

2018年度
普通トラック市場動向調査

2019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2018年度版です。

日本経済は戦後最長とも言われる緩やかな拡大が続いておりますが、この先は海外経済の減速などに伴う成長鈍化のリスクが見込まれます。

また、少子高齢化・労働力不足は既に大きな問題となっており、解決に向けた様々な対策が急務となっています。

更に、自然災害への備えは、常に考えていかねばならぬ課題です。

このような中、トラック事業者は、経済効率性の追求や、安全・環境面での継続的な取り組みに加え、ドライバー不足という大きな問題への対応を迫られております。

今回の調査では、従来の時系列調査を踏襲しつつ、トラック物流に携わる事業者の皆様がこういった動きをどのように受け止め、どのように取り組まれているのかをうかがいました。また、荷主企業と運輸業者が物流活動の持続に向け、互いにどのような協力を必要としているのかについても探ることができました。

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

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

トラック運送事業の持続的な発展のために、私共はどういったお手伝いができるのかを常に考えて参ります。ご協力頂き誠にありがとうございました。

2019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
(主査会社 日野自動車(株))

2018年度 普通トラック市場動向調査 目次

I 調査計画の概要	1
II 調査結果のまとめ	5
III 調査結果	
1. 普通トラックの市場	9
1-1 貨物輸送分野での普通トラック	9
1-2 普通トラックの新車需要と保有	10
2. 普通トラックの保有状況	11
2-1 保有事業所の特性	11
2-2 保有車の特性	14
3. 普通トラックの使用状況	17
3-1 積荷の種類と量	17
3-2 運行・稼働の実態	20
4. 普通トラックの購入状況	25
4-1 トンクラス間移行	25
4-2 使用期間動向	27
4-3 トラックの稼働状況	30
4-4 保有台数の増減	32
4-5 次期購入重視点	36
4-6 オートマチック車購入意向	37
4-7 ETC装着意向	38
4-8 盗難防止装置装着意向	39
5. 荷主の輸送の現状と運輸業の対応	40
5-1 荷主の仕入・納入の現状	40
5-2 荷主の輸送委託の現状と意向	44
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 荷扱量水準と運行回数	57
6-3 運賃設定と収益管理	60
6-4 荷主の業績向上および輸送効率化の取り組み	62
6-5 荷主における環境問題への取り組み・意識	66
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	67
7-1 トラック輸送上の問題点	67
7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み	71
7-3 ドライバーの安全対策への取り組み	77
7-4 自動運転走行機能・隊列走行についての意識	84
7-5 輸送合理化・人材活用等の実施状況	88

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2018年度の結果をまとめたものである。なお普通トラックとは、大型・中型トラックを指す。

調査計画

1. 調査目的

本調査は、過去の調査内容を原則的にフォローしながら、最近の状況を加味し、

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

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

2. 調査体系

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

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

3. 調査の概要

ユーザー調査のサンプル台帳として、運輸業と自家用に分けて実施した。

運輸業については従来と同様に帝国データバンクの企業・事業所リストを、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をリストを利用している。2014年度からは対象業種から「廃棄物処理業」と「その他業種」を除外した。

【ユーザー調査の概要】

	12年度	14年度、16年度、18年度
調査地域	全国	
調査対象	普通トラック保有事業所（軽・小型トラック併有事業所を含む）	
対象業種	運輸業、建設業、製造業、卸小売業、 廃棄物処理業、その他	運輸業、建設業、製造業、卸小売業
サンプリング	運輸業は企業・事業所リストより運輸業該当企業としてランダムに抽出。 自家用は、普通トラック保有企業リストより抽出。	
調査方法	郵送法	
回答者	車両管理者	
調査時期	8月下旬～10月上旬	

荷主調査は、帝国データバンクの企業・事業所リストを使用した。

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

【荷主調査の概要】

	08年度	14年度、16年度、18年度
調査地域	東京・千葉・埼玉・神奈川・ 静岡・愛知・大阪	全国
調査対象	建設・製造・卸・小売・利用運送業	建設業、製造業、卸・小売業
サンプリング	建設・製造・卸・小売は従業員100人以上、 利用運送業は従業員7人以上の事業所をランダム抽出	従業員100人以上の事業所をランダム抽出
調査方法	郵送法	
回答者	物流担当者・運行管理者	
調査時期	8月中旬～9月中旬	8月下旬～10月上旬

標本構成、回収状況

1. 標本数と回収数

【ユーザー調査】

	発送数	有効回収数	有効回収率
運輸業	4,400	746	17.0%
自家用	4,150	353	8.5%
計	8,550	1,099	12.9%

【荷主調査】

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	845	99	11.7%
製造業	635	97	15.3%
卸・小売業	1,020	98	9.6%
計	2,500	294	11.8%

－自家用詳細－

	発送数	有効回収数	有効回収率
建設業	1,704	157	9.2%
製造業	1,155	108	9.4%
卸・小売業	1,291	88	6.8%
計	4,150	353	8.5%

<自家用の抽出方法について>

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

2. ウェイト値

【ユーザー調査】

保有車集計に関する自営別・トンクラス別のウェイト付けをした。

クラス	運輸業			自家用		
	母集団	回収数	ウェイト	母集団	回収数	ウェイト
4トンクラス	336,524	445	756	522,922	244	2,143
5～6トン	26,079	73	357	26,601	37	719
7～8トン	1,712	36	48	14,358	57	252
10トンクラス	393,513	502	784	140,314	134	1,047
トラックタ	93,308	73	1,278	6,525	8	816
計	851,136	1,129	—	710,720	480	—

【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	1,667	99	17
製造業	14,143	97	146
卸・小売業	9,141	98	93
計	24,951	294	—

注) 母集団データは総務省統計局の平成26年経済センサス-基礎調査(※)の各業種の従業員数100人以上の全国の事業所数。

(※)2008年度は「事業所・企業統計調査」

3. 分析・集計の方法

【ユーザー調査】

1) 保有車に関する調査項目の集計

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

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

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。

作業の経過

1. 調査企画	18年 5月中旬 ～	6月上旬
2. 質問票設計	7月下旬	
3. サンプルング	7月下旬 ～	8月上旬
4. 実 査	8月下旬 ～	10月上旬
5. 集 計	10月上旬 ～	11月上旬
6. 分 析	11月上旬 ～	12月中旬
7. 報告書作成	12月中旬 ～	19年 3月下旬

調査部会 市場調査 普通トラック分科会 参画会社

分科会主査	日野自動車(株)
委 員	いすゞ自動車販売(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

Ⅱ 調査結果のまとめ

ま と め

* 文中のカッコ内(図*-*)は、「Ⅲ 調査結果」の参照箇所をさす

<経営状況>

**2018年度は経営状況の好転が進み、運輸業・自家用では稼働率上昇。
一方、荷主では今後の見通し悪化懸念等、不安材料も抱える。**

調査結果からは、運輸業・自家用・荷主ともに前回（2016年度）よりさらに経営状況に明るさがみえ、『好転』が『悪化』を上回っている。（図6-1）

運輸業・自家用では、荷扱量水準、運行回数がともに増加傾向にあり、稼働率が上昇していると推察される。（図6-6、6-7）

荷主では、最近の経営状況を「良くなっている」と実感する割合が前回より大きく増加したが、2年後の経営見通しは『悪化』と回答する割合が高く、今後は厳しい状況が見込まれる。

また、最近の好調の要因としては、「景気の好転」や「得意先の業績進展」などの外部要因を挙げる割合が高い。一方で、内部要因ともいえる「得意先の開拓」は低下しており、先行きの不安感が残る。

不調の要因としては、「人件費の増加」「原材料価格の上昇」「輸送経費の増加」等が前回より大きく増加し、コスト面の課題を懸念する企業が多い。（図6-1、6-2、6-3、6-4）

<需要動向>

国内全体の輸送総量の減少傾向に歯止め。運輸業では大規模事業所、経営が好調な事業所での購入意向は高い。

国土交通省の交通関連統計資料および自動車輸送統計調査年報によると、国内貨物の輸送量については、輸送トン数、輸送トンキロともに、2015年から2016年にかけて増加し、しばらく続いていた減少傾向にいったん歯止めがかかった。（図1-1、1-2）

輸送トンキロ数構成比では、営業用トラックの比率は10年間で8ポイント減少して4割半ば。（図1-4）

また、普通トラックの新車登録台数は、今回、全体では減少傾向に転じたが、10トンクラスは増加傾向が続き、過去10年間で最も多い。普通トラック保有台数は、2012年を底に引き続き増加傾向。（図1-5、1-6）

調査結果によると、運輸業の事業所におけるトラック保有台数の増減は、過去2年間では「増加」が「減少」を上回った。5年後の保有意向についても「増加」が「減少」を大きく上回る。大規模事業所や経営状況が好転した事業所では、よりその傾向が強く表れており、購入意向の高さがうかがえる。（図4-10）

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

<ドライバー不足に関する意識・意向>

ドライバー不足が進行し、特に大型免許保有者の不足が顕著という厳しい状況下だが、ドライバー確保に向けて、労働時間・待遇面等改善の取り組みは強化されている。

調査結果からは、運輸業におけるドライバー不足が顕著になり、5年後にはさらなる状況の悪化が懸念されている。そのうち需要の高い大型免許の保有者については、今後も確保することが難しくなりつつある見通しである。(図7-5)

運輸業では今後実施したい人材活用施策として、「女性ドライバーの活用」が2割半ばとなっているものの前回と同水準、「外国人ドライバーの活用」は現状では1割程度にとどまり、大きな動きには至っていない。(図7-23)

荷主側でも、委託先運輸業者のドライバー不足を感じる割合が年々増加しており、今回は約6割に達している。その理由として、「若年ドライバーが少ない」「仕事を頼めないことがあった」、さらに「値上げの要求をされた」等が挙げられている。(図7-10、7-11)

このような厳しい状況下ではあるが、昨今の働き方改革の流れに沿うように、運輸業でも「労働時間の適正化」「休暇制度の充実」の取り組み割合が伸びている。また、「給与の引き上げ」「資格取得の支援」等の待遇面改善対応も進み、ドライバー確保のための取り組みは年々強化されている。(図7-7)

<自動走行・隊列走行へのユーザー・荷主の期待と不安>

**期待する点として、運輸業ではドライバー不足の解消、事故の減少が多く挙がる。
一方、運輸業・自家用・荷主いずれも、事故時等の責任所在の明確化が共通の課題。**

運輸業における自動運転走行機能・隊列走行のメリットでは、「ドライバー不足の解消」が最も多く、「事故の減少」の割合も高い。自家用でもこの2項目が高く、荷主調査でも同様の傾向。「ドライバー不足の解消」は、運輸業・自家用では前回と比べて伸びがみられ、より大きなメリットとして認識されるようになった。(図7-19、7-20)

一方、不安点としては、運輸業・自家用では「故障・事故発生時の責任の所在が曖昧」、荷主では「事故による積荷破損時の責任の所在」が上位に挙がり、万一の際の責任の所在の明確化が三者共通の課題となっている状況。(図7-21、7-22)

<安全に対する意識>

ドライブレコーダーの使用率が上昇し、今後の設置意向も各種サポート機器の中で最も高い。運輸業では乗務前の点検・確認を重視し、アルコール・インターロックの需要も高い。自家用では、各種機器のサポートによる安全対策が増加。

安全対策については、運輸業では「乗務前の酒気帯び運転の確認」「乗務前の対面点呼」等が引き続き上位。自家用では「各種機器によるサポート」が前回より増加。(図7-12)

サポート機器は、運輸業・自家用ともに「バックアイカメラ」「ドライブレコーダー」の使用率が高い。特に「ドライブレコーダー」は前回より大きく増加し、今後の設置意向も各種サポート機器の中で最も高い。今後のニーズとしては、運輸業では「車間距離警報装置」「アルコール・インターロック」も高い。(図7-13)

荷主でも「ドライブレコーダー」は9割近く、「バックアイカメラ」も7割強と前回からさらに認知が進んでいる。(図7-16)

<運輸業者から荷主への要望と対応>

運輸業者からは、荷待ち時間削減をはじめとする時間面での要望が強まっている一方、荷主側の対応は追いつかず、厳しい状況。

運輸業者から荷主に対する要望は、トップに挙げた「荷待ち時間を削減してほしい」(4割強)が前回は12ポイント上回るほか、時間的な余裕を持った発注・連絡に関する事項などをはじめ、多くの項目で前回より要望率が増加している。(図5-20)

また、荷主側の対応率は時間関連の項目で増加しているものの、運輸業者の要望率には追いついていない様子が見受けられ、運輸業者にとっては厳しい状況が続いている。(図5-21、5-22)

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

16年度は輸送トン数、トンキロ共に増加しており、11年度以降の減少傾向は15年度を底にやや回復がみられる。営業用の輸送トン数は全体の6割強を占めるが、トンキロでは4割半ばに減少し、トラック以外の割合が約5割に増加している。

国内貨物の輸送トン数は、貨物全体、トラックともに08年度から引き続き低水準が続いていたが、16年度には国内貨物全体、トラック両者ともに増加している。15年度まで続いていた減少傾向は打ち止めになったといえる。

輸送トンキロも、国内貨物全体、トラックともに16年度に増加している。(図1-1、図1-2)

輸送トン数構成比は、06年度と16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、16年度は10年前より営業用の比率が8ポイント増加している。(図1-3)

輸送トンキロではトラックの占める割合が44%で10年前より8ポイント減少し、トラック以外は9ポイント増加して、49%となっている。(図1-4)

図1-1 輸送トン数推移

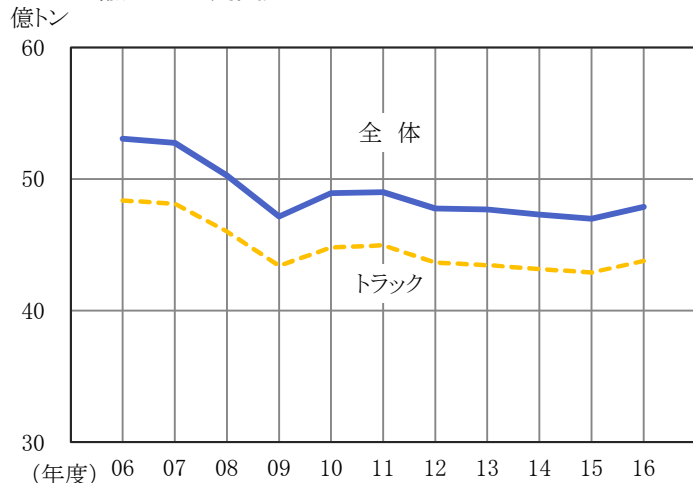


図1-3 輸送トン数構成比推移

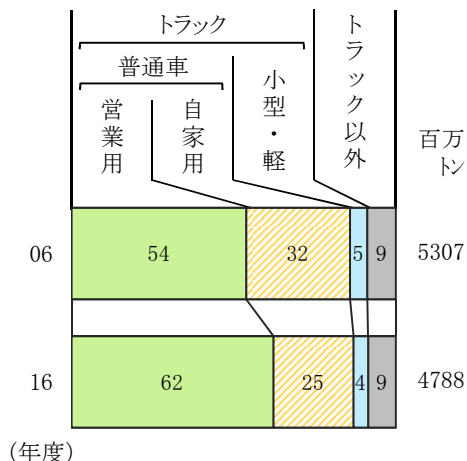


図1-2 輸送トンキロ推移

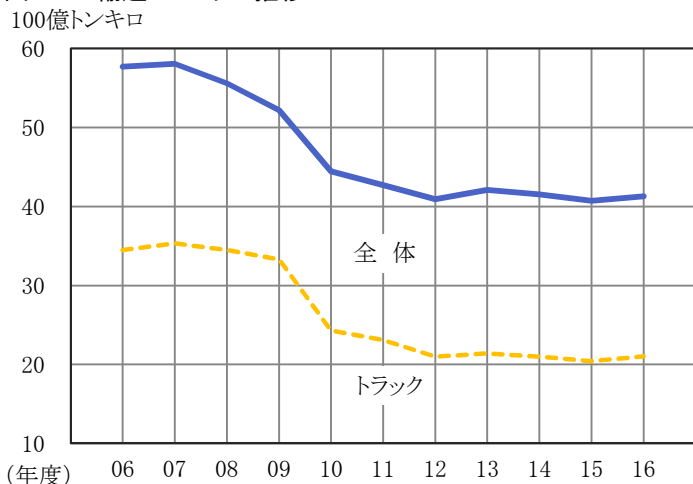
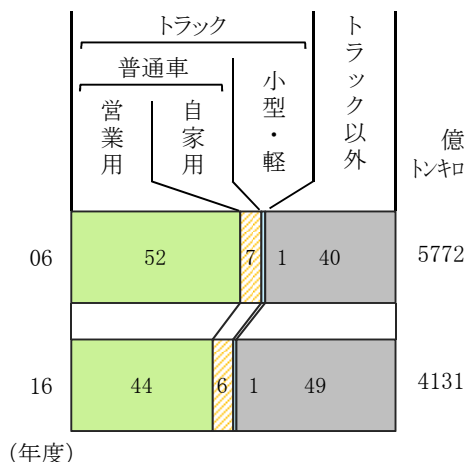


図1-4 輸送トンキロ構成比推移



注) 図1-1、2: 国土交通省 交通関連統計資料より引用

図1-3、4: 国土交通省 自動車輸送統計調査年報より引用

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

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

1-2 普通トラックの新車需要と保有

18年の新車需要は合計台数は減少に転じているが、10トンクラスでは増加傾向が続き、08年以降で最大、保有台数は12年度より増加傾向が続く。

普通トラックの新車需要は、10年以降増加傾向にあったが、18年は9.2万台となり、減少に転じている。4トンクラス（3.4万台）では0.6万台減少。一方、10トンクラス（3.9万台）の需要は、11年を起点に増加しており、過去10年間で最も多くなっている。（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。18年3月末の推計保有台数は156.2万台。（図1-6）

図1-5 普通トラック（※）新車登録台数 -日本自動車販売協会連合会調べ-

万台 ※普通トラックとは、大中型トラックを指す

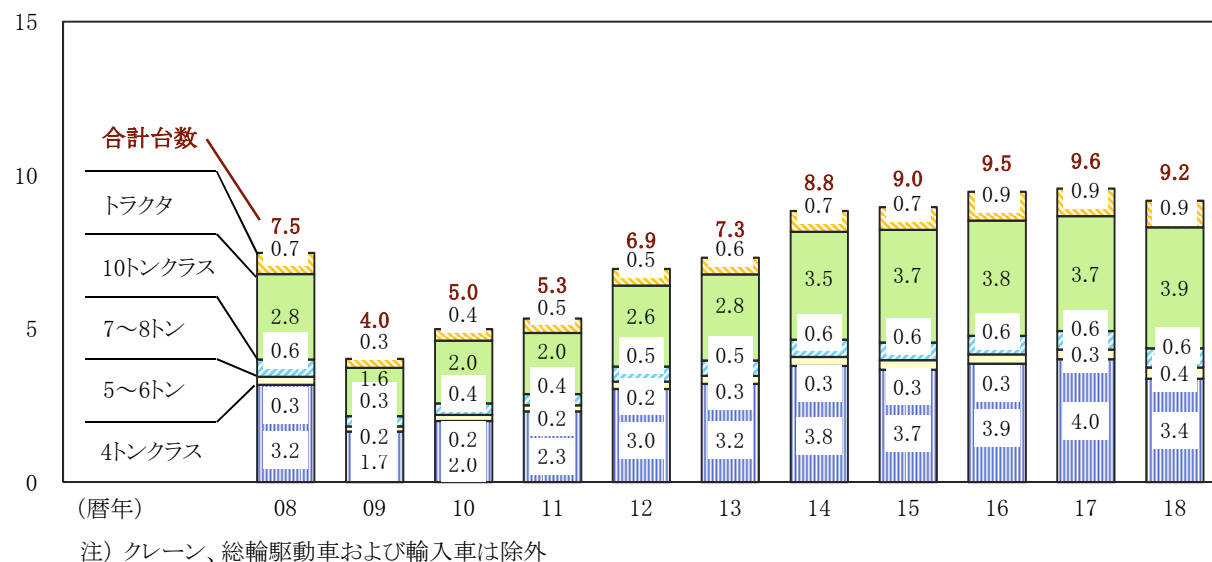
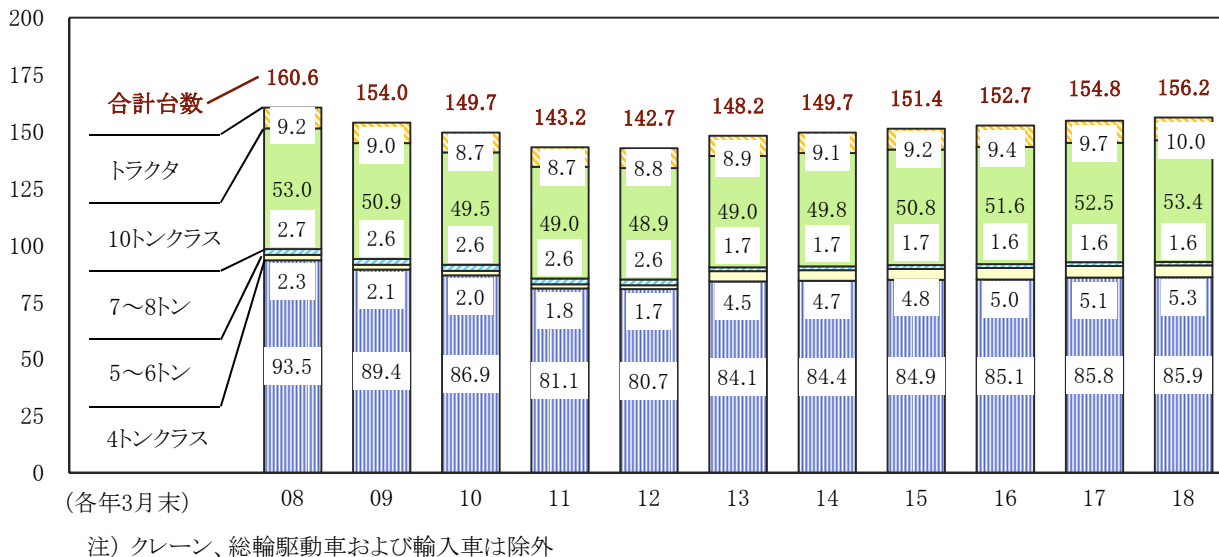


図1-6 普通トラック保有台数 -日本自動車工業会推計-

万台



2. 普通トラックの保有状況

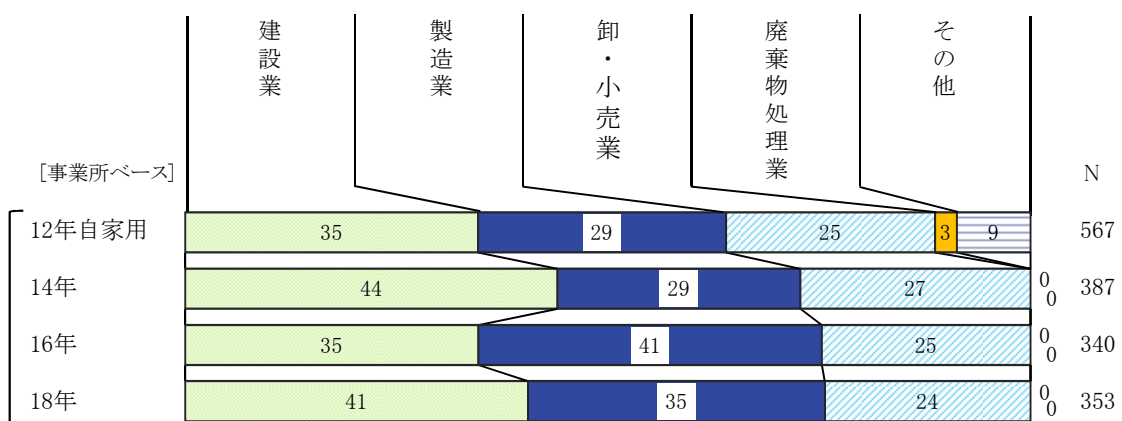
2-1 保有事業所の特性

普通トラックの平均保有台数は運輸業全体で9.8台で、前回に比べて0.3台増加。

①業種

自家用の業種では「建設業」が41%、「製造業」が35%、「卸・小売業」が24%を占め、前回より「建設業」が6ポイント増加、「製造業」は6ポイントの減少となっている。
(図2-1)

図2-1 自家用業種(Q2)



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

②事務所の規模

運輸業の従業員規模は、平均で20.6人となり、前回より1.9人減少。「1～9人」の比率が44%を占め、前回に比べ4ポイント増加している。自家用の従業員数は平均で36.9人となり、前回より8.1人増加。『19人以下』の比率は45%となり、前回より7ポイント、14年度と比べると14ポイントの減少となっている。（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14.4台となり、前回より1.0台増加。『10台未満』が48%を占め、前回より6ポイント減少し、14年度の割合に戻している。自家用は平均3.9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0.3台増加。自家用は1.8台となり、前回とほぼ同水準を維持している。（図2-4）

図2-2 従業員数(Q1)

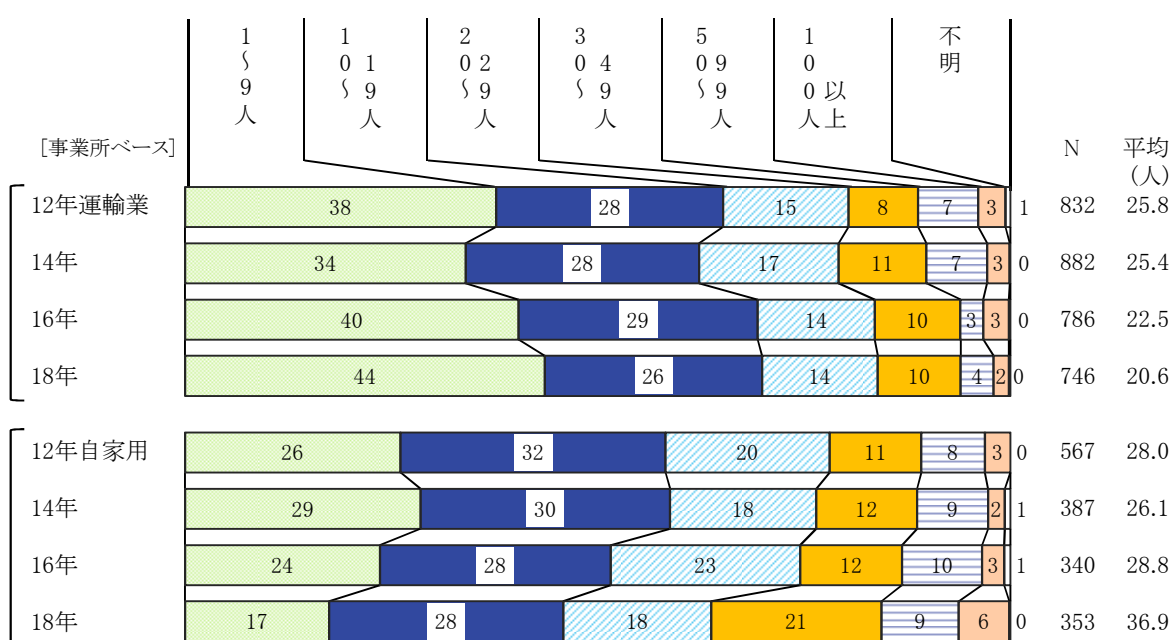


図2-3 2トンクラス以上の総保有台数(Q18)

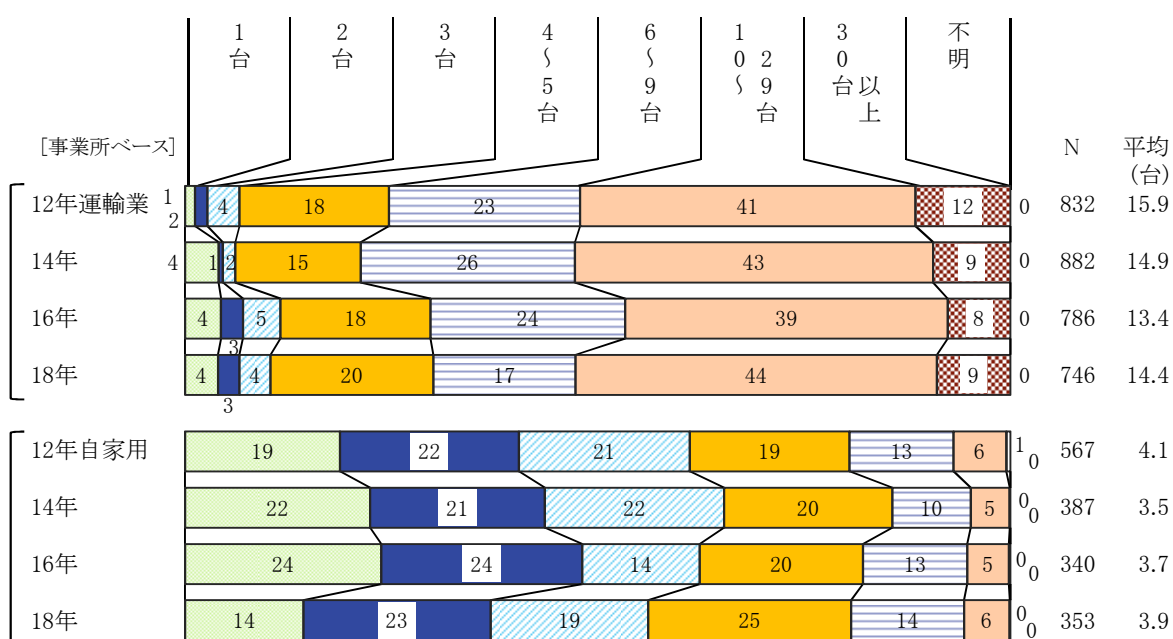
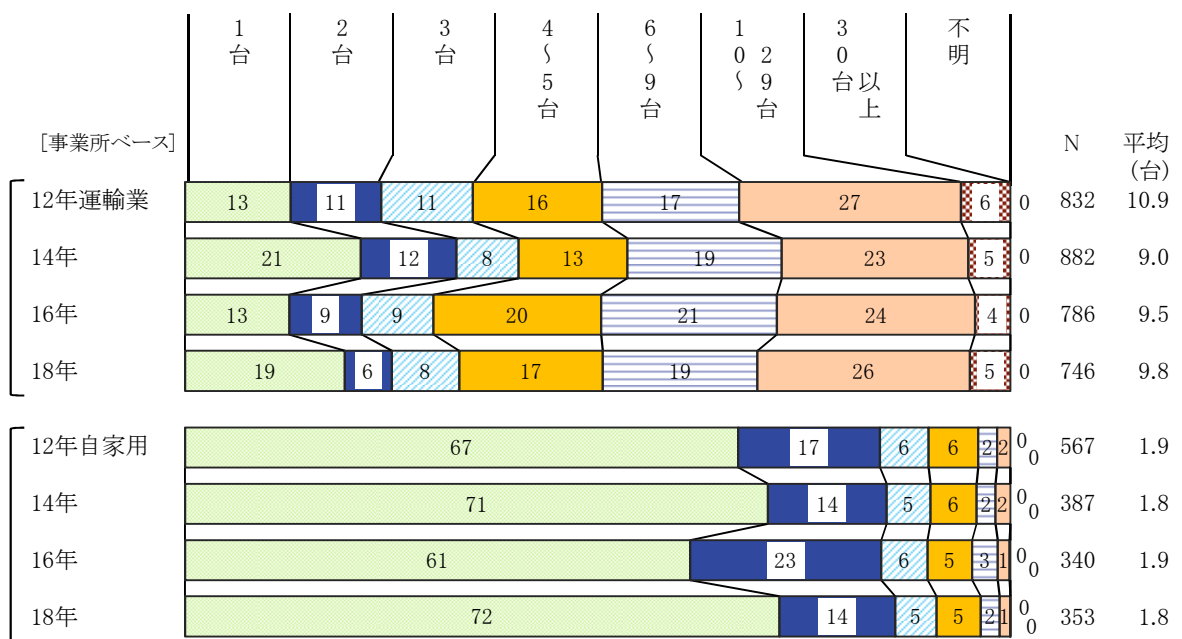


図2-4 普通トラック保有台数(Q18)



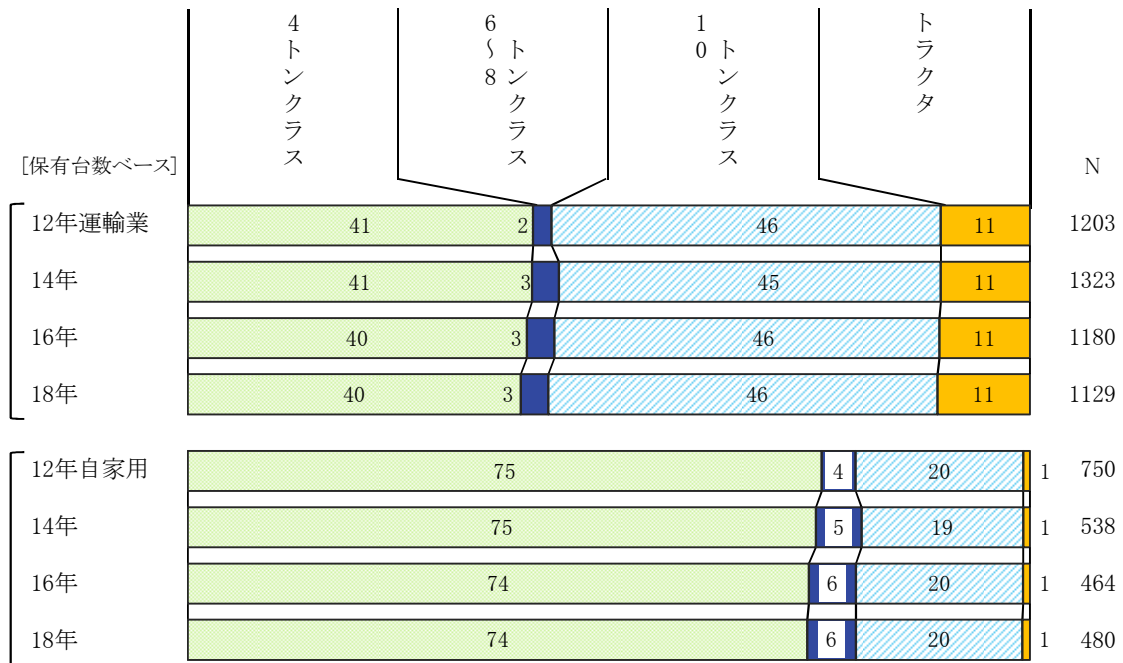
2-2 保有車の特性

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9割、自家用が8割を維持。

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46%、「4トンクラス」が40%となり、12年度から同水準を維持している。自家用は「4トンクラス」が74%を占め、「10トンクラス」が20%で続き、どちらも12年度から同水準となっている。（図2-5）

図2-5 保有車トンクラス構成 (Q25)

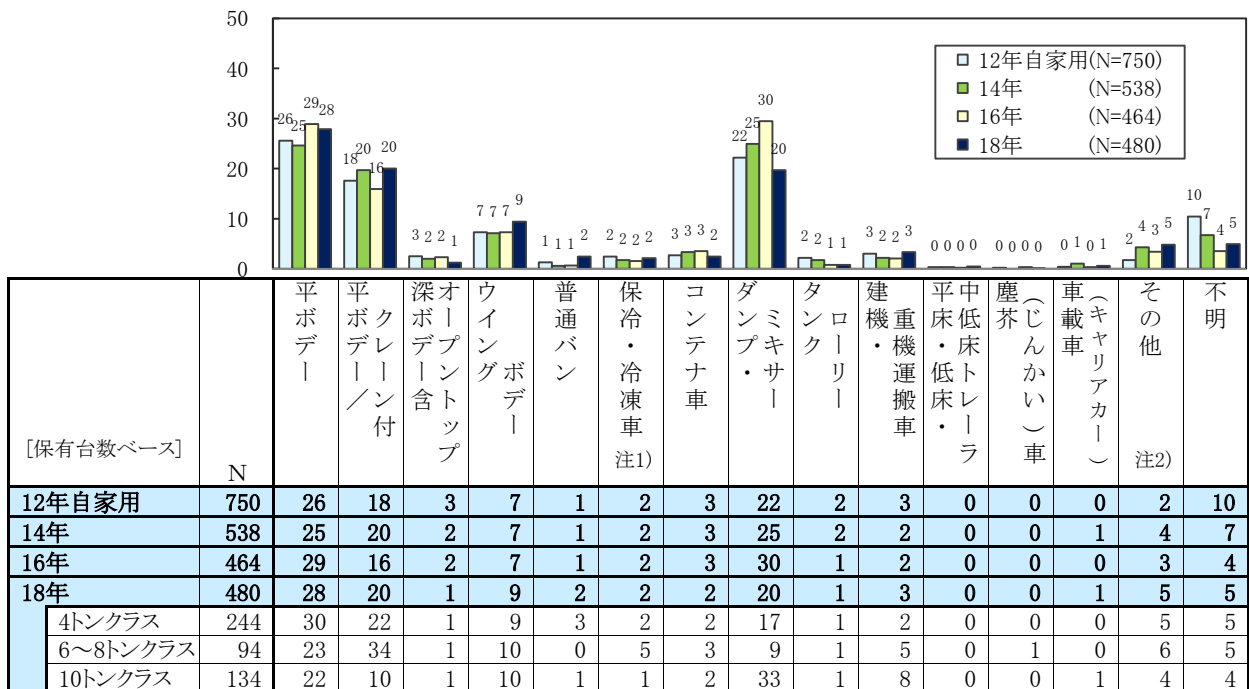
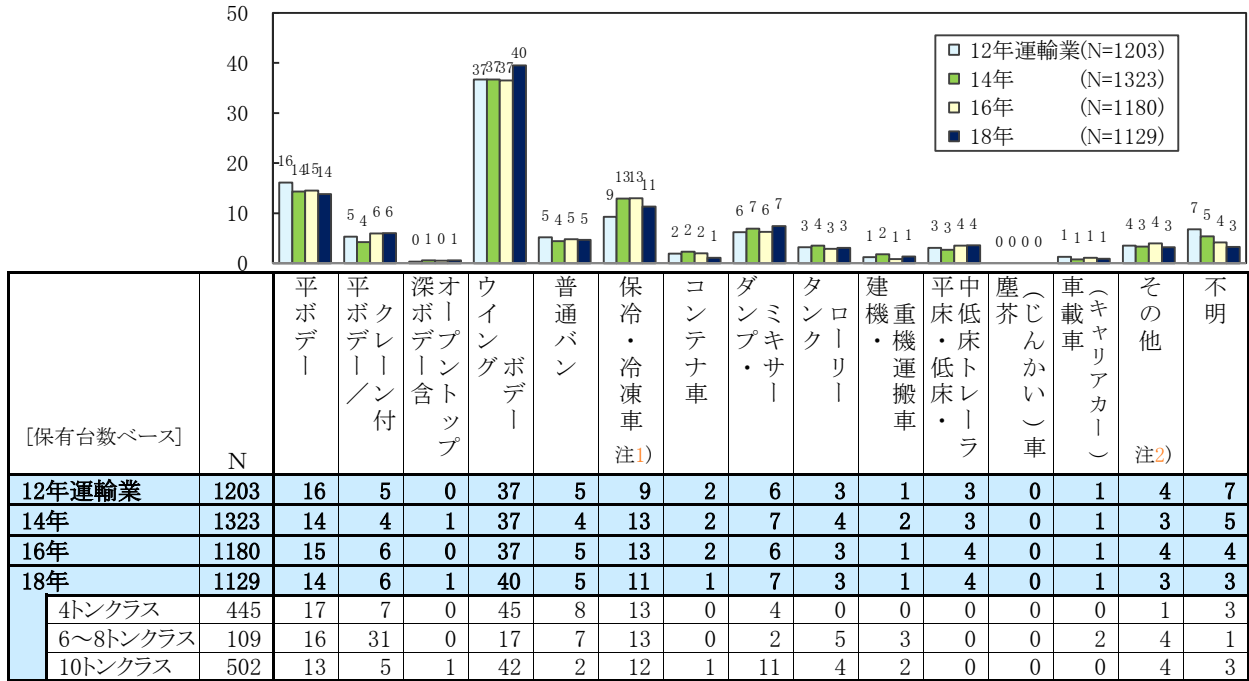


②荷台形状（トラックを含む）

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40%で最も高く、前回より3ポイント増加。次いで「平ボデー（普通の形）」（14%）、「保冷・冷凍車」（11%）が続く、前回とほぼ同水準となっている。

自家用では「平ボデー（普通の形）」が28%で最も高く、次いで「平ボデー（簡易クレーン付き）」「ダンプ・ミキサー」が20%で続く。「ダンプ・ミキサー」については、前回より10ポイントの減少となっている。（図2-6）

図2-6 普通トラックの荷台形状 (Q27)



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11%のうち3%、自家用では2%のうち1%である

注2) 「その他」はバルク車を含む

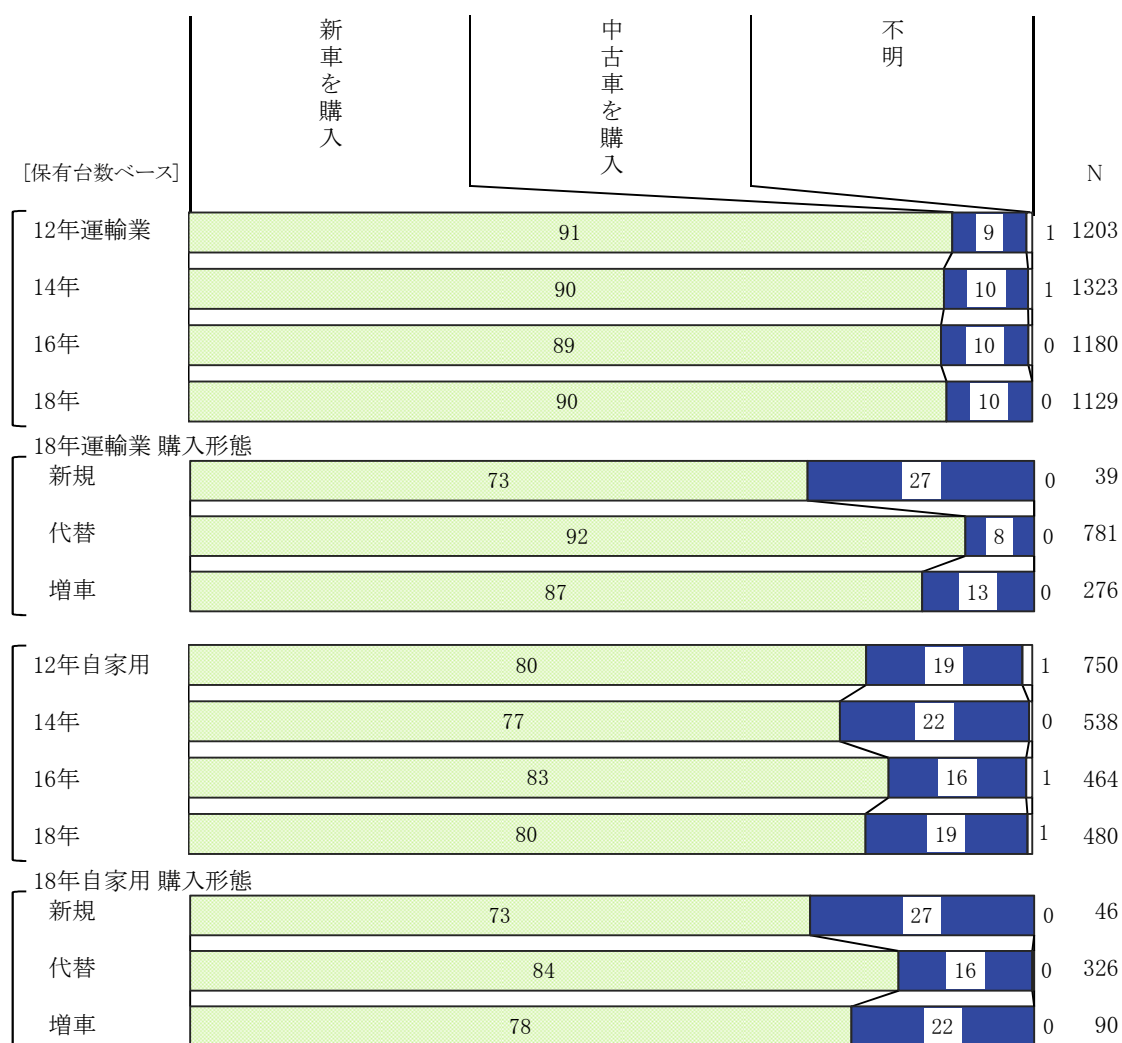
③購入時の新・中古

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90%を占め、12年度から同水準を維持している。

自家用は新車購入が80%、中古車購入が19%となり、前回より中古車購入が3ポイント増加している。

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高い傾向にある。(図2-7)

