

2012年度

# 小型・軽トラック市場動向調査

2013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2012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的に把握し、今後の市場動向を探っていくことを目的としております。

前回の2010年度調査以降、エコカー減税・補助金による需要下支え策や東日本大震災の発生、あるいは欧州における財政危機に端を発した世界的な景気下押し圧力の高まり等、自動車市場をとりまく環境が変化する中で、調査結果の時系列的な傾向に変曲点がないか、また加えて、今回調査では以下2項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。

### 環境に対する意識・対応と次世代環境車への意識

### 農家におけるトラック・バンの動向

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です。

最後になりましたが、ご多用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。

2013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 萩原 隆宏

## 目 次

・ 調査概要	1
・ 調査結果の要約	
ま と め	7
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	9
2 物資輸送量の推移	13
第2章 保有状況・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
（1）需要構造の変化	17
（2）エコカー減税・補助金の影響	20
第3章 保有台数の変化とその背景	
1 保有状況の変化	21
（1）保有台数の変化	21
（2）保有車種構成の変化	24
2 保有状況変化の背景	26
（1）経営状況・輸送業務の変化と保有車の変化	26
（2）保有車の稼働状況と運転手の実態	28
（3）輸送の合理化	30
（4）物流体制と輸送手段の変化	32
第4章 使用実態と保有車の使い分け	
1 使用実態	35
2 保有車種の使い分け	41
第5章 今後の保有・購入意向	
1 次期買い替え意向車	44
2 今後の保有車の変化見通し	48
第6章 環境に対する意識と対応	
1 環境問題に対する意識	51
2 次世代環境車に対する意識	53
第7章 農家におけるトラック・バン	
1 農家の現状	55
2 農家の現状経営状況	56
3 農家におけるトラック・バンの動向	57

## . 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 : 1,566標本 有効回収数 578標本(36.9%)  
 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 : 2012年9月10日(月)～10月29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、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。

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		545,783	100.0%	1,566	578	36.9%
運 輸 業	100人以上	1,878	0.3%	129	41	31.8%
	50～99人	2,336	0.4%	133	40	30.1%
	49人以下	18,148	3.3%	185	71	38.4%
建設・設備工事業	100人以上	887	0.2%	58	20	34.5%
	50～99人	1,422	0.3%	75	29	38.7%
	49人以下	50,330	9.2%	152	59	38.8%
製 造 業	100人以上	3,238	0.6%	139	31	22.3%
	50～99人	4,047	0.7%	81	32	39.5%
	49人以下	67,727	12.4%	113	53	46.9%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	129,319	23.7%	140	64	45.7%
	9人以下	119,427	21.9%	144	60	41.7%
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	81,145	14.9%	127	42	33.1%
	9人以下	65,879	12.1%	90	36	40.0%

(注) 母集団は「平成21年度 経済センサス」の東京都・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 1,290 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：2012年9月10日(月)～10月16日(火)

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	構成比	回収数
小型・軽トラック 合計				13,956,260	100.0%	1,290
小型 トラ ック タイ プ	キャ プ オー バー	2,001～3,499kg	自家用	449,750	3.2%	100
			営業用	154,299	1.1%	102
		2,000kg	自家用	908,753	6.5%	104
			営業用	81,909	0.6%	105
	1,000～1,999kg			753,553	5.4%	102
	～999kg			253,828	1.8%	100
	バン タイ プ	キャ ブ	850kg以上	946,971	6.8%	104
			600～750kg	315,297	2.3%	102
ボンネット			1,068,674	7.7%	82	
小型トラック 計				4,933,034	35.3%	901
軽 トラ ック	トラックタイプ			4,879,053	35.0%	174
	バン	キャブオーバー		2,816,348	20.2%	154
		ボンネット		1,327,825	9.5%	61
軽トラック 計				9,023,226	64.7%	389

## 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、また回収率が一律でないため、次式による補正値を乗じて集計した。

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

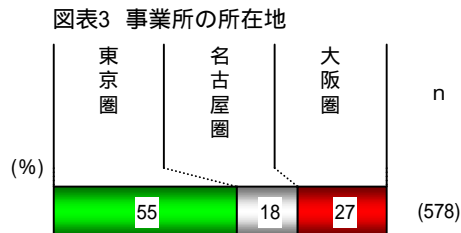
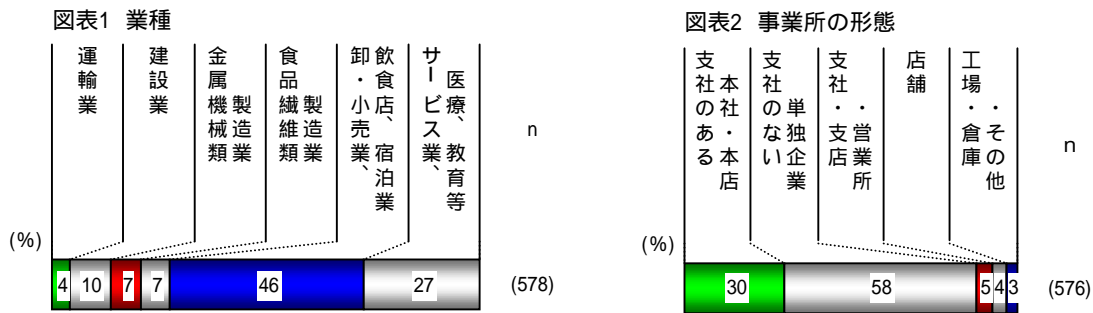
### 保有ユーザーに関する質問

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。

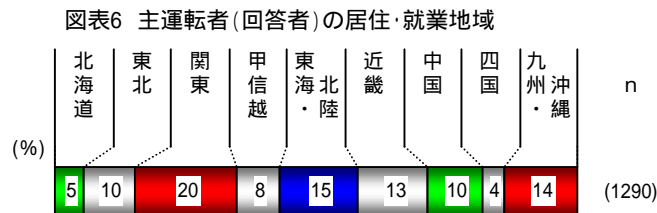
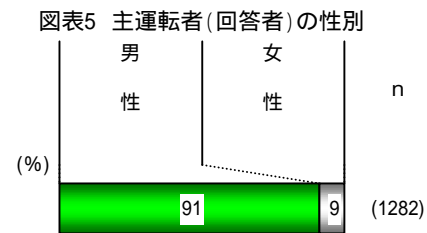
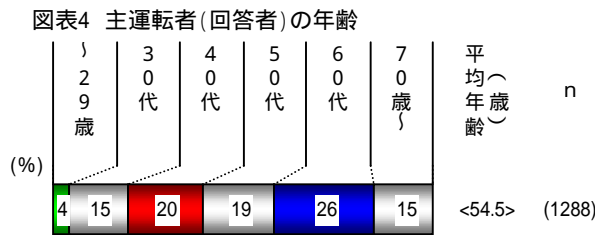
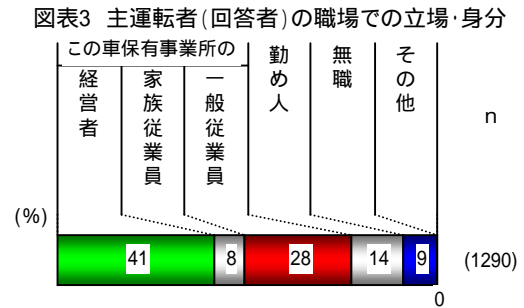
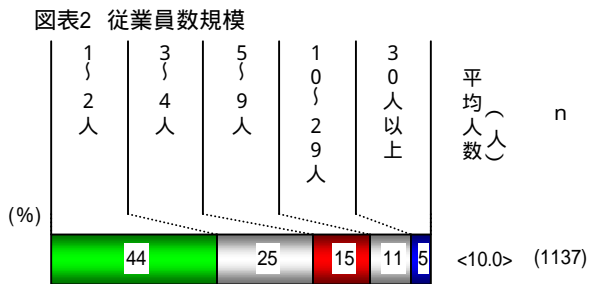
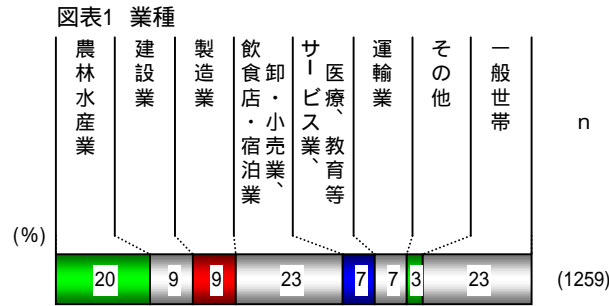
$$\text{補正値} = 1 / \left[ \frac{\text{個々の事業所における車種トンクラス別保有台数}}{\text{当該車種トンクラス別母集団（保有台数）}} \right]$$

## 3. 調査対象者の属性

### (1) 事業所調査



## (2) 小型・軽トラックユーザー調査



### 4. 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) 「被災地」という区分は、2011年の東日本大震災で被害が大きかった岩手県・宮城県・福島県・茨城県のユーザーを対象としている。
- (4) 結果は、特に注記のない限り%表示している。
- (5) 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。
- (6) 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。
- (7) 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。

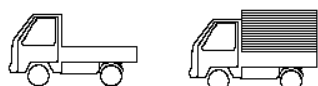


(8) 車種区分は以下の通りである。

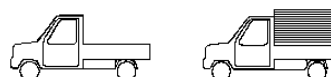
小型トラック : 4ナンバー小型トラック、2トンシャーシの1ナンバー車  
3.5トン未満で貨物積載系の8ナンバー車

軽トラック : 軽四輪トラック

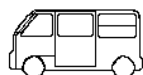
トラック(含、アルミパネル)  
キャブオーバートラック  
(キャブトラック)



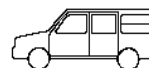
ボンネットトラック  
(ボントラック)



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)



(9) 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。

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

## ・調査結果の要約

## ～今回調査結果のまとめ～ （2012年9～10月調査）

### 第1章 経営状況の実態と今後の見通し（P9～P14）

円高・デフレ等で、景気や荷動きは停滞気味。今後も厳しい見通しをしている。

欧州における財政危機等の影響による世界的な景気減速と、円高・デフレ等をうけた国内経済停滞の中で、依然、企業の経営状況は厳しい状況が継続している。

今後の景気や経営状況、あるいは物資輸送量の見通しについても、全体としては厳しい見方をする事業所は増加。ただし、運輸業では、悪化すると考える事業所は減少傾向。

### 第2章 保有状況・需要構造の実態（P15～P20）

保有台数は減少続き、代替遅延化の傾向も変わらず。  
代替ではダウンサイジングが増加傾向。

小型・軽トラックの保有台数の減少傾向、代替期間の遅延化は継続している。なお、業種別の車種構成に変化はみられない。

販売台数はエコカー減税・補助金の効果により、2012年に増加。新車購入者の3割が「減税・補助金が購入のきっかけ」。

同クラス・同車型代替が中心という需要構造の傾向に大きな変化はないが、小型から軽へのダウンサイズが増加傾向。

### 第3章 保有台数の変化とその背景（P21～P34）

保有台数の減少の主な要因は景気低迷、輸送量・従業員数の減少、燃料価格上昇。

#### 1．保有状況の変化

トラック・バンの保有台数が「減少」した事業所の比率が「増加」の比率を上回る。特に運輸業での「減少」比率が高い。

保有台数減少の要因は、輸送量・従業員数の減少と経費の節約。また、燃料価格上昇、円高、震災といった社会環境変化が台数減少の背景として影響を及ぼしている。一方で、台数増加では営業活動のためという理由が多い。

事業所当たりの保有車種の変化をみると、運輸業では軽から小型トラック増加の動きがみられるも、全体としてはダウンサイジングの傾向。

#### 2．保有状況変化の背景

台数減の事業所は経営状況が悪化している傾向が強い。また輸送量や荷物の高の低下も台数減と密接に関係している。

一方で、保有車の稼働率は前回より上昇。その背景には、保有車減などコストの節約や、自社輸送と外部委託の併用などの合理化促進があると推察できる。

## 第4章 使用実態と保有車の使い分け（P35～P43）

使用実態・使い分けに変化はないが、被災地では使用の活性化が一部みられる。

使用実態については、全体では、用途や走行距離、運行形態、積載量など、いずれも大きな変化はみられない。ただし、保有台数を増やしている事業所では、一般家庭・最終消費者への配達・配送が増加傾向。

東日本大震災の被災地では、スペース積載率が高まり、走行距離が長くなり、一方で高速道路を近距離・多頻度利用する点で、他地域との差異がみられる。

車の使い分けについては、小型・軽併有の事業所や、自社輸送比率が高い建設業や貨物運送業で、車の使い分けをする比率が高く、その傾向は前回と変化はない。

## 第5章 今後の保有・購入意向（P44～P50）

同車型への代替意向率が高い中、わずかながらダウンサイズ・保有減の意向がみられる。

### 1. 次期買い替え意向車

次期買い替え意向車は、同車型・同クラスの歩留まり意向率が高い傾向に変化はない。

その中で小型キャブバン・小型ボンバンユーザーは、比率はわずかながらダウンサイズの意向が他車型ユーザーに比べると多い。

### 2. 今後の保有車の変化見通し

今後の保有台数や小型／軽の割合は変化無しが大半であるが、減少意向の比率が増加意向を上回り、軽比率増加意向の比率が小型増加意向を上回る。

今の車型を別の車型に買い替えた場合、許容できるかという視点で、その车型の潜在需要を推察すると、他車型保有ユーザーの小型・軽のキャブバンに対する許容度が相対的に高いことが推察できる。一方、トラック系に対する許容度はそれほど高くない。

## 第6章 環境に対する意識と対応（P45～P54）

環境に対する意識に大きな変化はみられないが、次世代環境車については、より実用面が重視されるようになった。

環境問題に対する関心度に大きな変化はないが、環境対策費用に対する負担感は増している。具体的な環境対策については、前回調査と変わらず、高い水準で実施している。

ハイブリッドカー・電気自動車に対する意識は、環境性・社会性といったイメージについてはややトーンダウンし、「燃料価格変動の影響を受けにくい」という実用面が強まっている。また、「車両価格が高い」などの懸念点については薄れつつある。

## 第7章 農家におけるトラック・バン（P55～P59）

引き続き、保有、買い替え意向とも軽トラック中心の市場。なお、比率は低いですが経営拡大を志向する農家層あり。

経営状況は変化無しとする農家が75%を占める中、専業農家や64歳以下農家、小型トラック保有農家では、良くなっているという比率が相対的に高く、今後の経営拡大を予定している比率も、それ以外の農家より高い。

保有、買い替え意向車とも軽トラック中心である傾向は変わらず、保有台数についても変化はあまりない。

# 第1章 経営状況の実態と今後の見通し

欧州における財政危機等の影響による世界的な景気減速と、円高・デフレ等をうけた国内経済停滞の中で、依然、企業の経営状況は厳しい状況が継続している。

今後の景気見通しや経営状況見通しについても全体的に厳しい見方をする事業所が増加している。ただし、運輸業では悪化すると考える事業所が減少傾向にある。

物資輸送量も「増加した」は減少傾向にあり、今後の見通しについても厳しい見方をしている。ただし、運輸業では「減少すると思う」と考える事業所は減少傾向にある。

## 1 業種別の経営状況の実態と今後の見通し

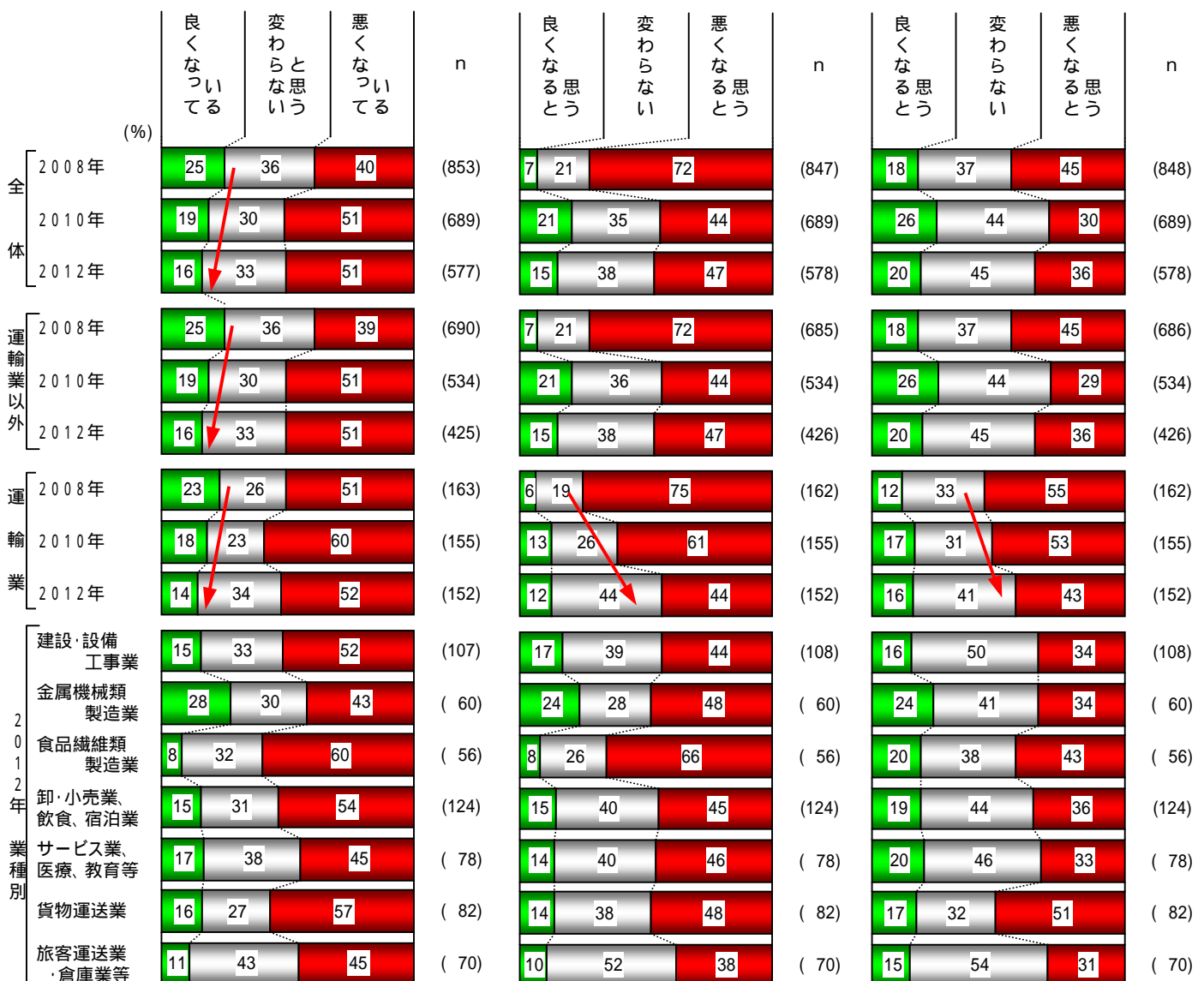
- 最近1～2年の経営状況は、全体で「良くなっている」が16%と前回に比べて3ポイント減少。「悪くなっている」は51%で前回と同率。
- 業種別にみると、運輸業では「良くなっている」が14%と前回に比べて4ポイント減少。「悪くなっている」は52%と前回と比べ8ポイント減少し、前々回同様のポイントにまで低下している。
- 今後1～2年の景気見通しは、全体で「良くなると思う」は15%と前回に比べて6ポイント減少し、「悪くなると思う」は47%で前回に比べ3ポイント増加している。
- 今後の経営状況見通しは、全体で「良くなると思う」は20%で、前回に比べて6ポイント減少し、「悪くなると思う」は36%で、前回に比べ6ポイント増加している。
- 運輸業では、景気見通し・経営見通しともに「悪くなると思う」が減少傾向。

事業所

図表1 最近1～2年の経営状況

図表2 今後の景気の見通し

図表3 今後の経営状況見通し



- 最近の経営状況が良くなっている要因で、最も多いのは「経営努力の成果」で59%、次いで「事務合理化」「人員削減」でともに22%。
- これらは広い意味で「経営努力の成果」に属するものと言えるが、「人員削減」「事務合理化」といったコスト削減策だけではなく、「新規事業分野への参加」「新製品開発の成功」も前回に比べ増加している。一方、「全体的な景気の好転」という外部要因に属する項目は減少している。
- 経営状況が悪くなっている要因で、最も多いのは「全体的な景気の停滞」で49%、次いで「同業他社との競合激化」が32%で続く。
- 前回に比べて増加しているのは「同業他社との競合激化」「原材料価格の上昇」「燃料価格の上昇」、減少しているのは「全体的な景気の停滞」「取引先会社の経営不振」。
- ・運輸業で最も多いのは「燃料価格の上昇」となっている。

図表4 経営状況が好調の要因

		事業所																		
		(複数回答:%)																		
	n	経営努力の成果	事務合理化	人員削減	全体的景気の好転	新規事業分野への参加	東日本大震災の復興に基づく需要増	新製品開発の成功	製造合理化・原価削減	円高による輸入削減	一般消費者の購買増加	輸出の好調	販売価格の安定	輸送合理化の成果	金利などの負担減	公共投資の活発化	流通コスト削減の成果	作柄の豊作	その他	
全体	2008年	213	60	16	15	12	14	11	10		15	5	18	3	11	3	4	2	2	
	2010年	133	52	9	16	26	8	6	16		6	4	10	8	10	3	11	3	-	
	2012年	92	59	22	22	15	15	14	12	7	6	6	5	4	3	3	2	1	-	
運輸業以外	2008年	172	60	16	15	12	14	11	10		16	5	18	1	11	3	4	2	2	
	2010年	104	52	9	16	26	8	6	16		6	4	10	7	10	3	11	3	-	
	2012年	69	59	22	22	14	15	14	12	7	6	5	5	4	3	3	2	1	-	
運輸業	2008年	41	69	10	25	9	8	6	-		7	14	6	46	-	6	5	1	7	
	2010年	*29	51	1	19	16	8	-	9		9	1	1	50	17	-	29	-	-	
	2012年	*23	47	4	11	29	2	27	10	8	-	8	18	-	11	8	1	2	8	-

は今回追加した項目

図表5 経営状況が不調の要因

		事業所																			
		(複数回答:%)																			
	n	全体的景気の停滞	同業他社との競合激化	販売価格の値崩れ	一般消費者の購買減少	原材料価格の上昇	取引先会社の経営不振	東日本大震災の影響	人件費などの経費増加	燃料価格の上昇	公共投資の減少	民間建設投資の減少	税・金利などの負担増	円高による輸出コスト増	作柄の不振	輸送経費の増加	自動車維持費の上昇	輸出の不振	販売・マーキングの上昇	電力供給不足	その他
全体	2008年	356	39	29	24	22	34	16		23	22	6	4	7		2	5	2	1	3	5
	2010年	357	58	24	31	23	9	28		11	4	11	12	3		3	3	1	4	1	0
	2012年	284	49	32	29	27	17	17	16	14	10	9	7	6	4	3	3	2	2	1	1
運輸業以外	2008年	273	40	30	25	23	35	15		23	19	6	4	7		2	4	2	1	3	5
	2010年	261	58	24	31	24	9	28		11	2	11	13	3		3	2	0	3	1	0
	2012年	209	49	32	30	28	18	16	16	14	9	9	7	6	4	3	2	2	1	1	2
運輸業	2008年	83	26	18	10	7	23	24		24	77	11	3	7		-	30	13	2	-	1
	2010年	96	43	33	21	9	1	30		21	55	7	1	12		3	14	16	12	2	-
	2012年	75	47	26	6	9	10	31	8	20	49	4	-	2	7	-	15	16	9	-	3

は今回追加した項目

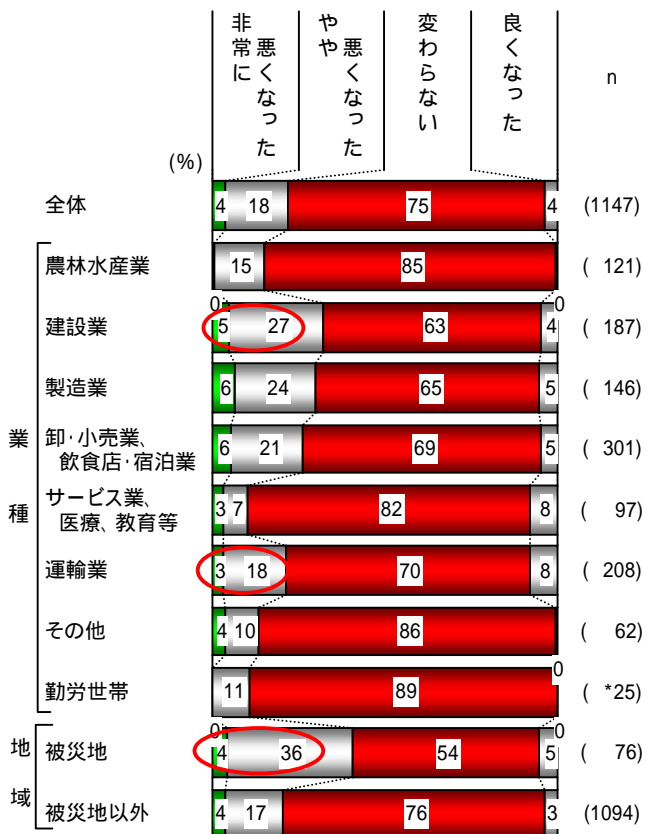
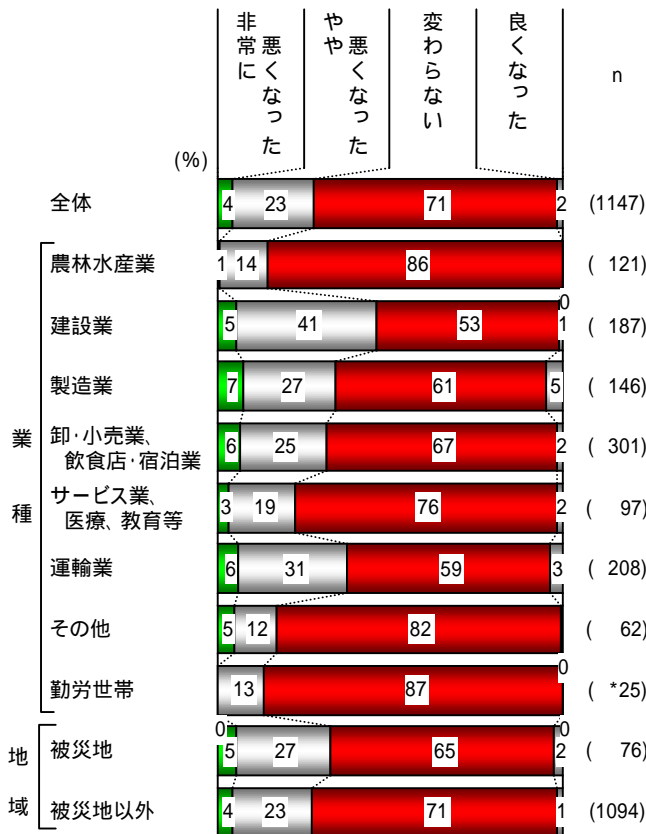
\*表内の「-」は回答ゼロを示す(以下、同様)

- ・2011年3月に発生した東日本大震災の影響を受けての震災直後の経営状況の変化をみると、「悪くなった（非常に+やや）」の比率は27%、「良くなった」はわずか2%にとどまる。
- ・業種別で「悪くなった」が多いのは建設業（46%）、運輸業（37%）、製造業（34%）の順。
- ・震災1年後の経営状況の変化（震災前に比べて）を全体でみると、「悪くなった」は22%で震災直後に比べ5ポイント減少。一方、「良くなった」は4%で、こちらは震災直後に比べると2ポイントの増加となっている。
- ・業種別にみると、建設業の震災1年後の「悪くなった」は32%で震災直後に比べて14ポイントの減少。  
運輸業の震災1年後の「悪くなった」は21%で震災直後に比べて16ポイント減少している。製造業では、建設業や運輸業ほどの減少は見られず、震災1年後の「悪くなった」は30%と震災直後に比べて4ポイントの減少にとどまっている。
- ・地域別（被災地（岩手県・宮城県・福島県・茨城県）と被災地以外（他の都道府県））では、震災1年後の被災地の「悪くなった」は40%で震災直後に比べ8ポイント増加している。一方、震災1年後の被災地以外の「悪くなった」は21%で震災直後に比べ6ポイント減少している。

ユーザー

図表6 東日本大震災直後の経営状況  
(震災前に比べて)

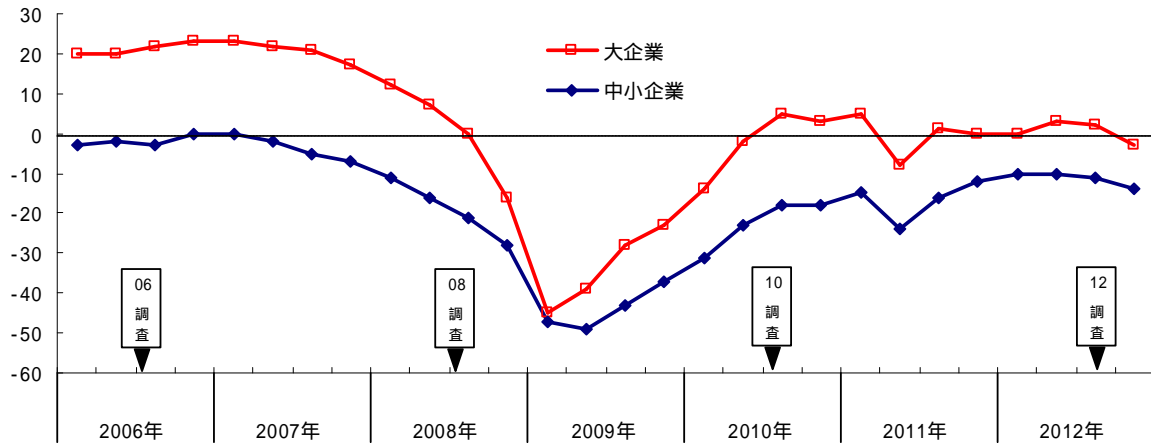
図表7 東日本大震災1年後の経営状況  
(震災前に比べて)



