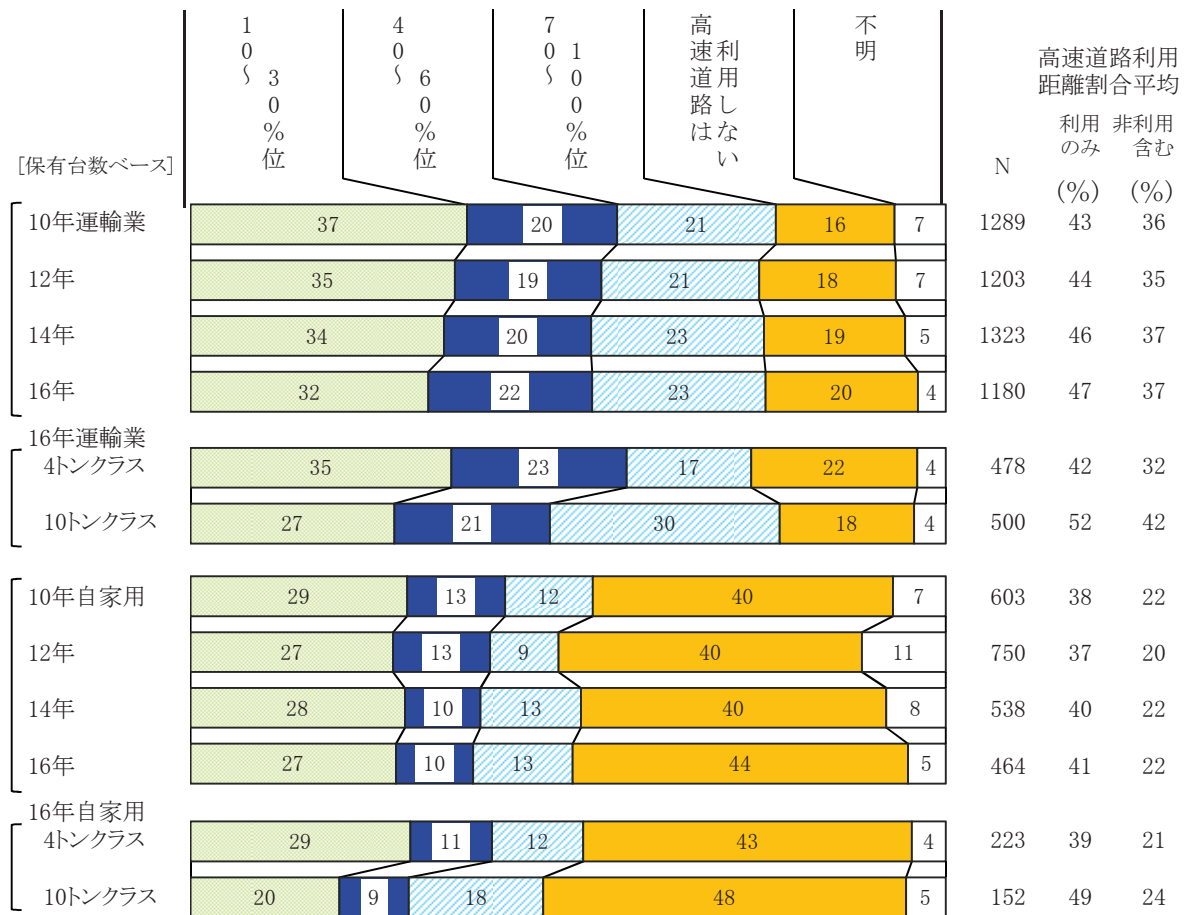


## ②高速道路の利用割合

1 運行に占める高速道路利用距離割合（高速道路非利用を含む）の平均は、運輸業で37%。自家用は平均22%となり、ともに前回と同率であった。

トンクラス別では、運輸業における10トンクラスの利用距離割合が平均42%となり、4トンクラスを10ポイント上回っている。（図3-4）

図3-8 高速道路利用距離割合 (Q39)



注) 調査票では「何割位」との回答を、「○%位」に変換して表示。

## 4. 普通トラックの購入状況

### 4-1 トンクラス間移行

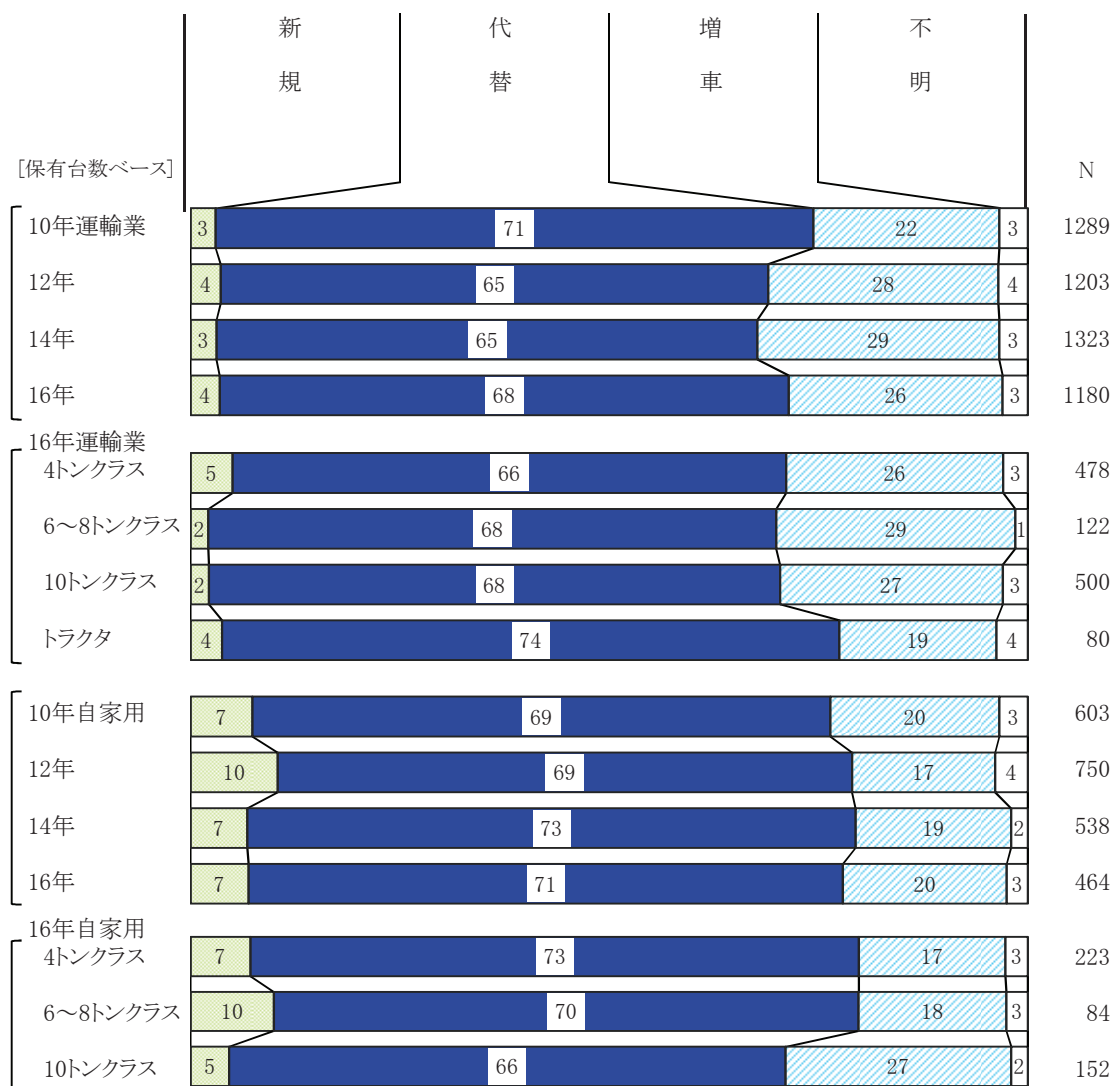
運輸業の現保有車と前保有車のトンクラス移行は、同クラス間での移動が大半を占める。一方、現保有6～8トンクラスについては、4トンクラスからの移行が運輸業で4割、自家用で2割半に達する。

現在保有している普通トラックの購入形態をみると、運輸業では「代替」購入が68%と高く、前回より3ポイント微増。自家用でも「代替」購入が71%と高く、こちらは前回とほぼ同水準である。（図4-1）

現保有車のトンクラス別に、前保有車からのトンクラス間移行をみると、運輸業、自家用ともに、同クラス間での代替が多数を占めている。一方、運輸業の現保有6～8トンクラスについては、前保有4トンクラスからの移行が40%に達し、同クラス間の移行（43%）とほぼ同水準であった。（図4-2）

運輸業の前保有車のトンクラス別に、現保有車へのトンクラス間移行をみると、同クラス間での移行が多い。ただし、6～8トンクラスでは同クラスへの移行（41%）が最も多いものの、より大きな10トンクラスへの移行（35%）も約3割に達する。（図4-3）

図4-1 購入形態 (Q48、SQ48-1)



注) 「新規」はその車を購入する以前に普通トラックを持っていなかった場合を指す

図4-2 現保有車別にみた前保有車トクラス (SQ48-2)

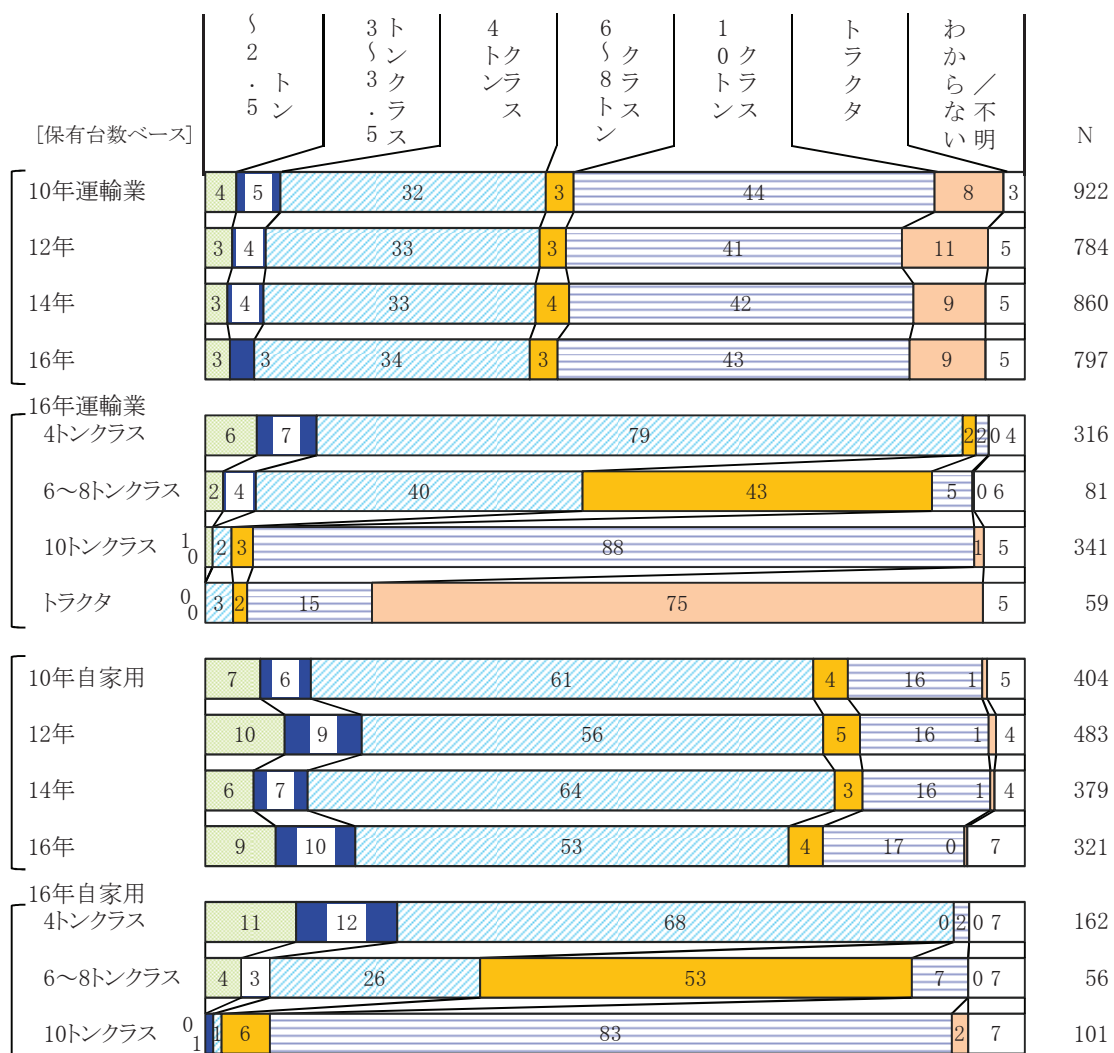
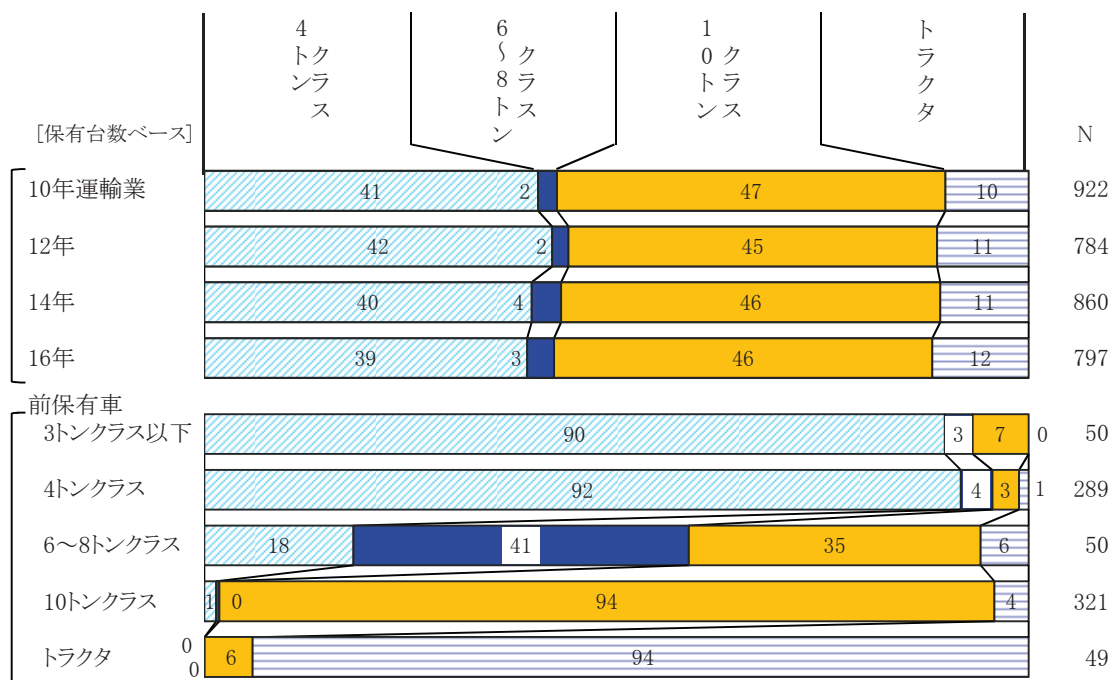


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス (運輸業) (Q32)



## 4-2 使用期間動向

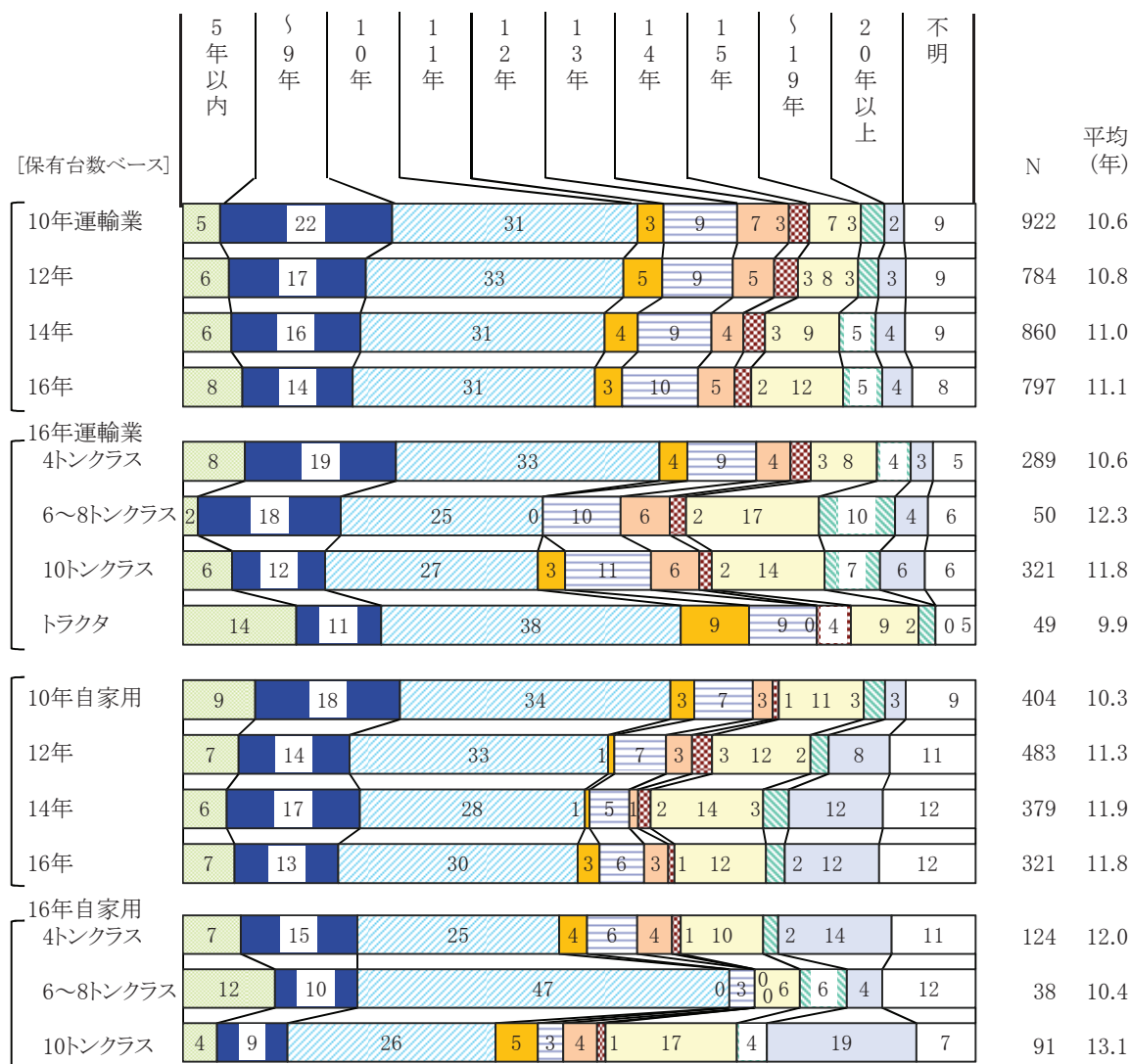
普通トラックの前保有車の使用年数は、自家用（平均11.8年）が運輸業（平均11.1年）を上回る。通常の代替年数は長期化傾向が続く。  
一方、今後の代替期間延長については、運輸業の延長意向が減少。

普通トラックの前保有車の使用年数は、運輸業で平均11.1年、自家用で平均11.8年となり、前回と同水準である。

トンクラス別に見ると、運輸業では6～8トンクラスが平均12.3年、自家用では10トンクラスが平均13.1年で、他のクラスより使用年数が長くなっている。（図4-4）

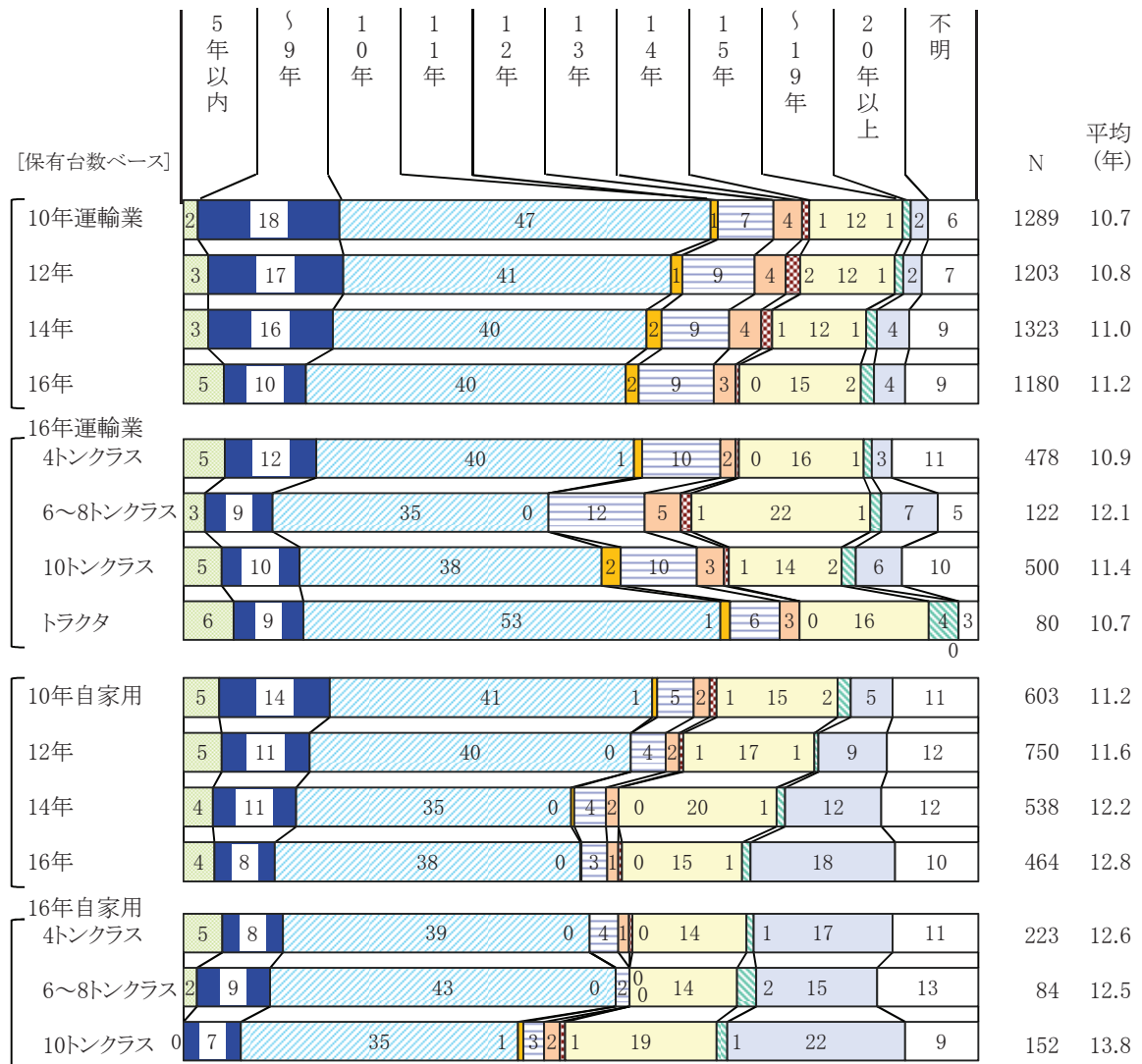
通常の代替年数は、運輸業で11.2年となり、10年度より増加傾向が続いている。自家用では平均12.8年となり、運輸業を上回るペースで伸長している。（図4-5）

図4-4 前保有車の使用年数(SQ48-4)



注) 運輸業、自家用のトンクラスは前保有車のトンクラス

図4-5 通常の代替年数 (Q49)

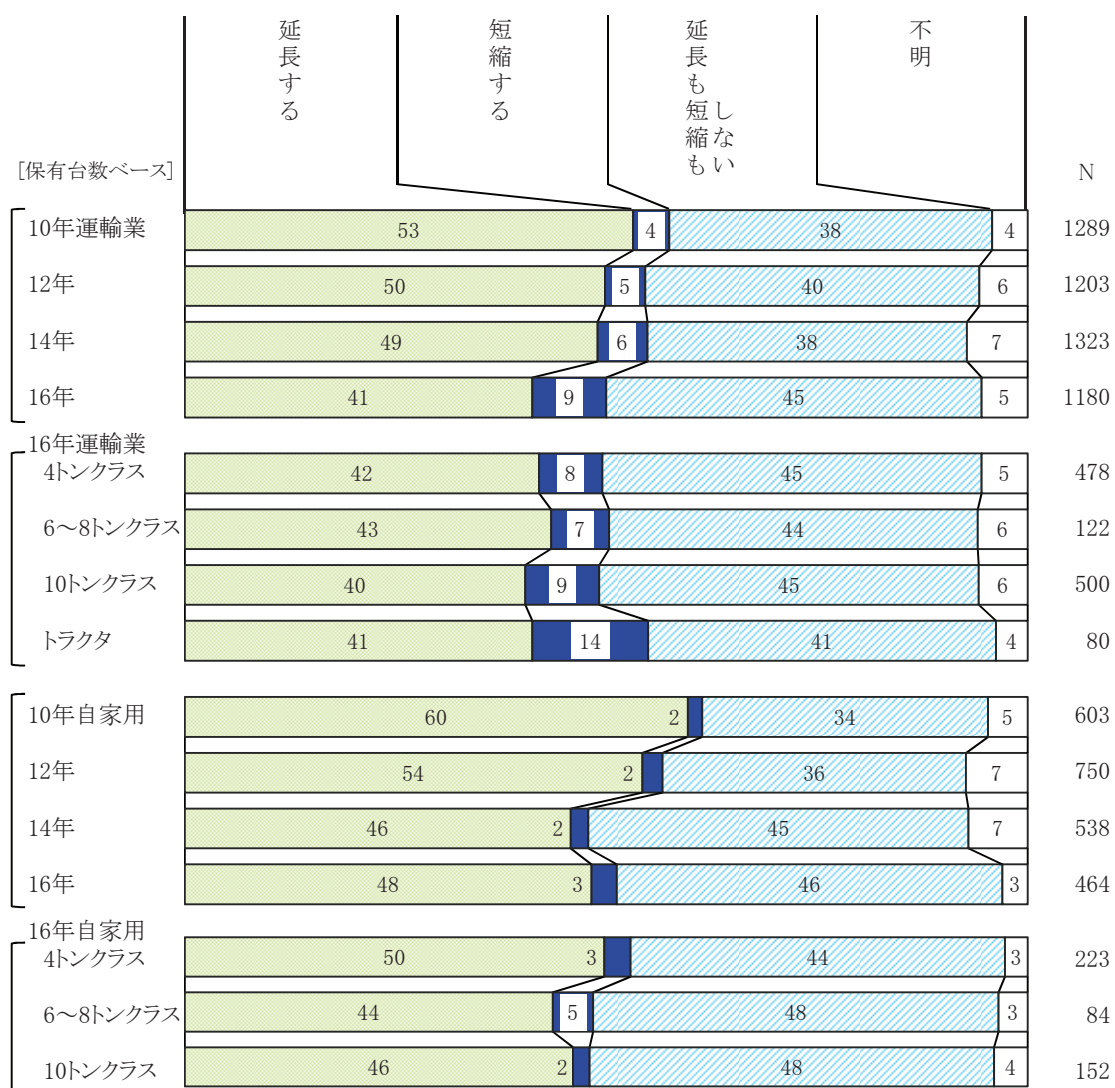




今後の代替期間延長意向については、運輸業の「延長する」が41%にとどまり、前回より8ポイント減少している。自家用では「延長する」が48%となり、前回とほぼ同水準となっている。

トクラス別に延長意向をみると、運輸業はトラクタが他のクラスに比べ「短縮する」が14%で多い。(図4-6)

図4-6 今後の代替期間延長意向(Q51)



### 4-3 トラックの稼働状況

運輸業の普通トラックの稼働状況は、前回とほぼ同水準。2年前と比べた遊休車両は増加している。  
 自家用では、稼働状況の漸減傾向が続くものの、2年前と比べた遊休車両は、ほぼ同水準の増減率を維持。

運輸業の普通トラック稼働状況をみると、「手持ちの車では足りないくらい忙しい」もしくは「手持ちの車全体がほぼフル稼働している」が計40%となり、前回とほぼ同水準である。保有台数別では、保有台数6～9台以上の事業所で「手持ちの車では足りないくらい忙しい」と「手持ちの車全体がほぼフル稼働している」の合計が5割前後と高く、1～5台保有の小規模事業所を除き、稼働状況の改善傾向が見られた。

自家用は「手持ちの車では足りないくらい忙しい」もしくは「手持ちの車全体がほぼフル稼働している」が計29%となり、12年度から徐々に減少している一方、「時々休車することがある」もしくは「比較的長い期間休車することがある」は計40%で、12年度から増加が続く。（図4-7）

普通トラックの遊休車両は、運輸業では2年前に比べ「減っている」（13%）が8ポイント減少し、「変わらない」が62%に達している。

自家用では、前回とほぼ同水準であった。（図4-8）

図4-7 普通トラックの稼働状況 (Q27)

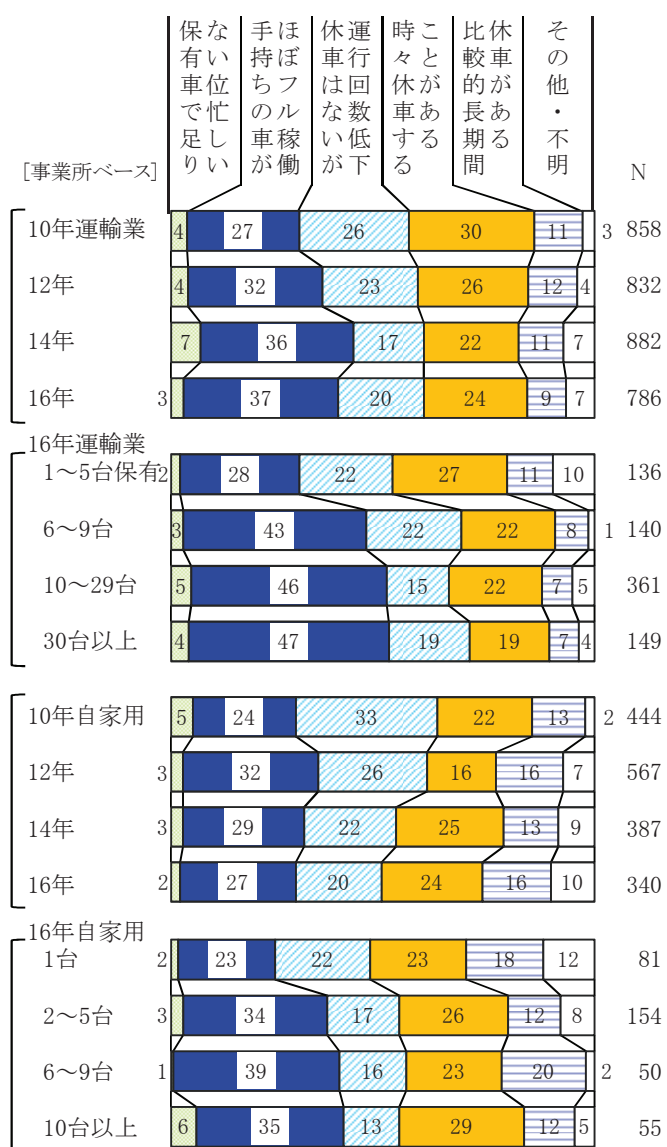
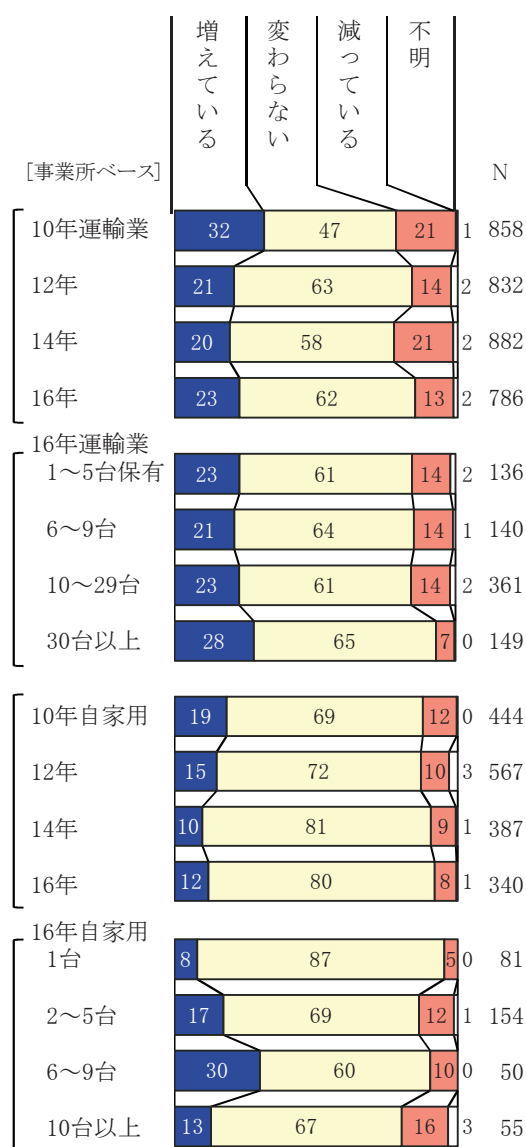


図4-8 2年前と比べた普通トラック遊休車両の増減 (Q26)



## 4-4 保有台数の増減

運輸業の保有台数は、「この2年間」「5年後」において「増える・増やす」が減少したが、大規模事業所や経営状況が良くなっている事業所では、依然として、増加意向が強い。

