

2010年度
普通トラック市場動向調査

2011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2010年度版です。

日本経済は、2008年秋以降の世界的な不況の打撃から、足踏みしつつも回復傾向にあるようです。ですが、日々の生活の中でその動きを確かなものと感じ取れる力強さはまだまだ取り戻せていないというのが実感ではないでしょうか。

そんな中で、トラック物流は経済効率の追求と環境・安全面への配慮の両立という大きな課題への取り組みを従前より求められており、今、その重要性は更に高まってきております。

環境面では、ポスト新長期排ガス規制がスタートしました。また、地球温暖化防止に向けた世界的な動きの中で、低CO₂化への取り組みは更に重要となってきております。

安全面では、いたましい事故の教訓を受けた取り組みとして、飲酒運転ゼロ化への対策などが更に求められるようになりました。

更に、経済活性化を狙いとして昨年度開始された休日の高速道路料金体系の見直しによる自動車交通流の変化への対応も、考慮せねばならないテーマの一つです。

今回の調査では、従来の時系列調査を踏襲しつつ、トラック物流に携わる事業者の皆様がこういった動きをどのように受け止め、どのような対策を検討されているかをうかがいました。

景気回復の遅れやこのところの燃料価格再上昇、少子高齢化によるドライバー不足など不安な要素は多く、トラック事業者を取り巻く環境は相変わらず厳しい状況にあると言わざるを得ません。

しかしながら、日本の産業・生活を支える物流活動の中で、普通トラックは中心的な役割を担っております。事業者の皆様が様々な社会的要請への対応を懸命に探りつつ、その職務を果たしておられる様子が、今回の調査結果からも読み取れます。

本調査結果が、普通トラック市場動向ならびに物流の動向を把握することに、少しでもお役にたてれば幸いに存じます。

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、貴重なご意見を賜りました普通トラック分科会委員の方々、調査実務を滞りなく丁寧に担当頂いた（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。

2011年3月

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 横山 香

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	30
4-6 オートマチック車購入意向	31
4-7 ETC装着意向	32
4-8 盗難防止装置装着意向	33
5. 事業所の業績と荷主の要望に対する運輸業者の対応状況	34
5-1 経営状況とその要因	34
5-2 荷扱量水準	36
5-3 運輸業者の積荷確保への取り組み	37
5-4 荷主の要望への対応	40
6. トラック輸送上の問題点と輸送環境変化への対応	42
6-1 トラック輸送上の問題点	42
6-2 輸送合理化の実施状況	45
6-3 環境問題に関する意識・対応方法について	49
6-4 交通事故防止安全対策への取り組み	55
6-5 中型自動車免許について	60
6-6 ドライバー確保状況と今後の見込み	63

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2010年度の結果をまとめたものである。

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

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、従来ユーザー調査（普通トラックの保有・購入・使用状況を継続的に把握）と荷主調査（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）の2つの調査から構成してきたが、2010年については、ユーザー調査のみ実施。

*本調査において荷主調査の時系列での把握・分析は実施していない。

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（建設業、製造業、卸・小売業、廃棄物処理業、その他）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・事業所リストを利用。自家用については、今回から帝国データバンク調べの普通トラック保有企業リストを利用した。

*2008年度との変更については、下記参照

【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			



	2010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	自家用
	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	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	

標本構成、回収状況

1. 標本数と回収数

運輸業・自家用（建設業、製造業、卸・小売業、廃棄物処理業、その他）別

	発送数	有効回収数	有効回収率
運輸業	4,170	858	20.6%
自家用	5,000	444	8.9%
計	9,170	1,302	14.2%

－自家用詳細－

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	1,532	116	7.6%
製造業	1,193	104	8.7%
卸・小売業	1,366	121	8.9%
廃棄物処理業	499	68	13.6%
その他	410	35	8.5%
計	5,000	444	8.9%

<自家用の抽出方法について>

今回は、より実態に近い状況を把握できるようにするため、抽出方法を変更した。自家用に該当する業種（建設業、製造業、卸・小売業、廃棄物処理業、その他の業種）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、中型保有企業を各母集団とし、それぞれランダムに2500sずつを抽出した。（両方保有については大型を優先）但し、廃棄物処理業については、分析の必要性から全体の1割（499s）を抽出した。

抽出方法を変更したことにより、従業員規模や保有台数の平均値が前回調査と比べて大きく変わったため、今回は、自家用については時系列での比較を行わないこととした。

2. ウェイト値・分析・集計の方法

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。

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

クラス	運輸業		
	母集団	回収数	ウェイト
4トンクラス	338,951	524	647
5～6トン	8,082	83	97
7～8トン	9,908	54	183
10トンクラス	359,334	537	669
トラックタ	81,944	91	900
計	798,219	1,289	—

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。

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。

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

クラス	自家用				
	母集団	建設業、 製造業、 卸・小売業、 その他 回収数	廃棄物 処理業 回収数	建設業、 製造業、 卸・小売業、 その他 ウェイト	廃棄物 処理業 ウェイト
4トンクラス	530,039	246	41	2,065	537
5～6トン	11,484	34	9	316	82
7～8トン	15,954	43	9	316	262
10トンクラス	135,986	174	35	670	556
トラックタ	4,982	10	2	427	355
計	698,445	507	96	—	—

また、2010年度からはサンプリング方法を前述のように変更。運輸業のウェイト値については、前回同様の方法を採用したが、自家用については、廃棄物処理業が抽出段階で、10倍の重みを持って抽出されていることから、ウェイト値の付与の段階では、廃棄物処理業のウェイトをさらに0.1倍することで調整をおこなった。

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。

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

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

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。

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（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。

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。

③ 2010年度調査では、自家用のサンプリング方法及びウエイトの方法が変更されているため、2008年度までとの時系列での比較は困難なため掲載は行っていない。

<サンプリング方法変更に伴う自家用のデータ変動について>

	2008年（変更前）	2010年（変更後）
従業員数	平均 80.5人	平均 31.4人
2トンクラス以上保有台数	平均 5.9台	平均 3.7台
普通トラック保有台数	平均 2.0台	平均 1.9台
業種構成	建設業 55% 製造業 17% 卸・小売業 15% その他 12%	建設業 32% 製造業 30% 卸・小売業 27% 廃棄物処理業 3% その他 9%

作業の経過

1. 調査企画	10年 5月中旬 ~	6月上旬
2. 質問票設計	~10年 7月下旬	
3. サンプリング	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 ~	11年 1月下旬
8. 報告書印刷	3月中旬 ~	3月下旬

以上、分科会8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

分科会主査	横山 香	日野自動車(株)	商品企画部 課長
委員	内藤 総子	いすゞ自動車(株)	商品・架装政策部 マーケティンググループ シニアスタッフ
〃	松本 融	三菱ふそうトラック・バス(株)	ライフサイクル・マネジメント本部 グローバル・マーケティング部 マネージャー
〃	加園 栄司	UDトラックス(株)	国内営業戦略推進部 国内マーケティング・アカウント担当マネージャー
	伊東 浩史	(株)日本リサーチセンター	営業企画3部
	河野 繭美	〃	〃
	大滝 進一	〃	〃

Ⅱ 調査結果のまとめ

まとめ

* 文末の()内は、「Ⅲ 調査結果」の参照箇所をさす。

<需要構造>

～ 経営状況の悪化を背景に、新車の買い控え、

保有台数の減少、使用年数の長期化が進む ～

■ 自販連の調べによる普通トラックの新車需要は、エコカー減税・補助金による需要喚起から09年から10年にかけて回復傾向がみられるものの、07年から09年にかけては大幅減。保有台数も2000年から漸減傾向が続く。(1-2)

■ 本調査においても、運輸業の普通トラック平均保有台数(10.9台)は06年から減少傾向。(2-1)

■ 前保有車の平均使用年数(10.6年)は、04年から長期化傾向が続く。(4-2)

<経営状況と保有の増減>

～ 経営状況は、わずかながら「好転」の兆し。

但し、今後の意向については依然厳しい見通し ～

■ 2年前と比べた経営状況は、リーマンショックや燃料高騰と重なり景況感が悪化に転じた前回調査時(2008年8月～9月)に比べると、今回は「悪化」が減り「好転」が増え、回復基調にある。特に運輸業で従業員100人以上の比較的規模の大きい事業所で「好転」の割合が高い。ただし「悪化」が全体の約6割を占め、依然として厳しい状況にある。(5-1)

■ 保有台数の増減は、直近2年については「増えている」がほとんど変わらない一方で「減っている」が前回より増加(29%→33%)している。更に、5年後の予想でも「減ると思う」が約4割を占め、先行きは依然として厳しい。(4-4)

<稼働状況>

～ 通常積載率・実車率は横這い状況。

荷扱い量が減少傾向の中、運輸業は各種輸送合理化策を実施 ～

■ 運輸業の通常積載率は今回も前回と同率の86.3%と低水準が続く。実車率も6.6割で横這い。(3-1)

■ 荷扱い量は、2年前と比べて約6割が減少しており、荷主の数も減少傾向。(5-2、3)

■ 運送料金水準は、5年前と比べて100%未満が前回より増加し半数を占める。(6-1)

■ トラック輸送上の問題点は、運輸業では「燃料費の値上がり」(69%)に次いで、「運賃の値上げが困難」(41%)や「運賃値下げ」(39%)が上位。(6-1)

■ 運輸業者が、荷主や元請け業者から車両仕様の指示を受けるケースが年々増加。(5-4)

■ 荷主からのコスト面の要求が厳しくなる中、運輸業者は、「買い替え延長による車両費削減」や「保有台数適正化による稼働率向上」、「大型化、小型化、両者の使い分けによる輸送効率の向上」、「帰り荷の確保など積載率の向上」、「回転率の向上」などの輸送合理化策に取り組んでいる。(6-2)

<環境問題に関する意識>

～ CO₂排出量削減や省燃費対策として「ドライバー教育」「エコドライブの推進」に加え、機器の導入も進む。「ポスト新長期排ガス規制」への対応は、これから本格化する見込み ～

- 「ポスト新長期排ガス規制」への対応・認知状況は、すでに適合車を購入した事業所は運輸業で23%。自家用は制度そのものの認知率が低く、約3分の1が、制度について「まったく知らない」と回答。影響については「新車への代替を控える／現在使用している車両をなるべく長く使い続ける」がトップ。(6-3)
- CO₂排出量削減や省燃費のために、「ドライバー教育」「エコドライブの推進」などに取り組んでいる事業所が多い。運輸業では「デジタルタコグラフ装着」や「省燃費サポートシステムの導入」などの機器の導入も進んでいる。今後の対応策では「低燃費車両の導入」がトップ。(6-3)
- 積載時の最高速度は高速道路利用の多い運輸業において「70キロ台」の占める割合が年々増加しており、エコドライブの実践が進んでいる。(3-2)
- エコカー補助制度の利用状況は、規模の大きい事業所ほど活用されており、保有台数30台以上の事業所では44%が制度を利用して普通トラックを購入。(6-3)

<安全対策>

～ 運輸業の交通事故防止安全対策は「乗務前の酒気帯び確認」がトップ。

アルコール検知器は「簡易タイプ」を中心に、導入率は約6割 ～

- 飲酒運転等に対する罰則強化を背景に、運輸業では、「乗務前の酒気帯び確認」の実施率が年々増加し、交通事故防止安全対策のトップにあがった。「ドライバーの健康管理」、「乗務前の対面点呼」も7割が実施。(6-4)
- 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」、「ドライブレコーダー」、「定速走行車間距離制御装置」など。いずれも08年度に比べ導入が進む。今後の使用意向は「ドライブレコーダー」、「車間距離警報装置」、「追突被害軽減ブレーキ」などが多い。(6-4)
- 運輸業のアルコール検知器の導入率は65%で「簡易タイプ」が大半を占める。平成23年4月のアルコール検知器の使用義務付け後の導入意向は、「簡易タイプ」「モバイル携帯タイプ」などが比較的人気があるが、不明のところも多い。(6-4)
- トレーラー横転事故に対しては、トラクタ保有事業所の約9割が「危機感がある」と回答。(6-4)

<高速道路利用>

～ 運輸業の約2割で夜間の高速道路利用が増加。

「配送時間の予測難化」、「ドライバーの負担増」などが懸念 ～

- 土日祝日の高速道路料金引き下げ後の利用方法の変化については、大半は「変わらない」と回答。運輸業では、「夜間の高速道路の利用」を「増やした」が2割、「一般道路の利用」を「増やした」は1割。(6-2)
- 料金改定により、「渋滞で配送時間が予測しづらくなる」「渋滞による長時間運転で、ドライバーの負担が増える」などが懸念されている。(6-2)
- ETCの導入が進み、高速道路利用のある運輸業の普通トラックでは約9割が装着。(4-7)

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年度から上昇傾向が続いていたが、08年度は06年度と同水準まで減少。

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。
 トラックの輸送トンキロは02年度から上昇傾向が続いていたが、08年度は06年度と同じ水準まで減少。（図1-1、図1-2）

08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92%、トンキロで62%と、国内輸送の主力である。

98年度と比較すると、輸送トン数ではすでにトラックが約9割を占め、横這いで推移しているが、輸送トンキロは98年度の54%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

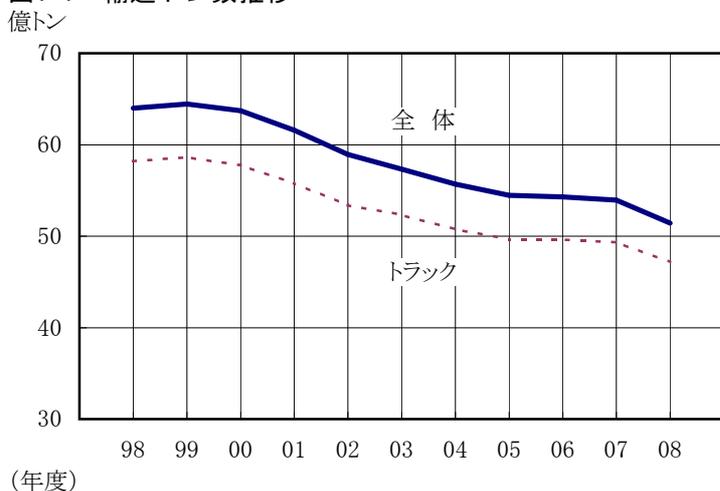


図1-3 輸送トン数構成比推移

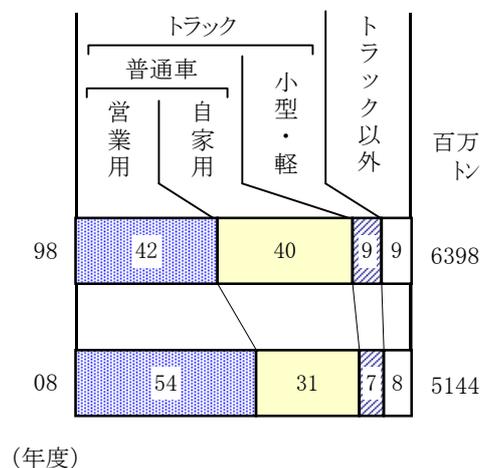


図1-2 輸送トンキロ推移

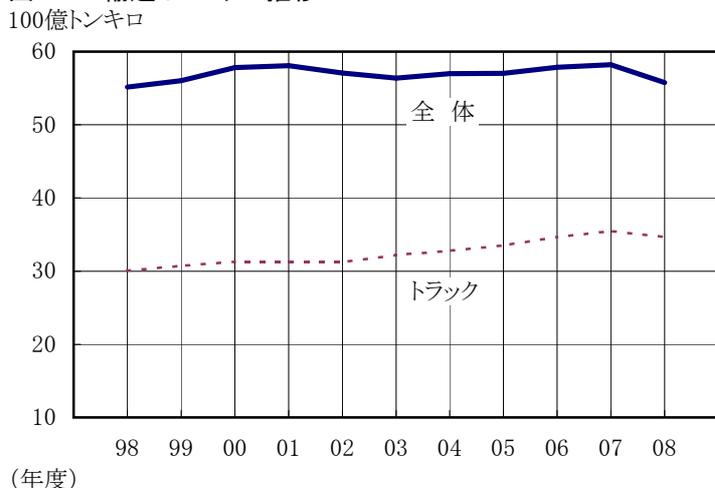
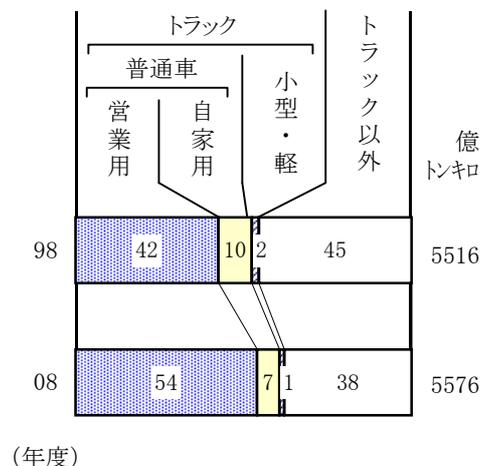


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



*図1-1、2: 国土交通省 交通関連統計資料集より引用
 *図1-3、4: 国土交通省 自動車輸送統計調査年報より引用

1-2 普通トラックの新車需要と保有

新車の需要は大幅に減少。保有台数も減少傾向。

普通トラックの新車需要は、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。しかし、07年より同規制による新車代替は減少し、さらに景気後退による輸出・生産・設備投資の大幅減から、物流量が大きく落ち込み、09年・10年はエコカー減税・補助金による需要喚起があったものの、大幅減となっている。一方、保有は00年度より減少傾向が続いており、2010年3月末現在149.7万台である。

(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)

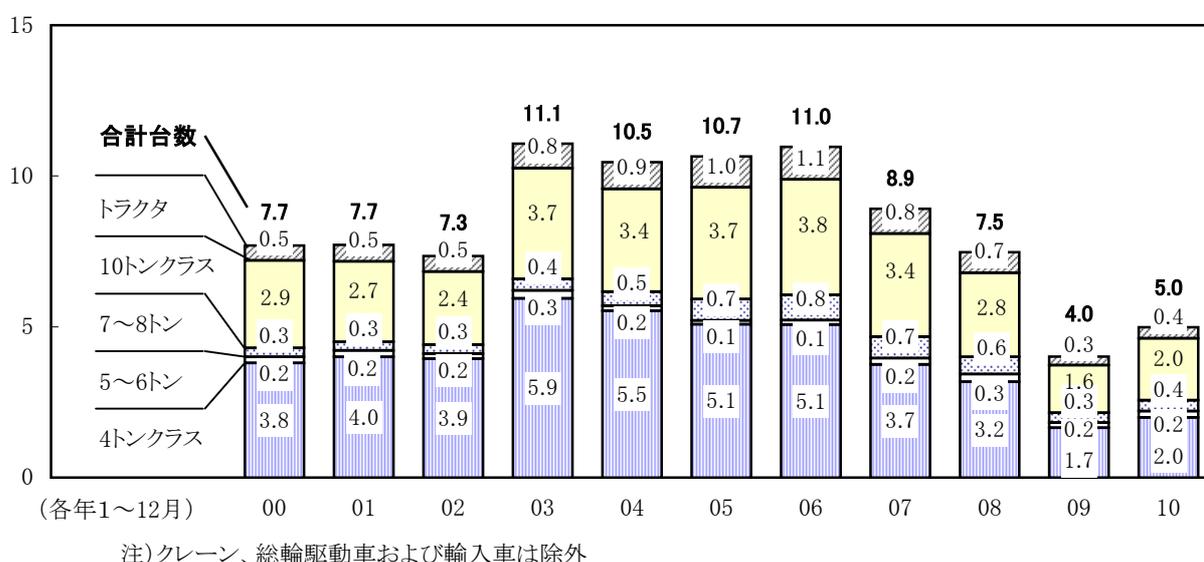
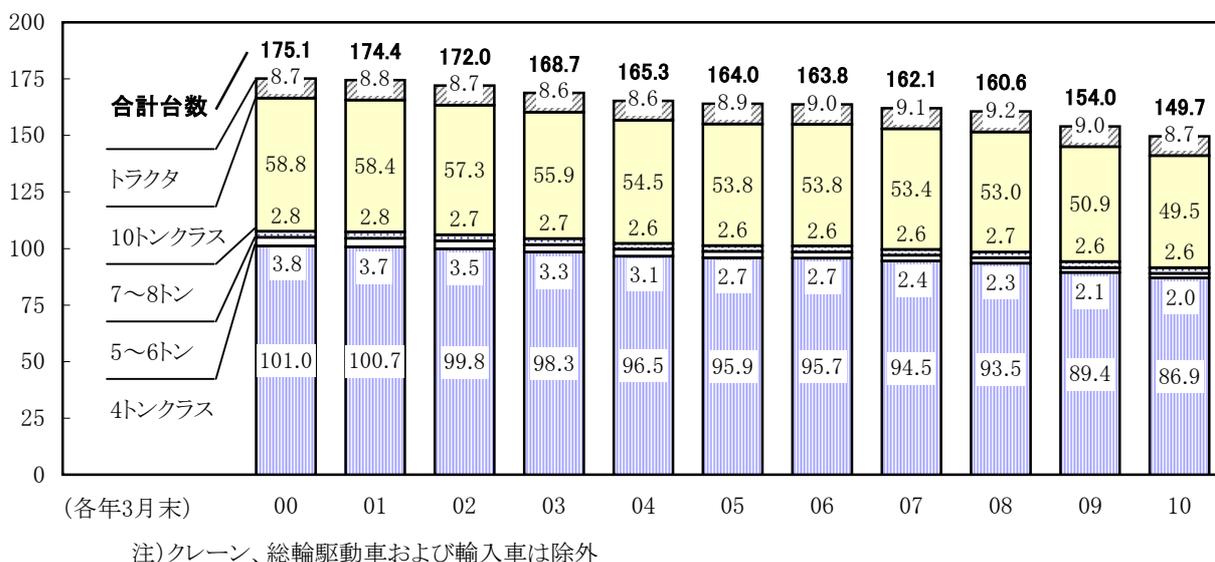


図1-6 普通トラック保有台数 -自工会推計-

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10.9台で、08年度に比べ0.5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60%、自家用では85%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99%を占める。

自家用の業種では「建設業」「製造業」「卸・小売業」がそれぞれ30%前後を占める。(図2-2、図2-3)

図2-1 経営形態(Q1)【事業所ベース】

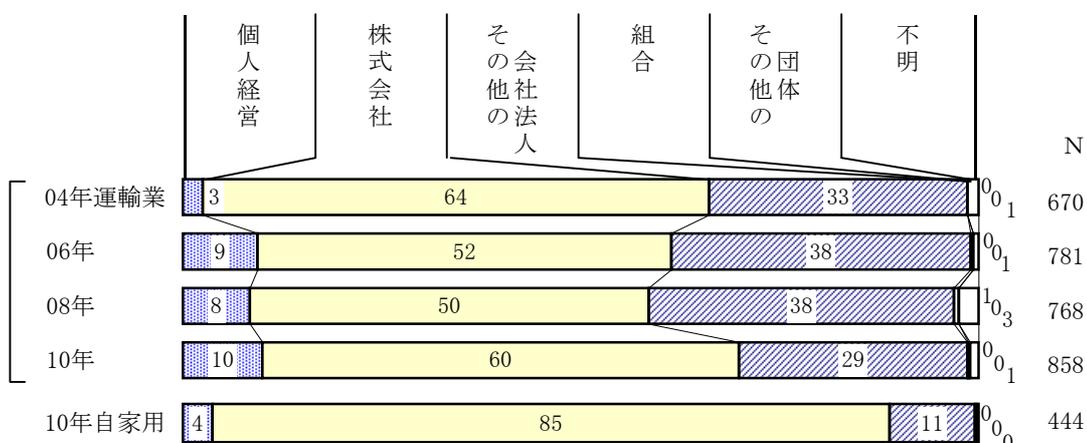


図2-2 運輸業の運送事業許可(複数回答)(Q3)【事業所ベース】

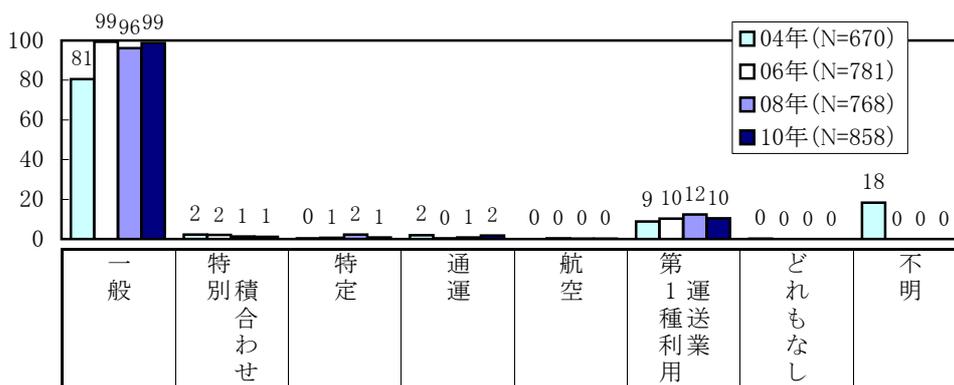
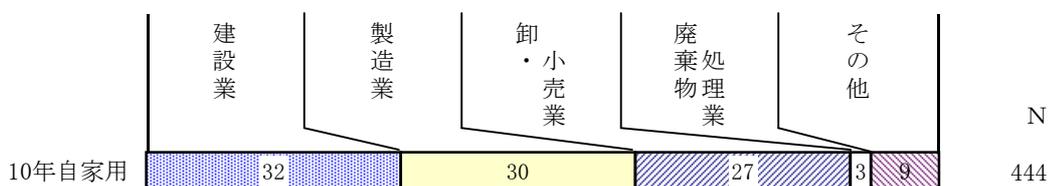


図2-3 自家用業種【事業所ベース】



②事業所の規模

従業員規模は、運輸業の従業員数は08年までは『19人以下』の比率が増加していたが、10年は61%と減少し平均で26.4人。一方、自家用の従業員規模は『19人以下』が54%、平均は31.4人となっている。（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15.4台と減少傾向が続く。自家用は平均3.7台。（図2-5）

普通トラック平均保有台数については、運輸業は10.9台で08年度に比べ0.5台減少、自家用は1.9台。（図2-6）

図2-4 従業員数(Q2)【事業所ベース】

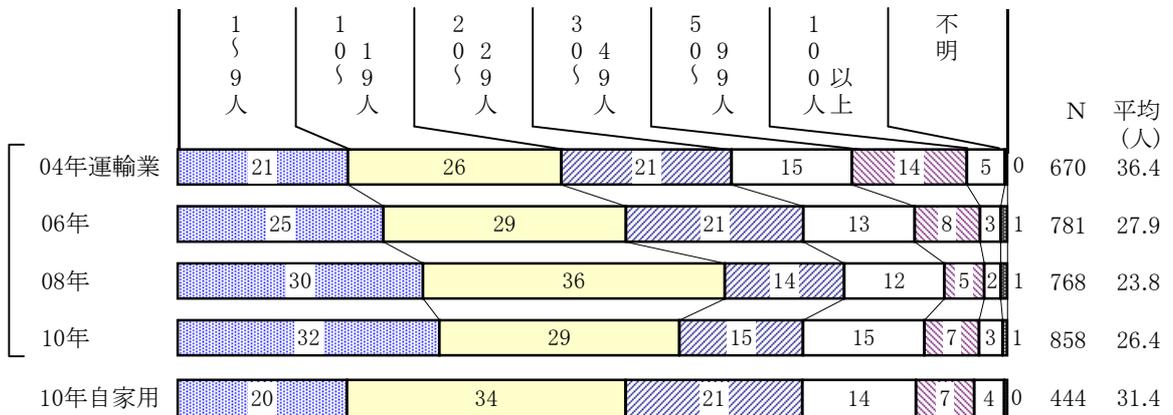


図2-5 2トンクラス以上の総保有台数(Q27)【事業所ベース】

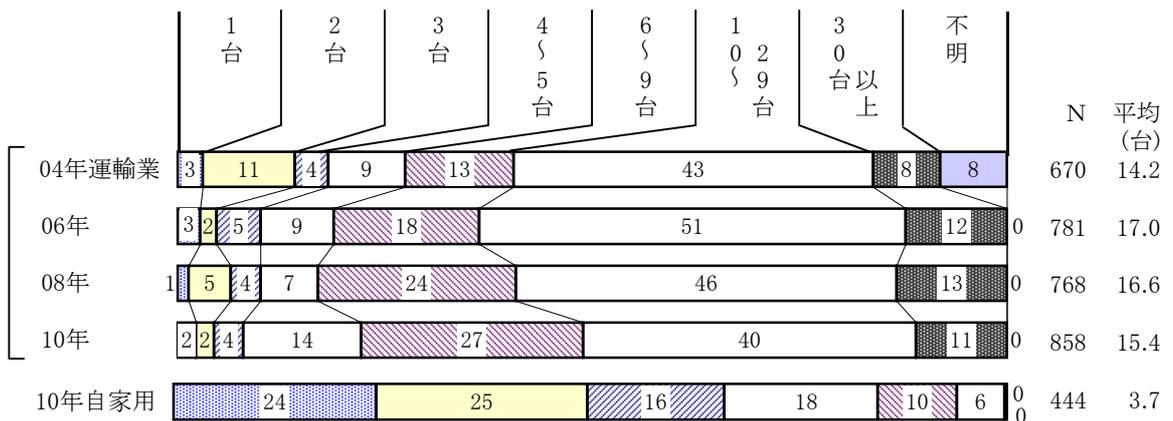
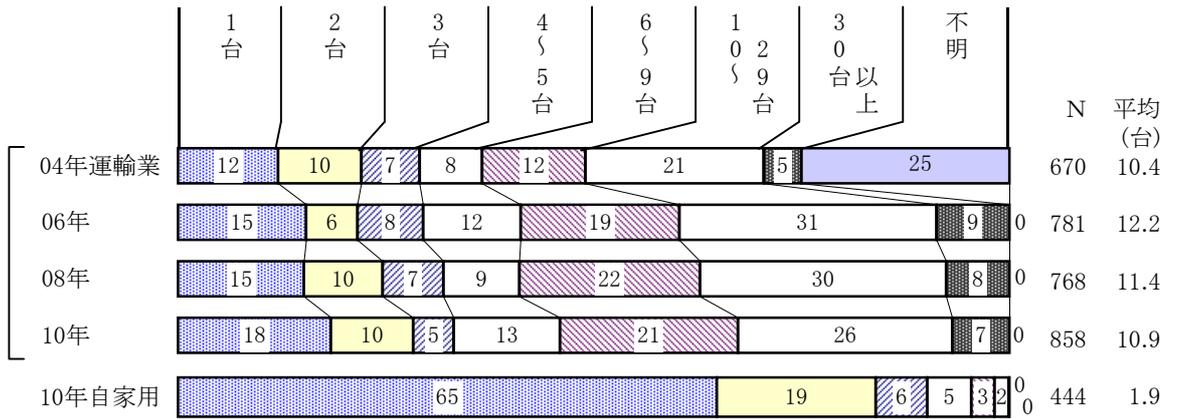