被災地：岩手県・宮城県・福島県・茨城県の4県



- 参考1 - 業況判断D の推移【短期経済観測調査(日本銀行)】

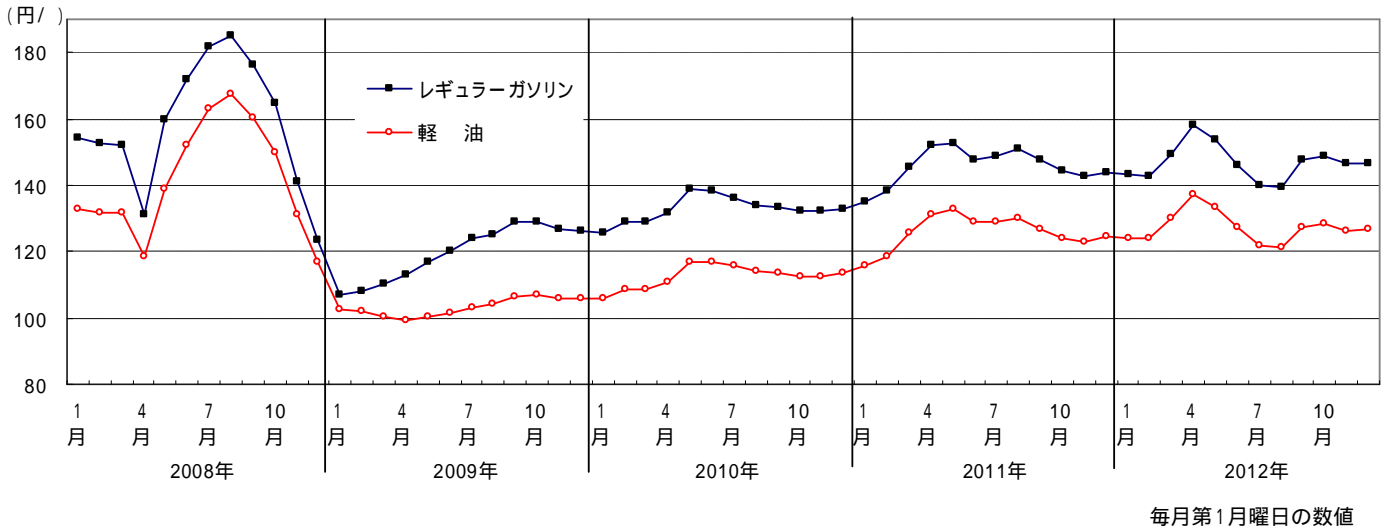


【D】  
前期と比べた今期の状況あるいは、今期と比べた来期の見通しにおいて「上昇、好転」企業割合から「低下、悪化」企業割合を差し引いた値。

【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

- 参考2 - 石油店頭価格(消費税込み)【一般財団法人エネルギー経済研究所 石油情報センター】

月次(2008年1月~2012年12月)

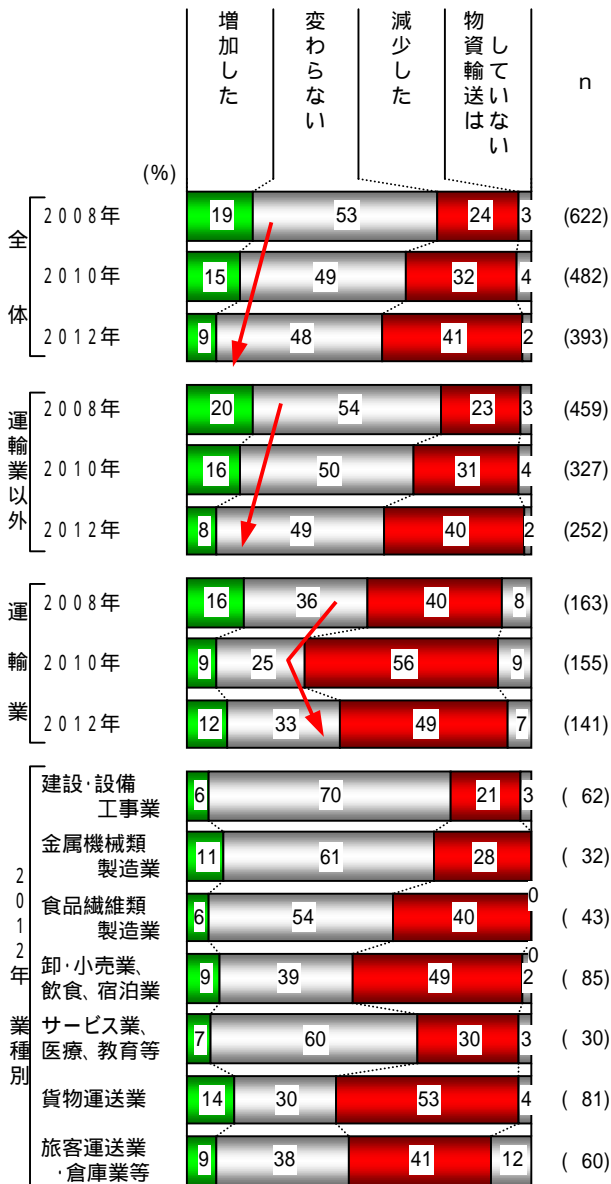


## 2 物資輸送量の推移

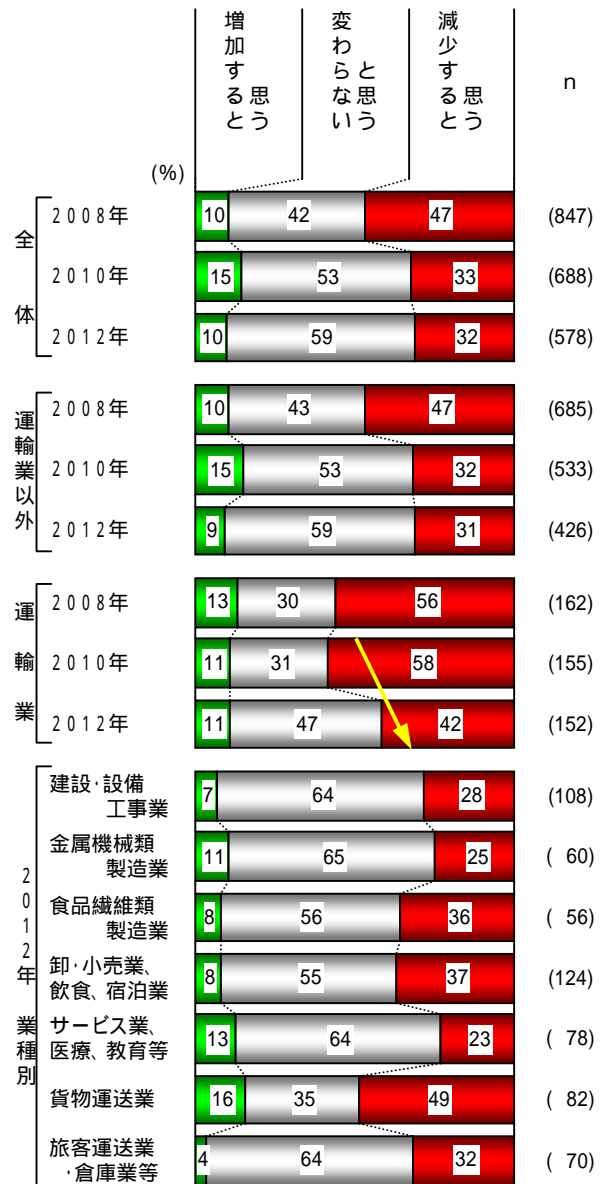
- ・最近の物資輸送量については「増加した」が減少傾向、「減少した」が増加傾向にある。運輸業でみると、「減少した」は前回に比べ減少している。
- ・今後の物資輸送量については「増加すると思う」の比率が全体で10%と前回に比べて5ポイント減少し、「減少すると思う」は32%と前回に比べて1ポイント減少している。運輸業では「減少すると思う」が42%と前回に比べて16ポイント減少し、「増加すると思う」は11%で前回と同率となっている。

事業所

図表8 最近1～2年の物資輸送量



図表9 今後の物資輸送量見通し



- ・物資輸送量が増えている要因で最も多いのは「自社の営業活動の活発化」で56%、次いで「事業の性格や内容の変化」が54%と続く。特に「事業の性格や内容の変化」は前回に比べ10ポイント上昇。一方で「全体的な景気の影響を受けて」は減少。
- ・物資輸送量が減っている要因で最も多いのは「全体的な景気の影響を受けて」が92%。増加の理由で「景気の影響」が減少していることを合わせて、輸送量が景気に左右されるものであることがわかる。
- ・運輸業では「ガソリン等の燃料価格の上昇」「東日本大震災」が3割を越えて他業種より高い。

事業所

図表10 最近1～2年の物資輸送量【増加】の要因

(複数回答: %)

	年	n	自社の営業活動の活発化	事業の性格や内容の変化	全体的な景気の影響を受けて	輸送合理化のため	輸送システムの変更	東日本大震災の影響	運送委託の増減	燃料価格の上昇	電力供給不足のため	円高のため	その他
			全体	2008年	109	56	32	12	6	6		9	
	2010年	57	51	44	25	12	7		7				-
	2012年	41	56	54	14	14	11	8	3	0	0	-	-
運輸業以外	2008年	82	57	33	11	5	6		7				-
	2010年	43	52	44	25	12	7		6				-
	2012年	*25	56	55	10	11	11	5	0	0	0	-	-
運輸業	2008年	*27	36	13	30	27	8		35				-
	2010年	*14	39	36	25	7	-		36				-
	2012年	*16	58	38	63	48	13	33	37	-	-	-	-

は今回追加した項目

図表11 最近1～2年の物資輸送量【減少】の要因

(複数回答: %)

	年	n	全体的な景気の影響を受けて	自社の営業活動の沈静化	事業の性格や内容の変化	東日本大震災の影響	燃料価格の上昇	運送委託の増減	輸送合理化のため	円高のため	輸送システムの変更	電力供給不足のため	その他
			全体	2008年	160	83	30	20			7	7	
	2010年	173	91	22	24			9	8		5		-
	2012年	151	92	29	17	16	13	9	8	7	4	0	2
運輸業以外	2008年	105	83	32	19			5	6		7		2
	2010年	99	90	24	25			7	6		5		-
	2012年	91	92	30	16	14	11	8	8	7	3	0	2
運輸業	2008年	55	88	7	29			23	20		4		-
	2010年	74	98	9	18			26	19		9		-
	2012年	60	92	14	27	30	34	20	13	9	11	3	-

は今回追加した項目

## 第2章 保有状況・需要構造の変化

小型・軽トラック・バンの保有台数は減少傾向が継続、代替の遅延化も継続している。なお、業種別の車種構成に大きな変化はみられない。

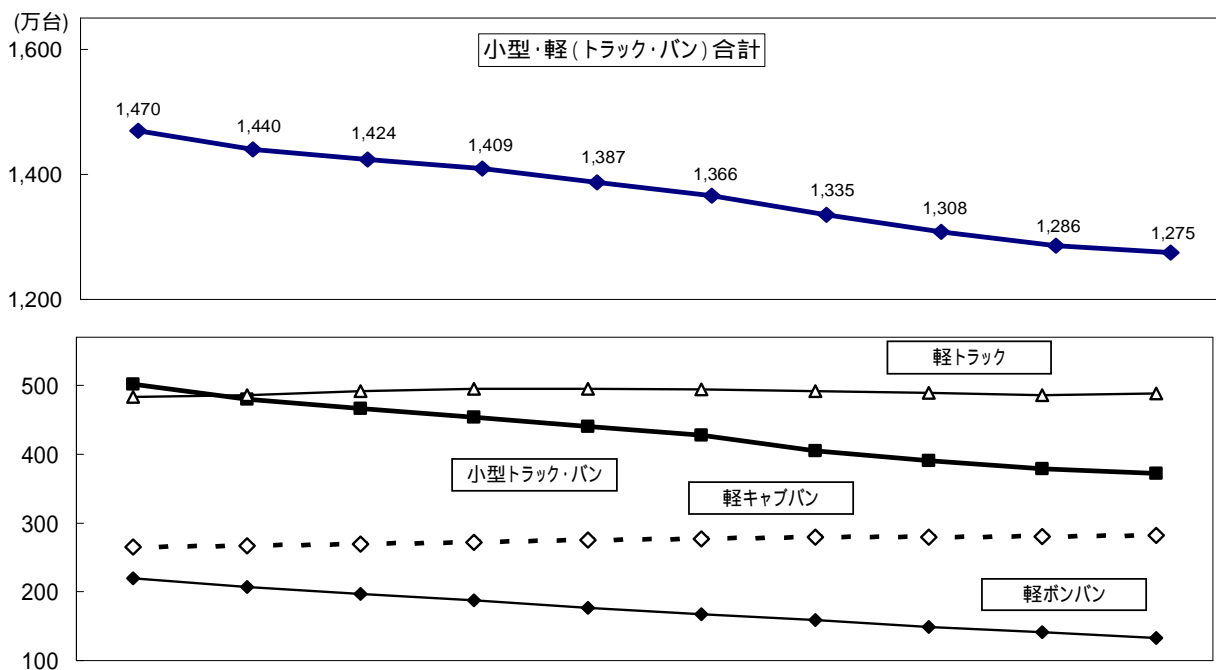
減少傾向にあった販売台数は、2012年にエコカー減税・補助金の効果により上昇。小型トラック・バン新車購入者の3割は「エコカー減税・補助金が購入のきっかけになった」としている。

同クラス・同車型代替が中心という需要構造の傾向に大きな変化はないが、小型から軽へのダウンサイズが増加傾向で推移している。

### 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。
- ・車種別にみると、軽トラックは2007年以降、減少傾向が継続していたが、2012年には下げ止まった。一方、2010年に一度は横這いとなった軽キャブバンは、2011年以降再度緩やかな伸長傾向に転じている。
- 小型トラック・バンの減少傾向は継続している。

図表1 保有台数の推移



	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
小型・軽(トラック・バン)合計	1470	1440	1424	1409	1387	1366	1335	1308	1286	1275
小型トラック・バン	502	480	466	454	440	428	405	391	379	372
軽トラック	483	486	492	495	495	494	492	489	486	488
軽キャブバン	265	267	269	272	275	277	279	279	280	282
軽ボンバン	220	207	197	188	177	167	159	149	141	133

(注) 各年3月末、4ナンバーの保有台数

一般財団法人 自動車検査登録情報協会 及び  
社団法人 全国軽自動車協会連合会 より

- 保有車別の保有率は、「軽トラック」が57%と最も高く、前回と比べて11ポイントの増加。
- ・業種別の保有率をみると、運輸業以外で「軽トラック」が50%と前回と比べて8ポイント増加し、運輸業では「3.5t以上普通トラック」が72%と前回と比べて10ポイント増加した。

ユーザー

図表2 保有車の車種

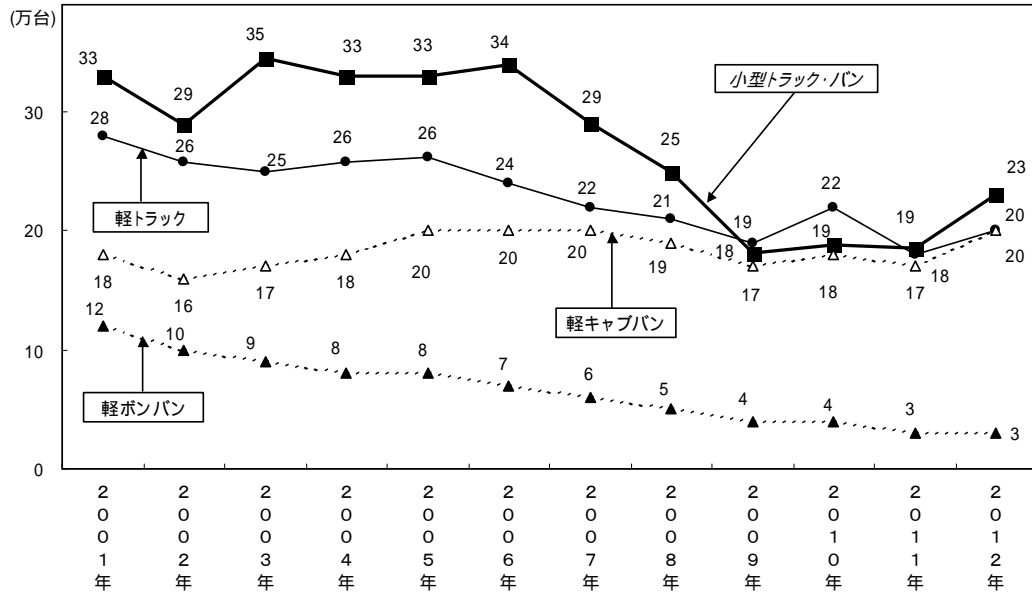
		n	小型以上トラック					小型キャブバン		小型ボンバン	軽商用車			乗用車			
			3.5トン以上普通トラック	2.5トントラック	1.5トントラック	1トントラック	1トン未満トラック	ボンネットトラック	1トン以上キャブバン		1トン未満キャブバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	軽以外の乗用車	軽乗用車	
全 体	2008年	1793	9	20	5	3	3	1	5	4	10	48	24	13	45	24	
	2010年	1525	10	24	5	4	2	1	6	4	7	46	26	12	43	25	
	2012年	1259	9	20	4	3	2	0	5	3	5	57	25	6	48	28	
業 種 別 推 移	運輸業	2008年	221	66	79	7	2	1	0	4	3	8	18	13	4	20	7
		2010年	230	62	89	6	3	1	-	5	3	5	13	13	4	18	11
		2012年	209	72	89	7	4	1	0	7	3	5	11	12	1	22	8
	運輸業以外	2008年	1130	7	23	7	4	4	1	8	6	15	40	31	10	40	23
		2010年	939	9	25	8	5	4	1	9	6	10	42	31	8	42	25
		2012年	738	7	23	5	4	3	1	7	5	7	50	31	4	37	23
	農林水産業	2008年	131	4	11	4	2	2	0	0	1	1	89	11	2	60	28
		2010年	118	1	17	3	2	1	2	1	1	2	88	11	1	55	31
		2012年	127	4	9	2	3	1	0	2	1	0	92	9	2	73	38
一般世帯	2008年	208	0	1	0	1	0	1	1	1	7	45	20	30	53	29	
	2010年	168	1	2	1	0	0	-	2	1	3	38	31	31	39	22	
	2012年	121	-	2	1	0	0	-	1	0	3	53	30	15	55	34	
2012年業種別	建設・設備工事業	187	11	35	9	8	3	1	10	8	9	47	28	5	44	24	
	製造業	148	14	29	6	4	3	1	13	5	10	53	20	3	49	13	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	303	2	16	4	3	3	0	4	4	6	49	37	4	29	25	
	サービス業、医療、教育等	100	6	23	2	4	2	1	6	5	7	50	28	6	42	33	
	その他	64	7	33	4	6	4	1	9	6	6	54	25	10	55	27	

## 2 購入状況の変化

### (1) 需要構造

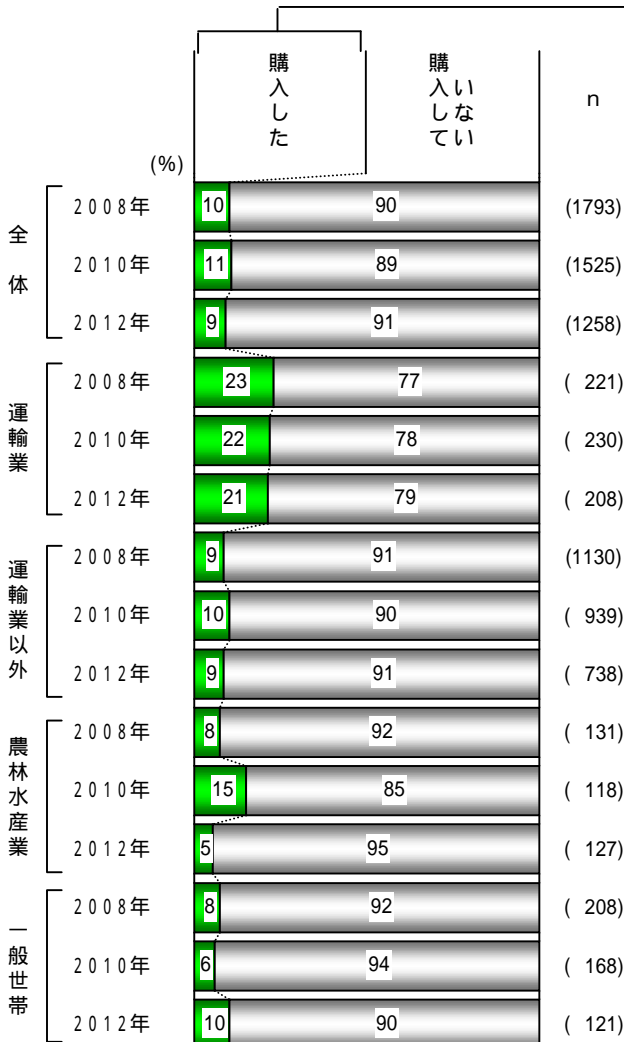
- 小型・軽トラック・バンの需要台数の推移をみると、リーマンショックの影響により2009年に減少した後、2010年は増加に転じ、2011年に一旦減少したが、2012年に再び増加に転じた。
- 最近1年間のトラック・バンの購入率は9%となり、前回に比べ2ポイント減少した。
- 最近1年間に購入したトラック・バンは、軽トラックが36%と最も多く、次いで軽キャブバンの30%が続く。

図表3 新車販売台数の推移



一般社団法人 自動車販売協会連合会 および、  
社団法人 全国軽自動車協会連合会 より

図表4 最近1年の購入状況(中古車含む)



ユーザー

図表5 最近1年の購入車種(中古車含む)

カテゴリ (%)	小型			軽					
	合計	キャブトラック	キャブバン	ボンネットバン	トラック	キャブバン	ボンネットバン		
全体	324	33	16	10	7	67	36	30	1
運輸業	136	90	81	8	2	10	4	5	-
運輸業以外	141	23	8	9	6	26	16	10	0
建設業	39	70	32	3	35	30	11	16	4
製造業	30	61	29	15	17	39	24	14	-
卸・小売業、飲食店・宿泊業	56	34	9	18	6	66	46	20	-
サービス業、医療、教育等	*16	60	6	49	5	40	-	40	-
農林水産業	*21	11	11	-	-	89	61	26	2
一般世帯	*10	-	-	-	-	100	36	64	-
その他	*16	64	27	23	14	36	28	-	8

- ・最近1年間の代替移行状況は、小型トラック・バンでは、新車（43%）と中古車（26%）を合わせると小型への移行が69%。軽への移行は新車・中古車合計で31%。
- ・軽トラック・バンは、新車（41%）と中古車（46%）を合わせると87%が軽への移行である。
- ・前々回からの推移をみると、小型トラック・バンから新車・軽へのダウンサイジングが増加。また小型・軽ともに同クラスへの移行の場合、中古車の割合が増加しており、特に軽では今回48%で前回と比べて25ポイントの増加。

ユーザー

図表6 最近1年の代替移行状況(前保有車に中古車を含む)

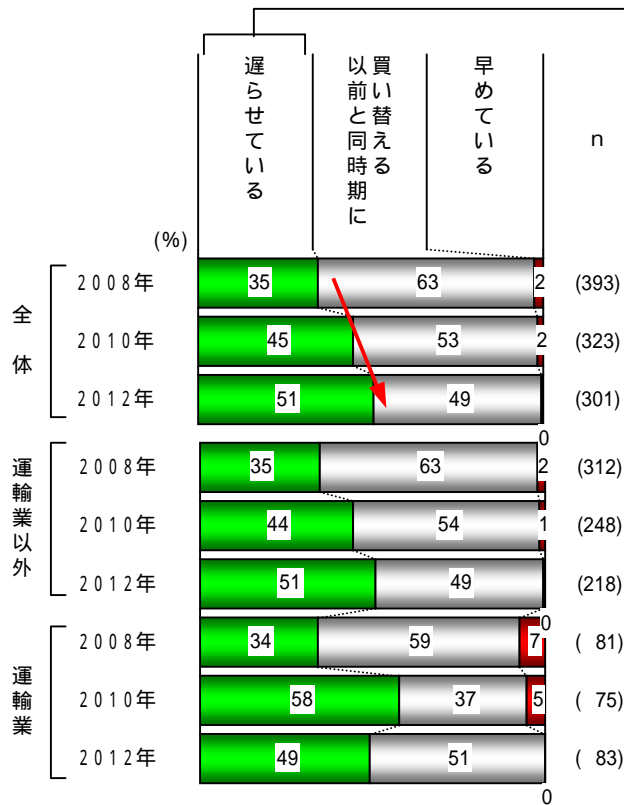
(%)

		n	購入車													普通 トラック (新・中古)		
			新車						中古車									
			小型 合計	トラ ック	キャ ブ バン	ボン ネッ ト バン	軽 合計	トラ ック	キャ ブ バン	ボン ネッ ト バン	小型 合計	トラ ック タイプ	バン タイプ	軽 合計	トラ ック タイプ		バン タイプ	
前 保 有 車	代 替	2008年	256	15	9	4	3	46	26	19	1	6	2	4	14	7	7	19
		2010年	280	15	10	3	2	47	33	7	8	7	5	2	12	5	7	18
		2012年	200	12	5	5	2	32	18	15	-	8	4	4	23	15	8	25
	小 型 ・ バ ン 合 計	2008年	115	56	34	13	8	12	2	10	0	15	7	9	17	1	16	-
		2010年	115	51	34	9	7	21	16	1	5	19	14	6	8	1	7	0
		2012年	85	43	20	18	6	26	21	4	-	26	14	12	5	1	4	1
	軽 ・ バ ン 合 計	2008年	63	0	-	0	-	79	51	27	1	2	-	2	18	13	6	-
		2010年	77	1	1	0	-	78	58	11	9	-	-	-	21	10	11	-
		2012年	49	2	-	0	2	41	27	13	-	1	-	1	46	32	14	10
	普 通 ト ラ ック	2008年	66	4	4	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	94
		2010年	78	4	4	-	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	90
		2012年	58	2	2	0	-	0	0	-	-	2	2	-	-	-	-	95
乗 用 車	2008年	*12	14	-	7	7	59	-	58	1	14	-	14	13	-	13	-	
	2010年	*10	9	-	9	-	74	10	25	39	13	2	10	1	-	1	3	
	2012年	*8	1	-	-	1	86	-	86	-	-	-	-	13	-	13	0	
2 0 1 2 年	小 型 合 計	被災地	*7	100	76	18	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		被災地以外	78	38	15	18	6	28	23	5	-	28	16	13	5	1	4	1
	軽 合 計	被災地	*4	-	-	-	-	10	-	10	-	-	-	-	90	70	20	-
		被災地以外	45	2	-	0	2	42	29	13	-	1	-	1	43	30	14	11

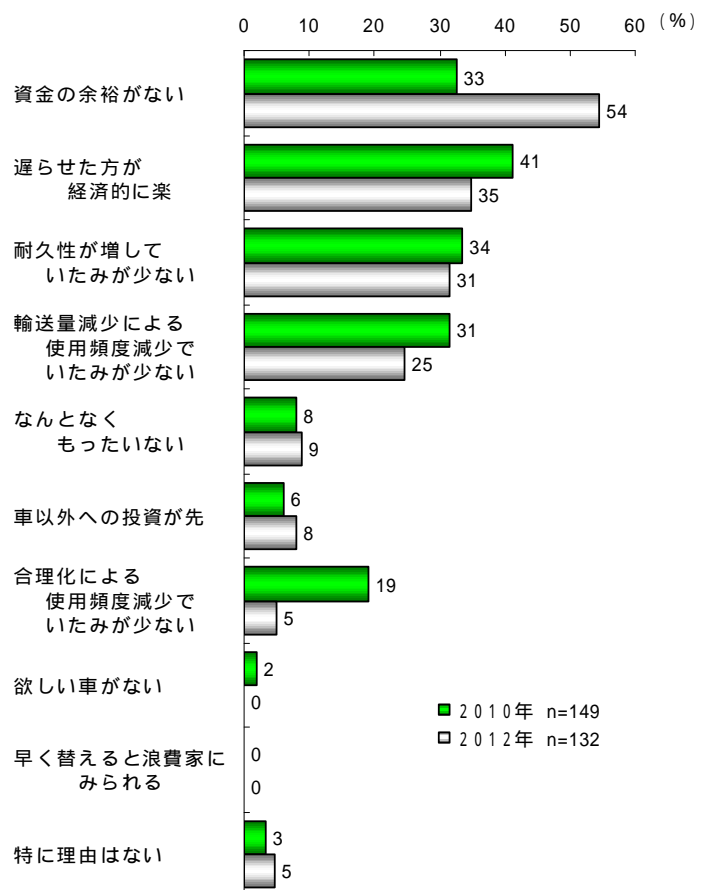
- ・企業の代替早遅の意識は「遅らせている」が増加傾向にあり、今回は51%と過半数を超えた。
- ・代替を遅らせている理由は「資金の余裕がない」が54%で最も高く、前回と比べて21ポイント増加。次いで「遅らせた方が経済的に楽」、「耐久性が増していたみが少ない」が続く。

事業所

図表7 代替早遅の実態



図表8 代替を遅らせている理由



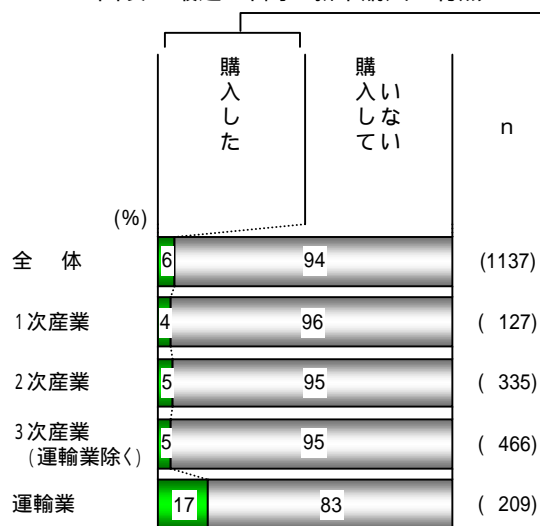


(2) エコカー減税・補助金の影響

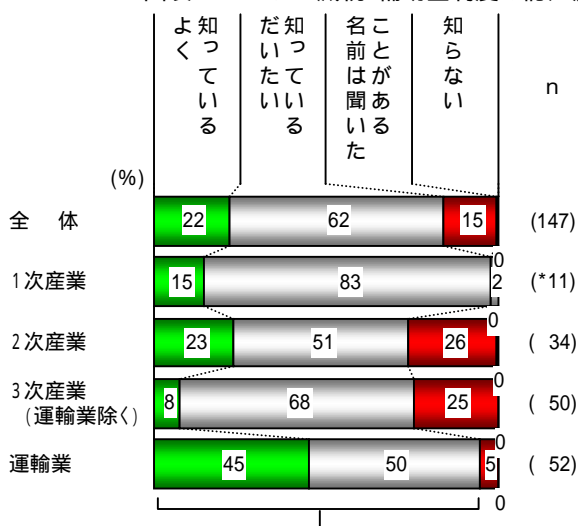
- ・最近1年間の新車購入の有無は、「購入した」が全体で6%。運輸業では17%。
- ・最近1年間の新車購入者におけるエコカー減税・補助金制度の認知度は、「よく知っている」と「知っている」を合わせると全体で84%。  
また「エコカー減税・補助金が入りのきっかけとなったか」について購入車のタイプ別にみると、小型トラック・バンでは33%がきっかけとなっている。
- ・エコカー減税・補助金による購入時期への影響をみると、「購入時期を早めた」が44%で、前回に比べて8ポイント増加している。
- ・今後のエコカー減税対象車の購入意向は、「減税対象車の購入を検討」が6%で前回から変化はみられない。

