

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7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7年4月から10月にかけて実施した。

アンケート調査票は、バス 500 事業所、トラック 500 事業所それぞれ発送し、バス 203 事業所（回収率 40.6%）トラック 94 事業所（回収率 18.8%）、から回答があった。

以下、過去 4 回の調査結果（平成 17 年度、平成 22 年度、平成 27 年度、令和 2 年度）と比較可能な事項につけ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、調査開始当初の平成 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 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	1,000
	回収数	309	211	520
	回収率	61.7%	42.3%	52.0%
令和 7 年度	発送数	500	500	1,000
	回収数	203	94	297
	回収率	40.6%	18.8%	29.7%

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「自事業所」での実施が最も多く、次いで「その他」、「ディーラー」、「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 5.7 ポイント減少している。一方で「自事業所」が前回調査に比べ 3.1 ポイント増加、「その他」が 2.3 ポイント増加となっている（図 1.1）。

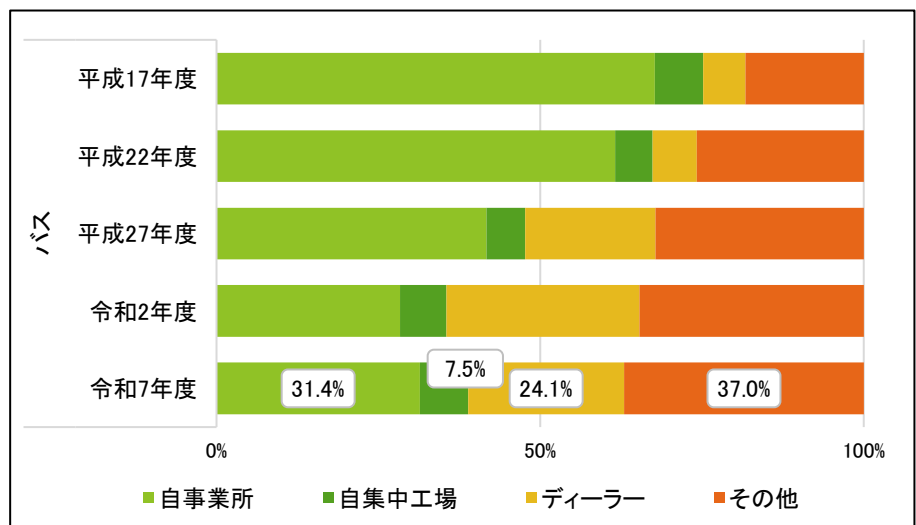


図 1.1 事業用バスの 3ヶ月点検実施場所

（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」、「自集中工場」、「自事業所」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 5.6 ポイント増加している一方、「自事業所」が 15.3 ポイント減少となっている(図 1.2)。

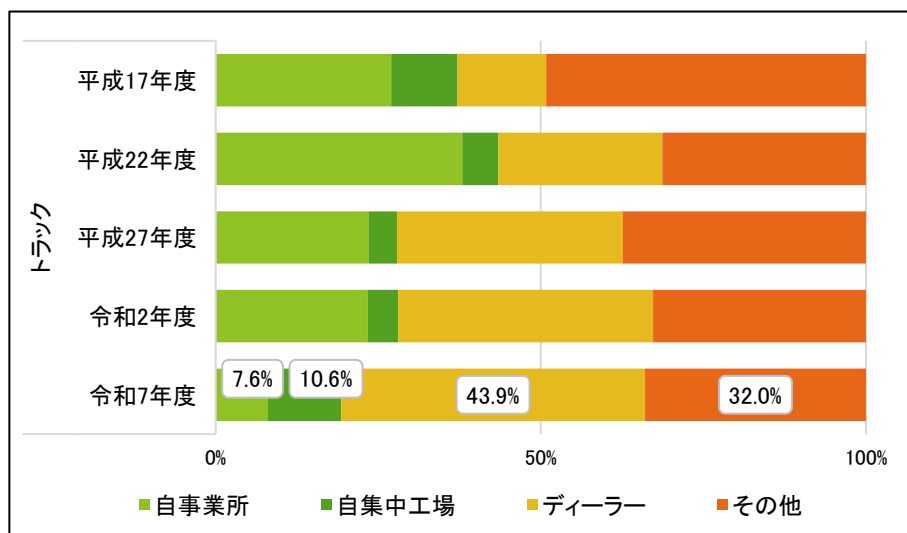


図 1.2 事業用トラックの 3 ヶ月点検実施場所

(2) 12 ヶ月点検整備

① 事業用バス

今回調査では「その他」が最も多く、次いで「ディーラー」、「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 3.6 ポイント減となっている(図 1.3)。