図2-7 購入時の新・中古(Q40)



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82.1%）は、12年度（平均86.2%）より減少傾向。
 実車率（平均65%）は12年度から同水準を維持。

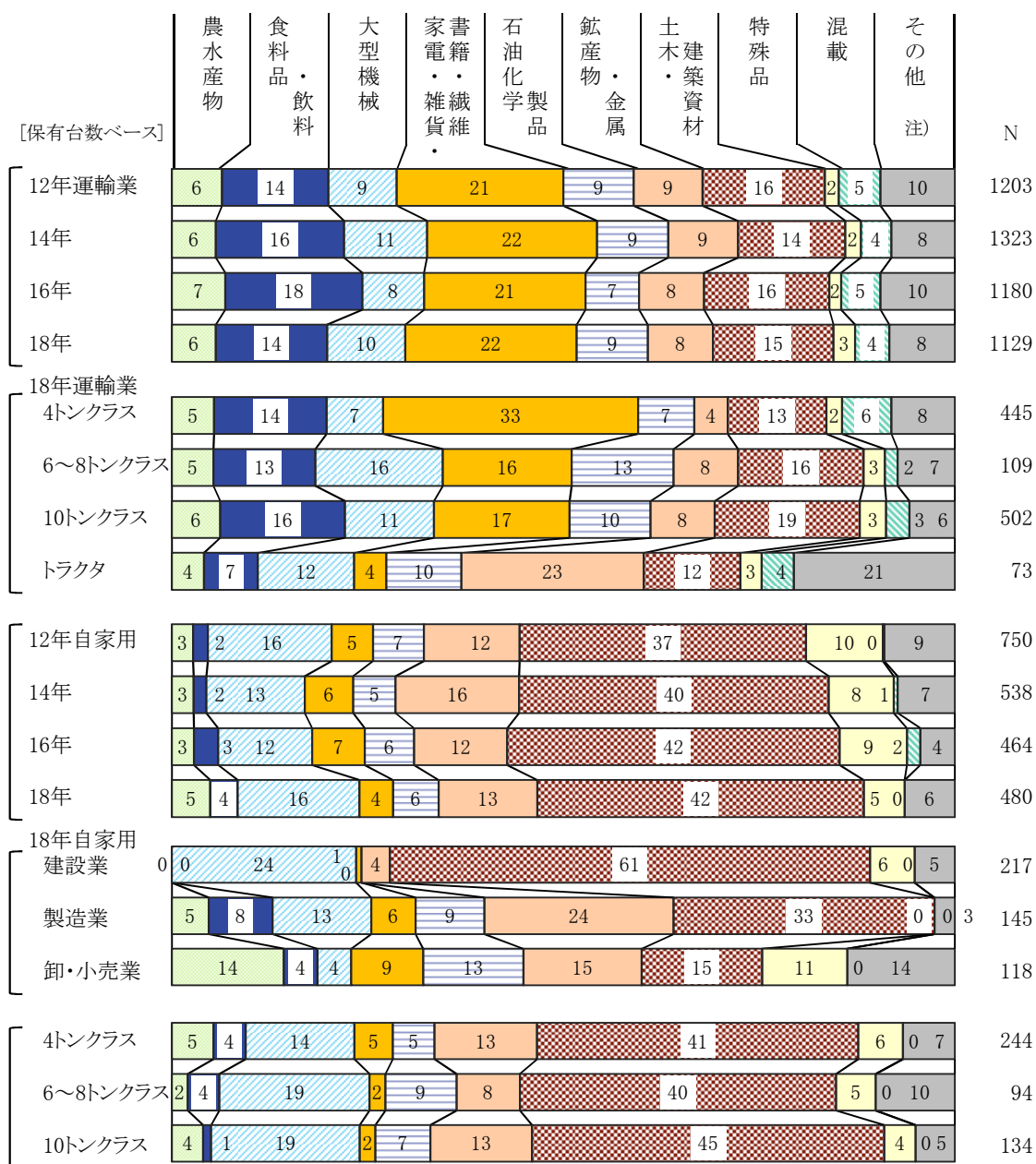
①主な積荷の種類

普通トラックの積荷は、運輸業では「家電・雑貨・書籍・繊維」（22%）、「土木・建築資材」（15%）、「食料品・飲料」（14%）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」（33%）が他より高く、全体を11ポイント上回っている。トラクタでは「鉱産物・金属」が23%と高めの水準にある。

自家用は「土木・建築資材」が42%で最も高く、「大型機械」が16%、「鉱産物・金属」が13%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」（24%）が高い。（図3-1）

図3-1 主な積荷の種類 (Q28)



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82.1%となり、12年度（平均86.2%）より減少傾向にある。
 自家用では平均84.9%となり、2.2ポイントの減少。自家用トンクラス別でみると、
 すべて自家用が運輸業の積載率を上回っている。（図3-2）

実車率では、運輸業（平均65%）が自家用（平均58%）を上回り、運輸業では12年度から
 同水準だが、自家用では、わずかではあるが減少傾向がみられる。トンクラス別でも、
 運輸業はすべてのトンクラスで自家用の実車率を上回っている。（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(Q29)

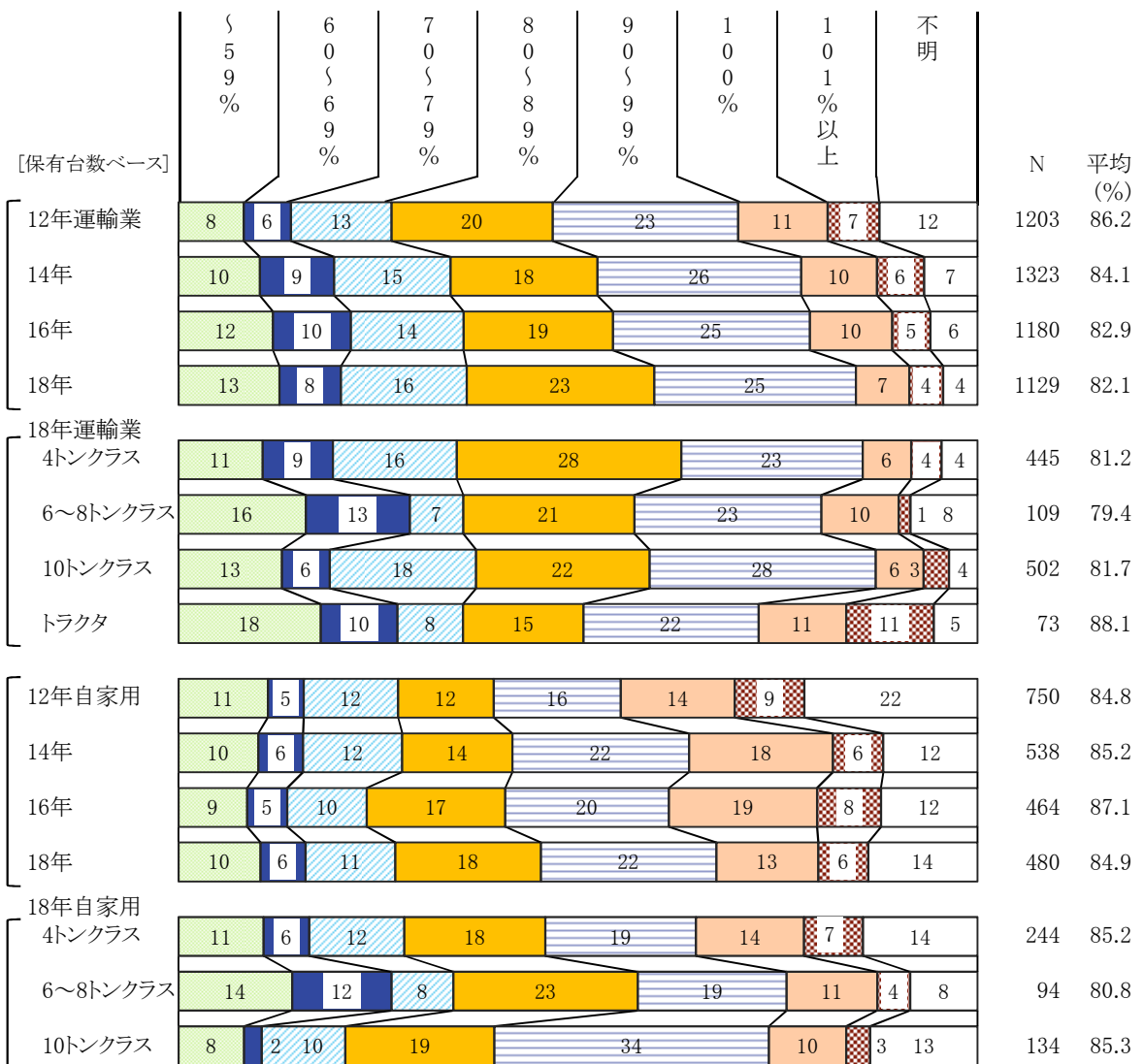
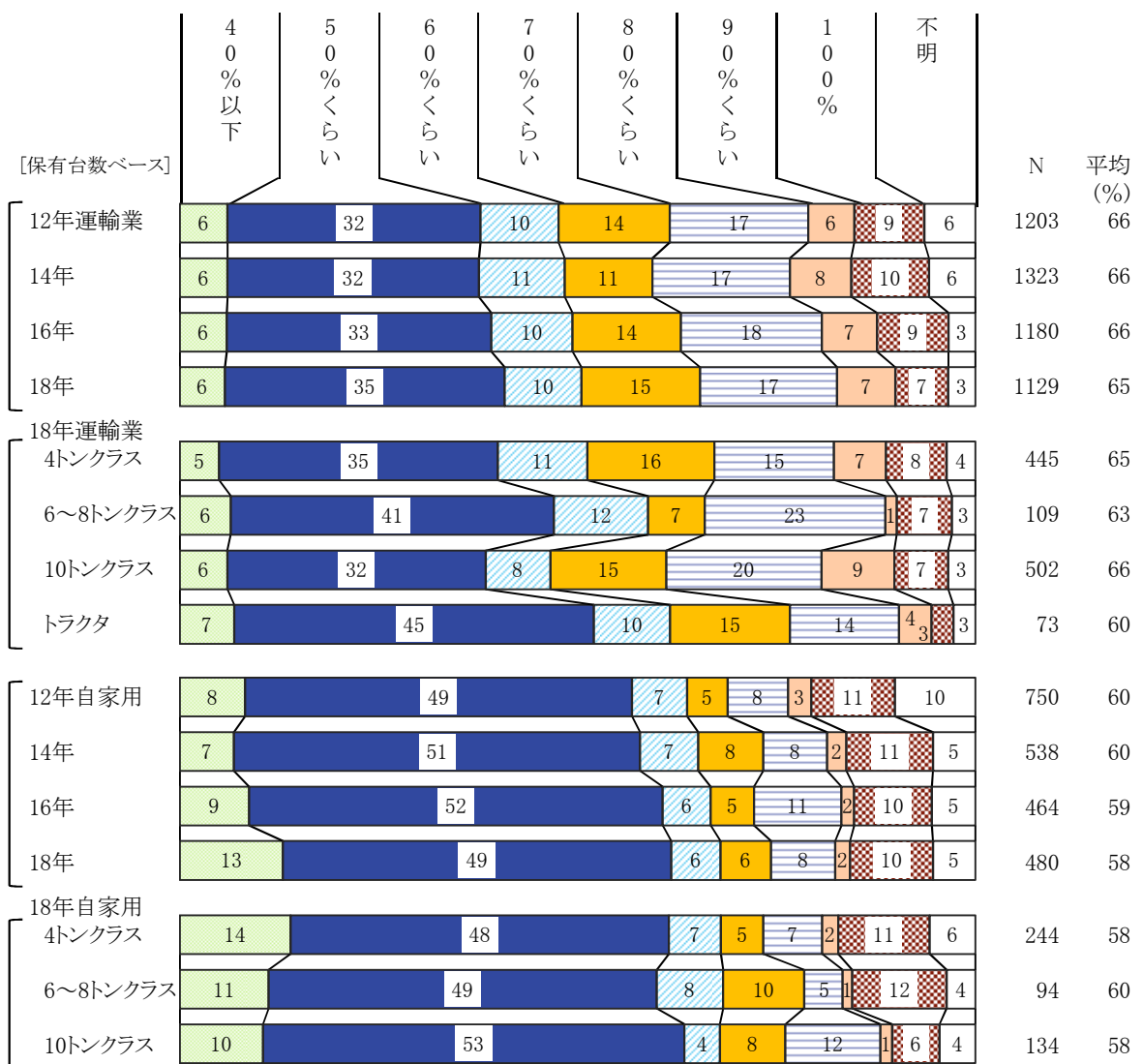


図3-3 実車率(Q31)



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

1回の運行距離や月間走行距離は減少。運輸業の1日当たりの稼働時間は、前回とほぼ同水準。
 運輸業の月間稼働日数は前回と同水準だが、自家用では前回はわずかに下回っている。

①稼働状況

「1回の運行距離」をみると、運輸業で平均405.1kmとなり、前回より減少。トンクラス別の平均運行距離では、10トンクラスが499.1km、トラクタが422.0kmと長くなっている。

自家用は平均133.4kmとなり、前回より14.7kmの増加となっている。（図3-4）

「月間走行距離」は、運輸業で平均6,617km、自家用は平均2,159kmとなり、それぞれ前回より減少している。また、自家用では「2千km未満」が55%となり、前回とほぼ同水準を維持。（図3-5）

「1日当たりの稼働時間」については、運輸業における1日当たりの稼働時間「11時間以上」（24%）の割合が最も高く、前回と同水準。「月間稼働日数」は、自家用（平均17.0日）では前回は0.4日下回っている。（図3-6、図3-7）

図3-4 1回の運行距離(Q30)

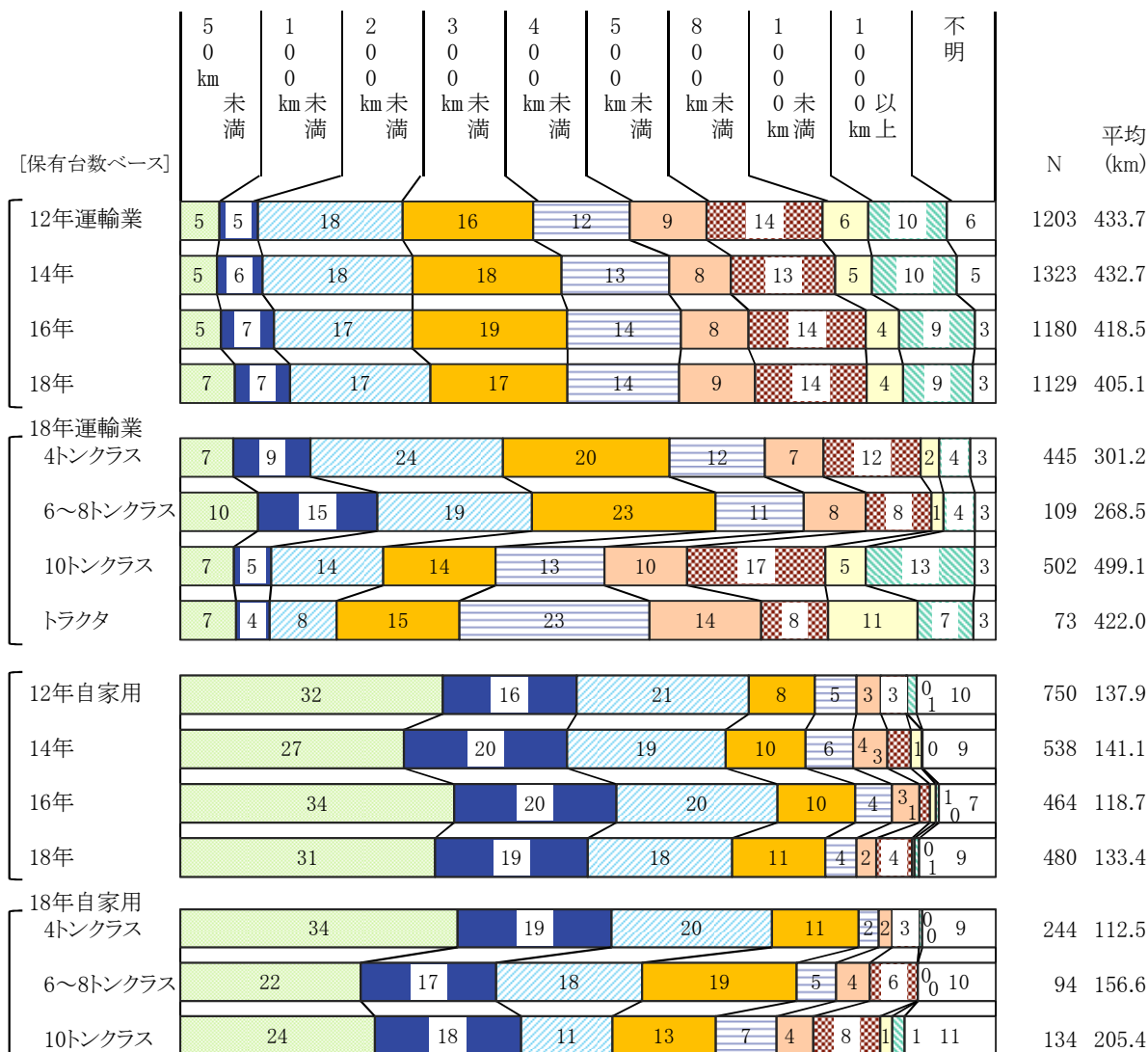


図3-5 月間走行距離 (Q35)

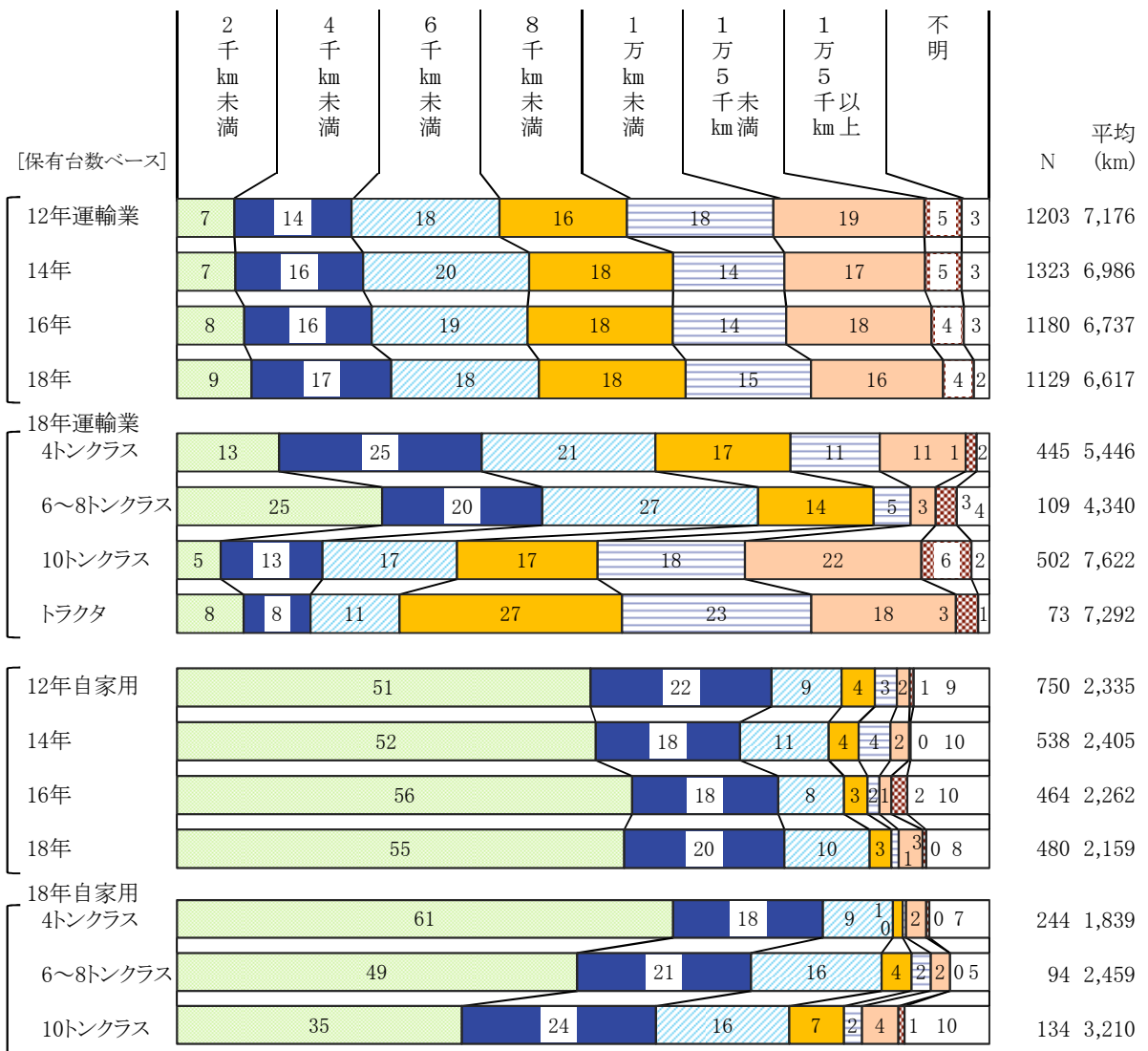


図3-6 1日当たりの稼働時間(Q33)

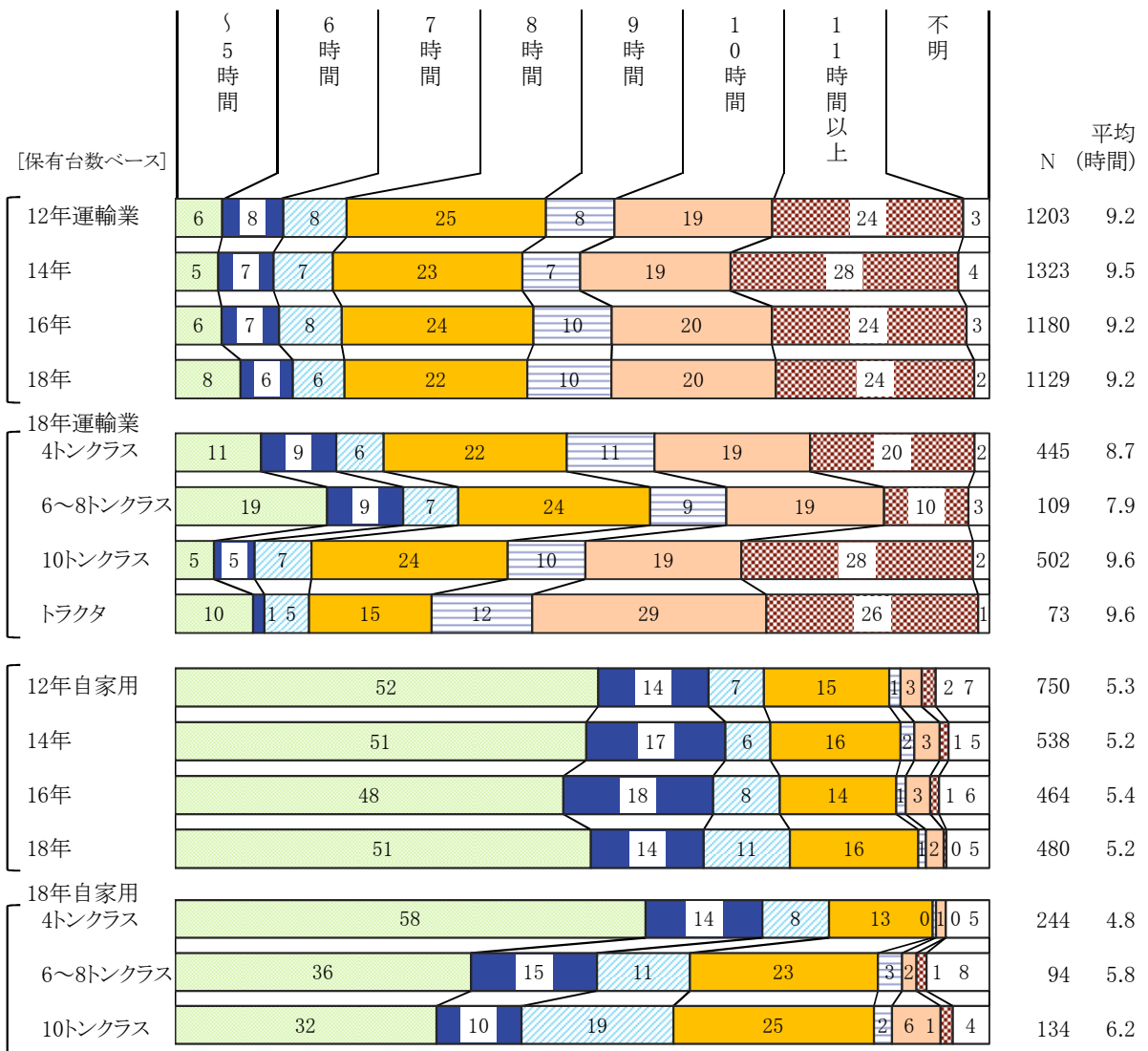
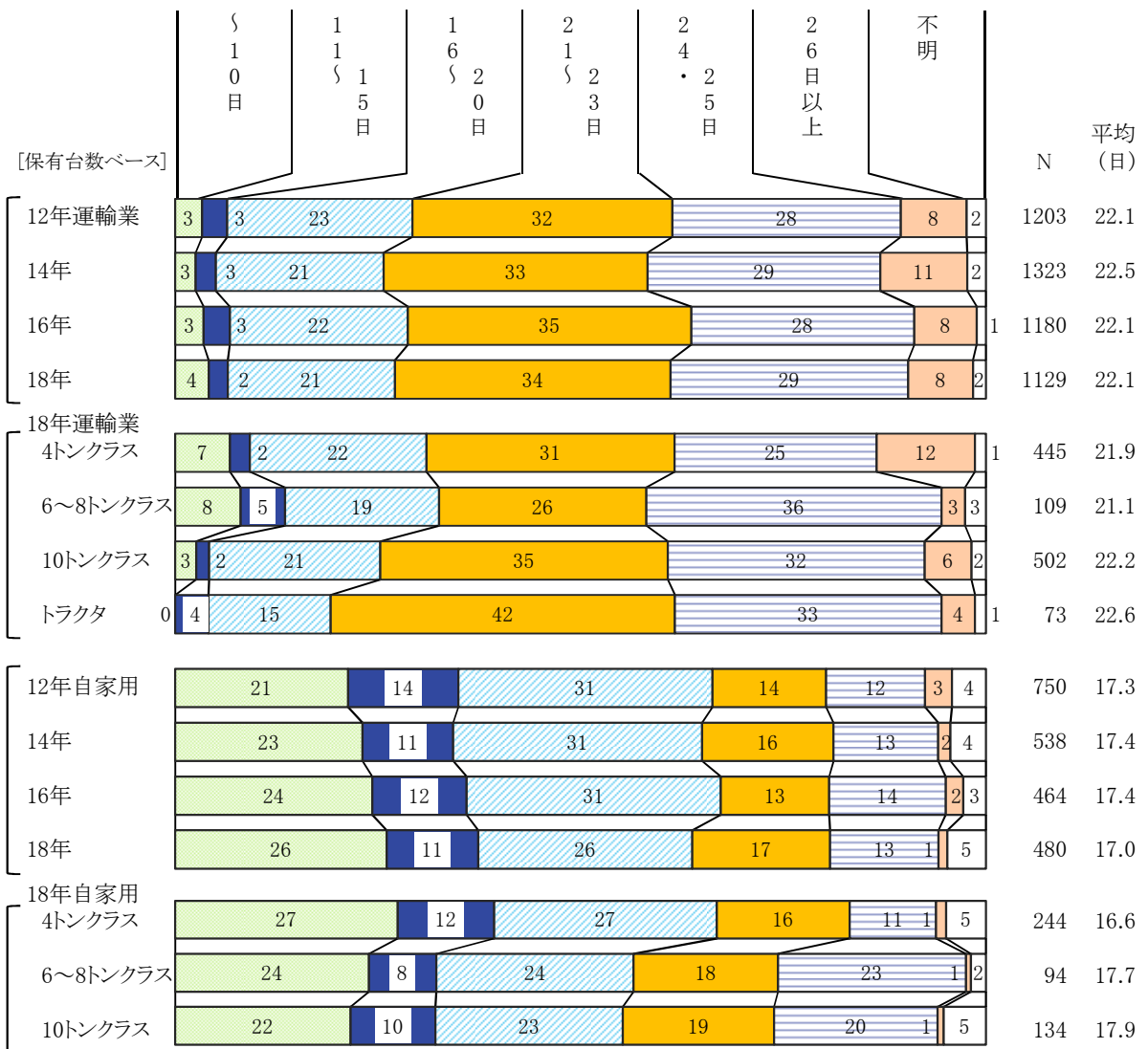


図3-7 月間稼働日数(Q34)

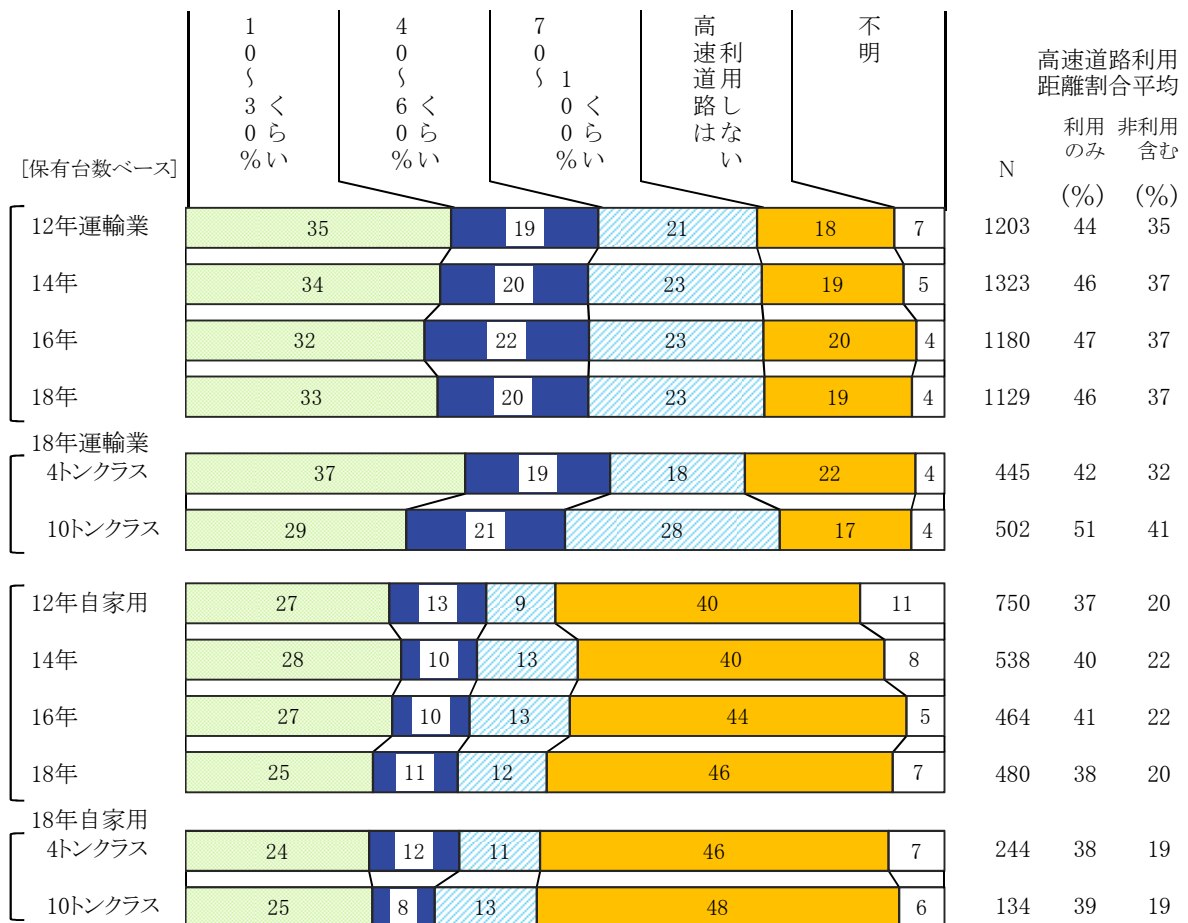


②高速道路の利用割合

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37%となり、前回と同率。自家用は平均20%となり、前回より2ポイント減少している。

トクラス別では、運輸業における10トクラスの利用距離割合が平均41%となり、4トクラスを9ポイント上回っている。（図3-8）

図3-8 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

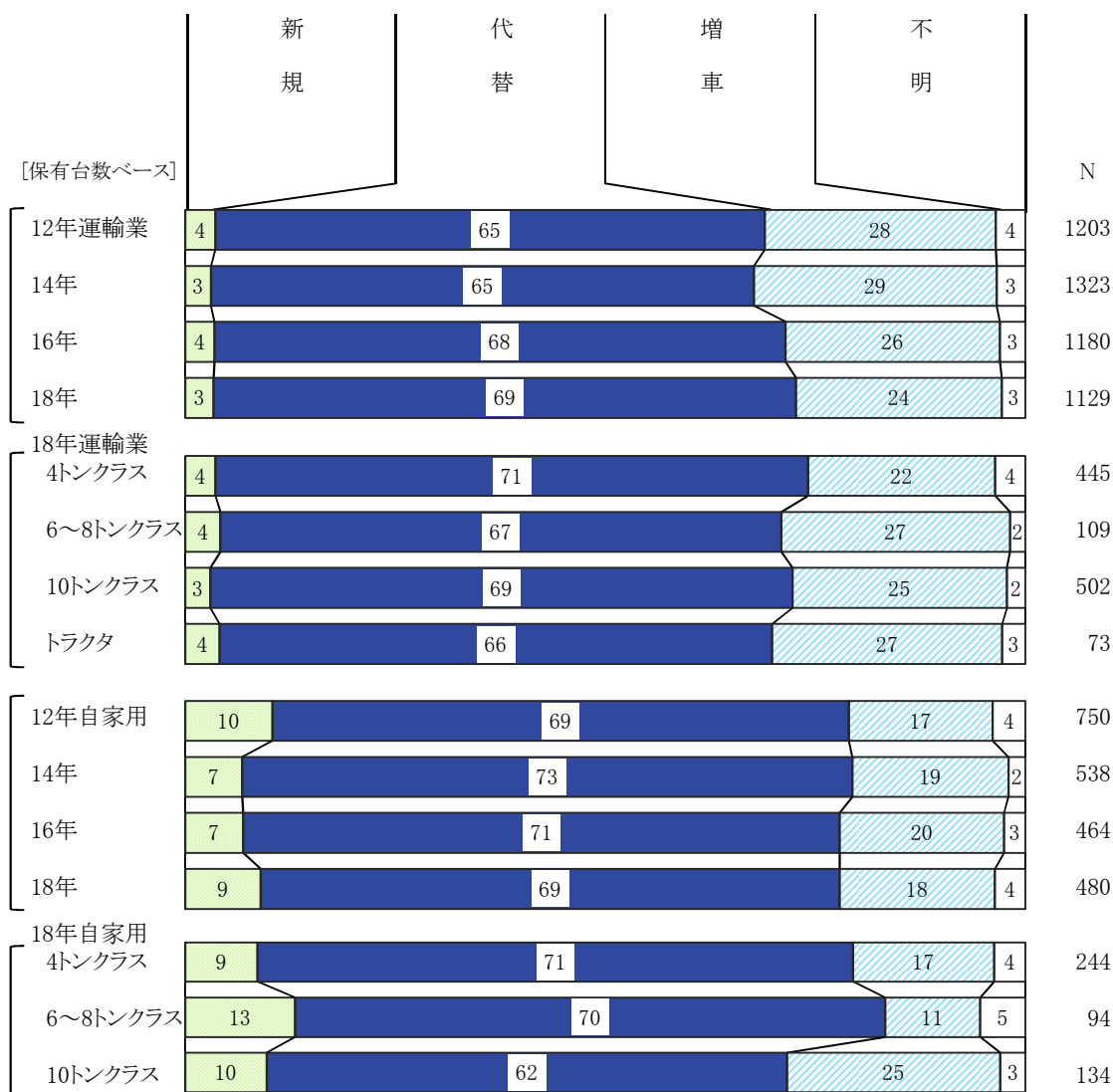
運輸業の現保有車と前保有車のトンクラス移行は、前回同様に同クラス間での移動が大半を占める。ただし、前保有車が6～8トンクラスの場合、4トンクラスへの移行が約3割、10トンクラスの移行が2割強に達する。

現在保有している普通トラックの購入形態をみると、運輸業では「代替」購入が69%、自家用でも「代替」購入は69%と高く、ともに前回とほぼ同水準である。（図4-1）

現保有車のトンクラス別に、前保有車からのトンクラス間移行をみると、運輸業、自家用ともに、同クラス間での代替が多数を占める。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32%、3～3.5トンクラスからの移行が15%を占め、より小さなトンクラスからの移行を合計（49%）すると、同クラス間の移行（48%）とほぼ同水準である。（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トンクラスは同クラスへの移行が49%に対し、より小さな4トンクラスへの移行が29%、より大きな10トンクラスへの移行が22%を占めている。（図4-3）

図4-1 購入形態 (Q41、SQ41-1)



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(SQ41-2)

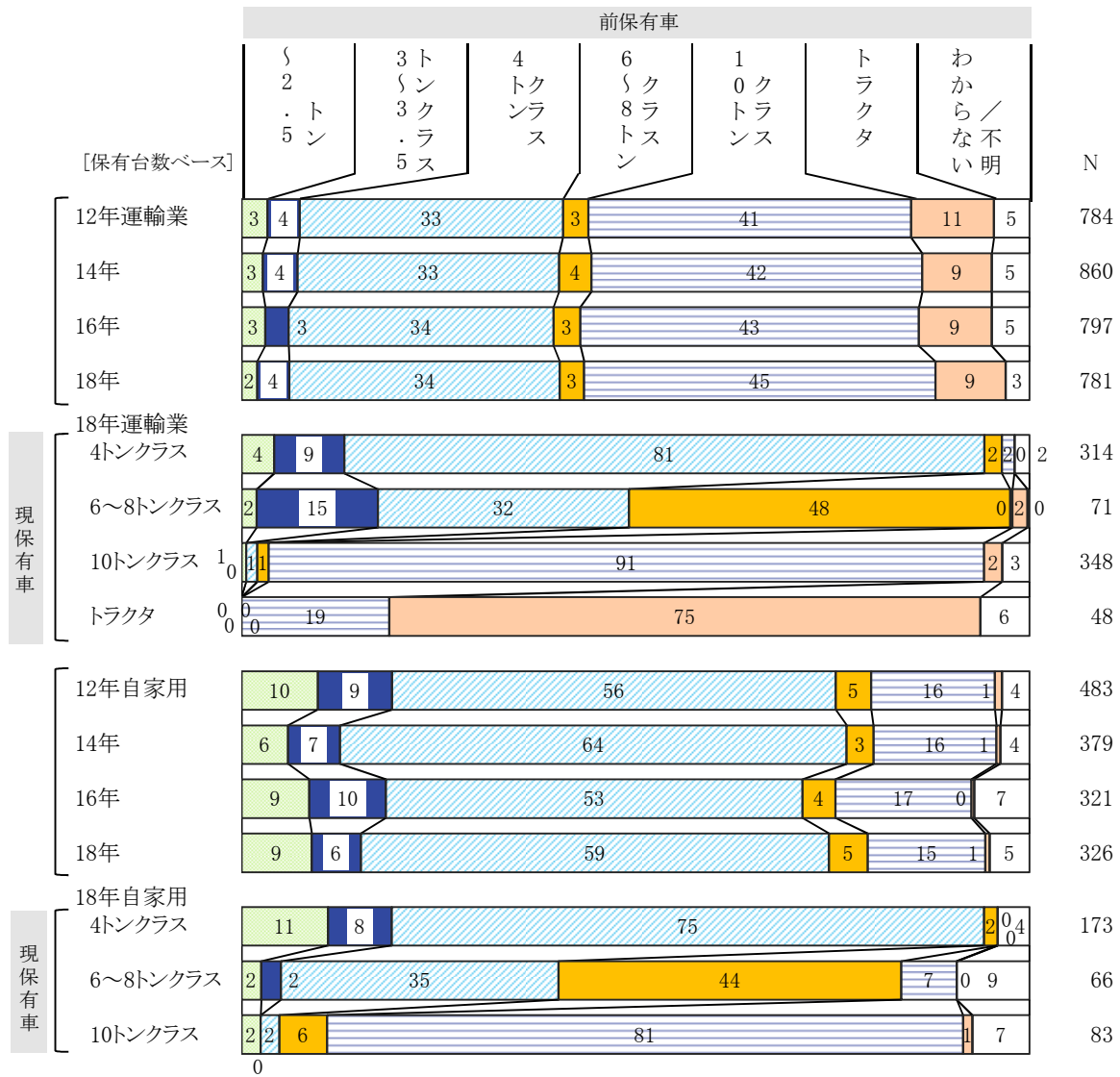
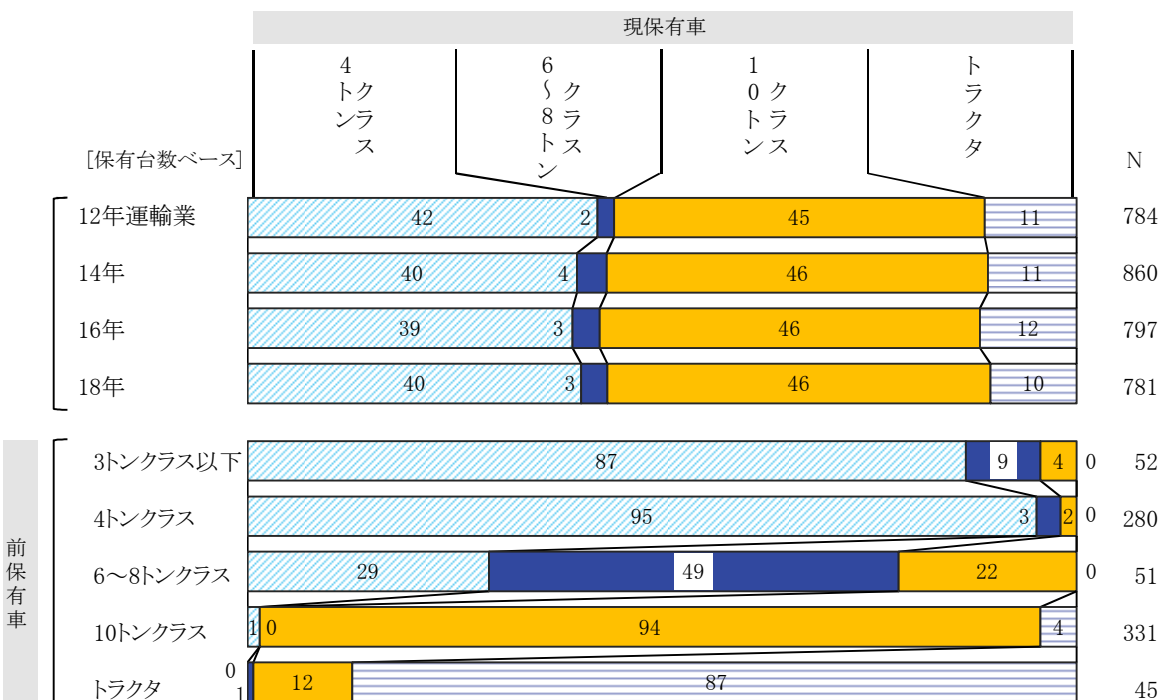


図4-3 前保有車トクラス別にみた現保有車トクラス(運輸業)(Q25)



