

運行三費の動向と低減策等に関する実態調査報告（概要）

令和2年 11 月 公益財団法人日本自動車輸送技術協会

表 1.1 調査票回収状況

本調査は、バス・トラック事業者の運行三費(燃料・油脂費、整備・修理費、タイヤ・チューブ費)の低減策等を把握して、最近の情報を関係者等に提供することを目的として、令和2年1月から10月にかけて実施した。

アンケート調査票は、バス 501 事業所、トラック 499 事業所それぞれ発送し、バス 309 事業所(回収率 61.7%)トラック 211 事業所(回収率 42.3%)、から回答があった。

以下、過去4回の調査結果(平成12年度、平成17年度、平成22年度、平成27年度)と比較可能な事項について今回調査と併せて示す。

なお、今回のアンケート発送数は、平成12年度と比較すると約17倍となっており、多くの運送事業者からの情報を得ることができた。

項目	種別	バス	トラック	計
平成12年度	発送数	30	30	60
	回収数	23	16	39
	回収率	76.7%	53.3%	65.0%
平成17年度	発送数	71	75	146
	回収数	39	30	69
	回収率	54.9%	40.0%	47.3%
平成22年度	発送数	260	138	398
	回収数	155	68	223
	回収率	59.6%	49.3%	56.0%
平成27年度	発送数	441	471	912
	回収数	251	179	430
	回収率	56.9%	38.0%	47.1%
令和2年度	発送数	501	499	1000
	回収数	309	211	520
	回収率	61.7%	42.3%	52.0%

1. 定期店整備の実施場所

(1) 3ヶ月点検整備

① 事業用バス

今回の調査では「ディーラー」での実施が最も多く、次いで「その他」、「自事業所」、「自集中工場」となっている。前回調査と比較すると「ディーラー」が9.7ポイント増加している。一方で「自事業所」が前回調査に比べ13.4ポイント減、「その他」が2.5ポイント増となっている(図1.1)。

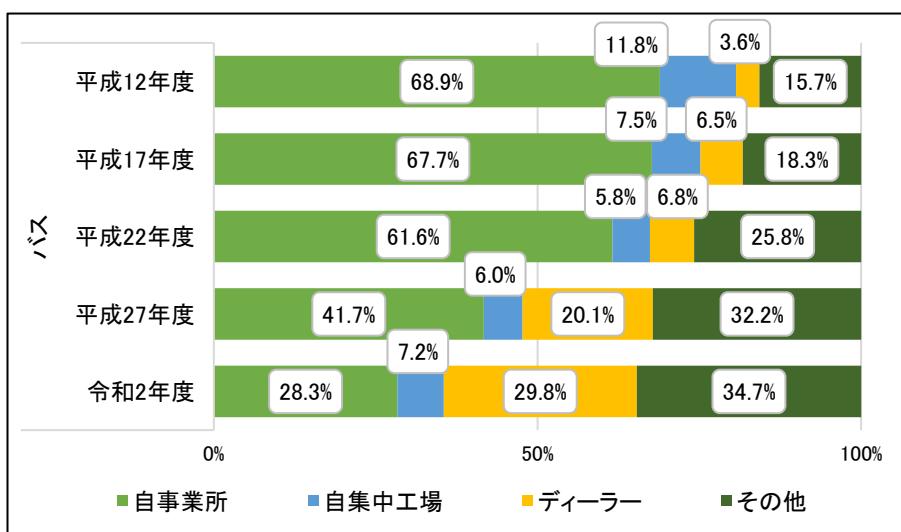


図 1.1 事業用バスの3ヶ月点検実施場所

(注)「その他」は系列会社、一般整備工場等

## ② 事業用トラック

今回調査では「ディーラー」が最も多く、次いで「その他」、「自事業所」、「自集中工場」となっている。前回調査と比較すると「ディーラー」が前回調査に比べ 3.6 ポイント増加となっている(図 1.2)。

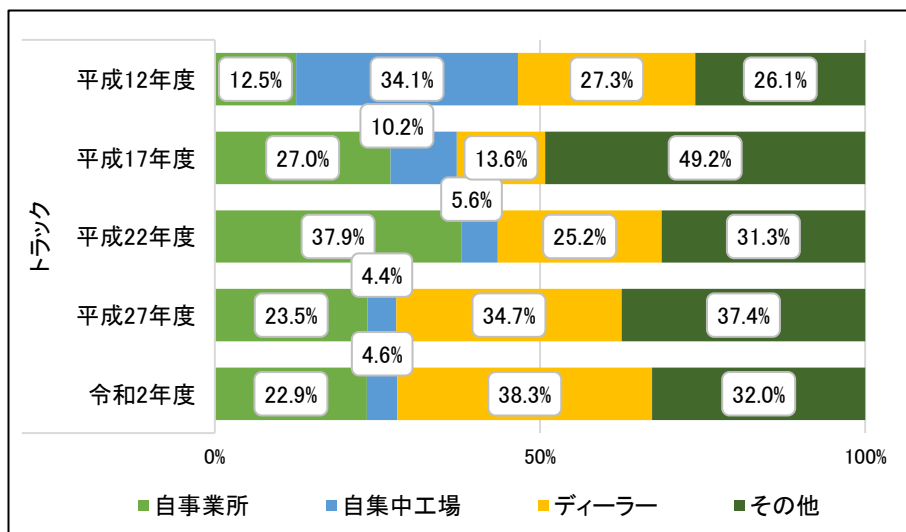


図 1.2 事業用トラックの3ヶ月点検実施場所

## (2) 12ヶ月点検整備

### ① 事業用バス

今回調査では「ディーラー」が最も多く、次いで「その他」、「自事業所」、「自集中工場」となっている。前回調査と比較すると「ディーラー」が 14.0 ポイント増加となっている(図 1.3)。

