

2008年度

小型・軽トラック市場動向調査

2009年3月

社団法人 日本自動車工業会

まえがき

社団法人日本自動車工業会が、1966年度より実施して参りました「小型・軽トラック市場動向調査」の2008年度調査結果がまとまりましたので、ご報告いたします。

この「小型・軽トラック市場動向調査」は、小型・軽トラックユーザーの保有・購入・使用実態の変化を時系列で捉え市場構造の変化を把握することに加え、また、昨今のトピックについても掘り下げて分析をおこなったものです。今回の調査では、景気の変動、近年施行或いは改定された自動車に関する法令および条例といった社会的な環境の変化を踏まえて、以下6項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。

運転者の採用状況

大気環境改善などに対する意識

免許制度改正の影響

農家におけるトラック・バンの動向

燃料価格高騰の影響

駐車違反取締強化の影響

今回の2008年度調査は、一般の事業所を対象とした<事業所調査>と小型・軽トラックユーザーを対象とした<ユーザー調査>という2つの調査を行い、その結果を本報告書にとりまとめております。

本報告書では、主に<事業所調査>で市場動向の全体像とその時系列変化をとらえ、また<ユーザー調査>では実際の小型・軽トラックユーザーの動向について分析を行うことで、詳細な実態の把握を行っております。この調査結果が少しでも皆様方のお役にたてれば幸いに存じます。

最後になりましたが、ご多忙中にもかかわらず積極的に小型・軽トラック分科会に参加し、熱心な討議、分析等に取り組んでいただきました分科会の各委員ならびに(株)マーケティングセンターのスタッフの方々に深く感謝申し上げます。

2009年3月

社団法人 日本自動車工業会

調査部会 市場調査 小型・軽トラック分科会

主査 片山 一郎

目 次

調査概要	-----	1
ま と め	-----	8
§ 1 保有・需要構造の変化		
1 トラック、バンの保有状況	-----	10
2 需要台数と代替状況	-----	15
3 次期車の志向	-----	18
§ 2 使用状況と輸送の実態		
1 使用用途パターン	-----	20
2 業務用車の使用状況	-----	21
3 輸送量と輸送に対する意識の変化	-----	24
4 輸送の実態	-----	28
5 物流に対する体制	-----	31
§ 3 経営状況と保有への意向	-----	34
§ 4 運転手の属性別採用状況		
1 運転手不足の困窮度	-----	37
2 運転手の年齢動向	-----	38
3 高齢運転手の採用	-----	39
4 女性運転手の採用	-----	41
5 パートタイム運転手・A T限定免許運転手の採用	-----	42
§ 5 大気環境改善などに対する意識		
1 大気環境改善などに対する意識	-----	44
2 「自動車NOx・PM法」の影響	-----	47
§ 6 免許制度改正の影響	-----	51
§ 7 農家におけるトラック・バンの動向	-----	53
§ 8 燃料価格高騰の影響	-----	58
§ 9 駐車違反取締強化の影響	-----	62

. 調查概要

1. 調査目的

小型・軽トラックユーザーにおける保有・購入・使用の実態ならびに輸送合理化の状況等を把握することから、市場の構造と今後の需要動向などを明らかにするとともに、事業所のトラック保有と輸送業務の動向を把握する。

2. 調査実施概要

調査は (1) 従業員数5人以上の事業所を対象とする「事業所調査」
(2) 小型・軽トラックユーザーを対象とする「ユーザー調査」
の2種類を実施した。

(1) 事業所調査

調査地域：東京都周辺50キロ圏および大阪市・名古屋市各30キロ圏

調査対象：従業員数5人以上の事業所

標本数：2,310標本 有効回収数857標本(37.1%)

調査方法：訪問留置調査法

回答者：経営者または、事業所の車両管理担当者

調査期間：2008年8月19日(火)～9月22日(月)

標本設計および回収状況

標本抽出法

総務庁事業所統計調査を母集団とし、事業所統計調査の調査地点を第1次抽出単位とし、業種別・従業者規模別に次表のように抽出した。

業種別・従業者規模別母集団・標本数・回収数

		母集団	構成比	標本数	回収数	回収率
事業所合計		575,491	100.0%	2,311	857	37.1%
運輸業	100人以上	1,741	0.3%	164	51	31.1%
	50～99人	2,211	0.4%	146	50	34.2%
	49人以下	15,994	2.8%	140	62	44.3%
建設・設備工事業	100人以上	766	0.1%	162	52	32.1%
	50～99人	1,331	0.2%	144	50	34.7%
	49人以下	45,959	8.0%	140	64	45.7%
製造業	100人以上	3,268	0.6%	295	101	34.2%
	50～99人	4,196	0.7%	280	100	35.7%
	49人以下	70,848	12.3%	280	110	39.3%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	121,769	21.2%	140	60	42.9%
	9人以下	118,379	20.6%	140	54	38.6%
情報通信業、医療・福祉 教育・学習支援業 サービス業	10人以上	87,280	15.2%	140	52	37.1%
	9人以下	101,749	17.7%	140	51	36.4%

(注) 母集団は東京都・愛知県・大阪府の事業所数。

集計方法

業種別・従業者規模別母集団に比例した標本数ではなく、回収率も一様ではないため、次式による補正値を乗じて集計した。

$$\text{補正値} = \frac{\text{業種別・従業者規模別母集団}}{\text{業種別・従業者規模別回収数}}$$

(2) 小型・軽トラックユーザー調査

調査地域：全 国

調査対象：小型・軽トラック保有ユーザー

標本数：有効回収数 1,851 標本

調査方法：訪問留置調査法

回答者：経営者または、事業所の車両管理担当者、主運転者

調査期間：2008年8月19日(火)～9月22日(月)

標本設計および回収状況

標本抽出法

自検協・全軽協のデータをもとに、全国の市区町村を保有台数規模で層化、調査地点を抽出。小型・軽の保有構成比をもとに地点毎の回収目標を設定。

業種別・従業者規模別母集団・標本数・回収数

				母集団		回収数	
					構成比		
小型・軽トラック 合計				15,103,795	100.0%	1,851	
小型 トラック	トラック タイプ	キャブ オーバー	2,001～3,499kg	自家用	158,351	1.0%	115
				営業用	467,382	3.1%	111
			2,000kg	自家用	90,958	0.6%	120
				営業用	1,041,129	6.9%	122
			1,000～1,999kg		862,184	5.7%	129
			～999kg		308,427	2.0%	127
		ボンネットトラック		121,742	0.8%	118	
	バン タイプ	キャブ	850kg以上		1,020,221	6.8%	135
			600～750kg		396,230	2.6%	120
		ボン	500～599kg		144,630	1.0%	106
～499kg			1,111,914	7.4%	131		
小型トラック 計				5,723,168	37.9%	1,334	
軽 トラ ック	トラックタイプ		4,935,624	32.7%	198		
	バン	キャブオーバー	2,770,435	18.3%	171		
		ボンネット	1,674,568	11.1%	148		
軽トラック 計				9,380,627	62.1%	517	

集計方法

集計にあたっては、調査項目の性格別にそれぞれ以下のような補正を行った。

調査対象車両に関する質問

抽出方法が車種タイプ別の加重抽出であり、また回収率が一様でないため、次式による補正値を乗じて集計した。

$$\text{補正値} = \frac{\text{車種トンクラス別母集団（母集団）}}{\text{車種トンクラス別回収標本数}}$$

保有ユーザーに関する質問

抽出単位が保有車であるため、保有台数の大小によって、ユーザー間に抽出確率の差が生じている。これを補正するために、対象ユーザーごとに次式による補正値を乗じて集計した。

$$\text{補正値} = 1 / \left[\frac{\text{個々の事業所における車種トンクラス別保有台数}}{\text{当該車種トンクラス別母集団（保有台数）}} \right]$$

補足

従来実施の調査方法での回収が困難となったため、前述の通り、2002年調査より、『訪問留置調査法』に変更した。（2000年は未実施）

<参考> 1998年以前実施調査

調査地域：全国

調査対象：調査実施年度6月末時点の小型・軽トラック保有ユーザー

調査方法：郵送調査

3. 報告書利用上の留意点

- (1) 報告書の数値は、特に資料出所のない限り調査結果である。
- (2) 図表の

ユーザー

事業所

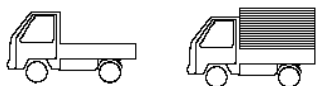
 は、いずれの調査のデータであることを示している。
- (3) 結果は、特に注記のない限り%表示している。
- (4) 結果は、四捨五入の関係から単数回答であっても、合計100%にならない場合がある。

(5) 車種区分は以下の通りである。

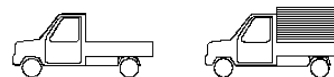
小型トラック : 4ナンバー小型トラック、2トンシャーシの1ナンバー車
3.5トン未満で貨物積載系の8ナンバー車

軽トラック : 軽四輪トラック

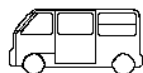
トラック(含、アルミパネル)
キャブオーバートラック
(キャブトラック)



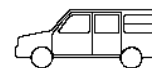
ボンネットトラック
(ボントラック)



バン(除、ワゴン・コーチ)
キャブオーババン
(キャブバン)



ボンネットバン
(ボンバン)



(6) 報告書中の業種別時系列分析、保有規模、運輸業分類の補足

本調査の業種の分類は平成16年度事業所・企業統計調査の際に変更された新産業分類の大分類に準じているため、2006年以降の調査と2004年以前の調査では業種の分類が若干異なることを注意されたい。

【2004年以前調査】

「卸・小売業(含、飲食店)」

「サービス業」

「製造業」

「運輸業」

【2006年以降調査】

「卸・小売業」「飲食店、宿泊業」

「宿泊業」が追加

「サービス業」「医療・福祉」「情報通信業」

「宿泊業」が「飲食店、宿泊業」へ移動

「旅行業」が「サービス業」に移動

「出版・新聞業」が「情報通信業」へ移動

「宿泊業」が抜け、「旅行業」「出版・新聞業」が追加

「出版・新聞業」が「情報通信業」へ移動

「出版・新聞業」が抜ける

「旅行業」が「サービス業」に移動

「旅行業」が抜ける

保有規模の分類

大規模保有	... 6台以上のトラック・バンを保有
中規模保有	... 2～5台のトラック・バンを保有
小規模保有	... 1台のみ保有
小型中心	... 小型トラック・バンの保有台数が軽トラック・バンより多い事業所
軽中心	... 軽トラック・バンの保有台数が小型トラック・バンより多い事業所
トラック中心	... 小型トラック・軽トラックの保有台数が小型バン・軽バンより多い事業所
バン中心	... 小型バン・軽バンの保有台数が小型トラック・軽トラックより多い事業所

尚、小型・軽同数の場合は小型中心、トラック・バン同数の場合はトラック中心とした。

運輸業の分類

貨物運輸業	... 調査票質問上の「営業内容」回答選択肢で、 定期路線運送 宅配輸送 引越しサービス業 特定企業の長期輸送代行(備車提供) 特定企業の在庫管理・配送代行 特定企業への運転手派遣 他の運送業者の委託荷輸送 航空便輸送 のいずれかに回答のあったもの。
貨物以外運輸業	... 上記の「営業内容」にあてはまらないもの。 具体的な業種としては、 道路旅客運送業 倉庫業 梱包業 等

尚、『事業所・企業統計調査(総務省)』の分類上は貨物以外の運輸業であっても、質問上で貨物運輸業の「営業内容」にあてはまる業務を行っている事業所については、『貨物運輸業』として集計した。

. 調査結果の要約

ま と め

< 保有・需要構造の変化 > (P10 ~ P19)

～ 横ばいで推移していた小型・軽トラックの需要台数が減少へ ～

小型・軽トラック・バンの保有台数は減少傾向で推移、横ばい状態であった需要台数も、2006年から2007年にかけて減少している。

最近1年間のトラック・バンの購入率は全体では12%と2006年調査時の22%から減少しており、業種別にみると、運輸業は43%から30%、運輸業以外は21%から11%へ減少している。

< 使用状況と輸送の実態 > (P20 ~ P33)

～ 物資輸送量は微減 コスト重視で輸送の外部化傾向 ～

業務用車の使用状況をみると、2006年調査と比較した場合、行動半径では変化はないが、月間走行距離は減少している。通常の重量積載率は全体では「50%以下」が64%と2006年調査の65%とほぼ同レベルである。

国土交通省「自動車輸送統計年報」によると、減少傾向にあった営業用小型トラック・バンの貨物輸送量（輸送トン数）は下げ止まった。ただし、最近の物資輸送量が「減少している」とする事業所の比率が微増している。一方で、保有車の稼働状況に大きな変化はない。

輸送手段選択時の重視点は「コストが安い」「安全・確実に輸送できる」「早く輸送できる」の順に高く、2006年調査に比べ「コストが安い」重視の傾向は強まっている。また、物資輸送の外部委託や宅配便の利用が増加傾向にある。

< 経営状況と保有への意向 > (P34 ~ P36)

～ 経営状況は悪化へ 今後は輸送量、保有台数とも減少見通し ～

経営状況に回復の兆しがみられた2006年調査から一転、「悪くなっている」とする事業所が増加、今後の見通しも「悪くなると思う」が45%を占める。特に、建設・設備工事業、食品繊維類製造業、運輸業では、現状・今後ともに「悪い」とする事業所が多い。

最近の物資輸送量は「減少」が2006年調査に比べ増加、今後の見通しでも「減少すると思う」が大幅に増加。特に運輸業では、今後の見通しで「減少」比率が56%に達した。

最近5年間のトラック・バンの保有台数の増減については、大きな変化はないが、今後の見通しについては、運輸業、運輸業以外ともに保有台数は「減少すると思う」比率が増加、特に運輸業では47%に達している。

< 運転手の採用状況 > (P37 ~ P43)

～ 運転手の高齢化は進展 今後の採用拡大はA T限定、パートの運転手 ～

運転手不足の困窮度は全体では3%、運輸業では25%の事業所が「困っている」としている。運転手の高齢化は進んでおり、特に運輸業での高齢運転手は増加傾向にある。

高齢運転手の「現在採用率」は29%で大きな変化はなし。女性運転手の「現在採用率」は7%で、2006年調査からわずかに減少した。

「今後の採用予定率」と「現在採用率」の関係から、今後の採用拡大の意向がある運転手は、A T限定免許運転手とパートタイム運転手。女性は運輸業での採用拡大意向がうかがわれる。高齢者の今後の採用は縮小傾向といえる。

<大気環境改善などに対する意識> (P44～P50)

～ 地球温暖化など環境改善に対する関心高まる ～

環境問題に対する考え方として、「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」があてはまる事業所は7割以上。また「CO₂排出による地球温暖化」「NO_xやPM排出による大気への影響」「自動車の材料・部品リサイクル」に対して「非常に関心がある」事業所が2006年調査に比べ増えている。

「自動車NO_x・PM法」について、「すでに影響があった」「今後影響がある」の合計比率は38%で2006年調査を上回った。特にディーゼル車保有事業所の影響度が大。「自動車NO_x・PM法」への対応として、「規制に適合したディーゼル車に買い替え」「規制に適合したガソリン車に買い替え」の比率はそれぞれ3割台で高い。運輸業では「規制に適合したディーゼル車に買い替え」の比率が68%。

<免許制度改正の影響> (P51～P52)

～ 新免許制度認知は高まる 運輸業で今後の中型免許採用拡大の兆し ～

昨年度改正された新設された中型免許に関する2～3.5トントラック保有事業所の認知率をみると、「内容も含め知っている」は27%と2006年調査から増加。特に運輸業では2006年調査より20ポイント上昇し、77%に達している。ただし、中型免許新設への「対応が必要だった」とする事業所は1%にすぎない。

2～3.5トントラック保有の運輸業では中型免許所持者採用率は43%で、事業所全体に比べ高い。今後の中型免許所持者採用意向についても、運輸業では70%と高く、中型免許所持者の採用の拡大の可能性がある。

<農家におけるトラック・バンの動向> (P53～P57)

～ 農家ユーザーの高齢化進展 後継者不足も深刻化 ～

農業トラック・バンユーザーは「60才以上」が57%を占めており、高齢者比率が高い。

農業の継続については「規模を縮小して継続」が28%で2006年調査より増加。また、農業の後継者が「いない」は45%で2006年調査より増加している。

今後のトラック・バン保有台数は「変わらない」が87%ながら、2006年調査より減少。同じ車種を使用し続ける意向は93%と依然高い。

<燃料価格高騰の影響> (P58～P61)

～ 燃料サーチャージ制を荷主から受け入れられた運輸業は17% ～

2008年の急激な燃料価格高騰時の対策として、保有・購入に関しては「車両の購入を従来より遅らせた」、車使用面では「安いガソリンスタンドで給油」「無駄なアイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走行」が高い比率であった。

「燃料サーチャージ制」に関しては、運輸業の8割強が認知。実際に導入を荷主に要請していた運輸業は21%、今後導入要請しようとしていた運輸業は24%であった。

<駐車違反取締強化の影響> (P62)

駐車違反取締強化の影響は全体では「すでに影響」26%、「今後影響」9%で、2006年調査時より減少、沈静化しつつあることがうかがわれる。

§ 1 保有・需要構造の変化

- トラック・バンの保有率は36%で、2006年調査時に比べ低くなっている。 P10
- 需要台数推移をみると、横ばい状況から2006年から2007年にかけて、減少している。 P15
- 最近1年間のトラック・バンの購入については、「購入した」比率は全体では12%と2004年以降減少傾向にあり、業種別に2006年調査時と比較すると、運輸業は43%から30%、運輸業以外は21%から11%へ減少している。 P15
- 最近1年間の代替移行状況を見ると、「同クラス・同タイプ」代替が中心であるという点で変化はないが、ダウンサイジングの傾向もみられる。また、保有期間の長期化傾向は続いている。 P16
- 次期意向車の燃料タイプをみると、現在ディーゼル車のユーザーの「次回ディーゼル車意向」は87%で、2006年調査時の79%に比べ高くなっている。 P18

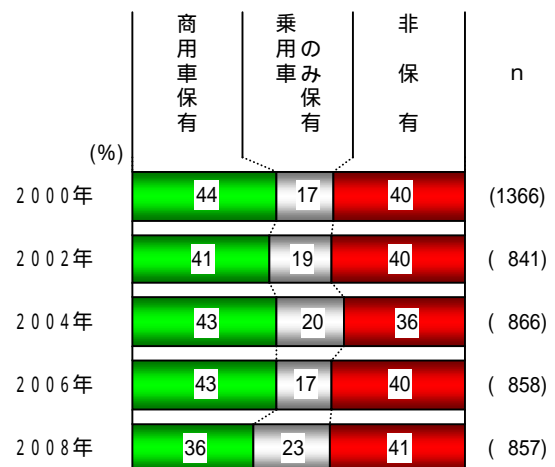
1 トラック、バンの保有状況

(1) 業務用車の保有状況（保有率、保有台数）

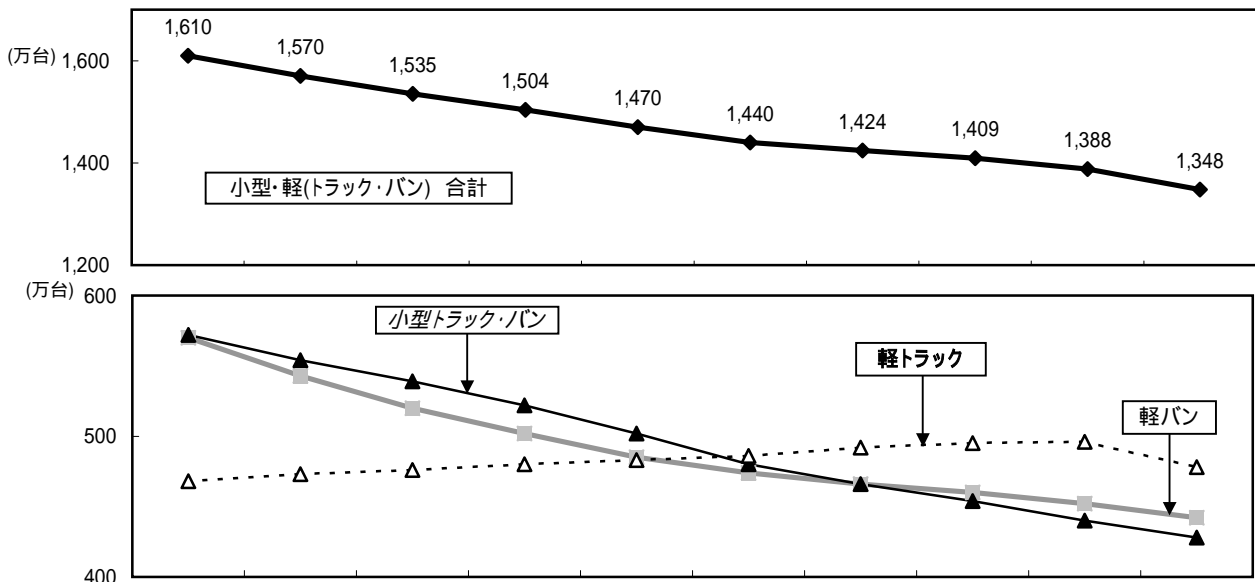
- ・業務用のトラック・バンの保有率は36%とで、2006年調査に比べ低くなっている。
- ・保有台数の推移をみると、小型・軽(トラック・バン)合計では減少傾向を示しており、微増傾向が続いていた軽トラックが減少に転じた。

図表1 業務用車の保有

事業所



図表2 保有台数の推移



	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
小型・軽(トラック・バン)合計	1610	1570	1535	1504	1470	1440	1424	1409	1388	1348
小型トラック・バン	572	554	539	522	502	480	466	454	440	428
軽トラック	468	473	476	480	483	486	492	495	496	478
軽バン	570	543	520	502	485	474	466	460	452	442

(万台)

(注) 各年3月末、4ナンバーの保有台数

自検協及び全軽協の統計資料より

(2) 保有車の車種

- 保有車種については全体では「軽トラック」が48%で最も多く、次いで「軽以外の乗用車」が45%、「軽キャブバン」「軽乗用車」の保有率が24%と高くなっている。
- ディーゼル車の比率は減少傾向にあったが、小型キャブトラックが増加に転じた。他の車種は2006年に比べ減少している。

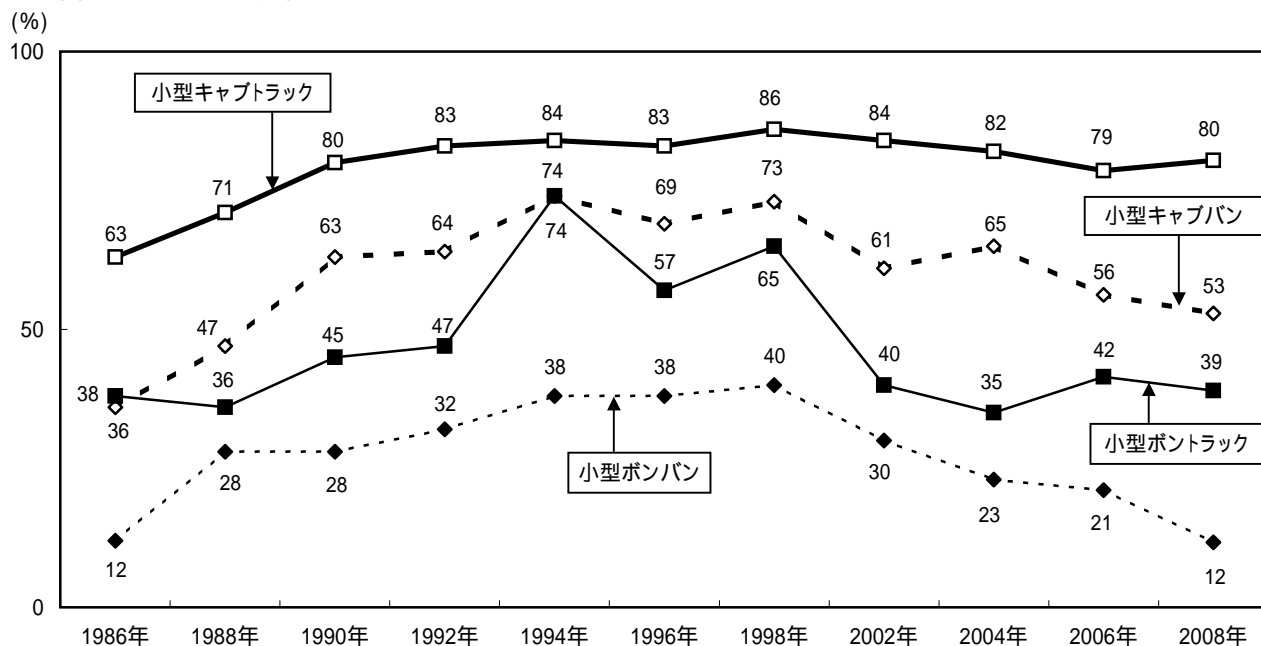
ユーザー

図表3 保有車の車種

-複数回答-

B D	n	カテゴリー (%)	小型以上トラック						小型キャブバン		小型ポントラック	軽商用車			乗用車・その他		
			3.5トントラック以上普通トラック	2トントラック	1.5トントラック	1トントラック	1トントラック未満	ポントラック	1トントラック以上キャブバン	1トントラック未満キャブバン		軽トラック	軽キャブバン	軽ポントラック	軽以外の乗用車	軽乗用車	バス
全体	2004年	1832	6	18	4	3	2	1	5	4	10	43	22	17	44	21	1
	2006年	1824	7	21	4	4	3	1	5	4	10	44	21	15	44	18	0
	2008年	1793	9	20	5	3	3	1	5	4	10	48	24	13	45	24	0
2008年業種別	農林水産業	131	4	11	4	2	2	0	0	1	1	89	11	2	60	28	0
	建設・設備工事業	309	14	38	8	6	4	2	9	4	13	50	24	4	41	25	0
	製造業	190	12	27	9	5	4	1	9	6	16	42	24	3	45	16	0
	卸・小売業、飲食、宿泊業	441	3	13	5	5	4	1	9	7	13	35	37	13	40	23	0
	サービス業、医療、教育等	190	4	20	5	3	2	1	6	7	20	31	33	22	35	28	3
	運輸業	221	66	79	7	2	1	0	4	3	8	18	13	4	20	7	0
	その他	103	7	38	9	6	3	1	10	4	17	47	30	8	43	17	1
	勤労世帯	208	0	1	0	1	0	1	1	1	7	45	20	30	53	29	0

図表4 ディーゼル比率



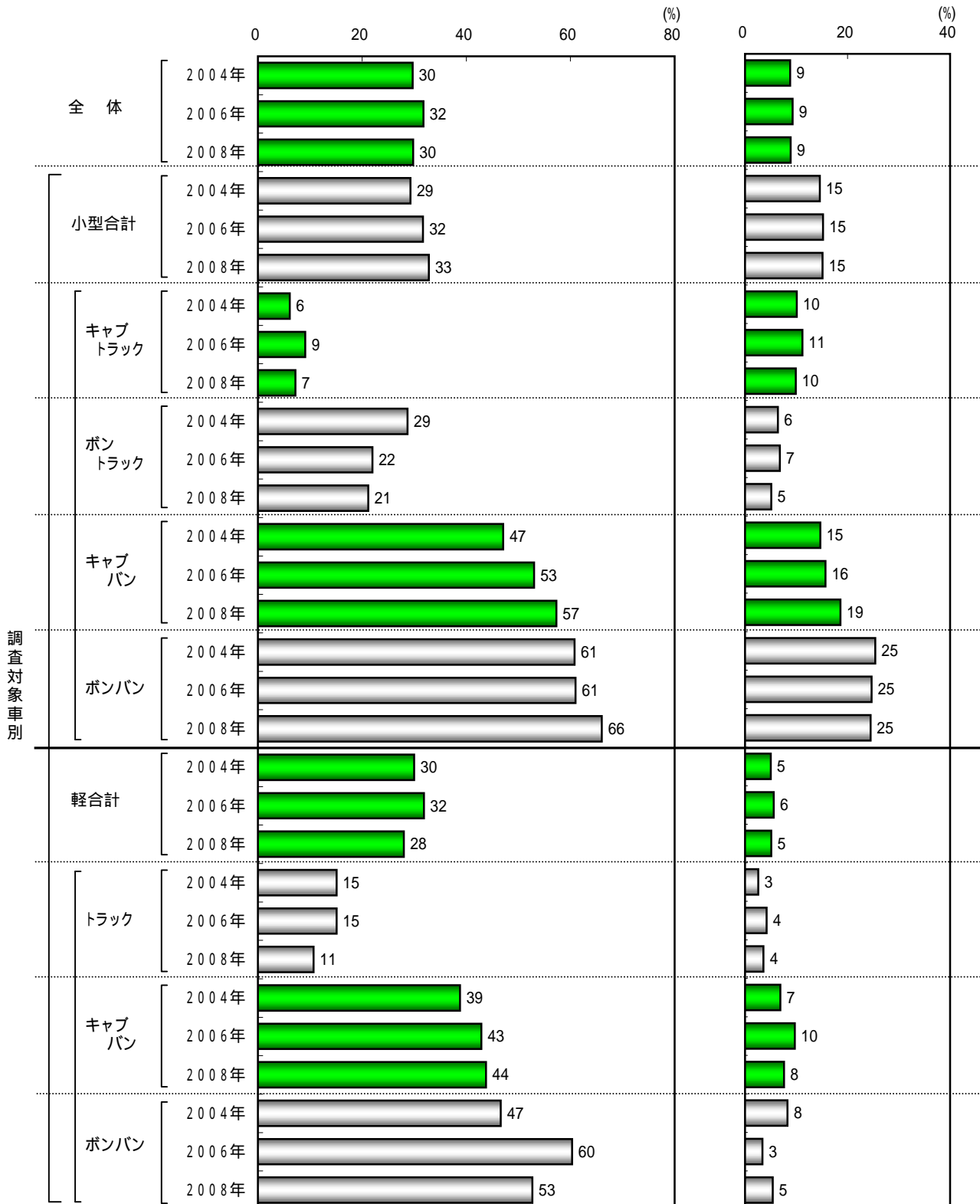
(3) 保有車の特性

- ・ A T比率は全体で見ると前回に比べやや減少した。A T比率はバン系で高く、特にボンバンではA T比率が66%を占める。
- ・ リース比率は全体で見ると大きな変化はなく、各タイプ別でも変化はみられない。

ユーザー

図表5 AT比率

図表6 リース比率

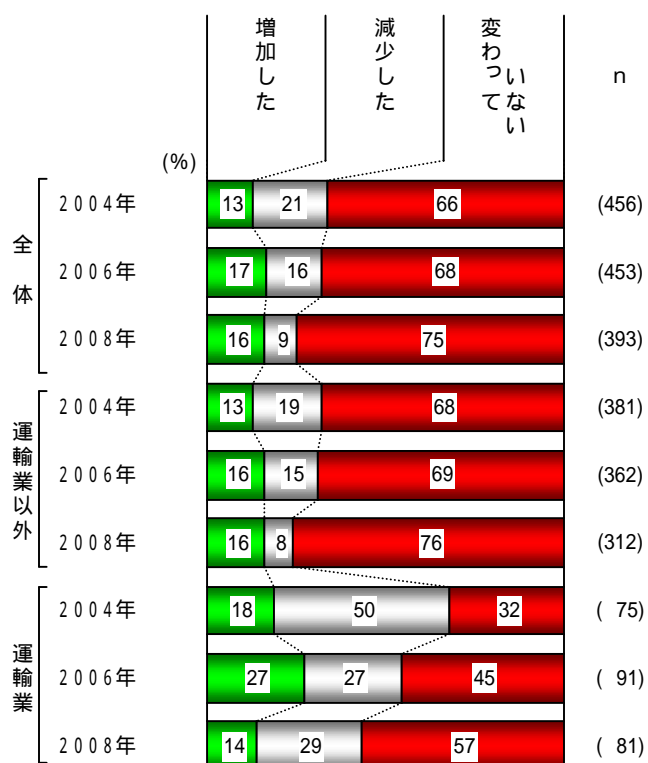


(4) 保有車の増減状況

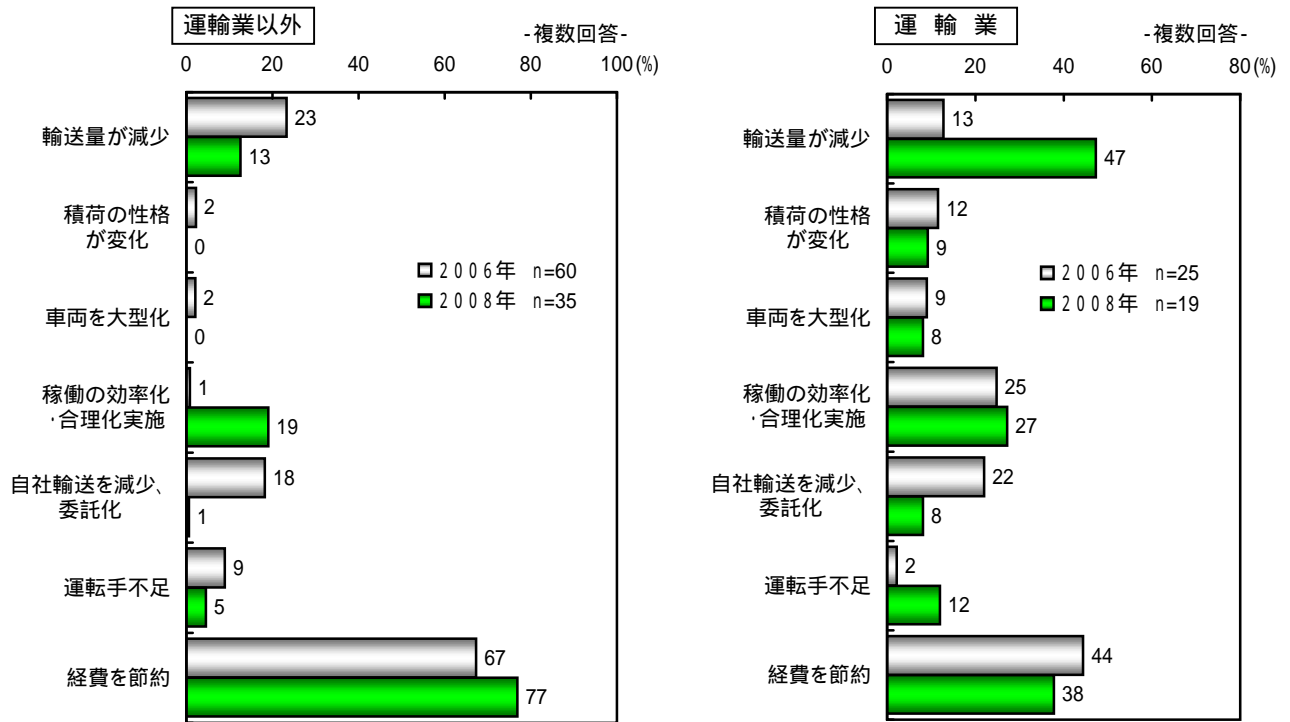
- ・最近5年間のトラック・バンの保有台数の増減については、全体では「変わっていない」が3/4を占める。
運輸業では「増加した」の比率が大きく減少し、前回増加した「減少した」の比率に大きな変化はない。
- ・保有台数減少の理由としては、運輸業以外では「経費を節約」の比率が最も高く、運輸業では「輸送量が減少」の比率が増加し、最も高い。
- ・保有台数増加の理由としては、運輸業以外で「営業関係にも使うので」「これまで不足気味だったので」の比率が高い。

