

**2010年度**  
**小型・軽トラック市場動向調査**

2011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2010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。前回の2008年度調査以降、リーマンショックによる経済や荷動きの低迷、エコカー減税・補助金を始めとする景気下支え策や自動車に関する法令や条令の施行・改定等、市場環境が目まぐるしく変化する中で、今回の調査では以下5項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。

- ① リーマンショック後の景気低迷およびエコカー減税/補助金による変化
- ② 事業所内での小型トラック・軽トラックの使い分け
- ③ 大気環境改善などに関する意識
- ④ 農家におけるトラック・バンの動向
- ⑤ 高速道路使用実態と利用状況の変化

実際の調査では、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>の2つの調査をベースにしております。

本報告書では、主に<事業所調査>で業況感や貨物車保有に対する意識の全体像とその時系列変化を捉え、<ユーザー調査>で小型・軽トラックの購入・使用状況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分科会に参加し貴重なご意見を賜り、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。

2011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 小型・軽トラック分科会

主査 加納 義之



## 目 次

調査概要	1
ま と め	8
第1章 経営状況の実態と今後の見通し	
(1) 業種別の経営状況と今後の見通し	10
(2) 物資輸送量の推移	13
第2章 保有・需要構造の変化	
(1) トラック・バンの保有状況	15
(2) 購入状況の変化	17
第3章 保有台数の変化とその背景	
1 保有状況の変化	19
(1) 保有台数の変化	19
(2) 保有車種構成の変化	22
2 保有状況変化の背景	23
(1) 経営状況・輸送業務の変化と台数増減の関係	23
(2) 保有車の稼働状況と運転手の実態	24
(3) 輸送の合理化	26
(4) 物流体制と輸送手段の変化	29
第4章 使用実態と保有車の使い分け	
(1) 使用実態	32
(2) 保有車種の使い分け	36
第5章 今後の保有・購入意向	
1 次期買い替え意向車	37
2 今後の保有車の変化見通し	39
第6章 環境に対する意識と対応	
1 環境問題への意識と対応	41
(1) 大気環境改善などに対する関心と環境対策経費に対する負担感	41
(2) 環境問題への対応に関する考え方や行動	42
2 次世代環境車に対する意識	43
第7章 農家におけるトラック・バン	
(1) 農家の現状	45
(2) 農家世帯の属性と経営状況	46
(3) 農家におけるトラック・バンの動向	47
第8章 高速道路利用実態と利用状況の変化	
(1) 業種別にみた利用実態と今後の意向	48
(2) 車種別にみた利用実態と今後の意向	50
(3) 都市規模別、利用形態別にみた高速道路利用の実態	52



# I. 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

- ① 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
- ② 調査対象：従業員数5人以上の事業所
- ③ 標本数：1,623標本 有効回収数689標本(42.5%)
- ④ 調査方法：訪問留置調査法
- ⑤ 回答者：経営者または、事業所の車両管理担当者
- ⑥ 調査期間：2010年8月16日(月)～9月27日(月)
- ⑦ 標本設計および回収状況

#### i 標本抽出法

総務庁事業所統計調査を母集団とし、調査地点を第1次抽出単位とし、株式会社東京商工リサーチの企業リストを基に業種別・従業者規模別に次表のように抽出した。

#### ii 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%	1,623	689	42.5%
運輸業	100人以上	1,741	0.3%	129	48	37.2%
	50～99人	2,211	0.4%	104	49	47.1%
	49人以下	15,994	2.8%	101	58	57.4%
建設・設備工事業	100人以上	766	0.1%	113	37	32.7%
	50～99人	1,331	0.2%	101	39	38.6%
	49人以下	45,959	8.0%	111	70	63.1%
製造業	100人以上	3,268	0.6%	204	55	27.0%
	50～99人	4,196	0.7%	188	55	29.3%
	49人以下	70,848	12.3%	183	90	49.2%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	121,769	21.2%	110	56	50.9%
	9人以下	118,379	20.6%	100	53	53.0%
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%	96	43	44.8%
	9人以下	101,749	17.7%	83	36	43.4%

(注) 母集団は「平成18年度 事業所統計調査」の東京都・愛知県・大阪府の事業所数

⑧ 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

- ① 調査地域：全 国
- ② 調査対象：小型・軽トラック保有ユーザー
- ③ 標本数：有効回収数1,575標本
- ④ 調査方法：訪問留置調査法
- ⑤ 回答者：経営者または、事業所の車両管理担当者、主運転者
- ⑥ 調査期間：2010年8月16日(月)～9月27日(月)
- ⑦ 標本設計および回収状況

i 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。

ii 業種別・従業者規模別母集団・標本数・回収数

				母集団	構成比	回収数	
小型・軽トラック 合計				14,350,516	100.0%	1,575	
小型 トラ ック タイ プ	キャ ブ オ ー バ ー	2,001～3,499kg	自家用	448,550	3.1%	113	
			営業用	154,015	1.1%	136	
		2,000kg	自家用	951,351	6.6%	116	
			営業用	85,156	0.6%	129	
	1,000～1,999kg			793,868	5.5%	125	
	～999kg			274,979	1.9%	122	
	バン タイ プ	キャ ブ	850kg以上		990,871	6.9%	128
			600～750kg		343,751	2.4%	123
	ボンネット			1,137,139	7.9%	147	
	小型トラック 計				5,179,680	36.1%	1,139
軽 トラ ック	トラックタイプ			4,887,686	34.1%	156	
	バン	キャブオーバー		2,788,628	19.4%	154	
		ボンネット		1,494,522	10.4%	126	
軽トラック 計				9,170,836	63.9%	436	

## ⑧ 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。

### i 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。

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

### ii 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。

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

## 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
-----

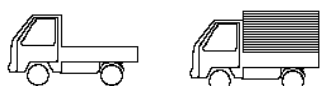
 は、いずれの調査のデータであることを示している。
- (3) 結果は、特に注記のない限り%表示している。
- (4) 結果は、四捨五入の関係から単数回答であっても、合計100%にならない場合がある。
- (5) 図表内の「n」欄の数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数を表示している。
- (6) 図表上の分類項目中、n数が30未満のものについては「\*」印を付し、標本誤差が大きくなることを示しており、参考値としてみていただきたい。

(7) 車種区分は以下の通りである。

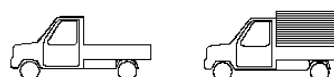
● 小型トラック : 4ナンバー小型トラック、2トンシャーシの1ナンバー車  
3.5トン未満で貨物積載系の8ナンバー車

● 軽トラック : 軽四輪トラック

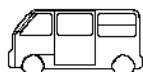
● トラック (含、アルミパネル)  
キャブオーバートラック  
(キャブトラック)



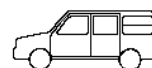
ボンネットトラック  
(ボントラック)



● バン (除、ワゴン・コーチ)  
キャブオーバースバン  
(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

① 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】

【2006年以降調査】

「卸・小売業(含、飲食店)」 → 「卸・小売業」「飲食店、宿泊業」

※ 「宿泊業」が追加

「サービス業」

→ 「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

「製造業」

→ 「出版・新聞業」が「情報通信業」へ移動

※ 「出版・新聞業」が抜ける

「運輸業」

→ 「旅行業」が「サービス業」に移動

※ 「旅行業」が抜ける

② 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。

③ 運輸業の分類

- 貨物運送業 … 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。
- 旅客運送業
  - ・ 倉庫業等 … 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



## II. 調査結果の要約







## ～今回調査結果のまとめ～

### 第1章 経営状況の実態と今後の見通し (P10～P14)

#### ■景気や荷動きの改善が見込まれ、それに伴い業況感も徐々に上向き

- リーマンショック以降の世界的不況により、企業の経営状況はここ1～2年悪化した。運輸業以外では今後の景況感や経営状況が良くなると考える事業所が増加。
- 運輸業での業況感はいくつか悪くはないが、荷主にあたる他業種では今後は物流量が改善すると考えている。

### 第2章 保有・需要構造の変化 (P15～P18)

#### ■エコカー補助金等の政策効果で需要は持ち直すが、保有期間の長期化傾向は継続

- 小型・軽トラックの保有台数は減少傾向が続いている。販売台数は、景気悪化により2009年に急減したが、エコカー減税や補助金の効果で2010年は持ち直した。
- 代替は同クラス・同車種代替中心という傾向に大きな変化はないが、2008年以降小型から軽へのダウンサイズが増加。また、保有期間長期化が需要を下押し。

### 第3章 保有台数の変化とその背景 (P19～P31)

#### ■景気悪化・荷動きの低迷により稼働率が低下、輸送合理化の進展で保有減少

##### 1. 保有状況の変化

- 経済環境の悪化に伴う輸送量の減少により、事業所当り平均保有台数は2008年に比べ減少。特に、保有台数規模が大きく車関連費に負担感を感じていた事業所で保有台数減少が顕著。
- 保有車種構成に大きな変化はないが、軽トラック・バンの割合が僅かながら増加する傾向も見られる。

##### 2. 保有状況変化の背景

- 保有台数と荷動きは密接に関係しており、総輸送量や荷物のカサの増減が台数増減の主な要因。リーマンショック後の荷動きの低迷により稼働率は低下傾向。特に、運輸業、建設業、製造業で稼働率低下が顕著。建設業や製造業の小規模事業所では、荷動きへの柔軟な対応が難しいため稼働率低下に繋がったと考えられる。
- 輸送合理化に対しては「これ以上合理化できない」との意識が高いが、稼働率向上や代替延期等、これまで以上に合理化を推進していく動きがみられる。
- 輸送の外部委託化は、運輸業以外に留まらず貨物運送業でもこれまで進展、今後もその意向が続く。しかしながら、荷動きが低迷している中、輸送外部委託の縮小や自社での輸送増加を検討する事業所も見られる。

### 第4章 使用実態と保有車の使い分け (P32～P36)

#### ■車種毎の使用実態に大きな変化はないが、輸送合理化の中で軽比率上昇

- 各車種毎の用途、走行距離、運行形態、積載量など、使用実態に大きな変化はない。
- 保有規模が大きく、複数車種を併有している事業所では、積荷による使い分けを実施。特に、自社で輸送する比率の高い建設業や運輸業で輸送合理化策の一つとして使い分けを実施している事業所が多い。

## 第5章 今後の保有・購入意向（P37～P40）

■同じ車型への代替意向が高いが、複数車種を保有している事業所では輸送合理化による保有減・軽比率増加を見込んでいる

### 1. 次期買い替え意向車

○次期代替意向は、同車型・同クラスが多く、軽よりも小型、バンよりもトラックで歩留まり意向が高い。

○小型トラックでは積載量やエンジンパワー面でより大きな車への意向が、小型ボンバンでは経済性や使用環境面から小さな車へ変更したいとの意向が若干見られる。

### 2. 今後の保有車の変化見通し

○今後の保有台数は「減ると思う」の比率が、2008年に比べ大きく減少。車種構成の割合は「軽の割合が増える」が多い。

特に、経営状況の悪化や輸送量の減少を予想し、複数車種併有事業所で保有減少や軽比率増加を見込む。

## 第6章 環境に対する意識と対応（P41～P44）

■運輸業で環境問題への関心度は高まるが、経営状況悪化が環境対策推進に重荷  
次世代環境商用車は好イメージも、航続距離・インフラ面が最大の懸念点

### 1. 環境問題への意識と対応

○運輸業では、環境問題への関心度は9割以上となり前回よりもさらに高まったが、運輸業以外では経営状況の悪化が影響したと見られ、環境対策経費を負担と考える事業所が増加。

○環境に関する考え方や行動では「耐久性があり長く乗れる車両を選ぶ」、「保有台数・使用回数を少なくする」が増えており、環境対策にも経済性や効率化の影響が見られる。

### 2. 次世代環境車に対する意識

○EVやHVなどの次世代環境商用車に対し、「排出ガスがない・少ない」「社会評価・イメージが良い」「静粛性に優れる」が高い一方で、「車両価格が高い」が懸念点。

さらに、EVでは航続距離やインフラ面が大きな懸念点。

## 第7章 農家におけるトラック・バン（P45～P47）

■農家の減少傾向は継続するも規模拡大、小型トラック保有率増加の動き

○農家数は減少傾向にあるが、比較的若手の農家で専門化・大規模化・集約化の動きがみられる。

○軽トラック中心の保有構造は変わらないが、小型トラックの保有率が増加。

## 第8章 高速道路利用実態と利用状況の変化（P48～P53）

■運輸業や卸売業、小型トラックを中心に、約3割が高速道路を月1回以上利用

○業務用のトラック・バンの約3割が「月1日以上」利用、1回当たり走行距離「50km未満」が5割を越える。

○業種別には、卸売業や運輸業等では利用頻度が高く、小売・サービス業で低い。

○車種別では、軽に比べ小型の方が利用。軽トラックは頻度、距離ともにあまり利用していない。

○都市部では、短距離多頻度利用、地方部で割引制度実施後に「利用頻度が増えた」が多い。

# 第1章 経営状況の実態と今後の見通し

○リーマンショック以降の世界的な不況により、企業の経営状況はここ1～2年悪化。

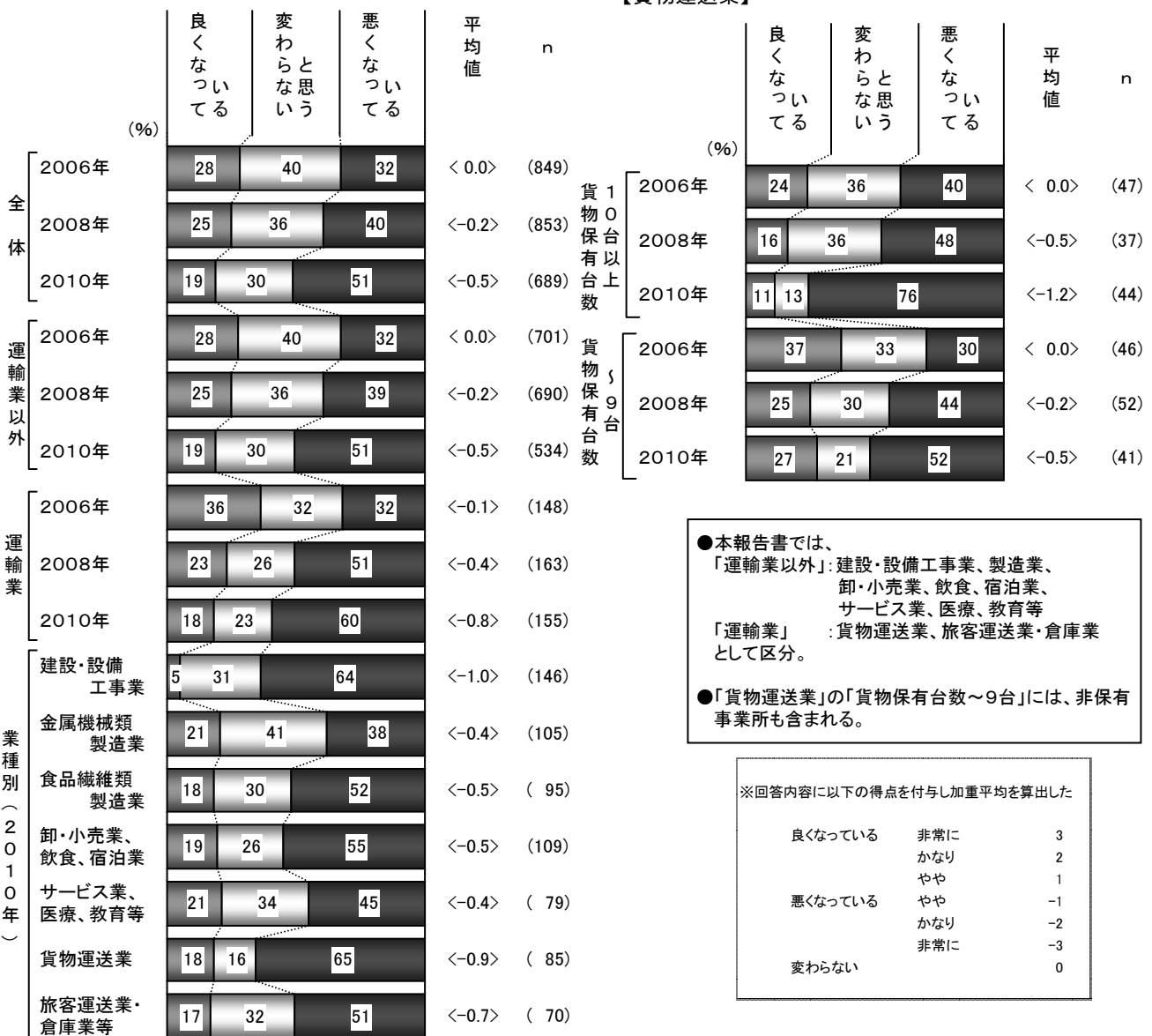
○今後の見通しについては運輸業を除き景況感は改善の兆しが見られ、それに伴い今後の経営状況も良くなると考える事業所が増加。

○貨物運送業については先行き不透明感があるものの、荷主に当たる他業種で物資輸送量改善の見通しがみられる。

## (1) 業種別の経営状況と今後の見通し

- 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19%で2008年調査から減少、「悪くなっている」が51%で11ポイント増加している。
- 業種別に見ると、「悪くなっている」が運輸業以外で12ポイント、運輸業で9ポイント増加。「悪くなっている」の比率は貨物運送業で65%と最も高く、次いで・建設・設備工事業64%。
- 貨物運送業では、保有台数10台以上で「悪くなっている」が76%で前回から28ポイントと大きく増加。

図表1 最近1～2年の経営状況

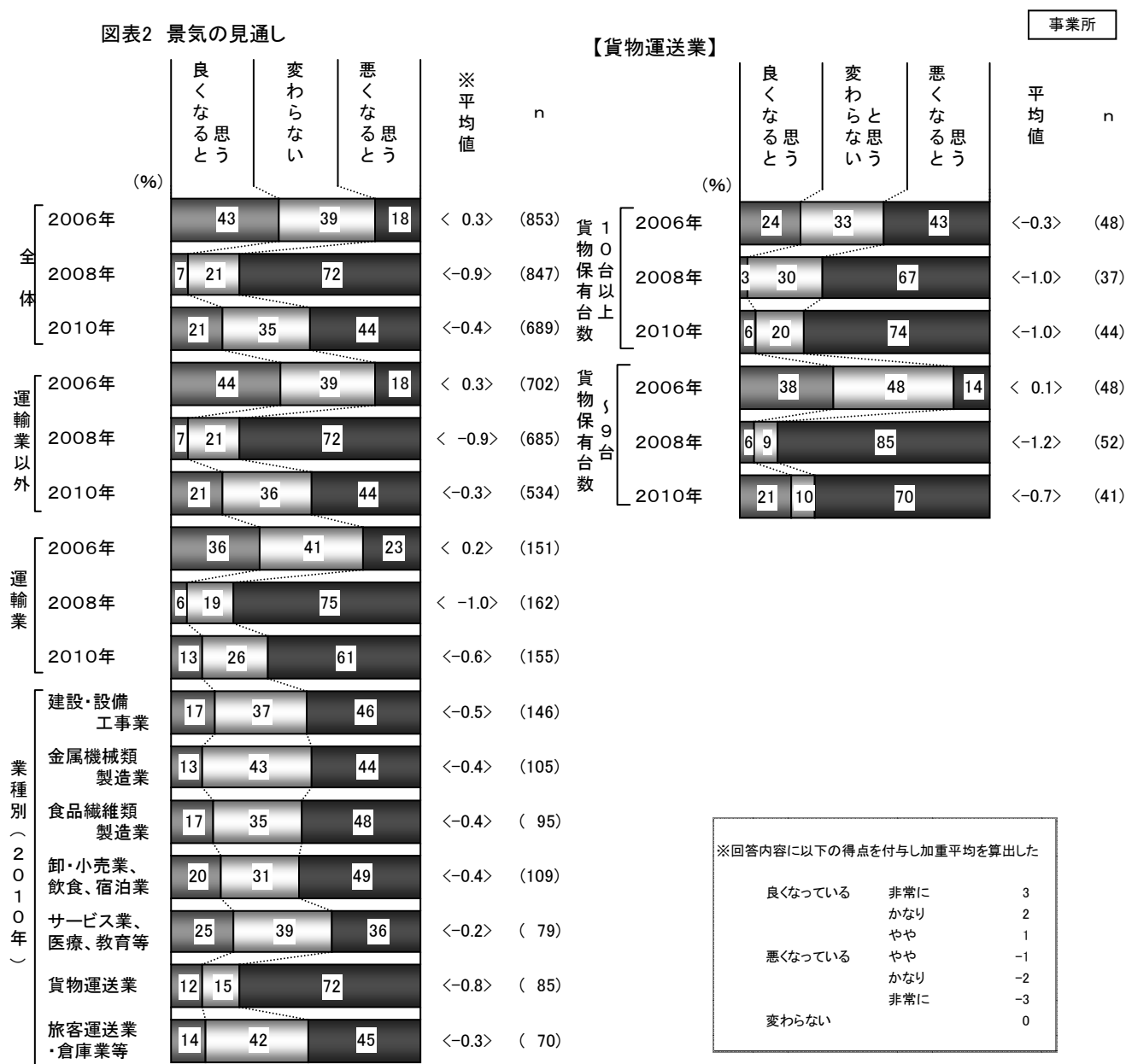


- ・今後1～2年の見通しについては、全体では「良くなると思う」が21%で14ポイント増、「悪くなると思う」は28ポイント減となり、景気は下げ止まったとの見方が強くなっている。

運輸業以外では、「良くなると思う」は14ポイント上昇したが、運輸業では、7ポイント上昇に留まる13%となっている。  
業種別にみると、「良くなると思う」比率は、サービス業、医療、教育等で最も高く25%次いで、卸・小売業、飲食、宿泊業が20%となっている。

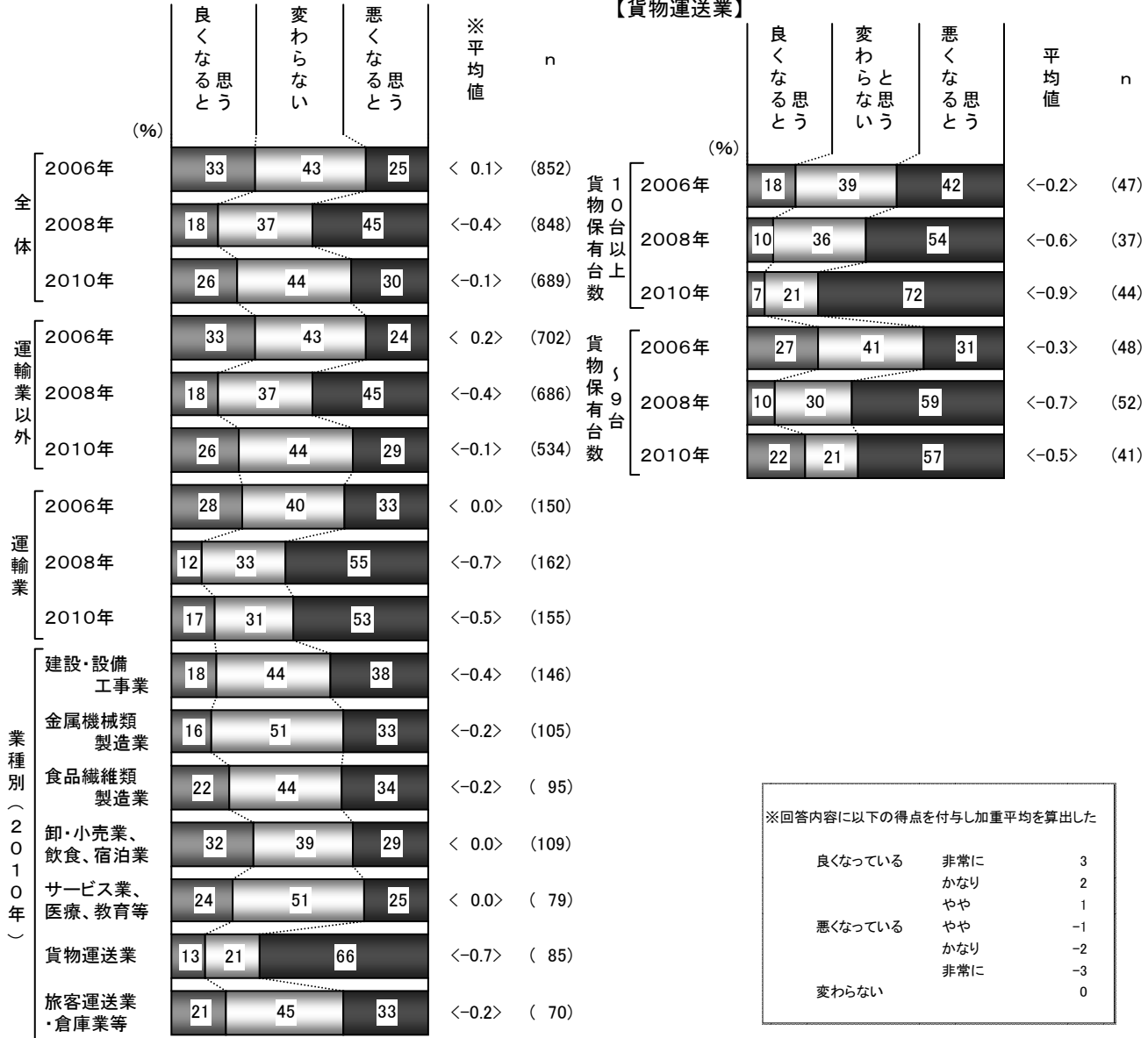
- ・貨物運送業では、保有台数9台以下の事業所で、「良くなると思う」比率が21%で前回から15ポイント増加。

図表2 景気の見通し

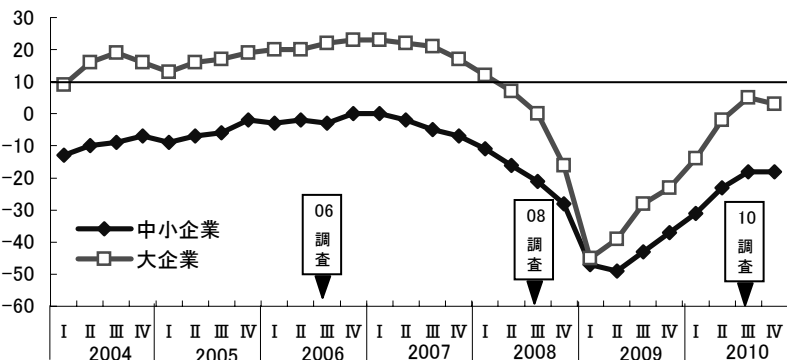


- ・今後の経営状況についても、景況感と連動し改善の兆しがみられ、全体では「良くなると思う」が26%で8ポイント増、「悪くなると思う」は15ポイント減。  
運輸業では、「良くなると思う」は前回より5ポイント増の17%となっている。  
業種別にみると、「良くなると思う」比率は、卸・小売業、飲食、宿泊業が32%で最も高く次いでサービス業、医療、教育等24%、食品繊維類製造業22%の順となっている。
- ・貨物運送業では、保有台数が9台以下の事業所で、「良くなると思う」が22%、前回は12ポイント上回っている。