運輸業におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」（23%）が前回に比べ5ポイント減少。

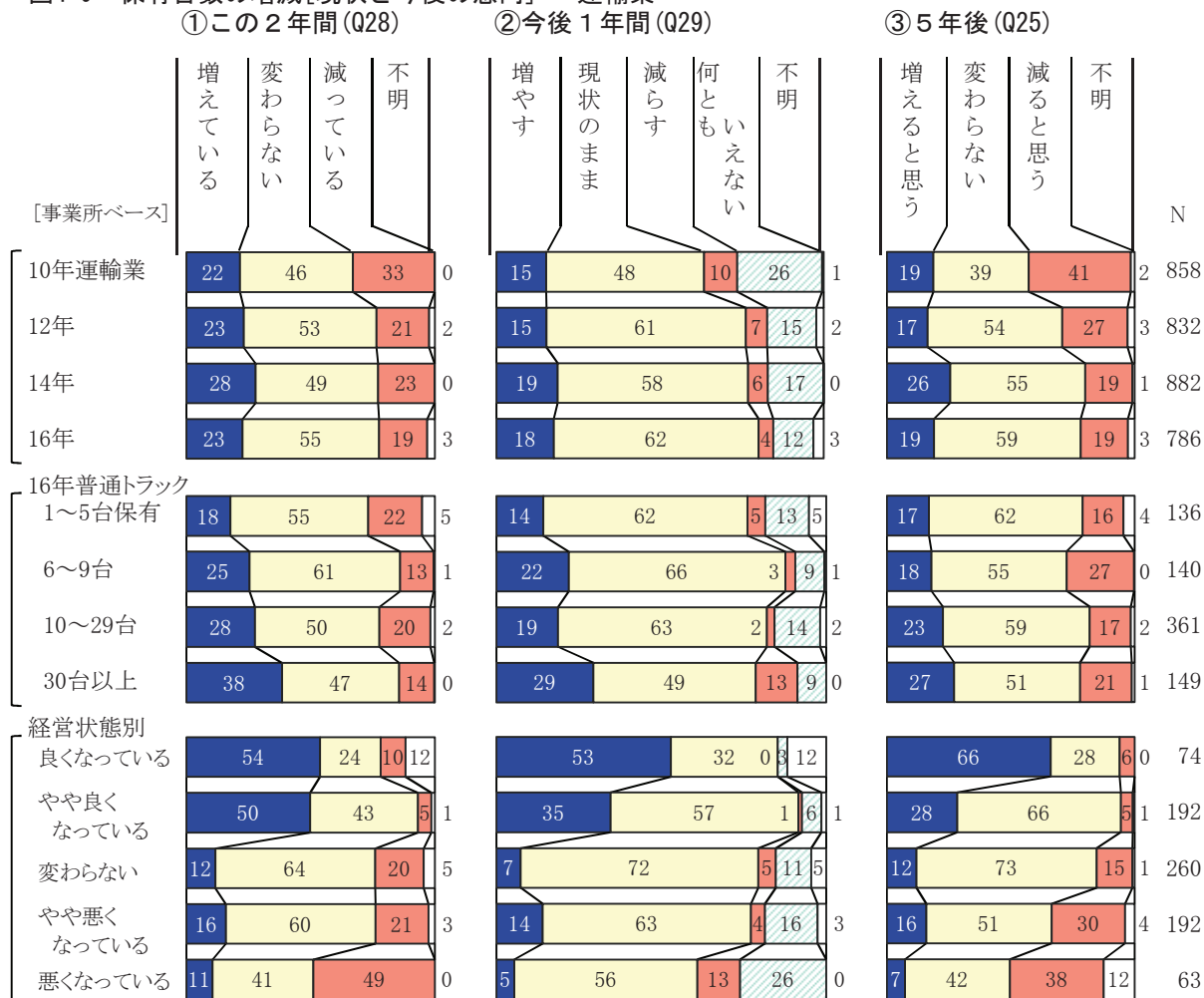
今後1年間のトラック保有台数の増減意向は「増やす」（18%）が前回と同水準となるものの、5年後に「増えると思う」（19%）は7ポイント減少している。

保有台数別にみると、30台以上保有の事業所で各項目の『増加(増えている、増やす、増えると思う)』の割合が高い。

経営状態別にみると、経営状態が良くなっている事業所は、この2年間、今後1年間、5年後の各項目で『増加(増えている、増やす、増えると思う)』の割合が半数以上を占める。

(図4-9)

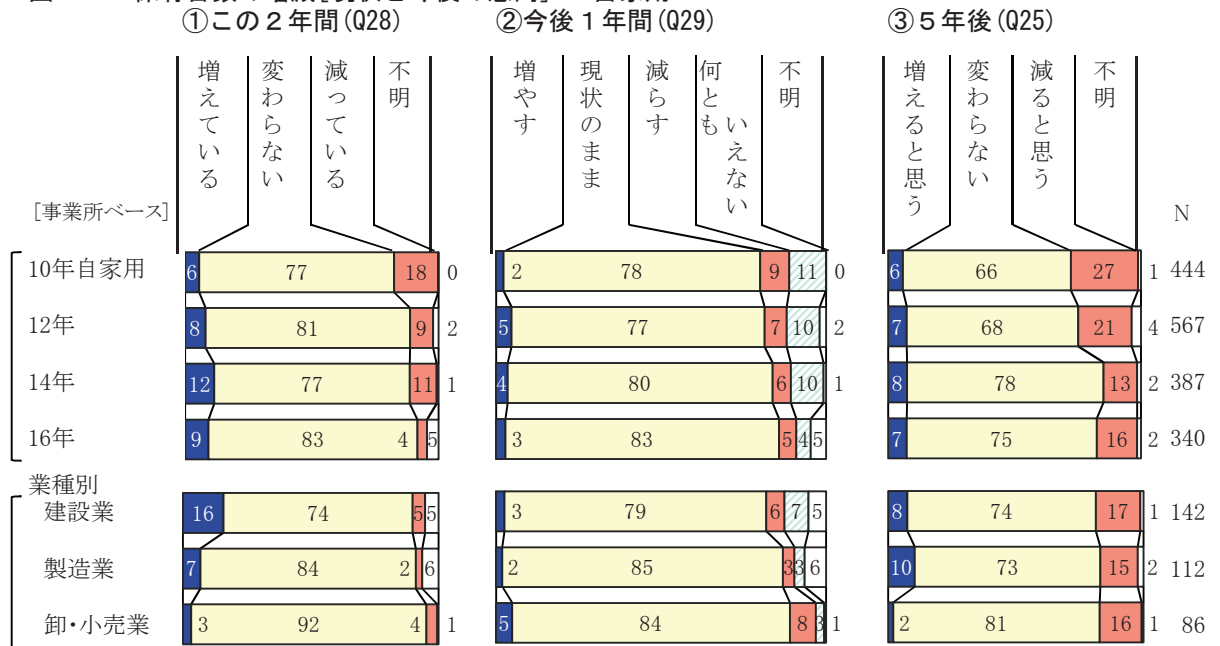
図4-9 保有台数の増減[現状と今後の意向] -運輸業-



自家用におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」が9%となった。前回と比較すると、「変わらない」(83%)が6ポイント増加している。今後1年間の増減意向では、「現状のまま」(83%)が最も高い。5年後の保有台数(備車含む)では、「変わらない」(75%)が最も高く、前回とほぼ同水準となっている。

業種別にみると、建設業では、この2年間で「増えている」の割合が、他の業種より高い。(図4-10)

図4-10 保有台数の増減[現状と今後の意向] -自家用-



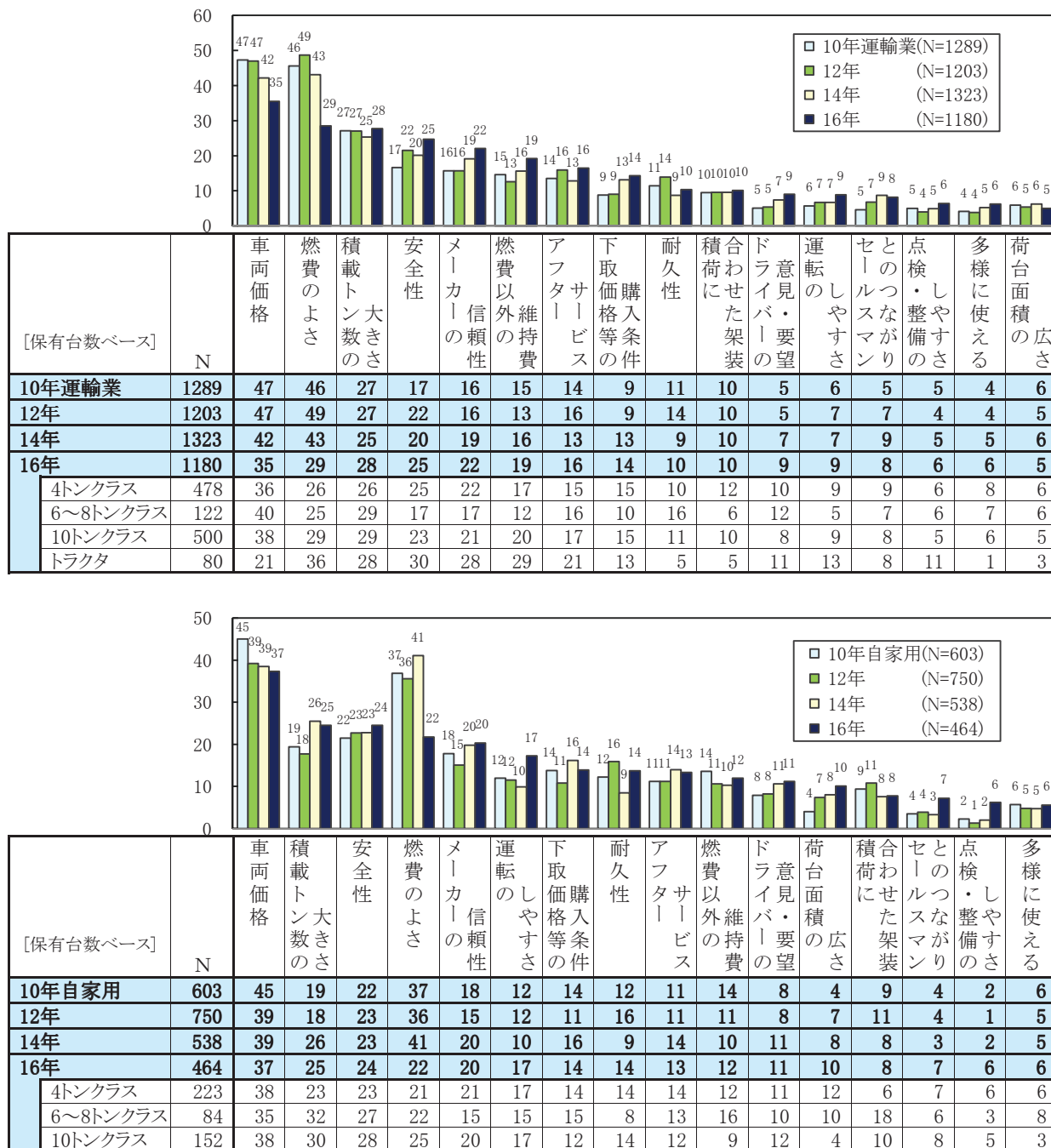
### 4-5 次期購入重視点

買い替え時の購入重視点は、運輸業では「車両価格」「燃費のよさ」などが上位。

次期買い替え時の3大購入重視点を見ると、運輸業では「車両価格」（35%）と「燃費のよさ」（29%）が上位2項目に挙げられた。前回と比べ「車両価格」は7ポイント減少、「燃費のよさ」は燃料代が低下したためか14ポイント減少したものの依然として高い。「安全性」「メーカーの信頼性」「燃費以外の維持費」などは増加傾向にある。

自家用では「車両価格」（37%）、「積載トン数の大きさ」（25%）、「安全性」（24%）「燃費のよさ」（22%）などが上位に挙げられた。（図4-11）

図4-11 次期買い替え時の3大重視点上位16項目(SQ52-1 複数回答)



## 4-6 オートマチック車購入意向

運輸業、自家用ともに保有車に占めるオートマチックの割合は、前回から横ばい。オートマチック車の保有及び代替予定は、運輸業の10トンクラスとトラクタが特に高い。

保有車のトランスミッションは、運輸業で「マニュアルタイプ」（73%）が高く、前回と同水準であった。トンクラス別にみると、10トンクラスやトラクタでは比較的「オートマチック」の割合が高く、トラクタでは約半数を占めている。自家用では「マニュアルタイプ」（89%）が運輸業より高い割合を占め、前回と同水準であった。（図4-12）

代替予定車の「オートマチック」車購入意向は、運輸業で33%となり、10年度から同水準が続いている。トンクラス別に「オートマチック」の割合を見ると、運輸業では、10トンクラスで4割、トラクタで5割を占めている。

自家用の「オートマチック」車購入意向は14%にとどまり、運輸業に比べると低くなっている。（図4-13）

図4-12 保有車のトランスミッションタイプ(Q43)

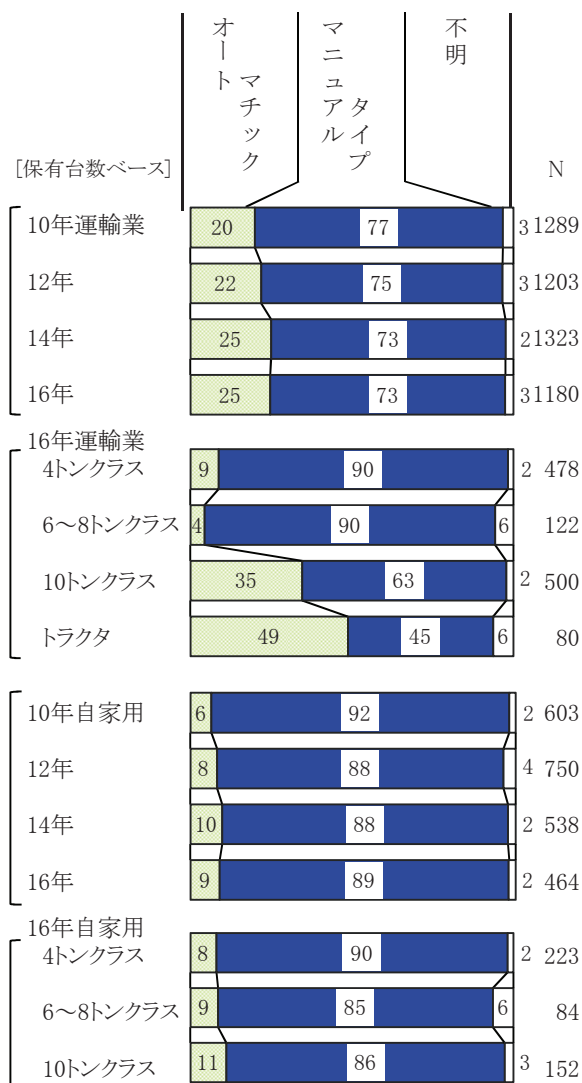
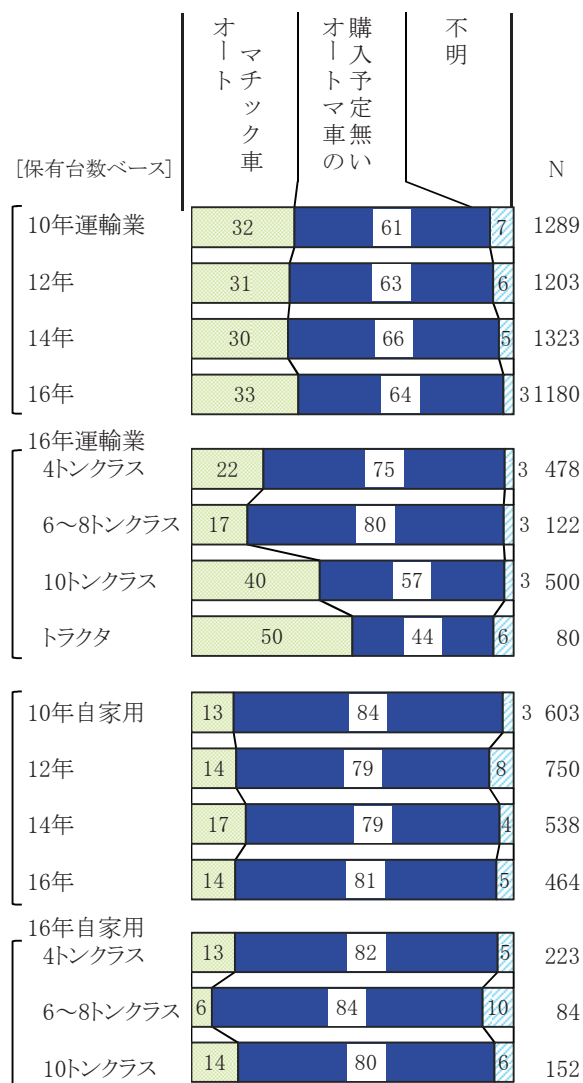


図4-13 代替予定車のオートマチック車購入意向(Q44)



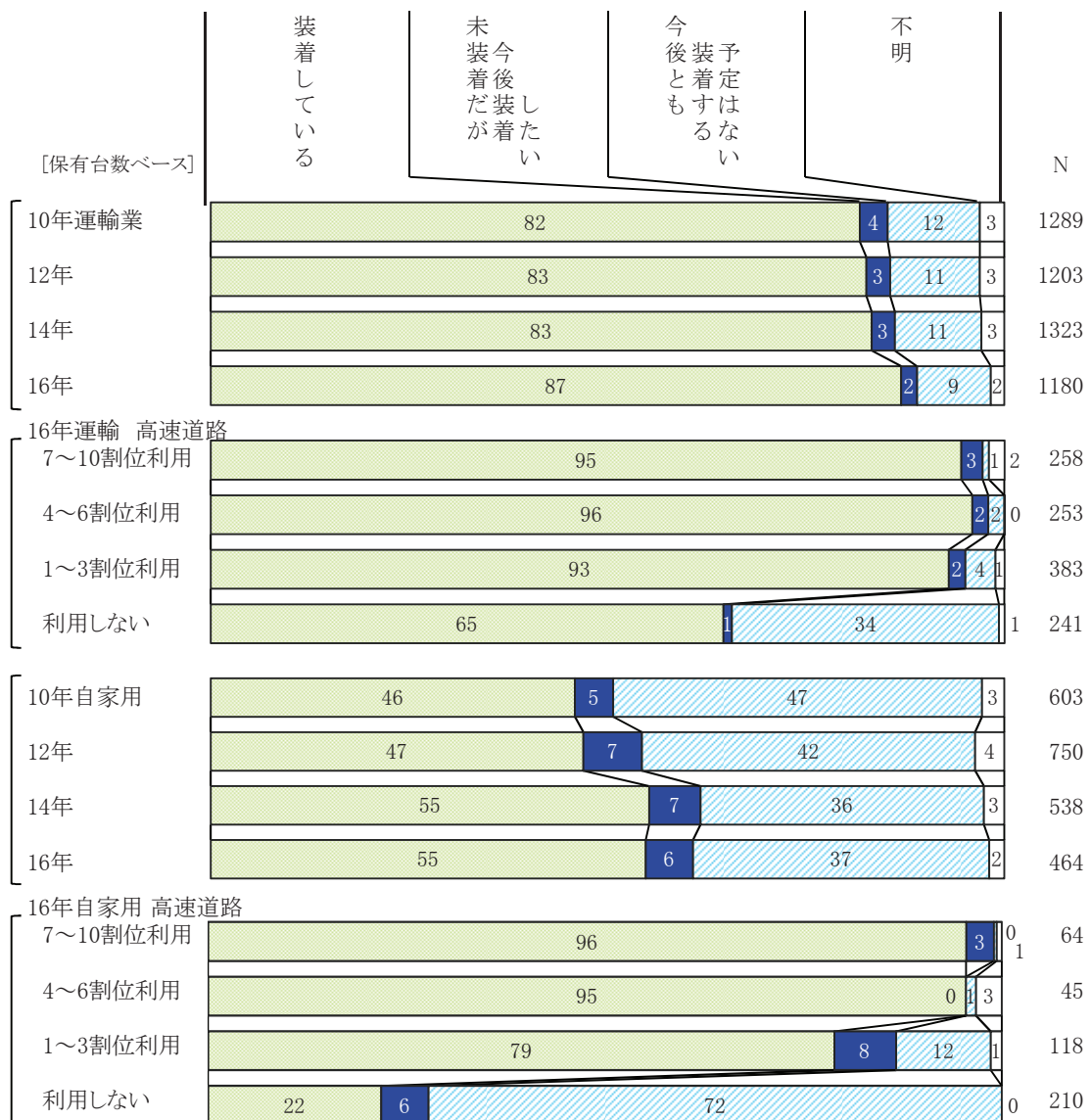
## 4-7 ETC装着意向

ETC装着率は、運輸業で増加傾向。高速道路利用割合の高い事業所では、9割以上の高水準。

ETC（ノンストップ自動料金収受システム）を「装着している」車は、運輸業で87%と高く、前回より4ポイント増加した。自家用は55%となり、前回と同率である。

1運行に占める高速道路の利用距離割合別にみると、運輸業は高速道路の利用があれば9割以上が装着していることがわかった。自家用は4割以上の高速道路利用では装着率9割以上と高いが、1～3割では79%にとどまる。（図4-14）

図4-14 ETC（ノンストップ自動料金収受システム）装着意向(Q45)



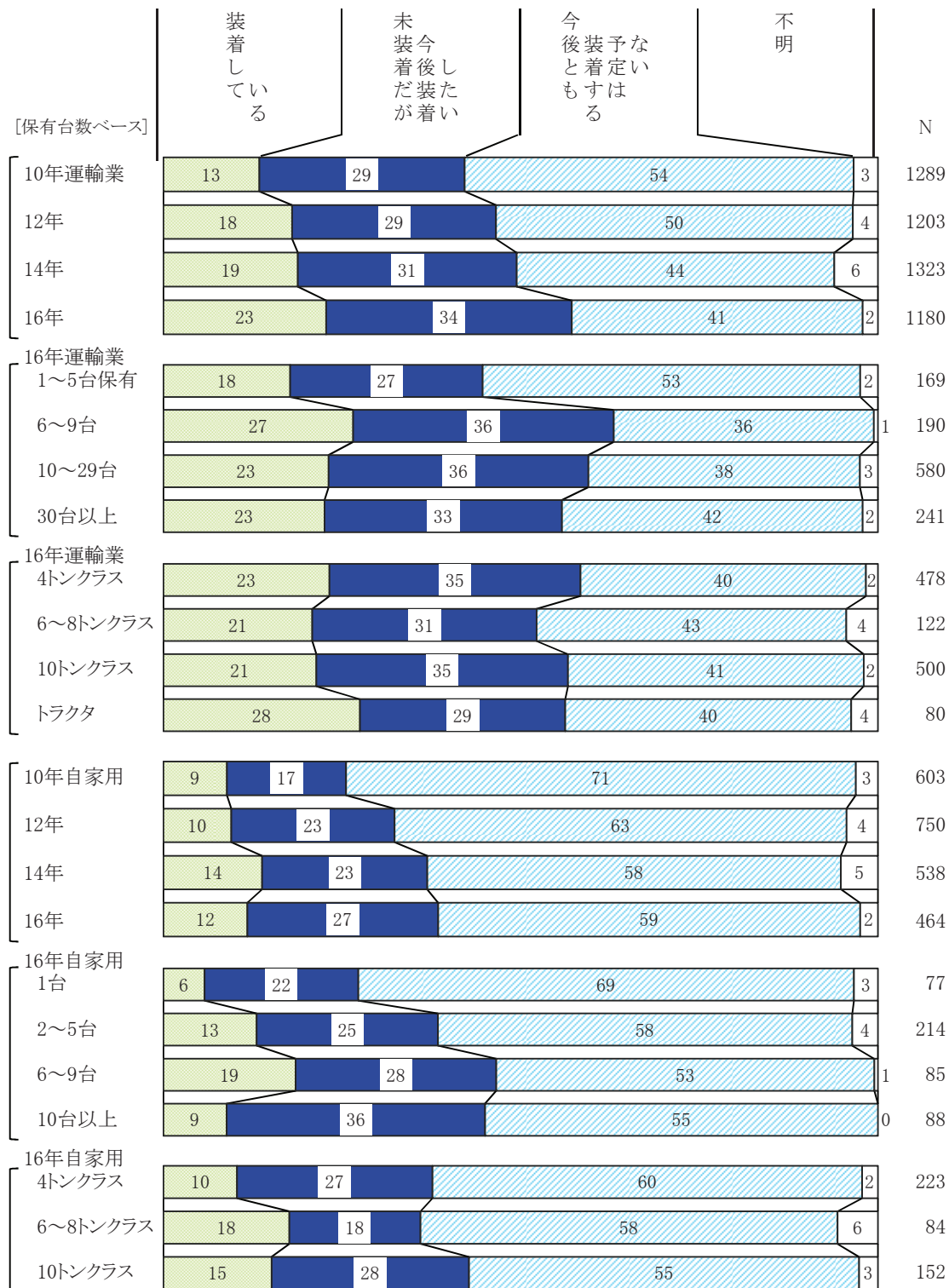
## 4-8 盗難防止装置装着意向

盗難防止装置の装着率は、運輸業で約4分の1に達し、10年度より増加傾向が続く。また、今後の装着意向については運輸業、自家用ともに増加。

盗難防止装置を現在「装着している」車は、運輸業で23%となり、10年度より装着率が少しずつ増加。また、「未装着だが、今後装着したい」が34%に達し、増加傾向が続く。

自家用については、「装着している」が12%と、運輸業に比べ低めの水準となるものの、「未装着だが、今後装着したい」(27%)が前回より4ポイント上昇している。(図4-15)

図4-15 盗難防止装置の装着意向(Q46)





## 5. 荷主の輸送委託の現状と運輸業の対応

### 5-1 輸送委託の現状と意向

荷主の輸送委託実施率は72%で08年度から減少傾向。委託先は「大規模の運輸業者」が伸長し、委託の背景は「長距離に輸送する時」、業者選択理由は「全国ネットワークがある」が増加。

#### ① 荷主の輸送委託の現状

荷主で輸送委託している事業所は72%となり、前回に比べ6ポイント減少。輸送委託の割合は平均80.3%となり、前回に比べ5.5ポイント増加している。輸送委託の割合では、「80～99%」にて、前回より5ポイントの増加となった。（図5-1、図5-2）

荷主の輸送委託の背景は、「いつとは限らず殆ど恒常的に」が56%で突出。その他の回答では、「長距離に輸送するとき」（18%）が前回より6ポイント増加。（図5-3）

図5-1 輸送委託の有無(Q19)【荷主調査】

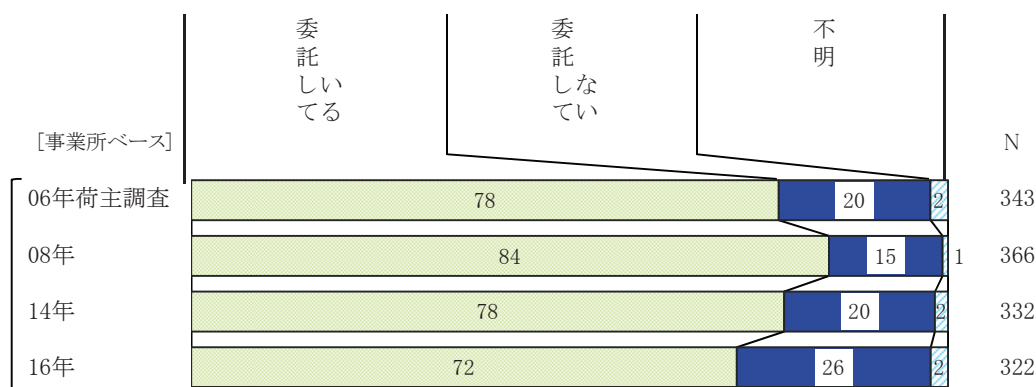


図5-2 輸送委託割合(SQ19-5)【荷主調査】

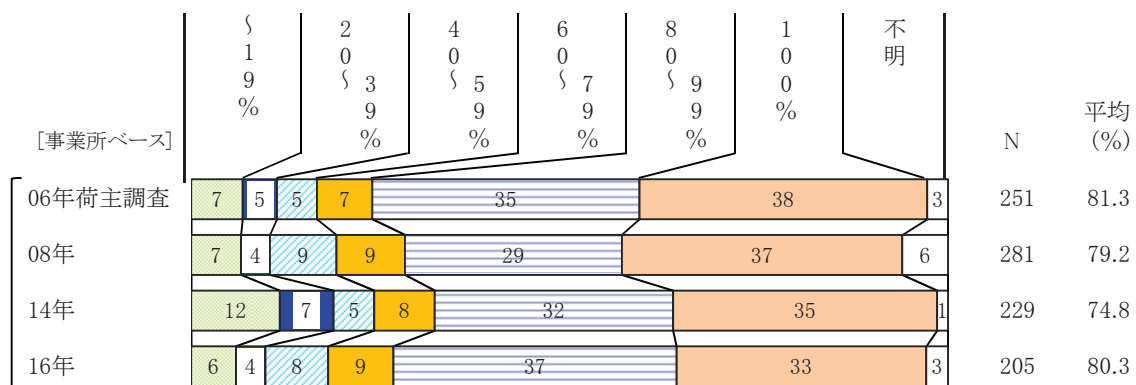
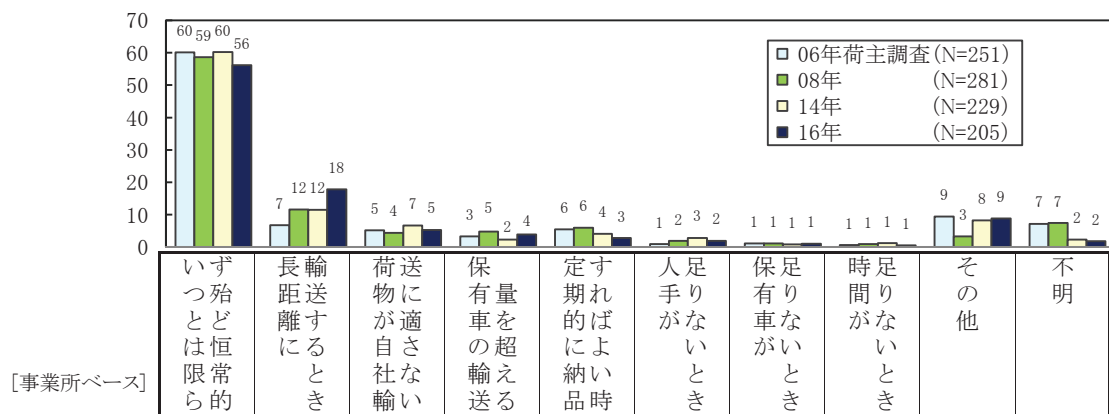


図5-3 輸送委託の背景(SQ19-6)【荷主調査】



## ②荷主の輸送委託先

荷主の輸送委託先数の平均は6.4社となり、前回とほぼ同水準。ただし、前回と比べ「4～5社」で8ポイント、「6～10社」で7ポイント上昇している。製造業は平均7.1社で他の業種より多い。（図5-4）

委託先は「中規模の運輸業者」が67%で最も高い。「大規模の運輸業者」が62%で続き、前回より11ポイント上昇。2年後の委託予定先においても「大規模の運輸業者」は増加傾向。（図5-5、図5-6）

図5-4 輸送委託先の社数(SQ19-4)【荷主調査】

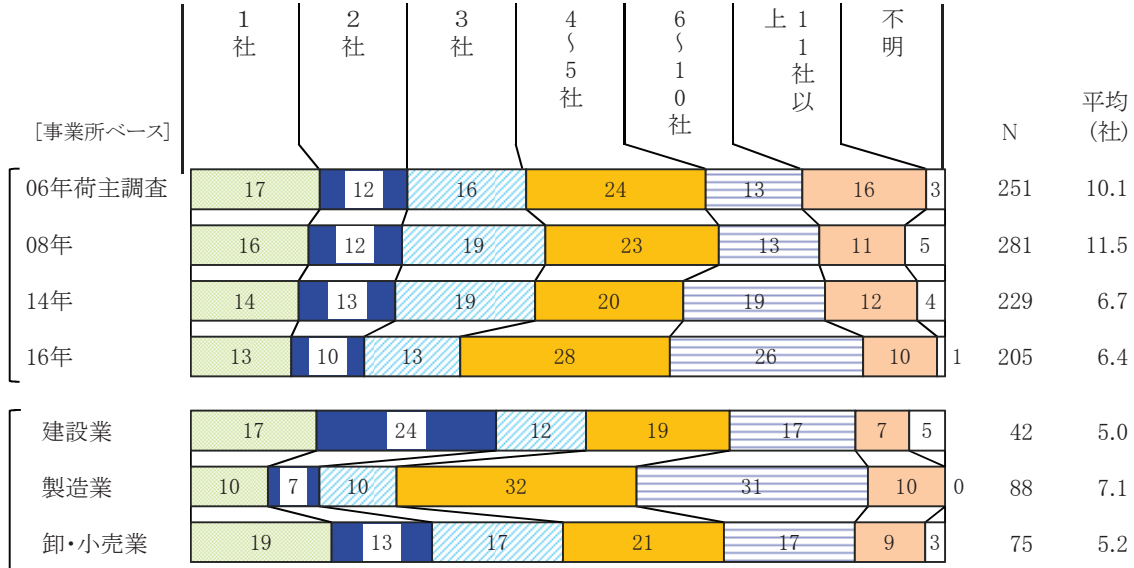


図5-5 現在の輸送委託先(SQ19-3 複数回答)【荷主調査】

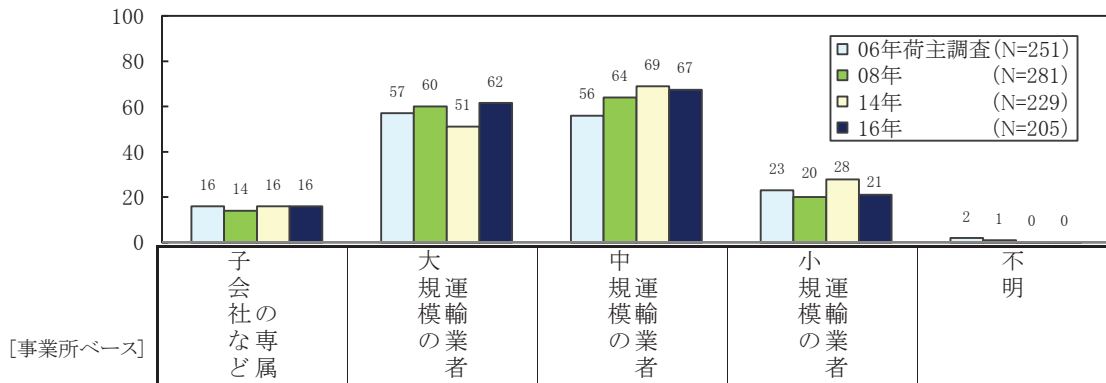
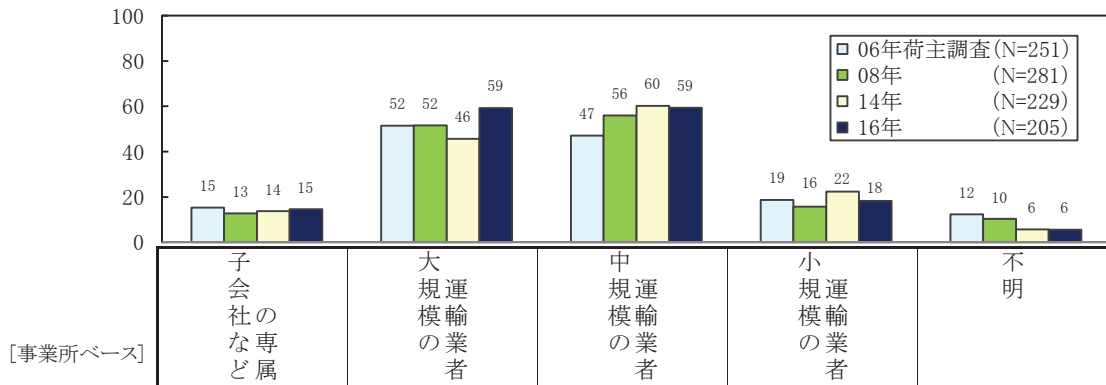