ユーザー

図表9 最近1年間の新車購入の有無



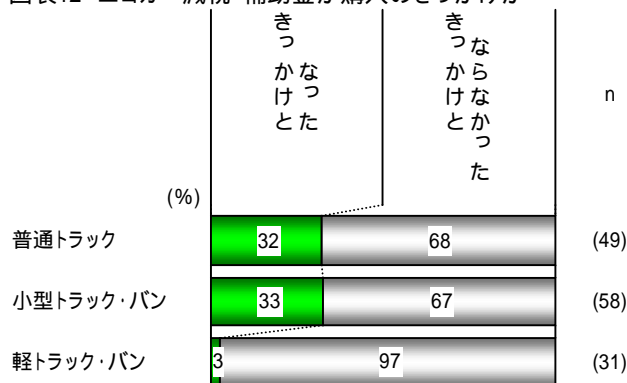
図表10 エコカー減税・補助金制度の認知度



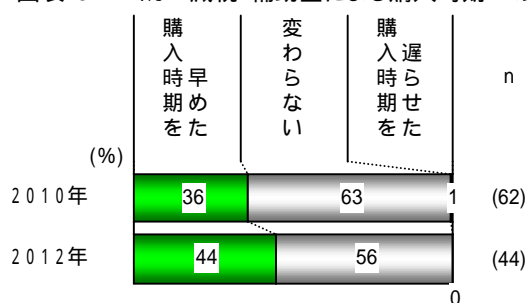
図表11 最近1年の新車購入車種

	n	普通トラック	小型			軽		
			トラック	キャブバン	ボンネットバン	トラック	キャブバン	ボンネットバン
全体	117	37	14	6	6	27	13	2
1次産業	*10	4	11	-	-	60	25	-
2次産業	*26	24	13	11	22	15	19	2
3次産業 (運輸業除く)	37	20	14	13	7	35	12	5
運輸業	44	87	16	1	-	1	1	-

図表12 エコカー減税・補助金が入りのきっかけ



図表13 エコカー減税・補助金による購入時期への影響



図表14 今後のエコカー減税対象車の購入意向



「2010年」は、2009年4月～2010年7月購入、  
「2012年」は、2011年9月～2012年8月購入が対象

### 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・バンの保有台数が「減少」した事業所の比率が「増加」の比率を上回っている。特に運輸業での「減少した」の比率が高い。

保有台数減少の要因は、輸送量・従業員数の減少と経費の節約。また、燃料価格上昇、円高、震災といった社会環境変化が台数減少の背景として影響を及ぼしている。一方で、台数増加では営業活動のためという理由が最も高い。

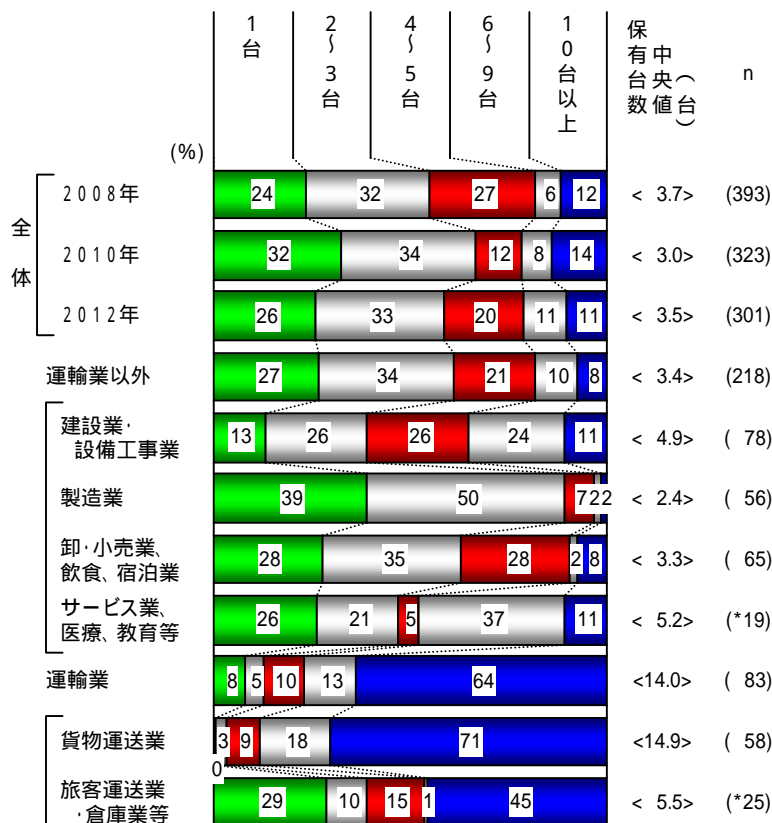
最近1～2年での事業所当たりの小型/軽の割合変化などからは、運輸業では軽から小型トラック増加の動きがみられるも、全体としてはダウンサイジング傾向で推移している。

#### (1) 保有台数の変化

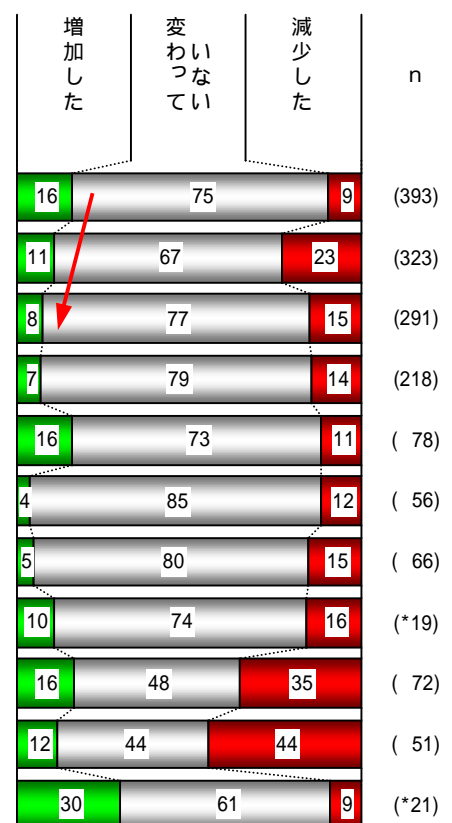
- 保有台数中央値は全体で3.5台。運輸業以外では3.4台、運輸業は14.0台。
- 最近5年間のトラック・バン保有台数増減をみると、全体では「増加した」が8%で、2008年以降その比率は減少で推移。一方、「減少した」は15%で、前回に比べて下がっている。
- ・ 運輸業では、「増加した」は16%、「減少した」は35%と、「減少」の比率が高い。
- ・ 貨物運送業でみると、「減少した」が44%と高い。

事業所

図表1 トラック・バンの保有台数(普通トラック含む)



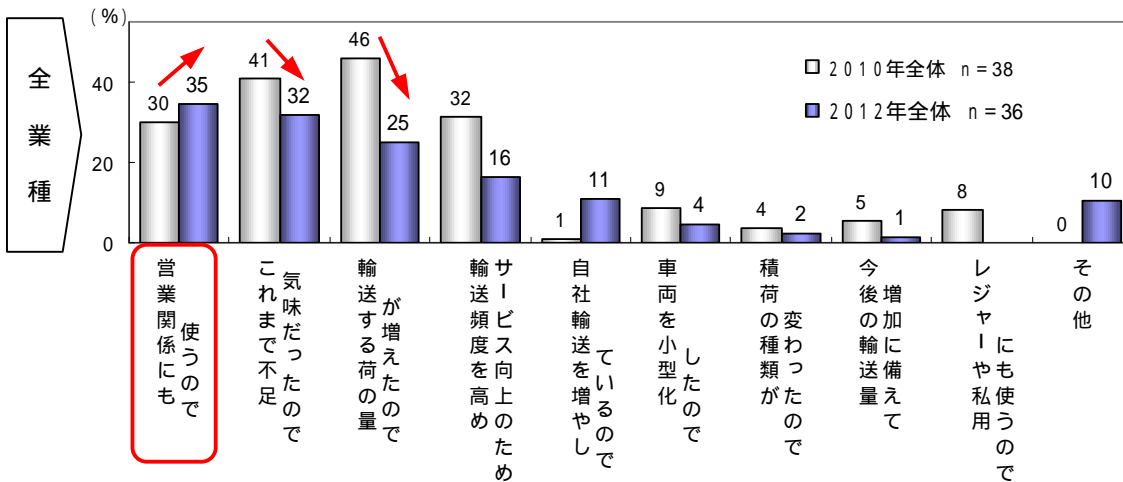
図表2 最近5年間のトラック・バン保有台数の増減



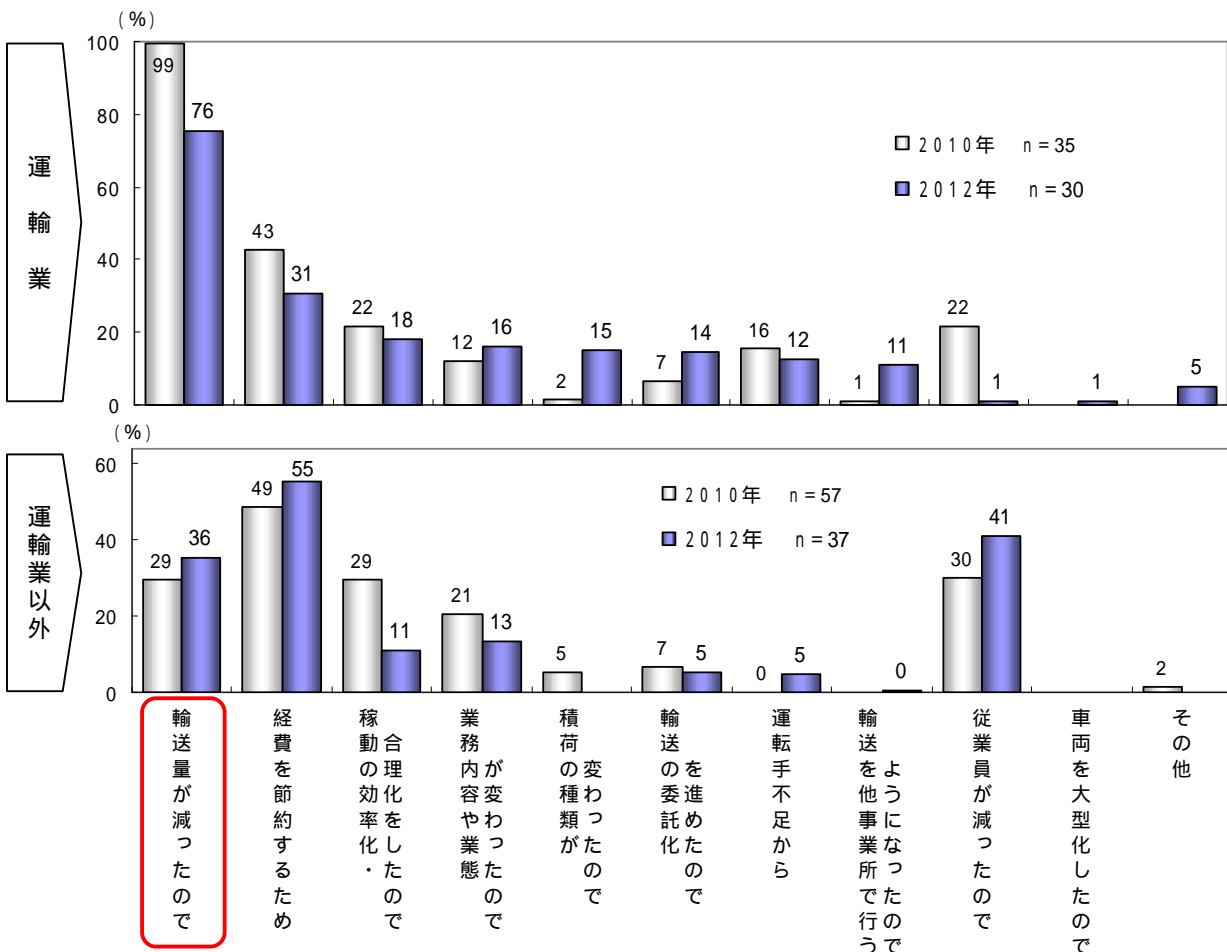
- ・保有台数増加の理由をみると、前回最も多かった「輸送する荷の量が増えたので」や「これまで不足気味だったので」の比率が下がり、「営業関係にも使うので」が上昇し、最も比率の高い理由となった。
- ・保有台数減少の理由は、運輸業では「輸送量の減少」が76%と非常に多い。次いで「経費を節約」が続く。運輸業以外では「経費を節約」が最も多く、次いで「従業員が減った」。

図表3 保有台数が増加した理由

事業所

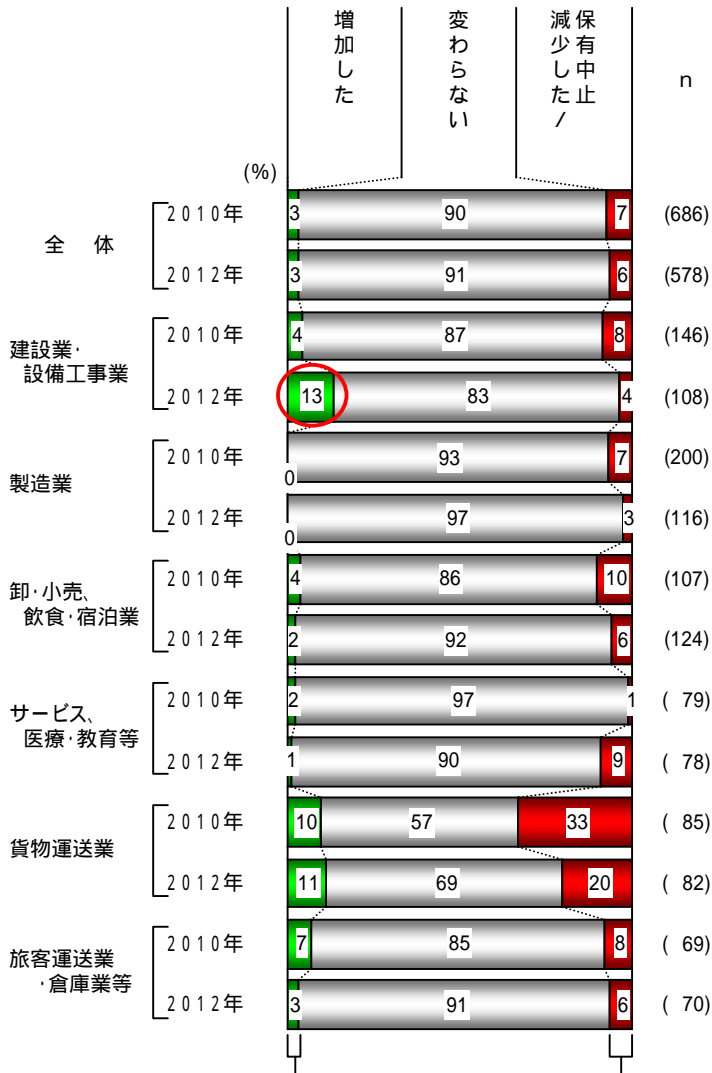


図表4 保有台数が減少した理由

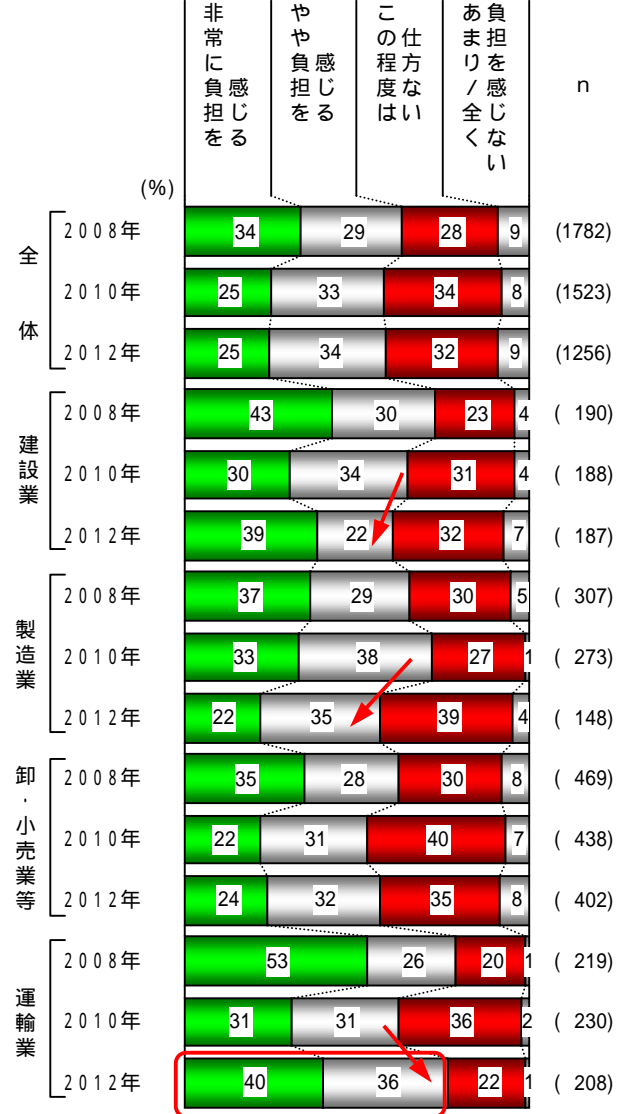


- ・最近1～2年という期間での保有台数増減でみると、建設業・設備工事業の「増加した」が13%と高い。貨物運送業は「増加した」が11%あるものの「減少した」が20%と高い。
- ・この1～2年での増減に影響があった社会背景をみると、「増加」に影響があったのは「燃料価格の高騰」「エコカー減税・補助金」、「減少」に影響があったのは「燃料価格の高騰」「円高」「東日本大震災」。 \*次ページ参照
- ・自動車関係費に対し「負担を感じる」は、建設業、製造業が前回に比べ減少、運輸業は増加。

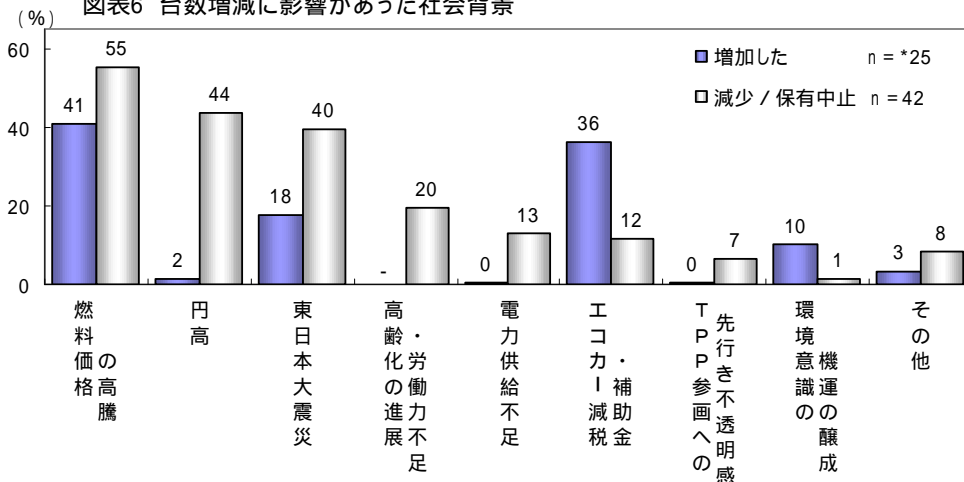
図表5 最近1～2年間のトラック・バンの台数変化



図表7 維持費など自動車関係費全体に対する負担感



図表6 台数増減に影響があった社会背景

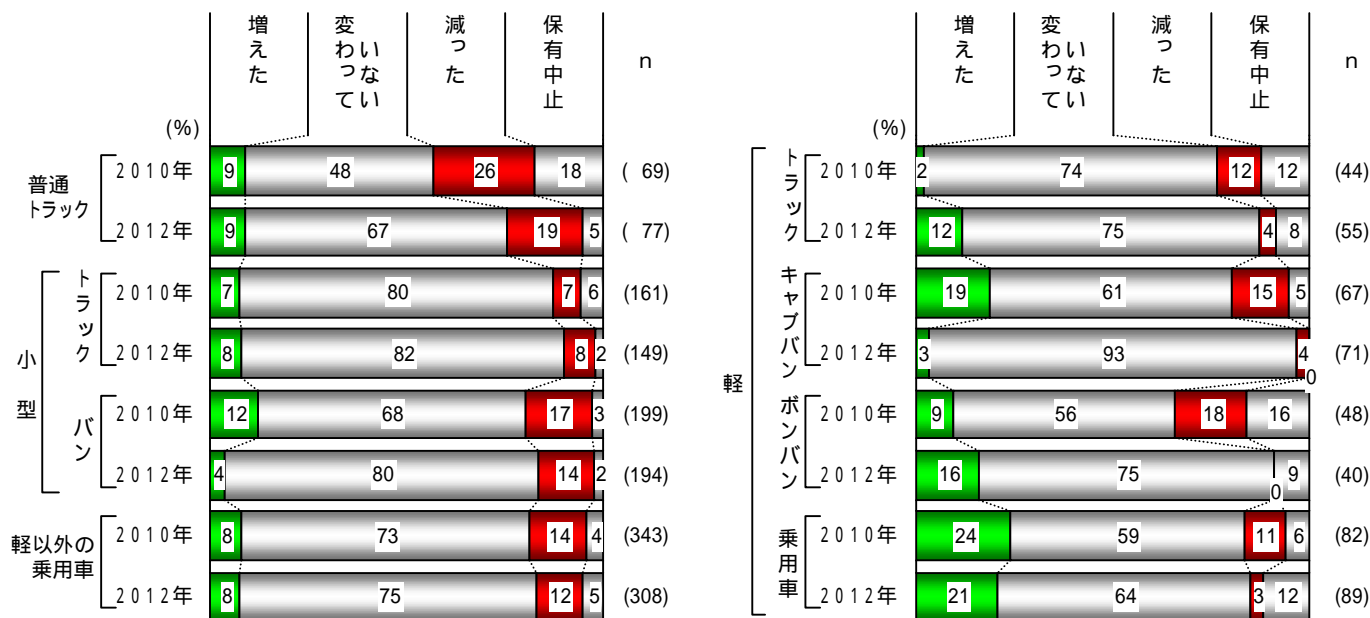


(2) 保有車種構成の変化

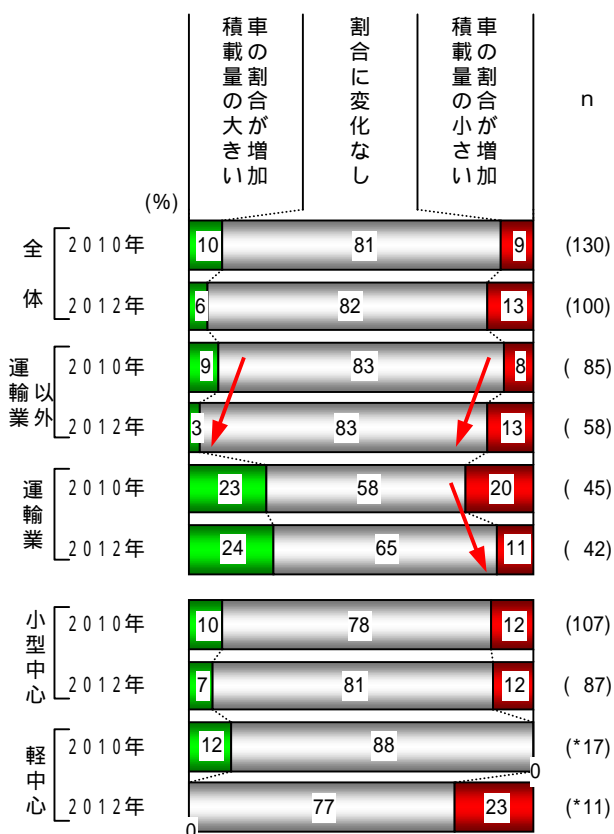
- ・普通トラック、小型バンは「減った/保有中止」の比率が「増えた」比率を上回り、小型トラックと軽トラック・キャブバンは増減の比率がほぼ拮抗している。
- ・最近5年間でサイズの変化をみると、運輸業以外はサイズ(積載量)の小型化の傾向がみられるが、運輸業では「積載量の小さい車の割合が増加」の比率が減少している。  
最近1~2年での小型/軽の割合変化をみてもほぼ同様の傾向で、運輸業以外ではダウンサイジング、運輸業では軽から小型トラック増加の動きがある。

事業所

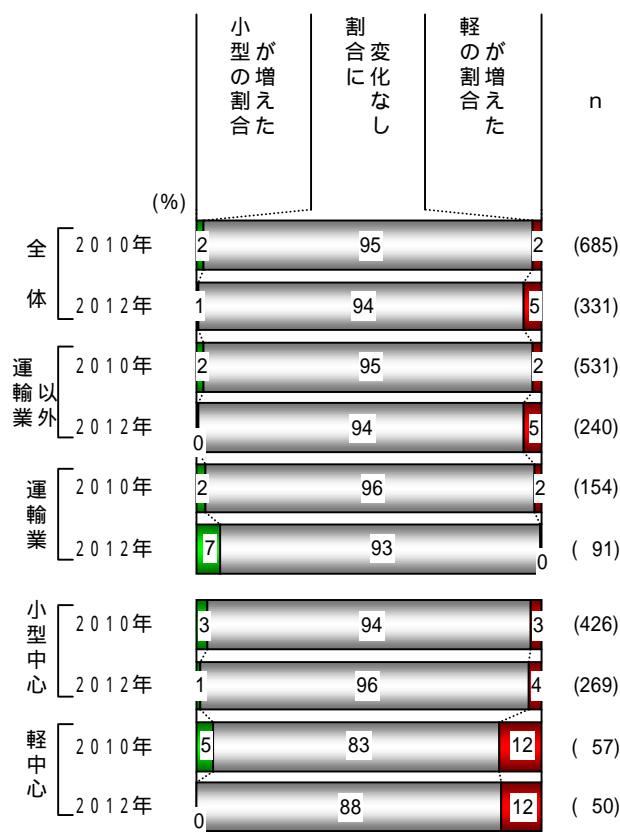
図表8 保有車種別にみた最近5年間の保有台数増減



図表9 最近5年間の保有車のサイズ変化



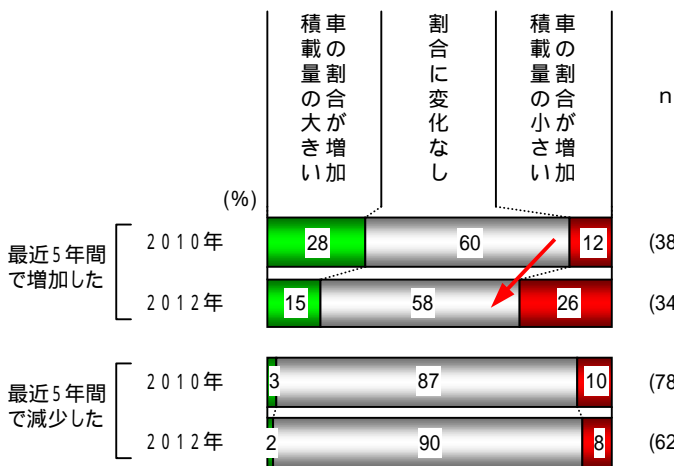
図表10 最近1~2年間のトラック・バンの小型/軽の割合変化



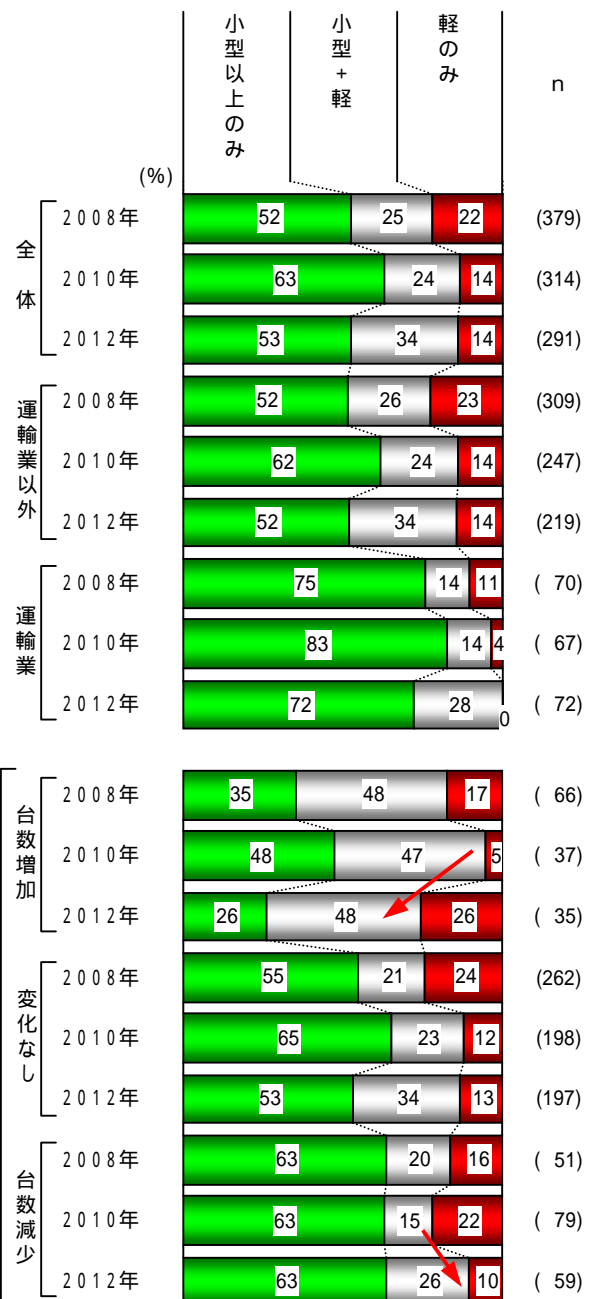
- ・最近5年間で保有台数増減別に保有車のサイズ変化をみると、台数増加の場合、前回は大型化の傾向が強かったが、今回はダウンサイジングの傾向がみられる。
- ・台数減少の場合は、サイズも小型化する比率が8%で、大型化の2%を上回る。
- ・また、最近1～2年での台数増減別に小型/軽割合変化の違いをみると、台数増加の場合、前回は「小型の割合増加」の比率が高かったが、今回は「軽の割合増加」の比率が高くなっている。
- ・保有パターンをみると、「小型以上のみ」保有の事業所が53%、「軽のみ」は14%、「小型+軽」保有は34%となっている。運輸業では「軽のみ」の比率が低く、今回では0%。
- ・時系列でみると、前回増加した「小型以上のみ」の比率が減少し、「小型・軽」が増えている。
- ・台数増減別で保有パターンをみると、「台数増加」の事業所は、前回に比べ「軽のみ」の比率が増加しており、「台数減少」では「軽のみ」の比率が減っている。