図表3 経営状況見通し(今後1~2年)



図表4 -参考- 業況判断D Iの推移【短期経済観測調査(日本銀行)】



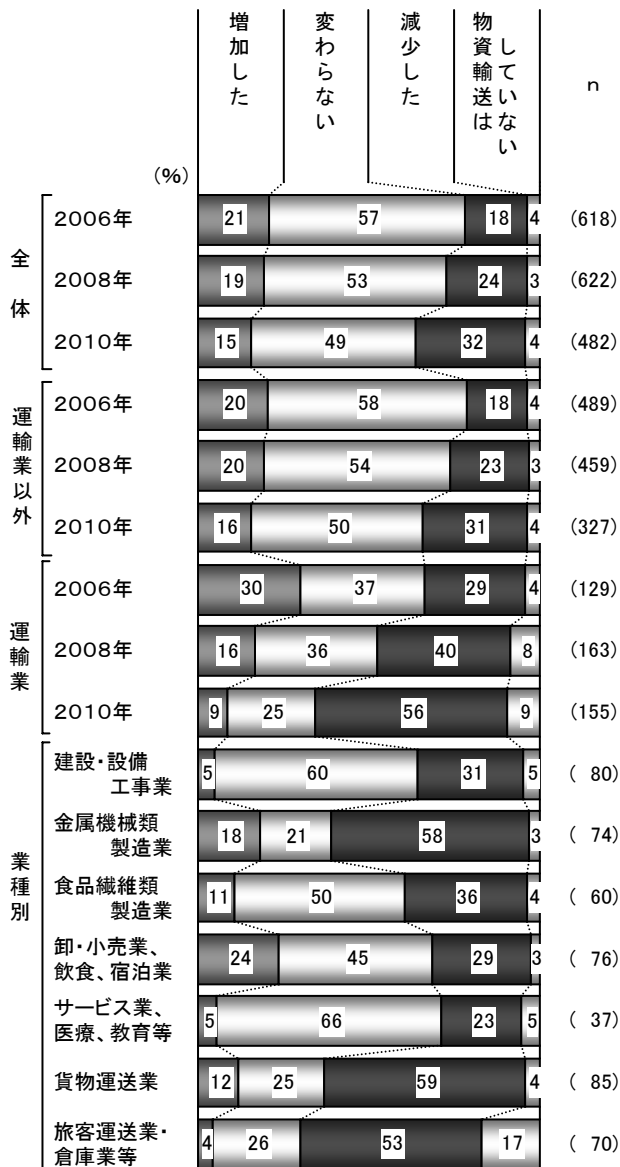
【DI】  
前期と比べた今期の状況あるいは、  
今期と比べた来期の見通しにおいて  
「上昇、好転」企業割合から「低下、悪  
化」企業割合を差し引いた値。

【規模区分】  
大企業 資本金10億円以上  
中小企業 資本金10億円未満

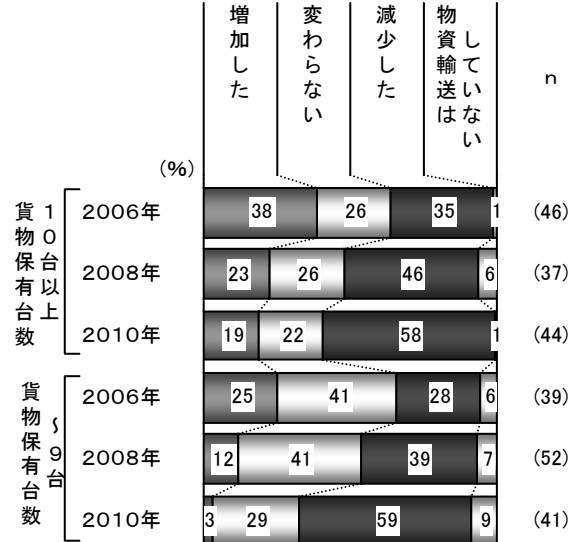
(2) 物資輸送量の推移

- ・最近の物資輸送量については「減少した」の割合が増加し3割を超え、景気悪化による荷動きの停滞がみられた。
- ・業種別にみると運輸業は「減少した」比率が50%を超える一方で、「卸・小売業、飲食、宿泊業」で「増加した」が24%と高い。
- ・貨物運送業では、約6割が「減少した」と回答し、前回と比較し増加。特に規模の小さな貨物運送業運送業では、「増加した」との回答が極めて少なく物資輸送量の減少がより顕著なことがうかがえる。

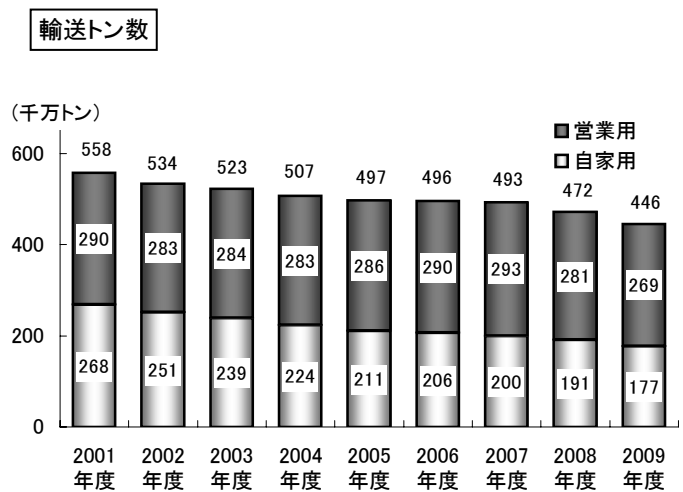
図表5 最近の物資輸送量



【貨物運送業】



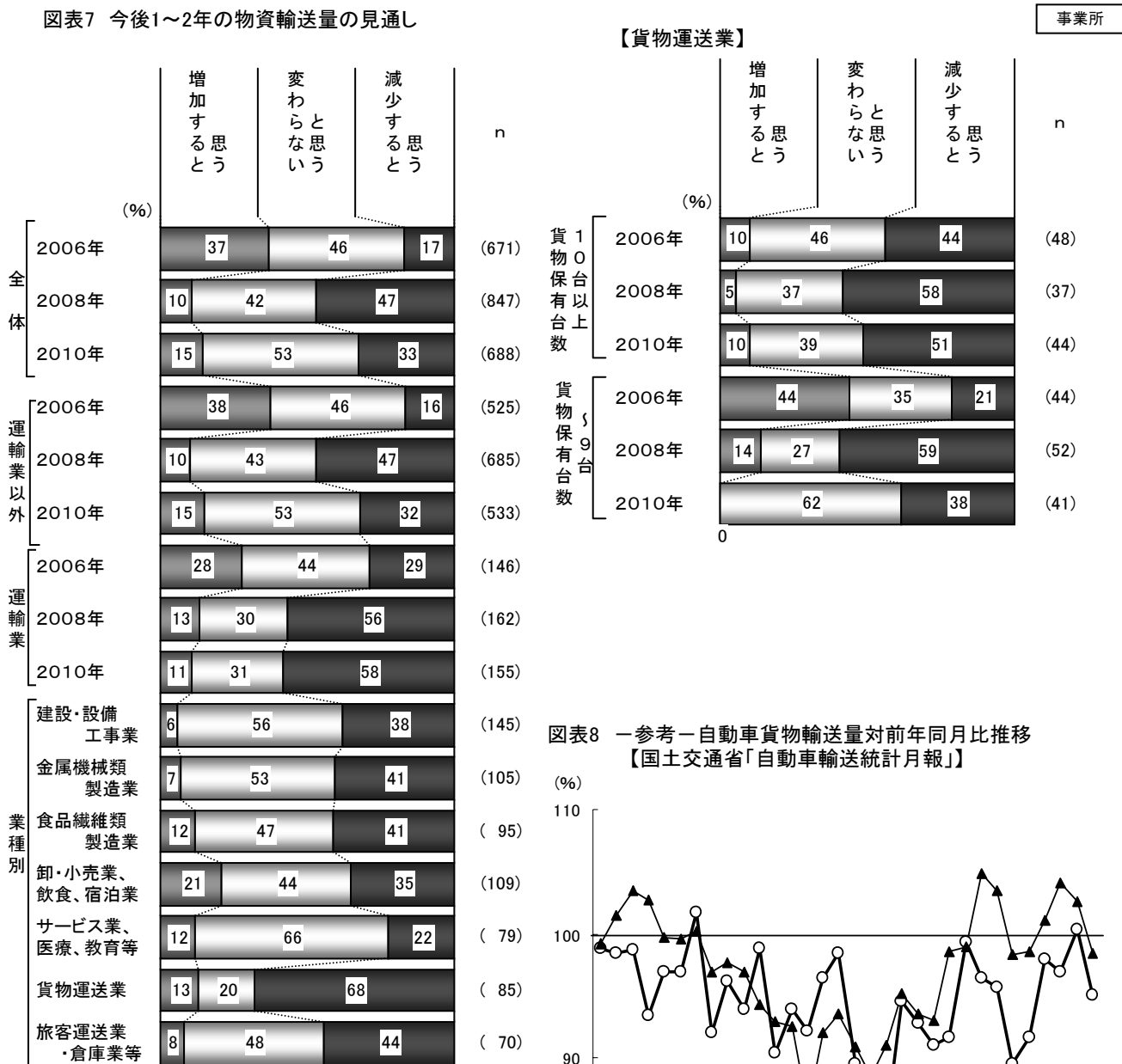
図表6 参考自動車貨物輸送量の推移  
【国土交通省「自動車輸送統計年報」】



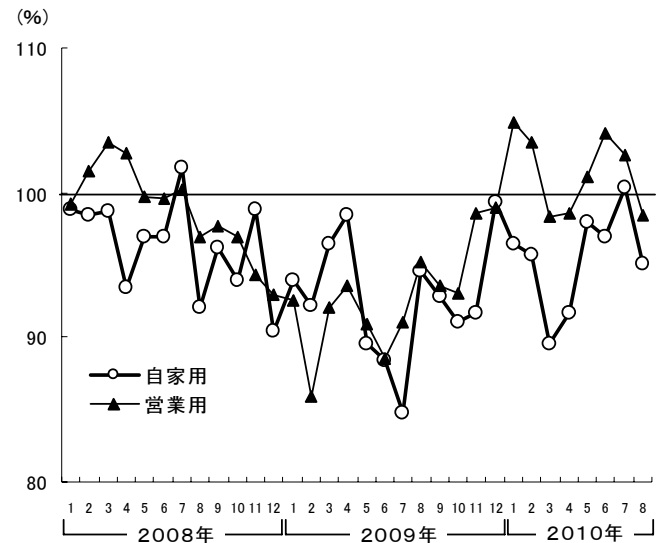


- ・今後の物資輸送量については「増加すると思う」の割合が全体で15%で前回調査より増え、「減少すると思う」が14ポイント減少と改善の兆し。運輸業は「増加する」は11%。「減少する」が58%で前回同様悲観的な見方となっているが、荷主側である卸・小売業、飲食、宿泊業で「増加する」が21%と高く、比較的楽観的な見方となっている。
- ・貨物運送業で、保有台数10台以上の事業所で、「増加すると思う」が10%で前回は5ポイント上回っている。

図表7 今後1～2年の物資輸送量の見通し



図表8 一参考一自動車貨物輸送量対前年同月比推移  
【国土交通省「自動車輸送統計月報」】





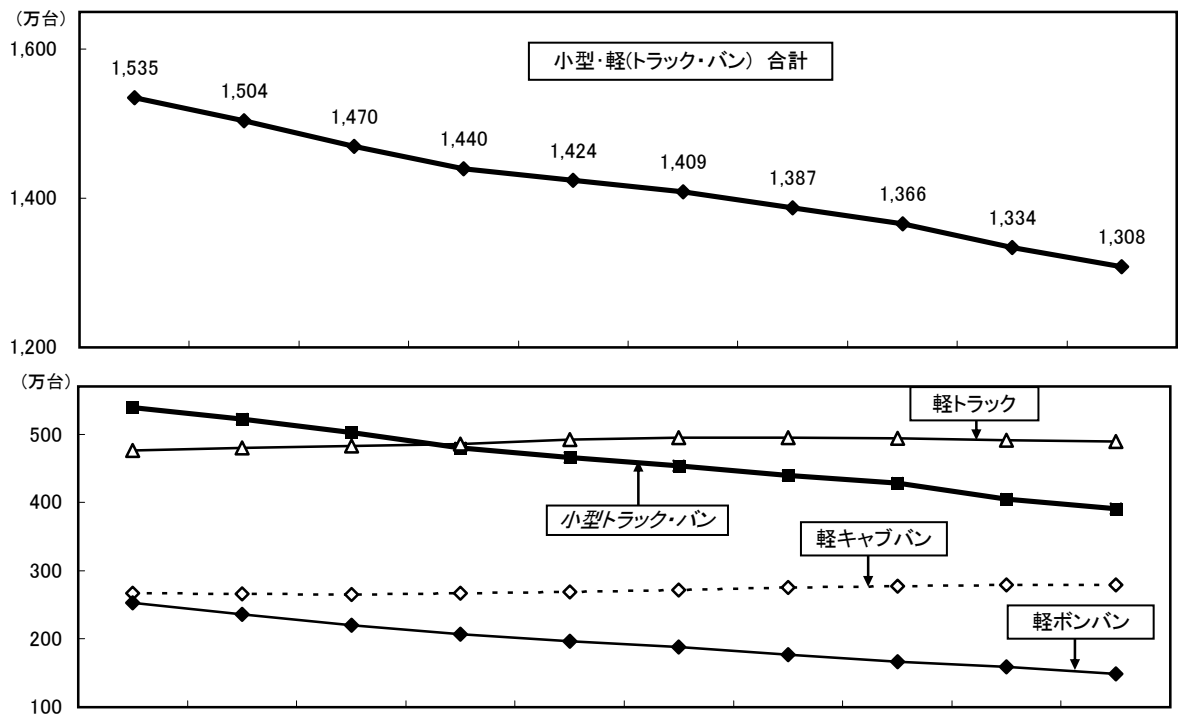
## 第2章 保有・需要構造の変化

- トラック・バンの保有台数は減少傾向が続いている。
- 景気悪化で2009年に急激に減少した販売台数は、エコカー減税・補助金の効果で持ち直した。
- 同クラス・同車型代替中心の需要構造には大きな変化はないが、2008年以降小型から軽へのダウンサイズが増加していることに加え、保有期間長期化が需要を下押し。

### (1) トラック・バンの保有状況

- ・小型、軽トラック・バン全体の保有台数は長期的な減少傾向にある。
- ・車種別に見ると、軽トラックが2008年以降保有減少に転じ、また、緩やかに伸長してきた軽キャブバンも2010年には横這いとなり、各車種とも弱含みの推移。

図表1 保有台数の推移



	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
小型・軽(トラック・バン)合計	1535	1504	1470	1440	1424	1409	1387	1366	1334	1308
小型トラック・バン	539	522	502	480	466	454	440	428	405	391
軽トラック	476	480	483	486	492	495	495	494	491	489
軽キャブバン	267	266	265	267	269	272	275	277	279	279
軽ボンバン	253	236	220	207	197	188	177	167	159	149

(注)各年3月末、4ナンバーの保有台数

(財)自動車検査登録情報協会及び  
(社)全国軽自動車協会連合会より

- 保有車種別の保有率は、「軽トラック」が最も多い。  
保有率は2008年と比べ、2 t 以上トラックが増加、小型ボンバンが減少したが、全体的には大きな変化は見られない。
- 業種別の保有率を見ると、運輸業以外(除く農林水産業)で小型ボンバンが減少、運輸業では2~3.5t未満のトラックが増加し、軽トラックが減少した。

ユーザ

図表2 保有車の車種

-複数回答-

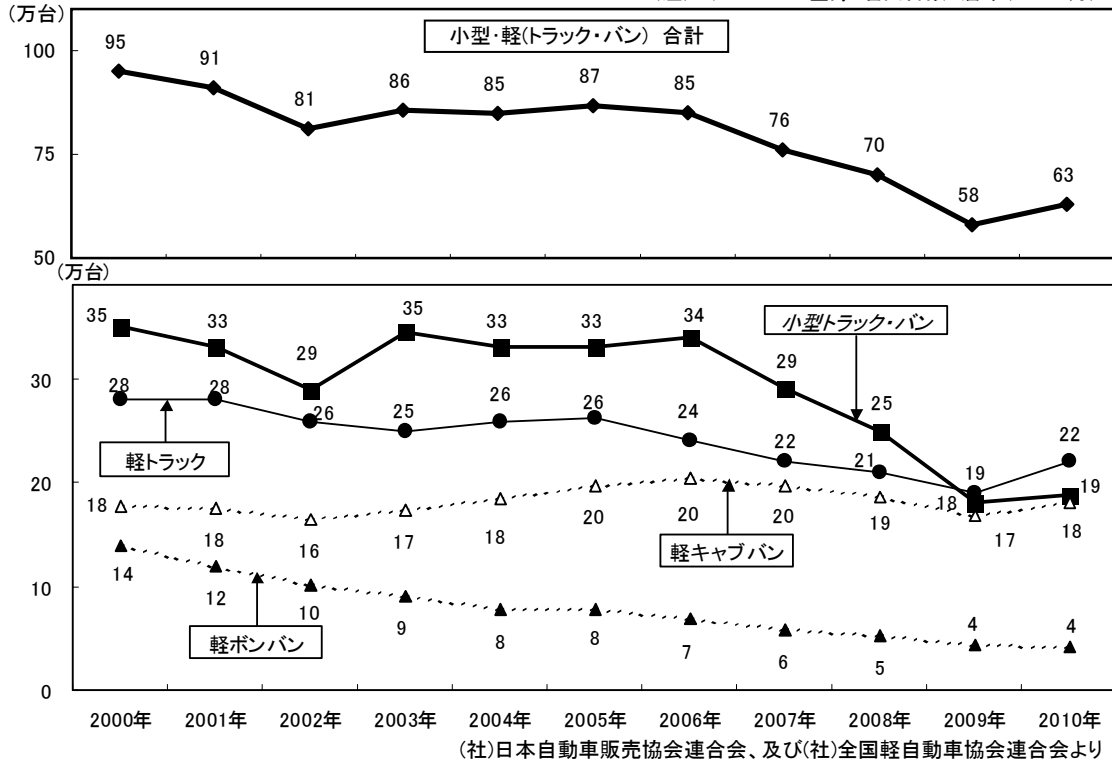
B D n カテゴリー (%)			小型以上トラック							小型キャブバン		軽商用車			
			3.5 トン 以上 普通 通	2 5 3.5 トン 未満	1.5 トン 未満	1 トン 未満	1 トン 未満	ポ ン ネ ット ラ ック	1 トン 以上	1 トン 未満	小 型 ボ ン バ ン	軽 ト ラ ック	軽 キ ャ ブ バ ン	軽 ボ ン バ ン	
全 体	2006年	1824	7	21	4	4	3	1	5	4	10	44	21	15	
	2008年	1793	9	20	5	3	3	1	5	4	10	48	24	13	
	2010年	1525	10	▲ 24	5	4	2	1	6	4	▼ 7	46	26	12	
業 種 別 推 移	運 輸 業	2006年	210	58	77	8	4	1	0	6	2	7	22	12	3
		2008年	221	66	79	7	2	1	0	4	3	8	18	13	4
		2010年	230	62	▲ 89	6	3	1	-	5	3	5	▼ 13	13	4
	運 輸 業 以 外	2006年	1135	6	24	6	5	4	1	7	6	13	40	24	10
		2008年	1130	7	23	7	4	4	1	8	6	15	40	31	10
		2010年	939	9	25	8	5	4	1	9	6	▼ 10	42	31	8
	農 林 水 産 業	2006年	105	5	14	2	3	1	0	1	1	4	82	8	5
		2008年	131	4	11	4	2	2	0	0	1	1	89	11	2
		2010年	118	1	▲ 17	3	2	1	2	1	1	2	88	11	1
勤 労 世 帯	2006年	197	0	1	0	1	0	1	2	1	8	31	25	37	
	2008年	208	0	1	0	1	0	1	1	1	7	45	20	30	
	2010年	168	1	2	1	0	0	-	2	1	3	38	31	31	
2 0 1 0 年 業 種 別	農林水産業	118	1	17	3	2	1	2	1	1	2	88	11	1	
	建設・設備工事業	274	14	40	11	8	6	2	9	7	10	43	26	6	
	製 造 業	168	17	39	9	10	3	0	13	6	11	35	21	7	
	卸・小売業、 飲食、宿泊業	352	4	12	7	3	4	1	8	6	9	43	38	7	
	サービス業、 医療、教育等	145	4	21	4	3	3	1	10	5	14	46	30	17	
	運 輸 業	230	62	89	6	3	1	-	5	3	5	13	13	4	
	そ の 他	70	15	47	4	8	2	3	5	4	13	50	22	8	
	勤労世帯	168	1	2	1	0	0	-	2	1	3	38	31	31	

(2) 購入状況の変化

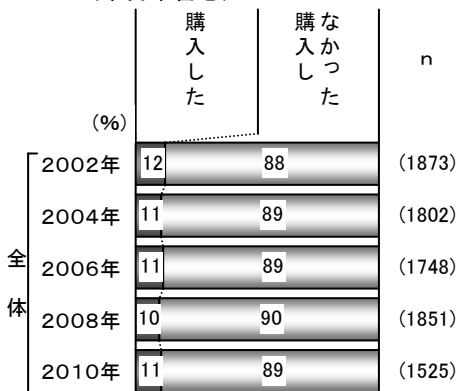
- ・小型・軽トラック・バンの需要台数の推移をみると、2009年はリーマンショックの影響により大幅に減少したが、2010年は増加に転じた。
- ・最近1年間のトラック・バンの購入率は11%となり、2008年調査時に比べ僅かに増加。非購入事業所では「買い替え時期ではなかった」が圧倒的に多いが、購入者の内3割は「減税・補助金がきっかけになった」と回答していることから、エコカー減税・補助金の効果により需要が下支えされたと見られる。購入車は軽キャブトラックが約4割となり、軽キャブトラックで補助金効果が大きかったと思われる。

図表3 新車販売台数の推移

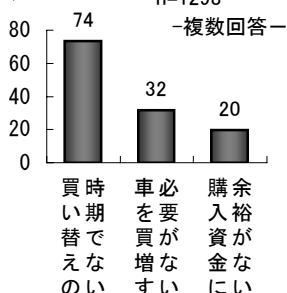
(注)4ナンバーの登録・届出台数 暦年(1~12月)



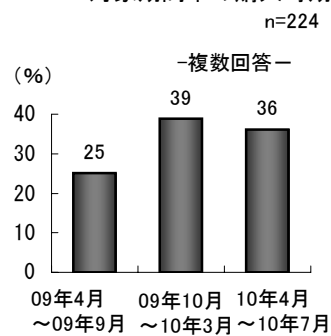
図表4 最近1年間のトラック・バンの購入 (中古車含む)



図表5 対象期間中の非購入理由



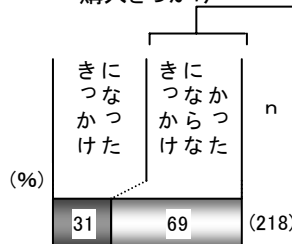
図表6 エコカー減税・補助金 対象期間中の購入時期



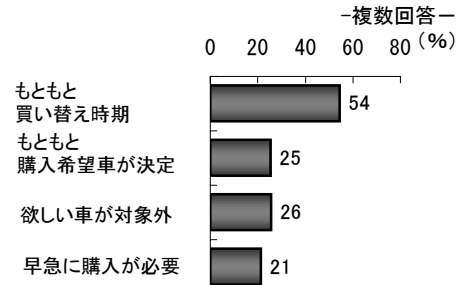
図表7 購入した車種 (中古車含む)

購入車種	購入率 (%)
普通トラック	15
小型トラック	12
小型キャブバン	5
小型ボンバン	4
軽トラック	41
軽キャブバン	18
軽ボンバン	10

図表8 エコカー減税・補助金 購入きっかけ



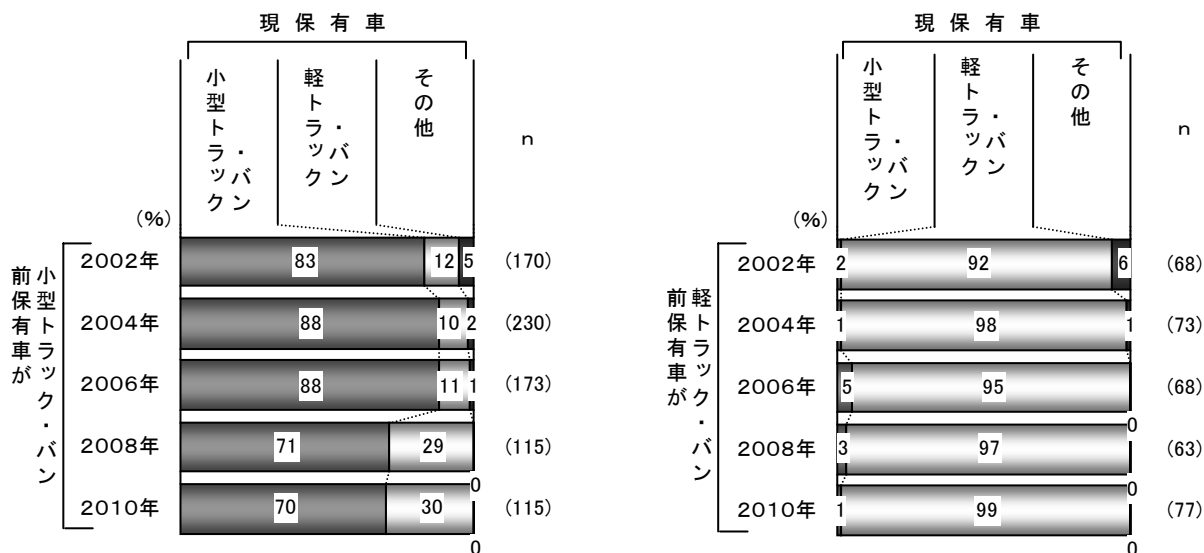
図表9 ならなかった理由



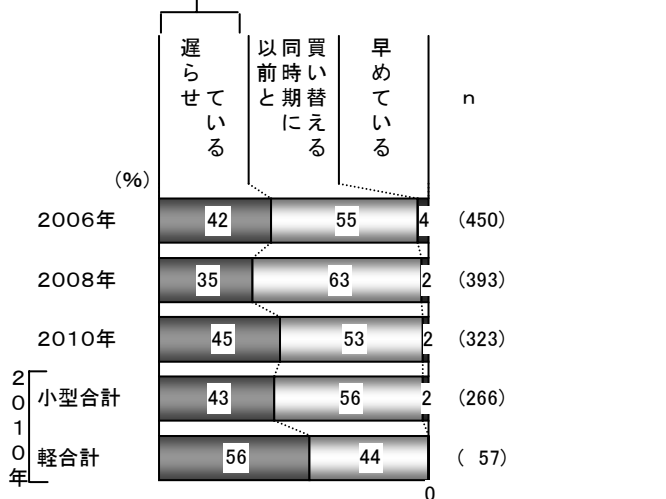
- ・最近1年間の代替移行状況は、「同車型・同クラス代替」が中心であるが、2008年以降小型から軽へのダウンサイズが増加。
- ・企業の代替早遅の意識を見ると、「遅らせている」が45%と、2008年に比べ増加している。
- ・代替延期の理由は、「遅らせた方が経済的に楽」が最も高く、「耐久性が増して痛みが少ない」「資金の余裕がない」が続く。但し、景況感の改善からか資金的な理由は減少し、輸送量の減少による車両耐久性面の理由が増加。
- ・結果として、前使用車（新車）の平均保有年数は長期化して9.8年となった。

