

2012年度
普通トラック市場動向調査

2013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2012年度版です。本調査は、トラック物流に携わる事業者の皆様を対象に時系列調査を実施し、保有構造の変化、輸送ニーズとその対応などを調査することを目的としています。

日本経済は景気回復の兆しが見え始めてまいりました。経済対策の効果によって公共投資のプラス寄与が続くことや、海外経済の持ち直しを受けて輸出の回復、また民需も底堅さを維持とするとされておりあります。

トラック物流においては、経済効率の追求と環境・安全面への配慮という大きな課題への取り組みが始まっております。

環境面では、地球温暖化防止に向けた世界的な動きの中で、低CO2化への取り組みはますます重要となっています。日本でも排ガス規制へのさらなる対応が求められています。

安全面では、飲酒運転ゼロ化への対策が求められ、トラック運行記録計の装着義務拡大に向けた検討という動きもみられます。

トラック事業者を取り巻く環境は、物流環境の変化や燃料価格上昇、少子高齢化によるドライバー不足など相変わらず厳しい状況にあると言わざるを得ません。

このような環境の中、東日本大震災により物流インフラや企業の生産活動が停滞し、物流は大きな打撃を受けました。しかし、機動力の高いトラック物流は政府や自治体による支援物資の緊急輸送の要請にいち早く対応し、「災害に強い物流」として改めて評価されることとなりました。

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。事業者の皆様が経済・環境・社会的な変化への対応を懸命に探りつつ、大きな役割を果たしている様子が、本調査の結果から読み取れます。

本調査の結果が、普通トラック市場動向ならびに物流の動向を把握するとともに、普通トラック市場の発展に少しでもお役にたてれば幸いに存じます。

最後に、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。

2013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 久保田 智子

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	47
6-4 交通事故防止安全対策への取り組み	52
6-5 ドライバー確保状況と今後の見込み	59
7. 東日本大震災の影響と今後の大災害への対応	62
7-1 東日本大震災で受けた影響	62
7-2 今後の大災害への対応	67
7-3 東日本大震災時のテレマティクスの活用	69

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2012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、2008年度までユーザー調査（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年よりユーザー調査のみ実施している。

*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した。自家用については、2010年度から帝国データバンク調べの普通トラック保有企業リストを利用している。

*2008年度以前と2010年度以後の変更については、下記参照。

【ユーザー調査の概要】

	06年度、08年度	10年度、12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	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月中旬～9月中旬	8月下旬～10月上旬	

標本構成、回収状況

1. 標本数と回収数

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	4,192	832	19.8%
自 家 用	6,198	567	9.1%
計	10,390	1,399	13.5%

－自家用詳細－

	発送数	有効回収数	有効回収率
建 設 業	1,985	178	9.0%
製 造 業	1,461	125	8.6%
卸・小 売 業	1,637	140	8.6%
廃棄物処理業	620	92	14.8%
そ の 他	495	32	6.5%
計	6,198	567	9.1%

<自家用の抽出方法について>

自家用に該当する業種（建設業、製造業、卸・小売業、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、中型保有企業の業種別比率に準じて割付けし、それぞれランダムに3100s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（620s）を抽出した。

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	319,558	503	635
5 ～ 6 トン	6,696	76	88
7 ～ 8 トン	10,047	54	186
10 トンクラス	360,022	487	739
ト ラ ク タ	82,602	83	995
計	778,925	1,203	—

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。

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

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	487,896	318	62	1,479	281
5 ～ 6 トン	10,408	49	16	200	38
7 ～ 8 トン	15,713	53	12	246	224
10 トンクラス	129,407	188	44	567	516
ト ラ ク タ	5,054	7	1	639	581
計	648,478	615	135	—	—

運輸業のウェイト値については、2010年度同様の方法を採用した。自家用についても、2010年度同様、廃棄物処理業が抽出段階で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、廃棄物処理業と非廃棄物処理業（建設業、製造業、卸・小売業、その他）に分けて算出した。

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。

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

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

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年度及び2012年度の調査では、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おり、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＞

	(変更前)	(変更後)	
	2008年	2010年	2012年
従業員数	平均 80.5人	平均 31.4人	平均 28.0人
2トンクラス以上保有台数	平均 5.9台	平均 3.7台	平均 4.1台
普通トラック保有台数	平均 2.0台	平均 1.9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%	建設業 35% 製造業 29% 卸・小売業 25% 廃棄物処理業 3% その他 9%

作業の経過

1. 調査企画	12年 5月中旬 ～	6月上旬
2. 質問票設計	～12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 ～	13年 2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	久保田 智子	UDトラックス(株)	ストラテジー&ビジネスオフィス ビジネス インテリジェンス 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 マーケティンググループ シニア・スタッフ
〃	浦田 貴史	日野自動車(株)	商品企画部 大型・中型重量車企画室 主管
〃	西田 太祐	三菱ふそうトラック・バス(株)	セールス・アフターセールス本部 マーケティング統括部 市場戦略・事業開発部 市場戦略担当
	伊東 浩史	(株)日本リサーチセンター	営業企画 2 部
	香取 巧則	〃	〃
	下瀬川 佳香	〃	〃

(13年3月現在)

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>

～ **新車需要は09年の落ち込みから回復傾向にある一方、保有台数の低迷、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、10年以降回復傾向。
10年以降は、エコカー減税・補助金による需要喚起、さらに東日本大震災の復興需要等も影響し、回復傾向がみられる。一方、保有台数は2002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10年度と同水準。
(2-1)
- 運輸業の前保有車の平均使用年数(10.8年)は、06年度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、悪化の割合が減少傾向にあり、10年以降回復傾向の兆しがみえる。今後の保有台数は“現状維持”傾向。**～

- 2年前と比べた経営状況は、『悪化』したと回答する割合が08年度から減少傾向にあり、『悪化』と『好転』の差が縮小傾向にある。ただし『悪化』が全体の約5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「減っている」の割合が低下(33%→21%)。今後1年間は「現状のまま」の割合が増加(48%→61%)、5年後も「変わらない」の割合が増加(39%→54%)。(4-4)

<稼働状況>

～ **通常積載率・実車率は横這い状況。荷扱い量の減少傾向は緩やかに。**～

- 運輸業の通常積載率は86.2%と10年度と同水準。実車率も6.6割で横這い。(3-1)
- 荷扱い量は、2年前と比較して「100%」の割合が3割台にまで回復。また、荷主の数は引き続き減少傾向にある。(5-2、3)

<トラック輸送上の問題点>

～ **運賃の値上げが困難な中、運輸業では各種合理化を実施。ドライバー不足の懸念は増大傾向。**～

- 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」(78%)に次いで、「運賃の値上げが困難」(39%)、「運転手の高齢化」(31%)が上位。(6-1)
- 燃料費の上昇を運賃に反映させるのが困難な中、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」、「帰り荷の確保など積載率の向上」などの輸送合理化に取り組んでいる。(6-2)
- ドライバーの確保状況は、10年度よりも『不足』の割合が増加し、更に5年後の見込みでも不足の懸念が増大している。(6-5)

<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、ハード面の対応も進む。今後の対応策では「低燃費車両の導入」がトップで、
「ハイブリッド車の導入」も増加傾向。～

- 排ガス規制強化への対策は、「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。また、「適合車への買換えを積極的に進める」が増加傾向。（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「低燃費車両の導入」、「デジタルタコグラフ装着」、「省燃費サポートシステムの導入」などハード面での対応も進んでいる。今後の対応策では運輸業、自家用ともに「低燃費車両の導入」がトップ。「ハイブリッド車の導入」も増加傾向がみられる。（6-3）
- エコカー補助制度の利用状況は、保有台数の多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62%が、2009年度または2011年度どちらかの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。
デジタルタコグラフは保有台数の多い事業所で装着が進行。
ドライブレコーダーは年々導入が進んでおり、今後の装着意向も高い。～

- 交通事故防止安全対策について、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、9割以上が実施。「乗務前の対面点呼」、「ドライバーの健康管理」も8割前後が実施。（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」など。特に「デジタルタコグラフ」、「ドライブレコーダー」は10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）
- 最大積載量5トン以上、及び、最大積載量1～5トン未満のトラックへのデジタルタコグラフの装着率は、共に2割台。保有台数30台以上の事業所では、最大積載量5トン以上のトラックで7割の装着率。（6-4）
- デジタルタコグラフの利用目的は「安全運転管理」がトップ（71%）。次いで、「経済走行管理（アクセルワークの監視等）による燃費等の節約・削減」（63%）、「運行状況（ルート・発着時間等）の把握」（50%）が続く。（6-4）

<東日本大震災の影響>

～ 震災後の影響は、「荷扱い量の減少」「車両のルート・行き先の変化」が上位。
震災時に問題となっていた事は「燃料の不足」と「情報・通信連絡」。
災害対策として、ハイブリッド車・テレマティクス等への興味もみられる。～

- 震災後の影響は、運輸業で「荷扱い量の減少」「車両のルート・行き先の変化」がともに3割台で上位。震災時に問題となっていた事は「燃料の不足」、「情報・通信連絡」が上位。（7-1）
- 災害対策として興味のある車両タイプ・機能は「ハイブリッド車（低燃費・非常用電源として）」がトップ。運輸業では「情報・通信連絡機能（テレマティクス等）」への興味も高い。（7-2）

Ⅲ 調査結果

1. 普通トラックの市場

1-1 貨物輸送分野での普通トラック

輸送トン数は08年度以降低い水準で推移。輸送トンキロは10年度は大幅に減少。

国内貨物の輸送トン数は、貨物全体、トラックともに、08年度以降低い水準が続く。
トラックの輸送トンキロは、07年度以降は減少傾向にあり、10年度は急激な減少を見せている。（図1-1、図1-2）

10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57%と、国内輸送の主力である。

00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、輸送トンキロでもトラックの占める割合は5割強と、どちらも横這いで推移している。

（図1-3、図1-4）

図1-1 輸送トン数推移

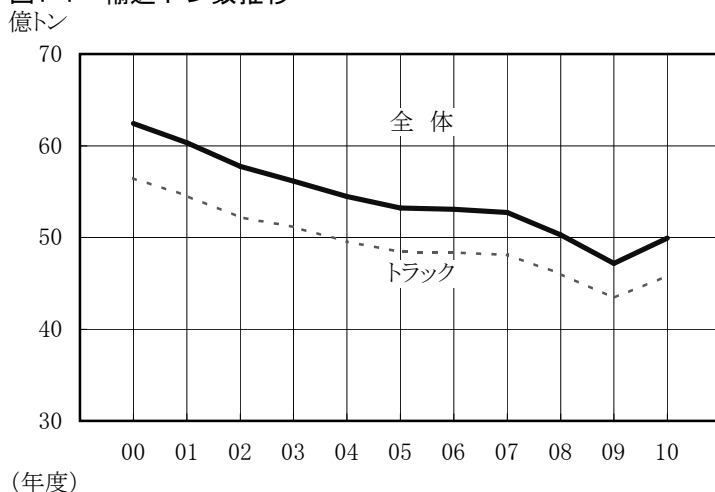


図1-3 輸送トン数構成比推移

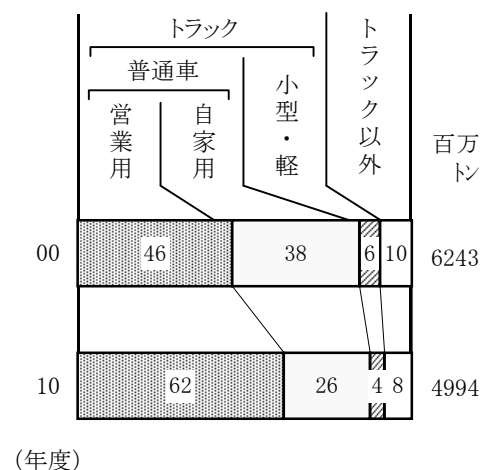


図1-2 輸送トンキロ推移

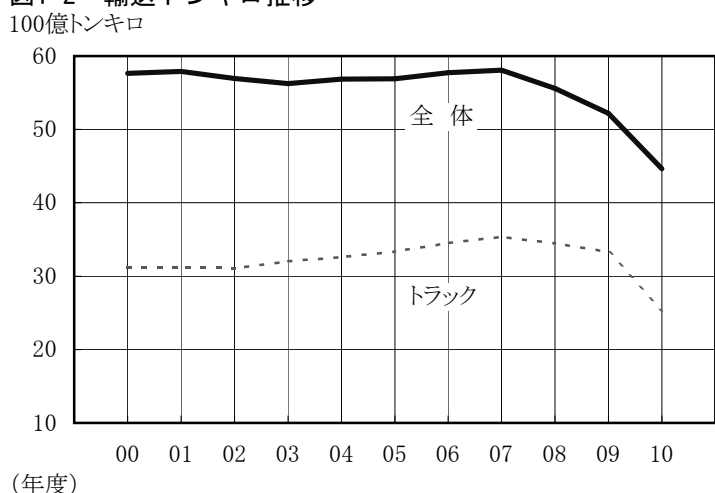
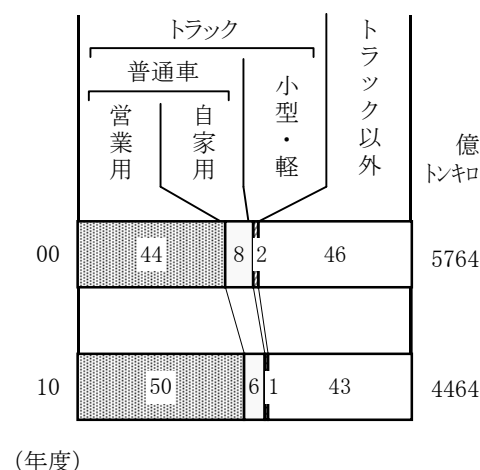


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



*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

※平成22年度10月より「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更され、自家用貨物軽自動車は調査から除外された。そのため、本ページ掲載データの全ての年度で自家用貨物軽自動車データを除外した。

※平成22年度の自動車の数値には、東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の23年3月の数値を含まない。

1-2 普通トラックの新車需要と保有

新車の需要は09年に底打ち後、徐々に回復傾向。一方、保有台数は年々減少傾向。

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、09年までは景気後退の影響による物流量の落ち込みで、大幅減となっている。10年以降は、エコカー減税・補助金による需要喚起、さらに東日本大震災の復興需要等も影響し、回復傾向にある。一方、保有は02年度より減少傾向が続いており、2012年3月末現在142.7万台である。（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）

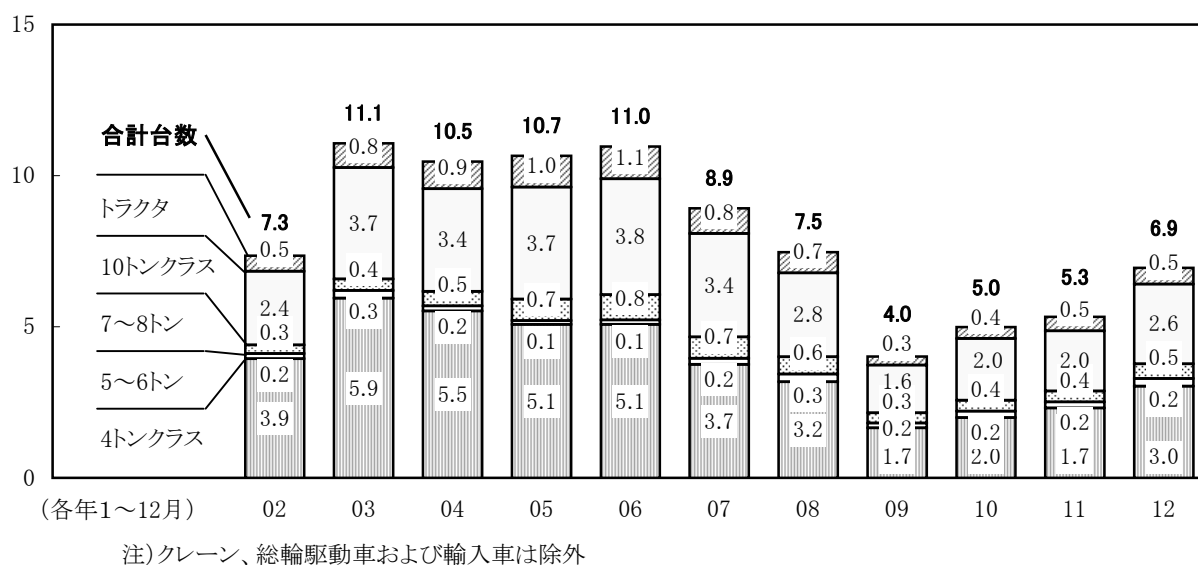
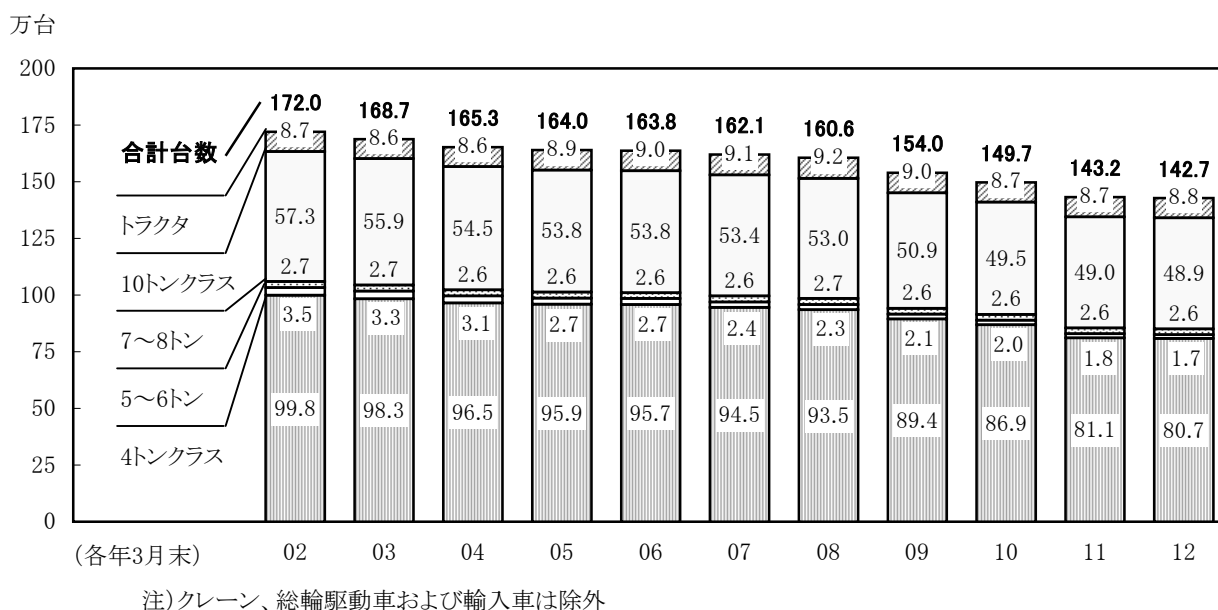


図1-6 普通トラック保有台数 -自工会推計-



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、10年度と同率。

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57%、自家用では81%である。（図2-1）

自家用の業種では「建設業」が35%、「製造業」が29%、「卸・小売業」が25%を占める。（図2-2）

図2-1 経営形態(Q1)【事業所ベース】

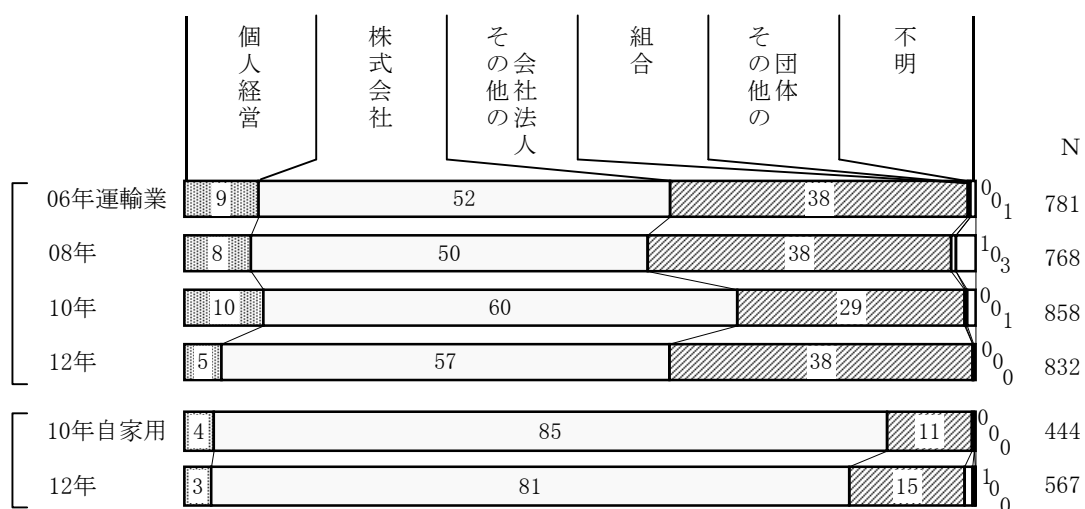
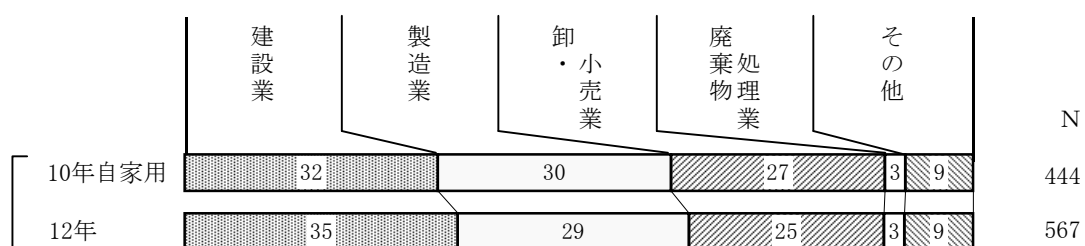


図2-2 自家用業種(Q3)【事業所ベース】



②事業所の規模

従業員規模は、運輸業の従業員数は平均で25.8人。『19人以下』の比率は66%と10年度に比べ増加し、08年度と同水準となっている。自家用の従業員規模も『19人以下』が58%と10年度より4ポイント増加し、従業員数の平均は28.0人となっている。（図2-3）

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10年度まで減少傾向が続いていたが、12年度は15.9台と10年度より0.5ポイント増加。自家用も平均4.1台と、10年度より0.4ポイント増加した。（図2-4）

普通トラック平均保有台数については、運輸業、自家用ともに10年度と同水準で、運輸業は10.9台、自家用は1.9台となっている。（図2-5）

図2-3 従業員数(Q2)【事業所ベース】

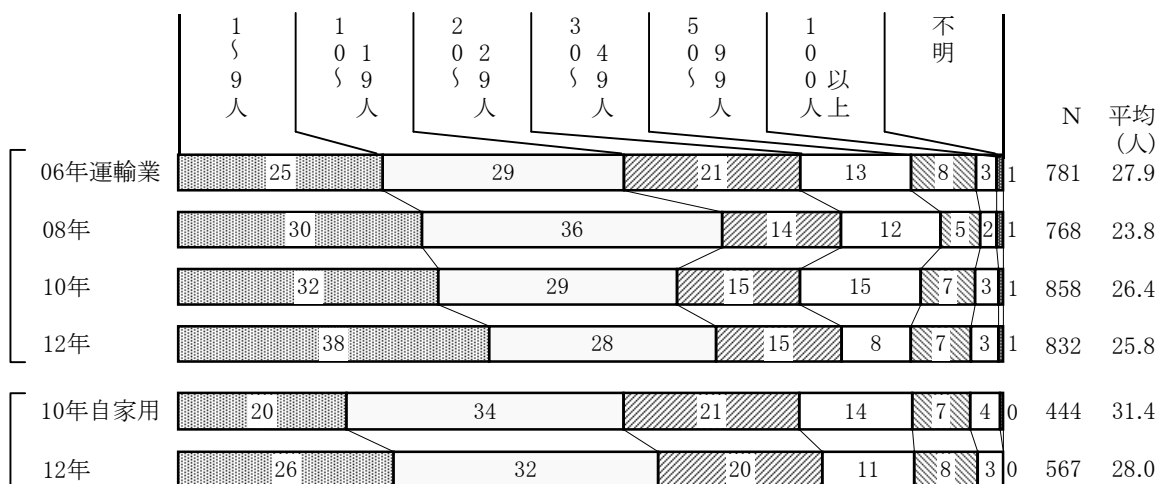


図2-4 2トンクラス以上の総保有台数(Q22)【事業所ベース】

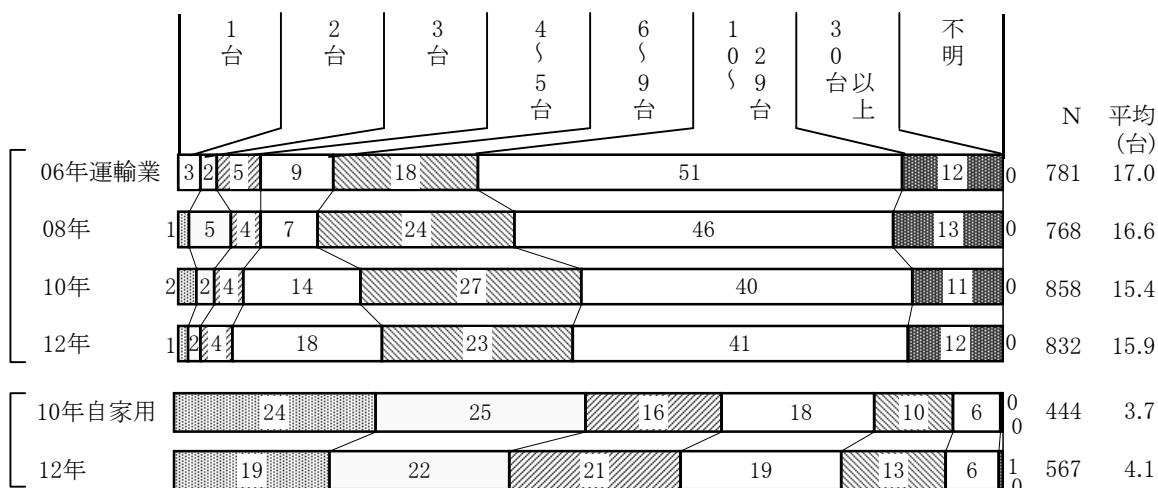


図2-5 普通トラック保有台数(Q22)【事業所ベース】

	1 台	2 台	3 台	4 5 台	6 9 台	1 0 2 9 台	3 0 台 以 上	不 明	N	平均 (台)
06年運輸業	15	6	8	12	19	31	9	0	781	12.2
08年	15	10	7	9	22	30	8	0	768	11.4
10年	18	10	5	13	21	26	7	0	858	10.9
12年	13	11	11	16	17	27	6	0	832	10.9
10年自家用	65	19	6	5	3	2	0	0	444	1.9
12年	67	17	6	6	2	2	0	0	567	1.9

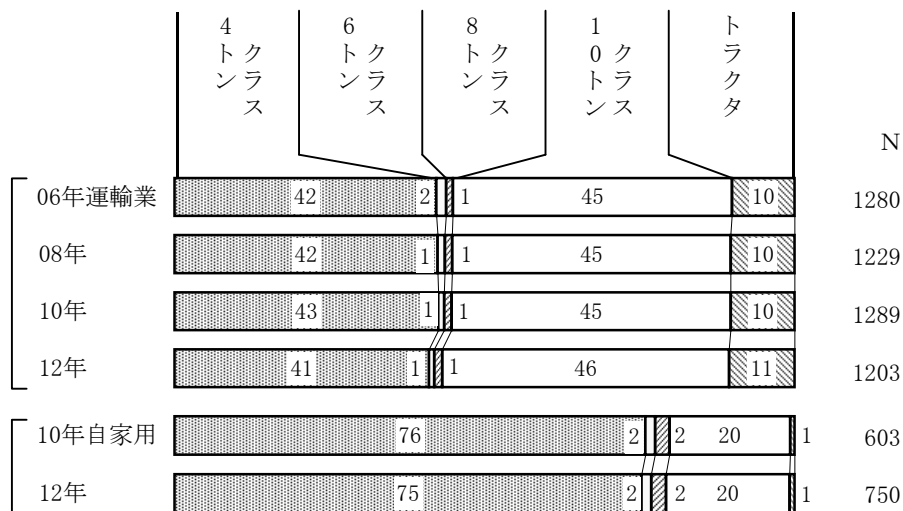
2-2 保有車の特性

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91%。

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41%、10トンクラスが46%で、ともに06年度から同水準が続く。自家用は4トンクラスが75%、10トンクラスが20%と、10年度と同水準となっている。（図2-6）

図2-6 保有車トンクラス構成 (Q30) 【保有台数ベース】

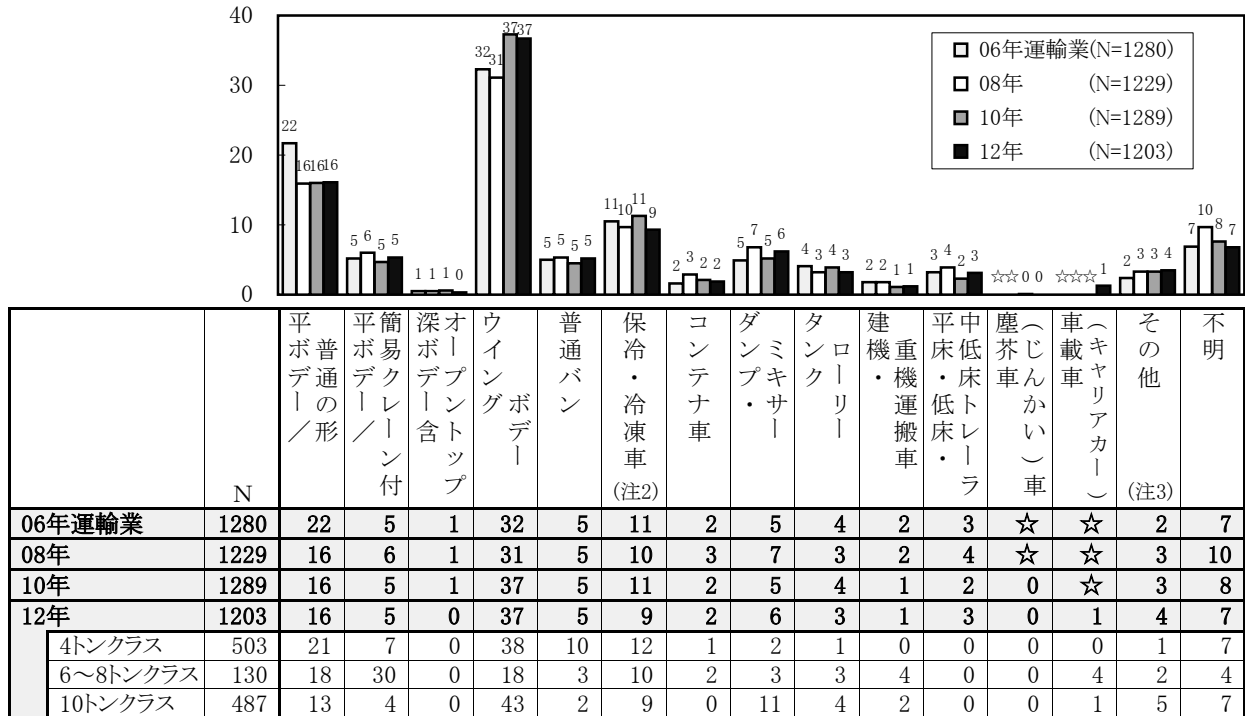


②荷台形状（トラクタを含む）

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、10年度と同率。次いで「平ボデー（普通の形）」が16%と08年度から同率。

自家用では「平ボデー（普通の形）」が26%で最も多いが、その割合は10年度に比べ5ポイント減少。次いで「ダンプ・ミキサー」（22%）、「平ボデー（簡易クレーン付き）」（18%）などとなっている。（図2-7）

