

2022年度
普通トラック市場動向調査

2023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。本報告書はそのうち隔年で実施している「普通トラック市場動向調査」の2022年度版です。

2022年。世界情勢の変化は、誰もが予測しなかった方向へ進んでおります。

燃料価格の高騰、新型コロナウイルスの感染拡大を起因に、日常の広い範囲の製品において、半導体をはじめとした素材・部品不足による生産活動の停滞が生じるなど、様々な問題に直面しており、経済活動に大きな影響がおよんでおります。

この先行きが不透明な状況において、トラック輸送に携わる方々へ課せられる問題はさらに大きくなっており、働き方においては2024年問題、withコロナ、長らく解決策の見えないドライバー不足など、対策が急務となっております。

今回の調査では、従来の調査形態を踏襲しつつ、2024年問題やカーボンニュートラルといった新たな課題に対し、トラック輸送事業者の皆様の環境変化などを伺いました。

また昨今、話題に事欠かないEVや、物流DXへの取り組みなども調査項目へ加え、トラック輸送事業者の傾向を調査しております。

一方、荷主企業に対しては、2018年から4年ぶりとなる定量調査を実施しました。

荷主企業とトラック輸送事業者の環境の変化や、荷主企業がトラック輸送事業者へ求める事の変化などを目的とした調査となっております。

日本の貨物輸送の約9割を担っているのがトラックです。物流はインフラだと考えます。

コロナ禍でもモノを購入して手元に届き、人々が暮らせている事は当たり前では無いのです。

本調査の結果が全てではございませんが、関係各所の発展に少しでもお役にたてれば幸いです。

最後になりますが、今回の調査では、トラック輸送事業者をはじめとした普通トラックのユーザー各社様、荷主企業の各社様には、ご多用の中、多くの貴重なご意見を賜りました。

この度のご協力につきまして、心より御礼申し上げます。

一般社団法人 日本自動車工業会
調査部会 市場調査 普通トラック分科会
(主査会社 いすゞ自動車販売(株))

2022年度 普通トラック市場動向調査 目次

I 調査計画の概要	1
II 調査結果のまとめ	6
III 調査結果	
1. 普通トラックの市場	11
1-1 貨物輸送分野での普通トラック	11
1-2 普通トラックの新車販売台数と保有等	12
2. 普通トラックの保有状況	14
2-1 保有事業所の特性	14
2-2 保有車の特性	19
3. 普通トラックの使用状況	22
3-1 積荷の種類と量	22
3-2 運行・稼働の実態	26
4. 普通トラックの購入状況	31
4-1 トンクラス間移行	31
4-2 使用期間動向	33
4-3 トラックの稼働状況	35
4-4 保有台数の増減	37
4-5 次期購入重視点	39
4-6 オートマチック車購入意向	40
5. 荷主の輸送の現状と運輸業の対応	41
5-1 荷主の仕入・納入の現状	41
5-2 荷主の輸送委託の現状と意向	43
5-3 荷主の仕入・納入に関する要望と対応	48
5-4 輸送全般に関する荷主の要望と運輸業の対応	50
6. 事業所の業績と輸送効率化策	53
6-1 経営状況とその要因	53
6-2 荷扱量水準	56
6-3 荷主の車両仕様への要望	57
6-4 荷主の業績向上および輸送効率化の取り組み	59
6-5 社会情勢（エネルギー価格、新型コロナ等）の影響	63
7. ドライバー不足等トラック輸送上の問題点と輸送合理化策	65
7-1 トラック輸送上の問題点	65
7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み	68
7-3 ドライバーの安全対策への取り組み	77
7-4 輸送合理化・人材面等の施策実施状況	79
8. DX・先進技術、環境問題への対応	81
8-1 自動運転走行機能・隊列走行についての意識	81
8-2 DX・先進技術についての意識・取り組み	86
8-3 環境問題についての意識・取り組み	93

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2022年度の結果をまとめたものである。なお普通トラックとは、大型・中型トラックを指す。

調査計画

1. 調査目的

本調査は、過去の調査内容を原則的にフォローしながら、最近の状況を加味し、

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

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

2. 調査体系

普通トラック市場動向調査は、2008年度までユーザー調査と荷主調査の2つの定量調査で構成し、2010～2012年度はユーザー調査のみを実施した。2014年度に荷主調査を再開し、2018年度まで定量調査で実施したが、2020年度は深掘りを目的とした荷主ヒアリングを実施、今回は再度定量調査で実施している。

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

3. 調査の概要

ユーザー調査のサンプル台帳として、運輸業と自家用に分けて実施した。

運輸業については従来と同様に帝国データバンクの企業・事業所リストを、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。

2014年度からは対象業種から「廃棄物処理業」と「その他業種」を除外した。

【ユーザー調査の概要】

	16年度、18年度、20年度、22年度
調査地域	全国
調査対象	普通トラック保有事業所（軽・小型トラック併有事業所を含む）
対象業種	運輸業、建設業、製造業、卸・小売業
サンプリング	運輸業は企業・事業所リストより運輸業該当企業としてランダムに抽出。 自家用は、普通トラック保有企業リストより抽出。
調査方法	郵送法
回答者	車両管理者
調査時期	8月下旬～10月上旬

荷主調査は、帝国データバンクの企業・事業所リストを使用した。

【荷主調査(定量調査)の概要】

	16年度、18年度、22年度（20年度は荷主ヒアリングを実施）
調査地域	全国
調査対象	建設業、製造業、卸・小売業
サンプリング	従業員100人以上の事業所をランダム抽出
調査方法	郵送法
回答者	物流担当者・運行管理者
調査時期	8月下旬～10月上旬

標本構成、回収状況

1. 標本数と回収数

【ユーザー調査】

	発送数	有効回収数	有効回収率
運輸業	5,000	952	19.0%
自家用	3,600	280	7.8%
計	8,600	1,232	14.3%

－自家用詳細－

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	1,544	135	8.7%
製造業	997	86	8.6%
卸・小売業	1,059	59	5.6%
計	3,600	280	7.8%

【荷主調査】

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	839	76	9.1%
製造業	639	94	14.7%
卸・小売業	1,022	86	8.4%
計	2,500	256	10.2%

<自家用の抽出方法について>

自家用に該当する業種（建設業、製造業、卸・小売業）については、帝国データバンクの普通トラック保有リストの中で、大型保有企業、中型保有企業の業種別比率に準じて割付けし、それぞれランダムに1800sずつを抽出した（両方保有については大型を優先）。

2. ウェイト値

【ユーザー調査】

保有車集計に関する自営別・トンクラス別のウェイト付けをした。

クラス	運輸業			自家用		
	母集団	回収数	ウェイト	母集団	回収数	ウェイト
4トンクラス	299,477	589	508	482,571	194	2,487
5～6トン	49,853	81	615	52,862	27	1,958
7～8トン	11,047	60	184	18,050	47	384
10トンクラス	421,918	630	670	150,394	125	1,203
トラックタ	100,178	84	1,193	8,564	4	2,141
計	882,473	1,444	—	712,441	397	—

【荷主調査】

総務省統計局の「経済センサス」の事業所数を、母集団としてウェイトづけした。

業種	荷主調査		
	母集団	回収数	ウェイト
建設業	1,740	76	23
製造業	14,031	94	149
卸・小売業	9,367	86	109
計	25,138	256	—

注) 母集団データは総務省統計局平成28年経済センサス-活動調査の各業種の従業員数100人以上の全国の事業所数。

3. 分析・集計の方法

【ユーザー調査】

1) 保有車に関する調査項目の集計

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

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

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

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

2) 普通トラックの保有事業所に関する調査項目の集計

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

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

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

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

【荷主調査】

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

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

4. 調査の企画・分析

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

本報告書を見るに当たっての留意点

① トンクラス区分

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

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

また、%は小数第1位を四捨五入して整数表示としているため、合計値が100%にならない場合がある。

作業の経過

1. 調査企画	22年 5月中旬 ～	6月上旬
2. サンプルング	6月上旬 ～	6月下旬
3. 質問票設計	6月中旬 ～	7月下旬
4. 実 査	8月下旬 ～	10月上旬
5. 集 計	10月上旬 ～	11月上旬
6. 分 析	11月上旬 ～	12月中旬
7. 報告書作成	11月上旬 ～	23年 2月下旬

調 査 部 会

市場調査 普通トラック分科会委員企業

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

(23年3月現在)

Ⅱ 調査結果のまとめ

ま と め

<経営状況>

文中のカッコ内(図-*)は、「Ⅲ 調査結果」の参照箇所をさす

自家用ではコロナ禍からの回復の兆しがみえる一方、運輸業の半数では、売上・業務量ともに新型コロナ前より減少し、厳しい状況が続く。エネルギー価格高騰も経営に大きく影響。

今回の調査結果では、最近の経営状況が『好転』した事業所は、運輸業では前々回（18年度）から減少傾向が続く一方、自家用では前回（20年度）より増加。

2年前と比べた荷扱量水準は、運輸業平均で前回92.0%から93.0%と同水準で推移しているが、自家用は92.5%から99.2%と増加。

運輸業では、現在のトラック稼働状況の『繁忙』の割合が前回より増加しているが、経営状況好転には至っていない様子が見える。（図4-6、6-1、6-5）

また、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」）発生前と現在との業況比較では、会社全体での売上、輸送業務の件数、輸送量、トラックの運行回数ともに、運輸業の半数前後が「減った」と回答しており、自家用に比べてこれらの割合が高い。20年度に新型コロナ流行と重なり悪化した経営状況からの立ち直りについては、運輸業では厳しい状況が続いている。（図6-17）

さらに、世界的な社会情勢等により、この1年のエネルギー価格は16年以降で見ると最も高い水準にある。調査結果では、この1年ほどで「エネルギー高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」という回答や、トラック輸送上の問題点でも運輸業・自家用ともに「燃料費の値上がり」がそれぞれ最多であった。

荷主でも、トラック輸送上の問題点として「燃料費の高騰」が前回（18年）に比べて大幅に増加し、「輸送経費の増加」に次ぐ高さとなっている。（図1-7、6-16、7-1、7-2、7-3）

<需要動向>

国内全体の輸送総量は、新型コロナの影響により20年に大きく減少したが、運輸業の大規模事業所、経営が好調な事業所でのトラック購入意向は高い。

国土交通省の交通関連の統計資料*によると、国内貨物の輸送量については、輸送トン数、輸送トンキロともに、16年には一旦増加に転じたが17年以降は減少、さらに20年には新型コロナの影響により大きく減少した。21年は増加に転じたが、19年以前の水準には届かず。トラックも同様の傾向。

輸送トンキロ数構成比では、営業用トラックの比率は、11年から21年の10年間で4ポイント減少して5割弱。（図1-1、1-2、1-4）

また、普通トラックの新車販売台数*は、19年からは減少傾向となり、特に22年は5.7万台と過去10年間で最低台数となった。4トンクラス、10トンクラスでは21年と比べて1万台前後減少した。

普通トラック保有台数は、12年を底にゆるやかに増加傾向が続く。（図1-5、1-6）

調査結果では、運輸業での現保有車の購入形態は「代替」が中心ではあるものの、18年までと比較して、20年以降は「代替」が減少、「増車」としての購入に増加傾向がみられた。

また、運輸業の事業所のうちトラック保有台数の多い事業所や経営状況が好転した事業所では、直近2年間で事業所全体での保有台数が「増えている」割合、今後5年間の購入意向割合も高い。（図4-1、4-9）

(*注:交通関連の統計資料は「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」。また、新車販売台数は、暦年（1月～12月）の台数について表記。

<ドライバー不足に関する意識・意向>

2023年・2024年問題の取り組みが進みつつも、高速活用増、運賃・給与引き上げといった眼前の課題対応が中心。

運輸業・自家用ともに、輸送上の問題点として「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」が引き続き上位にあがっている。

このような中、働き方改革関連法の改正・施行による人件費のコストアップ、ドライバーの収入減等により、さらなるドライバー不足が懸念される『2023年・2024年問題』については、運輸業の4割弱で「現在取り組みを進めている」、4割半ばが「未着手だが今後進める予定」と回答。多くの事業所で対応が進んでいるが、現在の取り組み内容は、「高速道路の活用を増やす」「荷主への運賃値上げの交渉」「ドライバーの給与引き上げ」等が上位となっており、IT・車両導入等よりも、直面する課題への対応が中心となっている。（図7-1、7-2、7-8、7-9）

荷主側では、2023年・2024年問題の影響として「トラック輸送運賃の上昇」が6割で最も高い。

（図7-11）

<安全に対する意識>

運輸業では対面点呼・酒気帯び確認等、健康管理を中心とした対策で、IT関連機器の導入検討も。自家用では乗務前の酒気帯び確認実施率が大幅に増加。

交通事故防止安全対策は、運輸業では「乗務前の酒気帯び確認」が9割と最多で、対面点呼や健康管理を中心としたドライバー管理による安全対策も7割以上で取り組みがある。自家用では22年4月に義務化された「乗務前の酒気帯び確認」の割合が前回より大幅に増加している。（図7-16）

安全サポート機器の必要性を感じたヒヤリハット事例では、「後方の衝突」「前方の割り込み」等、前・後方関連の事例が運輸業で4割前後と多い。（図7-17）

運輸業でのIT関連機器等の今後導入（拡充）検討上位は、点呼関連とアルコールインターロックとなっており、運輸業ではドライバーの健康・行動管理面での安全対策機器導入が見込まれる。自家用では酒気帯び確認の対応は急速に進んだ一方、アルコールインターロックの今後導入（拡充）意向は1割未満と低い。（図8-8、8-9）

<環境意識と次世代環境車>

エコドライブ、低燃費車両はユーザー・荷主ともにニーズあり。カーボンニュートラル対応となるハイブリッド車導入意向は、運輸業で中型の2割強にとどまる。

運輸業・自家用ともに実施している環境施策の上位は「エコドライブの実施・管理」で、荷主が運輸業に現在指定している環境対策でも上位。荷主が今後指定したい対策では「カーボンニュートラルへの対応」「低燃費車両使用の指定」が上位で、低燃費車両については、運輸業・自家用でも今後の使用意向は最多。今後の低燃費車両へのニーズは、ユーザー・荷主ともに共通している。（図8-14、8-15、8-16）

環境配慮型車両の導入意向の割合は、中型ハイブリッド車が運輸業で2割強、自家用で3割だが、「（導入）時期は未定」が運輸業で約半数、自家用で6割強と、意向がありつつも導入時期までの具体的な検討に至っていない状況。（図8-17、8-18）

導入の課題としては、「車両価格が高い」が運輸業・自家用ともに8割前後と高い。「運行中に充電できる施設が少ない」「航続距離が短い」も上位で、現状、導入時の想定用途は「中・近距離の幹線輸送用」が中心となっている。（図8-19、8-20）

<先進技術への期待と不安>

DX対応については、車載機器が中心。また、エコドライブは施策実施率4割に対して、システム導入率2割強にとどまる。荷主では『先進的な安全対策』より、『運賃コスト』優先が上回り、得意先・消費者への価格転嫁が難しい状況。

運輸業・自家用ともに、自動運転走行機能・隊列走行のメリットは「ドライバー不足解消」「事故の減少」、デメリットは「システムの誤作動・故障」「ドライバーの居眠り・注意力の低下」が上位。「車両価格・維持費の上昇」は運輸業・自家用とも前回から増加傾向。

荷主では不安点として「車両価格上昇による運賃値上げ要請」が最多となっている。

(図8-1、8-3、8-4)

また、運輸業でのDX対応（IT関連機器・システムの導入状況）は、「ドライブレコーダー」「ETC2.0」「デジタルタコグラフ」が半数～8割で、車載機器が上位。運行管理では「車両位置確認システム」の導入率が3割半ば。安全運転支援システムでは、「エコドライブの実施・管理」は運輸業で4割が実施しているが、「エコドライブ管理システム」の導入は2割強という状況。

荷主が運輸業者に使用してほしい機器は、「ドライブレコーダー」「車両位置確認システム」「貨物追跡システム」のニーズが高い。このうち、上位2項目は運輸業でも導入率は上位だが、「貨物追跡システム」の運輸業での導入率は低い。（図8-8、8-11）

荷主が運輸業者に業務依頼する際に、『先進的な安全対策』『運賃コスト』のどちらを優先するかは、『運賃コスト』が上回る結果となった。安全対策に伴う運賃への価格転嫁については、「得意先や消費者への価格転嫁は難しい」との回答が荷主の半数近くを占める。

(図8-12、8-13)

<社会情勢の影響>

エネルギー価格、原材料価格の高騰は、トラックユーザーや荷主にも大きく影響。

運輸業では、この1年で「エネルギー価格高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」（7割強）という他にも、「新型コロナによる半導体不足等の影響で輸送機器の納品に影響」（3割半ば）、「物価上昇分を運賃に転嫁した（運賃値上げ）」（2割弱）が上位に挙がった。「新型コロナによる半導体不足等の影響で輸送機器の納品に影響」が自家用でも2割弱ほどあった。国内外での新型コロナの流行拡大時期には、製造業の生産調整・稼働停止も相次ぎ、半導体不足等による輸送機器の納品への影響が、ユーザー全体でも一定数みられた形となっている。

また、エネルギー価格高騰の影響や物価上昇分の価格転嫁等、経済面の回答割合は、トラック保有台数の多い事業所ほど高い。（図6-16）

荷主では、業績好転の理由としては「コロナ禍からの回復」が最も多いが、一方で業績が悪化した事業所では「コロナ禍による影響」を上回って「原材料価格の上昇」が最も高く、新型コロナに加えて物価上昇が業績不調の主な要因となっている。（図6-2、6-3）

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

トラック輸送については、輸送トン数が新型コロナの影響から20年度に大きく減少に転じた。営業用の輸送トン数は全体の6割強を占め、トンキロでは10年前に比べて減少し、その分トラック以外の輸送割合が増加している。

国内貨物の輸送トン数は、貨物全体、トラックともに11年度から低水準が続き、16年度には一旦、国内貨物全体、トラックともに増加に転じたが、17年度から19年度にかけて減少。20年度は新型コロナの影響から大きく減少し、21年には増加に転じたが19年度以前の水準には至っていない。

輸送トンキロは、国内貨物全体では輸送トン数と同様の傾向となっている。(図1-1、図1-2)

輸送トン数構成比は、11年度と21年度を比較すると、どちらもトラックが約9割を占める。普通トラックの営業用と自家用の占める内訳をみると、20年度は営業用が6割、自家用が3割弱で、10年前とほぼ同じとなっている。(図1-3)

輸送トンキロでは営業用トラックの占める割合が48%で10年前より4ポイント減少し、トラック以外は3ポイント増加して45%となっている。(図1-4)

図1-1 輸送トン数推移

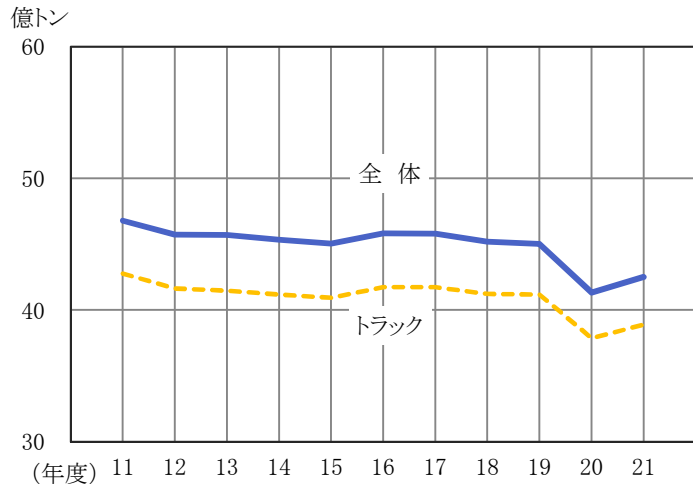


図1-3 輸送トン数構成比推移

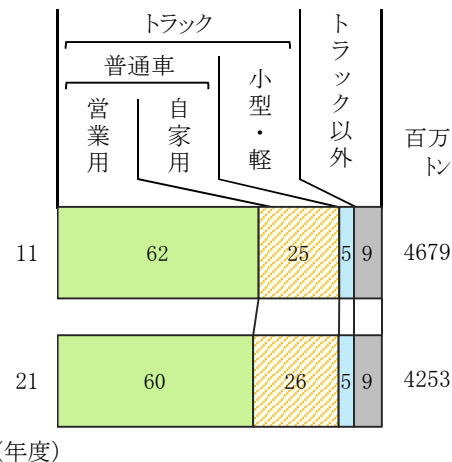


図1-2 輸送トンキロ推移

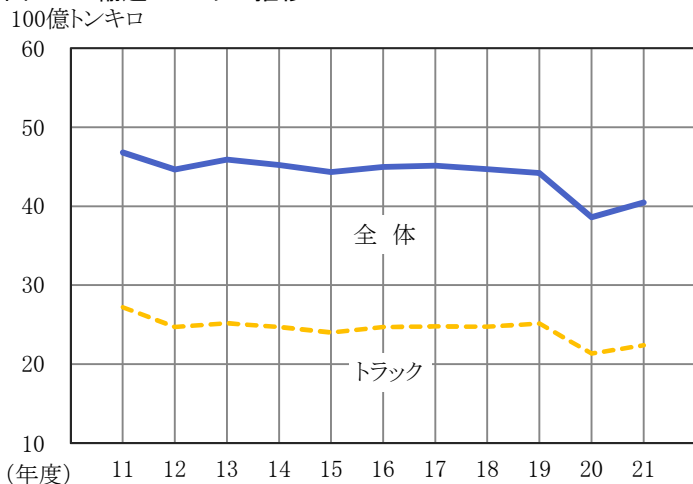
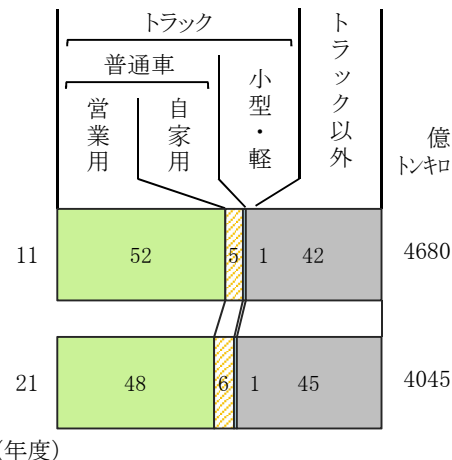


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



注) 図1-1、2: 国土交通省「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」より引用

図1-3、4: 国土交通省「自動車輸送統計年報」より引用

注) 平成22年度、及び平成23年度の自動車の数値には、東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年3月と4月の数値を含まない

注) 令和2年4月より、貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法を変更したため、令和2年3月以前のの時系列上の連続性を担保するため、接続係数により令和2年3月以前の旧統計数値を適及改訂のうえ算出している

1-2 普通トラックの新車販売台数と保有等

22年の新車販売台数は合計5.7万台に減少し、過去10年で最低となった。特に4トンクラス・10トンクラスではそれぞれ1.7万台、2.6万台と過去10年で最低台数となった。

普通トラックの新車販売台数は、12年以降増加傾向にあったが、19年からは減少傾向となっている。

特に22年は5.7万台と大幅に減少し、過去10年で最低台数となった。4トンクラス（1.7万台）では21年に比べて0.9万台減少、10トンクラス（2.6万台）では21年と比べ1.4万台減少した。（図1-5）

普通トラックの保有台数は、12年を底にゆるやかな増加傾向にある。22年3月末の推計保有台数は159.5万台。（図1-6）

図1-5 普通トラック（※）新車販売台数 -日本自動車販売協会連合会調べ-

万台 ※普通トラックとは、大中型トラックを指す

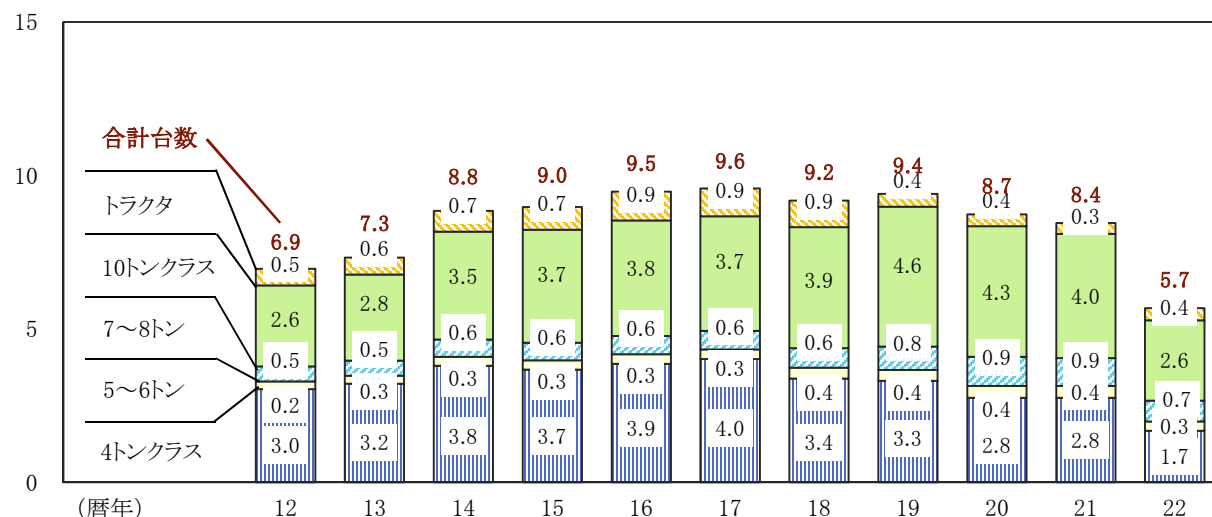
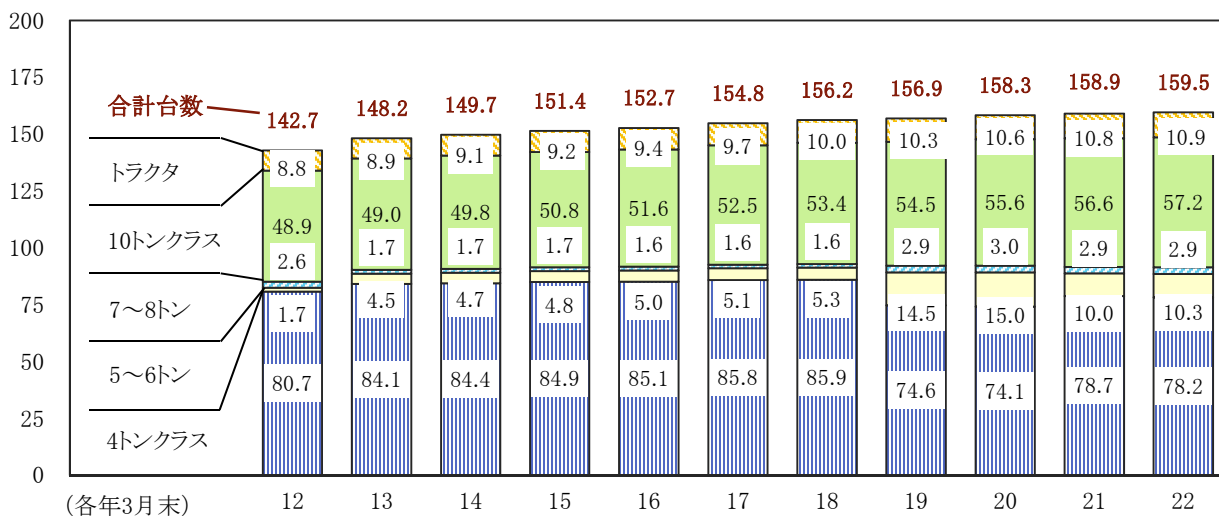


図1-6 普通トラック保有台数 -日本自動車工業会推計-

万台

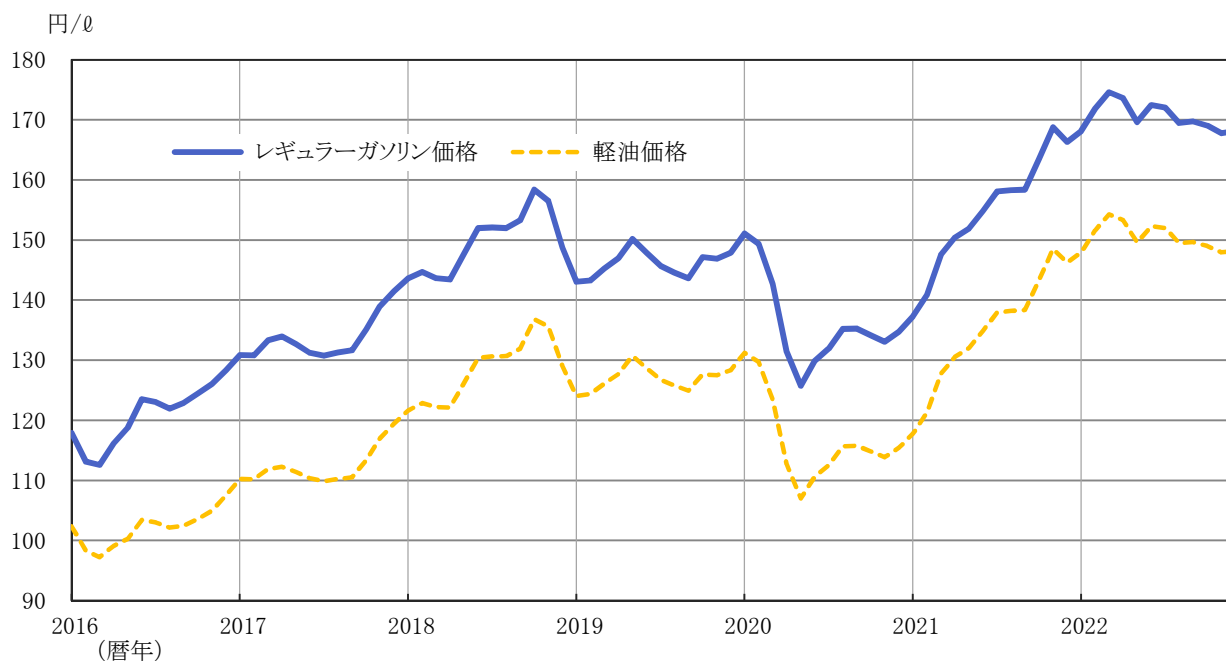


注) クレーン、総輪駆動車および輸入車は含まない

算出元となる母集団データのトンクラス区分は、調査時点で若干変動する可能性があり、その結果、トンクラス別の推計結果が変動する可能性がある

エネルギー価格は、16年以降上昇傾向にあったが、19年は価格が下落した。20年は新型コロナウイルスの影響から価格が一時大きく下落したが、その後22年まで上昇傾向にある。22年現在も18年の最高価格を上回る高い価格水準で高止まりしている。（図1-7）

図1-7 エネルギー価格推移（1リットルあたり）



出典) 石油製品価格調査 給油所小売価格調査(ガソリン、軽油、灯油)
給油所小売価格調査(ガソリン、軽油、灯油)
価格は消費税込み。週次データより月平均価格を算出し、グラフ化

2. 普通トラックの保有状況

2-1 保有事業所の特性

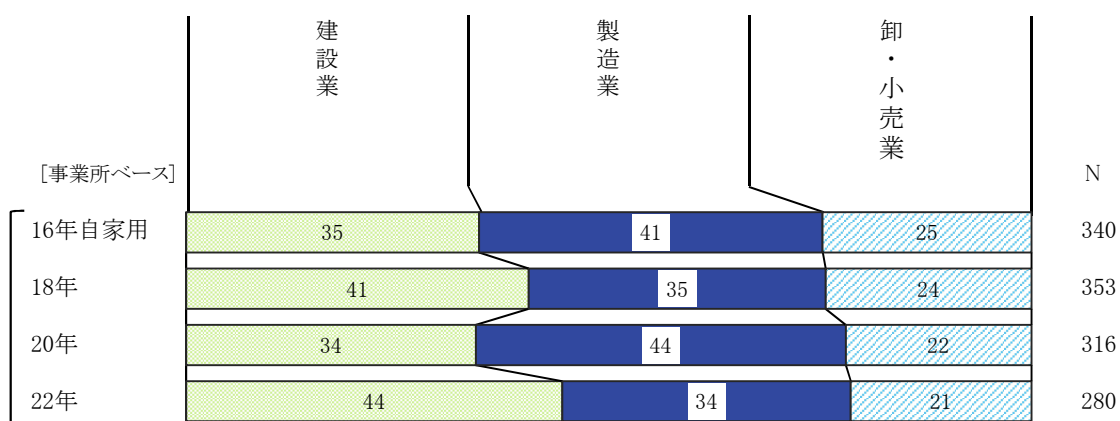
普通トラックの平均保有台数は運輸業全体で9.8台となり、前回に比べて1.8台減少。

①業種

自家用の業種では「建設業」が44%、「製造業」が34%、「卸・小売業」が21%を占め、前回より「建設業」が10ポイント増加、「製造業」は10ポイント減少となっている。

(図2-1)

図2-1 自家用業種(Q2)



②事業所の規模

運輸業の従業員規模は、平均で21.9人となり、前回より2.3人減少。「1～9人」の比率が36%と前回と同率、「10～19人」（34%）は前回より5ポイント増加。自家用の従業員数は平均で28.6人となり、前回より2.9人減少。『19人以下』の比率は57%で、前回より5ポイント増加している。（図2-2）

普通トラック保有事業所が保有する2トンクラス以上の平均保有台数は、運輸業で14.6台となり、前回より1.2台減少。『10台未満』が46%を占め、前回とほぼ同水準となっている。自家用は平均3.7台と、前回とほぼ同水準となっている。（図2-3）

普通トラックの平均保有台数については、運輸業は平均9.8台となり、前回より1.8台減少。自家用は1.8台となり、前回より0.3台減少している。（図2-4）

図2-2 従業員数(Q1)

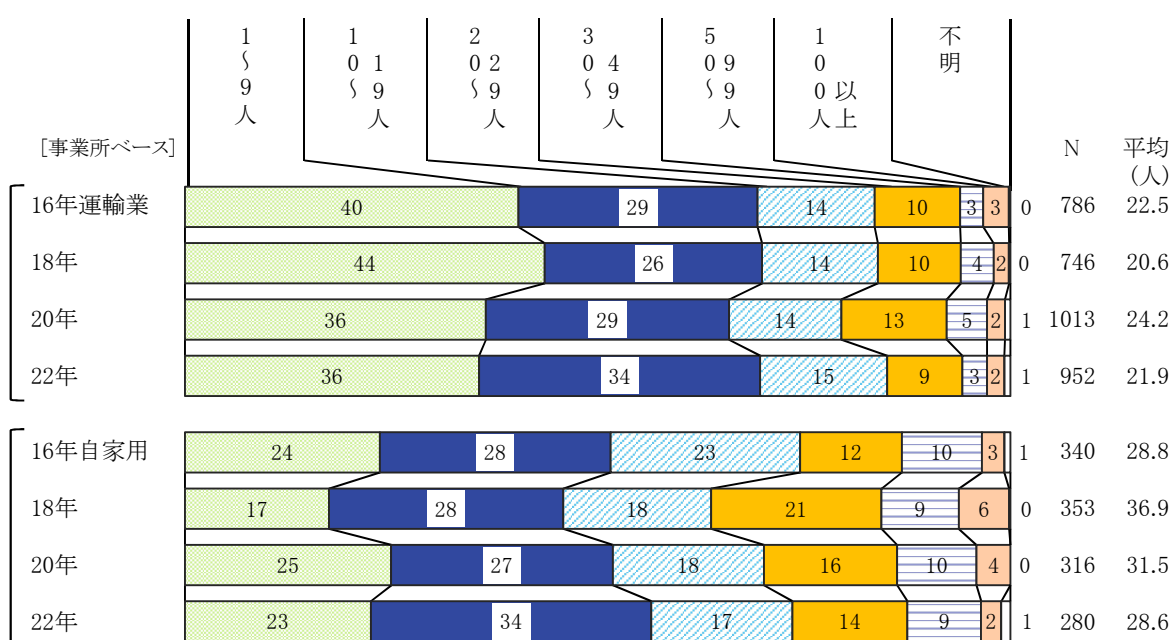


図2-3 2トンクラス以上の総保有台数(Q17)

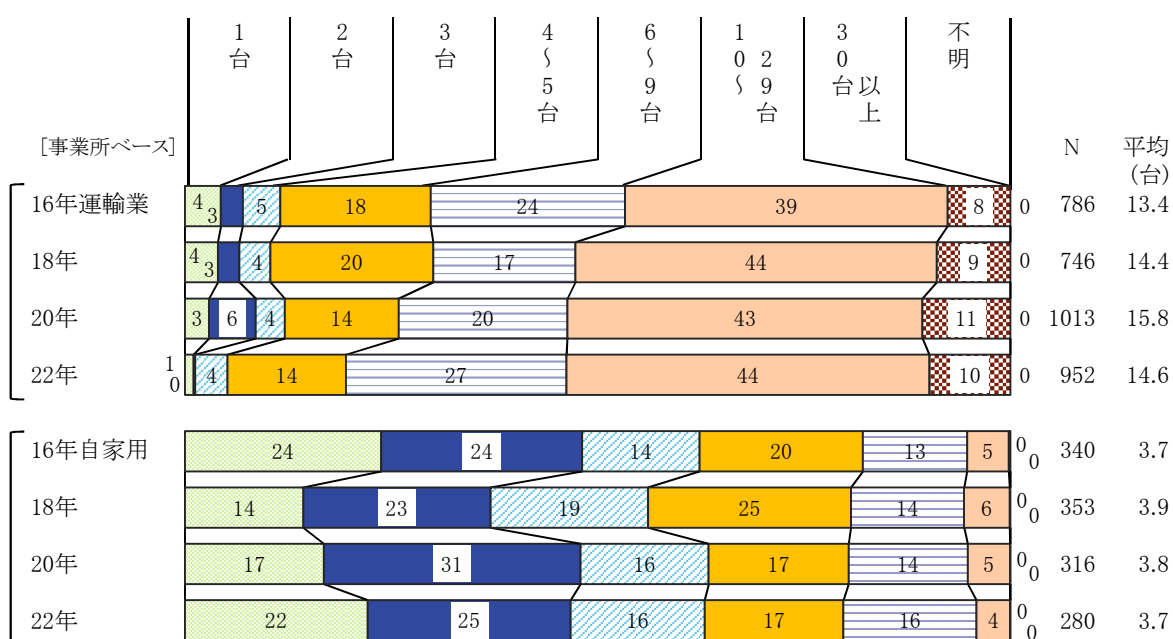
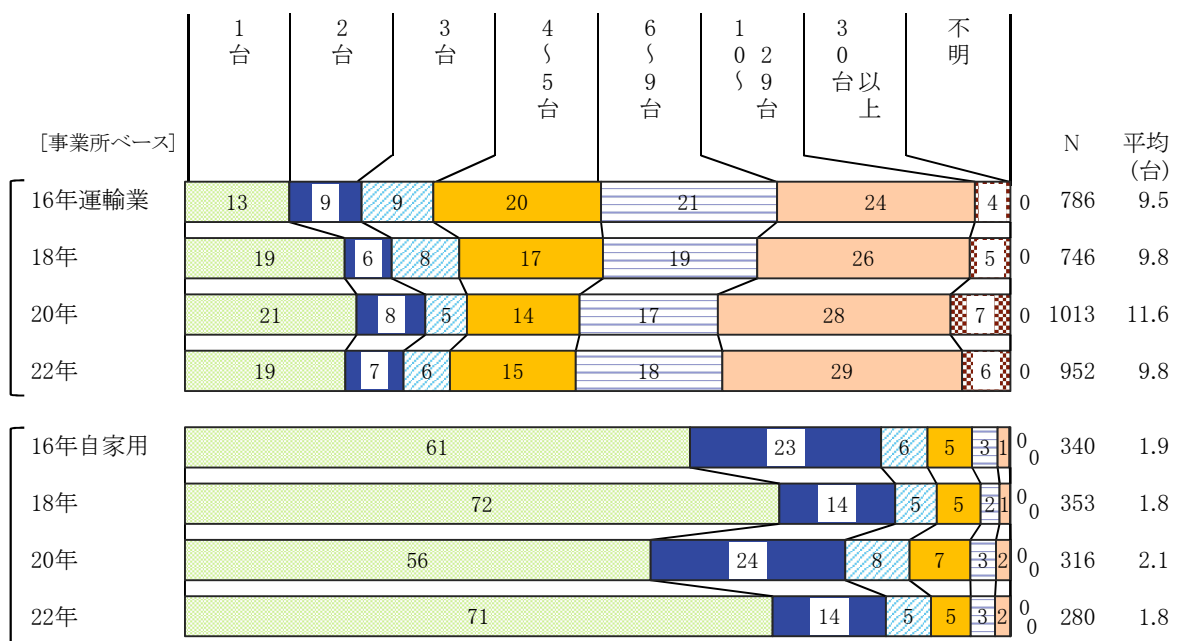


図2-4 普通トラック保有台数(Q17)



③回答事業所での主な積荷

回答事業所で主に扱う積荷の種類数は、運輸業では「単一の種類の積荷が多い」が67%を占める。自家用では「単一の種類の積荷が多い」が49%、「複数種類の積荷（混載）が多い」が39%で前回とほぼ同率である。（図2-5）

主な積荷の内容は、運輸業では「食料品・飲料」（25%）、「土木・建築資材」（24%）が上位となっている。自家用では、「土木・建築資材」（47%）が最も多く、「鉱産物・金属製品」（18%）が続く。「土木・建築資材」は前回より11ポイント増加。（図2-6）

図2-5 主な積荷の種類数(Q7)

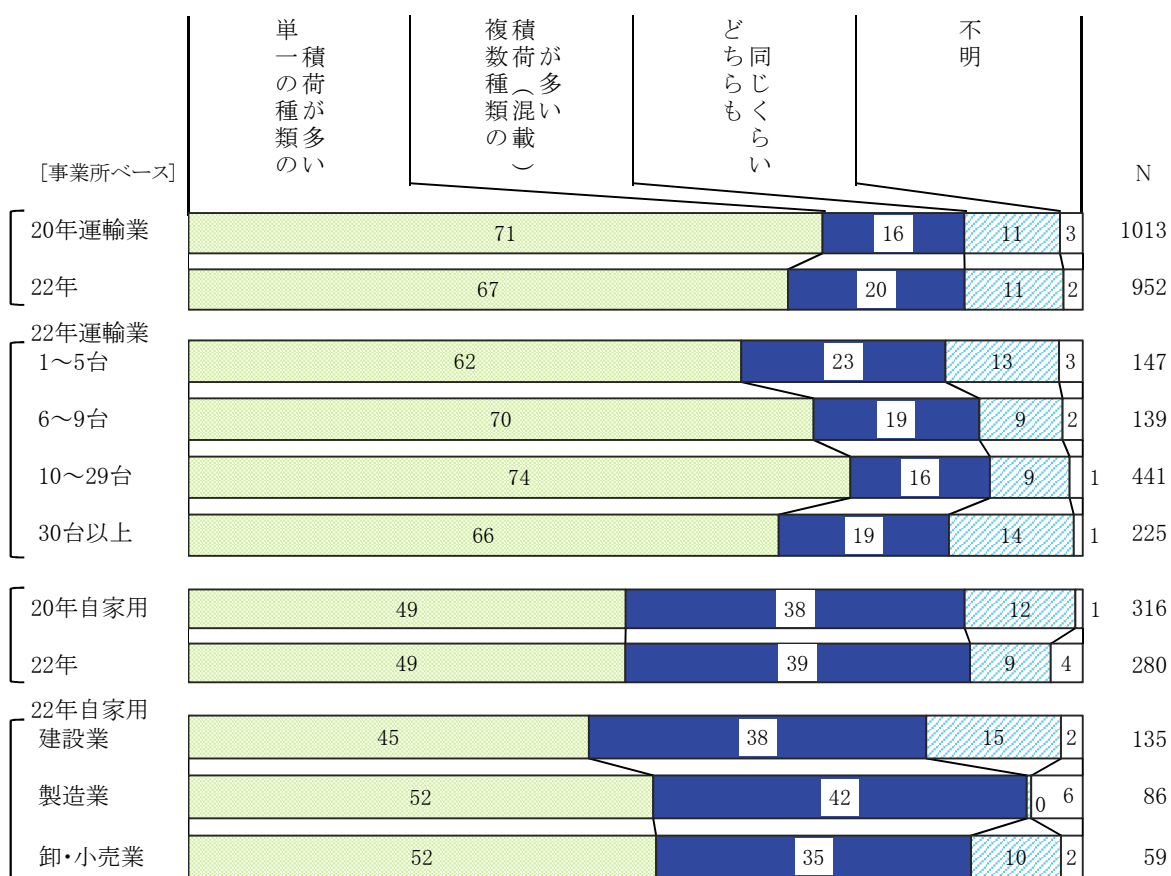
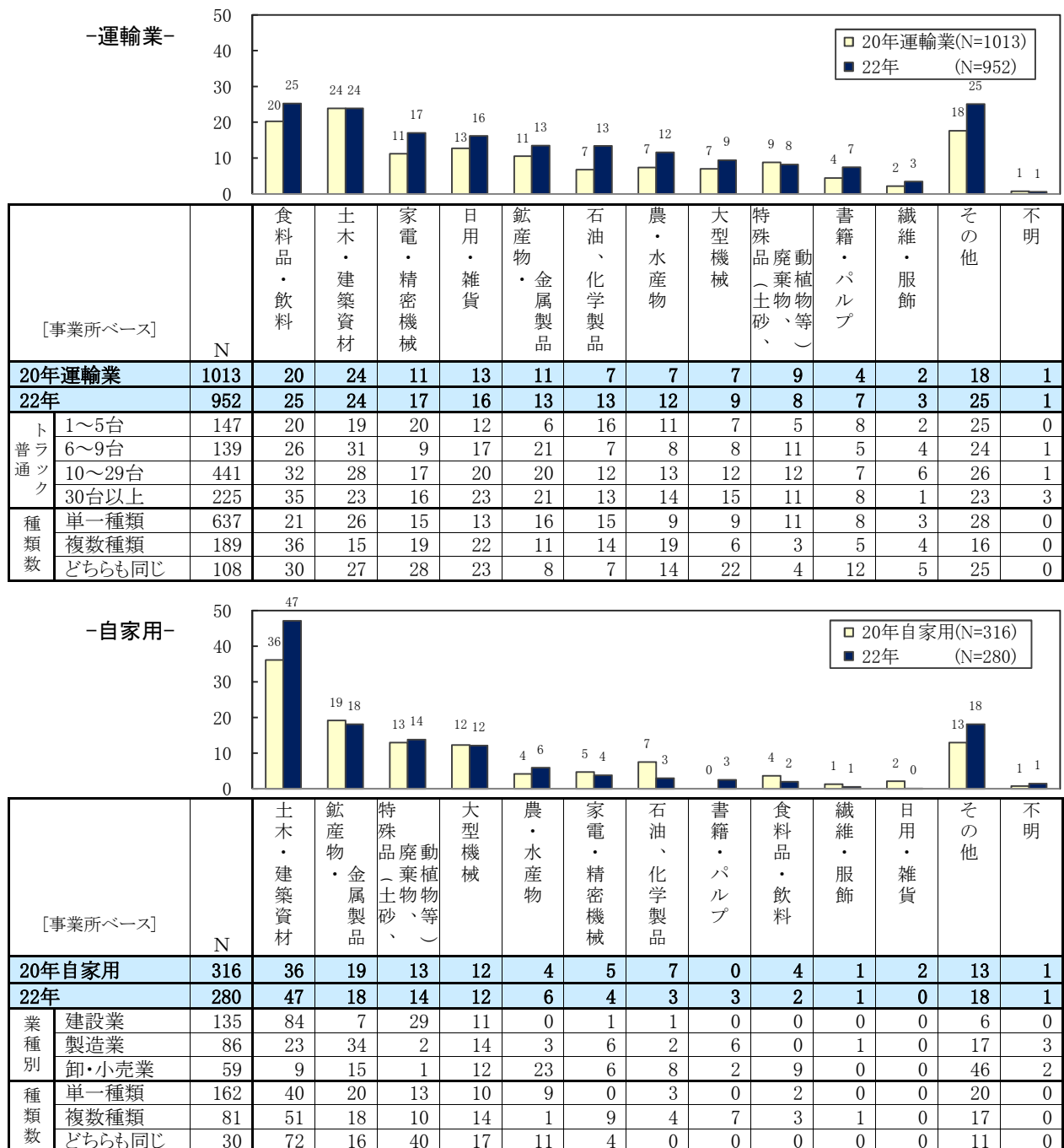


図2-6 主な積荷の内容 (Q8 複数回答)



2-2 保有車の特性

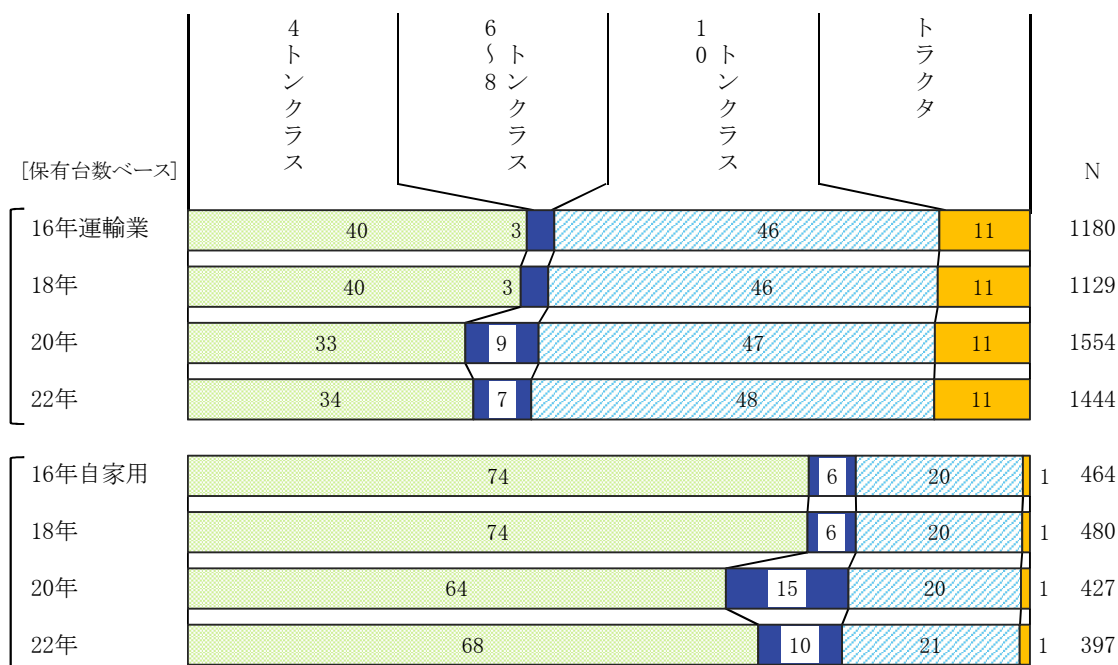
保有する普通トラックのトンクラスは、運輸業では「10トンクラス」「4トンクラス」、自家用では「4トンクラス」がメイン。新車購入率は運輸業で8割台、自家用は若干増加。

①保有車トンクラス構成

保有車のトンクラス構成をみると、運輸業では「10トンクラス」が48%で16年度から同水準で続いている。「4トンクラス」（34%）、「6～8トンクラス」（7%）も前回と同水準。

自家用は「4トンクラス」が68%を占め、「10トンクラス」が21%、「6～8トンクラス」が10%で続く。「6～8トンクラス」は前回に比べ5ポイント減少している。（図2-7）

図2-7 保有車トンクラス構成 (Q24)



