

2014年度
小型・軽トラック市場動向調査
～本 編～

2015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2014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。

また今回は、前回の2012年度調査以降、アベノミクス効果による景気の回復や消費税率の引き上げ等、小型・軽トラック市場を取り巻く社会的な環境の変化の影響及び、小型・軽トラックに対する新しいニーズを把握すべく、以下4項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。

- ① 安全意識と先進安全技術
- ② 環境意識と次世代環境車
- ③ 消費税率5%→8%引き上げの影響
- ④ 農家におけるトラック・バン

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・分析等に取組んでいただきました分科会の委員の皆様、ならびに(株)マーケティングセンターのスタッフの皆様のご尽力に深く感謝申し上げます。

2015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
(主査会社 日産自動車株式会社)

目 次

I. 調査概要	1
II. 調査結果の要約	
ま と め	7
第1章 保有状況と変化の背景	
1 トラック・バンの保有状況	9
2 保有台数の変化	10
3 保有台数変化の背景	14
第2章 需要構造の実態	
1 需要実態と車型間移行状況	30
2 代替の実態	34
第3章 使用実態	
1 使用用途	36
2 使用状況	38
3 高速道路使用状況	41
第4章 今後の購入・保有意向	
1 次期買い替え意向車	42
2 今後の保有意向	44
第5章 安全意識と先進安全技術	
1 安全性に対する意識	47
2 先進安全技術に対する意識	51
第6章 環境意識と次世代環境車	
1 環境問題に対する意識	52
2 次世代環境車に対する意識	55
第7章 消費税率5%→8%引き上げの影響	57
第8章 農家におけるトラック・バン	
1 農家の現状	59
2 農家の形態と継続意向	60
3 農家の使用実態	61
4 農家におけるトラック・バンの動向	62
第9章 車種分析	
1 小型トラック	63
2 小型キャブバン	66
3 小型ボンネットバン	69
4 軽トラック	71
5 軽キャブバン	73
6 軽ボンネットバン	75

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：1,673標本 有効回収数781標本(46.7%)
- 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：2014年8月5日(火)～9月15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		516,183	100.0%	1,673	781	46.7%
運輸業	100人以上	1,763	0.3%	99	40	40.4%
	50～99人	2,079	0.4%	116	50	43.1%
	49人以下	16,948	3.3%	236	122	51.7%
建設・設備工事業	100人以上	818	0.2%	68	20	29.4%
	50～99人	1,326	0.3%	70	34	48.6%
	49人以下	43,707	8.5%	109	51	46.8%
製造業	100人以上	2,752	0.5%	80	29	36.3%
	50～99人	3,483	0.7%	66	33	50.0%
	49人以下	59,476	11.5%	94	55	58.5%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	123,659	24.0%	254	119	46.9%
	9人以下	111,424	21.6%	244	115	47.1%
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	83,352	16.1%	124	59	47.6%
	9人以下	65,396	12.7%	113	54	47.8%

(注) 母集団は「平成24年度 経済センサス」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、回収率も一律ではないため、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1,290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：2014年8月5日(火)～9月12日(金)
- ⑦ 標本設計および回収状況

i 標本抽出法

一般財団法人自動車検査登録情報協会・一般社団法人全国軽自動車協会連合会のデータをもとに、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				13,736,066	100.0%	1,290
小型 トラ ック	ト ラ ック タ イ プ	2,001～3,499kg	自家用	469,803	3.4%	100
			営業用	156,756	1.1%	100
		2,000kg	自家用	889,662	6.5%	106
			営業用	79,746	0.6%	102
	1,000～1,999kg			726,906	5.3%	105
	～999kg			235,693	1.7%	102
	バ ン タ イ プ	キ ャ ブ	850kg以上	1,010,633	7.4%	103
			600～750kg	303,701	2.2%	102
ボンネット			998,891	7.3%	81	
小型トラック 計				4,871,791	35.5%	901
軽 ト ラ ック	トラックタイプ			4,871,486	35.5%	174
	バ ン	キャブオーバー		2,852,003	20.8%	153
		ボンネット		1,140,786	8.3%	62
	軽トラック 計				8,864,275	64.5%

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。

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

ii 保有ユーザーに関する質問

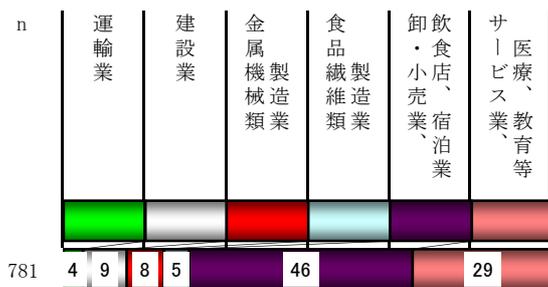
抽出単位が保有車であるため、保有台数の大小によって、ユーザー間に抽出確率の差が生じている。これを補正するために、対象ユーザーごとに次式による補正値を乗じて集計した。

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

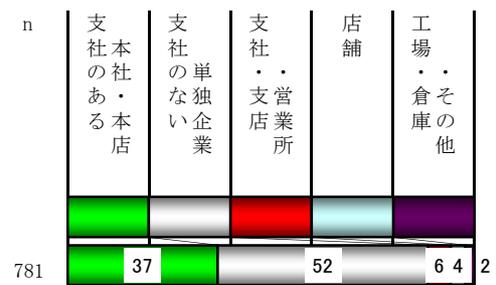
3. 調査対象者の属性

(1) 事業所調査

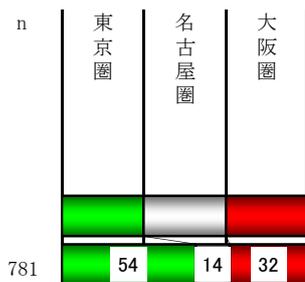
図表1 業種



図表2 事業所の形態

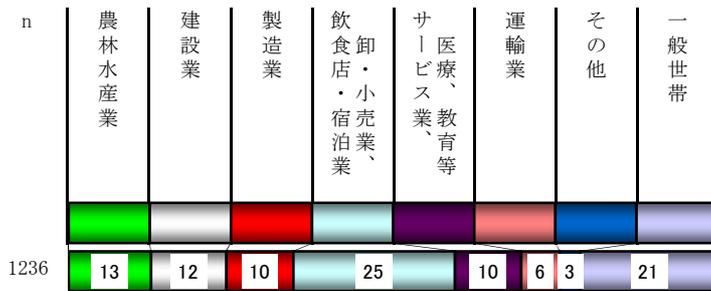


図表3 事業所の所在地

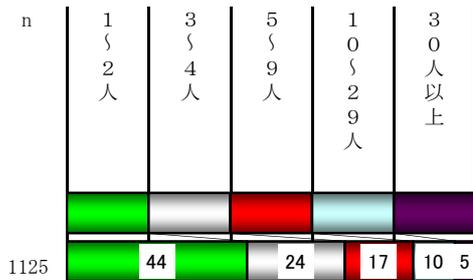


(2) 小型・軽トラックユーザー調査

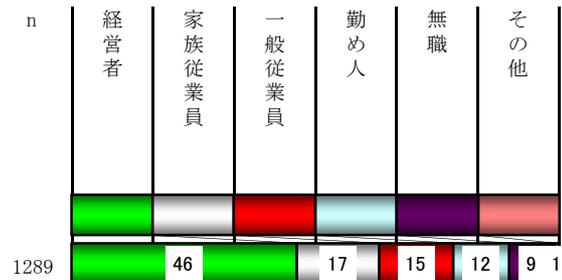
図表1 業種



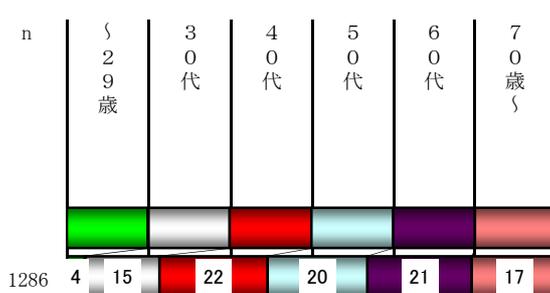
図表2 従業員数規模



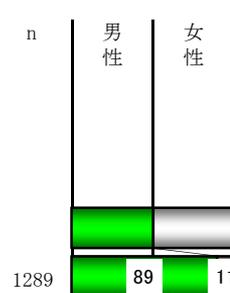
図表3 主運転者(回答者)の職場での立場・身分



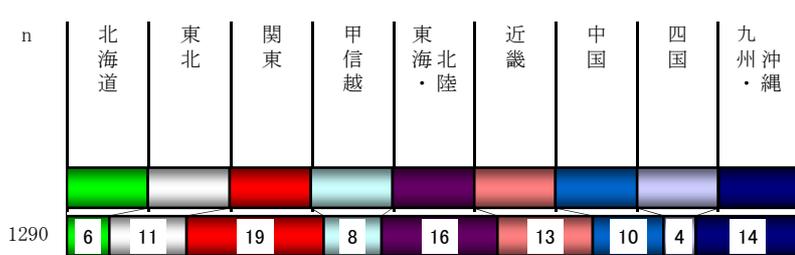
図表4 主運転者(回答者)の年齢



図表5 主運転者(回答者)の性別



図表6 主運転者(回答者)の居住・就業地域



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) 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。
- (4) 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。
- (5) 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。

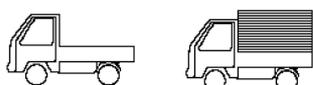
(6) 車種区分は以下の通りである。

● 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)

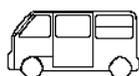


ボンネットトラック
(ボントラック)

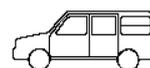


● バン (除、ワゴン・コーチ)

キャブオーバートバン
(キャブバン)



ボンネットバン
(ボンバン)



(7) 報告書中の保有規模、運輸業分類の補足

① 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。

② 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

5. 調査の企画・分析

調査の企画・立案・調査結果の検討は、一般社団法人日本自動車工業会の調査部会に設けられた市場調査小型・軽トラック分科会が当たり、フィールドワーク、集計、分析および報告書の作成は、株式会社マーケティングセンターに委託した。

調査部会

市場調査 小型・軽トラック分科会 参画会社

分科会主査 日産自動車株式会社

委 員 いすゞ自動車販売株式会社

〃 スズキ株式会社

〃 ダイハツ工業株式会社

〃 トヨタ自動車株式会社

〃 日野自動車株式会社

〃 富士重工業株式会社

〃 本田技研工業株式会社

〃 マツダ株式会社

〃 三菱自動車工業株式会社

〃 三菱ふそうトラック・バス株式会社

委 託 先 株式会社マーケティングセンター

Ⅱ. 調査結果の要約

I 時系列分析

- 小型・軽・トラック・バンの保有台数は、減少が継続している。経営状況や物資輸送量が改善する中、保有台数減少が止まらない背景としては、企業数・事業所数の減少が継続していることや運輸業以外の事業所での物資輸送効率化策としての外部委託化が進展していることがあげられる。
一方、運輸業では、他業種における輸送外部委託化の進展に伴い、物資輸送量が増加し、経営状況がより改善しており、保有台数増の動きが伺える。
- 販売台数は2011年を底に増加傾向にある。増加の要因としては、経営状況の改善により、代替を遅らせている層が減少し、買替率が上昇したことで買替発生台数が増加したことと思われる。現時点では買替中心の販売台数増であるため、保有増までには至っていない。
- 今後の保有意向については、全体ではまだ増加意向は見られないものの、運輸業においては物資輸送量や経営状態が好転する見通しの事業所が多く、保有増意向がうかがえる。

第1章 保有状況と変化の背景

- 小型・軽トラック・バンの保有台数は減少傾向が継続。

<保有動向の背景>

全体では「経営状況」「物資輸送量」は前回調査時の2012年に比べ、改善しているものの、運輸業以外では物資輸送効率化策として外部委託化が進展しており、保有台数は減少傾向が継続している。一方、運輸業では外部委託化の恩恵を享受し、物資輸送量がより増加しており、経営状況も好調。また、先行投資の動きもあり、保有台数は増加意向。ただし、運転手不足による稼働率低下が生じており、保有台数増加の阻害要因となっている。運転者不足への対策としては、女性・高齢運転手の採用拡大意向が増加している。

第2章 需要構造の実態

- 小型・軽トラック・バン全体の需要は2008年レベルまで回復したが、増車ではなく買い替え需要の増加による。

<需要動向の背景>

買替率は前回を上回っており、代替早遅をみても、前回まで増加していた「代替を遅らせている」層も減少。買い替えの動きが活性化しており、買い替え層が需要回復を支えていると思われる。また、買い替えについての考え方も「無理しても早めに買い替え」が増加しており、買い替え早期化の兆しも見られる。

第3章 使用実態

- 走行距離、行動半径等に大きな変化はないものの、用途として最終消費者への配達・集荷が増加しており、特に軽で顕著。
- 高速道路利用度の高い運輸業では、ETC割引制度の改定後、高速道路の利用頻度が低下している。

第4章 今後の購入・保有意向

- 次期買い替え意向車は、同車型・同クラス歩留まり意向率が高い傾向に変化はない。ただし、軽バンは乗用車タイプ意向が高い。
- 事業所における今後1～2年の保有意向をみると、全体では減少意向の比率は低下したものの、増加意向は増えていない。運輸業では増加意向の比率は高まっており、保有増の兆しが見られる。
- 運輸業以外の事業所では外部委託化も含めた物流体制の見直しを進めていることから、景気回復が直接保有増に結びつかないと思われる。一方、運輸業では他業種の外部委託化の進展に伴い、物資輸送量が増加、また経営状態が好転する見通しの事業所が多く、保有増を後押しすると思われる。

II トピックス分析

第5章 安全意識と先進安全技術

○運輸業では安全性への意識が高く、先進安全技術に対する魅力度も高い

- ・ 8割以上が安全性に対して関心を持っており、7割以上が購入時に重視している。運輸業は運輸業以外に比べ、関心度・重視度とも高い。
- ・ 安全意識の高い運輸業では、「ドライブレコーダー」「バックガイドモニター」「アルコール検知器」の利用率が高い。また、先進安全技術については、「前方障害物衝突防止支援システム」「車線逸脱防止支援システム」「居眠り警報システム」といった長時間・長距離運転支援技術に対する魅力度が高く、運転時の安全性向上に対する対策への関心の高さがうかがえる。

第6章 環境意識と次世代環境車

○ハイブリッド車の受容性は高まっているが、他の次世代環境車への購入意向はまだ低い

- ・ 環境問題に対する関心度は高く、大きな変化はない。運輸業以外よりも運輸業で関心が高い傾向も変わらず。環境対策費用に負担を感じている事業所は増加傾向。
- ・ 環境問題に対する考え方としては、「低燃費車を選ぶ」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」が増加傾向。
- ・ ハイブリッド車への購入意向は高く、他の次世代環境車の意向は低レベルに留まる。ハイブリッド車は信頼の高い技術との認識が定着しており、受容性が高まっていると思われる。一方、他の次世代環境車では、電気自動車・燃料電池車は「最新テクノロジー」ではあるものの、信頼できる技術との認識までは至っていない。

第7章 消費税率5%→8%引き上げの影響

○消費税引き上げの影響は軽微

影響のあったユーザーは16%。全体の3%が2014年4月以降から前倒して購入。
また、購入を取りやめたのは全体の4%で、需要への影響は軽微に留まったものと思われる。

第8章 農家におけるトラック・バン

○保有、買い替え意向車とも軽トラック中心であるものの、保有車では軽乗用車が増加傾向

- ・ 農家数の減少が継続している一方で、農業生産法人は増加傾向。農家のうち、29%が規模縮小、16%が廃業の意向。
- ・ 保有、買い替え意向車とも軽トラック中心であるものの、保有車では軽乗用車が増加傾向。
- ・ 自家出荷拡大により走行距離が長いユーザーが増加。

第1章 保有状況と変化の背景

○小型・軽トラック・バンの保有台数は減少傾向が継続。

<保有動向の背景>

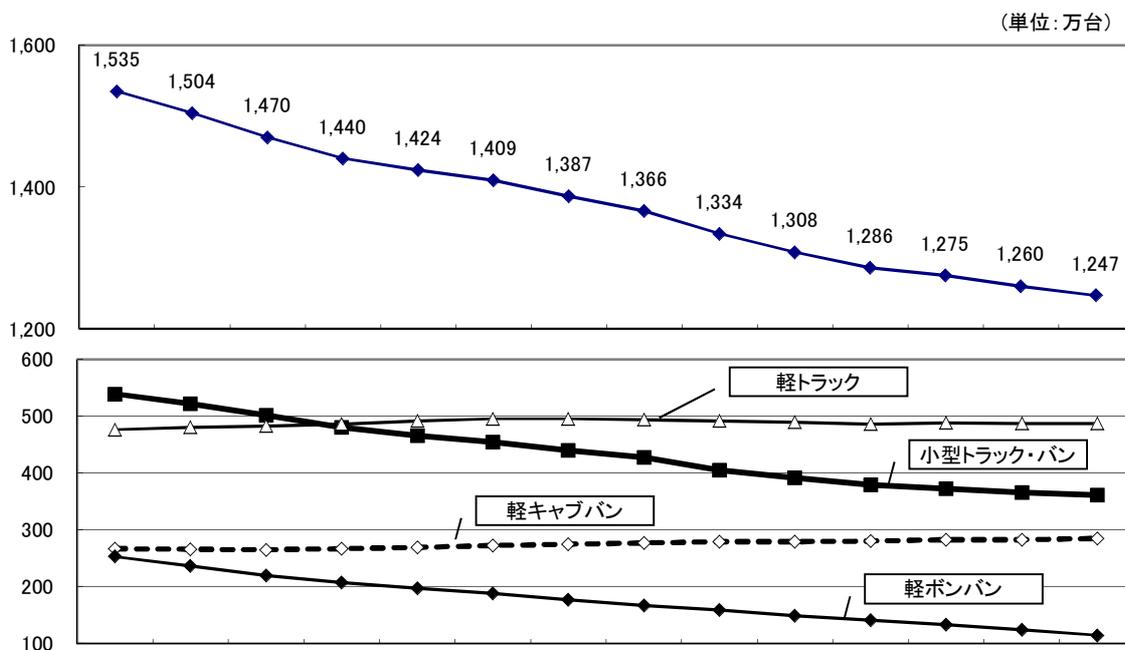
全体では「経営状況」「物資輸送量」は前回に比べ、改善しているものの、運輸業以外では物資輸送効率化策として外部委託化が進展しており、保有台数は減少傾向が継続している。一方、運輸業では外部委託化の恩恵を享受し、物資輸送量がより増加しており、経営状況も好調。また、先行投資の動きもあり、保有台数は増加意向。ただし、運転手不足による稼働率低下が生じており、保有台数増加の阻害要因となっている。運転者不足への対策としては、女性・高齢運転手の採用拡大意向が増加している。

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

車種別にみると、小型トラック・バン及び軽ボンネットバンの減少傾向は継続。軽トラックは2011年以降は、ほぼ横這いで推移。軽キャブバンは緩やかな伸長傾向が継続。

図表1-1 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	2011年	2012年	2013年	2014年
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	1,535	1,504	1,470	1,440	1,424	1,409	1,387	1,366	1,334	1,308	1,286	1,275	1,260	1,247
小型トラック・バン	539	522	502	480	466	454	440	428	405	391	379	372	366	361
軽トラック	476	480	483	486	492	495	495	494	491	489	486	488	487	487
軽キャブバン	267	266	265	267	269	272	275	277	279	279	280	282	283	285
軽ボンバン	253	236	220	207	197	188	177	167	159	149	141	133	124	114

(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
一般社団法人全国軽自動車協会連合会 より

2 保有台数の変化

(1) 最近5年間の保有台数の変化

●運輸業を中心に保有台数を増加させた事業所が増加

－最近5年間のトラック・バン保有台数増減をみると、2008年から2012年にかけて減少していた「増加した」比率が増加に転じた。また、「減少した」比率も前回に比べ、低下。

・運輸業以外では、「増加した」は12%、「減少した」は13%と、「増加」「減少」の比率が拮抗。

・運輸業では、「増加した」は32%、「減少した」は22%と、「増加」が「減少」を上回る。

－業務保有車種別でみると、「増えた」比率が「減った+中止」比率を上回った車種は、「小型トラック」「軽トラック」「軽以外乗用車」「軽乗用車」。

－保有台数が増加した理由の上位項目は「輸送する荷の量が増えた」「営業関係に使う」「不足気味」と前回から変化はないものの、「輸送する荷の量が増えた」が増加し、「営業関係に使う」「不足気味」は減少。また、「今後に備えて」が11%ながら増加。

－保有台数が減少した理由の上位項目は「経費を節約」「輸送量が減った」「従業員が減った」。「輸送量が減った」は増加傾向。

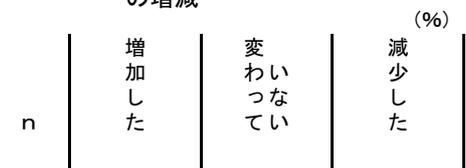
事業所

図表1-2 トラック・バンの保有台数
(普通トラック含む)



事業所	年	n	保有台数 (%)					保有台数 平均値
			1台	2 ~ 3台	4 ~ 5台	6 ~ 9台	10台以上	
全体	2008年	393	24	32	27	7	0	5.0
	2010年	323	32	34	12	8	10	4.8
	2012年	301	26	33	20	11	11	5.4
	2014年	349	27	39	17	9	9	4.5
運輸業以外	2008年	312	24	33	28	6	10	4.4
	2010年	248	34	36	12	7	9	4.9
	2012年	218	27	34	21	11	8	4.8
	2014年	248	28	40	17	9	7	3.9
	建設業・ 設備工事業	66	17	41	22	14	6	4.5
	製造業	63	35	42	16	5	2	3.1
	卸・小売業、 飲食、宿泊業 サービス業、 医療、教育等	*21	42	29	19	5	5	2.9
運輸業	2008年	81	14	11	11	10	54	16.1
	2010年	75	6	9	5	12	68	19.2
	2012年	83	8	5	10	13	64	18.1
	2014年	101	9	8	8	19	57	14.9
	貨物運送業	70	11	6	7	21	55	15.1
	旅客運送業 ・倉庫業等	31	3	14	8	15	60	14.2

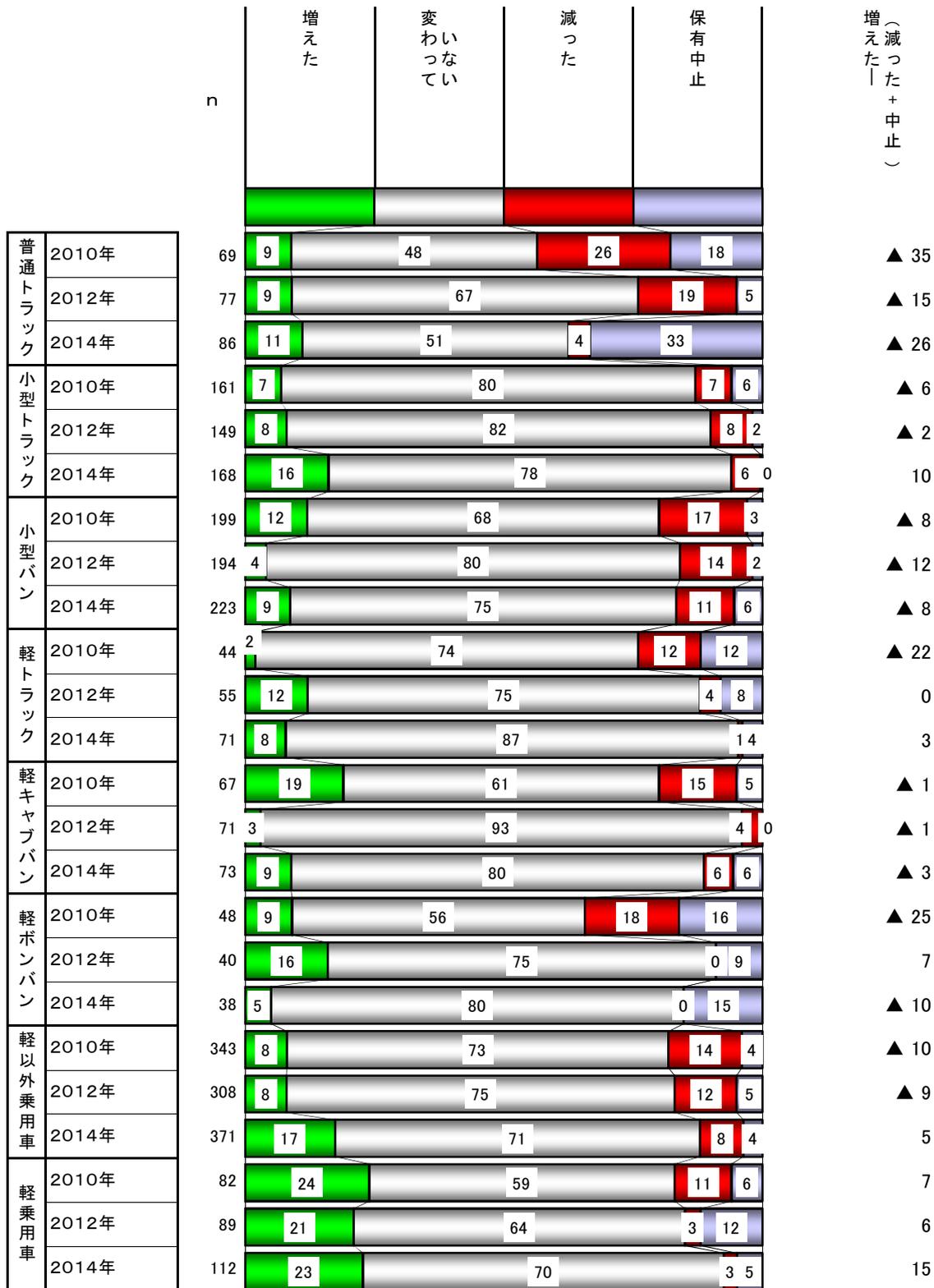
図表1-3 最近5年間のトラック・バン保有台数の増減



事業所	年	n	増減 (%)		
			増加した	変わっていない	減少した
全体	2008年	393	16	75	9
	2010年	319	11	68	21
	2012年	290	8	77	15
	2014年	337	13	73	14
運輸業以外	2008年	312	16	76	8
	2010年	244	11	69	20
	2012年	211	7	79	14
	2014年	236	12	75	13
	建設業・ 設備工事業	71	23	58	19
	製造業	61	14	69	17
	卸・小売業、 飲食、宿泊業 サービス業、 医療、教育等	*21	5	90	5
運輸業	2008年	81	14	57	29
	2010年	91	13	42	44
	2012年	95	15	49	37
	2014年	118	32	46	22
	貨物運送業	75	35	41	24
	旅客運送業 ・倉庫業等	40	25	58	17

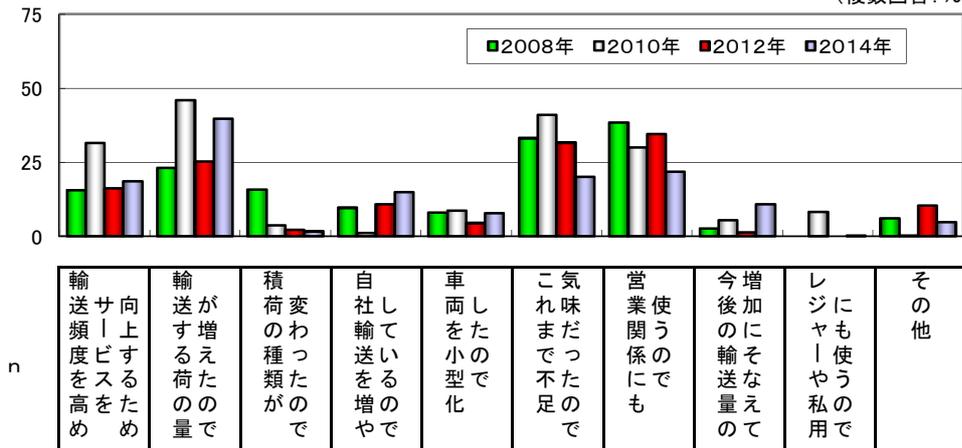
図表1-4 保有車種別にみた最近5年間の保有台数増減

(%)



図表1-5a 保有台数が増加した理由

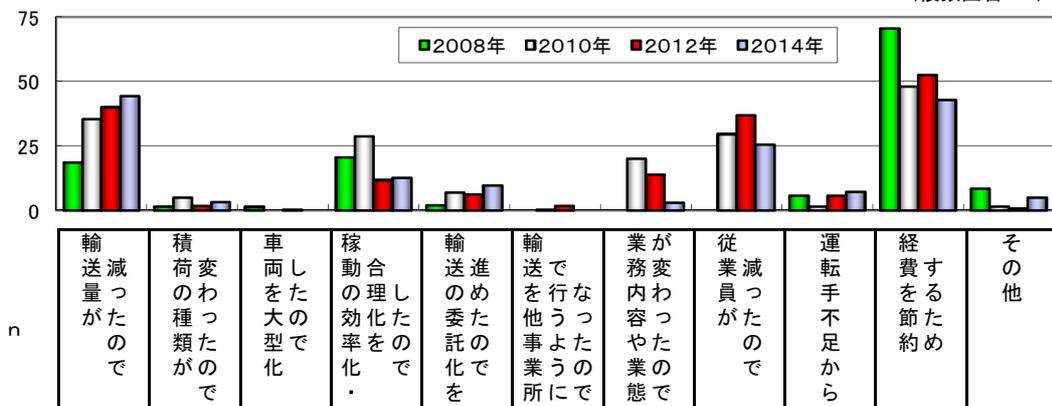
(複数回答:%)



事業所	年	n	理由									
			輸送頻度を高めるため	向上する	輸送が増える荷の量	積荷変わったので	自社して送るのを増や	車両したのを小型化	こ興味だっただの不足	営業関係にも	今後にその量	レジャーや私用
全体	2008年	69	16	23	16	10	8	33	38	3	-	6
	2010年	38	32	46	4	1	9	41	30	5	8	0
	2012年	36	16	25	2	11	4	32	35	1	-	10
	2014年	70	19	40	2	15	8	20	22	11	0	5
運輸業以外	2008年	53	15	22	15	9	8	35	40	2	-	6
	2010年	*28	31	44	3	-	9	44	32	3	9	0
	2012年	*23	16	22	0	12	5	34	35	-	-	11
	2014年	38	14	39	1	13	9	21	25	9	0	5
運輸業	2008年	*16	19	50	42	26	-	3	-	11	-	17
	2010年	*10	42	80	17	17	-	-	-	35	-	-
	2012年	*13	16	51	19	2	-	13	32	13	-	3
	2014年	32	50	42	9	28	-	12	1	22	-	6

図表1-5b 保有台数が減少した理由

(複数回答:%)



事業所	年	n	理由										
			輸送減ったので	積荷変わったので	車両したのを大型化	稼働の効率化	輸送の委託化	輸送を他事業所に	業務内容や業態で	従業員減ったので	運転手不足から	経費を節約	その他
全体	2008年	54	18	2	1	20	2	-	-	-	6	70	8
	2010年	92	35	5	-	29	7	0	20	30	2	48	1
	2012年	67	40	2	0	12	6	2	14	37	6	53	1
	2014年	61	44	3	-	13	10	-	3	26	7	43	5
運輸業以外	2008年	35	13	-	-	19	1	-	-	-	5	77	5
	2010年	57	29	5	-	29	7	-	21	30	0	49	2
	2012年	37	36	-	-	11	5	0	13	41	5	55	-
	2014年	41	41	3	-	11	9	-	3	26	6	44	5
運輸業	2008年	*19	47	9	8	27	8	-	-	-	12	38	26
	2010年	35	99	2	-	22	7	1	12	22	16	43	-
	2012年	30	76	15	1	18	14	11	16	1	12	31	5
	2014年	*20	83	-	-	34	11	-	-	17	22	22	-

(2) 最近1～2年間の保有台数の変化

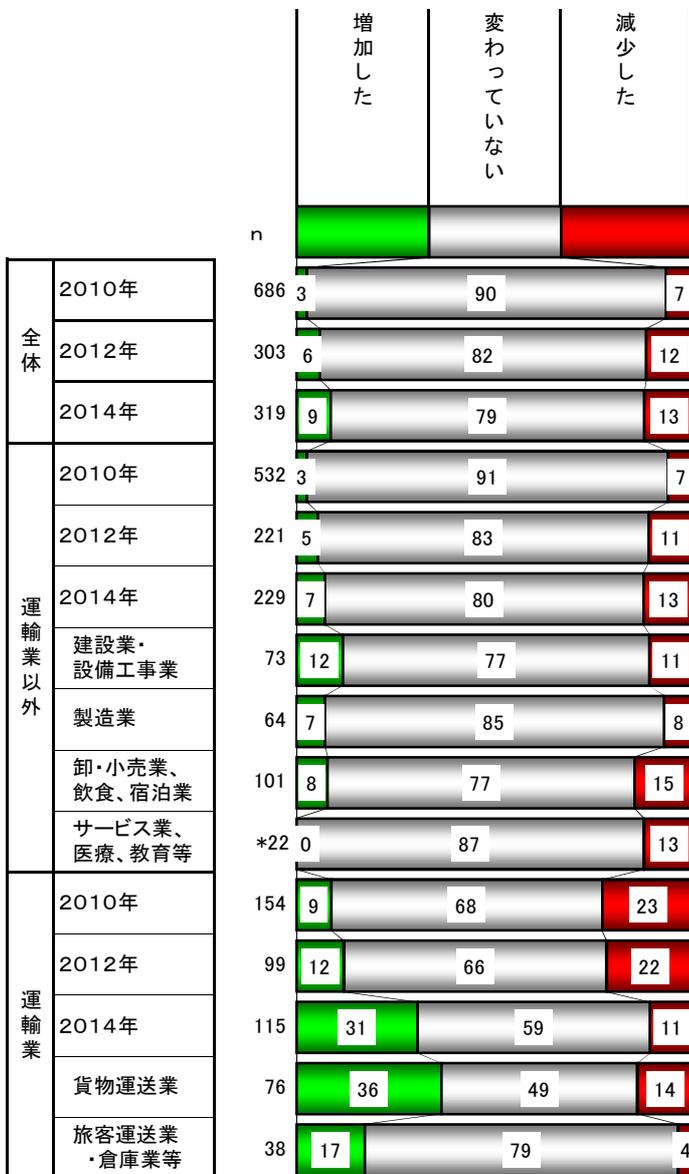
●運輸業では「増加」が「減少」を上回る状況

- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数増減をみると、「増加した」、「減少した」比率とも増加し、「減少した」が「増加した」の比率を上回る傾向は継続。ただし、前回に比べ、差は縮小（6%→4%）。
 - ・運輸業以外では、「増加した」は7%、「減少した」は13%と、差は縮まるものの「減少」が「増加」を上回る状況は継続。
 - ・運輸業では、「増加した」が31%、「減少した」が11%と、「増加」が「減少」を上回る状況。

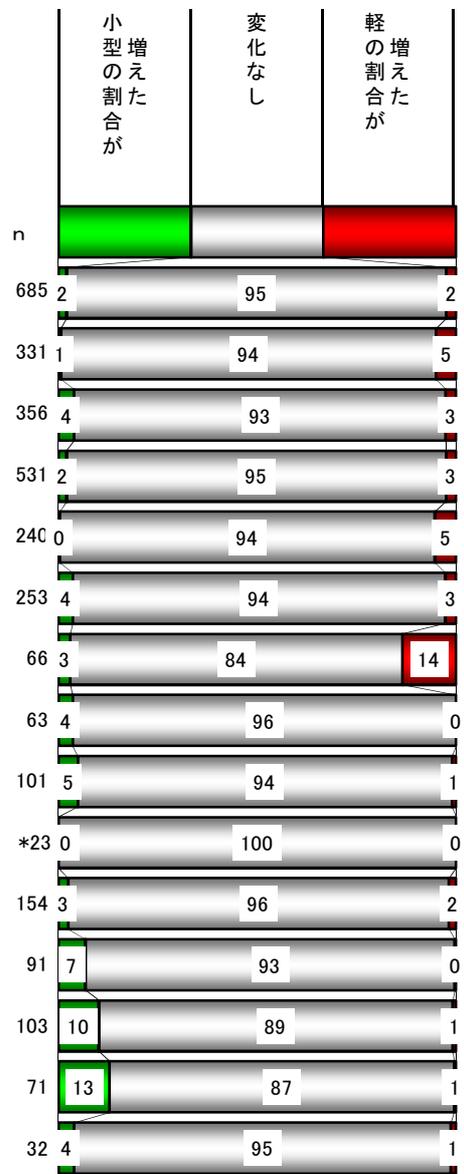
- 保有台数車種の変化を見ると、変化なしが大半を占める状況は前回と変わらず。
 - ・運輸業では10%と低い数値ではあるが「小型の割合が増えた」とする事業所が増加傾向。