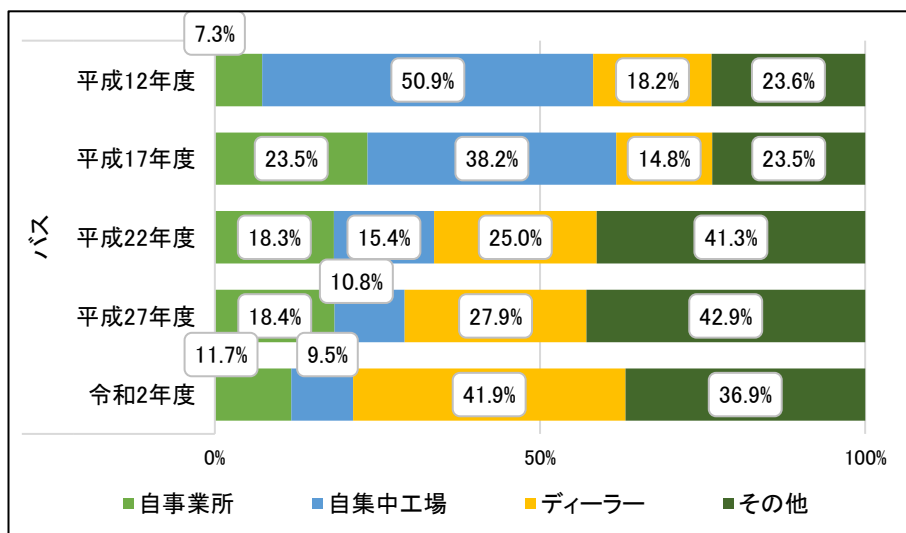


図 1.3 事業用バスの12ヶ月点検実施場所

### ② 事業用トラック

今回調査では「ディーラー」が最も多く、次いで「その他」、「自事業所」、「自集中工場」となっている。前回調査と比較すると、「ディーラー」が 2.6 ポイント増となっている(図 1.4)。

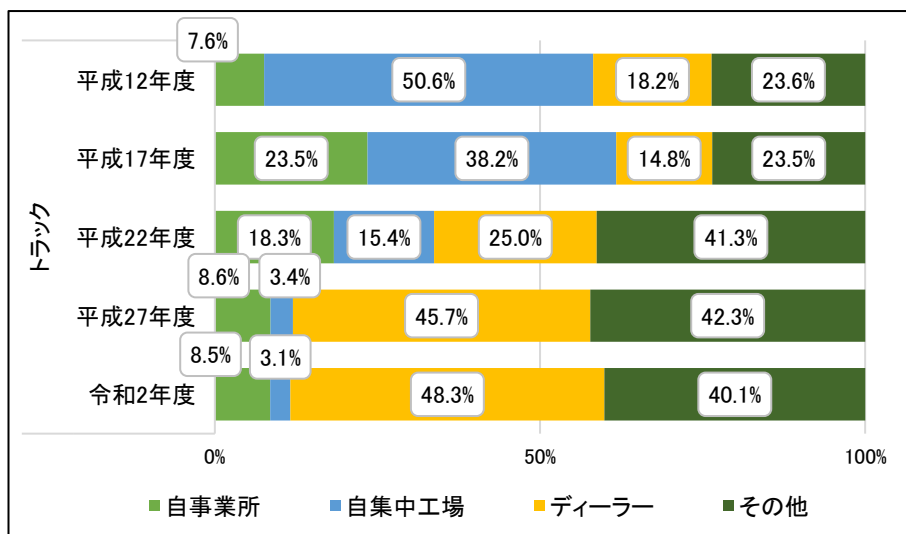


図 1.4 事業用トラックの12ヶ月点検実施場所

## 2. 運行三費の低減策

### ① 事業用バス

前回調査と比べると運行三費の低減策を進めている事業所が10.8ポイント減となっている(図1.5)。

### ② 事業用トラック

前回調査と比べると運行三費の低減策を進めている事業所が4.6ポイント減となっている(図1.5)。

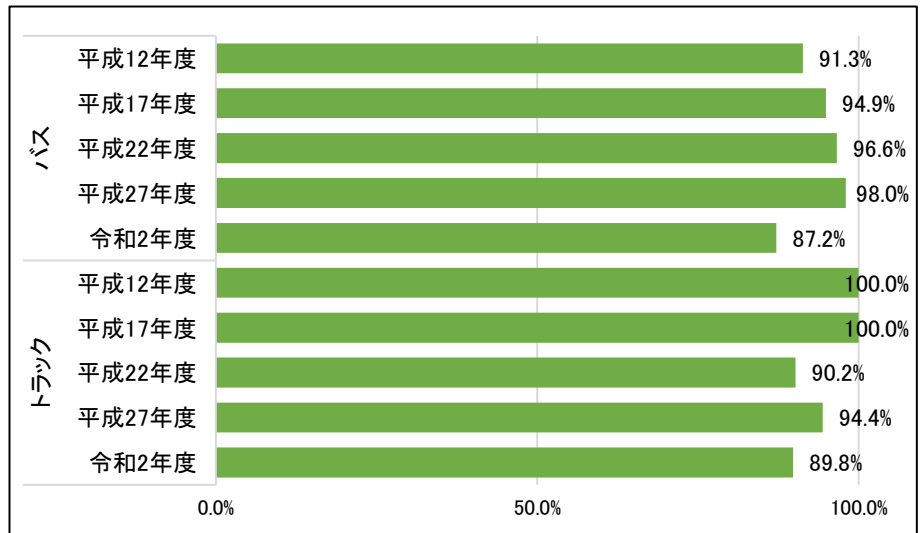


図 1.5 事業用バス・トラックの運行三費の低減策の実施

## 3. 燃料費の低減策

### ① 事業用バス

今回調査では「急加速・急発進の禁止」が最も多く、次いで「適正タイヤ空気圧管理の徹底」、「速度の規制」等となっている。前回調査と比較して傾向に変化はみられない(図1.6)。