図2-7 普通トラックの荷台形状(Q32)【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。

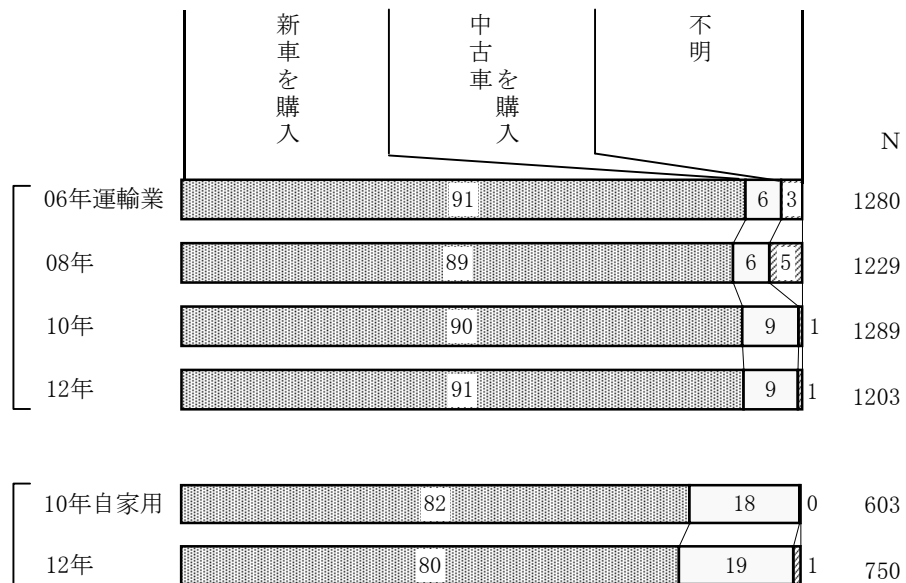
「保冷・冷凍車」のうち、ウイングタイプは運輸業では9%のうち2%、自家用では2%のうち0%である。

(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91%で、06年度から同水準が続く。自家用は新車購入が80%、中古車購入が19%で、ともに10年度と同水準。（図2-8）

図2-8 購入時の新・中古 (Q47) 【保有台数ベース】



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10年度と同水準の86.2%。実車率は6.6割と横這い。

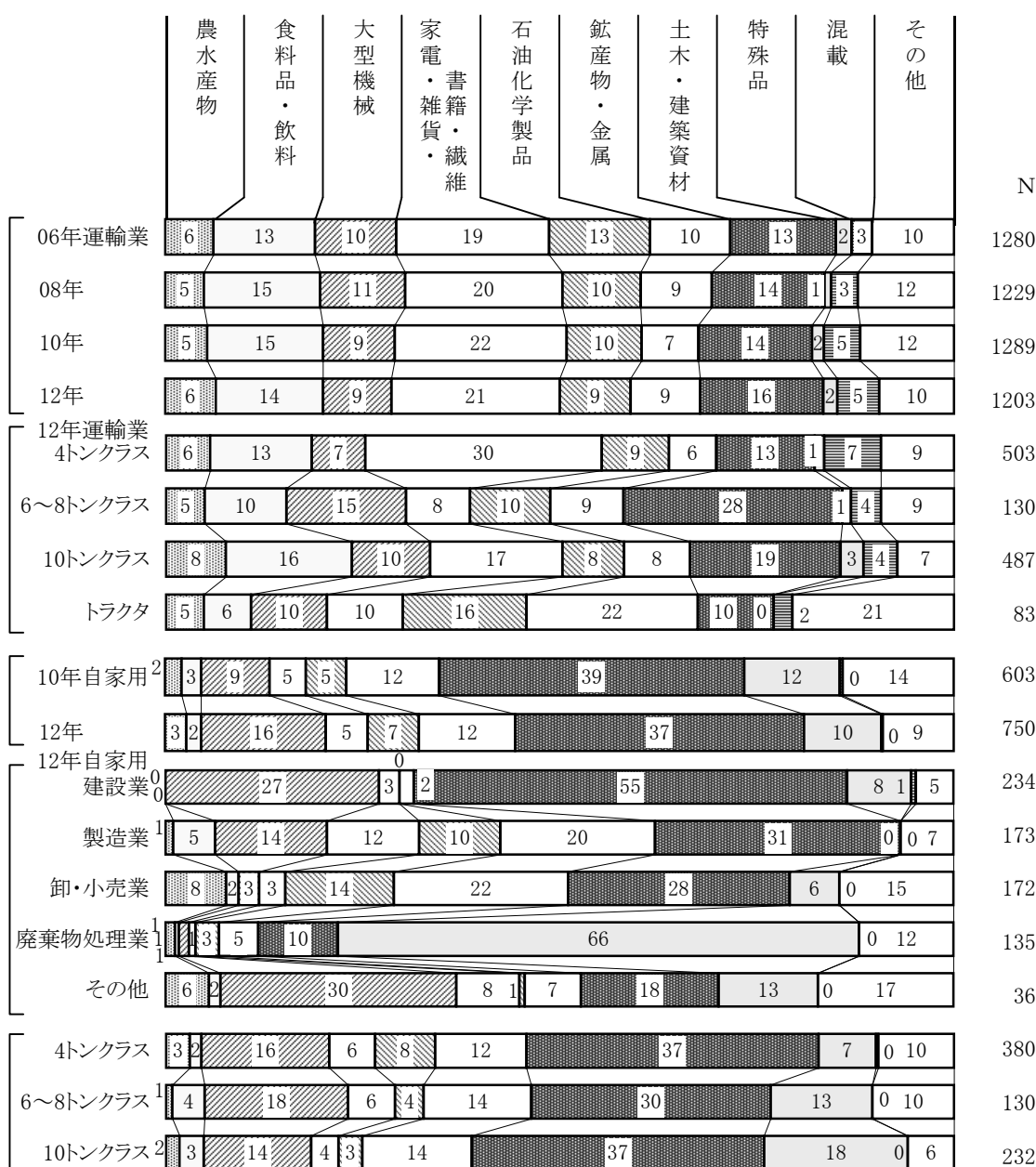
①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業は「家電・雑貨・書籍・繊維」（21%）、「土木・建築資材」（16%）、「食料品・飲料」（14%）の順。

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」、6～8トンクラス及び10トンクラスは「土木・建築資材」がそれぞれ多い。

自家用は、「土木・建築資材」が10年度と同水準の37%で最も多く、次いで「大型機械」が16%で続く。自家用を業種別にみると、建設業において「土木・建築資材」や「大型機械」が多い。製造業や卸・小売業においては、「土木・建築資材」や「鉱産物・金属」の占める割合が高い。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類(Q33)【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86.2%で、10年度と同水準。トンクラス別にみると、トラクタは平均97.2%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84.8%で、10年度と同水準。自家用トンクラス別では、10トンクラスが平均88.7%と他のトンクラスと比べて高くなっている。（図3-2）

実車率では、運輸業（平均6.6割）が自家用（平均6.0割）を上回る。運輸業の実車率は06年度から同水準が続く。（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(Q35)【保有台数ベース】

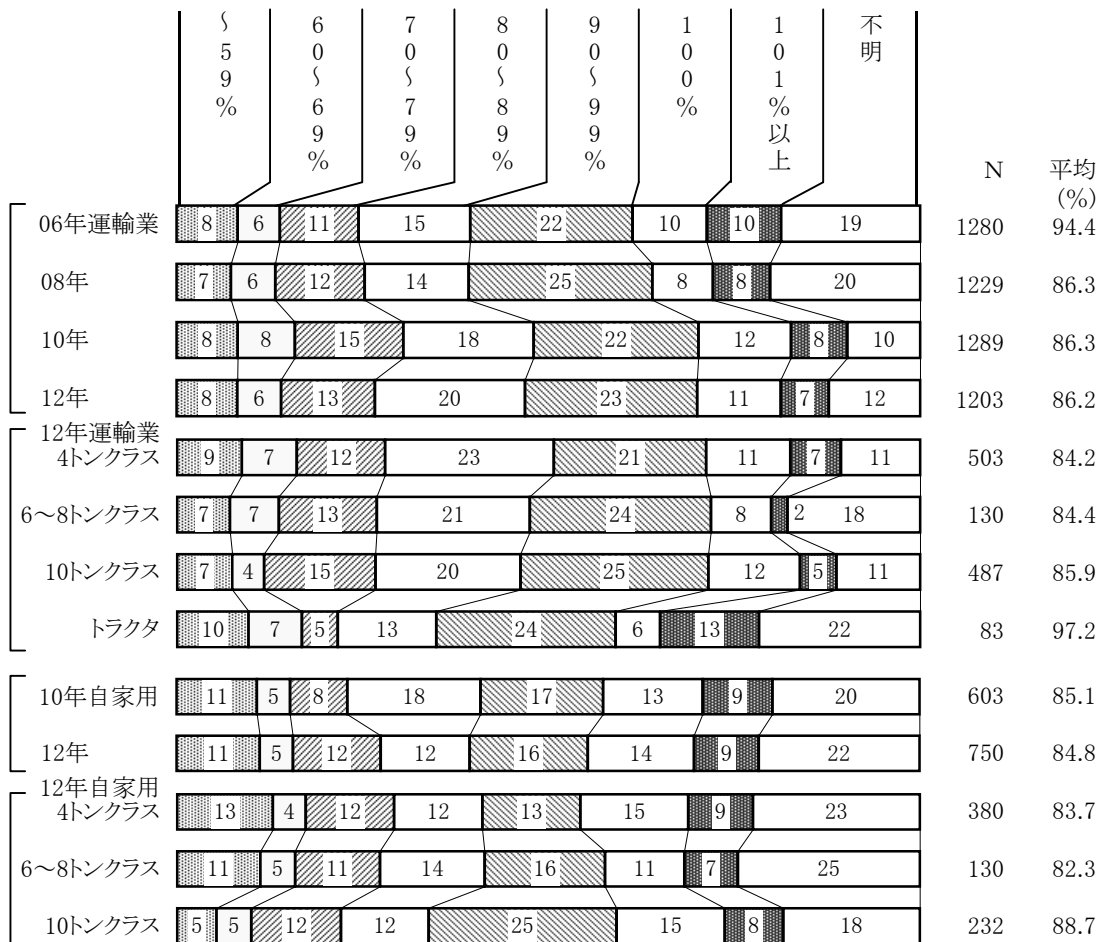
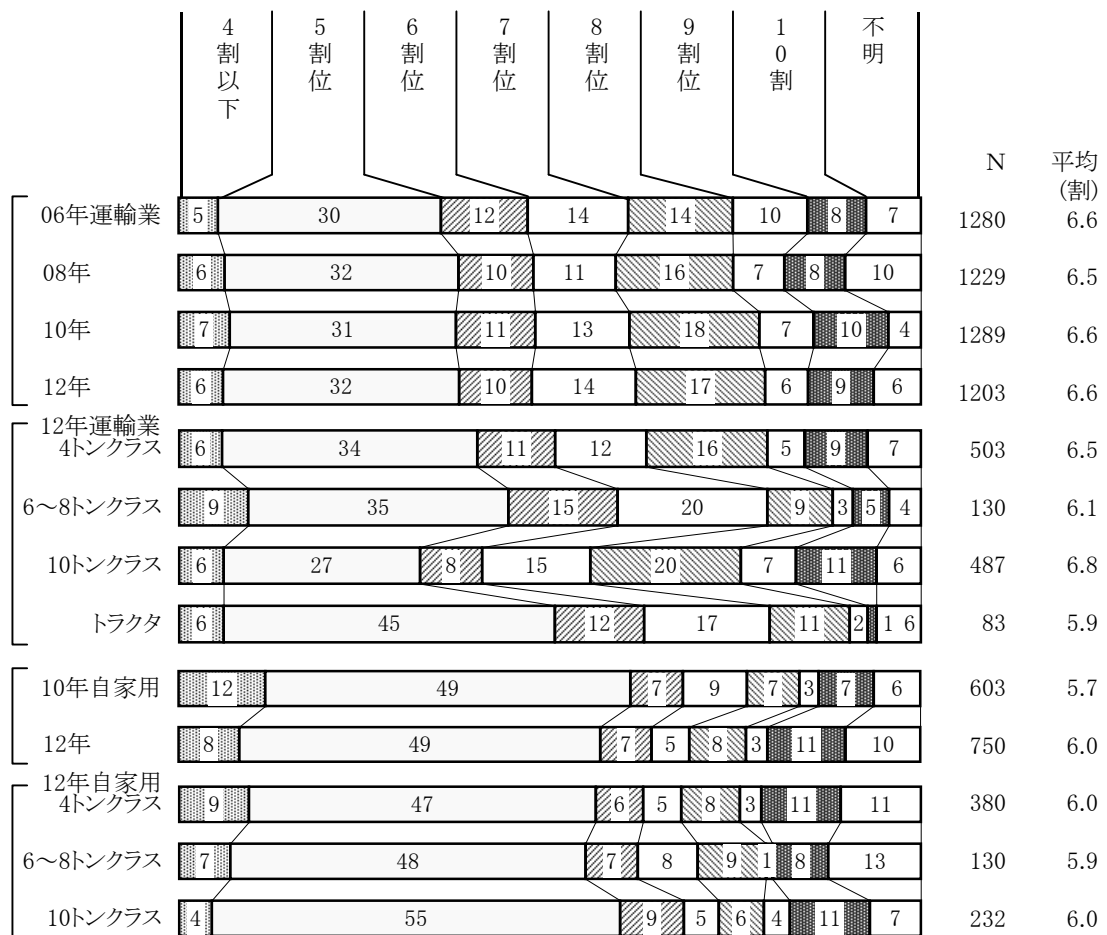


図3-3 実車率(038)【保有台数ベース】



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運輸業で3.5割と10年度と同水準。

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3.5割で、10年度と同水準。自家用は平均（高速道路非利用を含む）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）

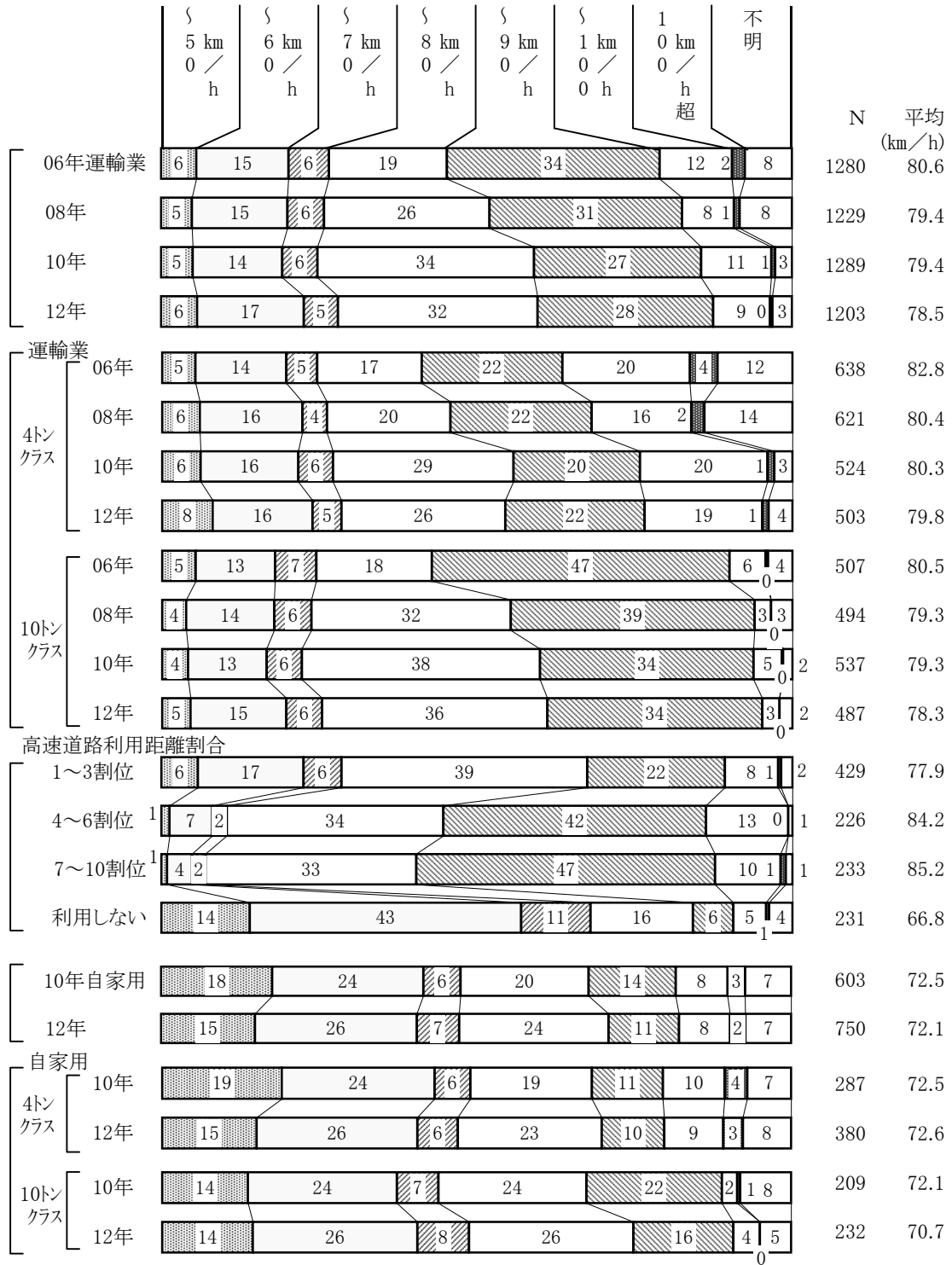
積載時の最高速度は、運輸業では「71～80km/h」の占める割合が32%と10年度と同水準。4トンクラスと10トンクラスを比較すると、10トンクラスの方が「71～80km/h」「81～90km/h」の割合が高い。1 運行に占める高速道路の利用距離割合別にみると、運輸業では、利用距離割合が高いほど平均最高速度が速い傾向がみられる。

自家用は高速道路の利用割合が低いためか、『60km/h以下』が41%と運輸業に比べて多い。（図3-5）

図3-4 高速道路利用距離割合 (Q39) 【保有台数ベース】

	1 ～ 3 割 位	4 ～ 6 割 位	7 ～ 1 0 割 位	高 速 道 利 用 し な い	不 明	N	高速道路利用 距離割合平均 利用のみ (割)	非利用 含む (割)
06年運輸業	36	22	17	14	12	1280	4.3	3.6
08年	33	19	16	20	12	1229	4.2	3.3
10年	37	20	21	16	7	1289	4.3	3.6
12年	35	19	21	18	7	1203	4.4	3.5
12年運輸業 4トンクラス	35	20	16	21	8	503	4.1	3.1
10トンクラス	32	20	26	16	6	487	4.8	4.0
10年自家用	29	13	12	40	7	603	3.8	2.2
12年	27	13	9	40	11	750	3.7	2.0
12年自家用 4トンクラス	27	14	8	40	12	380	3.6	2.0
10トンクラス	29	10	13	40	8	232	3.9	2.2

図3-5 積載時の最高速度(Q36)【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433.7km、自家用は137.9kmで、ともに10年度より減少。運輸業、自家用ともに、平均運行距離は10トンクラスが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」を平均でみると、運輸業は08年度から同水準が続く。運輸業の「月間走行距離」は平均7176kmで10年度と比べ増加した。一方、自家用の月間走行距離は平均2335kmで10年度と比べ減少。また、自家用では「2千km未満」が半数(51%)を占める。(図3-7～図3-9)

図3-6 1回の運行距離(Q37)【保有台数ベース】

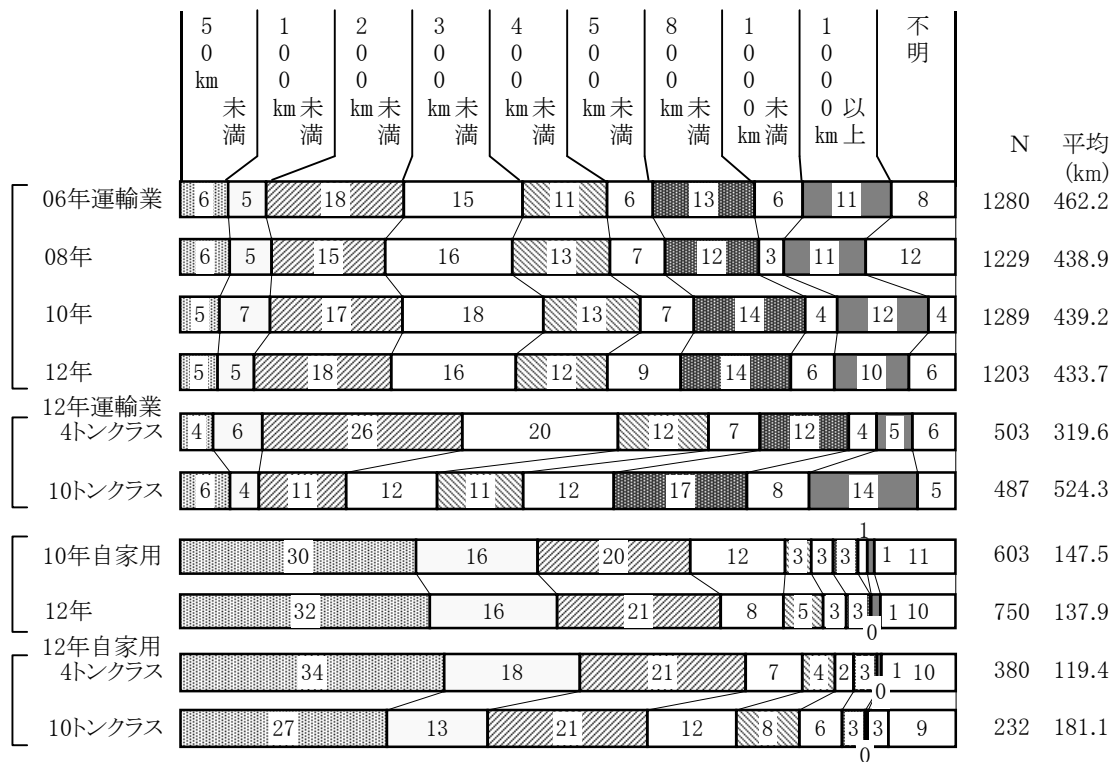


図3-7 1日当たりの稼働時間(Q40)【保有台数ベース】

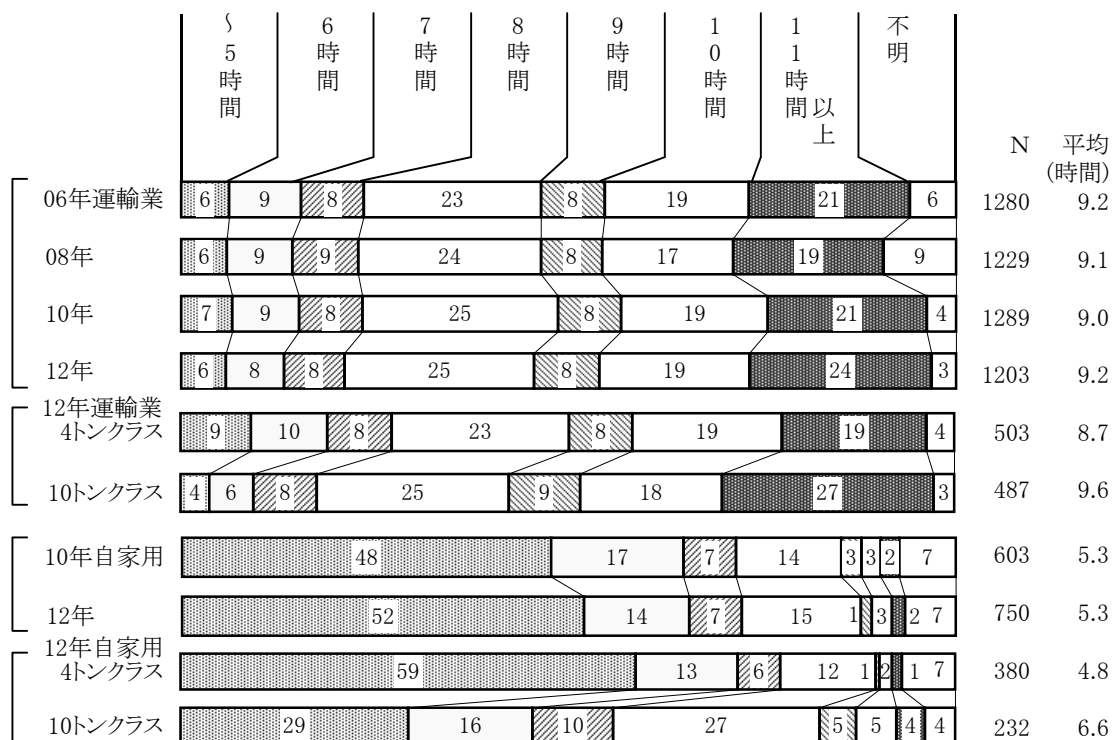


図3-8 月間稼働日数(Q41)【保有台数ベース】

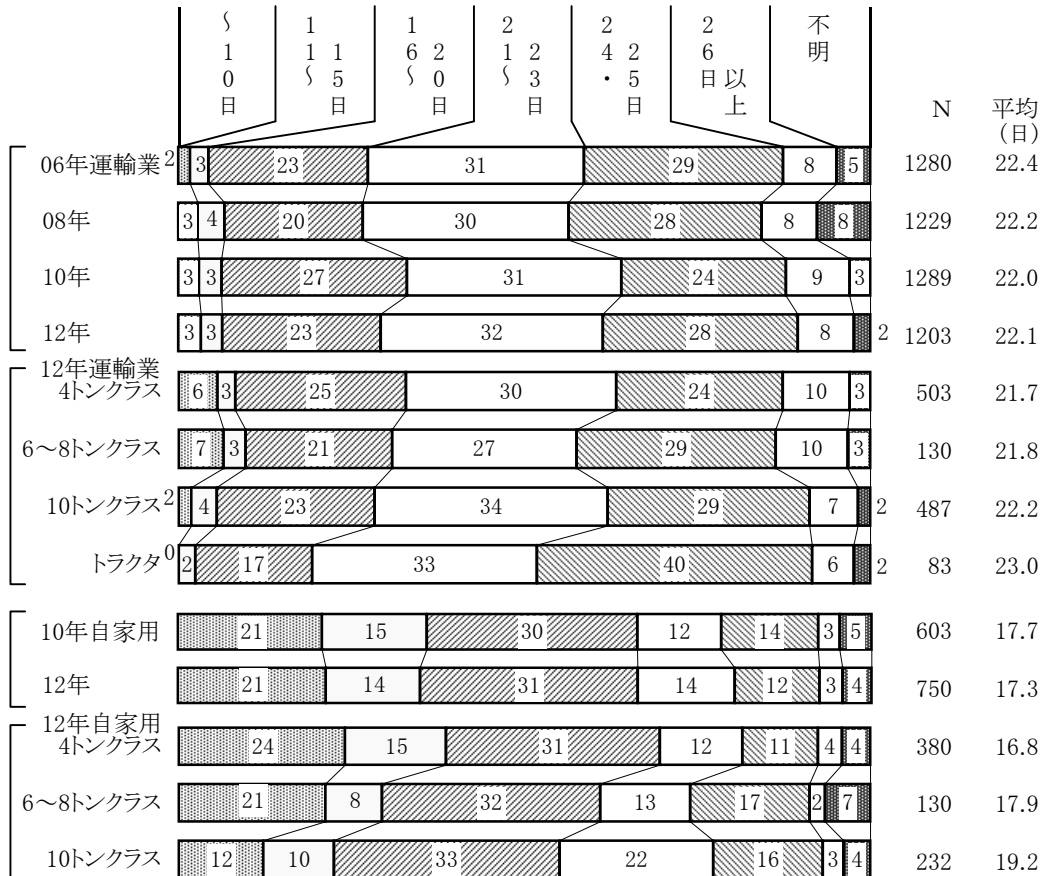
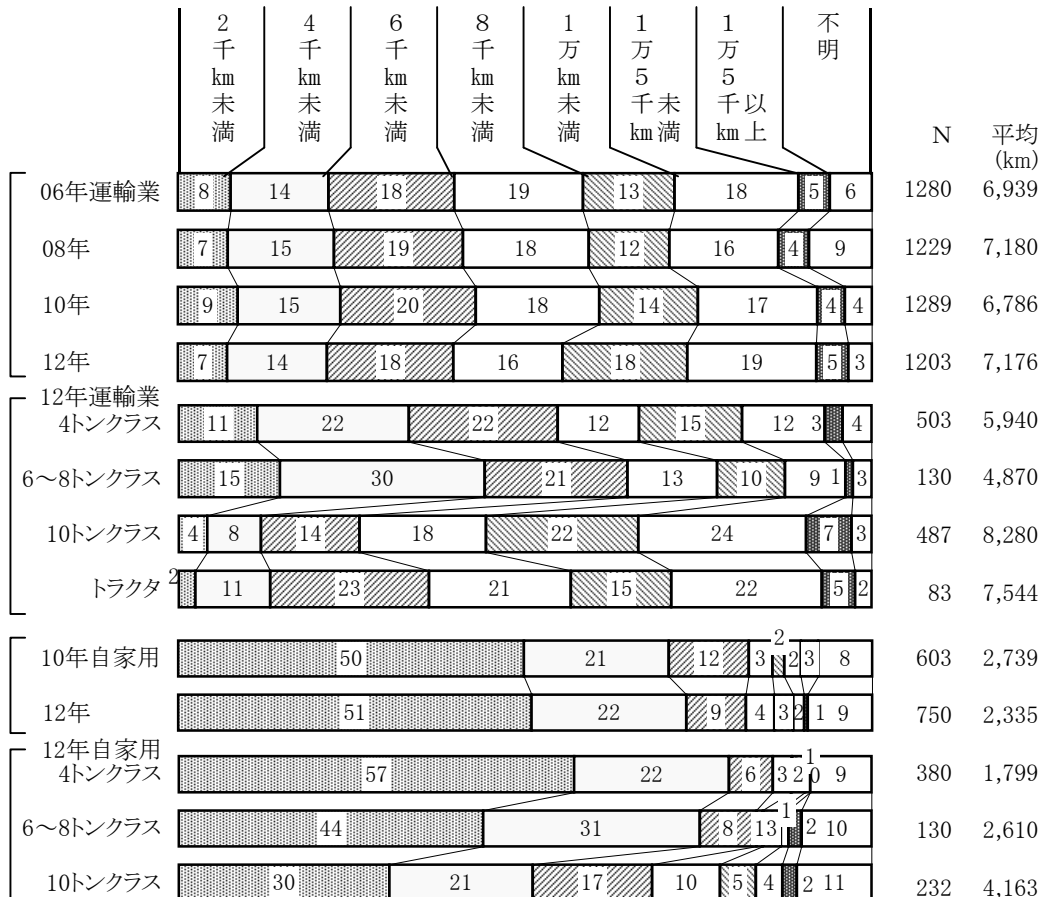


図3-9 月間走行距離(Q42)【保有台数ベース】



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」購入が最も多いが、運輸業は65%と10年度と比べ6ポイント減少。一方、「増車」の割合は06年度から増加傾向にある。自家用は「代替」購入が最も多く、10年度と同率の69%。（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、運輸業、自家用ともに、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3割台と多い。（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、同クラス間移行が大半を占める。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30%と他に比べて少なく、10トンクラスへの移行（37%）、トラクタへの移行（18%）、4トンクラスへの移行（16%）に分かれた。（図4-3）