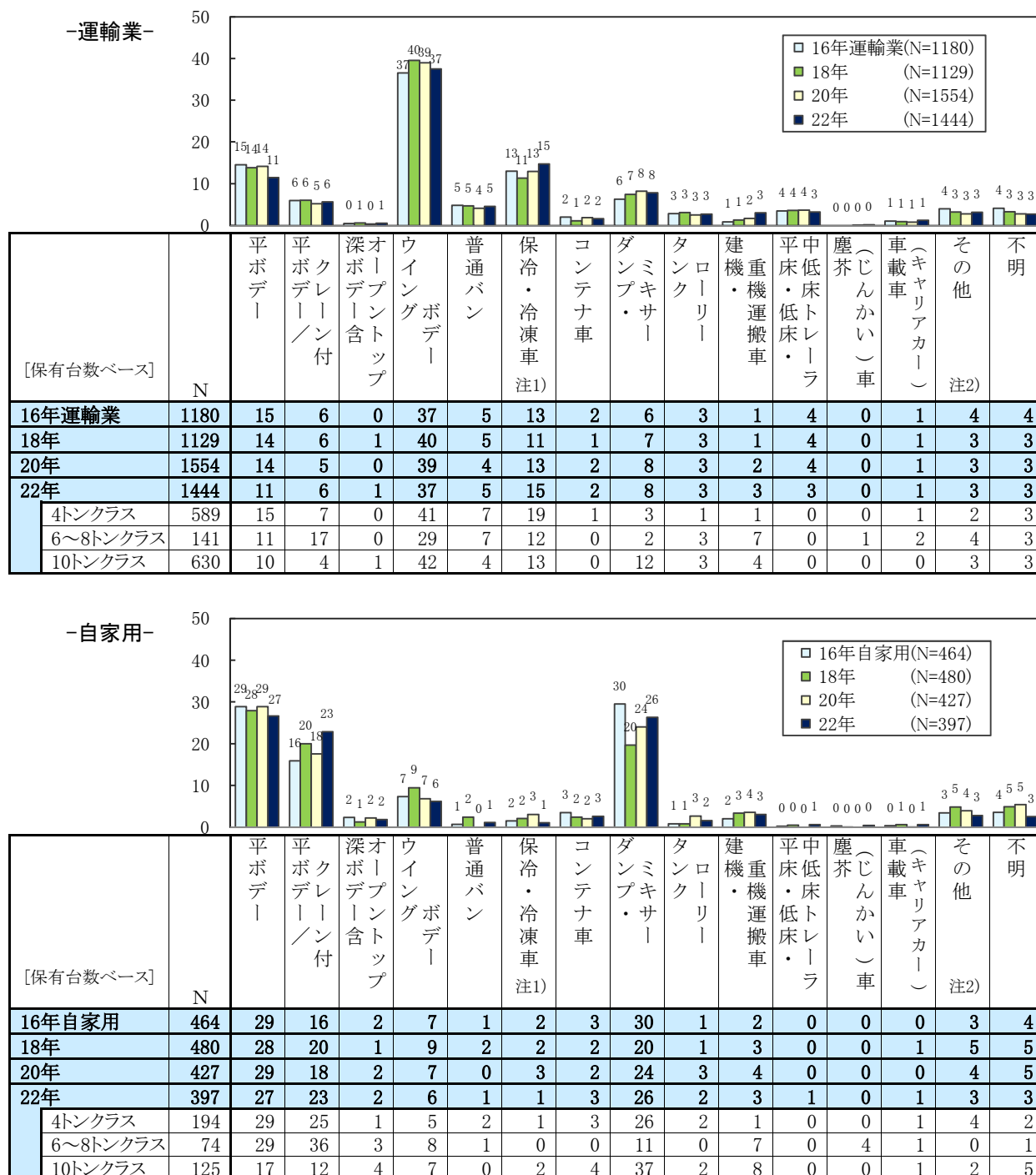
注) ウェイト値(P.3)の算出元となる母集団データのトンクラス区分は、調査時点で若干変動する可能性があり、その結果、集計結果が変動する可能性がある

②荷台形状（トラックを含む）

代表的な使い方をしているトラックの荷台形状では、運輸業で「ウイングボデー」が37%で最も高い。次いで「保冷・冷凍車」（15%）、「平ボデー（普通の形）」（11%）が続く。

自家用では「平ボデー（普通の形）」が27%で最も高く、次いで「ダンプ・ミキサー」が26%、「平ボデー（簡易クレーン付き）」が23%で続く。「平ボデー（簡易クレーン付き）」は前回より5ポイント増加。（図2-8）

図2-8 普通トラックの荷台形状 (Q26)



注1) 「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15%のうち3%、自家用では1%のうち0%である

注2) 「その他」はバルク車を含む

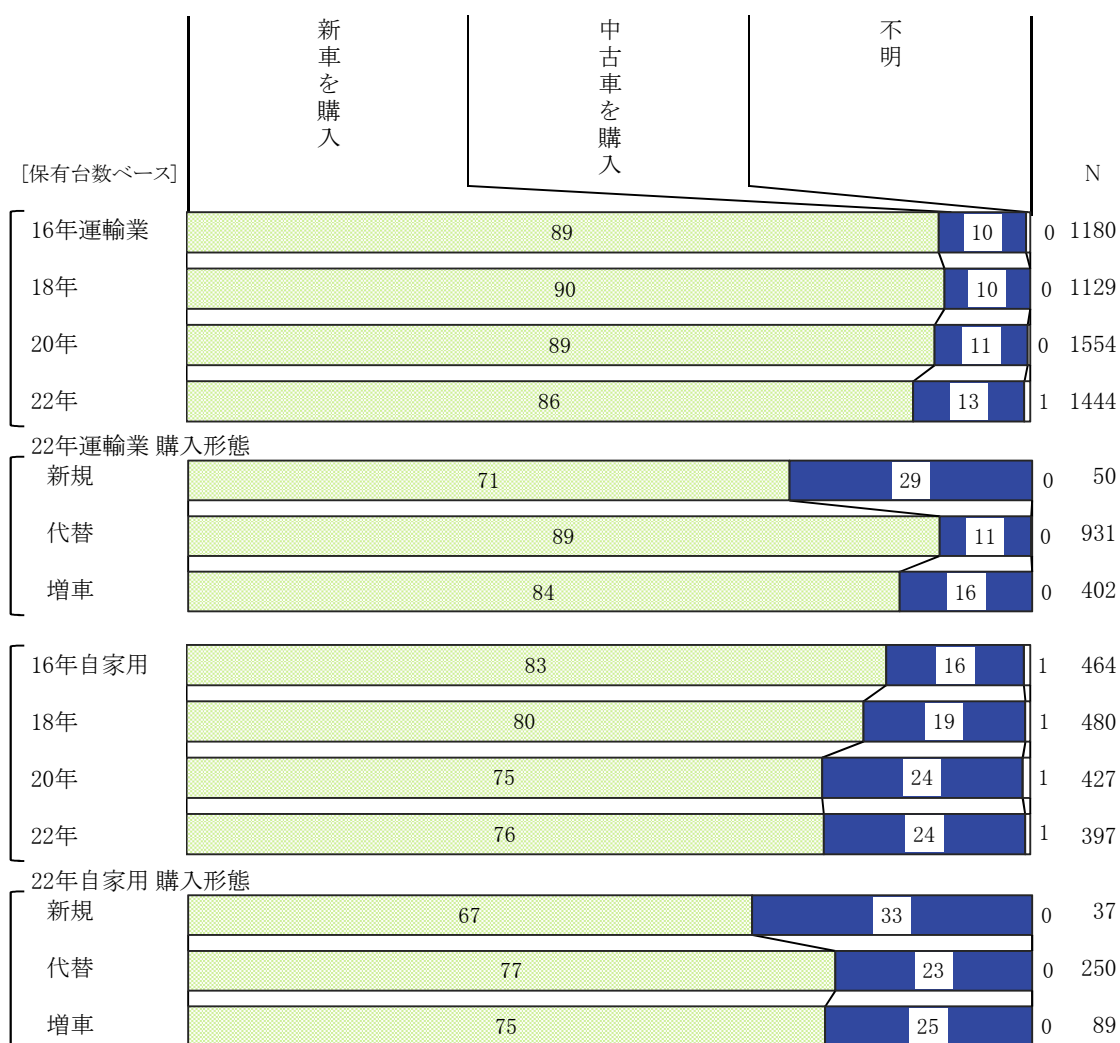
③購入時の新・中古

運輸業で代表的な使い方をする普通トラックは、新車購入が86%で、前回より3ポイント減少。

自家用は新車購入が76%、中古車購入が24%となり、前回とほぼ同程度。

購入形態別にみると、運輸業・自家用ともに、新規で購入する場合の中古車購入率が比較的高い傾向にある。(図2-9)

図2-9 購入時の新・中古(Q38)



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

3. 普通トラックの使用状況

3-1 積荷の種類と量

運輸業の通常積載率（平均82.4%）は、前回と同水準。
 実車率（平均65%）は16年度から同水準を維持。

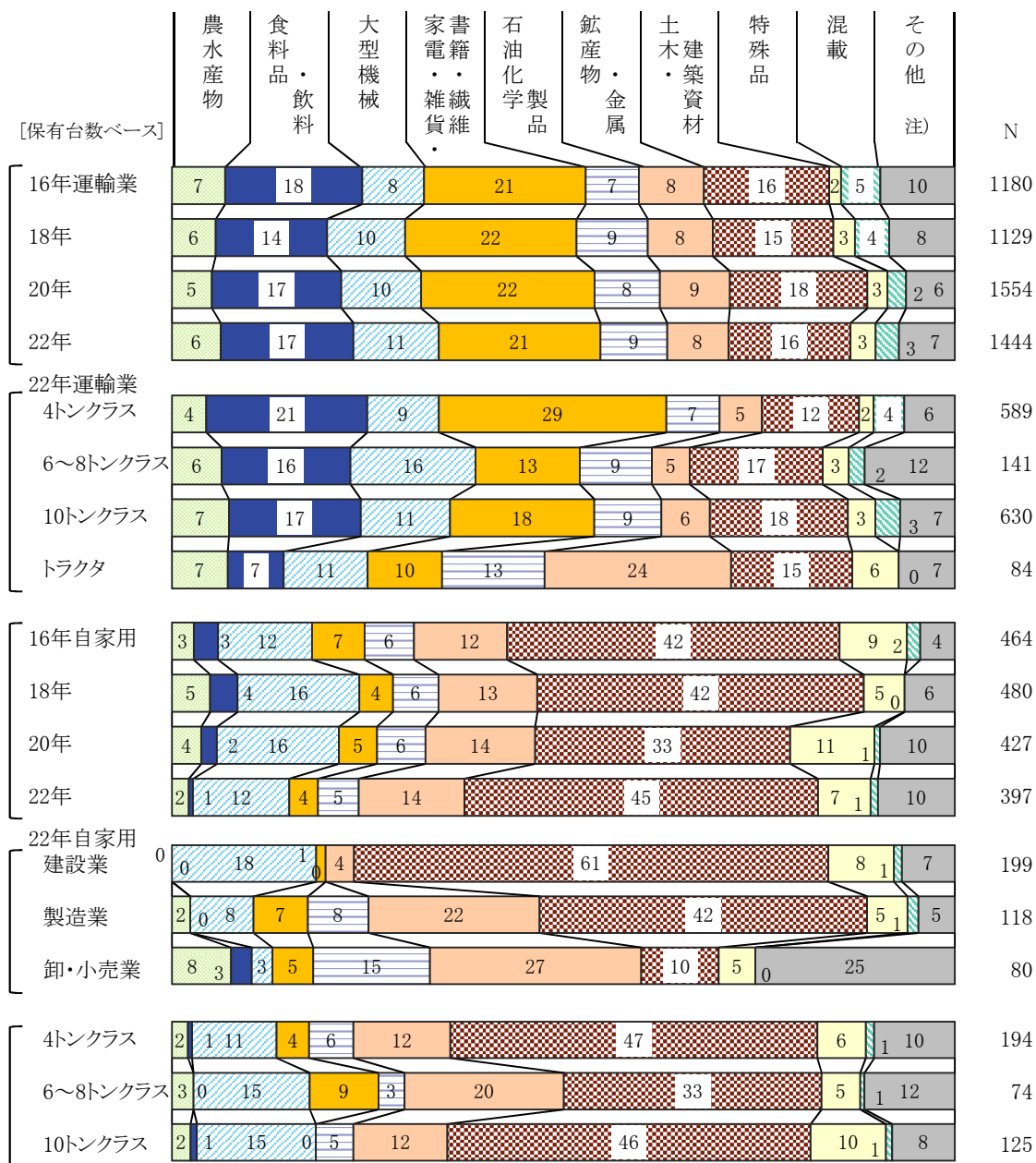
①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業では「家電・雑貨・書籍・繊維」（21%）、「食料品・飲料」（17%）、「土木・建築資材」（16%）が上位。

トンクラス別にみると、4トンクラスで「家電・雑貨・書籍・繊維」（29%）が他より高く、全体を8ポイント上回っている。トラクタでは「鉱産物・金属」が24%と他のトンクラスに比べて高め。

自家用は「土木・建築資材」が45%で最も高く、前回と比べ12ポイント増加した。次いで「鉱産物・金属」が14%、「大型機械」が12%で続く。業種別でみると、建設業では「土木・建築資材」（61%）、「大型機械」（18%）が高い。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類 (Q27)



注) 「その他」には「不明」も含む

②積載状況

運輸業の通常積載率は平均82.4%となり、前回と同水準。

自家用では平均82.2%となり、16年度以降減少傾向にある。トンクラス別で見ると、6～8トンクラス、10トンクラスでは自家用が運輸業の平均を上回っている。（図3-2）

荷室容積の通常使用率では、運輸業は平均80.3%、自家用は平均77.7%で、運輸業が自家用を上回っている。使用率の平均は運輸業・自家用共にトンクラスが上がるほどに増加している。（図3-3）

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

図3-2 通常積載率(Q28)

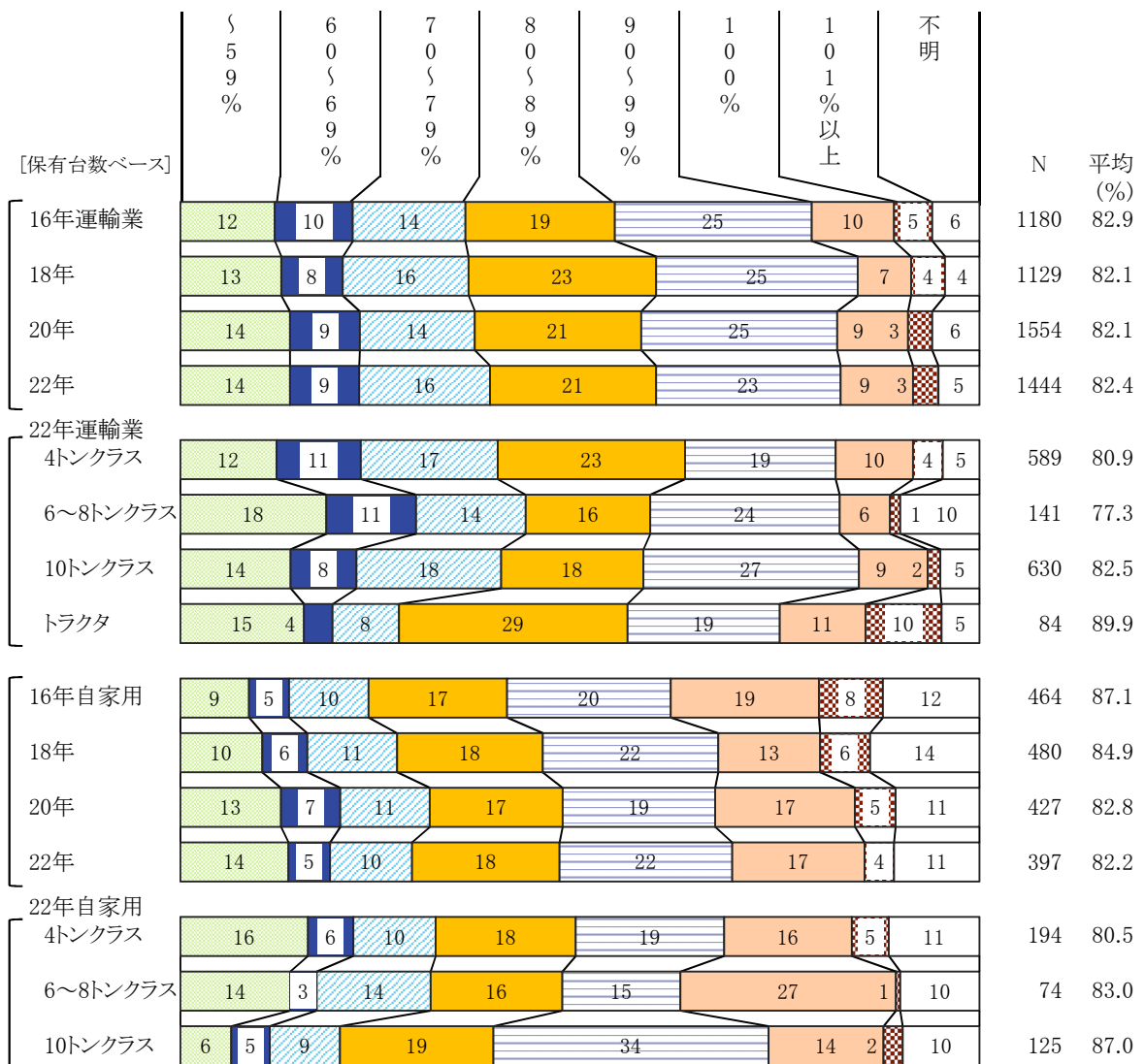
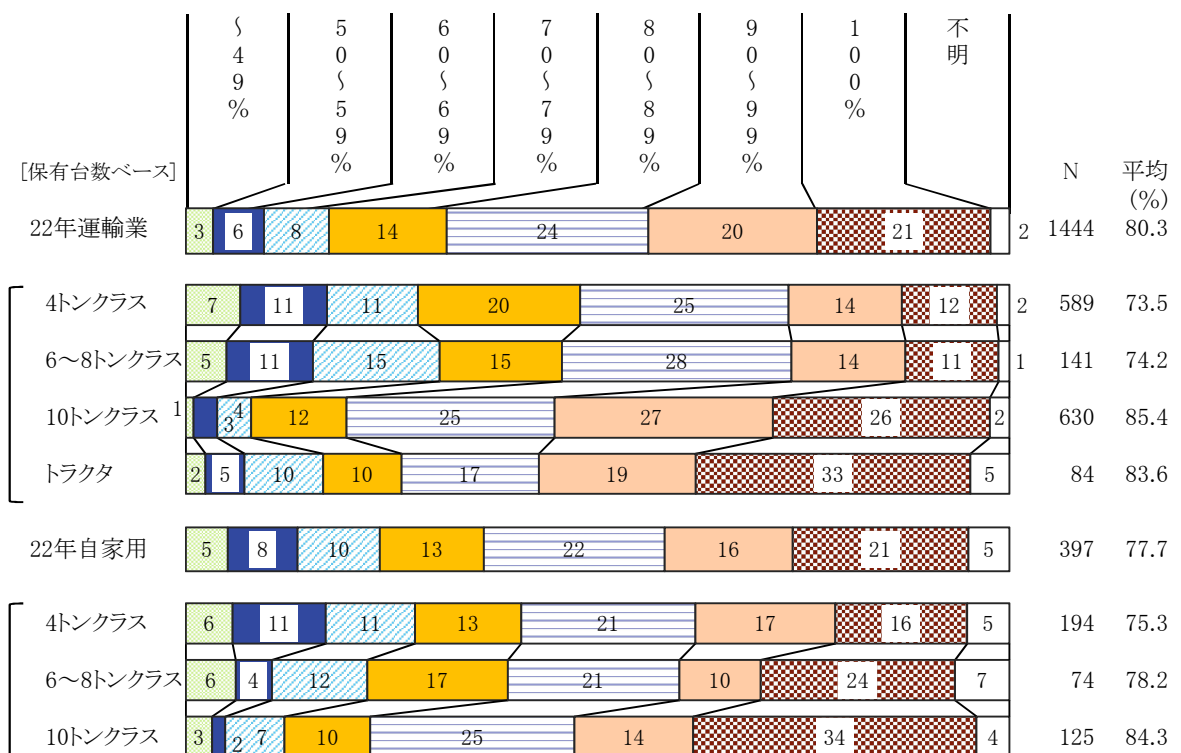


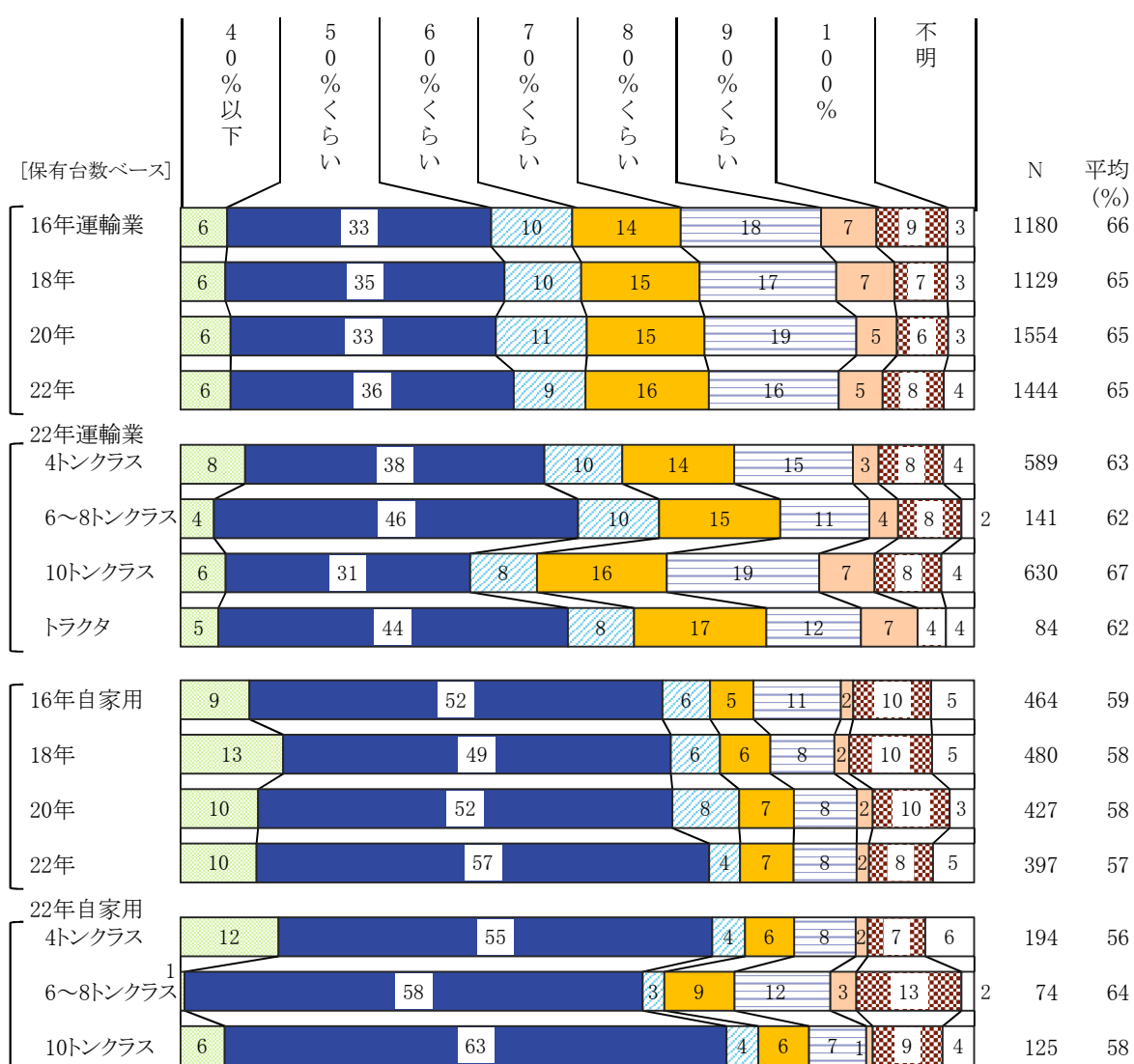
図3-3 荷室容積の通常使用率(Q29)



③実車率

実車率では、運輸業（平均65%）が自家用（平均57%）を上回り、運輸業では16年度から同水準。自家用の平均は、若干減少傾向にある。
 トンクラス別では、運輸業は4トンクラス、10トンクラスで自家用の実車率を上回っている。
 (図3-4)

図3-4 実車率(Q31)



注) 調査票では「何割くらい」との回答を、「〇%くらい」に変換して表示
 18年:「位」→「くらい」

3-2 運行・稼働の実態

運輸業では1回の運行距離や月間走行距離は16年度から減少傾向。一方、運輸業の1日当たりの稼働時間は9.0時間で前回から微増。
 自家用は月間走行距離が増加。

①稼働状況

「1回の運行距離」をみると、運輸業で平均391.9kmとなり、前回より10.5km減少している。トシクラス別の平均運行距離では、10トシクラスが482.4km、トラクタが408.3kmと他のトシクラスに比べ長くなっている。自家用は平均138.2kmとなり、前回より20.2kmの減少となっている。
 (図3-5)

「月間走行距離」は、運輸業で平均6,354km、自家用は平均2,218kmとなり、運輸業では前回より減少、自家用では増加している。また、自家用では「2千km未満」が59%を占めている。
 (図3-6)

「1日当たりの稼働時間」については、運輸業では「8時間」(22%)が最も高い。平均稼働時間は9.0時間で、前回からわずかに増加したが、2018年以前よりは下回る。

「月間稼働日数」は、運輸業で平均21.4日、自家用で16.0日と、運輸・自家用共に18年から減少傾向にある。(図3-7、図3-8)

図3-5 1回の運行距離(Q30)

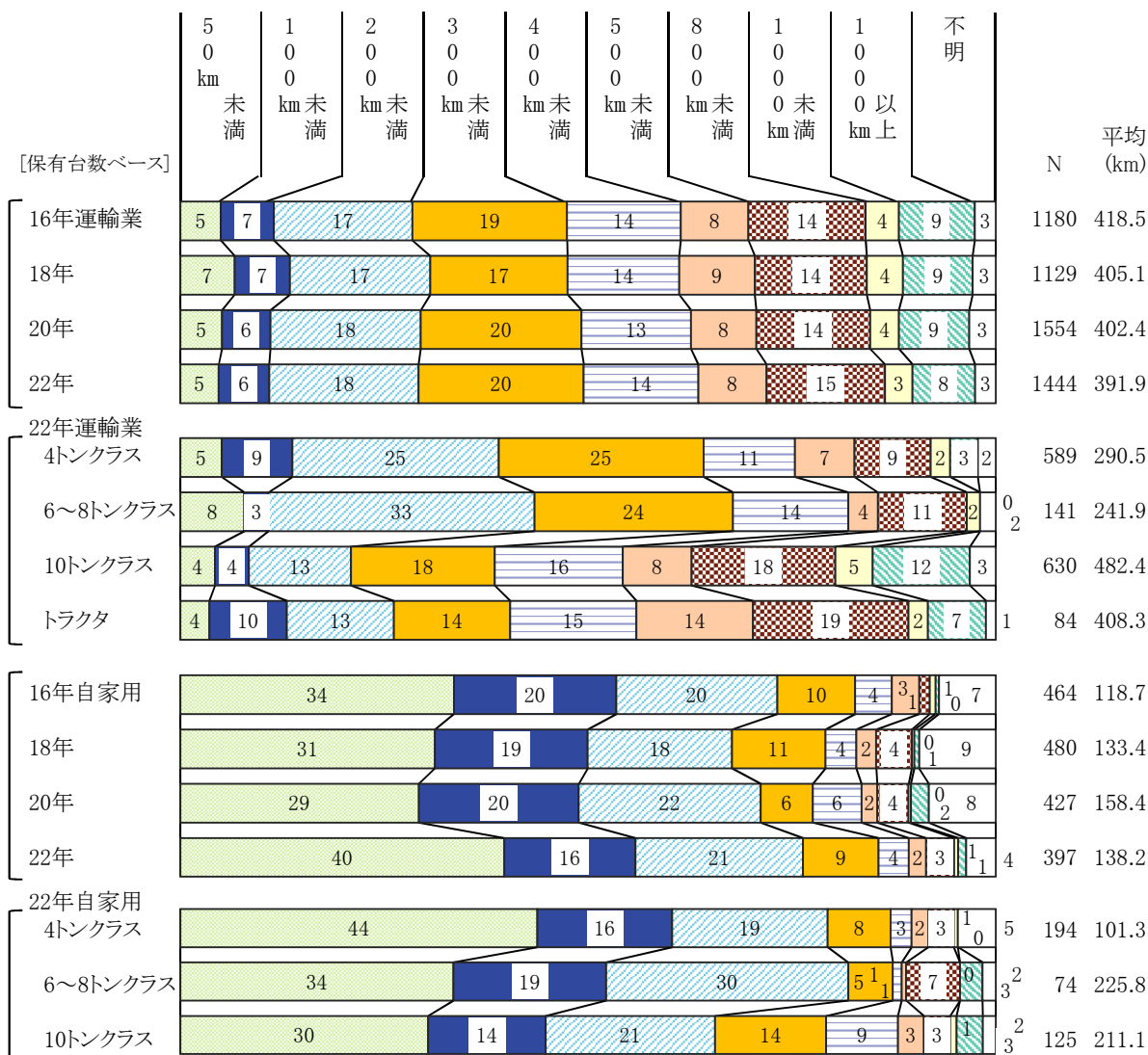


図3-6 月間走行距離(Q35)

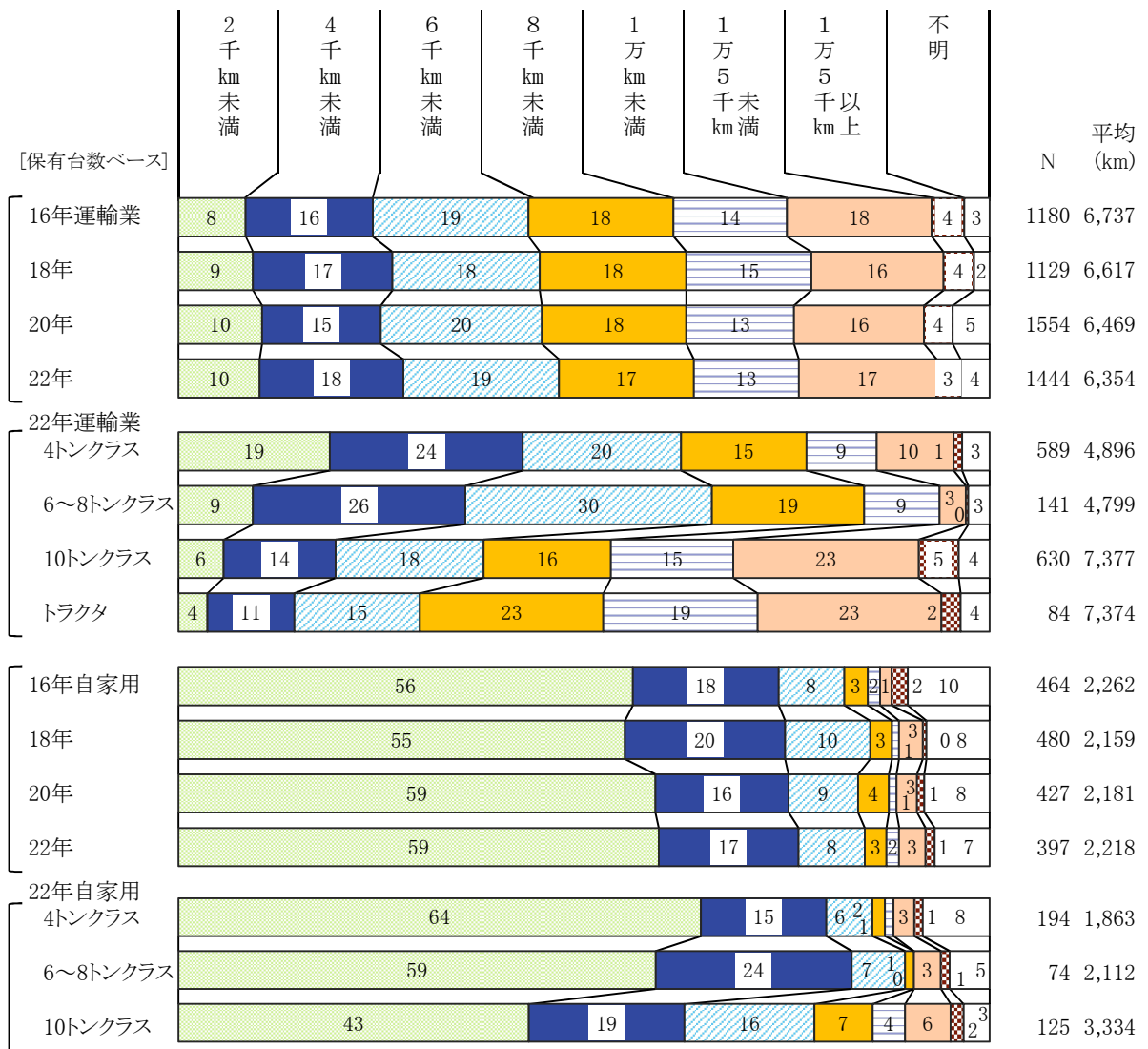


図3-7 1日当たりの稼働時間(Q33)

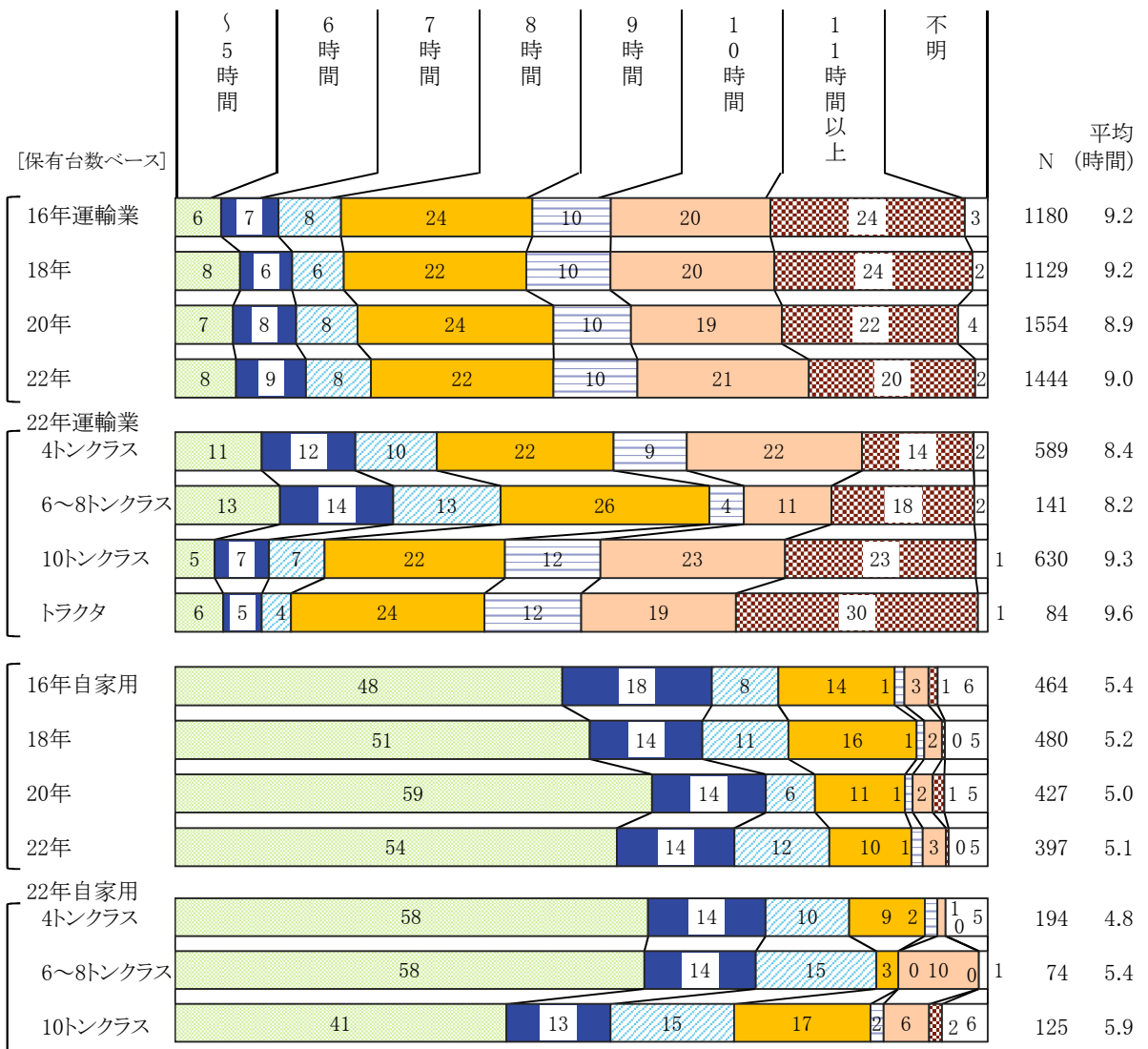
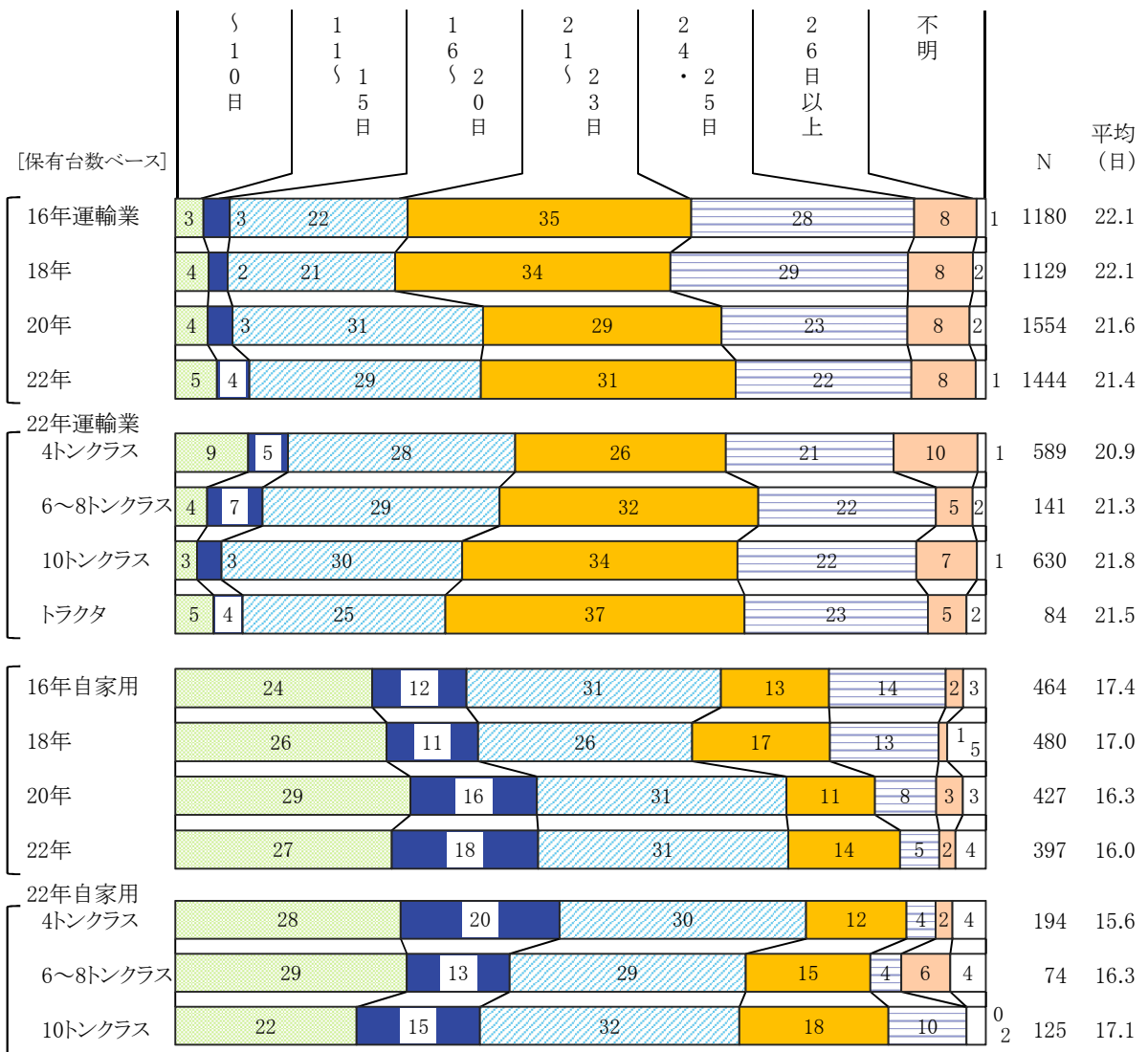


図3-8 月間稼働日数(Q34)

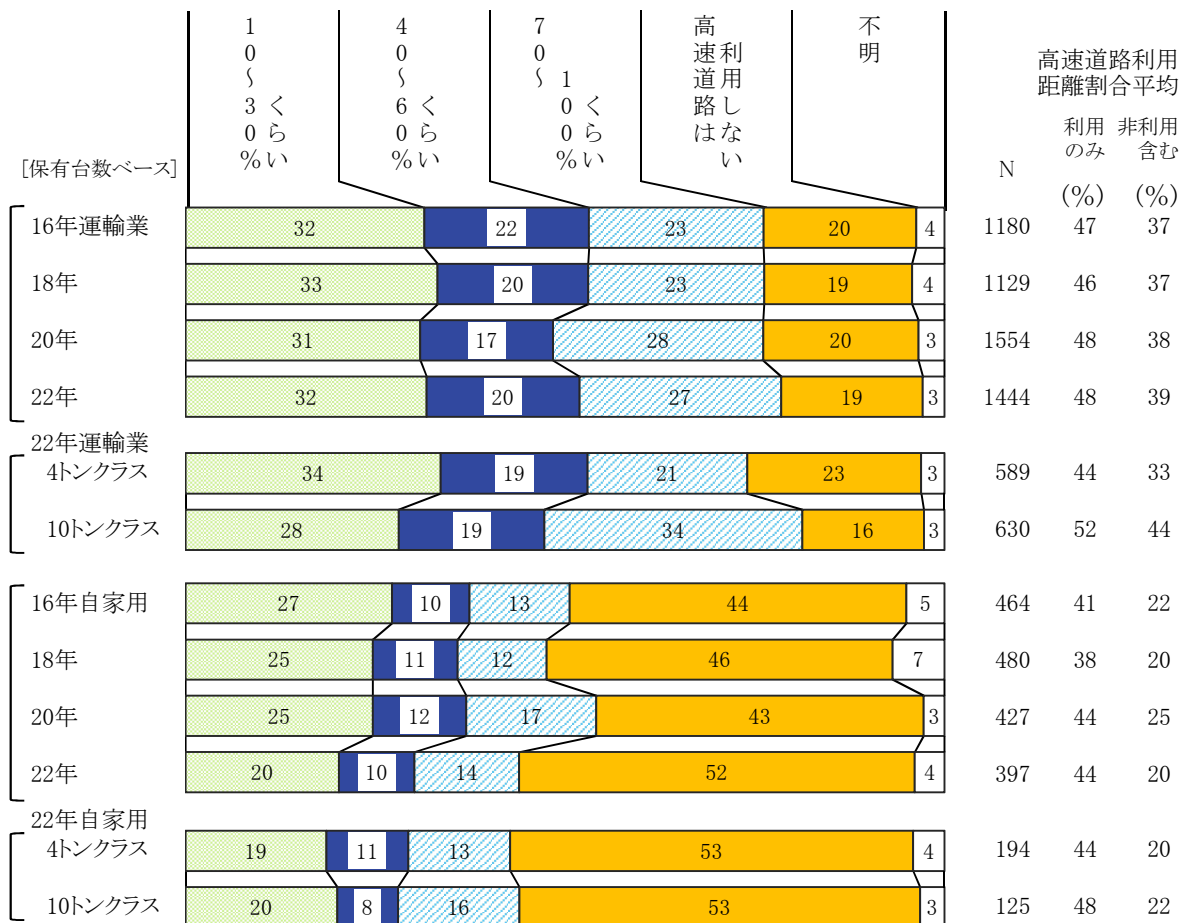


②高速道路の利用割合

1 運行に占める高速道路利用距離割合（高速道路非利用を含む）の平均は、運輸業で39%となり、前回と同水準。自家用は平均20%となり、前回より5ポイント減少している。

トンクラス別では、運輸業における10トンクラスの利用距離割合が平均44%となり、4トンクラスを11ポイント上回っている。（図3-9）

図3-9 高速道路利用距離割合 (Q32)



注) 調査票では「何割くらい」との回答を、「〇%くらい」に変換して表示
18年:「位」→「くらい」

4. 普通トラックの購入状況

4-1 トンクラス間移行

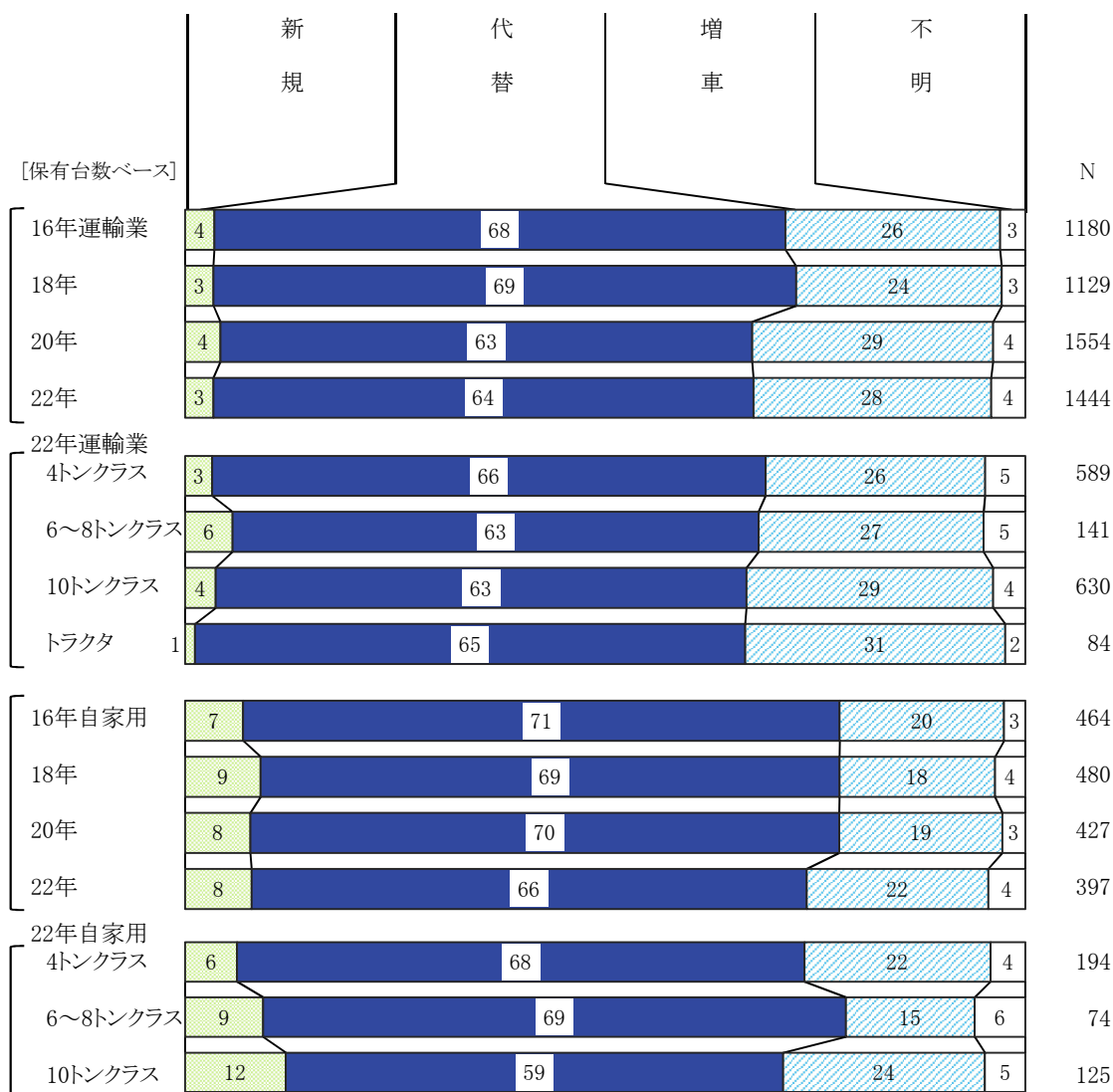
運輸業の現保有車と前保有車のトンクラス移行は、前回同様に同クラス間での移動が大半を占める。ただし、前保有車が6～8トンクラスの場合、4トンクラス、10トンクラスへの移行が1～2割ほど見られる。

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」購入が運輸業では64%、自家用で66%で、運輸業については同水準、自家用では前回に比べ4ポイント減少している。運輸業での購入形態は、18年までに対して20年以降「代替」が減少し、「増車」が増加傾向にある。（図4-1）

現保有車のトンクラス別に、前保有車からのトンクラス間移行をみると、運輸業、自家用ともに、同クラス間での代替が多数を占める。ただし、運輸業の現保有車6～8トンクラスについては、前保有車4トンクラスからの移行が34%と大きな割合を占める。（図4-2）

運輸業の前保有車のトンクラス別に、現保有車へのトンクラス間移行をみると、同クラス間での移行がそれぞれのトンクラスで最も多い。ただし、前保有車6～8トンクラスは、より小さな4トンクラスへの移行が9%、より大きな10トンクラスへの移行が18%と一定程度みられる。（図4-3）

図4-1 購入形態 (Q39、SQ39-1)



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

図4-2 現保有車別にみた前保有車トクラス (SQ39-2)