図2-6 普通トラック保有台数(Q27)【事業所ベース】



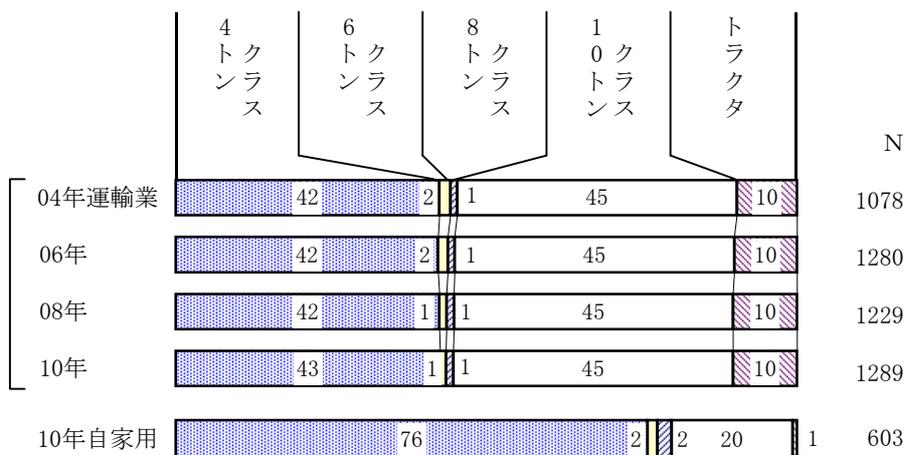
2-2 保有車の特性

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90%。

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43%、10トンクラスが45%で、04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%。（図2-7）

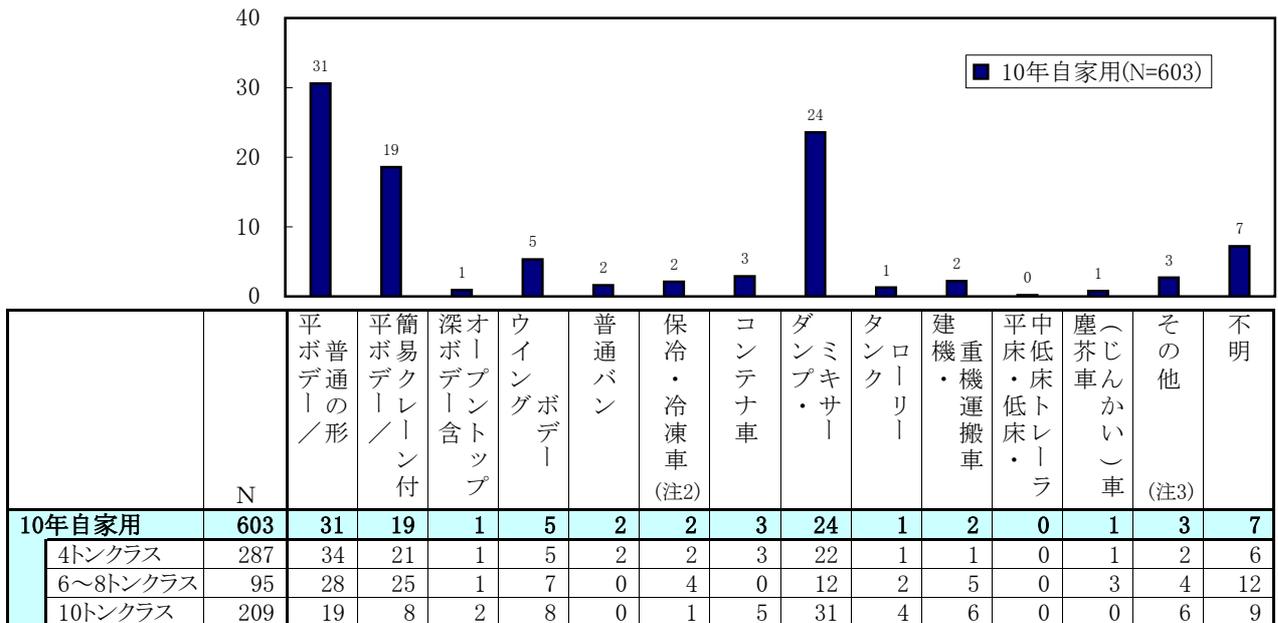
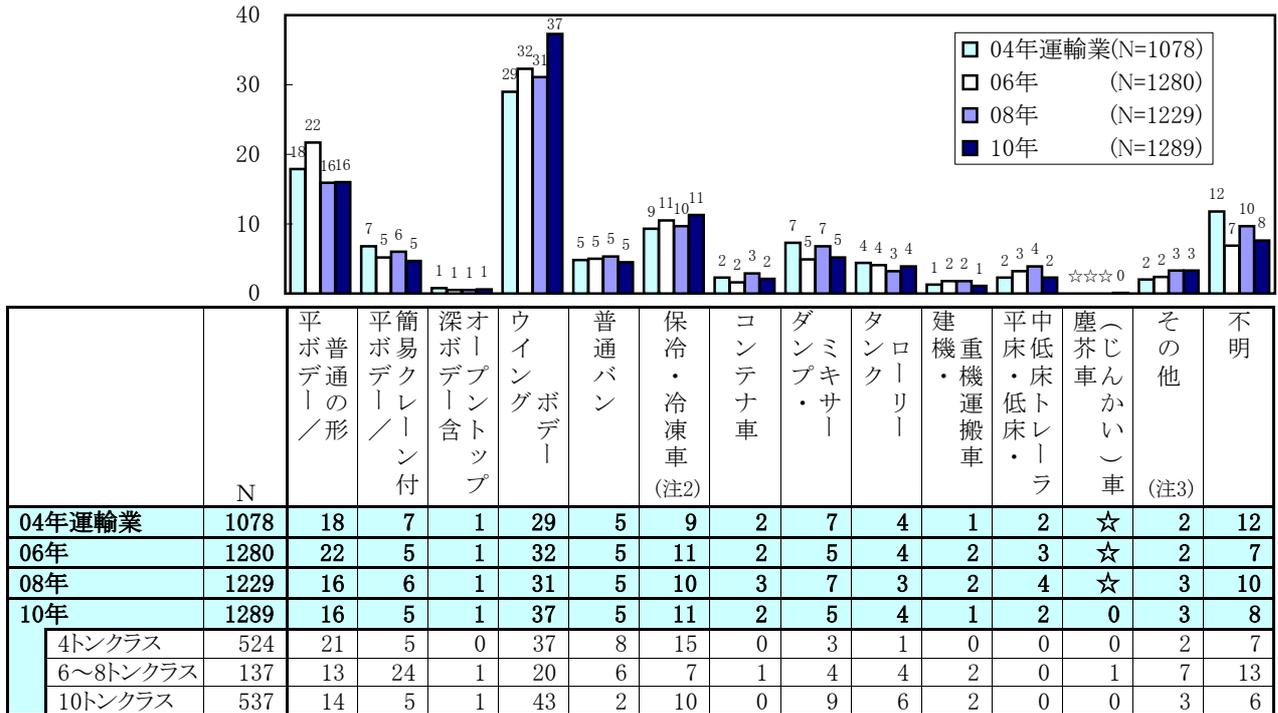
図2-7 保有車トンクラス構成(Q35)【保有台数ベース】



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37%で最も多く、08年度よりも増加。次いで「平ボデー（普通の形）」が16%と08年度と同程度。自家用では「平ボデー（普通の形）」31%、「ダンプ、ミキサー・アジテーター」24%、「平ボデー（簡易クレーン付き）」19%などとなっている。（図2-8）

図2-8 普通トラックの荷台形状(Q38)【保有台数ベース】



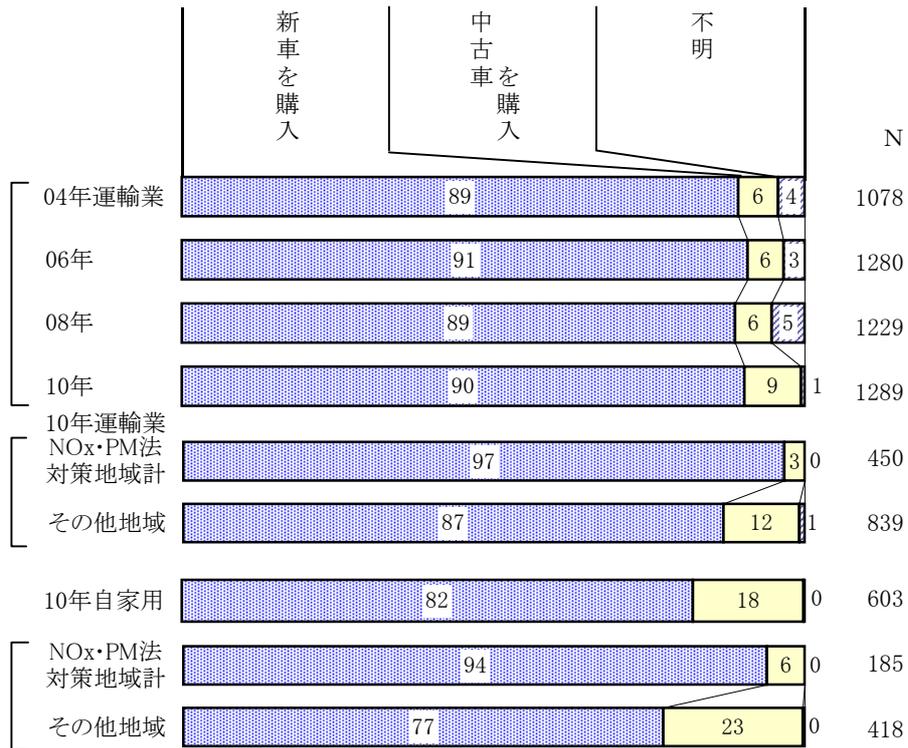
注) ☆印は回答項目なし
 (注2) 「保冷・冷凍車」をバンタイプとウイングタイプに分けて質問している。
 運輸業の「保冷・冷凍車」11%のうち3%はウイングタイプ、自家用では2%のうち0%である。
 (注3) 「その他」はバルク車を含む。

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90%で、04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18%存在する。

運輸業、自家用ともにNO_x・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)【保有台数ベース】



注) NO_x・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08年度と同じ86.3%で低迷が続く。実車率は6.6割と横這い。

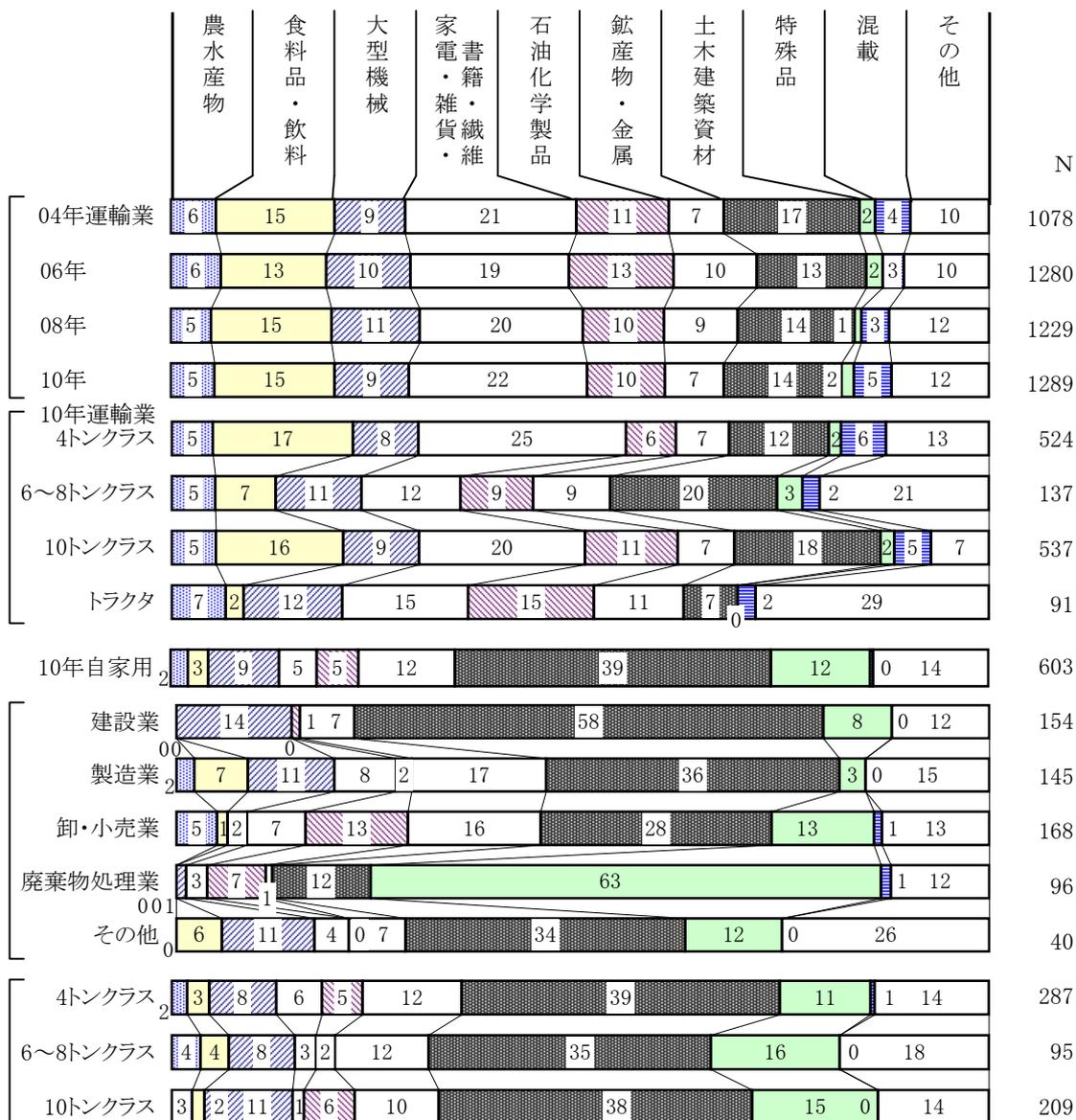
①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業は「家電・精密機械、日用・雑貨、書籍・パルプ、繊維・服飾」（22%）、「食料品・飲料」（15%）、「土木・建築資材」（14%）の順。

トクラス別にみると、4トクラスは「家電・雑貨・書籍・繊維」「食料品・飲料」、6～8トクラスは「土木・建築資材」、10トクラスは「家電・雑貨・書籍・繊維」「土木・建築資材」「食料品・飲料」がそれぞれ多い。

自家用は、「土木・建築資材」が39%で最も多く、次いで、残土・廃棄土砂や産業廃棄物などの「特殊品」と「家電・雑貨・書籍・繊維」がともに12%で続く。自家用を業種別にみると、製造業や卸小売業において「土木建築資材」や「鉱産物・金属」の占める割合が高い。細かな内訳を見ると、製造業は「土木建築資材」に含まれる「生コン」（21%）が最も多く、卸小売業は「鉱産物・金属」に含まれる「鋼材、鉄板」（12%）が最も多い。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類(Q40)【保有台数ベース】



※「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86.3%で、08年度と同率。『100%未満』の占める割合が04年から増加傾向にある。トンクラス別にみると、トラクタは平均104.5%と高いのを除くと、他は平均80%台である。

自家用の通常積載率は平均85.1%。自家用トンクラス別では、トンクラスが大きいほど通常積載率の平均も高い。(図3-2)

実車率では、運輸業(平均6.6割)が自家用(平均5.7割)を上回る。運輸業の実車率は04年度から横這いが続く。(図3-3)

* 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)【保有台数ベース】

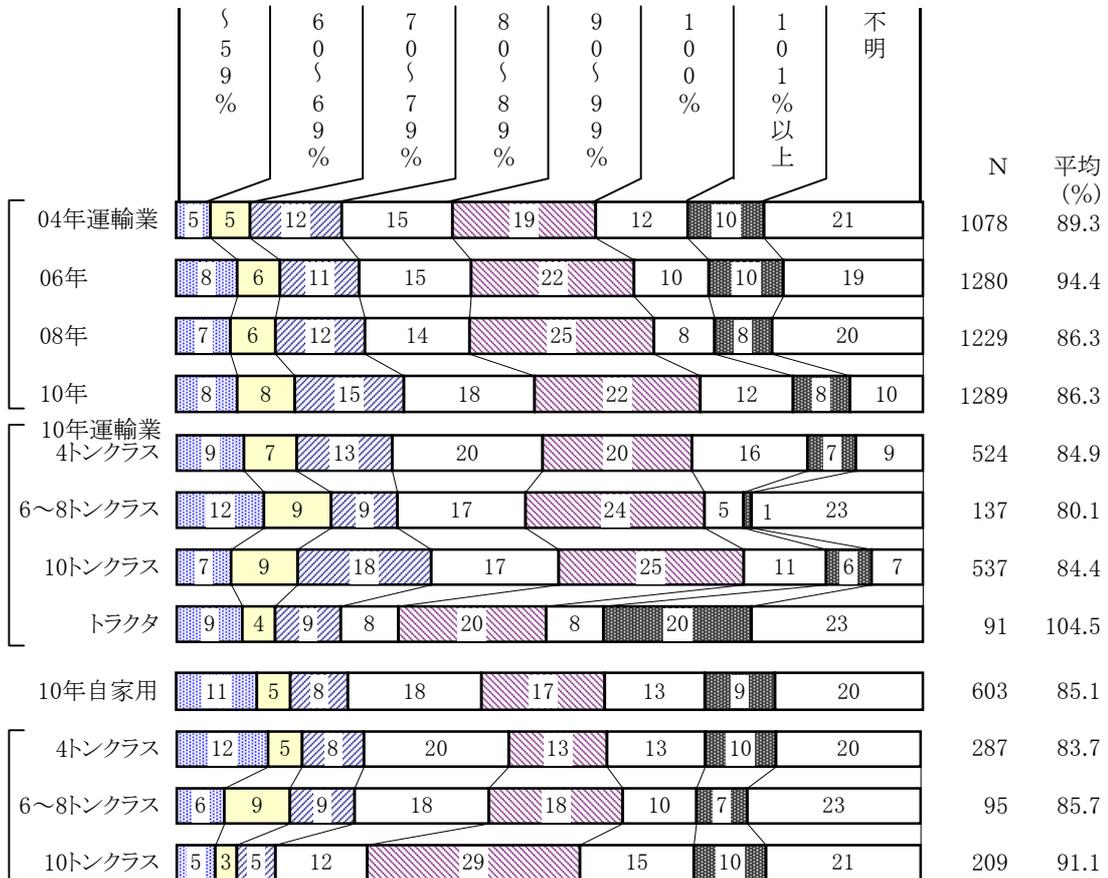
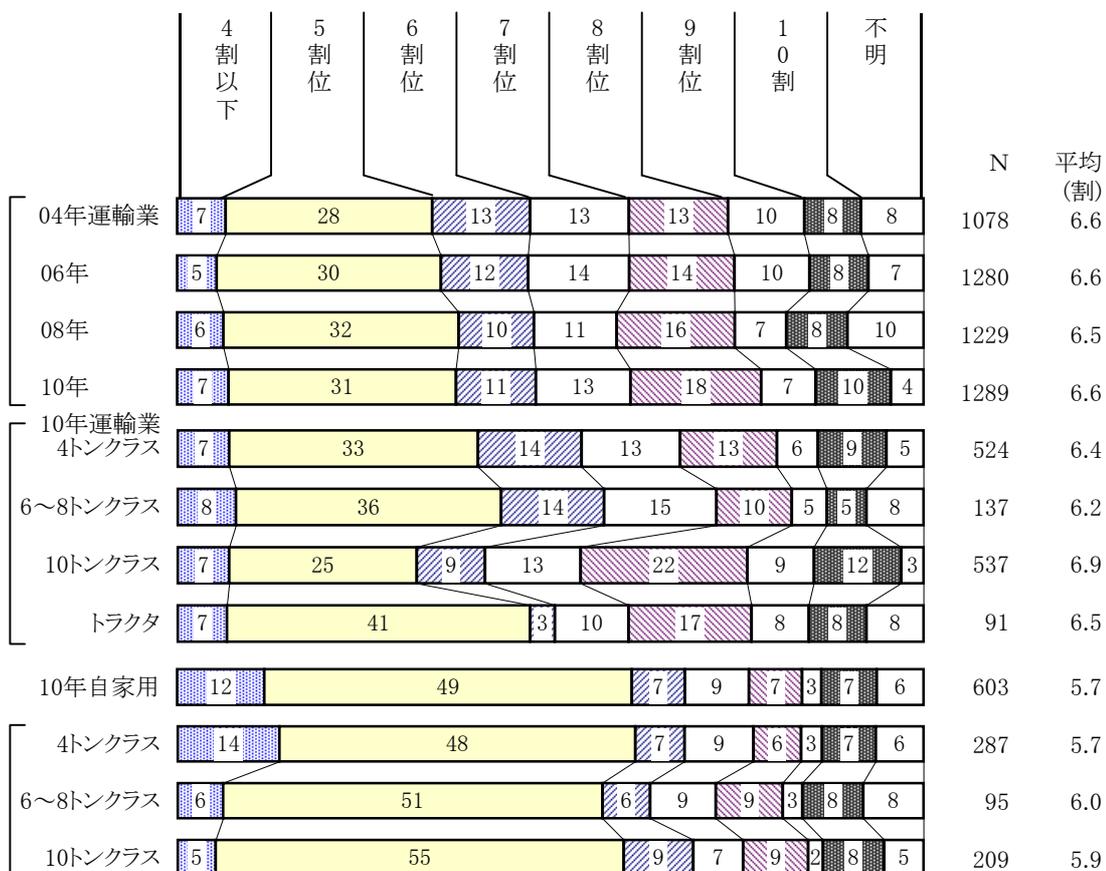


図3-3 実車率(Q45)【保有台数ベース】



3-2 運行・稼働の実態

1 運行に占める高速道路の利用距離割合は3.6割と08年度に比べ増加。

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、運輸業では3.6割で、08年度に比べ増加した。自家用は平均（高速道路非利用を含む）2.2割で運輸業を下回る。運輸業では10トンクラスの利用割合が高い。（図3-4）

積載時の最高速度は、運輸業では「71～80km/h」の占める割合が年々増加しており、エコドライブの実施が推進されたことがうかがえる。4トンクラスと10トンクラスを比較すると、10トンクラスの方が「71～80km/h」の割合が高い。1 運行に占める高速道路の利用距離割合別にみると、運輸業では、利用距離割合が多いほど最高速度が速い傾向がみられる。自家用は高速道路の利用割合が低いためか60km/h以下が約4割と多い。（図3-5）

図3-4 高速道路利用距離割合 (Q46) 【保有台数ベース】

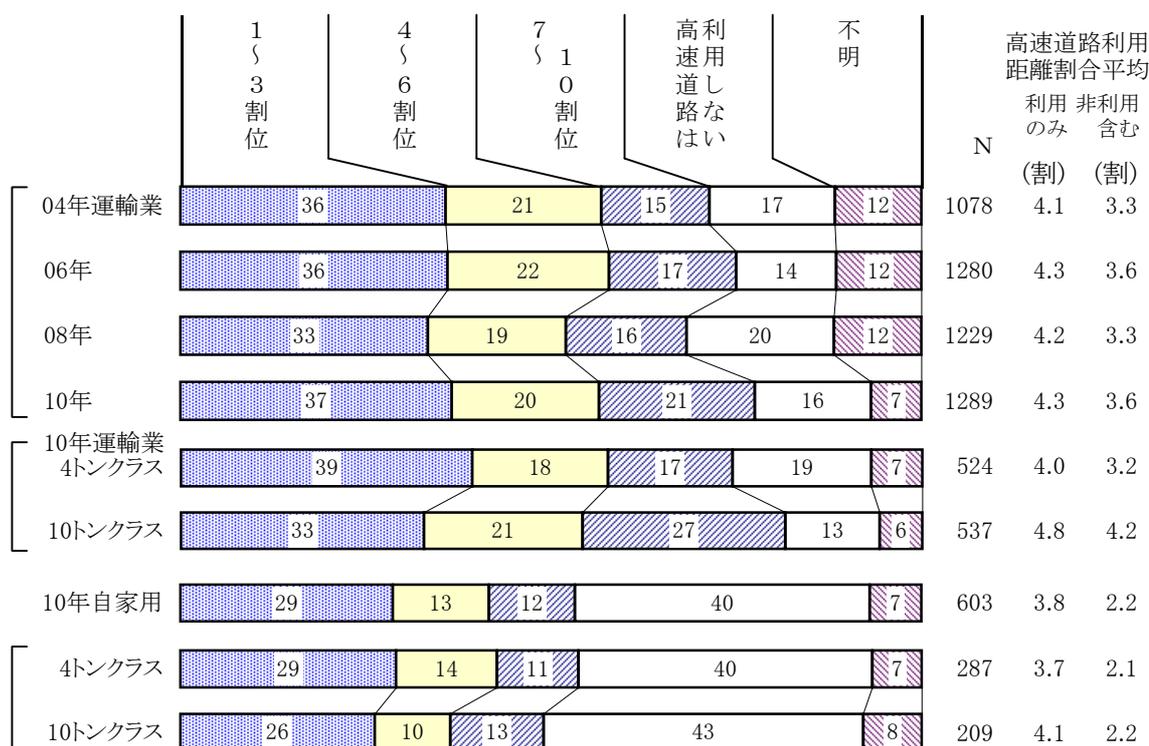
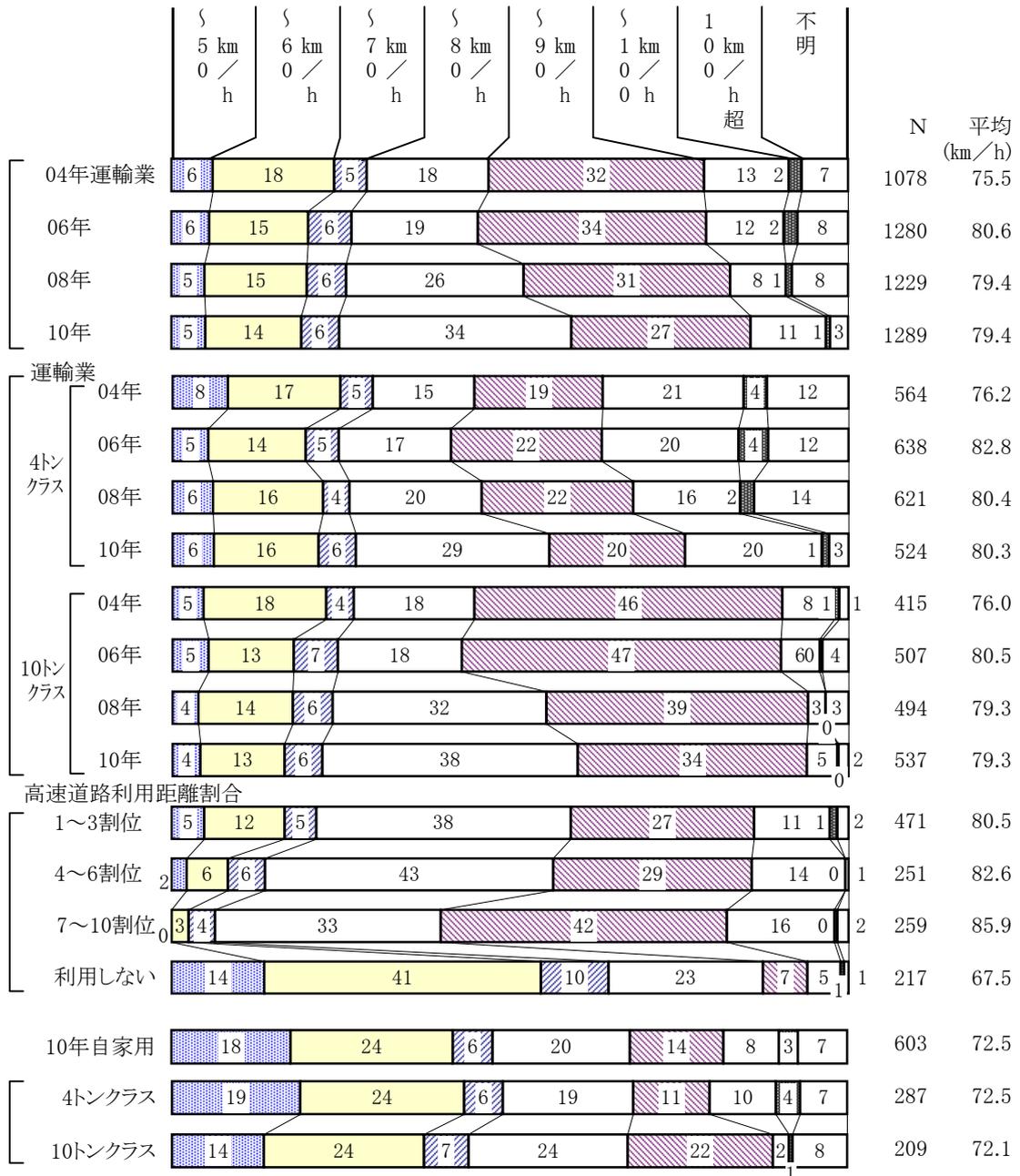


図3-5 積載時の最高速度(Q43)【保有台数ベース】



②稼働状況

1回の運行距離は、運輸業は平均439.2kmで08年度とほぼ同じである。運輸業、自家用ともに、10トンクラスの運行距離が4トンクラスを上回る。(図3-6)

「1日当たりの稼働時間」と「月間稼働日数」を平均で見ると、運輸業は08年度と同程度。運輸業の「月間走行距離」は平均6786kmで04年度と同じレベルまで減少した。自家用の月間走行距離は平均2739kmで「2千km未満」が半数(50%)を占める。(図3-7～図3-9)

