

2016年度

# 小型・軽トラック市場動向調査

2017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2016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2014年調査以降、4年を経過したアベノミクス効果による景気回復減速の影響、Eコマースの拡大や自動車運転免許制度変更等、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 農家におけるトラック・バン
- ④ 運転手不足に対する対応と課題

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立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・分析等にありがとうござい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。

2017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 マツダ株式会社)

## 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	29
2 代替の実態	33
第3章 使用実態	
1 使用用途	35
2 使用状況	37
3 高速道路利用状況	40
第4章 今後の購入・保有意向	
1 次期買い替え意向車	41
2 今後の保有意向	43
第5章 安全意識と先進安全技術	
1 安全性に対する意識	46
2 先進安全技術に対する意識	50
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	51
2 次世代環境車に対する意識	54
3 燃費規制に対する意識	56
第7章 農家におけるトラック・バン	
1 農家の現状	57
2 農家の形態と継続意向	58
3 農家の使用実態	59
4 農家におけるトラック・バンの動向	60
第8章 運転手不足への対応と課題	
1 高齢運転手の採用状況	61
2 女性運転手の採用状況	62
3 若年運転手の採用状況	63

## 目 次

### 第9章 地域別分析

1	経済状況	64
2	最近5年間の保有動向	65
3	最近1～2年間の保有動向	66
4	今後の保有動向	67
5	代替の状況	68

### 第10章 業種別分析

1	建設業・設備工事業	69
2	製造業	70
3	卸・小売業、飲食店・宿泊業	71
4	サービス業、医療・福祉等	72
5	貨物運輸業	73
6	貨物以外運輸業	74

### 第11章 車種別分析

1	小型トラック	75
2	小型キャブバン	78
3	小型ボンネットバン	81
4	軽トラック	83
5	軽キャブバン	85
6	軽ボンネットバン	87



# 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：1,889標本 有効回収数757標本(40.1%)
- 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：2016年8月10日(水)～9月30日(金)
- 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%	1,889	757	40.1%
運輸業	100人以上	1,763	0.3%	125	40	32.0%
	50～99人	2,079	0.4%	124	50	40.3%
	49人以下	16,948	3.3%	273	120	44.0%
建設・設備工事業	100人以上	818	0.2%	81	22	27.2%
	50～99人	1,326	0.3%	86	31	36.0%
	49人以下	43,707	8.5%	107	51	47.7%
製造業	100人以上	2,752	0.5%	113	34	30.1%
	50～99人	3,483	0.7%	64	30	46.9%
	49人以下	59,476	11.5%	77	45	58.4%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	123,659	24.0%	287	117	40.8%
	9人以下	111,424	21.6%	275	114	41.5%
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%	138	52	37.7%
	9人以下	65,396	12.7%	139	51	36.7%

(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、回収率も一様ではないため、次式による補正値を乗じて集計した。

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

(2) 小型・軽トラックユーザー調査

- ① 調査地域：全 国
- ② 調査対象：小型・軽トラック保有ユーザー
- ③ 標本数：有効回収数1,277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：2016年8月10日（水）～9月20日（火）
- 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				13,495,083	100.0%	1,277	
小型 トラ ック タイ プ	キャブ オー バー	2,001～3,499kg	自家用	497,914	3.7%	100	
			営業用	159,363	1.2%	100	
		2,000kg	自家用	872,600	6.5%	105	
			営業用	77,320	0.6%	100	
	1,000～1,999kg			703,065	5.2%	102	
		～999kg		209,389	1.6%	100	
	バン タイ プ	キャ ブ	850kg以上		1,038,567	7.7%	100
			600～750kg		294,633	2.2%	102
ボンネット		962,341	7.1%	80			
小型トラック 計				4,815,192	35.7%	889	
軽 トラ ック	トラックタイプ			4,833,672	35.8%	177	
	バン	キャブオーバー		2,873,500	21.3%	151	
		ボンネット		972,719	7.2%	60	
軽トラック 計				8,679,891	64.3%	388	

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

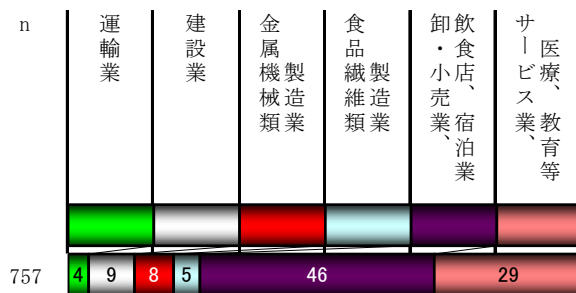
抽出単位が保有車であるため、保有台数の大小によって、ユーザー間に抽出確率の差が生じている。これを補正するために、対象ユーザーごとに次式による補正値を乗じて集計した。

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

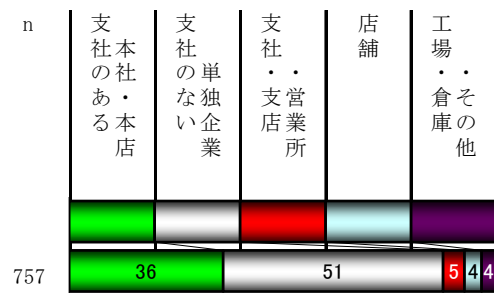
3. 調査対象者の属性

(1) 事業所調査

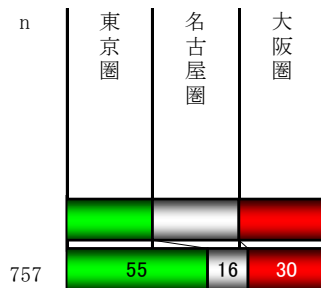
図表1 業種



図表2 事業所の形態

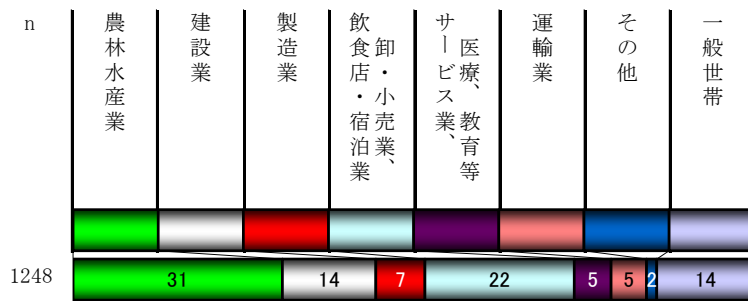


図表3 事業所の所在地

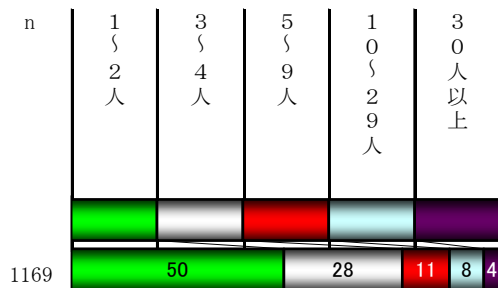


## (2) 小型・軽トラックユーザー調査

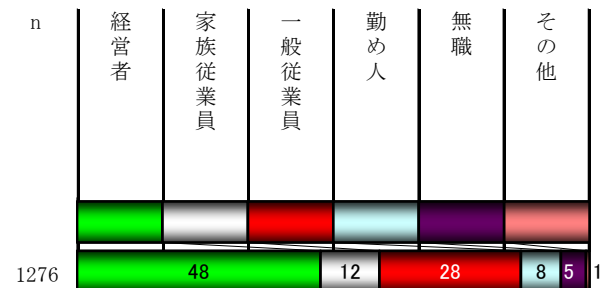
図表1 業種



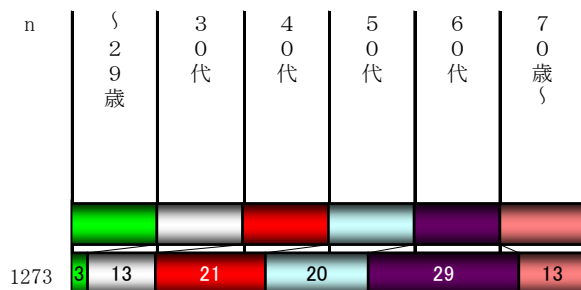
図表2 従業員数規模



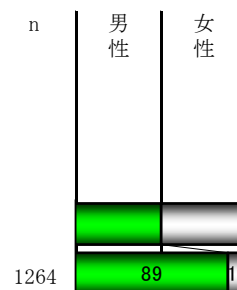
図表3 主運転者(回答者)の職場での立場・身分



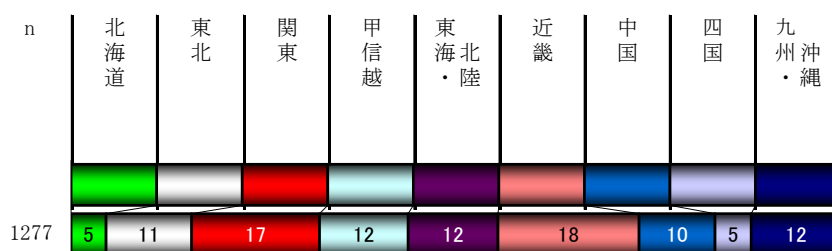
図表4 主運転者(回答者)の年齢



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。

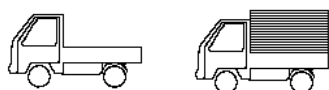
● 小型トラック : 4ナンバー小型トラック、2トンシャーシの1ナンバー車  
3.5トン未満で貨物積載系の8ナンバー車

● 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)

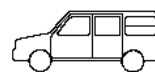
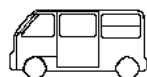
ボンネットトラック  
(ボントラック)



● バン (除、ワゴン・コーチ)

キャブオーバートラック  
(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 マツダ株式会社

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

〃 日産自動車株式会社

〃 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

〃 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。運輸業以外では、経営状態や物資輸送量が前回改善レベルを維持しているものの、物資輸送効率化による外部委託化が更に進展し、保有減事業所数が保有増事業所数を上回る状況が継続。一方、運輸業では物資輸送量増加に伴い、経営状態が更に改善しており、保有増事業所数が保有減事業所数を上回る状況が継続。一方、運転手不足が更に深刻化しており、輸送量減少に加え、保有台数増抑制の一因。
- 販売台数は前年を維持しており、買替率も前回を上回るレベル。特に運輸業では「代替を早めている」事業所が2割程度発生しており、買い替えの動きが活性化。買い替え中心のため、足元の保有増には結びついてはいないものの、需要増の兆しあり。
- 今後の保有意向では、増加意向までの動きは見られないものの、運輸業では物資輸送量や経営状態の見通しが明るい事業所が多く、保有増に期待。

### 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（図表1-1）。

#### <保有動向の背景>

全体では「経営状態」「物資輸送量」は前回（2014年度）の好調を維持。運輸業では「経営状態」は前回より更に改善（図表1-8・9）。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（図表1-16・17）、保有台数は減少傾向が継続（図表1-6）。

一方、運輸業では外部委託化の恩恵を享受し、経営状態は好調なもの（図表1-8）、保有台数増加事業所は減少（図表1-6）。

運転手不足が更に深刻化しており、半数の事業所で運転手不足の状態（図表1-39）。運転手不足により、稼働していない車が発生しており（図表1-40）、保有台数増加の阻害要因となっている。

### 第2章 需要構造の実態

○2016年の小型・軽トラック・バン全体の需要は前年レベルを維持（図表2-1）。買い替え需要は増加（図表2-2）。

#### <需要動向の背景>

買替率は前回を上回っており（図表2-2）、代替早遅をみても、「代替を遅らせている」事業所も前回を維持。特に運輸業では「代替を早めている」事業所が2割程度発生（図表2-6）。買い替えの動きが活性化しており、買い替え層が需要維持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」が更に増加しており（図表2-8）、買い替え早期化の動きも顕著に。

### 第3章 使用実態

○走行距離は長距離化、行動半径は狭小化（図表3-3～5）。配送・納入先では軽は一般消費者が中心（図表3-8）。

○高速道路利用度の高い運輸業では、高速道路の利用頻度は前回並みだが（図表3-9）、短距離利用が増加している（図表3-10）。

#### <使用変化の背景>

物資輸送量増加（図表1-9）に伴い、稼働率が上昇（図表1-14）することで小型車は走行距離が伸長（図表3-3）、一方で宅配便取扱量増加（図表1-28）により物流のラストワンマイルを担う軽では行動半径が狭い往復型の運行形態が増加しており走行距離が縮小している（図表3-3～5）と思われる。また、高速道路の短距離利用増加（図表3-10）はETC割引制度の廃止・縮小の影響と思われる。

## 第4章 今後の購入・保有意向

- 次期買い替え意向車は、同タイプ・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、軽ボンバンは乗用車タイプ意向が高い（図表4-1）。
- 事業所における今後1～2年の保有意向をみると、全体では前回からほぼ変わらず。運輸業では前回に続き、増加意向の事業所が減少意向の事業所を上回る（図表4-3）。

### <今後の保有増減の背景>

経営状態・物資輸送量とも改善すると思っている事業所が悪化すると思っている事業所を上回っており保有増を後押しする明るい材料もあるものの（図表4-5～7）、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が進展しており（図表4-9・10）、保有に対してマイナス影響。

## 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ち、7割以上が購入時に重視。運輸業は運輸業以外に比べ、関心度・重視度とも高い（図表5-1・2）。
  - ・安全意識の高い運輸業では、「運転席エアバッグ」に次いで「ドライブレコーダー」「バックガイドモニターやサイドモニター」の装着が安全性向上の必要条件（図表5-5）。また、先進安全技術については、「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「後側方衝突防止支援システム」に加え、「標識認識システム」「カーブ進入危険防止支援システム」と運転手支援システムの魅力度が高く、運転手をサポートする意識の高さが伺える（図表5-6）。

### 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前回と変わらず（図表6-1・2）。環境対策費用に負担を感じている事業所も約8割と変わらず（図表6-4）。
  - ・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（図表6-5）。
  - ・他の次世代環境車に比べ、ハイブリッド車への購入意向は高く、軽キャブバンを除き、意向は上昇。他の次世代環境車の意向は低レベルに留まる（図表6-6）。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（図表6-7）。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（図表6-7）、信頼できる技術との認識までは至っておらず、インフラ整備の遅れも不安材料（図表6-8）。

### 第7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（図表7-1）一方で、農業生産法人は増加傾向（図表7-2）。3割強の農家が規模縮小もしくは廃業の意向（図表7-5）。
  - ・保有、買い替え意向車とも軽トラック中心（図表7-12・16）。
  - ・消費地への配送は自家出荷中心（図表7-11）。

### 第8章 運転手不足への対応と課題

- 運転手不足が著しい運輸業では女性及び若年運転手の積極採用の意向。
  - ・高齢運転手は現在5割弱の事業所で雇用（図表8-1）、また、女性及び若年運転手の雇用は1割程度にとどまっており、雇用の拡大余地は大きい（図表8-3・6）。特に運輸業では今後採用を積極化。
  - ・女性及び若年運転手採用に積極的な運輸業では、採用にあたって女性では労務面、若年層では保有免許が障害（図表8-4・7）。
  - ・女性及び若年層採用に向けた取り組みを行っている事業所は2割程度にとどまる（図表8-5・8）。

# 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「経営状態」「物資輸送量」は前回（2014年度）の好調を維持。運輸業では「経営状態」は前回から更に改善。

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。

一方、運輸業では外部委託化の恩恵を享受し、経営状態は好調なもの、保有台数増加事業所は減少。

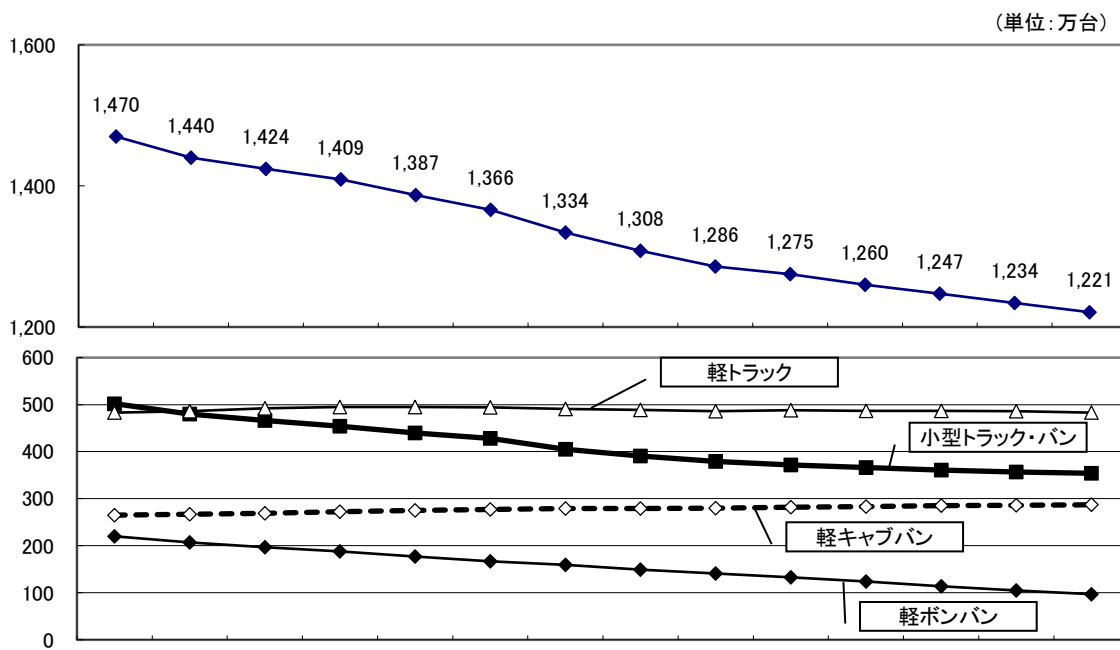
運転手不足が更に深刻化しており、半数の事業所で運転手不足の状態。運転手不足により、稼働していない車が発生しており、保有台数増加の阻害要因となっている。

## 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）。

図表1-1 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	2013年	2014年	2015年	2016年
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	1,470	1,440	1,424	1,409	1,387	1,366	1,334	1,308	1,286	1,275	1,260	1,247	1,234	1,221
小型トラック・バン	502	480	466	454	440	428	405	391	379	372	366	361	357	354
軽トラック	483	486	492	495	495	494	491	489	486	488	487	487	486	483
軽キャブバン	265	267	269	272	275	277	279	279	280	282	283	285	286	287
軽ボンバン	220	207	197	188	177	167	159	149	141	133	124	114	105	97

(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

ー最近5年間のトラック・バン保有台数増減をみると、前回増加に転じた「増加した」比率が今回も増加。また、「減少した」比率も前回に比べ、低下（図表1-3）。

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

・運輸業では、「増加した」は33%、「減少した」は28%と、「増加」が「減少」を上回る。

ー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」「軽キャブバン」「軽以外乗用車」（図表1-4）。

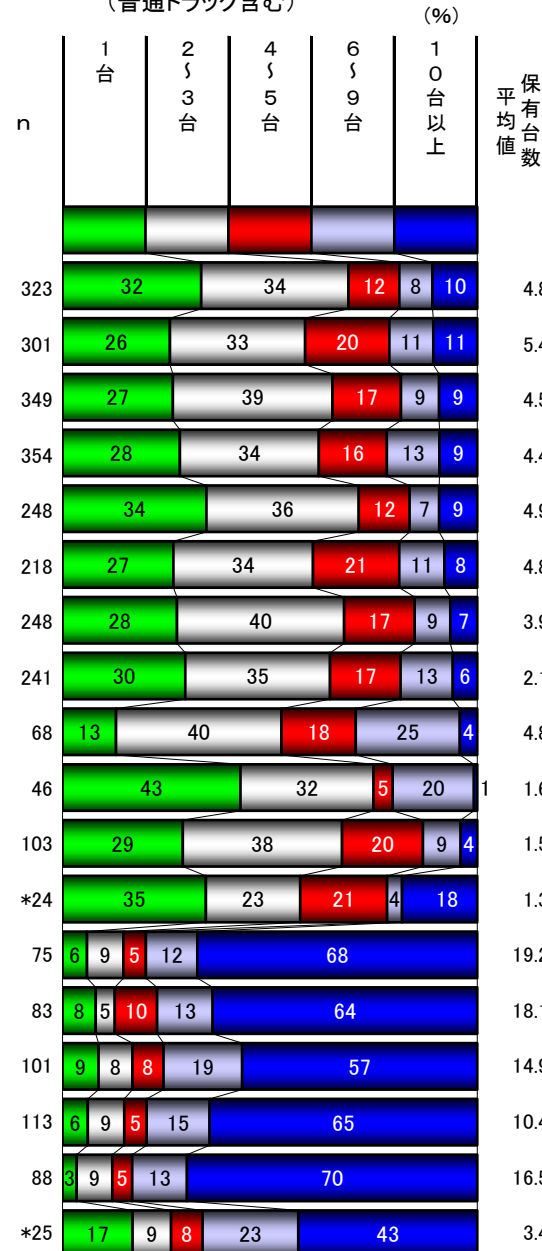
ー保有台数が増加した理由の上位項目は「輸送する荷の量が増えた」「不足気味」「営業関係に使う」「輸送の頻度を高めサービスを向上」。「輸送の頻度を高めサービスを向上」「営業関係に使う」「不足気味」が増加。「輸送する荷の量が増えた」は減少（図表1-5a）。

また、「今後に備えて」は前回11%まで増加したが、今回は3%に減少。

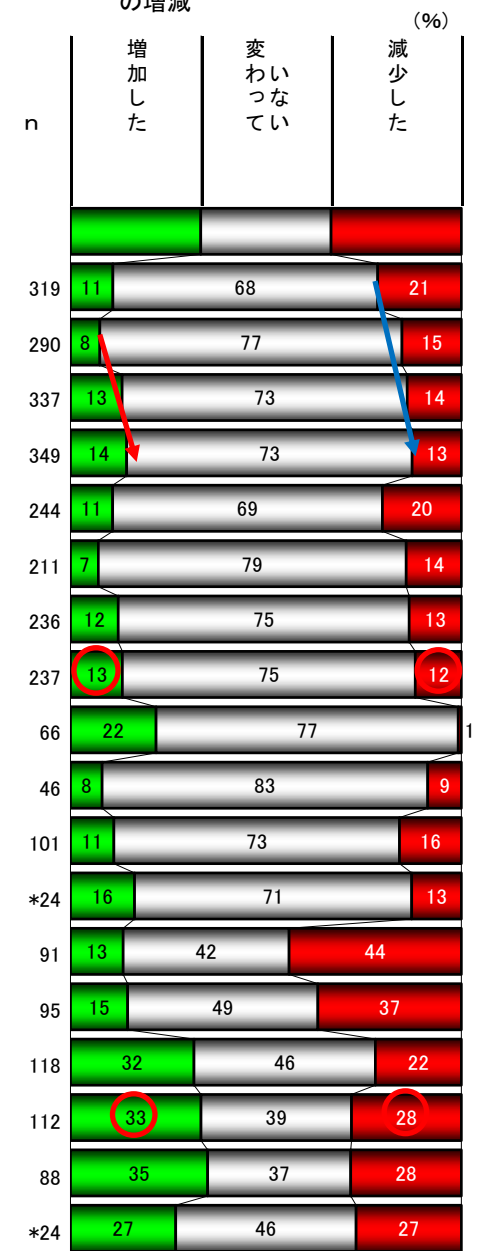
ー保有台数が減少した理由の上位項目は「経費を節約」「事業所の業務内容や業態が変わった」「輸送量が減った」。「事業所の業務内容や業態が変わった」は30%に増加（図表1-5b）。

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)

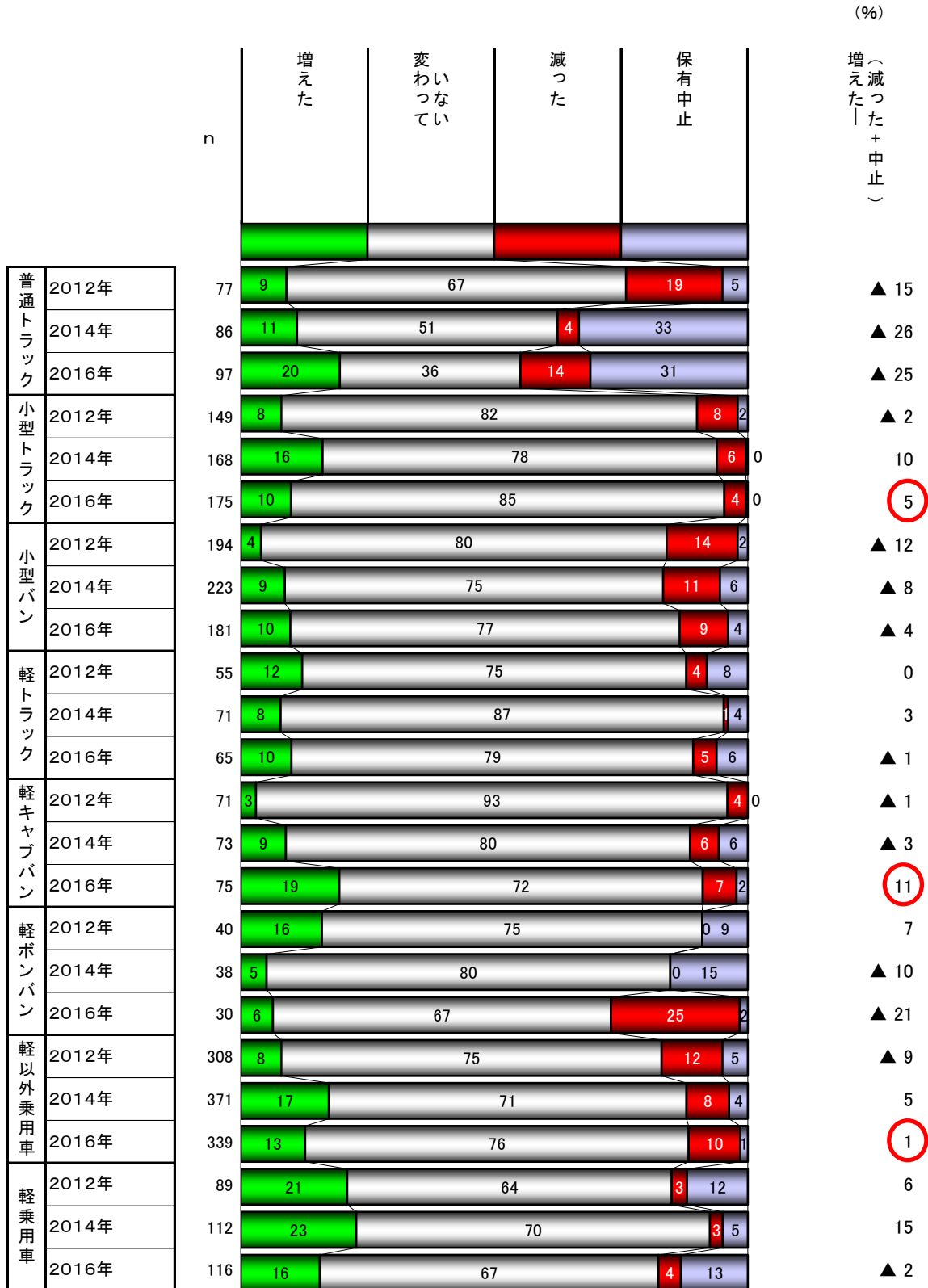


図表1-3 最近5年間のトラック・バン保有台数の増減



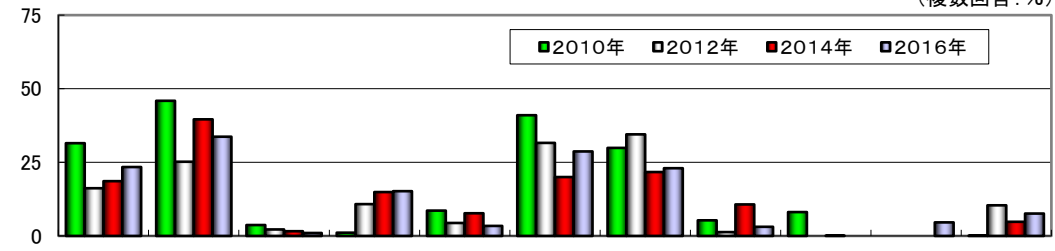
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

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

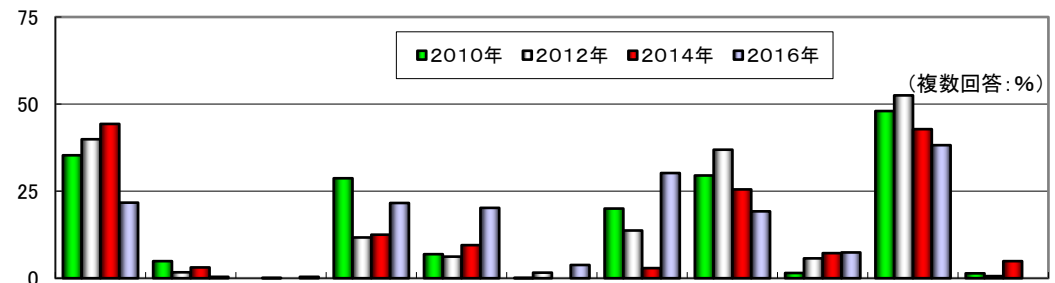
(複数回答:%)



	n	理由												
		輸送頻度を高めるため	向上する	輸送が増えたので	積荷の種類が変わったので	自社輸送を増やしている	車両を小型化したので	これまでも不足	営業関係にも	今増加にそのなえて	レジャーや私用の	小口配送に対応して	その他	
全体	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	
	2016年	73	23	34	1	15	3	29	23	3	-	5	8	
運輸業以外	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	
	2016年	36	21	31	-	15	4	32	26	0	-	5	8	
運輸業	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	
	2016年	37	41	50	8	20	-	9	6	23	-	1	4	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表1-5b 保有台数が減少した理由



	n	理由											
		輸送量が減ったので	積荷の種類が変わったので	車両を大型化したので	稼働の効率化	輸送の委託化	輸送を他事業所に	業務内容や業態が変わったので	従業員が減ったので	運転手不足から	経費を節約するため	その他	
全体	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
	2016年	72	22	0	0	22	20	4	30	19	7	38	-
運輸業以外	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
	2016年	40	19	-	-	22	21	3	33	19	4	39	-
運輸業	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	-
	2016年	32	48	4	4	18	14	12	8	26	40	29	-

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

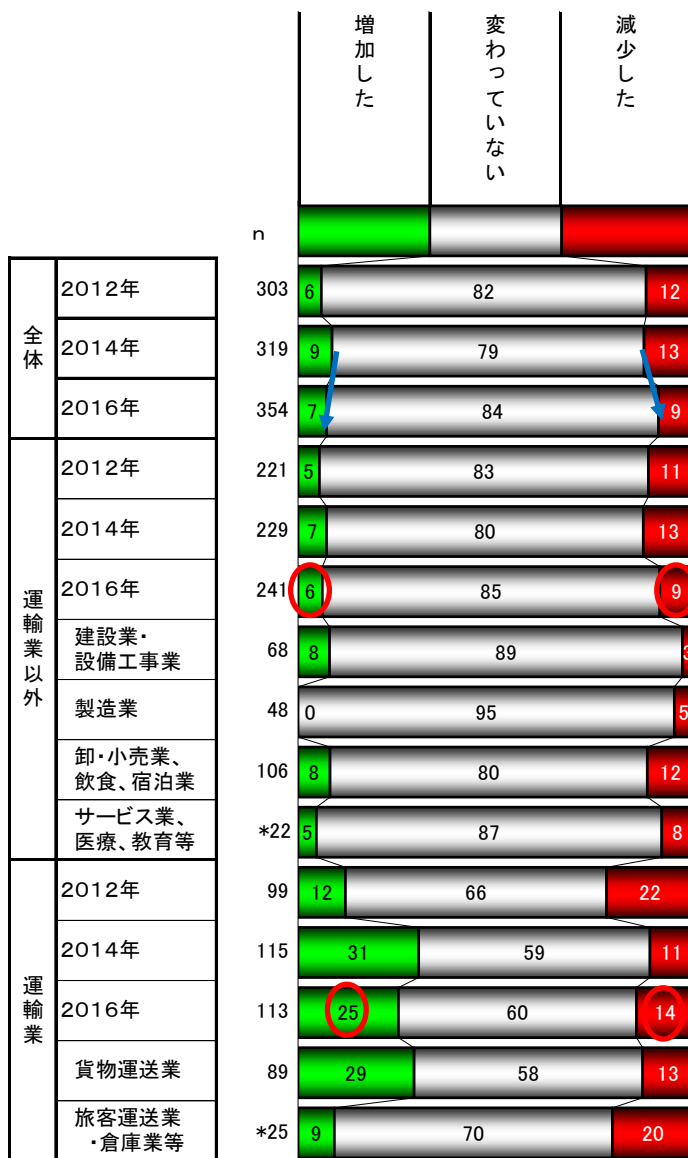
(2) 最近1～2年間の保有台数の変化

●運輸業では「増加」が「減少」を上回る状況

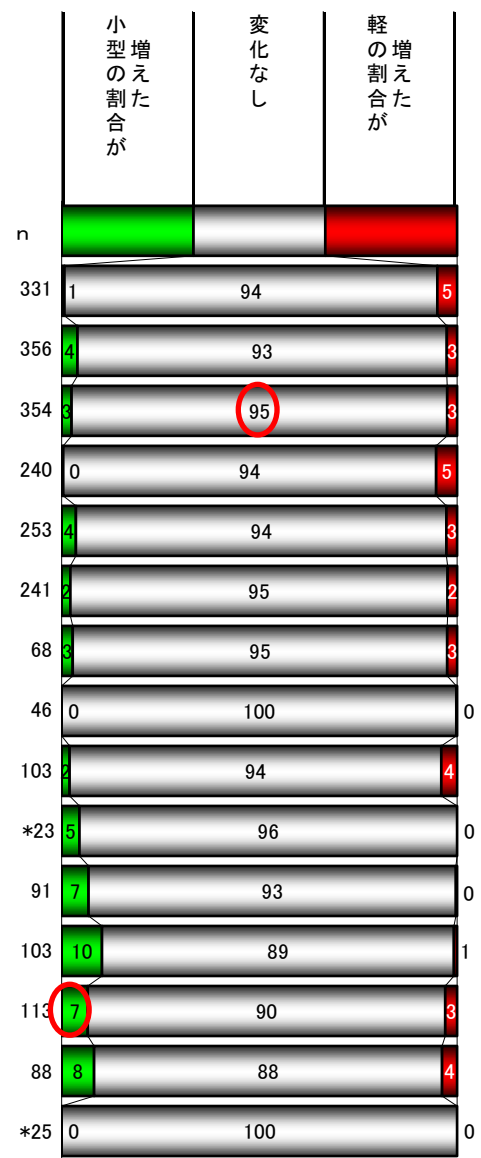
- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数増減をみると、「増加した」、「減少した」比率とも減少し、「減少した」が「増加した」の比率を上回る傾向は継続。ただし、前回に比べ、差は縮小（4%→2%）（図表1-6）。
- ・運輸業以外では、「増加した」は6%、「減少した」は9%と、差は縮まるものの「減少」が「増加」を上回る状況は継続。
- ・運輸業では、「増加した」が25%、「減少した」が14%と、「増加」が「減少」を上回る状況。
- 保有台数車種の変化を見ると、変化なしが大半を占める状況は前回と変わらず（図表1-7）。
- ・運輸業では、前回まで「小型の割合が増えた」とする事業所が増加傾向だったが、今回は減少。

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 (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### 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

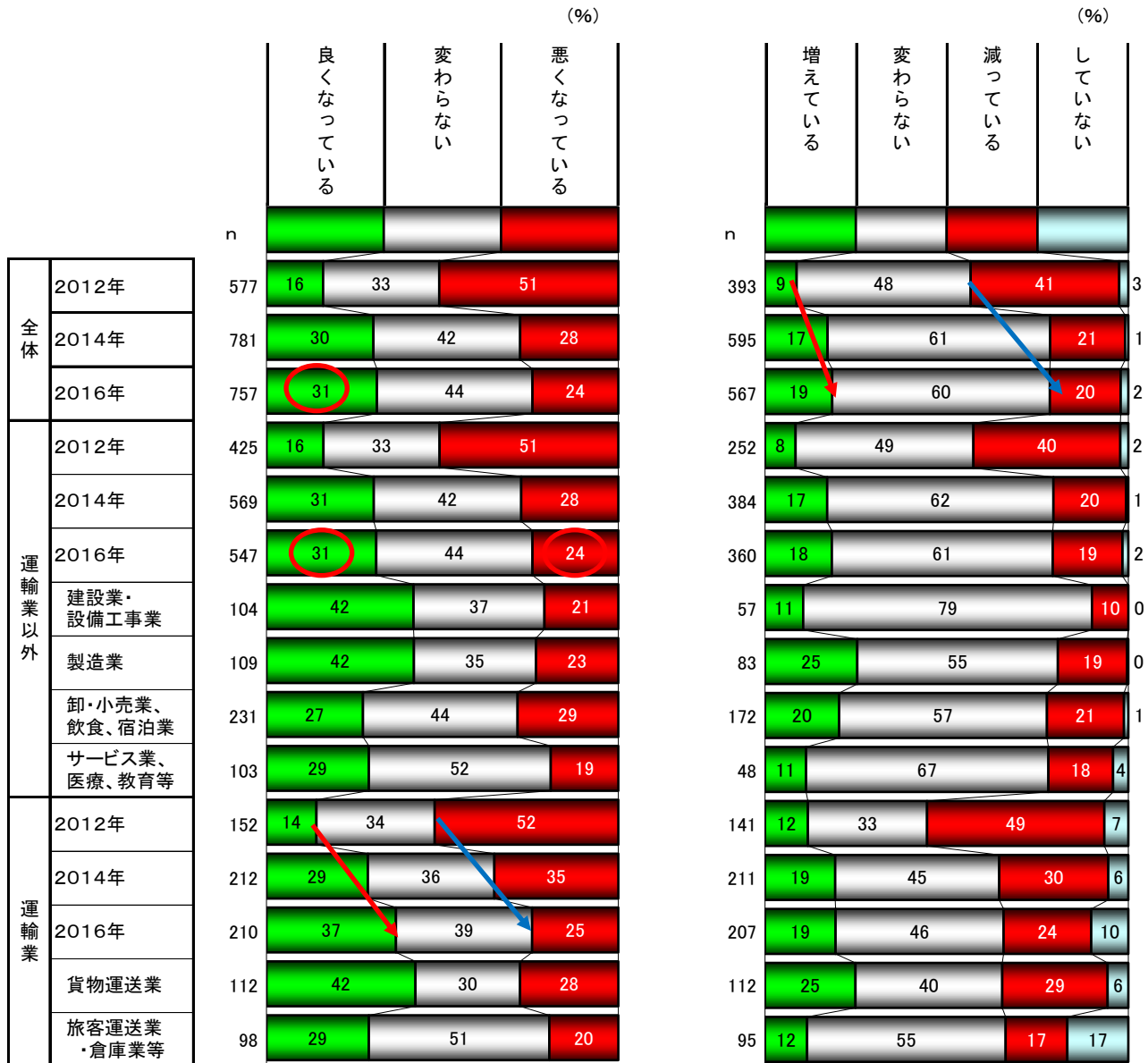
●「経営状態」「物資輸送量」は改善傾向

- －前回好転した「経営状態」は今回も維持（図表1-8）。
  - ・運輸業以外では、「良くなっている」が31%、「悪くなっている」が24%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、「良くなっている」が「悪くなっている」を上回る。
- －経営好調の要因は「経営努力」「販売価格の安定」「新事業分野への参加」が上位（図表1-10）。
- －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、「減っている」が「増えている」を上回る状況は継続しているが、差は縮小（図表1-9）。
- －物資輸送量減少の要因は、「全体的な景気の影響」「事業の性格や内容の変化」「自社の営業活動の活発化・沈静化」が上位（図表1-13）。

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	全体的景気的好転	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	熊本地震の復興に	基づく需要増	その他
全体	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
	2016年	266	-	16	3	9	6	16	11	8	5	2	58	7	2	3	6	4	12	6	7	2	0	4
運輸業以外	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
	2016年	186	-	16	3	9	6	17	11	8	5	1	58	7	1	3	5	4	12	6	7	2	0	4
	建設業・設備工事業	50	-	18	14	9	9	18	5	0	5	-	48	9	5	-	5	9	15	6	15	-	0	0
	製造業	43	-	22	-	1	1	5	16	34	6	-	67	10	1	1	0	6	16	1	-	5	-	5
	卸・小売業、飲食、宿泊業	63	-	13	2	11	10	14	14	3	5	3	65	6	2	6	2	3	11	3	10	2	-	2
サービス業、医療、教育等	30	-	17	4	10	3	27	7	3	4	-	46	7	-	-	14	-	10	13	4	-	-	7	
運輸業	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		-
	2016年	80	-	9	-	12	6	10	-	1	14	21	56	6	4	5	10	7	19	5	2	-	-	9
	貨物運送業	49	-	13	-	10	6	12	-	1	16	23	61	6	6	3	14	7	17	6	4	-	-	7
	旅客運送業・倉庫業等	31	-	2	-	18	6	6	-	2	9	16	45	5	-	9	2	7	24	4	-	-	-	12

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

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	人件費などの経費増加	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	熊本地震の影響	その他
全体	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
	2016年	172	3	29	6	7	29	28	18	14	4	4	3	7	21	5	0	8	3	37	9	1	7
運輸業以外	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
	2016年	122	3	30	6	7	30	27	17	14	4	3	2	6	21	5	0	8	3	37	9	1	7
	建設業・設備工事業	*16	-	18	9	18	0	45	-	9	-	-	9	18	28	9	0	-	-	36	-	9	9
	製造業	*19	9	28	-	1	10	27	34	26	9	-	1	-	35	-	-	-	-	20	9	-	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	67	3	39	9	9	37	25	15	14	3	6	3	4	12	3	-	15	5	46	8	-	5
サービス業、医療、教育等	*20	-	16	-	-	33	25	19	10	5	-	-	10	32	10	-	-	-	23	15	-	17	
運輸業	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
	2016年	50	1	10	-	6	5	39	28	6	-	12	20	14	29	6	-	8	9	50	6	1	2
	貨物運送業	*29	1	5	-	4	2	40	23	-	-	12	25	19	32	8	-	8	10	52	4	-	-
	旅客運送業・倉庫業等	*21	-	19	-	8	11	38	38	17	-	11	10	5	24	-	-	8	8	45	8	3	5

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

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・沈静化	事業内容の性格や	輸送の合理化のため	輸送システムの変更	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	熊本地震の復興に	電子商取引の拡大	その他	
全体	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	-	-	
	2016年	105	45	66	21	8	4	12	1	2	5	7	0	0	-	2	0
運輸業以外	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	-	-	
	2016年	69	46	67	21	8	4	12	-	2	5	7	0	-	-	2	-
	建設業・設備工事業	*9	6	67	61	-	-	30	-	-	-	2	3	-	-	30	-
	製造業	*20	47	77	10	-	-	10	-	-	1	2	-	-	-	1	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	35	55	69	9	14	3	14	-	3	9	11	-	-	-	-	-
運輸業	サービス業、医療、教育等	*5	17	42	79	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	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	-	-	
	2016年	36	38	44	26	7	1	13	11	4	4	4	4	4	-	-	4
	貨物運送業	*27	32	48	25	8	2	12	14	5	-	5	5	5	-	-	5
旅客運送業・倉庫業等	*9	56	33	29	4	-	15	-	-	15	-	-	-	-	-	-	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