事業所

図表1-6 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化 (%)



図表1-7 最近1～2年間の保有台数車種の変化 (%)



3 保有台数変化の背景

(1) 最近1～2年間の経営状態と物資輸送量の変化

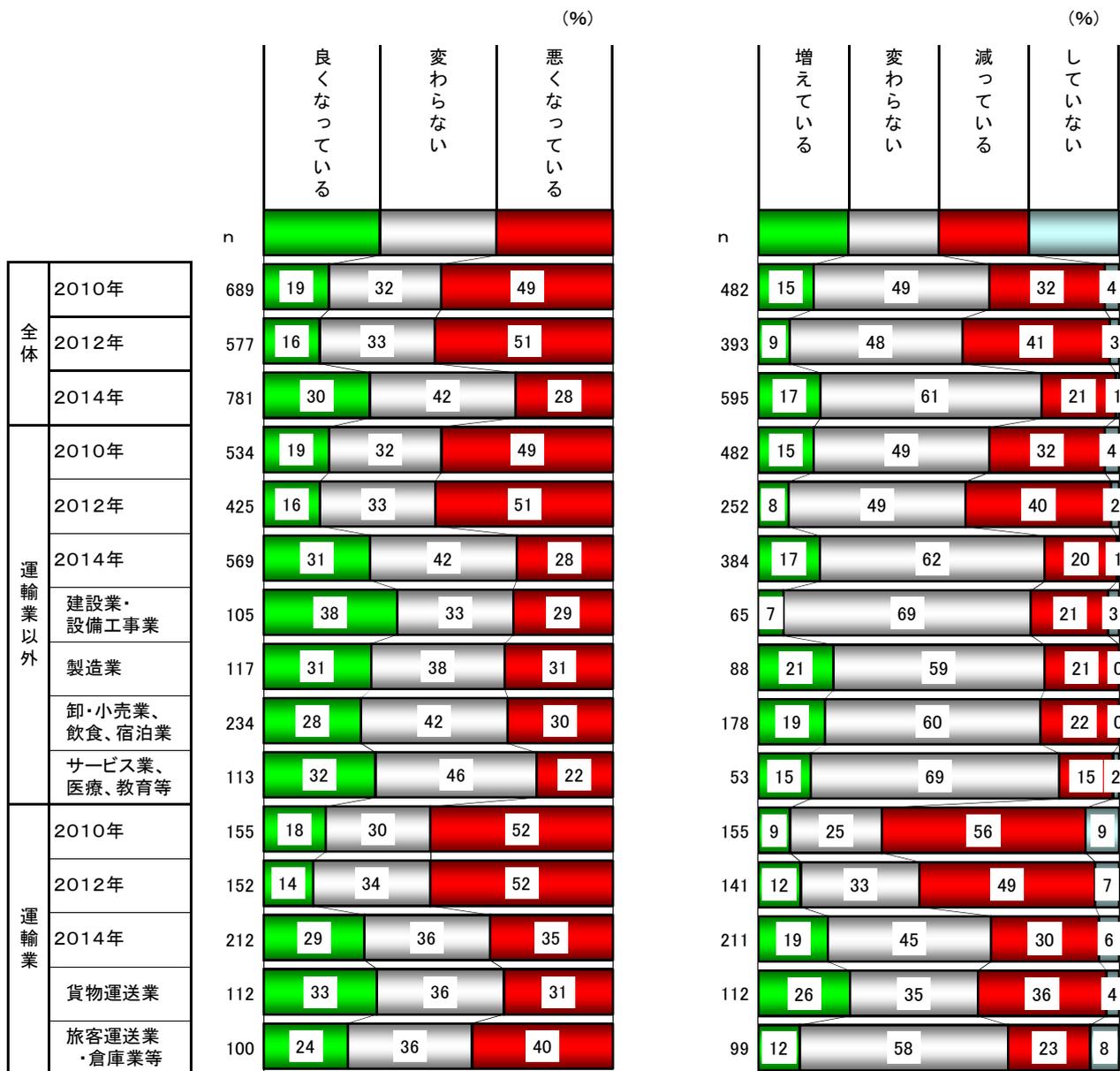
● 「経営状態」「物資輸送量」は改善傾向

- 2008年から2012年にかけて悪化していた「経営状態」は好転。
 - ・運輸業以外では、「良くなっている」が30%、「悪くなっている」が28%と「良くなっている」が「悪くなっている」を上回る。
 - ・運輸業では、「良くなっている」が増加、「悪くなっている」が減少し、差は縮小したものの「悪くなっている」が「良くなっている」を上回る状況は継続。
 - ・経営好調の要因は「経営努力」「全体的景気好転」「アベノミクス効果」が主。
- 物資輸送量を見ると、「増えている」が増加し、「減っている」が減少し、差は縮小。ただし、「減っている」が「増えている」を上回る状況は継続。
 - ・物資輸送量減少の要因は、「全体的な景気の影響」「消費税率引き上げ」「燃料価格の上昇」が上位。

事業所

図表1-8 最近1～2年間の経営状態

図表1-9 1年前と比べた最近の物資輸送量



図表1-10 経営状態が好調の要因

(複数回答:%)

	n	作柄の豊作	販売価格の安定	公共投資の活発化	事務合理化	一般消費者の購買増加	新事業分野への参加	新製品開発の成功	製造合理化・原価削減	流通コスト削減の成果	輸送合理化の成果	経営努力の成果	人員削減	東日本大震災の復興に基づく需要増	為替変動による影響	金利などの負担減	輸出の好調	全体的景気の好転	アベノミクス効果	東京オリンピックによる需要増	消費税率の引き上げ	その他	
全体	2010年	133	3	10	3	9	6	8	6	16	11	8	52	16			10	4	26				-
	2012年	92	1	5	3	22	6	15	12	7	2	4	59	22	14	6	3	6	15				-
	2014年	261	-	15	4	6	15	8	5	7	3	1	46	6	7	5	2	2	35	20	3	3	1
運輸業以外	2010年	104	3	10	3	9	6	8	6	16	11	7	52	16			10	4	26				-
	2012年	69	1	5	3	22	6	15	12	7	2	4	59	22	14	6	3	5	14				-
	2014年	197	-	15	4	6	15	7	6	7	3	1	45	6	7	4	2	2	35	20	3	3	1
	建設業・設備工事業	51	-	5	21	0	10	0	0	6	5	-	51	5	22	-	0	5	29	13	2	10	-
	製造業	45	-	6	7	2	6	18	24	31	1	-	55	11	6	7	6	-	36	20	-	-	5
	卸・小売業、飲食、宿泊業	65	-	17	2	6	19	8	3	3	3	2	40	2	5	6	2	3	39	19	6	3	2
	サービス業、医療、教育等	36	-	20	-	9	14	5	3	3	3	-	47	9	6	3	3	-	33	25	-	-	-
運輸業	2010年	29	-	1	-	1	9	8	-	9	29	50	51	19			17	1	16				-
	2012年	*23	8	-	1	4	8	2	10	8	2	11	47	11	27	-	8	18	29				-
	2014年	64	-	8	3	11	11	15	-	5	8	14	54	12	1	5	2	13	10	15	3	8	-
	貨物運送業	39	-	12	5	9	13	15	-	4	12	18	46	16	-	5	-	11	11	13	5	4	-
	旅客運送業・倉庫業等	*25	-	-	-	16	6	16	-	6	-	6	68	6	2	6	6	16	8	18	-	15	-

図表1-11 経営状態が不調の要因

(複数回答:%)

	n	作柄の不振	販売価格の値崩れ	公共投資の減少	民間建設投資の減少	一般消費者の購買減少	同業他社との競争激化	取引先会社の不振	経営不振	原材料価格の上昇	販売・流通マージンの上昇	輸送経費の増加	燃料価格の上昇	自動車維持費の上昇	人件費などの増加	税・金利などの負担増	東日本大震災の影響	為替変動による影響	輸出の不振	全体的景気の停滞	消費税率の引き上げ	その他
全体	2010年	357	3	31	11	12	23	24	28	9	1	3	4	1	11	3			4	58		0
	2012年	284	3	29	9	7	27	32	17	17	1	3	10	2	14	6	16	4	2	49		2
	2014年	214	3	22	5	4	27	31	19	28	2	4	11	3	20	10	2	7	3	34	14	2
運輸業以外	2010年	261	3	31	11	13	24	24	28	9	1	2	2	0	11	3			3	58		0
	2012年	209	3	30	9	7	28	32	16	18	1	2	9	2	14	6	16	4	1	49		2
	2014年	144	3	23	5	4	28	32	19	29	2	3	8	2	19	10	3	7	3	34	14	2
	建設業・設備工事業	*21	13	7	13	13	7	33	26	8	-	-	14	-	27	7	0	-	7	46	13	-
	製造業	*27	6	34	6	5	22	34	16	44	-	11	12	-	17	11	1	-	5	33	16	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	71	2	29	3	1	30	27	17	35	3	3	10	3	10	13	3	14	3	28	15	2
	サービス業、医療、教育等	*25	-	8	4	4	36	40	23	12	4	-	-	4	37	4	4	-	-	44	11	4
運輸業	2010年	96	3	21	7	1	9	33	30	1	2	14	55	16	21	12			12	43		-
	2012年	75	-	6	4	-	9	26	31	10	-	15	49	16	20	2	8	7	9	47		3
	2014年	70	-	1	4	4	11	13	14	10	-	24	57	23	30	18	-	2	6	28	11	1
	貨物運送業	33	-	1	4	-	8	8	28	13	-	29	61	28	38	13	-	4	-	24	14	-
	旅客運送業・倉庫業等	37	-	-	4	8	15	17	1	8	-	19	53	19	22	24	-	-	11	32	8	1

図表1-12 物資輸送量増加の要因

(複数回答:%)

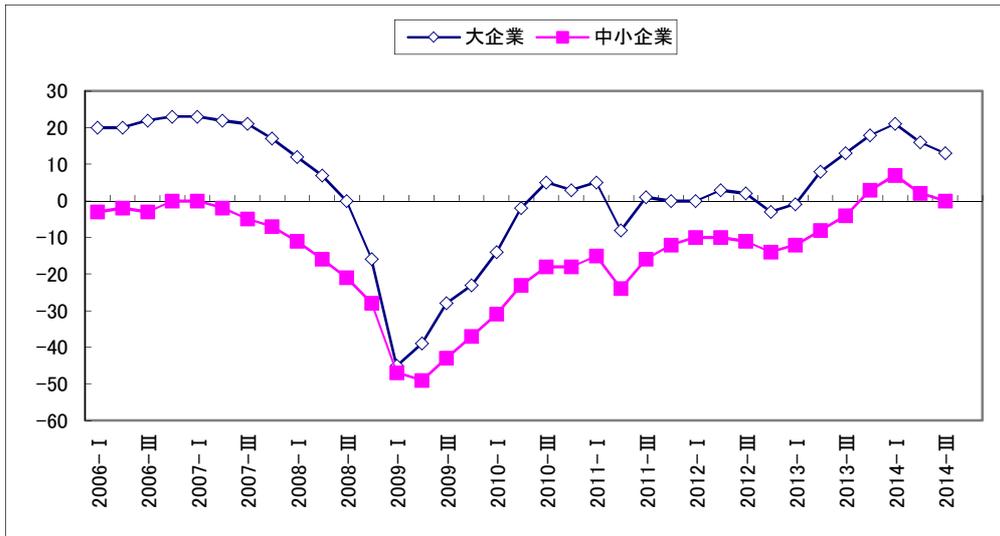
		n	全体的な影響を受けて	自社の営業・活動の活性化・沈静化	事業内容の性格や変化	輸送の合理化のため	輸送・納入システムの更	運送委託の増減	東日本大震災の影響	ガソリン等の燃料価格の上昇	為替変動の影響	アベノミクス効果	東京オリンピックの影響	消費税率の引き上げ	その他
全体	2010年	57	25	51	44	12	7	7							-
	2012年	41	14	56	54	14	11	3	8	0	-				-
	2014年	113	55	46	14	1	2	8	0	3	1	18	3	7	-
運輸業以外	2010年	43	25	52	44	12	7	6							-
	2012年	*25	10	56	55	11	11	0	5	0	-				-
	2014年	71	56	46	13	0	2	7	0	2	-	18	2	6	-
	建設業・設備工事業	*10	56	4	42	-	-	-	4	-	-	10	4	-	-
	製造業	*20	56	55	12	2	2	-	-	10	-	12	-	-	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	33	58	48	12	-	3	13	-	-	-	18	3	6	-
	サービス業、医療、教育等	*8	50	38	12	-	-	-	-	-	-	24	-	14	-
運輸業	2010年	*14	25	39	36	7	-	36							-
	2012年	*16	63	58	38	48	13	37	33	-	-				-
	2014年	42	44	40	24	4	4	18	5	12	7	25	16	18	-
	貨物運送業	31	41	44	28	5	5	20	6	16	9	26	17	20	-
	旅客運送業・倉庫業等	*11	52	30	13	-	-	13	-	-	-	22	13	13	-

図表1-13 物資輸送量減少の要因

(複数回答:%)

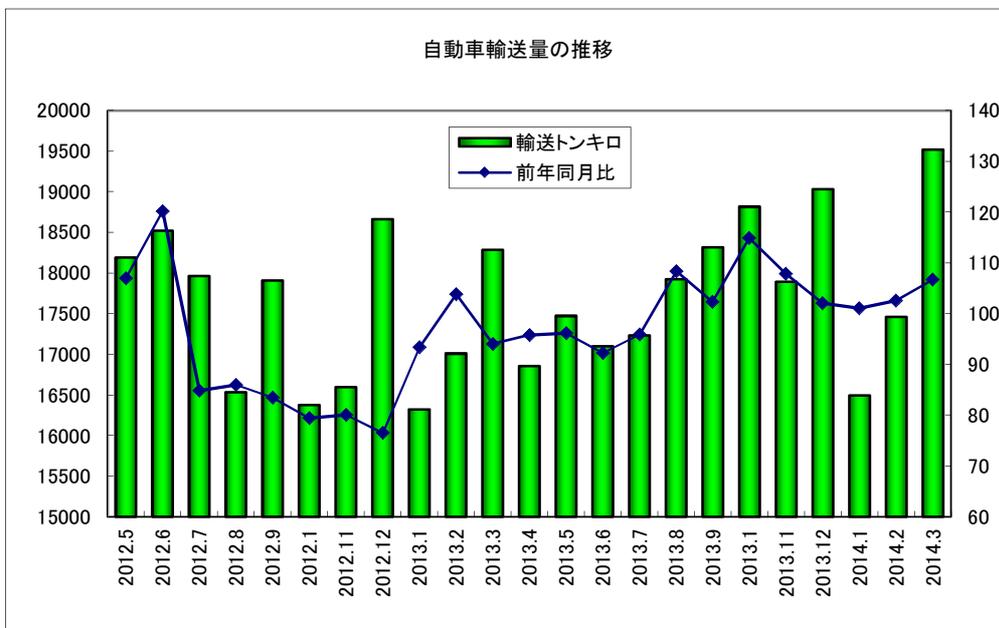
		n	全体的な影響を受けて	自社の営業・活動の活性化・沈静化	事業内容の性格や変化	輸送の合理化のため	輸送・納入システムの更	運送委託の増減	東日本大震災の影響	ガソリン等の燃料価格の上昇	為替変動の影響	アベノミクス効果	東京オリンピックの影響	消費税率の引き上げ	その他
全体	2010年	173	91	22	24	8	5	9							-
	2012年	151	92	29	17	8	4	9	16	13	7				2
	2014年	132	84	18	18	14	8	5	8	19	8	4	2	26	0
運輸業以外	2010年	99	90	24	25	6	5	7							-
	2012年	91	92	30	16	8	3	8	14	11	7				2
	2014年	77	84	19	17	13	8	3	8	17	8	3	2	25	-
	建設業・設備工事業	*11	85	14	29	-	-	15	-	1	-	-	-	1	-
	製造業	*19	76	21	1	4	11	3	11	2	-	-	-	11	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	39	85	21	18	18	10	3	10	29	13	5	3	39	-
	サービス業、医療、教育等	*8	86	12	26	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
運輸業	2010年	74	98	9	18	19	9	26							-
	2012年	60	92	14	27	13	11	20	30	34	9				-
	2014年	55	84	9	19	16	5	17	12	40	16	14	5	41	1
	貨物運送業	36	80	7	20	21	3	25	15	40	21	18	3	47	1
	旅客運送業・倉庫業等	*19	91	14	18	7	7	2	7	40	7	7	7	29	-

参考1-1 業況判断DIの推移【短期経済観測調査】



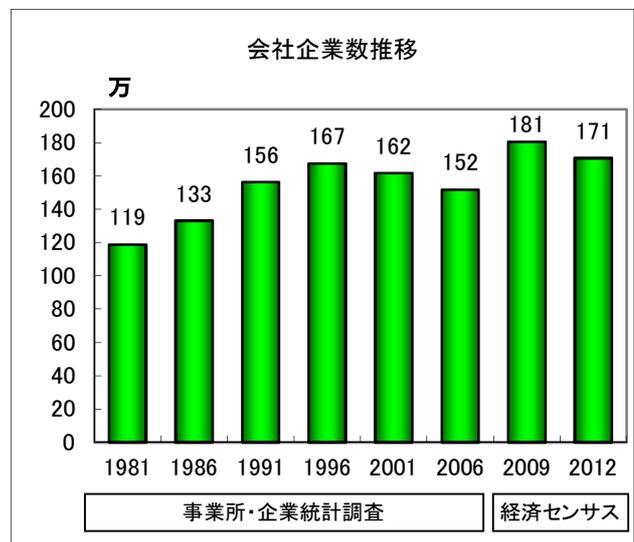
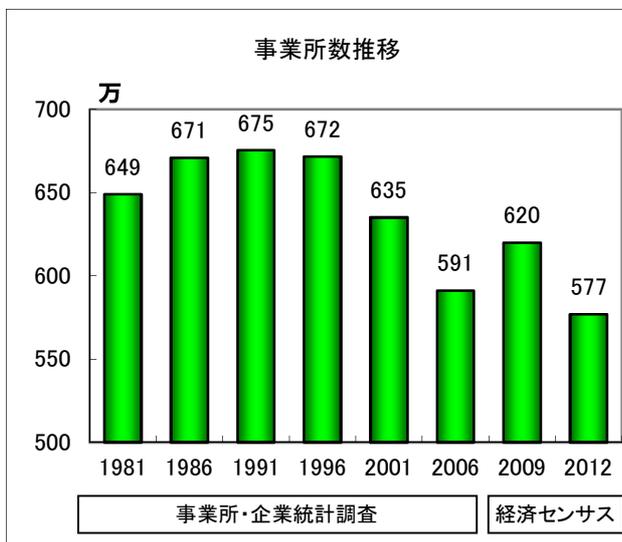
日本銀行調べ

参考1-2 自動車輸送量の推移【自動車輸送統計】



国土交通省調べ

参考1-3 事業所数及び企業数の推移【事業所・企業統計調査/経済センサス】



総務省調べ

(2) 保有車の稼働状況

●前年に比べ、稼働率低下の事業所が増加

ー保有車の稼働状況を見ると、今回は54%の事業所が「フル稼働」と回答。前年に比べ、「稼働低下+休んでいる車がある」事業所が増加。

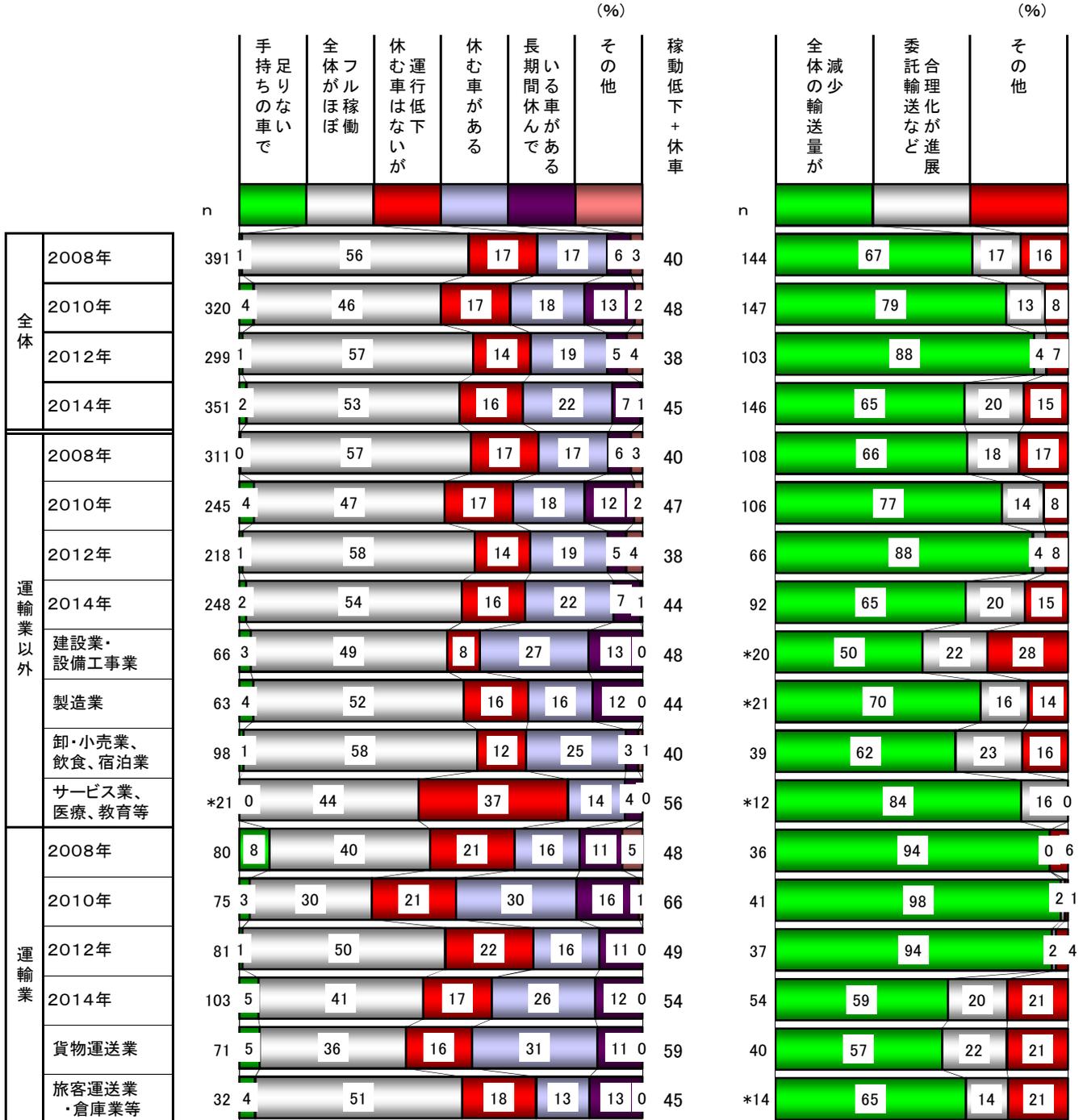
・運輸業以外では、56%の事業所が「フル稼働」と回答。運輸業は、46%。

ー稼働低下の理由としては、65%の事業所が「全体の輸送量減少」をあげる。ただし、前回と比べると、「委託輸送など合理化進展」が増加。

事業所

図表1-14 保有車の稼働状況

図表1-15 稼働低下の理由



(3) 輸送合理化

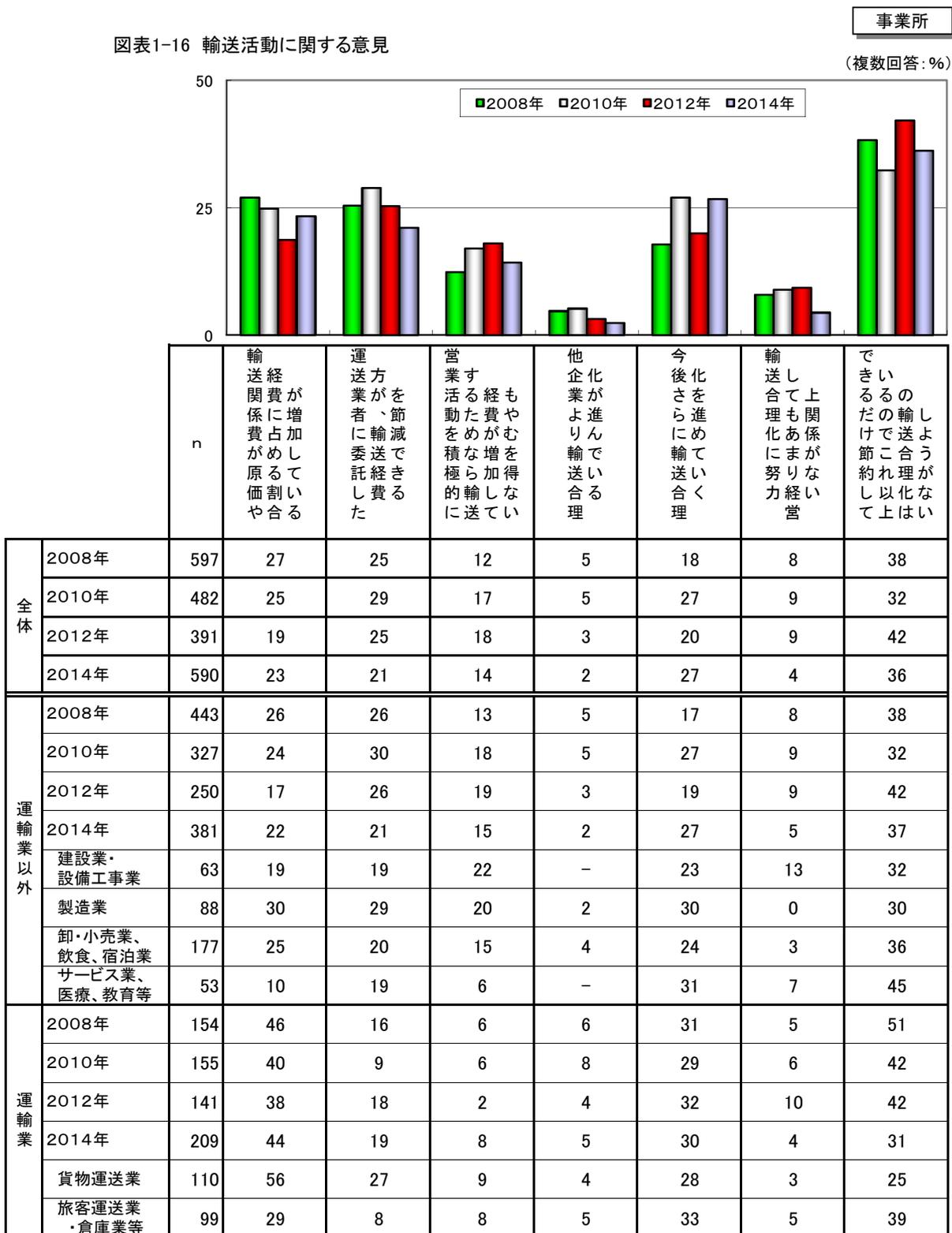
● 3 割弱の事業所が輸送の合理化を更に進展

－「今後さらに合理化を進めていく」と回答した事業所は27%。一方で「これ以上の輸送合理化はしようがない」と回答した事業所は36%。

－「委託した方が、輸送経費を節減できる」と回答した事業所は「運輸業以外」で21%。

－10%強の事業所で「保有台数の適性化による稼働率の向上」「運送委託・備車の推進による経費の削減」に取り組んでいる。

図表1-16 輸送活動に関する意見



図表1-17 実施中の輸送合理化策

(複数回答：%)

		n	車両の大型化などによる	車両の小型化などによる	用途に応じた大型・小型の使い分け	積荷に応じた架装・特装車の使用	買い替えの延長による	車両費の削減	中古車購入による	車両費の削減	保有台数の適性化による	稼働率の向上	荷役機械化による	荷役時間の削減	運転助手などの削減	配達・集荷回数削減	運送委託・備車の削減	共同集荷・集配など	輸送の協業化	包装簡素化による	コスト削減	配送・配車の無線指示など	夜間運行などによる	輸送効率の向上	トラックターミナルの合理化	利用による輸送合理化	配送センターの集約・大型化による合理化	コンピュータ管理による	効率化	帰荷の確保など	積載率の向上	営業スタッフによる	新規顧客の開拓	特になし
全体	2008年	622	3	7	16	2	13	3	14	1	3	17	11	3	2	1	1	0	1	3	2	8	58											
	2010年	482	1	9	19	6	18	6	14	3	7	11	10	7	3	3	2	0	2	4	2	8	55											
	2012年	394	1	11	18	5	24	5	15	2	4	19	8	1	1	0	1	0	0	3	2	9	49											
	2014年	595	1	6	18	2	16	3	12	1	2	13	11	3	2	1	0	1	1	2	4	10	57											
運輸業以外	2008年	459	2	7	15	2	13	2	13	1	3	18	11	2	1	0	1	0	1	2	2	7	59											
	2010年	327	1	9	19	6	17	6	13	3	7	11	10	7	3	2	2	0	2	3	1	8	57											
	2012年	252	1	12	17	5	24	5	14	1	4	19	7	1	1	-	1	-	-	2	2	8	50											
	2014年	384	1	6	18	1	16	3	11	0	2	12	11	3	2	1	0	0	1	2	3	10	58											
	建設業・設備工事業	65	-	9	43	3	16	9	22	-	-	15	21	3	-	-	-	-	-	-	3	10	41											
	製造業	88	0	2	23	2	15	6	16	-	0	10	11	1	9	-	0	0	-	0	1	16	56											
	卸・小売業、飲食、宿泊業	178	1	7	15	1	20	2	11	-	3	13	9	4	1	2	-	1	1	3	5	9	58											
	サービス業、医療、教育等	53	-	7	13	-	6	-	-	2	-	11	11	-	-	-	-	-	-	2	-	7	66											
運輸業	2008年	163	13	3	18	13	27	10	31	4	6	12	23	11	3	10	9	0	0	11	13	15	37											
	2010年	155	11	10	28	18	30	7	37	3	14	17	15	9	2	12	9	2	4	15	15	12	32											
	2012年	142	8	2	33	14	33	9	33	5	5	16	17	6	-	6	2	0	1	7	10	15	36											
	2014年	211	6	7	23	16	24	9	25	4	5	20	15	2	2	4	4	3	3	7	14	10	41											
	貨物運送業	112	8	8	31	20	26	14	26	6	6	26	22	3	3	4	5	6	5	8	22	10	34											
	旅客運送業・倉庫業等	99	3	6	14	10	21	3	23	2	3	14	7	2	-	4	3	-	2	5	3	9	50											

(4) 保有車の用途

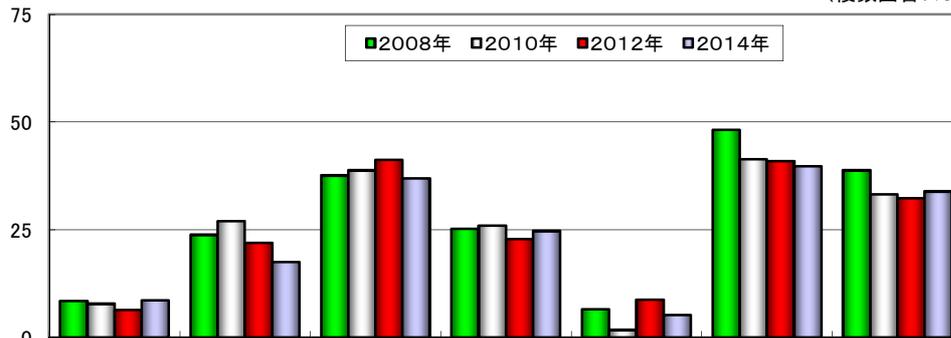
●全体での用途には大きな変化はない

- 建設業：「作業場・仕事場の足」「セールス・サービス」
- 製造業：「都市圏内の往復輸送」「作業場・仕事場の足」
- 卸・小売：「セールス・サービス」「都市圏内の往復輸送」
- 貨物運送：「都市圏内の巡回輸送」「中距離の往復輸送」
- 旅客運送：「都市圏内の往復輸送」「中距離の往復輸送」

事業所

図表1-18 保有車の用途

(複数回答：%)



	n	事業所							
		長距離の往復輸送	中距離の往復輸送	都市圏内の往復輸送	都市圏内の巡回輸送	家庭への配送	セールス・サービス	作業場・仕事場の足	
全体	2008年	392	9	24	38	25	7	48	39
	2010年	323	8	27	39	26	2	41	33
	2012年	301	6	22	41	23	9	41	32
	2014年	349	9	18	37	25	5	40	34
運輸業以外	2008年	311	7	22	36	24	6	50	40
	2010年	248	7	26	38	26	2	43	34
	2012年	218	6	21	41	22	9	43	33
	2014年	246	7	16	36	23	5	41	34
	建設業・設備工事業	65	6	20	20	9	3	34	74
	製造業	63	11	24	50	24	0	30	42
	卸・小売業、飲食、宿泊業、サービス業、医療、教育等	*21	-	-	33	15	10	42	28
運輸業	2008年	81	32	49	62	46	13	15	26
	2010年	75	28	42	61	35	3	13	17
	2012年	83	20	35	51	47	4	11	27
	2014年	103	33	50	47	49	10	18	28
	貨物運送業	71	36	52	44	53	12	15	23
	旅客運送業・倉庫業等	32	26	45	54	41	4	25	40

図表1-19 各用途の使用車種

(複数回答:%)

		n	普通トラック	小型トラック	軽トラック	小型バン	軽バン キャブオーバー	軽ボンネットバン	乗用車
長距離の往復輸送	2008年	51	19	30	13	49	25	-	1
	2010年	42	22	41	-	64	1	1	25
	2012年	35	20	24	7	41	0	-	32
	2014年	52	19	39	-	57	6	-	24
中距離の往復輸送	2008年	103	18	44	12	37	11	4	5
	2010年	94	11	39	-	58	8	5	24
	2012年	75	16	33	14	54	8	9	15
	2014年	90	16	45	3	53	9	4	23
都市圏内の往復輸送	2008年	153	12	26	15	39	23	12	7
	2010年	137	10	30	14	53	11	7	15
	2012年	125	8	31	14	54	15	10	17
	2014年	139	7	37	9	63	12	6	16
都市圏内の巡回輸送	2008年	106	6	25	8	43	31	2	17
	2010年	80	8	36	6	39	17	9	9
	2012年	85	6	39	15	40	29	11	3
	2014年	106	11	34	17	48	17	7	13
家庭への配送	2008年	*19	0	8	33	15	16	15	28
	2010年	*6	1	7	16	-	56	-	37
	2012年	*17	-	9	18	27	51	17	32
	2014年	*18	12	19	30	63	10	-	23
セーサー・サービス	2008年	159	0	5	5	39	29	9	57
	2010年	115	0	2	3	44	17	12	54
	2012年	102	2	11	9	49	19	9	48
	2014年	119	2	13	5	48	19	9	48
作業者の足	2008年	158	5	22	20	45	24	5	38
	2010年	128	9	21	13	53	23	3	38
	2012年	114	3	17	9	58	18	10	39
	2014年	123	5	32	21	46	15	5	36

(5) 荷の種類別輸送量変化と輸送手段

●現在の小口配送における輸送手段は車が主体

—最近5年間の輸送量変化を見ると、不規則的な小口荷物の輸送量は、「減少」比率と「増加」比率が拮抗。他の荷種類は「減少」比率が「増加」比率を上回る状況。

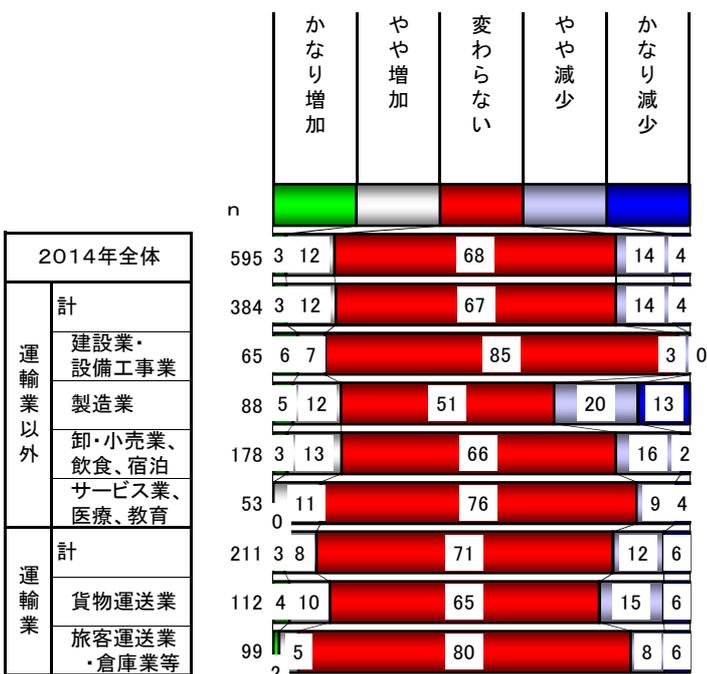
—各荷の種類とも、前回に比べ、「自社の車」が減少し、「自社以外の車」の比率が増加している。軽量・小口荷物でその傾向が顕著。