4-2 使用期間動向

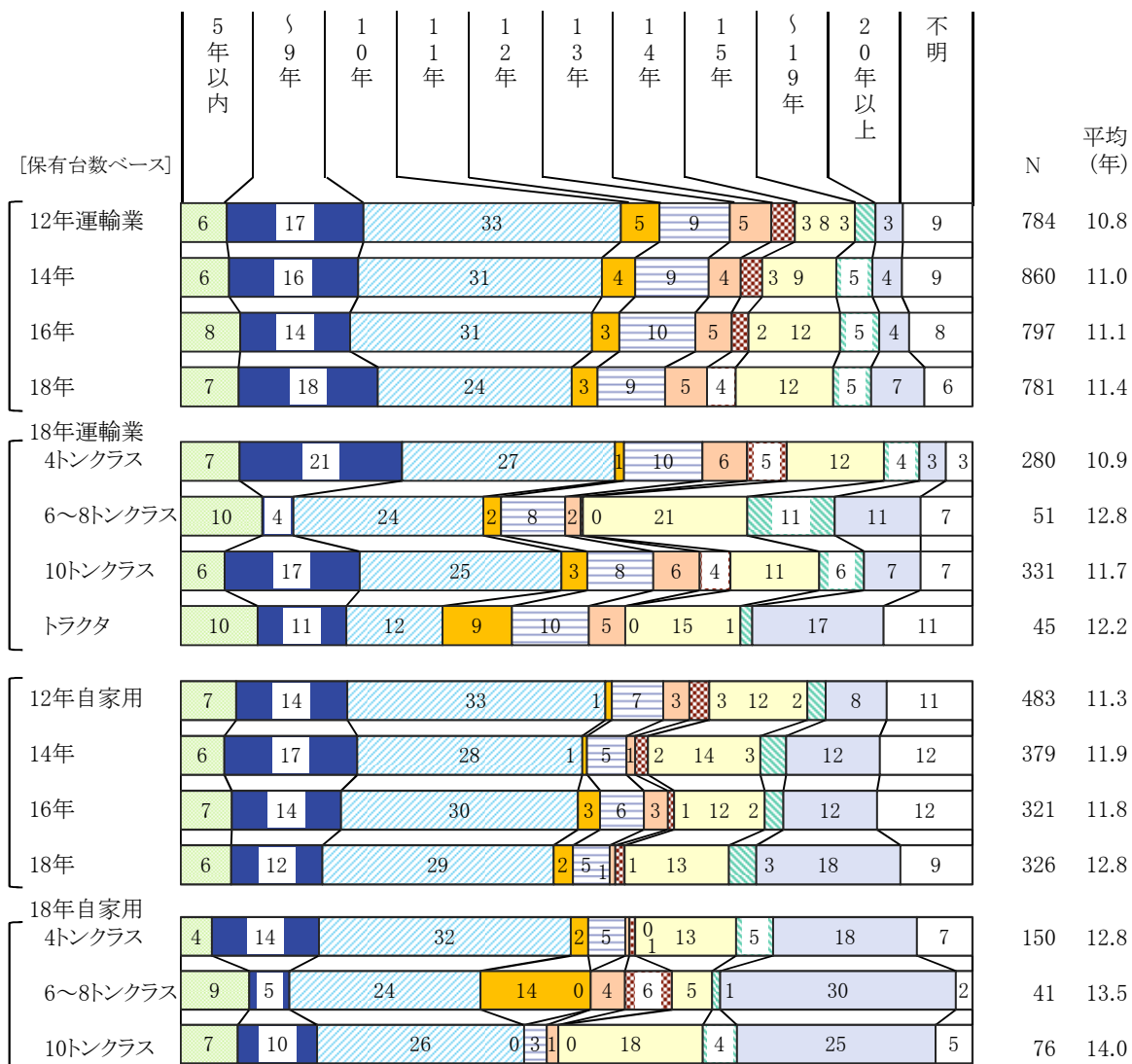
普通トラックの前保有車の使用年数は、自家用（平均12.8年）が運輸業（平均11.4年）を上回る。通常の代替年数は長期化傾向が続き、自家用では運輸業を上回るペースで長期化。今後の代替期間延長については、自家用の延長意向が大幅減となっている。

普通トラックの前保有車の使用年数は、運輸業で平均11.4年で、前回より0.3年とわずかに増加。自家用では平均12.8年となり、前回は1.0年上回っている。

トンクラス別にみると、運輸業では6～8トンクラスが平均12.8年、自家用では10トンクラスが平均14.0年で、他のクラスより使用年数が長くなっている。（図4-4）

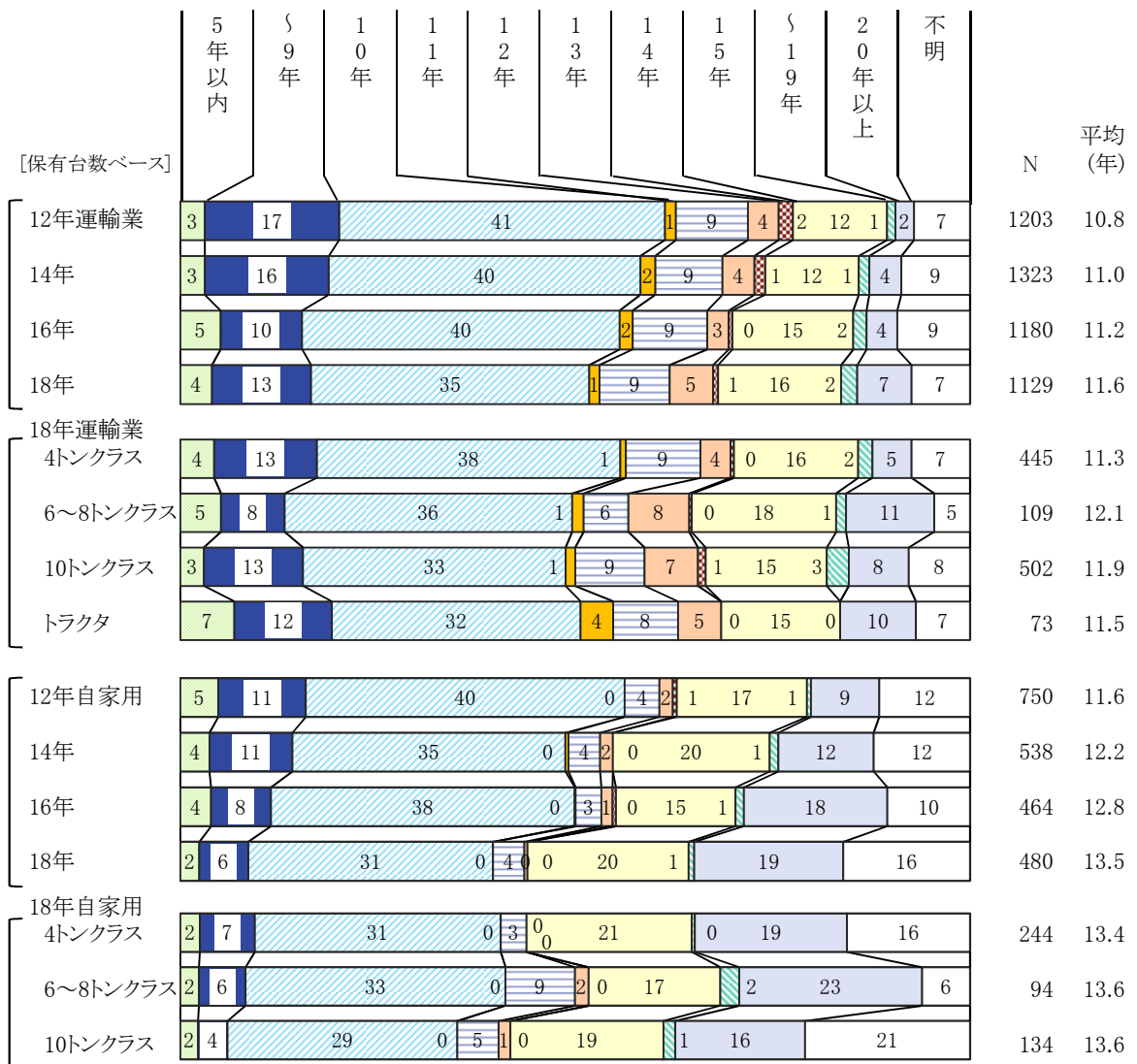
通常の代替年数は、運輸業で11.6年となり、12年度より増加傾向が続いている。自家用でも平均13.5年と増加傾向が続き、運輸業を上回るペースで伸長している。（図4-5）

図4-4 前保有車の使用年数(SQ41-4)



注) 運輸業、自家用のトンクラスは前保有車のトンクラス

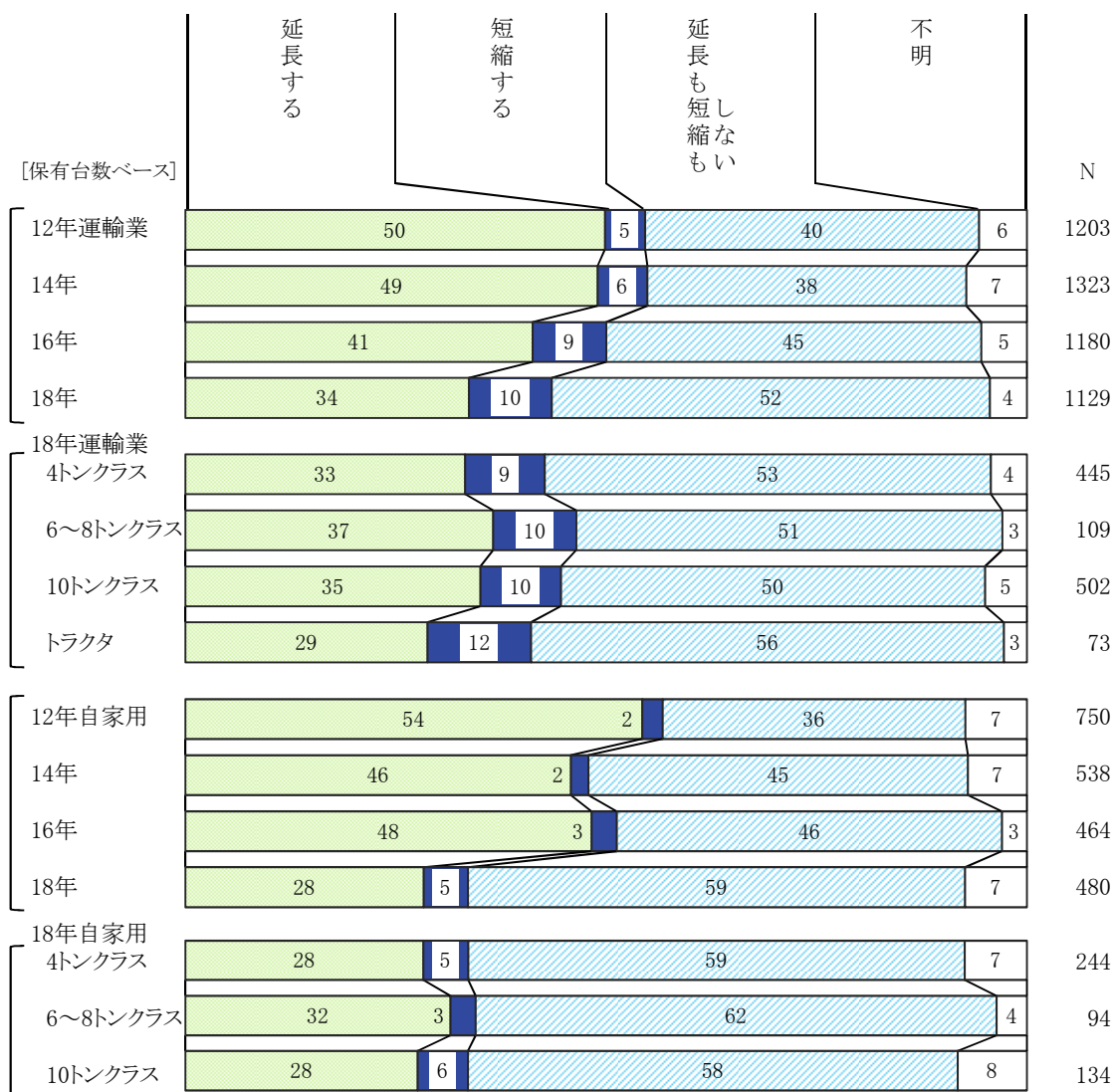
図4-5 通常の代替年数 (Q42)



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34%にとどまり、前回より7ポイント減少。12年度より減少傾向が続いている。自家用では「延長する」が28%にとどまり、前回より20ポイントの大幅減となっている。

トクラス別に延長意向をみると、運輸業ではトラクタの「短縮する」が12%となり、他のクラスに比べて多くなっている。(図4-6)

図4-6 今後の代替期間延長意向(Q43)



4-3 トラックの稼働状況

運輸業の普通トラックの稼働状況は、前回はやや上回るが、『繁忙』と『休車』で二極化傾向がみられる。2年前と比べた遊休車両は「変わらない」が増加し、「減っている」が減少傾向。自家用では稼働状況の改善がみられ、2年前と比べて遊休車両が減少している。

運輸業の普通トラック稼働状況を見ると、「手持ちの車では足りないくらい忙しい」「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43%となり、前回は3ポイント上回っている。「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』も計40%となっており、『繁忙』と『休車』で二極化傾向がみられる。

保有台数別では、保有台数10台以上の事業所で『繁忙』が計5割前後と高くなっている。

自家用は『繁忙』が計37%となり、前回より8ポイント増加。一方、『休車』は計48%となり12年度から増加傾向が続く。(図4-7)

普通トラックの遊休車両は、運輸業では2年前に比べて「減っている」(9%)が4ポイント減少し、「変わらない」が68%に達している。

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

図4-7 普通トラックの稼働状況(Q21)

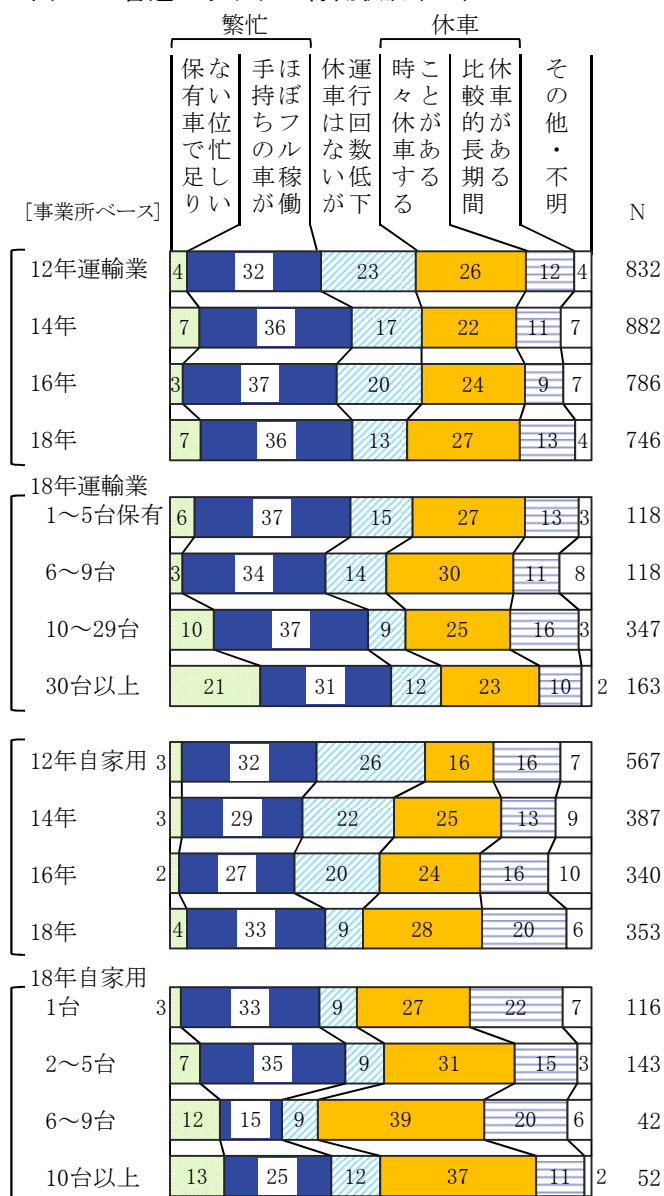
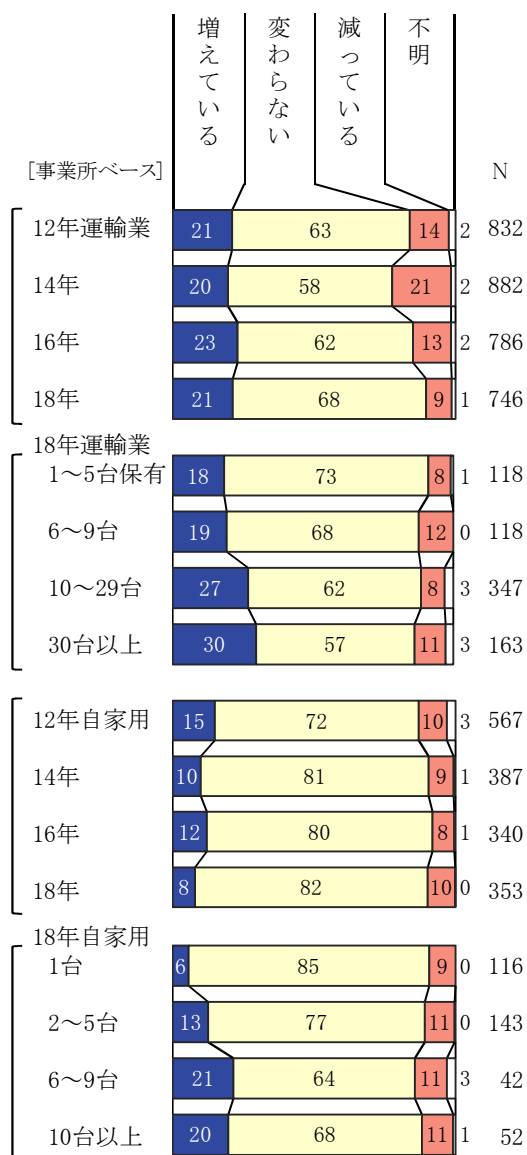
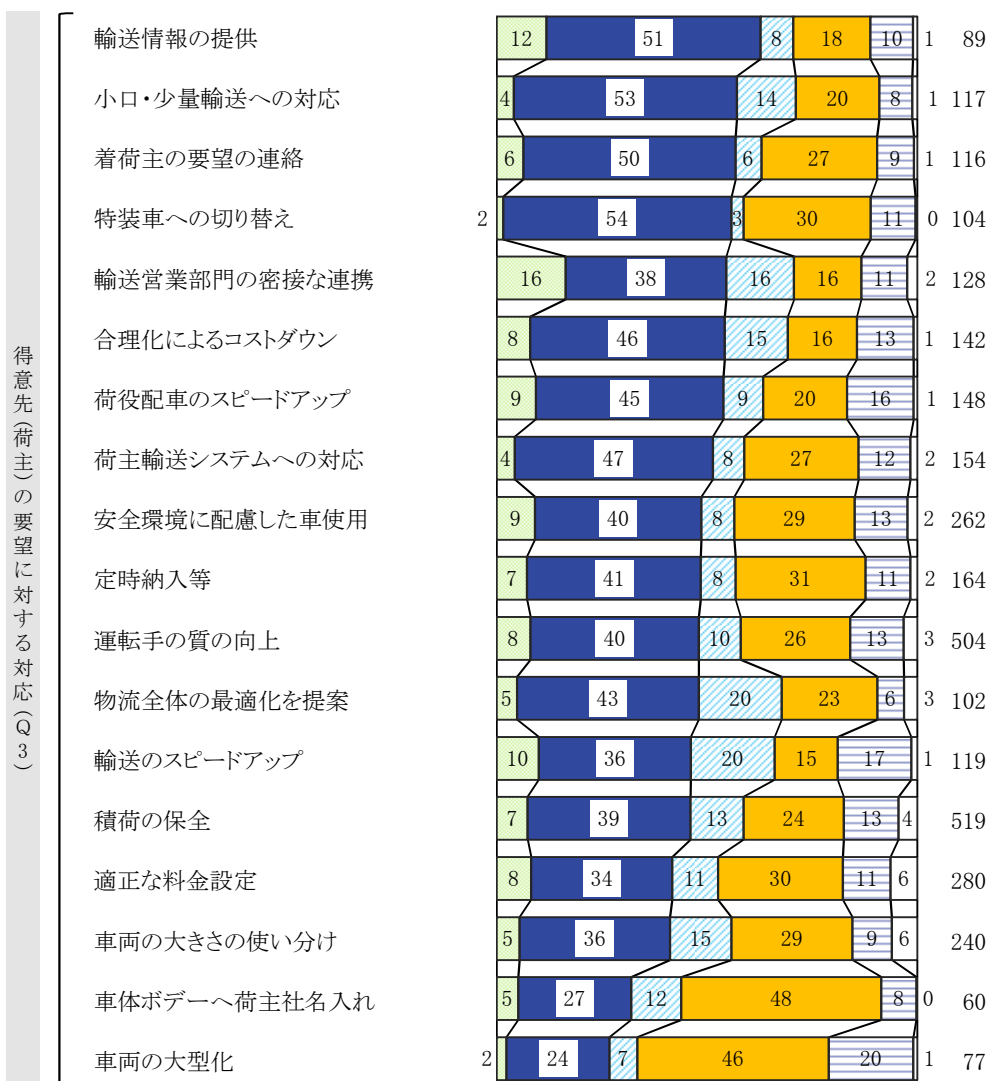
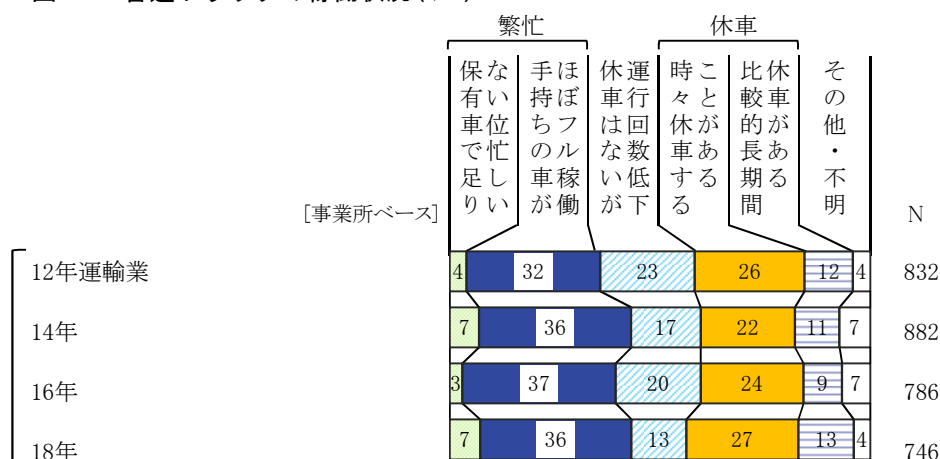


図4-8 2年前と比べた普通トラック遊休車両の増減(Q20)



得意先の要望への対応をみると、『繁忙』の事業所は、「輸送情報の提供」「小口・少量輸送への対応」「着荷主の要望の連絡」「特装车への切り替え」等の割合が高い。(図4-9)

図4-9 普通トラックの稼働状況(Q21)



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」「今後5年間」において「増えている・増やす」の割合が増加。大規模事業所や、経営状況が良い事業所における増加意向が強い。

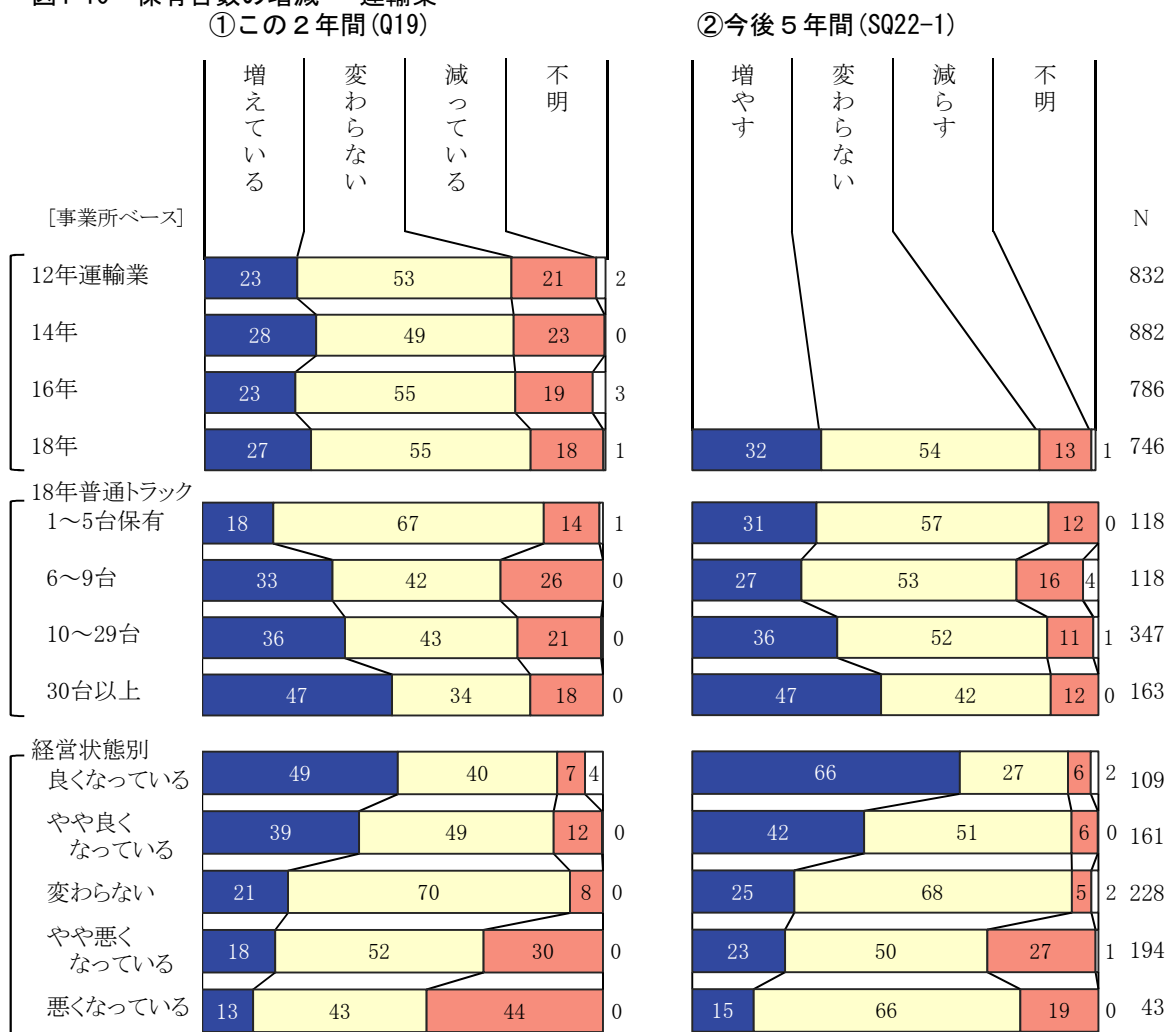
運輸業におけるこの2年間のトラックの保有台数は、「増えている」（27%）が前回に比べて4ポイント増加。

今後5年間のトラック保有台数の増減意向は「増やす」（32%）となっており、「減らす」（13%）を19ポイント上回っている。

保有台数別にみると、30台以上保有の事業所で『増加（増えている、増やす）』の割合が、29台以下の事業所を10ポイント以上上回っている。

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49%、今後5年間で66%を占める。（図4-10）

図4-10 保有台数の増減 -運輸業-



注) 経営状況別の詳細データはP.53を参照

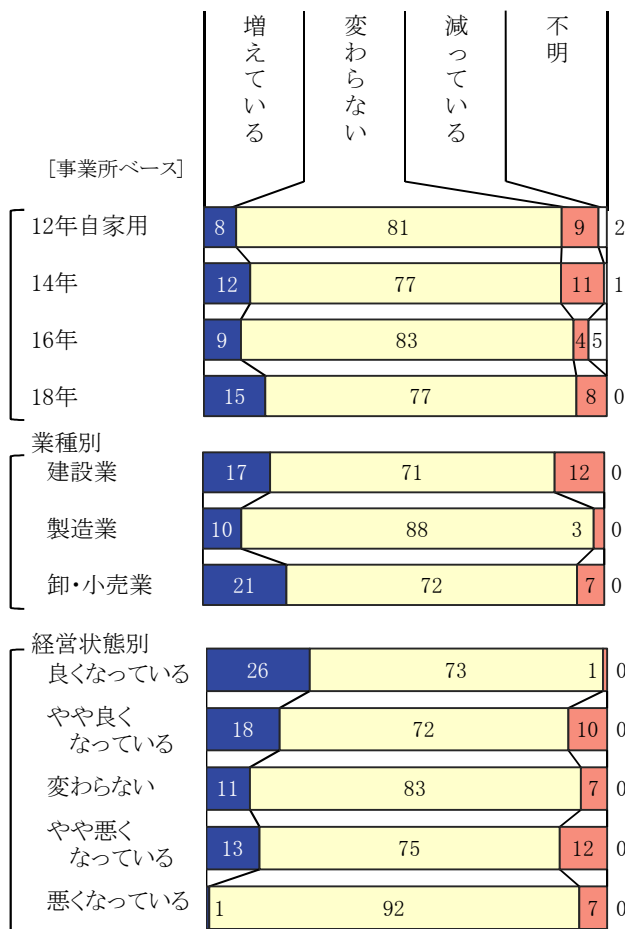
注) 質問内容変更のため、時系列データは非掲載
~16年「この1年のうち」→ 18年「5年以内くらいの間」

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15%となり、前回より6ポイント増加。「変わらない」(77%)は6ポイント減少している。今後5年間の増減意向では、「増やす」が10%となっている。

業種別にみると、製造業においては、この2年間、今後5年間ともに『増加(増えている、増やす)』の割合が他の業種を下回っている。

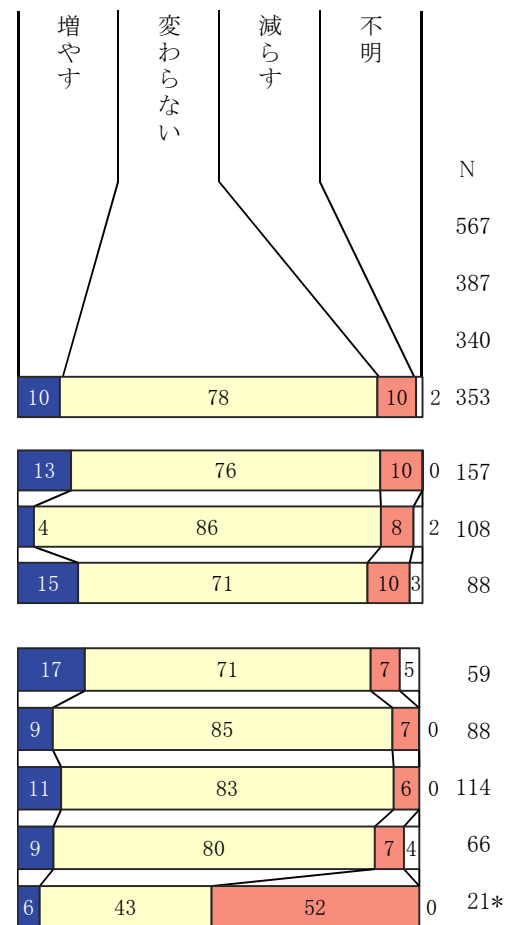
経営状態別にみると、経営状態が「良くなっている」事業所における『増加(増えている、増やす)』の割合が、この2年間で26%、今後5年間では17%と他に比べて高い。(図4-11)

図4-11 保有台数の増減 -自家用-
①この2年間(Q19)



注) 経営状況別の詳細データはP.53を参照

②今後5年間(SQ22-1)

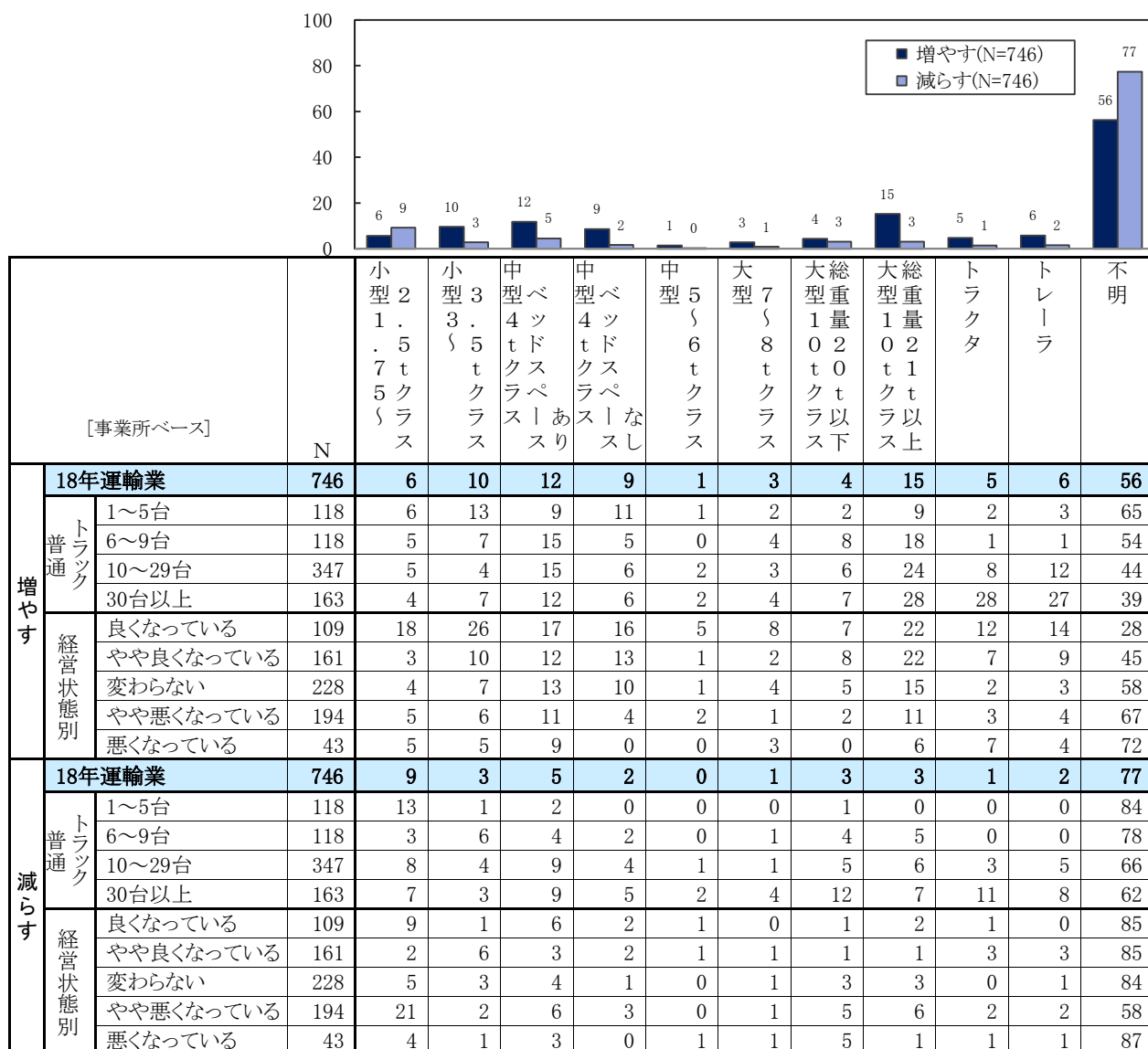


注) 質問内容変更のため、時系列データは非掲載
～16年「この1年のうち」→18年「5年以内くらいの間」

トクラス別に今後5年間の保有台数の増減意向をみると、運輸業で「増やす」の割合が多いものとして、「大型10tクラス総重量21t以上」（15%）、「中型4tクラスベッドスペースあり」（12%）、「小型3～3.5tクラス」（10%）等が上位に挙がっている。「大型10tクラス総重量21t以上」については、保有台数が多いほど、また、経営状態が良好なほど「増やす」が高い傾向がみられる。

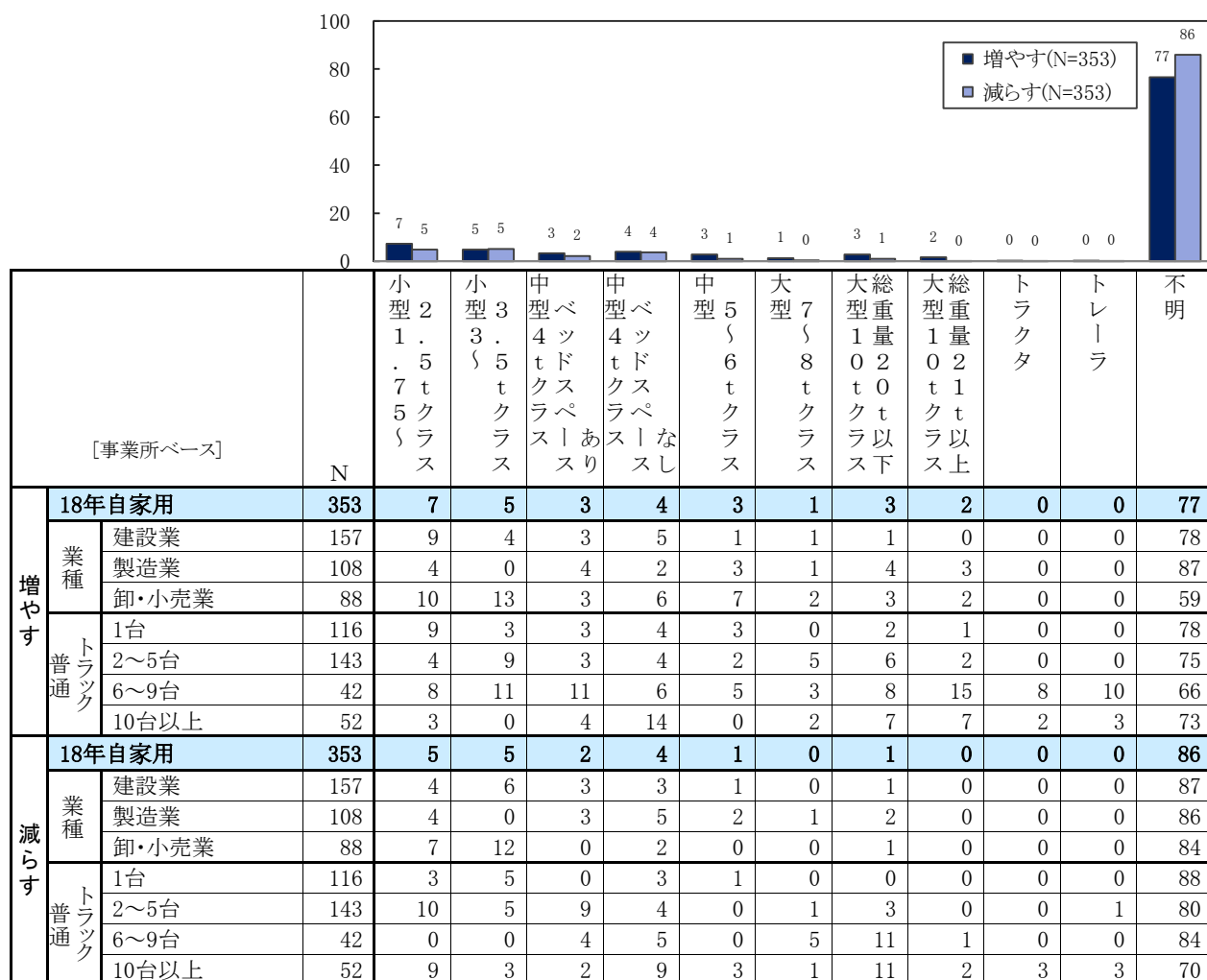
運輸業における「減らす」の割合では、「小型1.75～2.5tクラス」が9%で最も高いものの、その他は5%以内の水準となっている。（図4-12）

図4-12 トクラス別にみた今後5年間の保有台数の増減(Q22①② 複数回答) -運輸業-



自家用でみると、「増やす」の割合が多いものとして、「小型1.75～2.5tクラス」（7%）が最も高いが、その他は5%以下の水準にとどまっている。保有台数別でみると、6～9台で「大型10tクラス総重量21t以上」（15%）、10台以上で「中型4tクラスベッドスペースなし」（14%）が他の保有台数を上回っている。自家用における「減らす」の割合では、すべて5%以内となるものの、業種別の卸・小売業においては、「小型3～3.5tクラス」が12%となり、他の業種を上回っている。（図4-13）

図4-13 トンクラス別にみた今後5年間の保有台数の増減(Q22①② 複数回答) -自家用-



4-5 次期購入重視点

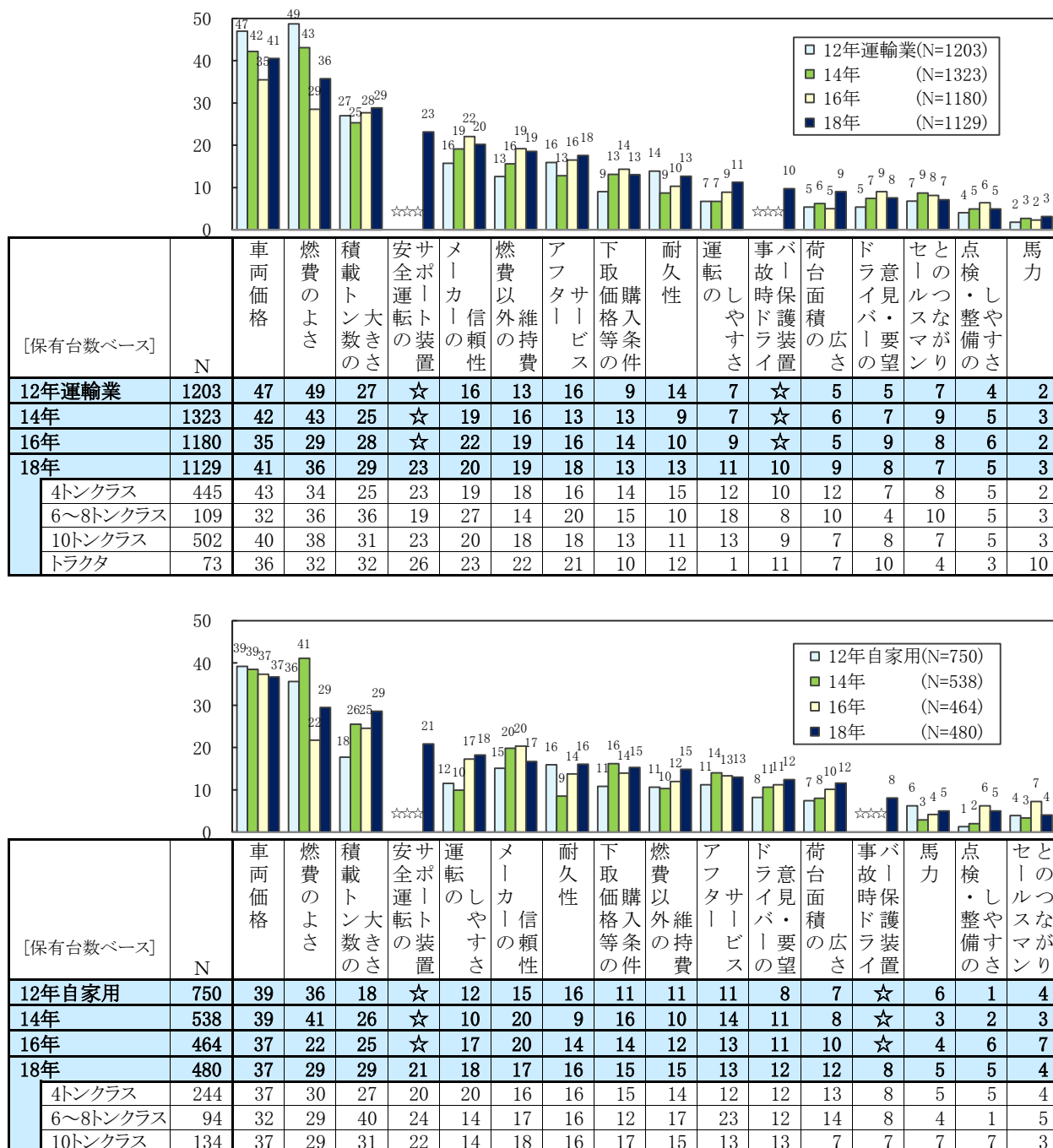
買い替え時の購入重視点は、運輸業・自家用ともに「燃費のよさ」の割合が増加。

次期買い替え時の3大購入重視点をみると、運輸業では「車両価格」(41%)、「燃費のよさ」(36%)、「積載トン数の大きさ」(29%)が上位に挙がる。前回と比べて「車両価格」は6ポイント増加し、「燃費のよさ」は7ポイント増加している。その他の項目は前回と大きな違いはみられない。

自家用も同様に「車両価格」(37%)、「燃費のよさ」(29%)、「積載トン数の大きさ」(29%)が上位となり、なかでも「燃費のよさ」は前回より7ポイント増加している。

(図4-14)

