

2018年度

# 小型・軽トラック市場動向調査

2019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2018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、次世代環境車に対するニーズの変化や電気自動車に対するユーザーの要求内容を把握、配送における輸送手段の変化の把握やドライバー不足に対する対応策等、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5項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。

- ① 環境意識と次世代環境車
- ② 安全意識と先進安全技術
- ③ 小口配送の現状と課題
- ④ 運転手不足の現状と課題
- ⑤ 農家におけるトラック・バン

実際の調査では、一般の事業所を対象とした<事業所調査>と、小型・軽トラックユーザーを対象とした<ユーザー調査>の2つの調査をベースにしております。

本報告書では、主に<事業所調査>で業況感や貨物車保有に対する意識の全体像とその時系列変化を捉え、<ユーザー調査>で小型・軽トラックの購入・使用状況の動向について分析を行うことで、詳細な実態の把握を行っております。この調査結果が少しでも皆様方のお役に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・分析等に取り組んでいただきました分科会の委員の皆様、ならびに株式会社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。

2019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 ダイハツ工業株式会社)

# 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 需要実態と車種間移行状況	25
2 最近1～2年間購入ユーザーの特性	29
3 買い替えについての意見	30
第3章 使用実態	
1 使用用途	31
2 使用状況	33
第4章 今後の購入・保有意向	
1 次期買い替え意向車	36
2 今後の保有意向	38
3 今後の購入意向	40
第5章 環境意識と次世代環境車	
1 環境問題に対する意識	44
2 次世代環境車に対する意識	46
第6章 安全意識と先進安全技術	
1 安全性に対する意識	52
2 先進安全技術に対する意識	57
3 自動運転に対する意識	60
4 コネクティッド機能利用状況	63
第7章 小口配送の現状と課題	
1 軽量・小口荷物の輸送量変化と輸送手段	64
2 増加輸送手段	65
3 輸送効率化策	66
4 配送料値上げ	67
5 各配達サービスの利用状況	69
第8章 運転手不足の現状と課題	
1 運転手不足の困窮度	70
2 運転手の実態	72
3 運転手募集状況	73
4 運転手採用の障害点	74
5 運転手採用対策	75

## 目 次

### 第9章 農家におけるトラック・バン

1	農家の現状	76
2	農家の形態と継続意向	77
3	農家におけるトラック・バンの動向	78
4	農家の使用実態	79
5	農家における次世代環境車意向	80
6	農家における先進安全技術装着意向	82

### 第10章 車種別分析

1	小型トラック	83
2	小型キャブバン	86
3	小型ボンバン	89
4	軽トラック	91
5	軽キャブバン	93



# 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：2,150標本 有効回収数759標本(35.3%)
- 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：2018年8月9日(木)～10月12日(金)  
※地震や台風の影響により、今年度は調査期間を延長している

#### ⑦ 標本設計および回収状況

##### i 標本抽出法

総務省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		522,172	100.0%	2,150	759	35.3%
運輸業	100人以上	1,778	0.3%	159	41	25.8%
	50～99人	2,281	0.4%	163	51	31.3%
	49人以下	16,885	3.2%	367	130	35.4%
建設・設備工事業	100人以上	821	0.2%	84	22	26.2%
	50～99人	1,304	0.2%	92	30	32.6%
	49人以下	40,409	7.7%	115	56	48.7%
製造業	100人以上	2,660	0.5%	136	30	22.1%
	50～99人	3,432	0.7%	87	24	27.6%
	49人以下	53,787	10.3%	93	50	53.8%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	98,269	18.8%	266	117	44.0%
	9人以下	142,103	27.2%	288	107	37.2%
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	89,873	17.2%	133	51	38.3%
	9人以下	68,570	13.1%	167	50	29.9%