図5-6 2年後委託予定の輸送委託先(SQ19-3 複数回答)【荷主調査】



注) 「大規模の運輸業者」は旧通運・路線業者、「小規模の運輸業者」は保有台数5台程度の業者、「中規模の運輸業者」は「大規模の運輸業者」「小規模の運輸業者」以外の運輸業者を指す。

③荷主の輸送委託の内容と今後の意向

荷主が輸送委託する内容は「輸送のみ」(45%)が最も高く、続いて「保管」(30%)、「納品代行」(26%)、「梱包、流通加工等」(20%)となり、概ね前回と同水準であった。(図5-7)

2年後予定の委託業務でも、現在の委託内容と同様の傾向が見られた。(図5-8)

図5-7 現在の委託業務(SQ19-7 複数回答)【荷主調査】

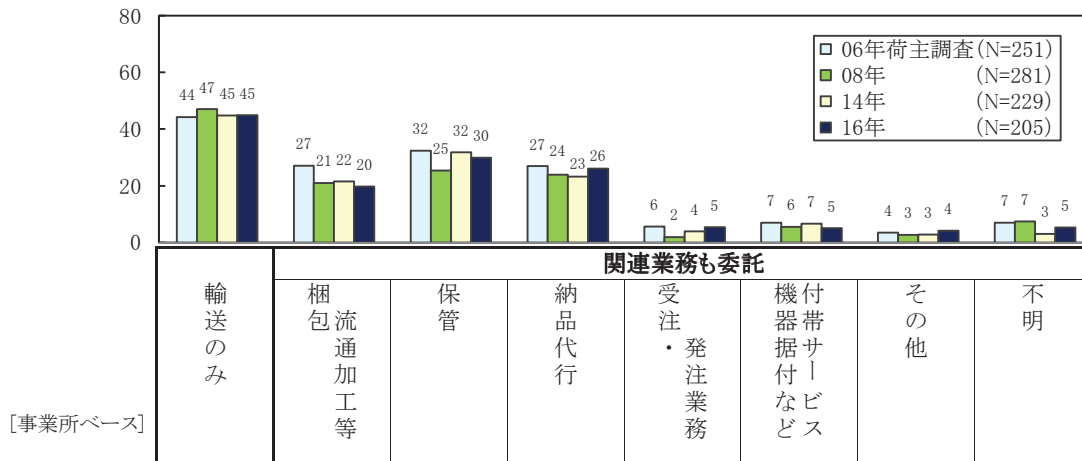
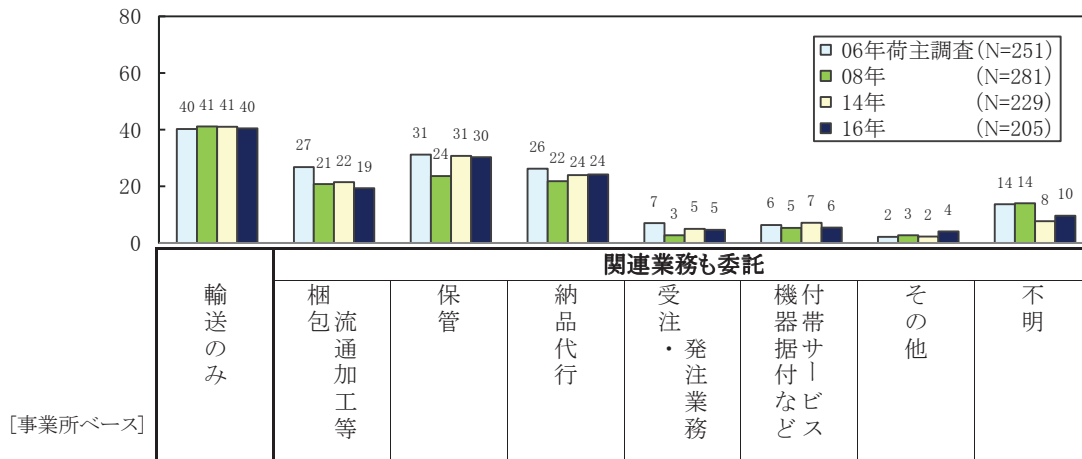


図5-8 2年後委託予定の輸送委託先(SQ19-7 複数回答)【荷主調査】



#### ④荷主の輸送委託先の選定

荷主が輸送委託先を選ぶ理由は、「時間指定・緊急輸送に対応」、「全国ネットワークがある」がともに52%で高く、前回と比べ、前者は8ポイント、後者は11ポイント増加した。（図5-9）

輸送委託先を変える理由の第1位は「運賃面で折り合いがつかない時」（54%）となり、次いで「時間指定・緊急輸送に対応できない時」（45%）、「事故やトラブルなど、安全面で問題が見られた時」（43%）がほぼ同率で続く。（図5-10）

図5-9 輸送委託先業者の選択理由(SQ19-13 複数回答)【荷主調査】

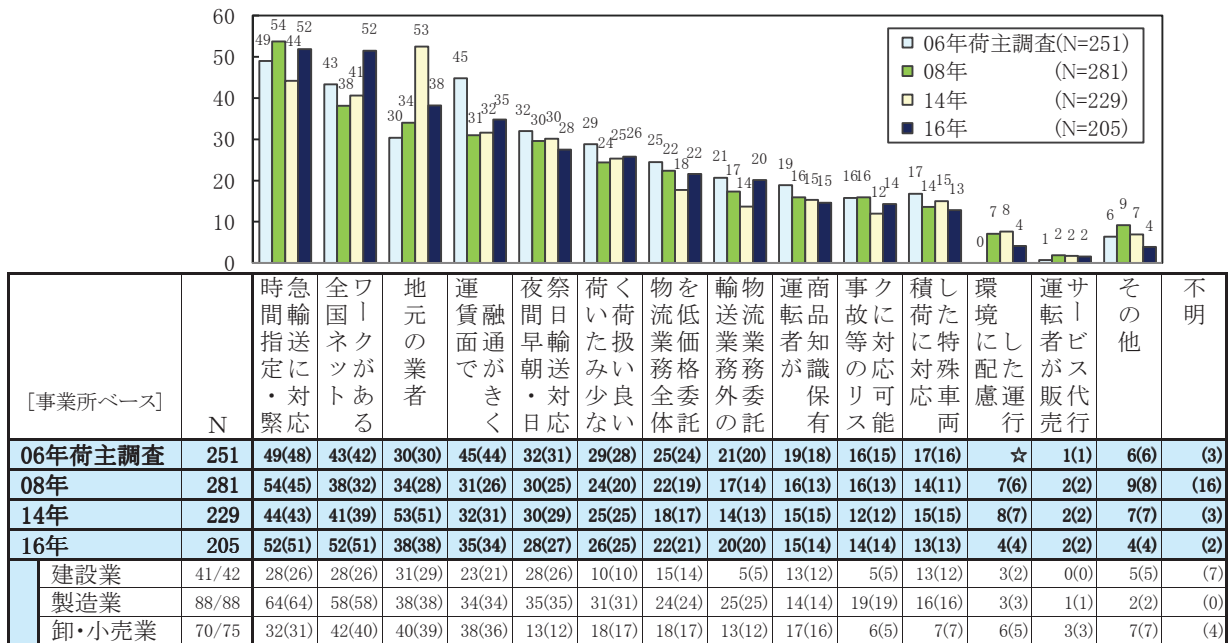
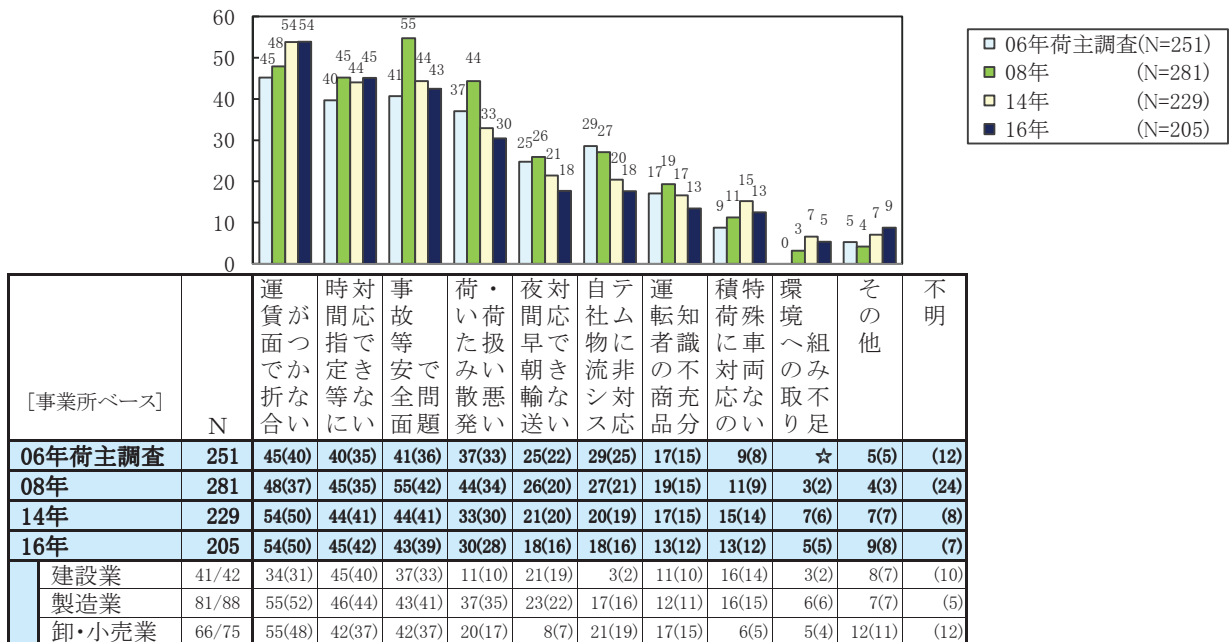


図5-10 輸送委託先を変更する際の理由(SQ19-14 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

注) 調査年度により「不明」の変動が大きいので、不明除きの集計で比較。( )内は不明含みの数値。

## 5-2 荷主の要望と運輸業の対応

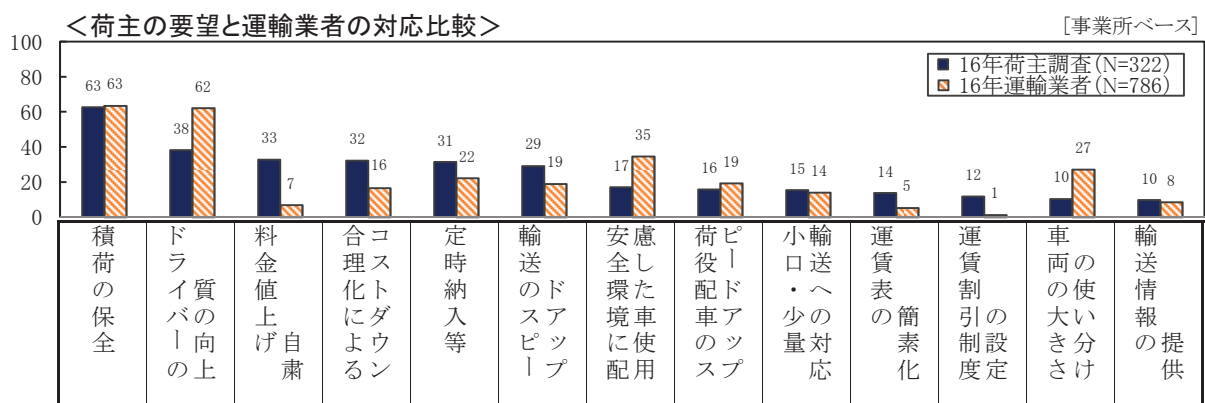
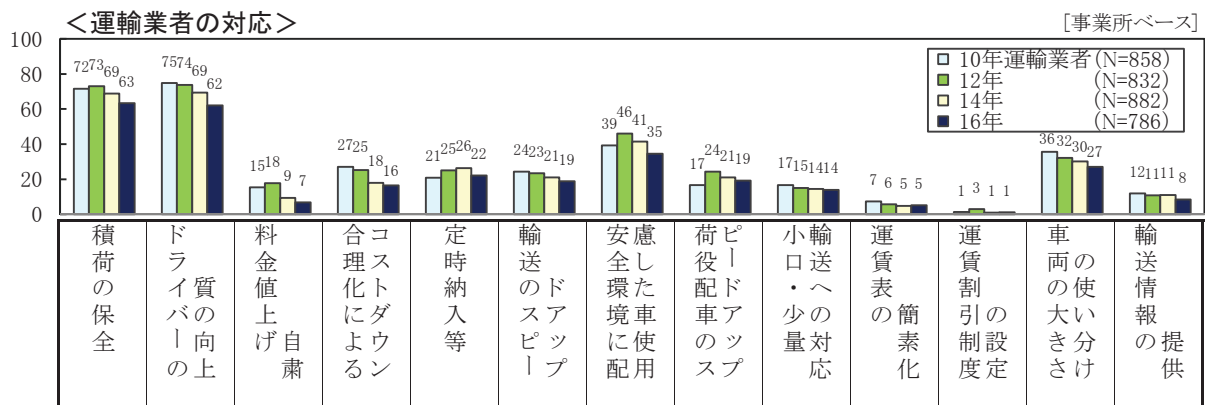
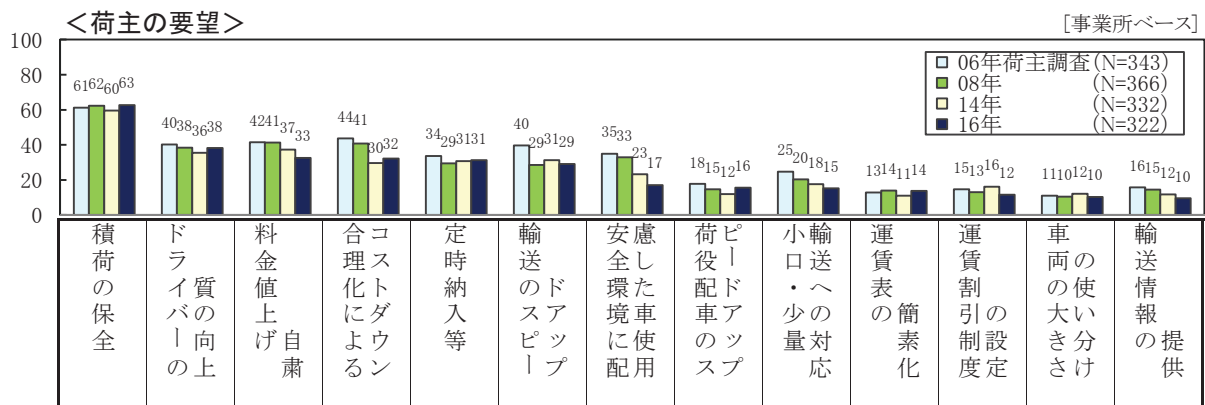
荷主からの要望が強い「積荷の保全」「ドライバーの質の向上」については、運輸業も対応できている状況。運賃面で対応しきれていない運輸業者があるものの、荷主からの要望は06年度より減少傾向。車両仕様の指示内容では、「冷蔵・冷凍車」が増加。

### ① 荷主の要望に対する運輸業者の対応

荷主の運輸業者に対する要望と、運輸業者の荷主に対する対応を比較すると、荷主の要望に「積荷の保全」「ドライバーの質の向上」「安全・環境に配慮した車の使用」等で対応できている運輸業者が多い。

また、「料金値上げ自粛」「合理化・効率化によるコストダウン」など、運賃面の荷主の要望が3位～4位に挙げたが、06年度から徐々に減少している。（図5-11）

図5-11 荷主の要望と運輸業者の対応 (Q20 複数回答) 【荷主調査】 / (Q3 複数回答)



仕入品の納入方法についての仕入先への不満点としては、「まとめて納品されるので保管スペースをとる」(15%)が1位に挙げた。(図5-12)

得意先への納入方法についての不満・問題点は、「配達日時が守られない」(16%)、「納品の荷いたが多い」(13%)が上位に挙げた。(図5-13)

図5-12 仕入品の納入方法について仕入先への不満点(Q12 複数回答)【荷主調査】

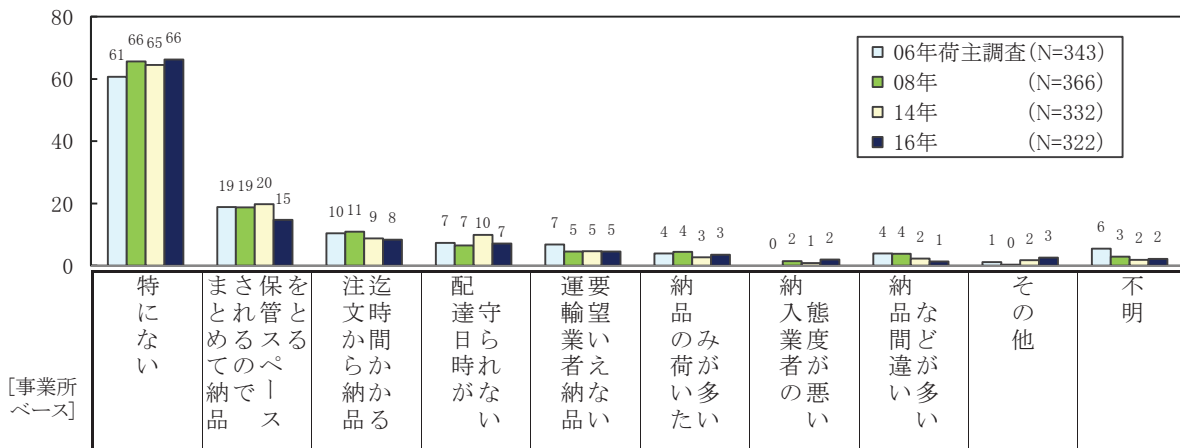
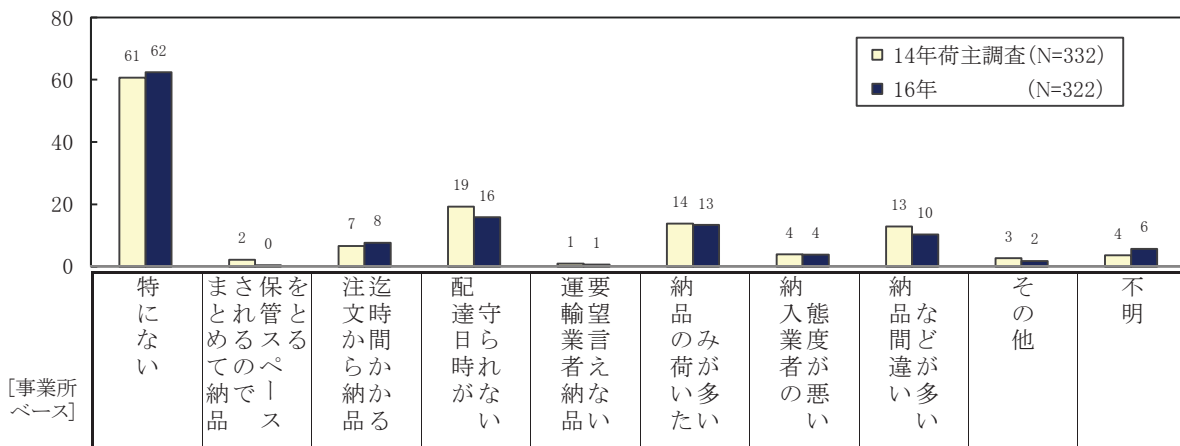


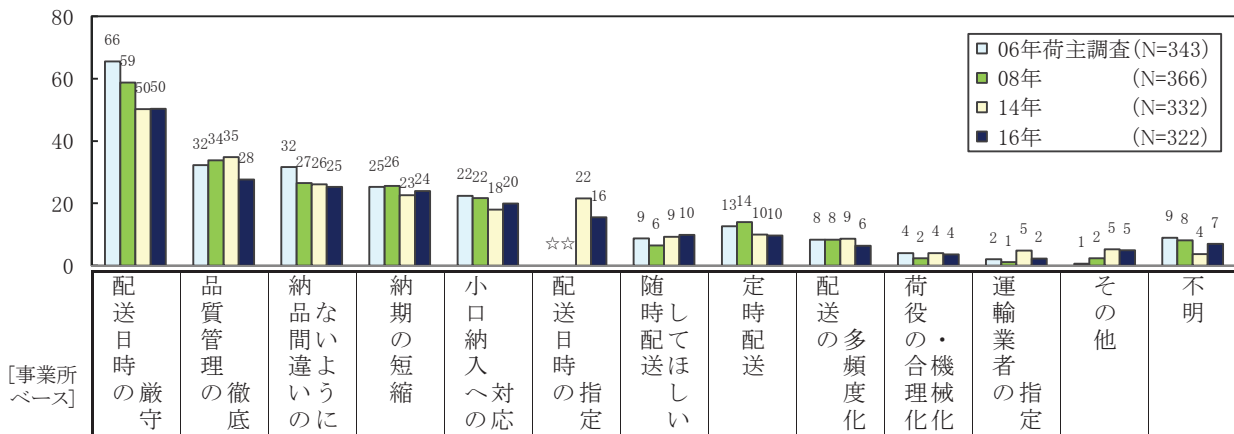
図5-13 得意先への納入方法についてお客様から受けた不満・問題点(Q16 複数回答)【荷主調査】



納入方法についての要望では、「配送日時の厳守」(50%)が最も高く、次いで「品質管理の徹底」「納品間違いのないように」「納期の短縮」「小口納入への対応」が2割台で続き、前回と同水準であった。(図5-14)

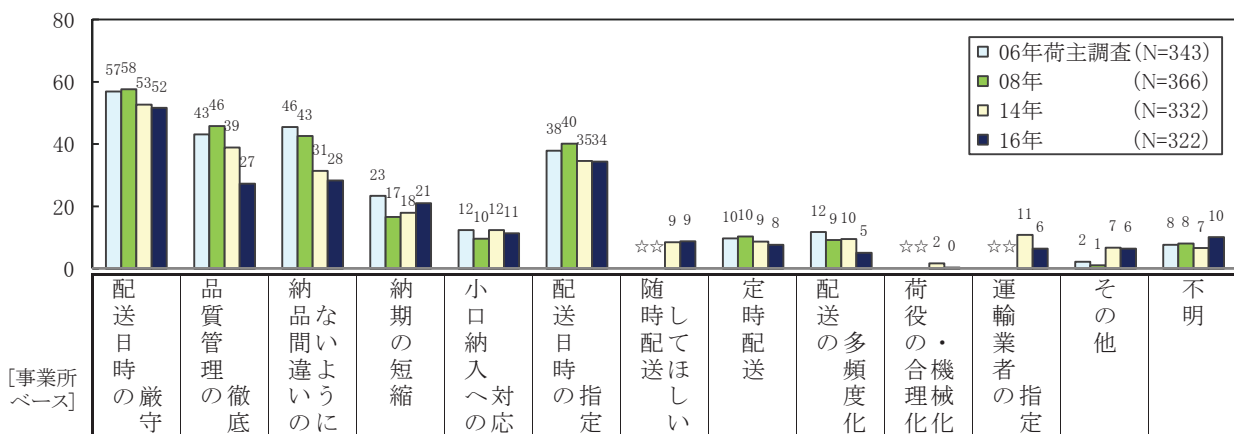
得意先からの要望では、「配送日時の厳守」(52%)が最も高く、「配達日時の指定」(34%)の順。次いで「納品間違いのないように」(28%)が続くものの、06年度より減少傾向にある。また、「品質管理の徹底」(27%)は前回より12ポイントの減少となった。(図5-15)

図5-14 仕入品の納入方法について仕先への要望(Q13 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

図5-15 商品の納入方法について得意先からの要望(Q17 複数回答)【荷主調査】

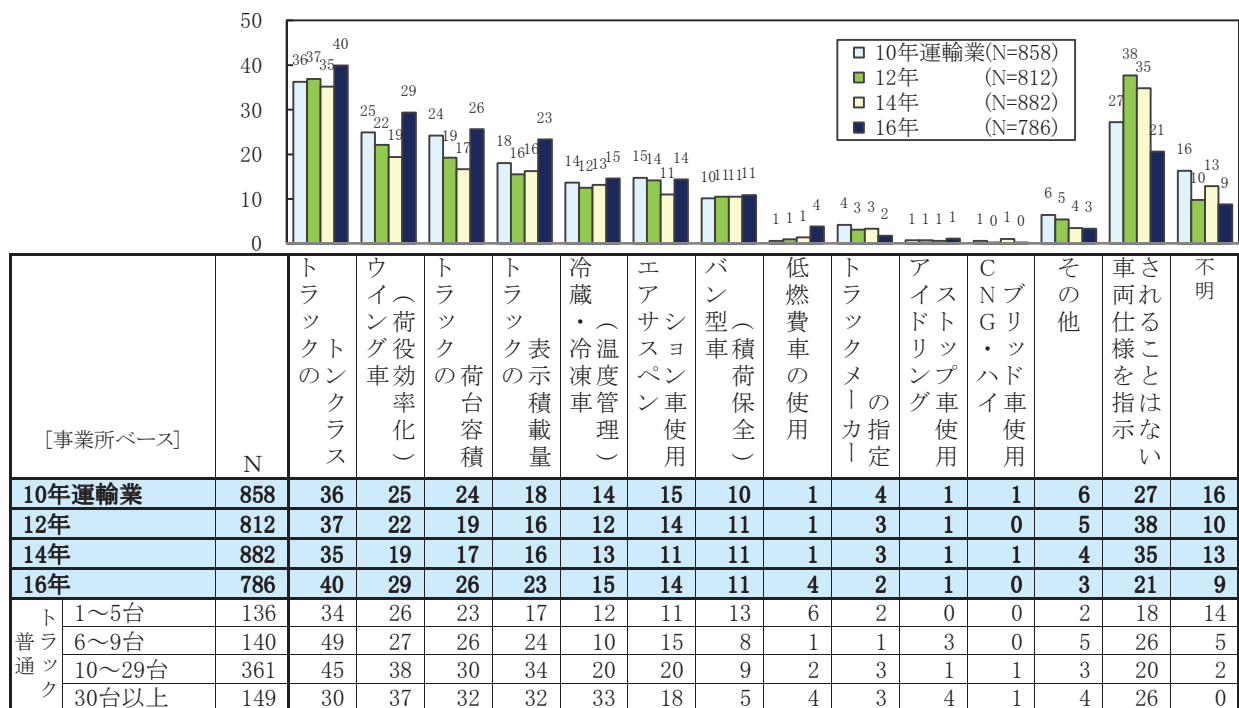


注) ☆印は選択肢なし

②荷主や元請けからの車両仕様の指示

運輸業者が「荷主」から受ける車両指示の内容としては、「トラックのトンクラス」(40%)が最も高い。次いで「ウイング車使用(荷役作業効率化など)」(29%)、「トラックの荷台容積」(26%)、「トラックの表示積載量」(23%)が続く。(図5-16)

図5-16 荷主や元請け業者からの車両仕様の指示内容(Q7 複数回答)

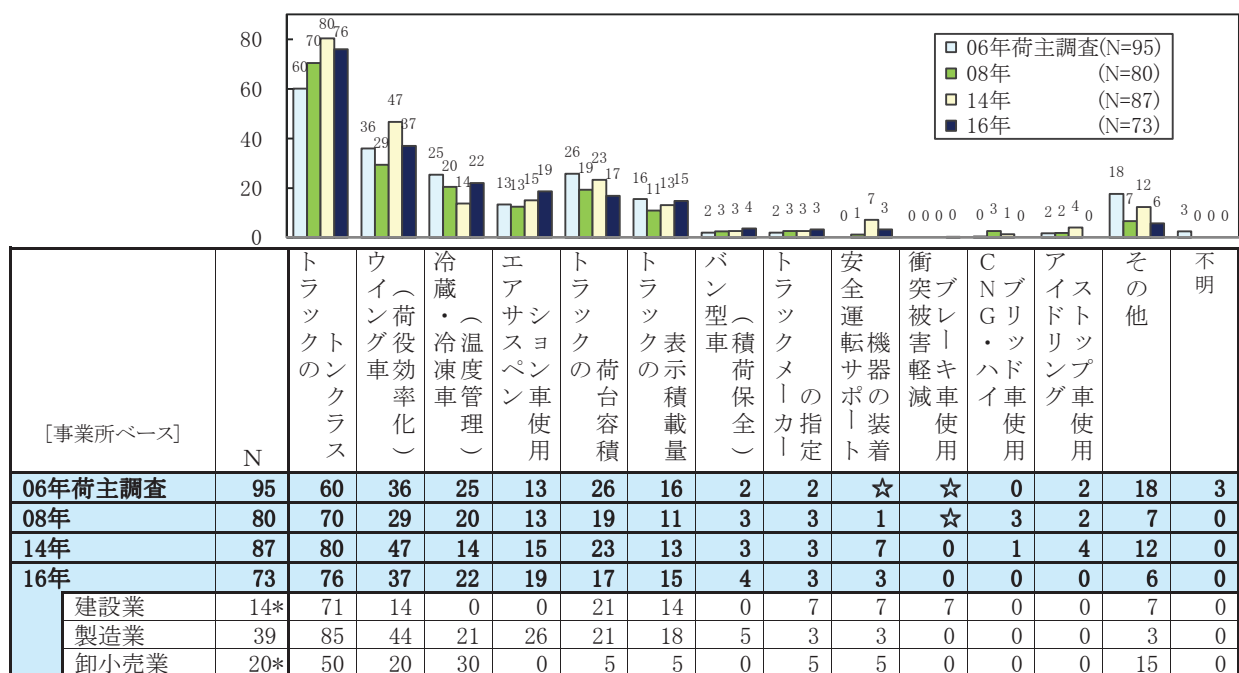


注) 10年~14年は「荷主や元請け事業者から車両仕様を指示されることあるか」という設問に対し「ある」と回答した事業所に絞って「車両仕様の指示内容」を聞いていたが、16年からは、全回答者に「車両仕様の指示内容」を聞く設問に変更した。14年までと16年の比較をしやすいするために、16年の設問構成にあわせた形に計算しなおした。



荷主調査では、荷主から運輸業者への車両指示の内容として、「トラックのトンクラス」(76%)が突出し、高い水準を維持している。次いで「ウイング車使用(荷役作業効率化など)」(37%)が続くものの、こちらは前回より10ポイント減少。一方、「冷蔵・冷凍車(温度管理)」(22%)が8ポイント増加しており、前回より上位に挙がっている。(図5-17)

図5-17 運輸業者への車両仕様の指示内容(SQ19-11 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

運輸業者からの要望事項では、上位に「時間指定の場合の十分な余裕がほしい」（36%）、  
「大量荷物の場合、一定日数前に連絡してほしい」（35%）、  
「荷待ち時間の削減をしてほしい」（30%）が挙がり、それぞれ08年度より上昇傾向にある。（図5-18）

荷主側の現在の協力事項・今後実施する可能性のある事項では、「大量荷物の場合、一定日数前に連絡してほしい」（32%）、  
「時間指定の場合の十分な余裕がほしい」（28%）、  
「荷待ち時間の削減をしてほしい」（27%）が上位となり、それぞれ前回は上回っている。運輸業者の要請事項と荷主側の協力事項については、1位の「時間指定の場合の十分な余裕がほしい」で8ポイントの差があるほかは、大きな差がみられなかった。（図5-19）

図5-18 運輸業者からの要望事項(SQ19-12 複数回答)【荷主調査】

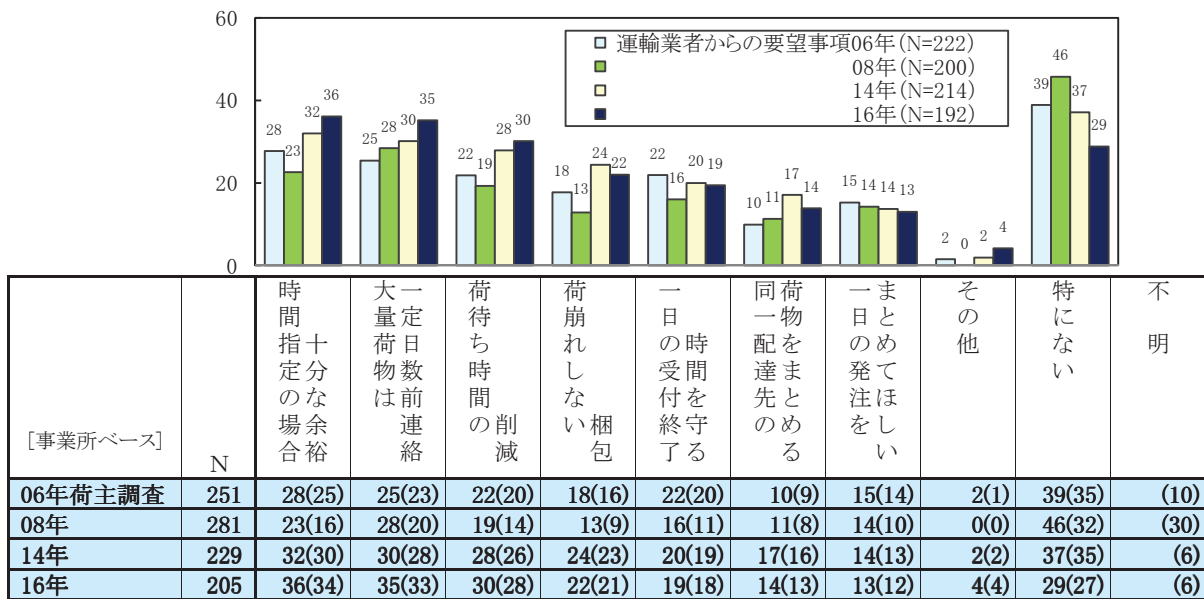
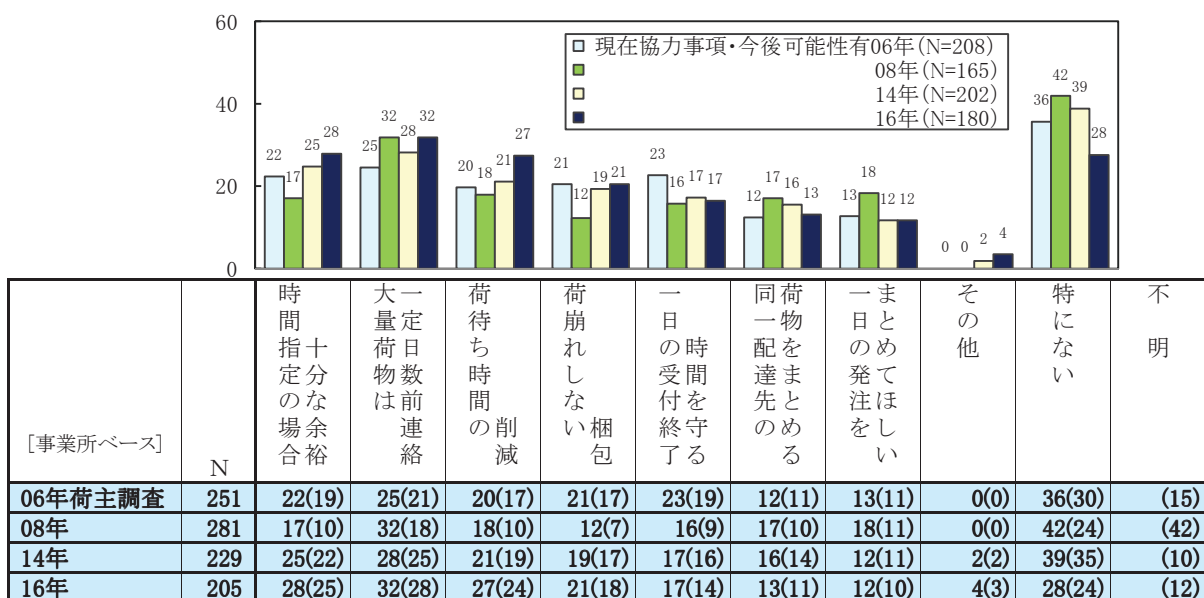


