

2008年度

普通トラック市場動向調査

2009年 3月

社団法人 日本自動車工業会

まえがき

(社)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なっております。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2008年度版です。

2008年9月の米国金融危機に端を発した世界的な経済危機に伴ない、日本国内でも急速に厳しさが増している景気状況のもと、トラック市場についても非常に厳しい環境にあります。

普通トラックに対しては経済的な要求とともに環境・安全に対する社会からの要求がますます強まっておりますことはご承知の通りです。

環境面では、かねてより規制が強化されてきた排出ガス削減に加え、CO2排出量削減も大きな課題となっており、2006年4月施行の改正省エネ法では輸送事業者・荷主に対する措置が拡充され今日に至っております。

また、安全面では道路交通法が改正され、2007年6月からは“中型免許”が新設された新しい免許制度が施行されております。

更に、輸送業界の今後の大きな課題のひとつとして、少子高齢化に伴うドライバー不足があげられております。

この調査では、従来の時系列調査を踏襲しつつも、こうした情勢に対し、普通トラックをお使いの事業者の皆様や荷主の皆様がどのように受け留め、対応をされているのかについて分析を図っております。

なお、本市場実態調査の実施時期は2008年8月～9月であったため、急速な景気悪化、燃料価格高騰の解消など現在の状況とは大きく異なっておりましたことにはご留意頂きたいと存じます。

厳しい状況下にあるとはいえ、日本の物流において普通トラックは大きな役割を担っております。本調査結果が、普通トラック市場動向ならびに輸送を中心とした物流の動向を把握することに少しでもお役に立てれば幸いです。

最後に、ご多用中にもかかわらず、熱心に議論を交わしていただき、貴重なご意見を頂きました普通トラック分科会の委員の方々、調査実務を滞りなく丁寧に担当頂きました(株)日本リサーチセンターのスタッフの方々に、心より感謝の意を表します。

2009年3月

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 山崎 教之

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	7
1-1 貨物輸送分野での普通トラック	7
1-2 普通トラックの新車需要と保有	8
2. 普通トラックの保有状況	9
2-1 保有事業所の特性	9
2-2 保有車の特性	12
3. 普通トラックの使用状況	15
3-1 積荷の種類と量	15
3-2 運行・稼働の実態	18
4. 普通トラックの購入状況	22
4-1 トンクラス間移行	22
4-2 使用期間動向	24
4-3 トラックの稼働状況	27
4-4 保有台数の増減	28
4-5 次期購入重視点	29
4-6 オートマチック車購入意向	30
4-7 ETC装着意向	31
4-8 盗難防止装置装着意向	32
5. 運送委託の現状と運輸業の対応	33
5-1 運送委託の現状と意向	33
5-2 自家用トラック保有の利点	37
5-3 荷主の要望と運輸業の対応	38
6. 事業所の業績と輸送合理化策	44
6-1 経営状況とその要因	44
6-2 荷扱量水準	47
6-3 運輸業者の積荷確保への取り組み	48
6-4 輸送合理化の実施状況	51
6-5 燃料サーチャージ制の受け入れ状況	55
7. トラック輸送上の問題点と輸送環境変化への対応	57
7-1 トラック輸送上の問題点	57
7-2 排ガス規制への対応および自動車NO _x ・PM法の影響	64
7-3 改正省エネ法施行の影響	66
7-4 クリーンエネルギー車導入意向	69
7-5 交通事故防止安全対策への取り組み	73
7-6 中型自動車免許について	76
7-7 ドライバー確保状況と今後の見込み	81

I 調査計画の概要

本報告書は、（社）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2008年度の結果をまとめたものである。

第1章 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・元請業者の意向・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

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、荷主調査ともにサンプル台帳として帝国データバンクの企業・事業所リストを使用した。

ユーザー調査では、運輸業及び今回の建設業はランダムに、その他の自家用は普通トラック保有事業所が不明のため、基本的に従業員100人以上の事業所を対象にランダムに抽出した。また運輸業、自家用ともに当該事業所で普通トラックを保有している事業所のみを調査対象として取り扱っている。

一方、荷主調査では、基本的に従業員100人以上の事業所をランダムに抽出した。

【ユーザー調査の概要】

	02年度	04年度	06年度	08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）			
サンプリング	運輸業及び建設業はランダム抽出。 一般廃棄物・産業廃棄物処理業などは従業員30人以上、 その他の自家用は従業員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	車両管理者			
調査時期	8月中旬～9月中旬			

【荷主調査の概要】

	02年度	04年度	06年度	08年度
調査地域	東京・千葉・埼玉・神奈川・静岡・愛知・大阪			
調査対象	建設・製造・卸・小売・利用運送業			
サンプリング	建設・製造・卸・小売は100人以上、利用運送業は7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			

第2章 標本構成、回収状況

1. 標本数と回収数

①ユーザー調査

	発送数	有効回収数	有効回収率
運輸業	4,184	768	18.4%
自家用	5,941	383	6.4%
計	10,125	1,151	11.4%

②荷主調査

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	360	95	26%
製造業	330	99	30%
卸・小売業	300	97	32%
利用運送業	209	75	36%
計	1,199	366	31%

2. ウェイト値

【ユーザー調査】

保有車集計に関する自営別・トンクラス別の集計ウェイト

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	355,643	621	573	579,095	340	1,703
5～6トン	10,061	11	915	13,055	16	816
7～8トン	10,130	27	375	16,474	37	445
10トンクラス	377,090	494	763	152,443	124	1,229
トラックタ	86,666	76	1,140	5,523	4	1,381
計	839,590	1,229	—	766,590	521	—

注) トンクラスは表示積載量ではなく、規定積載量にて定義。

【荷主調査】

	母集団	回収数	ウェイト
建設業	1,016	95	11
製造業	6,069	99	61
卸・小売業	4,916	97	51
利用運送業	817	75	11
計	12,818	366	—

注) 母集団（東京・千葉・埼玉・神奈川・静岡・愛知・大阪）は、平成18年度総務省統計局 事業所・企業統計調査結果による。

3. 分析・集計の方法

集計はユーザー調査、荷主調査において、下記の手続きによるウェイト値を算出することから、ウェイト集計を行った。

【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）との比によってウェイトづけを行って集計した。

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

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）との比によってウェイトづけを行って集計した。

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

*02年度の②自家用のウェイト値の算出については、業種別・従業員規模別の普通トラック保有台数が不明なため、98年度の調査結果から保有台数（推定母数）の算出をおこなっています。04年度調査からは、①の運輸業と同様のウェイト値算出方法を適用しています。

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、次のようにウェイトづけを行って集計した。

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

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

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（総務省統計局の事業所・企業統計調査による）との比によってウェイトづけを行って集計した。

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

4. 調査の企画・分析

調査の企画・立案・調査結果の検討は、（社）日本自動車工業会の調査部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）日本リサーチセンターに委託した。

5. 本報告書を見るに当たっての留意点

① グラフは特に表示していないものはユーザー調査の結果である。荷主調査は「荷主調査」と表示している。

② 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（そのためシャシーベースのトンクラス区分とは異なっているケースがあるので留意いただきたい）。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。

③ 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。

第3章 作業の経過

(ユーザー調査、荷主調査共通)

1. 調査企画	08年 5月中旬	～	6月上旬
2. 質問票設計	～08年 7月下旬		
3. サンプルング	7月下旬	～	8月上旬
4. 実 査	8月中旬	～	9月中旬
5. 集 計	9月下旬	～	10月中旬
6. 分 析	10月下旬	～	12月中旬
7. 報告書作成	12月中旬	～	09年 1月下旬
8. 報告書印刷	3月中旬	～	3月下旬

以上、分科会10回を開催して本調査を完成した。

調 査 部 会 市場調査 普通トラック分科会委員

会長	山崎 教之	三菱ふそう・トラックバス(株)	グローバル・マーケティング部	マネージャー
委員	内藤 総子	いすゞ自動車(株)	商品・架装政策部	商品グループ シニアスタッフ
〃	加園 栄司	日産ディーゼル工業(株)	ブランド・マーケティング・商品企画部	マーケット情報担当 課長
〃	横山 香	日野自動車(株)	商品企画部	係長
〃	藤井 良介	日野自動車(株)	商品企画部	係長
	伊東 浩史	(株)日本リサーチセンター	コンシューマーリサーチ部	
	杉本 真義	〃	コンシューマーリサーチ部	
	小野 桂一	〃	調査本部	

(09年3月現在)

Ⅱ 調査結果のまとめ

*文末の()内は、「Ⅲ 調査結果」の参照箇所をさす。

～ 荷主を取り巻く経営環境が運輸業にも影響。合理化での取り組みで対応中 ～

- 荷主の半数以上では、「景気の停滞」や「原材料価格の上昇」などを背景に経営状況が「悪化」。また、2年後の経営状況も「悪くなる」が4割強と、06年調査に比べて大幅に悪化している状況が伺える。(6-1)
- 運輸業では、このような荷主の経営状況悪化の影響を受けた形で、2年前と比べた荷扱い量水準が93.9% (06年調査では97.4%)に減少。(6-2)
- 運送料金は5年前の96.9%水準で改善傾向。本調査の時期の影響*もあり、運輸業、自家用ともトラック運送上の問題点は、「燃料費の値上がり」が突出。(7-1)
- 厳しい経営の中、現行運賃の値上げを実施したのは25%、燃料サーチャージ制は10%が導入できている。(6-5)
- 運輸業の半数近くで「買い替え延長」や「稼働率向上」といった合理化策を実施。燃料の高騰に際しては「燃料の共同購入」も今後の合理化策として4分の1程度のユーザーに注目されている。(6-4)

*本調査は08年8月中旬～9月中旬にかけて実施しており、燃料高騰の時期と重なっている点に留意。

～ 平均保有台数は減少。通常積載率は02年度以降最低水準 ～

- 運輸業の平均保有台数は06年度に比べ0.8台減少し11.4台(2-1)。
- 保有車の使用年数は10年で、02年度から延長傾向。(4-2)
- 運輸業の稼働状況では、フル稼働は約3割で06年に比べ減少。(4-3)
- 通常積載率は86.3%で02年度以降最低、実車率は6.5割と横這い。月間走行距離は7,180kmと増加する一方、高速道路の利用距離割合は3.3割で減少。(3-1、2)
- 次期買い替え時の重視点は「燃費のよさ」(53%)が今回もトップ。(4-5)

～ 荷主は時間指定、緊急輸送対応を一層重視 ～

- 荷主の8割以上が運送委託を実施しており06年度から増加。運送委託先数は増加傾向で平均11社程度。(5-1)
- 運送業者委託先の選定理由については、「時間指定・緊急輸送に対応」が最も多く、06年度からも増加する一方、「運賃面で融通がきく」は減少。(5-1)。荷主から運輸業者への車両仕様指示の内容では、「トラックのトンクラス」が7割と上昇。(5-3)

～ 自動車NOx・PM法は運輸業の65%に影響、
対策地域以外へも広がりを見せている ～

- 自動車NOx・PM法対策地域では運輸業の65%が影響を受けている。対応の進んでいる対策地域では影響は減少しているものの、対策地域以外での影響は増加しており、その差は縮まる傾向にある。(7-2)
- 省燃費対応は、運輸業、自家用ともに「ドライバー教育」がトップ、次いで「低燃費車両の導入」。改正省エネ法施行の影響をみると、06年調査は「エコドライブの推進」が最も多かったのに対して、08年調査では「低燃費車両を導入」が06年調査から増加し、最も多い。(7-3)
- CNG・ハイブリッド車の今後の購入意向は運輸業で22%。特にNOx・PM法対策地域での減少が目立つ。「車両価格の高さ」が導入のネック。(7-4)

～ 運輸業の9割以上が交通事故防止安全対策を実施。
「ドライバーの健康管理」がトップ。「各種機器によるサポート」も増加 ～

- 運輸業の9割以上が交通事故防止安全対策を講じている。運輸業では、「ドライバーの健康管理」がトップ。「乗務前の酒気帯び確認」「荷崩れ等の積み荷保全徹底」等前年から増加している実施の項目が多い。「各種機器によるサポート」も増加。(7-5)
- 現在使用しているドライバーサポート機器は「バックアイカメラ」「デジタルタコグラフ」。今後の使用意向は「車間距離警報装置」「追突被害軽減ブレーキ」「デジタルタコグラフ」などが多く、荷主の運輸業への希望は「ふらつき警報(居眠り防止)」「車間距離警報装置」が多い。(7-5)

～ 運輸業の3割で、新免許制度の施行後に影響
また、ドライバー確保の取組みでは、運輸業の3割が「高齢者ドライバーを活用」～

- 新免許制度による影響は、運輸業では3割。自家用では2割以下。現状では、施行前の予想時ほど影響が出ていない模様。(7-6)
- ドライバーの現在の確保状況と5年後の見込みでは、大型免許所有者の不足が中型免許以下と比べて、多く予想されている。(7-7)
- ドライバー確保の取組みとしては、運輸業では、「高齢者ドライバーの活用」が「教育・研修の充実」に次いで3割を超えて多く、少子高齢化の影響もうかがえる。(7-7)

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

輸送トン数の減少傾向が続く。輸送トンキロは02年度から上昇傾向。

国内貨物の輸送トン数は、貨物全体、トラックともに、減少傾向が続いている。一方、トラックの輸送トンキロは02年度から上昇傾向。（図1-1、図1-2）06年度における国内貨物輸送の構成比をみると、トラックによる輸送量はトン数で91%、トンキロで約60%と、国内輸送の主力である。96年度と比較すると、輸送トン数ではすでにトラックが9割を占め、横這いで推移しているが、輸送トンキロは96年度の53%に比べ、トラックの占める割合が増加している。（図1-3、図1-4）

図1-1 輸送トン数推移

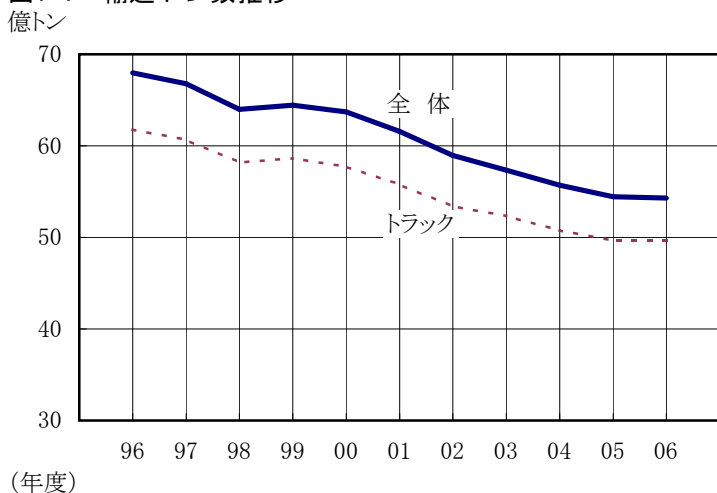


図1-3 輸送トン数構成比推移

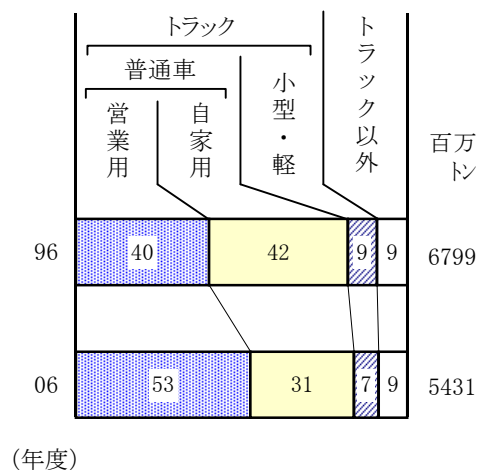


図1-2 輸送トンキロ推移

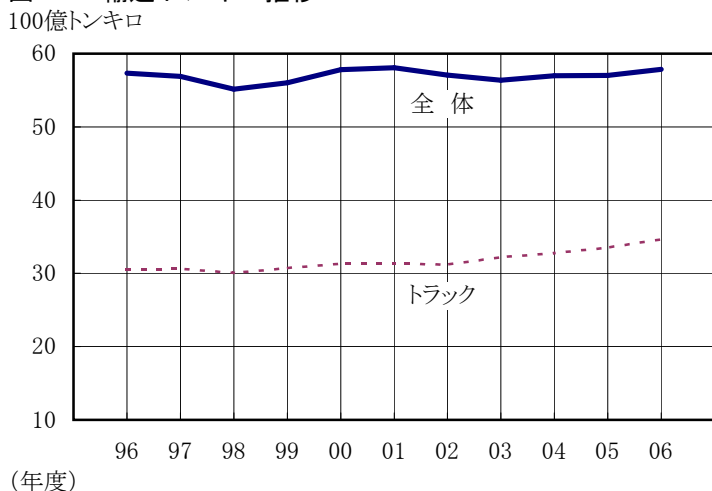
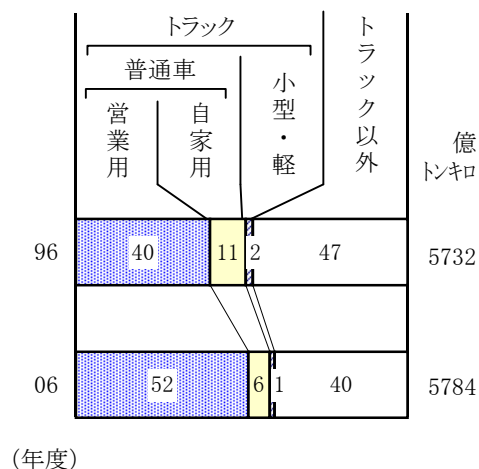


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



*図1-1、2: 全体値は「陸運統計要覧」、トラック値は「自動車輸送統計調査」より
 但し、06年度の全体値は、作成時点において「陸運統計要覧」が未発表のため「H19国土交通白書」より算出
 *図1-3、4: 「陸運統計要覧」「自動車輸送統計調査」「H19国土交通白書」より算出

1-2 普通トラックの新車需要と保有

新車の需要は減少。保有台数も減少傾向。

普通トラックの新車需要は、景気の低迷に伴い02年度までは減少傾向、03年度から06年度はディーゼル車の都市乗り入れ規制など大気環境改善への対応を中心に10～11万台と高需要で推移していたが、07年が8.9万台、08年が7.5万台と大きく減少している。

一方、保有は98年度をピークに減少傾向にあり、2008年3月末現在160.6万台である。
(図1-5、図1-6)

図1-5 普通トラック新車登録台数 -自販連調べ-

万台 -ナンバーベース- (2002年まではシャシーベース、2003年以降はナンバーベース)

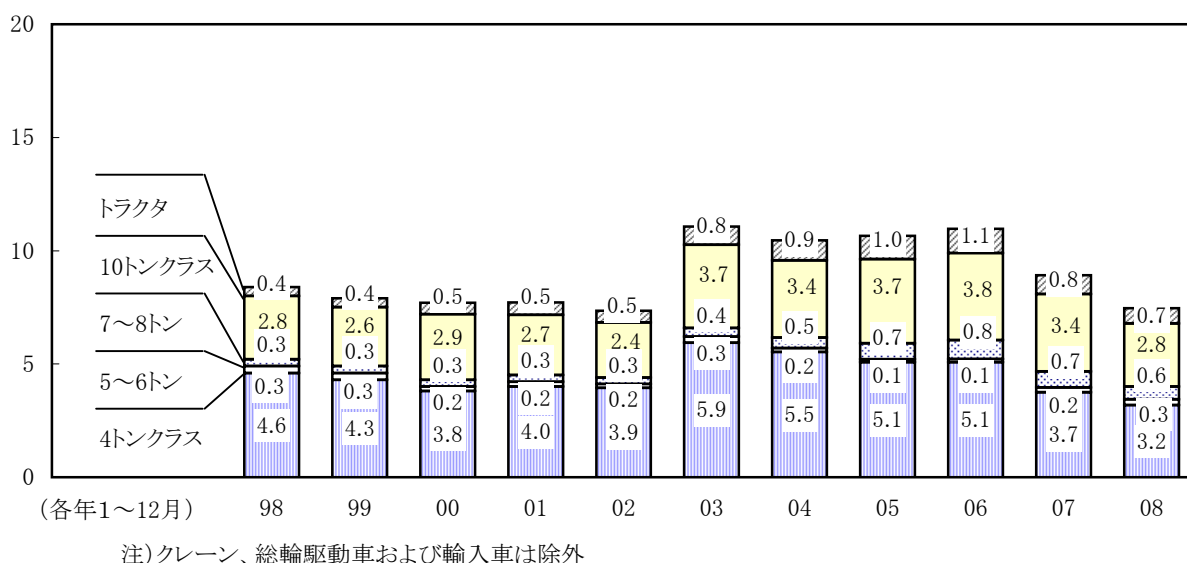
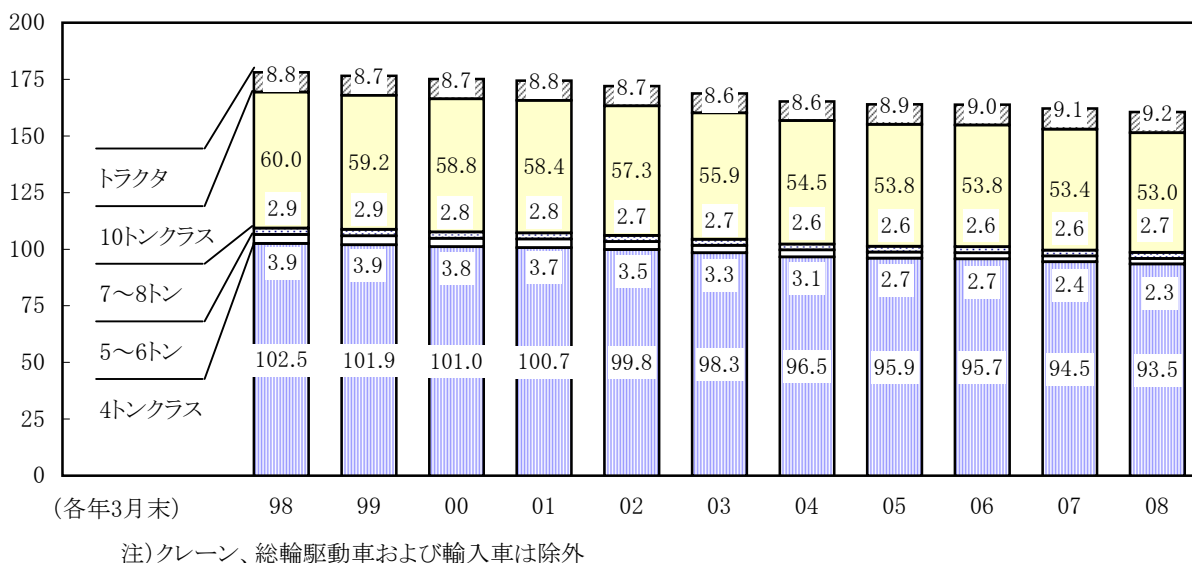


図1-6 普通トラック保有台数 -自工会推計-

万台



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11.4台で、06年度に比べ0.8台減少。

①業種

普通トラック保有事業所の経営形態は「株式会社」が多く、運輸業では50%、自家用では79%である。(図2-1)

運輸業の運送事業許可の種類は「一般(旧区域)」が96%を占める。一方、自家用の業種では「建設業」が55%である。(図2-2、図2-3)

図2-1 経営形態(Q1)

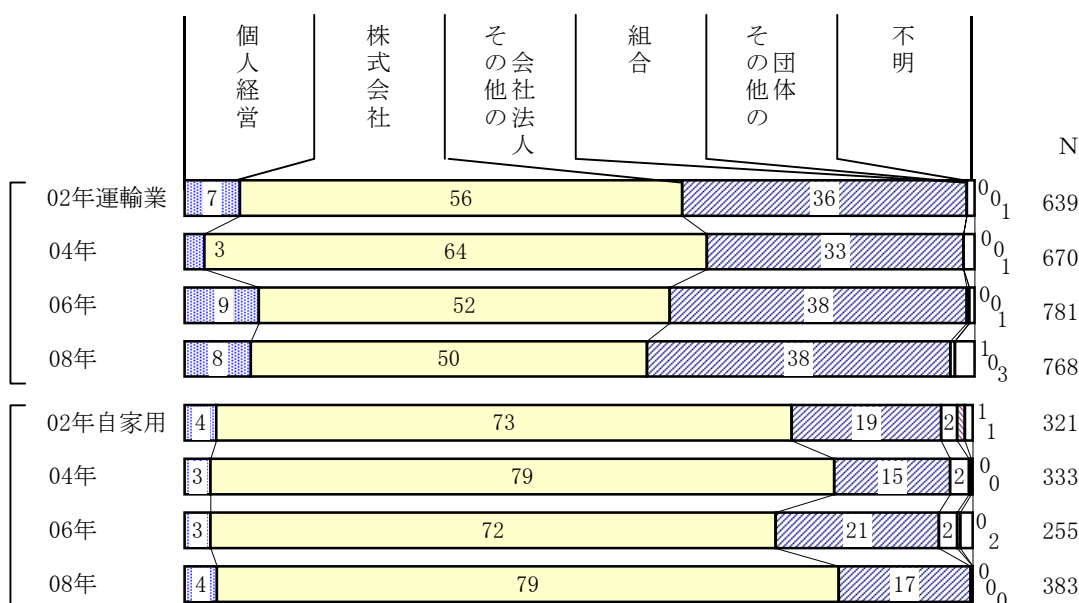


図2-2 運輸業の運送事業許可(複数回答)(Q3)

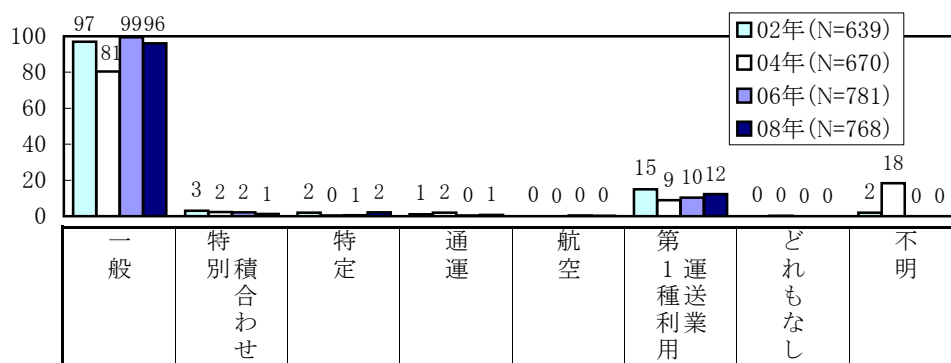
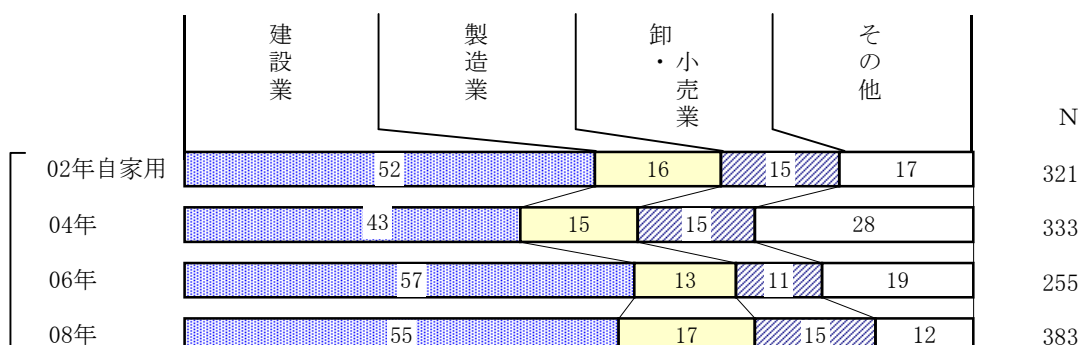


図2-3 自家用業種



②事業所の規模

従業員規模は、運輸業の従業員数の減少が目立つ。19人以下で全体の3分の2を占め、平均値は06年度の27.9人から23.8人と減少した。一方、自家用の従業員規模は100人以上が27%、平均は80.5人と06年度と同程度である。(図2-4)

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、運輸業は16.6台、自家用は平均5.9台と、どちらも06年度と同程度で推移している。(図2-5)

普通トラック平均保有台数については、運輸業は11.4台で06年度に比べ0.8台減少、自家用は2.0台で06年度と同程度となっている。(図2-6)

図2-4 従業員数(Q2)

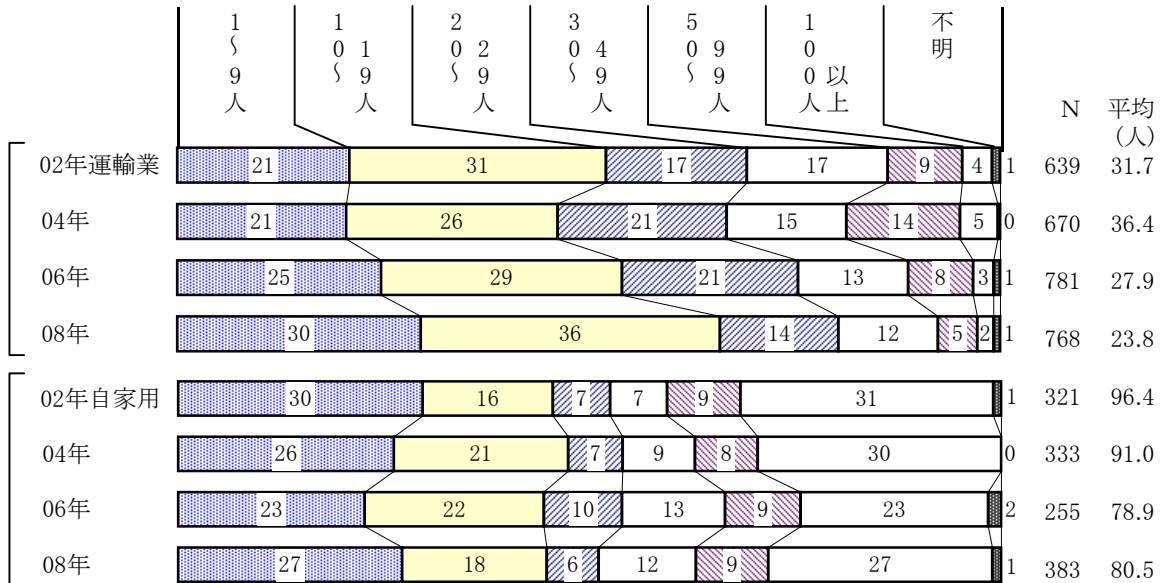


図2-5 2トンクラス以上の総保有台数(Q27)

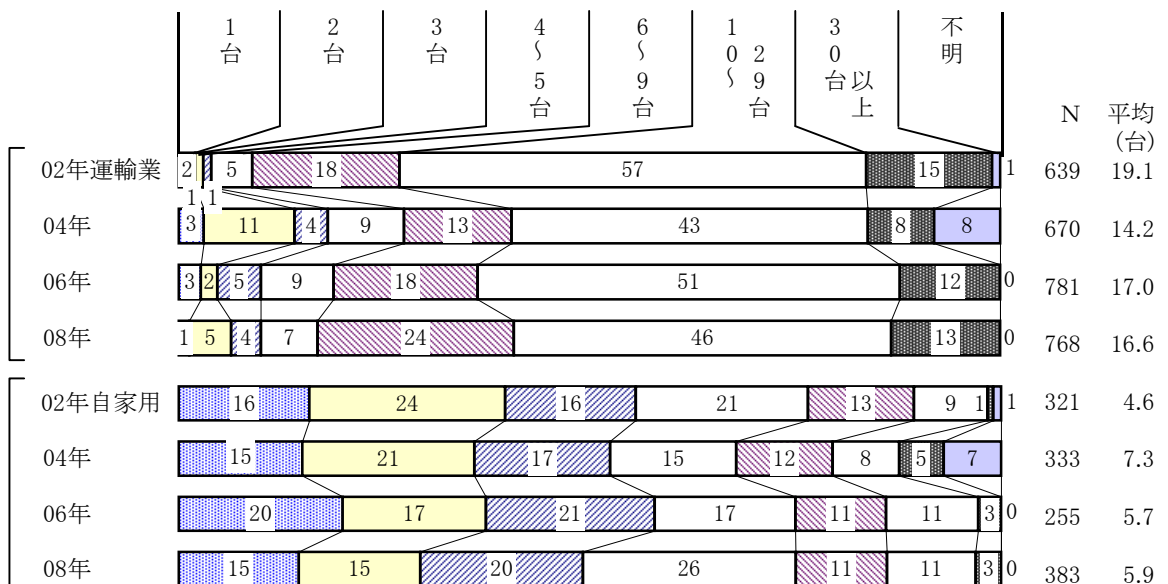
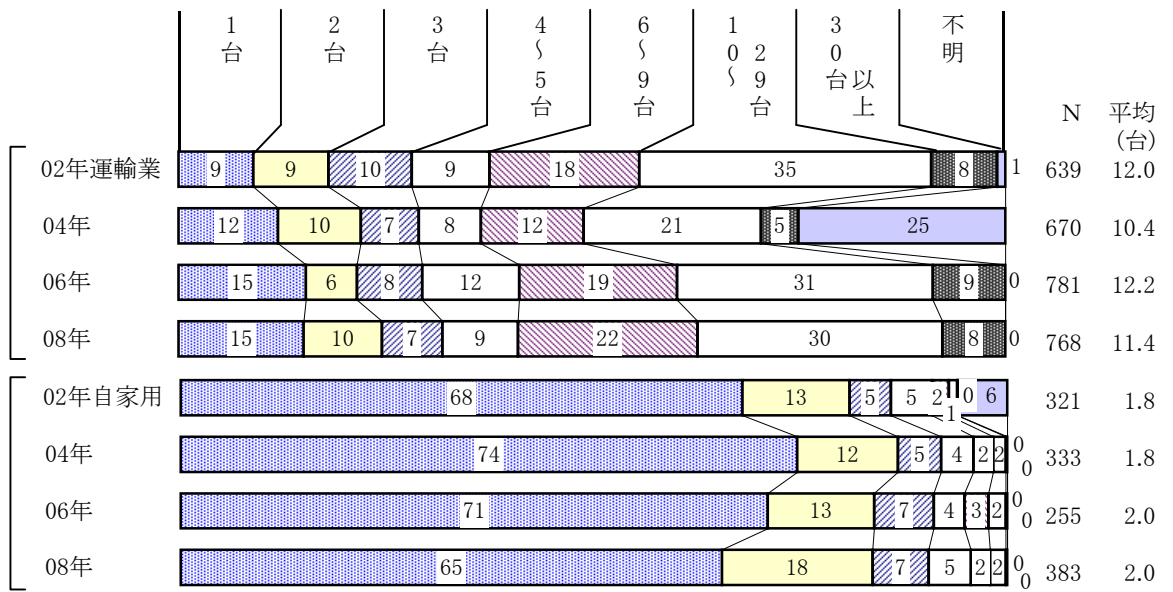


図2-6 普通トラック保有台数 (Q27)



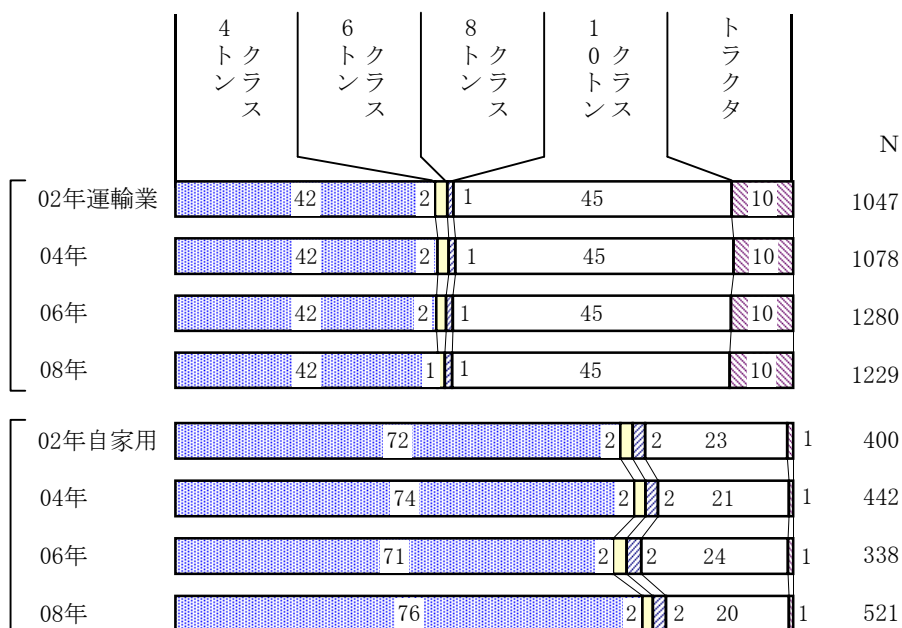
2-2 保有車の特性

運輸業で保有する普通トラックは「10トンクラス」と「4トンクラス」がそれぞれ4割台。運輸業の新車購入率は89%、NO_x・PM法対策地域では95%。

①保有車トンクラス構成

保有車のトンクラス構成は、運輸業では4トンクラスが42%、10トンクラスが45%で、02年度から横這い。自家用は4トンクラスが76%、10トンクラスが20%であり、06年度に比べ、4トンクラスが増加し、10トンクラスがやや減少した。（図2-7）

図2-7 保有車トンクラス構成 (Q35)



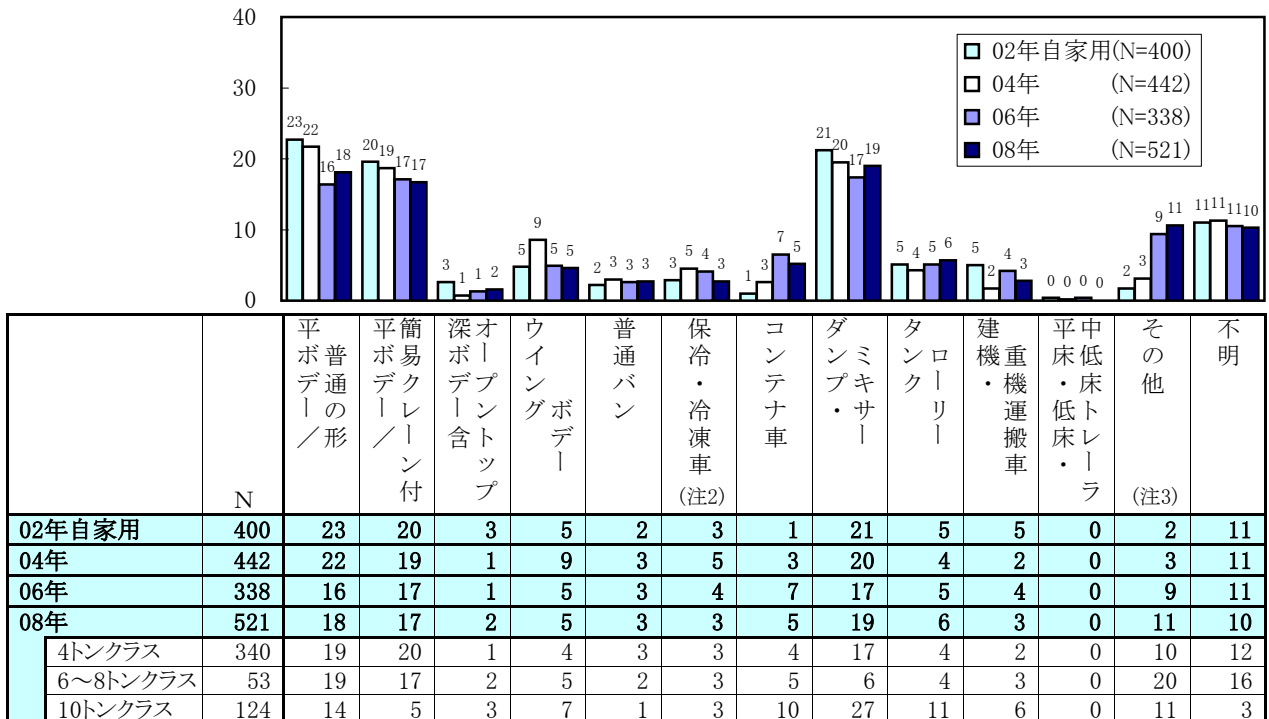
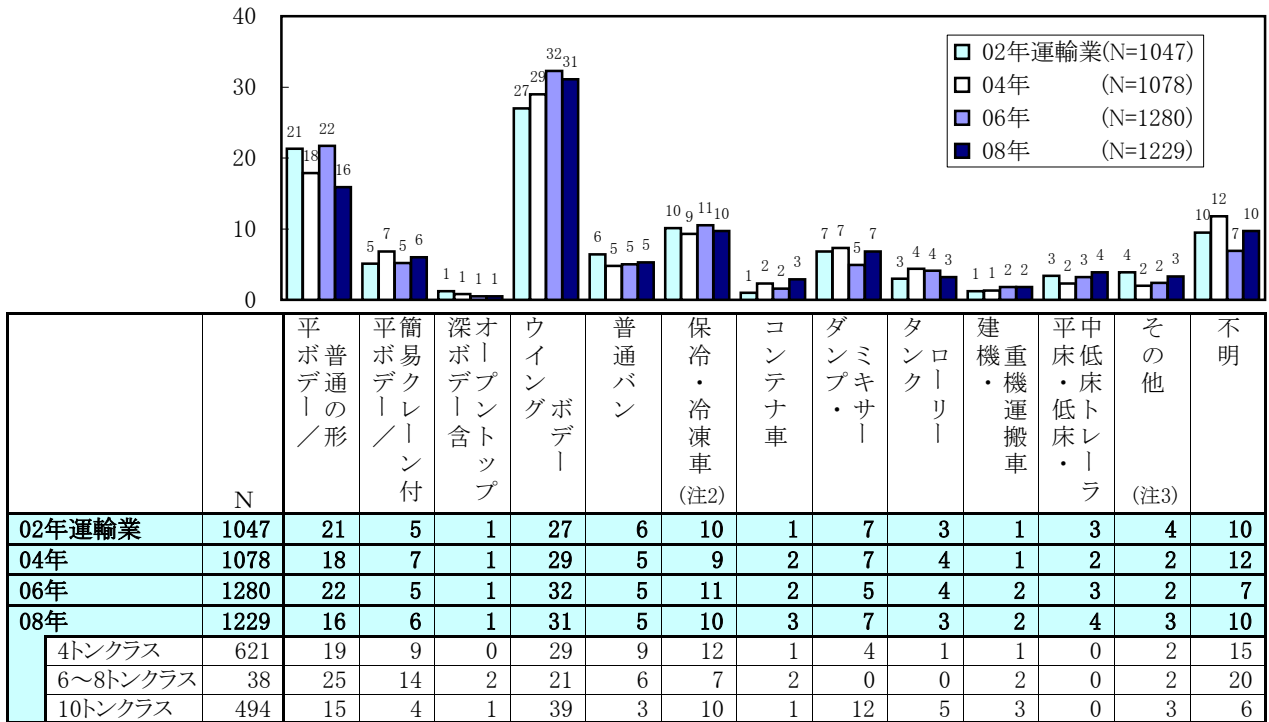
②荷台形状（トラクタを含む）

代表的な使い方をしているトラックの荷台形状をみると、運輸業では「ウイングボデー」が31%で最も多く、06年度と同程度。次いで「平ボデー（普通の形）」が16%だが、06年度に比べると減少。自家用では「ダンプ、ミキサー・アジテーター」19%、「平ボデー（普通の形）」18%、「平ボデー（簡易クレーン付き）」17%などとなっている。

運輸業の保有トンクラス別では、10トンクラスで「ウイングボデー」が4割弱である。

(図2-8)