・運輸業以外の事業所では「自社の車」を「自社以外の車」の比率が上回り、外部委託化が進展している。

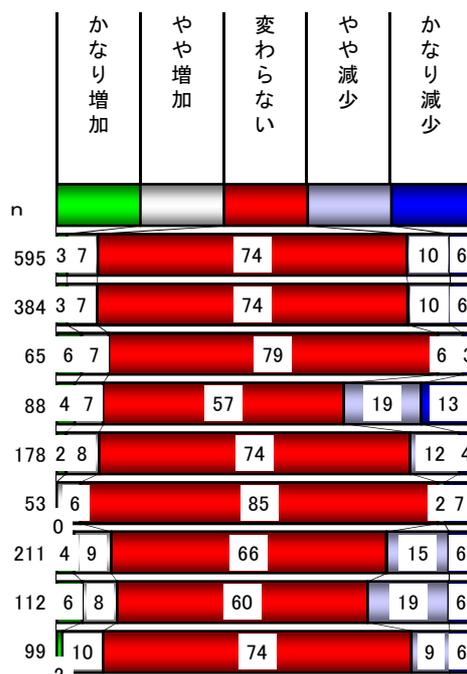
事業所

■ 最近5年間の輸送量変化

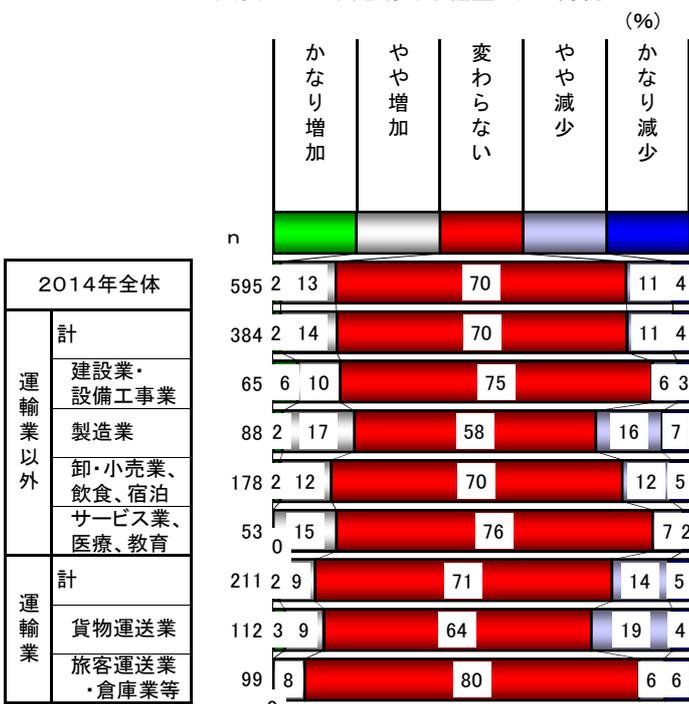
図表1-20 定期的な軽量・小口荷物 (%)



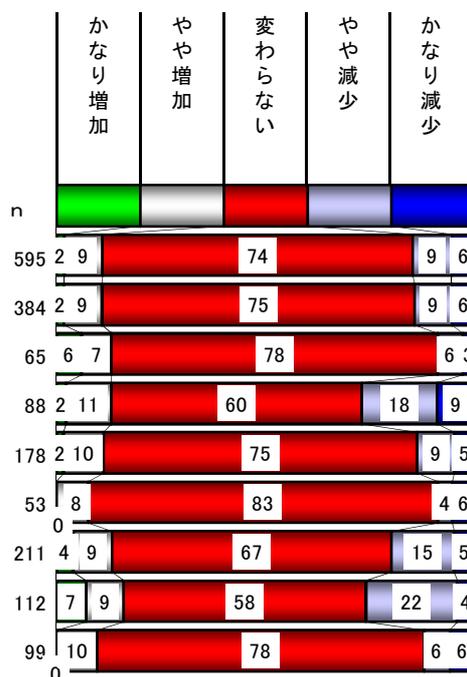
図表1-21 定期的な重量・大口荷物 (%)



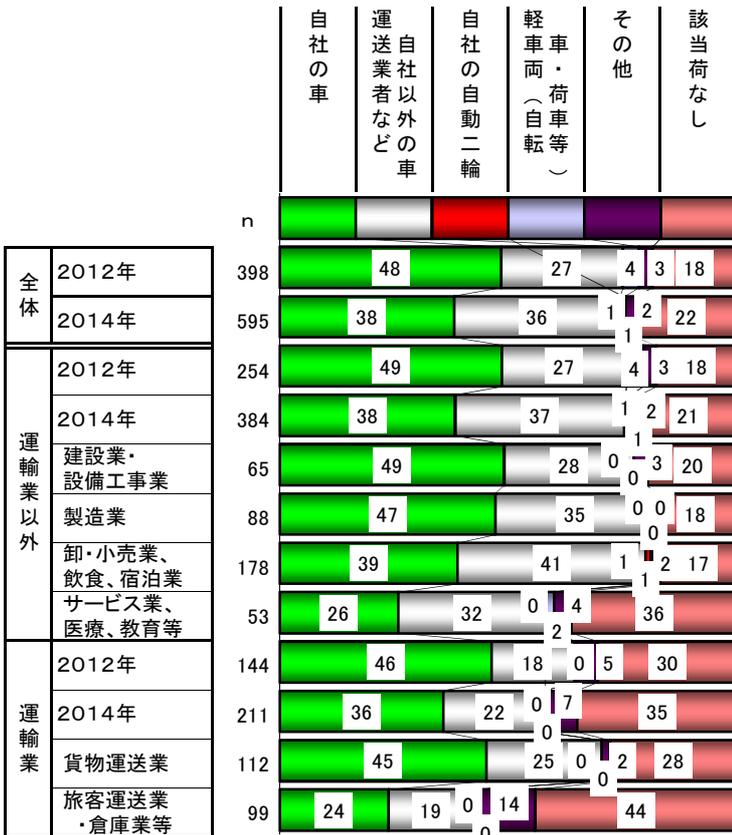
図表1-22 不規則的な軽量・小口荷物 (%)



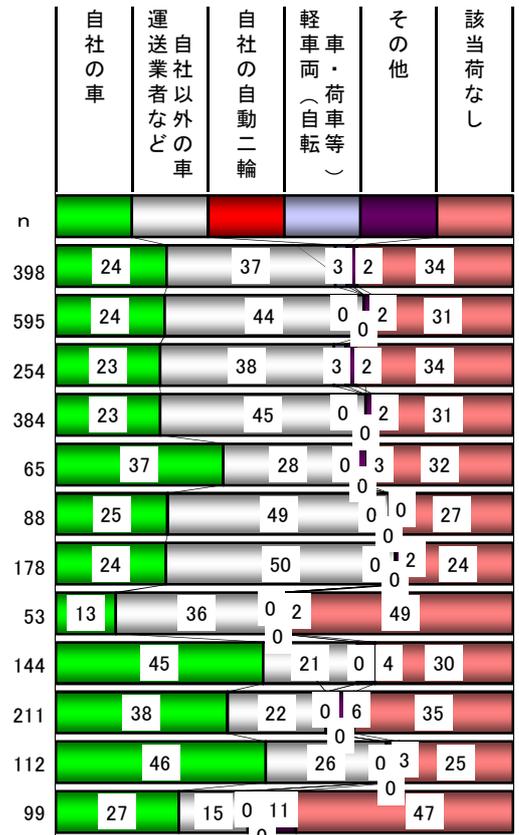
図表1-23 不規則的な重量・大口荷物 (%)



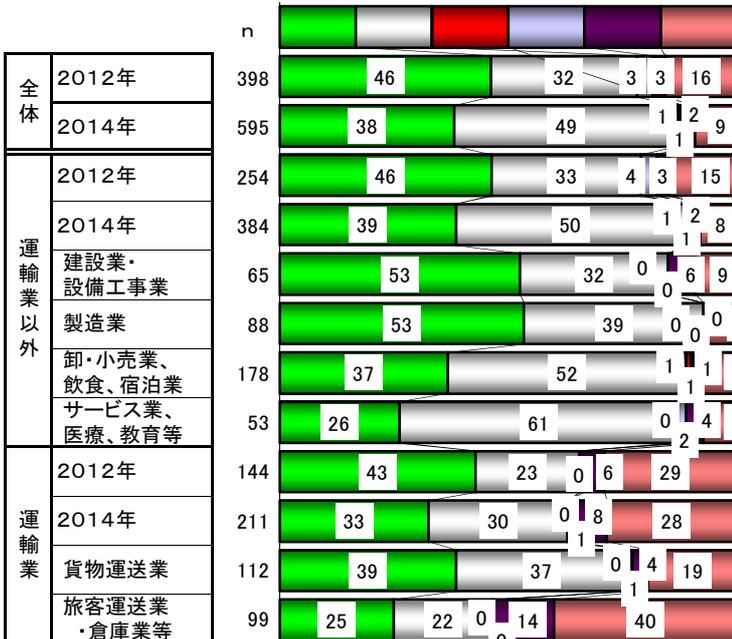
図表1-24 定期的な軽量・小口荷物 (%)



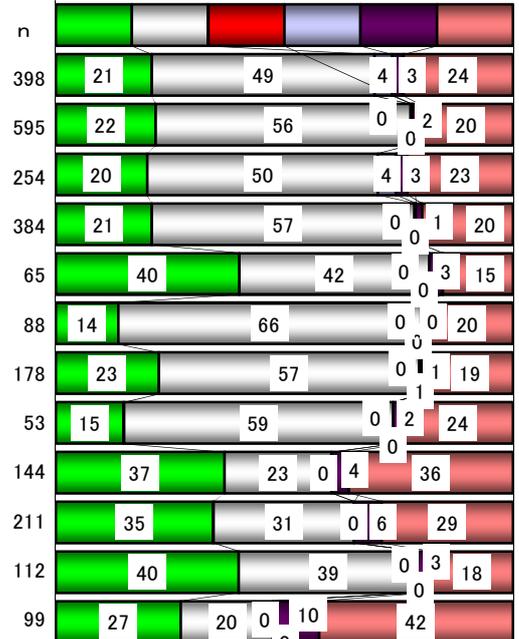
図表1-25 定期的な重量・大口荷物 (%)



図表1-26 不定期的な軽量・小口荷物 (%)



図表1-27 不定期的な重量・大口荷物 (%)



<参考:宅配便の利用状況とネット販売の現状>

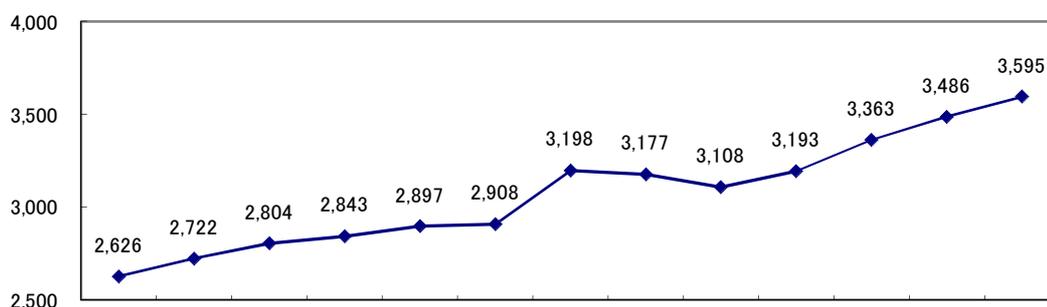
■ 宅配便の利用状況

● 宅配便の取扱量は増加傾向

— 宅配便等取扱個数は2001年から2013年で約1.4倍まで増加。宅配便を利用している事業所は83%。2010年以降、増加傾向。

図表1-28 宅配便等取扱個数(トラック)の推移

(単位:百万個)



	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
宅配便取扱個数(トラック)	2,626	2,722	2,804	2,843	2,897	2,908	3,198	3,177	3,108	3,193	3,363	3,486	3,595

※国土交通省調べ

事業所

図表1-29 宅配便利用経験

(%)



図表1-30 今後の宅配便利用意向

(%)



■ ネット販売の状況

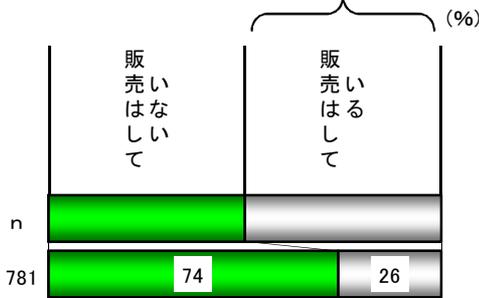
● ネット販売を行っている事業所では小口荷物輸送量は増加、ただし、輸送は委託が主

- 販売を行っている事業所のうち、ネット販売を行っている事業所は53%。ネット販売を行っている事業所では67%が5年前と比べネット取引が増加しており、55%が今後も増加と回答。
- 軽量・小口荷物の輸送量が増加したネット販売事業所は20%程度。
- ネット販売事業所の輸送手段は「自社以外の車」が主で今後も増加予想。

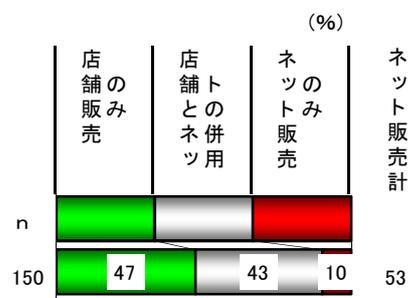
事業所

■ ネット販売の状況

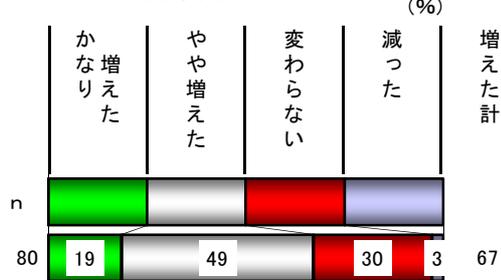
図表1-31 販売有無 (%)



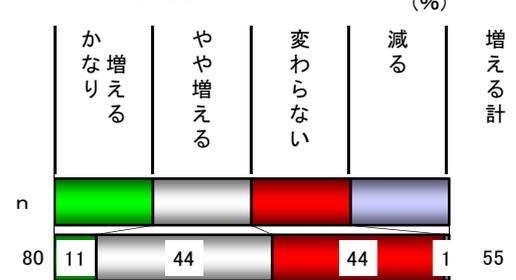
図表1-32 販売形態 (%)



図表1-33 5年前と比べた現在のネット販売増減 <ネット販売事業所> (%)

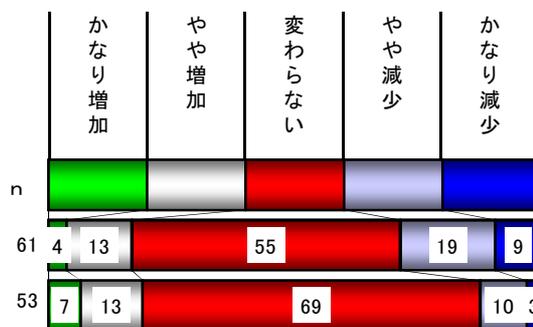


図表1-34 今後のネット販売増減 <ネット販売事業所> (%)

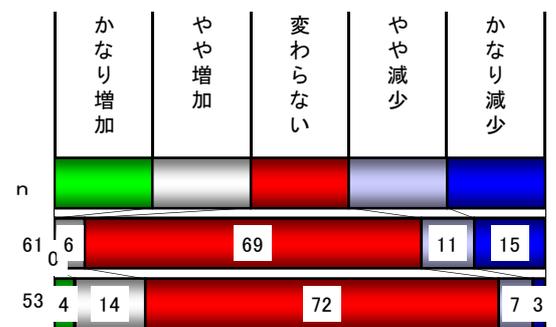


■ 最近5年間の輸送量変化

図表1-35 定期的な軽量・小口荷物 (%)

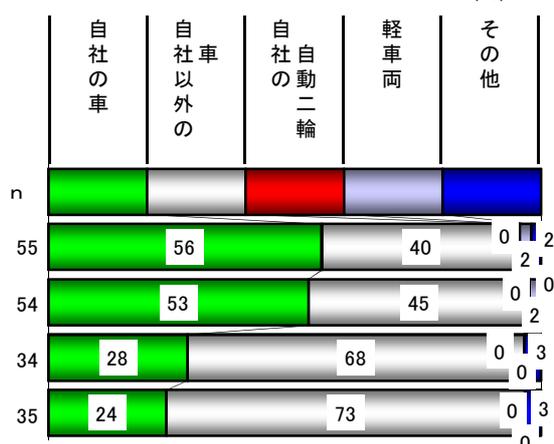


図表1-36 不定期な軽量・小口荷物 (%)

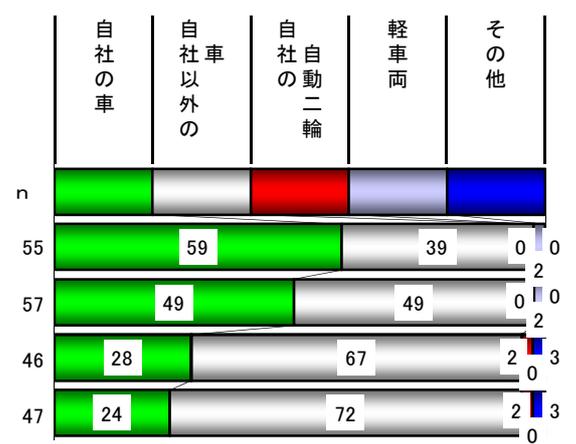


■ 輸送手段の変化

図表1-37 定期的な軽量・小口荷物 (%)



図表1-38 不定期な軽量・小口荷物 (%)



(6) 運転手の実態

■ 運転者不足

● 運輸業では運転手不足で困窮している事業所が4割。車の保有にも影響

— 運転手不足で困っている事業所は全体としては6%とさほど高くないが、運輸業では40%で困窮度が高い。

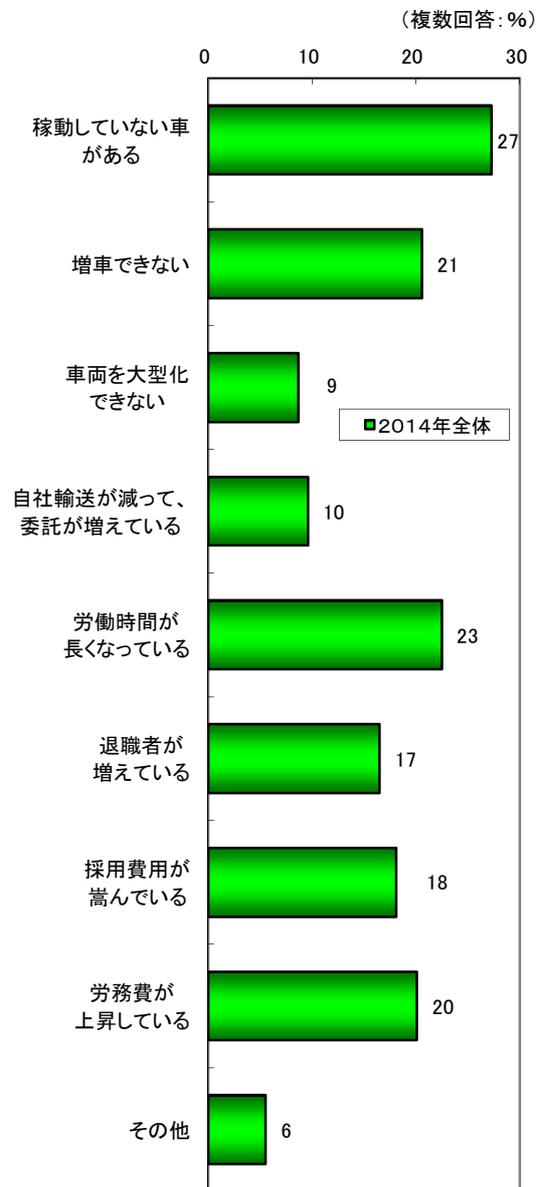
— 困窮の内容としては、「稼動していない車がある」「増車できない」があたり、車の保有にも影響していると思われる。

事業所

図表1-39 運転手不足の困窮度 (%)



図表1-40 困窮の内容



■女性運転手の採用状況

●女性運転手の雇用は運輸業で大幅拡大予定、ただし、労務面が障害

ー現在女性を雇用している事業所は13%、新たに女性を採用する予定の事業所は7%。特に運輸業では新たに女性を採用する予定の事業所は26%と大幅拡大。

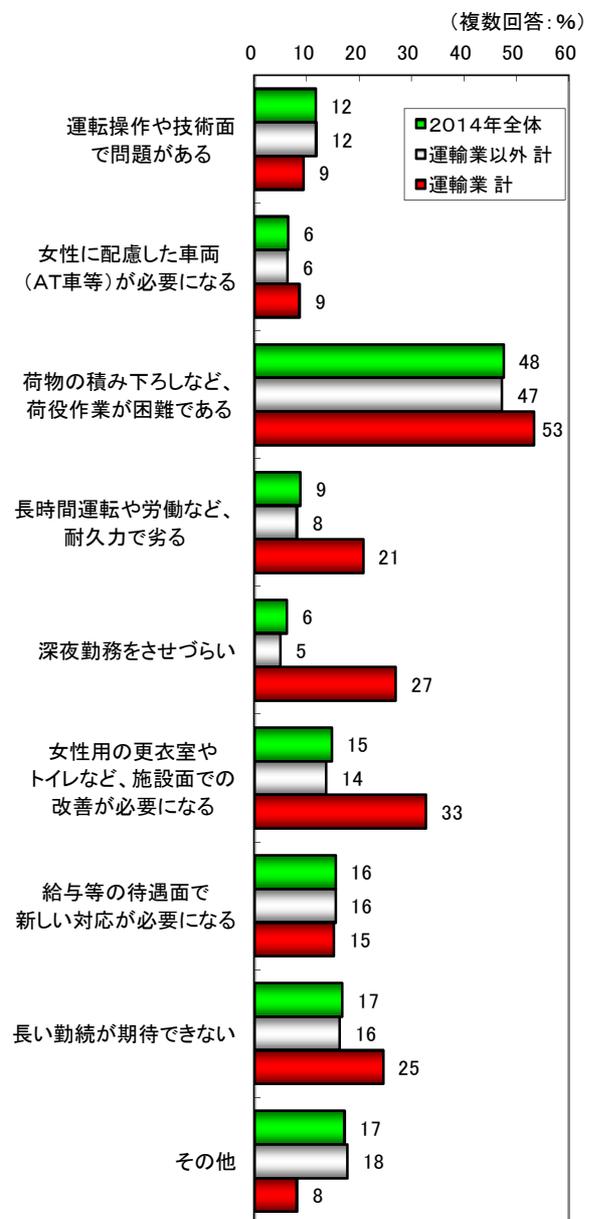
ー女性を雇用するにあたっては、「荷役作業困難」「施設面改善」「深夜勤務」等労務面が障害。

事業所

図表1-41 女性運転手採用状況



図表1-42 女性運転手採用上の障害点



■高齢運転手の採用状況

●約半数の事業所で高齢運転手を雇用、身体面の衰えが雇用の障害

－現在高齢運転手を雇用している事業所は46%と増加傾向。今後新たに採用を予定している事業所は5%。現在雇用と今後雇用に合わせると半数の事業所で高齢者を雇用予定。

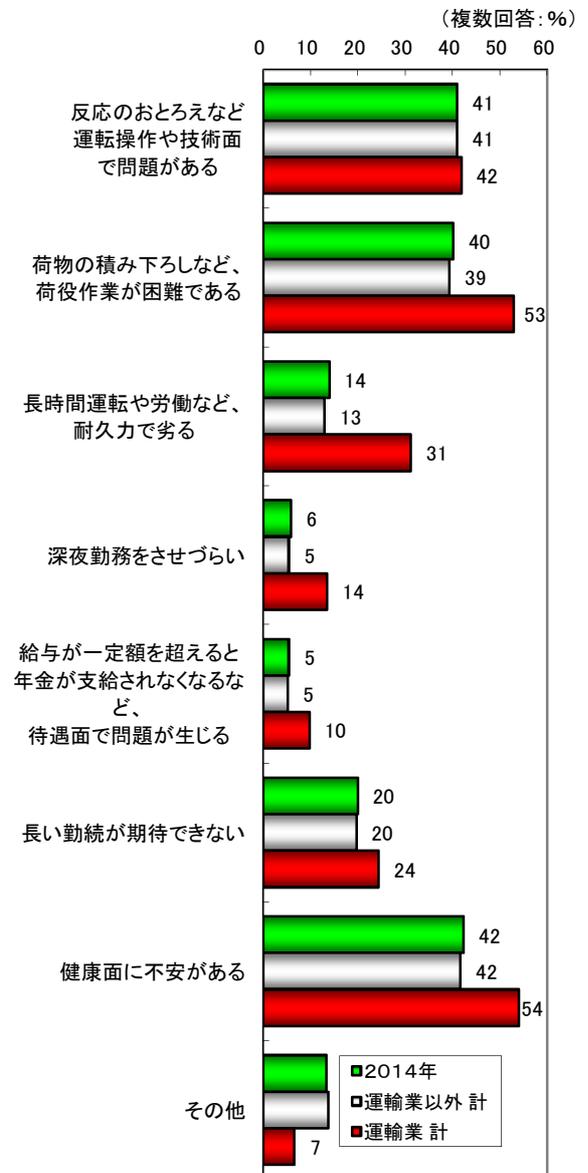
－高齢運転手を雇用するにあたっては、「健康面の不安」「荷役作業困難」「反応のおとろえ」等加齢に伴う身体面が障害。

事業所

図表1-43 高齢運転手採用状況



図表1-44 高齢運転手採用上の障害点



第2章 需要構造の実態

○小型・軽トラック・バン全体の需要は2008年レベルまで回復したが、増車ではなく買い替え需要の増加による。

<需要動向の背景>

○買替率は前回を上回っており、代替早遅をみても、前回まで増加していた「代替を遅らせている」層も減少。買い替えの動きが活性化しており、買い替え層が需要回復を支えていると思われる。また、買い替えについての考え方でも「無理しても早めに買い替え」が増加しており、買い替え早期化の兆しも見られる。

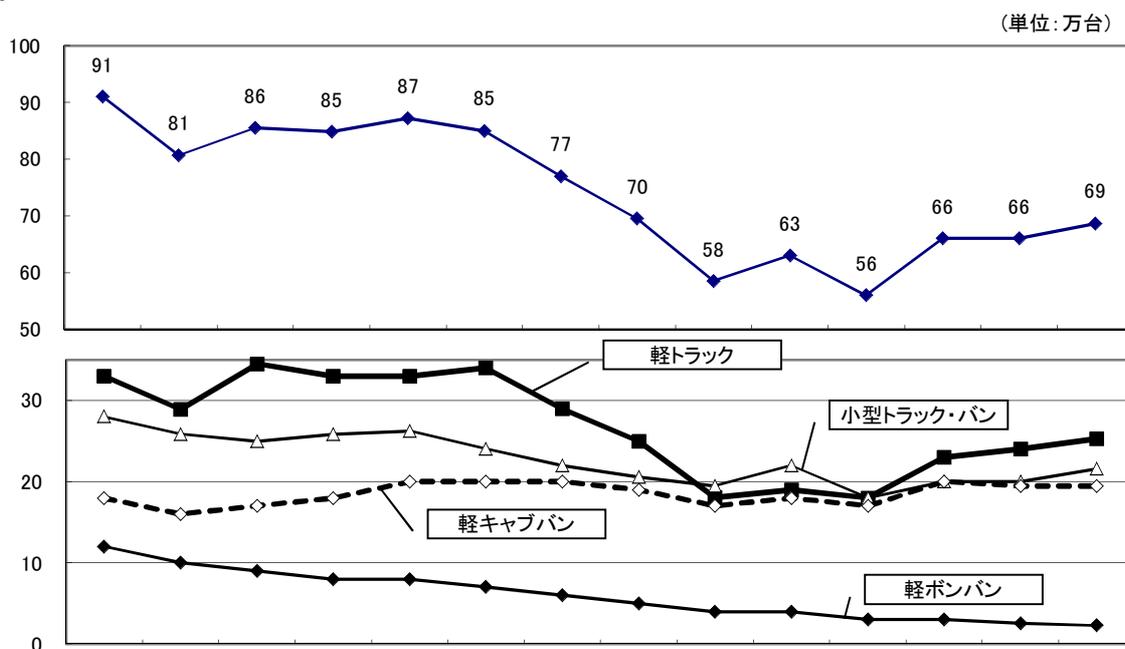
1 需要実態と車種間移行状況

(1) 需要の推移

●需要台数は2008年レベルまで回復

ー小型・軽トラック・バン全体の需要台数は2008年レベルまで回復。小型トラック・バンは2012年以降緩やかに増加傾向。

図表2-1 需要の推移



	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	91	81	86	85	87	85	77	70	58	63	56	66	66	69
小型トラック・バン	33	29	35	33	33	34	29	25	18	19	18	23	24	25
軽トラック	28	26	25	26	26	24	22	21	19	22	18	20	20	22
軽キャブバン	18	16	17	18	20	20	20	19	17	18	17	20	19	19
軽ボンバン	12	10	9	8	8	7	6	5	4	4	3	3	3	2

(注)各年1～12月累計台数

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

(2) 最近5年間の車型間移行状況

●買替率は前回よりも上昇

- ー小型・軽トラックに比べ、小型・軽バンでは買替率が高い。
- ー移行先は同タイプ同クラス中心。

事業所

図表2-2 最近5年間の移行状況

							(%)									(%)
		n	買替あり ↑ a ↓	買替なし ↑ b ↓	非保有	買替率 ↑ a ÷ (a + b) ↓	n	普通トラック	小型トラック	軽トラック	小型バン	軽キャブバン	軽ボンネットバン	軽以外の乗用車	軽乗用車	
普通トラック	2012年	436	2	3	94	40	37	100	-	-	-	-	-	-	-	
	2014年	537	4	4	93	49	47	46	37	9	9	-	-	-	-	
小型トラック	2012年	436	4	22	74	16	35	18	78	-	5	-	-	-	-	
	2014年	536	5	22	74	17	39	9	85	0	7	-	-	-	-	
軽トラック	2012年	436	3	9	88	23	*11	0	-	78	-	-	0	4	19	
	2014年	537	2	11	87	15	*9	0	-	84	-	-	-	-	16	
小型バン	2012年	436	15	30	56	33	58	1	0	1	71	14	11	3	2	
	2014年	536	16	28	56	36	77	2	6	-	81	2	-	8	3	
軽キャブオーバーバン	2012年	436	2	13	85	15	*12	-	0	-	0	77	23	-	0	
	2014年	537	4	8	88	35	*26	-	0	0	7	84	-	7	-	
軽ボンネットバン	2012年	436	4	7	89	34	*15	-	13	-	13	0	50	24	0	
	2014年	537	2	4	94	41	*14	-	-	-	-	13	71	13	-	
軽以外の乗用車	2012年	436	24	45	31	34	115	0	0	-	5	4	2	85	6	
	2014年	537	29	42	30	41	164	0	0	2	6	0	1	89	4	
軽乗用車	2012年	436	5	19	76	21	*19	0	-	-	-	-	10	16	72	
	2014年	537	5	15	80	25	*29	-	-	-	6	-	0	31	69	

(3) 最近1年間の購入状況と車型間移行状況

●最近1年間の購入率は前回レベル、ダウンサイジング化が減少

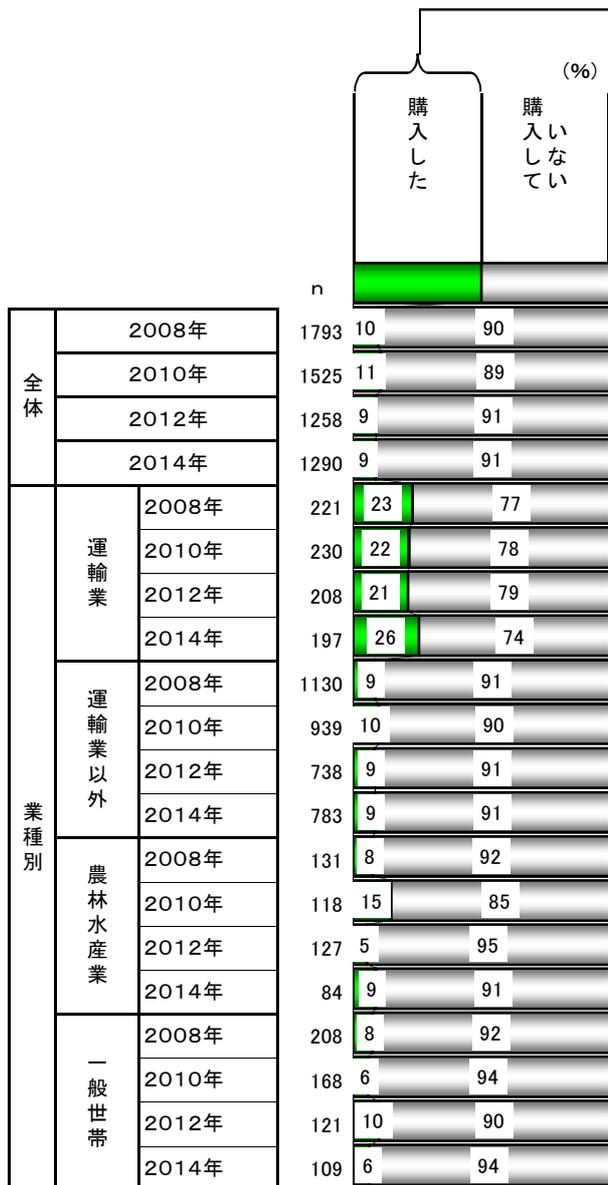
ー最近1年間のトラック・バンの購入率は9%と前回と同レベル。運輸業は前回より5%上昇し、26%。

ー最近1年間の代替移行状況は、小型トラック・バンでは、前回に比べ、小型への移行が増加しており、軽への移行は減少している。

- ・軽トラック・バンは、新車（62%）と中古車（37%）を合わせると99%が軽への移行。
- ・2012年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減少。また小型・軽ともに同クラスへの移行の場合、新車の割合が増加している。

図表2-3 最近1年の購入車種
(中古車含む)

ユーザー



図表2-4 最近1年の購入状況 (中古車含む)

ユーザー	n	小型			軽			普通トラック		
		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	321	21	12	6	3	60	41	16	3	19
運輸業	142	26	21	4	0	0	0	0	0	74
運輸業以外	152	22	11	8	4	76	53	19	3	2
建設業	49	40	23	13	4	57	52	3	3	3
製造業	*19	25	14	3	7	75	35	40	0	0
卸・小売業、飲食店・宿泊業	52	21	8	9	4	75	34	35	7	4
サービス業、医療、教育等	32	8	1	5	1	92	78	13	1	0
農林水産業	*11	12	5	6	0	81	81	0	0	8
一般世帯	*8	6	0	0	6	94	40	44	10	0
その他	*8	71	58	13	0	29	0	29	0	0

図表2-5 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	軽合計			小型合計	軽合計										
				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								
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
		2014年	225	16	8	6	2	43	30	10	2	4	3	2	23	16	7	15
	小 型 ・ ト ラ ッ ク 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
		2014年	102	58	30	20	8	20	20	0	0	18	11	6	5	1	4	0
	軽 ・ ト ラ ッ ク 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
		2014年	57	1	0	1	0	62	44	13	4	0	0	0	37	27	10	0
	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
		2014年	62	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97
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	
	2014年	*3	91	0	91	0	0	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0	