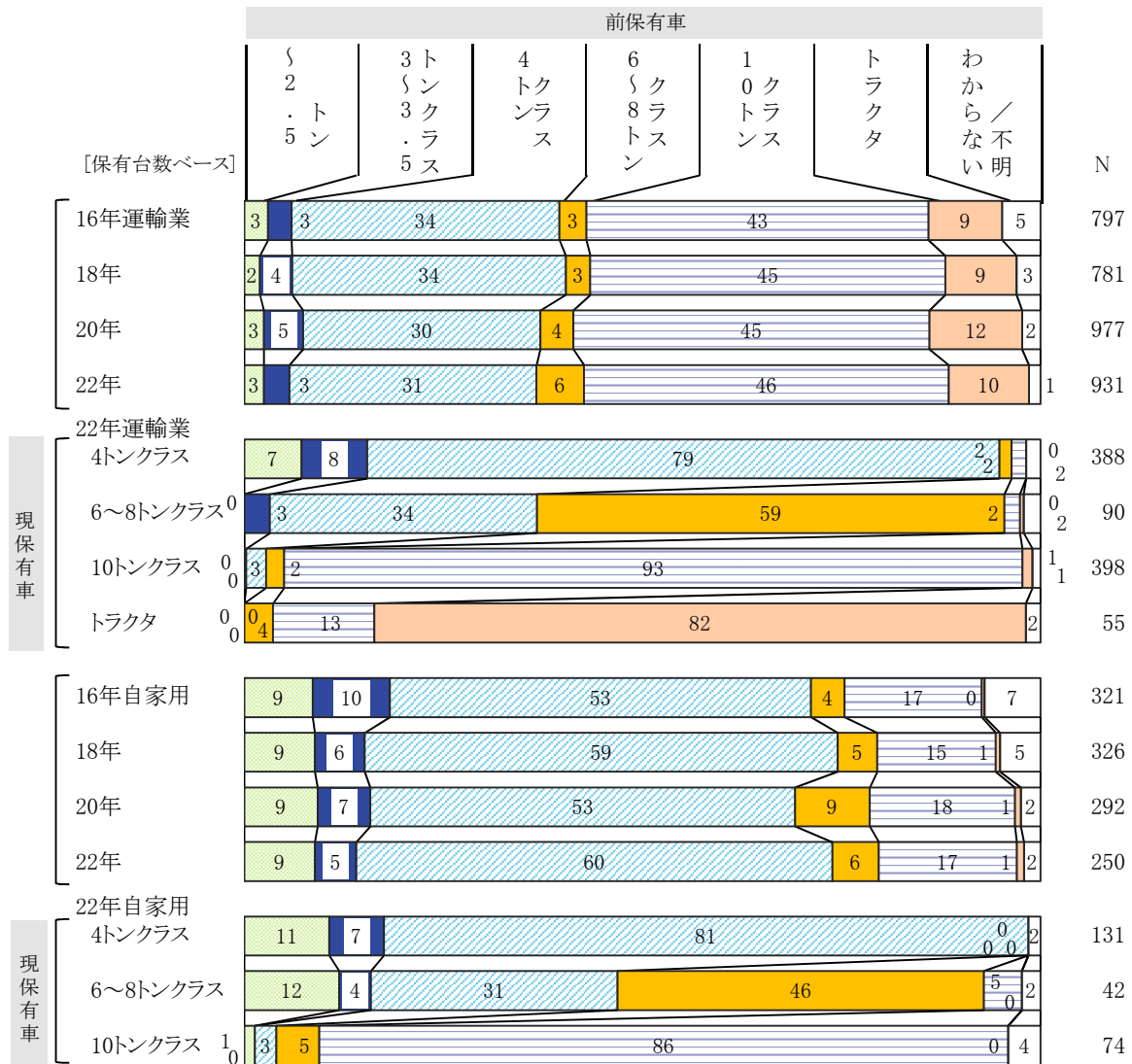
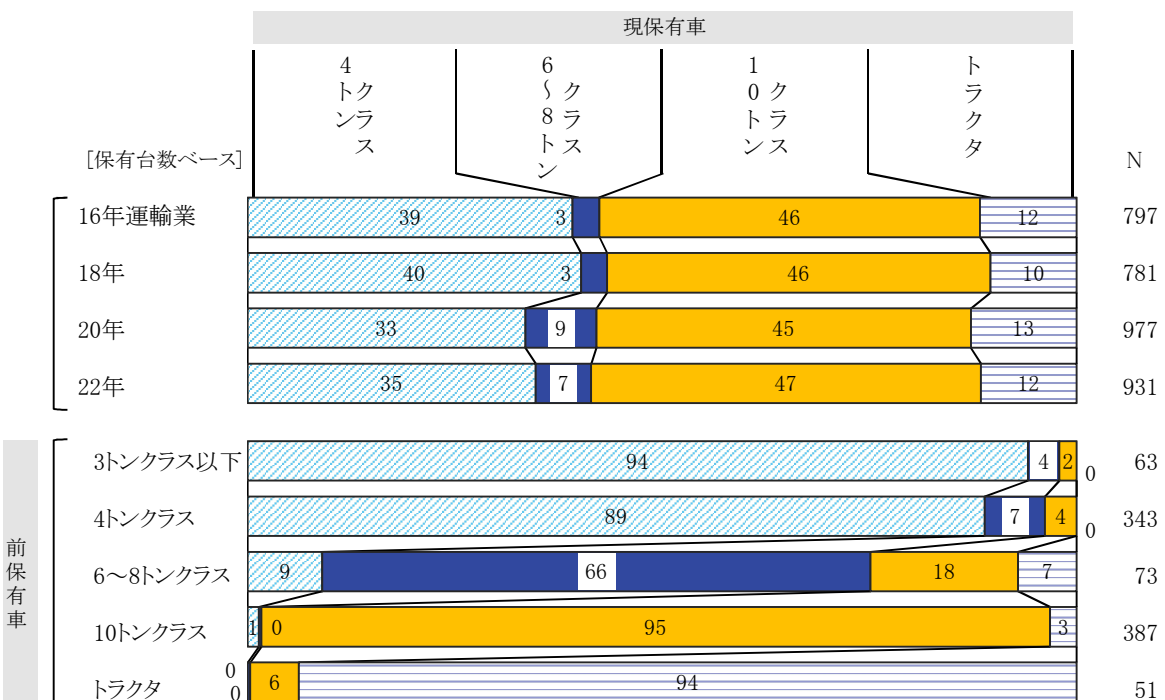


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス (運輸業) (Q24)

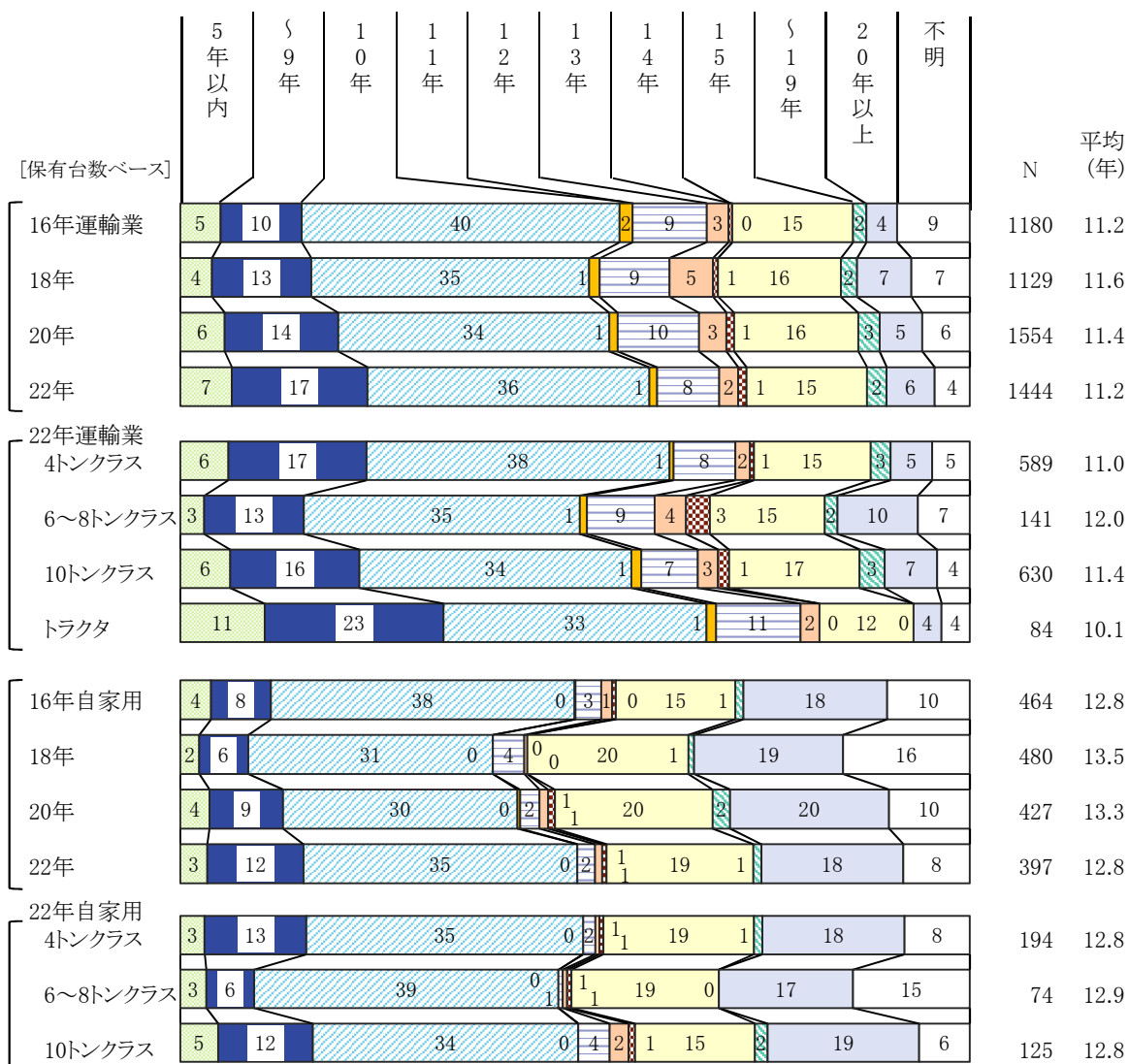


4-2 使用期間動向

普通トラックの通常の代替年数は18年から短期化傾向にある。
 今後の代替期間延長意向については、運輸業では増加、自家用では減少。

普通トラックの通常の代替年数は、運輸業で平均11.2年、自家用で平均12.8年となり、運輸業・自家用共に、18年からは減少傾向となっている。
 運輸業のトンクラス別に見ると6～8トンが平均12.0年と、他のクラスより使用年数が長くなっている。(図4-4)

図4-4 通常の代替年数(Q40)

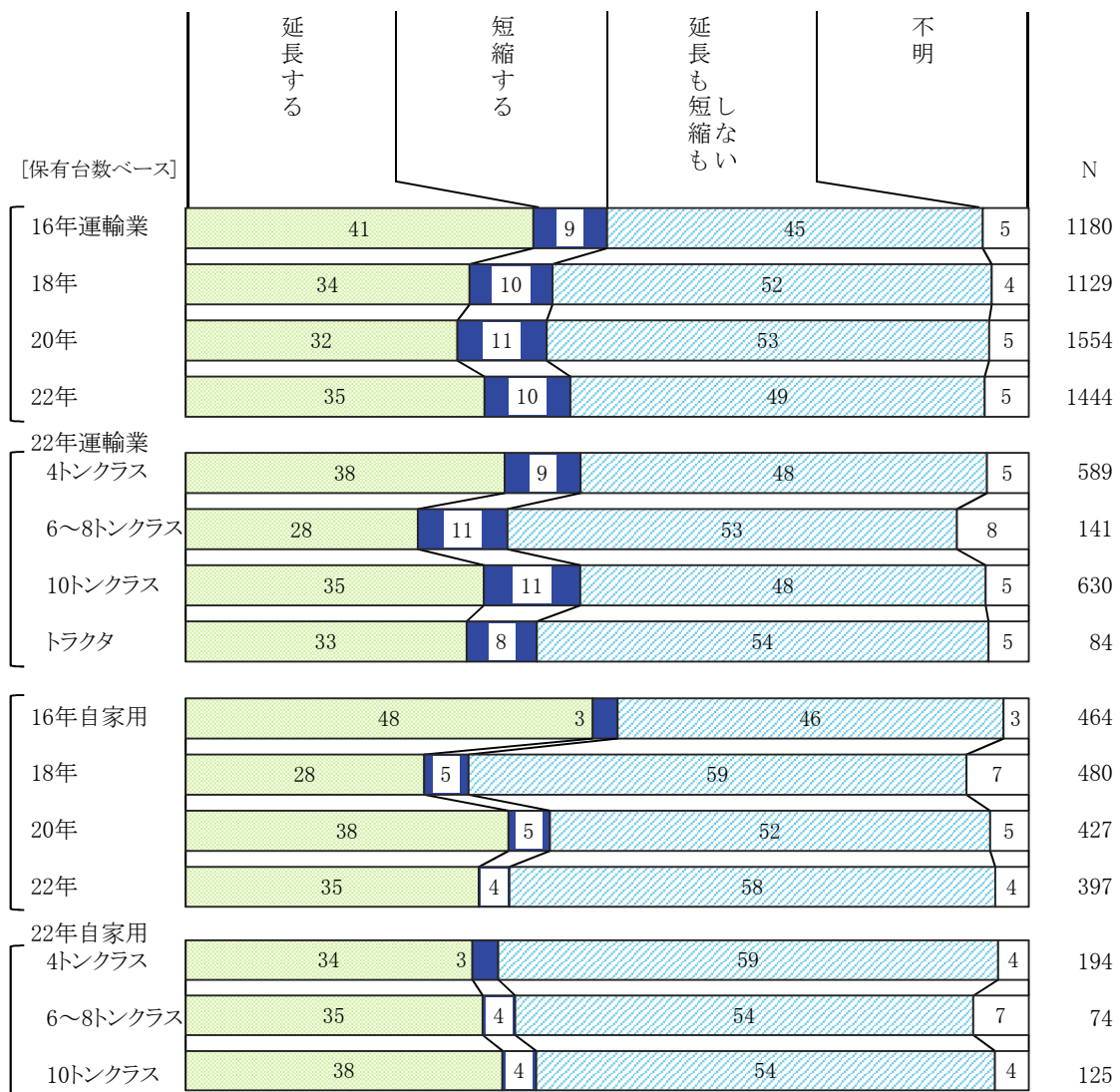


今後の代替期間延長意向については、運輸業の「延長する」が16年度より減少傾向が続いていたが、22年度は35%と前回から3ポイント増加した。

自家用では「延長する」が35%で、前回から3ポイント減少した。

トシクラス別に延長意向をみると、運輸業では6～8トシクラスの「延長する」が28%で、他のクラスに比べて低くなっている。(図4-5)

図4-5 今後の代替期間延長意向(Q41)



4-3 トラックの稼働状況

運輸業の普通トラックの稼働状況は、運輸業での『繁忙』の割合が増加した。
 自家用でも『繁忙』が上昇し、運輸業・自家用ともに2年前と比べて遊休車両も減少。

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くらい忙しい」「手持ちの車全体がほぼフル稼働している」を合わせた『繁忙』が計31%と前回より5ポイント増加。また、「時々休車することがある」「比較的長期間休車がある」を合わせた『休車』が計49%と前回とほぼ同水準であった。

自家用は『繁忙』が計38%となり、前回より10ポイント増加した。一方、『休車』は計45%となり、前回より13ポイント減少した。（図4-6）

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」（26%）が5ポイント減少し、「減っている」（13%）が4ポイント増加している。

自家用では、「増えている」が8%となり、前回より7ポイント減少。（図4-7）

図4-6 普通トラックの稼働状況 (Q20)

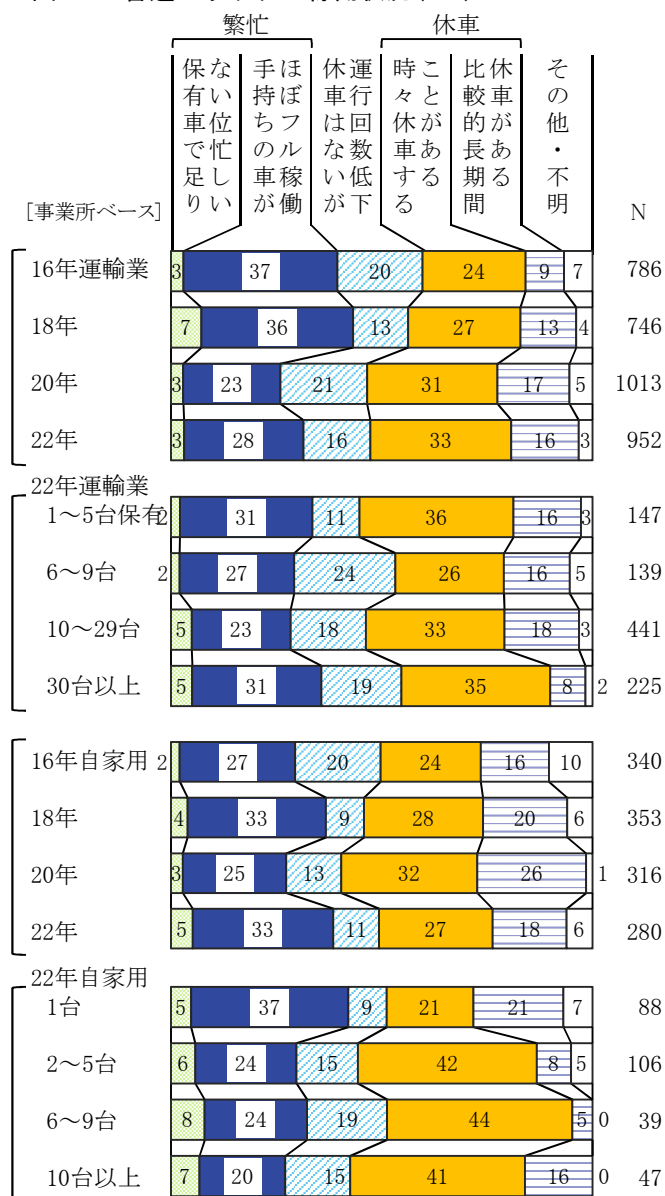
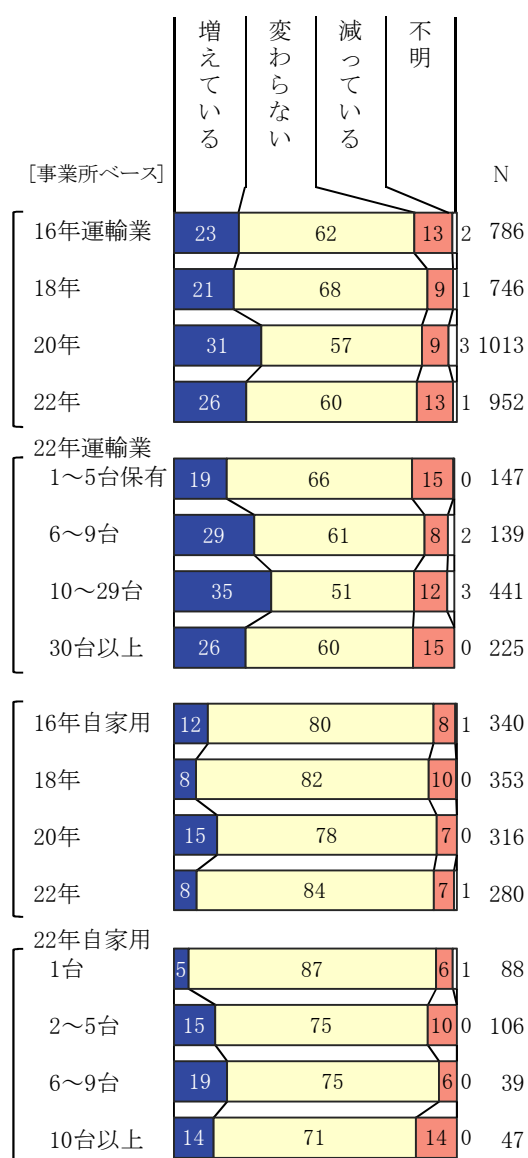
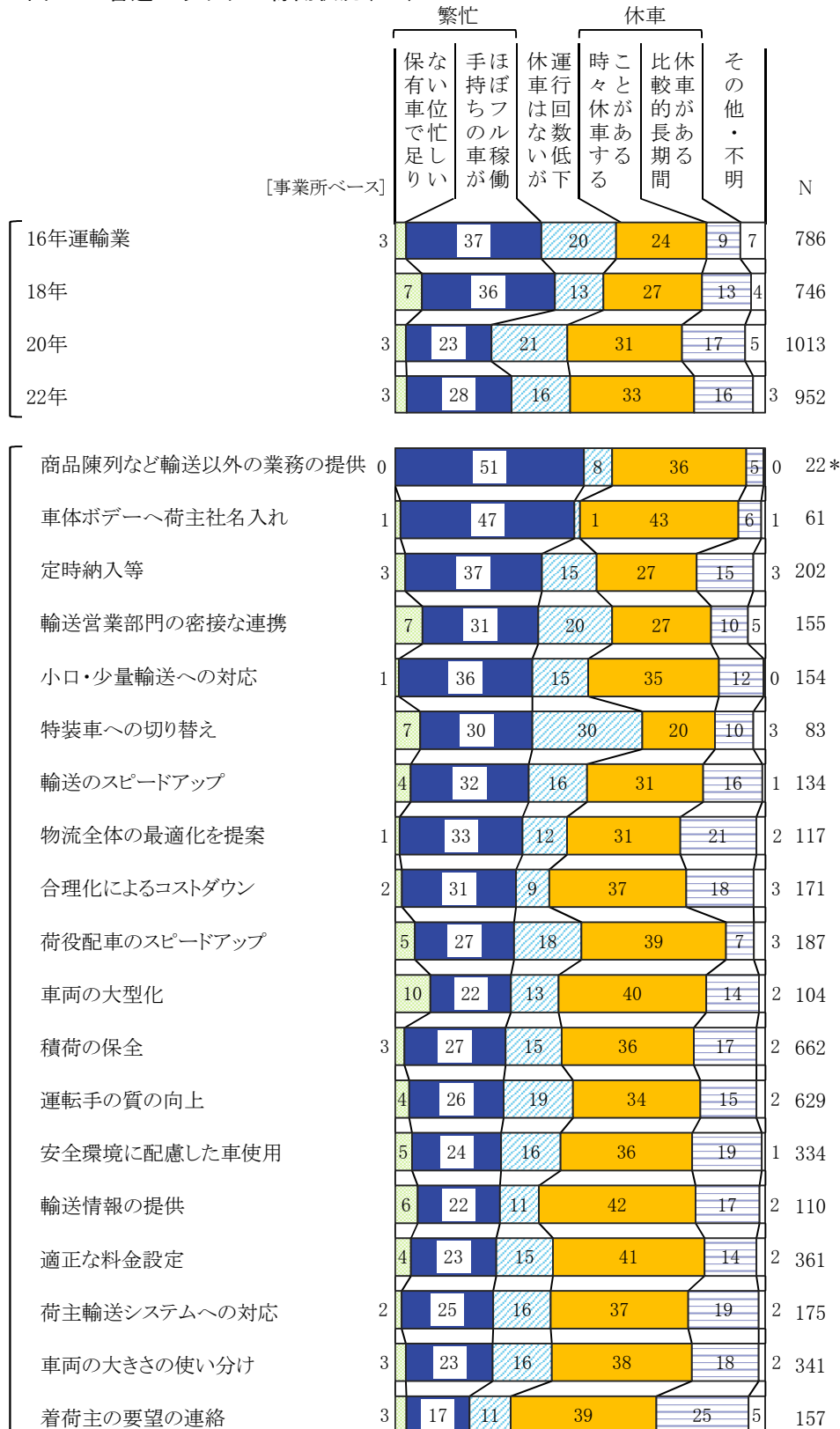


図4-7 2年前と比べた普通トラック遊休車両の増減 (Q19)



得意先の要望への対応をみると、「定時納入等」「輸送営業部門の密接な連携」等に対応する事業所では、『繁忙』の割合が4割近くとなっている。(図4-8)

図4-8 普通トラックの稼働状況 (Q20)



注) グラフ表側(Q3)は、『繁忙』の数値にもとづき、項目を降順に並び替えたサンプル20以下の項目は割愛した

4-4 保有台数の増減

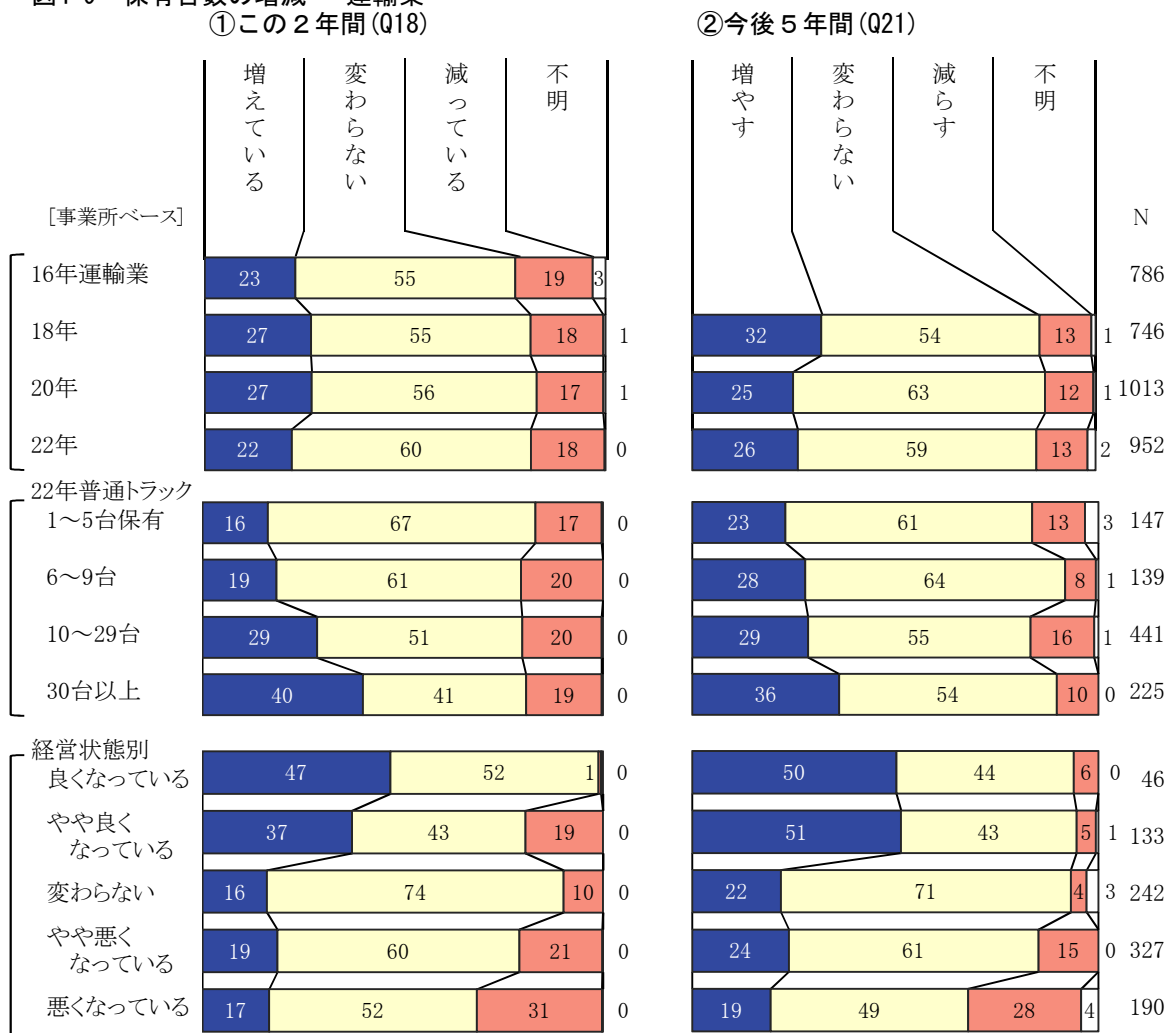
運輸業の保有台数は、「この2年間」において「増えている」の割合が減少。
ただし、大規模事業所や、経営状況が良い事業所では増加意向が強い。

運輸業におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」は22%で、前回から5ポイント減少した。しかし、今後5年間のトラック保有台数の増減意向は「増やす」は26%で前回と同程度であった。

保有台数別にみると、10台以上保有の事業所でこの2年間「増えている」割合が、9台以下の事業所を10ポイント以上上回っている。また、今後5年間「増やす」割合は、保有台数の多い事業所ほど「増やす」の割合が高くなっている。

経営状態別にみると、経営状態が良くなっている・やや良くなっている事業所において、『増加（増えている、増やす）』の割合が、この2年間で30%～40%台、今後5年間は約50%となっている。（図4-9）

図4-9 保有台数の増減 -運輸業-



注) 経営状態別の詳細データはP.53を参照

注) 質問内容変更のため、14年と16年の時系列データは非掲載
16年「この1年のうち」
→ 18年「5年以内くらいの間」
→ 20年「5年以内の間」

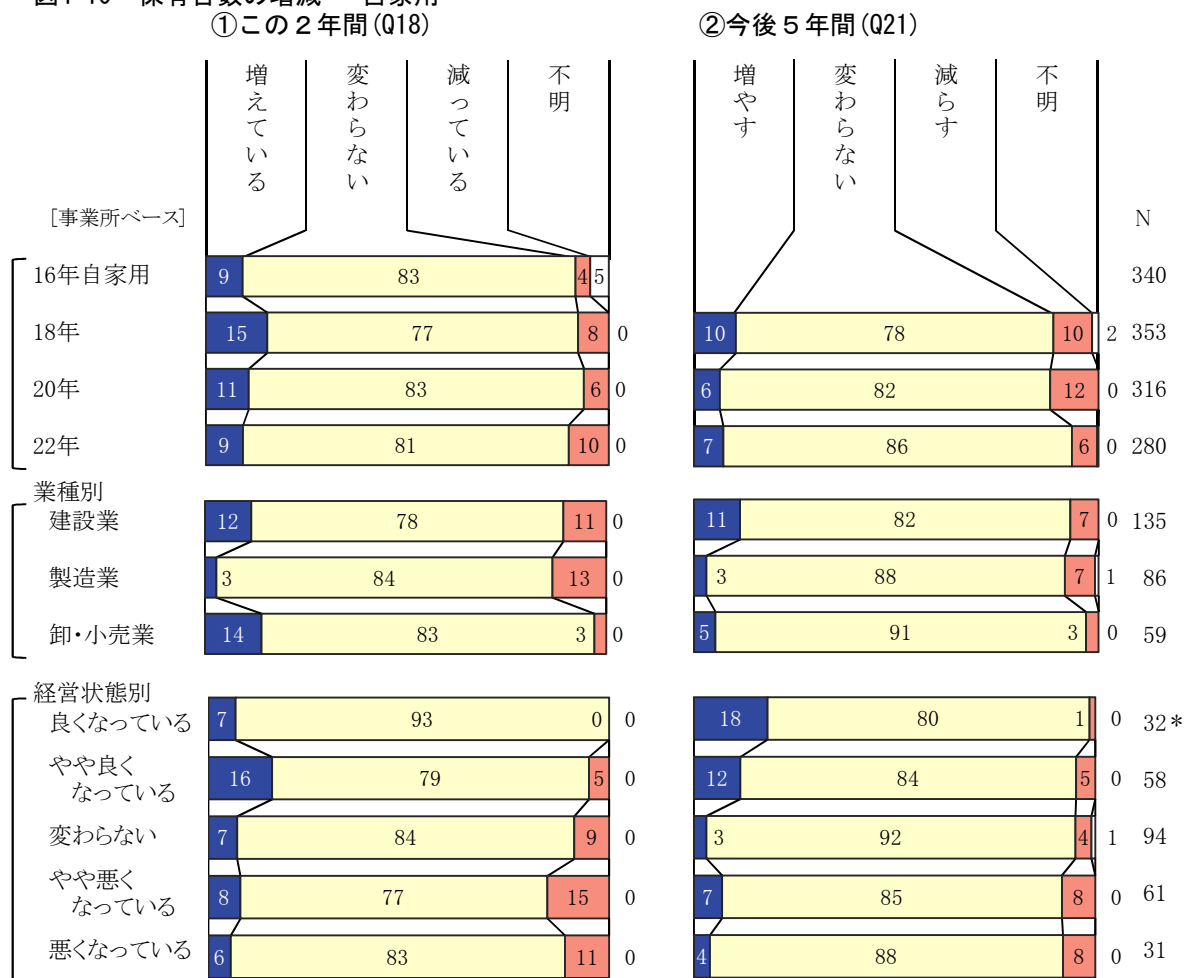
自家用におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」が9%となり、18年から減少傾向が続いている。

今後5年間の増減意向では、「増やす」が7%、「変わらない」が86%となっている。

業種別にみると、製造業のこの2年間の保有台数については、「増えている」の割合が他の業種を下回っている。

経営状態別にみると、経営状態が「やや良くなっている」事業所ではこの2年間の保有台数が「増えている」が16%。経営状態が「良くなっている」事業所では今後5年間で「増やす」が18%と他と比べて高い。(図4-10)

図4-10 保有台数の増減 -自家用-



注) 経営状況別の詳細データはP.53を参照

注) 質問内容変更のため、時系列データは非掲載

16年「この1年のうち」
→ 18年「5年以内くらいの間」
→ 20年「5年以内の間」

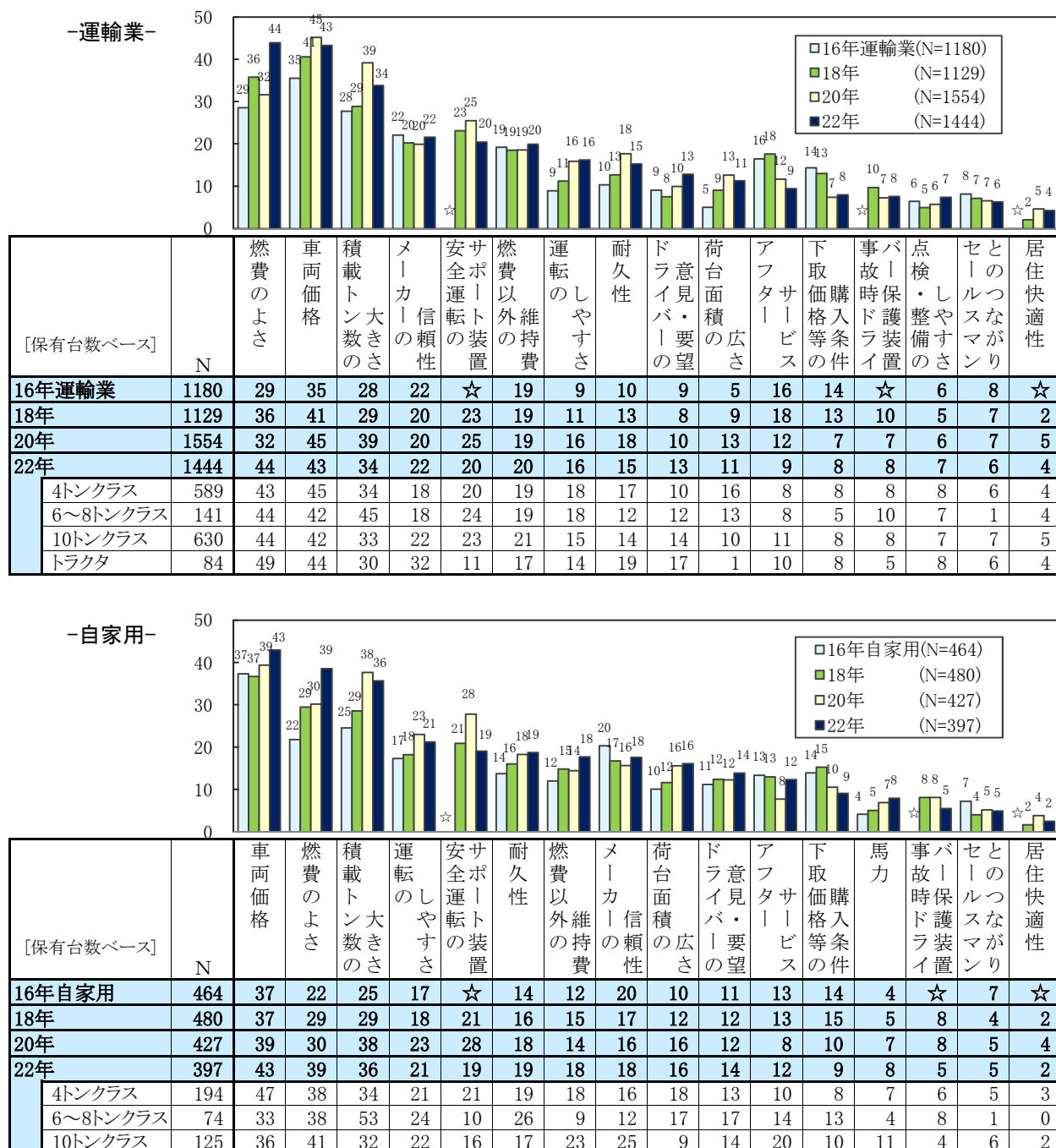
4-5 次期購入重視点

買い替え時の購入重視点は、運輸業・自家用ともに「燃費の良さ」の割合が増加。

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」（44%）、「車両価格」（43%）、「積載トン数の大きさ」（34%）が上位に挙がる。特に「燃費のよさ」は前回と比べて12ポイント増加している。また、「積載トン数の大きさ」は5ポイント減少した。

自家用は「車両価格」（43%）、「燃費のよさ」（39%）、「積載トン数の大きさ」（36%）が上位となり、運輸業と同様に「燃費のよさ」は前回より9ポイント増加している。（図4-11）

図4-11 次期買い替え時の3大重視点上位16項目(Q42 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

4-6 オートマチック車購入意向

運輸業は10トンクラスにおいて、オートマチック車の割合が自家用より高い。
代替予定車は、運輸業でオートマチック車の購入意向が16年から増加傾向。

保有車のトランスミッションは、運輸業で「マニュアルタイプ」（63%）が割合は高いが、16年から減少傾向にあり、「オートマチック車」（34%）は16年から増加傾向にある。トクラス別にみると、10トンクラスやトラクタでは「オートマチック」の割合が高い。一方、自家用では10トンクラスで「マニュアルタイプ」が80%に達し、運輸業の10トンクラスより28ポイント上回っている。（図4-12）

代替予定車の「オートマチック」車購入意向は、運輸業で45%で、16年より増加傾向にある。トクラス別に「オートマチック」の割合をみると、運輸業では、10トンクラスで54%、トラクタでは64%を占めている。

自家用の「オートマチック」車購入意向は26%となり、前回より9ポイント増加した。（図4-13）

図4-12 保有車のトランスミッションタイプ(Q36)

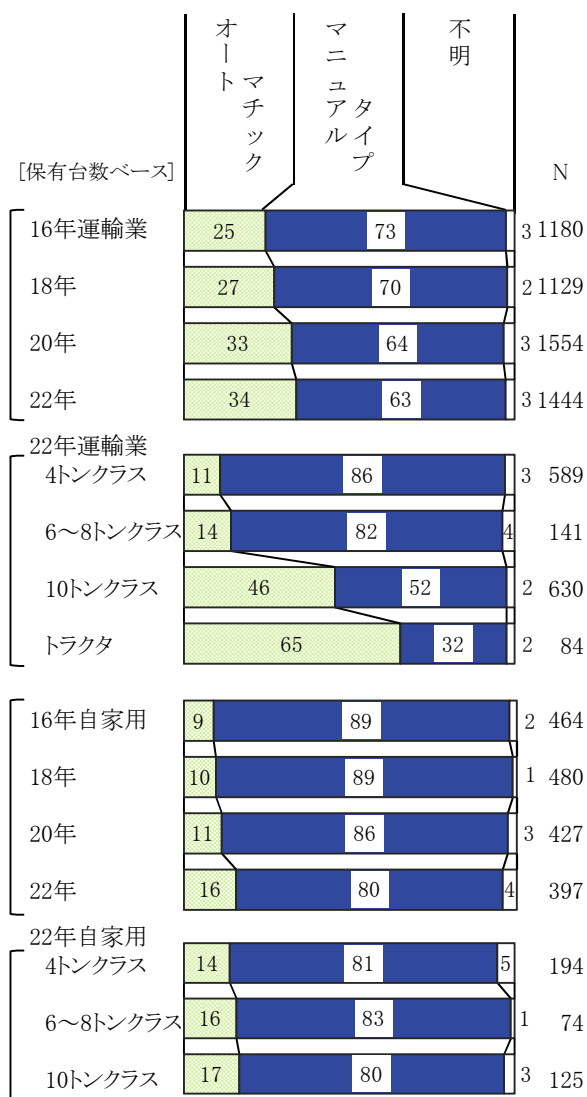
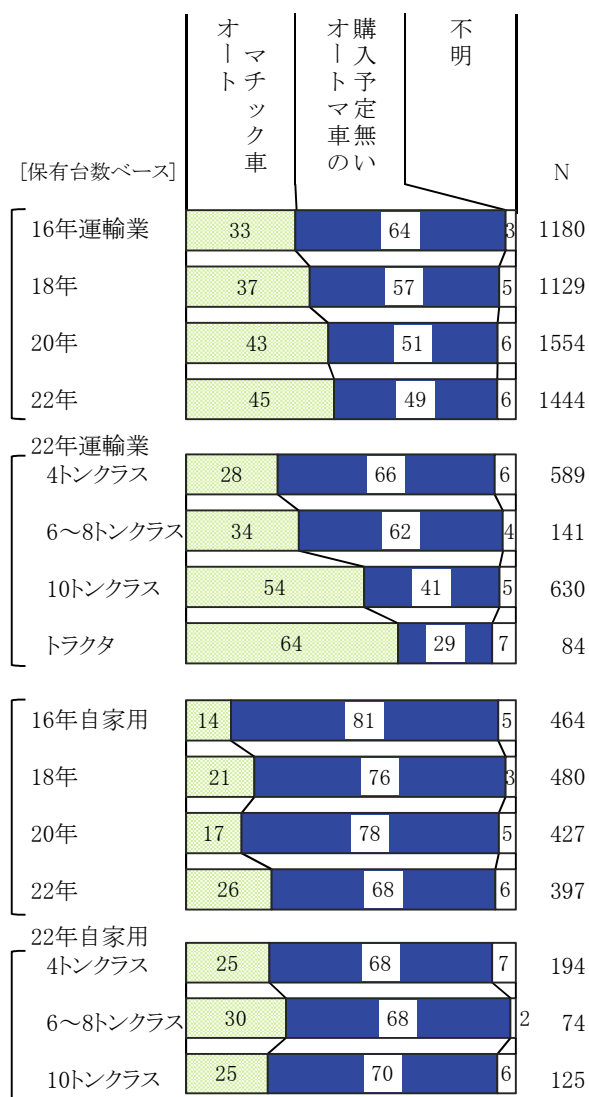


図4-13 代替予定車のオートマチック車購入意向(Q37)



5. 荷主の輸送の現状と運輸業の対応

5-1 荷主の仕入・納入の現状

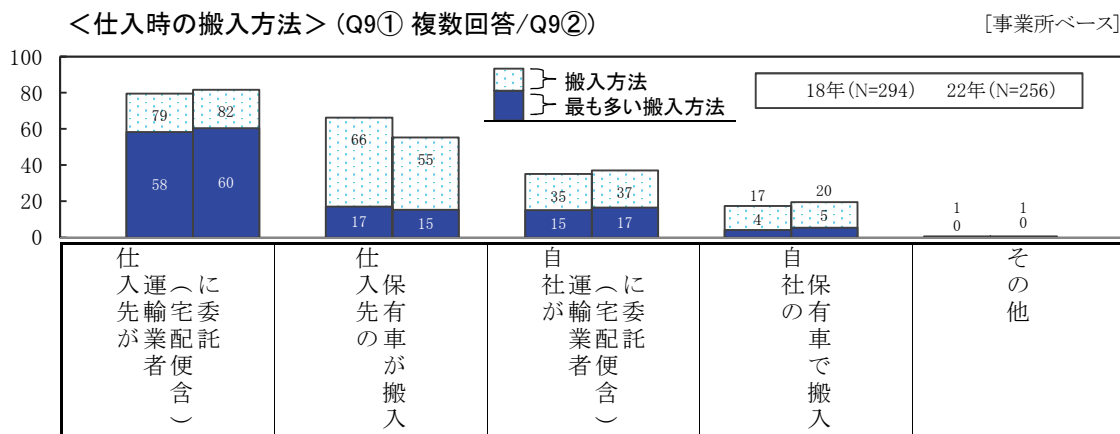
荷主の仕入品の搬入・納入は、ともに4トンクラスと10トンクラスで行われることが多い。また仕入時と納入時の搬入方法としては「自社が運輸業者に委託」が増加している。

① 荷主の仕入時の搬入方法

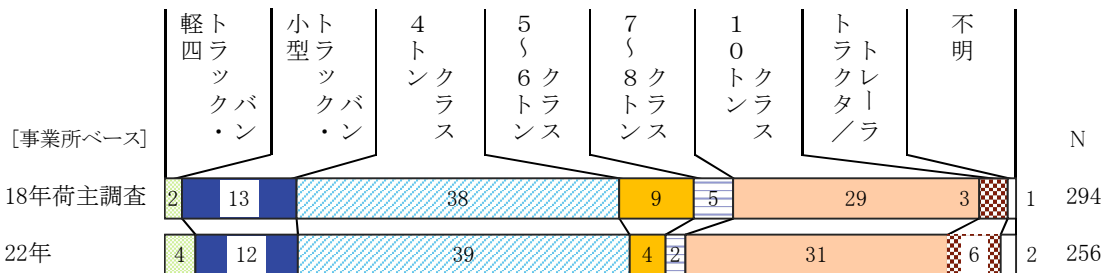
荷主の仕入時の搬入方法は、「仕入先が運輸業者に委託」が82%となり、最も多い搬入方法においても60%と高い。次いで「仕入先の保有車が搬入」が55%で続いている。

最も多い搬入方法で使用しているトラックのトンクラスでは、「4トンクラス」(39%)、「10トンクラス」(31%)が上位となっている。(図5-1)

図5-1 荷主の仕入方法【荷主調査】



＜最も多い搬入方法で使用しているトラックのトンクラス＞(Q10)



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

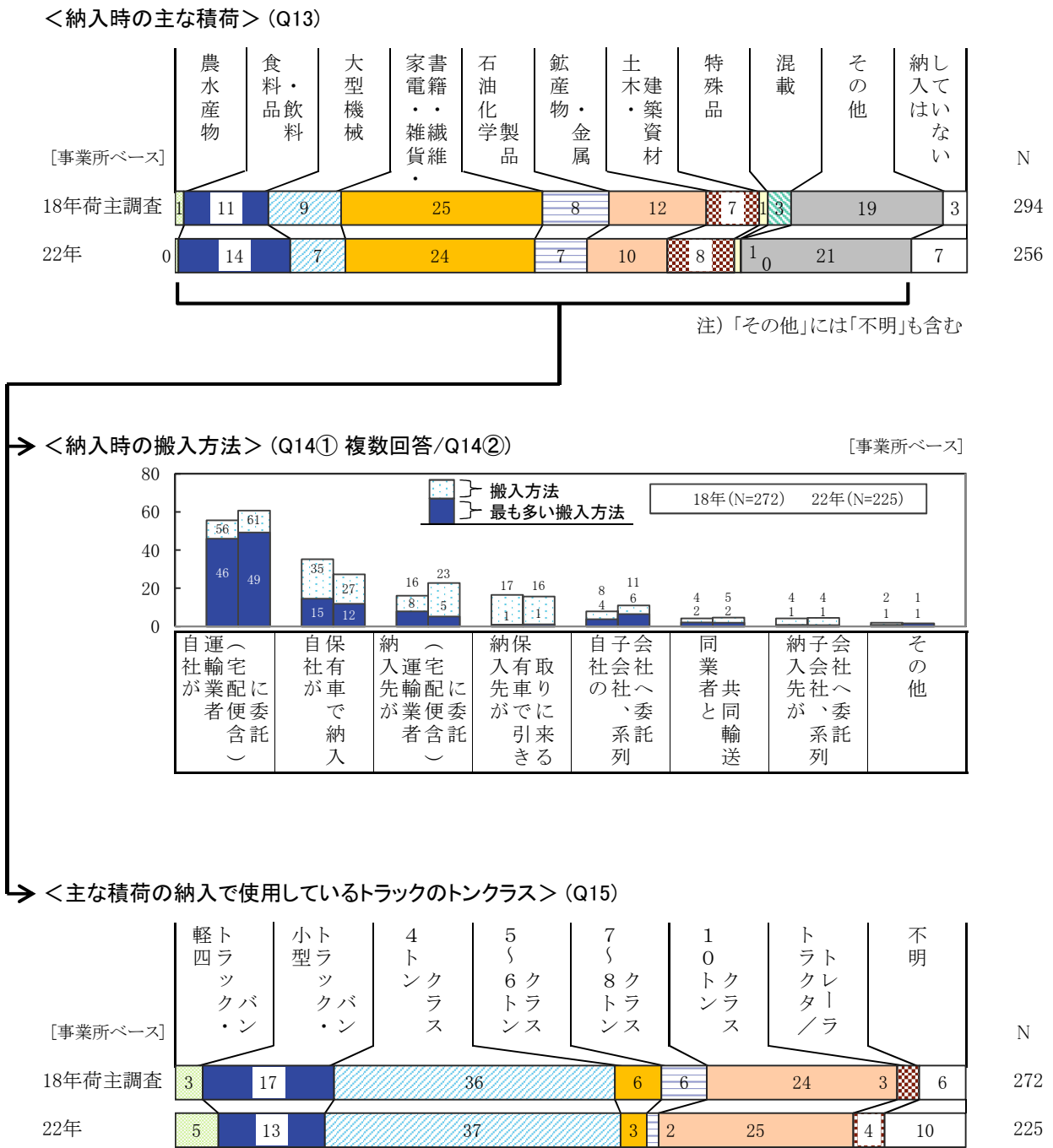
②得意先への納入時の搬入方法

荷主の納入時の主な積荷では、「家電・雑貨・書籍・繊維」（24%）が最も多く、次いで「食料品・飲料」（14%）、「鉱産物・金属」（10%）が続く。

納入時の搬入方法では、「自社が運輸業者に委託」（61%）が最も多く、最も多い搬入方法でも49%と高い。続く「自社が保有車で納入」（27%）は前回より8ポイント減少、「納入先が運輸業者に委託」（23%）は前回より7ポイント増加している。

主な積荷の納入で使用しているトラックのトンクラスでは、「4トンクラス」が37%で最も高く、次いで「10トンクラス」が25%で続いている。（図5-2）

図5-2 得意先への納入方法【荷主調査】



注）20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし（上記各グラフ共通）

5-2 荷主の輸送委託の現状と意向

荷主の輸送委託の有無は「委託している」が82%となり、16年度から増加傾向にある。委託社数は8.2社と前回より減少。委託先としては「中規模の運輸業者」が、現在の委託業務としては「輸送のみ」がトップ。

① 荷主の輸送委託の現状

荷主で輸送委託している事業所は82%となり、16年以降、増加している。積み出し荷物の輸送量全体に占める輸送委託の割合は平均77.7%となり、16年・18年の80%台から70%台へ減少している。（図5-3、5-4）

輸送委託の割合は「100%」（43%）が14年以降増加し、今回最も高い。（図5-4）

荷主の輸送委託の背景は、「いつとは限らず殆ど恒常的に」が57%で特に高く、次いで「長距離に輸送するとき」が13%で続く。（図5-5）

図5-3 輸送委託の有無(Q19)【荷主調査】

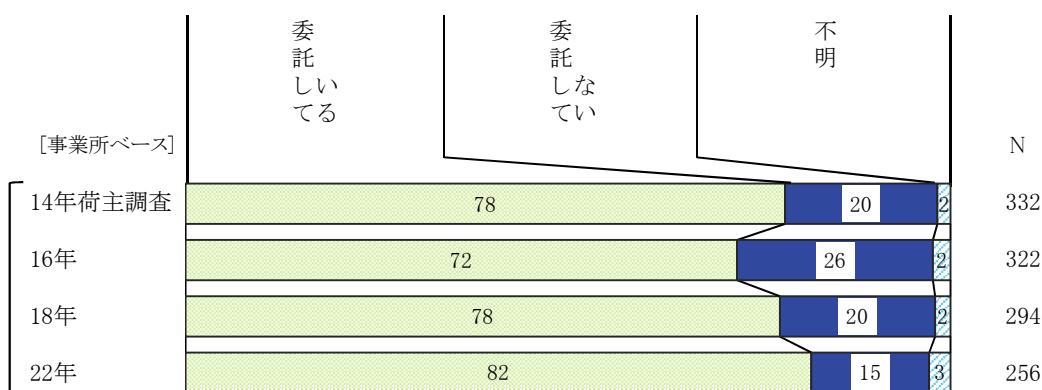


図5-4 積み出し荷物の輸送量全体に占める輸送委託の割合(SQ19-3)【荷主調査】

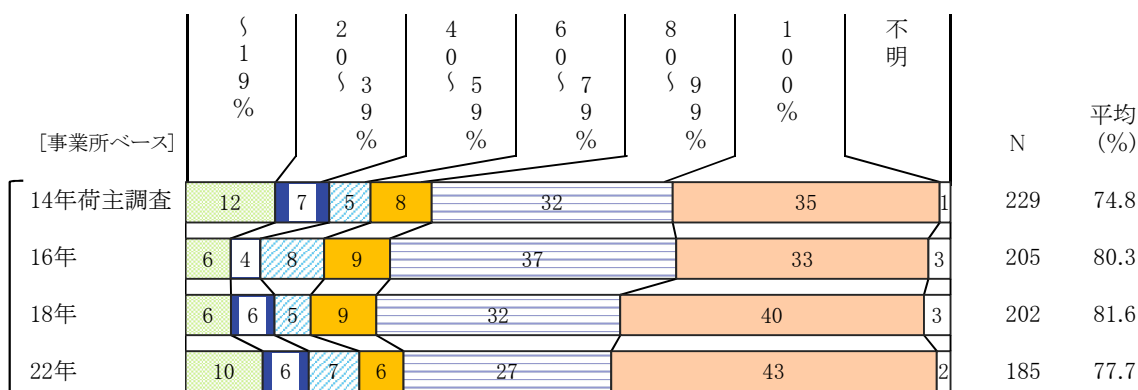
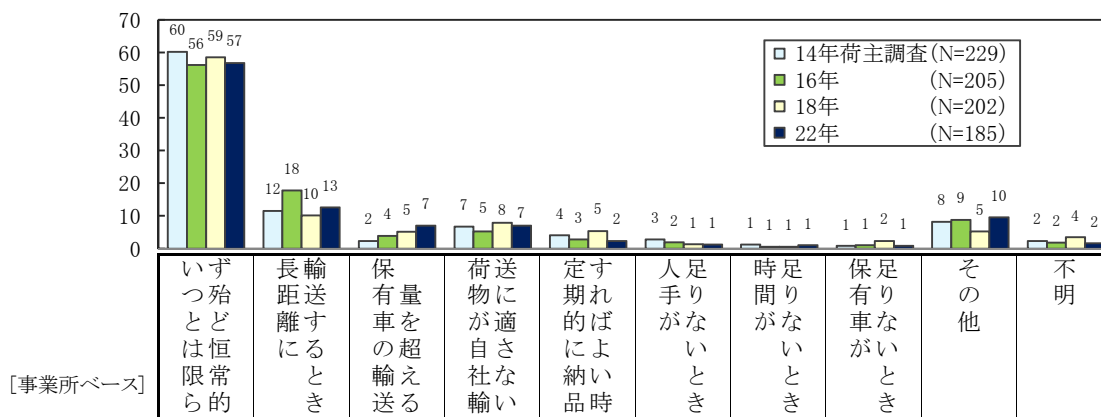