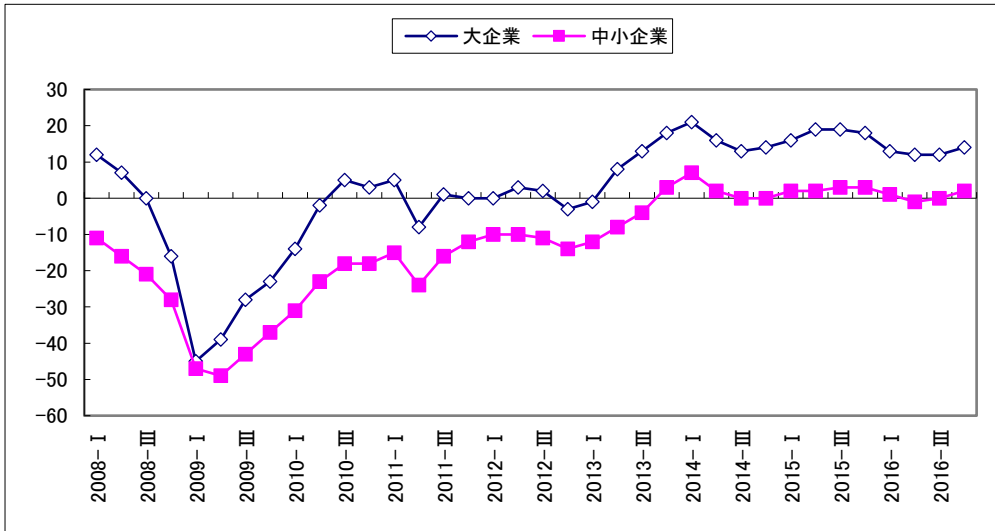
図表1-13 物資輸送量減少の要因

(複数回答:%)

	n	全体的な影響を受けて	自社の営業・沈静化	事業内容の性格や	輸送の合理化のため	輸送システムの変更	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	熊本地震の影響	電子商取引の拡大	その他	
全体	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	
	2016年	111	84	17	19	9	-	2	2	9	6	7	-	8	-	0	3
運輸業以外	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	-	-	
	2016年	64	85	18	20	9	-	2	2	9	6	7	-	8	-	-	3
	建設業・設備工事業	*6	97	32	3	32	-	-	-	-	-	32	-	-	-	-	
	製造業	*12	100	-	-	14	-	-	-	14	-	27	-	14	-	-	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	37	87	24	24	6	-	3	3	8	11	3	-	6	-	-	
運輸業	サービス業、医療、教育等	*9	63	11	24	11	-	-	11	-	-	-	11	-	-	13	
	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	
	2016年	47	81	11	16	10	-	8	4	12	5	4	-	13	-	1	1
	貨物運送業	32	79	16	17	13	-	8	5	4	5	5	-	13	-	1	1
旅客運送業・倉庫業等	*15	87	-	13	3	-	10	-	33	3	-	-	13	-	-	-	

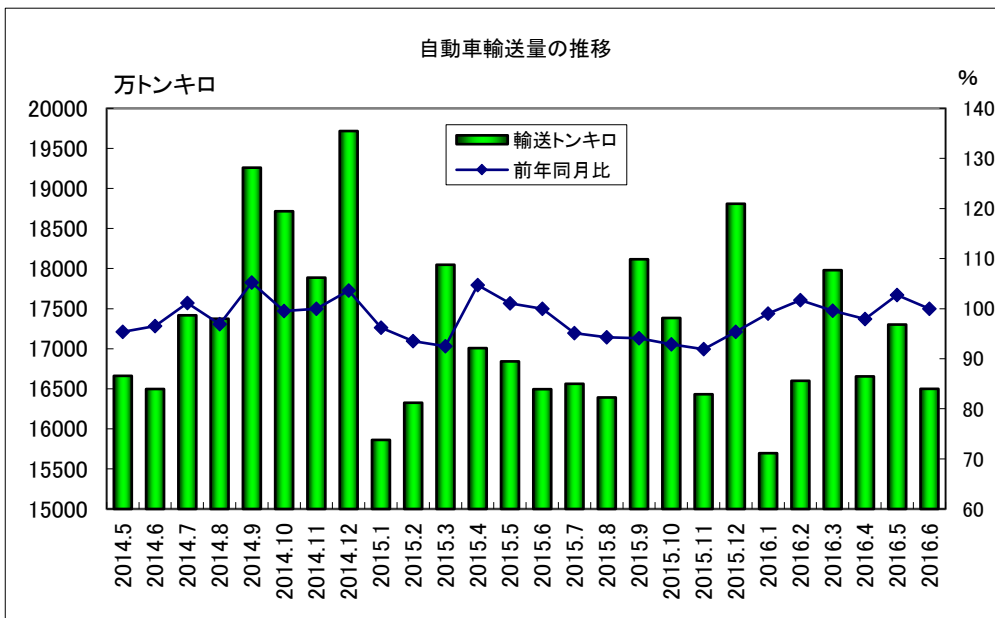
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

参考1-1 業況判断DIの推移【短期経済観測調査】



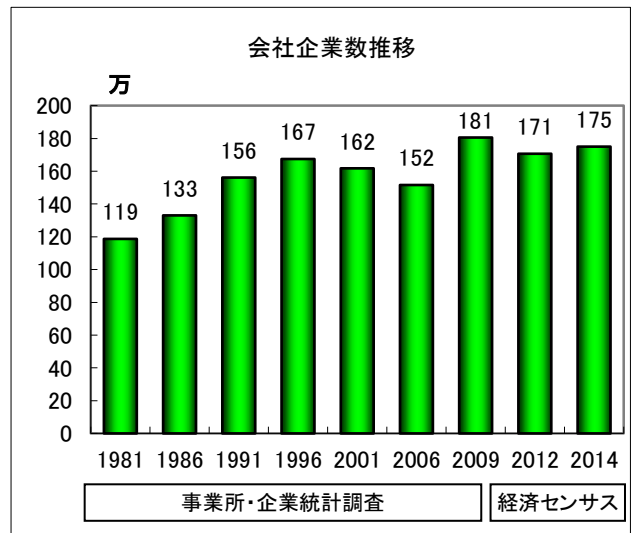
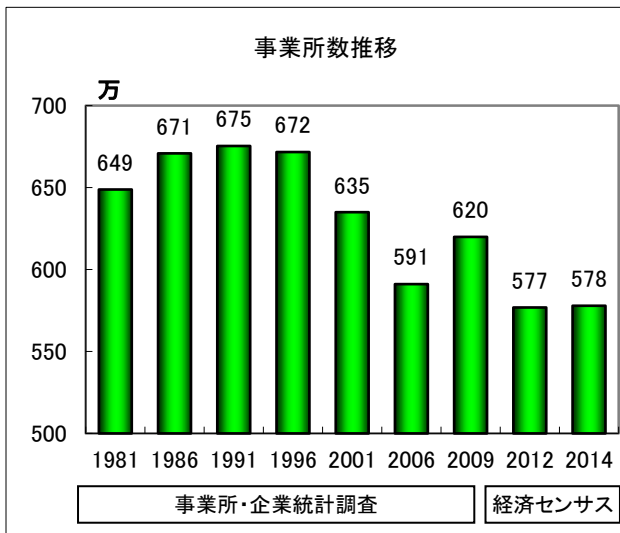
日本銀行調べ

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

●前回に比べ、稼働率低下の事業所は減少

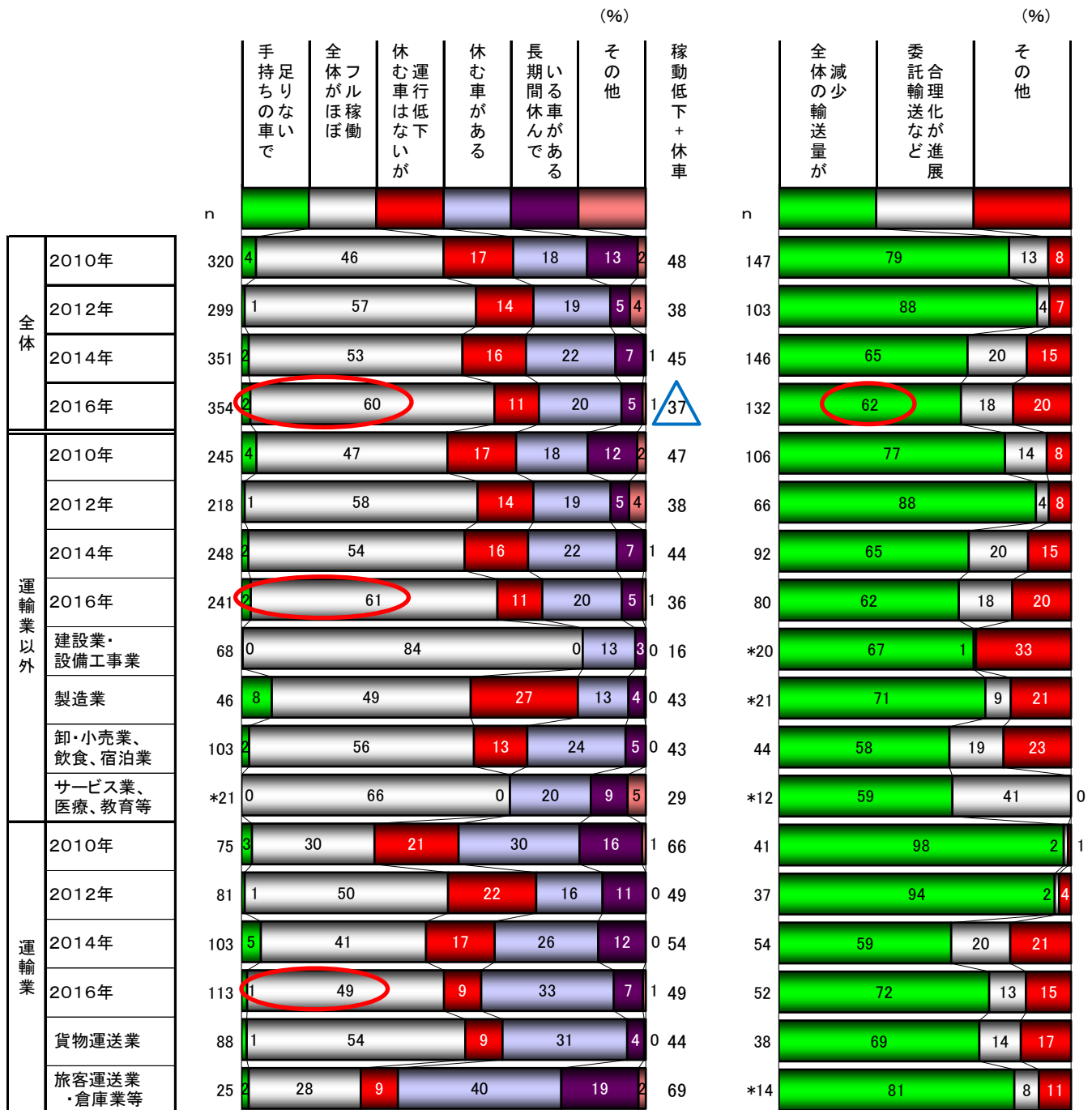
- 保有車の稼働状況を見ると、今回は62%の事業所が「フル稼働」と回答。また、前回に比べ、「稼働低下+休んでいる車がある」事業所が減少（図表1-14）。
- ・ 運輸業以外では、63%の事業所が「フル稼働」と回答。運輸業は50%。

— 稼働低下の理由としては、62%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、「全体の輸送量減少」「委託輸送など合理化進展」が減少（図表1-15）。

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

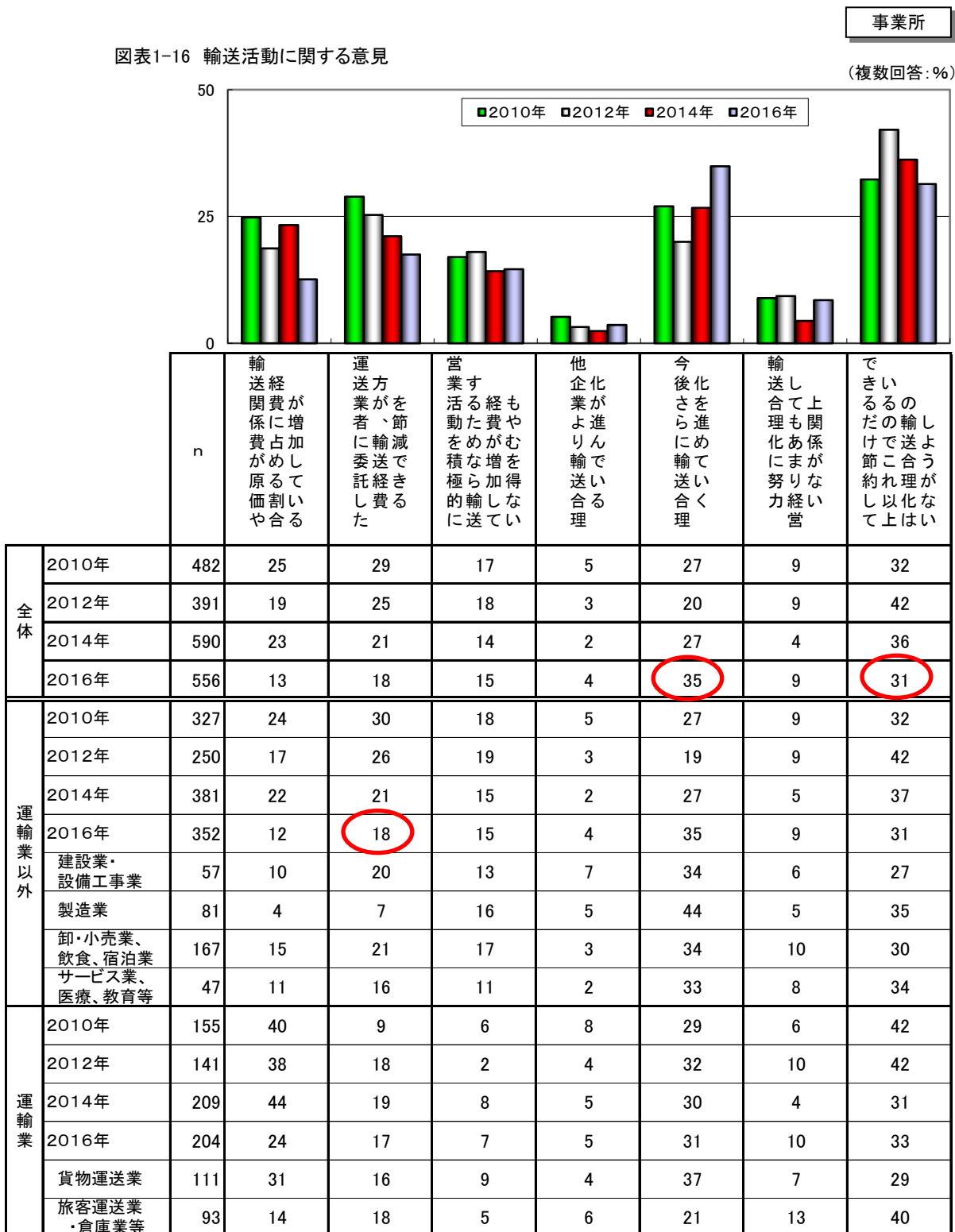


※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### (3) 輸送合理化

#### ● 3割強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35%。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31%（図表1-16）。
- ・「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18%。
- －18%の事業所で「営業スタッフによる新規顧客の開拓」に取り組んでいる（図表1-17）。



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	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	稼働機械化による	荷役時間の削減	運転助手などの削減	配達・集荷回数削減による効率化	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	配達・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	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	積み荷の確保など	営業スタッフによる	新規顧客の開拓	特になし
全体	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	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									
	2016年	568	2	5	21	5	14	6	12	1	2	15	7	2	2	2	1	-	1	2	3	18	52									
運輸業以外	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									
	2016年	360	2	5	21	5	14	6	11	0	2	14	6	2	2	1	1	-	1	2	3	18	53									
	建設業・設備工事業	57	0	3	39	10	13	6	20	-	6	17	7	-	0	-	-	-	0	3	17	43										
	製造業	83	0	-	33	5	20	3	16	-	3	27	9	-	3	3	-	-	1	5	27	39										
	卸・小売業、飲食、宿泊業	173	1	9	19	3	15	6	9	1	1	15	6	2	3	1	2	-	1	2	2	16	53									
	サービス業、医療、教育等	47	5	-	11	4	7	7	9	-	2	2	4	2	-	2	-	-	2	2	19	68										
運輸業	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									
	2016年	208	12	4	25	14	19	9	32	3	3	18	15	6	0	4	3	-	1	11	12	12	38									
	貨物運送業	112	15	5	34	23	25	10	46	5	4	27	23	7	1	6	4	-	2	12	18	13	21									
	旅客運送業・倉庫業等	96	8	3	12	2	11	9	13	-	1	5	5	4	-	-	1	-	-	10	3	10	63									

(4) 保有車の用途

●減少傾向にあった「中距離の往復輸送」が26%と増加

建設業：「作業場・仕事場の足」「都市圏内の往復輸送」

製造業：「都市圏内の往復輸送」「セールス・サービス」

卸・小売：「セールス・サービス」「都市圏内の往復輸送」

サービス：「セールス・サービス」「中距離の往復輸送」「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」

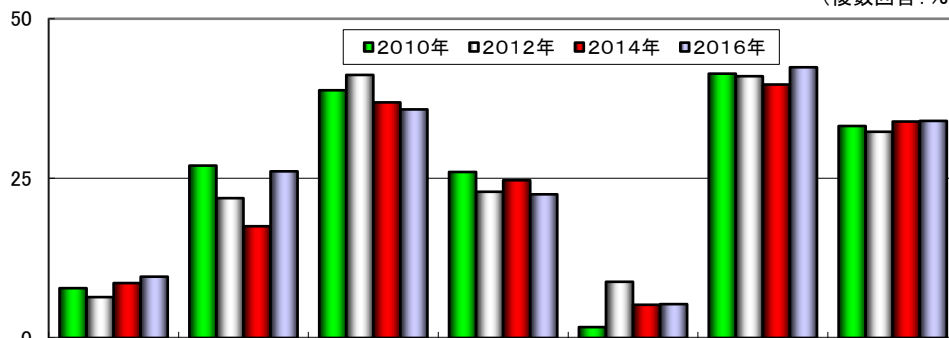
旅客運送：「中距離の往復輸送」「作業場・仕事場の足」

(図表1-18)

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	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
	2016年	352	10	26	36	23	5	42	34
運輸業以外	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
	2016年	240	8	25	35	21	5	44	35
	建設業・設備工事業	68	5	16	26	3	0	18	80
	製造業	46	8	21	52	20	-	45	20
	卸・小売業、飲食、宿泊業	102	7	25	32	24	6	53	28
サービス業、医療、教育等	*24	14	35	35	34	13	41	25	
運輸業	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
	2016年	112	39	54	54	41	8	13	21
	貨物運送業	87	44	54	60	48	8	14	17
	旅客運送業・倉庫業等	*25	22	51	30	17	6	11	36

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

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 往復輸送	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
	2016年	59	35	48	7	21	12	0	10
中距離 往復輸送	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
	2016年	117	18	51	6	35	15	7	7
都市圏内 往復輸送	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
	2016年	140	13	45	12	40	15	4	8
都市圏内 巡回輸送	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
	2016年	94	6	41	7	44	17	5	13
家庭への 配送	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
	2016年	*19	2	3	11	44	40	0	21
セーサー サービス	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
	2016年	121	0	7	7	35	24	10	61
作業場・ 足	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
	2016年	126	4	37	19	39	16	11	45

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与



(5) 荷の種類別輸送量変化と輸送手段

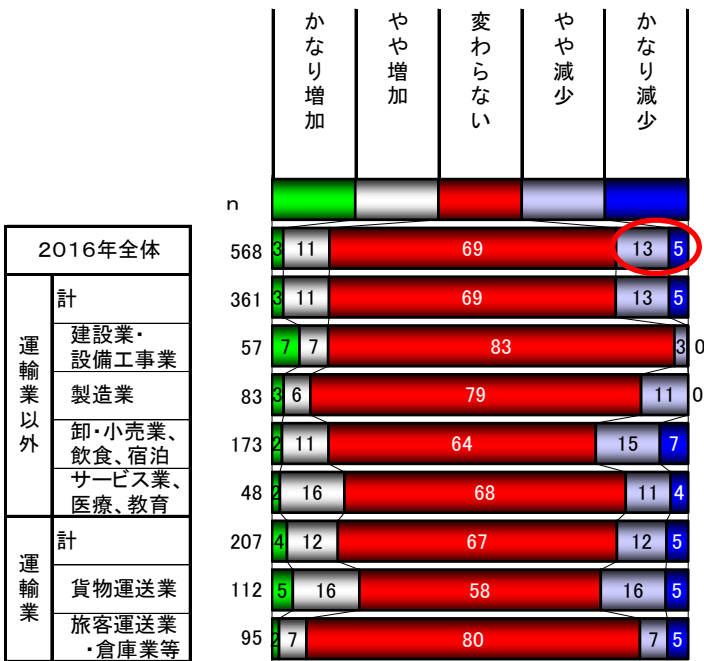
●現在の小口配送における輸送手段は車が主体

ー最近5年間の輸送量変化を見ると、どの荷種類も「減少」比率が「増加」比率を上回る状況（図表1-20～23）。

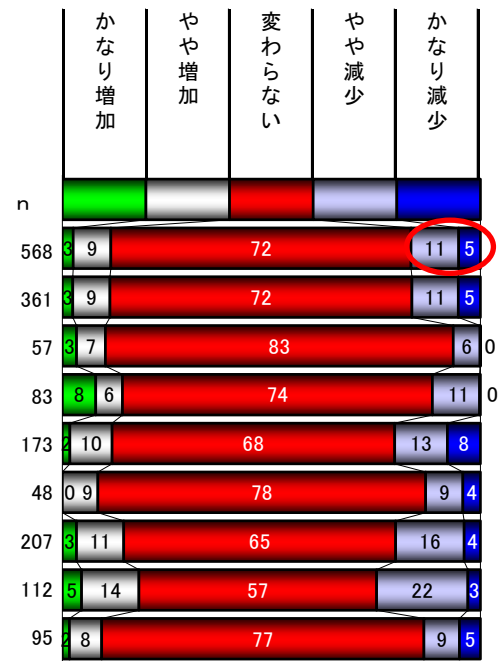
ー「軽量・小口荷物」では前回に比べ、「自社の車」が減少しているが、「重量・大口荷物」では、「自社の車」が増加している（図表1-24～27）。

■ 最近5年間の輸送量変化 事業所

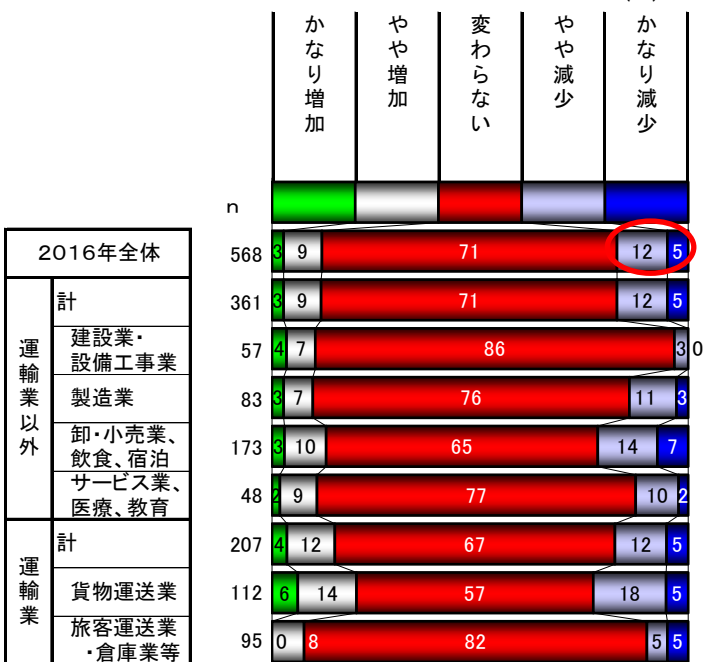
図表1-20 定期的な軽量・小口荷物 (%)



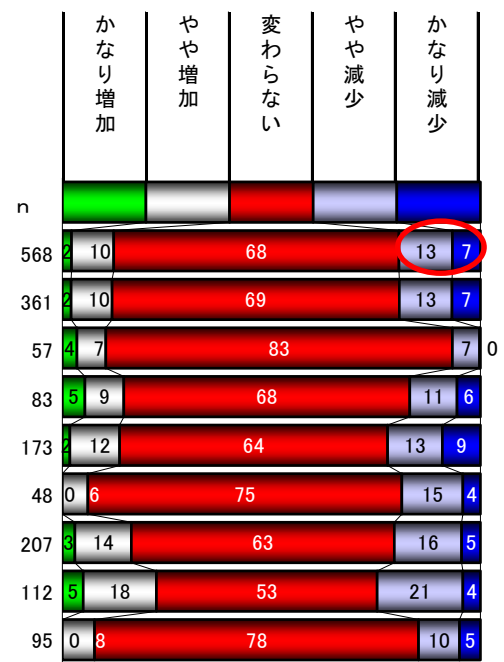
図表1-21 定期的な重量・大口荷物 (%)



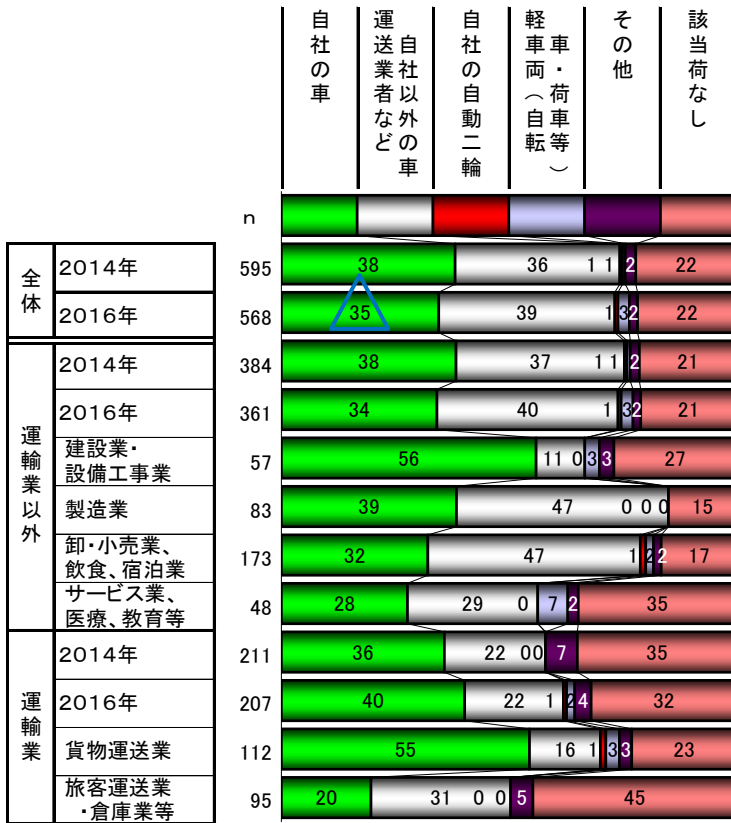
図表1-22 不定期的な軽量・小口荷物 (%)



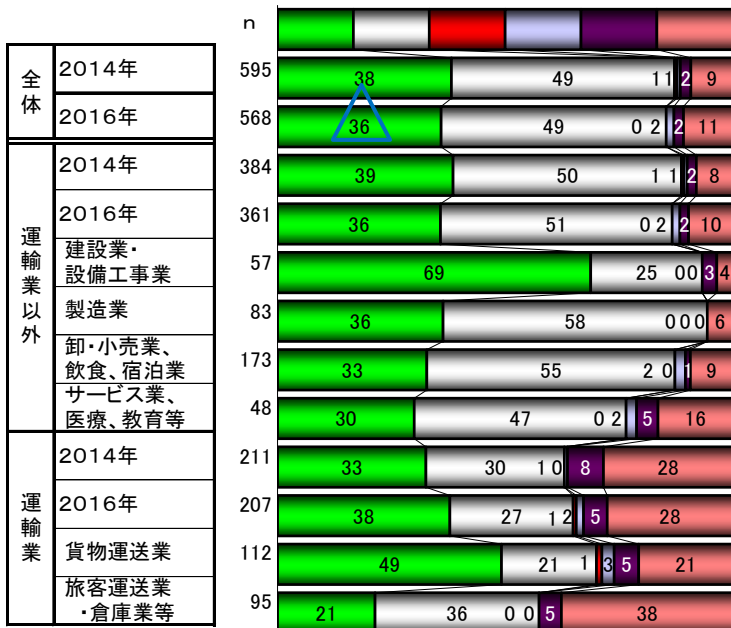
図表1-23 不定期的な重量・大口荷物 (%)



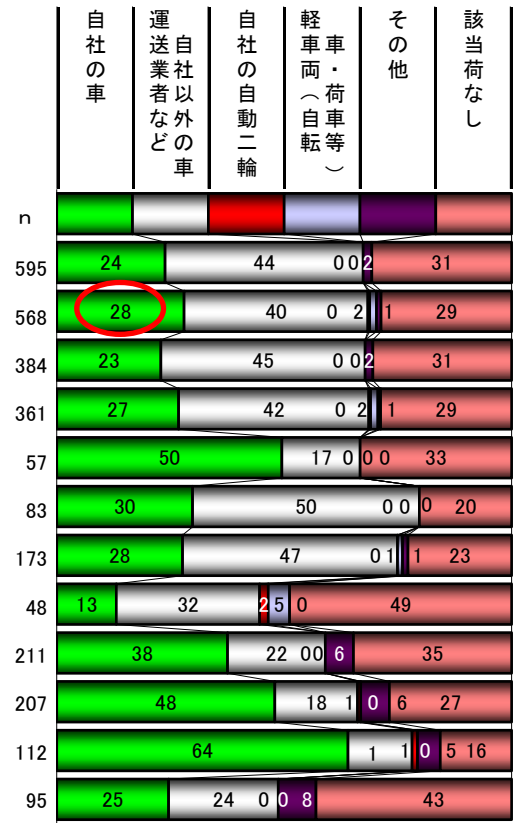
図表1-24 定期的な軽量・小口荷物 (%)



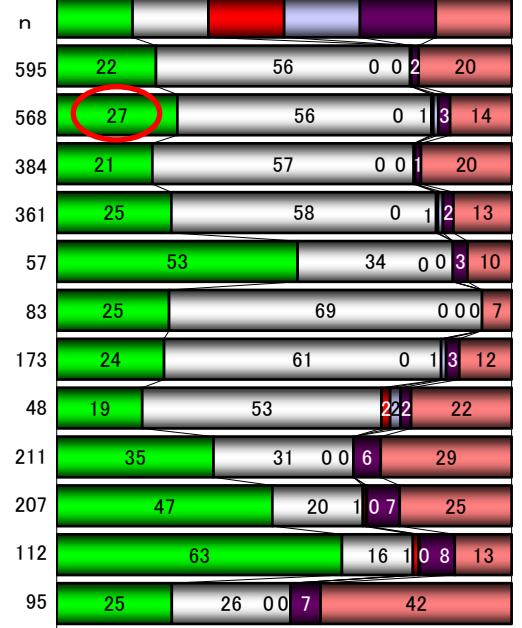
図表1-26 不定期的な軽量・小口荷物 (%)



図表1-25 定期的な重量・大口荷物 (%)



図表1-27 不定期的な重量・大口荷物 (%)



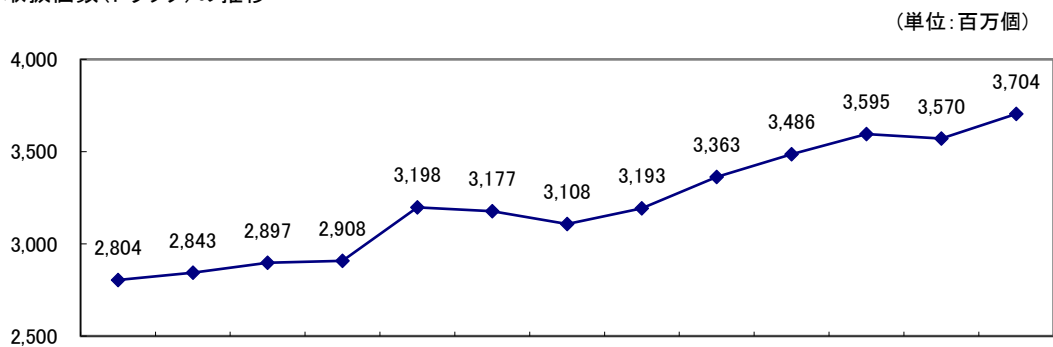
<参考:宅配便の利用状況とネット販売の現状>

■ 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2003年から2015年で約1.3倍まで増加（図表1-28）。
- 宅配便を利用している事業所は73%。2010年度以降前回までは増加傾向にあったが、2016年度では減少（図表1-29）。

図表1-28 宅配便等取扱個数(トラック)の推移

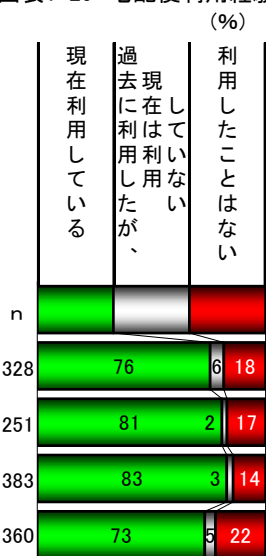


	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
宅配便取扱個数(トラック)	2,804	2,843	2,897	2,908	3,198	3,177	3,108	3,193	3,363	3,486	3,595	3,570	3,704

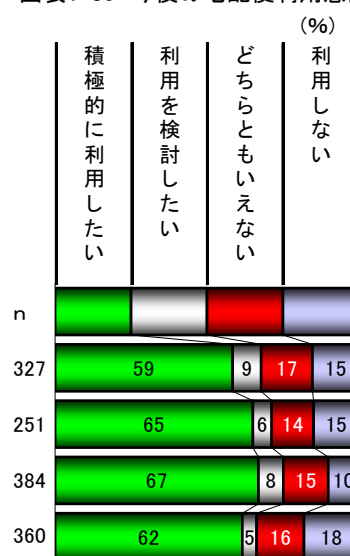
※国土交通省調べ

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

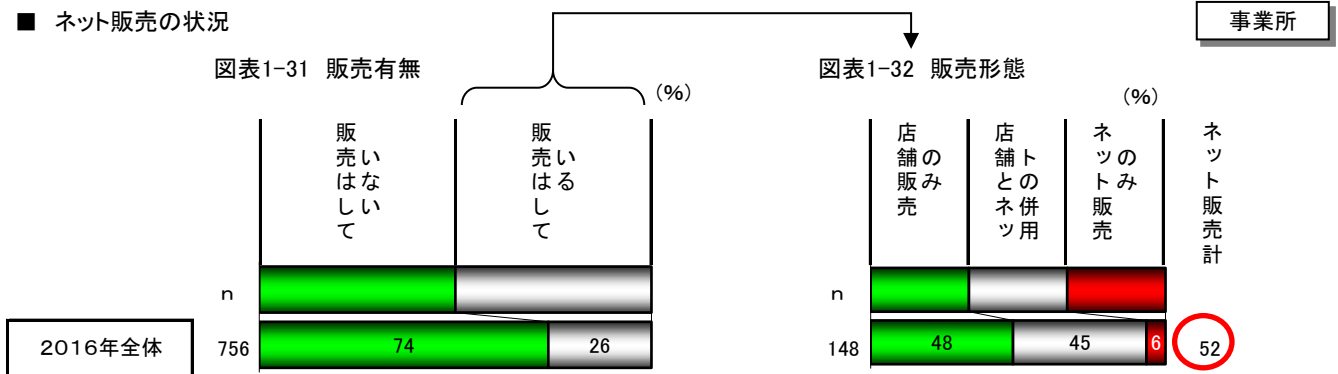


## ■ ネット販売の状況

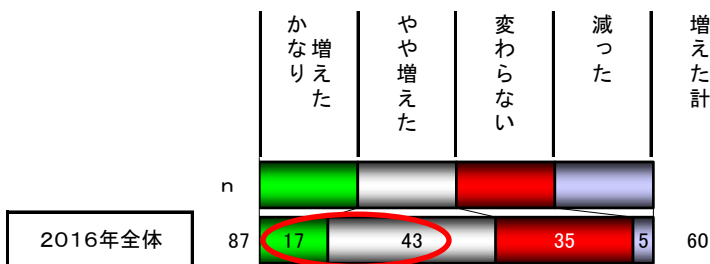
### ● ネット販売を行っている事業所では小口荷物輸送量は増加、ただし、輸送は委託がメイン

- ー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52%。ネット販売を行っている事業所では60%が5年前と比べネット取引が増加しており、59%が今後も増加と回答（図表1-31～34）。
- ー軽量・小口荷物の輸送量が増加したネット販売事業所は11%（図表1-35・36）。
- ー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（図表1-37・38）。

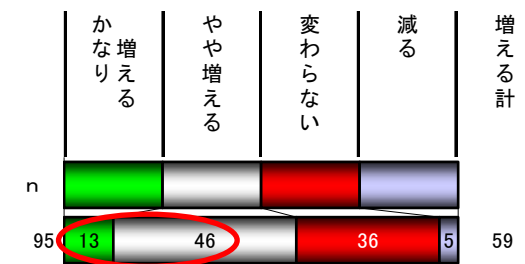
### ■ ネット販売の状況



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> (%)

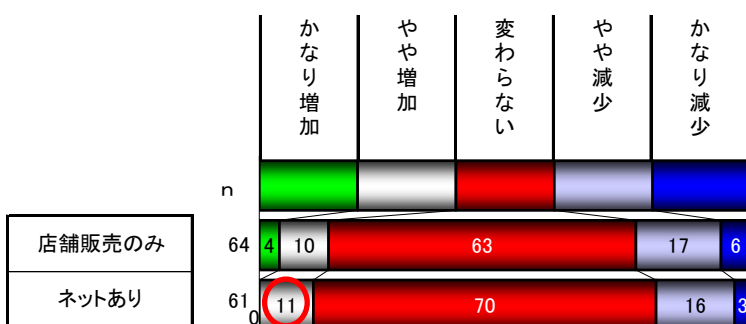


図表1-34 今後のネット販売増減 <ネット販売事業所> (%)

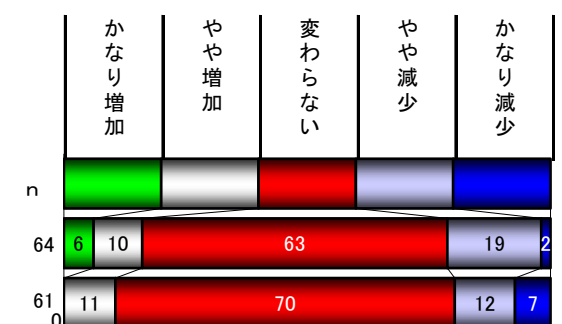


### ■ 最近5年間の輸送量変化

図表1-35 定期的な軽量・小口荷物 (%)



図表1-36 不定期的な軽量・小口荷物 (%)

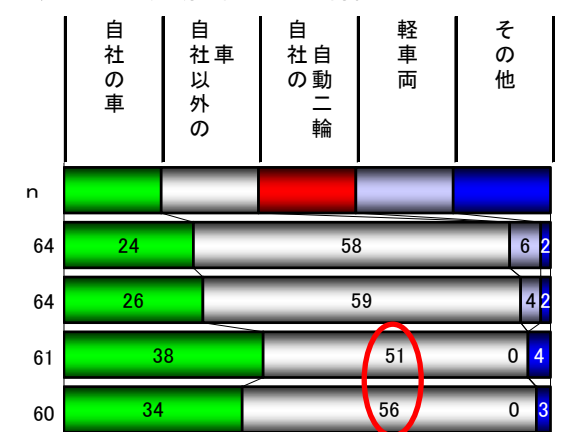


### ■ 輸送手段の変化

図表1-37 定期的な軽量・小口荷物 (%)



図表1-38 不定期的な軽量・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5割。車の保有にも影響

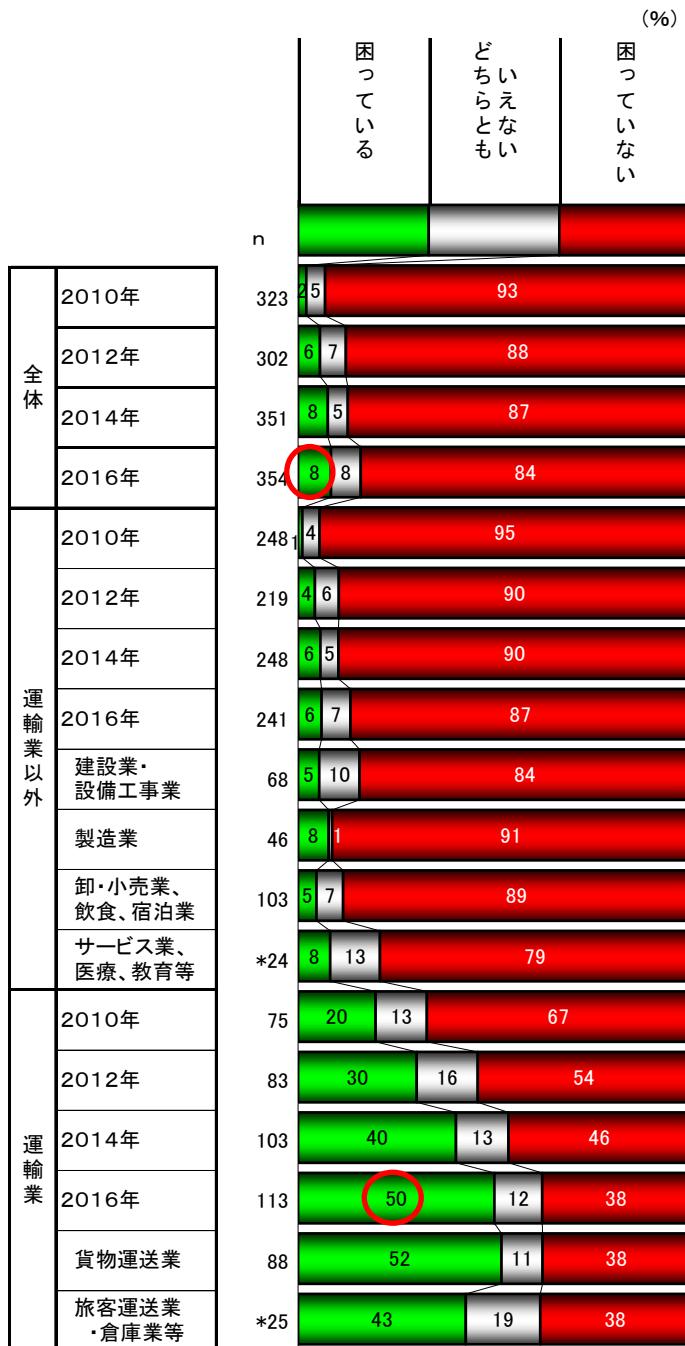
－ 運転手不足で困っている事業所は全体としては8%と高くないが、運輸業では50%と困窮度が高い（図表1-39）。