図3-6 1回の運行距離(Q44)【保有台数ベース】

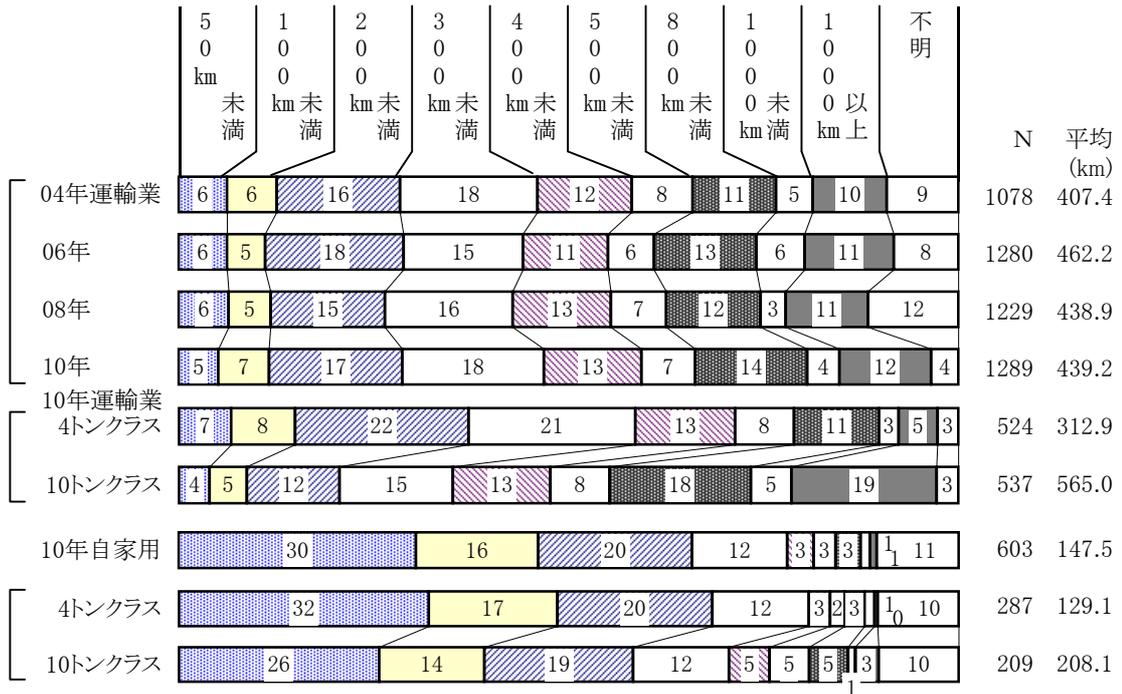


図3-7 1日当たりの稼働時間(Q47)【保有台数ベース】

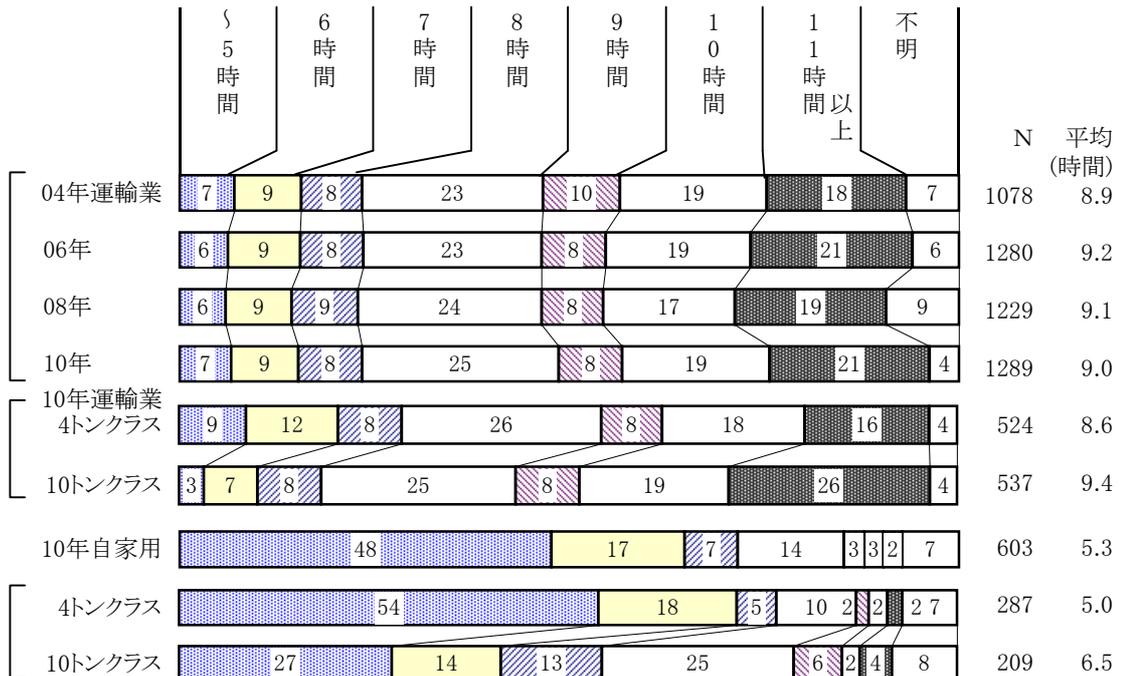


図3-8 月間稼働日数(Q48)【保有台数ベース】

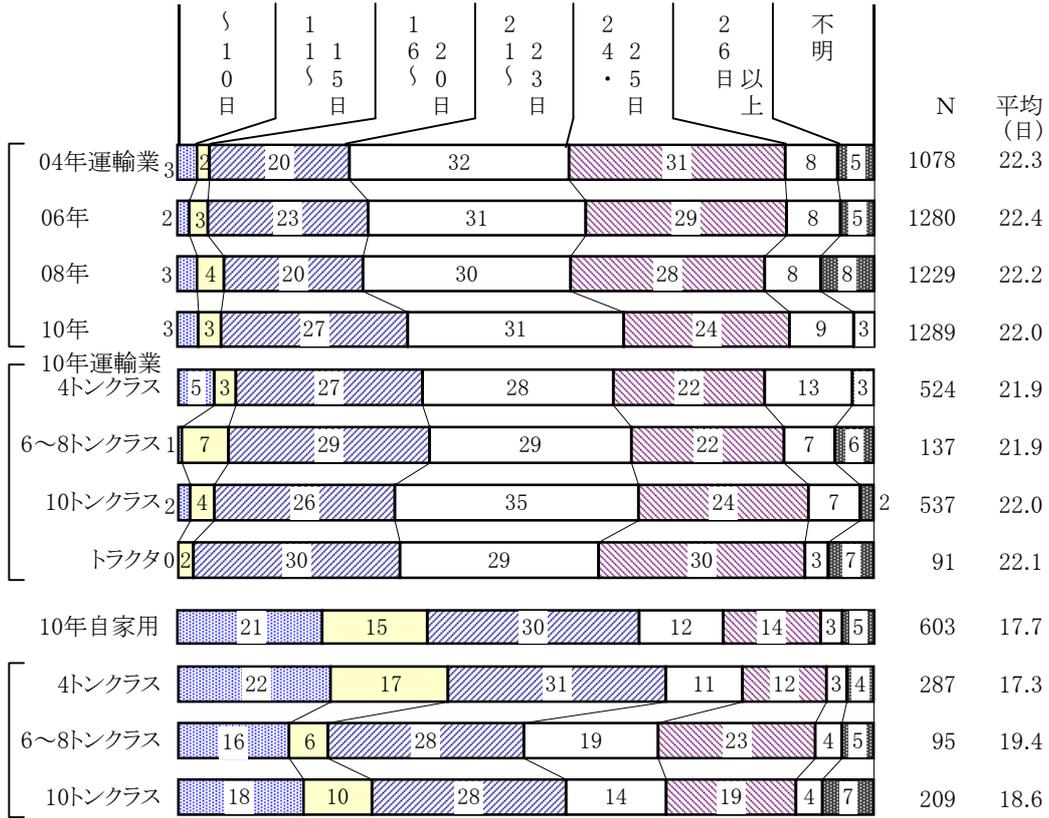
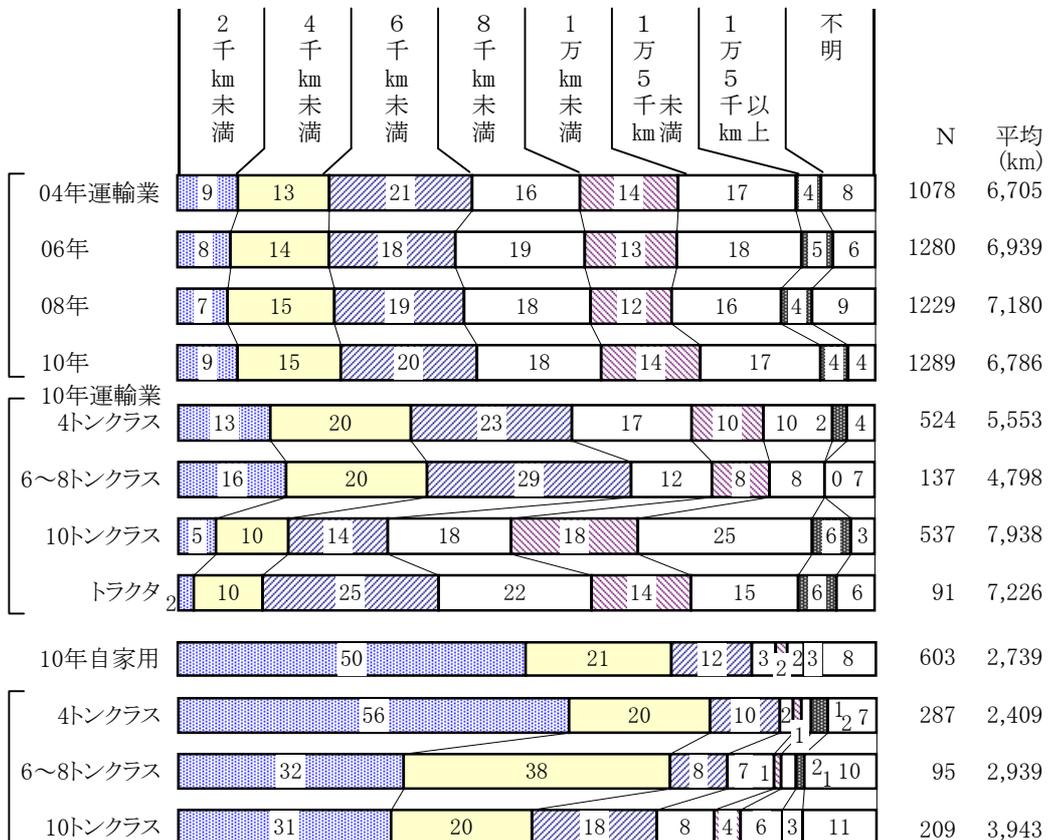


図3-9 月間走行距離(Q49)【保有台数ベース】



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のトンクラスは、前保有車と同クラスが大半を占める。

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71%、自家用69%で、06年から大きな変動はない。（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、現保有6～8トンクラスは同クラス間の移行に加えて前保有4トンクラスからの移行が、運輸業、自家用ともに、3割前後と多い。（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、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。一方、6～8トンクラスは、免許制度変更の影響か、同クラスへの移行は28%と他に比べて少なく、4トンクラスへの移行（37%）、10トンクラスへの移行（31%）に分かれた。（図4-3）

図4-1 購入形態 (Q55、SQ55-1) 【保有台数ベース】

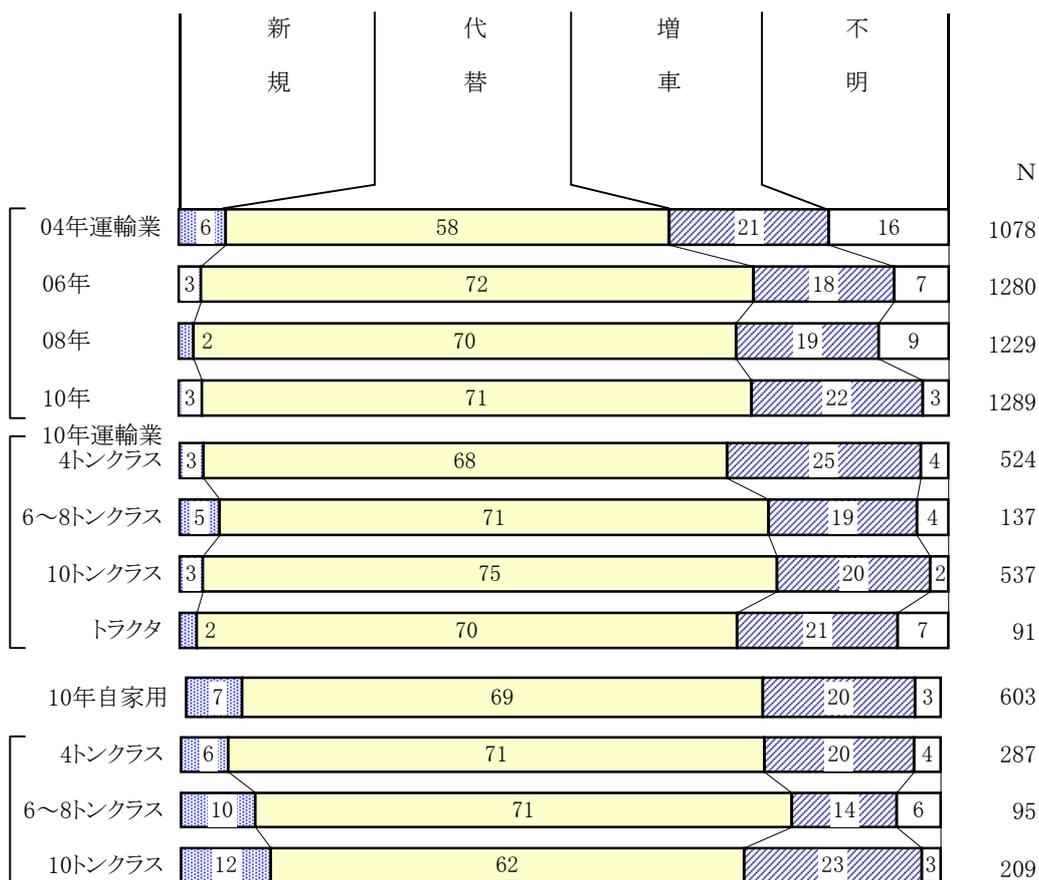


図4-2 現保有車別にみた前保有車トクラス(SQ55-2)【保有台数ベース】

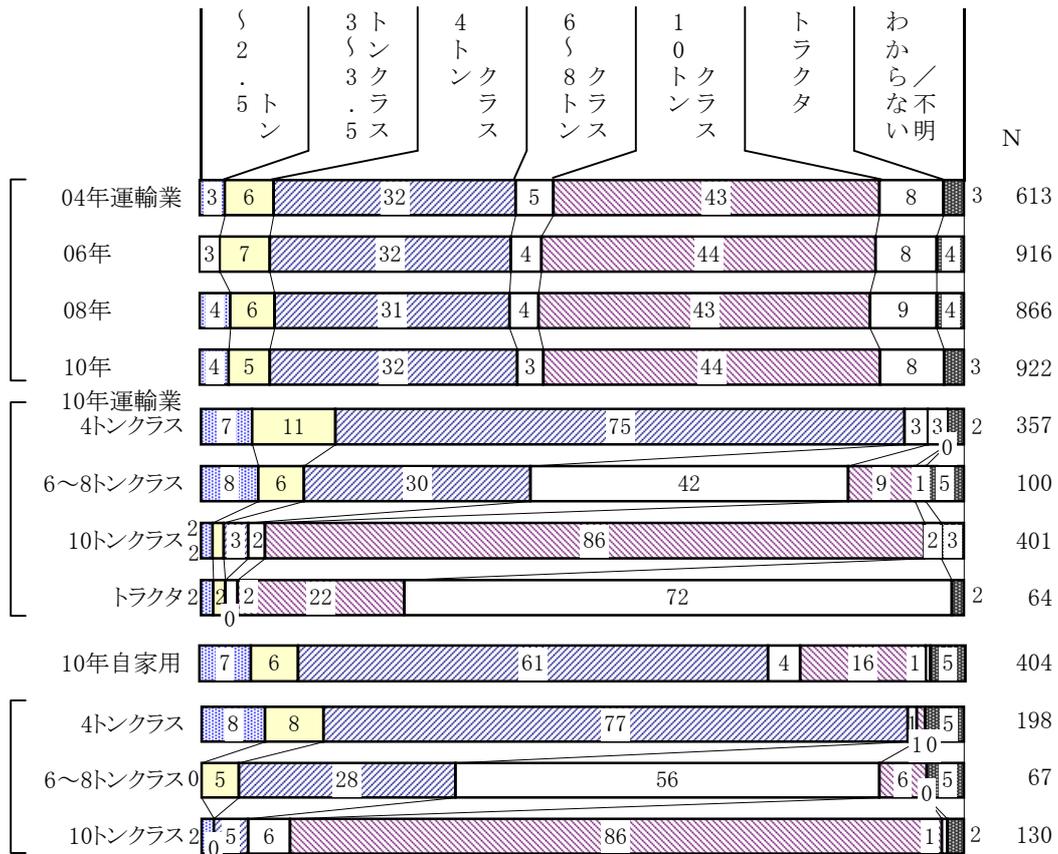
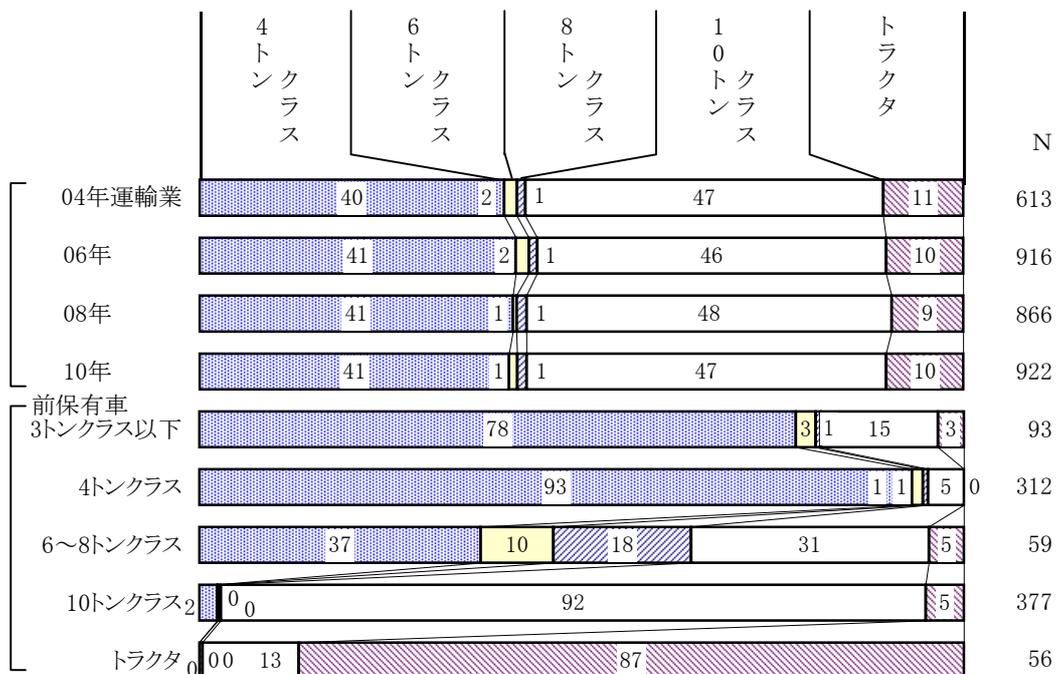


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス(運輸業)(Q35)【保有台数ベース】



4-2 使用期間動向

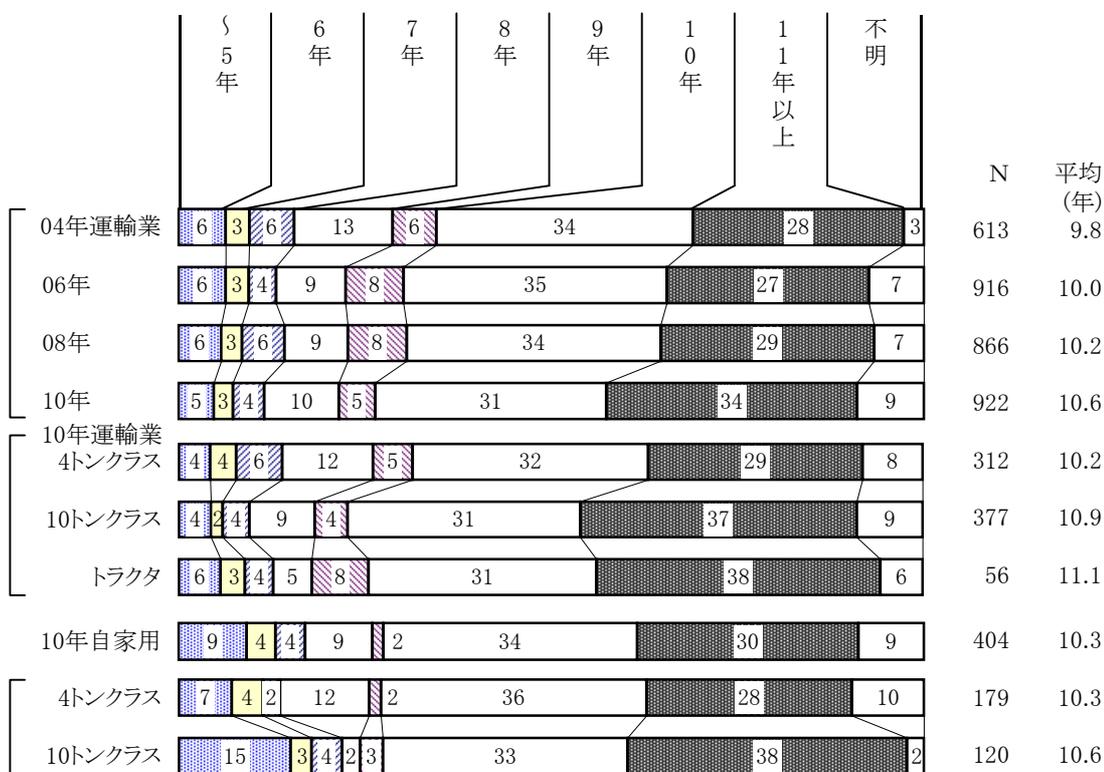
運輸業の使用年数は、実態と基準ともに11年弱。使用年数の長期化傾向が続く。

普通トラックの前保有車の平均使用年数は、運輸業が10.6年で、年々、使用年数が長くなっている。自家用の平均使用年数は10.3年。

トンクラス別に見ると、運輸業、自家用ともに、10トンクラスの方が4トンクラスに比べて使用年数が高い。(図4-4)

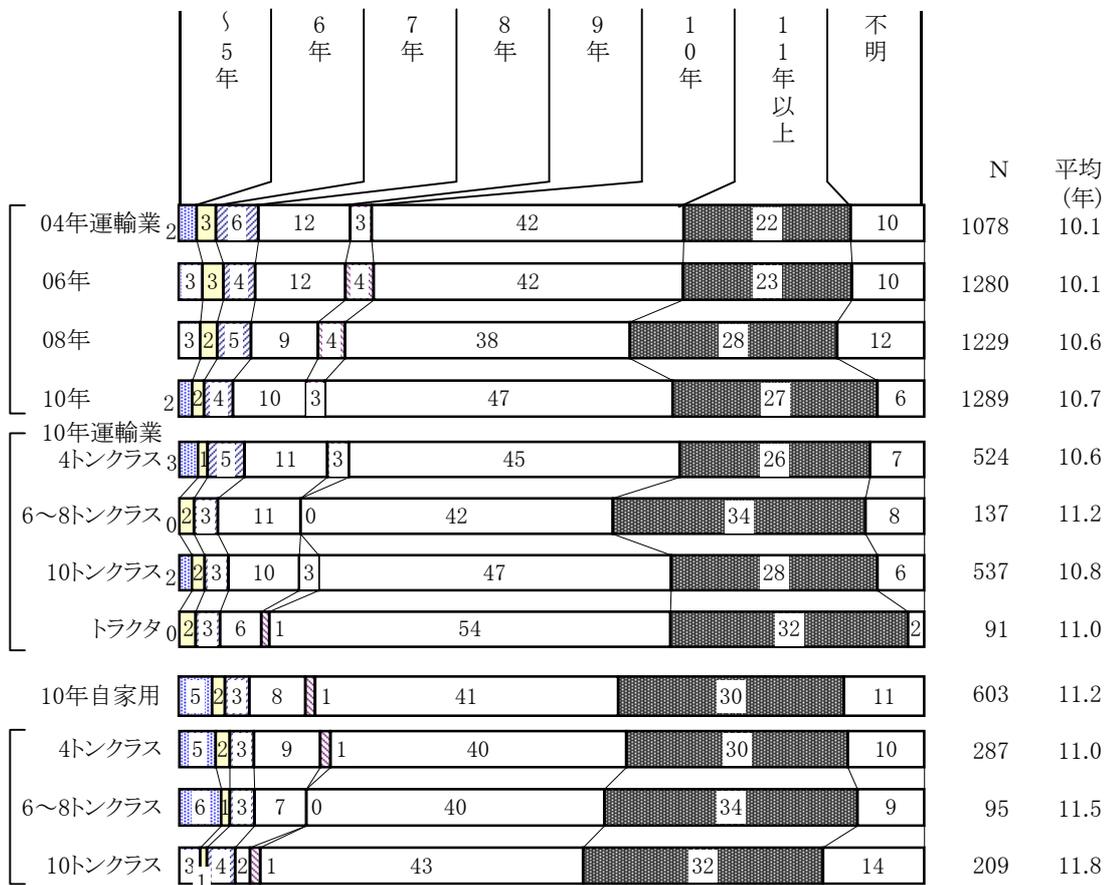
現在基準としている平均使用年数は、運輸業は10.7年で04年度から延びる傾向にある。
(図4-5)

図4-4 前保有車の使用年数(SQ55-4)【保有台数ベース】



注) 運輸業、自家用のトンクラスは前保有車のトンクラス

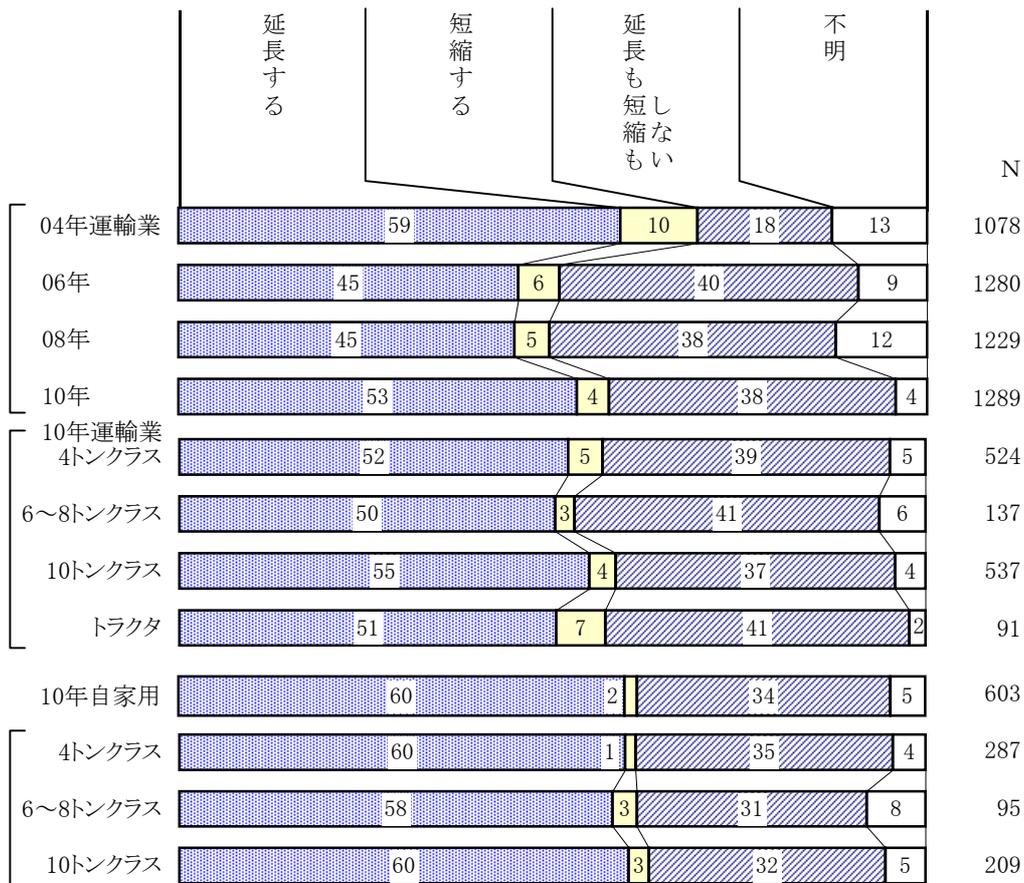
図4-5 現在基準としている使用年数(Q56)【保有台数ベース】



今後の代替期間延長意向については、運輸業、自家用ともに、「延長する」が「短縮する」と「延長も短縮もしない」の合計を上回った。運輸業は08年度と比べて「延長する」が8ポイント増加した。自家用では「延長する」が6割を占め、運輸業よりも延長意向が高い。

トクラス別では大きな違いはない。(図4-6)

図4-6 今後の代替期間延長意向(Q58)【保有台数ベース】



* 04年度調査の「延長する」は、「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、休車がある割合が04年から増加傾向。2年前と比べた遊休車両は「増えている」が「減っている」を上回る。

運輸業の普通トラック稼働状況を見ると、「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31%で、08年度とほぼ同じである。一方、「時々休車する車がある」もしくは「比較的長い期間休車する車がある」は41%で04年度から増加傾向にある。

保有台数別では、保有台数30台未満の事業所は『休車』（「時々休車する車がある」と「比較的長い期間休車する車がある」の合計）が4割台であるのに対して、保有台数30台以上の事業所は33%とやや低い。

自家用は「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29%、「時々休車する車がある」もしくは「比較的長い期間休車する車がある」は35%。（図4-7）

普通トラックの遊休車両は、運輸業では2年前に比べて「増えている」が4ポイント、「減っている」が7ポイント、それぞれ増加し、「変わらない」は10ポイント減少した。保有台数別に見ると、台数の少ない事業所ほど「減っている」の割合が高い。