図4-1 購入形態 (Q48、SQ48-1) 【保有台数ベース】

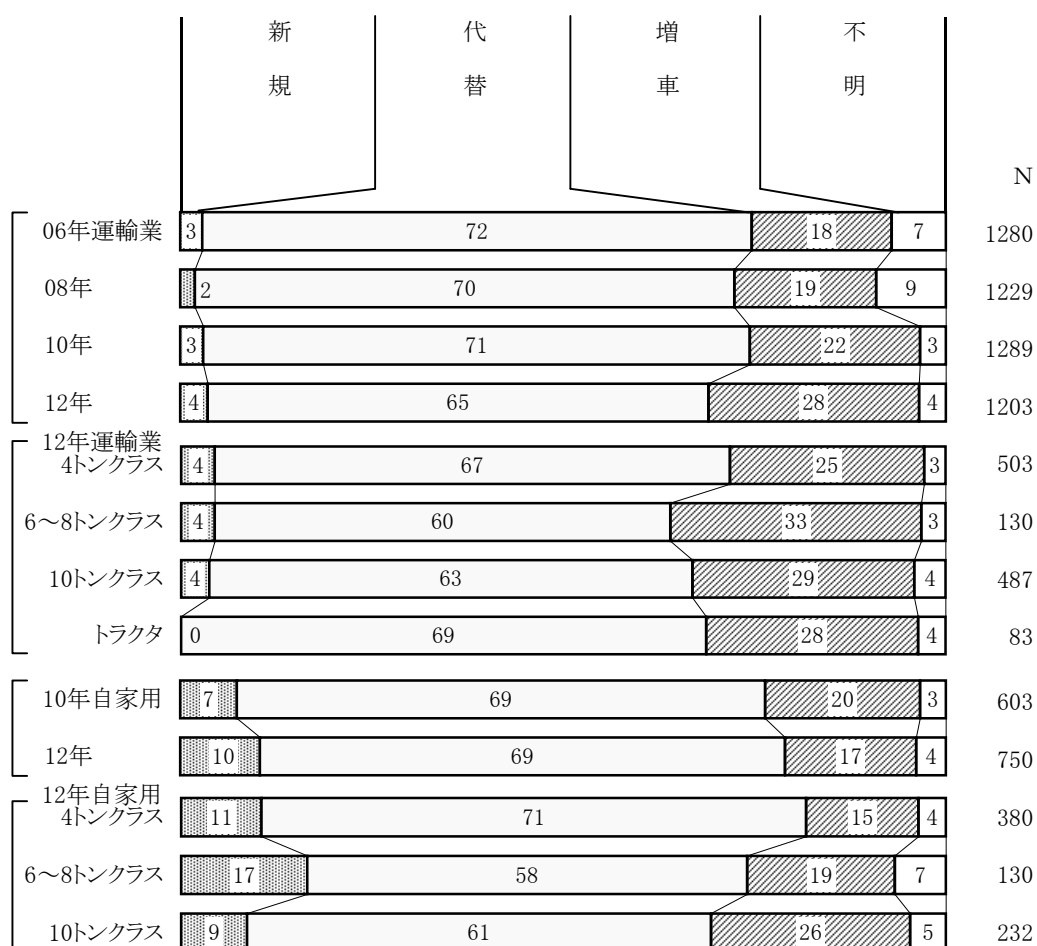


図4-2 現保有車別にみた前保有車トクラス(SQ48-2)【保有台数ベース】

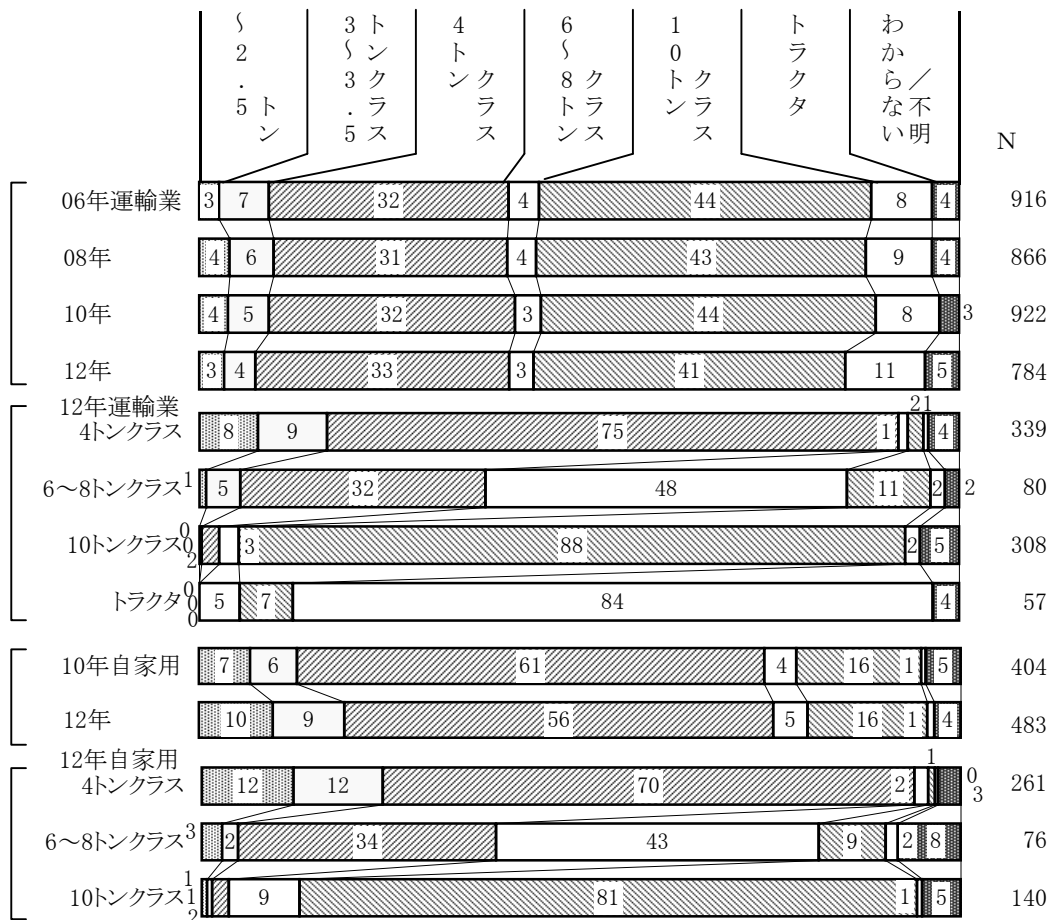
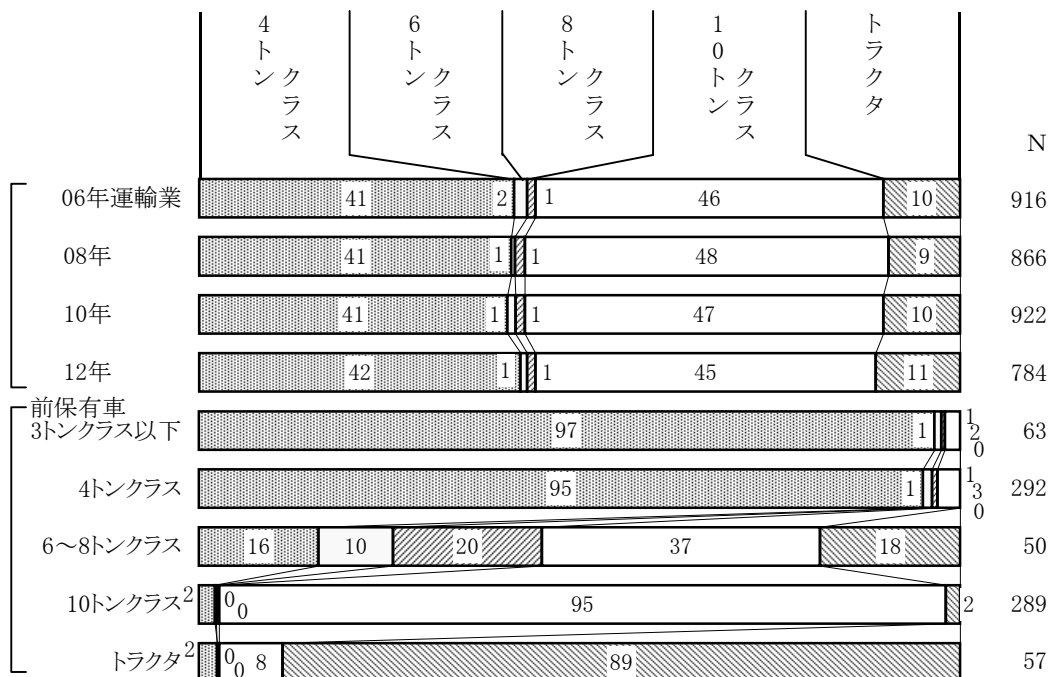


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス(運輸業)(Q30)【保有台数ベース】



4-2 使用期間動向

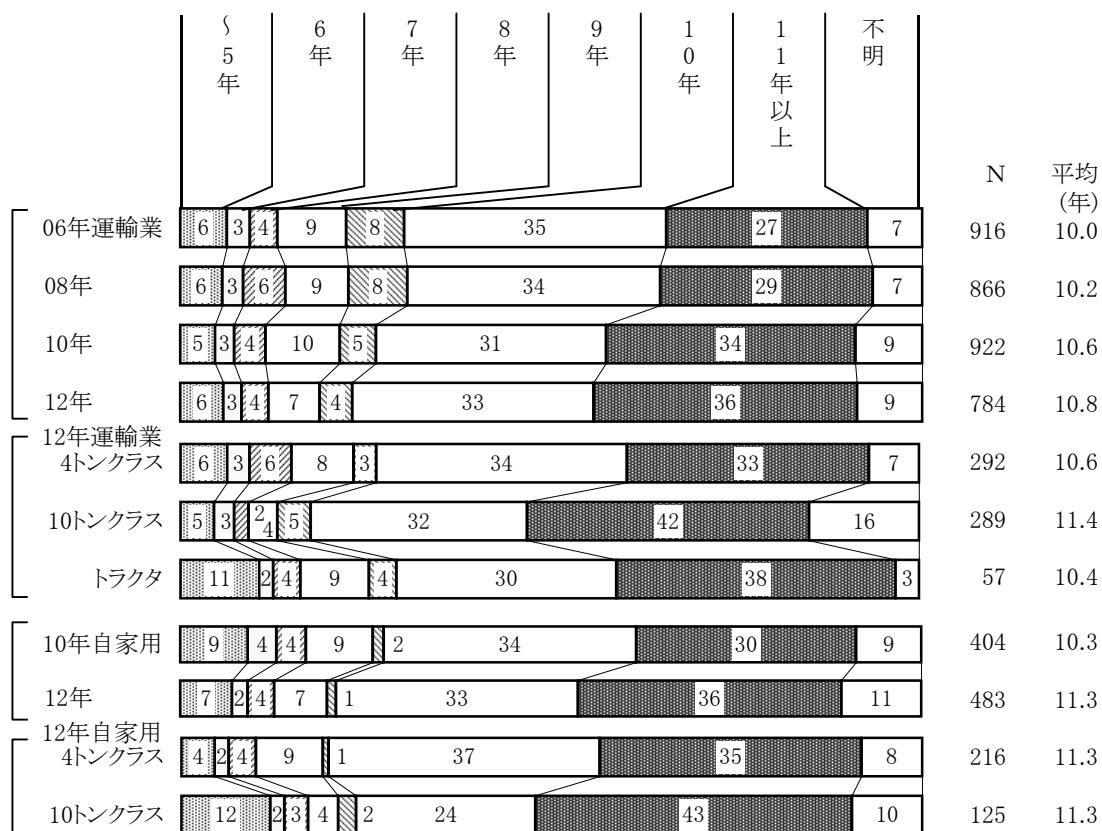
運輸業の使用年数は、実態と基準ともに11年弱。使用年数の長期化傾向が続く。

普通トラックの前保有車の平均使用年数は、運輸業が10.8年で、年々、使用年数が徐々に長くなっている。自家用の平均使用年数は11.3年で平均使用年数は10年度と比べ1ポイント増加し、使用年数が『10年以上』の割合も10年度と比べ4ポイント増加。

トシクラス別に見ると、運輸業は、10トシクラスの方が4トシクラスに比べて使用年数が長い。（図4-4）

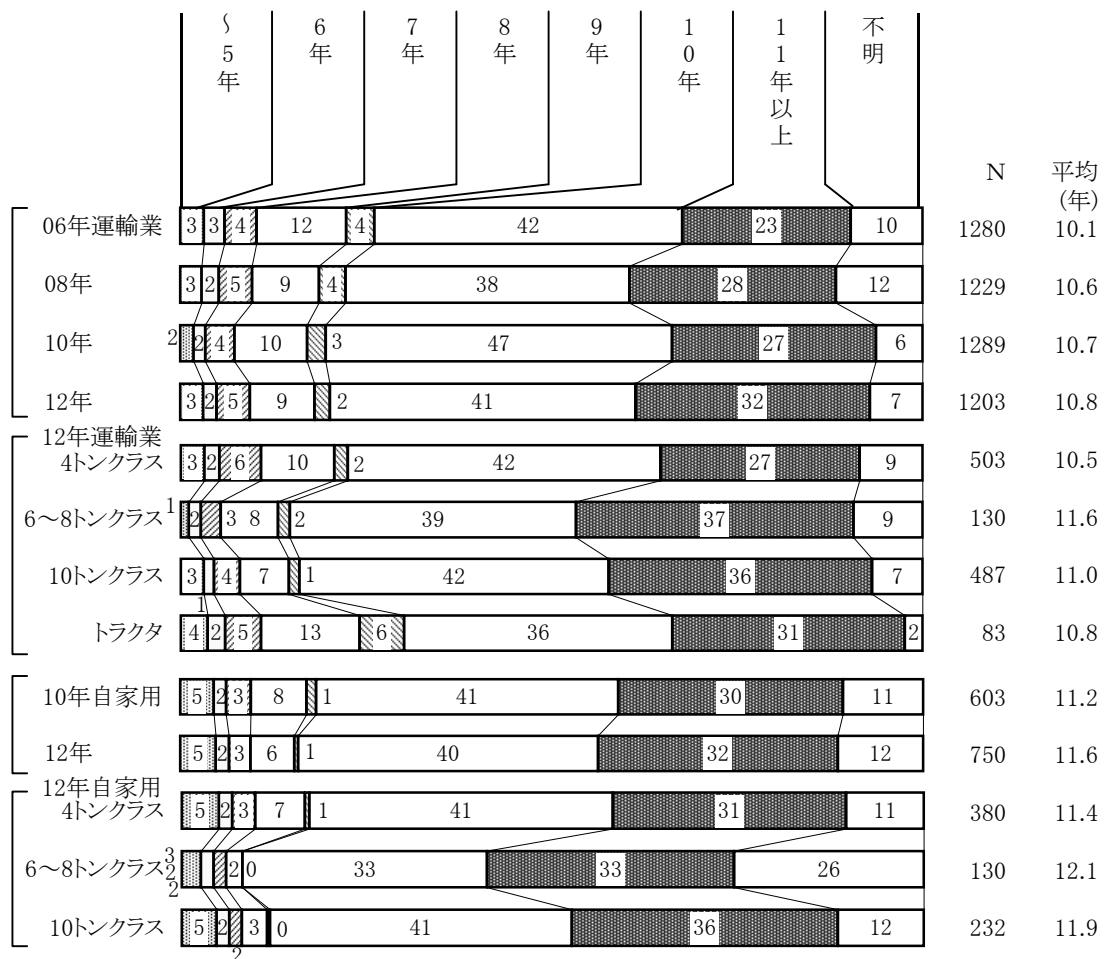
現在基準としている平均使用年数は、運輸業は10.8年で06年度から延びる傾向にある。自家用についても、11.6年と10年度より延びている。（図4-5）

図4-4 前保有車の使用年数(SQ48-4)【保有台数ベース】



注) 運輸業、自家用のトシクラスは前保有車のトシクラス

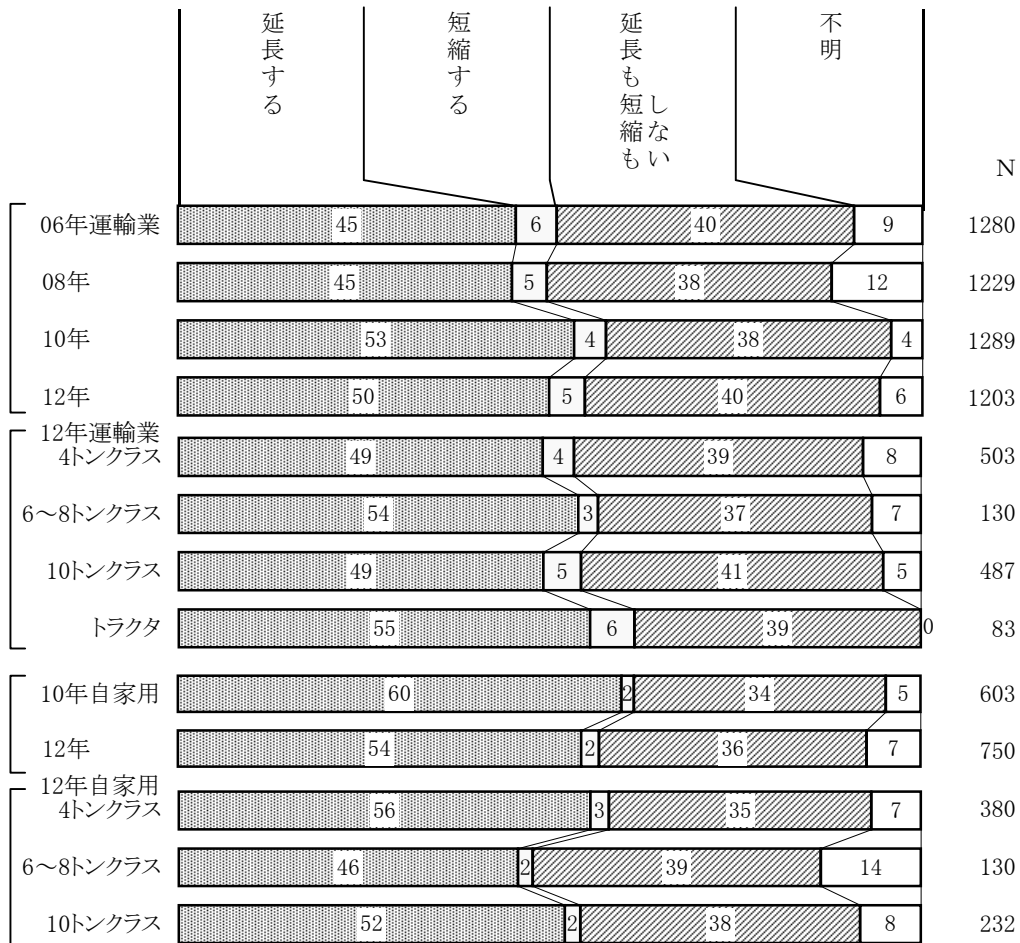
図4-5 現在基準としている使用年数(049)【保有台数ベース】



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」の合計を上回り、5割を占める。

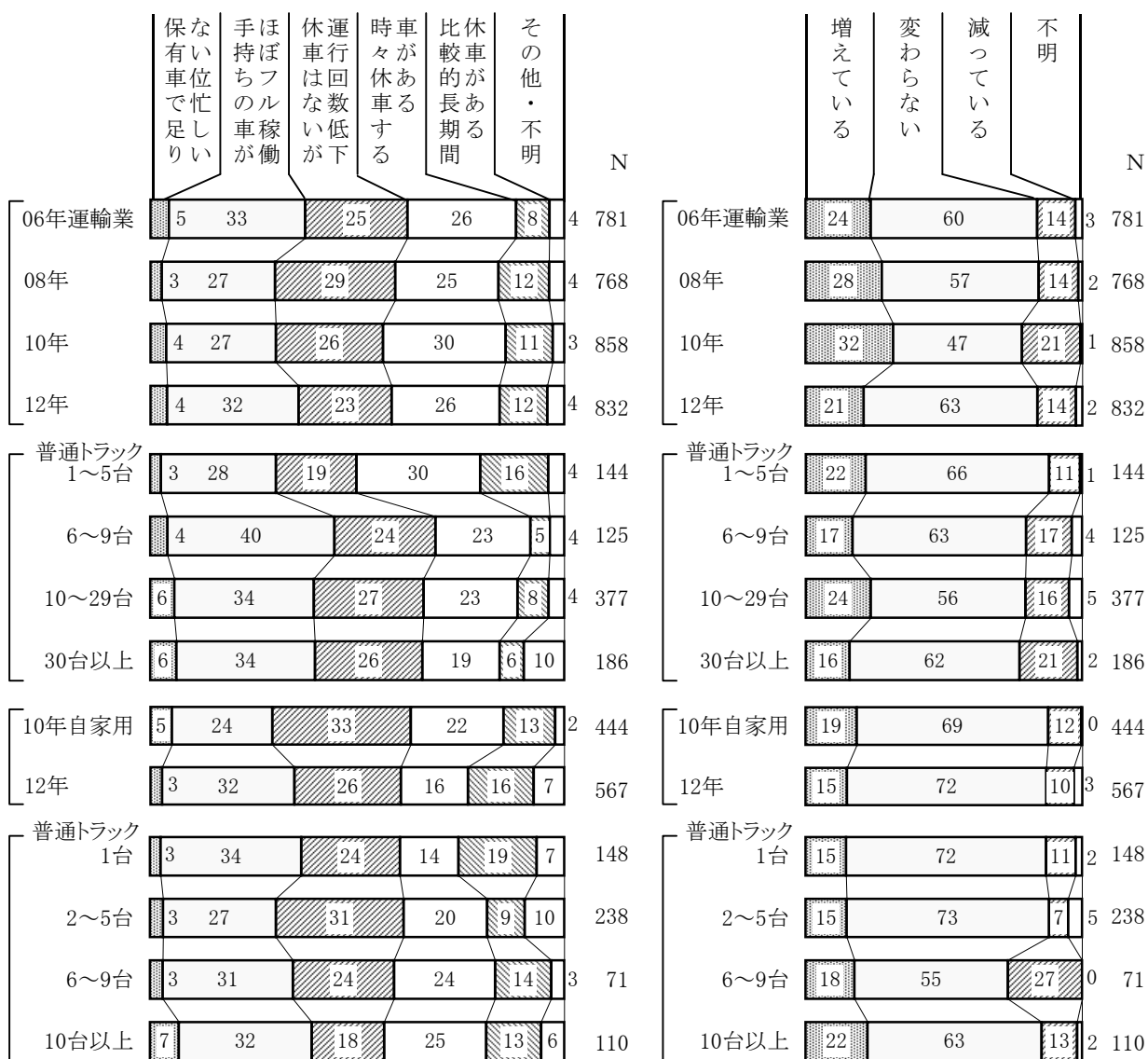
トンクラス別では、運輸業ではトラクタで延長意向が最も高く、自家用では4トンクラスで延長意向が最も高い。(図4-6)

図4-6 今後の代替期間延長意向(Q51)【保有台数ベース】



運輸業、自家用ともに稼働割合が増加し、休車がある割合が減少。2年前と比べた遊休車両は「変わらない」が運輸業、自家用ともに増加。

自家用でも、10年度と比べると、2年前に比べて「変わらない」が3ポイント増加し、「増えている」が4ポイント、「減っている」が2ポイント、それぞれ減少。保有台数別にみると、保有台数6～9台の事業所で「減っている」の割合が高い。(図4-8)



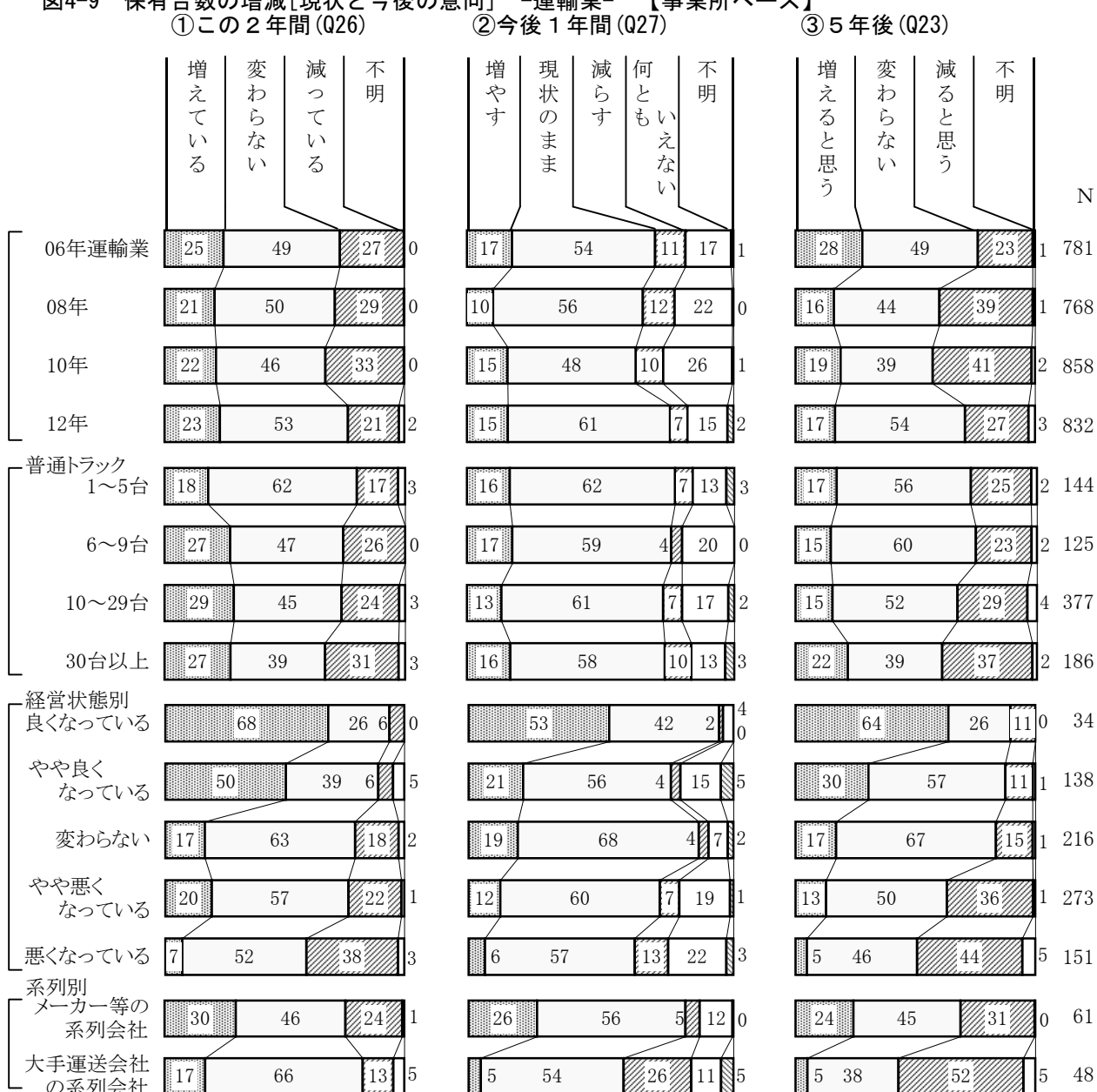
4-4 保有台数の増減

この2年間の保有台数は、運輸業、自家用ともに「減っている」の割合が低下。今後1年間の増減意向については、運輸業は「現状のまま」が10年度より増加。

運輸業ではこの2年間のトラックの保有台数は「減っている」が10年度に比べて12ポイント減少した。今後1年間のトラック保有台数の増減意向は、「現状のまま」が61%と10年度に比べ13ポイント増加。5年後の保有台数（備車含む）も、「変わらない」が54%と10年度に比べ15ポイント増加。また、「減ると思う」（27%）は「増えると思う」（17%）を上回る。

経営状態別にみると、経営状態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、系列別では、メーカー等の系列会社は、各項目で『増加（増えている、増やす、増えると思う）』が大手運送会社の系列会社と比べると多い。（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、この2年間のトラックの保有台数は「減っている」が9%と、10年度と比べて9ポイント減少した。今後1年間の増減意向は「現状のまま」が77%と大半を占め、10年度と同水準となっている。5年後の保有台数（備車含む）は、「変わらない」が68%と最も多い。

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）』の割合が高いのは製造業。（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】



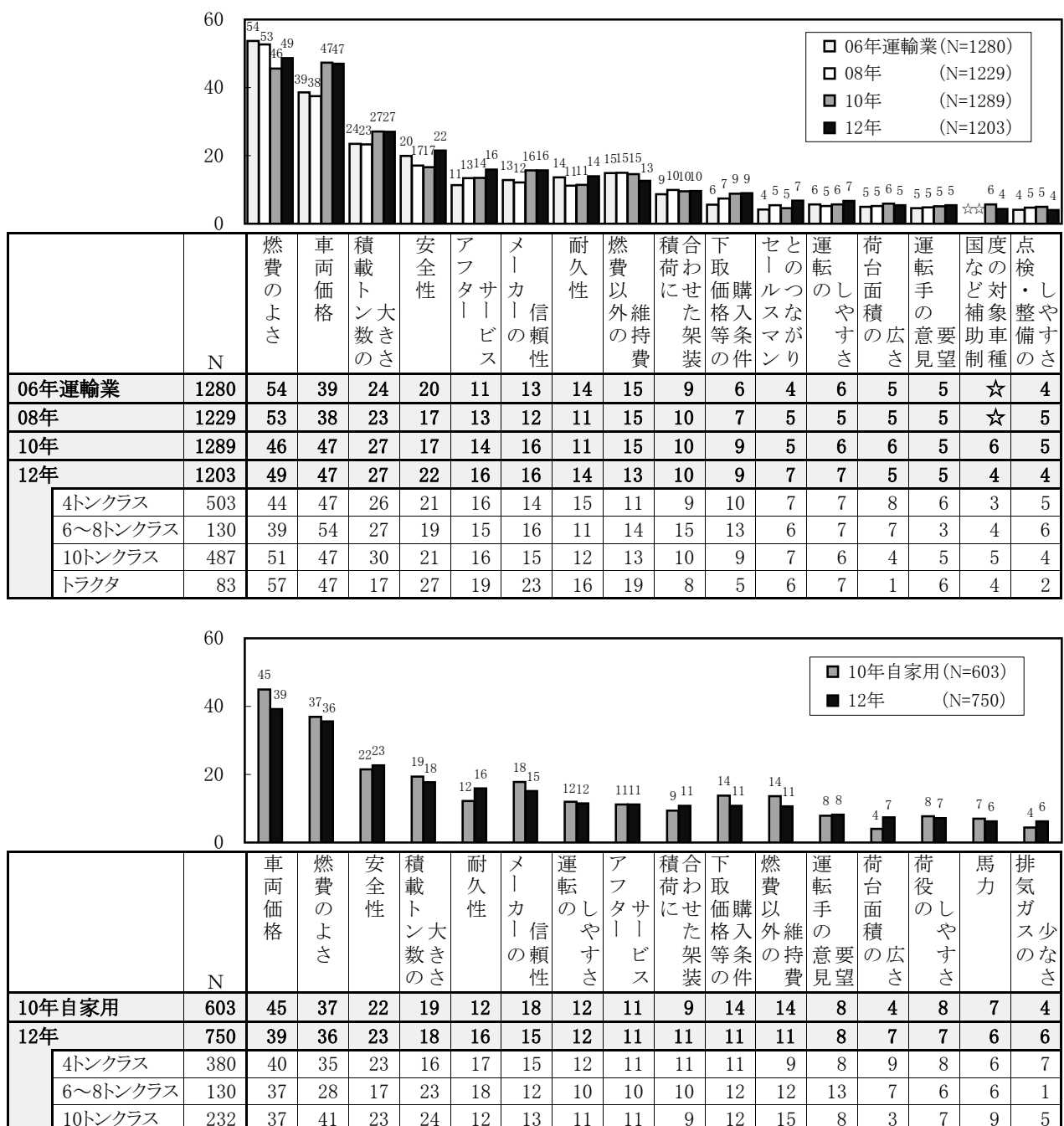
4-5 次期購入重視点

次期購入重視点は、運輸業、自家用ともに「燃費のよさ」と「車両価格」が上位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「燃費のよさ」（49%）と「車両価格」（47%）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。10年度は「車両価格」が1位であったが、2011年以降原油価格が高めで推移していることが、「燃費のよさ」が1位となった背景にあると考えられる。