事業所

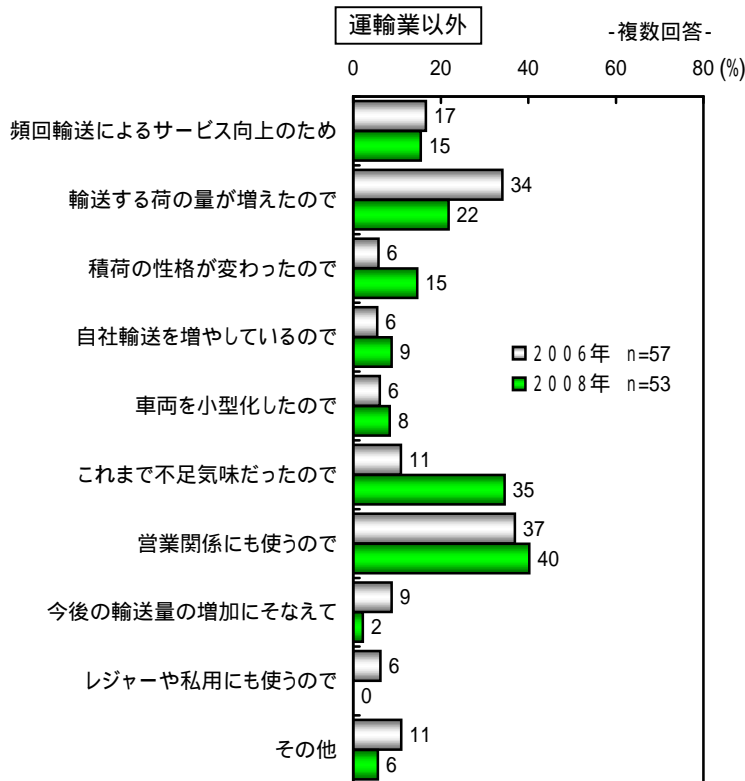
図表7 トラック・バン保有台数増減(最近5年間)



図表8 保有台数減少理由



図表9 保有台数増加理由

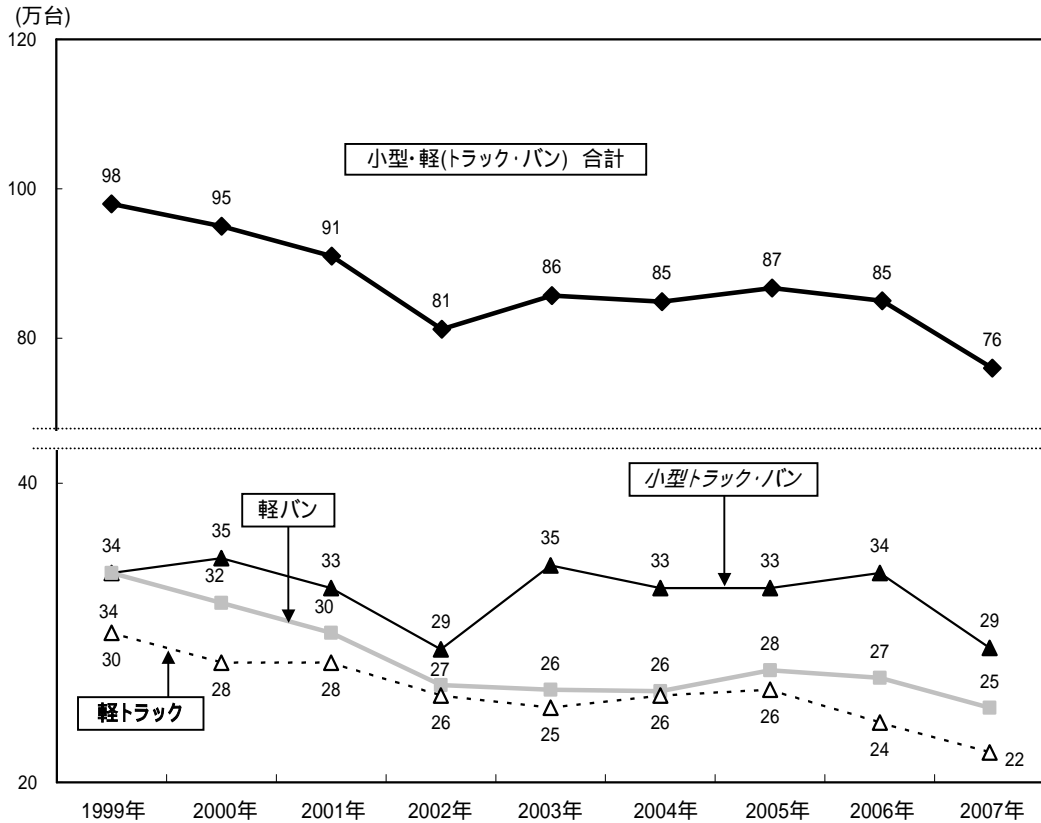


2 需要台数と代替状況

(1) 需要台数と最近1年間のトラック・バンの購入

- ・ 小型・軽トラック・バンの需要台数の推移をみると、2003年以降の横ばい状況から、2006年から2007年にかけて減少に転じている。
- ・ 最近1年間のトラック・バンの購入については、「購入した」比率は全体では12%と2004年調査時以降、減少傾向が続いている。

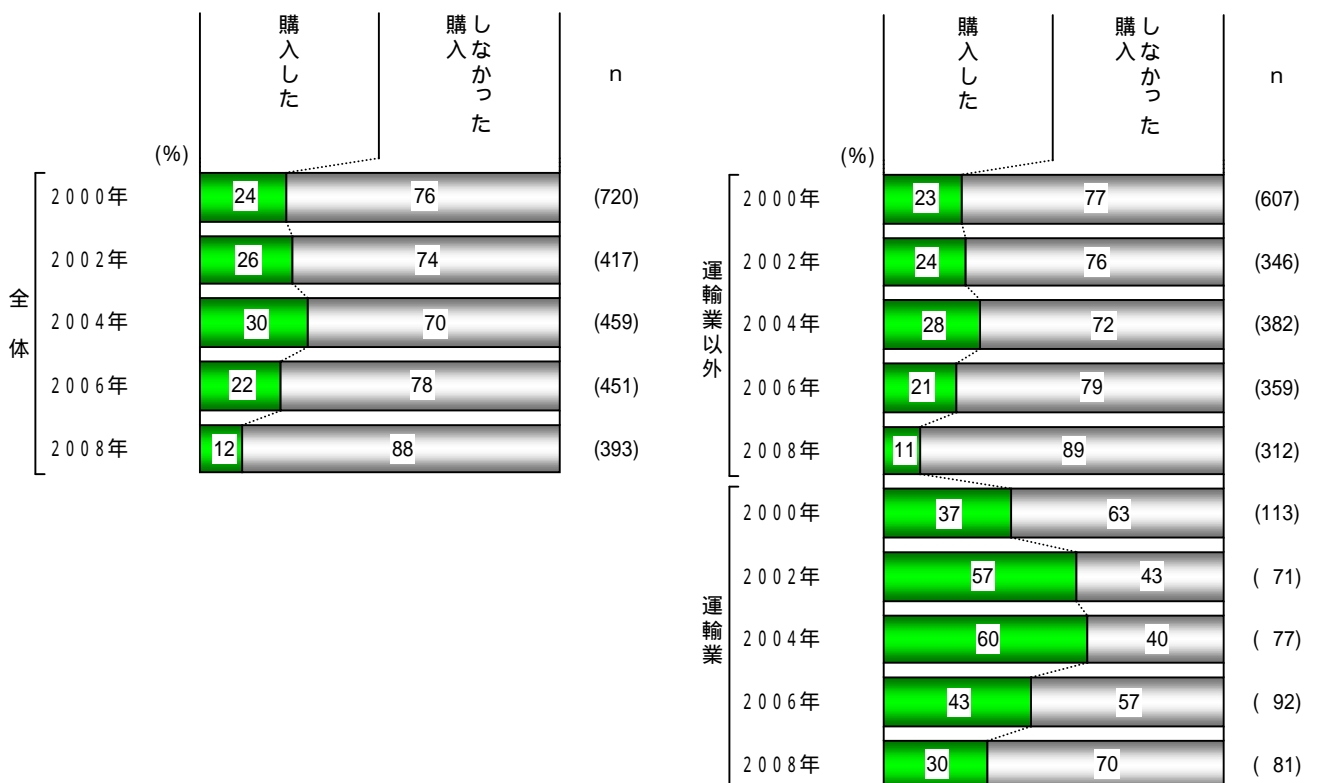
図表10 需要(登録・届出)台数の推移



(注) 4ナンバーの需要(登録・届出)台数、暦年(1~12月)

自検協及び全軽協の統計資料より

図表11 最近1年間のトラック・バンの購入



(2) 代替移行状況

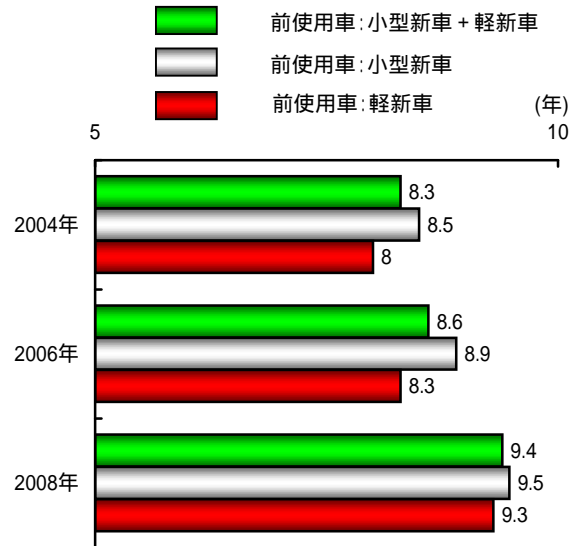
- 最近1年間の代替移行状況は、「同車型・同クラス代替」が中心であるが、軽へのダウンサイズの傾向もみられる。特に小型キャブバンでは軽キャブバンへの移行が高い。
- 前使用車(新車)の平均保有年数は小型9.5年、軽9.3年で、ともに長期化している。
- 代替早遅の実態をみると、「以前と同時期に買い替える」が増加傾向、「遅らせている」が減少傾向にある。
- 代替を遅らせている理由としては「遅らせた方が経済的に楽」が前回に比べ増加し最も高い。次いで「資金の余裕がない」「耐久性が増していたみが少ない」が続く。

ユーザー

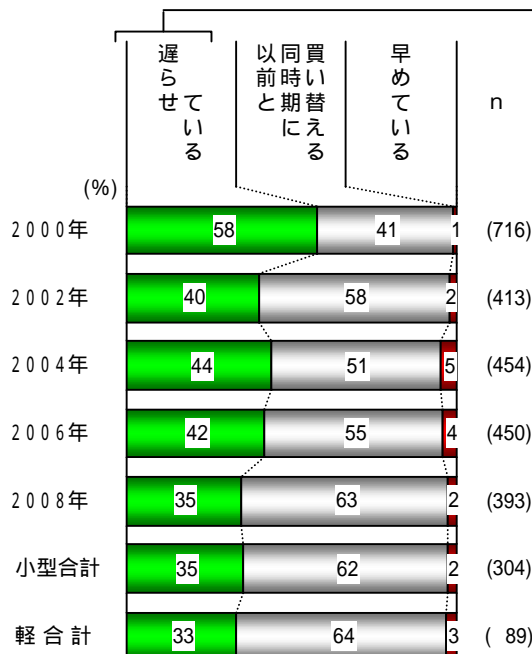
図表12 代替移行状況
(最近1年間のトラック・バンの購入)

前使用車 (2008年)	B D	n	カテゴリー (%)							
			小型キャブトラック	小型ポントトラック	小型キャブバン	小型ボンバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	普通トラック
小型+軽合計		178	14	0	8	4	44	30	1	0
小型合計		115	41	0	20	10	3	25	1	0
小型キャブトラック		57	95	0	0	0	5	0	0	0
小型キャブバン		31	1	0	43	4	0	52	0	0
小型ボンバン		23	0	0	9	65	0	21	5	0
軽合計		63	0	0	2	1	64	32	1	0
軽トラック		26	0	0	0	0	99	1	0	0
軽キャブバン		24	0	0	4	2	24	69	0	0
前使用車 (2006年)										
小型+軽合計		241	23	0	9	7	36	20	4	0
小型合計		173	55	1	16	16	5	6	0	1
小型キャブトラック		97	93	0	0	0	5	0	0	2
小型キャブバン		37	2	0	82	0	2	15	0	0
小型ボンバン		11	0	0	0	60	5	2	34	0
軽合計		68	1	0	4	0	58	30	7	0
軽トラック		28	2	0	0	0	98	0	1	0
軽キャブバン		31	0	0	11	0	1	76	11	0

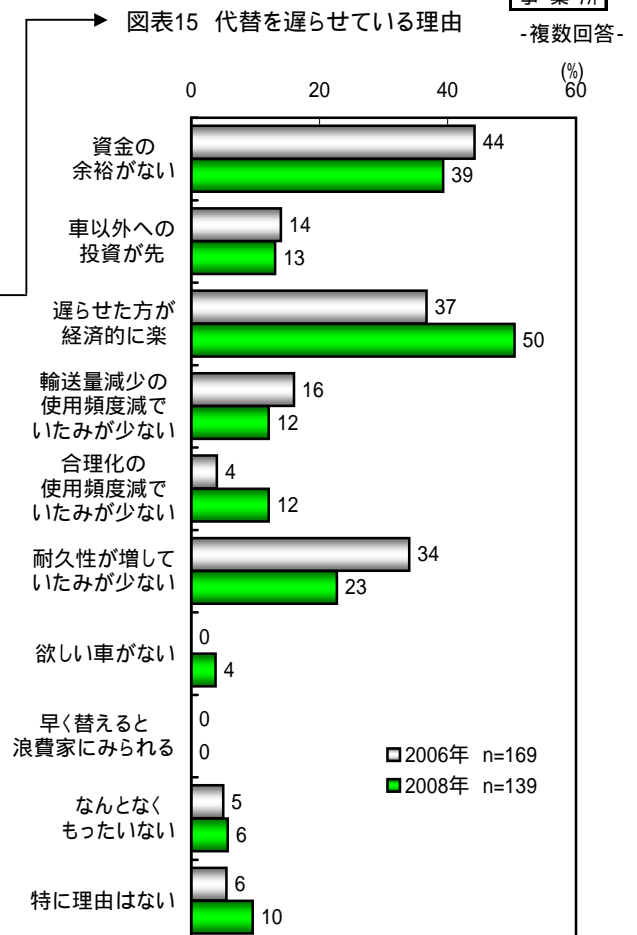
図表13 前使用車(新車)の平均保有年数



図表14 代替早遅の実態



事業所

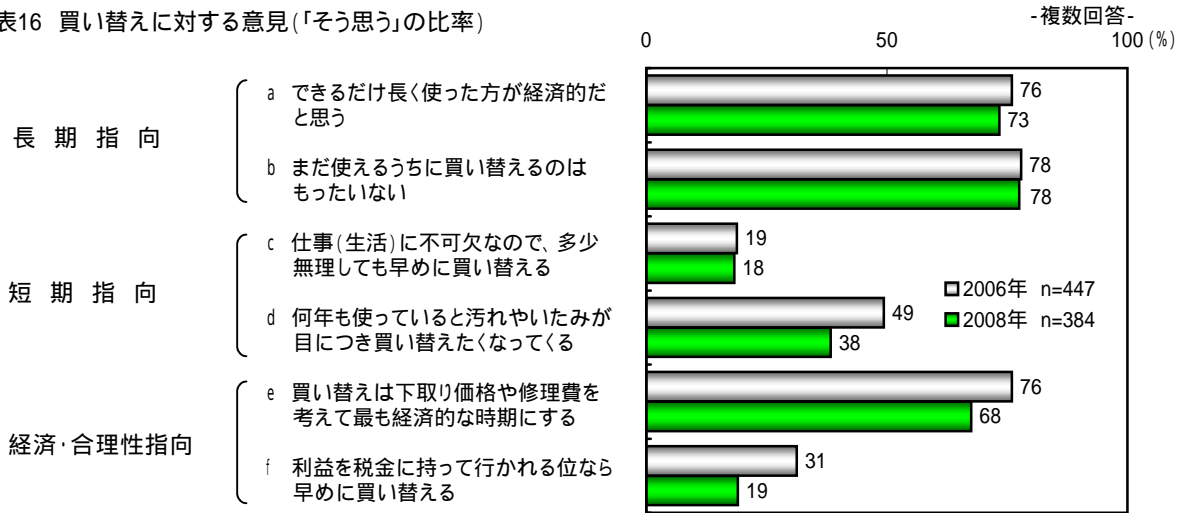


(3) 代替意識パターン

- ・買い替えに対する意見では「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」の比率は安定して高い。
- また、「何年も使っていると汚れやいたみが目につき買い替えたくなっていく」「買い替えは下取り価格や修理費を考えて最も経済的な時期にする」「利益を税金に持って行かれる位なら早めに買い替える」の比率が減少している。
- ・ユーザーの代替意識パターンについては、「長期保有確信層」「長期・経済性指向層」が増加し、「長期・短期迷い層」が減少した。

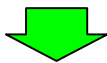
事業所

図表16 買い替えに対する意見(「そう思う」の比率)

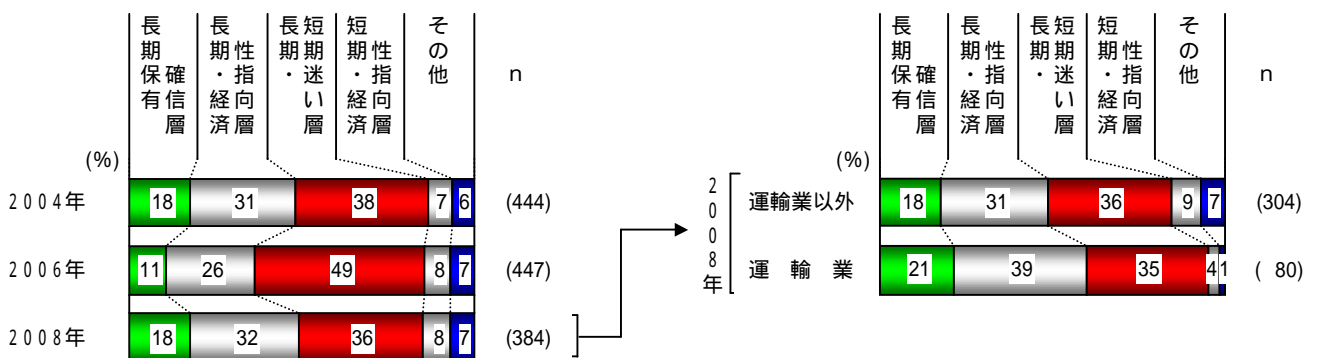


(「買い替えに関する意見」への肯定パターンによる分類)

	長期指向		短期指向		経済・合理性指向		
	a	b	c	d	e	f	
長期保有確信層	○	○	×	×	×	×	「長期指向」のみを肯定
長期・短期迷い層	○	○	○	○	○	○	「長期指向」と「短期指向」を肯定(含、「経済性指向」を肯定)
長期・経済性指向層	○	○	×	×	○	○	「長期指向」と「経済性指向」を肯定(「短期指向」を否定)
短期・経済性指向層	×	×	○	○	○	○	「短期指向」と「経済性指向」を肯定(「長期指向」を否定)
その他	上記にあてはまらないパターン						



図表17 代替意識パターン



3 次期車の志向

(1) 買い替え時の車種

- ・買い替え時の意向車は、各クラス・タイプともに「同クラス・同タイプ」が最も多く、軽より小型、バンよりトラックで歩留まり意向が強くなっている。これは2006年調査と同じ結果である。
- ・また小型車の買い替え時の燃料タイプをみると、小型ディーゼル車合計では「ディーゼル車」への買い替え意向を持つユーザーが87%、「ガソリン車」への買い替え意向が高いのはボンバンユーザーである。
- ・2006年調査と比べると、ディーゼル車ユーザーでは各車種とも「ディーゼル車」意向比率が高くなっており、ガソリン車ユーザーの「ガソリン車」意向は低くなっている。

ユーザー

図表18 買い替え時の意向車
(調査対象車の買い替え予定)

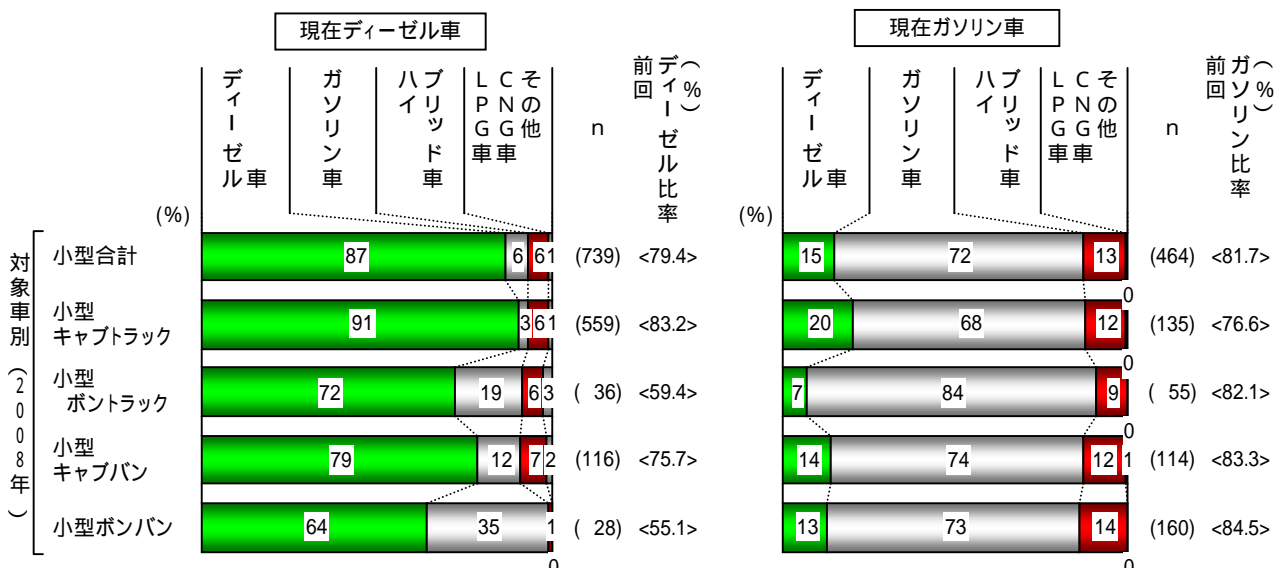
B D		n	カテゴリー (%)								
			3.5トントラック以上	小型トラック	小型キャブバン	小型ボンバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	乗用車	
2008年	小型	小型キャブトラック	691	6	90	2	0	1	0	0	0
		小型ポントラック	104	0	64	2	4	10	3	1	16
		小型キャブバン	238	0	11	77	7	0	0	0	5
		小型ボンバン	206	0	6	6	75	1	0	2	11
	軽	軽トラック	180	0	10	1	1	85	3	1	0
		軽キャブバン	130	1	0	18	2	4	66	3	7
		軽ボンバン	86	0	0	2	14	1	5	67	11
		2006年	小型	小型キャブトラック	706	4	92	3	0	1	0
小型ポントラック	107			0	65	7	9	5	0	2	13
小型キャブバン	227			1	12	73	8	0	1	0	6
小型ボンバン	218			0	3	6	74	0	0	1	15
軽	軽トラック		173	1	13	1	1	78	4	1	2
	軽キャブバン		123	0	1	15	2	4	63	8	7
	軽ボンバン		75	0	1	1	11	0	7	68	12

図表19 買い替え時の歩留まり意向
(調査対象車の買い替え予定)

同クラス歩留り	他クラス移行	他タイプ移行
90	8	2
64	10	26
77	0	23
75	2	23
85	10	5
66	18	16
67	14	19
92	5	3
65	5	31
73	1	26
74	1	25
78	15	8
63	15	21
68	11	21

注)トラックのボンネット/キャブオーバーは同タイプとして処理

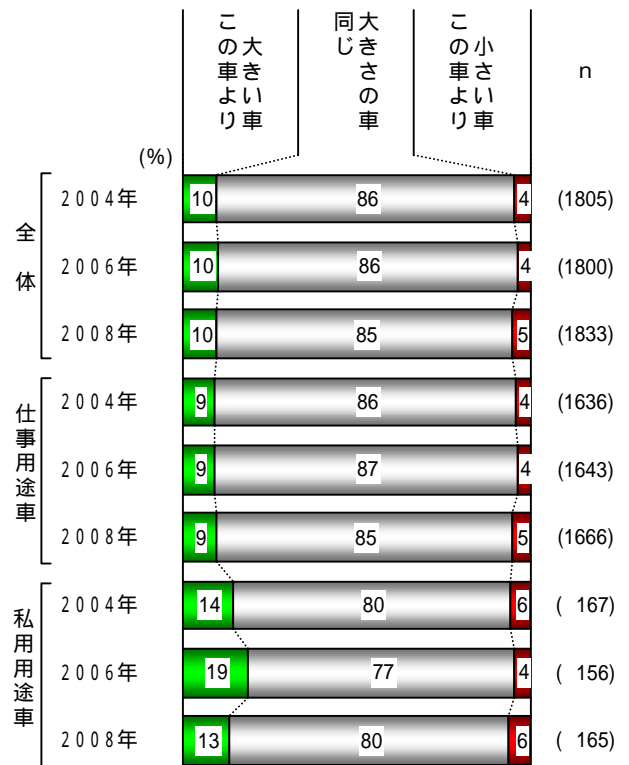
図表20 買い替え時の燃料タイプ



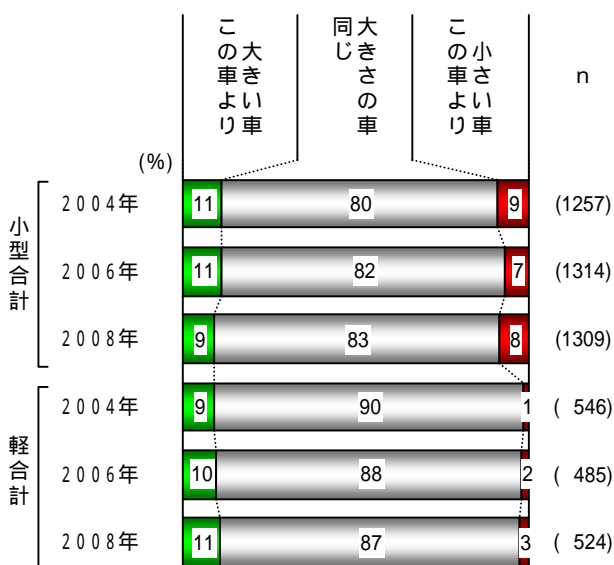
(2) 買い替え時の大きさ志向

- ・ 買い替え時の大きさは、「同じ大きさの車」が最も多く、仕事用途車により「同じ大きさ」への歩留まり意向が強くなっている。
- ・ 同じ大きさにする理由としては「使い慣れている」が70%と最も高く、次いで「経済性にすぐれている」「道路幅などにあっている」「荷台・荷室の大きさが最適」「積載量が最適」となっており、2006年調査時と比べて大きな変化はみられない。

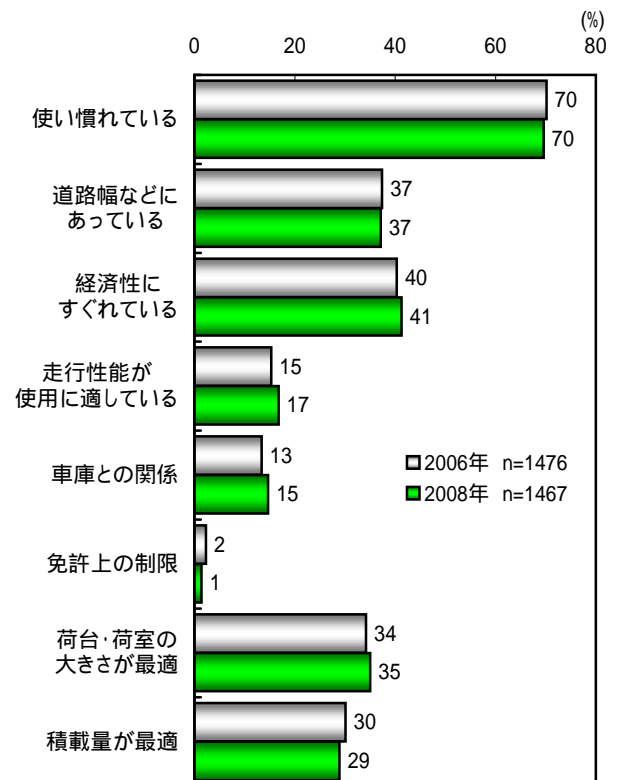
図表21 買い替え時の大きさ志向 ユーザー



図表22 車種別 買い替え時の大きさ志向



図表23 同じ大きさにする理由 -複数回答-



§ 2 使用状況と輸送の実態

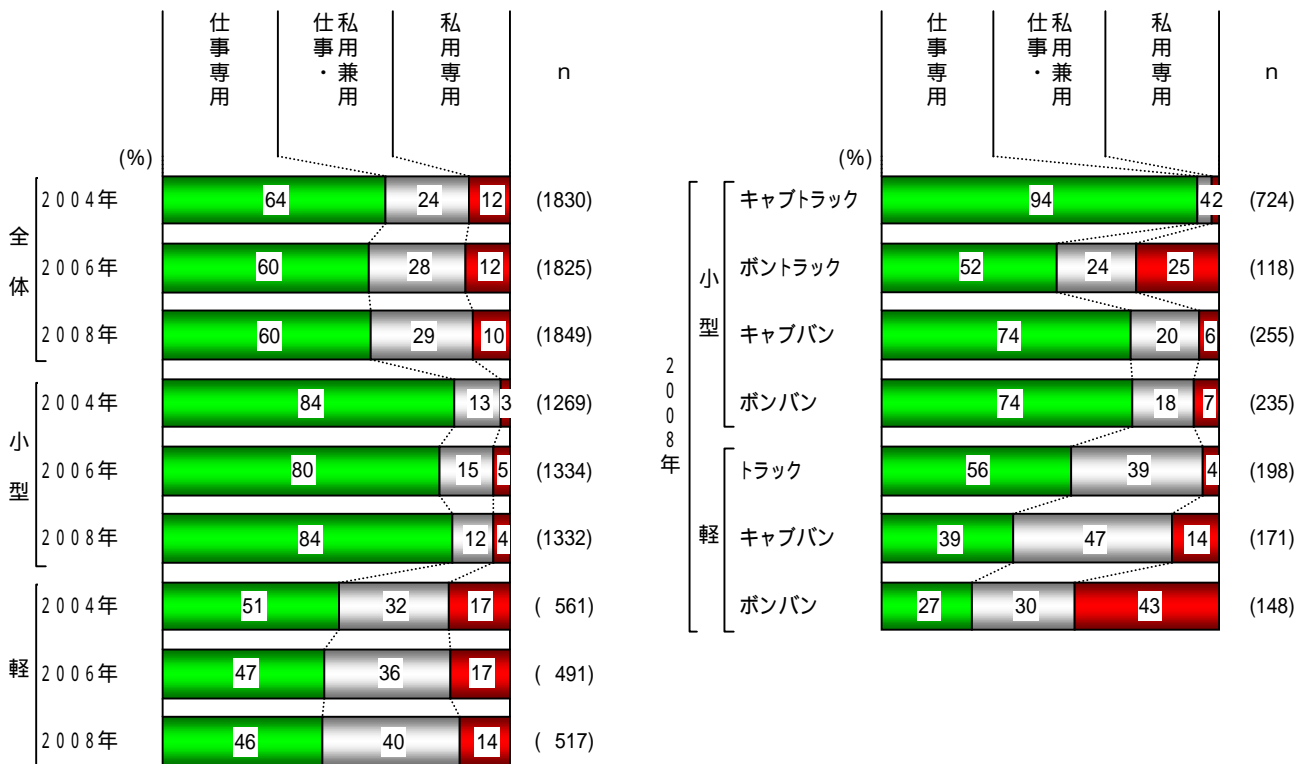
業務用車の用途としては、「作業場・仕事場・現場への往復」が最も多く、「セールス・サービスなど営業の足」、「田畑への往復・農機具・作物の運搬」「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」がこれに続いており、2006年の調査結果とほぼ同じ結果である。 P21
 業務用車の使用状況をみると、2006年調査と比較した場合、行動半径では変化はないが、月間走行距離は減少している。通常の重量積載率は全体では「50%以下」が64%と、2006年調査の65%とほぼ同レベルである。 P22～P23
 輸送トン数の推移をみると、減少傾向にあった営業用小型トラック・バンの貨物輸送量は下げ止まった。ただし、最近の物資輸送量が「減少している」とする事業所の比率が微増している。一方で、保有車の稼働状況に大きな変化はない。 P24～P25
 輸送手段選択時の重視点は「コストが安い」「安全・確実に輸送できる」「早く輸送できる」の順に高く、2006年調査に比べ「コストが安い」重視の傾向は強まっている。 P27
 物流をすべて自社体制で行う事業所は全体的に減少傾向にあり、外部委託や宅配便の利用が増加傾向にある。 P29～P31