ユーザー

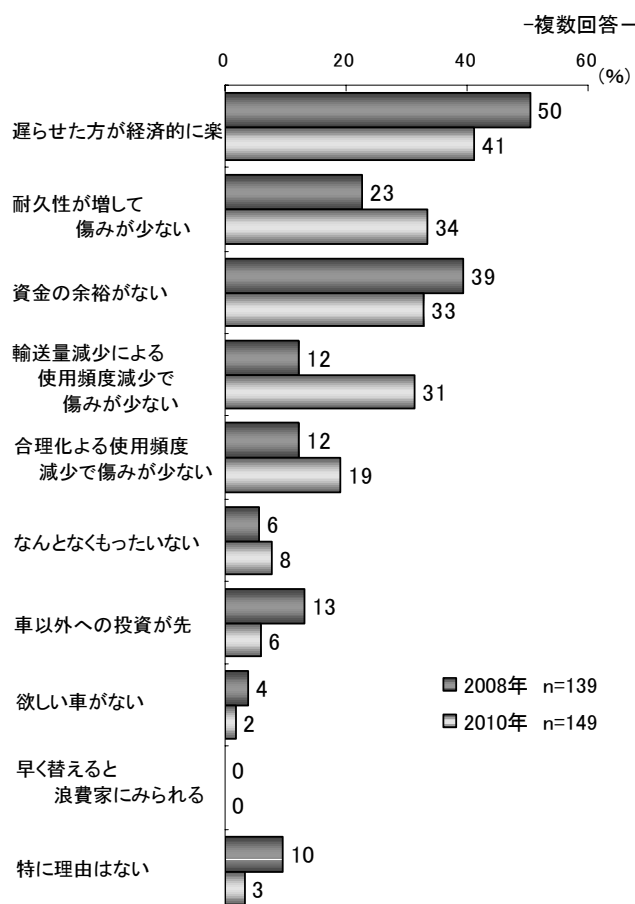
図表10 最近1年間の代替移行状況



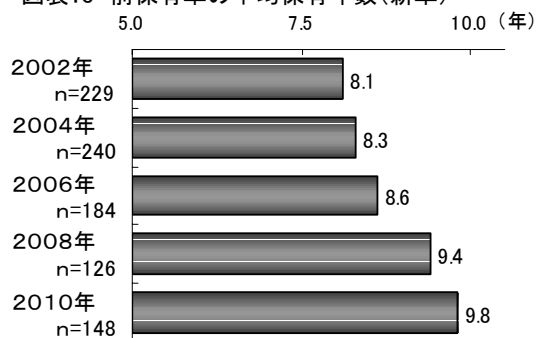
図表11 代替早遅の実態



図表12 代替を遅らせている理由



図表13 前保有車の平均保有年数(新車)



# 第3章 保有台数の変化とその背景

## 1. 保有状況の変化

○トラック・バンの事業所当りの平均保有台数は2008年に比べ減少。

○保有台数減少は、経済環境の悪化に伴う輸送量の減少が主な要因。特に、保有台数規模が大きく車関連費に負担感を感じていた事業所で保有台数を減少させている傾向が見られる。

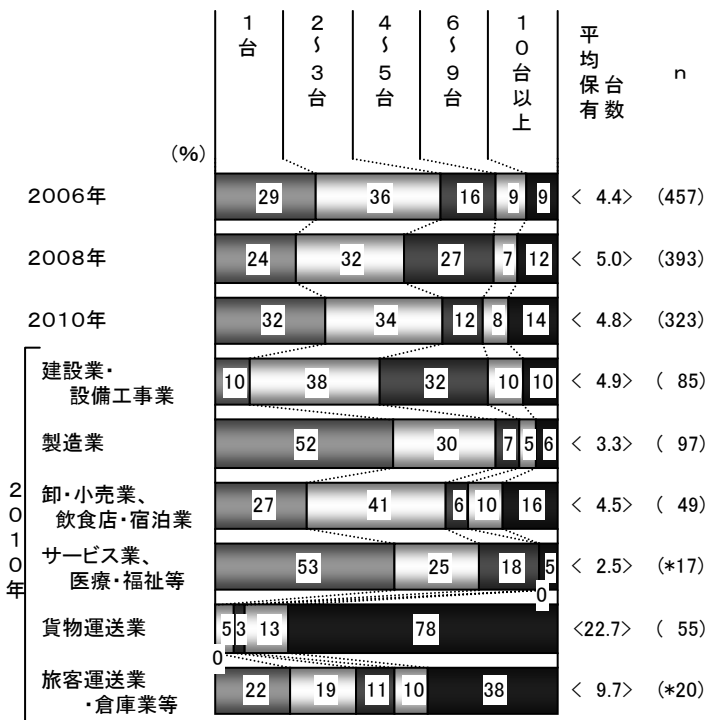
○保有車種構成に大きな変化はないが、軽トラック・バンの割合が僅かながら増加する傾向にある。

### (1) 保有台数の変化

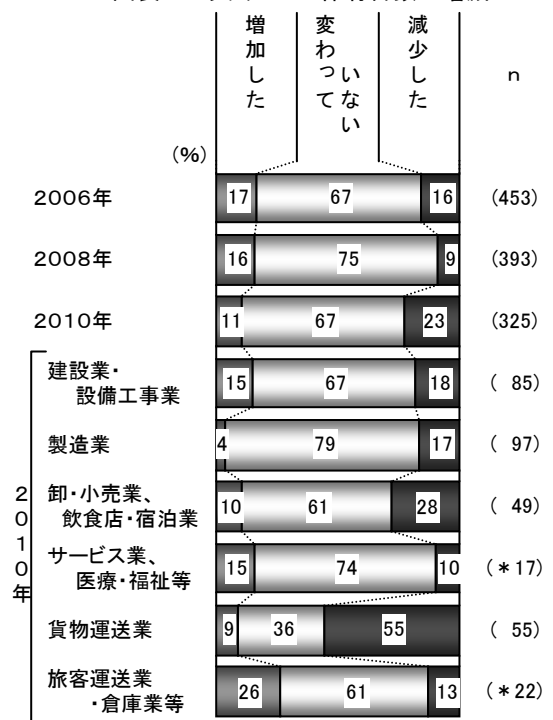
- 平均保有台数は4.8台で2008年に比べ微減。貨物運送業の保有台数が多い。
- 最近5年間のトラック・バン保有台数増減をみると、全体では「増加した」の比率が11%と、2008年に比べ比率は下がり、一方で「減少した」は増加した。特に、経営状況の見通しが厳しい貨物運送業で「減少した」の比率が高い。
- 台数増減を保有台数規模でみると、「増加した」は台数が増えるほど多くなる。一方、「減少した」は10台以上の大規模保有事業所で40%に達する。
- 最近5年間でトラック・バン保有台数が増減した事業所のうち、約6割は最近1～2年で台数が変化している。

事業所

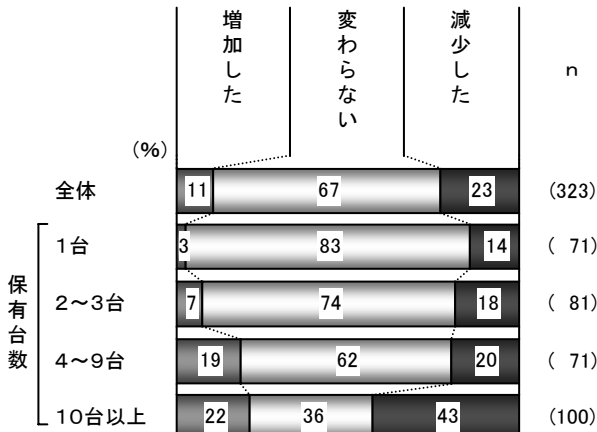
図表1 トラック・バンの保有台数



図表2 トラック・バン保有台数の増減



図表3 最近5年間のトラック・バンの増減



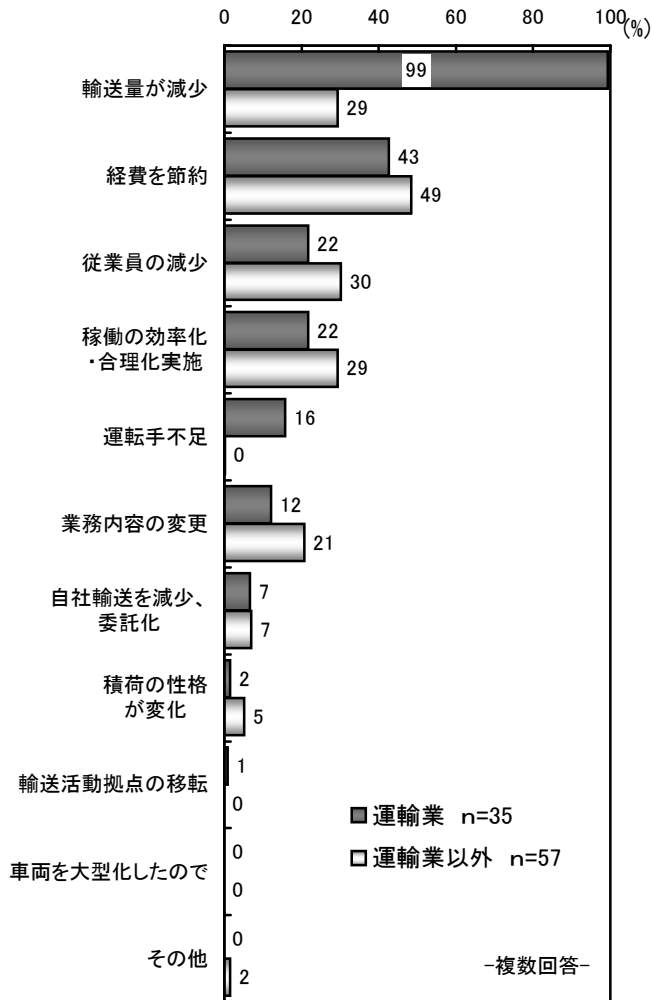
図表4 最近の保有台数の変化の時期

カテゴリ (%)	時期	
	最近1～2年	3～5年前
増加した	38	64
減少した	92	58

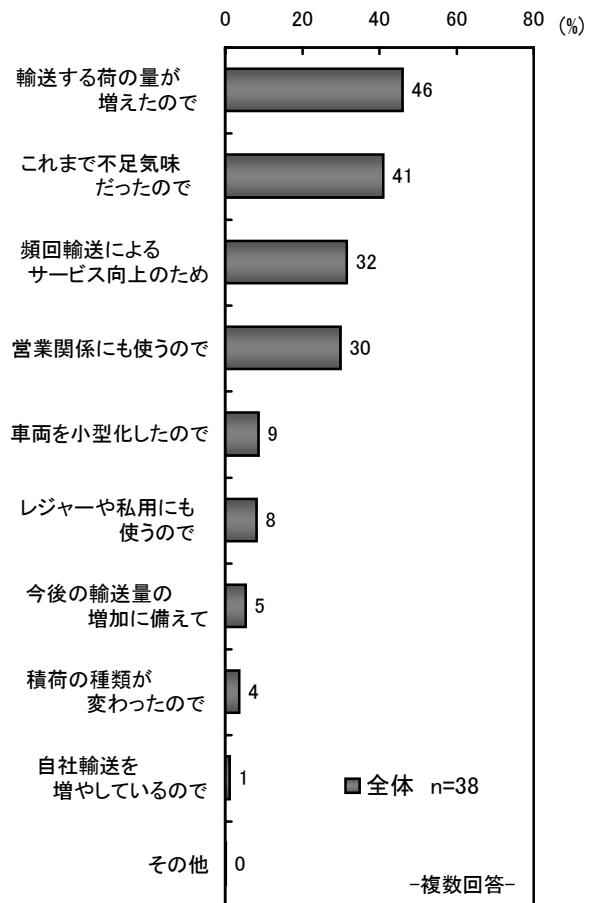
- 保有台数は荷動きと密接な関係があるとみられ、物流量の減少が貨物運送業での保有台数削減につながったと考えられる。
- 〔
- 保有台数減少の理由は、運輸業では「輸送量の減少」が99%とほぼ全数。次いで「経費を節約」が続く。運輸業以外では「経費を節約」が最も多い。
  - 保有台数増加の理由は、「輸送する荷の量が増えたので」が46%で最も多い。次いで「これまで不足気味だったので」が続く。

事業所

図表5 保有台数減少の理由



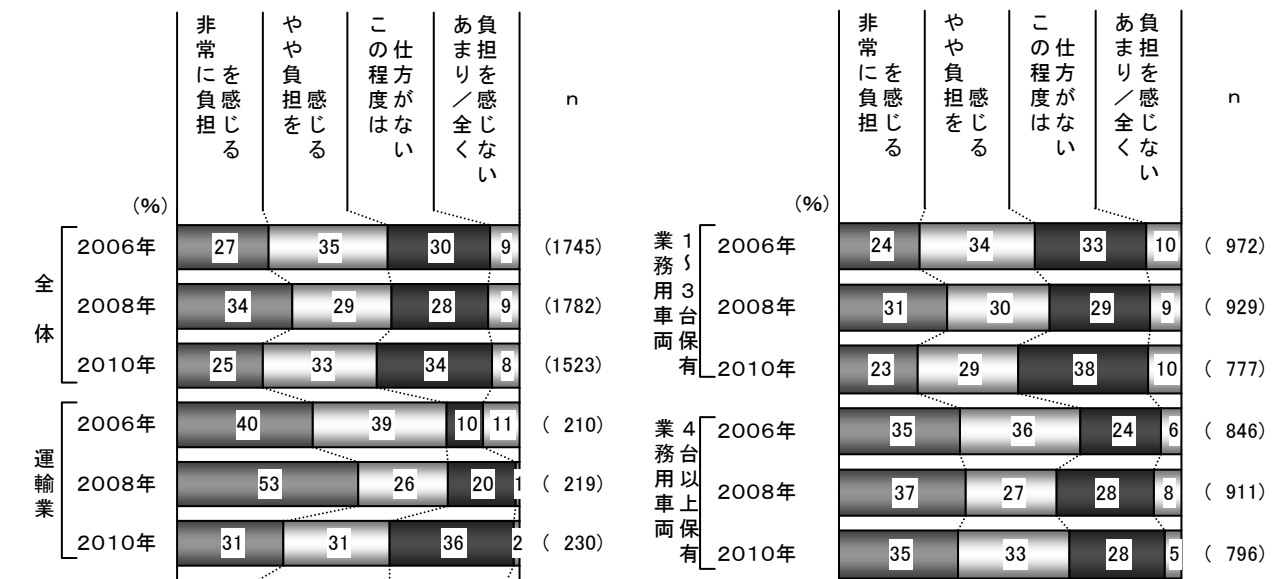
図表6 保有台数増加の理由



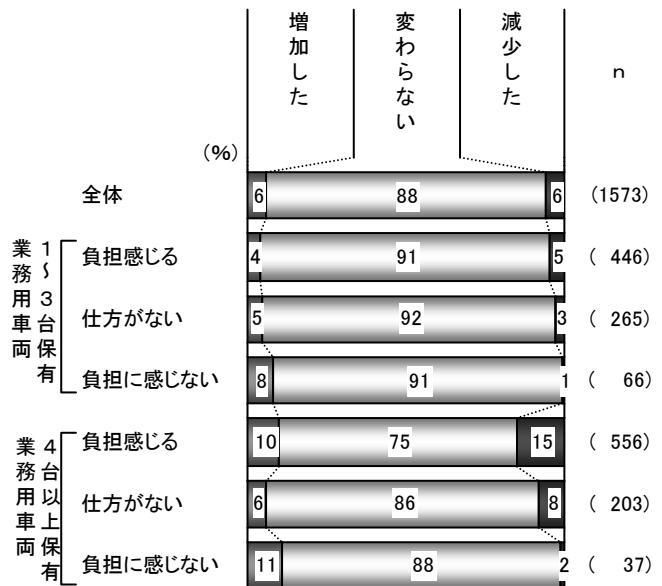
- 自動車関係費に対し「非常に負担を感じる」事業所は全ての業種で減少し全体で25%と2008年に比べ9ポイント減少。ただし、「やや負担を感じる」を含めると、製造業では2008年を上回る比率となっている。
- 保有台数規模別でみると、保有台数の多い事業所で負担感は大きい。また、保有規模の小さい事業所では負担感が2008年に比べ減少しているのに対し、台数が多い事業所では負担感は増加。
- 台数規模が大きく費用負担感の高い事業所で、保有台数を「減少した」比率が他に比べ高い。

ユーザー

図表7 維持費、税・保険など自動車関係費全体に対する負担感



図表8 保有台数規模と負担感の関係からみた保有台数の増減



(2) 保有車種構成の変化

- 最近5年間の車種別増減を見ると、「小型トラック・バンを減らした」が多い。現在の保有が小型のみ、軽のみの場合は、それぞれの車種を減少させている傾向が見られる。現在、小型と軽を併有している事業所では、「小型」「軽」とも「増加」している比率が高い。また、小型トラック・バンを減らし、「軽のみ」「トラック・バン非保有」になった事業所も僅かながら見られる。
- 最近1～2年での小型・軽の割合は、全体ではほとんど変化はないが、現在、小型のみ保有事業所以外で「軽トラック・バンの割合が増加」が高い。

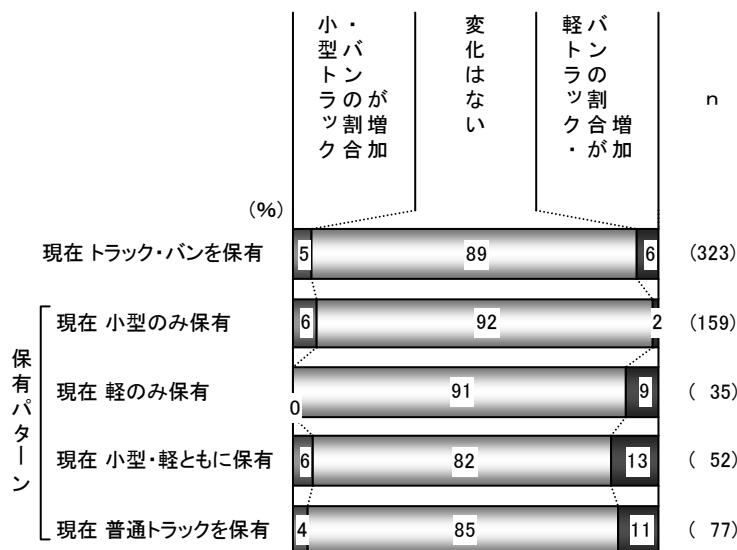
事業所

図表9 最近5年間の保有台数の変化

-複数回答-

カテゴリー (%)	n	増加		減少	
		小型 バン トラを ツ増 クや した	軽 トバ ラン を 増 や した	小型 バン トラを ツ減 ク した	軽 トバ ラン を 減 ら した
現在 トラック・バンを保有	323	9	6	15	9
現在 小型・軽ともに保有	64	22	22	8	5
現在 小型のみ保有	159	8	0	18	2
現在 軽のみ保有	35	0	4	7	37
現在 普通トラックを保有	65	2	10	24	15
トラック・バン非保有	162	0	0	4	2

図表10 保有車種の割合の変化(最近1～2年)





## 2. 保有状況変化の背景

- 保有台数増減と荷動きは密接に関係しており、輸送量や荷物のカサの増減が台数増減につながっている。
- リーマンショック後の荷動きの低迷により車稼働率は低下傾向。特に運輸業、建設業、製造業での稼働率の低下が顕著。建設業や製造業は小規模事業所で保有台数に変化がなく、荷動き低下への対応が難しいため、稼働率低下につながったと推察される。
- これまでの輸送合理化努力から「これ以上合理化できない」との意識が高いものの、稼働率向上や買い替え期間の延長など、これまで以上に合理化を推進していく動きが見え始めた。
- 輸送の外部委託は、運輸業以外に留まらず貨物運送業でもこれまで進展し、今後もその傾向が続くと見通す事業所は多い。しかしながら、荷動きが低迷している中、輸送外部委託の縮小や自社での輸送増加を検討する事業所も僅かながら見られる。

### (1) 経営状況・輸送業務の変化と台数増減の関係

- ・台数増加している事業所の最近1～2年の経営状況は「良くなっている」が37%と、全体の19%に比べ高い。一方、減少している事業所でも、「良くなっている」が22%、「悪くなっている」が38%と経営状況が特に悪いとは言えない。むしろ台数に変化がなかった事業所で、経営状況が「悪くなっている」が多く、57%に達する。
- ・保有台数の増減と輸送量・荷物の重量・荷物のカサとの相関をみると、台数増加の事業所は、それぞれが「増えている」が高く、一方、減少の事業所では「減っている」が高くなる。

事業所

図表11 保有台数の変化別にみた最近1～2年の経営状況

	経営状況 (%)			n	
	良くなっている	変わらない	悪くなっている		
全体	19	32	49	(689)	
最近5年間の台数変化	台数増加	37	24	39	(38)
	変化なし	10	33	57	(203)
	台数減少	22	39	38	(92)

図表12 保有台数増減別にみた最近5年間の輸送業務の変化

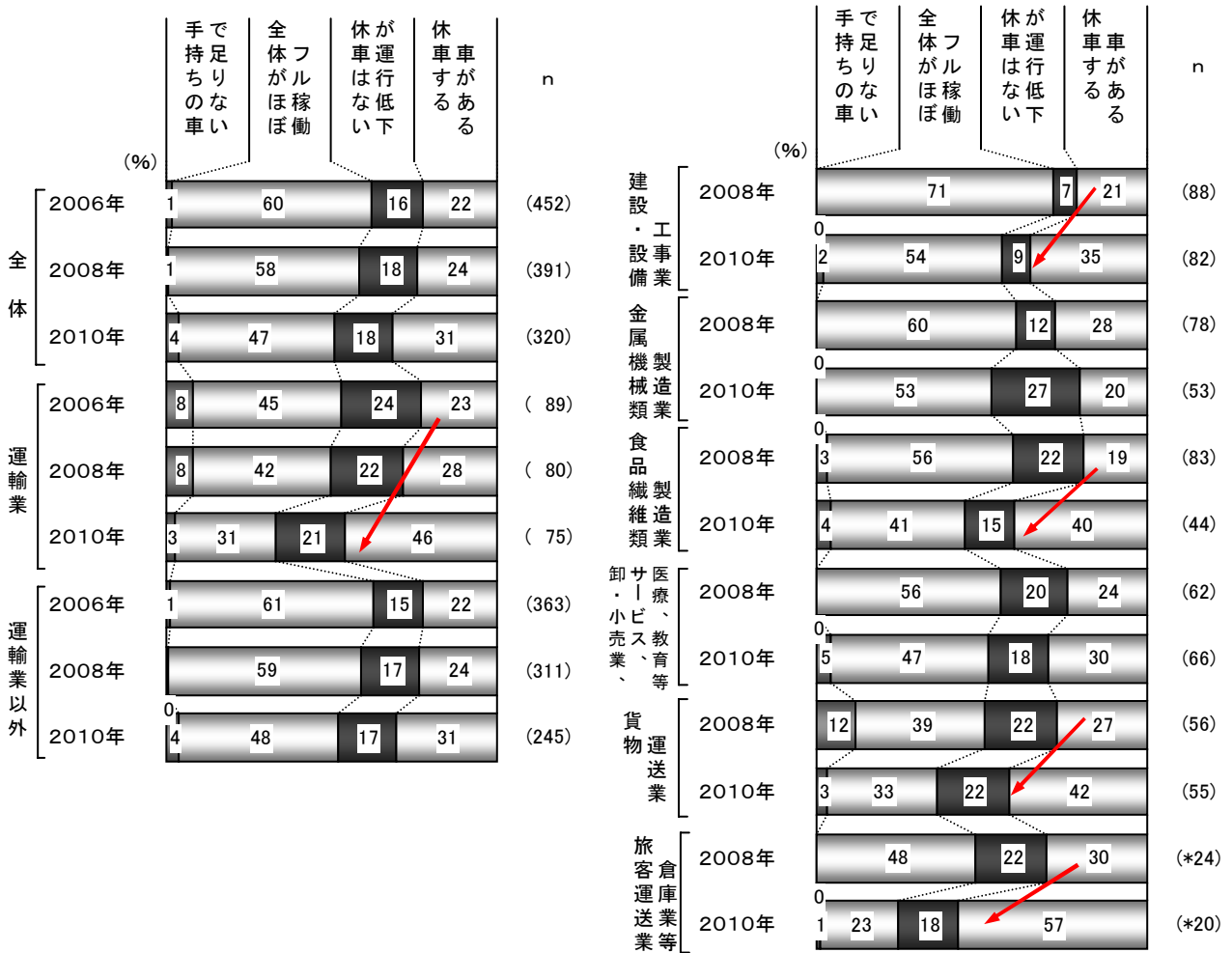
	輸送量の変化 (%)			n	荷物の重量の変化 (%)			n	荷物のカサの変化 (%)			n	
	増えている	変化はない	減っている		増えている	変化はない	減っている		大きくなった	変化はない	小さくなった		
全体	12	56	32	(475)	6	65	29	(475)	5	74	21	(475)	
最近5年間の台数変化	台数増加	22	70	8	(32)	21	72	7	(32)	27	68	6	(32)
	変化なし	8	46	46	(166)	7	55	38	(166)	7	66	27	(166)
	台数減少	13	31	57	(79)	6	63	37	(79)	2	61	37	(79)