(注) 母集団は「平成28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1,276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：2018年8月9日（木）～9月21日（金）  
※地震や台風の影響により、今年度は調査期間を延長している
- 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				13,317,261	100.0%	1,276	
小型 トラ ック タイ プ	キャブ オー バー	2,001～3,499kg	自家用	526,594	4.0%	110	
			営業用	164,404	1.2%	90	
		2,000kg	自家用	851,559	6.4%	110	
			営業用	74,638	0.6%	90	
	1,000～1,999kg			681,546	5.1%	101	
		～999kg		201,967	1.5%	100	
	バン タイ プ	キャ ブ	850kg以上		1,085,355	8.1%	115
			600～750kg		286,192	2.1%	92
		ボンネット		939,294	7.1%	81	
小型トラック 計				4,811,549	36.1%	889	
軽 トラ ック	トラックタイプ			4,768,190	35.8%	182	
	バン	キャブオーバー		2,907,428	21.8%	154	
		ボンネット		830,094	6.2%	51	
軽トラック 計				8,505,712	63.9%	387	

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

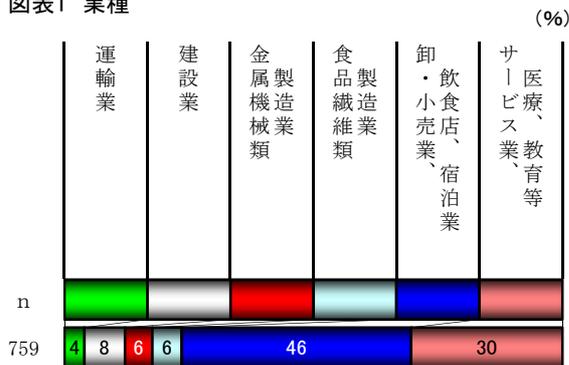
抽出単位が保有車であるため、保有台数の大小によって、ユーザー間に抽出確率の差が生じている。これを補正するために、対象ユーザーごとに次式による補正値を乗じて集計した。