1 使用用途パターン

- ・ 小型トラック系は仕事用途中心、軽トラック系は私用用途にも使われることも多いという点で大きな変化はみられない。
- ・ 車種別にみると、小型トラックの中でもキャブトラックは「仕事専用」が94%と大半を占める。一方、ボンネットトラックでは「私用専用」が25%と高く、約半数のユーザーが私用用途にボンネットトラックを使用している。
- ・ 小型バンではキャブバン、ボンバンともに7割強が仕事専用で使用、仕事・私用兼用を含めると仕事用途は9割を超える。
- ・ 軽ではトラック キャブバン ボンバンの順に私用に使用されることが多くなり、軽ボンバンでは「私用専用」が43%を占める。

ユーザー

図表1 使用用途パターン



2 業務用車の使用状況

(1) 業務用車の用途

- ・業務用車の用途としては全体では、「作業場・仕事場・現場への往復」が48%で最も多く、次いで「セールス・サービスなど営業の足」が28%、「田畑への往復・農機具・作物の運搬」26%となっている。これらは2006年の調査結果とほぼ同じ結果である。
- ・車種別にみると、小型キャブトラックでは「作業場・仕事場・現場への往復」が56%、小型ボンバンでは「セールス・サービスなど営業の足」が59%と比率が高い。
- ・軽トラックは「田畑への往復・農機具・作物の運搬」の比率が54%と他車種に比べ高い。

(2) 月間維持費（燃料代、駐車代、高速通行料、修理代など）

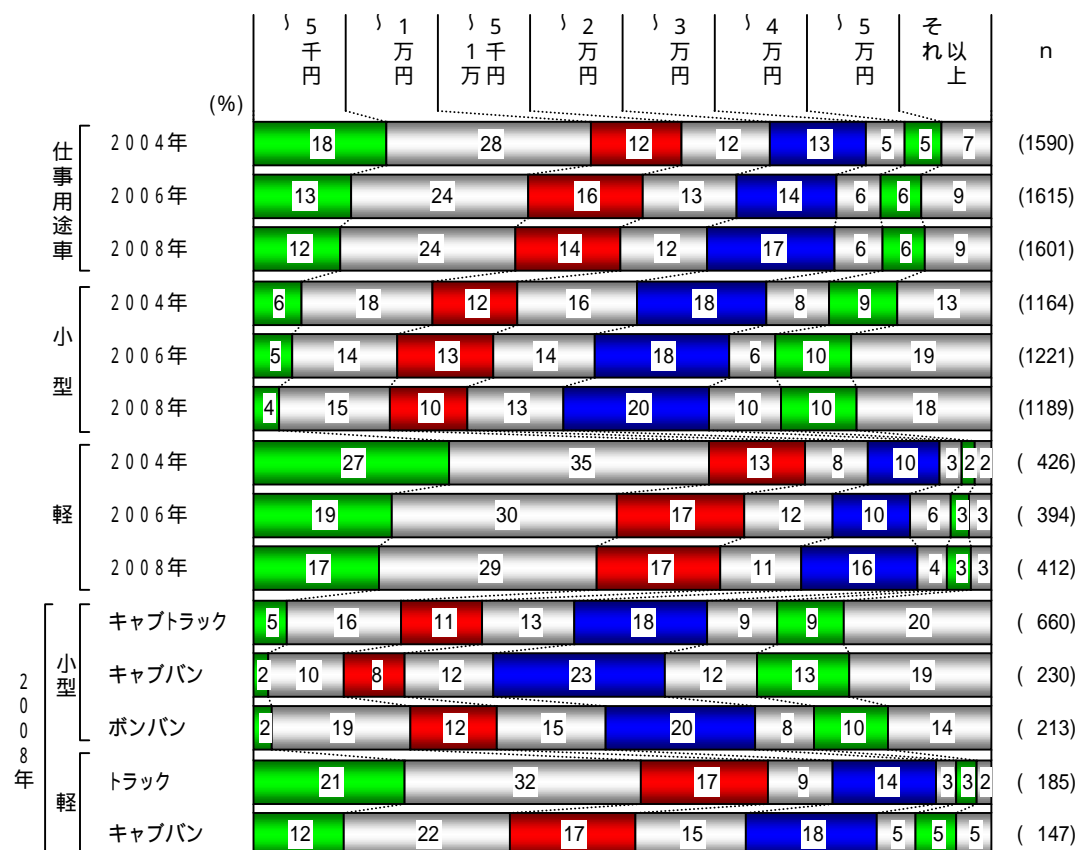
- ・月間維持費をみると、2万円超は全体では38%で、維持費の上昇傾向がみられる。
- ・小型、軽ともに上昇傾向がうかがわれるが、2万円超比率は小型58%、軽26%で、小型の方が維持費は高い。

図表2 用途

ユーザー

B D			-複数回答-									
n	年	カテゴリー (%)	委託荷の輸送	セールス・サービスなど営業の足	作業現場への往復	田畑への往復・農機具・作物の運搬	一般消費者・集荷への配達	小売店への商品配達	問屋・配達への仕入	工場・配達への仕入	事業所間の使送便	
			全体	2004年	1656	15	27	40	25	21	12	13
	2006年	1664	15	25	47	21	21	16	14	11	6	
	2008年	1679	14	28	48	26	18	13	14	10	8	
小型合計	2004年	1222	18	31	49	6	16	18	18	17	10	
	2006年	1267	18	31	52	6	16	18	18	17	7	
	2008年	1258	19	32	54	6	15	18	17	15	8	
軽合計	2004年	434	12	24	33	39	24	8	9	5	7	
	2006年	397	13	21	43	31	24	14	12	7	5	
	2008年	421	11	25	43	39	21	10	12	7	8	
2008年	キャブトラック	724	21	14	56	10	13	15	19	17	6	
	キャブバン	255	18	40	47	2	20	23	20	15	8	
	ボンバン	235	11	59	48	2	9	15	7	11	13	
	トラック	198	11	15	44	54	12	7	9	5	6	
	キャブバン	171	11	32	33	12	32	13	17	9	8	

図表3 月間維持費（燃料代、駐車代、高速通行料、修理代など）



(3) 業務用車の使用状況

・月間走行距離：全体の中央値をみると「523km」で2006年の「570km」に比べ短くなり、小型、軽ともに中央値は短くなっている。

車種別にみると、小型・軽ともにキャブバンの中央値が高く、小型キャブバンでは「997km」、軽キャブバンでは「548km」となっている。

・行動半径：全体をみると「～10km」が40%で、2006年調査時に比べ増加している。ただし、「30km以下」でみると74%を占め、2006年調査時と変化はない。軽では「～10km」が5ポイント増加し、52%となった。

車種別にみると、軽トラックでは88%が「30km以下」となっており、特に「10km以下」の狭域での運行が6割を占める。

ユーザー

図表4 月間走行距離

図表5 行動半径

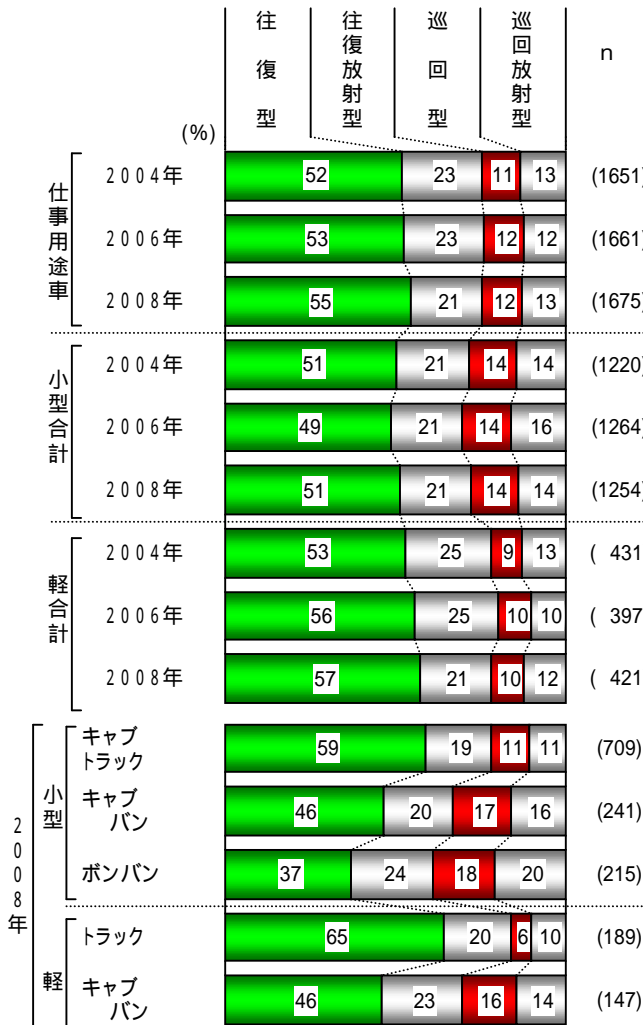
	月間走行距離 (km)					n	中(中央)値 (km)	行動半径 (km)				n	平均距離 (km)		
	2000	600	1200	2000	それ以上			10	30	50	それ以上				
仕事用車	2004年	30	25	24	10	10	(1608)	< 520 >	35	42	12	10	(1633)	< 23.7 >	
	2006年	26	26	24	12	11	(1646)	< 570 >	35	39	15	11	(1649)	< 25.2 >	
	2008年	29	25	24	11	10	(1656)	< 523 >	40	34	15	12	(1674)	< 25.3 >	
小型合計	2004年	20	22	27	16	16	(1184)	< 807 >	22	44	16	18	(1206)	< 32.3 >	
	2006年	18	22	27	16	18	(1254)	< 853 >	19	39	21	21	(1254)	< 35.8 >	
	2008年	20	23	22	17	18	(1239)	< 823 >	21	37	20	22	(1253)	< 36.3 >	
軽合計	2004年	38	27	22	6	6	(424)	< 386 >	46	41	10	4	(427)	< 17.0 >	
	2006年	31	29	23	10	6	(392)	< 424 >	47	38	10	4	(395)	< 17.6 >	
	2008年	36	27	25	8	5	(417)	< 396 >	52	32	11	5	(421)	< 18.0 >	
2008年	小型	キャブトラック	25	27	19	13	16	(702)	< 571 >	25	40	17	18	(709)	< 32.4 >
	キャブバン	14	16	27	23	20	(236)	< 997 >	17	38	20	26	(241)	< 39.2 >	
	ボンバン	14	23	22	22	19	(214)	< 924 >	17	26	28	28	(214)	< 43.2 >	
	軽	トラック	38	29	23	6	3	(188)	< 333 >	60	28	8	5	(189)	< 15.8 >
	キャブバン	30	23	27	10	10	(146)	< 548 >	43	37	15	5	(147)	< 21.4 >	

注：中央値：データを大きさ順に並べて、ちょうど中央に位置するデータの値

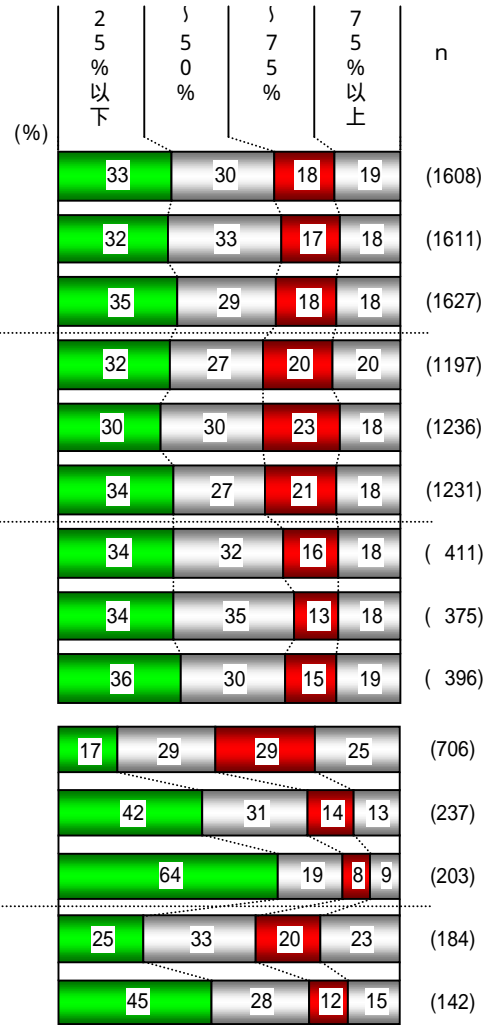
- ・運行形態 : 「往復型」の運行が多く、仕事用途車全体では55%で2006年と比較して微増となっている。
車種別にみると、小型キャブトラックでは59%、軽トラックでは65%とトラックタイプで「往復型」運行の比率が高くなっている。
- ・重量積載率 : 仕事用途車全体では、「50%以下」が64%となっており、2006年の65%と比べ大きな変化はみられない。
車種別にみると、小型キャブトラックでは「50%を超える」が5割以上を占めるが、小型ボンバンでは「25%以下」が約6割を占めている。

ユーザー

図表6 運行形態

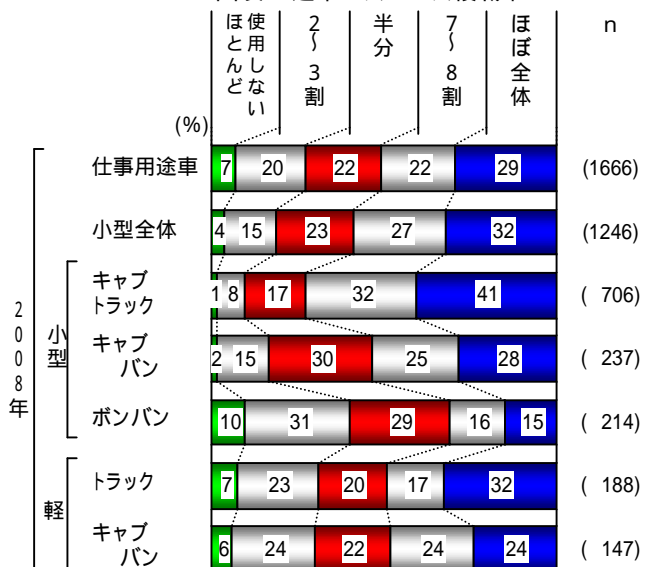


図表7 通常の重量積載率



図表8 通常のスペース積載率

- ・スペース積載率 : 仕事用途車全体では、「半分以下」が49%となっている。
車種別にみると、小型キャブトラックでは「7~8割」+「ほぼ全体」が7割強を占め、小型ボンバンでは「半分以下」が7割を占めている。

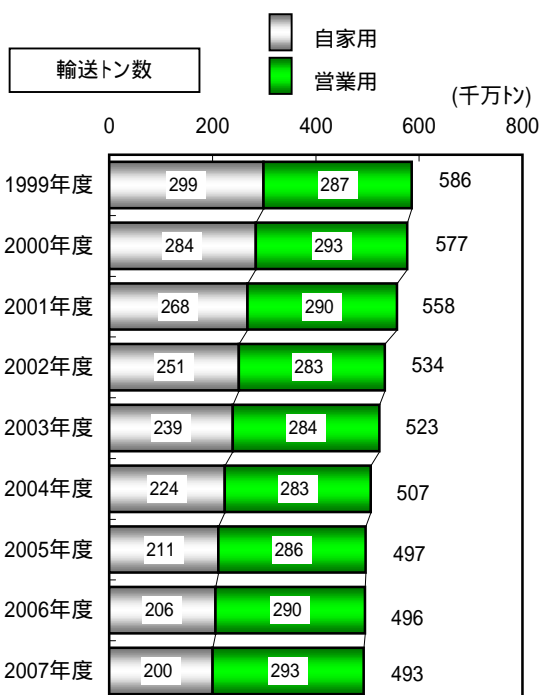


3 輸送量と輸送に対する意識の変化

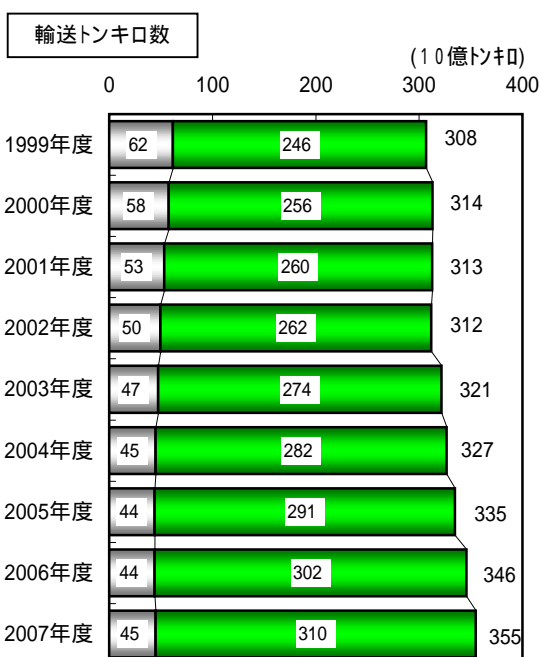
(1) 自動車貨物輸送量の推移

- ・自動車貨物輸送量の推移をみると、輸送トン数は減少傾向にある。営業用トラック・バンでは大きな変化はみられないが、自家用トラック・バンでは減少傾向が続いている。
- ・輸送トンキロ数をみると、1999年度以降増加傾向にあるが、自家用・営業用別にみると自家用トラック・バンでは減少傾向にあるのに対し、営業用トラック・バンでは増加で推移している。
- ・減少傾向にあった営業用小型トラック・バンの輸送量が、輸送トン数、輸送トンキロ数ともに下げ止まっている。

図表9 自動車貨物輸送量の推移



【営業用】							
普通車		小型車		特殊用途車		軽	
輸送量 (千万トン)	前年比 (%)	輸送量 (千万トン)	前年比 (%)	輸送量 (千万トン)	前年比 (%)	輸送量 (千万トン)	前年比 (%)
238.32	104.1%	2.88	96.8%	44.56	108.0%	1.61	102.1%
246.24	103.3%	2.79	96.8%	42.60	95.6%	1.65	102.5%
242.81	98.6%	2.72	97.7%	42.65	100.1%	1.66	100.7%
235.69	97.1%	2.68	98.3%	42.98	100.8%	1.68	101.2%
237.50	100.8%	2.61	97.6%	42.56	99.0%	1.71	102.1%
235.28	99.1%	2.55	97.7%	43.71	102.7%	1.76	102.8%
238.63	101.4%	2.51	98.3%	42.92	98.2%	1.76	99.7%
239.97	100.6%	2.50	99.6%	45.70	106.5%	1.80	102.2%
244.04	101.7%	2.51	100.4%	44.34	97.0%	1.89	105.5%



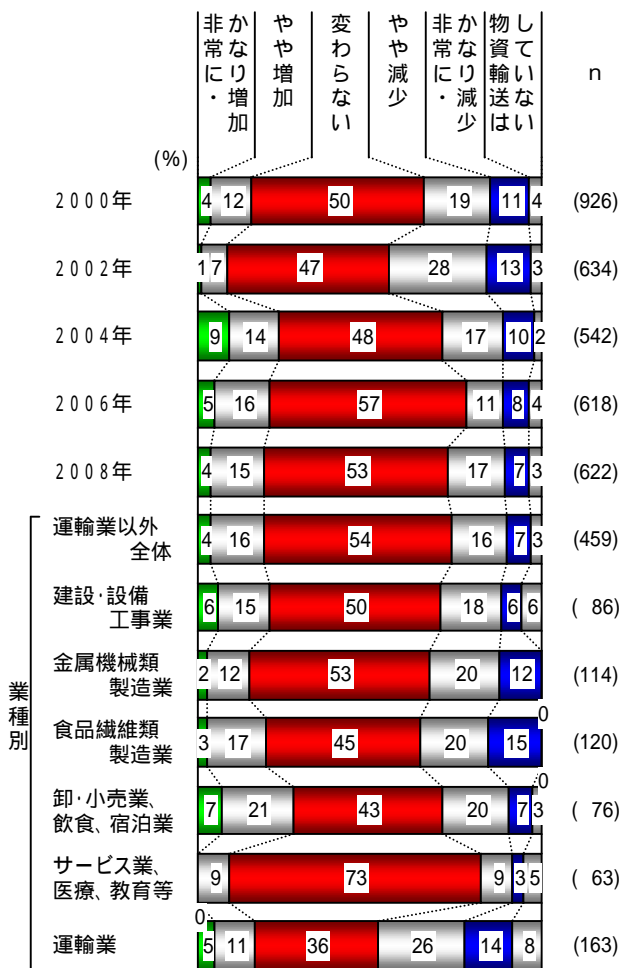
【営業用】							
普通車		小型車		特殊用途車		軽	
輸送量 (10億トンキロ)	前年比 (%)	輸送量 (10億トンキロ)	前年比 (%)	輸送量 (10億トンキロ)	前年比 (%)	輸送量 (10億トンキロ)	前年比 (%)
207.77	103.2%	0.93	98.1%	36.36	110.4%	0.51	102.7%
217.40	104.6%	0.93	99.4%	36.69	100.9%	0.52	101.6%
219.86	101.1%	0.93	100.1%	38.45	104.8%	0.53	102.0%
220.35	100.2%	0.93	100.5%	40.48	105.3%	0.55	102.4%
230.48	104.6%	0.92	98.1%	42.40	104.7%	0.57	103.7%
235.70	102.3%	0.91	99.5%	44.94	106.0%	0.60	105.4%
243.19	103.2%	0.91	99.7%	46.06	102.5%	0.61	102.8%
250.96	103.2%	0.92	101.3%	49.66	107.8%	0.64	103.8%
259.23	103.3%	0.94	102.2%	49.33	99.3%	0.69	108.3%

(2) 物資輸送量と保有車の稼働状況

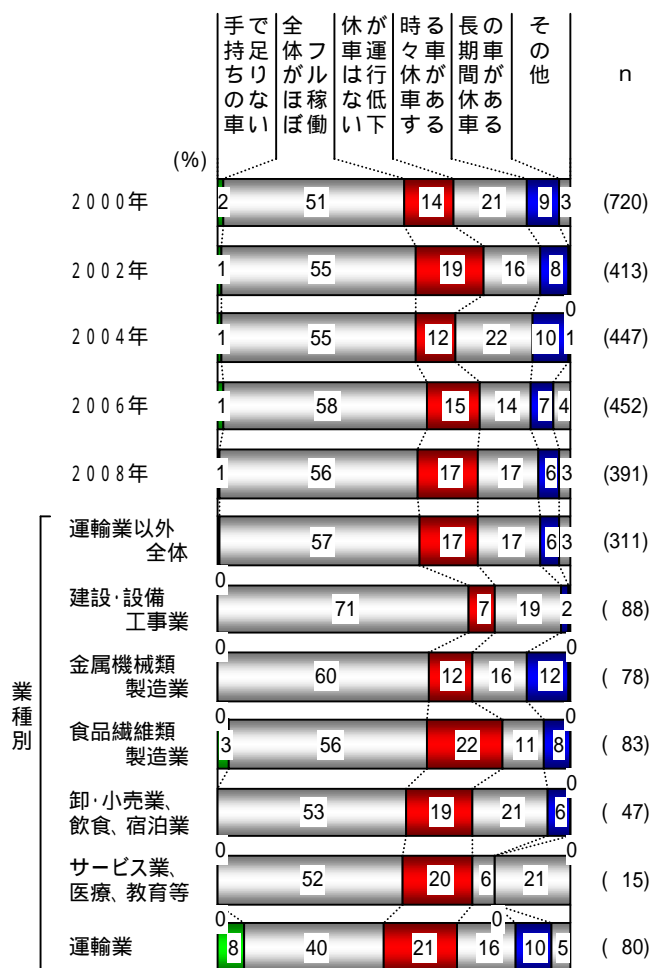
- ・最近の物資輸送量については「増加している」の割合が全体で19%となり2004年以降、わずかながら減少傾向がみられる。一方で物資輸送量が減少している事業所の比率は2006年に比べやや増加している。
- ・業種別にみると「増加した」の比率は「卸・小売業、飲食、宿泊業」で28%と高い。運輸業は「増加した」の16%に対し、「減少した」は40%と高い比率となっている。
- ・保有車の稼働状況については、全体では57%の事業所が「手持ちの車がほぼフル稼働または足りない」状況であり、2006年と差はない。
- ・業種別にみると「手持ちの車がほぼフル稼働または足りない」の比率は、「建設・設備工事業」で高い。運輸業では「休車はないが運行低下」「時々休車」「長期間休車」といった稼働率が低い事業所が半数近くみられる。

事業所

図表10 最近の物資輸送量



図表11 保有車の稼働状況

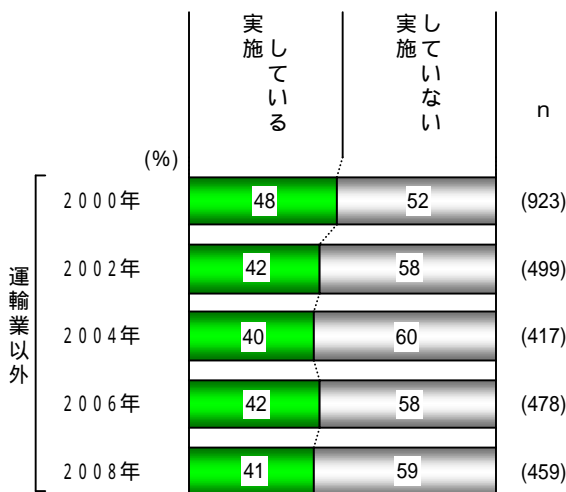


(3) 輸送合理化の実態

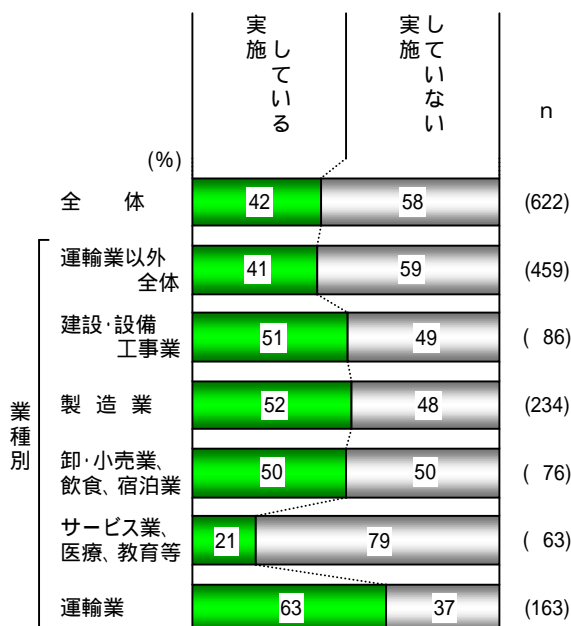
- ・2002年調査以降、輸送合理化の実施率は横ばい状態で、今回41%となった。
- ・業種別の実施率をみると、運輸業で63%と高く、サービス業、医療、教育等で21%と低くなっている。
- ・輸送合理化の現在実施中の策としては「配達・集荷回数の集約による効率化」が17%で最も多く、「用途に応じた大型・小型の使い分け」が16%、「保有台数の適正化による稼働率の向上」が14%で続く。「買い替えの延長による車両費の削減」「運送委託・備車の推進による経費削減」は、2006年調査に比べ微増している。
- ・「用途に応じた大型・小型の使い分け」「保有台数の適正化による稼働率の向上」は、現在実施率、今後の実施予定率ともに減少傾向にあり、これらの合理化策は今後減っていくことがうかがわれる。

事業所

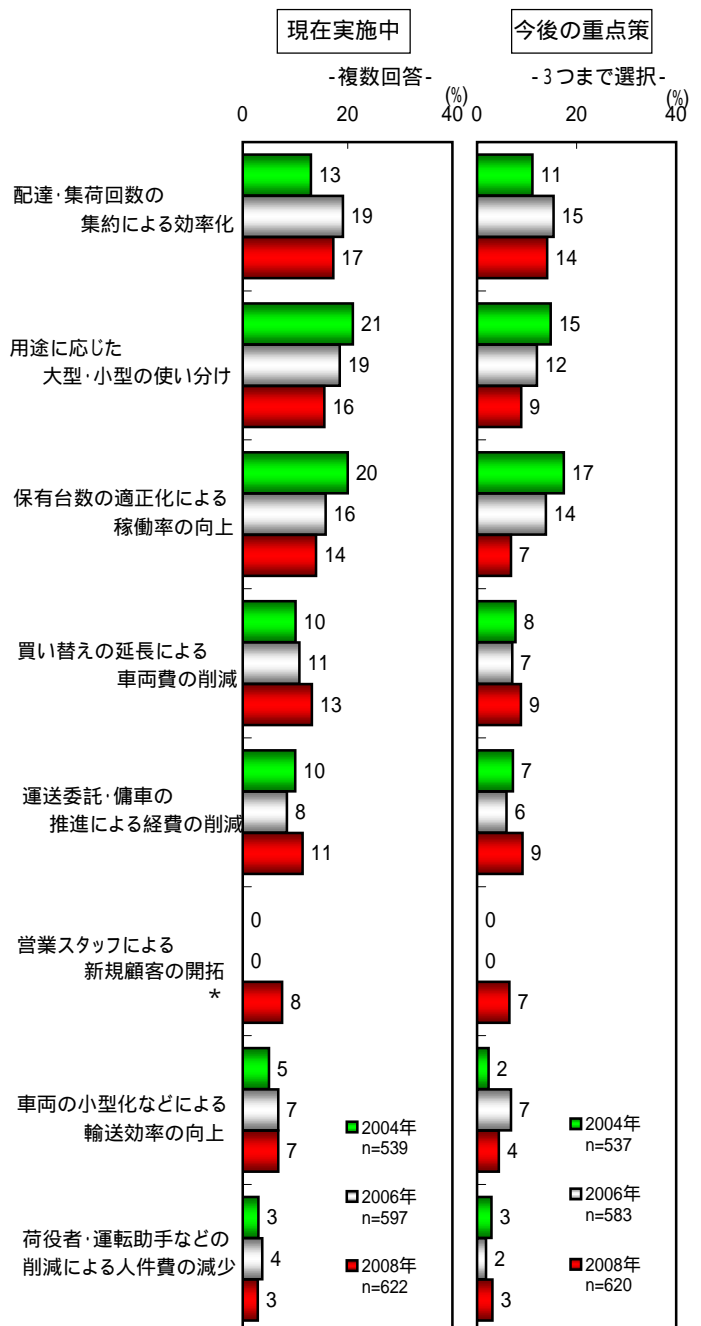
図表12 輸送合理化の実施状況



図表13 業種別輸送合理化の実施状況



図表14 輸送合理化策(抜粋)



*「営業スタッフによる新規顧客の開拓」は今回新たに追加した項目

(4) 輸送手段選択時の重視点 / 輸送活動に関する意見

- ・輸送手段選択時の重視点は「コストが安い」「安全・確実に輸送できる」「早く輸送できる」の順で高い。「コストが安い」は2006年にみられた減少から今回は11ポイントの増加に転じ、輸送手段選択時の重視点のトップとなっている。
- ・輸送手段選択時の最重視点でみると大きな変化はなく、「安全・確実に輸送できる」が最も多い。
- ・輸送活動に関する意見では、「節約しているものでこれ以上合理化はできない」が38%と最も多い。「輸送関係費の占める割合が増加」「委託したほうが輸送経費を節約できる」が続く。また、「輸送関係費の占める割合が増加」が増加傾向を示している。