自家用では、「車両価格」（39%）と「燃費のよさ」（36%）が、10年度同様、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（SQ52-1）【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75%と多いが、「オートマチック」も22%を占め、その割合は年々増加傾向にある。トンクラス別にみると、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88%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30%で10年度と同水準。自家用の「オートマチック」車購入意向は14%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 (Q43) 【保有台数ベース】

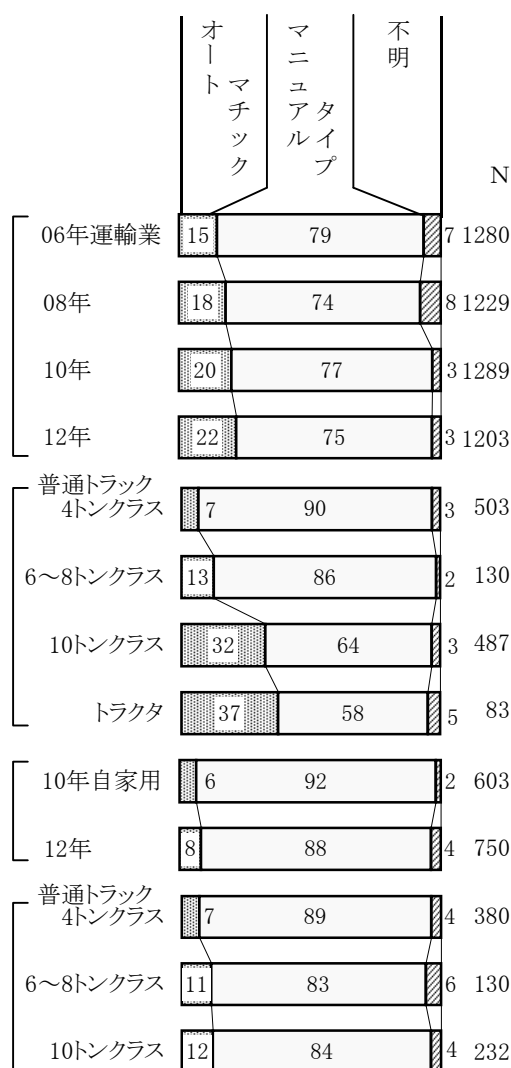
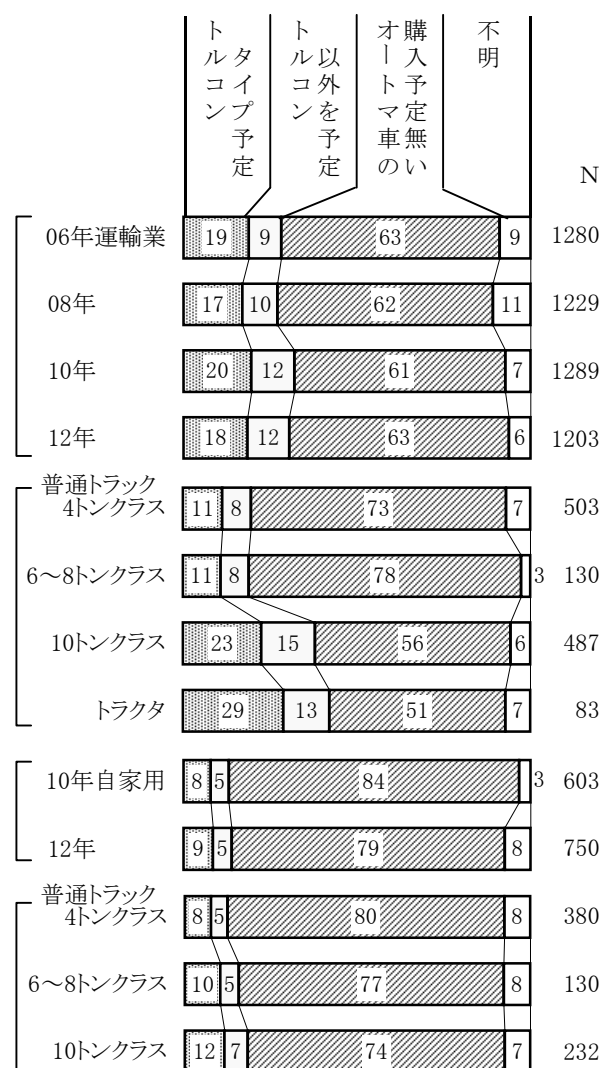


図4-13 代替予定車のオートマチック車購入意向 (Q44) 【保有台数ベース】



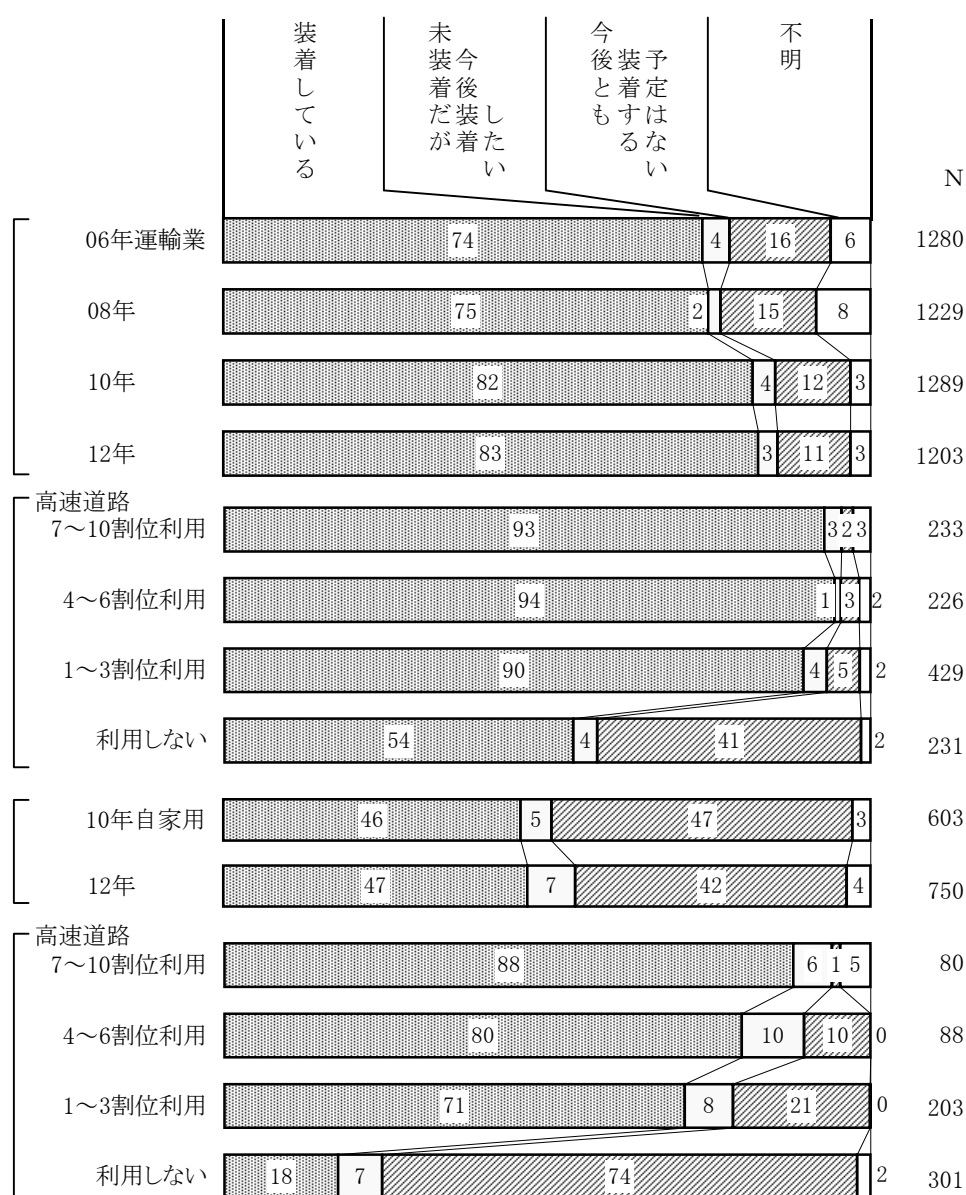
4-7 ETC装着意向

ETC装着率は、運輸業83%、自家用47%で、10年度と同水準。

ETC（ノンストップ自動料金収受システム）を「装着している」車は、運輸業は83%、自家用は47%で、ともに10年度と同水準。自家用は、高速道路の利用率自体が低いため、ETC装着率が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7～10割位利用での装着率は88%だが、1～3割位利用では71%の装着率にとどまる。（図4-14）

図4-14 ETC（ノンストップ自動料金収受システム）装着意向(Q45)【保有台数ベース】



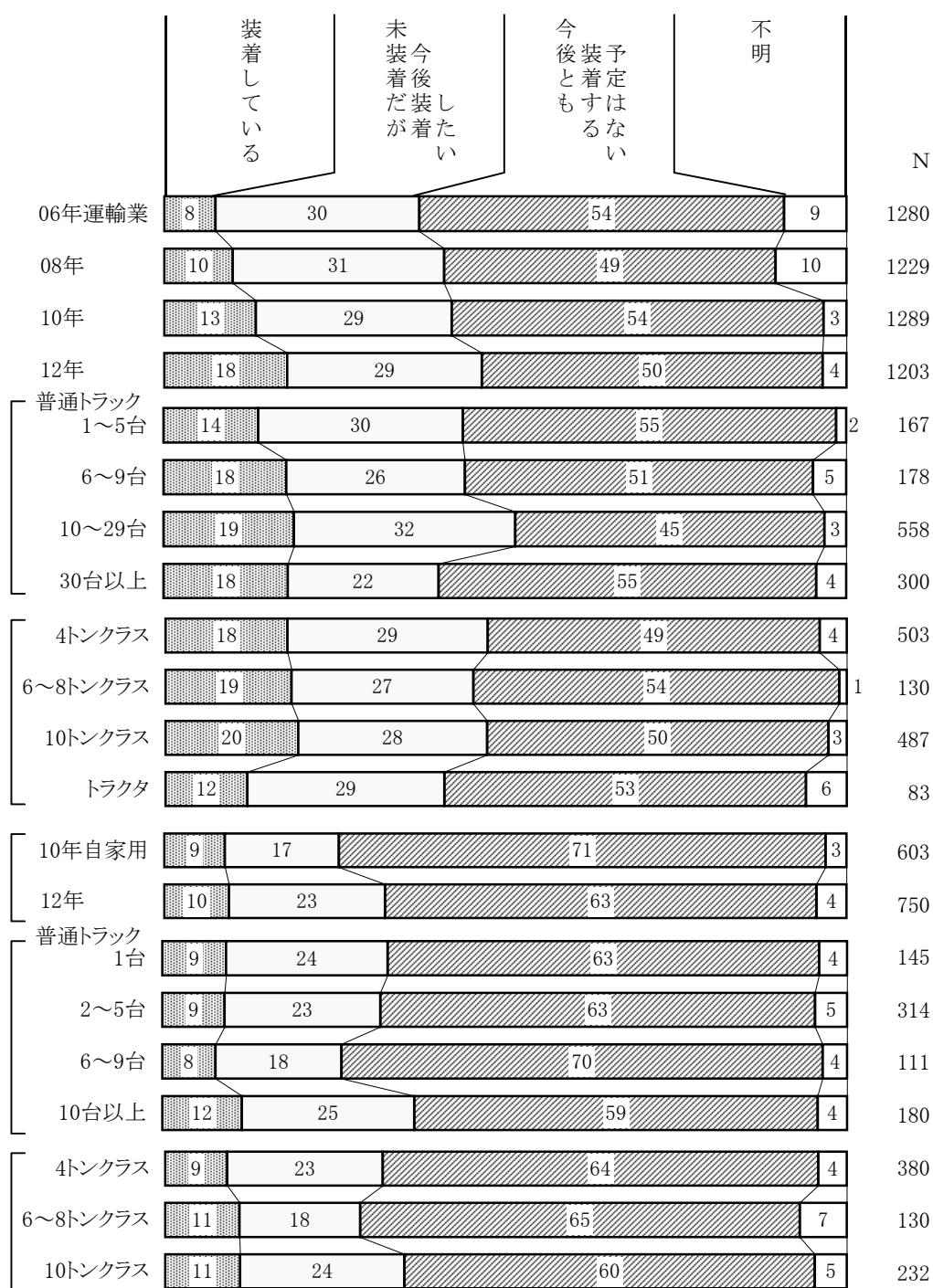
4-8 盗難防止装置装着意向

盗難防止装置の装着率は運輸業で06年度から増加傾向が続く。自家用での装着率は10%と10年度同様の水準にとどまるが、今後の装着意向は増加。

盗難防止装置を、現在「装着している」車は運輸業で18%と、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%で10年度と同率。「今後とも装着する予定はない」は50%。

自家用については、「装着している」が10%と10年度と同水準。一方、「未装着だが、今後装着したい」は23%で、10年度と比べ6ポイント増加。「今後とも装着する予定はない」は63%で10年度と比べ8ポイント減少。（図4-15）

図4-15 盗難防止装置の装着意向(Q46)【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

運輸業は2年前と比べて経営状況が『悪化』したと回答する割合が08年から減少傾向。『悪化』と『好転』の差が縮まっている。自家用では『好転』が12ポイント増加し、『悪化』は18ポイント減少した。

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、運輸業では『悪化』（「やや悪くなっている」と「悪くなっている」の計）が51%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。

時系列でみると、08年度から『悪化』は減少傾向にあり、『悪化』と『好転』の差が縮まる傾向にある。

従業員数別にみると、従業員50人以上の規模の大きい事業所では『好転』の割合が4割台と高い。取り扱いの積荷別にみると、「雑貨」「書籍」を取り扱う運輸業者は『好転』の割合が高い。

自家用は、10年度と比較して『好転』が24%と12ポイント増加、『悪化』が48%と18ポイント減少し、景況感の改善が窺える。業種別にみると、製造業と廃棄物処理業で『好転』が約3割と他の業種に比べて『好転』の割合が高い。（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】

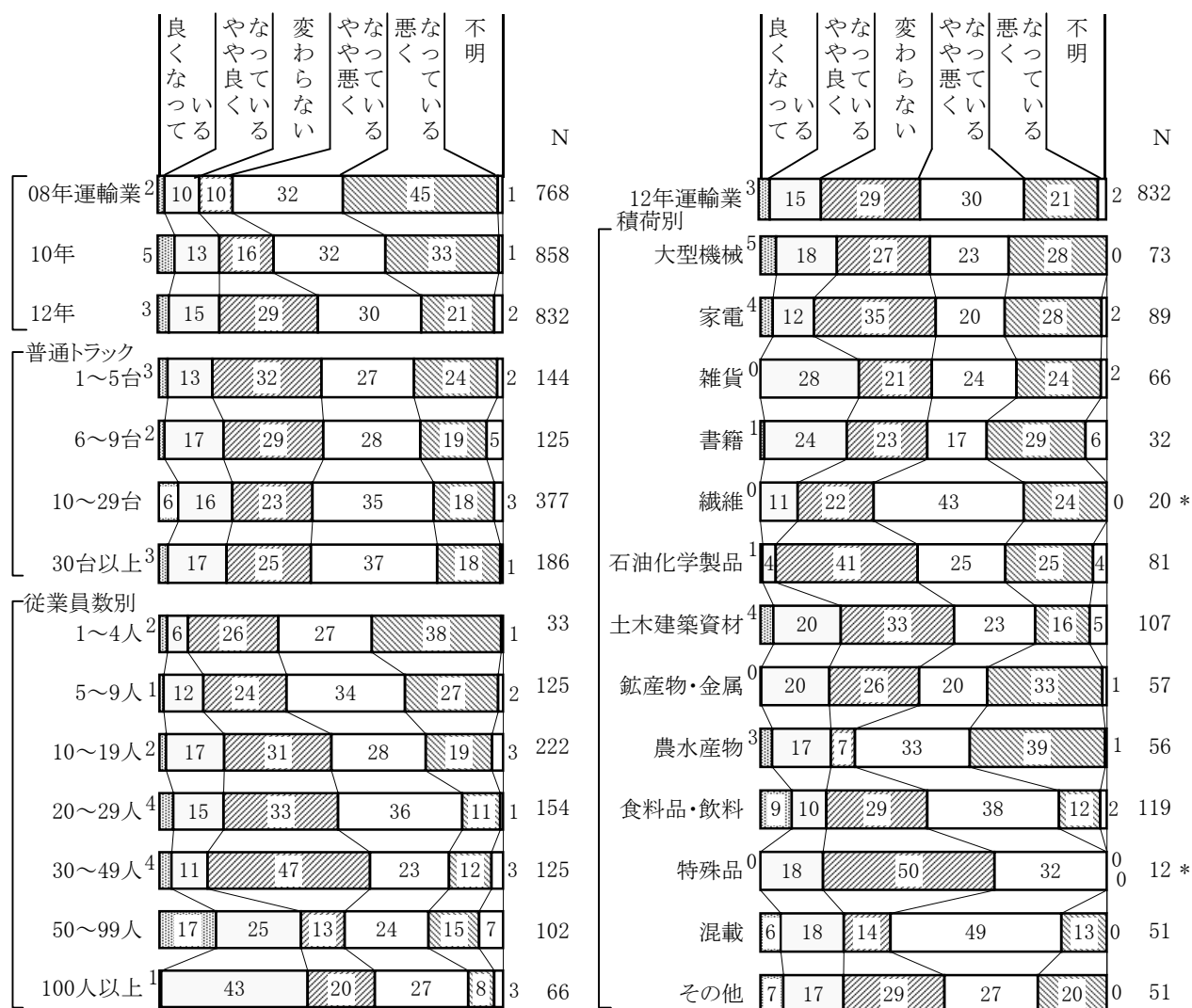
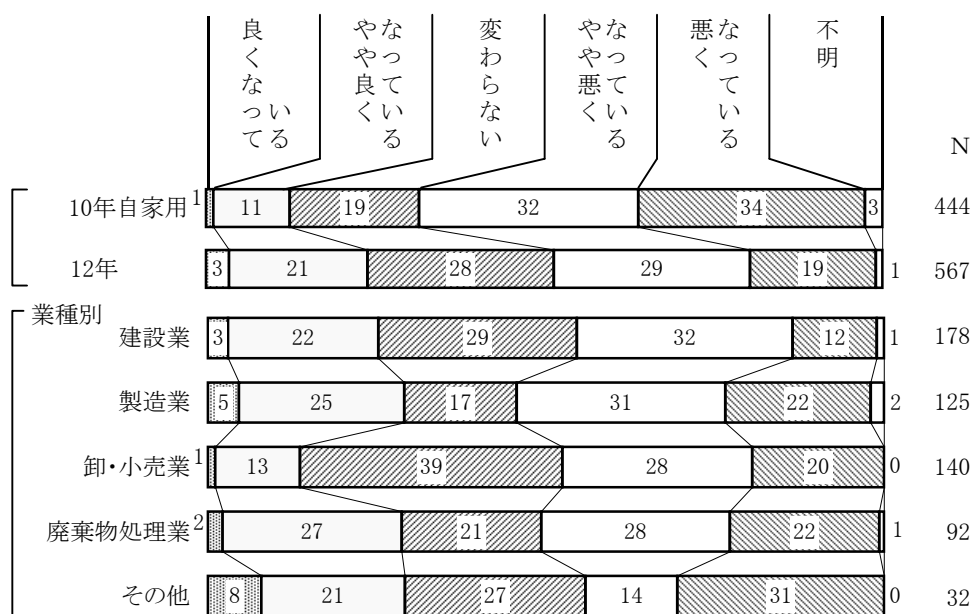


図5-1 2年前と比べた最近の経営状況(Q12) -自家用- 【事業所ベース】



5-2 荷扱量水準

荷扱い量水準は、「100%」が3割台にまで回復したが、平均は94.4%にとどまる。

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%」が3割台、『100%以上』では5割まで回復。06年度から続いていた荷扱い量水準の減少傾向が緩やかになったものの、平均は94.4%にとどまる。

自家用の荷扱い量水準は、10年度に比べて「100%」が4ポイント、『100%以上』は10ポイント増加した。(図5-2)

図5-2 荷扱量水準(Q11)【事業所ベース】

	7 9 %	8 9 %	9 9 %	1 0 0 %	1 1 1 9 %	1 2 0 %以上	不明	N	平均 (%)
06年運輸業	10	12	16	29	16	9	8	781	97.4
08年	10	21	15	30	11	7	6	768	93.9
10年	18	22	22	18	8	7	4	858	91.1
12年	11	17	17	32	11	7	5	832	94.4
10年自家用	22	13	9	43	2	5	6	444	89.4
12年	15	11	9	47	7	6	5	567	94.5

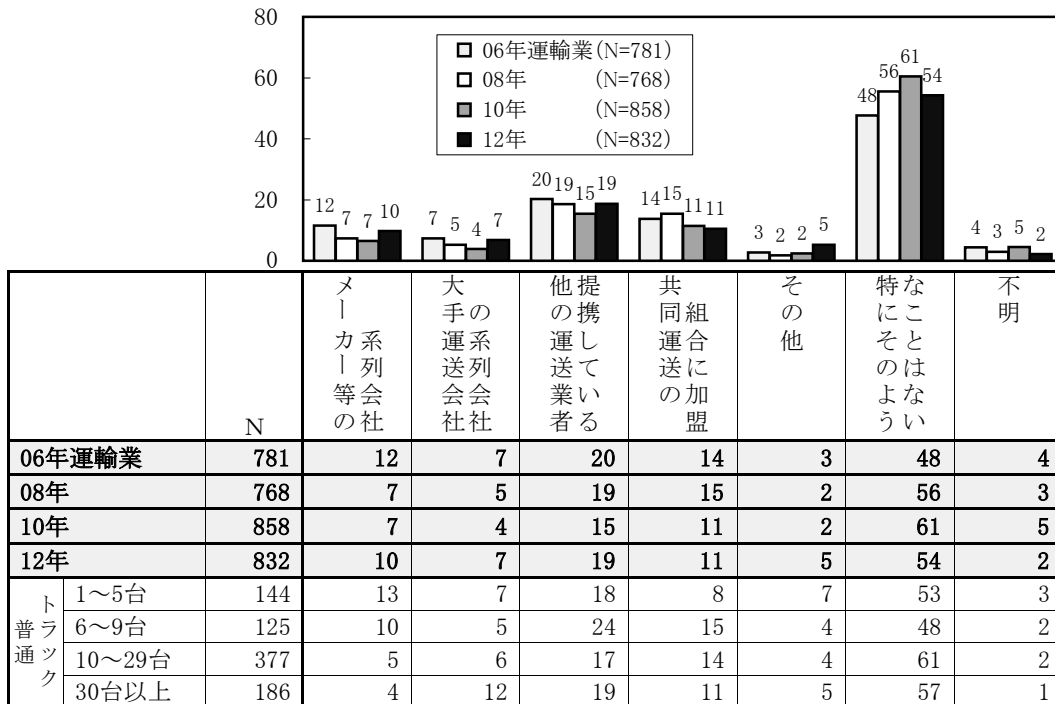
5-3 運輸業者の積荷確保への取り組み

運輸業の荷主数は06年度から減少傾向が続く。委託先の数と備車台数は10年度に比べ増加。

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19%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、06年度から増加傾向にあった「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は、54%と10年度に比べ7ポイント減少し、「メーカー等の系列会社」及び「大手運送会社の系列会社」が、10年度に比べともに3ポイント増加した。（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22.2社で、06年度から漸減傾向にある。内訳は、直取引（平均14.2社）が元請け経由（平均7.1社）より多い。（図5-4）

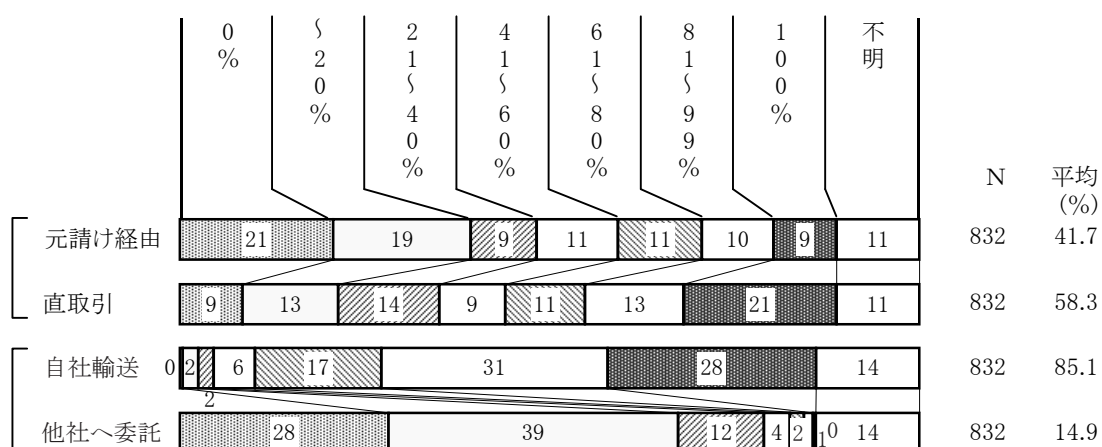
荷量ベースで請負業務の割合をみると、直取引（平均58.3%）が元請け経由（平均41.7%）を上回る。自社輸送と他社委託の比率は、自社輸送（平均85.1%）が委託輸送（平均14.9%）を大きく上回る。（図5-5）

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7.1社で、10年度より若干増加。保有台数別にみると、保有台数が多い事業所ほど、委託先会社数が多い。

備車台数の平均は16.8台で、2トンクラス以上の自社の保有総台数（平均15.9台）と同程度である。時系列でみると、10年度と比べ平均台数は若干増加した。保有台数別にみると、保有台数が多い事業所ほど、平均備車台数が多い。（図5-6、図5-7、図2-4）

図5-6 委託先の会社数(Q8)【事業所ベース】

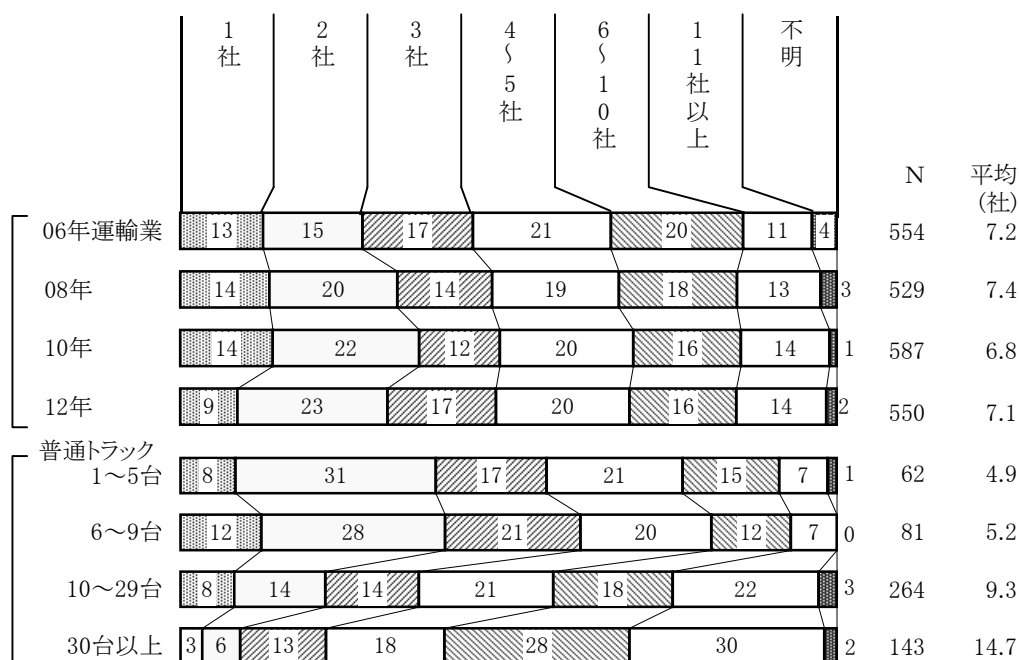
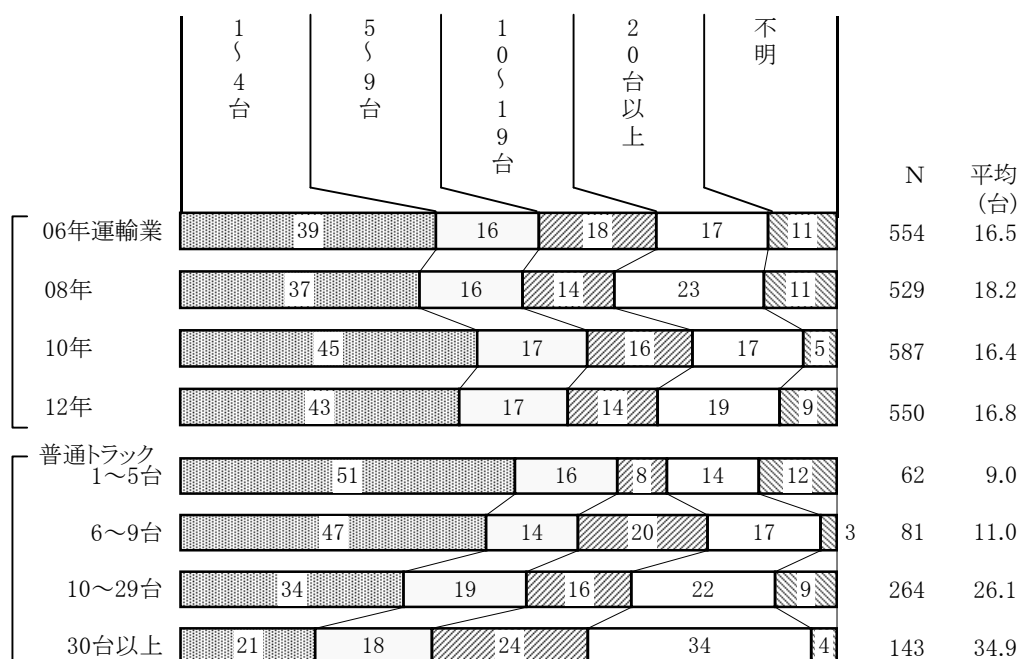


図5-7 平均的な備車台数(Q8)【事業所ベース】



* 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

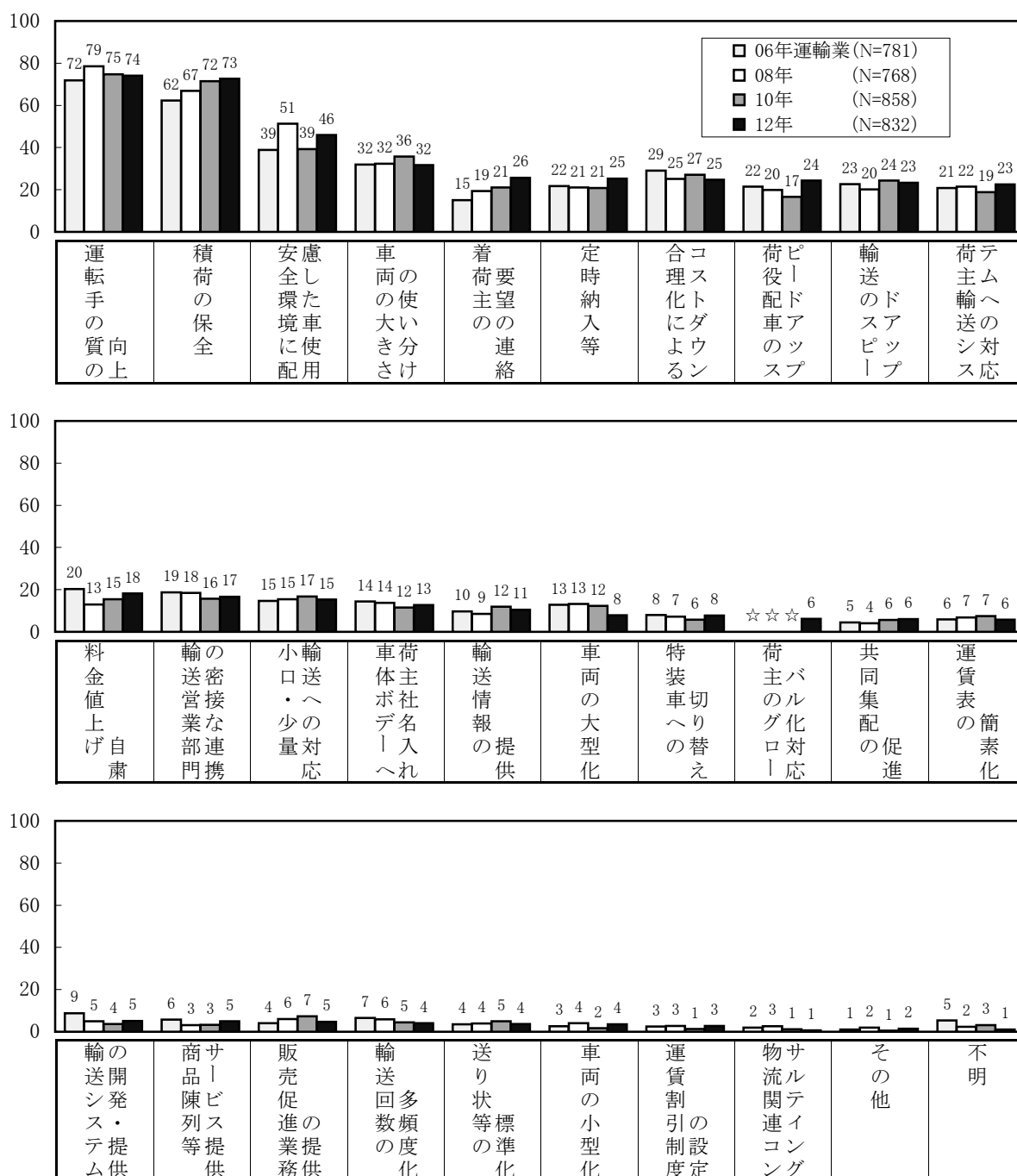
運輸業は「運転手の質の向上」や「積荷の保全」が7割台で最も高い。荷主や元請け業者から「トラックのトンクラス」の車両仕様を指示されるケースが増加傾向。