自家用は「増えている」が19%で、保有台数別に見ると、保有台数の多い事業所の方が「増えている」の割合が高い。（図4-8）

図4-7 普通トラックの稼働状況(Q30)
【事業所ベース】

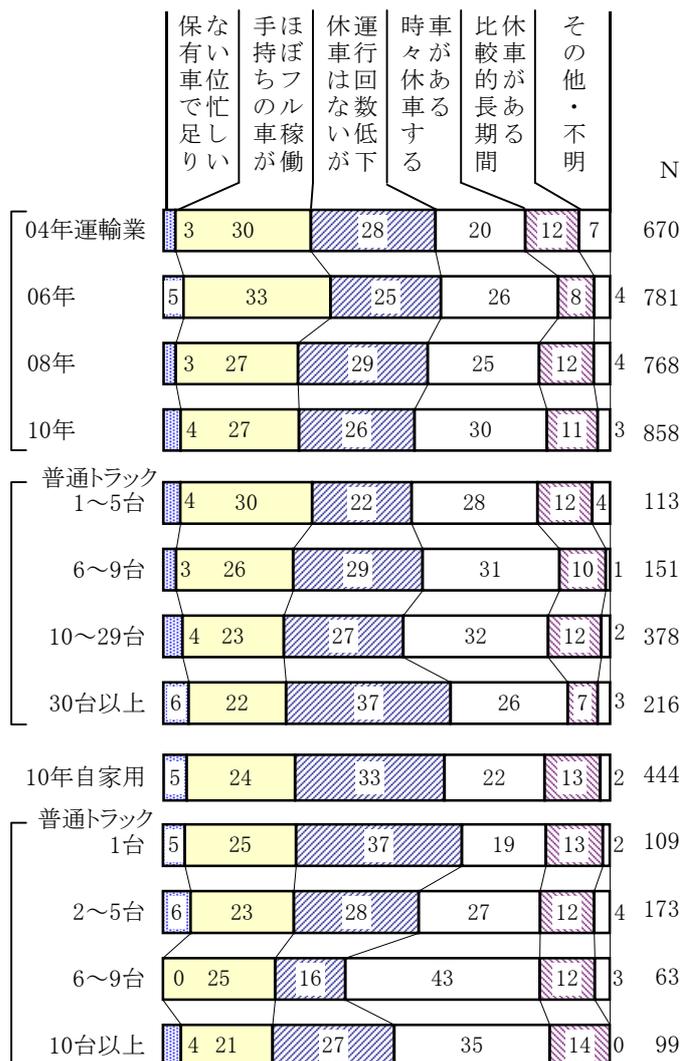
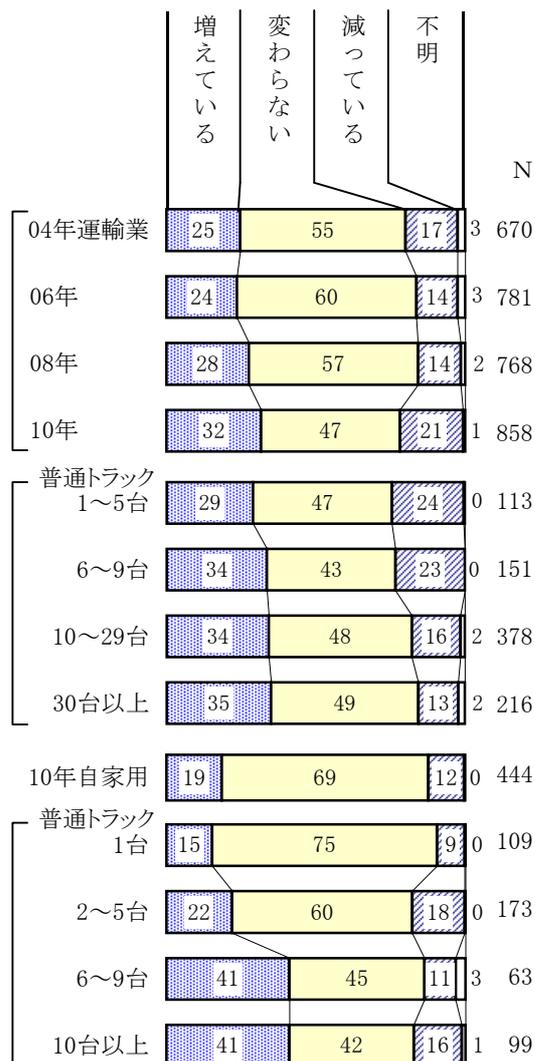


図4-8 2年前と比べた普通トラック
遊休車両の増減(Q29)【事業所ベース】



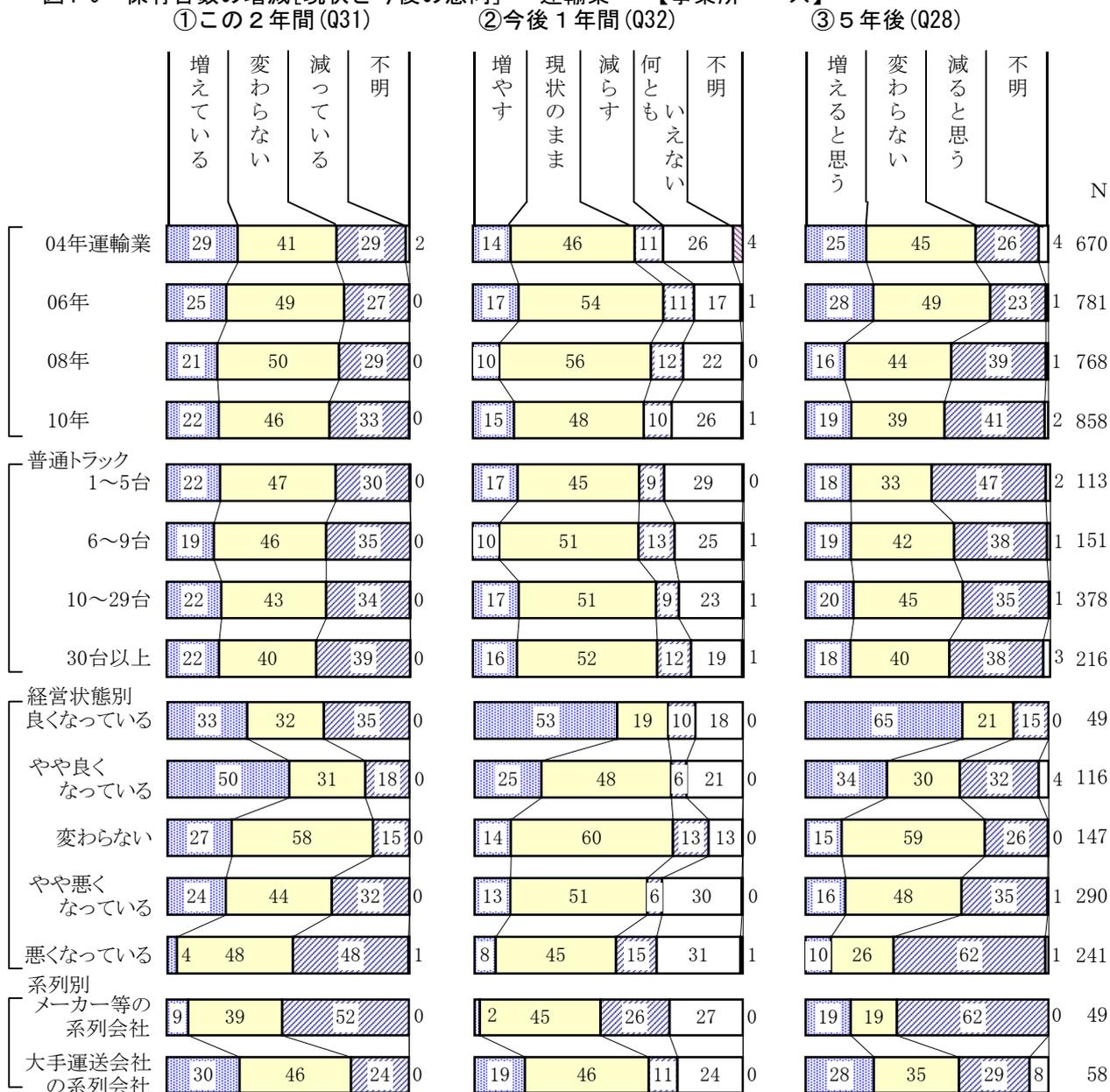
4-4 保有台数の増減

この2年間の保有台数は、運輸業は「減っている」が「増えている」を上回る。今後1年間の増減意向については、運輸業は「増やす」が08年度より増加。

この2年間のトラックの保有台数は、08年度と大きくは変わらないものの「減っている」が33%で08年度に比べて4ポイント増加した。一方、今後1年間のトラック保有台数の増減意向は、運輸業は「増やす」が15%で、08年度に比べ5ポイント増加した。5年後の保有台数（備車含む）は、「減ると思う」（41%）が「増えると思う」（19%）を大きく上回る。

経営状況別にみると、経営状況が好転した事業所は、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)』が多い。また、系列の加盟状況別では、メーカー等の系列会社は、各項目で『減少(減っている、減らす、減ると思う)』が多い。（図4-9）

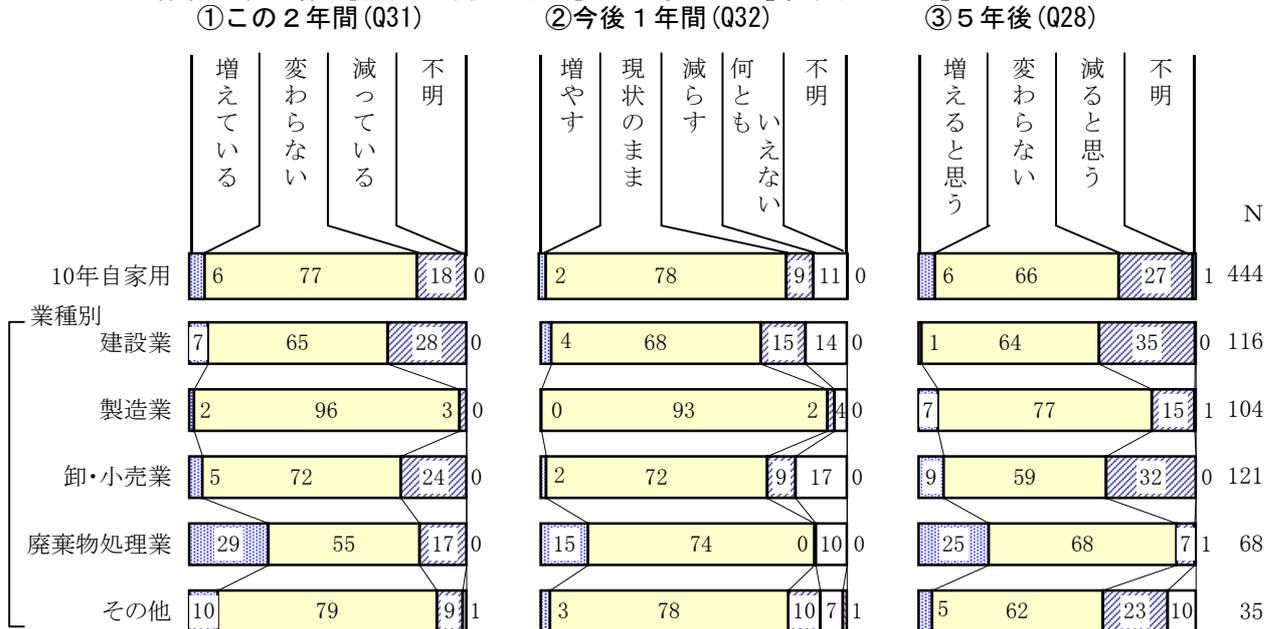
図4-9 保有台数の増減[現状と今後の意向] -運輸業- 【事業所ベース】



自家用は、運輸業に比べて増減が少なく、この2年間のトラックの保有台数は「変わらない」が77%で最も多く、「増えている」は6%、「減っている」は18%。今後1年間の増減意向も「現状のまま」が78%と大半を占めている。

各項目について業種別にみると、『増加(増えている、増やす、増えると思う)』の割合が高いのは廃棄物処理業で、『減少(減っている、減らす、減ると思う)』の割合が高いのは建設業。(図4-10)

図4-10 保有台数の増減[現状と今後の意向] -自家用- 【事業所ベース】



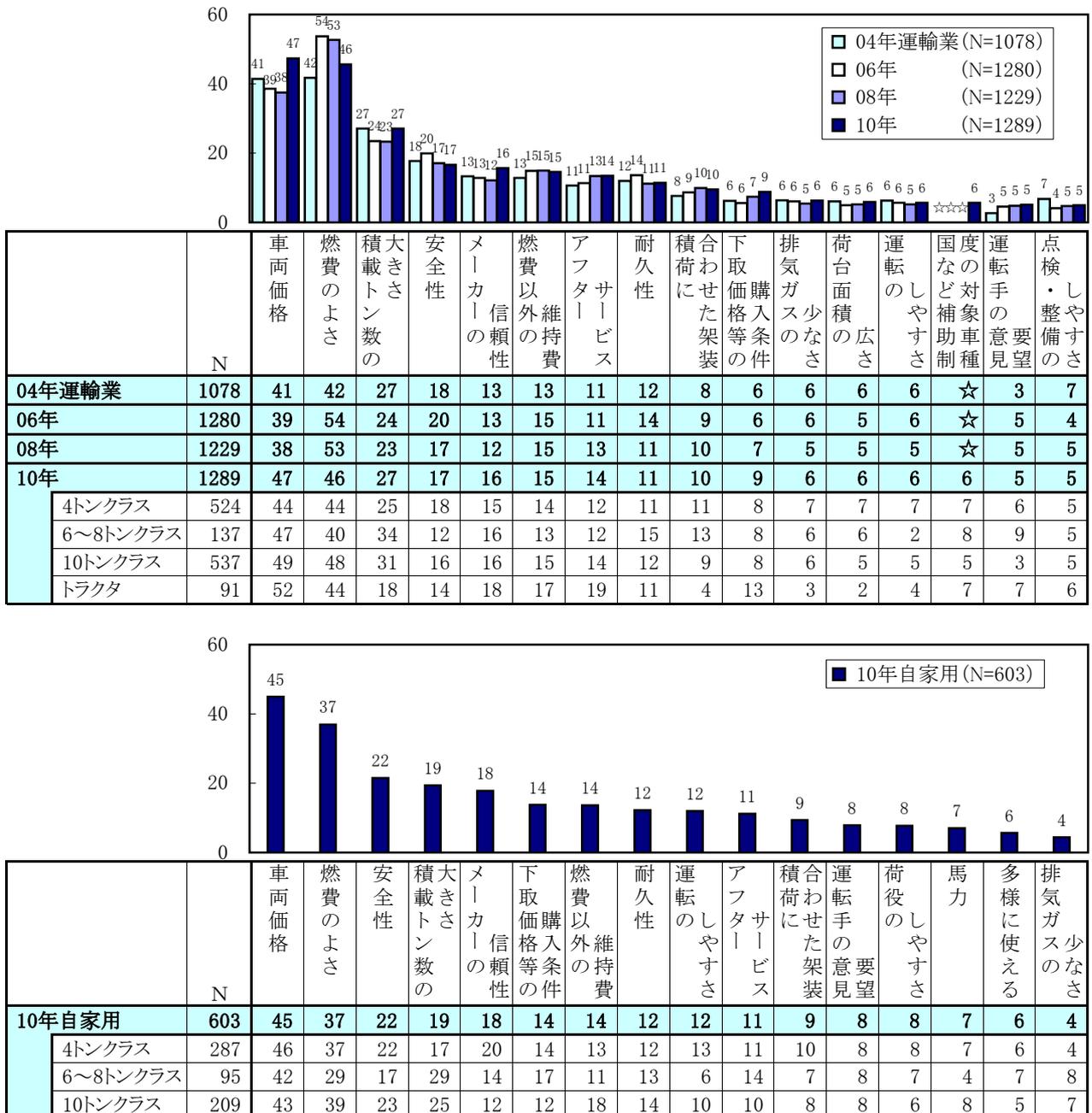
4-5 次期購入重視点

次期購入重視点は、運輸業、自家用ともに「車両価格」がトップ。「燃費のよさ」は2位。

次期買い替え時の3大購入重視点をみると、運輸業では「車両価格」（47%）と「燃費のよさ」（46%）が4割台と高く、次いで、「積載トン数の大きさ」（27%）があがった。「燃費のよさ」は、06年～08年度は原油価格高騰の時期と重なったこともあり50%台で1位にあがったが、今年度は「車両価格」に次ぐ2位となった。原油価格高騰前の04年と比べると4ポイント増加した。

自家用でも、「車両価格」（45%）と「燃費のよさ」（37%）が上位2位にあがった。
(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)【保有台数ベース】



注) ☆印は回答項目なし

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」が大半を占めるが、運輸業では「オートマチック」が漸増。

保有車のトランスミッションは、運輸業では「マニュアルタイプ」が77%と多いが、「オートマチック」も20%を占め、年々増加傾向にある。トンクラス別に見ると、10トンクラスやトラクタは、8トン以下に比べて「オートマチック」が多い。自家用は「マニュアルタイプ」が92%と大半を占める。(図4-12)

代替予定車の「オートマチック」車購入意向*は、運輸業は32%で、08年度に比べて5ポイント増加した。自家用の「オートマチック」車購入意向は13%で、運輸業に比べると低い。自家用は、現保有車、代替予定車ともに「マニュアル」が主流といえる。(図4-13)

*「オートマチック」車購入意向は、「トルコンタイプを予定」と「トルコンタイプ以外のクラッチペダルなしを予定」の合計値。

図4-12 保有車のトランスミッションタイプ(Q50)【保有台数ベース】

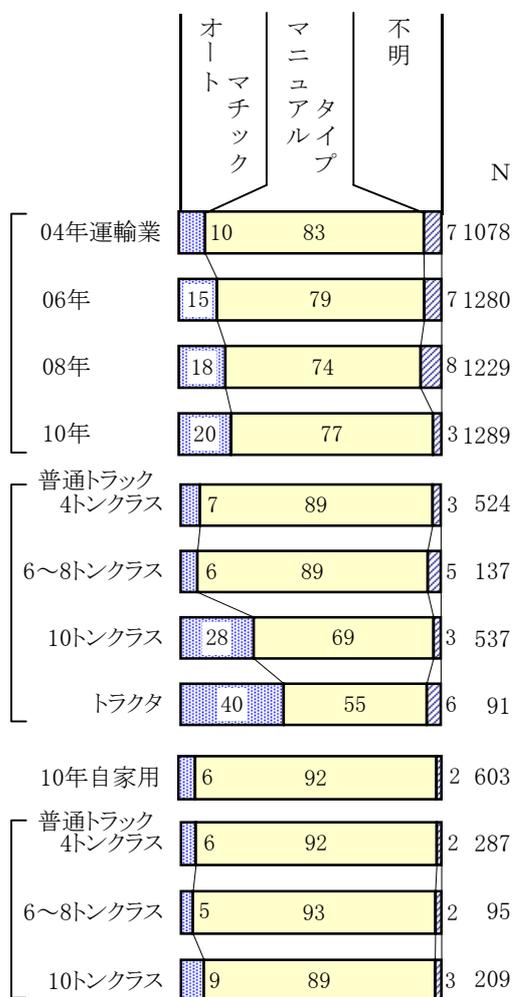
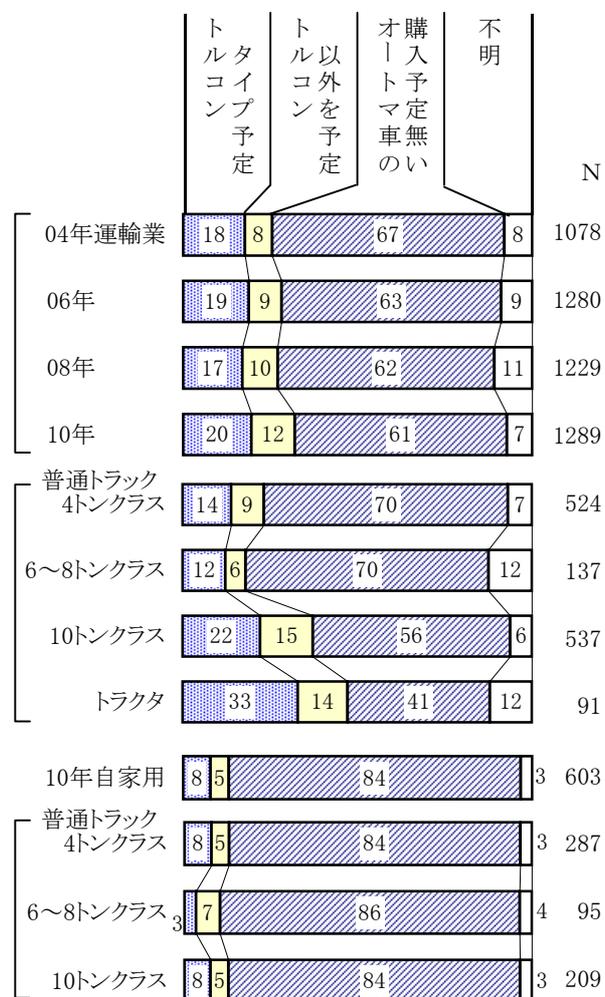


図4-13 代替予定車のオートマチック車購入意向(Q51)【保有台数ベース】



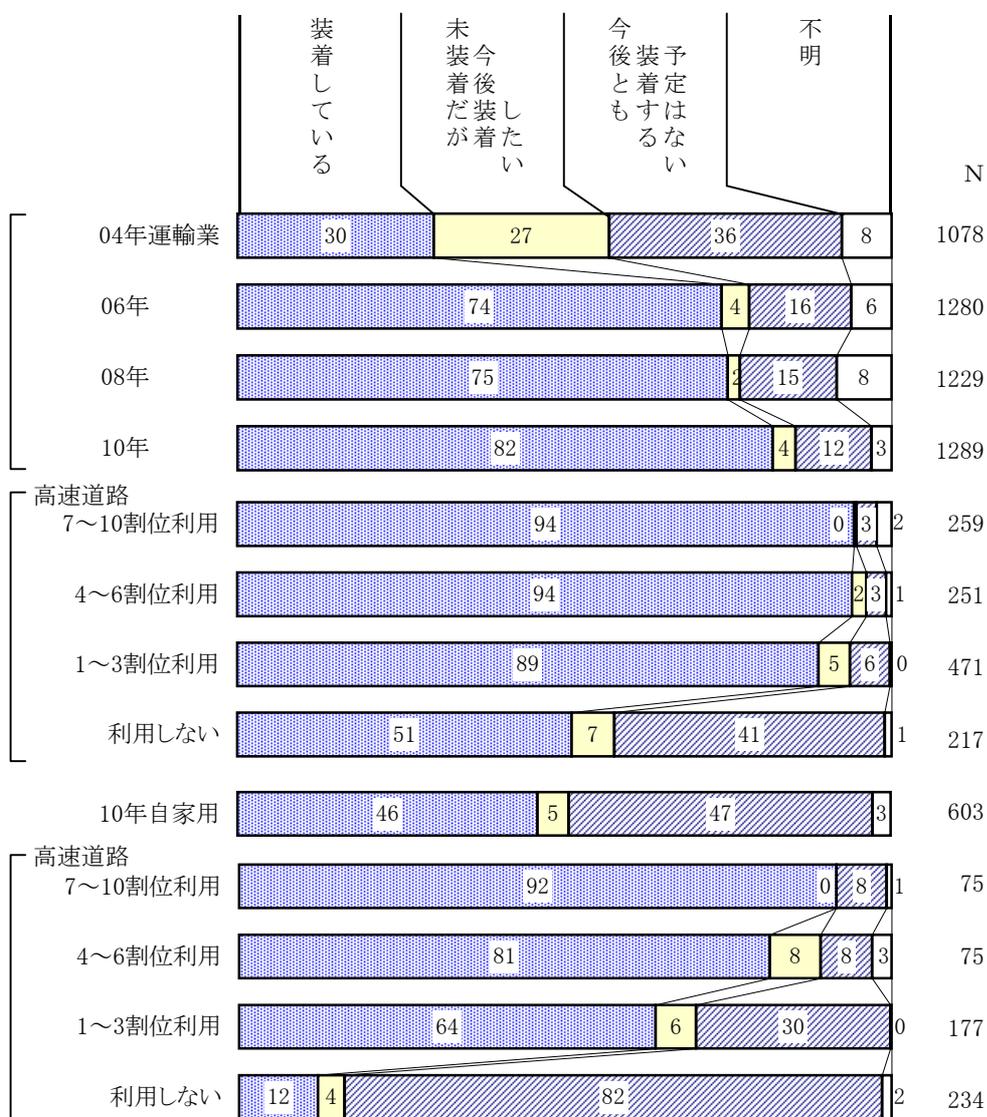
4-7 ETC装着意向

ETC装着率は、運輸業で82%、自家用で46%。08年度より増加。

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、運輸業は82%で08年度に比べて7ポイント増加した。自家用は、高速道路の利用率自体が低いため、ETC装着率も46%と運輸業に比べると低い。

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約9割が装着している一方、自家用は利用距離割合が高いほど装着率も高い傾向がある。（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(Q52)【保有台数ベース】



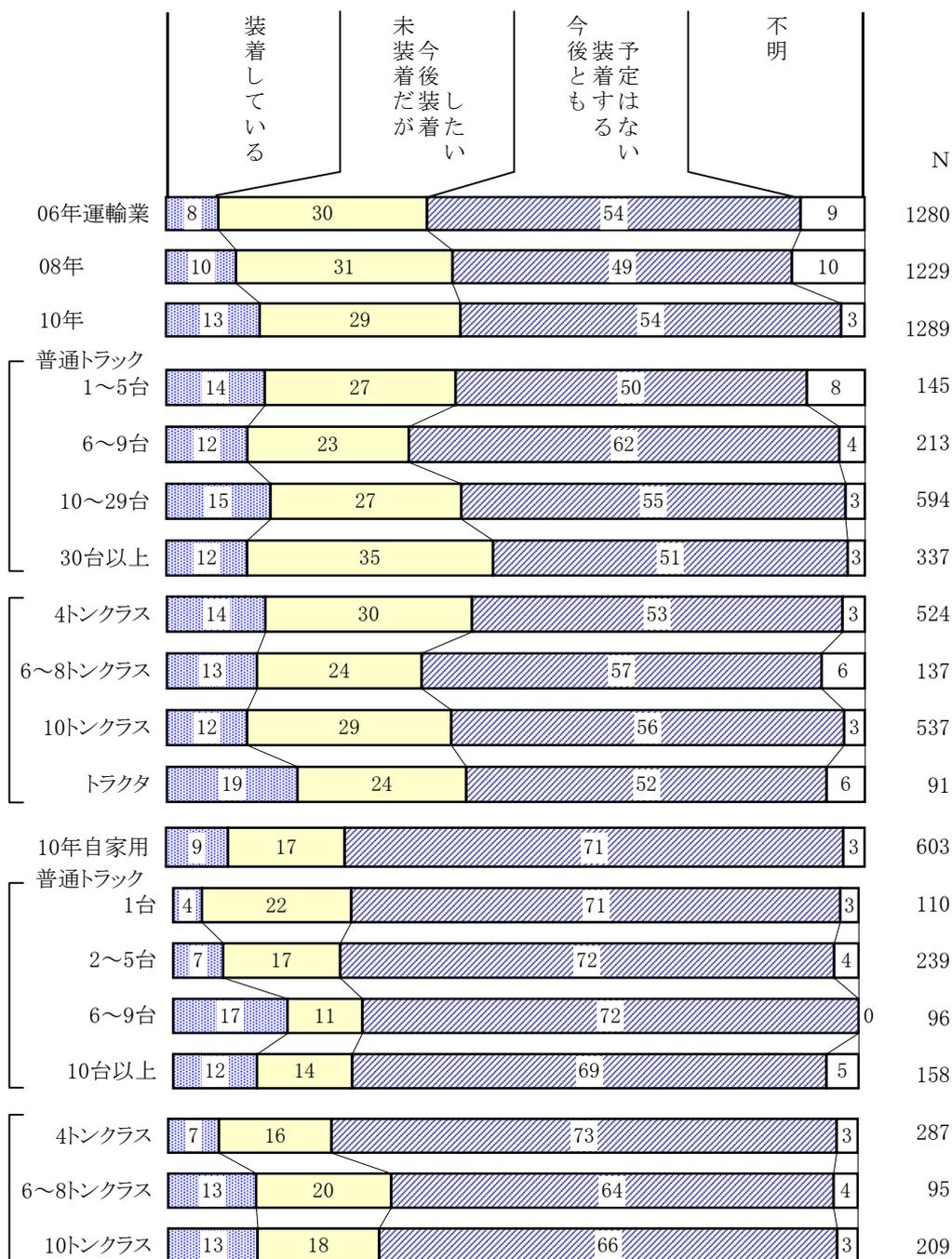
4-8 盗難防止装置装着意向

盗難防止装置の装着率は運輸業が13%、自家用は9%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13%。06年度から装着率は少しずつ増加している。「未装着だが、今後装着したい」は29%、「今後とも装着する予定はない」は54%。

自家用については、「装着している」が9%、「未装着だが、今後装着したい」が17%、「今後とも装着する予定はない」が71%。（図4-15）

図4-15 盗難防止装置の装着意向(Q53)【保有台数ベース】



5. 事業所の業績と荷主の要望に対する運輸業者の対応状況

5-1 経営状況とその要因

運輸業・自家用ともに、6割以上が2年前と比べて経営状況が悪化したと回答。ただし、08年に比べるとわずかながら『好転』が増加し、『悪化』は減少した。

①経営状況の現状と見通し

2年前と比べて最近の経営状況は、『悪化』（「やや悪くなっている」と「悪くなっている」の計）が65%で、『好転』（「良くなっている」と「やや良くなっている」の計）の18%を上回る。

時系列で見ると、前回調査を実施した08年8月中旬～9月中旬は、8月に原油価格が最高値を記録し、9月にいわゆるリーマンショックが起こるなど、景況感の悪い時期と重なったこともあり、今回は前回と比べ『好転』が6ポイント増え、『悪化』が12ポイント減少し、わずかながら改善した。

保有台数別にみると、台数の少ない事業所ほど「悪くなっている」の割合が高く、小規模事業所ほど不況の影響を受けているといえる。従業員数別に見ると、従業員100人以上の規模の大きい事業所で『好転』の割合が高い。取り扱いの積荷別に見ると、「食料品・飲料」などを取り扱う運輸業者は『好転』の割合が高い。

自家用は、『好転』が12%、『悪化』が66%であった。業種別に見ると、廃棄物処理業は「良くなっている」が13%で他の業種に比べて景況感がよい。一方、景況感が悪いのは建設業で82%が『悪化』と回答した。（図5-1）