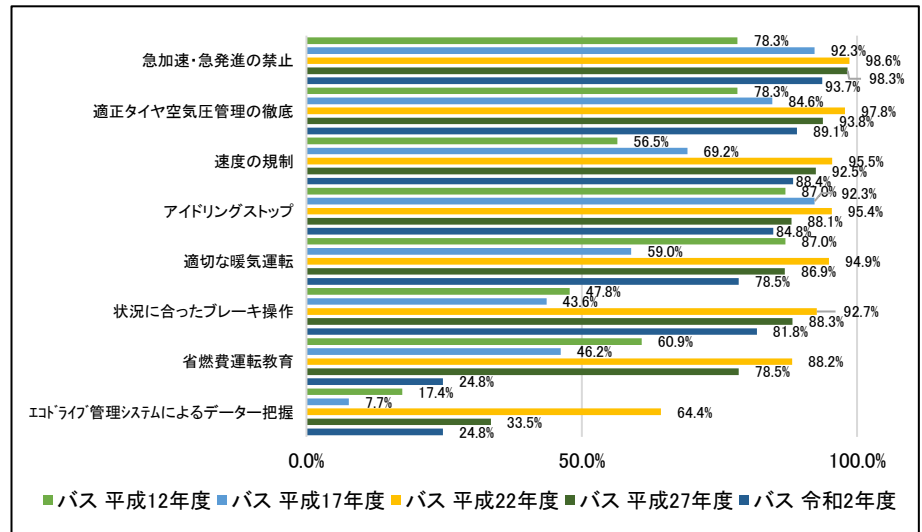


図 1.6 事業用バスの燃料費低減策の実施

### ② 事業用トラック

今回調査では「急加速・急発進の禁止」が最も多く、次いで「速度の規制」、「アイドリングストップ」等となっている。前回調査と比較して傾向に変化はみられない(図1.7)。

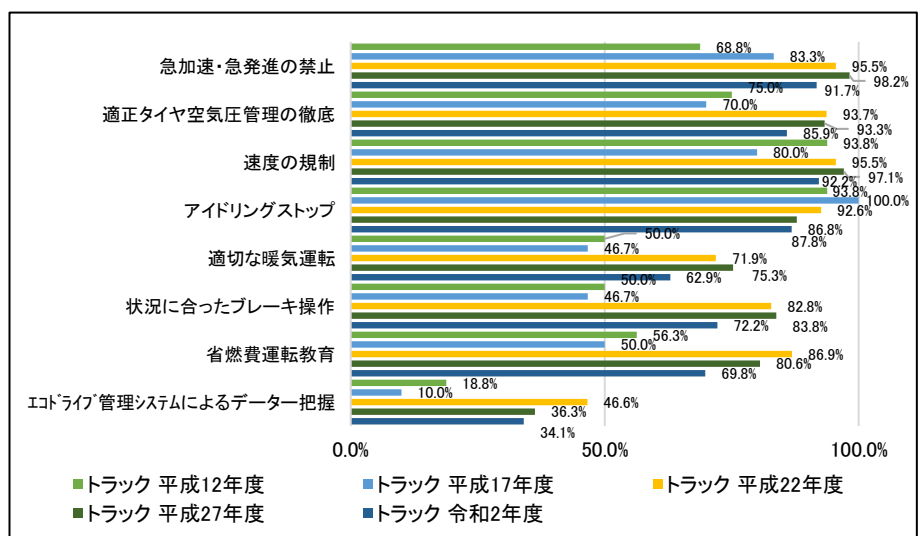


図 1.7 事業用トラックの燃料費低減策の実施

## 4. 油脂費の低減策

### ① 事業用バス

今回調査では「省燃費オイル」が最も多く、次いで「LLC 交換又は補充時期の延長」、「エンジンオイル交換時の延長」等となっている。前回調査に比べ「エンジンオイル交換時の延長」が 10.4 ポイント減となっている。