－ 困窮の内容としては、運輸業では「稼動していない車がある」「増車できない」が上位にあがっており、車の保有にも影響していると思われる（図表1-40）。

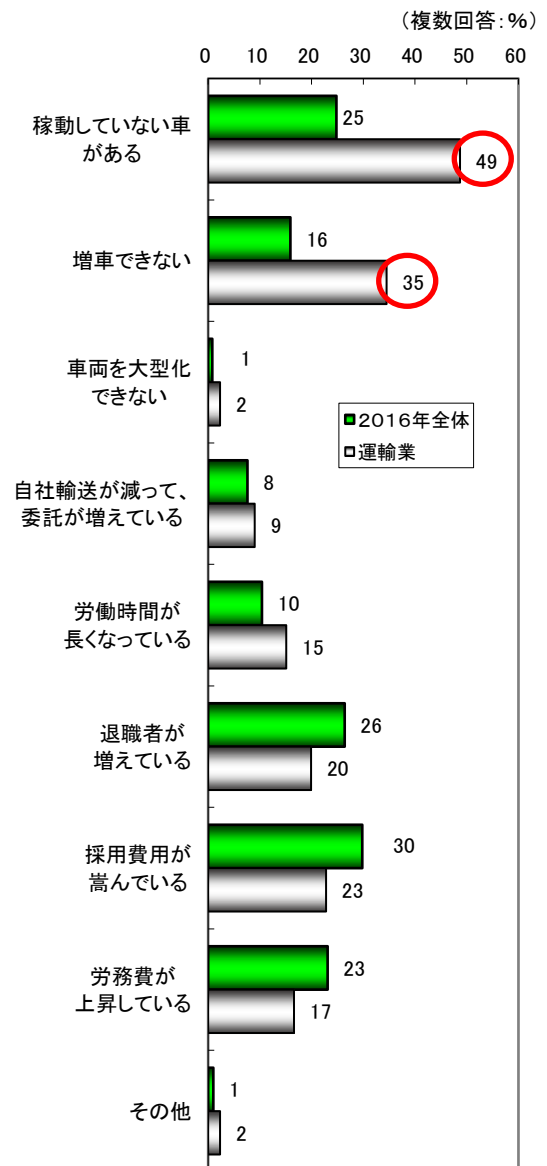
－ 運輸業では、現状約3割の事業所で運転手が不足。今後の確保についても、3割強の事業所で不足する見込み。準中型免許制度への対応も3/4の事業所で実施していない状況（図表1-41～43）。

図表1-39 運転手不足の困窮度

事業所



図表1-40 困窮の内容



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

平成29年3月から「普通自動車」と「中型自動車」の運転免許の中間に、「準中型自動車」の運転免許が新設される予定です（平成29年2月末現在）。18歳以上であれば免許取得後2年以上経過の必要なしに「準中型自動車免許」の取得ができ、ドライバー不足の問題解決の糸口としても期待されています。改正後の内容は下記の通りです。

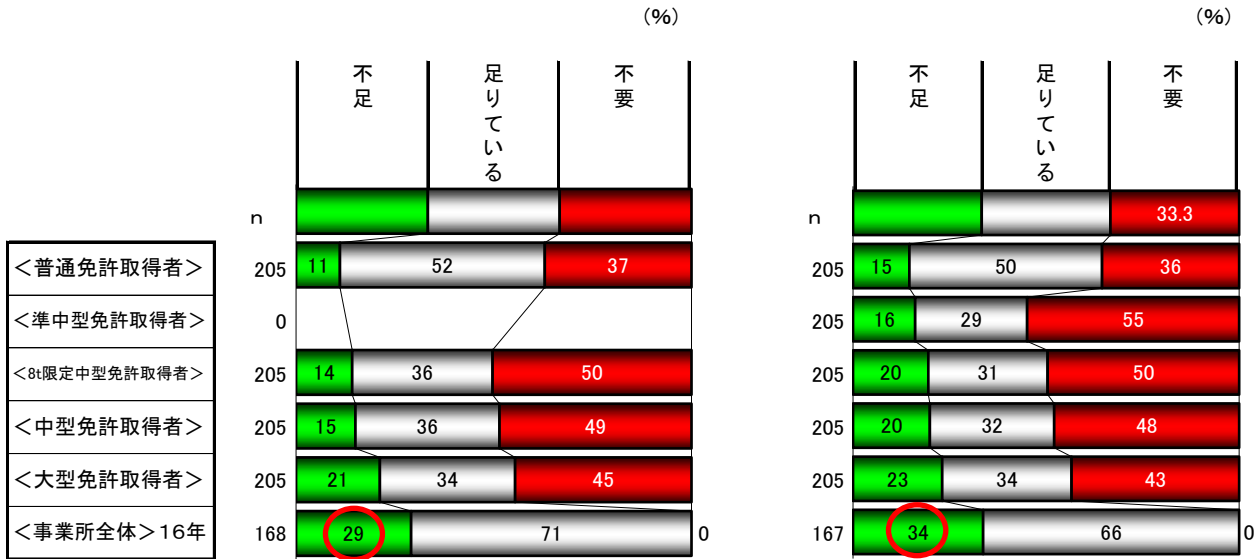
＜現行区分（平成19年改訂）＞						＜新区分（平成29年3月改訂）＞					
総重	乗車定員 最横	区分	10人以下 普通	29人以下 中型	30人以上 大型	総重	乗車定員 最横	区分	10人以下 普通	29人以下 中型	30人以上 大型
11 t以上	6.5 t以上	大型				11 t以上	6.5 t以上	大型			
11 t未満	6.5 t未満	中型		8 t限定*1	大型	11 t未満	6.5 t未満	中型		8 t限定*1	大型
8 t未満	5 t未満										
5 t未満	3 t未満	普通	普通		7.5 t未満	4.5 t未満	準中型	準中型			
					5 t未満	3 t未満		5 t限定*2			
					3.5 t未満	2 t未満	普通	普通			

8 t 限定\*1：平成19年以前普通免許取得者  
5 t 限定\*2：平成19年以降平成29年3月以前普通免許取得者

事業所

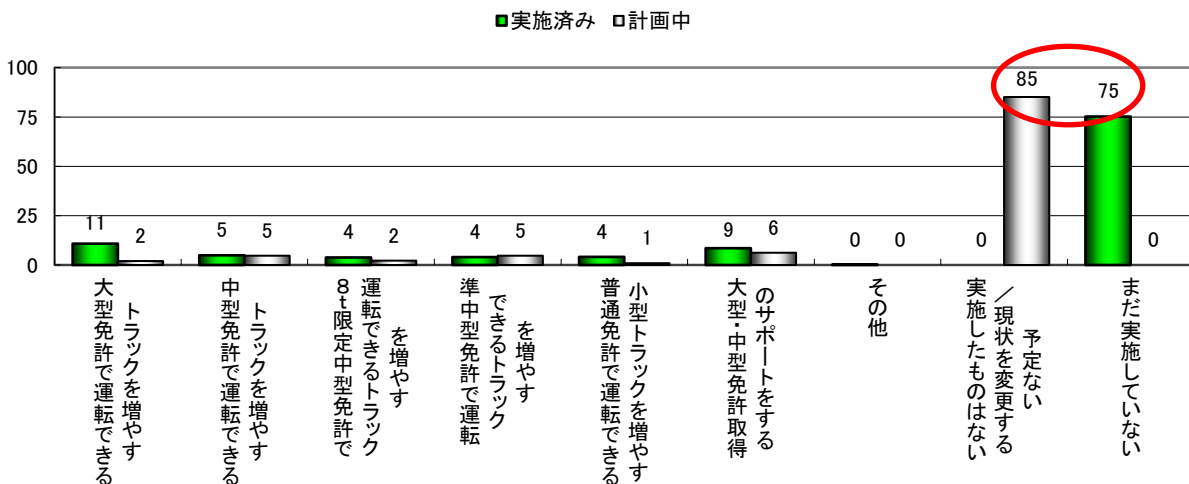
図表1-41 運転手確保状況

図表1-42 運転手確保状況見込み



図表1-43 準中型免許制度への対応(実施済み)

(%)



## 第2章 需要構造の実態

○2016年の小型・軽トラック・バン全体の需要は前年レベルを維持。買い替え需要は増加。

<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、「代替を遅らせている」事業所も前回を維持。特に運輸業では「代替を早めている」事業所が2割程度発生。買い替えの動きが活性化しており、買い替え層が需要維持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」が更に増加しており、買い替え早期化の動きも顕著に。

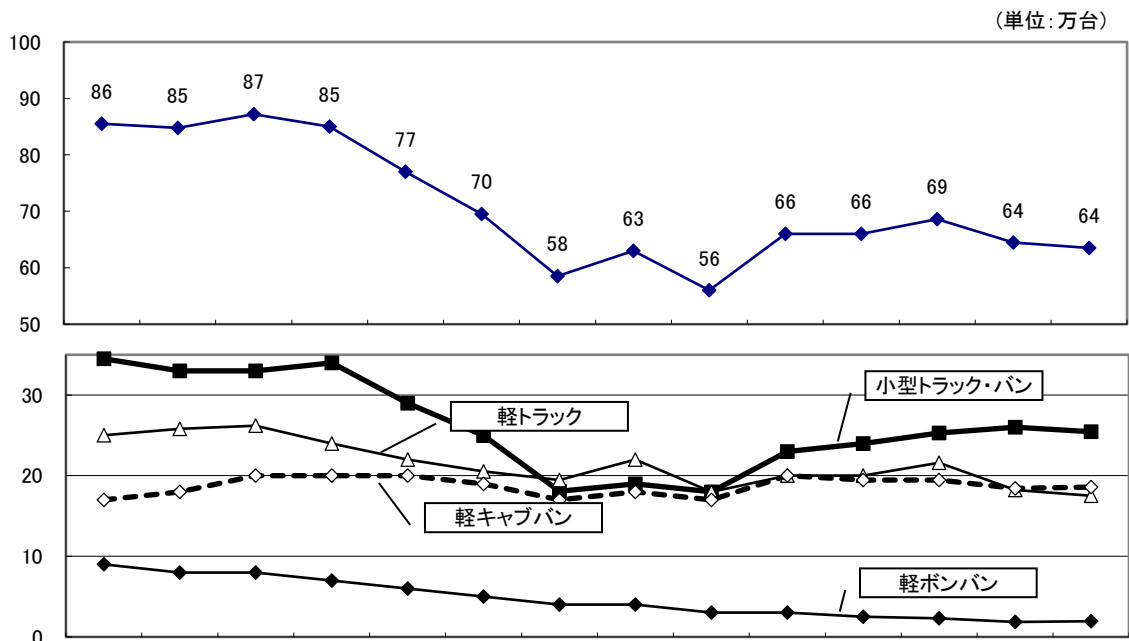
### 1 需要実態と車種間移行状況

#### (1) 需要の推移

##### ●2016年の需要台数は前年レベルを維持

ー小型・軽トラック・バン全体の需要台数は前年レベル。軽・小型ともほぼ前年を維持（図表2-1）。

図表2-1 需要の推移



	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	86	85	87	85	77	70	58	63	56	66	66	69	64	64
小型トラック・バン	35	33	33	34	29	25	18	19	18	23	24	25	26	25
軽トラック	25	26	26	24	22	21	19	22	18	20	20	22	18	18
軽キャブバン	17	18	20	20	20	19	17	18	17	20	19	19	18	19
軽ボンバン	9	8	8	7	6	5	4	4	3	3	3	2	2	2

(注)各年1～12月の4ナンバー累計台数

※一般財団法人日本自動車販売協会連合会 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わずかに上昇
    - －小型・軽トラックに比べ、小型・軽バンでは買替率が高い。
    - －移行先は同タイプ同クラス中心。
- (図表2-2)

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 $\frac{a}{a+b}$	現保有車									
前保有車	普通トラック	2014年	537	4	4	93	49	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
		2016年	515	3	5	93	37		47	46	37	9	9	-	-	-
	小型トラック	2014年	536	5	22	74	17	54	63	7	0	11	-	-	19	-
		2016年	515	5	24	70	18	39	9	85	0	7	-	-	-	-
	軽トラック	2014年	537	2	11	87	15	44	6	93	2	-	-	-	-	-
		2016年	515	3	10	87	23	*9	0	-	84	-	-	-	-	16
	小型バン	2014年	536	16	28	56	36	*16	10	-	73	17	-	-	-	-
		2016年	515	15	21	65	41	77	2	6	-	81	2	-	8	3
	軽キャブオーバーバン	2014年	537	4	8	88	35	63	-	3	3	82	3	3	7	0
		2016年	515	4	13	83	25	*26	-	0	0	7	84	-	7	-
軽ボンネットバン	2014年	537	2	4	94	41	*16	-	-	11	7	73	-	9	0	
	2016年	515	2	4	94	35	*14	-	-	-	-	13	71	13	-	
軽以外の乗用車	2014年	537	29	42	30	41	*8	-	-	-	-	-	85	-	15	
	2016年	515	26	40	35	40	164	0	0	2	6	0	1	89	4	
軽乗用車	2014年	537	5	15	80	25	143	0	4	-	3	-	2	80	11	
	2016年	515	9	15	77	37	*29	-	-	-	6	-	0	31	69	
							40	-	5	-	0	-	-	21	74	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与



(3) 最近1年間の購入状況と車種間移行状況

●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

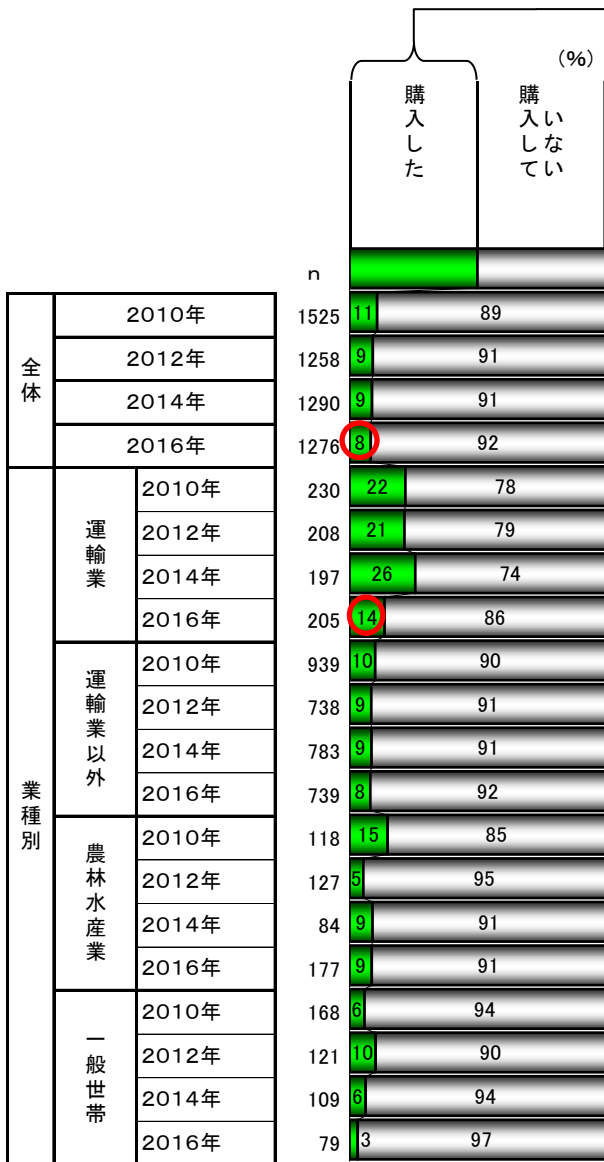
ー最近1年間のトラック・バンの購入率は8%と前回からわずかに低下。  
 運輸業は前回より12%低下し、14% (図表2-3)。

ー最近1年間の代替移行状況は、小型トラック・バンでは、前回以上に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 (図表2-5)。

- ・軽トラック・バンは、新車 (71%) と中古車 (28%) を合わせると99%が軽への移行。
- ・2012年度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)

カテゴリー (%)	n	小型			軽			
		合計	キャブトラック	キャブバン	ボネットバン	合計	トラック	キャブバン
全体	538	26	18	6	2	69	44	22
運輸業	215	56	50	6	1	13	4	10
運輸業以外	231	32	18	11	4	65	34	29
建設業	82	28	16	11	1	69	40	29
製造業	*26	44	31	1	13	54	45	9
卸・小売業、飲食店・宿泊業	86	23	14	8	1	75	43	28
サービス業、医療、教育等	37	33	10	22	0	63	10	49
農林水産業	45	8	7	1	0	92	74	15
一般世帯	*8	32	19	3	10	68	0	62
その他	39	39	19	16	4	51	26	15

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			軽合計	軽合計			小型合計	軽合計			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		トラックタイプ	バンタイプ	バンタイプ				
前 保 有 車	代 替	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
		2016年	240	19	14	4	1	53	32	18	2	4	2	2	21	15	6	3
	小 型 ・ バ ン 合 計	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
		2016年	116	71	52	17	2	16	5	12	-	12	4	8	1	1	-	0
	軽 ・ バ ン 合 計	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
		2016年	74	0	-	0	0	71	47	21	-	1	1	0	28	19	9	-
	普 通 ト ラ ッ ク	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
		2016年	44	17	15	2	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	13
乗 用 車	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	
	2016年	*6	21	-	18	3	79	8	54	17	-	-	-	-	-	-	-	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 2 代替の実態

### (1) 代替早遅の実態

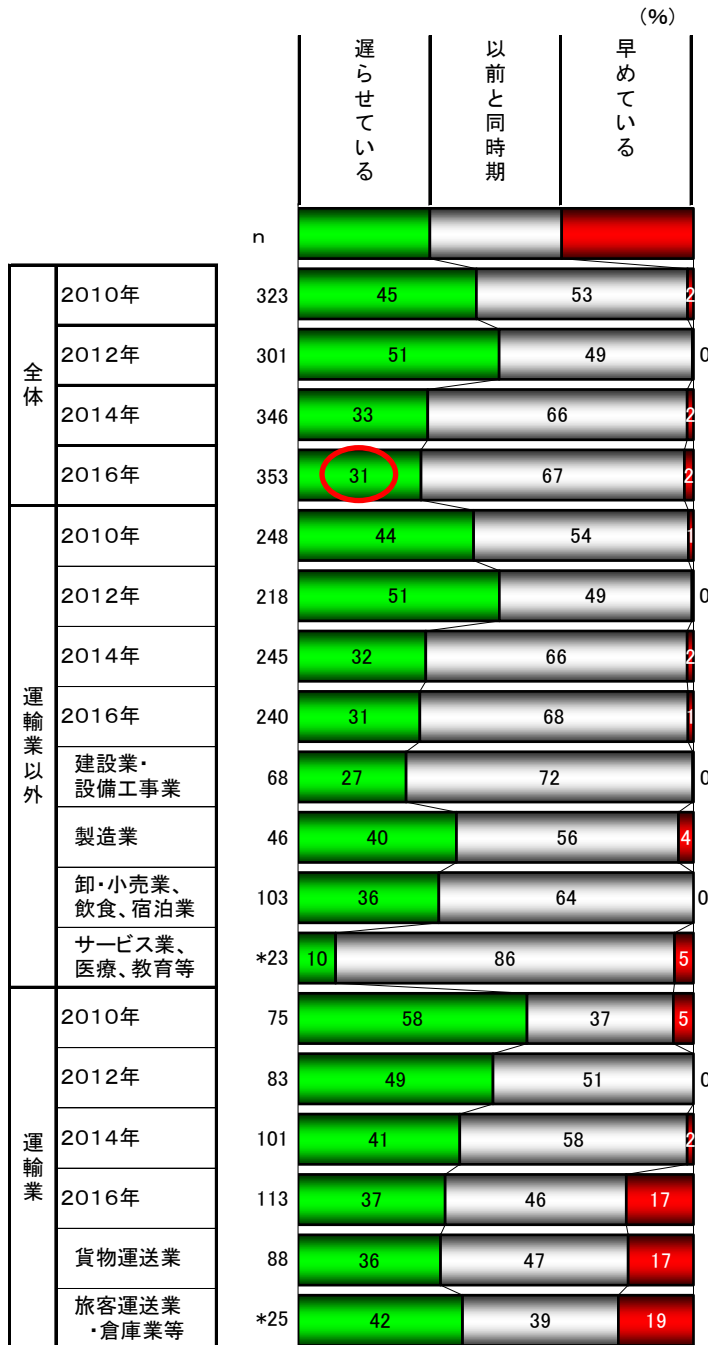
●前回よりも「代替を遅らせている層」がわずかに減少したが、1/3の事業所は代替時期を延長

ー2012年まで増加していた「代替を遅らせている」層は今回も前回水準に。また、前回と同じく「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。

ただし、運輸業では「代替早期」層が2割弱出現（図表2-6）。

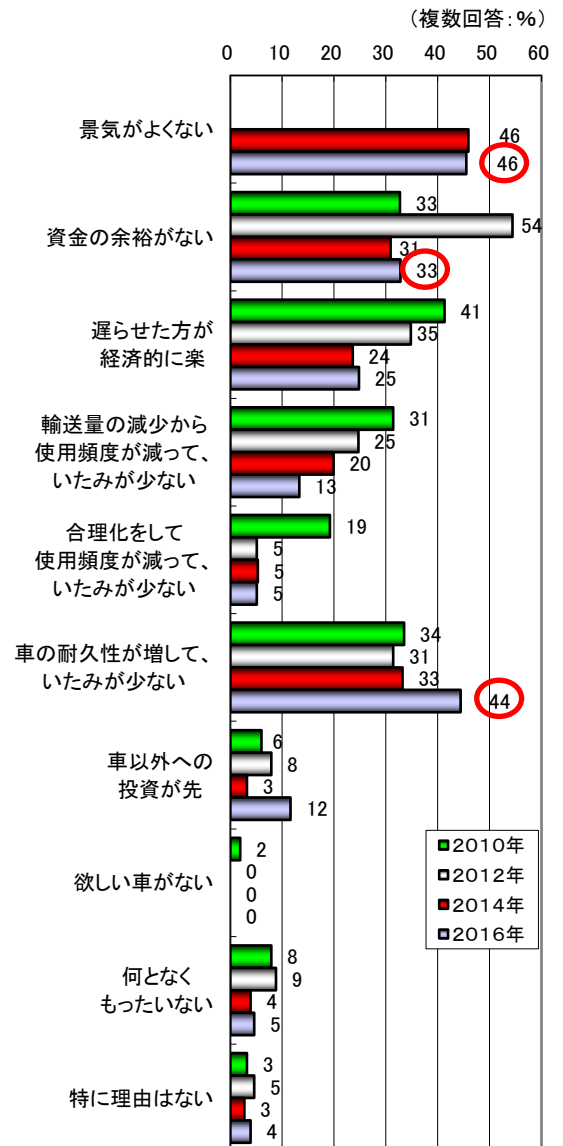
ー代替を遅らせている理由をみると、「景気が良くない」「車の耐久性向上」「資金余裕なし」が上位で、前回から変化なし（図表2-7）。

図表2-6 代替早遅の実態



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表2-7 代替を遅らせている理由

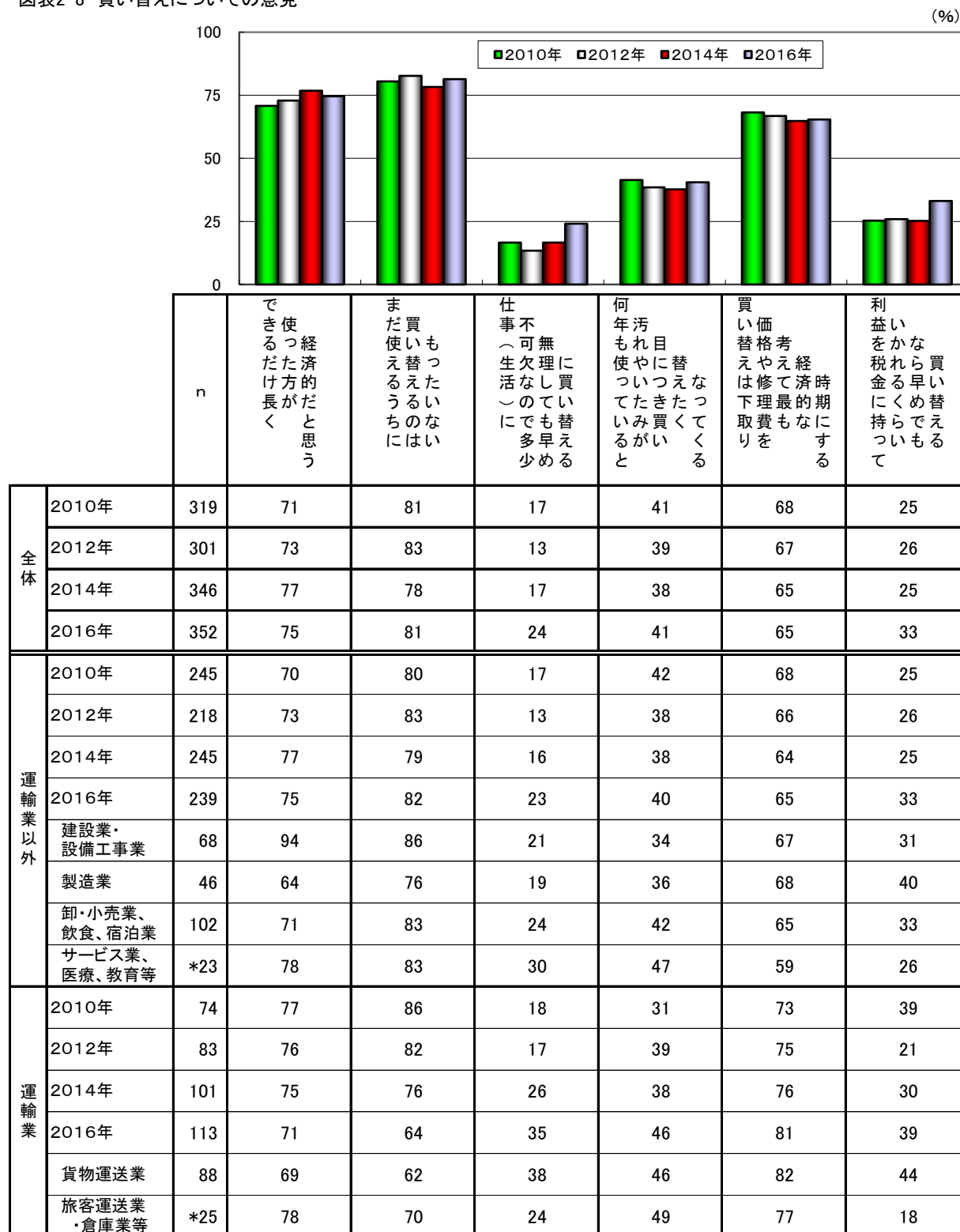


(2) 買い替えについての意見

- 「無理しても早めに買い替え」「利益を税金に持っていかれるくらいなら早めでも買い替える」が増加  
 ー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(図表2-8)。
- ・前回と比べると、「できるだけ長く使った方が経済的」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」「利益を税金に持っていかれる位なら早めでも買い替える」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年度以降減少傾向。

事業所

図表2-8 買い替えについての意見



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### 第3章 使用実態

- 走行距離は長距離化、行動半径は狭小化。配送・納入先では軽は一般消費者が中心。
- 高速道路利用度の高い運輸業では、高速道路の利用頻度は前回並みだが、短距離利用が増加している。

＜使用変化の背景＞

物資輸送量増加（図表1-9）に伴い、稼働率が上昇（図表1-14）することで小型車は走行距離が伸長、一方で宅配便取扱量増加（図表1-28）により物流のラストワンマイルを担う軽では行動半径が狭い往復型の運行形態が増加しており走行距離が縮小していると思われる。また、高速道路の短距離利用増加はE T C割引制度の廃止・縮小の影響と思われる。

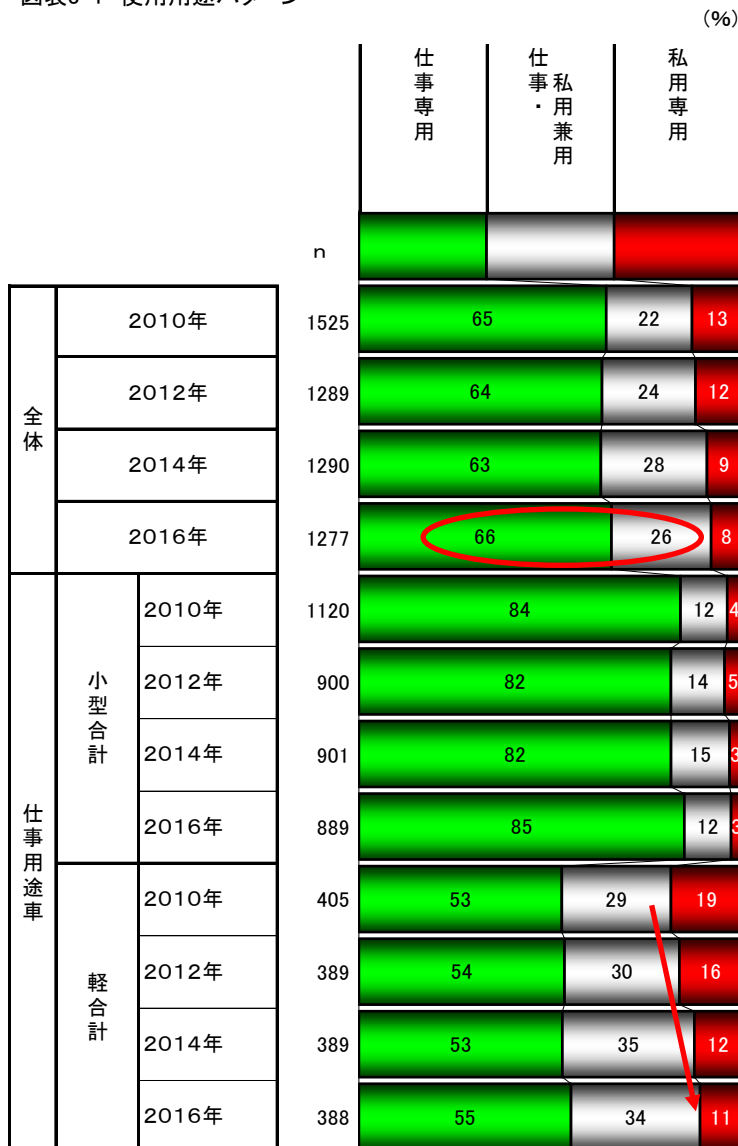
#### 1 使用用途

●仕事専用が6割で大きな変化はない

- 仕事専用（66%）および仕事・私用兼用（26%）を合わせると約9割が仕事に使用。
- ・小型、軽とも「私用専用」比率が低下傾向（図表3-1）。

ユーザー

図表3-1 使用用途パターン



●「田畑への往復・農機具・作物の運搬」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43%で最も高いが減少傾向。

「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」も19%と減少している一方、「田畑への往復・農機具・作物の運搬」が30%に増加。

・小型では「作業場・仕事場・現場への往復」が最も高くなっており、軽では、「田畑への往復・農機具・作物の運搬」が40%と最も高くなっている（図表3-2）。

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:%)

		n	作業場・現場への往復	セールス・営業の足	田畑への往復・作物の運搬	一般最終消費者への配達・集荷	委託荷の輸送	問屋・卸屋など仕入への配達	小売商品への配達	メーカーなどへの配達・仕入	事業所間の送便	
仕事用途車	全体	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
		2016年	1277	43	23	30	19	17	12	14	12	8
	小型合計	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
		2016年	889	53	27	10	15	23	17	16	20	10
	軽合計	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
		2016年	388	37	21	40	22	13	10	13	7	6
業種別	農林水産業	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
		2016年	177	36	2	90	10	8	6	9	2	2
	建設業	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
		2016年	236	85	25	3	10	11	11	4	10	8
	製造業	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
		2016年	118	42	29	3	17	21	16	12	45	8
	卸・飲食・宿泊業 小売業	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
		2016年	287	30	46	6	50	27	30	36	19	10
	サービス業 医療・福祉等	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
		2016年	99	41	40	3	18	27	5	7	10	18
	運輸業	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
		2016年	205	34	25	2	20	66	15	20	28	24

## 2 使用状況

### ●月間走行距離は長距離化、行動半径は狭小化傾向

一月間走行距離の全体の平均値は943km、小型で1,268km、軽で746kmで、前回に比べ小型で月間走行距離が増加（図表3-3）。

・業種別では特に「建設業」「運輸業」で前回に比べ増加。

一行動半径は、全体では「30km以上」が23%で、前回と比べ若干減少しており、軽での行動半径が狭くなっている（図表3-4）。

・業種別でも、どの業種も行動半径が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

(%)

	n	走行距離 (%)					平均値 (km)		
		≤ 200 km	≤ 600 km	1200 km ≤	2000 km ≤	それ以上			
全体	2010年	1364	29	28	21	10	12	899	
	2012年	1166	32	27	19	13	9	823	
	2014年	1194	27	27	16	12	11	903	
	2016年	1157	30	24	24	13	9	943	
仕事用車	小型合計	2010年	1067	18	22	26	17	18	1228
		2012年	853	21	22	22	18	16	1189
		2014年	868	20	24	18	17	15	1109
		2016年	831	19	21	26	20	14	1268
	軽合計	2010年	297	37	33	17	6	8	668
		2012年	313	39	31	18	9	4	594
		2014年	326	31	29	14	9	8	778
		2016年	326	37	26	23	9	6	746
業種別	農林水産業	2010年	117	48	34	13	2	3	450
		2012年	123	47	32	14	6	0	405
		2014年	83	51	26	14	1	8	655
		2016年	165	50	31	14	4	2	535
	建設業	2010年	268	18	27	31	13	11	984
		2012年	187	20	31	26	14	10	979
		2014年	209	19	27	27	16	13	1043
		2016年	224	19	20	33	17	12	1160
	製造業	2010年	162	27	30	20	11	12	934
		2012年	143	35	23	24	10	8	798
		2014年	132	23	24	34	8	10	929
		2016年	117	21	22	33	16	8	970
	卸・飲食・小売・宿泊	2010年	347	20	29	20	15	16	1084
		2012年	294	24	25	21	22	8	931
		2014年	297	20	29	27	14	10	931
		2016年	277	20	23	28	18	11	1110
	サ・医療・教育	2010年	143	30	24	20	13	14	958
		2012年	99	40	12	27	10	12	960
		2014年	131	31	28	19	13	9	794
		2016年	91	41	13	24	17	5	785
運輸業	2010年	225	11	14	24	14	38	1948	
	2012年	208	18	14	8	12	48	2109	
	2014年	193	11	18	19	19	34	1863	
	2016年	186	13	22	11	21	33	1953	

図表3-4 業務用車の行動半径

(%)

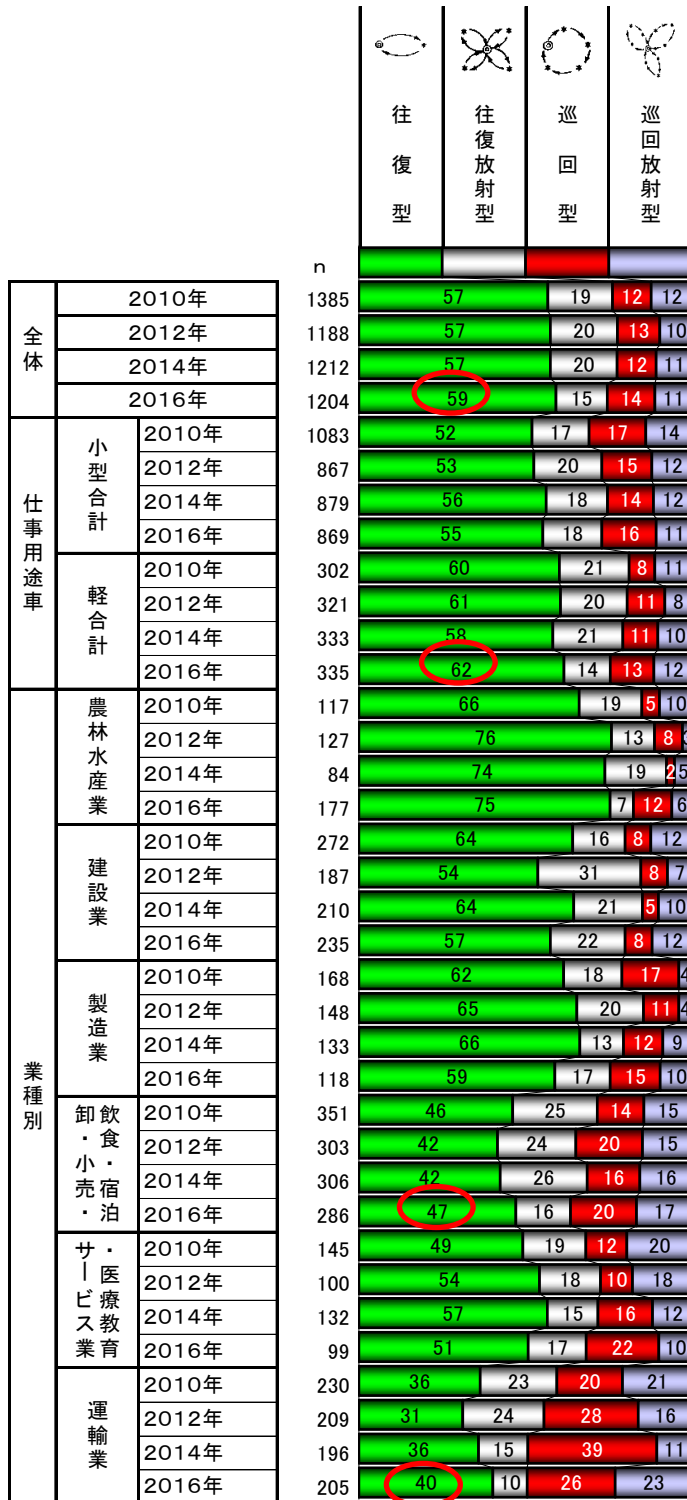
	n	行動半径 (%)						
		≤ 10 km	≤ 30 km	≤ 50 km	それ以上			
全体	2010年	1381	38	36	14	12		
	2012年	1185	40	35	14	11		
	2014年	1208	33	39	15	13		
	2016年	1195	42	36	14	9		
業種別	小型合計	2010年	1079	19	38	21	22	
		2012年	864	21	39	20	20	
		2014年	878	19	38	21	22	
		2016年	866	23	39	19	19	
	軽合計	2010年	302	51	35	9	5	
		2012年	321	52	33	10	4	
		2014年	330	42	39	11	8	
		2016年	329	53	34	10	3	
	業種別	農林水産業	2010年	117	71	26	2	1
			2012年	127	72	24	3	1
			2014年	84	62	26	5	8
			2016年	175	71	24	4	1
		建設業	2010年	271	20	46	20	15
			2012年	186	19	40	26	15
			2014年	209	20	40	21	18
			2016年	232	18	43	23	15
		製造業	2010年	168	34	29	16	22
			2012年	148	33	34	19	14
			2014年	133	27	42	12	18
			2016年	118	29	37	21	14
卸・飲食・小売・宿泊		2010年	351	34	39	15	12	
		2012年	302	36	40	14	10	
		2014年	303	37	41	13	9	
		2016年	284	36	43	14	8	
サ・医療・教育	2010年	144	29	37	17	17		
	2012年	100	33	37	15	15		
	2014年	132	30	40	15	14		
	2016年	99	33	49	11	8		
運輸業	2010年	228	16	19	30	35		
	2012年	208	12	27	19	43		
	2014年	196	14	25	22	39		
	2016年	205	21	27	22	29		

●運行形態は「往復型」が増加、重量積載率は大きな変化はない

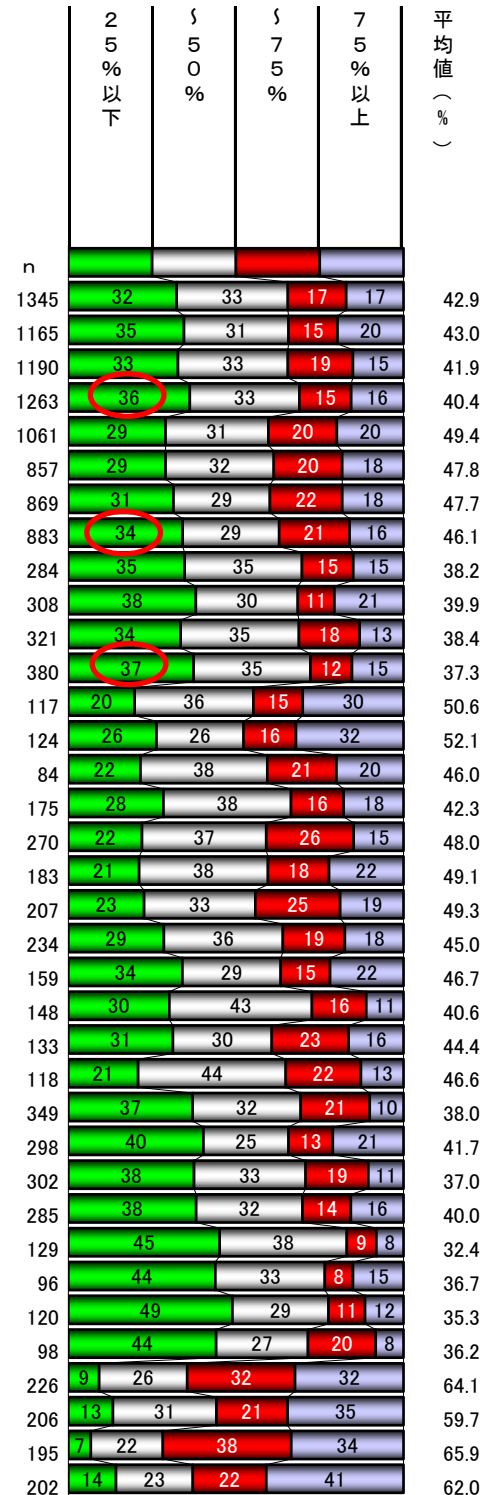
- －運行形態では、「往復型」の運行が多く、仕事用途車全体では59%で、前回から増加（図表3-5）。
  - ・軽は「往復型」の運行が62%で、前回よりも4%増加。
  - ・業種別でみると、卸・小売と運輸業において「往復型」が増加傾向にあり、「巡回型」が低下。
- －重量積載率では、「50～75%」が15%に低下し、「25%以下」が36%に増加（図表3-6）。
  - ・小型は「50～75%」が21%に低下し、「25%以下」が34%に増加。
  - ・軽は「50～75%」が12%に低下し、「25%以下」が37%に増加。
  - ・業種別でみると、運輸業の積載率平均値が前回に比べ低下。

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 (%)





●運輸業では「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25%を占めるが、前回と比べほとんど変化なし。

「7割以上」の割合は小型（61%）、軽（42%）（図表3-7）。

- ・業種別でみると、製造業と運輸業において積載率「ほぼ10割」が減少傾向にあり、建設業は前回に比べ増加。

—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35%で最も多く、前回よりも増加。次いで「一般消費者」が32%（図表3-8）。

- ・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、運輸業では「一般消費者」への配送・納入が増加。

ユーザー

図表3-7 通常のスペース積載率

(%)