事業所

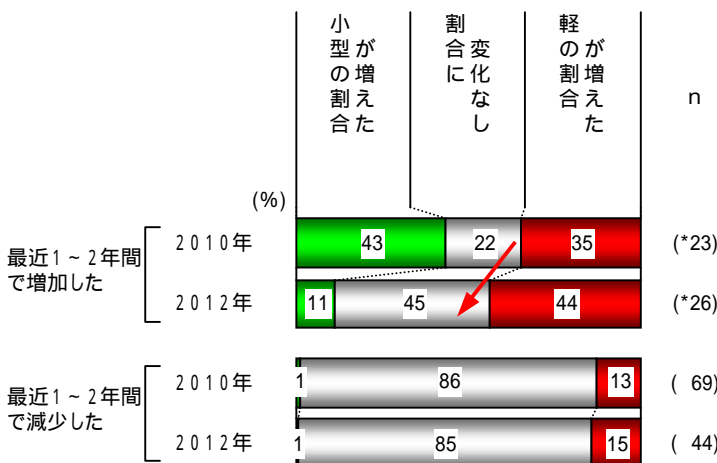
図表11 最近5年間で保有台数増減別にみた保有車のサイズ変化



図表13 トラック・バン保有パターンの変化



図表12 最近1～2年間で保有台数増減別にみた小型/軽の割合変化



## 2 保有状況変化の背景

台数を減らしている事業所は経営状況が悪化している傾向が強く、また輸送量や荷物の嵩の低下が台数減と密接に関係している。

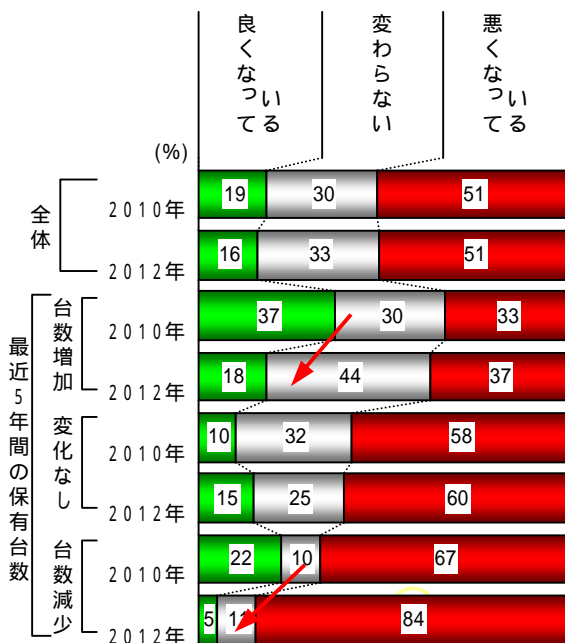
一方で、保有車の稼働率は前回より上昇しており、保有車減などコストの節約や、自社輸送と外部委託の併用などの合理化を進めていることが、その背景にあると推測できる。

### (1) 経営状況・輸送業務の変化と保有車の変化

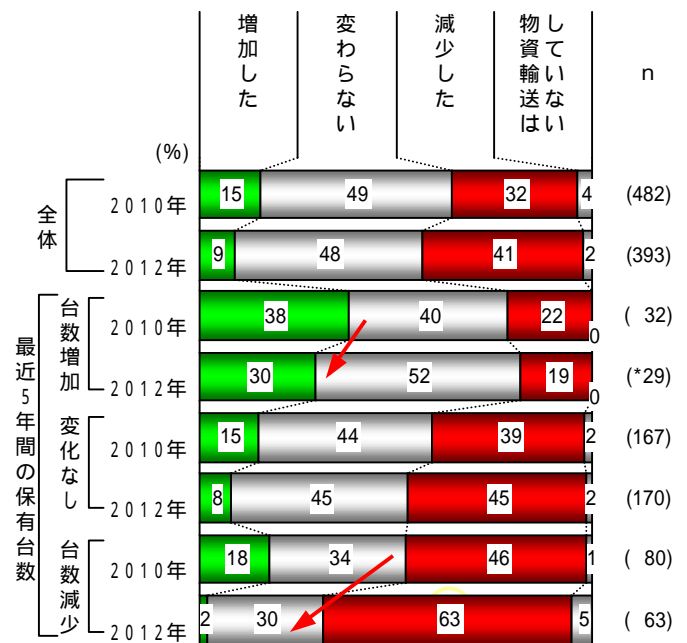
- ・台数減少の事業所は、経営状況が「悪くなっている」の比率が84%と非常に高い。一方、台数増加の事業所は「悪くなっている」が37%。ただし、「良くなっている」が18%で前回よりも低く、「変わらない」が44%と拡大している。
- ・上記の傾向は物資輸送量の変化についても同様の傾向。
- ・震災1年半後の経営状況別に最近1～2年の保有台数変化をみると、「良くなった」事業所では保有台数を増やし、「悪くなった」事業所では保有台数を減らす傾向が強い。ただし、「変わらない」とする事業所でも保有台数「減/保有中止」が「増」を上回っており、全体としては「減少/保有中止」の事業所が「増加」を上回る。

事業所

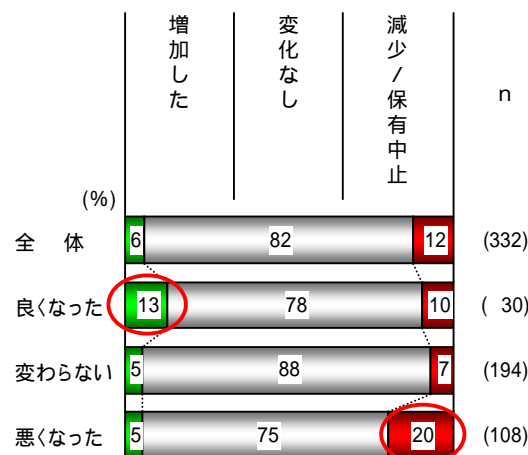
図表14 保有台数の変化別にみた最近1～2年の経営状況



図表15 保有台数の変化別にみた最近1～2年の物資輸送量



図表16 震災1年半後の経営状況別にみた最近1～2年保有台数の変化

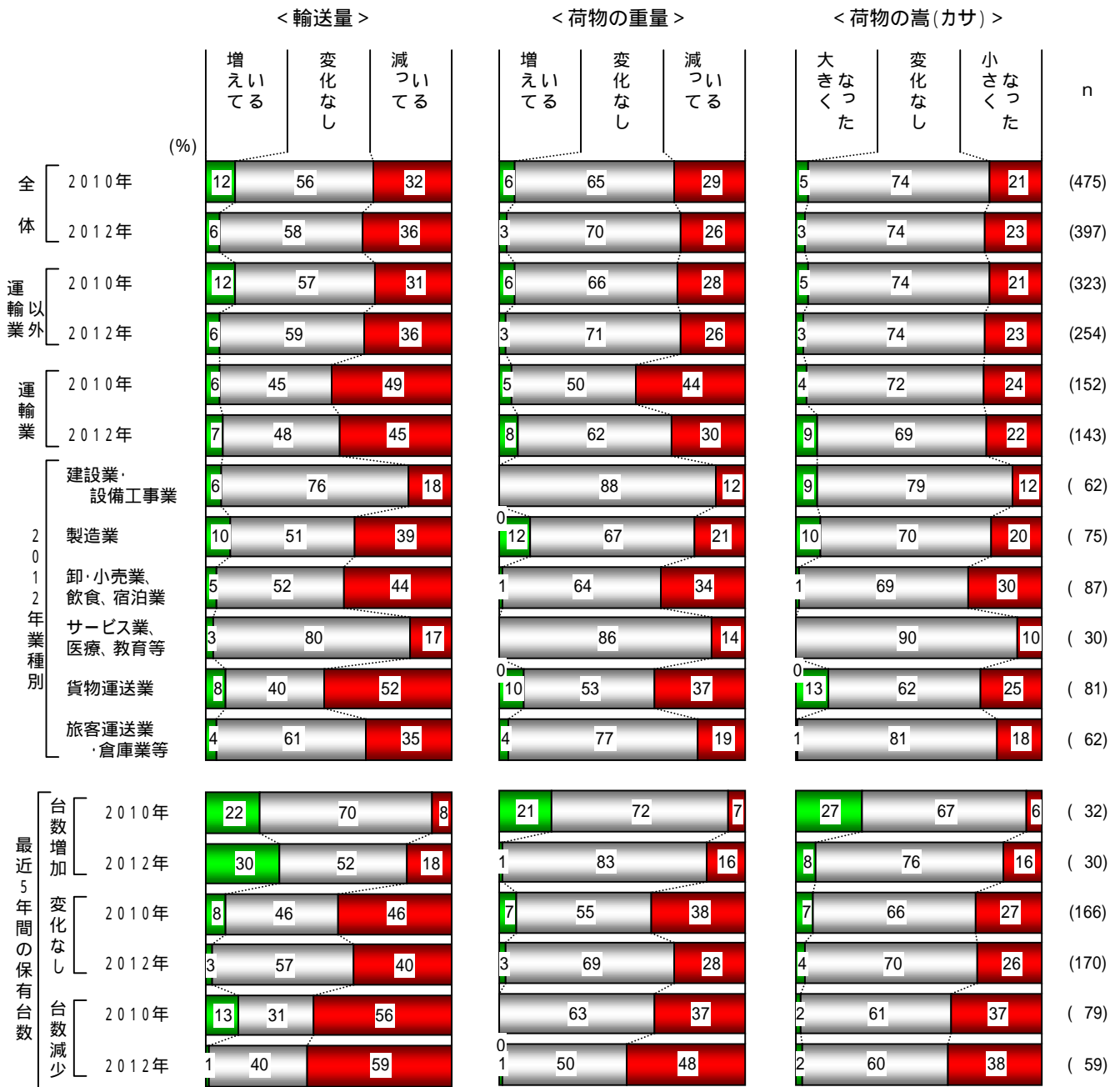




- ・全体では、『輸送量』『荷物の重量』『荷物の嵩』ともに、「減っている（小さくなった）」の比率が高く、荷動きの縮小傾向が続いている。
- ・運輸業では、『輸送量』『荷物の重量』が「減っている」の比率が運輸業以外に比べて高いが、前回に比べると減少している。
- ・保有台数増減別でみると、「台数増加」の事業所では『輸送量』が「増えている」事業所が30%と高いが、『荷物の重量』『荷物の嵩』では「増えている」は低い。
- ・「台数減少」の事業所では、今回、『輸送量』が「減っている」が59%、「荷物の重量」が「減っている」が48%、「荷物の嵩」が「小さくなっている」が38%と、いずれも高い比率である。

事業所

図表17 最近5年間の輸送業務の変化

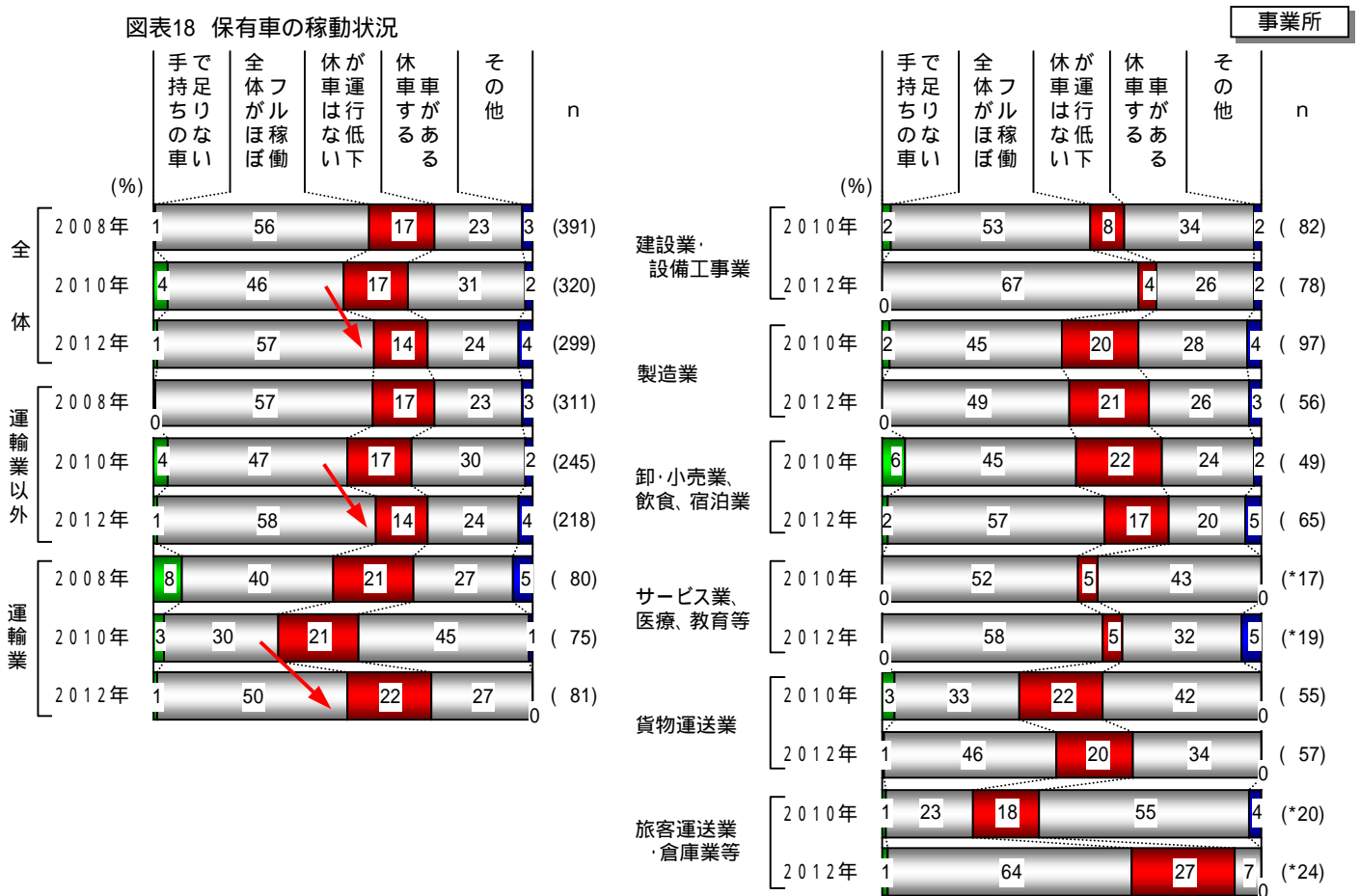




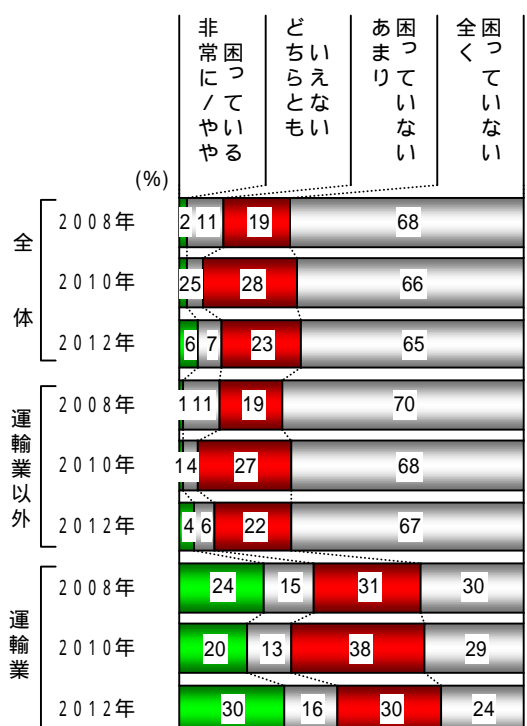
(2) 保有車の稼働状況と運転手の実態

- ・保有車の稼働率は前回に比べて上昇し、今回は57%となった。ほぼ全業種でこの傾向は同じ。
- ・「運転手不足で困っている」という事業所の比率は、1割程度で推移と少ないが、その中で運輸業では運転手不足という事業所が他業種に比べやや多く、その比率は増加している。
- ・運転手の高齢化が進んでおり、その傾向は運輸業でより顕著である。

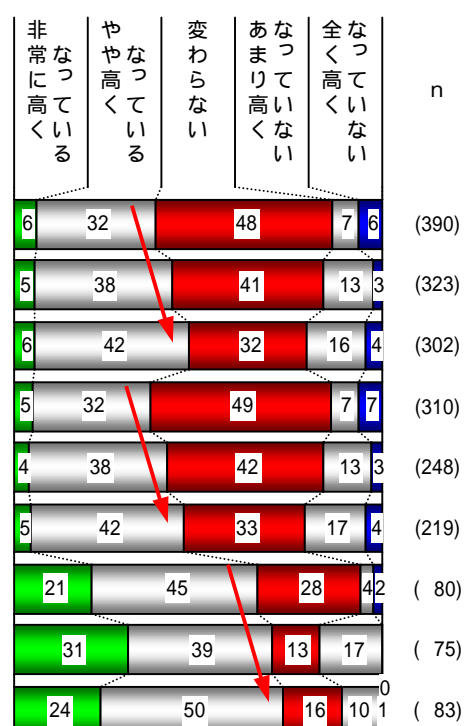
図表18 保有車の稼働状況



図表19 運転手不足による困窮度



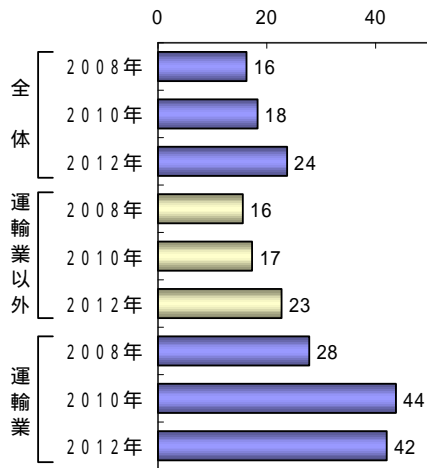
図表20 運転手平均年齢の動向



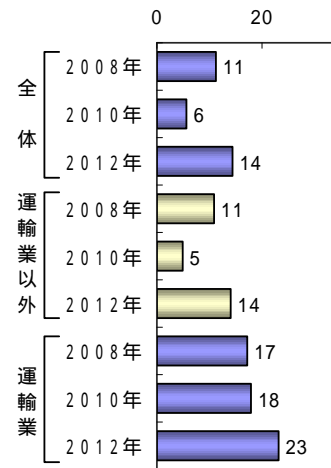
- ・65歳以上運転手の採用率は今回24%で、前回の18%から増加している。  
また、運輸業では4割以上の事業所が採用している。
- ・女性運転手の採用率は14%で、前回の6%から増加。運輸業では2割を超えた。
- ・中型免許保有者数は、全体では5人以上が19%で前回から増加。運輸業では20人以上が前回の20%から今回26%に増加している。
- ・大型免許保有者数は全体では若干増加。運輸業ではほぼ変化なし。

事業所

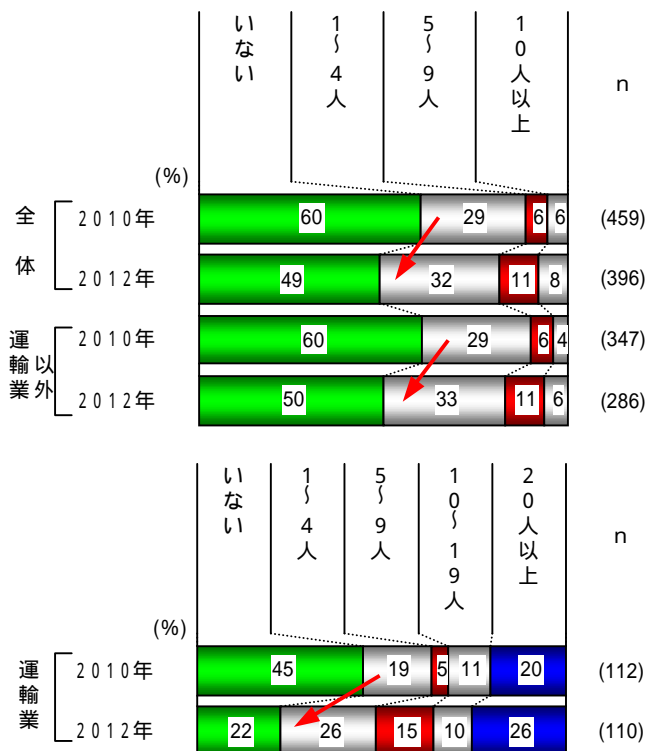
図表21 65歳以上運転手採用率



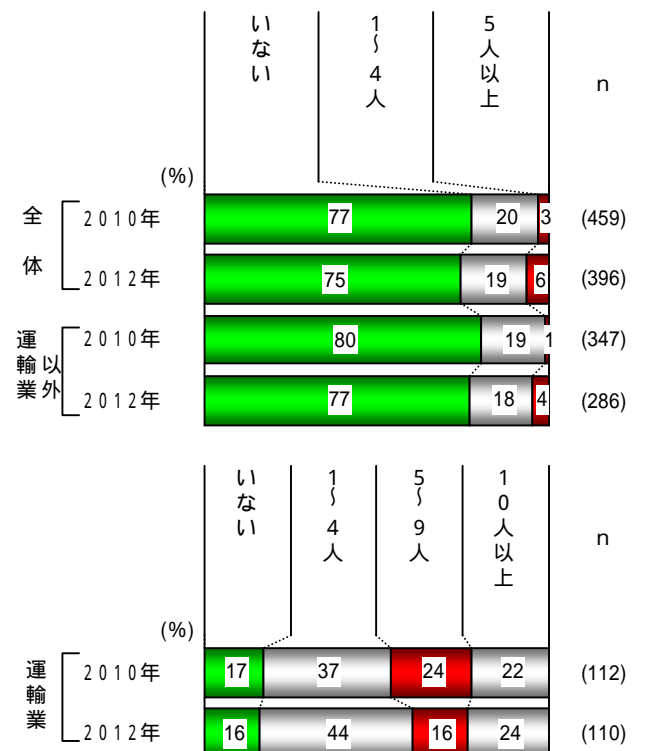
図表22 女性運転手採用率



図表23 中型免許保有者数



図表24 大型免許保有者数

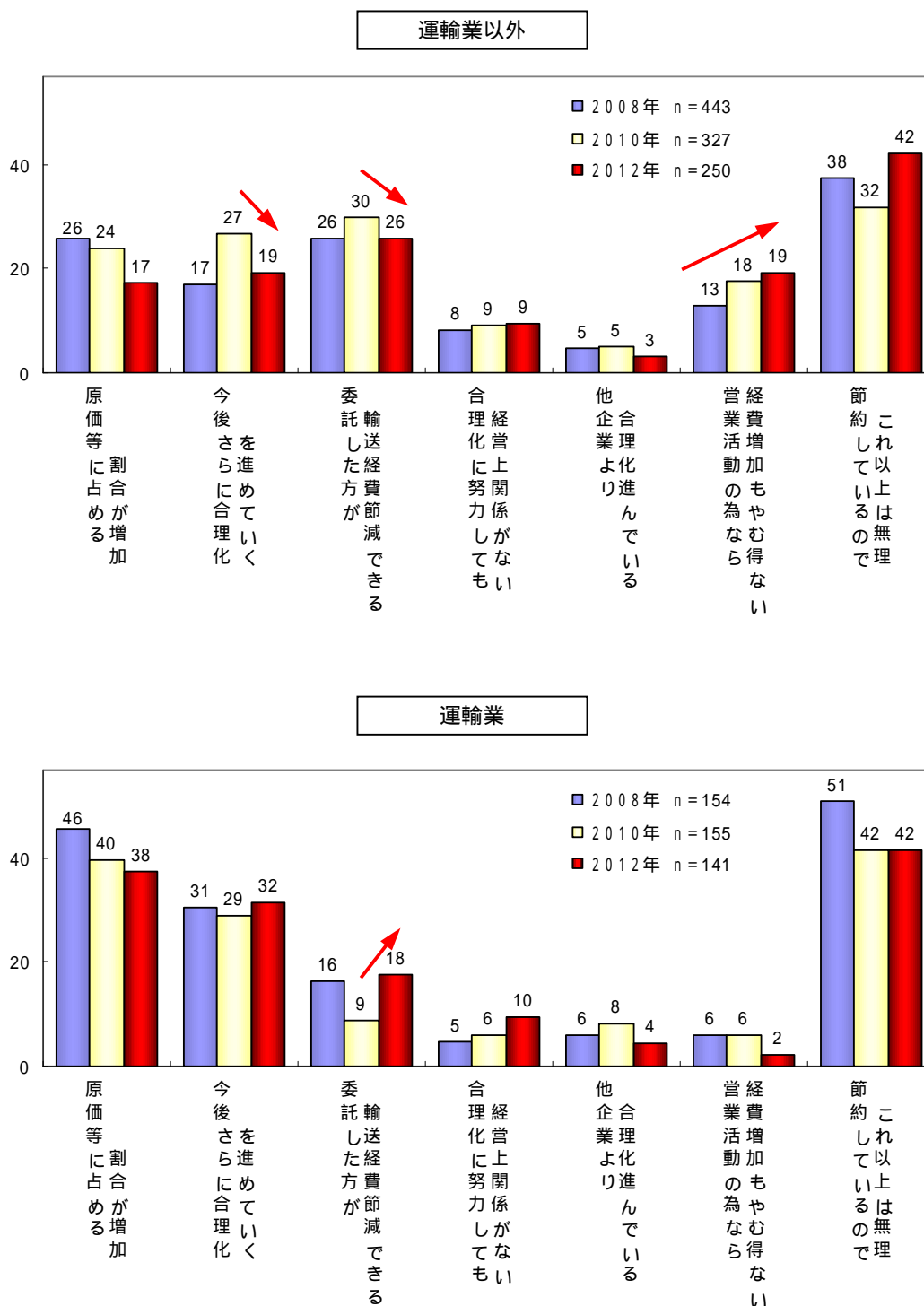


### (3) 輸送の合理化

- ・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無理」が42%と最も多く、前回から増加。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」が続くが、これらは前回から減少している。また、「営業活動のためなら輸送経費増加もやむを得ない」が増加傾向にある。
- ・運輸業では「節約しているのだからこれ以上合理化は無理」が42%で最も多く、次いで「原価等に占める割合が増加」「今後さらに輸送合理化を進めていく」の順となっている。また、「委託したほうが輸送経費を節約できる」が前回の9%から18%に増加。

事業所

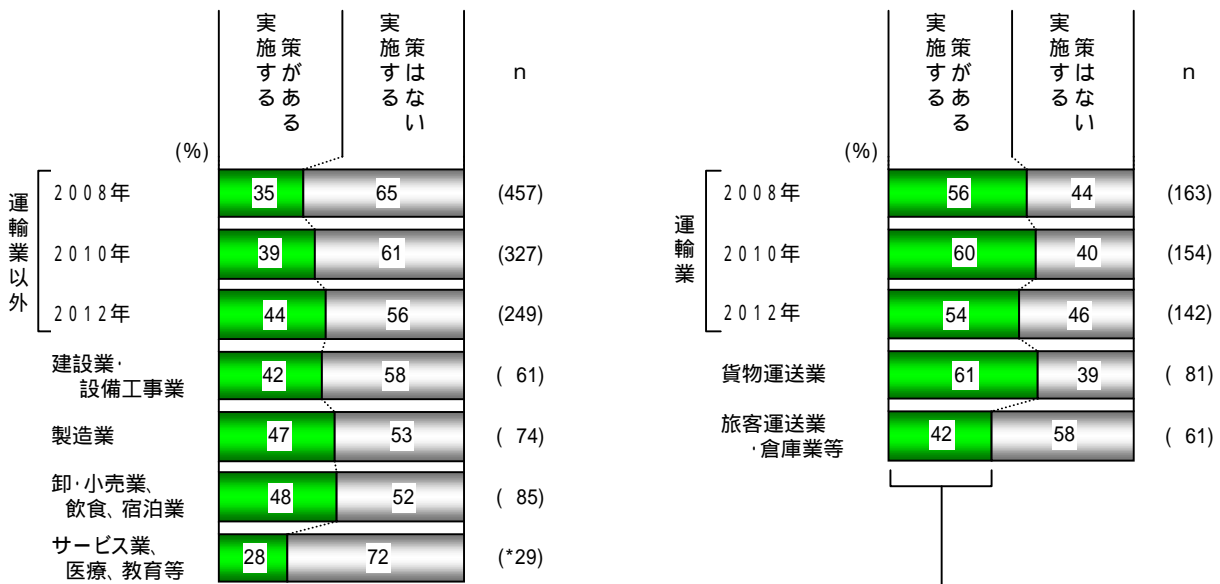
図表25 輸送活動の合理化に関する意見



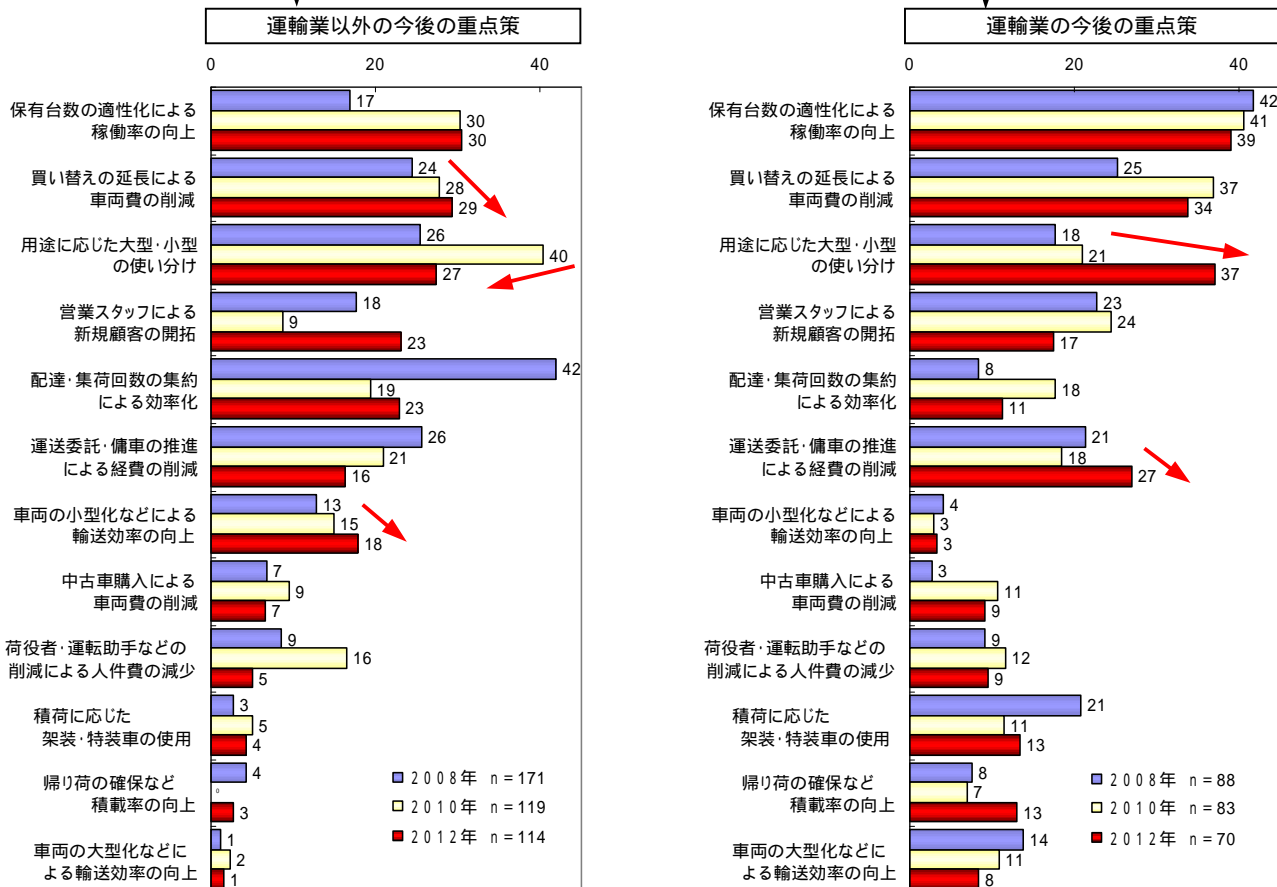
- ・今後の輸送合理化について具体的に実施を考えている事業所は、運輸業では54%、運輸業以外では44%。運輸業以外は増加傾向にある。業種別では、貨物運送業が61%と特に高い。
- ・具体的な合理化施策を運輸業以外でみると、「保有台数の適正化による稼働率の向上」で30%、「買い替えの延長による車両費の削減」で29%、「用途に応じた大型・小型の使い分け」で27%の順。  
「用途に応じた大型・小型の使い分け」は前回から減少、「車両の小型化などによる輸送効率の向上」は増加傾向にある。
- ・運輸業も上位の項目は同様、ただしその比率は運輸業以外よりも高い。  
「用途に応じた大型・小型の使い分け」「運送委託・備車の推進による経費の削減」は前回から増加している。