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」（74%）や「積荷の保全」（73%）、「安全・環境に配慮した車の使用」（46%）、「車両の大きさによる使い分け」（32%）などが上位にあがった。

2位の「積荷の保全」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】



注) ☆印は回答項目無し

②荷主や元請けからの車両仕様の指示

運輸業者が「荷主」から車両仕様の指示を受けている割合は41%、「元請け」からの指示は28%となっている。10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」とともに減少した。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」が71%で最も高く06年度から増加傾向にある。次いで「ウイング車（荷役効率化）」（42%）が上位にあがった。（図5-10）

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】

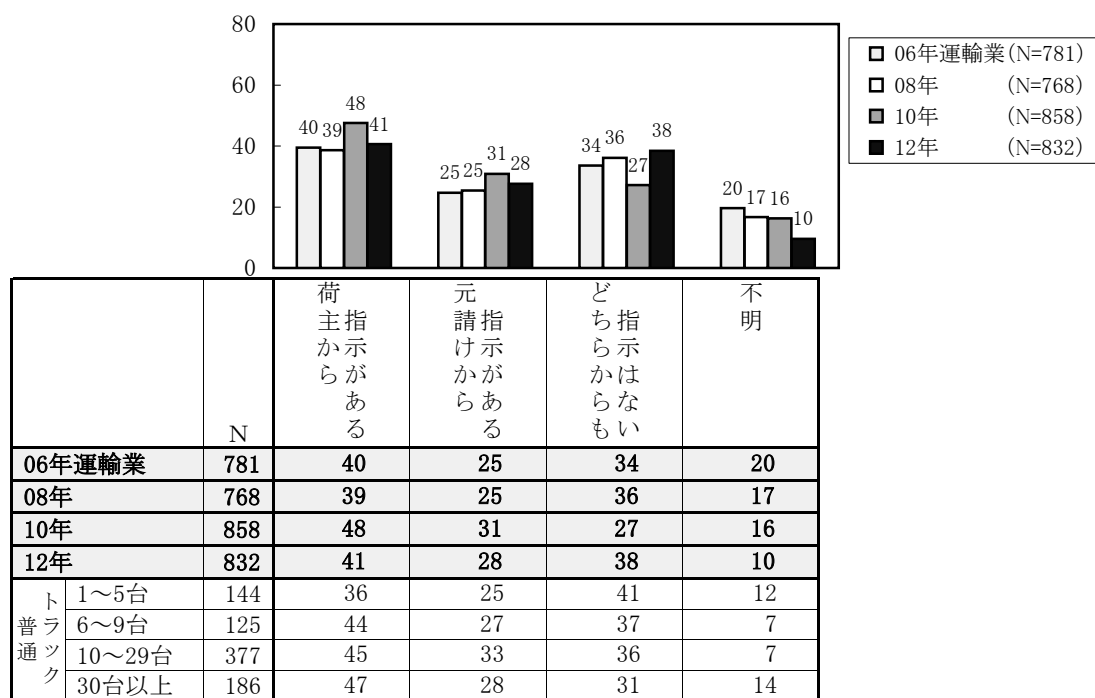
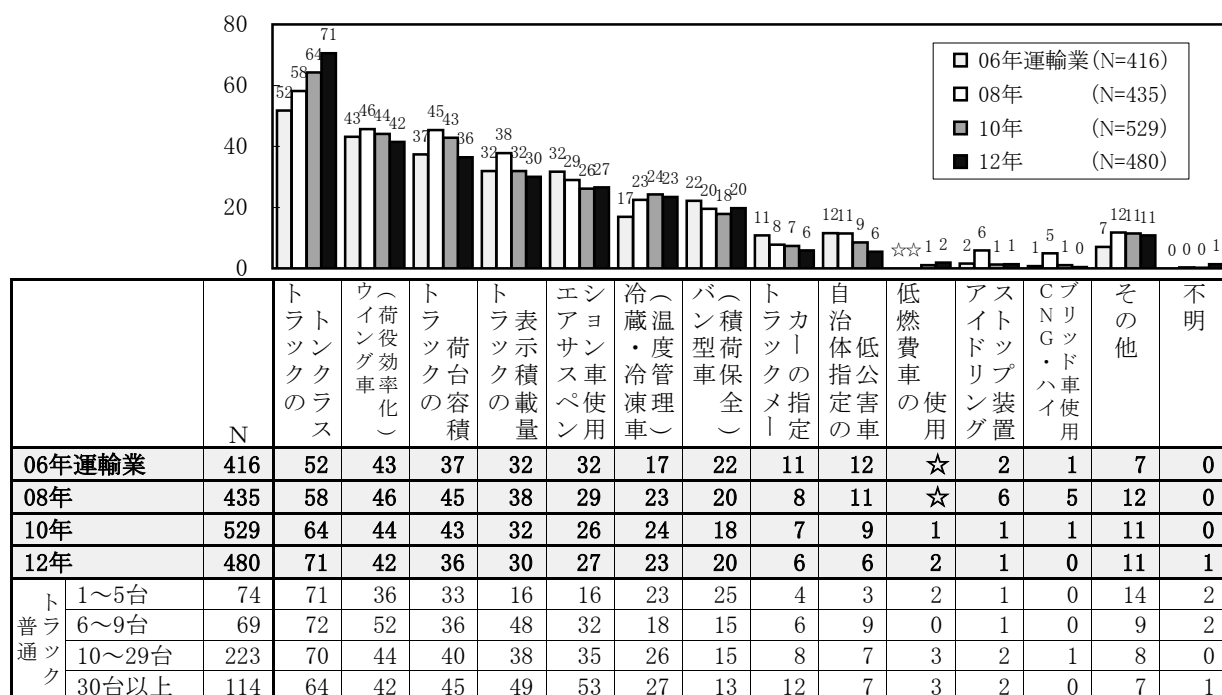


図5-10 荷主や元請け業者からの車両仕様の指示内容（複数回答）（運輸業）（SQ9-1）



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

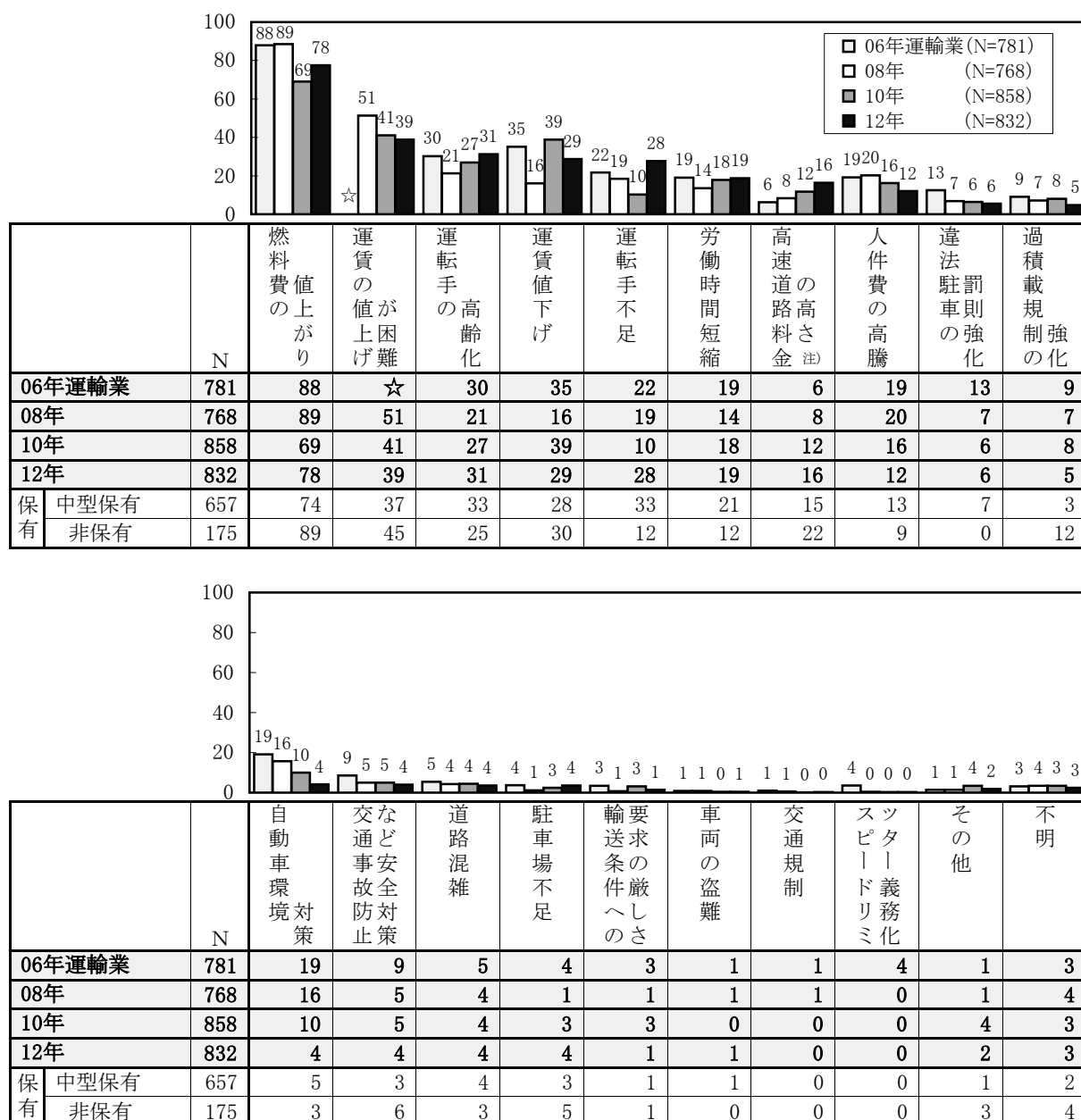
運輸業、自家用ともトラック輸送上の問題点は、「燃料費の値上がり」が突出して高い。5年前と比べた現在の運送料金水準は、『100%未満』の比率が半数を下回り、平均は92.9%。

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78%と最も高い。2位は「運賃の値上げが困難」（39%）。3位の「運転手の高齢化」（31%）は、08年度から増加傾向にある。また、「運転手不足」（28%）が10年度と比べ大幅に増加した。

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】



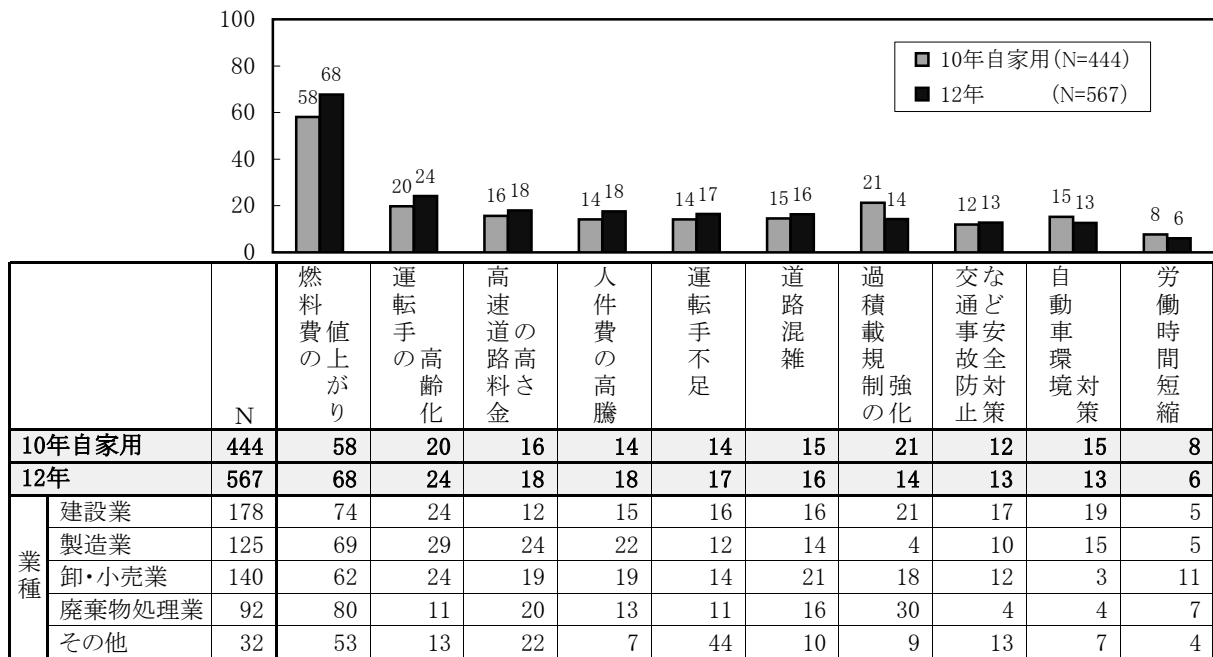
注) ☆印は回答項目無し / 08年まで：高速道路料金の値上がり

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68%と突出して高く、10年度と比べて10ポイント増加。次いで「運転手の高齢化」(24%)が続く。

業種別にみると、建設業では「自動車環境(騒音・排出ガス等)対策」(19%)、製造業では「運転手の高齢化」(29%)、卸・小売業では「道路混雑」(21%)、廃棄物処理業では「燃料費の値上がり」(80%)、「過積載規制の強化」(30%)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】

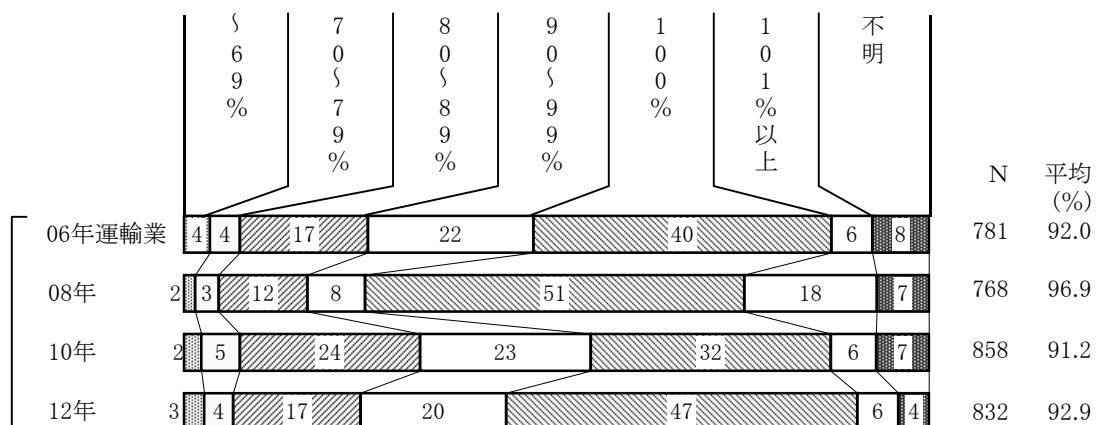


注) SQ13-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)

② 運送料金水準

運輸業での5年前と比べた現在の運送料金水準は、『100%未満』の比率が半数を下回り、また、「100%」が10年度より15ポイント増加した。平均は92.9%と10年度から1.7ポイント増加し、2010年度にみられた厳しい状況はやや緩和されている。（図6-2）

図6-2 5年前と比べた運送料金水準(06)【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」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」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」(51%)が最も高く、06年度以降増加傾向にある。

自家用では、「買い替え延長による車両費の削減」(38%)と「車の大型化、小型化、両者の使い分けによる輸送効率の向上」(22%)、「保有台数の適正化による稼働率の向上」(22%)が上位3項目となっている。

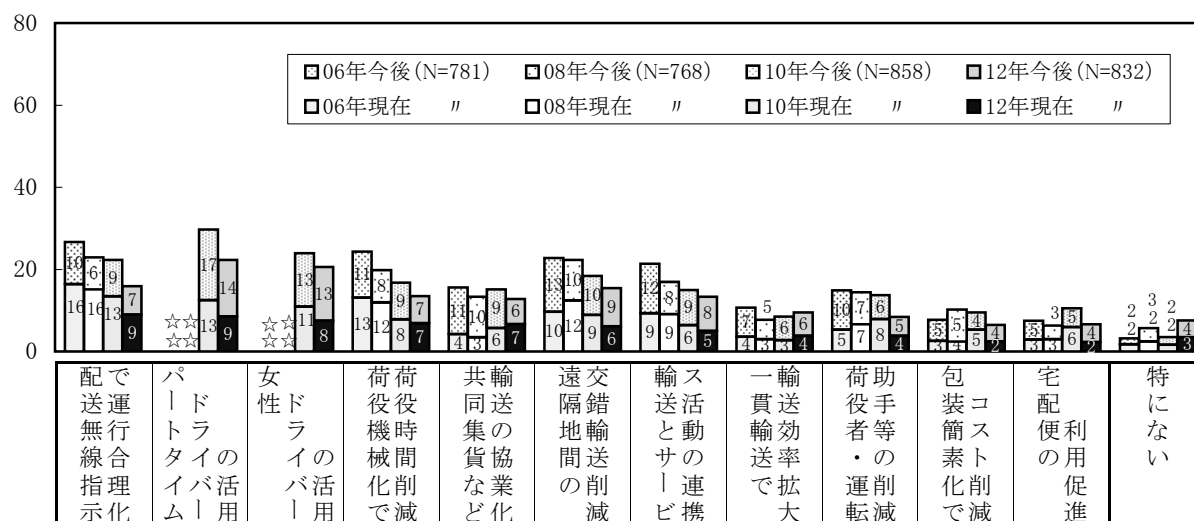
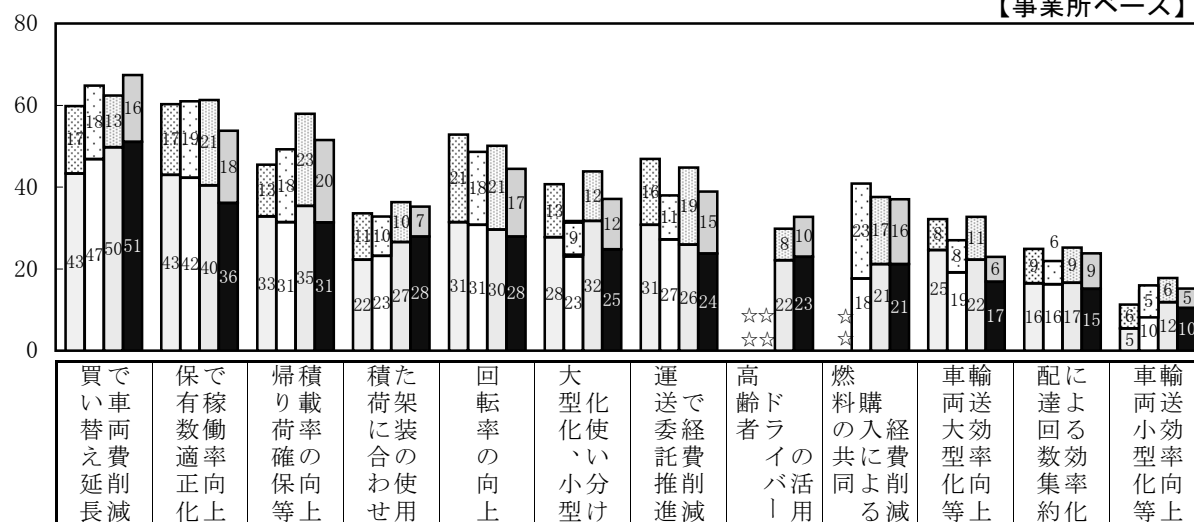
自家用の業種別に特徴をみると、建設業では「燃料の共同購入による経費削減」(11%)、製造業では「車の大型化、小型化、両者の使い分けによる輸送効率の向上」(29%)と「宅配便の利用促進」(19%)、卸・小売業では「輸送とサービス活動の連携」(15%)、廃棄物処理業では「配達・集貨回数の集約による効率化」(42%)と「積荷に合わせた架装の使用」(35%)などが、それぞれ他の業種に比べて高い。

今後実施したい輸送合理化策は、運輸業では「帰り荷の確保など積載率の向上」(20%)、自家用では「買い替え延長による車両費の削減」(15%)がそれぞれ最も高い。(図6-3)

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

図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)

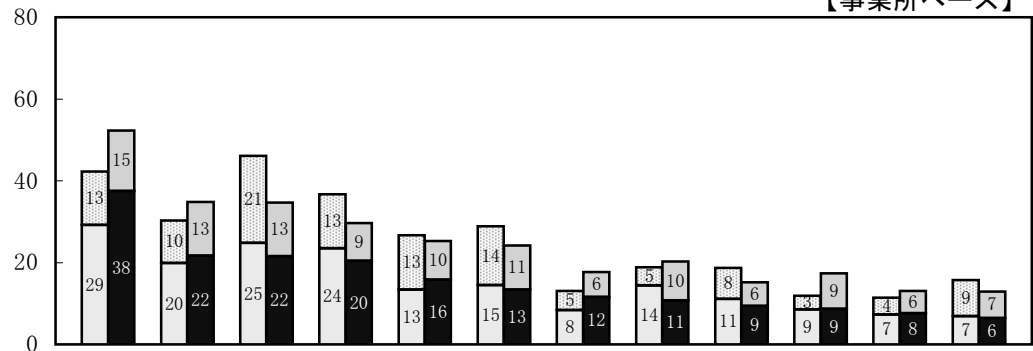
【事業所ベース】



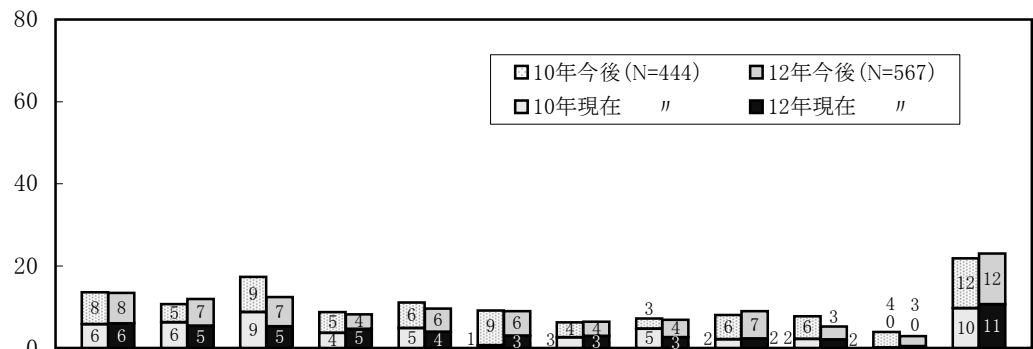
注) ☆印は回答項目無し

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】



			買で い車 替両 え費 延削 長減	大型 化使 、い 小分 型け	保有 数適 正化	で稼 働率 向上	配達 回数 効率 集約	運送 委託 費削 減推 進	回 転率 の向 上	宅配 便の 利用 促進	積た 荷架 装の 使用 に合 わせ	帰り 率の 向上	積載 率の 向上	車輸 送効 率向 上	高 齢者 ドラ イバ ーの 活用	燃料 の共 同による	購入 の経 費削 減
		N															
今後	12年自家用	567	15	13	13	9	10	11	6	10	6	9	6	7			
	建設業	178	11	11	14	5	5	9	2	8	5	8	2	7			
	製造業	125	19	11	8	13	11	10	6	10	4	12	7	5			
	卸小売業	140	9	20	19	13	15	12	11	10	8	8	7	8			
	廃棄物処理業	92	27	16	25	11	19	16	3	16	17	6	8	13			
	その他	32	28	8	4	4	3	18	10	11	5	3	13	8			
現在	12年自家用	567	38	22	22	20	16	13	12	11	9	9	8	6			
	建設業	178	34	16	22	9	11	12	10	9	6	8	3	11			
	製造業	125	41	29	18	23	15	7	19	8	11	7	12	4			
	卸小売業	140	41	25	24	31	19	21	5	16	13	12	10	5			
	廃棄物処理業	92	27	20	18	42	16	22	2	35	14	10	10	5			
	その他	32	32	12	25	20	31	15	16	3	8	7	3	1			



	N	輸送活動とドライバーの連携	車輸送効率化向上	パドタイの活用	配達運行効率化	荷役機械化削減	共同集荷の協業など	荷役手等・運削減	包装コスト削減	女性ドライバーの活用	遠隔地間の削減	一貫輸送率で拡大	特にな
今後	12年自家用	567	8	7	7	4	6	6	4	4	7	3	12
	建設業	178	4	10	4	7	9	5	6	7	5	4	15
	製造業	125	7	4	12	1	5	8	2	4	7	4	11
	卸小売業	140	8	5	6	3	2	6	2	8	2	0	9
	廃棄物処理業	92	14	8	11	7	6	5	4	1	7	5	5
現在	その他	32	20	6	7	0	4	4	3	8	3	3	16
	12年自家用	567	6	5	5	5	4	3	3	2	2	0	11
	建設業	178	0	3	1	0	2	0	5	0	2	0	13
	製造業	125	7	7	4	4	3	5	2	5	2	1	9
	卸小売業	140	15	6	12	10	6	3	1	2	3	1	7
	廃棄物処理業	92	4	17	15	3	8	4	10	6	4	1	2
	その他	32	1	7	4	10	7	7	1	7	5	0	19

6-3 環境問題に関する意識・対応方法について

排ガス規制強化への対策としては、「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」が最も多く、運輸業は42%、自家用は32%。また、「適合車への買換えを積極的に進める」が増加傾向。

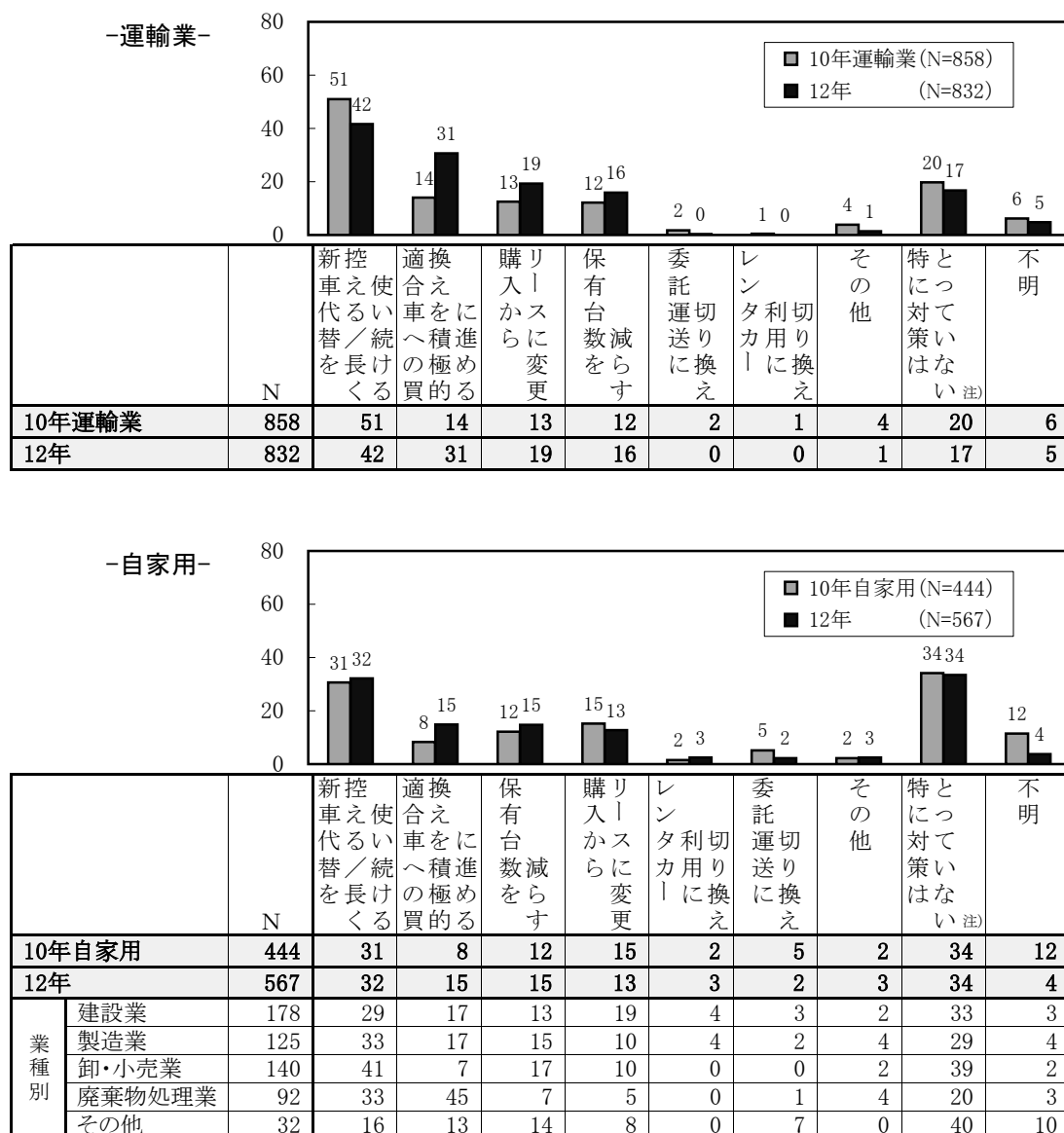
①排ガス規制強化への対策

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42%と最も高い。また、「適合車への買換えを積極的に進める」が、10年度と比べ大幅に増加（14%→31%）。

自家用では「特に対策はとっていない」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32%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。運輸業同様、「適合車への買換えを積極的に進める」は、10年度と比べ増加（8%→15%）。

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」（19%）、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」（41%）、廃棄物処理業では「適合車への買換えを積極的に進める」（45%）がそれぞれ他の業種に比べて高い。（図6-4）