図4-14 次期買い替え時の3大重視点上位16項目(SQ44-1 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、オートマチック車の購入意向が運輸業・自家用ともに増加。

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」（70%）が高く、前回と同水準となっている。トンクラス別にみると、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88%に達し、運輸業の10トンクラスより27ポイント上回っている。（図4-15）

代替予定車の「オートマチック」車購入意向は、運輸業で37%となり、前回より4ポイント増加している。トンクラス別に「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45%、トラクタでは60%を占めている。

自家用の「オートマチック」車購入意向は21%となり、運輸業に比べると低いものの、前回より7ポイント増加している。（図4-16）

図4-15 保有車のトランスミッションタイプ(Q36)

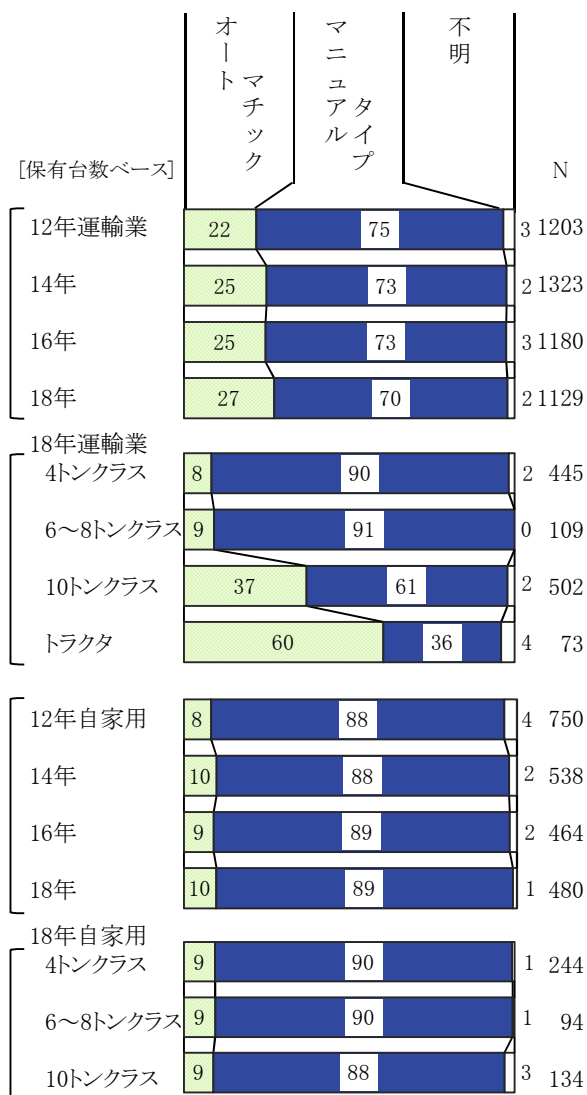
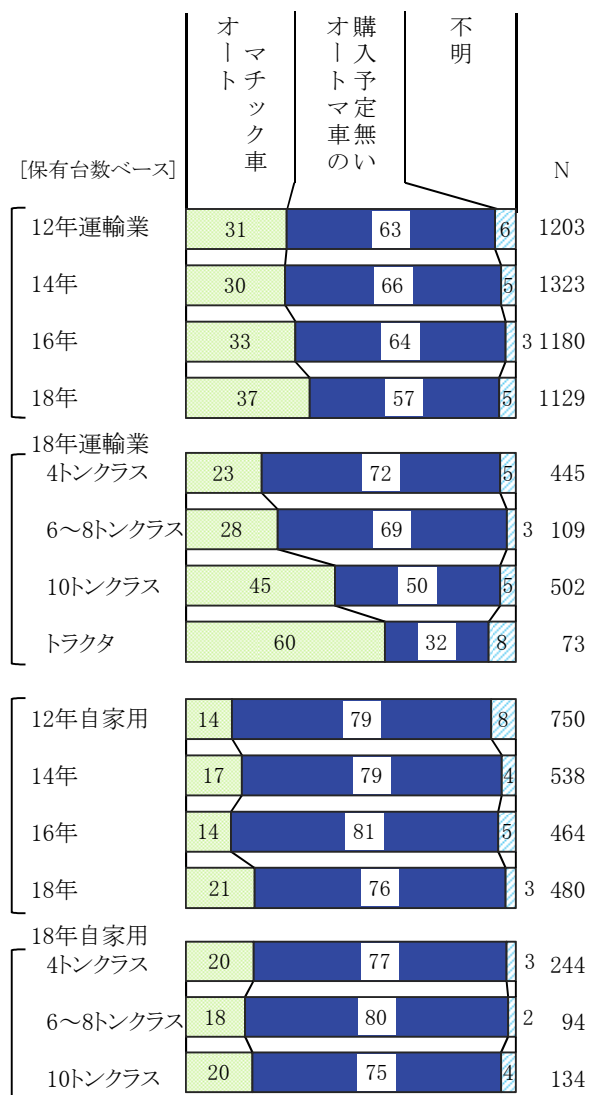


図4-16 代替予定車のオートマチック車購入意向(Q37)



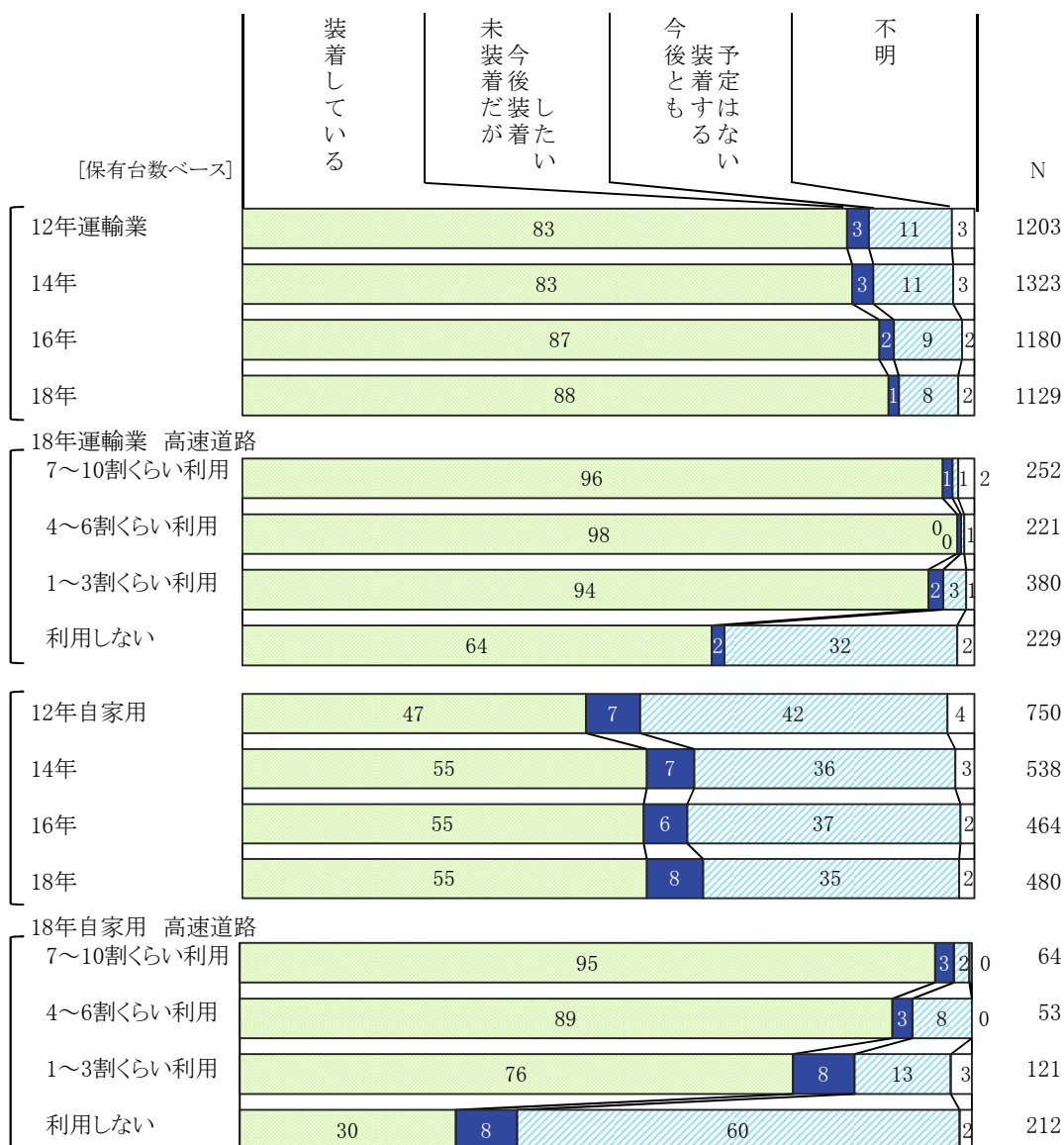
4-7 ETC装着意向

ETC装着率は、運輸業・自家用ともに前回とほぼ同水準。運輸業は、高速道路利用がある事業所では、9割以上の装着率。

ETC（ノンストップ自動料金収受システム）を「装着している」車は、運輸業で88%を占めており、前回とほぼ同水準。自家用は55%にとどまり、前回と同率となっている。

1 運行に占める高速道路の利用距離割合別にみると、運輸業は高速道路の利用があれば9割以上が装着していることがわかる。一方、自家用は『4割以上利用』で、装着率が9割前後（89%、95%）と高いものの、「1～3割くらい利用」では76%にとどまっている。（図4-17）

図4-17 ETC（ノンストップ自動料金収受システム）装着意向(Q38)



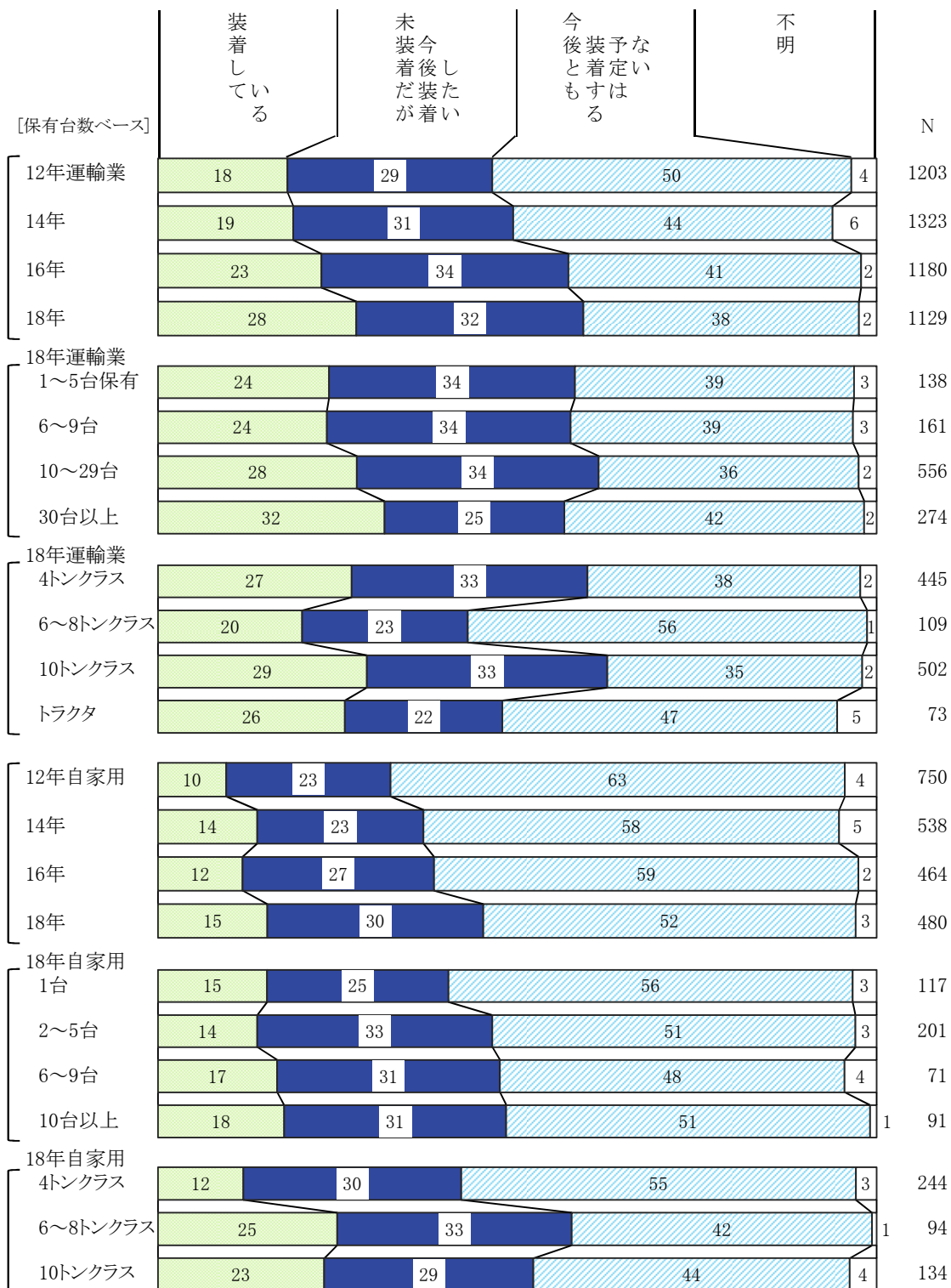
4-8 盗難防止装置装着意向

盗難防止装置の装着率は、運輸業で28%、自家用で15%。運輸業・自家用ともに増加傾向にある。

盗難防止装置を現在「装着している」車は運輸業で28%に達し、12年度より増加傾向。さらに「未装着だが、今後装着したい」も32%と高く、装着率は今後も増加する可能性がある。

自家用については、「装着している」が15%となり、前回より3ポイント増加。「未装着だが、今後装着したい」（30%）も前回より3ポイント増加している。（図4-18）

図4-18 盗難防止装置の装着意向(Q39)



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

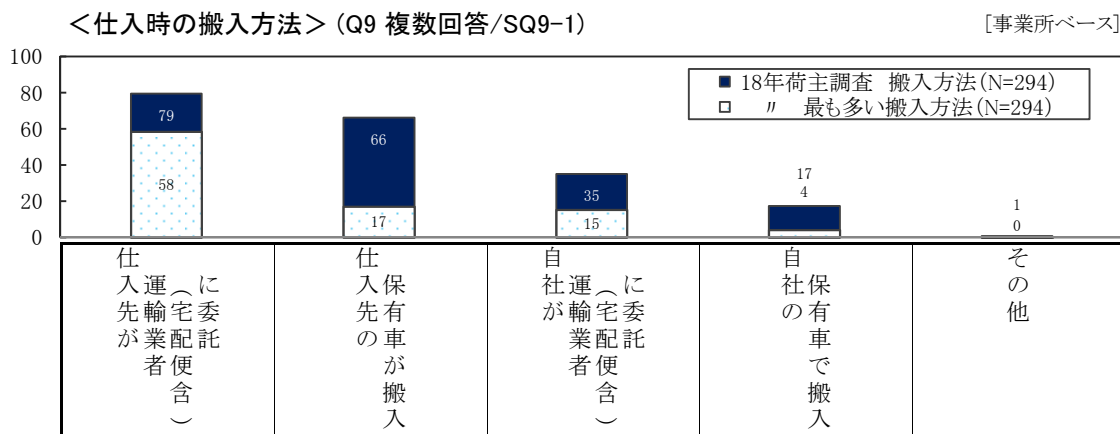
荷主の仕入品の搬入・納入は、ともに4トンクラスと10トンクラスで行われることが多い。運輸業者が荷主から受ける車両の指示は、「トラックのトンクラス」「トラックの表示積載量」が多く、ともに増加傾向にある。

① 荷主の仕入方法

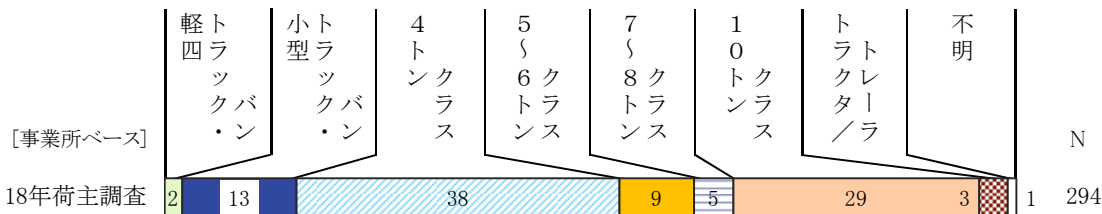
荷主の搬入方法は、「仕入先が運輸業者に委託」が79%となり、最も多い搬入方法においても58%と高い。次いで「仕入先の保有者が搬入」が66%で続いている。

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」(38%)、「10トンクラス」(29%)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)



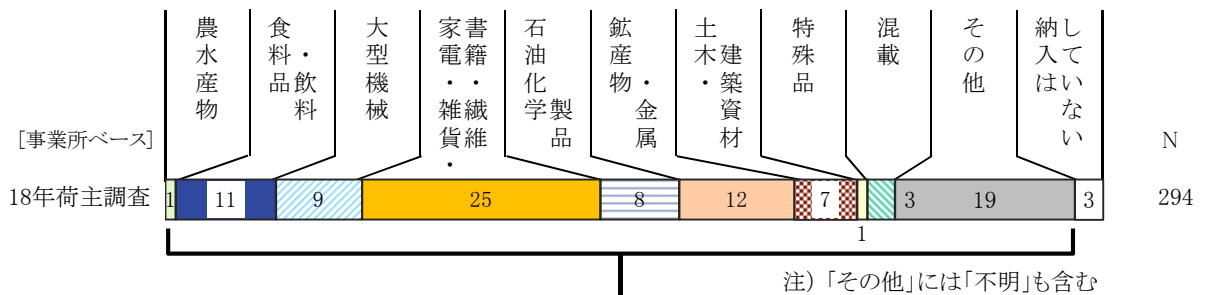
荷主の納入時の主な積荷では、「家電・雑貨・書籍・繊維」(25%)が最も多く、次いで「鉱産物・金属」(12%)、「食料品・飲料」(11%)が続く。

納入時の搬入方法では、「自社が運輸業者に委託」(56%)が最も多く、最も多い搬入方法でも46%と高い。続く「自社が保有車で納入」も35%と高い水準にある。

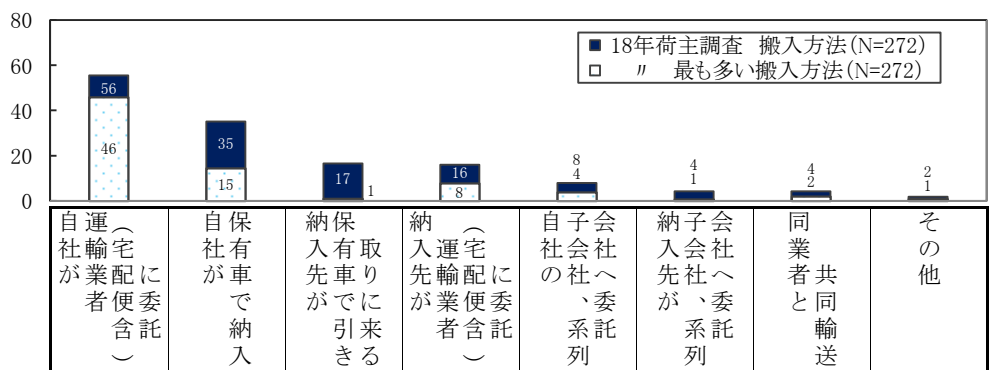
主な積荷の納入で使用しているトラックのトンクラスでは、「4トンクラス」が36%で最も高く、次いで「10トンクラス」が24%で続いている。(図5-2)

図5-2 得意先への納入方法【荷主調査】

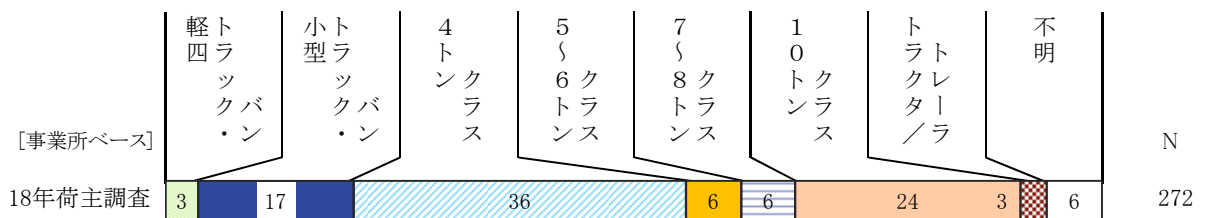
＜納入時の主な積荷＞(Q13)



＜納入時の搬入方法＞(Q14 複数回答/SQ14-1)



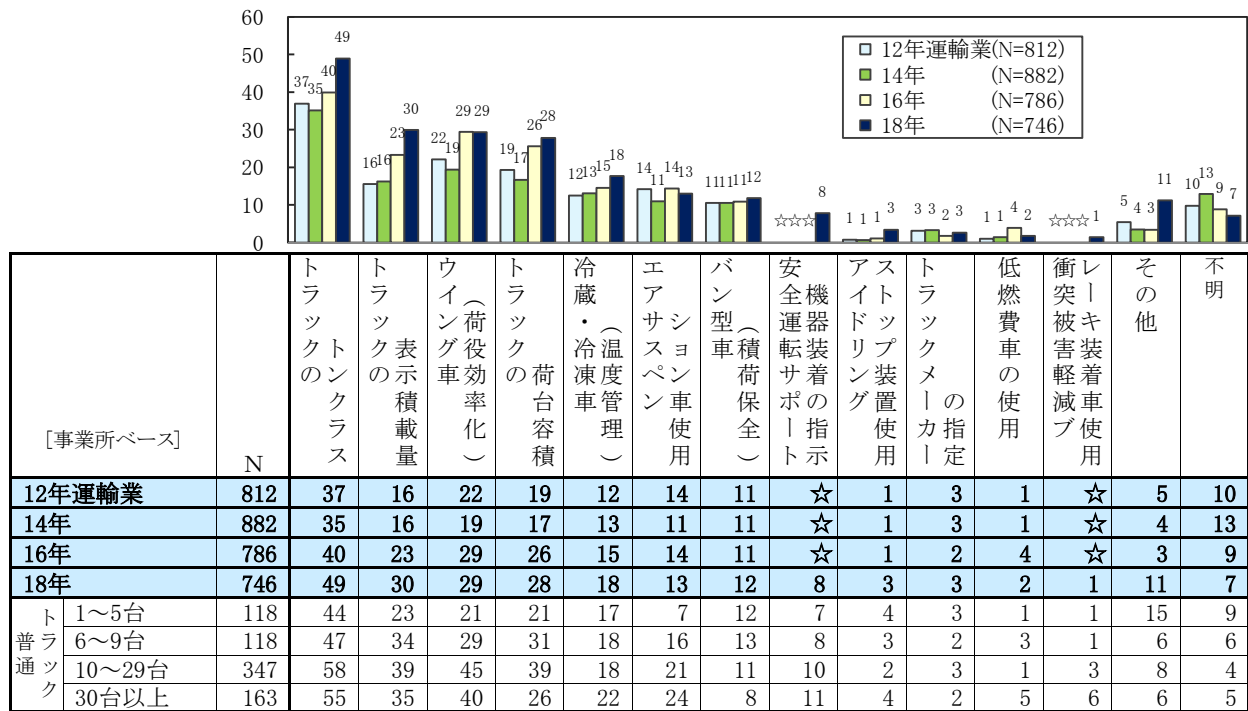
＜主な積荷の納入で使用しているトラックのトンクラス＞(Q15)



②荷主や元請けからの車両仕様の指示

運輸業者が荷主から受ける車両指示の内容としては、「トラックのトンクラス」(49%)が最も多く、前回より9ポイント増加。次いで「トラックの表示積載量」(30%)、「ウイング車使用(荷役作業効率化など)」(29%)、「トラックの荷台容積」(28%)が約3割で続く。(図5-3)

図5-3 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(Q7 複数回答)



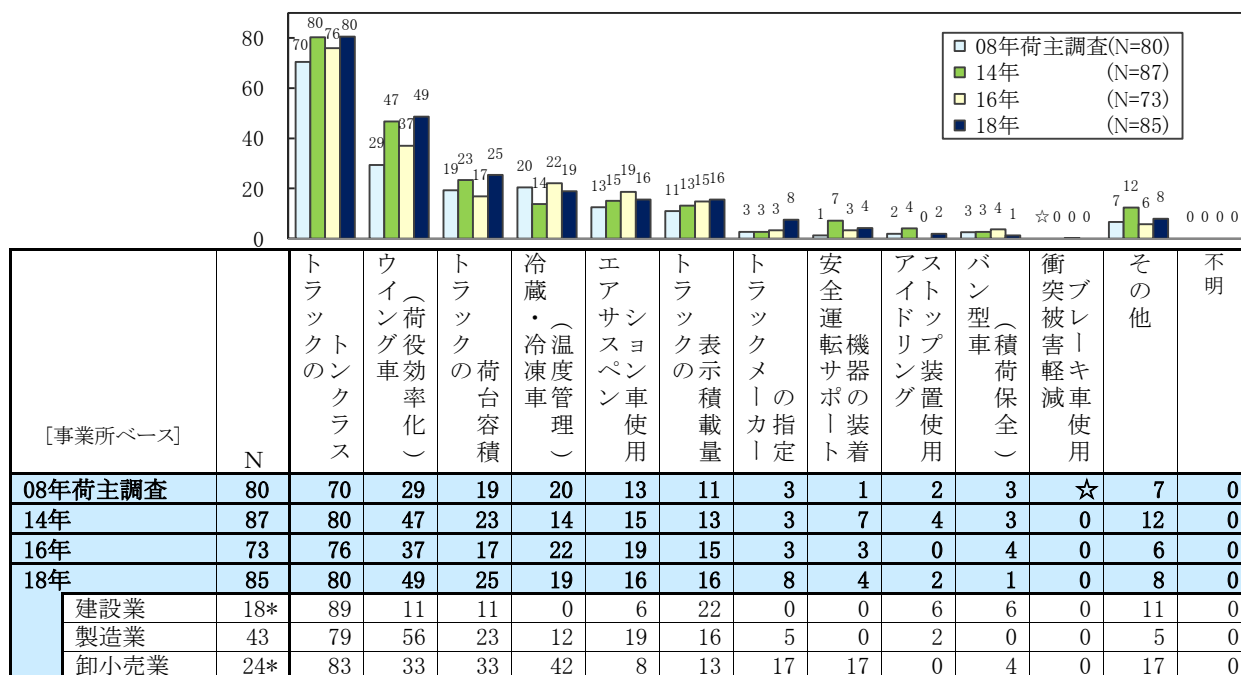
注) 12年・14年は「荷主や元請け事業者から車両仕様を指示されることがあるか」という設問に対し「ある」と回答した事業所に絞って「車両仕様の指示内容」を聞いていたが
16年からは、全回答者に「車両仕様の指示内容」を聞く設問に変更した
14年までと比較をやすくするために、16年の設問構成にあわせた形に計算しなおした

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」(80%)が最も多い。次いで「ウイング車使用(荷役作業効率化など)」(49%)、「トラックの荷台容積」(25%)が続き、前回より8~12ポイント増加。(図5-4)

図5-4 荷主から運輸業者への車両仕様の指示内容(SQ19-11 複数回答)【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

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」

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78%となり、14年度の水準に戻している。
委託社数は10.6社と前回より増加。
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「保管」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78%となり、前回より6ポイント増加。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81.6%となり、前回より1.3ポイント増加している。輸送委託の割合では、「100%」（40%）と、前回より7ポイント増加。（図5-5、図5-6）

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59%で特に高い。「長距離に輸送するとき」（10%）は前回より8ポイント減少している。（図5-7）

図5-5 輸送委託の有無(Q19)【荷主調査】

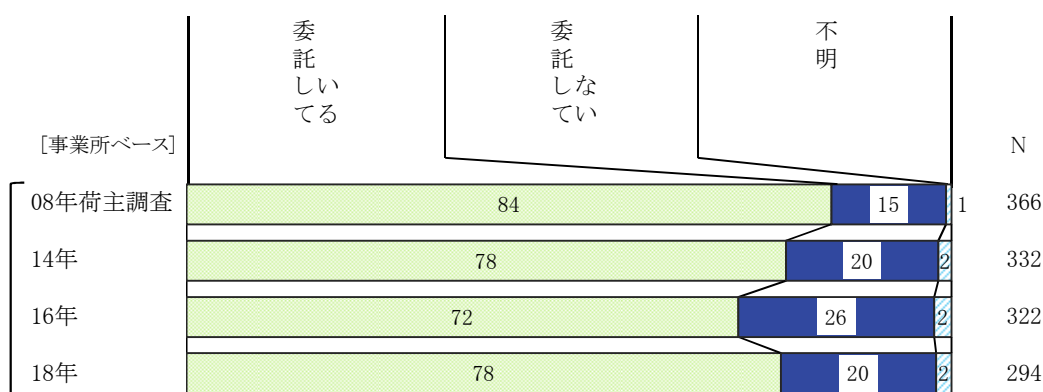


図5-6 積み出し荷物の輸送量全体に占める輸送委託の割合(SQ19-5)【荷主調査】

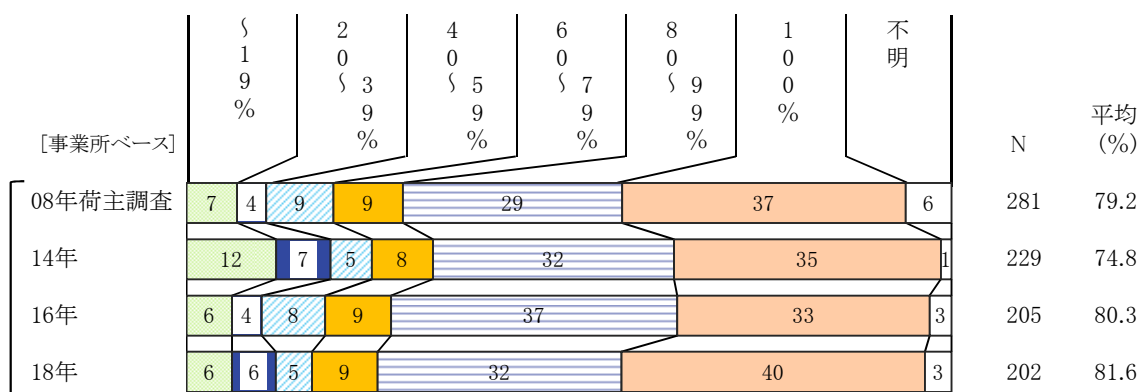
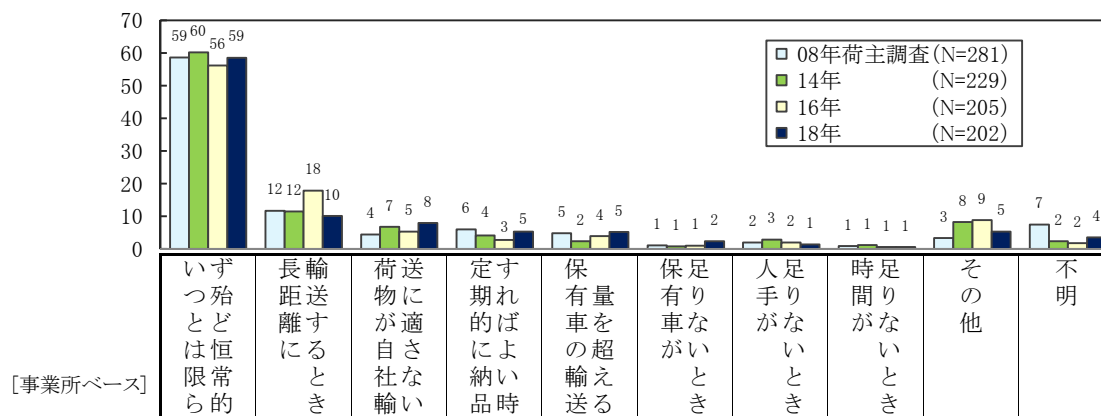


図5-7 輸送委託の背景(SQ19-6)【荷主調査】



②荷主の輸送委託先

荷主の輸送委託先数の平均は10.6社となり、前回より4.2社増加。前回と比べると「11社以上」で5ポイント増加している。業種別にみると、卸・小売業が平均15.0社と他の業種より多くなっている。（図5-8）

委託先は「中規模の運輸業者」が71%で最も高い。次いで「大規模の運輸業者」が56%で続くものの、前回より6ポイント減少している。2年後委託予定の輸送委託先においても、「中規模の運輸業者」は61%で最も高くなっている。（図5-9、図5-10）

図5-8 輸送委託先の社数(SQ19-4)【荷主調査】

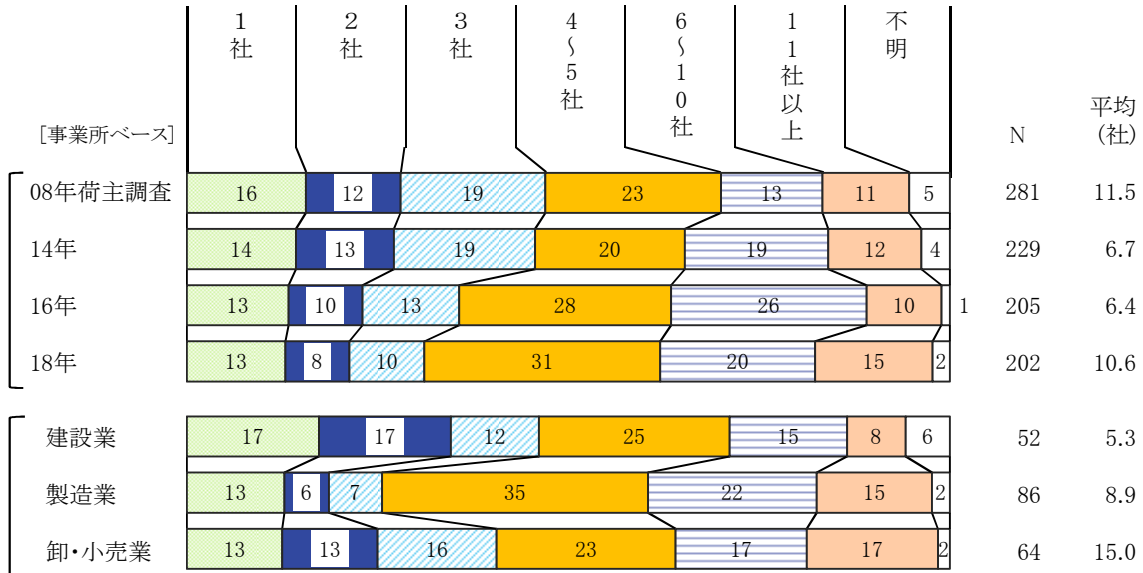


図5-9 現在の輸送委託先(SQ19-3 複数回答)【荷主調査】

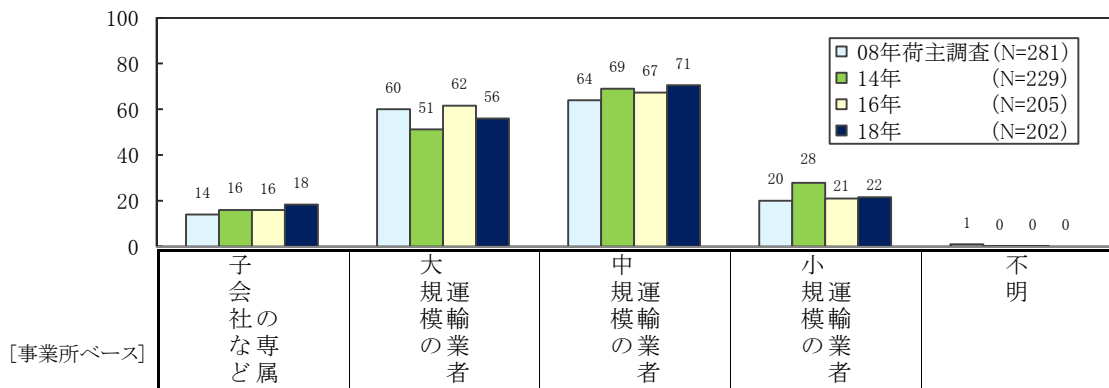
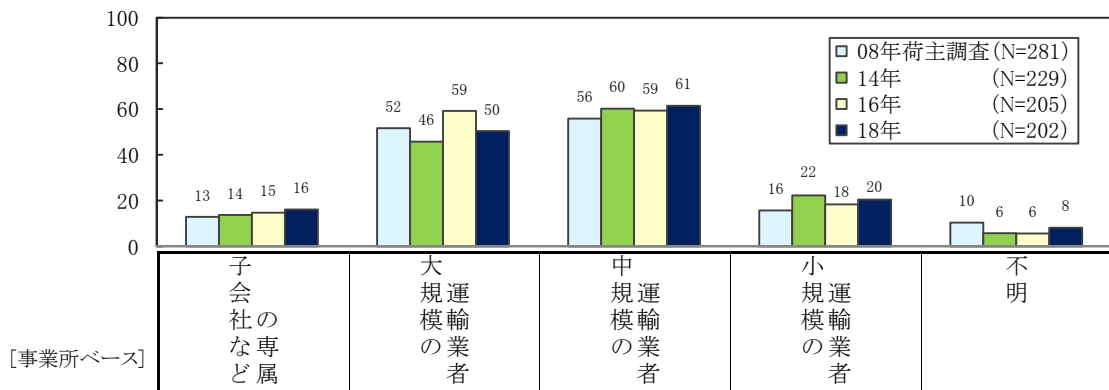


図5-10 2年後委託予定の輸送委託先(SQ19-3 複数回答)【荷主調査】



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

③荷主の輸送委託の内容と今後の意向

荷主が輸送委託する内容は「保管」（42％）が最も高く、前回より12ポイント増加。次いで「輸送のみ」（39％）、「納品代行」（27％）、「梱包、流通加工等」（25％）の順となり、前回トップの「輸送のみ」は6ポイント減少している。（図5-11）

2年後予定の委託業務でも「保管」（43％）が最も高く、前回より13ポイント増加となっている。（図5-12）

図5-11 現在の委託業務(SQ19-7 複数回答)【荷主調査】

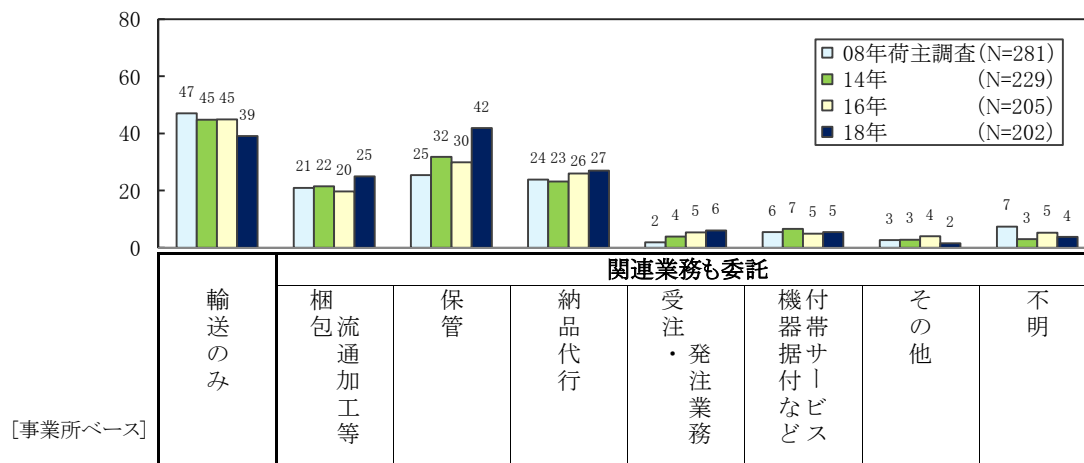
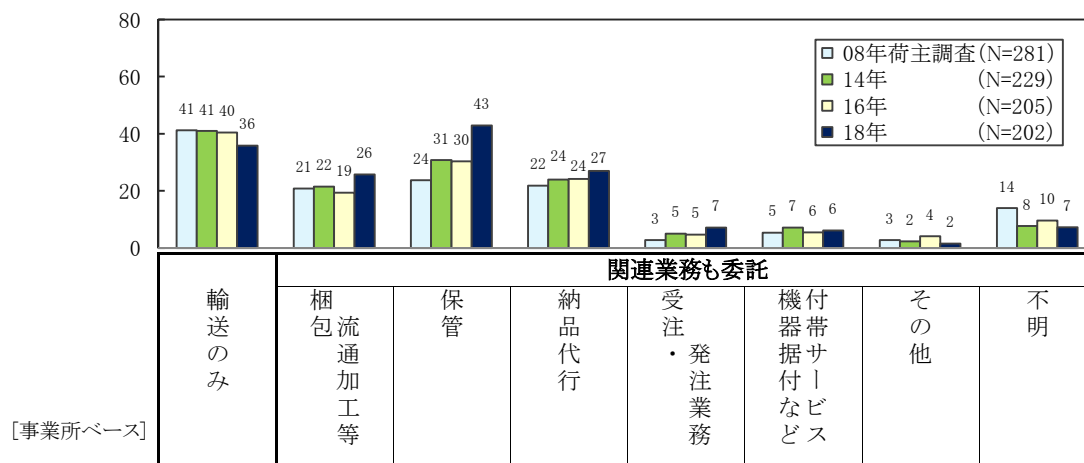


図5-12 2年後の委託予定業務(SQ19-7 複数回答)【荷主調査】



④荷主の輸送委託先の選定

荷主が輸送委託先を選ぶ理由は、「時間指定・緊急輸送に対応」、「地元の業者」がともに約5割と高く、「地元の業者」は前回と比べて10ポイント増加している。(図5-13)

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」(55%)が最も高く、次いで「時間指定・緊急輸送に対応できない時」(46%)、「事故やトラブルなど、安全面で問題が見られた時」(44%)が4割半ばで続く。(図5-14)

図5-13 輸送委託先業者の選択理由(SQ19-13 複数回答)【荷主調査】

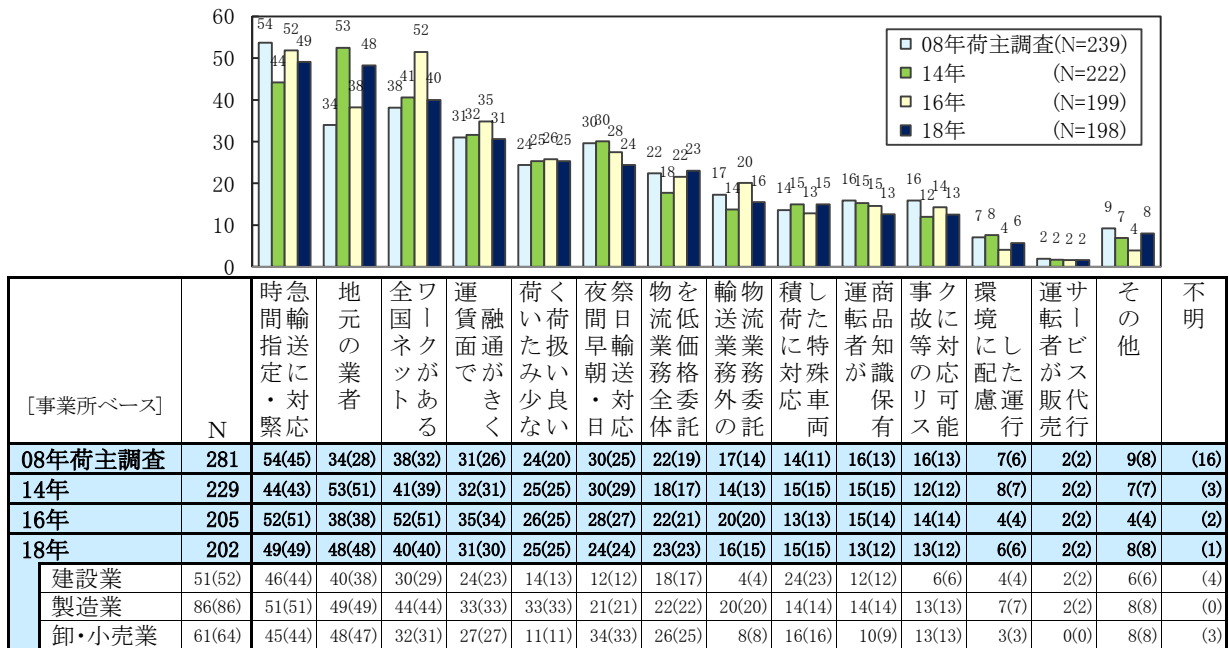
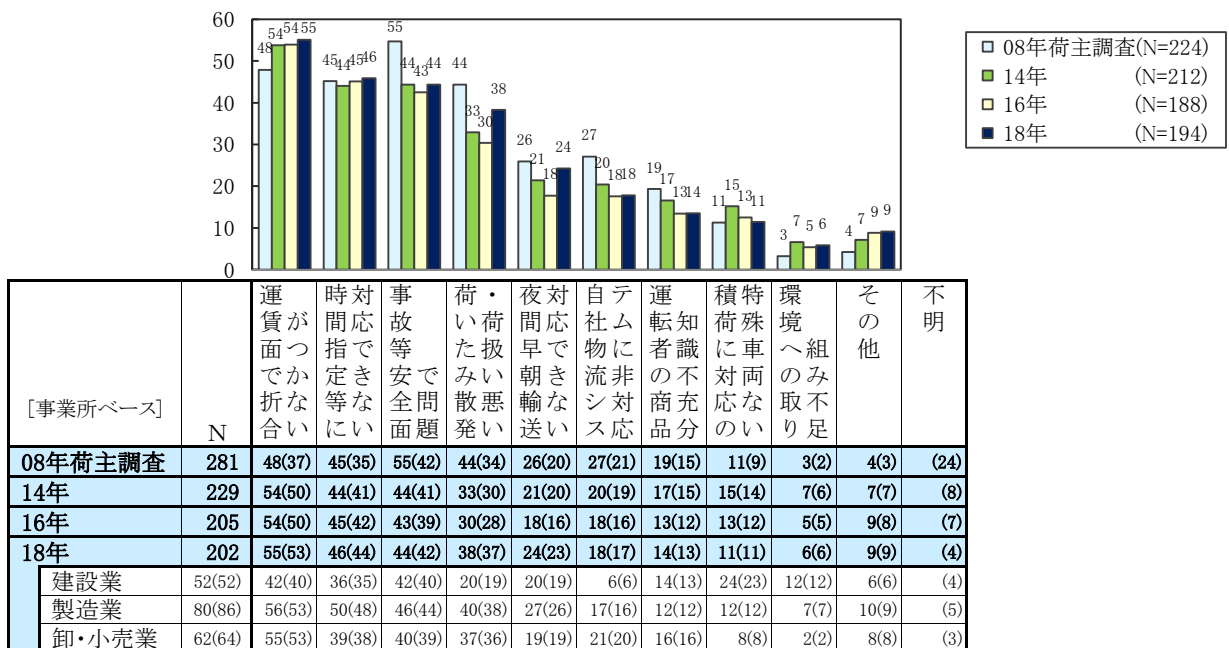