図5-5 輸送委託の背景(SQ19-4)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

②荷主の輸送委託先

荷主の輸送委託先数の平均は8.2社となり、前回より2.4社減少。前回と比べると「4～5社」が5ポイント減少、「3社」が6ポイント増加。業種別にみると、製造業が平均9.8社と他の業種より多くなっている。（図5-6）

委託先で高いのは「中規模の運輸業者」（63%）、「大規模の運輸業者」（62%）で、ほぼ同程度となっている。

2年後委託予定の輸送委託先においては、「中規模の運輸業者」が59%で最も高くなっている。（図5-7、図5-8）

図5-6 輸送委託先の社数(SQ19-2)【荷主調査】

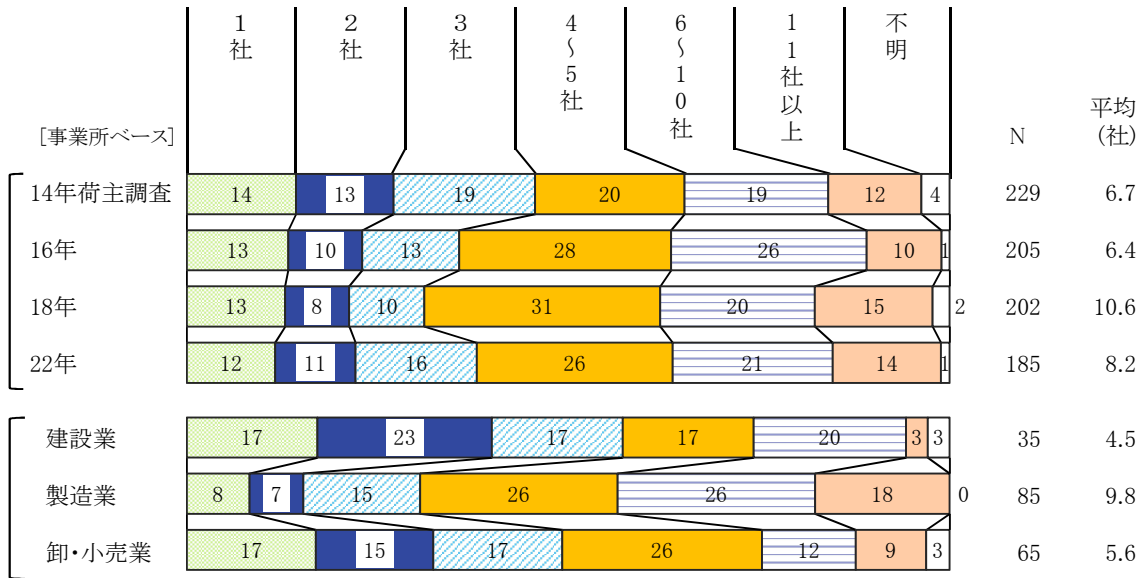


図5-7 現在の輸送委託先(SQ19-1① 複数回答)【荷主調査】

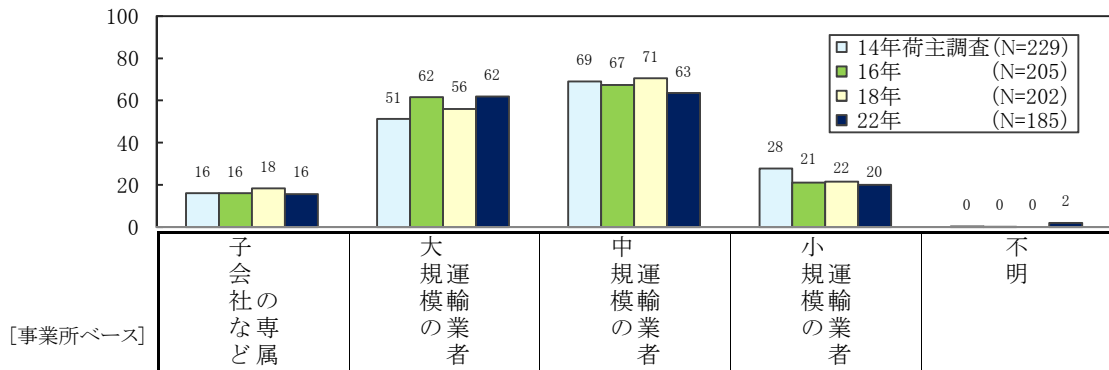
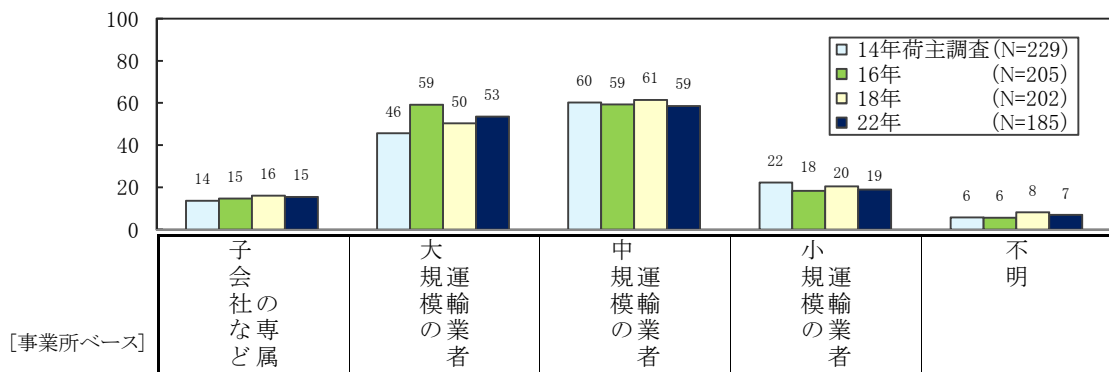


図5-8 2年後委託予定の輸送委託先(SQ19-1② 複数回答)【荷主調査】



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

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

③荷主の輸送委託の内容と今後の意向

荷主が輸送委託する内容は「輸送のみ」（41%）が最も高く、次いで「保管」（40%）、
「納品代行」（28%）、「梱包、流通加工等」（27%）の順となっている。（図5-9）

2年後予定の委託業務は「保管」（43%）が最も高く、次いで「輸送のみ」が38%で
続く。「梱包、流通加工等」が18年から5ポイント高く、16年以降増加している（図5-10）

図5-9 現在の委託業務(SQ19-5① 複数回答)【荷主調査】

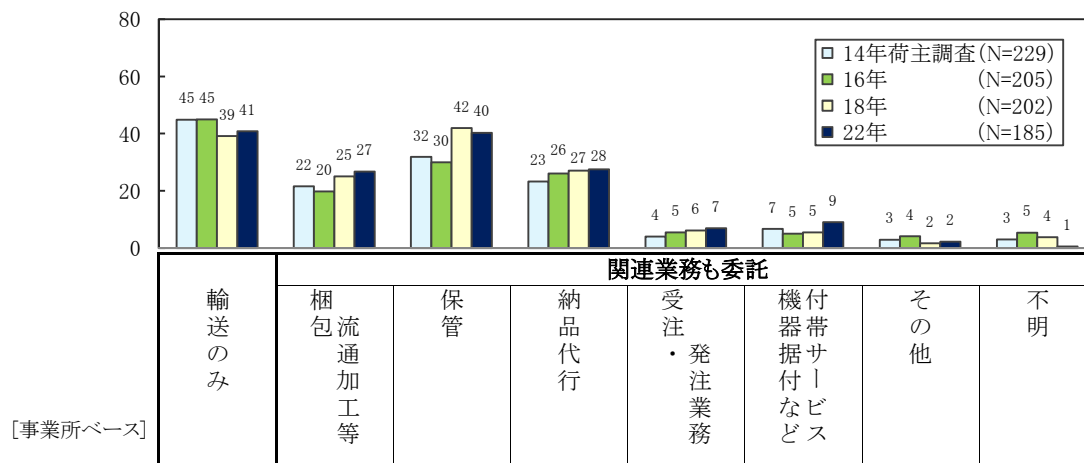
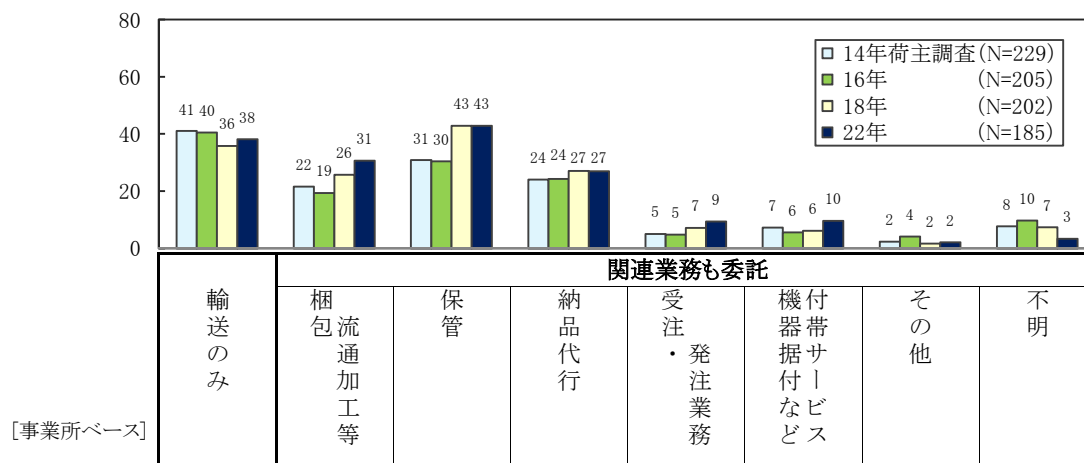


図5-10 2年後の委託予定業務(SQ19-5② 複数回答)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

④荷主の輸送委託先の選定

荷主が輸送委託先を選ぶ理由は、「時間指定・緊急輸送に対応」、「地元の業者」がともに約5割と高い。次いで「全国ネットワークがある」「運賃面で融通がきく」が約4割で、「運賃面で融通がきく」は18年より10ポイント増加している。（図5-11）

輸送委託先を替える理由は、「運賃面で折り合いがつかない時」（51%）が最も高く、次いで「時間指定・緊急輸送に対応できない時」（41%）、「事故やトラブルなど、安全面で問題が見られた時」（37%）が続く。（図5-12）

図5-11 輸送委託先業者の選択理由(SQ19-9 複数回答)【荷主調査】

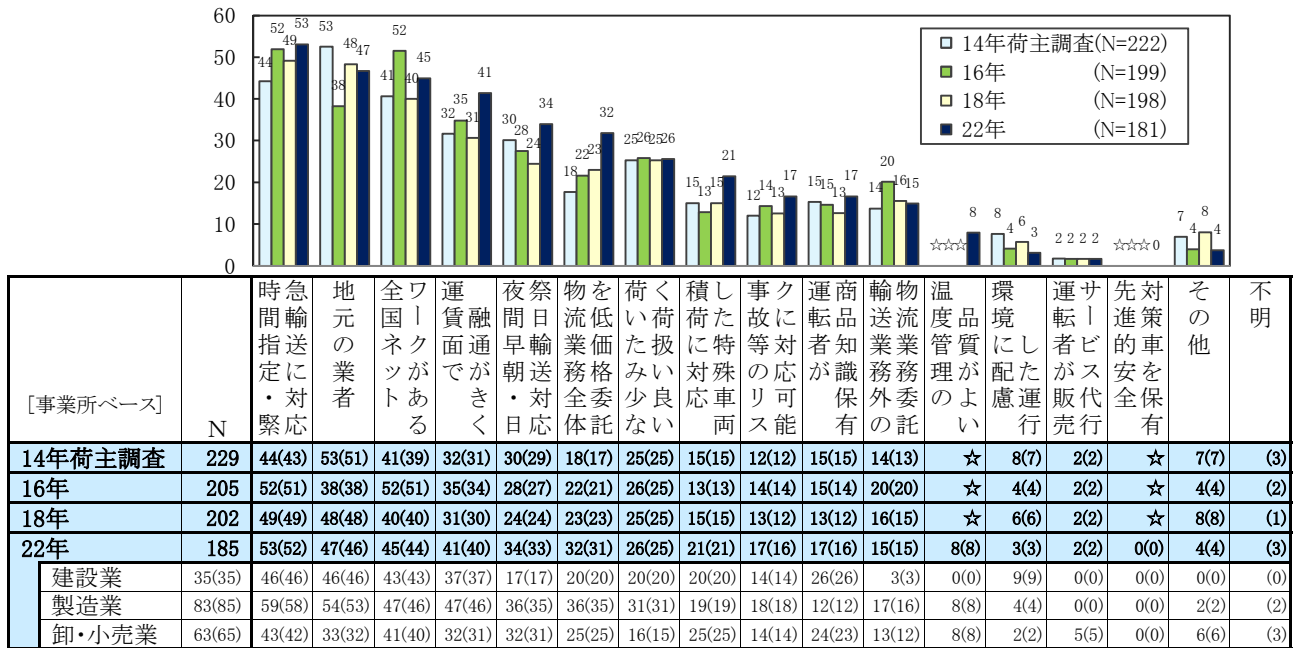
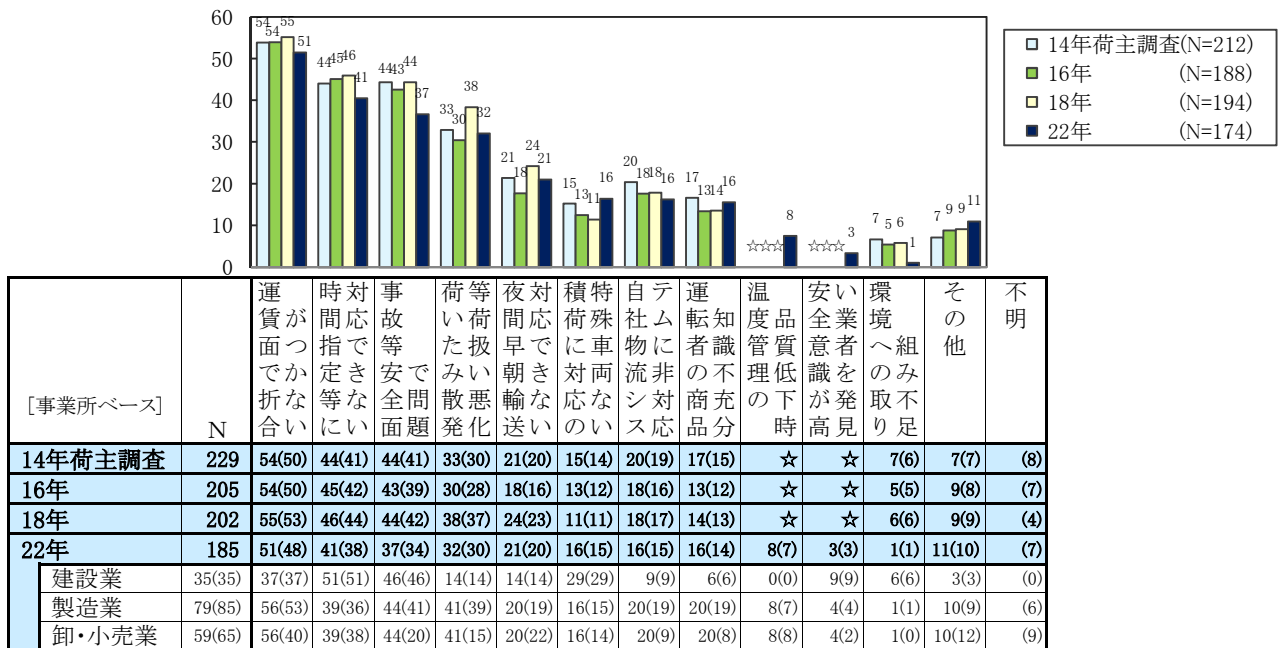


図5-12 輸送委託先業者を変更する際の理由(SQ19-10 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

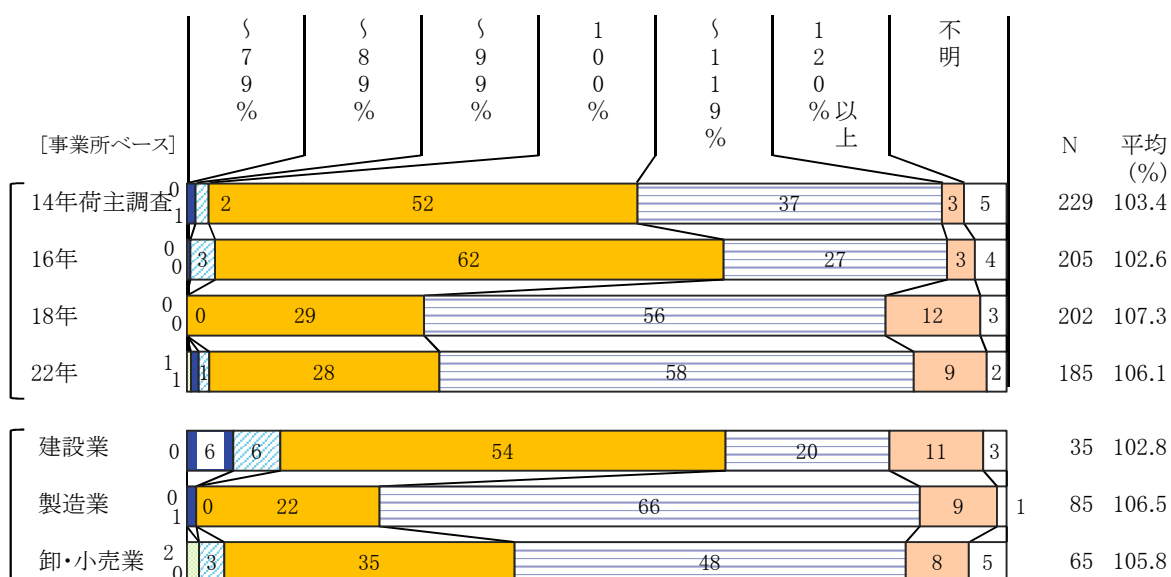
注) 調査年度により「不明」の変動が大きいので、不明除きの集計で比較。()内は不明含みの数値

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

⑤ 輸送料金の上昇状況

2年前の輸送料金を100とした場合の現在の輸送料金水準は、平均で106.1%で、14年・16年と比較すると高くなっている。業種別に見ると製造業が平均で106.5%と最も高く、卸・小売業が105.8%と続く。(図5-13)

図5-13 輸送料金の上昇状況(SQ19-11)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

5-3 荷主の仕入・納入に関する要望と対応

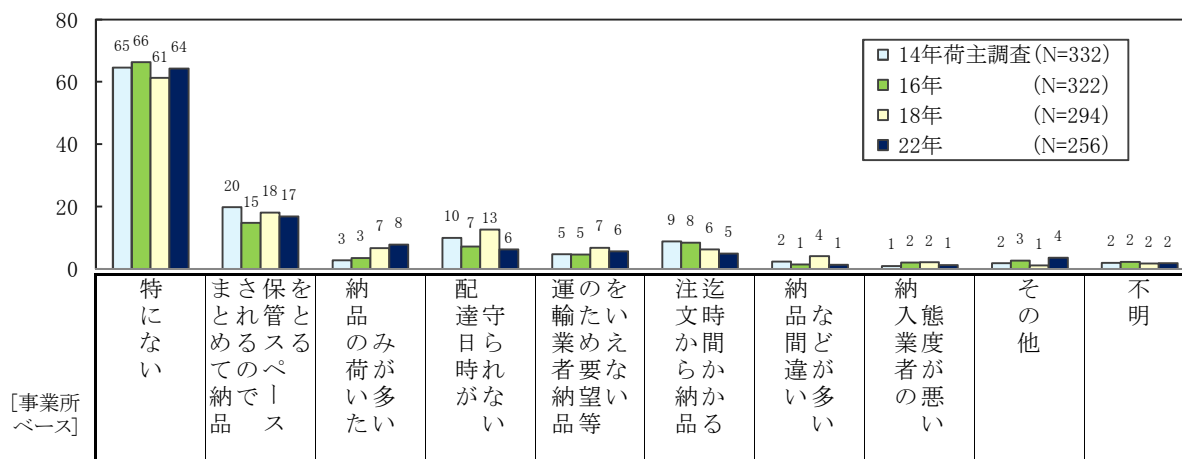
荷主における仕入品の搬入方法についての不満点は、「まとめて納品されるので保管スペースをとる」が最も多い。
 搬入方法に関する仕入先への要望は「配送日時の厳守」が最多。これに続く「品質管理の徹底」は、前回（18年）から増加し4割弱に。
 積荷の納入に関する荷主の今後の対応としては、「大量一括納入で輸送合理化」「受注～納入迄の日数減少に対応」が上位に挙がっている。

①荷主の仕入先・納入先に関する不満点

仕入品の納入方法についての仕入先への不満点としては、「まとめて納品されるので保管スペースをとる」（17%）が最も多く、次いで「納品の荷いたみが多い」（8%）が続く。「配達日時が守られない」（6%）は前回より7ポイント減少。（図5-14）

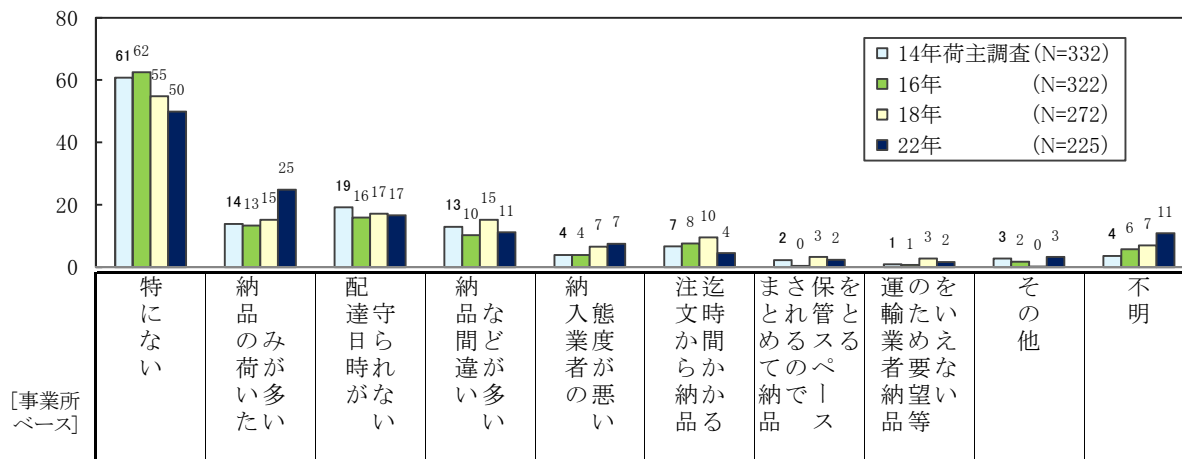
得意先への納入方法に関するお客様からの不満・問題点は、「納品の荷いたみが多い」（25%）で前回より10ポイント増加。次いで「配達日時が守られない」（17%）、「納品間違いなどが多い」（11%）が上位に挙がっている。（図5-15）

図5-14 最も多い搬入方法についての不満点 (Q11 複数回答) 【荷主調査】



注) 16年までは「仕入品の納入方法」を対象としている

図5-15 得意先への納入方法についてお客様から受けた不満・問題点 (Q16 複数回答) 【荷主調査】



注) 18年:「主な積荷」を納入している事業所を対象としている

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

②荷主の仕入先・納入先に関する要望と対応

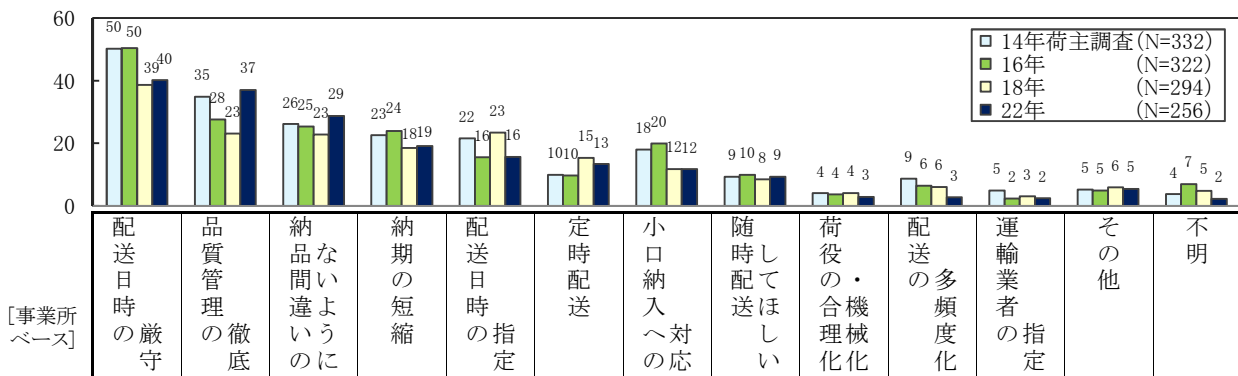
最も多い搬入方法についての仕入先への要望では、「配送日時の厳守」(40%)が最も高い。次いで「品質管理の徹底」(37%)「納品間違いのないように」(29%)が続く。

18年と比べて「品質管理の徹底」(37%)は14ポイント、「納品間違いのないように」(29%)は6ポイント、それぞれ増加している。(図5-16)

主な積荷についての得意先からの要望では、「配送日時の厳守」(48%)が最も高く、「品質管理の徹底」(35%)、「配送日時の指定」(33%)、「納品間違いのないように」(32%)が3割台で続く。前回と比較すると、「品質管理の徹底」が7ポイント増加。(図5-17)

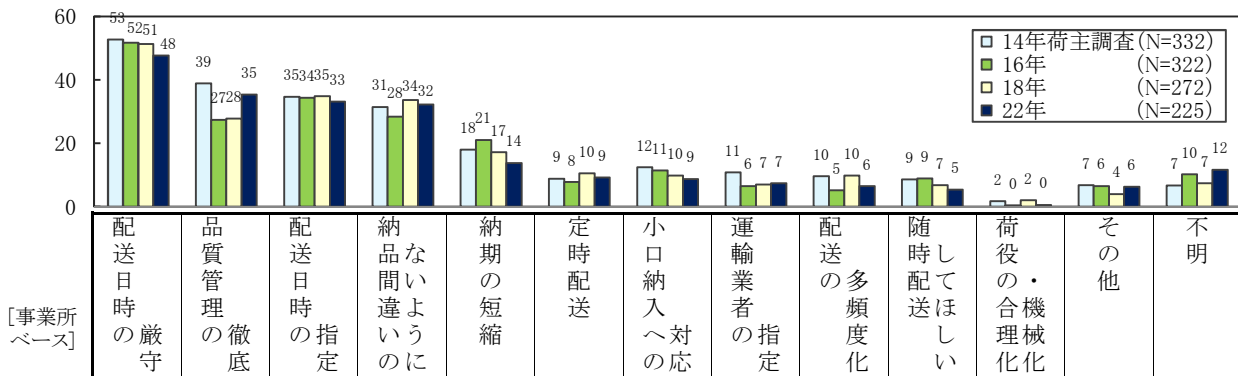
主な積荷の納入についての今後の対応では、「大量一括納入で輸送合理化」(28%)が最も高く、次いで「受注～納入迄の日数減少に対応」(18%)、「同業者と共同輸送を推進」(17%)が続く。「大量一括納入で輸送合理化」は前回より7ポイント増加。(図5-18)

図5-16 最も多い搬入方法についての仕入先への要望(Q12 複数回答)【荷主調査】



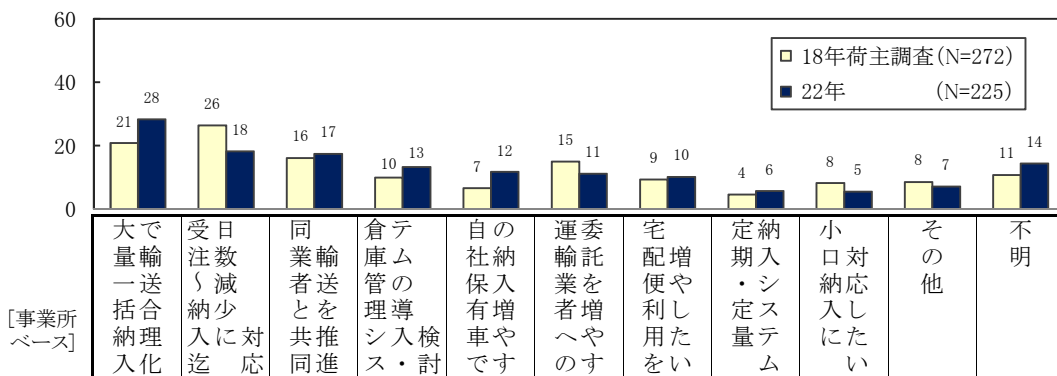
注) 16年までは「仕入品の納入方法」を対象としている

図5-17 主な積荷について得意先からの要望(Q17 複数回答)【荷主調査】



注) 18年:「商品」→「主な積荷」に文言変更 / 「主な積荷」を納入している事業所を対象としている

図5-18 主な積荷の納入・配達についての今後の対応(Q18 複数回答)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

5-4 輸送全般に関する荷主の要望と運輸業の対応

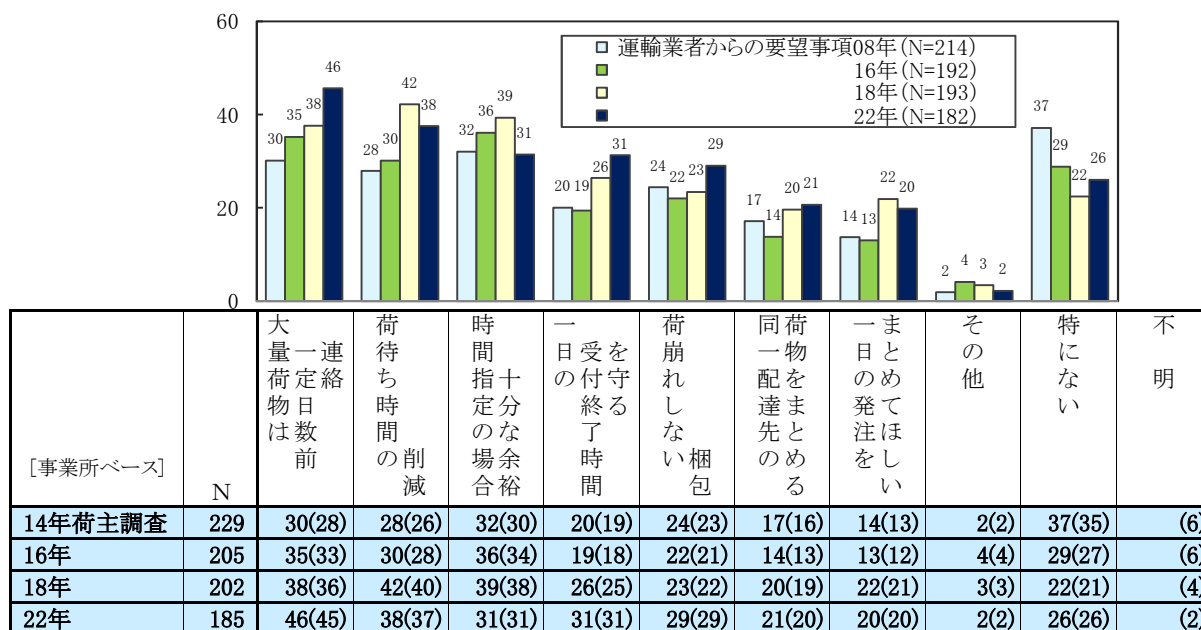
委託先の運輸業者から荷主への要望事項、荷主側の協力・協力可能性のある事項としては、「大量荷物は一定日数前連絡」がいずれも5割近くで最も高く、前回18年から増加。運輸業者全般に対する荷主からの要望と運輸業者の対応比較では、「積荷の保全」は荷主の要望の方が、「ドライバーの質の向上」は運輸業者の対応の方が高く、ギャップがみられる。

①委託先の運輸業者から荷主への要望と荷主の対応

委託先の運輸業者から荷主への要望事項では、「大量荷物は一定日数前連絡」（46%）が最も高く、前回より8ポイント増加。次いで「荷待ち時間の削減」（38%）「時間指定の場合の十分な余裕がほしい」（31%）、「一日の受付終了時間を守る」（31%）が3割台となっている。

18年と比べて「一日の受付終了時間を守る」（31%）は5ポイント、「荷崩れしない梱包」（29%）は6ポイント増加しており、16年以降増加している。（図5-19）

図5-19 運輸業者から荷主への要望事項(SQ19-8① 複数回答)【荷主調査】



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

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

荷主側の現在の協力事項・今後協力する可能性のある事項では、「大量荷物の場合、一定日数前に連絡」（47％）が最も高く、前回から14ポイント増加。次いで「荷待ち時間の削減をしてほしい」（36％）、「時間指定の場合、十分な余裕」（29％）となっている。「時間指定の場合、十分な余裕」は前回より6ポイント減少している。（図5-20）

運輸業者の要望事項と荷主側の協力事項を比較すると、「同一配達先の荷物をまとめてほしい」「一日の発注をまとめてほしい」が運輸業者からの要望に対して、荷主側の協力が3ポイント下回っているが、他は大きな差はない。（図5-21）

図5-20 運輸業者の要望に対する荷主側の現在協力事項・今後協力可能性のある事項 (SQ19-8② 複数回答) 【荷主調査】

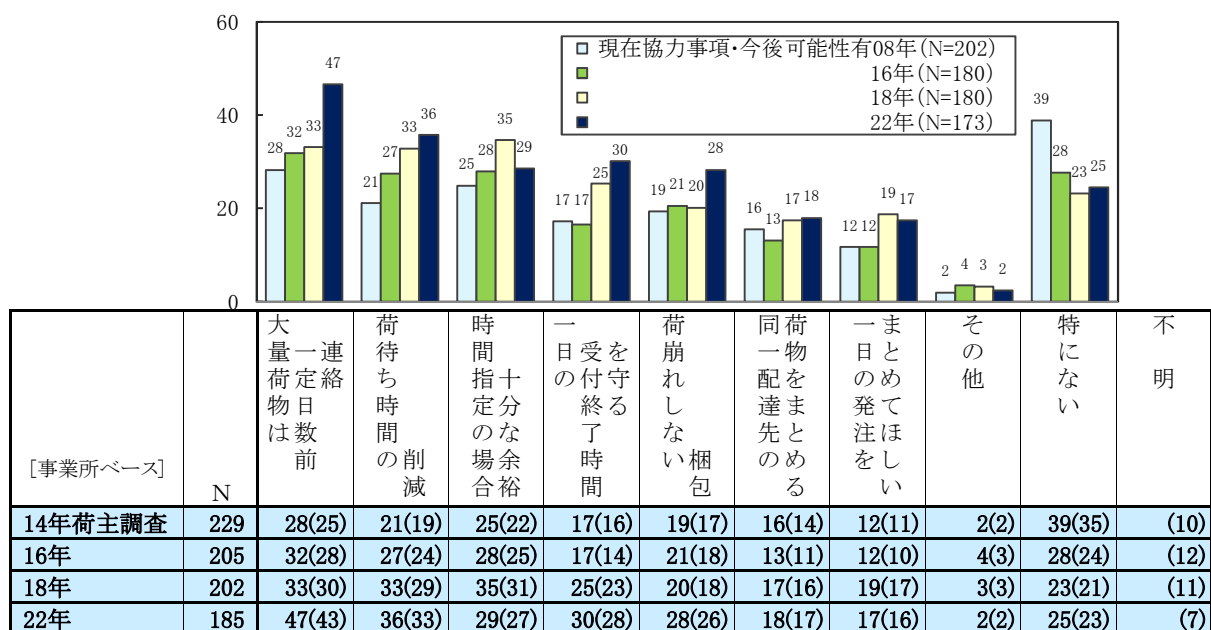
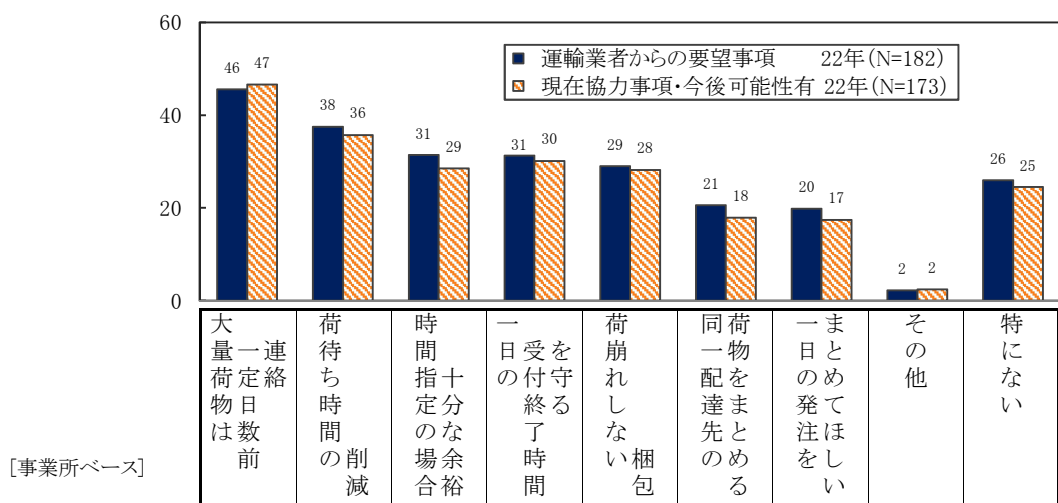


図5-21 運輸業者の要望と荷主の対応比較 (SQ19-8①② 複数回答) 【荷主調査】



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

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

②運輸業者全般に対する荷主の要望と運輸業者の対応

荷主からの運輸業者全般に対する要望では、「積荷の保全」が70%で最も高く、次いで「合理化によるコストダウン」「ドライバーの質の向上」「適正な料金設定」がともに4割台で続いている。18年と比較すると「合理化によるコストダウン」が12ポイント、「積荷の保全」「ドライバーの質の向上」が10ポイント、それぞれ増加している。（図5-22）

荷主の要望と運輸業者の対応を比較すると、荷主の要望で最も高い「積荷の保全」は運輸業者が64%と、荷主の要望を6ポイント下回っている。また、運輸業では「ドライバーの質の向上」が61%と高く、荷主の要望を19ポイント上回っている。一方で、運輸業における「合理化によるコストダウン」は16%にとどまり、荷主の要望を28ポイント下回っている。（図5-23、図5-24）

図5-22 荷主からの運輸業者への要望事項(Q20 複数回答)【荷主調査】

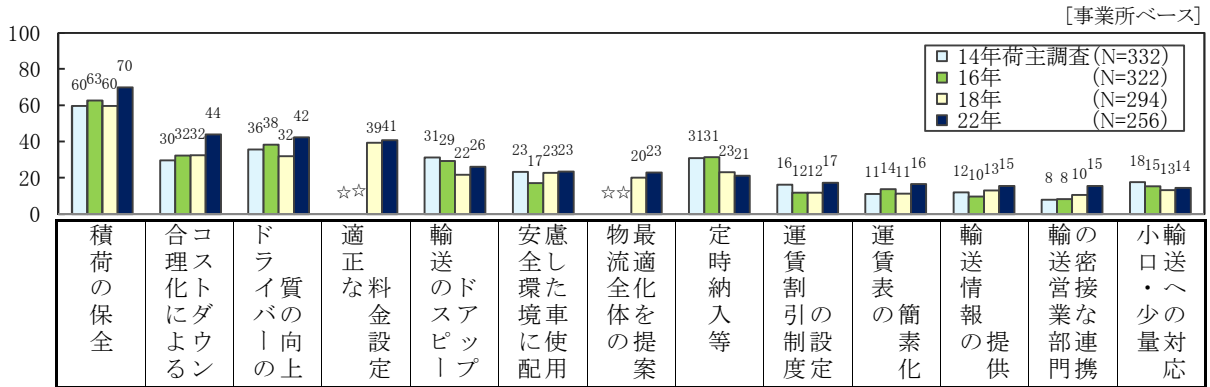


図5-23 荷主の要望に対する運輸業者の対応(Q3 複数回答)

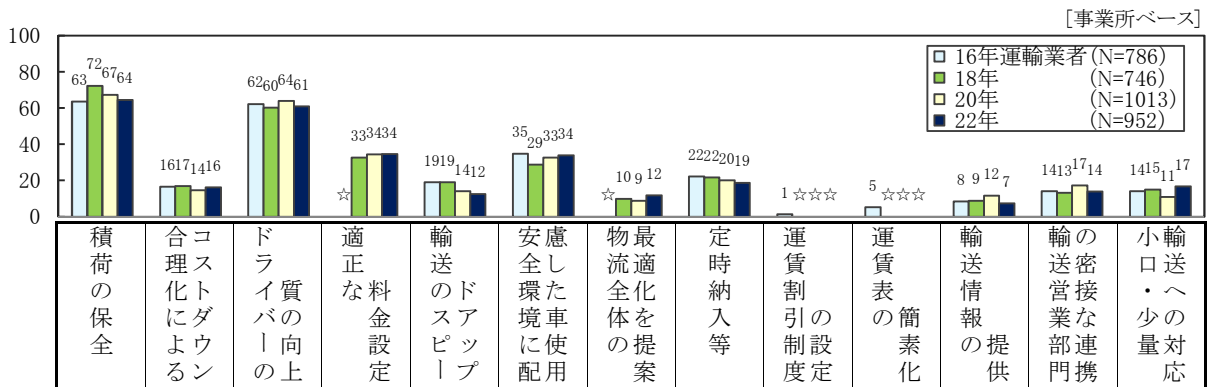
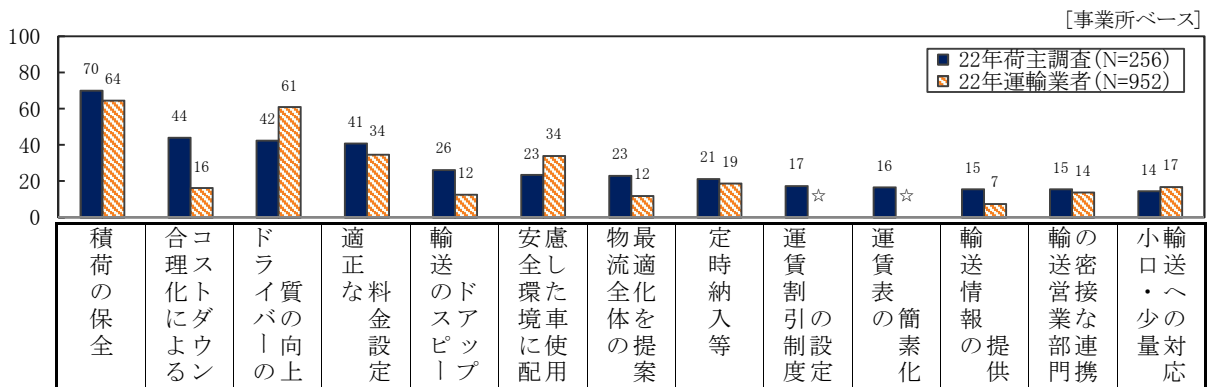


図5-24 荷主の要望と運輸業者の対応比較(Q20 複数回答)【荷主調査】／(Q3 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

6. 事業所の業績と輸送効率化策

6-1 経営状況とその要因

最近の経営状況は、運輸業では『好転』が減少、自家用では『好転』が増加。
 荷主の業績好調の要因としては「コロナ禍からの回復」「得意先の業績伸展」が高い。

① 経営状況の現状と見通し

荷主では、最近の経営状況が「悪くなっている」「やや悪くなっている」を合わせた『悪化』(41%)が「良くなっている」「やや良くなっている」を合わせた『好転』(38%)を上回る。前回(18年)から『好転』が8ポイント減少し、『悪化』は23ポイント増加。

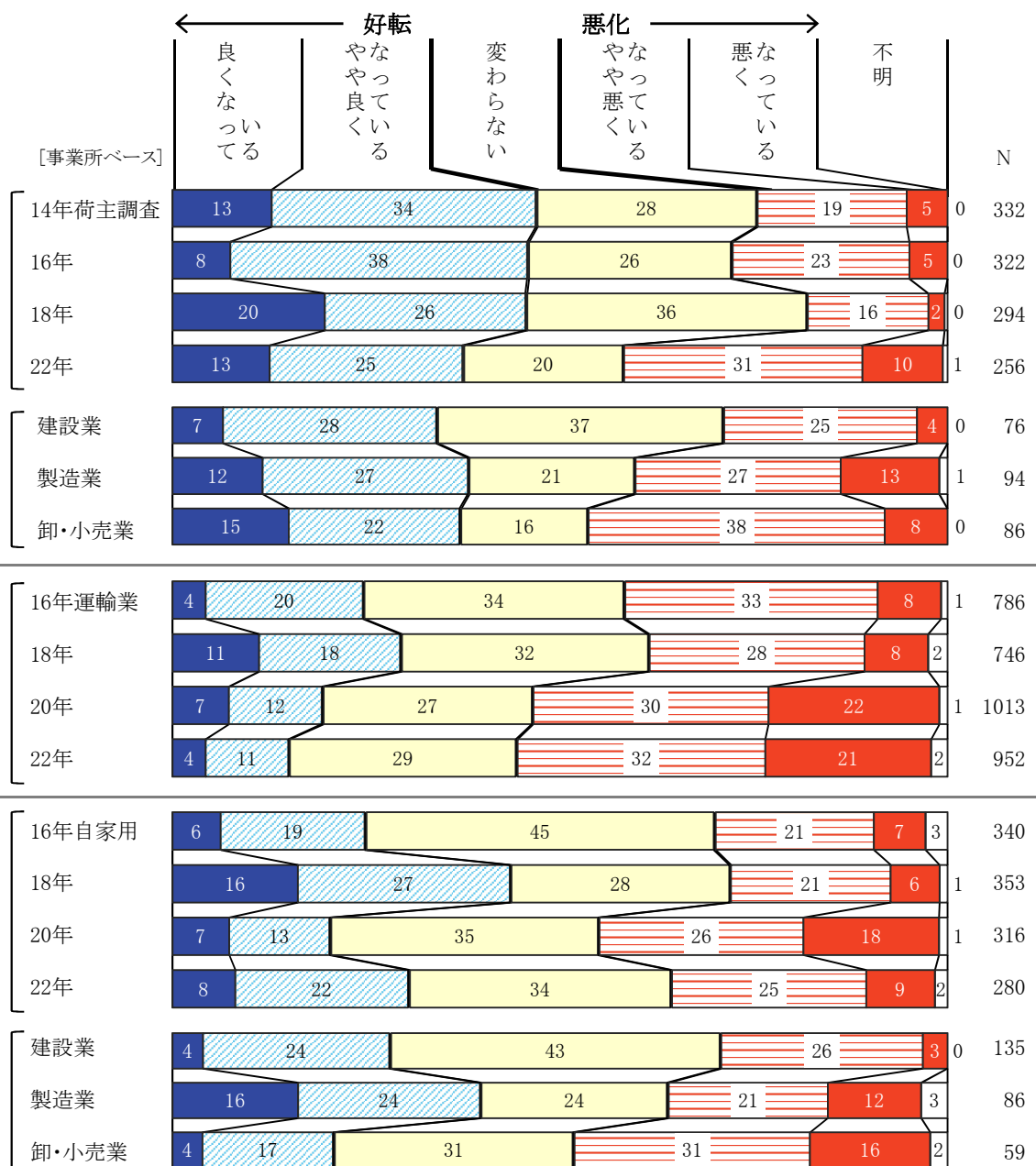
業種別では、卸・小売業で『悪化』が46%と高い。

運輸業では『好転』が15%で、前回より4ポイント減少し、16年度以降で最も低い。

『悪化』は53%と前回とほぼ同水準である。

自家用では『好転』が30%で前回に比べて10ポイント増加し、『悪化』は34%と10ポイント減少している。業種別でみると、『悪化』が卸・小売業で47%と高い。(図6-1)

図6-1 最近の経営状況(Q4)【荷主調査】／(Q6)



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

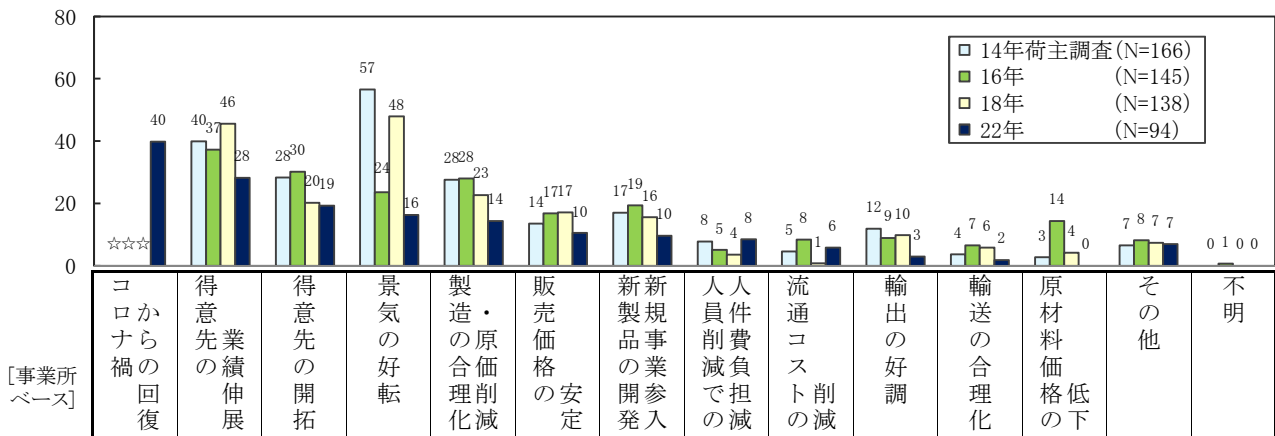
荷主の業績好調の要因は、「コロナ禍からの回復」（40%）が最も高く、次いで「得意先の業績伸展」（28%）、「得意先の開拓」（19%）、「景気の好転」（16%）、「製造の合理化・原価削減」（14%）となっている。前回と比べて「得意先の業績伸展」（28%）は18ポイント、「景気の好転」（16%）は32ポイント、それぞれ減少している。

増加したのが「人員削減での人件費負担減」（8%）、「流通コストの削減」（6%）のみとなっており、それ以外の項目は全て18年と比べて減少している。（図6-2）

業績不調の要因は、「原材料価格の上昇」（73%）、「コロナ禍による影響」（68%）の順で高く、次いで「景気の停滞」（40%）、「輸送経費の増加」（36%）、「流通コストの上昇」（36%）が続く。前回との比較で見ると、「原材料価格の上昇」は前回より29ポイントの大幅増となっており、「流通コストの上昇」は、前回より12ポイント増加している。

