

トラック運送事業者の高速道路の利用実態について (小笠原委員)

トラック運送事業者の高速道路の利用実態に関するアンケート調査

((社) 全日本トラック協会)

【調査概要】

- ・ 対 象 : (社) 全日本トラック協会会員事業者のうち、特に高速道路の使用料金が一定以上であること、長距離運行の比率が高いことを考慮し調査対象を選定
- ・ 方 法 : Faxによるアンケート調査、 対面によるインタビュー調査
(全国50事業者)
- ・ 調査期間 : 平成19年4月～平成19年5月 (1ヶ月間)
- ・ 回 答 数 : 1,101事業者

1. 高速道路の利用料金水準に対する考え方について

トラック運送事業者の多くは、民営化前と比較して、高速道路料金が安くなった実感が乏しいとする比率が高い。

2. 高速道路の利用控えについて

利用控えしている事業者は、約9割弱にのぼる。

利用控えしていない事業者は、鮮度維持が要求される輸送品、ジャストインタイム物流、特積みの幹線輸送など、運賃に高速代金が含まれているケースがほとんどであり、全体としてはわずかなケースに限定されている。

これ以外の場合、高速道路を利用すると赤字となる運賃水準になる構造にあるため、高速道路を利用したくてもできない状況にあり、一般貨物の長距離運行(例：青森 関東・関西)において全線一般道により運行するケースが目立つ。

3. 高速道路の利用希望と利用のメリットについて

高速道路の利用の大きなメリットは、交通事故の減少効果、環境面での改善効果(CO₂と排出ガスの削減)、一般道の道路交通の円滑化、ドライバーの労働条件の改善(運転時間の短縮、ストレスの軽減)に効果があり、トラック運送事業者は高速道路を利用する運行を望んでいる。

4. 高速道路の物流効率化への貢献について

高速道路料金の引下げがあれば物流効率化に貢献できるとの回答が約70%あり、物流の効率化効果の内容としては、時間短縮効果、積載率の向上、輸送品質の向上等があり、「利用控えを多くしている事業者」になるほど、高速道路利用の効果が大きい。

5. 一般道から高速道路に利用転換を図る施策について

一般道利用から高速道路利用に転換させ、物流の効率化につなげるには、大口多頻度割引の見直し、深夜割引の適用時間帯の拡充、早朝夜間割引・通勤割引の拡充が必要である。

6. 本四連絡橋の利用促進について

本四連絡橋についても利用控えしている事業者は、約60%にのぼる。

利用控えしている事業者は、NEXCOの道路とほぼ同じ理由であるが、フェリー等でも指定時間に到着できるとの回答が目立つ。

本四道路の利用の大きなメリットとしては、運送時間の短縮、輸送品質の向上、車両繰りの効率化が上げられ、トラック運送事業者は本四道路を利用する運行を望んでいる。

1. 高速道路の利用控えについて (1)

トラック運送事業者の多くは、民営化前と比較して、高速道路料金が安くなった実感が乏しいとする比率が高い。特に、高速道路を利用控えをし、一般道を利用している事業者の多くが割安感を実感していない。

利用控えしている事業者は、約9割弱にのぼる。

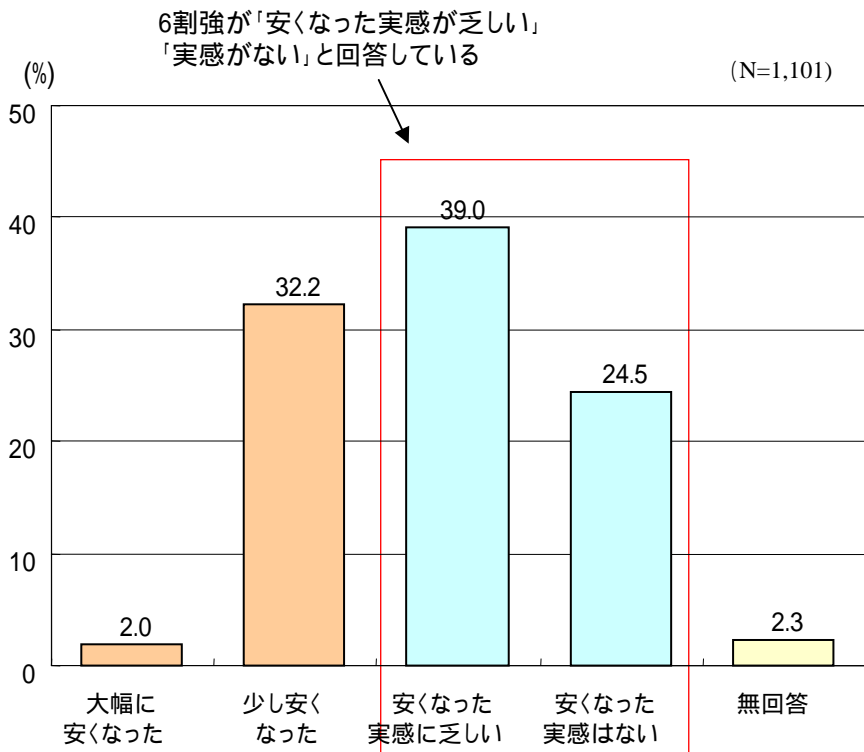
利用控えしていない事業者は、鮮度維持が要求される輸送品、ジャストインタイム物流、特積みの幹線輸送など、運賃に高速代金が含まれているケースであり、全体としてはわずかなケースに限定される。

上記以外の場合、運賃水準が低く、全線高速道路を利用すると、赤字になる構造にあるため、高速利用したくても利用できない状況にある。

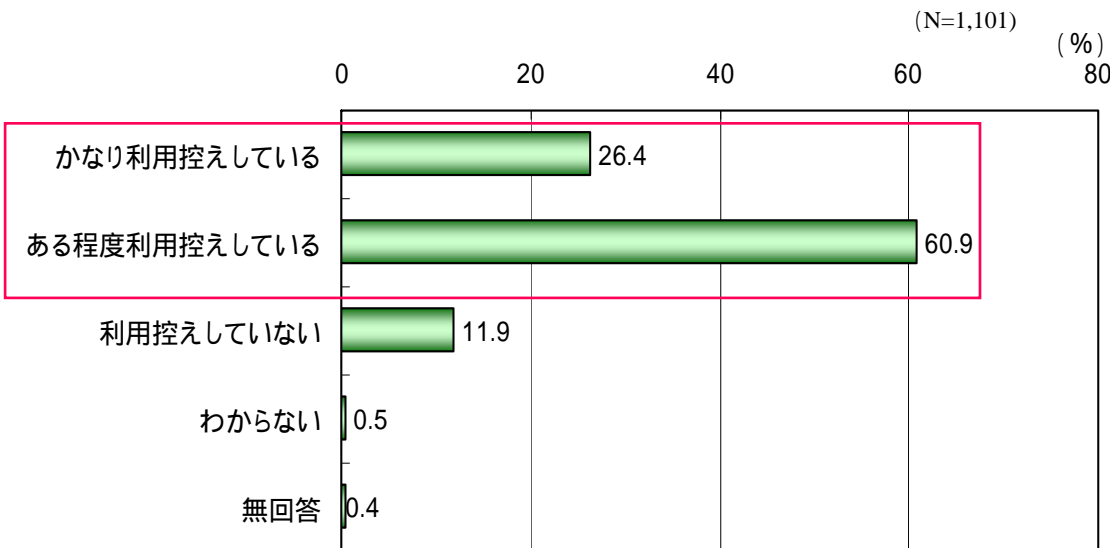
質問: 民営化前(旧JH)の利用料金と比較し、高速道路の利用料金が安くなった実感がありますか。

質問: 貴社では、現在、高速道路の利用控えをしていますか。(「高速道路の利用控え」とは、高速道路の利用料金を節減するために、並行する一般道を利用して、高速道路と一般道を組合せて利用すること)

民営化前との利用料金の比較



トラック運送事業者の高速道路の利用控え



1. 高速道路の利用控えについて (2)