図5-14 輸送委託先業者を変更する際の理由(SQ19-14 複数回答)【荷主調査】



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

5-3 荷主の仕入・納入に関する要望と対応

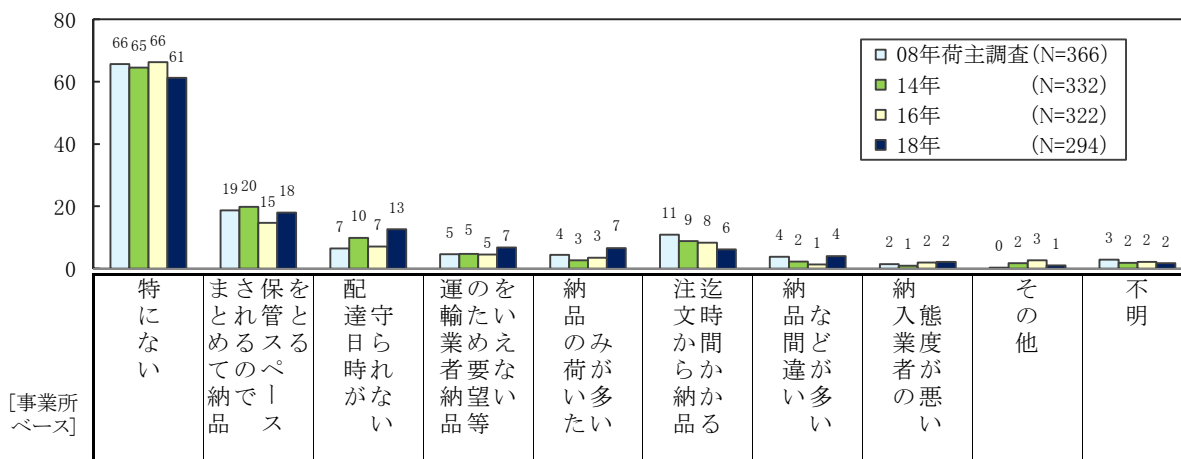
荷主調査における、仕入品の搬入方法についての不満点は、「まとめて納品されるので保管スペースをとる」が最も多い。
 搬入方法に関する仕入先への要望は、「配送日時の厳守」が最も多いが、前回よりも減少している。一方、「配送日時の指定」は2割強に増加。
 主な積荷の納入に関する荷主の対応としては、「受注～納入迄の日数減少に対応」「大量一括納入で輸送合理化」が上位に挙がっている。

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」(18%)が最も多く、続く「配達日時が守られない」(13%)は前回より6ポイント増加。(図5-15)

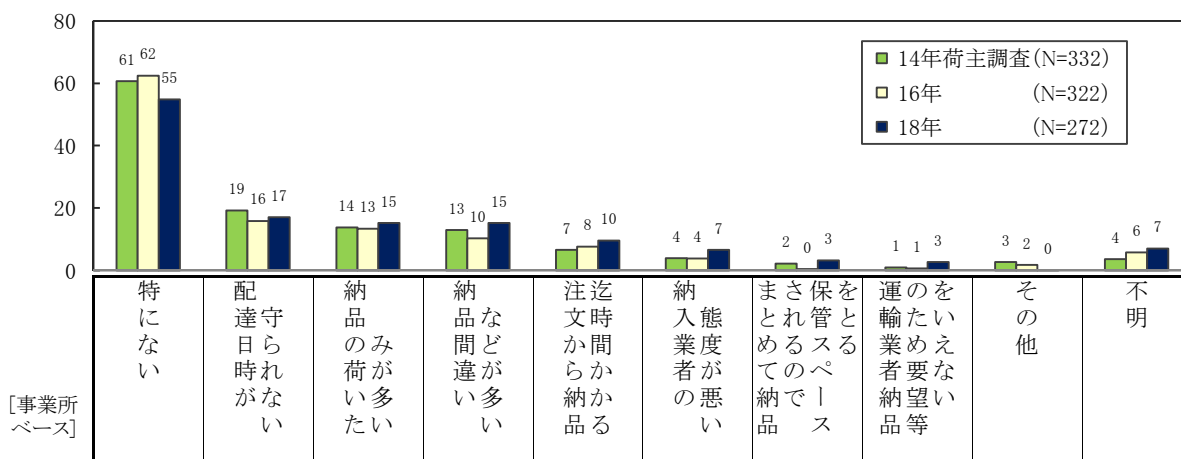
得意先への納入方法に関するお客様からの不満・問題点は、「配達日時が守られない」(17%)、「納品の荷いたみが多い」(15%)、「納品間違いなどが多い」(15%)が上位に挙がっている。前回と比較すると、「納品間違いなどが多い」(15%)は5ポイント増加している。(図5-16)

図5-15 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5-16 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

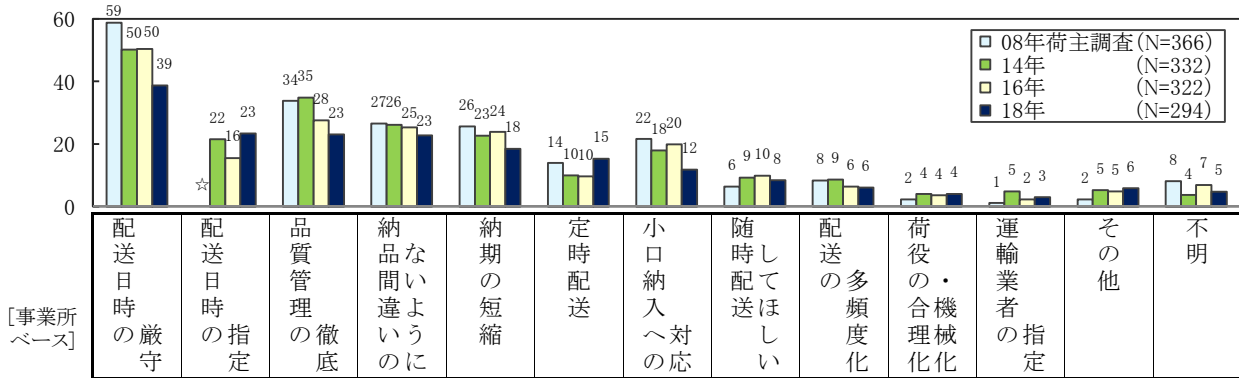
②荷主の仕入先・納入先に関する要望と対応

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」(39%)が最も高いものの、前回より11ポイント減少。「配達日時の指定」「品質管理の徹底」「納品間違いのないように」が2割台で続き、前回と比較すると「配送日時の指定」が7ポイント増加。(図5-17)

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」(51%)が最も高く、「配達日時の指定」(35%)、「納品間違いのないように」(34%)が3割台で続く。前回と比較すると、「納品間違いのないように」が6ポイント増加。(図5-18)

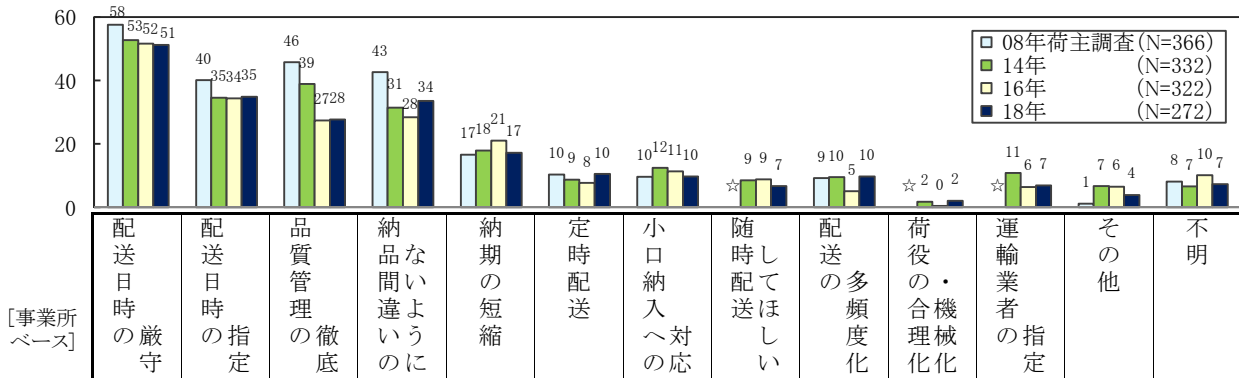
主な積荷の納入についての今後の対応では、「受注～納入迄の日数減少に対応」(26%)、「大量一括納入で輸送合理化」(21%)がともに2割台で上位。次いで「同業者と共同輸送を推進」(16%)、「運輸業者への委託を増やす」(15%)が続いている。(図5-19)

図5-17 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】



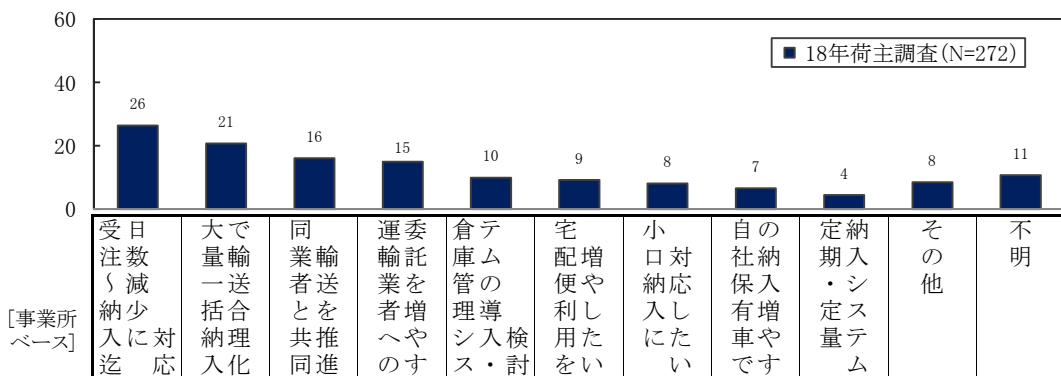
注) ☆印は選択肢なし
注) 16年までは「仕入品の納入方法」を対象としている

図5-18 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) ☆印は選択肢なし
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5-19 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】



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は「荷待ち時間の削減をしてほしい」が4割強と最も高く、前回は12ポイント上回っている。また、要望の割合は、全般的に前回よりも増加傾向にある。

運輸業者からの要望と荷主側の協力・協力可能性のある事項を比較すると、「荷待ち時間を削減してほしい」など、運輸業者からの要望で上位に挙がっている項目への対応が追いついていない状況がうかがえる。

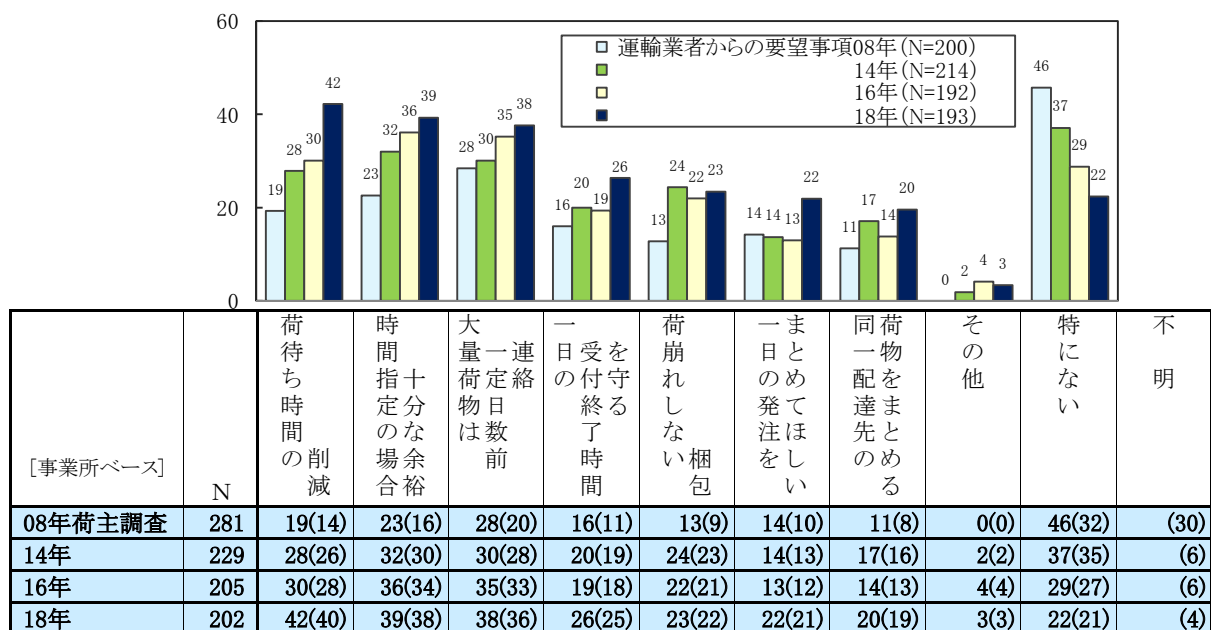
①委託先の運輸業者から荷主への要望と荷主の対応

委託先の運輸業者から荷主への要望事項では、「荷待ち時間の削減をしてほしい」（42%）が最も高く、前回より12ポイント増加。次いで「時間指定の場合の十分な余裕がほしい」（39%）、

「大量荷物の場合、一定日数前に連絡してほしい」（38%）の順である。

また、「その他」「特にない」以外の項目は前回の数値を上回っている。（図5-20）

図5-20 運輸業者から荷主への要望事項(SQ19-12 複数回答)【荷主調査】



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、「時間指定の場合、十分な余裕がほしい」(35%)、「荷待ち時間の削減をしてほしい」(33%)、「大量荷物の場合、一定日数前に連絡してほしい」(33%)が上位で、それぞれ前回は上回っている。(図5-21)

運輸業者の要望事項と荷主側の協力事項を比較すると、「荷待ち時間の削減をしてほしい」「時間指定の場合の十分な余裕がほしい」「大量荷物の場合、一定日数前に連絡してほしい」は、運輸業者からの要望に対して、荷主側の協力が4ポイント以上下回っている。(図5-22)

図5-21 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 (SQ19-12 複数回答)【荷主調査】

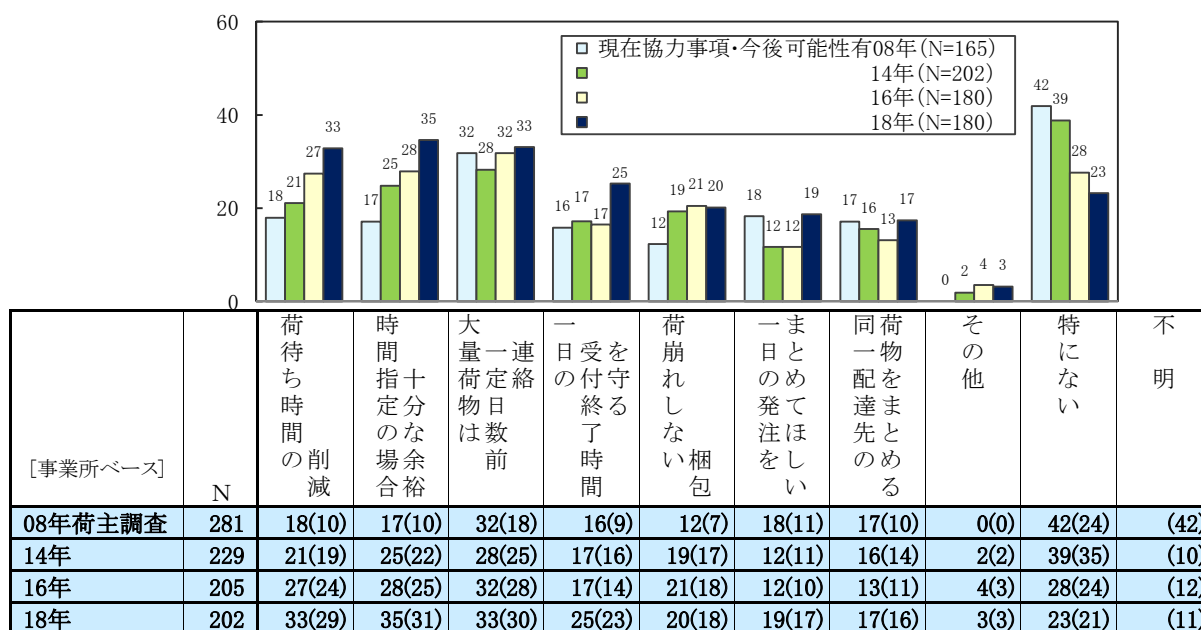
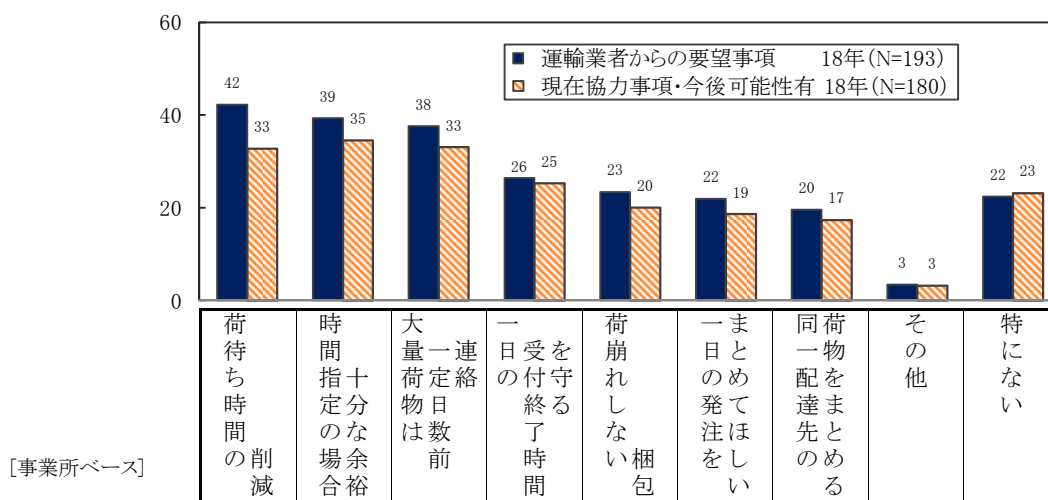


図5-22 運輸業者の要望と荷主の対応比較 (SQ19-12 複数回答)【荷主調査】



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

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60%で最も高く、次いで「適正な料金設定」「合理化によるコストダウン」「ドライバーの質の向上」がともに3割台で続いている。(図5-23)

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」は運輸業者でも72%で最も高く、対応できている様子がうかがえる。また、運輸業では「ドライバーの質の向上」が60%と高く、荷主の要望を28ポイント上回っていることが特徴的である。一方で、運輸業における「合理化によるコストダウン」は17%にとどまり、荷主の要望が15ポイント上回っている。(図5-24、図5-25)

図5-23 荷主からの運輸業者への要望事項(Q20 複数回答)【荷主調査】

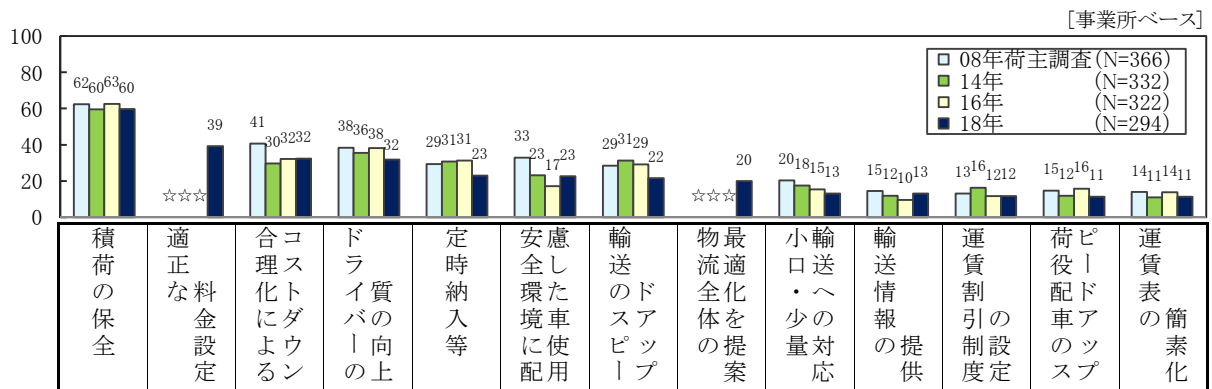


図5-24 荷主の要望に対する運輸業者の対応(Q3 複数回答)

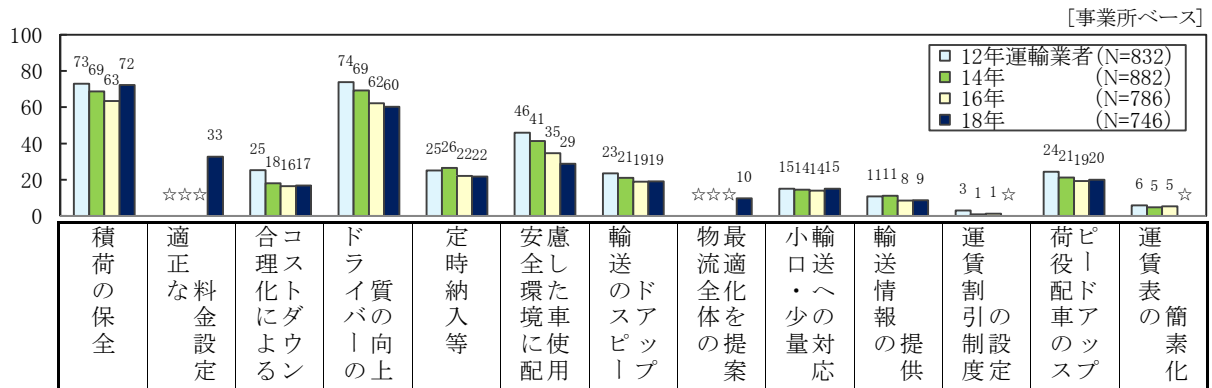
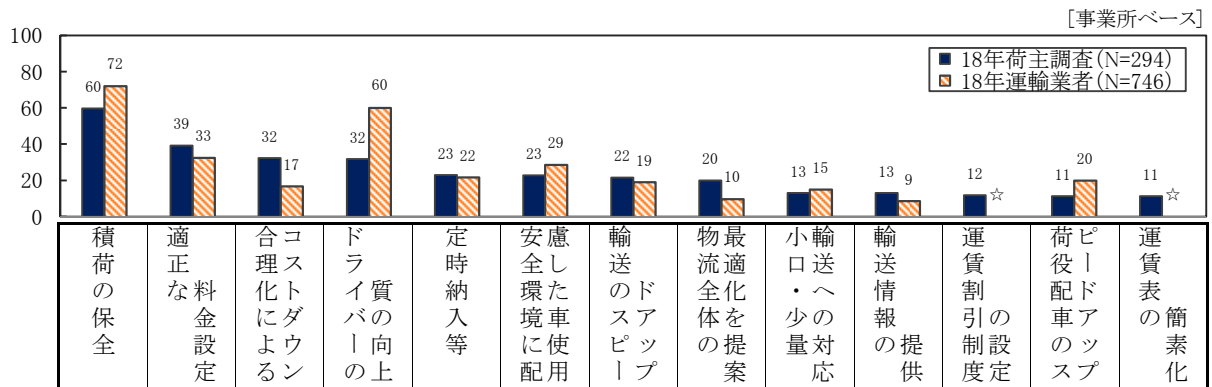


図5-25 荷主の要望と運輸業者の対応比較(Q20 複数回答)【荷主調査】 / (Q3 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし

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

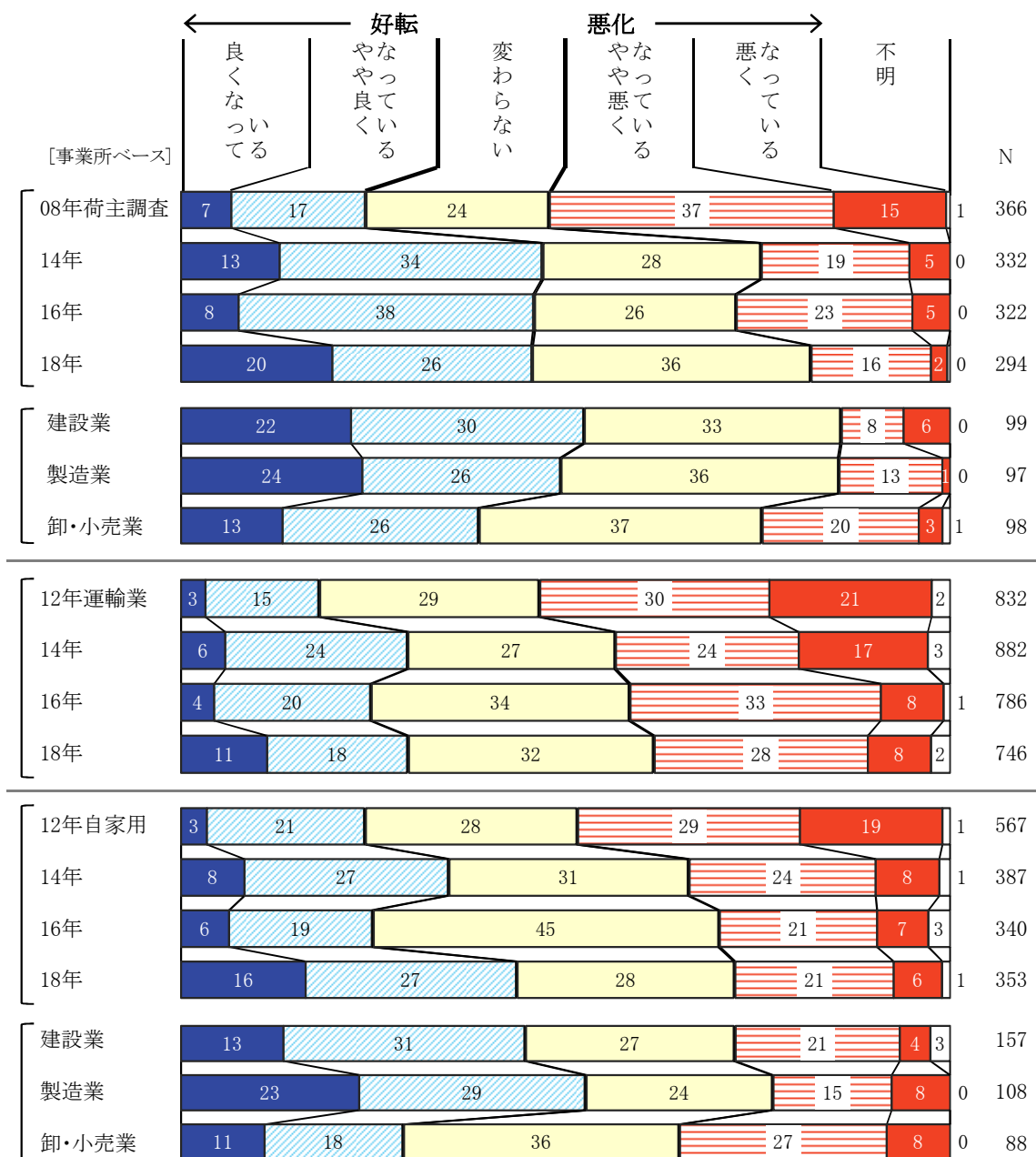
最近の経営状況は荷主・運輸業・自家用ともに『好転』の割合が増加。
荷主の2年後の経営見通しでは『悪化』が増加している。

① 経営状況の現状と見通し

荷主では、最近の経営状況が「良くなっている」「やや良くなっている」を合わせた『好転』（46%）が、「悪くなっている」「やや悪くなっている」を合わせた『悪化』（18%）を上回っている。また、前回と比べて「良くなっている」が12ポイント増加し、『悪化』は10ポイント減少している。業種別では、建設業で『好転』が52%と高い。運輸業では『好転』が29%となり、前回より5ポイント増加。

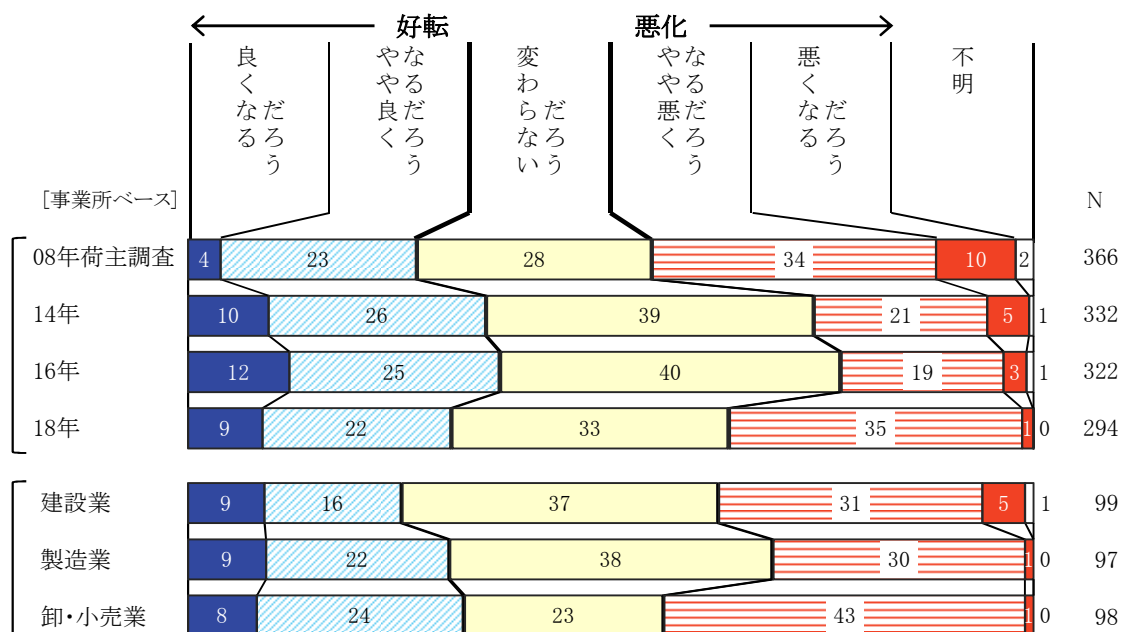
自家用でも『好転』が43%と高く、18ポイント増加している。業種別でみると、製造業で『好転』が52%と高く、建設業を8ポイント、卸・小売業を23ポイント上回る。（図6-1）

図6-1 最近の経営状況(Q4)【荷主調査】／(Q10)



荷主の2年後の経営見通しは、『悪化』（36%）が『好転』（31%）を上回っており、『悪化』が前回から14ポイント増加している。（図6-2）

図6-2 2年後の経営見通し(Q5)【荷主調査】



荷主の業績好調の要因は、「景気の好転」（48％）が最も高く、前回より24ポイントの大幅増。次いで「得意先の業績進展」（46％）も4割半ばとなり、前回より9ポイント増加している。「得意先の開拓」（20％）、「原材料価格の低下」（4％）については、ともに前回より10ポイント減少している。（図6-3）

業績不調の要因は、「人件費の増加」（45％）、「原材料価格の上昇」（44％）の順で高く、ともに前回より18ポイント以上増加している。次いで前回トップの「景気の停滞」（37％）が続き、こちらは15ポイント減少している。また、「輸送経費の増加」が34％となり、前回より28％の大幅増。（図6-4）

図6-3 業績好調の要因(SQ4-1 複数回答)【荷主調査】

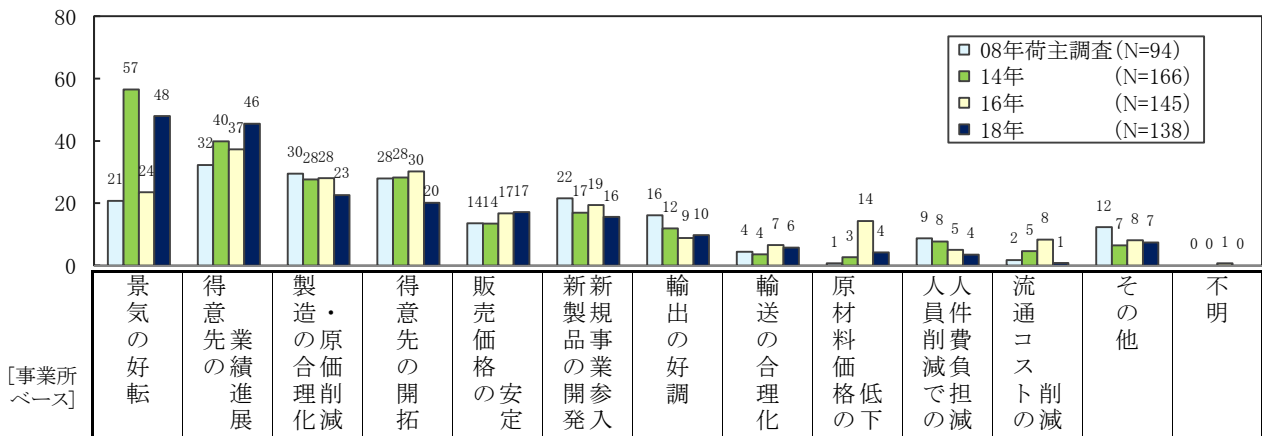
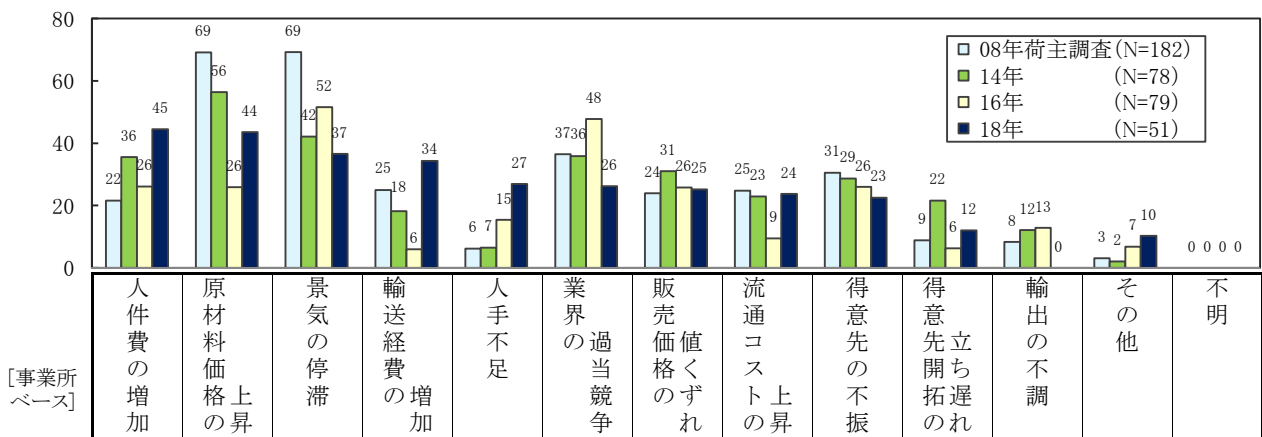


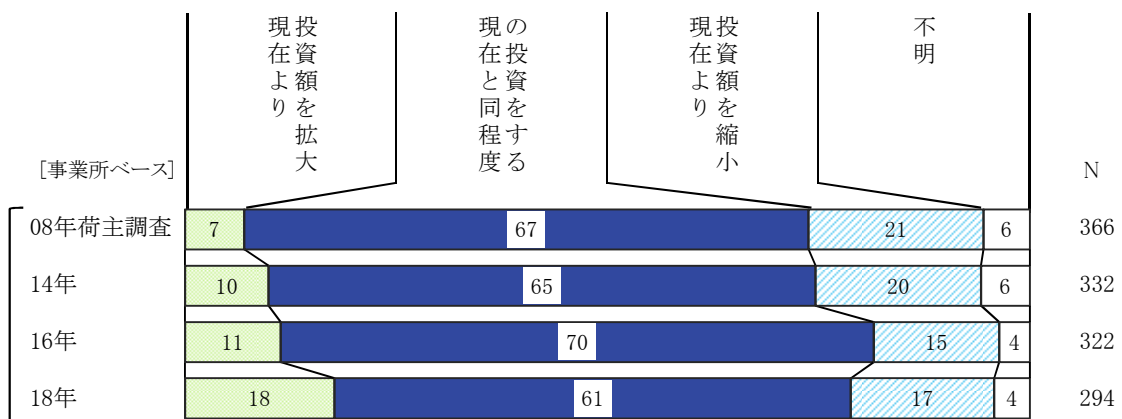
図6-4 業績不調の要因(SQ4-2 複数回答)【荷主調査】



②物流に関する設備投資拡大意向

物流に関する投資額について「現在より投資額を拡大」と考える荷主は18%となり、前回より7ポイント増加。一方、「現在と同程度の投資をする」と考える荷主は61%となり、前回より9ポイント減少。（図6-5）

図6-5 物流に関する設備投資の拡大意向(Q8)【荷主調査】



6-2 荷扱量水準と運行回数

荷扱量水準は、運輸業と自家用ともに前回より増加している。
また、荷主の数、委託先の会社数、1日の備車台数ともに減少。

① 荷扱量水準・2年前と比べた運行回数

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49%と高く、『101%以上』は24%、平均は100.6%となり、前回より4.9ポイント増加。

自家用は「100%」が63%を占め、平均は99.4%で前回は1.9ポイント上回っている。
(図6-6)

運行回数を2年前と比較すると、運輸業は平均99.7%、自家用は99.5%となり、ともに前回より2～3ポイントの増加となっている。(図6-7)

図6-6 2年前と比べた荷扱量水準(Q8)

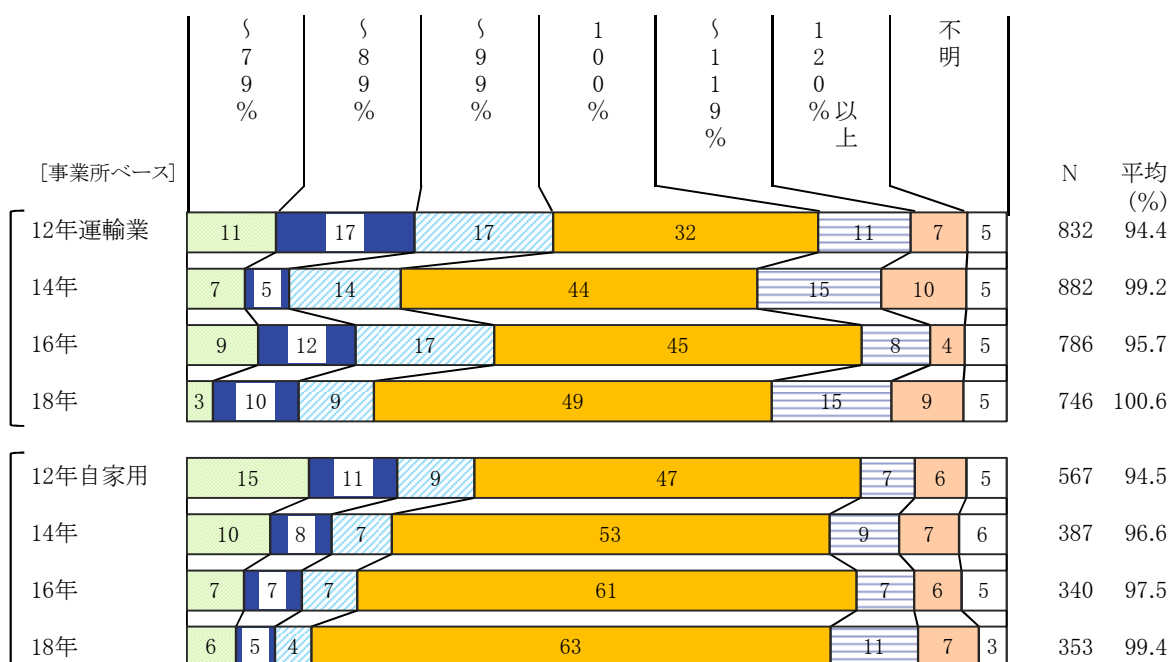
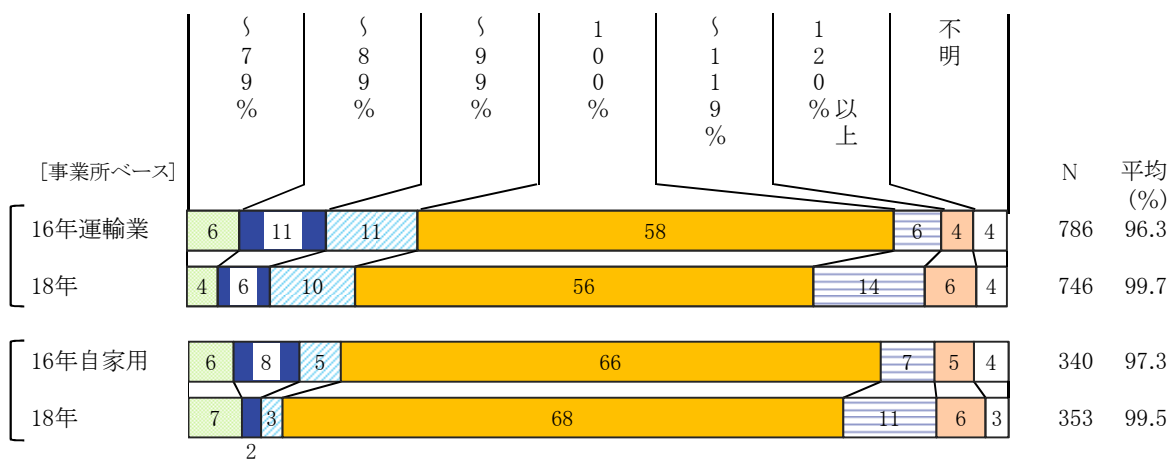


図6-7 2年前と比べた運行回数(Q9)