また、前回調査に比べ全ての低減策が減少傾向となっている(図 1.8)。

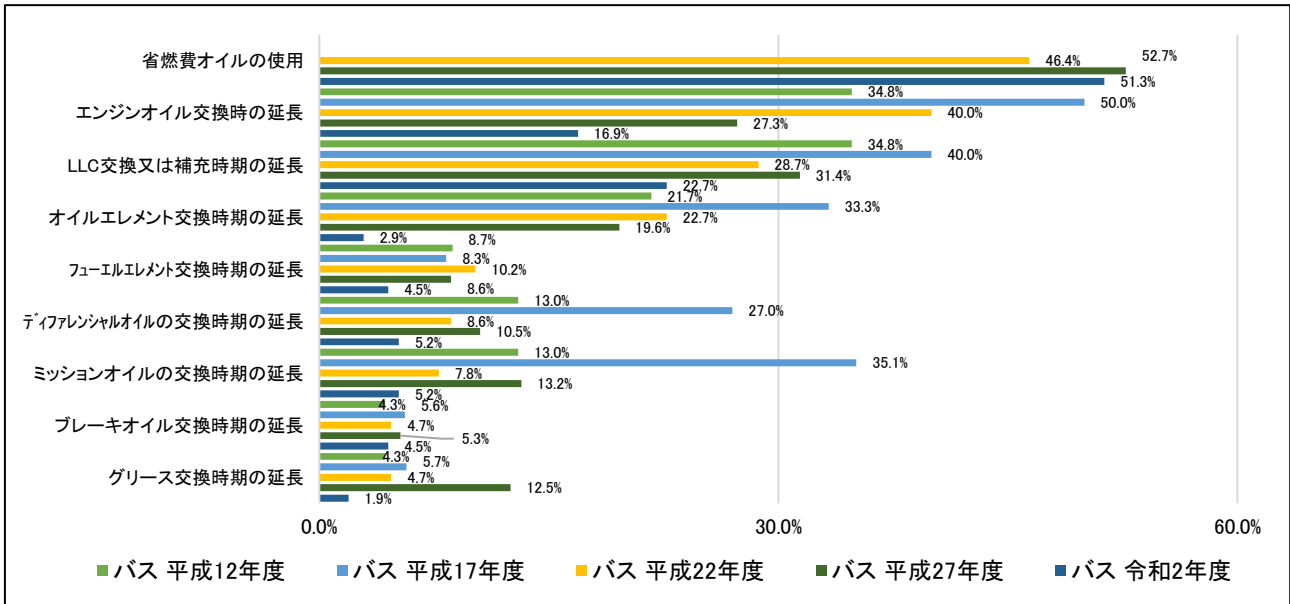


図 1.8 事業用バスの油脂費低減策の実施

### ② 事業用トラック

今回調査では「省燃費オイルの使用」が最も多く、次いで「エンジンオイル交換時の延長」、「ブレーキオイル交換時期の延長」等となっている。前回調査に比べ「エンジンオイル交換時の延長」が 23.8 ポイント減となっている。

また、前回調査に比べ全ての低減策が減少傾向となっている(図 1.9)。

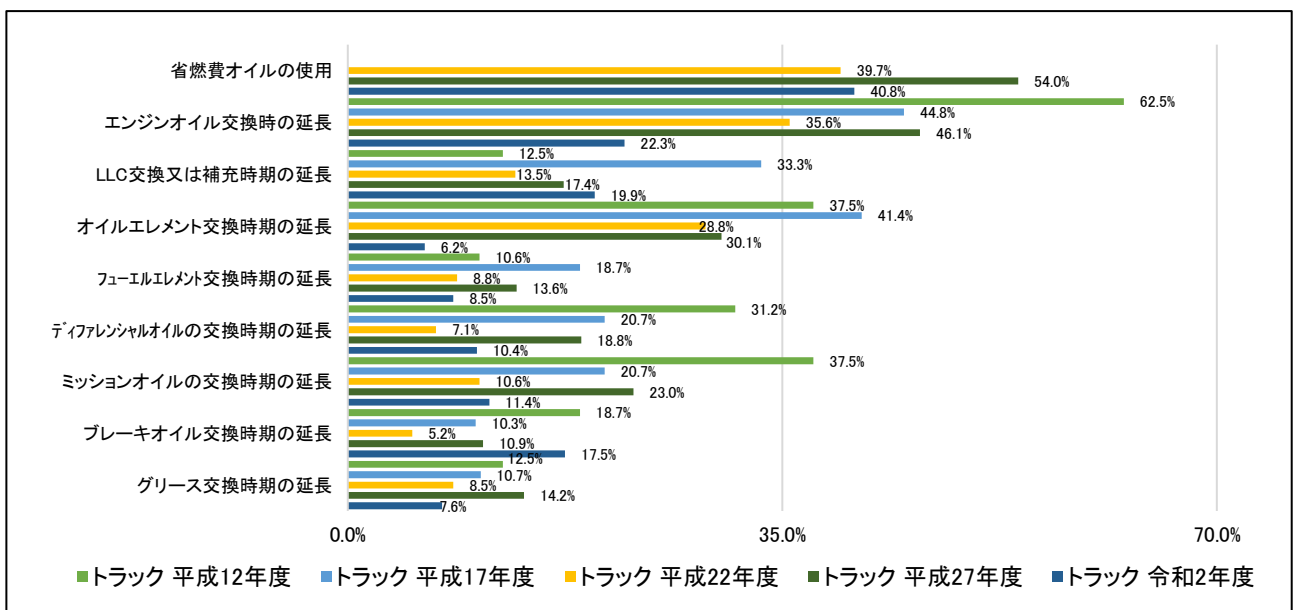


図 1.9 事業用トラックの油脂費低減策の実施

## 5. 部修費（修理または整備費）の減策

### （1）再生部品使用状況

#### ① 事業用バス

今回調査では、「再生部品使用」が前回調査に比べ 1.8 ポイント増となっている。「予備品の相互活用」では前回調査に比べ 2.5 ポイント減となっている（図 1.10）。