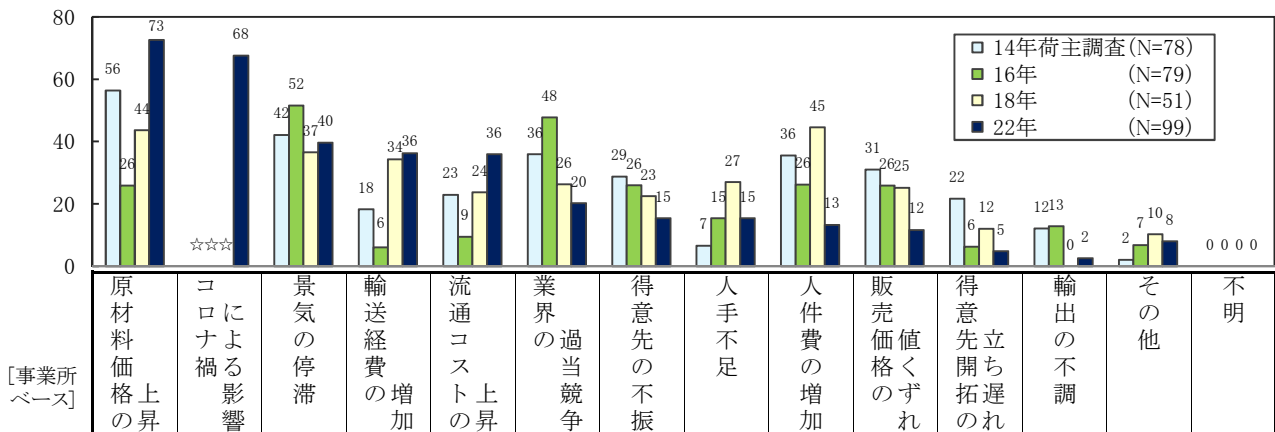
（図6-3）

図6-2 業績好調の要因(SQ4-1 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

図6-3 業績不調の要因(SQ4-2 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

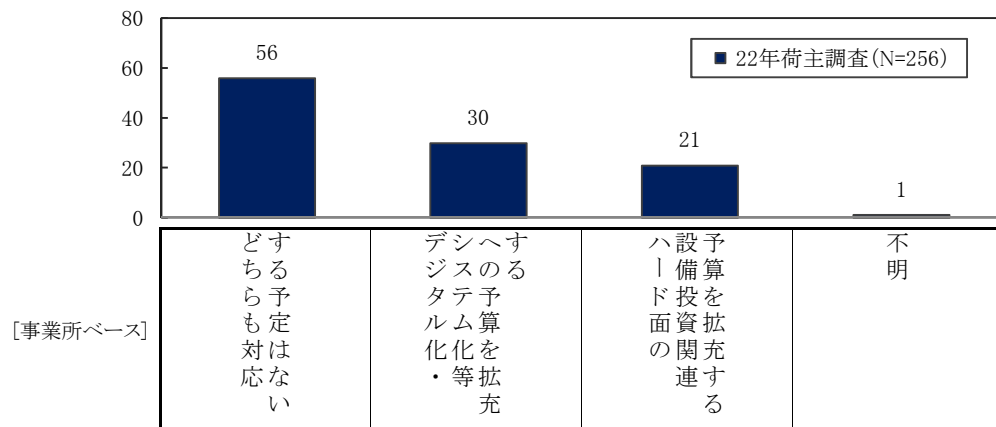
注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

②物流に関する設備投資拡大意向

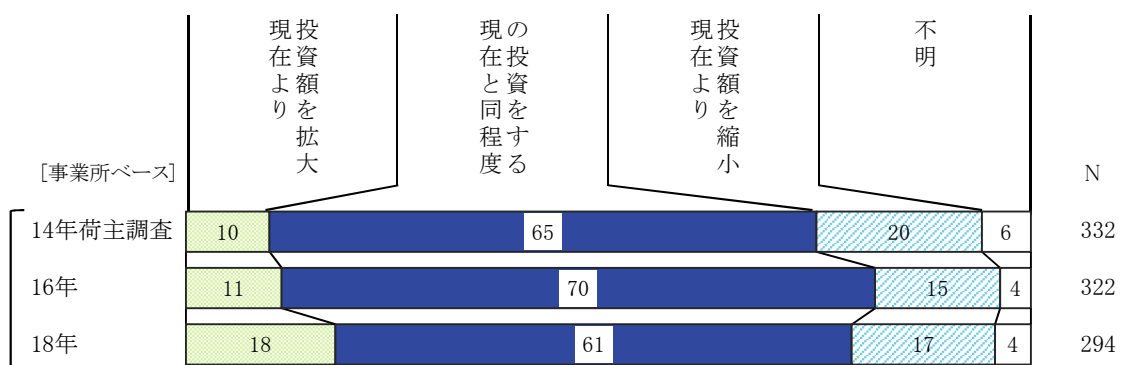
物流に関する投資額について「デジタル化・システム化等への予算を拡充する」と考える荷主は30%、「ハード面の設備投資関連予算を拡充する」は21%となっている。

一方、「どちらも対応する予定はない」は56%となり、半数以上の荷主は物流全体に対する予算の拡充の予定はない。(図6-4)

図6-4 物流に対する予算に関する方針(Q8 複数回答)【荷主調査】



※参考 物流に関する設備投資の拡大意向(18年以前)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

6-2 荷扱量水準

荷扱量水準は、運輸業は前回と同水準、自家用は18年と同水準に戻っている。

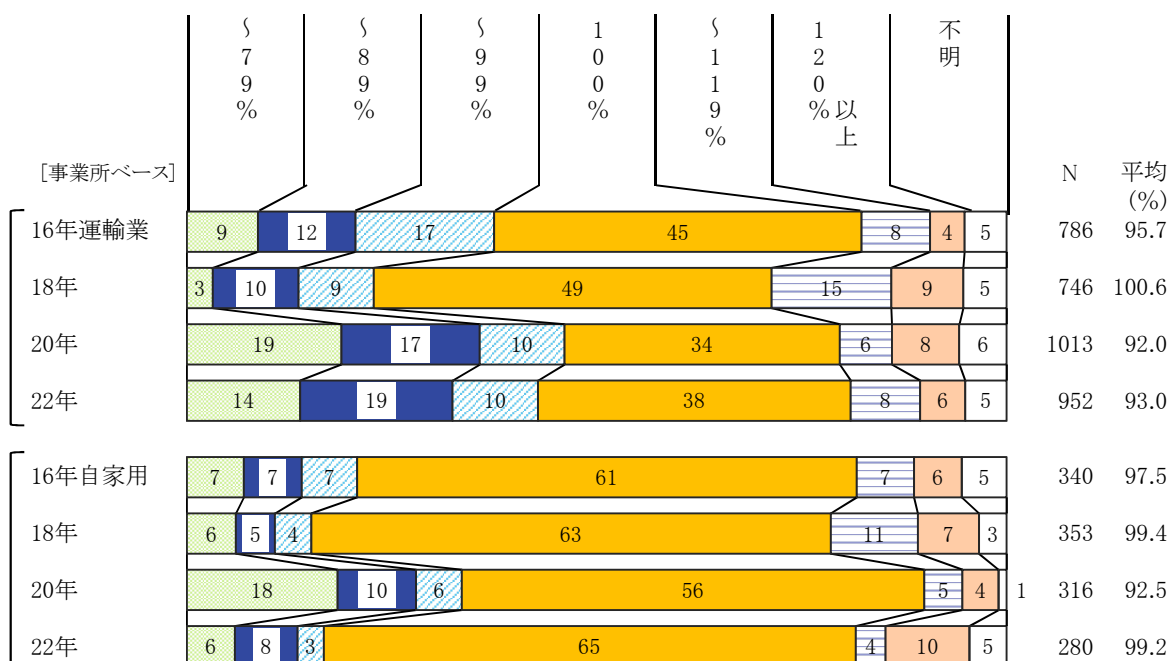
2年前の荷扱量を100とした場合の現在の荷扱量水準は、運輸業で「100%」が38%と多いが、前回と比べて「～79%」（14%）は5ポイント減少している。

平均は93.0%となり、前回と同水準となっている。

自家用は「100%」が65%を占めており、前回と比べて「～79%」（6%）は12ポイント減少している。

平均は99.2%で前回は6.7ポイント上回っている。（図6-5）

図6-5 2年前と比べた荷扱量水準(Q5)

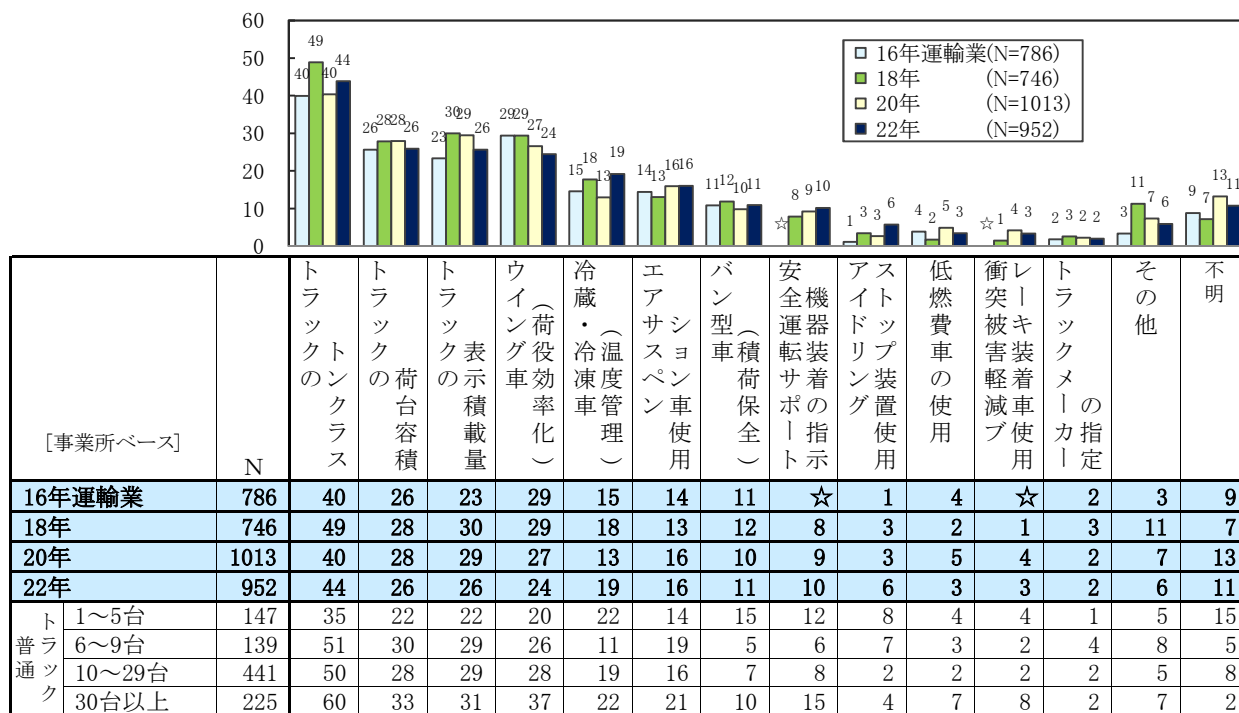


6-3 荷主の車両仕様への要望

運輸業者が荷主から受ける車両の指示内容は、トラックの「トンクラス」「荷台容積」「表示積載量」「ウイング車使用」が多い。

運輸業者が荷主から受ける車両指示の内容としては、「トラックのトンクラス」（44%）が最も多く、次いで「トラックの荷台容積」（26%）、「トラックの表示積載量」（26%）、「ウイング車使用（荷役作業効率化など）」（24%）が約2割で続く。「冷蔵・冷凍車（温度管理）」は前回より6ポイント増加している。（図6-6）

図6-6 荷主や元請け業者から運輸業者への車両仕様の指示内容 (Q4 複数回答)

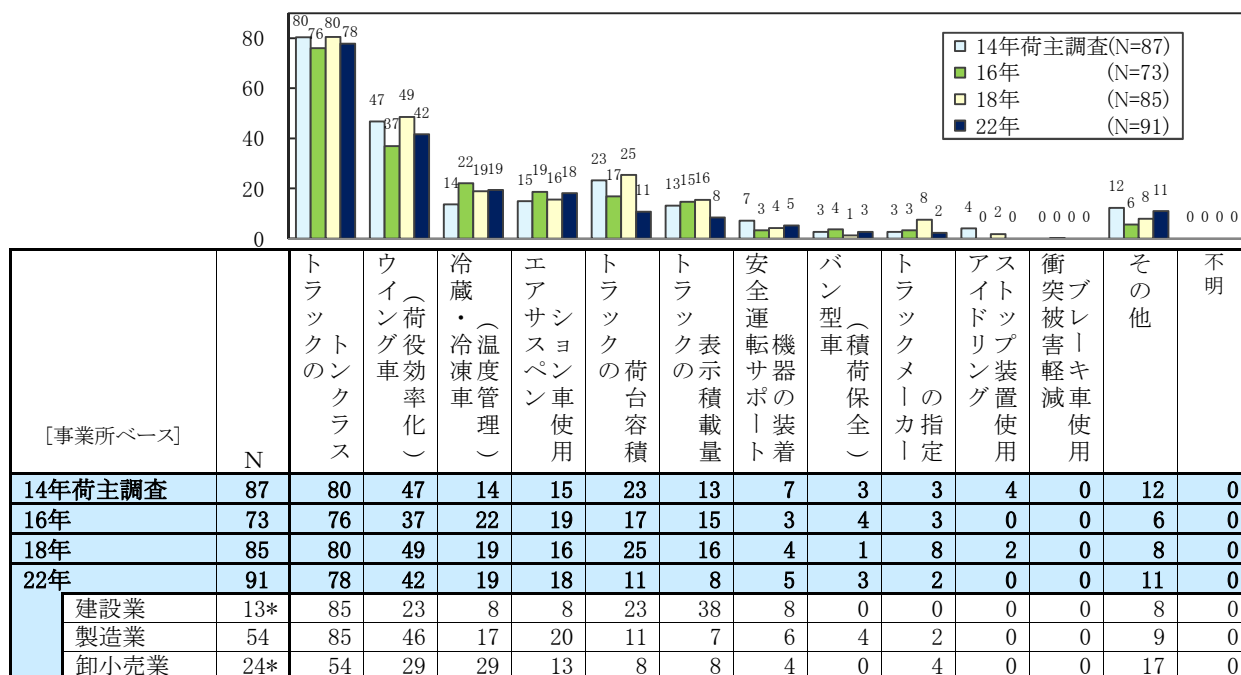


注) ☆印は選択肢なし

注) 18年～:「アイドリングストップ装着車」→「アイドリングストップ支援装置」

荷主調査では、荷主から運輸業者への車両指示の内容として、「トラックのトンクラス」(78%)が最も多い。次いで「ウイング車使用(荷役作業効率化など)」(42%)、「冷蔵・冷凍車(温度管理)」(19%)、「エアサスペンション車使用」(18%)が続く。前回より「ウイング車(荷役効率化)」は7ポイント、「トラックの荷台容積」は14ポイント減少している。(図6-7)

図6-7 荷主から運輸業者への車両仕様の指示内容(SQ19-7 複数回答)【荷主調査】



注) 18年:「アイドリングストップ装着車」→「アイドリングストップ支援装置」
注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

6-4 荷主の業績向上および輸送効率化の取り組み

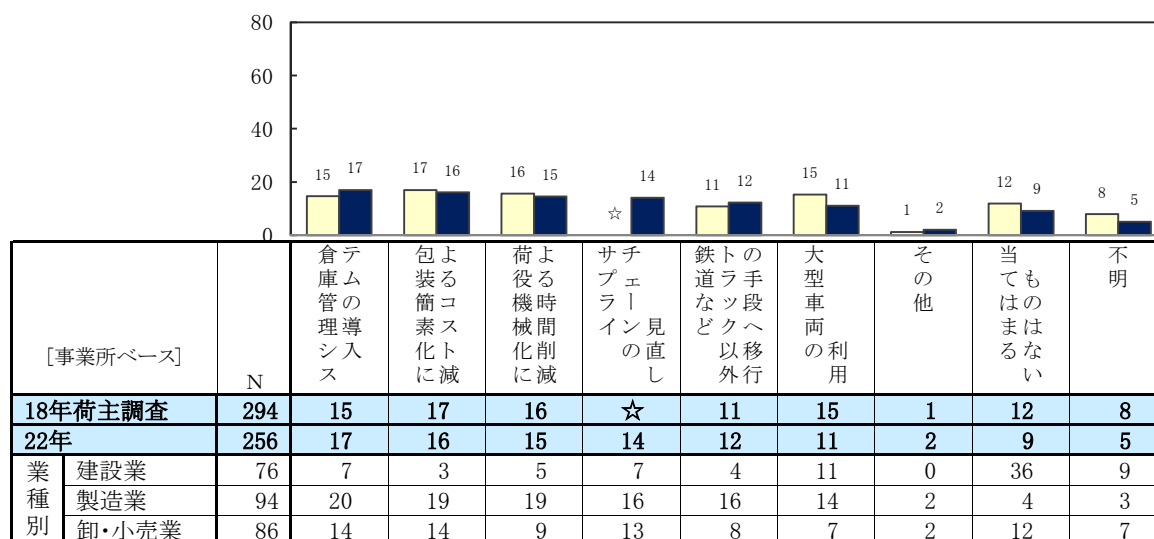
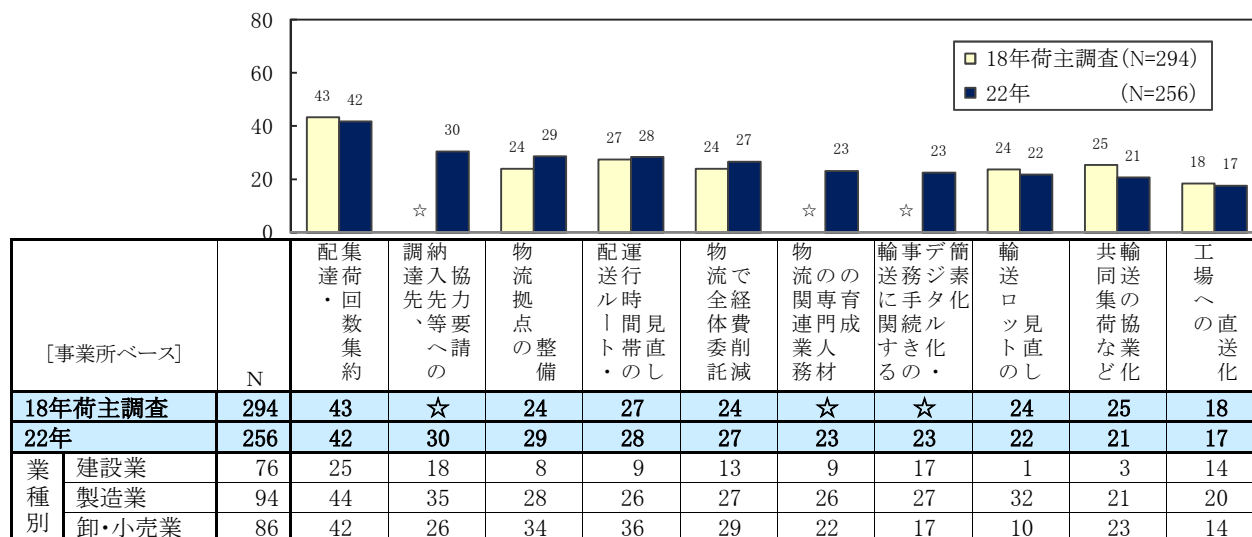
荷主企業の効率化対策としては現在実施している効率化策、既に行ってきた効率化策のいずれも「配達・集荷回数集約」が最も高い。

①荷主の効率化対策

荷主が取り組む必要があると考える輸送効率化策では、「配達・集荷回数の集約」（42%）が最も高く、次いで「調達先、納入先等への協力要請」（30%）が上位。

業種別にみると、製造業では「配達・集荷回数の集約」（44%）、「調達先、納入先等への協力要請」（35%）、「輸送ロットの見直し」（32%）が高く、卸・小売業では「配達・集荷回数の集約」（42%）、「配送ルート・運行時間帯の見直し」（36%）、「物流拠点の整備」（34%）が高い。一方、建設業では「当てはまるものがない」（36%）が高く、他の項目は荷主全体の数値を下回っている。（図6-8）

図6-8 取り組む必要がある・現在実施している輸送の効率化策(Q5① 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

荷主が既に行ってきた輸送の効率化策は、「配達・集荷回数の集約」(38%)、「配送ルート・運行時間帯の見直し」(26%)が上位に挙がっている。(図6-9)

最も効果のあった効率化策では、「配達・集荷回数の集約」(22%)が最も高く、「配送ルート・運行時間帯の見直し」(16%)、「物流拠点の整備」(14%)、「工場への直送化」(14%)が続く。そのうち「配達・集荷回数の集約」については、前回より6ポイント減少。(図6-10)

荷主が既に行ってきた輸送の効率化策のうち、「配達・集荷回数の集約」は、効果があつたと感じている割合が高い。(図6-11)

図6-9 既に行ってきた輸送の効率化策(Q5② 複数回答)【荷主調査】

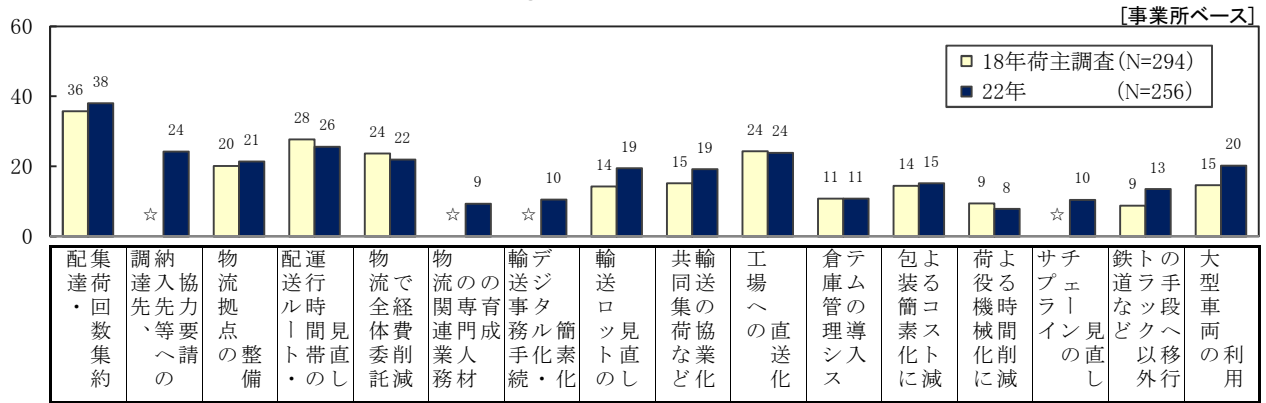
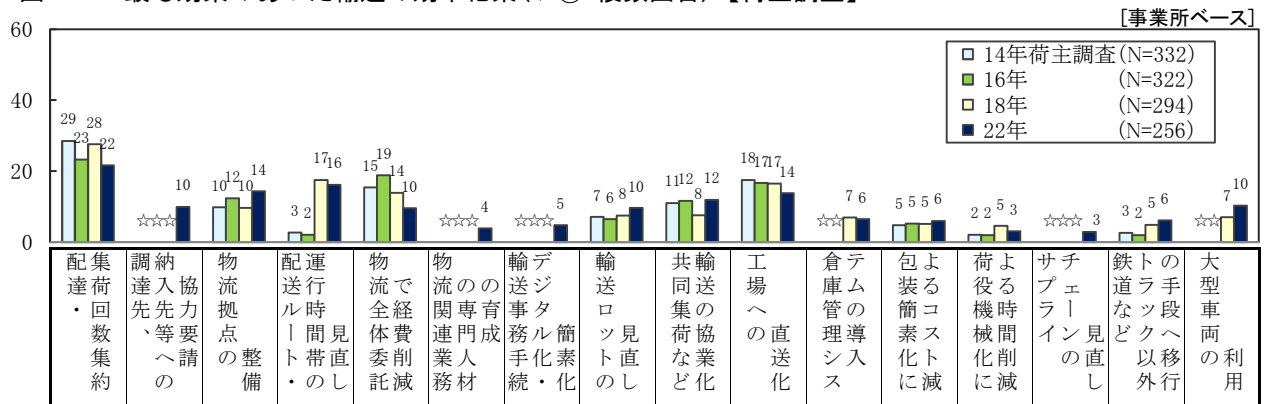
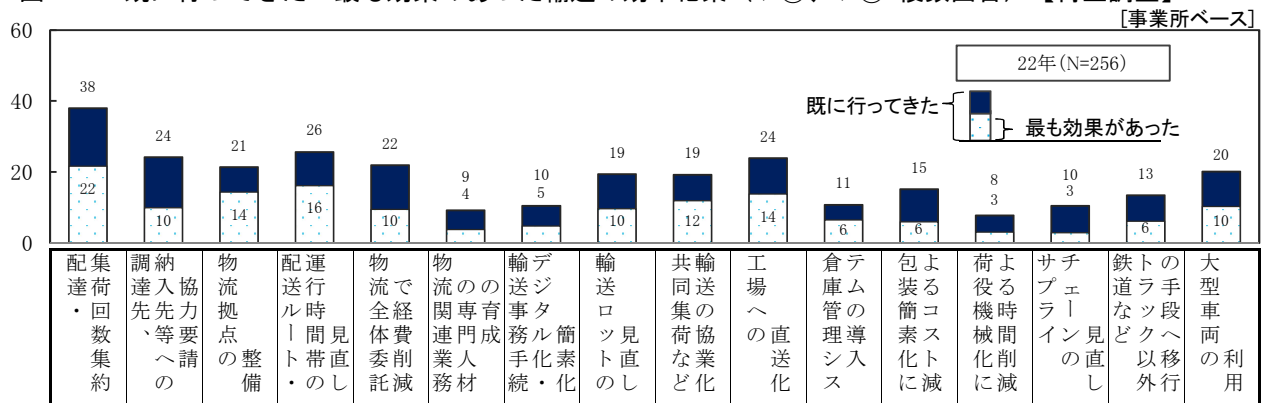


図6-10 最も効果のあった輸送の効率化策(Q5③ 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし
18年:「輸送委託」→「物流全体の委託」/「運行時間帯」→「配送ルート・運行時間帯」

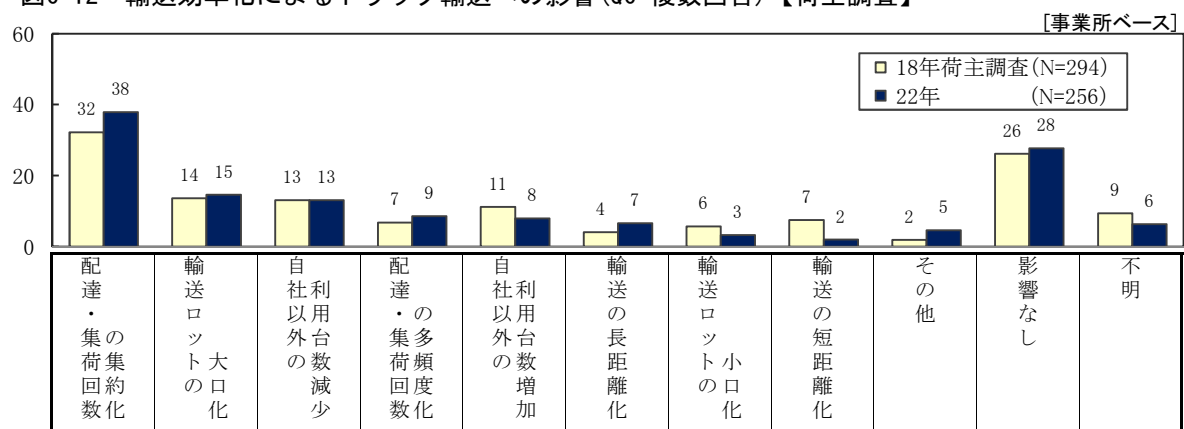
図6-11 既に行ってきた・最も効果のあった輸送の効率化策(Q5②、Q5③ 複数回答)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

荷主の輸送効率化によるトラック輸送への影響では、「配達・集荷回数の集約化」（38%）が最も高く、前回に比べて6ポイント高い。また他の項目より10ポイント以上高くなっている。（図6-12）

図6-12 輸送効率化によるトラック輸送への影響(Q6 複数回答)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

②今後の輸送の効率化への取り組み

荷主の輸送効率化への取組方法については、「社内で推進」が49%を占め、14年以降増加傾向にある。また、「外部委託」の割合は29%となっている。業種別に見ると製造業が「社内で推進」が55%と高くなっている。（図6-13）

外部委託先の内訳をみると、「運輸業者」が55%を占めるが、前回より5ポイント減少。一方、「物流子会社」（17%）は8ポイント増加している。（図6-14）

その外部委託先に対し、荷主が関与する予定の項目は、「輸送する事業者の選定」が61%で最も高く、「倉庫等の運業者の選定」が44%で続く。（図6-15）

図6-13 今後の輸送効率化への取組方法(Q7)【荷主調査】

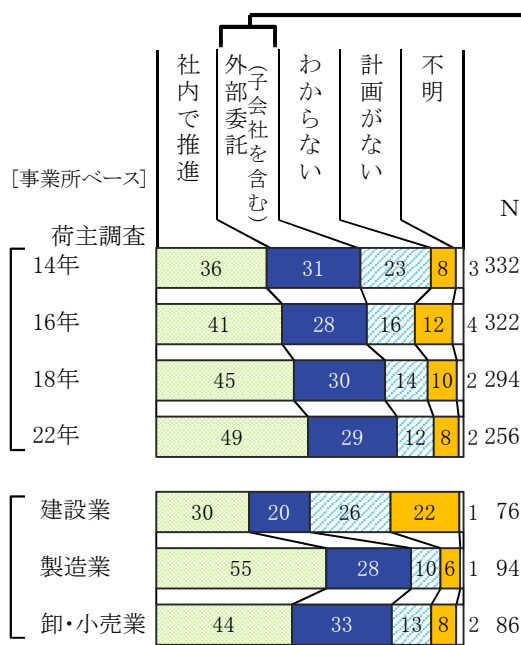


図6-14 主な外部委託先(SQ7-1)【荷主調査】

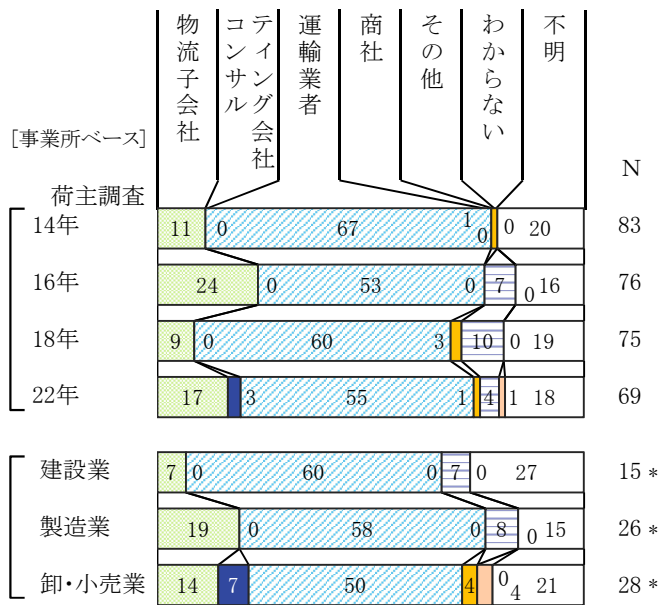
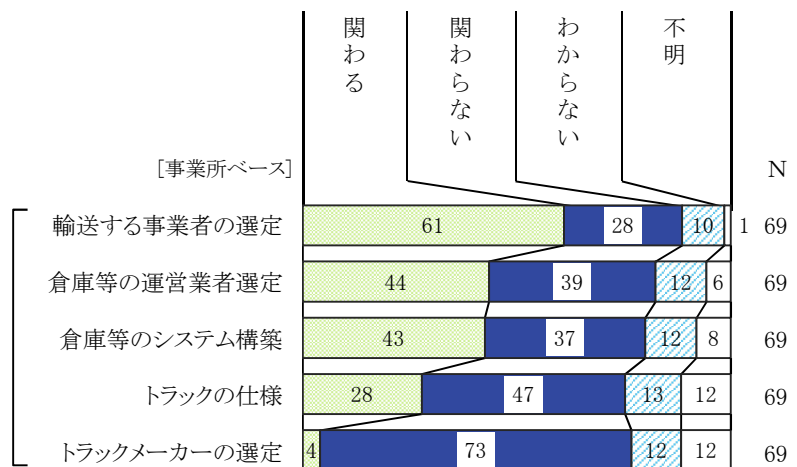


図6-15 輸送効率化のために外部委託先に対し関与予定のもの(SQ7-2)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

6-5 社会情勢（エネルギー価格、新型コロナ等）の影響

社会情勢（エネルギー価格、新型コロナ等）の影響としては、運輸業、自家用ともに「エネルギー価格高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」「新型コロナによる半導体不足等の影響で輸送機器の納品に影響」が多い。

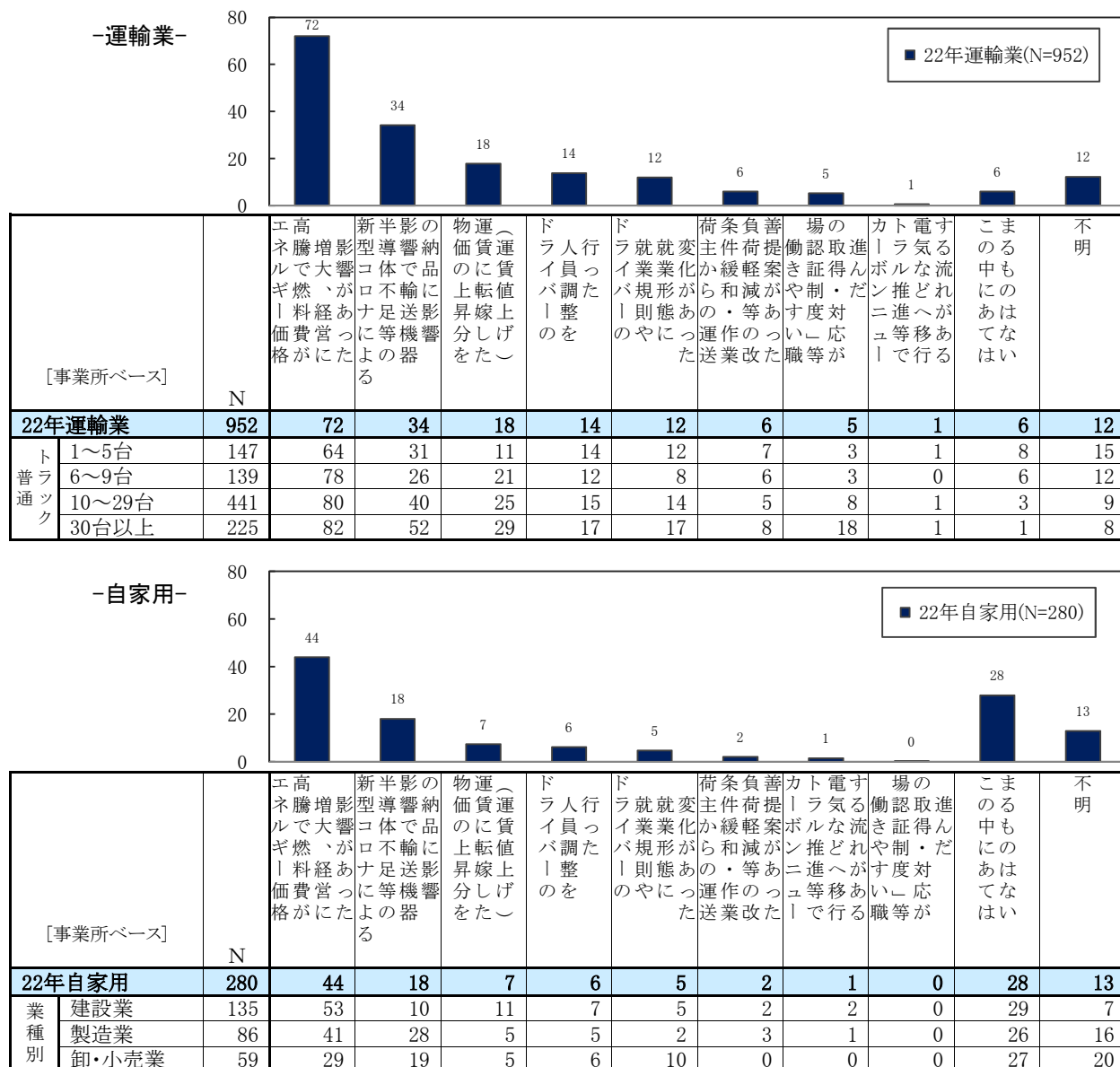
①社会情勢（エネルギー価格、新型コロナ等）による事業所全体への影響

運輸業では「エネルギー価格高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」が72%で最も高い。次いで、「新型コロナによる半導体不足等の影響で輸送機器の納品に影響」（34%）が続く。普通トラック保有台数が多い事業所ほど、「エネルギー価格高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」「物価の上昇分を運賃に転嫁した（運賃値上げ）」が高くなっている。

自家用においても、「エネルギー価格高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」が44%で最も高い。「新型コロナによる半導体不足等の影響で輸送機器の納品に影響」（18%）以外は10%未満にとどまり、「この中にあてはまるものはない」は23%となっている。

業種別では、建設業と製造業で「エネルギー価格高騰で燃料費が増大、経営に影響があった」が高く、製造業では「新型コロナによる半導体不足等の影響で輸送機器の納品に影響」が高い。（図6-16）

図6-16 この1年でのできごと（Q53 複数回答）



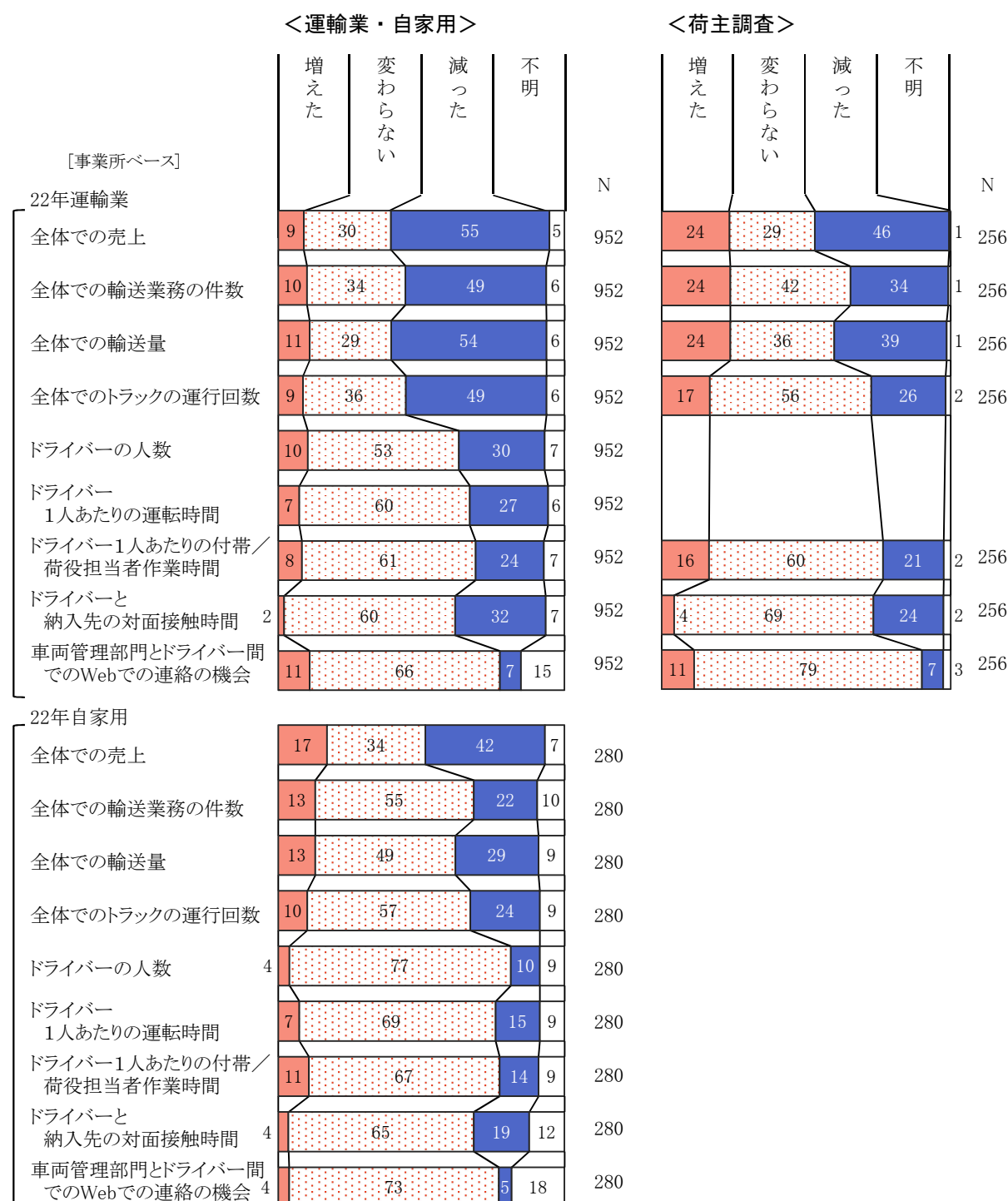
②新型コロナ発生前と現在での変化

新型コロナ発生前と現在での変化は、運輸業では「全体での売上」「全体での輸送業務の件数」「全体での輸送量」「全体でのトラックの運行回数」について半数近くが「減った」と回答している。

自家用では「減った」の回答は「全体での売上」（42%）が最も高く、次いで「全体での輸送量」（29%）、「全体でのトラックの運行回数」（24%）と続く。

荷主では「減った」の回答は「全体での売上」（46%）が最も高く、次いで「全体での輸送量」（39%）、「全体での輸送業務の件数」（34%）が続く。運輸業・自家用と比較すると「増えた」の回答が「全体での売上」「全体での輸送業務の件数」「全体での輸送量」などで高い。（図6-17）

図6-17 新型コロナウイルス感染症発生前と現在での変化(Q54)／(Q32)【荷主調査】



7. ドライバー不足等トラック輸送上の問題点と輸送合理化策

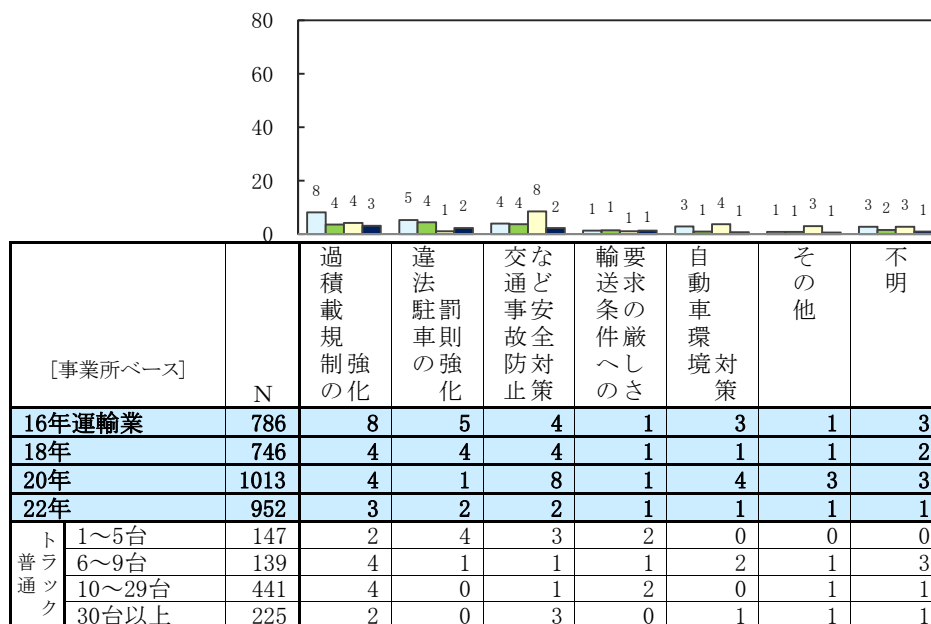
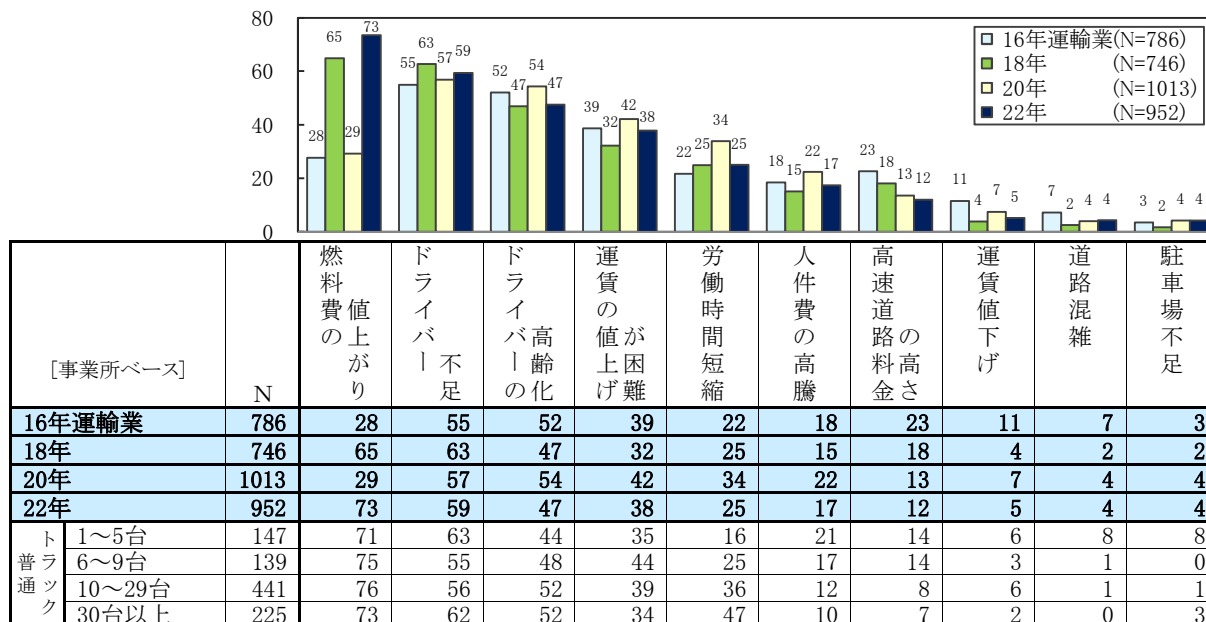
7-1 トラック輸送上の問題点

トラック輸送上の問題点は、運輸業・自家用ともに「燃料費の値上がり」が16年以降でも特に高い。「ドライバー不足」「ドライバーの高齢化」も依然として問題点の上位。荷主でも「輸送経費の増加」「燃料費の高騰」が上位で、過去に比べても特に高い。

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」（73%）が特に高く、これに「ドライバー不足」（59%）、「ドライバーの高齢化」（47%）、「運賃の値上げが困難」（38%）、「労働時間短縮」（25%）が続く。

前回に比べて「燃料費の値上がり」が44ポイントと大幅に増加。一方で、「労働時間短縮」は9ポイント減少。また、「ドライバーの高齢化」は7ポイント減少しているが、「ドライバー不足」とともに、依然として問題点の上位項目となっている。（図7-1）

図7-1 トラック輸送上の問題点 -運輸業- (Q9 複数回答)



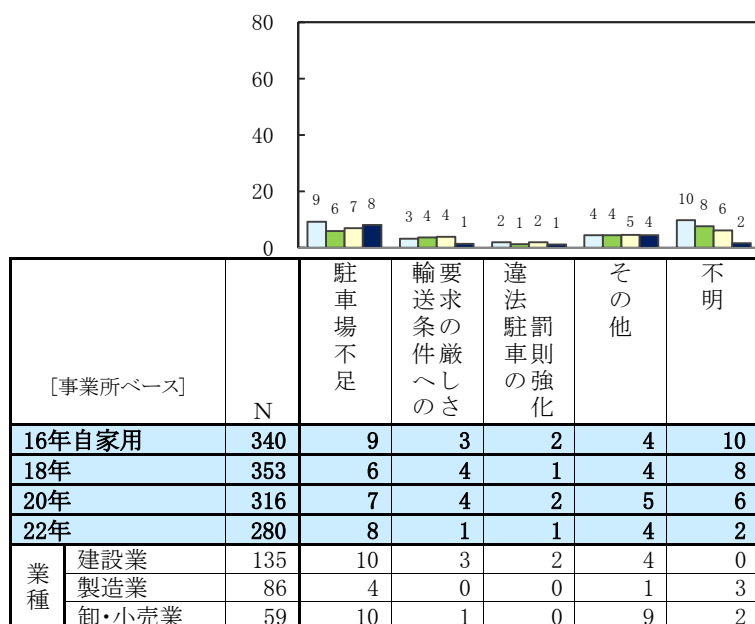
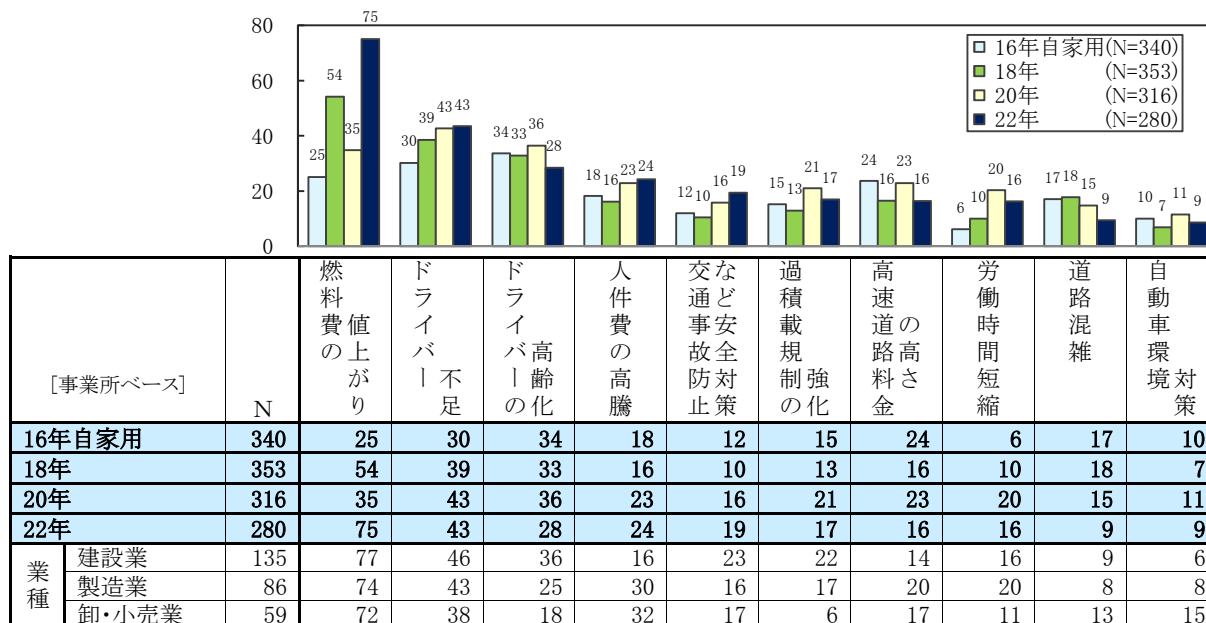
注) Q9は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)

自家用でも、「燃料費の値上がり」（75%）が特に高く、前ページの運輸業（73%）とほぼ同水準。次いで、「ドライバー不足」（43%）、「ドライバーの高齢化」（28%）、「人件費の高騰」（24%）が2割以上となっている。

「燃料費の値上がり」の増加は、16年以降でも顕著となっており、18年よりも21ポイント高い。

業種別にみると、建設業では「ドライバー不足」「交通事故防止など安全対策」「過積載規制の強化」が、製造業、卸・小売業では「人件費の高騰」が他の業種に比べて高い。（図7-2）

図7-2 トラック輸送上の問題点 -自家用- (Q9 複数回答)