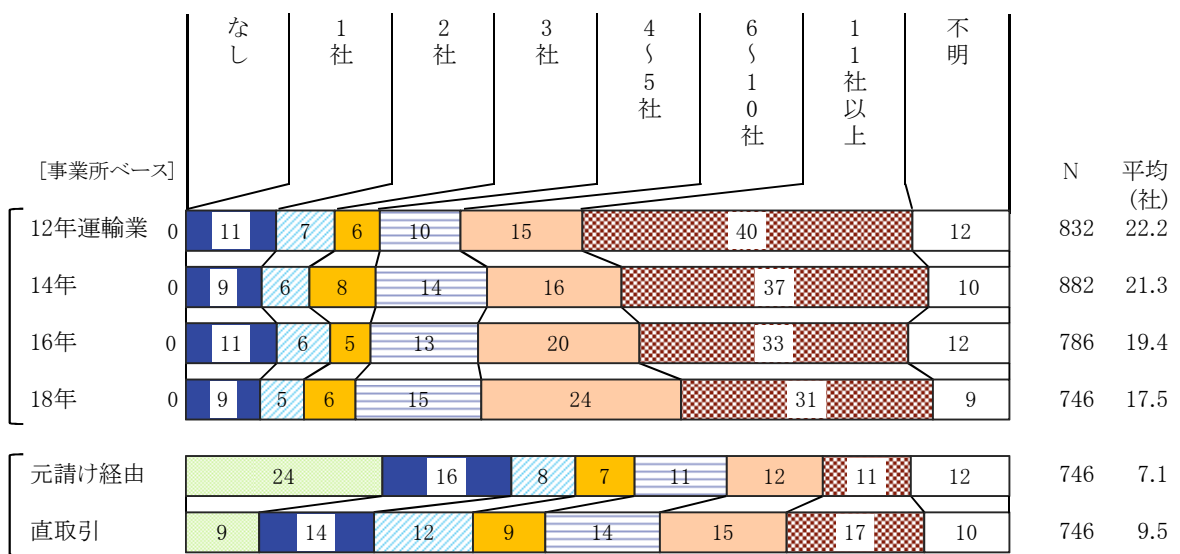


②荷主の数・業務内容

運輸業の荷主数の平均は17.5社となり、12年度から減少傾向が続いている。特に「11社以上」の割合が漸減し、31%にとどまっている。また、直取引（平均9.5社）が、元請け経由（平均7.1社）を上回っている。（図6-8）

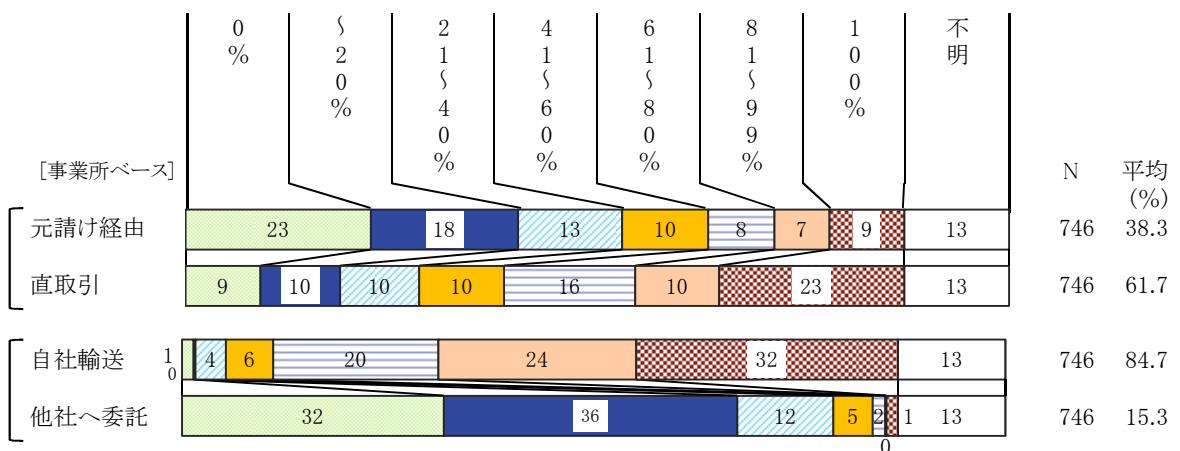
荷量ベースで請負業務の割合をみると、直取引（平均61.7%）と、元請け経由（平均38.3%）に大きな差がみられる。自社輸送と他社委託の比率では、自社輸送（平均84.7%）が委託輸送（平均15.3%）を大きく上回っている。（図6-9）

図6-8 荷主の数(Q5)



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

図6-9 荷量ベースで請負業務全体を100とした場合の比率(Q5)



他社へ委託する場合の委託先会社数は、平均8.4社となり、前回より0.6社減少。
 保有台数別でみると、30台以上の事業所では平均15.9社と、29台以下の事業所より多くなっている。（図6-10）

1日あたりの備車台数は、「20台以上」（7%）が6ポイント減少し、平均では7.3台と
 前回より2.1ポイント減少。保有台数別にみると、30台以上の事業所では平均16.2台と、
 29台以下の事業所より多くなっている。（図6-11）

図6-10 委託先の会社数(Q6)

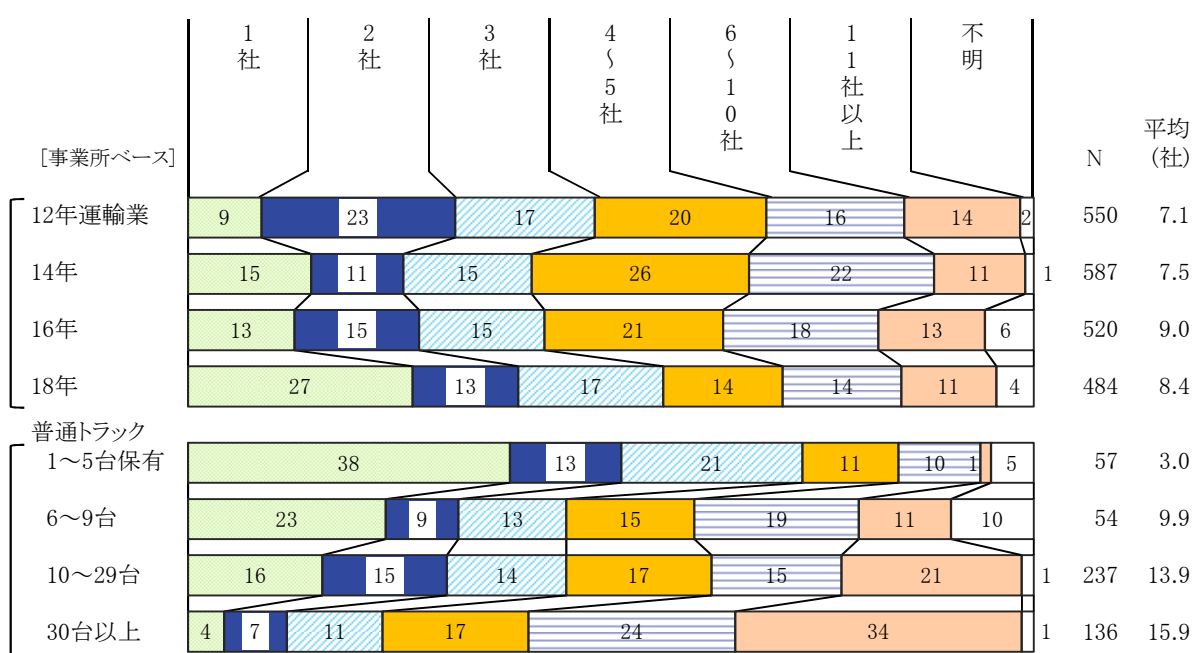
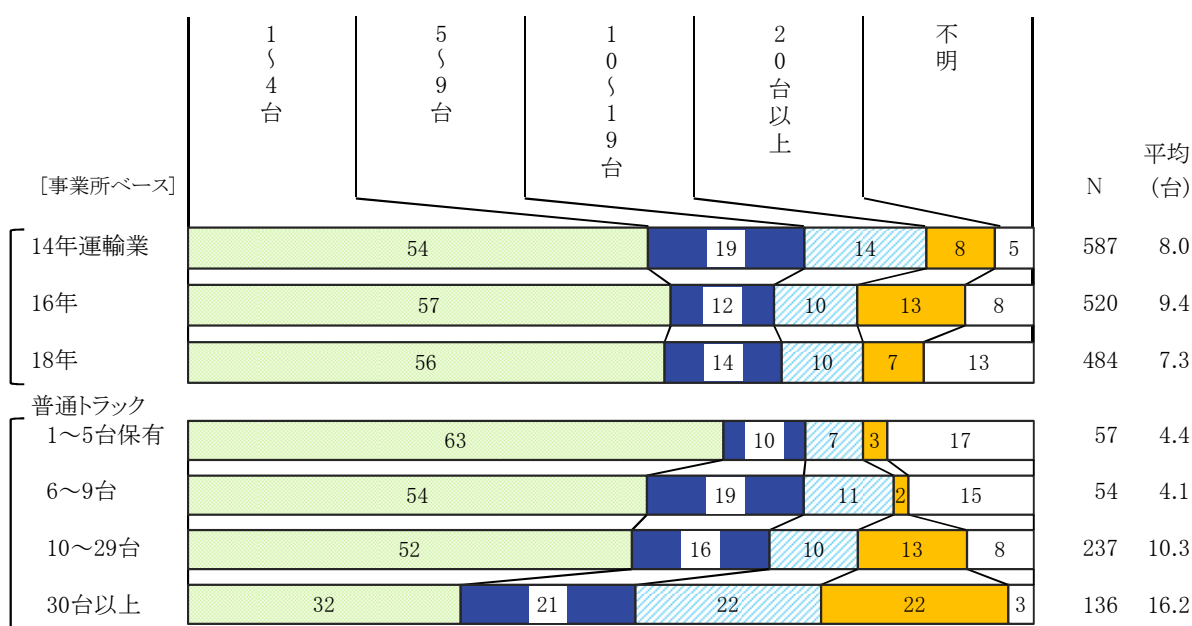


図6-11 1日あたりの平均的な備車台数(Q6)

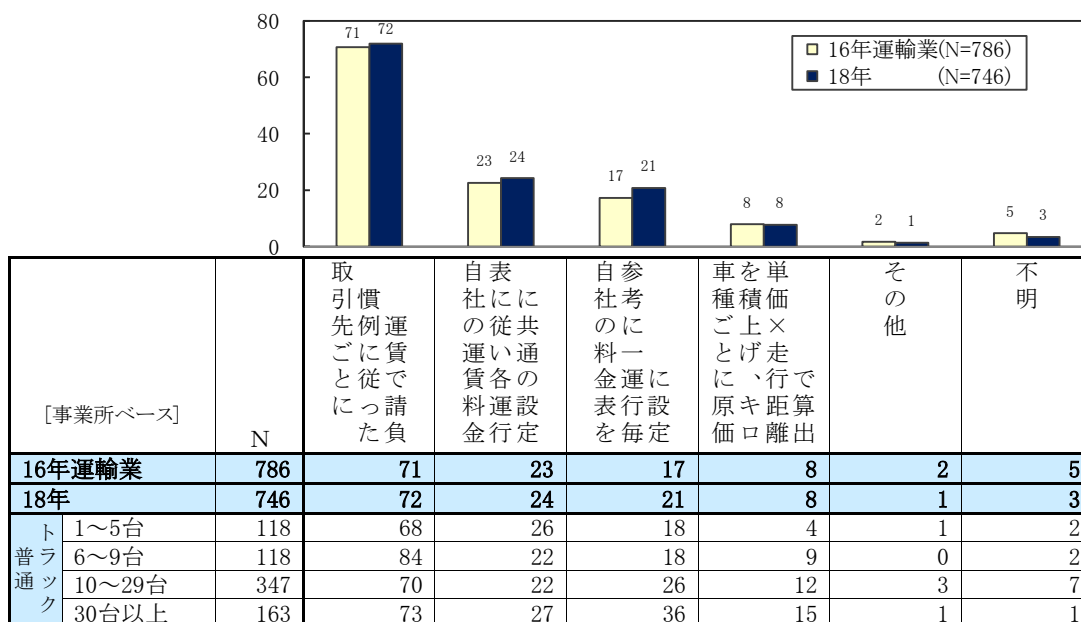


6-3 運賃設定と収益管理

運賃の設定は、取引先ごとの慣例に従った請負が7割強を占め、前回と同水準。事業所の収益管理方法では、車両一台ごとのコストや損益を把握できている事業所が、運輸業は約4割、自家用は1割にとどまる。

事業所の運賃設定基準をみると、「取引先ごとに慣例に従った運賃で請負」が72%で特に高い。保有台数別にみると、6～9台の事業所で「取引先ごとに慣例に従った運賃で請負」が84%となり、他の台数の事業所を10ポイント以上上回っている。（図6-12）

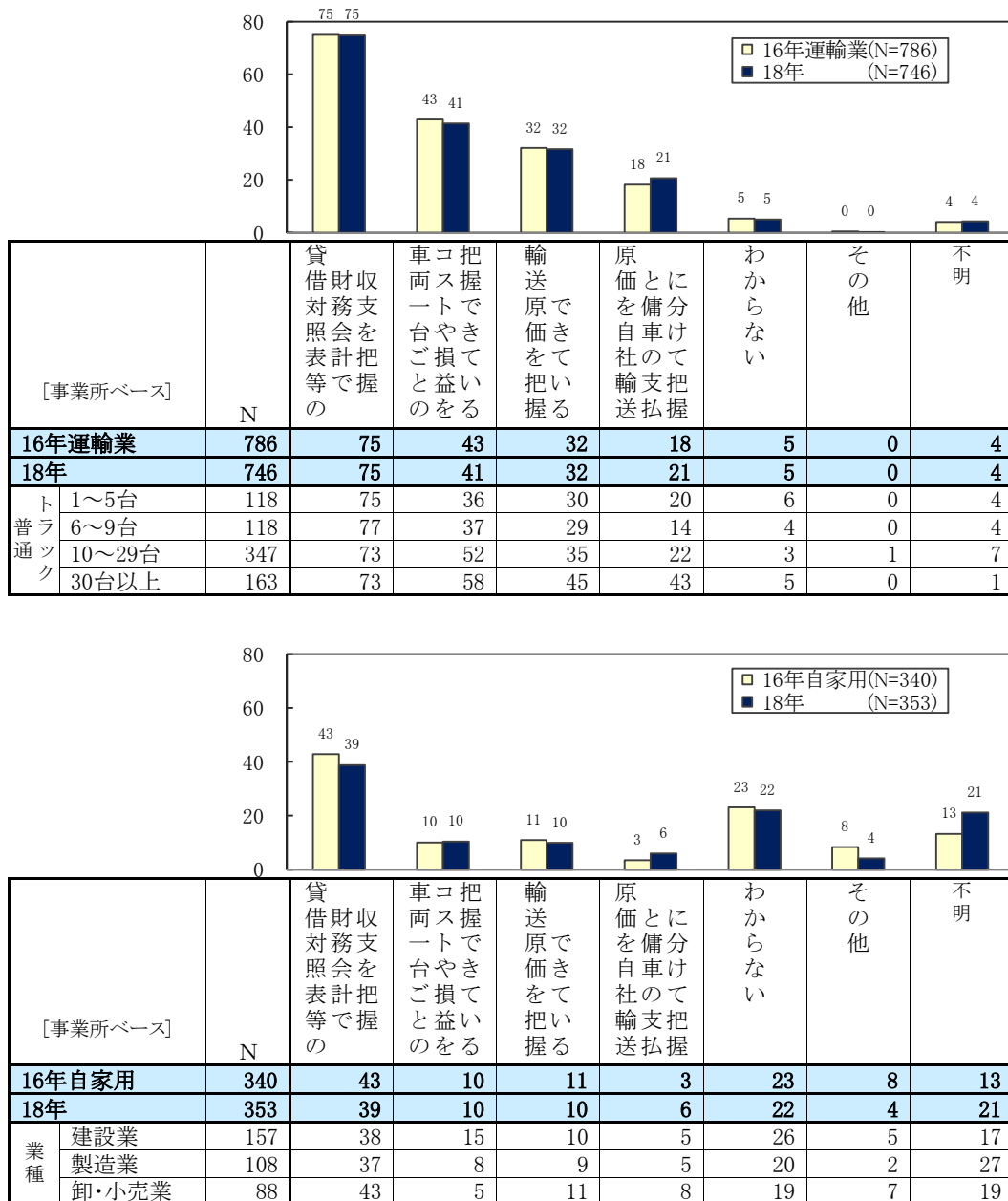
図6-12 事業所の運賃設定基準（複数回答）（Q49）



事業所の収益管理方法について、運輸業では「貸借対照表等の財務会計で収支を把握」(75%)、「車両一台ごとのコストや損益を把握できている」(41%)、「輸送原価を把握できている」(32%)の順に高く、前回とほぼ同水準。保有台数別にみると、「貸借対照表等の財務会計で収支を把握」を除き、保有台数の多い事業所ほど各方法で把握できている傾向がみられる。

自家用は「貸借対照表等の財務会計で収支を把握」(39%)が最も高く、その他の項目を含め、前回とほぼ同水準で推移している。(図6-13)

図6-13 事業所の収益管理方法（複数回答）(Q50)



6-4 荷主の業績向上および輸送効率化の取り組み

荷主企業が取り組む業績向上策は、「人材の育成」や「得意先の開拓」が、効率化策では「配達・集荷回数の集約」「配送ルート・運行時間帯の見直し」が挙がる。

①荷主の効率化対策

荷主が業績を上げるために実施していることは、「人材の育成」(52%)、「得意先の開拓」(50%)、「生産管理の効率化」(49%)が5割前後で高くなっている。「事務管理の効率化」「販売管理の効率化」は08年度より減少傾向となり、「在庫管理の効率化」「新規事業への参入」「輸送の効率化」は前回は5ポイント以上上回っている。(図6-14)

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」(43%)、「配送ルート・運行時間帯の見直し」(27%)が上位。

業種別にみると、製造業では「輸送ロットの見直し」(31%)、卸・小売業では「配達・集荷回数の集約」(50%)、「共同集荷など輸送の協業化」(32%)、「物流拠点の整備」(38%)が高い。一方、建設業では「当てはまるものがない」(43%)が高く、他の項目は荷主全体の数値を下回っている。(図6-15)

図6-14 現在実施している業績向上策 (Q6 複数回答) 【荷主調査】

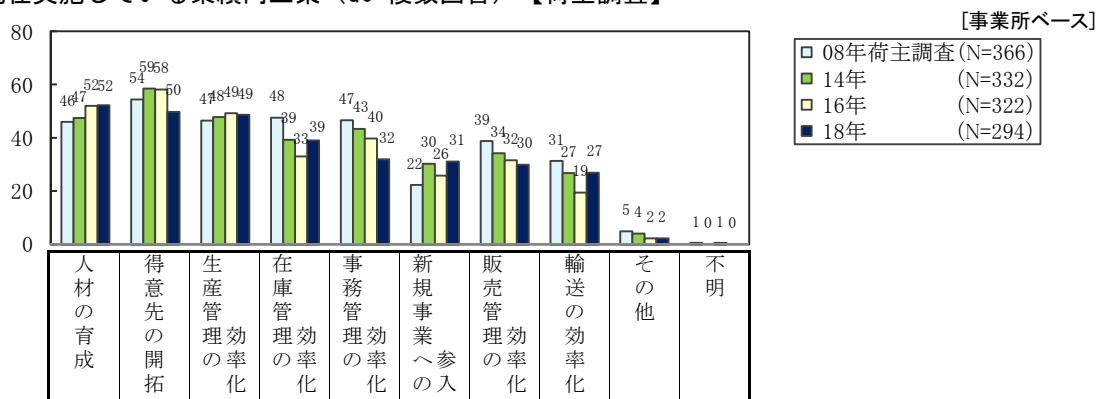
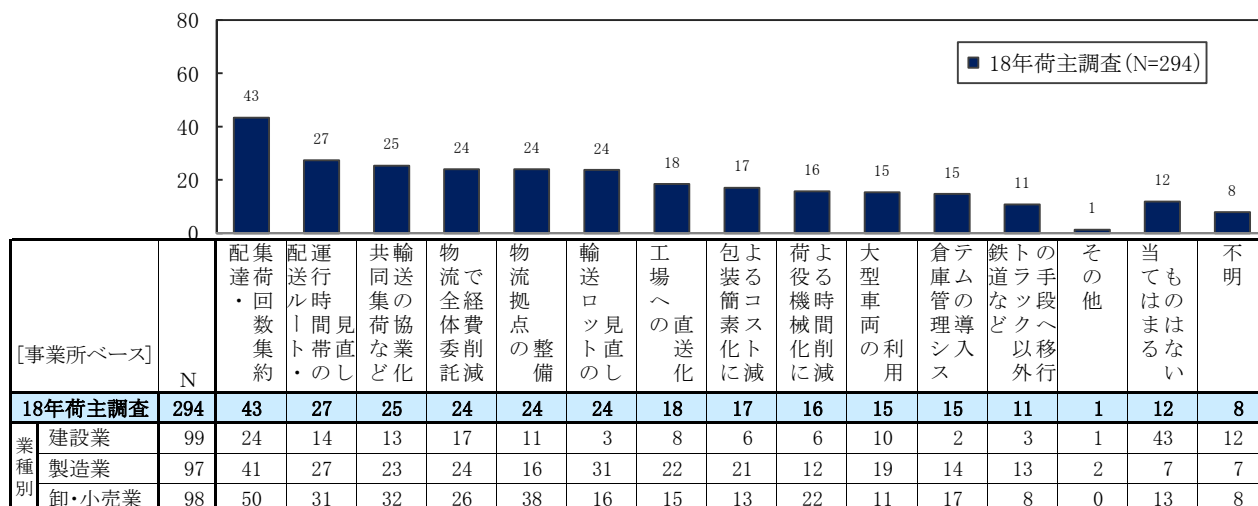


図6-15 取り組む必要がある・現在実施している輸送の効率化策 (SQ6-1 複数回答) 【荷主調査】



荷主が輸送効率を上げるために現在実施していることでは、「配達・集荷回数の集約」(36%)、「配送ルート・運行時間帯の見直し」(28%)が上位に挙がっている。(図6-16)

最も効果のあった効率化策では、「配達・集荷回数の集約」(28%)が最も高く、「配送ルート・運行時間帯の見直し」「工場への直送化」がともに17%で続く。そのうち「配送ルート・運行時間帯の見直し」については、前回より15ポイント増加。(図6-17)

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」と「工場への直送化」は、効果があったと感じている割合が高い。(図6-18)

図6-16 既に行ってきた輸送の効率化策 (SQ6-2 複数回答) 【荷主調査】

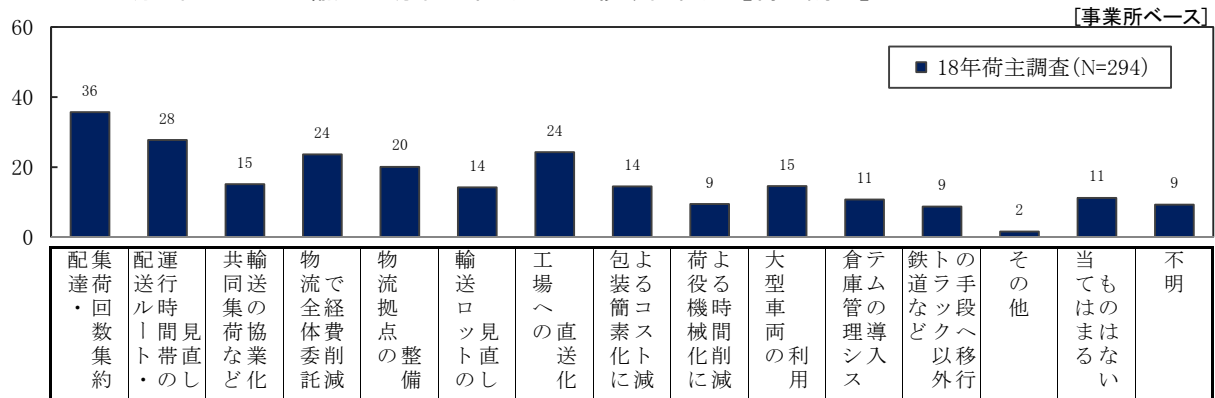
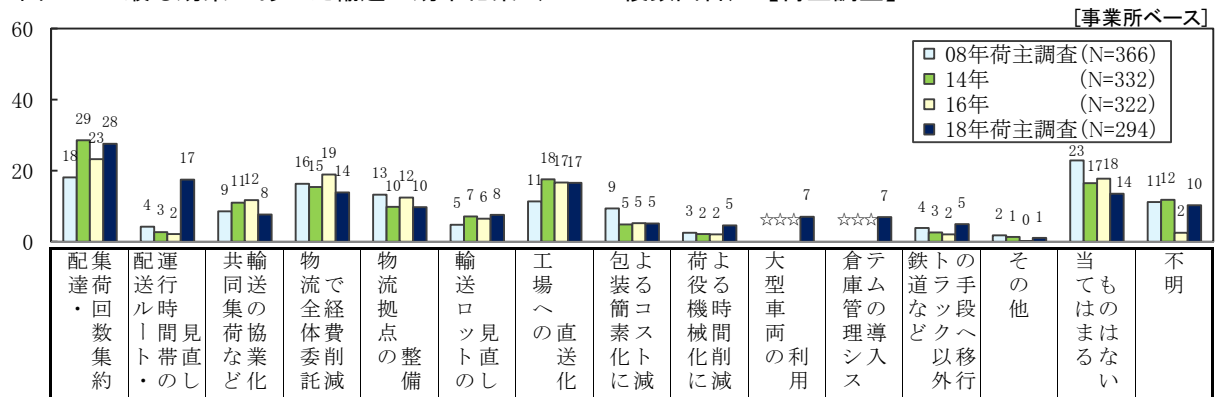


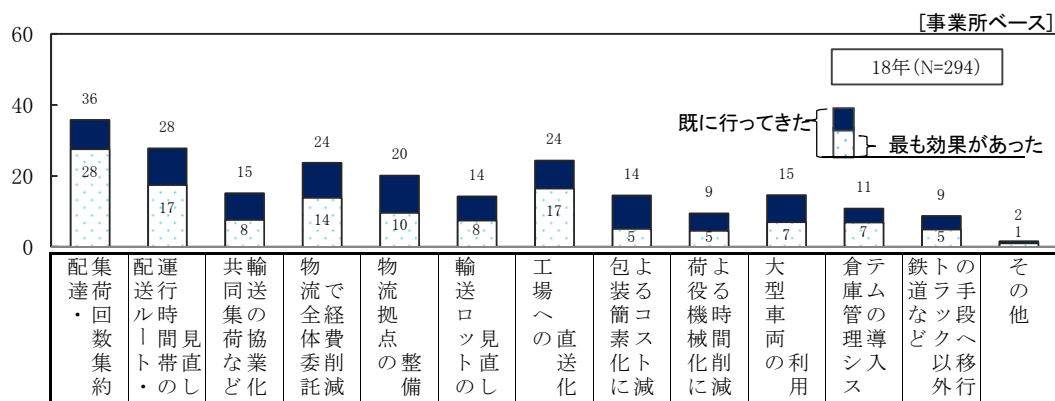
図6-17 最も効果のあった輸送の効率化策 (SQ6-3 複数回答) 【荷主調査】



注) ☆印は選択肢なし

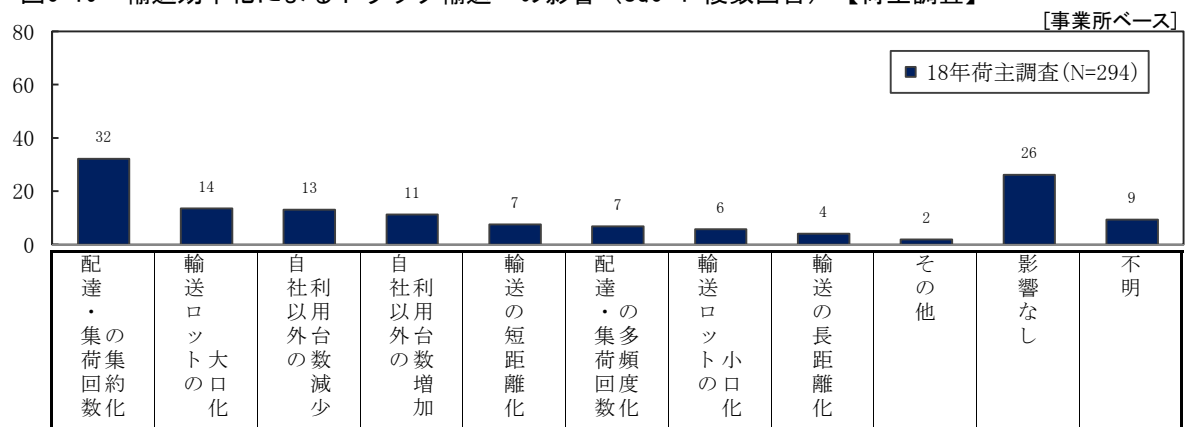
18年:「輸送委託」→「物流全体の委託」 / 「運行時間帯」→「配送ルート・運行時間帯」

図6-18 既に行ってきた・最も効果のあった輸送の効率化策 (SQ6-2、SQ6-3 複数回答) 【荷主調査】



荷主の輸送効率化によるトラック輸送への影響では、「配達・集荷回数の集約」(32%)が最も高く、他の項目より10ポイント以上高くなっている。(図6-19)

図6-19 輸送効率化によるトラック輸送への影響 (SQ6-4 複数回答) 【荷主調査】



②今後の輸送の効率化への取り組み

荷主の輸送効率化への取組方法については、「社内で推進」が45%を占め、08年度以降増加傾向にある。また、「外部委託」の割合は30%となっている。（図6-20）

外部委託先の内訳をみると、「運輸業者」が60%を占め、前回より7ポイント増加。一方、「物流子会社」（9%）は15ポイントの減少となっている。（図6-21）

その外部委託先に対し、荷主が関与する予定の項目は、「実際に運送する事業者の選定」が60%で最も高く、「倉庫・物流センターの運営業業者の選定」が46%で続く。（図6-22）

図6-20 今後の輸送効率化への取組方法(Q7)【荷主調査】

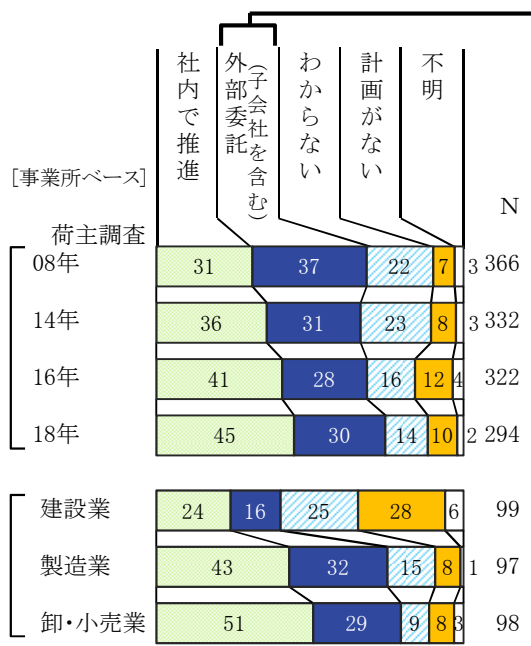


図6-21 主な外部委託先(SQ7-1)【荷主調査】

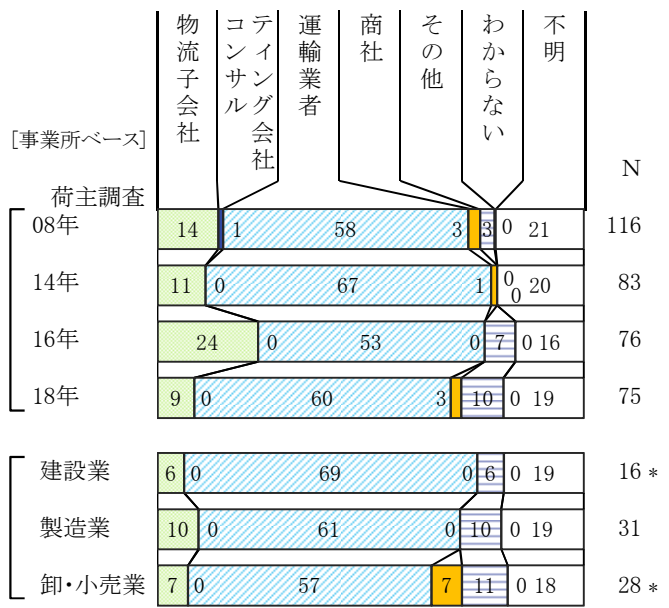
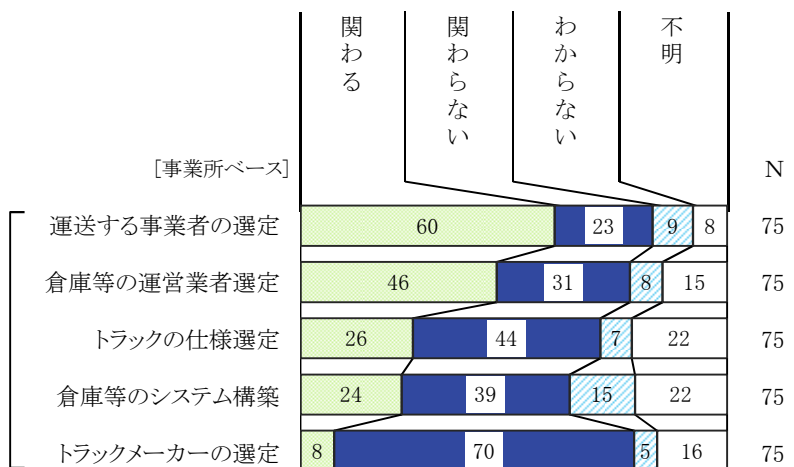


図6-22 輸送効率化のために外部委託先に対し関与予定のもの(SQ7-2)【荷主調査】



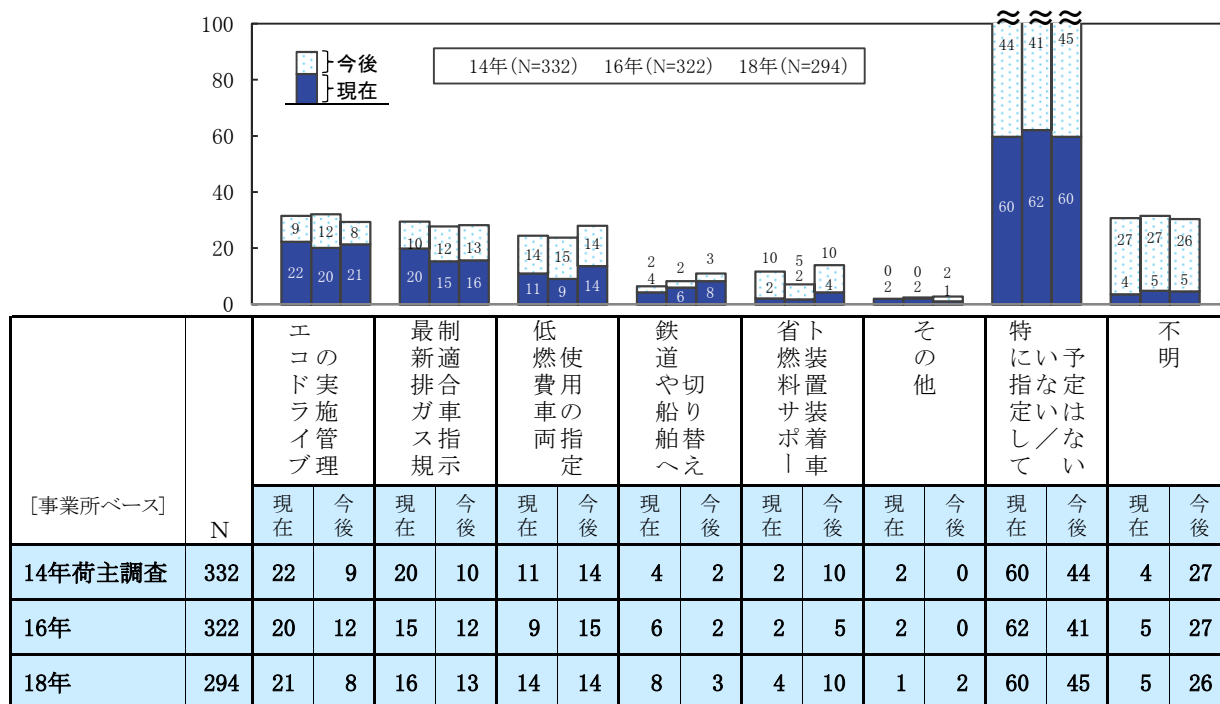
6-5 荷主における環境問題への取り組み・意識

荷主から運輸業者へ現在指定している環境対策は、「エコドライブの推進」が最も高い。今後指定したい環境対策では、「低燃費車両使用の指定」「最新の排ガス規制適合車の使用の指示」が上位に挙がる。

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」（21%）が最も高く、「最新の排ガス規制適合車使用の指示」（16%）、「低燃費車両使用の指定」（14%）が続いている。

今後、指定したい環境対策については「低燃費車両使用の指定」（14%）「最新の排ガス規制適合車使用の指示」（13%）の順で高い。（図6-23）

図6-23 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（Q27 複数回答）【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

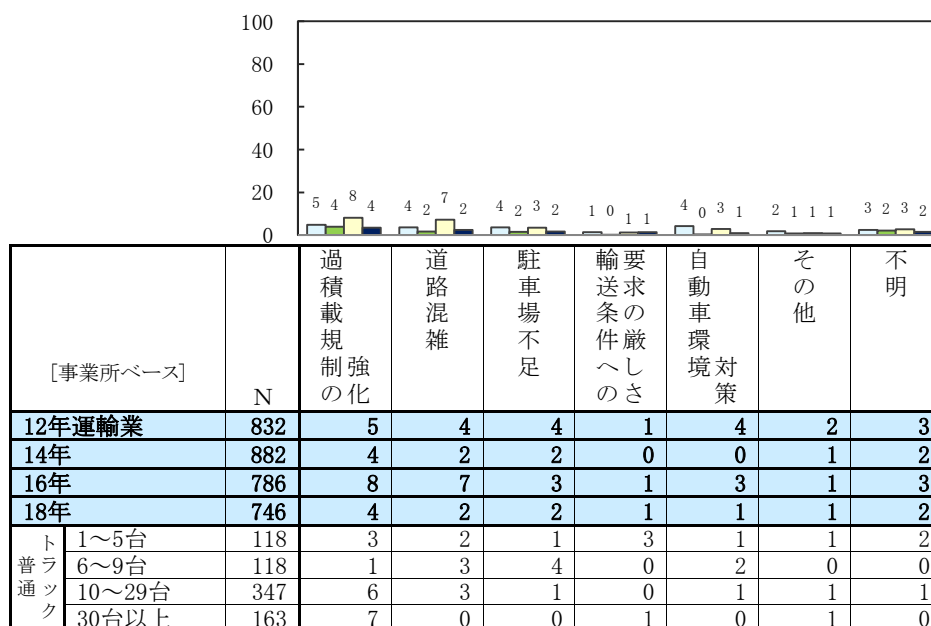
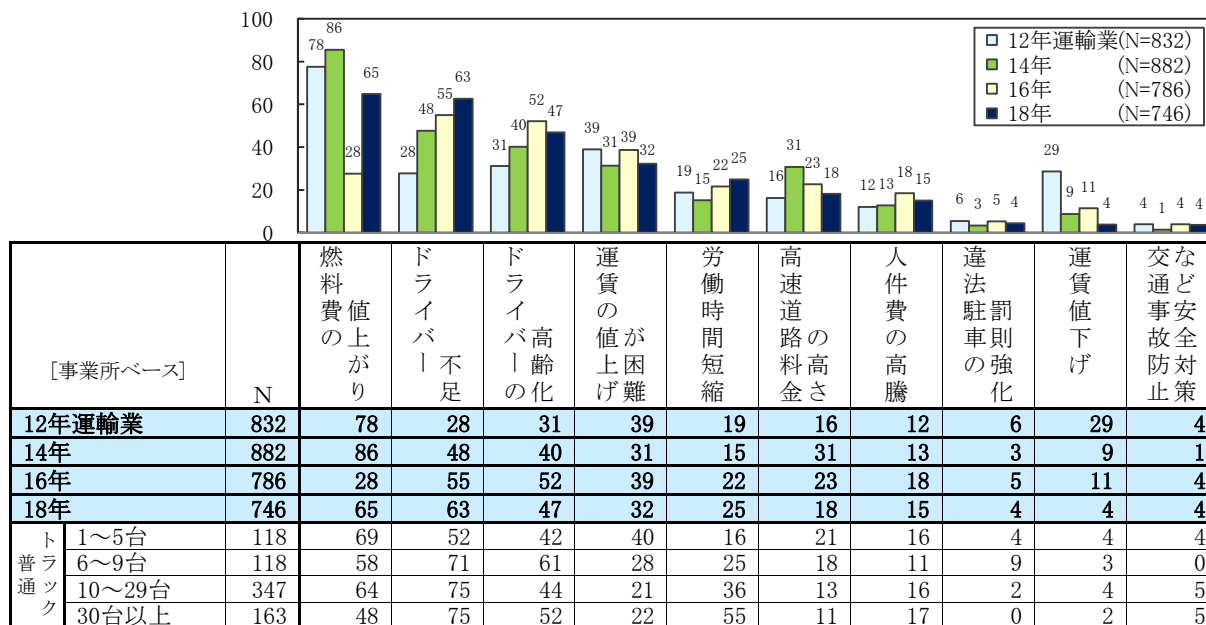
トラック輸送上の問題点は、「燃料費の値上がり」が前回より増加し、運輸業・自家用でトップ。また、「ドライバー不足」も増加傾向が続いている。荷主では「輸送経費の増加」が前回より増加。輸送料金水準は、運輸業・荷主ともに2年前より『上がった』とする回答が増加。

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」（65%）が最も高く、前回より37ポイント増加。この傾向は、軽油価格の上昇が背景にあると考えられる。次いで「ドライバー不足」（63%）となり、こちらも前回より8ポイント増加し、12年度以降増加傾向が続いている。

保有台数別でみると、「ドライバー不足」「労働時間短縮」は保有台数が多い事業所ほど高い傾向にある。（図7-1）

図7-1 トラック輸送上の問題点 -運輸業- (SQ11-1 複数回答)

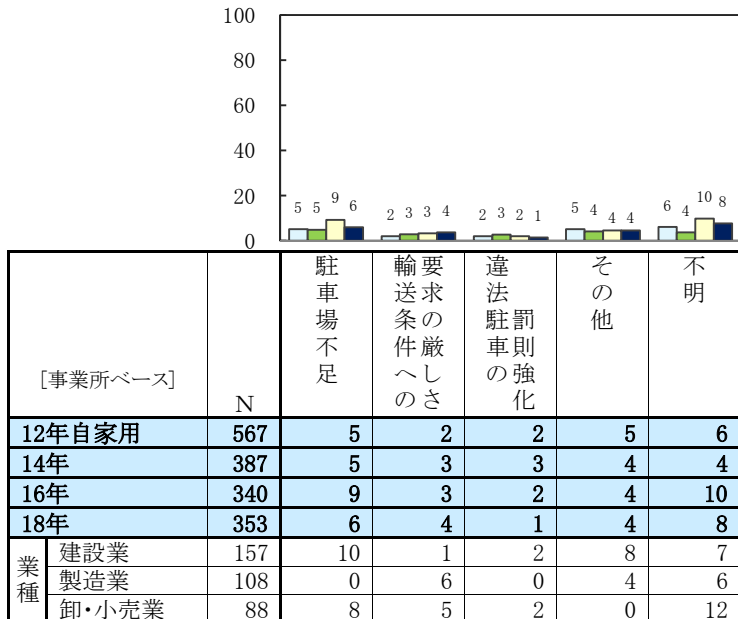
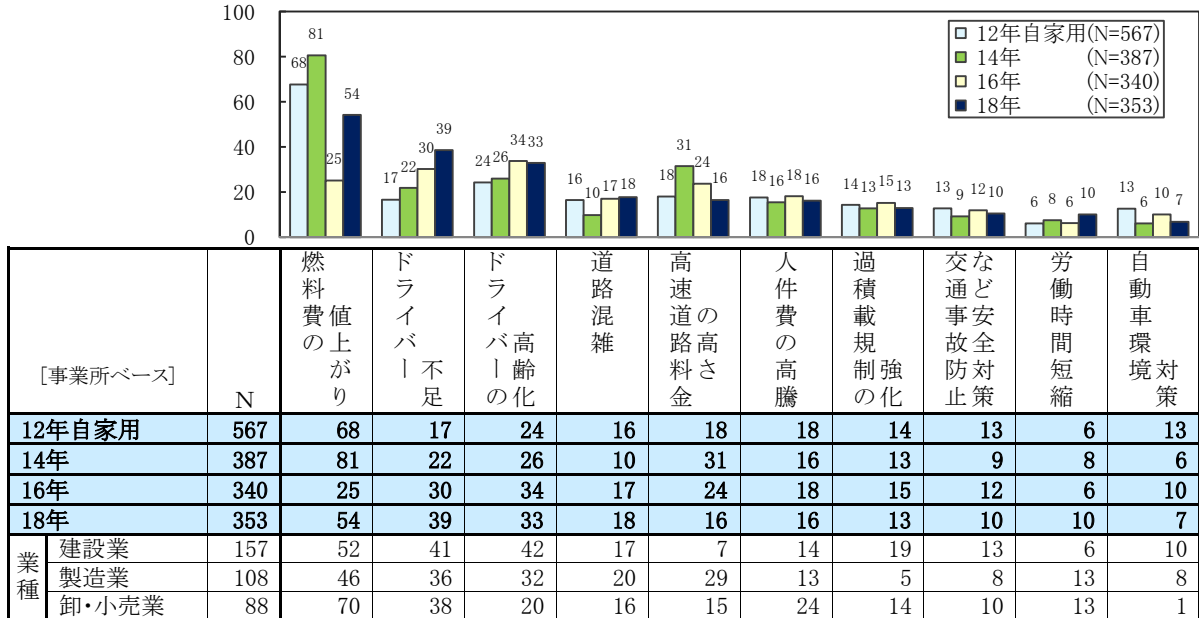