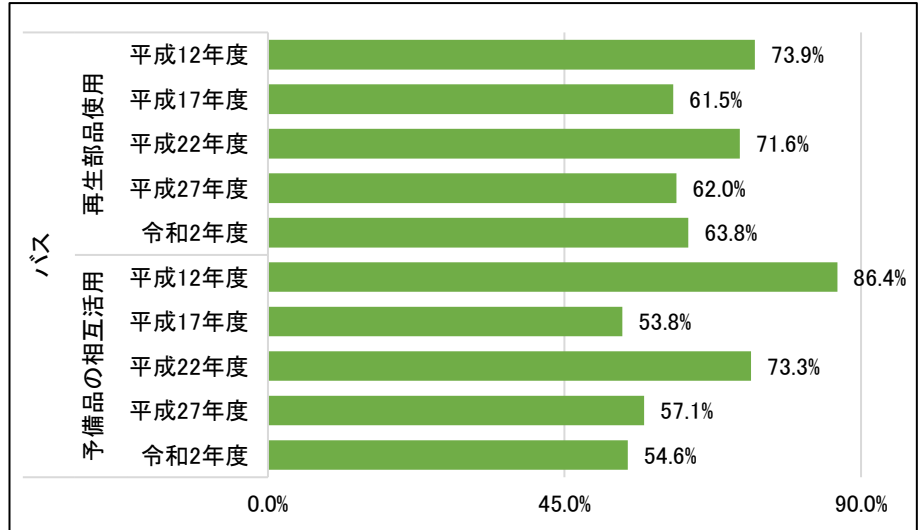


図 1.10 事業用バスの部修費低減策

#### ② 事業用トラック

今回調査では「再生部品使用」が前回調査に比べ 10.4 ポイント減となっている。「予備品の相互活用」では前回調査と比較して傾向に変化はみられない（図 1.11）。

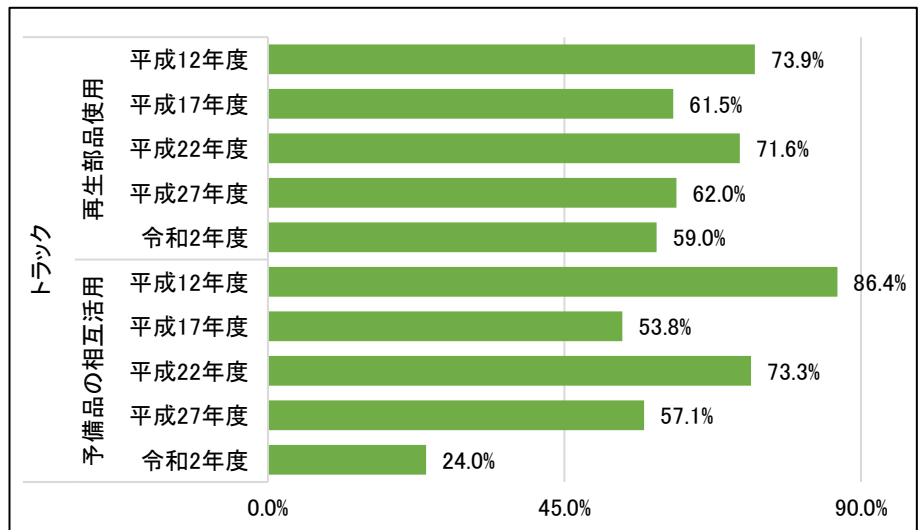


図 1.11 事業用トラックの部修費低減策

### （2）クラッチ分解整備の判断基準

#### ① 事業用バス

今回調査では「走行距離及び調整シロ」の判断基準が最も多く、次いで「調整シロ」、「その他」等となっている。前回と比較して「走行距離及び調整シロ」が 5.0 ポイント減となっている。（図 1.12）

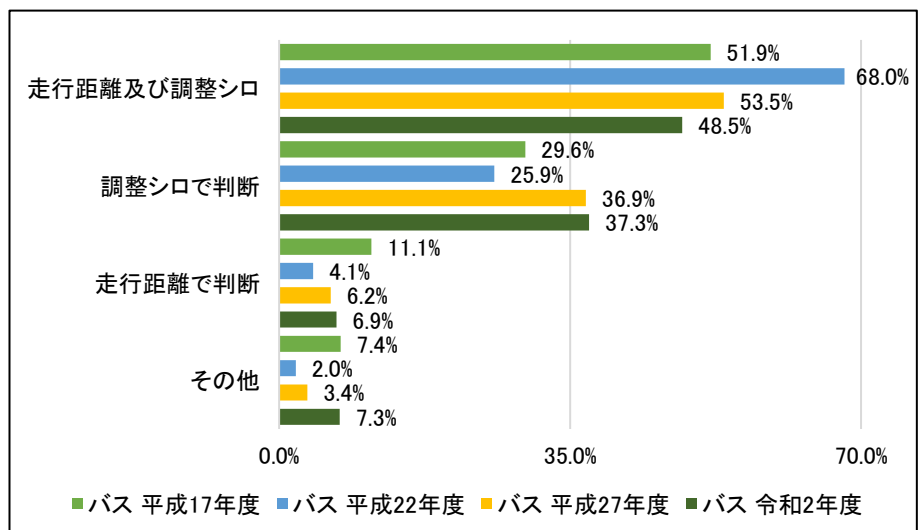


図 1.12 事業用バスの判断基準

## ② 事業用トラック

今回調査では「走行距離及び調整シロ」の判断基準が最も多く、次いで「調整シロ」、「その他」等となっている。前回と比較して「走行距離及び調整シロ」が 3.0 ポイント増となっている。(図 1.13)