図2-8 普通トラックの荷台形状（複数回答）（Q38）



(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。

運輸業の「保冷・冷凍車」10%のうち2%はウイングタイプ、自家用では3%のうち0%である。

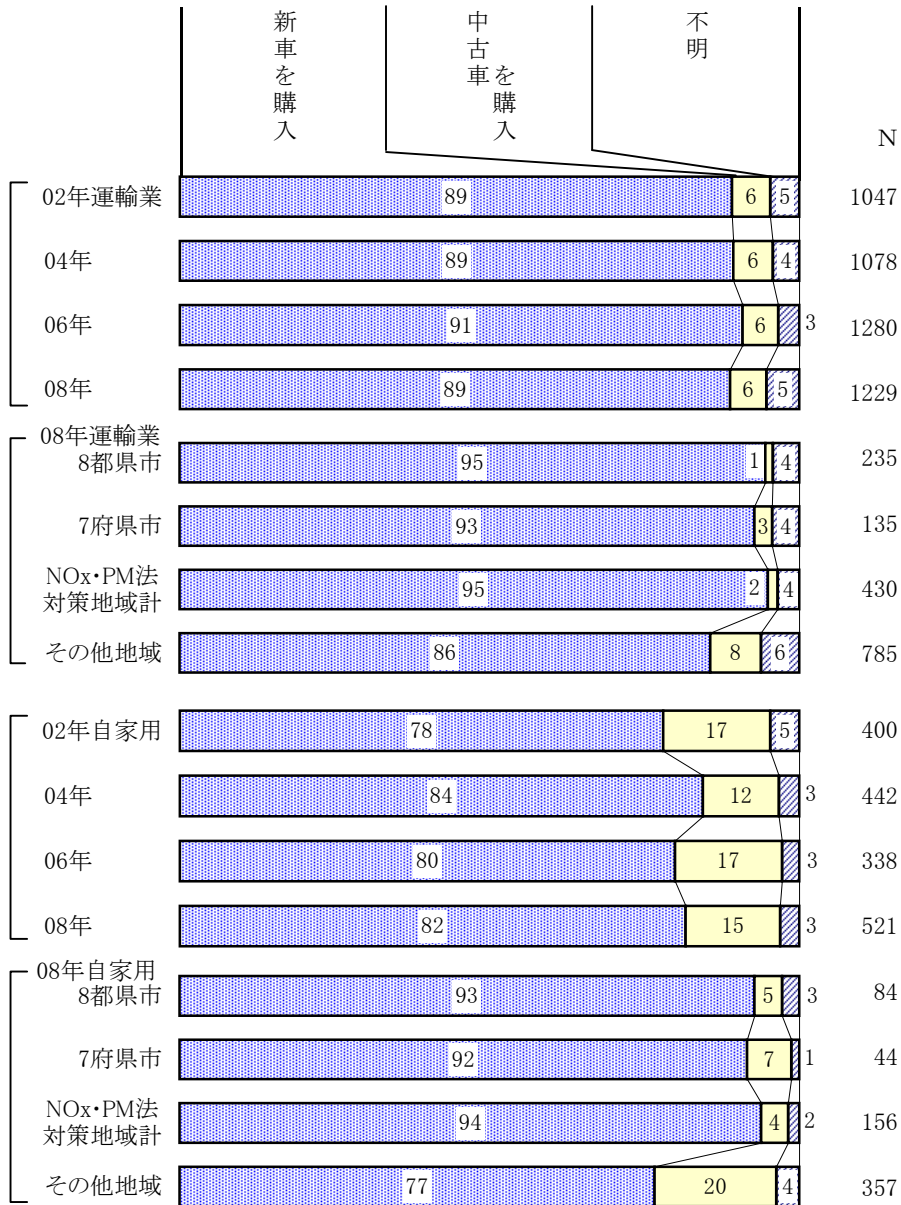
(注3) 「その他」はバルク車を含む。

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の新車購入率は89%で、02年度から横這いである。自家用は新車購入が82%と大部分を占める一方で、中古車購入も15%存在する。06年度とは同程度の割合である。

運輸業、自家用ともに8都府県市、7府県市、NOx・PM法対策地域での新車購入の方が、その他の地域を上回っている。対策地域においては、運輸業と自家用の新車購入率は同程度となっている。(図2-9)

図2-9 購入時の新・中古(Q54)



注) 8都府県市: 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市

7府県市: 京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市、堺市

NOx・PM法対策地域計: 本報告書では、神奈川県、埼玉県、千葉県、東京都、大阪府、兵庫県、愛知県の都府県ベースに集計している点に留意していただきたい。

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は86.3%で、02年度以降で最も低い。実車率は6.5割と横這い。

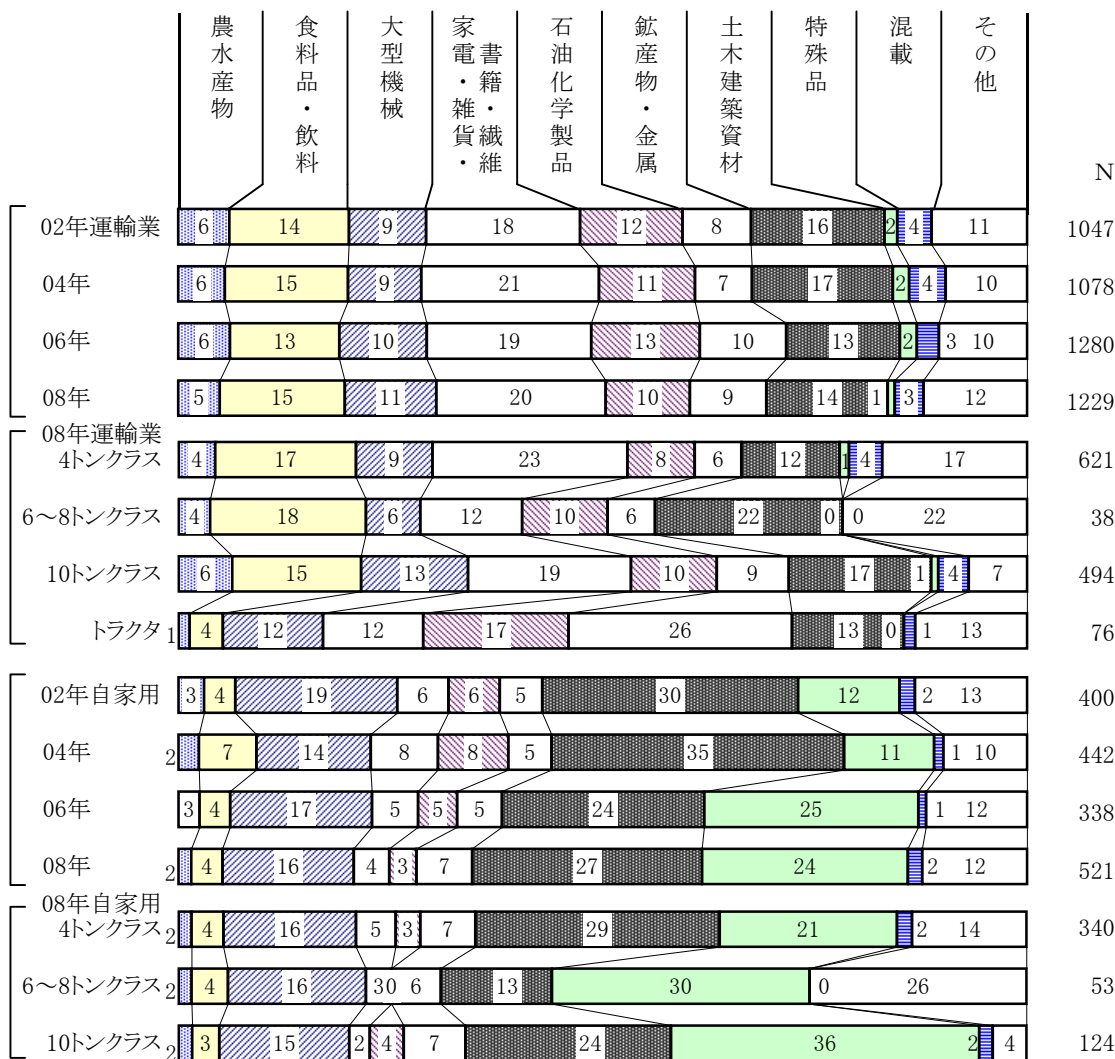
①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業では「家電・精密機械、日用・雑貨、書籍・パルプ、繊維・服飾」が20%で最も多く、次いで「食料品・飲料」が15%、「土木・建築資材」が14%で続く。06年度からは「石油、化学製品」が減少した以外は、特に大きな変化はみられない。

トンクラス別にみると、4トンクラスは「家電・雑貨・書籍・繊維」「食料品・飲料」が多く、10トンクラスは「家電・雑貨・書籍・繊維」「土木・建築資材」「食料品・飲料」が多い。

自家用では、「土木・建築資材」が27%、残土、廃棄土砂や産業廃棄物などの「特殊品」が24%と多く、06年調査と同程度である。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類(Q40)



※「その他」には「不明」も含む

②積載状況

運輸業の通常積載率の平均は86.3%で、02年度以降では最も低く、06年度に比べて8.1ポイント減少している。自家用も02年度以降最も低く84.9%となっている。(図3-2)

運輸業の実車率の平均は6.5割、自家用は5.9割で、運輸業の方が上回っている。ともに02年度から横這いである。(図3-3)

荷主が得意先へ普通トラックで納入する際の最も多い輸送ロットは「4トン」が43%で、続いて「10トン」が23%となっている。また、普通トラックを保有している荷主では、「4トン」が59%となっている。(図3-4)

* 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(Q42)

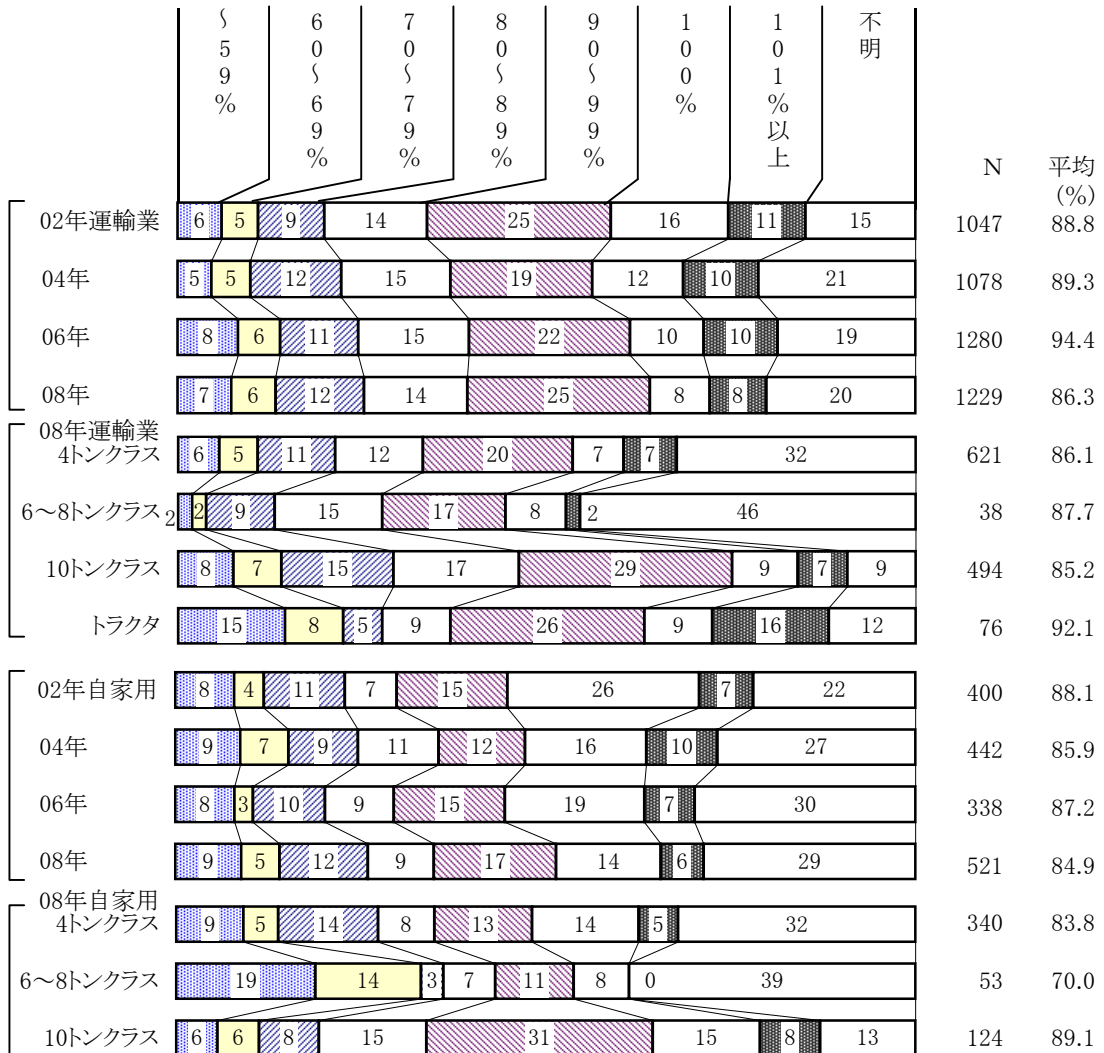


図3-3 実車率(Q45)

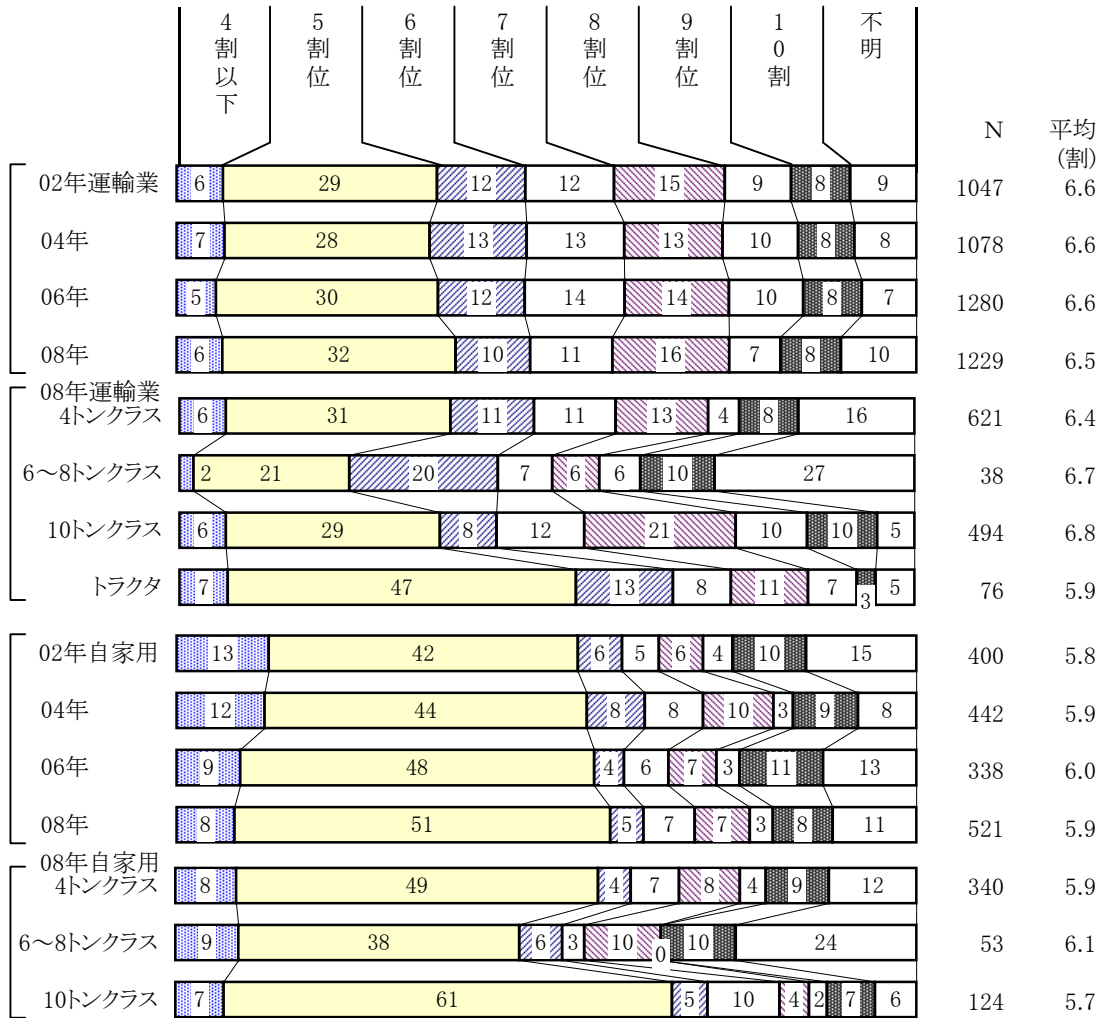
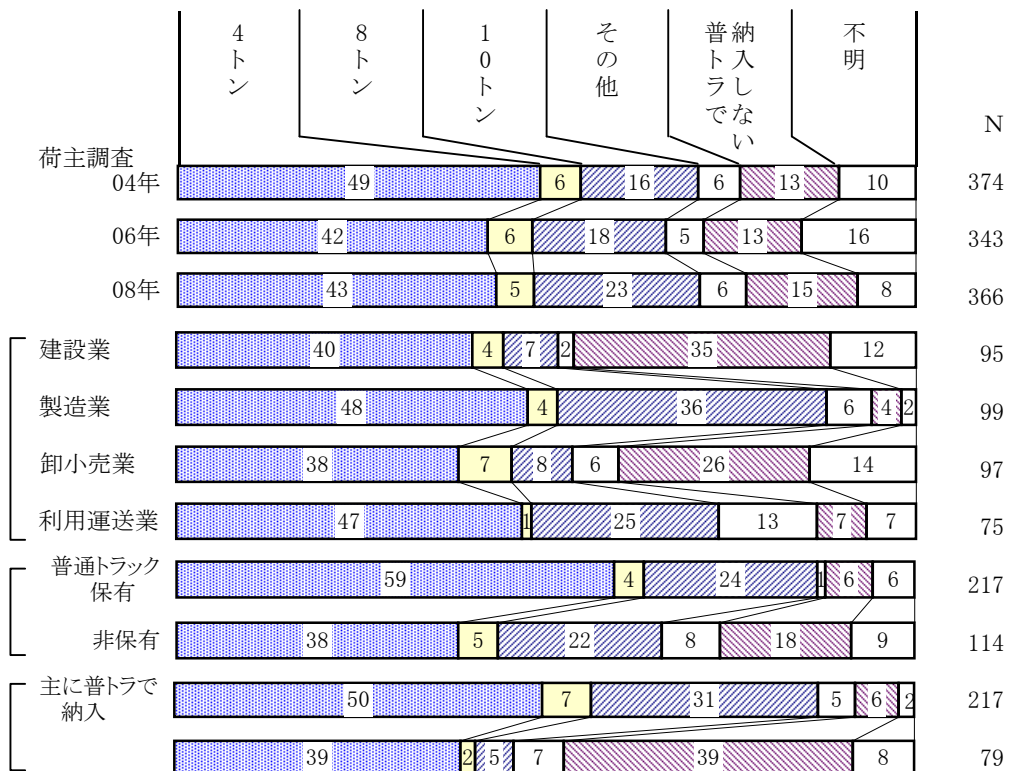


図3-4 普通トラック納入時の最も多い輸送ロット (荷主調査) (Q18)



3-2 運行・稼働の実態

月間走行距離は7,180kmと増加する一方、1運行に占める高速道路の利用距離割合は3.3割と06年度に比べ減少。

①利用割合・積載時の最高速度

1運行に占める高速道路利用距離割合の平均（高速道路非利用を含む）は、運輸業、自家用ともに06年度調査に比べ減少している。また、運輸業、自家用ともに4トンクラスに比べ10トンクラスの利用割合が多い。（図3-5）

積載時の最高速度は、運輸業では「71～80km/h」と「81～90km/h」で57%を占める。平均79.4km/h、自家用は平均71.0km/hで、どちらも06年度と同程度である。

運輸業、自家用ともに、4トンクラスと10トンクラスの平均に特に差はみられない。

また、運輸業における、1運行に占める高速道路の利用距離割合別にみると、利用距離割合が多いほど最高速度がやや速い傾向がみられる。（図3-6）

1回の運行距離の平均を06年度調査と比較すると、運輸業は23km減少、自家用は同程度である。また、運輸業、自家用ともに4トンクラスに比べ、10トンクラスの運行距離が長い。（図3-7）

図3-5 高速道路利用距離割合 (Q46)

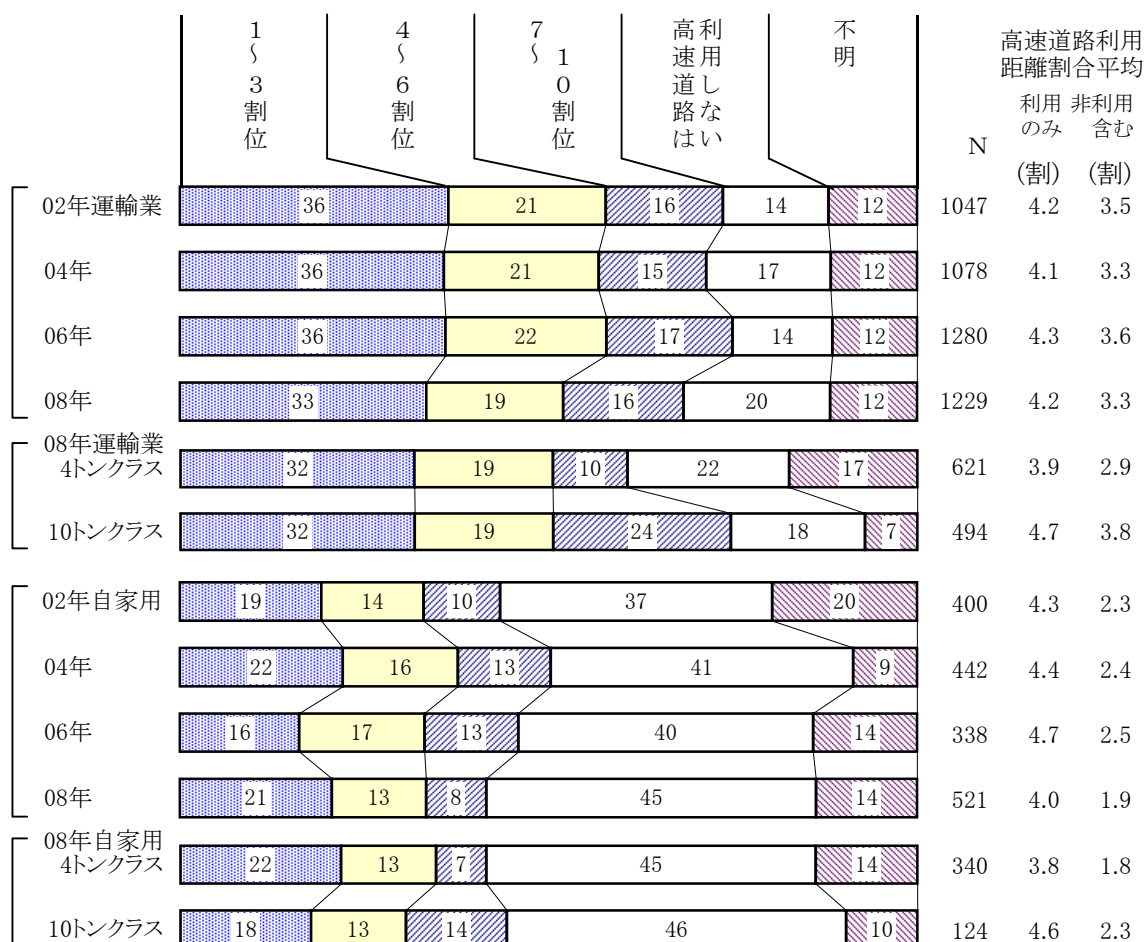


図3-6 積載時の最高速度(Q43)

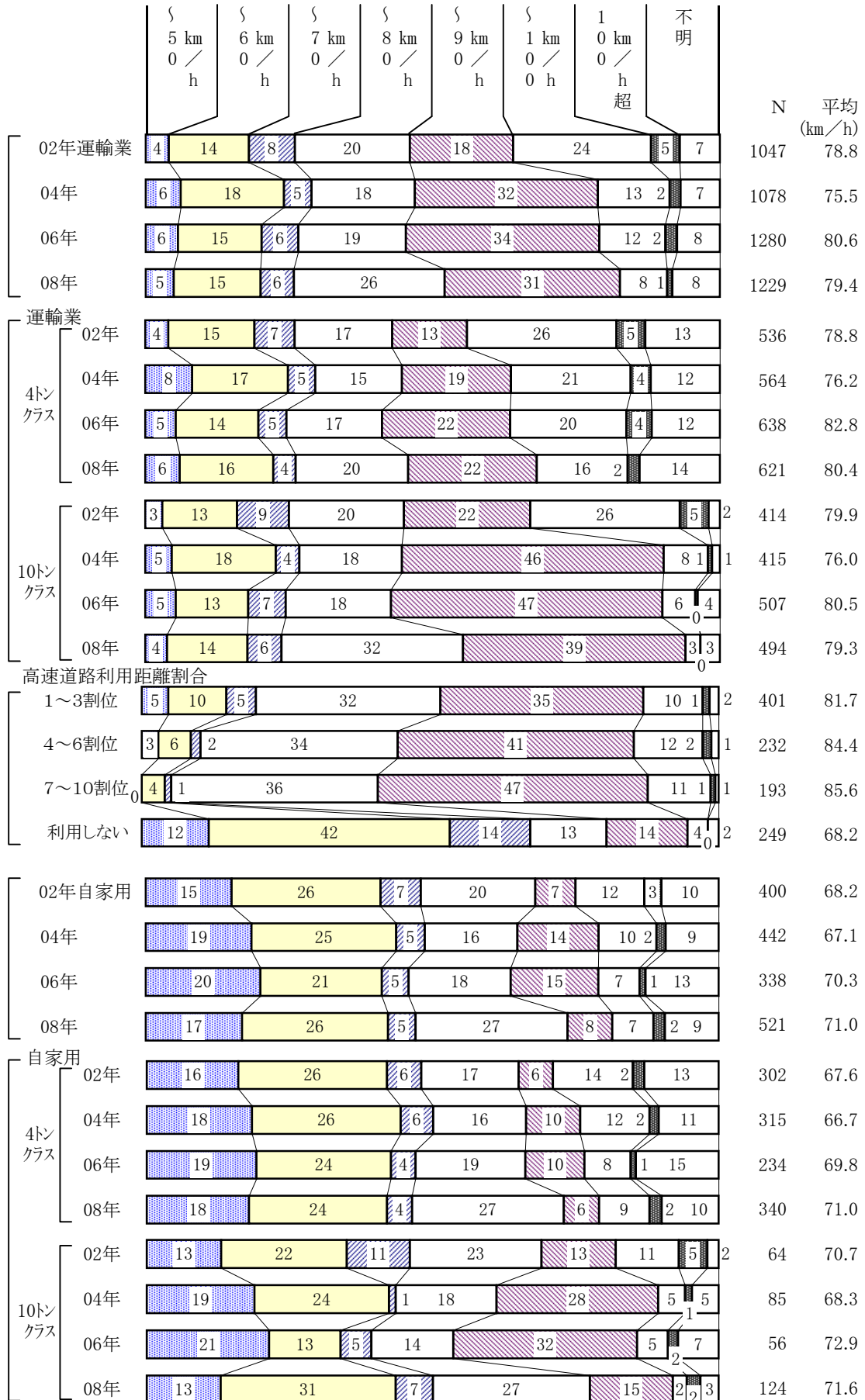
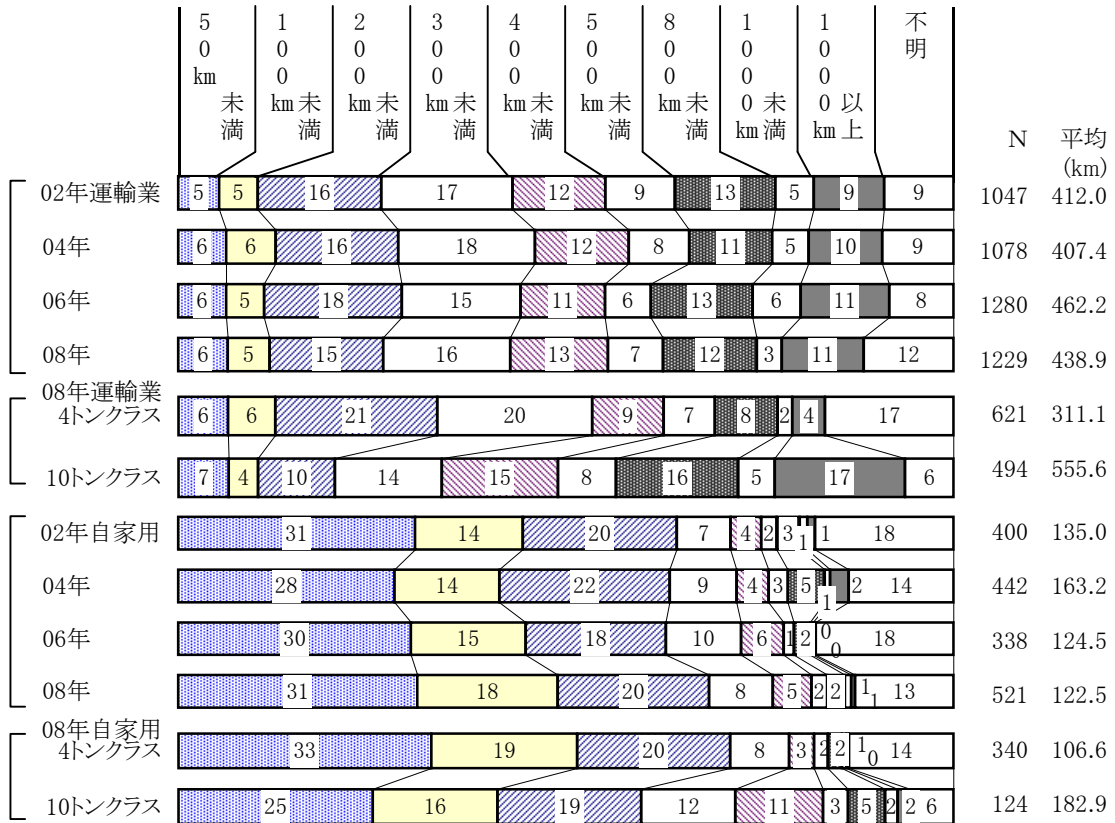


図3-7 1回の運行距離 (Q44)



②稼働状況

「1日当たりの稼働時間」を平均で見ると、運輸業、自家用ともに06年度と同程度。「月間稼働日数」は運輸業、自家用ともに06年度と同程度。「月間走行距離」について、運輸業は02年度から増加し続け、自家用は06年度に大きく減少したが、08年度はまた少し増加した。

図3-8 1日当たりの稼働時間 (Q47)

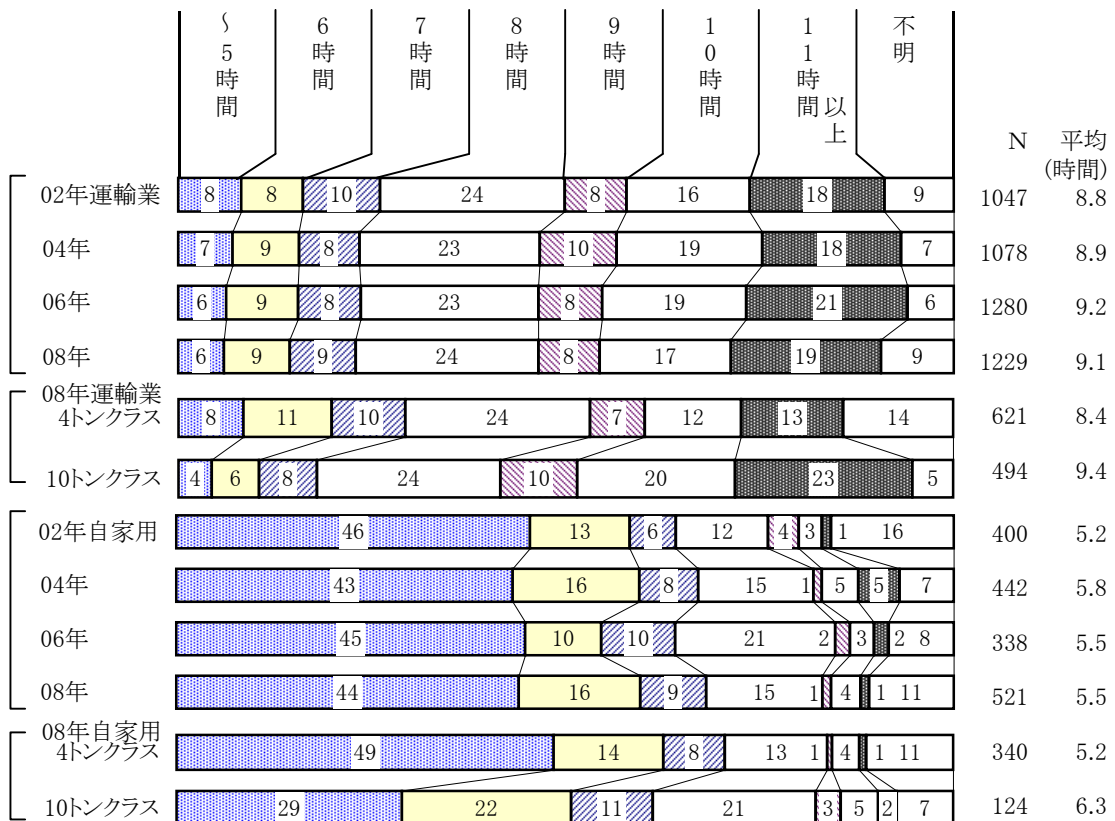


図3-9 月間稼働日数 (Q48)

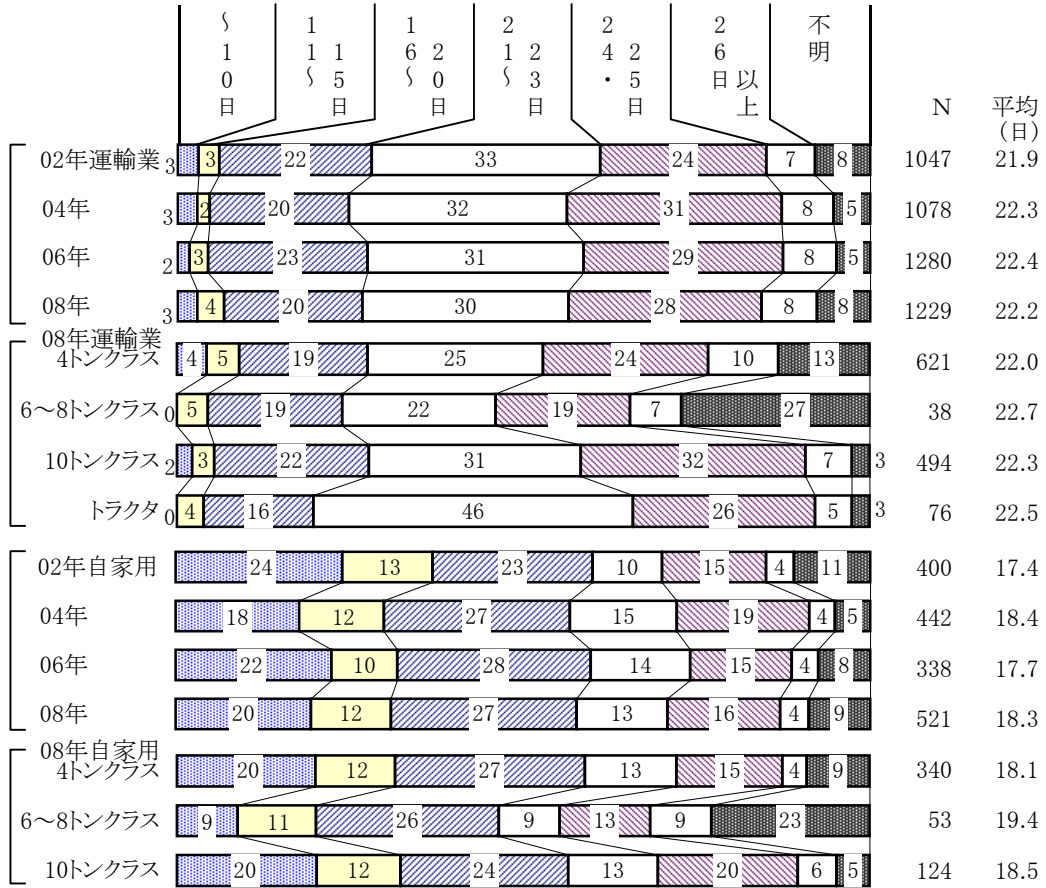
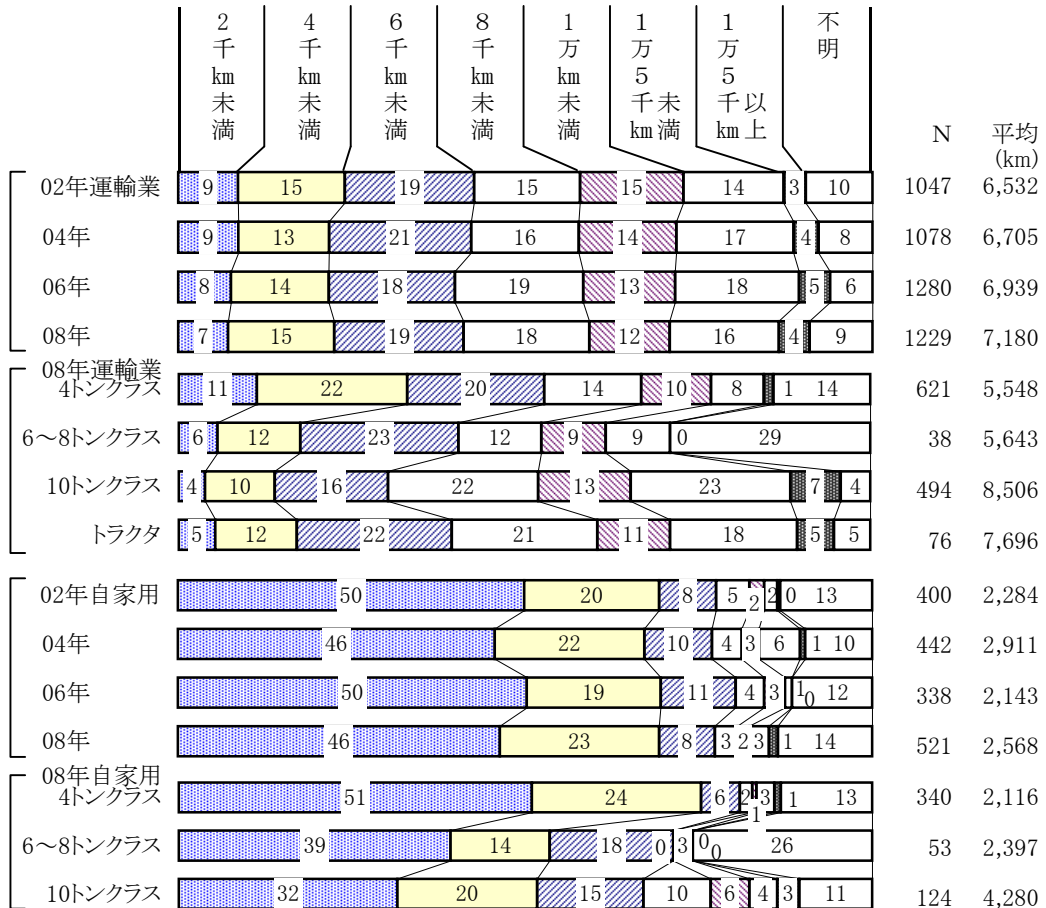


図3-10 月間走行距離 (Q49)



4. 普通トラックの購入状況

4-1 トンクラス間移行

運輸業での現保有車は、前保有車と同クラスが大多数。

現在保有している普通トラックの購入形態をみると、「代替」購入が運輸業70%、自家用63%である。総じて、購入形態は06年度と同程度で推移している。（図4-1）

現在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、同クラス間での代替が多数を占めるが、運輸業、自家用ともに、4トンクラスでは3トンクラス以下の下級からの移行が2割台となっている。（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、該当数の少ない6～8トンクラスを除いては、同クラス間移行が8～9割を占める。（図4-3）

図4-1 購入形態 (Q55、SQ55-1)

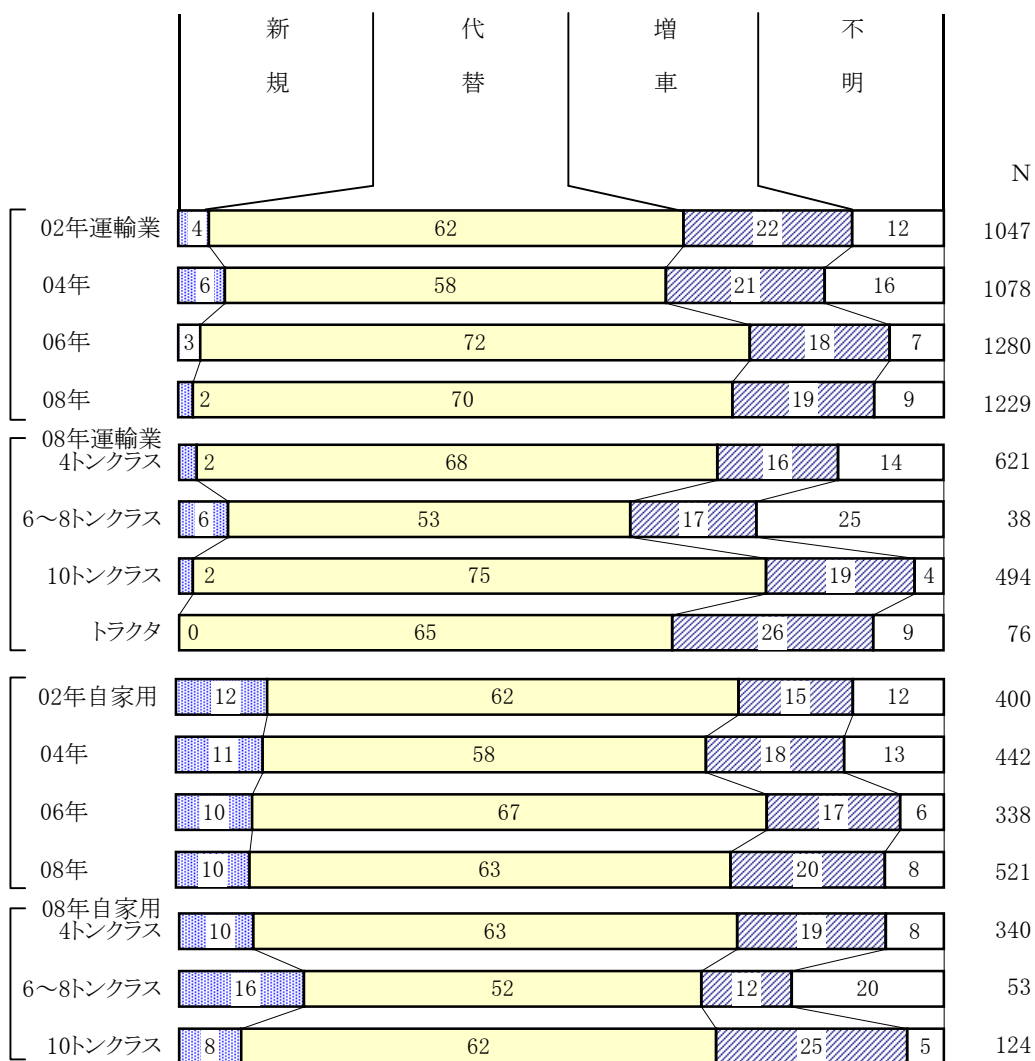


図4-2 現保有車別にみた前保有車トクラス (SQ55-2)