(2) 保有車の稼働状況と運転手の実態

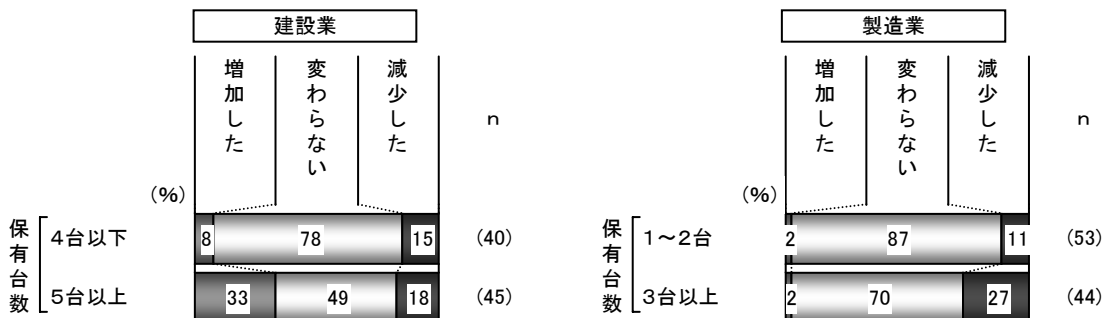
- 保有車の稼働状況については、全体では「手持ちの車がほぼフル稼働または足りない」状況にある事業所は、51%で前回調査と比較し減少。「休車する車がある」事業所が前回より増え、約3割となっている。
- 「休車する車がある」事業所は、運輸業、建設業、食品製造業で前回に比べ増加。建設業や製造業では保有台数の少ない事業所で保有台数に変化がなく、荷動きの低迷に対し、休車せざるをえない状況になっていると想定される。

事業所

図表13 保有車の稼働状況



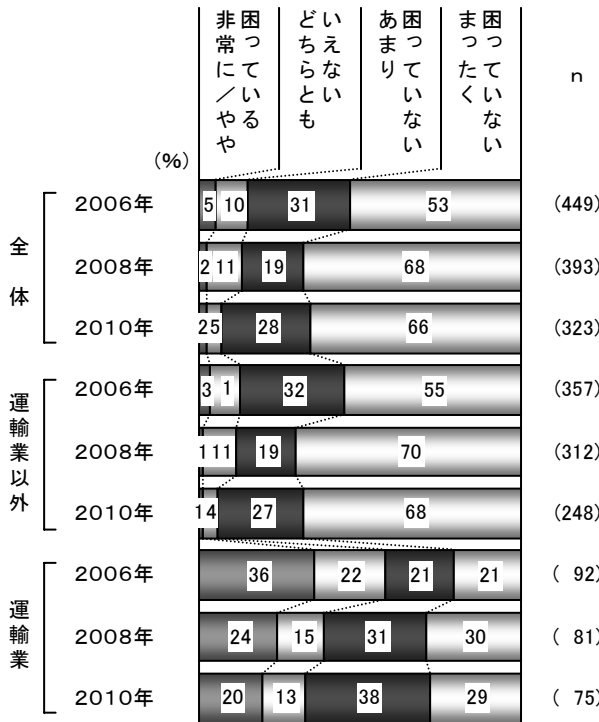
図表14 業種×台数規模別にみたトラック・バン増減



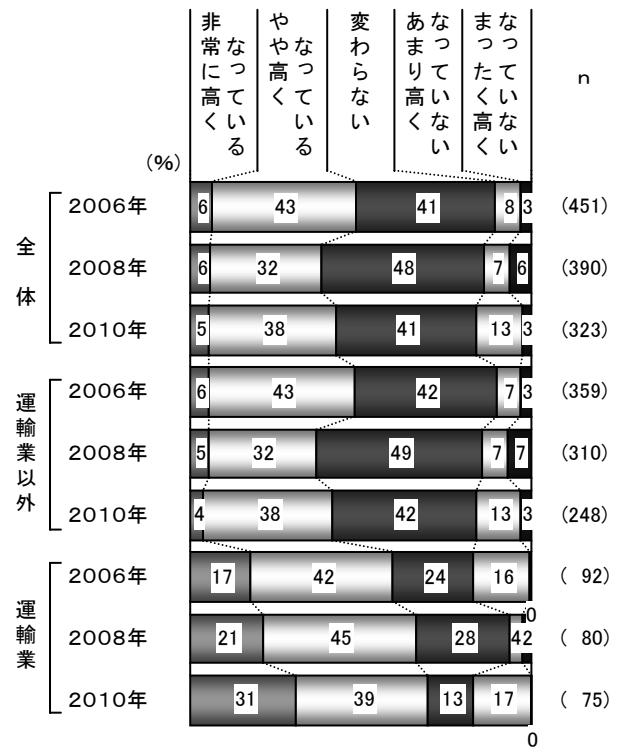
- ・運転手不足の困窮度で、「困っている」は、2%で前回から変化はない。業種別にみると、運輸業では20%が「困っている」としているが、前回調査からさらに困窮度は低くなっている。
- ・運転手の平均年齢は、前回調査より高くなり44.2才、運輸業では45.2才となっている。

事業所

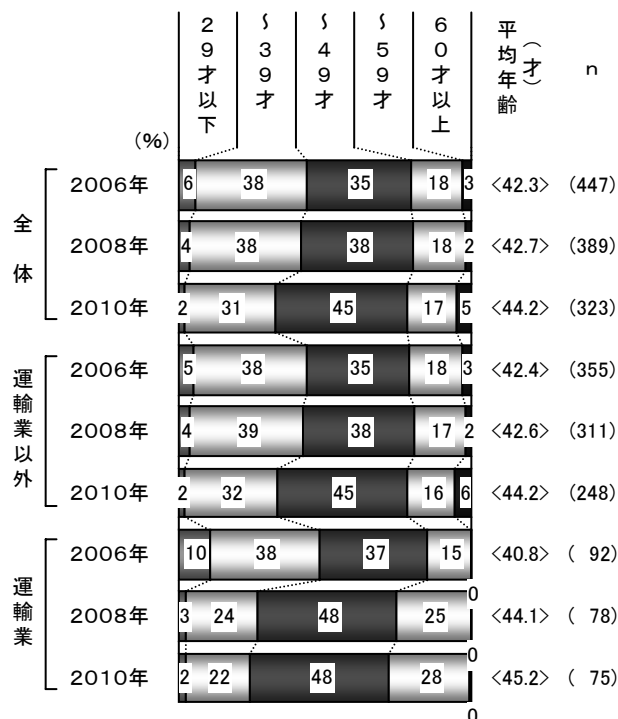
図表15 運転手不足の困窮度



図表16 平均年齢の動向



図表17 運転手の年齢



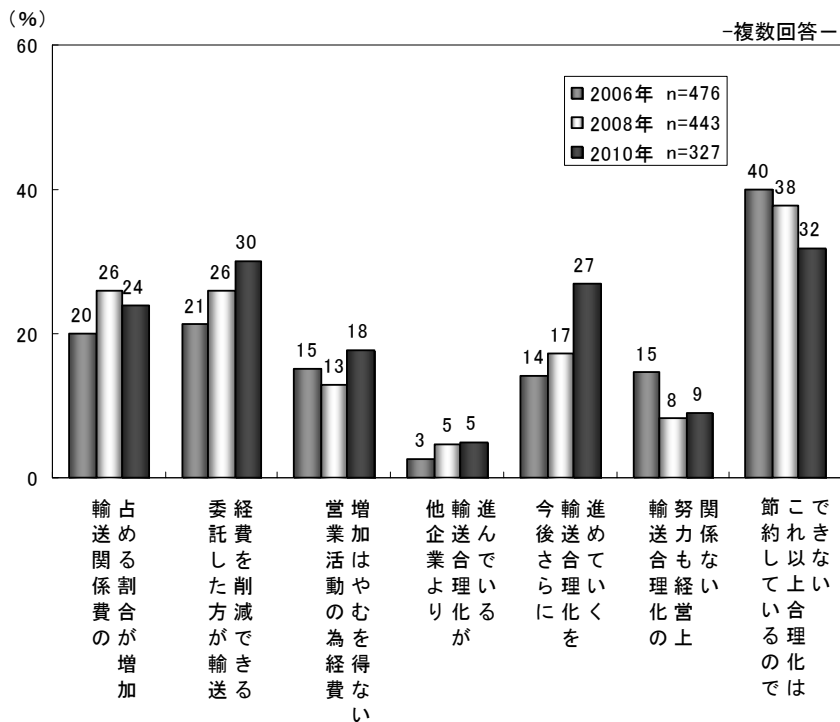
### (3) 輸送の合理化

- 運輸業以外では、「節約しているのだからこれ以上合理化はできない」が32%と最も多いが減少傾向。次に「委託したほうが輸送経費を節約できる」「今後さらに輸送合理化を進めていく」がこれに続き、これらは増加傾向となっている。
- 運輸業では「節約しているのだからこれ以上合理化はできない」が42%で最も多く、次いで「輸送関係費の占める割合が増加」、「今後さらに輸送合理化を進めていく」の順となっている。

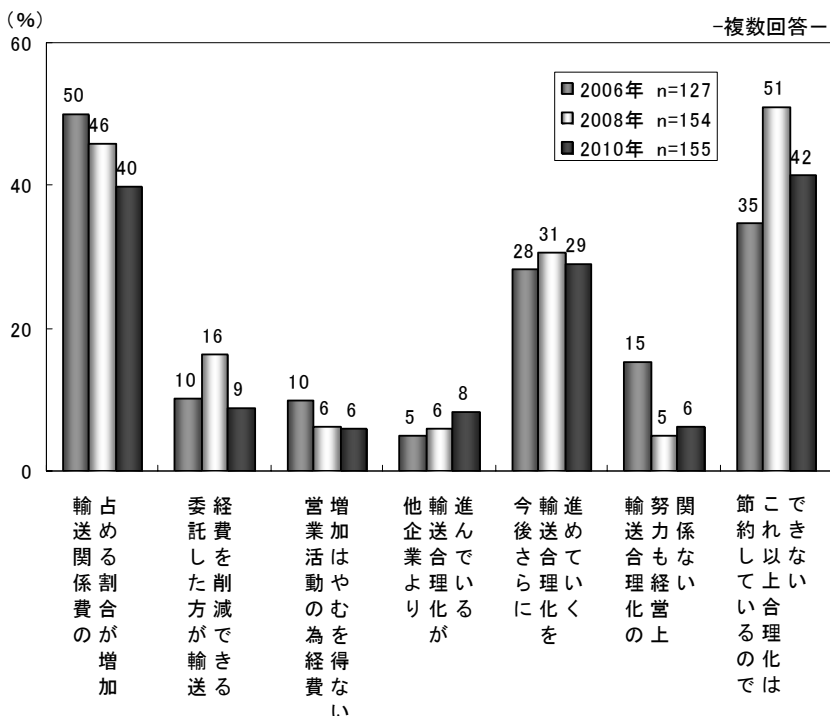
事業所

図表18 輸送活動に関する意見

〔運輸業以外〕



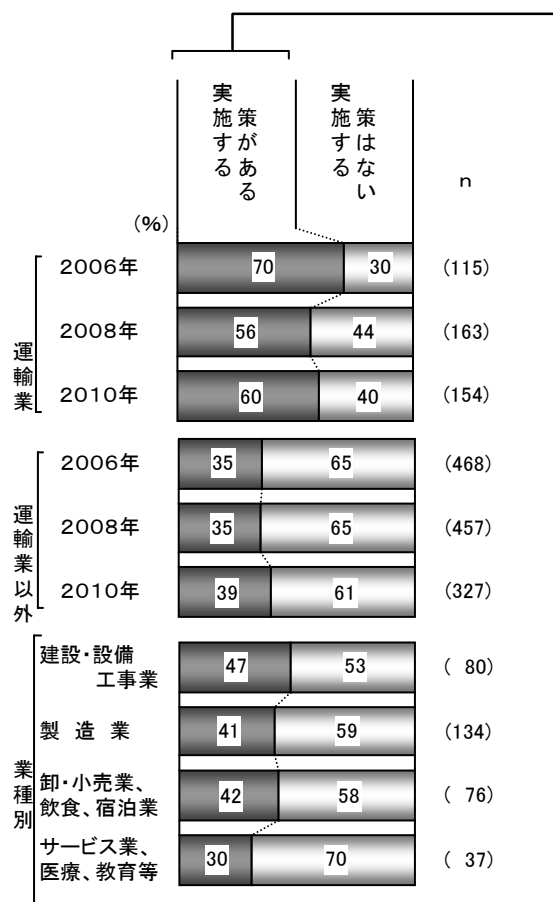
〔運輸業〕



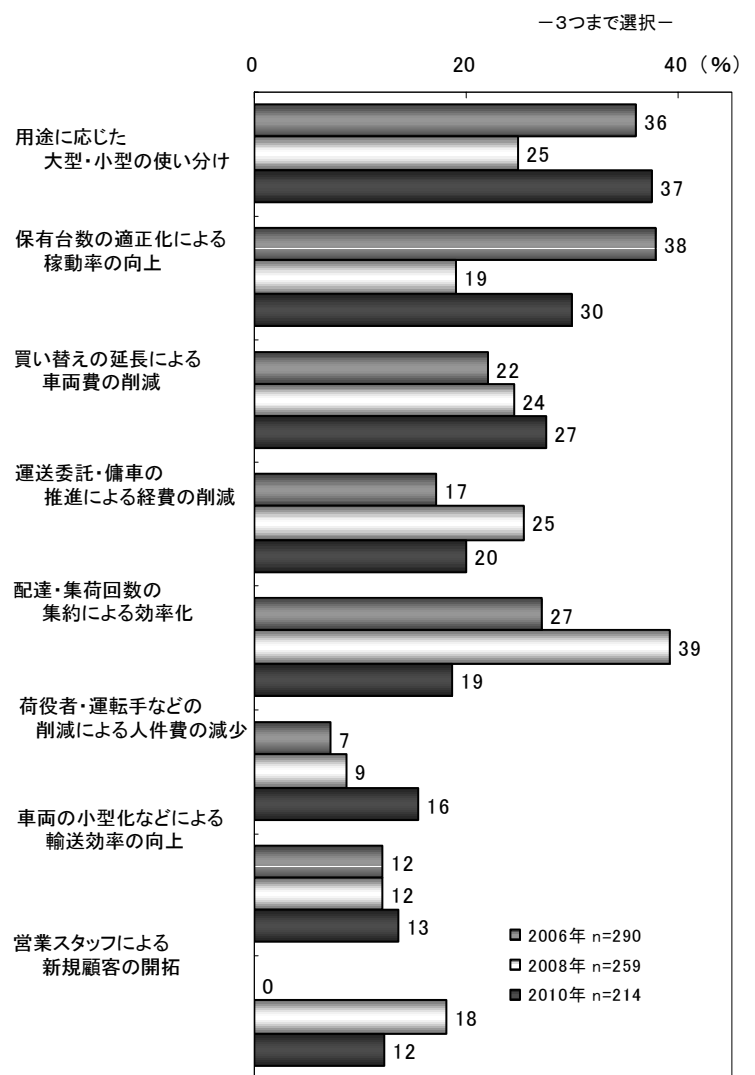
- ・今後の輸送合理化について具体的に実施を考えている事業所は、運輸業では60%、運輸業以外では39%と、2008年に比べ増加。
- ・合理化施策については、「用途に応じた大型・小型の使い分け」37%、「保有台数数の適正化による稼働率の向上」30%、「買い替えの延長による車両費の削減」27%の順で多く、いずれも前回調査を上回る。

事業所

図表19 今後の輸送合理化の実施予定



図表20 今後の輸送合理化策



- ・最近5年間の業務内容の変化をみると、運輸業では業務内容が「細分化した」「縮小した」が前回調査より増え、「外部委託が多くなった」は減少。
- ・今後の5年間については、運輸業では「多様化する」「細分化する」「縮小する」が前回調査より増え、「外部委託を進める」は減っている。
- ・運輸業での「多様化」「細分化」は、宅配便等を中心とした多頻度小口物流の増加が要因と考えられる

事業所

図表21 最近5年間で業務内容の変化

カテゴリー (%)	B D	n	業務多様化がした	業務細かくなくなった	業務縮小した	外部委託が多くなった	外部委託が減った	業務内容が変わった	その他	変化はない
全体										
2006年		851	18	12	5	7	2	4	0	67
2008年		846	18	15	4	8	2	4	1	62
2010年		689	14	11	8	5	3	3	0	68
運輸業以外										
2006年		701	18	12	4	7	2	4	0	67
2008年		686	18	15	4	8	2	4	1	62
2010年		534	14	11	8	4	3	2	0	68
運輸業										
2006年		150	20	19	9	7	1	8	2	54
2008年		160	23	15	4	14	8	8	-	49
2010年		155	23	25	20	6	9	5	-	44
業種別										
建設・設備工事業		146	5	6	14	6	8	2	0	69
金属機械類製造業		105	10	16	8	6	0	0	-	71
食品繊維類製造業		95	9	16	11	7	-	4	-	68
卸・小売業、飲食、宿泊業		109	15	12	8	4	3	5	-	65
貨物運輸業		85	33	28	24	8	12	8	-	31
貨物以外運輸業		70	8	20	15	4	4	1	-	65

図表22 今後の業務内容の変化

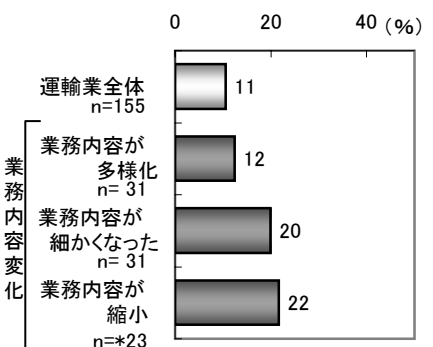
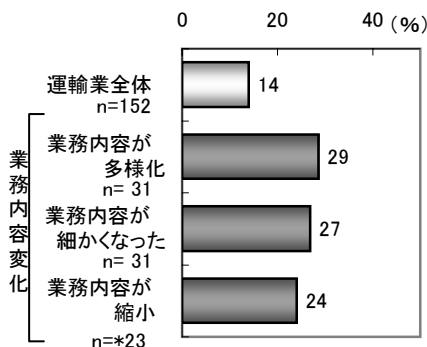
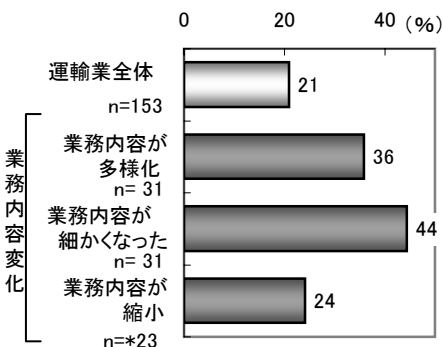
カテゴリー (%)	B D	n	業務多様化する	業務内容が細かくなると思う	業務縮小する	外部委託を進める	外部委託を減らしていく	業務内容が変わると思う	その他	変化はない
全体										
2006年		849	16	11	4	7	1	6	0	69
2008年		848	20	14	7	5	2	5	1	59
2010年		689	17	9	8	4	2	4	-	69
運輸業以外										
2006年		699	16	11	4	7	1	5	0	70
2008年		687	20	14	7	5	2	5	1	60
2010年		534	16	9	8	4	2	4	-	70
運輸業										
2006年		150	31	16	6	11	0	9	-	52
2008年		161	21	12	9	13	5	8	-	50
2010年		155	30	22	16	8	6	6	-	47
業種別										
建設・設備工事業		146	10	12	13	6	6	0	-	66
金属機械類製造業		105	15	10	6	10	2	4	-	66
食品繊維類製造業		95	18	13	6	5	2	6	-	70
卸・小売業、飲食、宿泊業		109	17	7	6	4	1	7	-	70
貨物運輸業		85	42	25	17	9	10	7	-	32
貨物以外運輸業		70	12	16	15	7	-	5	-	68

図表23 運輸業の業務内容変化の考察

少量の荷物を何度も運ぶことが増えた

巡回輸送が増えた

営業内容が宅配輸送

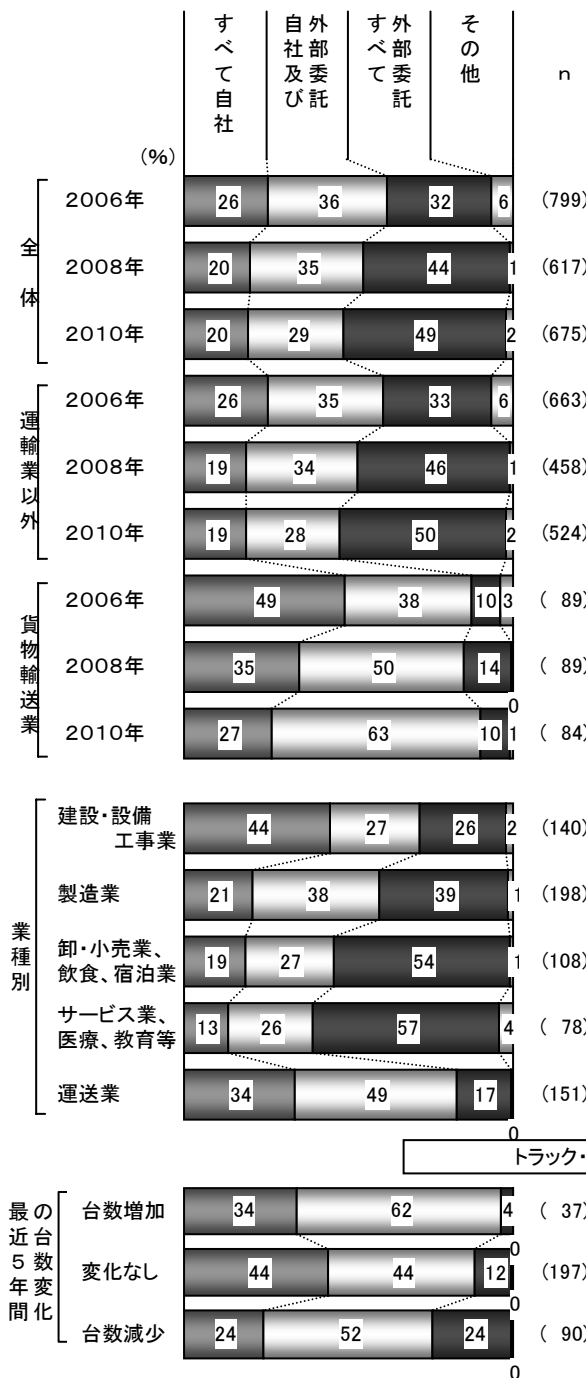


(4) 物流体制と輸送手段の変化

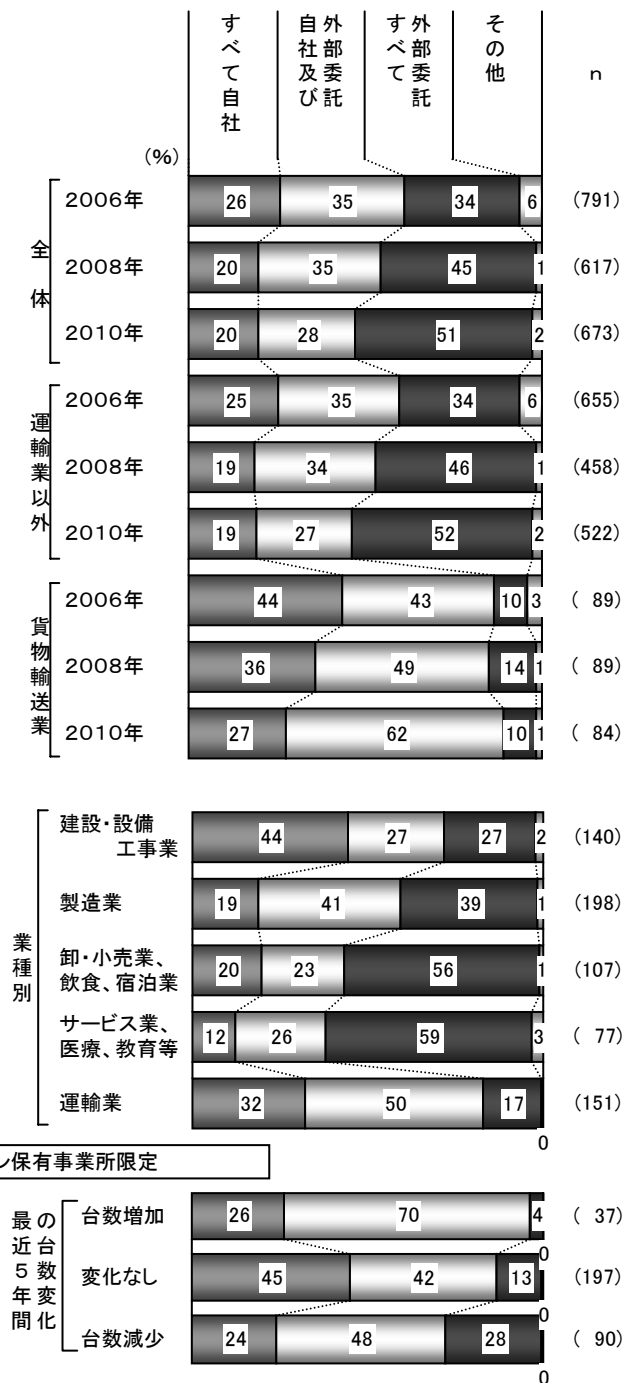
- ・物流に対する現状の体制は、2008年に比べ「すべて外部委託」の比率が増加し、アウトソーシングの流れは変わらない。今後の物流体制についても同様の傾向がみられる。
- ・貨物運送業では、現状、今後ともに「自社及び外部委託」の比率が増加傾向にあり、「すべて自社のみ」の比率の減少傾向が顕著である。
- ・保有台数の増減別に見ると、台数の変わらない事業所では「自社のみ」比率が高く、台数減少の事業所では「全て外部委託」の比率が高い。