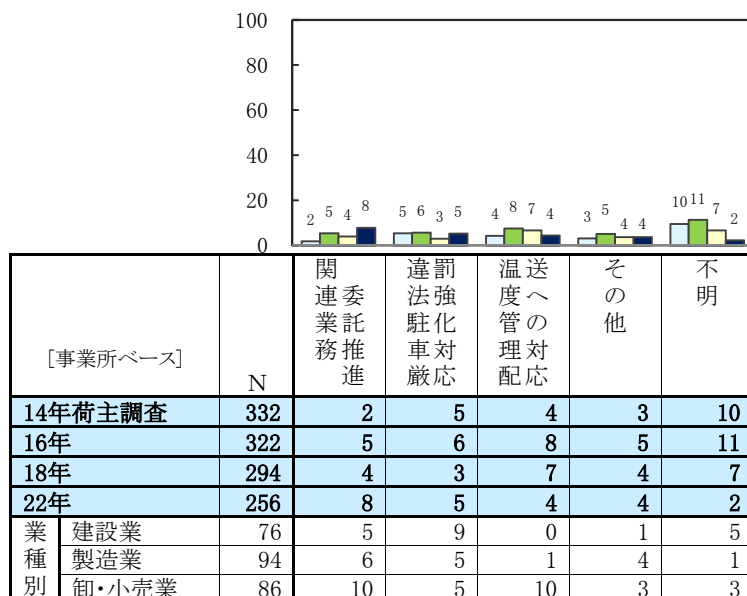
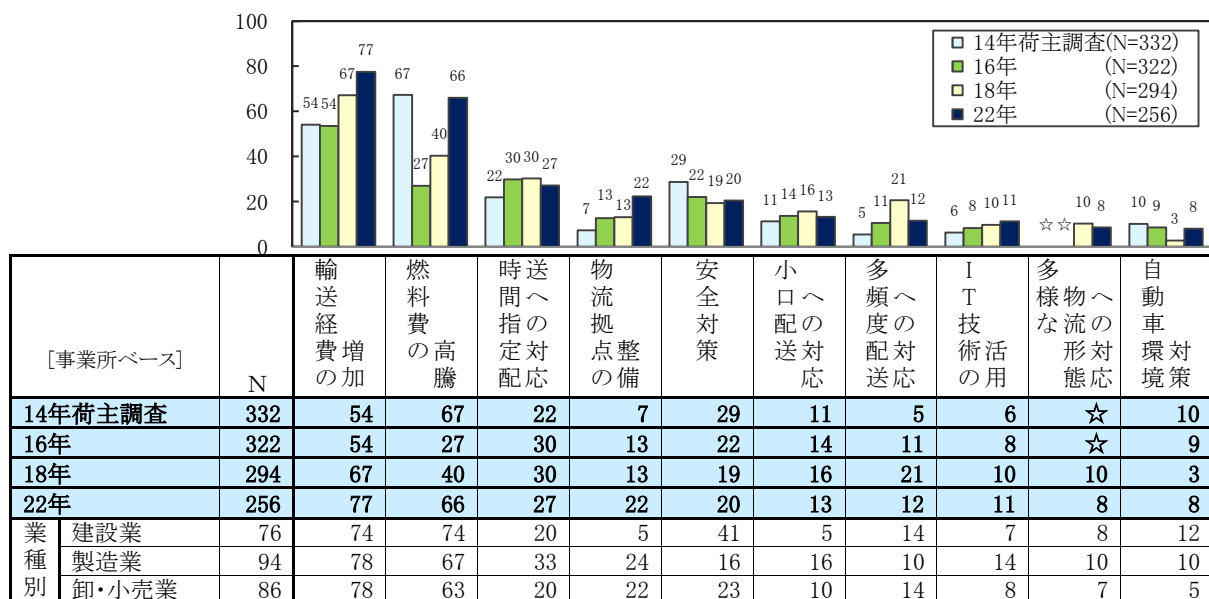
注) Q9は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)

荷主については、「輸送経費の増加」（77%）が最も高く、「燃料費の高騰」（66%）が続く。

前回に比べて「燃料費の高騰」は26ポイントと大幅に増加し、「輸送経費の増加」も10ポイント増加。「物流拠点の整備」は9ポイントの増加となっている。「IT技術の活用」はわずかずつながら、14年以降増加傾向にある。

業種別にみると、建設業で「燃料費の高騰」「安全対策」が、製造業で「時間指定配送への対応」「IT技術の活用」が他の業種に比べて高い。（図7-3）

図7-3 トラック輸送上の問題点(Q24 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし
注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み

運輸業（事業所全体）の約4割がドライバー不足と感じ、特に大型免許での不足率が高い。2023年・2024年問題への運輸業の対応は、保有台数の多い事業所を中心に進みつつあり、今後進める予定のものとして「荷主への運賃値上げの交渉」「ドライバー給与の引き上げ」「女性ドライバーの活用」が上位。荷主でも、当問題の影響として「トラック輸送運賃の上昇」を6割強が想定。

①ドライバー確保状況とトラック保有予定

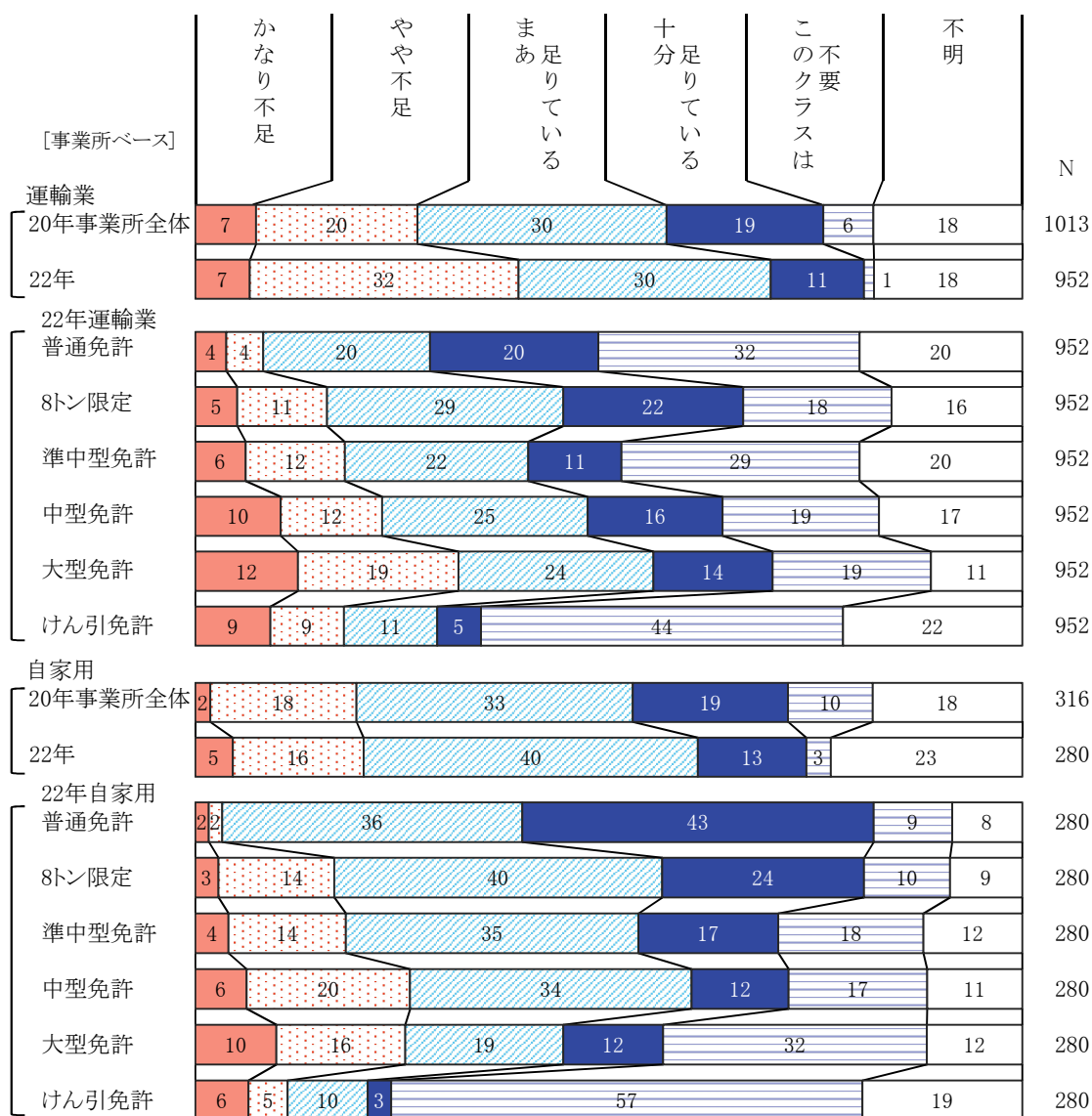
運輸業におけるドライバーの『不足』（「かなり不足」+「やや不足」）状況は、事業所全体では39%となっている。免許区分ごとにみると、大型免許で31%と最も高く、次いで中型免許が22%となっている。

前回に比べて、運輸業の事業所全体では「やや不足」（32%）が12ポイント増加している。

自家用では、事業所全体で21%ではあるが、中型免許、大型免許が26%と、事業所全体での『不足』率を上回っている。

前回に比べて、自家用の事業所全体では「まあ足りている」（40%）が7ポイント増加し、運輸業との違いがみられる。（図7-4）

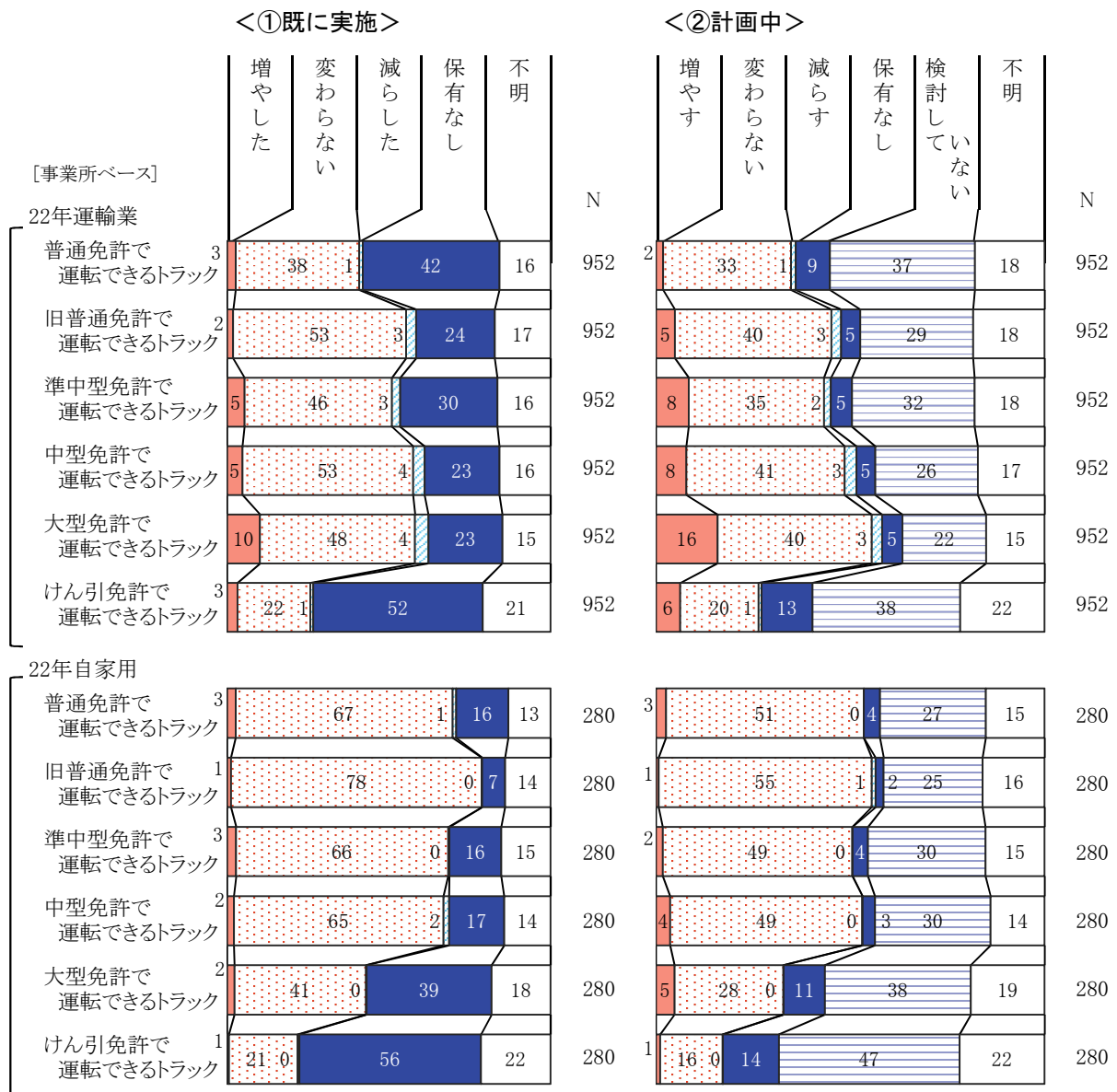
図7-4 ドライバー確保状況 (Q48)



運輸業の免許区別のトラック保有予定を①既に実施、②計画中それぞれの「増やす」の割合でみると、大型免許で運転できるトラックは、①既に実施10%、②計画中16%となり、他のトラックよりやや高くなっている。

自家用では、①既に実施で、大型免許で運転できるトラックが2%にとどまり、運輸業を8ポイント下回っている。②計画中では、全体的に運輸業より低めの水準にある。(図7-5)

図7-5 免許区別トラック保有増減状況・今後の予定(Q50①②)



②荷主からみたドライバー不足状況

荷主が委託先の運輸業者に対してドライバー不足を感じる経験は、『ある』（「よくある」＋「たまにある」）が47%で、前回より12ポイント減少しているものの、半数弱がドライバー不足を感じている状況。（図7-6）

そのうち、荷主がドライバー不足を感じる点については、「若者のドライバーが少ない」（54%）が最も高く、前回に比べて8ポイント増加。これに「仕事を頼めないことがあった」（49%）が続く。「値上げの要求をされた」（34%）は、前回に比べて8ポイント減少。「ドライバーの質が落ちた」（21%）は減少しており、14年以降で最も低い。

業種別にみると、建設業では「仕事を頼めないことがあった」（67%）、製造業では「若者のドライバーが少ない」（63%）が最も高く、他の業種に比べても高い。（図7-7）

図7-6 委託先の運輸業者に対してドライバー不足を感じること(Q21)【荷主調査】

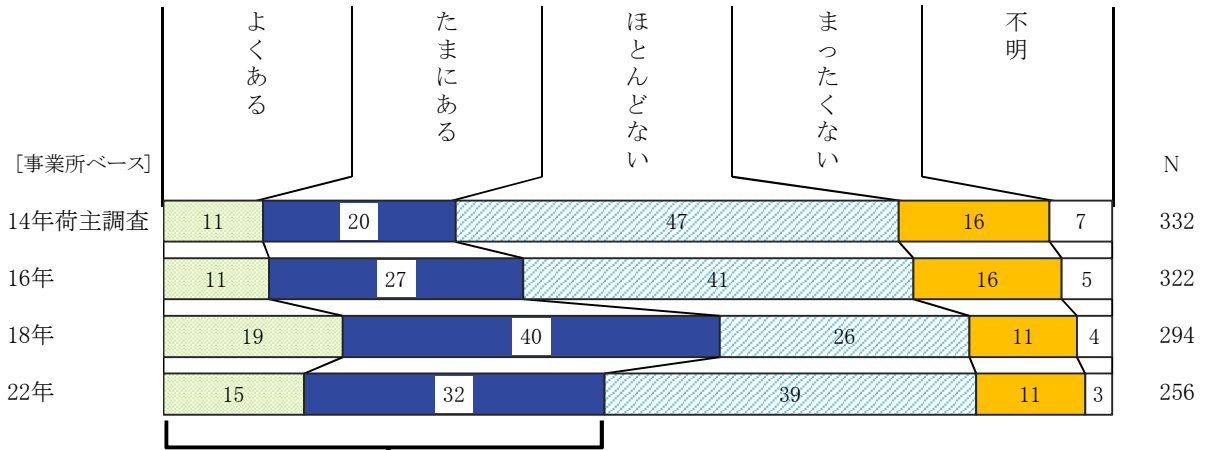
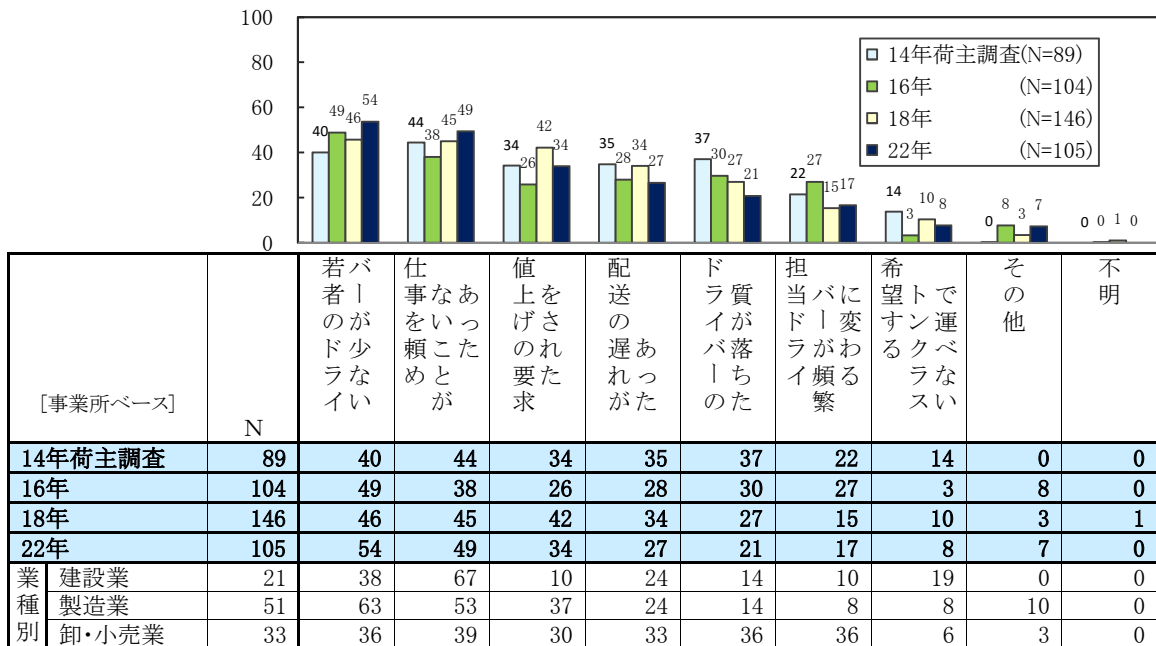


図7-7 委託先の運輸業者のドライバー不足を感じる点(SQ21-1 複数回答)【荷主調査】



注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし(上記各グラフ共通)

③働き方改革関連法の取り組み状況

働き方改革関連法の取り組み状況については、運輸業では、2023年問題は「現在取り組みを進めている」が37%、「未着手だが今後進める予定」は44%、2024年問題も「現在取り組みを進めている」が32%、「未着手だが今後進める予定」は50%と、それぞれ現在・今後を合わせて8割以上が取り組みの方向となっている。

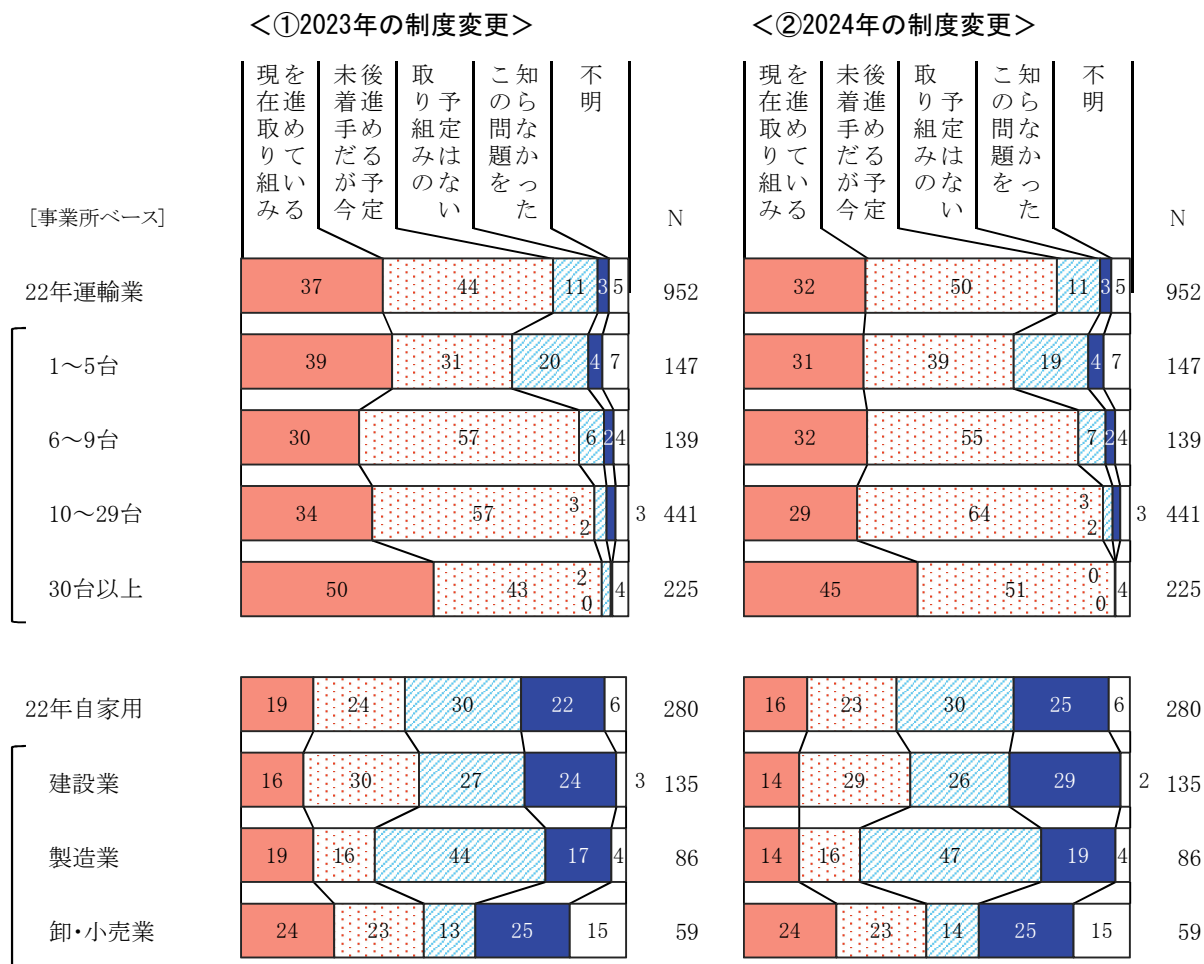
また、保有台数30台以上の規模の大きい事業所では、2023年・2024年問題ともに、半数前後が取り組みを進めている状況。

自家用では、各問題ともに運輸業より取り組み割合が低く、「現在取り組みを進めている」「未着手だが今後取り組み予定」とともに、10～20%台にとどまっている。

業種別では、卸・小売業での各問題の取り組み割合が、他の業種に比べて高い。(図7-8)

「働き方改革関連法」について
 ① 2023年4月：中小企業においても、月60時間超の時間外労働には、50%以上の割増賃金(深夜残業は75%以上)の支払が必要(大企業は施行済み)
 ② 2024年4月：ドライバーの時間外労働(休日労働含まず)上限が年960時間となる

図7-8 働き方改革関連法の取り組み状況(Q51①②)

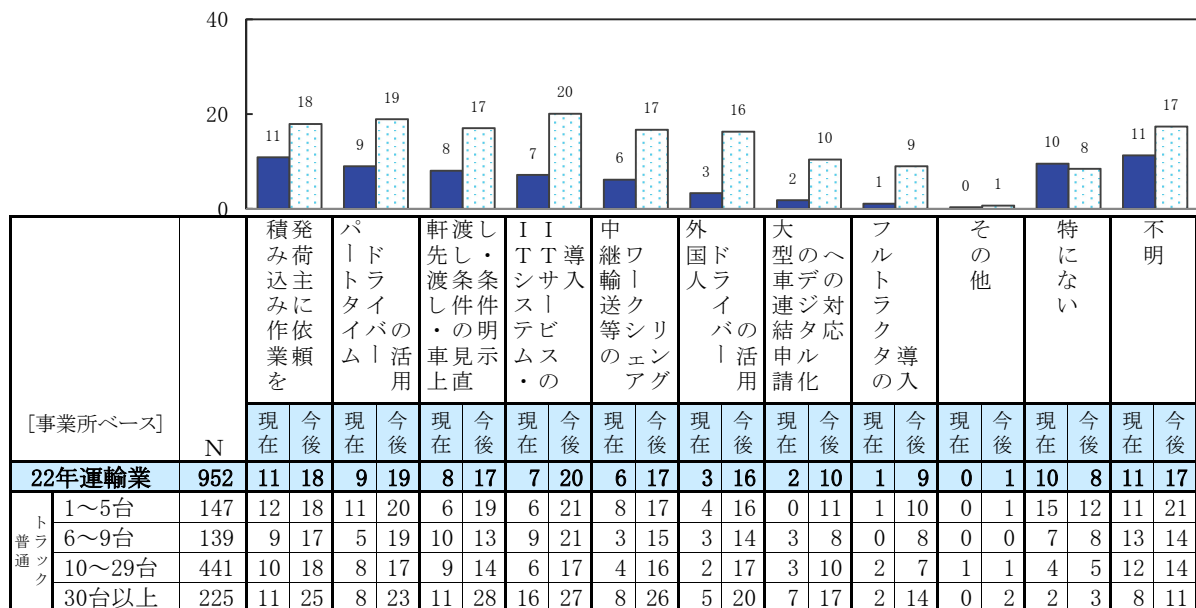
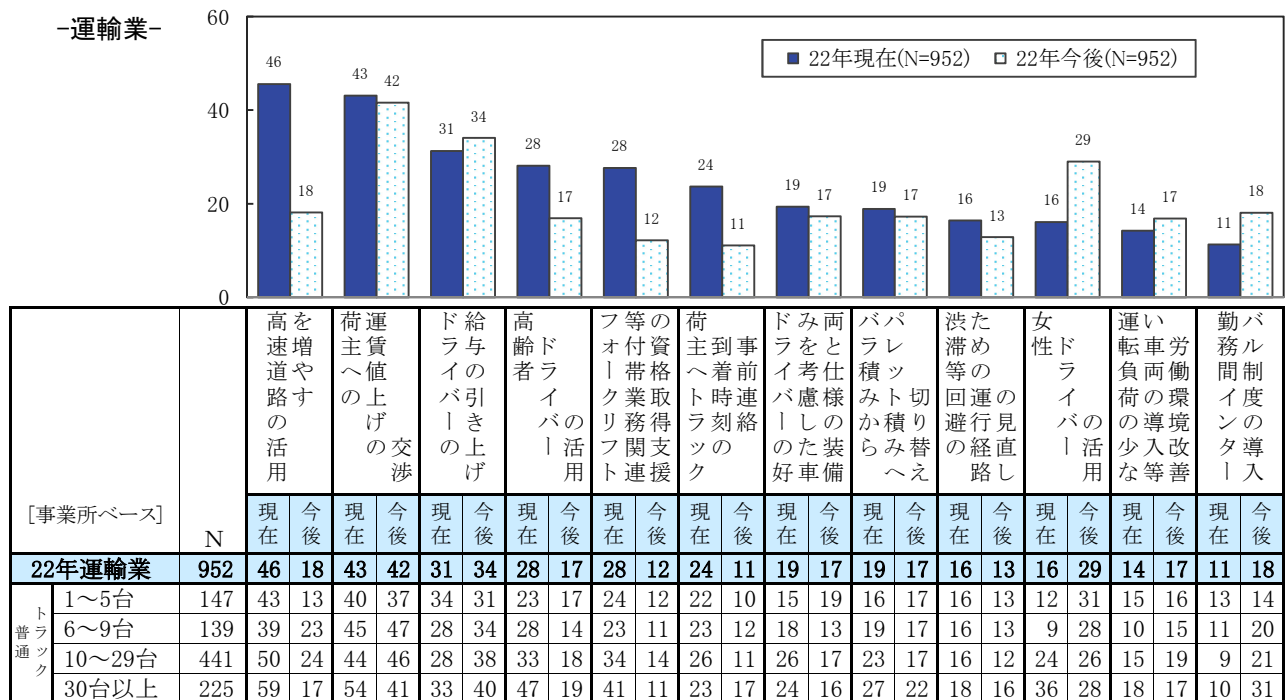


2023年・2024年問題について、運輸業で現在取り組んでいるものは、「高速道路の活用を増やす」（46%）、「荷主への運賃値上げの交渉」（43%）が4割を超え、「ドライバーの給与引き上げ」（31%）が続く。

「高速道路の活用を増やす」「荷主への運賃値上げの交渉」の他、付帯業務関連の資格取得支援や高齢者・女性ドライバーの活用等の人材面での現在取り組みの割合は、保有台数30台以上の事業所で高い。一方、「ドライバーの給与引き上げ」は保有台数規模での差は小さく、全体的に取り組まれている様子。

また、今後進める（強化）予定のものは、「荷主への運賃値上げの交渉」（42%）が最も高く、「ドライバーの給与の引き上げ」（34%）、「女性ドライバーの活用」（29%）が続く。（図7-9）

図7-9 2023年・2024年問題の現在の取り組み・今後（強化）予定のもの(Q52①②)



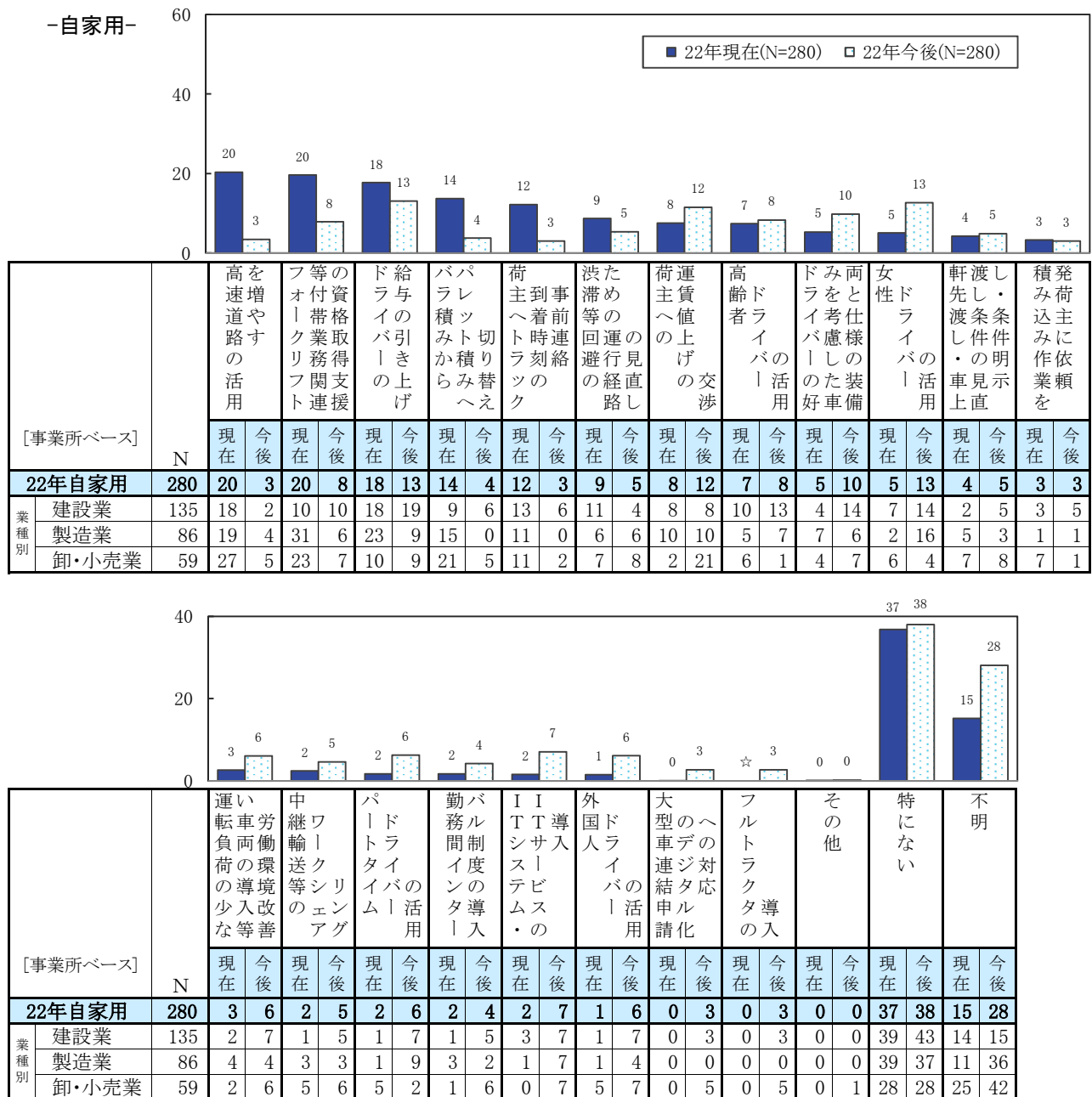
自家用で2023年・2024年問題について現在取り組んでいるものは、「高速道路の活用を増やす」「フォークリフト等付帯業務関連の資格取得支援」（各20%）、「ドライバーの給与引き上げ」（18%）が上位となっている。

業種別では、「高速道路の活用を増やす」は卸・小売業、「フォークリフト等付帯業務関連の資格取得支援」「ドライバー給与の引き上げ」は製造業で、他の業種に比べて高い。

また、今後進める（強化）予定のものは、「ドライバーの給与の引き上げ」「女性ドライバーの活用」（各13%）、「荷主への運賃値上げの交渉」（12%）が上位。

運輸業に比べて自家用では、現在・今後ともに「特になし」が37～38%を占め、全体的に取り組み率割合が低くなっている。（図7-10）

図7-10 2023年・2024年問題の現在の取り組み・今後（強化）予定のもの(Q52①②)



荷主が想定する2023年・2024年問題の影響については、「トラック輸送運賃の上昇」(61%)が最も高く、次いで「急な輸送の手配の困難化」(46%)となっている。「集荷時間の前倒しによる出荷時スケジュールの見直し」(35%)、「輸送時間・距離の短縮によるリードタイム長期化」(34%)は3割以上、さらに「配達・集荷回数の減少による生産・出荷体制の見直し」まで影響が及ぶと想定する荷主が27%となっている。一方、「特に影響はない」は18%にとどまる。(図7-11)

何らかの影響があると回答した荷主における2023年・2024年問題に関する取り組み状況は、「現在対応を進めている」は21%で、半数は「まだ着手していないが、今後取り組みを進める予定」(51%)となっている。

業種別では、建設業で「現在対応を進めている」(10%)が他の業種に比べて低い。(図7-12)

図7-11 2023年・2024年問題の自社への影響(Q23 複数回答)【荷主調査】

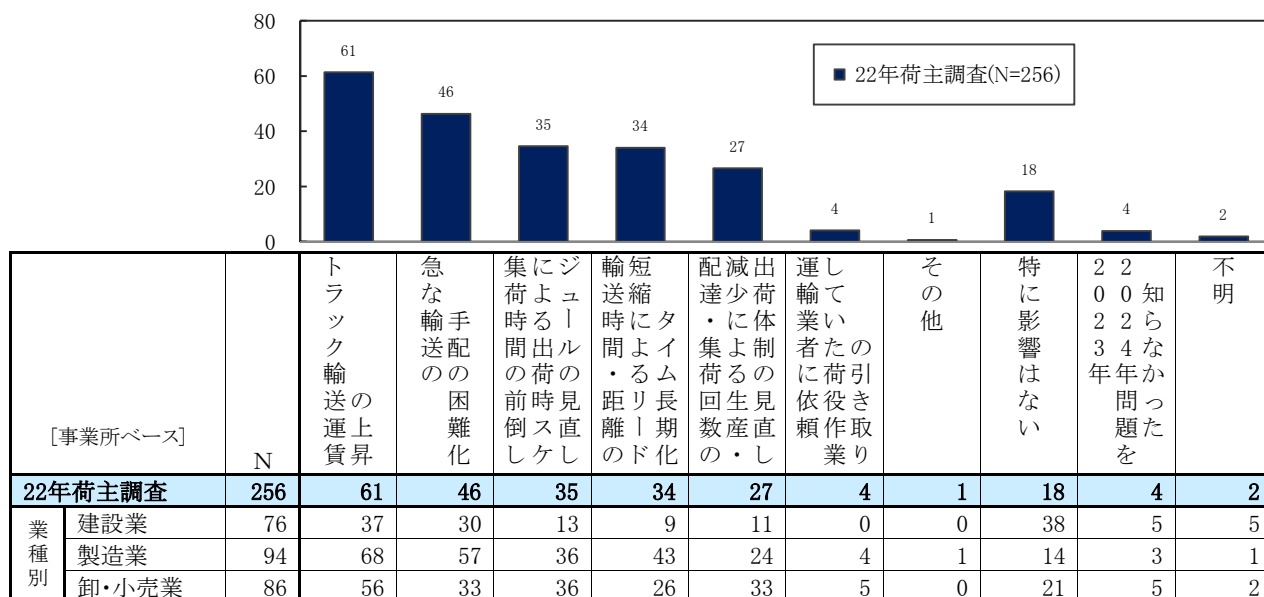
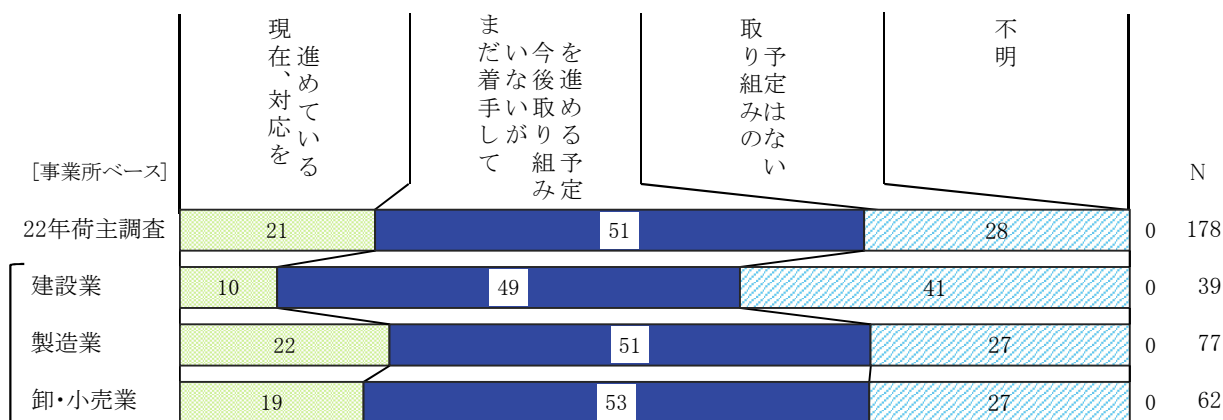


図7-12 2023年・2024年問題の輸送上の取り組み有無(SQ23-1)【荷主調査】



④ドライバー不足解決のための荷主への協力要望

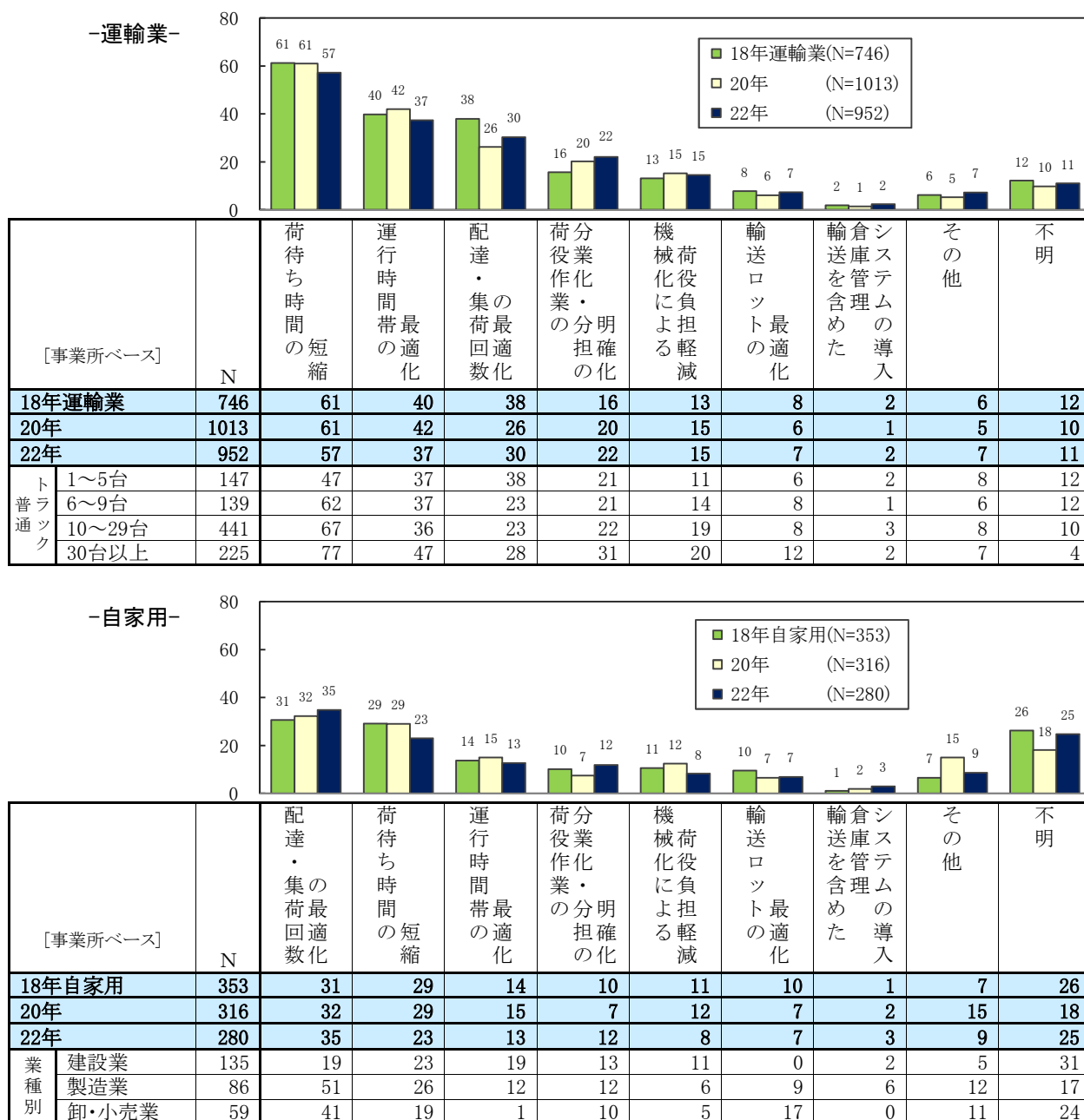
ドライバー不足問題解決のために荷主に協力してほしいことは、「荷待ち時間の短縮」(57%)が最も高く、次いで「運行時間帯の最適化」(37%)、「配達・集荷回数の最適化」(30%)、「荷役作業の分業化・分担の明確化」(22%)の順で高い。「荷役作業の分業化・分担の明確化」は18年以降増加。

保有台数30台以上の事業所では「荷待ち時間の短縮」「運行時間帯の最適化」「荷役作業の分業化・分担の明確化」が、保有台数1～5台の事業所では「配達・集荷回数の最適化」が他の保有台数の事業所より高い。

自家用では「配達・集荷回数の最適化」(35%)、「荷待ち時間の短縮」(23%)が上位だが、「荷待ち時間の短縮」は前回より6ポイント減少。一方、「荷役作業の分業化・分担の明確化」(12%)は前回より5ポイント増加。

製造業では、「配達・集荷回数の最適化」(51%)が他の業種より高い。(図7-13)

図7-13 ドライバー不足問題解決のために荷主に協力してほしいこと(Q49 複数回答)



ドライバー不足問題解決のために荷主が運送業者に協力可能なことは、「配達・集荷回数の最適化」(44%)、「荷待ち時間の短縮」(38%)が高い。次いで「運行時間帯の最適化」(22%)となっている。

卸・小売業では「配達・集荷回数の最適化」(51%)、製造業では「荷待ち時間の短縮」(47%)が他の業種に比べて高い。製造業では他にも「運行時間帯の最適化」(27%)、「輸送ロットの最適化」(23%)も高く、「特にない」(15%)は低くなっており、他の業種に比べて輸送業者への協力意向が総じて高い傾向がみられる。(図7-14)

また、運輸業と荷主と比較すると、上位3項目は共通しており、「配達・集荷回数の最適化」は運輸業の要望率を上回っているものの、「荷待ち時間の短縮」「運行時間帯の最適化」「荷役作業の分業化・分担の明確化」等は運輸業の要望率の方が高い状況となっている。(図7-15)

図7-14 ドライバー不足問題解決のために運輸業者に協力可能なこと(Q22 複数回答)【荷主調査】

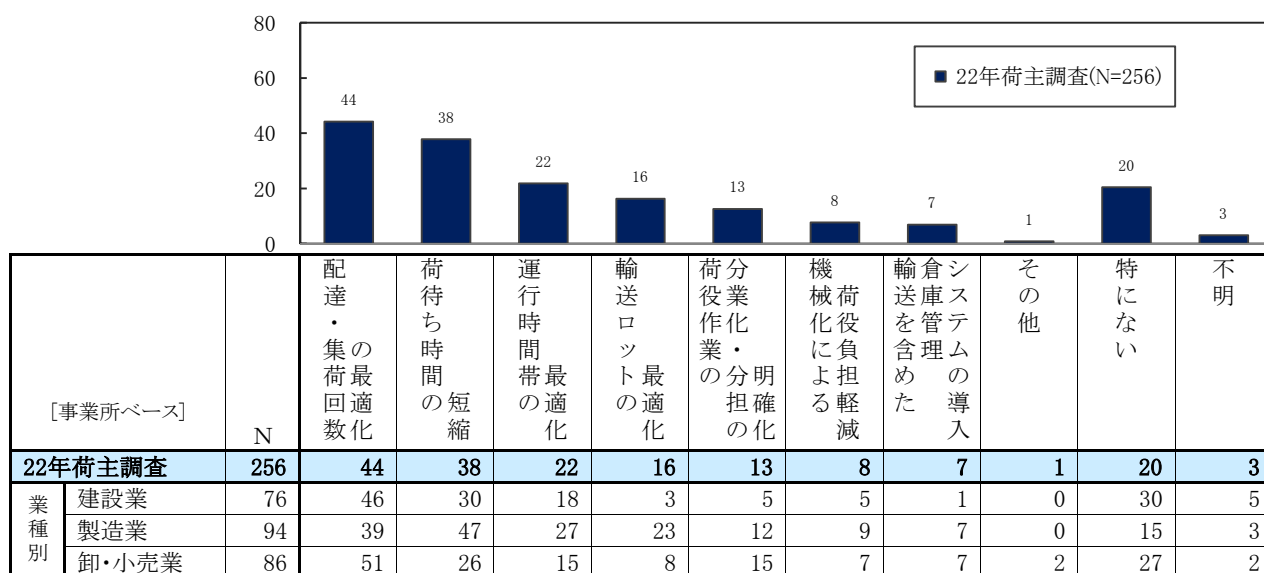
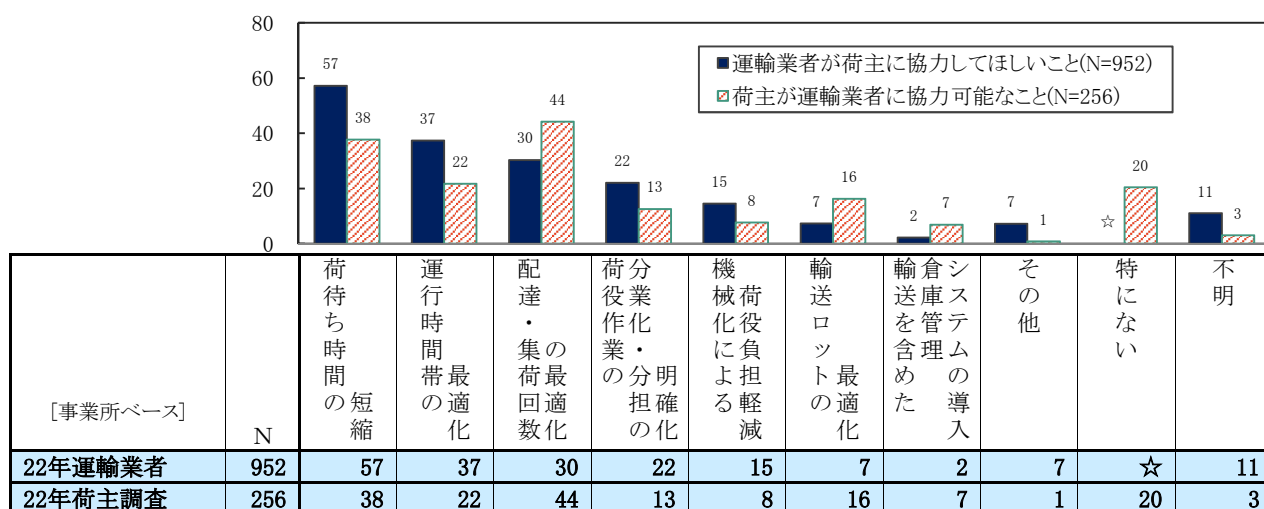


図7-15 運輸業者(Q49 複数回答)と荷主(Q22 複数回答)【荷主調査】の対比



注) ☆印は選択肢なし

7-3 ドライバーの安全対策への取り組み

安全対策として、運輸業では「乗務前の酒気帯び確認」「対面点呼」「健康管理」などドライバー管理が上位。自家用では22年4月に義務化された「酒気帯び確認」が大幅に増加。安全サポート機器の必要性を感じたヒヤリ・ハット事例では「後方の衝突」「前方の割り込み」といった前・後方関連の事例が多い。

①交通事故防止安全対策

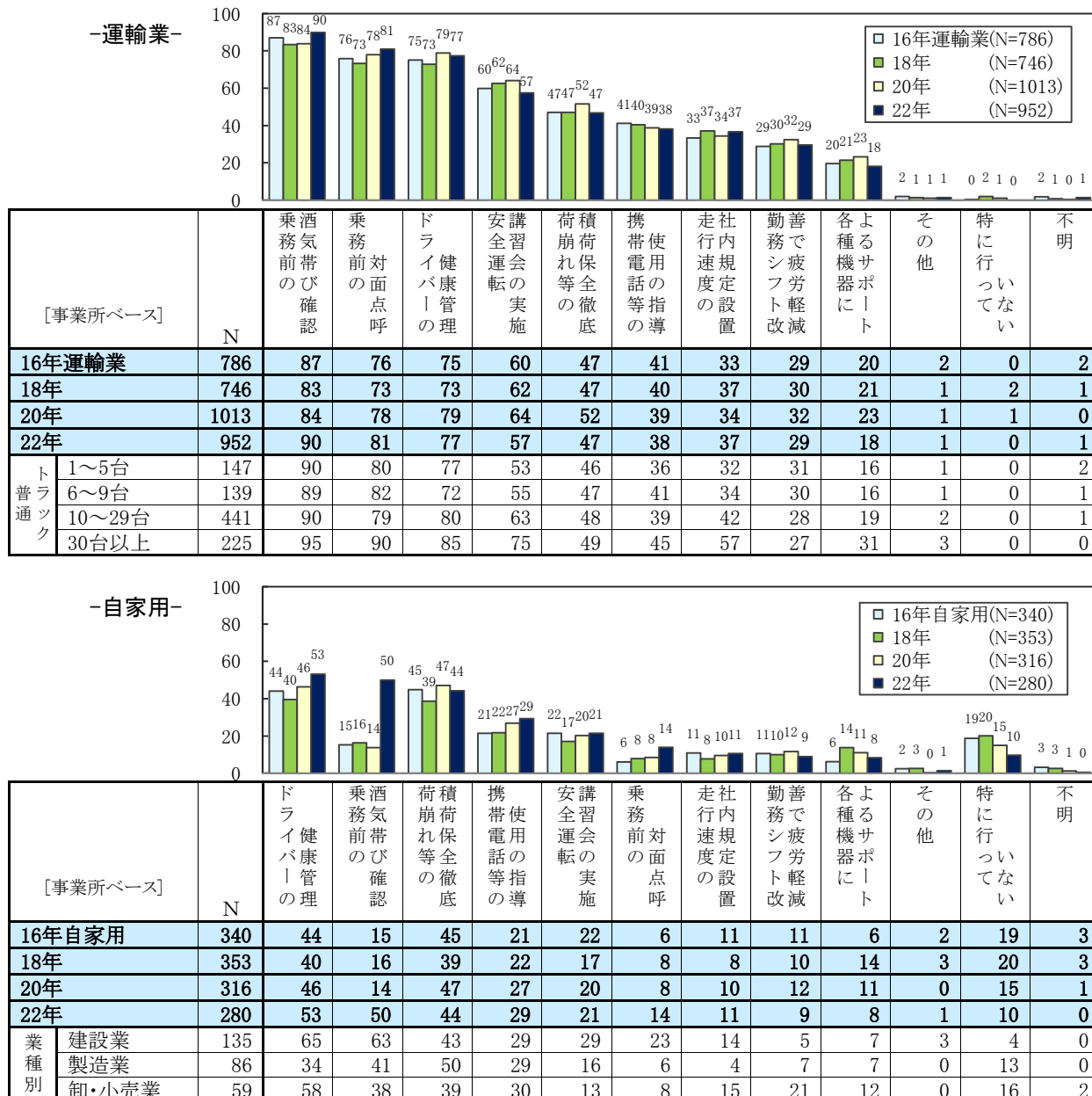
交通事故防止安全対策の取り組みは、運輸業では「乗務前の酒気帯び確認」（90%）が最も高い。次いで「乗務前の対面点呼」（81%）、「ドライバーに対する健康管理」（77%）となっている。