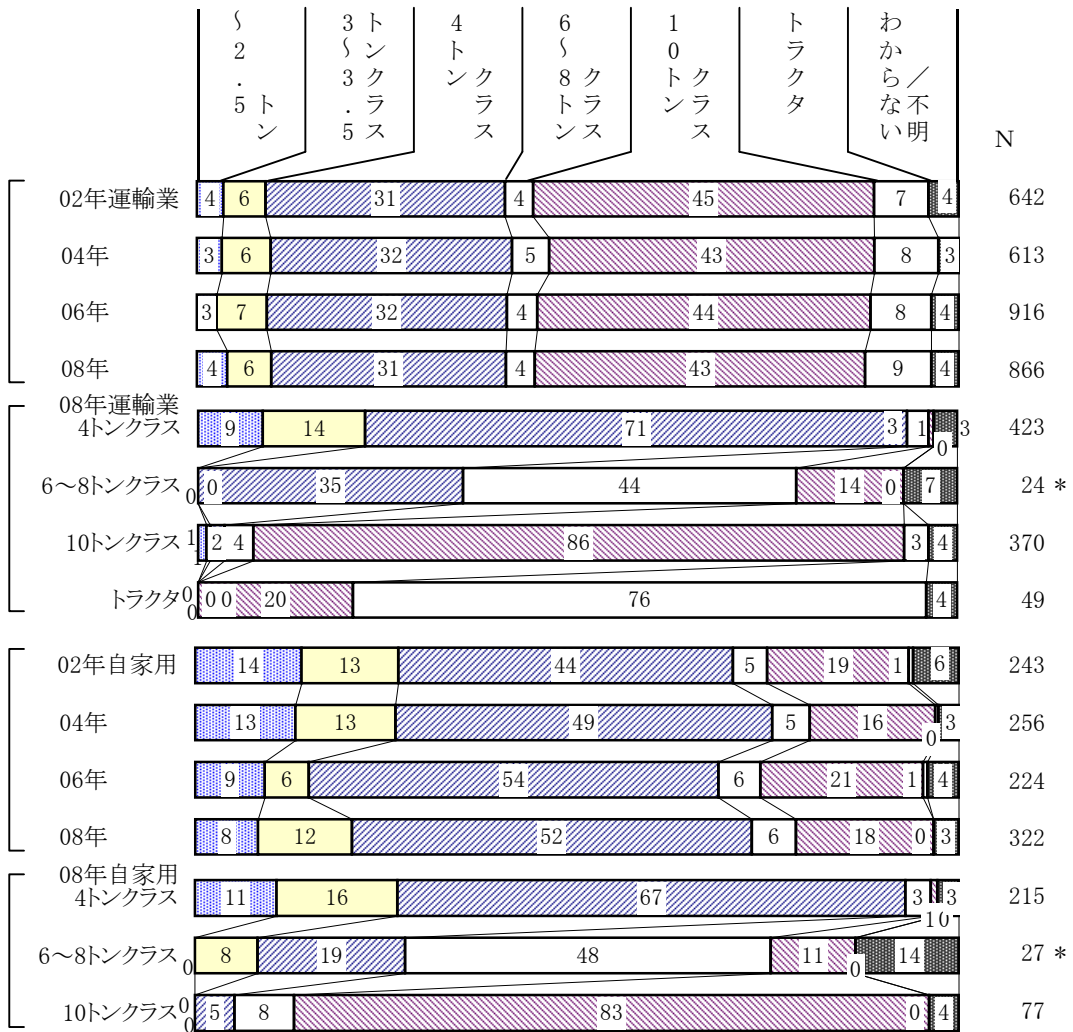
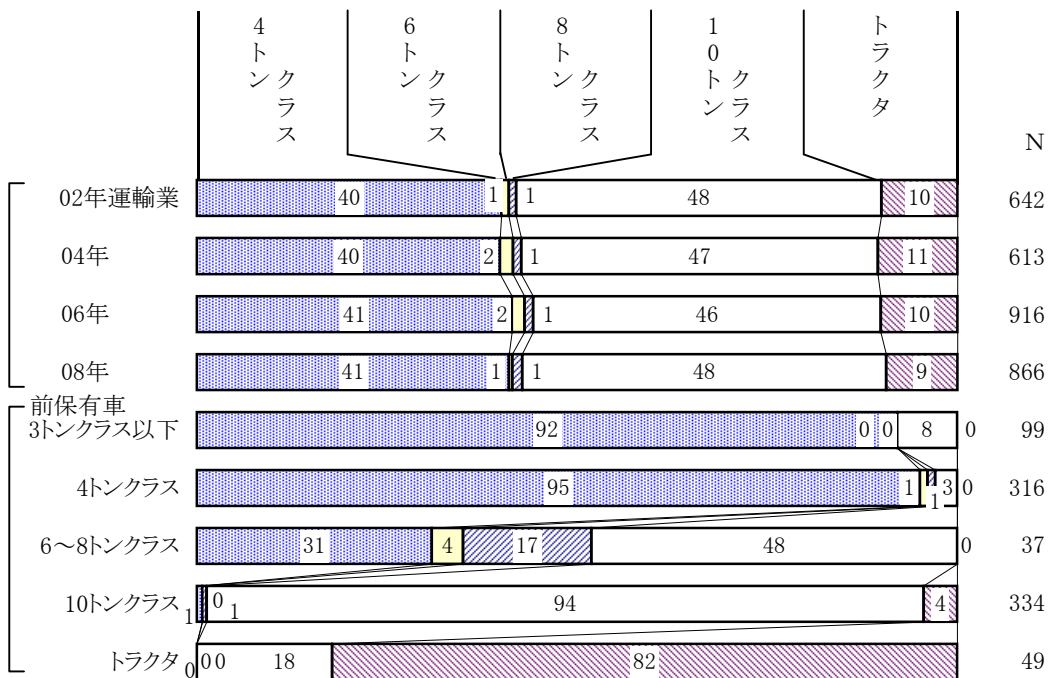


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス (運輸業) (Q35)



4-2 使用期間動向

運輸業の使用年数は、実態と基準ともに10年。02年度からは使用年数が延びる傾向。

普通トラックの前保有車の平均使用年数は、運輸業が10.2年、自家用が10.0年であり、ともに02年度から延びている傾向となっている。(図4-4)

現在基準としている平均使用年数は、運輸業が10.6年、自家用が10.8年であり、ともに02年度から延びている傾向にある。(図4-5)

図4-4 前保有車の使用年数(SQ55-4)

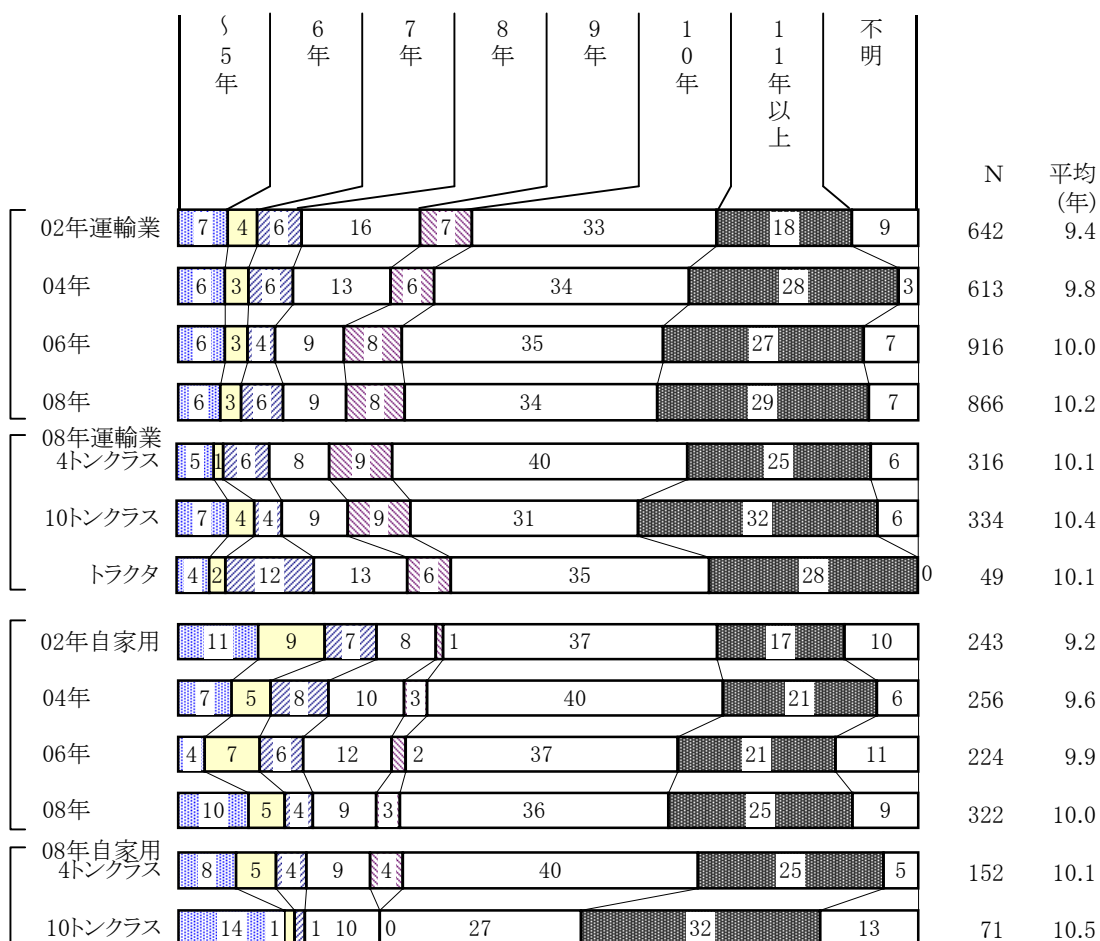
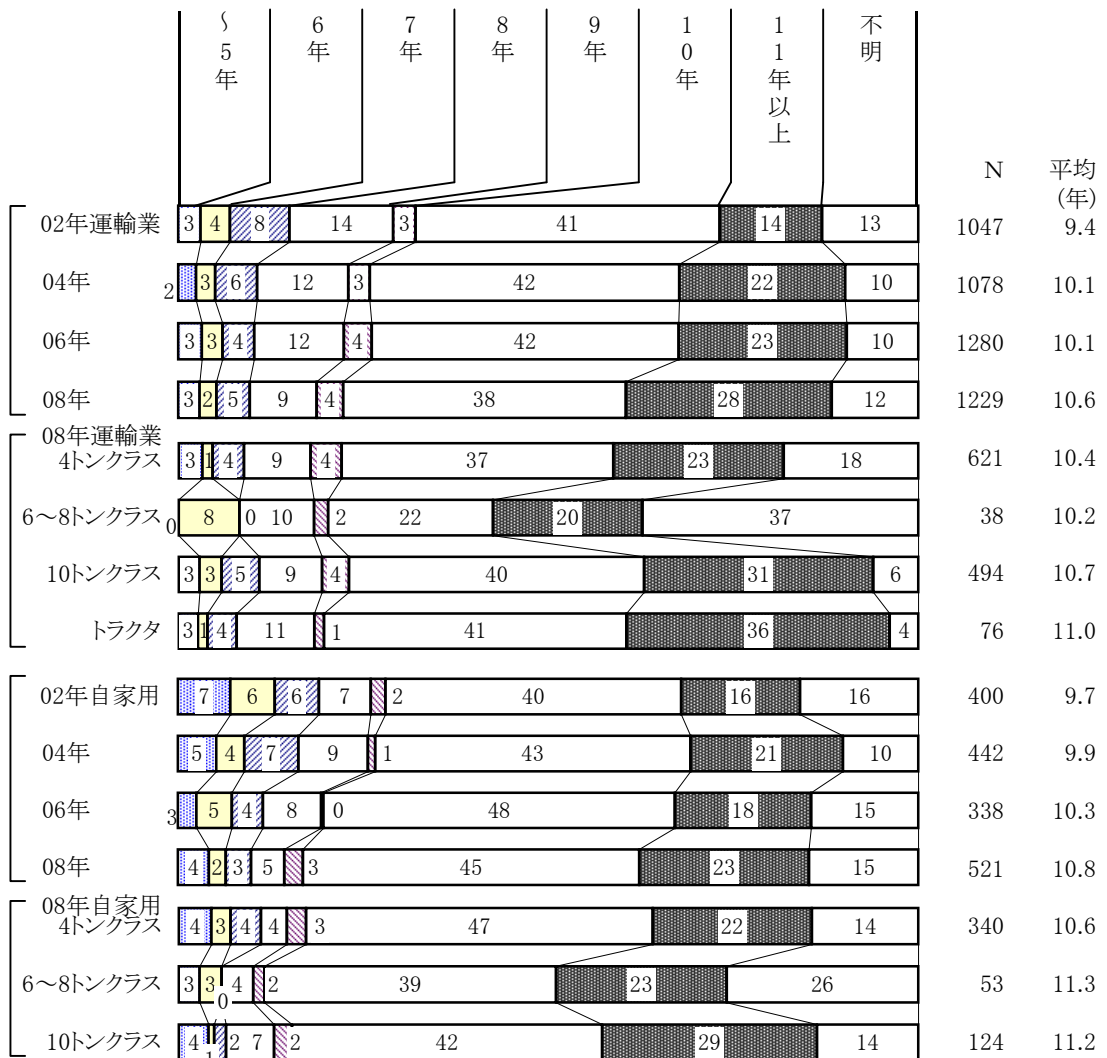
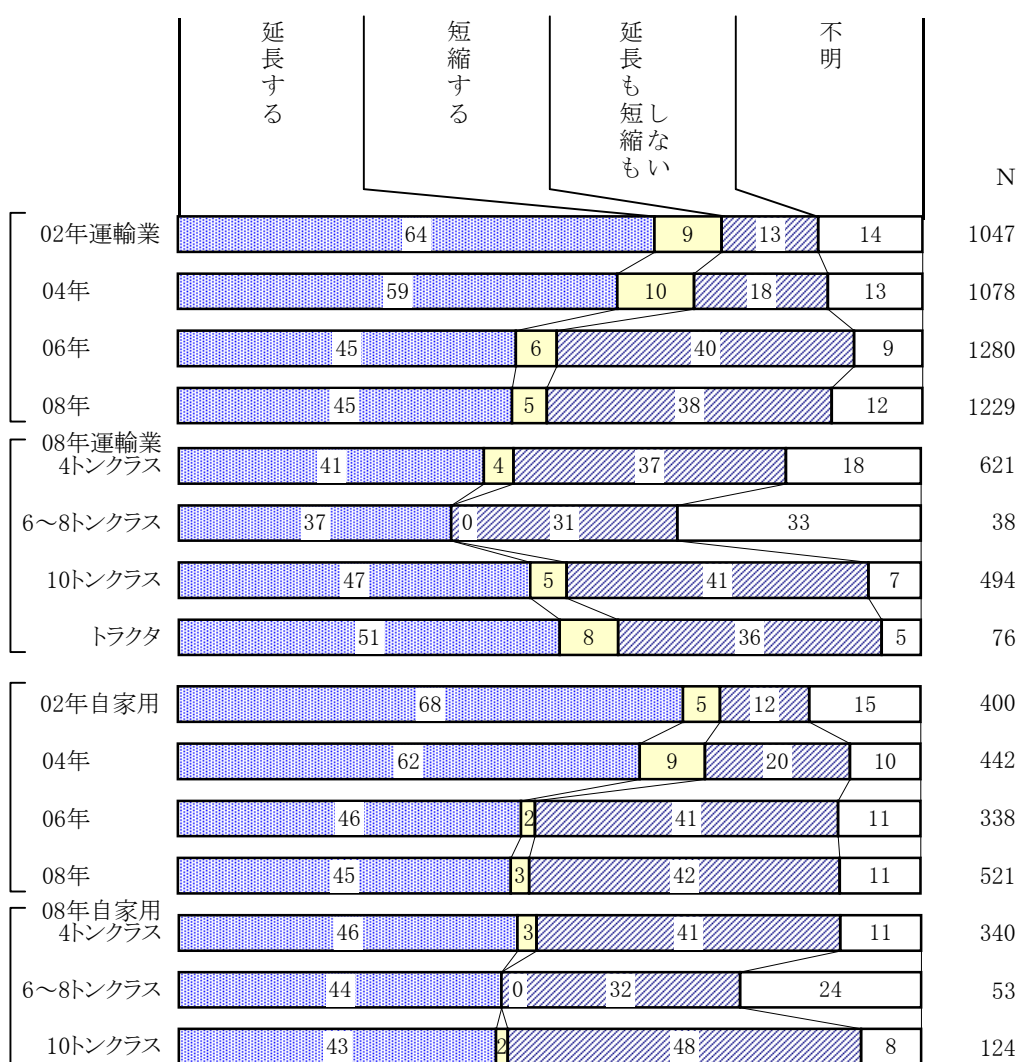


図4-5 現在基準としている使用年数 (Q56)



今後の代替延長意向について、運輸業、自家用ともに、06年度は04年度に比べて「延長する」が大きく減少し、「延長も短縮もしない」が倍増したが、08年度は06年度と同程度で推移している。運輸業においてサンプル数の少ない6～8トンクラスを除くと、トンクラスが大きくなるほど「延長する」割合が多い。(図4-6)

図4-6 今後の代替延長意向(Q58)



* 「延長する」は、02・04年度調査の「再延長する」と「延長する」を合算。

4-3 トラックの稼働状況

運輸業では、普通トラックがフル稼働している事業所は約3割で06年に比べ減少。遊休台数が増えている運輸業は28%。

普通トラックの稼働状況を見ると、「手持ちの車では足りない位忙しい」もしくは「手持ちの車全体がほぼフル稼働している」は運輸業では30%で06年度に比べ8ポイント減少、自家用は31%で06年度と同程度となっている。

保有台数の規模別で見ると、運輸業は保有台数が30台以上の事業所でフル稼働率（ほぼフル稼働含む）が43%と高くなっている。（図4-7）

普通トラックの遊休車両が「増えている」は、運輸業が28%で06年度に比べてやや増加傾向であるのに対し、自家用は19%で06年度と同程度である。保有台数の規模別に見ると、運輸業では保有台数6～9台の事業所で「増えている」が40%と高くなっている。（図4-8）

図4-7 普通トラックの稼働状況 (Q30)

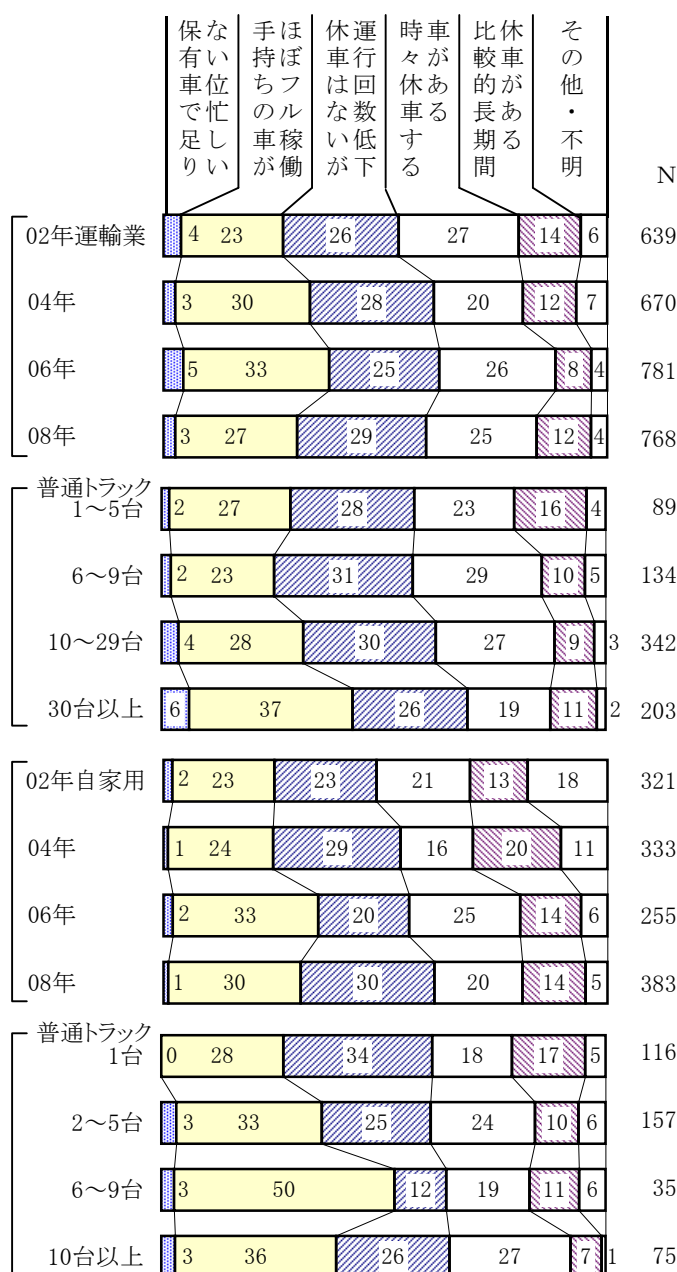
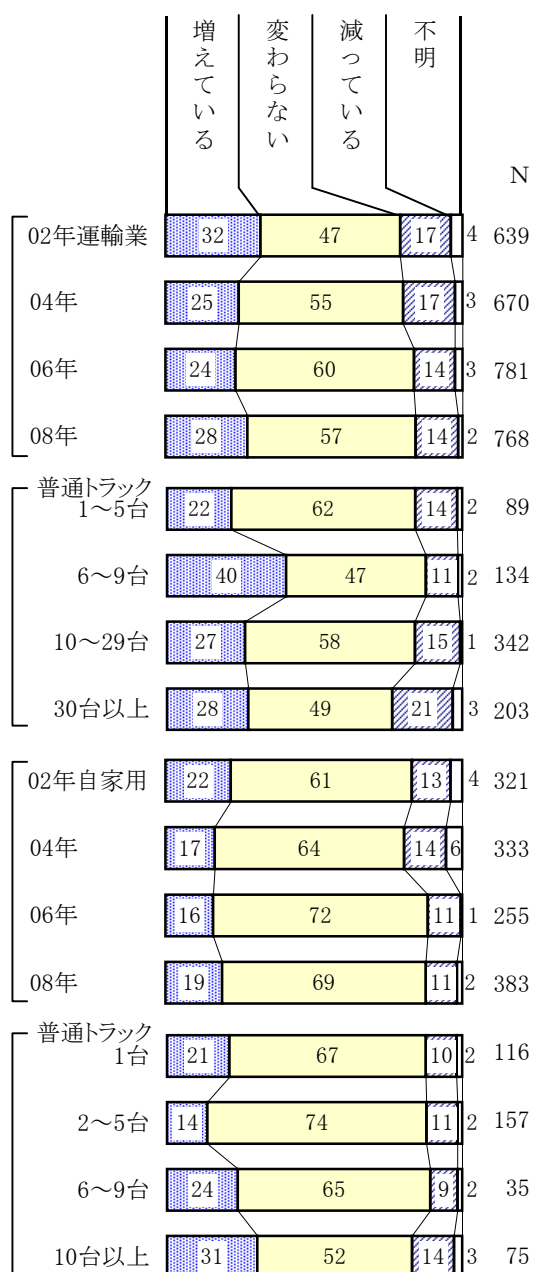


図4-8 2年前と比べた普通トラック遊休車両の増減 (Q29)



4-4 保有台数の増減

この2年間の保有台数について、運輸業は「増えている」が減少傾向。今後1年間の増減意向について「増やす」は、運輸業で10%と02年度以降で最低値。

この2年間のトラックの保有台数について、運輸業は「変わらない」が50%、自家用は73%を占め、どちらも06年度と同程度で推移。また、運輸業は「増えている」が21%で、04年度から減少傾向にある。運輸業、自家用ともに、保有台数が減少した事業所の方が多い。
(図4-9)

今後1年間のトラック保有台数の増減意向をみると、運輸業は「現状のまま」が56%、自家用は60%で最も多い。運輸業は「増やす」が10%と、02年度以降で最も低い。自家用は06年度に比べ「現状のまま」が減少し、「何ともいえない」という判断保留層が06年度に比べ11ポイント増加し、24%となった。
(図4-10)

図4-9 この2年間の保有台数の増減(Q31)

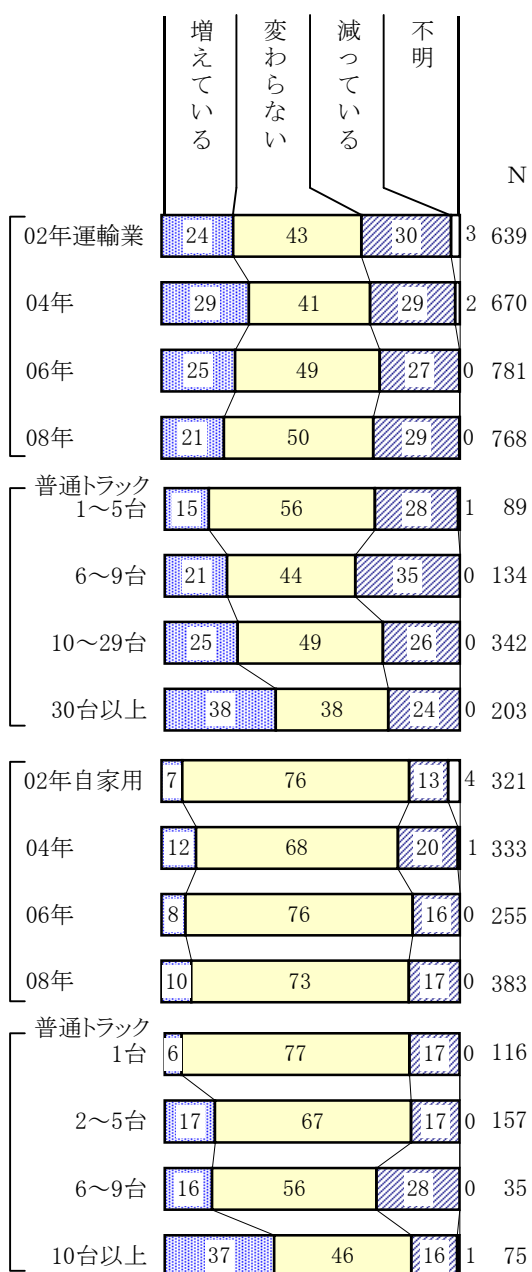
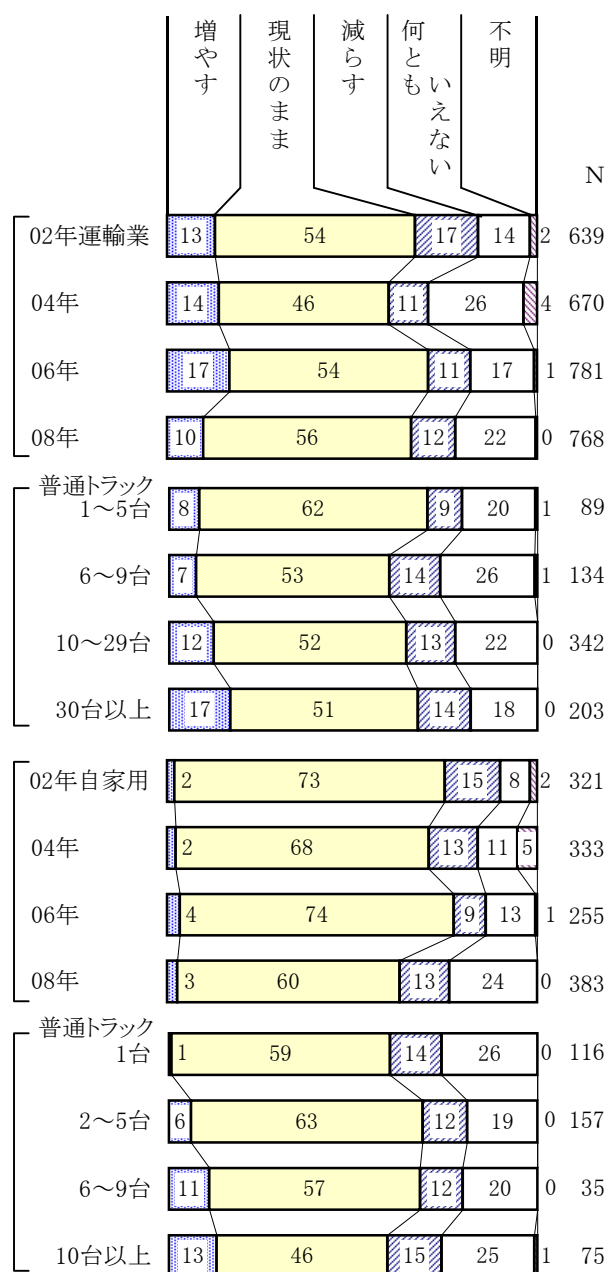


図4-10 今後1年間の保有台数の増減意向(Q32)



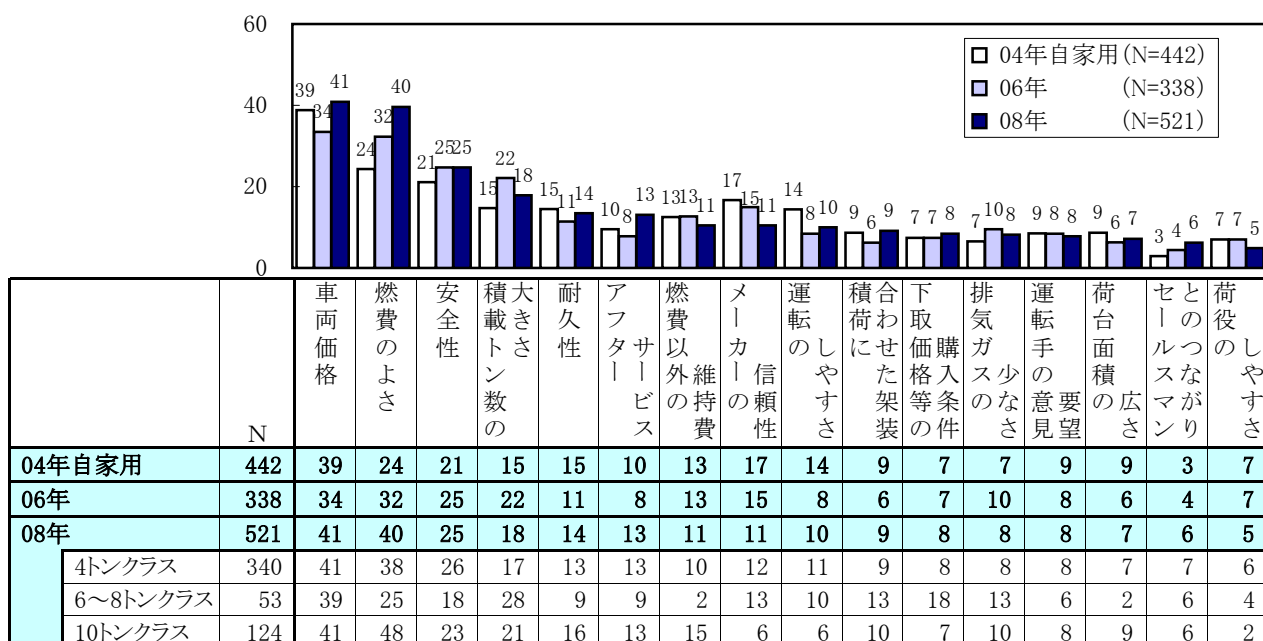
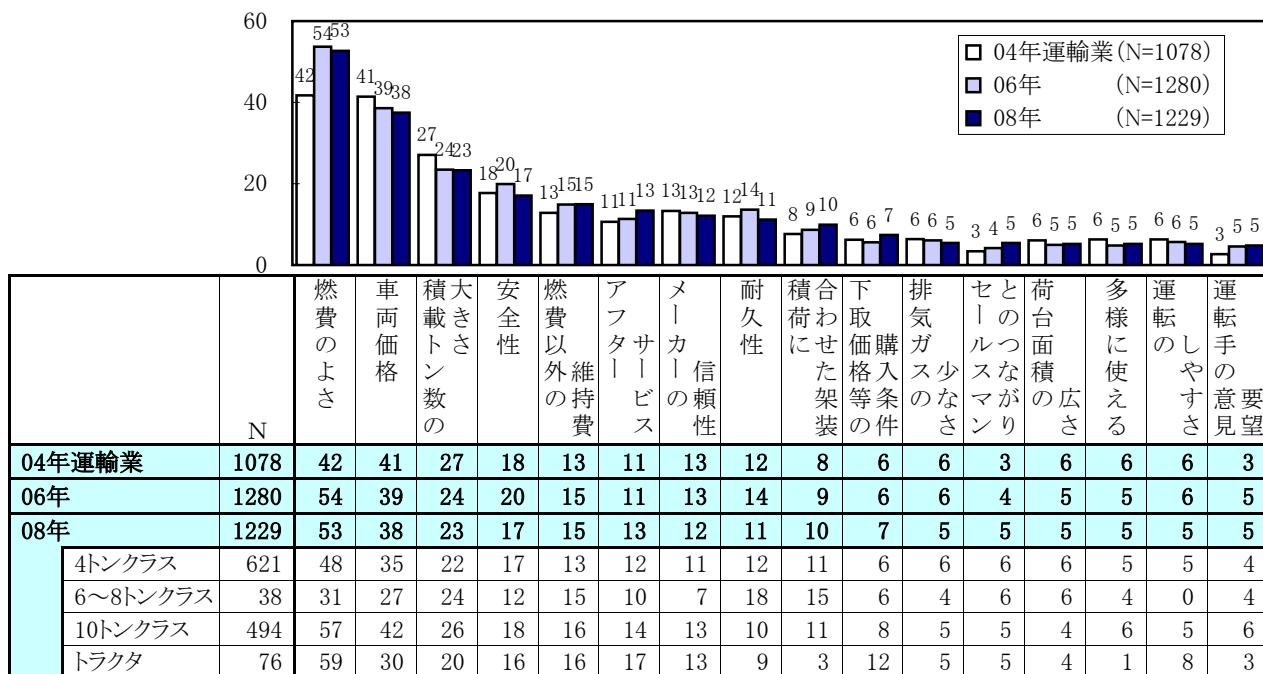
4-5 次期購入重視点

運輸業で重視されるのは「燃費のよさ」が53%で今回もトップ。

次期買い替え時の3大購入重視点をみると、運輸業では「燃費のよさ」(53%)がトップ。次いで「車両価格」(38%)、「積載トン数の大きさ」(23%)となっている。自家用では、「車両価格」と「燃費のよさ」が40%程度でトップ。以下、「安全性」(25%)、「積載トン数の大きさ」(18%)となっている。

運輸業の4トンクラスと10トンクラスについて、上位の「燃費のよさ」「車両価格」「積載トン数の大きさ」をみると、順位はどちらも同じだが、10トン車保有事業所の方が重視度が高くなっている。自家用の2大トップを4トンクラスと10トンクラスで比較すると、「車両価格」に差はないが、「燃費のよさ」は10トンクラスが4トンクラスに比べて10ポイント多い。(図4-11)

図4-11 次期買い替え時の3大重視点(複数回答) 上位16項目(SQ59-1)



4-6 オートマチック車購入意向

現保有車、代替予定車ともに「マニュアル」が主流。

保有車のトランスミッションは、運輸業、自家用ともに、「マニュアルタイプ」が7～8割と大部分を占めているが、運輸業では「オートマチック」が18%で、02年度以降増加傾向にあり、自家用の「オートマチック」も10%と06年度に比べやや増加している。（図4-12）

代替予定車の「オートマチック」車購入意向率は、運輸業で27%と04年度から同程度で推移。自家用では17%で、06年度に比べ5ポイント増加している。（図4-13）

図4-12 保有車のトランスミッションタイプ(Q50)

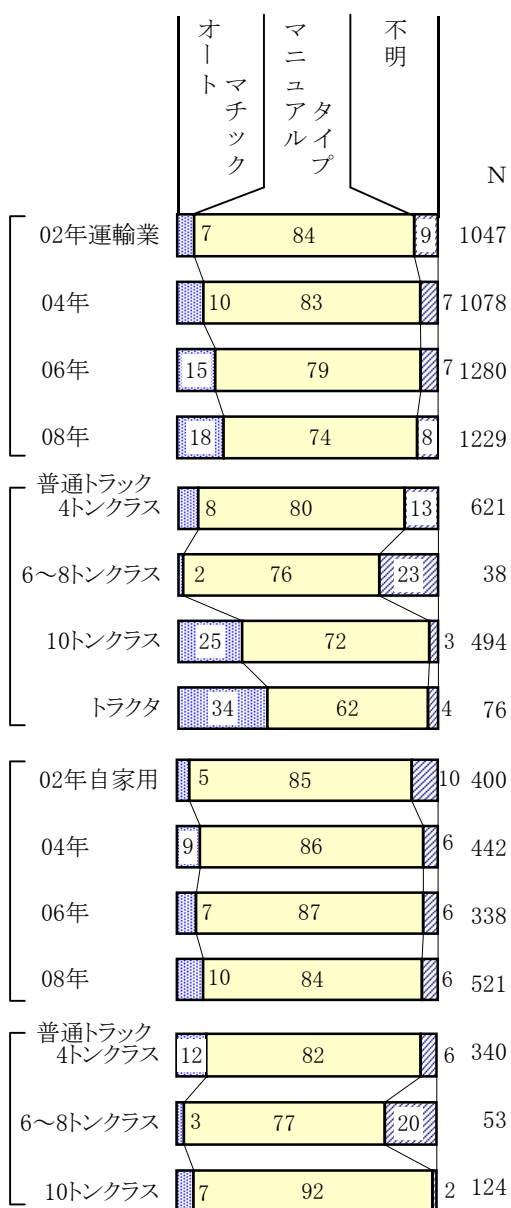
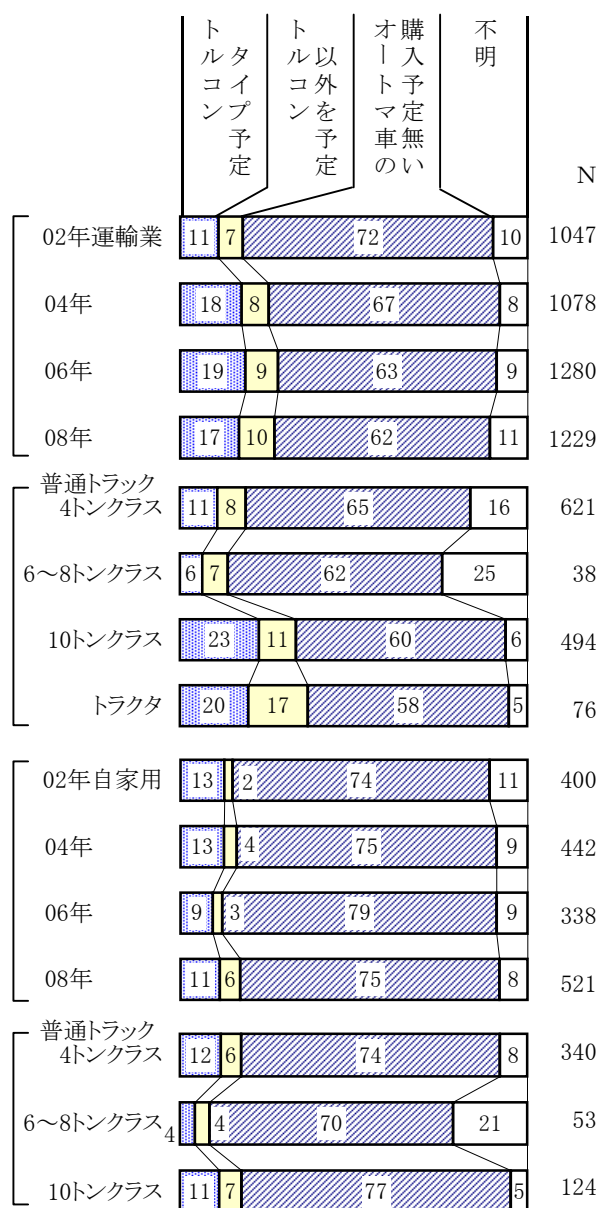


図4-13 代替予定車のオートマチック車購入意向(Q51)



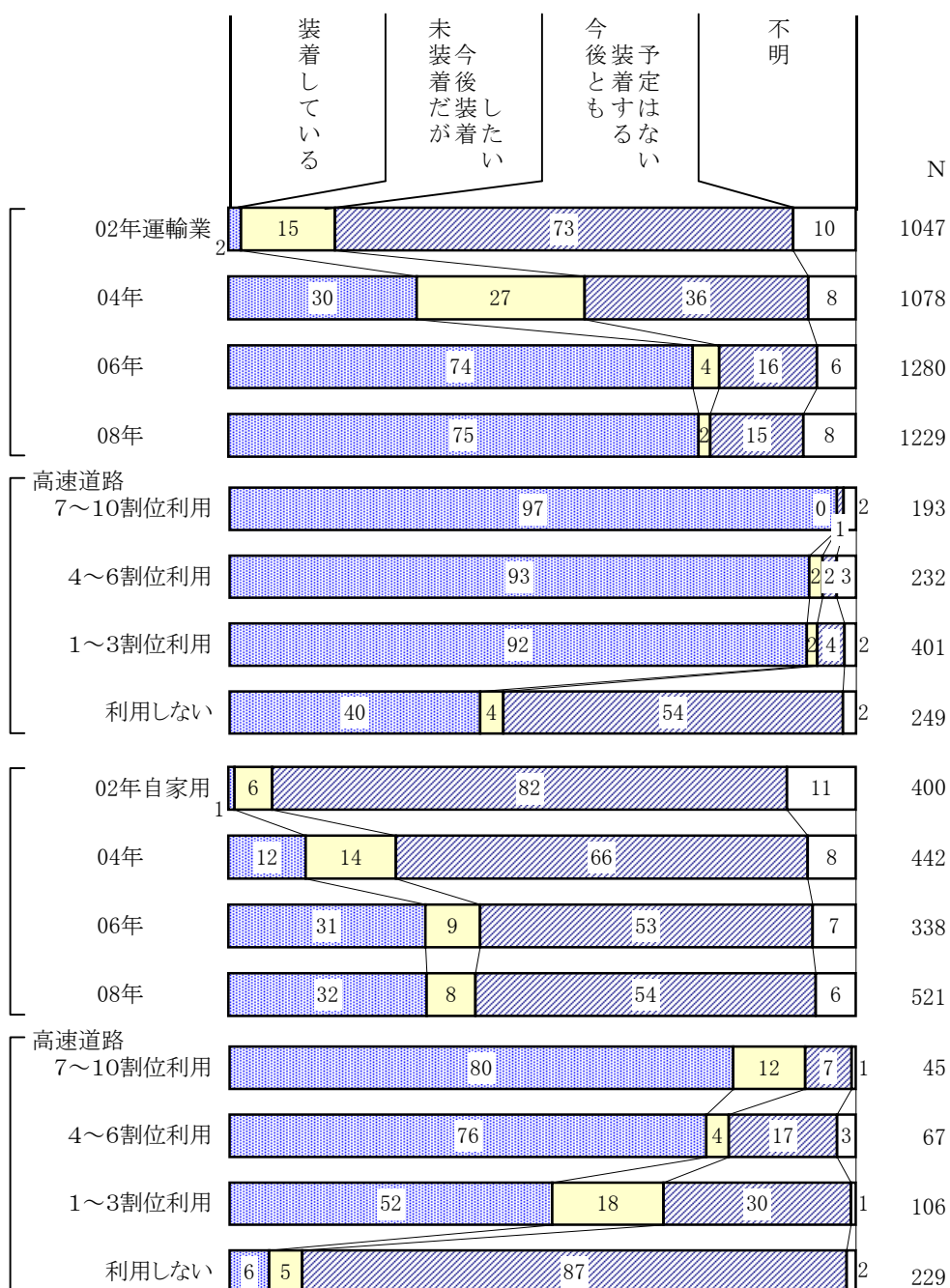
4-7 ETC装着意向

E T C装着率は、運輸業で75%、自家用で32%。06年度と同程度で推移。

E T C（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75%、自家用が32%と、06年度と同程度で推移。運輸業、自家用ともに「今後装着したい」「予定はない」の割合が06年度と同程度で推移していることから、06年度に急増した装着率も一旦、落ち着いたとみられる。

1 運行に占める高速道路の利用距離割合別にみると、運輸業は利用があれば9割以上が装着している一方、自家用は利用距離割合が多いほど装着率が高い。（図4-14）

図4-14 E T C（ノンストップ自動料金収受システム）装着意向(Q52)