図5-19 荷主側の現在協力事項・今後協力可能性のある事項(SQ19-12 複数回答)【荷主調査】



注) 調査年度により「不明」の変動が大きいいため、不明除きの集計で比較。( )内は不明含みの数値

## 6. 事業所の業績と輸送合理化策

### 6-1 経営状況とその要因

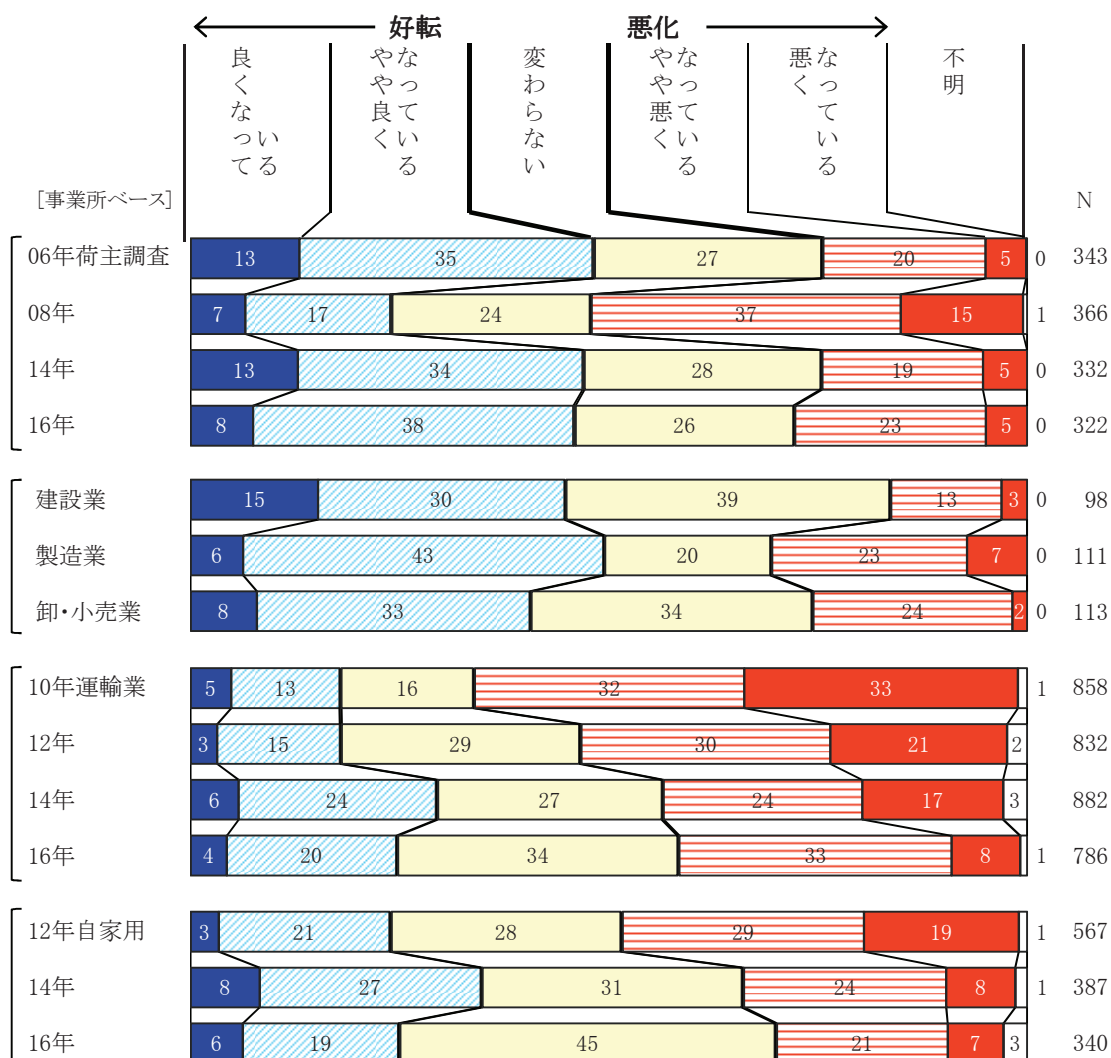
荷主の最近の経営状況は好調を維持。荷主の2年後の経営見通しも含め、製造業を中心に『好転』の割合が高い。

#### ① 経営状況の現状と見通し

荷主では、最近の経営状況が「良くなっている」「やや良くなっている」を合わせた『好転』(46%)が、「悪くなっている」「やや悪くなっている」を合わせた『悪化』(28%)を上回っている。大きく悪化した08年度と比べると、14年度以降は高い水準を維持している。業種別では、製造業で『好転』が49%と高い。

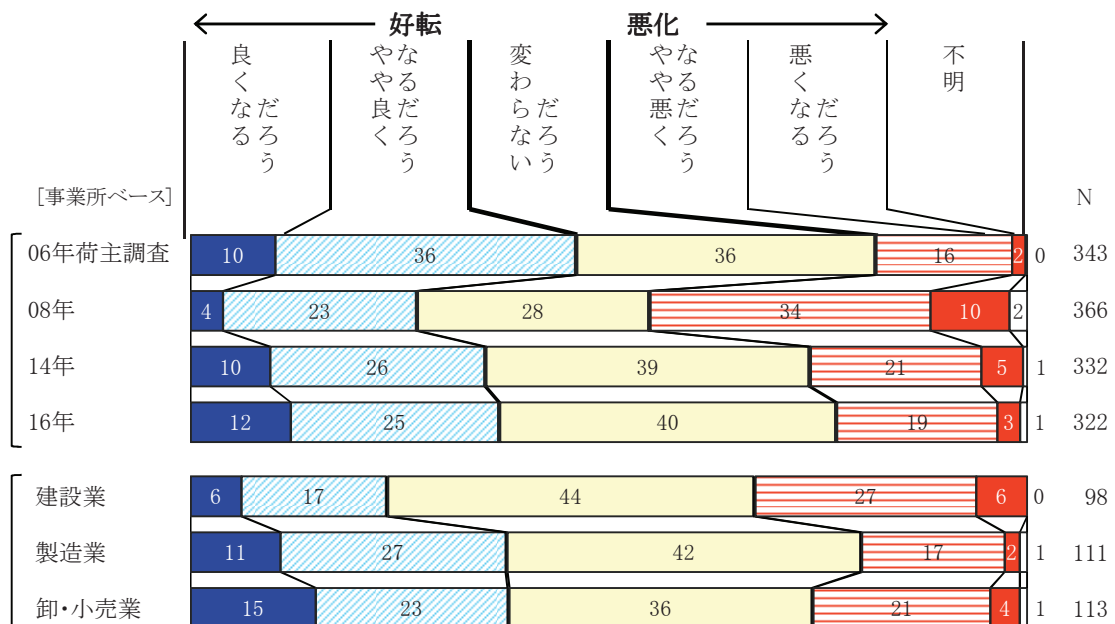
運輸業では『好転』が24%となり、前回より6ポイント減少。自家用でも『好転』が10ポイント減少しており、25%であった。また、運輸業、自家用のどちらでも「変わらない」が前回より増加し、『悪化』は減少。(図6-1)

図6-1 最近の経営状況(Q4)【荷主調査】(Q11)



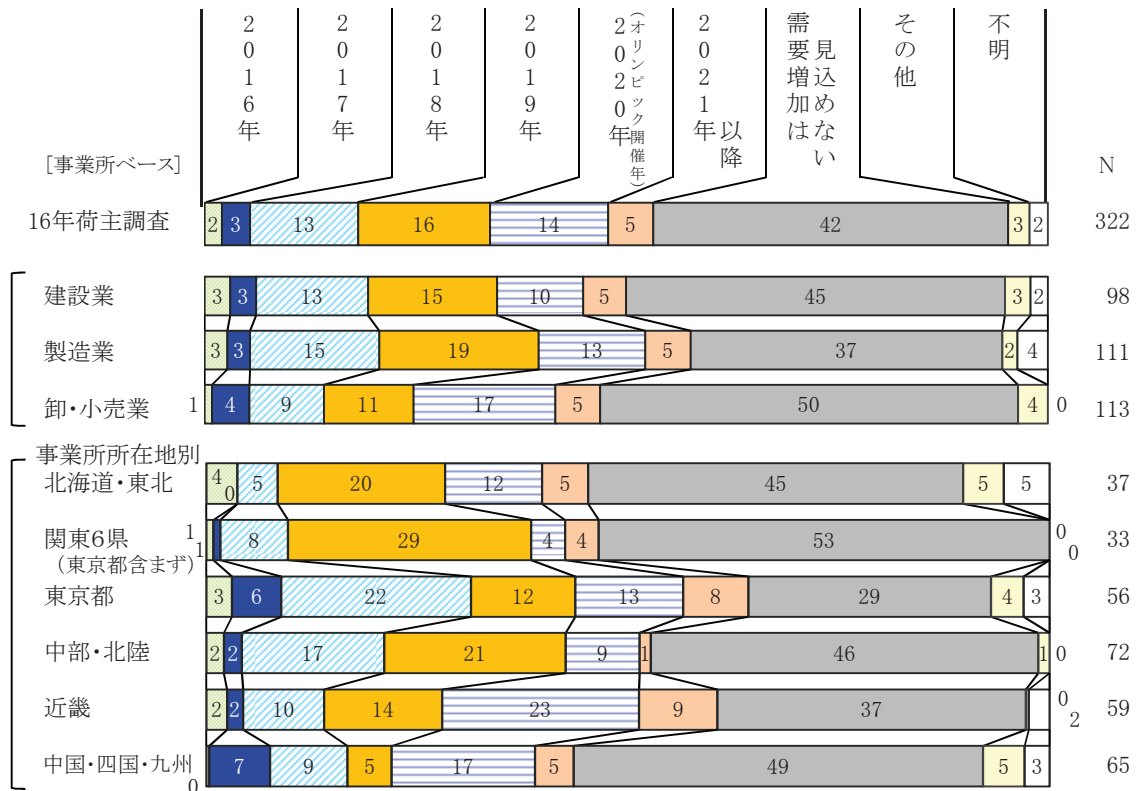
荷主の2年後の経営見通しは、『好転』（37%）が『悪化』（22%）を上回り、『悪化』は前回から4ポイントの微減となった。特に製造業、卸・小売業の見通しが良くなっている。  
 (図6-2)

図6-2 2年後の経営見通し(Q5)【荷主調査】



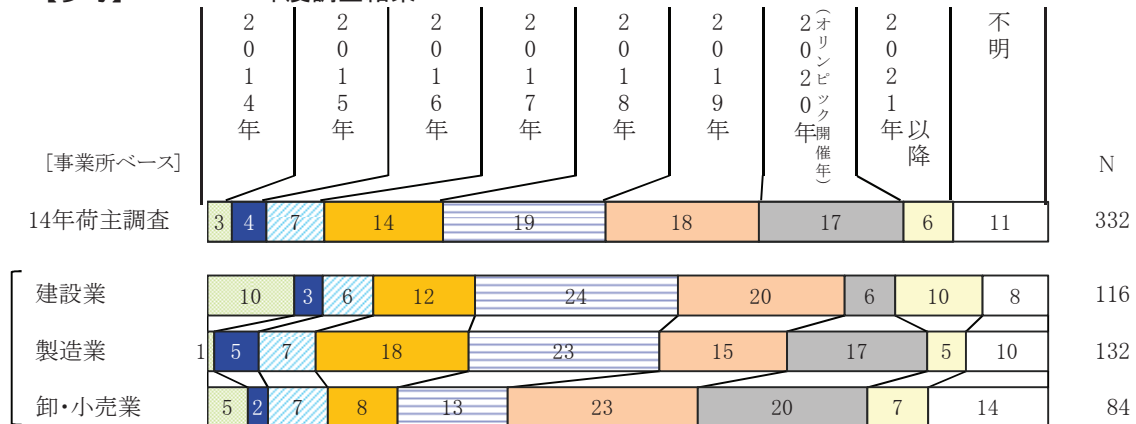
2020年開催の東京オリンピックを見据え、荷主の経営の見通しが最もよくなる年については、開催1年前の「2019年」（16%）をピークに、「2020年」（14%）、「2018年」（13%）と続いている。業種別では製造業の見通しが比較的良くなっている。エリア別に見ると、東京都、近畿エリア所在の事業所で需要増を見込んでいるところが多い。経営が最もよくなる年については、東京都は「2018年」、近畿は「2020年」が、それぞれピークとなっている。（図6-3）

図6-3 2020年開催の東京オリンピックを見据え経営が最もよくなる年（見通し）(Q6)【荷主調査】



【参考】

2014年度調査結果

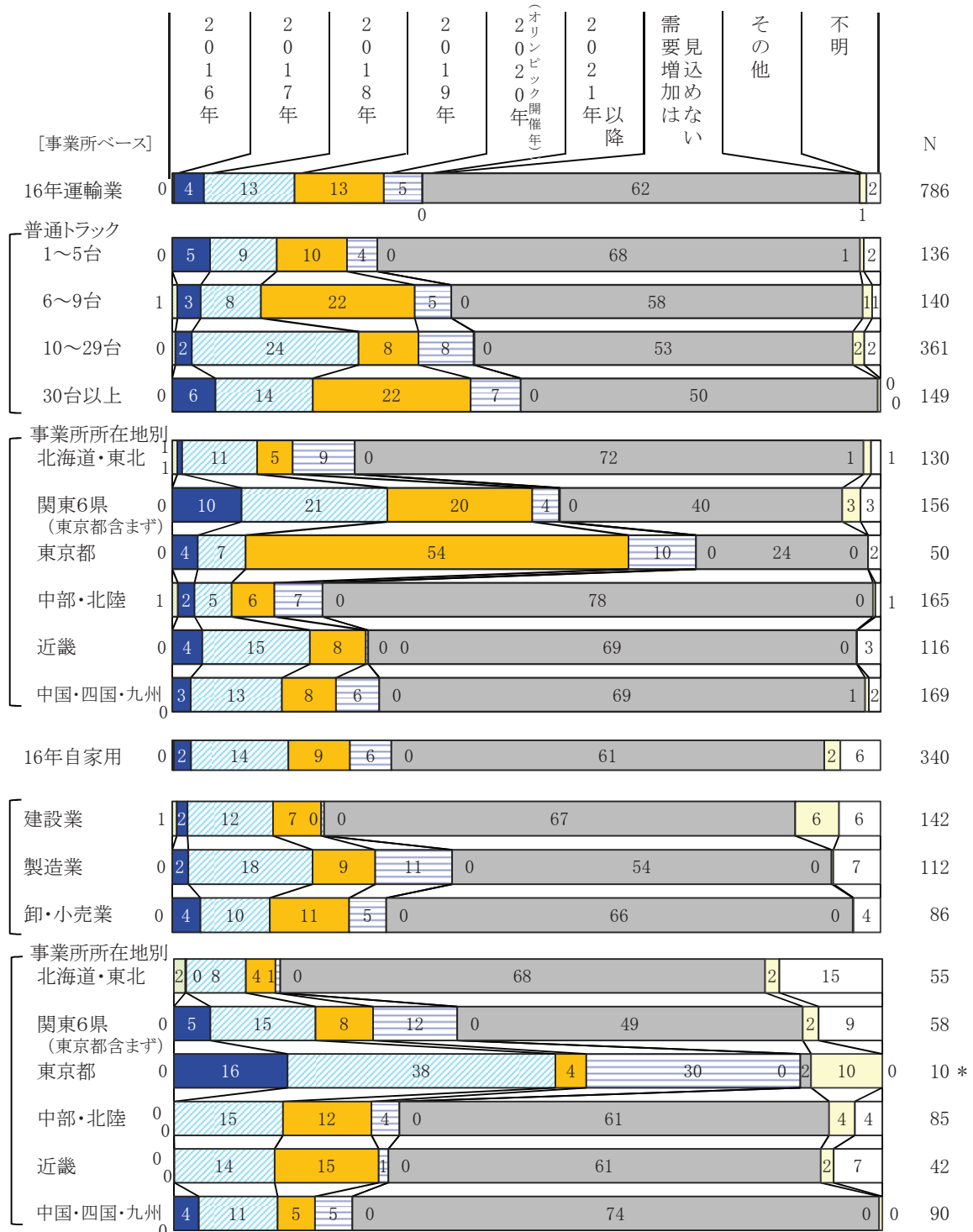


東京オリンピック関連で輸送量が最も増加する時期を見ると、運輸業は「2018年」「2019年」がともに13%と高く、輸送量のピークとして見込まれている。また、保有台数が多いほど、輸送量の増加を期待する割合が高くなり、30台以上では半数に達する。

自家用では「2018年」（14%）をピークに、「2019年」が9%で続く。業種別に見ると、製造業の見通しが良く、時期としては「2018年」と開催年である「2020年」に輸送量の需要増加が見込まれている。

運輸業のエリア別では、関東地方ではオリンピック開催前の「2018年」と「2019年」をピークに輸送量の増加を見込んでいる事業所が多い。東京都では「2019年」（54%）が最も高く、関東6県（東京都含まず）では、「2018年」（21%）と「2019年」（20%）がほぼ同率だった。その他の地域では「需要増加は見込めない」が7割前後と最も多く、地域によりばらつきがある。（図6-4）

図6-4 東京オリンピック関連の需要の高まりを受け、輸送量が最も増加する時期(Q12)

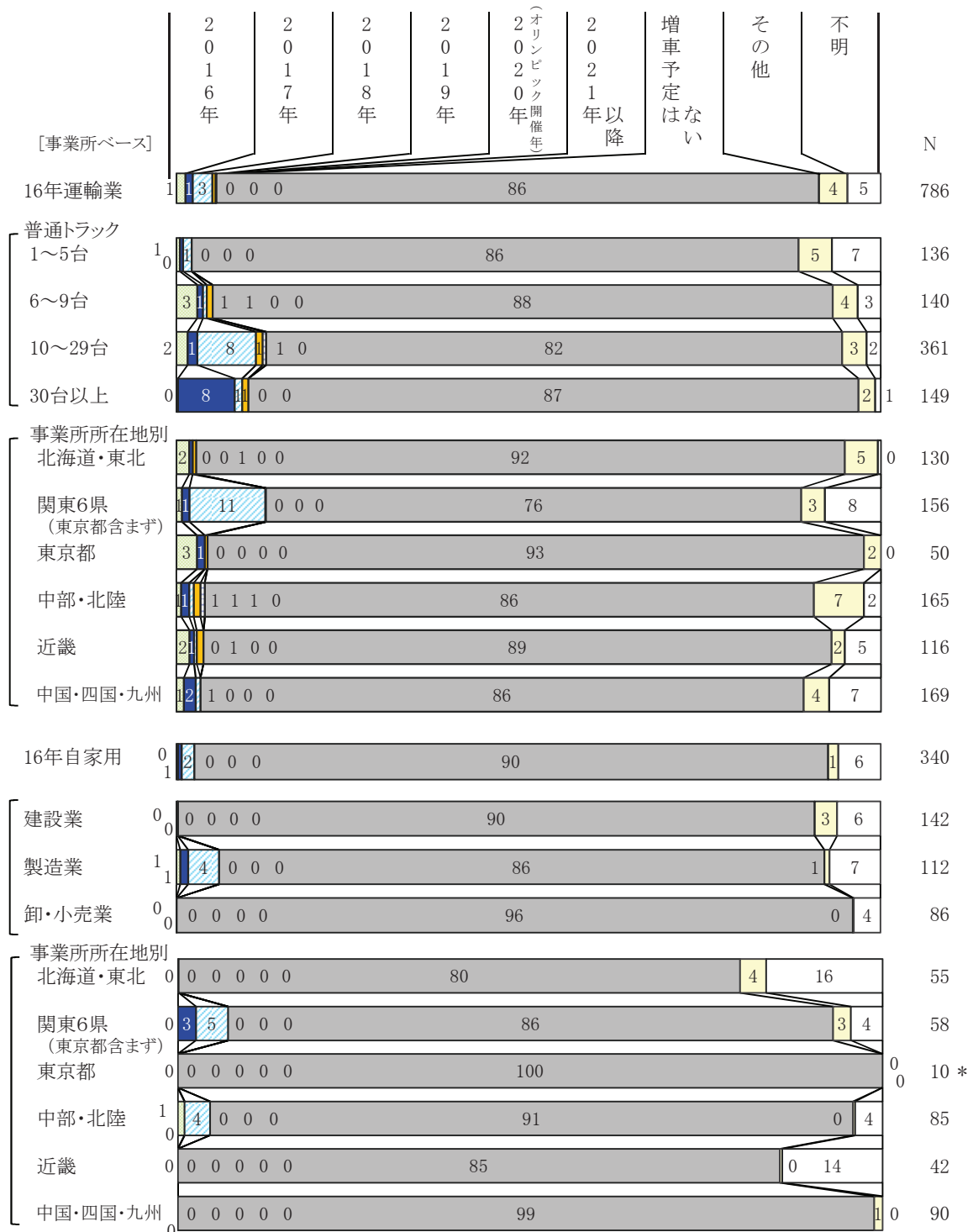


東京オリンピック関連で増車を予定する時期については、「2016～18年」の3年間で、5%程度の増加見込みとなった。普通トラックの保有台数別で見ると、10～29台の規模では「2018年」に8%と高く、他の規模より増車予定を見込む割合が比較的多い。また、30台以上では「2017年」に8%と集中していることが特徴的である。

自家用では、全体的に増車を予定する割合が低いものの、製造業では「2018年」（4%）をピークに、やや高めの水準となっている。

エリア別では、運輸業の関東6県（東京都含まず）において、「2018年」に需要増加を見込んだ増車が11%で他のエリアに比べて多い。（図6-5）

図6-5 東京オリンピック関連の需要増加を見込み、増車を予定する時期(Q13)



荷主の業績好調の要因は、「得意先の業績伸展」(37%)、「得意先の開拓」(30%)、「製造の合理化・原価削減」(28%)の順で高く、前回とほぼ同水準であった。一方、前回最も高かった「景気の好転」は24%に留まり、33ポイント減少している。(図6-6)

業績不調の要因は、「景気の停滞」(52%)、「業界の過当競争」(48%)の順で高く、ともに前回より10ポイント以上増加している。次いで「人件費の増加」、「得意先の不振」、「原材料価格の上昇」、「販売価格の値くずれ」が同率(26%)で続く。「人件費の増加」は10ポイント減少し、「原材料価格の上昇」は30ポイント減少した。(図6-7)

図6-6 業績好調の要因(SQ4-1 複数回答)【荷主調査】

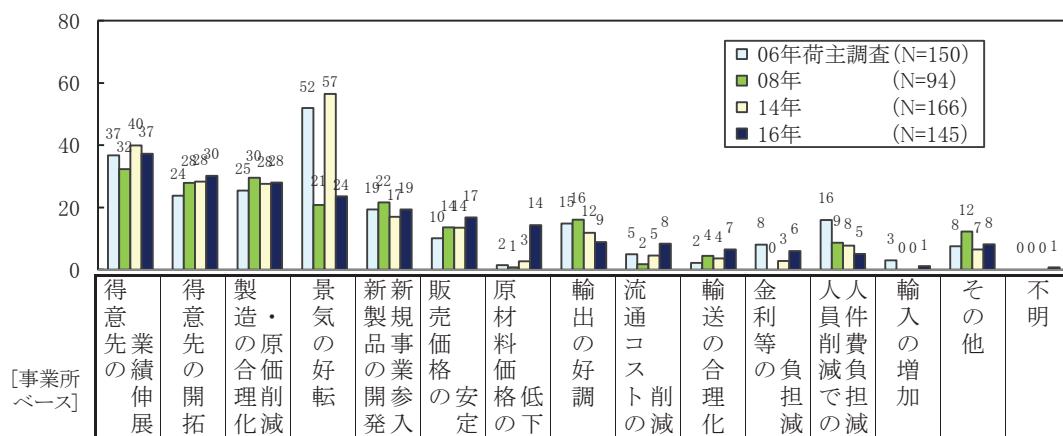
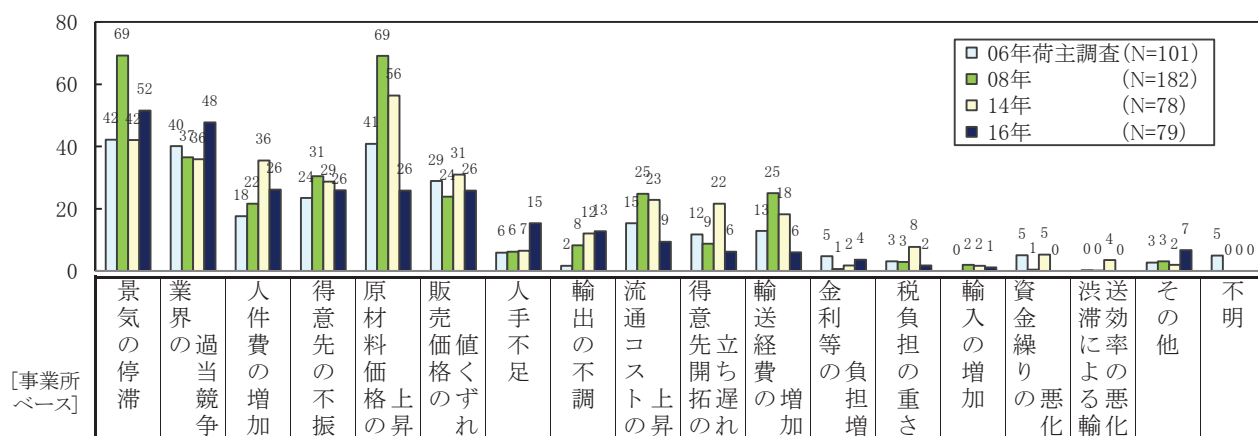


図6-7 業績不調の要因(SQ4-2 複数回答)【荷主調査】

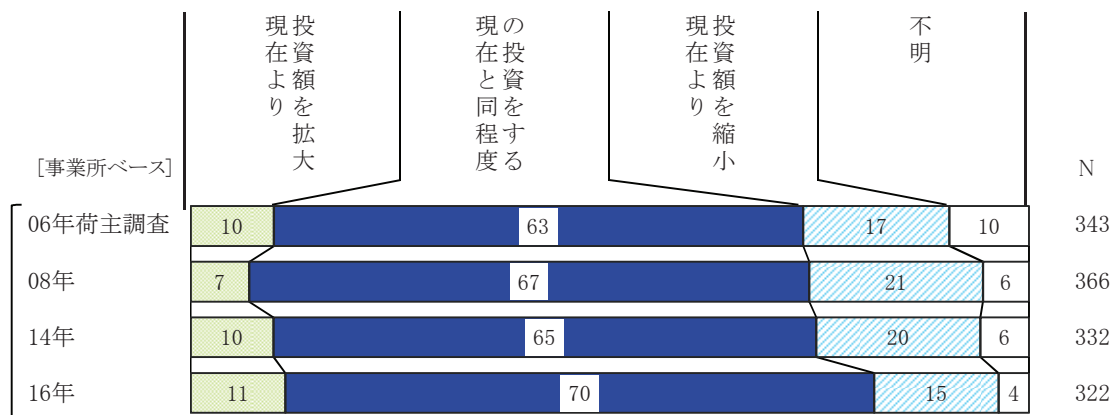




②物流に関する設備投資拡大意向

物流に関する投資額について「現在より投資額を拡大」と考える荷主は11%、「現在と同程度」と考えている荷主は70%であった。「現在と同程度」が前回より5ポイント増加。縮小意向は15%となり、前回より5ポイント減少している。(図6-8)

図6-8 物流に関する設備投資の拡大意向(Q9)【荷主調査】



## 6-2 荷扱量水準と運行回数

運輸業の荷扱量水準は2年前より微減。  
委託先の会社数、一日の備車台数ともに増加傾向にあり、30台以上の大規模事業所で顕著。

### ① 荷扱い量水準・2年前と比べた運行回数

2年前の荷扱い量を100とした場合の現在の荷扱い量水準は、運輸業で「100%」が45%となり、『101%以上』が12%となった。平均は95.7%となり、前回より3.5ポイント減少。  
自家用は「100%」が61%を占め、平均97.5%で運輸業よりやや高い。(図6-9)

運行回数を2年前と比較すると、運輸業は平均96.3%、自家用は97.3%である。(図6-10)

図6-9 荷扱量水準(Q8)

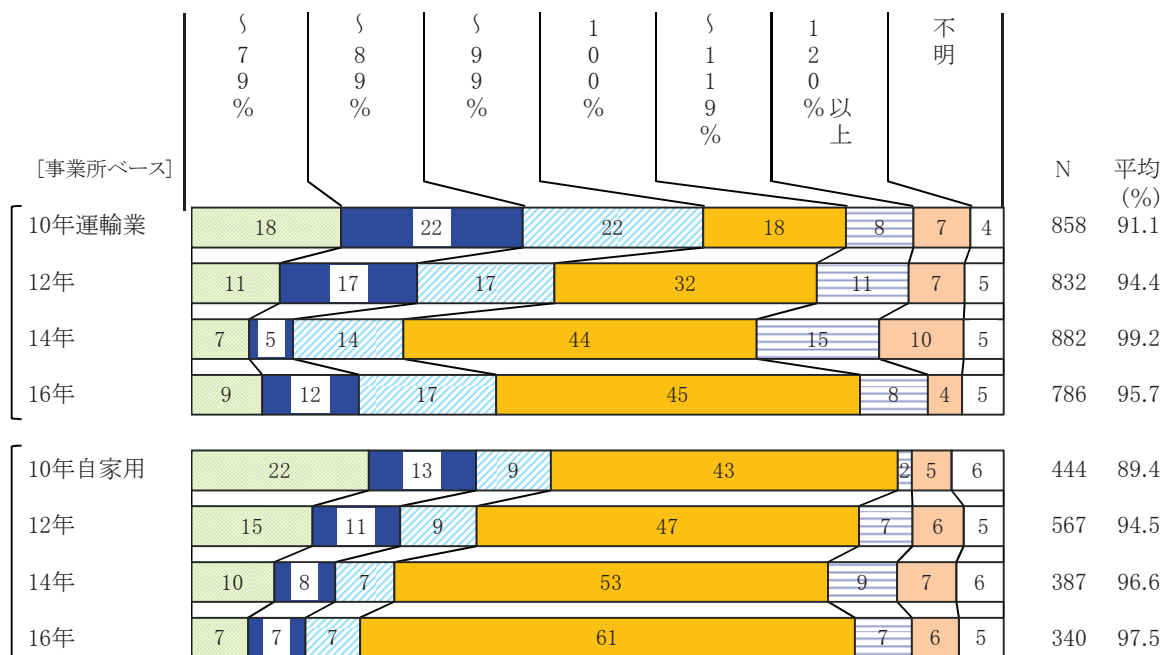
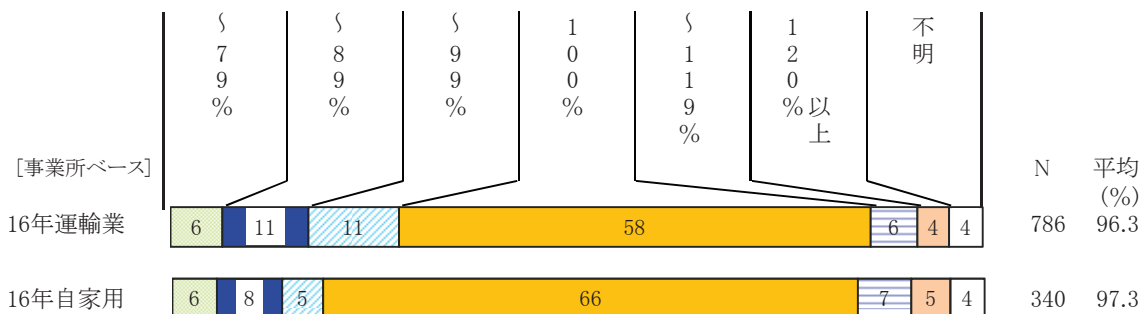


図6-10 2年前と比べた運行回数(Q9)

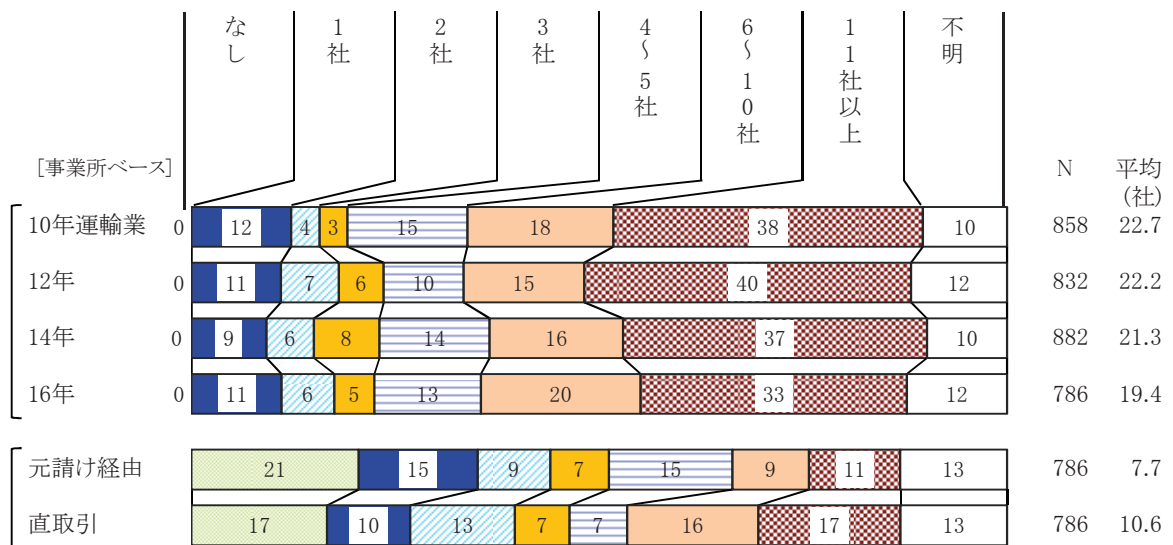


②荷主の数・業務内容

運輸業の荷主数の平均は19.4社となり、10年度から減少傾向が続く。内訳では、直取引（平均10.6社）が、元請け経由（平均7.7社）より多くなっている。（図6-11）