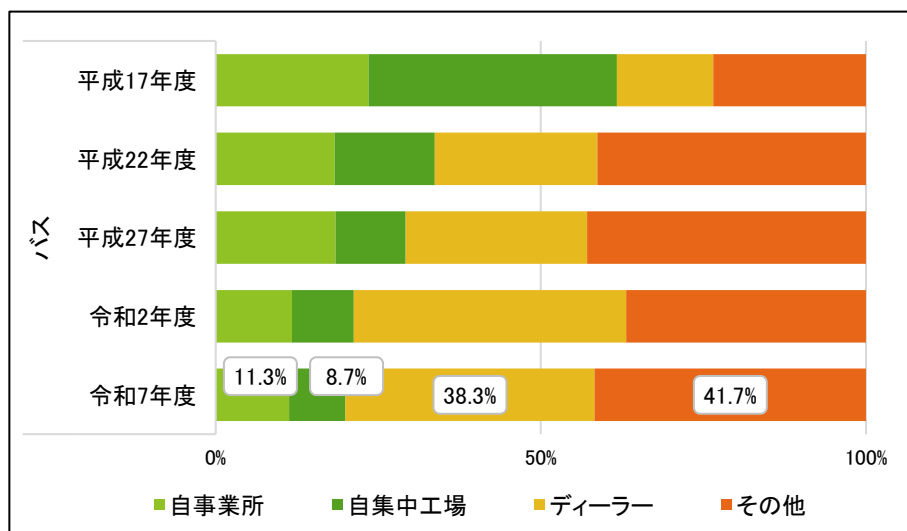


図 1.3 事業用バスの 12 ヶ月点検実施場所

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 1.1 ポイント減となっている(図 1.4)。

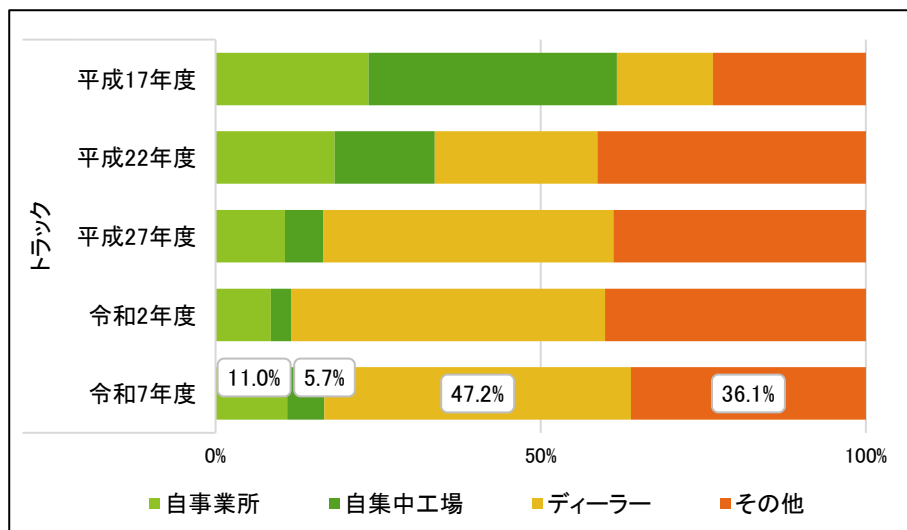


図 1.4 事業用トラックの 12 ヶ月点検実施場所

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1.1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0.6ポイント減となっている(図1.5)。

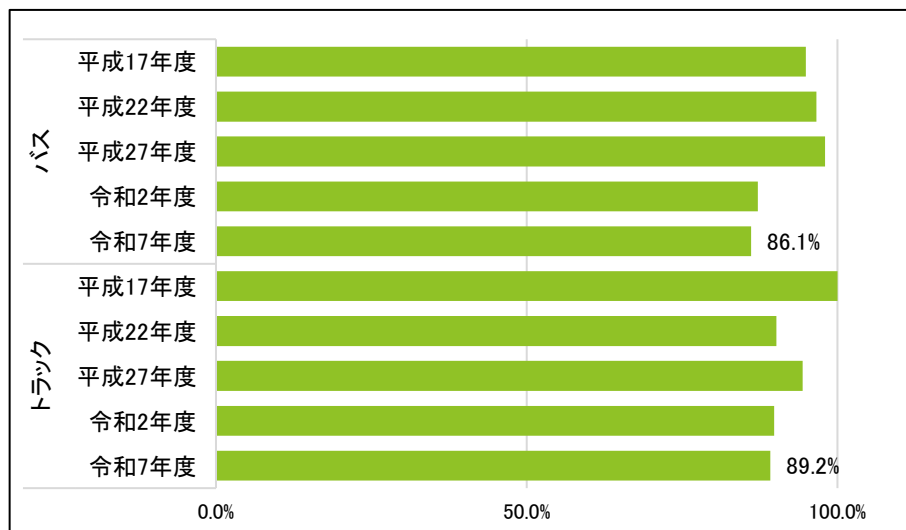


図 1.5 事業用バス・トラックの運行三費の低減策の実施

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」、「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1.6)。