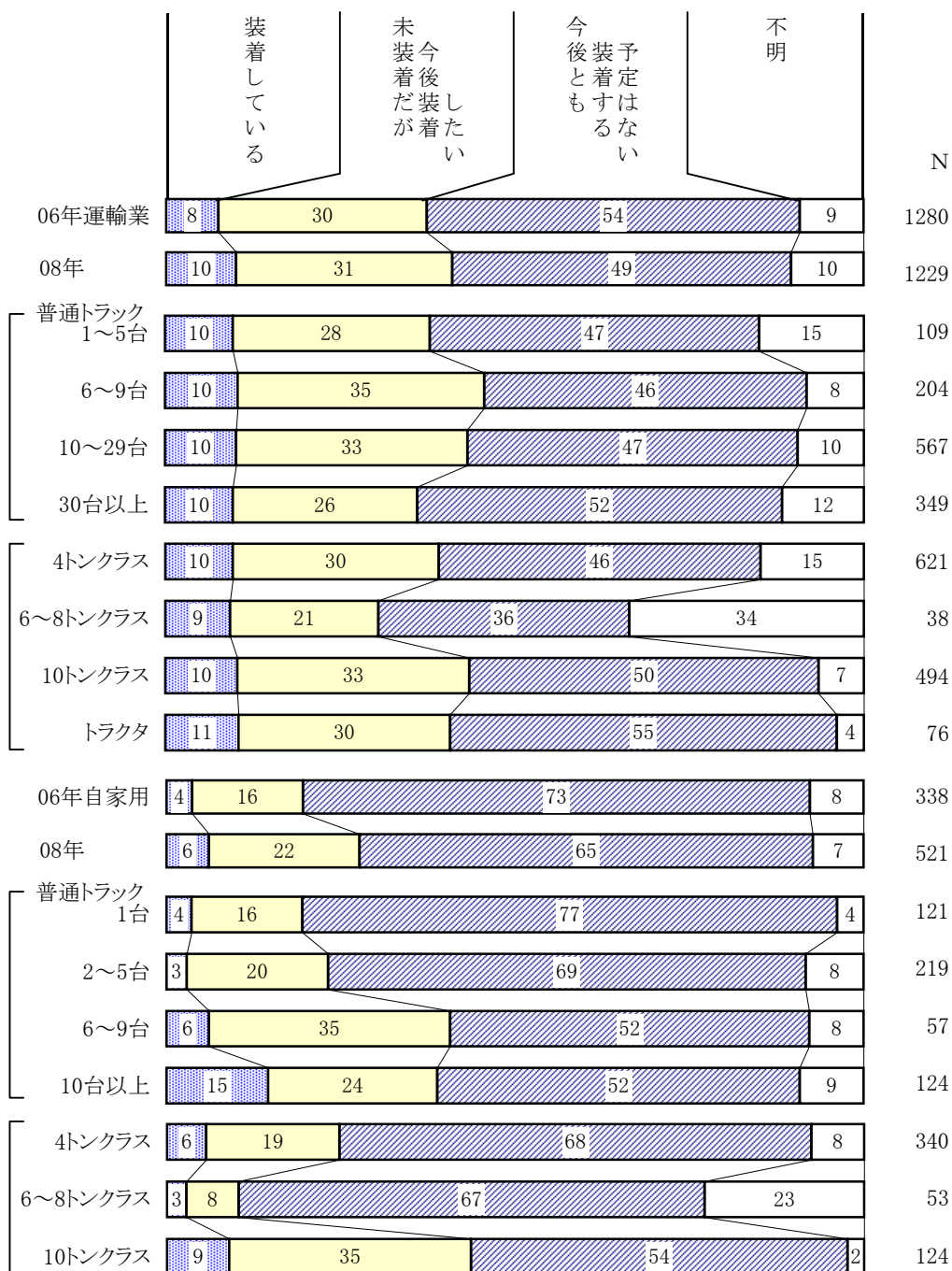


4-8 盗難防止装置装着意向

盗難防止装置の装着率は運輸業が10%、自家用は6%に留まる。

盗難防止装置を、現在「装着している」車は運輸業で10%。06年度において「未装着だが、今後装着したい」が30%あったが、実際に装着している割合は06年度に比べてそれほど増えていない。「今後装着したい」は31%、「今後とも予定はない」が49%となっている。自家用については、「装着」が6%、「今後装着したい」が22%、「今後とも予定はない」が65%となっている。(図4-15)

図4-15 盗難防止装置の装着意向(Q53)



5. 運送委託の現状と運輸業の対応

5-1 運送委託の現状と意向

荷主の8割以上が運送委託を実施。運送を委託する割合も平均8割程度である。運送委託先の平均は11社程度。環境への取り組み不足を業者変更の材料にする荷主は少ない。

①自家用事業所の運送委託の現状

荷主で運送委託している事業所は84%と06年度に比べ増加し、02年度と同程度である。運送委託の割合は「80%～99%」が06年度より減り、平均79.2%となっている。

(図5-1、図5-2)

荷主の運送委託の背景をみると、「いつとは限らずほとんど恒常的に」の比率が59%と最も高く、その他の回答は分散している。(図5-3)

図5-1 運送委託の有無（荷主調査）(Q24)

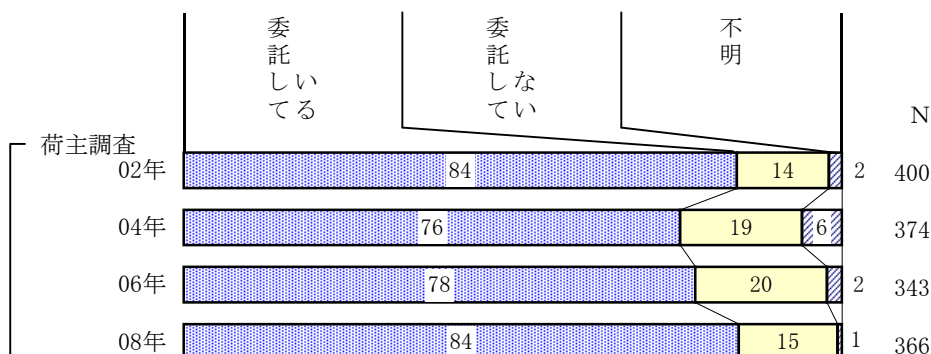


図5-2 運送委託割合（荷主調査）(SQ24-5)

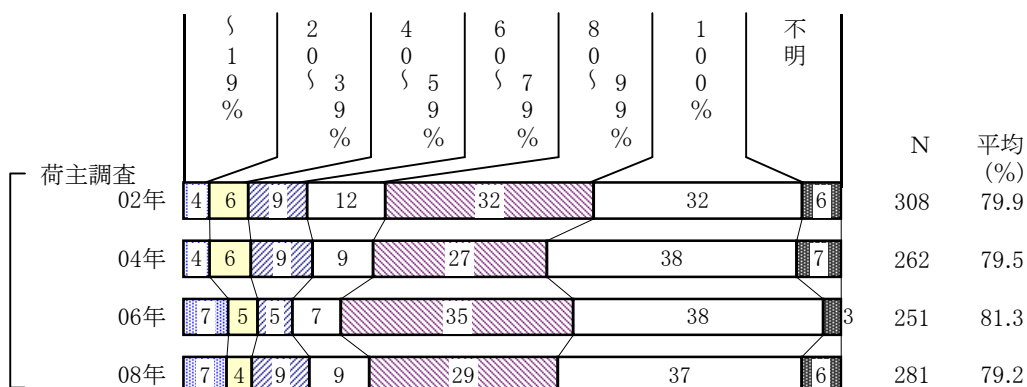
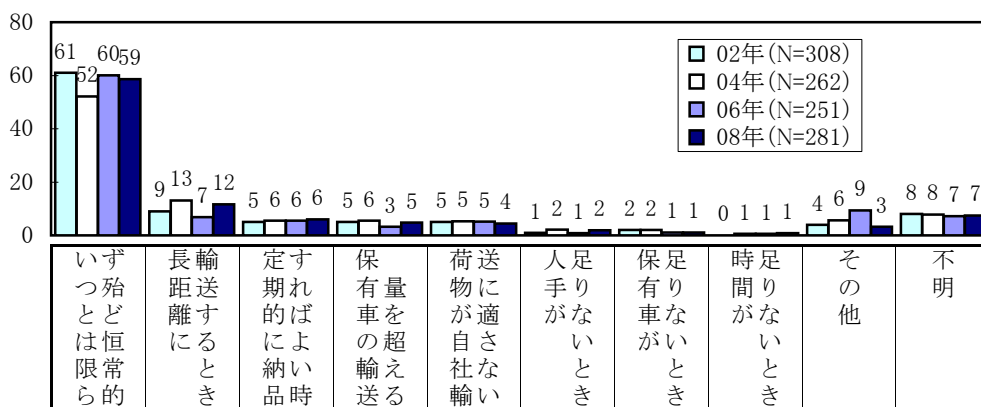


図5-3 運送委託の背景（荷主調査）(SQ24-6)



② 運送委託先

荷主の運送委託先数の平均は11.5社である。利用運送業では業務の内容を反映して、委託先が多く、平均33.7社となっている。(図5-4)

荷主の運送委託先としては、中規模・大規模ともに約6割と多い。06年度調査と比べると、現在の運送委託先、2年後の運送委託予定先ともに中規模の運輸業者が増加している。(図5-5、図5-6)

図5-4 運送委託先の件数（荷主調査）(SQ24-4)

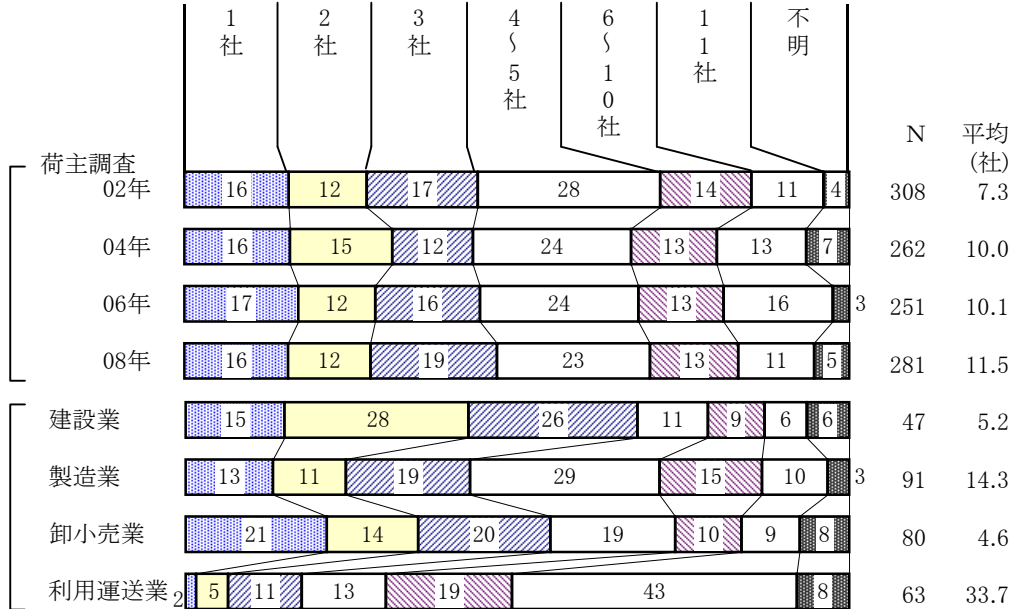


図5-5 現在の運送委託先（複数回答）（荷主調査）(SQ24-3)

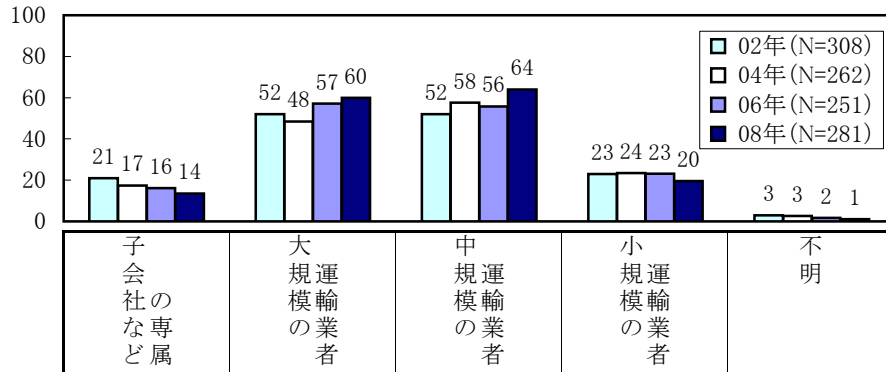
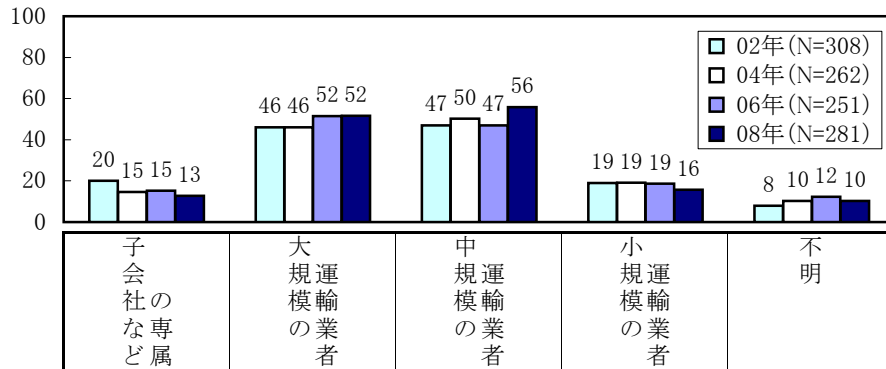


図5-6 2年後委託予定の運送委託先（複数回答）（荷主調査）(SQ24-3)



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台程度の業者を指す。

③ 運送委託の内容と今後の意向

荷主が運送委託する内容は「運送のみ」が47%で、それに続いて「保管」（25%）、「納品代行」（24%）、「梱包、流通加工等」（21%）となっている。

2年後予定の委託業務では、「保管」や「梱包、流通加工等」がやや下降している。

(図5-7、図5-8)

図5-7 現在の委託業務（複数回答）（荷主調査）（SQ24-7）

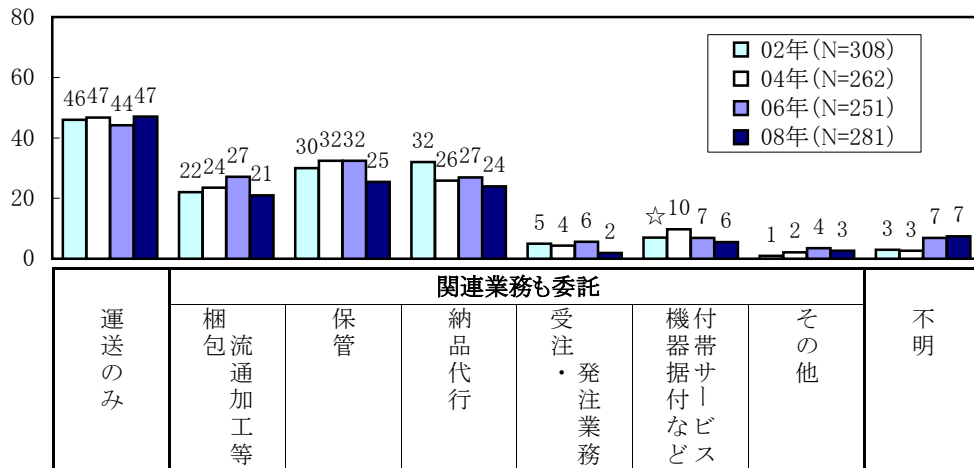
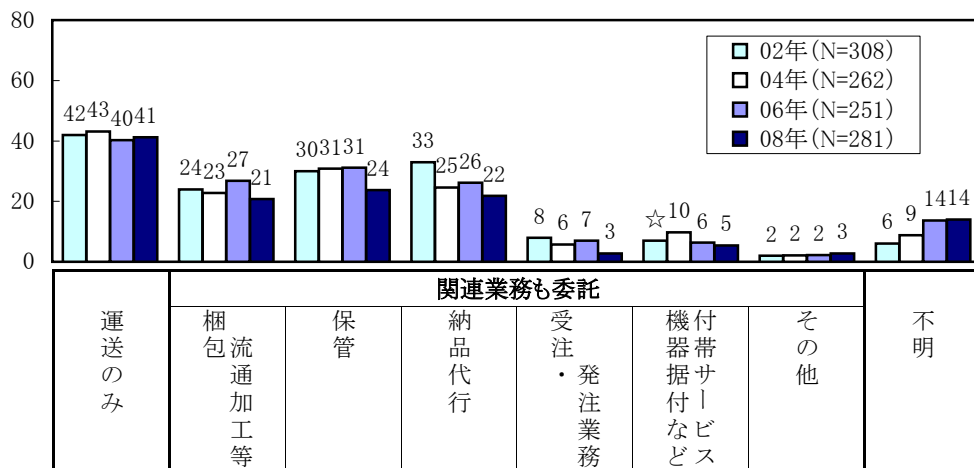


図5-8 2年後予定の委託業務（複数回答）（荷主調査）（SQ24-7）



④ 運送委託先の選定

荷主が運送委託先を選ぶ理由の第1位は「時間指定・緊急輸送に対応」(54%)。次いで「全国ネットワークがある」(38%)、「地元の業者」(34%)の順となっている。「運賃面で融通がきく」は06年度から減少している。(図5-9)

運送委託先を変える理由としては「事故やトラブルなど、安全面で問題が見られた時」(55%)、「運賃面で融通がきかなくなった時」(48%)、「時間指定・緊急輸送に対応できない時」(45%)、「荷いたみなどが散発し、荷扱いが悪くなった時」(44%)の順である。輸送品質や運賃といった要素が運送委託先選定に影響しているといえる。また、「事故やトラブルなど、安全面で問題が見られた時」は02年度から増加している。(図5-10)

図5-9 運送委託先業者の選択理由(複数回答)(荷主調査)(SQ24-13)

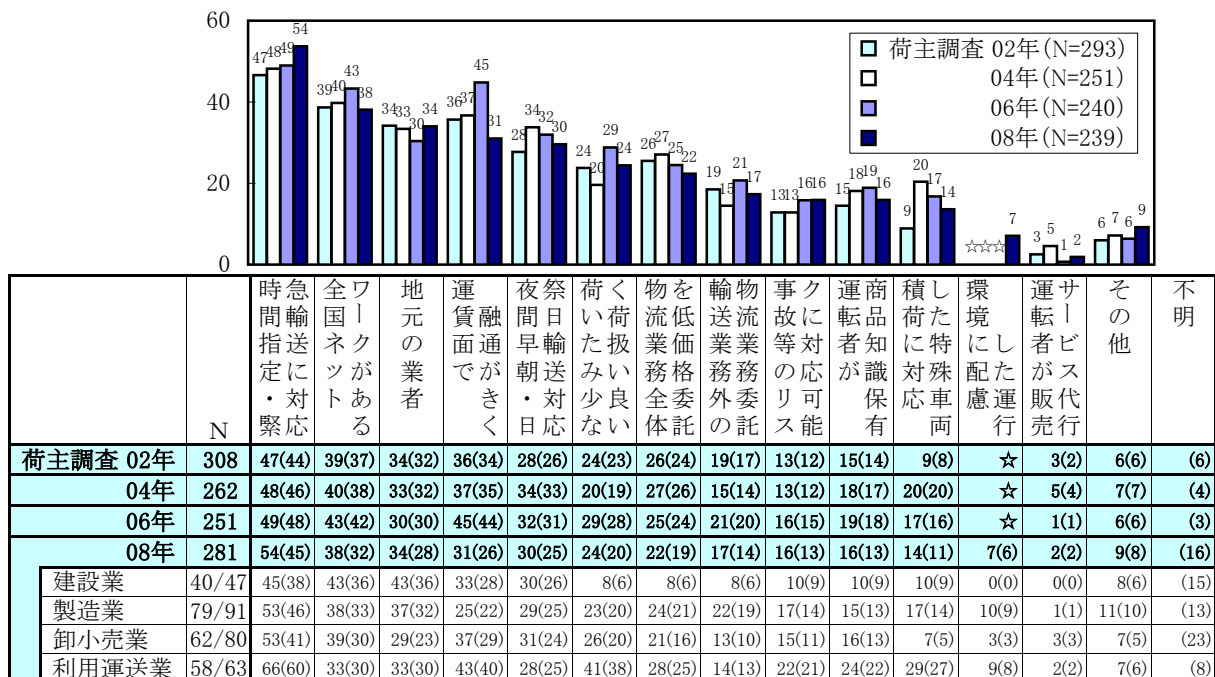
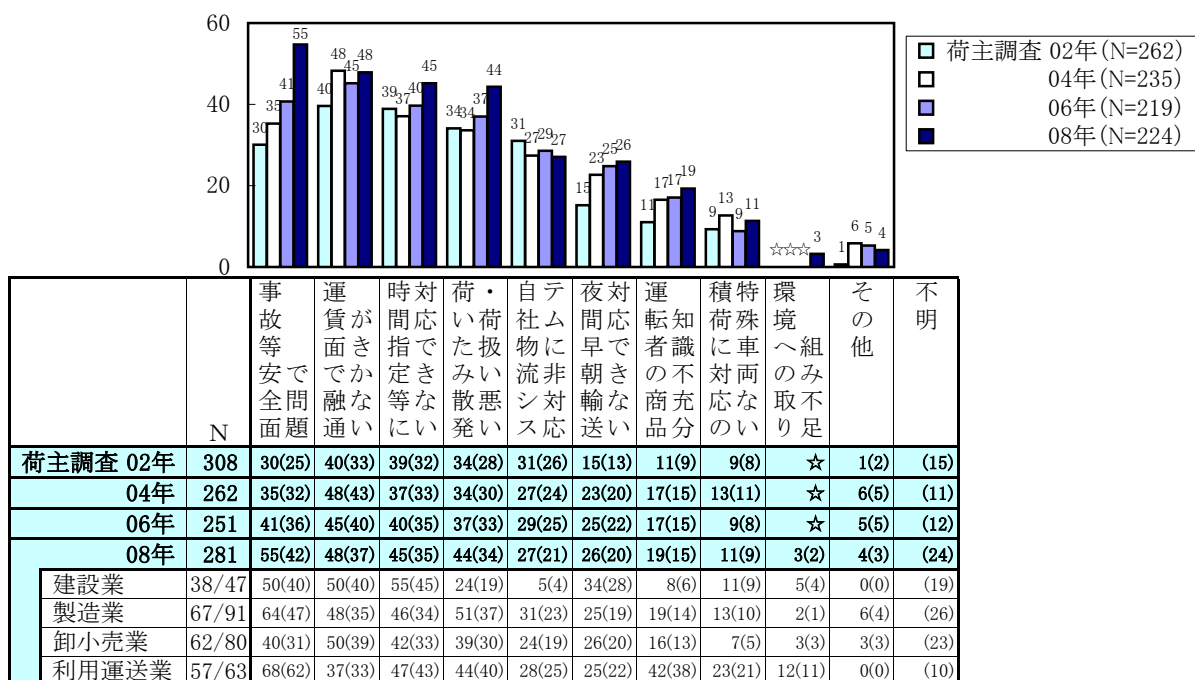


図5-10 運送委託先を変更する際の理由(複数回答)(荷主調査)(SQ24-14)



注) ☆印は回答項目無し

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

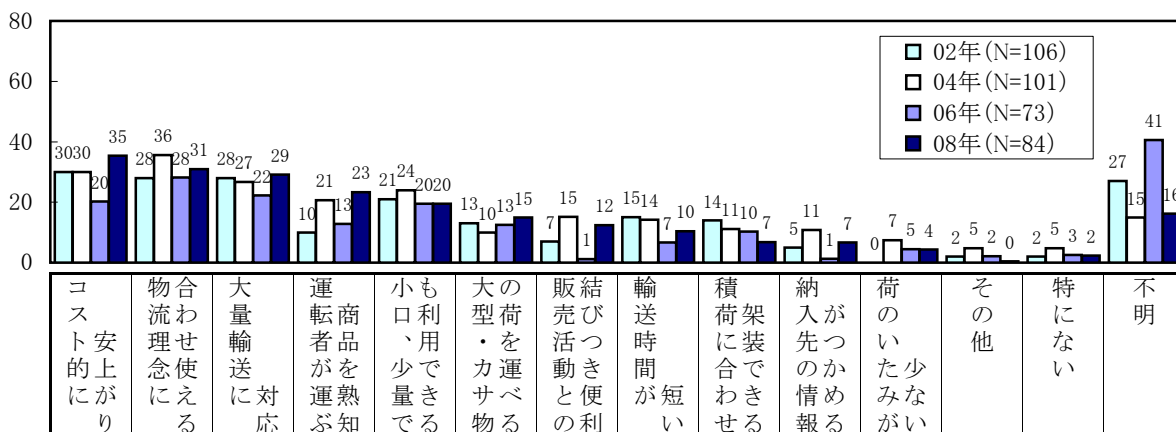
5-2 自家用トラック保有の利点

「コスト的に安上がり」が伸び、2002年度同様、自家用トラック保有の最大利点。

自家用トラック保有利点

荷主の普通トラック保有の利点としては、「コスト的に安上がり」「自社の物流理念やシステムに合わせて使える」「大量輸送に対応できる」「運転者が運ぶ商品を熟知している」「荷がまとまらなくても（小口、少量でも）利用できる」の順である。「コスト的に安上がり」は06年度から大きく上昇している。（図5-11）

図5-11 自家用普通トラック保有の利点（複数回答）（荷主調査）(Q23)



5-3 荷主の要望と運輸業の対応

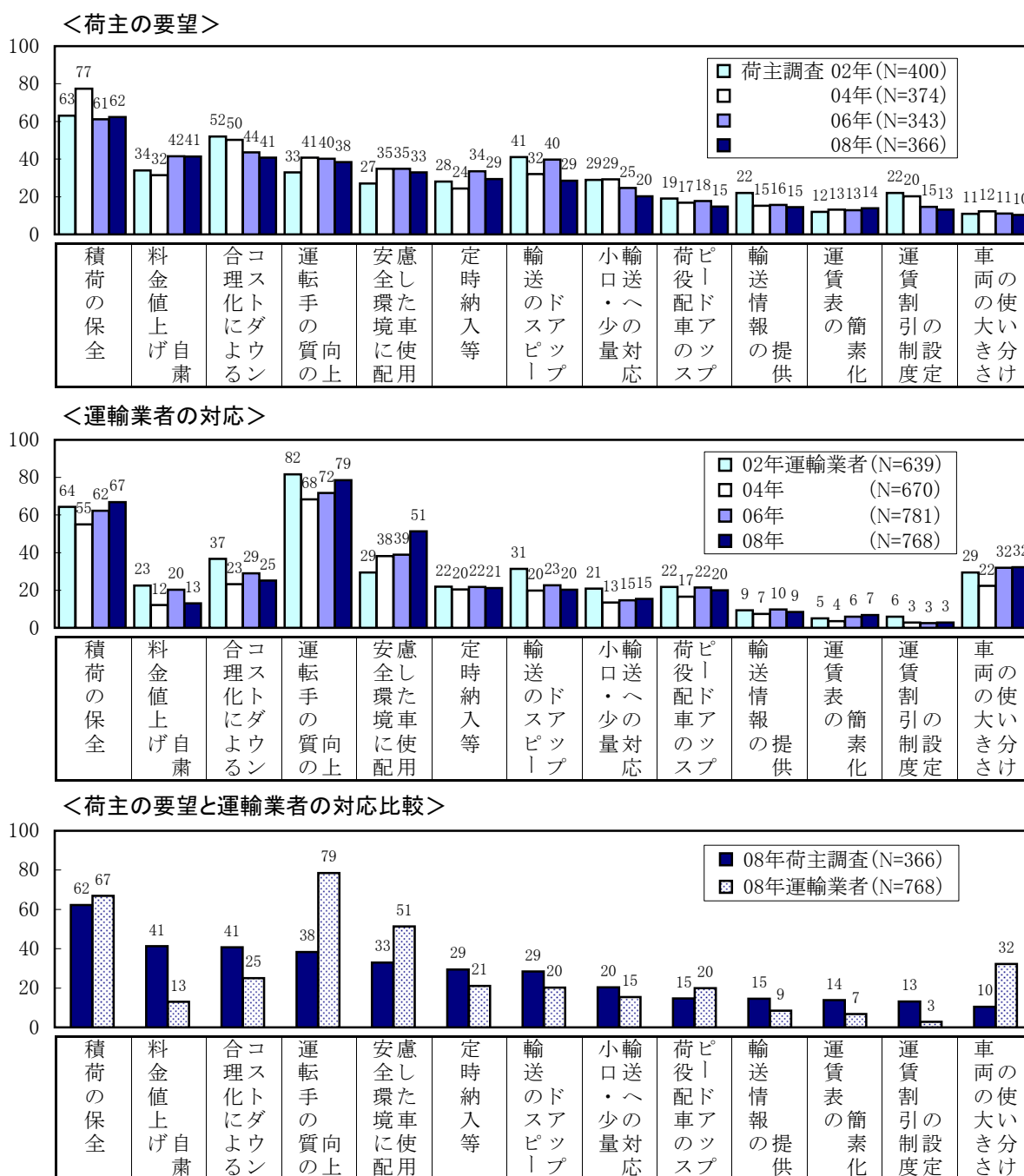
荷主は「積荷の保全」を要望。運輸業では「運転手の質の向上」に注力。

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べてみると、「運転手の質の向上」や、「積荷の保全」「安全・環境に配慮した車の使用」に対応している運輸業者が多い。しかし「料金値上げ自粛」「合理化・効率化によるコストダウン」など、運賃面での荷主の要望については、今後も対応が求められている。また、「定時納入・ジャストタイム」や「輸送のスピードアップ」といった納入に関する取り組みも荷主の要望と運輸業者の対応で差が見られる。(図5-12)

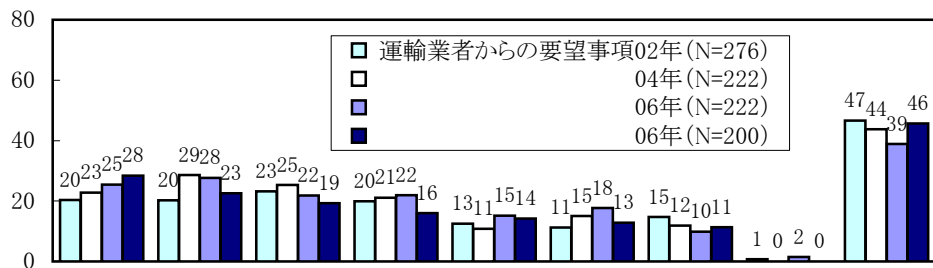
委託先の運輸業者から要望されていることとしては、「大量荷物の場合、一定日数前に連絡してほしい」「時間指定の場合、十分な余裕がほしい」「荷待ち時間の削減をしてほしい」「一日の受付終了時間を守ってほしい」などがあげられており、荷主側も運輸業者の要望に協力していたり、今後の対応可能性があるケースが多い。(図5-13)

図5-12 荷主の要望と運輸業者の対応（複数回答）(Q26)／(Q5)

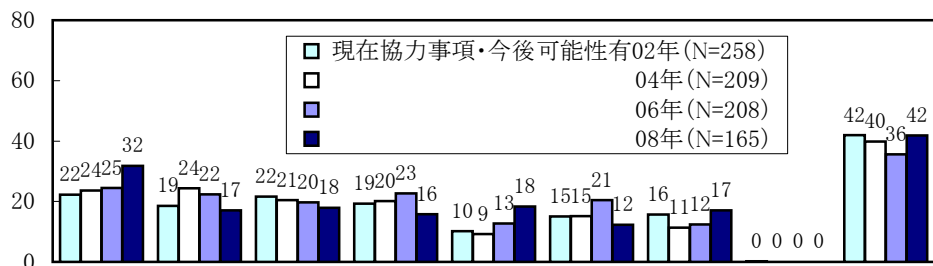


注)04年度荷主調査の「積荷の保全」は、文言の不備による再調査結果(N=147)のため参考値

図5-13 運輸業者からの要請と荷主の対応（複数回答）（荷主調査）（SQ24-12）



	N	大量荷日数は前連絡	時間十分指定な余裕	荷待ち時間の削減	一日の時間を受付終了	一日の時間を発注をしい	荷崩れしない梱包	同荷一物を配達先とのめる	その他	特にない	不明
荷主調査 02年	308	20(18)	20(18)	23(21)	20(18)	13(11)	11(10)	15(13)	1(1)	47(42)	(11)
04年	262	23(19)	29(24)	25(21)	21(18)	11(9)	15(13)	12(10)	0(0)	44(37)	(16)
06年	251	25(23)	28(25)	22(20)	22(20)	15(14)	18(16)	10(9)	2(1)	39(35)	(10)
08年	281	28(20)	23(16)	19(14)	16(11)	14(10)	13(9)	11(8)	0(0)	46(32)	(30)



	N	大量荷日数は前連絡	時間十分指定な余裕	荷待ち時間の削減	一日の時間を受付終了	一日の時間を発注をしい	荷崩れしない梱包	同荷一物を配達先とのめる	その他	特にない	不明
荷主調査 02年	308	22(19)	19(16)	22(19)	19(17)	10(9)	15(13)	16(14)	0(0)	42(36)	(14)
04年	262	24(19)	24(19)	21(16)	20(16)	9(7)	15(12)	11(9)	0(0)	40(31)	(22)
06年	251	25(21)	22(19)	20(17)	23(19)	13(11)	21(17)	12(11)	0(0)	36(30)	(15)
08年	281	32(18)	17(10)	18(10)	16(9)	18(11)	12(7)	17(10)	0(0)	42(24)	(42)

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

②荷主の運輸業者に対する要望の背景

注文品・仕入品の搬入方法は、「仕入先が運輸業者に委託」が73%、「仕入先の保有車が搬入」が67%と大半を占める。

また、得意先への納入方法としては、60%が「運輸業者へ委託」、40%が「宅配便を利用」している。（図5-14、図5-15）

図5-14 注文品・仕入品の搬入方法（複数回答）（荷主調査）（Q10）

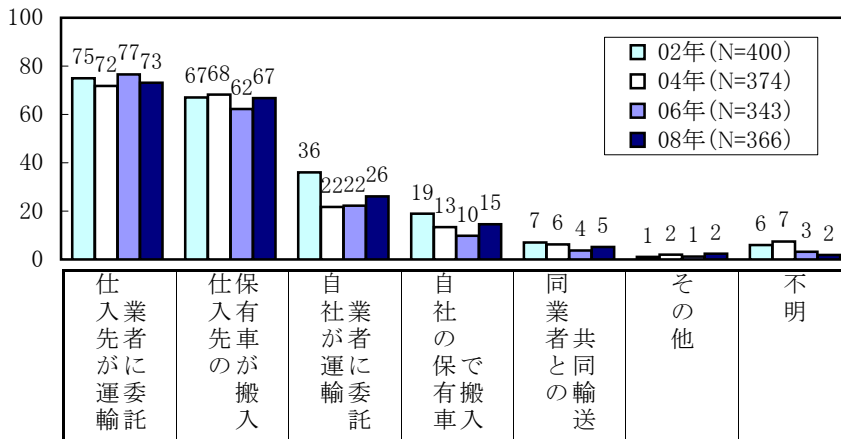
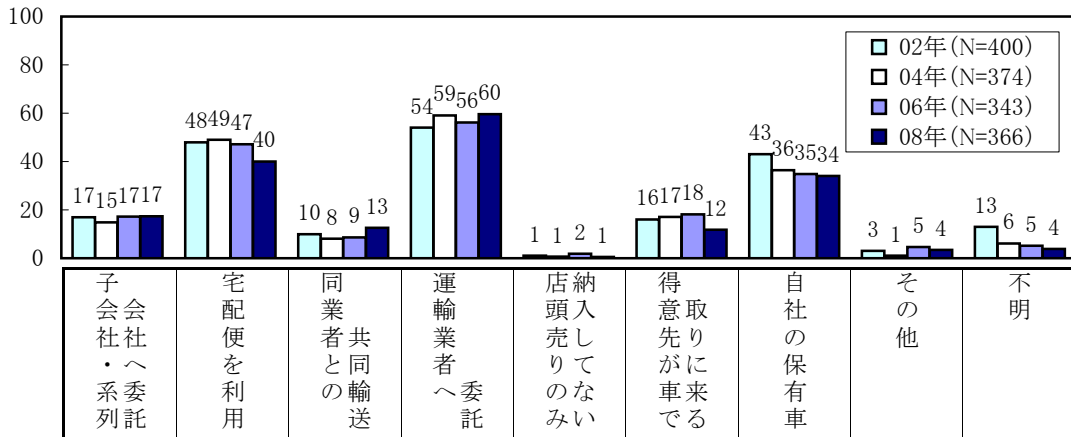


図5-15 得意先への納入方法（複数回答）（荷主調査）（Q16）



仕入品の納入方法についての仕入先への要望では「納期の厳守」が約6割を占める。一方、商品の納入・配達についての得意先からの要望でも、「配送日時の厳守」が02年度以降漸増し、トップにあげられている。また、「納期の短縮」は02年度から減少傾向。

(図5-16、図5-17)

商品の納入・配達についての今後の対応は、「大量一括納入により輸送の合理化を図りたい」が最も多くあげられ、06年度からも大きく増加しており、経費の削減も重視されていることがうかがえる。(図5-18)

図5-16 仕入品の納入方法についての仕入先への要望（複数回答）（荷主調査）（Q13）

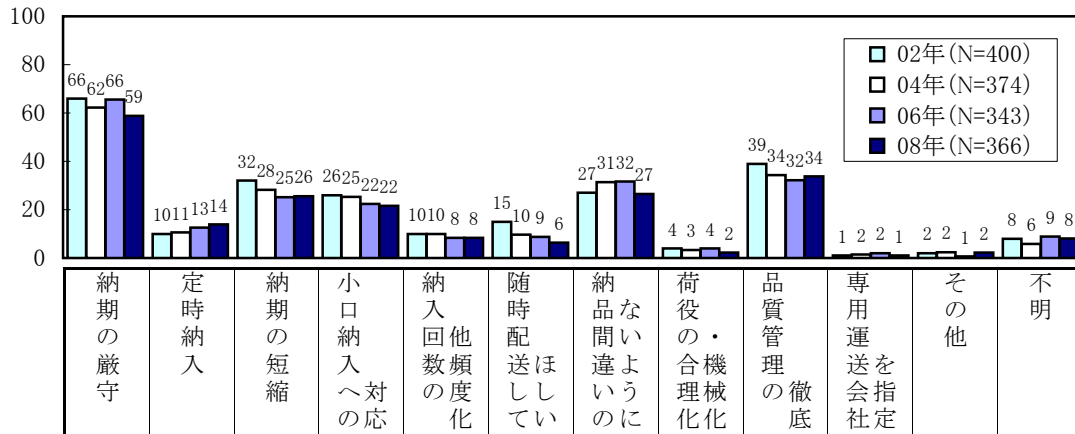


図5-17 商品の納入・配達についての得意先からの要望（複数回答）（荷主調査）（Q19）

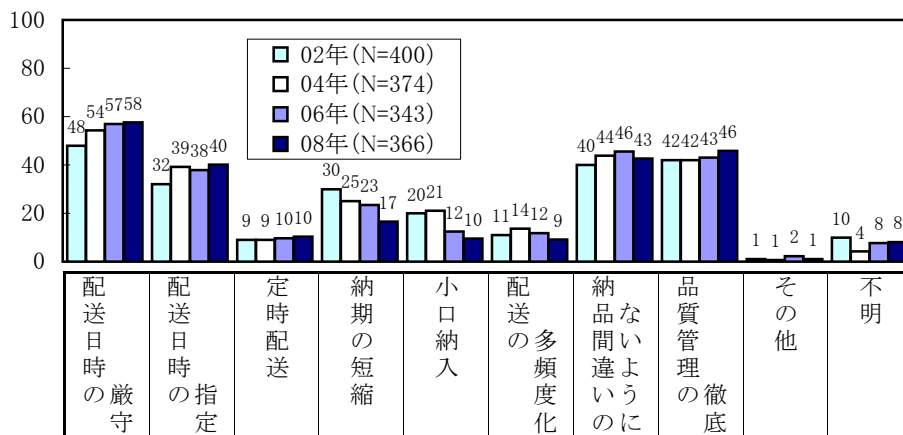
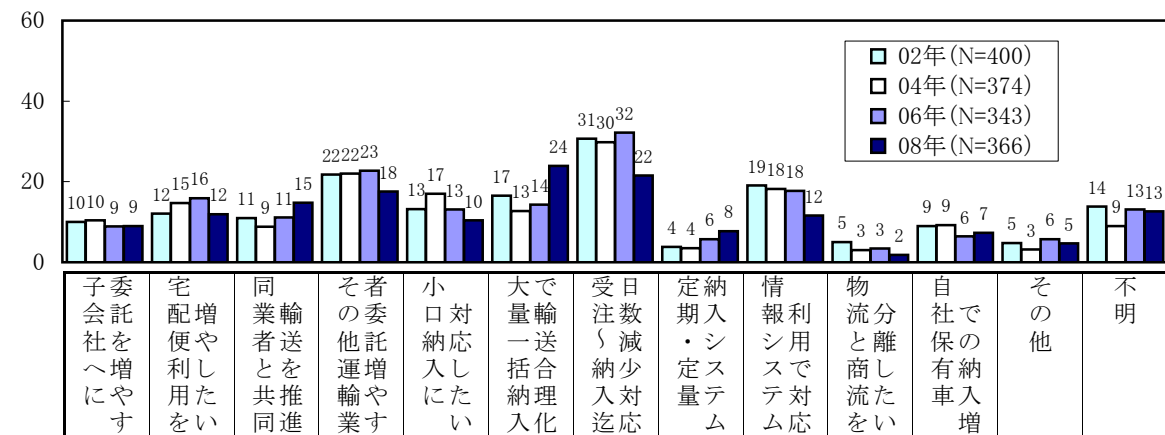


図5-18 商品の納入・配達についての今後の対応（複数回答）（荷主調査）（Q20）



③荷主や元請けからの車両仕様の指示

運輸業者が「荷主」から車両仕様の指示を受けているケースは39%、「元請け事業者」からの指示は25%となっている。（図5-19）

車両指示の内容としては、「トラックのトンクラス」「ウイング車使用（荷役作業効率化など）」「トラックの荷台容積」が上位3項目にあげられている。第4位にあげられた「トラックの表示積載量」は38%と、04年度から増加している。（図5-20）

図5-19 荷主や元請け業者からの車両仕様の指示（複数回答）（Q9）

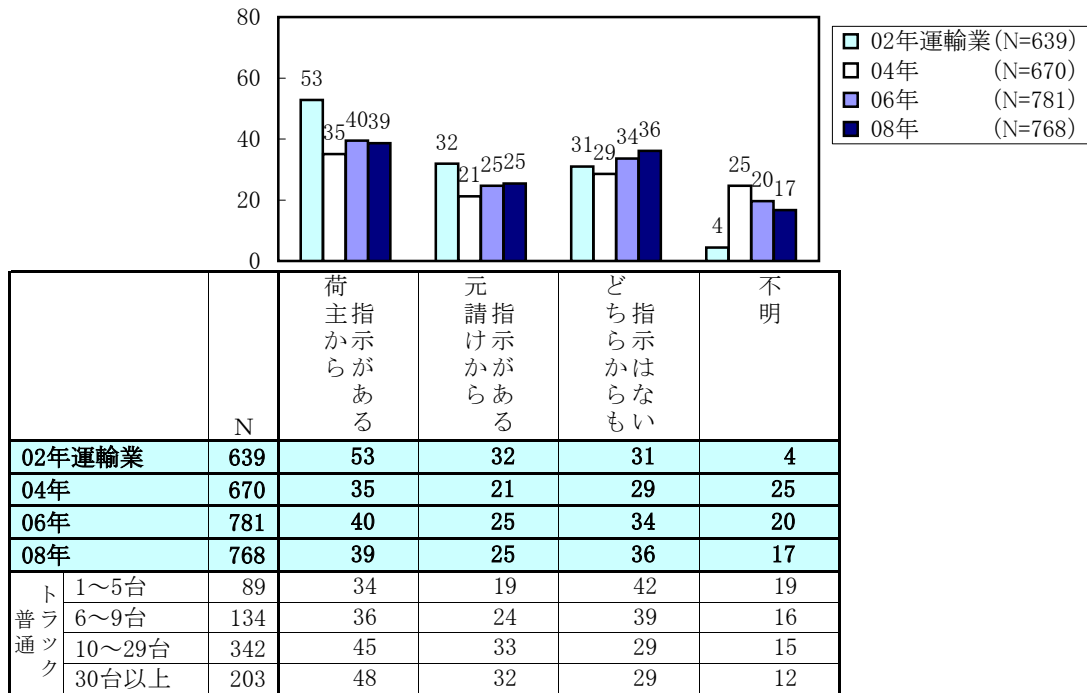
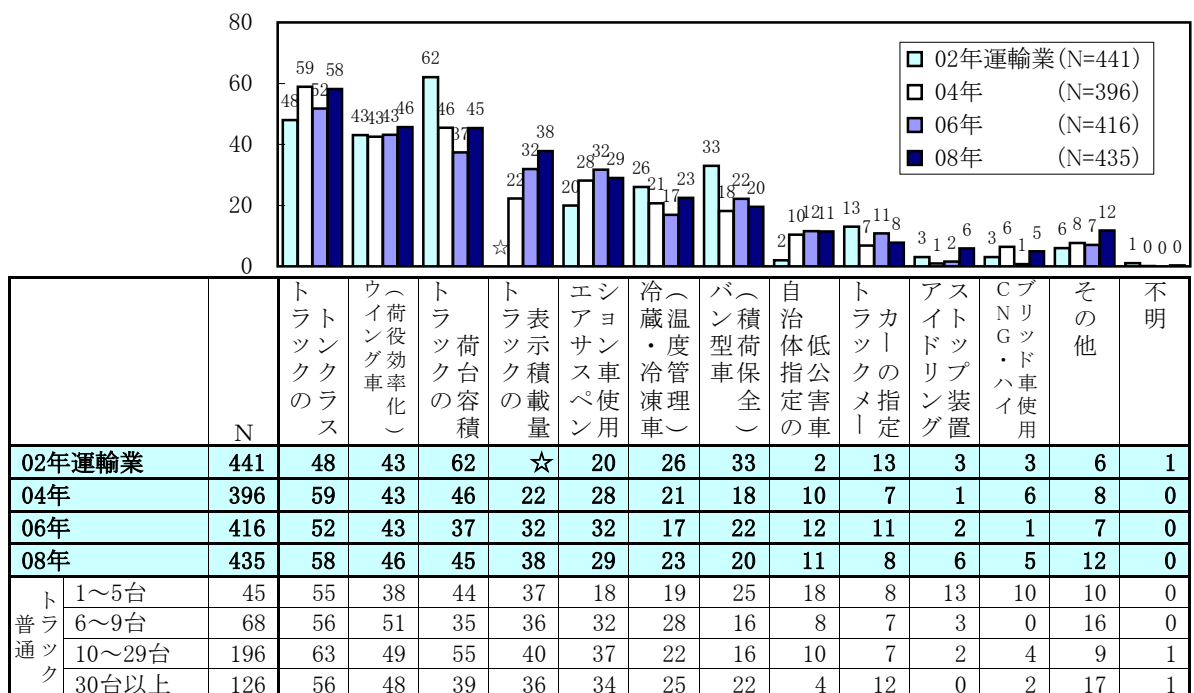