図6-4 排ガス規制の強化に対する対策（複数回答）（Q15）【事業所ベース】



注) 10年は「ポスト新長期排ガス規制」に対する対策についての設問

注) 10年:特に影響はない

②地球温暖化対策としての取組み

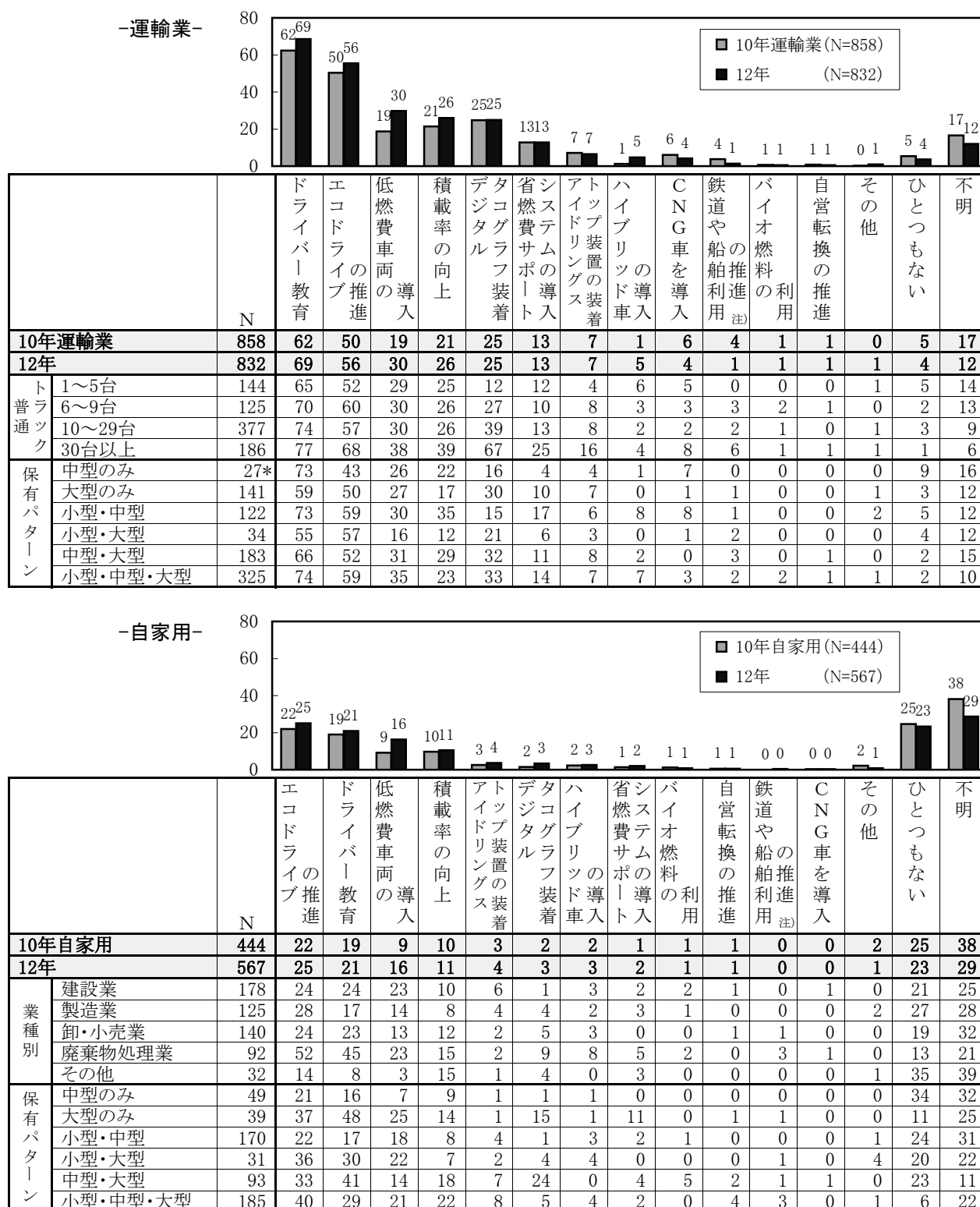
運輸業では「ドライバー教育」が69%、「エコドライブの推進」が56%といずれも高く、ソフト面による対策がいずれも半数を超えた。自家用においても「エコドライブの推進」(25%)、「ドライバー教育」(21%)が上位を占めるが、「ひとつもない」も23%と高い。

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り、特に「デジタルタコグラフの装着」で顕著。

自家用を業種別にみると、廃棄物処理業では、他の業種と比べて全体的に比率が高い。

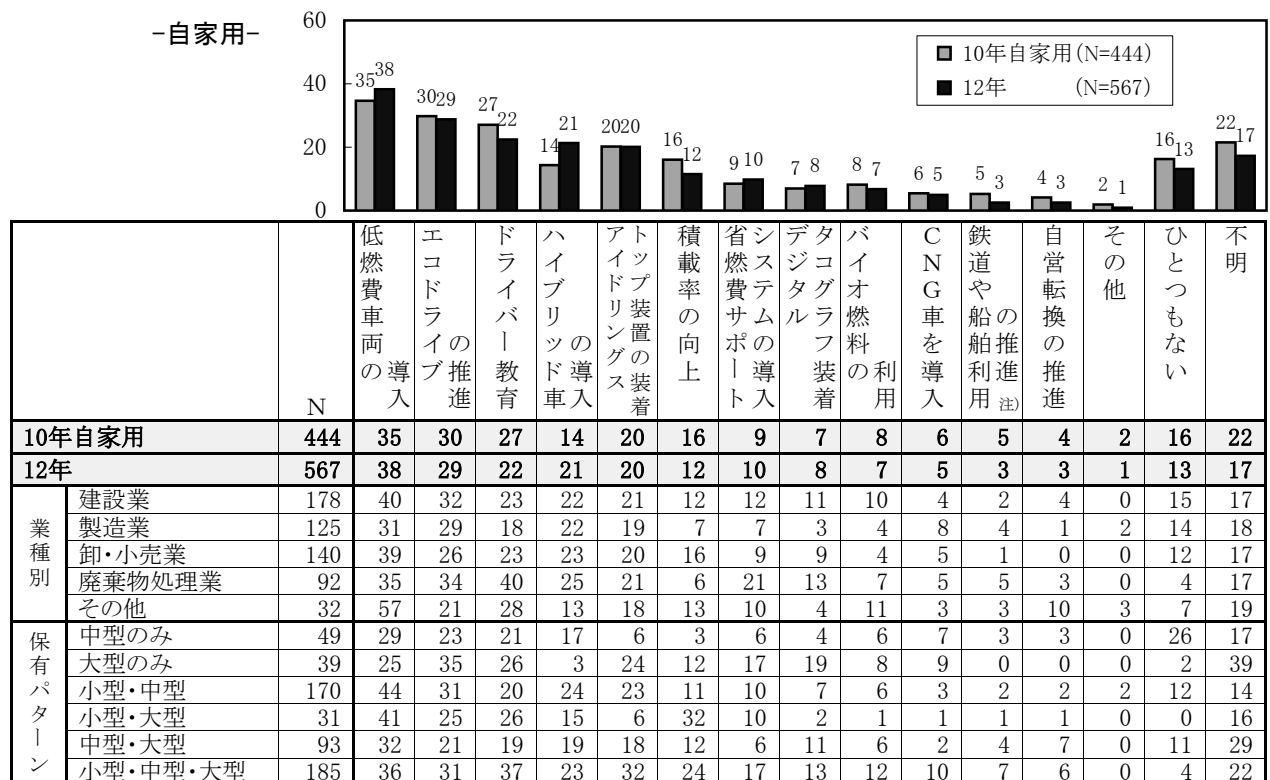
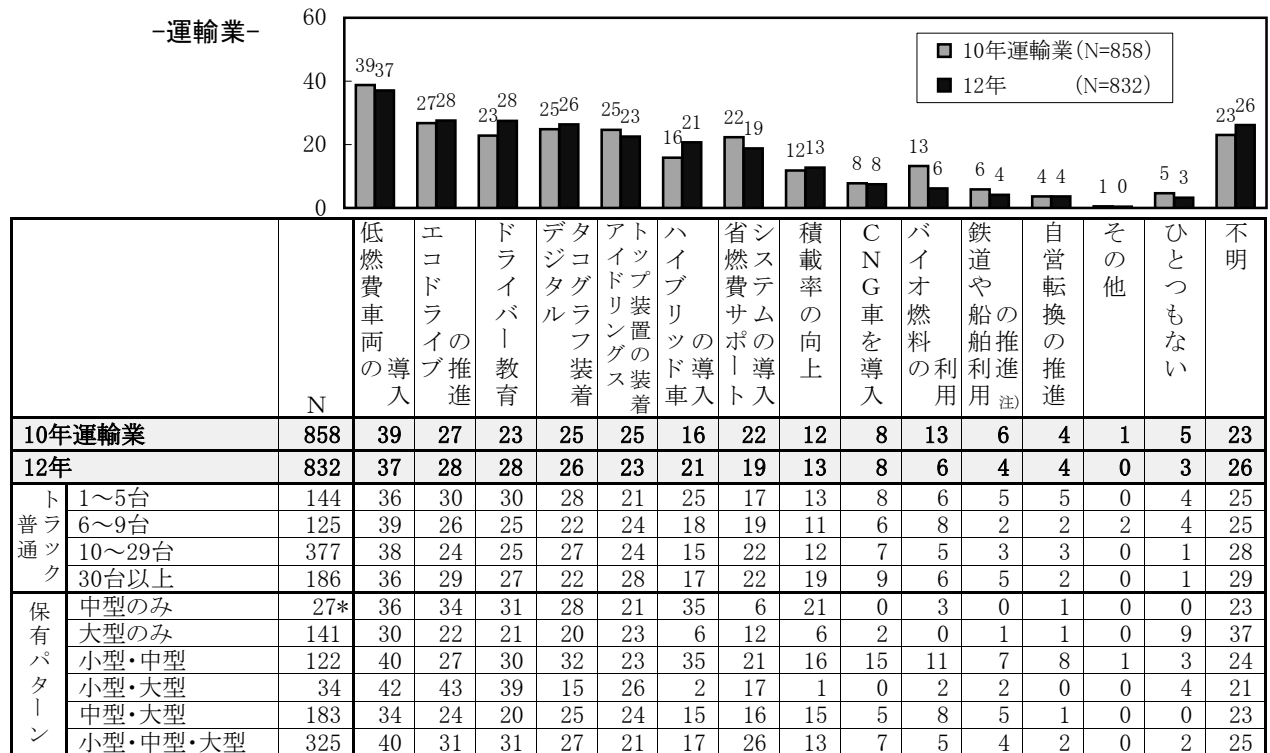
今後の対応策としては運輸業、自家用ともに「低燃費車両の導入」が4割弱で最も高く、車両面への期待が大きい。(図6-5、6-6)

図6-5 CO₂排出量削減・省燃費のための対応策(複数回答)(Q16現在)【事業所ベース】



注) 10年: モーダルシフトの推進

図6-6 CO₂排出量削減・省燃費のための対応策（複数回答）（Q16今後）【事業所ベース】



注) 10年:モーターシフトの推進

③エコカー補助制度

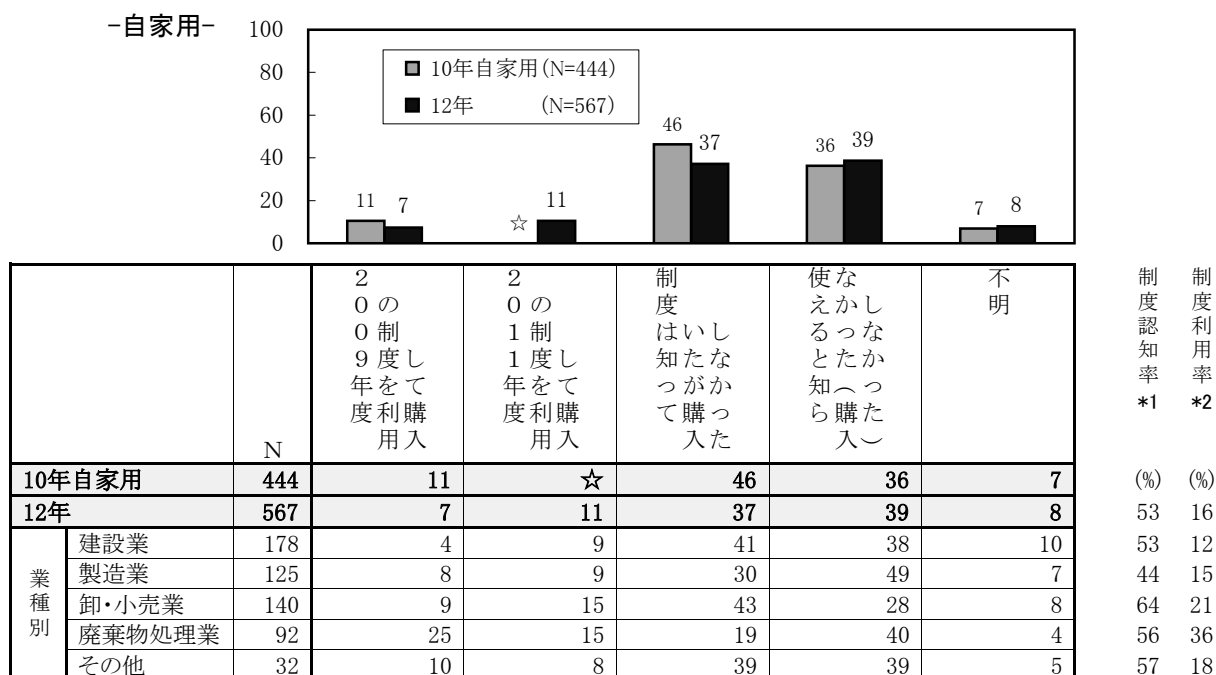
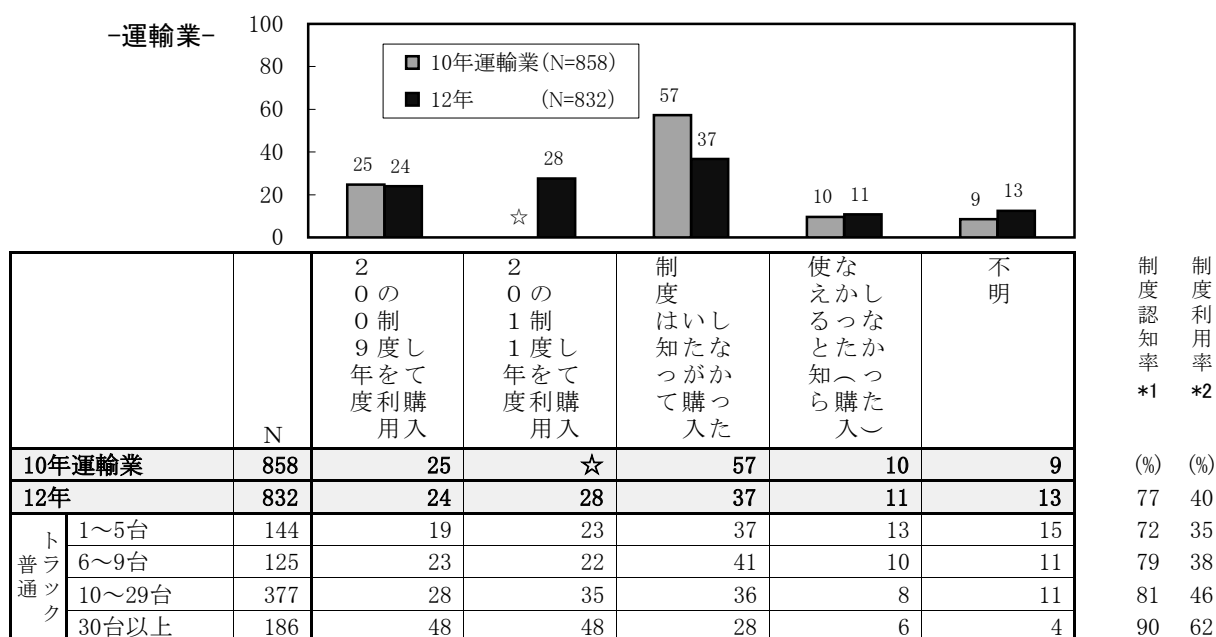
普通トラック購入時のエコカー補助制度の認知率^{*1}は運輸業で77%、利用率^{*2}は40%。自家用は運輸業に比べていずれも低く、認知率が53%、利用率は16%。運輸業、自家用ともに、エコカー補助制度の利用率は、11年度の制度利用率が09年度の制度利用率を上回る。

普通トラック保有台数別にみると、運輸業では保有台数が多いほど、利用率が高い。
自家用の業種別にみると、廃棄物処理業では利用率（36%）が全体より高い。（図6-7）

*1「2009年度の制度を利用して購入」もしくは「2011年度の制度を利用して購入」と、「制度は知っていたが購入しなかった」の計。

*2「2009年度の制度を利用して購入」もしくは「2011年度の制度を利用して購入」の計。

図6-7 普通トラック購入時のエコカー補助制度利用状況（複数回答）（Q17）【事業所ベース】



注) ☆印は回答項目無し

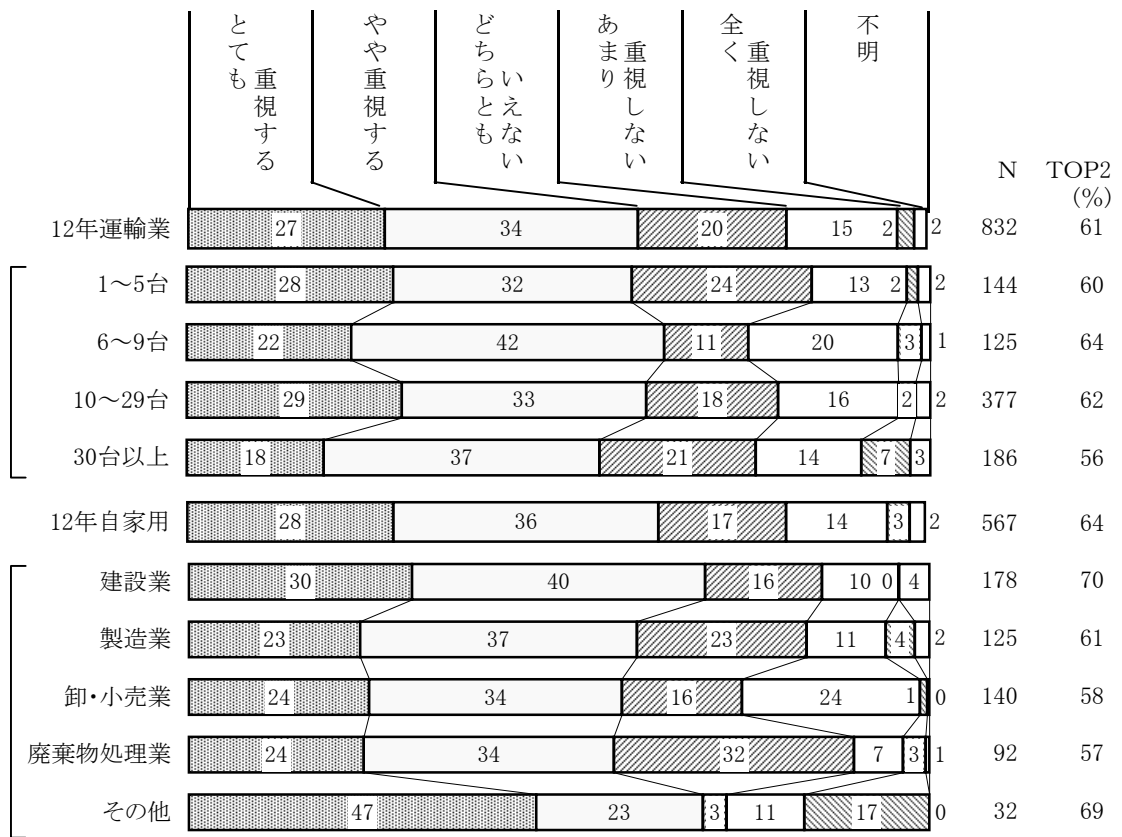
注) 10年は2009年度の制度についての設問で、単一回答

④普通トラック買い替え時のカタログ燃費値重視度

買い替え時のカタログ燃費値重視度は、『重視する』（「とても重視する」と「やや重視する」の計）が運輸業61%、自家用64%で、ともに6割台。

自家用の業種別にみると、建設業では『重視する』が7割と、他の業種に比べて高い。
(図6-8)

図6-8 トラック・トラクタ買い替え時の燃費値の重視度(Q18)【事業所ベース】



6-4 交通事故防止安全対策への取り組み

運輸業のほぼ全て*が交通事故防止安全対策を実施している。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」、「ドライバー乗務前対面点呼」、「ドライバーの健康管理」が多い。テレマティクス導入にあたっての問題点は「費用」。デジタルタコグラフは、運輸業で保有台数が多いほど『装着率』及び『今後装着予定率』の割合が高い。

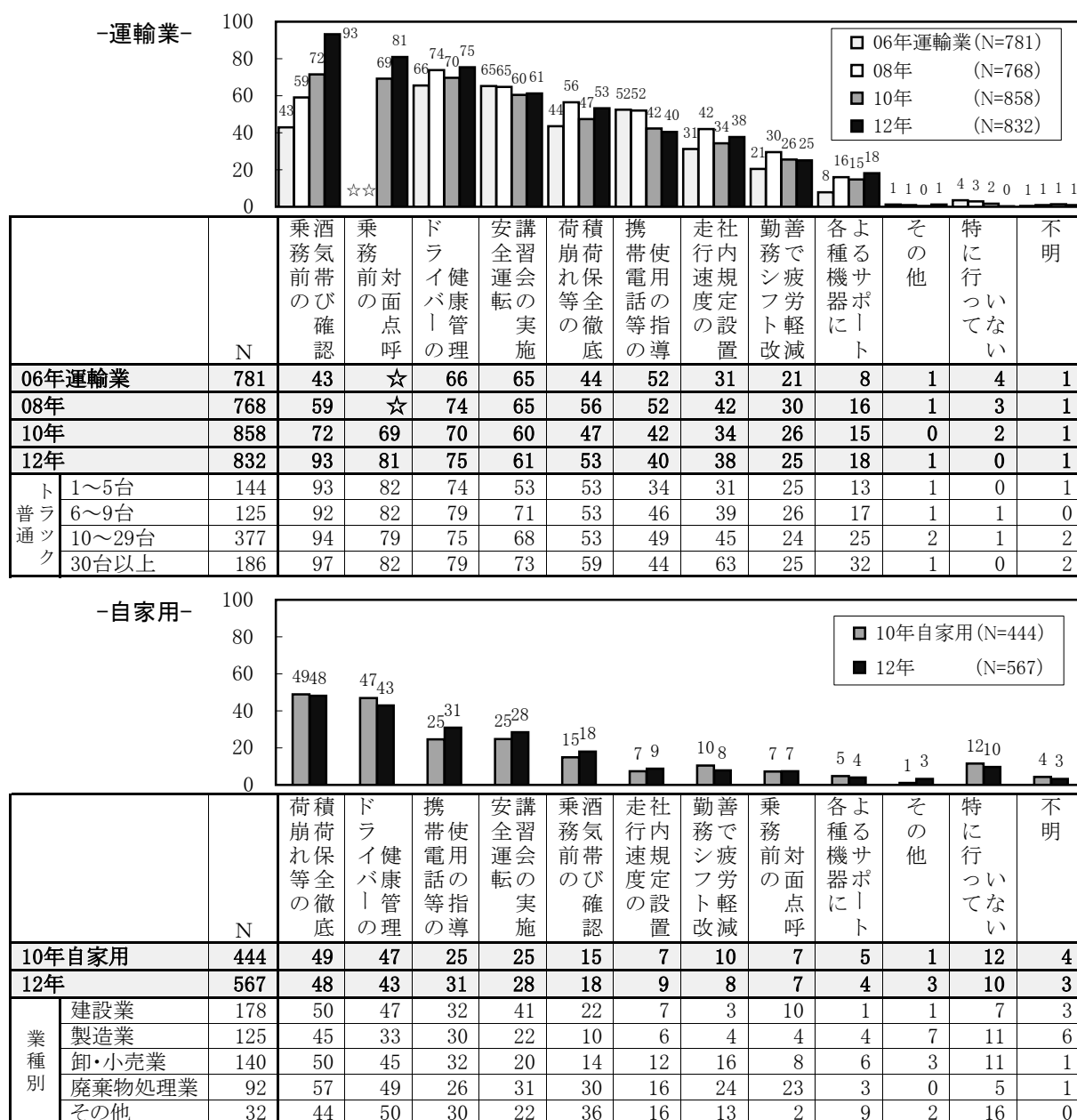
*「特に行っていない」0%、「不明」1%を除く99%が、対策内容に何らかの回答があった。

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93%と最も多く、10年に比べ21ポイント上がっている。次いで「ドライバー乗務前の対面点呼」(81%)、「ドライバーに対する健康管理」(75%)は、いずれも10年度よりも実施割合が高くなっている。普通トラック保有台数別にみると、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。

自家用では「荷崩れなどの積荷保全の徹底」が48%と最も多く、次いで「ドライバーに対する健康管理」(43%)、「携帯電話や無線装置の使用についての指導」(31%)が続く。(図6-9)

図6-9 交通事故防止安全対策（複数回答）(Q19)【事業所ベース】



注) ☆印は回答項目無し

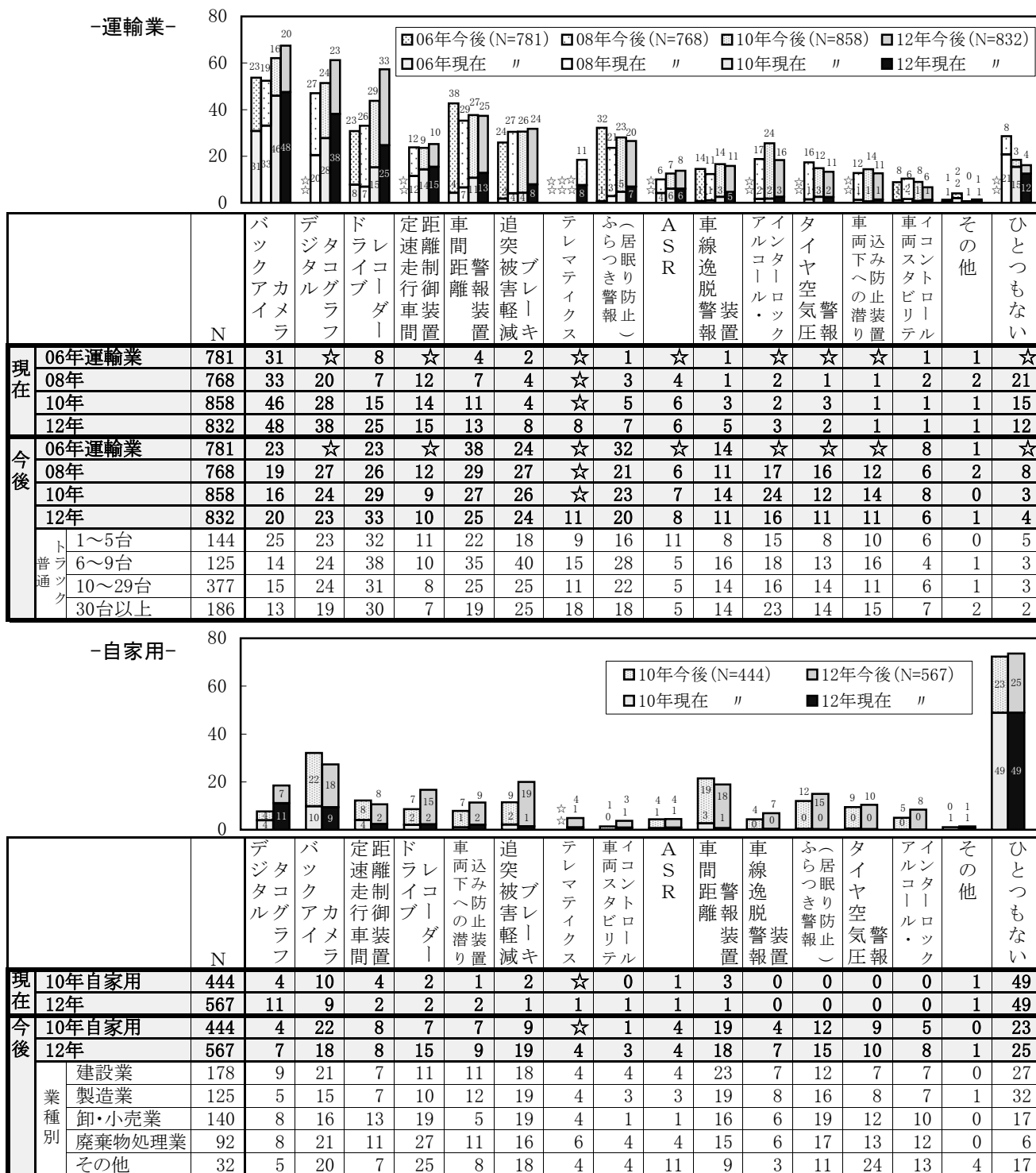
②設置機器の種類

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48%で最も高く、「デジタルタコグラフ」(38%)、「ドライブレコーダー」(25%)が続き、いずれも08年以降設置率が増加している。

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」(33%)が最も高く、次いで「車間距離警報装置」(25%)、「追突被害軽減ブレーキ」(24%)の順。保有台数別にみると、30台以上保有の事業所で、今後使用したい機器として「テレマティクス」が18%と高い。

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、「追突被害軽減ブレーキ」(19%)、「バックアイカメラ」(18%)、「車間距離警報装置」(18%)が高い。(図6-10)

図6-10 設置機器の種類（複数回答）（Q20）【事業所ベース】



注) ☆印は回答項目無し

図6-11 最も必要を感じた機器とその事例(SQ20-1)【事業所ベース】

Q20 選択肢	機器名	件数	事例
8	ドライブレコーダー	173	●ドライバーの安全運転の質の向上を計りたく、データーが1回の運転ごとに出せるのでスピードの出すぎや連続運転はかなり良くなった ●事故が起きた時の明確な証拠などを提示できる為。また、ヒヤリハット事例としても活用できる為 ●万が一事故が起きた場合の原因究明と、社内教育に活用する為
13	バックアイカメラ	93	●死角に入る真裏の安全確認(人や車両)が出来ないため事故未然防止として ●夜間でも後方確認ができる
12	デジタルタコグラフ	43	●スピードを管理しているため、事故があっても、速度が出てない為大きな事故にならなくなった。ちゃんと休憩時間をもてる様になった ●手書き日報をなくし、効率改善。運行状況、運転状況等をより細かく知り、指導材料としている
1	車間距離警報装置	37	●高速道路を走行中、眠気により前方不注視となり追突しそうになったが警報により目が覚めた ●冬の高速(雪道)走行時、ブレーキ時前車との距離の感覚がわかりにくくハットする事があった
3	追突被害軽減ブレーキ	32	●高速走行時無理な車線変更により車間距離がなくなり追突しそうになった ●よそ見による追突(渋滞中であった為、スピードが出ておらず物損のみ)
5	ふらつき警報	22	●居眠りによる事故防止 ●特に高速道路等の運転は速度が単調になり、事故になりやすく、積載量によっても、ちょっとしたふらつきで大事故につながる
11	タイヤ空気圧警報	9	●内側のタイヤにビスを踏んだ状態で、乗車前の一周点検(目視とハンマー)では気付けずに、走行中空気圧の低下によりタイヤがダメになった ●後輪タイヤがダブルの為パンクしているのに気づかずヒヤリ・ハットした
9	アルコール・インターロック	6	
2	定速走行車間距離制御装置	4	
14	テレマティクス	4	
4	車線逸脱警報装置	3	
7	ASR	1	
10	停止時車両下潜り込防止装置	1	
15	その他 (GPS、バックセンサー、インターロック、4tユニック、消火器の取付、ラッシングベルト)	10	
合 計		438	