2 代替の実態

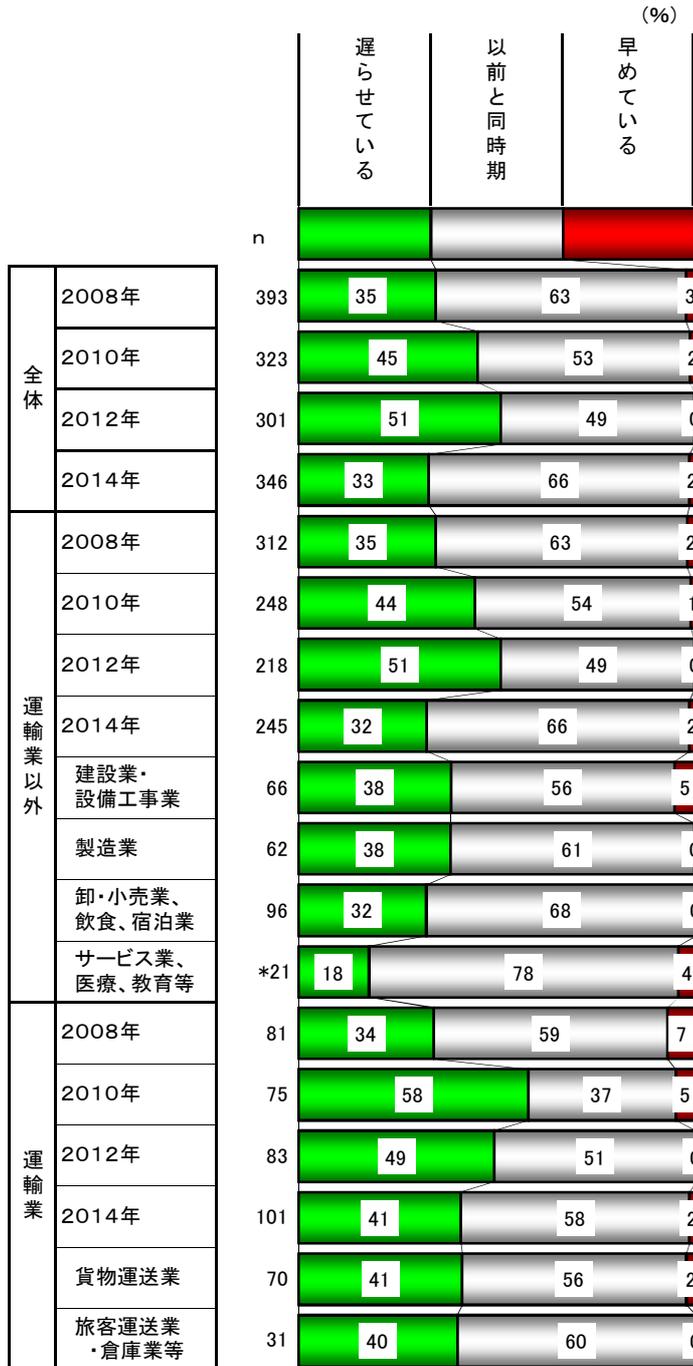
(1) 代替早遅の実態

- 前回よりも「代替を遅らせている層」が大幅に減少。ただし、1/3の事業所は代替時期を延長
 ー 前回まで増加していた「代替を遅らせている」層は大幅に減少し、2008年水準に。ただし、「代替早期」層はほとんど出現せず、早期化までには至っていない。

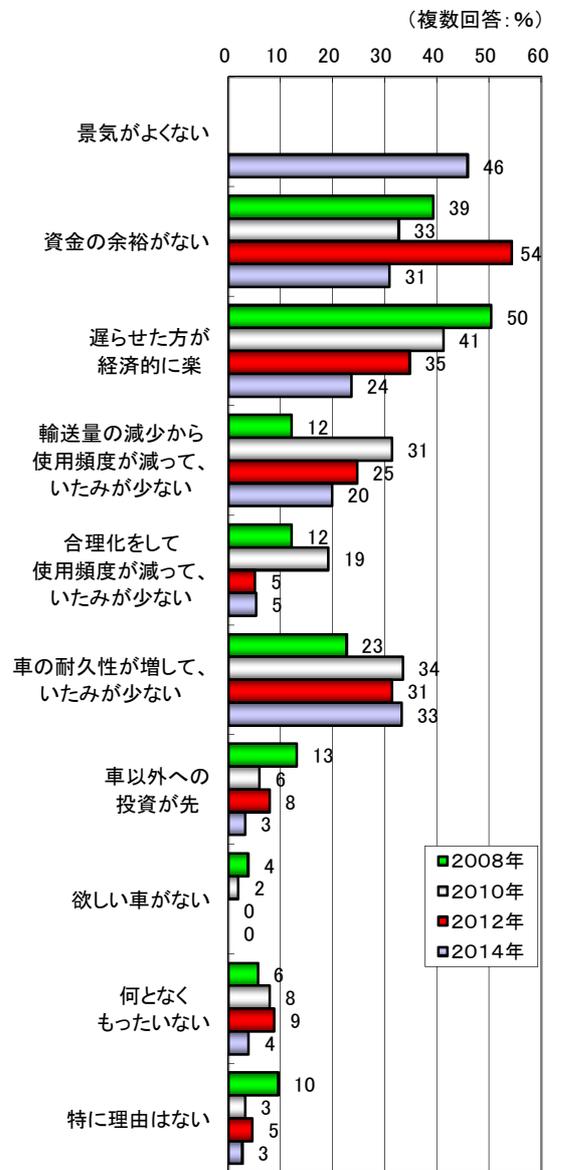
ー 代替を遅らせている理由をみると、「景気が良くない」「車の耐久性向上」「資金余裕」が上位。
 2008年では半数が理由にあげた「遅らせた方が経済的に楽」は年々減少し、今回は2008年の半分程度。

事業所

図表2-6 代替早遅の実態



図表2-7 代替を遅らせている理由



(2) 買い替えについての意見

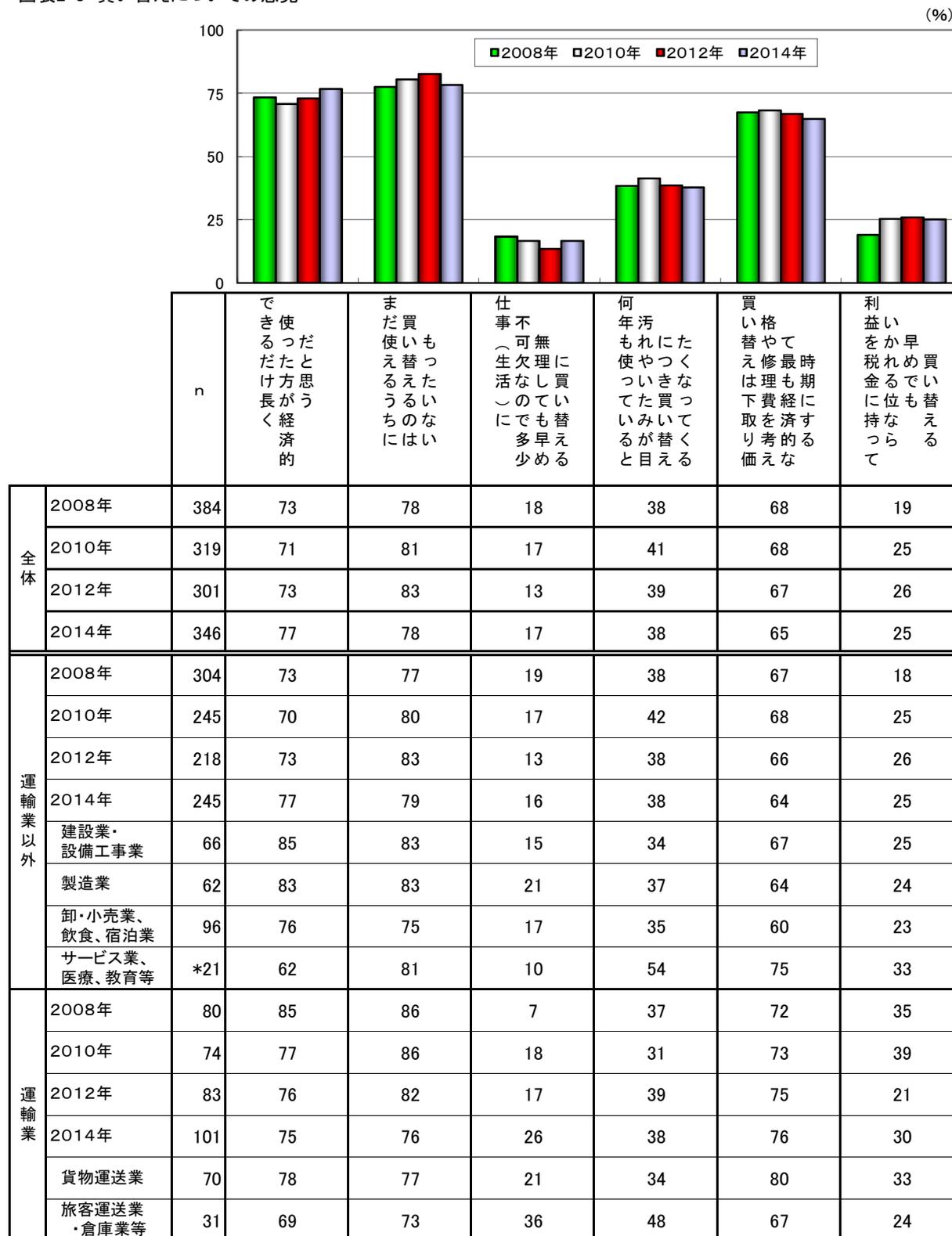
●「買い替えるのはもったいない」が減少し、「無理しても早めに買い替え」が増加

- －買い替えについての意見をみると、約8割の事業所で「できるだけ長く使った方が経済的」「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」と考えている。
- －前回と比べると、「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」がやや減少し、「仕事に不可欠なので無理しても早めに買い替え」が増加。

- ・運輸業では「できるだけ長く使った方が経済的」「まだ使えるうちに買い替えはもったいない」は2010年以降減少傾向。

事業所

図表2-8 買い替えについての意見



第3章 使用実態

○走行距離、行動半径等に大きな変化はないものの、用途として最終消費者への配達・集荷が増加しており、特に軽で顕著。

○高速道路利用度の高い運輸業では、ETC割引制度の改定後、高速道路の利用頻度が低下している。

1 使用用途

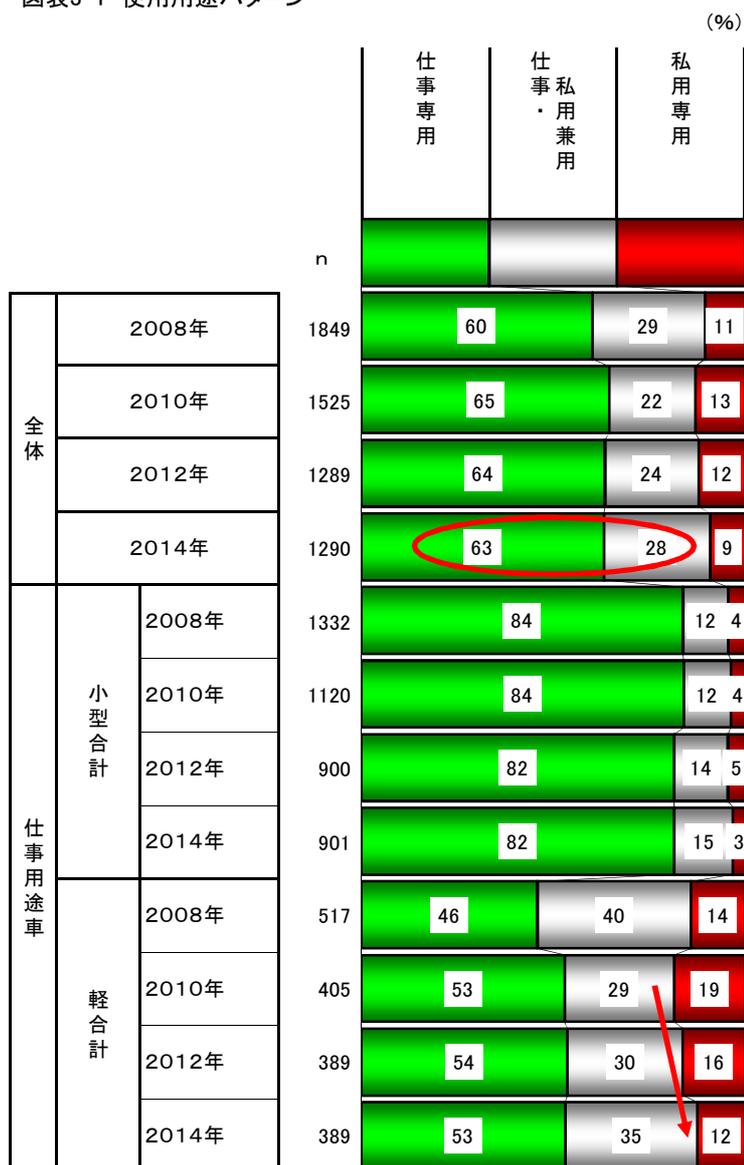
●仕事専用が6割で大きな変化はない

－仕事専用（63%）および仕事・私用兼用（28%）を合わせると約9割が仕事に使用。前回に比べ私用専用の比率が3%低下している。

- ・小型合計は「仕事専用」「仕事・私用兼用」の合計が97%で大半を占める。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。
- ・軽合計は「仕事専用」「仕事・私用兼用」の合計が87%。前回に比べ私用専用の比率が4%低下している。

ユーザー

図表3-1 使用用途パターン



●「最終消費者への配達・集荷」「委託荷の輸送」が増加

—具体的な仕事での用途では、全体では「作業場・仕事場・現場への往復」が46%で最も高い。「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」「委託荷の輸送」は増加傾向。

・小型、軽とも「作業場・仕事場・現場への往復」が最も高くなっている。また軽では、「田畑への往復・農機具・作物の運搬」が3割を超えている。

ユーザー

図表3-2 トラック・バンの仕事での用途

(複数回答:%)

業種別	仕事用途車	年	n	作業場・現場への往復	セールス・営業の足場	田畑への往復・作物の運搬	一般家庭など最終消費者への配達・集荷	委託荷の輸送	問屋・配達・仕入	小売商品への配達	工場配達・仕入	事業連絡・使送便
				往復	の足場	の運搬	への	への	への	への	への	への
事業用途車	全体	2008年	1679	48	28	26	18	14	14	13	10	8
		2010年	1389	47	28	23	19	14	13	14	11	9
		2012年	1188	47	26	28	17	13	12	13	10	9
		2014年	1215	46	27	23	23	16	15	13	11	6
	小型合計	2008年	1258	54	32	6	15	19	17	18	15	8
		2010年	1086	53	31	8	14	21	17	18	17	9
		2012年	867	52	29	11	14	19	18	16	19	10
		2014年	881	51	27	8	16	20	18	15	17	7
	軽合計	2008年	421	43	25	39	21	11	12	10	7	8
		2010年	303	42	26	34	23	9	11	12	7	9
		2012年	321	44	24	39	20	10	8	11	5	7
		2014年	334	43	27	32	27	13	13	12	8	6
業種別	農林水産業	2008年	131	33	4	86	4	1	7	10	1	4
		2010年	118	31	3	90	10	5	6	6	1	3
		2012年	127	36	2	89	8	1	5	10	2	2
		2014年	84	38	3	86	9	4	9	11	2	5
	建設業	2008年	309	88	22	6	8	12	8	3	9	4
		2010年	274	91	22	2	9	9	6	3	8	5
		2012年	186	95	19	4	4	6	6	2	6	6
		2014年	211	87	16	1	7	11	8	2	5	3
	製造業	2008年	190	45	32	4	16	23	20	15	35	13
		2010年	168	42	25	3	7	18	17	17	38	13
		2012年	148	45	27	0	10	16	14	14	41	15
		2014年	133	37	27	4	18	30	22	17	44	11
	卸・飲食・宿泊業 小売業	2008年	440	28	51	1	41	18	29	30	11	10
		2010年	352	29	42	4	43	14	30	33	12	8
		2012年	303	30	47	7	43	18	24	28	9	11
		2014年	306	25	41	5	48	18	33	29	15	5
	サービス業 医療・福祉等	2008年	190	45	41	5	23	22	8	12	9	14
		2010年	145	40	55	6	15	19	5	8	10	23
		2012年	100	44	42	6	10	19	5	7	9	14
		2014年	133	45	50	4	25	17	4	8	5	15
	運輸業	2008年	221	22	22	1	27	64	12	17	18	21
		2010年	230	16	20	3	18	66	13	14	21	11
		2012年	209	14	12	1	12	79	15	13	17	9
		2014年	197	21	25	2	9	69	11	12	20	14

2 使用状況

●月間走行距離、行動半径とも大きな変化はない

一月間走行距離の全体の平均値は903km、小型で1,109km、軽で778kmで、前回に比べ軽が増加。

・業種別でみると、運輸業では前回に比べ減少。

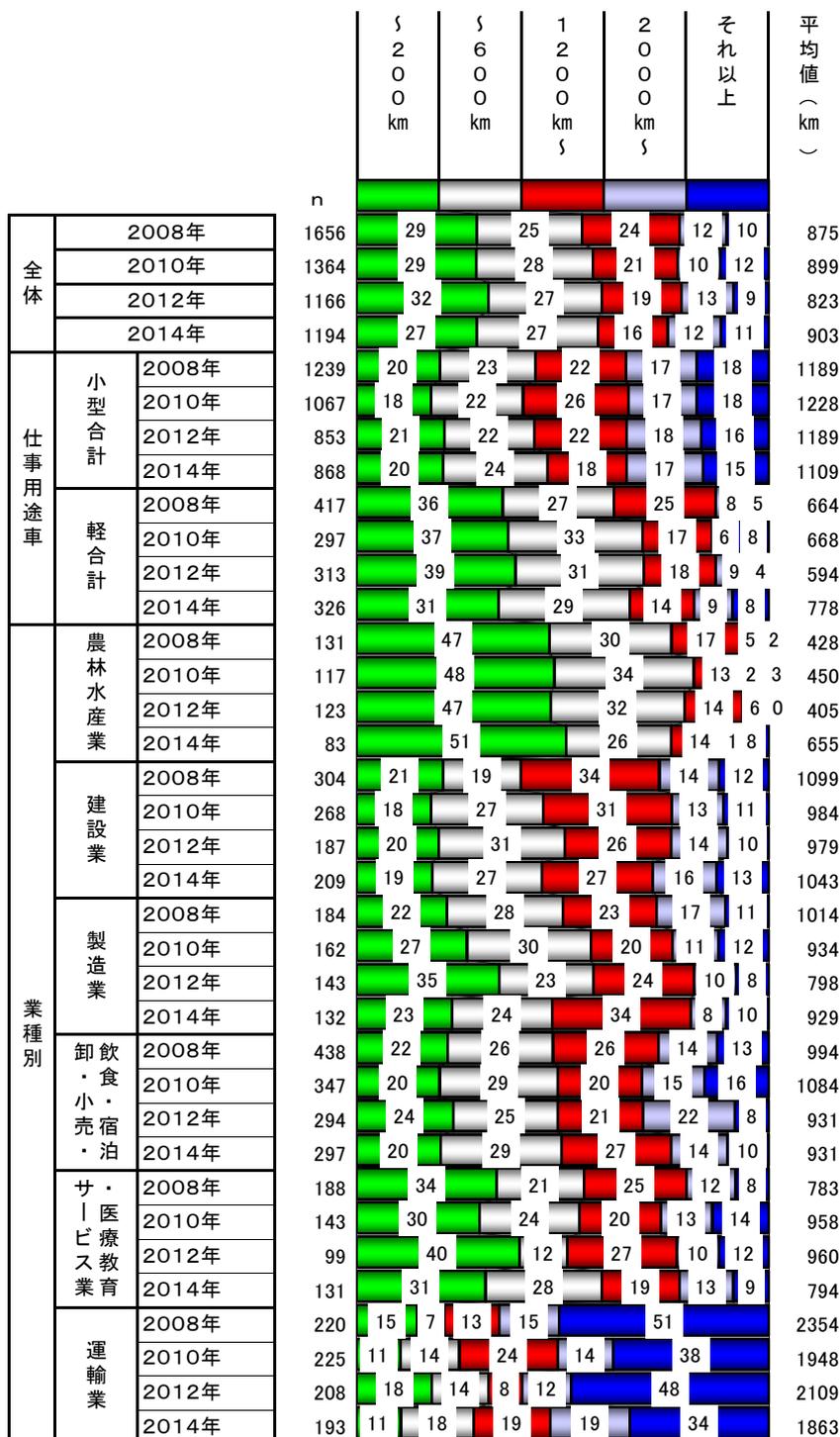
ー行動半径は、全体では「30km以上」が28%を占め、前回と比べ若干増加しており、小型よりも軽でより行動半径が広がっている。

・業種別でみると、農林水産業において行動半径が広がる傾向あり、卸・小売業、飲食・宿泊業や運輸業では狭くなる傾向がある。

ユーザー

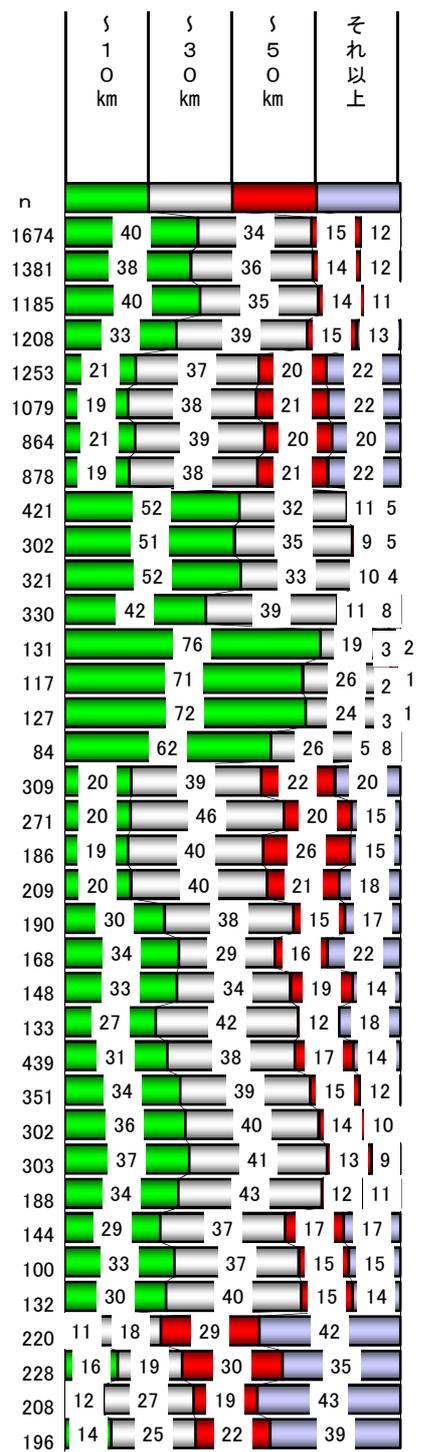
図表3-3 保有車の月間走行距離

(%)



図表3-4 業務用車の行動半径

(%)



●運行形態、重量積載率とも大きな変化はない

ー運行形態では、「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。

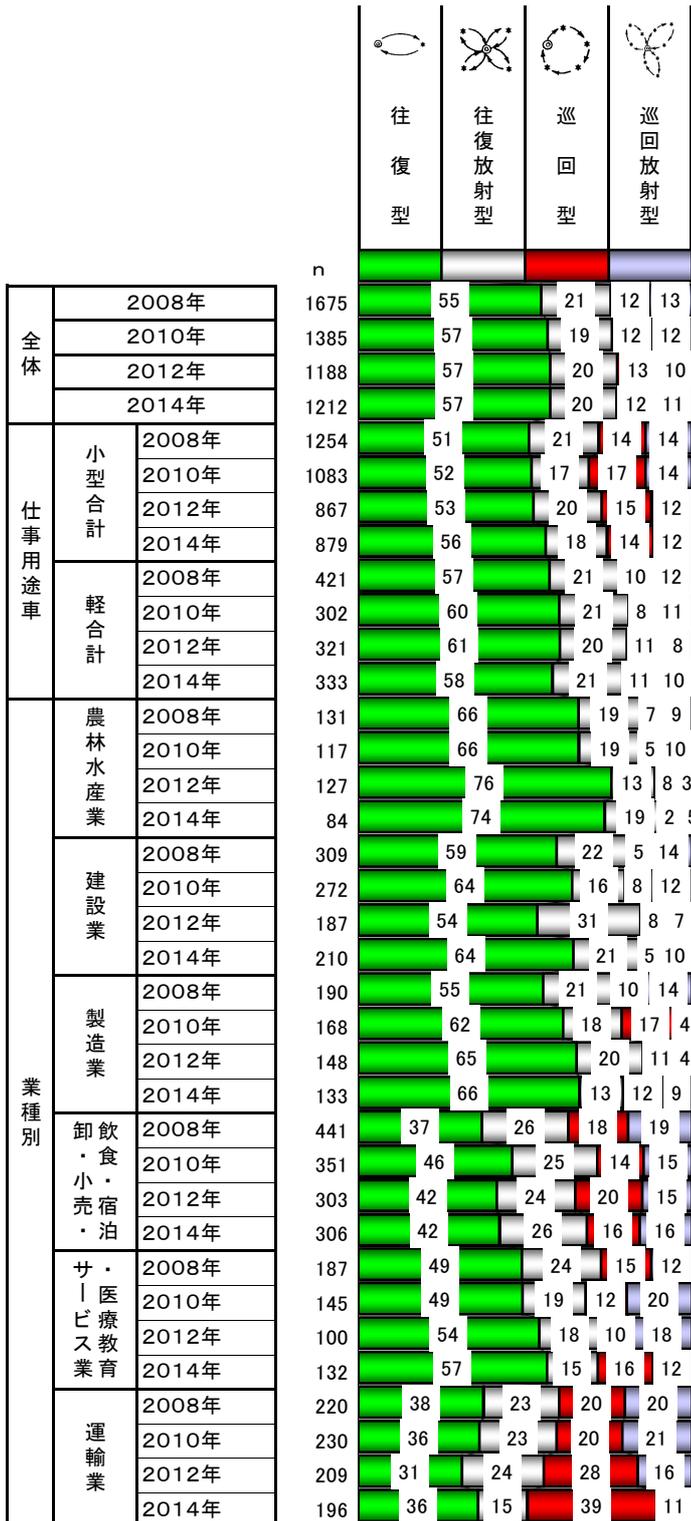
- ・小型は「往復型」の運行が56%で、前回よりも4%増加している。
- ・業種別でみると、製造業とサービス業・医療教育等において「往復型」が増加傾向にあり、運輸業において「巡回型」が増加傾向にある。

ー重量積載率では、仕事用途車全体では、小型では「50～75%」が19%を占める。

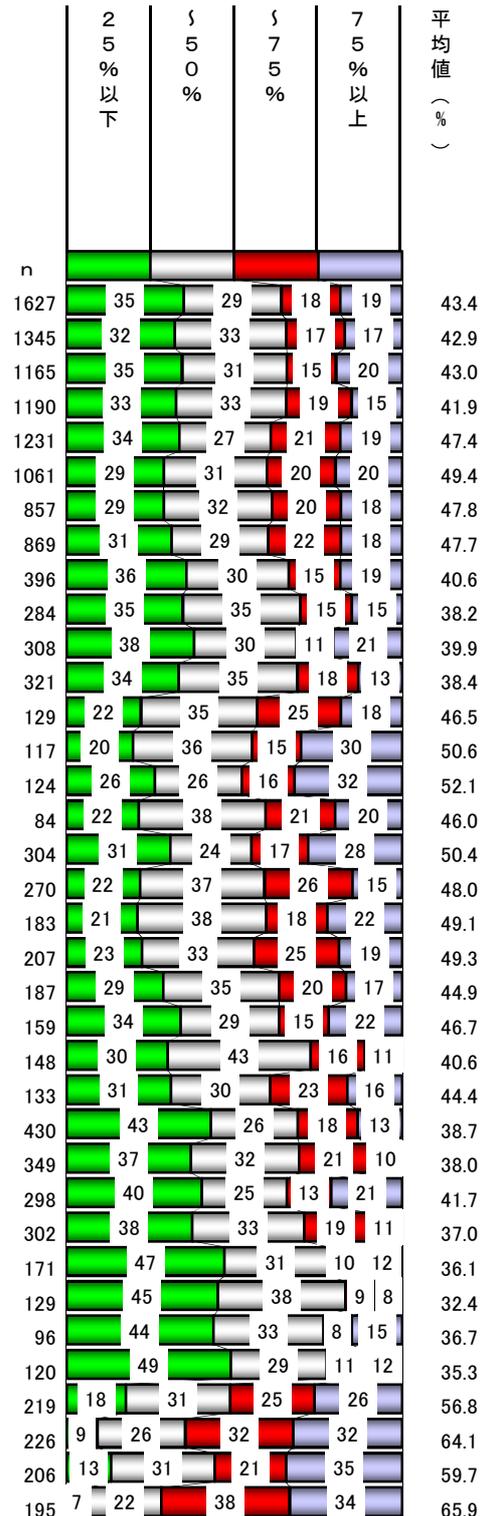
- ・軽は「25～75%」の比率が増加している。
- ・業種別でみると、運輸業の積載率平均値が前回に比べ低下。

ユーザー

図表3-5 業務用車の運行形態 (%)



図表3-6 通常の重量積載率 (%)



●「一般消費者」への配送・納入が増加

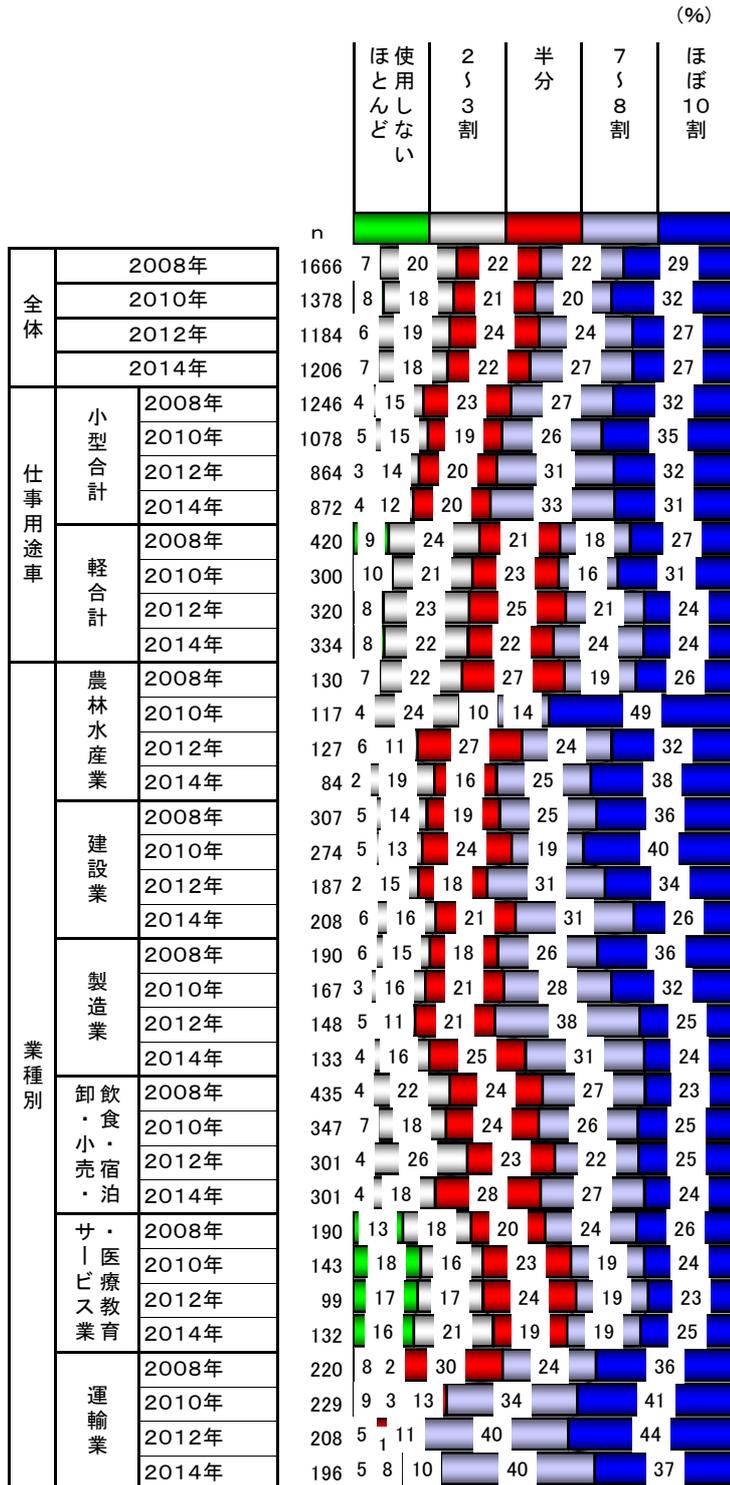
- スペース積載率では、「ほぼ10割」が27%を占めるが、前回と比べ変化なし。「7割以上」の割合は小型（64%）、軽（48%）。
- ・業種別でみると、建設業と製造業において積載率が減少傾向にあり、一方で運輸業は、前回に比べ減少したものの、2008年、2010年よりも増加している。

—荷物の配送・納入先をみると、「一般消費者」が36%で最も多く前回よりも増加。次いで「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」が34%。

- ・小型合計は「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」、軽合計は「一般消費者」が多い。
- ・業種別でみると、農林水産業と製造業において「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」が増加傾向にある。

ユーザー

図表3-7 通常のスペース積載率



図表3-8 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

仕事用途車	業種別	年	n	親会社・関連会社	左記以外のメーカー・作業現場	卸売業者・小売業者	小売業者・飲食店	運送業者	一般消費者	その他
合計		2012年	1170	11	32	9	13	1	29	19
		2014年	1208	9	34	8	14	2	36	17
		2012年	861	16	42	15	16	2	23	8
		2014年	879	11	44	13	16	3	26	9
軽合計		2012年	309	8	25	6	12	1	33	26
		2014年	329	7	27	6	14	0	42	23
農林水産業		2012年	125	6	27	9	14	1	13	39
		2014年	84	2	43	16	13	3	22	25
		2012年	185	5	79	3	0	0	15	7
		2014年	211	5	68	3	1	0	23	10
建設業		2012年	148	39	30	14	15	1	18	5
		2014年	133	35	40	20	18	1	20	3
製造業	卸・小売業・飲食店・宿泊業	2012年	303	5	13	12	26	1	53	8
		2014年	303	4	14	9	30	1	61	8
サービス業・医療・福祉・教育等		2012年	94	21	28	3	5	0	33	22
		2014年	129	12	22	4	7	2	46	21
運輸業		2012年	208	11	32	22	17	17	25	15
		2014年	197	16	30	25	18	13	25	13