図5-20 荷主や元請け業者からの車両仕様の指示内容（複数回答）（運輸業）（SQ9-1）



注）☆印は回答項目無し

一方、荷主調査でみると、荷主側から運輸業者に車両仕様の指示を出すケースは「よくある」「たまにある」を合わせて25%で、利用運送業では51%と特に高くなっている。

(図5-21)

仕様指示の内容は、運輸業者の回答と同様「トラックのトンクラス」がトップ、以下「ウイング車使用（荷役作業効率化など）」「冷蔵・冷凍車使用（温度管理のため）」「トラックの荷台容積」の順である。(図5-22)

図5-21 運輸業者や下請け業者への車両仕様の有無（荷主調査）（SQ24-10）

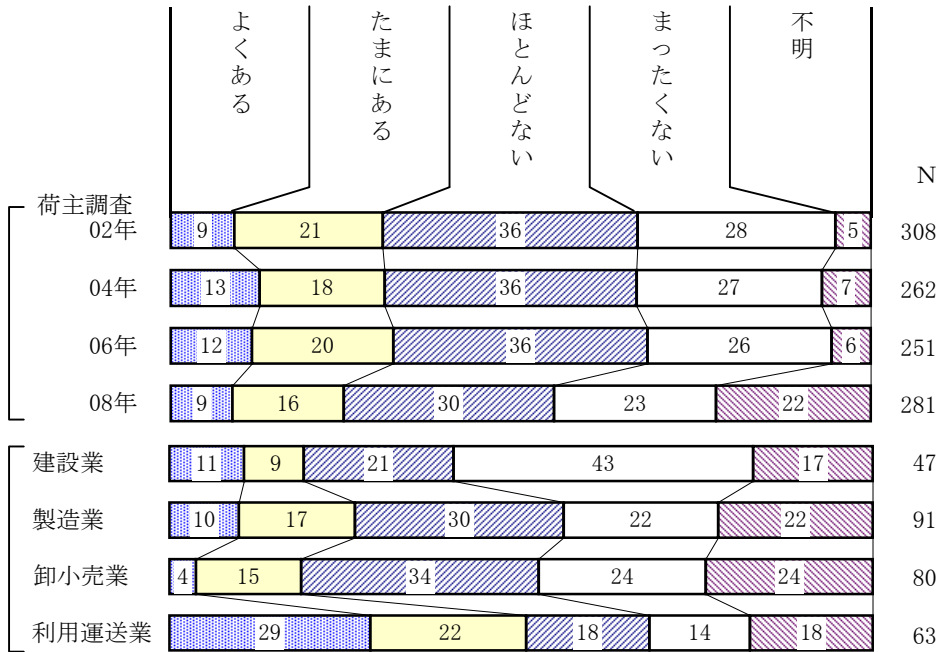
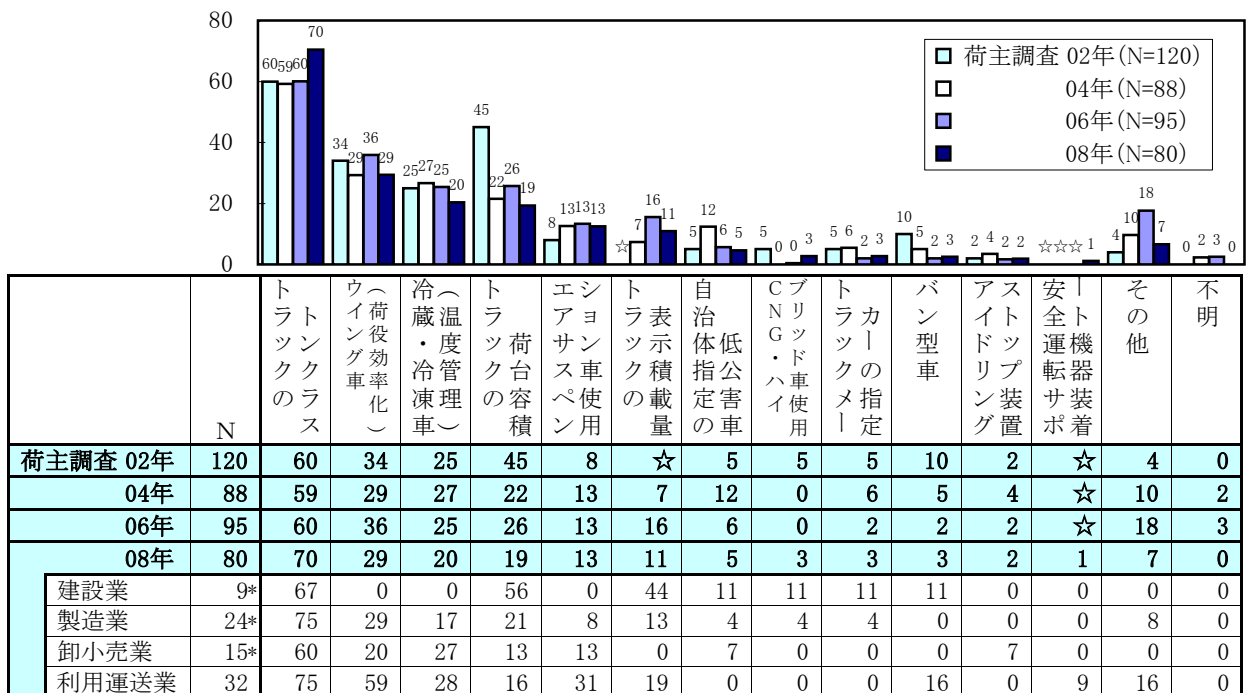


図5-22 運輸業者への車両仕様の指示内容（複数回答）（荷主調査）（SQ24-11）



注) ☆印は回答項目無し

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

荷主では「景気の停滞」「原材料価格の上昇」といった要因を背景に、半数以上が今後は経営状況が「悪くなる」と見通している。

① 経営状況の現状と見通し

荷主では、最近の経営状況が2年前より「やや悪くなっている」または「悪くなっている」と答えた『悪化』が半数以上を占めた。運輸業では、最近の経営状況は『悪化』77%と状況はかんばしくない。(図6-1)

荷主の2年後の経営見通しは『悪化』が44%と『好転』の27%を上回っており、今後の見通しも明るくないと考える割合が高い。(図6-2)

図6-1 最近の経営状況 (Q12) / (荷主調査) (Q3)

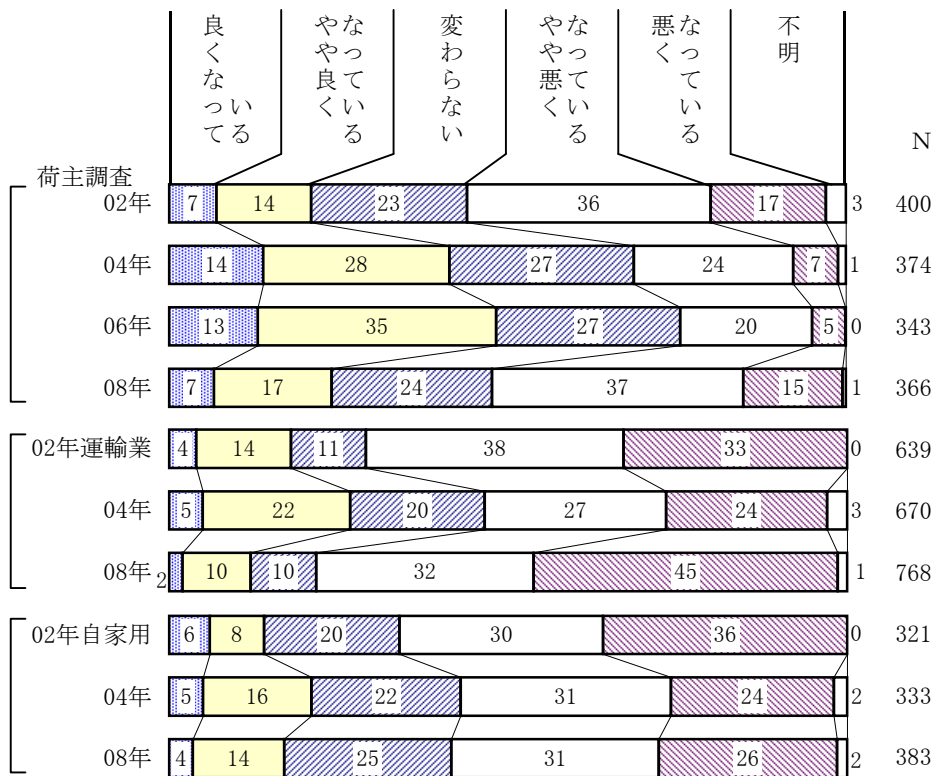
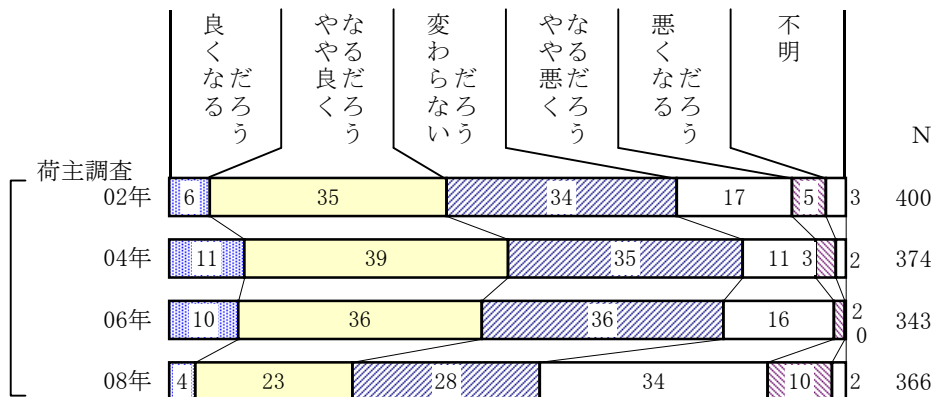


図6-2 2年後の経営見通し (荷主調査) (Q4)



荷主調査結果で好不調の要因をみると、好調要因では「得意先の業績伸展」が最も多く、以下「製造の合理化・原価削減」「得意先の開拓」の順となっている。「景気の好転」は04年度、06年度と増加していたが、今回大きく減少している。

これに対して、不調要因としては「景気の停滞」「原材料価格の上昇」の2つがともに大幅に増加して7割近くとなっている。次いで「業界の過当競争」「得意先の不振」が3割台となっている。「輸送経費の増加」「流通コストの上昇」が02年度から増加している。

(図6-3、図6-4)

図6-3 業績好調の要因（複数回答）（荷主調査）（SQ3-1）

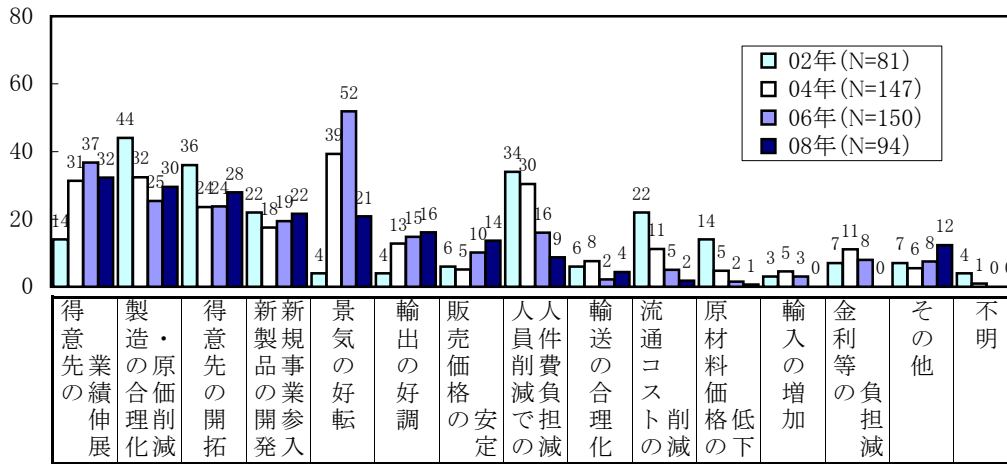
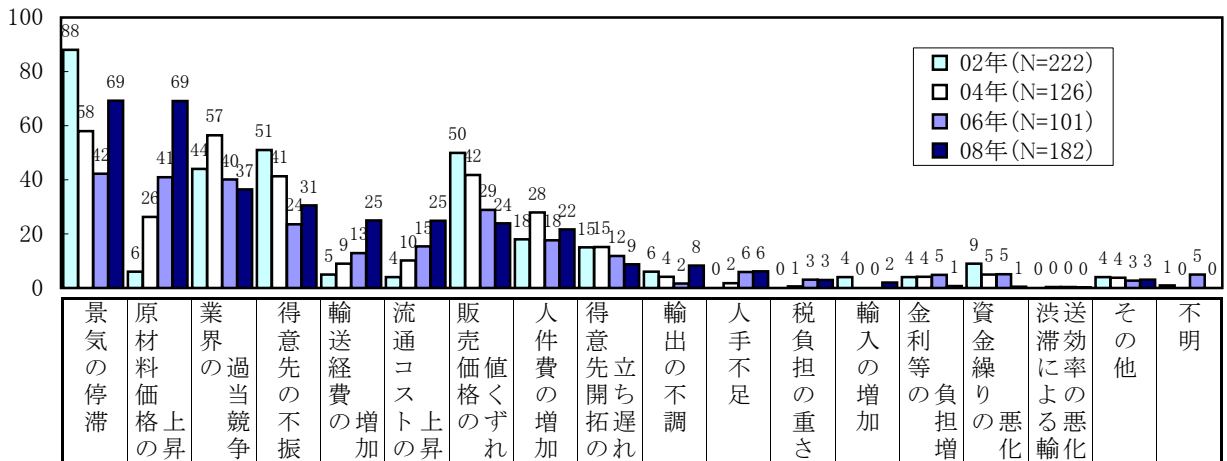


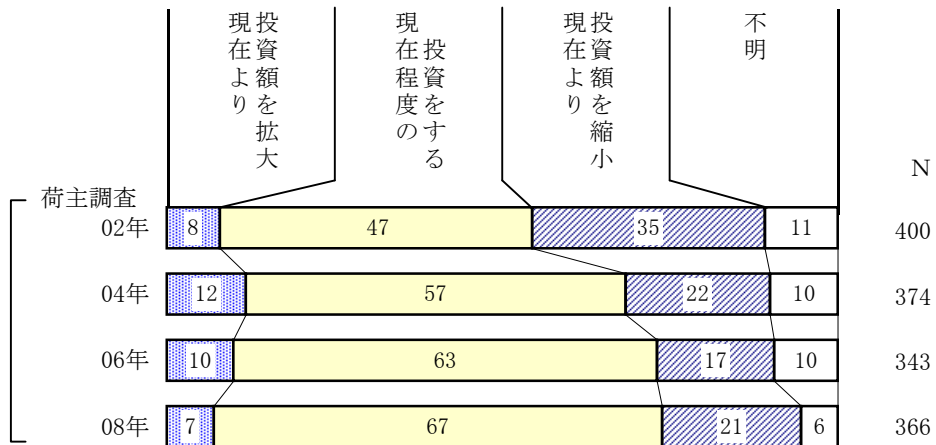
図6-4 業績不調の要因（複数回答）（荷主調査）（SQ3-2）



②物流に関する設備投資拡大意向

荷主では、物流に関する投資額を現在程度と考えている割合が6割を超え、02年度以降増加している。(図6-5)

図6-5 物流に関する設備投資の拡大意向（荷主調査）(Q7)

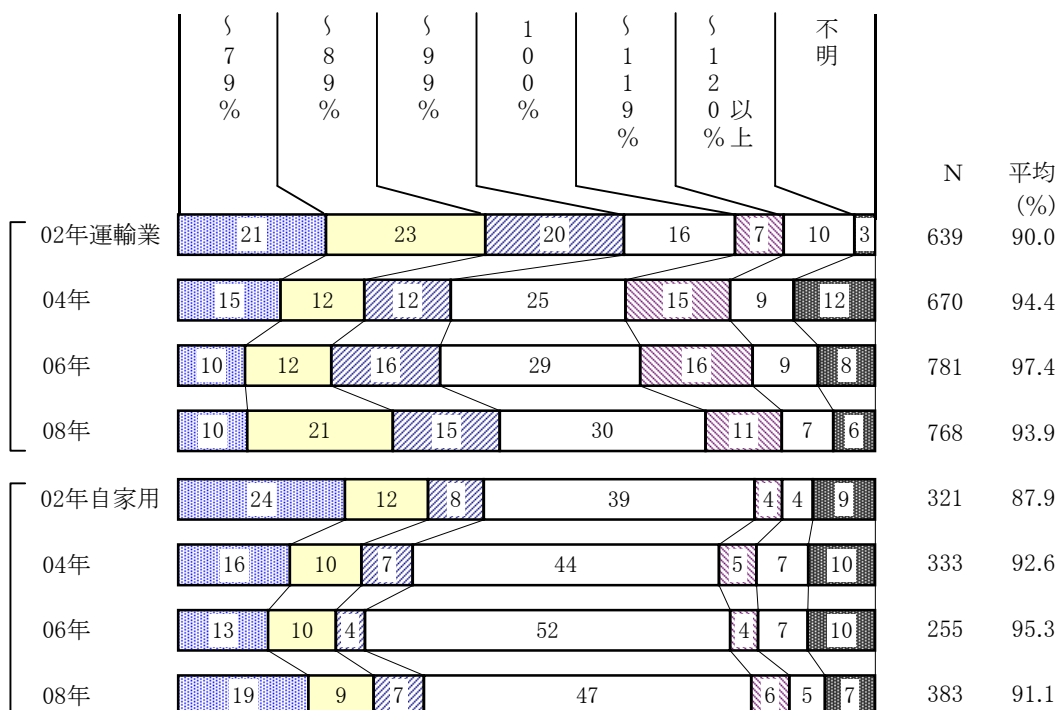


6-2 荷扱量水準

運輸業、自家用ともに増加傾向が止まり、減少。

2年前と比較した荷扱量水準は、運輸業、自家用とも02年度以降回復傾向にあったが、今回ともに90%台前半に減少した。(図6-6)

図6-6 荷扱量水準(Q11)



6-3 運輸業者の積荷確保への取り組み

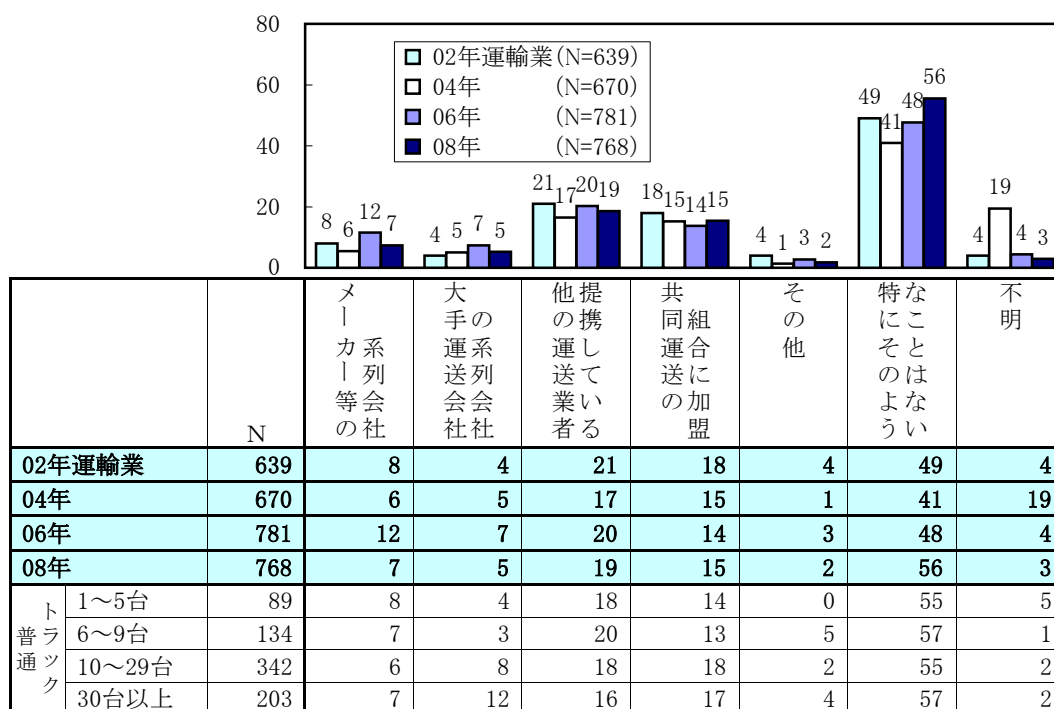
運輸業の荷主数は02年度から減少傾向が続く。他社への委託数や備車は06年度とほぼ同程度。

①事業提携の状況

運輸業者の約4割は「他の運送業者と提携している」「共同運送の組合に加盟している」など事業提携をしたり、メーカーや大手運送会社の系列会社や子会社になっている。

(図6-7)

図6-7 系列化の状況（複数回答）(Q4)



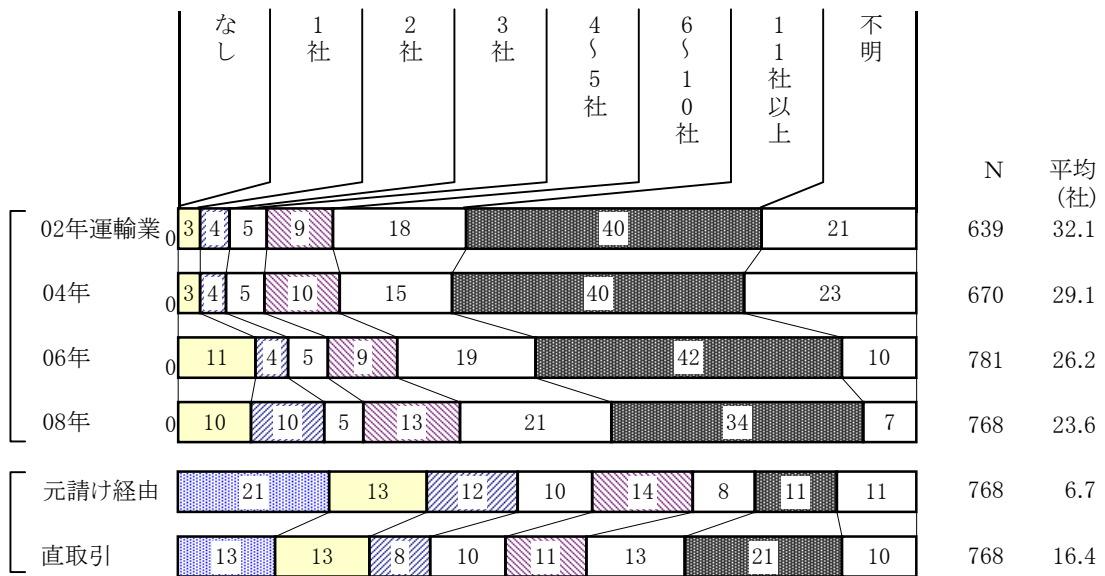
②荷主の数・業務内容

運輸業の荷主数の平均は24社で、02年度から減少傾向にある。内訳としては、元請け経由より、直取引の荷主数の方が多い。(図6-8)

荷量ベースで請負業務の割合をみると、元請け経由が平均41%、直取引は平均59%で、直取引が多い。

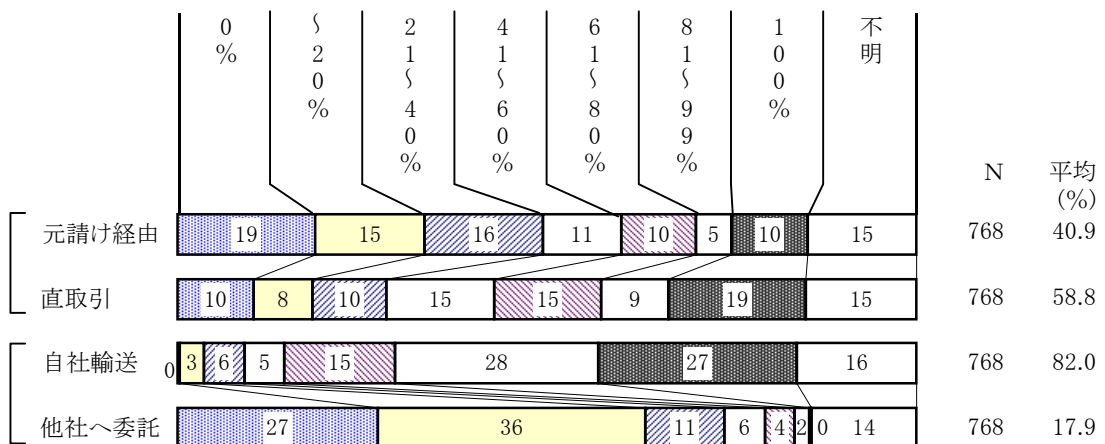
また、自社輸送の比率は82%で、委託輸送(18%)を大きく上回っている。(図6-9)

図6-8 荷主の数(Q7)



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6-9 荷量ベースで請負業務全体を100とした場合の比率(Q7)



他社へ委託する場合の委託先数は7社で、06年度とほぼ同じである。備車の平均は18台と、2トンクラス以上の自社の保有総台数（17台）と同程度で、06年度と同じ傾向である。（図6-10、図6-11、図2-5）

図6-10 委託先の会社数 (Q8)

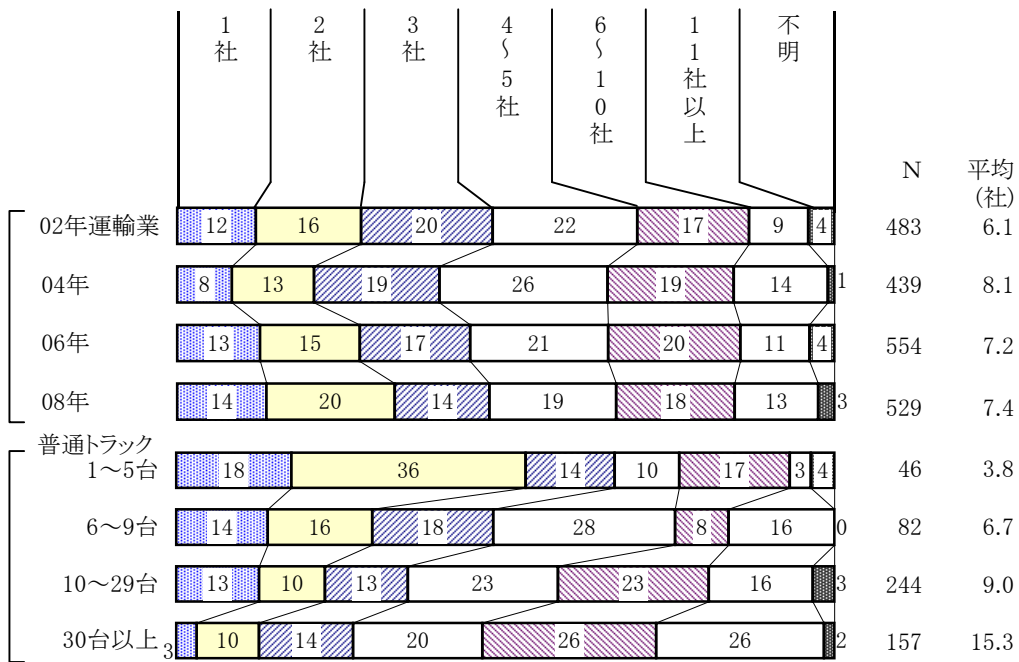
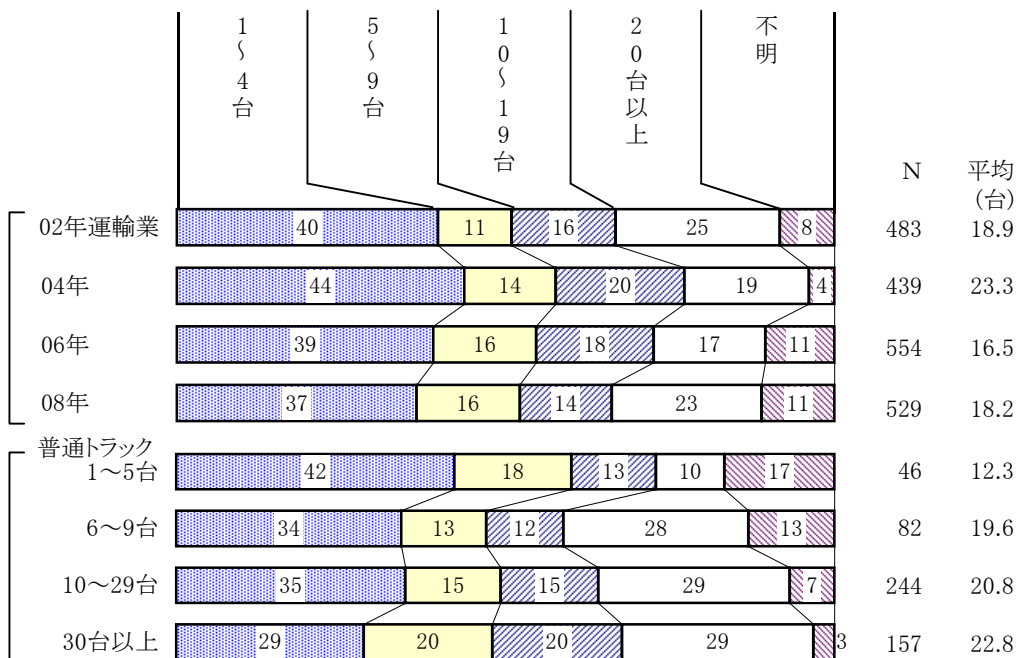


図6-11 平均的な備車台数 (Q8)



* 備車とは「自社で受注した貨物の輸送を他の運送業者に委託する」ことを指す

6-4 輸送合理化の実施状況

運輸業・自家用ともに「買い替え延長による車両費削減」と「保有台数適正化による稼働率向上」を中心に合理化を実施。今後は「燃料の共同購入による経費削減」が上位。荷主の合理化策で最も効果があったのは、「配達・集荷回数の集約による効率化」と「運送委託による経費削減」。

① 合理化対策実施状況

運輸業者の大部分は、車両面や車の運用面などで何らかの輸送合理化対策を実施しており、「買い替え延長による車両費の削減」と「保有台数の適正化による稼働率の向上」が4割を上回っている。

自家用でも同様に、「買い替え延長による車両費の削減」と「保有台数の適正化による稼働率の向上」が3割を上回っている。

現在実施していないが、今後実施したい輸送合理化策としては、運輸業では「燃料の共同購入による経費削減」が最も高い。（図6-12）

図6-12 輸送合理化の実施状況（現在と今後）（複数回答） -運輸業- (Q14)

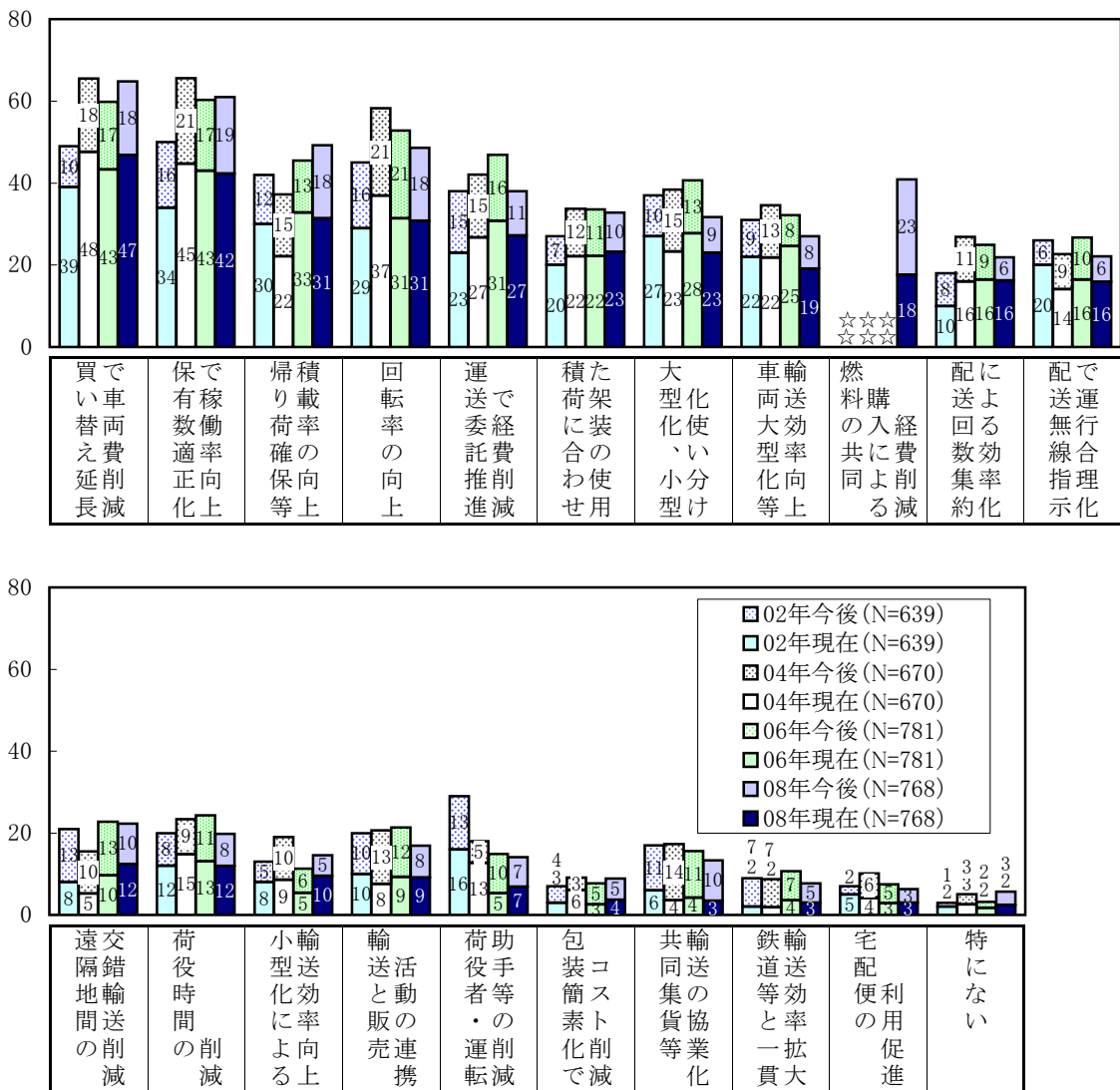
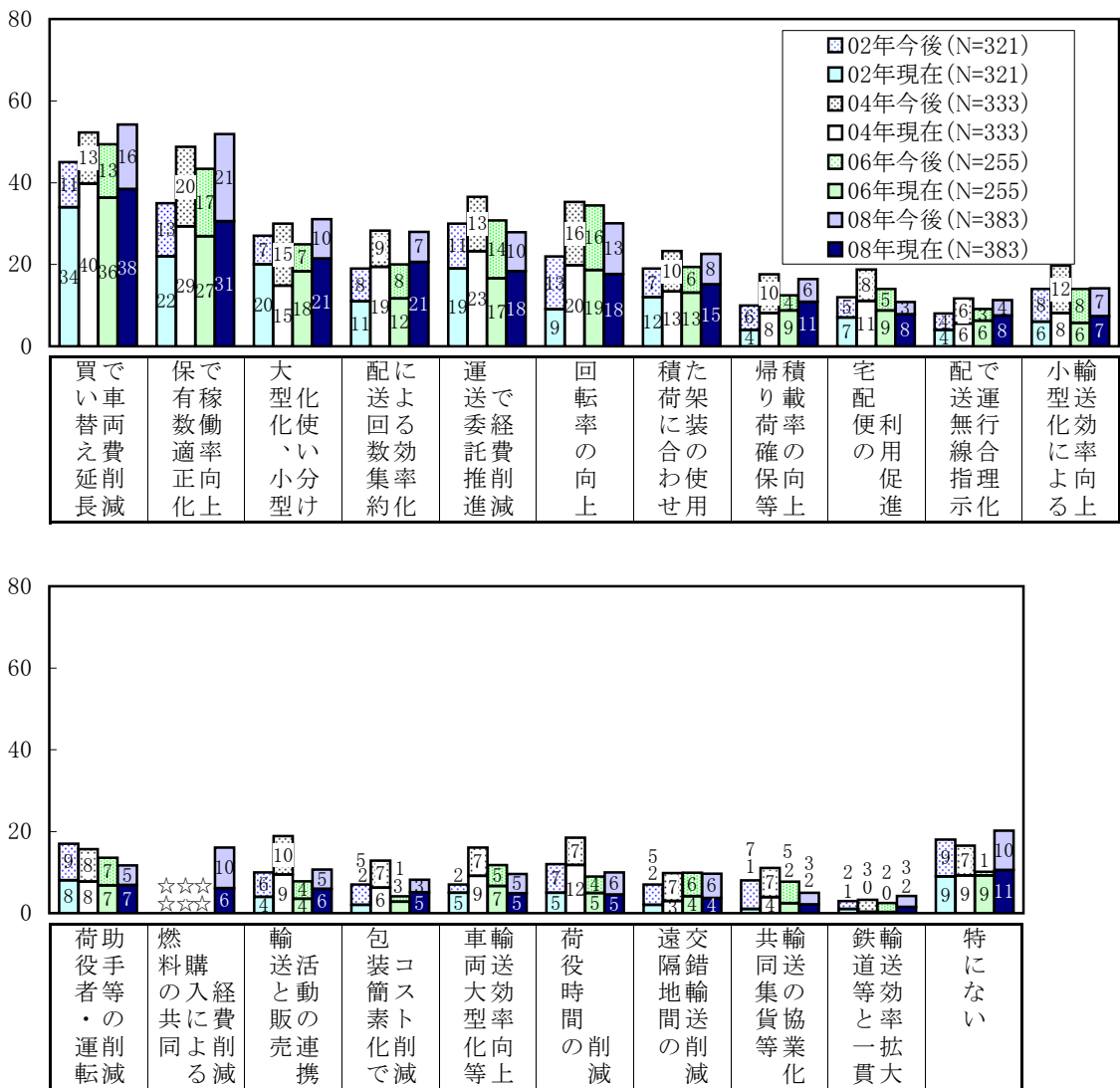


図6-12 輸送合理化の実施状況（現在と今後）（複数回答） -自家用- (Q14)



②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」「在庫管理の効率化」「事務管理の効率化」「生産管理の効率化」「人材の育成」が5割前後である。「得意先の開拓」と「人材の育成」は、06年度よりやや多くなっている。(図6-13)

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」「配達・集荷回数の集約による効率化」が5割前後となっている。「トラック以外の輸送手段へ移行」が02年度以降減少しつつ伸びている。(図6-14)

業務効率化のために行ってきた中で、最も効果のあったものは分散しているが「配達・集荷回数の集約による効率化」と「運送委託による経費の削減」が上位になった。(図6-15)

図6-13 現在実施している業績向上策（複数回答）（荷主調査）(Q5)

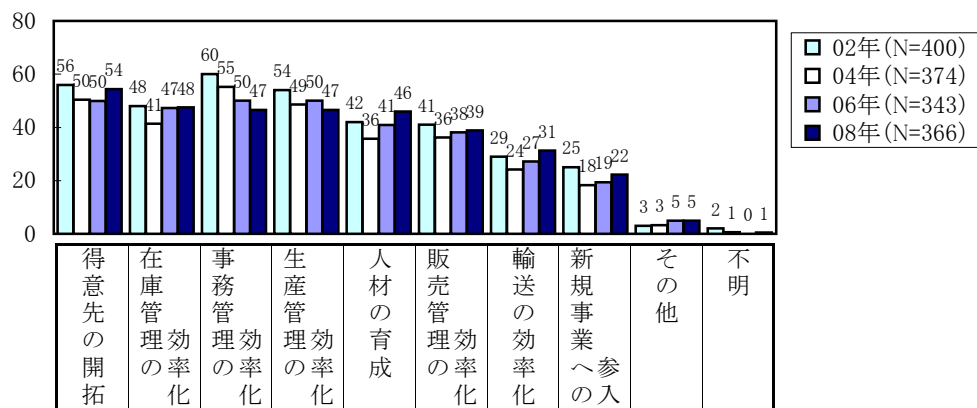
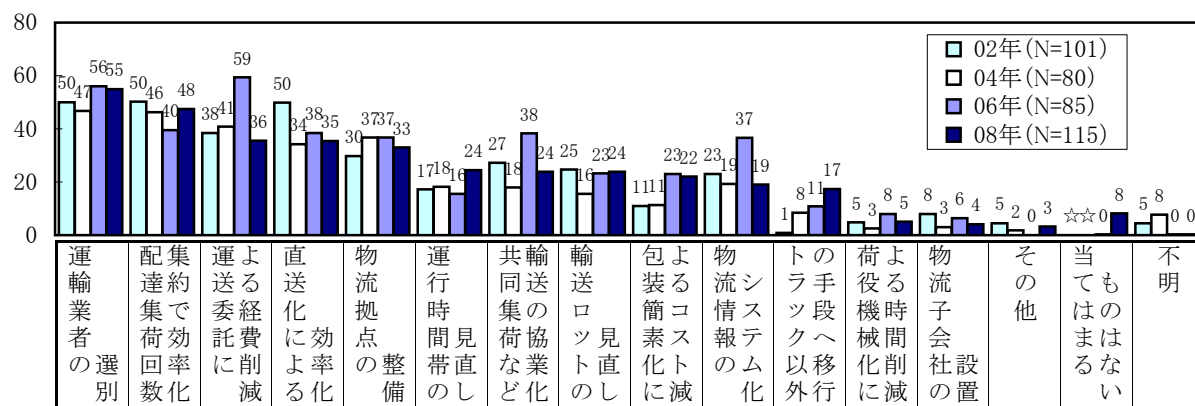
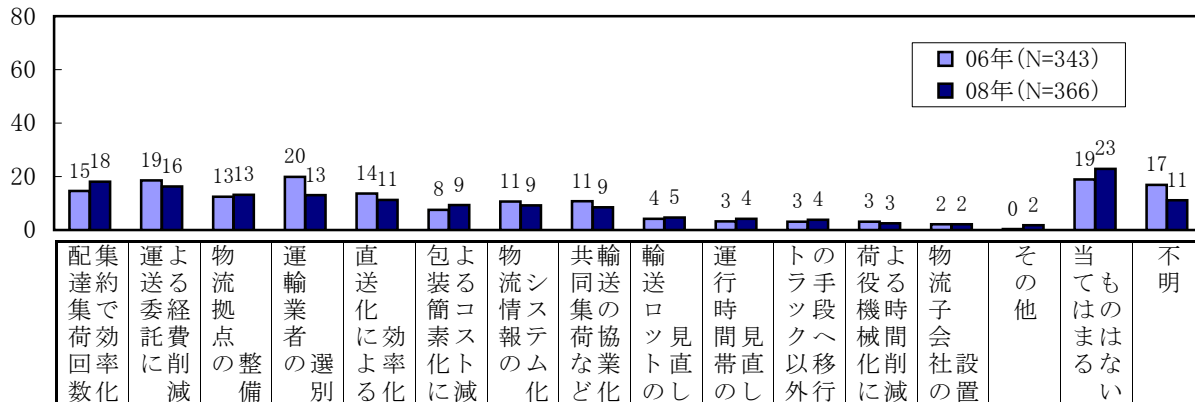