図5-1 2年前と比べて最近の経営状況(Q12) -運輸業- 【事業所ベース】

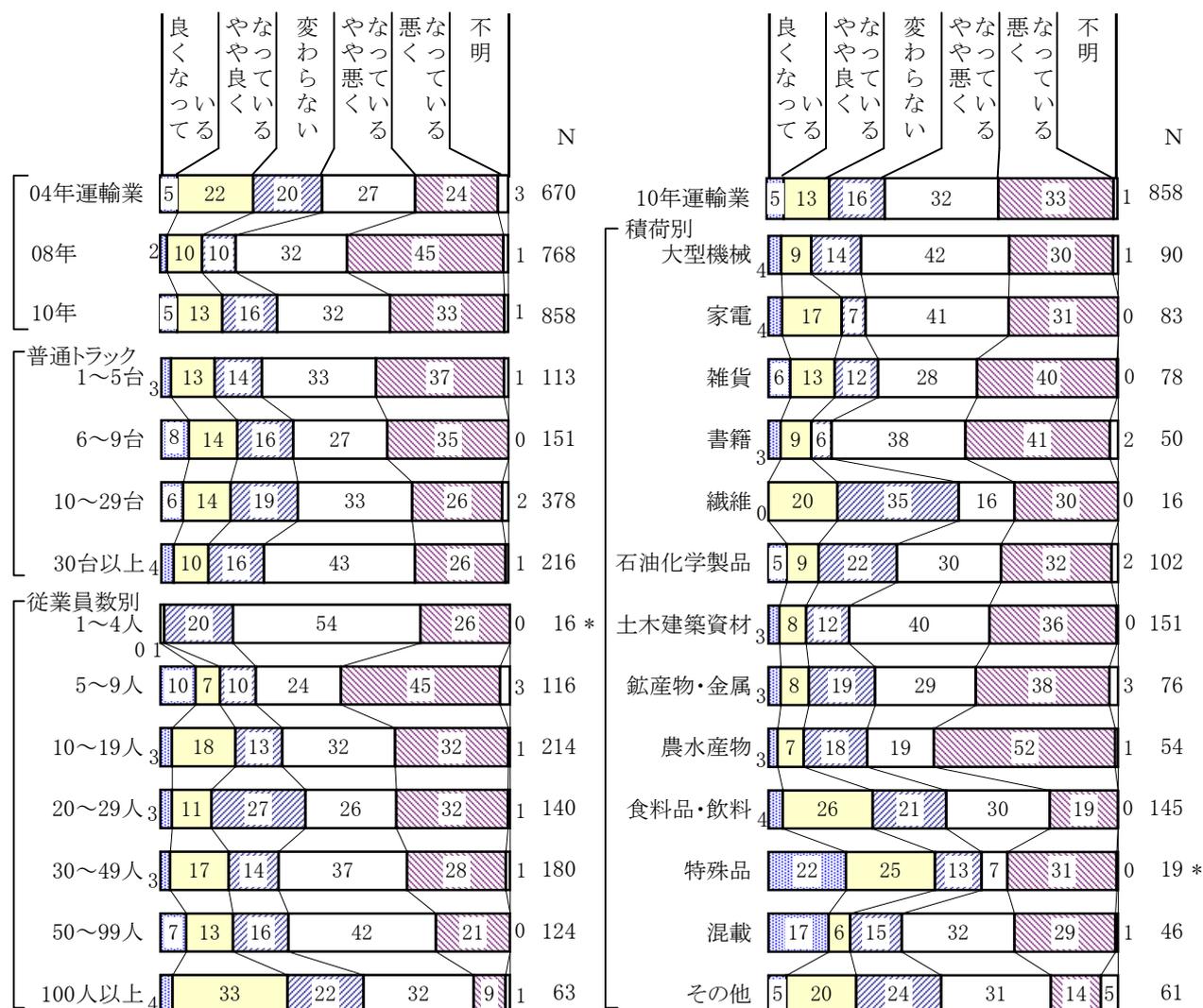
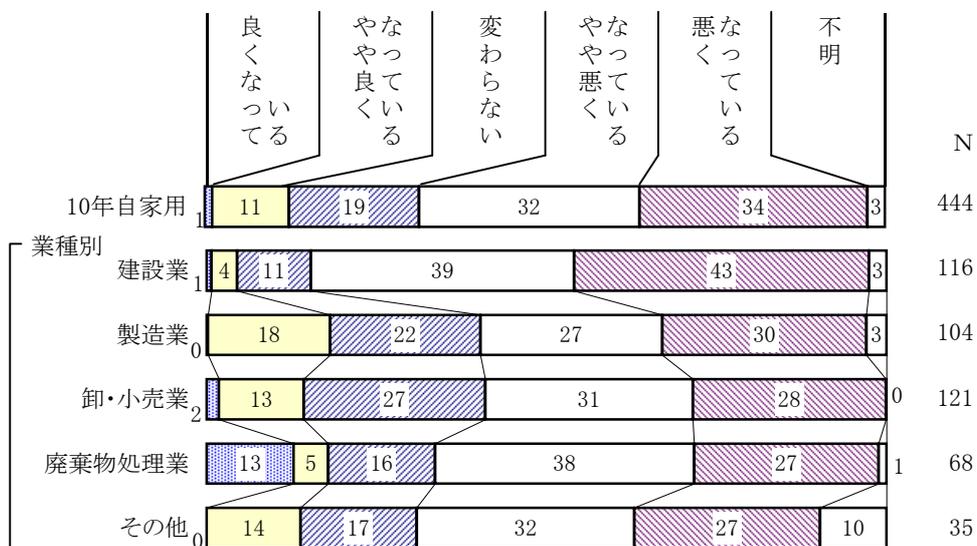


図5-1 2年前と比べた最近の経営状況(Q12) -自家用- 【事業所ベース】



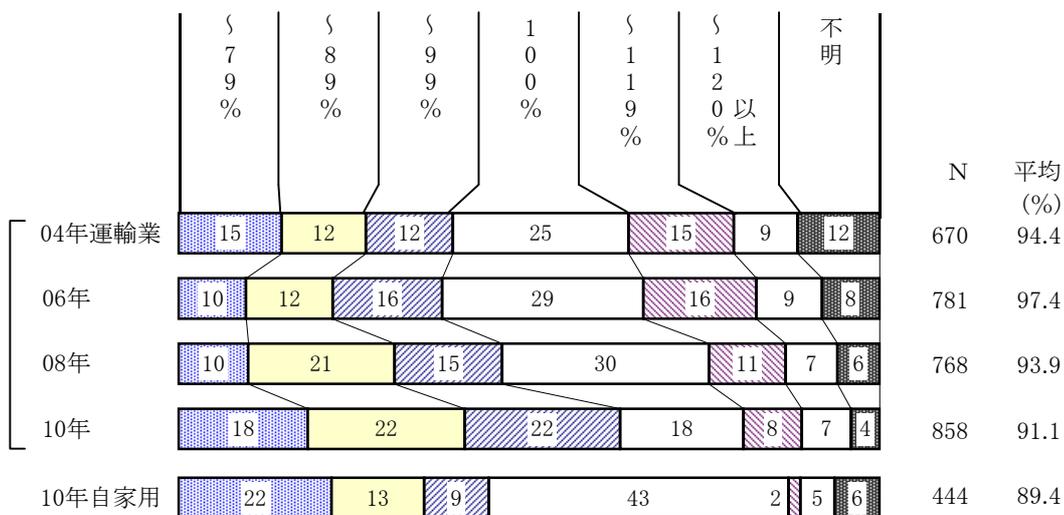
5-2 荷扱量水準

運輸業の荷扱い量水準は06年度から減少傾向。約6割が2年前と比べて荷扱い量が減少。

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、運輸業は『100%未満』が62%、『101%以上』が15%で、06年度から減少傾向が続く。

自家用は『99%以下』（44%）と「100%」（43%）がほぼ同率。（図5-2）

図5-2 荷扱量水準(Q11)【事業所ベース】



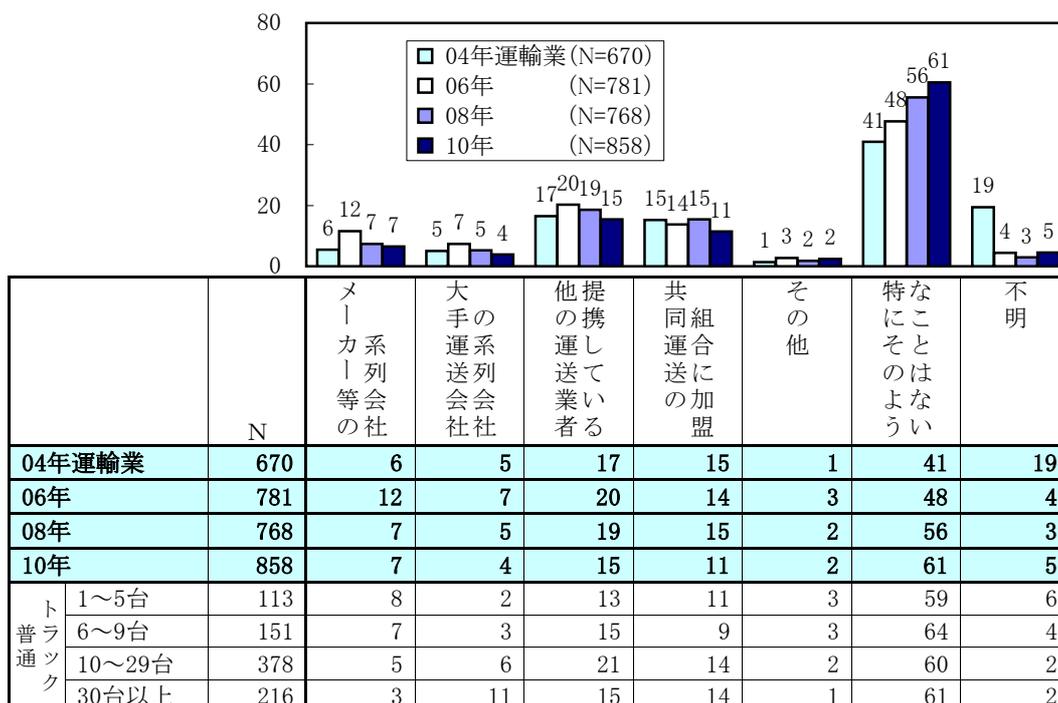
5-3 運輸業者の積荷確保への取り組み

運輸業の荷主数は04年度から減少傾向が続く。委託先の数や備車台数も08年度に比べ減少。積荷確保には、「荷主に対する営業の活発化」で対応。

①事業提携の状況

企業グループや共同運送組合、事業提携などの加盟・実施状況は、「他の運送業者と提携している」が15%で最も多く、次いで「共同運送の組合に加盟」が11%で続く。一方、「特にそのようなことはない」という事業提携を特に行っていない事業所が61%おり、その割合は04年度から年々増加している。（図5-3）

図5-3 系列化の状況（複数回答）(Q4)【事業所ベース】

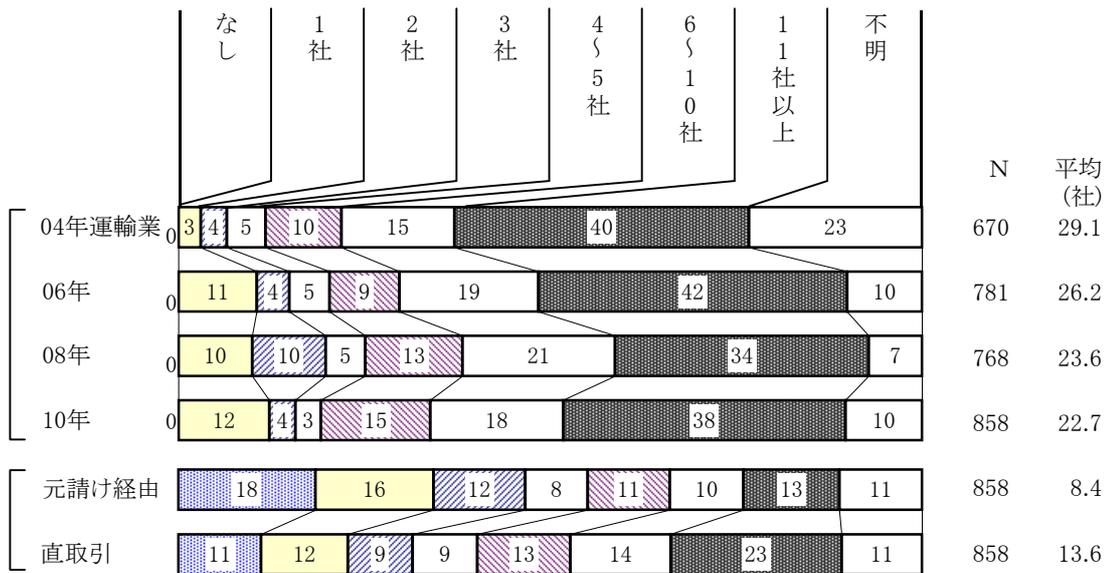


②荷主の数・業務内容

運輸業の荷主数の平均は22.7社で、08年度に比べやや減少した。内訳は、直取引（平均13.6社）が元請け経由（平均8.4社）より多い。（図5-4）

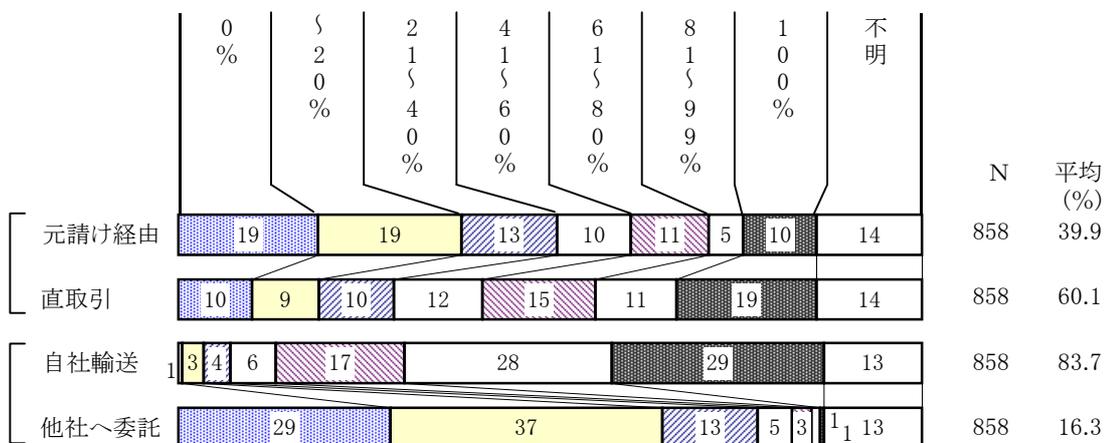
荷量ベースで請負業務の割合をみると、直取引（平均60.1%）が元請け経由（平均39.9%）を上回る。自社輸送と他社委託の比率は、自社輸送（平均83.7%）が委託輸送（平均16.3%）を大きく上回る。（図5-5）

図5-4 荷主の数(Q7)【事業所ベース】



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5-5 荷量ベースで請負業務全体を100とした場合の比率(Q7)【事業所ベース】



他社へ委託する場合の委託先数は平均6.8社で、04年度以降、『2社以下』の割合が年々増加している。

備車台数の平均は16.4台で、2トンクラス以上の自社の保有総台数（平均15.4台）と同程度である。08年度と比べると「1～4台」の割合が増加した。（図5-6、図5-7、図2-5）

図5-6 委託先の会社数(Q8)【事業所ベース】

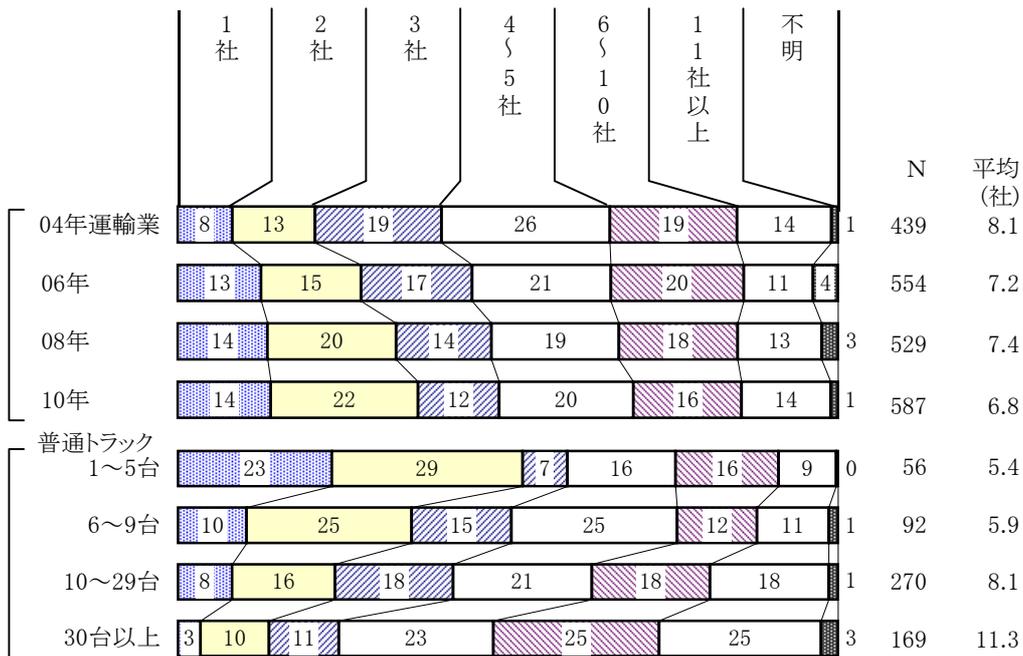
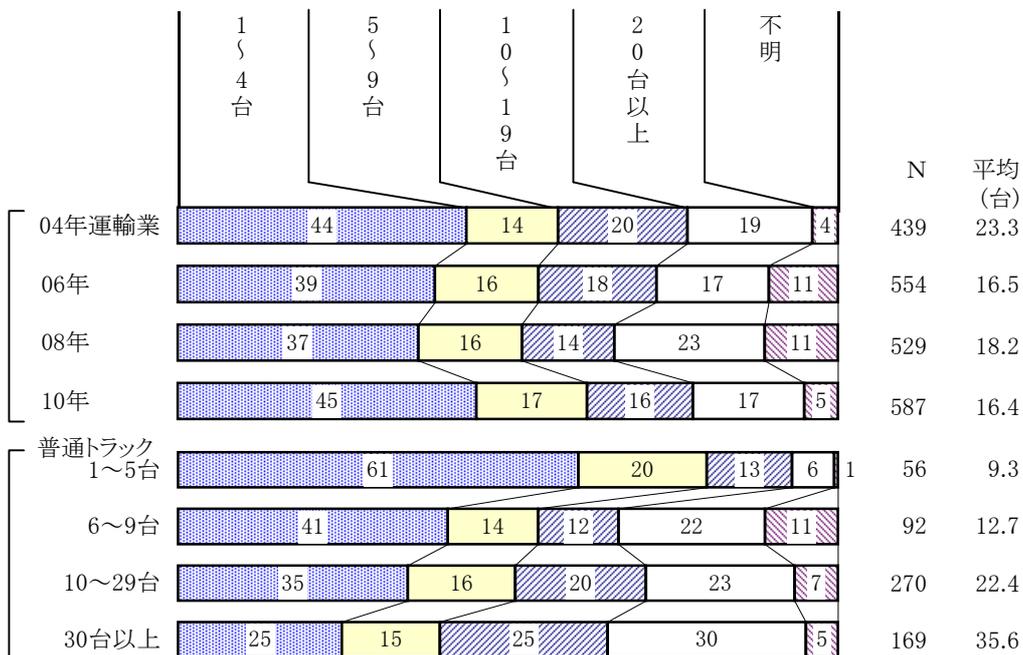


図5-7 平均的な備車台数(Q8)【事業所ベース】



* 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

5-4 荷主の要望への対応

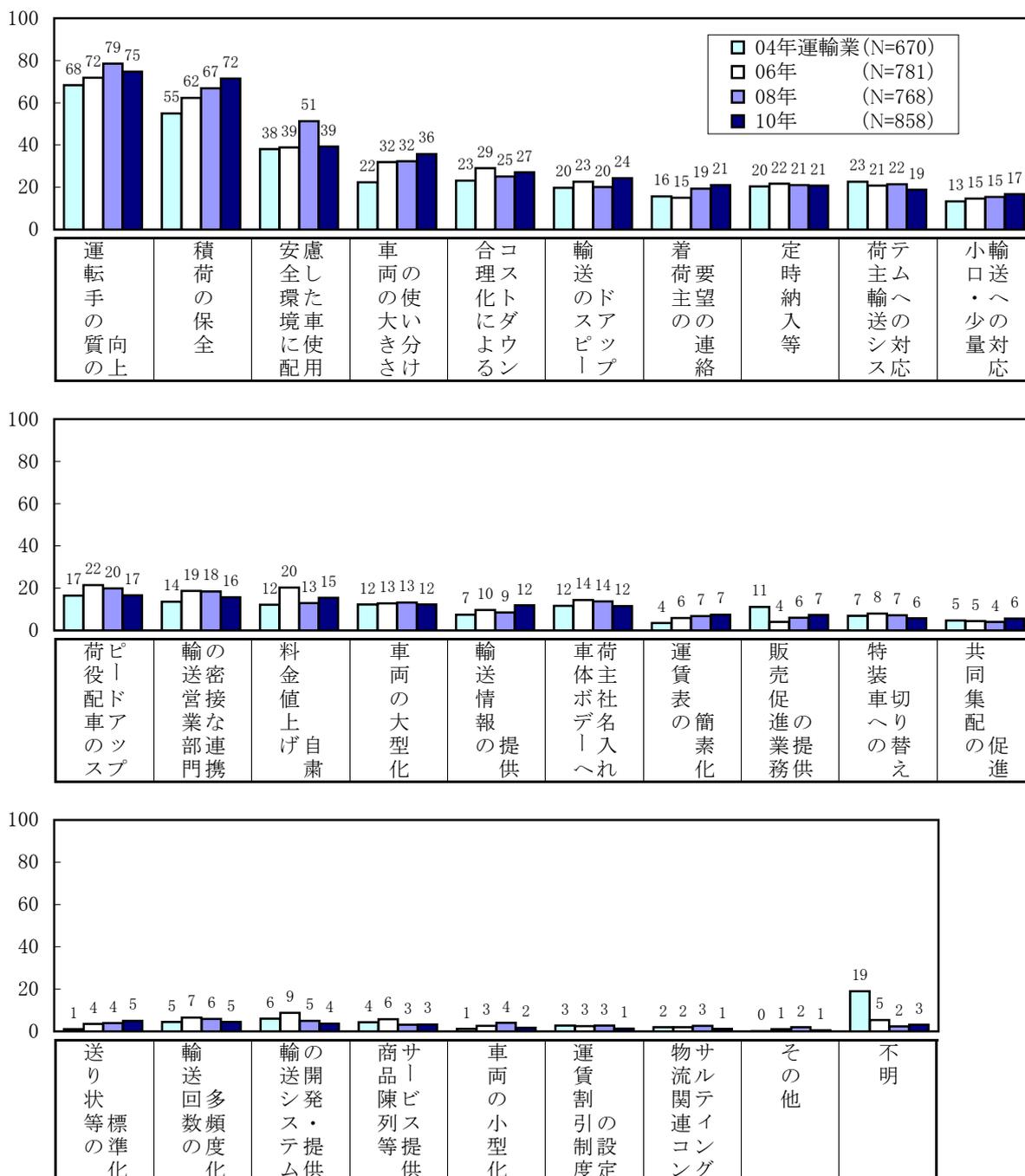
運輸業は「運転手の質の向上」や「積荷の保全」に注力。荷主や元請け業者から「トラックのトンクラス」や「ウイング車使用」などの車両仕様を指示されるケースが増加傾向。

① 荷主の要望に対する運輸業者の対応

荷主の要望に対しどのような対応をしているかについては、「運転手の質の向上」(75%)や「積荷の保全」(72%)、「安全・環境に配慮した車の使用」(39%)、「車両の大きさによる使い分け」(36%)などが上位にあがった。

2位の「積荷の保全」や4位の「車両の大きさによる使い分け」などの項目は増加傾向にある。(図5-8)

図5-8 運輸業者の対応（複数回答）(Q5)【事業所ベース】



②荷主や元請けからの車両仕様の指示

運輸業者が「荷主」から車両仕様の指示を受けている割合は48%、「元請け事業者」からの指示は31%となっている。08年度に比べて、『指示がある』とする事業所の割合が「荷主」「元請け事業者」とともに増加した。保有台数別にみると、保有台数が多いほど『指示がある』の割合が高い。(図5-9)

具体的な指示内容は、「トラックのトンクラス(4トン車、10トン車使用等)」が64%で最も高く、次いで「ウイング車使用(荷役作業効率化など)」(44%)、「トラックの荷台容積」(43%)などが上位にあがった。

図5-9 荷主や元請け業者からの車両仕様の指示(複数回答)(Q9)【事業所ベース】

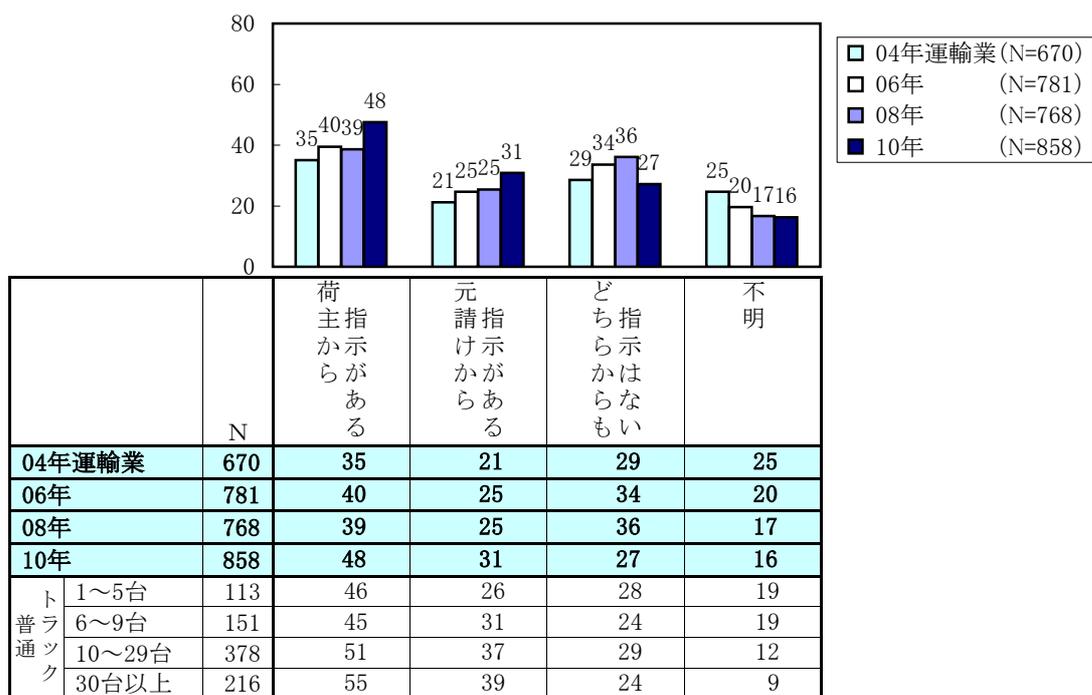
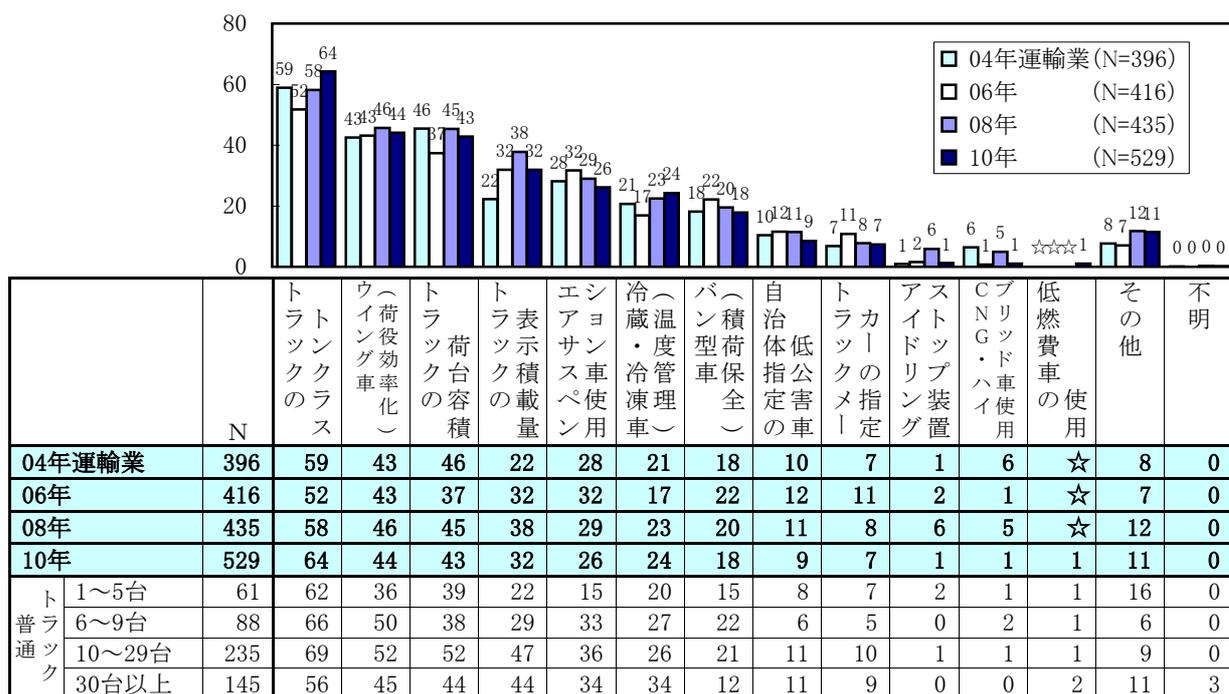


図5-10 荷主や元請け業者からの車両仕様の指示内容(複数回答)(運輸業)(SQ9-1)