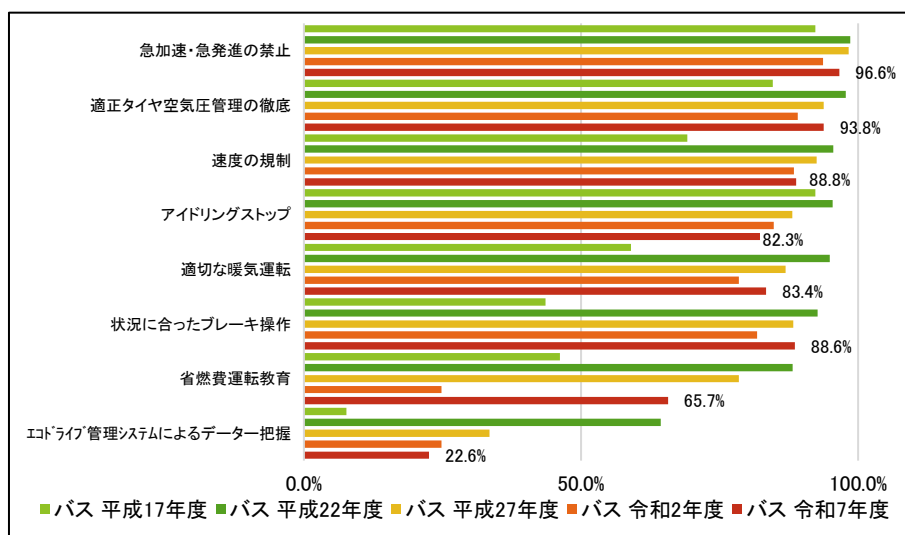


図 1.6 事業用バスの燃料費低減策の実施

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」、「適正タイヤ空気圧管理の徹底」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)。

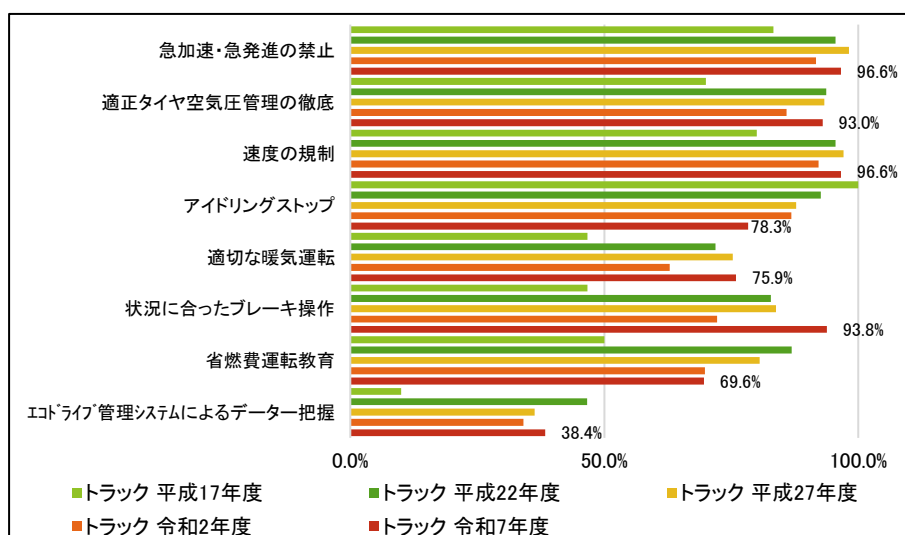


図 1.7 事業用トラックの燃料費低減策の実施

4. 油脂費の低減策

① 事業用バス

今回調査では「省燃費オイルの使用」が最も多く、次いで「エンジンオイル交換時の延長」、「LLC 交換又は補充時期の延長」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 3.0 ポイント増となっている。