「乗務前の酒気帯び確認」は前回に比べて6ポイント増加、「乗務前の対面点呼」も18年以降増加が続く。保有台数の多い事業所ほど、これらの取り組みを実施している割合が高い傾向。

自家用でも「ドライバーに対する健康管理」（53%）、「乗務前の酒気帯び確認」（50%）が上位となり、22年4月から自家用にも義務化された「乗務前の酒気帯び確認」は前回より36ポイントと大幅増加。この他、「荷崩れなどの積荷保全の徹底」（44%）も高い。

上位2項目のドライバー管理関連は、建設業で60%以上と他の業種より高い。（図7-16）

図7-16 交通事故防止安全対策(Q14 複数回答)



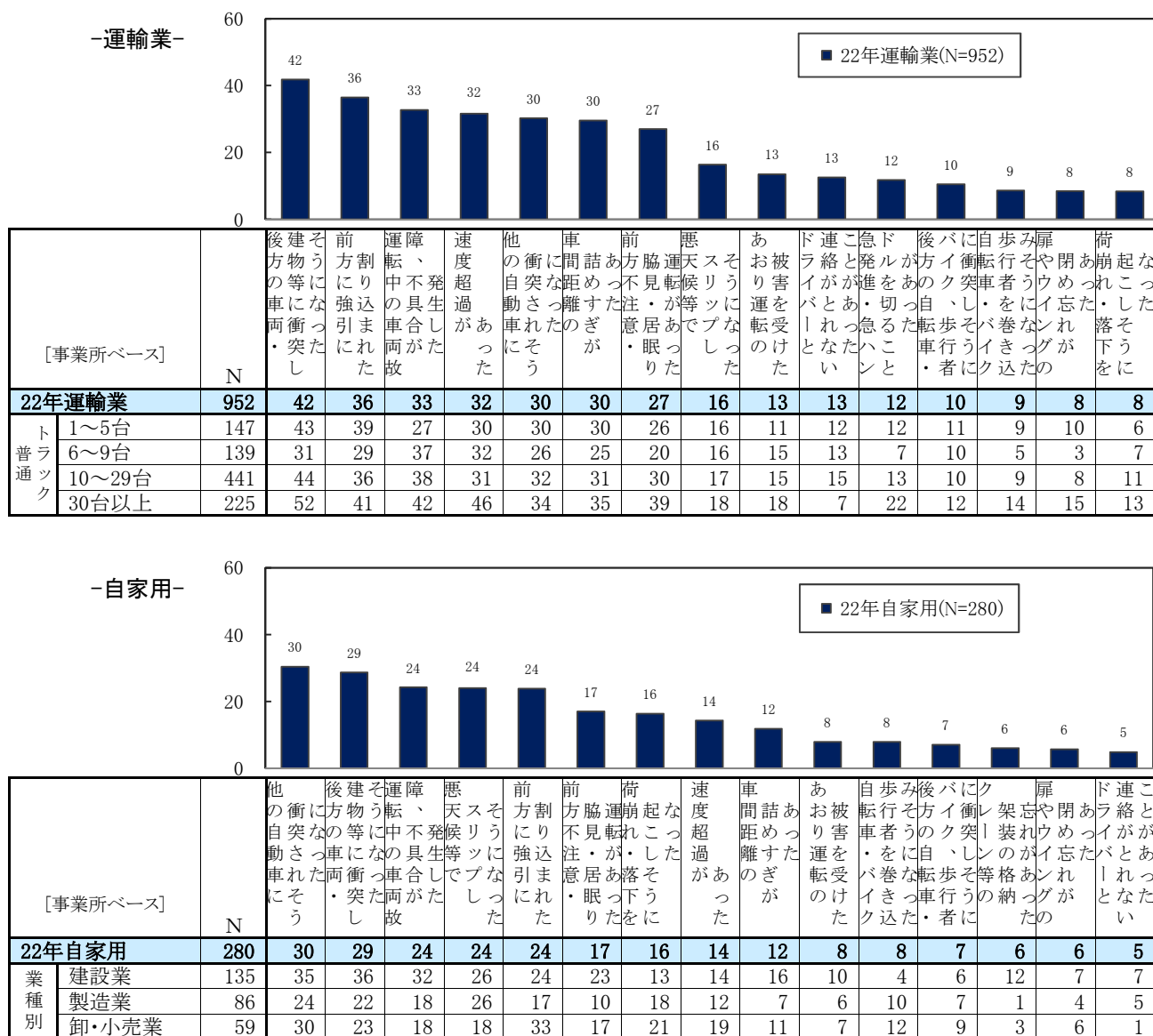
②安全サポート機器の必要性を感じたヒヤリハット事例

安全サポート機器の必要性を感じたヒヤリハット事例についてみると、運輸業では「後方の車両・建物等に衝突しそうになった」(42%)、「前方に強引に割り込まれた」(36%)といった前・後方に関する事例が上位。次いで「運転中の車両故障、不具合が発生した」

(33%)、「速度超過があった」(32%)、「他の自動車に衝突されそうになった」「車間距離の詰めすぎがあった」(各30%)、「前方不注意・脇見・居眠り運転があった」(27%)等が比較的高い。

自家用では、「他の自動車に衝突されそうになった」(30%)、「後方の車両・建物等に衝突しそうになった」(29%)が3割程度で高い。(図7-17)

図7-17 ヒヤリ・ハット事例(Q15 複数回答) 上位項目のみ表示



7-4 輸送合理化・人材面等の施策実施状況

主に実施している輸送合理化・人材面の施策としては「ドライバー教育」、今後実施したいものは「先進的な安全装置搭載車両の導入」が、運輸業・自家用ともに最多。
また、運輸業で今後実施予定のものでは、「輸送業務関連のハード・ソフトのDX化」「災害等緊急輸送への協力」が上位に。

運輸業の合理化・人材面等の施策実施内容は、「ドライバー教育」（70%）が最も高い。次いで「輸送品質の向上」（47%）、「買い替え延長で車両費削減」（34%）の順。

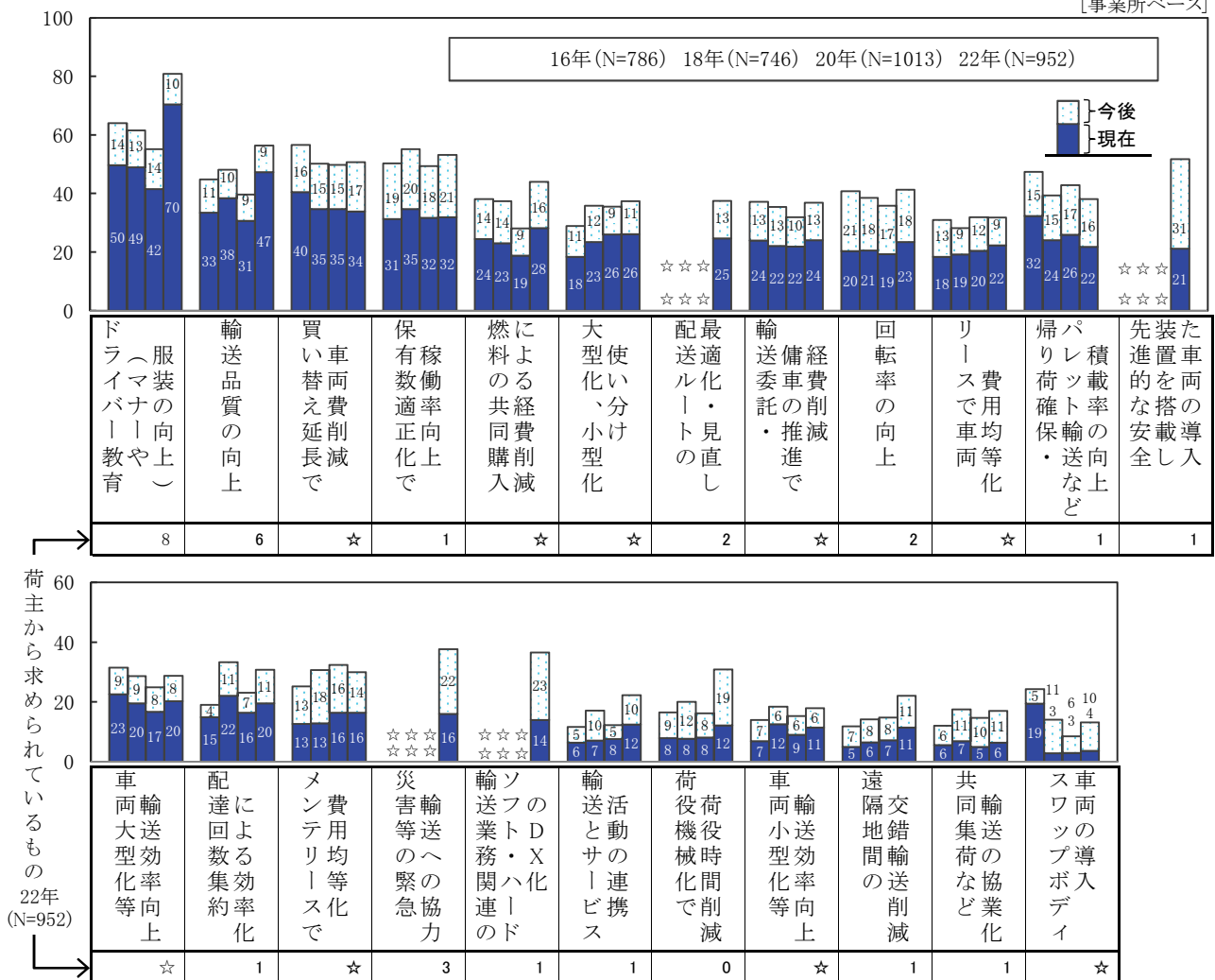
前回に比べて「ドライバー教育」は28ポイントの大幅増加。（なお、今回、選択肢の追加・削除があったため、その影響も受けている可能性がある）

運輸業の今後実施したい施策は、「先進的な安全装置を搭載した車両の導入」（31%）、「輸送業務関連のソフト・ハードのDX化」（23%）、「災害等の緊急輸送への協力」（22%）、「保有数適正化で稼働率向上」（21%）が上位となっている。

また、運輸業が荷主から求められているものは、「ドライバー教育」（8%）、次いで「輸送品質の向上」（6%）となっている。（図7-18）

図7-18 輸送合理化・人材面等の施策実施状況および今後の予定・荷主から求められているもの
(Q10①②③の一部 複数回答) -運輸業-

[事業所ベース]



注) 16年:「特装車の使用」→18年:「スワップ・ボディ車両の導入」

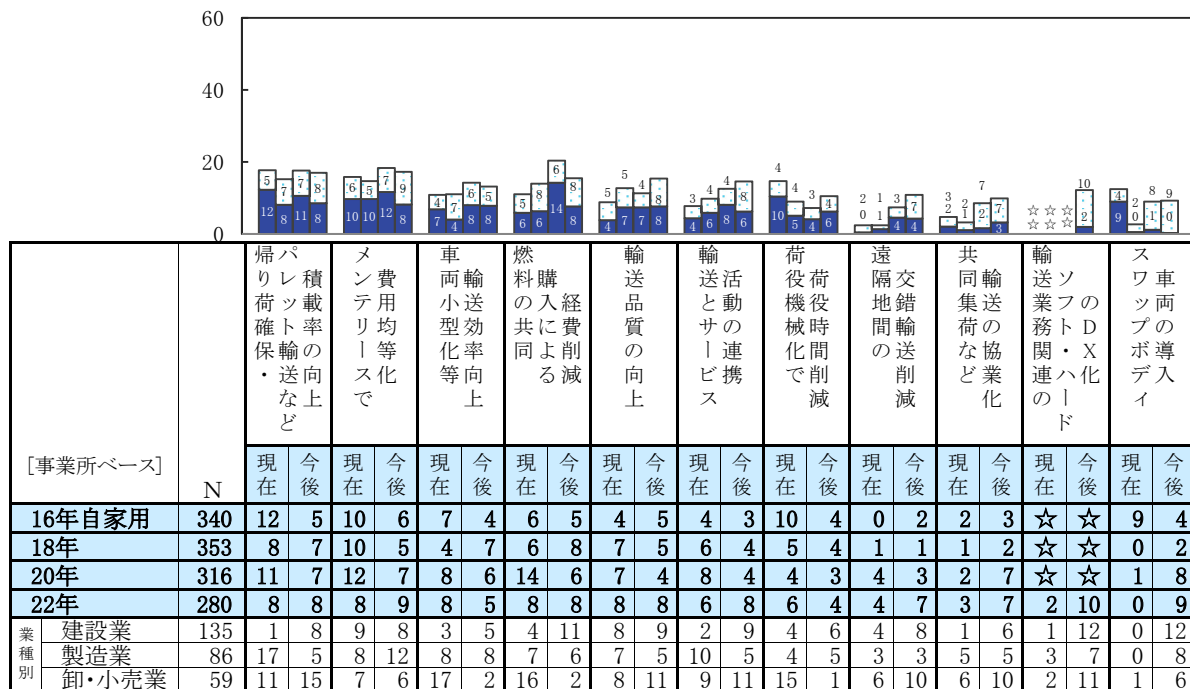
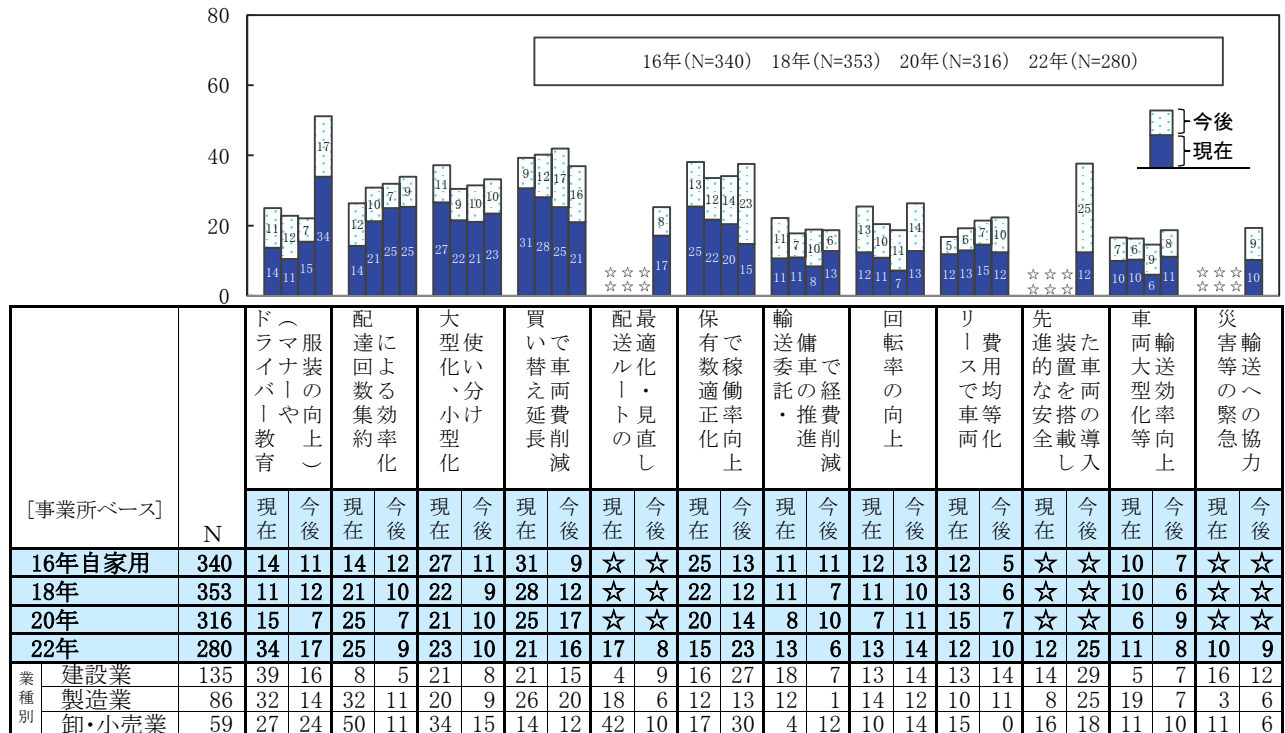
注) ☆印は選択肢なし

注) 20年:「帰り荷確保など積載率の向上」→22年:「帰り荷確保・パレット輸送など積載率の向上」

自家用の現在の実施内容では、運輸業同様、「ドライバー教育」（34%）が最も高い。次いで「配達回数集約による効率化」（25%）、「大型化、小型化の使い分け」（23%）、「買い替え延長で車両費削減」（21%）が上位。

自家用の今後実施したい施策では、「先進的な安全装置を搭載した車両の導入」（25%）、「保有数適正化で稼働率向上」（23%）が2割以上で高い。（図7-19）

図7-19 輸送合理化・人材面等の施策実施状況および今後の予定（Q10①② 複数回答）-自家用-



注) ☆印は選択肢なし

注) 16年:「特装車の使用」→18年:「スワップ・ボディ車両の導入」

注) 20年:「積み荷確保など積載率の向上」→22年:「積み荷確保・パレット輸送など積載率の向上」

8. DX・先進技術、環境問題への対応

8-1 自動運転走行機能・隊列走行についての意識

自動運転走行機能・隊列走行のメリットは「ドライバー不足の解消」「事故の減少」、デメリットは「システムの誤作動・故障」「ドライバーの居眠り・注意力の低下」が運輸業・自家用ともに上位。デメリットのうち「車両価格・維持費の上昇」は、運輸業・自家用ともに前回に比べて増加傾向。

自動運転走行機能搭載トラックの導入意向は運輸業で3割、前回に比べて「導入することはない」が減少。

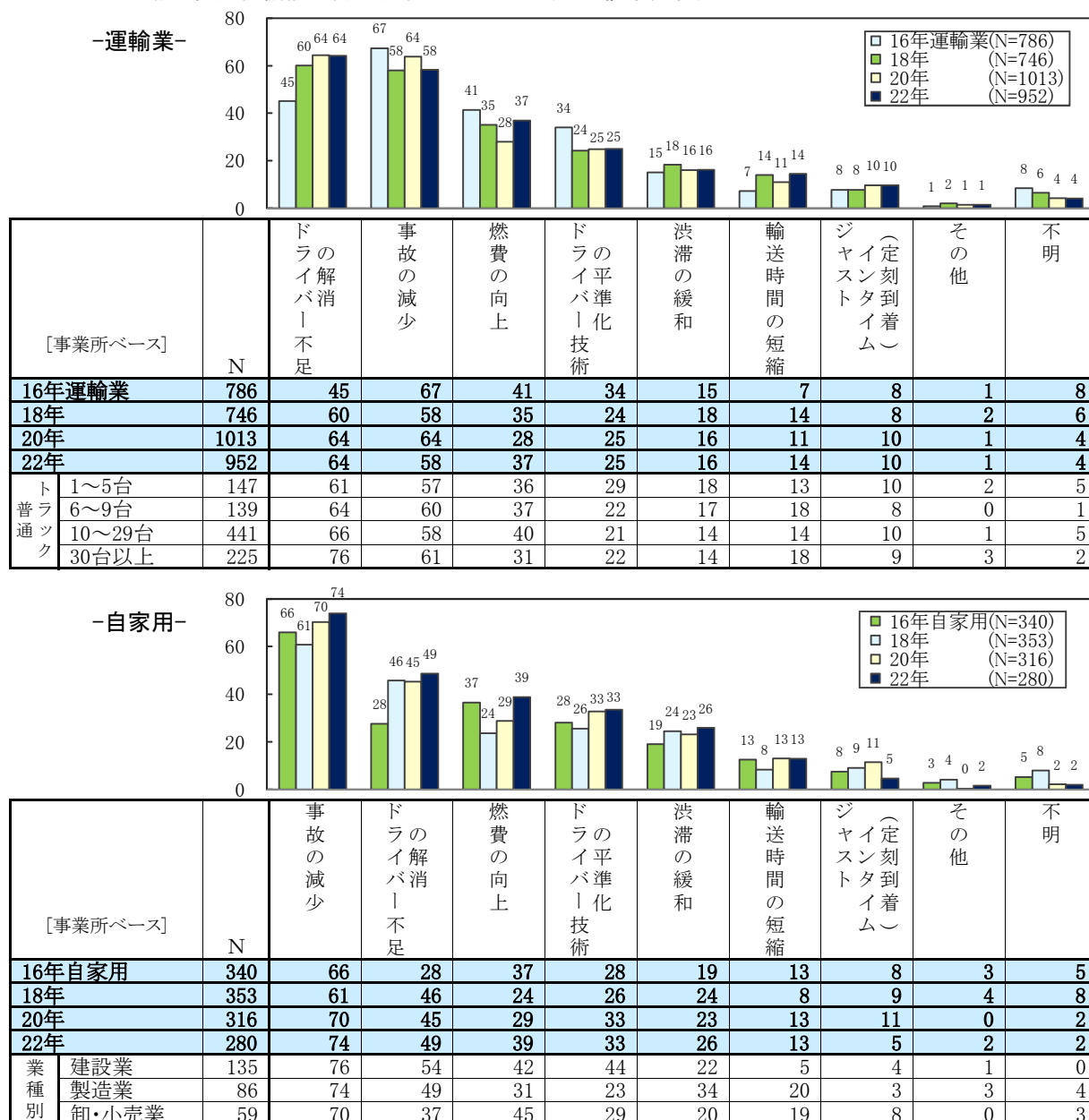
①自動運転走行機能・隊列走行のメリット

自動運転走行機能・隊列走行のメリットについては、運輸業で「ドライバー不足の解消」(64%)が最も高く、「事故の減少」(58%)が続く。

自家用では「事故の減少」(74%)が最も高く、次いで「ドライバー不足の解消」(49%)、「燃費の向上」(39%)、「ドライバー技術の平準化」(33%)となっている。

運輸業、自家用ともに「燃費の向上」は前回より9~10ポイント増加している。(図8-1)

図8-1 自動運転走行機能・隊列走行のメリット(Q11 複数回答)

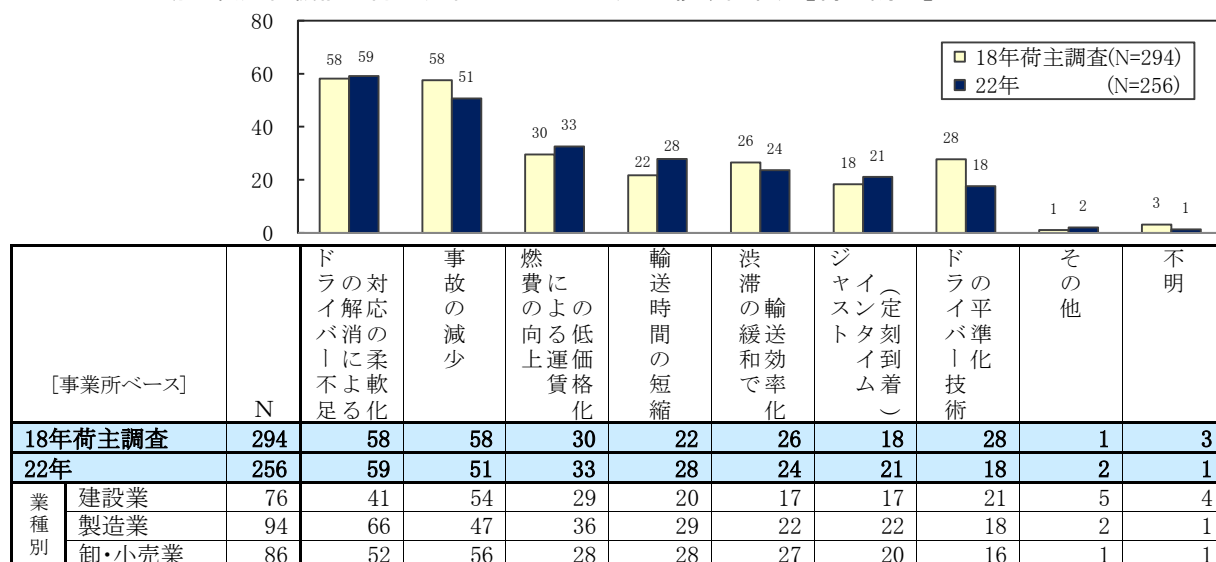


注) 重要なものから順に3つまで回答可能

荷主における自動運転走行・隊列走行のメリットについては、「ドライバー不足解消による対応の柔軟化」(59%)、「事故の減少」(51%)が半数を超えて高い。次いで「燃費の向上による運賃の低価格化」(33%)、「輸送時間の短縮」(28%)が3割前後となっている。

前回に比べて「輸送時間の短縮」は6ポイント増加した一方、「ドライバー技術の平準化」は10ポイント、「事故の減少」は7ポイント減少している。(図8-2)

図8-2 自動運転走行機能・隊列走行のメリット(Q30 複数回答)【荷主調査】



注) 重要なものから順に3つまで回答可能
 注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

②自動運転走行機能・隊列走行の不安点

自動運転走行機能・隊列走行の不安点については、運輸業で「システムの誤作動・故障」(51%)が最も高く、次いで「ドライバーの居眠り・注意力の低下」(41%)、「車両価格・維持費の上昇」「故障・事故発生時の責任所在が曖昧」(各37%)の順となっている。

18年以降、減少傾向にある項目が多く、不安点が解消されつつある様子が見受けられるが、「車両価格・維持費の上昇」が前回より10ポイント増加しており、物価上昇の影響とも考えられる。

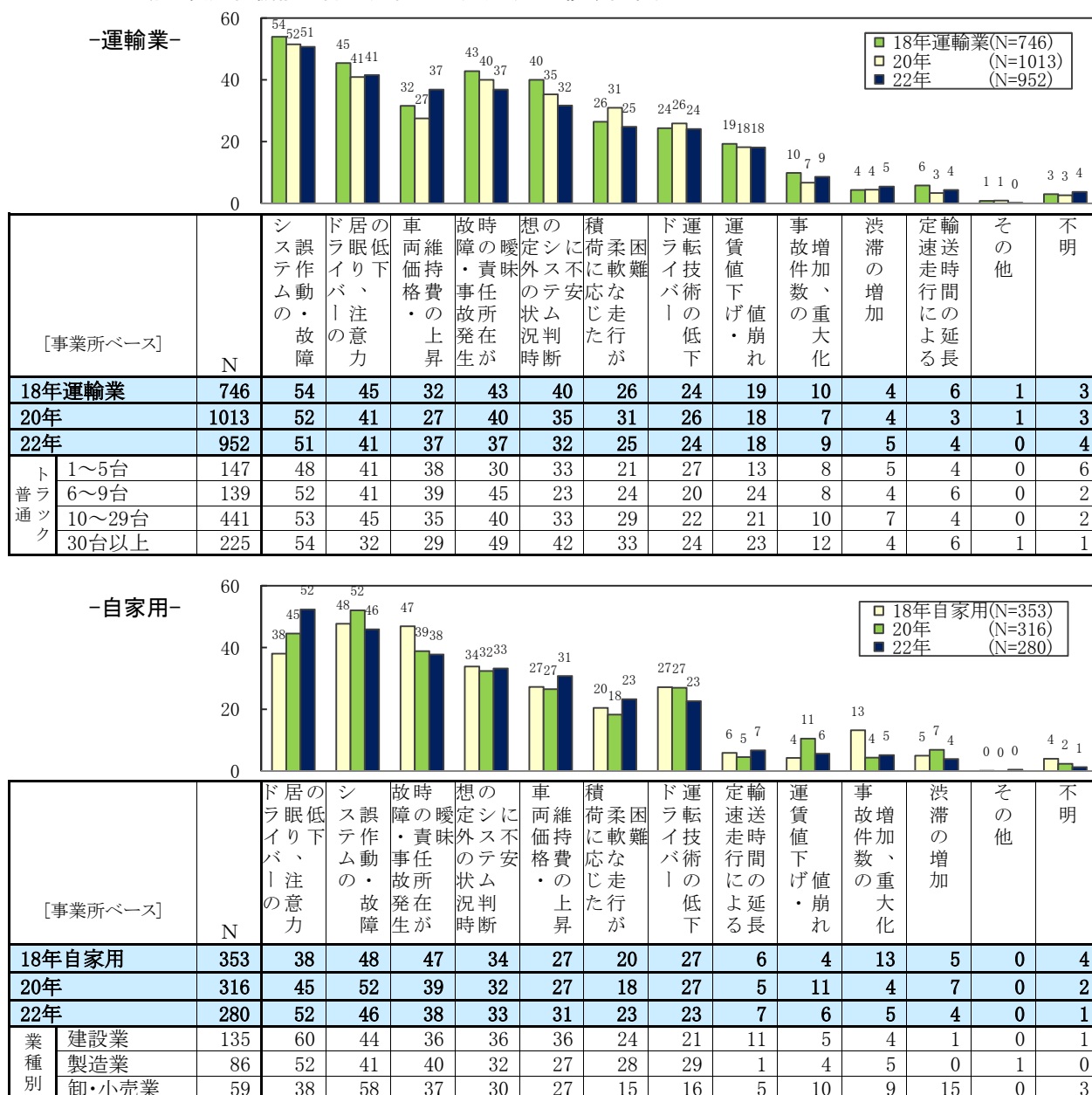
また、トラック保有台数30台以上では「想定外の状況時のシステム判断に不安」(42%)が、他の事業所を上回っている。

自家用では、「ドライバーの居眠り・注意力の低下」(52%)が最も高く、これに「システムの誤作動・故障」(46%)が続く。

「ドライバーの居眠り・注意力の低下」は前回に比べて7ポイント増加し、18年以降増加傾向が続く。また、自家用でも「車両価格・維持費の上昇」は前回より増加傾向にある。

業種別では、建設業で「ドライバーの居眠り・注意力の低下」(60%)、「車両価格・維持費の上昇」(36%)が他の業種に比べて高い。(図8-3)

図8-3 自動運転走行機能・隊列走行の不安点(Q12 複数回答)



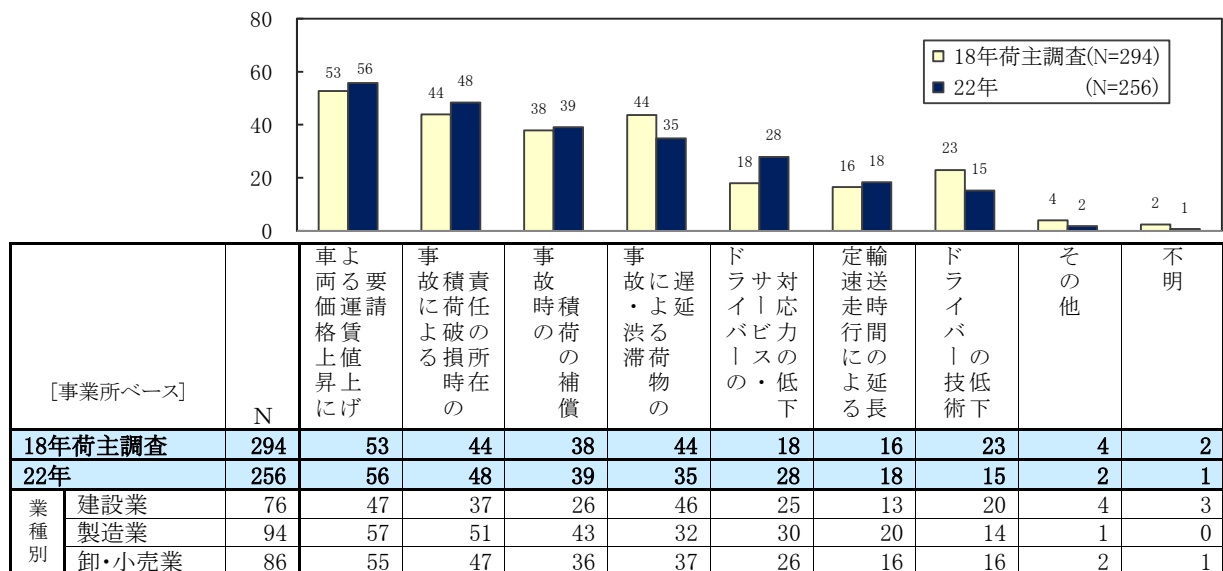
注) 重要なものから順に3つまで回答可能

荷主における自動運転走行機能・隊列走行の不安点は、「車両価格上昇による運賃値上げ要請」(56%)が最も高く、「事故による積荷破損時の責任の所在」(48%)が続く。

前回に比べて「事故・渋滞による荷物の遅延」は9ポイント、「ドライバー技術の低下」は8ポイント減少した一方、「ドライバーのサービス・対応力の低下」は10ポイント増加している。

業種別では、建設業で「事故・渋滞による荷物の遅延」(46%)、製造業で「事故時の積荷の補償」(43%)が他の業種に比べて高い。(図8-4)

図8-4 自動運転走行機能・隊列走行の不安点(Q31 複数回答)【荷主調査】



注) 重要なものから順に3つまで回答可能
注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

③自動運転走行機能搭載トラックの導入意向

自動運転走行機能の搭載されたトラックの導入意向については、運輸業では「積極的に導入したい」（3%）と「導入を検討する可能性はある」（27%）と合わせた導入意向のある事業所は30%、「導入を検討する可能性は低い」（31%）と「導入することはない」（19%）を合わせた導入意向が低い事業所は50%となっている。

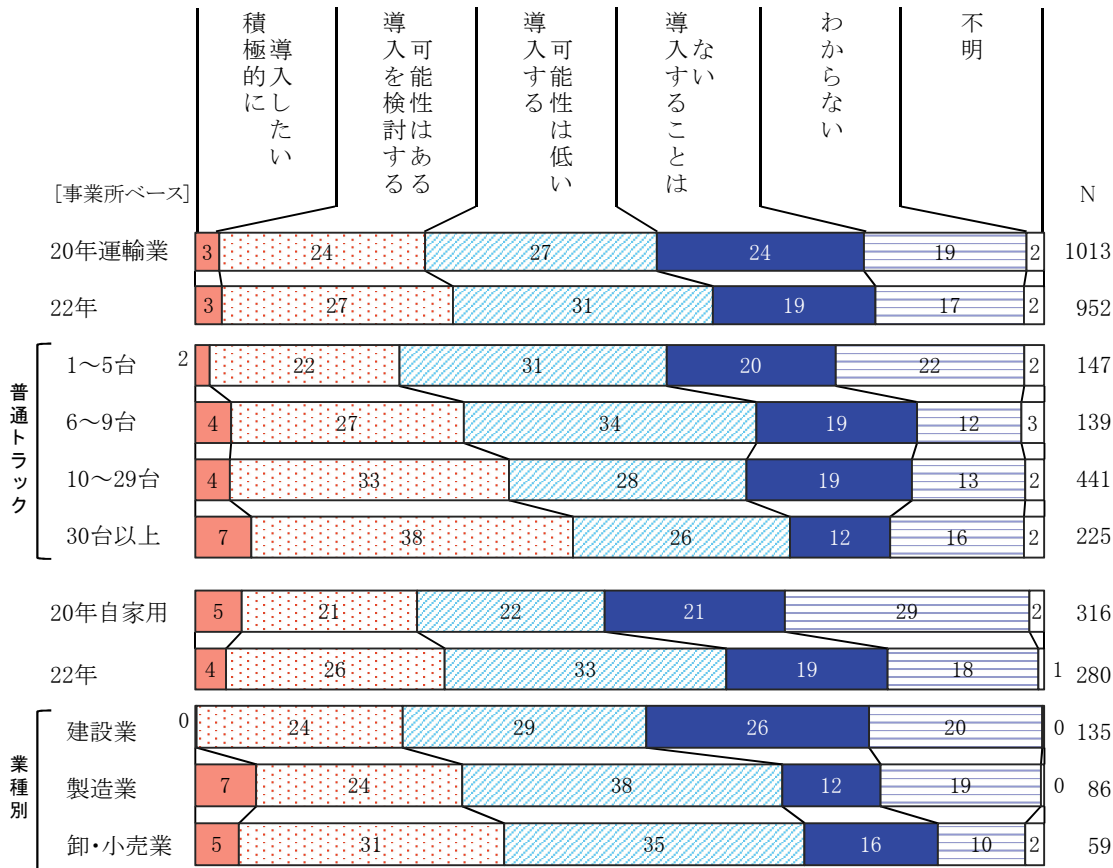
前回に比べて「導入することはない」は5ポイント減少している。

自家用においても導入意向あり（積極的に導入したい+導入を検討する可能性はある）が30%あるものの、導入意向の低い事業所（導入可能性は低い+導入することはない）は52%と半数を超えている。

前回と比べて「導入を検討する可能性はある」が5ポイント増加したものの、「導入する可能性は低い」が11ポイントと大幅に増加している。

業種別では、製造業、卸・小売業での導入意向が建設業よりも高い。（図8-5）

図8-5 「自動運転走行機能」搭載トラック導入意向(Q13)



8-2 DX・先進技術についての意識・取り組み

運輸業では、荷主の希望上位の「車両位置確認」システムは3割半ば、「貨物追跡」システムは1割未満の導入率。運輸業が今後導入（拡充）検討しているものは、点呼関連とアルコールインターロックが上位。
 荷主が運輸業者に依頼する際、安全対策よりも運賃コストを優先する割合が多く、製造業でより顕著。安全対策に伴う運賃上昇について、「得意先や消費者への価格転嫁は難しい」とする荷主は半数近くにのぼる。

①トラックに関するDX・先進技術の認知・導入状況と荷主の対応

IT関連機器・システムについて、運輸業での認知状況をみると、車載機器は8～9割と認知率が高い。運行管理システムでは「車両位置確認」（77%）が高いが、他は半数程度。安全運転支援システムでは「エコドライブ管理」（64%）、勤怠・点呼では「IT点呼」（68%）の認知率が高い。（図8-6）

図8-6 IT関連機器・システムの認知状況（Q16① 複数回答）-運輸業-

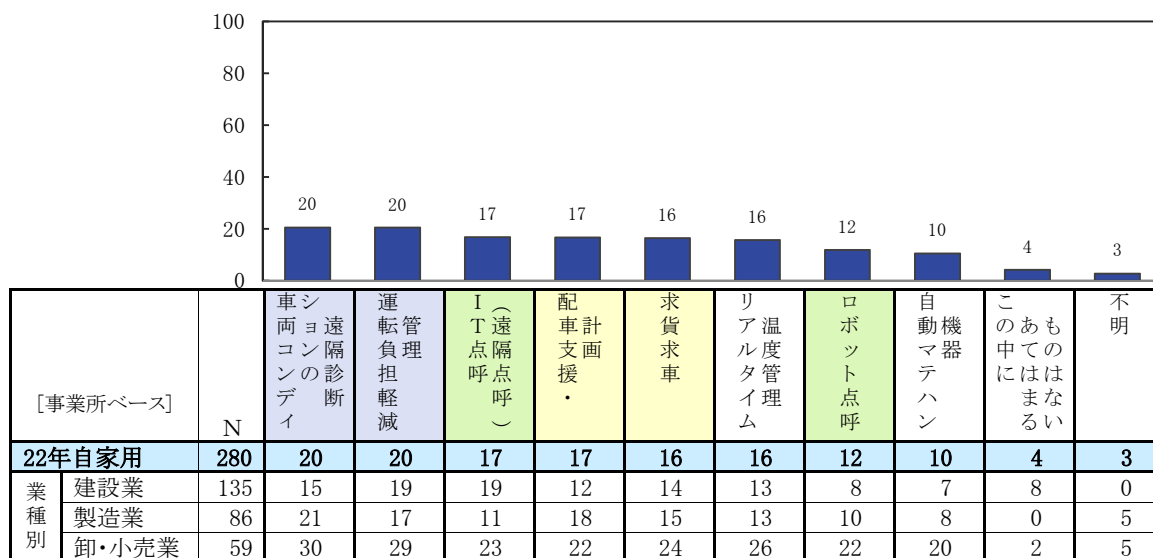
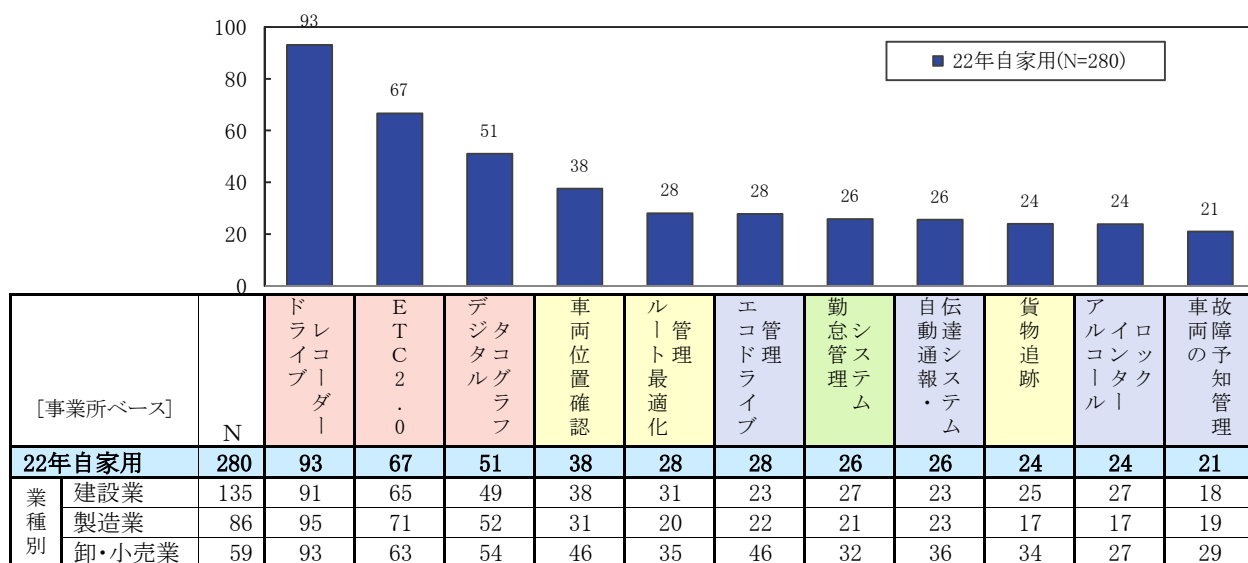


注)それぞれの色は

- 車載機器
- 運行管理システム・サービス
- 安全運転支援システム・サービス
- 勤怠・点呼

自家用でのIT関連機器・システムの認知状況をみると、「ドライブレコーダー」(93%)は運輸業同様に認知が高いが、「ETC2.0」(67%)、「デジタルタコグラフ」(51%)以外は30%台以下と運輸業に比べて全体的に認知率が低い。(図8-7)

図8-7 IT関連機器・システムの認知状況(Q16①複数回答)-自家用-



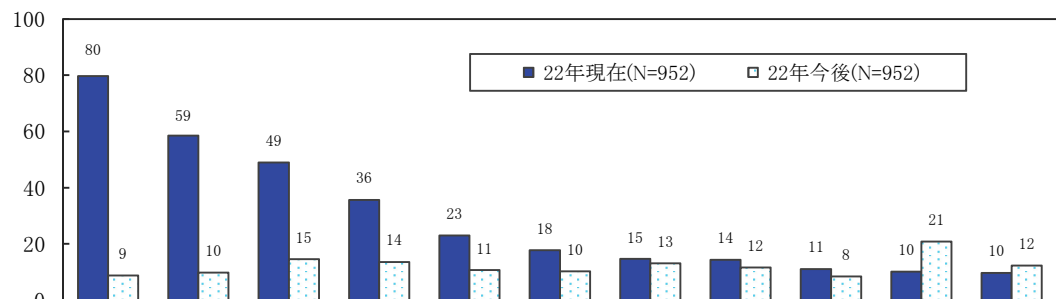
注)それぞれの色は
車載機器 運行管理システム・サービス
安全運転支援システム・サービス 勤怠・点呼

IT関連機器・システムについて、運輸業で現在導入しているものは「ドライブレコーダー」(80%)が最も高く、「ETC2.0」(59%)、「デジタルタコグラフ」(49%)が続く。運行管理システムでは「車両位置確認」(36%)、安全運転支援システムでは「エコドライブ管理」(23%)が上位。

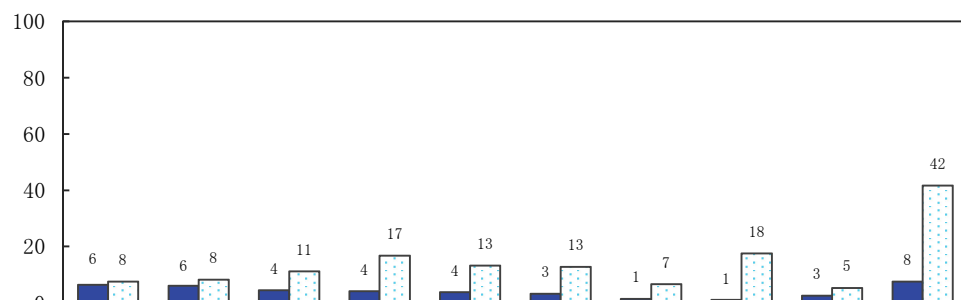
今後導入(拡充)検討している機器等は「IT点呼」(21%)、「ロボット点呼」(18%)、「アルコールインターロック」(17%)となっている。(図8-8)

図8-8 IT関連機器・システムの現在導入状況・今後導入(拡充)意向

(Q16②③ 複数回答) -運輸業-



[事業所ベース]	N	ドライブレコーダー		ETC2.0		デジタルタコグラフ		車両位置確認		エコドライブ管理		勤怠システム		車両遠隔診断		車両故障の予知管理		求貨求車		IT(遠隔点呼)		ルート最適化		
		現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	
22年運輸業	952	80	9	59	10	49	15	36	14	23	11	18	10	15	13	14	12	11	8	10	21	10	12	
トラック 普通	1~5台	147	75	12	49	11	43	13	27	13	17	10	20	9	14	12	11	9	10	7	10	18	12	13
	6~9台	139	78	7	59	15	42	22	33	14	23	15	10	10	15	13	22	12	7	11	4	24	6	14
	10~29台	441	86	6	70	7	57	15	45	16	28	11	17	13	14	15	14	15	13	9	12	23	8	11
	30台以上	225	90	2	80	3	79	5	67	6	46	8	31	11	22	14	20	14	20	6	20	21	10	11



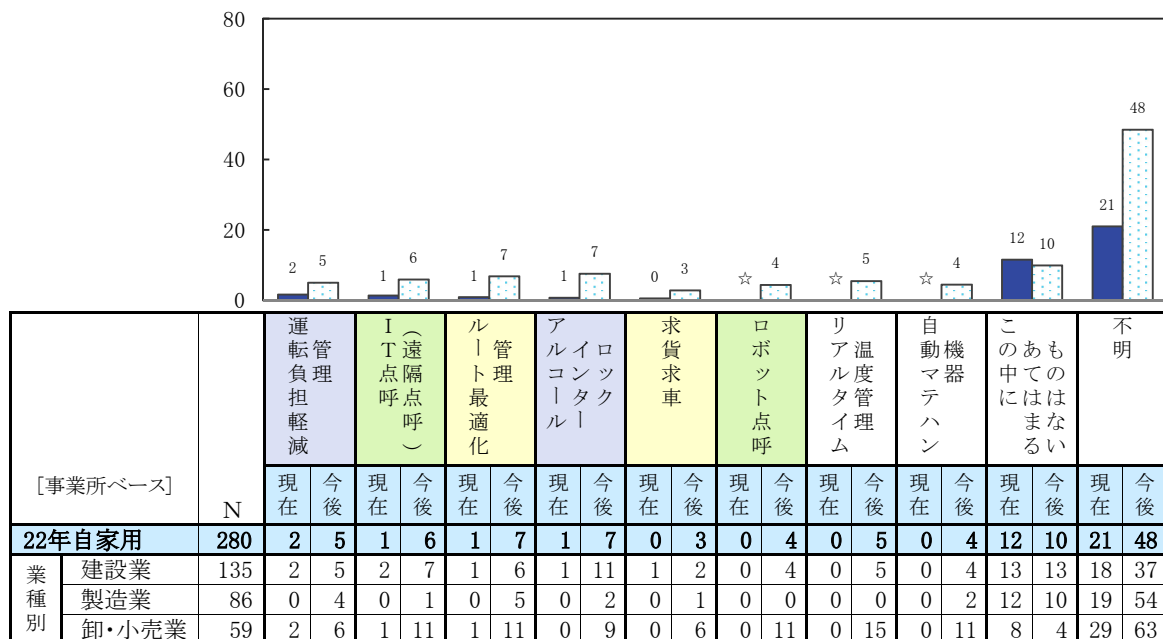
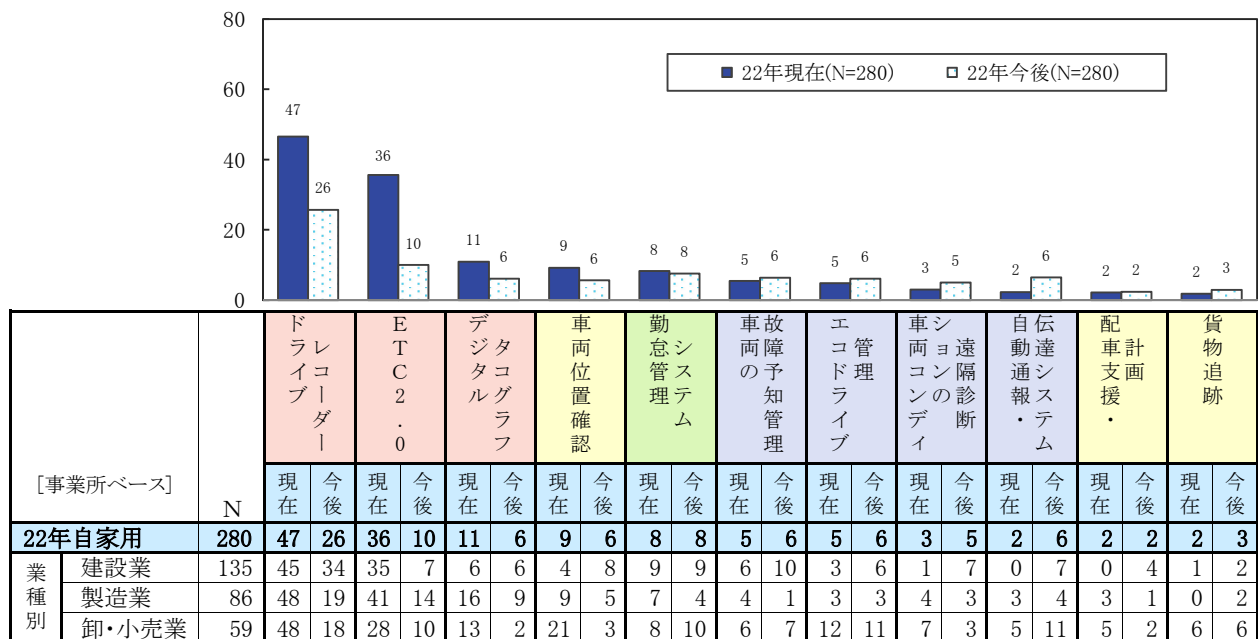
[事業所ベース]	N	リアルタイム温度管理		貨物追跡		配車計画・支援		アルコールインターロック		自伝達システム		運転管理負担軽減		自動機器マテハン		ロボット点呼		この中でははまらない		不明		
		現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	現在	今後	
22年運輸業	952	6	8	6	8	4	11	4	17	4	13	3	13	1	7	1	18	3	5	8	42	
トラック 普通	1~5台	147	4	8	5	8	6	11	5	15	4	12	1	10	2	7	1	16	5	9	9	40
	6~9台	139	5	9	6	9	3	10	2	21	3	15	5	18	2	7	1	15	2	3	9	40
	10~29台	441	9	7	6	8	2	11	4	17	5	14	4	14	0	7	1	21	0	2	5	44
	30台以上	225	11	4	12	7	12	12	5	17	3	17	7	12	1	6	1	23	0	2	7	50