注) ☆印は回答項目無し

6. トラック輸送上の問題点と輸送環境変化への対応

6-1 トラック輸送上の問題点

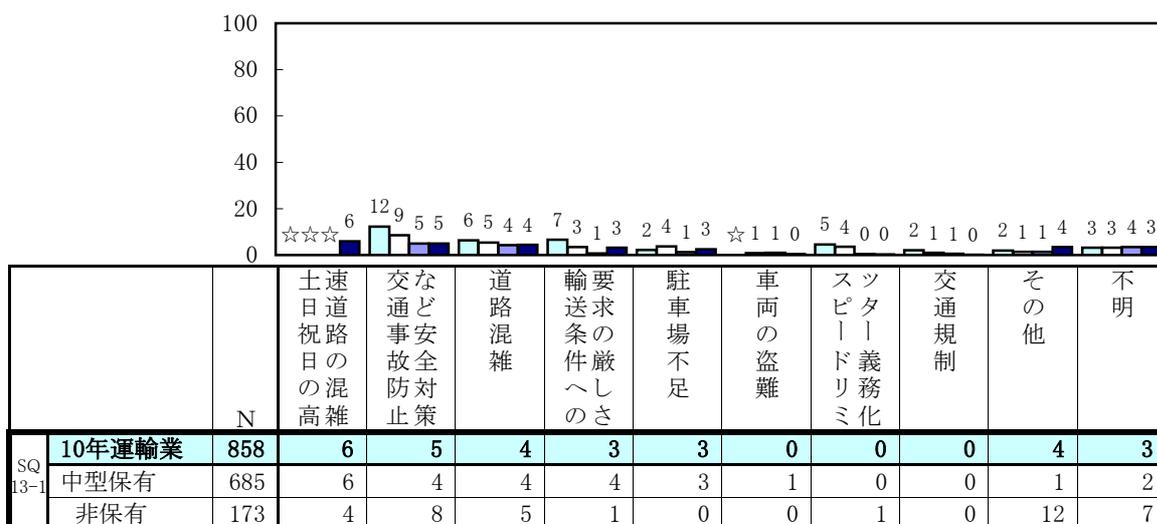
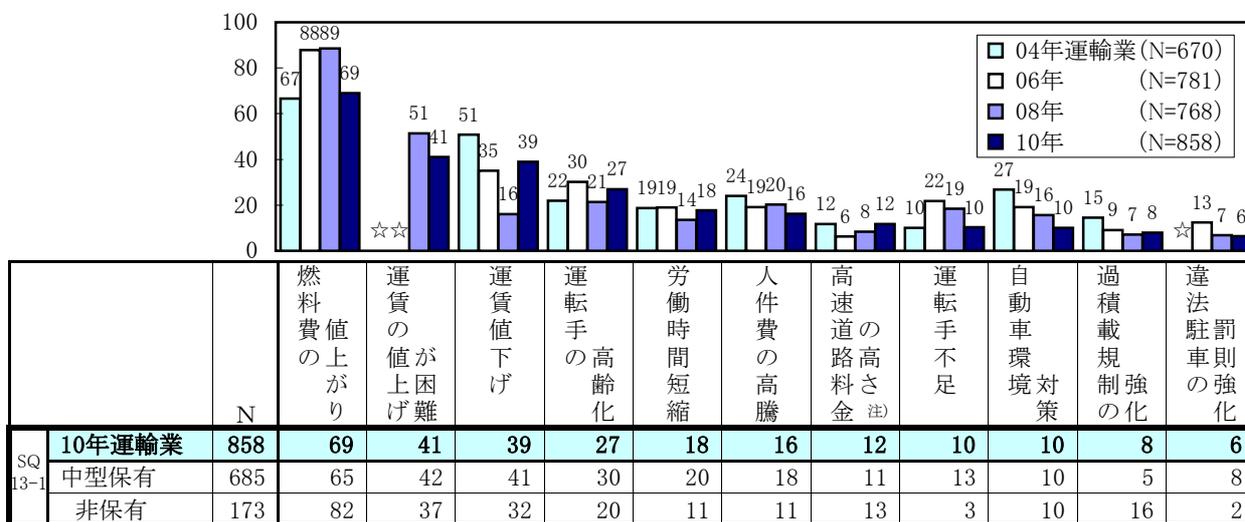
運輸業、自家用ともトラック輸送上の問題点は、「燃料費の値上がり」が突出して高い。現在の運送料金は5年前の91.2%水準で、状況は厳しくなっている。

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、「燃料費の値上がり」が04年に近い水準まで改善したものの、依然として69%と最も高い。2位の「運賃の値上げが困難」(41%)は08年度より10ポイント低下したが、「運賃値下げ」が23ポイント増加し39%で3位となっている。

一方、「自動車環境（騒音・排出ガス等）対策」は年々減少しており、ここまでに実施された各種環境規制などへの対応がかなり進んだことや、エコカー減税・補助金などとの関連が考えられる。（図6-1）

図6-1 トラック輸送上の問題点（複数回答） -運輸業- (SQ13-1)【事業所ベース】



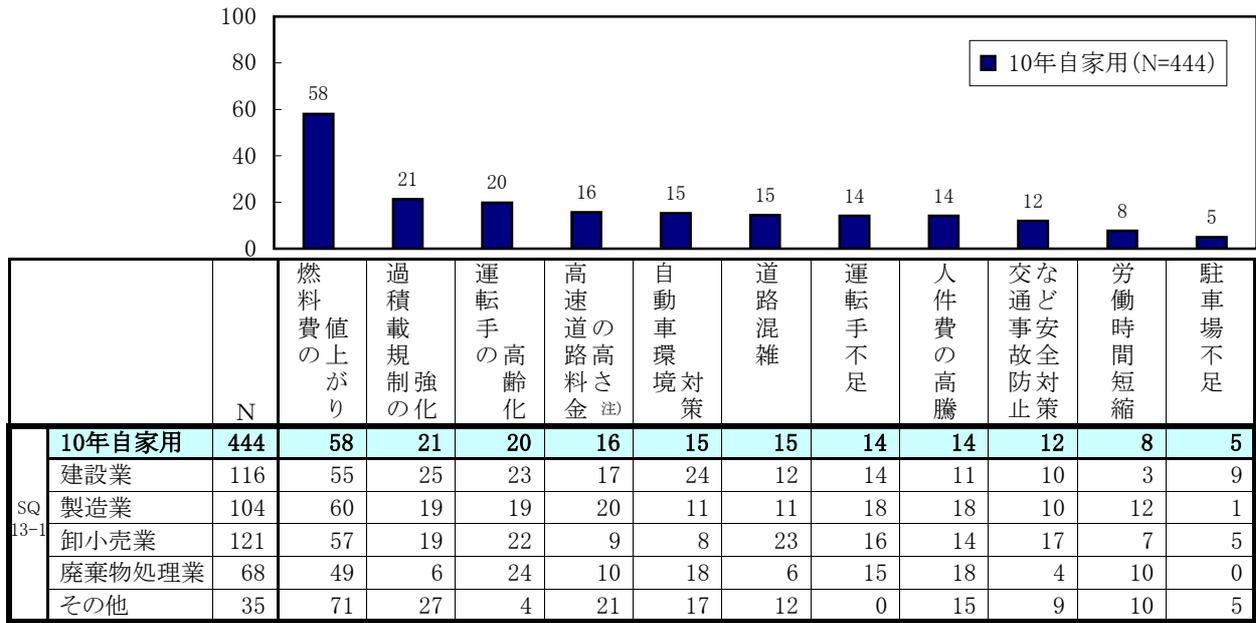
注) ☆印は回答項目無し / 08年まで：高速道路料金の値上がり

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）

自家用においても「燃料費の値上がり」が58%と突出して高く、「過積載規制の強化」(21%)、「運転手の高齢化」(20%)が続く。

業種別の特徴をみると、建設業では「過積載規制の強化」(25%)、「自動車環境(騒音・排出ガス等)対策」(24%)、製造業では「高速道路料金の高さ」(20%)、卸小売業では「道路混雑」(23%)、「交通事故防止など安全対策」(17%)、廃棄物処理業では「土日祝日の高速道路の混雑」(10%)がそれぞれ他の業種に比べて高い。(図6-1)

図6-1 トラック輸送上の問題点(複数回答) -自家用- (SQ13-1)【事業所ベース】

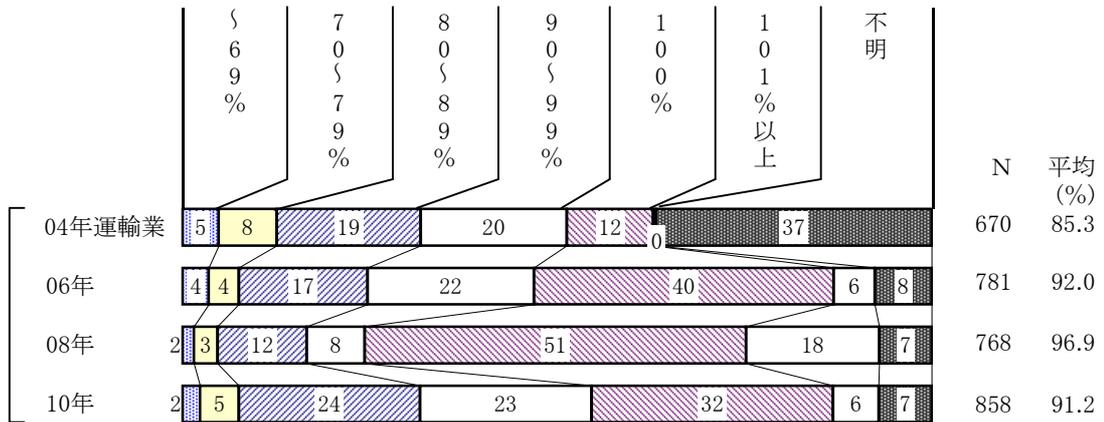


注) ☆印は回答項目無し / 08年まで: 高速道路料金の上り
 注) SQ13-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)

② 送料水準

5年前と比べた現在の送料水準は、「100%」が32%と08年に比べ19ポイント減少し、平均すると91.2%。08年度まで改善傾向が続いていたが、『100%未満』の比率が半数を超え、厳しい状況となっている。(図6-2)

図6-2 5年前と比べた送料水準(Q6)【事業所ベース】



6-2 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。今後は運輸業で「帰り荷の確保など積載率の向上」のほか、「保有台数の適正化による稼働率の向上」「回転率の向上」など運用面によるものが上位。

①輸送合理化対策実施状況

運輸業の大部分*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」(50%)と「保有台数の適正化による稼働率の向上」(40%)が依然高い水準で推移している。

自家用でも同様に、「買い替え延長による車両費の削減」(29%)と「保有台数の適正化による稼働率の向上」(25%)が上位2項目となっている。

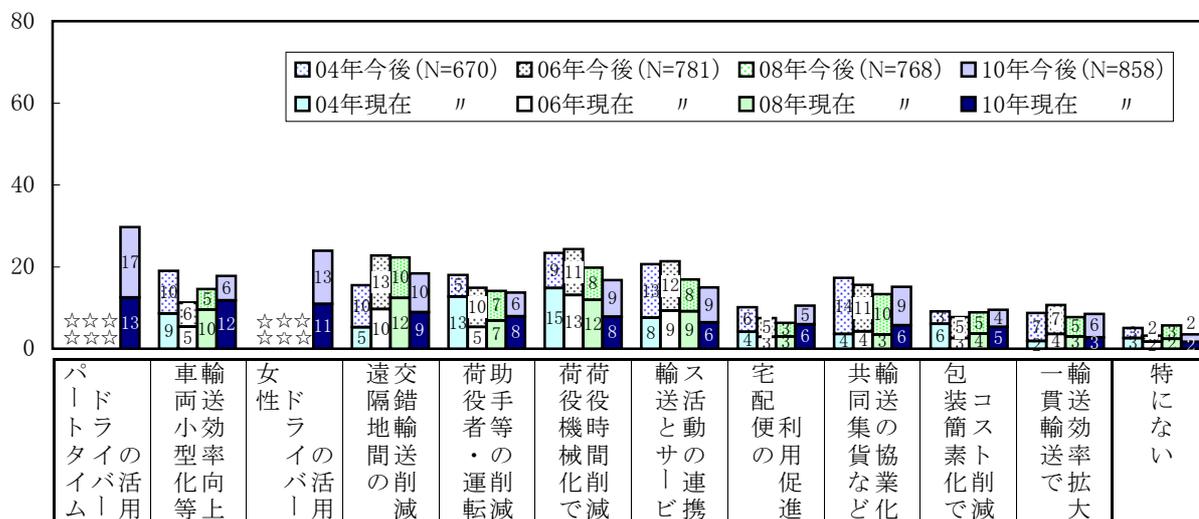
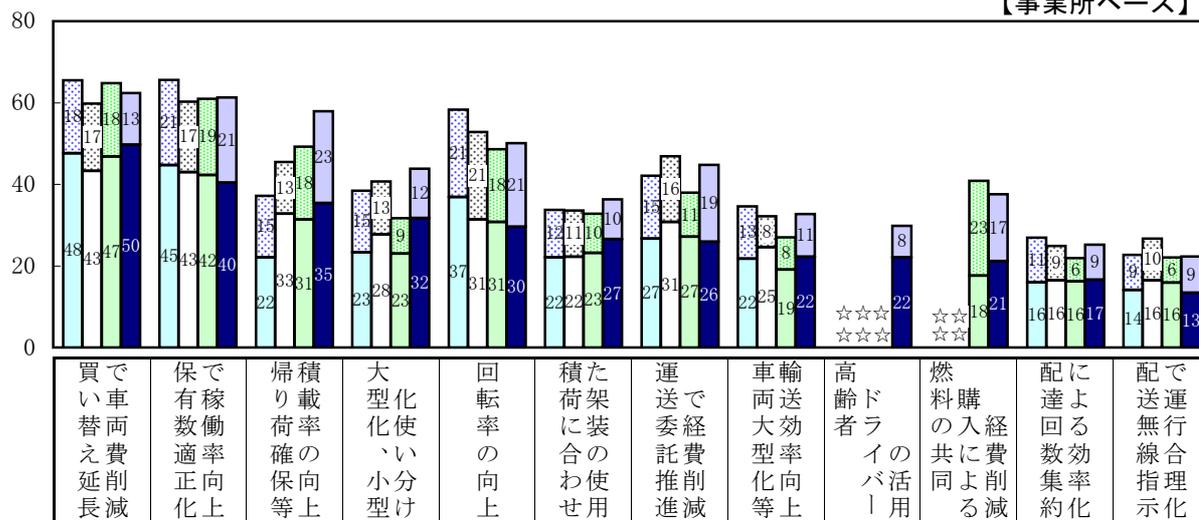
自家用の業種別の特徴をみると、建設業では「保有台数の適正化による稼働率の向上」(37%)、製造業では「配達・集貨回数の集約による効率化」(36%)、卸小売業では、「車の大型化、小型化、両者の使い分けによる輸送効率の向上」(26%)、廃棄物処理業では「積荷に合わせた架装(特装车)の使用」(30%)が、それぞれ全体値よりも高い。

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「帰り荷の確保など積載率の向上」「保有台数の適正化による稼働率の向上」「回転率の向上」がいずれも2割を超える。(図6-3)

*「特にない」2%、「不明」7%を除く91%が、影響内容に何らかの回答があった。

図6-3 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定(複数回答) -運輸業- (Q14)

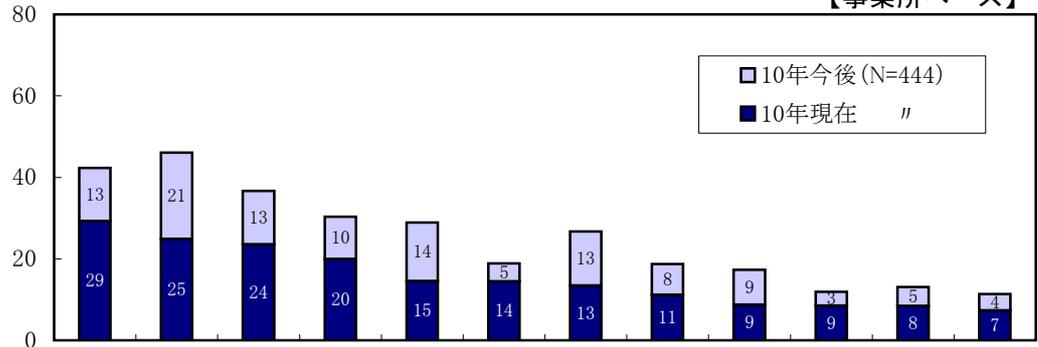
【事業所ベース】



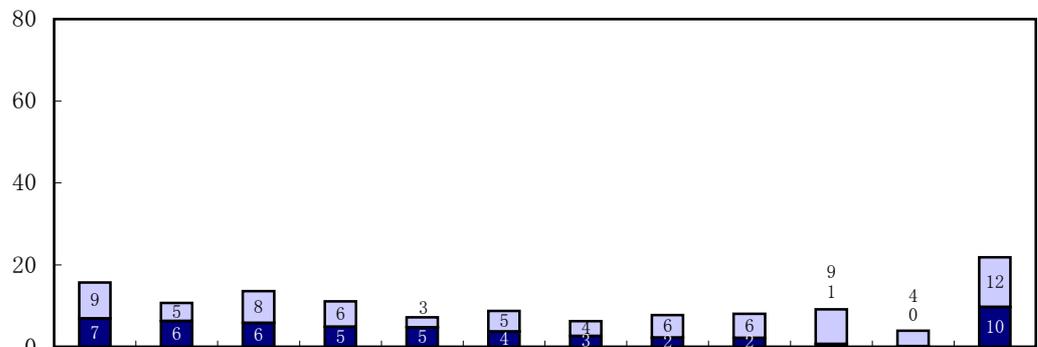
注) ☆印は回答項目無し

図6-3 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定（複数回答） -自家用- (Q14)

【事業所ベース】



	N	買でい	保で	配に	大に	回	積	運	帰	積	パ	車	輸	高
		替え延	有稼	達よ	型化	転率	た荷	送で	り荷	り率	ド	両送	宅配	高
今後	10年自家用	444	13	21	13	10	14	5	13	8	9	3	5	4
	建設業	116	11	11	4	12	15	4	7	5	4	3	0	2
	製造業	104	10	22	11	7	5	1	12	5	11	0	6	3
	卸小売業	121	14	29	30	13	21	10	24	12	13	8	9	6
	廃棄物処理業	68	14	21	7	9	47	8	17	28	21	4	4	7
その他	35	29	33	0	8	12	2	7	7	1	4	2	8	
現在	10年自家用	444	29	25	24	20	15	14	13	11	9	9	8	7
	建設業	116	35	37	7	16	14	6	10	7	5	3	3	6
	製造業	104	19	16	36	23	9	13	12	12	10	12	11	5
	卸小売業	121	32	25	31	26	19	19	17	17	13	12	13	12
	廃棄物処理業	68	34	25	40	22	18	30	18	10	9	4	2	6
その他	35	34	8	15	6	19	30	19	7	4	9	7	5	



	N	燃	車	輸	輸	荷	荷	包	配	荷	遠	交	女	共	輸	一	特
		料購	両送	送活	送活	役機	役機	装	で送	助手	隔錯	交錯	性	同送	輸	輸	に
今後	10年自家用	444	9	5	8	6	3	5	4	6	6	6	9	4	12		
	建設業	116	12	0	3	0	1	3	0	4	4	4	6	0	21		
	製造業	104	2	1	11	4	3	3	4	6	4	4	10	6	13		
	卸小売業	121	12	11	11	15	4	10	8	8	9	12	7	5			
	廃棄物処理業	68	20	11	22	5	15	7	7	8	7	3	4	3			
その他	35	6	11	0	10	0	3	2	1	8	3	0	3				
現在	10年自家用	444	7	6	6	5	5	4	3	2	2	1	0	10			
	建設業	116	4	3	0	5	2	0	0	0	3	0	0	16			
	製造業	104	6	9	5	2	5	2	1	1	1	0	0	10			
	卸小売業	121	11	7	15	9	10	6	8	7	2	2	0	4			
	廃棄物処理業	68	8	10	3	2	3	7	3	4	3	3	1	2			
その他	35	7	5	0	4	0	15	2	0	4	0	0	3				

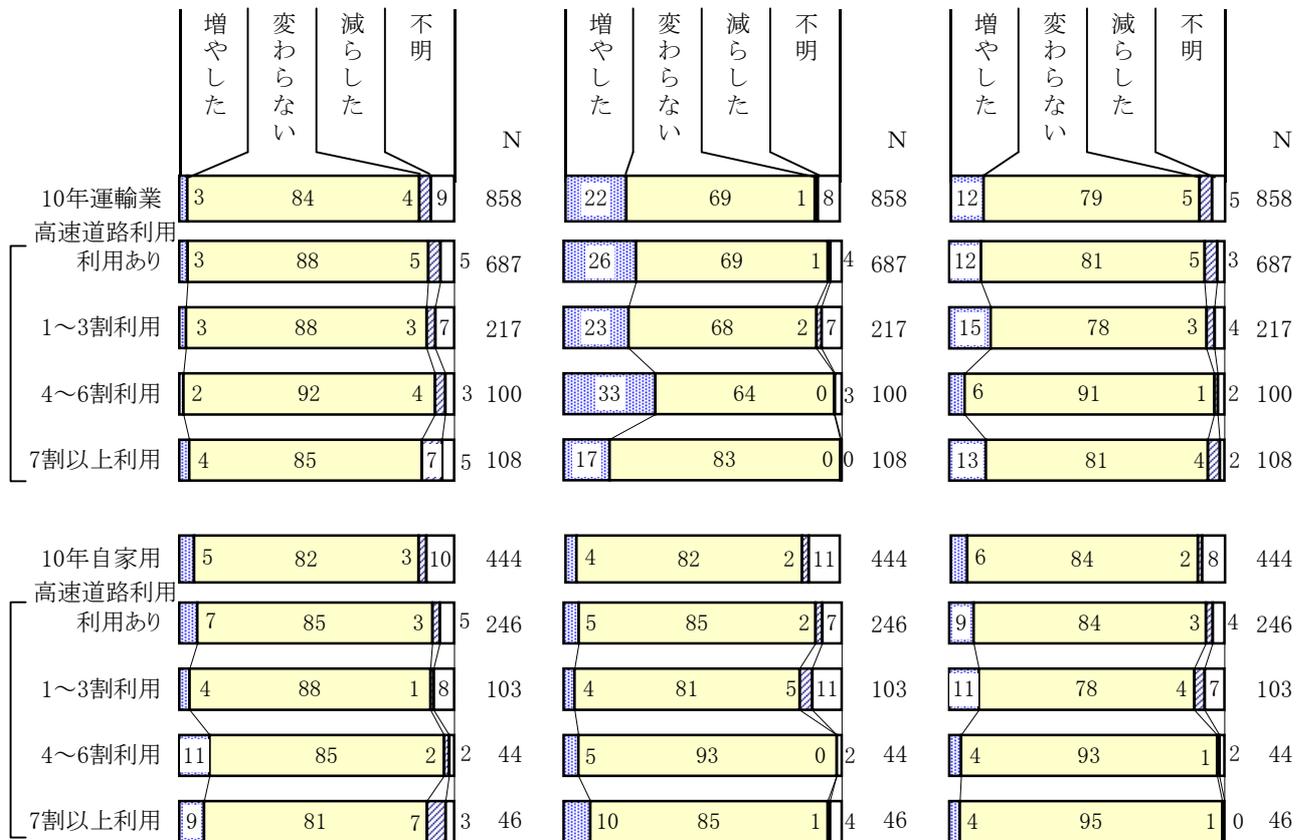
②高速道路料金体系見直しによる輸送活動への影響

土日祝日および夜間の高速道路と、一般道路の利用状況の変化を見ると、運輸業では、夜間の高速道路の利用では「増やした」が22%、一般道路の利用では「増やした」が12%と自家用よりも高い水準となっている。

代表的な使い方をしている普通トラックの高速道路利用割合別にみると、運輸業では4～6割利用で夜間の高速道路の利用を「増やした」が33%と高い。(図6-4)

図6-4 土日祝日の料金引き下げ後の高速道路の利用方法の変化(Q15)【事業所ベース】

①土日祝日の高速道路の利用 ②夜間の高速道路の利用 ③一般道路の利用

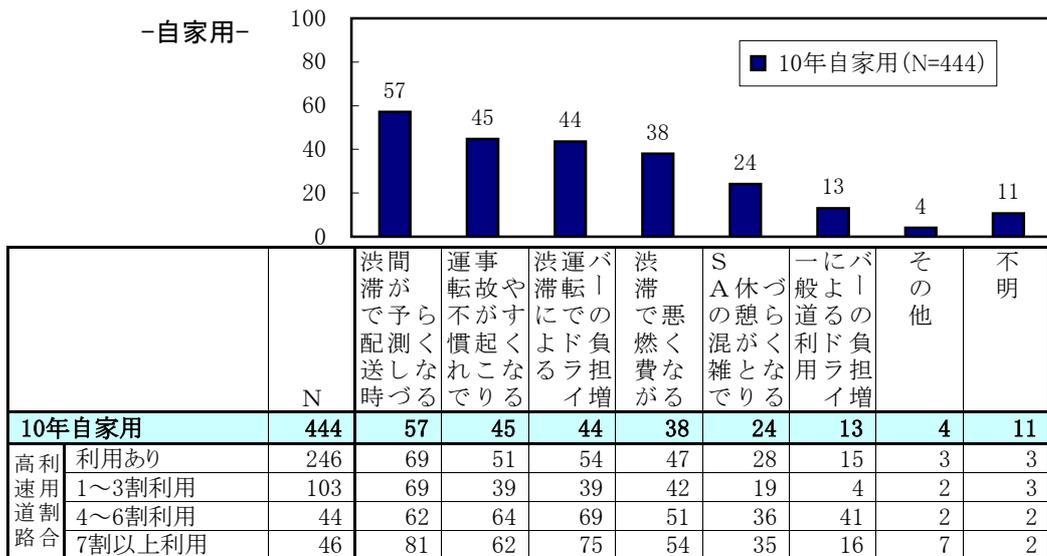
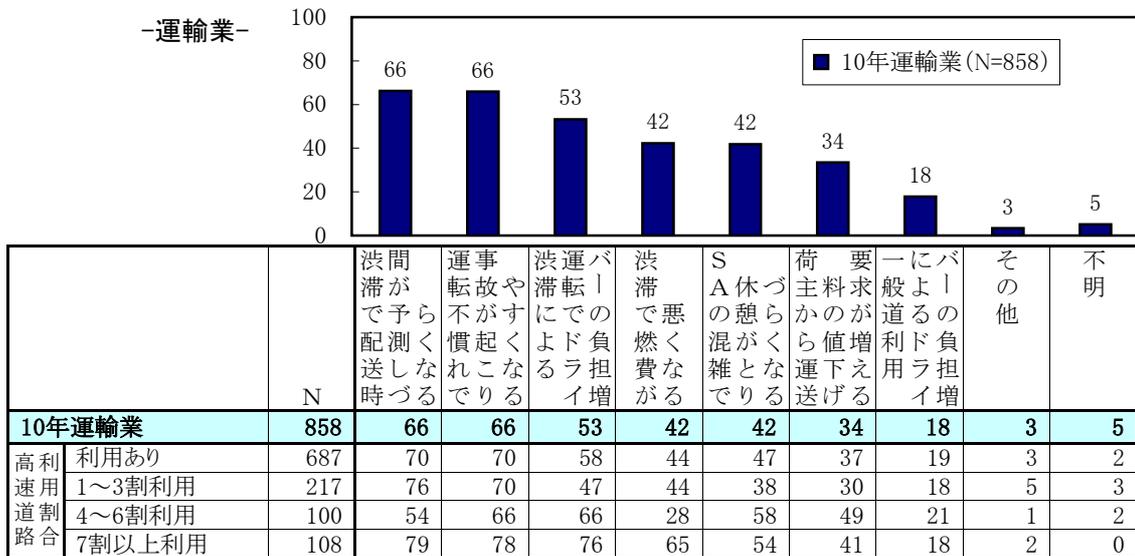


注) 「高速道路利用あり」: 代表的な使い方をしている最も新しい中型、大型トラックのいずれかで高速道路を利用している企業
 1～3割利用: 代表的な使い方をしている最も新しい中型、大型トラックのいずれも1～3割の高速道路利用と回答した企業の数値
 中型・大型のいずれかのみ保有の場合は、そのトラックの高速利用割合となっている。他の割合についても同様。

③高速道路利用料金改定による懸念点

運輸業、自家用ともに「渋滞で配送時間が予測しづらくなる」「運転に不慣れな一般ドライバーが増え、事故が起こりやすくなる」「渋滞による長時間運転で、ドライバーの負担が増える」が上位3項目。(図6-5)

図6-5 高速道路利用料金改定による懸念点（複数回答）(Q16)【事業所ベース】



6-3 環境問題に関する意識・対応方法について

ポスト新長期排ガス規制の認知は、運輸業は88%、自家用では63%。
 ポスト新長期排ガス規制適用の影響として、運輸業では「新車代替を控える」が51%。

①環境問題に関する意識・対応方法について

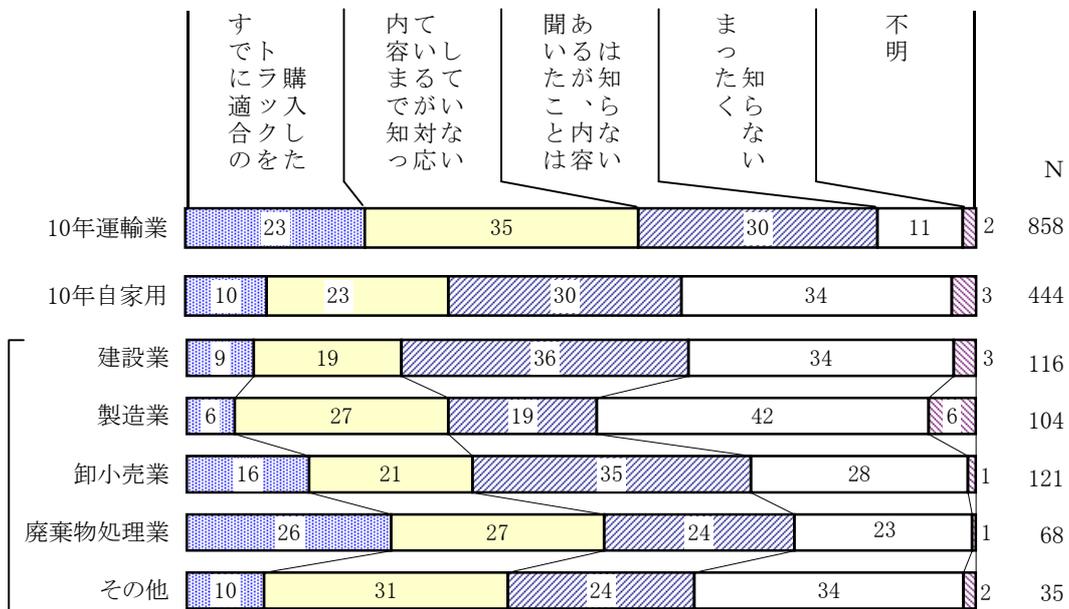
ポスト新長期排ガス規制適合のトラックの購入率は運輸業が23%、自家用で10%。

認知率*は運輸業が88%に対し、自家用では63%。

自家用を業種別にみると、廃棄物処理業では購入率26%、認知率77%と、ともに高いが、製造業では購入率が6%、認知率52%と他の業種に比べて低い。(図6-6)