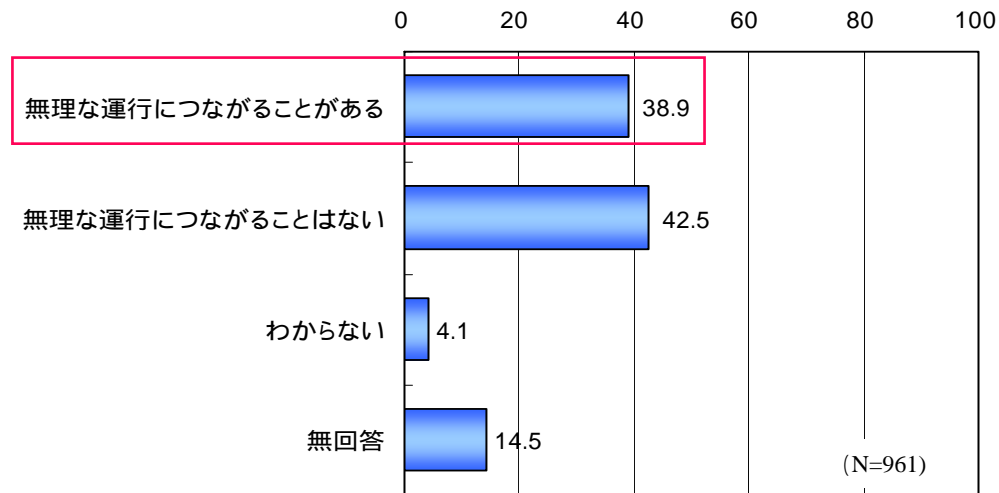
高速道路利用控えによる無理な運行

高速道路を利用控えすることにより、労務管理に係る安全運行を阻害する無理な運行がなされている事業者が潜在的に多く存在する。

【利用控えしている事業者のみの回答】

質問: 高速道路を利用控えして一般道を利用した運行がされている場合、「無理な運行」(スピード違反、過労運転等)につながる可能性がありますか。

(単位%)



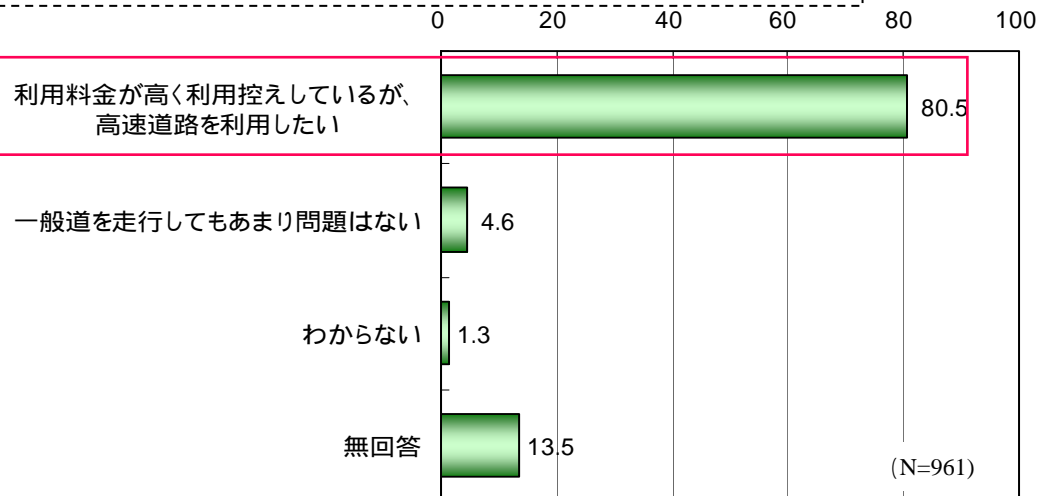
高速道路利用の希望

利用控えしているほとんどの事業者は、運行の効率化、安全運行の確保のために高速道路を利用したい意向があるが、利用すると経営が成り立たないため(赤字になる)、利用控えしている実態がある。

【利用控えしている事業者のみの回答】

質問: 運行の効率化に向けて、一般道利用よりも高速道路を利用したいと思いますか。

(単位%)



2. 高速道路による物流効率化について (1)

高速道路による物流効率化への貢献について

事業者の実感として、高速道路が物流の効率化に貢献できていないとする回答は7割強にのぼり、物流の効率化に貢献すべき高速道路が十分に活用されていない。

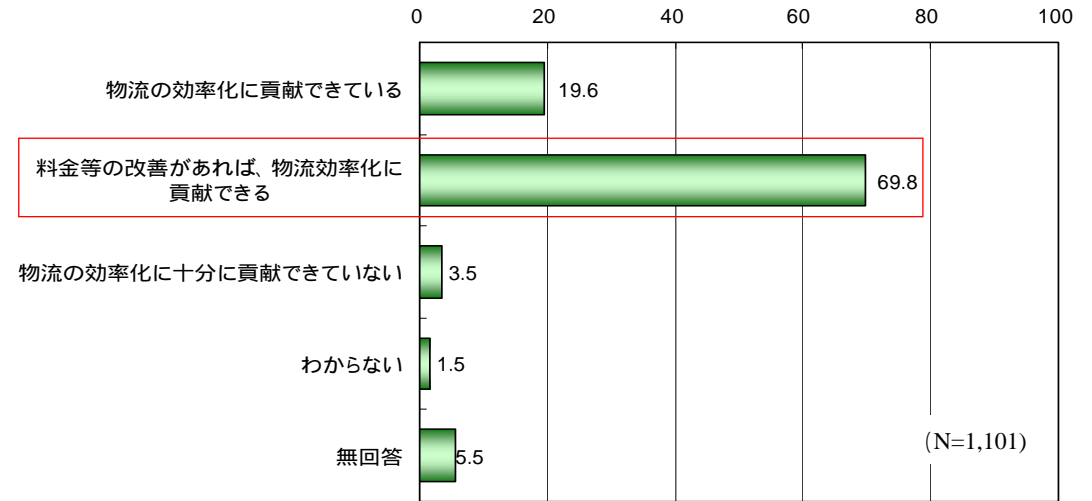
今後、物流の効率化に貢献するためには、料金の引下げにより、トラック運送事業者がより多く利用できるようなことが必要である。

高速道路利用のメリット

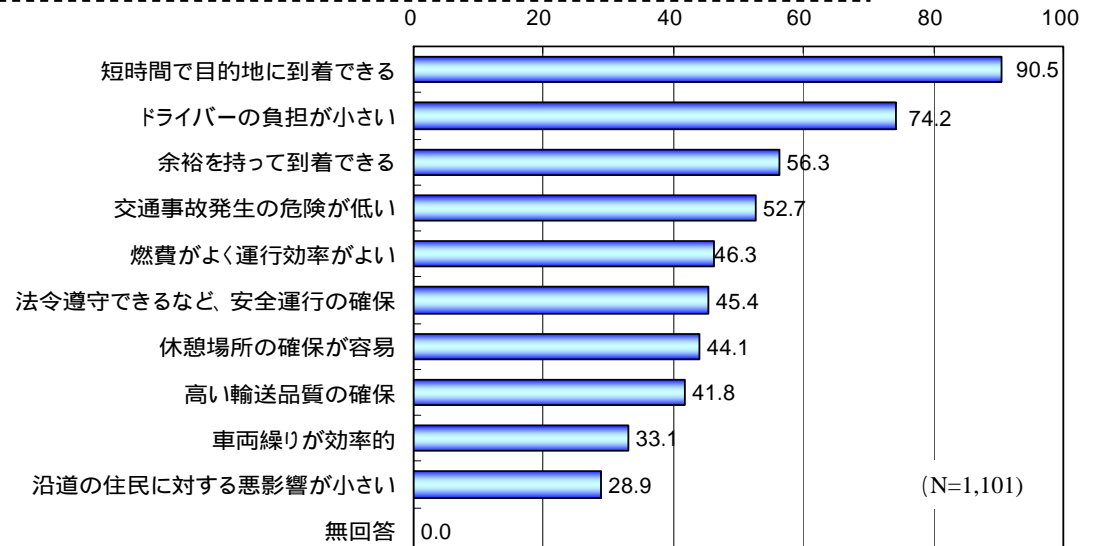
高速利用の最も大きなメリットは、ドライバーへの負担が軽減され、交通事故の発生の減少にもつながる。