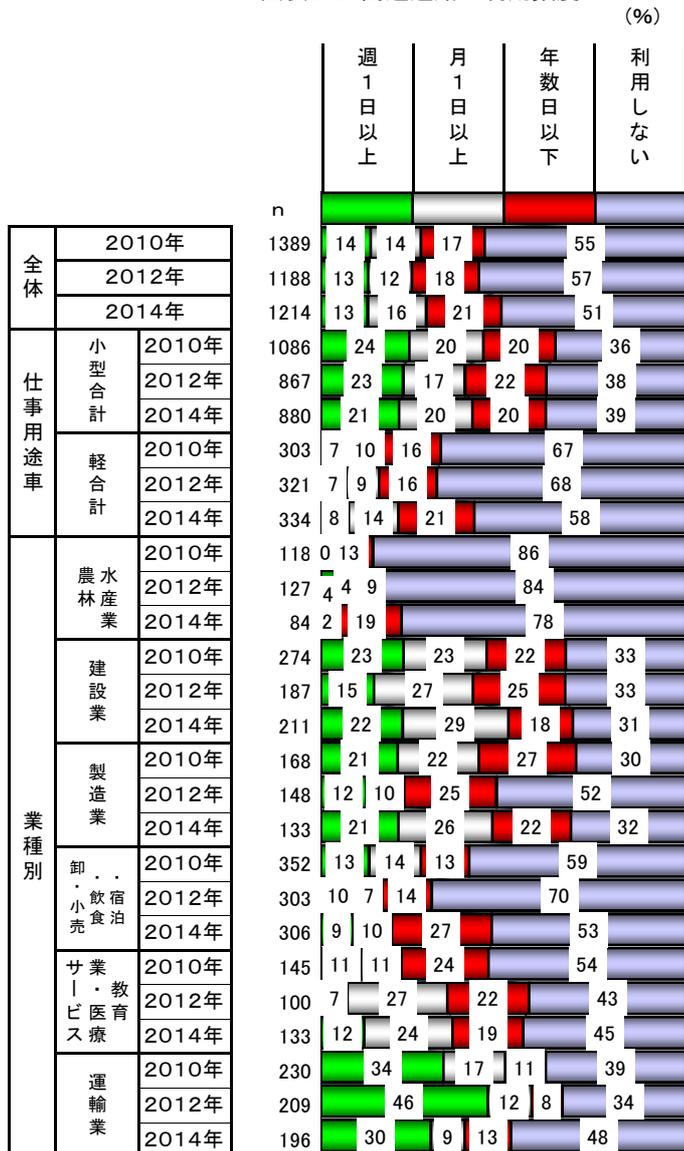
3 高速道路利用状況

●高速道路の利用状況は頻度に大きな変化はないが、走行距離50km以内が増加

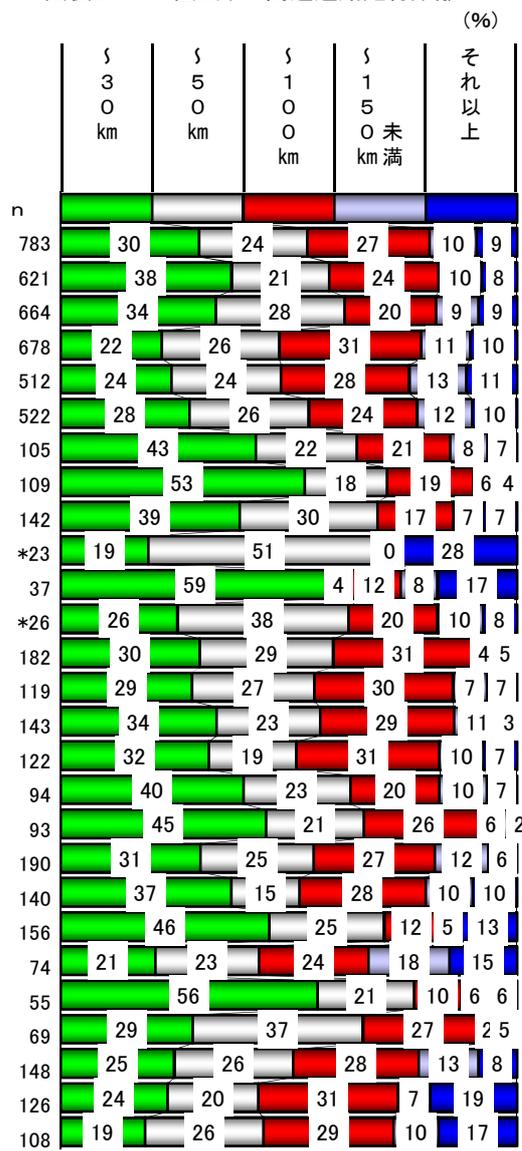
- －全体では3割が高速道路を「月1日以上」利用しており、その比率は前回に比べやや増加。
・業種別では、運輸業の利用頻度「月1日以上」の割合は39%で、前回に比べ大きく減少している。
- －高速道路の1回あたりの走行距離は、「50km以下」が62%を占め、年々増加している。
・業種別では運輸業が「100km超」で27%と最も多く、前回とほぼ同水準。
- －ETC割引制度廃止・縮小の「内容まで知っている」の割合は、運輸業では62%、運輸業以外では22%。
制度廃止・縮小の影響で最も大きかったのは、「利用する回数が減った」。

ユーザー

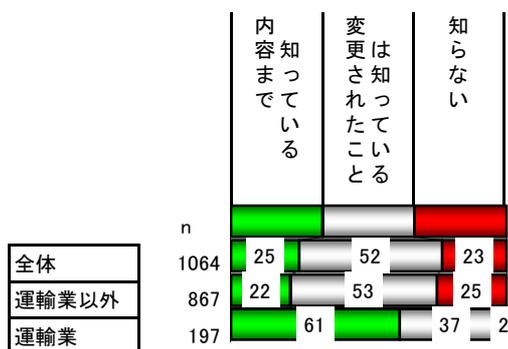
図表3-9 高速道路の利用頻度 (%)



図表3-10 1回当りの高速道路走行距離 (%)



図表3-11 ETC割引制度廃止・縮小の認知



図表3-12 ETC割引制度廃止・縮小の影響



第4章 今後の購入・保有意向

1 次期買い替え意向車

○次期買い替え意向車は、同車型・同クラス歩留まり意向率が高い傾向に変化はない。ただし、軽バンは乗用車タイプ意向が高い。

●次期買い替えは同車型・同クラス歩留まり意向

一次期買い替え時の意向車は、各クラスともに「同クラス・同タイプ」が最も多く、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に変化はない。

図表4-1 次期買い替え意向車

ユーザー

(%)

		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	同タイプ歩留り	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
		2014年	614	4	92	2	1	0	-	-	1	0	92	5	3
	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
		2014年	203	-	6	80	4	1	1	1	5	2	80	1	14
	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
		2014年	79	-	3	6	65	1	-	5	11	8	65	5	18
	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
		2014年	168	2	8	2	-	74	4	-	-	8	74	8	14
	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
		2014年	152	1	1	9	3	2	58	3	3	21	58	9	31
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	
	2014年	60	-	-	3	-	5	7	53	3	28	53	-	43	

一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。

ユーザー

図表4-2 次期買い替え意向車(業種別)

(%)

業種別	年	n	次期購入意向車										軽以外	軽
			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			
農林水産業	2008年	124	-	17	2	1	64	6	1	0	7	20	78	
	2010年	113	0	17	1	1	64	8	3	3	4	22	78	
	2012年	125	2	20	3	2	60	7	1	-	5	27	73	
	2014年	83	1	22	8	-	57	5	1	2	3	33	67	
建設業	2008年	298	1	39	12	8	19	9	2	3	8	62	38	
	2010年	274	2	35	15	9	18	9	4	2	6	62	36	
	2012年	186	2	33	16	8	15	10	4	4	10	61	39	
	2014年	131	3	37	18	11	18	6	4	0	4	68	32	
製造業	2008年	183	3	35	12	12	19	10	2	1	7	63	37	
	2010年	165	3	37	17	9	6	8	5	5	10	71	29	
	2012年	147	2	29	15	11	13	12	4	3	9	60	38	
	2014年	131	3	37	18	11	18	6	4	0	4	68	32	
卸・小売業、 飲食店・宿泊業	2008年	429	1	22	19	10	14	14	5	5	11	57	43	
	2010年	340	1	19	16	11	22	11	8	0	11	46	53	
	2012年	302	1	20	11	10	24	13	7	3	11	45	55	
	2014年	303	2	18	13	7	23	17	3	2	14	41	57	
サービス業、 医療、教育等	2008年	189	2	20	15	14	11	13	8	3	14	54	46	
	2010年	142	0	21	16	10	17	22	8	1	6	48	52	
	2012年	98	2	19	15	8	25	9	7	2	10	46	50	
	2014年	131	0	16	14	9	17	16	11	5	11	44	55	
運輸業	2008年	209	14	44	10	6	12	8	3	3	1	77	24	
	2010年	225	9	50	7	6	5	14	3	2	5	74	26	
	2012年	205	9	48	7	3	6	17	-	2	8	69	31	
	2014年	197	20	54	8	8	-	10	-	-	-	90	10	
その他	2008年	98	2	27	12	16	21	7	6	2	6	59	39	
	2010年	67	0	34	6	14	31	7	5	1	2	56	44	
	2012年	64	1	22	15	7	19	12	4	6	15	50	50	
	2014年	63	-	31	14	10	14	14	3	-	14	56	44	
一般世帯	2008年	198	-	4	5	4	30	9	13	4	27	17	79	
	2010年	164	0	5	5	3	20	18	13	6	30	18	81	
	2012年	113	1	4	1	3	25	12	10	7	36	16	82	
	2014年	107	1	2	5	2	36	20	11	4	17	15	85	

2 今後の保有意向

○事業所における今後1～2年の保有意向をみると、全体では減少意向比率は減少したものの、増加意向は増えていない。運輸業では増加意向の事業所が前回より増加しており、保有増の兆しが見られる。

<今後の保有増減の背景>

運輸業以外の事業所では外部委託化も含めた物流体制の見直しを進めていることから、景気回復が直接保有増に結びつかないと思われる。一方、運輸業では外部委託化の進展に伴い、経営状態や物資輸送量が好転する見通しの事業所が多く、保有増を後押しすると思われる。

(1) 今後の保有意向

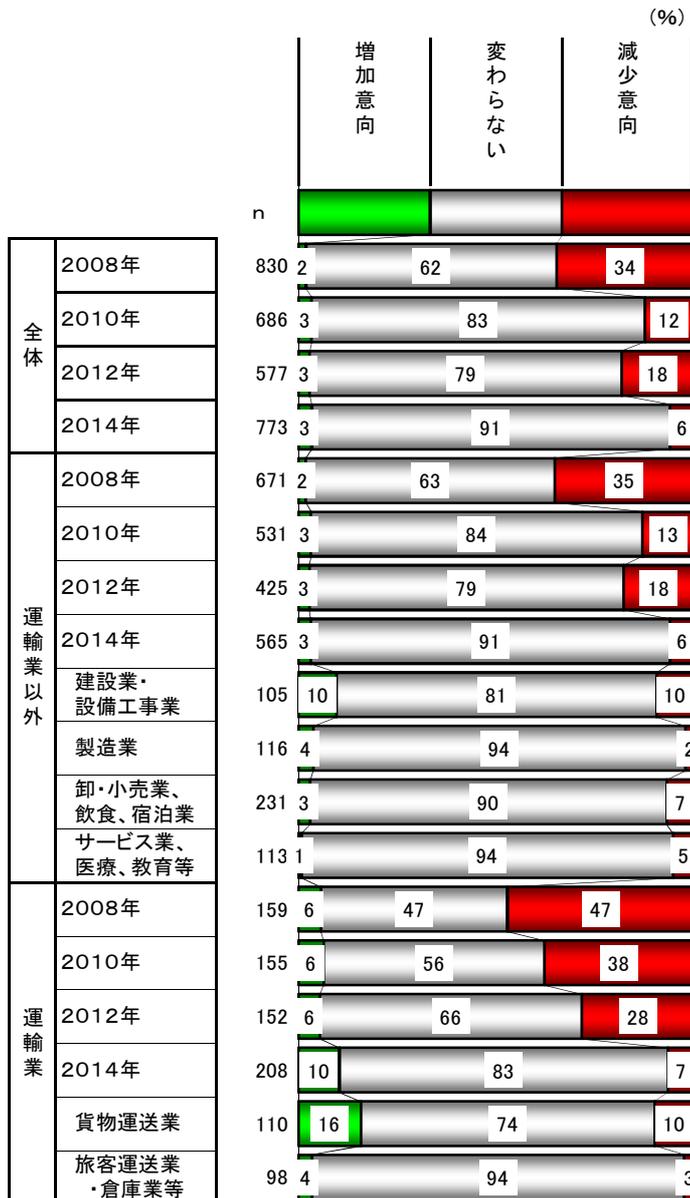
●保有台数増加の意向は表出せず

—今後の保有台数は前回に比べ「減少意向」の比率は減少したものの、「増加意向」は変化なし。「減少」が「増加」を上回る状況は継続。

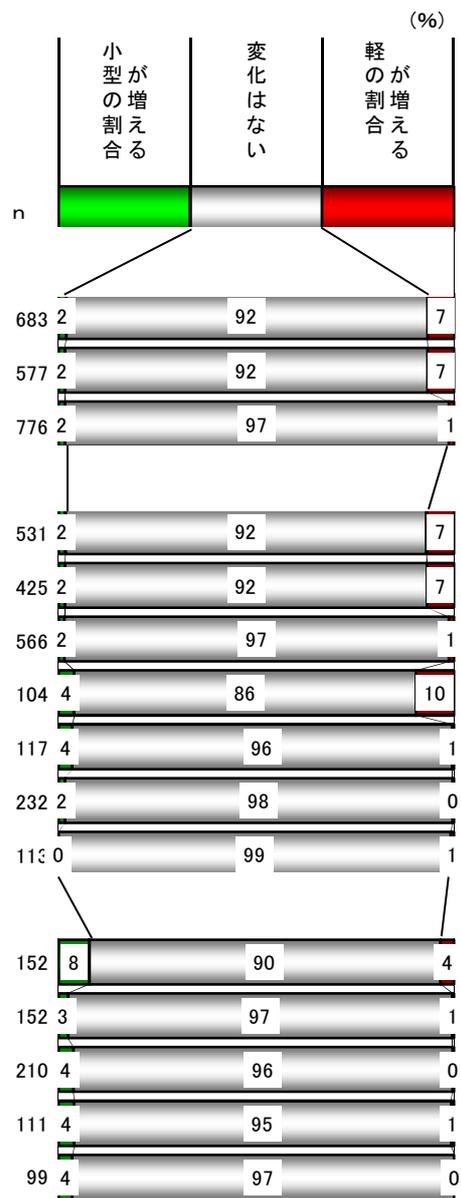
・運輸業では、「増加」が「減少」を上回る。

—保有台数車種変化の見通しを見ると、ほとんどの事業所で変化なし。前回に比べ、「軽の割合が増える」減少。

図表4-3 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し



図表4-4 保有台数車種変化の見通し



(2) 今後の保有台数見通しの背景

●景気や経営状態は改善見通し、一方で物流における委託活用が拡大

－景気の見通しを見ると、29%の事業所が「良くなる」が「悪くなる」を上回る。

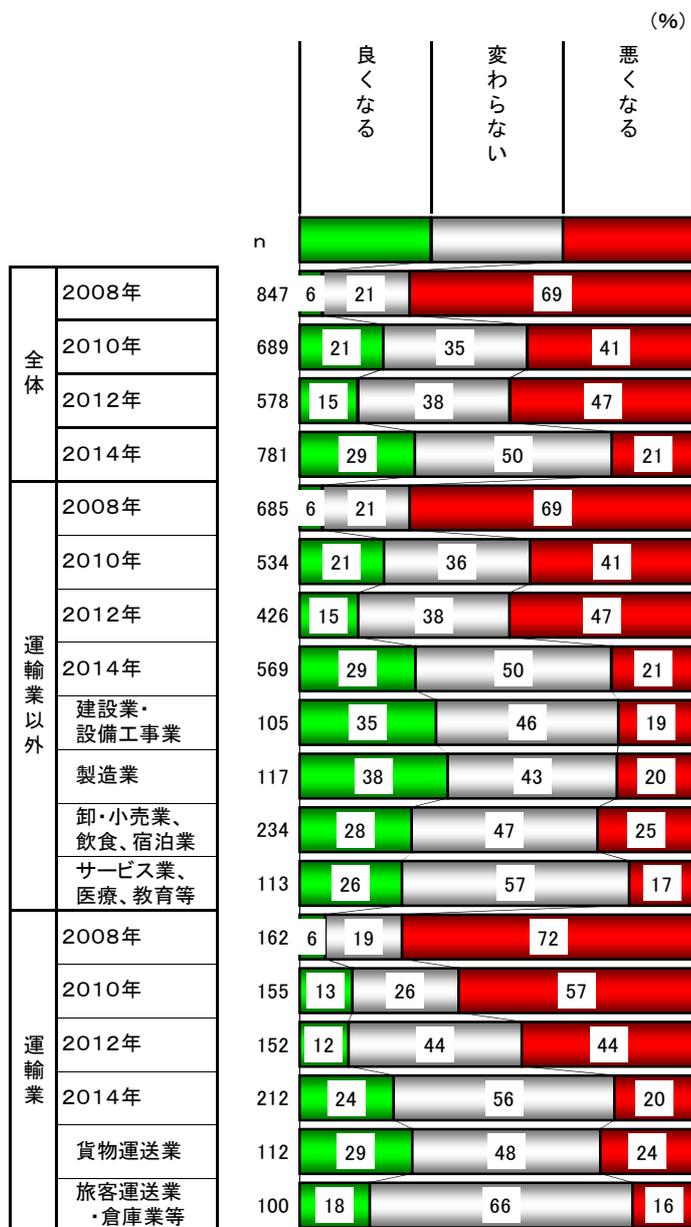
－経営状態の見通しも、29%の事業所が「良くなる」が「悪くなる」を上回る。

・運輸業に比べ、運輸業以外の方が見通しは明るい。

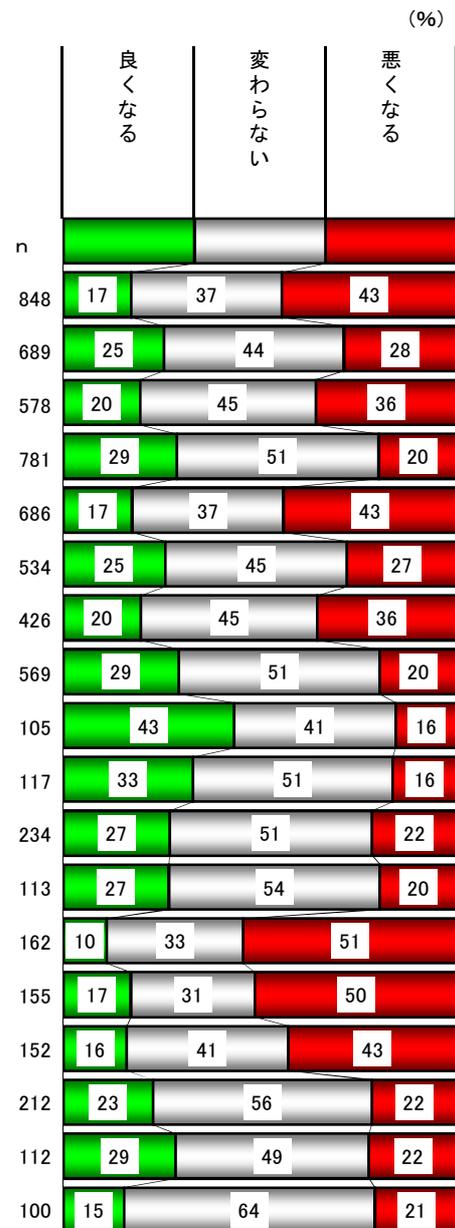
－物資輸送量の見通しも「増加する」が「減少する」を上回る。

－今後の物流体制を見ると、82%の事業所で委託を活用する予定。また、15%の事業所で今後委託の比重が増えると回答。

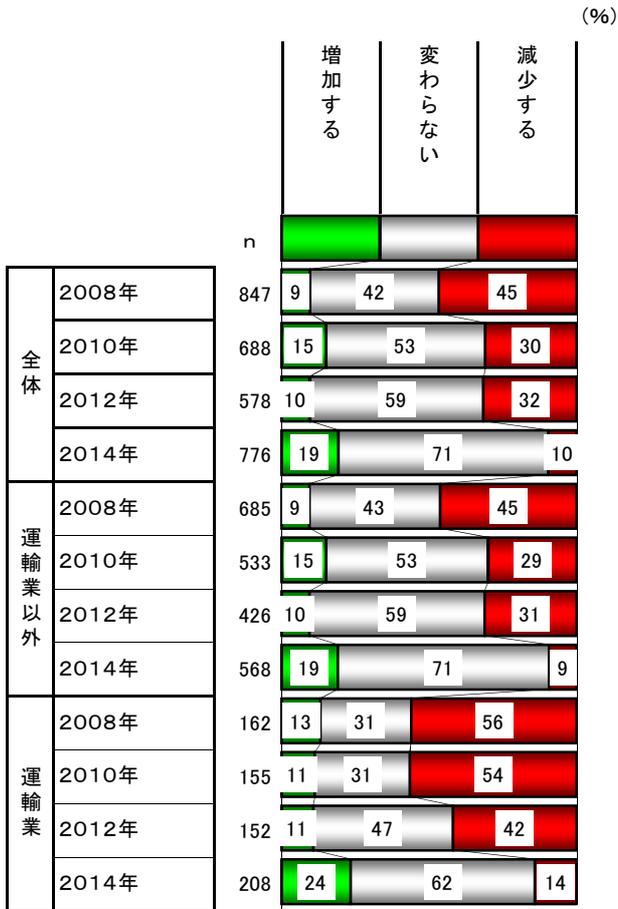
図表4-5 景気の見通し



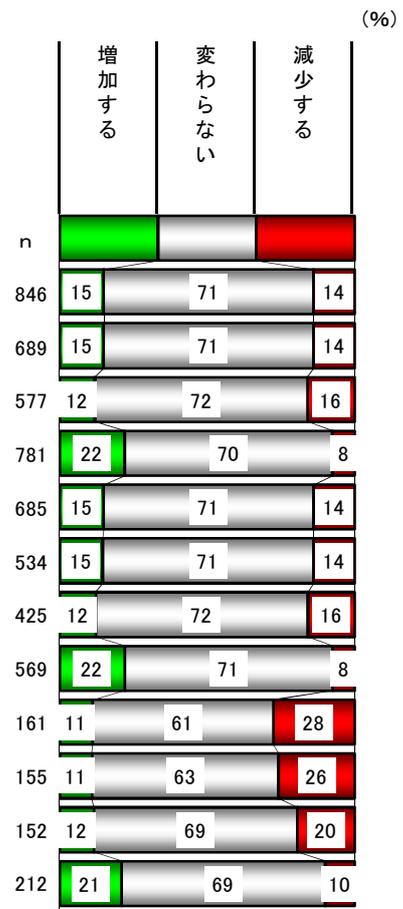
図表4-6 経営状態の見通し



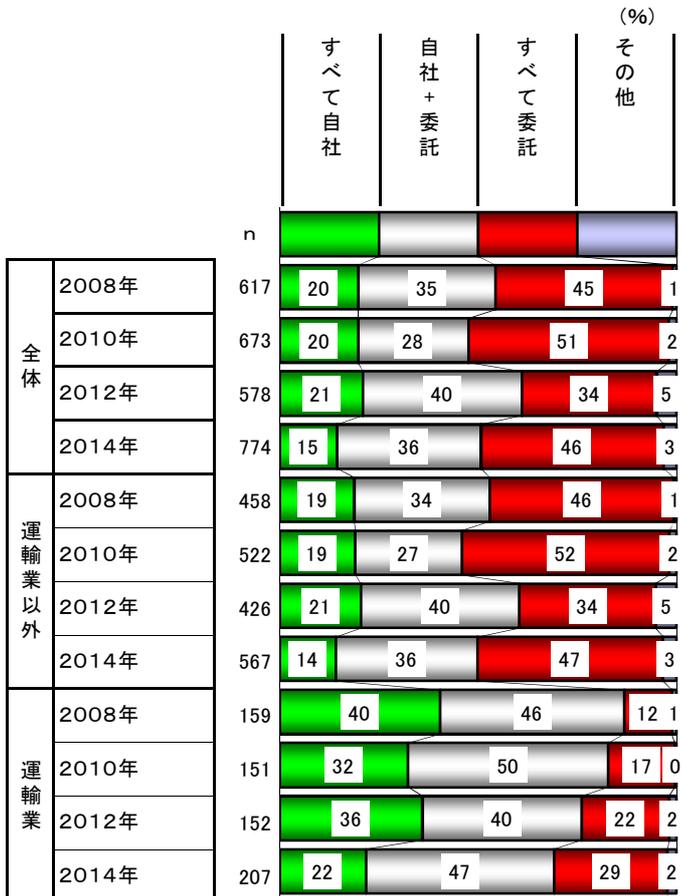
図表4-7 今後の物資輸送量の見通し



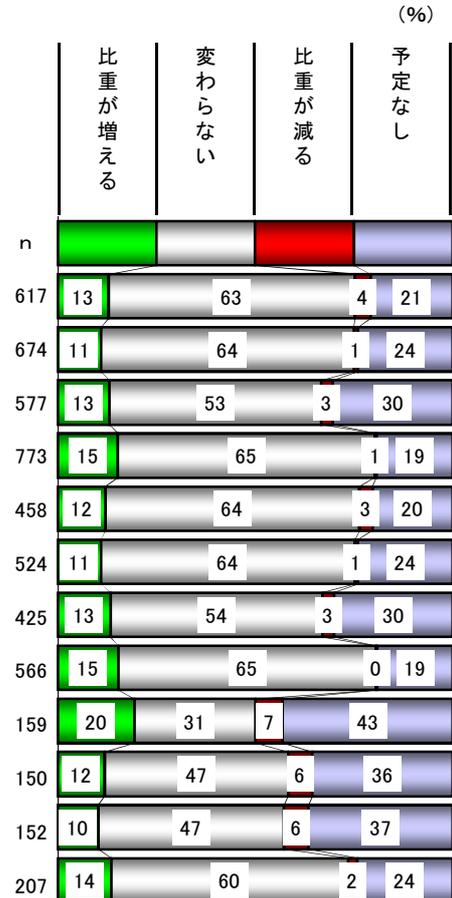
図表4-8 今後の従業員数変化



図表4-9 今後の物流体制



図表4-10 今後の外部委託の比重



第5章 安全意識と先進安全技術

○ 8割以上が安全性に対して関心を持っており、7割以上が購入時に重視している。運輸業は運輸業以外に比べ、関心度・重視度とも高い。

○ 安全意識の高い運輸業では、「ドライブレコーダー」「バックガイドモニター」「アルコール検知器」の装着率が高い。また、先進安全技術については、「前方障害物衝突防止支援システム」「車線逸脱防止支援システム」「居眠り警報システム」といった長時間・長距離運転支援技術に対する魅力度が高く、運転時に安全性向上対策への関心の高さがうかがえる。

1 安全性に対する意識

(1) 安全性に対する意識

● 8割強の事業所が安全性に関心、7割強の事業所が購入時に重視

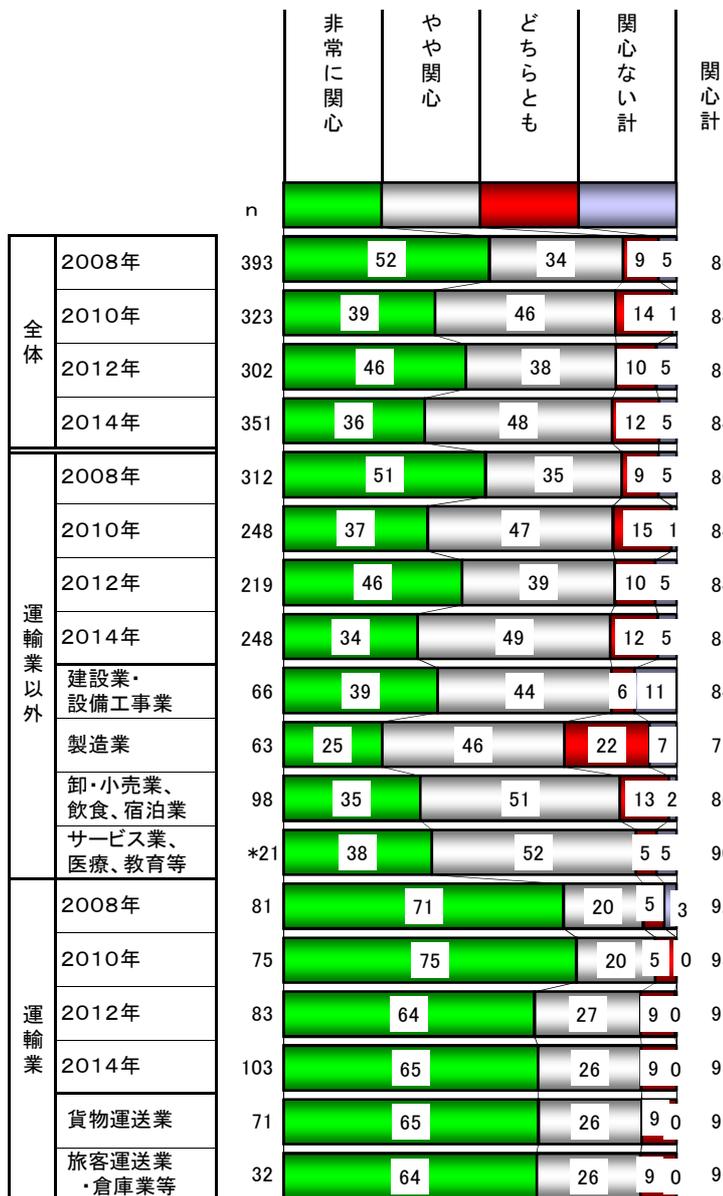
ー 安全性に対する関心度及び購入時の重視度は、大きな変化なし。

・ 「運輸業以外」に比べ、「運輸業」で安全に対する関心度及び購入時の重視度が高い傾向も変わらず。

事業所

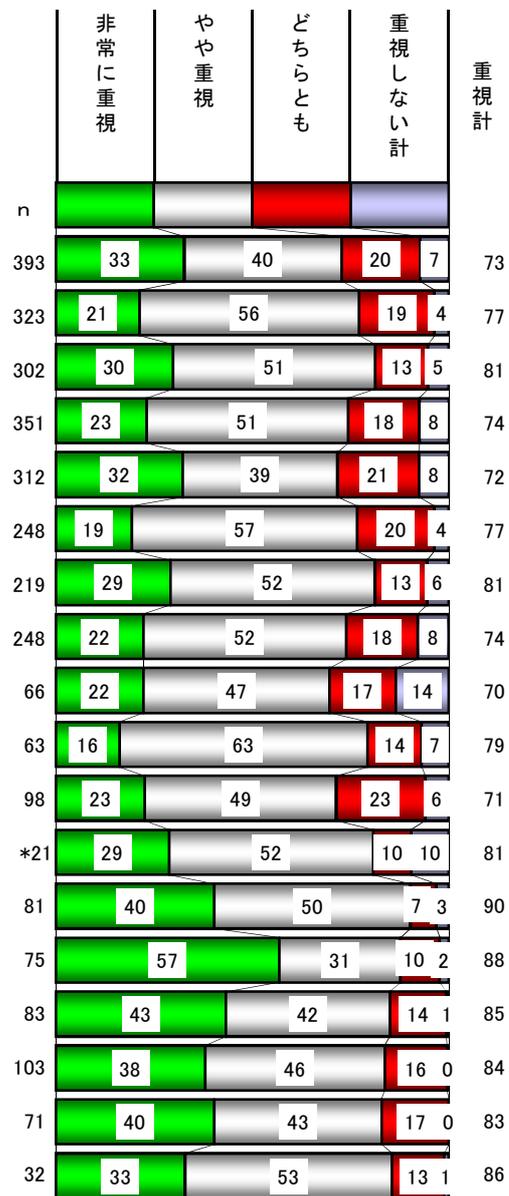
図表5-1 自動車の安全性に対する関心度 (%)

(%)



図表5-2 購入時の安全性の重視度 (%)

(%)



(2) 安全対策

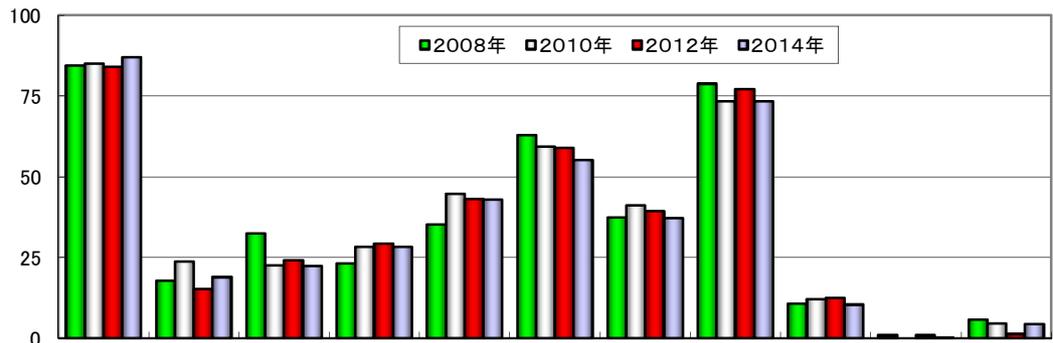
●安全対策の上位3項目は「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」
 —実施中の安全対策の上位3項目は「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」で変わらず。

—効果の大きい安全対策も、「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」で変わらず。
 ・運輸業では、「積載重量の遵守」が2番目に高い。

事業所

図表5-3 実施中の安全対策

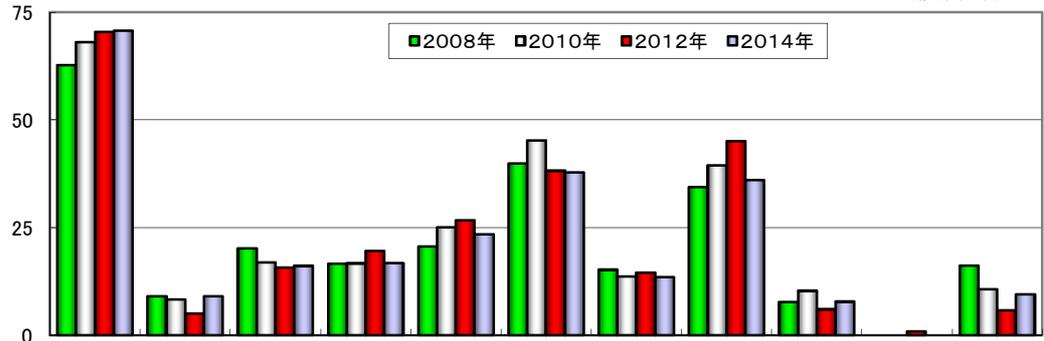
(複数回答:%)



n	対策項目	実施中の安全対策 (%)											
		車両の定期点検・整備の促進	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・自動車の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載(過積載)をしないの遵守	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転技術向上のための指導・講習	その他	特になし	
全体	2008年	393	84	18	32	23	35	63	37	79	11	1	6
	2010年	323	85	24	23	28	45	59	41	73	12	0	5
	2012年	302	84	15	24	29	43	59	39	77	12	1	1
	2014年	351	87	19	22	28	43	55	37	73	10	0	4
運輸業以外	計	248	87	19	22	27	41	55	36	74	9	0	5
	建設業・設備工事業	66	81	12	17	42	47	56	47	72	9	0	11
	製造業	63	92	21	23	27	45	57	33	79	3	-	1
	卸・小売業、飲食、宿泊業	98	86	20	26	26	41	51	36	73	6	-	5
	サービス業、医療、教育等	*21	91	20	14	14	29	62	28	72	24	-	-
運輸業	計	103	89	23	27	54	73	67	53	69	42	2	3
	貨物運送業	71	92	24	29	61	80	67	54	76	50	2	-
	旅客運送業・倉庫業等	32	83	20	23	38	56	66	48	54	24	-	8

図表5-4 効果の大きい安全対策

(複数回答:%)



		n	車両の整備の促進・定期点検	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・自動車の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載(過積載)をしない(過積載の遵守)	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転技術・講習のための向上	その他	特になし
全体	2008年	387	63	9	20	17	21	40	15	34	8	-	16
	2010年	323	68	8	17	17	25	45	14	40	10	0	11
	2012年	301	71	5	16	20	27	38	15	45	6	1	6
	2014年	351	71	9	16	17	23	38	14	36	8	-	10
運輸業以外	計	248	71	9	16	16	22	38	14	37	7	-	10
	建設業・設備工事業	66	67	9	6	22	22	34	16	42	3	-	16
	製造業	63	70	10	14	11	35	37	7	51	2	-	8
	卸・小売業、飲食、宿泊業	98	72	9	17	17	22	38	19	32	6	-	10
	サービス業、医療、教育等	*21	72	5	28	9	4	42	4	34	19	-	4
運輸業	計	103	73	13	13	37	46	40	5	16	26	-	5
	貨物運送業	71	73	16	14	42	49	34	4	15	27	-	2
	旅客運送業・倉庫業等	32	72	8	11	26	38	51	7	17	22	-	12

(3) 安全性向上の方法

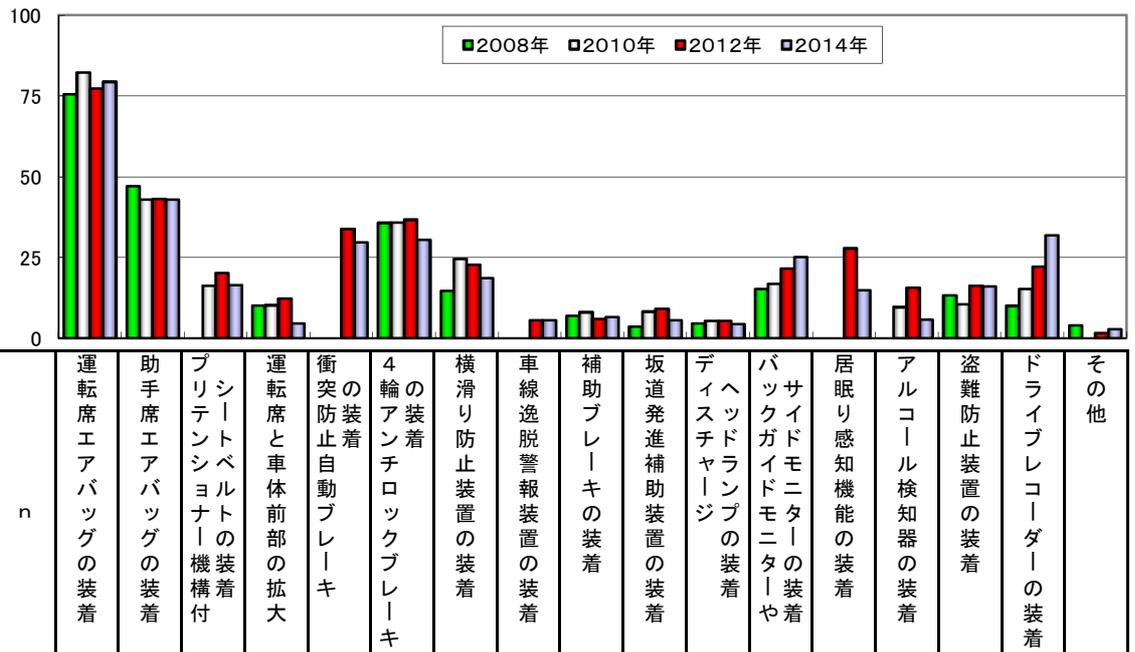
●「運転席エアバッグ」「助手席エアバッグ」「ドライブレコーダー」「4輪アンチロックブレーキ」は30%超の装着率