業種別	仕用途車	n	通常のスペース積載率 (%)					
			ほとんどない	25%以下	半分	75%以上	ほぼ10割	
全体	2010年	1378	8	18	21	20	32	
	2012年	1184	6	19	24	24	27	
	2014年	1206	7	18	22	27	27	
	2016年	1272	8	20	23	24	25	
仕用途車	小型合計	2010年	1078	5	15	19	26	35
		2012年	864	3	14	20	31	32
		2014年	872	4	12	20	33	31
		2016年	886	4	13	22	32	29
	軽合計	2010年	300	10	21	23	16	31
		2012年	320	8	23	25	21	24
		2014年	334	8	22	22	24	24
		2016年	386	10	24	23	19	23
業種別	農林水産業	2010年	117	4	24	10	14	49
		2012年	127	6	11	27	24	32
		2014年	84	4	19	16	25	38
		2016年	173	5	22	27	17	28
	建設業	2010年	274	5	13	24	19	40
		2012年	187	2	15	18	31	34
		2014年	208	6	16	21	31	26
		2016年	235	5	9	23	27	36
	製造業	2010年	167	3	16	21	28	32
		2012年	148	5	11	21	38	25
		2014年	133	4	16	25	31	24
		2016年	118	2	12	22	44	19
	卸・飲食・小売・宿泊	2010年	347	7	18	24	26	25
		2012年	301	4	26	23	22	25
		2014年	301	4	18	28	27	24
		2016年	287	6	22	25	24	24
	サ・医療・サービス教育	2010年	143	18	16	23	19	24
		2012年	99	17	17	24	19	23
		2014年	132	16	21	19	19	25
		2016年	99	10	28	17	26	19
運輸業	2010年	229	9	13	34	41	41	
	2012年	208	5	11	40	44	44	
	2014年	196	5	8	10	40	37	
	2016年	205	10	11	15	44	21	

図表3-8 荷物の配送・納入先

(複数回答)

業種別	仕用途車	年	n	荷物の配送・納入先 (%)						
				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	
全体	合計	2014年	1208	9	34	8	14	2	36	
		2016年	1206	8	35	11	16	2	32	
	小型合計	2014年	879	11	44	13	16	3	26	
		2016年	869	13	50	12	15	3	22	
軽合計	2014年	329	7	27	6	14	0	42		
	2016年	337	6	26	11	17	2	37		
業種別	農林水産業	2014年	84	2	43	16	13	3	22	
		2016年	177	2	24	24	15	1	15	
	建設業	2014年	211	5	68	3	1	0	23	
		2016年	236	4	77	1	1	0	28	
	製造業	2014年	133	35	40	20	18	1	20	
		2016年	118	33	44	9	9	1	19	
	卸・小売業・飲食店・宿泊業	2014年	303	4	14	9	30	1	61	
		2016年	287	6	18	10	36	3	57	
	サービス業・医療・福祉・教育等	2014年	129	12	22	4	7	2	46	
		2016年	99	9	34	5	8	3	41	
	運輸業	2014年	197	16	30	25	18	13	25	
		2016年	205	30	22	14	17	18	30	

### 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100km以下が増加

- － 全体では3割が高速道路を「月1日以上」利用しており、その比率は前回と変わらず（図表3-9）。
- ・ 業種別では、運輸業の利用頻度「月1日以上」の割合は52%で、前回より増加。

－ 高速道路の1回あたりの走行距離は、「100km以下」が85%で、前回と比べやや増加。

- ・ 業種別では運輸業が「100km超」で18%と最も多いが、前回と比べ減少（図表3-10）。

ユーザー

図表3-9 高速道路の利用頻度 (%)

		週1日以上	月1日以上	年数日以下	利用しない	
n						
全体	2012年	12	12	18	57	
	2014年	13	16	21	51	
	2016年	13	16	22	49	
仕事用途車	小型合計	2012年	23	17	22	38
		2014年	21	20	20	39
		2016年	22	24	25	30
	軽合計	2012年	7	9	16	68
		2014年	8	14	21	58
		2016年	8	11	21	60
業種別	農林業	2012年	4	9		84
		2014年	2	19		78
		2016年	4	22		73
	建設業	2012年	15	27	25	33
		2014年	22	29	18	31
		2016年	25	25	26	25
	製造業	2012年	12	10	25	52
		2014年	21	26	22	32
		2016年	24	31	16	30
	卸・小売業	2012年	10	7	14	70
		2014年	9	10	27	53
		2016年	13	19	23	45
	サービス業	2012年	7	27	22	43
		2014年	12	24	19	45
		2016年	12	18	26	44
	運輸業	2012年	46	12	8	34
		2014年	30	9	13	48
		2016年	32	20	5	43

図表3-10 1回当りの高速道路走行距離 (%)

		30km以下	50km以下	100km以下	150km未満	それ以上
n						
業種別	全体	38	21	24	10	8
	全体	34	28	20	9	9
	全体	33	26	26	8	6
	仕事用途車	24	24	28	13	11
	仕事用途車	28	26	24	12	10
	仕事用途車	27	28	27	8	10
	業種別	53	18	19	6	4
	業種別	39	30	17	7	7
	業種別	39	25	25	8	3
	業種別	59	4	12	8	17
	業種別	26	38	20	10	8
	業種別	34	26	26	10	4
	業種別	29	27	30	7	7
	業種別	34	23	29	11	3
	業種別	28	32	27	9	5
	業種別	40	23	20	10	7
	業種別	45	21	26	6	2
	業種別	33	26	24	6	11
業種別	37	15	28	10	10	
業種別	46	25	12	5	13	
業種別	37	25	24	8	6	
業種別	56	21	10	6	6	
業種別	29	37	27	2	5	
業種別	35	23	30	7	6	
業種別	24	20	31	7	19	
業種別	19	26	29	10	17	
業種別	30	39	13	3	15	

## 第4章 今後の購入・保有意向

○次期買い替え意向車は、同タイプ・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、軽ボン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、全体では前回とほぼ変わらず。  
運輸業では前回に続き、増加意向の事業所が減少意向の事業所を上回る。

<今後の保有増減の背景>

経営状態・物資輸送量とも改善すると思っている事業所が悪化すると思っている事業所を上回っており、保有増を後押しする明るい材料もあるものの、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が進展しており、保有に対してマイナス影響。

### 1 次期買い替え意向車

#### ●次期買い替えは同タイプ・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）。

図表4-1 次期買い替え意向車

		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	2010年	725	4	91	2	0	1	0	0	0	0	1	91	5	4
		2012年	607	5	88	3	0	2	0	-	0	0	2	88	7	5
		2014年	614	4	92	2	1	0	-	-	1	0	0	92	5	3
		2016年	594	5	93	1	0	1	-	-	0	0	0	93	6	2
	小型キャブバン	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	
		2016年	202	1	5	72	8	1	0	-	9	4	72	0	27	
	小型ボンバン	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	
		2016年	80	-	-	5	71	1	-	5	13	5	71	5	24	
	軽トラック	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	
		2016年	175	-	14	1	-	73	2	2	2	5	73	14	11	
	軽キャブバン	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	
		2016年	151	-	1	9	3	3	64	4	1	17	64	9	27	
軽ボンバン	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		
	2016年	59	-	-	2	5	2	12	46	5	29	46	5	49		

ユーザー

(%)

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」が軽トラック、「建設業」「製造業」「卸・小売業、飲食・宿泊業」「サービス業・医療・教育等」「運輸業」が小型トラック（図表4-2）。

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	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
	2016年	175	0	17	3	1	59	10	3	1	3	22	75
建設業	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
	2016年	235	1	30	15	10	11	17	3	7	5	63	37
製造業	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
	2016年	117	2	46	14	14	9	10	3	1	2	76	24
卸・小売業、 飲食店・宿泊業	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
	2016年	283	1	21	16	7	21	20	2	3	10	48	52
サービス業、 医療、教育等	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
	2016年	99	2	20	15	16	11	19	9	2	7	55	46
運輸業	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
	2016年	202	5	42	7	6	18	9	6	0	7	60	40
その他	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
	2016年	46	-	38	11	6	-	13	17	3	12	59	42
一般世帯	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
	2016年	76	1	2	4	6	26	17	18	3	21	16	82

## 2 今後の保有意向

### (1) 今後の保有意向

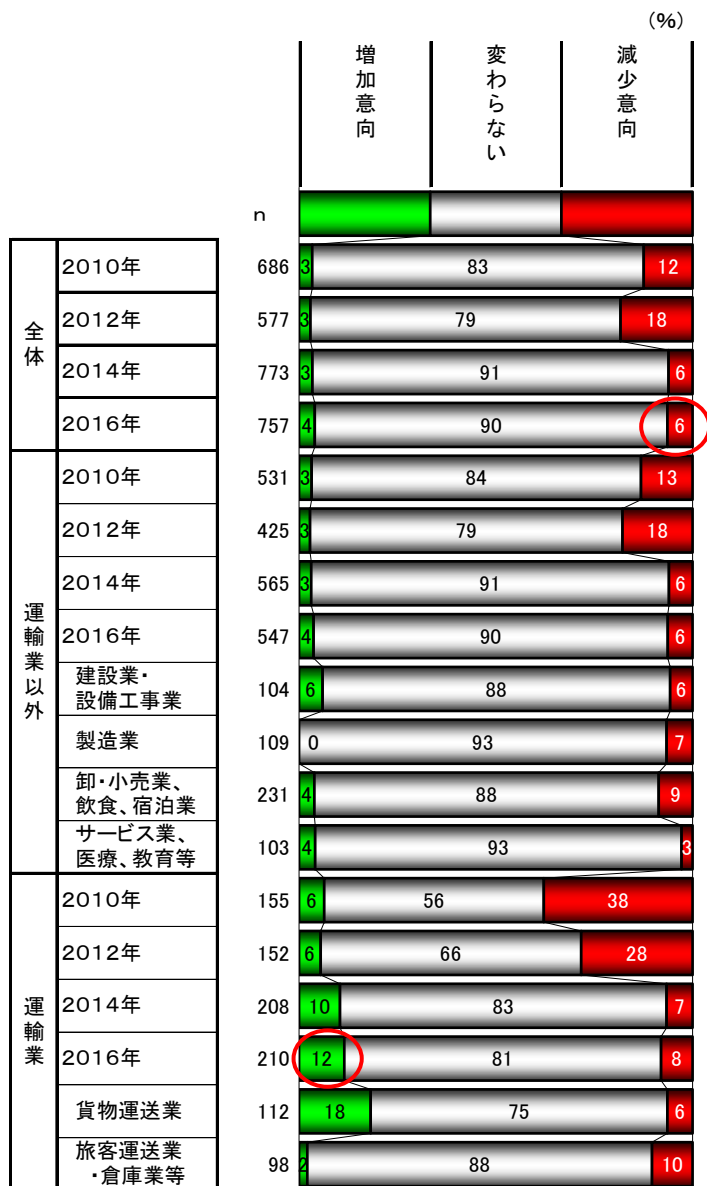
#### ●保有台数増加の意向は表出せず

- 今後の保有台数は前回に比べほとんど変化なし。「減少」が「増加」を上回る状況は継続（図表4-3）。
  - ・ 運輸業では、前回に続き「増加」が「減少」を上回る。

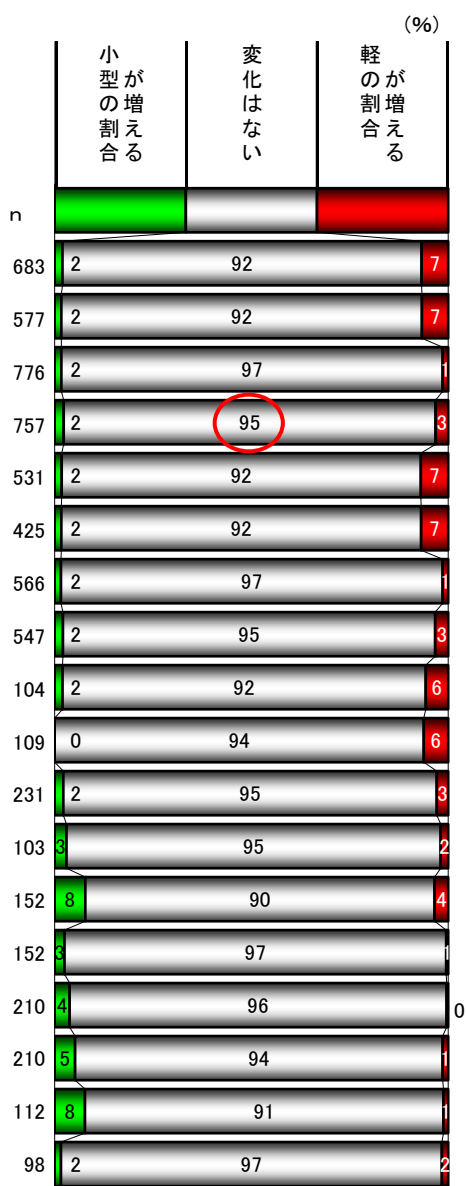
- 保有台数車種変化の見通しを見ると、ほとんどの事業所で変化なし。前回に比べ、「軽の割合が増える」が増加（図表4-4）。

事業所

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

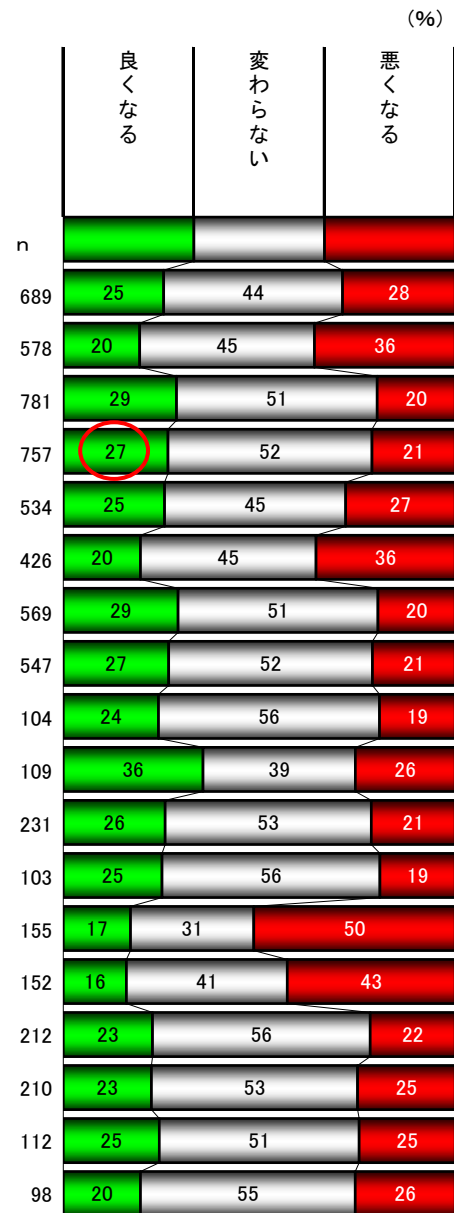
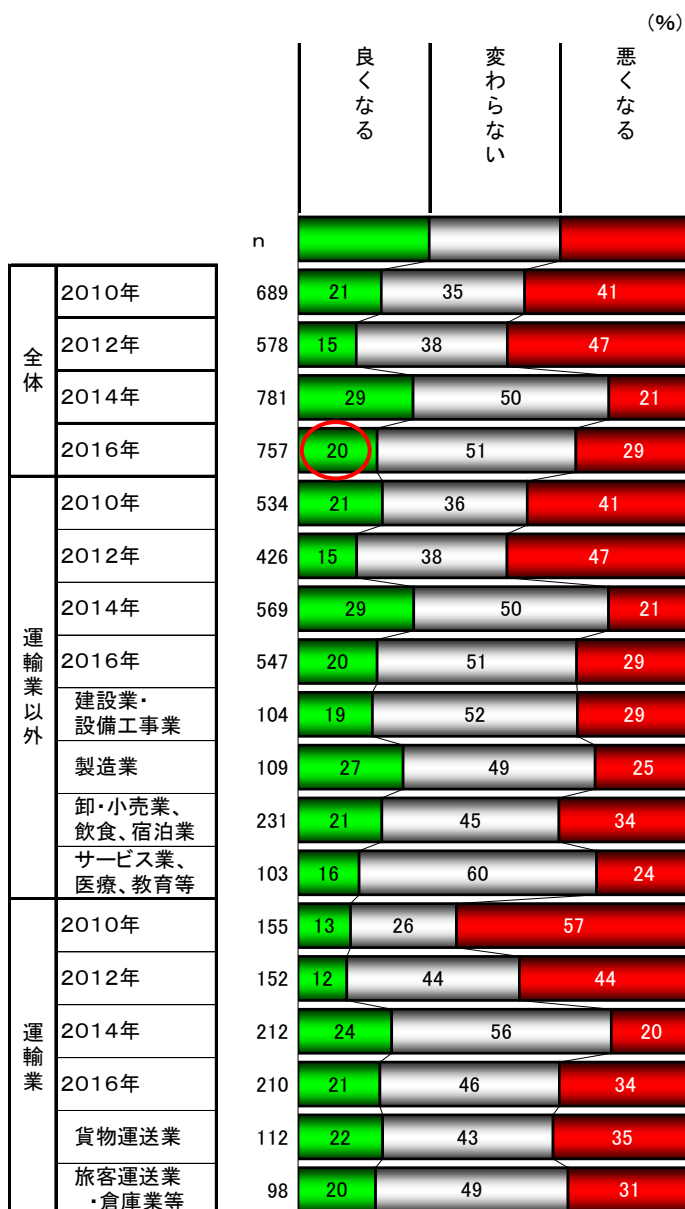
● 経営状態・物資輸送量は前回レベルを維持、約8割の事業所で委託を活用予定

- 景気の見通しを見ると、20%の事業所が「良くなる」と回答しており、前回より減少している（図表4-5）。
- 経営状態の見通しは、27%の事業所が「良くなる」と回答しており、前回よりやや減少している（図表4-6）。
- 物資輸送量の見通しは18%の事業所が「増加する」と回答しており、13%の「減少する」を上回る（図表4-7）。
- 今後の物流体制を見ると、81%の事業所で委託を活用する予定で、前回から変わらず（図表4-9）。

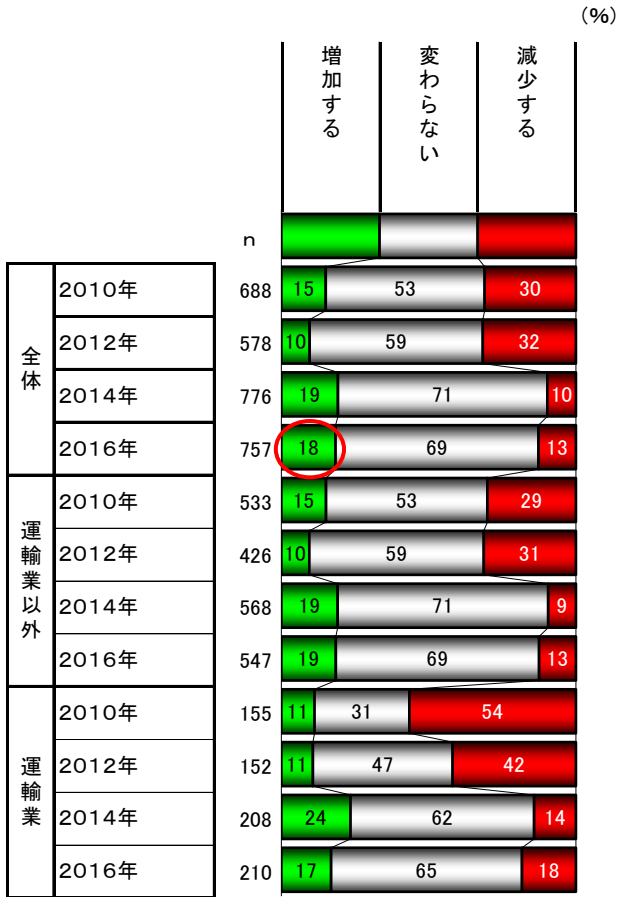
事業所

図表4-5 景気の見通し

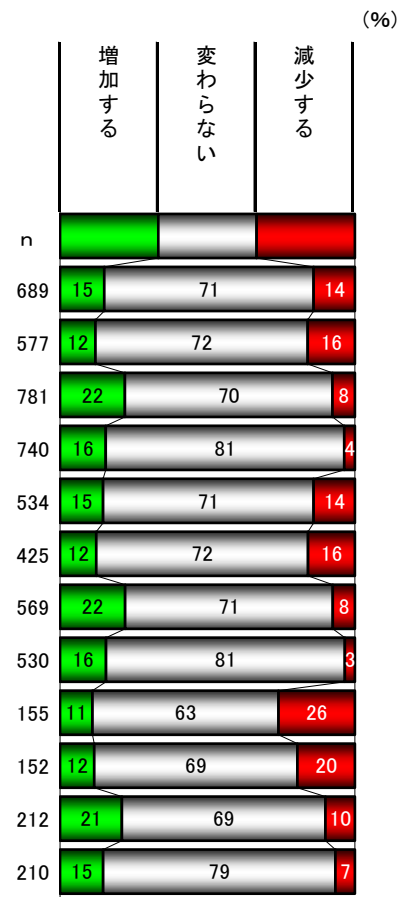
図表4-6 経営状態の見通し



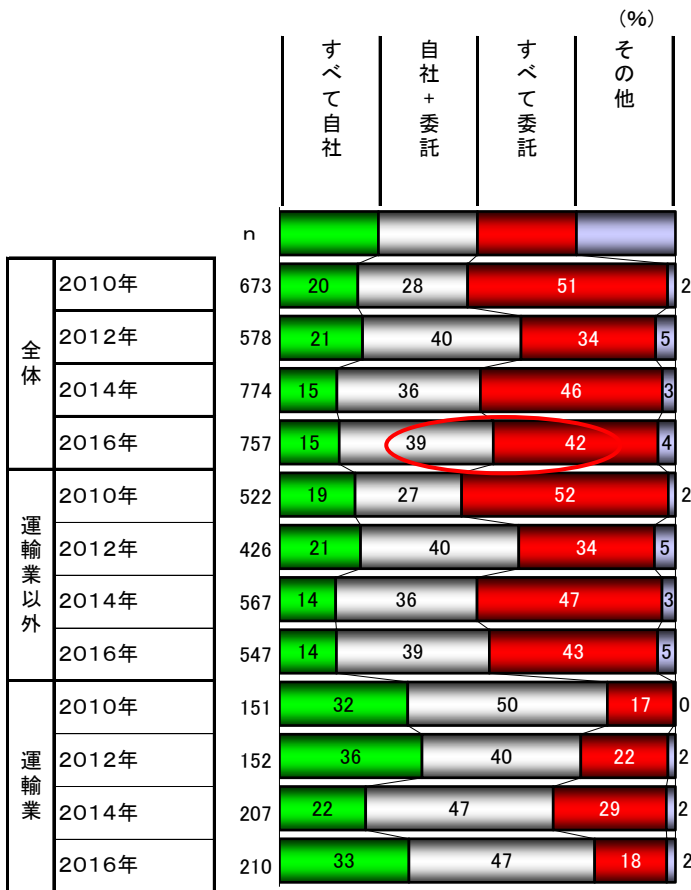
図表4-7 今後の物資輸送量の見通し



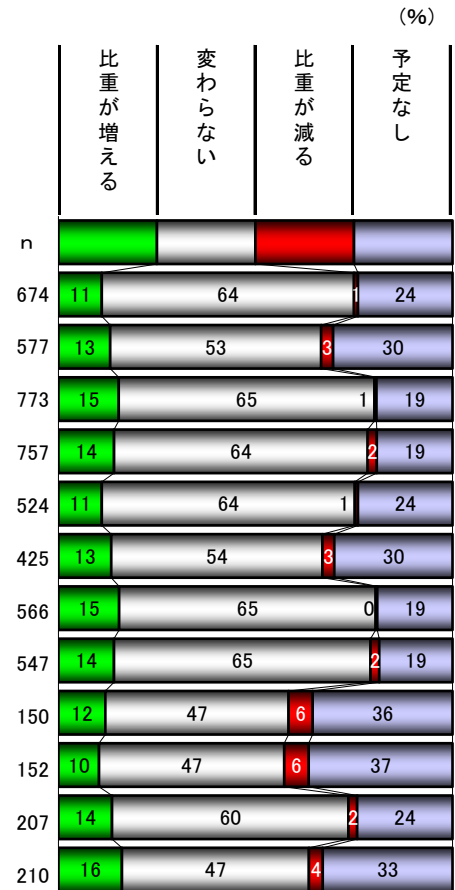
図表4-8 今後の従業員数変化



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ち、7割以上が購入時に重視。運輸業は運輸業以外に比べ、関心度・重視度も高い。  
 ○ 安全意識の高い運輸業では、「運転席エアバッグ」に次いで、「ドライブレコーダー」「バックガイドモニターやサイドモニター」の装着が安全性向上の必要条件。  
 また、先進安全技術については、「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「後側方突防止支援システム」に加え、「標識認識システム」「カーブ進入危険防止支援システム」といった運転手支援システムの魅力が高く、運転手をサポートする意識の高さが伺える。

## 1 安全性に対する意識

### (1) 安全性に対する意識

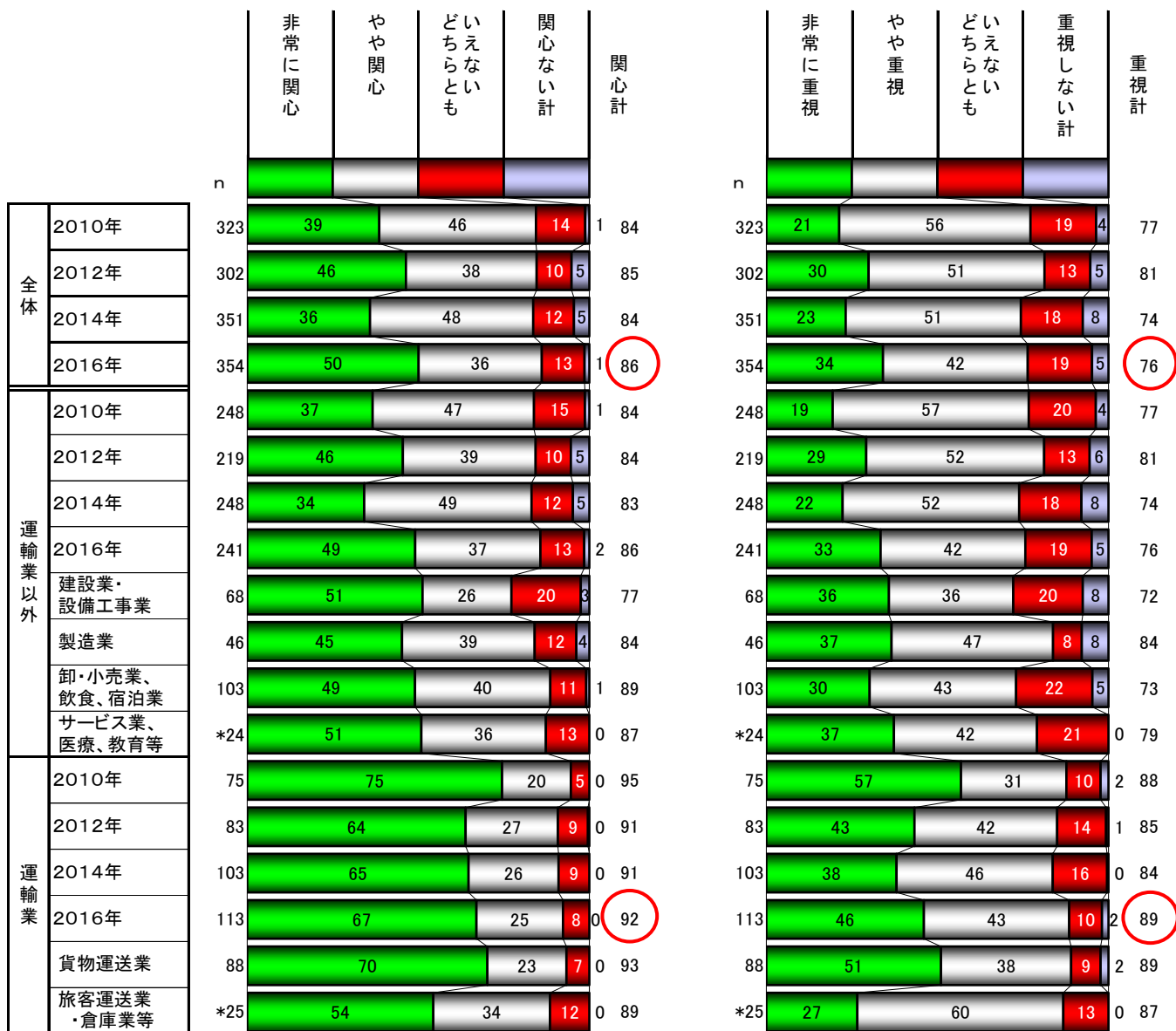
● 8割以上の事業所が安全性に関心、7割以上の事業所が購入時に重視

- 安全性に対する関心度及び購入時の重視度は、2010年度以降大きな変化なし（図表5-1・2）。
  - ・ 「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 (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与



(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」で前回と変わらず（図表5-3）。

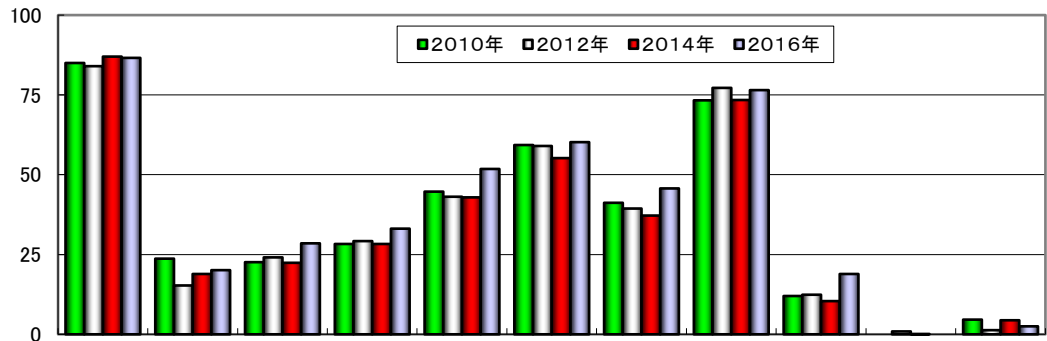
－効果の大きい安全対策も、「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」で変わらず（図表5-4）。

・運輸業では、「過剰労働の緩和」が高い。

事業所

図表5-3 実施中の安全対策

(複数回答:%)

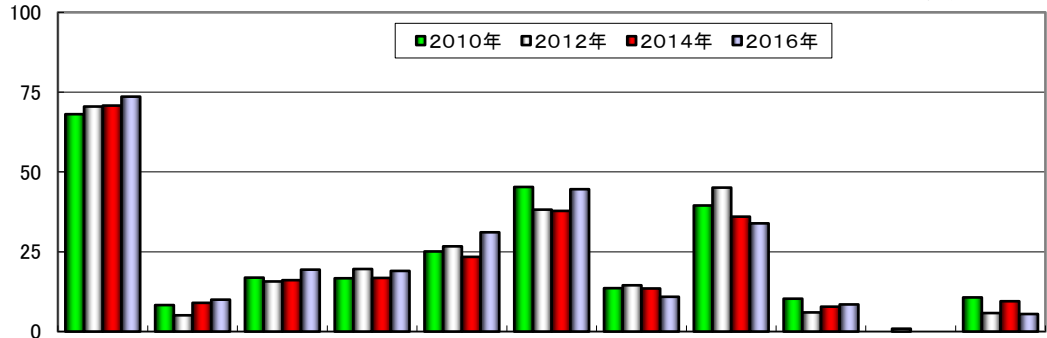


	n	実施中の安全対策											
		車両の定期点検・整備の促進	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・自動車の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載(過積載をしない)の遵守	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転技術・講習のための向上	その他	特になし	
全体	2010年	323	85	24	23	28	45	59	41	73	12	0	5
	2012年	302	84	15	24	29	43	59	39	77	12	1	1
	2014年	351	87	19	22	28	43	55	37	73	10	0	4
	2016年	354	87	20	29	33	52	60	46	77	19	0	3
運輸業以外	計	241	86	19	28	31	50	59	45	77	17	0	3
	建設業・設備工事業	68	90	9	24	24	59	74	47	87	18	0	3
	製造業	46	80	20	28	36	63	53	45	72	14	-	1
	卸・小売業、飲食、宿泊業	103	87	17	26	30	42	53	44	77	17	-	3
	サービス業、医療、教育等	*24	88	36	38	37	54	70	45	71	17	-	4
運輸業	計	113	94	35	43	67	80	80	65	73	60	0	-
	貨物運送業	88	95	40	44	66	81	79	64	73	59	0	-
	旅客運送業・倉庫業等	*25	89	15	39	70	74	81	66	74	68	-	-

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表5-4 効果の大きい安全対策

(複数回答:%)



		n	車両整備の定期点検	車両の定期的な代替	安全性向上のための装備	自動車の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載重量の遵守(過積載をしない)	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	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	
	2016年	354	74	10	19	19	31	45	11	34	9	-	6	
運輸業以外	計	241	74	10	20	18	31	45	11	35	7	-	6	
	建設業・設備工事業	68	74	6	13	11	38	61	3	46	8	-	5	
	製造業	46	71	12	16	20	54	43	16	36	9	-	1	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	103	72	7	17	18	24	40	12	34	9	-	7	
	サービス業、医療、教育等	*24	80	21	36	22	20	44	13	27	-	-	8	
運輸業	計	113	74	12	18	37	36	46	7	14	29	-	2	
	貨物運送業	88	73	14	20	40	40	43	6	14	30	-	2	
	旅客運送業・倉庫業等	*25	79	6	13	24	23	58	12	13	28	-	-	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

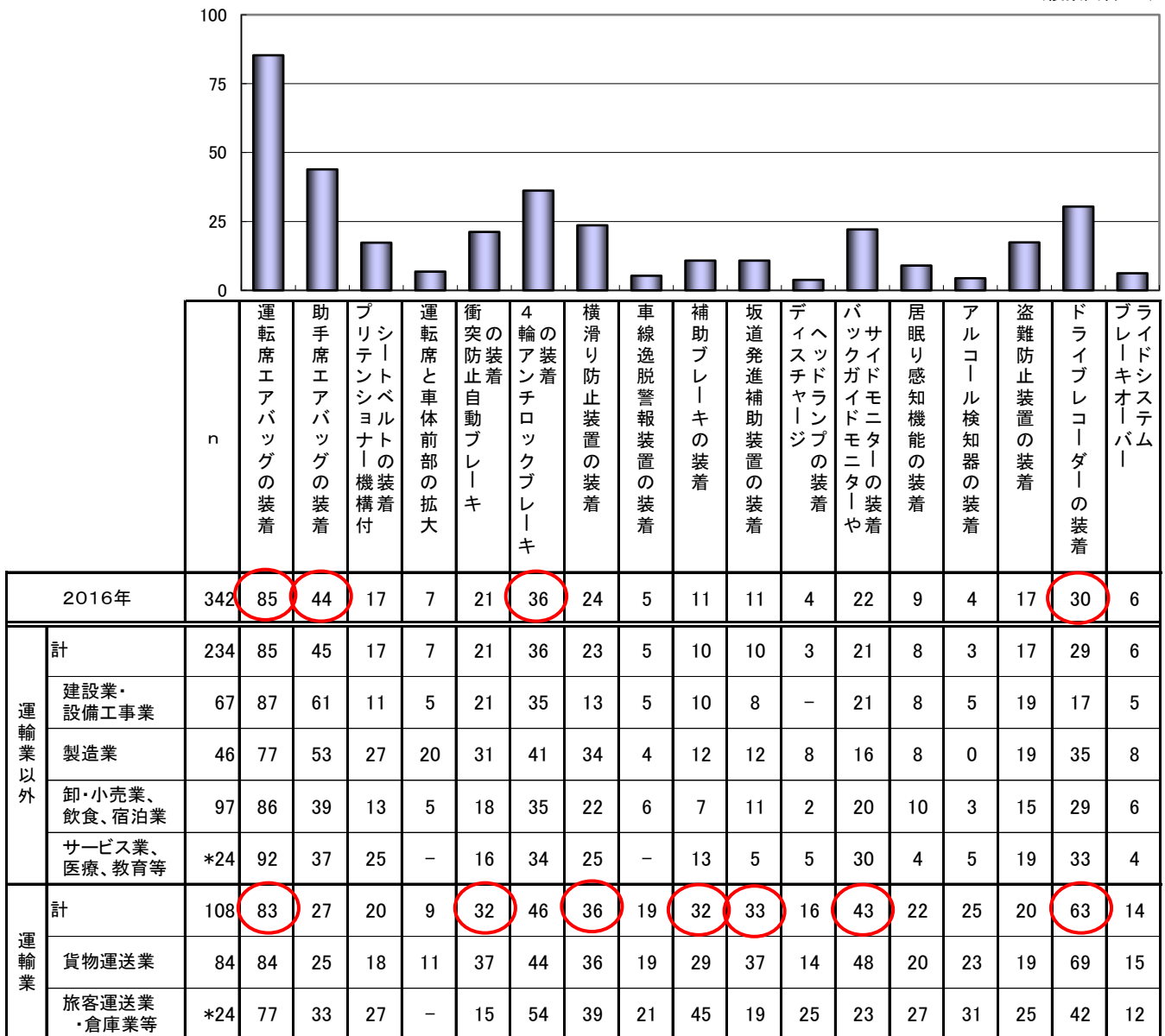
(3) 安全性向上の必要条件

- 「運転席エアバッグ」「助手席エアバッグ」「4輪アンチロックブレーキ」「ドライブレコーダー」は30%超  
 一運輸業では、「バックガイドモニターやサイドモニターの装着」「横滑り防止装置の装着」  
 「坂道発進補助装置の装着」「衝突防止自動ブレーキの装着」「補助ブレーキの装着」も30%を超える  
 (図表5-5)。

事業所

図表5-5 安全性向上の必要条件

(複数回答:%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 2 先進安全技術に対する意識

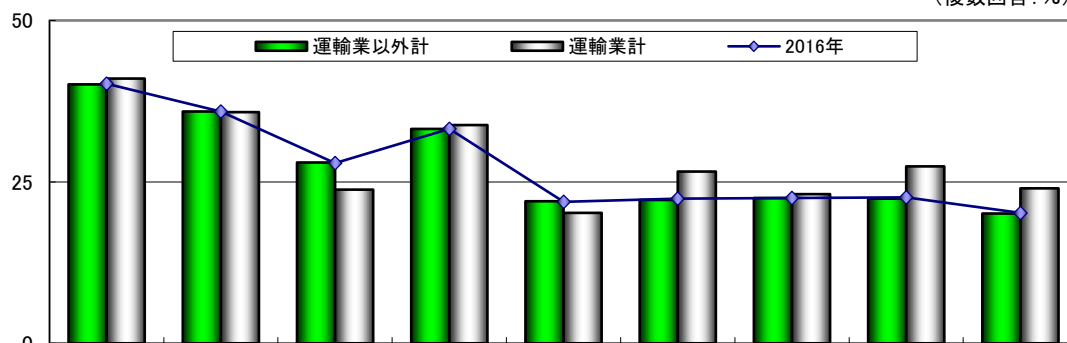
●魅力度の高い装備は「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「後側方衝突防止支援システム」

－「標識認識システム」「カーブ進入危険速度防止支援システム」は運輸業以外に比べ、運輸業で特に魅力度が高い（図表5-6）。

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:%)



事業所		n	歩行者の検知・保護支援	誤発進防止システム	駐車支援制御システム	後側方衝突防止支援	オートマチックシステム	標識認識システム	自動運転システム	カーブ進入危険速度防止支援システム	アダプティブクルーズ
2014年全体		778	42	32	25	30	24	21	22	-	-
2016年全体		753	40	36	28	33	22	22	23	23	20
運輸業以外	計	544	40	36	28	33	22	22	23	22	20
	建設業・設備工事業	104	46	43	29	39	19	23	27	27	29
	製造業	108	41	33	29	28	23	24	24	25	22
	卸・小売業、飲食、宿泊業	231	37	37	29	34	23	23	21	22	19
	サービス業、医療、教育等	101	43	34	27	32	22	21	23	21	19
運輸業	計	209	41	36	24	34	20	27	23	27	24
	貨物運送業	111	40	36	23	31	16	24	21	27	24
	旅客運送業・倉庫業等	98	43	36	25	38	27	31	27	28	24

## 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も約8割と変わらず。
- 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。
- 他の次世代環境車に比べ、ハイブリッド車への購入意向は高く、軽キャブバンを除き、意向は上昇。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おらず、インフラ整備の遅れも不安材料。

### 1 環境問題に対する意識

#### (1) 環境意識

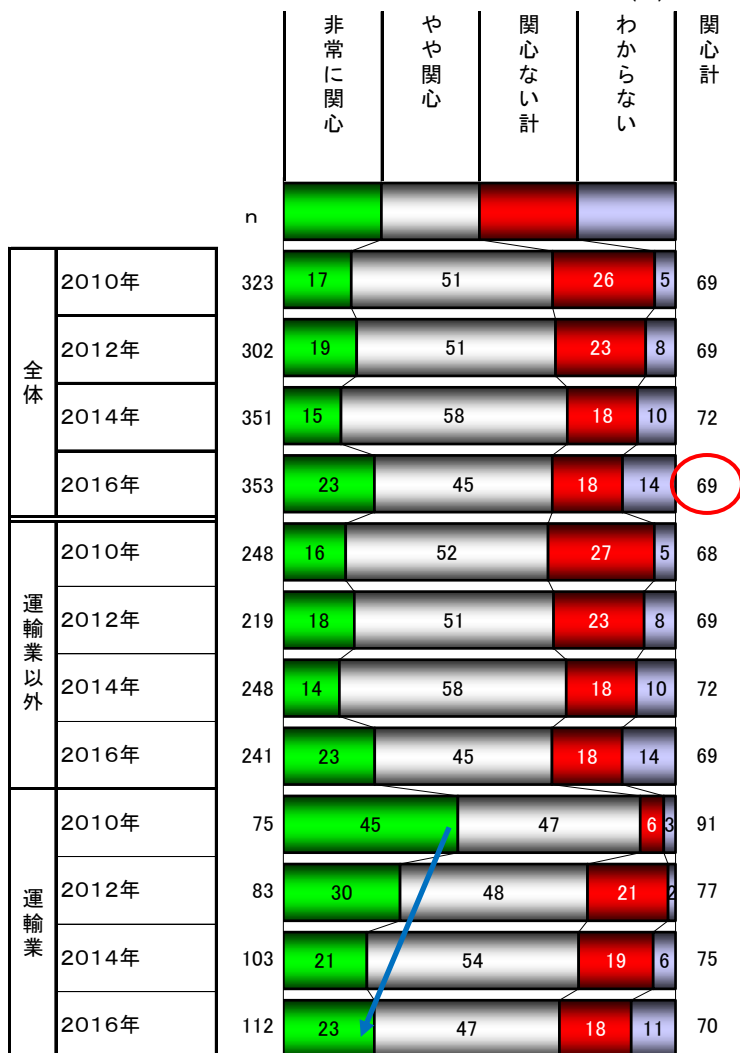
- 6割以上の事業所が環境問題に関心。環境対策費用については、ほとんどの事業所で負担感。

- － 「地球温暖化問題」「大気汚染問題」に対して、6割以上が関心。運輸業は2010年度以降、関心度が低下傾向（図表6-1・2）。
- － 環境対策費用の負担感は、約8割の事業所が負担を感じている（図表6-4）。
  - ・ 「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