事業所

図表26 今後の輸送合理化の実施予定



図表27 今後の輸送合理化の重点策(抜粋)

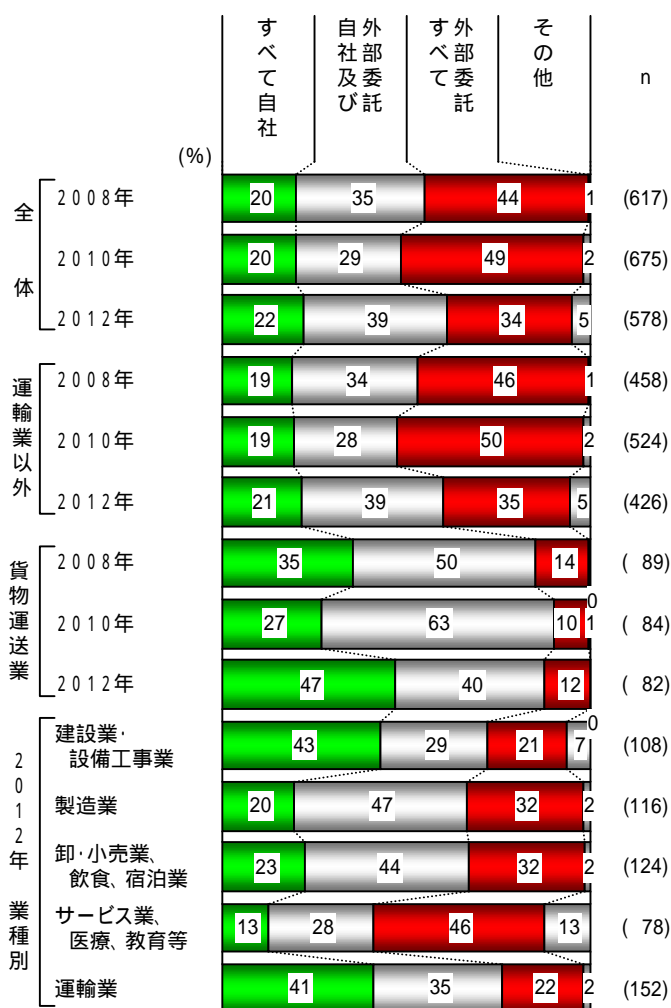


(4) 物流体制と輸送手段の変化

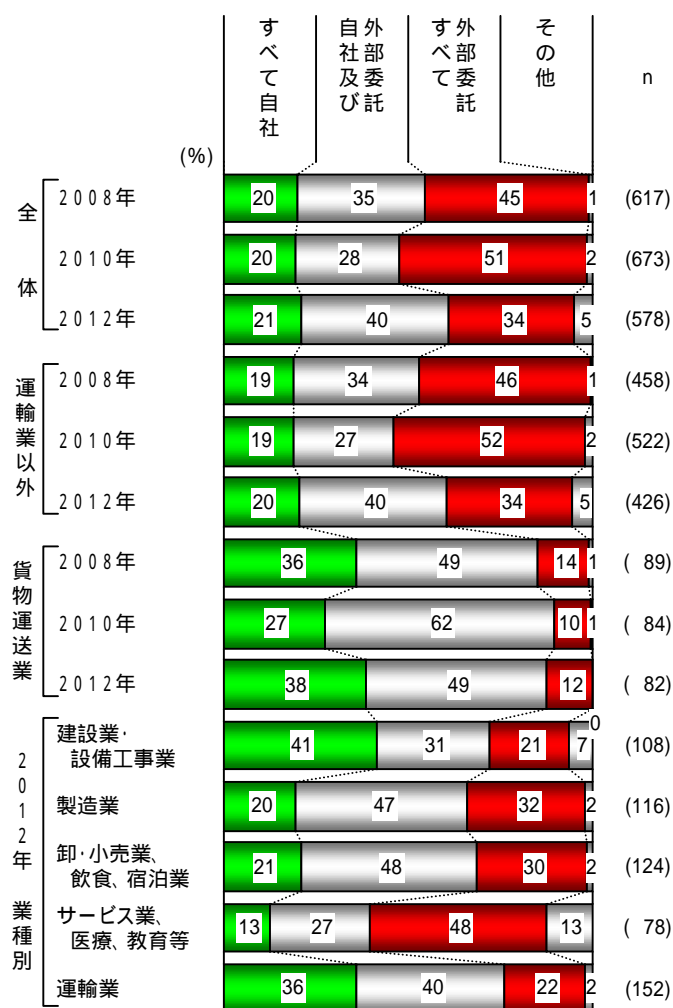
- ・物流に対する現状の体制は、前回に比べ「すべて外部委託」の比率が減少している。今後の物流体制についても同様の傾向がみられる。
- ・貨物運送業では、現状、今後ともに前回6割を超えた「自社及び外部委託」の比率が減少に転じ、「すべて自社のみ」の比率が増加し、現状で47%、今後の体制で38%。
- ・「すべて自社」が多い業種は、建設業・設備工事業と運輸業、「すべて外部委託」が多いのは、サービス業・医療・教育等。

事業所

図表28 現状の物流体制



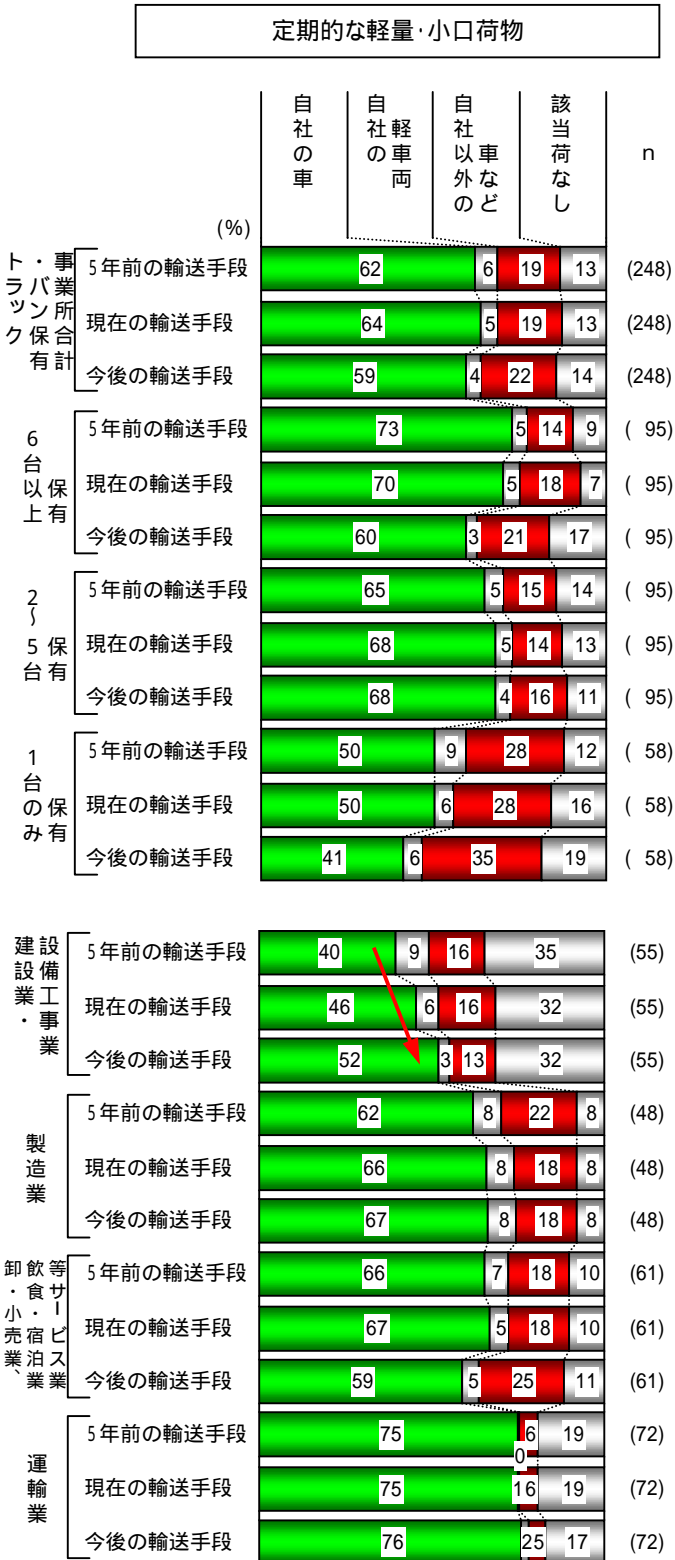
図表29 今後の物流体制意向



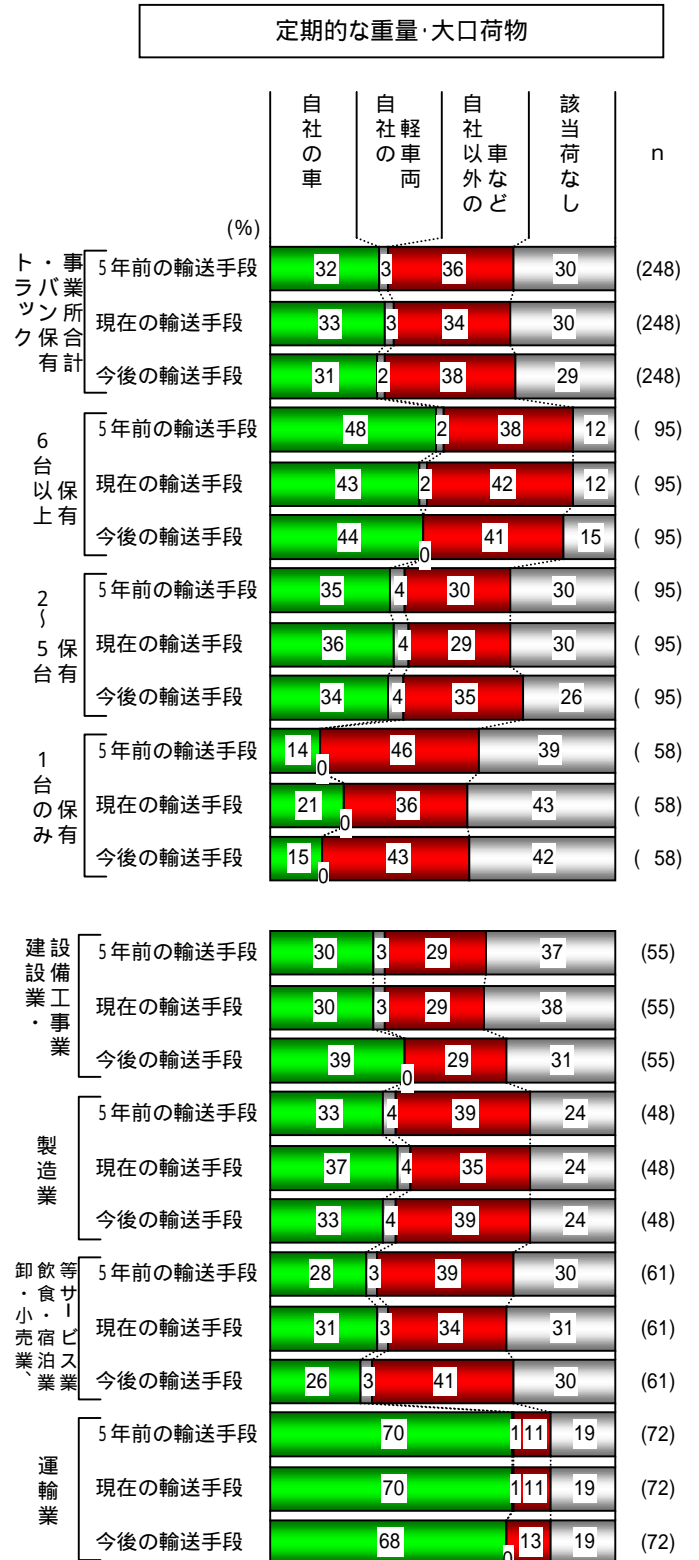
- ・ 定期的な軽量・小口荷物は、全体で「自社の車」が60%前後で、過去・現在・今後と変化なし。ただし、保有台数が多い事業所と1台のみの事業所では、今後は「自社の車」がやや減る。
- ・ 業種別では、建設業・設備工事業で「自社の車」の比率が徐々に増加。
- ・ 定期的な重量・大口荷物は、全体で30%強で推移。保有台数規模別でも顕著な変化はない。
- ・ 建設業・設備工事業では、今後は39%と増加見込み。

事業所

図表30 荷の種類別輸送手段の変化-1



図表31 荷の種類別輸送手段の変化-2

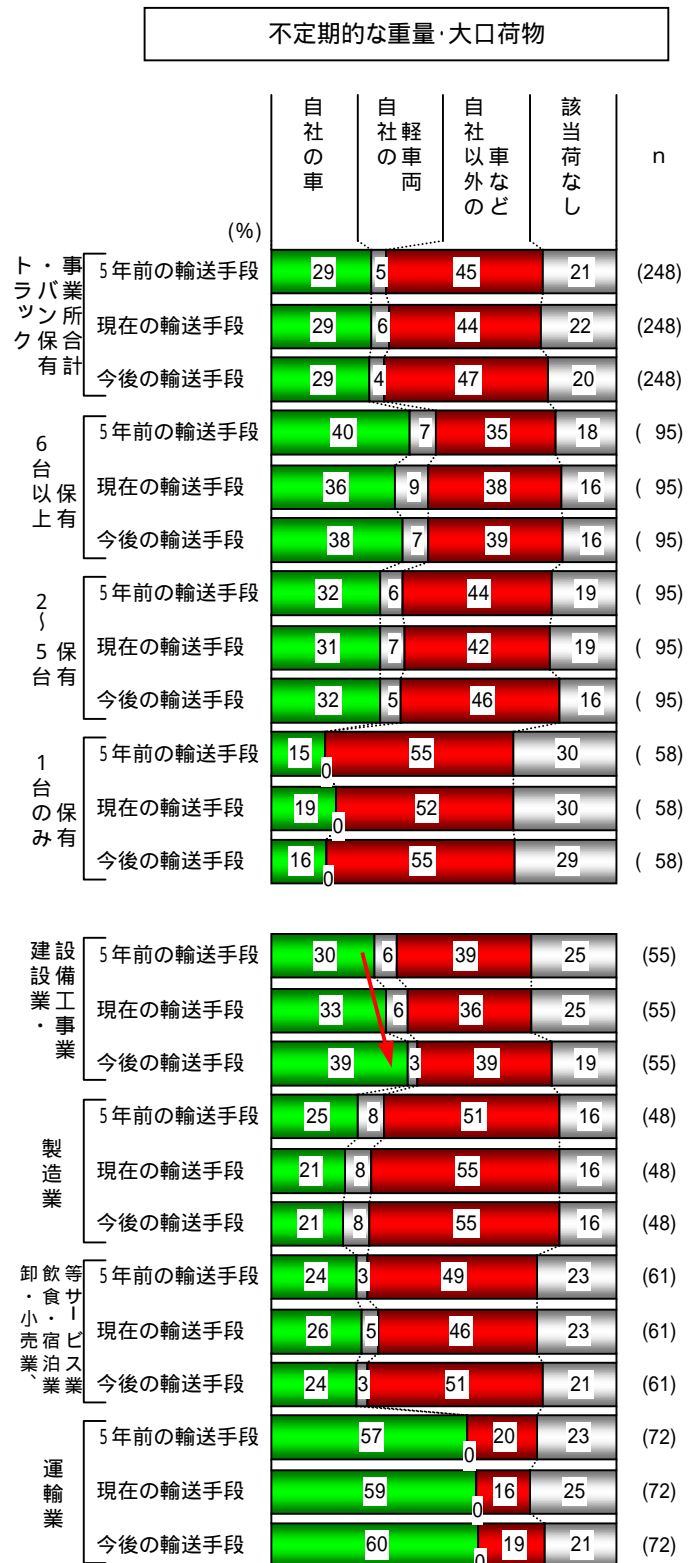
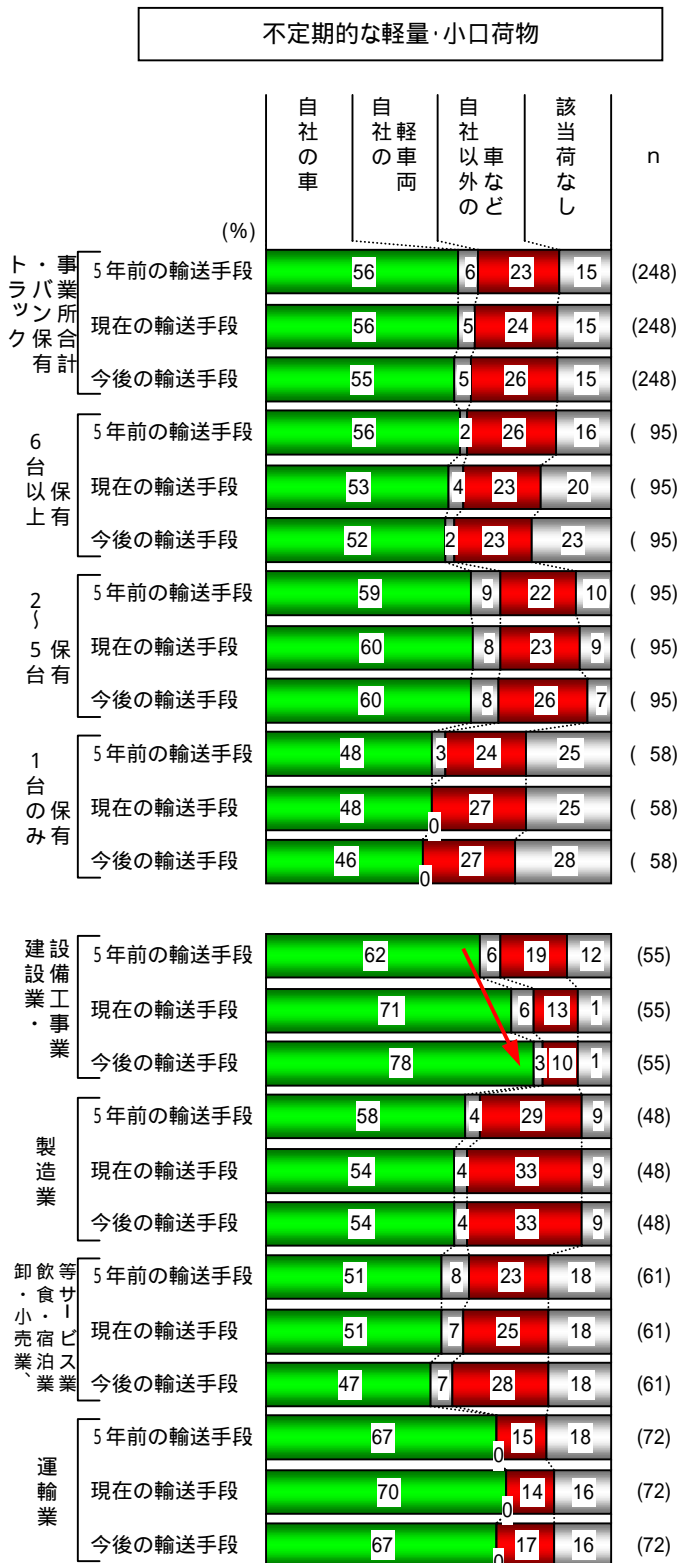


- ・ 不定期的な軽量・小口荷物は、全体で「自社の車」が50%台で、過去・現在・今後と変化なし。  
保有台数規模別でも顕著な変化はない。
- ・ 業種別では、建設業・設備工事業で「自社の車」の比率が徐々に増加。
- ・ 不定期的な重量・大口荷物は、全体では29%で変化なく推移。保有台数規模別でも顕著な変化はない。
- ・ 建設業・設備工事業で「自社の車」の比率が徐々に増加。

事業所

図表32 荷の種類別輸送手段の変化-3

図表33 荷の種類別輸送手段の変化-4





## 第4章 使用実態と保有車の使い分け

使用実態については、全体では、用途や走行距離、運行形態、積載量など、いずれも大きな変化はみられない。ただし、保有台数増の事業所では、「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」が増えている。

東日本大震災の被災地では、スペース積載率が高くなっており、走行距離が長くなり、近距離での高速道路利用率も高くなるという点で、他地域との差異がみられる。

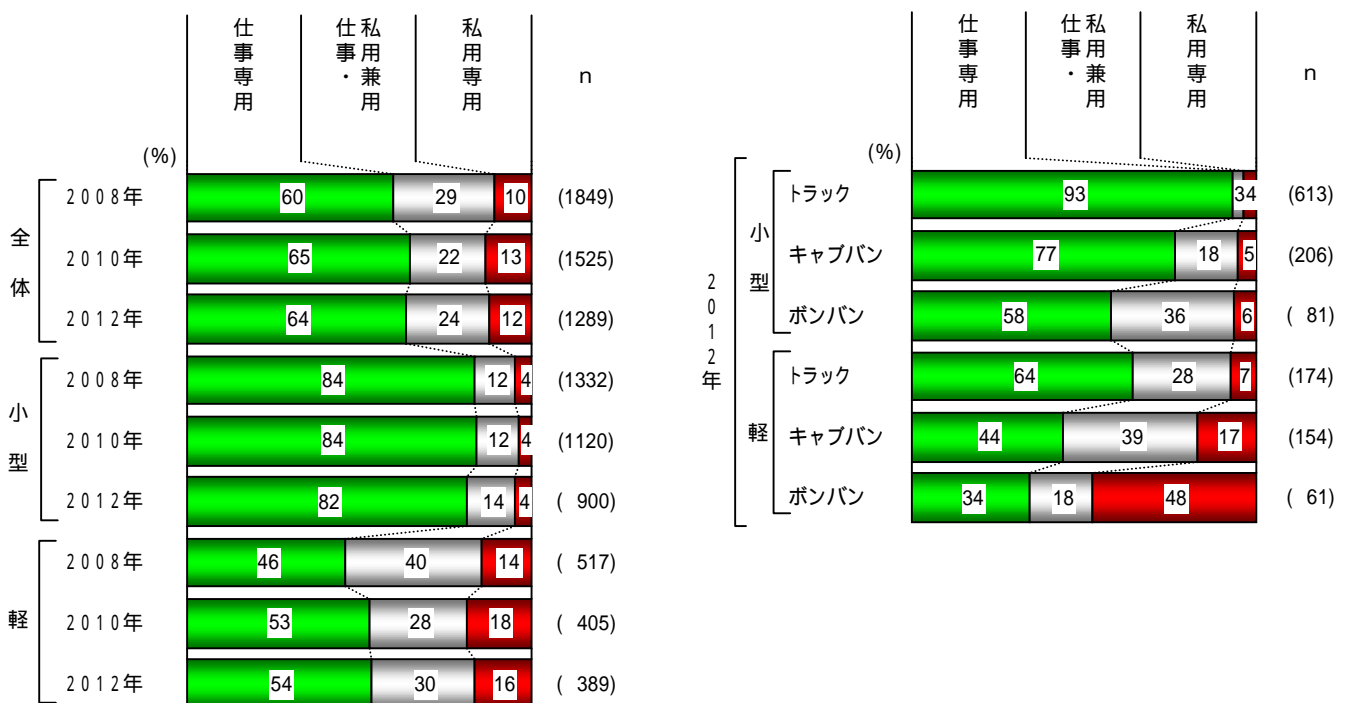
車の使い分けについては、小型と軽を併有している事業所や、自社輸送の比率が高い建設業や貨物運送業で、使い分けをする比率が多く、その傾向は前回と大きな差はない。

### 1 使用実態

- 仕事専用（64%）および仕事・私用兼用（24%）を合わせると約9割が仕事に使用。仕事用途・私用用途の比率に大きな変化はなく推移している。
- ・ 車種別にみると、小型トラックは「仕事専用」が93%で大半を占める。小型キャブバンでは77%、小型ボンバンは58%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。
- ・ 軽では軽トラックで「仕事専用」が64%と高い。一方で、軽キャブバンは仕事との兼用も含めて私用用途が5割を超え、軽ボンバンでは「私用専用」が48%、仕事との兼用も含めると66%が私用に使用されている。

ユーザー

図表1 使用用途パターン





- ・具体的な仕事での用途では、小型は「作業場・仕事場・現場への往復」が52%で最も高く、次いで「セールス・サービスなど営業の足」の29%。
- ・軽においても「作業場・仕事場・現場への往復」が44%で最も高く、次いで「田畑への往復・農機具・作物の運搬」の39%。
- ・いずれの車種別とも「作業場・仕事場・現場への往復」の比率が高く、40%を超える。他では「セールス・サービスなど営業の足」が小型キャブバン・小型ボンバン・軽キャブバン・軽ボンバンで高い。「田畑への往復・農機具・作物の運搬」は軽トラックで54%と特に高い。また、軽キャブバンは「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」も3割を超える。
- ・保有台数の増加している事業所では、「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」の比率が上昇傾向にある。

ユーザー

図表2 トラック・バンの仕事での用途

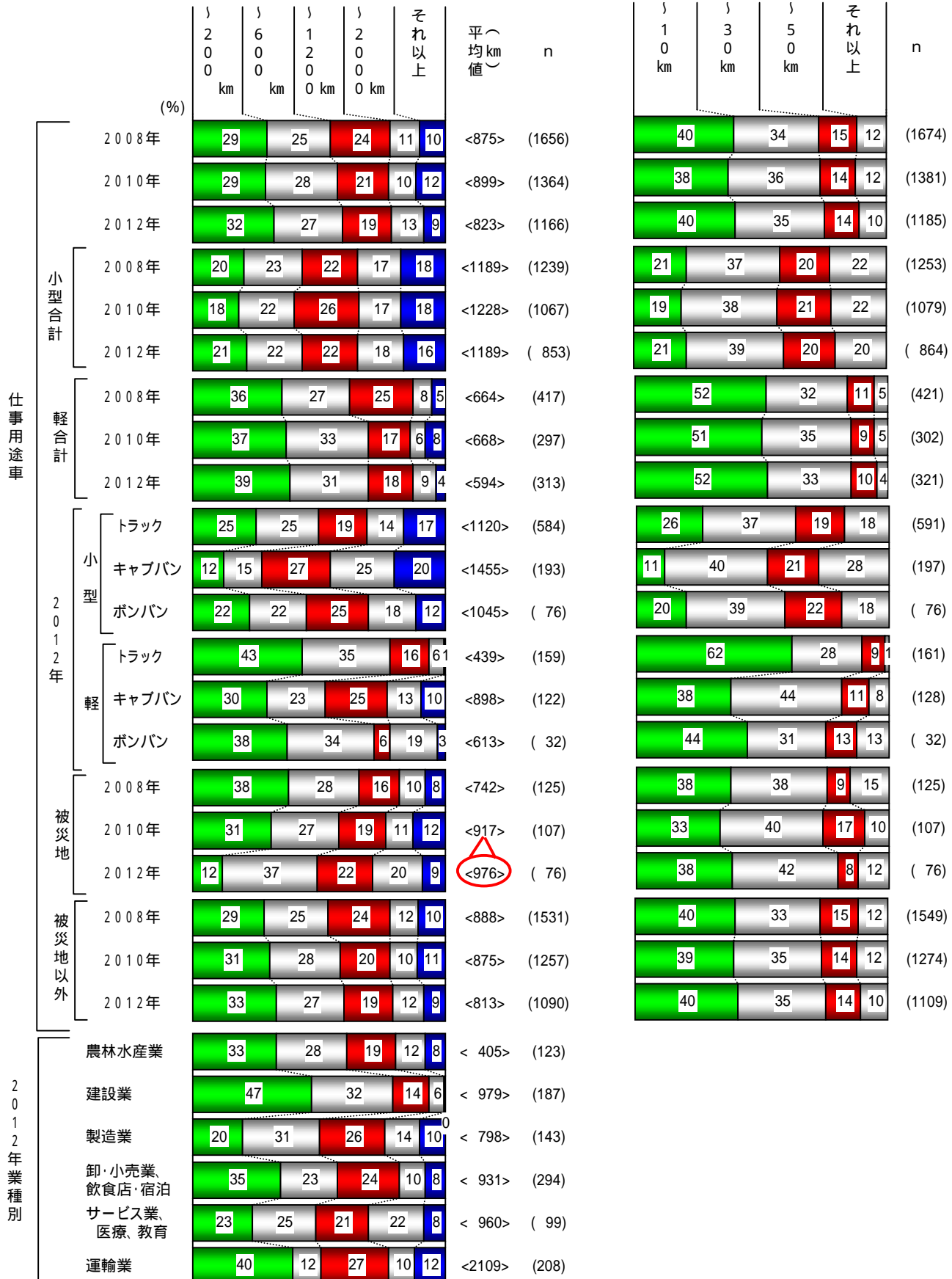
(複数回答:%)

		n	作 事 田 農 業 事 畑 機 場 場 具 へ へ の の 往 往 復 復 の 搬	セ 田 農 ー 畑 機 ー ル 具 ル ビ ス 作 ス ス 業 の 業 の 足	一 最 委 小 問 卸 工 事 般 終 託 売 屋 間 場 業 家 消 荷 店 問 配 場 連 庭 費 の へ 屋 達 配 配 所 な 者 輸 へ 配 達 達 間 の へ の 送 仕 の 仕 の 使 の 荷 入 入 入 入 入 送 の 荷 入 入 入 入 入 便							
仕事用途車	全 体	2008年	1679	48	26	28	18	14	13	14	10	8
		2010年	1389	47	23	28	19	14	14	13	11	9
		2012年	1188	47	28	26	17	13	13	12	10	9
	小型合計	2008年	1258	54	6	32	15	19	18	17	15	8
		2010年	1086	53	8	31	14	21	18	17	17	9
		2012年	867	52	11	29	14	19	16	18	19	10
	軽合計	2008年	421	43	39	25	21	11	10	12	7	8
		2010年	303	42	34	26	23	9	12	11	7	9
		2012年	321	44	39	24	20	10	11	8	5	7
2012年仕事用途車	小 型	トラック	594	48	14	11	13	22	15	18	21	6
		キャブバン	197	58	4	40	19	17	14	16	15	10
		ボンバン	76	57	11	61	8	12	20	20	16	21
	軽	トラック	161	40	54	15	15	8	9	6	4	6
		キャブバン	128	46	16	35	33	13	15	12	6	10
		ボンバン	32	56	16	41	6	16	16	3	6	6
最近5年間の保有台数	増加した	2008年	251	16	28	58	17	14	16	14	17	11
		2010年	153	22	27	51	26	15	11	12	8	14
		2012年	156	20	19	39	29	18	14	16	14	14
	減少した	2008年	203	25	36	52	12	22	14	12	6	14
		2010年	176	22	42	54	7	13	21	16	12	12
		2012年	98	18	22	41	14	15	15	11	10	11
	変わらない	2008年	1393	11	24	40	25	16	11	12	8	6
		2010年	1246	10	21	38	24	17	11	11	9	6
		2012年	1034	11	23	42	25	15	11	10	8	7