(全体は1399サンプル)
注) 一部、複数回答を含む

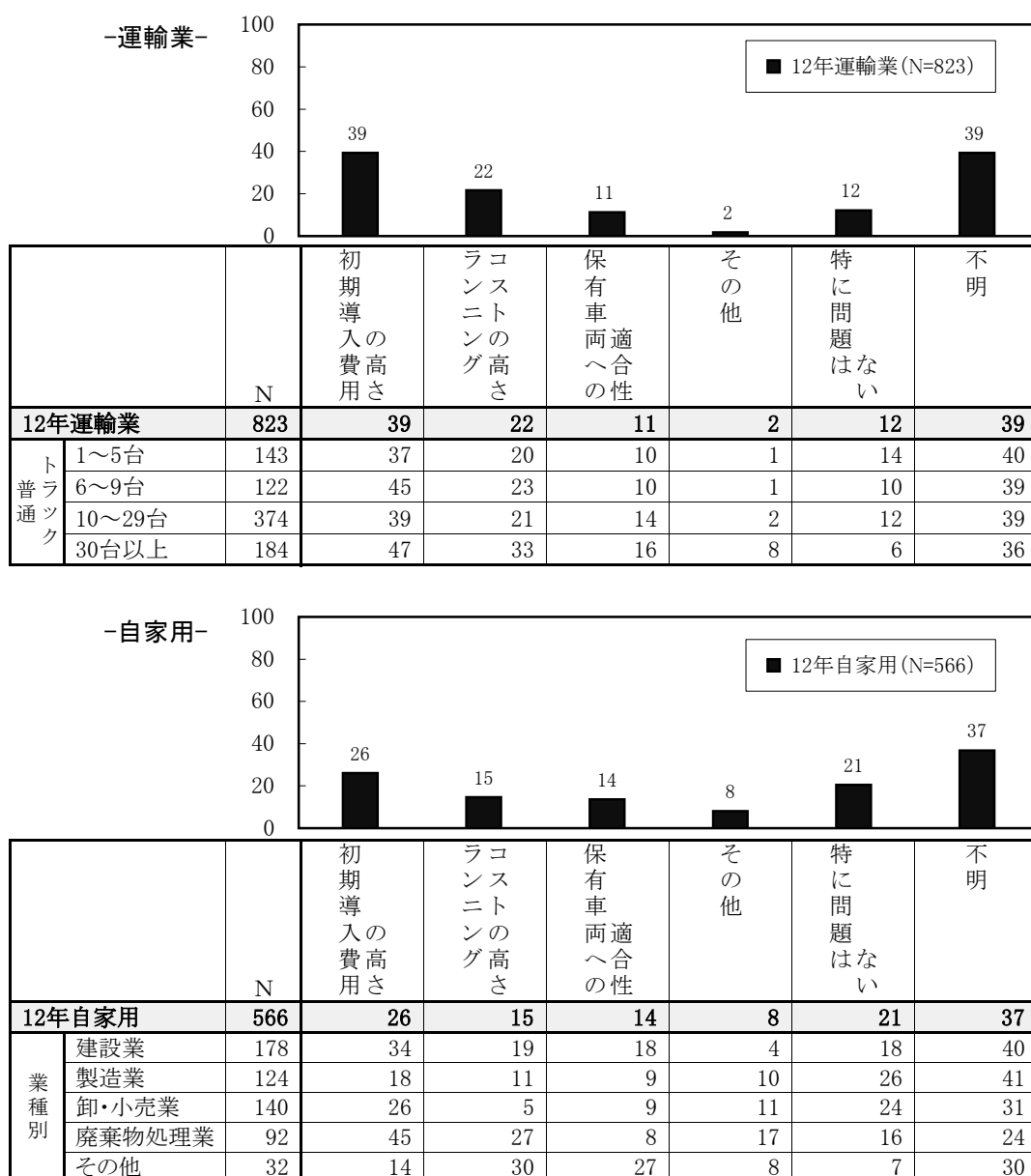
③テレマティクス導入にあたっての問題点

テレマティクス導入にあたっての問題点は、運輸業、自家用ともに、費用面が上位である。運輸業では「初期導入費用の高さ」（39%）、「ランニングコストの高さ」（22%）が上位2位。自家用も「初期導入費用の高さ」（26%）、「ランニングコストの高さ」（15%）が上位2位。

普通トラック保有台数別にみると、保有台数が30台以上の事業所で、費用面についての問題が高い割合であげられている。

自家用の業種別にみると、建設業では「保有車両への適合性」（18%）、廃棄物処理業では「初期導入費用の高さ」（45%）、「ランニングコストの高さ」（27%）がそれぞれ他の業種と比べて高い。（図6-12）

図6-12 テレマティクス導入にあたっての問題点（複数回答）（SQ20-2）【事業所ベース】



④デジタルタコグラフの利用目的

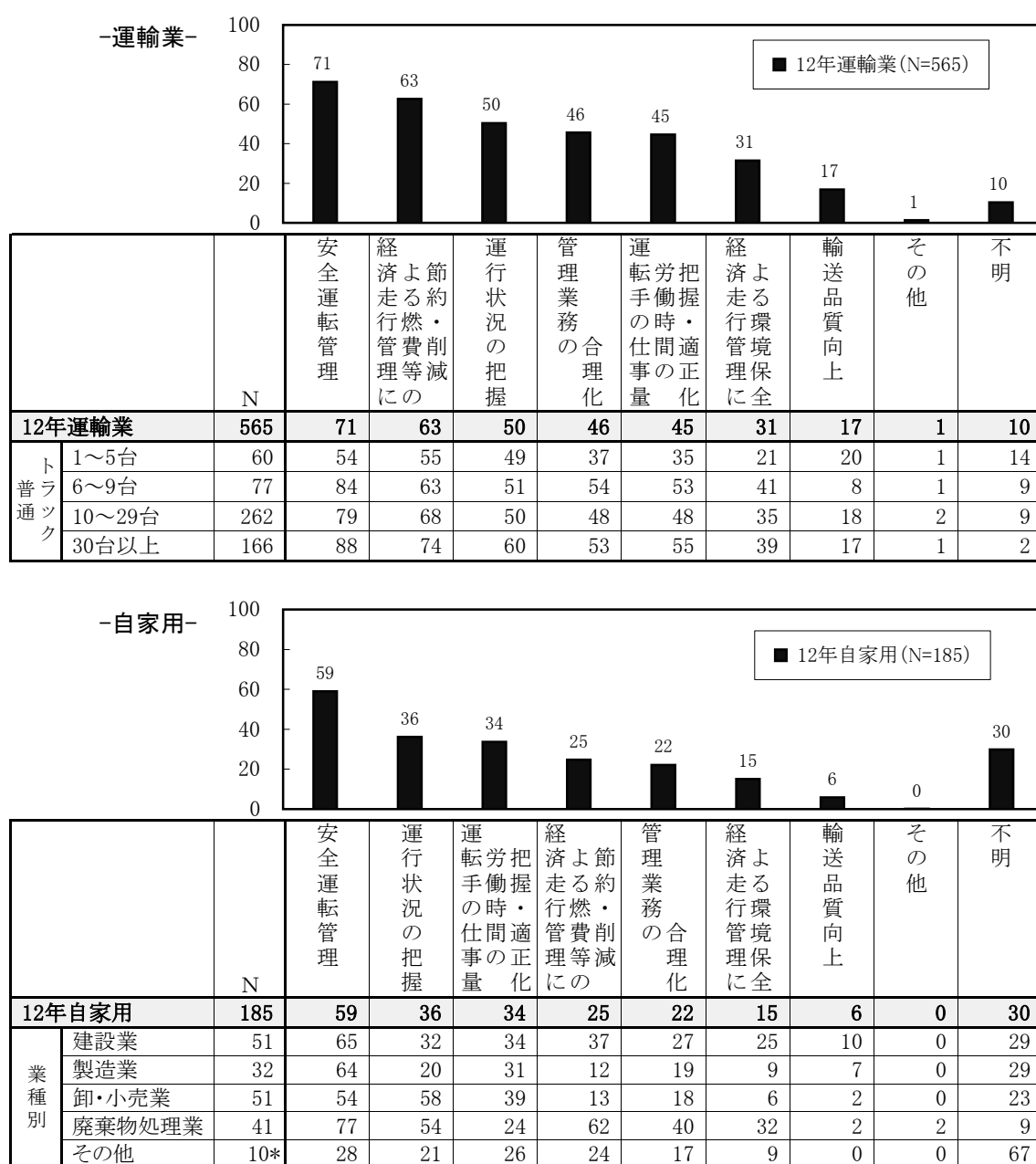
デジタルタコグラフの利用目的についてみると、運輸業では「安全運転管理」が71%で最も高く、次いで「経済走行管理（アクセルワークの監視等）による燃費等の節約・削減」（63%）、「運行状況（ルート・発着時間等）の把握」（50%）が続く。

普通トラック保有台数別にみると、30台以上保有の事業所では、デジタルタコグラフの利用目的が多岐にわたっている。

自家用では「安全運転管理」が59%で最も高く、次いで「運行状況（ルート・発着時間等）の把握」（36%）、「運転手の仕事量・労働時間の把握・適正化」（34%）が続く。

業種別にみると、卸・小売業では「運行状況（ルート・発着時間等）の把握」（58%）が最も高い利用目的となっている。廃棄物処理業では、「安全運転管理」（77%）、「経済走行管理（アクセルワークの監視等）による燃費等の節約・削減」（62%）が他の業種に比べて高い。（図6-13）

図6-13 デジタルタコグラフの利用目的（複数回答）（SQ20-3）【事業所ベース】



⑤デジタルタコグラフの装着状況について

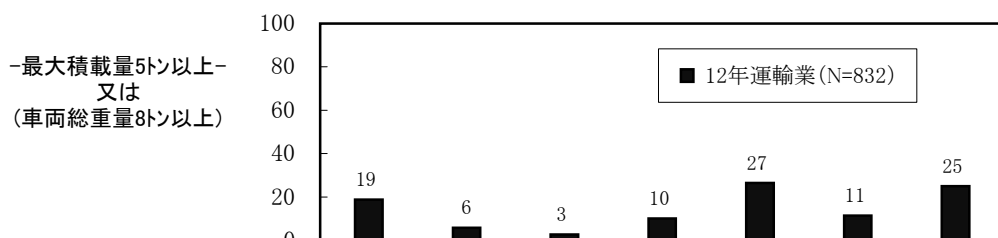
最大積載量別のデジタルタコグラフの装着状況は、運輸業では、最大積載量5トン以上のトラックでの『装着率』（「全てに装着している」「一部の車両に装着済みで今後装着予定あり」「一部の車両に装着済みで今後装着予定なし」の計）（27%）が最大積載量5トン未満のトラックでの『装着率』（23%）を上回る。

最大積載量5トン以上のトラックでは、『装着率』、『今後の装着意向』（「一部の車両に装着済みで今後装着予定あり」「全く装着していないが今後装着予定あり」の計）ともに、保有台数が多いほど、割合が高くなっている。

自家用での、最大積載量5トン以上のトラックおよび最大積載量5トン未満のトラックでの『装着率』、『今後の装着意向』は、ともに運輸業に比べ低い。（図6-14）

図6-14 デジタルタコグラフの装着状況(Q21)【事業所ベース】

-運輸業-



		N	全てに装着している	一部の車両に装着 今後装着予定あり	一部の車両に装着 今後装着予定なし	全く装着していない 今後装着予定あり	全く装着していない 今後装着予定なし	このトラックの等はない 保有していない	不明
12年運輸業		832	19	6	3	10	27	11	25
トラック 普通	1～5台	144	8	1	1	8	29	19	34
	6～9台	125	22	7	5	13	31	4	19
	10～29台	377	31	11	3	12	22	3	17
	30台以上	186	48	19	3	12	14	1	4

装着率 (%)

27

10

34

46

71

今後の装着意向 (%)

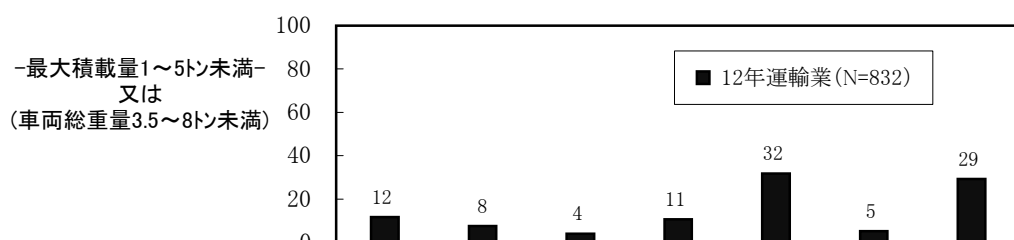
16

9

19

23

31



		N	全てに装着している	一部の車両に装着 今後装着予定あり	一部の車両に装着 今後装着予定なし	全く装着していない 今後装着予定あり	全く装着していない 今後装着予定なし	このトラックの等はない 保有していない	不明
12年運輸業		832	12	8	4	11	32	5	29
トラック 普通	1～5台	144	8	7	4	11	40	4	25
	6～9台	125	12	6	4	11	29	5	32
	10～29台	377	16	8	4	10	23	6	33
	30台以上	186	23	9	3	4	14	7	39

装着率 (%)

23

19

23

29

35

今後の装着意向 (%)

18

19

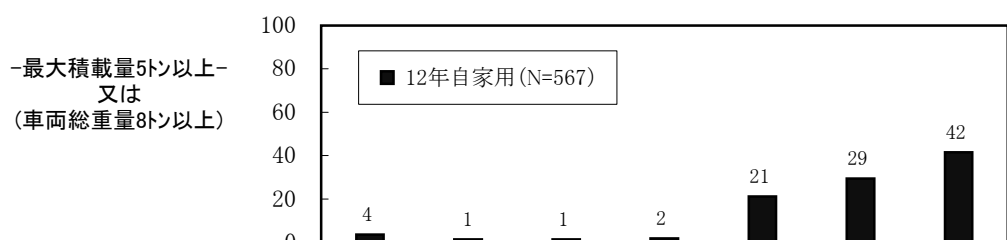
17

18

14

図6-14 デジタルタコグラフの装着状況(Q21)【事業所ベース】

-自家用-



		N	全てに装着している	一部の車両に装着 今後装着予定あり	一部の車両に装着 今後装着予定なし	全く装着していない 今後装着予定あり	全く装着していない 今後装着予定なし	このトラック等には保持していない	不明
12年自家用		567	4	1	1	2	21	29	42
トラック 普通	建設業	178	2	0	1	1	20	37	38
	製造業	125	4	2	1	2	20	30	42
	卸・小売業	140	5	1	2	3	19	25	45
	廃棄物処理業	92	8	10	1	4	36	13	29
	その他	32	3	0	1	1	31	16	48

装着率 (%)

今後の装着意向 (%)

6 3

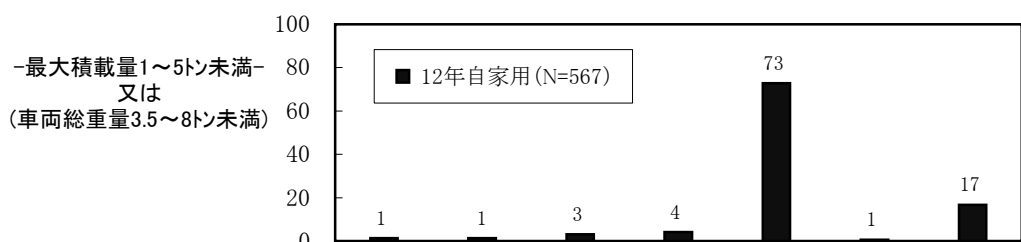
4 2

7 4

8 4

18 14

4 1



		N	全てに装着している	一部の車両に装着 今後装着予定あり	一部の車両に装着 今後装着予定なし	全く装着していない 今後装着予定あり	全く装着していない 今後装着予定なし	このトラック等には保持していない	不明
12年自家用		567	1	1	3	4	73	1	17
トラック 普通	建設業	178	2	2	2	3	75	0	15
	製造業	125	1	0	2	7	74	1	16
	卸・小売業	140	0	1	4	5	73	0	17
	廃棄物処理業	92	2	3	2	4	68	4	18
	その他	32	3	1	7	1	59	3	26

装着率 (%)

今後の装着意向 (%)

6 6

6 5

3 7

6 6

7 7

12 2

6-5 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は『足りている』が『不足』を上回るものの、10年度よりも『不足』の割合が増加し、さらに5年後の見込みでも不足の懸念が増大している。

運輸業におけるドライバーの『不足』（「かなり不足」＋「やや不足」）状況を、免許タイプごとでの現状と5年後の見込みでみると、普通免許取得者①現在6%⇒②5年後14%、8t限定中型免許取得者①現在14%⇒②5年後23%、中型免許取得者①現在18%⇒②5年後28%、大型免許取得者①現在16%⇒②5年後27%、事業所全体①現在19%⇒②5年後33%。ドライバーの高齢化の懸念からか、5年後見込みはどの免許タイプにおいても『不足』の比率が増加している。

また、時系列でみると、いずれの免許タイプにおいても、現在及び5年後見込ともに、『不足』の比率が10年度に比べて増加している。（図6-15）

図6-15 ドライバー確保状況(Q53①②)【事業所ベース】

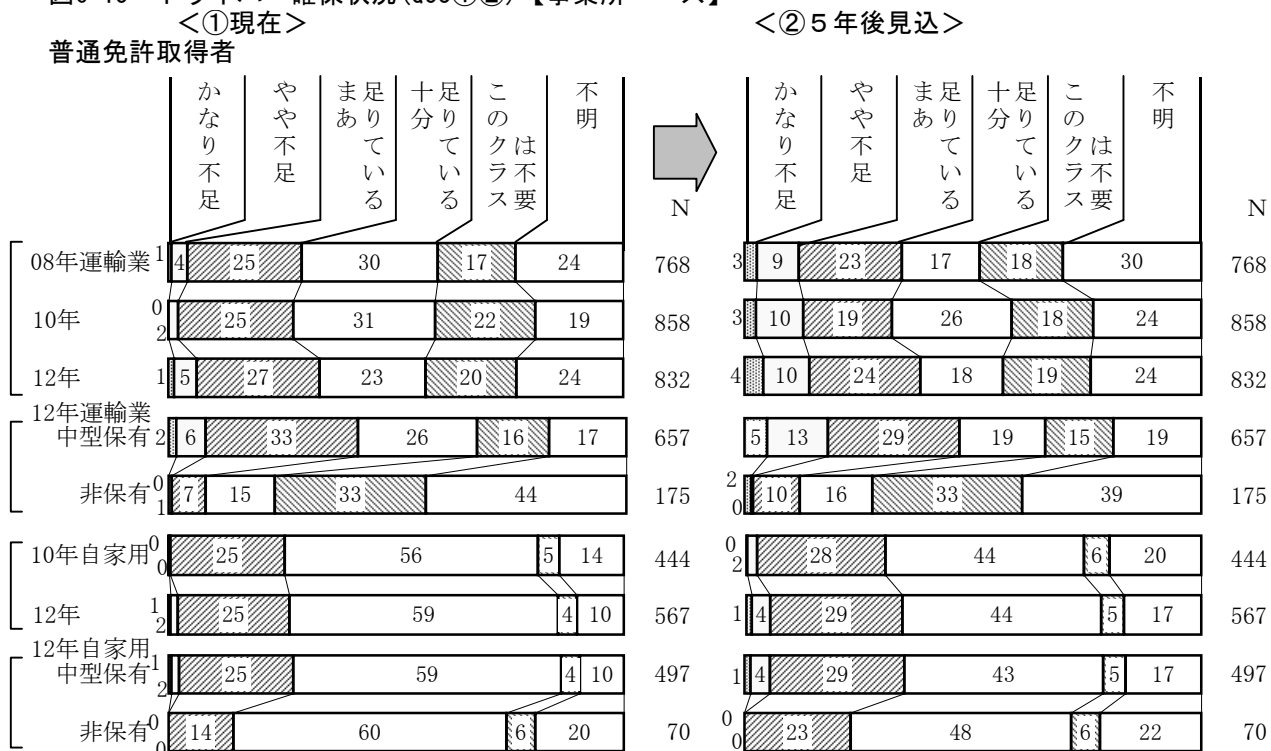
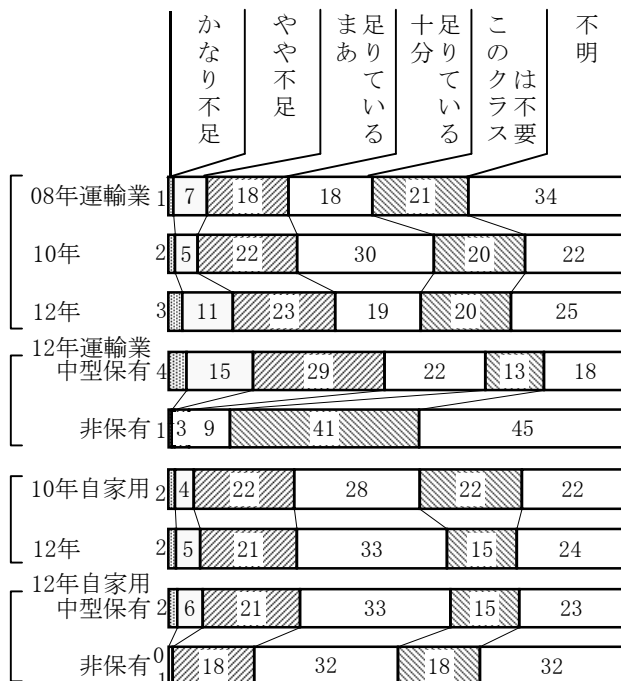
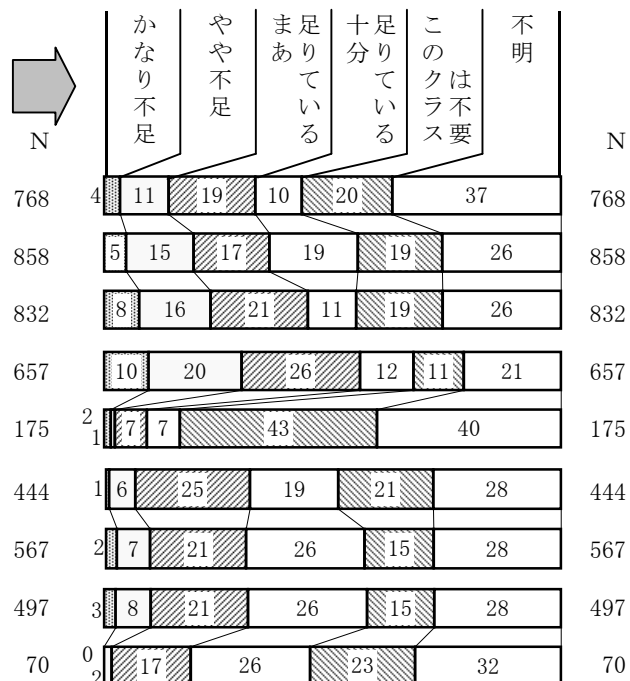


図6-15 ドライバー確保状況(Q53①②)【事業所ベース】

<①現在>
8t限定中型免許取得者



<②5年後見込>



中型免許取得者

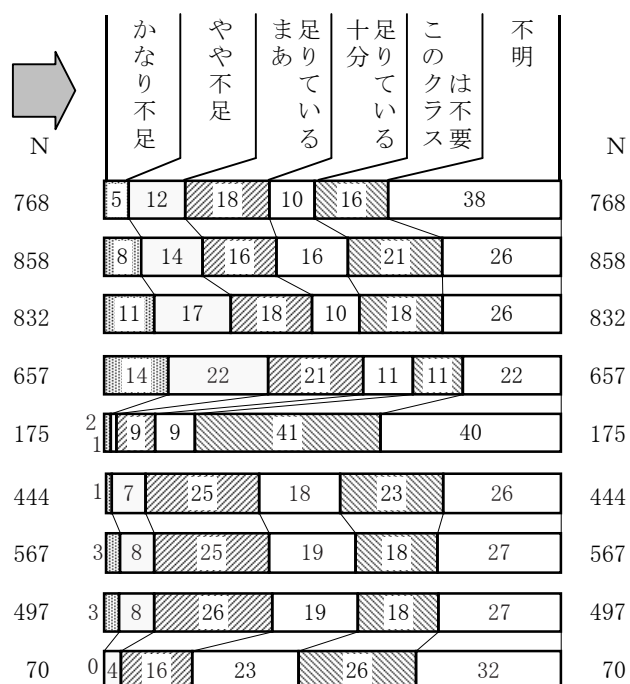
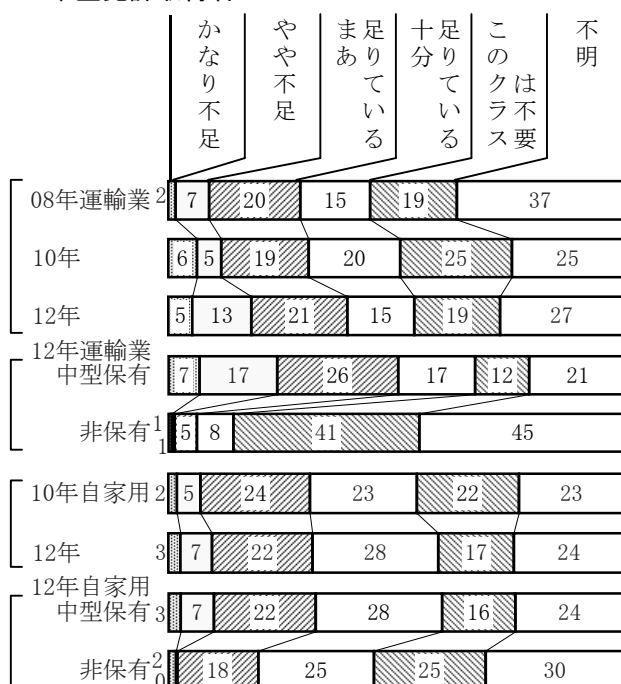
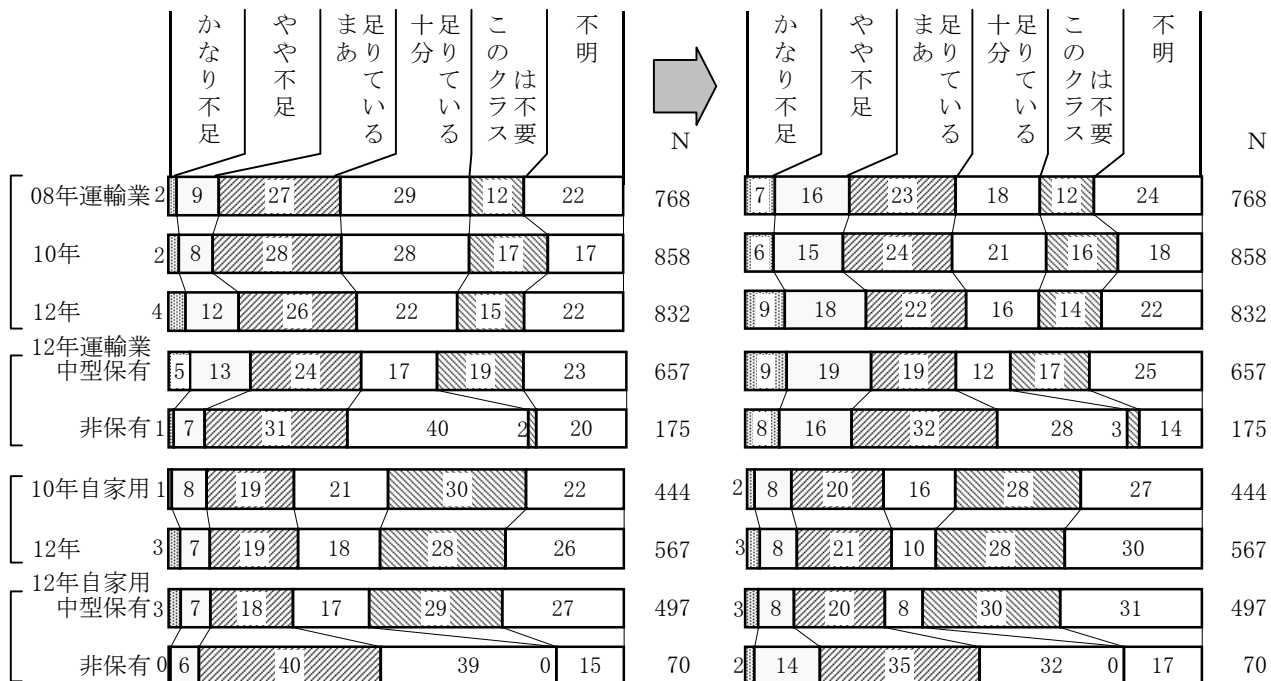


図6-15 ドライバー確保状況(Q53①②)【事業所ベース】

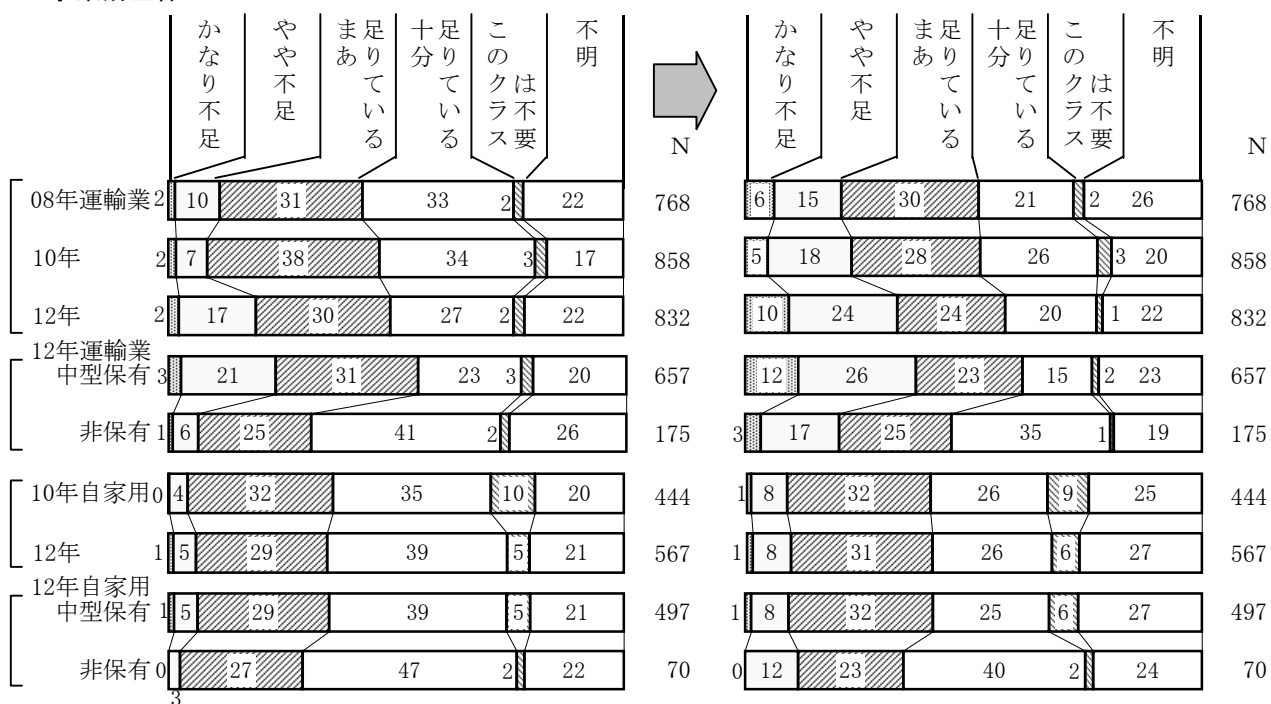
<①現在>

<②5年後見込>

大型免許取得者



事業所全体



7. 東日本大震災の影響と今後の大災害への対応

7-1 東日本大震災で受けた影響

震災後の影響としては、「荷扱い量の減少」「車両のルート・行き先の変化」「経営状況の悪化」があげられる。震災時に問題となっていた事は「燃料の不足」。

①東日本大震災で受けた影響

調査実施期間の1年半前（2011年3月）に発生した東日本大震災により現在も続いている影響についてみると、運輸業では「荷扱い量の減少」（32%）と「車両のルート・行き先の変化」（30%）が3割台と高く、次いで「経営状況の悪化」（23%）があげられた。一方、「特に影響はなかった／今も続いている影響はない」が34%である。エリア別にみると、「荷扱い量の減少」や「経営状況の悪化」は、他のエリアに比べ東北と関東で高い。