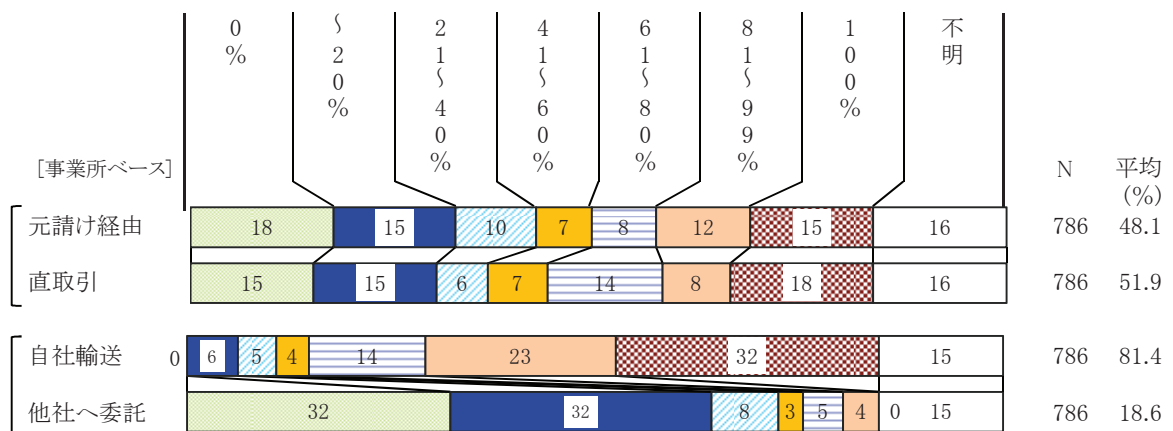
荷量ベースで請負業務の割合をみると、直取引（平均51.9%）と、元請け経由（平均48.1%）に大きな差はみられなかった。自社輸送と他社委託の比率では、自社輸送（平均81.4%）が委託輸送（平均18.6%）を大きく上回る。（図6-12）

図6-11 荷主の数(Q5)



注) 回答に一部欠落があるため、「元請け経由」と「直取引」の平均を合計しても「全体」の平均と一致しない。

図6-12 荷量ベースで請負業務全体を100とした場合の比率(Q5)



他社へ委託する場合の委託先数は、平均9.0社となり、10年度から増加傾向が続く。保有台数別でみると、30台以上の事業所にて平均13.4社と多くなっている。（図6-13）

1日あたりの備車台数は、「20台以上」（13%）が5ポイント増加し、平均では9.4台と前回より1.4ポイント増加。保有台数別にみると、30台以上の事業所で、平均21.3台と多くなっている。（図6-14）

図6-13 委託先の会社数 (Q6)

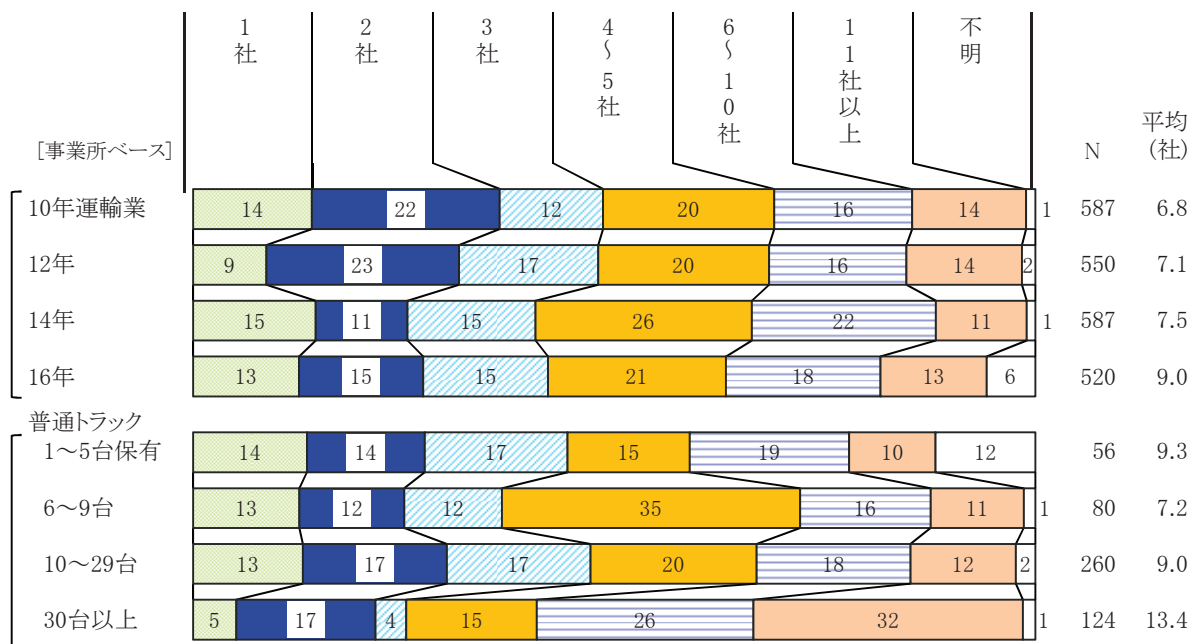
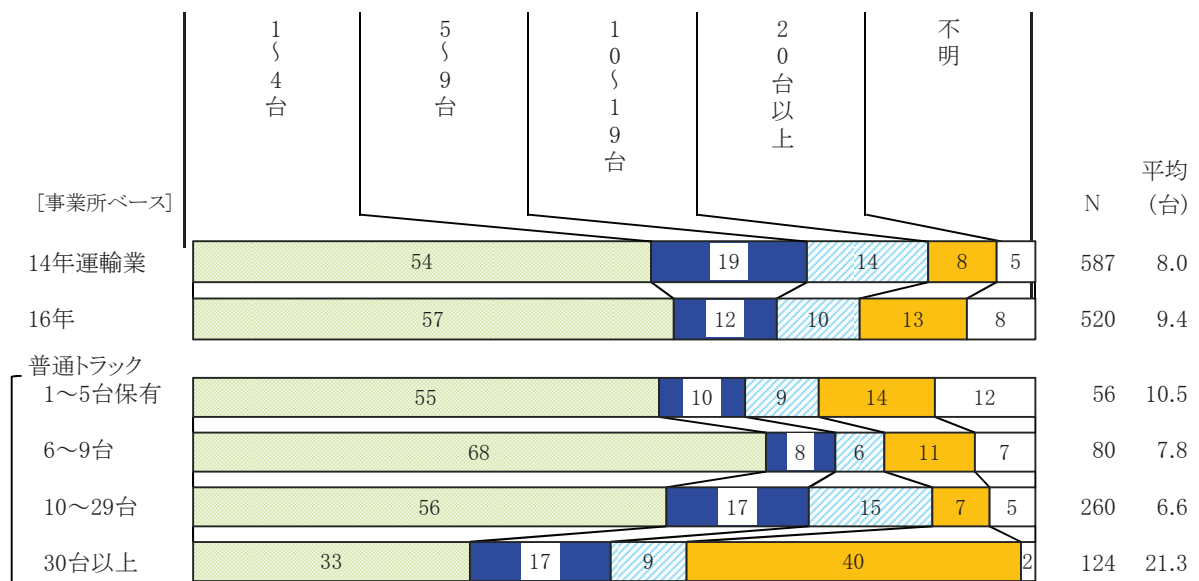


図6-14 1日あたりの平均的な備車台数 (Q6)



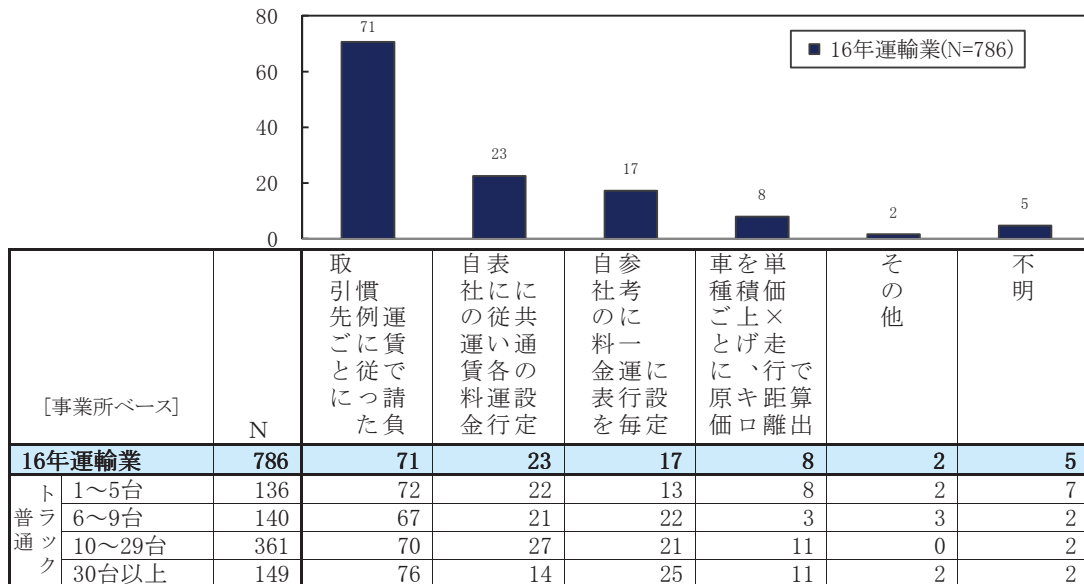
### 6-3 運賃設定と収益管理

運賃の設定は、取引先ごとの慣例が主流。収益管理は財務会計で把握する割合が高く、運輸業では一台ごとのコストや原価まで把握する傾向が高まる。

#### ①事業提携の状況

事業所の運賃設定基準を見ると、「取引先ごとに慣例に従った運賃で請負」が71%で突出し、保有台数に関わらず高かった。（図6-15）

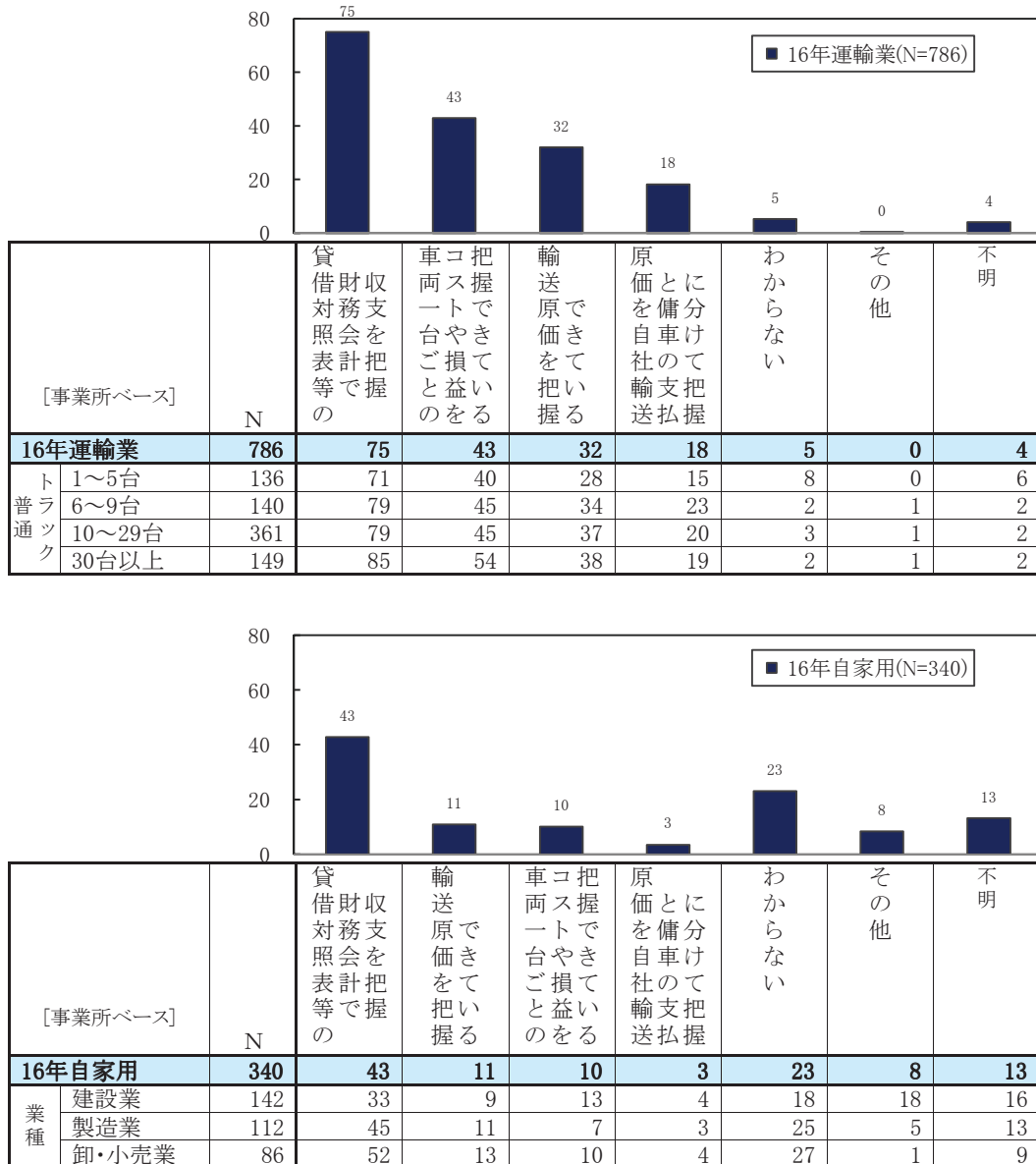
図6-15 事業所の運賃設定基準（複数回答）（Q57）



事業所の収益管理方法については、運輸業にて「貸借対照表等の財務会計で収支を把握」(75%)、「車両一台ごとのコストや損益を把握できている」(43%)、「輸送原価を把握できている」(32%)の順に高い。保有台数別に見ると、保有台数の多い事業所ほど各方法で把握できているという傾向が見られた。

自家用は「貸借対照表等の財務会計で収支を把握」(43%)が最も高いが、「わからない」(23%)も高めの水準にある。(図6-16)

図6-16 事業所の収益管理方法（複数回答）(Q58)



## 7. トラック輸送上の問題点と輸送環境変化への対応

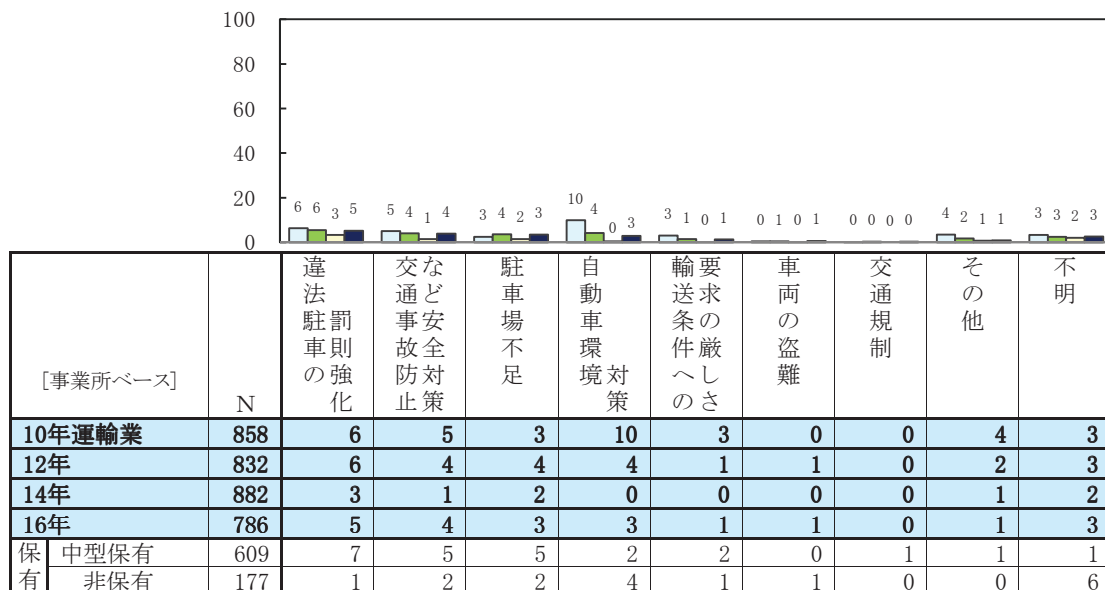
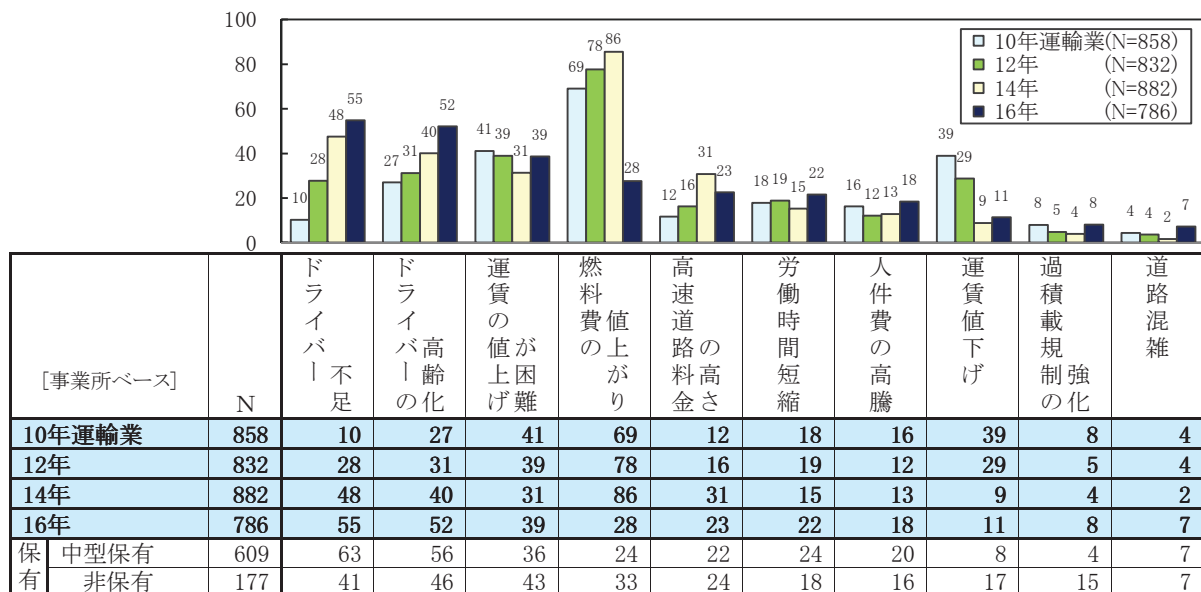
### 7-1 トラック輸送上の問題点

運輸業、自家用ともに「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」が深刻化しつつある。増加が続いていた「燃料費の値上がり」については、荷主も含め大幅に減少。また、全体の7割弱が、宅配便増加による影響はないと回答。

#### ① トラック輸送上の問題点

運輸業が抱えている普通トラック輸送上の問題点は、「ドライバー不足」が55%で最も高く、次いで「ドライバーの高齢化」（52%）が続く。ともに10年度から増加傾向が続き、問題が深刻化している状況がうかがえる。一方、「燃料費の値上がり」は前回に比べて58ポイントの大幅減となり、大きく改善している。また、中型保有の事業所では、「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」「労働時間短縮」等で、非保有の事業所より5ポイント以上上回っており、問題点として挙がりやすい。（図7-1）

図7-1 トラック輸送上の問題点 -運輸業- (SQ14-1 複数回答)

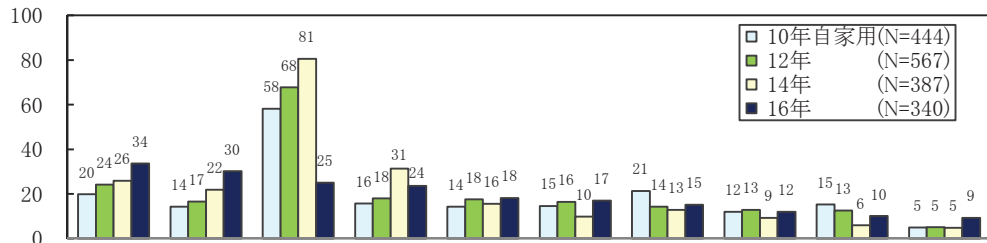


注) ☆印は選択肢なし / 08年：高速道路料金の値上がり  
 注) SQ14-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計（時系列データも同様）

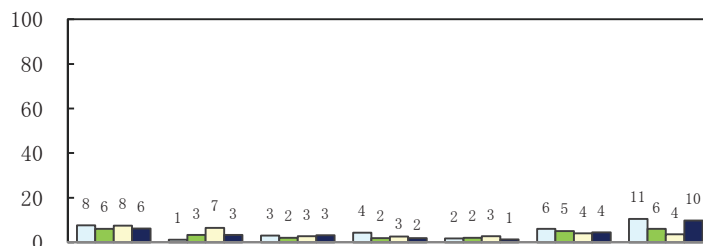
自家用では「ドライバーの高齢化」（34%）、「ドライバー不足」（30%）が上位となり、前年に比べてそれぞれ8ポイントずつ増加。運輸業と同様に10年度から増加傾向が続く。前回は1位だった「燃料費の値上がり」は3位に下がった。

業種別にみると、建設業では「ドライバー不足」（35%）、製造業では「人件費の高騰」（26%）が、それぞれ他の業種に比べて高めの水準となっている。（図7-1）

図7-1 トラック輸送上の問題点 -自家用- (SQ14-1 複数回答)



[事業所ベース]	N	ドライバーの高齢化	ドライバー不足	燃料費の値上がり	高速道路料金の高さ	人件費の高騰	道路混雑	過積載規制強化	交通安全対策	自動車環境対策	駐車場不足
10年自家用	444	20	14	58	16	14	15	21	12	15	5
12年	567	24	17	68	18	18	16	14	13	13	5
14年	387	26	22	81	31	16	10	13	9	6	5
16年	340	34	30	25	24	18	17	15	12	10	9
業種											
建設業	142	37	35	25	19	11	9	12	12	17	16
製造業	112	36	27	18	22	26	22	15	12	3	7
卸・小売業	86	24	29	36	34	15	21	19	12	11	5



[事業所ベース]	N	労働時間短縮	車両の盗難	輸送要求の厳しさを求める	違法駐車罰則の強化	交通規制	その他	不明
10年自家用	444	8	1	3	4	2	6	11
12年	567	6	3	2	2	2	5	6
14年	387	8	7	3	3	3	4	4
16年	340	6	3	3	2	1	4	10
業種								
建設業	142	7	5	0	0	1	3	15
製造業	112	5	3	4	4	0	5	9
卸・小売業	86	7	2	5	0	3	5	4

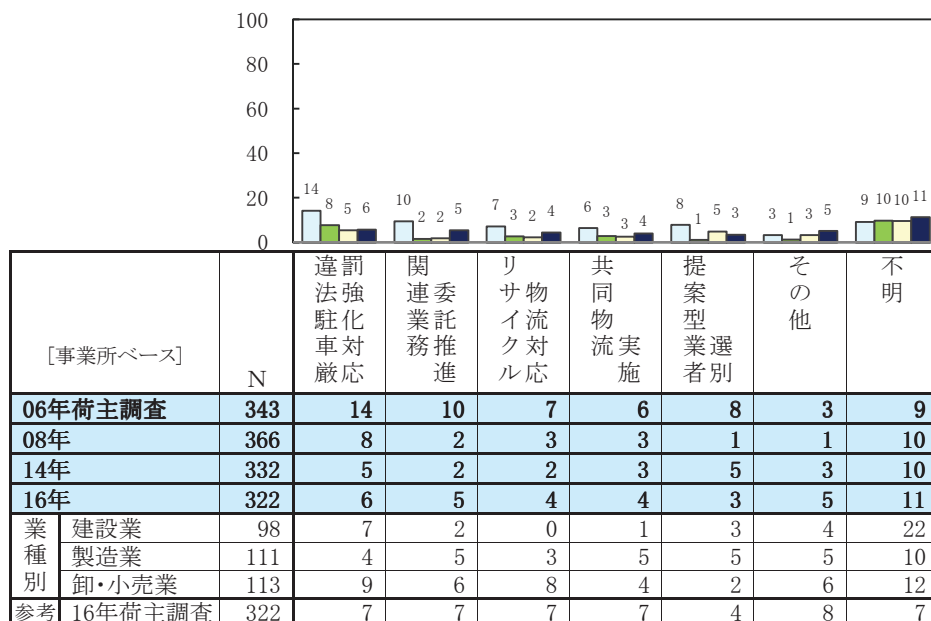
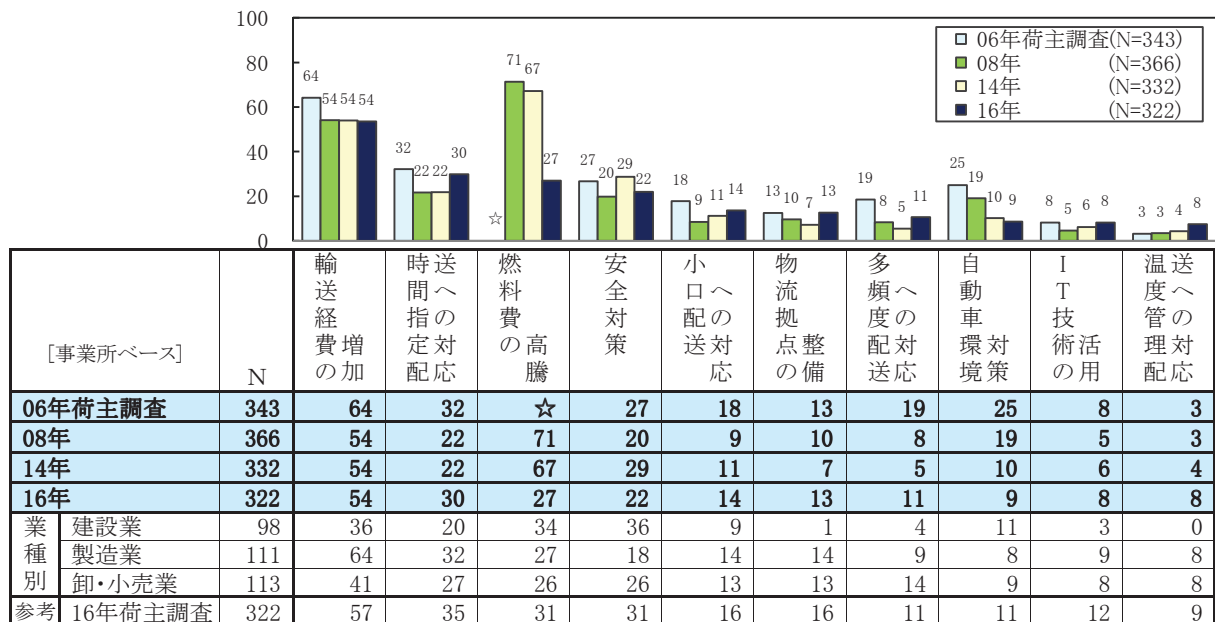
注) SQ13-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計（時系列データも同様）



荷主については、「輸送経費の増加」(54%)が最も高い。次いで「時間指定配送への対応」(30%)が続き、こちらは前回より8ポイント増加している。また、荷主でも「燃料費の高騰」(27%)は40ポイントの大幅減となっている。

業種別にみると、製造業で「輸送経費の増加」(64%)、建設業で「安全対策」(36%)が、他の業種に比べて高くなっている。(図7-1)

図7-1 トラック輸送上の問題点(Q22、SQ22-1 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

注) 参考は、Q22のあてはまるものすべての複数回答(08年からの新規質問)

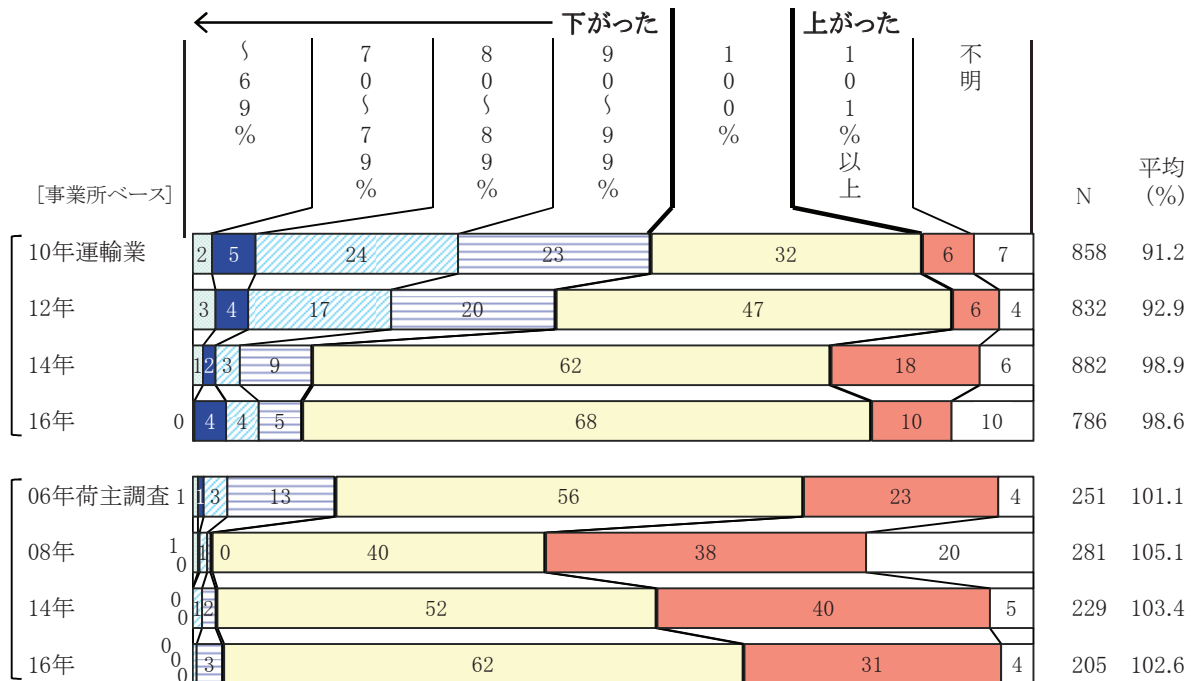
②輸送料金水準

運輸業における、2年前と比べた現在の輸送料金水準については、「100%」（68%）が6ポイント増加し、「101%以上」（＝『上がった』）（10%）が8ポイント減少している。『100%未満』（＝『下がった』）の比率は13%で前回とほぼ同水準であった。輸送料金は比較的安定化しつつある状況がうかがえる。

荷主でも、前回から「100%」（62%）が10ポイント増加する一方、「101%以上」（＝『上がった』）（31%）が9ポイント減少しており、運輸業と同様の傾向が見られる。

（図7-2）

図7-2 2年前と比べた輸送料金水準(Q4)／(SQ19-15)【荷主調査】



注) 2012年までは「5年前」と比べた輸送料金水準

## 7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み

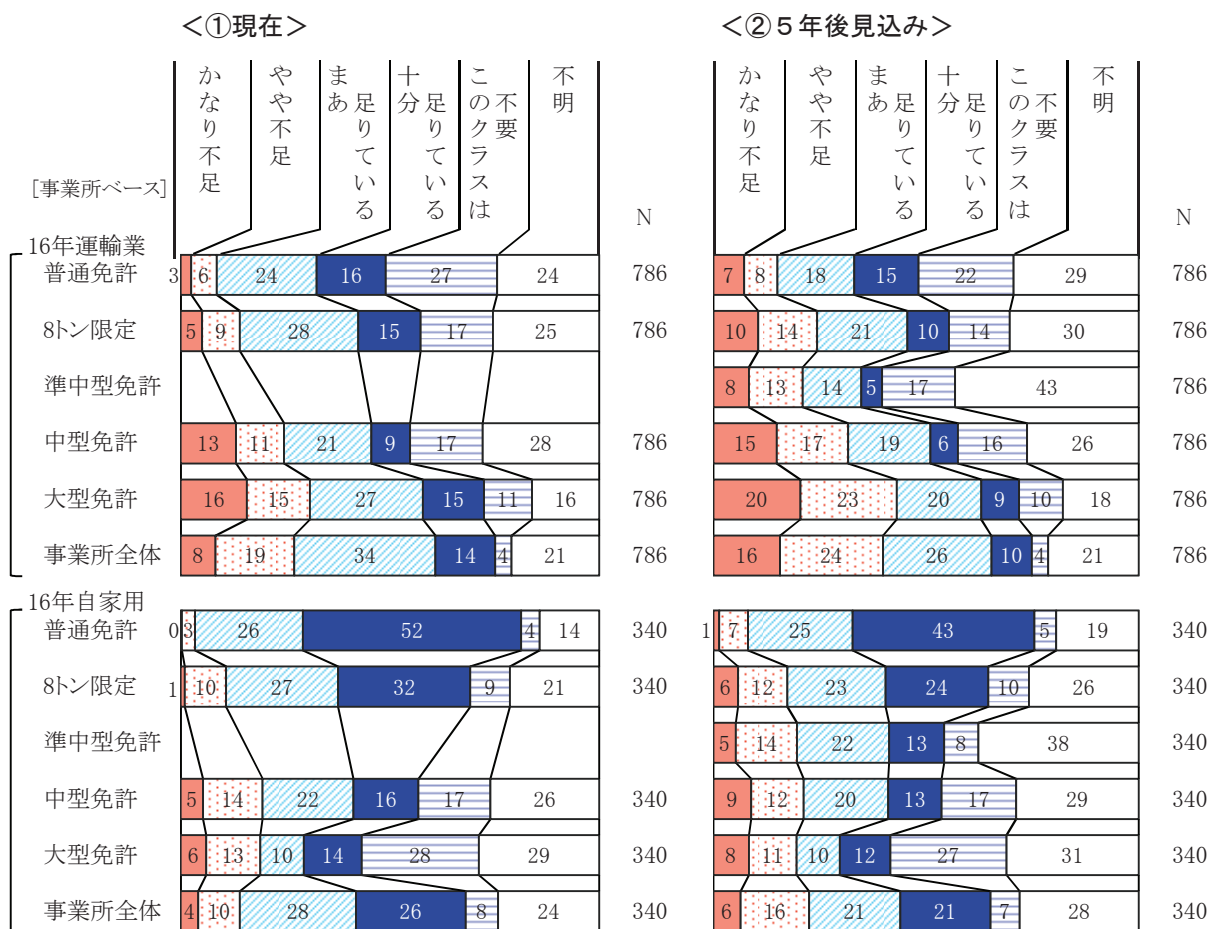
ドライバー確保状況は、運輸業(事業所全体)では現在3割弱が不足し、5年後は4割で不足が見込まれている。ドライバー確保の取り組みとして、「労働時間の適正化」「給与の引き上げ」等が上位に挙がり、前回より実施率が上昇。  
 荷主企業の約3割が、委託先に対してドライバー不足を感じている。そのうち半数の荷主が「若年のドライバーが少ない」ことを懸念。