- エアバッグ以外の装備は運輸業以外に比べ、運輸業で装着率が高い。
- 「ドライブレコーダー」「バックガイドモニター」は装着率が増加傾向。

事業所

図表5-5 安全性向上の方法

(複数回答: %)



事業所	n	安全性向上の方法																	
		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
全体	2008年	384	76	47	-	10	-	36	15	-	7	4	5	15	-	-	13	10	4
	2010年	319	82	43	16	10	-	36	25	-	8	8	5	17	-	10	11	15	-
	2012年	293	77	43	20	12	34	37	23	6	6	9	5	22	28	16	16	22	2
	2014年	351	79	43	17	5	30	31	19	6	7	6	4	25	15	6	16	32	3
運輸業以外	計	248	80	44	16	4	29	29	18	5	5	5	4	24	14	5	15	30	3
	建設業・設備工事業	66	70	56	9	6	38	26	25	6	8	6	6	22	14	9	23	36	-
	製造業	63	81	36	10	1	15	28	5	4	0	3	3	18	17	3	17	31	6
	卸・小売業、飲食、宿泊業	98	81	39	20	6	31	30	24	4	5	3	3	21	12	4	14	29	2
	サービス業、医療、教育等	*21	90	58	19	-	33	34	4	10	10	10	4	44	14	4	10	27	4
運輸業	計	103	64	28	18	12	35	49	35	15	27	24	18	45	31	24	27	57	2
	貨物運送業	71	67	19	18	13	27	46	34	10	21	18	15	39	23	20	23	55	2
	旅客運送業・倉庫業等	32	58	49	20	9	54	57	38	26	41	37	25	59	49	30	36	62	1

2 先進安全技術に対する意識

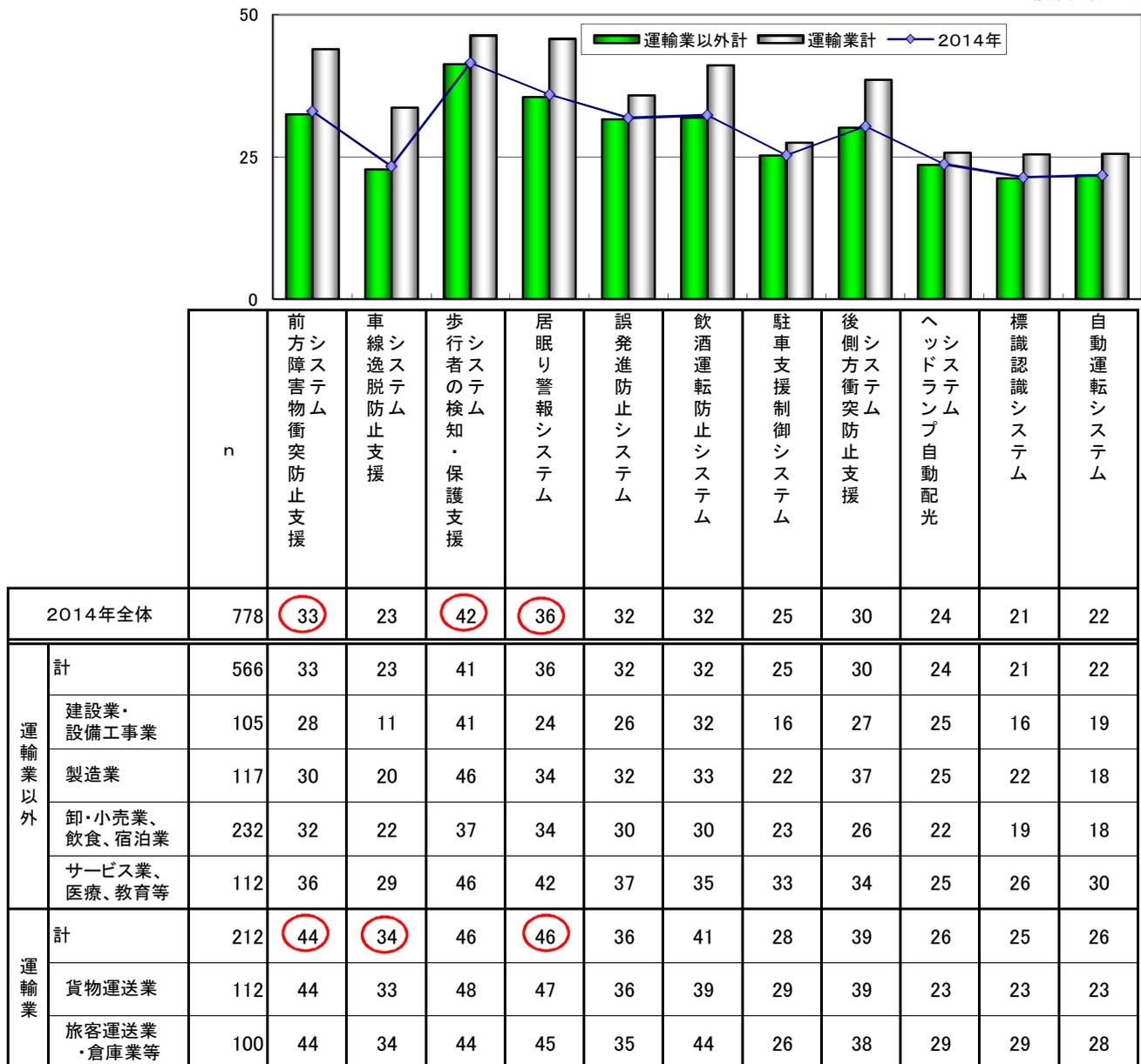
● 魅力度の高い装備は「歩行者の検知・保護支援システム」「居眠り警報システム」「前方障害物衝突防止支援システム」

- － 「前方障害物衝突防止支援システム」「車線逸脱防止支援システム」「居眠り警報システム」は運輸業以外に比べ、運輸業で特に魅力度が高い。
- － 「飲酒運転防止システム」「居眠り警報システム」「車線逸脱防止支援システム」は乗用車ユーザーに比べ、運輸業で魅力度の高い装備。

事業所

図表5-6 先進安全装備魅力度(非常に魅力がある)

(複数回答:%)



<参考>

2013年度乗用車市場動向調査

4479	47	27	50	39	47	31	34	39	28	26	28
------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

第6章 環境意識と次世代環境車

○環境問題に対する関心度は高く、大きな変化はない。運輸業以外よりも運輸業で関心が高い傾向も変わらず。環境対策費用に負担を感じている事業所は増加傾向。

○環境問題に対する考え方としては、「低燃費車を選ぶ」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」が増加傾向。

○ハイブリッド車への購入意向は高く、他の次世代環境車の意向は低レベルに留まる。
ハイブリッド車は信頼の高い技術との認識が定着しており、受容性が高まっていると思われる。
一方、他の次世代環境車では、電気自動車・燃料電池車は「最新テクノロジー」ではあるものの、信頼できる技術との認識までは至っていない。

1 環境問題に対する意識

(1) 環境意識

●約7割の事業所が環境問題に関心。環境対策費用については、ほとんどの事業所で負担感。

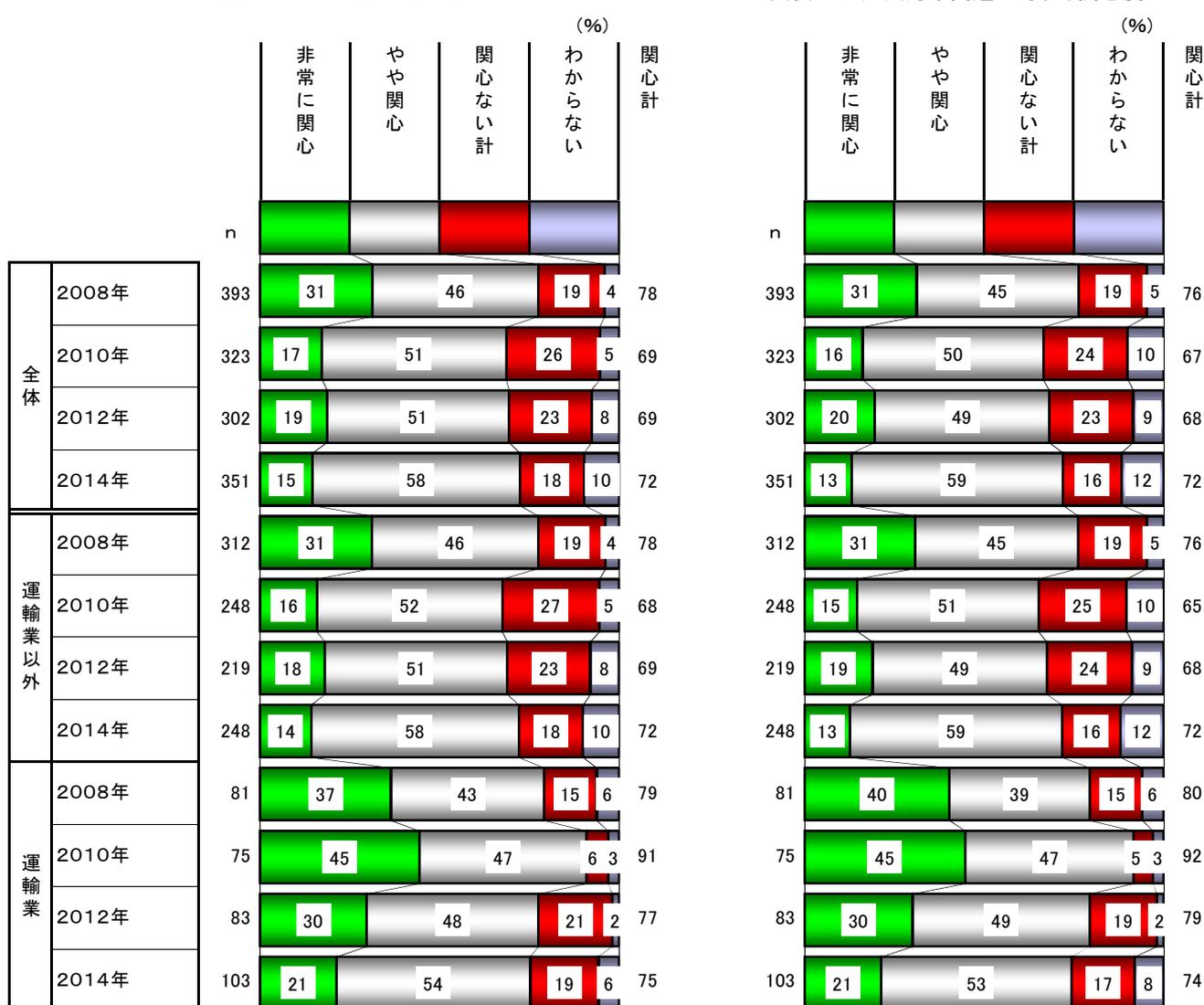
－「地球温暖化問題」「大気汚染問題」に対して、約70%は関心があり、「運輸業以外」に比べ、「運輸業」で関心層が多い。

－環境対策費用の負担感は、ほとんどの事業所が負担を感じている。
・「運輸業以外」に比べ、「運輸業」で負担を感じている事業所が多い。

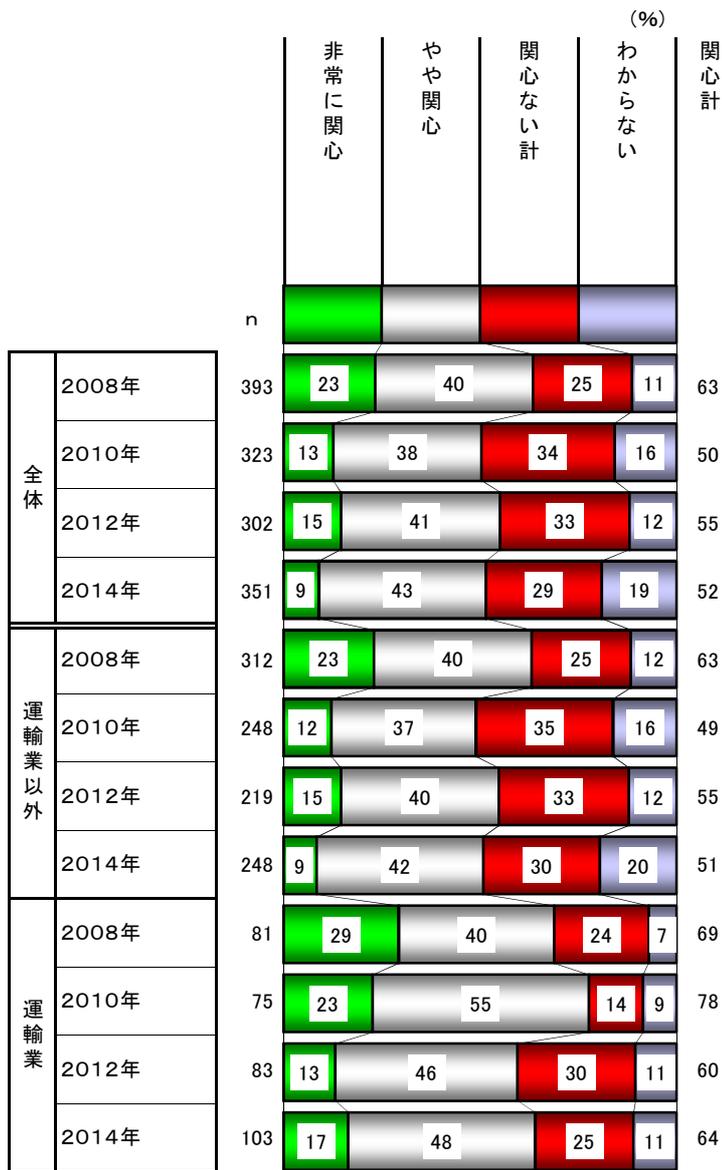
事業所

図表6-1 地球温暖化問題に対する関心度

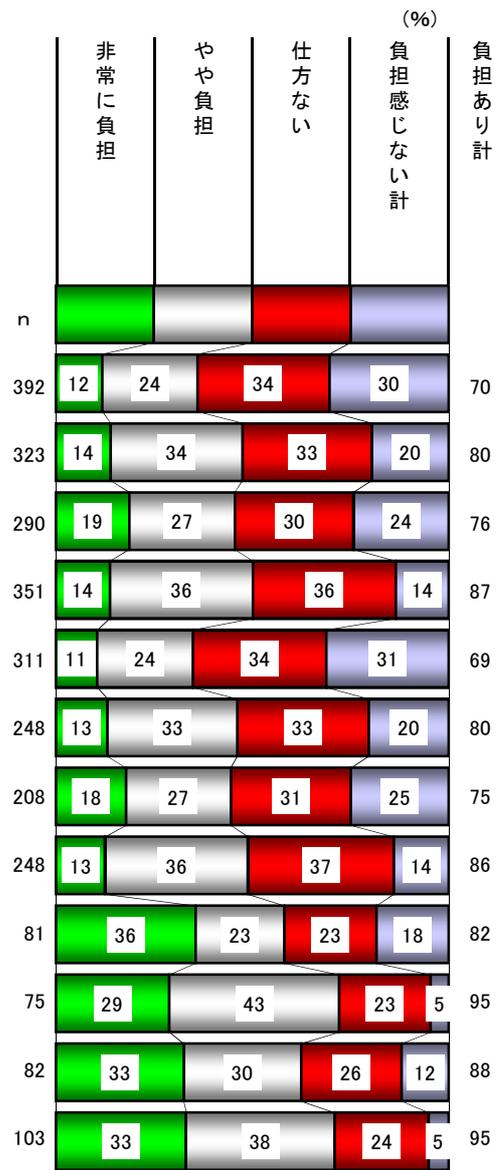
図表6-2 大気汚染問題に対する関心度



図表6-3 リサイクルに対する関心度



図表6-4 環境対策費用の負担感



(2) 環境問題に対する考え方

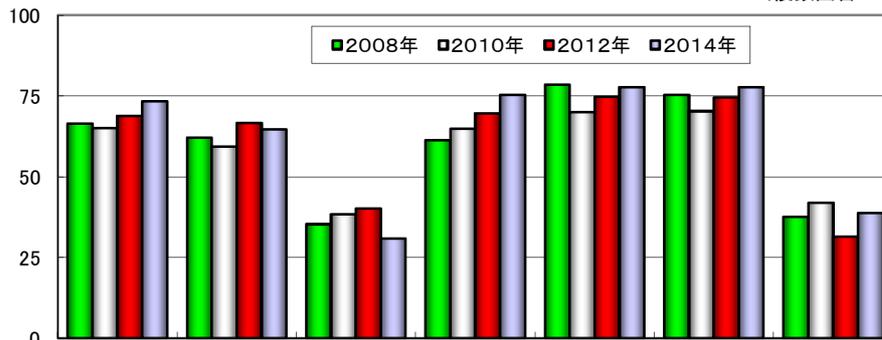
●約8割の事業所でアイドリングストップ・エコドライブを実施

- －「低燃費の車を選ぶ」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」は、実施している事業所が70%を超える。
- ・「低燃費の車を選ぶ」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」は長期的には上昇傾向。

事業所

図表6-5 環境問題に対する考え方

(複数回答：%)



		n	低燃費の車を選ぶ	排ガスの少ない車を選ぶ	リサイクル材料使用の車を選ぶ	耐久性があり長く乗れる車	アイドリングをやめる	燃費効率の良い経済速度で走る	保有台数を少なく使用回数
全体	2008年	390	66	62	35	61	79	75	38
	2010年	322	65	59	38	65	70	70	42
	2012年	302	69	67	40	70	75	75	32
	2014年	351	73	65	31	75	78	78	39
運輸業以外	2008年	311	67	62	35	61	78	75	38
	2010年	247	64	58	38	64	69	69	41
	2012年	219	69	67	41	70	75	75	31
	2014年	248	73	64	30	75	78	78	39
運輸業	2008年	79	60	66	39	71	88	91	35
	2010年	75	84	83	39	80	93	95	51
	2012年	83	71	61	29	70	75	78	34
	2014年	103	72	67	38	77	81	84	30

2 次世代環境車に対する意識

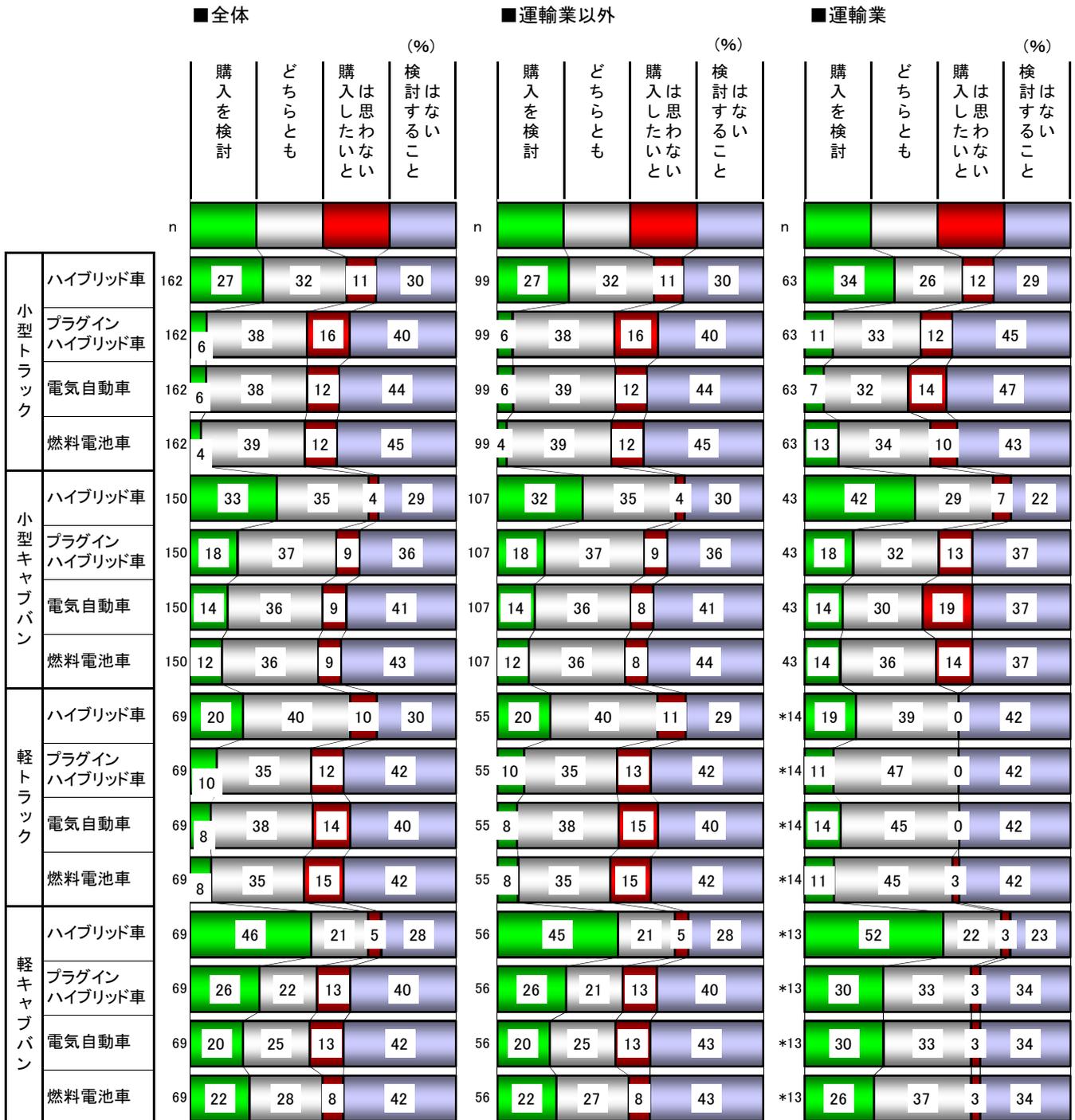
(1) 次世代環境車に対する購入意向

●最も購入意向が高い次世代環境車はハイブリッド車

- ー各タイプとも「ハイブリッド車」に対する意向が最も高く、次いで「プラグインハイブリッド車」。
- ・タイプ別ではトラックタイプよりもキャブタイプで意向が高く、各次世代環境車とも軽キャブバンで最も意向が高い。

事業所

図表6-6 次世代環境車に対する購入意向(現保有車型限定)



(2)次世代環境車の購入理由と懸念点

●次世代環境車の懸念点は技術的不安よりも導入コスト

<購入理由>

- 「ハイブリッド車」は「使用コスト・維持コストが安い」、「プラグインハイブリッド車」「電気自動車」「燃料電池車」は「排出ガスがない・少ない」が最も高い。

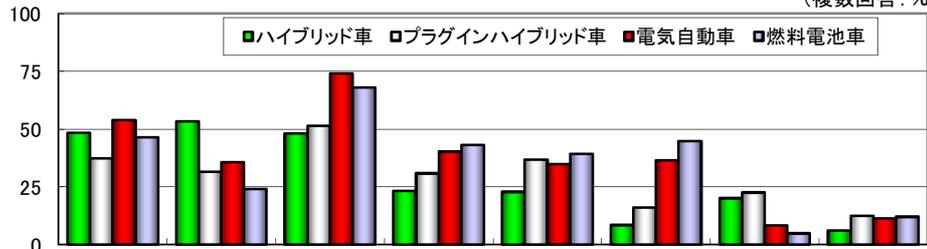
<懸念点>

- 各次世代環境車とも40～50%が特に懸念点はないと回答。
- 各次世代環境車で共通する懸念点は「車両価格が高い」。加えて、「電気自動車」では「1回の充電での走行可能距離が短い」、「燃料電池車」では「1回の充電での走行可能距離が短い」「施設の場所や数が心配」が高い。

事業所

図表6-7 購入理由

(複数回答:%)



		n	燃料影 響に 格を 変く 動け な る	使用 維 持 コ ス ト が 安 い	排 出 ガ ス が 少 な い	静 粛 性 に 優 れ る	社 会 的 評 価 が 良 い	最 新 の テ ク ノ ロ ジ ー で あ る	信 頼 で き る 技 術	顧 客 か ら の 評 価 が 良 い
全 体	ハイブリッド車	139	48	53	48	23	23	8	20	6
	プラグインハイブリッド車	59	37	31	52	31	37	16	23	12
	電気自動車	46	54	36	74	40	35	36	8	11
	燃料電池車	44	46	24	68	43	39	45	5	12

図表6-8 次世代環境車の懸念点

(複数回答:%)



		n	車 の 導 入 価 格 が 高 い	バ ッ テ リ の 寿 命 が 短 い	技 術 的 不 安 が あ る	購 入 後 の 不 安 が あ る	同 乗 員 の 積 載 量 が 少 ない	1 回 の 走 行 距 離 が 短 い	燃 料 充 給 設 施 が 少 ない	そ の 他	特 に な い
全 体	ハイブリッド車	351	48	16	3	3	5	6	5	0	45
	プラグインハイブリッド車	351	40	14	4	4	4	8	12	0	50
	電気自動車	351	39	16	8	6	4	28	27	0	43
	燃料電池車	351	38	12	9	7	3	15	27	1	46
運 輸 業 以 外	ハイブリッド車	248	47	16	3	3	5	6	5	0	46
	プラグインハイブリッド車	248	40	14	4	3	4	8	12	0	50
	電気自動車	248	39	16	8	6	3	28	27	0	44
	燃料電池車	248	38	12	9	6	3	15	27	1	46
運 輸 業	ハイブリッド車	103	64	19	6	7	6	11	10	-	30
	プラグインハイブリッド車	103	51	19	9	10	5	13	15	-	38
	電気自動車	103	48	16	10	7	6	24	25	-	37
	燃料電池車	103	50	13	11	12	6	17	20	-	38

第7章 消費税率5%→8%引き上げの影響

○影響のあったユーザーは16%。全体の3%が2014年4月以降から前倒しで購入。
一方、全体の4%が購入を取りやめており、需要への影響は軽微に留まったものと思われる。

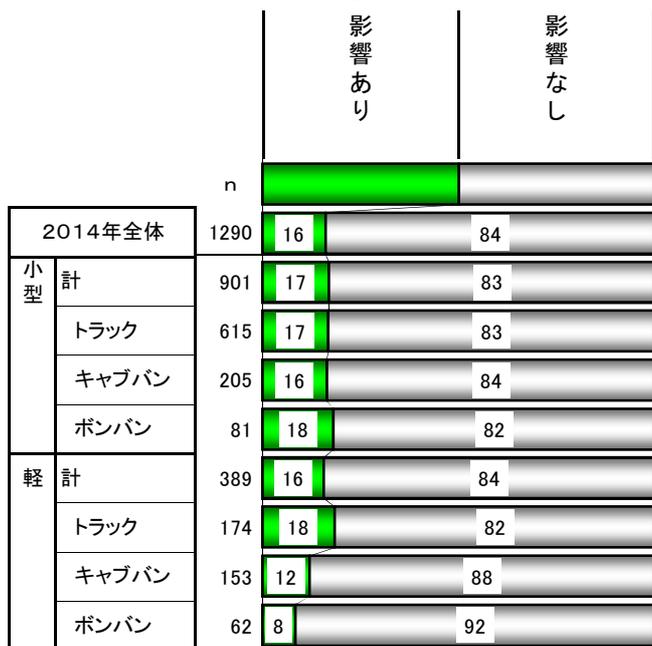
●影響のあったユーザーは16%。うち、9割は購入時期に影響

一車の購入に影響のあったユーザーは全体では16%。

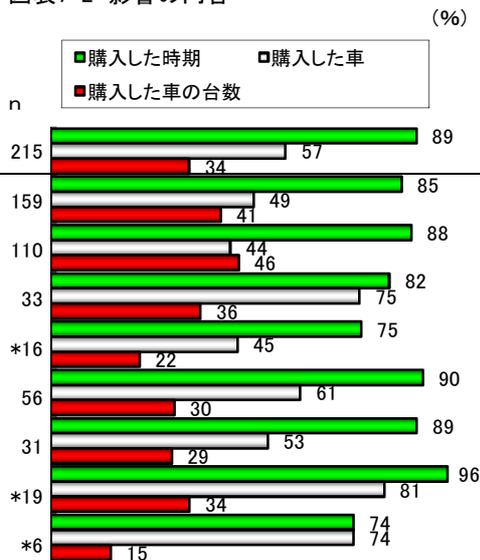
- ・影響の内容は、購入時期が89%、購入した車が57%、購入した台数が34%。
- ・2013年4月～2014年3月に購入したユーザーのうち、71%が2014年4月以降から時期を前倒しで購入（全体の3%）。
- ・購入した車への影響内容は「価格の安い車に変更（39%）」「維持費の安い車に変更（25%）」。
- ・購入台数への影響内容は「購入を取りやめた」が67%（全体の4%）。

ユーザー

図表7-1 影響の有無 (%)

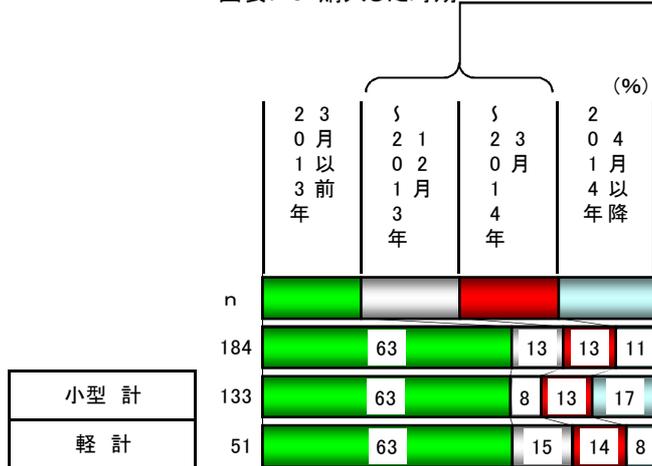


図表7-2 影響の内容 (%)



◇購入した時期への影響内容

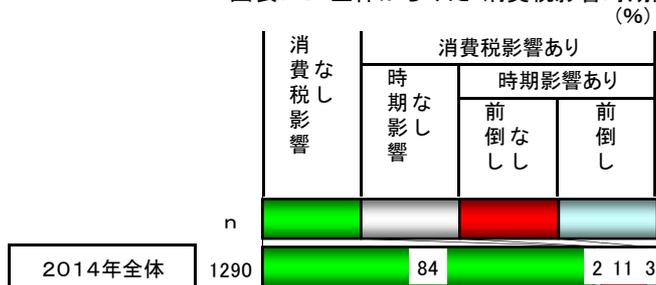
図表7-3 購入した時期 (%)



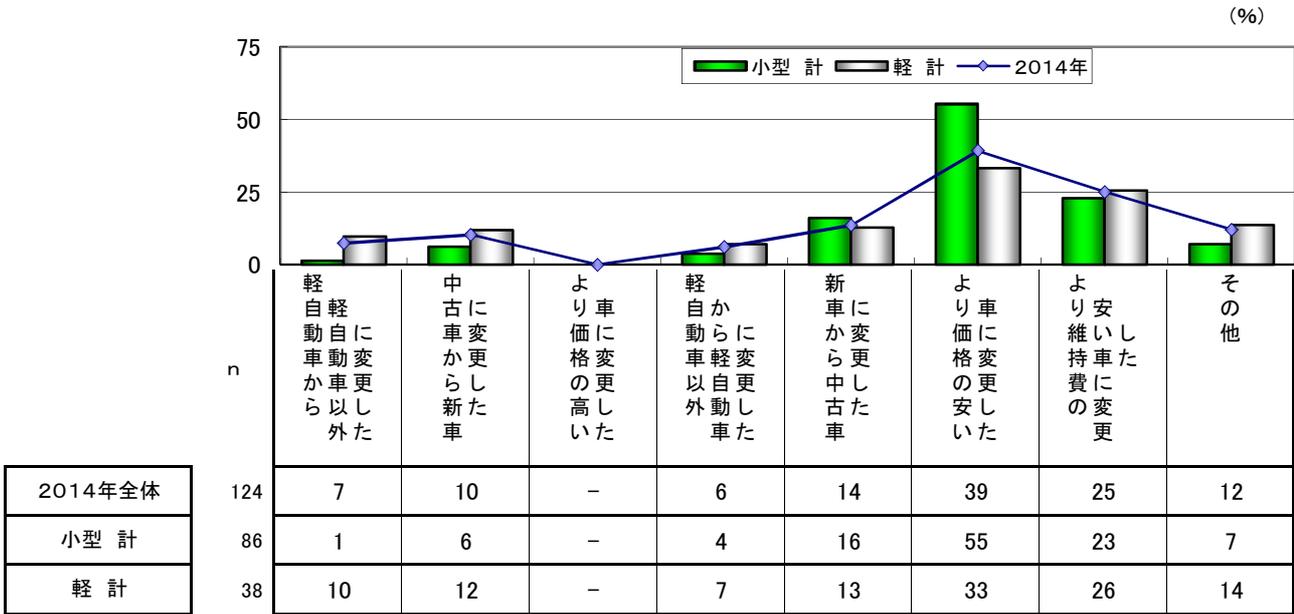
図表7-4 元々の購入予定時期 (%)



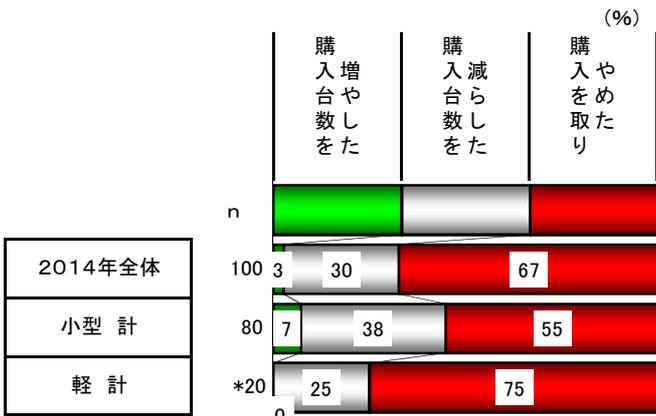
図表7-5 全体からみた「消費税影響時期前倒し層」割合 (%)



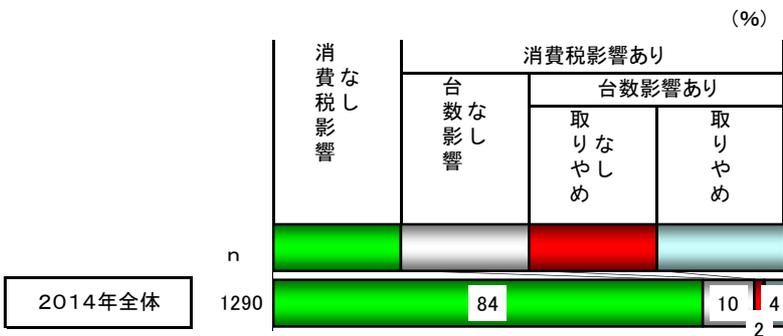
図表7-6 購入した車への影響内容



図表7-7 購入台数への影響内容



図表7-8 全体からみた「消費税影響購入取りやめ層」割合



第8章 農家におけるトラック・バン

- 農家数の減少が継続している一方で、農業生産法人は増加傾向。45%の農家が規模縮小もしくは廃業の意向。
- 保有、買い替え意向車とも軽トラック中心であるものの、保有車では軽乗用車が増加傾向。
- 自家出荷拡大により走行距離が長いユーザーが増加。