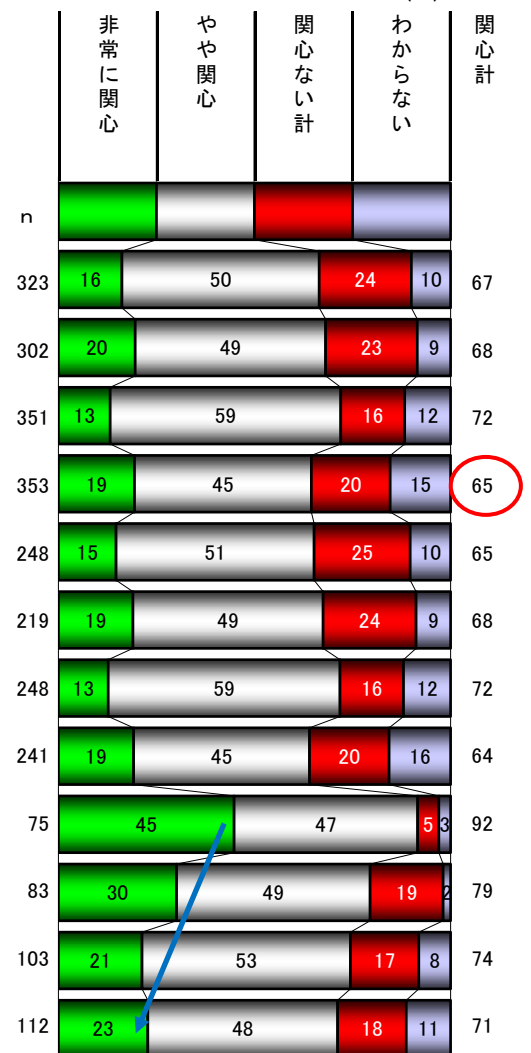
図表6-1 地球温暖化問題に対する関心度

(%)



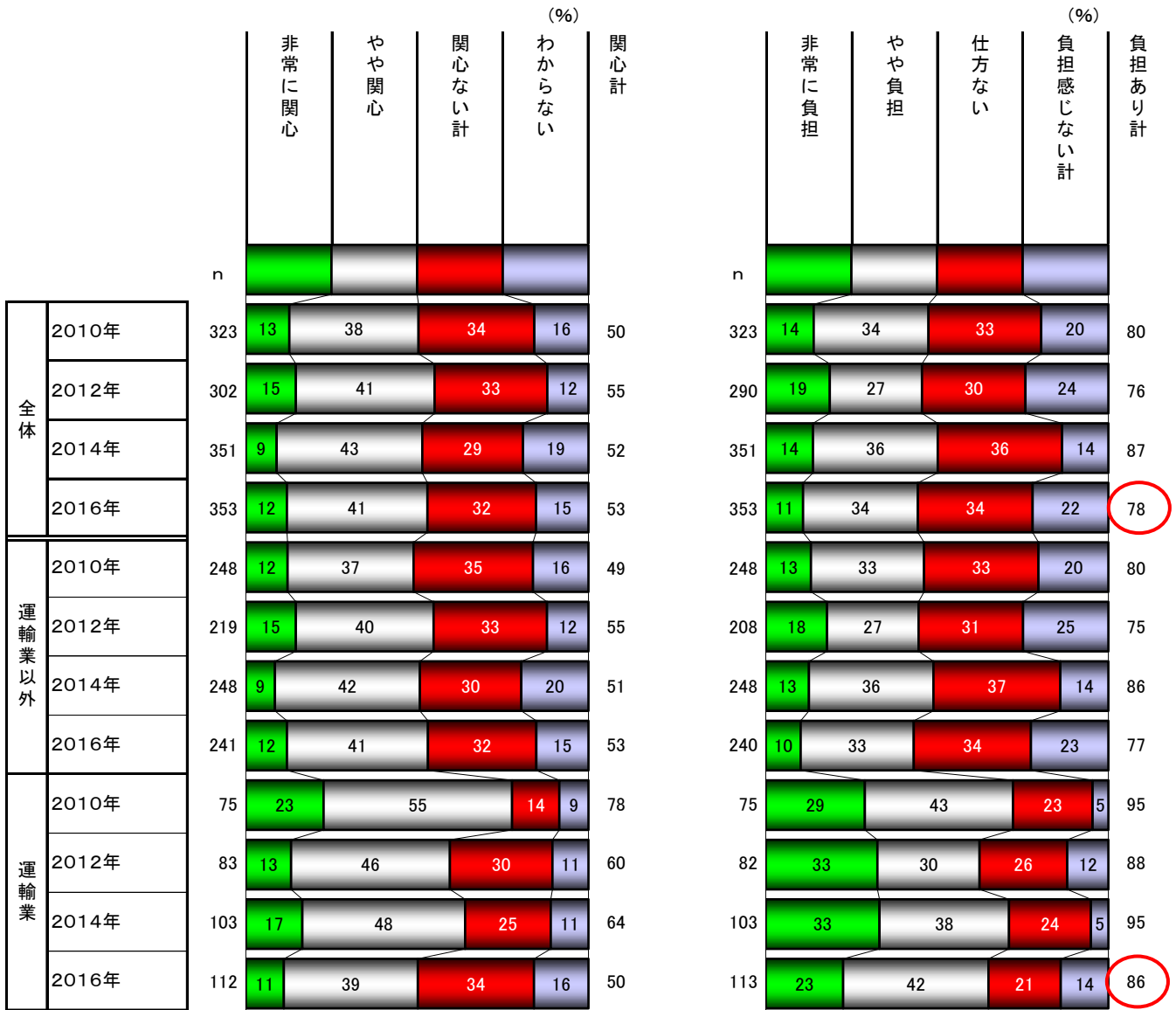
図表6-2 大気汚染問題に対する関心度

(%)



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

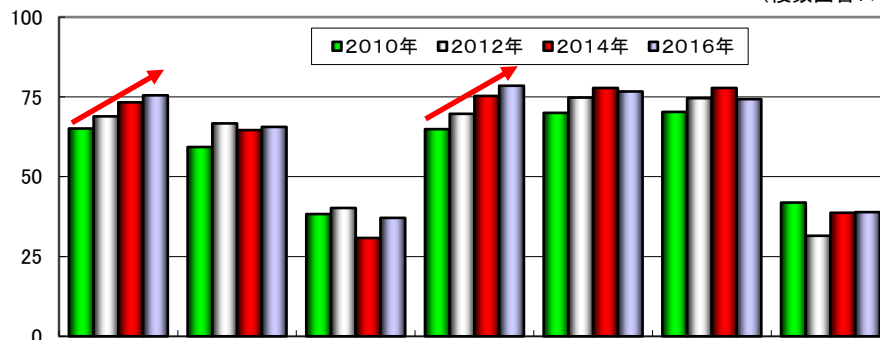
● 7割以上の事業所でアイドリングストップ・エコドライブを実施

- － 「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（図表6-5）。
- ・ 「低燃費の車を選ぶ」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」は上昇傾向が継続。

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	保有台数を少なくする
全体	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
	2016年	351	76	66	37	79	77	74	39
運輸業以外	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
	2016年	238	76	66	38	79	76	74	40
運輸業	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
	2016年	113	73	65	30	80	82	83	30

## 2 次世代環境車に対する意識

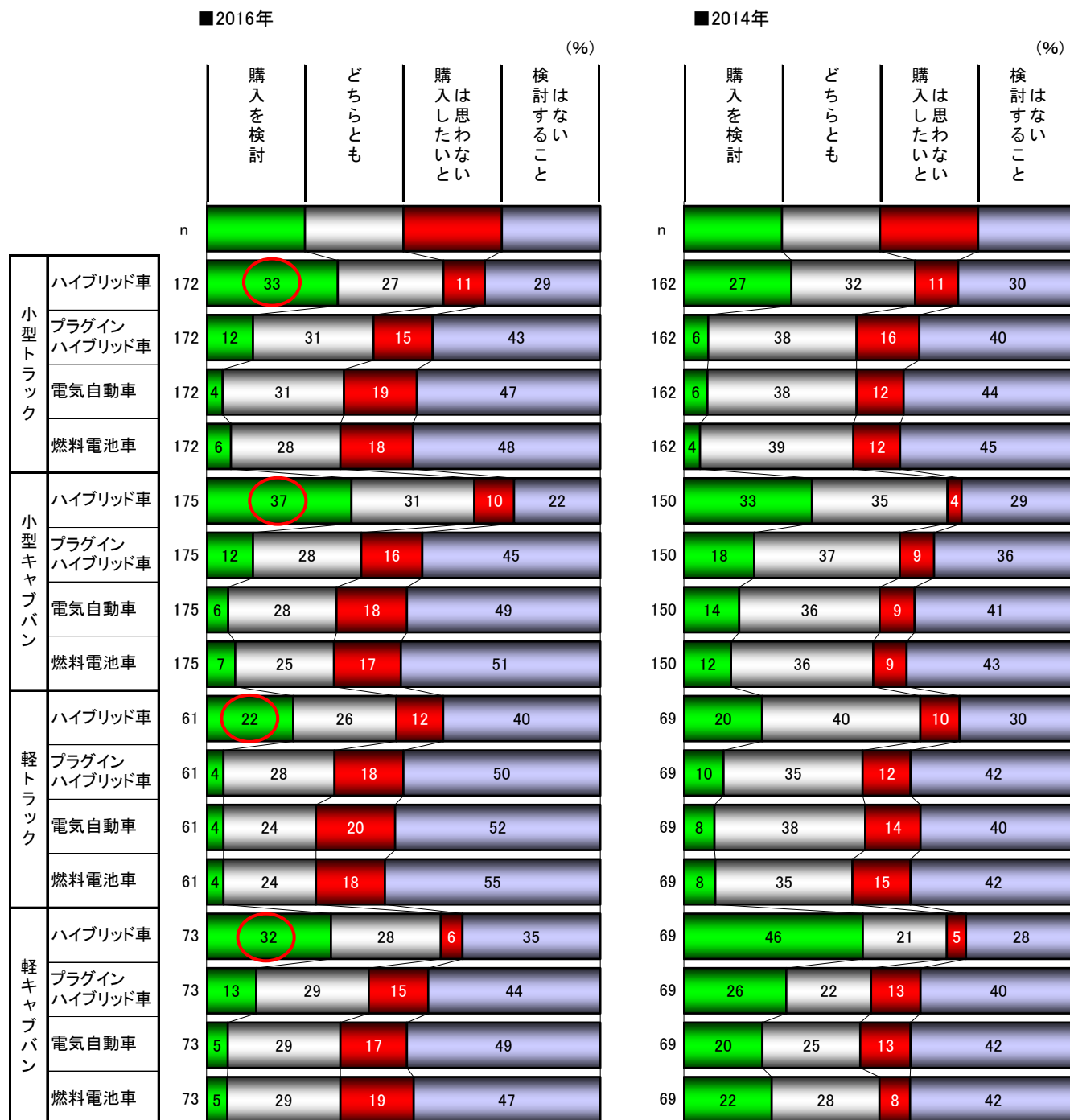
### (1) 次世代環境車に対する購入意向

#### ●最も購入意向が高い次世代環境車はハイブリッド車

- 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バンタイプで意向が高い（図表6-6）。

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>

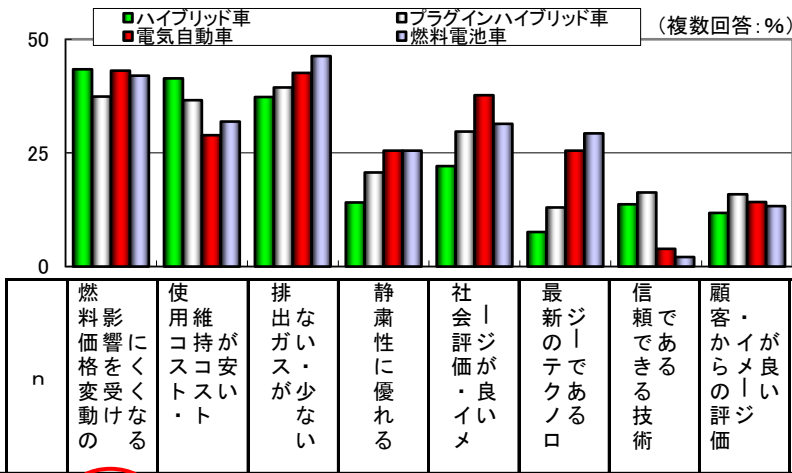
－ハイブリッド車は「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車は「排出ガスがない・少ない」が最も高い（図表6-7）。

<懸念点>

－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」「充電施設の場所や数が心配」が高い。各次世代環境車とも約25%が特に懸念点はないとの回答（図表6-8）。

図表6-7 購入理由

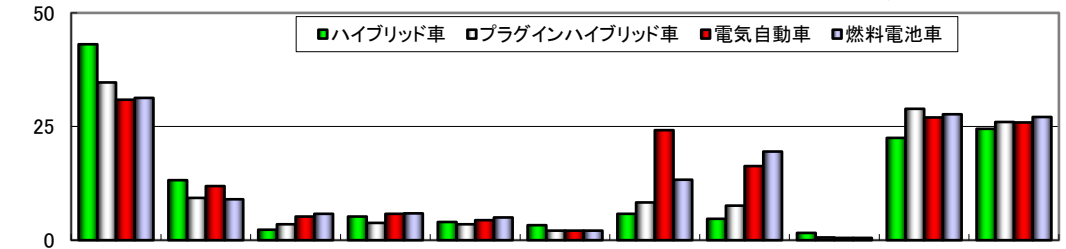
事業所



	n	燃料価格変動を受けにくい	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	信頼できる技術	顧客からの良い評価
全体	ハイブリッド車	186	43	41	37	14	22	8	14
	プラグインハイブリッド車	85	37	37	39	21	30	13	16
	電気自動車	69	43	29	43	26	38	26	4
	燃料電池車	67	42	32	46	26	31	29	2

図表6-8 次世代環境車の懸念点

(複数回答: %)



	n	車（導入コストが高い）	バッテリーの耐用年数と維持費用で不安がある	技術的な信頼性	耐久性に不安がある	修理が限定される工場	ガソリン・ディーゼル車より最大積載量が小さい	1回の充電での走行可能距離が短い	充電施設や充電場所の数が心配	その他	わからない	特にない
全体	ハイブリッド車	354	43	13	2	5	4	3	6	5	2	23
	プラグインハイブリッド車	354	35	9	4	4	4	2	8	8	1	29
	電気自動車	354	31	12	5	6	4	2	24	16	1	27
	燃料電池車	354	31	9	6	6	5	2	13	20	1	28
運輸業以外	ハイブリッド車	241	43	13	2	5	4	3	6	4	2	23
	プラグインハイブリッド車	241	35	9	4	4	3	2	8	7	1	29
	電気自動車	241	31	12	5	6	4	2	24	16	1	27
	燃料電池車	241	31	9	6	6	5	2	13	20	1	28
運輸業	ハイブリッド車	113	44	16	1	8	6	8	10	10	2	17
	プラグインハイブリッド車	113	32	12	1	8	7	7	9	13	2	22
	電気自動車	113	30	14	4	10	6	7	20	23	1	20
	燃料電池車	113	35	13	5	12	10	7	12	18	1	22

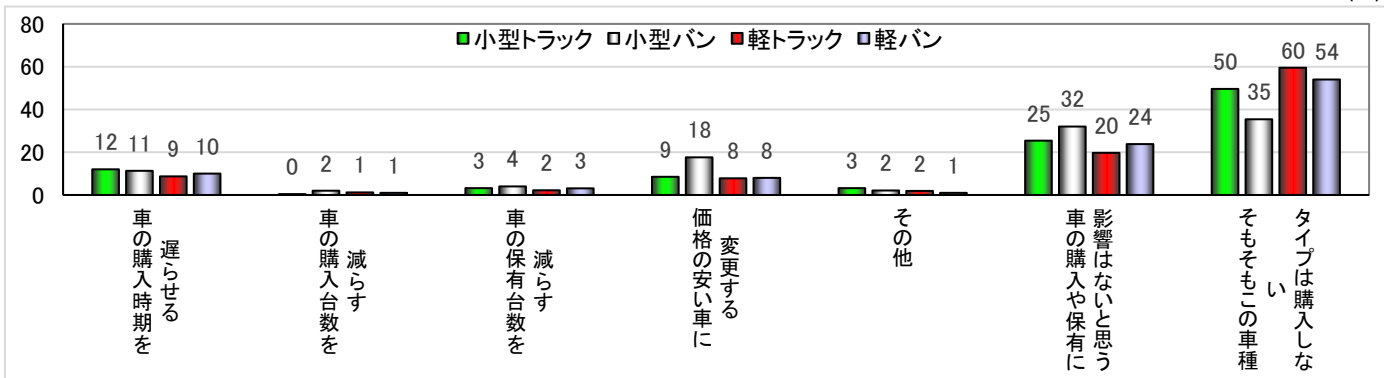
### 3 燃費規制に対する意識

- 燃費規制への対応で車両価格が10%上昇した場合、2～3割の事業所で購入や保有に影響。  
 -影響内容は、「購入時期を遅らせる」「価格の安い車に変更する」が1割程度（図表6-9）。

事業所

図表6-9 車両価格が10%上昇した場合の影響

(%)



<小型トラック>

(%)

<軽トラック>

(%)

2016年		n
運輸業以外	計	241
	建設業・設備工事業	68
	製造業	46
	卸・小売業、飲食、宿泊業	103
	サービス業、医療、教育等	*24
運輸業	計	113
	貨物運送業	88
	旅客運送業・倉庫業等	*25
環境費用	負担感あり	169
	仕方がない	117
	負担感なし	67

	遅らせる	減らす	減らす	変更する	その他	影響はないと思う	購入しないタイプは	影響あり
計	12	0	3	9	3	25	50	25
建設業・設備工事業	13	-	5	10	5	33	37	30
製造業	15	0	-	8	4	25	48	27
卸・小売業、飲食、宿泊業	11	-	5	8	3	22	52	25
サービス業、医療、教育等	9	-	-	9	-	25	62	14
計	21	7	3	11	7	33	29	38
貨物運送業	26	8	4	12	7	36	21	44
旅客運送業・倉庫業等	2	2	2	8	6	24	62	13
負担感あり	19	1	5	12	5	16	48	36
仕方がない	8	0	2	5	3	35	48	18
負担感なし	5	0	2	7	1	32	55	14

n

	遅らせる	減らす	減らす	変更する	その他	影響はないと思う	購入しないタイプは	影響あり
計	9	1	2	8	2	20	60	21
建設業・設備工事業	10	-	3	17	5	33	35	32
製造業	8	0	-	8	-	21	64	15
卸・小売業、飲食、宿泊業	9	2	4	8	2	15	62	23
サービス業、医療、教育等	9	-	-	-	-	25	66	9
計	6	4	-	6	3	11	72	17
貨物運送業	6	5	-	7	4	10	71	19
旅客運送業・倉庫業等	6	-	-	-	-	15	80	6
負担感あり	15	2	4	21	4	23	37	40
仕方がない	12	1	3	17	0	34	40	26
負担感なし	5	4	6	13	2	46	26	28

<小型バン>

(%)

<軽バン>

(%)

2016年		n
運輸業以外	計	241
	建設業・設備工事業	68
	製造業	46
	卸・小売業、飲食、宿泊業	103
	サービス業、医療、教育等	*24
運輸業	計	113
	貨物運送業	88
	旅客運送業・倉庫業等	*25
環境費用	負担感あり	169
	仕方がない	117
	負担感なし	67

	遅らせる	減らす	減らす	変更する	その他	影響はないと思う	購入しないタイプは	影響あり
計	11	2	4	18	2	32	35	33
建設業・設備工事業	8	3	5	23	3	38	28	34
製造業	12	1	-	16	-	37	40	24
卸・小売業、飲食、宿泊業	13	3	7	19	3	31	29	40
サービス業、医療、教育等	13	-	-	13	-	29	46	25
計	6	2	0	7	4	17	68	15
貨物運送業	6	2	0	7	4	19	66	15
旅客運送業・倉庫業等	6	-	-	6	6	7	76	17
負担感あり	9	2	4	10	3	11	63	27
仕方がない	8	2	-	4	1	28	57	15
負担感なし	10	-	2	9	-	26	56	18

n

	遅らせる	減らす	減らす	変更する	その他	影響はないと思う	購入しないタイプは	影響あり
計	10	1	3	8	1	24	54	22
建設業・設備工事業	3	-	3	10	3	33	49	18
製造業	11	0	-	8	-	24	57	19
卸・小売業、飲食、宿泊業	11	2	6	11	1	20	53	28
サービス業、医療、教育等	17	-	-	-	-	32	51	17
計	3	0	-	4	2	11	79	10
貨物運送業	4	0	-	5	3	12	77	12
旅客運送業・倉庫業等	-	-	-	-	-	11	89	0
負担感あり	11	2	5	10	1	14	59	28
仕方がない	10	-	1	6	0	32	50	18
負担感なし	7	-	2	7	2	32	50	18

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 第7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。37%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。
- 消費地への配送は自家出荷中心。

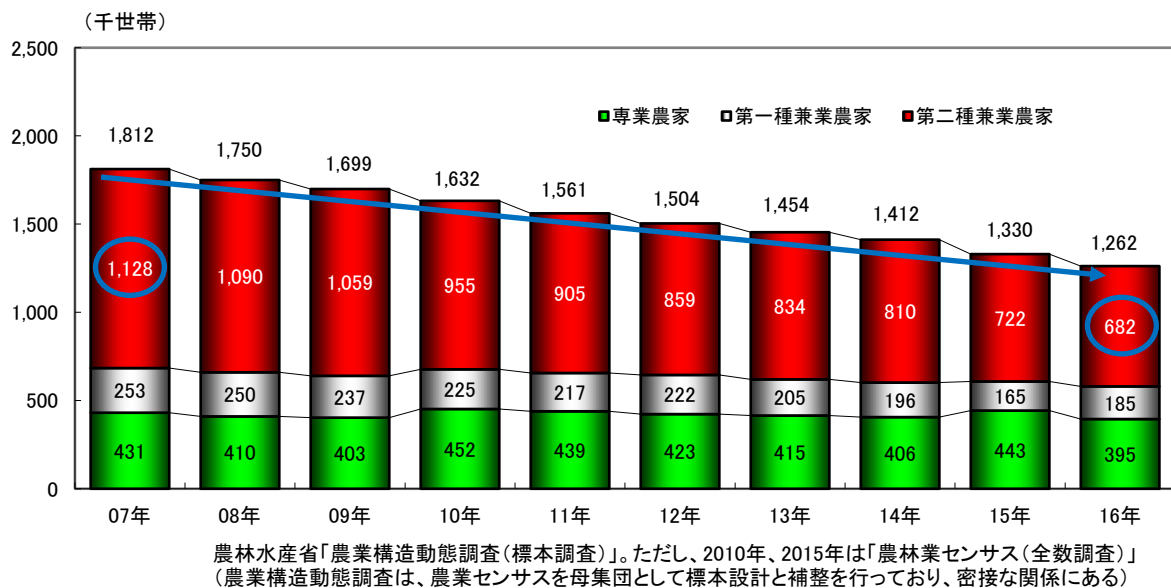
### 1 農家の現状

#### ●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が継続。2007年の181万世帯から2014年の126万世帯へと10年間で55万世帯減少。特に第二種兼業農家では113万世帯から68万世帯へと大幅に減少している（図表7-1）。

ー一方で農業生産法人数は増加傾向にあり、2005年の9,500法人から16,200法人への大幅増（図表7-2）。

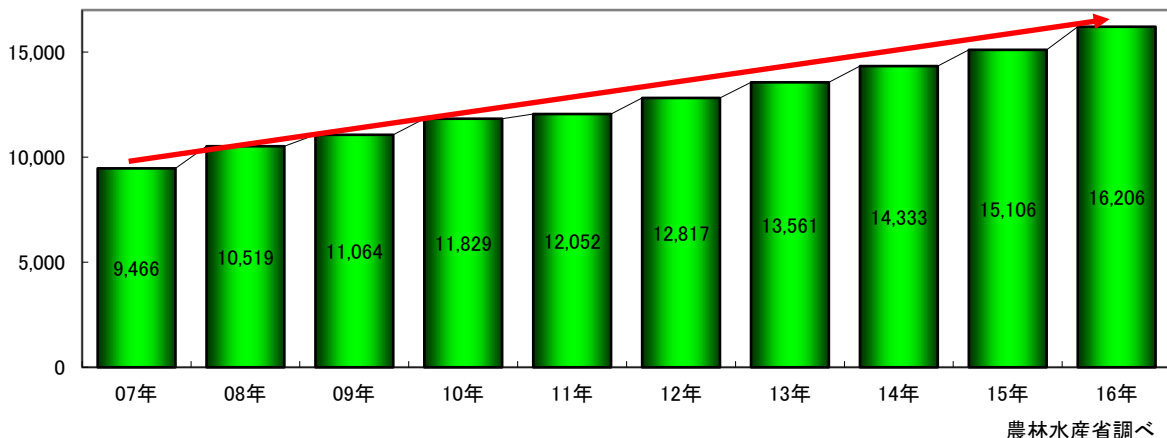
図表7-1 販売農家数の推移



#### 【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7-2 農業生産法人数の推移



## 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37%

－経営形態では、「個人経営」が大部分を占めている（図表7-4）。

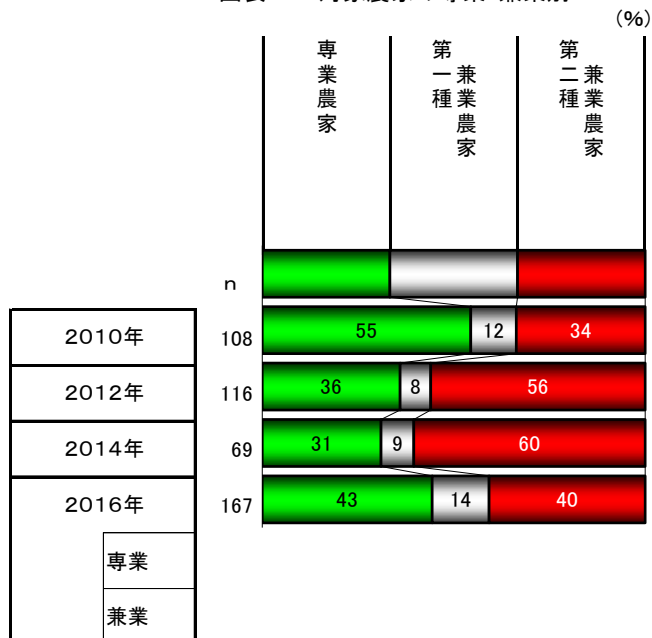
－農業の継続意向では「規模を縮小+廃業予定」が37%。

専業農家では「規模を拡大・会社運営予定」が15%、「規模を縮小+廃業予定」が24%。

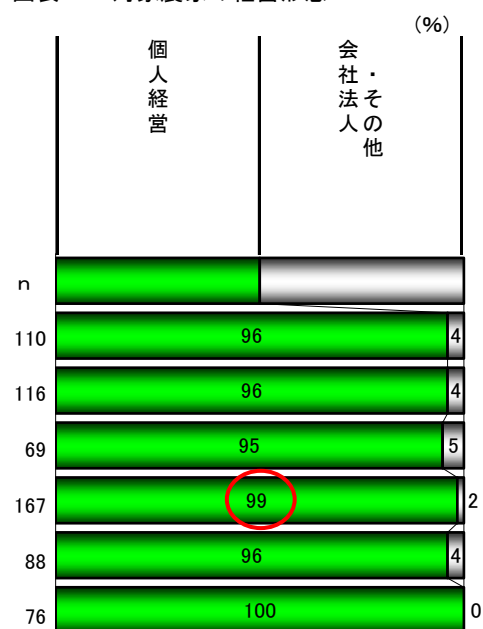
一方、兼業農家では「規模を縮小+廃業予定」が44%（図表7-5）。

ユーザー

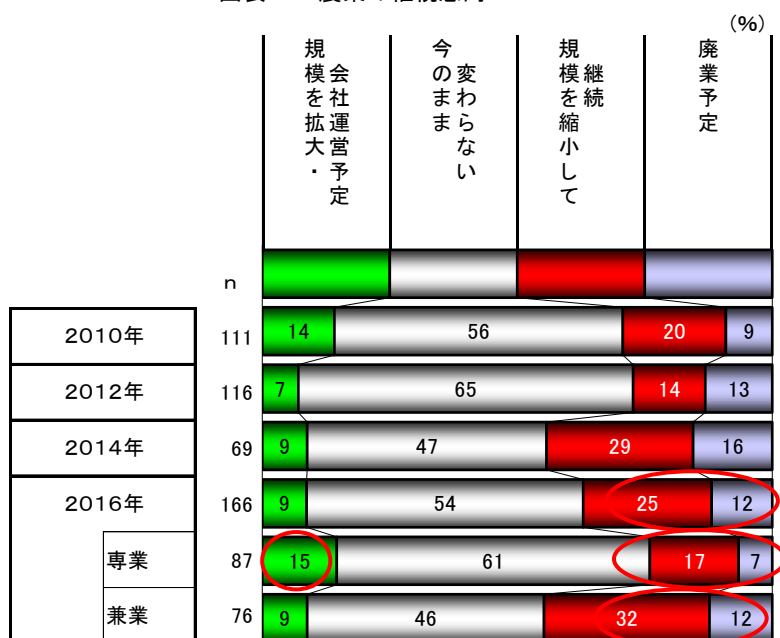
図表7-3 対象農家の専業・兼業別



図表7-4 対象農家の経営形態



図表7-5 農業の継続意向



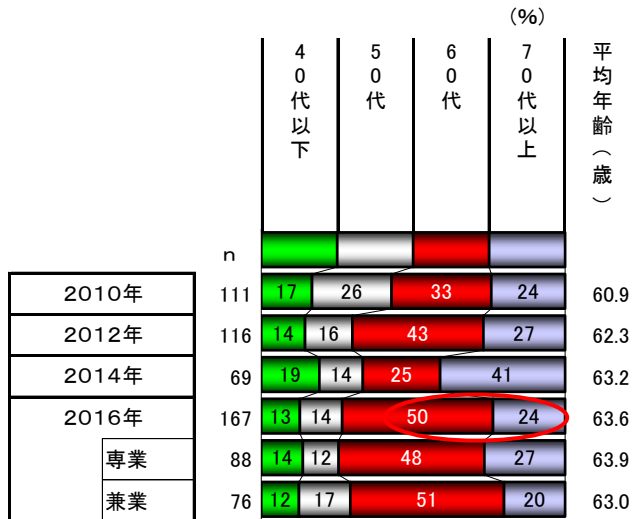
### 3 農家の使用実態

●消費地への輸送方法は自家出荷が中心

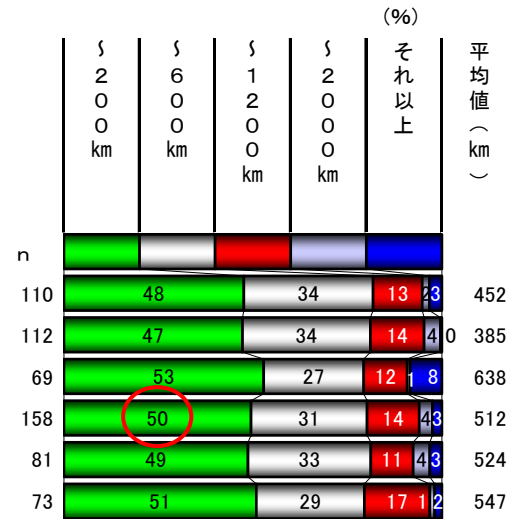
- －主運転者は60代以上が7割超（図表7-6）。
- －月間走行距離は200km以下が半数（図表7-7）。行動半径は10km以内が約7割（図表7-8）。
- また、消費地への輸送方法としては自家出荷が7割弱。専業農家では「自家出荷」が6割弱、「運輸業者の輸送」が2割弱（図表7-11）。

ユーザー

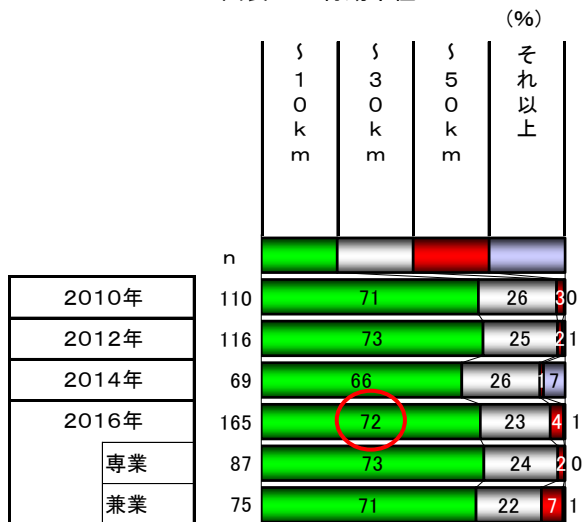
図表7-6 主運転者年代



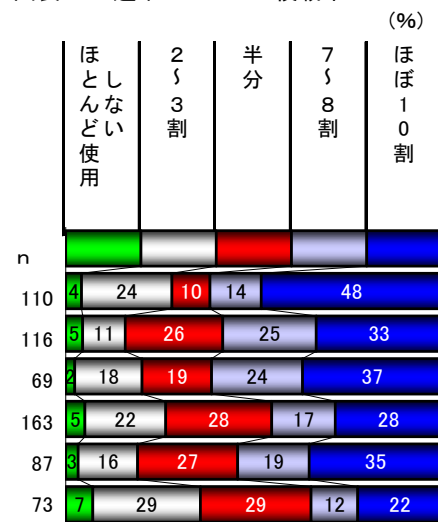
図表7-7 月間平均走行距離



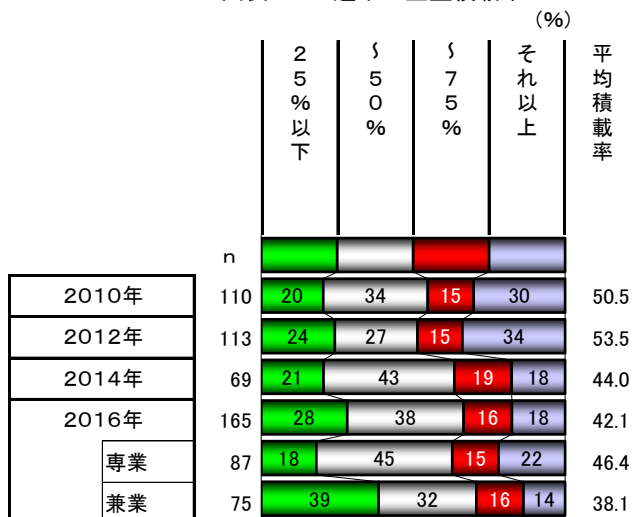
図表7-8 行動半径



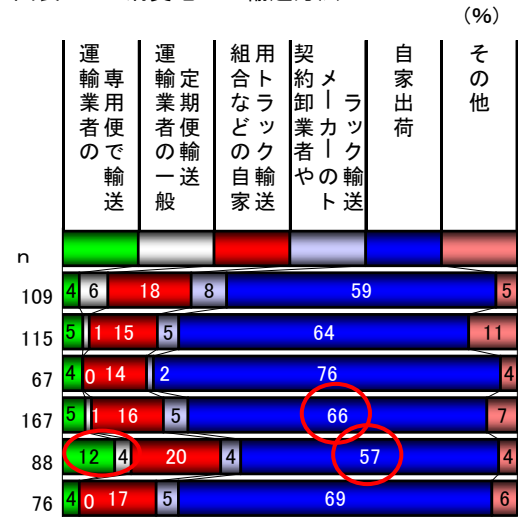
図表7-9 通常のスペース積載率



図表7-10 通常の重量積載率



図表7-11 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。次期意向も軽トラック意向が上位

- 農家における保有車種は、軽トラックが91%と最も高い。専業農家では「普通・小型商用車」の保有が多く、兼業農家では「乗用車」の保有が多い（図表7-12）。
- 保有台数の増減は、ほとんどない状況（図表7-14）。今後の見通しでは1割弱の農家が「減少／保有中止」の意向（図表7-15）。
- 次期買い替え意向車は農家全体で、「軽トラック」の比率が60%と最も高い。専業農家では、小型車意向が24%（図表7-16）。

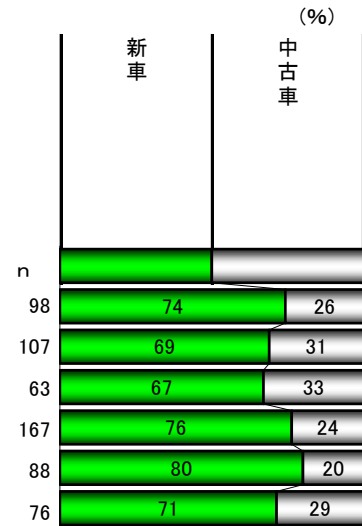
ユーザー

図表7-12 保有車種

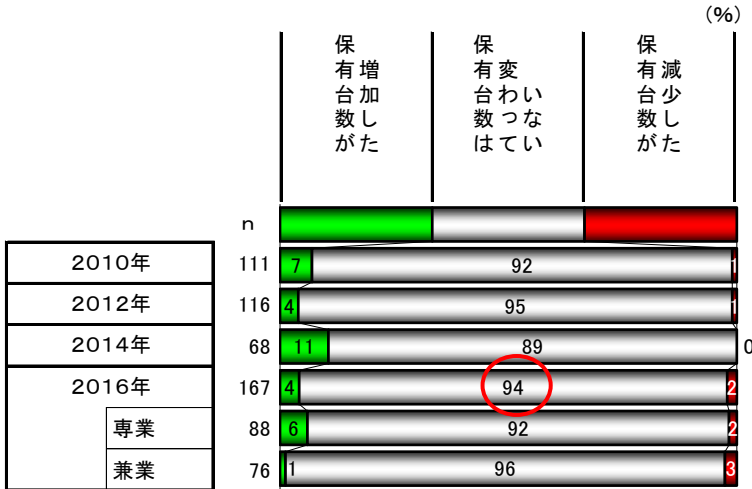
(複数回答%)

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	
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	
2016年	167	2	19	8	91	20	8	57	51	
専業	88	4	26	8	91	26	8	55	43	
兼業	76	1	12	7	90	13	8	61	61	

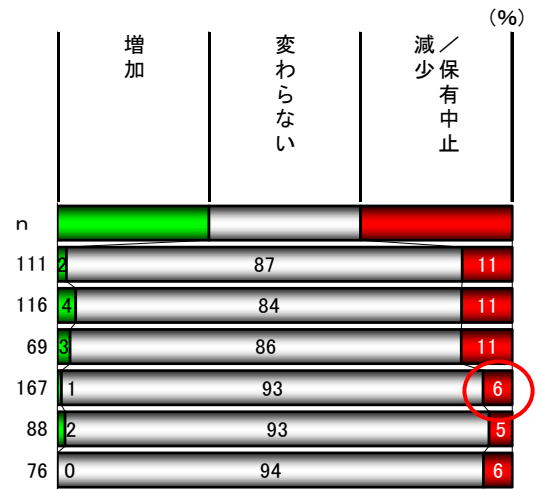
図表7-13 保有車新中古



図表7-14 最近5年の保有台数増減



図表7-15 今後のトラック・バン保有増減見通し



図表7-16 次期意向車

(%)

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	軽乗用車
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
2016年	165	-	16	3	1	60	11	3	1	3
専業	87	-	19	5	1	53	10	4	2	3
兼業	75	-	12	1	1	68	10	2	1	3

## 第8章 運転手不足への対応と課題

- 高齢運転手は現在5割弱の事業所で雇用、また女性及び若年運転手の雇用は1割程度にとどまっており、雇用の拡大余地は大きい。特に運輸業では今後採用を積極化。
- 女性及び若年運転手採用に積極的な運輸業では、採用にあたって女性では労務面、若年層では保有免許が障害。
- 女性及び若年層採用に向けた取り組みを行っている事業所は2割程度にとどまる。

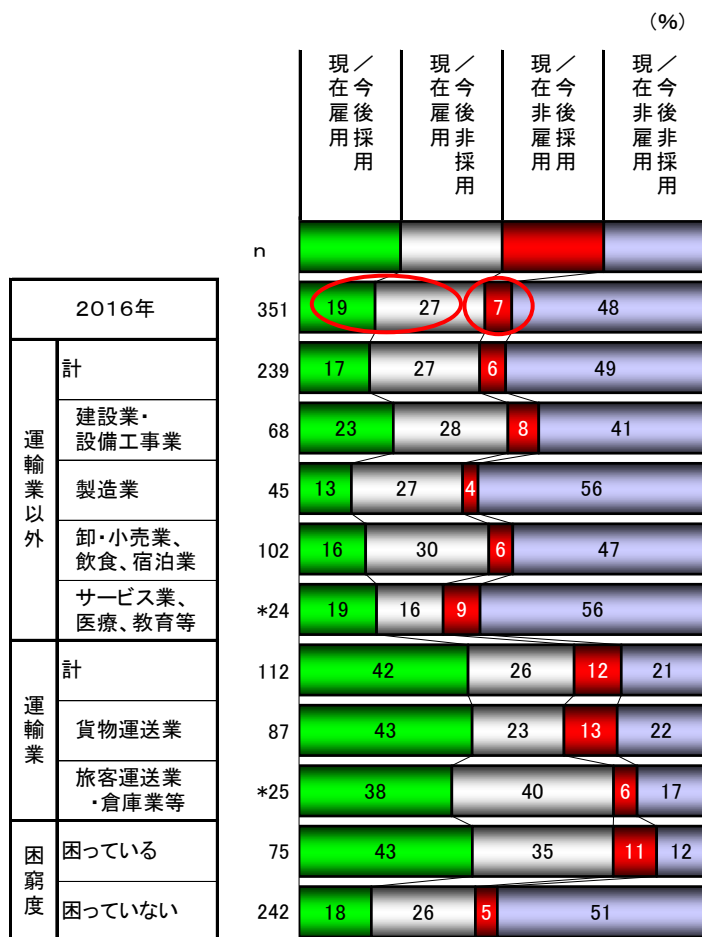
### 1 高齢運転手の採用状況

#### ●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

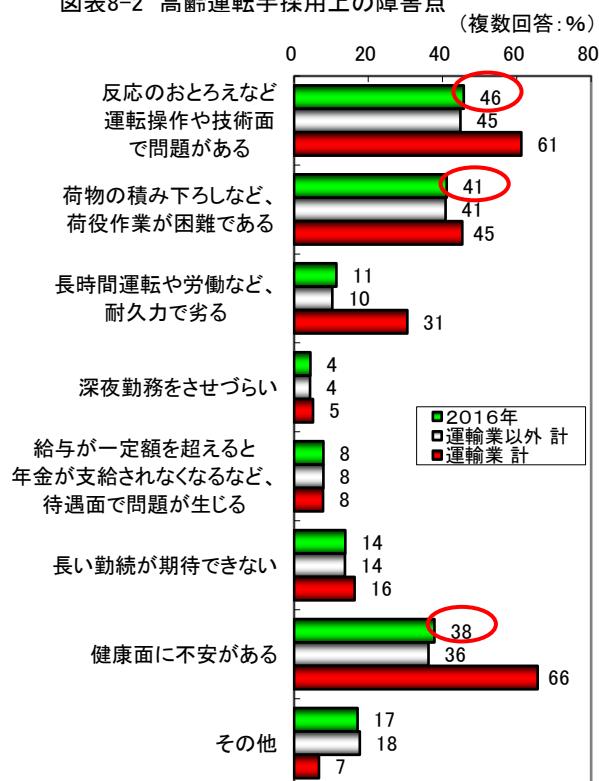
ー現在高齢運転手を雇用している事業所は46%。今後新たに採用を予定している事業所は7%。  
現在雇用と現在非雇用を合わせると26%の事業所で高齢者を雇用予定（図表8-1）。