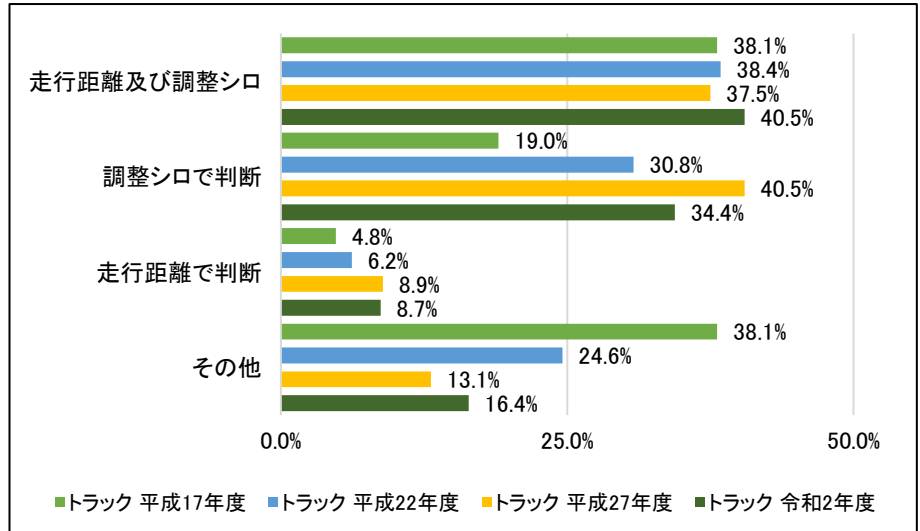


図 1.13 事業用トラックの判断基準

## (3) 車体の定期修理の見直し (事業用バス)

今回調査では「車体の定期修理の見直し」が前回と比較して 7.4 ポイント減となっている(図 1.14)。

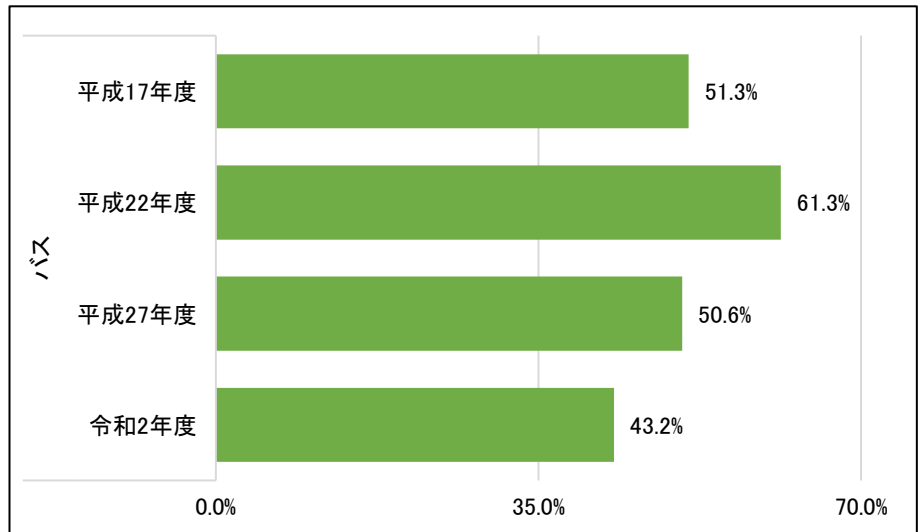


図 1.14 車体の定期修理の見直し

## (4) 座席シートの張替え時期 (事業用バス)

今回調査では「全面張替え中止し、随時部分補修とした」が最も多く、次いで「ボディ塗装の時期に合わせて張り替える」等となっている。前回と比較して「全面張替え中止し、随時部分補修とした」が 5.5 ポイント減となっている(図 1.15)。