- ・月間走行距離の全体の平均値は823km、小型合計で1,189km、軽合計で594kmで、いずれも2010年から若干縮小している。
- ・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。被災地では、平均値が976kmと長く、また前回と比較しても長くなっている。
- ・行動半径は全体では「30km以下」が75%を占め、前回は調査時と大きな変化はない

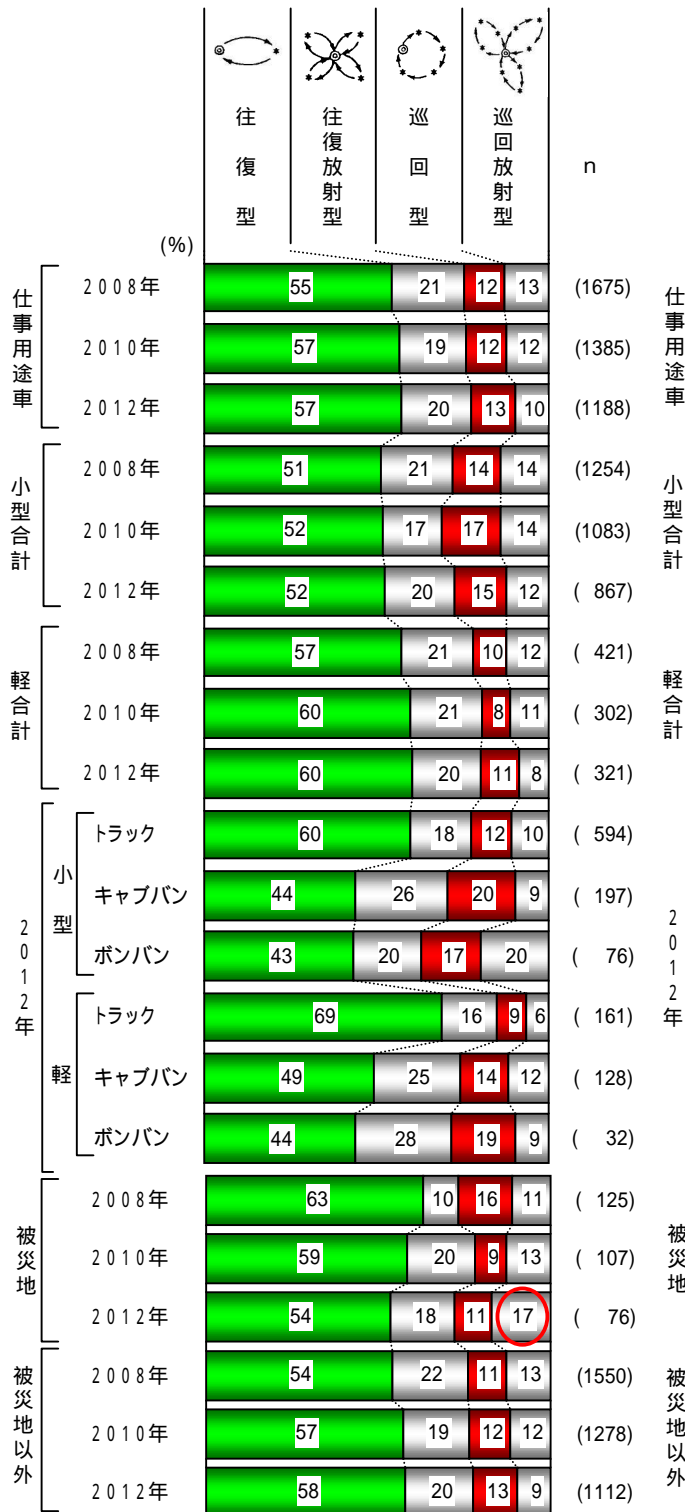
図表3 保有車の月間走行距離

図表4 業務用車の行動半径

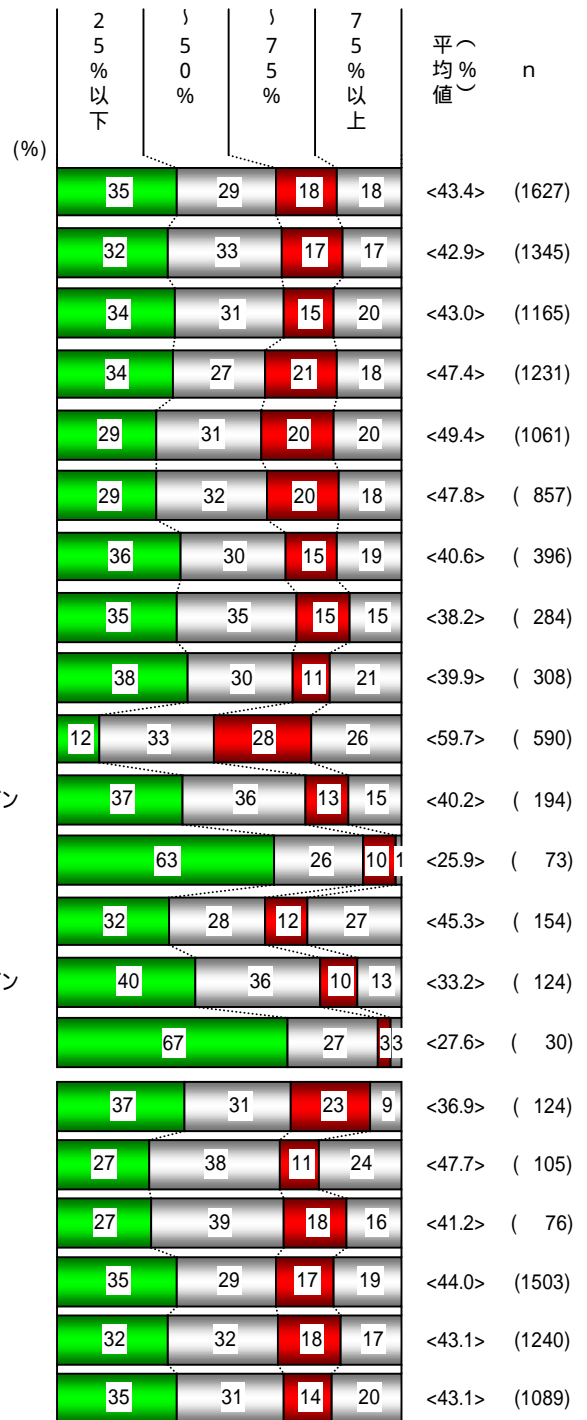


- ・運行形態では、「往復型」の運行が多く、仕事用途車全体では57%で、前回と同率。
- ・車種別にみると、小型トラックでは60%、軽トラックでは69%と、トラックタイプで「往復型」運行の比率が高くなっている。  
「往復放射型」は小型キャブバン（26%）、軽キャブバン（25%）、軽ボンバン（28%）が他の車種に比べ高い。
- ・被災地では、複数の目的地を巡回し、さらに別の地域を巡回するという「巡回放射型」の比率が増え、被災地以外よりも多い。
- ・重量積載率では、仕事用途車全体では、「50%以下」が65%となっており、大きな変化はみられない。  
車種別にみると、小型トラックでは「50%超」が54%を占めるが、その他の車種では「50%以下」が5割を超える。特に小型・軽のボンバンは「50%以下」が約9割となっている。

図表5 業務用車の運行形態



図表6 通常の重量積載率

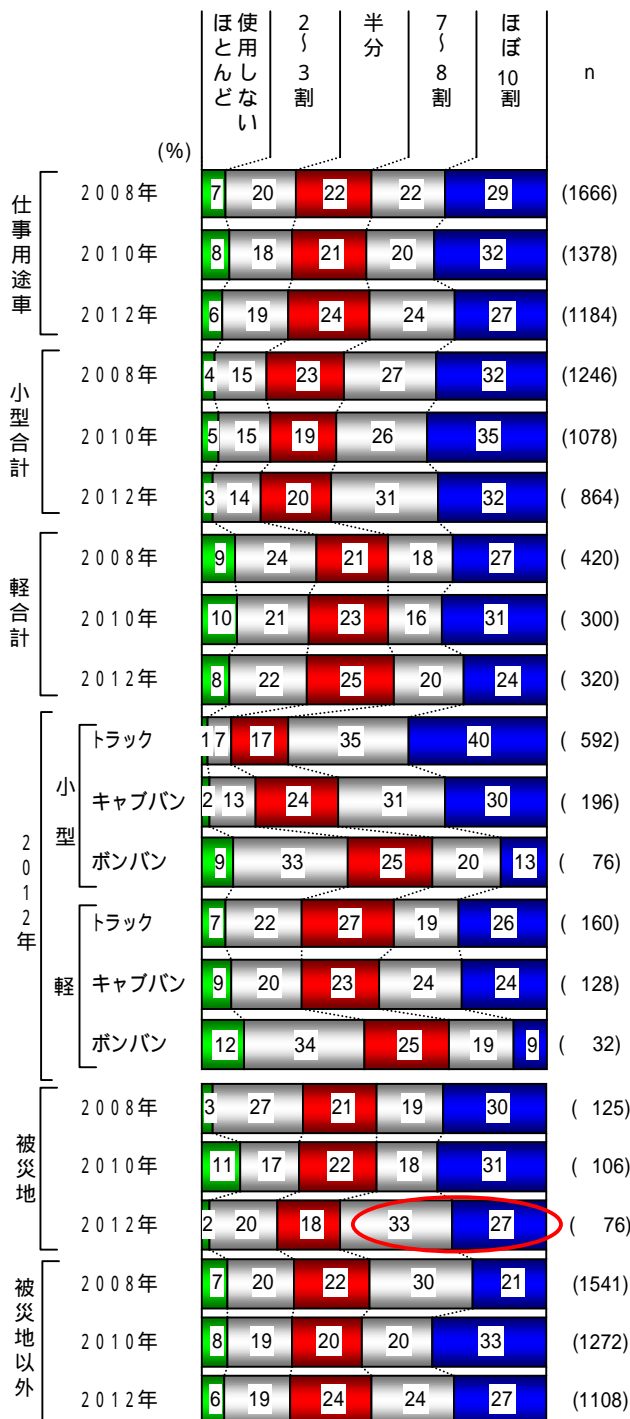


ユーザー

- ・スペース積載率では、「ほぼ10割」が27%を占めるが、2010年に比べると減っている。「7割以上」でみると51%となり前回とほぼ等しい。  
車種別にみると、「7割以上」は小型トラックで75%、小型キャブバンで61%となっているが、小型ボンバンや軽では「半分以下」が多い。  
被災地では、「7割以上」が60%で被災地以外に比べて高く、また前回調査を11ポイント上回っている。
- ・荷物の配送・納入先をみると、「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」が32%で最も多く、次いで「一般消費者」が29%。  
中でも、建設業は「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」が79%と多い。また、卸・小売業・飲食・宿泊業は「一般消費者」が53%と多い。  
車種別でみると、軽キャブバンで「一般消費者」が多い。

ユーザー

図表7 通常のスペース積載率



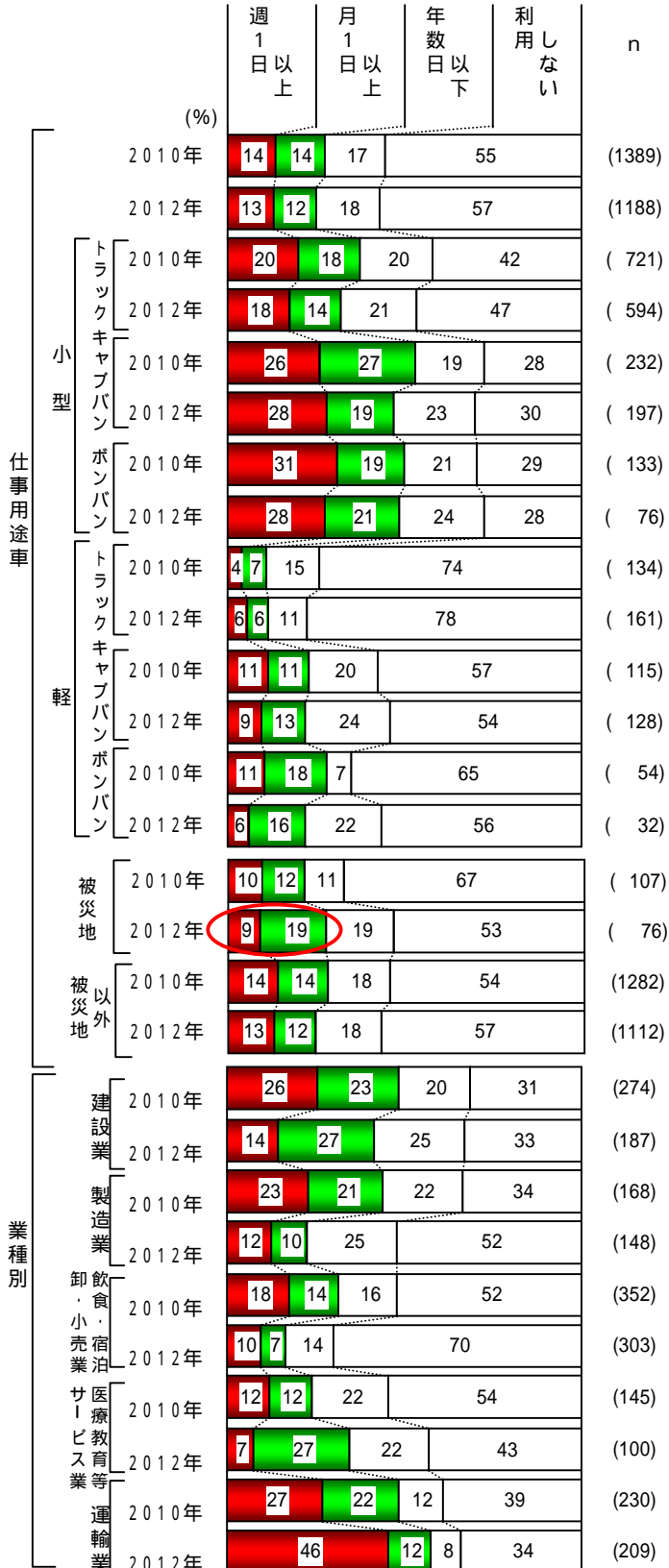
図表8 荷物の配送・納入先

	n	親会社・関連会社	左記以外のメーカー・作業現場等	卸売業者・商社	小売業者・飲食店	運送業者	(複数回答:%)	
							一般消費者	その他
仕事用途車合計	1170	11	32	9	13	1	29	19
農林水産業	125	6	27	9	14	1	13	39
建設業	184	5	79	3	-	-	15	7
製造業	147	39	30	14	15	1	18	5
卸・小売業・飲食店・宿泊業	297	5	12	12	27	1	53	8
サービス業・医療・教育等	83	22	30	4	6	-	34	19
運輸業	204	11	33	22	18	17	26	13
その他	60	14	56	4	5	-	26	5
一般世帯	45	2	21	3	-	0	22	53
小型ノ合計	861	16	42	15	16	2	23	8
トラック	593	16	44	13	14	3	22	8
キャブバン	193	13	40	11	17	3	26	8
ボンネットバン	75	17	40	23	19	-	19	9
軽合計	309	8	25	6	12	1	33	26
トラック	156	8	24	6	10	1	29	31
キャブバン	126	9	27	6	17	1	40	14
ボンネットバン	*27	4	22	-	11	4	33	30

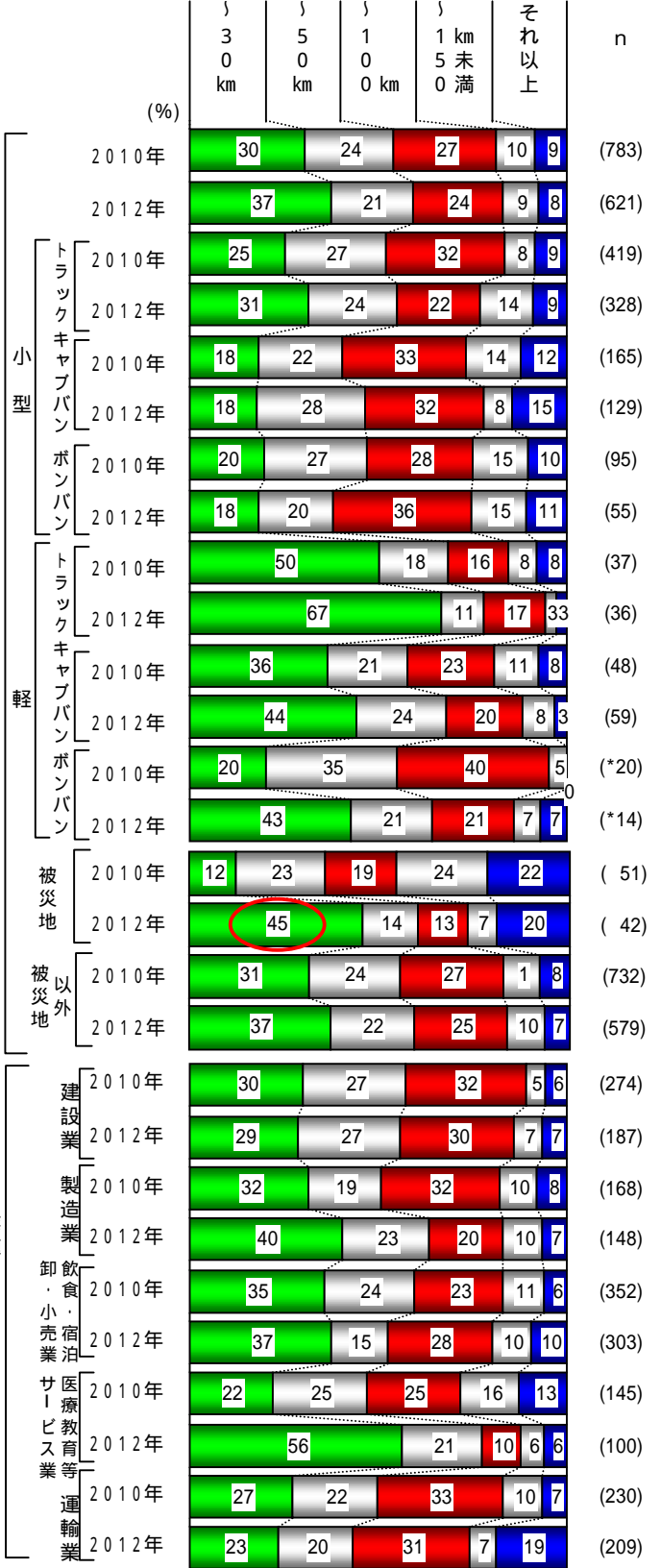
- 全体では25%が高速道路を「月1日以上」利用しており、その比率は前回に比べやや減少。利用率が高い車種は、小型キャブバン、小型ボンバンである。業種別では、運輸業58%、建設業41%が「月1日以上」の高速道路利用をしている。特に運輸業は利用率が高くなっている。一方で、製造業は利用率が減少。被災地では前回と比較し、利用率は増加している。

- 高速道路の1回あたりの走行距離は、「50km以下」が58%を占めている。車種別では「100km超」が最も多いのは小型ボンバンで26%。ただし、小型は車種に大差はない。業種別では運輸業が「100km超」で26%と最も多く、前回の17%を上回った。被災地では、「30km以下」の利用が45%を占めて高い割合で、前回は大きく上回る。

図表9 高速道路の利用頻度



図表10 1回当りの高速道路走行距離

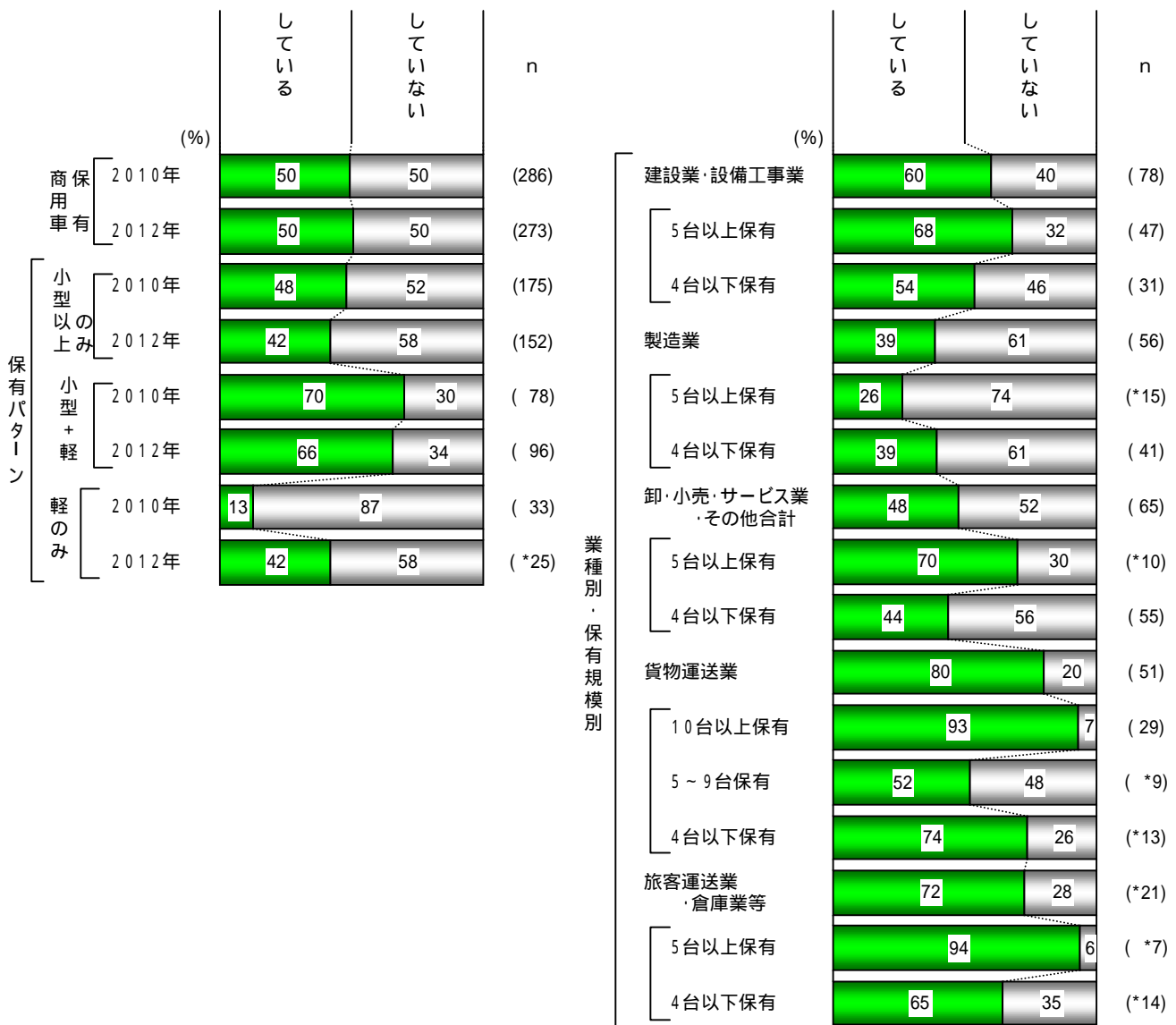


## 2 保有車種の使い分け

- ・保有車の使い分けについてみると、商用車を複数保有する事業で「している」は50%。
- ・小型と軽を併有する事業所では66%と高い比率。次いで小型以上のみ保有、軽のみ保有の事業所ともに42%。
- ・全体では前回と変化はないが、小型以上のみ事業所と小型と軽の併有事業所は「している」の比率が僅かに減少している
- ・業種別では、貨物運送業で93%、建設業・設備工事業で60%が使い分けをしている一方、製造業は39%と低い。

事業所

図表11 保有車の使い分け(複数保有事業所のみ)



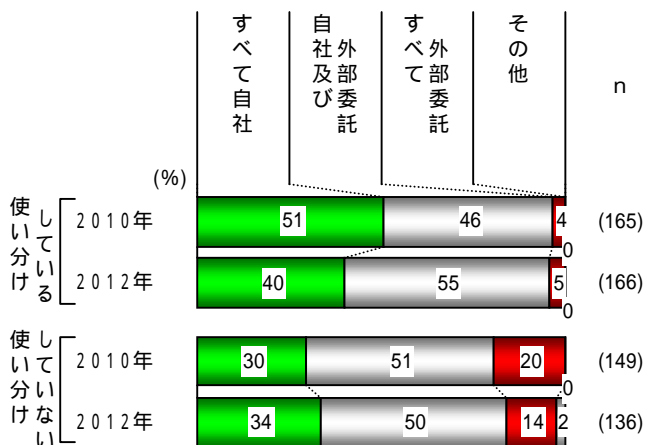
- ・使い分けの理由をみると、「積荷の量」が最も多く、次いで「積荷の種類」「積荷の重さ」と続き、車の使い分けは積荷の内容によって行われていることがうかがえる。
- ・使い分けをしている事業所では輸送は「すべて自社」の比率が使い分けしていない事業所に比べ高く、「すべて外部委託」は使い分けしていない事業所の比率のほうが高い。
- ・車の稼働状況を使い分けの有無別でみると、前は使い分けしている事業所の稼働率が高かったが、今回はその差がなくなった。

事業所

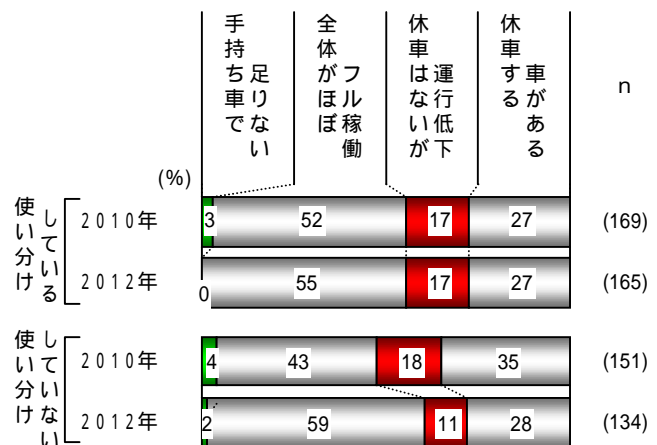
図表12 車の使い分けをする理由

		n	積荷の量	積荷の種類	積荷の重さ	積荷のカサ	使うや場所駐車の道の条件	人を乗せる頻度	走行距離	その他
商用保有	2010年	158	83	46	52	34	20	3	31	-
	2012年	156	73	42	32	26	17	7	25	3
小型み以上保有	2010年	95	79	42	57	43	22	6	34	-
	2012年	82	79	38	42	33	20	5	16	2
小型+軽保有	2010年	53	89	49	48	22	17	0	26	-
	2012年	64	73	45	28	22	12	8	33	0
軽の保有	2010年	*10	99	69	20	-	5	-	21	-
	2012年	*10	44	49	10	21	23	17	23	16
2012年業種別	建設業・設備工事業	46	70	55	41	26	37	26	0	4
	製造業	*20	99	36	53	44	1	26	11	-
	卸・小売・サービス業・その他合計	31	74	29	23	23	23	13	3	3
	貨物運送業	42	89	63	67	55	26	8	9	-
	旅客運送業・倉庫業等	*13	66	45	66	17	30	25	25	4

図表13 車の使い分けと物流に対する体制との関係



図表14 車の使い分けと保有車の稼働状況の関係





- 参考1 - 車の使い分けをする理由と保有併有パターン

(単位:%)

	n	小型 以上 (乗用 含む)	小型 + 軽 (乗用 含む)	軽 のみ (乗用 含む)
全体	156	42	47	11
積荷の量	115	46	48	6
積荷の種類	74	38	50	12
積荷の重さ	68	55	42	3
積荷のカサ	53	52	40	8
人を乗せる頻度	*26	52	33	15
走行距離	*15	26	50	24
使う場所の道路や駐車場の条件	40	28	62	10
その他	*7	32	3	65