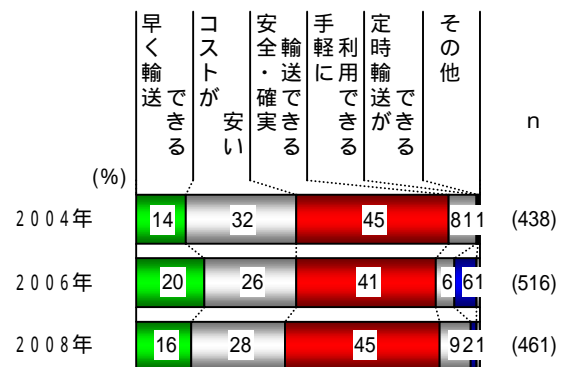
事業所

図表15 輸送手段選択時の重視点

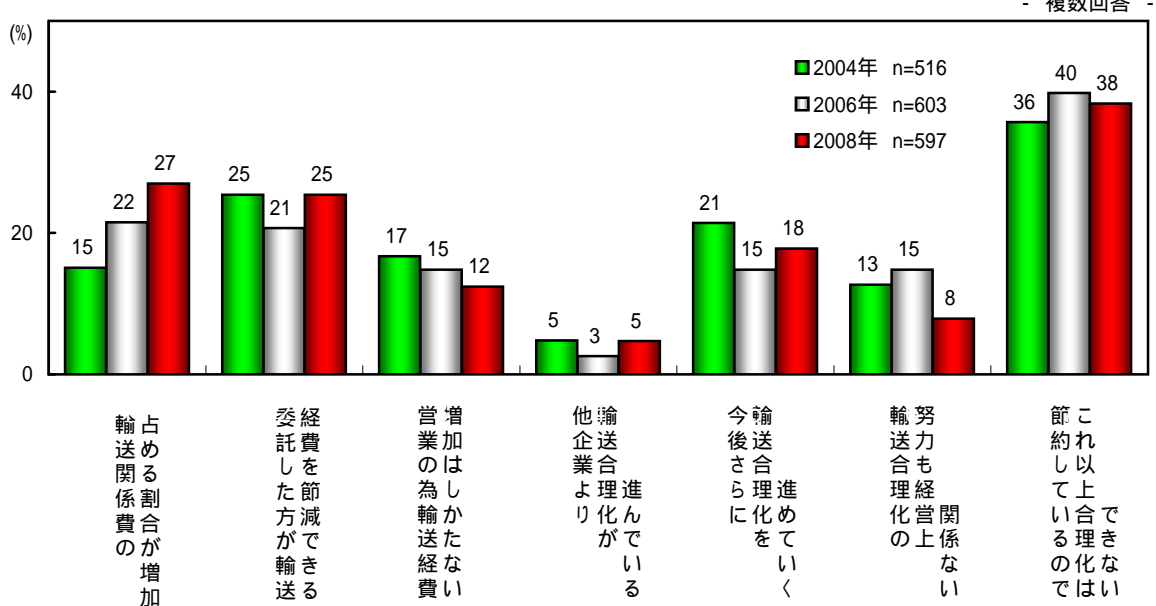
- 複数回答 -

カテゴリー (%)			早く輸送できる	コストが安い	安全・確実に輸送できる	手軽に利用できる	定時輸送ができる
B	D	n					
運輸業以外	2004年	439	58	72	72	40	15
	2006年	527	60	67	70	36	18
	2008年	461	65	78	75	43	15

図表16 輸送手段選択時の最重視点



図表17 輸送活動に関する意見



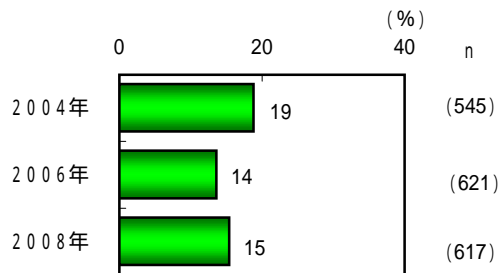
4 輸送の実態

(1) リース・レンタカーの利用

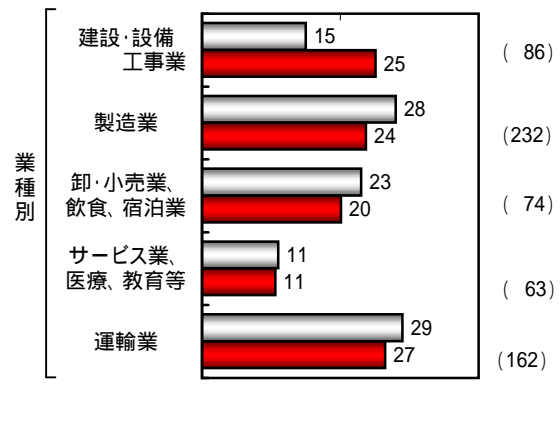
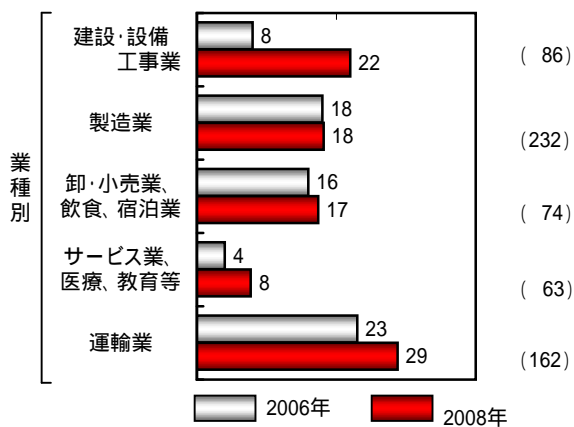
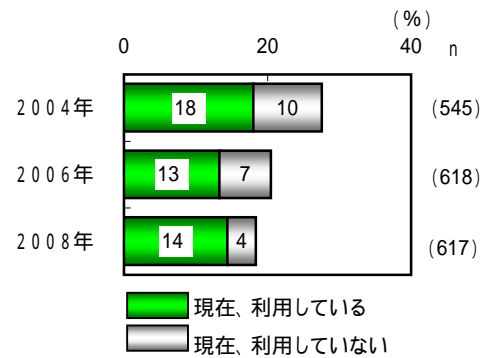
- ・リース車利用率は変化なく、利用意向は減少傾向を示す。利用率は15%、利用意向は18%となっており、利用意向事業所の大半は現在も利用している。
- ・業種別では運輸業、建設・設備工事業で利用率、利用意向が高い。特に建設・設備工事業は、2006年調査時に比べ増加している。
- ・ちなみに、リーストラック・バンの保有台数は増加傾向を示している。
- ・レンタカーの利用率は、リース車と同様に変化なく17%となった。業種別では、建設・設備工事業の利用率が28%と高い。

事業所

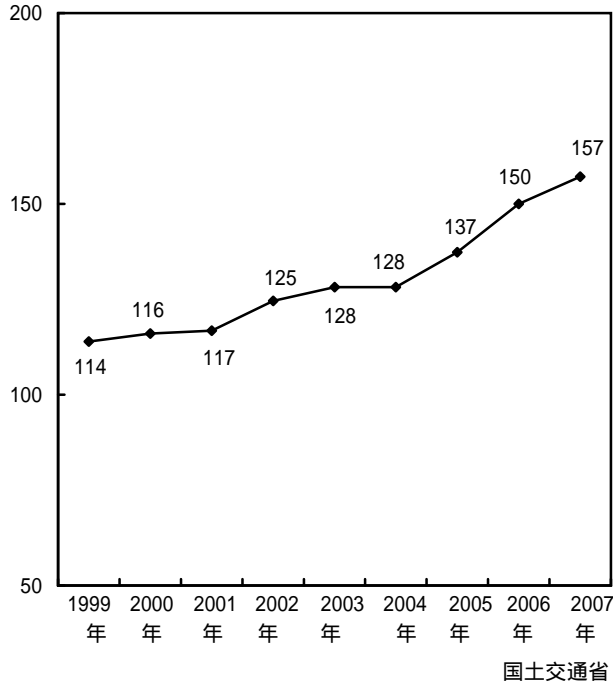
図表18 リース車の利用率
(「現在利用している」の比率)



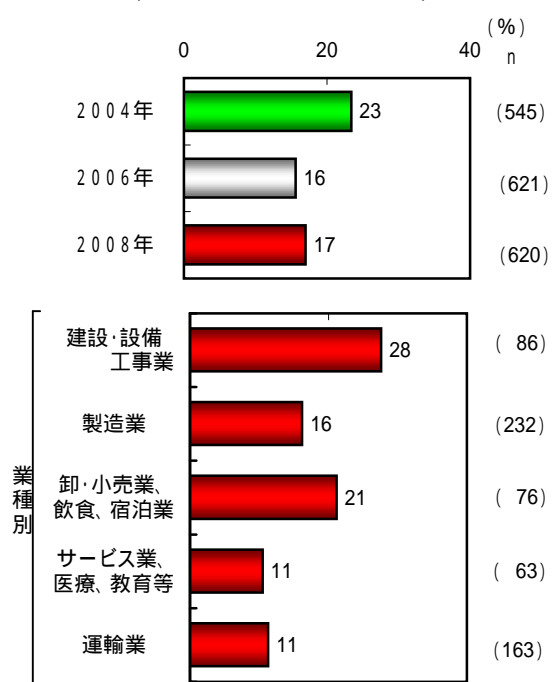
図表19 リース車今後の利用意向
(「利用しようと思っている」の比率)



図表20 リーストラック・バン保有台数の推移
(万台)

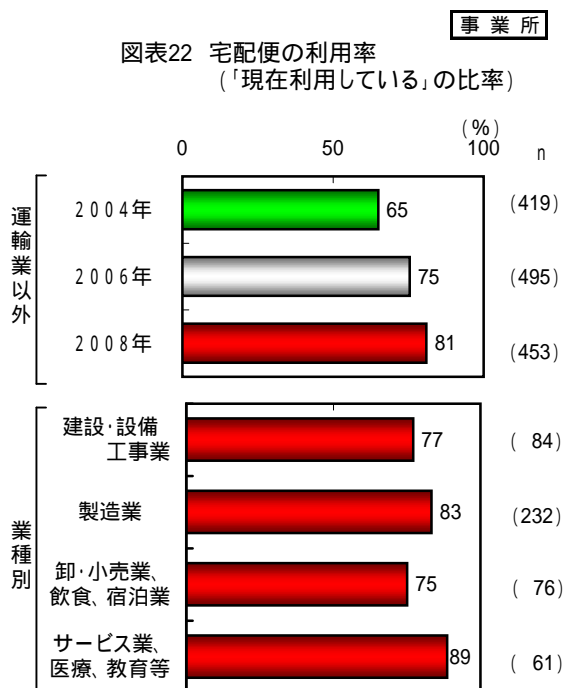


図表21 レンタカーの利用率
(「現在利用している」の比率)

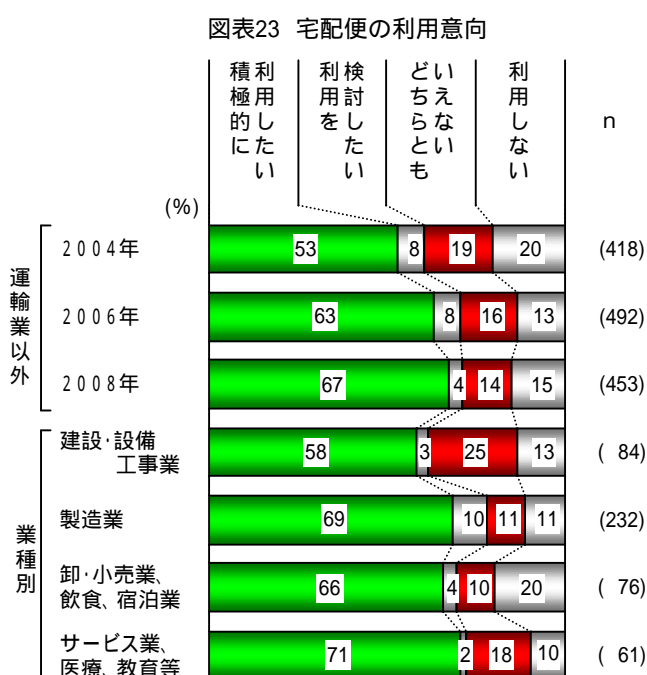
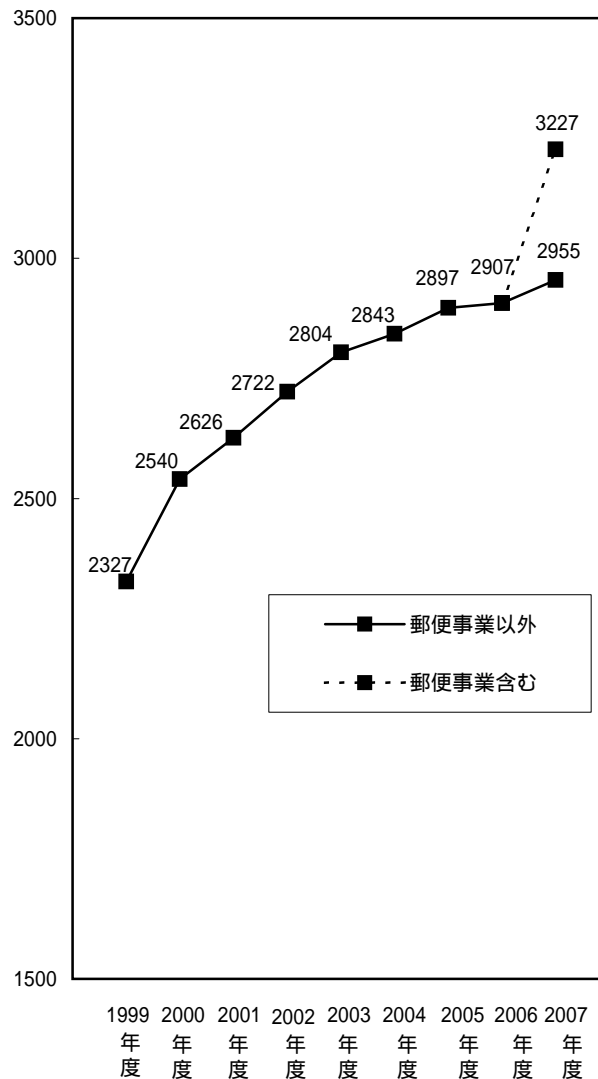


(2) 宅配便の利用

- ・2004年以降、宅配便の利用率は増加傾向にあり、今回は81%となっている。宅配便の利用意向も同様に増加しており、「積極的に利用したい」の比率は67%となった。
- ・業種別の利用率をみると、最も高いサービス業、医療、教育等で89%、他の業種も高い利用率を示している。また、今後の利用意向は現在の利用率が高い業種ほど高くなっている。
- ・実際の宅配便(トラック)取扱個数の推移をみると、2006年度でやや増加の勢いが弱まったが、2007年度には再び増加の勢いを取り戻している。



図表24 宅配便(トラック)取扱個数の推移
(百万個)



* 2007年度から郵便事業(株)が調査対象に加わる。

国土交通省

(3) 共同輸送の利用

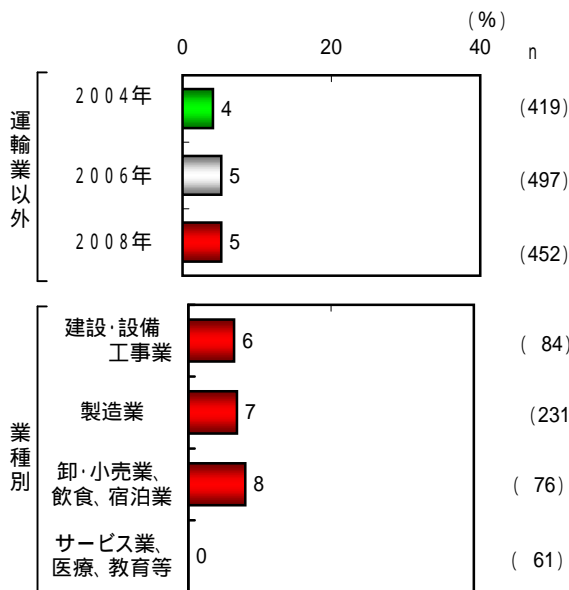
- ・共同輸送の利用率は5%と横ばいで推移している。
- ・業種別にみると、卸・小売業、飲食業、宿泊業での利用率が8%で最も多い。
- ・今後の共同輸送利用意向は「積極的に利用したい」「利用を検討したい」合わせて6%であり、「利用しない」が75%を占めている。

(4) ジャスト・イン・タイムの実施状況

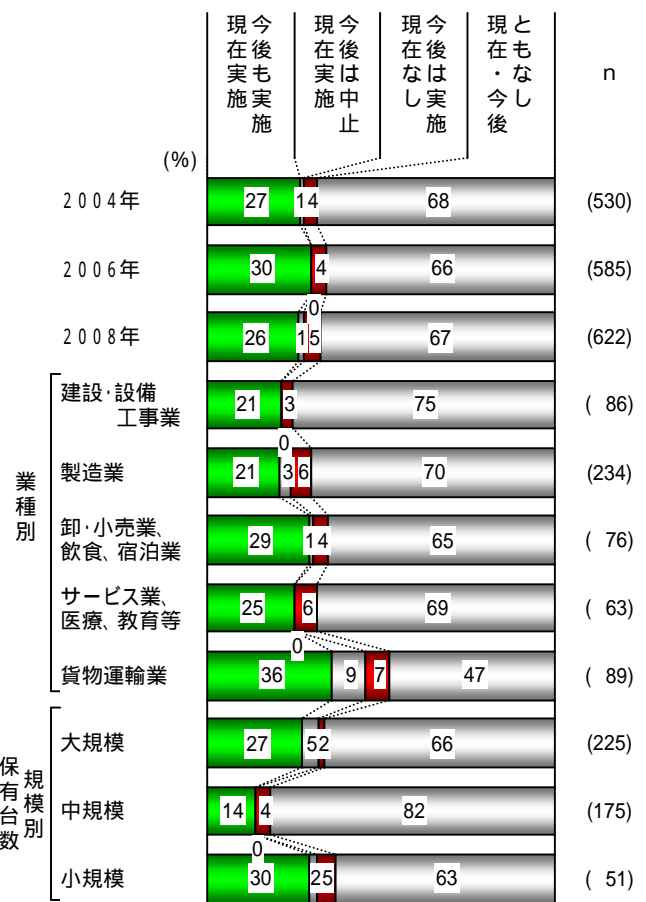
- ・ジャスト・イン・タイムの実施率は全体で27%となっており、大きな変化はない。
- ・業種別では、貨物運輸業での実施率が45%と最も高く、次いで卸・小売業、飲食業、宿泊業の30%となっている。
- ・保有台数規模別では、保有台数が多い事業所と少ない事業所の実施率が高い。

事業所

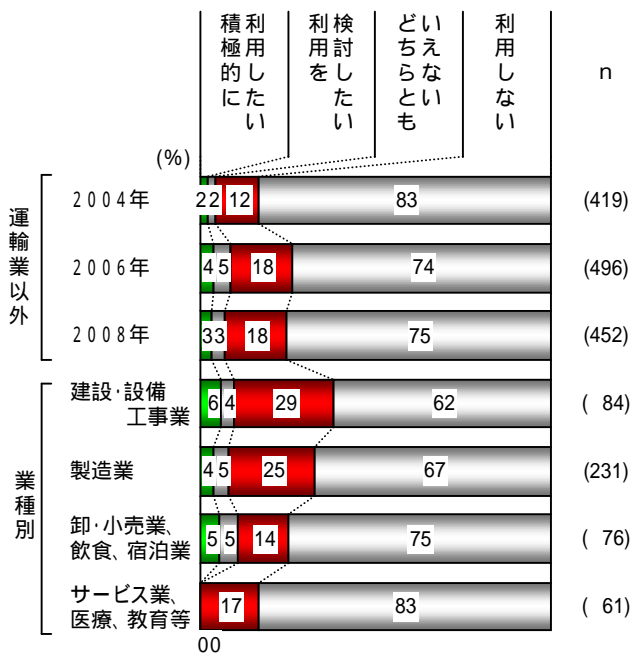
図表25 共同輸送の利用率
(「現在利用している」の比率)



図表27 ジャスト・イン・タイムの実施状況



図表26 共同輸送の利用意向



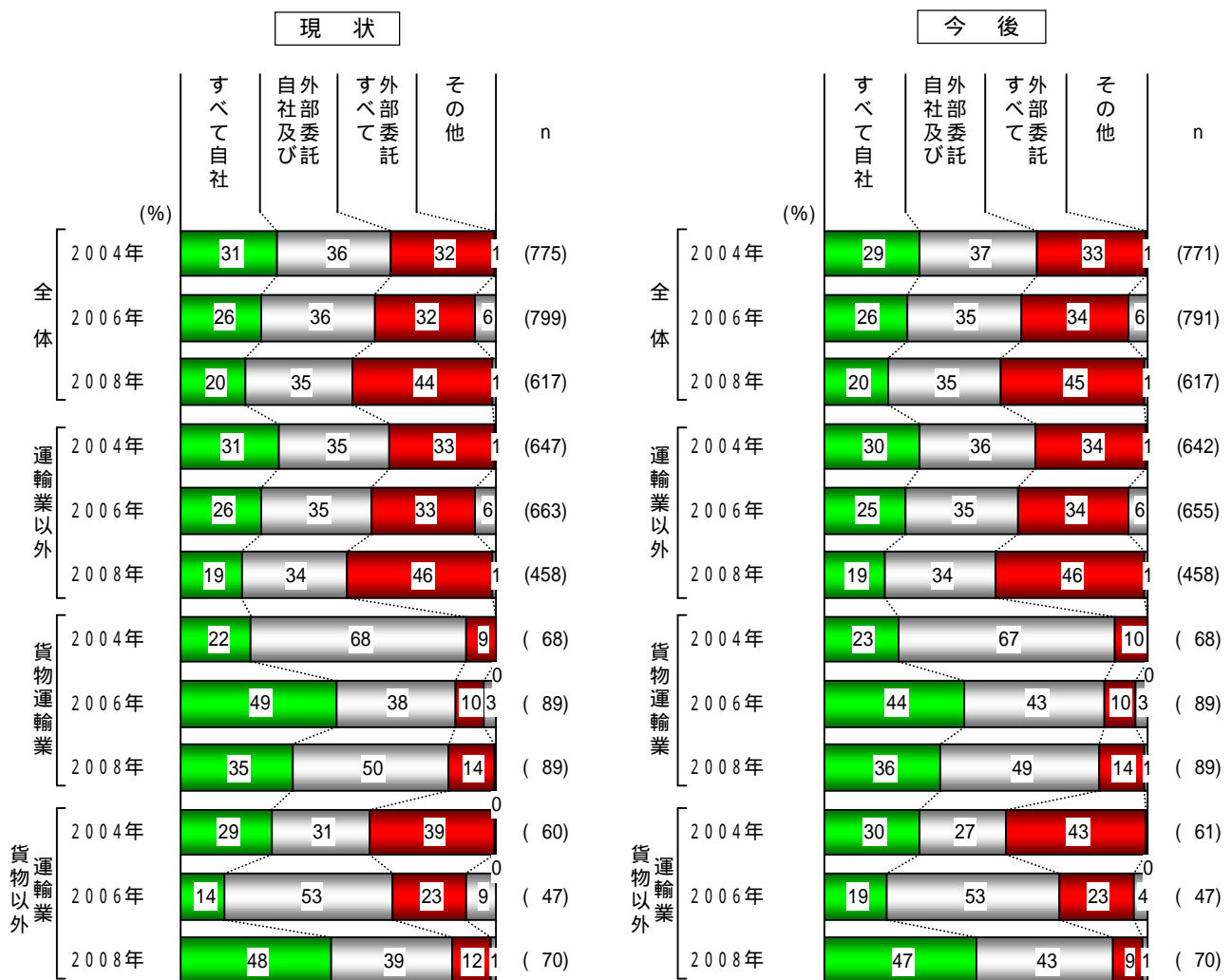
5 物流に対する体制

(1) 物流体制

- ・ 物流に対する現状の体制については、「すべて自社」は減少傾向で推移する一方、「すべて外部委託」が増加し、最も多くなった。
今後の物流体制についても同様の傾向がみられる。
- ・ 貨物運輸業では、現状、今後ともに「自社及び外部委託」の比率が増加し、「すべて自社のみ」の比率が減少している。

事業所

図表28 物流体制

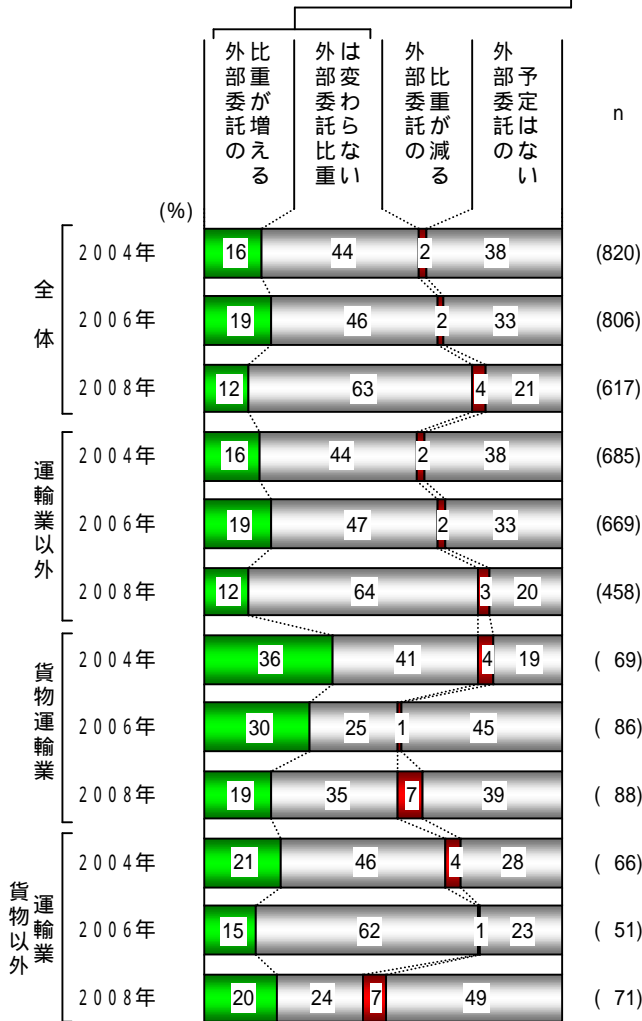


(2) 今後の外部委託比重と外部委託時の重視点

- ・今後の外部委託比重をみると、全体では外部委託を行なう事業所の多くが「外部委託比重は変わらない」としており、2006年調査に比べても増加している。
- ・外部委託を行なう上での重視点は、前回までと同様に「安全・確実に輸送できる」「コストが安い」「早く輸送できる」が上位を占めており、輸送手段選択時の最重視点でみられたようにここでも「安全・確実に輸送できる」の比率が69%と高く、「コストが安い」を上回っている。
- ・運輸業では「輸送の効率化が図れる」の比率が高くなり、「早く輸送できる」の比率は低くなる。

図表29 今後の外部委託比重

事業所



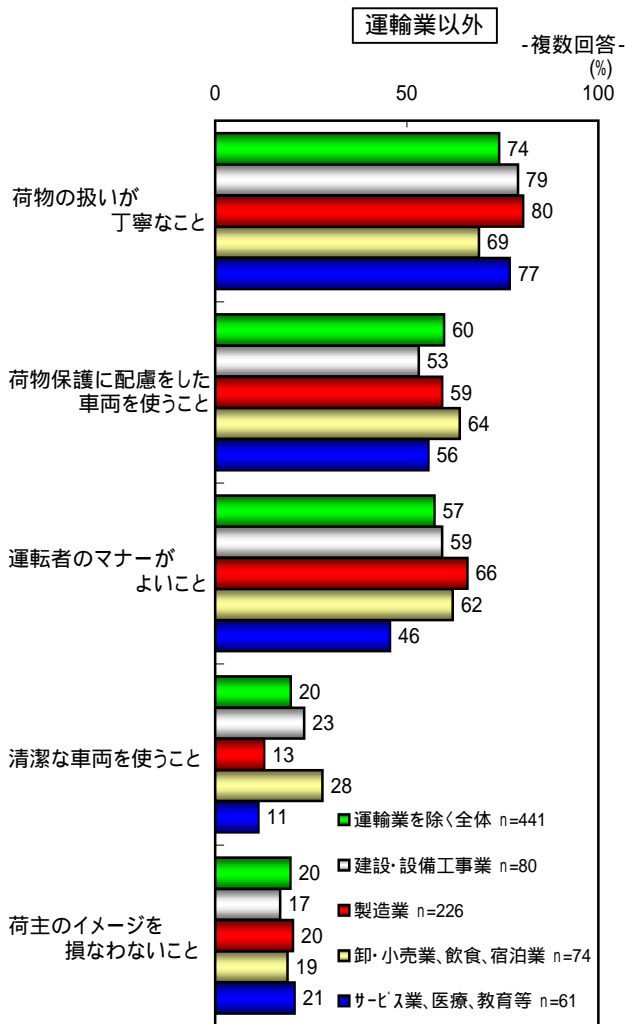
図表30 外部委託を行なう上での重視点

n		早く輸送できる	コストが安い	安全・確実に輸送できる	定時輸送できる	物流以外の情報提供がある	輸送の効率化が図れる	在庫調整が図れる	その他	特に重要な点はない	
全体	2004年	577	46	63	62	23	5	21	6	1	9
	2006年	586	51	61	70	21	3	20	6	2	4
	2008年	467	57	65	69	14	2	16	5	1	5
運輸業以外	2004年	484	47	62	63	24	5	20	6	1	9
	2006年	504	52	61	71	22	3	20	6	2	4
	2008年	379	59	66	71	14	1	14	5	1	5
貨物運輸業	2004年	50	17	71	54	13	4	36	1	0	8
	2006年	52	24	59	32	12	7	46	2	0	15
	2008年	55	8	52	34	13	4	44	5	5	10
貨物運輸業以外	2004年	43	46	78	44	19	1	33	12	0	3
	2006年	30	48	60	58	24	0	25	0	0	8
	2008年	33	11	30	52	14	14	64	8	0	3

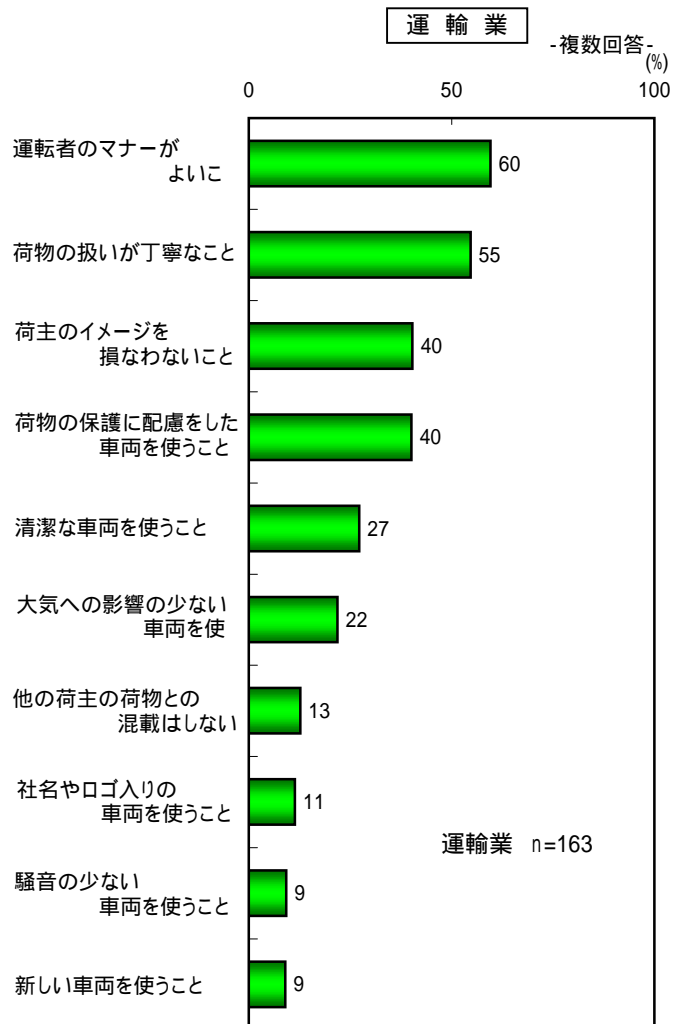
(3) 輸送委託時の要望

- ・車両による輸送を委託する場合に委託先に望むこと（運輸業以外）について、各業種ともに「荷物の扱いが丁寧なこと」77%、「荷物保護に配慮した車両を使うこと」56%、「運転者のマナーがよいこと」46%の順に比率が高い。
- ・一方、荷主からの要望（運輸業）では「運転者のマナーがよいこと」が60%で最も多く、次いで「荷物の扱いが丁寧なこと」が55%、「荷主のイメージを損なわないこと」「荷物保護に配慮した車両を使うこと」がともに40%で続く。

図表31 輸送委託時の要望
(上位5位)



図表32 荷主からの要望
(上位10位)



§ 3 経営状況と保有への意向

経営状況に回復の兆しがみられた2006年調査から一転、「悪くなっている」とする事業所が増加、今後の見通しも「悪くなると思う」が45%を占める。特に、建設・設備工事業、食品繊維類製造業、運輸業では、現状・今後ともに「悪い」とする事業所が多い。 P34
 最近の物資輸送量は「減少」が2006年調査に比べ増加、今後の見通しでも「減少すると思う」が大幅に増加した。特に運輸業では、今後の見通しで「減少」比率が56%に達した。 P35
 最近5年間のトラック・バンの保有台数の増減については、大きな変化はないが、今後の見通しについては、運輸業、運輸業以外とともに保有台数は「減少すると思う」比率が増加、特に運輸業では47%に達している。 P36