運輸業におけるドライバーの『不足』(「かなり不足」+「やや不足」)状況を、免許タイプごとに①現在、②5年後の見込みでそれぞれ見ると、普通免許取得者①現在9%⇒②5年後15%、8トン限定中型免許取得者①現在14%⇒②5年後24%、中型免許取得者①現在24%⇒②5年後32%、大型免許取得者①現在31%⇒②5年後43%となり、どの免許タイプにおいても5年後見込みは『不足』の比率が高い。また、事業所全体では①現在27%⇒②5年後40%であった。

5年後の見込みをタイプ別に見ると、大型免許、中型免許の順でドライバーの不足率が高い。

自家用では、運輸業に比べ『不足』の割合が全体的に低くなっている。5年後の見込みでは、現在の状況と大きな差は見られなかった。(図7-3)

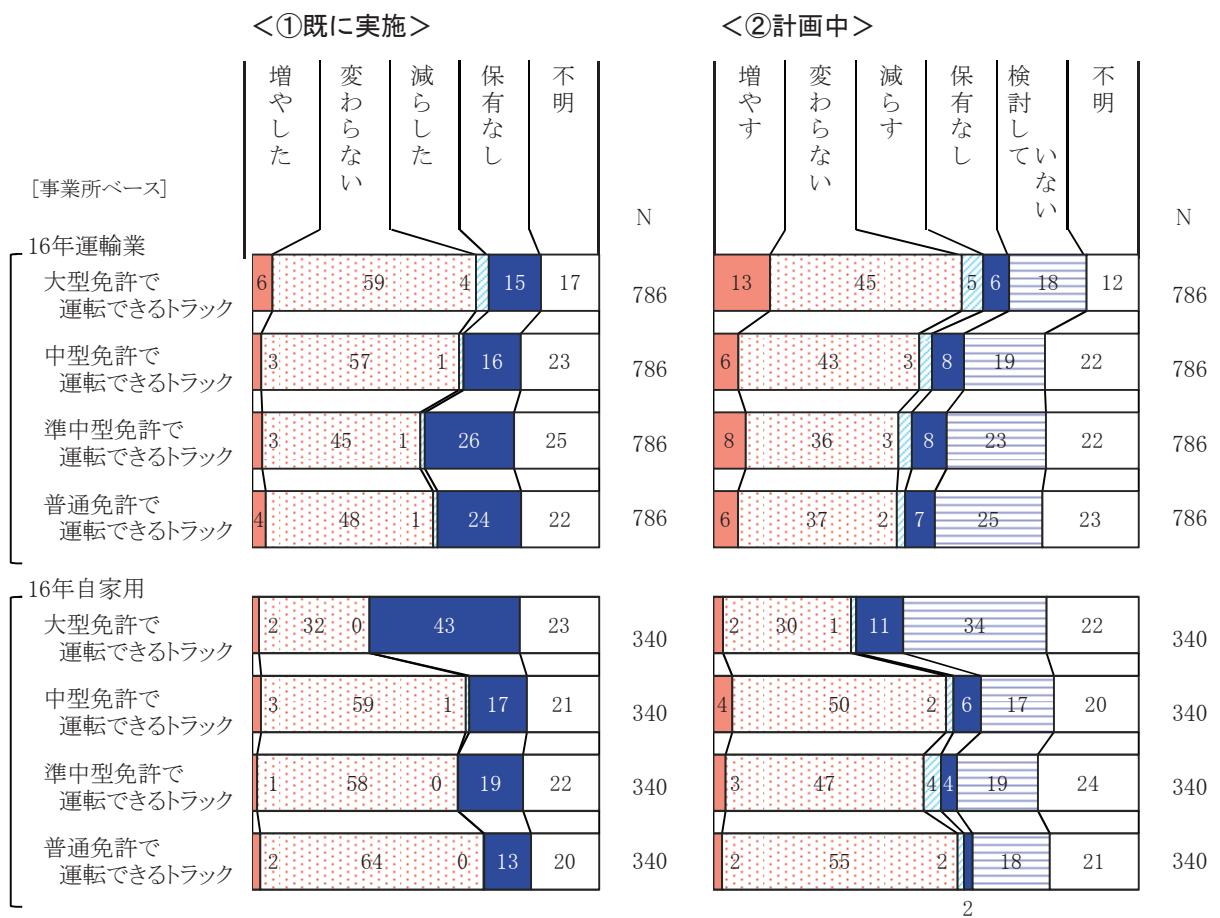
図7-3 ドライバー確保状況(Q53①②)



運輸業の免許区別のトラック保有予定を①既に実施、②計画中ごとの「増やす」の割合で見ると、大型免許で運転できるトラックは、①既に実施6%、②計画中13%で他のトラックよりやや高い。

自家用では、①既に実施、②計画中ともに、増加と減少両方の割合が運輸業より低めの水準にある。(図7-4)

図7-4 免許区別今後のトラック保有予定(Q56①②)

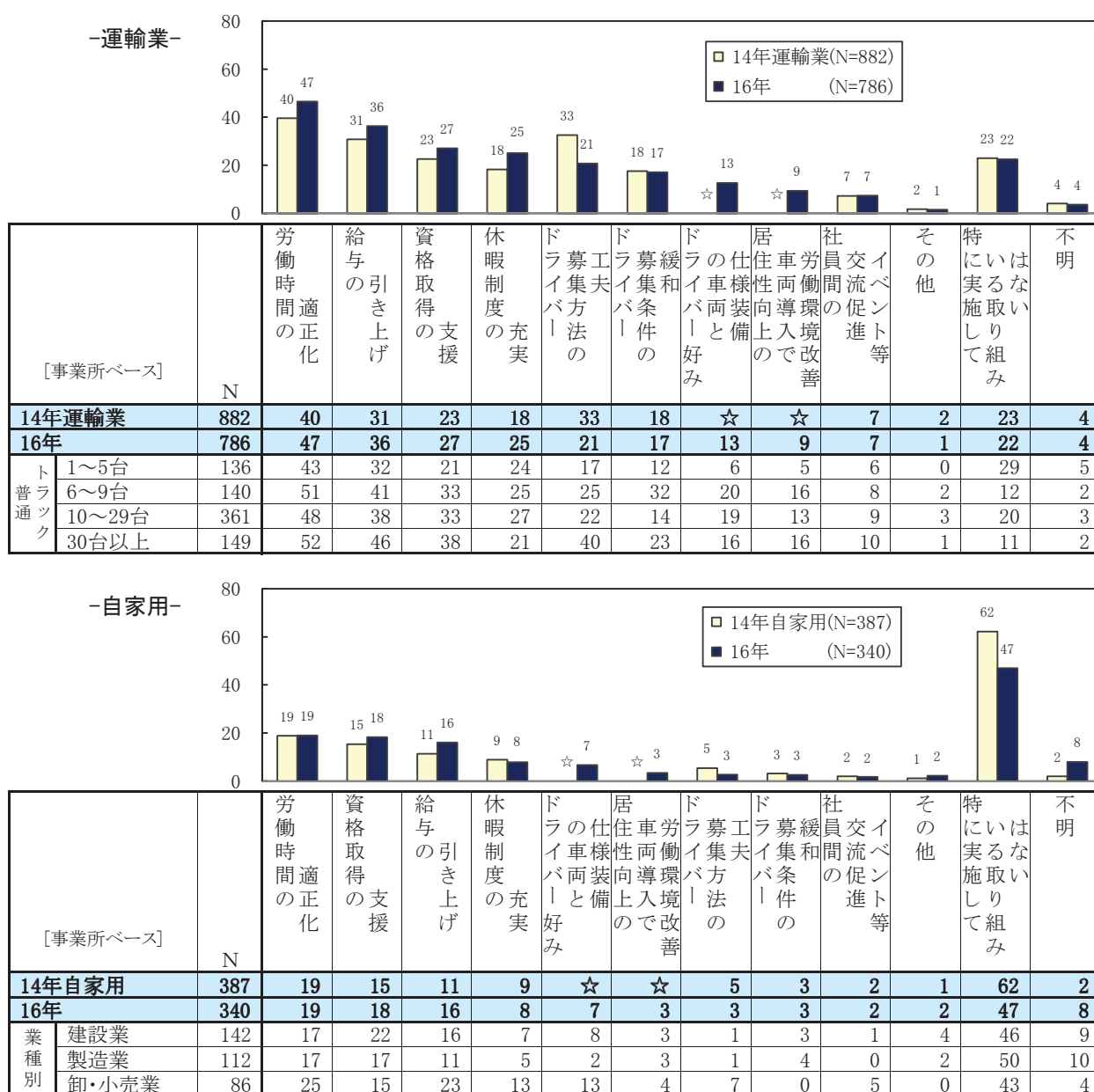


ドライバー確保のための取り組みを見ると、運輸業では「労働時間の適正化」が47%で最も高く、次いで「給与の引き上げ」(36%)が続き、前回よりそれぞれ5ポイント以上増加している。一方、「ドライバー募集方法の工夫」(21%)が12ポイント減少したものの、30台以上保有する事業所では40%と高い。

自家用では「特に実施している取組みはない」(47%)が最も高いものの、前回より15ポイント減少し、何らかの取組みを実施する事業所が増加している。取り組んでいるものの中では「労働時間の適正化」(19%)、「資格取得の支援」(18%)が上位に挙がり、続く「給与の引き上げ」(16%)では前回より5ポイント増となった。業種別に見ると、建設業では「資格取得の支援」(22%)、卸・小売業では「労働時間の適正化」(25%)、「給与の引き上げ」(23%)、「休暇制度の充実」(13%)などにて、他の業種より5ポイント以上高い。

(図7-5)

図7-5 ドライバー確保のための取組み (Q54 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

図7-6 ドライバー確保のための「募集方法の工夫」や「募集条件の緩和」の具体例（SQ54-1）

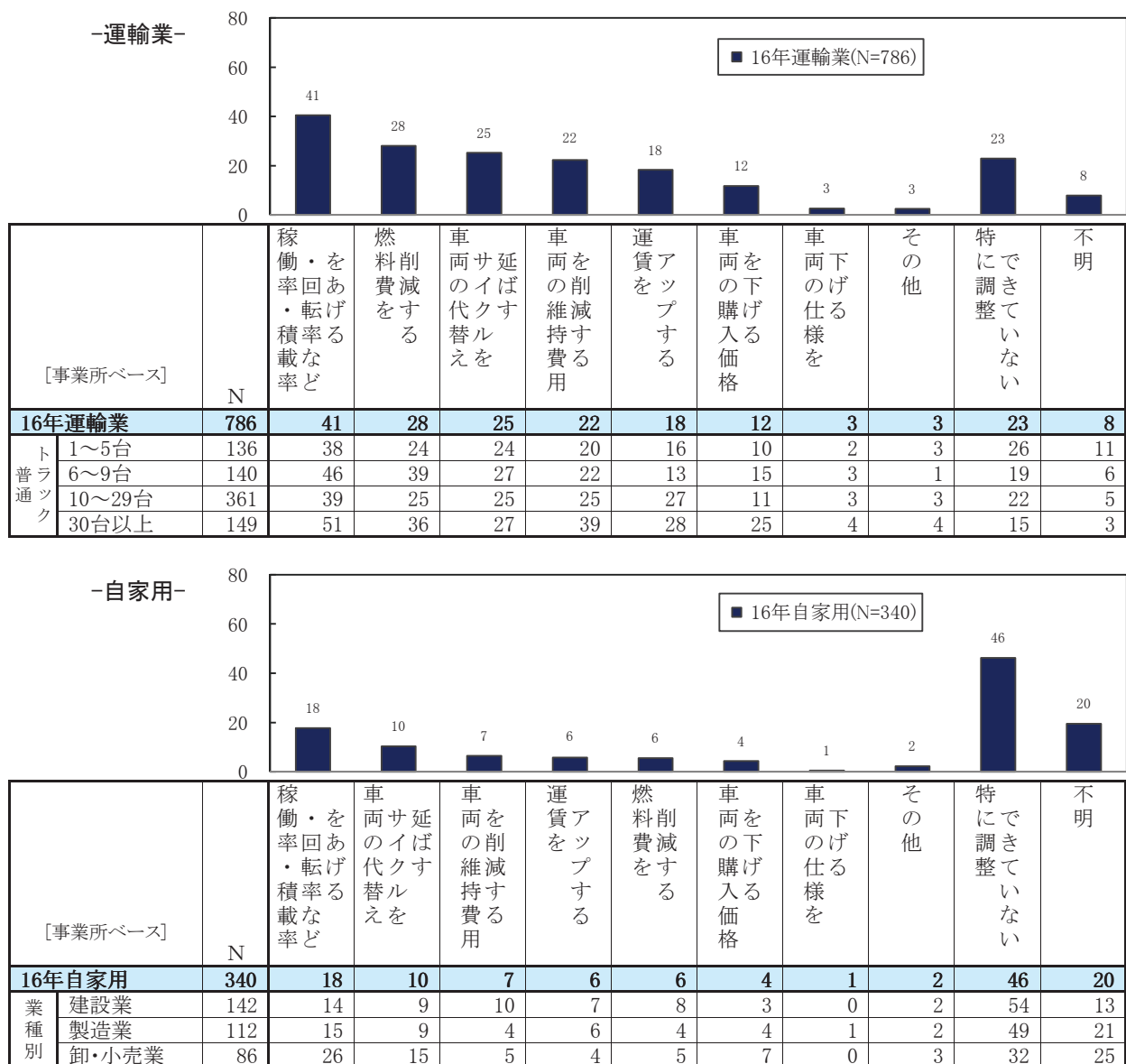
内 容	件数	主な回答
求職サイト、求人広告・雑誌、自社HPの活用 募集媒体の多様化	53	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームページの強化、スマホ対応強化</li> <li>・ 新聞、チラシ→インターネットによる募集</li> <li>・ 多方面に求人広告を出す</li> </ul>
年齢制限の解除・範囲 拡大	42	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年齢制限の幅を拡大し、60才以上のドライバーも採用する</li> <li>・ 定年の延長</li> <li>・ 年齢の引き下げなど</li> </ul>
経験有無を問わない	29	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新卒者、未経験者の募集</li> <li>・ 未経験者でもOKにする</li> <li>・ 初心者受け入れ</li> </ul>
ドライバー・社員・知人 による紹介、紹介金の 導入	28	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗務員のロコミによる報奨金制度の策定</li> <li>・ 求人広告とハローワークから全々人が集まらない為、ドライバーの友人、知人からロコミ(紹介者に金一封)</li> <li>・ 社員等に依る紹介制度の導入</li> </ul>
資格取得支援	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資格取得支援・お祝金など</li> <li>・ 免許取得補助等</li> <li>・ 普通免許取得者へ中型免許取得補助</li> </ul>
ハローワークの利用	17	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ハローワークに委託</li> <li>・ ハローワークに掲載</li> <li>・ その都度、安定所の方達にアドバイスをしていただき、知恵をしぼってます</li> </ul>
給与アップ、福利厚生 の充実	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 児童扶養手当の導入、寮の提供</li> <li>・ 福利厚生の充実、賞与年3回、昇給制度、等他社では行っていない事を強調</li> <li>・ 給与などの見直し</li> </ul>
女性ドライバーの活用	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 女性ドライバーの募集</li> <li>・ 女性に対して、平等な雇用</li> <li>・ 女性、半日のみの運転のみのパートを考え中</li> </ul>
希望に合った労働条 件の提供	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 休日等を出来るだけ本人の希望に沿うように</li> <li>・ パートタイムや個々の時間都合になるべく合わせて案件を営業し離職させないようにする</li> <li>・ 運行キロの設定</li> </ul>
経験年数・保有免許の 条件緩和	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大型免許無くてもO. K リフト免許無くてもO. K</li> <li>・ 普通免許を取得していればOK</li> <li>・ 大型免許資格を不問とした</li> </ul>
労働時間短縮・時短の 導入	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 労働時間等を本人が選べる</li> <li>・ 短時間労働の推進</li> <li>・ 勤務時間に関する緩和</li> </ul>
初心者・未経験者への 丁寧な指導	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経験年数不足でも、入社後の教育で補う</li> <li>・ 未経験者を積極的に取組み、教育、実践教育に力を注いでいる</li> <li>・ 未経験者の教育に重点をおく</li> </ul>
募集条件や月収を明 示することでアンマッチ を減らす	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入社後のミスマッチを防ぐ意味で面接前説明、ヒアリングを実施してから面接としています</li> <li>・ 基本給+歩合給という表示ではなく、具体的な月収を載せる</li> <li>・ 全てを説明し、ドライバーに合うように仕事を組む</li> </ul>

注) 代表的な意見を抜粋

ドライバー確保のために増加した人件費の補填方法については、運輸業では「稼働率・積載率・回転率などをあげる」が41%で最も高く、次いで「燃料費を削減する」(28%)、「車両の代替えサイクルを延ばす」(25%)が続く。普通トラックの保有台数別で見ると、30台以上保有の事業所にて「車両の維持費用を削減する」「車両の購入価格を下げる」などが他の事業規模を10ポイント以上上回っている。

自家用では「特に調整できていない」(46%)が最も高いものの、調整したものの中では「稼働率・積載率・回転率などをあげる」(18%)、「車両の代替えサイクルを延ばす」(10%)が上位に挙げられた。業種別に見ると、建設業では「車両の維持費用を削減する」(10%)、卸・小売業では「稼働率・積載率・回転率などをあげる」(26%)、「車両の代替えサイクルを延ばす」(15%)が他の業種より5ポイント以上高い。(図7-7)

図7-7 ドライバー確保のために増加した人件費の補填 (Q55 複数回答)



荷主が委託先の運輸業者に対してドライバー不足を感じる経験は、『ある』（「よくある」＋「たまにある」）の割合が38%となり、前回より7ポイント増加した。（図7-8）

そのうち、荷主がドライバー不足を感じる点については、「若者のドライバーが少ない」（49%）が最も高く、前回より9ポイント増加。次いで「仕事を頼めないことがあった」（38%）、「ドライバーの質が落ちた」（30%）、「配送の遅れがあった」（28%）が続くものの、それぞれ5ポイント以上減少している。（図7-9）

図7-8 委託先の運輸業者に対してドライバー不足を感じること(Q21)【荷主調査】

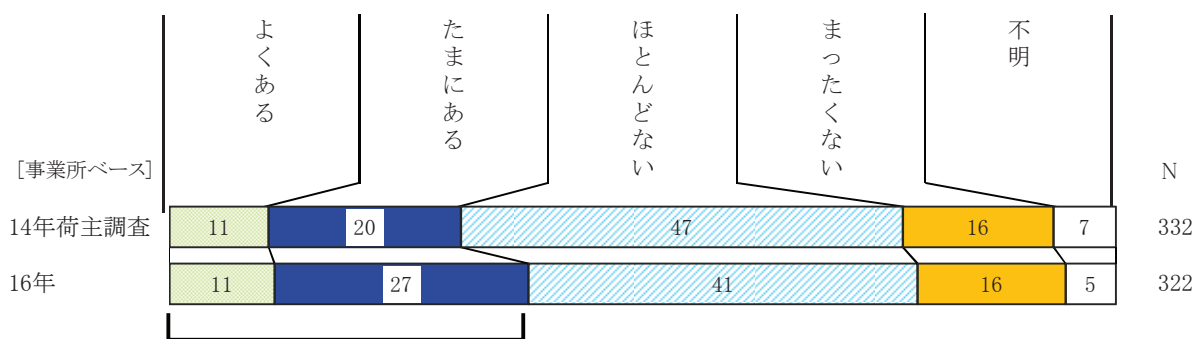
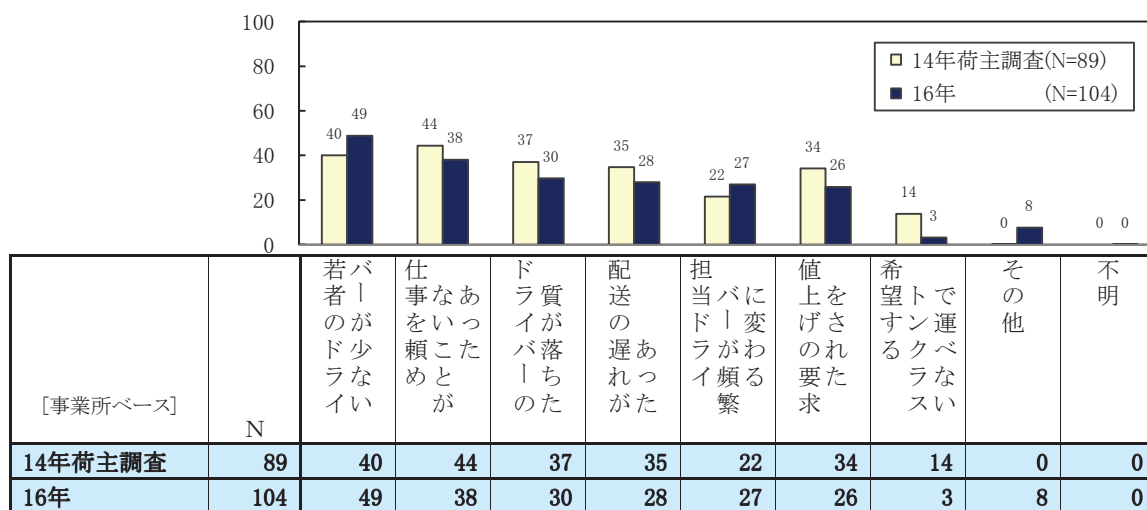


図7-9 委託先運輸業者のドライバー不足を感じる点(SQ21-1 複数回答)【荷主調査】





### 7-3 交通事故防止安全対策への取り組み

運輸業では車間距離警報装置の導入率が増加。今後の導入意向も3割台と高い。荷主企業の安全サポート機器の認知率・使用希望意向の両方で「ドライブレコーダー」の割合が高まる。自動運転走行機能技術のメリットは、運輸業、自家用ともに「事故の減少」が多く挙がる。

#### ①交通事故防止安全対策

交通事故防止安全対策の取り組みは、運輸業で「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」(87%)が最も高く、次いで「ドライバー乗務前の対面点呼」(76%)、「ドライバーに対する健康管理」(75%)が続く。保有台数別に見ると、1～5台の小規模事業所は、他の規模より概ね低めの水準となっている。

自家用では「荷崩れなどの積荷保全の徹底」(45%)、「ドライバーに対する健康管理」(44%)が上位。業種別では建設業で「携帯電話等の使用の指導」(33%)、製造業で「荷崩れ等の積荷保全徹底」(54%)が高く、他の業種を10ポイント以上上回っている。(図7-10)

図7-10 交通事故防止安全対策(Q22 複数回答)



②設置機器の種類

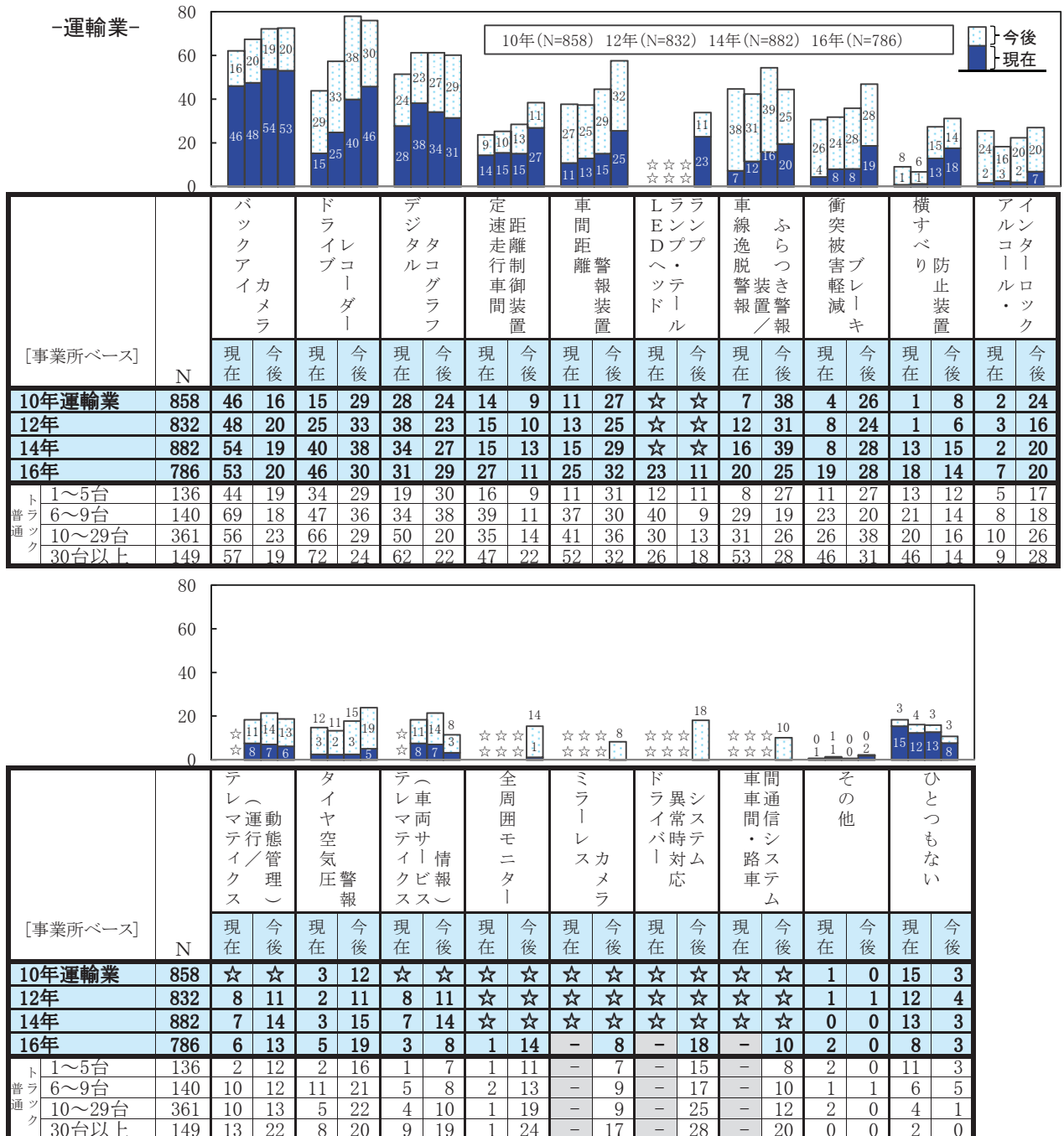
運輸業が現在設置している機器は、「バックアイカメラ」(53%)「ドライブレコーダー」(46%)が上位。前回と比べ、「定速走行車間距離制御装置」(27%)、「車間距離警報装置」(25%)が10ポイント以上増加している。

自家用は運輸業と比べると概ね低水準となり、前回から大きな変化も見られなかった。

自家用の業種別に特徴をみると、卸・小売業では「ドライブレコーダー」(22%)が、他の業種より高くなっている。

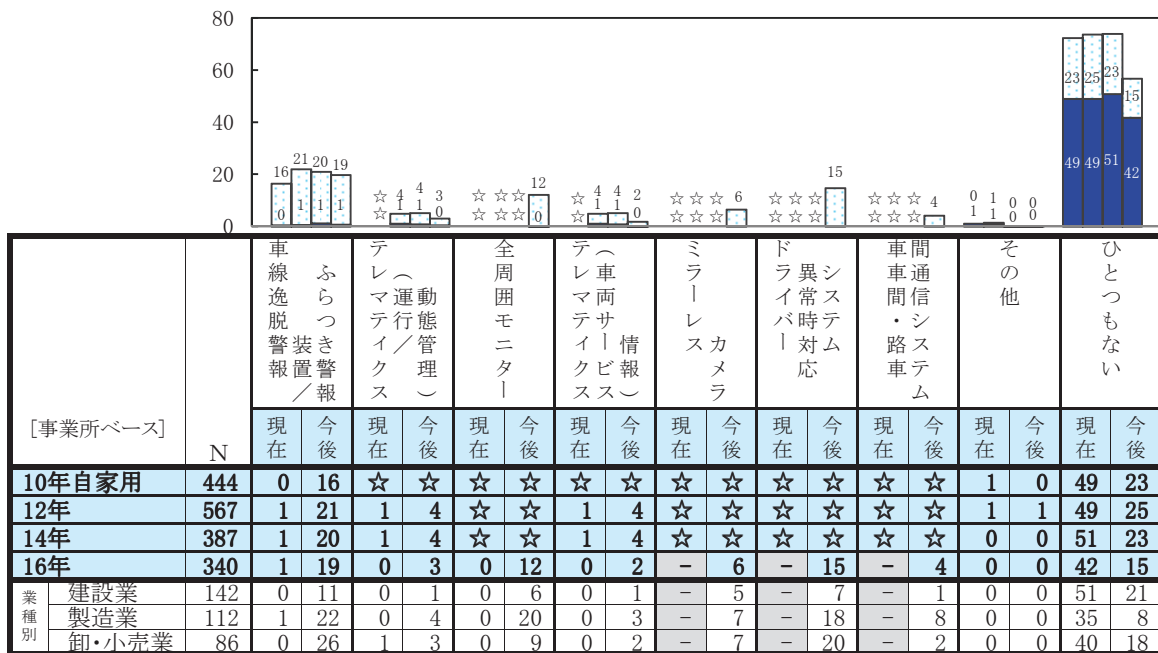
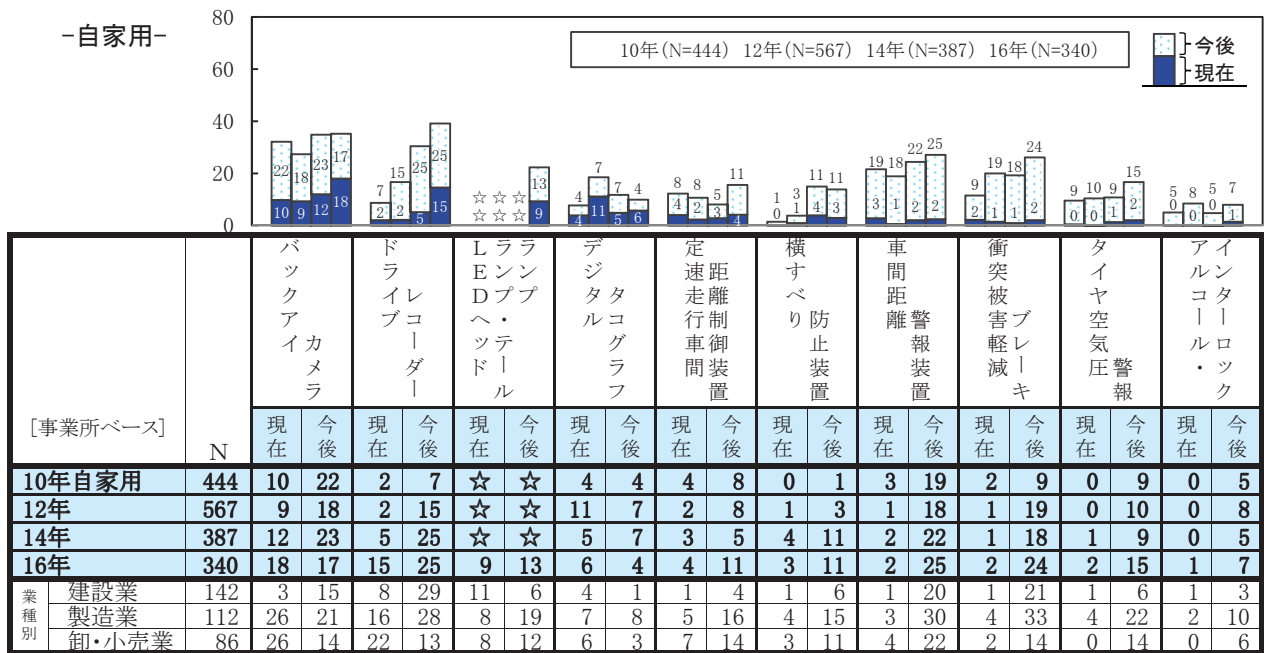
今後実施したいものについては、運輸業・自家用ともに「車間距離警報装置」「ドライブレコーダー」がそれぞれ2～3割台で高めの水準にある。(図7-11)

図7-11 設置機器の種類(Q23 複数回答)



注) ☆印は選択枝なし / テレマティクス:16年度より管理システムと情報システムの2つに分かれた  
 注) 車線逸脱警報装置/ふらつき警報:16年度より統合されたため、それぞれを合算している  
 注) 定速走行車間距離制御装置:クルーズコントロール/横すべり防止装置:車両スタビリティコントロール

図7-11 設置機器の種類(Q23 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし / テレマティクス:車両情報・運行管理システム  
 注) 車線逸脱警報装置／ふらつき警報:16年度より統合されたため、それぞれを合算している  
 注) 定速走行車間距離制御装置:クルーズコントロール／横すべり防止装置:車両スタビリティコントロール

図7-12 役立った機器とその事例(SQ23-2)【事業所ベース】

機器名	件数	役立った事例
ドライブレコーダー	80	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライブレコーダーを活用して社内でヒヤリハットや事故事例を共有。社内研修会で活用</li> <li>・ヒヤリハットの内容を確認できた</li> <li>・事故などの時に、ドライバーの記憶とカメラの状況がどう違うのか参考に出来た</li> <li>・人身事故の際に相手の行動が確認できた</li> </ul>
バックアイカメラ	27	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建屋内にバックで進入時、気付かない作業員がいた。</li> <li>・夜間コンビニの駐車場において、トラックとトラックの間のスペースに駐車しようとしていた所、その間に乗用車がいたのでヒヤリとした事があった</li> <li>・車の後部に子供が近づいた</li> </ul>
車間距離警報装置	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前車の急ブレーキにて事故をおこしそうになった</li> <li>・前車に近づきすぎて、ブザーが鳴った事が何回か有りヒヤリとする事が有る</li> <li>・高速道路運転時の居眠りによるふらつき時</li> </ul>
衝突被害軽減ブレーキ	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前方を走行中の普通車がいきなり右にウインカーをつけて停止したため、衝突被害軽減ブレーキのアラームがなったため停止することができた。</li> <li>・一般道路にて前方が赤信号のところ、いねむりで前車に追突</li> </ul>
デジタルタコグラフ	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルタコグラフに依り、長時間運行による過労運転の抑制につながり、運行の安全性等が確保され、荷主に対しての信頼を得られる。</li> <li>・ヒヤリ・ハットではないがデジタルタコグラフによる速度の社内規定により交通事故がゼロに近くなった。</li> </ul>
車線逸脱警報装置／ふらつき警報	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片側2車線の道路を運行中、ナビを操作しようとしてふらつき、車線を越えそうになった時に、ふらつき警報が鳴り、あわててハンドルを操作した。</li> <li>・車輛乗務中、居眠りに近い状態になったドライバーがふらつきを起こしたみたいで居眠り防止装置が作動してドライバーが起きた件が過去にありました。</li> </ul>
テレマティクス(運行／動態管理)	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃費向上</li> </ul>
定速走行車間距離制御装置	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・後ろからの追突事故</li> </ul>
LEDヘッドランプ／LEDテールランプ	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・後方から見やすい。</li> </ul>
ABS	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雪の日、30kmで走行していたら一時停止無死の車両に衝突しそうになりABSで、スリップしなかった。</li> </ul>
鹿笛	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動物のとび出し</li> </ul>
クルーズコントロール	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・後ろからの追突事故</li> </ul>
衝突被害警報装置	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いねむり運転</li> </ul>
合計	150	