事業所

図表24 物流体制(現状)



図表25 物流体制(今後)



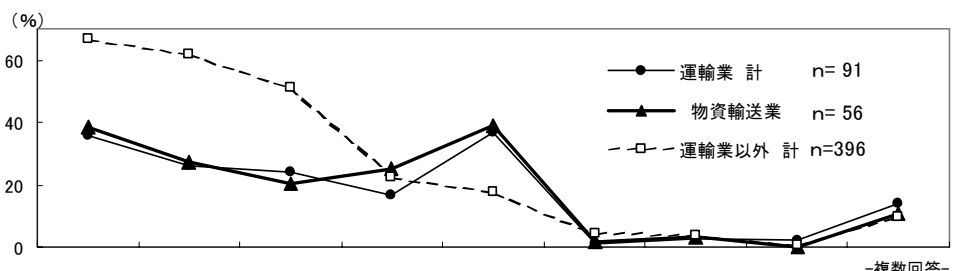
- ・今後の外部委託の比重は全体では「増加」が11%、「減少」はわずか1%である。ただし、貨物運送業では「減少」が8%と他業種に比べ高い。
- ・輸送の外部委託で重要と思われる点を聞いたところ、運輸業以外では「低コスト」「安全・確実」「早さ」が重要と考えているが、運輸業（貨物運送業含む）では「輸送の効率化が図れる」ことが重要と考えている。

貨物運送業では、「コストが安い」「安全・確実に輸送ができる」の比率が、今回調査では下降し、「定時輸送ができる」の比率が上昇している。

図表26 今後の輸送の外部委託の比重変化

	外部委託の増加 (%)	変わらない (%)	外部委託の減少 (%)	外部委託なし (%)	n
全体	11	64	1	24	(674)
運輸業以外	11	64	1	24	(524)
貨物運送業	12	50	8	30	(83)
旅客運送業・倉庫業等	11	41	4	44	(67)

図表27 輸送の外部委託で重要な点



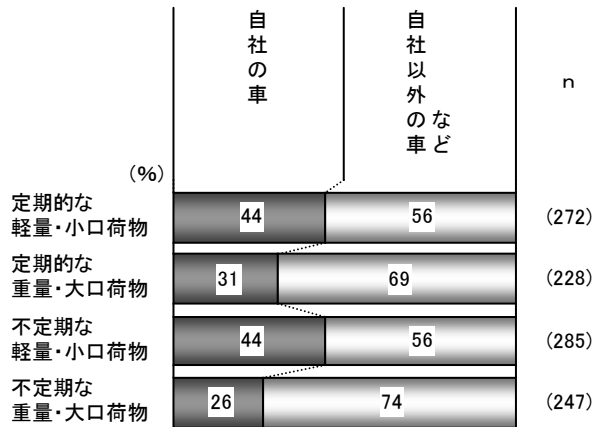
カテゴリー (%)	B D	n	コストが安い	安全・確実に輸送できる	早く輸送できる	定時輸送できる	輸送の効率化が図れる	物流情報提供がある	在庫調整が図れる	その他	特に重要はない	複数回答	
												2006年	2008年
全体	2006年	586	61	70	51	21	20	3	6	2	4		
	2008年	467	65	69	57	14	16	2	5	1	5		
	2010年	485	66	61	50	22	18	4	4	1	10		
運輸業以外	2006年	504	61	71	52	22	20	3	6	2	4		
	2008年	379	66	71	59	14	14	1	5	1	5		
	2010年	396	67	62	51	23	18	4	4	1	9		
貨物運送業	2006年	52	59	32	24	12	46	7	2	0	15		
	2008年	55	52	34	8	13	44	4	5	5	10		
	2010年	56	38	27	20	25	39	2	3	0	11		
旅客運送業・倉庫業等	2006年	30	60	58	48	24	25	0	0	0	8		
	2008年	33	30	52	11	14	64	14	8	0	3		
	2010年	33	30	24	32	1	33	0	1	6	20		



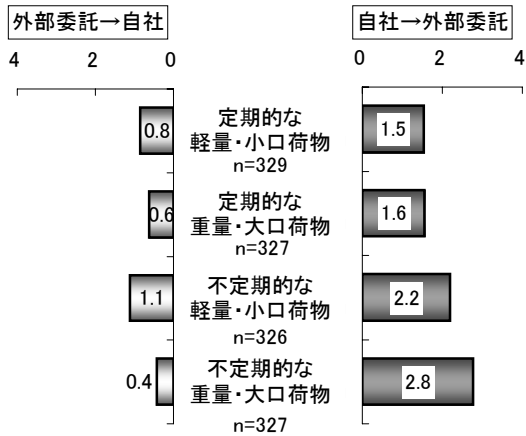
- ・運輸業以外の荷の種類別の輸送手段の変化をみた。  
「軽量・小口荷物」は「重量・大口荷物」に比べ「自社の車」で輸送する比率が高い。
- ・全体的な傾向は、＜5年前＞＜現在＞＜今後＞とも大きな変化はない。  
5年前と現在とでの輸送手段の変化をみると、特に不規則な荷物を中心に「自社→外部委託」変更の比率が、わずかではあるが、「外部委託→自社」変更の比率を上回る。
- ・今後の輸送手段の変化では、不規則な荷物の外部委託の傾向は変わらないものの、定期・小口荷物については自社輸送への切り替えの動きもみられる。

事業所

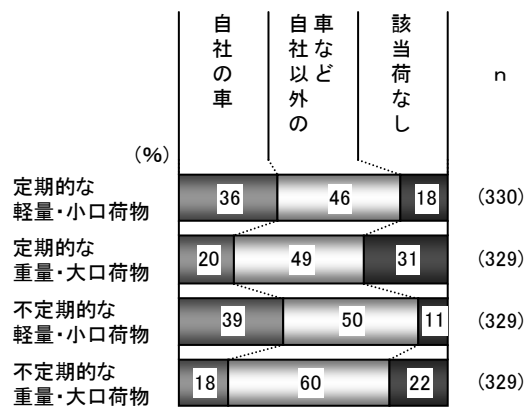
図表28 5年前の荷の種類別輸送手段(運輸業以外)



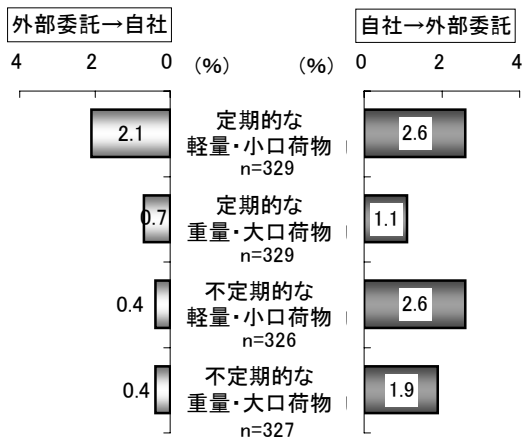
図表29 5年前と現在とでの輸送手段の変化(運輸業以外)



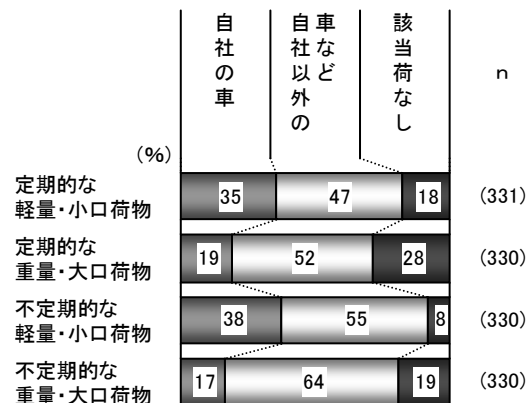
図表30 現在の荷の種類別輸送手段(運輸業以外)



図表31 現在と今後とでの輸送手段の変化見通し(運輸業以外)



図表32 今後の荷種類別輸送手段(運輸業以外)



# 第4章 使用実態と保有車の使い分け

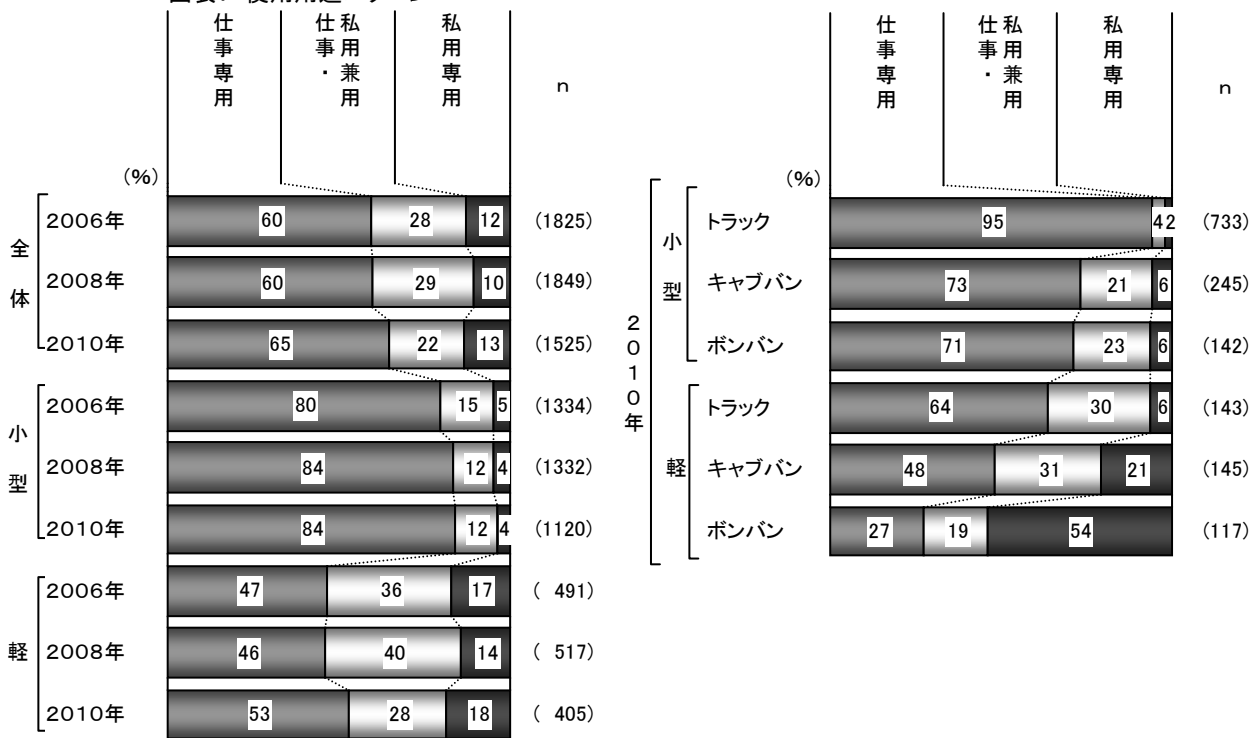
- 各車種毎の用途、走行距離、運行形態、積載量など、使用実態に大きな変化はない。
- 「小型と軽を併有」し「保有台数規模の大きい」事業所では、主に「積荷」により車を使い分け。輸送合理化や稼働率維持のために、自社で輸送する比率の高い建設業や運輸業で使い分けを実施。

## (1) 使用実態

- ・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95%と大半を占める。小型キャブバン、小型ボンバンも70%以上が仕事専用で使用、仕事・私用兼用を含めると仕事用途は9割を超える。
- ・軽ではボンバンが私用に使用される比率が最も高く、54%を占める。
- ・使用用途に大きな変化はなく、「作業場・仕事場・現場への往復」が小型・軽ともに最も多い。

ユーザー

図表1 使用用途パターン



図表2 トラック・バンの使用用途

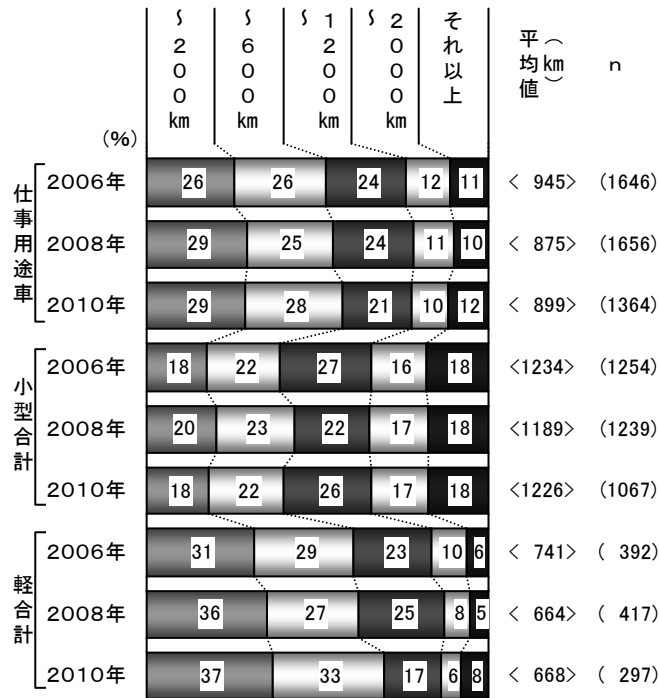
-複数回答-

用途	年	使用用途										
		B D	n	委託荷の輸送	セサービルの営業の足	作業現場への往復	田農機具の往復	一般家庭への集荷	小売店への商品配達	問卸屋配達の仕入	工場配達の仕入	事業所間の送便
仕事用途車	全体	2006年	1664	15	25	47	21	21	16	14	11	6
		2008年	1679	14	28	48	26	18	13	14	10	8
		2010年	1389	14	28	47	23	19	14	13	11	9
	小型	2006年	1267	18	31	52	6	16	18	18	17	7
	合計	2008年	1258	19	32	54	6	15	18	17	15	8
		2010年	1086	21	31	53	8	14	18	17	17	9
2010年	軽	2006年	397	13	21	43	31	24	14	12	7	5
		2008年	421	11	25	43	39	21	10	12	7	8
		2010年	303	9	26	42	34	23	12	11	7	9
	小型	トラック	721	25	14	54	12	14	16	18	18	5
		キャブバン	232	18	40	55	4	17	21	18	18	9
		ボンバン	133	14	61	48	3	10	17	11	14	18
軽	トラック	134	7	18	43	50	18	10	10	5	8	
	キャブバン	115	13	37	38	10	37	17	13	10	7	
	ボンバン	54	9	48	50	11	11	7	9	6	17	

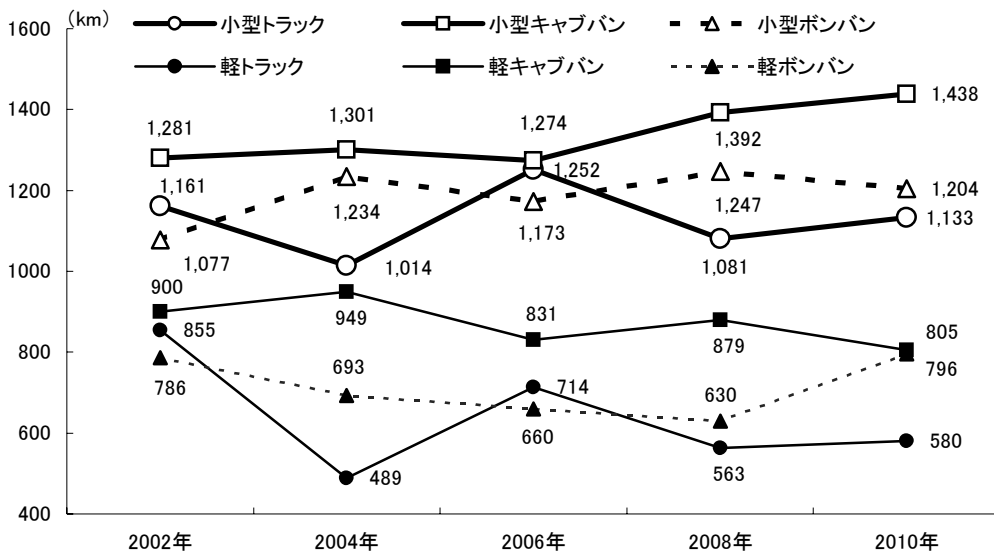
- ・ 月間走行距離：全体の平均値は899km、小型合計で1,226km、軽合計で668kmで、いずれも2008年から大きな変化はない。
- ・ 車種別にみると、軽よりも小型が、トラックよりもキャブバンの走行距離が長い。小型キャブバンは徐々に長距離化する傾向がみられる一方で、軽キャブバンは距離が短くなる傾向にある。

ユーザー

図表3 業務用車の月間走行距離



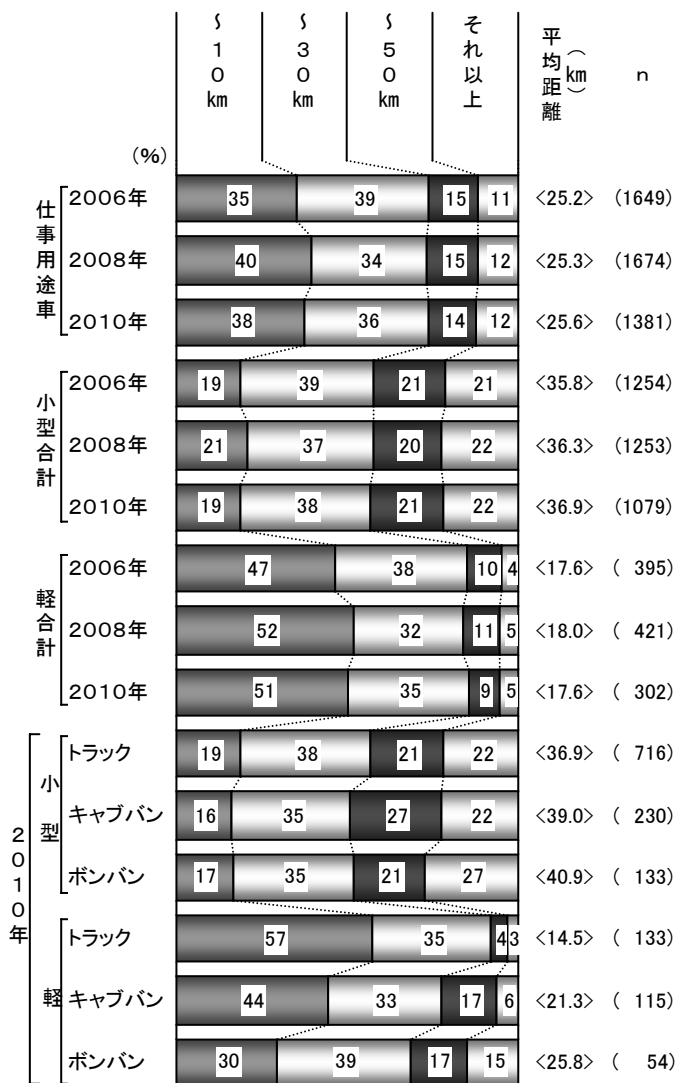
図表4 仕事用途車の月間平均走行距離の推移



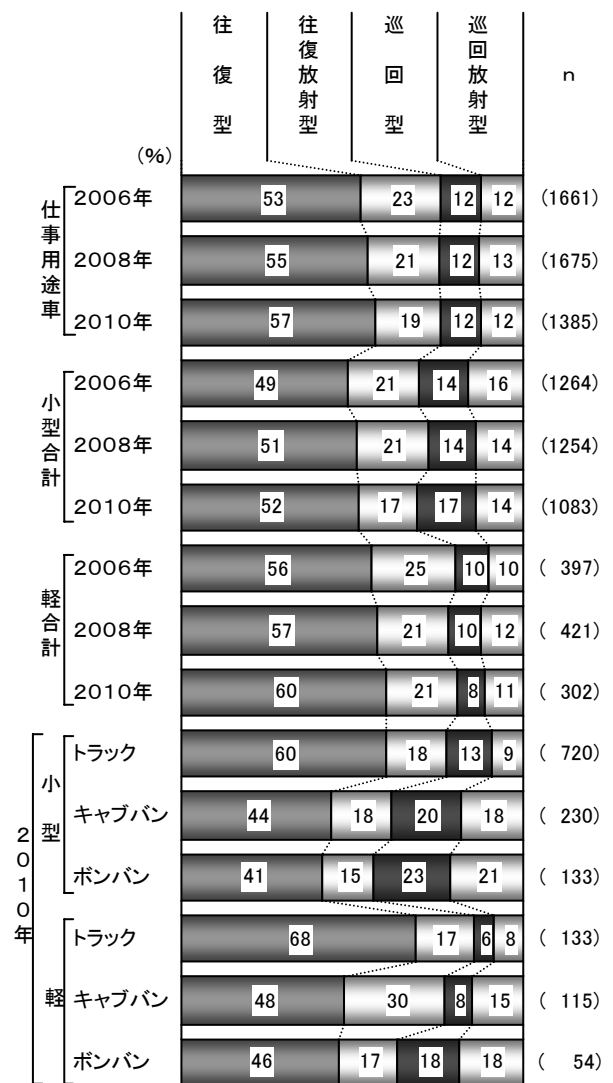
- ・ 行動半径 : 全体では「30km以下」が74%を占め、2008年調査時と大きな変化はない。小型は軽に比べ、行動半径は広い。車種別にみると、軽トラックでは92%が「30km以下」となっており、特に「10km以下」の狭域での運行が約6割を占める。
- ・ 運行形態 : 「往復型」の運行が多く、仕事用途車全体では57%で、微増傾向にある。車種別にみると、小型キャブトラックでは60%、軽トラックでは68%とトラックタイプで「往復型」運行の比率が高くなっている。

ユーザー

図表5 業務用車の行動半径(片道)

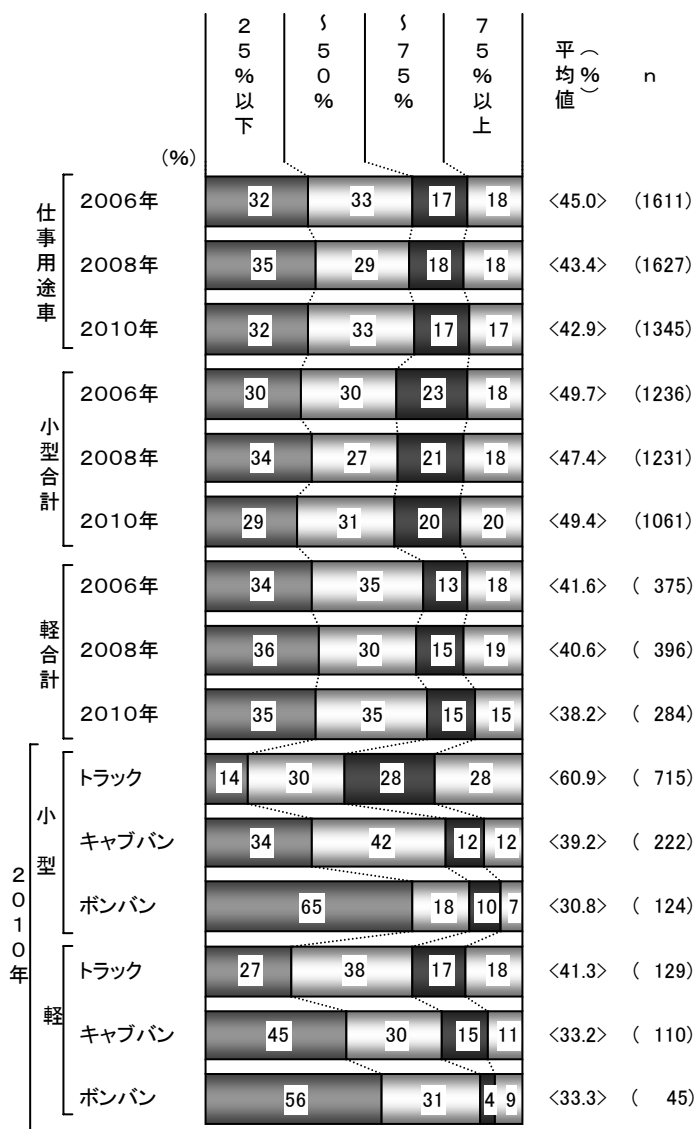


図表6 業務用車の運行形態

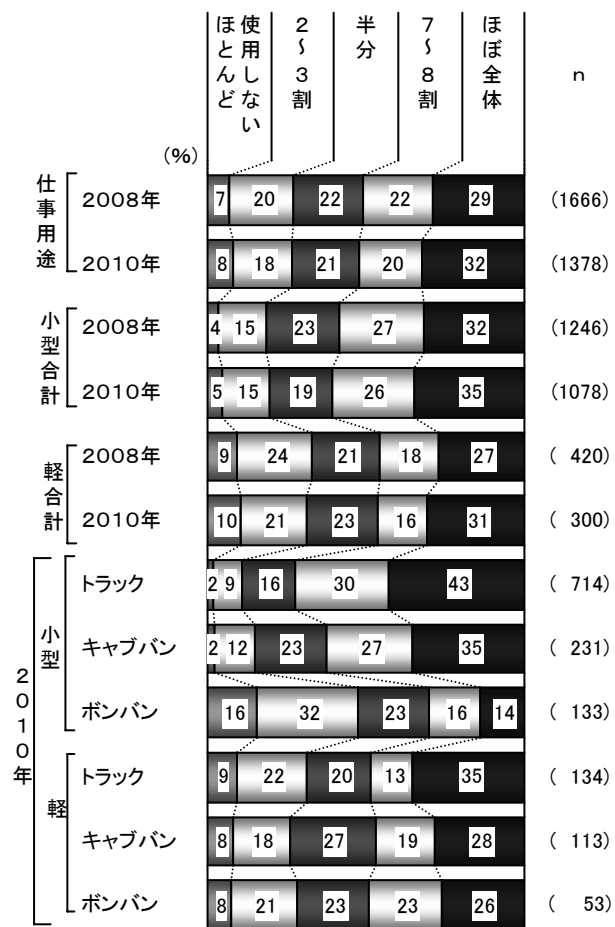


- ・重量積載率：仕事用途車全体では、「50%以下」が65%となっており、大きな変化はみられない。  
車種別にみると、小型キャブトラックでは「50%超」が56%を占めるが、その他の車種では「50%以下」が7～8割となっている。
- ・スペース積載率：「ほぼ全体」が32%を占め、2008年に比べ増えている。「7割以上」で見ると52%と半数に達する。  
車種別にみると、小型キャブトラックや小型キャブバンで「7割以上」が60%を超えるが、小型ボンバンや軽では「半分以下」が多い。