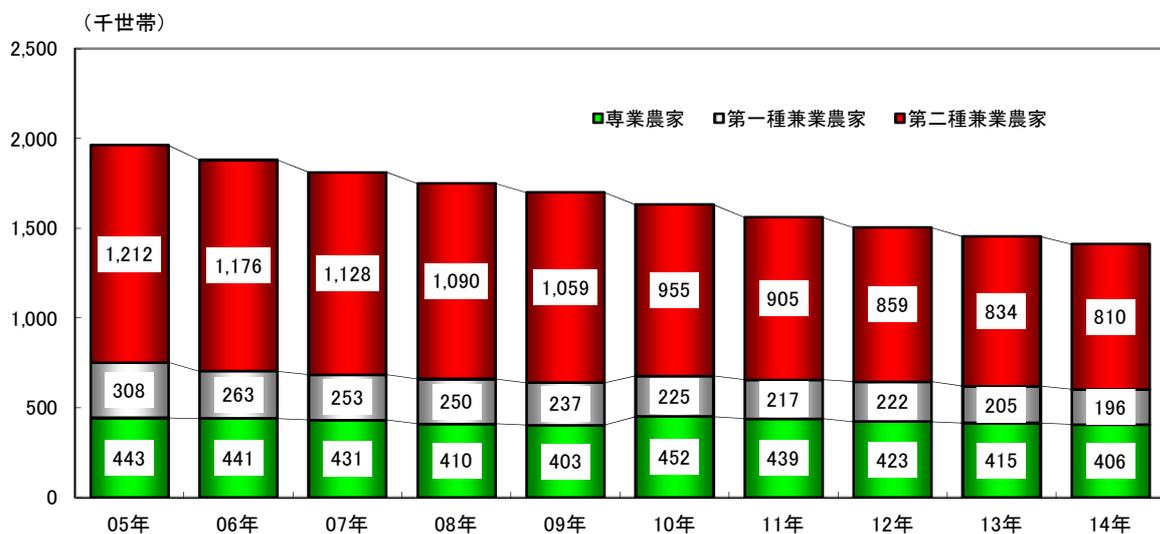
1 農家の現状

●販売農家は減少傾向が継続、一方、農業生産法人は増加傾向

ー販売農家数は減少傾向にあり、2005年の196万世帯から2014年の141万世帯へと10年間で55万世帯減少。専業農家数はほぼ横這いも、第一種兼業農家で31万世帯から20万世帯へ第二種兼業農家で121万世帯から81万世帯へと農家世帯数を減少させている。

ー一方で農業生産法人数は増加傾向にあり、2005年の8,000法人から14,000法人への大幅増。

図表8-1 販売農家数の推移

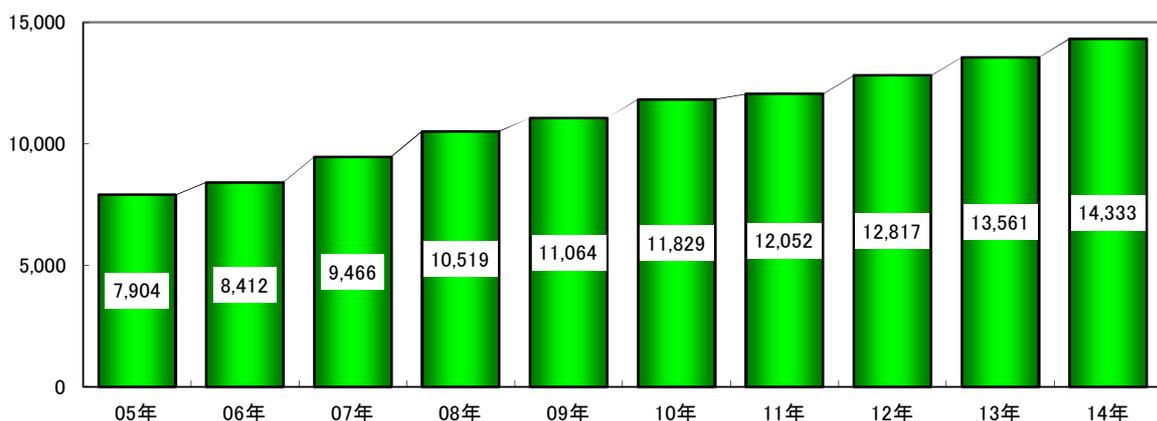


農林水産省「農業構造動態調査(標本調査)」。ただし、2005年、2010年は「農林業センサス(全数調査)」(農業構造動態調査は、農業センサスを母集団として標本設計と補整を行っており、密接な関係にある)

【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1種兼業農家 : 農業所得を主とする兼業農家。
 - 第2種兼業農家 : 農業所得を従とする兼業農家。

図表8-2 農業生産法人数の推移



農林水産省調べ

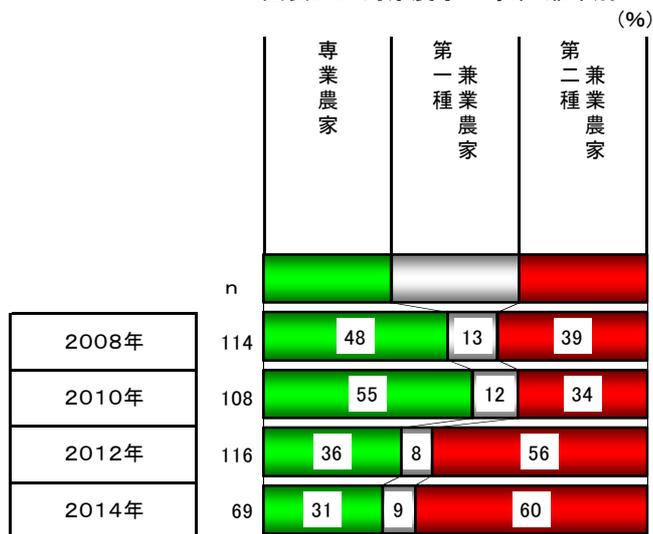
2 農家の形態と継続意向

●今後の継続意向では規模縮小もしくは廃業予定が45%

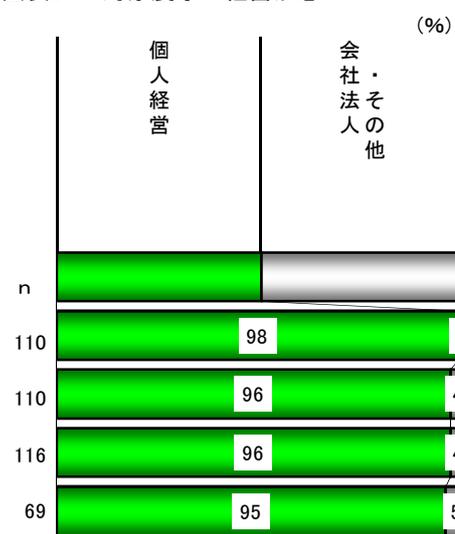
- 今回の調査対象農家における専業農家、第一種兼業農家、第二種兼業農家の比率は31：9：60と専業農家が減少傾向。
- 経営形態では、「個人経営」が大部分を占めている。
- 農業の継続意向では「規模を縮小」及び「廃業予定」が45%。

ユーザー

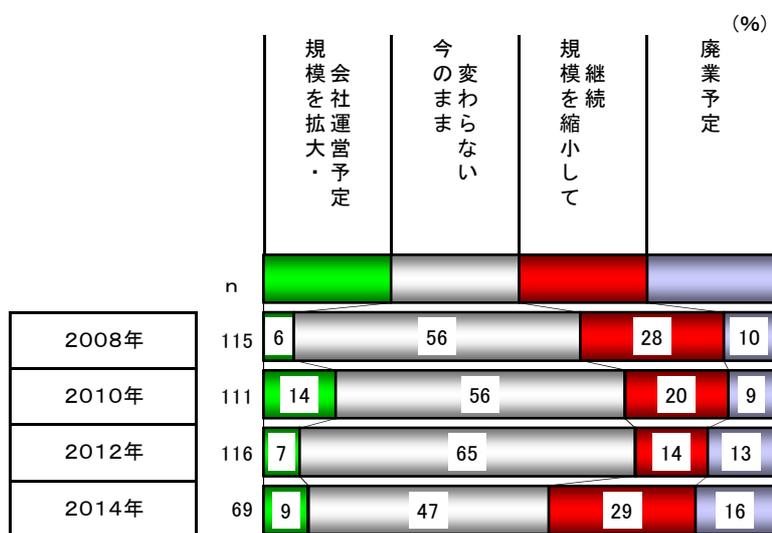
図表8-3 対象農家の専業・兼業別



図表8-4 対象農家の経営形態



図表8-5 農業の継続意向



3 農家の使用実態

●自家出荷の拡大により走行距離が拡大

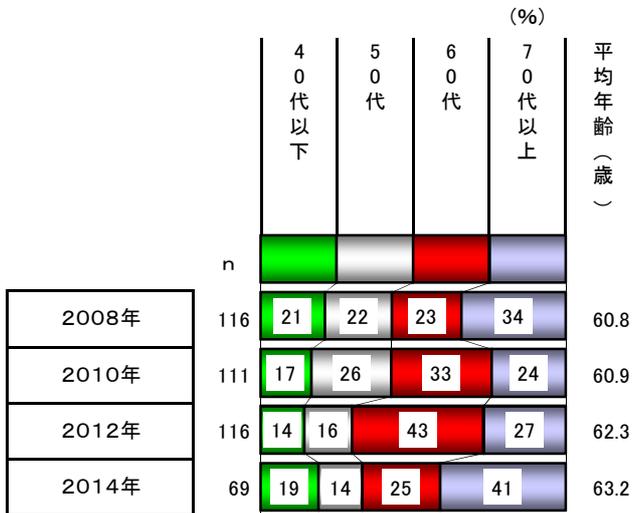
ー主運転者は70代以上が4割。

ー月間走行距離は200km以下と2000km超が増加しており、二極化。行動半径は10km以内が減少。

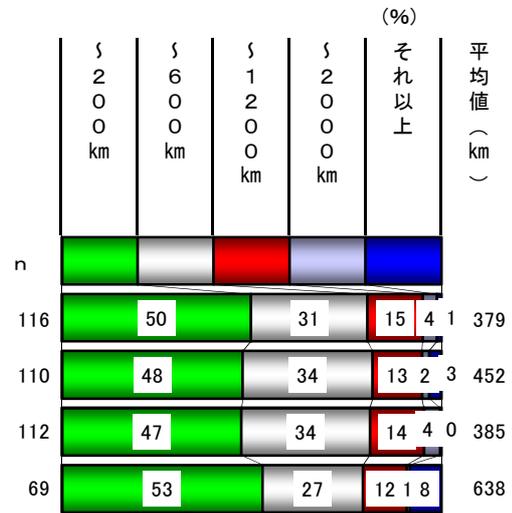
また、消費地への輸送方法としては自家出荷が増加傾向で、月間走行距離や行動半径の変化に影響しているものと思われる。

ユーザー

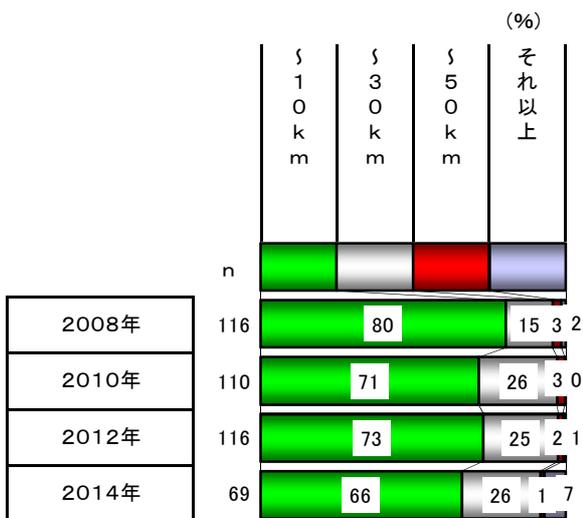
図表8-6 主運転者年代



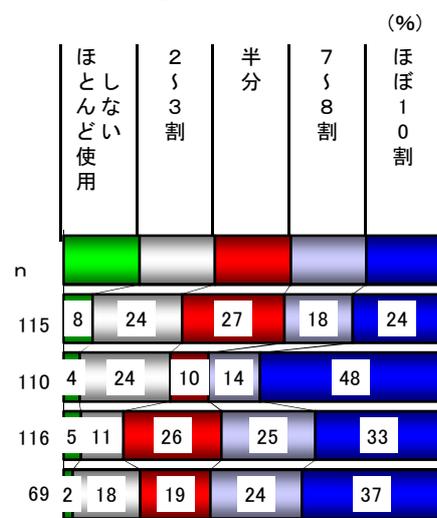
図表8-7 月間平均走行距離



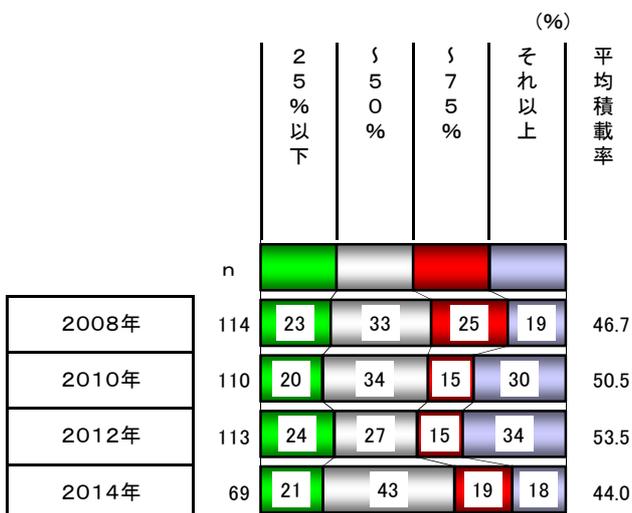
図表8-8 行動半径



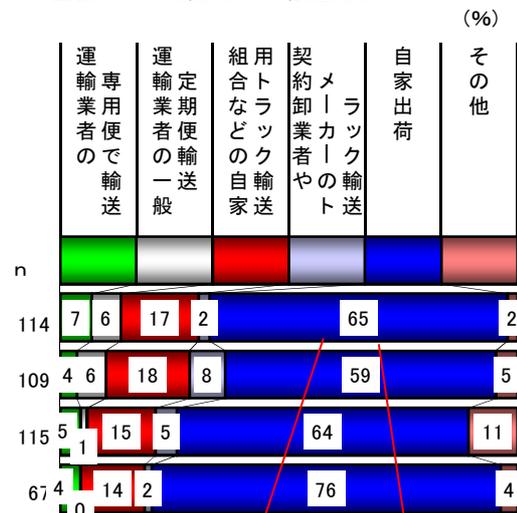
図表8-9 通常のスペース積載率



図表8-10 通常の重量積載率



図表8-11 消費地への輸送方法



4 農家におけるトラック・バンの動向

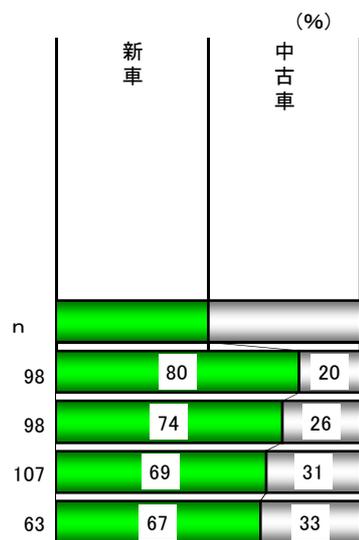
●軽トラック中心の保有状況は変わらず。小型トラック意向が増加傾向

- －農家における保有車種は、軽トラックが93%と最も高い。時系列では軽乗用車が増加傾向で今回は48%。
- －保有台数の増減は、1割強の農家で最近5年で増加。一方、今後の見通しは1割強の農家が減少／保有中止。
- －次期買い替え意向車は農家全体で、「軽トラック」の比率が58%と最も高い。小型トラック計は今回22%で増加傾向。

図表8-12 保有車種

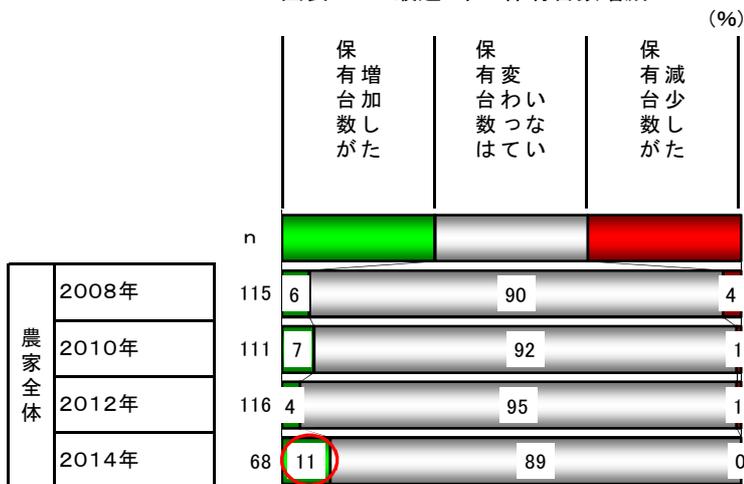
農家全体	年	n	保有車種 (%)							
			普通トラック	小型トラック・バン		軽トラック・バン			乗用車	
				小型トラック	小型バン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	軽以外の乗用車	軽乗用車
2008年	116	2	16	1	90	12	2	65	29	
2010年	111	1	23	4	88	11	1	53	30	
2012年	116	2	13	3	93	8	2	75	38	
2014年	69	2	14	2	93	17	0	54	48	

図表8-13 保有車新中古

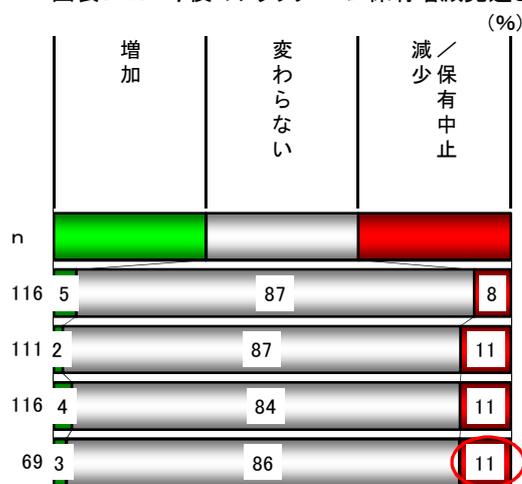


ユーザー

図表8-14 最近5年の保有台数増減



図表8-15 今後のトラック・バン保有増減見通し



図表8-16 次期意向車

農家全体	年	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
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	2	62	7	1	0	5
2014年	68	0	22	7	0	58	6	2	2	3

第9章 車種別分析

1 小型トラック

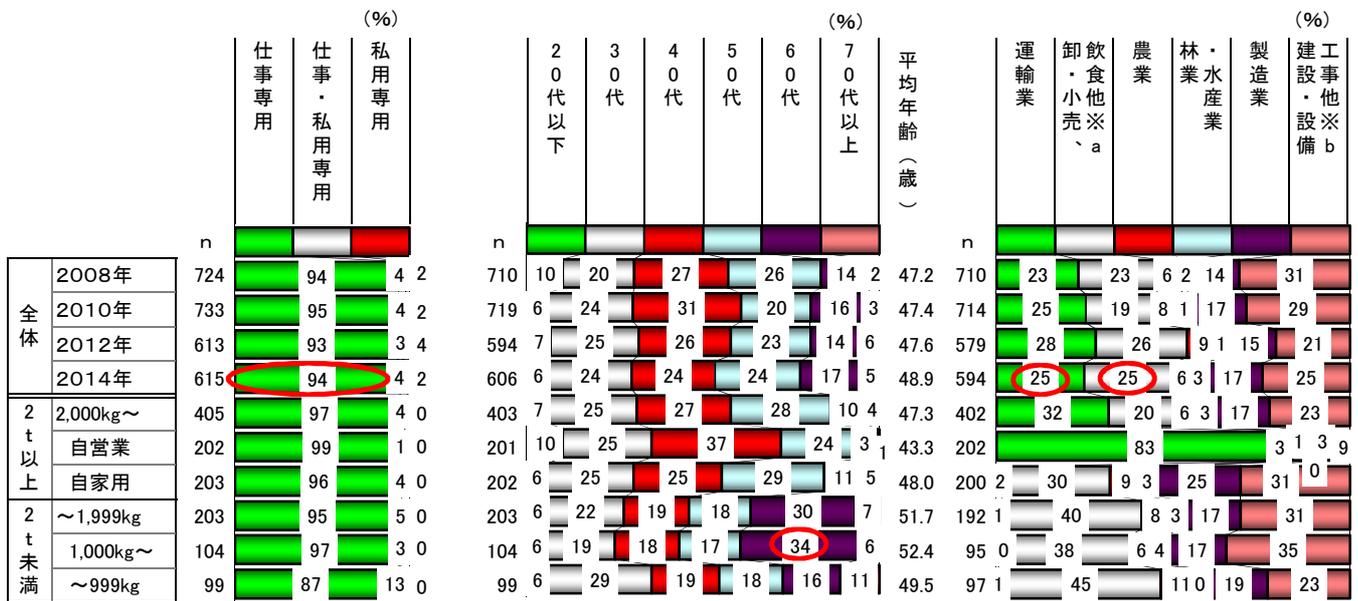
- 仕事専用(94%)および仕事・私用兼用(4%)を合わせると98%が仕事に使用している。
- 主運転者年代は、2 t 以上クラスの営業用では40代が37%と構成比が一番高くなっているのに対し、1 t 以上クラスでは60代が34%と一番高い。
- 主運転者の職業は「運輸業」「卸・小売、飲食・宿泊他」がそれぞれ25%を占める。
- 購入選択理由で最も多いのは「積載量の多さ」の47%。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が50%で最も高く、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が46%で最も高い。
- 月間走行距離の全体の平均値は1,037km、2 t 以上クラスで1,097km、2 t 未満クラスで937km。一番多いのは、2 t 以上クラス営業用で2,538km。
- 行動半径は積載量大きい程広がる傾向にあり、2 t 以上クラス営業用では「50km以上」が50%を占める。運行形態では「往復型」の運行が6割を超える。
- スペース積載率は「ほぼ10割」が38%を占め、積載量大きい程増える傾向にあり、2 t 以上クラス営業用が46%で最も多い。重量積載率では2 t 以上クラス営業用の積載率の平均値が69%と最も高い。
- 次期買い替え時の意向車は、「小型トラック」が9割を超え、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の64%、車両面以外では「車両価格」の59%。

ユーザー

図表9-1 使用用途パターン

図表9-2 主運転者年代

図表9-3 主運転者職業



図表9-4 購入選択理由

ユーザー

(複数回答: %)

年次	n	TOP10									
		積載量が多い	多様な用途に使える	積荷の大きい力がサガ	積荷から防風のため	車両本体価格が安い	細い道路条件に適合	燃費が良い	事務所・自宅の駐車スペースの関係	出先での駐車関係	人を乗せられることがある
全体	797	41	17	9	10	7	7	7	3		
2010年	716	38	17	10	14	6	8	3			
2012年	591	47	26	13	10	11	10	6	7	6	
2014年	608	47	27	17	11	10	7	6	6	4	
2 t 以上	2,000kg~	49	25	18	13	8	8	6	6	5	
	自営業	39	21	17	24	10	11	9	3	2	
	自家用	50	26	18	11	8	7	6	7	5	
2 t 未満	~1,999kg	44	29	16	7	14	7	6	5	3	
	1,000kg~	46	30	16	8	12	6	6	4	2	
	~999kg	36	27	15	5	21	9	7	8	8	

(注意) 図表9-2~図表9-4は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表9-5 使用用途

(複数回答:%)

	年	n	TOP5				
			作業現場・仕事場への往復	委託荷の輸送	メーカーなどの工場への配達・仕入	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	一般家庭など最終消費者への配達・集荷
全体	2008年	712	57	22	17	19	13
	2010年	721	54	25	18	18	14
	2012年	593	48	22	21	18	13
	2014年	605	50	26	21	19	17
2t以上	2,000kg~	403	49	29	22	18	14
	自営業	201	20	77	27	17	11
	自家用	202	55	20	21	18	14
2t未満	~1,999kg	195	52	21	20	20	21
	1,000kg~	104	55	21	20	21	21
	~999kg	98	43	20	18	17	22

図表9-6 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

	年	n	TOP5				
			親会社・関連会社以外の現場	一般消費者	卸売業者・商社	親会社・関連会社	小売業者・飲食店
全体	2008年	593	44	22	13	16	14
	2010年	606	46	22	14	13	13
	2012年	405	47	19	14	15	12
	2014年	202	38	22	27	20	25
2t以上	2,000kg~	203	48	18	12	14	9
	自営業	195	41	33	15	8	23
	自家用	103	48	26	13	9	14
2t未満	~1,999kg	98	38	32	16	15	18
	1,000kg~						
	~999kg						

(注意) 図表9-5~図表9-6は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

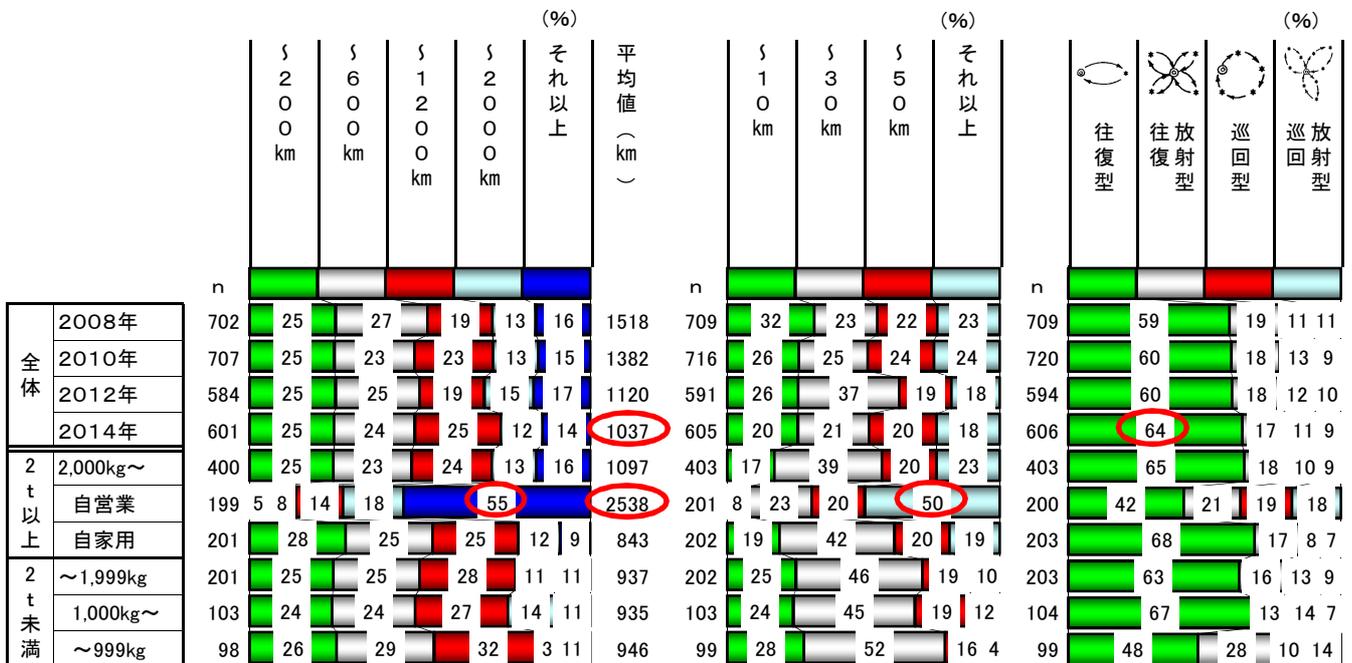
ユーザー

図表9-7 月間走行距離

図表9-8 行動半径

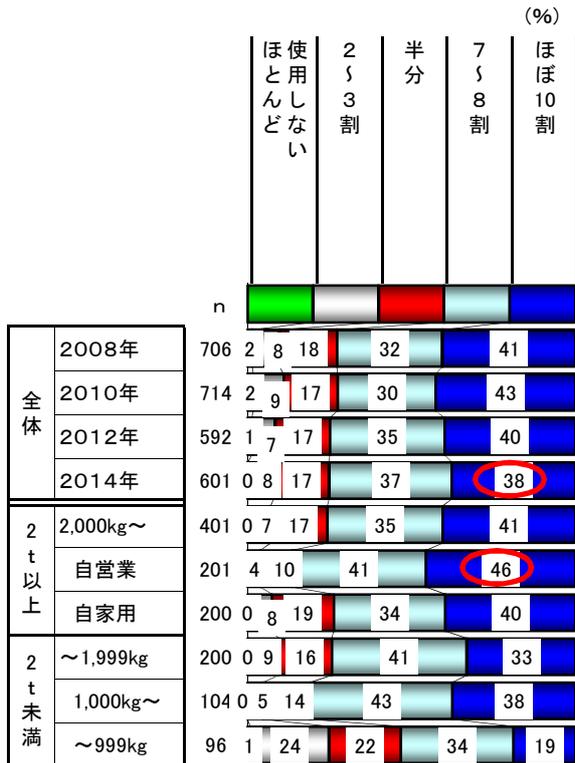
図表9-9 運行形態

ユーザー

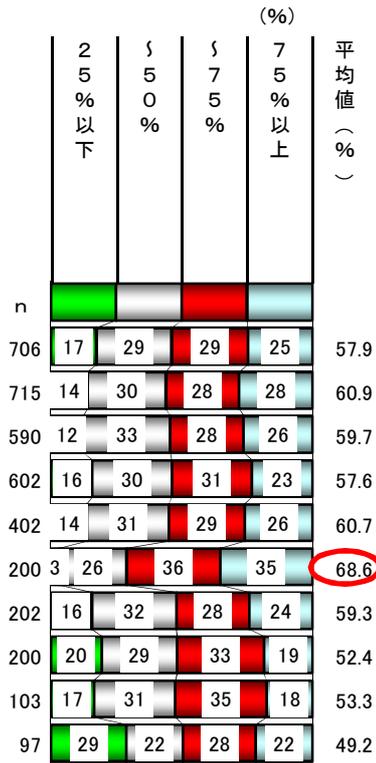


(注意) 図表9-7~図表9-8は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-10 通常のスペース積載率



図表9-11 通常の重量積載率



(注意) 図表9-10~図表9-11は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-12 次期買い替え意向車(車型間移行)

年次	n	移行傾向 (%)		
		小型トラック	同タイプ他クラス移行	他タイプ移行
全体	2008年: 807	88	8	4
	2010年: 725	91	5	4
	2012年: 607	88	7	5
	2014年: 614	92	5	4
2t以上	2,000kg~	91	6	3
	自営業	81	17	1
	自家用	92	4	3
2t未満	~1,999kg	94	2	5
	1,000kg~	96	1	3
	~999kg	85	4	11

図表9-13 次期買い替え意向車(重視点)

年次	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	耐久性	安全性	運転のしやすさ	エンジンの馬力	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	下取の購入条件・値引等
全体	2008年: 733	71	46	47	43	34	64	41	29	22	20
	2010年: 612	67	49	49	41	30	66	42	32	18	21
	2014年: 615	64	46	42	37	30	59	45	27	20	18
2t以上	2,000kg~	66	51	45	37	36	58	49	28	21	23
	自営業	74	47	58	33	30	55	54	37	14	20
	自家用	64	52	42	38	37	58	48	27	23	23
2t未満	~1,999kg	61	37	37	36	20	62	39	24	19	10
	1,000kg~	63	35	40	39	19	63	41	24	18	9
	~999kg	56	41	28	27	23	58	35	24	21	16

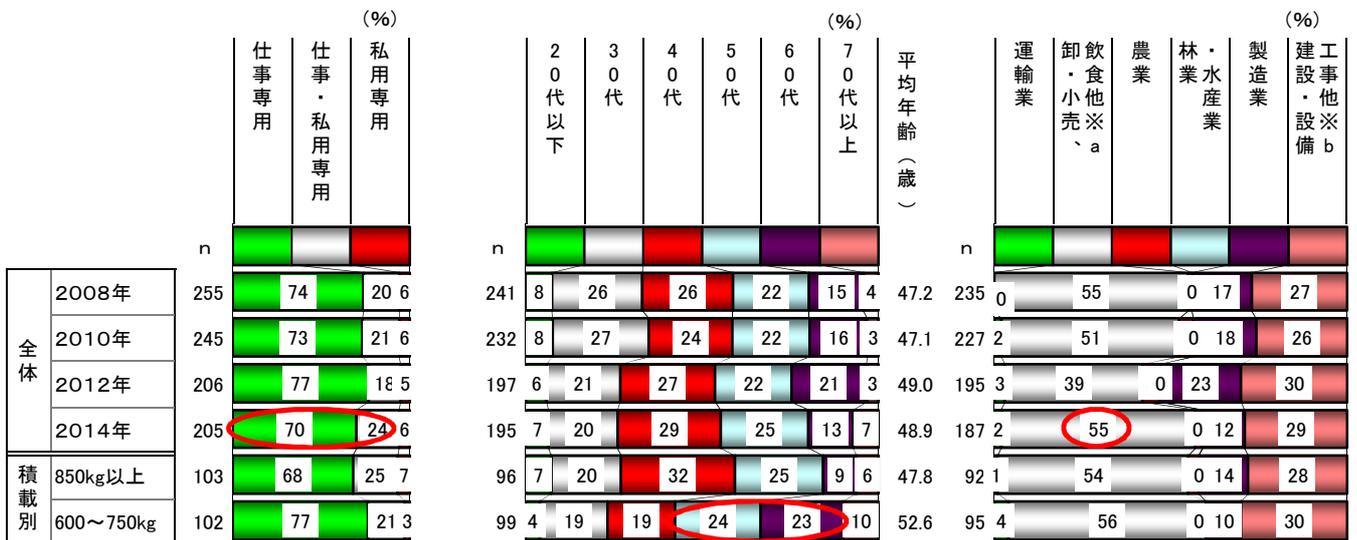
2 小型キャブバン

- 仕事専用(70%)および仕事・私用兼用(24%)を合わせると94%が仕事に使用している。主運転者年代をみると、～750kgクラスで50～60代の比率が高くなっており、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が55%を占める。
- 購入選択理由で最も多いのは「積載量の多さ」の62%。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が56%で最も高く、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が41%で最も高い。
- 月間走行距離の全体の平均値は1,324km、850kg以上クラスで1,352km、～750kgクラスで1,233km。行動半径は積載量に関係なく、「50km以下」が72%を占め、運行形態では「往復型」の運行が約半数。
- スペース積載率は「ほぼ10割」が28%を占め、積載量が大きい程増える傾向にあり、850kg以上クラスは32%。重量積載率では、積載率の平均値が年を追うごとに上昇している。
- 次期買い替え時の意向車は、「小型キャブバン」が8割を超え、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の75%、車両面以外では「車両価格」の55%。

ユーザー

図表9-14 使用用途パターン 図表9-15 主運転者年代

図表9-16 主運転者職業



図表9-17 購入選択理由

ユーザー

(複数回答:%)

年	n	TOP10									
		積載量が多い	積荷から雨・風のため	多様な用途に使える	人を乗せることができる	積荷の力が大きい	燃費が良い	積荷の盗配がない	税金が安い	車両本体価格が安い	出先スペースの関係
2008年	241	51	47		24	25		16		6	
2010年	231	55	47		29	23		15		4	
2012年	197	51	39	27	19	19	12	9	3	9	
2014年	195	62	44	26	24	15	14	10	6	6	
積載別											
850kg以上	96	69	46	23	25	15	17	10	3	2	
600～750kg	99	38	39	34	19	15	6	9	15	18	

(注意)図表9-15～図表9-17は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

※a) 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等
 ※b) 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

図表9-18 使用用途

(複数回答:%)

	年	n	TOP5				
			作業現場・仕事場・往復	営業の足 セールス・サービスなど	問屋配達・卸問屋などへの仕入	小売店への商品配達	委託荷の輸送
全体	2008年	241	50	42	21	24	19
	2010年	232	55	40	18	21	18
	2012年	197	58	40	16	14	17
	2014年	195	56	39	24	21	17
積載別	850kg以上	96	57	38	27	21	19
	600~750kg	99	53	43	13	21	12

図表9-19 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

	年	n	TOP5				
			親会社・関連会社以外の現場	一般消費者	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社
全体	2008年	241	40	26	17	11	13
	2010年	230	41	33	23	15	8
	2012年	197	40	26	17	11	13
	2014年	195	41	33	23	15	8
積載別	850kg以上	96	43	33	23	17	8
	600~750kg	99	37	30	21	10	8

図表9-20 月間走行距離

(%)

	年	n	5200km	5600km	51200km	52000km	それ以上	平均値 (km)
			全体	2008年	236	15	16	
	2010年	230	8	21	29	19	23	1978
	2012年	193	12	15	27	25	20	1455
	2014年	190	12	23	18	29	19	1324
積載別	850kg以上	93	10	24	16	31	19	1352
	600~750kg	97	21	19	23	21	18	1233

図表9-21 行動半径

(%)

	年	n	10km	30km	50km	それ以上
			全体	2008年	241	20
	2010年	230	19	25	31	26
	2012年	197	11	41	21	28
	2014年	195	19	22	31	28
積載別	850kg以上	96	18	21	32	28
	600~750kg	99	19	26	26	28