一方、前回調査に比べ「省燃費オイルの使用」が 3.3 ポイント減となっている(図 1.8)。

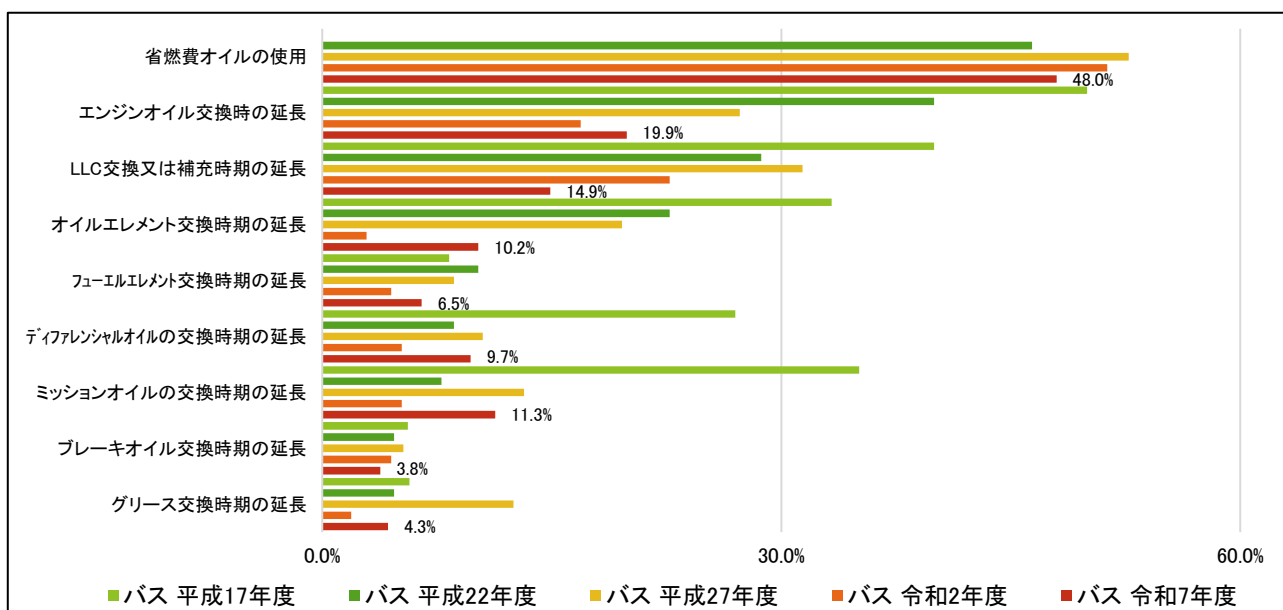


図 1.8 事業用バスの油脂費低減策の実施

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」、「オイルエレメント交換時期の延長」等となっている。前回調査に比べ「省燃費オイルの使用」が 35.9 ポイント増となっている(図 1.9)。

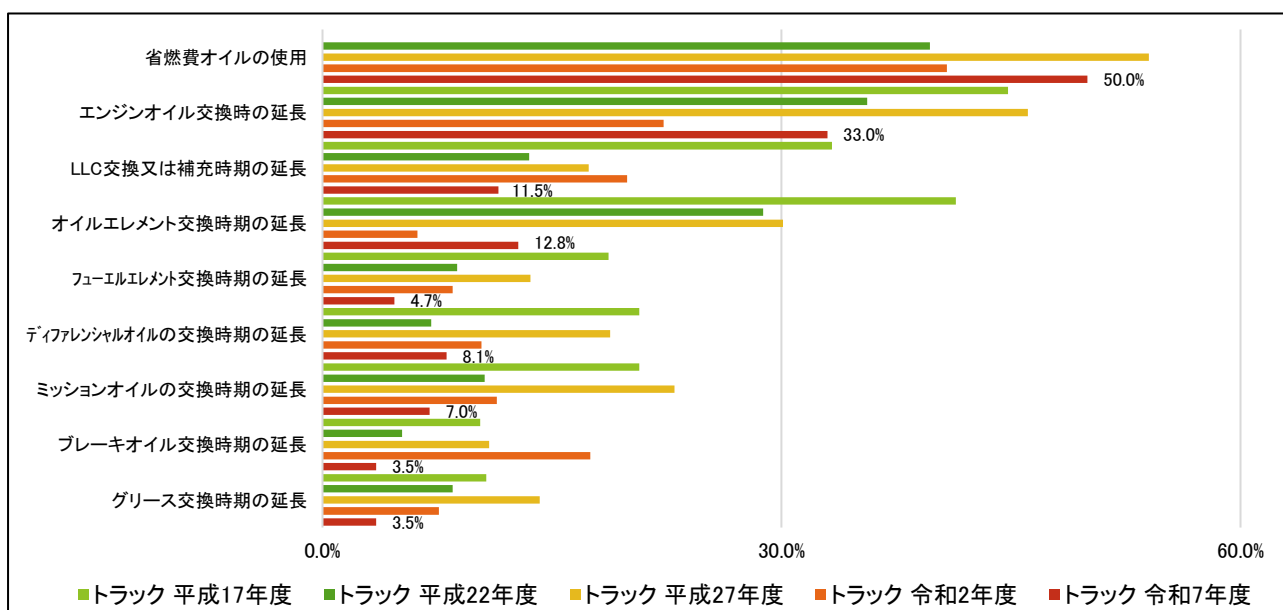


図 1.9 事業用トラックの油脂費低減策の実施

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 14.5 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 4.4 ポイント減となっている(図 1.10)。