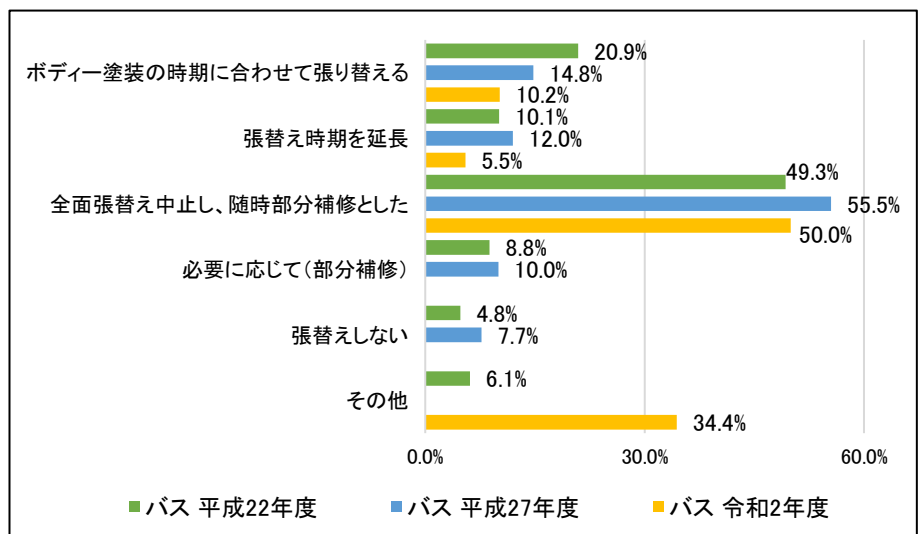


図 1.15 座席シートの張替え時期

## 6. タイヤ・チューブ費

### (1) エコタイヤの使用

#### ① 事業用バス

今回調査では「エコタイヤの使用」前回の調査に比べが 2.5 ポイント減となっている(図 1.16)。

#### ② 事業用トラック

今回調査では「エコタイヤの使用」前回の調査に比べが 6.8 ポイント減となっている(図 1.16)。

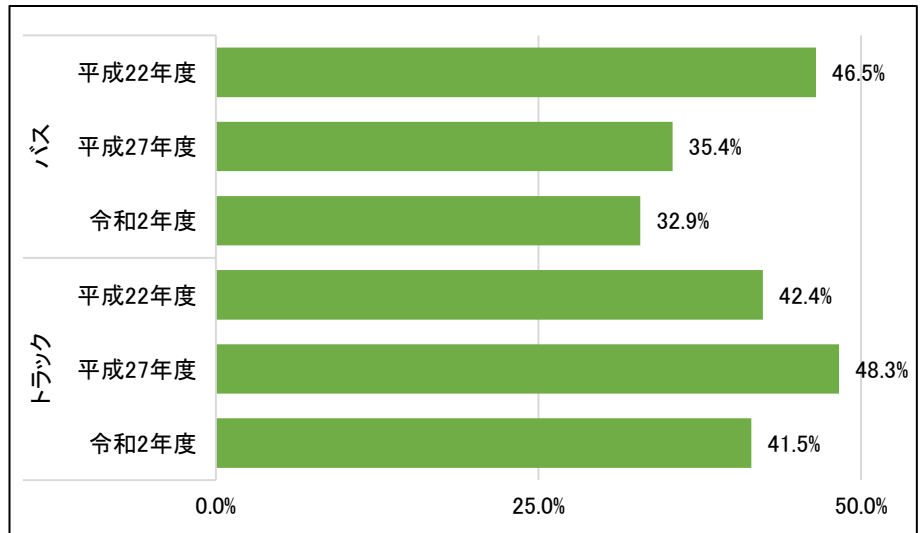


図 1.16 事業用バス・トラックのエコタイヤ使用

### (2) 更生タイヤの使用

#### ① 事業用バス

今回調査では「更生タイヤの使用」前回の調査と同じ結果となっている(図 1.17)。

#### ② 事業用トラック

今回調査では「更生タイヤの使用」前回の調査に比べが 3.2 ポイント減となっている(図 1.17)。

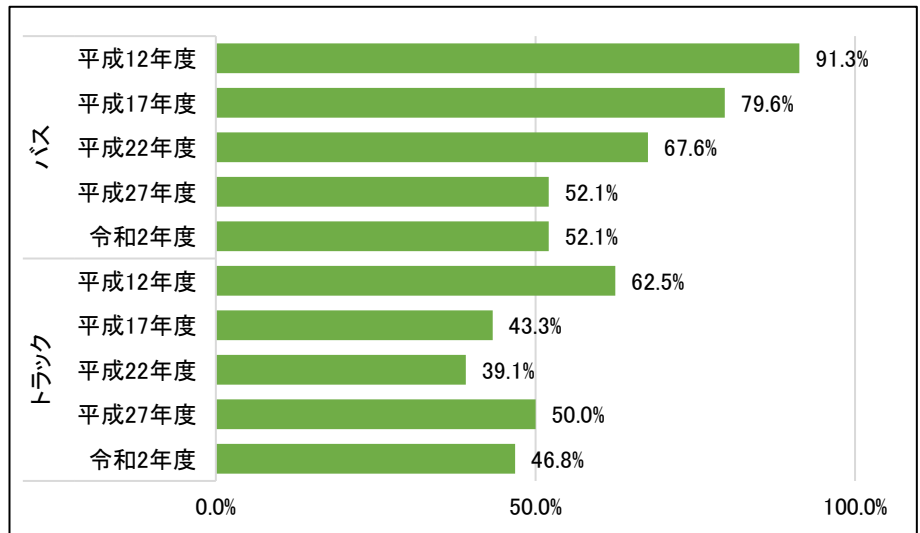


図 1.17 事業用バス・トラックのエコタイヤ使用

## 7. 臨時整備件数 (ワースト5)

#### ① 事業用バス

今回調査では「電気装置」、次いで「冷却装置」、「動力伝達装置」および「走行装置」等となっている。前回の調査に比べ「電気装置」が 2.2 ポイント増となっている(図 1.18)。

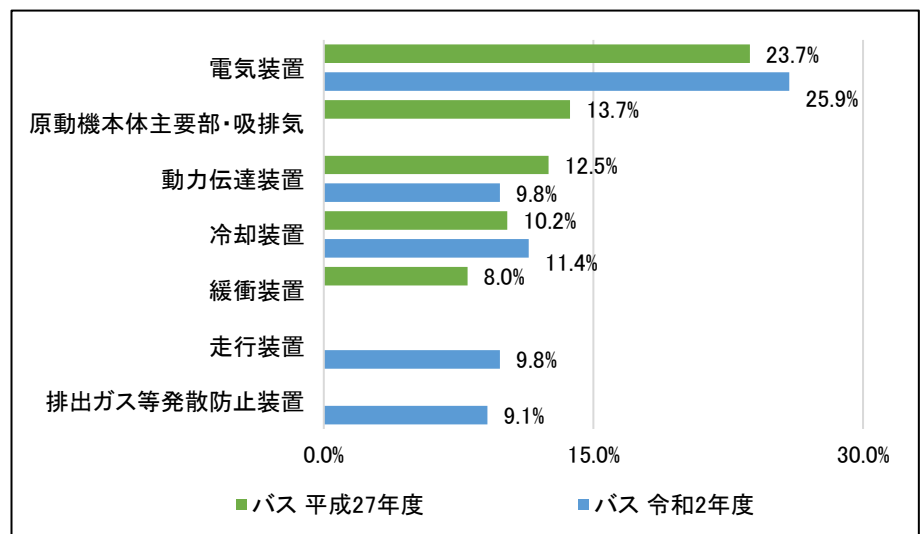


図 1.18 事業用バス臨時整備件数(ワースト5)

## ② 事業用トラック

今回調査では「電気装置」、次いで「DPF、尿素SCR」、「燃料装置」、「冷却装置」等となっている。前回の調査に比べ「電気装置」が0.8ポイント減となっている(図1.19)。