図表7 通常の重量積載率



図表8 通常のスペース積載率

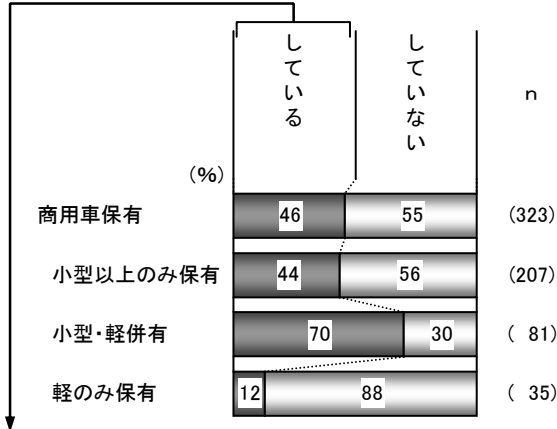


(2) 保有車種の使い分け

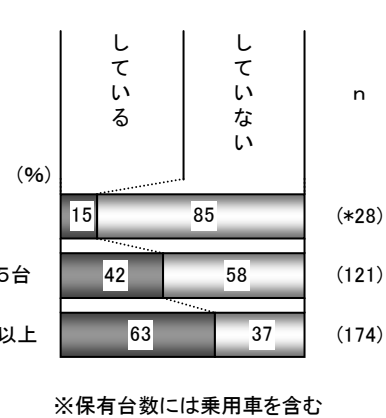
- ・保有車の使い分けについてみると、全体では「している」は46%と半数弱。小型と軽とを併有している事業所は「している」が70%と高い。一方、軽トラック・バンのみ保有の事業所では12%に過ぎない。
- ・使い分けの理由をみると、「積荷の量」が最も多く、次いで「積荷の種類」「積荷の重さ」と続き、車の使い分けは積荷の内容によって行われていることがうかがえる。
- ・使い分けをしているのは「建設業」「運輸業」で、「自社で輸送」をする事業所の比率が高い。経済環境が悪い中で輸送合理化策の一環として、大型・小型の使い分けをし稼働率を維持。

事業所

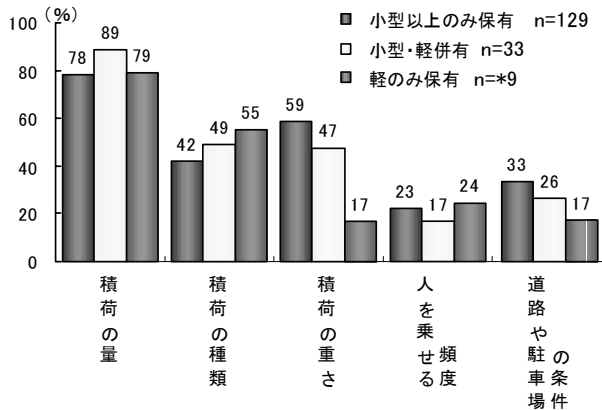
図表9 車種・サイズによる車の使い分け【併有パターン別】



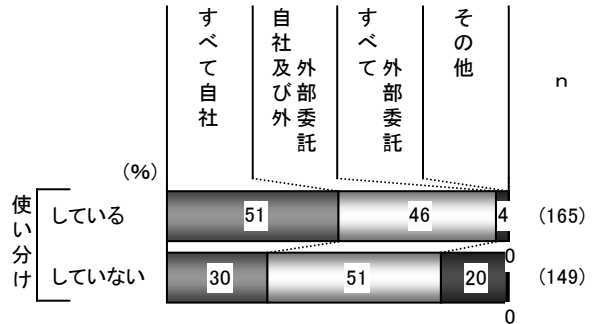
図表10 車種・サイズによる車の使い分け【保有台数規模別】



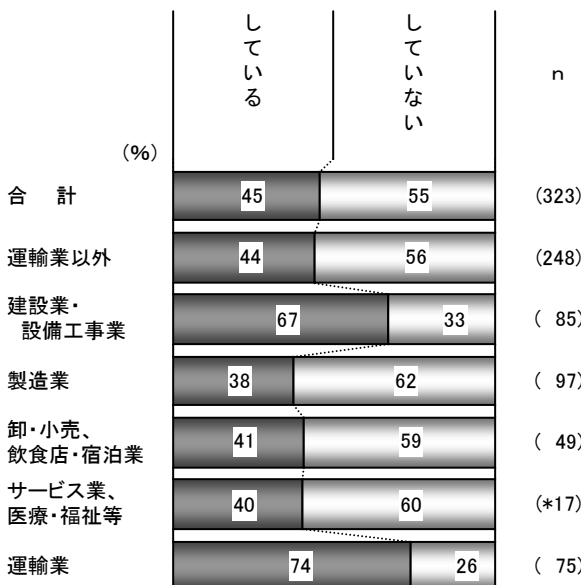
図表11 車の使い分けをする理由



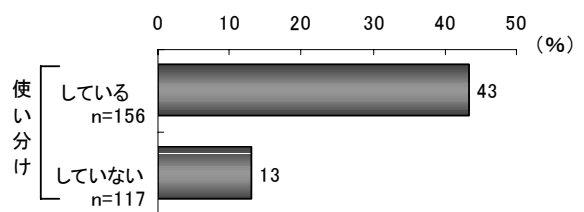
図表13 物流に対する体制



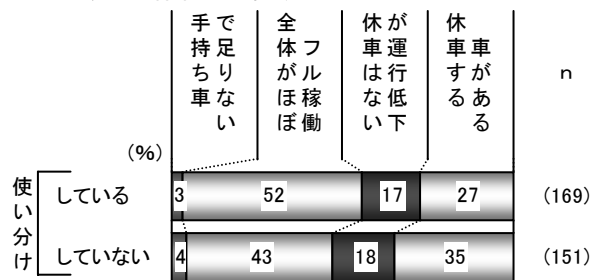
図表12 業種別にみた使い分けの有無



図表14 輸送合理化策【用途に応じた大型・小型の使い分け】



図表15 保有車の稼働状況



# 第5章 今後の保有・購入意向

## 1. 次期買い替え意向車

○次期買い替え意向車は、同車型・同クラスが多く、軽よりも小型、バンよりもトラックで歩留まり意向が強い傾向は変わらない。

○車の大きさ変更意向は高くはないが、小型トラックユーザーはより大きな車に、小型ボンバンユーザーはより小さな車に変更したいという意向が、他の車種に比べると多い。  
 大きい車への変更理由は、主に積載量やエンジンパワー面が多く、小さな車への変更理由は、主に経済性面や使用環境面が多い。

- ・次期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い。
- ・2008年調査と比較すると、軽トラックで歩留まり意向が減少し他タイプへの流出意向が増加。その他の車種では歩留まり意向は、同等ないしは微増となっている。

ユーザー

図表1 次期買い替え意向車  
(調査対象車の買い替え予定)

BD \ n	カテゴリー (%)	3.5ト普通以上トラック								
		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		
小型キャブトラック	2006年	706	4	92	3	0	1	0	0	1
	2008年	691	6	90	2	0	1	0	0	0
	2010年	702	5	92	2	0	1	0	0	0
小型キャブバン	2006年	227	1	12	73	8	0	1	0	6
	2008年	238	0	11	77	7	0	0	0	5
	2010年	232	1	8	80	8	-	1	0	3
小型ボンバン	2006年	218	0	3	6	74	0	0	1	15
	2008年	206	0	6	6	75	1	0	2	11
	2010年	128	-	2	6	77	-	2	6	8
軽トラック	2006年	173	1	13	1	1	78	4	1	2
	2008年	180	0	10	1	1	85	3	1	0
	2010年	119	-	6	2	1	81	4	4	2
軽キャブバン	2006年	123	0	1	15	2	4	63	8	7
	2008年	130	1	0	18	2	4	66	3	7
	2010年	93	-	7	10	1	7	66	8	2
軽ボンバン	2006年	75	0	1	1	11	0	7	68	12
	2008年	86	0	0	2	14	1	5	67	11
	2010年	31	-	-	2	7	2	3	74	13

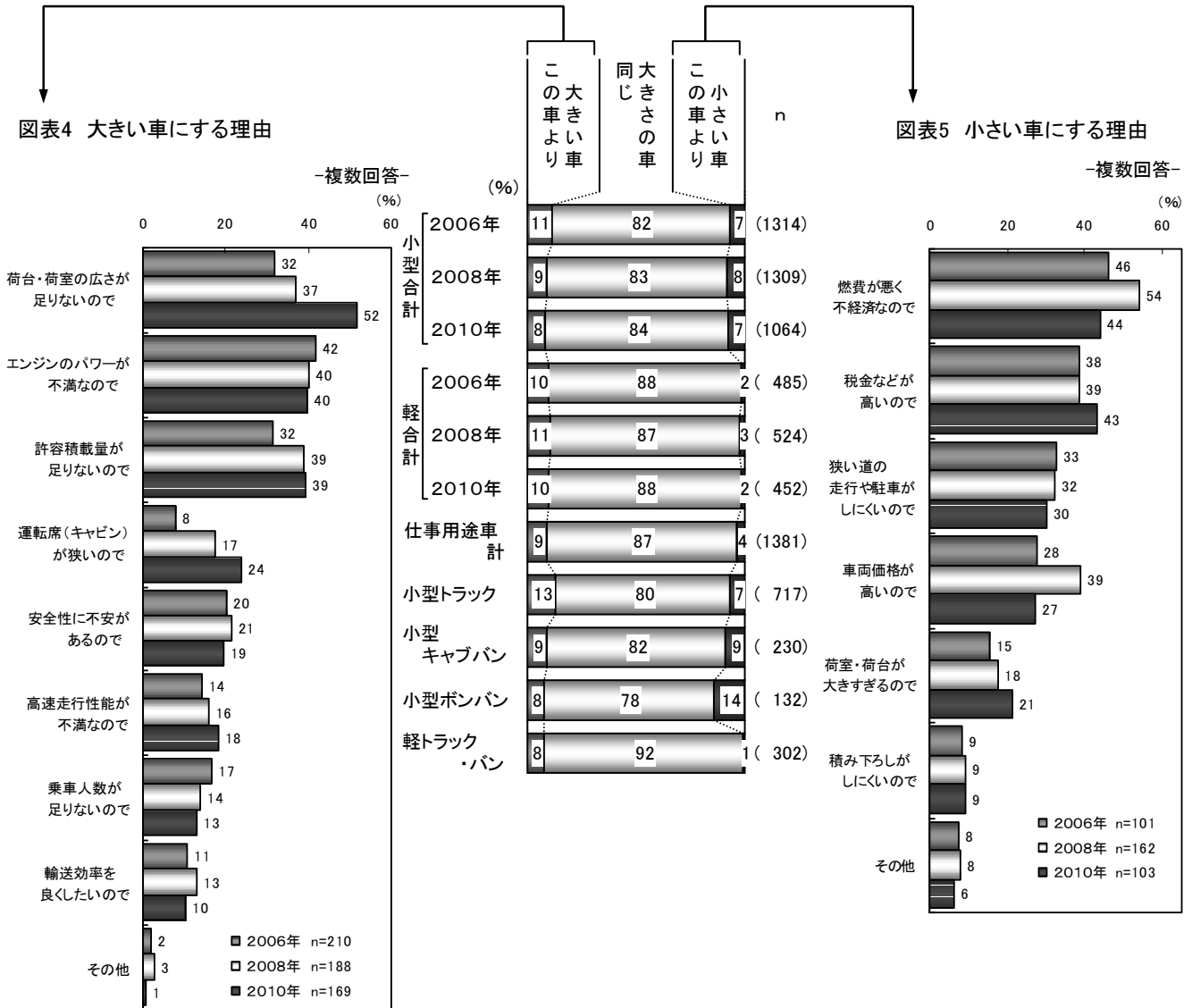
図表2 買い替え時の歩留まり意向  
(調査対象車の買い替え予定)

同クラス歩留り	他クラス移行	他タイプ移行
92	5	3
90	8	2
92	5	3
73	1	26
77	0	23
80	1	19
74	1	25
75	2	23
77	6	17
78	15	8
85	10	5
81	6	13
63	15	21
66	18	16
66	10	24
66	11	21
67	14	19
74	7	20

- ・買い替え時の大きさは、「同じ大きさの車」が最も多い。  
車種別では、小型トラックでの「この車より大きい車」の比率が高く、小型ボンバンでの「この車より小さい車」の比率が他に比べ高い。
- ・大きい車にする理由としては、「荷台・荷室の広さが足りない」「エンジンのパワーが不満」「許容積載量が足りない」など、サイズ面やパワー面からの理由が多い。
- ・小さい車にする理由としては、「燃費が悪く不経済」「税金などが高いので」「狭い道の走行や駐車がしにくい」など、経済性面や使いやすさからの理由が多い。

ユーザー

図表3 次期買い替え時の大きさ志向





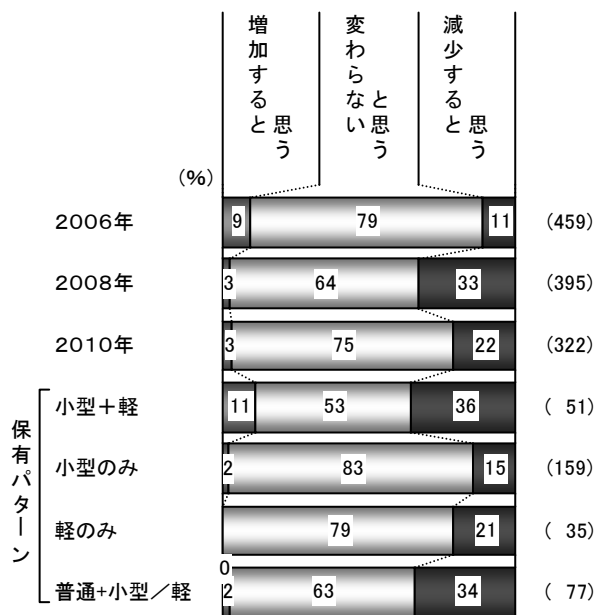
## 2. 今後の保有車の変化見通し

- 今後の保有台数は「増えると思う」よりも「減ると思う」の比率が上回るが、前回に比べると大きく減少。
- 保有車種の割合は「軽の割合が増える」が「小型の割合が増える」を上回る。
- これらは、特に小型・軽の併有事業所で顕著である。小型・軽併有事業所では経営状況悪化や輸送量の減少を予想していることから、合理化策として保有台数減少・軽シフトを考えていると推定される。

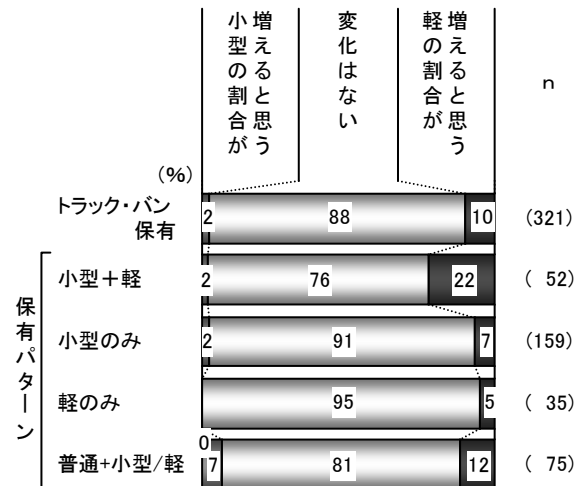
- ・今後1～2年の保有台数の増減見通しをみると、「減少すると思う」が22%と「増加すると思う」に比べて高いが、2008年時に比べると減少した。「減少すると思う」の比率が高いのは、小型・軽を併有する事業所である。
- ・今後1～2年の保有車種割合変化の見通しをみると、「小型の割合が増える」は2%、「軽の割合が増える」は10%となった。特に小型・軽を併有する事業所で「軽が増える」の比率が高い。小型・軽併有の事業所では、「経営状況が悪くなる」「輸送量が減少すると思う」が、その他の事業所に対して顕著に高い。

事業所

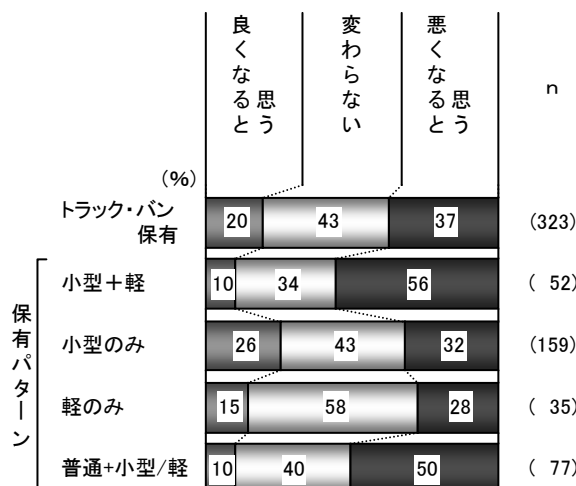
図表6 今後1～2年の保有台数の増減見通し



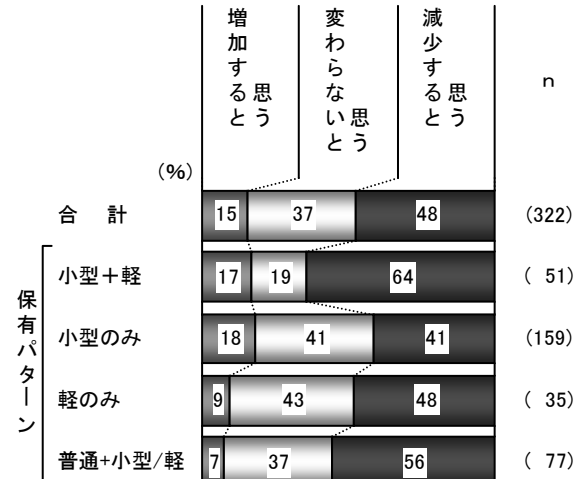
図表7 今後1～2年の保有車種割合の変化見通し



図表8 今後1～2年の経営状況の見通し



図表9 今後1～2年の物資輸送量の変化見通し

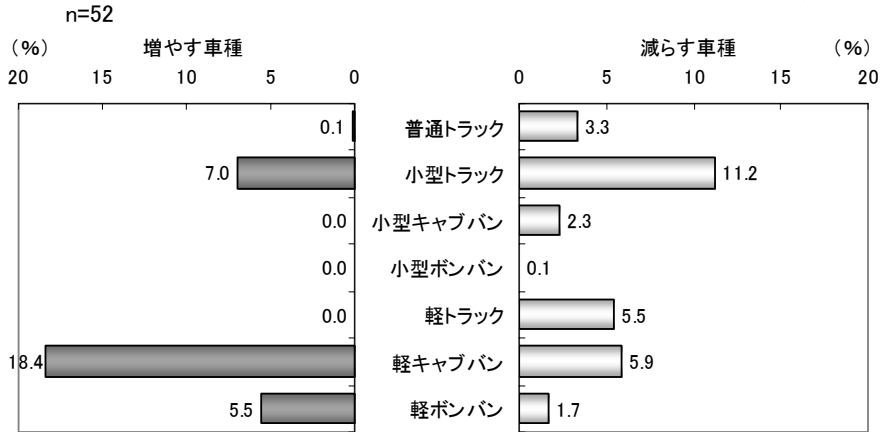


- ・ 今後増減意向のある車種を見ると、小型と軽を併有する保有事業所で「小型トラックを減少」が11%、「軽キャブバンを増加」が18%と高くなっており、輸送量の減少による合理化意向が伺える。

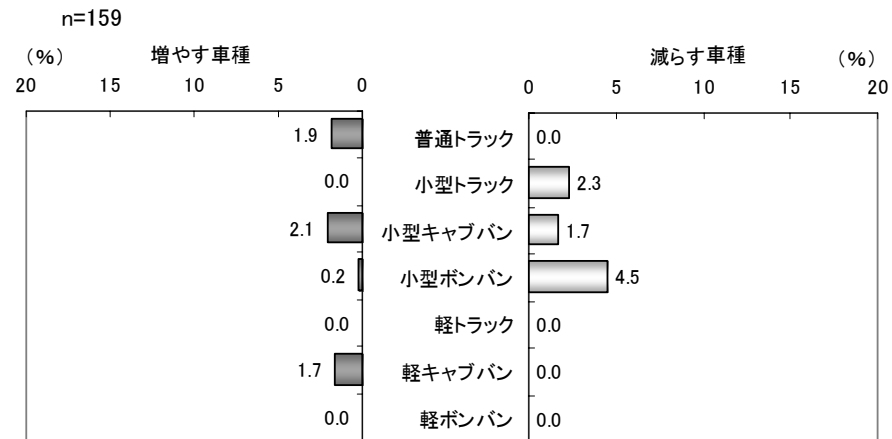
事業所

図表10 今後1～2年で増減意向のある車種

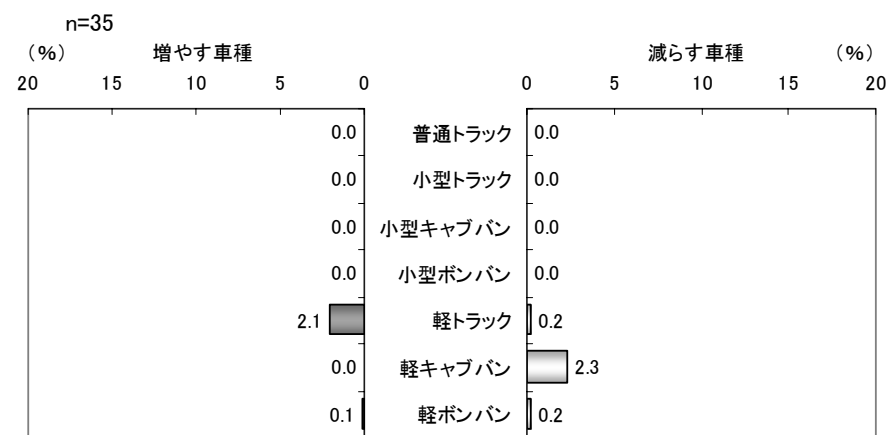
【小型+軽保有】



【小型のみ保有】



【軽のみ保有】



# 第6章 環境に対する意識と対応

## 1. 環境問題への意識と対応

○運輸業では、「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」には9割以上が「非常に+やや関心がある」とし、環境問題への関心は前回よりもさらに高まっている。

○運輸業以外では、経済環境を背景とした経営状況悪化の影響から、環境対策経費を負担と考える事業所が増加。

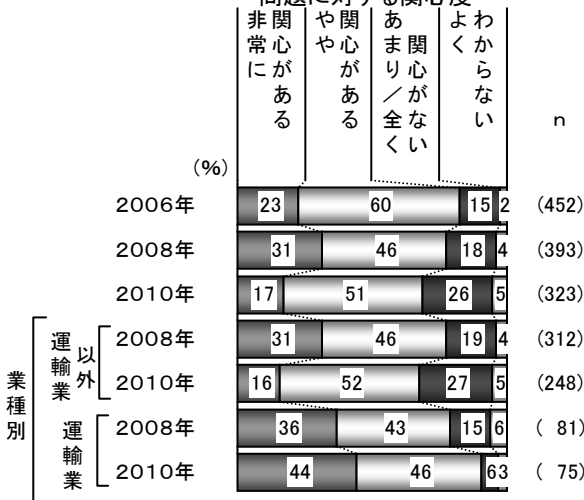
○大気環境改善などに関する考え方や行動では「耐久性があり長く乗れる車両を選ぶ」、「保有台数・使用回数を少なくする」が増えており、環境対策にも経済性や効率化の観点がみられる。

### (1) 大気環境改善などに対する関心と環境対策経費に対する負担感

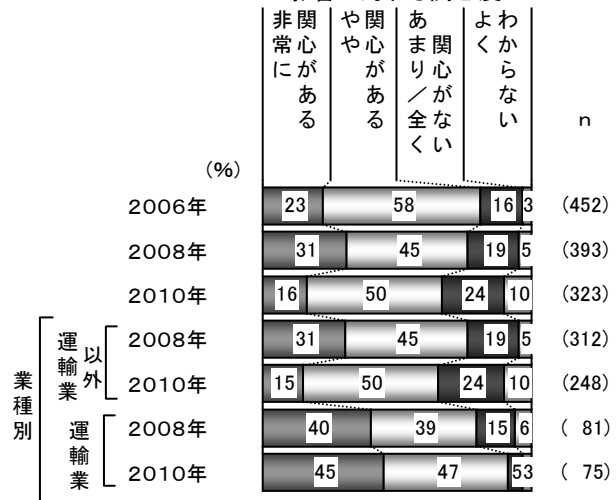
- ・運輸業以外では、「非常に+やや関心がある」の比率は「CO2排出による地球温暖化」、「NOxやPM排出による大気への影響」ともに約7割で前回調査からいずれも減少。
- ・運輸業では、いずれも関心度は上がり、「CO2排出による地球温暖化」「NOxやPM排出による大気への影響」は9割以上の事業所が「非常に+やや関心がある」。
- ・環境対策経費に対する負担感については、「非常に+やや負担を感じる」比率が、運輸業以外、運輸業ともに増加。特に、運輸業以外では「環境対策に関心がない」と回答した事業所で対策費の負担感が大きく上昇しており、経営状況の悪化が要因ではないかと推定される。