高速道路利用のメリットについては、指定到着時間に確実に到着できるため、ドライバーにとっても余裕を持った運行が可能になる。

質問: 高速道路は「物流の効率化」(時間短縮、車両繰りの効率化、燃費の向上、物流コストの低減等)に貢献していると思いますか。



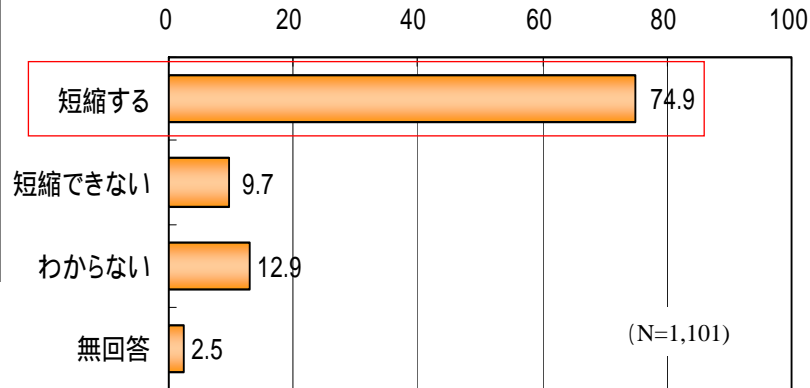
質問: 高速道路を利用した場合の良い点(メリット)には、どのようなものがありますか。



2. 高速道路による物流効率化への貢献について (2)

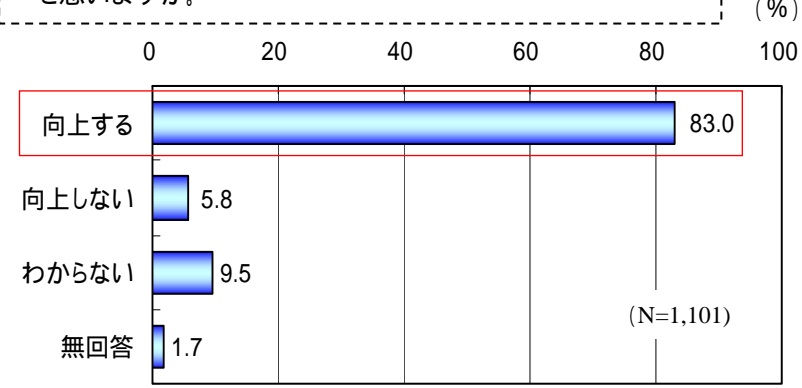
運行時間の短縮

質問: 料金引下げによる高速道路の利用円滑化により、平均速度が向上し、「運行時間」は短縮しますか。



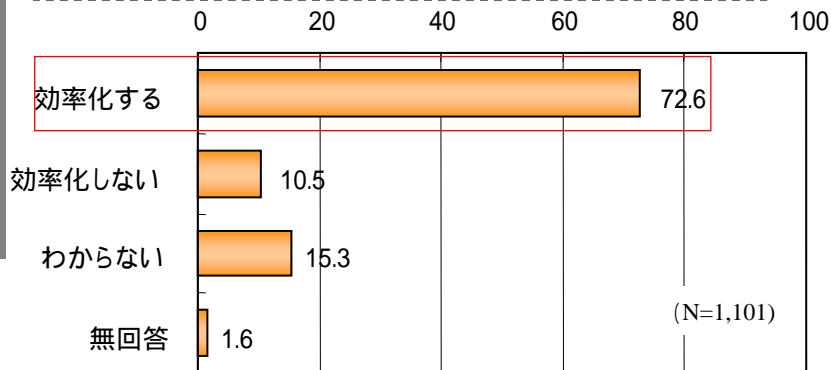
輸送品質向上

質問: 料金引下げによる高速道路の利用円滑化により、荷傷みの減少、到着予定時間の厳守等、輸送品質が向上すると思いますか。



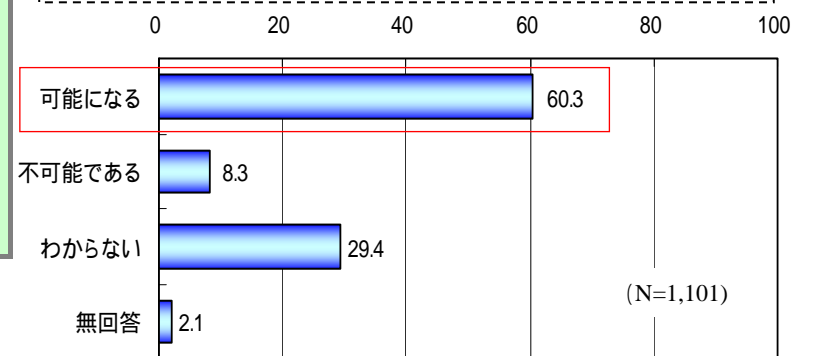
車両繰りの効率化

質問: 料金引下げによる高速道路の利用円滑化により、運行時間が短縮し、帰りの有効活用等、「車両繰り」が効率化しますか。



特産物を安く早く届けること

質問: 料金引下げによる高速道路の利用円滑化により、地域の様々な「特産物」を安く・早く消費者に届けることが可能になると思いますか。

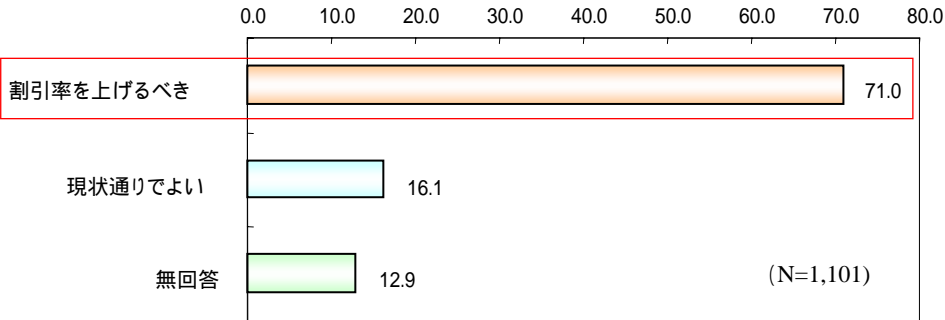


3. 一般道から高速道路に利用転換を図る施策

(1)「大口多頻度割引」、「深夜割引」

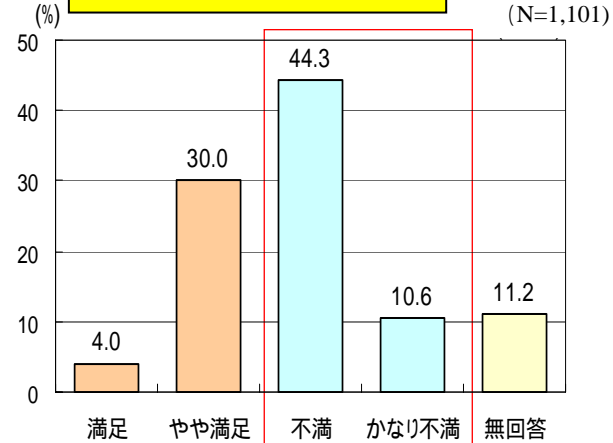
大口多頻度割引については7割強が「割引率を上げるべき」と回答しており、利用控えから利用増加を図るためには、大口多頻度割引についても見直しが求められる。深夜割引の割引率については、「不満」「かなり不満」とを合わせると過半数以上を占め、多くの事業者が割引率と適用時間帯の拡充を希望している。