自家用では、「経営状況の悪化」（23%）、「車両のルート・行き先の変化」（20%）、「荷扱い量の減少」（17%）が主にあげられ、上位3項目は運輸業と同じ項目となった。「特に影響はなかった／今も続いている影響はない」は48%で、自家用よりも運輸業の方で震災による影響が生じていることがうかがえる。（図7-1）

図7-1 東日本大震災の発生により現在も続いている事（複数回答）（Q54）【事業所ベース】

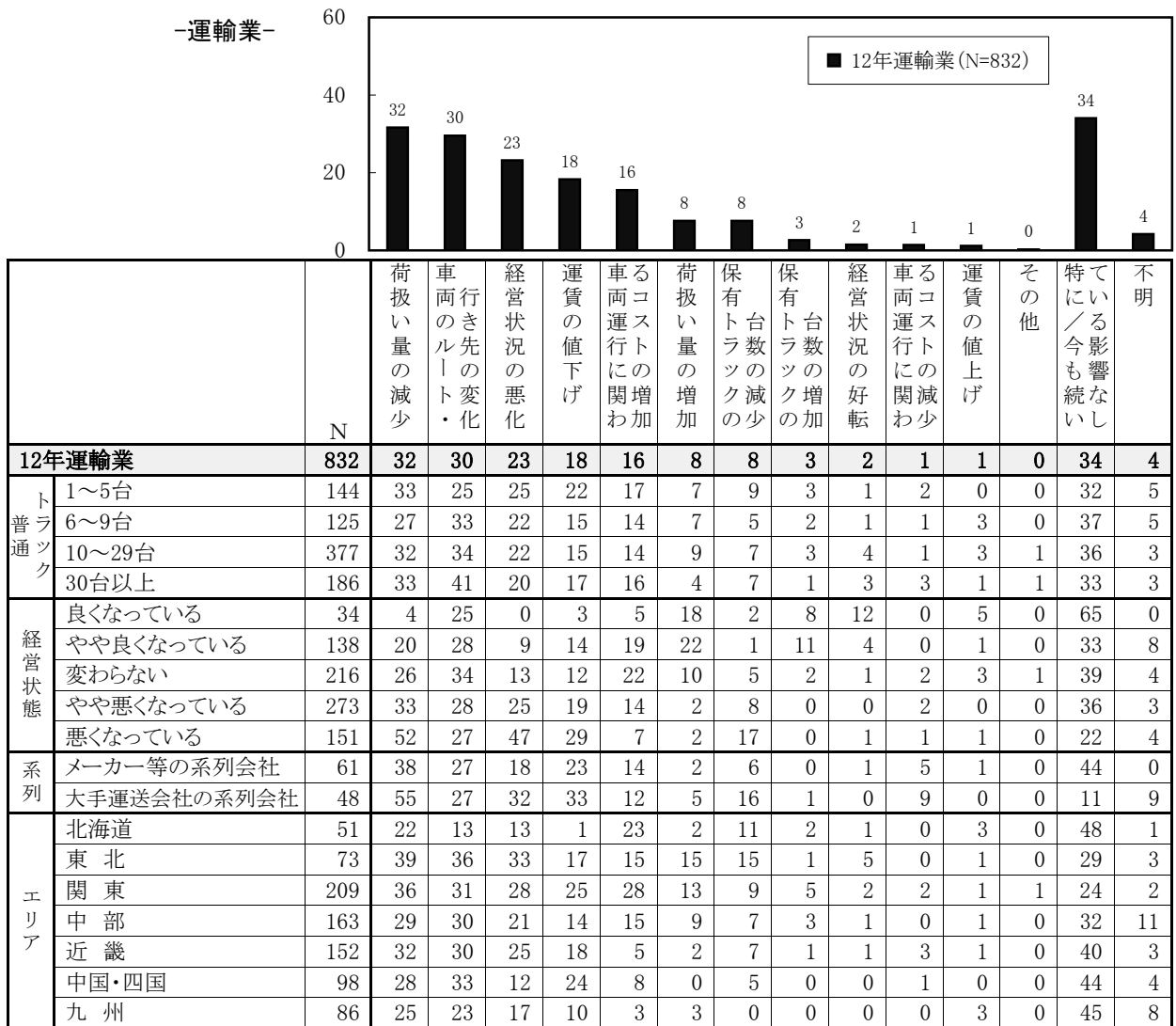
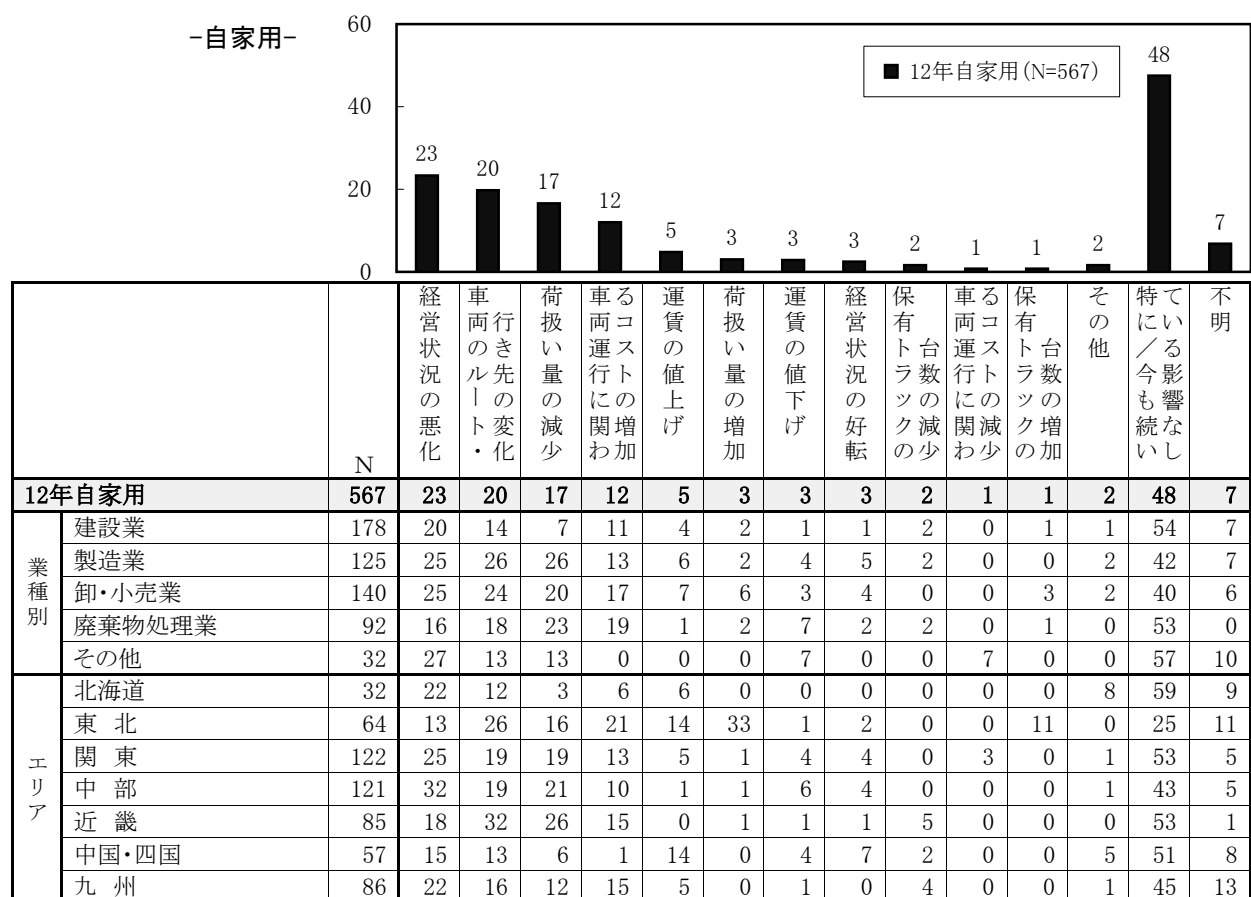


図7-1 東日本大震災の発生により現在も続いている事（複数回答）（Q54）【事業所ベース】



②行き先が増えたエリア・減ったエリア

運輸業について、震災後の影響として車両のルートや行き先が増えたエリアでは、「関東地方」（26%）と「東北地方」（20%）が2割台である。一方、減ったエリアでも「関東地方」（20%）と「東北地方」（19%）が上位となっている。（図7-2）

-運輸業-

図7-2 行き先が増えたエリア（複数回答）（S054-1）【事業所ベース】

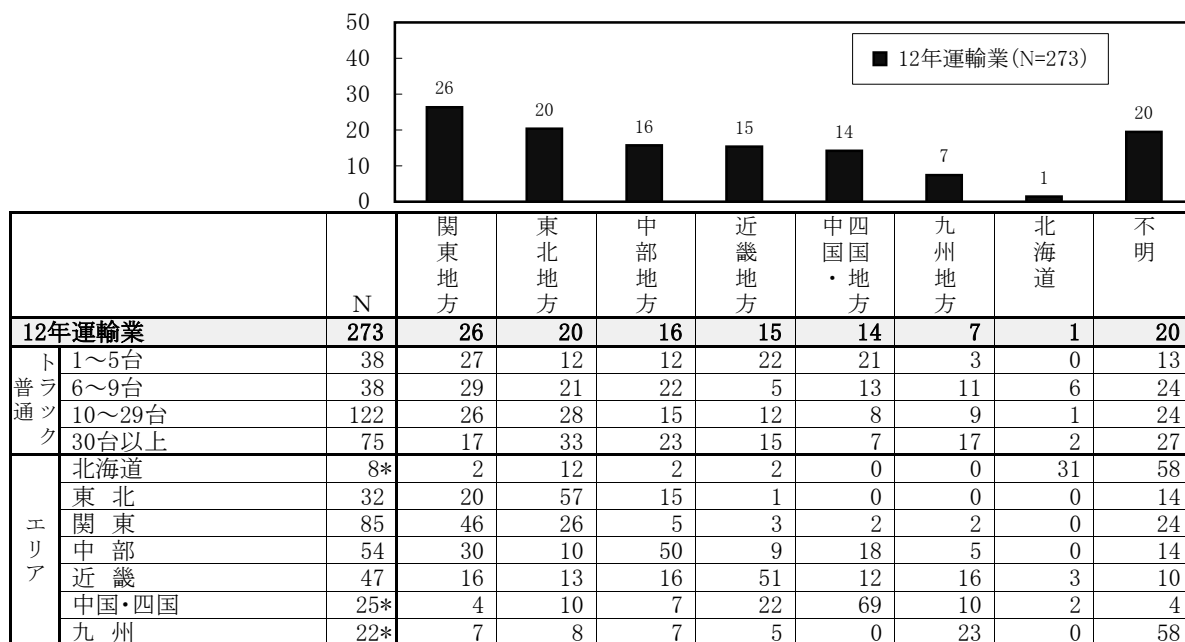
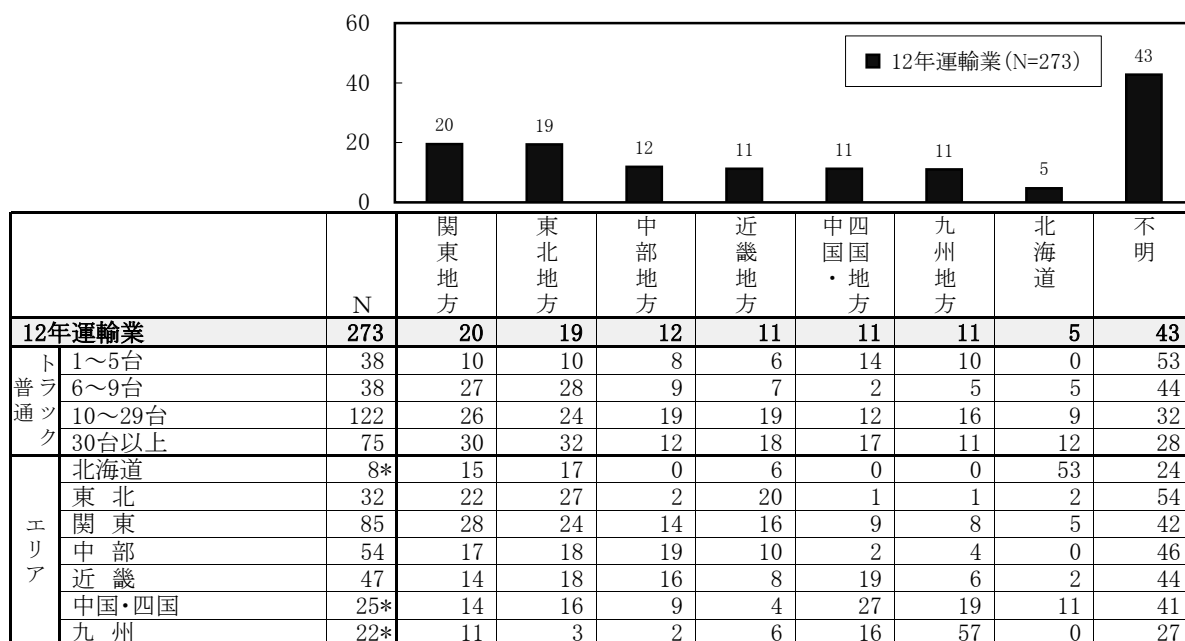


図7-2 行き先が減ったエリア（複数回答）（S054-1）【事業所ベース】



自家用について、震災後の影響として車両ルートや行き先が増えたエリアでは、「中部地方」（21%）が2割台と他のエリアに比べ高い。減ったエリアでは「東北地方」（21%）が他のエリアに比べ高い。（図7-3）

-自家用-

図7-3 行き先が増えたエリア（複数回答）（SQ54-1）【事業所ベース】

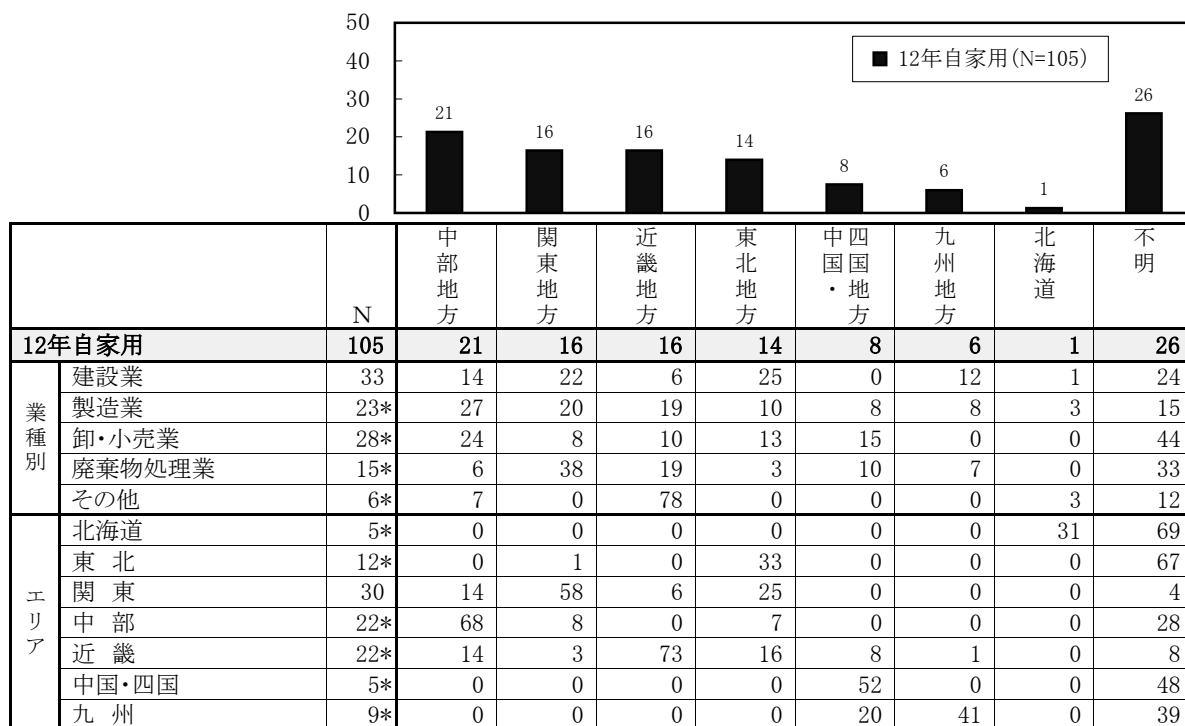
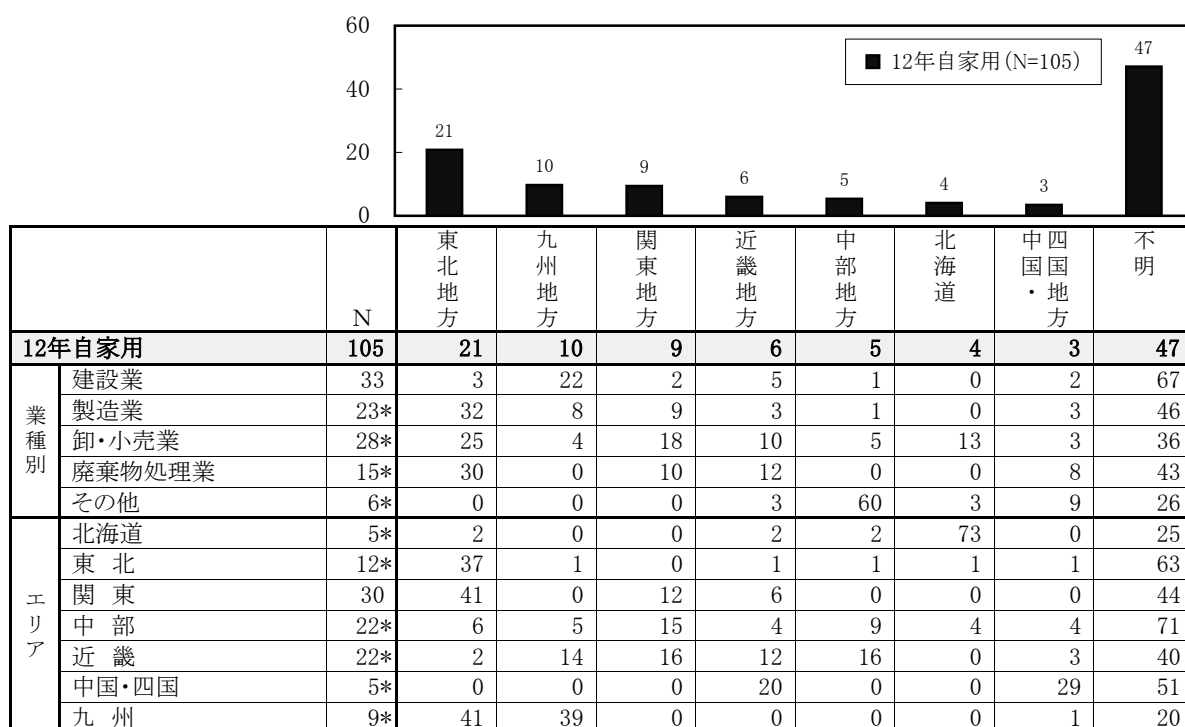


図7-3 行き先が減ったエリア（複数回答）（SQ54-1）【事業所ベース】



③震災時に車両・運行管理等で問題になった事

震災時に問題になった事では、運輸業では「燃料の不足」が5割と高い。「情報・通信連絡」は19%、「特になし」は38%である。

自家用では、運輸業と同じく「燃料の不足」が27%で最も高いが、運輸業よりは低くなっている。一方、「特になし」は57%と運輸業より高い。（図7-4）

図7-4 震災時に車両・運行管理等で問題になった事（複数回答）（Q55）【事業所ベース】



7-2 今後の大災害への対応

災害対策としては「ハイブリッド車（低燃費・非常用電源として）」。運輸業では「情報・通信連絡機能（テレマティクス等）」への興味も高い。

災害対策用として興味のある車両タイプ・機能では、運輸業では「ハイブリッド車（低燃費・非常用電源として）」（34%）、「情報・通信連絡機能（テレマティクス等）」（26%）が高く、震災時に問題になった事への対策となるものが高い。また、「特になし」という回答も39%と高い。「経営状態」で「良くなっている」「やや良くなっている」事業所で、「情報・通信連絡機能（テレマティクス等）」は高くなっている。

自家用では、運輸業と同じく「ハイブリッド車（低燃費・非常用電源として）」が34%で最も高い。運輸業に比べ、「悪路に強い車両」が高く、業種別で建設業、エリアが北海道、九州地方でより高くなっている。「特になし」は39%である。（図7-5）

図7-5 災害対策用として興味のある車両タイプ・機能（複数回答）（Q56）【事業所ベース】

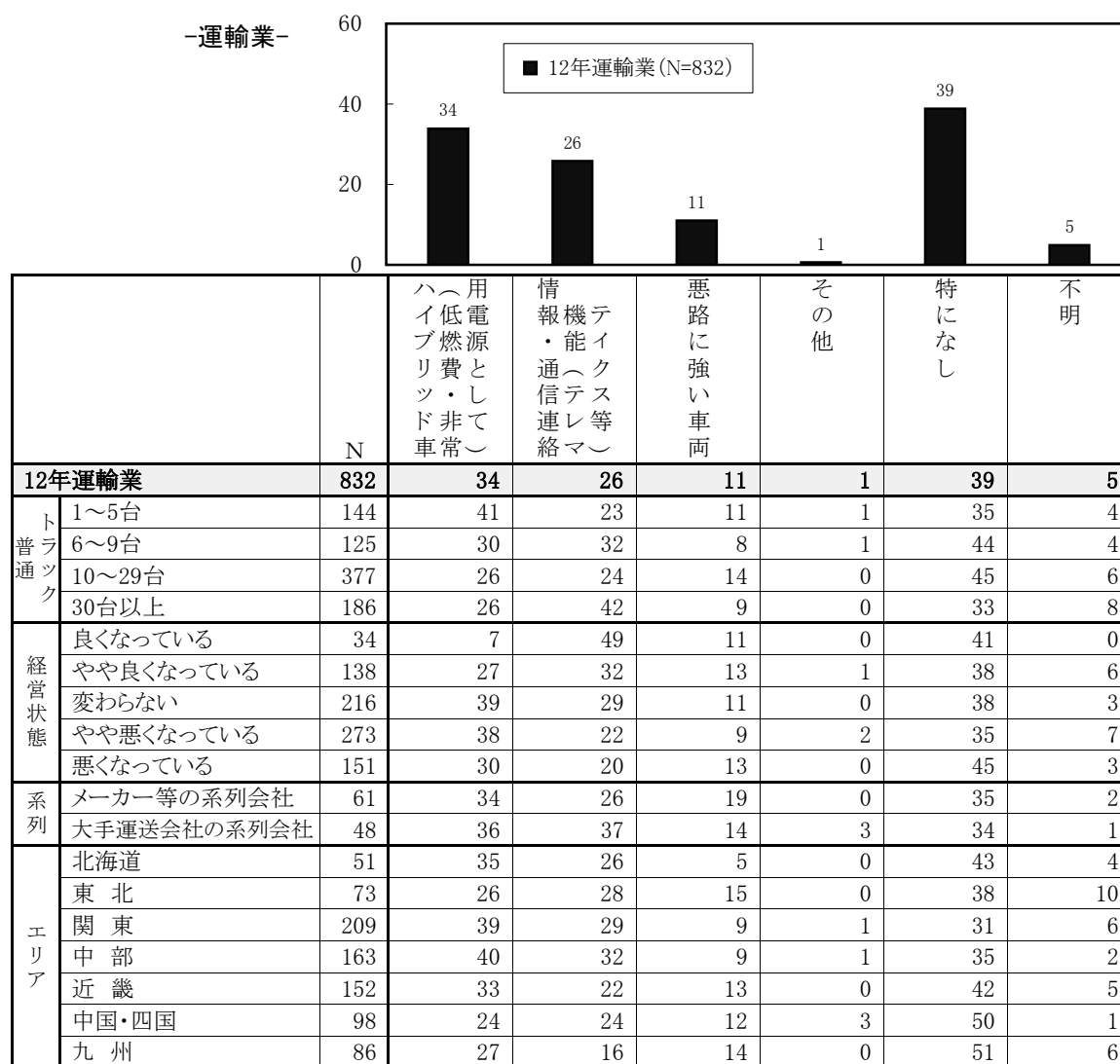
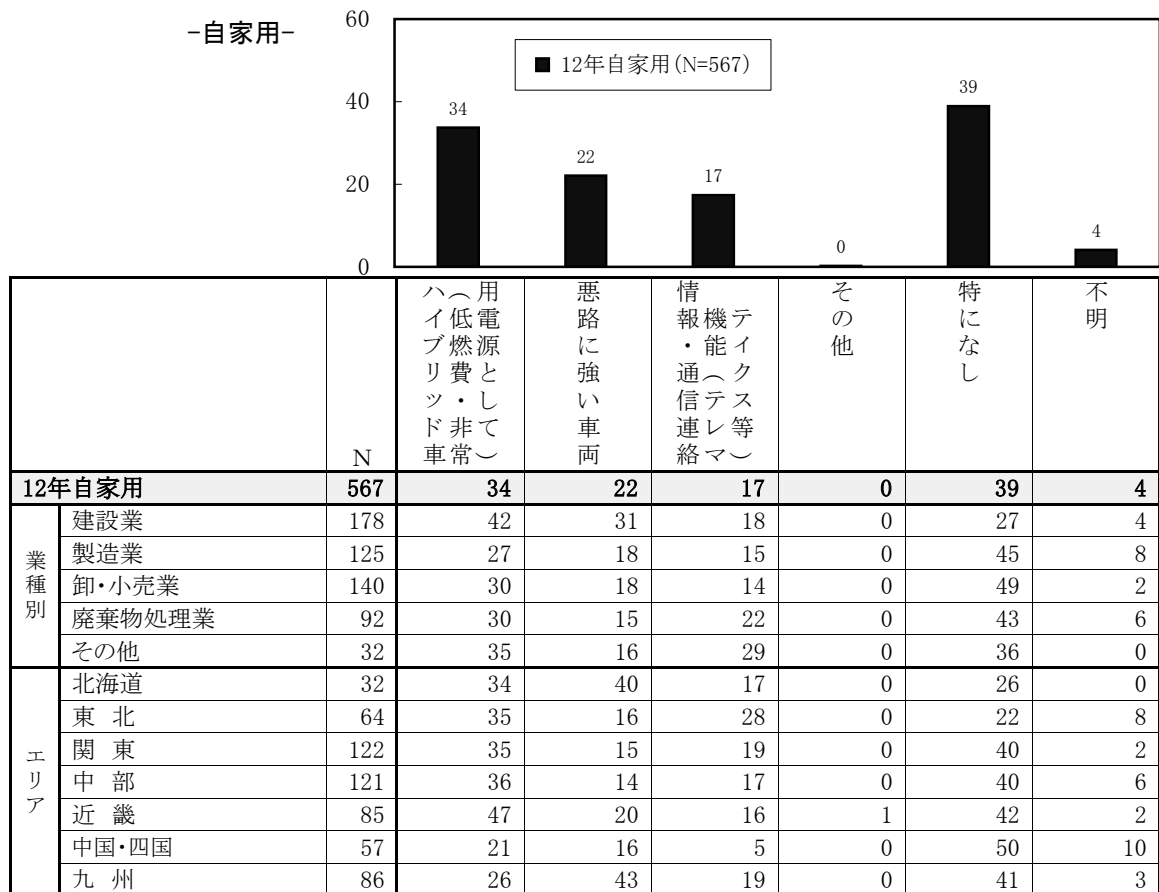


図7-5 災害対策用として興味のある車両タイプ・機能（複数回答）（Q56）【事業所ベース】



7-3 東日本大震災時のテレマティクスの活用

震災時にテレマティクスを導入していた事業所は1割弱。

震災時のテレマティクスの導入状況と活用をみると、運輸業・自家用とも、テレマティクスを導入していた事業所は1割弱、「当時はテレマティクスを導入していなかった」事業所が6割前後。

テレマティクスを導入していた事業所についてみると、運輸業の経営状態が良くなっている事業所では「車両の位置・運行状況等の把握」として活用されているケースが高くなっている。（図7-6）

図7-6 テレマティクスの導入状況と活用方法（複数回答）（Q57）【事業所ベース】

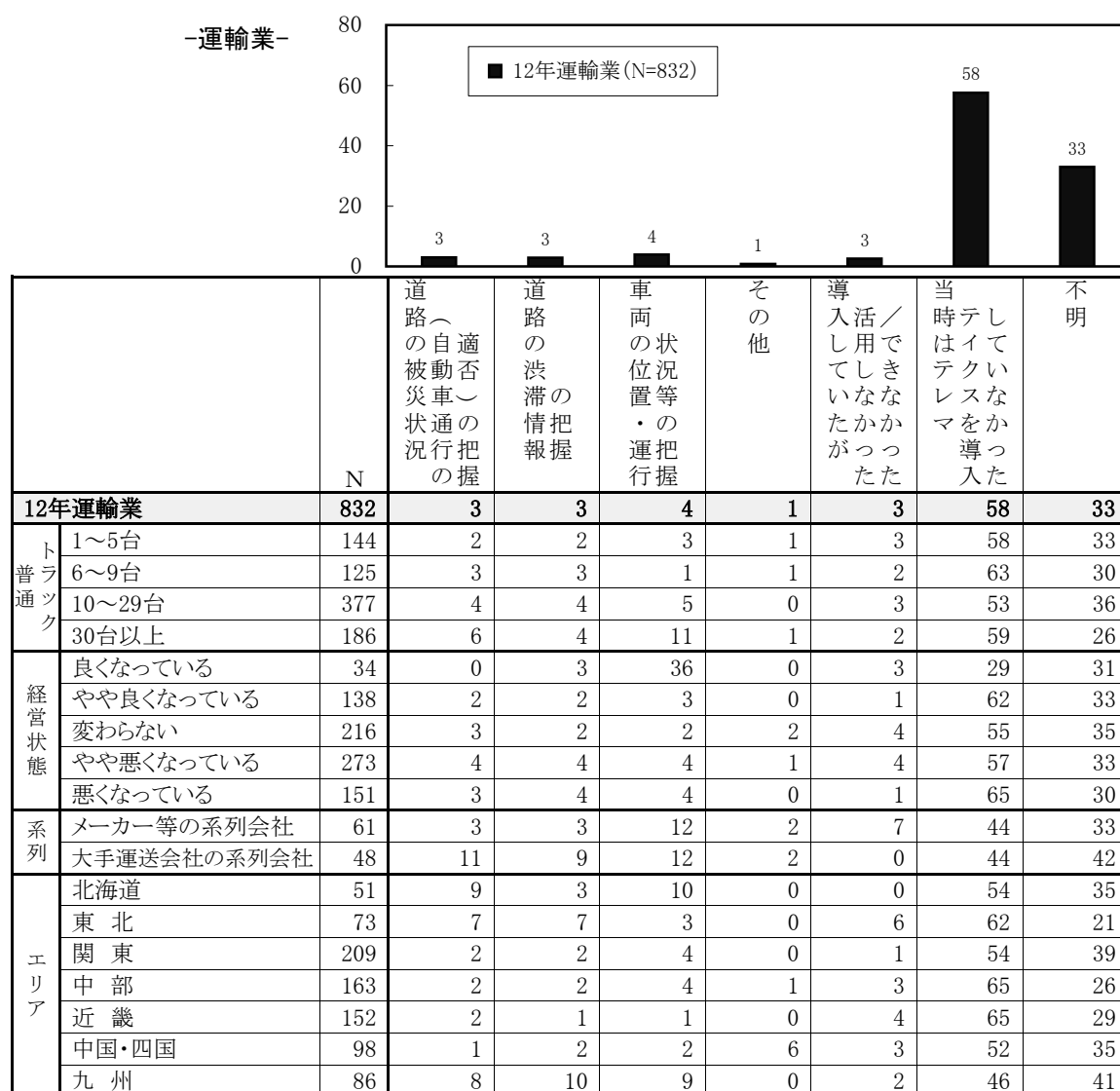


図7-6 テレマティクスの導入状況と活用方法（複数回答）（Q57）【事業所ベース】