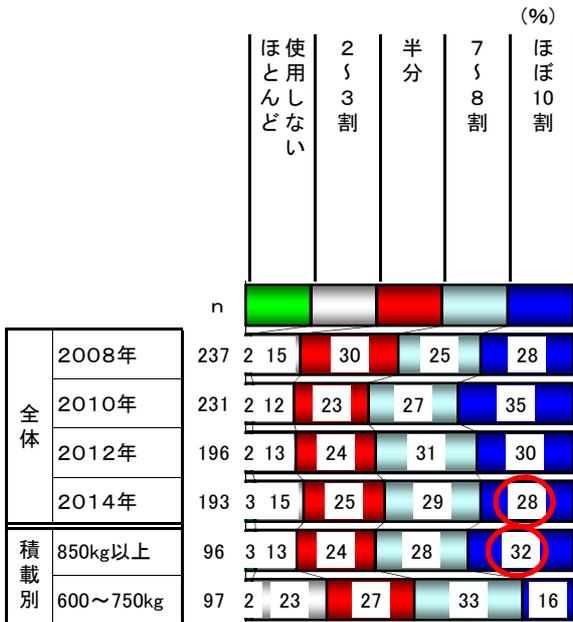
図表9-22 運行形態

(%)

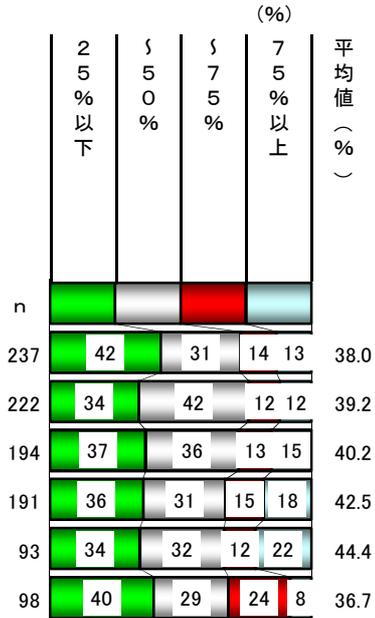
	年	n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
			全体	2008年	241	47
	2010年	230	44	18	20	18
	2012年	197	44	26	20	9
	2014年	195	48	24	17	12
積載別	850kg以上	96	48	23	17	13
	600~750kg	99	48	25	17	10

(注意) 図表9-18~図表9-22は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-23 通常のスペース積載率



図表9-24 通常の重量積載率



(注意) 図表9-23~図表9-24は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-25 次期買い替え意向車(車型間移行)

積載別	年	n	移行傾向 (%)		
			小型キャブバン	同タイプ他クラス移行	他タイプ移行
全体	2008年	249	74	0	26
	2010年	243	77	1	22
	2012年	206	74	2	23
	2014年	203	80	1	19
積載別	850kg以上	103	82	1	17
	600~750kg	103	75	2	23

図表9-26 次期買い替え意向車(重視点)

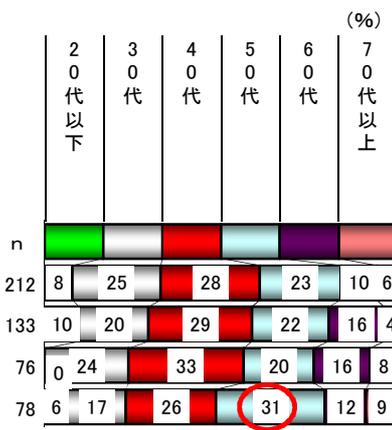
積載別	年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
			燃費の良さ	荷室の広さ	安全性	耐久性	運転のしやすさ	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	販売店との関係	乗りこなれている
全体	2008年	245	75	40	51	44	45	61	44	31	24	14
	2010年	206	79	44	46	48	42	59	42	31	23	10
	2012年	205	75	45	43	40	37	55	46	33	24	15
	2014年	103	79	46	43	39	36	54	50	36	23	17
積載別	600~750kg	102	65	42	42	42	39	55	32	25	25	11

3 小型ボンネットバン

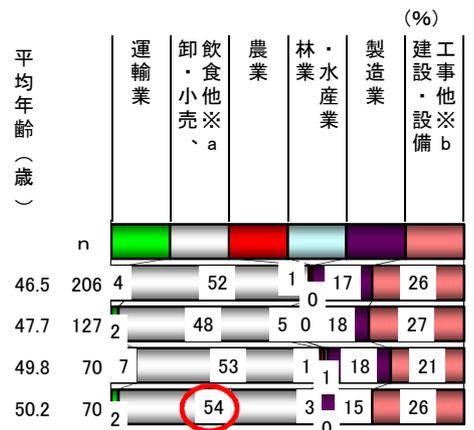
- 仕事専用(64%)および仕事・私用兼用(32%)を合わせると96%が仕事に使用しており、主運転者の年代は50代の比率が31%、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が54%を占める。
- 購入選択理由で最も多いのは「多様な用途に使える」の32%。
- 用途は「セールス・サービスなど営業の足」が53%で最も高く、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が44%で最も高い。
- 月間走行距離の全体の平均値は1,023km。行動半径と運行形態は、4割強が「30km以下」「往復型」。
- スペース積載率は「半分以下」が6割弱を占め、重量積載率では「50%以下」の比率が9割弱となっている。
- 次期買い替え時の意向車は、「小型ボンネットバン」が6割強で、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の68%、車両面以外では「車両価格」の53%。

ユーザー

図表9-27 使用用途パターン 図表9-28 主運転者年代



図表9-29 主運転者職業



※a) 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等
 ※b) 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

図表9-30 購入選択理由

ユーザー

(複数回答: %)

年	n	TOP10									
		多様な用途に使える	人を乗せることができる	車両本体価格が安い	積載量が多い	積荷から防風のため	燃費が良い	税金が安い	積荷心配がない	積載量が少ない	事務スペースの自家用車関係
2008年	215		51		14	20	10			6	12
2010年	131		37		22	21	9			5	5
2012年	76	45	34	24	22	29	9	25	13	5	7
2014年	77	32	31	26	25	23	13	12	9	6	5

図表9-31 使用用途

図表9-32 荷物の配送・納入先

ユーザー

(複数回答: %)

年	n	TOP5				
		セールス・サービスの足	作業現場・仕事場	一般家庭など最終集荷	小売店への配達	メーカー・仕入場などへの配達
2008年	216	64	52	9	16	11
2010年	133	61	48	10	17	14
2012年	76	61	57	8	20	16
2014年	78	53	47	14	12	12

(複数回答: %)

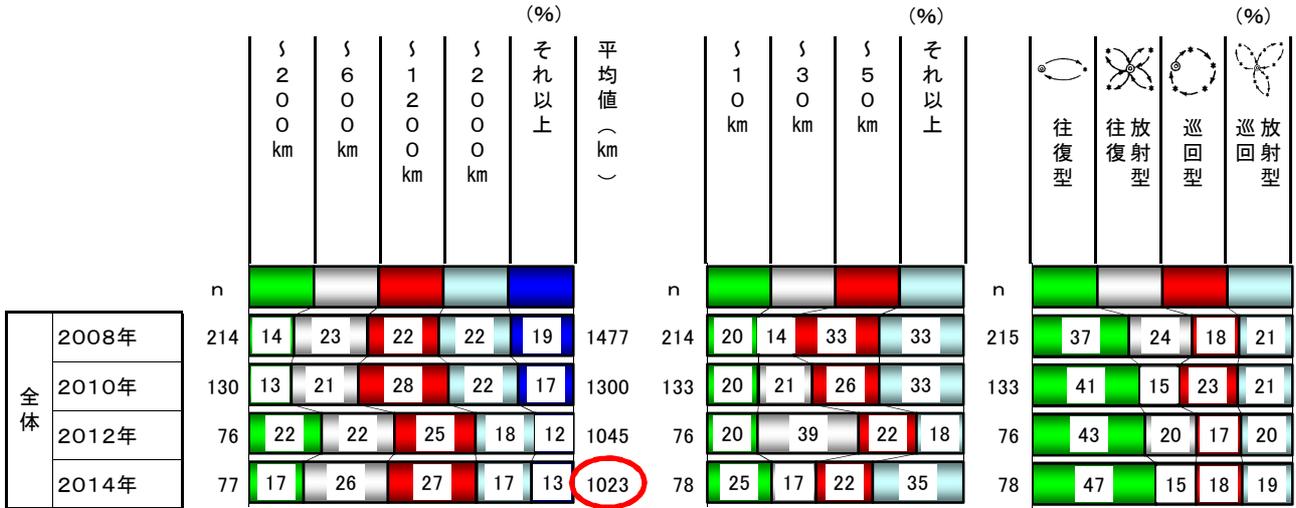
年	n	TOP5				
		親会社・関連会社・作業現場	一般消費者	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社
2008年						
2010年						
2012年	75	40	19	19	23	17
2014年	78	44	30	15	8	8

(注意) 図表9-28~図表9-32は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表9-33 月間走行距離

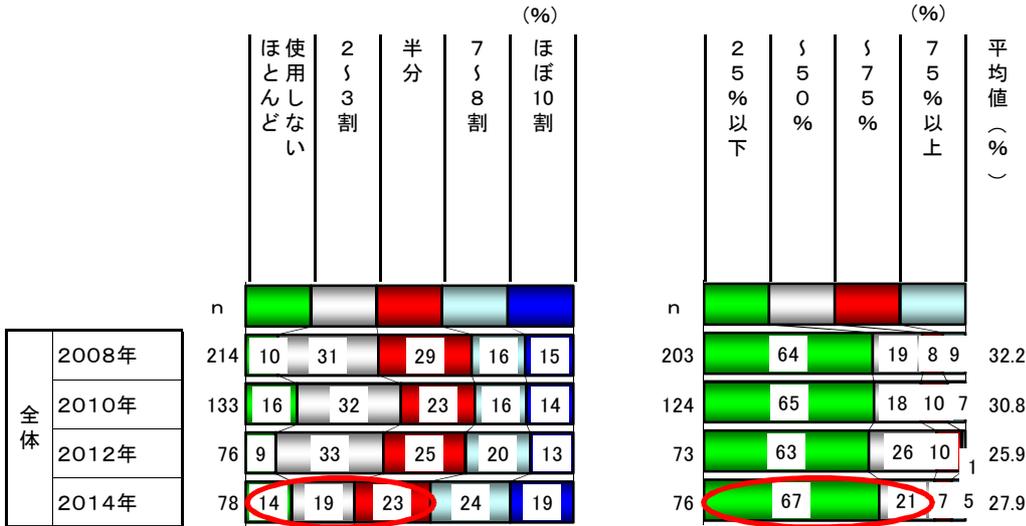
図表9-34 行動半径

図表9-35 運行形態



図表9-36 通常のスペース積載率

図表9-37 通常の重量積載率



(注意) 図表9-33～図表9-37は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-38 次期買い替え意向車(車型間移行)

図表9-39 次期買い替え意向車(重視点)

年	n	移行傾向 (%)		
		小型ポンプバン	同他タイププラス移行	他タイプ移行
2008年	225	69	2	28
2010年	145	71	5	24
2012年	81	63	3	35
2014年	79	65	5	29

年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	安全性	耐久性	運転のしやすさ	荷室の広さ	車両価格	メーカーの信頼性	販売店との関係	アフターサービス	下取の購入条件・値引等
2008年	142	76	51	38	39	23	59	41	11	30	13
2010年	82	76	49	43	46	27	61	35	18	29	18
2012年	81	68	37	31	30	27	53	32	26	24	12

4 軽トラック

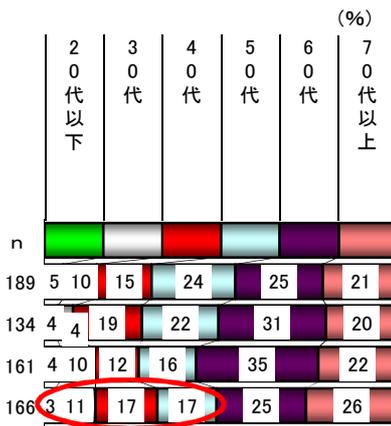
○仕事専用(61%)および仕事・私用兼用(34%)を合わせると95%が仕事に使用しており、主運転者の年代は50代以下の比率が約半数、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が41%を占める。
 ○購入選択理由で最も多いのは「多様な用途に使える」の46%。
 ○用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が45%で最も高く、配送・納入先は「一般消費者」が38%で最も高い。
 ○月間走行距離の全体の平均値は778km。行動半径と運行形態は、6割強が「10km以下」「往復型」。
 ○スペース積載率は「半分以下」が約半数を占め、重量積載率では「50%以下」の比率が6割となっている。
 ○次期買い替え時の意向車は、「軽トラック」が7割を超えており、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の61%、車両面以外では「車両価格」の51%。

ユーザー

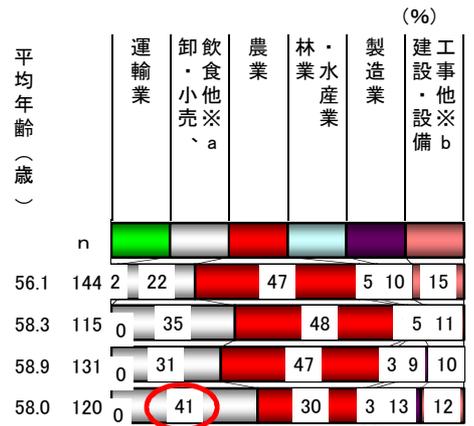
図表9-40 使用用途パターン



図表9-41 主運転者年代



図表9-42 主運転者職業



※a) 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等
 ※b) 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

図表9-43 購入選択理由

ユーザー (複数回答: %)

年	n	TOP10										
		多様な用途に使える	税金が安い	細い道路が多い関係	道路条件の関係	車両本体価格が安い	燃費が良い	積載量が多い	出先での駐車スペースの関係	積載量が少ない	事務所・自宅駐車場の関係	積荷の大きい物が積める
2008年	187				46			17	16	3	10	6
2010年	134				47			20	11	8	7	9
2012年	159	45	41	33	25	14	9	6	11	6	5	5
2014年	166	46	42	26	25	25	17	9	7	6	5	5

図表9-44 使用用途

ユーザー (複数回答: %)

年	n	TOP5					
		作業場・仕事場・現場への往復	田畑への往復・農機具・物の運搬	一般家庭など最終消費	消費者への配達・集荷	セールの足	営業の足
2008年	189	47	57	13	16	12	
2010年	134	43	50	18	18	7	
2012年	161	40	54	15	15	8	
2014年	166	45	45	25	19	13	

図表9-45 荷物の配送・納入先

ユーザー (複数回答: %)

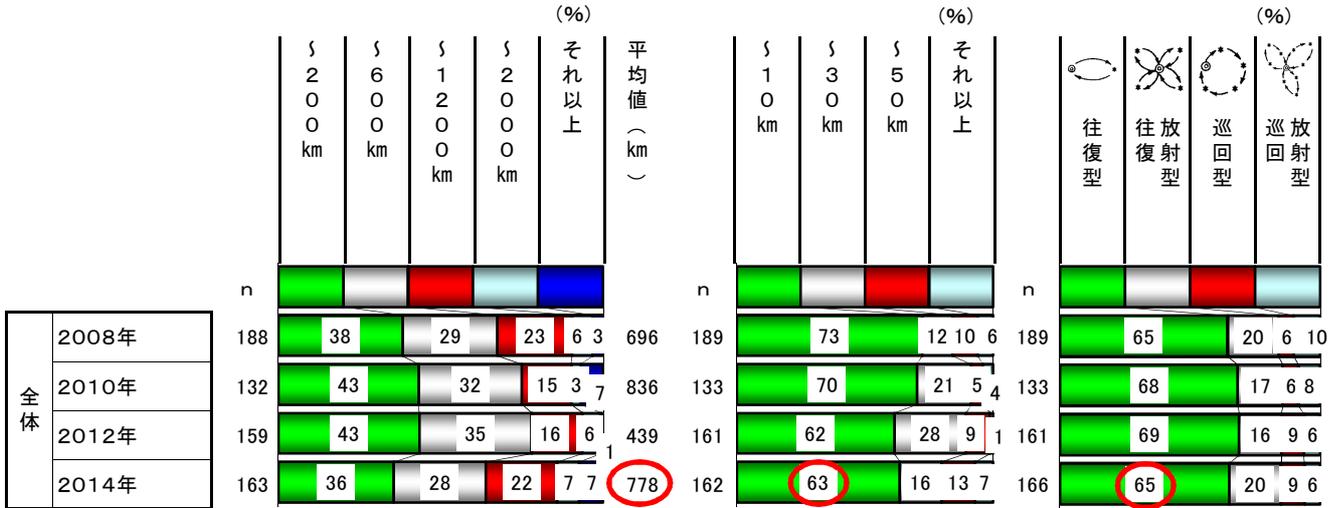
年	n	TOP5				
		一般消費者	親会社・関連会社	メーカー・作業所・作業現場	小売業者・飲食店	親会社・関連会社
2008年	156	29	24	10	8	6
2010年	156	29	24	10	8	6
2012年	156	29	24	10	8	6
2014年	166	38	30	10	8	6

(注意) 図表9-41～図表9-45は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表9-46 月間走行距離

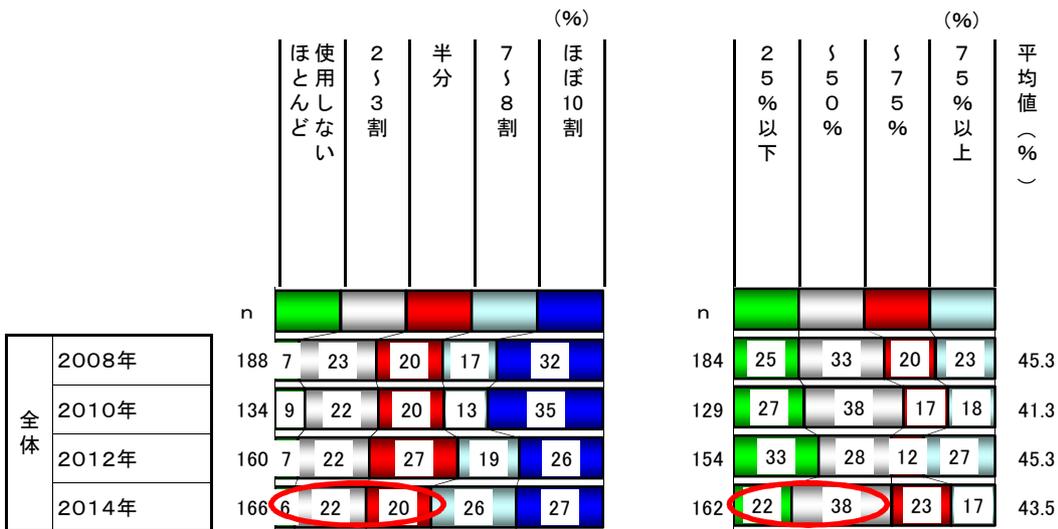
図表9-47 行動半径

図表9-48 運行形態



図表9-49 通常のスペース積載率

図表9-50 通常の重量積載率



(注意) 図表9-46～図表9-50は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-51 次期買い替え意向車(車種間移行)

図表9-52 次期買い替え意向車(重視点)

年	n	移行傾向 (%)		
		軽トラック	同他タイププラス移行	他タイプ移行
2008年	191	78	9	10
2010年	150	73	7	19
2012年	168	74	10	15
2014年	168	74	8	14

年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	安全性	運転のしやすさ	耐久性	エンジンの馬力	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	乗りこなれている	販売店との関係
2008年	143	69	46	48	39	27	50	37	28	16	31
2010年	174	66	41	43	35	21	48	37	24	18	18
2012年	173	61	45	42	39	32	51	33	24	20	19

5 軽キャブバン

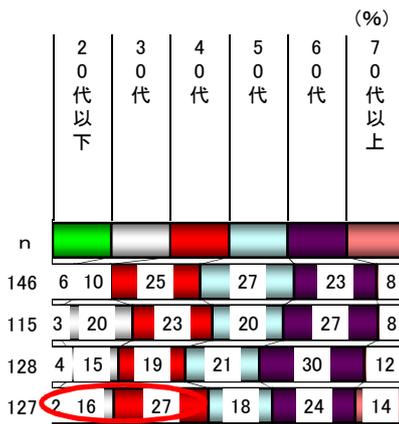
- 仕事専用(46%)および仕事・私用兼用(38%)を合わせると84%が仕事に使用しており、主運転者の年代は40代以下の比率が4割を超え、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が71%を占める。
- 購入選択理由で最も多いのは「税金が安い」の53%。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が41%で最も高く、配送・納入先は「一般消費者」が50%で最も高い。
- 月間走行距離の全体の平均値は902km。行動半径と運行形態では4割強が「10km以下」「往復型」。
- スペース積載率と重量積載率では、「7～8割以下」「50%以下」の占める割合が8割近くになっている。
- 次期買い替え時の意向車は、「軽キャブバン」が6割弱で、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の73%、車両面以外では「車両価格」の53%。

ユーザー

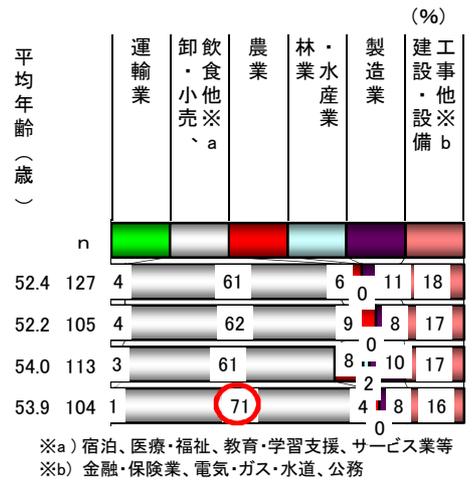
図表9-53 使用用途パターン



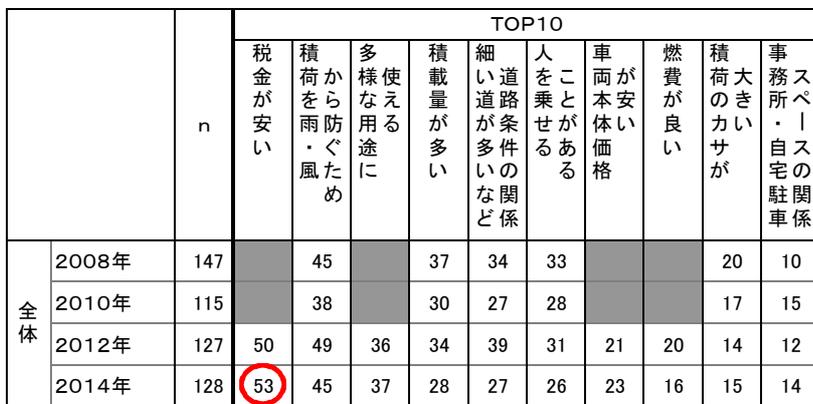
図表9-54 主運転者年代



図表9-55 主運転者職業



図表9-56 購入選択理由



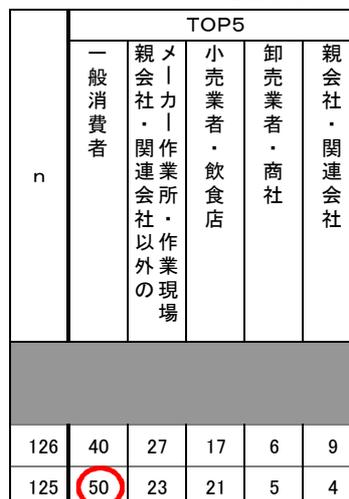
ユーザー

(複数回答:%)

図表9-57 使用用途



図表9-58 荷物の配送・納入先



ユーザー

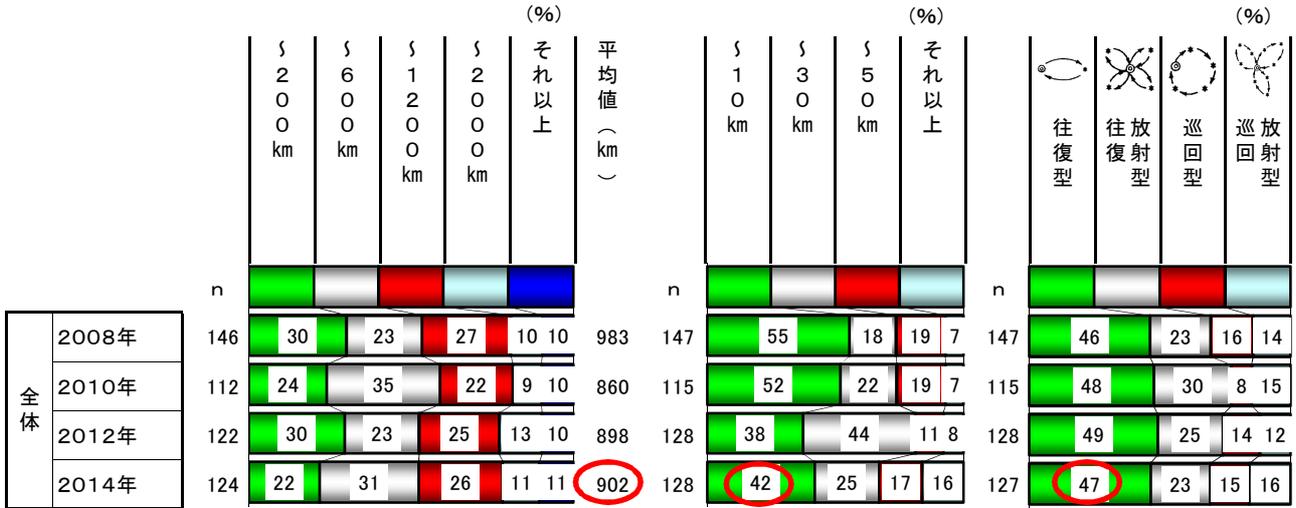
(複数回答:%)

(注意) 図表9-54～図表9-58は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表9-59 月間走行距離

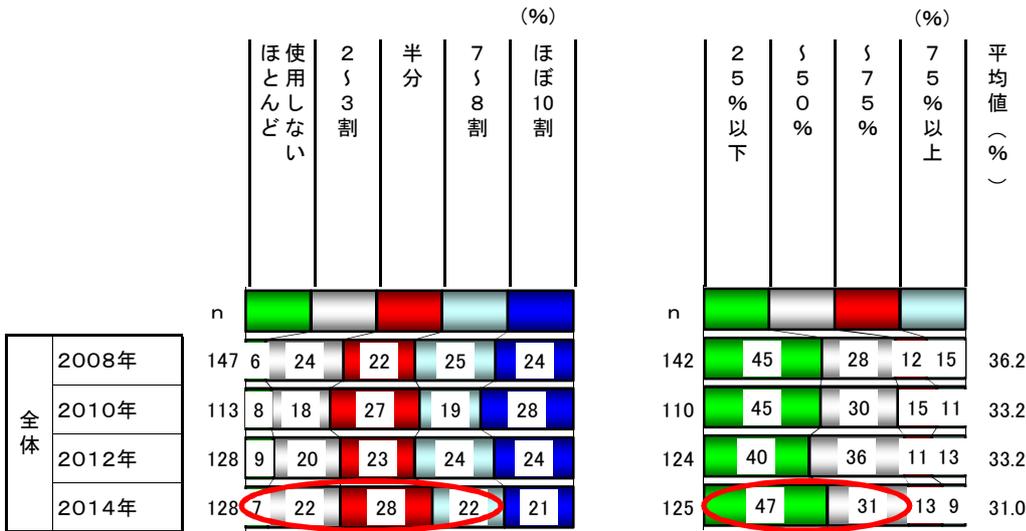
図表9-60 行動半径

図表9-61 運行形態



図表9-62 通常のスペース積載率

図表9-63 通常の重量積載率



(注意) 図表9-59～図表9-63は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-64 次期買い替え意向車(車型間移行) 図表9-65 次期買い替え意向車(重視点)

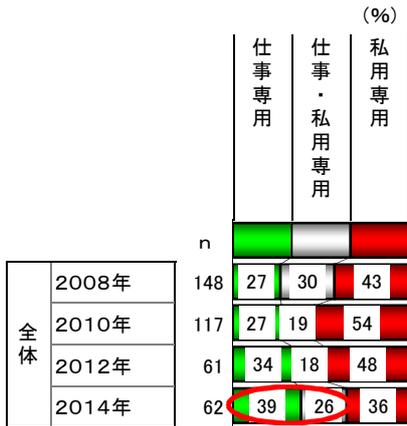
年	n	移行傾向 (%)			重視点 (複数回答: %)									
		軽キャブバン	同他タイププラス移行	他タイプ移行	燃費の良さ	安全性	運転のしやすさ	耐久性	荷室の広さ	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	販売店との関係	下取の購入条件・値引等
2008年	168	51	14	35	72	48	43	43	37	59	36	23	28	17
2010年	147	55	8	37	74	46	54	37	34	65	34	34	25	20
2012年	151	49	6	45	74	46	54	37	34	65	34	34	25	20
2014年	152	58	9	34	73	51	47	39	30	53	37	28	23	17

6 軽ボンネットバン

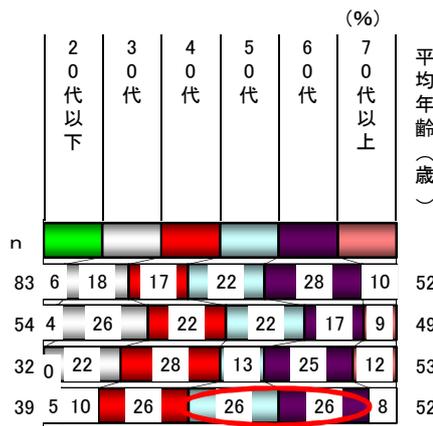
- 仕事専用(39%)および仕事・私用兼用(26%)を合わせると64%が仕事に使用しており、主運転者の年代は50～60代の比率が5割を超え、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が66%を占める。
- 購入選択理由で最も多いのは「税金が安い」の73%。
- 用途は「セールス・サービスなど営業の足」が60%で最も高く、配送・納入先は「一般消費者」が40%で最も高い。
- 月間走行距離の全体の平均値は582km。行動半径と運行形態は、約半数が「10km以下」「往復型」。
- スペース積載率は「ほぼ10割」が15%を占め、重量積載率は「50%以下」の比率が9割を超えている。
- 次期買い替え時の意向車は、「軽ボンネットバン」が約5割で、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の71%、車両面以外では「車両価格」の61%。

ユーザー

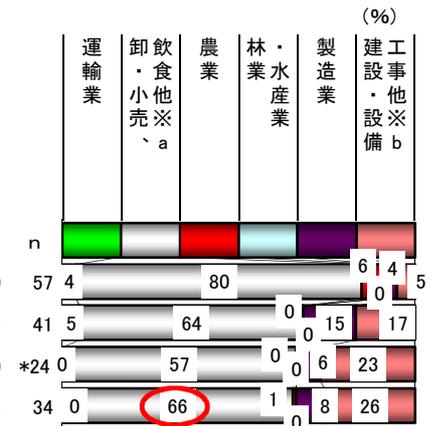
図表9-66 使用用途パターン



図表9-67 主運転者年代



図表9-68 主運転者職業



※a) 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等
 ※b) 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

図表9-69 購入選択理由

ユーザー

(複数回答: %)

年	n	TOP10									
		税金が安い	車両本体価格が安い	燃費が良い	細い道路が多条件の関係	多様な用途に使える	事務所・自宅の駐車スペースの関係	人を乗せることがある	事務所・自宅の駐車スペースの関係	買い物や家族・知人への送迎にも使うため	積載量が多い
2008年	85				34		20	28	14		7
2010年	54				33		17	17	17		13
2012年	31	65	26	39	29	32	19	19	10	6	10
2014年	40	73	60	40	35	33	28	18	15	13	10

図表9-70 使用用途

(複数回答: %)

年	n	TOP5					
		セールス・サービスの足	作業現場への往復	一般家庭など最終集荷	事業所間の配送	田畑への往復・農機具	作物の運搬
2008年	85	42	35	20	15	18	
2010年	54	48	50	11	17	11	
2012年	32	41	56	6	6	16	
2014年	40	60	40	18	13	10	

図表9-71 荷物の配送・納入先

(複数回答: %)

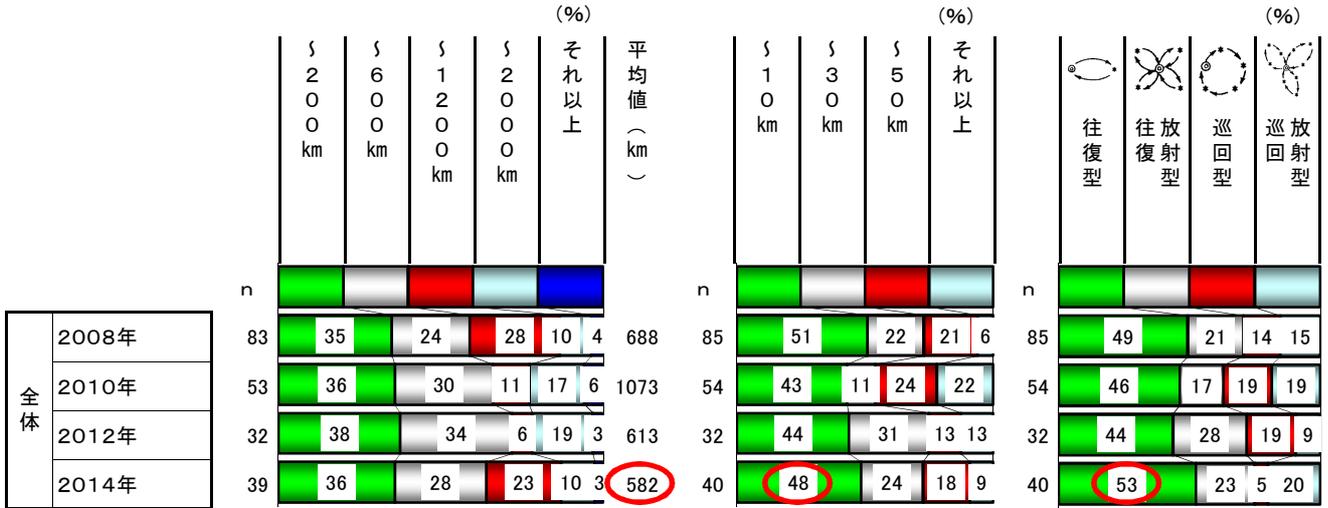
年	n	TOP5				
		一般消費者	親会社・関連会社以外	メーカー・作業所・作業現場	小売業者・飲食店	親会社・関連会社
2008年						
2010年						
2012年	*27	33	22	11	4	0
2014年	38	40	21	11	11	5

(注意) 図表9-67～図表9-71は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表9-72 月間走行距離

図表9-73 行動半径

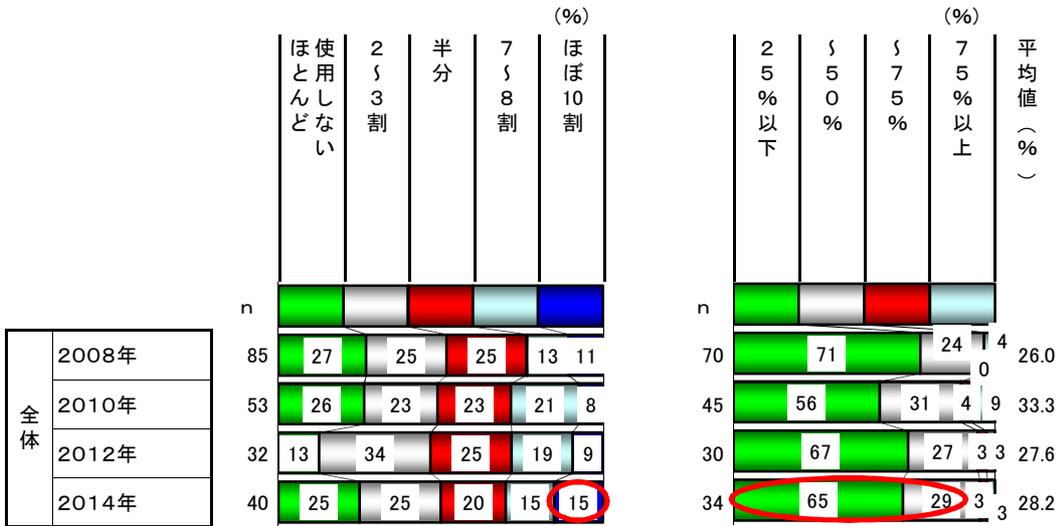
図表9-74 運行形態



(注意) 図表9-7~図表9-8は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-75 通常のスペース積載率

図表9-76 通常の重量積載率



(注意) 図表9-72~図表9-76は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表9-77 次期買い替え意向車(車型間移行)

図表9-78 次期買い替え意向車(重視点)