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

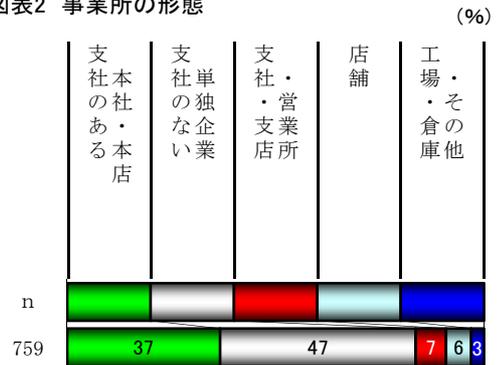
3. 調査対象者の属性

(1) 事業所調査

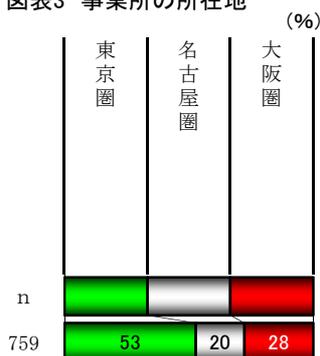
図表1 業種



図表2 事業所の形態

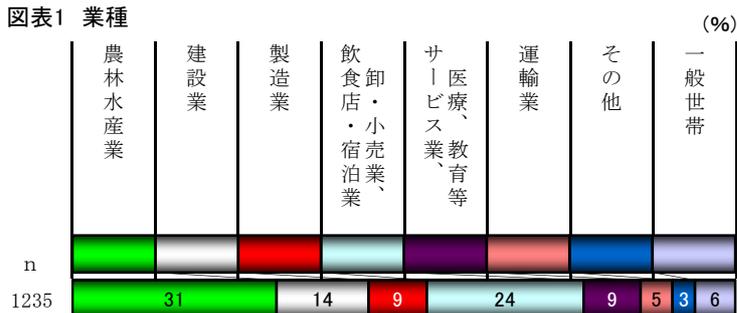


図表3 事業所の所在地

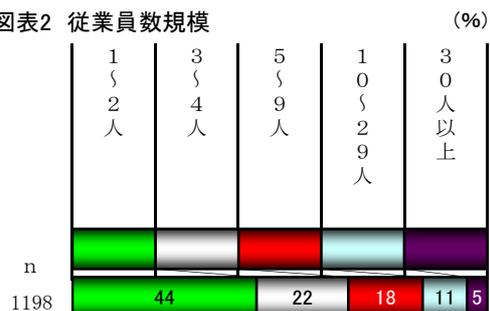


## (2) 小型・軽トラックユーザー調査

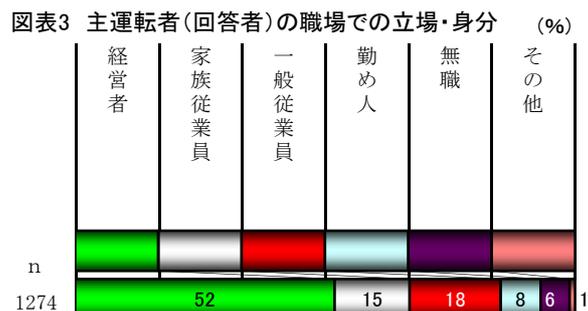
図表1 業種



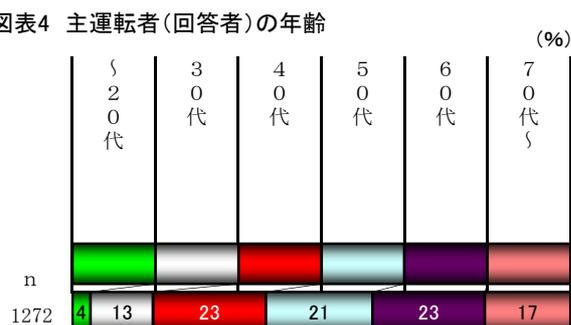
図表2 従業員数規模



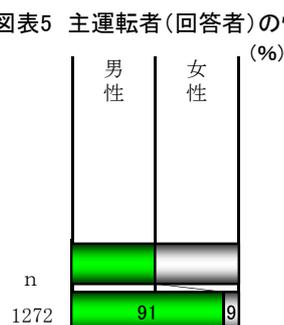
図表3 主運転者(回答者)の職場での立場・身分



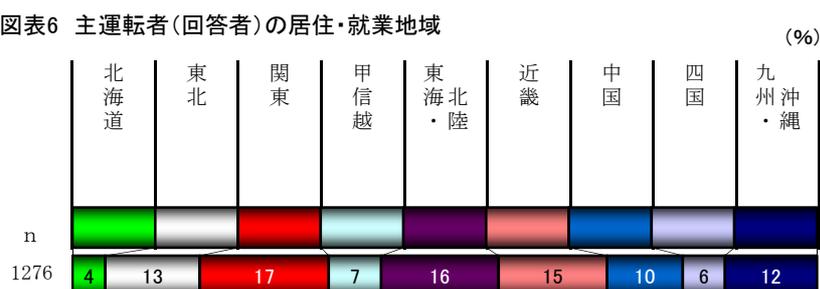
図表4 主運転者(回答者)の年齢



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

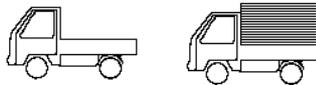
(6) 車種区分は以下の通りである。

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

● 軽トラック : 軽四輪トラック

● トラック (含、アルミパネル)

キャブオーバートラック  
(キャブトラック)

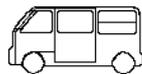


ボンネットトラック  
(ボントラック)

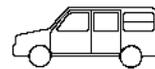


● バン (除、ワゴン・コーチ)

キャブオーバートバン  
(キャブバン)



ボンネットバン  
(ボンバン)



(7) 報告書中の保有規模、運輸業分類の補足

① 保有規模の分類

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

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

## ② 運輸業の分類

貨物運送業	… 調査票質問上の「営業内容」回答選択肢で、 <ul style="list-style-type: none"><li>● 定期路線運送</li><li>● 宅配輸送</li><li>● 引越しサービス業</li><li>● 特定企業の長期輸送代行(備車提供)</li><li>● 特定企業の在庫管理・配送代行</li><li>● 特定企業への運転手派遣</li><li>● 他の運送業者の委託荷輸送</li><li>● 航空便輸送</li></ul> 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、 <ul style="list-style-type: none"><li>● 道路旅客運送業</li><li>● 倉庫業</li><li>● 梱包業</li></ul> 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	ダイハツ工業株式会社	
委員	いすゞ自動車販売株式会社	
	スズキ株式会社	
	株式会社SUBARU	
	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	
	本田技研工業株式会社	
	マツダ株式会社	
	三菱自動車工業株式会社	
	三菱ふそうトラック・バス株式会社	
委託先	株式会社マーケティングセンター	