注) 一部、複数回答を含む

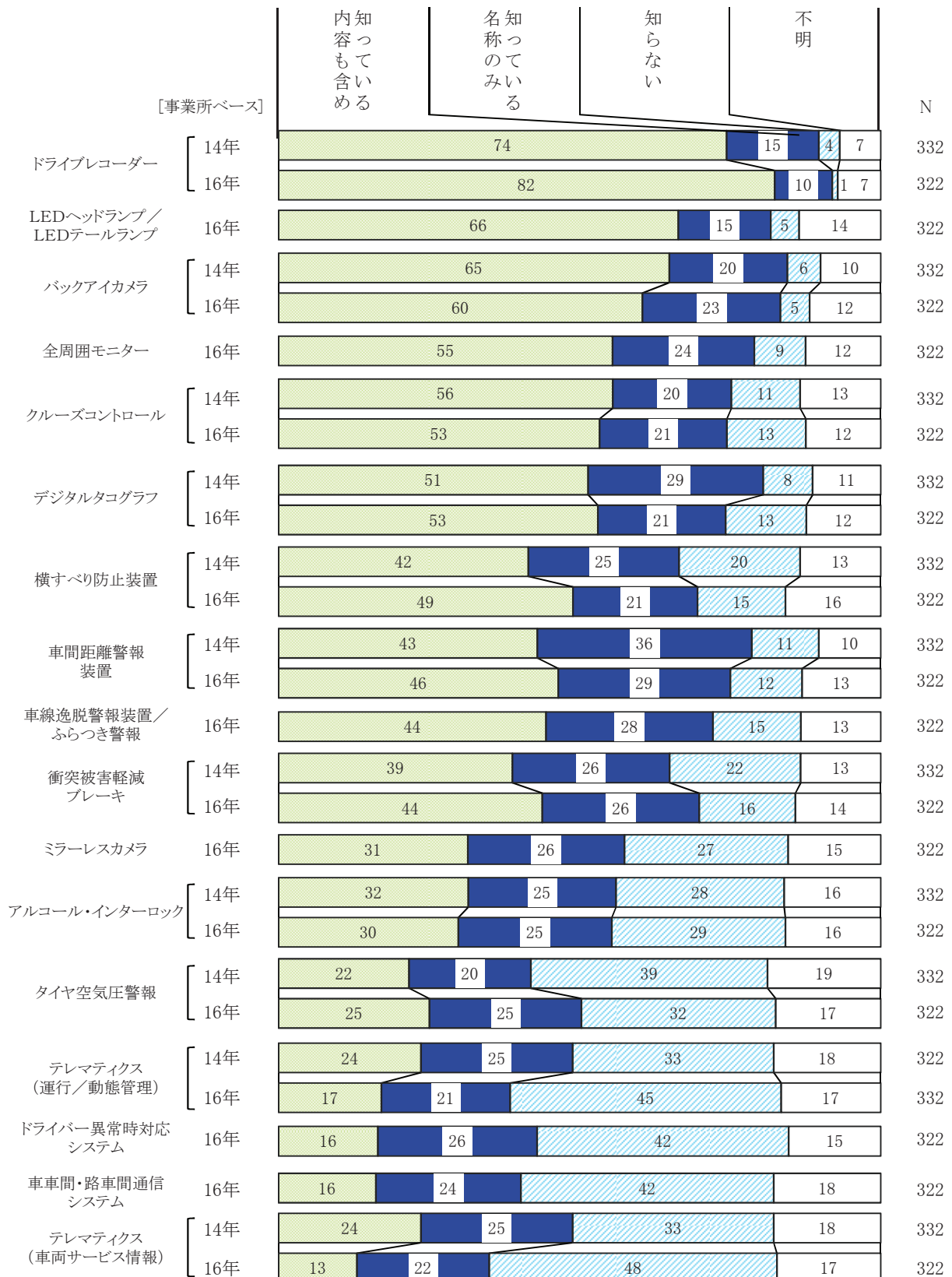
図7-13 あればよいと思った機能やサービス(SQ23-2)【事業所ベース】

機器名・サービス	件数
ドライブレコーダー	22
ドライバー異常時対応システム	16
衝突被害軽減ブレーキ／自動ブレーキ	16
バックアイカメラ	14
センサー	11
車間距離警報装置	10
全周囲モニター	8
テレマティクス	6
車線逸脱警報／ふらつき警報	3
タイヤ空気圧警報	3
クルーズコントロール	2
バックアイカメラとドライブレコーダーの連動	2
サイドミラーの補助的カメラ	2
シート座面等のセンサーで自動作動するサイドブレーキ。	1
SOSボタン	1
シフトを後退に入れると同時にラジオなどのオーディオの音量が下がるシステム、同時に窓がちょっと下がる等	1
より鮮明な画像(カラー・距離表示)	1
信号機の色を分かり、自動で止まる機能	1
進行方向以外に左右の記録が出来る事	1
待機時間と休憩時間の関係を見分けるシステム	1
扉に比重がかかっている際、開かないもしくは警報がなる機能	1
安全運転に必要な機能すべて	1

### ③認知している安全サポート機器

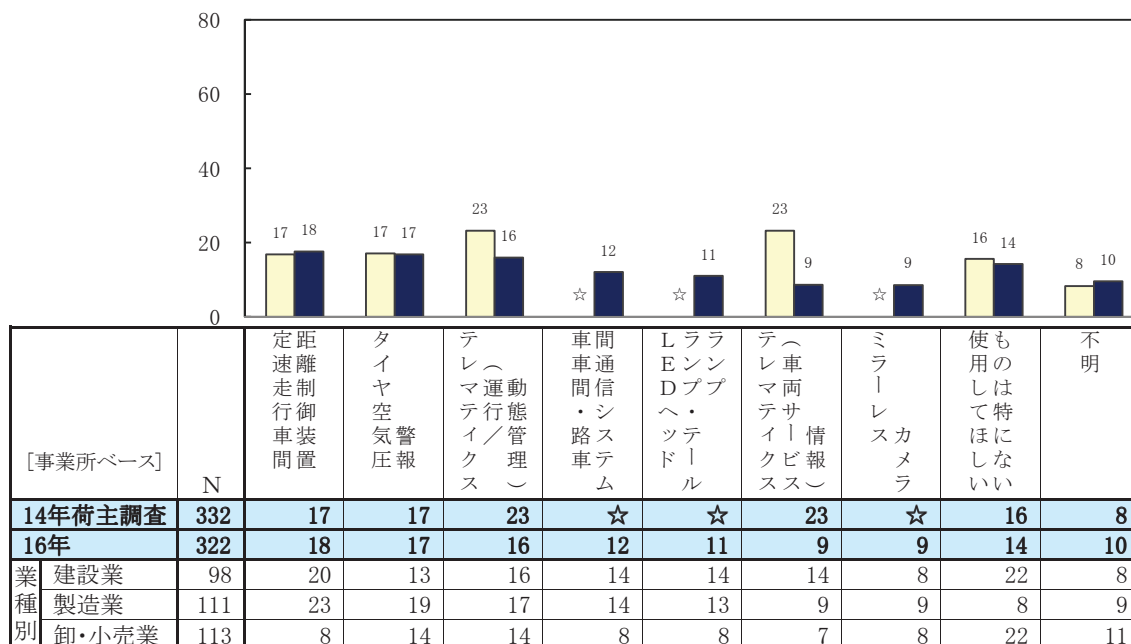
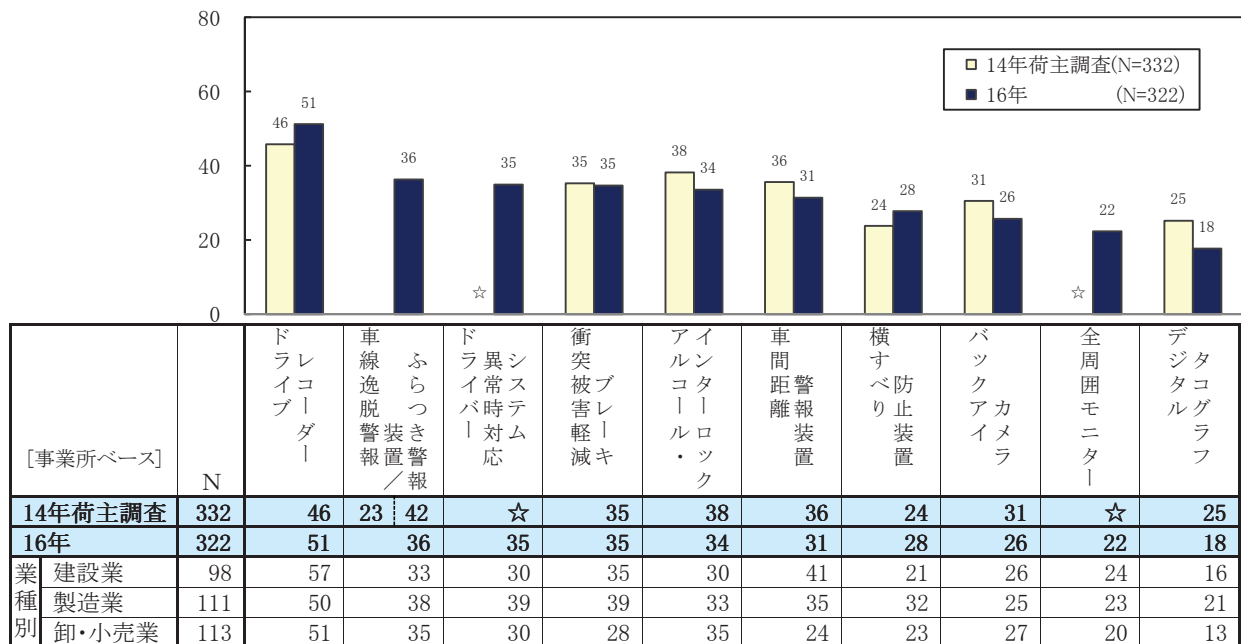
荷主が内容を含め認知している機器は、「ドライブレコーダー」(82%)が最も多く、前回より8ポイント増加。次いで「LEDヘッドランプ/LEDテールランプ」(66%)、「バックアイカメラ」(60%)が続く。「ドライブレコーダー」以外に増加率の高いものとして、「横すべり防止装置」(49%)が7ポイント増加、「衝突被害軽減ブレーキ」(44%)が5ポイント増加となっている。(図7-14)

図7-14 認知している安全サポート機器(Q28)【荷主調査】



荷主が運輸業者に使用してほしい機器としては、「ドライブレコーダー」(51%)が最も高く、「車線逸脱警報装置／ふらつき警報」(36%)、「ドライバー異常時対応システム」(35%)、「衝突被害軽減ブレーキ」(35%)、「アルコール・インターロック」(34%)などが3割半ばで続いている。前回と比べると、「ドライブレコーダー」が5ポイント増加し、荷主の要望が高まっている状況がうかがえる。(図7-15)

図7-15 運輸業者に使用してほしい機器(Q28-1 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし / テレマティクス: 車両情報・運行管理システム  
 注) 16年度より統合されたため、車線逸脱警報装置(左)、ふらつき警報テレマティクス(右)で表している  
 注) 定速走行車間距離制御装置: クルーズコントロール / 横すべり防止装置: 車両スタビリティコントロール

#### ④自動運転走行機能技術メリット

自動運転走行機能技術のメリットについては、運輸業で「事故の減少」（67%）が最も高く、「ドライバー不足の解消」（45%）、「燃費の向上」（41%）が4割台で続く。保有台数別では、6～9台の規模で「ドライバー技術の平準化」（43%）、10～29台で「渋滞の緩和」（22%）、30台以上で「燃費の向上」（52%）が、それぞれ他の保有台数の事業所より高い。

自家用においても、「事故の減少」は66%と最も高く、運輸業とほぼ同水準であった。以下、「燃費の向上」（37%）、「ドライバー技術の平準化」（28%）、「ドライバー不足の解消」（28%）が上位に挙げられた。（図7-16）

図7-16 自動運転走行機能技術のメリット(Q20 複数回答)

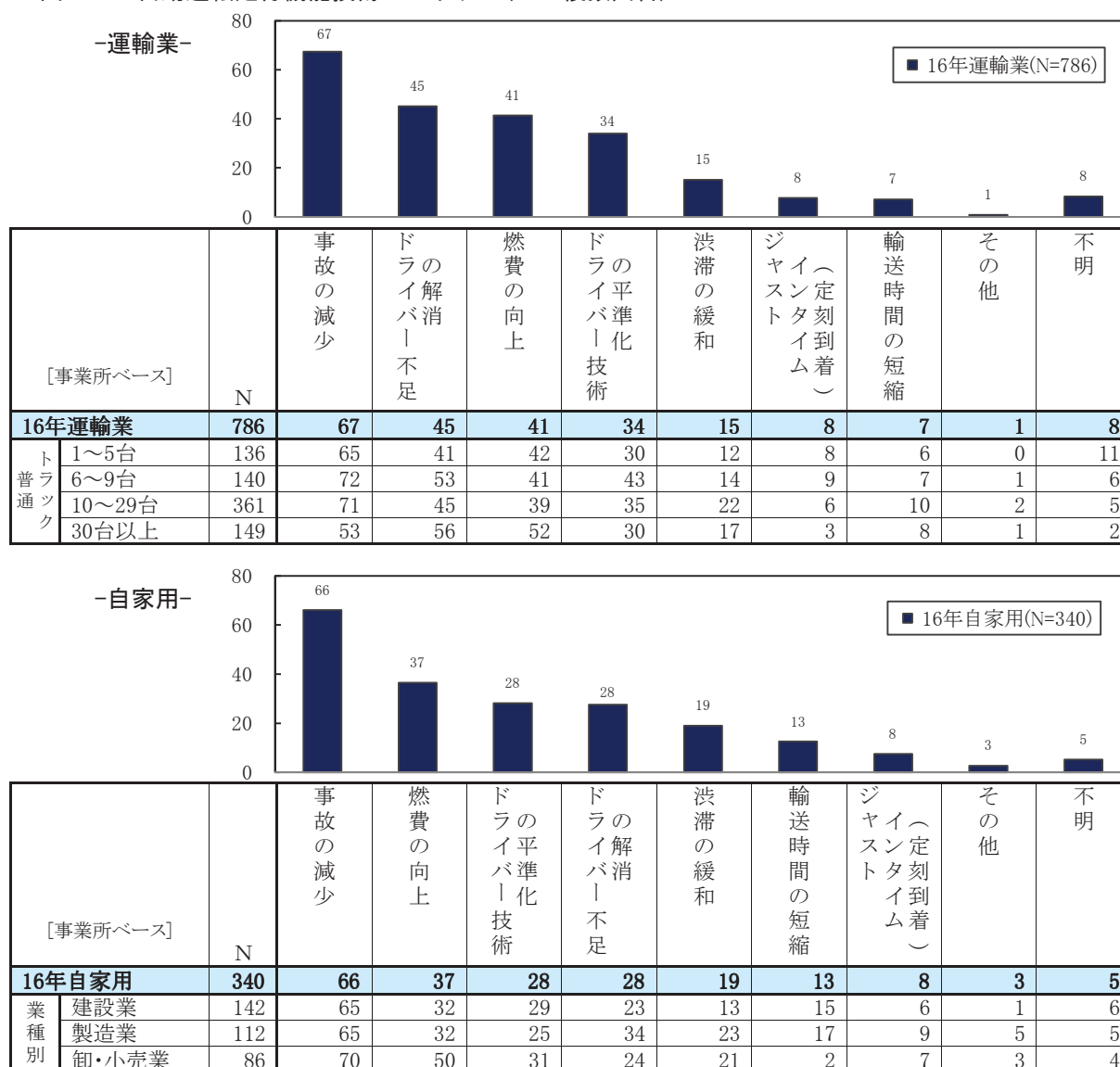




図7-17 「自動運転走行機能」技術がトラックで実用化された場合、不安に思うこと (Q21)

#### コンピュータシステムの故障・誤作動による事故

- システム不具合による延着、事故等のトラブル
- 誤作動やシステム故障による事故の恐れがあり、とても不安
- コンピューター制御による不備故障、インジェクター交換等、問題点多々有

#### 故障・事故発生時の対応や責任の所在

- 事故がおこらないと保障できるのか、又、事故がおこった場合の責任の所在
- 事故がおこった場合、責任はどうなるのか、また保険はどうなるのか
- 事故の責任のとり方に不安を感じます

#### ドライバーの運転技術の低下

- 乗務員が機能について過信し、異常に気付かなかつたら、通常より大惨事になる
- 運転主自身の技術低下によりトラブル対応など困難になる
- あくまで、ドライバーの運転技術がある上での自走でなければ安全性100%確保することは出来ない

#### ドライバーの居眠り

- ドライバーの居眠り、安全確認の低下
- 運転手が自動運転に頼り過ぎになり、眠くなったり、注意が行き届かなくなりそう
- 完全無人化は実現不可能と思われる乗っているだけで緊張感が維持出来るか

#### 技量を問われる道路状況・天候・積載物状況への対応が可能か

- 道路状況、天候等、積載物状況で運転技術が試される事案が多いので一概に必要といえない
- 積載物によって走行の技術があると思うが、その点は不安に思う
- 狭い道路での運行判断規準による、不具合が発生する

#### 想定外の事象が発生したときに咄嗟の対応ができるか

- 災害時・緊急時の融通が利くのか
- 天候や視界が悪いと走行不能、臨機応変に対応出来ない
- 逐一交通事情が変化する中で全てにおいて対応出来るのか

#### 車両価格・導入費用の上昇

- 運賃の設定がわからない車両の値段が上がりそう
- 値段、中小企業に手が出せるか
- トラック導入費用の向上

#### 運賃値下げ・値崩れ・失業

- 運賃値下げ・車輛価格の高騰
- 運賃の値崩れ、値下がり
- 運送会社そのものがなくなるのではないかと不安

#### 渋滞の発生・増加

- 高齢者の乗る車両が増えてますます交通渋滞になると思う
- 交通渋滞が起らないか？ 発進、停止前後の運転は？
- 渋滞の緩和に繋がるとは思わない

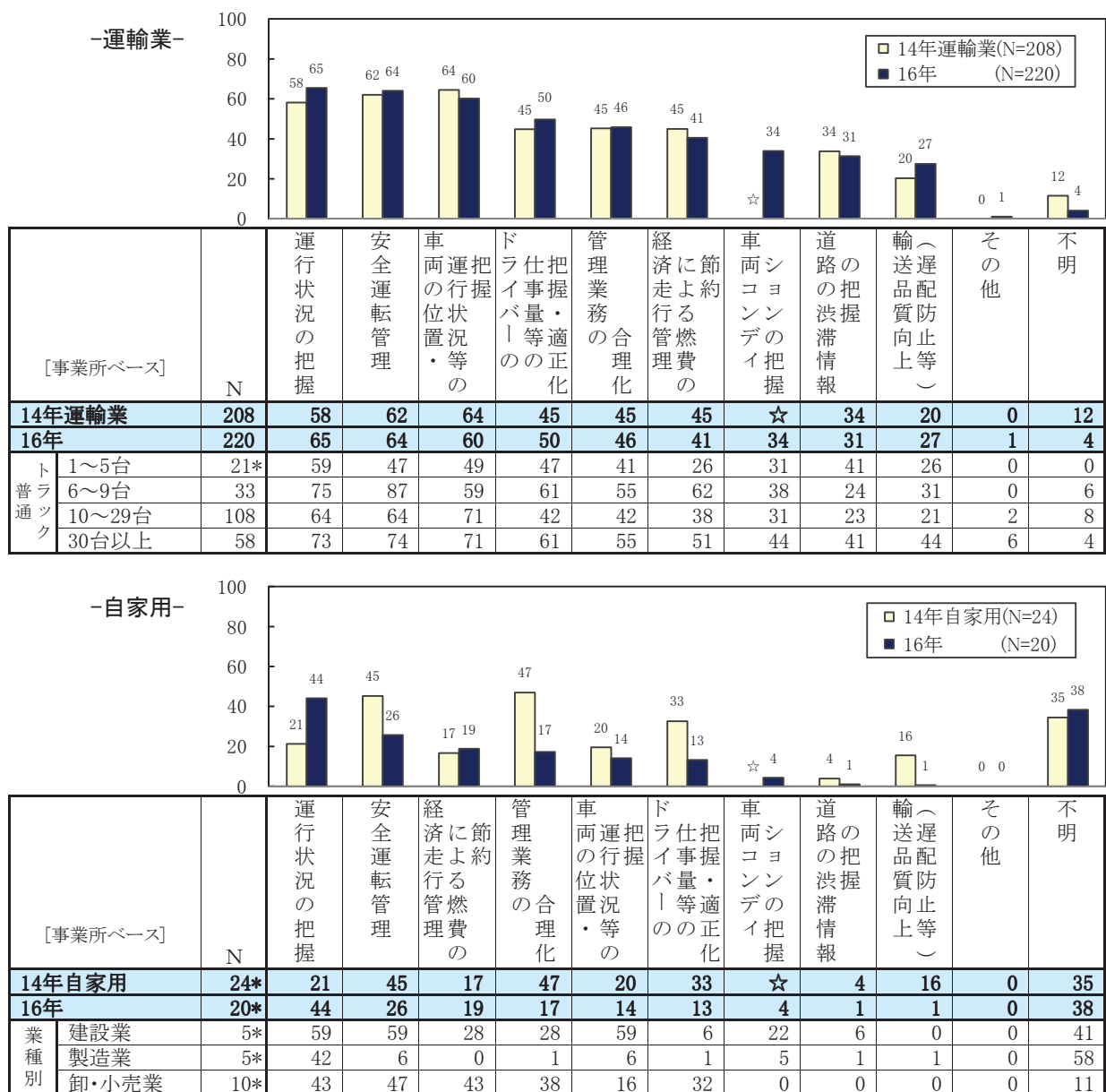
主な意見を抜粋

### ⑤テレマティクスの利用目的

テレマティクスの利用目的についてみると、運輸業では「運行状況（ルート・発着時間等）の把握」（65%）が最も高く、前回より7ポイント増加。次いで「安全運転管理」（64%）、「車両の位置・運行状況等の把握」（60%）が6割台で上位に挙げた。

自家用では「運行状況（ルート・発着時間等）の把握」（44%）が最も高く、「安全運転管理」（26%）が続く。（図7-18）

図7-18 テレマティクスの利用目的(SQ23-1 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

## 7-4 輸送合理化の実施状況

運輸業が主に実施しているのは「ドライバー教育」「買い替え延長による車両費の削減」「輸送品質の向上」など。今後実施したいものとして、「女性ドライバーの活用」が多く挙がる。トラック保有の負担が大きいものは、車両本体の故障時の修理費用。

### ①輸送合理化対策実施状況

運輸業の合理化対策の実施内容は、「ドライバー教育」(50%)が最も高い。次いで「買い替え延長による車両費の削減」(40%)、「輸送品質の向上」(33%)が続くものの、前回よりそれぞれ5ポイント以上減少している。一方、「高齢者ドライバーの活用」(32%)は増加傾向が続き前回から5ポイント増加となった。

運輸業の今後実施したい輸送合理化策は、「女性ドライバーの活用」(27%)が最も高く、前回より8ポイント増加。次いで「回転率の向上」(21%)、「保有数適正化で稼働率向上」(19%)が続いている。

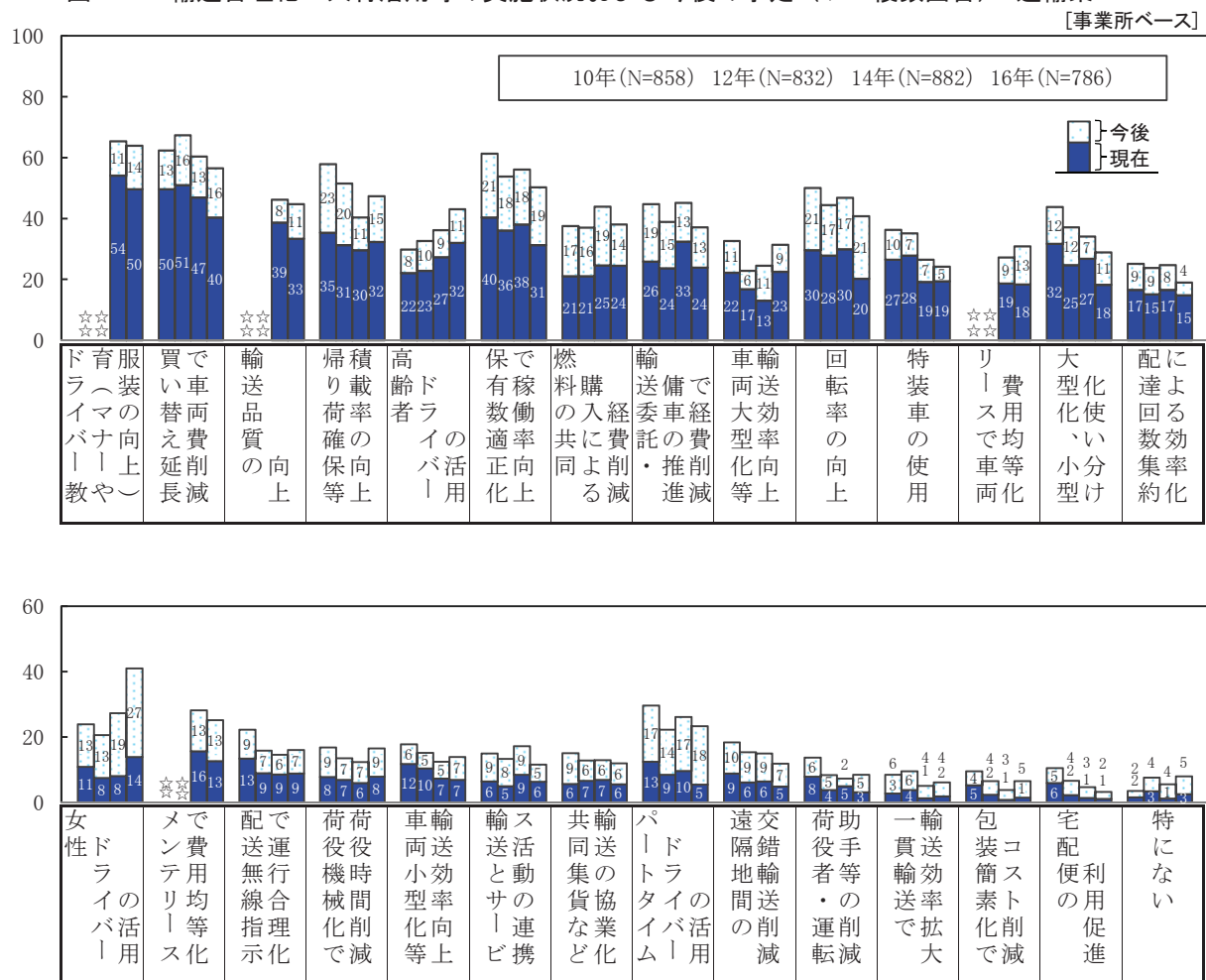
自家用の実施内容は、「買い替え延長による車両費の削減」(31%)と「車の大型化、小型化、両者の使い分けによる輸送効率の向上」(27%)が上位。業種別に見ると、製造業では「輸送委託・備車の推進で経費削減」(18%)、卸・小売業では「買い替え延長で車両費削減」(43%)、「車両小型化による輸送効率向上」(16%)にて、それぞれ他の業種を10ポイント以上上回っている。

自家用の今後実施したい輸送合理化策では、「保有数適正化で稼働率向上」「回転率の向上」(共に13%)が上位。業種別では、製造業は「輸送委託・備車の推進で経費削減」「回転率の向上」「高齢者ドライバーの活用」、卸・小売業は「車両大型化による輸送効率向上」「リースで車両費用均等化」「メンテリースで費用均等化」などで、他の業種より5ポイント以上上回る。

(図7-19)

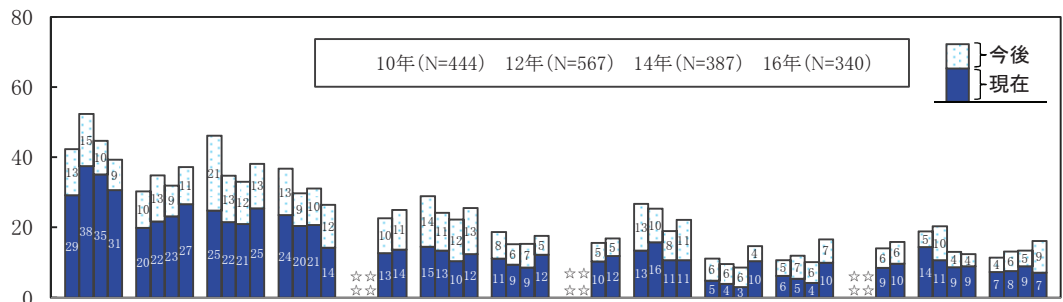
\*「特になし」3%、「不明」7%を除く90%が、影響内容に何らかの回答があった。

図7-19 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定 (Q18 複数回答) -運輸業-

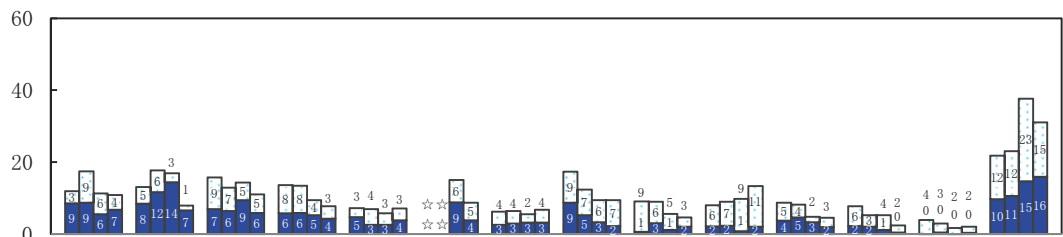


注) ☆印は選択肢なし / 14年:「積荷に合わせた架装の使用」→「特装車の使用」

図7-19 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定 (Q18 複数回答) -自家用-



[事業所ベース]	N	買で車 い両 替費 え削 延長		大型化 化使 い小 型け		保で稼 有働 数適 率向 上		配に 達よ 回数 数集 約化		ド育服 ラ(へ イマ ナ 教や)		回 転 率の 向 上		帰積 り載 荷率 の向 上		リ ー 費 用 均 等 化		輸 送 備 で 均 等 化		荷 役 機 械 間 割 で 減		車 輸 送 効 率 向 上		メ ン テ リ ー 均 等 化		特 装 車 の 使 用		高 齢 ド ラ イ バ ー の 活 用	
		現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後
10年自家用	444	29	13	20	10	25	21	24	13	☆	☆	15	14	11	8	☆	☆	13	13	5	6	6	5	☆	☆	14	5	7	4
12年	567	38	15	22	13	22	13	20	9	☆	☆	13	11	9	6	☆	☆	16	10	4	6	5	7	☆	☆	11	10	8	6
14年	387	35	10	23	9	21	12	21	10	13	10	10	12	9	7	10	5	11	8	3	6	4	6	9	6	9	4	9	5
16年	340	31	9	27	11	25	13	14	12	14	11	12	13	12	5	12	5	11	11	10	4	10	7	10	6	9	4	7	9
業 種 別																													
建設業	142	23	8	15	5	26	14	5	3	14	12	11	9	5	4	17	3	4	1	10	4	2	1	9	4	5	4	11	3
製造業	112	30	11	33	15	21	12	19	19	15	9	12	18	17	6	6	2	18	19	8	5	17	6	16	4	9	3	6	15
卸・小売業	86	43	6	32	11	31	12	21	15	11	15	15	11	14	7	14	12	8	14	14	2	10	15	1	13	14	4	4	7



[事業所ベース]	N	車 輸 送 効 率 向 上		宅 配 便 利 の 促 進		燃 料 購 入 の 共 同 削 減		輸 送 活 動 の サ ー ビ ス		包 装 コ ス ト 削 減		輸 送 品 質 の 向 上		荷 役 手 等 の 運 転 減		パ ー ド ラ イ バ ー の 活 用		共 同 輸 送 の 協 業 化		女 性 ド ラ イ バ ー の 活 用		配 送 無 線 指 示 化		遠 隔 地 間 の 削 減		一 貫 輸 送 効 率 の 提 高		特 に な い		
		現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在
10年自家用	444	9	3	8	5	7	9	6	8	5	3	☆	☆	3	4	9	9	1	9	2	6	4	5	2	6	0	4	10	12	
12年	567	9	9	12	6	6	7	6	8	3	4	☆	☆	3	4	5	7	3	6	2	7	5	4	2	3	0	3	11	12	
14年	387	6	6	14	3	9	5	5	4	3	3	9	6	3	2	3	6	1	5	1	9	3	2	1	4	0	2	15	23	
16年	340	7	4	7	1	6	5	4	3	4	3	4	5	3	4	2	7	2	3	2	11	2	3	0	2	0	2	16	15	
業 種 別																														
建設業	142	2	3	2	0	3	2	1	0	2	3	1	0	1	3	1	5	0	0	2	12	1	1	1	1	1	0	0	23	24
製造業	112	6	2	8	2	7	6	8	3	5	5	8	10	5	5	4	6	4	3	1	15	3	4	0	2	1	3	10	7	
卸・小売業	86	16	8	11	2	9	8	4	8	5	0	1	3	2	3	2	12	1	4	5	5	1	3	0	5	0	1	16	15	

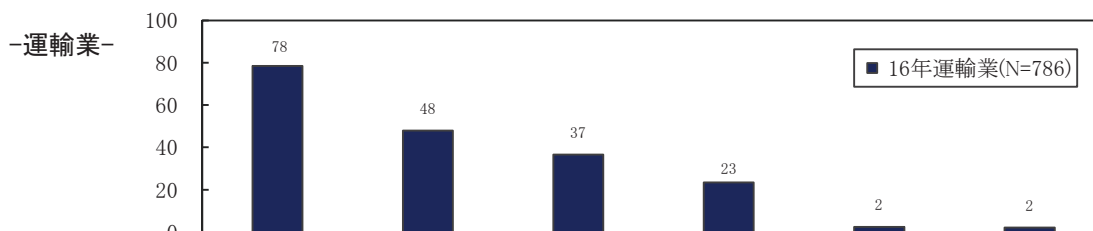
注) ☆印は選択肢なし / 14年:「積荷に合わせた架装の使用」→「特装車の使用」