- 参考2 - 保有車の用途と保有併有パターン

(単位:%)

	n	小型 以上 (乗用 含む)	小型 + 軽 (乗用 含む)	軽 のみ (乗用 含む)
全体	272	51	36	13
長距離の往復輸送	32	25	63	12
中距離の往復輸送	66	46	44	10
都市圏内の往復輸送	109	51	36	13
都市圏内の巡回輸送	79	34	49	18
家庭への配送	*17	27	38	35
セールス・サービス	100	46	37	17
作業場・仕事場の足	109	45	41	14



# 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・同クラスの歩留まり意向率が高い傾向に変化はない。軽キャブバン・軽ボンバンユーザーでは乗用車意向の比率が、他車型保有ユーザーに比べ高い。

小型キャブバン・小型ボンバンユーザーは、比率はわずかながらダウンサイズの意向が他車型保有ユーザーに比べると多い。

- ・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。この傾向に変化はない。
- ・特に軽キャブバン・軽ボンバンで歩留まり意向が低く、これらのユーザーは軽乗用車への流出意向が増加。

ユーザー

図表1 次期買い替え意向車(車種間の移行)

		n	次期購入意向車									移行傾向			
			普通トラック	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	軽以外の乗用車	軽乗用車	同クラス歩留り	同他クラス移行	他タイプ移行	
現保有車 (調査対象車種)	小型キャブトラック	2008年	807	6	88	2	0	2	0	0	1	1	88	8	3
		2010年	725	4	91	2	0	1	0	0	0	1	91	5	4
		2012年	607	5	88	3	0	2	0	-	0	2	88	7	5
	小型キャブバン	2008年	249	-	11	74	6	0	0	0	4	4	74	0	22
		2010年	243	1	7	77	7	-	1	0	3	3	77	1	19
		2012年	206	1	6	74	5	-	2	0	8	4	74	2	16
	小型ボンバン	2008年	225	-	5	5	69	-	0	2	10	8	69	2	18
		2010年	145	-	2	5	71	-	1	5	8	8	71	5	17
		2012年	81	1	3	5	63	-	1	3	14	11	63	3	21
	軽トラック	2008年	191	-	9	1	1	78	3	1	-	6	78	9	10
		2010年	150	-	7	2	1	73	3	4	2	7	73	7	17
		2012年	168	-	10	1	1	74	1	-	-	13	74	10	15
軽キャブバン	2008年	168	1	-	14	1	3	51	2	5	23	51	14	30	
	2010年	147	-	5	8	1	8	55	6	1	16	55	8	35	
	2012年	151	1	1	6	1	6	49	7	5	23	49	6	39	
軽ボンバン	2008年	145	-	-	1	8	-	3	40	6	41	40	8	45	
	2010年	122	-	-	1	4	-	2	38	7	48	38	4	51	
	2012年	56	-	-	2	5	-	4	39	4	46	39	5	52	

- ・業種別で最も多い次期買い替え意向車の車種は、「農林水産業」「卸・小売業、飲食・宿泊業」「サービス業・医療・教育等」が軽トラック、「建設業」「製造業」「運輸業」が小型トラックであった。
- ・「製造業」は小型トラックが前回から減少し、軽トラック・軽キャブバンが増加している。また、「サービス業・医療・教育」は軽キャブバンが減少し、軽トラックが増加している。

図表2 次期買い替え意向車(業種別)

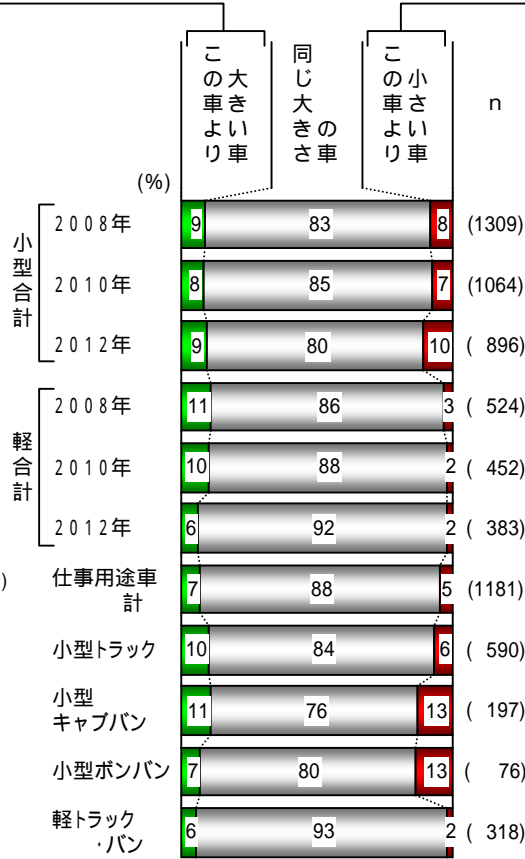
ユーザー

		n	次期購入意向車									
			普通トラック	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	軽以外の乗用車	軽乗用車	
業種別	農林水産業	2008年	124	-	17	2	1	64	6	1	0	7
		2010年	113	0	17	1	1	64	8	3	3	4
		2012年	125	2	20	3	2	60	7	1	-	5
	建設業	2008年	298	1	39	12	8	19	9	2	3	8
		2010年	274	2	35	15	9	18	9	4	2	6
		2012年	186	2	33	16	8	15	10	4	4	10
	製造業	2008年	183	3	35	12	12	19	10	2	1	7
		2010年	165	3	37	17	9	6	8	5	5	10
		2012年	147	2	29	15	11	13	12	4	3	9
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	2008年	429	1	22	19	10	14	14	5	5	11
		2010年	340	1	19	16	11	22	11	8	0	11
		2012年	302	1	20	11	10	24	13	7	3	11
	サービス業、 医療、教育等	2008年	189	2	20	15	14	11	13	8	3	14
		2010年	142	0	21	16	10	17	22	8	1	6
		2012年	98	2	19	15	8	25	9	7	2	10
	運輸業	2008年	209	14	44	10	6	12	8	3	3	1
		2010年	225	9	50	7	6	5	14	3	2	5
		2012年	205	9	48	7	3	6	17	-	2	8
	その他	2008年	98	2	27	12	16	21	7	6	2	6
		2010年	67	0	34	6	14	31	7	5	1	2
		2012年	64	1	22	15	7	19	12	4	6	15
	一般世帯	2008年	198	-	4	5	4	30	9	13	4	27
		2010年	164	0	5	5	3	20	18	13	6	30
		2012年	113	1	4	1	3	25	12	10	7	36

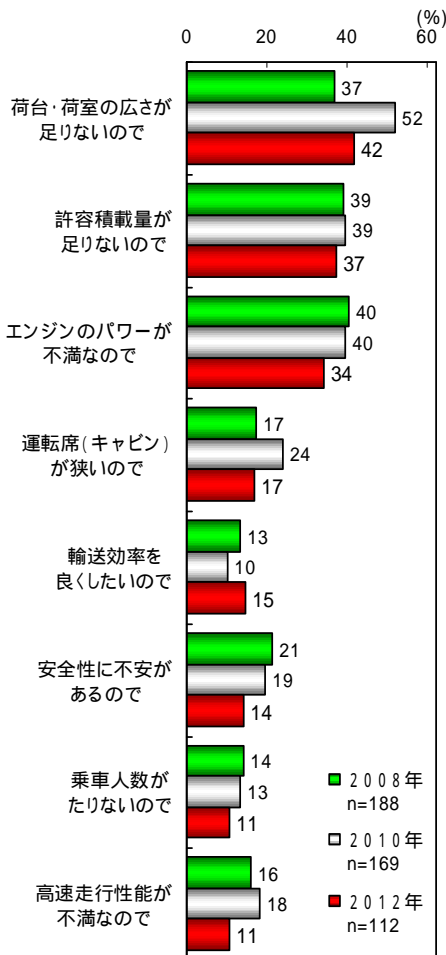
- ・車種別では、小型トラック・小型キャブバンで「この車より大きい車」の比率が約1割で、他の車種に比べやや高い。小型キャブバン・小型ボンバンで「この車より小さい車」の比率が13%で他に比べやや高い。
- ・大きい車にする理由としては、「荷台・荷室の広さが足りない」「許容積載量が足りない」「エンジンのパワーが不満」など、サイズ面やパワー面からの理由が多い。
- ・小さい車にする理由としては、「燃費が悪く不経済」「狭い道の走行や駐車がしにくい」「税金などが高い」など、経済性面や使いやすさからの理由が多い。

ユーザー

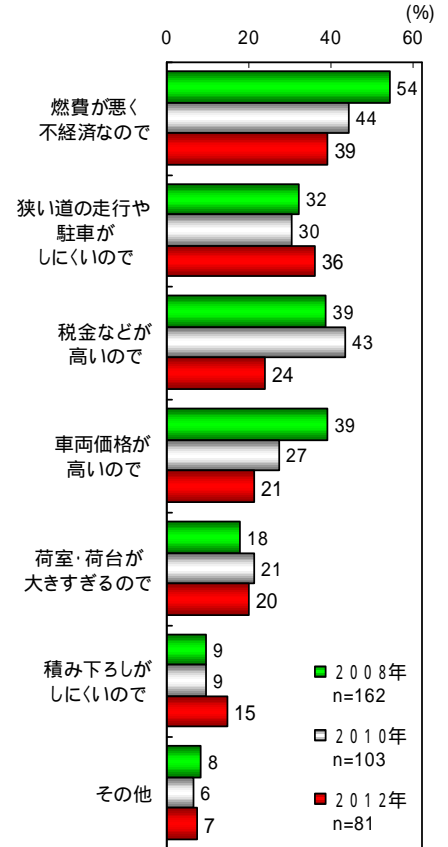
図表3 次期買い替え時の大きさ志向



図表4 大きい車にする理由



図表5 小さい車にする理由



- ・次に買い替える時に重視する点を見ると、最も多いのは「燃費の良さ」（70%）、次いで「運転のしやすさ」「安全性」（ともに45%）。また、車両面以外では「車両価格」（58%）も多い。
- ・現在保有している車種で違いをみると、小型キャブバンは「荷室の広さ」「荷室を多様に使える」で他に比べ比率が高い。  
軽キャブバンでも「荷室の広さ」「荷室を多様に使える」が他に比べ高いのに加えて、「運転のしやすさ」も高い。
- ・被災地は被災地以外に比べ、燃費や価格の比率が低く、積載量の比率が高い。

ユーザー

図表6 次期買い替え時の重視点【車両面】

		(複数回答:%)													
		車 両 面													
	n	燃費の良さ	運転のしやすさ	安全性	耐久性	荷室の広さ	エンジンの馬力	居住性・乗り心地	積載量に余裕がとれる	ブレーキ性能	荷役のしやすさ	荷台の低さ	環境対策	荷室を多様に使える	
2010年		1524	72	45	48	41	22	26	21	16	19	15	13	11	11
2012年		1289	70	45	45	39	23	23	21	18	16	15	13	13	11
調査対象車	小型トラック	612	67	41	49	49	21	30	18	31	23	19	20	16	6
	小型キャブバン	206	79	42	46	48	44	25	23	29	17	16	12	12	21
	小型ボンバン	82	76	46	49	43	27	20	21	15	10	13	6	17	13
	軽トラック	174	66	43	41	35	14	21	18	12	13	13	13	9	5
	軽キャブバン	154	74	54	46	37	34	25	21	16	19	21	12	15	20
	軽ボンバン	61	72	44	48	33	18	13	28	13	7	7	5	8	12
地域	被災地	85	60	45	39	34	24	26	16	28	18	17	12	9	10
	被災地以外	1204	71	45	45	40	23	23	21	17	15	15	13	13	11

		車 両 面										車 両 面 以 外 ( 抜 粋 )			
	n	静粛性	整備・点検のしやすさ	出足・加速性能	内装・装備の良さ	スタイル・外観	盗難対策	新型車	架装のしやすさ	その他	特にない	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	販売店との関係
2010年		10	13	10	8	9	4	4	2	0	8	58	38	28	25
2012年		11	10	9	8	8	5	5	2	1	10	58	37	27	20
調査対象車	小型トラック	14	14	9	8	7	6	4	4	1	5	66	42	32	18
	小型キャブバン	12	9	12	8	9	8	3	1	1	5	59	42	31	23
	小型ボンバン	5	12	5	9	9	6	4	1	4	6	61	35	29	18
	軽トラック	8	11	9	7	6	4	6	2	-	14	48	37	24	18
	軽キャブバン	12	8	12	7	10	6	6	1	3	8	65	34	34	25
	軽ボンバン	13	7	3	10	7	5	3	-	-	13	62	30	13	22
地域	被災地	10	10	11	10	7	3	3	0	2	14	45	34	31	19
	被災地以外	11	10	9	7	7	5	5	2	1	9	59	37	27	20

## 2 今後の保有車の変化見通し

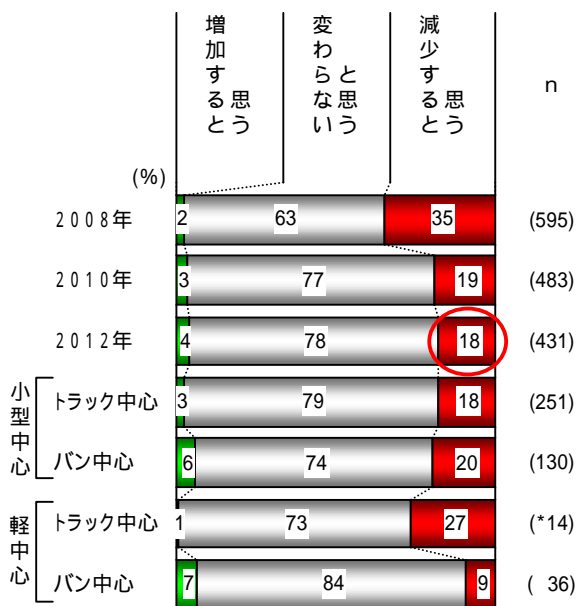
今後の保有台数は「減ると思う」の比率が「増えると思う」を上回り、前回とほぼ同率。保有車種の割合は変わらない事業所が大半であるが、わずかながら「軽が増える」が「小型が増える」を上回る。

今の車種を別の車種に買い替えた場合、許容できるかという視点で、その車種の潜在需要を推察すると、他車種保有ユーザーの小型・軽のキャブバンに対する許容度が相対的に高いことが推察できる。一方、トラック系に対する許容度はそれほど高くない。

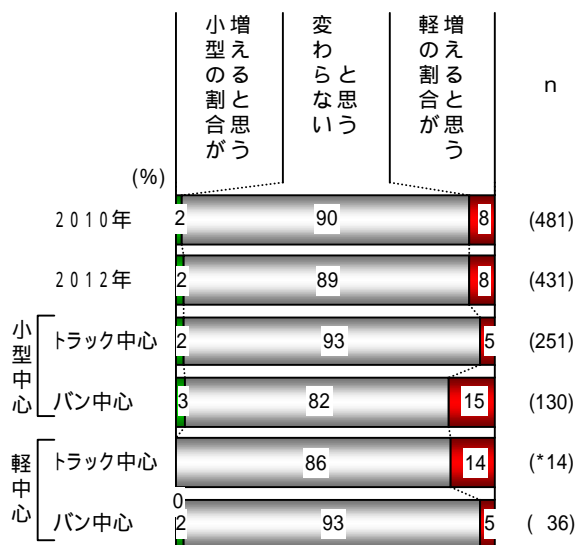
- ・今後1～2年の保有台数の増減見通しをみると、「減少すると思う」が18%で、「増加すると思う」(4%)に比べて高い。2010年時と比べても変化はない。  
「減少すると思う」の比率が高いのは、「軽トラック中心」の事業所である。
- ・今後1～2年の保有車種割合変化の見通しをみると、「小型の割合が増える」は2%、「軽の割合が増える」は8%となった。これも2010年時と変化はない。
- ・「軽トラック中心」の事業所では、「経営状況が悪くなる」「輸送量が減少すると思う」という見通しをする比率が、他の事業所に比べ顕著に高い。

事業所

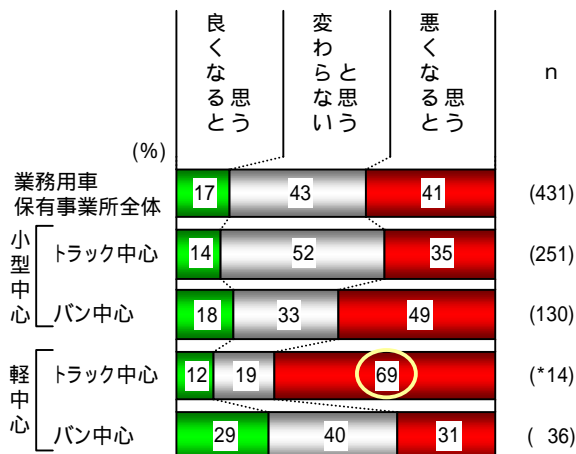
図表7 トラック・バン保有台数の見通し



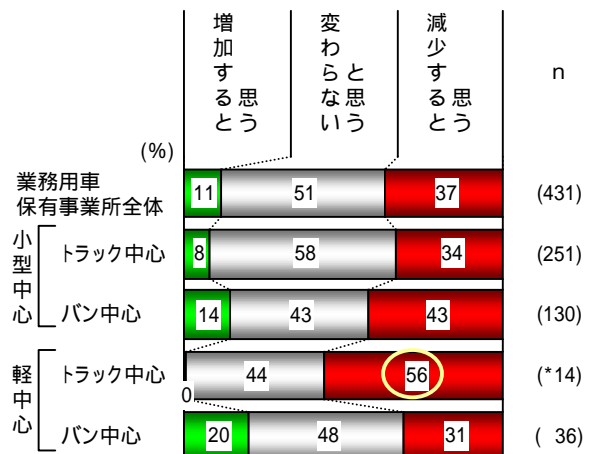
図表8 保有台数車種変化の見通し



図表9 経営状態の見通し



図表10 物資輸送量の見通し



保有車以外の他の車種をどの程度許容できるのかを把握するために、「他の車種に買い替えた場合」という仮の状況に対して、「困る」か「困らない」かを質問した。  
その結果から「困らない」度を見ることで、次期購入意向車だけでは把握しきれない各車種の潜在的なニーズの推察を試みた。

<小型トラックに買い替えた場合の「困らない」度>

- ・保有車種別にみると、「困らない」の比率が最も高いのは軽トラックユーザーで33%。それ以外の車種は20%に満たない。
- ・さらに詳細にみると、「困まらない」が30%を超えるのは、農林水産業の軽トラックユーザーのみ。

<小型キャブバンに買い替えた場合の「困らない」度>

- ・保有車種別にみると、「困らない」の比率が最も高いのは小型ボンバン・軽ボンバンのユーザーでともに32%、次いで軽キャブバンユーザーも27%と高い。
- ・さらに詳細にみると、「困まらない」が高いのは、卸・小売業、飲食店・宿泊業の小型ボンバンユーザーで31%、さらには、一般世帯の軽トラックユーザーの30%、軽ボンバンユーザーの27%も高い。

ユーザー

図表11-1 現保有車(調査対象車)×業種別にみた「他車種に買い替えた場合の不都合度」  
(業種別は n=30以上を表記)

小型トラックに買い替えた場合

		n	困る	どちら い え と な い	困 ら な い
小型キャブバン	合 計	206	75	12	13
	建設業	44	76	15	8
	製造業	35	67	21	12
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	65	83	7	10
小型ボンバン	合 計	82	62	19	20
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	31	80	16	5
軽トラック	合 計	174	43	25	32
	農林水産業	59	42	26	33
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	34	46	30	24
	一般世帯	33	49	22	28
軽キャブバン	合 計	154	74	16	10
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	45	82	11	7
	一般世帯	33	76	15	9
軽ボンバン	合 計	61	65	15	19
	一般世帯	33	71	15	14

小型キャブバンに買い替えた場合

		n	困る	どちら い え と な い	困 ら な い
小型トラック	合 計	613	79	12	8
	建設業	97	77	13	10
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	119	77	14	9
	運輸業	196	79	12	9
小型ボンバン	合 計	82	33	35	32
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	31	39	30	31
軽トラック	合 計	174	58	20	22
	農林水産業	59	62	17	21
	卸・小売業、飲食店	34	56	21	22
	一般世帯	33	48	22	30
軽キャブバン	合 計	154	51	22	27
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	45	58	21	21
	一般世帯	33	53	25	22
軽ボンバン	合 計	61	42	26	32
	一般世帯	33	43	30	27

<軽トラックに買い替えた場合の「困らない」度>

- ・保有車種別にみると、「困らない」の比率が最も高いのは軽ボンバンユーザーであるが、23%と低い。それ以外の車種は20%に満たない。
- ・さらに詳細にみると、「困まらない」が高いのは一般世帯の軽ボンバンユーザーであるが、21%と低い。

<軽キャブバンに買い替えた場合の「困らない」度>

- ・保有車種別にみると、「困らない」の比率が最も高いのは小型ボンバンユーザーの39%、次いで軽ボンバンユーザーも36%と高い。
- ・さらに詳細にみると、「困まらない」が高いのは、一般世帯の軽トラックユーザーで38%、卸・小売業、飲食店・宿泊業の小型ボンバンユーザーの37%、さらには一般世帯の軽ボンバンユーザーも36%と高い。

ユーザー

図表11-2 現保有車(調査対象車)×業種別にみた「他車種に買い替えた場合の不都合度」  
(業種別は n=30以上を表記)

軽トラックに買い替えた場合

		n	困る	どちら いらい な もい	困らない
小型トラック	合 計	613	80	11	10
	建設業	97	78	11	11
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	119	84	7	10
	運輸業	196	84	8	8
小型キャブバン	合 計	206	78	13	9
	建設業	44	77	18	6
	製造業	35	81	9	10
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	65	81	12	6
小型ボンバン	合 計	82	68	17	16
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	31	86	3	11
軽キャブバン	合 計	154	69	19	12
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	45	79	12	8
	一般世帯	33	70	22	9
軽ボンバン	合 計	61	59	18	23
	一般世帯	33	62	18	21

軽キャブバンに買い替えた場合

		n	困る	どちら いらい な もい	困らない
小型トラック	合 計	613	83	10	7
	建設業	97	84	6	11
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	119	86	8	7
	運輸業	196	84	9	7
小型キャブバン	合 計	206	64	20	15
	建設業	44	65	21	14
	製造業	35	70	16	14
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	65	71	17	12
小型ボンバン	合 計	82	35	26	39
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	31	33	30	37
軽トラック	合 計	174	55	20	25
	農林水産業	59	62	19	19
	卸・小売業、 飲食店・宿泊業	34	54	23	23
	一般世帯	33	41	21	38
軽ボンバン	合 計	61	23	41	36
	一般世帯	33	22	42	36

## 第6章 環境に対する意識と対応

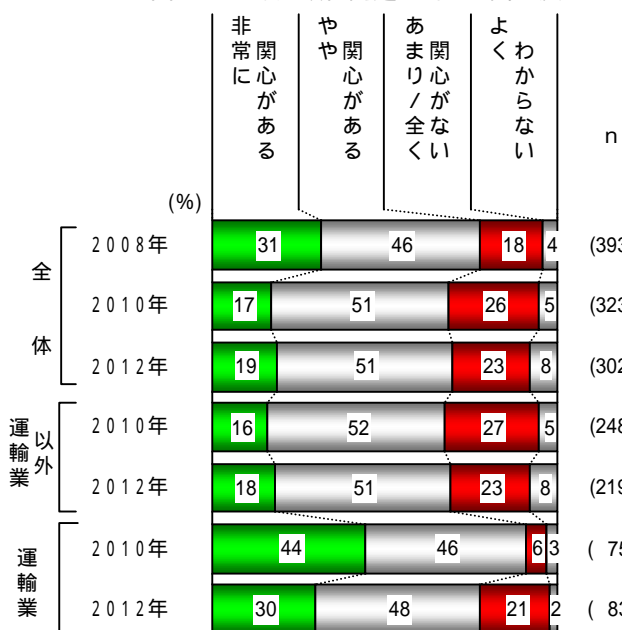
環境問題に対する関心度に大きな変化はないが、環境対策費用に対する負担感が増している。具体的な環境対策については、アイドリングストップやエコドライブなど前回調査と変わらず、高い水準で実施している。

ハイブリッドカー・電気自動車に対する意識は、環境性・社会性といったイメージについてはややトーンダウンし、「燃料価格変動の影響を受けにくい」という実用面が強まっている。また「車両価格が高い」などの懸念点については薄れつつある。

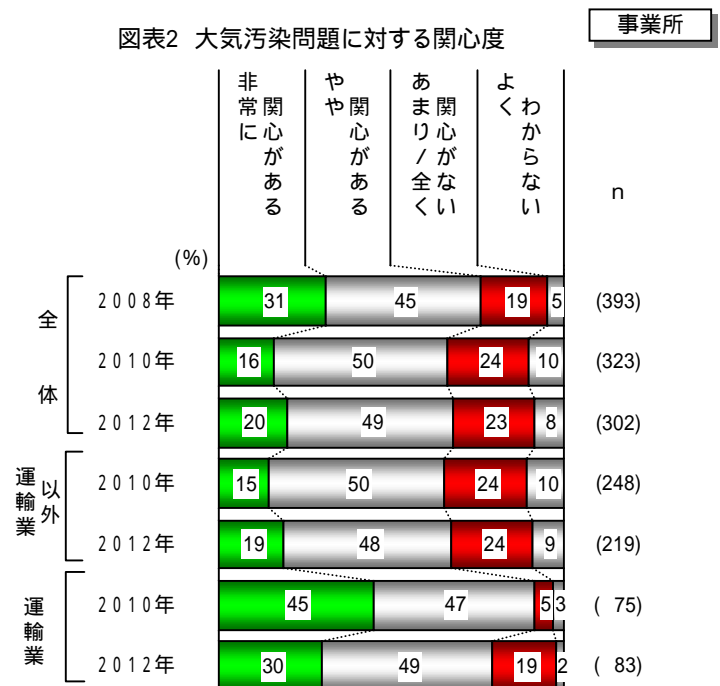
### 1 環境問題に対する意識

- ・全体は大きな変化がみられないが、運輸業では、「地球温暖化問題に対する関心度」、「大気汚染問題に対する関心度」、「リサイクルに関する関心度」における「非常に+やや関心がある」の比率が、前回と比べていずれも10%以上減少。ただし、運輸業以外と比べると、関心度は高い。
- ・環境対策費用に対する負担感は、「負担を感じるが仕方ない+あまり/全く負担を感じない」の比率が前回に比べて増加する一方で、「非常に負担を感じる」比率も増加した。

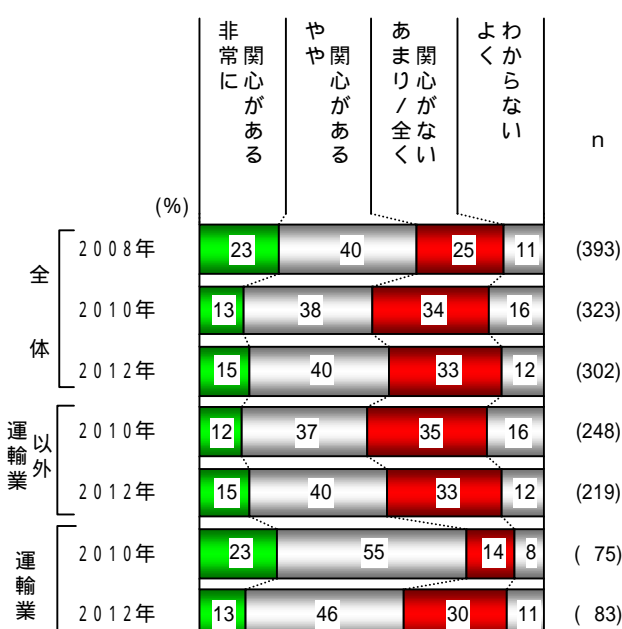
図表1 地球温暖化問題に対する関心度



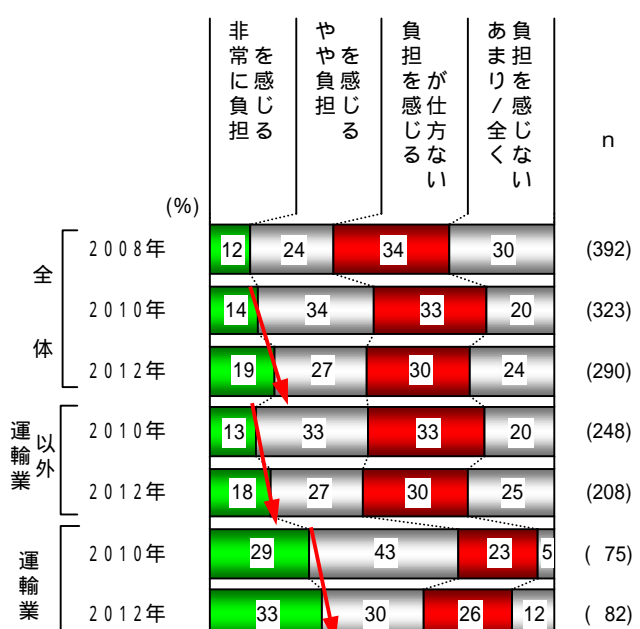
図表2 大気汚染問題に対する関心度



図表3 リサイクルに対する関心度



図表4 環境対策費用に対する負担感

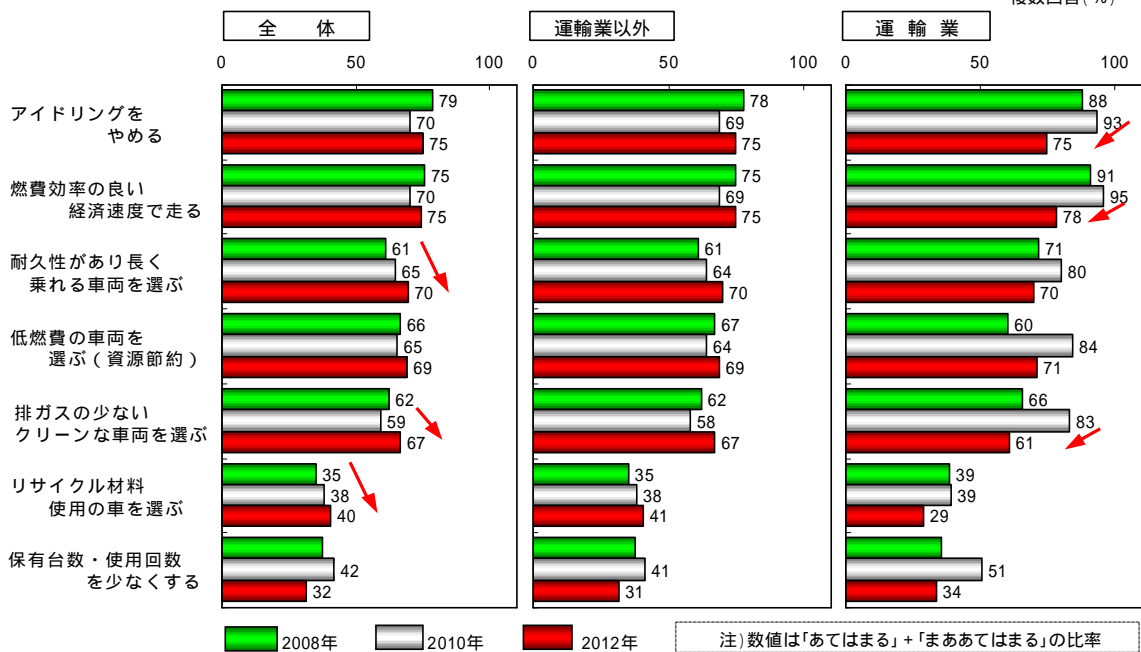




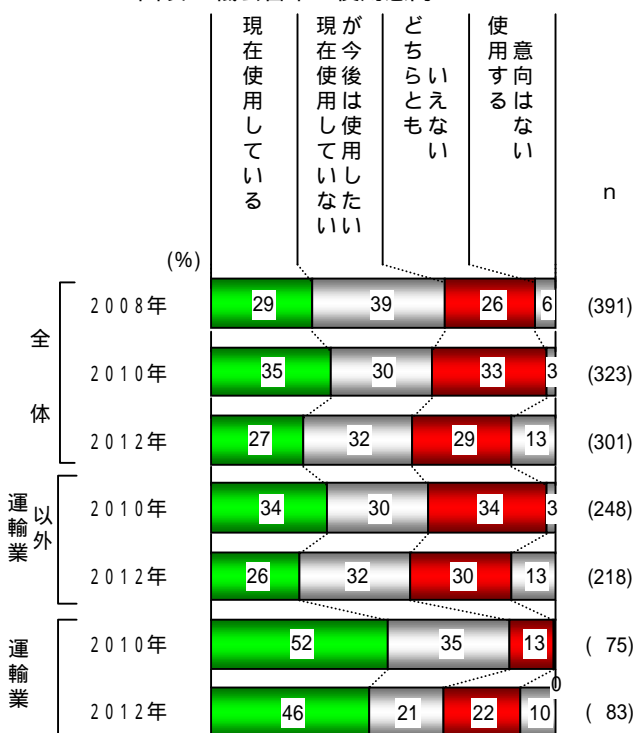
- ・環境問題に対する考え方をみると「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」がともに75%でトップ。「耐久性があり長く乗れる車両を選ぶ」「排ガスの少ないクリーンな車両を選ぶ」「リサイクル材料使用の車を選ぶ」は前回より増加。運輸業は全ての項目で前回より比率が下がっている。
- ・低公害車の利用意向は、「現在使用している」が27%で前回より減少。一方「今後は利用したい」は32%で微増。運輸業では、「現在使用」「今後使用したい」の合計が67%で前回に比べ20ポイントも減少している。
- ・環境対応車の購入意向は、いずれの車型においても「購入を検討する」の比率は「ハイブリッドカー」が最も高く、中でも「小型バン」では27%と他車型と比べて高い。