ー高齢運転手を雇用するにあたっては、「健康面の不安」「反応のおとろえ」「荷役作業困難」等、加齢に伴う身体面が障害（図表8-2）。

図表8-1 高齢運転手採用状況



図表8-2 高齢運転手採用上の障害点





## 2 女性運転手の採用状況

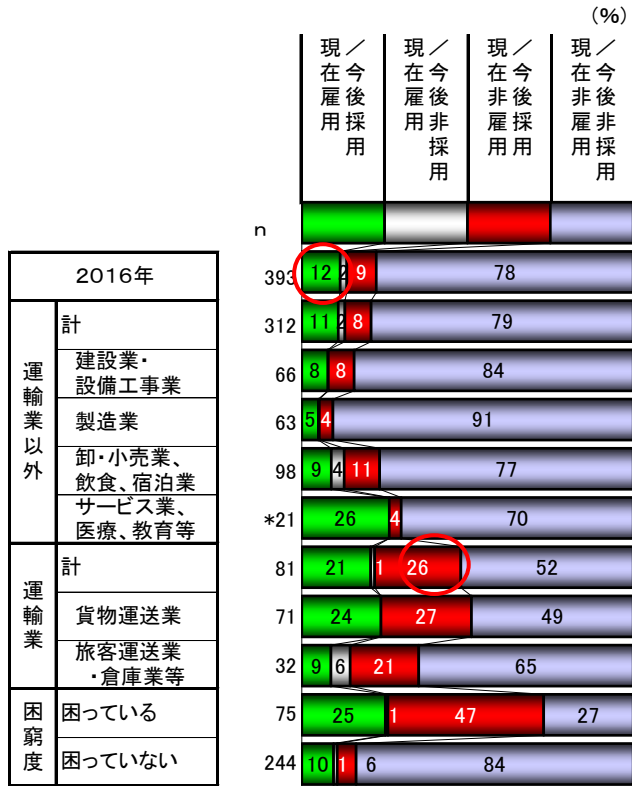
### ●女性運転手の雇用は運輸業で大幅拡大予定、採用にあたっては労務面が障害

- 現在女性運転手を雇用している事業所は14%。今後新たに採用を予定している事業所は9%。  
運輸業では新たに女性を採用する予定の事業所は26%と大幅拡大予定（図表8-3）。
- 女性運転手を雇用するにあたっては、「荷役作業困難」「施設面改善」「長期雇用」等労務面が障害（図表8-4）。
- 8割強の事業所では採用に向けた取り組みは行っていない状況（図表8-5）。

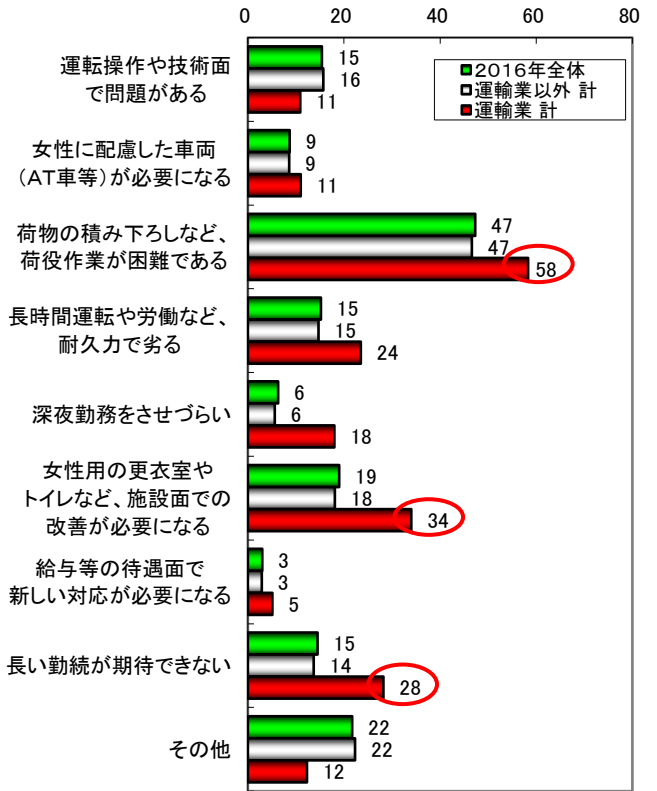
事業所

図表8-3 女性運転手採用状況

図表8-4 女性運転手採用上の障害点（複数回答：%）



今後採用計



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表8-5 女性運転手採用に向けた取り組み

(%)

2016年	n	女性用トイレの設置	女性の職場環境の改善	女性ができる仕事の見直し	女性でも作業自動化・機械化の推進	柔軟な働き方の推進	シフト制の導入	多様な勤務形態の導入	ドライバーの育成	風土の醸成	等身大の女性活躍の推進	未経験者の育成	強化された教育の実施	妊娠・出産を考慮した制度の整備	再雇用制度の整備	取り組んでいること
計	351	8	4	5	1	4	3	1	2	2	7	83	7	7	84	
運輸業以外	238	8	4	4	1	3	3	-	1	1	7	84	7	7	84	
建設業・設備工事業	68	8	0	3	-	-	-	-	-	-	3	92	3	3	92	
製造業	45	5	1	0	-	1	0	-	-	0	0	95	0	0	95	
卸・小売業、飲食、宿泊業、サービス業、医療、教育等	102	7	5	5	-	5	3	-	1	1	9	82	1	9	82	
計	*23	13	9	9	5	4	10	-	5	5	14	69	5	14	69	
運輸業	113	12	9	13	3	13	5	14	8	12	6	66	12	6	66	
貨物運送業	88	10	11	16	4	14	5	16	7	13	7	64	13	7	64	
旅客運送業・倉庫業等	*25	21	-	2	-	9	2	3	11	4	-	72	4	-	72	
困窮度	75	30	10	13	1	19	16	7	13	7	17	51	7	17	51	
困っていない	242	6	3	3	1	2	1	0	1	1	5	88	1	5	88	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

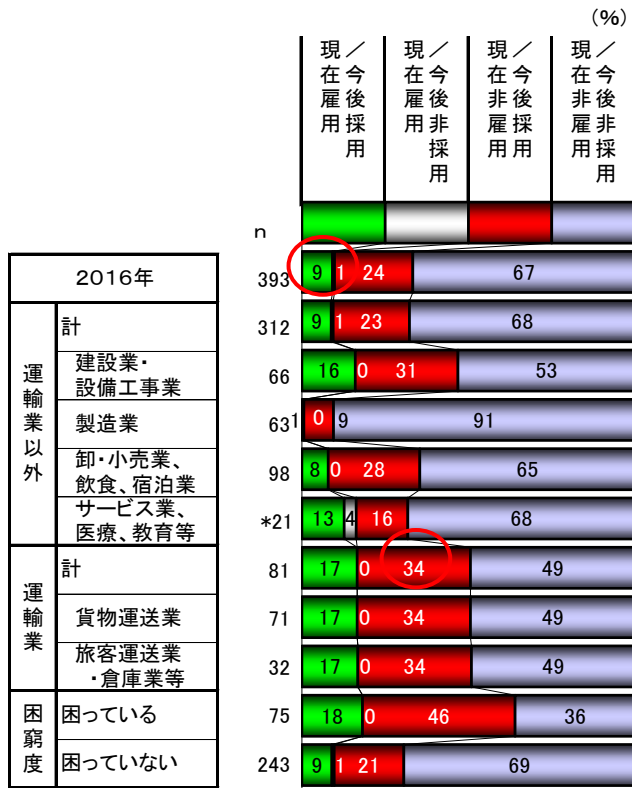


### 3 若年運転手の採用状況

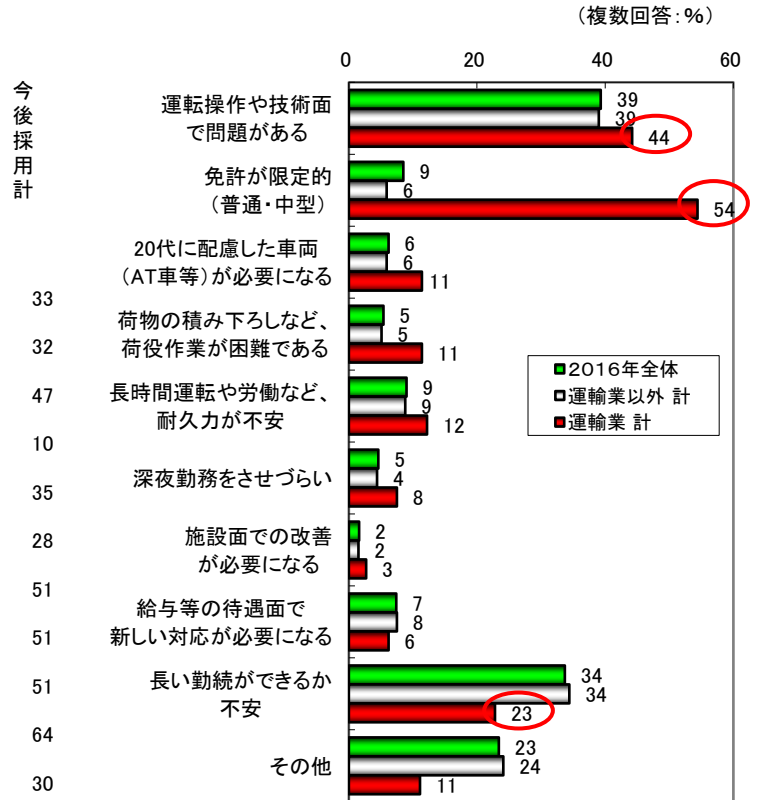
●若年運転手の雇用は大幅拡大予定。運転技術に加え、運輸業では限定免許が障害

- 現在若年運転手を雇用している事業所は10%。今後新たに採用を予定している事業所は24%。運輸業では新たに若年を採用する予定の事業所は34%と大幅拡大予定（図表8-6）。
- 若年運転手を雇用するにあたっては、「運転技術」「長期雇用」が障害。運輸業では「限定免許」が障害（図表8-7）。
- 8割弱の事業所では採用に向けた取り組みは行っていない状況（図表8-8）。

図表8-6 若年運転手採用状況



図表8-7 若年運転手採用上の障害点



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表8-8 若年運転手採用に向けた取り組み

業種	働き易い労働環境の整備	大型車や中型車の免許取得のサポート	他の業種に比べた確保	給付水準の確保	未経験者の育成	強化教育の充実	先輩が気軽に教える	先導となる先輩の育成	目標となる先導の育成	ドライバーの育成	トラックリアライターの提示	保有資格やキャリアアップ	優遇策にキャリアアップ	社会的貢献や仕事の面白さを強調	誇りを持つ職業としてのアピール	勤続年数の長いドライバー	報奨金の導入	取り組んでいること
2016年 計	8	4	2	6	8	2	0	2	1	5	2	1	78					
建設業・設備工事業	7	3	2	5	7	1	0	2	-	4	1	0	80					
製造業	6	5	3	5	6	-	0	5	-	3	-	-	84					
卸・小売業、飲食、宿泊業、サービス業、医療、教育等	1	-	1	4	8	0	-	-	-	0	0	0	91					
運輸業 計	10	1	2	4	6	-	-	-	-	6	1	-	77					
貨物運送業	8	9	-	8	12	5	-	7	-	5	5	-	72					
旅客運送業・倉庫業等	18	19	9	24	27	13	3	2	8	14	14	10	48					
困窮度 困っている	20	20	11	23	28	13	3	3	11	16	16	13	44					
困っていない	8	15	2	28	23	9	2	-	-	5	8	-	62					
困窮度 困っている	12	25	10	10	21	6	2	8	4	6	6	6	52					
困っていない	7	2	1	6	7	1	-	2	0	5	2	0	81					

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

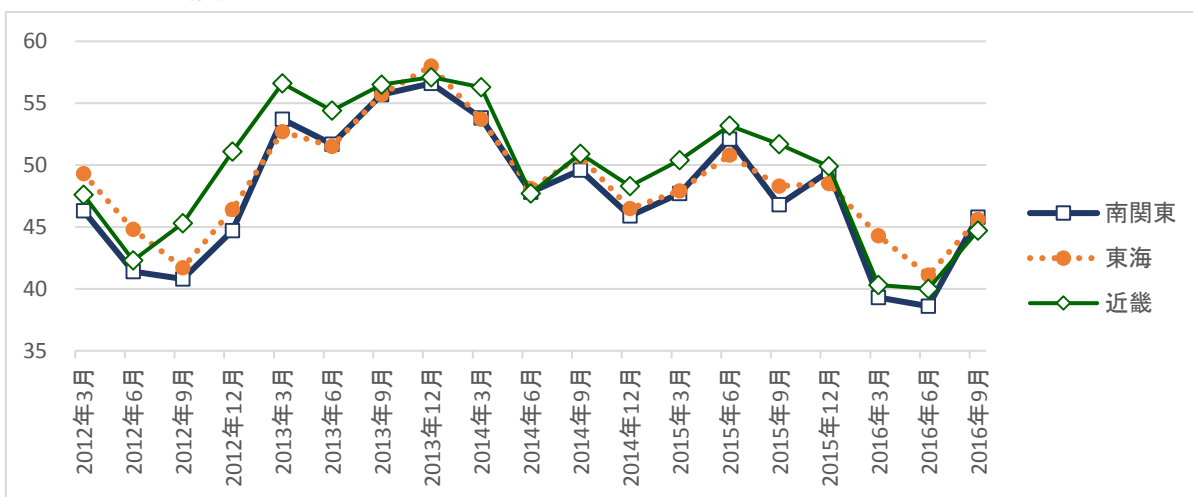
## 第9章 地域別分析

- 各地域とも運輸業では、保有増意向の事業所が1割前後出現。
- 東京・愛知は、保有増意向の事業所が多く、やや明るい見通し。
- 大阪は、保有増意向の事業所と保有減意向の事業所が1割程度で拮抗。

### 1 経済状況

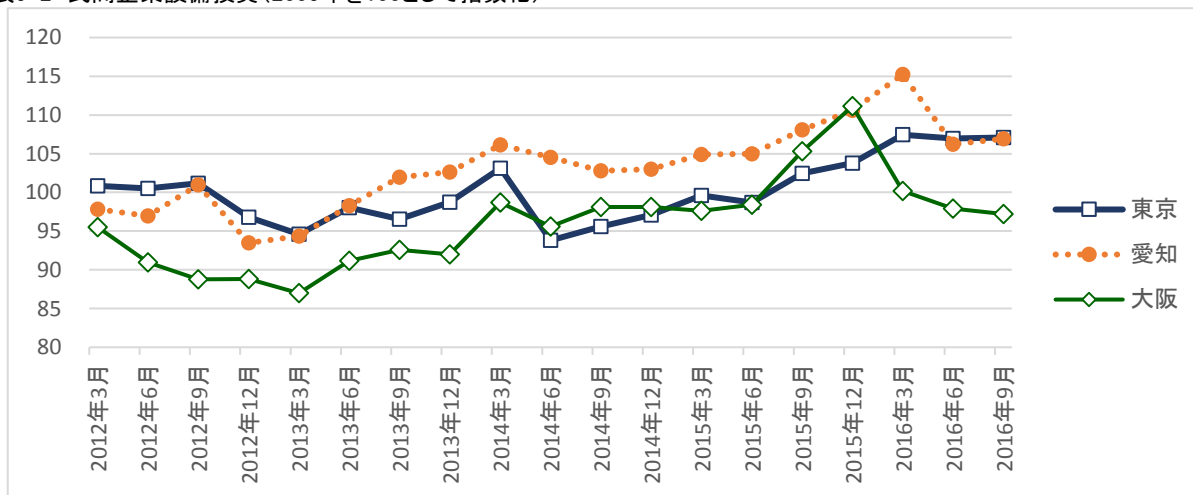
- －地域DIで見ると、各地域とも2015年から2016年をまたいで急落したものの、足元では回復基調（図表9-1）。
- －設備投資では東京は伸長が継続、愛知・大阪は2016年にかけて失速（図表9-2）。
- －輸送量は各地域とも減少傾向（図表9-3）。

図表9-1 地域別DIの推移



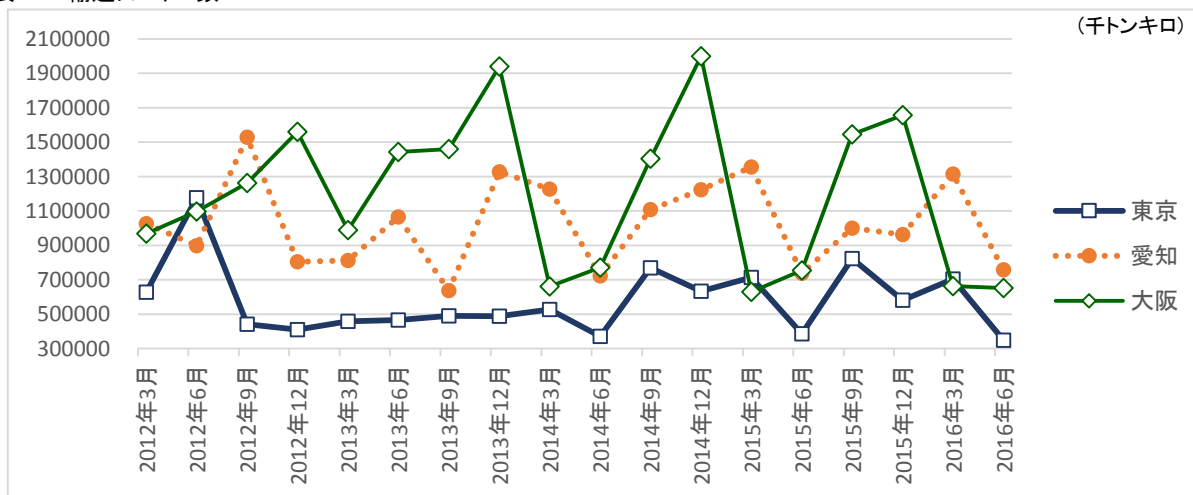
出典：内閣府「景気ウォッチャー調査」

図表9-2 民間企業設備投資(2005年を100として指数化)



出典：内閣府「地域別支出総合指数」

図表9-3 輸送トンキロ数



出典：国土交通省「自動車輸送統計」

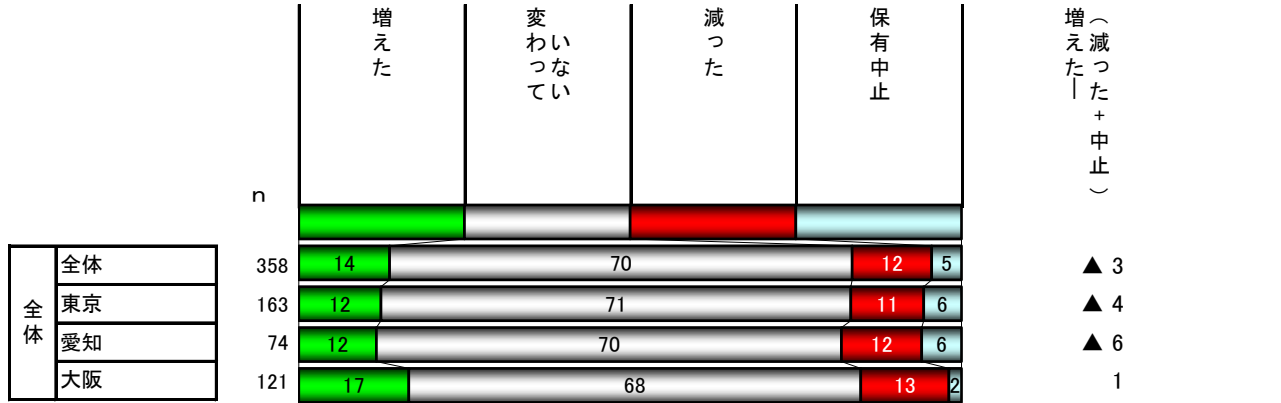
## 2 最近5年間の保有動向

- 東京・愛知は「減った+保有中止」が「増えた」事業所を上回る。大阪は拮抗（図表9-4）。
- 増加した理由では、東京は「荷の量が増えた」、愛知は「不足気味」、大阪は「営業関係」（図表9-5a）。
- 減少した理由では、東京は「業務内容が変わった」、愛知・大阪は「経費を節約」（図表9-5b）。

図表9-4 最近5年間の保有台数増減

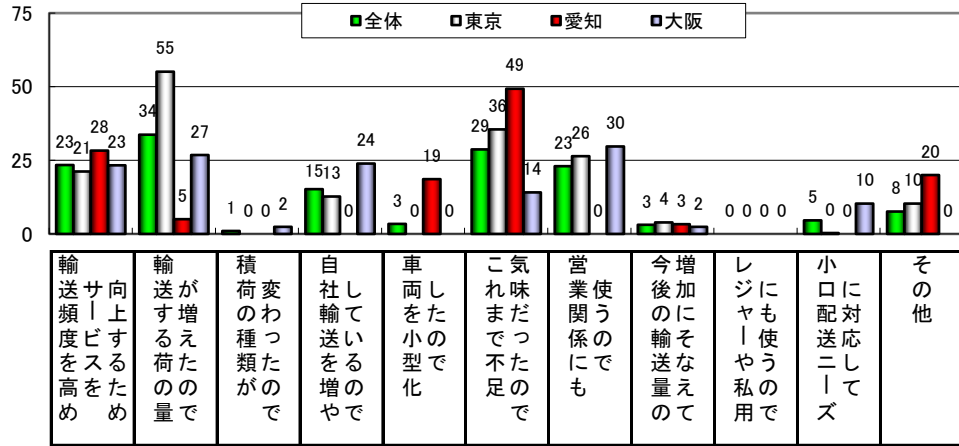
(%)

事業所



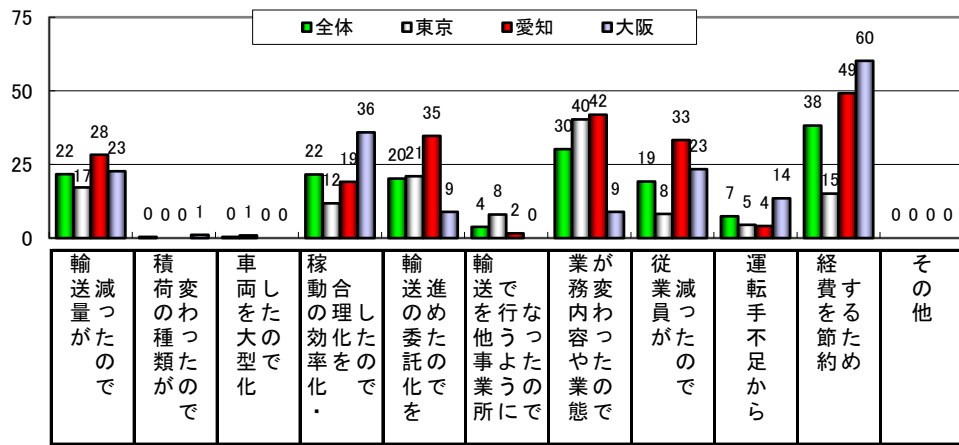
図表9-5a 保有台数が増加した理由

(%)



図表9-5b 保有台数が減少した理由

(%)

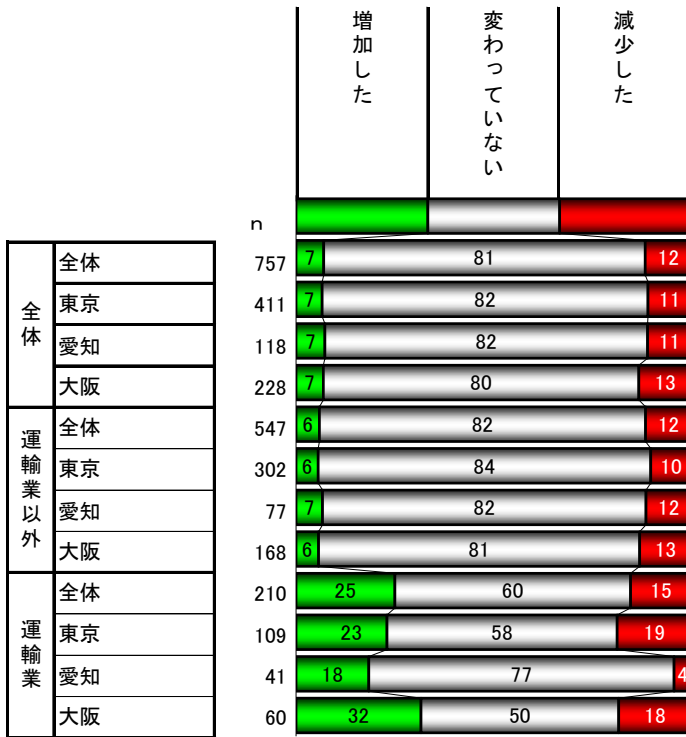


### 3 最近1～2年間の保有動向

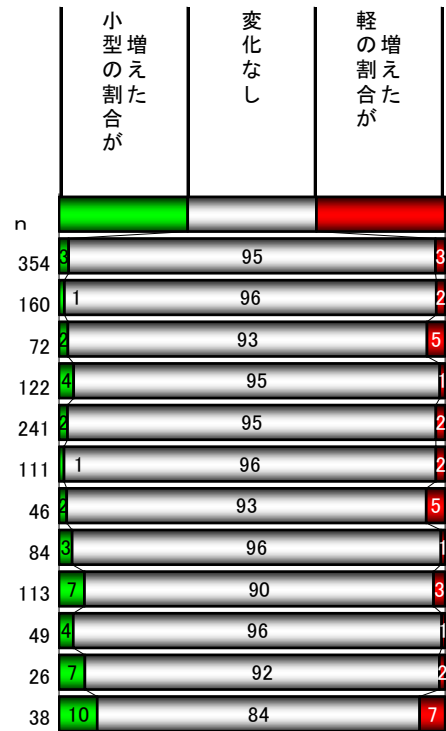
- 各地域とも運輸業以外では「減少した」が「増加した」を上回り、運輸業では「増加した」が「減少した」を上回る（図表9-6）。
- 経営状態は各地域とも「良くなっている」事業所が多いものの、物資輸送量は「減っている」事業所が多い（図表9-8・9）。

事業所

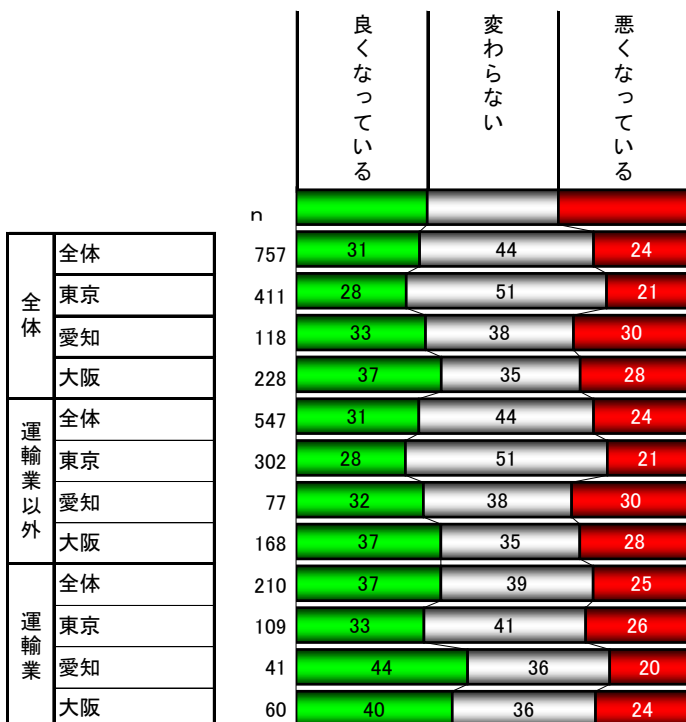
図表9-6 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化 (%)



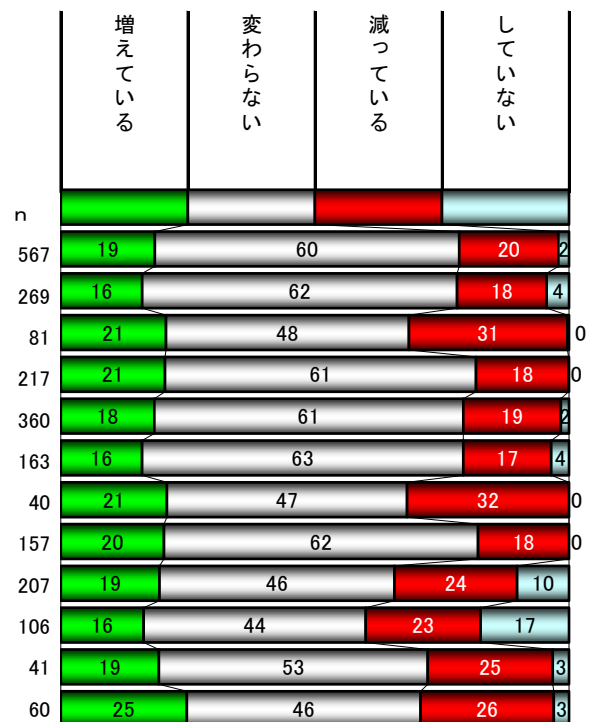
図表9-7 最近1～2年間の保有台数車種の変化 (%)



図表9-8 最近1～2年間の経営状態 (%)



図表9-9 1年前と比べた最近の物資輸送量 (%)

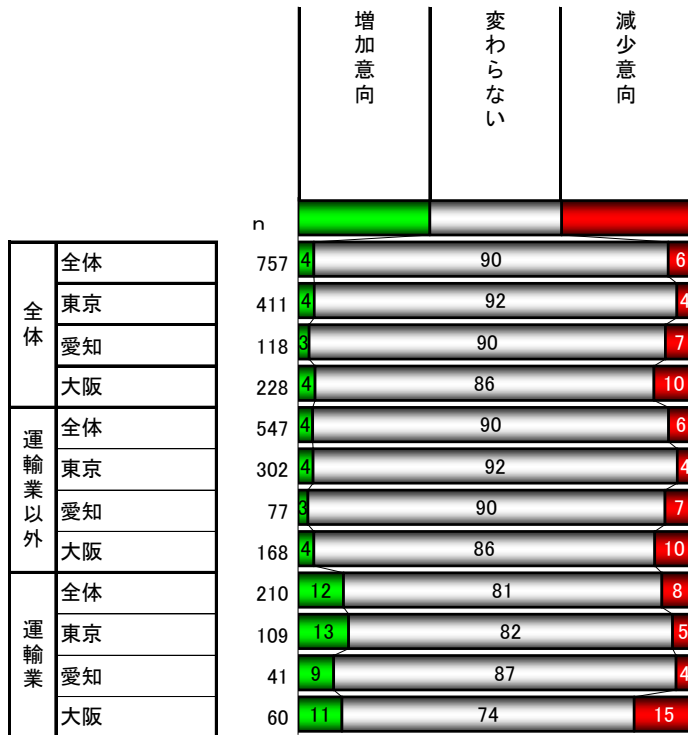


#### 4 今後の保有意向

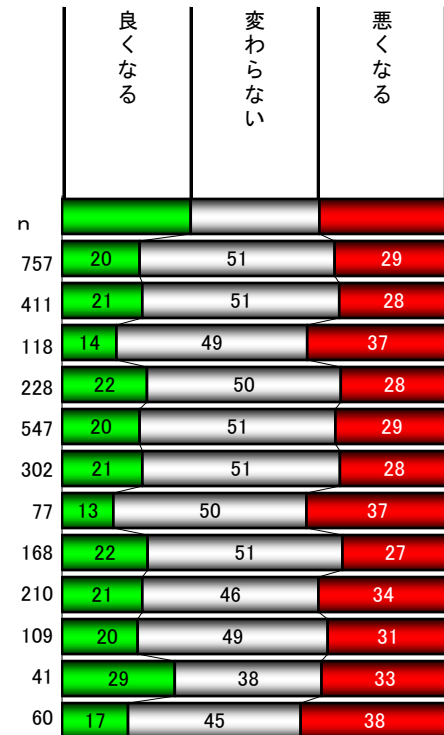
- 景気・経営状態・物資輸送量の見通しでみると、東京・大阪に比べ、愛知では先行き不安の事業所が多い（図表9-11～13）。
- 保有台数の見通しでは、愛知・大阪は減少意向の事業所が増加意向の事業所よりも多い（図表9-10）。
  - ・ 運輸業では、東京・愛知は増加意向の事業所の方が減少意向の事業所よりも多い。

事業所

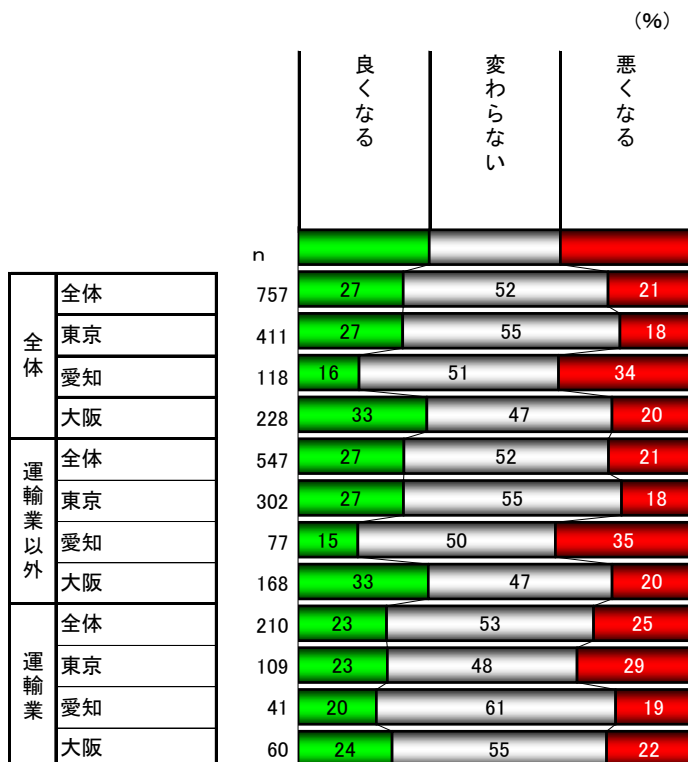
図表9-10 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し (%)



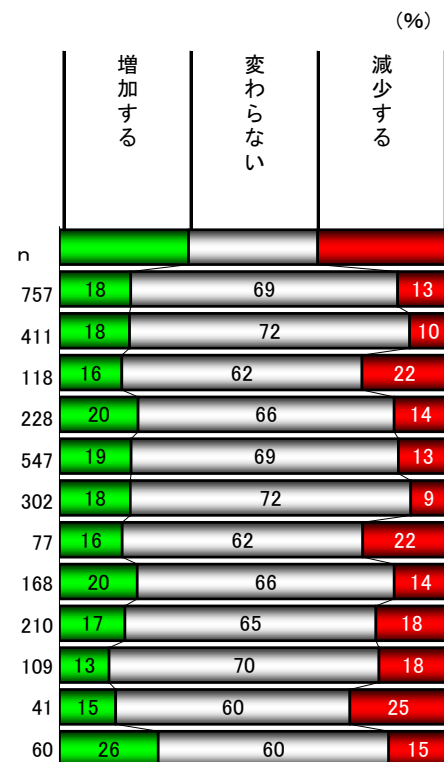
図表9-11 景気に対する見通し (%)



図表9-12 経営状態の見通し (%)



図表9-13 今後の物資輸送量の見通し (%)



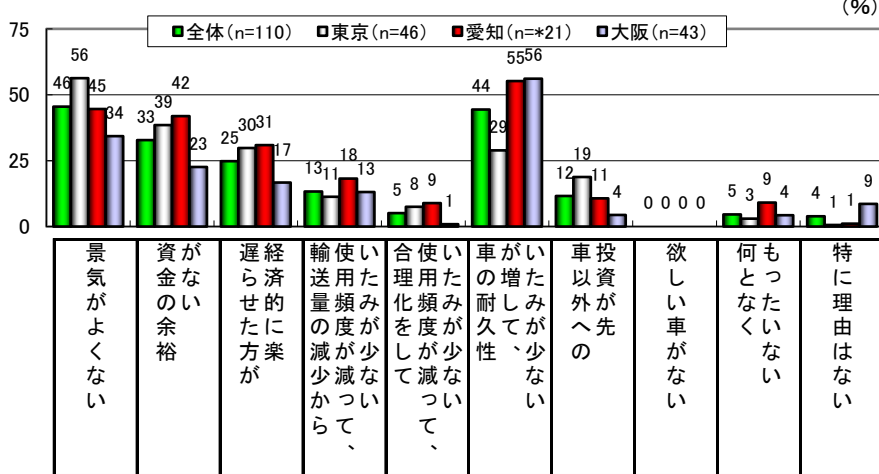
## 5 代替の状況

- 各地域とも3割前後の事業所で代替時期を遅らせている（図表9-14）。遅らせている理由は東京では「景気がよくない」、愛知・大阪では「車の耐久性」が最も高い（図表9-15）。
- 各地域とも代替の目安は「車のいたみ」が最も高い（図表9-16）。買い替えに対する意見では「長く使った方が経済的」「使えるうちに買い替えはもったいない」が東京に比べ、愛知・大阪で高い（図表9-17）。

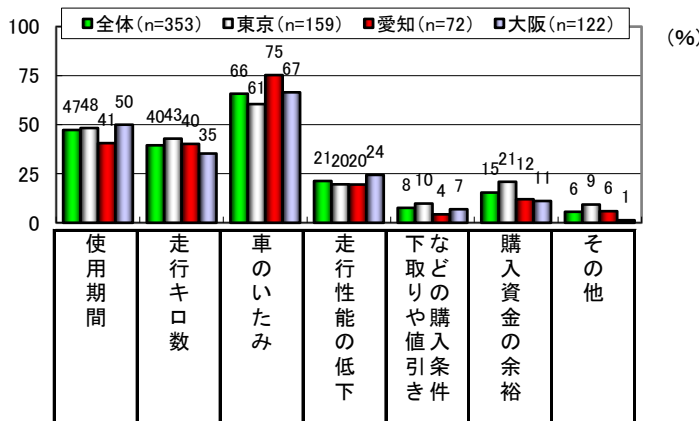
図表9-14 代替早遅の実態 (%)



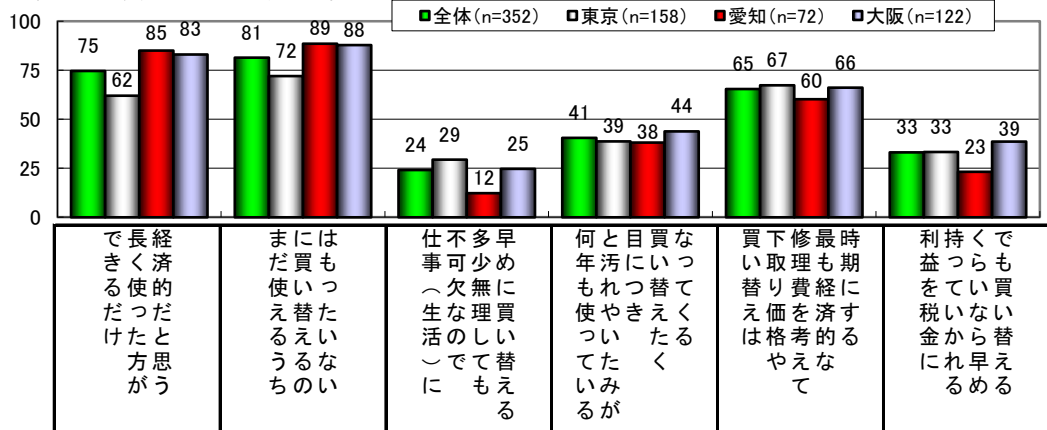
図表9-15 遅らせている理由 (%)



図表9-16 代替時期の目安 (%)



図表9-17 買い替えに対する意見 (%)



# 第10章 業種別分析

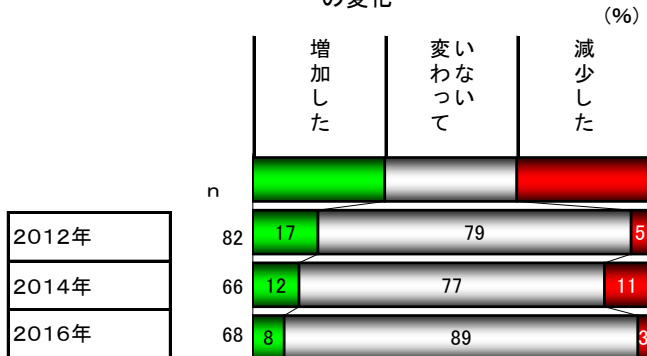
## 1 建設業・設備工事業

○最近1～2年間の状況を見ると、経営状態が良くなっている事業所が増加傾向にもかかわらず、トラック・バン保有台数が増加した事業所は減少傾向（図表10-1～2）。

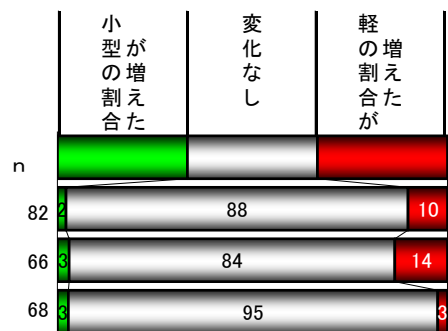
○今後1～2年の意向を見ると、経営状態が良くなると思っている事業所が前回より減少、それに合わせて、トラック・バン保有台数増加意向の事業所が減少（図表10-5～7）。

事業所

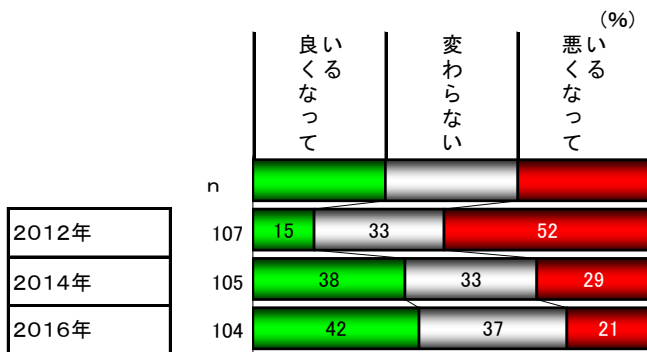
図表10-1 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化



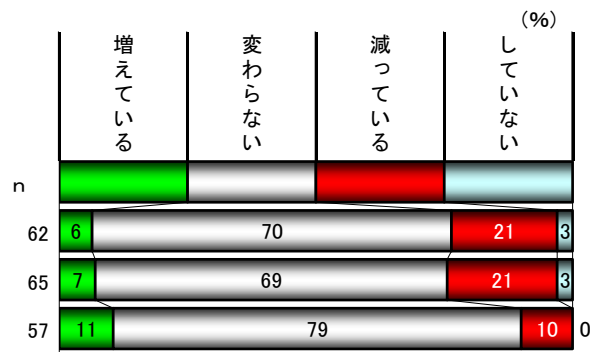
図表10-2 最近1～2年間の保有台数車種の変化



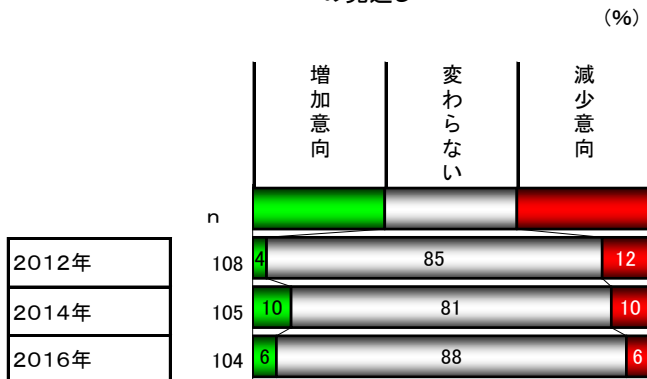
図表10-3 最近1～2年間の経営状態



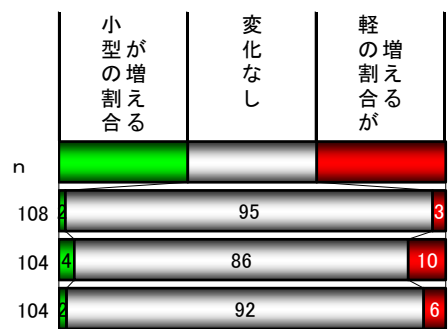
図表10-4 1年前と比べた最近の物資輸送量



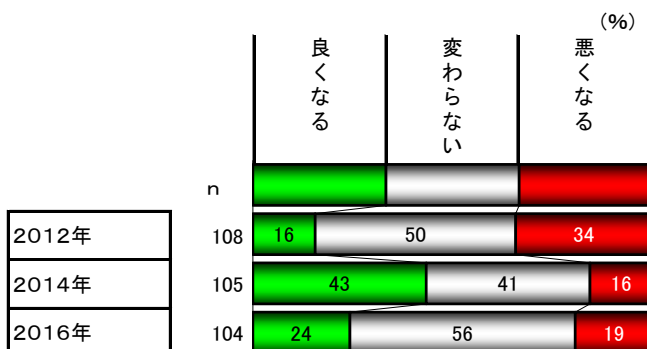
図表10-5 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し