注) SQ11-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計（時系列データも同様）

自家用では「燃料費の値上がり」（54%）が最も高く、前回より29ポイント増加。次いで「ドライバー不足」（39%）「ドライバーの高齢化」（33%）となっている。そのうち、「ドライバー不足」は12年度より増加傾向が続いている。

業種別にみると、卸・小売業では「燃料費の値上がり」が70%に達し、他の業種を上回っている。（図7-2）

図7-2 トラック輸送上の問題点 -自家用- (SQ11-1 複数回答)

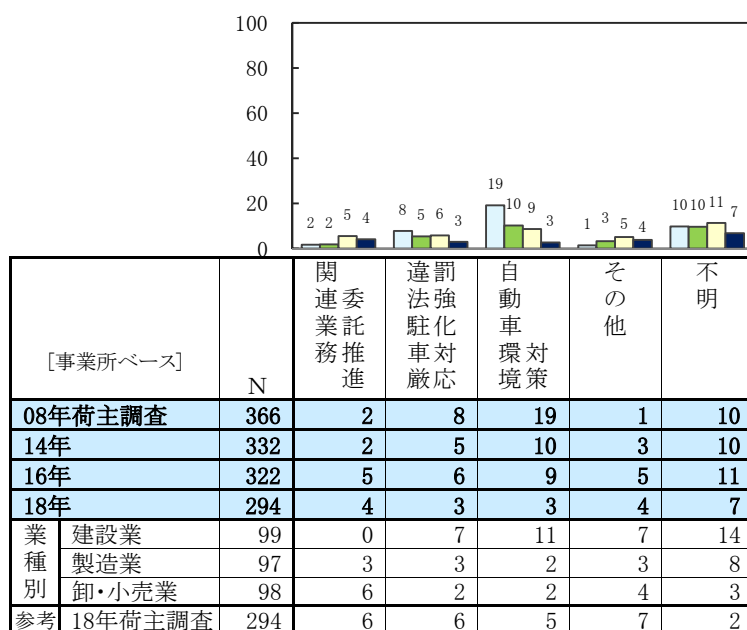
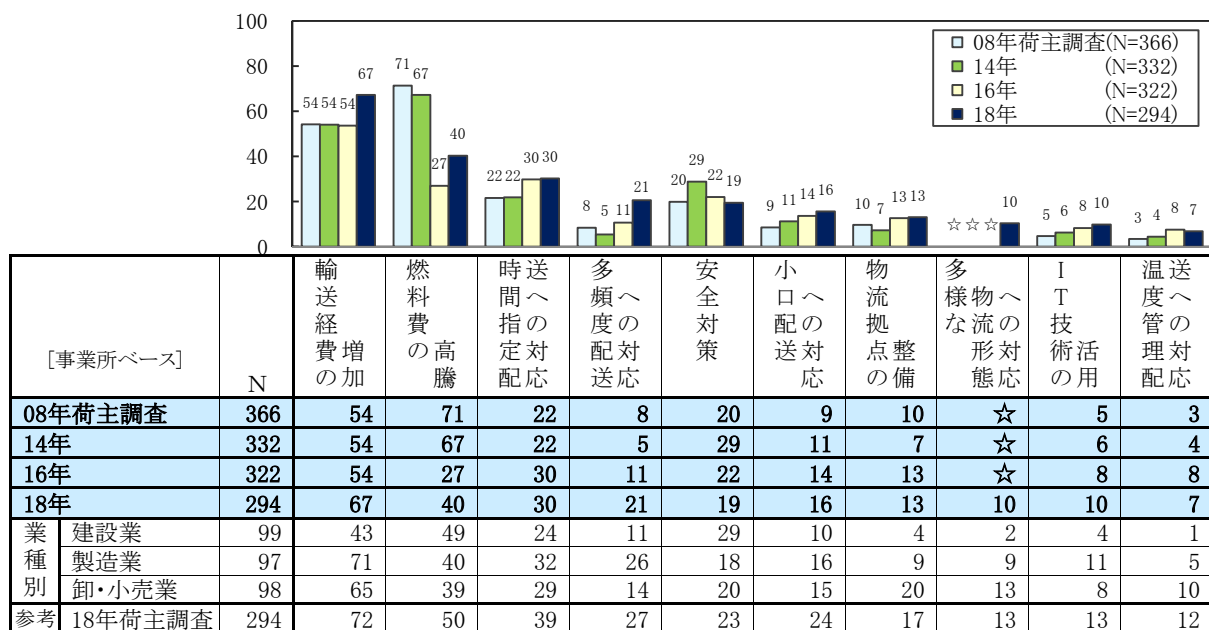


注) SQ11-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計（時系列データも同様）

荷主については、「輸送経費の増加」(67%)が最も高く、前回より13ポイント増加。次いで「燃料費の高騰」(40%)が続き、前回より13ポイント増加している。

業種別にみると、「輸送経費の増加」が製造業で71%、卸・小売業で65%と高くなっている。建設業では「燃料費の高騰」が49%となり、全体のトップとなっている。(図7-3)

図7-3 トラック輸送上の問題点(Q22、SQ22-1 複数回答)【荷主調査】



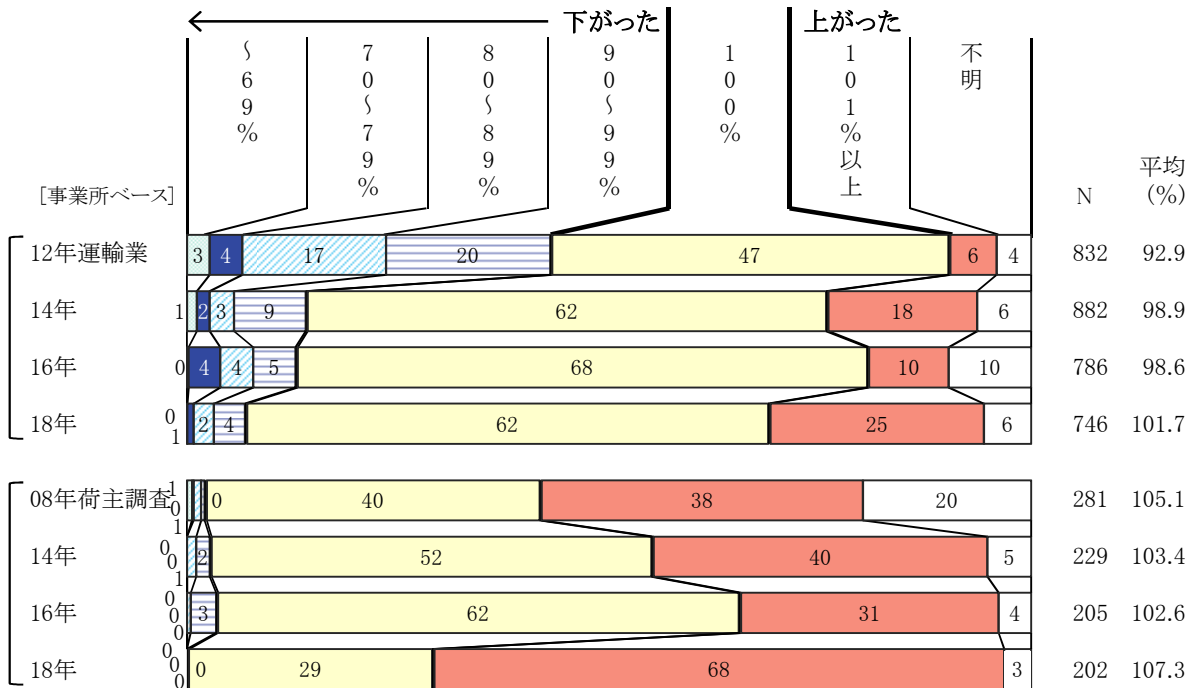
注) ☆印は選択肢なし
 注) SQ22-1は、問題点の上位第1位、2位、3位の集計(時系列データも同様)
 注) 参考は、Q22のあてはまるものすべての複数回答

②輸送料金水準

運輸業における、2年前と比べた現在の輸送料金水準については、平均で101.7%となり、前回より3.1ポイント増加。「101%以上」(=『上がった』)(25%)が15ポイント増加している。一方、『100%未満』(=『下がった』)の合計は7%にとどまり、前回より6ポイント減少している。

荷主では、平均が107.3%と運輸業より高く、前回より4.7ポイント増加。特に「101%以上」(=『上がった』)(68%)は37ポイントの大幅増となっている。(図7-4)

図7-4 2年前と比べた輸送料金水準(Q4)／(SQ19-15)【荷主調査】



注) 12年までは「5年前」と比べた輸送料金水準

7-2 ドライバー確保状況と今後の見込み

運輸業（事業所全体）の4割弱がドライバー不足と感じ、5年後には4割半ばが不足を見込む。免許区分別では、概ね大型になるほど不足率が高まっている。

運輸業・自家用ともに対策として「労働時間の適正化」「給与の引き上げ」が上位に挙がり、増加傾向が続いている。荷主に協力してほしいことでは、運輸業で「荷待ち時間の短縮」が約6割、自家用で「配達・集荷回数の最適化」「荷待ち時間の短縮」がともに約3割と高い。

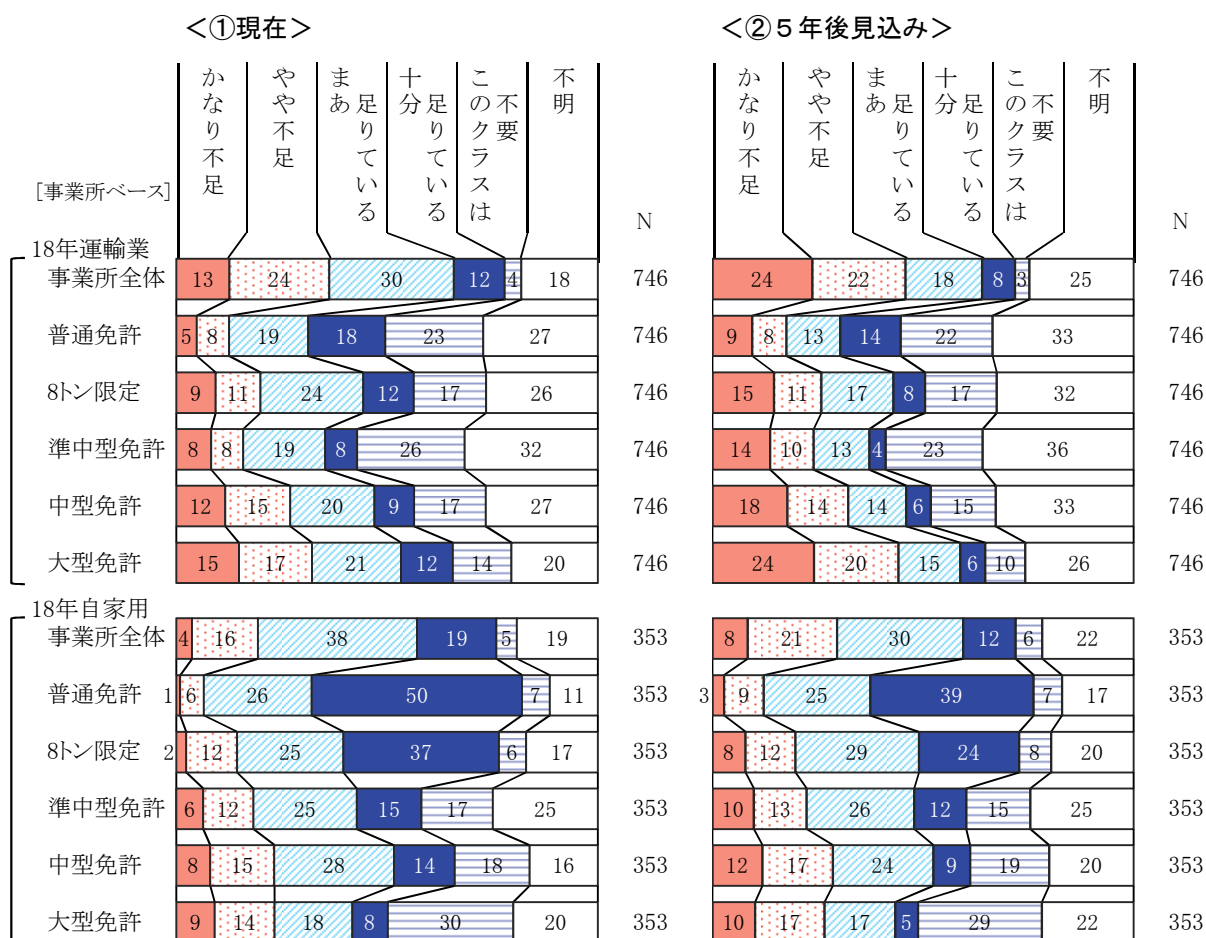
①ドライバー確保状況とトラック保有予定

運輸業におけるドライバーの『不足』（「かなり不足」+「やや不足」）状況を、免許区分ごとに①現在、②5年後の見込みでそれぞれみると、普通免許取得者①現在13%⇒②5年後17%、8トン限定中型免許取得者①現在20%⇒②5年後26%、準中型免許取得者①現在16%⇒②5年後24%、中型免許取得者①現在27%⇒②5年後32%、大型免許取得者①現在32%⇒②5年後44%となり、免許区分にかかわらず、5年後に『不足』と見込む割合が高い。また、事業所全体でも①現在37%⇒②5年後46%となり、『不足』の見込みが高くなっている。免許区分別にみると、概ね大型になるほど不足率が高まることわかる。

なお、準中型免許は施行（2017年3月）から約2年が経過しているが、現在、「このクラスは不要」（26%）が最も多く、大型や中型と比べて需要が低い傾向にある。

自家用では、事業所全体で①現在20%⇒②5年後29%となり、運輸業と比べて『不足』の見込みが低めの水準にある。（図7-5）

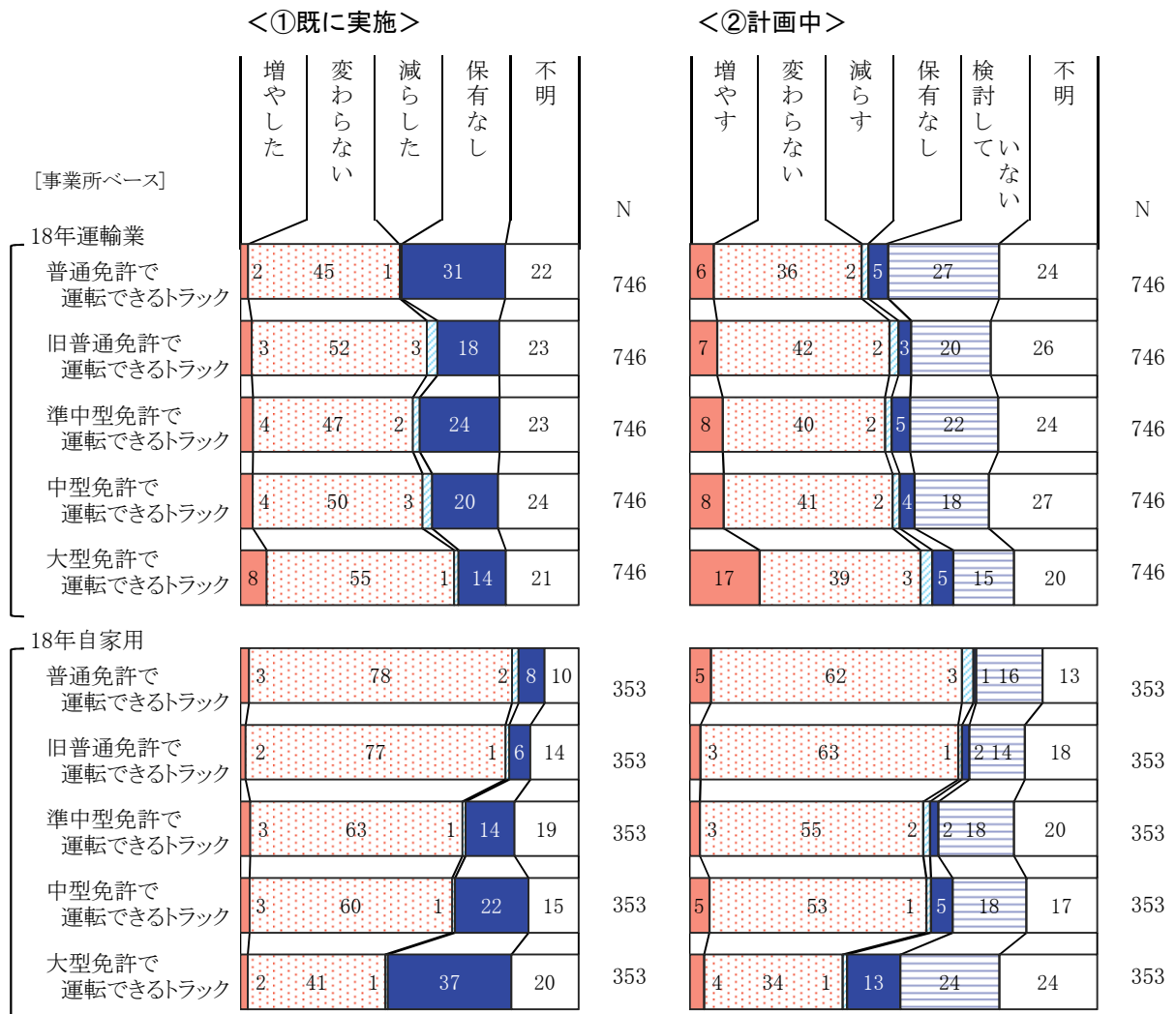
図7-5 ドライバー確保状況 (Q45①②)



運輸業の免許区分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8%、②計画中17%となり、他のトラックよりやや高くなっている。また、準中型免許では①既に実施4%、②計画中8%で、中型免許と同程度となっている。

自家用における①既に実施では、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6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7-6)

図7-6 免許区分別今後のトラック保有予定(Q48①②)



②ドライバー確保のための取り組み

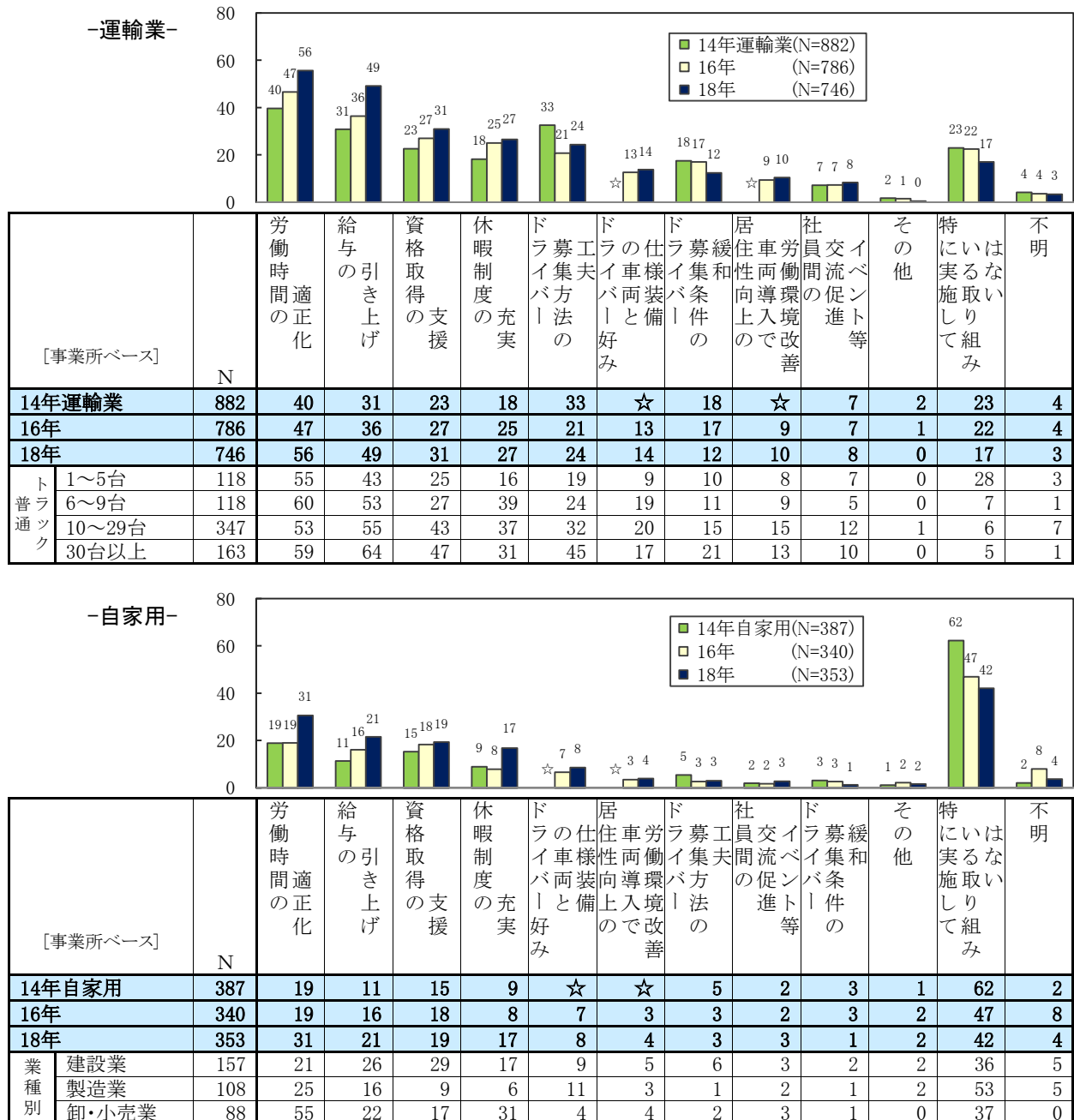
ドライバー確保のための取り組みをみると、運輸業では「労働時間の適正化」が56%で最も高く、次いで「給与の引き上げ」（49%）が続く、前回はそれぞれ10ポイント前後上回っている。続く「資格取得の支援」（31%）、「休暇制度の充実」（27%）とともに、14年度より増加傾向が続いている。

保有台数別でみると、「資格取得の支援」は、台数が多い事業所ほど高くなっている。

自家用では「特に実施している取り組みはない」（42%）が最も高いものの、前回より5ポイント減少。14年度と比べると20ポイントの減少となっている。取り組んでいるものの中では「労働時間の適正化」（31%）が最も高く、前回より12ポイント増加。次いで「給料の引き上げ」（21%）が続く、前回より5ポイント増加している。「休暇制度の充実」（17%）は前回1割未満であったが、今回9ポイント増加。

業種別にみると、卸・小売業では、「労働時間の適正化」（55%）が他の業種を30ポイント上回っている。（図7-7）

図7-7 ドライバー確保のために取り組んでいること (Q46 複数回答)

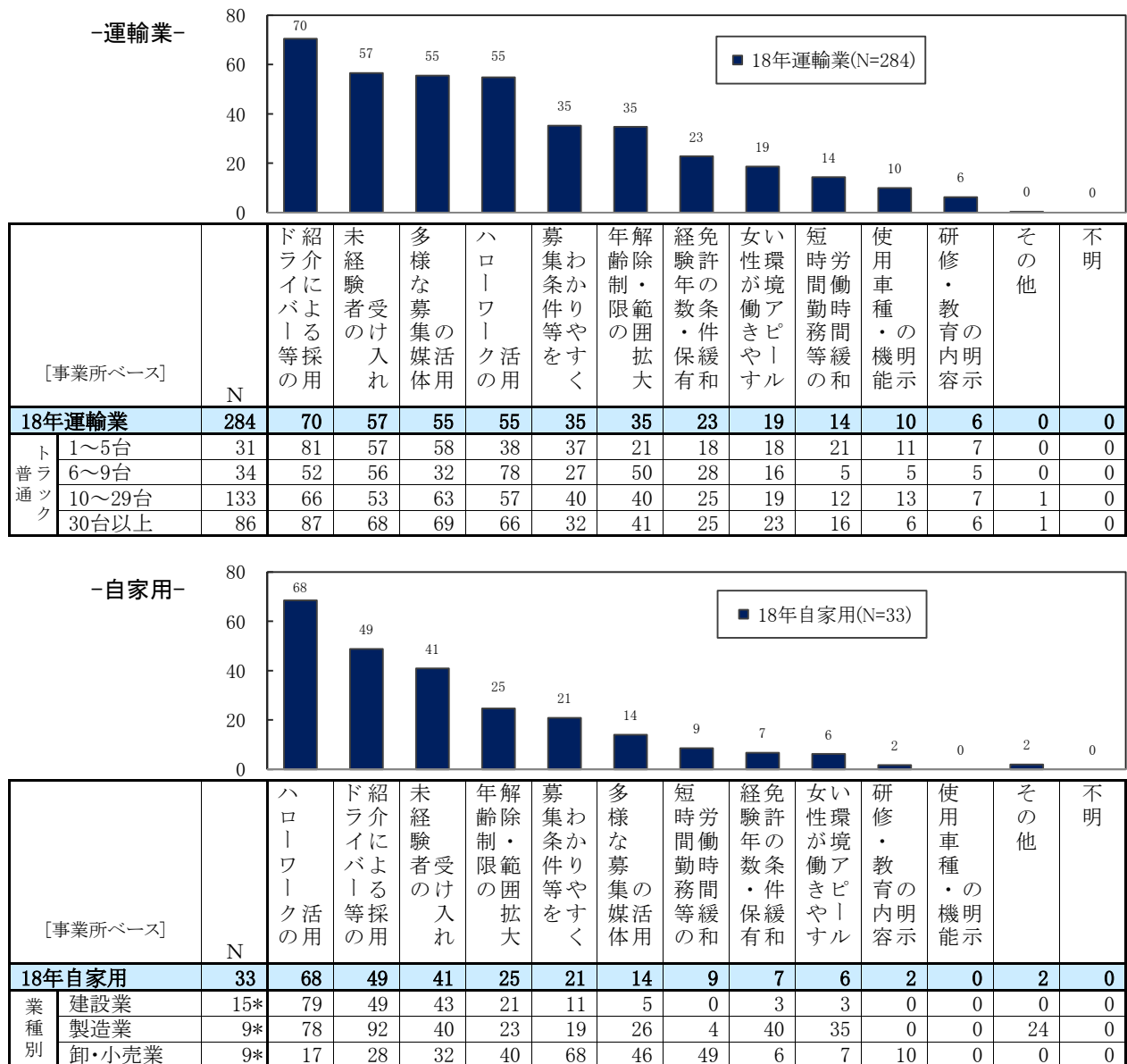


注) ☆印は選択肢なし

ドライバー確保のために取り組んでいる募集方法や条件をみると、運輸業では「ドライバー等の紹介による採用」が70%で最も高く、次いで「未経験者の受け入れ」（57%）、「多様な募集媒体の活用」（55%）、「ハローワークの活用」（55%）が上位に挙がる。保有台数別では、1～5台で「ハローワークの活用」が38%となり、他の保有台数の事業所より低めの水準となっている。

自家用では「ハローワークの活用」（68%）が最も高く、次いで「ドライバー等の紹介による採用」（49%）、「未経験者の受け入れ」（41%）が4割台で上位に挙がっている。
（図7-8）

図7-8 ドライバー確保のために取り組んでいる募集方法の工夫や条件の緩和(SQ46-1 複数回答)



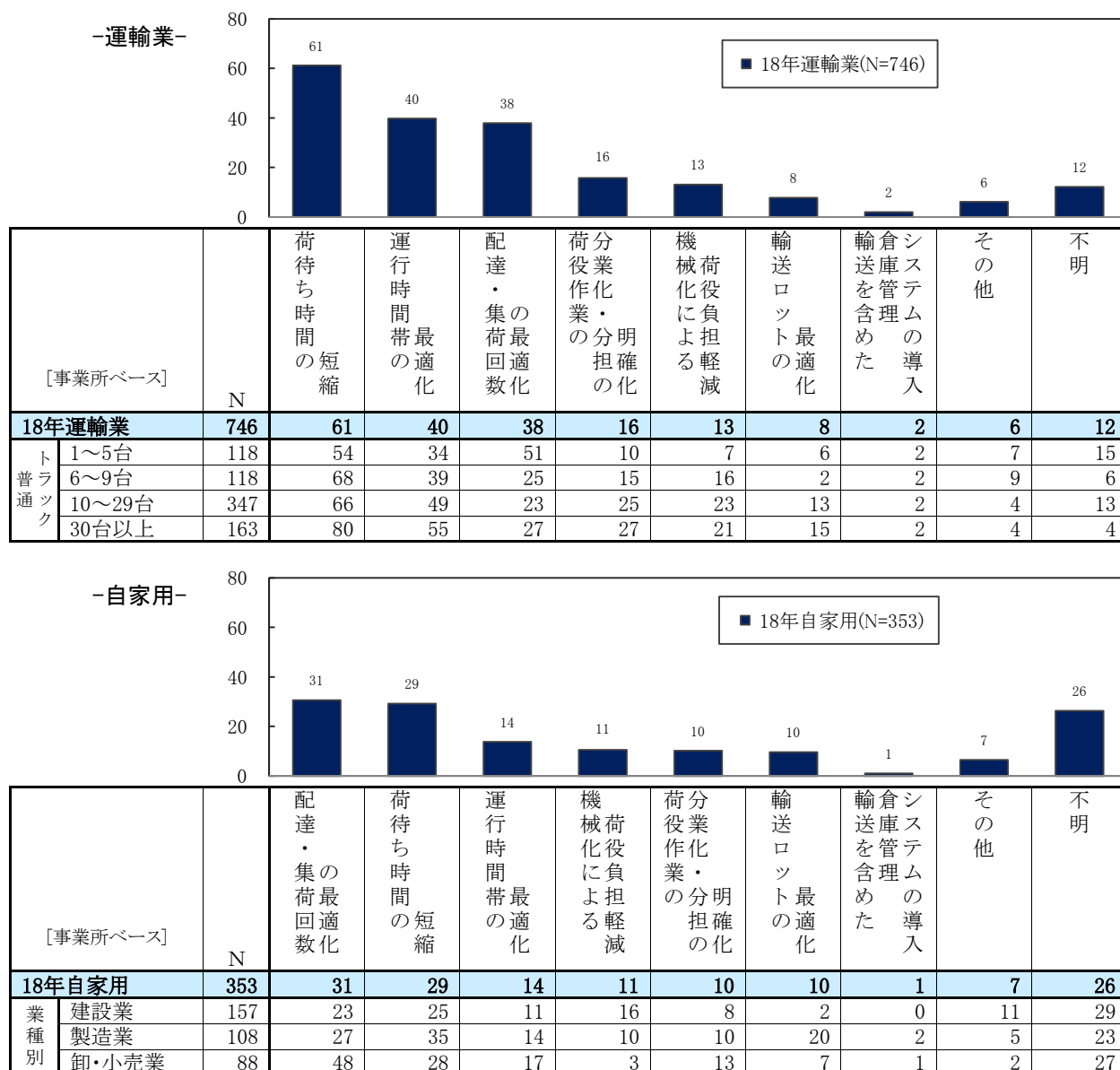
注) 16年は自由回答

③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では、「荷待ち時間の短縮」(61%)が最も高く、次いで「運行時間帯の最適化」(40%)、「配達・集荷回数の最適化」(38%)の順で高い。保有台数別でみると、30台以上では「荷待ち時間の短縮」(80%)、「運行時間帯の最適化」(55%)が他の保有台数の事業所より高めの水準にある。

自家用では「配達・集荷回数の最適化」(31%)、「荷待ち時間の短縮」(29%)がともに約3割と高い。業種別でみると、卸・小売業では、「配達・集荷回数の最適化」(48%)、製造業では、「荷待ち時間の短縮」(35%)、「輸送ロットの最適化」(20%)等が他の業種より高くなっている。(図7-9)

図7-9 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(Q47 複数回答)



④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」）の割合が59%となり、前回より21ポイントの大幅増となっている。（図7-10）

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」（46%）が最も高い。続く「仕事を頼めないことがあった」（45%）は前回より7ポイント増、「値上げの要求をされた」（42%）は16ポイント増となっている。

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」（53%）、「担当ドライバーが頻繁に変わる」（20%）が高い。卸・小売業では「配送の遅れがあった」（45%）、「ドライバーの質が落ちた」（34%）、「担当ドライバーが頻繁に変わる」（23%）が高く、荷主全体を5ポイント以上上回っている。（図7-11）

図7-10 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】

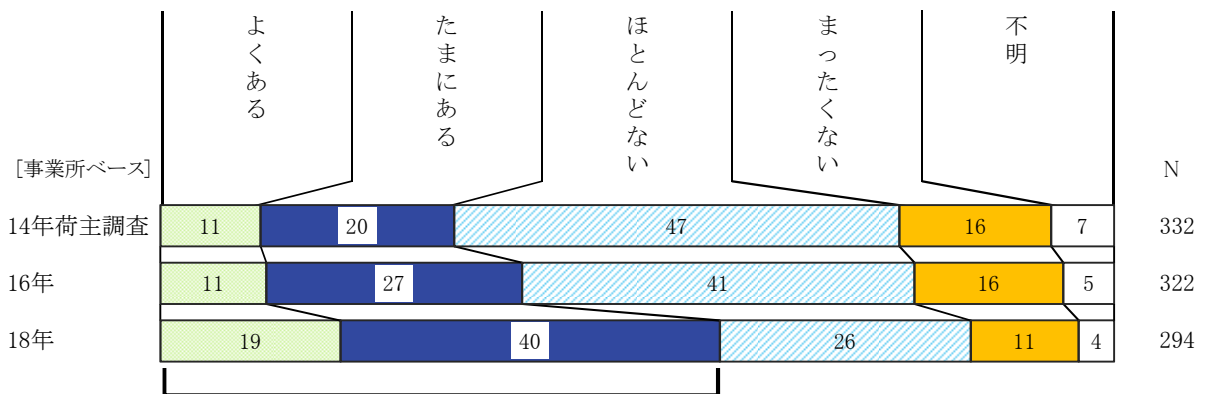
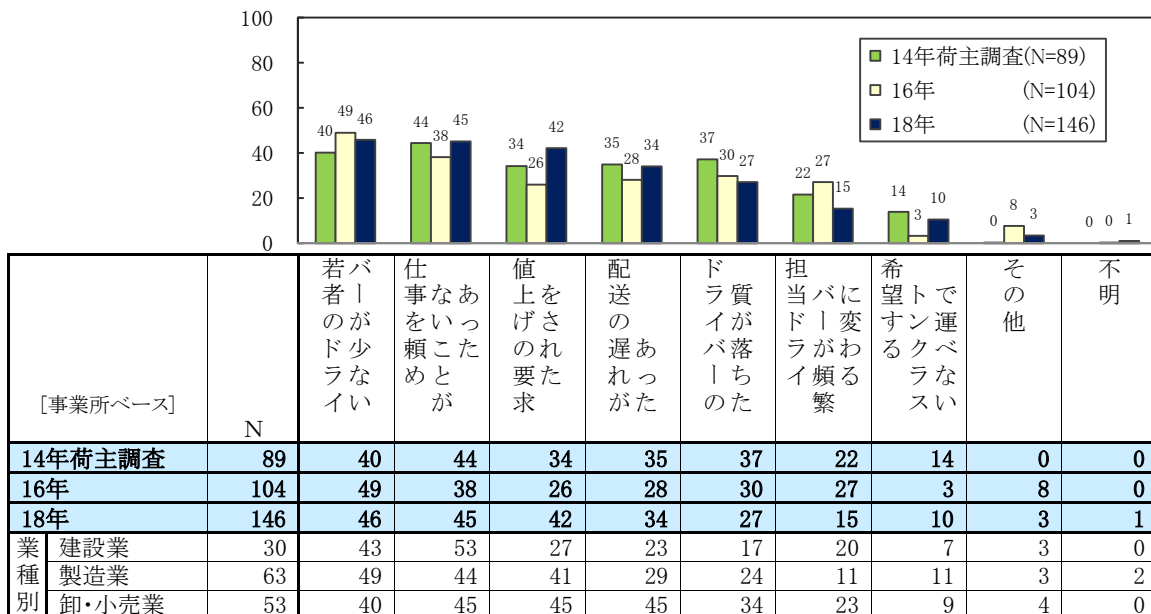


図7-11 委託先の運輸業者のドライバー不足を感じる点(SQ21-1 複数回答)【荷主調査】



7-3 ドライバーの安全対策への取り組み

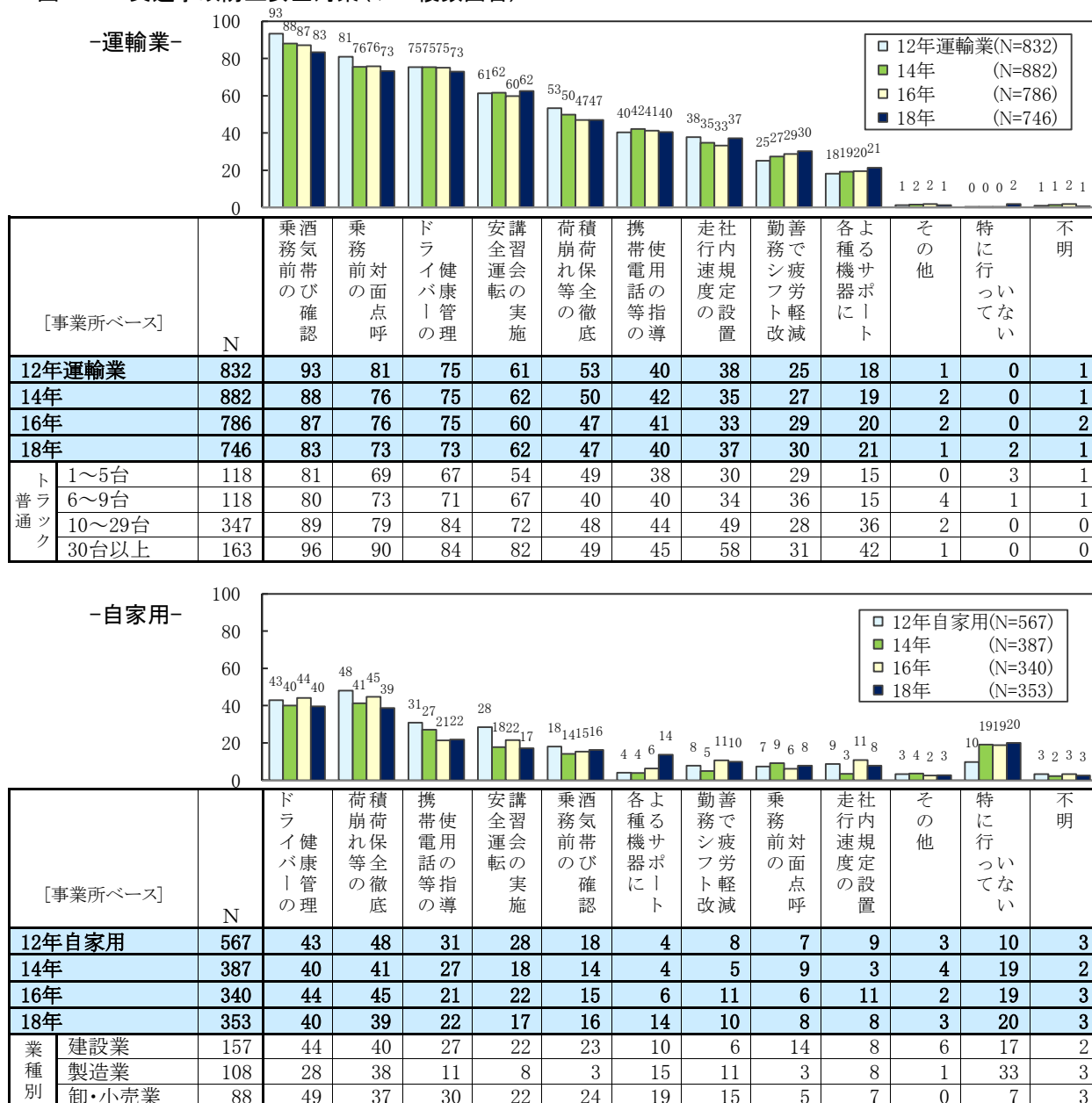
安全対策として、運輸業では「乗務前の酒気帯び確認」、自家用では「ドライバーの健康管理」が上位。運輸業・自家用ともに「ドライブレコーダー」「バックアイカメラ」の導入率が増加。「車間距離警報装置」も含め、今後の導入意向が高くなっている。

①交通事故防止安全対策

交通事故防止安全対策の取り組みは、運輸業で「ドライバー乗務前の酒気帯び確認」（83%）、「ドライバー乗務前の対面点呼」（73%）が上位であるものの、12年度より減少傾向。次いで「ドライバーに対する健康管理」（73%）が続いている。保有台数別では、30台以上の事業所では、これらの取り組みを実施している割合が高い。

自家用では「ドライバーに対する健康管理」（40%）、「荷崩れなどの積荷保全の徹底」（39%）が上位。「各種機器によるサポート」は前回より8ポイント増加。業種別では、製造業で「特に行っていない」が33%に達し、その他の項目では、他の業種より概ね低めの水準となっている。（図7-12）

図7-12 交通事故防止安全対策(Q16 複数回答)



②設置機器の種類

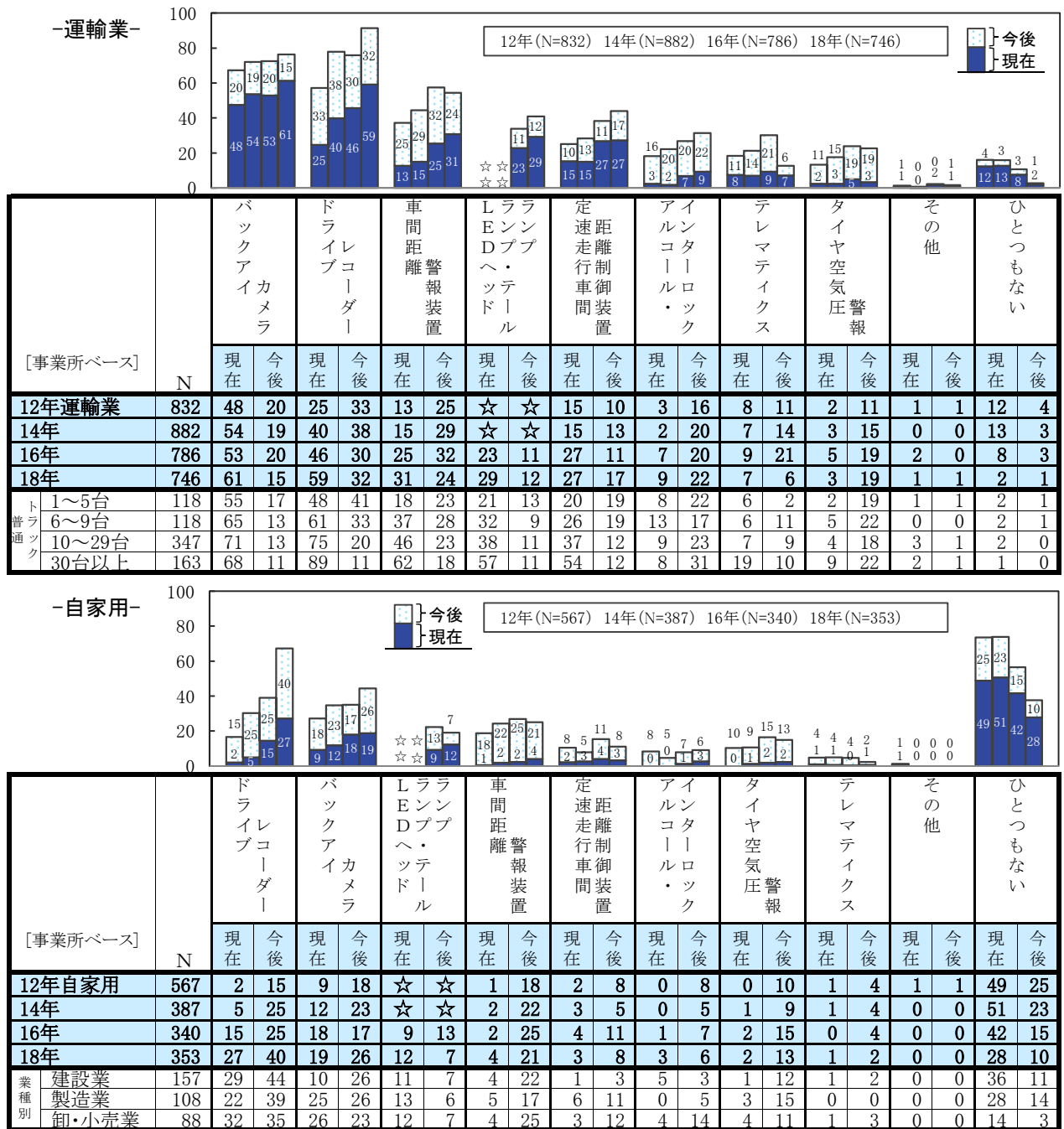
運輸業が現在設置している機器は、「バックアイカメラ」(61%)が前回より8ポイント、「ドライブレコーダー」(59%)が13ポイントの増加となり、上位に挙がっている。続く「車間距離警報装置」(31%)は前回より6ポイント増加し、上位のものは増加傾向が続いている。