事業所

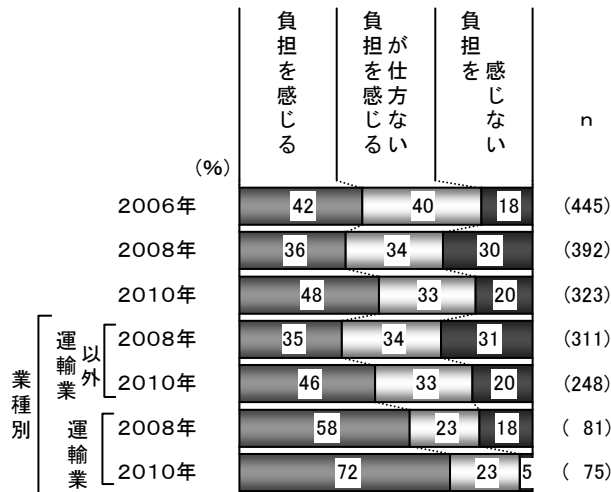
図表1 CO2排出による地球温暖化問題に対する関心度



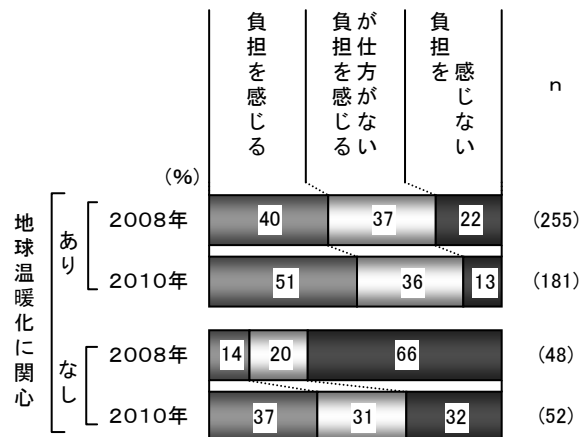
図表2 NOxやPM排出による大気への影響に対する関心度



図表3 環境対策経費に対する負担感



図表4 環境対策経費に対する負担感【運輸業以外】

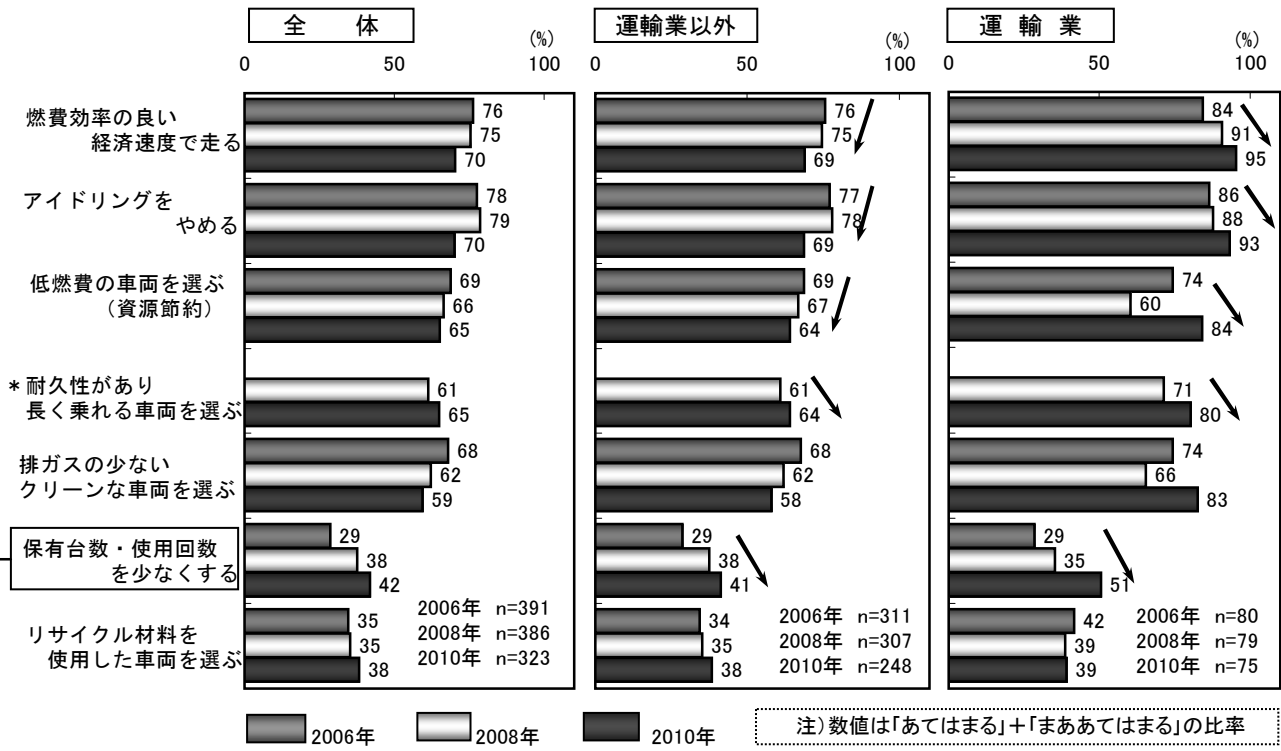


(2) 環境問題への対応に関する考え方や行動

- ・トラック・バンが関わる環境問題への対応に関する考え方や行動について、「燃費効率の良い経済速度で走る」、「アイドリングをやめる」、「低燃費の車両を選ぶ(資源節約)」とする事業所が多い。しかしながら、これらは運輸業ではいずれも前回調査を上回るが、運輸業以外では、前回調査に及ばない。
- ・一方、運輸業、運輸業以外ともに「耐久性があり長く乗れる車両を選ぶ」、「保有台数・使用回数を少なくする」が増加している。特に、建設業では「保有台数・使用回数を少なくする」が大きく増加しており、経営状況の悪化が要因ではないかと想定される。

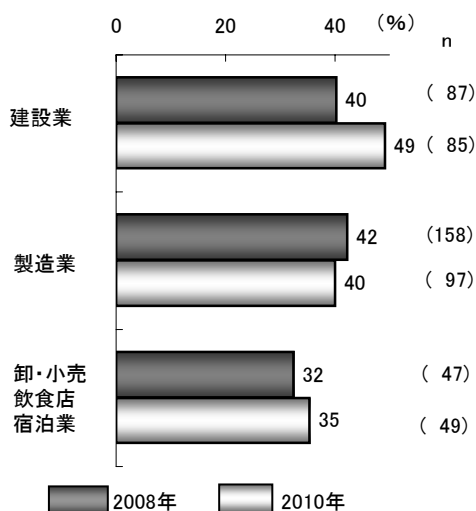
図表5 環境問題に関する考え方

事業所



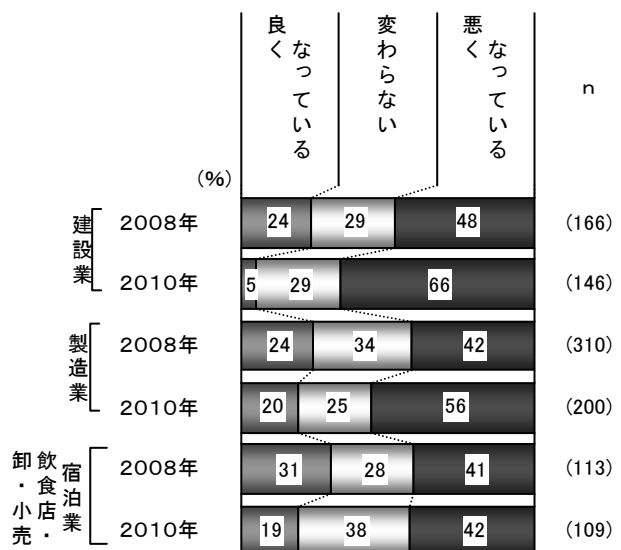
図表6 業種別の環境問題に関する考え方

【保有台数・使用を減らす】



注) 数値は「あてはまる」+「まああてはまる」の比率

図表7 経営状況



## 2. 次世代環境車に対する意識

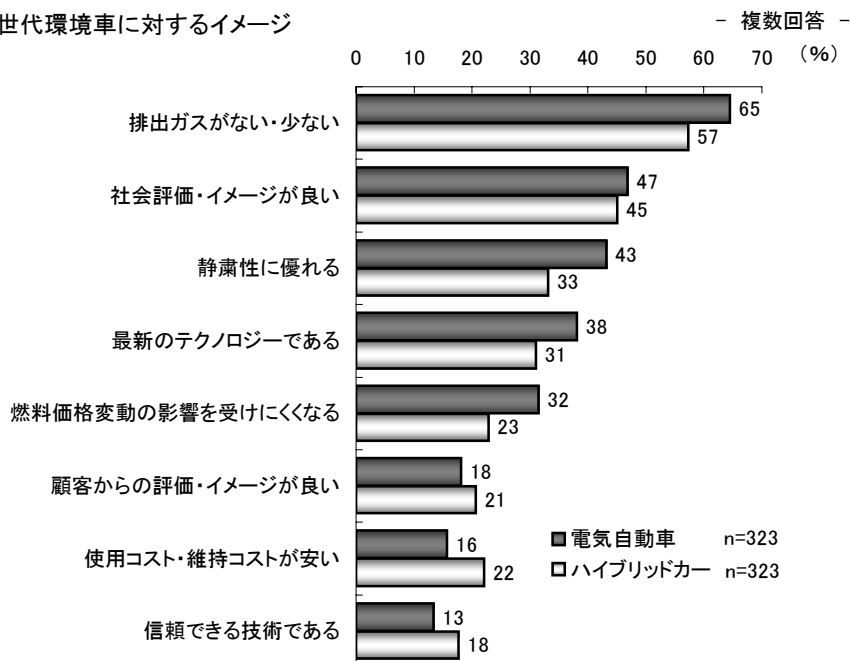
○次世代環境商用車（電気自動車、ハイブリッドカー）に対するイメージは、「排出ガスがない・少ない」、「社会評価・イメージが良い」、「静粛性に優れる」が高い。一方で懸念点として「車両価格（導入コスト）が高い」に加え、特に電気自動車では走行距離やインフラ面が挙げられた。

○環境問題への関心が高い運輸業では、次世代環境車に対するイメージ、懸念点ともに高い反応。

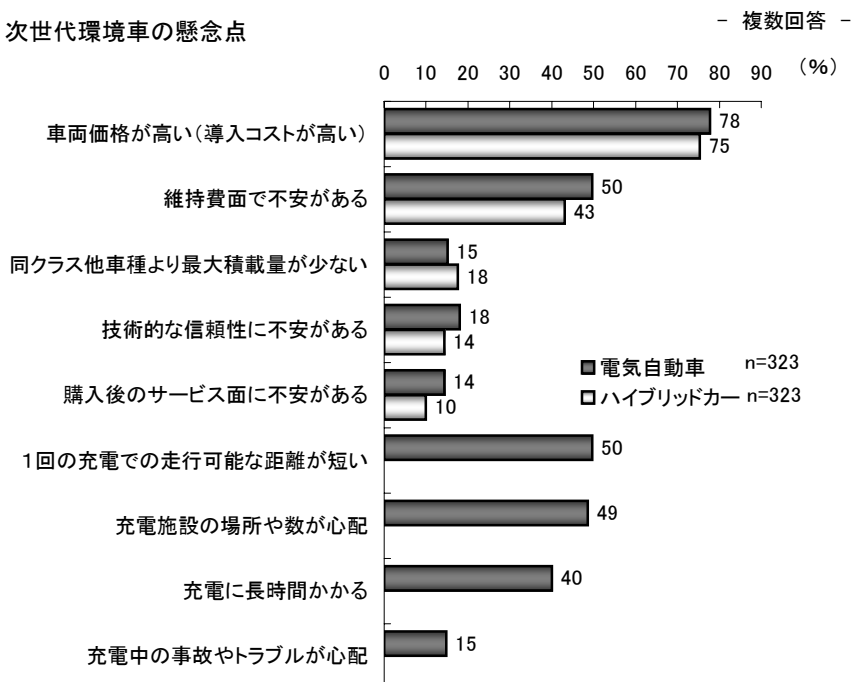
- ・次世代環境商用車に対するイメージはともに「排出ガスがない・少ない」、「社会評価・イメージが良い」、「静粛性に優れる」の順に比率が高い。
- ・懸念点ではともに「車両価格（導入コスト）が高い」が最も高い比率。次に「維持費面で不安がある」が続く。加えて、電気自動車では「1回の充電での走行可能な距離が短い」、「充電施設の場所や数が心配」、「充電に長時間かかる」についても比率が高い。

事業所

図表8 次世代環境車に対するイメージ



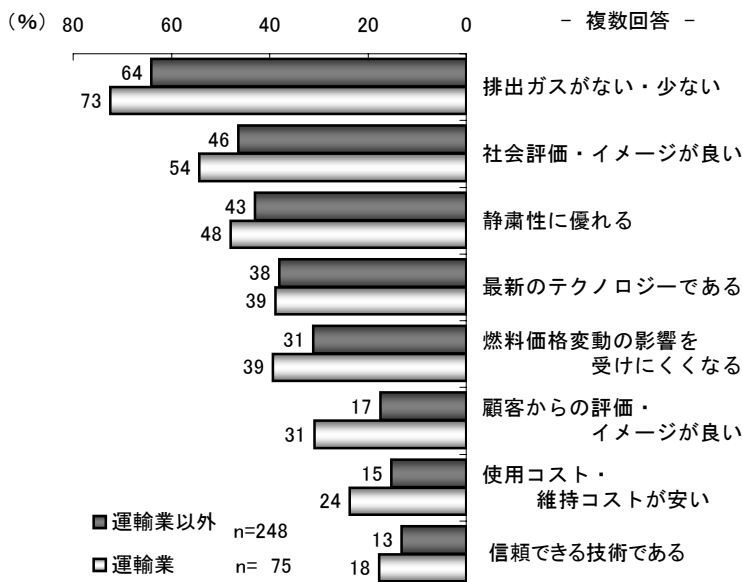
図表9 次世代環境車の懸念点



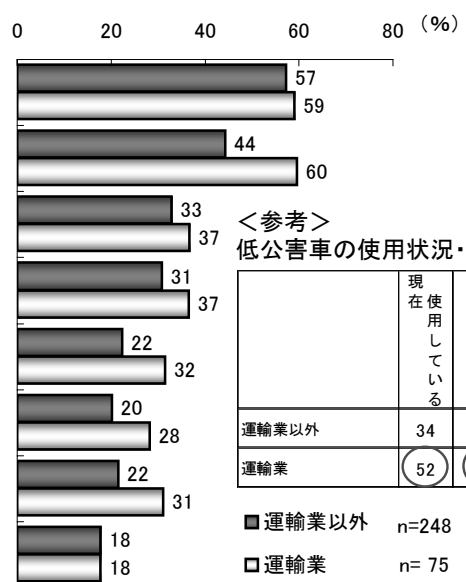
- 業種別に電気自動車に対するイメージをみると、運輸業以外、運輸業ともに「排出ガスがない・少ない」が高い比率。運輸業では「顧客からの評価・イメージが良い」が31%で運輸業以外の17%と比較し高い。
- ハイブリッドカーに対するイメージをみると、運輸業以外、運輸業ともに「排出ガスがない・少ない」が比率が高い。運輸業では「社会評価・イメージが良い」が60%と、運輸業以外の44%に比べ極めて高い。
- 電気自動車の懸念点は、運輸業、運輸業以外ともに「車両価格が高い」が最も多い。運輸業では走行距離面や充電設備面に加え「技術的な信頼性に不安がある」が運輸業以外と比較し高い。走行距離面では卸・小売・サービス業などが他に比べて低く、充電設備面では建設業が他と比較し低い。
- ハイブリッドカーの懸念点は、「車両価格が高い」が運輸業以外で75%、運輸業で90%と高い比率。運輸業では「同クラス他車種より最大積載が少ない」が41%で運輸業以外と比較し高い。

事業所

図表10 電気自動車に対するイメージ



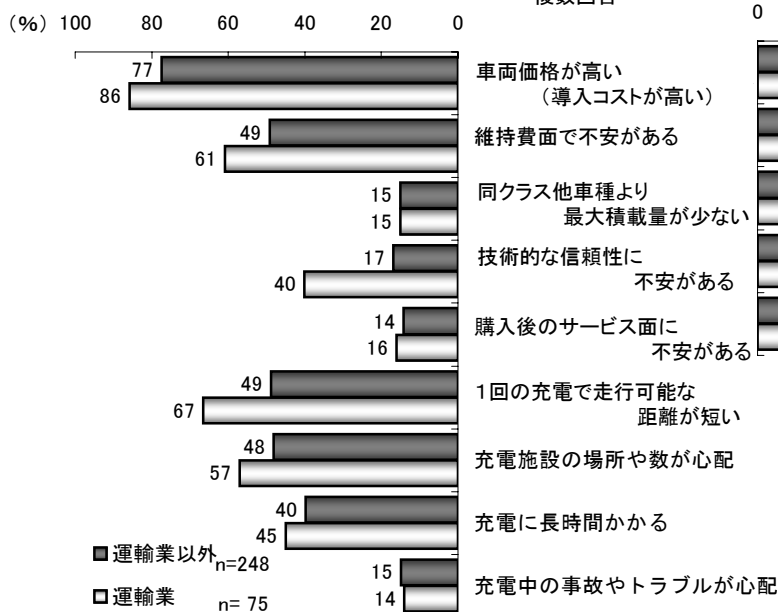
図表11 ハイブリッドカーに対するイメージ



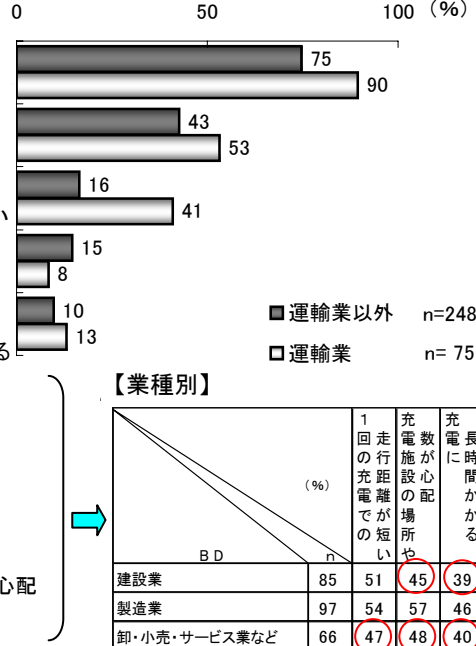
<参考>  
低公害車の使用状況・意向

	現在使用している	今後使用したい
運輸業以外	34	30
運輸業	52	35

図表12 電気自動車の懸念点



図表13 ハイブリッドカーの懸念点



【業種別】

	1回走行距離が短い	充電施設の種類や数が心配	充電に長時間かかる	充電中の事故やトラブルが心配
建設業	85	51	45	39
製造業	97	54	57	46
卸・小売・サービス業など	66	47	48	40

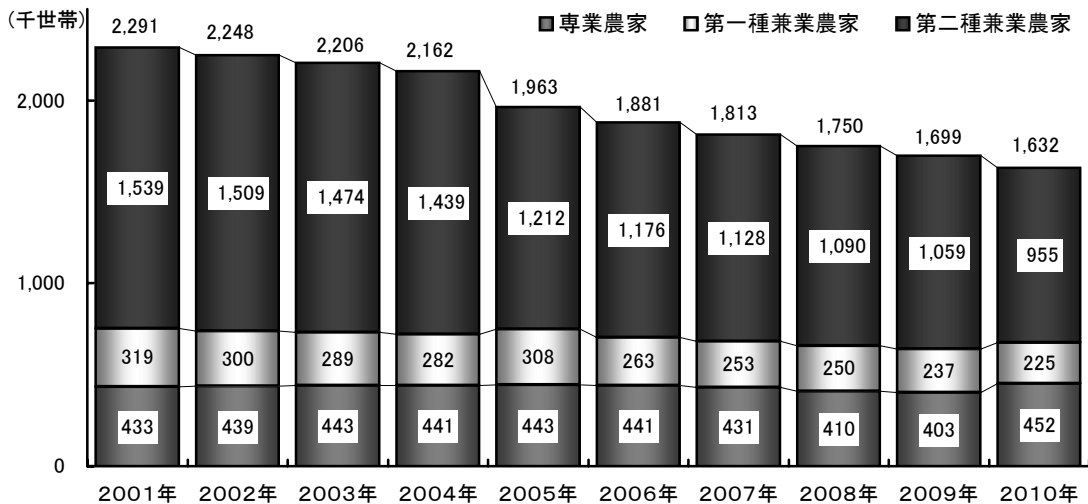
## 第7章 農家におけるトラック・バン

- 農家数は減少傾向にあるが、比較的若手の農家で専門化・大規模化・集約化の動きがみられる。
- 保有車種が軽トラック中心という傾向は変わらず、今後の保有意向をみると、減少傾向にあることは否めないが、農業の新しい流れを示唆するように、小型トラックの保有率が増えている。

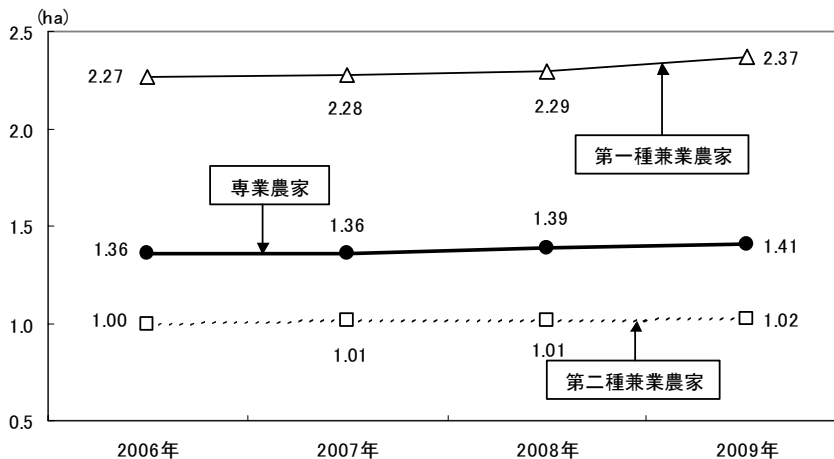
### (1) 農家の現状

- ・販売農家数は減少傾向にあり、特に第二種兼業農家の減少が顕著な中、専業農家は増加。
- ・専業/第一種兼業農家では1戸当たりの耕地面積（北海道除く）は、僅かながら増加傾向にある。
- ・加えて、農業形態変化の兆しとして食品加工・流通販売にも業務展開を行う「六次産業化」の動きも話題になっている。

図表1 販売農家数の推移



図表2 1戸当たり経営耕地面積（都道府県：北海道除く）



図表1.2は農林水産省「農業構造動態調査（標本調査）」。ただし、2005年、2010年は「農林業センサス（全数調査）」（農業構造動態調査は、農業センサスを母集団として標本設計と補正を行っており、密接な関係にある）

図表2の値は、統計データに基づき、マーケティングセンターにて独自に算出した。

#### 【六次産業】

本来第一次産業である農業を、自前で作った生産物を加工し（第二次産業）、消費者に直に販売する（第三次産業）ところまで一貫して行う「1+2+3=6」の全く新しい農業構想

#### 【農家の定義】

- 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。
- 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。
  - 第一種兼業農家 : 農業所得を主とする兼業農家。
  - 第二種兼業農家 : 農業所得を従とする兼業農家。

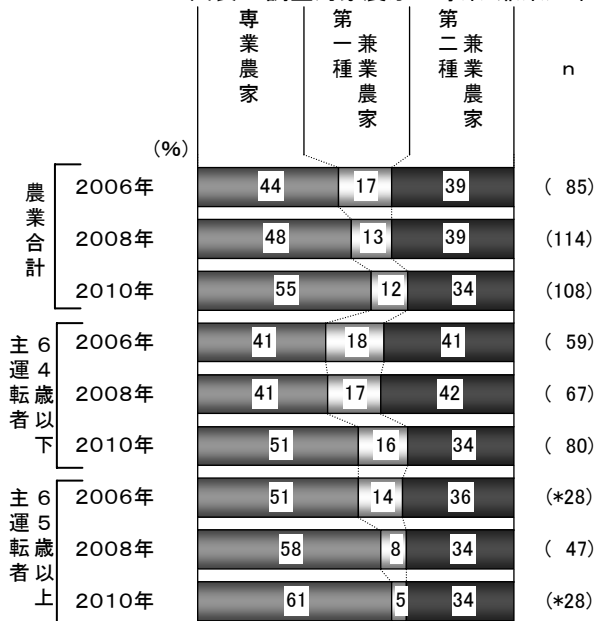


(2) 農家世帯の属性と経営状況

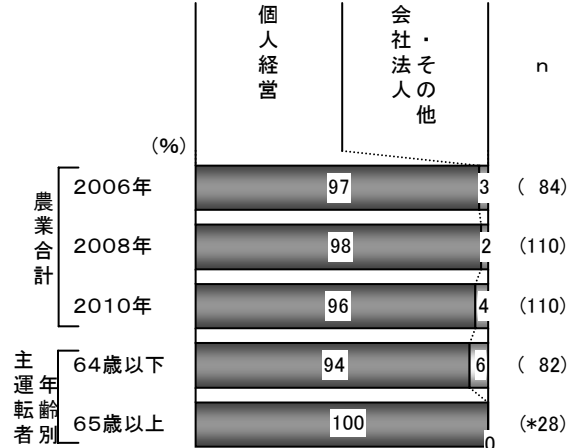
- ・今回調査の「専業農家」比率は55%。主運転者年齢別では65歳以上の「専業農家」比率が61%と高い。（※実際の属性に比べ、専業農家の比率が高い）
- ・経営形態では、「個人経営」が比率の大部分を占めている。ただし、主運転者64歳以下の場合、「会社法人・その他」が6%とわずかではあるが、みられる。
- ・最近1～2年の経営状況では、「良くなっている」に変化はないが、前回調査では58%を占めていた「悪くなっている」の比率が40%に下がっている。
- ・農業の継続意向では、「規模拡大・会社運営予定」が14%で、前回調査より増えている。特に「64歳以下」、「小型保有者」では2割を超える比率となっている。

ユーザー

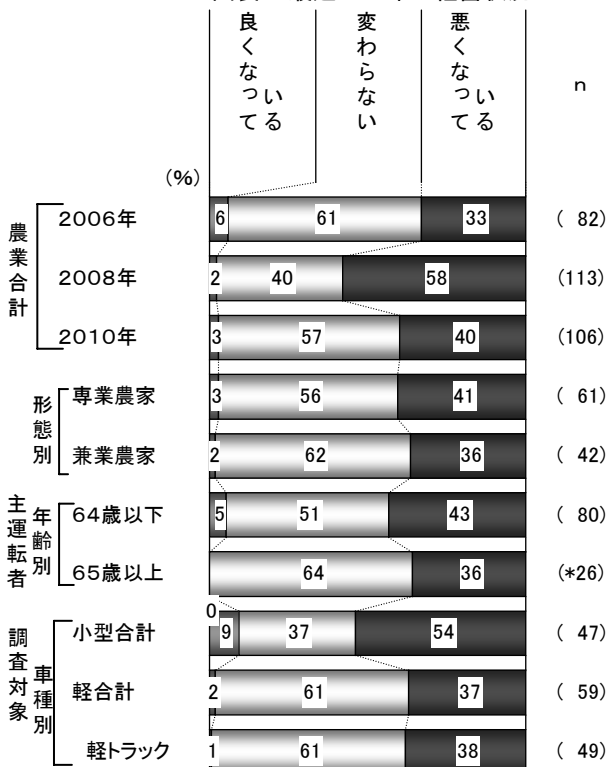
図表3 調査対象農家の専業・兼業比率



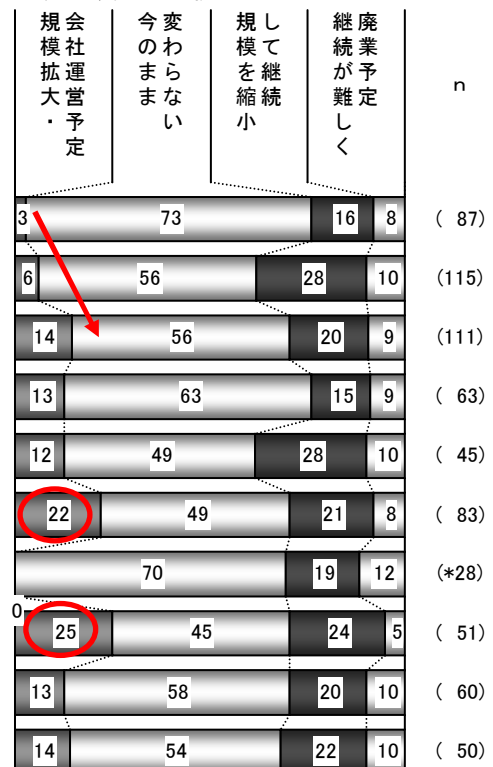
図表4 農家の経営形態



図表5 最近1～2年の経営状況



図表6 農業の継続意向





(3) 農家におけるトラック・バンの動向

- ・農家における保有車種は、軽トラックが88%で最も高く、他業種に比べその傾向は強い。ただし、規模拡大や会社組織への移行の流れからか、2～3.5 tトラックが16%で2008年に比べ増えている。
- ・今後の保有台数の増減見通しをみると、「変わらない」が8割台と非常に高いが、「減少」「保有中止」の比率がわずかながら増加している。特に若い農家ユーザーでその傾向がみられる。