## Ⅱ. 調査結果の要約





## ～今回調査結果のまとめ～ (2018年8～10月調査)

- 保有台数は軽キャブバン増加、小型バン下げ止まり、小型・軽トラック、軽ボンバン減少。バン主体の運輸業以外事業所では、経営状態は好調を維持。物資輸送量は増加。「保有増」事業所では自社輸送が増加。一方、トラック主体の運輸業では委託荷の増加により輸送量が増加したものの、燃料価格上昇、人件費増加により経営状態に影響。運転手不足深刻化も影響し、保有増にならず。
- 小型・軽トラック・バン全体の需要はリーマンショック前の2008年、消費税率引き上げ時の2014年と同水準。「経営好調」事業所では、税金対策及び消費税率引き上げ前の駆け込みで、時期を前倒して購入。また、車検・リースアップ時期での定期買い替えが増えることで保有期間が短縮化。車種別では、小型から軽へのダウンサイジング、軽歩留まり率増加と軽シフトの動き。
- 今後1～2年間の保有意向は、運輸業以外事業所では数年先の経営状態も影響するため、東京オリンピック閉幕後の経営状態悪化を懸念し、保有増の動きなし。一方、足元の経営状態が影響する運輸業では、今後1～2年間では貨物輸送量増加を背景に保有増の動きがあるものの、東京オリンピック閉幕後は保有減に転じる可能性あり。

### I 時系列分析

#### 第1章 保有状況と変化の背景

- 小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続するも、下がり幅が縮小。車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンバンの減少傾向は継続。小型バンは2015年以降ほぼ横ばい、軽キャブバンは伸長傾向が継続。
- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、運輸業以外、運輸業ともに「保有増」事業所が「保有減」事業所を上回る。

##### <保有変化の背景>

バン主体の運輸業以外の事業所では、経営状態は前回（2016年度調査）の好調を維持。物資輸送量は増加。「保有増」事業所では自社輸送が増加。トラック主体の運輸業では、物資輸送量は増加したものの、運転手不足が更に深刻化。車の稼働や増車に影響しており保有台数増加の阻害要因。また、燃料価格の上昇や人件費増加が経営状態に影響。

#### 第2章 需要構造の実態

- 小型・軽トラック・バン全体の需要台数は、リーマンショック前の2008年、消費税率引き上げ時の2014年と同水準。2015年以降、小型トラック・バンは横ばい、軽トラック・バンは増加。

##### <需要動向の背景>

最近2年間に代替した事業所における前保有車の保有期間は、小型・軽ともに短期保有代替層比率が上昇し、購入時期を早めた事業所が遅らせた事業所を上回る。また、小型から軽へのダウンサイジングが進行、軽歩留まり（軽から軽へ）も上昇しており、軽需要増加の要因と思われる。

#### 第3章 使用実態

- 使用用途では小型バン、軽トラックで「最終消費者への配達・集荷」が低下。
- 使用用途の変化に伴い、小型バンでは短距離化、往復型運行形態が上昇。一方、軽トラックでは往復型運行形態が低下。

##### <使用変化の背景>

小型バンは、配送業務が減少し、短距離・往復型中心の「仕事場・現場輸送」の比重が高まることで、走行距離に影響。

## 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。
- 小型に比べ、軽は歩留まり意向率がやや低い。
- 今後1～2年間の保有増減意向をみると、運輸業以外ではほとんどの事業所で変わらない見通し。運輸業では約2割が増加意向、東京オリンピック閉幕後は約1割が減少意向。
- 消費税率引き上げは、4割強の事業所に影響。影響のある事業所のうち4割強で購入時期前倒しの意向あり。

<今後の保有増減の背景>

運輸業以外では、今後1～2年間の景気、経営状態の見通しともに好調とみる事業所が、不調とみる事業所を上回る。また、物資輸送量も増加する見通しの事業所が多いものの、東京オリンピック閉幕後の経営状態悪化を懸念し、保有増に至らず。運輸業は、経営状態に合わせ保有を増減。