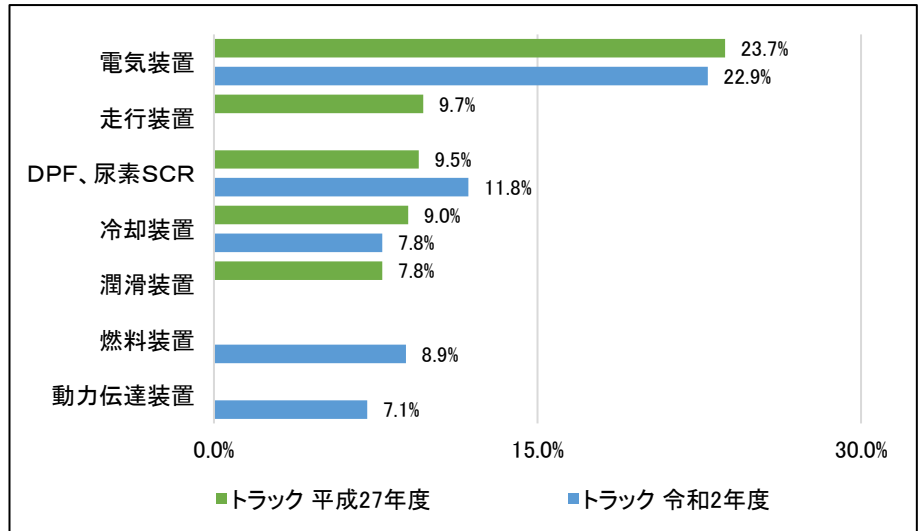


図 1.19 事業用トラック臨時整備件数(ワースト5)

## 8. 腐食の発生状況

### (1) 腐食がみられる箇所

#### ① 事業用バス

今回調査では「各ブラケット」、次いで「フロントフレーム」、「リアフレーム」、「主要構造部位(骨格内部)」等となっている。前回の調査に比べ「主要構造部位(骨格内部)」が7.4ポイント増となっている(図1.20)。

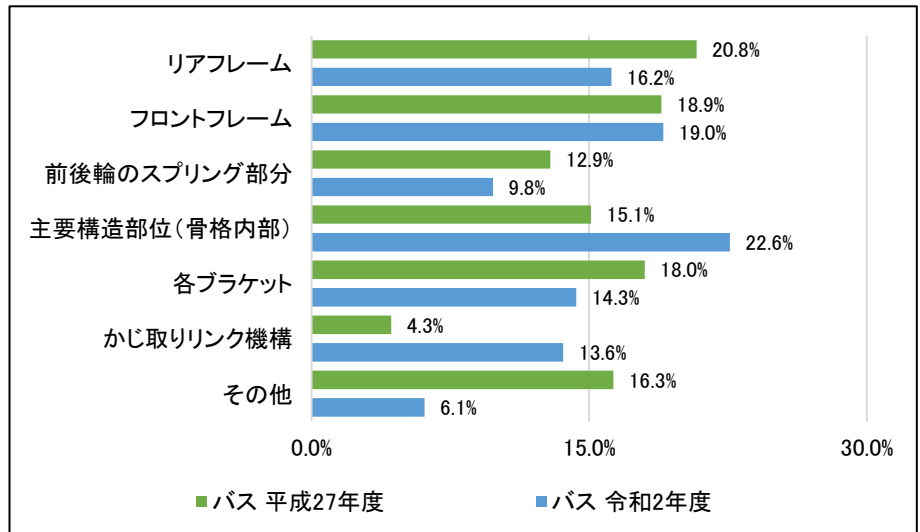


図 1.20 事業用バス腐食がみられる箇所

#### ② 事業用トラック

今回調査では「リアフレーム」、次いで「主要構造部位(骨格内部)」、「各ブラケット」、「フロントフレーム」等となっている。前回の調査に比べ「リアフレーム」が10.2ポイント増、主要構造部位(骨格内部)」が9.8ポイント増となっている(図1.21)。

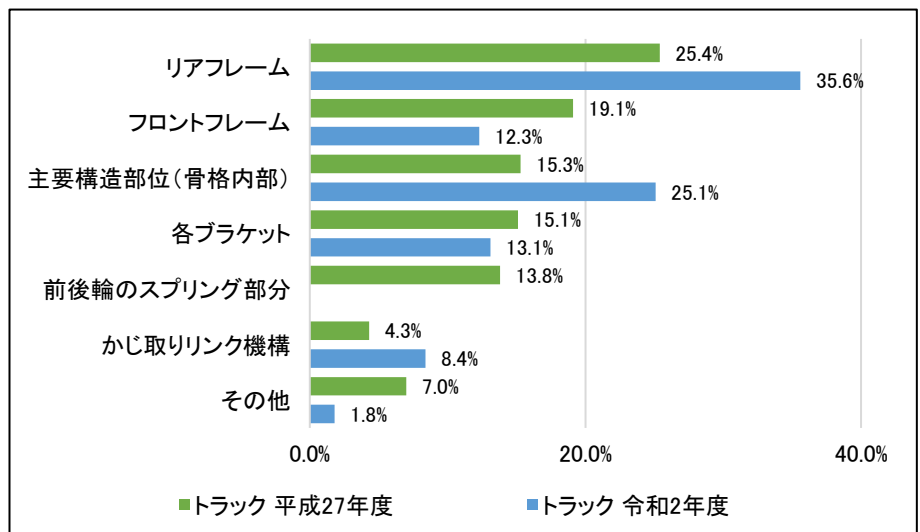


図 1.21 事業用トラック腐食がみられる箇所