*認知率は「すでに適合のトラックを購入した」+「内容まで知っているが、まだ対応していない」
 +「聞いたことはあるが、内容は知らない」

図6-6 ポスト新長期排ガス規制の認知状況(Q17)【事業所ベース】



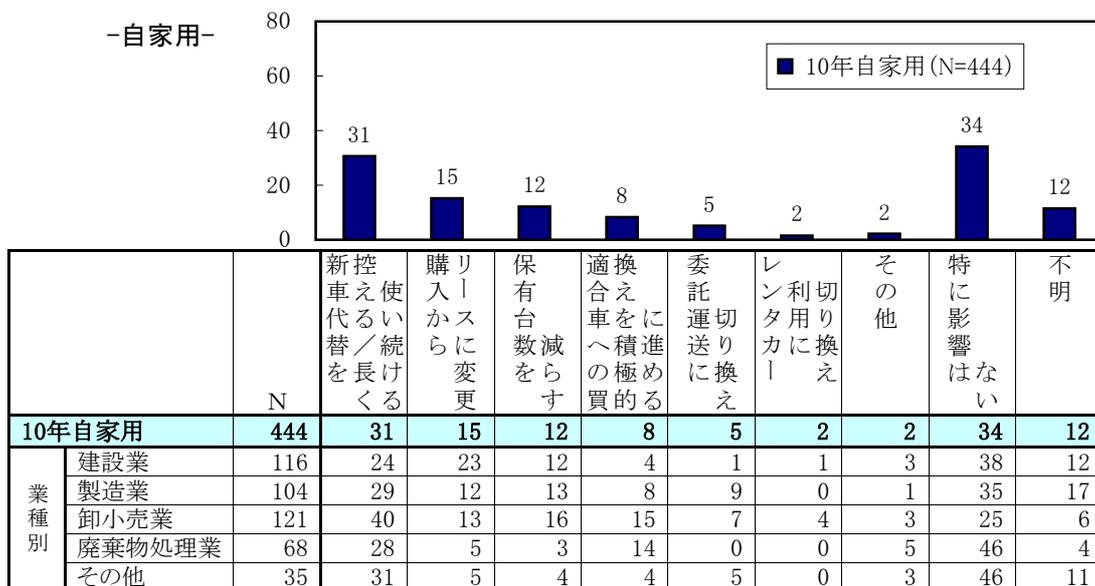
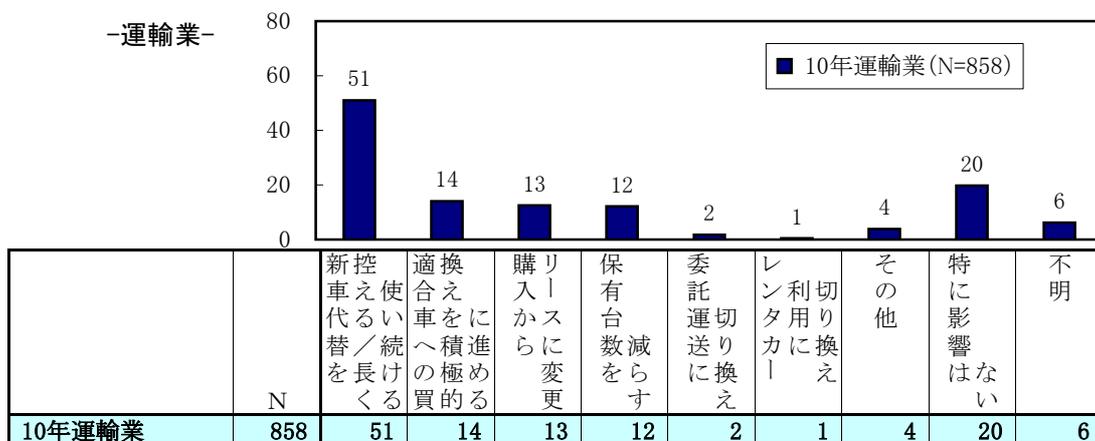
②ポスト新長期排ガス規制適用による影響

運輸業では「新車への代替を控える／現在使用している車両をなるべく長く使い続ける」が51%と半数を超えて最も高い。

自家用では「特に影響はない」が34%と最も高いが、「新車への代替を控える／現在使用している車両をなるべく長く使い続ける」も31%となっており、保有期間の長期化に拍車を掛ける可能性がある。

自家用を業種別にみると、建設業では「購入からリースに変更する」が23%、卸小売業では「新車への代替を控える／現在使用している車両をなるべく長く使い続ける」が40%、「適合車への買換えを積極的に進める」が15%、廃棄物処理業では「適合車への買換えを積極的に進める」14%がそれぞれ全体よりも高い。（図6-7）

図6-7 ポスト新長期排ガス規制適用による影響（複数回答）(Q18)【事業所ベース】



③地球温暖化対策としての取組み

運輸業では「ドライバー教育」が62%、「エコドライブの推進」が50%といずれも高く、ソフト面による対策がいずれも半数を超えた。自家用においても「エコドライブの推進」(22%)、「ドライバー教育」(19%)が上位を占めるが、「ひとつもない」も25%と高い。自家用を業種別にみると、廃棄物処理業では、他の自家用と比べて全体的に比率が高い。

運輸業を普通トラック保有台数別にみると、上位項目ではトラック保有台数が多いほど、対応している比率が高い傾向にある。

今後の対応策としては運輸業、自家用ともに「低燃費車両の導入」が最も高く、車両への期待が大きい。(図6-8、6-9)

図6-8 CO2排出量削減・省燃費のための対応策（複数回答）(Q19現在)【事業所ベース】

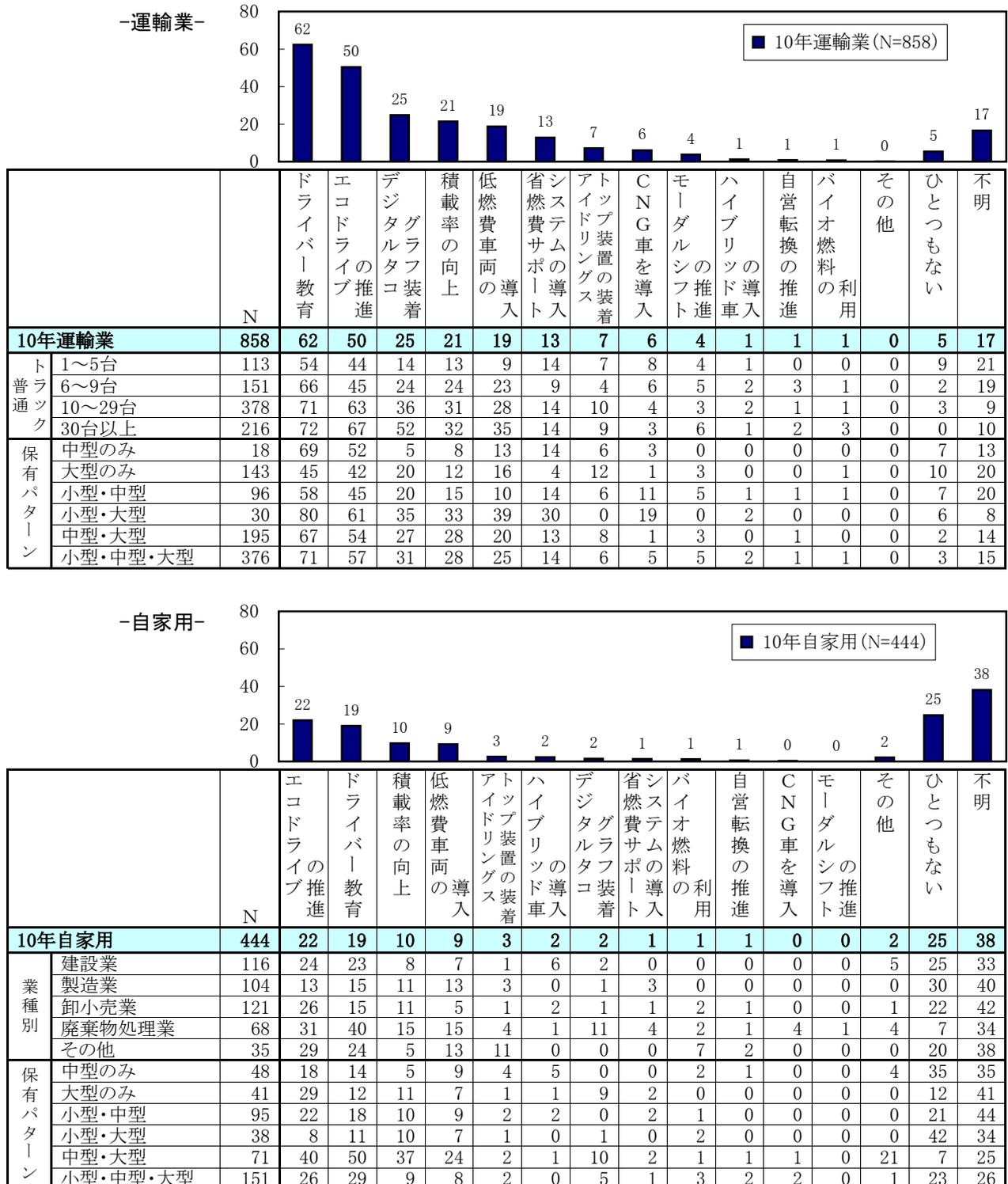
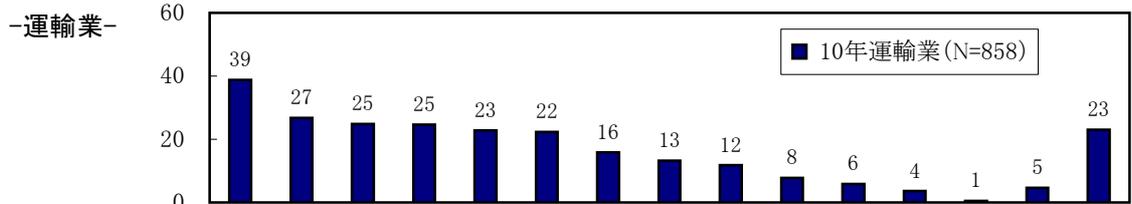
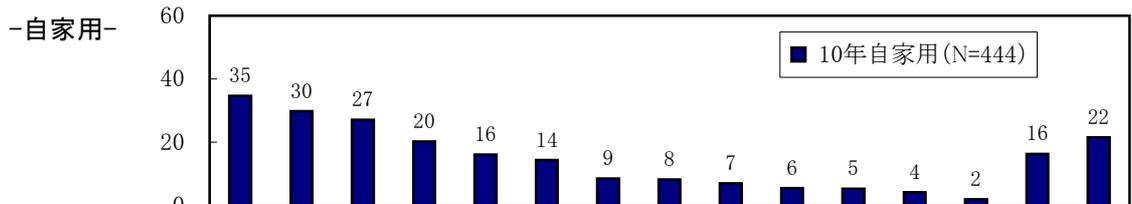


図6-9 CO2排出量削減・省燃費のための対応策（複数回答）（Q19今後）【事業所ベース】



		N	低燃費車両の導入	エコドライブの推進	デジタルタコ装着	アイドリング装置の装着	ドライバー教育	省燃費サポーターの導入	システムの導入	ハイブリッド車の導入	バイオ燃料の利用	積載率の向上	CNG車を導入	モーダルシフトの推進	自営転換の推進	その他	ひとつもない	不明
10年運輸業		858	39	27	25	25	23	22	16	13	12	8	6	4	1	5	23	
トラック	1~5台	113	46	26	19	24	22	22	19	13	11	6	4	3	0	8	20	
	6~9台	151	28	31	31	23	29	23	14	16	12	10	7	3	1	2	27	
	10~29台	378	37	25	30	27	21	23	14	11	13	9	9	6	1	2	23	
	30台以上	216	29	25	26	28	20	23	10	13	12	12	7	3	1	1	32	
保有パターン	中型のみ	18	25	18	28	34	22	36	24	5	9	0	5	3	3	0	29	
	大型のみ	143	26	34	19	21	20	16	4	9	12	4	2	1	0	8	27	
	小型・中型	96	50	24	22	21	26	23	22	12	14	7	4	0	0	5	21	
	小型・大型	30	43	11	26	29	11	31	22	49	1	5	27	22	0	6	14	
	中型・大型	195	35	24	27	26	18	18	7	14	11	13	5	5	1	2	30	
	小型・中型・大型	376	39	32	30	29	27	26	20	10	13	10	7	4	1	4	19	



		N	低燃費車両の導入	エコドライブの推進	ドライバー教育	アイドリング装置の装着	積載率の向上	ハイブリッド車の導入	省燃費サポーターの導入	システムの導入	バイオ燃料の利用	デジタルタコ装着	CNG車を導入	モーダルシフトの推進	自営転換の推進	その他	ひとつもない	不明
10年自家用		444	35	30	27	20	16	14	9	8	7	6	5	4	2	16	22	
業種別	建設業	116	27	27	19	13	11	17	5	6	6	6	5	3	3	3	23	20
	製造業	104	39	34	30	21	27	10	8	4	4	4	3	6	3	0	17	23
	卸小売業	121	38	31	40	28	12	14	9	15	8	8	7	7	7	3	11	21
	廃棄物処理業	68	29	32	23	20	26	11	13	9	5	3	5	4	4	4	3	26
	その他	35	41	19	10	19	7	19	21	11	17	10	10	6	5	0	13	25
保有パターン	中型のみ	48	33	23	17	16	21	7	5	6	5	5	3	5	5	7	26	21
	大型のみ	41	24	45	34	15	16	7	11	5	2	7	0	0	0	13	29	
	小型・中型	95	38	34	33	23	16	21	9	11	9	9	7	7	5	0	12	19
	小型・大型	38	29	29	29	21	9	7	13	3	10	1	0	0	0	0	26	26
	中型・大型	71	24	10	13	22	9	6	10	3	10	5	5	0	0	0	23	27
	小型・中型・大型	151	36	30	27	17	9	12	12	5	3	5	3	3	1	8	28	

④改正省エネ法施行の影響とエコカー補助制度

運輸業における、改正省エネ法施行による影響は「義務対象ではない」が約7割で、多数を占めている。(図6-10)

普通トラック購入時のエコカー補助制度の認知率*は運輸業で82%、利用率は25%。自家用ではいずれも低く、認知率が57%、利用率は11%。

普通トラック保有台数別に見ると、運輸業では保有台数が多いほど、利用率は高いが、認知率については、傾向は見られない。(図6-11)

*認知率は「制度を利用して購入した」+「制度は知っていたが購入補助制度対応車を購入しなかった」

図6-10 改正省エネ法施行の影響 -運輸業- (Q20) 【事業所ベース】

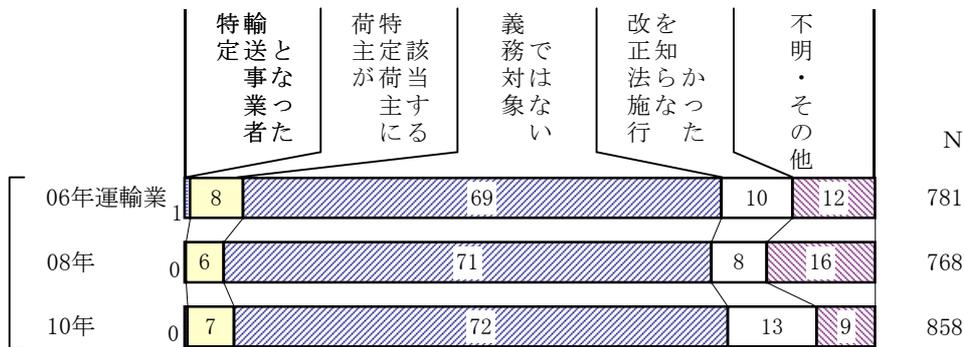
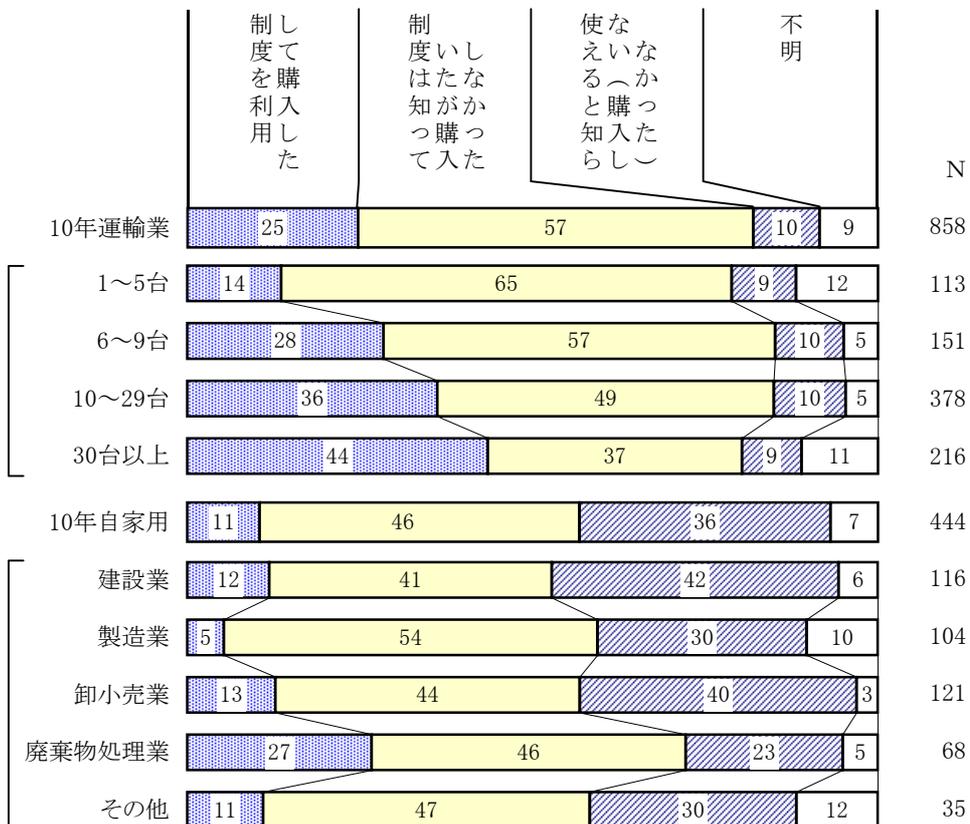


図6-11 普通トラック購入時のエコカー補助制度利用状況(Q21) 【事業所ベース】

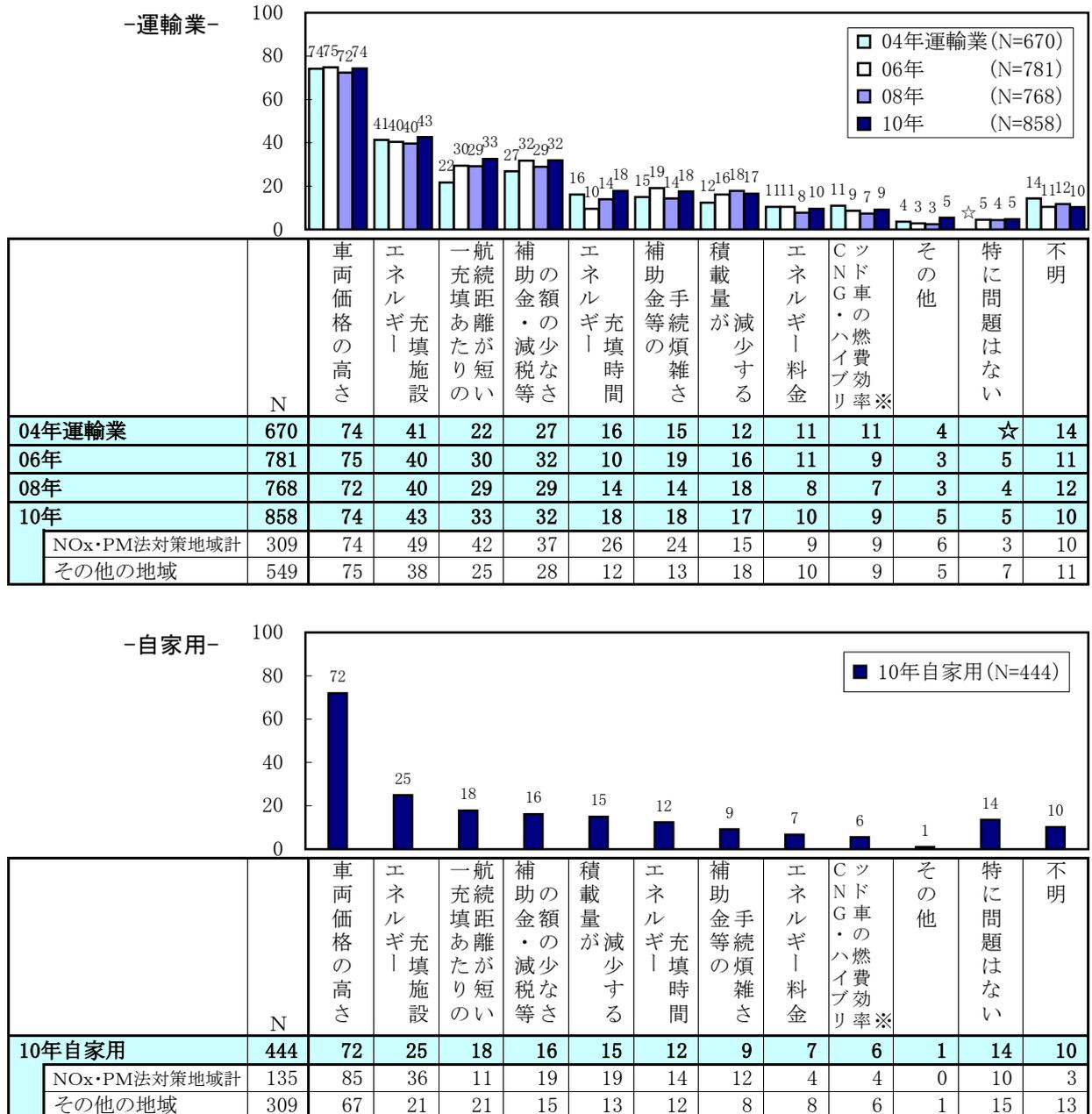


⑤CNG・ハイブリッド車導入の問題点

運輸業では08年度同様、「車両価格の高さ」が7割を上回り、突出して高い。次いで「エネルギー充填施設」(43%)、「一充填あたりの航続距離が短い」(33%)、「補助金・減税措置等の額の少なさ」(32%)の順となっており、ほぼ08年度と同様の傾向である。

自家用でも上位4項目は、運輸業と同様である。(図6-12)

図6-12 CNG・ハイブリッド車導入に当たりの問題点(複数回答)(Q22)【事業所ベース】



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

6-4 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「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」、「ドライバーの健康管理」、「ドライバー乗務前対面点呼」が多い。また使用義務化を前に、各種アルコール検知器の導入が進んでいる。トラクタ保有事業所のトレーラー横転事故への危機感が高く、運輸業では89%。

*「特に行っていない」2%、「不明」1%を除く97%が、対策内容に何らかの回答があった。

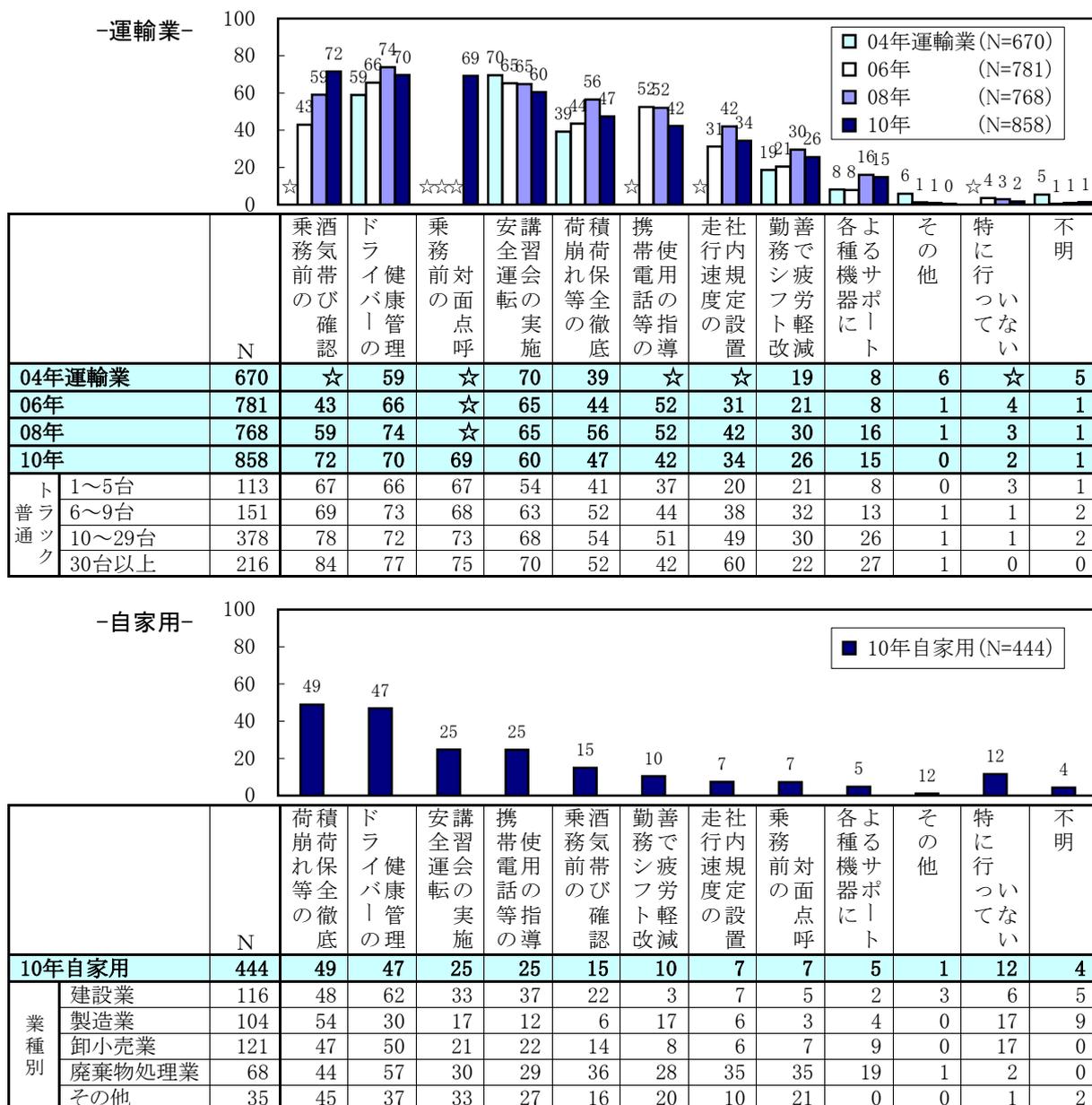
①交通事故防止安全対策

交通事故防止安全対策としては、運輸業では「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」が72%と最も多く、08年に比べ13ポイント上がっている。次いで「ドライバーに対する健康管理」が70%、「ドライバー乗務前の対面点呼」(69%)、「安全運転講習会の実施」(60%)が続く。

一方、自家用は「荷崩れなどの積荷保全の徹底」が49%と最も多く、運輸業の47%を超える。次いで「ドライバーに対する健康管理」(47%)、「安全運転講習会の実施」(25%)、「携帯電話や無線装置の使用についての指導」(25%)が続く。

普通トラック保有台数別みると、保有台数の多い事業所ほど安全対策に積極的に取り組んでいるといえる。(図6-13)

図6-13 交通事故防止安全対策（複数回答）(Q23)【事業所ベース】



注) ☆印は回答項目無し

②設置機器の種類

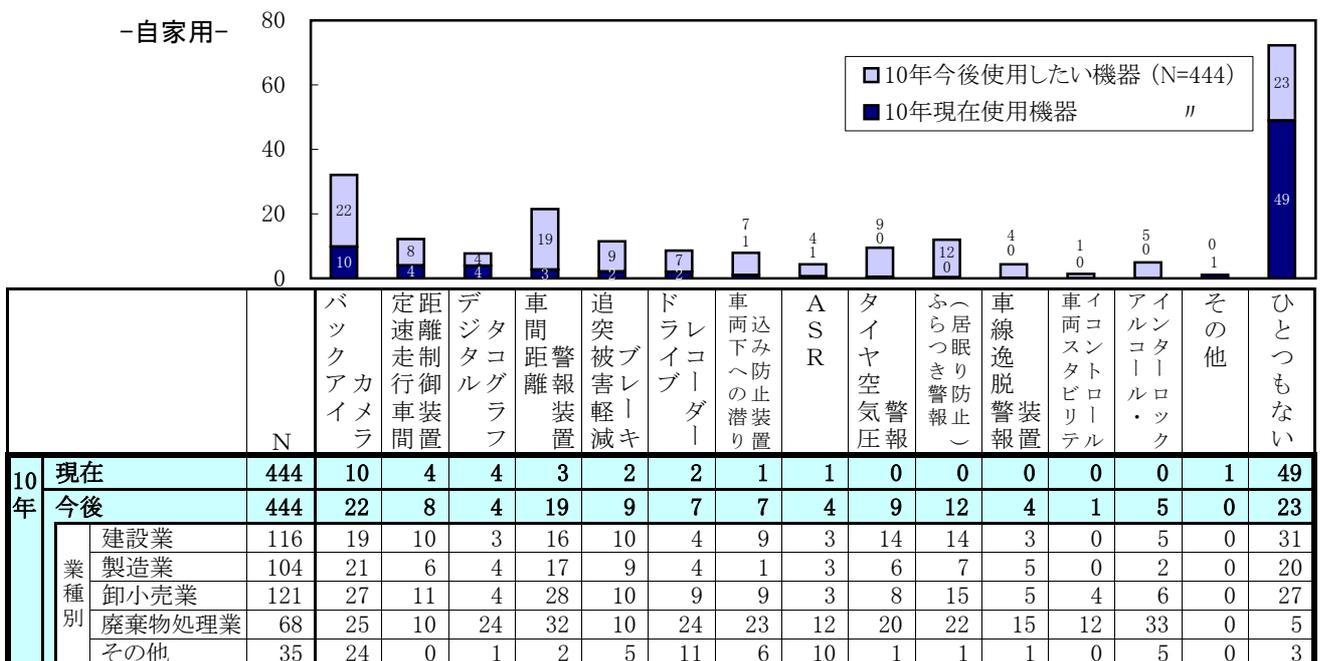
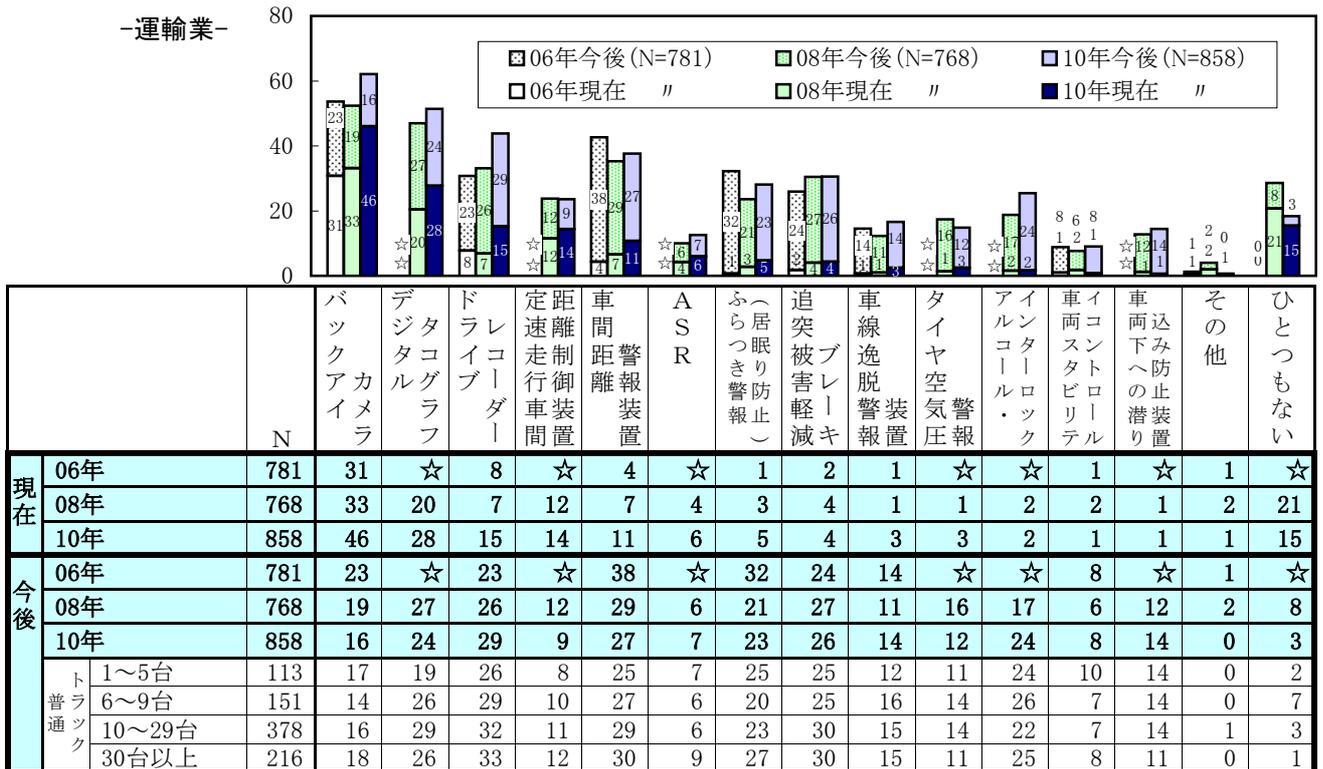
現在使用しているドライバーサポート機器としては、運輸業では「バックアイカメラ」が46%で最も多く、「デジタルタコグラフ」(28%)、「ドライブレコーダー」(15%)、「定速走行車間距離制御装置」(14%)が続き、いずれも08年に比べ高くなっている。