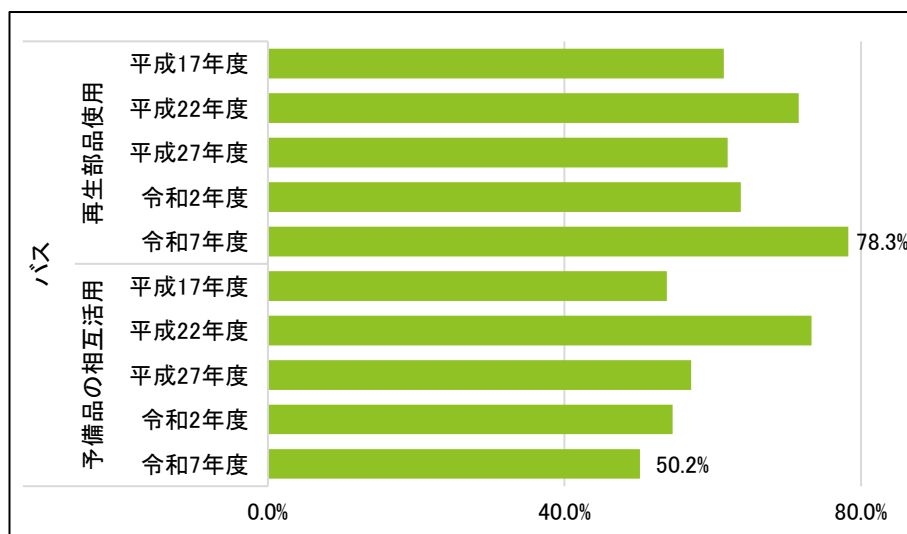


図 1.10 事業用バスの部修費低減策

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 7.7 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 6.4 ポイント減となっている(図 1.11)。

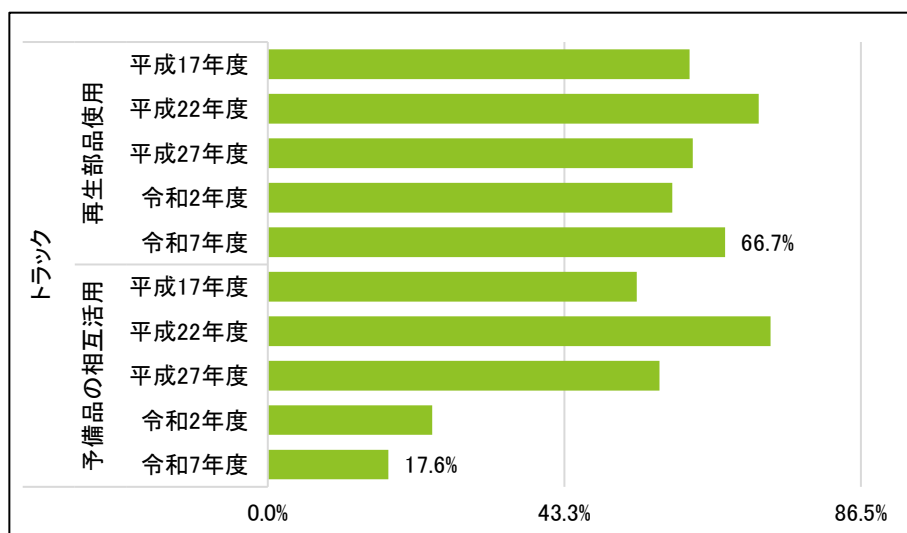


図 1.11 事業用トラックの部修費低減策

（２）クラッチ交換の判断基準

① 事業用バス

今回調査では「調整代」の判断基準が最も多く、次いで「走行距離及び調整代」、「走行距離」等となっている。前回調査ではクラッチ交換の判断基準について調査を行っていないので比較は出来ない(図 1.12)。