大口多頻度割引の割引率に対する意見



「深夜割引」の満足度

割引率の水準



(参考) 現行の割引

割引率

30%

(参考) 現行の割引

契約単位割引

10%

車両単位割引

5千

1万

3万超

1万

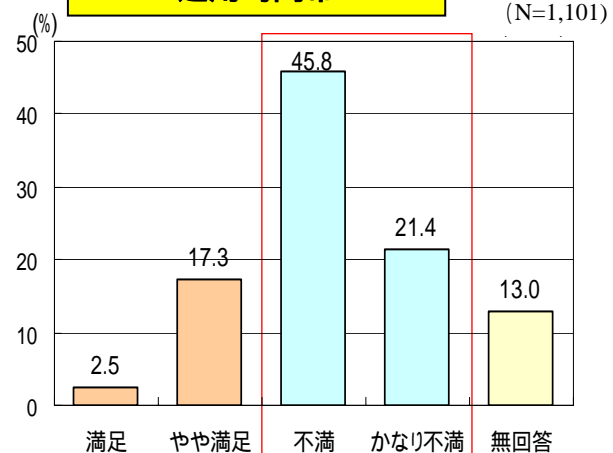
3万

10%

15%

20%

適用時間帯



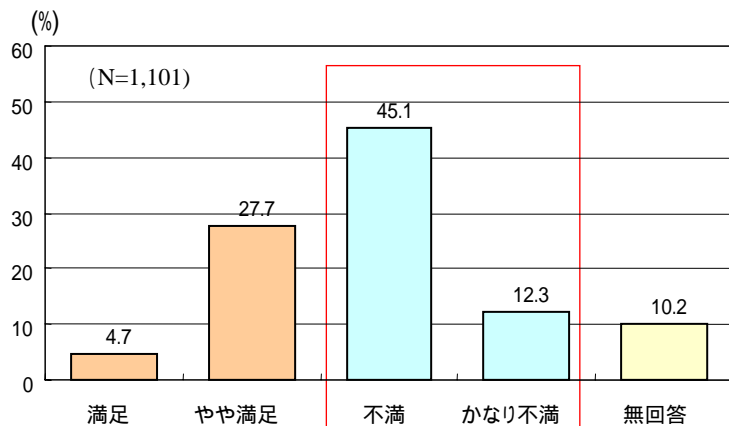
適用時間帯

0時～4時

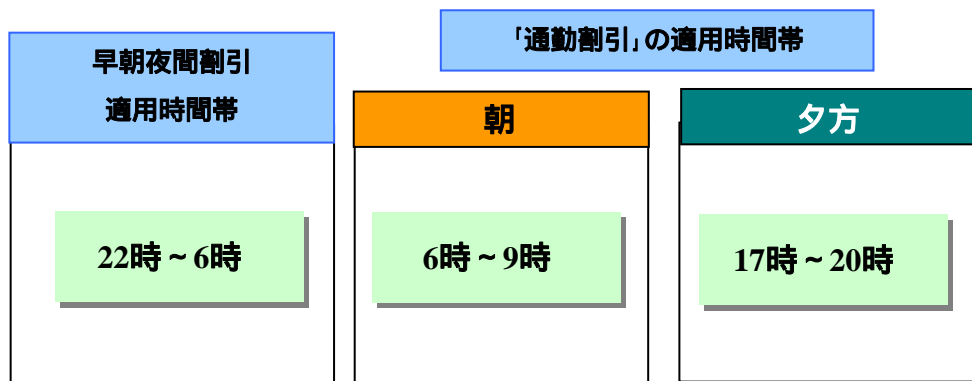
3. 一般道から高速道路に利用転換を図る施策 (2)「早朝夜間割引」、「通勤割引」

適用時間帯の満足度では、「不満」または「かなり不満」と回答した事業者が6割弱にのぼっており、多くの事業者が適用時間帯、適用距離の拡充を希望している。ヒアリング調査では利用控えしている事業者では新たに利用をする意向が確認されている。

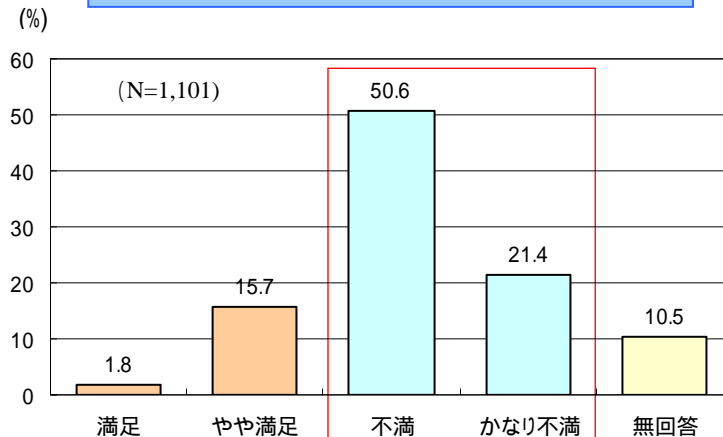
適用時間帯の満足度



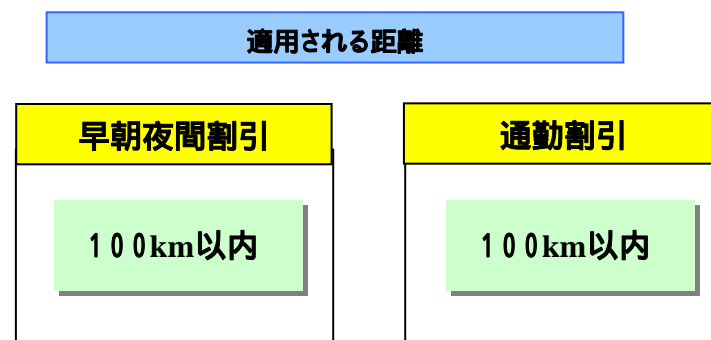
(参考) 現行の割引



適用される距離の満足度



(参考) 現行の割引



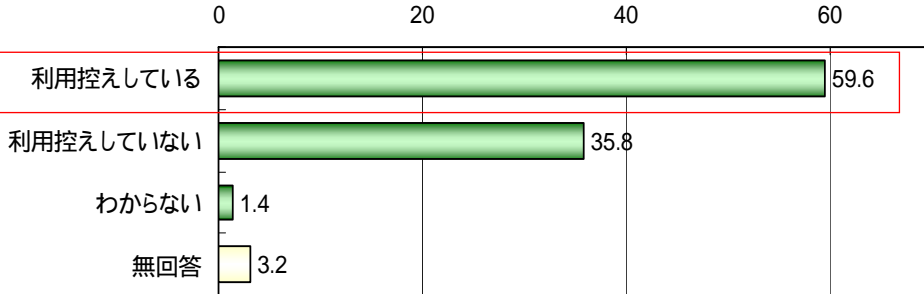
4. 本四連絡橋の利用促進について

(1) 本四連絡橋の利用控えの実態及び本四走行希望

本四連絡橋の利用控え

質問: 本四連絡橋の利用控え(本四連絡橋の利用を控えてフェリーや並行する一般道を利用すること)をしていますか。

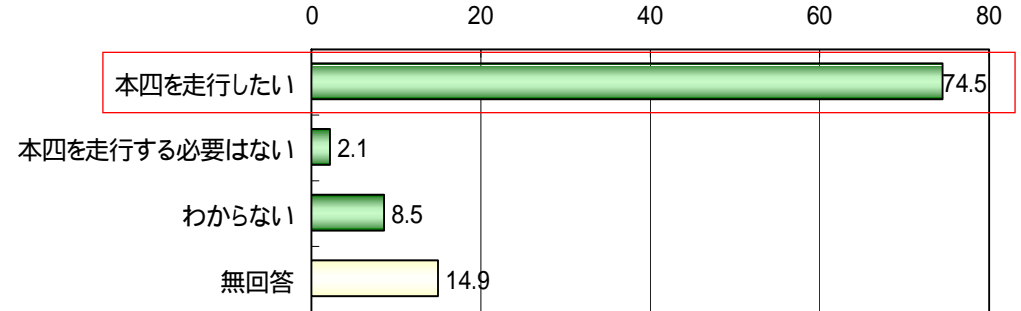
(N=282, 単位%)