今後使用したいサポート機器としては、「ドライブレコーダー」(29%)が最も高く、次いで「車間距離警報装置」(27%)、「追突被害軽減ブレーキ」(26%)、「デジタルタコグラフ」(24%)、「アルコール・インターロック」(24%)、「ふらつき警報(居眠り防止装置)」(23%)の順。

自家用では、現在使用している機器は「ひとつもない」が49%を占めるが、今後使用したい機器として、「バックアイカメラ」(22%)、「車間距離警報装置」(19%)が高い。

(図6-14)

図6-14 設置機器の種類(複数回答) (Q24)【事業所ベース】



注) ☆印は回答項目無し

図6-15 最も必要を感じた機器とその事例(Q25)【事業所ベース】

Q24 選択肢	機器名	件数	事例
8	ドライブレコーダー	95	<ul style="list-style-type: none"> ●常時記録型のドライブレコーダーを活用することで、交差点内の右左折時の状況から、個々のドライバーの運転の習慣が判明し、個人指導を行うことが出来た。 ●(事故の際)ドライバーは自分は悪くないと言っていましたが、双方どちらが悪いかがすぐ判断出来る事と関係者とのやりとりもスムーズ。
13	バックアイカメラ	93	<ul style="list-style-type: none"> ●後方確認によりバックでの接触が無くなりました。 ●後進中、ミラーでは見えない位置に子供が入り込んだ際、カメラのおかげで確認できた。
12	デジタコ	34	<ul style="list-style-type: none"> ●適正な拘束時間、連続運転、速度超過等や、安全運行について、指導徹底を図る事が出来ると感じたから。 ●燃料の消費をへらそうと考え、全車に取り付けた。結果的に全体的な事故もへりました。
5	ふらつき警報	31	<ul style="list-style-type: none"> ●人員削減による1人あたりの仕事の増加によるドライバーの疲労、昼食後の運行において居眠り運転が発生しているため。 ●高速道路の使用が多くなり運転が単調なため。
1	車間距離警報装置	27	<ul style="list-style-type: none"> ●いねむり運転で前車に近づき過ぎたが、警報によって事故に至らなかった。 ●追突回避の急ブレーキによる荷崩れがあったため。
3	追突被害軽減ブレーキ	25	<ul style="list-style-type: none"> ●使用車両が大型車の為、追突事故を起こすと被害が大きいので。 ●追突事故の割合が多く、被害を小さくしたいため。
9	アルコール・インターロック	11	<ul style="list-style-type: none"> ●点呼時アルコールチェッカーを活用しているが万全を期す為。 ●会社を一步出ると、食事休憩時飲酒があっても監視が出来ない為、今後導入していきたいと思う。
11	タイヤ空気圧警報	7	<ul style="list-style-type: none"> ●後輪内側がパンクしていたが、気付かなかったことがあった。 ●空気は、スタンドや、タイヤ屋等でチェックしているが、高速利用中に、被けん引車のタイヤがバーストした為。
6	車両スタビリティコントロール	2	
2	クルーズコントロール	1	
4	車線逸脱警報装置	1	
7	ASR	1	
14	その他 (高度運行情報システム(みまもりくん等)、クレーン格納忘れ防止装置 他)	19	
	合計	347	

(全体は1045サンプル)
注) 一部、複数回答を含む

③アルコール検知器の使用状況と使用義務付け開始後の導入意向

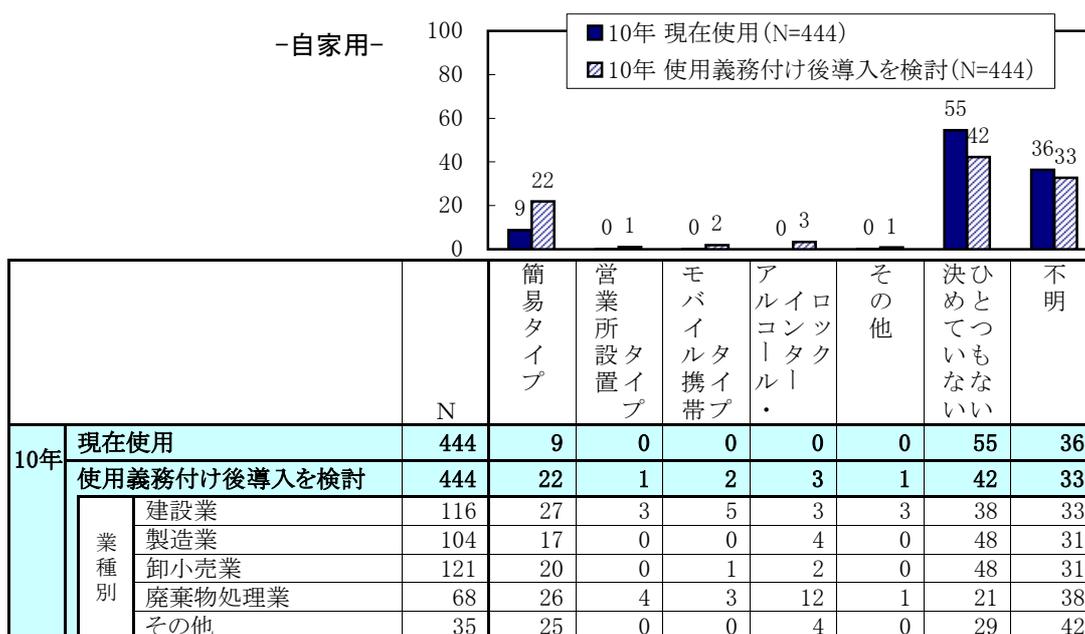
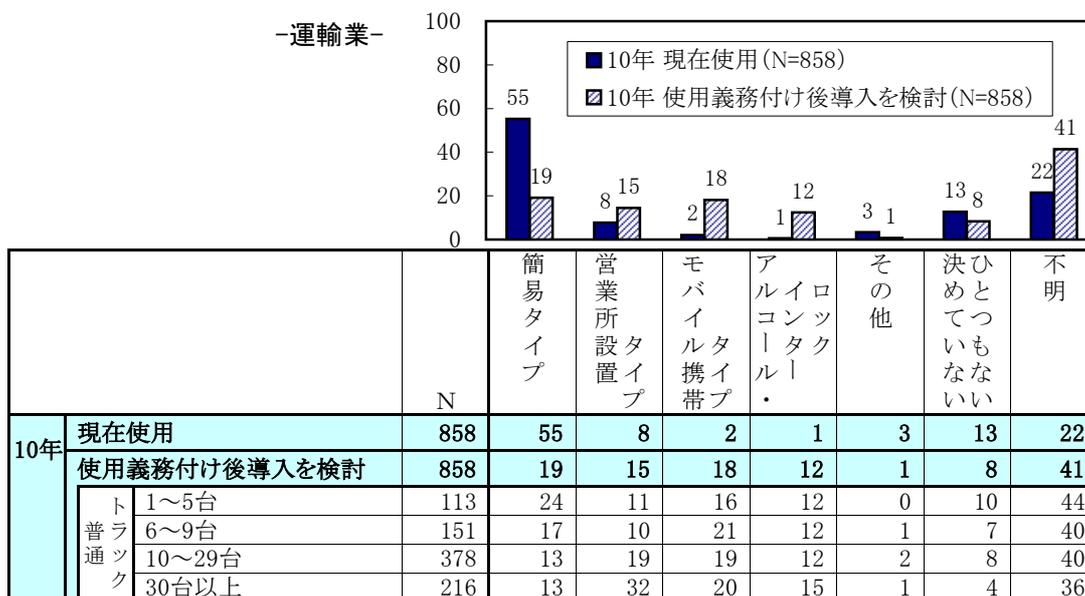
運輸業の65%がいずれかのアルコール検知器を現在使用しており、最も多いのが「簡易タイプ」で55%。次いで「営業所設置タイプ」が8%。導入を検討しているタイプでは「簡易タイプ」19%、「モバイル携帯タイプ」18%、「営業所設置タイプ」15%、「アルコールインターロック」12%と幅広く検討されている。

自家用の導入状況は「簡易タイプ」が9%で、他の機器は0%となっている。導入を検討しているタイプでも「簡易タイプ」が22%で最も高い。

普通トラック保有台数別に使用義務付け後の導入意向みると、運輸業では、保有台数が多いほど「営業所設置タイプ」の比率が高く、保有台数が少ないほど「簡易タイプ」の比率が高い。（図6-16）

*「ひとつもない／決めていない」13%、「不明」22%を除く65%が、いずれかのアルコール検知器を使用との回答があった。

図6-16 アルコール検知器使用状況（現在と今後）（複数回答）(Q26)【事業所ベース】



④トレーラー横転事故について

トラクタ保有事業所のトレーラー横転事故に対する危機感は、運輸業、自家用ともに『危機感がある』は、約9割台と非常に高い。運輸業については、「事故、または「ヒヤリ・ハット」事例の報告があり、危機感がある」のが約3割。（図6-17）

トレーラー横転事故防止のために望む装置や情報としては、運輸業では「危険箇所の地図や過去の事故事例などの安全運転に役立つ情報の提供」が48%と最も高く、次いで「運転席で固定装置のロック状況を把握できる装置」（44%）、「荷主や取り次ぎ業者からの積荷に関する情報の提供」（41%）がいずれも4割台で並ぶ。（図6-18）

図6-17 トレーラー横転事故に対する危機意識 (Q63) ※【事業所ベース】

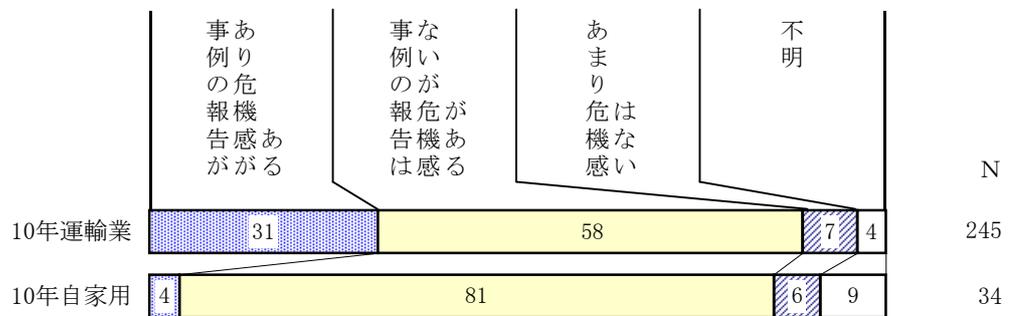
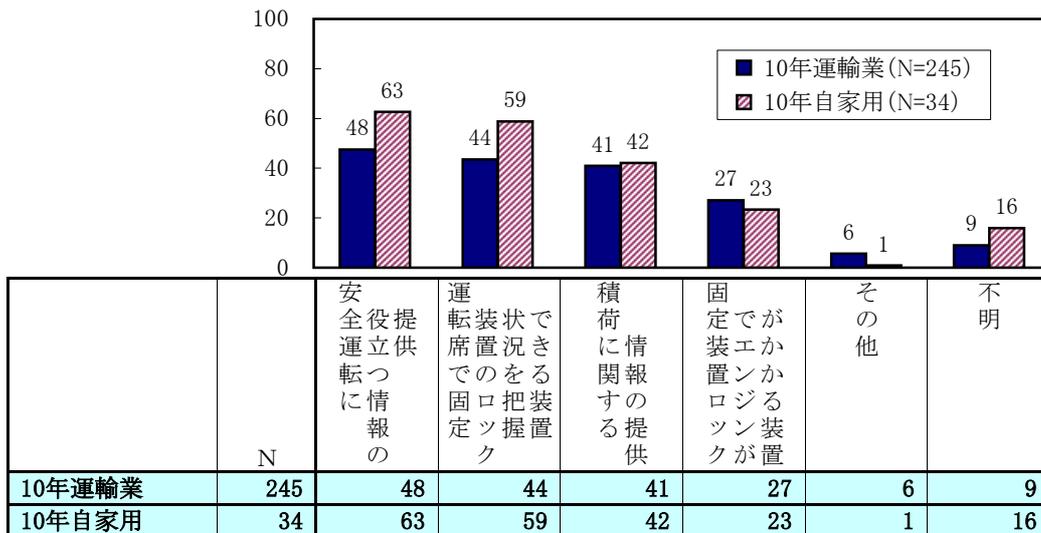


図6-18 トレーラー横転事故防止のために望む装置や情報（複数回答）(Q64) ※【事業所ベース】



※ トラクタ保有事業所のみが回答

6-5 中型自動車免許について

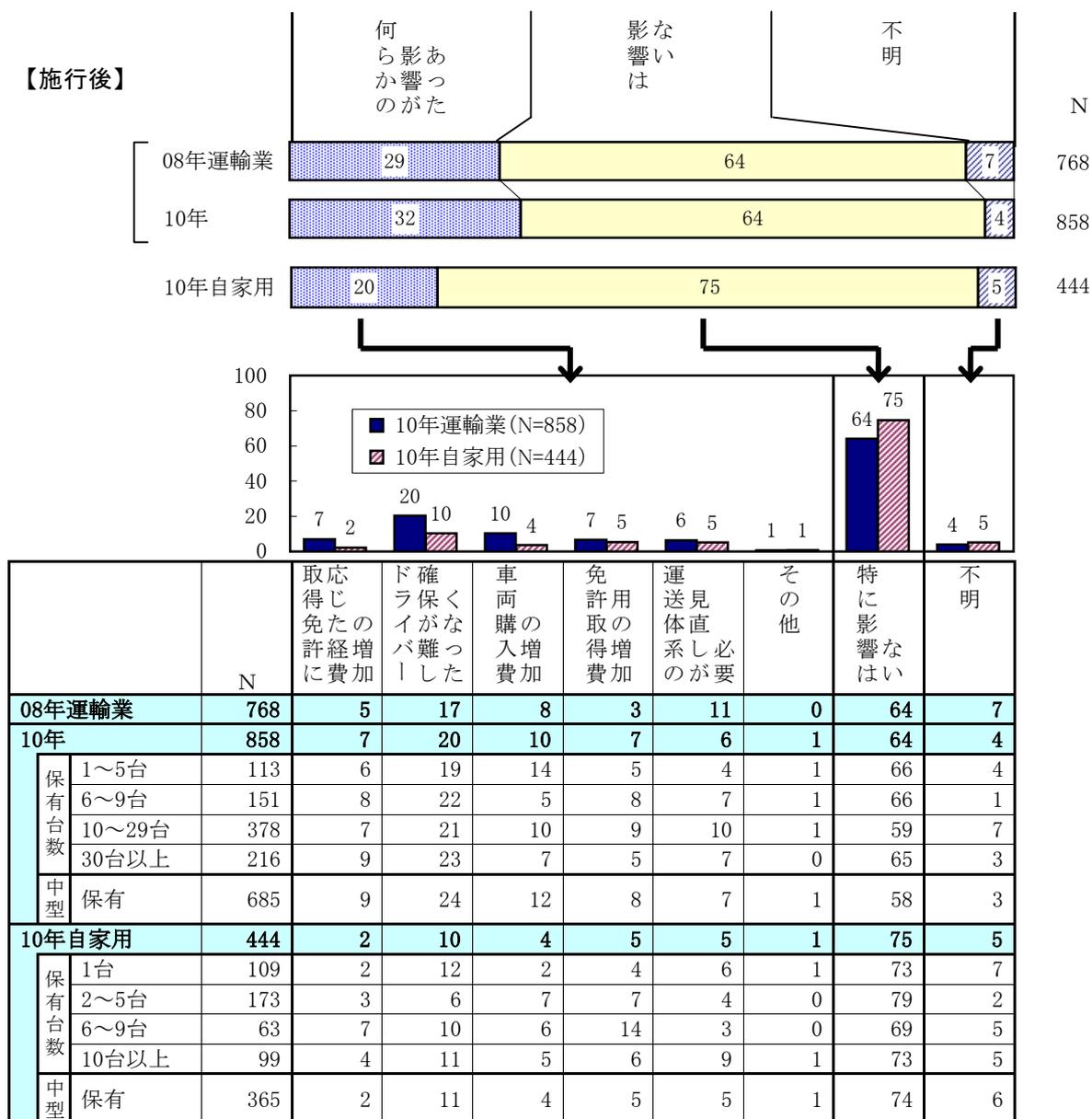
**新免許制度による実際の影響は、運輸業では3割*。
影響の内容は「ドライバーの確保が難しくなった」が2割。**

*「特に影響はない」64%、「不明」4%を除く32%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32%、「影響はない」は64%で、08年度調査と顕著な変化は見られない。影響の内容は「ドライバー確保が難しくなった」（20%）、次いで「車両購入費の増加」が10%。（図6-19）

図6-19 新免許制度による影響(Q61)【事業所ベース】



②今後のトラックの保有形態への計画

新免許制度による影響は少なく、運輸業、自家用ともに「実施したものはない」が約8割と高い。(図6-20)

図6-20 今後のトラック保有形態（複数回答）（Q62①既に実施）【事業所ベース】

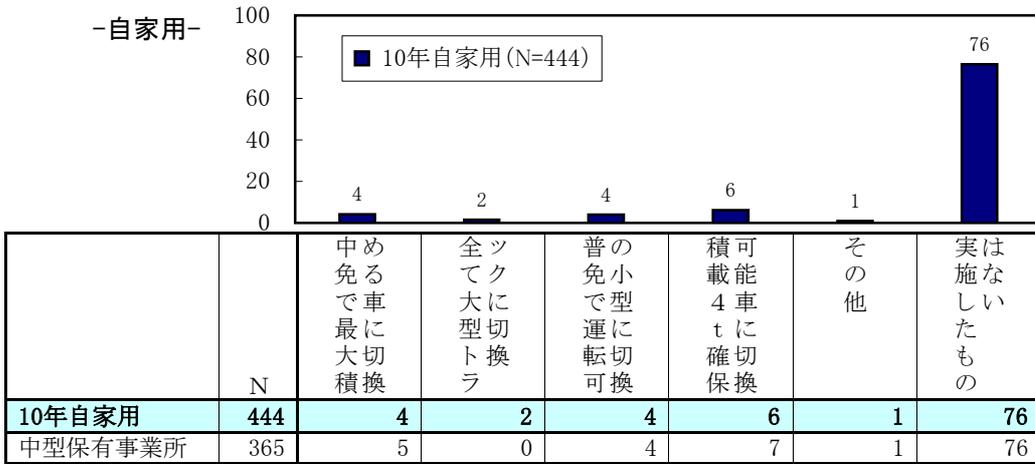
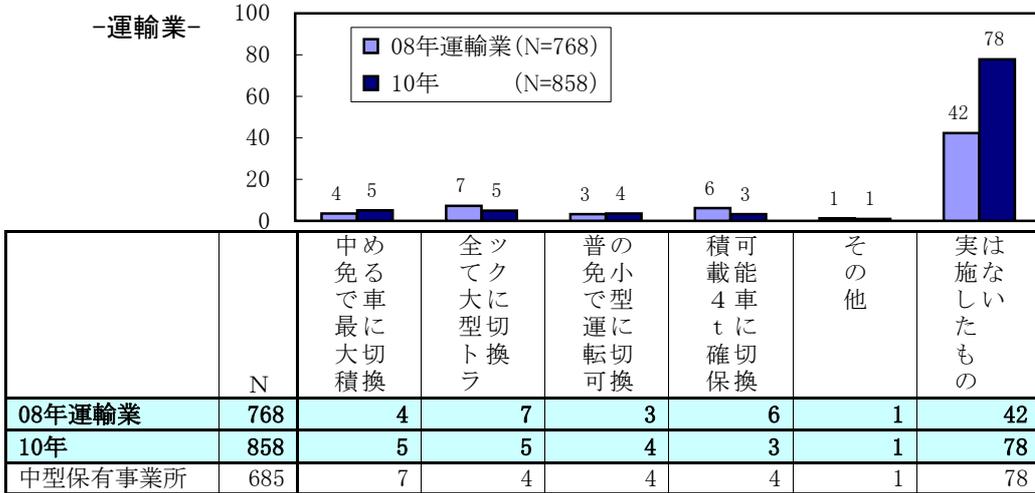


図6-21 今後のトラック保有形態（複数回答）（Q62②計画中）【事業所ベース】

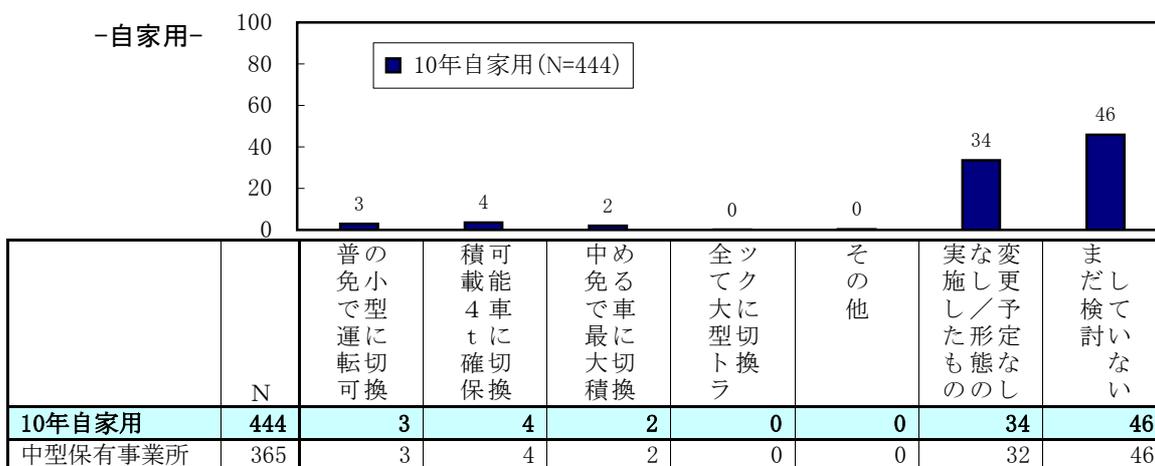
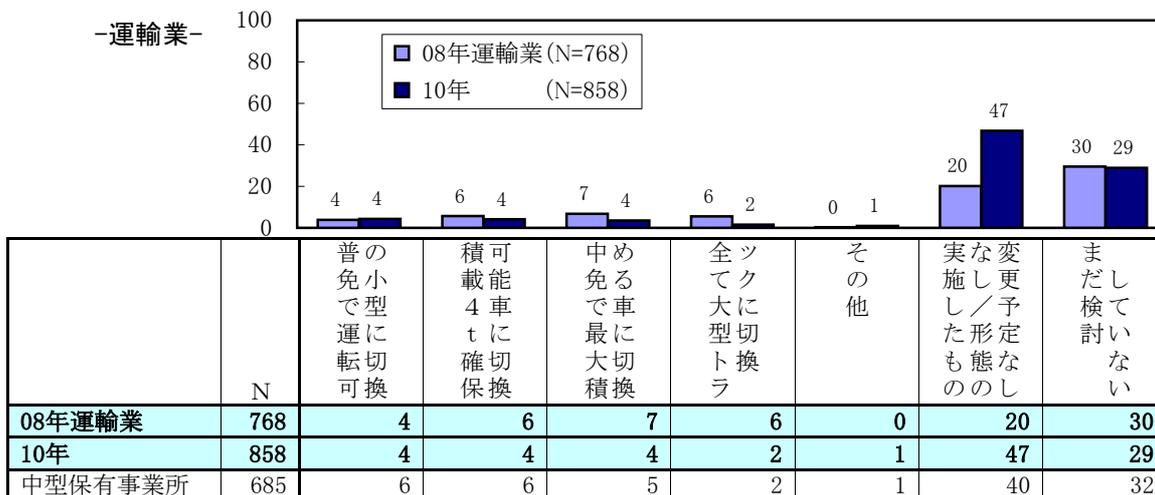
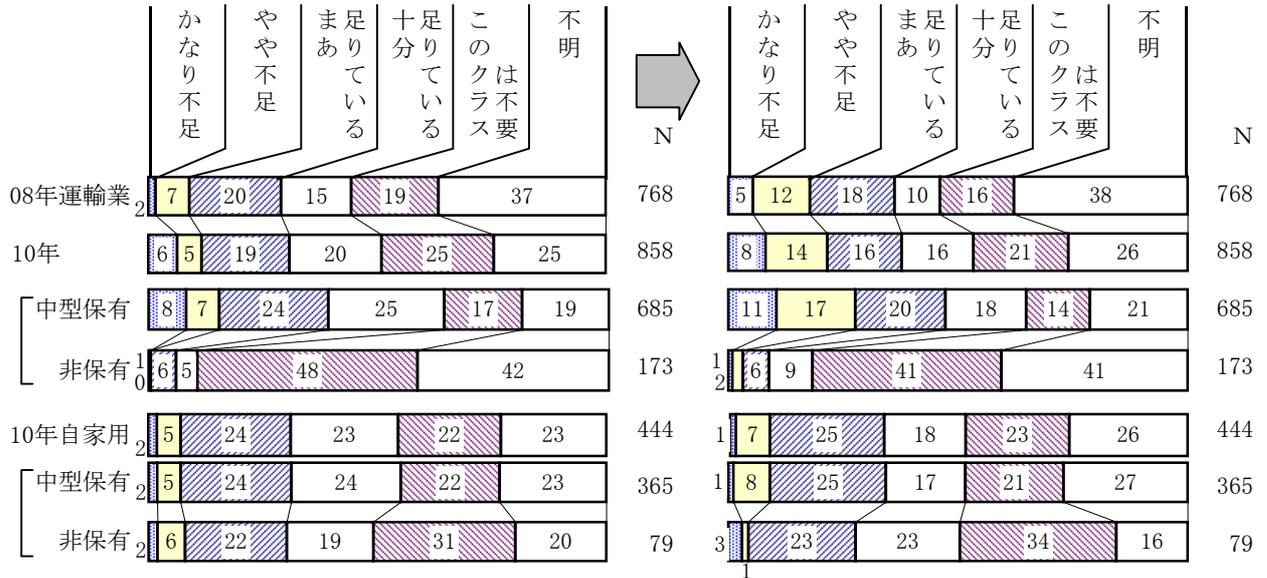


図6-22 ドライバー確保状況(Q60①②)【事業所ベース】

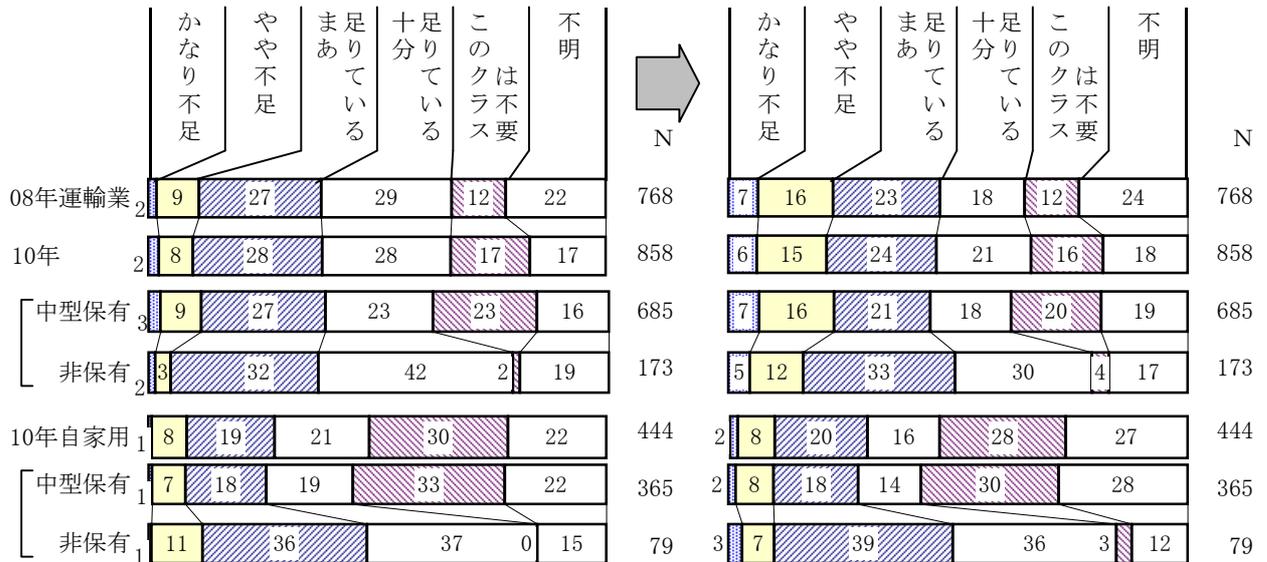
<①現在>

<②5年後見込>

中型免許取得者



大型免許取得者



事業所全体