図6-14 現在実施している輸送の効率化策（複数回答）（荷主調査）(SQ5-1)



注) ☆印は回答項目なし

図6-15 最も効果のあった効率化策（複数回答）（荷主調査）(SQ5-2)



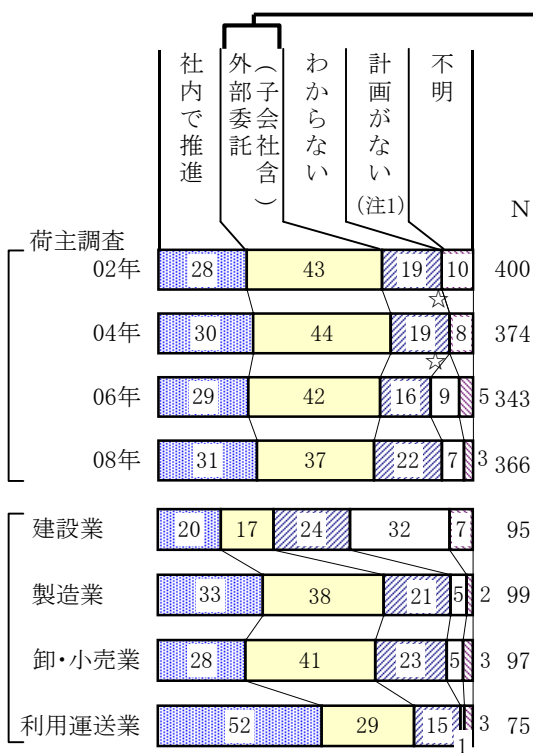
③今後の輸送の効率化への取り組み

輸送の効率化は「専門業者に外部委託」が約4割を切り、04年度以降やや減少している。
(図6-16)

外部委託先としては「運輸業者」が約6割を占めるが、「物流子会社」が04年度からやや増加している。(図6-17)

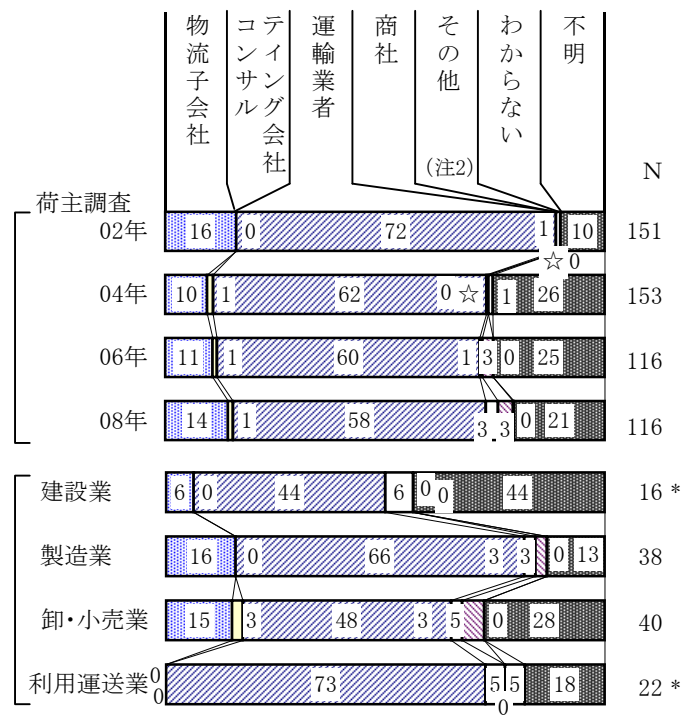
その外部委託先に対し、荷主が関与する予定の項目は、「実際に運送する事業者の選定」が6割で最も高く、次いで「倉庫・物流センター等の運業者の選定」が、4割強となっている。(図6-18)

図6-16 今後の輸送効率化への取組方法（荷主調査）(Q6)



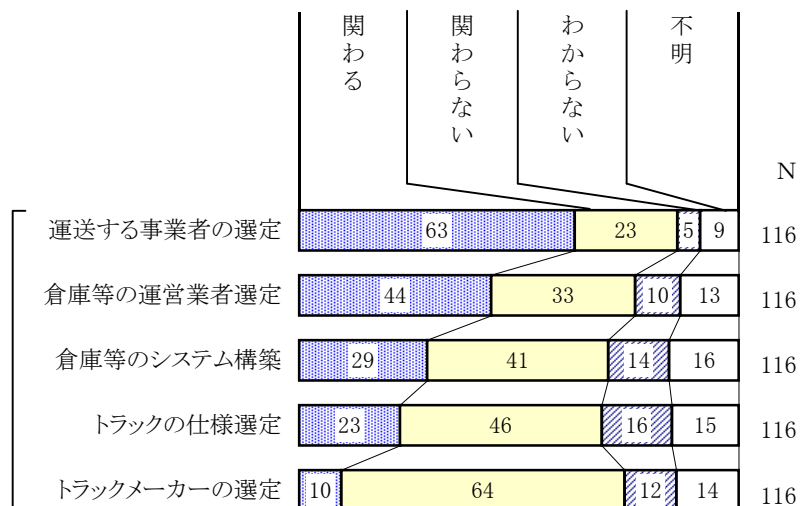
注1) ☆印は質問項目なし

図6-17 主な外部委託先（荷主調査）(SQ6-1)



注2) ☆印は質問項目なし

図6-18 関与予定の輸送効率化の有無（荷主調査）(SQ6-2)



6-5 燃料サーチャージ制の受け入れ状況

運輸業では、運賃値上げ、燃料サーチャージとも要請を受け入れられたのは半数に満たない。燃料サーチャージは「荷主の理解が得られない」と考える運輸業者が多い。

燃料高騰によって荷主に要請したものとしては、運輸業では「現行の運賃の値上げ」が55%、「燃料サーチャージ制の導入」が27%で、受け入れられたものはそのうち前者が25%、後者が10%であった。今後の要請意向はともに2割程度。（図6-19）

荷主で「燃料サーチャージ制」の導入を働きかけるガイドラインが出されたことを知っていたのは6割にとどまった。（図6-20）

荷主調査の結果では、要請を受けたものとして「現行の運賃の値上げ」が48%、「燃料サーチャージ制の導入」は28%で、受け入れたもの（対応した）ものは前者が28%、後者が14%で、運輸業にほぼ近い結果となった。（図6-21）

燃料サーチャージ制の問題点としては、運輸業では「荷主の理解が得られない」が最も高い。（図6-22）

図6-19 燃料高騰による荷主に対しての要請（複数回答） -運輸業- (Q15①②③)

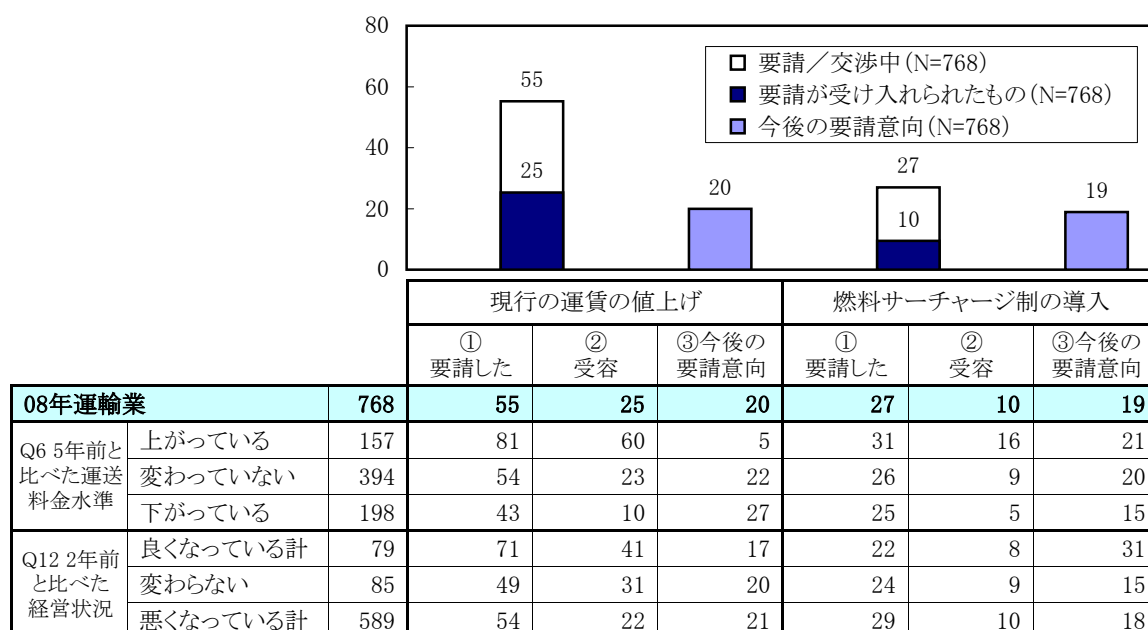


図6-20 燃料サーチャージ制の認知（荷主調査）（Q38）

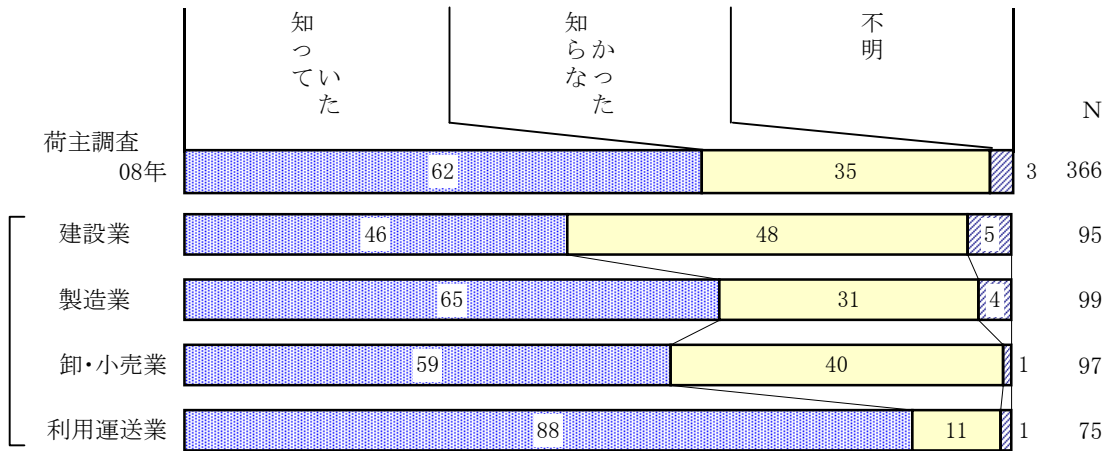


図6-21 燃料高騰による運輸業者からの要請（複数回答）（荷主調査）（Q39①②③）

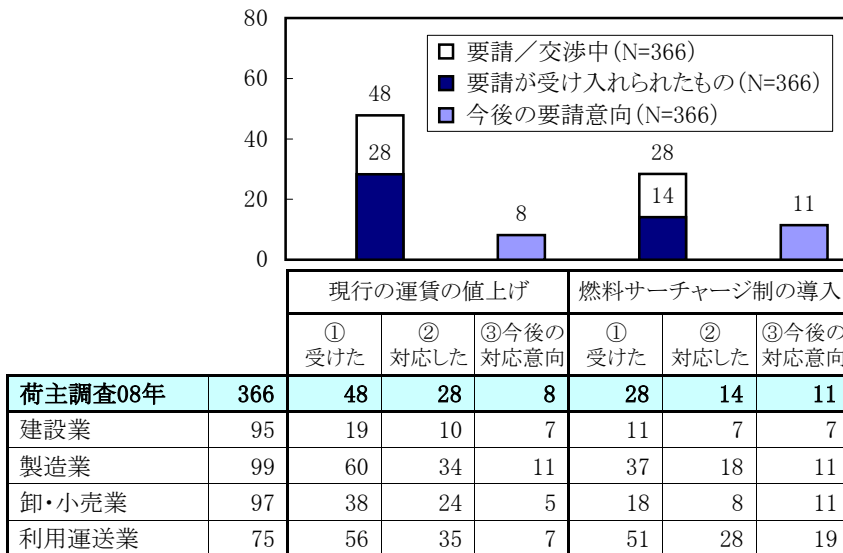
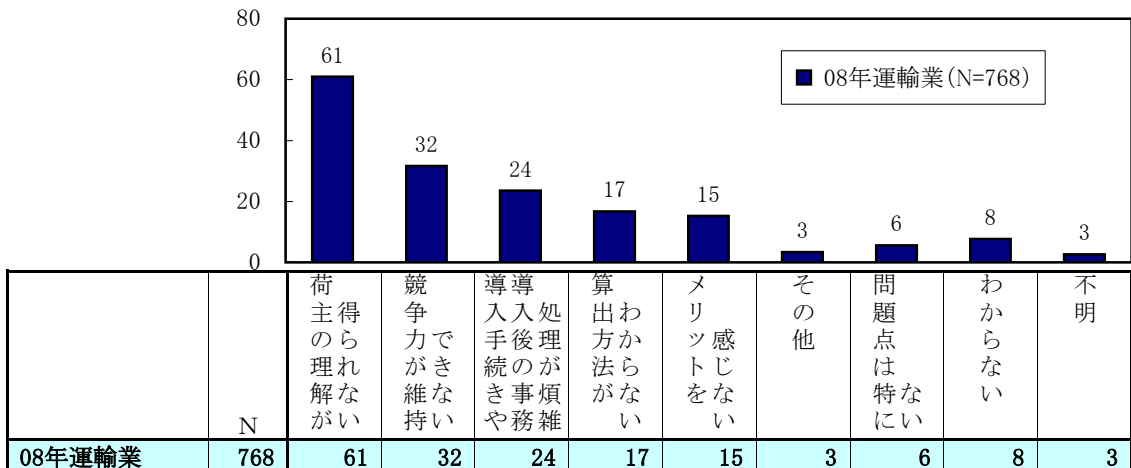


図6-22 燃料サーチャージ制の問題点（複数回答）（Q16）



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

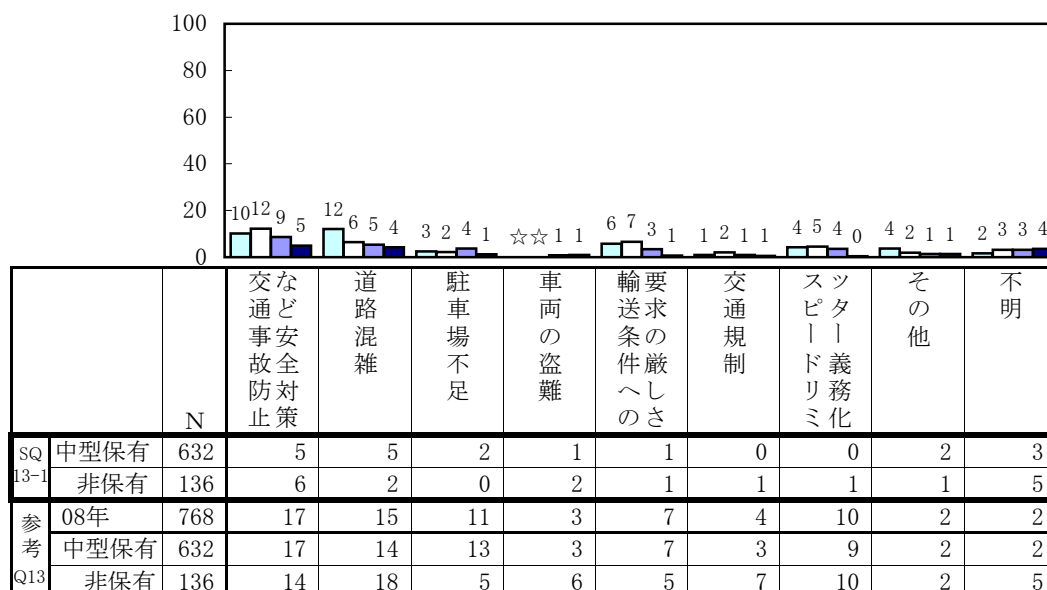
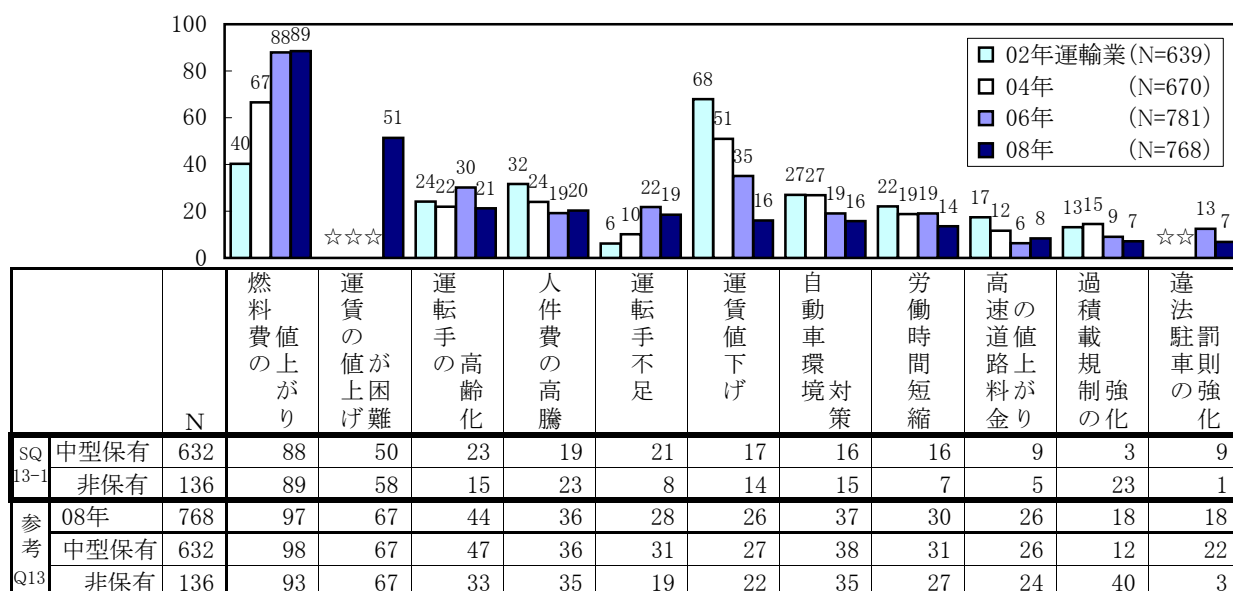
運輸業、自家用ともトラック輸送上の問題点は、「燃料費の値上がり」が突出して高い。現在の運送料金は5年前の96.9%水準で、改善傾向。荷主の大気環境改善への対応としては、「エコドライブ実践の指示」が06年度より増加し、トップに。

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としては、06年度同様「燃料費の値上がり」が89%と最も多い。次いで「運賃の値上げが困難」（51%）、「運転手の高齢化」（21%）、「人件費の高騰」（20%）の順となっている。「燃料費の値上がり」は自家用でも87%と突出しており、06年度から大幅に増加。（図7-1）

荷主が抱える問題点も、「燃料費の高騰」が71%で最も高く、次いで「輸送経費の増加」（54%）、「時間指定配送への対応」（22%）、「交通事故防止など安全対策」（20%）「自動車環境（騒音・排気ガス等）対策」（19%）が2割程度で続く。（図7-3）

図7-1 トラック輸送上の問題点（複数回答） -運輸業- (Q13、SQ13-1)

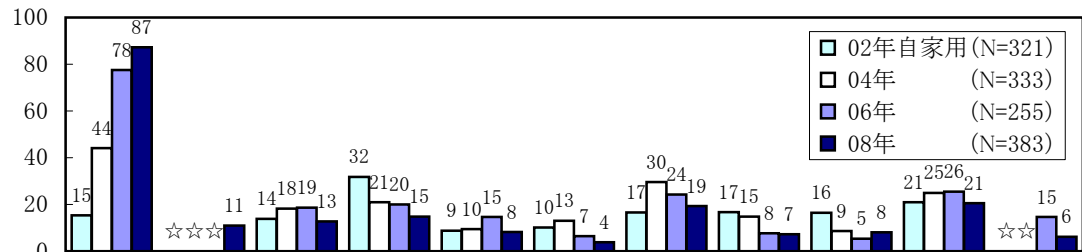


注) ☆印は回答項目無し

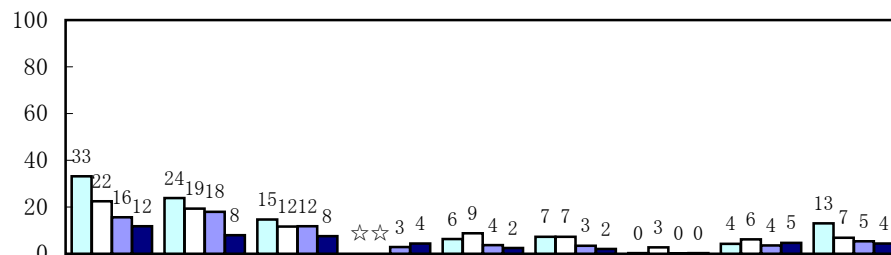
注) SQ13-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計（時系列データも同様）

参考Q13は、あてはまるものすべての複数回答（08年からの新規質問）

図7-1 トラック輸送上の問題点（複数回答） -自家用- (Q13、SQ13-1)



	N	燃料費の上がり	運賃の値上げ難	運転手の高齢化	人件費の高騰	運転手不足	運賃値下げ	自動車環境対策	労働時間短縮	高速の道路料金が金	過積載規制強化	違法駐車罰則強化	
SQ13-1	中型保有	356	87	10	13	15	9	3	20	7	8	21	7
	非保有	27*	87	17	13	10	0	11	8	7	15	17	0
参考	08年	383	89	13	17	21	10	5	24	10	11	28	9
Q13	中型保有	356	89	11	17	21	10	5	25	10	11	29	9
	非保有	27*	91	28	19	13	4	11	12	14	16	21	4

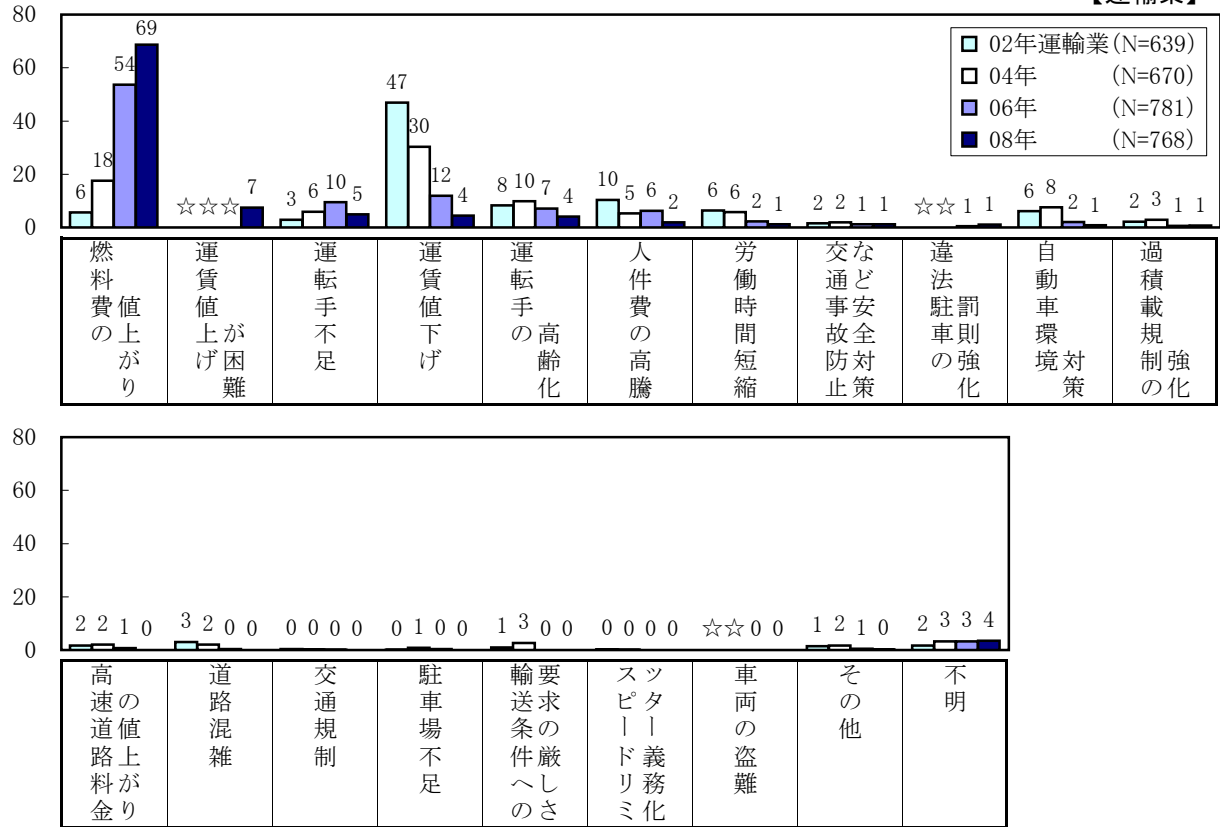


	N	交通安全対策	道路混雑	駐車場不足	車両の盗難	輸送条件厳しさ	交通規制	ドライバー義務ミ化	その他	不明	
SQ13-1	中型保有	356	12	9	8	4	3	2	0	5	4
	非保有	27*	9	2	7	7	0	7	0	2	9
参考	08年	383	17	12	12	6	4	5	1	6	3
Q13	中型保有	356	17	12	12	6	4	5	1	6	2
	非保有	27*	15	3	7	7	0	8	7	9	7

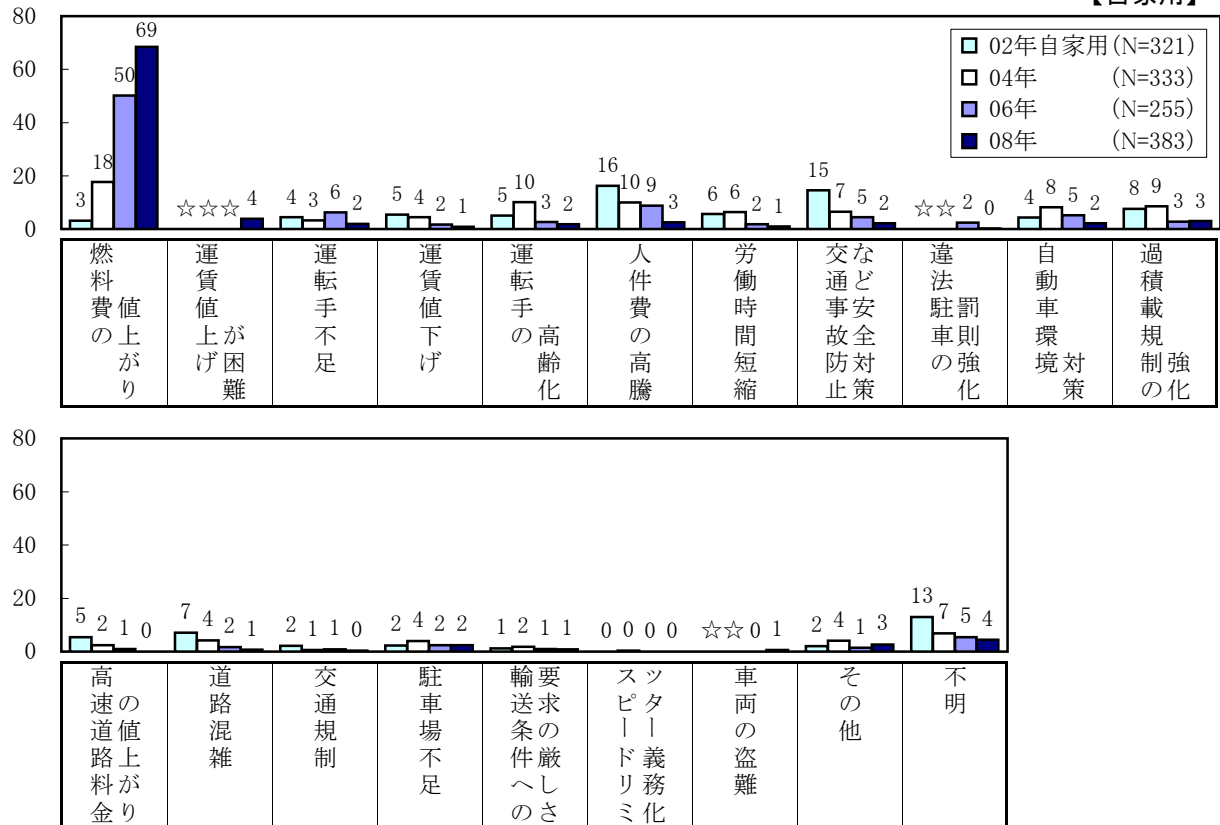
注) ☆印は回答項目無し
 注) SQ13-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計（時系列データも同様）
 参考Q13は、あてはまるものすべての複数回答（08年からの新規質問）

図7-2 トラック輸送上の一番目の問題点(Q13)

【運輸業】

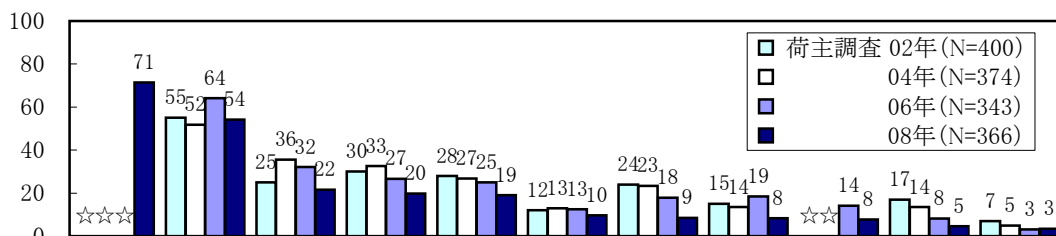


【自家用】

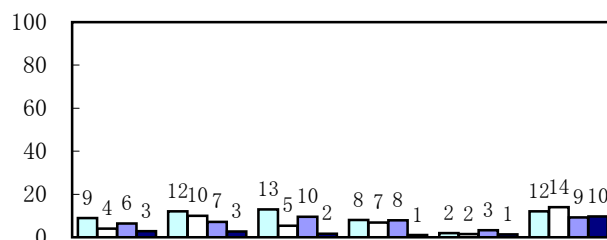


注) ☆印は回答項目無し

図7-3-1 トラック輸送上の問題点（複数回答）（荷主調査）（Q27、SQ27-1）



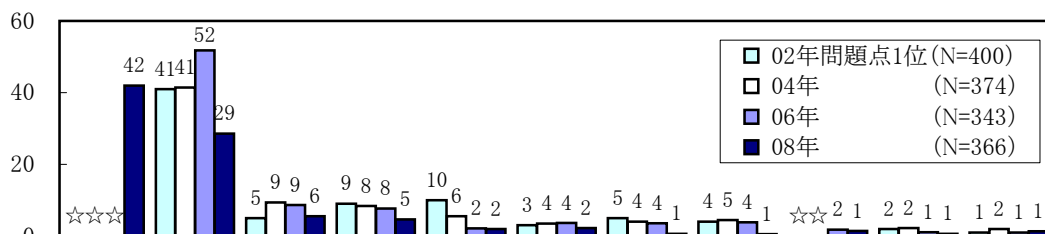
	N	燃料費の高騰	輸送経費増加	時間への指定対応	安全対策	自動車環境対策	物流拠点整備	小口への配送対応	多頻度の配送対応	違反強化駐化車対応	IT技術活用の用	温度への管理対応
荷主調査 02年	400	☆☆	55	25	30	28	12	24	15	☆☆	17	7
04年	374	☆☆	52	36	33	27	13	23	14	☆☆	14	5
06年	343	☆☆	64	32	27	25	13	18	19	14	8	3
08年	366	71	54	22	20	19	10	9	8	8	5	3
建設業	95	63	33	8	32	27	3	10	5	13	0	0
製造業	99	75	65	20	15	21	9	11	10	2	5	5
卸小売業	97	66	47	25	24	14	11	5	7	13	5	2
利用運送業	75	89	44	29	16	21	11	8	5	9	4	4
参考 08年	366	77	64	31	30	25	16	14	11	14	7	6



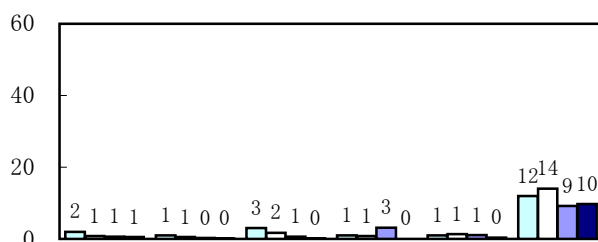
	N	共同物実施	リサ物流イク対応	関連委託業務推進	提案型業者別	その他	不明
荷主調査 02年	400	9	12	13	8	2	12
04年	374	4	10	5	7	2	14
06年	343	6	7	10	8	3	9
08年	366	3	3	2	1	1	10
建設業	95	0	7	1	0	0	21
製造業	99	4	2	1	1	1	7
卸小売業	97	2	3	2	1	2	11
利用運送業	75	3	0	4	4	0	5
参考 08年	366	5	7	3	4	2	6

注) ☆印は回答項目無し
 注) 参考は、Q27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）

図7-3-2 トラック輸送上の問題点（複数回答）（荷主調査）（Q27）



	N	燃料費の高騰	輸送経費の増加	送達時間への指定対応	安全対策	自動車環境対策	物流拠点整備	小口への送達対応	多頻度への送達対応	違反法強化車対応	I/T技術活用	温度管理への対応
02年問題点1位	400	☆	41	5	9	10	3	5	4	☆	2	1
04年	374	☆	41	9	8	6	4	4	5	☆	2	2
06年	343	☆	52	9	8	2	4	4	4	2	1	1
08年	366	42	29	6	5	2	2	1	1	1	1	1



	N	共同物流実施	リサ物流イク対応	関連委託業務推進	提案型業者別	その他	不明
02年問題点1位	400	2	1	3	1	1	12
04年	374	1	1	2	1	1	14
06年	343	1	0	1	3	1	9
08年	366	1	0	0	0	0	10

注) ☆印は回答項目無し

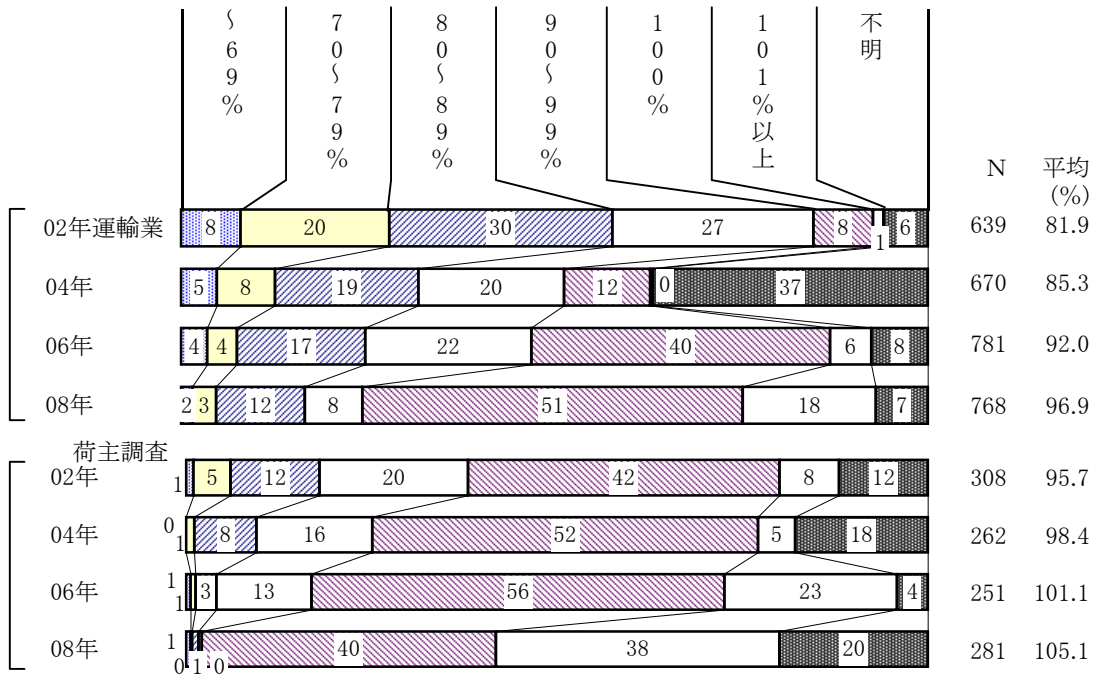
② 送料水準

5年前と比べた現在の送料水準の平均は、運輸業では「100%」が約5割で、平均すると96.9%。

荷主の平均は105.1%で、4割が5年前の送料と同水準を保ち、「101%以上」と回答する企業もほぼ4割。

送料については02年度から改善傾向が続いている。(図7-4)

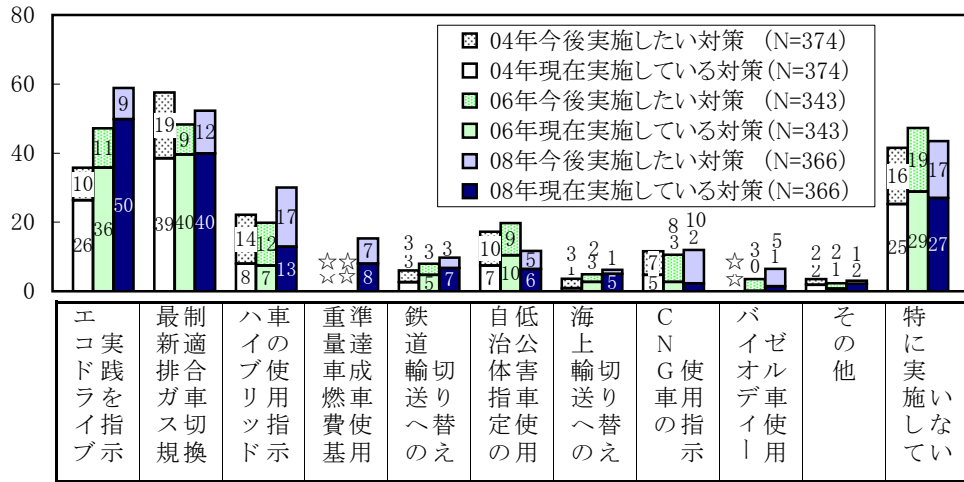
図7-4 5年前と比べた送料水準(Q6) / (SQ24-15)



③大気環境改善への対応

荷主の6割以上は何らかの大気環境改善への対応をしており、その中では「エコドライブを実践するように指示」が50%で最も多く、06年度より増加。次いで「最新の排ガス規制適合車の使用の指示」(40%)となっている。今後実施したい対策としては「ハイブリッド車の使用の指示」が17%で最も多く、「最新の排ガス規制適合車の使用の指示」(12%)、「CNG車の使用の指示」(10%)、「エコドライブを実践するように指示」(9%)が10%前後で回答が分散している。(図7-5)

図7-5 大気環境改善への対応(複数回答)(荷主調査)(Q32)



注) ☆印は回答項目無し

注) 上記は、現在実施している対策の「不明」(08年:8%)、今後実施したい対策「不明」(08年:42%)はグラフの構成上削除

7-2 排ガス規制への対応および自動車NOx・PM法の影響

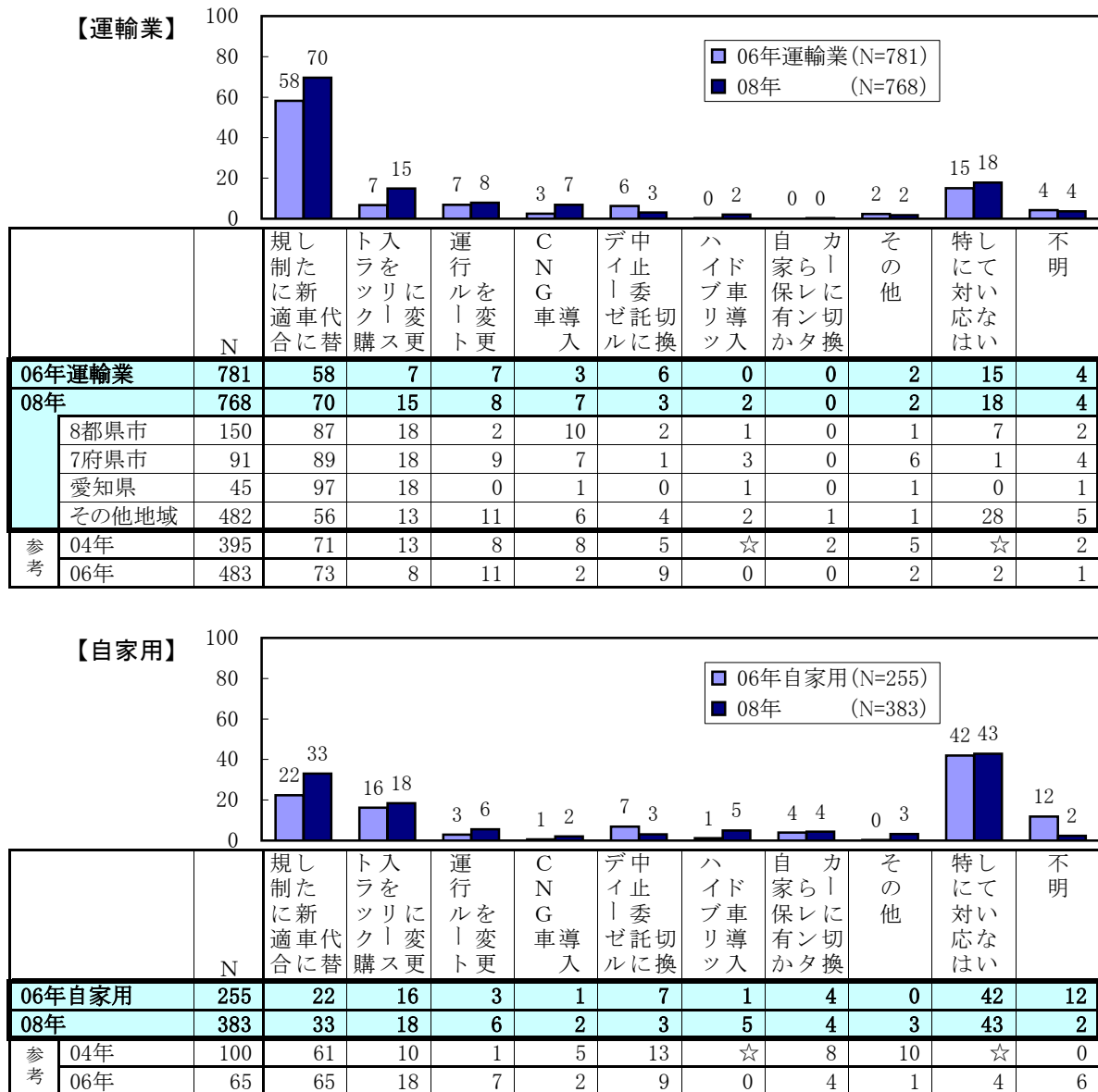
排ガス規制への対応としては、「規制に適合した新車に代替」が、運輸業、自家用ともに最も多く、06年度から増加。
 自動車NOx・PM法対策地域では運輸業の7割弱が影響を受けており、その他の地域への影響も広がっている。

①排ガス規制への対応

排ガス規制の対応としては、運輸業では「規制に適合した新車に代替」が7割と最も多く、06年度から増加。特に8都府県市、7府県市では9割弱とその傾向は顕著（愛知県に限ると97%）。次いで多いのは、「トラックを購入からリースに変更」（15%）で、他は1割以下。「特に対応していない」（18%）は06年度とほぼ同水準。

一方、自家用では「規制に適合した新車に代替」（33%）が06年度に比べ増加し最も多く、「トラックを購入からリースに変更」（18%）が続く。「特に対応していない」（43%）は4割強で06年度と同水準。（図7-6）

図7-6 排ガス規制への対応（複数回答）(Q17)