事業所

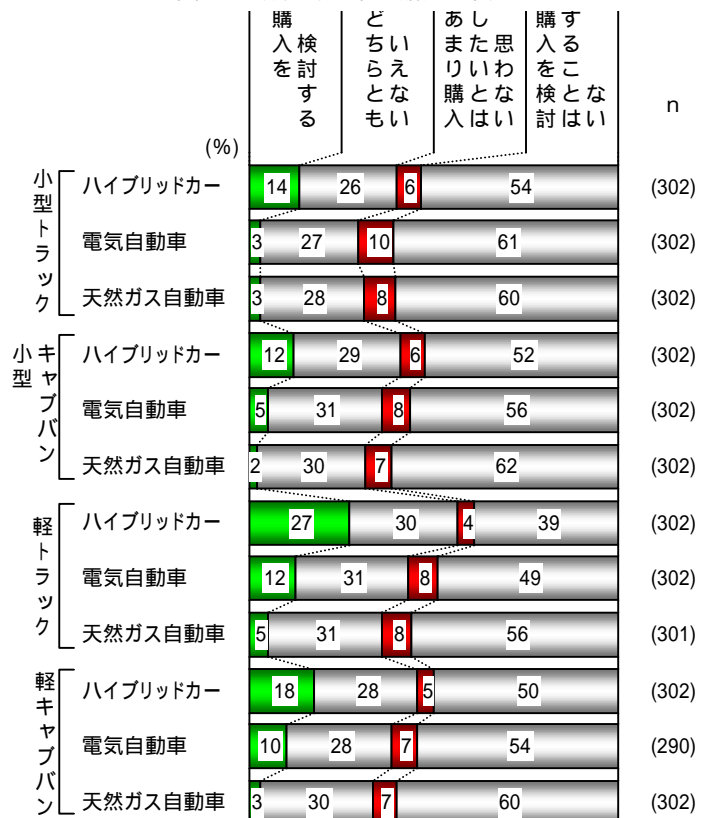
図表5 実施している環境対策



図表6 低公害車の使用意向



図表7 環境対応車の購入意向



## 2 次世代環境車に対する意識

- ・ハイブリッドカーの商用車に対するイメージは、「排出ガスがない・少ない」、「社会評価・イメージがよい」、「静粛性に優れる」の比率が高いが、前回と比べるといずれも減少。全体および運輸業以外では、「燃料価格変動の影響を受けにくい」の比率が増加したが、運輸業においては減少している。
- ・電気自動車の商用車に対するイメージは、「排出ガスが少ない」、「静粛性に優れる」、「社会評価・イメージがよい」の比率が高いが、前回と比べるといずれも減少。運輸業では、全体および運輸業以外と比べて「最新のテクノロジーである」、「顧客からのイメージが良い」の前回からの減少が大きい。
- ・天然ガス自動車の商用車に対するイメージは、「排出ガスがない・少ない」が最も高い。

事業所

図表8 ハイブリッドカーの商用車のイメージ

			← 実用性					→ 環境性・社会性			
		n	燃料影響を格受けにくい	使用維持コストが安い	静粛性に優れる	排出ガスが少ない	最新のテクノロジー	信頼できる技術	顧客からのイメージが良い	社会評価・イメージが良い	あてはまらない
全体	2010年	323	23	22	33	57	31	18	21	45	19
	2012年	302	27	18	32	42	21	13	17	32	22
運輸以外	2010年	248	22	22	33	57	31	18	20	44	20
	2012年	219	27	18	32	42	21	13	17	31	22
運輸業	2010年	75	32	31	37	59	37	18	28	60	18
	2012年	83	27	26	25	43	19	13	24	40	19

図表9 電気自動車の商用車のイメージ

			← 実用性					→ 環境性・社会性			
		n	燃料影響を格受けにくい	使用維持コストが安い	静粛性に優れる	排出ガスが少ない	最新のテクノロジー	信頼できる技術	顧客からのイメージが良い	社会評価・イメージが良い	あてはまらない
全体	2010年	323	32	16	43	65	38	13	18	47	17
	2012年	302	26	10	40	43	36	7	14	29	27
運輸以外	2010年	248	31	15	43	64	38	13	17	46	17
	2012年	219	26	10	39	43	36	7	13	29	27
運輸業	2010年	75	39	24	48	73	39	18	31	54	21
	2012年	83	26	16	41	53	26	9	20	34	23

図表10 天然ガス自動車の商用車のイメージ

			← 実用性					→ 環境性・社会性			
		n	燃料影響を格受けにくい	使用維持コストが安い	静粛性に優れる	排出ガスが少ない	最新のテクノロジー	信頼できる技術	顧客からのイメージが良い	社会評価・イメージが良い	あてはまらない
全体		302	10	10	6	22	11	7	9	12	53
運輸業以外		219	10	10	5	21	11	7	8	12	54
運輸業		83	22	13	11	41	11	6	20	22	34

- ・ハイブリッドカーの商用車の懸念点では、「車両価格が高い」、「維持費面で不安がある」の比率が高いが、前回と比べるといずれも減少。  
全体および運輸業以外では、「維持費面で不安がある」の比率が減少したが、運輸業においては横這いとなった。
- ・電気自動車の商用車の懸念点では、「車両価格が高い」、「維持費面で不安がある」、「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」の比率が高いが、前回と比べるといずれも減少。  
運輸業では、前回と比べて大きく減少する項目が多い中であって、「充電施設の場所や数が心配」は、ほぼ横這い。

事業所

図表11 ハイブリッドカーの商用車の懸念点

(複数回答%)

BD \ n		n	車(導入コストが高い)	維持費面で不安がある	同最大積載量が少ない	購入後の不安がある	技術的な不安がある	その他	特に無い
全体	2010年	323	75	43	18	10	14	0	17
	2012年	298	63	34	19	9	8	1	30
運輸以外	2010年	248	75	43	16	10	15	0	17
	2012年	215	63	33	19	9	8	1	30
運輸業	2010年	75	90	53	41	13	8	-	8
	2012年	83	71	53	24	16	11	2	24

図表12 電気自動車の商用車の懸念点

(複数回答%)

BD \ n		n	車(導入コストが高い)	維持費面で不安がある	技術的な不安がある	購入後の不安がある	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	充電中のトラブルが心配	同最大積載量が少ない	その他	特に無い
全体	2010年	323	78	50	18	14	50	49	40	15	15	-	15
	2012年	296	57	36	8	10	36	37	30	14	14	2	31
運輸以外	2010年	248	77	49	17	14	49	48	40	15	15	-	15
	2012年	213	57	36	8	10	34	36	30	14	13	3	32
運輸業	2010年	75	86	61	40	16	67	57	45	14	15	-	12
	2012年	83	59	49	10	13	59	55	30	12	20	-	24

## 第7章 農家におけるトラック・バン

農家数は、継続的に減少傾向にある中、最近1～2年の経営状況については「悪くなっている」が減少、「変わらない」とする農家が増加しており、「良くなっている」は微増にとどまる。

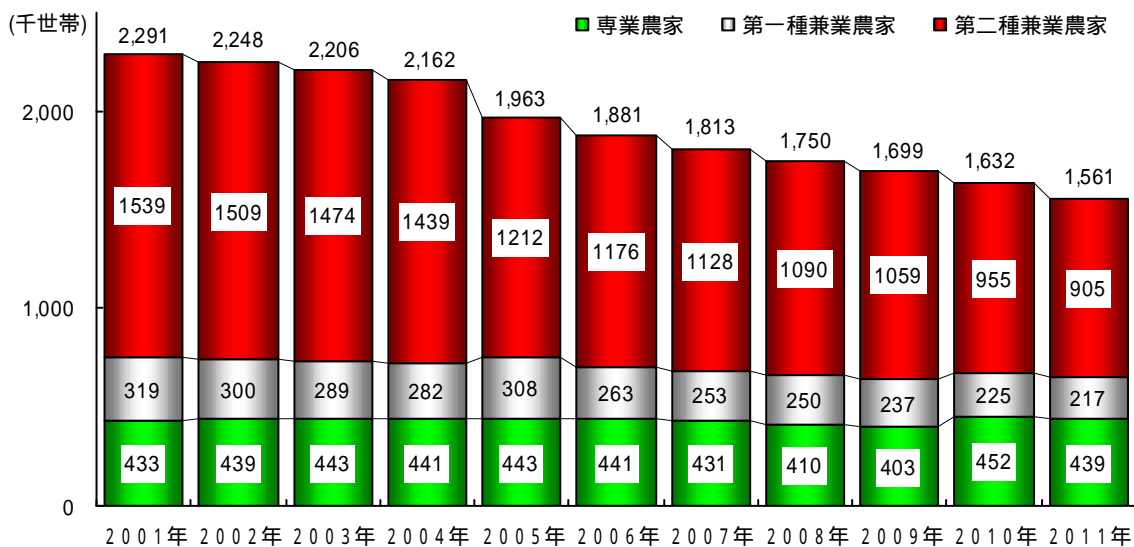
最近1～2年の経営状況は、専業農家、64歳以下農家、小型トラック保有農家では、良くなっているという比率が相対的に高く、今後の経営拡大を予定している比率も、それ以外の農家より高い。

保有、買い替え意向車とも軽トラック中心である傾向は変わらず、保有台数についても変化はあまりない。

### 1 農家の現状

- ・販売農家数は減少傾向にあり、2001年の229万世帯から2011年の156万世帯へと10年間で73万世帯減少。専業農家数はほぼ横這いも、第一種兼業農家で32万世帯から22万世帯へ第二種兼業農家で154万世帯から91万世帯へと農家世帯数を減少させている。
- ・専業農家、第一種兼業農家、第二種兼業農家の比率は、28：14：58となっている。

図表1 販売農家数の推移



図表1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整を行っており、密接な関係にある)

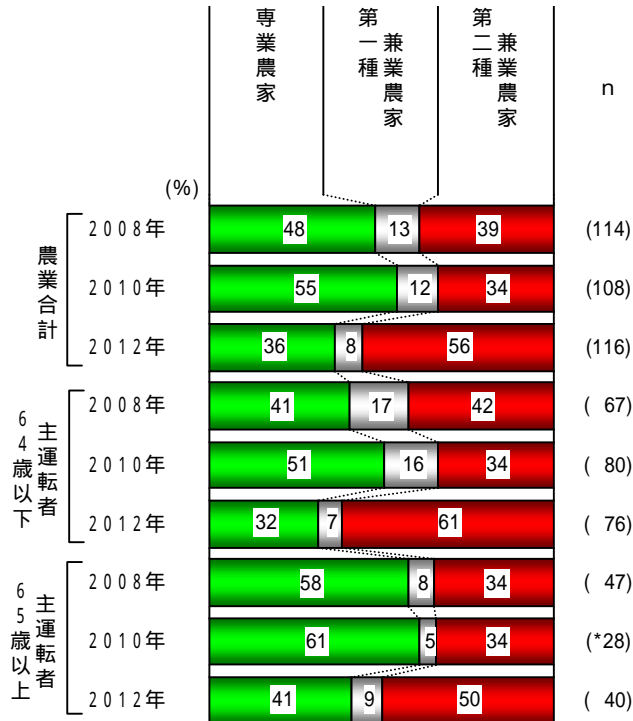
#### 【農家の定義】

- 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。

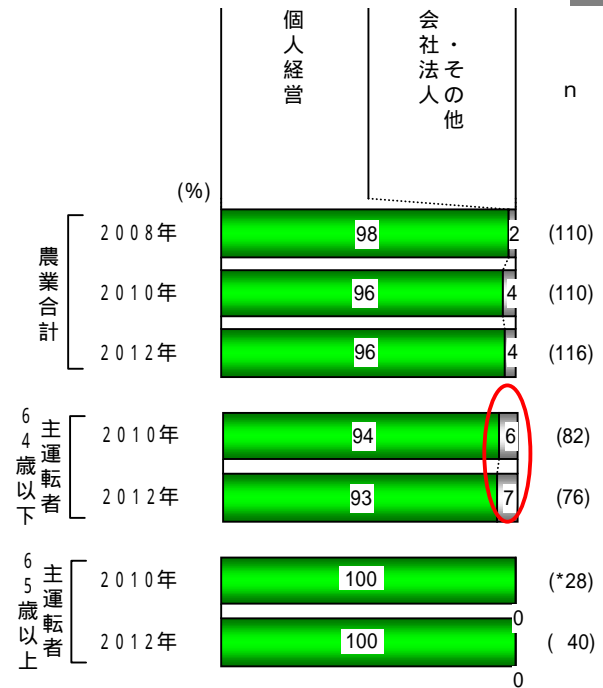
## 2 農家の経営状況

- ・今回の調査対象農家における専業農家、第一種兼業農家、第二種兼業農家の比率は全体で36：8：56。
- ・経営形態では、従来と変わらずに「個人経営」が大部分を占めているが、主運転者64歳以下では、「会社法人・その他」が7%で前回と比べて1ポイント増加している。
- ・最近1～2年の経営状況は、「良くなっている」が6%で前回に比べて3ポイント増加。「変わらない」が75%で前回に比べて18ポイント増加。「悪くなっている」が20%で前回と比べて20ポイント減少。専業農家、主運転者64歳以下では「良くなっている」世帯が全体の10%程度を占めている。
- ・農業の継続意向は、最近1～2年の経営状況について比較的「良い」とする比率が高い、専業農家、主運転者64歳以下で「規模を拡大・会社運営予定」が10%程度を占めている。

図表2 対象農家の専業・兼業別

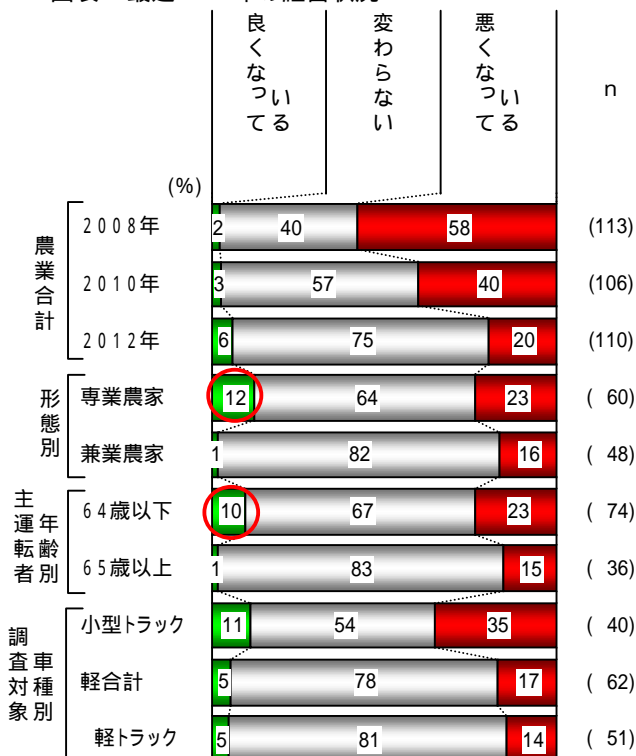


図表3 対象農家の経営形態

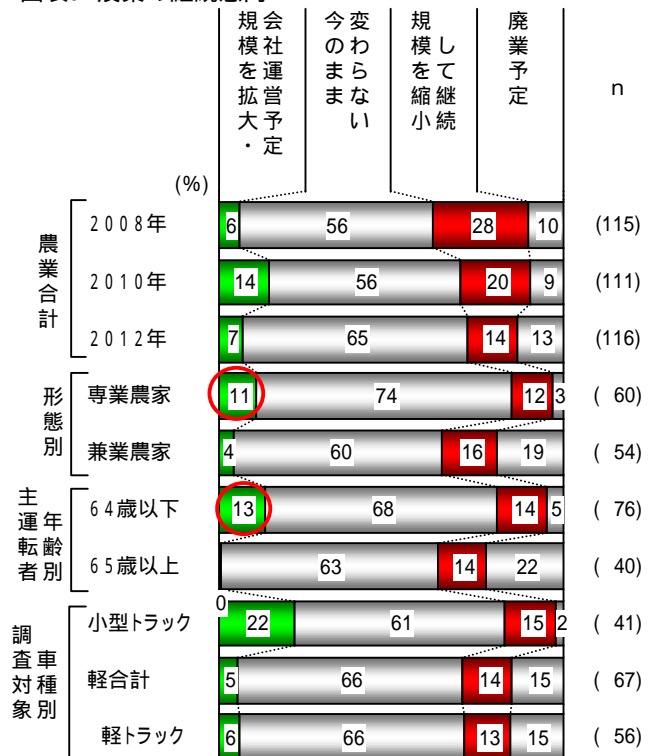


ユーザー

図表4 最近1～2年の経営状況



図表5 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93%と最も高く、他業種と比べると軽トラックへの集中度が高い。
- ・時系列では、2008年以降、「軽キャブバン」での微減傾向がみられるものの、大きな変化はない。
- ・専業農家や主運転者が64歳以下の農家では、小型トラックの保有率が相対的に高い。

ユーザー

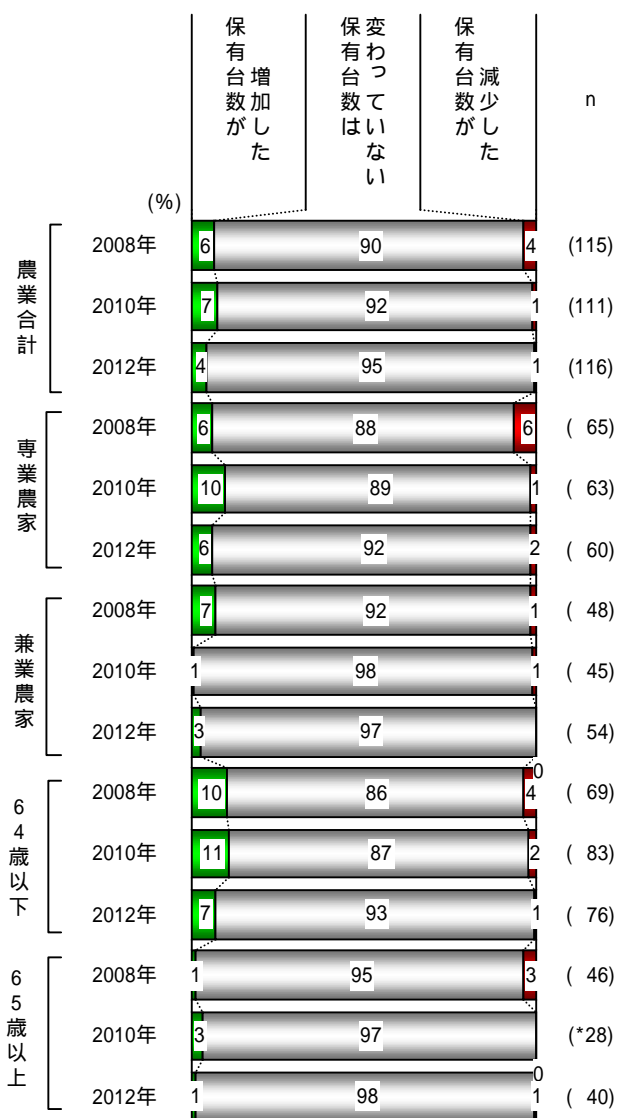
図表6 保有車種

(複数回答：%)

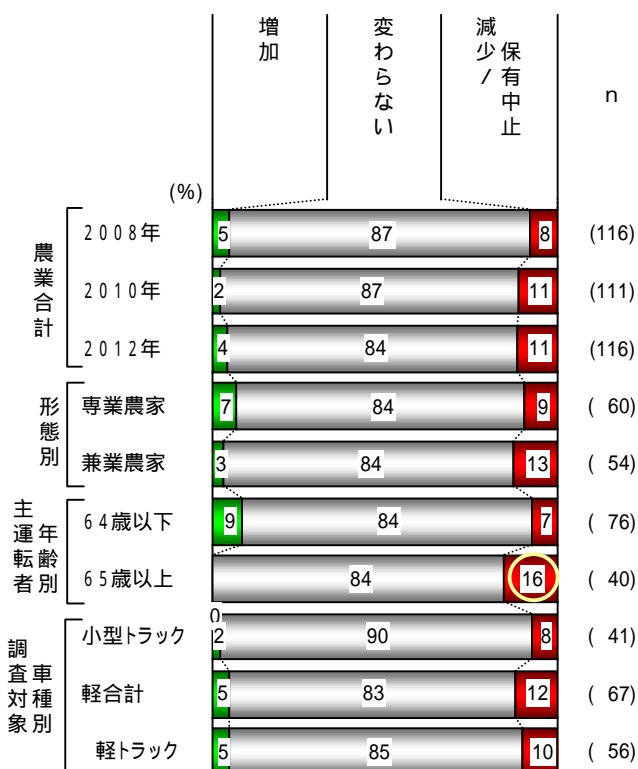
	n	普通 トラ ック	小型トラック					小型バン		軽トラック・バン			乗用車			
			2 5 3.5 トン	1.5 ト ン ク ラ ス	1 ト ン ク ラ ス	1 ト ン 未 満	ポ ン ネ ット	キ ャ ブ バ ン	ポ ン バ ン	軽 ト ラ ック	軽 キ ャ ブ バ ン	軽 ポ ン バ ン	軽 以 外 の 乗 用 車	軽 乗 用 車		
農 家	全 体	2008年	116	2	8	4	2	2	0	1	1	90	12	2	65	29
		2010年	111	1	16	2	2	1	2	2	2	88	11	1	53	30
		2012年	116	2	8	2	3	1	0	2	0	93	8	2	75	38
	専 業 農 家	2008年	66	3	13	4	3	2	0	1	1	88	19	3	64	29
		2010年	63	1	21	3	4	1	5	3	2	88	12	2	47	28
		2012年	60	3	15	4	6	2	1	4	0	90	9	2	68	27
	兼 業 農 家	2008年	48	1	4	5	1	1	-	1	0	93	5	1	66	29
		2010年	45	2	12	2	1	1	-	2	1	89	10	0	61	29
		2012年	54	1	4	1	1	1	-	2	-	94	6	2	79	45
	6 4 歳 以 下	2008年	69	3	12	5	3	1	0	1	1	91	9	2	78	27
		2010年	83	2	28	4	3	1	-	4	2	86	13	2	61	33
		2012年	76	3	13	3	3	2	1	5	0	90	12	1	78	40
6 5 歳 以 上		2008年	47	-	3	4	1	3	-	1	-	89	15	2	46	32
		2010年	*28	-	1	1	1	1	5	0	1	92	9	-	42	26
		2012年	40	-	3	1	3	1	-	-	0	96	3	3	72	36
2 0 1 2 年 業 種 別	建設・設備工事業	187	11	35	9	8	3	1	17	9	47	28	5	44	24	
	製 造 業	148	14	29	6	4	3	1	18	10	53	20	3	49	13	
	卸・小売業、 飲食、宿泊業	303	2	16	4	3	3	0	9	6	49	37	4	29	25	
	サービス業、 医療、教育等	100	6	23	2	4	2	1	11	7	50	28	6	42	33	
	運輸業	209	72	89	7	4	1	0	10	5	11	12	1	22	8	
	そ の 他	64	7	33	4	6	4	1	15	6	54	25	10	55	27	
	一般世帯	121	-	2	1	0	0	-	1	3	53	30	15	55	34	

- ・最近5年の保有台数増減は、農業全体で「保有台数は変わっていない」が大部分を占め、2008年以降わずかずつながらその比率は増加している。形態別、主運転者年齢別に見ても、概ね同様の傾向にある。（兼業農家については対前回で微減。）
- ・今後のトラック・バン保有増減見通しを見ると、「変わらない」が大部分を占めるが、主運転者年齢別の65歳以上で「減少/保有中止」が16%と比較的高くなっている。

図表7 最近5年の保有台数増減



図表8 今後のトラック・バン保有増減見通し



- ・次期買い替え意向車は農家全体で、「軽トラック」の比率が62%と高い。これに次いで「小型トラック」の比率が20%であった。
- ・専業/兼業、主運転者64歳以下/主運転者65歳以上いずれのタイプにおいても、「軽トラック」が大半を占めている。主運転者64歳以下では「小型トラック」の比率が26%で、65歳以上に比べ高い。

ユーザー

図表9 次期買い替え意向車

(単数回答:%)

		n	次期購入意向車									
			普通トラック	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	軽以外の乗用車	軽乗用車	
農家	全体	2008年	110	-	13	2	0	69	4	2	0	7
		2010年	106	0	19	1	1	61	6	4	5	4
		2012年	114	2	20	3	1	62	7	1	-	5
	専業農家	2008年	61	-	17	3	1	64	7	0	0	8
		2010年	59	-	18	1	1	65	4	3	5	2
		2012年	60	4	21	2	1	54	11	-	-	7
	兼業農家	2008年	47	-	9	0	-	74	2	4	-	6
		2010年	45	0	21	0	1	60	7	-	5	6
		2012年	52	-	19	3	-	69	3	2	-	4
	64歳以下	2008年	67	-	19	1	0	65	5	4	0	1
		2010年	81	0	32	2	1	47	8	4	-	7
		2012年	75	3	26	5	-	54	10	-	-	2
65歳以上	2008年	43	-	5	2	-	75	3	0	-	14	
	2010年	39	-	13	-	1	72	2	2	-	10	
	2012年	*25	-	1	-	1	79	3	3	12	-	
2012年業種別	建設業	186	2	33	16	8	15	10	4	4	10	
	製造業	147	2	29	15	11	13	12	4	3	9	
	卸・小売業 飲食店・宿泊業	302	1	20	11	10	24	13	7	3	11	
	サービス業 医療、教育等	98	2	19	15	8	25	9	7	2	10	
	運輸業	205	9	48	7	3	6	17	-	2	8	
	その他	64	1	22	15	7	19	12	4	6	15	
	一般世帯	113	1	4	1	3	25	12	10	7	36	



調査部会  
市場調査 小型・軽トラック分科会 委員名簿  
( 2013年3月現在 )

一般社団法人 日本自動車工業会

分科会長	萩原	隆宏	トヨタ自動車(株)	調査部 企画調査室 コーポレート戦略調査グループ 主幹
委員	小谷	壮平	いすゞ自動車(株)	商品・架装政策部 小型商品グループ 主事
"	栗城	康雄	スズキ(株)	東京支店 渉外部 係長
"	市川	真	スズキ(株)	国内宣伝部 調査課 係長
"	平岡	千香	スズキ(株)	国内宣伝部 調査課
"	加納	義之	ダイハツ工業(株)	商品企画部 課長
"	的馬	弘和	ダイハツ工業(株)	商品企画部 課長
"	森田	優作	トヨタ自動車(株)	調査部
"	諸角	岳子	日産自動車(株)	コーポレート市場情報統括本部 日本市場情報室 主担
"	江野	未沙子	日産自動車(株)	コーポレート市場情報統括本部 日本市場情報室 アシスタントマネージャー
"	鳥居	あすか	日産自動車(株)	日本市場情報室
"	横山	香	日野自動車(株)	商品企画部 商品戦略室 主管
"	白石	啓	日野自動車(株)	商品企画部 商品戦略室 係長
"	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 主事
"	原本	直子	富士重工業(株)	スバルグローバルマーケティング本部
"	新保	昌史	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
"	田中	克尚	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 主任
"	阿部	辰彦	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
"	片山	一郎	マツダ(株)	グローバル販売&マーケティング本部 コンシューマーインサイト部 主任
"	林	哲也	マツダ(株)	グローバル販売&マーケティング本部 コンシューマーインサイト部 主任
"	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
"	松浦	健一	三菱ふそう トラック・バス(株)	セールス・アフターセールス本部 マーケティング統括部 市場戦略・事業開発部
調査担当	糸永	輝生	(株)マーケティングセンター	大阪支社 担当部長
"	堀越	岳	(株)マーケティングセンター	営業企画1部 課長