利用料金が安くなった場合の本四連絡橋の走行希望

質問: 運行の効率化等のため、利用料金が安くなれば本四連絡橋を走行したいですか。

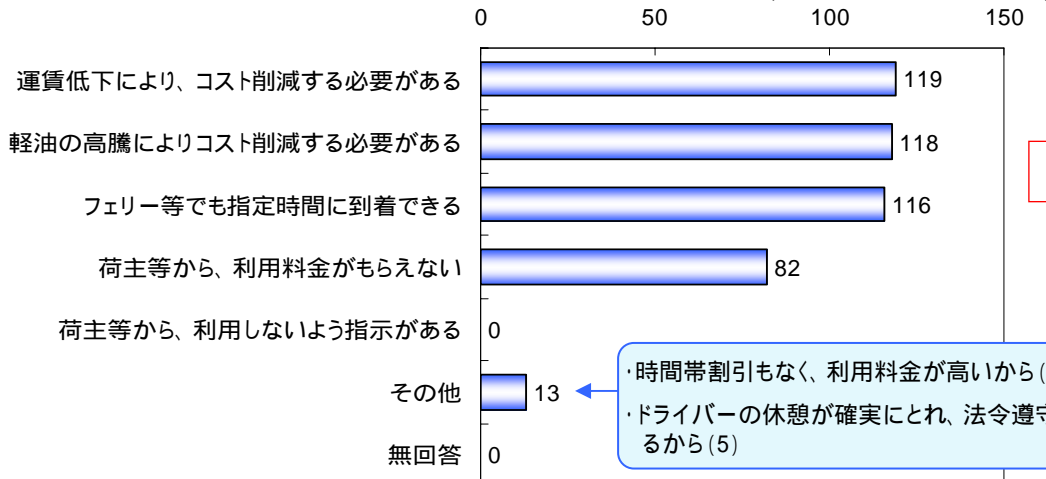
(N=282, 単位%)



利用控えしている理由

質問: 本四連絡橋を利用控えしている理由をお教えてください

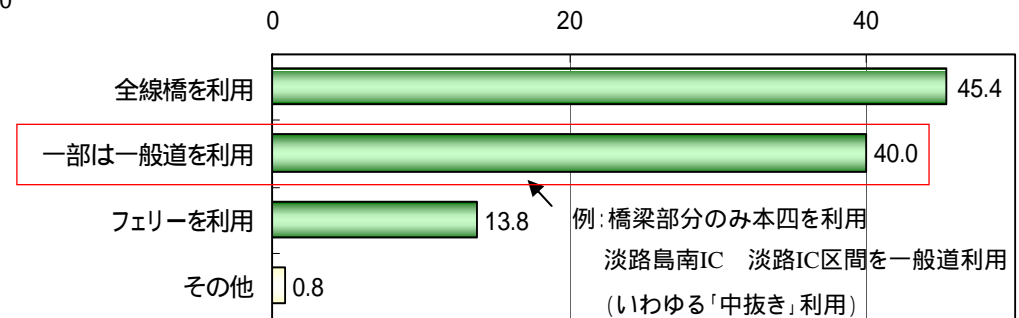
(複数回答、数値は回答数)



本四連絡橋(明石大橋)の利用割合

質問: 「神戸淡路鳴門自動車道(明石大橋)の具体的な利用状況をお尋ねします。「明石大橋」では、どのような運行ルートをとっていますか。

(N=282, 単位%)



【調査概要】

・対象: 四国4県の(社)全日本トラック協会会員事業者のうち、四国 本州の運行が一定以上の事業者
 ・方法: 郵送によるアンケート調査、対面によるインタビュー調査(四国4県20事業者)
 ・調査期間: 平成19年4月~平成19年5月(1ヶ月間)
 ・回答数: 282事業者

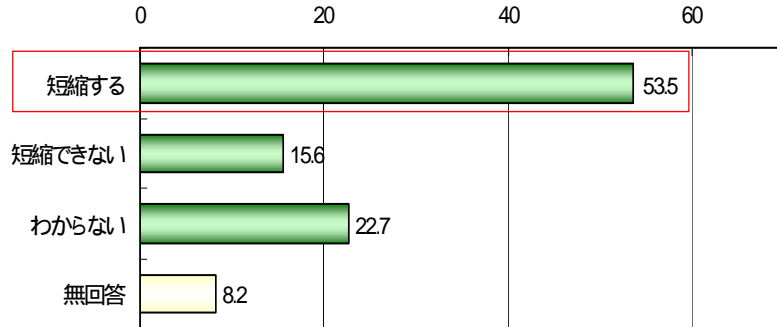
4. 本四連絡橋の利用促進について

(2) 利用料金引下げによる具体的な効果・メリット

質問: 利用料金引下げによる本四連絡橋の利用円滑化により、平均速度の向上等により、「運行時間」は短縮しますか。

(N=282,単位%)

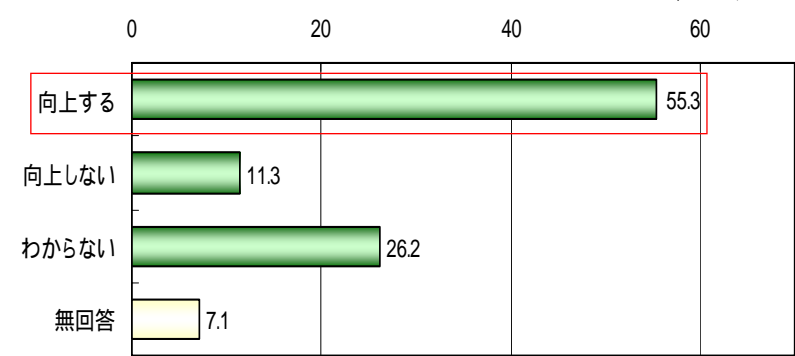
運行時間の短縮



質問: 利用料金引下げによる本四連絡橋の利用円滑化により、荷傷みの減少、到着予定時間の厳守等、輸送品質が向上すると思いますか。

(N=282,単位%)

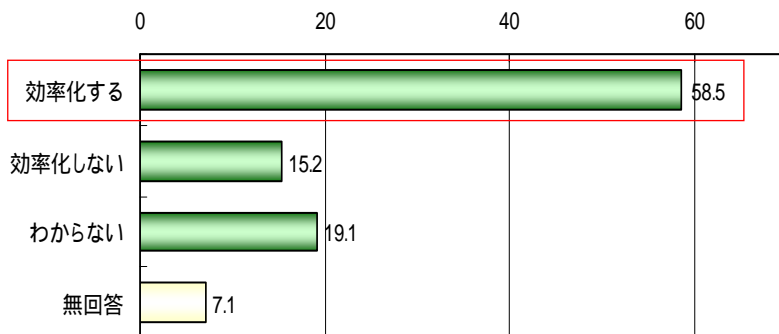
輸送品質向上



質問: 利用料金引下げによる本四連絡橋の利用円滑化により、運行時間が短縮し、帰便の有効活用等、「車両繰り」が効率化しますか。

(N=282,単位%)

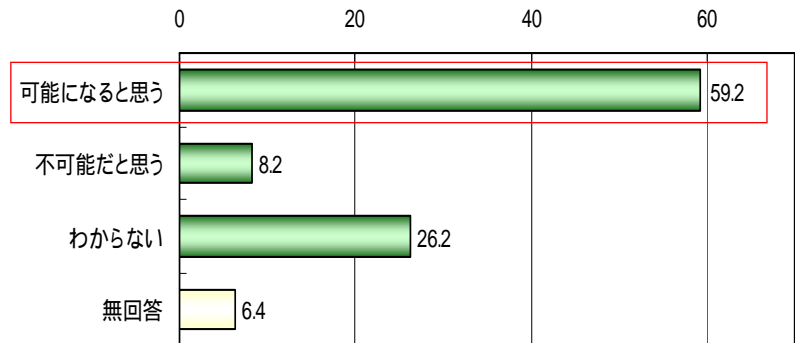
車両繰りの効率化



質問: 利用料金引下げによる本四連絡橋の利用円滑化により、四国地域の様々な「特産物」を安く・早く消費者に届けることが可能になると思いますか。

(N=282,単位%)

特産物を安く早く届けること



【調査概要】

- ・対象: 四国4県の(社)全日本トラック協会会員事業者のうち、四国 本州の運行が一定以上の事業者
- ・方法: 郵送によるアンケート調査、対面によるインタビュー調査(四国4県20事業者)
- ・調査期間: 平成19年4月～平成19年5月(1ヶ月間)
- ・回答数: 282事業者