## II トピックス分析

### 第5章 環境意識と次世代環境車

- 次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い中、小型キャブバンでは「電気自動車」の購入意向が上昇。
  - ・環境対策費用に負担を感じている事業所は、約7割と高いが低下傾向。
  - ・次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い傾向は変わらず。小型キャブバンでは「電気自動車」の購入意向が上昇。
  - ・次世代環境車に対しては、技術的不安よりも車両価格を懸念しているものの、どの次世代環境車も約8割は10万円までであれば追加支払いを許容。
  - ・「電気自動車」について、9割以上が許容する走行距離は201km以上、充電完了時間は30分以内。

### 第6章 安全意識と先進安全技術

- 各先進安全技術の有償装着意向は運輸業以外では3割超、運輸業では5割超。コスト負担を考慮しなければ、5割以上が自動運転技術へ期待。
  - ・安全性に対して約8割が関心を持ち、約7割が購入時に重視。運輸業で関心度・重視度が高い。
  - ・装着意向が最も高い先進安全技術は「歩行者の検知・保護支援システム」。
  - ・5割以上が自動運転技術へ期待。現時点での自動運転車導入意向は1割程度。
  - ・運輸業で今後利用したいコネクティッド機能の上位は「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「車両位置確認システム」「ルート最適化管理」。

### 第7章 小口配送の現状と課題

- 配送料値上げ後も運輸業以外では外注化が進行。委託荷増に対応した運輸業における輸送効率化推進が課題。
  - ・定期・不定期ともに、軽量・小口荷物が増加している事業所は約2割。
  - ・輸送手段としては、運輸業以外は「宅配便等の外注」、運輸業は「自社の車」が最も多い。
  - ・配送料値上げに対する利用者の対応策は、「より安価な宅配会社への切り替え」「既存委託先との取引内容改善」。
  - ・運輸業では約5割の事業所が輸送効率化策を実施していない。

### 第8章 運転手不足の現状と課題

- 運輸業では運転手不足困窮度が深刻化。運転手採用は進んでおらず、給与水準の引き上げや、高齢者や女性運転手に配慮した働き方（勤務時間や業務分担など）改革の推進が課題。
  - ・運輸業での運転手不足はより深刻化。
  - ・運輸業は30～50代男性運転手の採用を求めているものの、現状では60代以上男性の採用率が高く、採用上の障害点として「長期勤続ができるか不安」「荷役作業が困難」「長時間運転や労働等が不安」があがる。
  - ・運転手採用対策として「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」「ドライバー同士が互いに教え合える風土の醸成」に取り組む事業所が多い。

### 第9章 農家におけるトラック・バン

- 3割強が規模縮小・廃業予定。うち約3割が保有減もしくは保有中止。
  - ・販売農家は減少傾向が継続する一方、農地所有適格法人数は増加傾向。3割強の農家が規模縮小もしくは廃業の意向。
  - ・現保有車、次期意向車ともに軽トラックが最も多い。
  - ・消費地への輸送方法は自家出荷が中心という傾向は変わらず。

# 第1章 保有状況と変化の背景

- 小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続するも、下がり幅が縮小。  
車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンバンの減少傾向は継続。小型バンは2015年以降ほぼ横ばい、軽キャブバンは伸長傾向が継続。
- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、運輸業以外、運輸業ともに「保有増」事業所が「保有減」事業所を上回る。