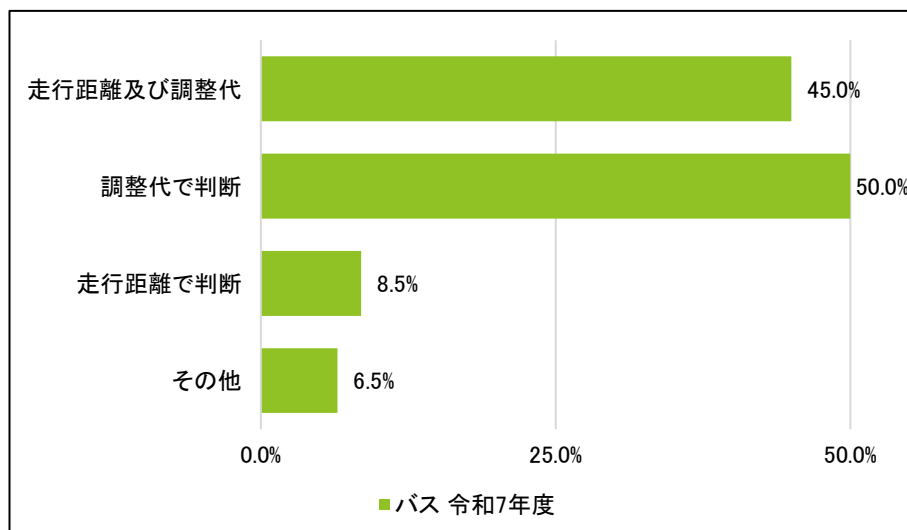


図 1.12 事業用バスの判断基準

② 事業用トラック

今回調査では「調整代」の判断基準が最も多く、次いで「走行距離及び調整代」、「その他」等となっている。前回調査ではクラッチ交換の判断基準について調査を行っていないので比較は出来ない(図 1.13)。

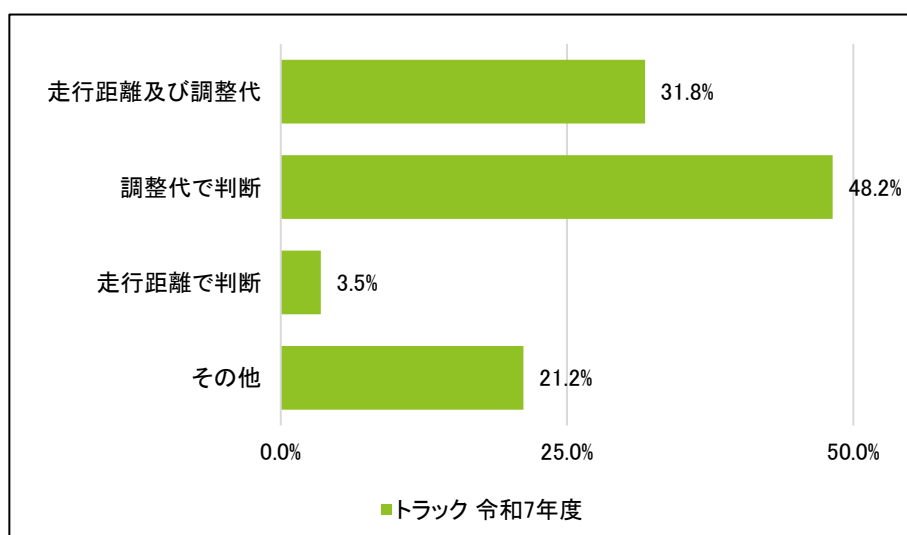


図 1.13 事業用トラックの判断基準

(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」が前回調査と比較して 2.8 ポイント増となっている(図 1.14)。

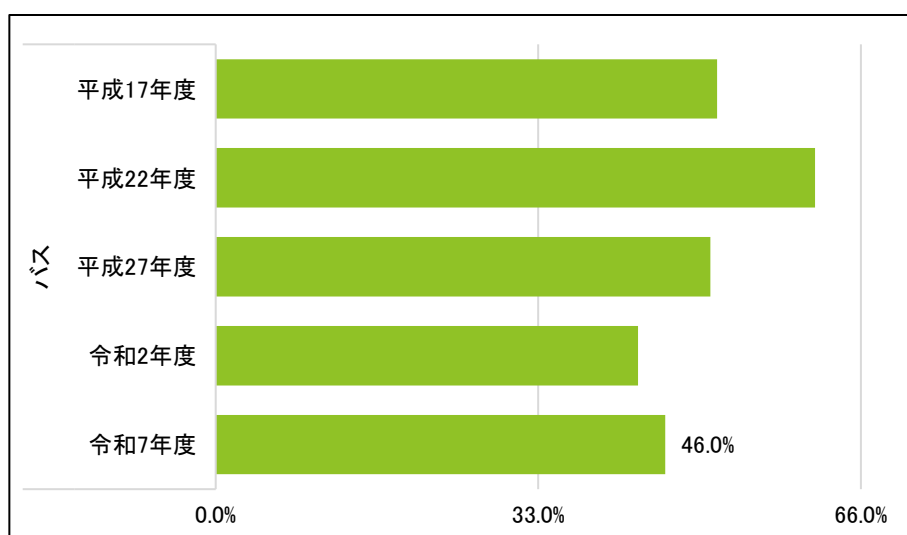


図 1.14 車体の定期修理の見直し

(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「その他」、「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。前回調査と比較して「全面張替え中止し、随時部分補修とした」が 8.6 ポイント増となっている(図 1.15)。