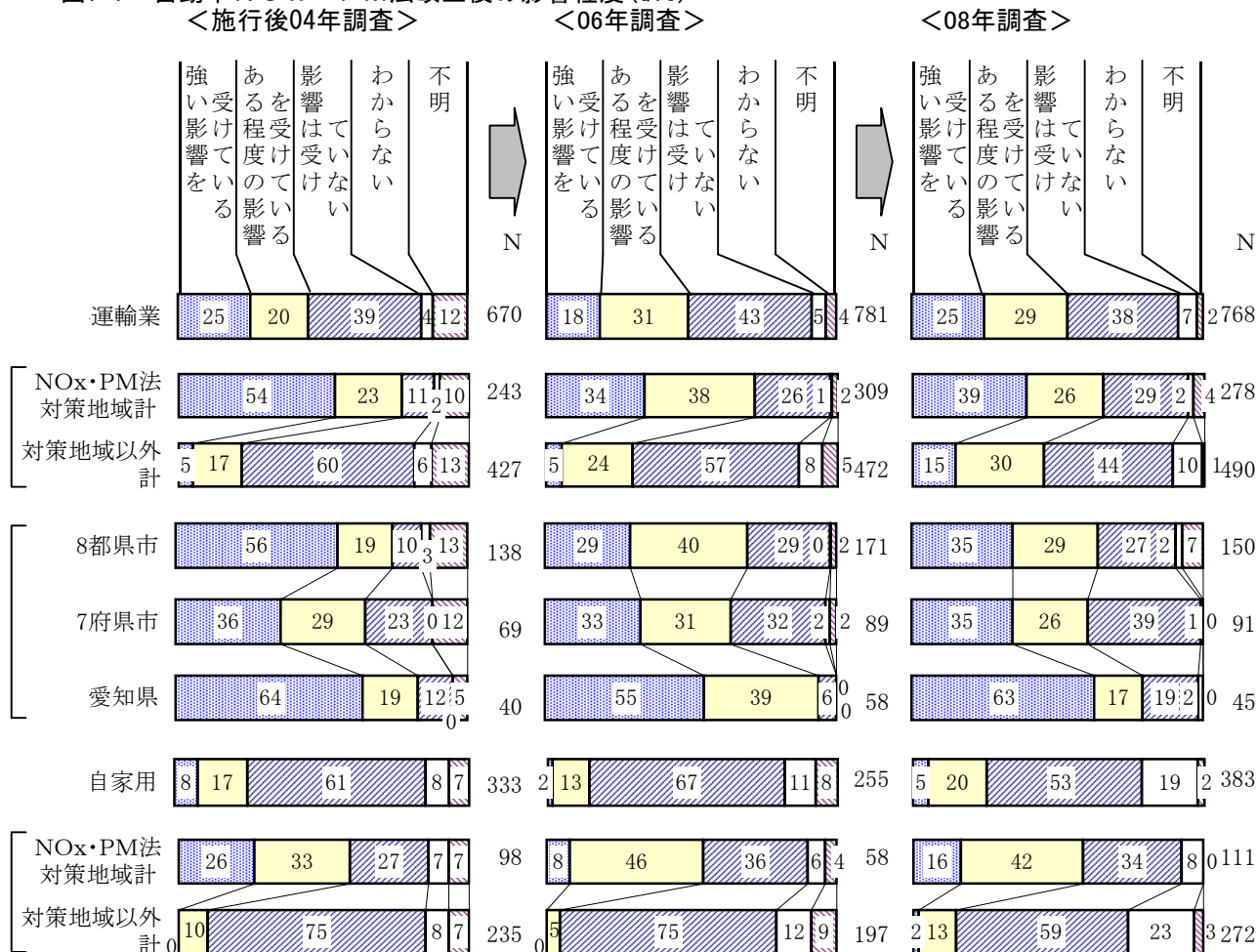
注) 8都府県市: 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市
 7府県市: 京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市、堺市
 その他地域: 8都府県市、7府県市、愛知県、以外の地域
 注) ☆印は回答項目無し
 注) 参考は、04年、06年の影響を受けている事業所に限定した結果(06年報告書より)

②自動車NOx・PM法改正後の影響程度

NOx・PM法対策地域で影響を受けている事業所は、運輸業では65%、自家用では58%となっている。

06年度調査より、運輸業全体、自家用全体では、いずれも、影響を受けているがやや増加。NOx・PM法対策地域以外で、増加傾向がみられる。(図7-7)

図7-7 自動車NOx・PM法改正後の影響程度(Q18)



注) 8都府県市: 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市

7府県市: 京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市、堺市

NOx・PM法対策地域計: 本報告書では、神奈川県、埼玉県、千葉県、東京都、大阪府、兵庫県、愛知県の都府県ベースに集計している点に留意していただきたい。

対策地域以外計: NOx・PM法対策地域以外計

注) 04年は6府県市: 京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市

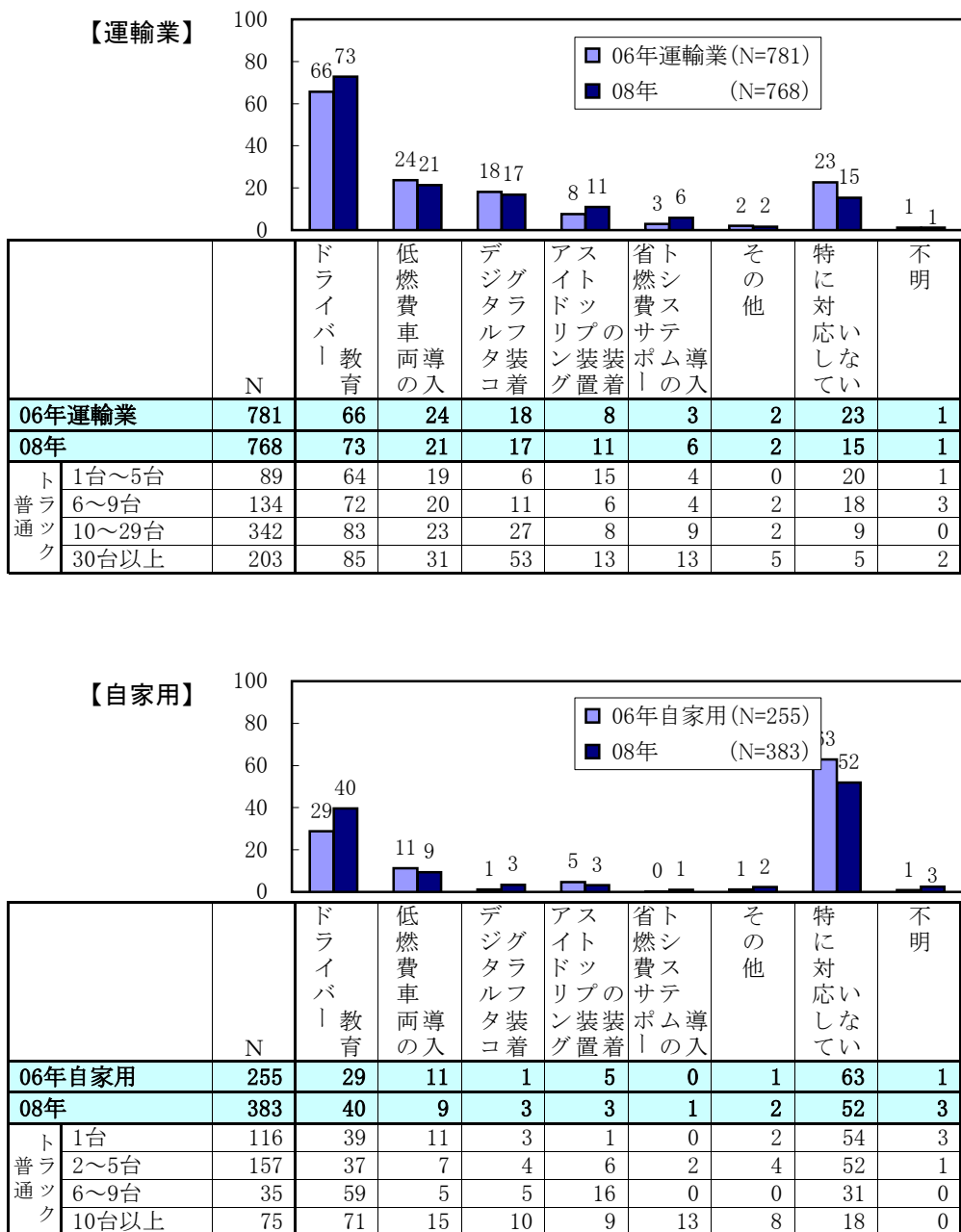
7-3 改正省エネ法施行の影響

省燃費対応は、運輸業、自家用ともに「ドライバー教育」。
 運輸業の改正省エネ法施行への対応としては、「低燃費車両を導入」が最も多く、06年度から増加。

①省燃費の対応策

06年4月1日の省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）の改正施行に伴う省燃費のための対応としては、運輸業では「ドライバー教育」が7割を超えて、06年度同様に突出して多い。一方、自家用も「ドライバー教育」が4割と最も多いが、「特に対応していない」という事業所が約5割あることから、対応策への取り組みはあまり進んでいない状況。（図7-8）

図7-8 省燃費のための対応策（複数回答）(Q19)



②改正省エネ法施行の影響

改正省エネ法施行による影響については、運輸業、自家用ともに「義務対象ではない」が7割を超え、06年度同様、多数を占めている。(図7-9)

運輸業での実際の対応としては、「低燃費車両を導入」が54%で最も多く、06年度より増加、「荷主への各種情報データ提出(貨物輸送量、エネルギー使用量等)」(53%)、「エコドライブの推進」(48%)が続く。(図7-10)

図7-9 改正省エネ法施行の影響 -運輸業- (Q20)

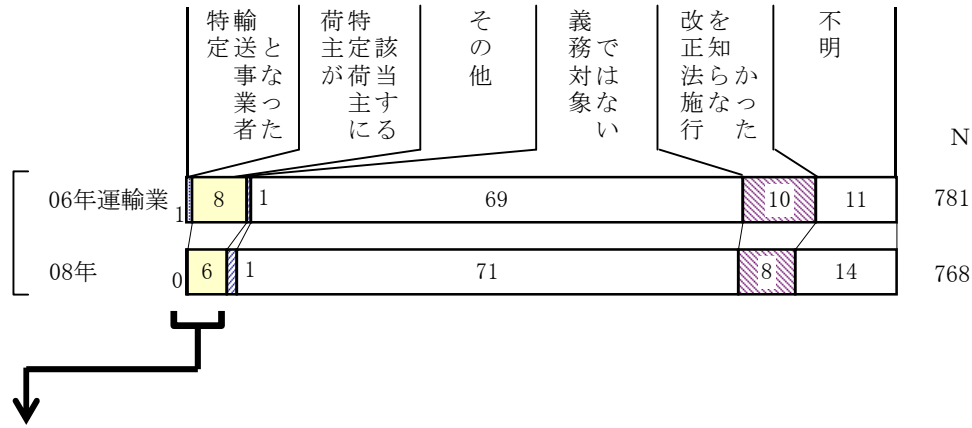
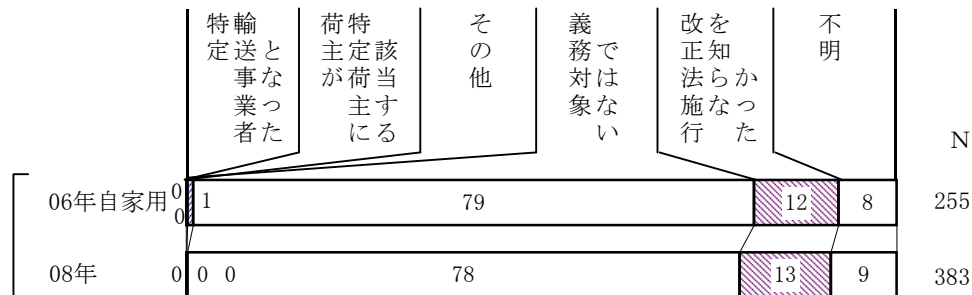


図7-10 改正省エネ法施行による対応策(複数回答)(SQ20-1)

	N	低燃費車両を導入	荷主情報へのデータ提出	エコドライブの推進	積載率の向上	中長期計画作成	バイオ燃料の利用	CNG車の導入	ハイブリッド車の導入	その他	特にしていない	不明
06年運輸業	95	41	54	61	24	22	☆	11	1	5	1	
08年	70	54	53	48	20	10	4	3	2	0	8	8

図7-9 改正省エネ法施行の影響 -自家用- (Q20)



③改正省エネ法の認知

荷主企業で「特定荷主に当てはまる／当てはまる見込み」（5%）の企業は06年度同様、ほぼ半数が「特定荷主には当てはまらない／当てはまらない見込み」（48%）と回答している。一方、「改正省エネ法を知らない」は28%。建設業、卸・小売業での認知がやや低い状況。（図7-11）

省エネのために検討している取り組みとしては、「着荷主との連携」（13%）、「低燃費車両の導入指示」（12%）、「CNG・ハイブリッド車導入指示」（11%）など、回答が1割前後で分散している。（図7-12）

図7-11 特定荷主該当の有無（荷主調査）（Q36）

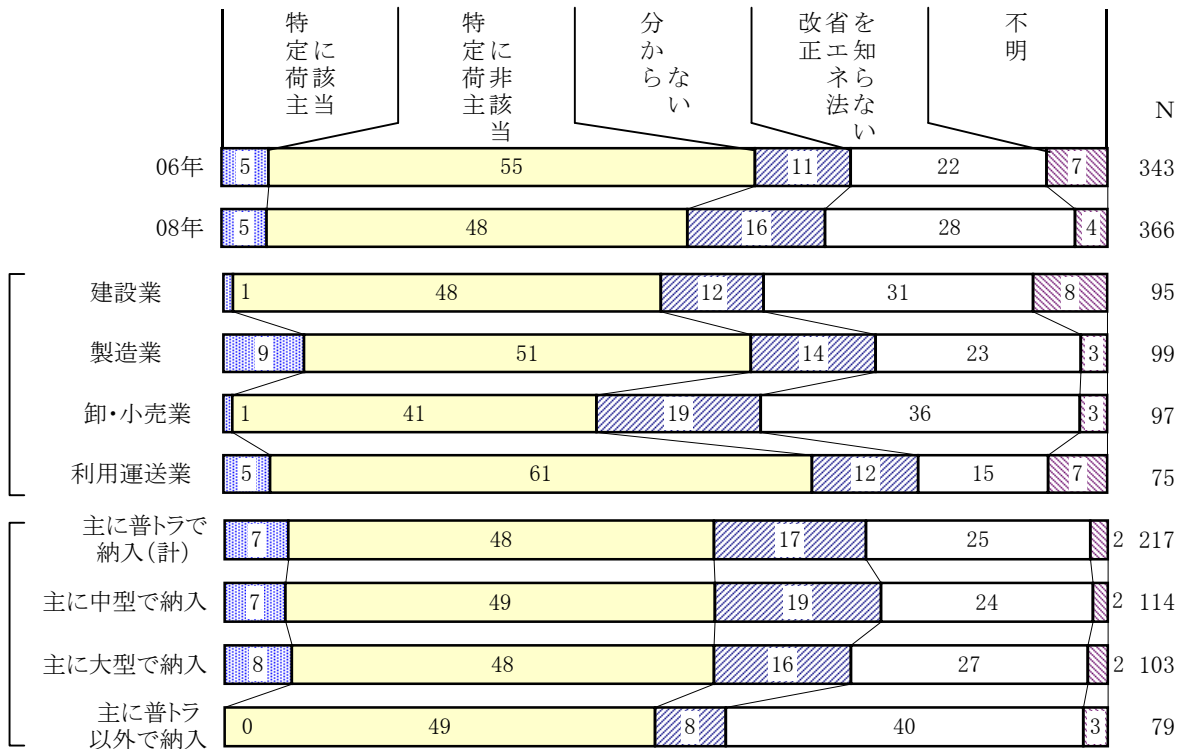
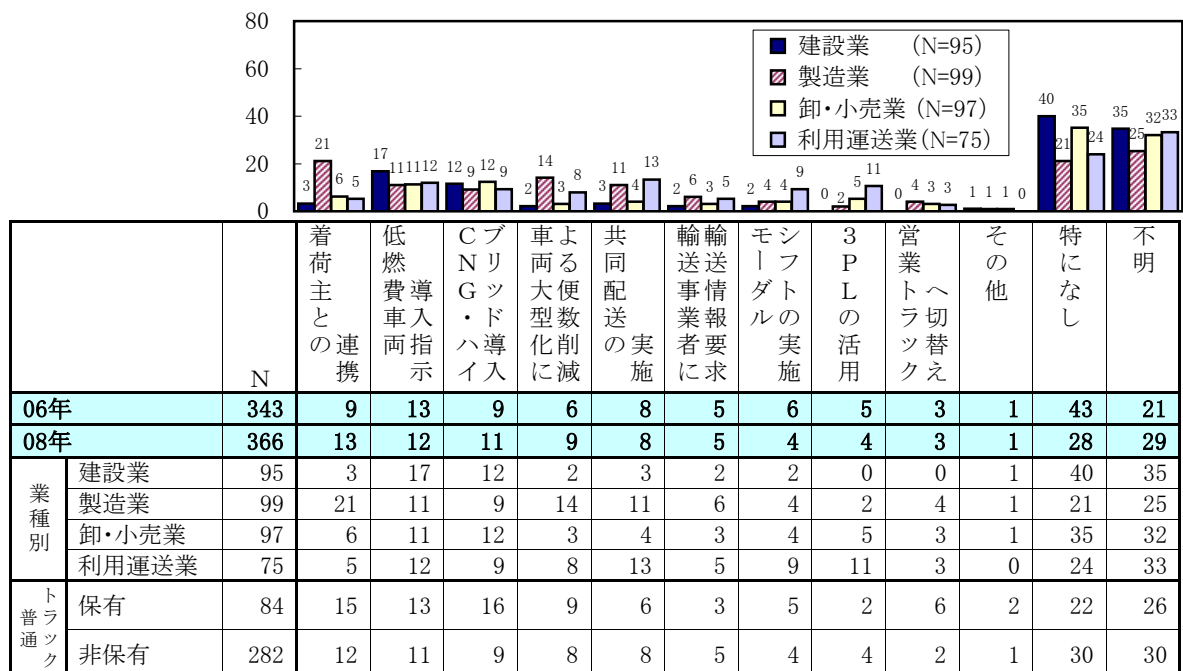


図7-12 省エネのために取組みを検討している対応策（複数回答）（荷主調査）（SQ37-1）



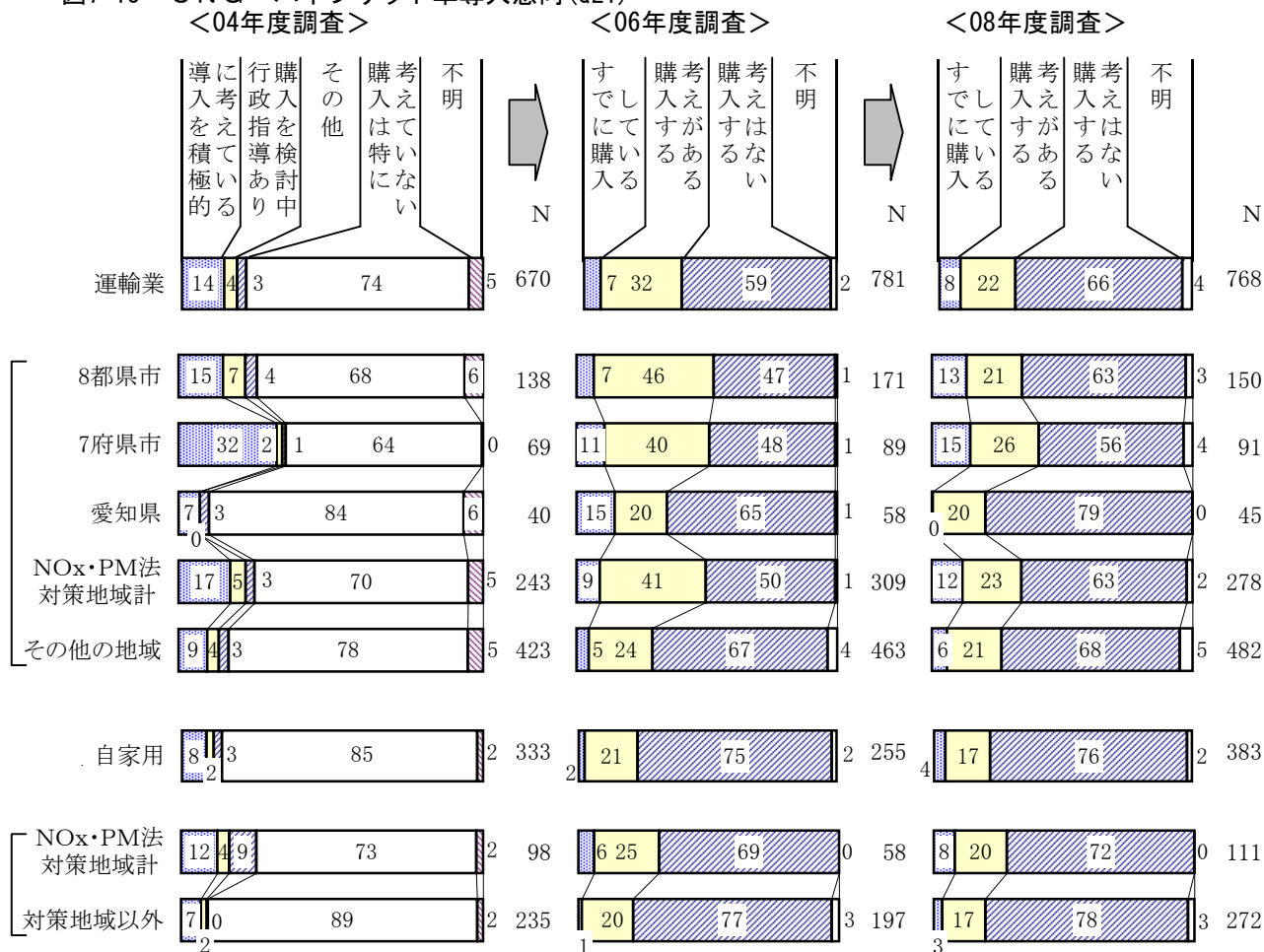
7-4 クリーンエネルギー車導入意向

**CNG・ハイブリッド車の今後の購入意向は運輸業で2割に減少。NOx・PM法対策地域でも06年度の4割から2割へと減少。
「車両価格の高さ」と「エネルギー充填施設」「一充填あたりの航続距離が短い」が導入のネック。**

①CNG・ハイブリッド車の購入意向

06年度、運輸業では、「すでに購入している」が7%、「購入する考えがある」は32%であったが、08年度は、それぞれ8%、22%と購入意向は減少。06年度の自家用も「すでに購入している」が2%、「購入する考えがある」は21%であったが、08年度は、それぞれ4%、17%と購入意向は減少。特にNOx・PM法対策地域での減少が目立つ。(図7-13)

図7-13 CNG・ハイブリッド車導入意向(Q21)



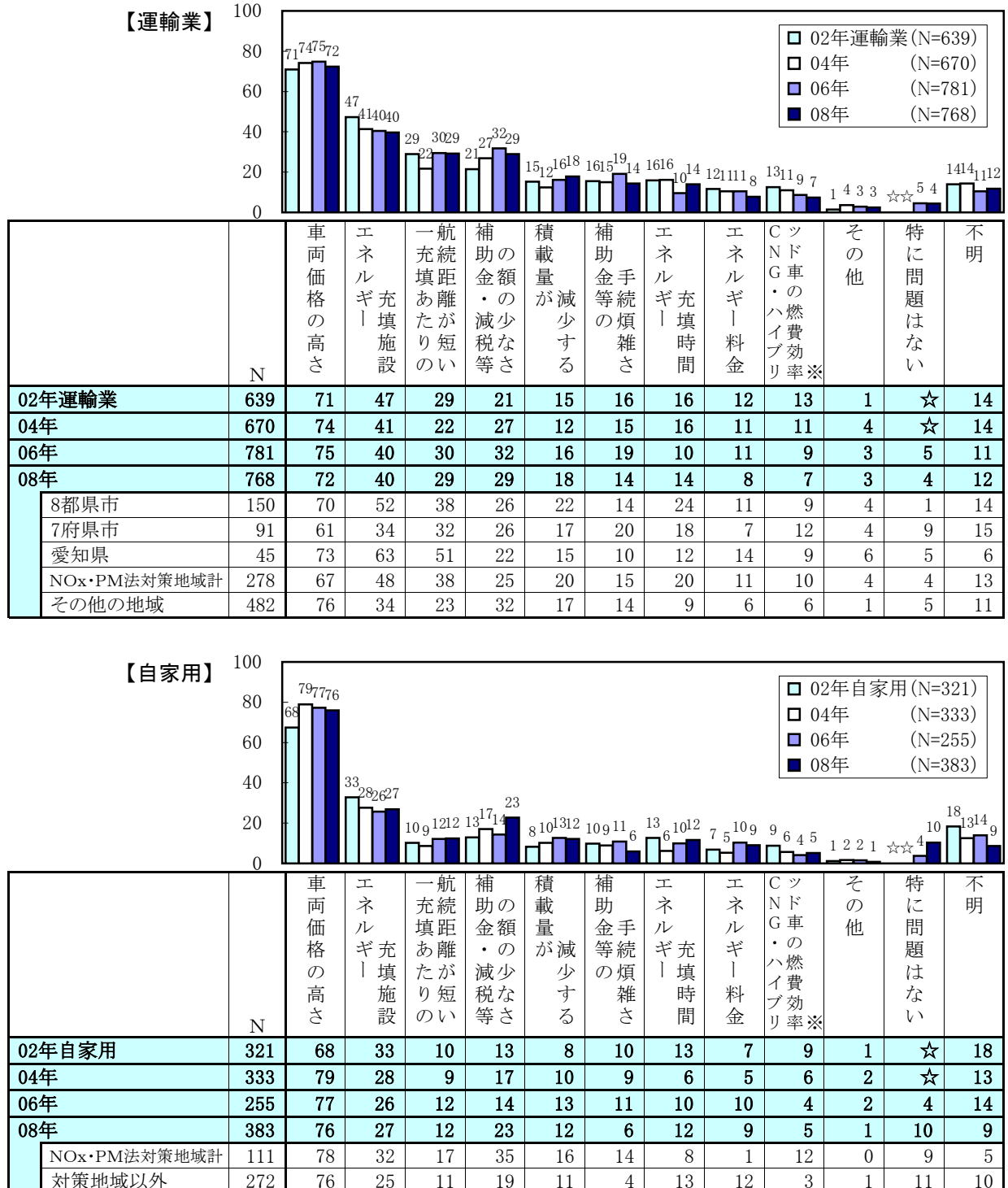
注) 04年は6府県市:京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市

②CNG・ハイブリッド車導入の問題点

運輸業、自家用とも06年度同様、「車両価格の高さ」が7割を上回り、突出して多くあげられている。次いで「エネルギー充填施設」（40%）、「一充填あたりの航続距離が短い」（29%）、「補助金・減税措置等の額の少なさ」（29%）の順となっており、ほぼ06年度と同様の傾向である。

運輸業では、「エネルギー充填施設」（52%）は関西地区より関東で多い。（図7-14）

図7-14 CNG・ハイブリッド車導入に当たりの問題点（複数回答）（Q22）



注) ☆印は回答項目無し

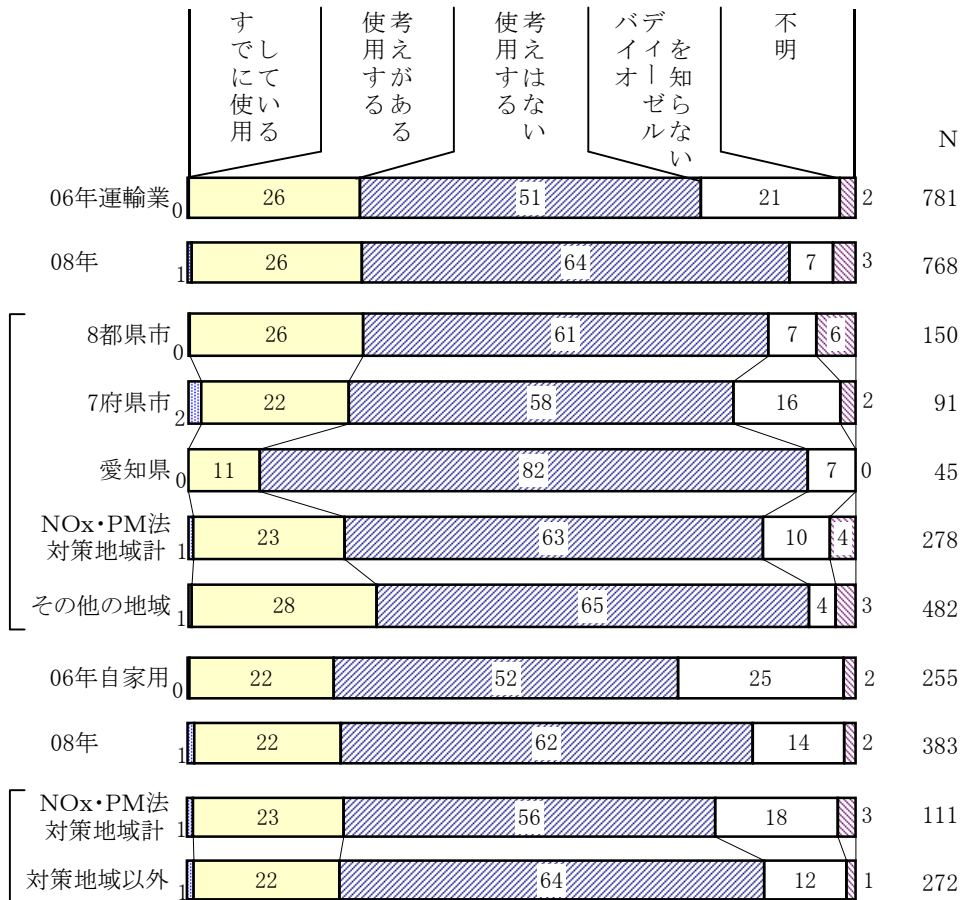
注) ~06年:クリーンエネルギー車の燃費効率

③バイオディーゼル燃料の使用意向

植物油や使用済みの食用油などを利用したバイオディーゼルを「使用する考えがある」事業所は運輸業26%、自家用22%と06年度とほぼ同水準。

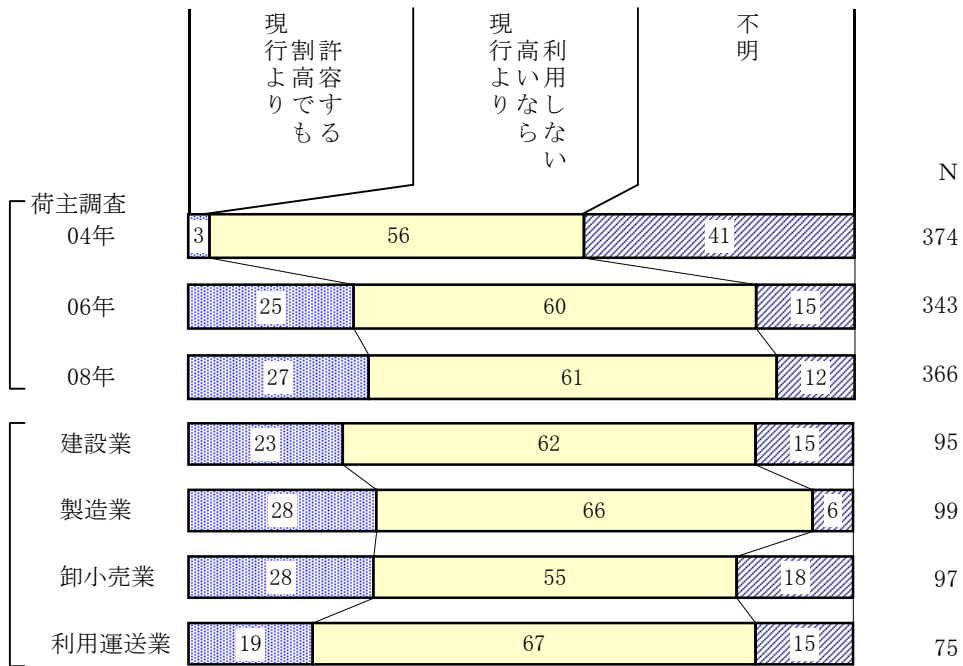
「バイオディーゼルを知らない」は運輸業7%、自家用14%と、ともに06年度より減少、認知は広がっている様子がうかがえるものの、使用経験、使用意向の増加傾向はみられない。(図7-15)

図7-15 バイオディーゼル燃料の普通トラックでの使用意向(Q23)



④委託運送業者がクリーンエネルギー車を使用することへの許容意向
 「現行より割高でも許容する」は27%、また、「現行より高いのなら利用しない」
 (61%) も約6割と、06年度からの変化はみられない。(図7-16)

図7-16 委託運送業者がクリーンエネルギー車を使用することへ許容意向（荷主調査）(Q33)



7-5 交通事故防止安全対策への取り組み

運輸業の9割以上*が交通事故防止安全対策を講じている。運輸業での安全対策は「ドライバーの健康管理」、「安全運転講習会の実施」が多い。現在利用しているドライバーサポート機器は「バックイカメラ」。今後の使用意向は「車間距離警報装置」「追突被害軽減ブレーキ」「デジタルタコグラフ」が多い。

*「特に行っていない」3%、「不明」1%を除く96%が、影響内容に何らかの回答があった。

①交通事故防止安全対策

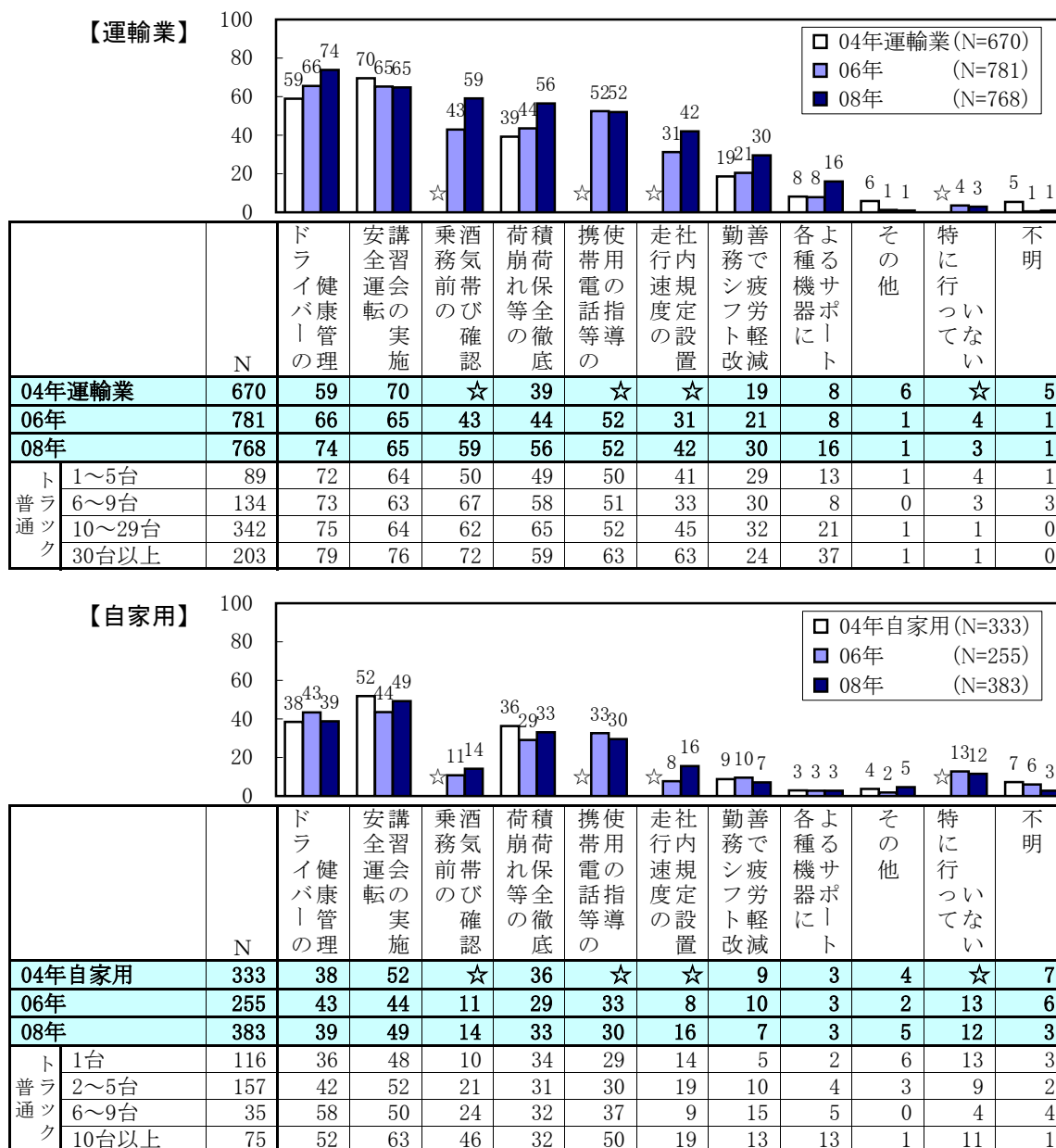
交通事故防止安全対策としては、運輸業では「ドライバーの健康管理」が74%と最も多く、「安全運転講習会の実施」(65%)が続く。次いで「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」(59%)、「荷崩れなどの積荷保全の徹底」(56%)、「携帯電話や無線装置の使用についての指導」(52%)の順。06年度から「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」、「荷崩れなどの積荷保全の徹底」「走行速度に関する社内規定を設けている」「勤務シフト改善による疲労の軽減化」が上昇。

一方、自家用は「安全運転講習会の実施」が49%と最も多く、「ドライバーの健康管理」(39%)、「荷崩れなどの積荷保全の徹底」(33%)、「携帯電話や無線装置の使用についての指導」(30%)の順で多いが、いずれも回答率は運輸業より低い。

また、トラック保有規模の大きい事業所ほど交通安全対策がとられる傾向がみられた。

(図7-17)

図7-17 交通事故防止安全対策（複数回答）(Q24)



注) ☆印は回答項目無し

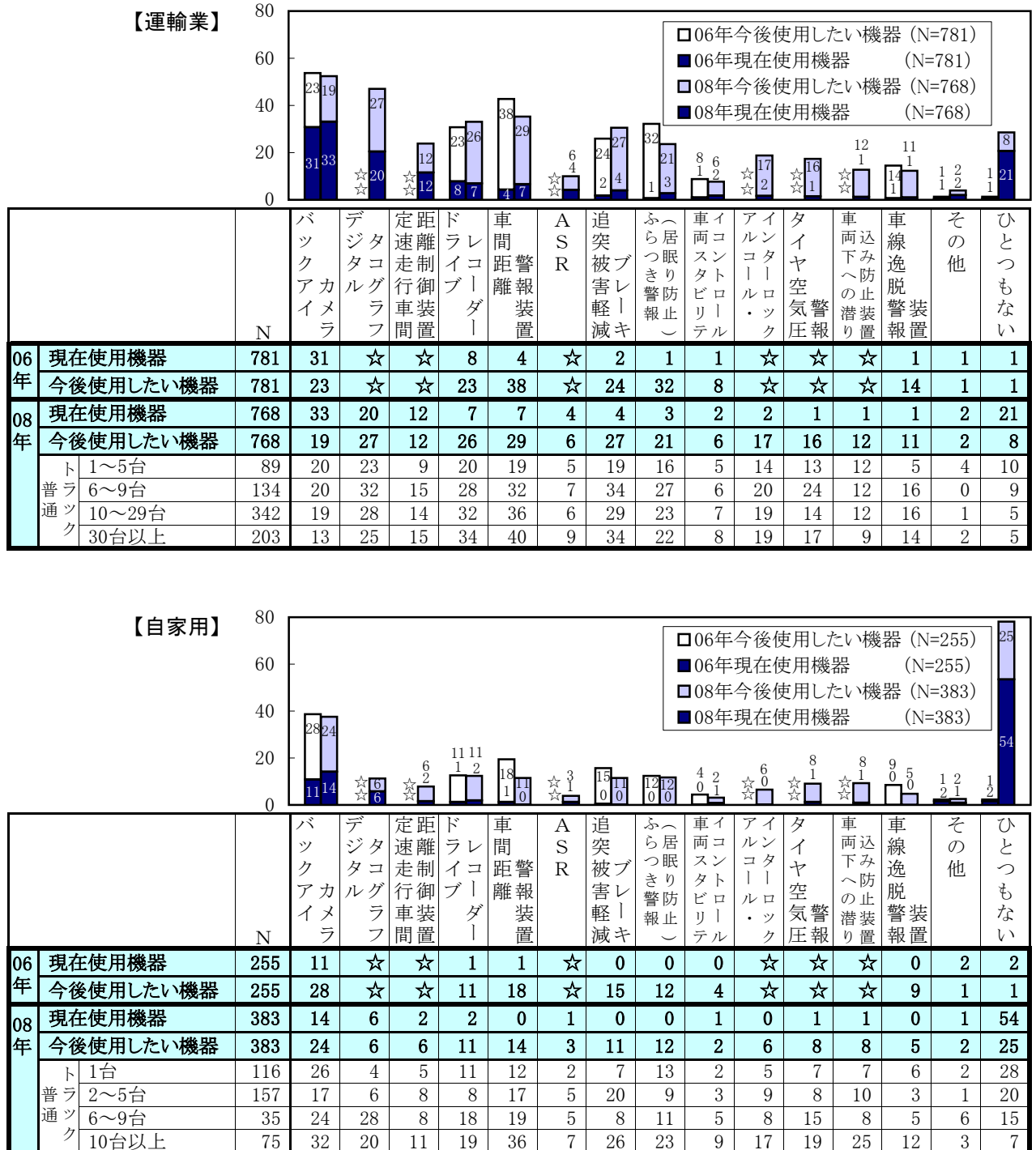
②設置機器の種類

現在使用しているドライバーサポート機器としては、運輸業では「バックアイカメラ」が33%で最も多く、「デジタルタコグラフ」(20%)、「定速走行車間距離制御装置」

(12%)が続く。他の機器はいずれも1割に満たない。今後使用したいサポート機器としては、「定速走行車間距離警報装置」が29%と最も多くあげられ、次いで「デジタルタコグラフ」(27%)、「追突被害軽減ブレーキ」(27%)、「ドライブレコーダー」(26%)、「ふらつき警報(居眠り防止装置)」(21%)の順。

一方、自家用では、現在使用している機器の回答率は低く、今後、使用したい機器として、「バックアイカメラ」(24%)、「定速走行車間距離警報装置」(14%)、「ふらつき警報(居眠り防止装置)」(12%)の順であげられている。(図7-18)

図7-18 設置機器の種類(複数回答) (Q25)



注) ☆印は回答項目無し

③ 認知しているサポート機器

内容を含めて認知している安全サポート機器としては、「バックアイカメラ」(55%)が最も多く、「デジタルタコグラフ」(43%)、「ドライブレコーダー」(43%)が続く。運輸業で既に設置されている機器が、荷主でも高い認知となっている。

また、運輸業者に設定してほしい機器としては、「ふらつき警報(居眠り防止装置)」(31%)が最も多く、「車間距離警報装置」(29%)、「アルコール・インターロック」(25%)、「バックアイカメラ」(25%)が続く。(図7-19、図7-20)

図7-19 認知している安全サポート機器(荷主調査)(Q34)