5.トラック運送事業者に対するヒアリング(抜粋)

<p>経営努力に基づかない格差が生じている</p>	<p>時間帯割引については、トラック運送ではそのメリットはバラバラになっている。深夜割引、早朝夜間割引、通勤割引の時間帯、距離等の条件に合致する運行がある業者では、割引を受けることができるが、昼間を主とする運行を行う業者では、時間帯割引のメリットが全く受けられない。そのため、時間帯割引導入により、経営努力に基づかない格差が発生している。我々の会社は昼間の運行が多いため、利用料金は実質アップになっている。今後、昼間の割引も検討してほしい。</p> <p>昼間を主とする運行を行う弊社では、大口多頻度割引しか適用がなく、実質的に旧別納制度の割引率よりも、適用される割引率が下がっている。そのため、高速道路の利用を一層控えている。</p>	<p>適用回数について</p>	<p>通勤割引は、朝夕の時間帯の中で1回しか適用されないため、我々の運行には使い勝手が悪く、物流の効率化(車両繰り、到着時間の短縮等)にはつながっていない。そのため、1回高速道路を利用し、残りの距離については全て一般道を走行している。</p> <p>弊社では配送を主とする運行であるため、通勤割引の適用時間内にICを数箇所乗り降りして利用している。しかし、1回しか適用されていないため、一番長い区間でのみ利用し、残りは全て一般道を利用している。もし、時間内に何度も割引適用されれば、高速道路へ利用シフトしたい。</p>
<p>トラック運送事業者の運行実態を踏まえた制度設計を望む</p>	<p>時間帯割引は、トラック運送の特殊性を理解していないから、使い勝手の悪いものになっている。「深夜割引」を利用するために長時間「SA、PA、その他の場所」で時間待ちしたり、通勤割引等の100km圏内の割引を受けるために100km以内のICで一旦降りて、再度流入する運行が効率的か、そしてドライバーに負担がないかどうか、考えて欲しい。時間帯割引は安くして便利だが、利用するためにはドライバーに必要以上の負担がかかり、交通事故につながるリスクも高くなってしまふ。割引適用の条件について、見直しをお願いしたい。</p>	<p>時間帯割引のない時間帯の割引率が以前より下がっている</p>	<p>旧別納制度と比較すると、時間帯割引を含めて正味の割引率は大きくなっている。(深夜運行の多い事業者)</p> <p>昼間の時間帯を中心に運行しているため、正味の割引率は下がっており、新割引制度導入前よりも利用控えをしている。(昼間の運行が多い事業者)</p> <p>トラック運行では、時間帯割引の適用が受けられる時間帯へ運行をシフトすることができないケースがほとんどであるため、昼間の時間帯の割引について検討をお願いしたい。</p>
<p>深夜割引の適用を受けるための弊害</p>	<p>深夜割引の適用を受けるため、0時前までSA、PAで時間待ちを行う貨物車両が多く、「21~0時」の時間帯では、首都圏近辺のSA、PAには貨物車両を駐車できないなど、貨物車両が多く、SA、PAとしての機能が失われていると思う。また、高速に乗る手前の路肩等で時間待ちをする貨物車両も多く、交通事故等のリスクがあり、改善をお願いしたい。夏はアイドリングをして時間待ちをしている。深夜割引は無駄なアイドリングを促し、環境破壊にもつながっている。路肩での時間待ちが社会問題化しているが、こうした利用しづらい制度設計のほうが問題だ。</p> <p>深夜割引を利用するための時間待ちにより、ドライバーの労働時間は深夜に及び、長時間化している。深夜割引の適用を受けるため、本来であれば21時に帰社できる車両が、午前1時に帰社することになるため、結果的にドライバーの過労運転につながるため、交通事故等が起こりやすくなっているのが実態だ。(時間待ちするためのドライバーの賃金負担を考えれば、トータルではメリットは少ない。改善をお願いしたい。)</p> <p>深夜割引については、適用時間をできるだけ前倒しにすれば、ドライバーの負担も減り、車両繰り等の効率化にもつながる。</p>	<p>営業、自営の格差</p>	<p>営業用トラック(緑ナンバー)による物流効率化への貢献は大きいいため、営業用トラック向けの割引率の上乗せをお願いしたい。特に、契約単位割引の10%部分において20%への引上げを行ってほしい。割引率の拡大がなければ、高速道路の利用控えはならず、高速道路は物流への貢献ができないだろう。何のために高速道路を造ったのか、全く理解できない。事業者が高速利用を増加させ、国内物流が効率化するための料金施策を切に望む。</p>
<p>通勤割引、早朝夜間割引の適用時間帯・距離の拡大</p>	<p>通勤割引等が適用される時間帯は短かすぎるため、利用したくても利用できない。そのため、現状では一般道を利用する結果になっているのが現状だ。しかし、適用時間帯が延長されれば、現在一般道を走行している車両を高速道路へ利用シフトしたい。時間帯が拡大されれば、車両繰りの効率化が見込まれ、荷主にも前向きな提案ができるだろう。</p> <p>通勤割引の時間帯が午前10時まで拡大された場合、現在の一般道利用から5割引利用シフトしたい。</p> <p>通勤割引等が適用される距離については、私どもの運行では短かすぎて利用しづらい。瀬戸大橋を利用する場合、利用するICから100km以内となる手前のICで一旦降りて、坂井北IC(瀬戸大橋利用直前のIC)まで一般道利用をしている。</p> <p>中距離運行では、事業所の近くのICから目的地のICまで100km以上ある場合、100km手前のICで降りて、その地点から目的地まで一般道で運行している。100km以上の適用になれば、途中でICを降りて一般道利用せずに、全線高速道路を利用したい。適用距離が長くできれば、高速道路利用へシフトしたい。</p> <p>中距離運行では、時間帯割引の拡大が見込まれれば、全線高速道路を利用したい。その結果、貨物車両の回転率が向上し、運行の効率化や荷主への有用な提案ができるだろう。</p>	<p>トラック輸送の効率化に向けた利用料金制度</p>	<p>大口利用者であるトラック運送事業者の意見を取り入れた割引制度の施策展開をお願いしたい。フェリーは利用量に応じて、会社別に最大50%程度の割引があるが、高速道路は硬直的な料金制度になっており、利用勝手が非常に悪い。運行に効率化になるどころか、割引を受けるために無駄な走行、無駄なCO2排出がなされている。大口利用者であるトラック運送事業の現場の実態にもっと目を向けて欲しい。</p> <p>現在の利用料金施策は地域事情やトラック運送の実態が反映されていないため、日本の高速道路ネットワークは物流の効率化に十分に貢献してないと思うし、他の多くの組合員も同じ意見だ。日本特有のトラック運送における状況(取引慣行、運賃水準、ドライバーの給与制度等)を考慮しないと、時間帯割引を拡充しても、高速道路の利用増加にはつながらないのではないかと。大口多頻度割引の充実がなされれば、時間帯割引のない時間帯の運行にも適用されるため、高速道路の利用増加を図りたい。</p>
		<p>本四連絡橋利用では、2枚のカードを利用しており利便性が悪い</p>	<p>本四連絡橋では、コーポレートカードよりも、クレジットカードの割引率のほうが高いため、本四連絡橋ではクレジットカードを使い、それ以外ではコーポレートカードを使っている。これはドライバーに負担を強いているため、コーポレートカード1枚で有利な割引を受けられるようにしてほしい。</p>

参 考 资 料

トラック運送事業者数（平成17年度末）

62,056社

（規制緩和前の平成2年度末の事業者数は40,072社。規制緩和後、事業者数は5割増加）
 （保有車両数10台以下の事業者の比率は、54.5%）

トラック事業の営業収入（平成16年度末）

約13兆円

貨物自動車車両台数（平成17年度末）

【営業用】 1,125,963台（15.7%） ... この10年間ほぼ横ばいで推移。
 （うち、ETC装着車 827,180台）
 【自家用】 6,033,733台
 【合計】 7,159,696台