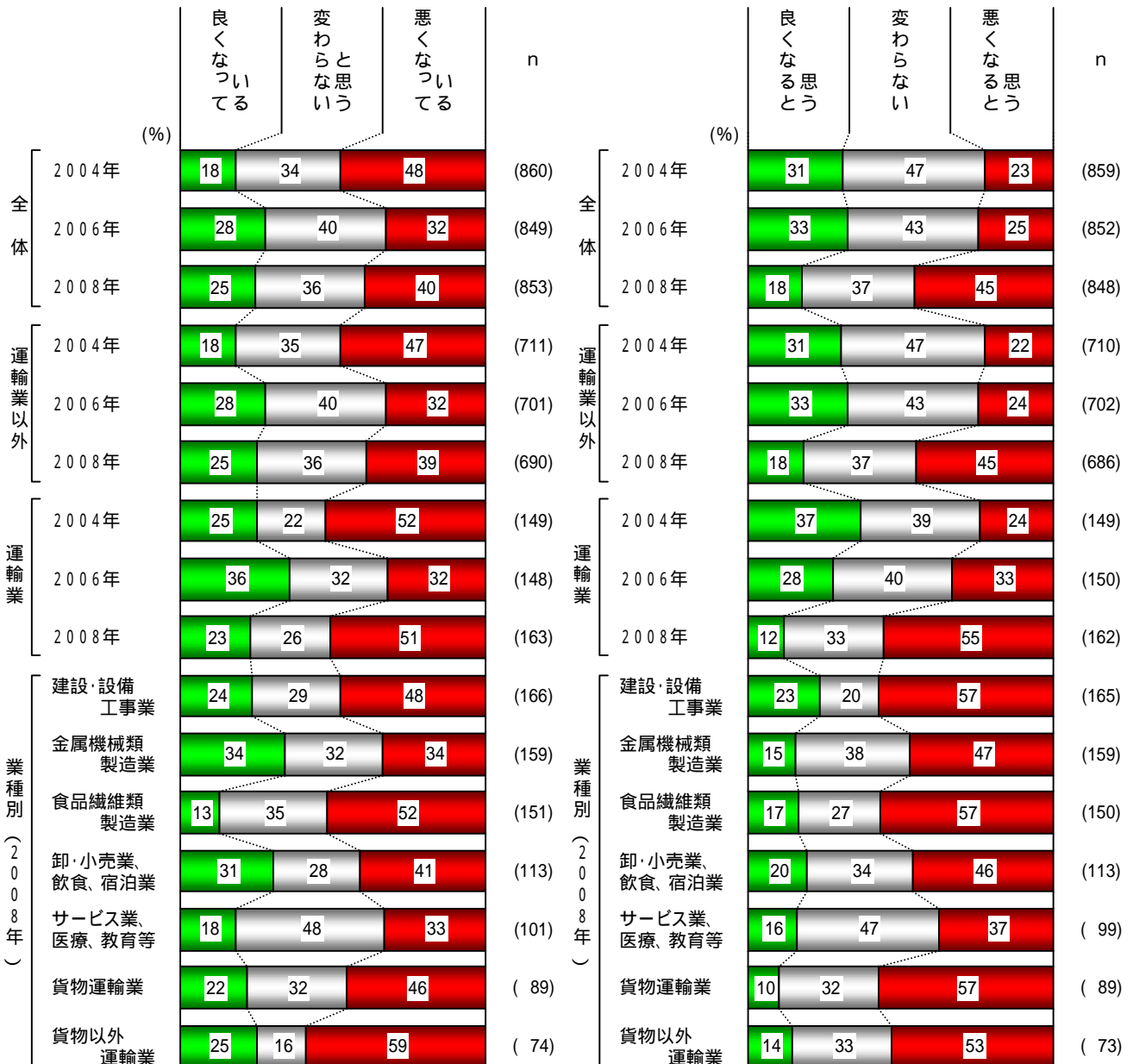
(1) 業種別の経営状況

- ・最近1～2年の経営状況について聞いたところ、全体では「良くなっている」の比率が25%で減少、「悪くなっている」が40%で増加している。業種別にみると、貨物以外運輸業、食品繊維類製造業で「悪くなると思う」と回答した事業所が5割を上回った。
- ・今後1～2年の見通しについては、全体では「良くなると思う」が18%で2006年調査から15ポイントと大きく落ち込み、「悪くなると思う」は21ポイント上昇している。業種別にみると、建設・設備工事業、食品繊維類製造業、運輸業で「悪くなると思う」と回答した事業所が5割を上回った。

事業所

図表1 最近1～2年の経営状況

図表2 経営状況見通し(今後1～2年)



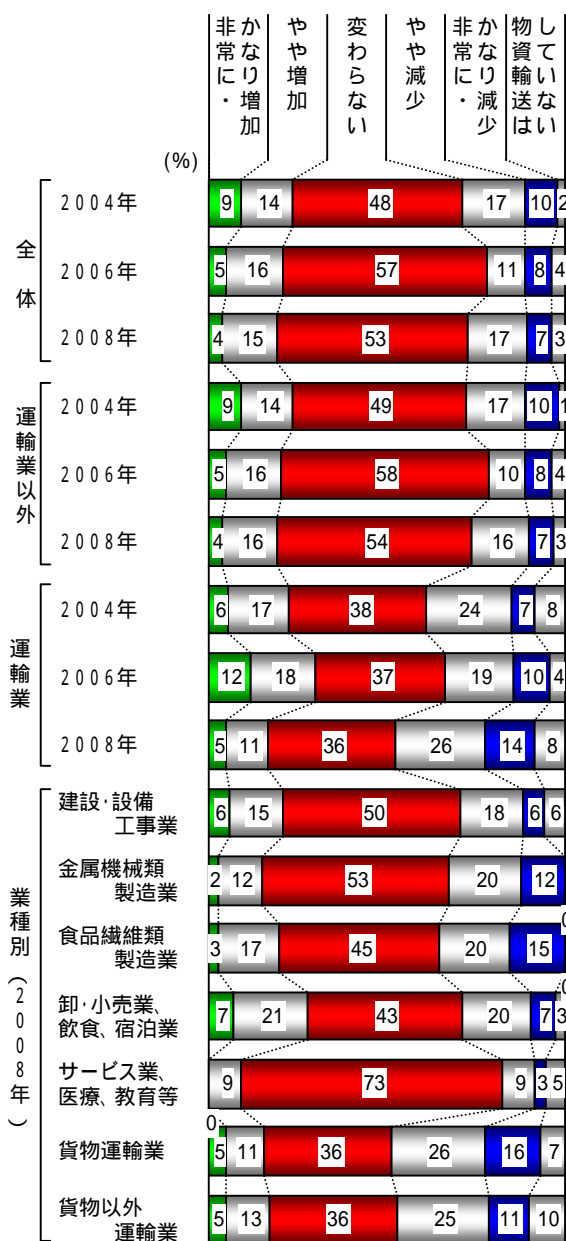
(2) 業種別の物資輸送量

- ・最近の物資輸送量について、全体として「変わらない」が2006年同様5割を超え、53%となった。また、「減少」は5ポイント増加して24%となった。
業種別にみると、運輸業は「減少」の比率が増加しており40%を占めた。また、「増加」の比率は卸・小売業、飲食、宿泊業が28%で最も多い。
- ・今後1～2年の物資輸送量の増減見通しでは、「増加すると思う」が10%と2006年調査に比べ激減し、「減少すると思う」が47%と高まった。
業種別にみると、運輸業以外では「増加すると思う」が13%と2006年調査に比べ激減している。運輸業は漸減傾向で今回は13%にとどまり、「減少すると思う」が56%にまで達した。

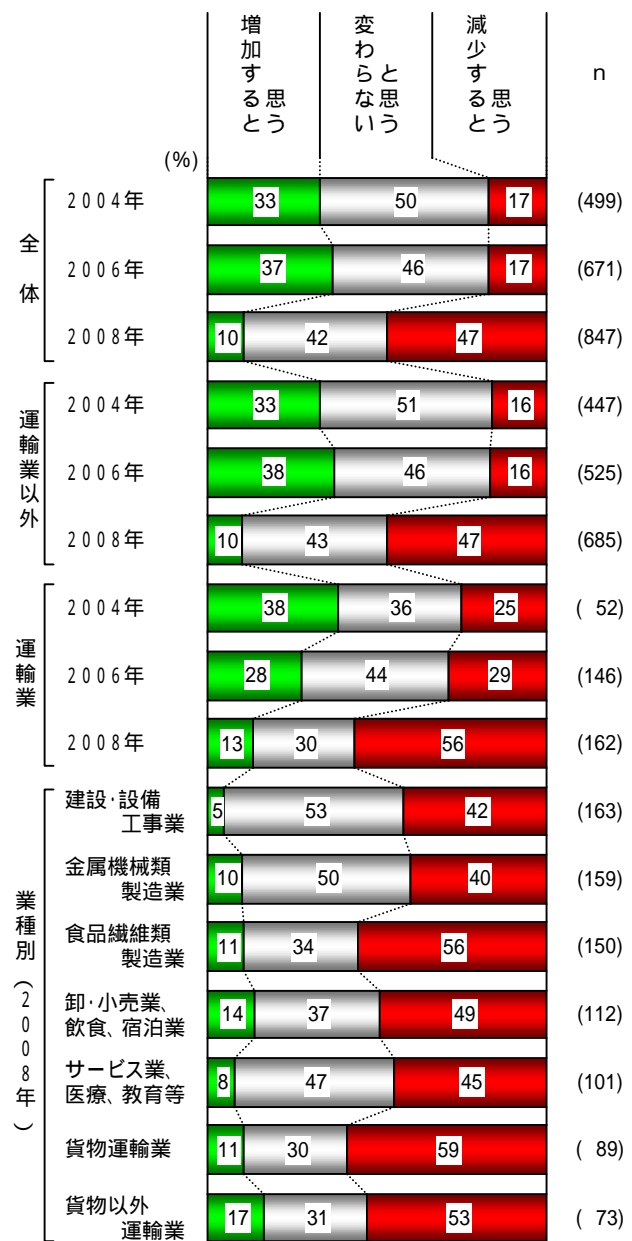
「輸送業務がある」事業所 + 運輸業

事業所

図表3 最近の物資輸送量



図表4 物資輸送量増減見通し(今後1～2年)



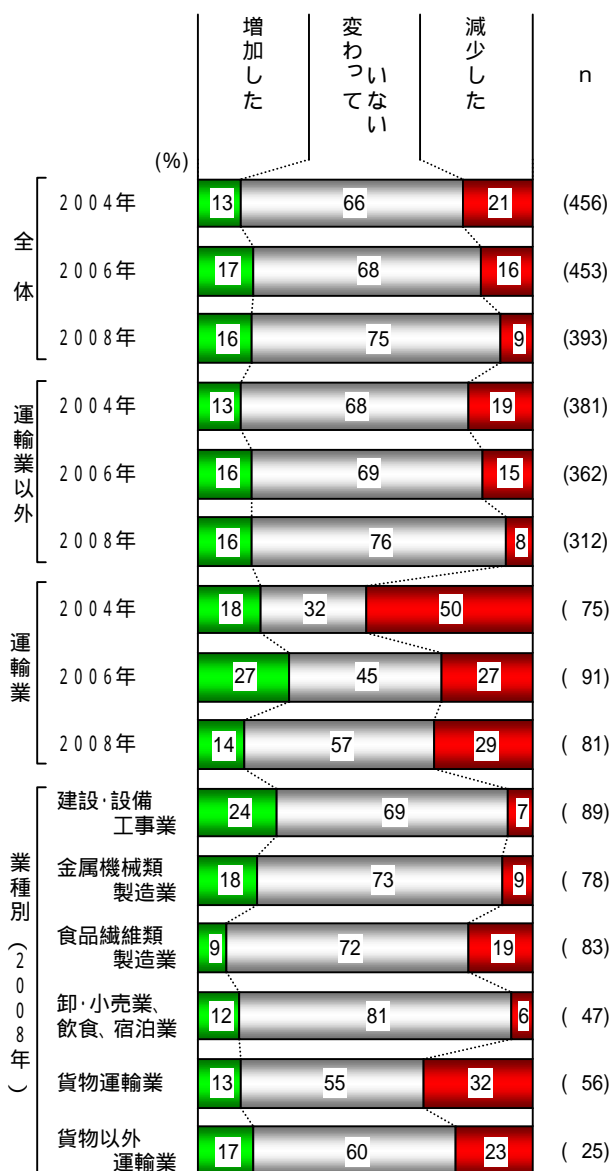
(3) 業種別のトラック・バン保有台数増減

- ・最近5年間のトラック・バン保有台数増減をみると、全体では「増加した」の比率が16%と2006年調査とほとんど変化はない。一方で「減少した」は減少傾向にある。業種別にみると、運輸業では「増加した」の比率が減少している。
- ・トラック・バン保有台数の今後1～2年の増減見通しでは、減少傾向にあった「減少すると思う」とする比率が36%に上昇し、「増加すると思う」が減少している。
- ・業種別にみると、運輸業以外、運輸業ともに「減少すると思う」の比率が増加、特に運輸業では47%に達している。運輸業以外では食品繊維類製造業で「減少すると思う」が50%に達している。

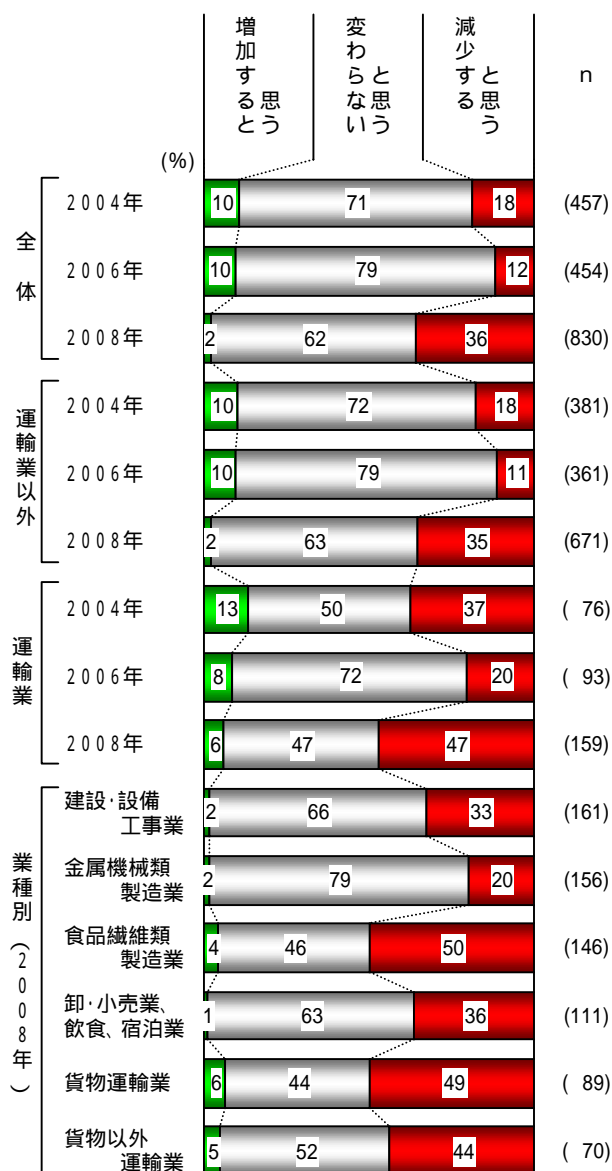
トラック・バン保有事業所

事業所

図表5 トラック・バン保有台数増減(最近5年間)



図表6 トラック・バン保有台数増減見通し(今後1～2年)



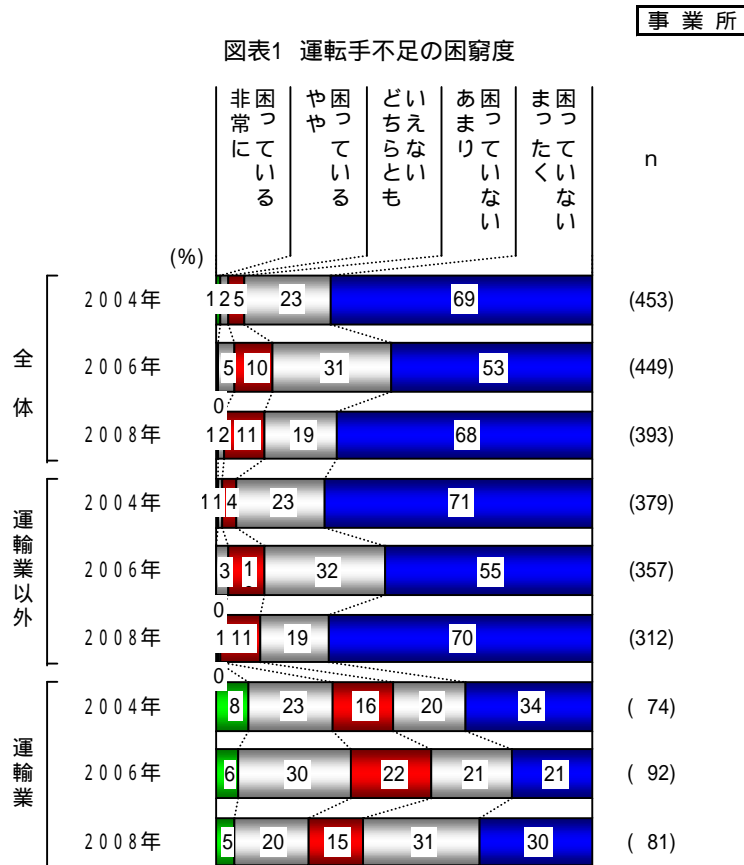
「サービス業、医療、教育等」はサンプル数過少のため割愛

§ 4 運転手の属性別採用状況

運転手不足の困窮度は全体では3%とわずかではあるが、運輸業では25%の事業所が「困っている」としている。ただし、2006年調査と比べ11ポイント減少している。 P37
 運転手の年齢動向について「高くなっている」は、全体と比較し運輸業では高いという傾向は続いており、運輸業では高齢運転手が増加傾向にある。 P38
 高齢運転手の現在採用状況については、大きな変化はみられないが、今後の採用意向の比率は低くなっている。 P39
 女性運転手の現在採用率はわずかではあるが、2006年調査から減少した。今後の採用意向比率は、運輸業では現在採用率より高くなっている。 P41
 採用のための対応として、高齢者対応としては「運転しやすい車」「安全性の高い車」の導入、女性対応としては「AT車」「小型車」の導入が多い。 P40～P41
 パートタイム運転手の現在採用率は、2006年調査から微減。今後の採用意向はやや上昇。AT限定免許運転手の現在採用率もわずかに減少ながら、今後の採用意向は現在採用率より高くなっている。 P42～P43

1 運転手不足の困窮度

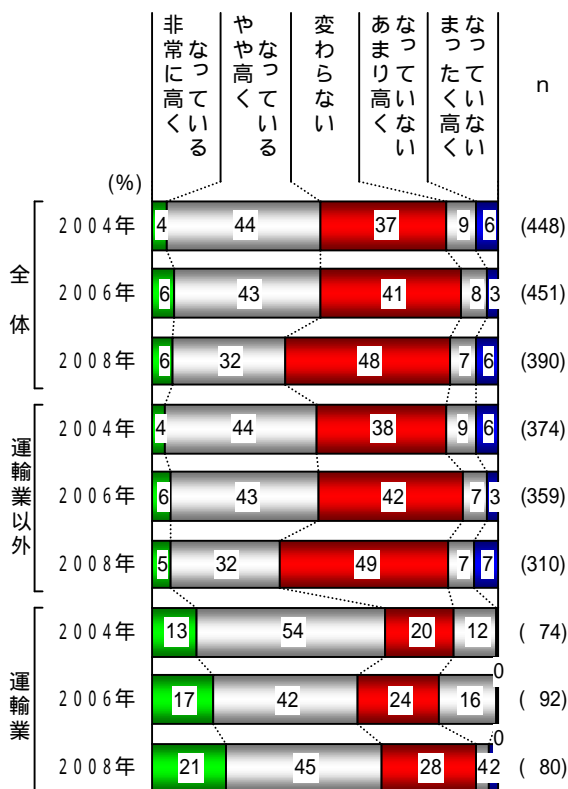
- ・ 運転手不足の困窮度で、「困っている」は、3%で2004年のレベルとなっている。
- ・ 業種別にみると、運輸業では25%が「困っている」としているが、2006年調査と比較して11ポイント、2004年調査と比較しても6ポイント下回り、困窮度は低くなっている。



2 運転手の年齢動向

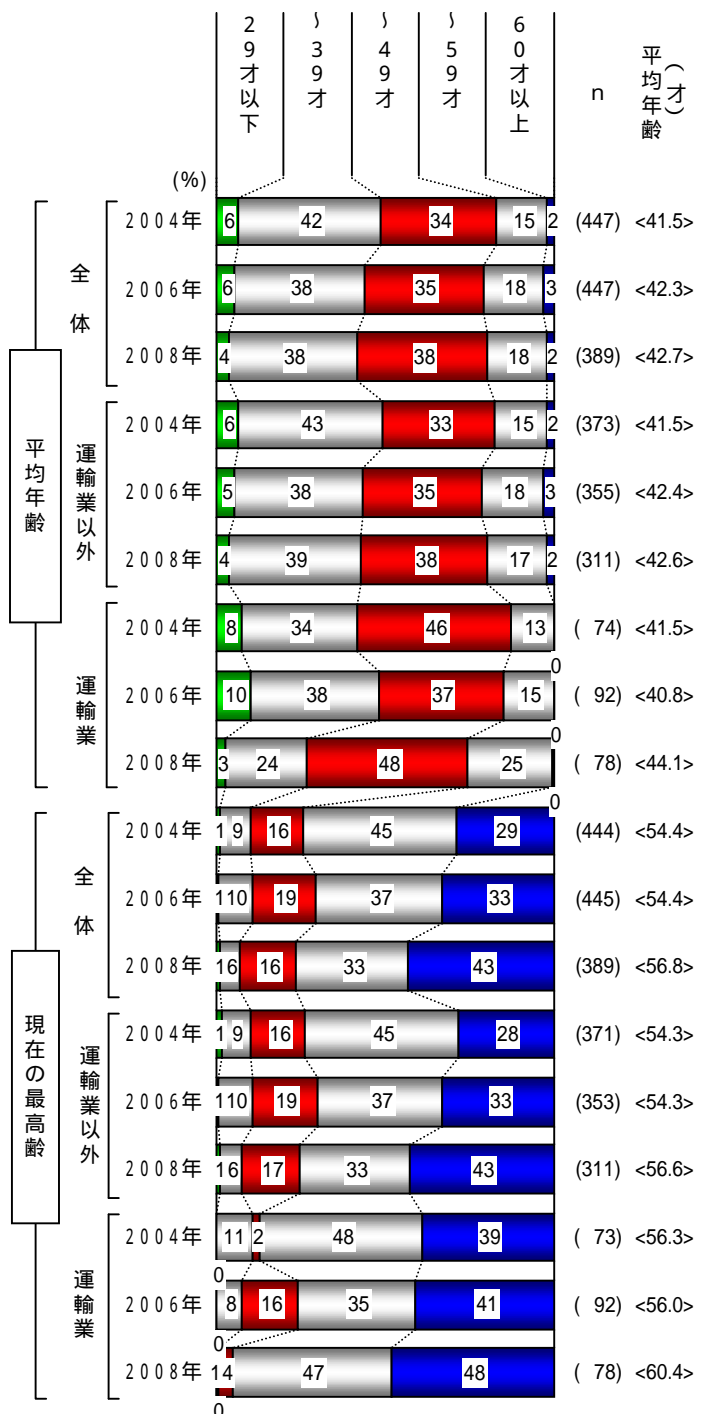
- ・運転手の平均年齢の動向は、全体では「高くなっている」と回答した割合は38%で2006年調査と比較し、11ポイント減少している。
- ・業種別に平均年齢の動向をみると、運輸業以外では「高くなっている」が37%で、12ポイント減少しているが、運輸業では「高くなっている」が7ポイント増加し、66%と高い比率となっている。
- ・実際の平均年齢については、全体では42.7才となり、2006年調査と比較し大きな差はみられない。
- ・運輸業では「50才代」が25%で2006年調査と比較して10ポイント増加、また実際の平均年齢は44.1才と高くなっており、高齢化傾向がみられる。
- ・現在の最高年齢の平均は56.8才で、運転者全体の平均年齢を約14才上回っている。

図表2 平均年齢の動向



図表3 運転手の平均年齢

事業所

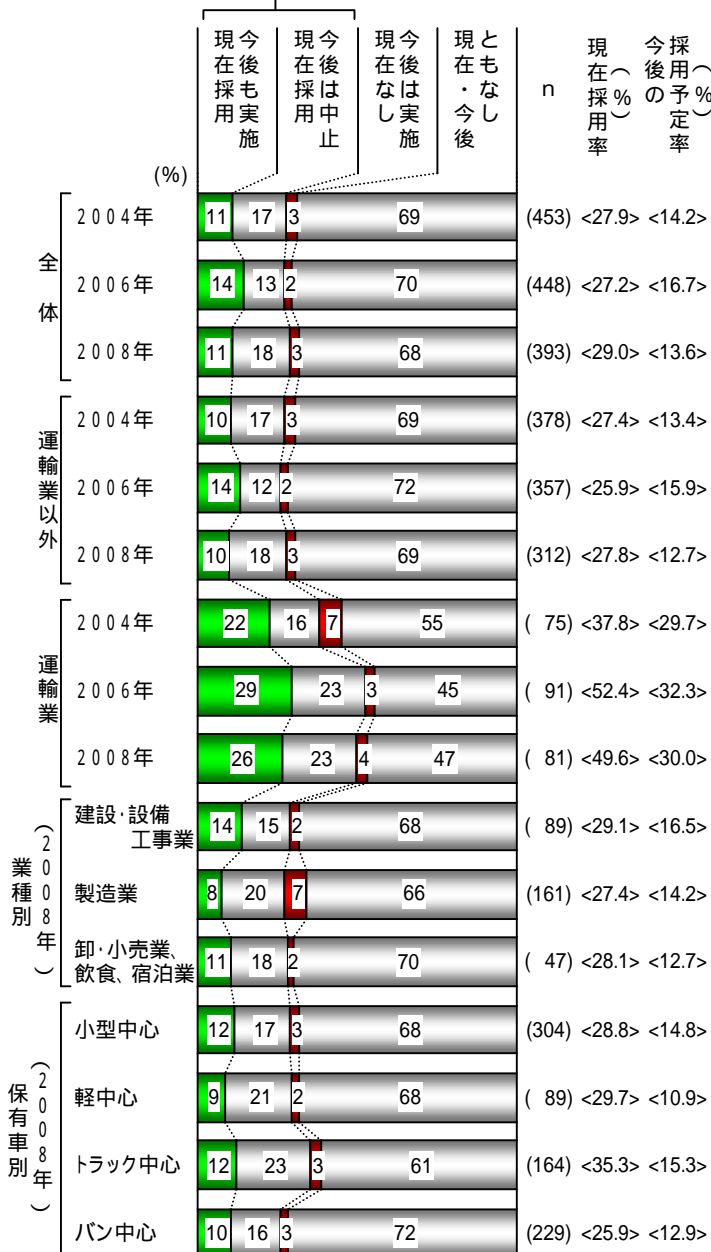


3 高齢運転手の採用

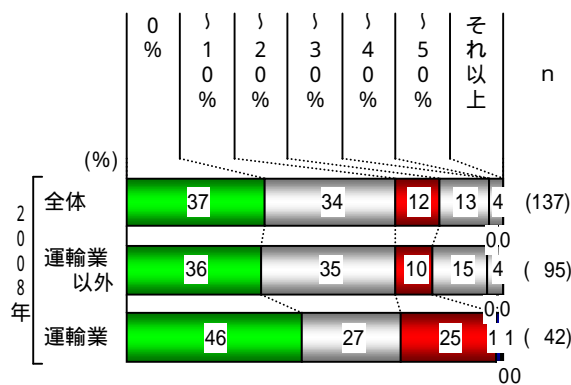
- ・高齢者運転手の採用状況については、「現在採用率」は全体では29%で、2006年調査と比較して大きな変化はみられない。
- ・業種別にみると、運輸業での採用率が50%で、運輸業以外と比較し高い比率となっている。
- ・保有車別にみると、トラック中心事業所の採用率が35%と高い。
- ・「今後の採用予定率」は全体では14%で、「現在採用率」に比べ低く、また2006年調査から若干減少している。このことから、今後の高齢者採用を縮小しようという事業所の意向がうかがわれる。
- ・高齢運転手採用事業所における65才以上の運転手比率をみると65才以上の運転手がいる事業所は63%を占める。そのうちの半数以上が構成比「10%以下」となっている。

図表4 高齢運転手採用状況
 (「高齢者」の定義付けは行っていない)

事業所



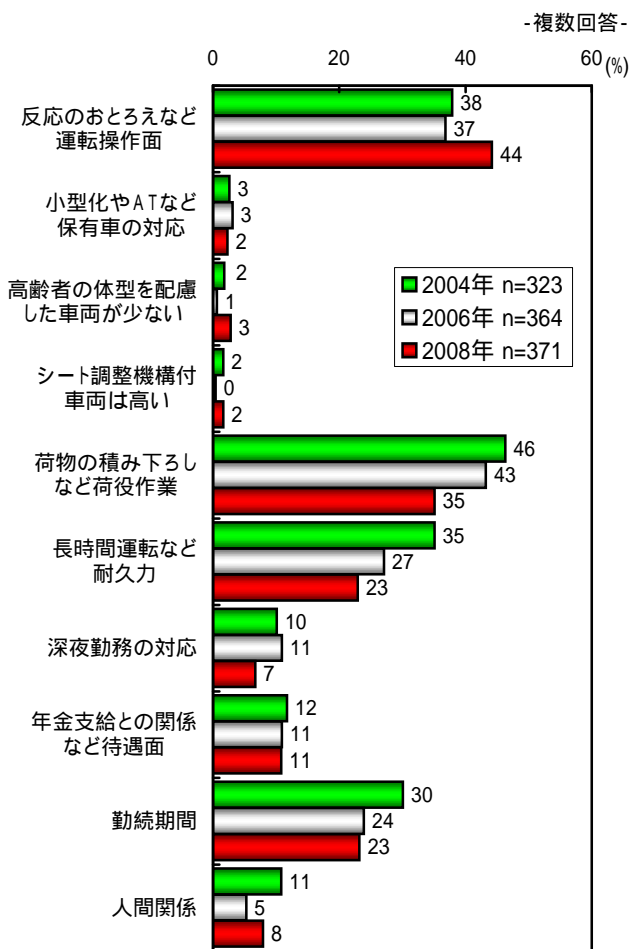
図表5 内65才以上運転手比率



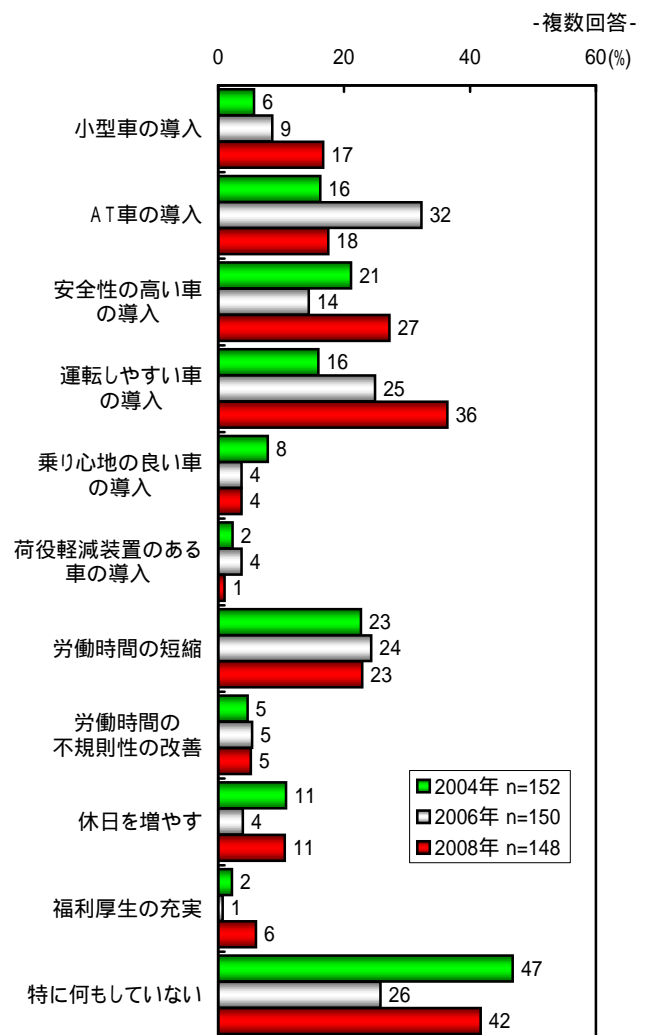
- ・高齡運転手採用のための課題として、最も多いのは「反応のおとろえなど運転操作面」で44%となっている。その他には、「荷物の積み下ろしなど荷役作業」「長時間運転など耐久力で劣る」「勤続期間」の比率が高い。
- ・採用のための対応としては、「運転しやすい車の導入」が36%で最も多く、次いで「安全性の高い車の導入」「労働時間の短縮」「A T車の導入」「小型車の導入」の順となっている。

事業所

図表6 高齡運転手採用のための課題



図表7 高齡運転手採用のための対応

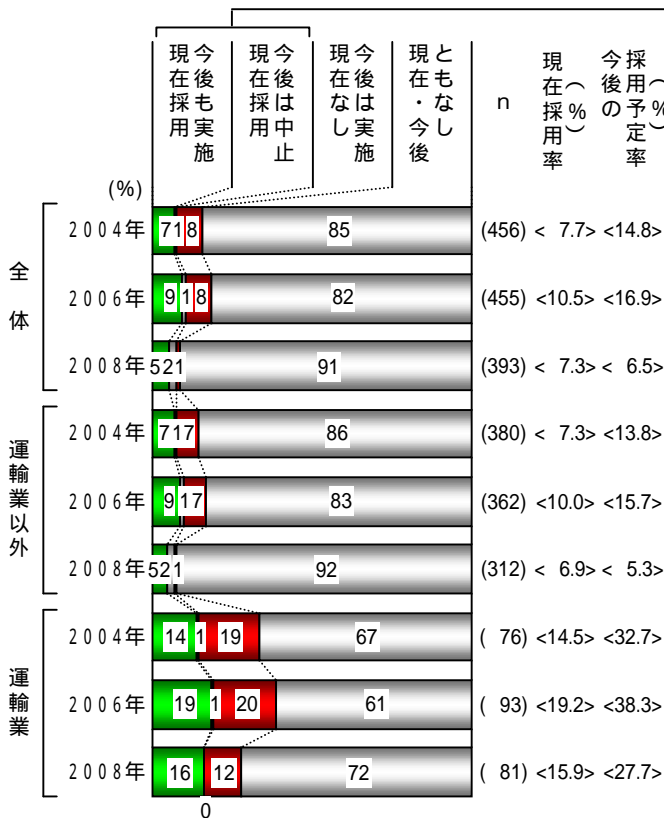


4 女性運転手の採用

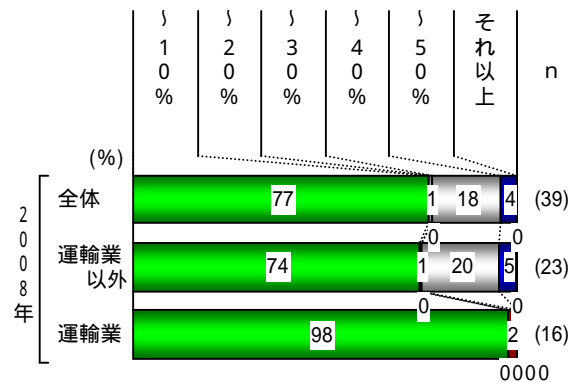
- ・女性運転手の採用状況については、全体では「現在採用率」は7%で、2006年調査に比べ減少している。
- ・業種別にみると、運輸業では他と比較し現在採用率が16%と高いものの、2006年調査からは減少となっている。
- ・保有車種別にみると、軽中心の事業所が高く、現在採用率が15%となっている。
- ・「今後の採用予定率」をみると全体では7%で、「現在採用率」との差はなく、2006年調査から減少している。運輸業では28%で「現在採用率」よりも高く、運輸業での今後の女性運転手の採用拡大の意向があることがうかがわれる。
- ・女性運転手採用事業所における女性の運転手比率は、全体では77%が構成比「10%以下」、運輸業では98%が「10%以下」となっている。
- ・女性運転手採用のための対応では、「AT車の導入」が57%と最も高く、次いで「小型車の導入」が35%となっている。