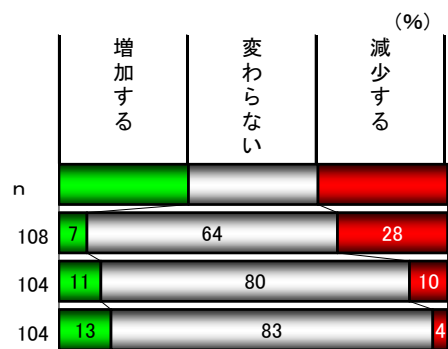
図表10-6 保有台数車種の変化の見通し



図表10-7 経営状態の見通し



図表10-8 今後の物資輸送量の見通し



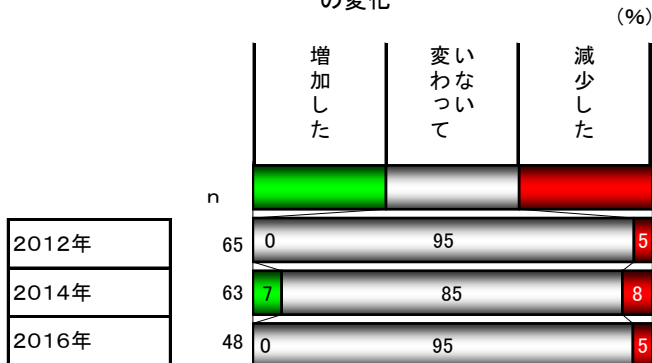
## 2 製造業

○最近1～2年間の状況を見ると、経営状態が良くなっている事業所が増加しているものの、トラック・バン保有台数を増加した事業所はない（図表10-9～11）。

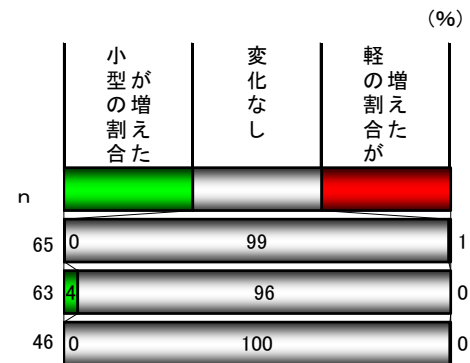
○今後1～2年の見通しでも、経営状態が良くなると思っている事業所が増加しているにもかかわらず、トラック・バンの保有台数を増やそうと考えている事業所はない（図表10-13～15）。

事業所

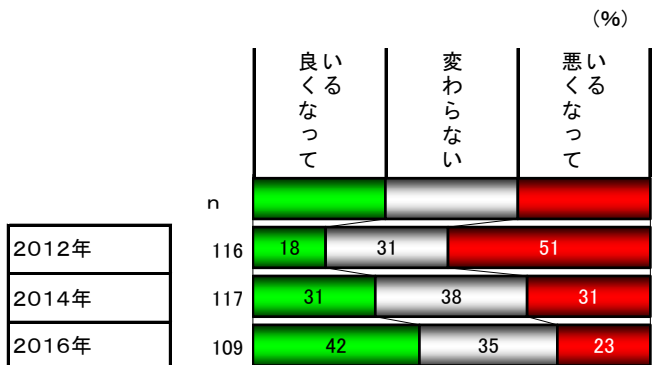
図表10-9 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化



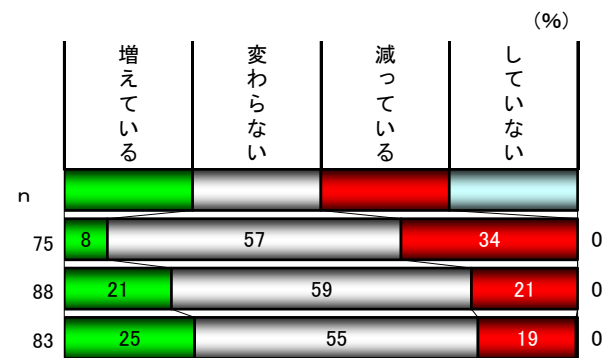
図表10-10 最近1～2年間の保有台数車種の変化



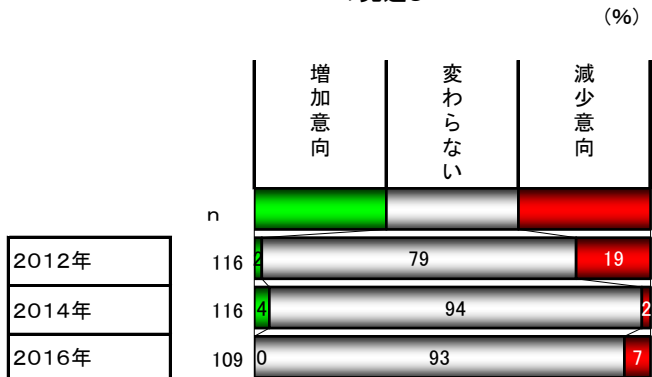
図表10-11 最近1～2年間の経営状態



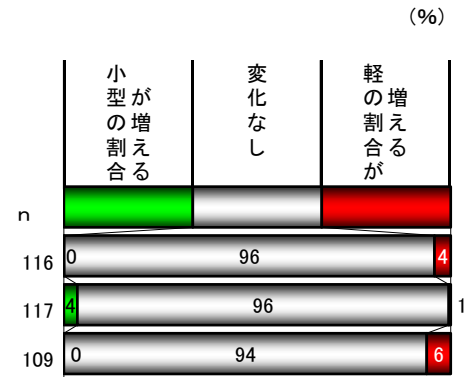
図表10-12 1年前と比べた最近の物資輸送量



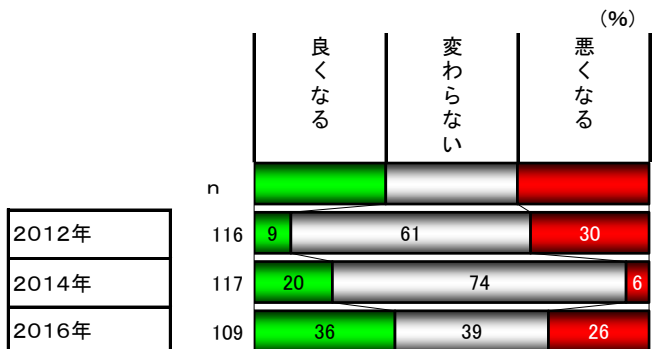
図表10-13 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し



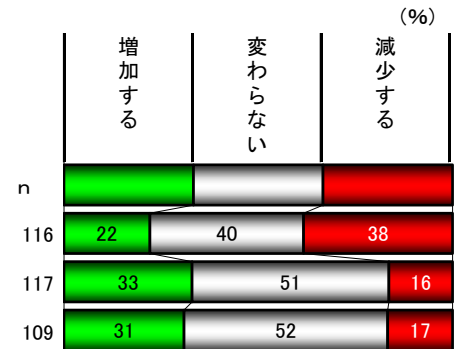
図表10-14 保有台数車種の変化の見通し



図表10-15 経営状態の見通し



図表10-16 今後の物資輸送量の見通し





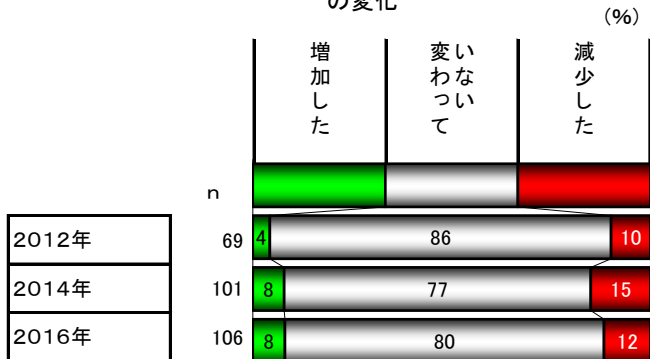
### 3 卸・小売業、飲食店・宿泊業

○最近1～2年の状況を見ると、経営状態が「良くなっている」事業所は前回から増加せず、トラック・バンの保有台数を増やした事業所比率も変わらず（図表10-17～19）。

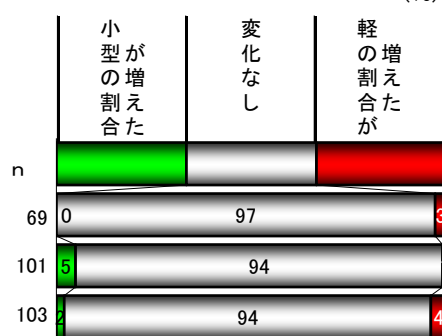
○今後1～2年の見通しを見ると、経営状態が良くなると思っている事業所比率は前回とほぼ同じで、トラック・バン保有台数を増やそうと思っている事業所もほぼ同じ（図表10-21～23）。

事業所

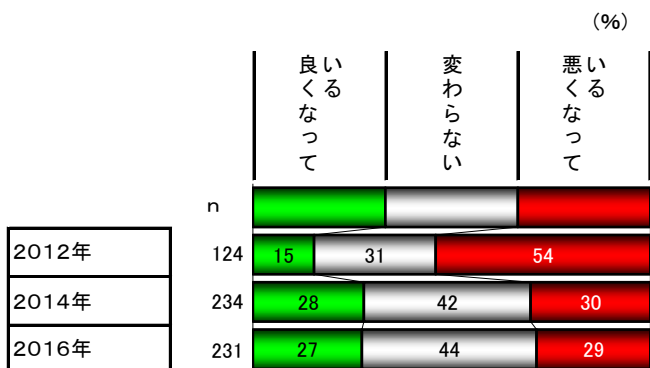
図表10-17 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化



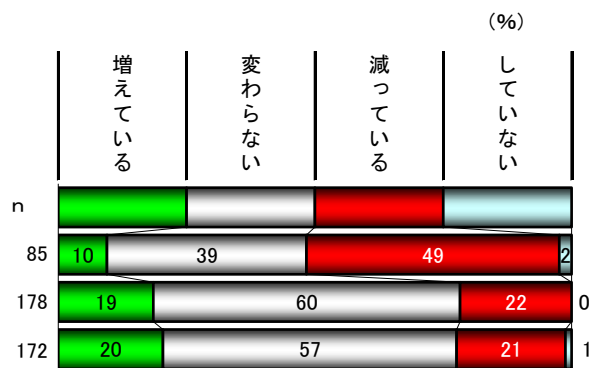
図表10-18 最近1～2年間の保有台数車種の変化



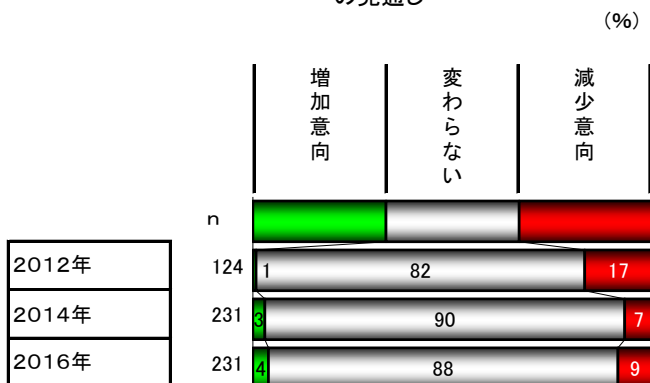
図表10-19 最近1～2年間の経営状態



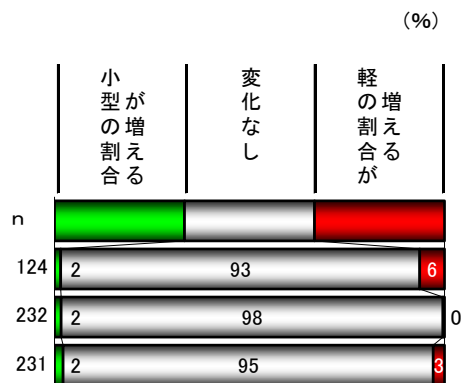
図表10-20 1年前と比べた最近の物資輸送量



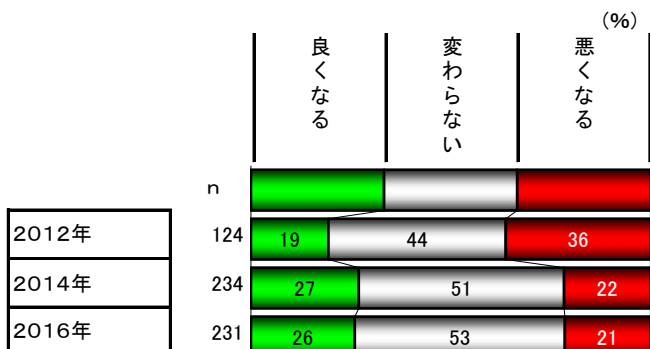
図表10-21 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し



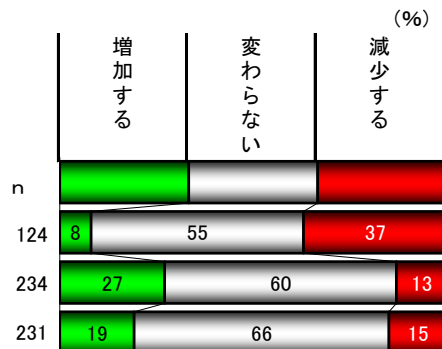
図表10-22 保有台数車種の変化の見通し



図表10-23 経営状態の見通し



図表10-24 今後の物資輸送量の見通し



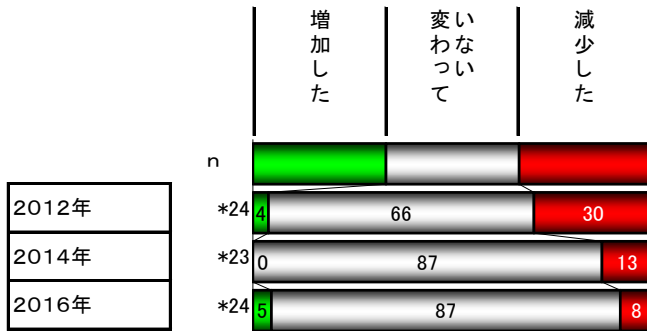
#### 4 サービス業、医療・福祉等

○最近1～2年間の状況を見ると、経営状態が悪くなっている事業所比率は減少しており、それに伴い、トラック・バン保有台数を減らした事業所も減少（図表10-25～27）。

○今後1～2年の見通しを見ると、経営状態が悪くなると思っている事業所比率は前回から変わらず、トラック・バン保有台数を減らす意向の事業所も変わらず（図表10-29～31）。

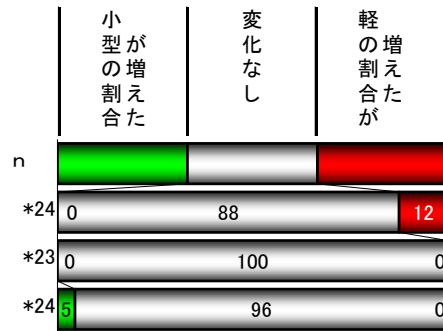
事業所

図表10-25 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化 (%)

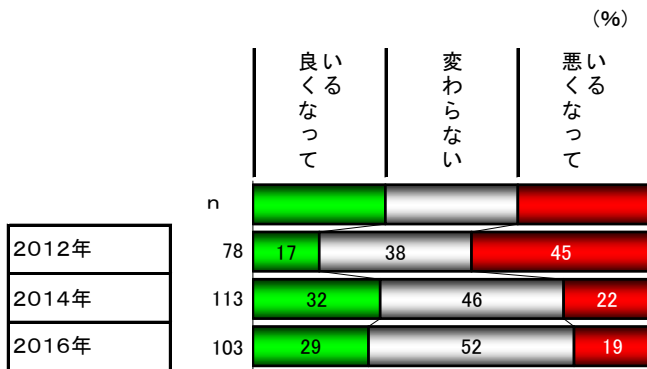


※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

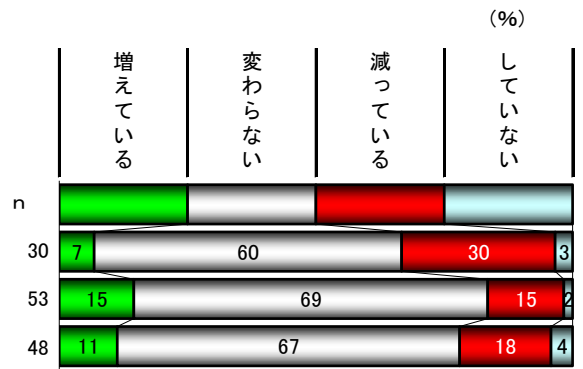
図表10-26 最近1～2年間の保有台数車種の変化 (%)



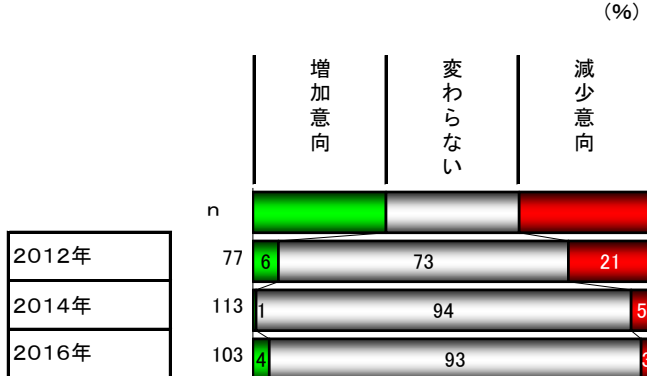
図表10-27 最近1～2年間の経営状態 (%)



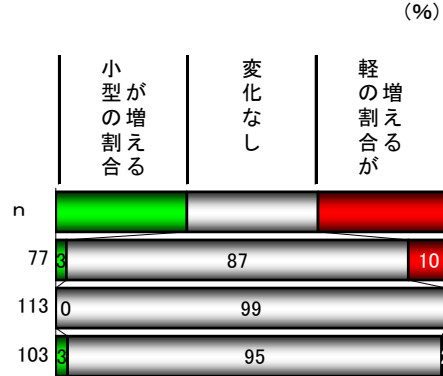
図表10-28 1年前と比べた最近の物資輸送量 (%)



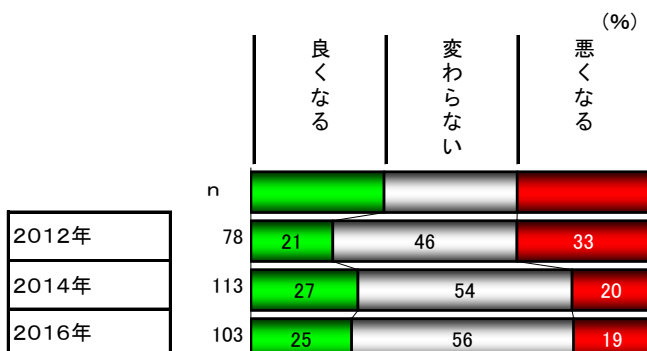
図表10-29 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し (%)



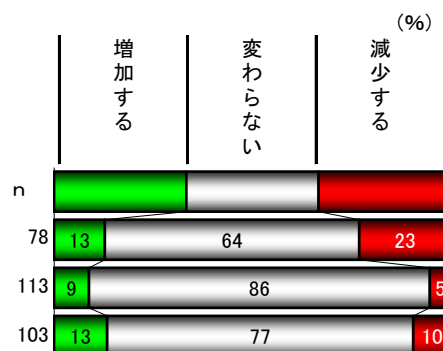
図表10-30 保有台数車種の変化の見通し (%)



図表10-31 経営状態の見通し (%)



図表10-32 今後の物資輸送量の見通し (%)

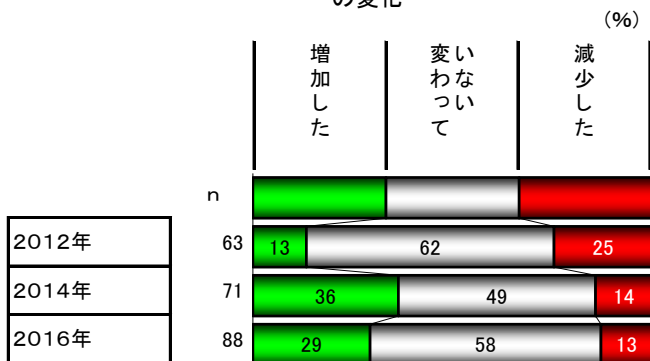


## 5 貨物運輸業

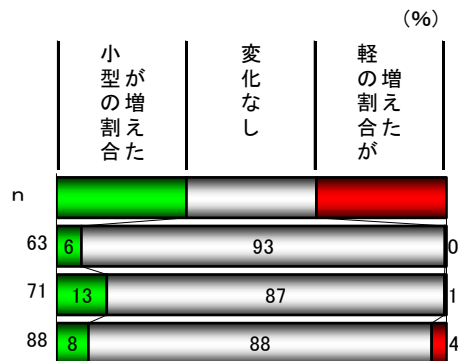
- 最近1～2年間の状況を見ると、経営状態が良くなっている事業所比率が増加傾向、一方悪くなっている事業所比率が減少傾向。トラック・バン保有台数が減少した事業所は減少傾向（図表10-33～35）。
- 今後の1～2年の見通しを見ると、経営状態が良くなると思っている事業所比率が減少したものの、トラック・バン保有台数を増やす事業所が増加（図表10-37～39）。

事業所

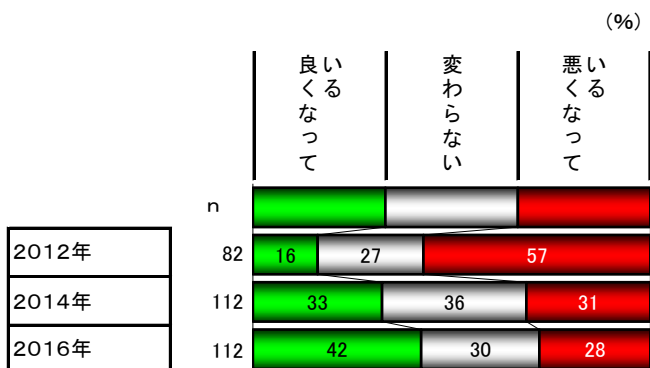
図表10-33 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化



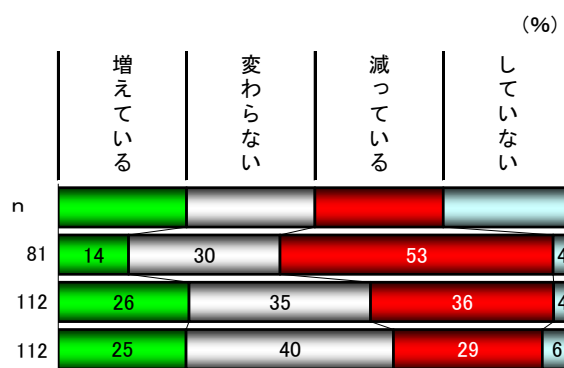
図表10-34 最近1～2年間の保有台数車種の変化



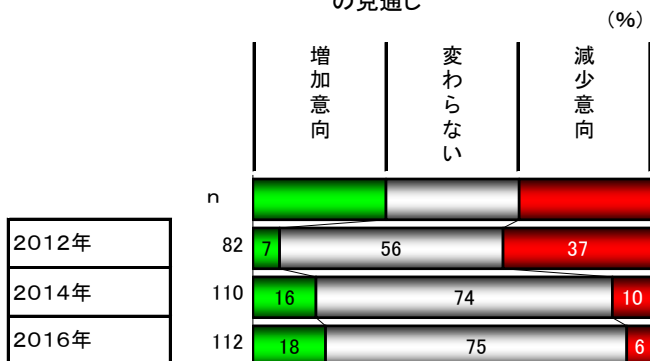
図表10-35 最近1～2年間の経営状態



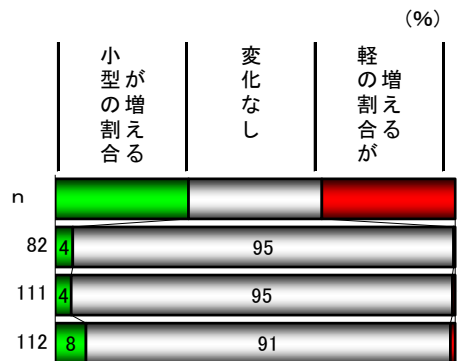
図表10-36 1年前と比べた最近の物資輸送量



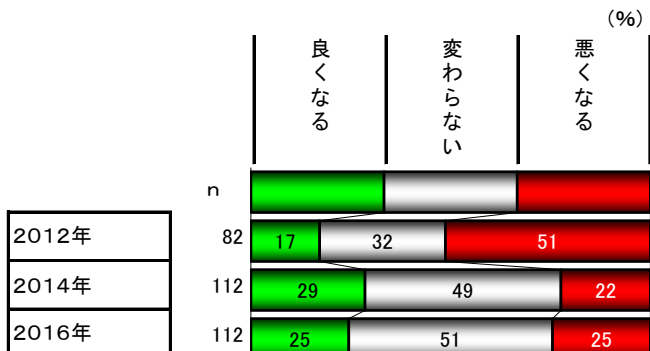
図表10-37 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し



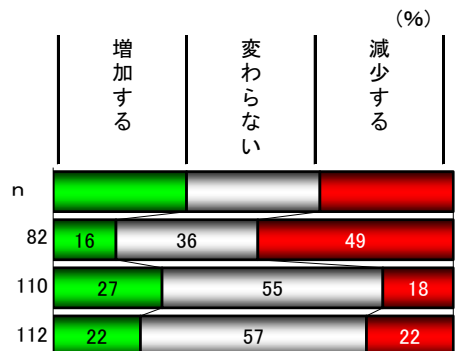
図表10-38 保有台数車種の変化の見通し



図表10-39 経営状態の見通し



図表10-40 今後の物資輸送量の見通し

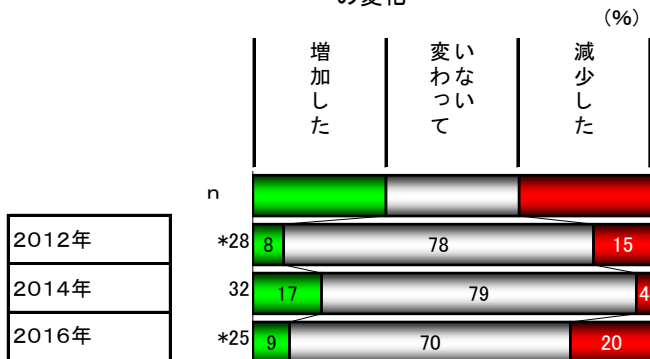


## 6 貨物以外運輸業

- 最近1～2年間の状況を見ると、経営状態が良くなっている事業所比率は増加傾向（図表10-43）。
- 今後1～2年の見通しを見ると、経営状態が悪くなると思っている事業所比率が前回より増加しており、トラック・バン保有台数を減らそうと思っている事業所比率が増加（図表10-45～47）。

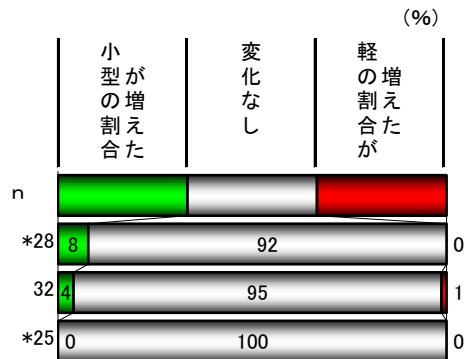
事業所

図表10-41 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化

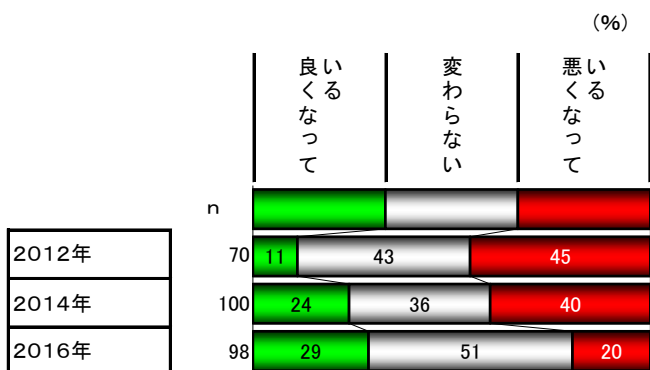


※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

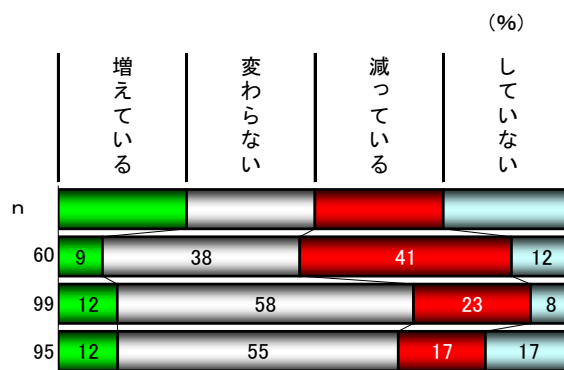
図表10-42 最近1～2年間の保有台数車種の変化



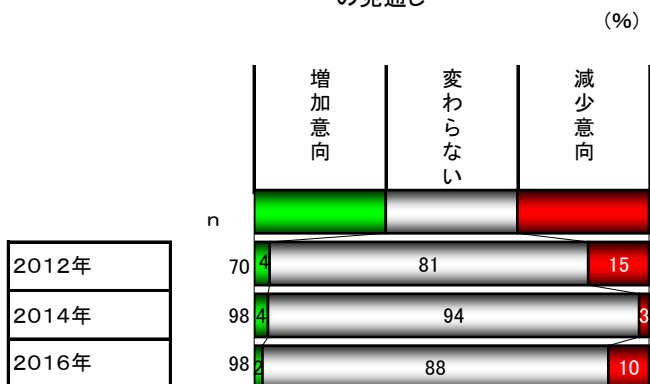
図表10-43 最近1～2年間の経営状態



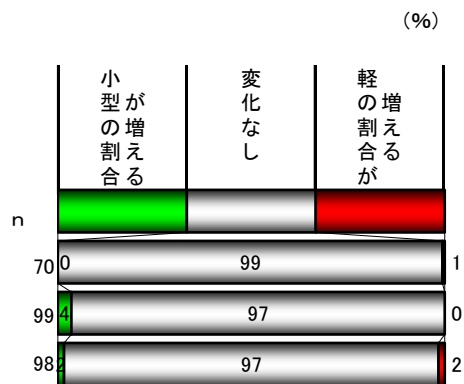
図表10-44 1年前と比べた最近の物資輸送量



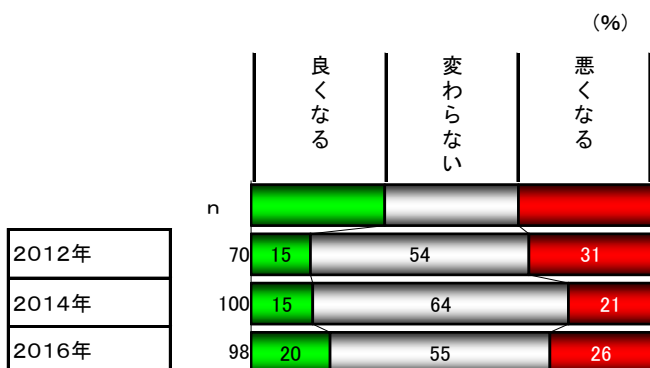
図表10-45 今後1～2年のトラック・バン保有台数の見通し



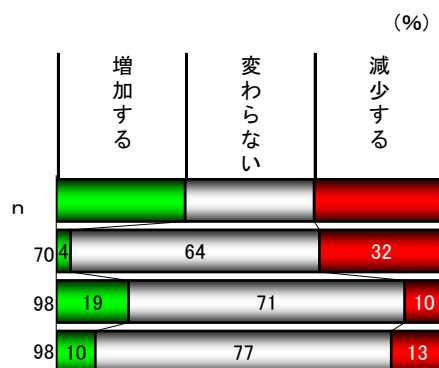
図表10-46 保有台数車種の変化の見通し



図表10-47 経営状態の見通し



図表10-48 今後の物資輸送量の見通し



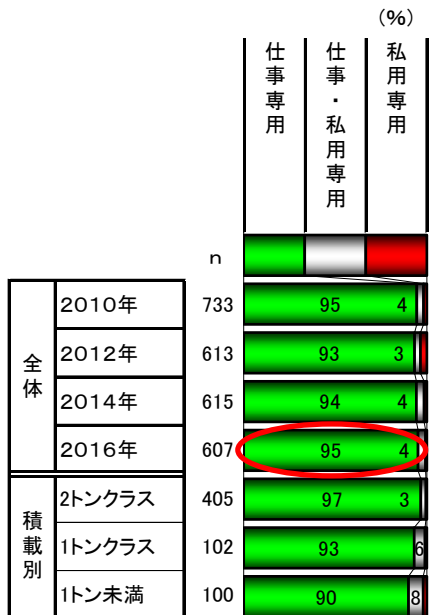
# 第11章 車種別分析

## 1 小型トラック

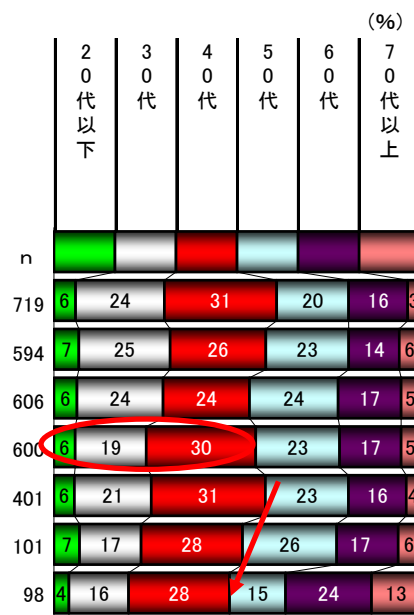
- 仕事専用(95%)および仕事・私用兼用(4%)を合わせると99%が仕事に使用している(図表11-1)。
- 主運転者年代は、40代以下が55%。積載量が小さくなるほど、50代以上比率が多い(図表11-2)。
- 主運転者の職業は「建設・設備工事他」が32%で最も多い(図表11-3)。
- 購入選択理由で最も多いのは「積載量が多い」の40%(図表11-4)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が56%で最も高く(図表11-5)、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が54%で最も高い(図表11-6)。
- 月間走行距離の平均値は1,117km。積載量が小さくなるほど、距離が短くなる(図表11-7)。
- 行動半径は積載量が小さい程「10km以下」が多くなる(図表11-8)。運行形態では「往復型」の運行が6割を超える(図表11-9)。
- スペース積載率は「7割以上」が7割を超え、積載量が小さい程低くなる傾向(図表11-10)。
- 重量積載率では平均値が58%(図表11-11)。
- 次期買い替え時の意向車は、「小型トラック」が9割を超え(図表11-12)、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64%(図表11-13)。

ユーザー

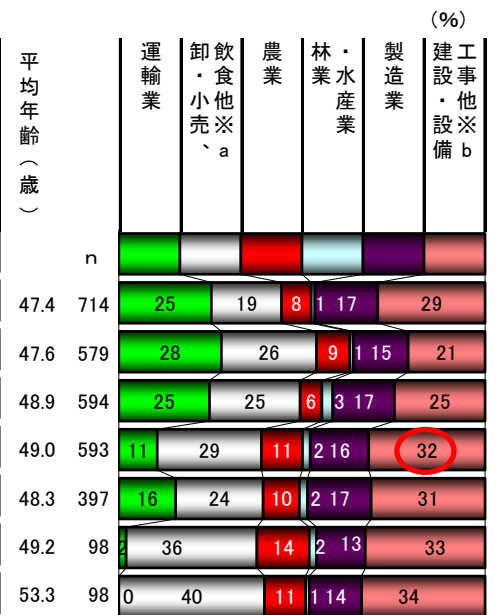
図表11-1 使用用途パターン



図表11-2 主運転者年代



図表11-3 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11-4 購入選択理由

(複数回答: %)

	n	TOP10										
		積載量が多い	多様な用途に使える	積荷の大きい力サが	車両本体価格が安い	燃費が良い	積荷を雨・風から防ぐため	細い道路が多条件の関係	出先での駐車スペースの関係	事務所・自宅の駐車関係	人を乗せることができる	
全体	2010年	716	38		17			10	14	8	6	3
	2012年	591	47	26	13	11	6	10	10	6	7	3
	2014年	608	47	27	17	10	6	11	7	4	6	3
	2016年	601	40	31	13	11	10	9	8	6	6	3
積載別	2トンクラス	402	46	31	14	8	8	10	8	5	5	3
	1トンクラス	101	29	32	11	14	12	8	10	9	6	5
	1トン未満	98	32	30	9	24	13	4	8	7	8	2

(注意) 図表11-2~図表11-4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11-5 使用用途

(複数回答:%)

	n	TOP5					
		作業現場・仕事場への往復	委託荷の輸送	メーカーへの配達・仕入	田畑への往復・農機具・作物の運搬	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	
全体	2010年	721	54	25	18		18
	2012年	593	48	22	21		18
	2014年	605	50	26	21		19
	2016年	601	56	26	24	15	14
積載別	2トクラス	402	57	29	24	14	13
	1トクラス	101	54	20	26	17	15
	1ト未満	98	58	18	16	15	12

図表11-6 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

ユーザー

	n	TOP5				
		親会社・関連会社以外の現場	一般消費者	親会社・関連会社	卸売業者・商社	小売業者・飲食店
全体	593	44	22	16	13	14
	606	46	22	13	14	13
	601	54	20	14	12	12
	601	54	19	15	13	13
積載別	402	54	19	15	13	13
	101	56	19	11	10	9
	98	48	33	11	8	12

(注意)図表11-5～図表11-6は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表11-7 月間走行距離

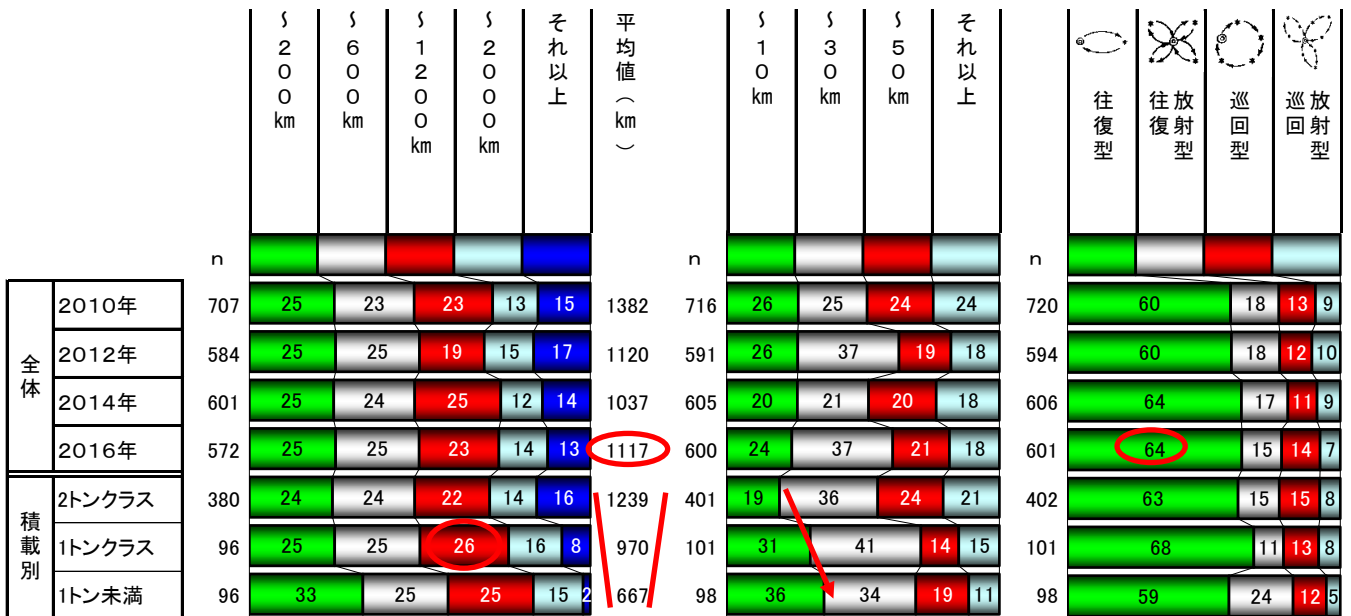
(%)

図表11-8 行動半径

(%)

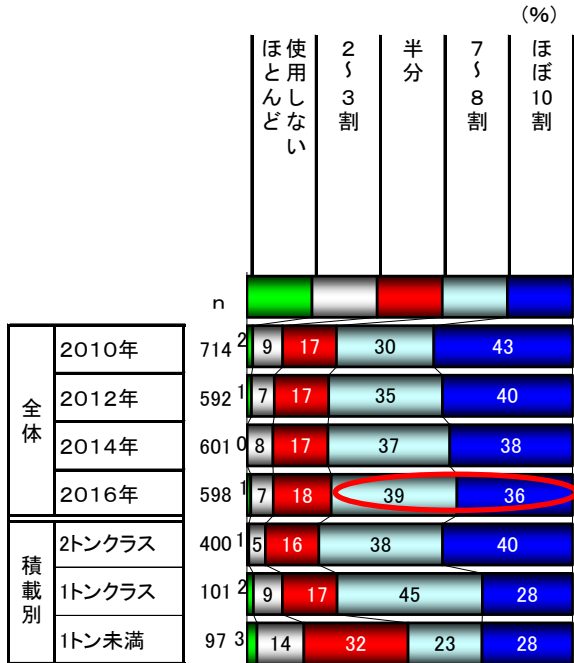
図表11-9 運行形態

(%)

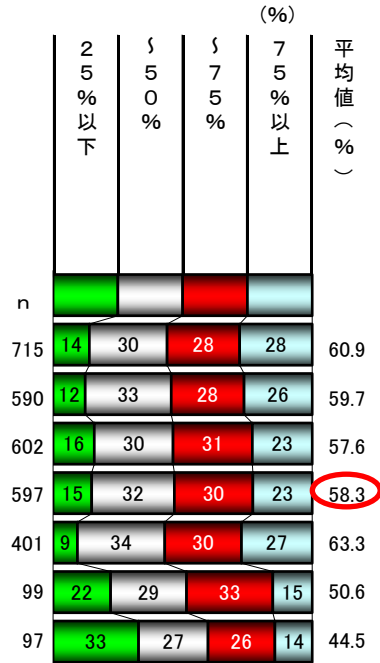


(注意)図表11-7～図表11-8は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表11-10 通常のスペース積載率



図表11-11 通常の重量積載率



(注意) 図表11-10～図表11-11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11-12 次期買い替え意向車(車種間移行)

図表11-13 次期買い替え意向車(重視点)

(%)