注)それぞれの色は
車載機器 運行管理システム・サービス
安全運転支援システム・サービス 勤怠・点呼

自家用で現在導入しているIT関連機器・システムは「ドライブレコーダー」(47%)が最も高く、「ETC2.0」(36%)が続くが、それ以外の導入率は低い。今後導入(拡充)検討している機器等も「ドライブレコーダー」(26%)、「ETC2.0」(10%)の他は10%未満と意向は低い。(図8-9)

図8-9 IT関連機器・システムの現在導入状況・今後導入(拡充)意向

(Q16②③ 複数回答) -自家用-



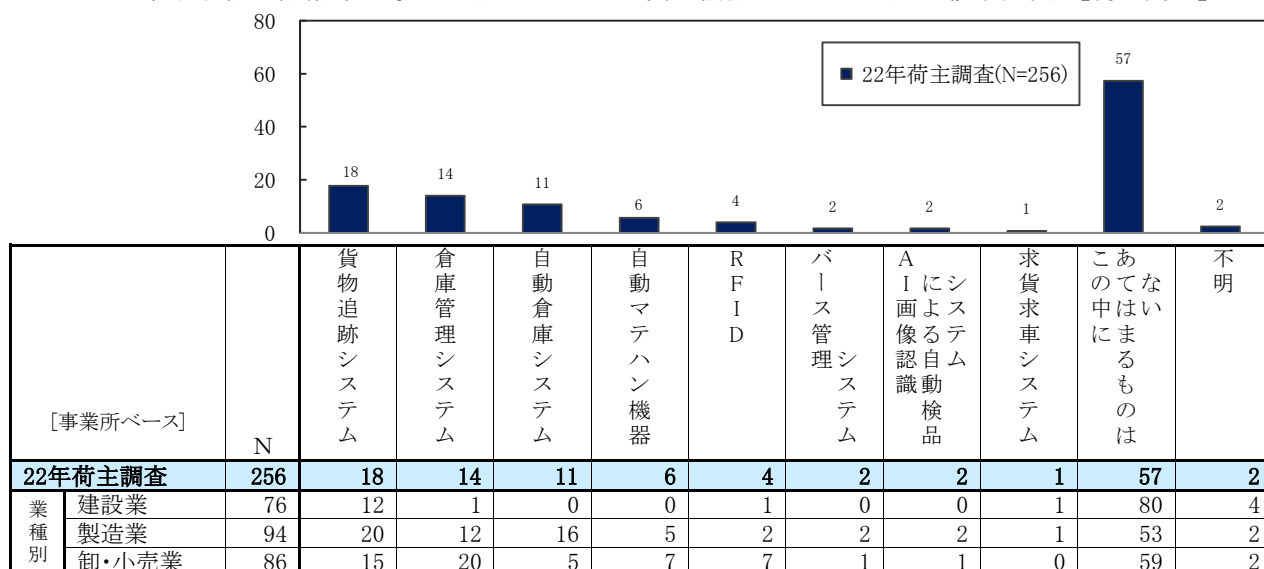
注)それぞれの色は
■ 車載機器
■ 運行管理システム・サービス
■ 安全運転支援システム・サービス
■ 勤怠・点呼

荷主の物流施設・設備等でのIT導入・対応状況については、8種類のシステム等の中では、57%の事業所が未導入の状況にある。

導入があるものとしては「貨物追跡システム」(18%)が最も高く、次いで「倉庫管理システム」(14%)、「自動倉庫システム」(11%)となっている。

業種別では、製造業で「貨物追跡システム」(20%)、卸・小売業で「倉庫管理システム」(20%)がそれぞれ最も高い。(図8-10)

図8-10 物流施設・設備等で導入・対応しているIT関連機器・システム(Q26 複数回答)【荷主調査】

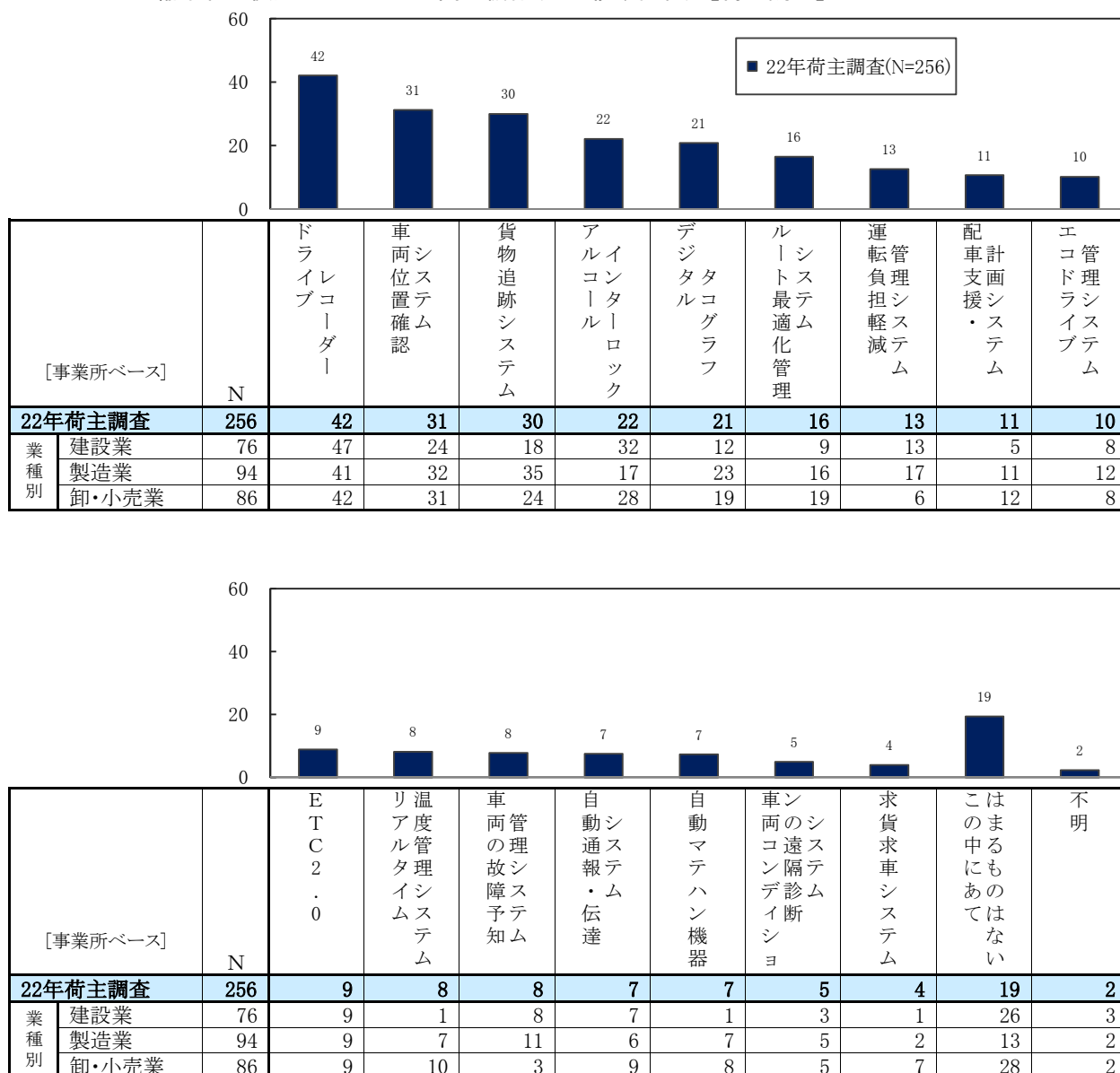


②運輸業者のDXに対する荷主の意識

荷主が運輸業者に使用してほしいと考えるDX機器については、「ドライブレコーダー」(42%)が最も高く、次いで「車両位置確認システム」(31%)、「貨物追跡システム」(30%)が3割以上となっている。

業種別でみると、製造業では「貨物追跡システム」(35%)が高い。また、製造業では「この中であてはまるものはない」が低く、他の業種に比べて運輸業者への要望率が高いといえる。(図8-11)

図8-11 運輸業者に使用してほしいDX関連機器(Q27 複数回答)【荷主調査】



荷主が運輸業者に業務依頼する際、先進的な安全対策と運賃コストのどちらを優先するかについては、「A：運賃がやや高くても先進的な安全対策機器を導入している運輸業者に優先的に依頼したい」の合計（Aに近い+ややAに近い）は41%、「B：先進的な安全対策機器の導入よりも運賃の安い運輸業者に依頼したい」の合計（Bに近い+ややBに近い）は55%と、運賃コスト優先が14ポイントほど上回っている。

業種別では製造業で、Aの合計よりBの合計が24ポイントと大きく上回り、他の業種に比べて運賃コスト優先の考え方が強い様子がうかがえる。（図8-12）

また、安全対策に伴う運賃への価格転嫁については、「得意先や消費者への価格転嫁は難しい」（46%）が半数近くを占め、「得意先や消費者への価格転嫁をせざるを得ない」は35%となっている。

業種別では、建設業に比べて、製造業、卸・小売業では「得意先や消費者への価格転嫁は難しい」が高い。（図8-13）

A:運賃がやや高くても先進的な安全対策機器を導入している運輸業者に優先的に依頼したい
B:先進的な安全対策機器の導入よりも運賃の安い運輸業者に依頼したい

図8-12 業務依頼の際、先進的な安全対策と運賃コストのどちらを優先するか(Q28)【荷主調査】

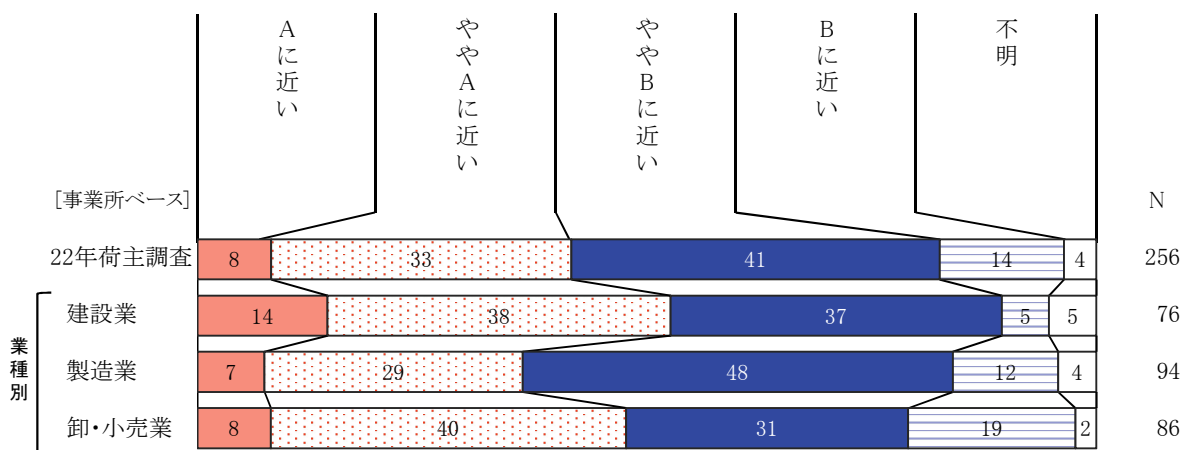
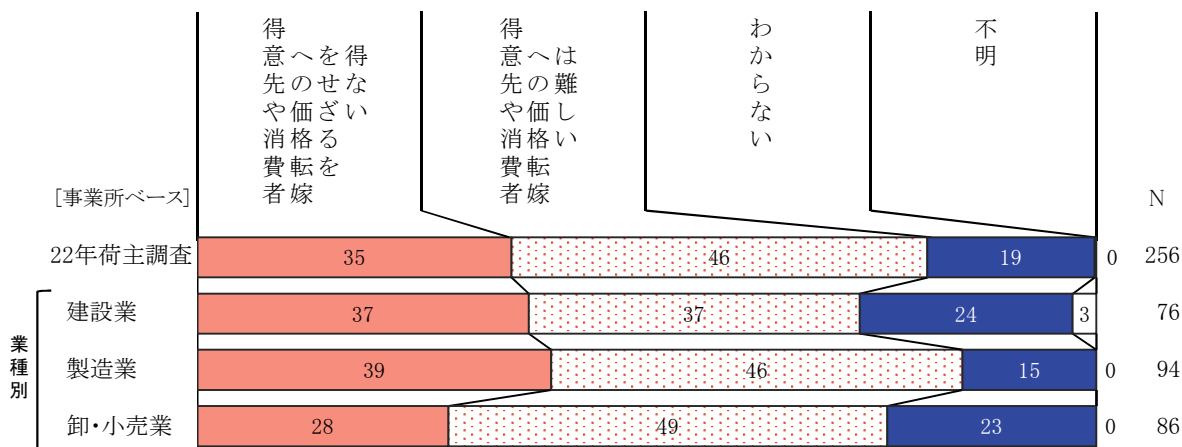


図8-13 先進的な安全対策に伴う運賃への価格転嫁に対する意識(Q29)【荷主調査】



8-3 環境問題についての意識・取り組み

環境面での輸送実施施策は、運輸業・自家用ともに上位の「エコドライブの実施・管理」は、荷主が指定する環境対策でも最多。荷主が今後指定したい環境対策では、「カーボンニュートラルへの対応」「低燃費車両使用の指定」が上位に挙がる。
 環境配慮型車両の導入検討は、運輸業・自家用ともに中型のハイブリッド車が中心で、導入時期は「5年以内」が運輸業で4割弱。用途は運輸業・自家用ともに「中・近距離の幹線輸送用」、不安・課題としては「車両価格が高い」が最多。

①環境面の輸送施策の実施状況

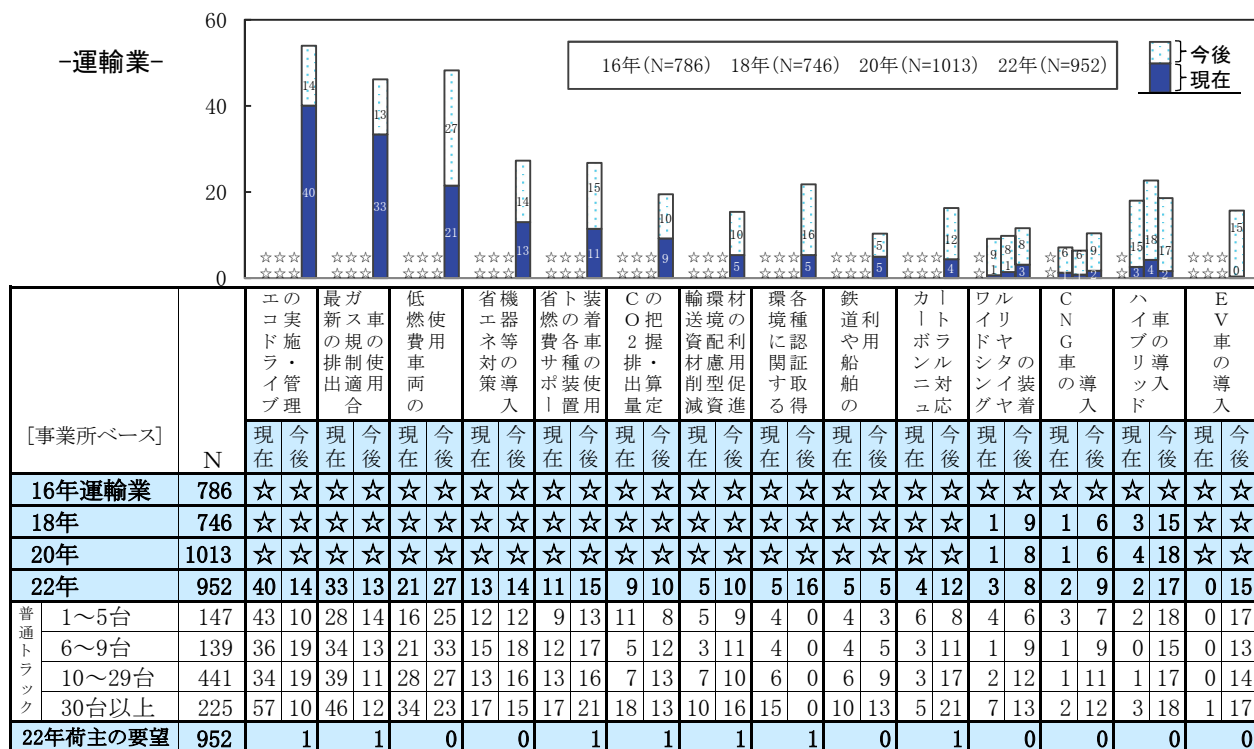
運輸業での環境面の輸送施策の実施内容は、「エコドライブの実施・管理」（40%）が最も高く、「最新の排出ガス規制適合車の使用」（33%）、「低燃費車両の使用」（21%）が続く。それ以外の項目では、10%台かそれ以下となっており、全体的に実施率が低い。

保有台数30台以上の事業所では「エコドライブの実施・管理」（57%）、「最新の排出ガス規制適合車の使用」（46%）、「低燃費車両の使用」（34%）が他の事業所に比べて最も高く、保有台数規模の大きい事業所での取り組みが先行している様子がうかがえる。

今後実施したい施策では、「低燃費車両の使用」（27%）、「ハイブリッド車の導入」（17%）、「環境に関する各種認証の取得」（16%）、「EV車の導入」「省燃費サポートの各種装置装着車の使用」（各15%）等が上位となっている。

なお、運輸業における荷主からの環境面での要望は全般的に低い状況。（図8-14）

図8-14 輸送に関する環境面の施策の実施状況（Q10①②③ 複数回答）-運輸業-



注）☆印は選択肢なし

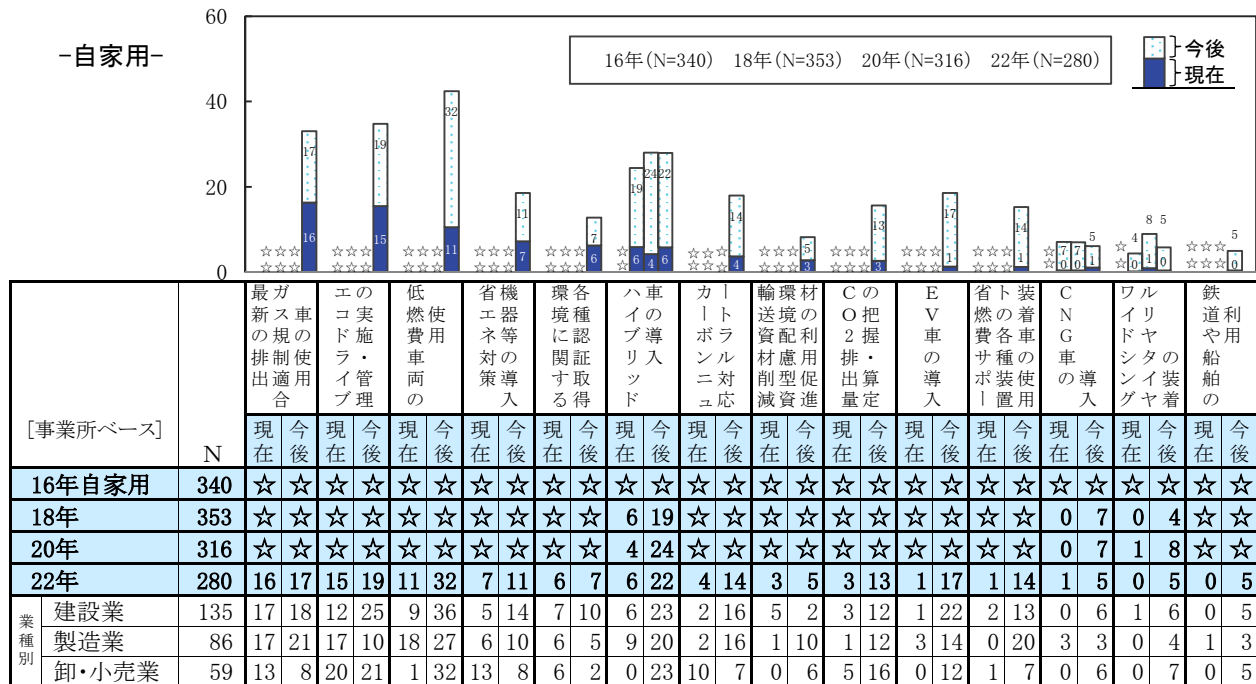
自家用では、「最新の排出ガス規制適合車の使用」(16%)、「エコドライブの実施・管理」(15%)が上位となっており、これに「低燃費車両の使用」(11%)が続く。それ以外の項目は10%未満で、全体的に実施率が低い。

業種別では、製造業で「低燃費車両の使用」(18%)が他の業種に比べて高い。

今後実施したい施策では、「低燃費車両の使用」(32%)、「ハイブリッド車の導入」(22%)が高い。

業種別では、「エコドライブの実施・管理」「低燃費車両の使用」は建設業、卸・小売業で高い。「EV車の導入」は建設業で高い。(図8-15)

図8-15 輸送に関する環境面の施策の実施状況 (Q10①②③ 複数回答) -自家用-



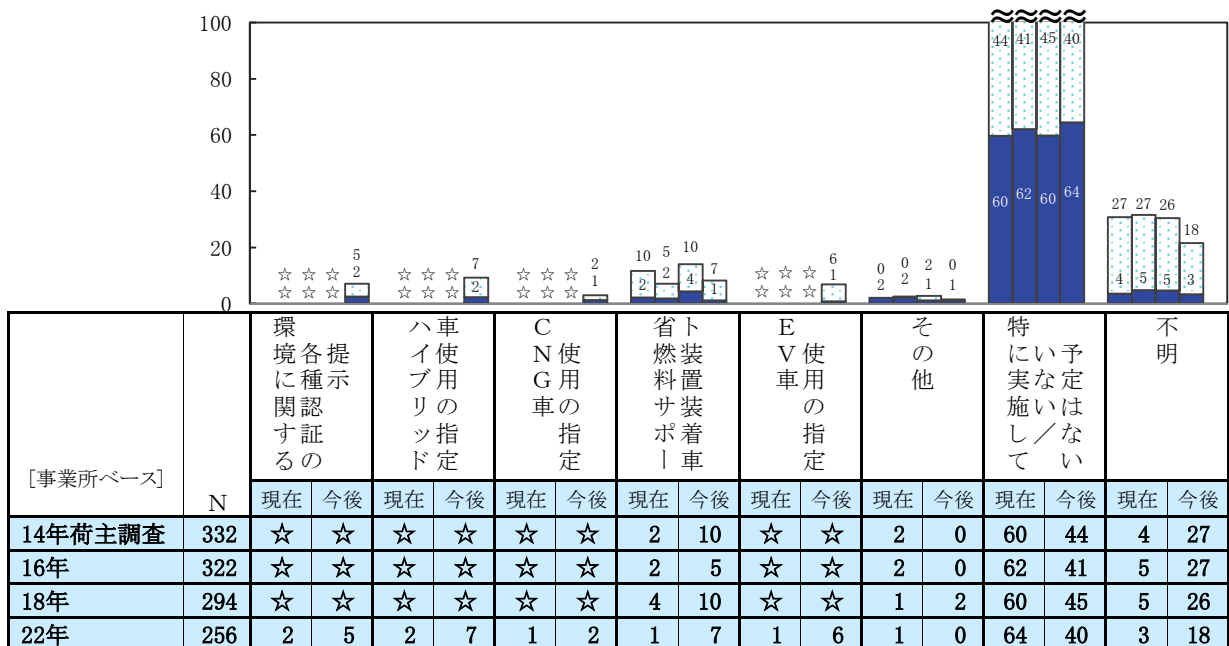
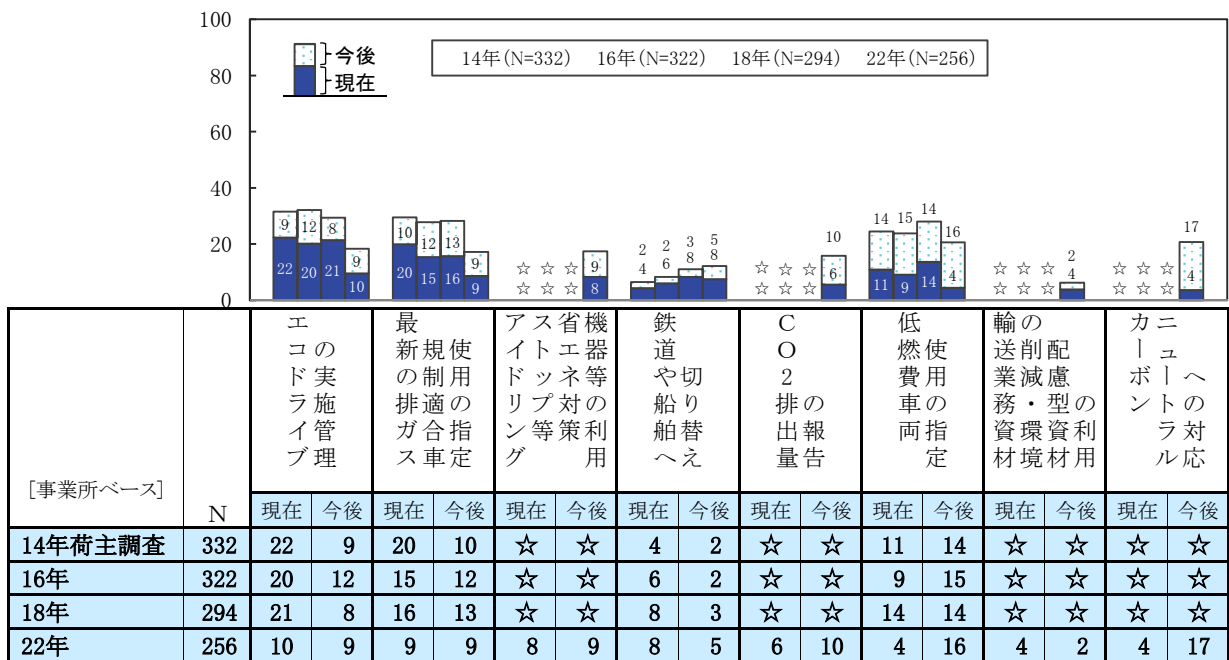
注) ☆印は選択肢なし

荷主が運輸業者に対して現在指定している環境対策は、「エコドライブの実施管理」（10%）が最も高く、「最新の排ガス規制適合車使用の指定」（9%）、「アイドリングストップ等省エネ対策機器等の利用」（8%）が続いている。

前回と比較して「エコドライブの実施管理」は11ポイント、「低燃費車両使用の指定」は10ポイント、「最新の排ガス規制適合車使用の指定」は7ポイント減少している。

今後指定したい環境対策については、「カーボンニュートラルへの対応」（17%）、「低燃費車両使用の指定」（16%）の順で高い。（図8-16）

図8-16 荷主から運輸業者へ現在指定している・今後指定したい環境対策 (Q25①② 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

18年まで:「特に指定していない／予定はない」

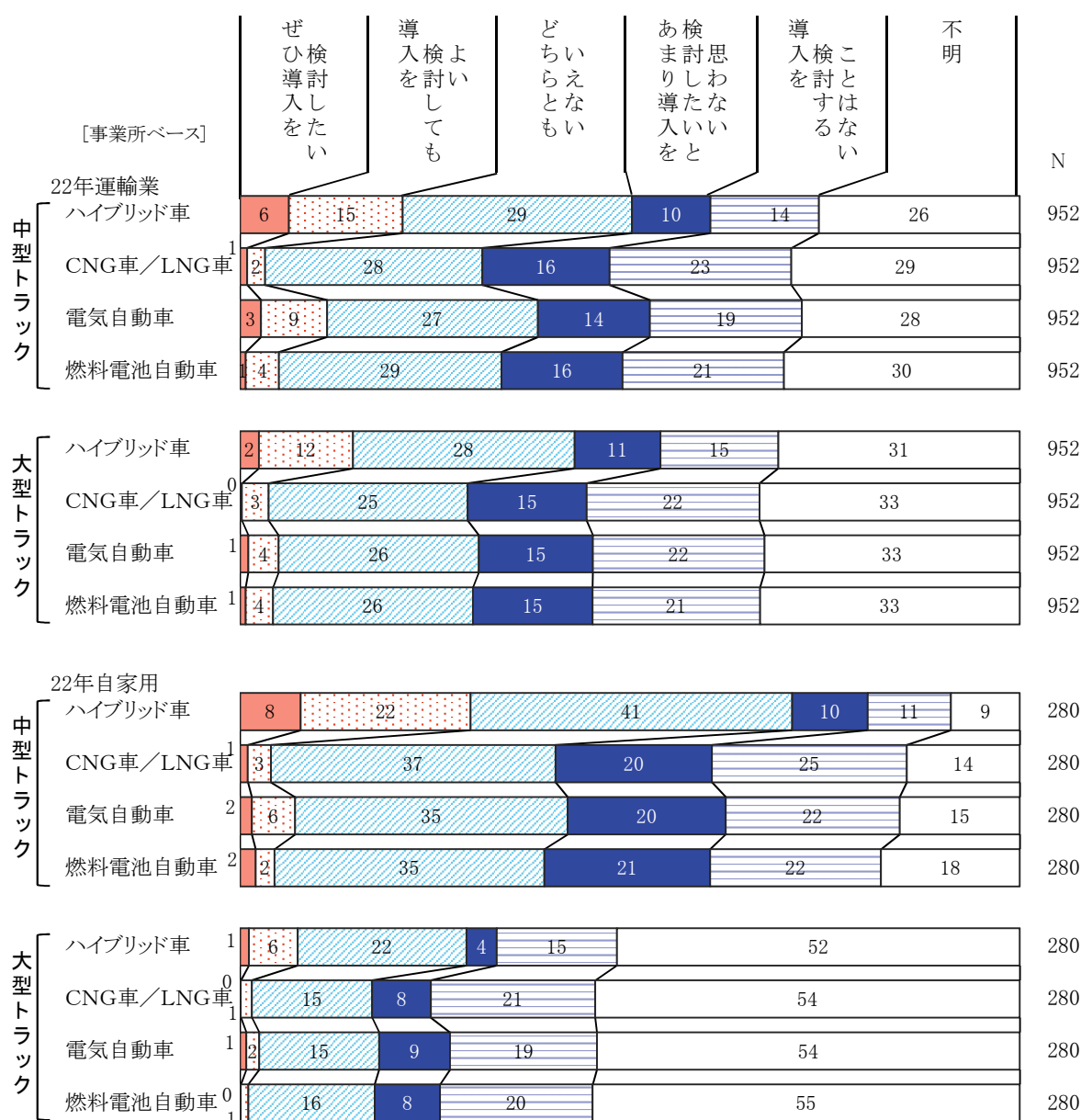
注) 20年は荷主定量調査は非実施のため表示なし

②環境配慮型車両導入についての意識

環境配慮型車両導入によるカーボンニュートラルへの取り組み意向については、運輸業での導入検討意向（ぜひ導入を検討したい+検討してもよい）は、中型トラックでハイブリッド車が21%、電気自動車は12%、燃料電池車が5%、CNG車/LNG車は3%となっている。大型トラックでの導入検討意向は、ハイブリッド車が14%で、それ以外のタイプでは5%以下にとどまる。

自家用では、中型トラックでの導入検討意向は、ハイブリッド車で30%ほどあるが、それ以外のタイプでは10%未満となっている。また、大型トラックでは運輸業同様、導入検討意向は各タイプともに低い。（図8-17）

図8-17 環境配慮型車両によるカーボンニュートラルへの取組意向 (Q43)

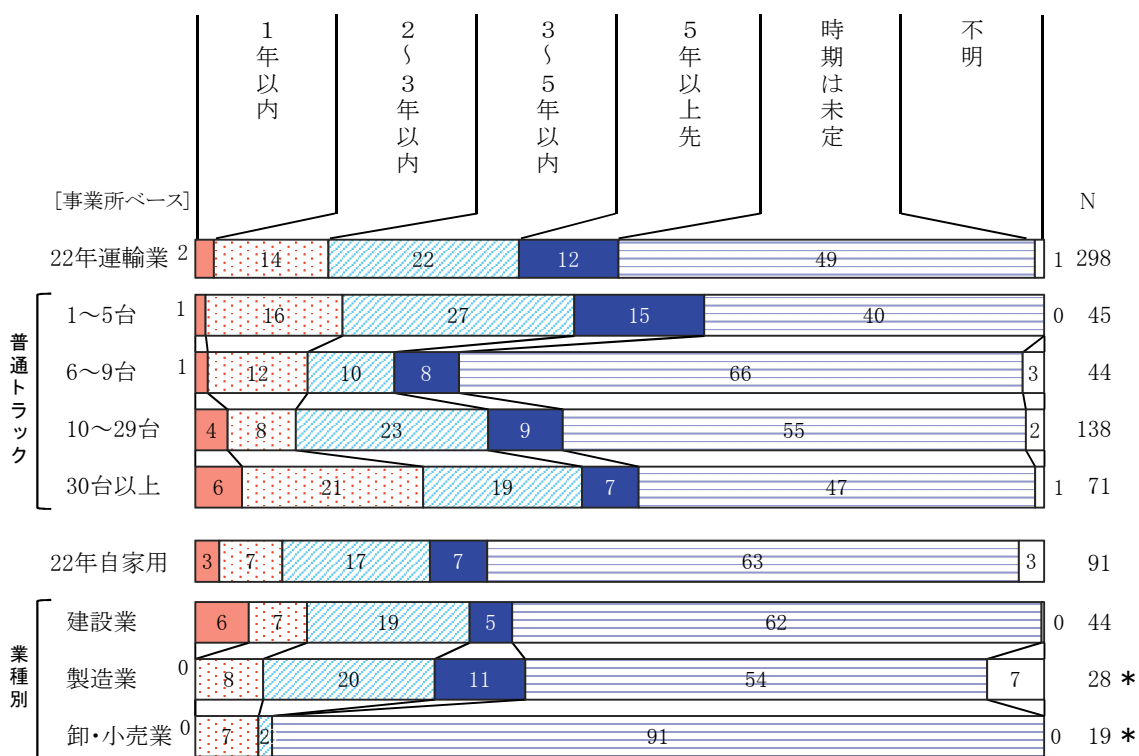


環境配慮型車両の導入意向のある事業所に導入時期について尋ねたところ、運輸業では「3～5年以内」(22%)、「2～3年以内」(14%)、「1年以内」(2%)となっており、これらを合わせた『5年以内』では38%となる。一方、「5年以上先」は12%、「時期は未定」(49%)が半数と、導入意向はありながらも導入時期までは具体的に検討が進んでいない状況もみられる。

保有台数別では、1～5台、30台以上の事業所で『5年以内』導入意向の割合が高い。

自家用では、「3～5年以内」(17%)で、『5年以内』では27%と運輸業に比べると低く、「時期は未定」が63%を占めている。(図8-18)

図8-18 環境配慮型車両の導入時期(SQ43-1)

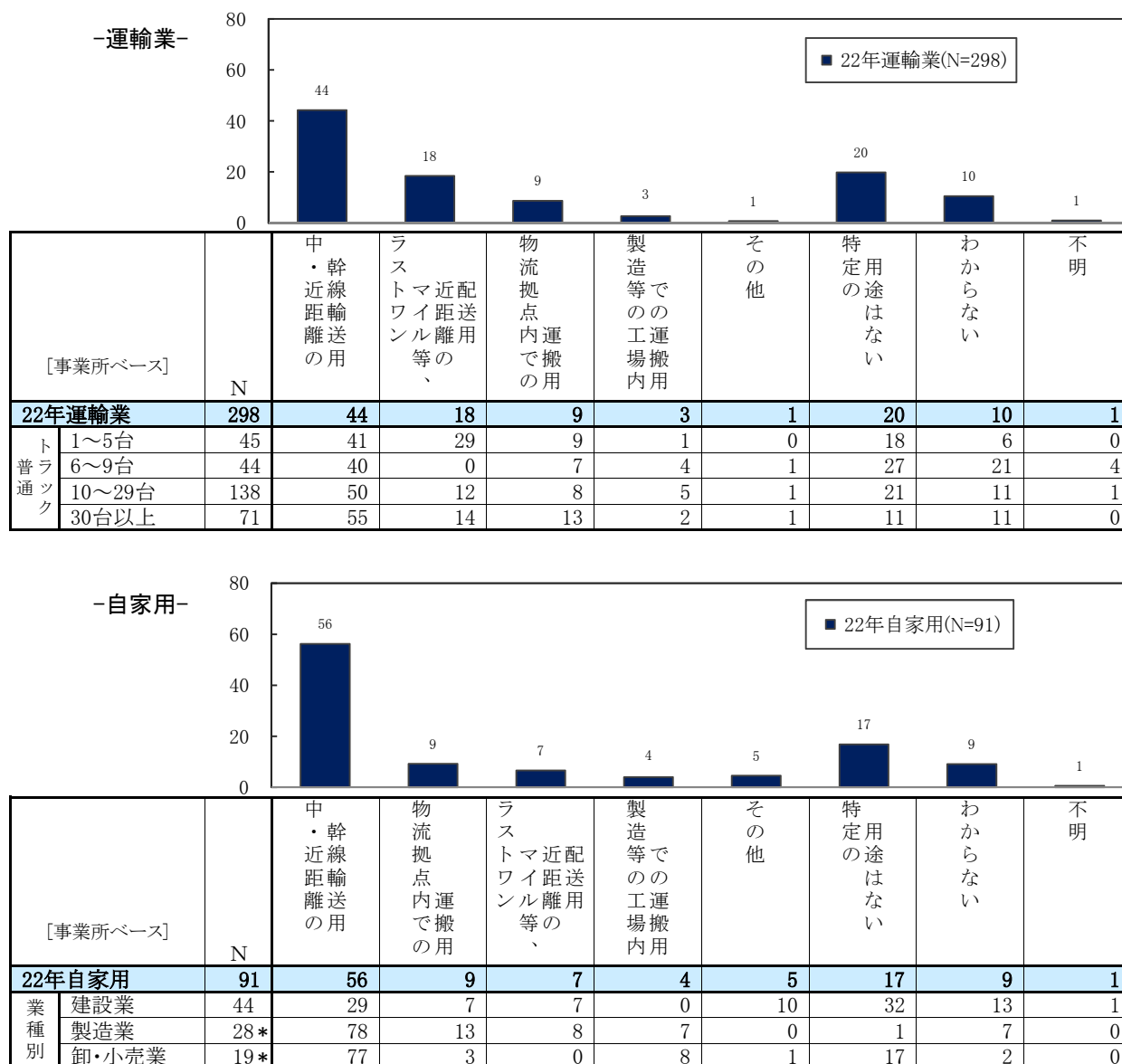


環境配慮型車両の導入意向のある事業所にその用途について尋ねたところ、運輸業では「中・近距離の幹線輸送用」（44%）が最も高い。次いで「ラストワンマイル等、近距離の配送用」（18%）となっている。一方、「特定の用途はない」も20%ほどみられる。

保有台数別では、10～29台、30台以上の事業所で「中・近距離の幹線輸送用」が50%以上と高く、1～5台の事業所では「ラストワンマイル等、近距離の配送用」（29%）が他の事業に比べて高い。

自家用でも「中・近距離の幹線輸送用」（56%）が最も高く、運輸業を上回る。次いで「物流拠点内での運搬用」（9%）となっている。また、「特定の用途はない」は17%となっている。（図8-19）

図8-19 環境配慮型車両を導入する場合の用途(SQ43-2 複数回答)



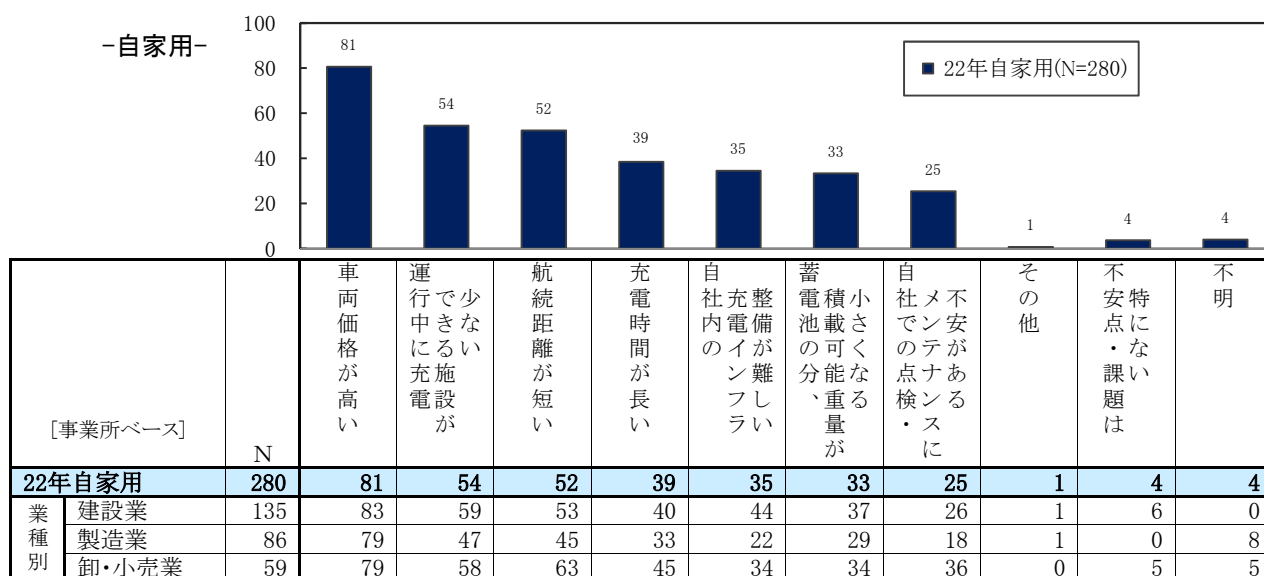
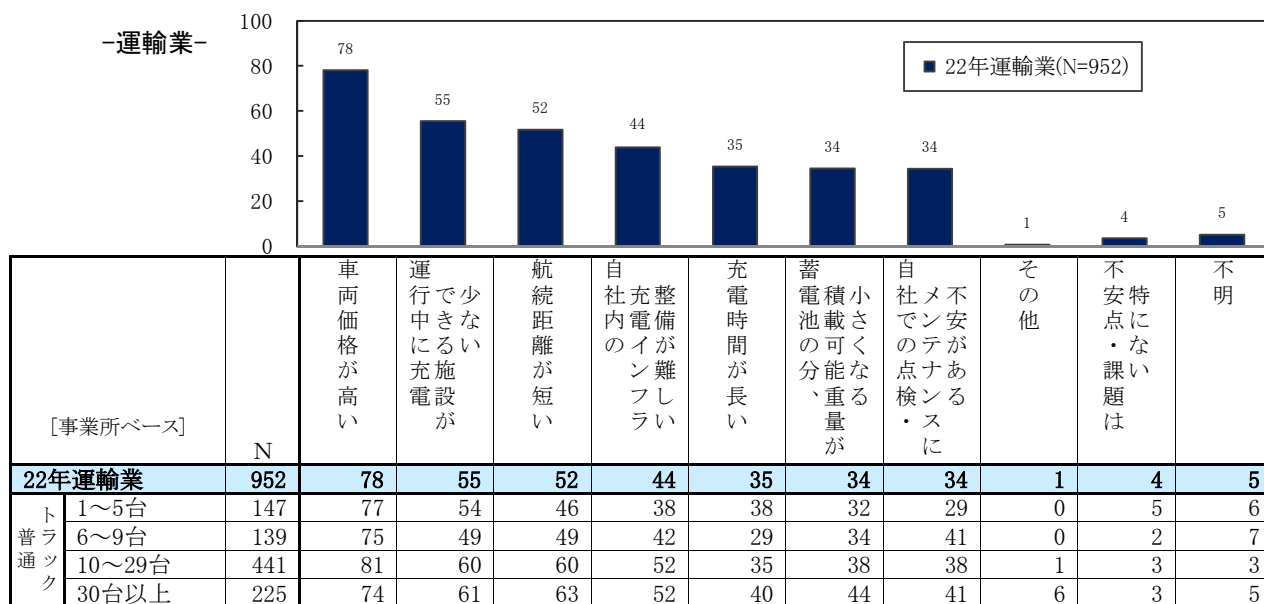
環境配慮型車両の導入にあたっての不安・課題については、運輸業では「車両価格が高い」(78%)が最も高く、次いで「運行中に充電できる施設が少ない」(55%)、「航続距離が短い」(52%)、「自社内の充電インフラ整備が難しい」(44%)が上位となっている。

保有台数10~29台、30台以上の事業所では「運行中に充電できる施設が少ない」「航続距離が短い」がそれぞれ60%以上と、他の事業所に比べて高くなっている。

自家用でも運輸業と同様に「車両価格が高い」(81%)が最も高く、「運行中に充電できる施設が少ない」(54%)、「航続距離が短い」(52%)が上位となっている。

業種別では、建設業、卸・小売業が製造業に比べて高い項目が多い。卸・小売業では「航続距離が短い」(63%)が他の業種に比べて高い。(図8-20)

図8-20 環境配慮型車両導入への不安・課題(Q44 複数回答)



EV用の充電設備の導入予定については、運輸業全体では導入済みの事業所は1%に満たず（表示上は0%）、「未導入だが今後導入予定」は5%にとどまる。「今後も導入予定はない」（59%）は6割を占め、「わからない」（32%）と合わせると9割に達する。

保有台数別では1～5台の事業所で「未導入だが今後導入予定」（8%）がやや高い。

自家用では「導入済み（追加予定はない）」が3%だが、「未導入だが今後導入予定」は2%と低く、運輸業同様「今後も導入予定はない」（52%）、「わからない」（39%）がほとんどを占める。

業種別では、卸・小売業で「未導入だが今後導入予定」（7%）が他の業種に比べてやや高い。（図8-21）

EV車導入意向事業所ベースでみると、運輸業では、EV用充電設備導入済みの事業所は3%、「未導入だが今後導入予定」（29%）と「今後も導入予定はない」（27%）はそれぞれ3割弱。一方、「わからない」も40%となっている。（図8-22）

図8-21 EV用の充電設備の導入予定 (Q45) 回答者全体

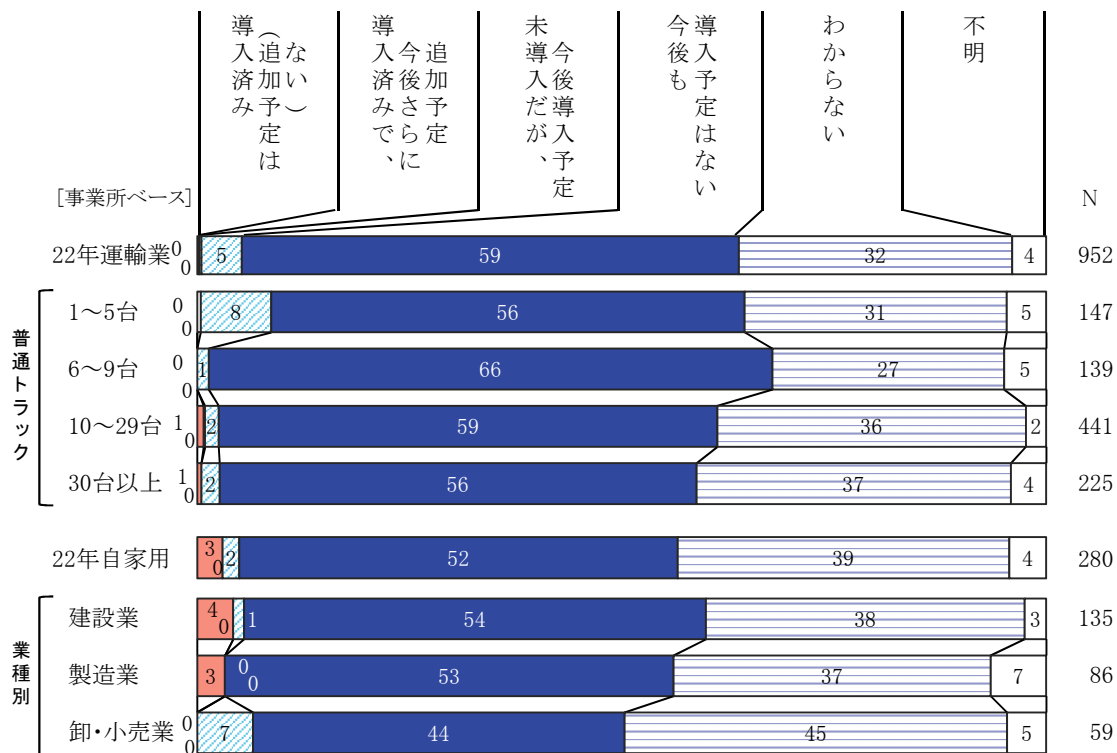
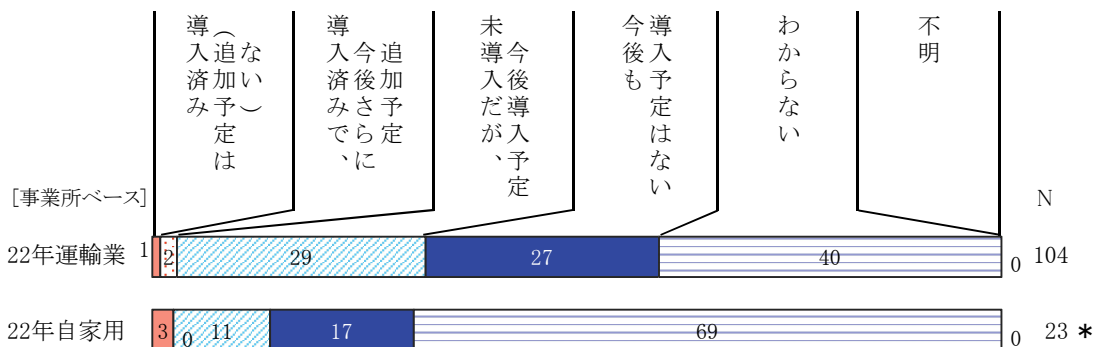


図8-22 EV用の充電設備の導入予定 (Q45) EV車導入意向事業所ベース



中大型のEV・FGVトラックを利用する場合の1回の充電での希望航続距離は、運輸業で「～500km」（26%）が最も高く、次いで「～300km」（21%）となっている。一方、「わからない」も31%となっている。

保有台数30台以上の事業所では「～500km」（34%）が他の事業所に比べて高い。

自家用では「～300km」（27%）、「～500km」（24%）がほぼ並ぶが、「わからない」（31%）も運輸業と同程度みられる。

業種別では、卸・小売業で「～500km」（35%）が他の業種に比べて高い。（図8-24）

図8-24 中大型のEV・FCVトラック 1回の充電での航続距離(Q47) 回答者全体