事業所

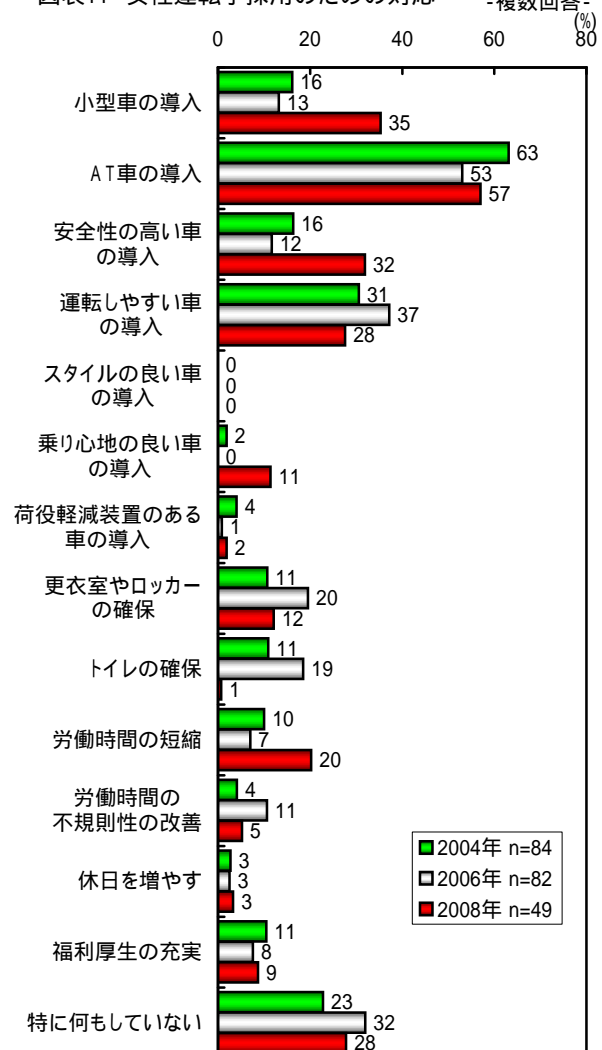
図表8 女性運転手採用の推移



図表10 女性運転手比率



図表11 女性運転手採用のための対応



図表9 業種別女性運転手採用状況

業種別	BD	n	現在採用率 (%)				今後採用予定率 (%)	
			現在採用	今後採用	現在採用中止	現在採用	今後採用	
業種別	建設・設備工事業	89	5	0	0	95	5	5
	製造業	161	4	0	3	93	4	7
	卸・小売業、飲食、宿泊業	47	6	5	0	89	11	6
保有車種別	小型中心	304	3	2	2	94	4	4
	軽中心	89	11	4	0	85	15	12
	トラック中心	164	4	3	2	91	7	6
	バン中心	229	6	2	1	92	7	7

5 パートタイム運転手・AT限定免許運転手の採用

(1) パートタイム運転手の採用状況、採用理由、採用のための対応

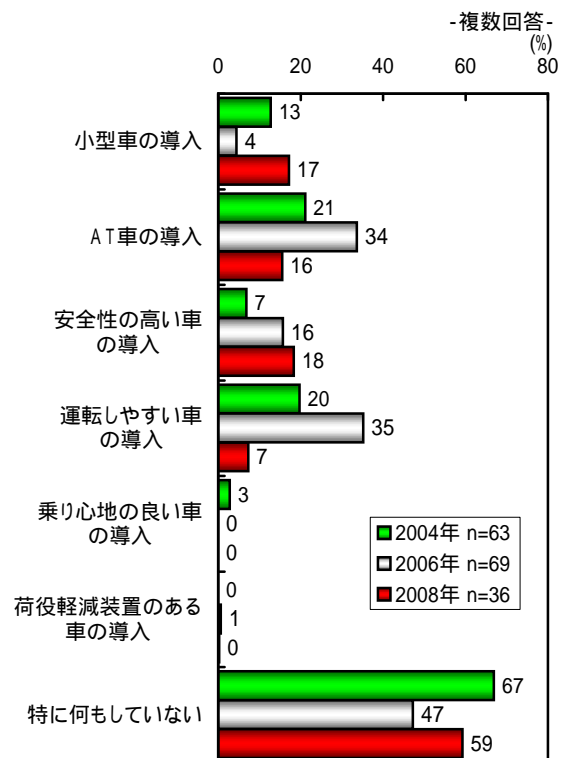
- ・パートタイム運転手採用状況について、「現在採用率」は3%で減少傾向がみられる。
- ・「今後の採用予定率」では7%で、「現在採用率」より高く、パートタイム運転手の採用の比率は低いものの、今後は若干の拡大意向があることがうかがわれる。
- ・採用のための対応では、「安全性の高い車の導入」が18%で最も多く、次いで「小型車の導入」「AT車の導入」の順となっている。

事業所

図表12 パートタイム運転手採用状況

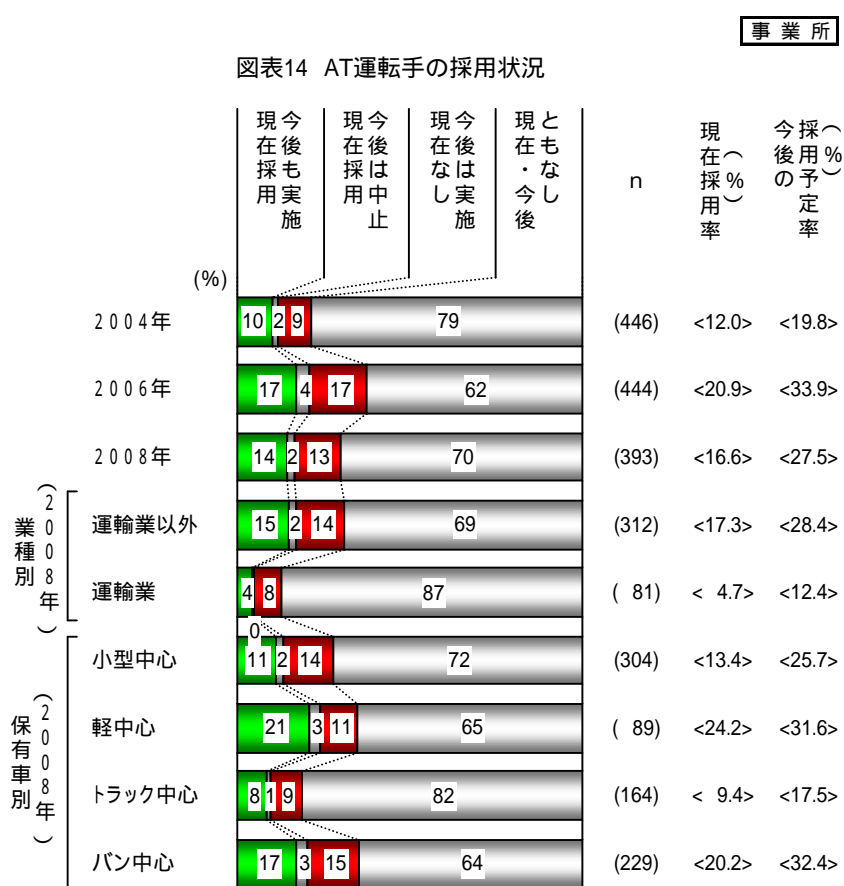
BD	カテゴリー (%)	n	現在採用も実施	現在採用は中止	現在今後は実施	現在・ともなし	現在採用率 (%)	今採用の予定率 (%)
全体	2004年	451	9	2	2	88	11	11
	2006年	449	8	1	2	89	9	10
	2008年	393	3	0	4	93	3	7
運輸業以外	2004年	377	8	2	2	89	10	10
	2006年	357	7	1	2	90	8	9
	2008年	312	2	0	4	93	3	6
運輸業	2004年	74	21	0	9	70	21	30
	2006年	92	24	3	0	72	27	25
	2008年	81	21	0	2	77	21	23
業種別	建設・設備 工事業	89	0	2	0	98	2	0
	製造業	161	5	0	5	90	5	10
	卸・小売業、 飲食、宿泊業	47	2	0	7	91	2	9
保有車別	小型中心	304	2	0	4	94	2	6
	軽中心	89	5	1	4	90	7	9
	トラック中心	164	5	1	7	87	6	12
	バン中心	229	2	0	3	95	2	5

図表13 パートタイム運転手採用のための対応



(2) A T 限定免許運転手の採用

- ・ A T 限定免許運転手の採用状況については、「現在採用率」は17%で2006年調査より減少している。
 ただし、「今後の採用予定率」は28%で、「現在採用率」より高く、A T 限定免許運転手の採用拡大の意向があることがうかがわれる。



§ 5 大気環境改善などに対する意識

環境問題に対する考え方では、「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」があてはまる事業所が7割以上ある。また「CO2排出による地球温暖化」「NOxやPM排出による大気への影響」に対して「非常に関心がある」事業所が3割を超えて、排出ガスによる地球温暖化、大気への影響に対する関心度は高まってきていることがうかがわれる。

P44～P45

「自動車の材料・部品リサイクル」に対しても「非常に関心がある」は2割を超え、2006年調査に比べ関心は高まっている。 P45

トラック・バンのクリーンエネルギー車について、「現在使用している」が2006年調査から減少し29%となったが、「今後使用したい」も含めた使用意向は7割近くある。

大気環境改善などについての対策経費の負担感はやや薄らいでいることがうかがえるが、運輸業の負担感是他業種に比べると大きい。 P46

「自動車NOx・PM法」について、「すでに影響があった」「今後影響がある」の合計比率は38%で、2006年調査を上回った。特に軽中心より小型中心の事業所での影響度が大きくなっている。また、ディーゼル車保有事業所の影響度も大きくなっている。 P47～P48

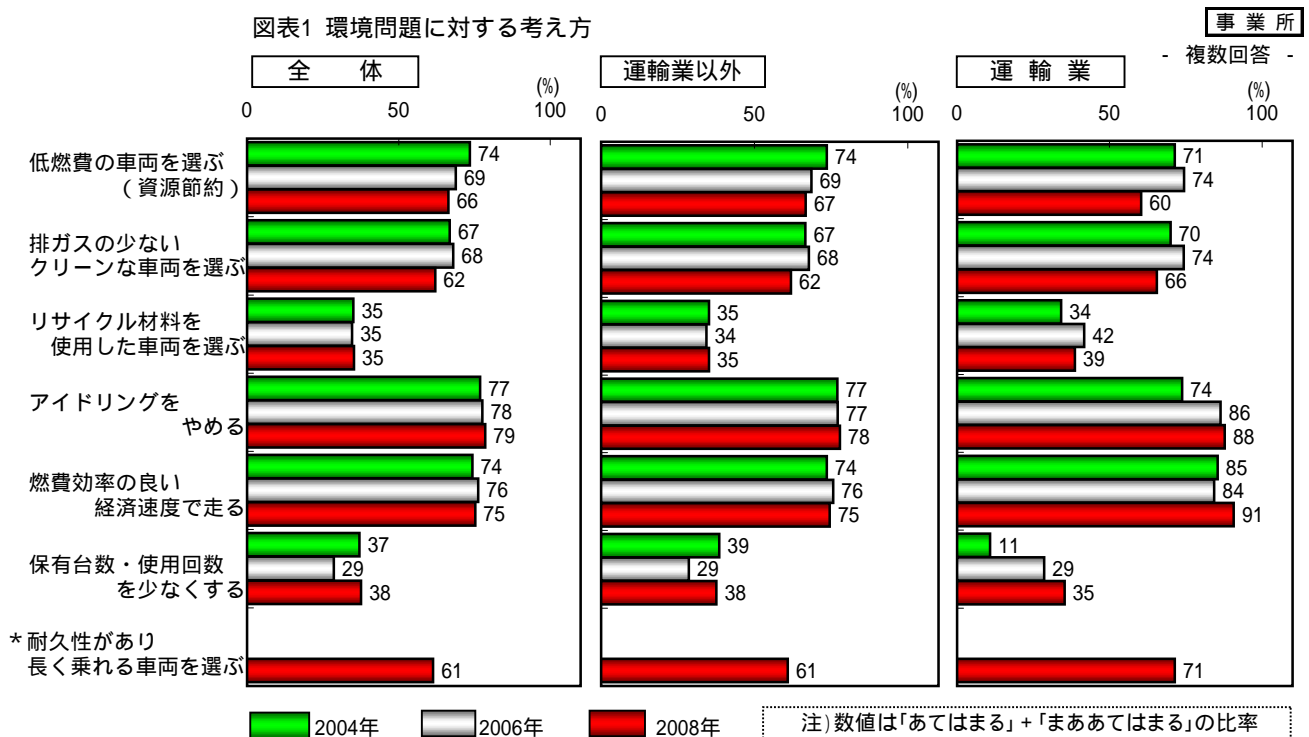
「自動車NOx・PM法」への対応として、「規制に適合したディーゼル車に買い替え」「規制に適合したガソリン車に買い替え」の比率がそれぞれ3割台で高い。運輸業では「規制に適合したディーゼル車に買い替え」の比率が68%に達する。 P50

1 大気環境改善などに対する意識

(1) 環境問題に関する考え方や行動

- ・トラック・バンが関わる大気環境改善などに関する考え方や行動について、「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」「低燃費の車両を選ぶ(資源節約)」「排ガスの少ないクリーンな車両を選ぶ」の比率が高い。
「耐久性があり長く乗れる車両を選ぶ」も全体で約6割、運輸業で約7割と高い。

図表1 環境問題に対する考え方



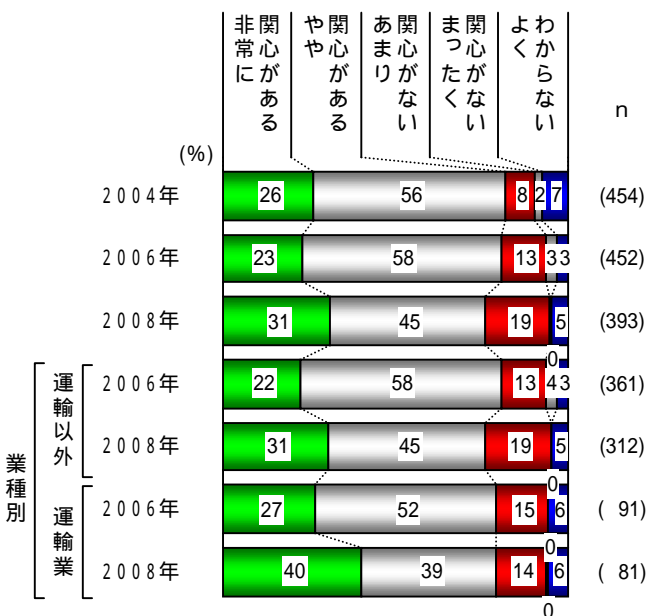
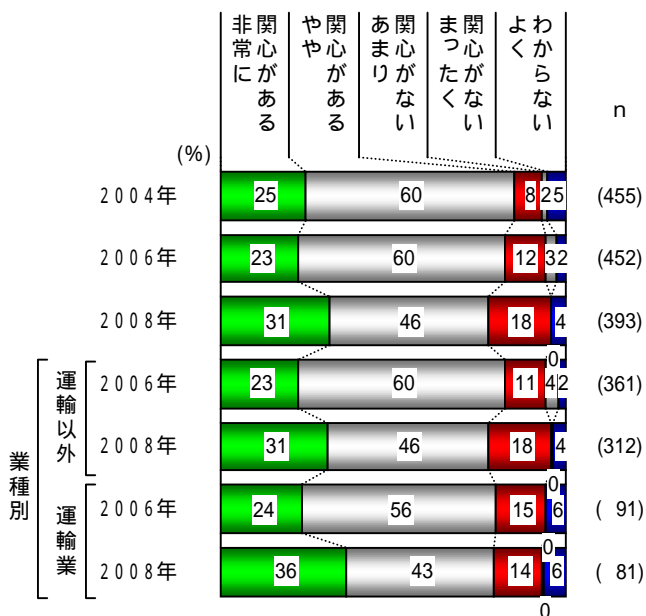
(2) 大気環境改善などに対する関心度と情報入手経路

- ・「CO2排出による地球温暖化」「NOxやPM排出による大気への影響」に対して「非常に関心がある」事業所が初めて3割を超え、大気環境改善などに対する関心度は高まっていることがうかがえる。
- ・一方、「自動車の材料・部品リサイクル」に対しても「非常に関心がある」事業所が23%に達し、2006年調査時に比べ関心度は高まっている。
- ・大気環境改善などに関する情報の入手経路は、全体では「新聞・雑誌を見て」「テレビやラジオを通して」の比率が高い。
運輸業では「業界団体等からの告知・案内」「関係省庁のパンフレットで」の比率が高い。

事業所

図表2 CO2排出による地球温暖化問題に対する関心度

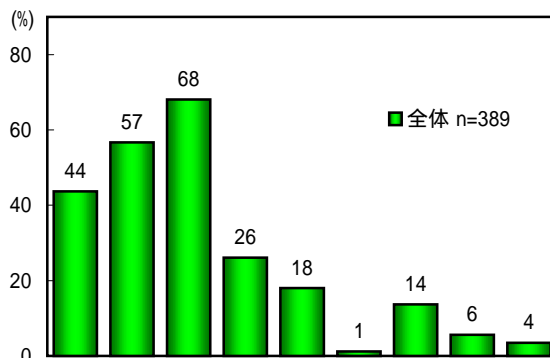
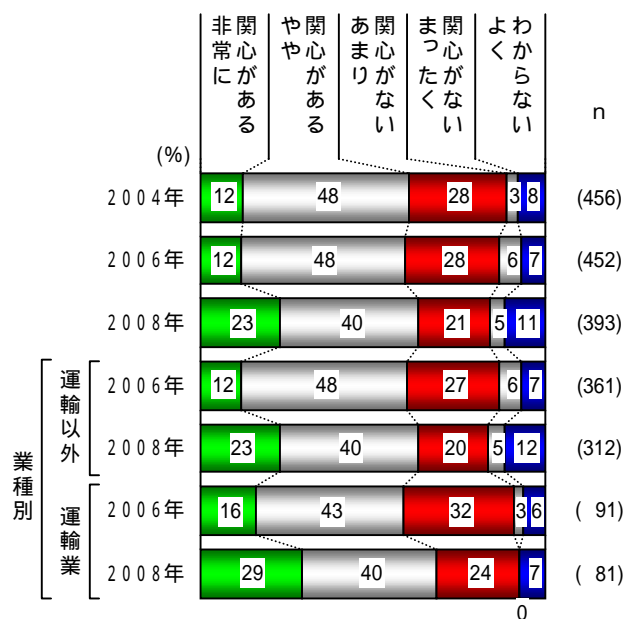
図表3 NOxやPM排出による大気への影響に対する関心度



図表4 自動車の材料・部品リサイクルに対する関心度

図表5 大気環境改善などに関する情報入手経路

- 3つまで回答 -



業種別	担当者・セールスマンから	テレビやラジオを通して	新聞・雑誌を見て	インターネットを通じて	業界団体等からの告知・案内	本社・他支店からの情報	同業他社からの情報	関係省庁のパンフレットで	地方報や自治体のパンフレットで	
運輸業以外	310	44	57	69	26	16	1	13	5	4
運輸業	79	46	48	45	29	48	1	19	24	3

(3) 大気環境改善などに対する意識

・トラック・バンのクリーンエネルギー車の現在の使用状況及び使用意向をみると、「現在使用している」が29%と前回に比べ減少しているものの、「今後は使用したい」は39%でわずかに増加している。

運輸業をみると、クリーンエネルギー車の現在の使用率は約5割を占める。

・現在実施中の大気環境改善などについての対策は、「CO2低排出ガス車の購入」「NOx・PM低排出ガス車の購入」「低燃費車の購入」の実施率が高い。

・今後実施したい大気環境改善などについての対策は、「低燃費車の購入」が39%で最も高い。

「リサイクル部品使用車の購入」は現在実施率が7%と低いものの、今後実施したいと考えている事業所は3割を超えている。

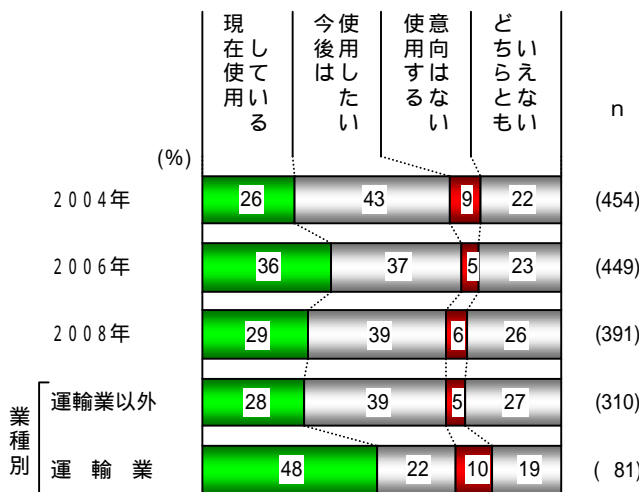
(4) 大気環境改善などについての対策に関わる経費の負担感

・大気環境改善などについて、「非常に負担を感じる」「やや負担を感じる」とする事業所は、36%で、2006年調査より減少した。

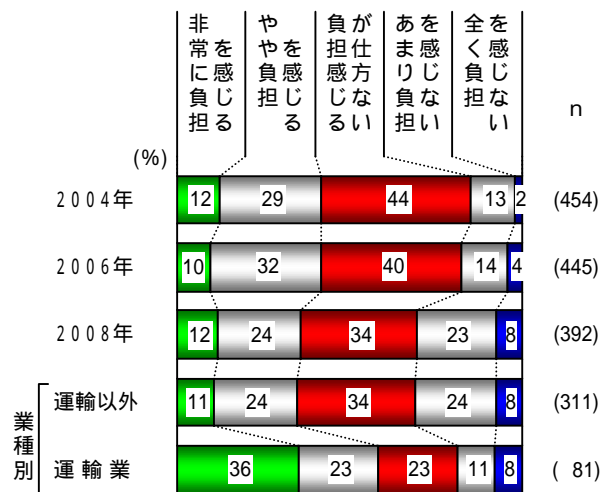
・運輸業では、「非常に負担を感じる」は36%、「やや負担を感じる」「負担感じるが仕方ない」を合わせると8割以上が負担を感じている。

事業所

図表6 トラック・バンのクリーンエネルギー車使用及び使用意向

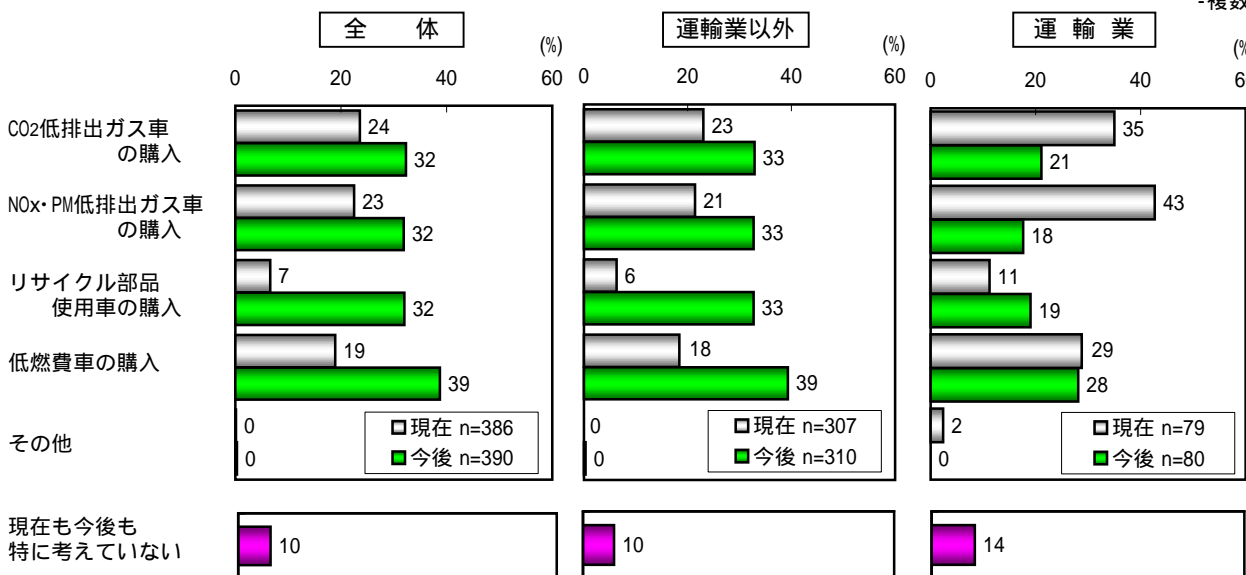


図表8 大気環境改善などについての対策経費の負担感



図表7 大気環境改善などについての対策（現在実施の対策と今後実施したい対策）

-複数回答-



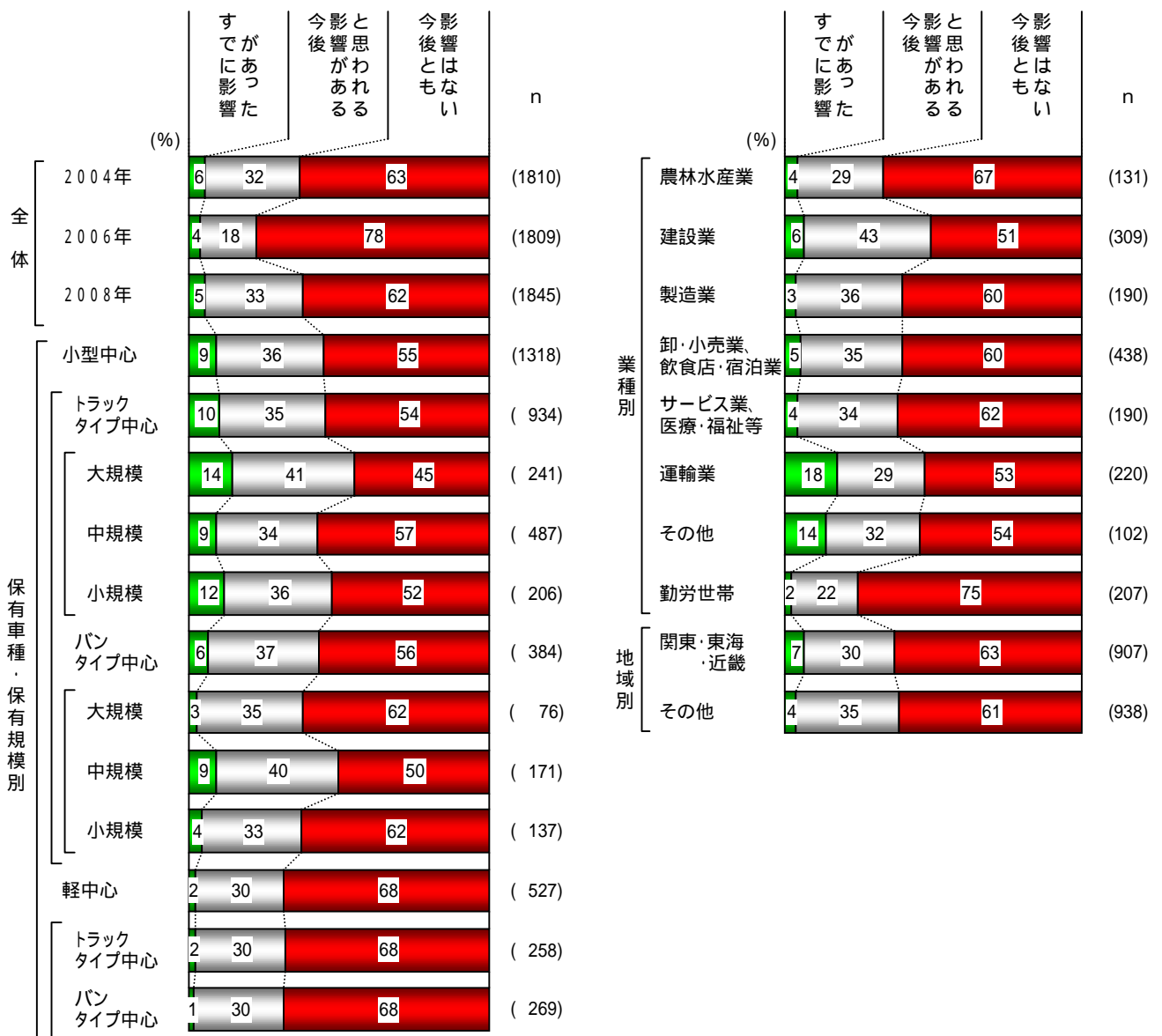
2 「自動車NOx・PM法」の影響

(1) 「自動車NOx・PM法」の影響度

- ・「自動車NOx・PM法」の影響を全国レベルでみると、「すでに影響があった」「今後影響があると思われる」合わせて全体で38%が影響があるとしている。
- ・「自動車NOx・PM法」の影響がすでにある、又は今後影響があると思うという意見を保有車種別でみると、軽中心より小型中心の事業所での影響度が大きくなっている。
- ・業種別にみると、運輸業では「すでに影響があった」が18%と他の業種よりも高い。また建設業では「今後影響があると思われる」が4割を超え、「すでに影響があった」を合わせ、影響度が最も高い。
- ・地域別にみると、実施対象地域が含まれる関東・東海・近畿とその他の地域では大きな差はみられない。

ユーザー

図表9 「自動車NOx・PM法」の影響

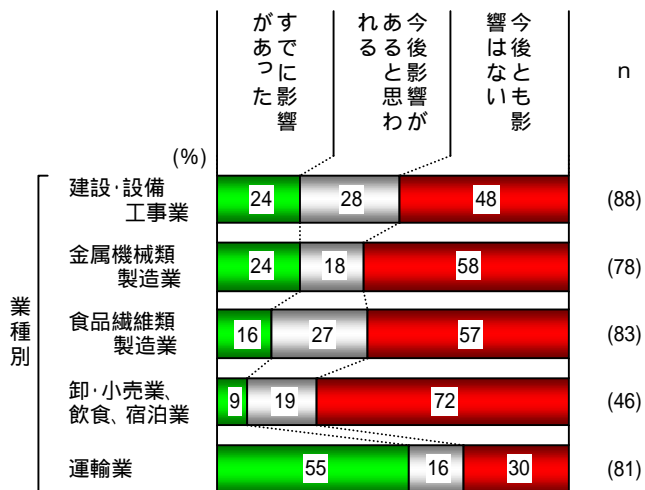


- ・トラック・バン保有事業所での「自動車NOx・PM法」の影響度を業種別にみると、運輸業で最も影響が強く、「すでに影響があった」が55%となっている。その他の業種では、建設・設備工事業、金属機械類製造業がともに24%と高く、ディーゼル車保有比率の高い業種で影響がみられる。
- ・保有形態別にみると、規制対象となるディーゼル車を保有する事業所では、「すでに影響があった」と「今後影響があると思われる」を合わせて、7割近い事業所で影響があるとしている。
また、小型車保有中心、トラック保有中心の事業所で影響度が高い。
- ・保有規模別では、「6台以上」の事業所では約5割と影響度が高い。