②トラック・トラクタの維持費用について購入当初の想定より負担が重いと思うもの

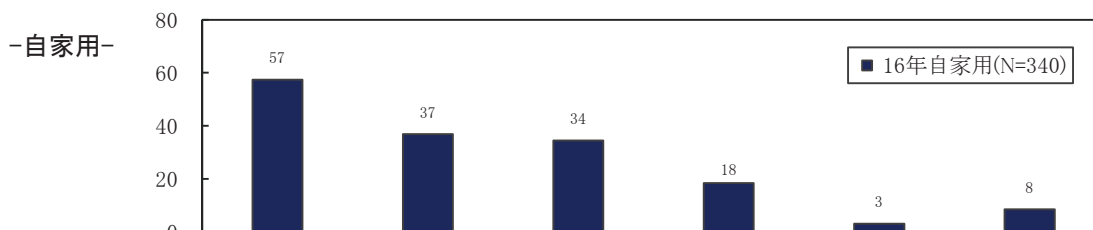
運輸業では、「トラック車両本体の故障時の修理費用」が78%で最も高い。次いで「燃料代」（48%）が続く。

自家用では、「トラック車両の本体の故障時の修理費用」（57%）が最も高く、「定期交換部品の交換費用」（37%）、「燃料代」（34%）がほぼ同水準で続く。上位3項目について業種別にみると、卸・小売業にて高めの水準となっている。（図7-20）

図7-20 普通トラックの保有維持において、負担が重いもの(Q16 複数回答)



[事業所ベース]		N	トラック本体の故障時の修理費用	燃料代	定期の交換部品	製品の修理・故障時の準備	その他	不明
<b>16年運輸業</b>		<b>786</b>	<b>78</b>	<b>48</b>	<b>37</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
普通トラック	1～5台	136	75	46	42	17	2	2
	6～9台	140	87	52	36	33	2	2
	10～29台	361	78	51	28	29	3	3
	30台以上	149	78	28	31	24	7	2
保有パターン	中型のみ	18*	82	62	39	38	0	0
	大型のみ	143	82	60	35	23	0	2
	小型・中型	85	77	43	50	23	4	0
	小型・大型	34	87	25	33	9	0	1
	中型・大型	191	77	43	31	31	1	5
	小型・中型・大型	315	73	46	29	22	5	4



[事業所ベース]		N	トラック本体の故障時の修理費用	定期の交換部品	燃料代	製品の修理・故障時の準備	その他	不明
<b>16年自家用</b>		<b>340</b>	<b>57</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
業種別	建設業	142	58	39	37	16	2	5
	製造業	112	47	30	28	23	6	14
	卸・小売業	86	74	46	42	14	0	4
保有パターン	中型のみ	42	45	18	32	11	7	16
	大型のみ	22*	60	62	62	9	0	3
	小型・中型	81	66	42	33	22	1	5
	小型・大型	22*	49	50	51	24	0	2
	中型・大型	47	64	34	45	23	2	6
	小型・中型・大型	126	51	47	32	21	6	7

## 7-5 荷主の業績向上および輸送効率化の取り組み

荷主企業が取り組む業績向上策は、「得意先の開拓」「人材の育成」など。  
現在の実施率・効果ともに最も高い効率化策は、「運輸業者の選別」。

### ① 荷主の合理化対策

荷主が業績を上げるために実施していることは、「得意先の開拓」(58%)が最も高く、次いで「人材の育成」(52%)、「生産管理の効率化」(49%)が続く。そのうち「人材の育成」については、06年度より増加傾向が続いている。一方、「事務管理の効率化」「在庫管理の効率化」「販売管理の効率化」については、減少傾向となっている。(図7-21)

荷主が輸送の効率化のために実施していることは、「運輸業者の選別」(64%)が最も高く、08年度より16ポイント増加。次いで「配達・集荷回数の集約による効率化」(49%)、「輸送委託による経費削減」(45%)が続く。(図7-22)

最も効果のあった効率化策についても「運輸業者の選別」が最も高く、前回より5ポイント増加している。(図7-23)

図7-21 現在実施している業績向上策 (Q7 複数回答) 【荷主調査】

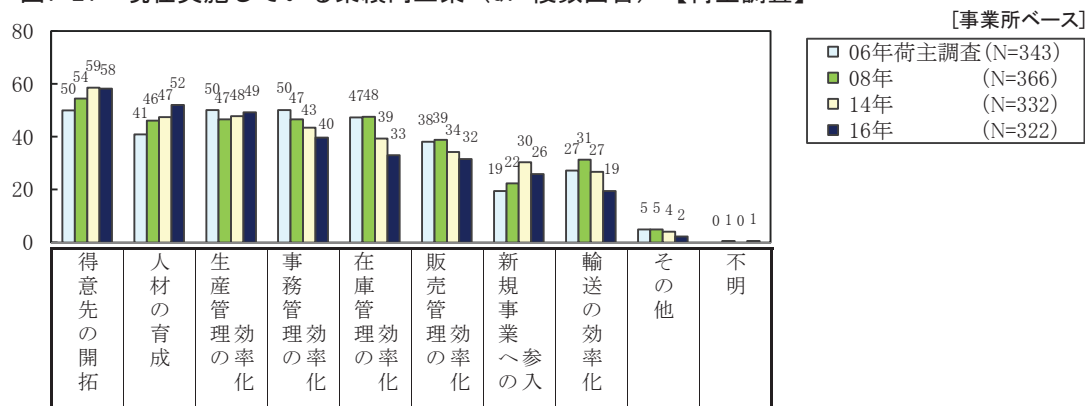


図7-22 現在実施している輸送の効率化策 (SQ7-1 複数回答) 【荷主調査】

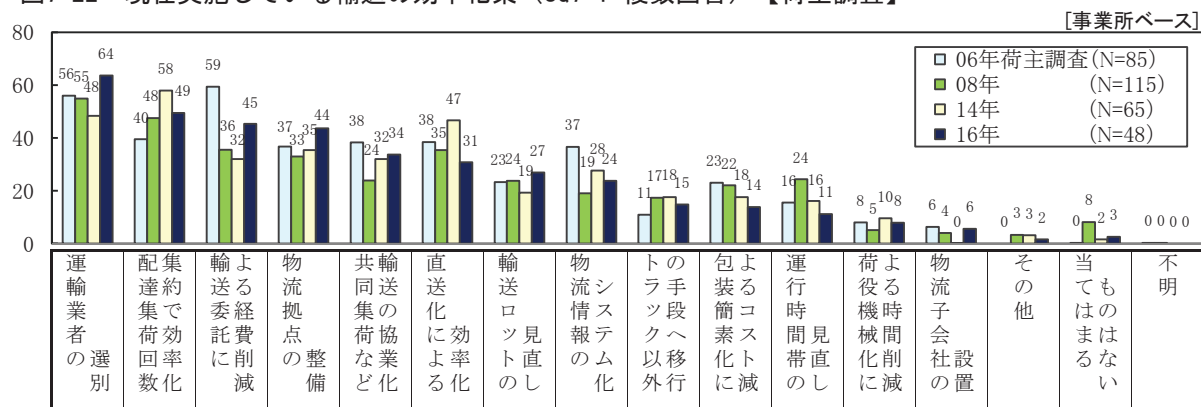
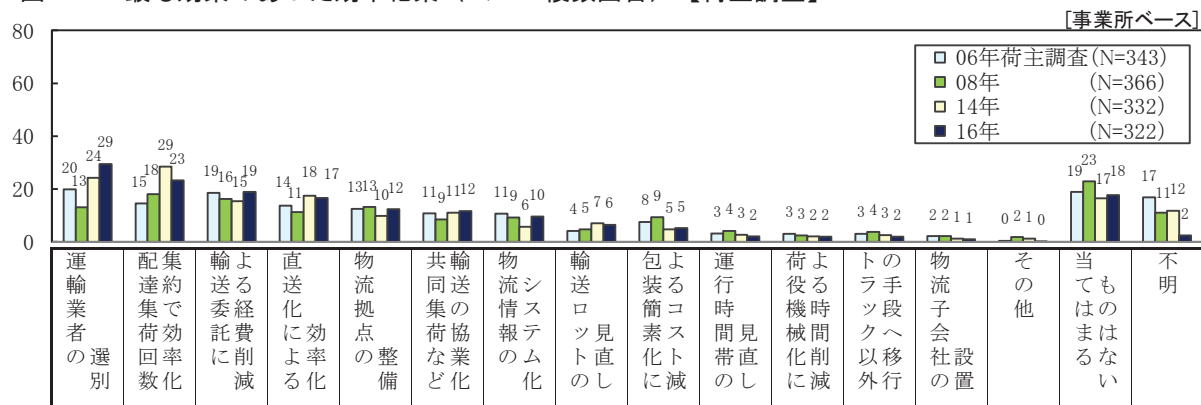
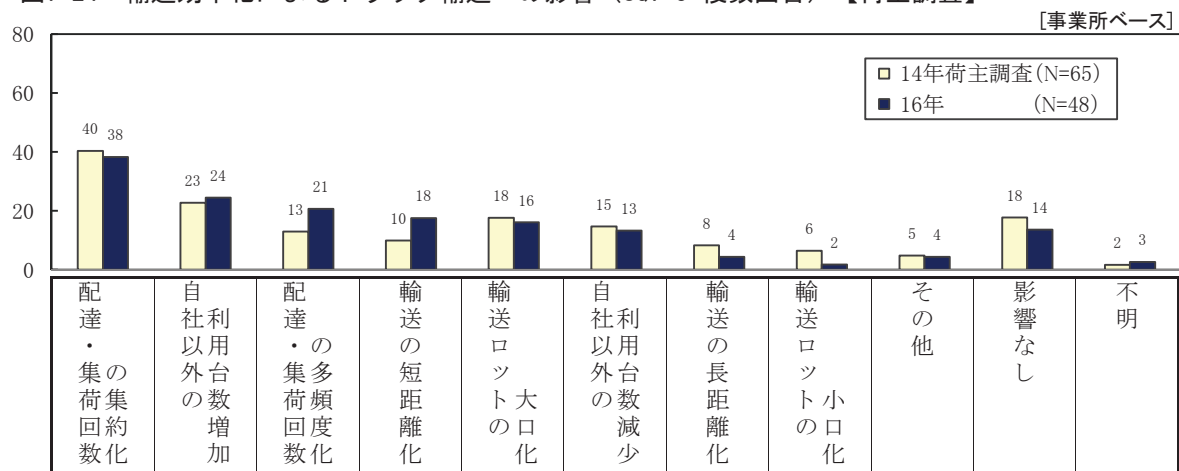


図7-23 最も効果のあった効率化策 (SQ7-2 複数回答) 【荷主調査】



荷主の輸送効率化によるトラック輸送への影響は、「配達・集荷回数の集約化」（38%）が最も高く、「自社以外の利用台数増加」（24%）が2位。続く「配達・集荷回数の多頻度化」（21%）、「輸送の短距離化」（18%）については、それぞれ前回より8ポイント増加している。（図7-24）

図7-24 輸送効率化によるトラック輸送への影響（SQ7-3 複数回答）【荷主調査】



②今後の輸送の効率化への取り組み

荷主の輸送効率化への取組方法については、「社内で推進」が41%を占め、06年度以降増加傾向にある。一方、「外部委託」は28%となり、06年度より徐々に減少している。（図7-25）

外部委託先の内訳を見ると、「運輸業者」が53%を占めるものの、前回より14ポイント減少。「物流子会社」（24%）が13ポイントの増加となった。（図7-26）

その外部委託先に対し、荷主が関与する予定の項目は、「実際に運送する事業者の選定」が59%で最も高く、「倉庫・物流センター等の運業者の選定」が37%で続く。（図7-27）

図7-25 今後の輸送効率化への取組方法(Q8)【荷主調査】

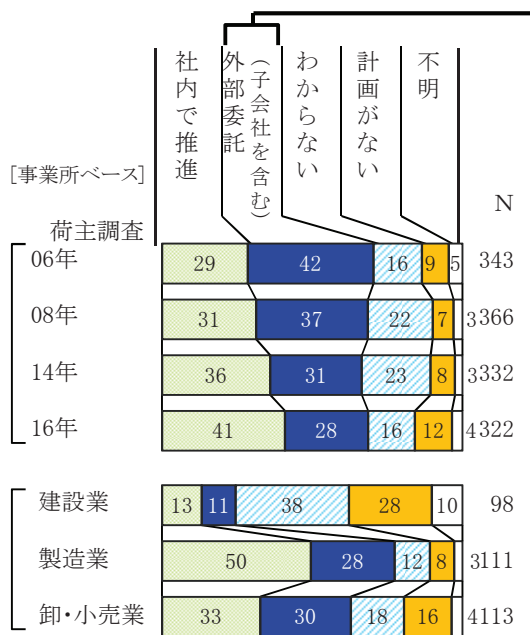


図7-26 主な外部委託先(SQ8-1)【荷主調査】

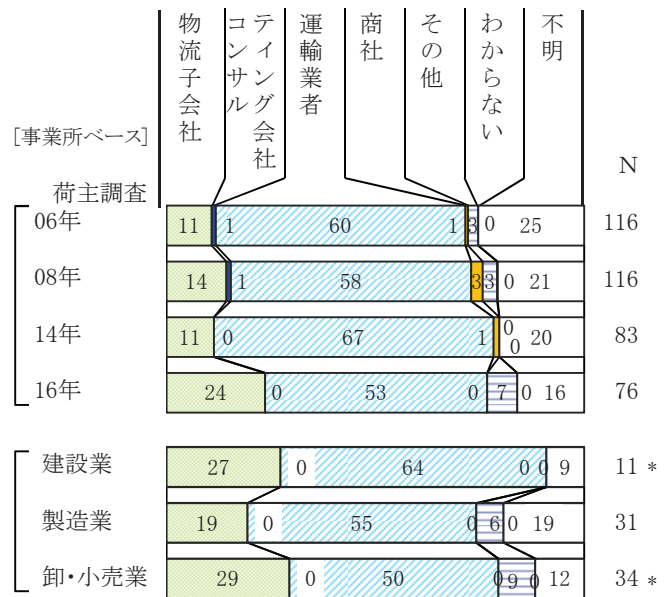
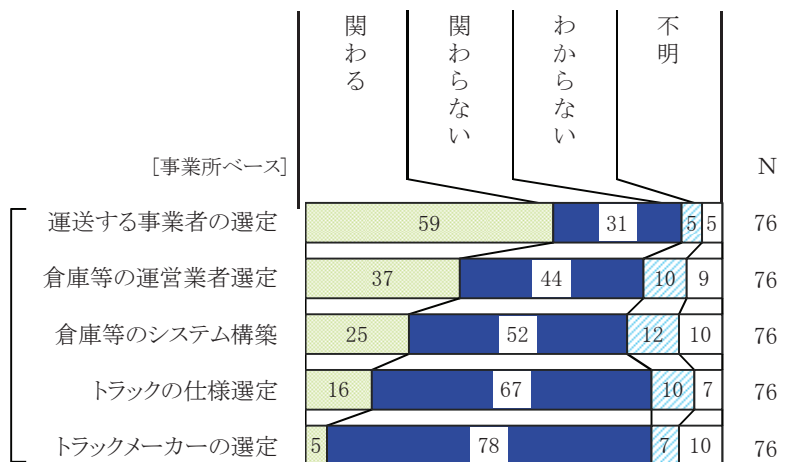


図7-27 輸送効率化のために外部委託先に対し関与予定のもの(SQ8-2)【荷主調査】





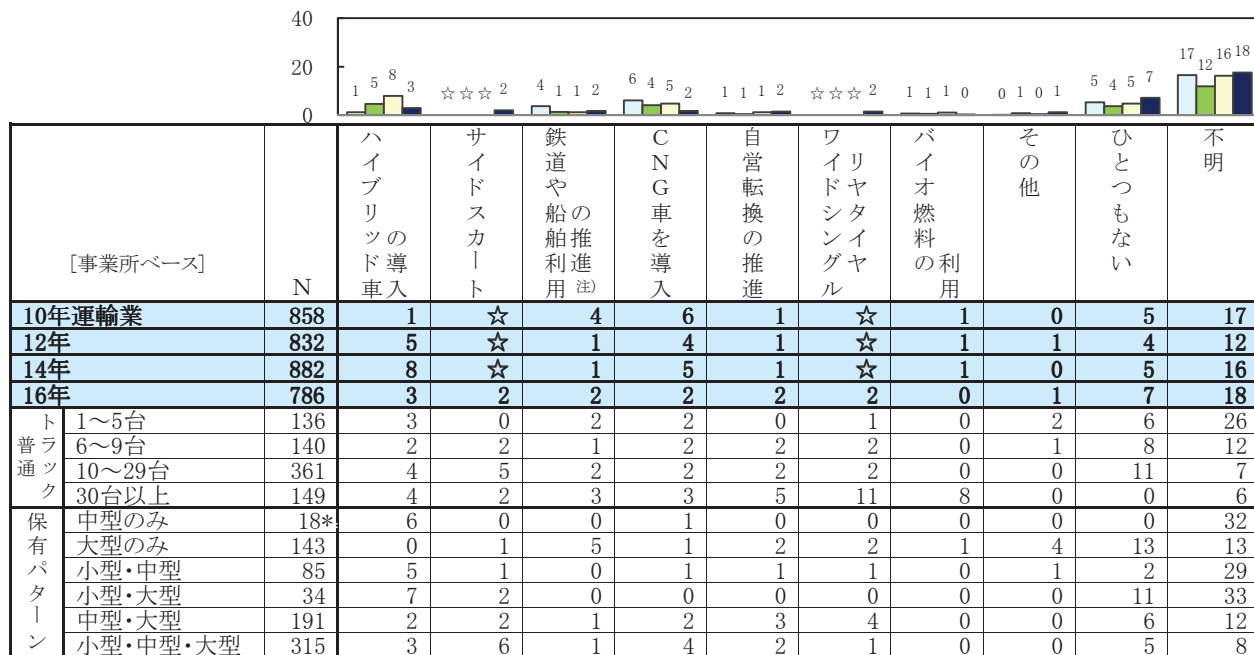
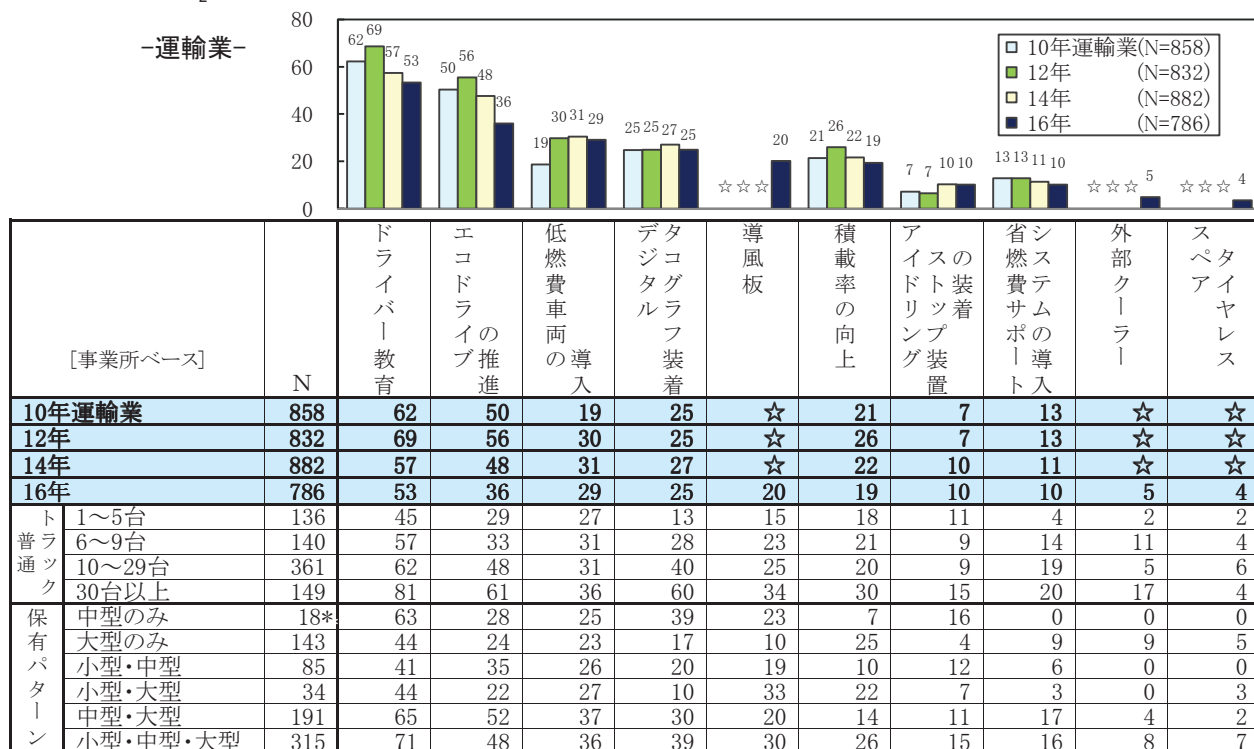
## 7-6 環境問題への取り組み・意識

運輸業における現在の取り組みは「ドライバー教育」「エコドライブの推進」などが高く、今後については「デジタルタコグラフ装着」や「低燃費車両の導入」が高い。荷主が運輸業者に指定している環境対策としては「エコドライブ実践を指示」や「最新排ガス規制適合車使用の指示」などが上位に挙げられた。

### ① CO<sub>2</sub>排出量削減・省燃費のための取り組み

運輸業では「ドライバー教育」(53%)、「エコドライブの推進」(36%)が高いものの、12年度から減少傾向にある。保有台数別で見ると、台数が多いほど対応率が高まり、特に「ドライバー教育」「エコドライブの推進」「デジタルタコグラフの装着」で顕著となっている。(図7-28)

図7-28 CO<sub>2</sub>排出量削減・省燃費のための現在の対応策 (Q19 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし / 10年：モーダルシフトの推進

自家用では「エコドライブの推進」(18%)、「ドライバー教育」(17%)、「低燃費車量の導入」(13%)が上位に挙がるが12年度から徐々に減少している。業種別で見ると、建設業では「エコドライブ」「ドライバー教育」、製造業では「積載率の向上」が、それぞれ他の業種より高めの水準である。(図7-28)

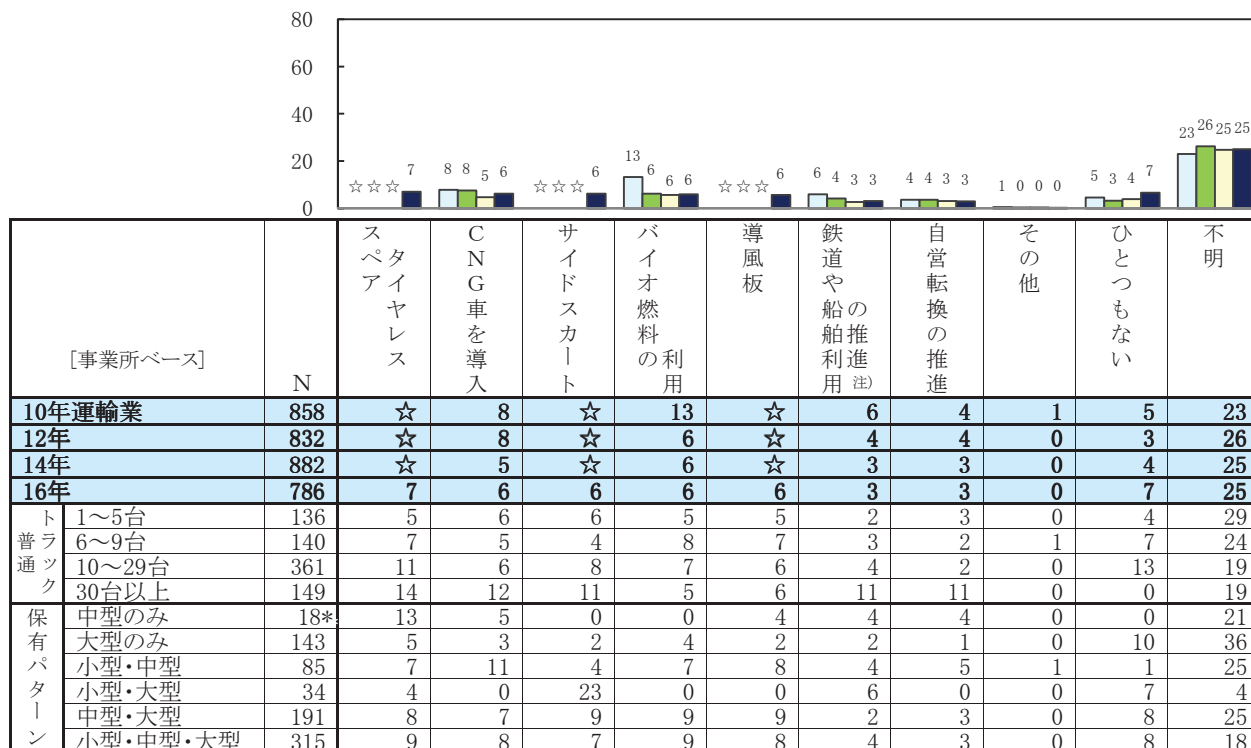
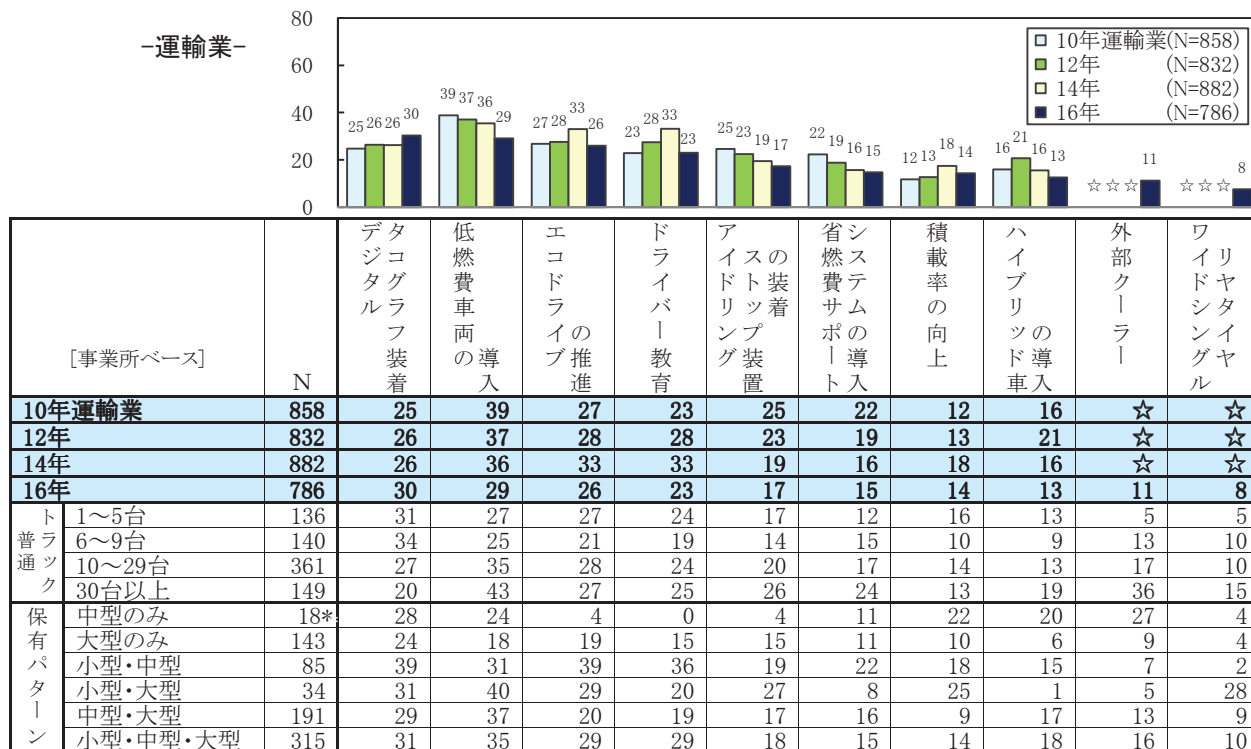
図7-28 CO<sub>2</sub>排出量削減・省燃費のための現在の対応策 (Q19 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし / 10年：モーターシフトの推進

今後の対応策としては、運輸業では「デジタルタコグラフ装着」(30%)が最も高く、前回より4ポイント増加した。次いで「低燃費車両の導入」(29%)、「エコドライブの推進」(26%)、「ドライバー教育」(23%)が続く。(図7-29)

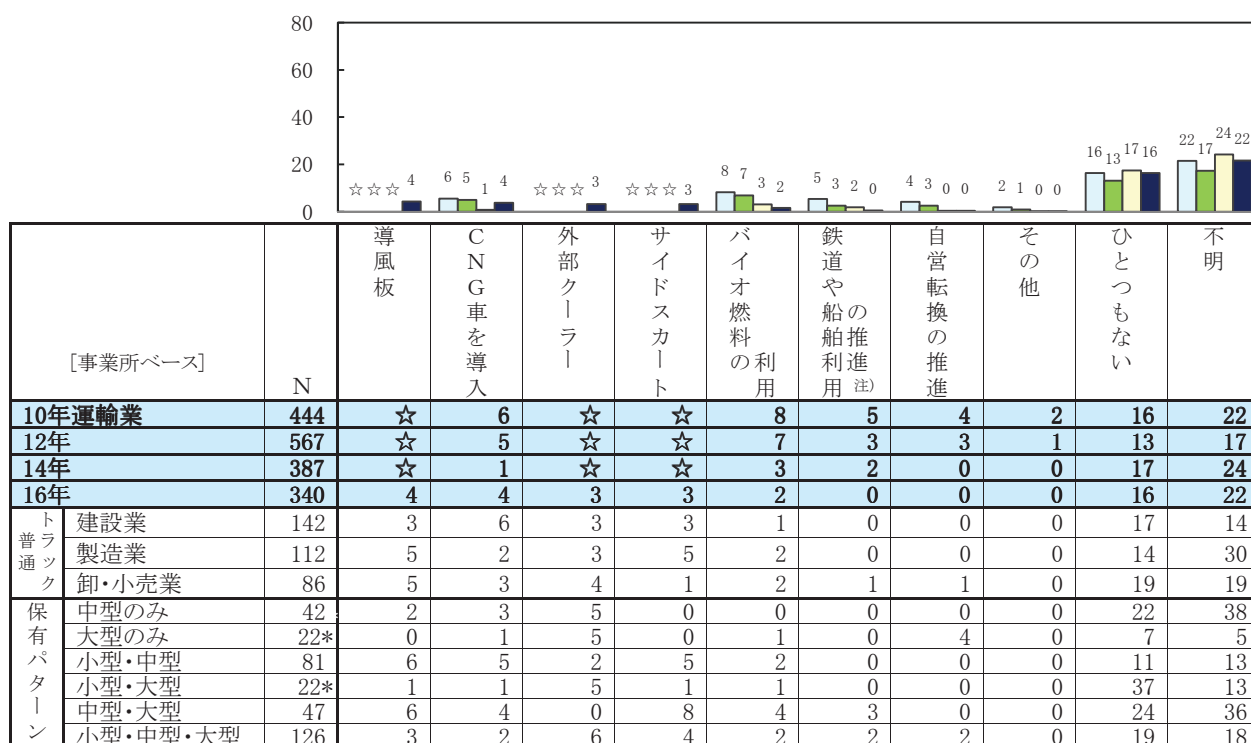
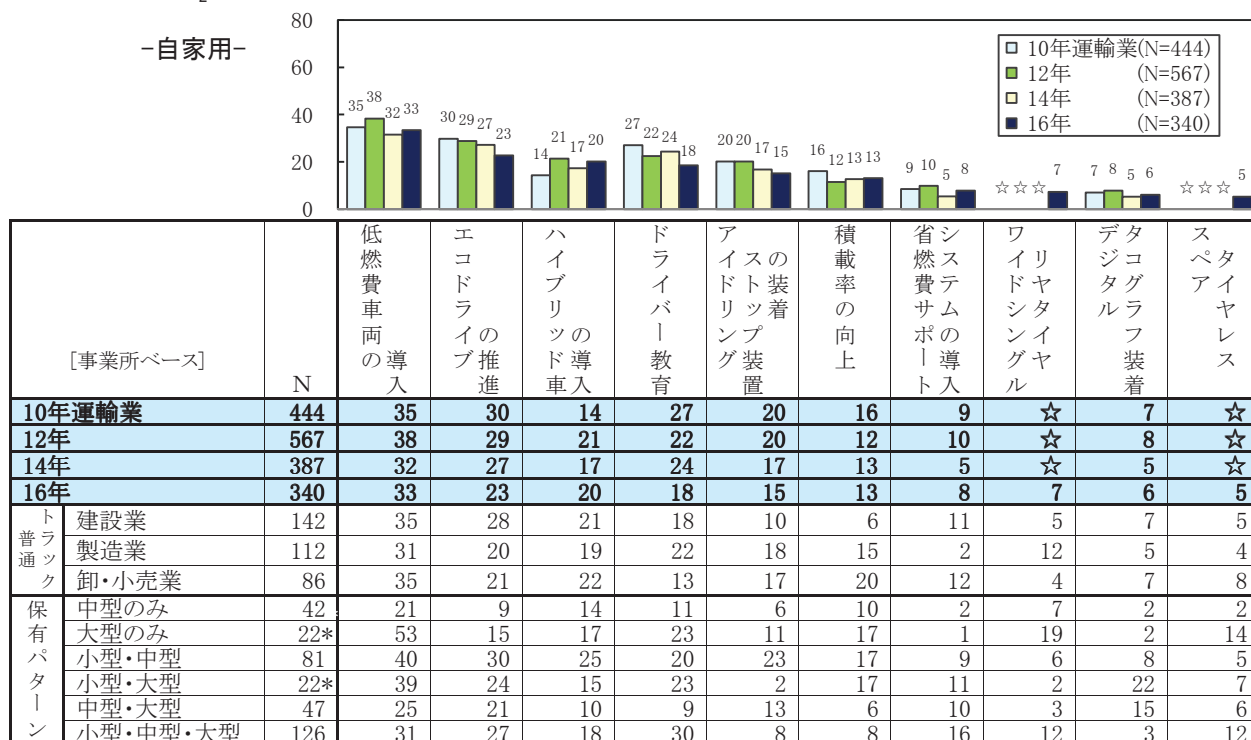
図7-29 CO<sub>2</sub>排出量削減・省燃費のための今後の対応策 (Q19 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし / 10年: モーダルシフトの推進

自家用では「低燃費車両の導入」（33%）が最も高く、前回と同水準。以下、「エコドライブの推進」（23%）、「ハイブリッド車の導入」（20%）が続く。（図7-29）

図7-29 CO<sub>2</sub>排出量削減・省燃費のための今後の対応策（Q19 複数回答）



注) ☆印は選択肢なし / 10年：モーターシフトの推進

荷主が運輸業者に対して現在指定している環境対策は、「エコドライブを実践するよう指示」(20%)、「最新の排ガス規制適合車の使用の指示」(15%)が上位にあがった。  
 今後、指定したい環境対策については「低燃費車両使用の指定」が15%で最も高い。  
 (図7-30)

図7-30 運輸業者へ現在指定している／今後指定したい環境対策 (Q27 複数回答) 【荷主調査】