出所）国土交通省「自動車保有車両数」

輸送トン数（平成17年度末）

【総輸送トン数】 5,446百万トン
 【トラック合計】 4,966百万トン（91.2%）
 【営業用トラック】 2,858百万トン（52.5%）
 【自家用トラック】 2,108百万トン（38.7%）

輸送トンキロ（平成17年度末）

【総輸送トンキロ】 5,705億トンキロ
 【トラック合計】 3,350億トンキロ（58.7%）
 【営業用トラック】 2,908億トンキロ（51.0%）
 【自家用トラック】 442億トンキロ（7.7%）

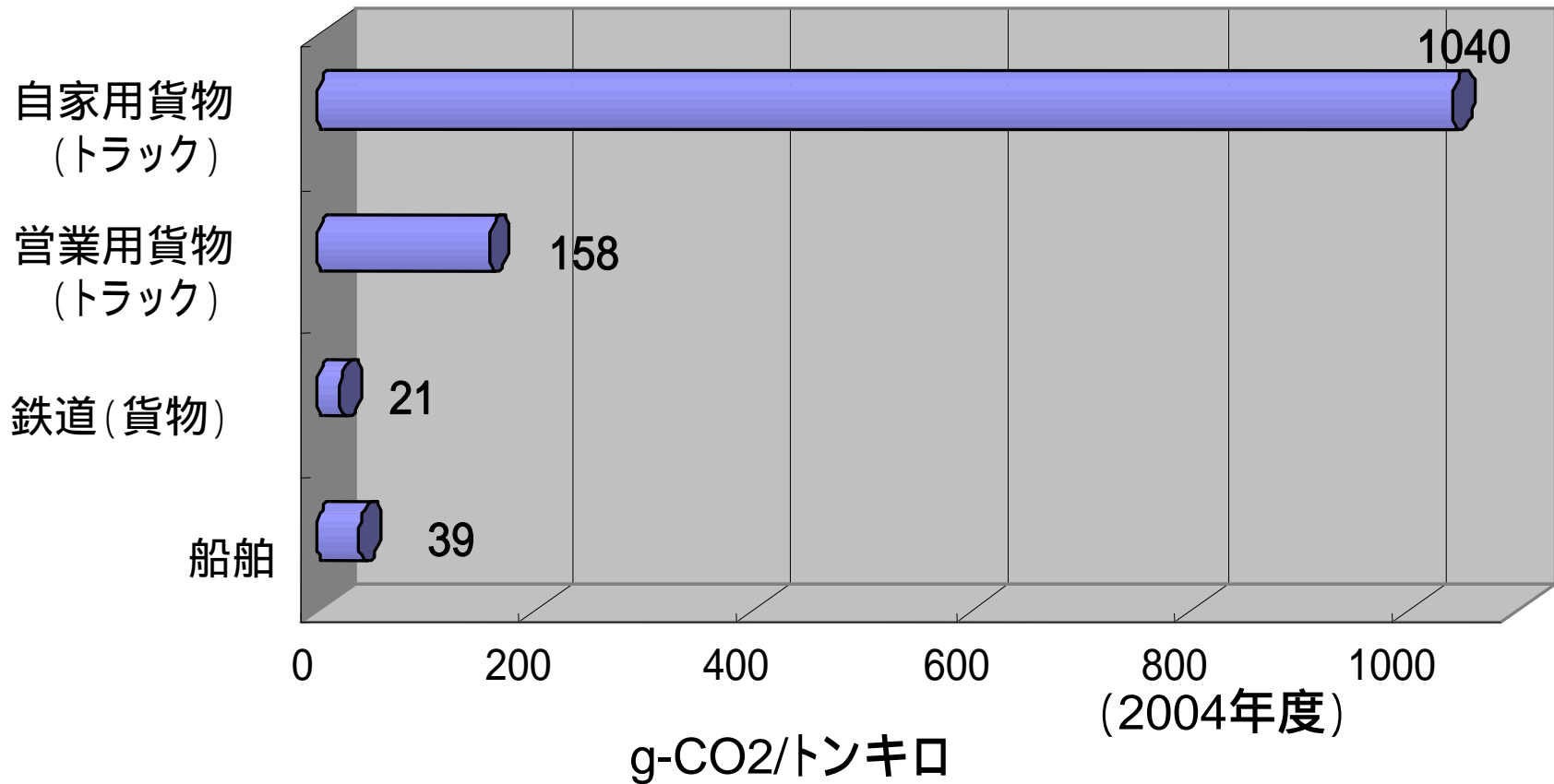
運輸部門のCO₂排出原単位

営業用トラックは自家用トラックに比べCO₂の排出量原単位は約7分の1であり、京都議定書目標達成計画においても自家用トラックから営業用トラックの転換が重要な取り組みに位置づけられている。

CO2排出原単位 自家用トラックと比較して優等生！

自家用トラックの約7分の1

自営転換(自家用貨物 営業用貨物)は、「京都議定書目標達成計画」においても重要な取り組みに位置づけ



出所)交通政策審議会交通体系分科会環境部会資料

平成17年4月28日

閣議決定

京都議定書目標達成計画(抄)

第3章 目標達成のための対策と施策

第2節 地球温暖化対策及び施策

1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策

(1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策

エネルギー起源二酸化炭素

ア. 省CO₂型の地域・都市構造や社会経済システムの形成

○モーダルシフト、トラック輸送の効率化等物流の効率化の推進

トラック輸送についても一層の効率化を推進する。このため、自家用トラックから営業用トラックへの転換並びに車両の大型化及びトレーラー化を推進するとともに、大型化に対応した道路整備を進める。あわせて輻輳輸送の解消、帰り荷の確保等による積載率の向上を図る。

イ. 施設・主体単位の対策・施策

○産業界の民生・運輸部門における取組

産業界は、素材等の軽量化・高機能化、エネルギー効率の高い製品の提供、自家用トラックから営業用トラックへの転換・モーダルシフト等を通じた物流の効率化、社員の通勤に係る公共交通機関の利用促進等を通じて民生・運輸部門の省CO₂化に貢献する。特に、運輸部門における取組を強化するため、省エネルギー法を改正し、一定規模以上の荷主に対して省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付ける等、運輸分野における対策を導入する。

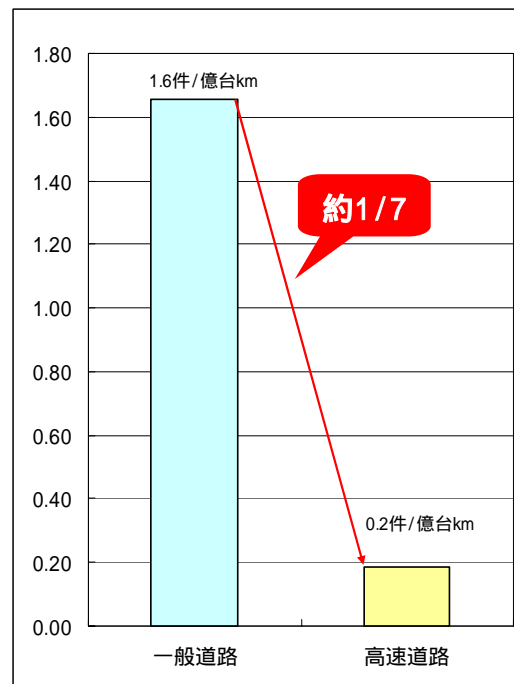
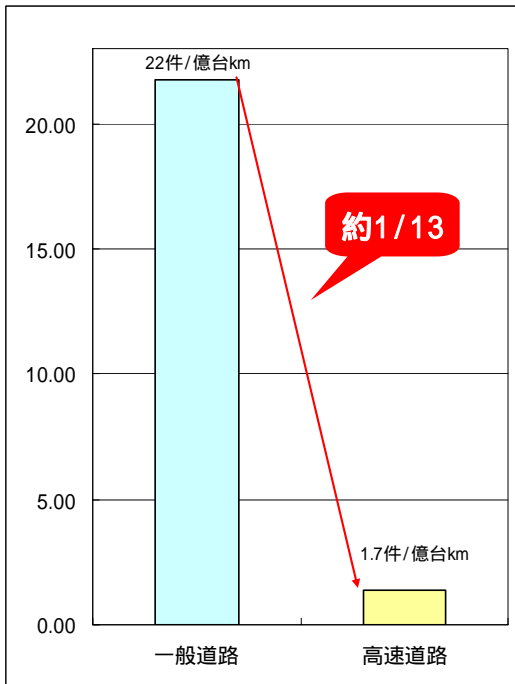
4. 高速道路への利用シフトによる「交通事故の減少効果」と「CO2の排出量削減効果」