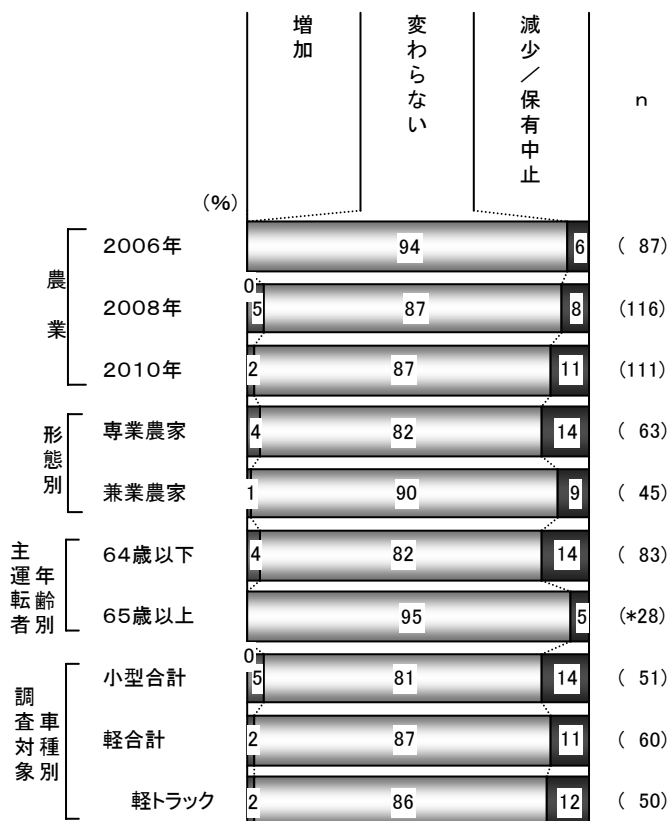
ユーザー

図表7 農家の保有車種

-複数回答-

B D	n	カテゴリー (%)	普通トラック	小型トラック・バン						軽トラック・バン			
				2.5・3.5トン	1.5トンクラス	1トンクラス	1トン未満	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
2008年	116		2	8	4	2	2	0	1	1	90	12	2
2010年	111		1	16 <sup>↑</sup>	2	2	1	2	2	2	88	11	1
形態別													
専門農家	63		1	21 <sup>↓</sup>	3	4	1	5	3	2	88	12	2
兼業農家	45		2	12	2	1	1	-	2	1	89	10	0
主運転年齢別													
64歳以下	83		2	28 <sup>↓</sup>	4	3	1	-	4	2	86	13	2
65歳以上	*28		-	1	1	1	1	5	0	1	92	9	-

図表8 今後のトラック・バン保有増減見通し



# 第8章 高速道路利用実態と利用状況の変化

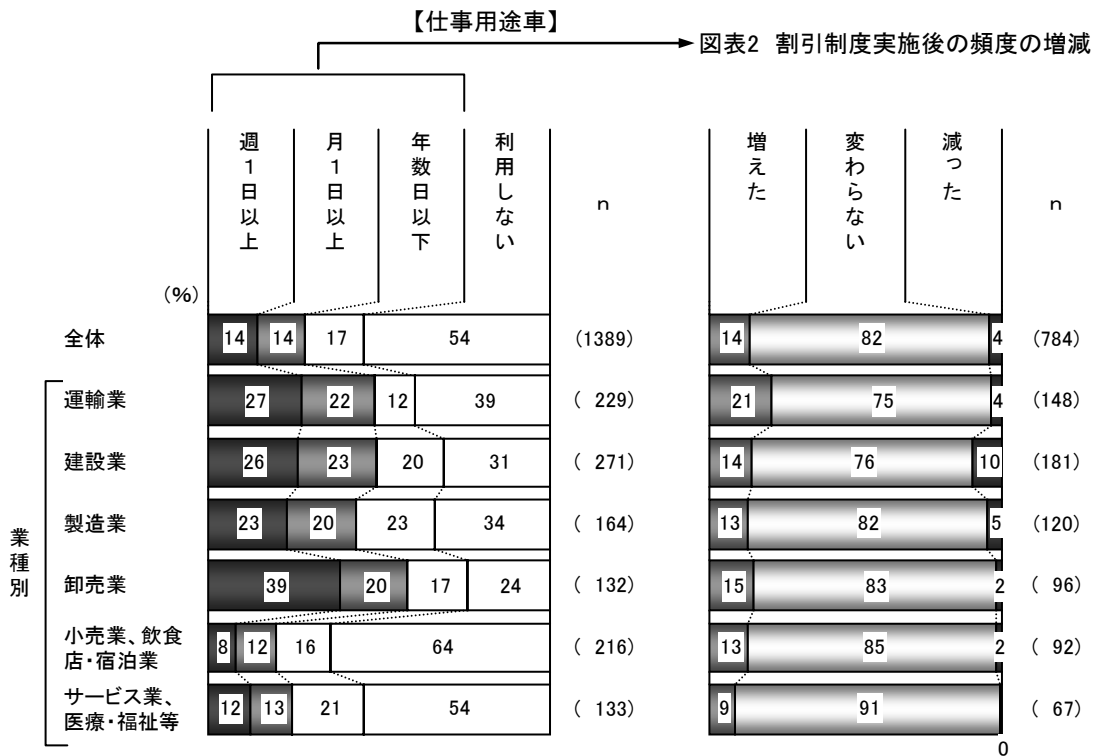
- 業務用のバン・トラックの約3割が「月1日以上」高速道路を利用し、1回当りの走行距離は「50km未満」が5割を超える。
- 業種別の特徴は「月1日以上」利用比率が、卸売業で約6割、運輸業等では約5割であるが、小売業やサービス業では2割程度と大きく差がある。
- 車種別では、軽に比べ小型が利用頻度、走行距離ともに多い。特に軽トラックは利用頻度、距離ともに他の車種に比べ少なくなっている。
- 都市部では、30km未満の短距離を高頻度で利用、人口規模10万人未満の地方部で割引制度実施後に「利用頻度が増えた」が多い。

## (1) 業種別にみた利用実態と今後の意向

- ・全体では約3割が高速道路を「月1日以上」利用している。  
業種別にみると、「月1日以上」利用している業種は卸売業が59%で最も多く、次いで運輸業、建設業がともに49%、製造業が43%となっている。  
この中で運輸業は、割引制度実施後に「利用頻度が増えた」が多い。

ユーザー

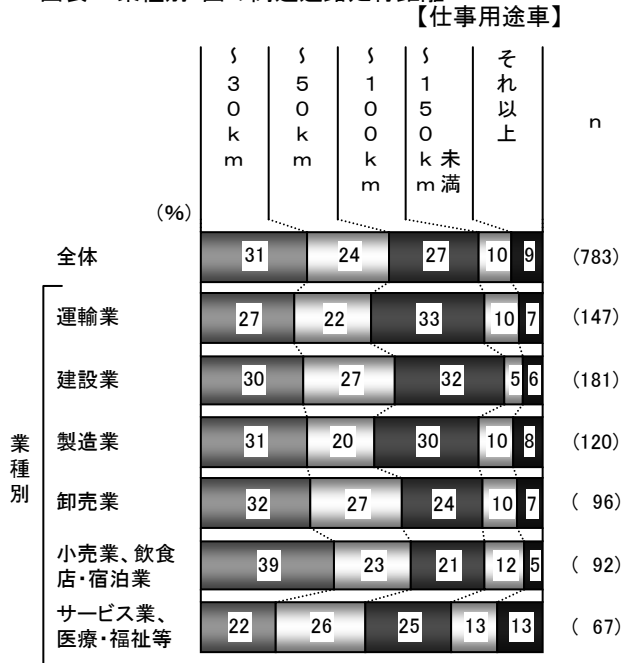
図表1 業種別高速道路の利用頻度



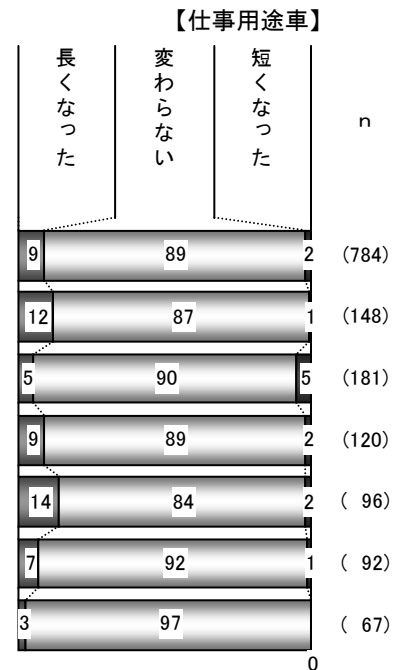
- ・高速道路の1回あたりの走行距離は、「50km未満」が全体では5割を超えている。制度実施後「長くなった」をみると、卸売業が14%で最も多く、次いで運輸業が12%。
- ・今後割引制度や無料化が進捗した場合の頻度について、「増えると思う」は運輸業が40%と多く、卸売業24%、製造業、サービス業、医療・福祉等19%、建設業17%が続く。
- ・また今後の車意向では、割引制度や無料化進捗後「燃費をより重視して車を購入」が、運輸業で14%、製造業、サービス業、医療・福祉等で11%、建設業では10%となっている。

ユーザー

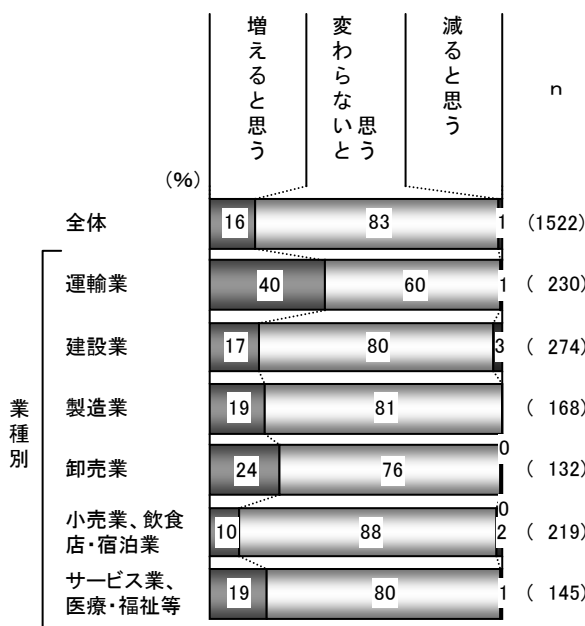
図表3 業種別1回の高速道路走行距離



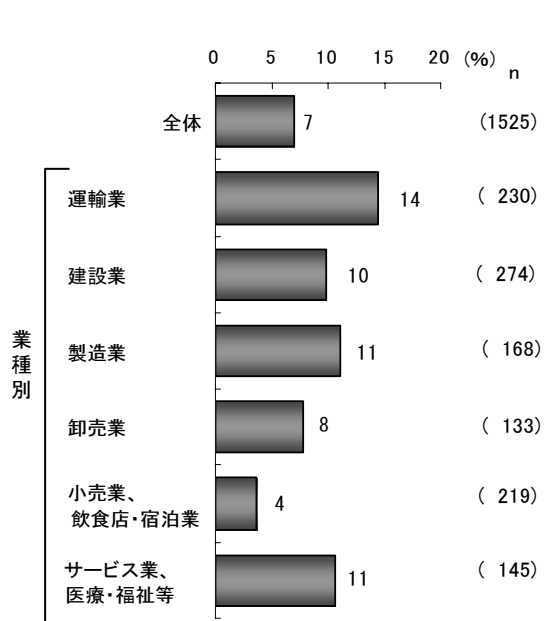
図表4 割引制度実施後の走行距離の変化



図表5 業種別にみた割引制度や無料化進捗後の頻度増減見込



図表6 割引制度や無料化進捗後「燃費をより重視して車を購入」



(2) 車種別にみた利用実態と今後の意向

- ・「月1日以上」の利用は、小型で44%、軽で17%。車種別では小型キャブバン、小型ボンバンの利用率が高く、ともに5割を超えている。  
また利用頻度が「増えた」とする割合は、小型で13%、軽で15%。

ユーザー

図表7 車種別高速道路の利用頻度

【仕事用途車】

対象車種別	利用頻度 (%)				n
	週1日以上	月1日以上	年数日以下	利用しない	
全体	14	14	17	54	(1389)
小型合計	24	20	20	36	(1086)
トラック	20	18	20	42	( 721)
キャブバン	27	26	19	28	( 232)
ボンバン	32	20	20	29	( 133)
軽合計	7	10	16	67	( 303)
トラック	4	8	16	72	( 134)
キャブバン	12	11	18	58	( 115)
ボンバン	11	18	7	63	( 54)

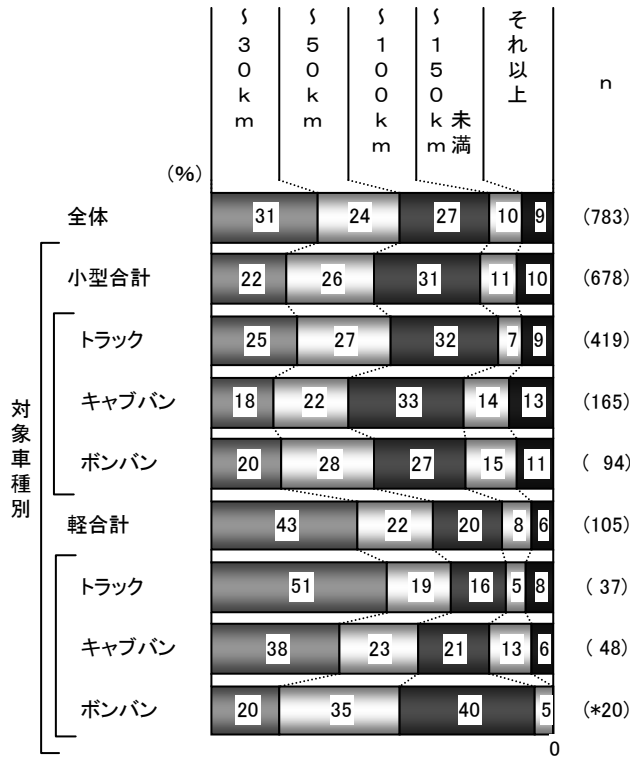
図表8 割引制度実施後の頻度の増減

頻度の増減			n
増えた	変わらない	減った	
14	82	4	(784)
13	83	4	(679)
13	83	4	(420)
14	80	5	(165)
11	84	5	( 94)
15	81	4	(105)
16	78	5	( 37)
12	85	2	( 48)
20	75	5	(*20)

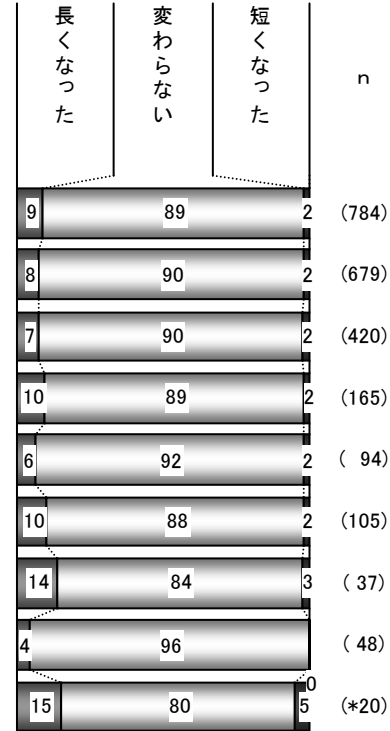
- ・1回あたりの走行距離をみると、小型キャブバンは「50km以上」が60%で最も多く、また「長くなった」も10%で小型の中では最も多い。
- ・割引制度や無料化進捗後に利用頻度が「増えると思う」は、小型で24%、軽では10%。また小型では、進捗後には「燃費をより重視して車を購入」が10%となっている。

ユーザー

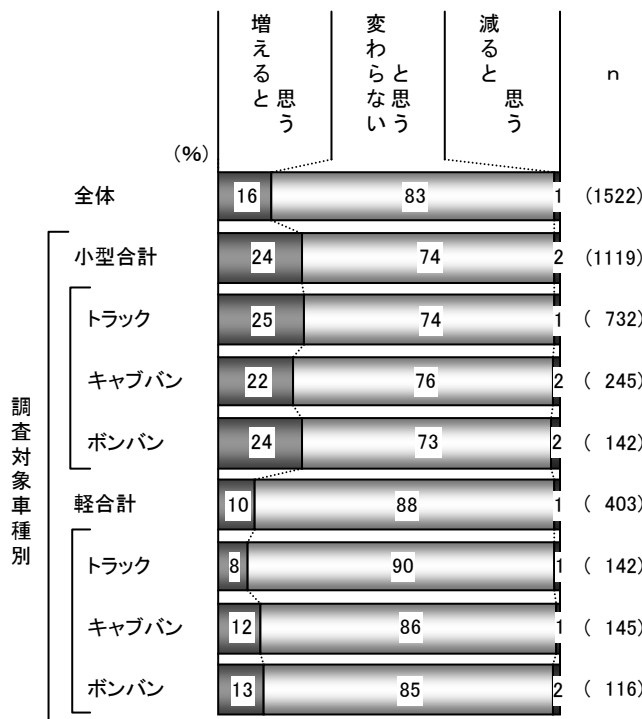
図表9 車種別1回の高速道路走行距離  
【仕事用途車】



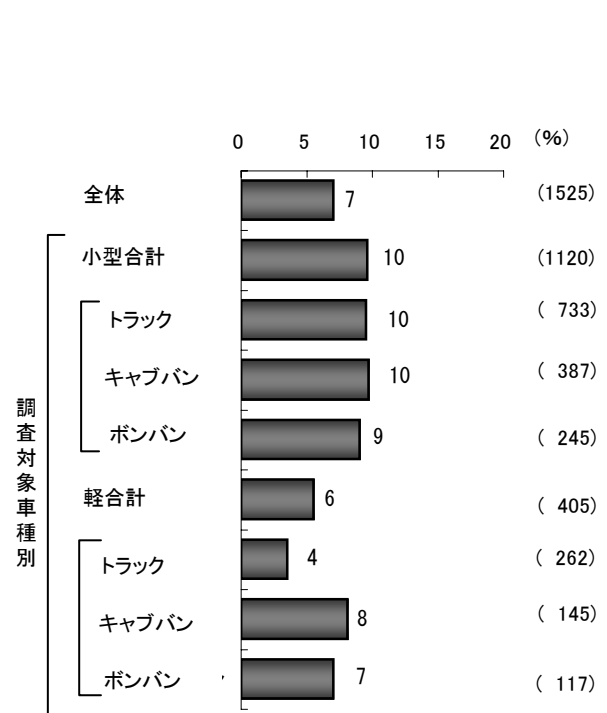
図表10 割引制度実施後の走行距離の変化  
【仕事用途車】



図表11 車種別にみた割引制度や無料化進捗後の頻度増減見込



図表12 割引制度や無料化進捗後「燃費をより重視して車を購入」



(3) 都市規模別、利用形態別にみた高速道路利用の実態

- 都市規模別では、都市規模が大きいほど利用頻度は高いが、割引制度実施後に、「利用頻度が増えた」は人口規模10万人未満で18%と最も多い。  
1回の高速道路走行距離は、人口規模100万人以上では「30km」未満が約4割で多く、人口規模10万人未満では「50km以上」が5割を超える。  
都市部では短い距離を高頻度で利用していることがうかがえる。
- 1ヶ月の平均走行距離が長いほど、高速道路の利用頻度は高い。  
また巡回型、巡回放射型の運行形態の場合、「週に1日以上」が2割を超え多い。  
行動半径との関係を見ると、行動半径が広がるほど高速道路の利用頻度は高くなり、1回当たりの高速道路走行距離も長い。

ユーザー

図表13 都市規模別の利用頻度

【仕事用途車】

都市規模別	利用頻度 (%)				n
	週1日以上	月1日以上	年数日以下	利用しない	
全体	14	14	17	54	(1389)
人口100万人以上都市	28	17	14	41	(189)
人口30~100万人未満都市	16	14	20	50	(314)
人口10~30万人未満都市	14	15	16	55	(261)
人口10万人未満の市・郡	9	13	18	60	(625)

図表14 高速道路利用頻度の増減

増減			n
増えた	変わらない	減った	
14	82	4	(784)
14	80	5	(123)
8	86	6	(188)
13	84	3	(154)
18	78	3	(319)

図表15 都市規模別1回の高速道路走行距離

【仕事用途車】

都市規模別	走行距離 (%)					n
	30km未満	30~50km	50~100km	100~150km未満	それ以上	
全体	31	24	27	10	9	(783)
人口100万人以上都市	38	27	24	8	3	(122)
人口30~100万人未満都市	32	23	26	9	10	(188)
人口10~30万人未満都市	32	26	25	10	7	(154)
人口10万人未満の市・郡	26	23	29	11	12	(319)

図表16 割引制度実施後の走行距離の変化

【仕事用途車】

変化			n
長くなった	変わらない	短くなった	
9	89	2	(784)
9	90	1	(123)
6	89	5	(188)
7	92	1	(154)
11	88	1	(319)

図表17 月平均走行距離別利用頻度  
【仕事用途車】

月平均走行距離別	【仕事用途車】				n
	週1日以上	月1日以上	年数日以下	利用しない	
全体	14	14	18	54	(1364)
~200km	4	8	14	74	( 273)
~600km	8	13	17	62	( 313)
~1200km	17	17	22	44	( 295)
~2000km	35	19	17	30	( 206)
それ以上	31	21	20	28	( 277)

図表18 月平均走行距離別1回の高速道路走行距離  
【仕事用途車】

月平均走行距離別	【仕事用途車】					n
	30km未満	50km未満	100km未満	150km未満	それ以上	
全体	31	24	26	10	9	(768)
~200km	46	14	20	10	10	( 97)
~600km	28	27	24	6	15	(149)
~1200km	34	25	27	9	6	(188)
~2000km	23	26	37	10	4	(136)
それ以上	28	22	24	18	8	(198)

図表19 運行形態別の利用頻度

運行形態別	【仕事用途車】				n
	週1日以上	月1日以上	年数日以下	利用しない	
全体	14	14	17	54	(1385)
往復型	10	14	17	59	( 705)
往復放射型	16	16	20	48	( 253)
巡回型	24	11	19	46	( 232)
巡回放射型	23	14	14	49	( 195)

図表20 運行形態別1回の高速道路走行距離

運行形態別	【仕事用途車】					n
	30km未満	50km未満	100km未満	150km未満	それ以上	
全体	31	24	27	10	9	(781)
往復型	30	20	28	10	12	(382)
往復放射型	35	29	23	9	4	(144)
巡回型	30	28	23	12	7	(144)
巡回放射型	27	30	29	5	9	(111)

図表21 行動半径別の利用頻度

行動半径別	【仕事用途車】				n
	週1日以上	月1日以上	年数日以下	利用しない	
全体	14	14	17	54	(1381)
~30km	6	11	19	64	( 826)
~50km	30	22	12	36	( 266)
~100km	40	29	16	16	( 199)
それ以上	61	18	3	18	( 90)

図表22 行動半径別1回の高速道路走行距離

行動半径別	【仕事用途車】					n
	30km未満	50km未満	100km未満	150km未満	それ以上	
全体	31	24	27	10	9	(780)
~30km	42	23	21	8	6	(363)
~50km	23	29	33	10	6	(183)
~100km	12	26	37	11	14	(155)
それ以上	15	36	21	27		( 79)

調査部会  
市場調査 小型・軽トラック分科会 委員名簿  
( 2011年 3月現在 )

一般社団法人 日本自動車工業会

分科会長	加納	義之	ダイハツ工業(株)	商品企画部 課長
委員	坂井	勝	いすゞ自動車(株)	商品・架装政策部 小型商品グループ シニアスタッフ
〃	峯岸	敏雄	スズキ(株)	東京支店 渉外部 係長
〃	市川	真	〃	四輪国内営業企画部 調査課 係長
〃	藤村	典功	ダイハツ工業(株)	商品企画部
〃	萩原	隆宏	トヨタ自動車(株)	調査部 企画調査室 第1調査グループ 主任
〃	花島	妙子	〃	調査部 企画調査室 第1調査グループ
〃	長州	紀彦	日産自動車(株)	市場情報室 主担
〃	前	健太郎	〃	市場情報室 アシスタントマネージャー
〃	矢野	敬太郎	〃	市場情報室
〃	横山	香	日野自動車(株)	商品企画部 主管
〃	山下	毅	〃	商品企画部
〃	鶴見	潤	富士重工業(株)	スバルグローバルマーケティング本部 市場戦略部 主事
〃	原田	将弘	本田技研工業(株)	営業開発室 マーケティング戦略ブロックチーフ
〃	新保	昌史	〃	営業開発室 マーケティング戦略ブロック
〃	片山	一郎	マツダ(株)	グローバルブランド統括部 主任
〃	林	哲也	〃	グローバルブランド統括部
〃	鈴木	俊邦	三菱自動車工業(株)	経営企画本部 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
〃	松本	登志	(株)マーケティングセンター	大阪支社 課長