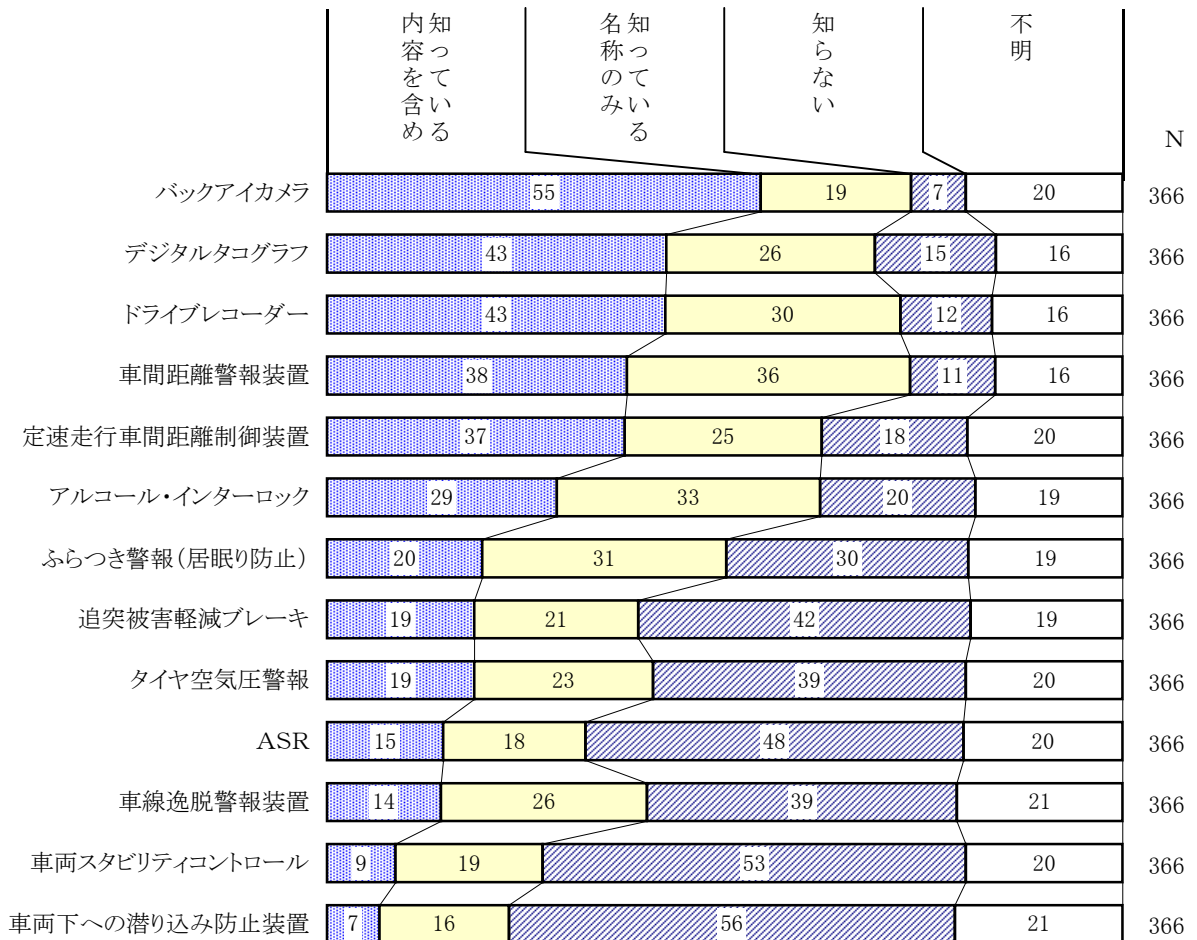
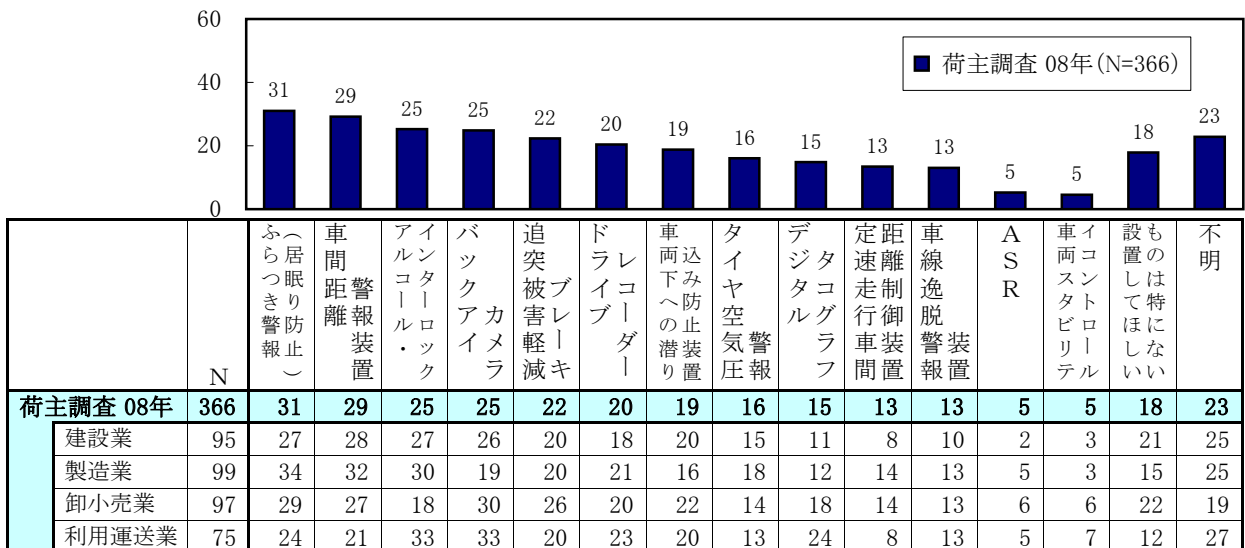


図7-20 運輸業者に設置してほしい機器(複数回答)(荷主調査)(Q34-1)



7-6 中型自動車免許について

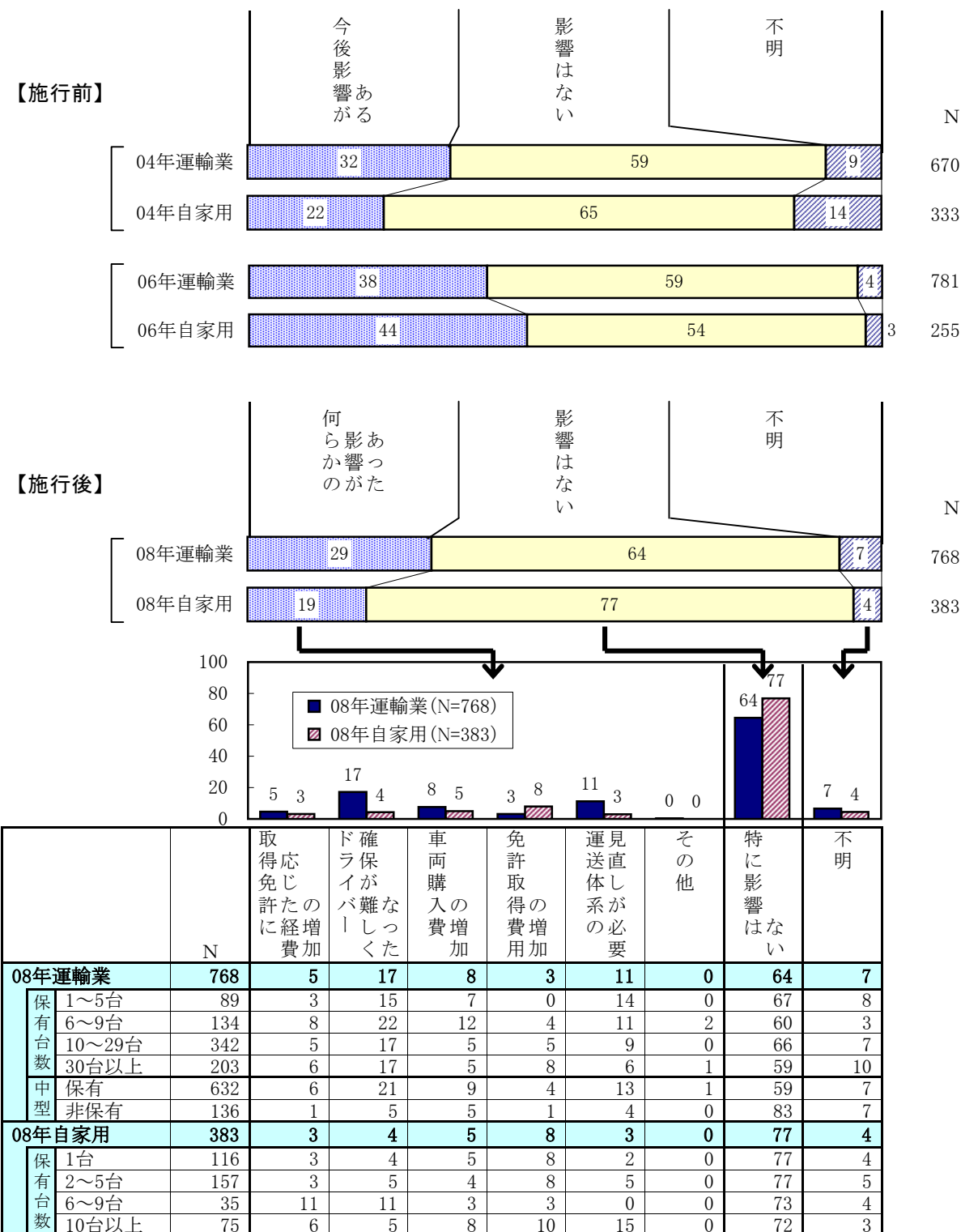
新免許制度による実際の影響は、運輸業では3割*。荷主では1割以下。
現状では、予想時ほどの影響が出ていない様子。

*「特に影響はない」64%、「不明」7%を除く29%が、影響内容に何らかの回答があった。

①新免許制度による影響

運輸業の新免許制度による影響は、「影響があった（影響項目への回答）」は29%、「影響はない」は6割を超えており、06年度調査の「今後影響がある」（38%）からは減少。
(図7-21)

図7-21 新免許制度による影響 (Q62)

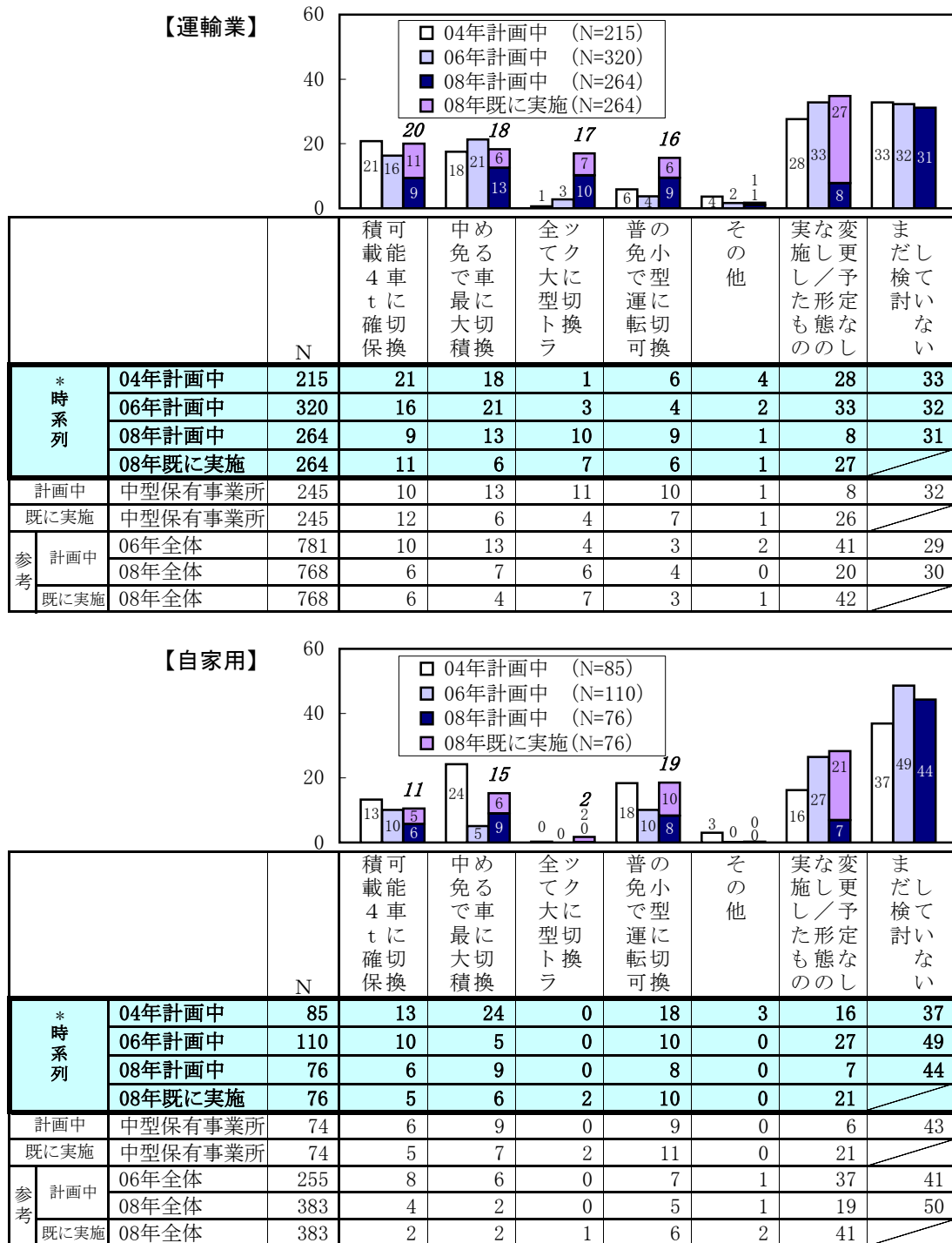


注) 04年、06年は施行前に今後の影響を質問。08年は実際の影響項目を質問。

② 中型免許認知・ビジネスへの影響・今後のトラックの保有形態への計画

影響があると答えた事業所の、既の実施したものと、計画中のものを（足しあげたもの）みると「積載量4トン確保できるトラックに切り換える」（20%）、「中型免許で最大積載できるトラックに切り換える」（18%）、「すべて大型トラックに切り換える」（17%）、「普通免許で運転できる小型トラックに切り換える」（16%）はそれぞれ、1～2割台とほぼ同水準。ただし、「すべて大型トラックに切り換える」、「普通免許で運転できる小型トラックに切り換える」は06年度までの計画と比べて、高くなっている。（図7-22）

図7-22 今後のトラック保有形態（複数回答）（Q63）



注) *時系列は「今後影響がある」事業所に限定

注) 参考は、全体ベース

注) 04年、06年は施行前に計画中のものを質問。

08年は既の実施したものと、計画中のものをそれぞれ質問。

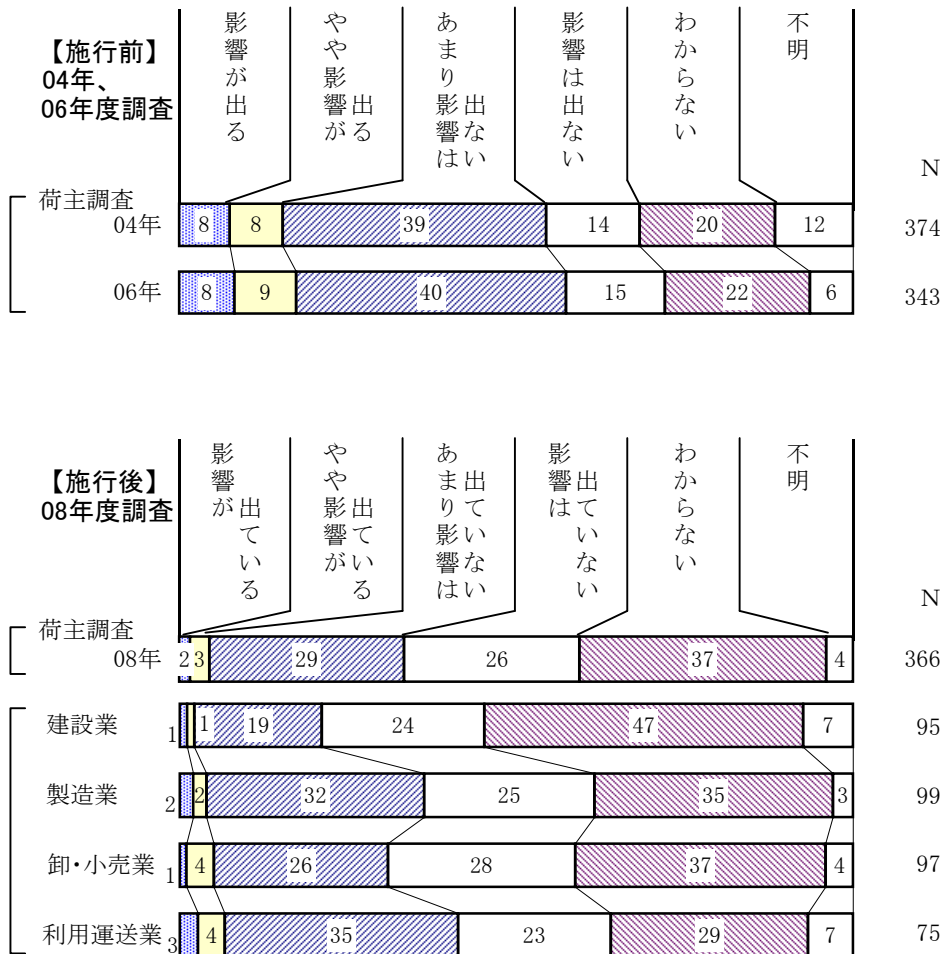
注) 08年は計画中と既の実施を積み上げて表記しているため無回答(不明)データは掲載しなかった

注) 斜体の数字は「08年計画中」、「08年既に実施」の合計

③荷主の中型免許新設による使用車両クラスと輸送ロットへの影響

中型免許の新設によって輸送ロットに「影響が出ていると思う」+「やや影響が出ていると思う」は5%。06年度は17%と影響については予想ほど出ていないと感じているようである。一方、「あまり影響は出ていないと思う」+「影響は出ていないと思う」(55%)は、06年度とほぼ同水準。06年度と比べて、「わからない」(37%)が増加、06年度調査時の新設前の予想時には回答できたものの、影響自体について未だ確認しきれていない状況がうかがえる。(図7-23)

図7-23 免許制度改正の影響（荷主調査）(Q35)



注) 04年、06年は「影響が出ると思うかどうか」、08年は「影響が出ているかどうか」について質問

④セミトレーラー基準緩和の影響

運輸業でセミトレーラーの基準緩和車両を「すでに購入した」は36%と最も多く、06年度から増加。普通トラック10台以上保有する事業所では約4割が「すでに購入した」と回答している。(図7-24)

さらにセミトレーラーの規制緩和車両を「購入を検討している」事業所のバラ積み輸送の現状としては「増えている」+「やや増えている」が3割台。「変わらない」(61%)が06年度から増加。(図7-25)

図7-24 セミトレーラーの基準緩和車両購入意向(Q64)

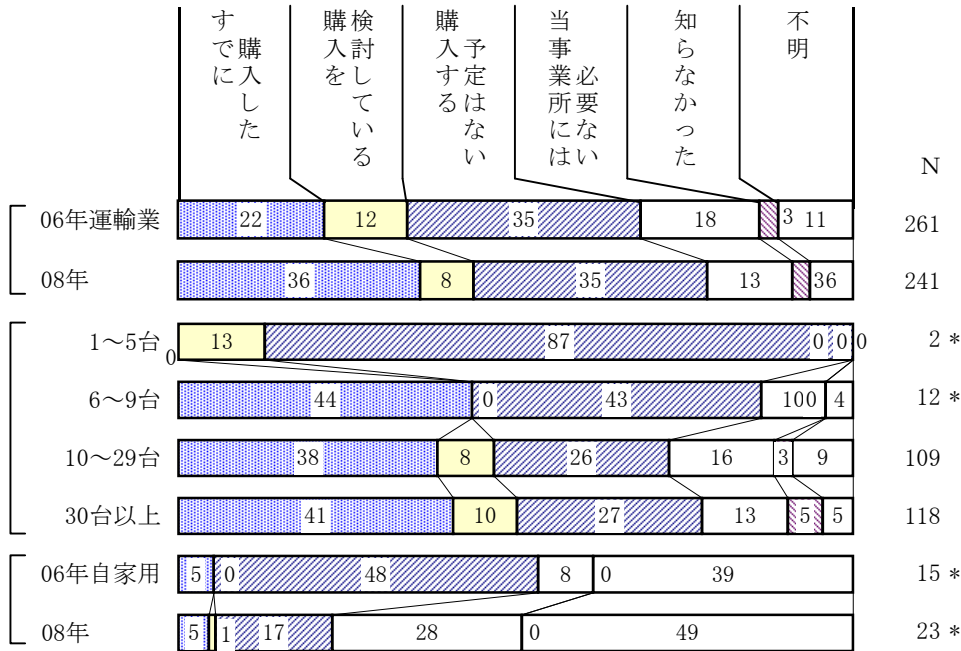
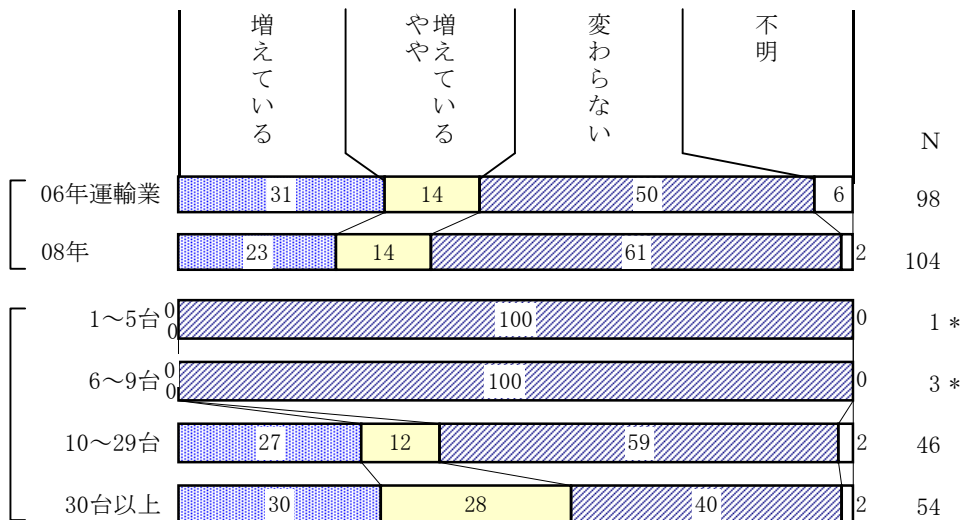


図7-25 バラ積み輸送の増加 -運輸業- (SQ64-1)



⑤物流量の予測

今後の輸入物流量の予測では、「増加するだろう」が46%で、06年度に比べ減少しているものの「減るだろう」（5%）を大きく上回っている。（図7-26）

輸出物流量の予測でも、「増加するだろう」（43%）が、「減るだろう」（10%）を大幅に上回る。（図7-27）

図7-26 輸入物流量（荷主調査）（SQ30-1）

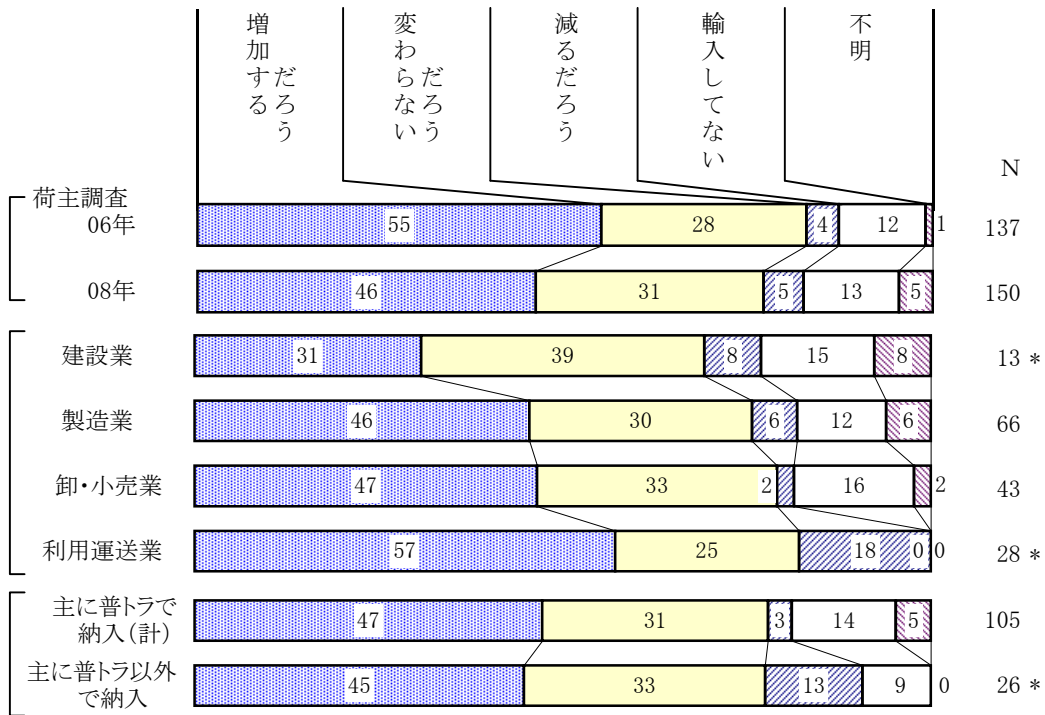
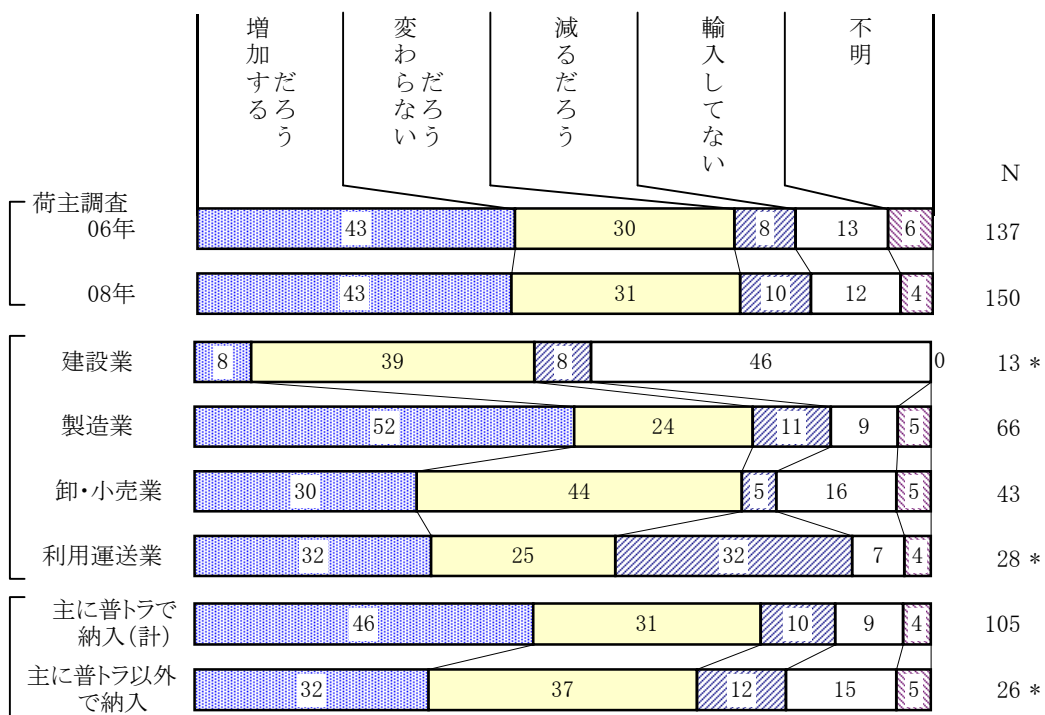


図7-27 輸出物流量（荷主調査）（SQ30-1）



7-7 ドライバー確保状況と今後の見込み

ドライバーの現在の確保状況と5年後の見込みでは、大型免許取得者の不足が他のタイプに比べて、多く予想されている。
 ドライバー確保の取り組みとしては、運輸業では「教育・研修の充実」、「高齢者ドライバーの活用」が3割を超えて多い。

①ドライバーの確保状況

ドライバー確保状況を不足状況「かなり不足」+「やや不足」として、免許タイプごとの現状と5年後の見込みでみると、普通免許取得者①現在5%⇒②5年後12%、8t限定中型免許取得者①現在8%⇒②5年後15%、中型免許取得者①現在9%⇒②5年後17%、大型免許取得者①現在11%⇒②5年後23%、事業所全体①現在12%⇒②5年後21%。

免許タイプとしては、大型の不足の見込みが比較的高い状況といえる。不明は2～3割あるが、8t限定中型免許取得者、中型免許取得者についての不明が比較的多くみられた。

(図7-28)

図7-28 ドライバー確保状況(Q60①②)

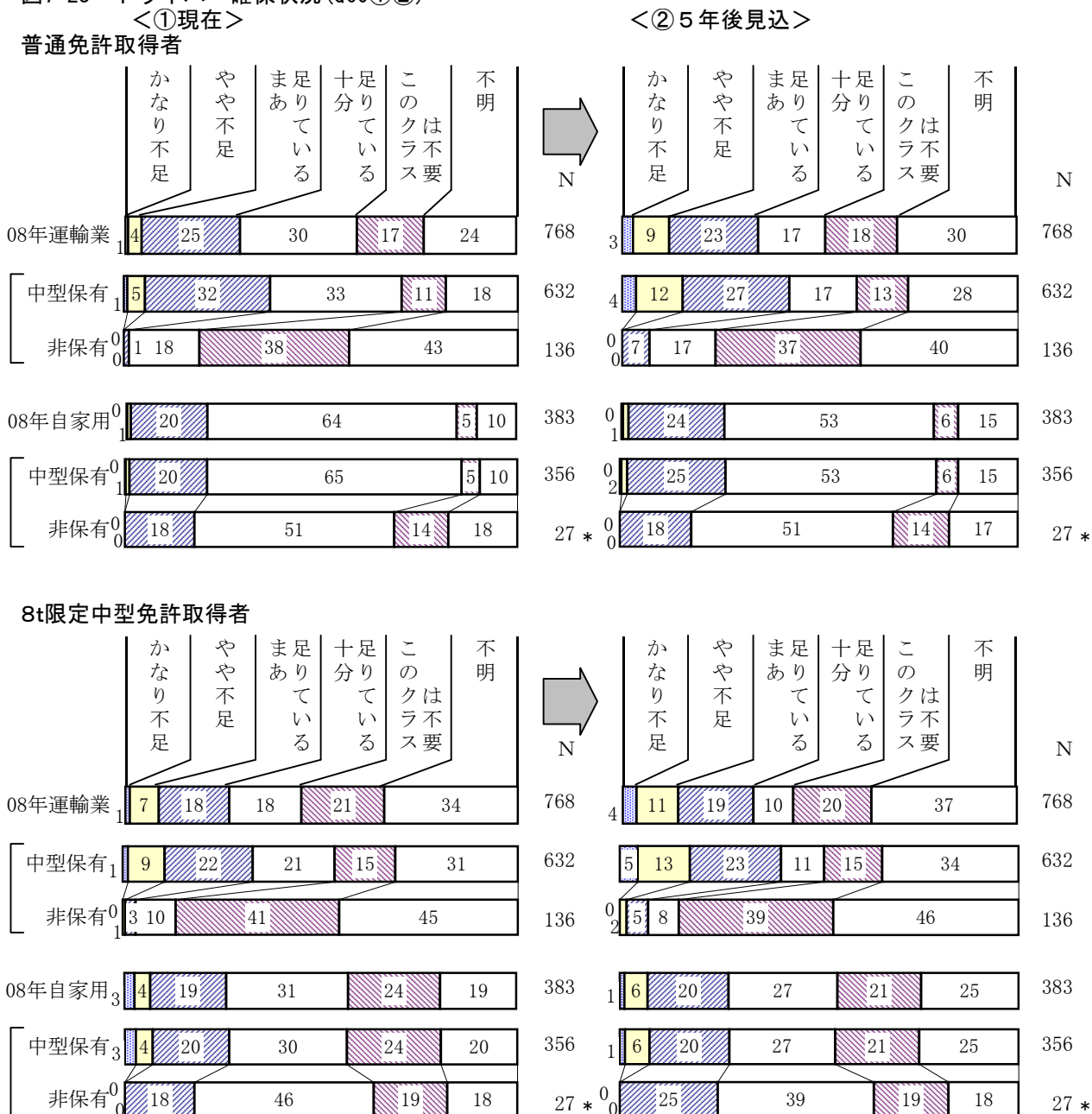
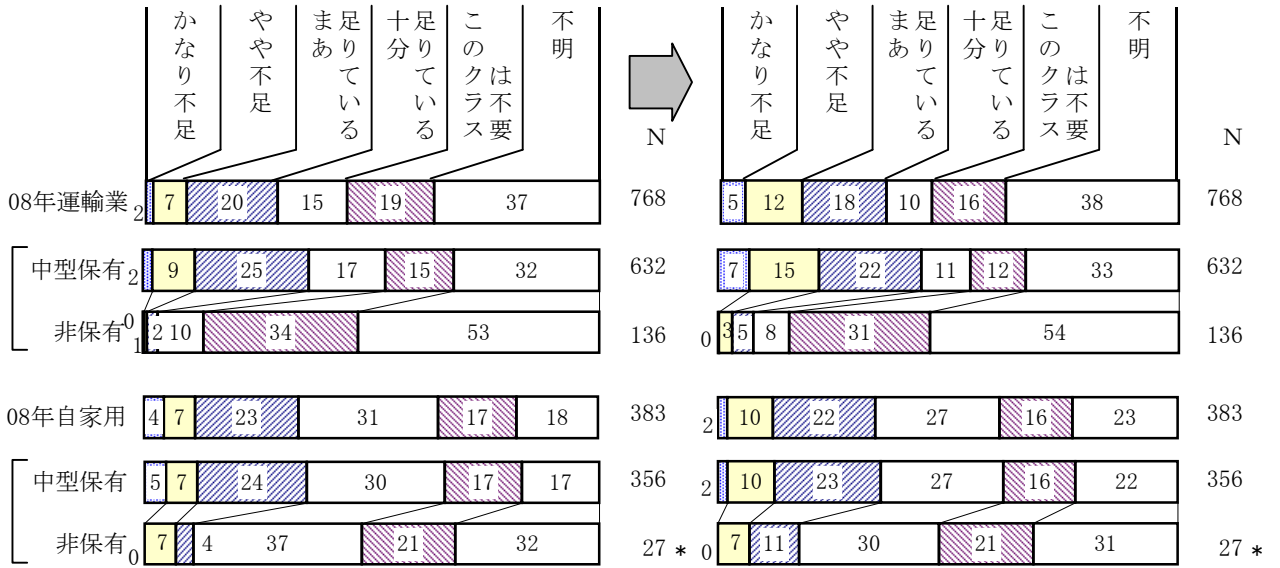


図7-28 ドライバー確保状況(Q60①②)

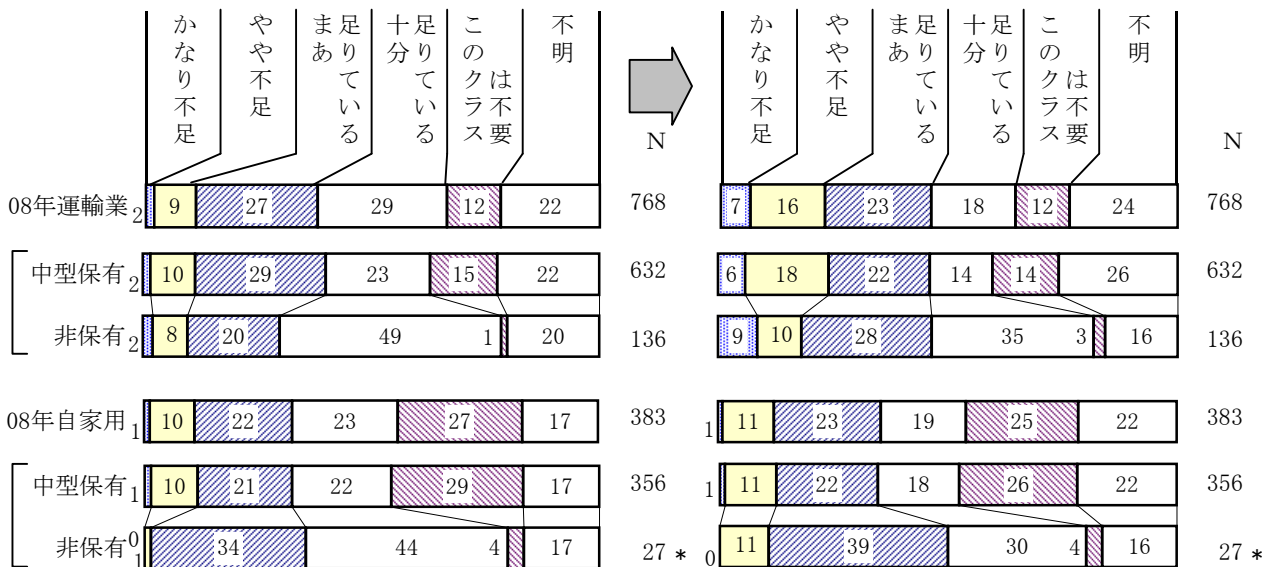
<①現在>

<②5年後見込>

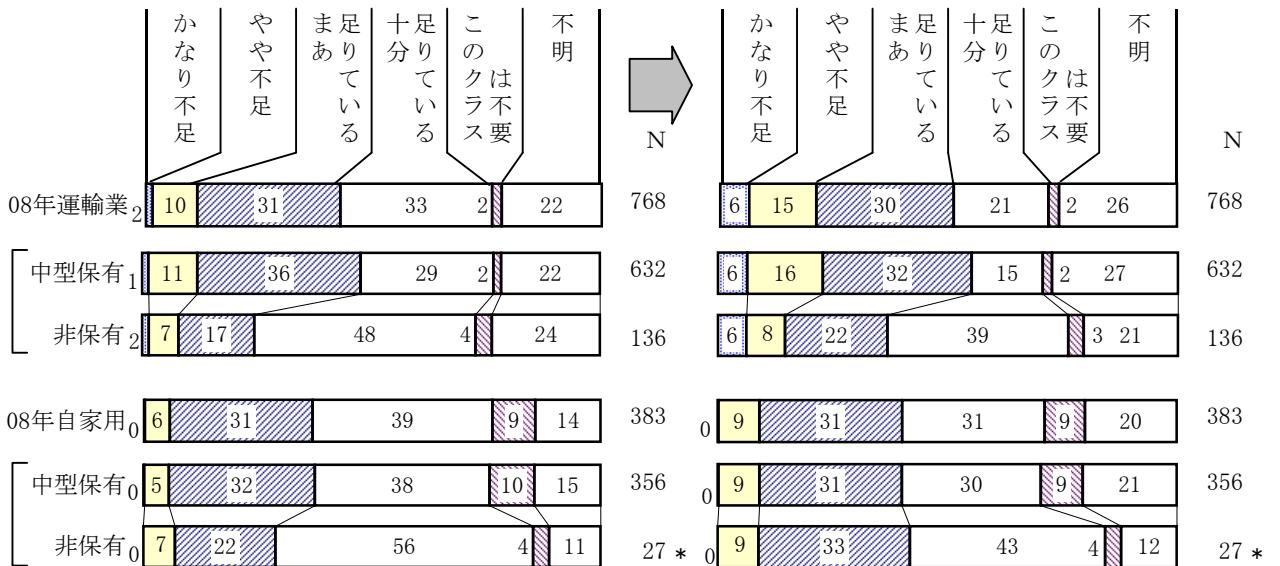
中型免許取得者



大型免許取得者



事業所全体

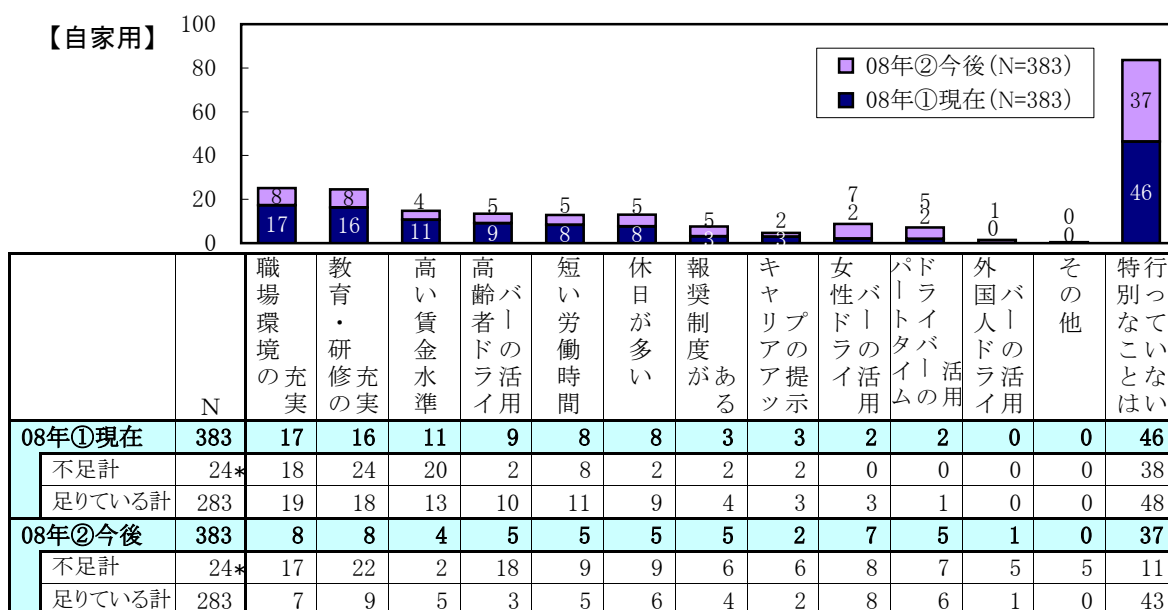
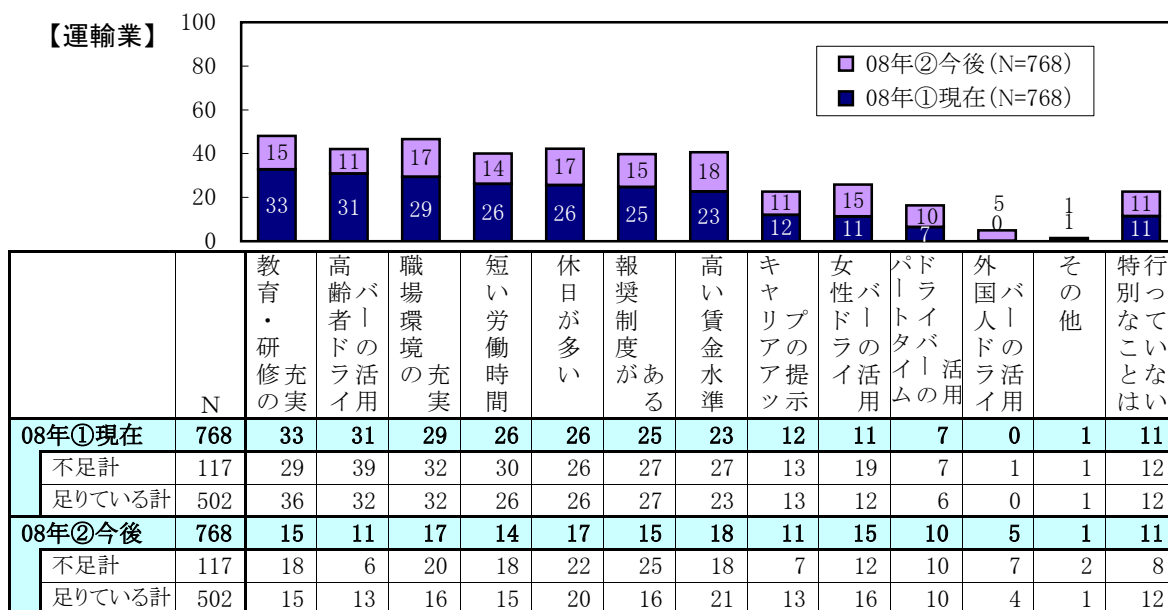


②ドライバー確保のための取り組み

ドライバー確保のための取り組みとしては、運輸業では、「教育・研修の充実」(33%)、「高齢者ドライバーの活用」(31%)が3割以上。「特別なことを行っていない」は11%。一方、自家用では「職場の環境(福利厚生含む)の充実」(17%)、「教育・研修の充実」(16%)、「同業他社に比べて高い賃金水準」(11%)が1割を超えている程度で全体的取り組みの水準は低い。「特別なことを行っていない」は46%。

運輸業での今後の計画では「同業他社に比べて高い賃金水準」(18%)、「職場環境の環境(福利厚生含む)の充実」(17%)、「同業他社に比べて休日が多い」(17%)が高い。
(図7-29)

図7-29 ドライバー確保のための取り組み(複数回答)(Q61①②)



注) 08年は今後と現在を積み上げて表記しているため無回答(不明)データは掲載しなかった