積載別	年	n	移行傾向		
			小型トラック	同他タイプ	他タイプ
全体	2010年	725	91	5	4
	2012年	607	88	7	5
	2014年	614	92	5	4
	2016年	594	93	6	2
積載別	2トンクラス	400	92	7	1
	1トンクラス	100	94	3	3
	1トン未満	94	89	4	5

(複数回答:%)

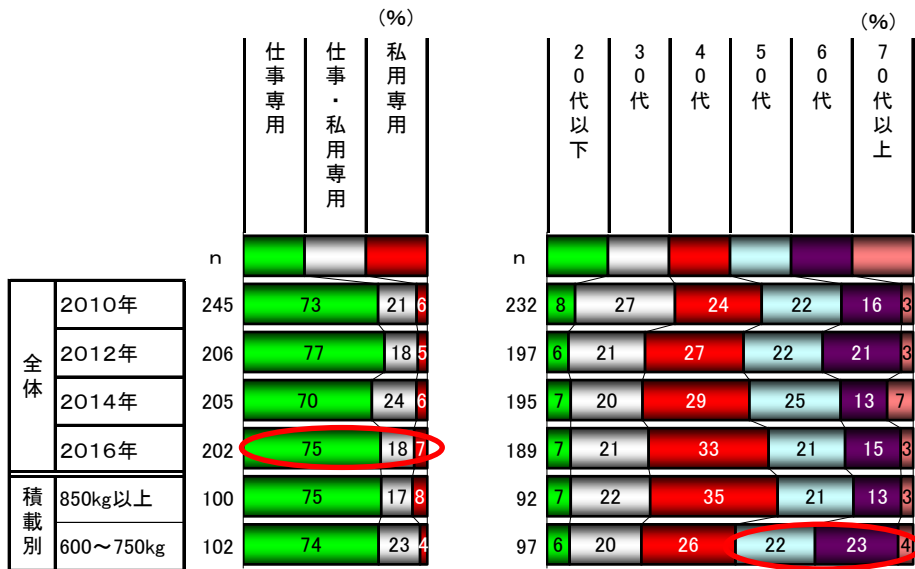
積載別	年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
			燃費の良さ	安全性	耐久性	運転のしやすさ	エンジンの馬力	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取の購入条件・値引等	乗りなれていること
全体	2010年	733	71	47	46	43	34	64	41	29	20	
	2012年	612	67	49	49	41	30	66	42	32	21	
	2014年	615	64	42	46	37	30	59	45	27	18	
	2016年	606	64	50	46	41	32	64	43	31	20	11
積載別	2トンクラス	405	64	51	47	44	36	65	42	35	21	9
	1トンクラス	102	68	49	44	33	28	63	47	26	21	13
	1トン未満	99	58	41	40	38	23	55	37	23	18	14

## 2 小型キャブバン

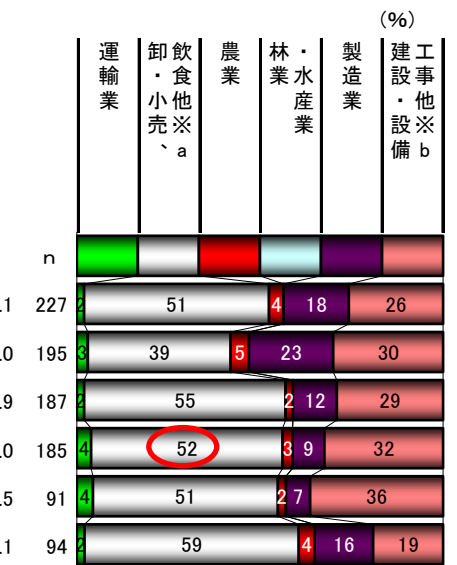
- 仕事専用(75%)および仕事・私用兼用(18%)を合わせると93%が仕事に使用している(図表11-14)。  
主運転者年代をみると、~750kgクラスで50代以上の比率が高くなっており(図表11-15)、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が52%を占める(図表11-16)。
- 購入選択理由で最も多いのは「積載量が多い」の53%(図表11-17)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が56%で最も高く(図表11-18)、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が40%で最も高い(図表11-19)。
- 月間走行距離の平均値は1,451km、850kg以上クラスで1,526km、~750kgクラスで1,194km(図表11-20)。  
行動半径は積載量に関係なく、「30km以下」が約6割を占め(図表11-21)、運行形態では「往復型」の運行が約半数(図表11-22)。
- スペース積載率は「7割以上」が50%超(図表11-23)。重量積載率では、「25%以下」が4割超(図表11-24)。
- 次期買い替え時の意向車は、「小型キャブバン」が7割を超え(図表11-25)、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の70%、車両面以外では「車両価格」の73%(図表11-26)。

ユーザー

図表11-14 使用用途パターン 図表11-15 主運転者年代



図表11-16 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11-17 購入選択理由

(複数回答: %)

分類	年	n	TOP10									
			積載量が多い	積荷から雨・風を防ぐため	多様な用途に使える	人を乗せることができる	積荷の力サが大きい	積荷の盗配が心配がない	車両本体価格が安い	燃費が良い	事務所・自宅の駐車スペースの関係	税金が安い
全体	2010年	231	55	47		29	23	15				
	2012年	197	51	39	27	19	19	9	9	12	3	
	2014年	195	62	44	26	24	15	10	6	14	6	
	2016年	190	53	42	29	23	20	13	9	9	7	5
積載別	850kg以上	92	58	46	27	25	23	15	7	8	8	4
	600~750kg	98	36	29	35	16	12	5	18	12	6	5

(注意) 図表11-15~図表11-17は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象



図表11-18 使用用途

(複数回答:%)

	n	TOP5					
		作業現場・仕事場・現場への往復	セールの足	小売店への商品配達	一般家庭などの配達・集荷	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	
全体	2010年	232	55	40	21		18
	2012年	197	58	40	14		16
	2014年	195	56	39	21		24
	2016年	190	56	37	32	24	23
積載別	850kg以上	92	61	38	32	24	23
	600~750kg	98	38	34	34	25	24

図表11-19 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

n	TOP5				
	親会社・関連会社・作業所・作業現場以外のメ	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
193	40	26	17	11	13
195	41	33	23	15	8
190	40	27	26	15	13
92	45	26	25	14	13
98	27	30	28	16	11

図表11-20 月間走行距離

(%)

	n	2000km	6000km	12000km	20000km	それ以上	平均値 (km)
		2010年	8	21	29	19	
2012年	193	12	15	27	25	20	1455
2014年	190	12	23	18	29	19	1324
2016年	182	11	19	30	25	15	1451
積載別	850kg以上	8	19	30	27	16	1526
	600~750kg	19	18	29	19	14	1194

図表11-21 行動半径

(%)

n	10km	30km	50km	それ以上
	230	19	25	31
197	11	41	21	28
195	19	22	31	28
189	18	42	20	20
91	18	43	18	22
98	21	37	30	12

図表11-22 運行形態

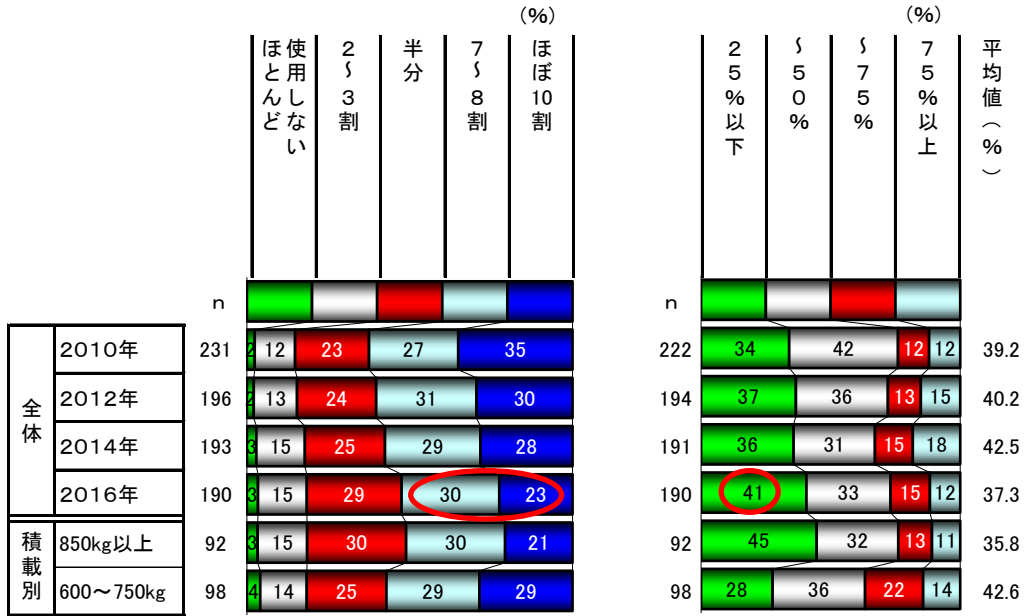
(%)

n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
	230	44	18	20
197	44	26	20	9
195	48	24	17	12
190	47	20	19	14
92	47	20	19	15
98	46	21	22	10

(注意) 図表11-18~図表11-22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11-23 通常のスペース積載率

図表11-24 通常の重量積載率



(注意) 図表11-23~図表11-24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11-25 次期買い替え意向車(車型間移行)

図表11-26 次期買い替え意向車(重視点)

(%)

積載別	年	n	移行傾向		
			小型キャブバン	同他タイプクラス移行	他タイプ移行
全体	2010年	243	77	1	22
	2012年	206	74	2	23
	2014年	203	80	1	19
	2016年	202	72	0	27
積載別	850kg以上	100	75	0	25
	600~750kg	102	63	1	35

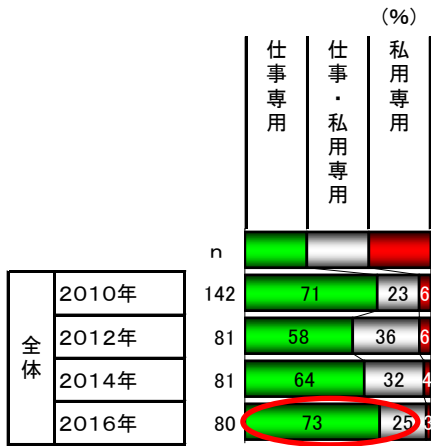
(複数回答: %)

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	運転のしやすさ	安全性	耐久性	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等	購入条件
全体	2010年	245	75	40	45	51	44	61	44	31		
	2012年	206	79	44	42	46	48	59	42	31		
	2014年	205	75	45	37	43	40	55	46	33		
	2016年	202	70	52	52	50	49	73	46	35	24	16
積載別	850kg以上	100	70	56	52	48	52	75	45	35	26	17
	600~750kg	102	69	39	50	56	36	65	47	34	19	11

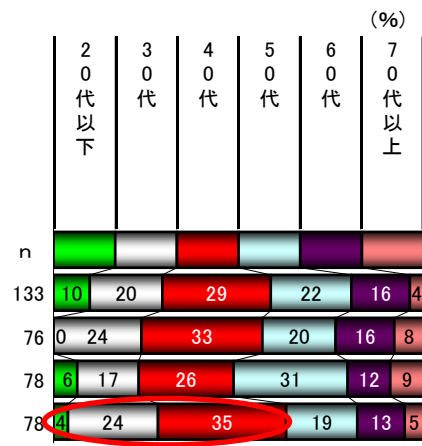
### 3 小型ボンネットバン

- 仕事専用(73%)および仕事・私用兼用(25%)を合わせると98%が仕事に使用しており(図表11-27)、主運転者の年代は40代以下の比率が6割超(図表11-28)、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が43%を占める(図表11-29)。
- 購入選択理由で最も多いのは「多様な用途に使える」の42%(図表11-30)。
- 用途は「セールス・サービスなど営業の足」が55%で最も高く(図表11-31)、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54%で最も高い(図表11-32)。
- 月間走行距離の平均値は1,424km(図表11-33)。行動半径は「30km以下」が約7割(図表11-34)、運行形態は「往復型」が4割超(図表11-35)。
- スペース積載率は「半分以下」が6割弱を占め(図表11-36)、重量積載率では「25%以下」の比率が7割強となっている(図表11-37)。
- 次期買い替え時の意向車は、「小型ボンネットバン」が7割強で(図表11-38)、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の69%、車両面以外では「車両価格」の66%(図表11-39)。

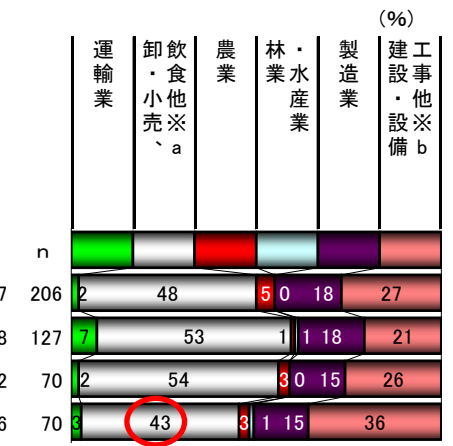
図表11-27 使用用途パターン



図表11-28 主運転者年代

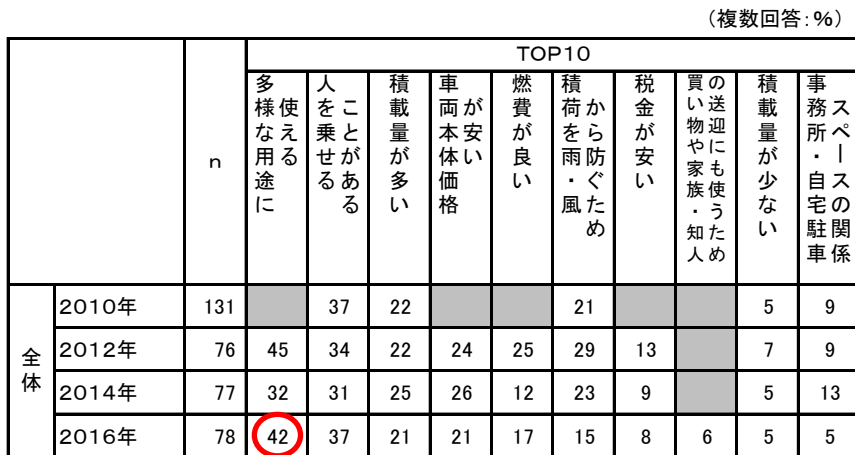


図表11-29 主運転者職業

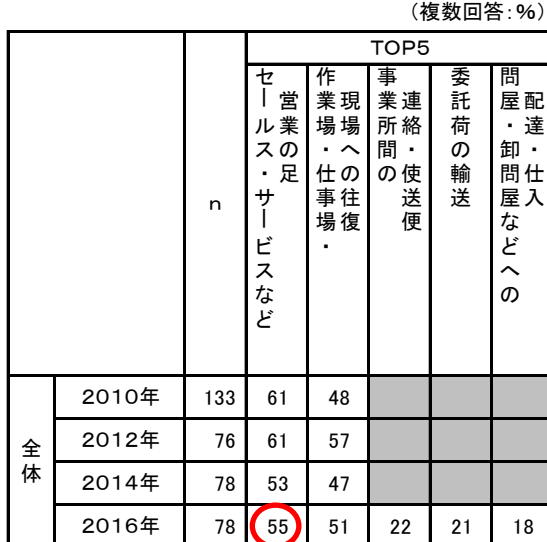


※a) 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等  
 ※b) 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

図表11-30 購入選択理由



図表11-31 使用用途

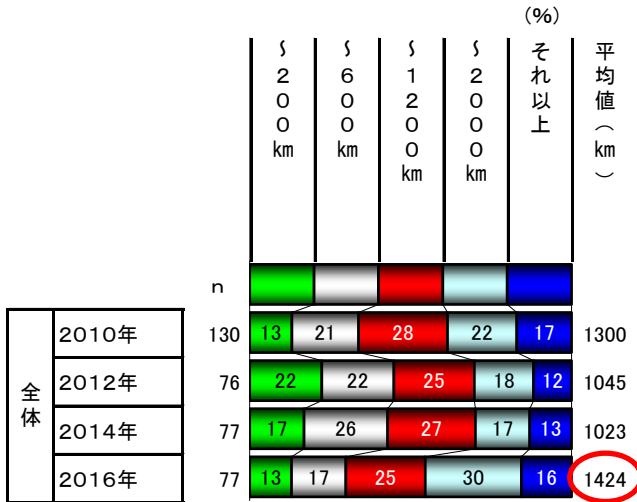


図表11-32 荷物の配送・納入先

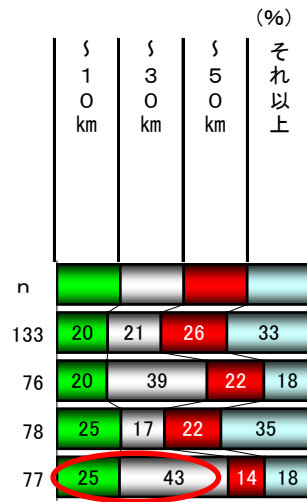


(注意) 図表11-28～図表11-32は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

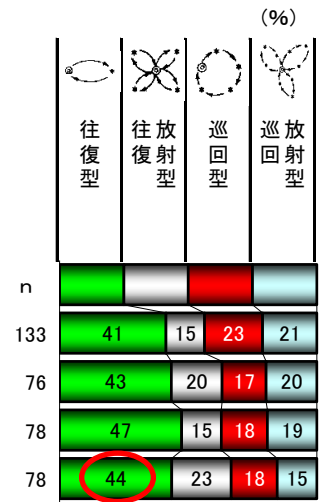
図表11-33 月間走行距離



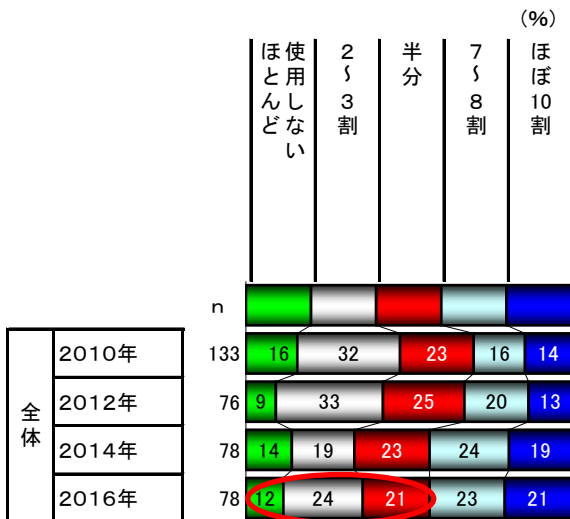
図表11-34 行動半径



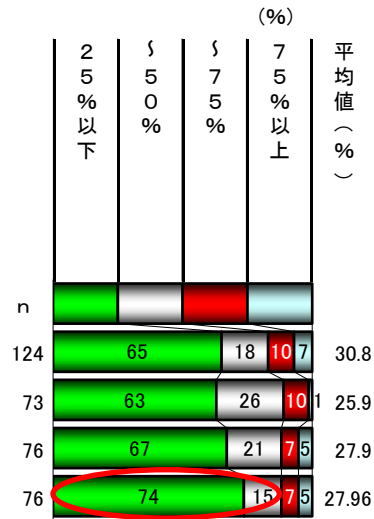
図表11-35 運行形態



図表11-36 通常のスペース積載率



図表11-37 通常の重量積載率



(注意) 図表11-33～図表11-37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11-38 次期買い替え意向車(車種間移行)

年	n	移行傾向 (%)		
		小型ポバン	同他タイプ	他タイプ移行
2010年	145	71	5	24
2012年	81	63	3	35
2014年	79	65	5	29
2016年	80	71	5	24

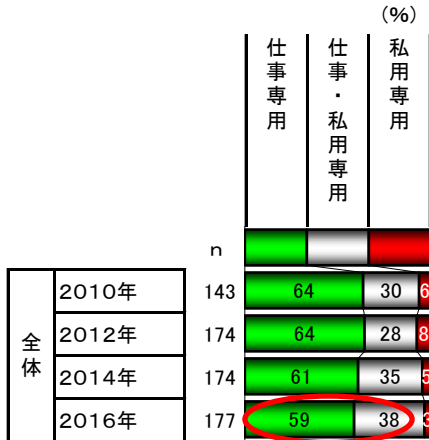
図表11-39 次期買い替え意向車(重視点)

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	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	取の購入条件	販売店との関係
2010年	142	76	51	39	38	23	59	41	30	13	11
2012年	82	76	49	46	43	27	61	35	29	18	18
2014年	81	68	37	30	31	27	53	32	24	12	26
2016年	80	69	43	40	39	25	66	49	31	16	10

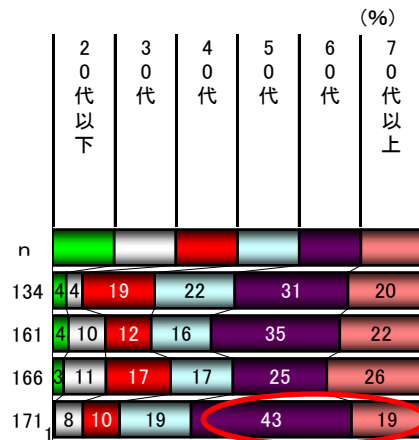
## 4 軽トラック

- 仕事専用(59%)および仕事・私用兼用(38%)を合わせると97%が仕事に使用しており(図表11-40)、主運転者の年代は60代以上の比率が6割強(図表11-41)、職業は「農業」が約6割を占める(図表11-42)。
- 購入選択理由で最も多いのは「多様な用途に使える」の49%(図表11-43)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が64%で最も高く(図表11-44)、配送・納入先は「一般消費者」が33%で最も高い(図表11-45)。
- 月間走行距離の全体の平均値は536km(図表11-46)。行動半径は「10km以下」が62%(図表11-47)、運行形態は「往復型」が70%(図表11-48)。
- スペース積載率は「半分以下」が6割弱を占め(図表11-49)、重量積載率では「50%以下」の比率が約7割となっている(図表11-50)。
- 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(図表11-51)、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61%(図表11-52)。

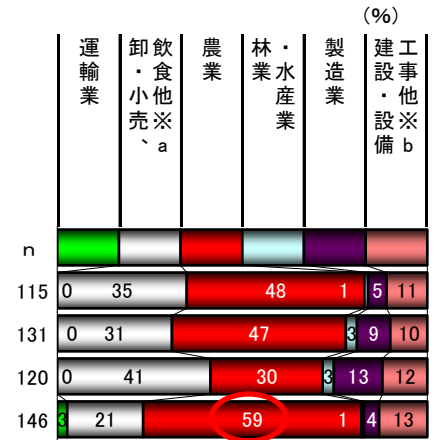
図表11-40 使用用途パターン



図表11-41 主運転者年代



図表11-42 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11-43 購入選択理由

		n	TOP10									
			多様な用途に使える	細い道路条件の関係	税金が安い	車両本体価格が安い	燃費が良い	積載量が多い	事務所・自宅の駐車スペースの関係	出先の駐車スペースの関係	積載量が少ない	買物の送迎や家族・知人にも使うため
全体	2010年	134	47				20	7	11	8		
	2012年	159	45	33	41	25	14	9	6	6	11	
	2014年	166	46	26	42	25	25	17	6	9	7	
	2016年	171	49	42	39	26	21	16	10	9	5	5

図表11-44 使用用途

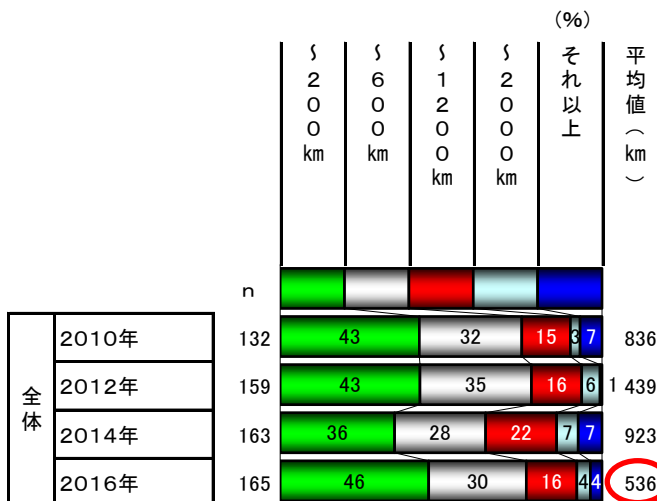
		n	TOP5				
			田畑作業への往復・農機具	作業場・仕事場	日用品の買物	一般消費者への配達・集荷	セールの営業の足
全体	2010年	134	50	43		18	18
	2012年	161	54	40		15	15
	2014年	166	45	45		25	19
	2016年	171	64	40	32	21	15

図表11-45 荷物の配送・納入先

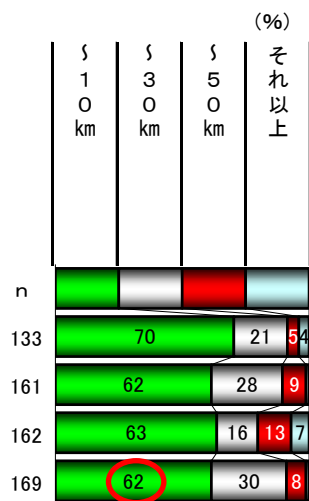
		n	TOP5				
			一般消費者	親会社・関連会社	メーカー・作業所・作業現場	小売業者・飲食店	卸売業者・商社
全体	2010年	156	29	24	10	6	8
	2012年	166	38	30	10	6	8
	2014年	171	33	23	15	12	4

(注意) 図表11-41～図表11-45は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

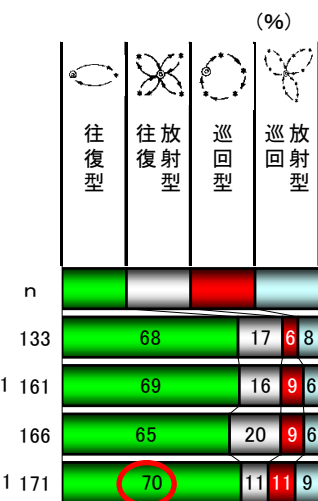
図表11-46 月間走行距離



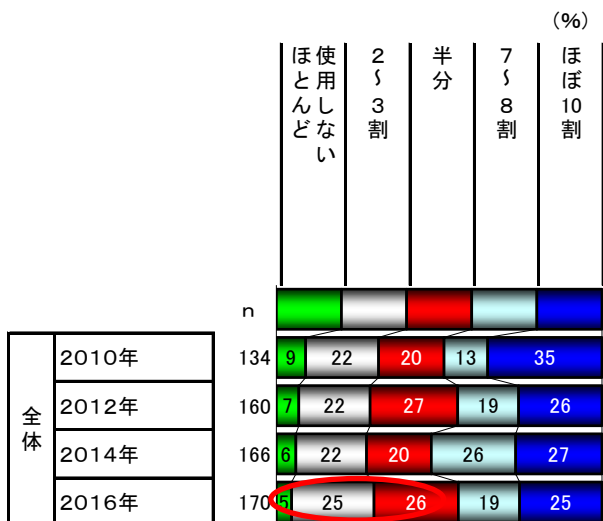
図表11-47 行動半径



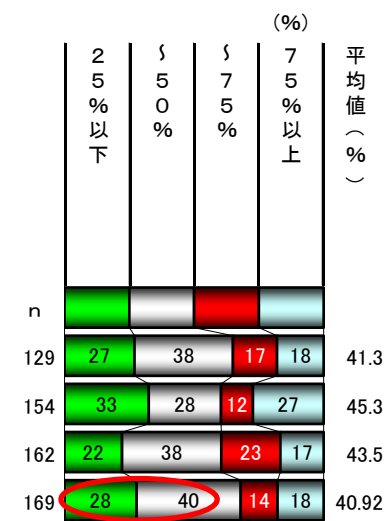
図表11-48 運行形態



図表11-49 通常のスペース積載率



図表11-50 通常の重量積載率



(注意)図表11-46～図表11-50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11-51 次期買い替え意向車(車型間移行)

年	n	移行傾向 (%)		
		軽トラック	他タイププラス移行	他タイプ移行
2010年	150	73	7	19
2012年	168	74	10	15
2014年	168	74	8	14
2016年	175	73	14	11

図表11-52 次期買い替え意向車(重視点)

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	下取価格・値引等	の購入条件	アフターサービス
2010年	143	69	46	48	39	27	50	37		28	16
2012年	174	66	41	43	35	21	48	37		24	18
2014年	173	61	45	42	39	32	51	33		24	20
2016年	177	61	50	48	41	23	61	36	23	23	16

## 5 軽キャブバン

- 仕事専用(55%)および仕事・私用兼用(33%)を合わせると88%が仕事に使用しており(図表11-53)、主運転者の年代は50代以上の比率が約6割(図表11-54)、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が46%を占める(図表11-55)。
- 購入選択理由で最も多いのは「税金が安い」の42%(図表11-56)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が47%で最も高く(図表11-57)、配送・納入先は「一般消費者」が42%で最も高い(図表11-58)。
- 月間走行距離の平均値は1147km(図表11-59)。行動半径は「30km以下」が約8割(図表11-60)、運行形態は「往復型」が約5割(図表11-61)。
- スペース積載率は「7割以上」が5割強(図表11-62)、重量積載率では「50%以下」が約7割を占める(図表11-63)。
- 次期買い替え時の意向車は、「軽キャブバン」が64%で(図表11-64)、最も重視する点は、車両面では「燃費の良さ」の72%、車両面以外では「車両価格」の61%(図表11-65)。

図表11-53 使用用途パターン

		(%)		
		仕事専用	仕事・私用兼用	私用専用
全体	2010年	48	31	21
	2012年	44	39	17
	2014年	46	38	16
	2016年	55	33	13

図表11-54 主運転者年代

		(%)						平均年齢(歳)
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
全体	2010年	20	23	20	27	8	52.2	
	2012年	15	19	21	30	12	54.0	
	2014年	16	27	18	24	14	53.9	
	2016年	11	25	19	31	10	54.7	

図表11-55 主運転者職業

		(%)					
		運輸業	卸・小売、飲食・宿泊他※a	農業	林業・水産業	製造業	建設・他※b
全体	2010年	4	62	9	0	8	17
	2012年	3	61	8	2	10	17
	2014年	1	71	4	0	8	16
	2016年	4	46	15	0	8	26

※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11-56 購入選択理由

		(複数回答:%)									
		TOP10									
		税金が安い	多様な用途に使える	積荷を雨・風から防ぐため	細い道路条件の多い関係	積載量が多い	人が乗せることができる	車両本体価格が安い	燃費が良い	出先での駐車スペースの関係	事務所・自宅の駐車スペースの関係
全体	2010年	115		38	27	30	28				15
	2012年	127	50	36	49	39	34	31	21	20	12
	2014年	128	53	37	45	27	28	26	23	16	14
	2016年	132	42	40	36	27	27	26	18	16	14

図表11-57 使用用途

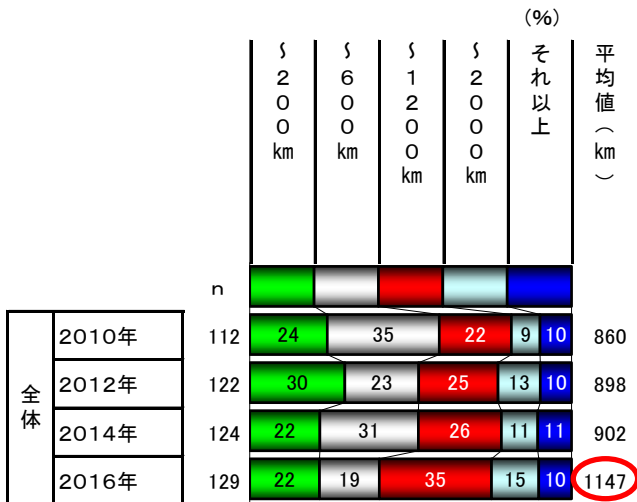
		(複数回答:%)				
		TOP5				
		作業現場・仕事場・現場への往復	セル営業の足	一般消費者など最終集荷	日用品の買物	委託荷の輸送
全体	2010年	115	38	37	37	
	2012年	128	46	35	33	
	2014年	128	41	34	33	
	2016年	132	47	33	32	27

図表11-58 荷物の配送・納入先

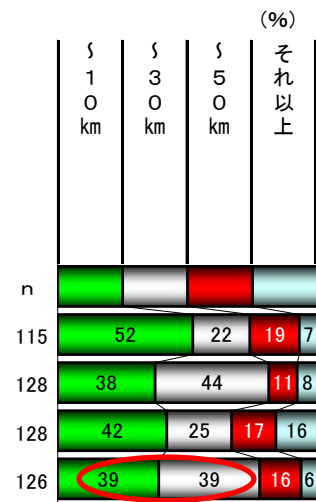
		(複数回答:%)					
		TOP5					
		一般消費者	親会社・関連会社・作業現場	メーカー・作業所・作業現場	小売業者・飲食店	親会社・関連会社	卸売業者・商社
全体	2010年						
	2012年	126	40	27	17	9	6
	2014年	125	50	23	21	4	5
	2016年	132	42	33	23	8	8

(注意) 図表11-54~図表11-58は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

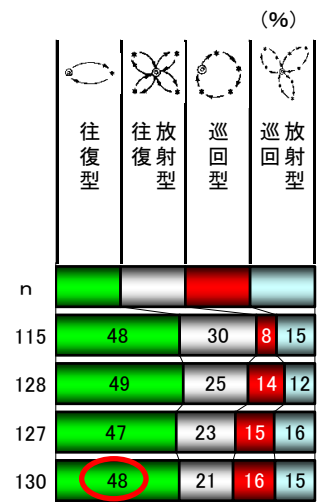
図表11-59 月間走行距離



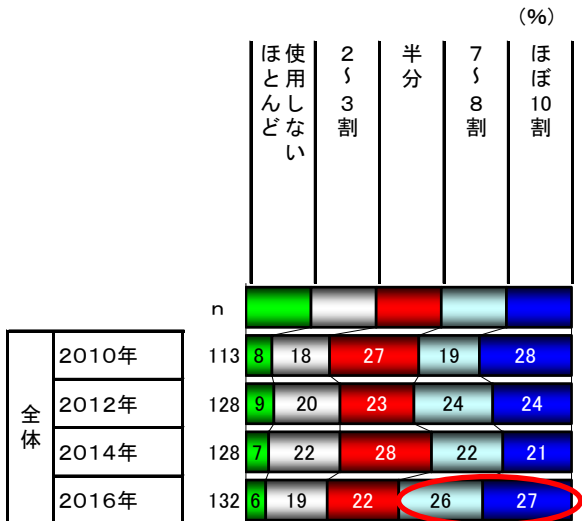
図表11-60 行動半径



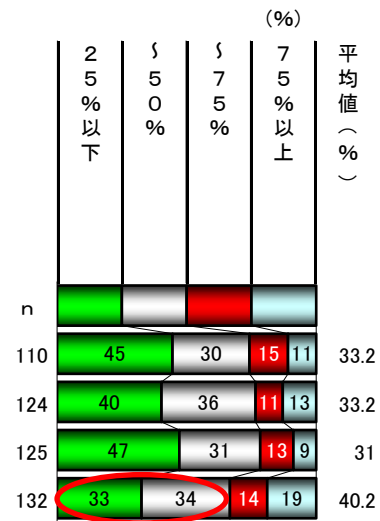
図表11-61 運行形態



図表11-62 通常のスペース積載率



図表11-63 通常の重量積載率



(注意) 図表11-59～図表11-63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11-64 次期買い替え意向車(車型間移行)

年	n	移行傾向 (%)		
		軽キャブバン	同他タイプ	他タイプ
2010年	147	55	8	37
2012年	151	49	6	45
2014年	152	58	9	34
2016年	151	64	9	27

図表11-65 次期買い替え意向車(重視点)

年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	運転のしやすさ	耐久性	安全性	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	下取の購入条件・値引等	販売店との関係
2010年	145	72	43	43	48	37	59	36	23	17	28
2012年	154	74	54	37	46	34	65	34	34	20	25
2014年	153	73	47	39	51	30	53	37	28	17	23
2016年	151	72	52	43	43	35	61	35	27	24	23



## 6 軽ボンネットバン

- 仕事専用(40%)および仕事・私用兼用(17%)を合わせると57%が仕事に使用しており(図表11-66)、主運転者の年代は50代以上の比率が約5割(図表11-67)、職業は「卸・小売、飲食・宿泊他」が58%を占める(図表11-68)。
- 購入選択理由で最も多いのは「税金が安い」の50%(図表11-69)。
- 用途は「セールス・サービスなど営業の足」が53%で最も高く(図表11-70)、配送・納入先は「一般消費者」が53%で最も高い(図表11-71)。
- 月間走行距離の平均値は682km(図表11-72)。行動半径は「10km以下」、運行形態は「往復型」が約半数(図表11-73~74)。
- スペース積載率は「ほとんど使用しない」が27%(図表11-75)、重量積載率は「50%以下」の比率が9割を超えている(図表11-76)。
- 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(図表11-77)、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65%(図表11-78)。

図表11-66 使用用途パターン

		(%)		
		仕事専用	仕事・私用兼用	私用専用
全体	n			
	2010年	27	19	54
	2012年	34	18	48
	2014年	39	26	36
	2016年	40	17	43

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付す

図表11-67 主運転者年代

		(%)						平均年齢(歳)
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
全体	n							
	2010年	4	26	22	22	17	9	49.8
	2012年	0	22	28	13	25	12	53.0
	2014年	5	10	26	26	26	8	52.8
	2016年	9	18	24	27	15	9	49.4

図表11-68 主運転者職業

		(%)					
		運輸業	卸・小売、飲食・宿泊他※a	農業	林業・水産業	製造業	建設・他※b
全体	n						
	2010年	5	64	0	0	15	17
	2012年	0	57	0	0	6	23
	2014年	0	66	1	0	8	26
	2016年	3	58	18	0	0	21

※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11-69 購入選択理由

		(複数回答:%)									
		TOP10									
		税金が安い	車両本体価格が安い	細い道路が多いなど条件の関係	燃費が良い	事務所・自宅駐車スペースの関係	多様な用途に使える	人を乗せることがある	積荷を雨・風から防ぐため	出先での駐車スペースの関係	買物の送迎にも家族・知人への利用
全体	n										
	2010年	54		33		17		17		17	
	2012年	31	65	26	29	39	19	32	19	10	6
	2014年	40	73	60	35	40	28	33	18	15	13
	2016年	34	50	47	32	27	21	18	12	9	9

図表11-70 使用用途

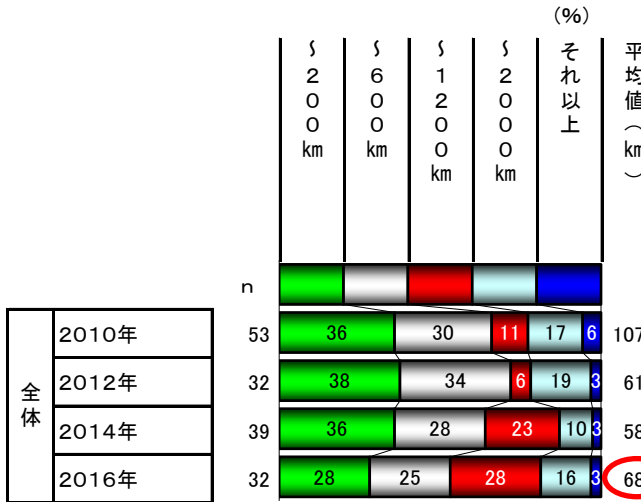
		(複数回答:%)				
		TOP5				
		セールス・サービスの足	作業現場への往復	一般家庭など最終集荷	事業所間の配送	日用品の買物
全体	n					
	2010年	54	48	50	11	17
	2012年	32	41	56	6	6
	2014年	40	60	40	18	13
	2016年	34	53	24	21	15

図表11-71 荷物の配送・納入先

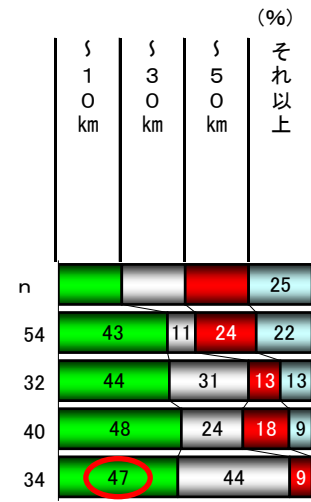
		(複数回答:%)				
		TOP5				
		一般消費者	メーカー・関係会社・作業場	小売業者・飲食店	親会社・関連会社	卸売業者・商社
全体	n					
	2010年					
	2012年	*27	33	22	11	4
	2014年	38	40	21	11	5
	2016年	34	53	21	15	9

(注意) 図表11-67~図表11-71は、使用用途が「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

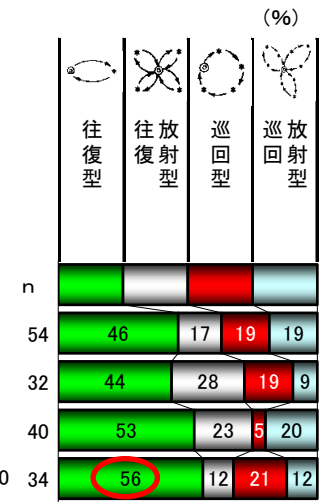
図表11-72 月間走行距離



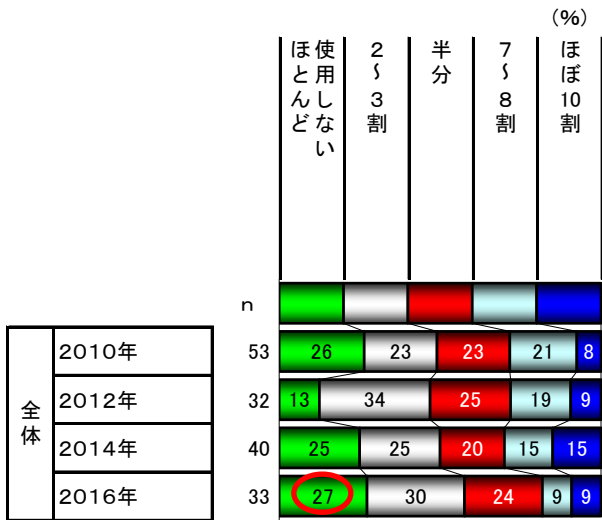
図表11-73 行動半径



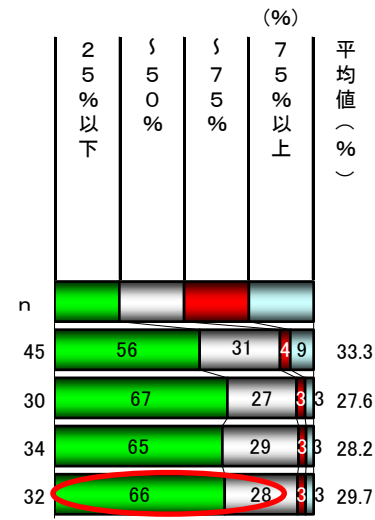
図表11-74 運行形態



図表11-75 通常のスペース積載率



図表11-76 通常の重量積載率



(注意) 図表11-72～図表11-76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11-77 次期買い替え意向車(車型間移行)

年	n	移行傾向 (%)		
		軽ボンバン	同タイププラス移行	他タイプ移行
2010年	122	38	4	57
2012年	56	39	5	55
2014年	60	53	0	47
2016年	59	46	5	49

図表11-78 次期買い替え意向車(重視点)

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	居住性・乗り心地	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等	購入条件
2010年	116	74	51	48	31	26	64	28	27	23	
2012年	61	72	48	44	33	28	62	30	13	22	
2014年	62	71	45	44	39	18	61	29	19	13	
2016年	60	68	42	40	28	28	65	28	15	12	12