自家用は運輸業と比べると概ね低水準だが、最も高い「ドライブレコーダー」(27%)は前回より12ポイントの増加となっている。

運輸業における今後の設置意向では、「ドライブレコーダー」(32%)、「車間距離警報装置」(24%)、「アルコール・インターロック」(22%)の順で高くなっている。

自家用の今後の設置意向では、「ドライブレコーダー」(40%)が最も高く、前回より15ポイントの増加となっている。(図7-13)

図7-13 設置機器の種類(Q17 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし / テレマティクス:16年度は管理システムと情報システムの2つに分かれたが18年度は統合されたため、合算している

注) 定速走行車間距離制御装置:クルーズコントロール / 横すべり防止装置:車両スタビリティコントロール

③安全サポート機器の事例

運輸業が最も必要を感じた機器は「ドライブレコーダー」（91件）で、事例としては「ドライバーへの注意喚起」「事故報告時の資料」などが挙げられている。これに続く「バックアイカメラ」（28件）は、バック走行時の事故の削減に貢献している事例がみられる。（図7-14）

あればよいと思った機器・サービスは、「ドライブレコーダー」（22件）、「バックアイカメラ」（16件）、「車間距離警報装置」（15件）が上位。（図7-15）

図7-14 役立った機器とその事例(SQ17-2)【事業所ベース】

機器名	件数	役立った事例
ドライブレコーダー	91	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの運転時、注意すべき点が明確に示されている為、注意喚起しやすくなった ・一般ドライバーからのクレームに対し、実際の動画を見せながら乗務員に指導できた ・事故発生時の過失割合に貢献したケースがある ・荷崩れの原因を荷主に報告する際の資料として役立った
バックアイカメラ	28	<ul style="list-style-type: none"> ・狭い路地や駐車スペースでバックする際、バックカメラがあるかないでは運転の余裕が全く違う ・バック走行時の後方車両や建物への“バック突”事故が多く、事故にならずとも危ない状況が多い ・バック事故が減少した
デジタルタコグラフ	8	<ul style="list-style-type: none"> ・速度超過が多いドライバーの把握 車両から事務所にインターネット経由で知らされる ・車輛の運行状況をいつでも確認、走行状況を確認できる
車間距離警報装置	7	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路走行時、居眠り運転によって車間距離のつめすぎに対する警報作動 ・うっかりよそ見をしていて走行中、警報装置が作動し追突をまぬがれた
テレマティクス	5	<ul style="list-style-type: none"> ・急ハンドルなどの危険運転。車間距離不保持での急ブレーキ。明確な時速で走ってるかの確認 ・ディーラーより電話があり、エンジンに異常のある数値が検出されたので、運行を中止して入庫するよう指示された
車線逸脱警報装置／ふらつき警報	3	<ul style="list-style-type: none"> ・運転中に車内で物を探したときに前方不注意となり、車線からはみ出し警報音によって気が付きヒヤリ ・高速道路で居眠りしてしまい、車線を逸脱し車線逸脱警報で気付いた
衝突被害警報装置	3	<ul style="list-style-type: none"> ・信号停止中、(ブレーキの踏みがあまかった)車両が少しずつ前進したが、止まった
衝突被害軽減ブレーキ	2	<ul style="list-style-type: none"> ・急な割込み車両や前方車両の急停止など
LEDヘッドランプ／LEDテールランプ	1	<ul style="list-style-type: none"> ・バックしていて夜間バックアイカメラ、LEDテールランプ使用の為人をはねなかった
インターロック	1	<ul style="list-style-type: none"> ・ウイング車のウイングを開けたまま移動を行おうとした。インターロック機能により、エンジンがかからなかった為、災害を免れた
ABS	1	<ul style="list-style-type: none"> ・具体例記載なし
ETC2.0	1	<ul style="list-style-type: none"> ・具体例記載なし
合計	151	

注) 一部、複数回答を含む、事例は原文のまま

図7-15 あればよいと思った機器とその事例(SQ17-2)【事業所ベース】

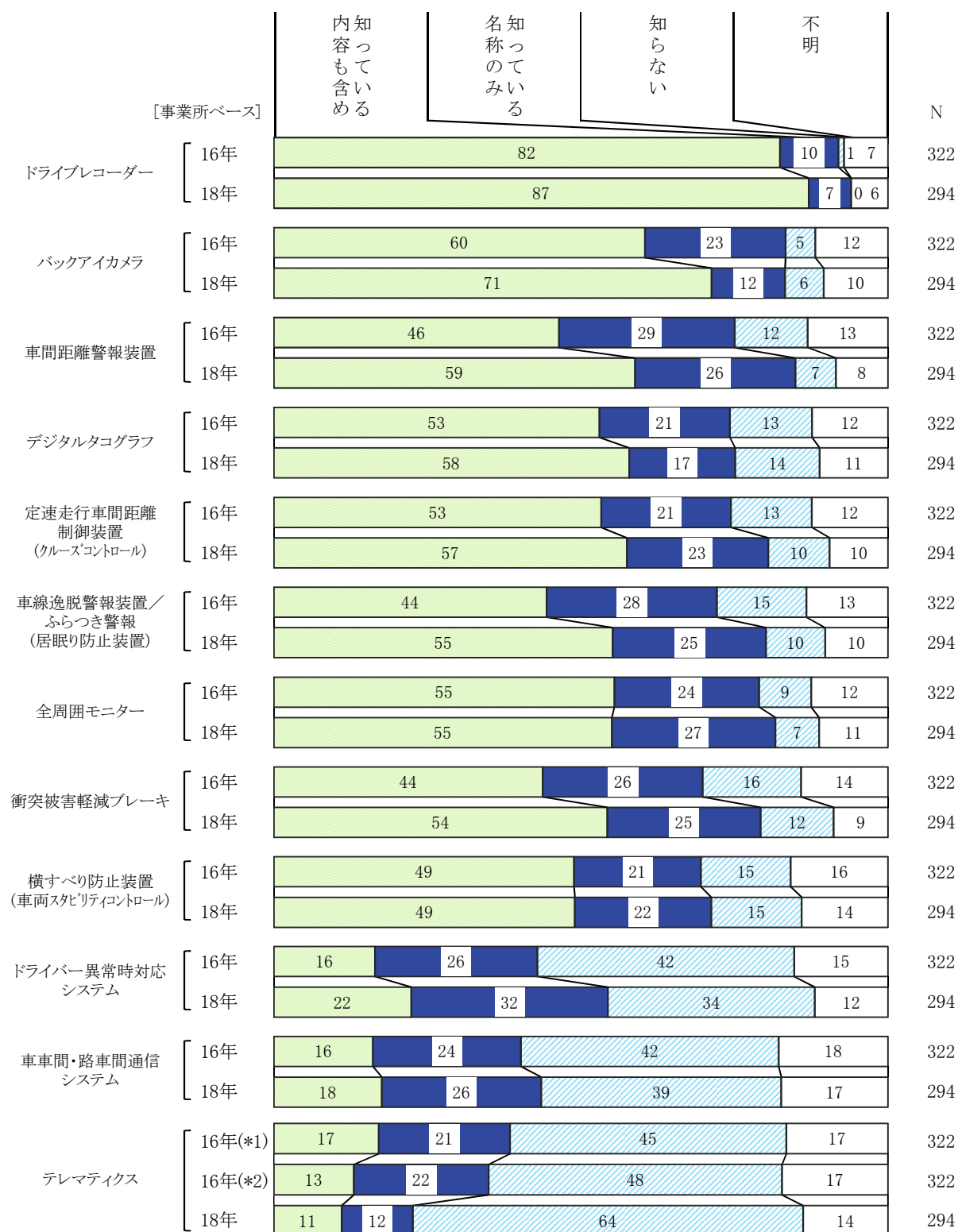
機器名・サービス	件数
ドライブレコーダー	22
バックアイカメラ	16
車間距離警報装置	15
衝突被害軽減ブレーキ／自動ブレーキ	12
ドライブレコーダー(前方以外)	5
タイヤ空気圧警報	5
テレマティクス	4
車線逸脱警報／ふらつき警報	4
センサー(動体検知等)	3
デジタルタコグラフ	3
GPSによる配車システム	1
カーナビゲーション(トラック用)	1
自動編集ソフトやレコーダー内容の自動ファイリングソフト	1
クルーズコントロール	1
最高速度以上の速さで走らない装置	1
LEDヘッドランプ／LEDテールランプ	1
標準装備で尚且つ簡単に安全に使用できる機能	1
音声アラーム	1
誘導員の指示が音声で運転席に伝わるサービス	1
画像判定出来るアラート機能	1
車両内での注意機能	1
停車時の油断を回避する装置	1
運転手の視線、顔の向きが変わったときの警報音	1
真下などの見えにくい部分の警報装置	1

注) 一部、複数回答を含む

④認知している安全サポート機器

荷主が内容を含め認知している機器は、「ドライブレコーダー」(87%)が最も多く、前回より5ポイント増加。続く「バックアイカメラ」(71%)は11ポイント、「車間距離警報装置」(59%)は13ポイントの増加となっている。その他で増加率の高いものとして、「車線逸脱警報装置」(55%)、「衝突被害軽減ブレーキ」(54%)がともに11ポイントの増加となっている。(図7-16)

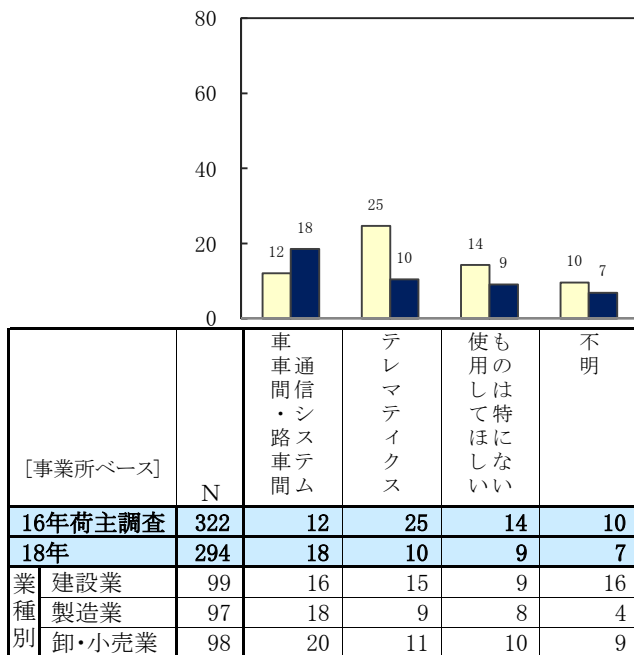
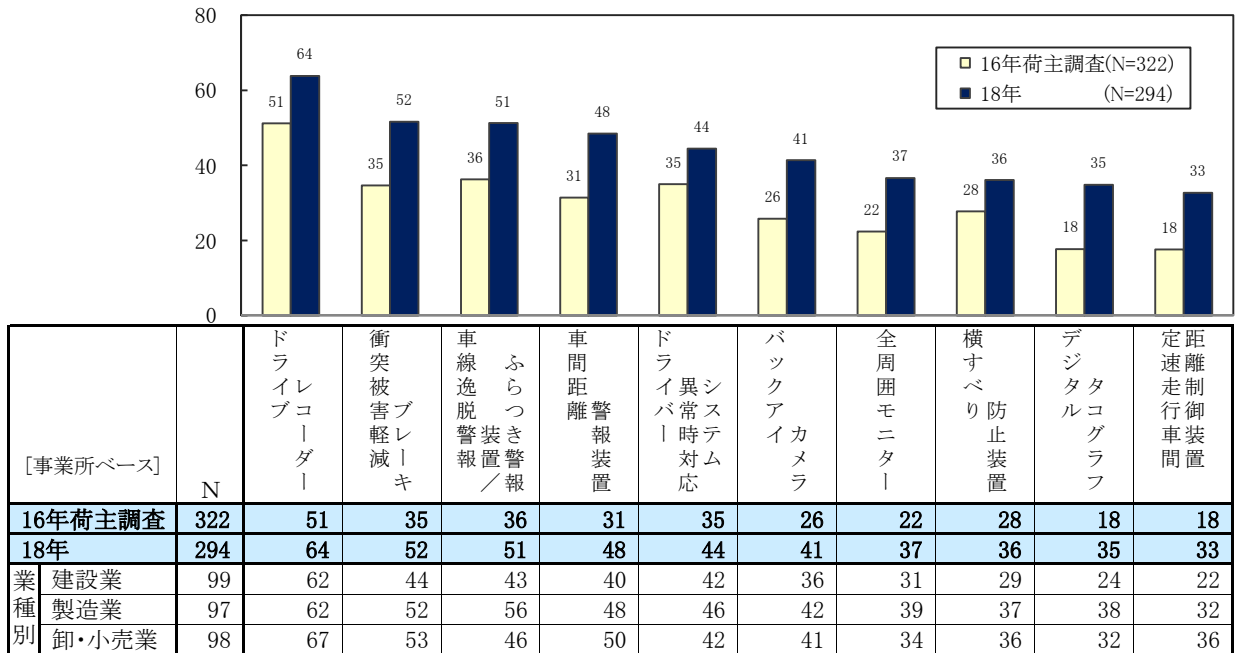
図7-16 認知している安全サポート機器(Q28)【荷主調査】



注) 18年は、16年で分割したテレマティクスの運行/動態管理(*1)と車両サービス情報(*2)を統合した

荷主が運輸業者に使用してほしい機器としては、「ドライブレコーダー」(64%)が最も高く、「衝突被害軽減ブレーキ」(52%)、「車線逸脱警報装置／ふらつき警報」(51%)が5割台で続く。上位の項目では概ね前回より10ポイント以上増加している。業種別でみると、卸・小売業で「ドライブレコーダー」(67%)、製造業で「車線逸脱警報装置／ふらつき警報」(56%)が他の業種を上回っている。(図7-17)

図7-17 運輸業者に使用してほしい機器(Q28-1 複数回答)【荷主調査】



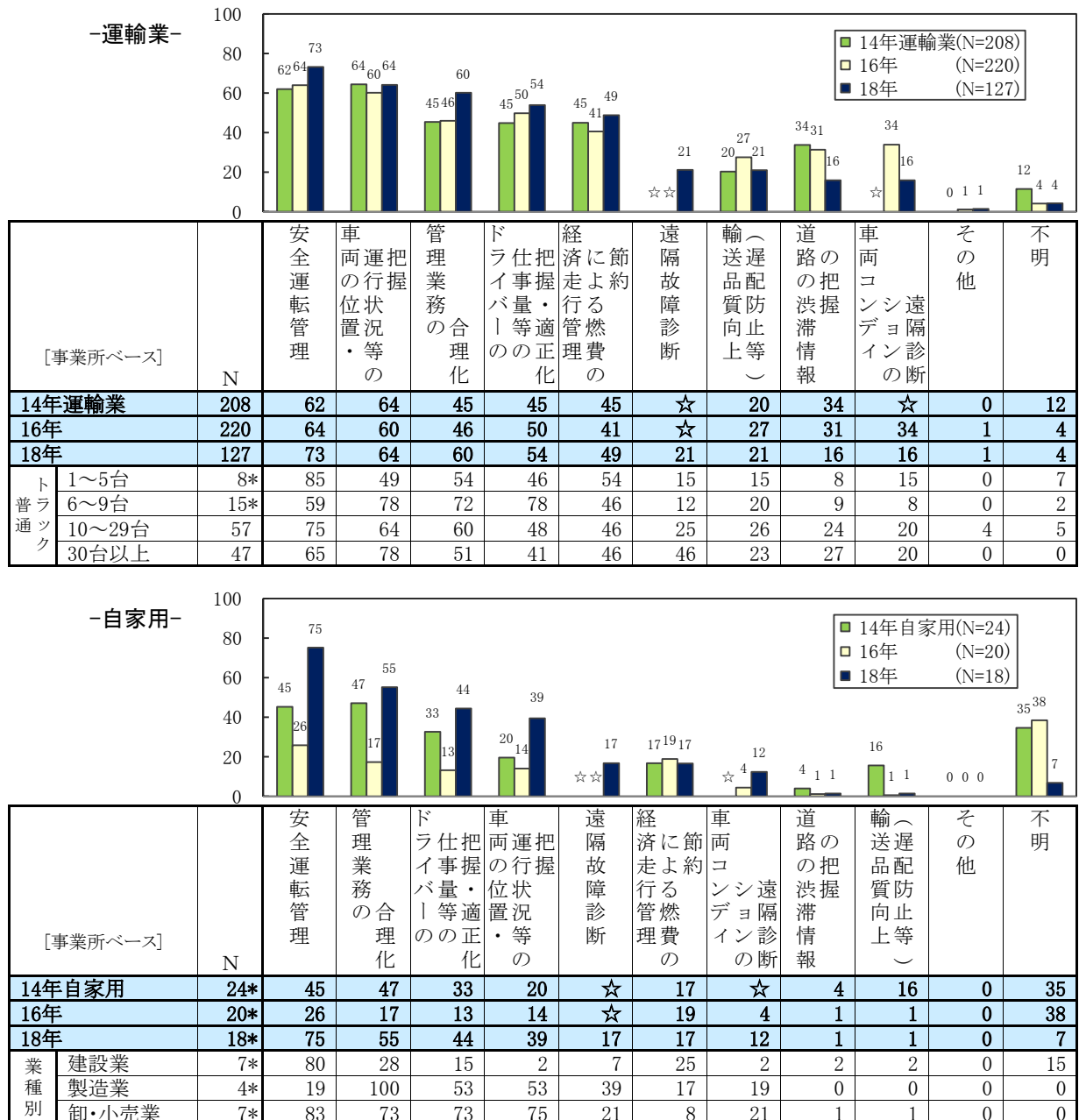
注) 18年は、16年で分割したテレマティクスの運行／動態管理(16%)と車両サービス情報(9%)を統合した
 注) 定速走行車間距離制御装置:クルーズコントロール／横すべり防止装置:車両スタビリティコントロール

⑤テレマティクスの利用目的

テレマティクスの利用目的についてみると、運輸業では「安全運転管理」（73%）、「車両の位置・運行状況等の把握」（64%）が上位に挙がっている。続く「管理業務の合理化」（60%）については、前回より14ポイント増となっている。また、「遠隔故障診断」は21%となっている。

自家用では、「安全運転管理」（75%）が最も高く、前回より49ポイントの大幅増。続く「管理業務の合理化」（55%）についても、前回を38ポイント上回っている。次いで「ドライバーの仕事量等の把握・適正化」（44%）、「車両の位置・運行状況等の把握」（39%）が続き、いずれも25ポイント以上の増加となっている。（図7-18）

図7-18 テレマティクスの利用目的(SQ17-1 複数回答)



注) ☆印は選択肢なし
18年:「車両コンディションの把握」→「車両コンディションの遠隔診断」

7-4 自動運転走行機能・隊列走行についての意識

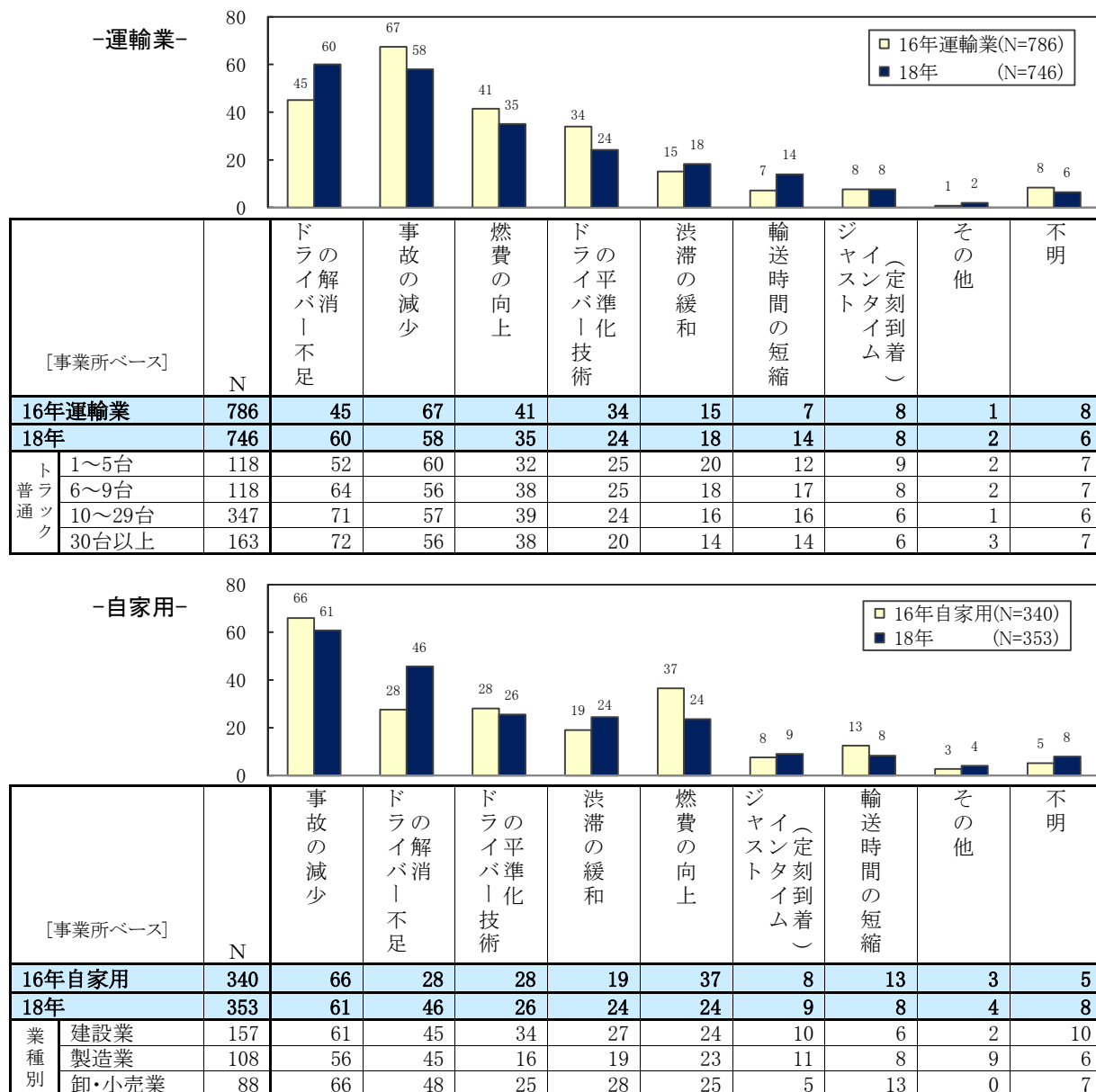
自動運転走行機能・隊列走行のメリットとして、運輸業・自家用・荷主ともに、ドライバー不足の解消、事故の減少に期待する回答が多い。デメリットとしては、運輸業・自家用は「システムの誤作動・故障」、荷主は「車両価格上昇による運賃値上げ要請」が最も高い。また、三者共通して高い項目として「事故時等の責任所在が曖昧」が挙がる。

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」(60%)が最も高く、前回より15ポイント増加。次いで「事故の減少」(58%)が続いている。保有台数別では、台数が多い事業所ほど「ドライバー不足の解消」と回答する割合が増加している。

自家用では「事故の減少」(61%)が最も高く、運輸業とほぼ同水準。これに続く「ドライバー不足の解消」(46%)では、前回は18ポイント上回っている。(図7-19)

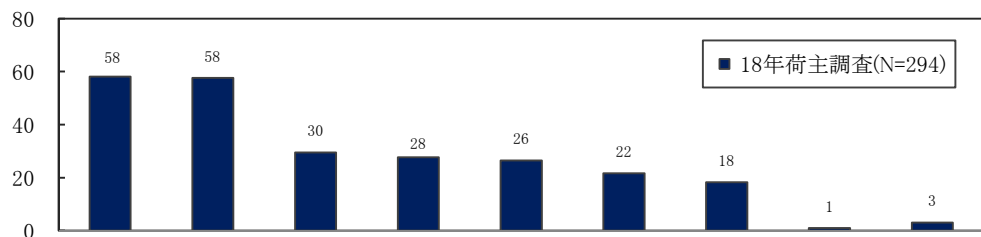
荷主調査では、「ドライバー不足の解消で対応を柔軟化」「事故の減少」がともに58%と高くなっている。(図7-20)

図7-19 自動運転走行機能・隊列走行のメリット(Q14 複数回答)



注) 重要なものから順に3つまで回答可能

図7-20 自動運転走行機能・隊列走行のメリット(Q29 複数回答)【荷主調査】



[事業所ベース]		N	ドライバーの柔軟化で対応不足	事故の減少	運賃の低価格化	ドライバーの平準化技術	渋滞の緩和で効率化	輸送時間の短縮	ジャイントラスト (定刻到着)	その他	不明
18年荷主調査		294	58	58	30	28	26	22	18	1	3
業種別	建設業	99	40	60	25	22	22	11	11	6	9
	製造業	97	63	56	32	26	31	24	16	1	3
	卸・小売業	98	54	60	27	32	20	20	22	0	2

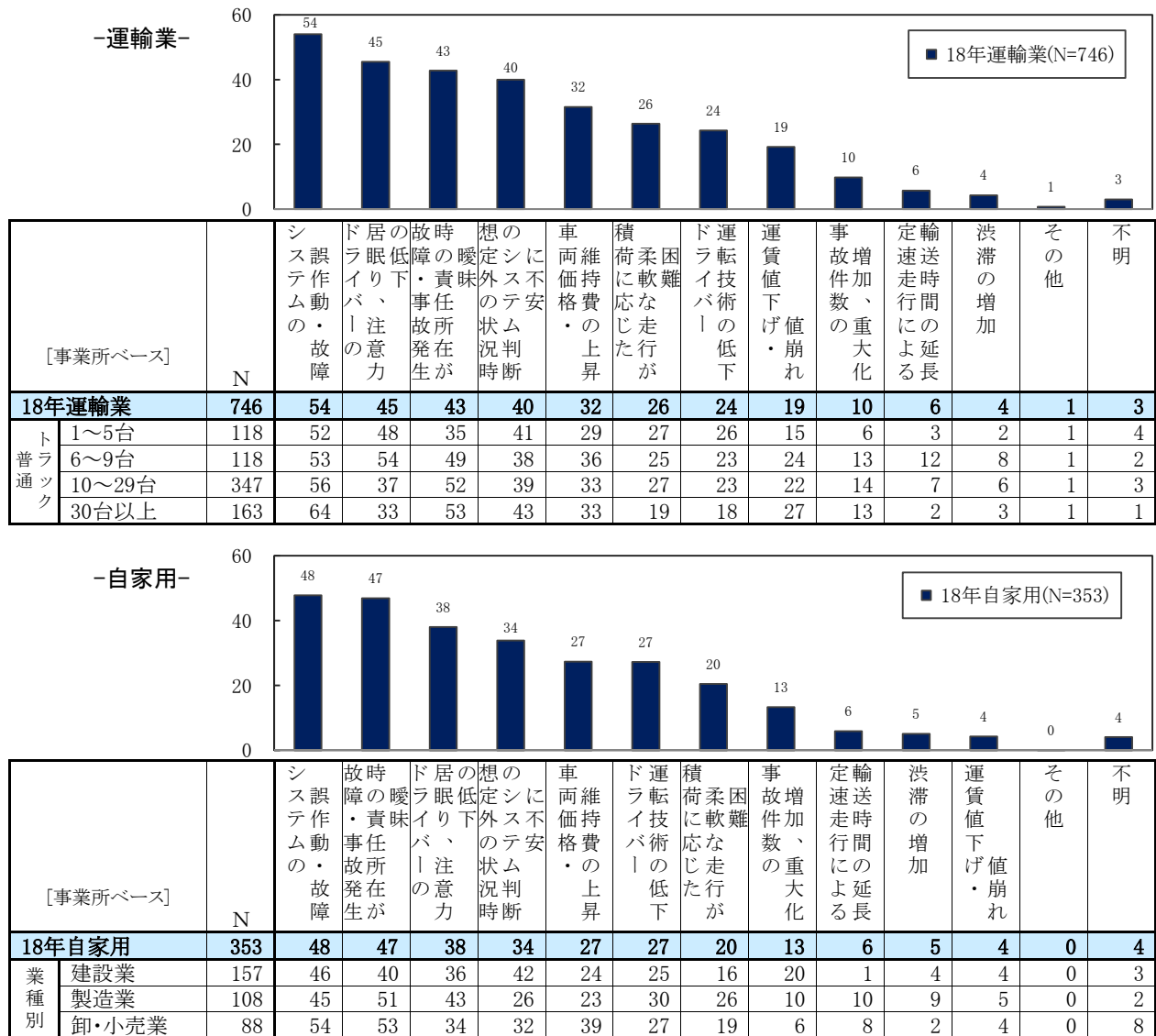
注) 重要なものから順に3つまで回答可能

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」(54%)が最も高く、次いで「ドライバーの居眠り・注意力の低下」(45%)、「故障・事故発生時の責任所在が曖昧」(43%)の順となっている。保有台数別にみると、30台以上で「システムの誤作動・故障」が64%に達し、他の保有台数の事業所を上回っている。

自家用においても、「システムの誤作動・故障」(48%)が最も高く、「故障・事故発生時の責任の所在が曖昧」(47%)が続く。(図7-21)

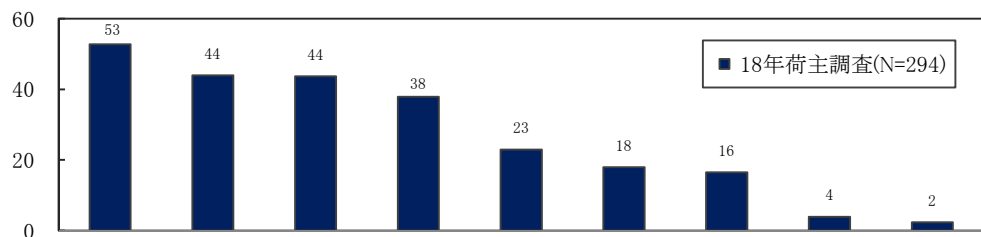
荷主調査では、「車両価格上昇による運賃値上げ要請」(53%)が最も高く、「事故による積荷破損時の責任の所在」(44%)、「事故・渋滞による荷物の遅延」(44%)の順で高い。(図7-22)

図7-21 自動運転走行機能・隊列走行の不安点(Q15 複数回答)



注) 重要なものから順に3つまで回答可能

図7-22 自動運転走行機能・隊列走行の不安点(Q30 複数回答)【荷主調査】



[事業所ベース]		N	車両価格上昇に要する値上げ	事故に責任を負う破損の発生	事故による遅滞	事故時の積荷の補償	ドライバーの技術低下	ドライバーの対応力の低下	定速走行時間の延長	その他	不明
18年荷主調査		294	53	44	44	38	23	18	16	4	2
業種別	建設業	99	35	48	44	36	22	12	12	4	7
	製造業	97	53	45	45	38	23	14	14	5	2
	卸・小売業	98	56	41	41	38	23	24	20	2	2

注) 重要なものから順に3つまで回答可能

7-5 輸送合理化・人材活用等の実施状況

運輸業が主に実施している輸送合理化・人材活用策としては、「ドライバー教育」「ドライバー労働時間規制への対応」が4割台と高い。「買い替え延長による車両費の削減」は減少傾向が続く。
 保有維持において負担になっているものは、運輸業・自家用ともに「燃料代」「トラック車両本体の故障時の修理費用」が上位。

①輸送合理化・人材活用等の実施状況

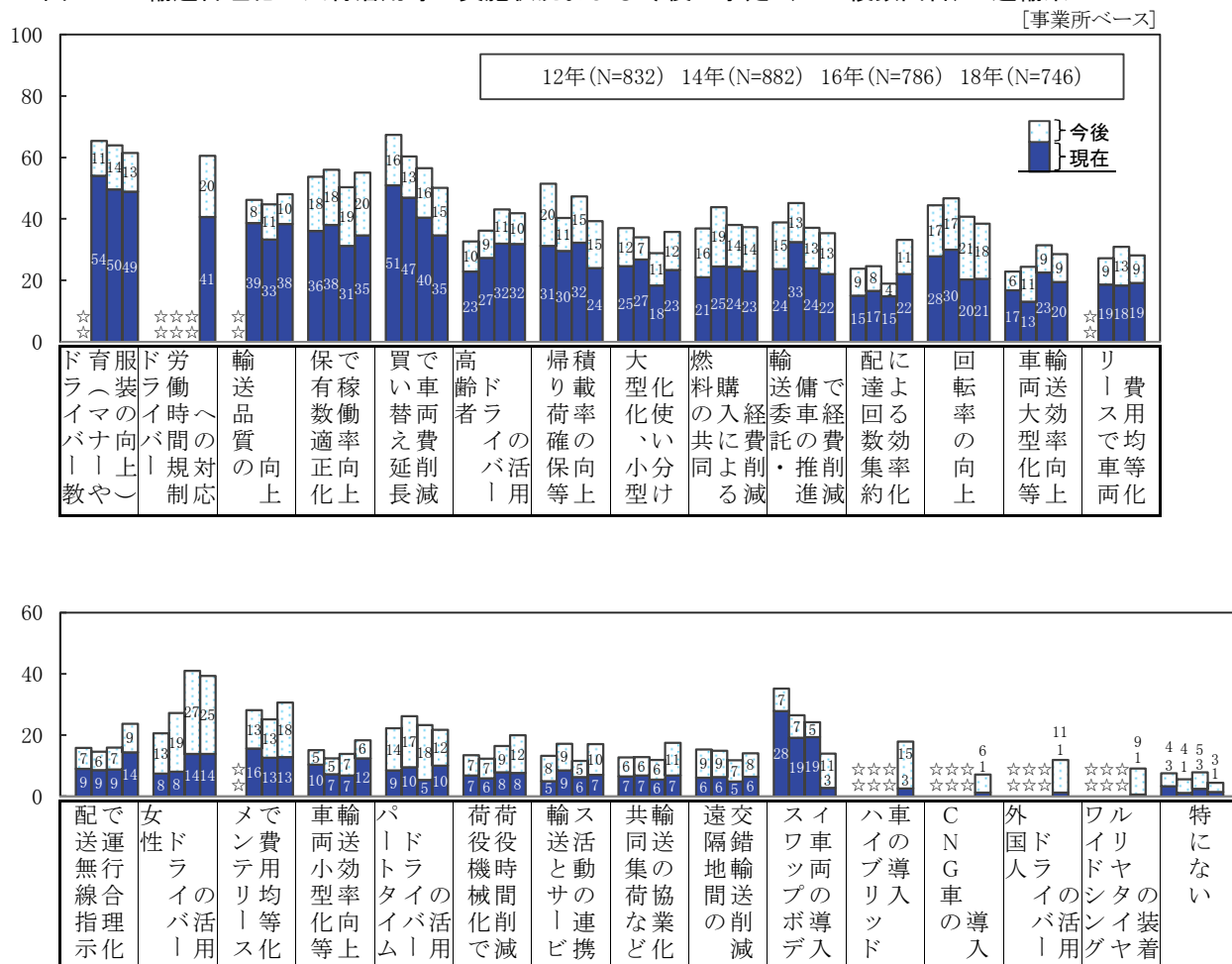
運輸業の合理化・人材活用等の実施内容は、「ドライバー教育」（49%）が最も高い。次いで「ドライバー労働時間規制への対応」（41%）、「輸送品質の向上」（38%）の順。「買い替え延長で車両費削減」は35%となり、12年度から減少傾向が続いている。

運輸業の今後実施したい輸送合理化・人材活用策は、「女性ドライバーの活用」（25%）が最も高く、前回と同水準。次いで、「ドライバー労働時間規制への対応」「保有数適正化で稼働率向上」がともに20%と高い。「外国人ドライバーの活用」は11%となっている。（図7-23）

自家用の現在の実施内容では、「買い替え延長で車両費削減」（28%）、「保有数適正化で稼働率向上」（22%）、「大型化、小型化の使い分け」（22%）が上位。次いで「配達回数集約による効率化」（21%）が約2割で続き、前回より7ポイント増加。

自家用の今後実施したい合理化・人材活用策では、「買い替え延長で車両費削減」「保有数適正化で稼働率向上」「ドライバー教育（マナーや服装の向上）」がともに12%と高くなっている。（図7-24）

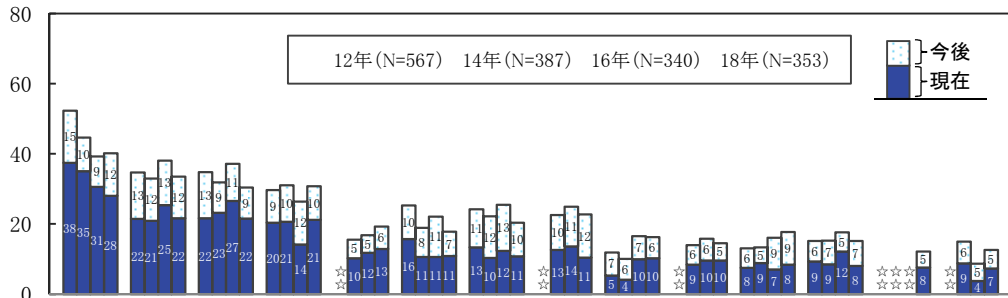
図7-23 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定（Q13 複数回答）-運輸業-



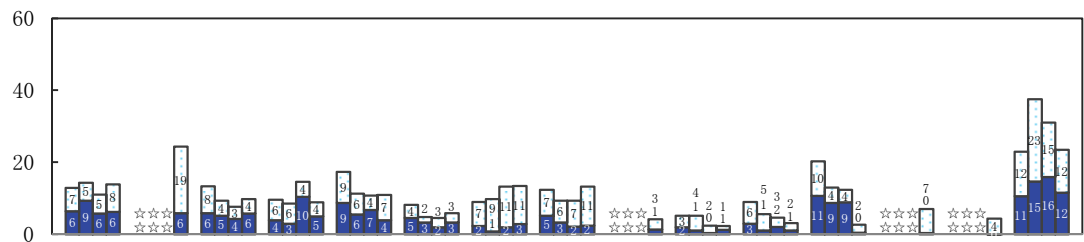
注) ☆印は選択肢なし

注) 14年:「積荷に合わせた架装の使用」→16年:「特装車の使用」→18年:「スワップ・ボディ車両の導入」

図7-24 輸送合理化・人材活用等の実施状況および今後の予定 (Q13 複数回答) -自家用-



[事業所ベース]	N	買い替	で車	保	大	配	リ	輸	備	回	ド	服	車	輸	メ	高	高	帰	積	ド	労	輸								
		え	両	有	型	達	ー	送	で	転	育	装	両	送	ン	齡	齡	積	率	働	送	品								
		延	費	稼	化	回	ス	委	車	率	マ	の	大	効	テ	者	の	荷	率	時	質									
		削	削	適	使	集	均	託	の	の	の	上	率	率	リ	の	確	の	間	の	の									
		減	減	正	小	約	等	推	進	進	進	等	上	上	等	活	保	上	規	対	上									
		長	長	化	型	率	車	進	進	進	進	進	進	進	進	進	進	進	進	進	進									
		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									
12年自家用	567	38	15	22	13	22	13	20	9	☆	☆	16	10	13	11	☆	☆	5	7	☆	☆	☆	☆							
14年	387	35	10	21	12	23	9	21	10	10	5	11	8	10	12	13	10	4	6	9	6	☆	☆	9	6					
16年	340	31	9	25	13	27	11	14	12	12	5	11	11	12	13	14	11	10	7	10	6	7	9	12	5	☆	☆	4	5	
18年	353	28	12	22	12	22	9	21	10	13	6	11	7	11	10	11	12	10	6	10	5	8	9	8	7	8	5	7	5	
業種別																														
建設業	157	35	10	24	17	21	8	9	2	19	12	11	3	14	13	9	11	5	8	11	9	10	9	5	8	9	2	8	2	
製造業	108	13	14	13	3	23	11	30	12	7	1	12	8	5	9	11	12	14	4	8	1	7	8	13	6	5	5	6	6	
卸・小売業	88	38	13	31	16	21	8	29	18	12	4	10	12	15	6	12	14	13	6	10	4	7	12	6	6	9	9	7	11	



[事業所ベース]	N	燃	購	ハ	車	輸	荷	荷	車	輸	配	運	女	ド	パ	外	ド	遠	交	共	輸	ス	C	ワ	リ	特					
		料	入	イ	の	送	役	役	両	送	送	送	性	ラ	ド	国	人	隔	錯	同	送	イ	N	リ	に						
		の	に	の	導	と	機	機	小	小	無	線	の	イ	ラ	人	地	間	集	送	車	G	ヤ	に							
		共	同	導	入	サ	械	械	型	型	線	理	活	の	の	の	間	荷	集	送	の	車	シ	に							
		同	同	入	入	ー	化	化	化	化	理	理	用	活	活	活	送	送	送	の	の	ン	ン	に							
		による	による	入	入	連	で	で	等	等	化	化	用	用	用	用	送	送	送	の	の	の	の	に							
		削減	削減	導	導	携	削減	削減	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等							
		減	減	入	入	携	削	削	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化							
		長	長	入	入	携	削	削	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	化	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	現在	今後						
12年自家用	567	6	7	☆	☆	6	8	4	6	9	9	5	4	2	7	5	7	☆	☆	2	3	3	6	11	10	☆	☆	☆	☆	11	12
14年	387	9	5	☆	☆	5	4	3	6	6	6	3	2	1	9	3	6	☆	☆	1	4	1	5	9	4	☆	☆	☆	☆	15	23
16年	340	6	5	☆	☆	4	3	10	4	7	4	2	3	2	11	2	7	☆	☆	0	2	2	3	9	4	☆	☆	☆	☆	16	15
18年	353	6	8	6	19	6	4	5	4	4	7	3	3	3	11	2	11	1	3	1	1	1	2	0	2	0	7	0	4	12	12
業種別																															
建設業	157	8	6	11	21	2	6	5	4	4	4	2	1	3	12	1	6	3	3	1	2	1	2	1	2	1	5	0	5	11	12
製造業	108	6	6	2	14	5	1	4	5	1	6	4	3	3	11	4	14	0	3	1	1	1	3	0	2	0	7	0	4	17	16
卸・小売業	88	5	13	3	21	14	4	6	2	7	13	4	4	3	7	3	15	0	4	2	0	0	1	0	1	0	9	0	2	4	6

注) ☆印は選択肢なし

注) 14年:「積荷に合わせた架装の使用」→16年:「特装車の使用」→18年:「スワップ・ボディ車両の導入」

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

運輸業では、「燃料代」(81%)が最も高く、前回より33ポイント増加。この傾向は軽油価格の上昇が背景にあると考えられる。次いで「トラック車両本体の故障時の修理費用」が77%となっており、これらが8割前後で特に高い。

自家用においても、「燃料代」(57%)が最も高く、前回より23ポイント増加。次いで「トラック車両の本体の故障時の修理費用」(52%)も5割強と高い水準にある。業種別にみると、卸・小売業では「燃料代」「トラック車両の本体の故障時の修理費用」がともに6割台で他の業種より10ポイント以上高く、製造業では「定期交換部品の交換費用」(55%)が23ポイント以上高くなっている。(図7-25)

図7-25 普通トラックの保有維持において、負担が重いもの(Q12 複数回答)