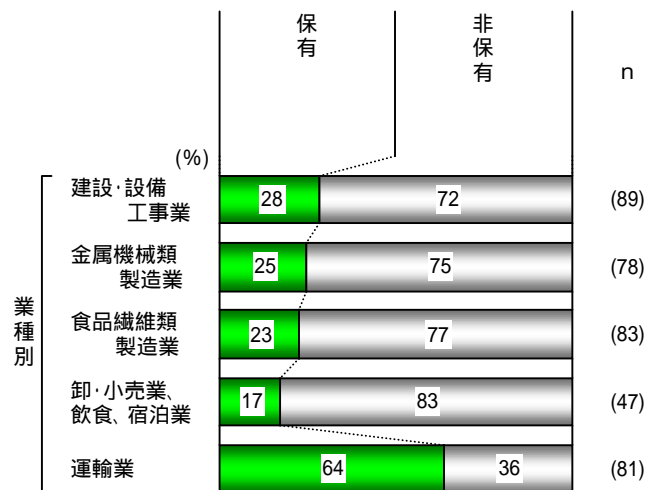
トラック・バン保有事業所

事業所

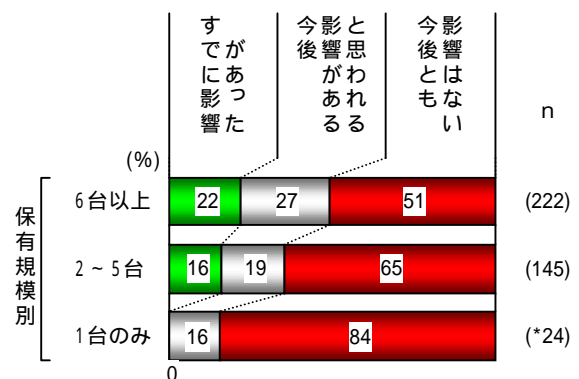
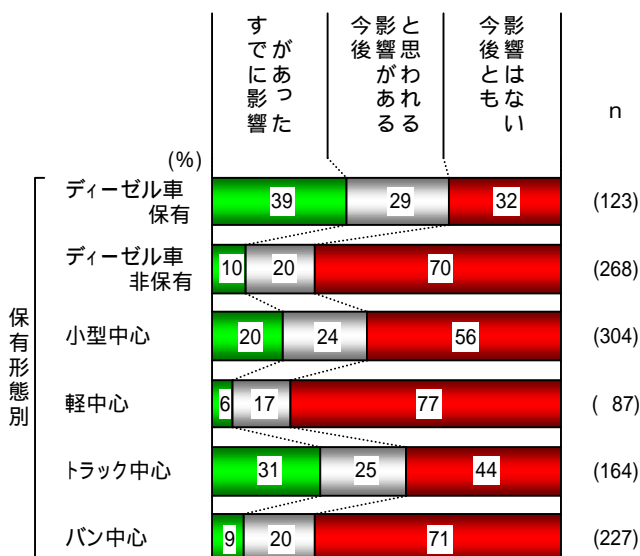
図表10 詳細業種別「自動車NOx・PM法」の影響度



図表11 トラック・バン保有事業所のディーゼル車保有比率



図表12 トラック・バン保有形態別「自動車NOx・PM法」の影響度



*サンプル数過少のため、参考値

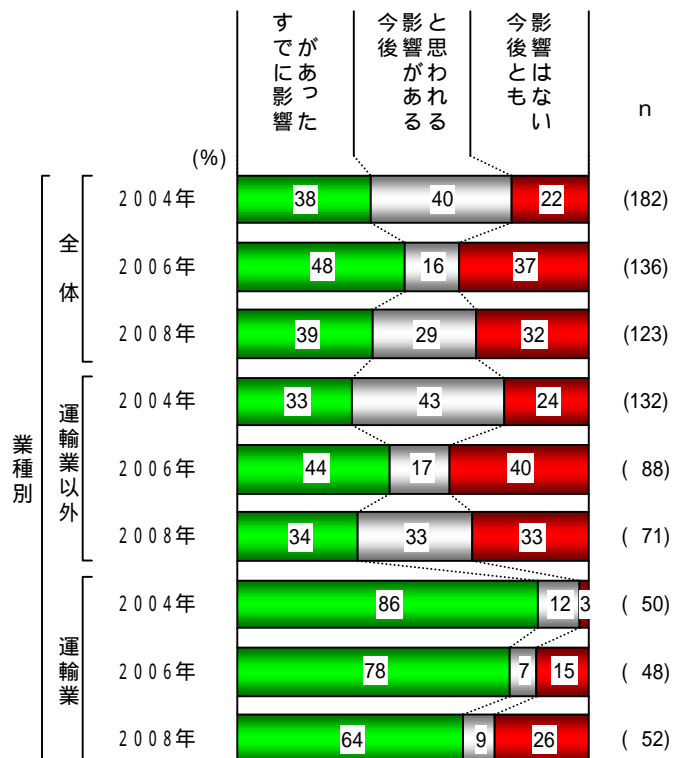
(2) ディーゼルトラック・バン保有事業所における「自動車NOx・PM法」の影響度

- ・ディーゼルトラック・バン保有事業所全体では、「自動車NOx・PM法」の影響が既にあった事業所の比率は2006年調査より9ポイント減少している一方、「今後影響があると思われる」は13ポイント増加し、影響度は前回調査より高くなっている。
- ・業種別にみると、運輸業以外で「今後影響があると思われる」が3割を超えている。

ディーゼルトラック・バン保有事業所

事業所

図表13 「自動車NOx・PM法」の影響度



(3) 「自動車NOx・PM法」への対応

- ・「自動車NOx・PM法」への対応は、全体では「規制に適合したディーゼル車に買い替え」の比率が39%と最も高く、次いで「規制に適合したガソリン車に買い替え」が33%と高くなる。
- ・業種別にみると、運輸業以外では「規制に適合したディーゼル車に買い替え」「規制に適合したガソリン車に買い替え」がともに36%となっている。
運輸業は「規制に適合したディーゼル車に買い替え」の比率が68%と最も高い。

ディーゼルトラック・バン保有で「NOx・PM法」の影響が「すでにある」+「今後あると思われる」事業所

事業所

図表14 「自動車NOx・PM法」への対応

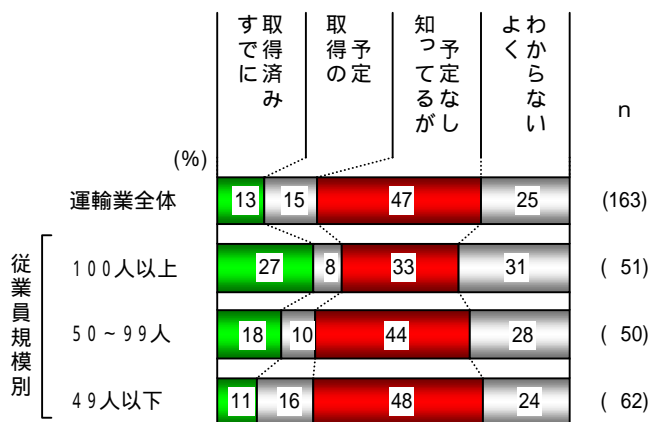
カテゴリー (%)		n	規制に適合した新車の買い替え	規制に適合した新車の買い替え	規制に適合した新車の買い替え	規制に適合した新車の買い替え	*ハイブリッド車に買い替え	規制に適合した中古車に買い替え	*リース車の導入	NOx削減装置の取り付け	PM低減装置の取り付け	猶予期間が過ぎた車を廃車	*保有台数の削減	*登録本拠地や営業エリアの見直し	*運送業務の委託や備車の促進	わからない	
			ディーゼル車	ガソリン車	LPG車	CNG車											
全体	2004年	149	45	38	1	2	2	8	11	12	14	18	8	2	2	5	
	2006年	190	31	54	2	2	2	3	15	8	8	5	2	1	1	7	
	2008年	178	39	33	0	0	10	4	20	11	8	20	14	1	12	10	
業種別	運輸業以外	2004年	104	39	41	0	0	2	9	12	9	10	16	7	0	1	5
		2006年	134	28	57	2	1	2	3	16	6	6	3	1	0	1	7
		2008年	124	36	36	0	0	11	3	21	9	7	19	14	1	12	10
	運輸業	2004年	45	83	15	8	19	2	0	7	34	43	32	16	12	10	5
		2006年	56	63	19	6	9	7	1	6	31	29	19	10	12	1	3
		2008年	54	68	5	0	3	5	8	18	26	20	29	17	2	8	8

*は2004年以降の新設カテゴリー

図表15 グリーン経営認証の取得状況

(4) グリーン経営認証の取得状況

- ・運輸業での「すでに取得済み」は13%、「取得の予定」と合わせると約3割となる。
従業員規模が大きくなるほど「すでに取得済み」の比率は高い。
- ・一方、「知っているが予定なし」が全体で5割近くとなっている。
従業員規模が小さくなるほど比率が高くなっている。



§ 6 免許制度改正の影響

昨年度改正された新免許制度に関する2～3.5トントラック保有事業所の認知率は、「内容も含め、知っている」が27%と2006年調査の14%から大きく増加。特に運輸業では2006年調査より20ポイント上昇し、77%に達している。 P51
 ただし、中型免許新設に「対応が必要だった」とする事業所は1%にすぎない。 P51
 2～3.5トントラック保有の運輸業では大型免許所持者の採用率は57%、中型免許所持者は43%で、事業所全体に比べ高い。今後の中型免許所持者の採用意向についても、運輸業では70%と高く、中型免許所持者の採用拡大の可能性がうかがわれる。 P52

- (1) 中型免許新設の認知
 - ・ 中型免許新設の認知率は輸送活動に影響があると考えられる2～3.5トンのトラックを保有する事業所をみると、「内容も含め知っている」が大きく上昇し、特に運輸業では77%に達している。
- (2) 中型免許新設への対応の必要性和対策
 - ・ 中型免許新設への対応を必要だったとする事業所は、2～3.5トンのトラック保有事業所全体で1%、運輸業で7%にとどまる。

新免許制度

道路交通法の一部改正により、2007年6月から中型免許が新設された。

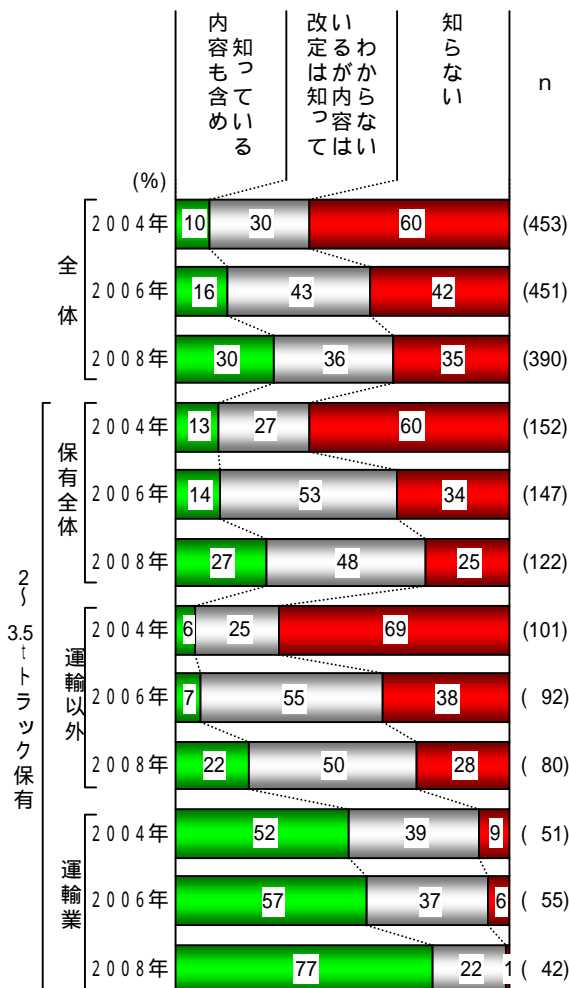
～新免許制度の区分～

	自動車の種類	区分の基準	
		車両総重量	最大積載量
改正前	大型自動車	8ト以上	5ト以上
	普通自動車	8ト未満	5ト未満
改正後	大型自動車	11ト以上	6.5ト以上
	中型自動車	5ト以上 11ト未満	3ト以上 6.5ト未満
	普通自動車	5ト未満	3ト未満

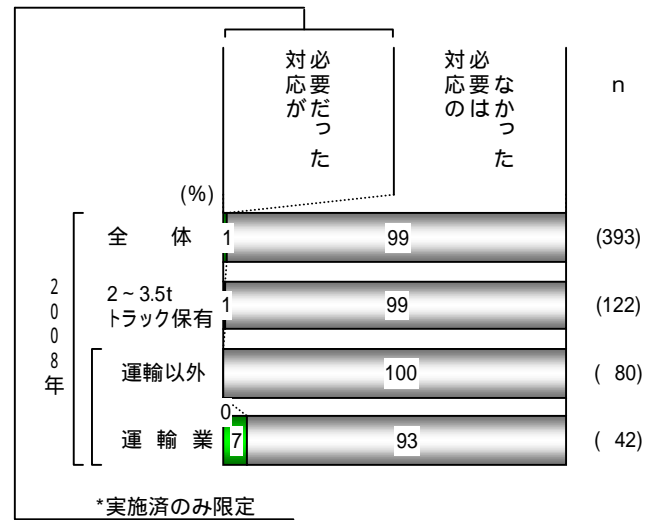
改正前の大型免許・普通免許所持者は改正前と同じ範囲の自動車が運転できる。

事業所

図表1 中型免許新設の認知



図表2 中型免許新設への対応の必要性



図表3 中型免許新設への対策(実施済)(今後必要)

カテゴリ (%)	中型免許取得を促進	中型免許取得者を促進	新普通免許の購入促進	中型免許に含ませる購入促進	運送業務自体を減らす	普通免許取得者を削減	現在の免許車両を小型化	現在の免許車両を大型化	運送業務を増やす	少量多頻度輸送等	その他	対応の必要はない
実施済	*13	26	25	35	16	11	1	1	1	10	29	
今後必要	391	3	6	6	4	2	1	3	1	4	2	80

- 複数回答 -

*サンプル数過少のため、参考値

(3) 現行の大型免許所持者と免許制度改正後の採用意向

- ・ 2～3.5トンのトラックを保有する事業所では、現行の大型免許所持者の採用率が保有事業所全体では27%で2006年調査に比べ減っている。運輸業での採用率は57%で、やはり減少傾向にある。

(4) 現行の中型免許所持者と免許制度改正後の採用意向

- ・ 中型免許採用率は、2～3.5トンのトラックを保有する事業所では20%、運輸業での採用率は43%となっている。運輸業では、「現在なし、今後は実施」が32%と高くなっている。
- ・ 2004年調査時は新免許制度施行の3年前、2006年調査時は施行直前、そして今回は施行直後という、3時点における事業所の中型免許採用の意識を探ってみた。施行3年前 施行直前と採用意向比率は上昇しているが、施行直後の実際の採用率は、直前の採用意向比率に比べ低くなっており、今後の採用意向の比率も高くない。ただし、運輸業の今後の採用意向は70%と高く、今後の中型免許所持者の採用の拡大の可能性がうかがわれる。

事業所

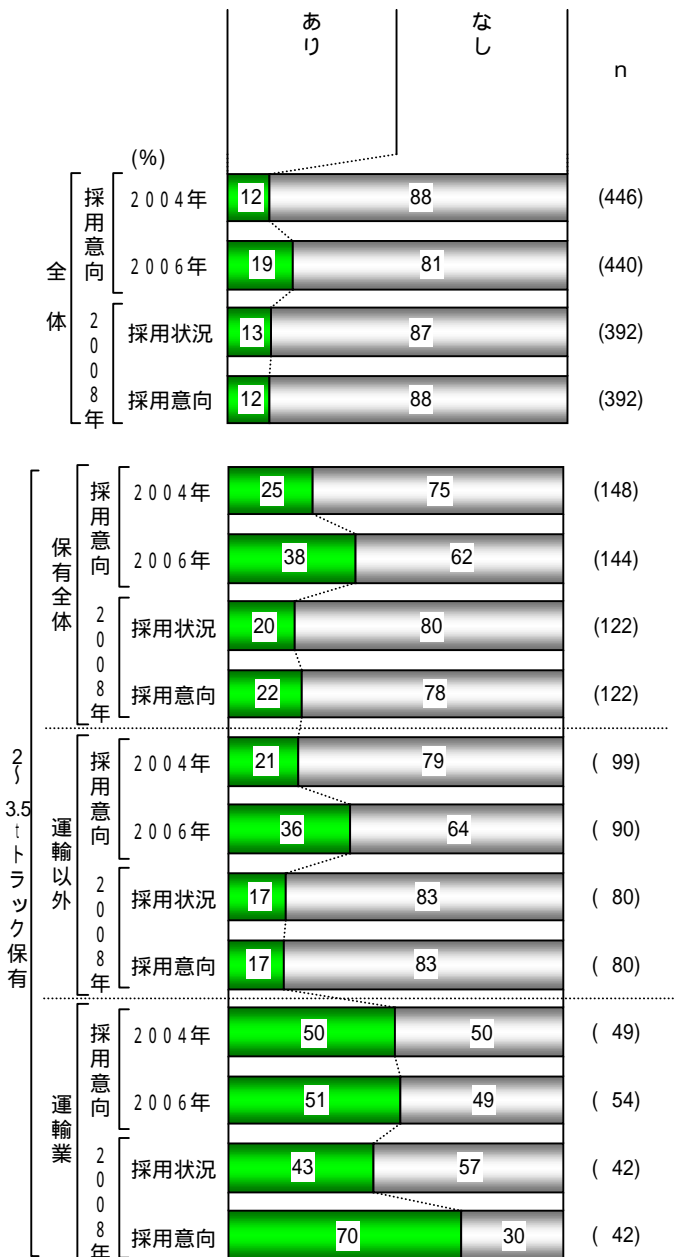
図表4 大型免許所持者採用状況

BD	n	カテゴリー (%)		現在・今後はなし	現在・今後は実施	採用率 (%)	
		現在採用も実施	現在採用は中止				
全体	2004年	448	6	13	3	77	19
	2006年	443	10	10	2	78	20
	2008年	392	4	8	2	86	12
2ト 3.5 トラック 保有	2004年	149	11	23	6	60	34
	2006年	144	27	12	0	61	39
	2008年	122	12	15	4	69	27
運輸 以外	2004年	99	8	21	7	65	29
	2006年	89	24	9	0	67	33
	2008年	80	8	16	4	72	24
運輸 業	2004年	50	35	32	0	33	67
	2006年	55	48	31	1	20	79
	2008年	81	50	8	1	42	57

図表5 中型免許所持者採用状況

BD	n	カテゴリー (%)		現在・今後はなし	現在・今後は実施	採用率 (%)	
		現在採用も実施	現在採用は中止				
全体	392	8	5	5	83	13	
2～3.5t トラック保有	122	12	8	10	70	20	
	運輸以外	80	9	8	8	75	17
	運輸業	42	38	5	32	25	43

図表6 中型免許所持者採用状況・採用意向の推移



§ 7 農家におけるトラック・バンの動向

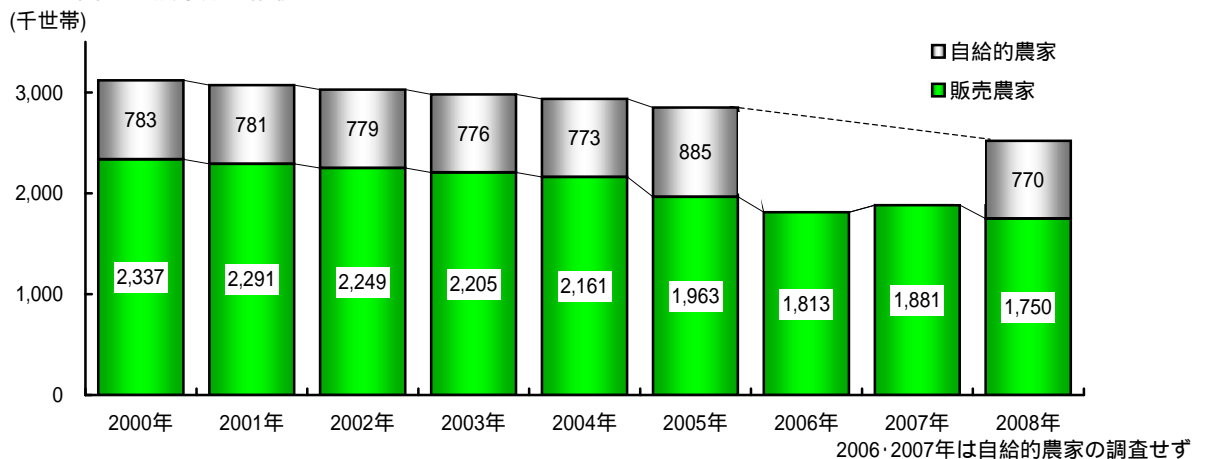
農家数は漸減傾向にあり、特に第二種兼業農家数が減少している。 P53
 農業トラック・バンユーザーは「60才以上」が57%を占めており、高齢者比率が高い。また、用途については、「仕事・私用兼用」の比率が高まっている。 P55
 農業の継続については「規模を縮小して継続」が28%で2006年調査より増加している。また、農業の後継者が「いる」は18%に留まり、「いない」が45%で2006年調査より増加している。 P56

今後のトラック・バン保有台数は「変わらない」が87%ながら、2006年調査より減少。また、同じ車種を使用し続ける意向は93%と高い。継続して使用する理由としては、「細い道など道路条件の関係」「燃料代、税金など維持費の関係」「積載量がちょうど良い」「サイズがちょうどよい」「使い慣れている」が5割前後に達する。 P56～P57

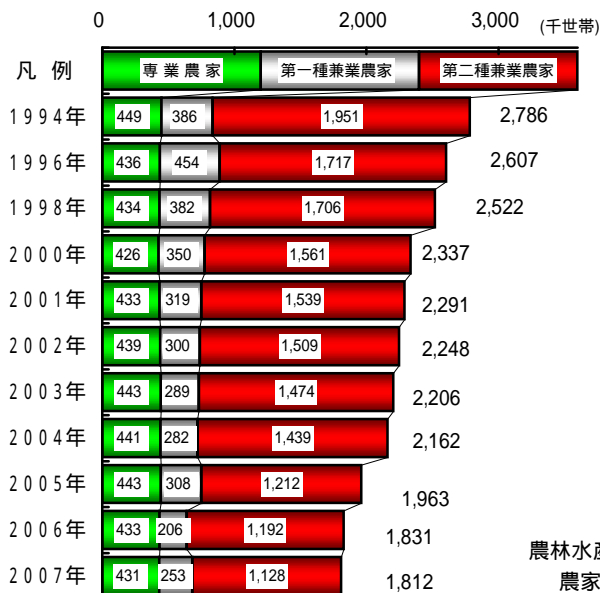
(1) 農家の現状

- ・農家数の推移をみると、販売農家数が減少傾向にあり、総農家数の減少につながっている。販売農家の中では、第二種兼業農家の減少傾向が続いている。

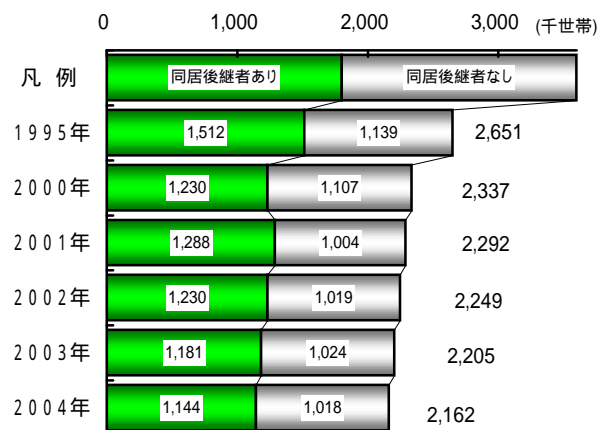
図表1 農家数の推移



図表2 販売農家の形態



図表3 販売農家の同居後継者の有無



農林水産省「農業構造動態調査」<各年1月1日現在(1990年のみ2月1日現在)>
 農家数の推移2005年は「2005年農林業センサス(2005年2月1日現在)」の値

【農家の定義】

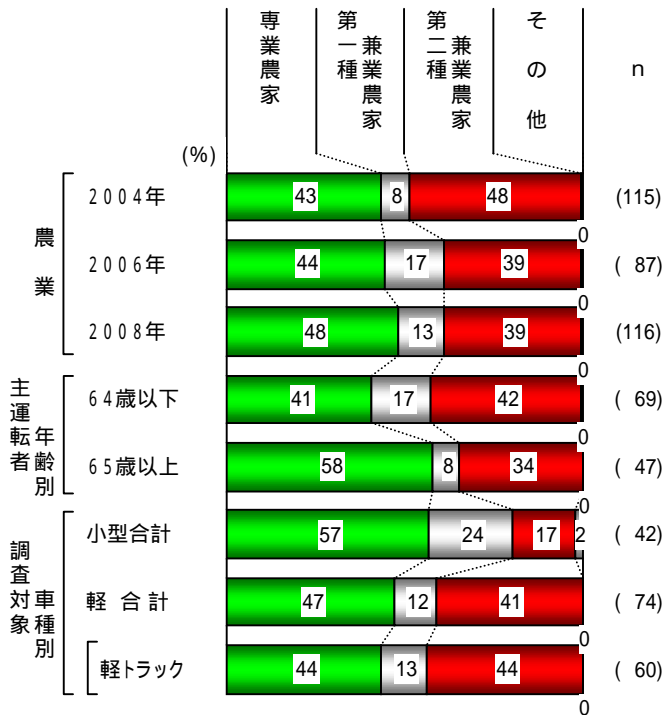
- 農家 : 経営耕地面積が10a以上の農業を営む世帯又は、経営耕地面積が10a未満でも過去1年間の農産物販売金額が15万円以上あった世帯。
- 販売農家 : 経営耕地面積が30a以上又は、農産物販売金額が50万円以上の農家。
 - 自給的農家 : 経営耕地面積が30a未満かつ、農産物販売金額が50万円未満の農家。
 - 専業農家 : 世帯員のうちに兼業従事者(過去1年間に30日以上雇用兼業に従事した者又は、過去1年間に販売金額が15万円以上ある自営兼業に従事した者)が1人もいない農家。
 - 兼業農家 : 世帯員のうちに兼業従事者が1人以上いる農家。
 - 第1種兼業農家 : 農業所得を主とする兼業農家。
 - 第2種兼業農家 : 農業所得を従とする兼業農家。

(2) 農家世帯の属性

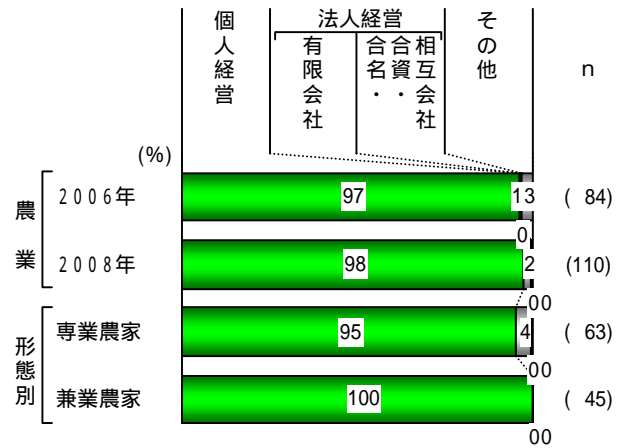
- ・トラック・バン保有農家の形態をみると、農業全体では「専業農家」が48%、「兼業農家」が52%となっている。兼業農家では第二種兼業が多い。
- ・「専業農家」の比率は、年齢別では65歳以上、車種別では「小型」ユーザーで高くなっている。(サンプル数が少ないため参考)
- ・経営形態をみると、「個人経営」の比率が大部分を占め、「法人経営」は農業全体で2%に留まる。

ユーザー

図表4 調査対象者のプロフィール



図表5 農業の経営形態



(3) 保有車種

- ・農業は農業以外の事業所に比べ、「軽トラック」の保有率が90%と非常に高い。

図表6 保有車の車種

ユーザー

B D	n	普通トラック	小型トラック・バン 計								軽トラック・バン 計				
			トラック 計	2.5トントラック		1.5トントラック		1トントラック		ボンネット	キャブバン	ボンバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン
				2.5トントラック	3.5トントラック	1.5トントラック	1トントラック	1トントラック	1トントラック						
農業	2006年	87	3	18	11	2	3	2	0	1	3	84	9	5	
	2008年	116	2	17	8	4	2	2	0	1	1	90	12	2	
農以外*	2006年	1467	10	45	30	6	5	4	1	13	13	39	22	10	
	2008年	1468	14	45	30	7	4	4	1	13	14	39	28	9	

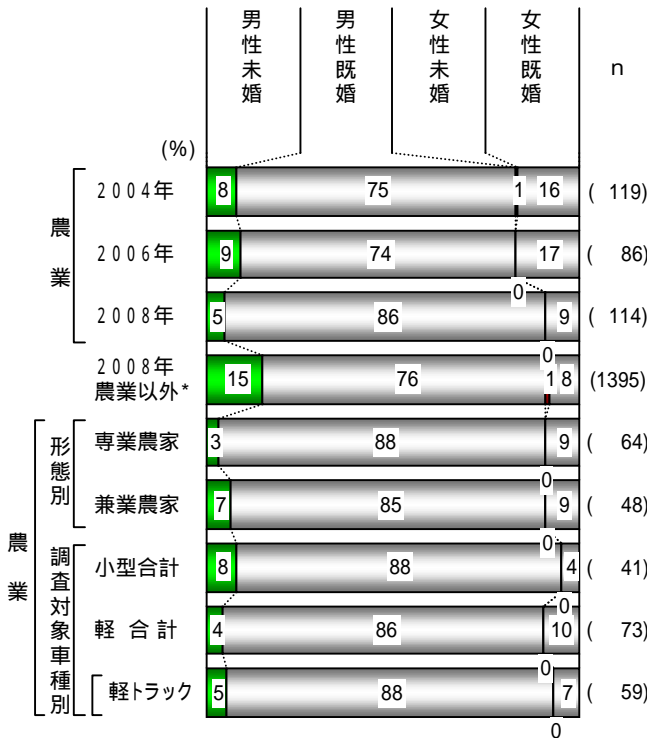
*: 「農業以外」については「勤労世帯」を除く

(4) 農業トラック・バンユーザー属性

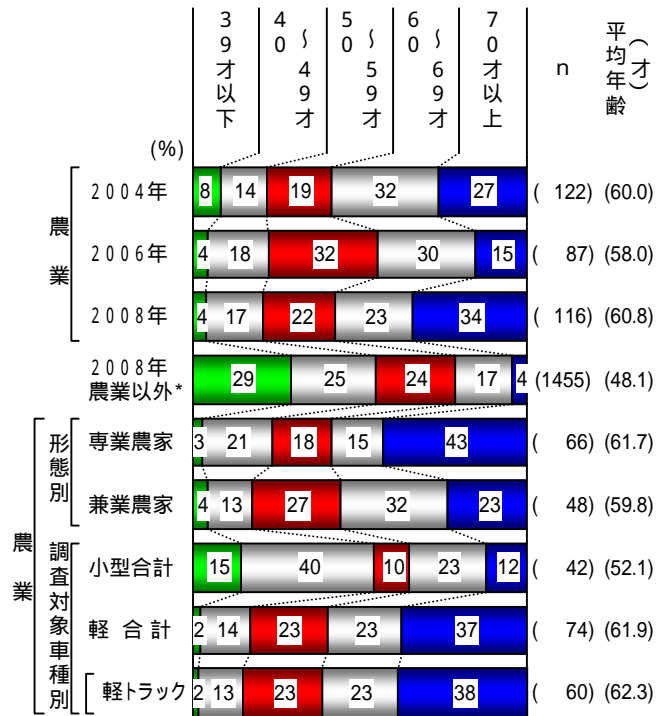
- ・農業トラック・バンの主運転者は「既婚男性」が中心で、「60才以上」が57%を占める。平均年齢は60才を超え、農業以外の事業所に比べ、平均年齢が10才以上高くなっている。
- ・「70才以上」の高齢比率をみると、農業の形態別では「専業農家」、調査対象車別では「軽トラック」で高くなっている。

ユーザー

図表7 主運転者の性・未既婚

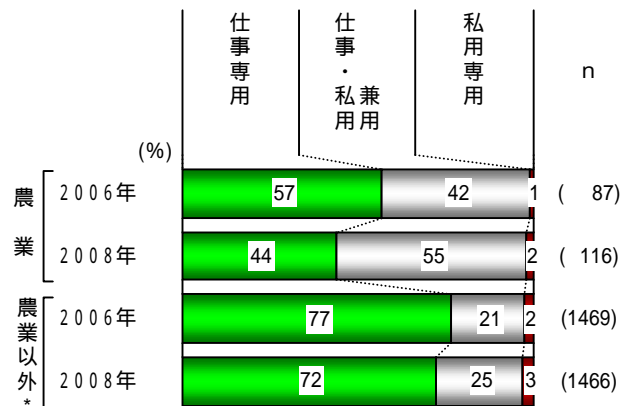


図表8 主運転者の年齢



図表9 使用パターン

ユーザー



(5) 農業トラック・バンの使用実態

- ・農業トラック・バンの主要な用途は「田畑への往復」であるが、農業ユーザーはトラック・バンを私用用途にも使用する比率が農業以外の事業所に比べ高く、その傾向は高まっている。
- ・農業トラック・バンの私用用途としては「日用品の買い物(食料品・雑貨等)」の比率が42%と最も高い。

図表10 トラック・バンの使用用途

-複数回答-

カテゴリー (%)	n	仕事用途										私用用途						
		委託荷の輸送	セー ルス・等営業の足	作業場・現場への往復	田畑への往復	農機具・作物の運搬	一般家庭等最終消費荷への配達	小売店への商品配達	問屋・卸問屋等仕入れ	配 送	メー カー・工場の仕入れ	事務所間連絡・使送便	通勤・通学	日用品の買物	日用品の買物	平日型レジャー	休日型レジャー	宿泊型レジャー
農業	2006年	87	1	2	35	87	6	3	6	1	2	3	2	32	9	3	3	0
	2008年	116	1	1	30	94	5	7	3	0	3	4	3	42	12	4	4	0
農業以外*	2006年	1469	18	31	49	4	25	19	17	14	7	7	2	12	4	2	3	1
	2008年	1466	19	36	52	3	23	16	18	14	10	8	2	13	5	3	4	1