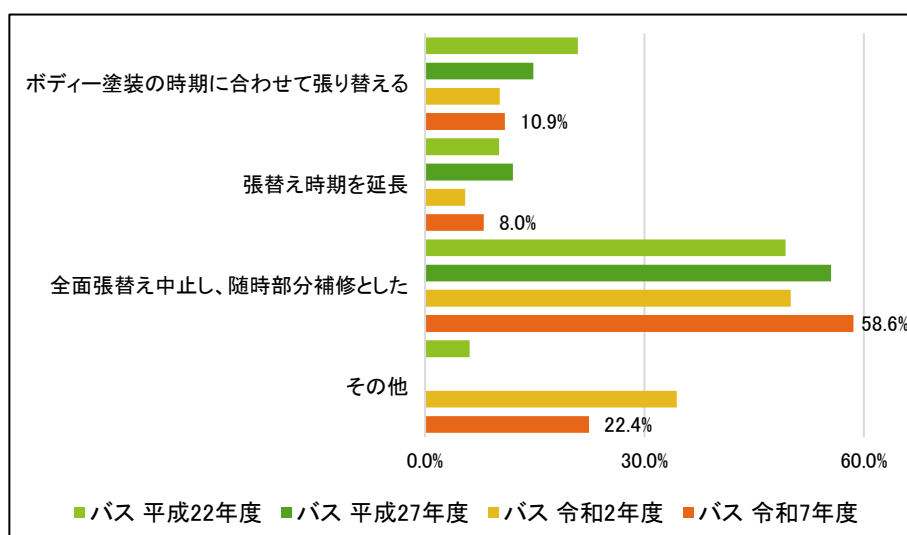


図 1.15 座席シートの張替え時期

6. タイヤ・チューブ費

(1) タイヤローテーション

① 事業用バス

今回調査では、タイヤローテーションを行っているのは 88.6%となっている。前回調査ではタイヤローテーションについて調査を行っていないので比較は出来ない(図 1.16)。

② 事業用トラック

今回調査では、タイヤローテーションを行っているのは 91.5%となっている。前回調査ではタイヤローテーションについて調査を行っていないので比較は出来ない(図 1.16)。