参考

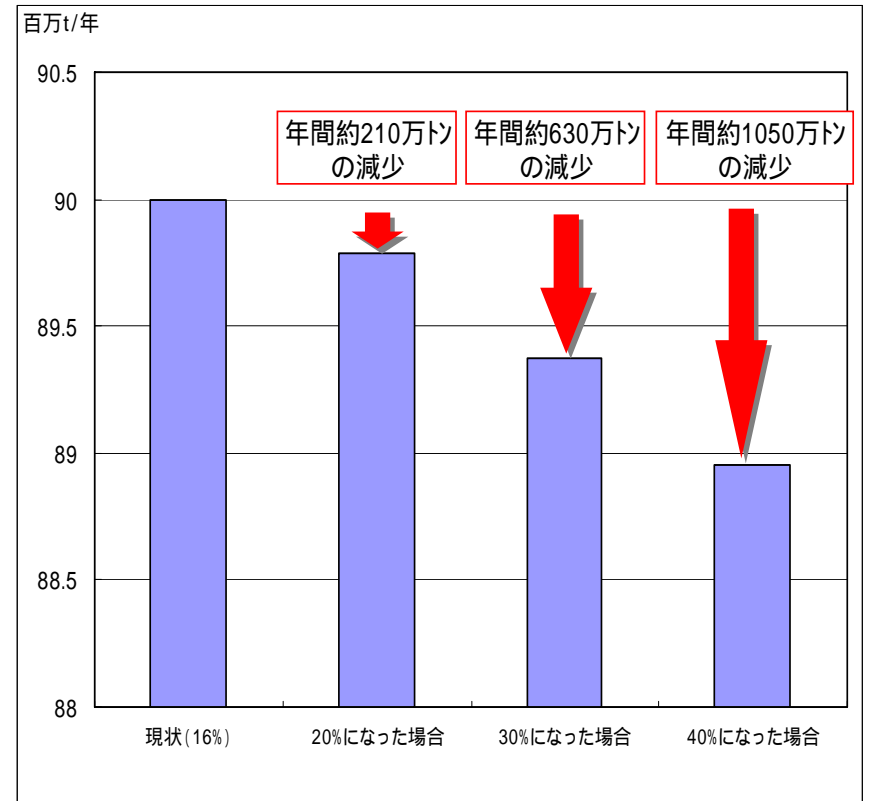
1億走行台キロ当たり事故率

重軽傷事故率

死亡事故率

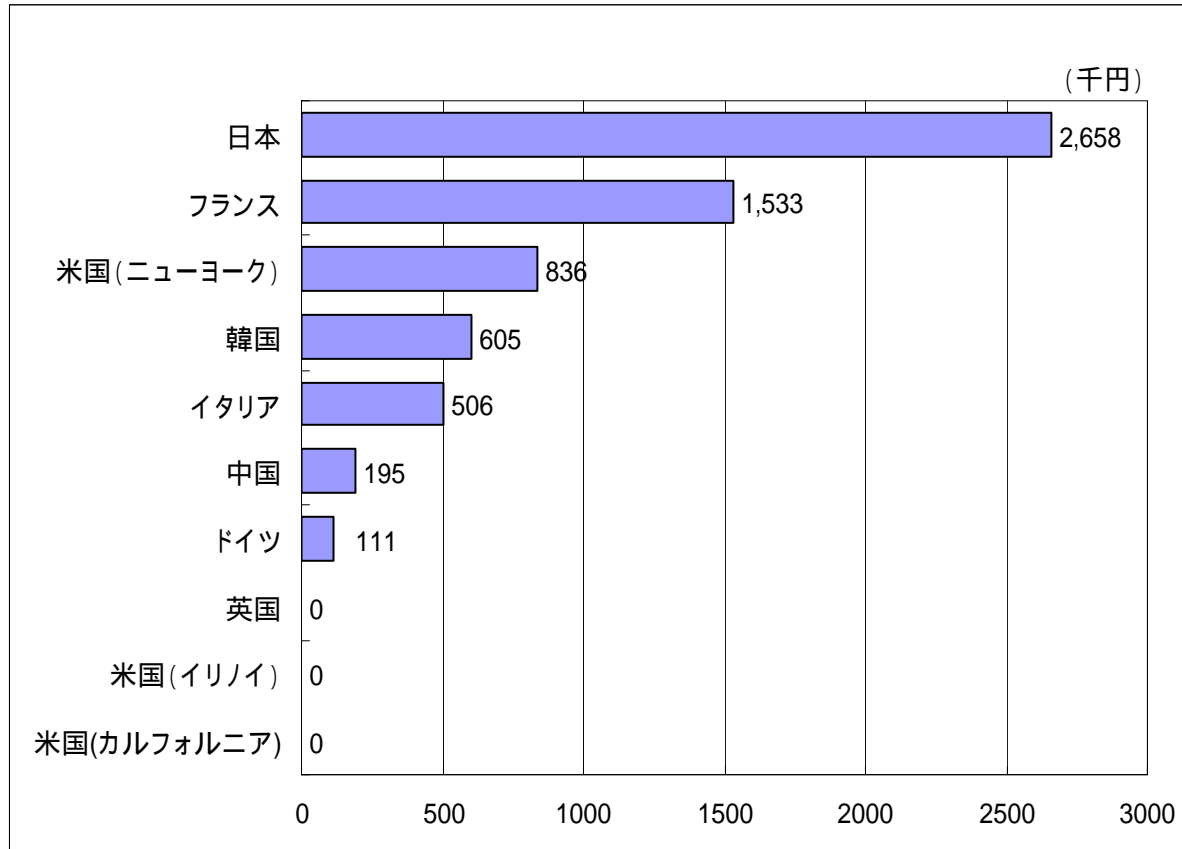


高速道路を使う割合とCO2排出量



出所) 事業用自動車の交通事故統計(平成17年版)(財団法人交通事故総合分析センター)、
H17道路交通センサス(国土交通省)
「高速道路」とは、高速自動車国道及び指定自動車専用道路

出所) 全日本トラック協会、環境省、国土交通省資料
一般道運行と高速道路運行の燃料消費率について、H19年度ヒアリング調査結果を反映



資料:トラック運送事業者の税負担等の国際比較調査(平成14年3月 日通総合研究所調査)

* 中国のデータは上記調査とは別途、日通総研で調査した結果を追加。

* 大型トラックが年間10万km走行あたりの高速道路料金

* トラックとは、車両総重量8t以上又は最大積載量5t以上で3車軸以下及び車両総重量2.5t以下。

いまや、日本のトラック運賃の水準は欧米諸国やアジア諸国に比べても安い状況である。

トラック運賃(為替レートによる比較)

	日本	アメリカ	イギリス	オランダ	ドイツ	フランス	中国	韓国	タイ
100kgを50km輸送	100	739	436	488	438	1270	151	699	272
100kgを100km輸送	100	1011	445	571	572	1398	178	733	327
100kgを200km輸送	100	857	496	492	538	1336	165	737	451
100kgを500km輸送	100	669	471	1117	427	1359	147	628	839
100kgを1000km輸送	100	539	540	1019	313	1396	115		898

注:日本を100とした値

宅配便運賃(為替レートによる比較)

	日本	アメリカ		イギリス	オランダ	ドイツ	フランス	中国	韓国	タイ
		グランドサービス	ネクストデイエア							
配達日数	2	3~4	2	2	2	2	2	2~3	2	2~3
2kgを600km輸送	100	71	420	418	431	78	591	108	102	42

注:日本を100とした値