*:「農業以外」については「勤労世帯」を除く

(6) 農業の継続意向

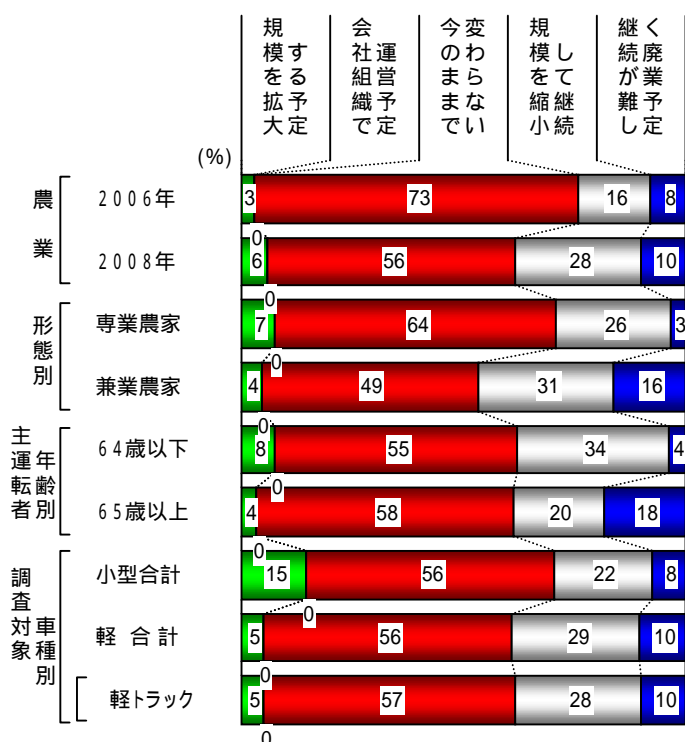
農業の継続意向は「今のままで変わらない」が最も多いが、農業全体では2006年調査を17ポイント下回り56%となった。一方で、「規模を縮小して継続」は2006年調査を12ポイント上回り28%となっている。

(7) 農業後継者の有無

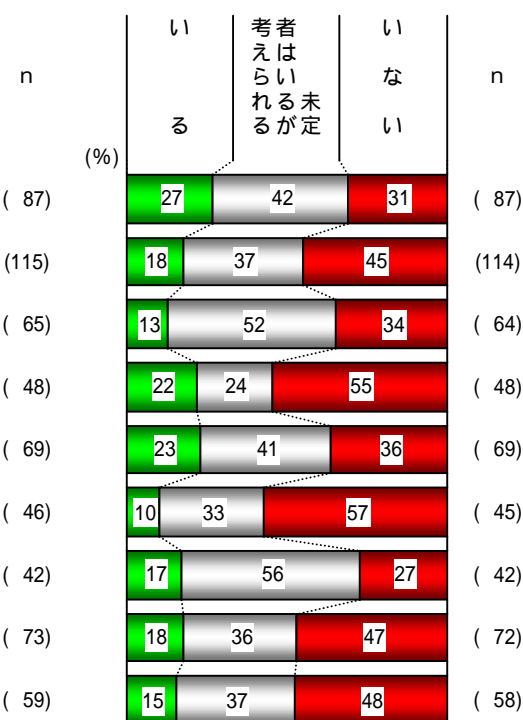
農業後継者は農業全体では「いる」が18%と減少、「いない」は45%で増加している。特に65才以上の「いない」は57%に達する。

ユーザー

図表11 農業の継続意向



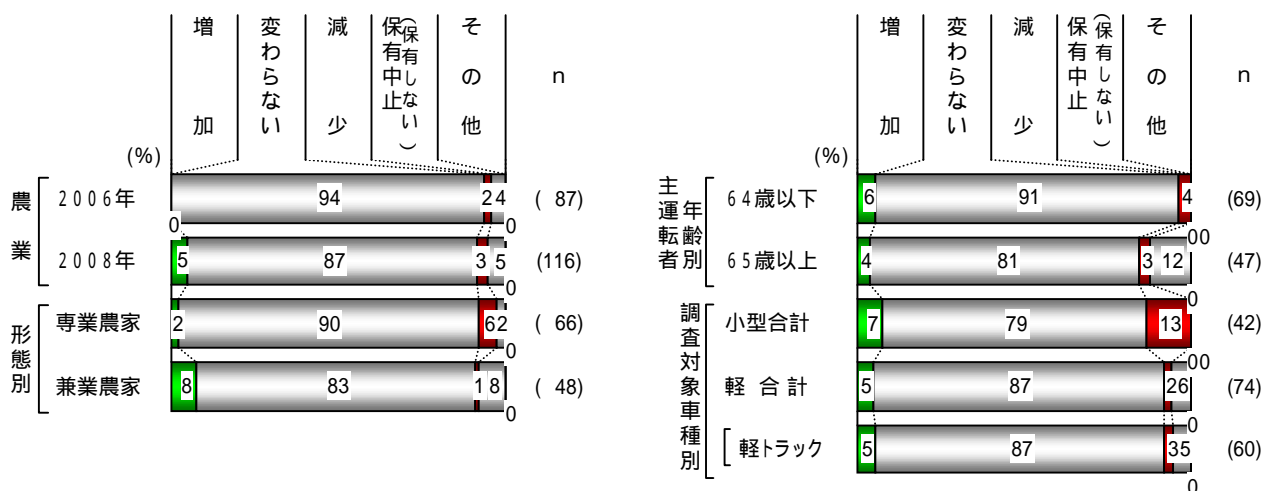
図表12 農業後継者の有無



(8) 今後のトラック・バン保有台数

今後のトラック・バン保有台数は「変わらない」の比率が87%と最も高いが、2006年調査を7ポイント下回った。

図表13 今後のトラック・バン保有台数

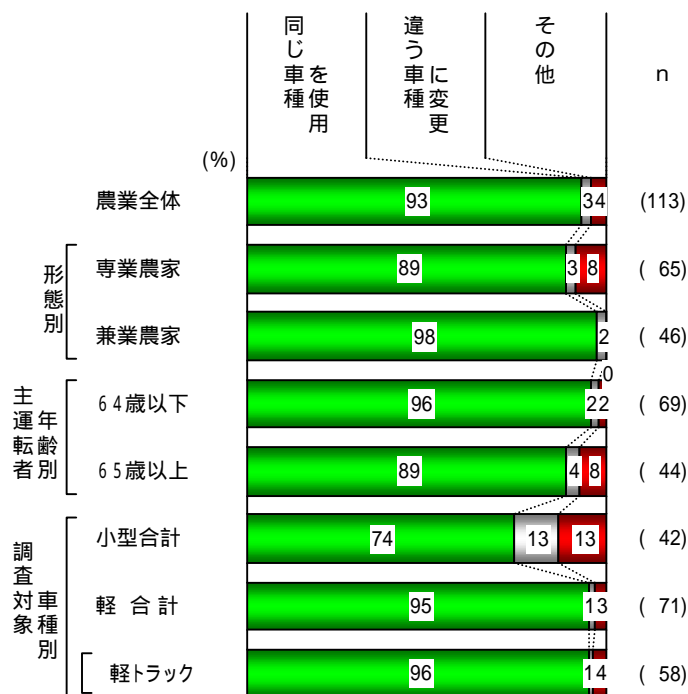


(9) 同車種継続使用意向と継続使用理由

- ・同車種継続使用意向をみると、農業全体では「同じ車種を使用」が93%と大半を占めている。
- ・同車種を継続して使用する理由は「細い道など道路条件の関係」が56%と最も高い。また、「燃料代、税金など維持費の関係」「積載量がちょうど良い」「サイズがちょうどよい」「使い慣れている」といった理由が5割前後に達する。

ユーザー

図表14 同車種継続使用意向



図表15 同車種継続使用意向理由

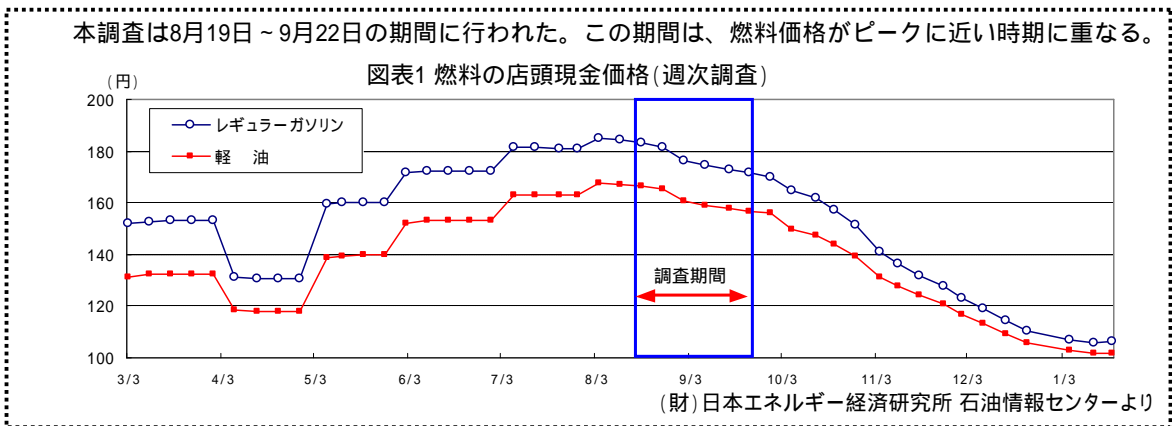
-複数回答-

B D		カテゴリー (%)	細い道が道路条件など関係	サイズがちょうど良い	積載量がちょうど良い	運転がしやすい	使い慣れている	燃料代、維持費の関係	車両価格の関係	多少汚れていてもいい	人を乗せることがない	保管場所の関係	出先でのペースの関係
農業全体		97	56	48	50	38	48	52	16	20	13	6	1
調査対象車種別	小型合計	30	21	76	42	54	47	24	11	19	5	6	0
	軽合計	67	59	45	51	36	48	55	16	20	14	6	1
	軽トラック	55	60	44	51	36	47	53	14	19	15	6	1

2008年の急激な燃料価格高騰時の対策として、保有・購入に関しては「車両の購入を従来より遅らせた」が最も高く、車使用面では「安いガソリンスタンドで給油」「無駄なアイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走行」が高い比率であった。 P58～P59
 「燃料サーチャージ制」に関しては、運輸業の8割強が認知していた。実際に導入を荷主に要請していた運輸業は21%、導入要請を受け入れられた運輸業は17%であった。また、今後導入要請しようとしていた運輸業は24%であった。 P60～P61

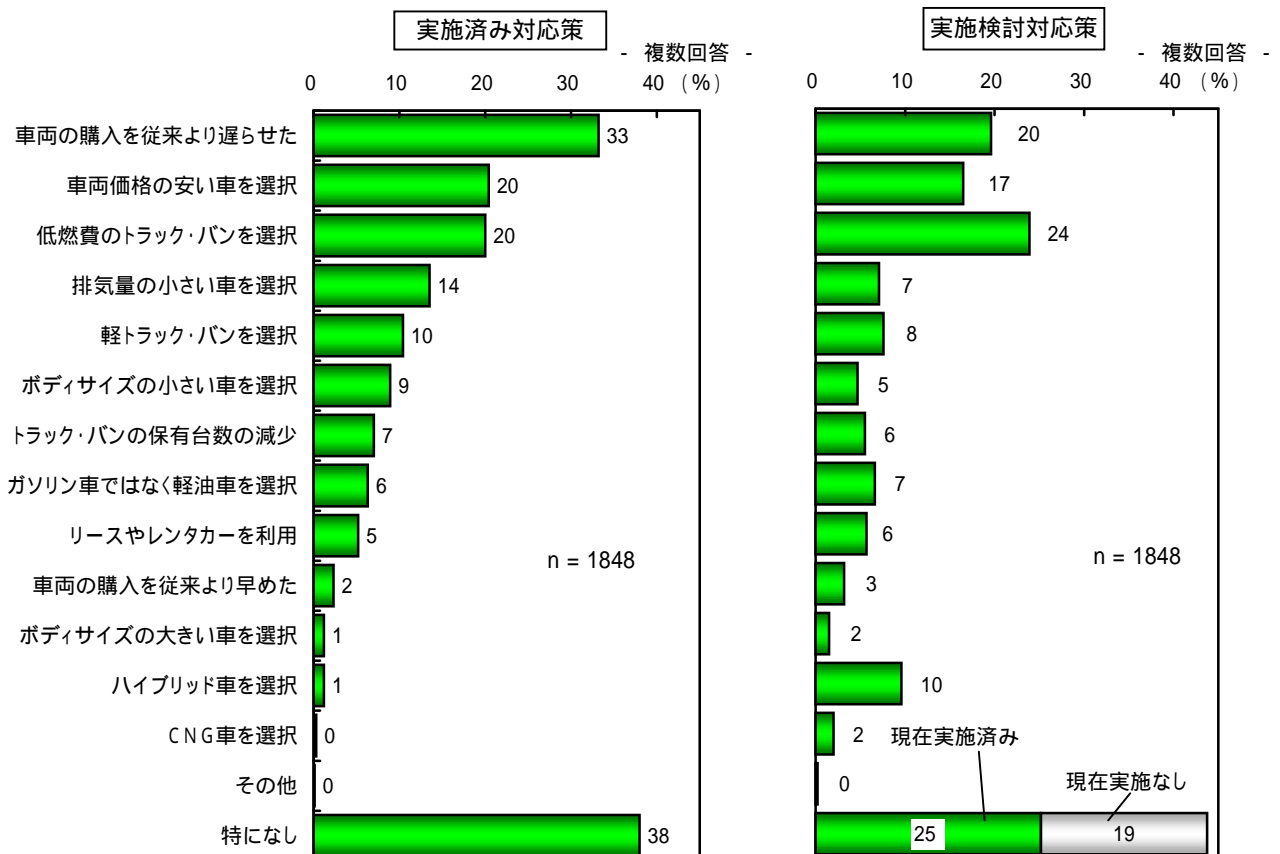
(1) 燃料高騰時の車購入・保有策

- ・2008年の急激な燃料価格高騰時における対応を車の購入・保有の視点でみると、「車両の購入を従来より遅らせた」が33%で最も高く、次いで「車両価格の安い車を選択」「低燃費のトラック・バンを選択」20%と続く。
- ・今後実施を検討している場合でみると、「低燃費のトラック・バンを選択」が24%で最も多く、「車両の購入を従来より遅らせた」「車両価格の安い車を選択」と続く。「ハイブリッド車を選択」が10%となっているのも低燃費車への関心を示している。



図表2 燃料高騰時の車購入・保有策

事業所

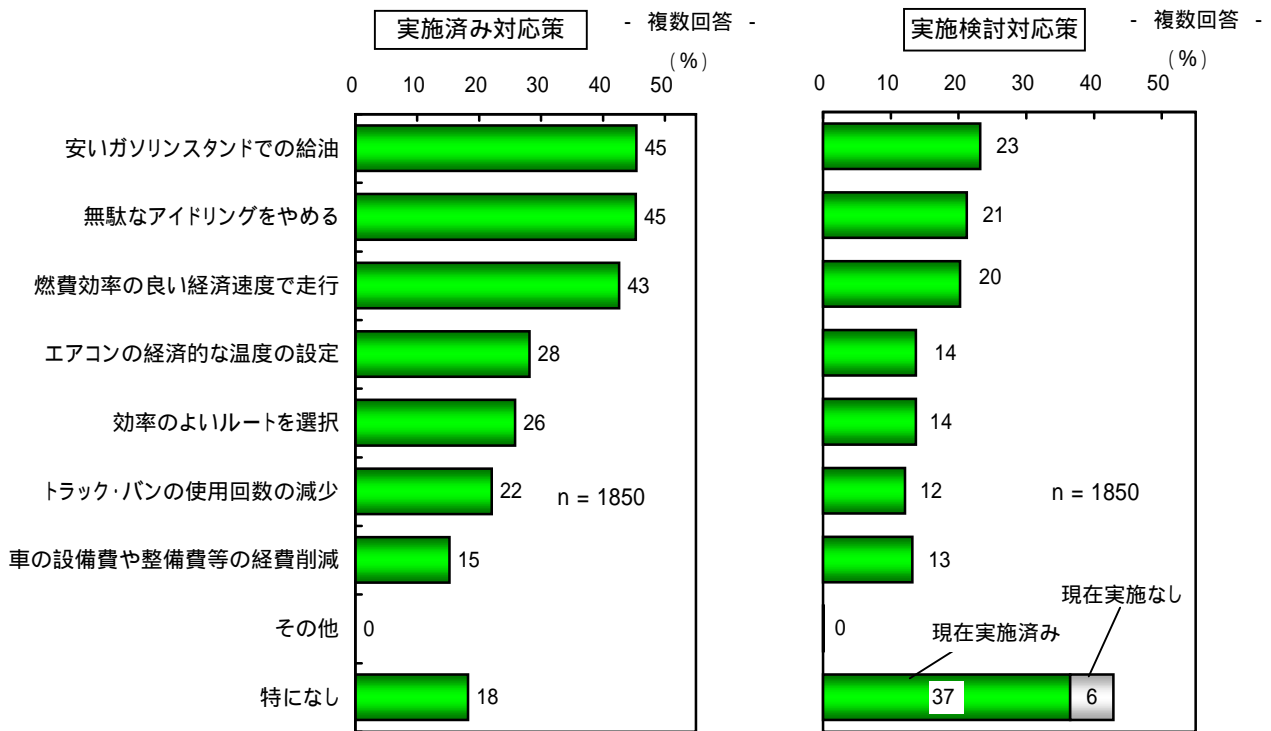


(2) 燃料高騰時の車使用策

- ・次に燃料高騰時の車使用に関して実際に実施した対策をみると、「安いガソリンスタンドで給油」「無駄なアイドリングをやめる」がともに45%で最も高く、次いで「燃費効率の良い経済速度で走行」43%と続く。
また、「エアコンの経済的な温度の設定」「効率のよいルートを選択」「トラック・バンの使用回数の減少」の3項目も20%を超えており、使用に関してはさまざまな工夫による対応をしていることがうかがわれる。
- ・今後実施を検討している場合でみると、「安いガソリンスタンドで給油」が23%で最も多く、「無駄なアイドリングをやめる」21%、「燃費効率の良い経済速度で走行」20%と続く。

事業所

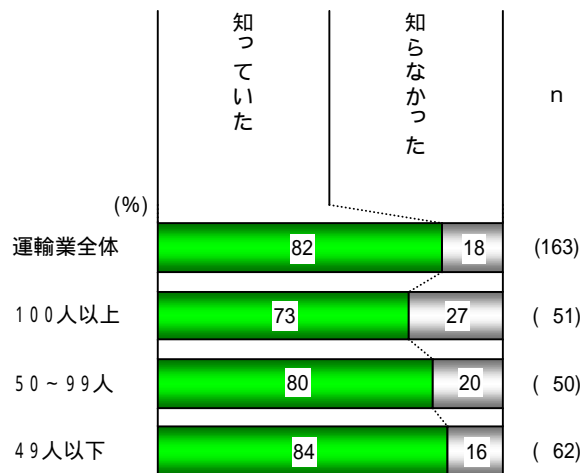
図表3 燃料高騰時の車使用策



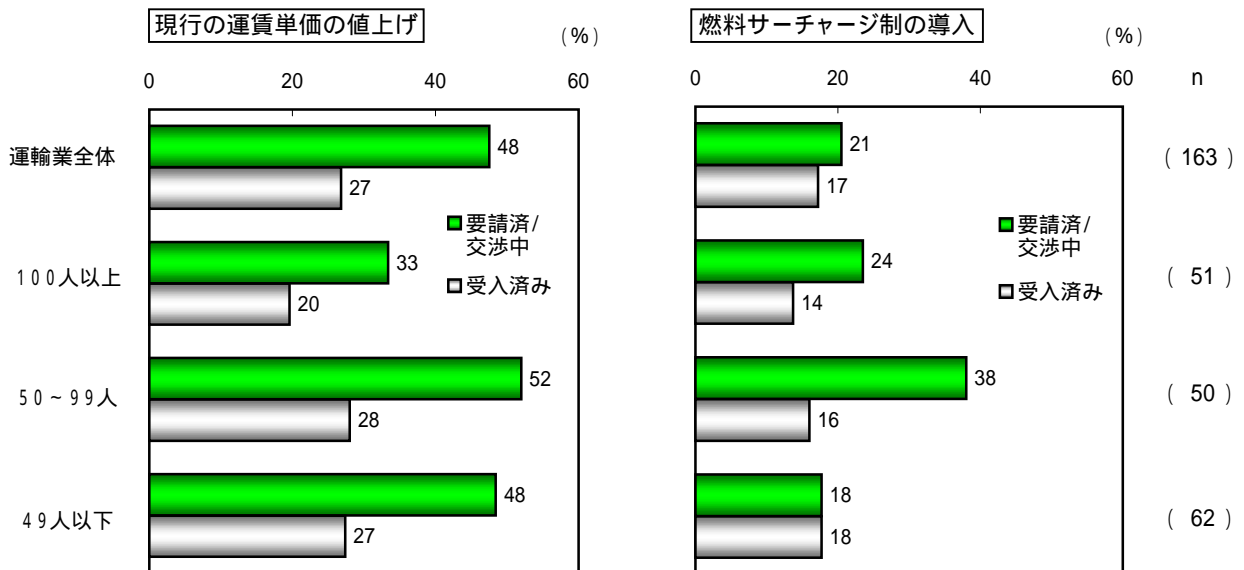
(3) 燃料サーチャージ制の導入状況

- ・国土交通省がガイドラインを示した「燃料サーチャージ制」に関して、認知度を聞いたところ、運輸業全体で「知っていた」は82%で、従業員規模別では規模が大きくなるほど認知率は低くなっている。
- ・燃料高騰により、運賃単価の値上げを荷主に要請・交渉した運輸業は48%、その要請・交渉を受け入れられた運輸業は27%である。
- ・一方、燃料サーチャージ制導入を荷主に要請・交渉した運輸業は21%にとどまるが、その要請・交渉を受け入れられた運輸業は17%と、大半が受け入れられている。

図表4 燃料サーチャージ制の認知

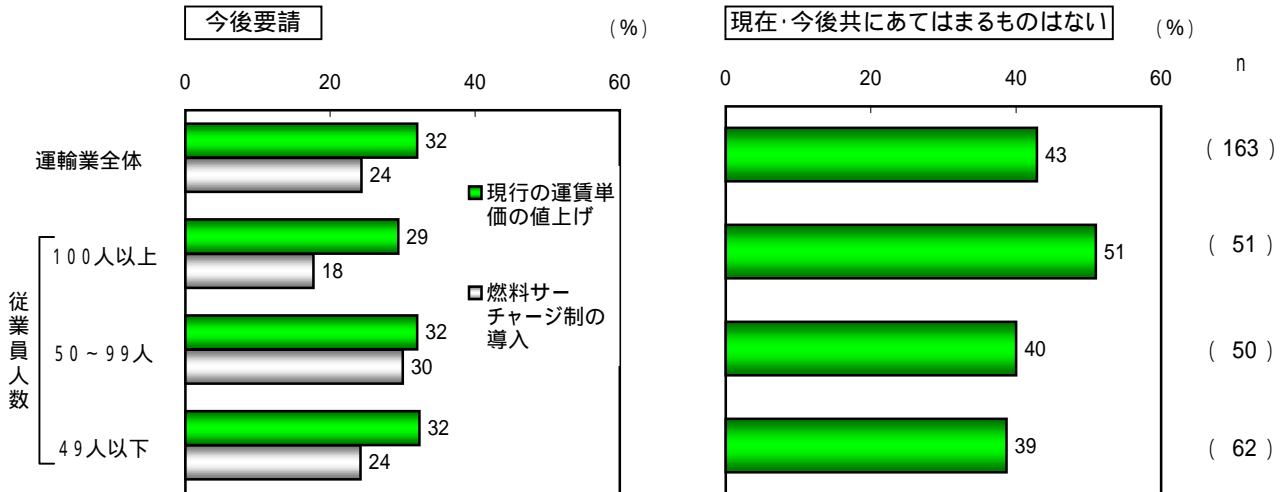


図表5 荷主への運賃転嫁 要請済/交渉中と受入済

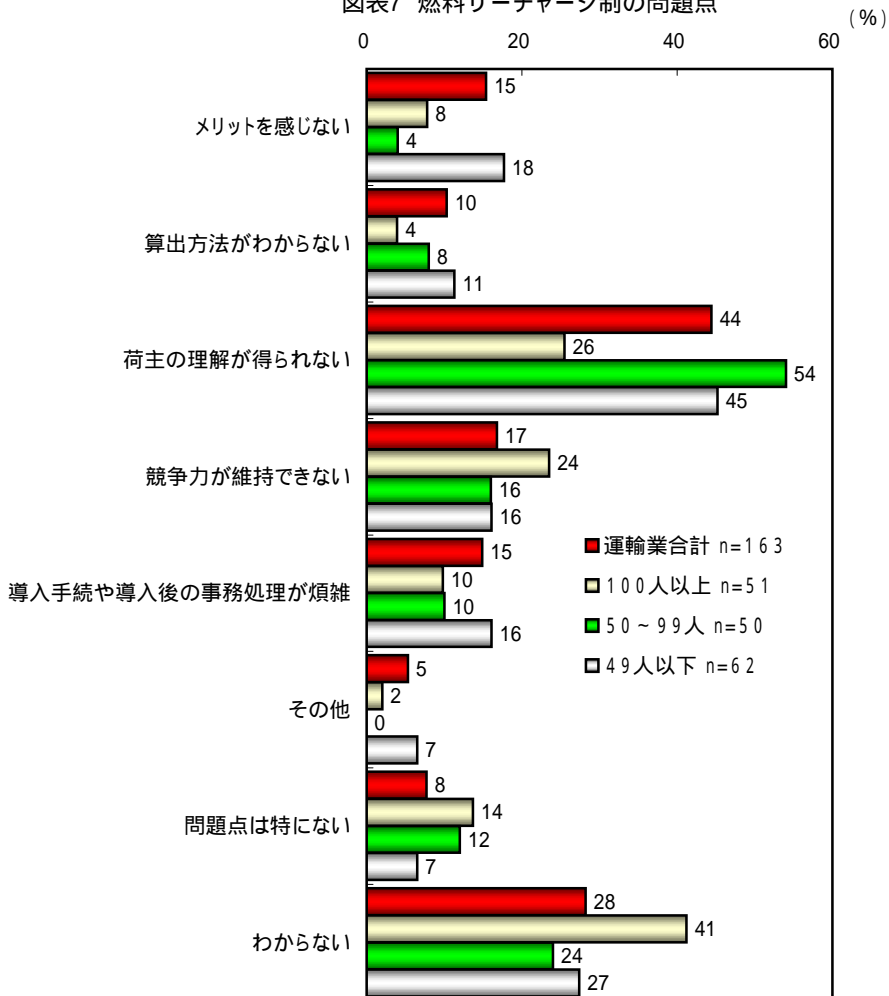


- ・ 運賃単価値上げの今後の要請意向をみると、従業員規模に関係なく、3割前後の運輸業が意向を持っている。
- ・ 燃料サーチャージ制導入の今後の意向をみると、運輸業全体では24%、従業員規模別では50～99人の規模が30%で最も高い。
- ・ 値上げ・燃料サーチャージ制ともに現在も今後も要請しない運輸業は43%、100人以上の従業員規模では51%に達する。
- ・ 燃料サーチャージ制の問題点を聞いたところ、「荷主の理解が得られない」が44%で最も高く、「競争力が維持できない」「メリットを感じない」が続く。また、「わからない」という意見が28%あった。

図表6 荷主への運賃転嫁



図表7 燃料サーチャージ制の問題点



§ 9 駐車違反取締強化の影響

(1) 駐車違反取締強化の影響

- ・ 駐車違反取締強化の影響は全体では「すでに影響がある」26%、「今後影響がある」9%となり、2006年調査の37%、19%から減少している。
- ・ 業種別にみると、運輸業は「すでに」「今後」合わせて影響があるとする事業所が51%と各業種中最も高くなっている。
- ・ 地域別にみると「すでに影響がある」は、東京で29%、大阪で26%となっている。

(2) 駐車違反取締強化への対応（影響がある + あると思われる事業所）

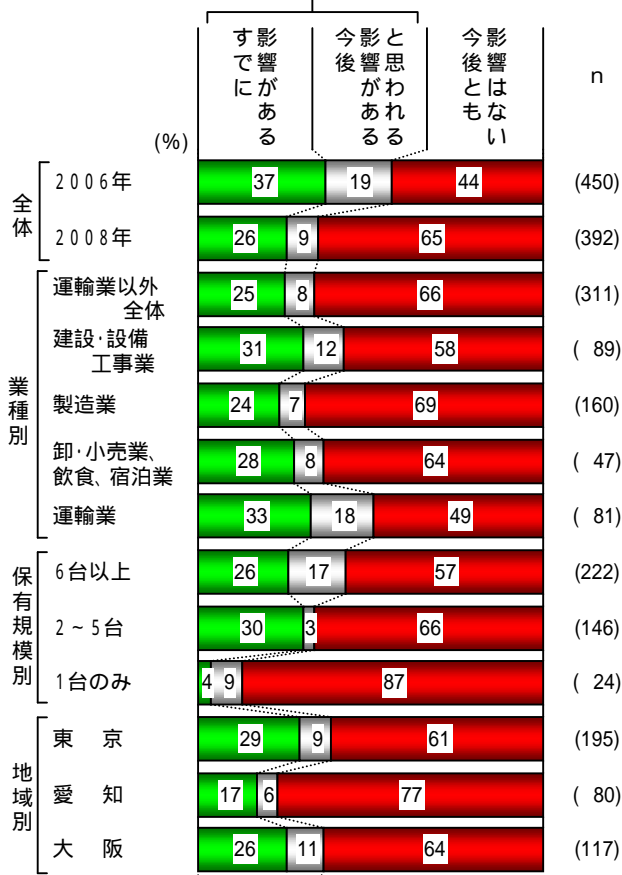
- ・ 全体では「一般の有料駐車場の利用」「駐車時間の短縮」「保有台数は現状維持」「現状の人数で対応」の順に比率が高い。
- ・ 運輸業では「2人1組での集配」「今後保有台数を減らしていく」の比率が運輸業以外に比べ、高くなっている。

(3) 駐車違反取締強化による経費負担（影響がある + あると思われる事業所）

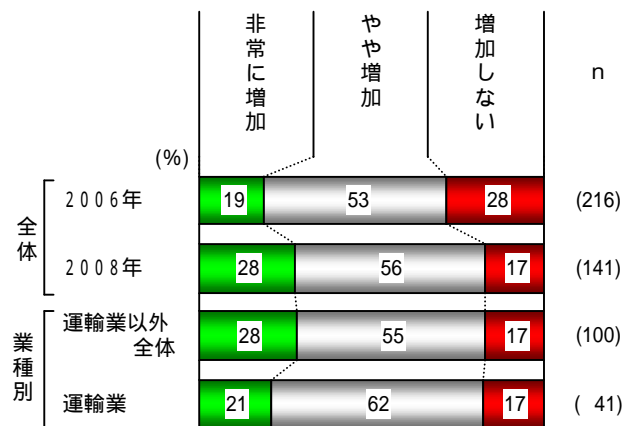
- ・ 全体では「非常に」「やや」合わせて84%の事業所が経費負担が「増加する」としている。

事業所

図表1 駐車違反取締強化の影響



図表3 駐車違反取締強化による経費負担



図表2 駐車違反取締強化への対応

カテゴリ (%)	n	運送・配送面					保有車両サイズ面		保有車両台数面		運転手・助手(含、アルバイト)採用面					その他	特に対応策取らない	
		2人1組での集配	集配拠点を減らす	集配回数を減らす	駐車時間の短縮	一般の有料駐車場の利用	集配回数や大型化を少なく	駐車しやすさの小型化	今後、減らしていく	保有台数は現状維持	今後、増やしていく	大幅に増やす予定	若干増やす予定	現状の人数で対応	高齢者を積極的に採用			女性を積極的に採用
全体	141	8	8	1	32	56	0	18	7	30	0	0	1	30	0	0	1	26
業種別																		
運輸業以外全体	100	6	8	1	32	56	0	19	6	31	0	0	1	30	0	0	1	26
運輸業	41	26	10	0	37	50	5	12	19	23	1	0	4	35	0	0	0	27

-複数回答-

調査部会
市場調査 小型・軽分科会 委員名簿
(2009年3月現在)

社団法人 日本自動車工業会

分科会長	片山 一郎	マ ツ ダ (株)	グローバル商品マーケティング部 戦略企画調査G 主任
委員	坂井 勝	い す ゞ 自 動 車 (株)	商品・架装政策部 商品グループ シニアスタッフ
"	峯岸 歓雄	ス ズ キ (株)	東京支店 渉外課 係長
"	伊藤 孝文	"	四輪国内営業企画部 調査課
"	石井 壮	ダ イ ハ ツ 工 業 (株)	商品企画部
"	川田 秀行	"	商品企画部
"	杉戸 哲人	ト ヨ タ 自 動 車 (株)	調査部 企画調査室 第1調査G グループ長
"	花島 妙子	"	調査部 企画調査室 第1調査G
"	大橋 寛明	日 産 自 動 車 (株)	L C V事業本部 商品戦略・企画G r . カスタマー・インサイト・スペシャリスト
"	前 健太郎	"	L C V事業本部 商品戦略・企画G r .
"	横山 香	日 野 自 動 車 (株)	商品企画部 係長
"	山下 毅	"	商品企画部
"	佐々木 元康	富 士 重 工 業 (株)	スバル商品企画本部 商品企画部 主査
"	金森 康人	"	スバル商品企画本部 商品企画部
"	青山 舞子	本 田 技 研 工 業 (株)	営業開発室 マーケティングブロック
"	高木 純	マ ツ ダ (株)	商品ブランドマーケティング部 商用車ブランドマーケティングG 主任
"	林 哲也	"	グローバル商品マーケティング部 戦略企画調査G
"	鈴木 俊邦	三 菱 自 動 車 工 業 (株)	経営企画部 企画部 エキスパート
"	浮揚 亮太	三菱ふそう トラック・バス (株)	ライフサイクル・マネジメント本部 グローバル・マーケティング部
調査担当	糸永 輝生	(株)マーケティングセンター	大阪支社 執行役員
"	和田 賢治	(株)マーケティングセンター	大阪支社