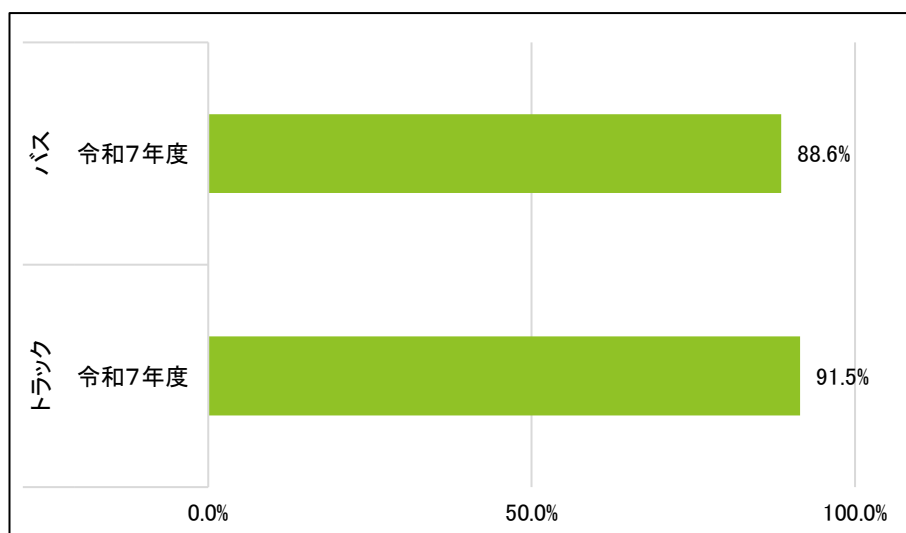


図 1.16 事業用バス・トラックのタイヤローテーション

(2) 更生タイヤの使用

① 事業用バス

今回調査では、前回調査と比較して7.1ポイント減となっている(図 1.17)。

② 事業用トラック

今回調査では、前回調査と比較して7.0ポイント減となっている(図 1.17)。

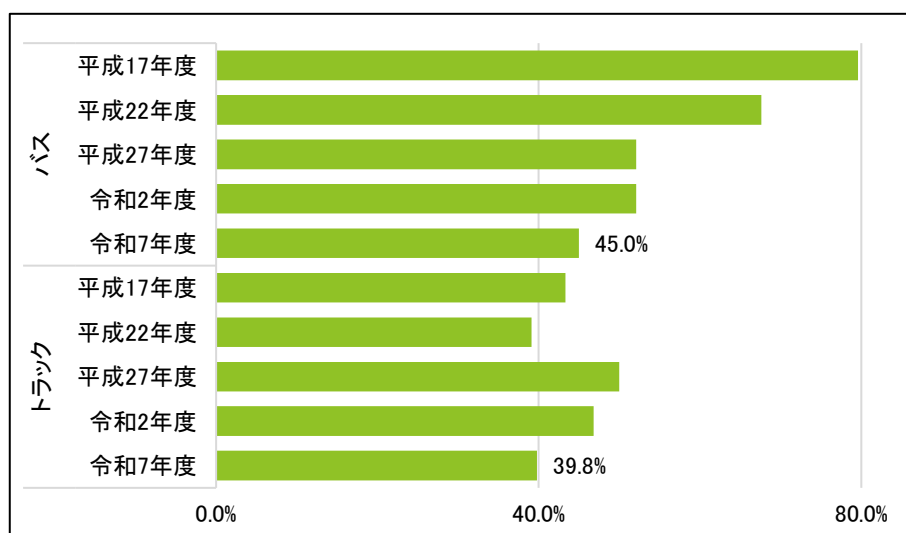


図 1.17 事業用バス・トラックの更生タイヤ使用

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」等となっている。前回の調査と比べ傾向は変わっておらず、「電気装置」が25.9ポイント増となっている(図 1.18)。

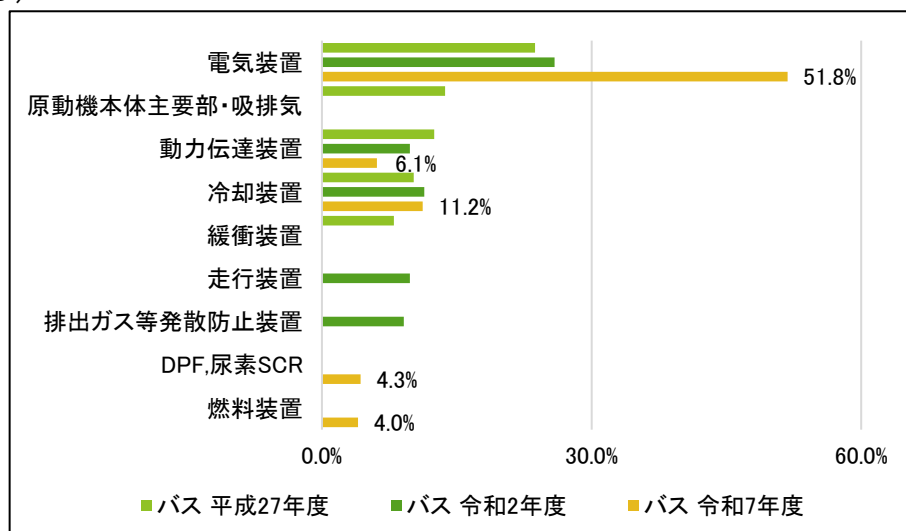


図 1.18 事業用バス臨時整備件数(ワースト5)

② 事業用トラック

今回調査では「DPF、尿素SCR」、次いで「電気装置」、「潤滑装置」等となっている。前回の調査に比べ「DPF、尿素SCR」が 2.1 ポイント増となっている(図 1.19)。

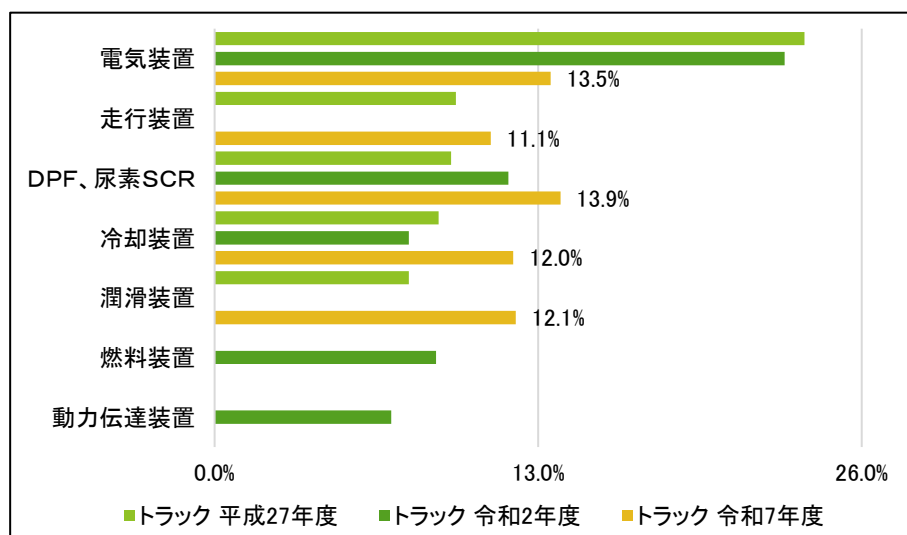


図 1.19 事業用トラック臨時整備件数(ワースト 5)