## <保有変化の背景>

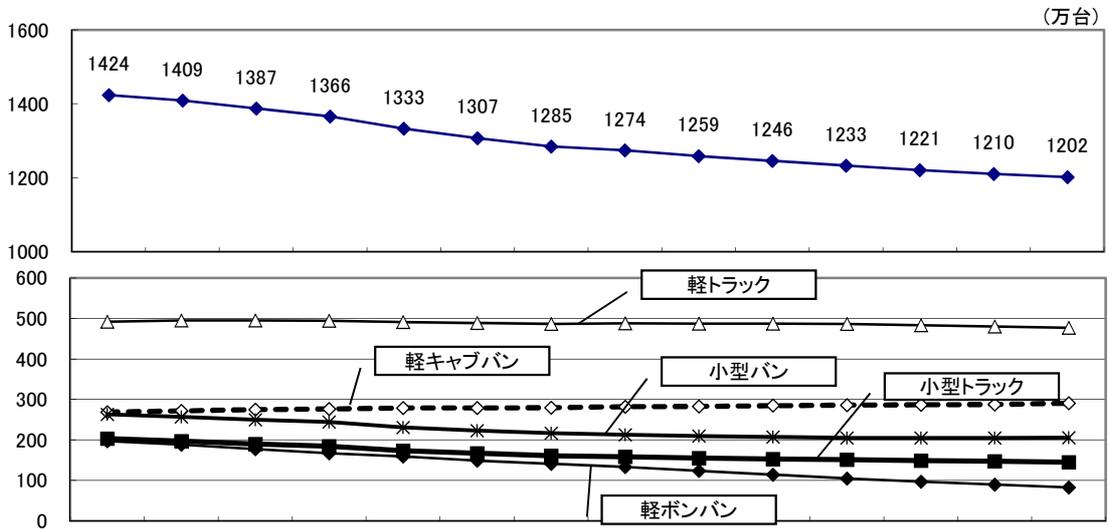
バン主体の運輸業以外の事業所では、経営状態は前回（2016年度調査）の好調を維持。物資輸送量は増加。「保有増」事業所では自社輸送が増加。  
トラック主体の運輸業では、物資輸送量は増加したものの、運転手不足が更に深刻化。車の稼働や増車に影響しており保有台数増加の阻害要因。また、燃料価格の上昇や人件費増加が経営状態に影響。

## 1 トラック・バンの保有状況

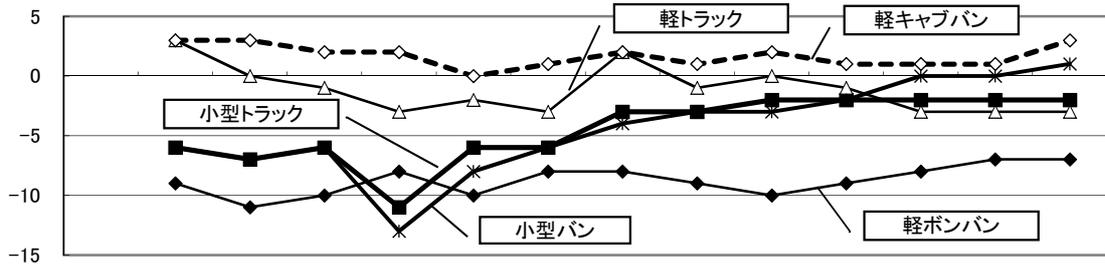
### ●小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続するも、下がり幅が縮小

一車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンバンの減少傾向は継続。小型バンは2015年以降ほぼ横ばい、軽キャブバンは伸長傾向が継続（図表1-1）。

図表1-1 保有台数の推移



### 保有台数の増減変化



	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	
小型・軽貨物 (トラック・バン) 合計	1424	1409	1387	1366	1333	1307	1285	1274	1259	1246	1233	1221	1210	1202	
小型トラック	保有台数	203	197	190	184	173	167	161	158	155	153	151	149	147	145
	増減		▲6	▲7	▲6	▲11	▲6	▲6	▲3	▲3	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2
小型バン	保有台数	263	257	250	244	231	223	217	213	210	207	205	205	205	206
	増減		▲6	▲7	▲6	▲13	▲8	▲6	▲4	▲3	▲3	▲2	+0	+0	+1
軽トラック	保有台数	492	495	495	494	491	489	486	488	487	487	486	483	480	477
	増減		+3	+0	▲1	▲3	▲2	▲3	+2	▲1	+0	▲1	▲3	▲3	▲3
軽キャブバン	保有台数	269	272	275	277	279	279	280	282	283	285	286	287	288	291
	増減		+3	+3	+2	+2	+0	+1	+2	+1	+2	+1	+1	+1	+3
軽ボンバン	保有台数	197	188	177	167	159	149	141	133	124	114	105	97	90	83
	増減		▲9	▲11	▲10	▲8	▲10	▲8	▲8	▲9	▲10	▲9	▲8	▲7	▲7

(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

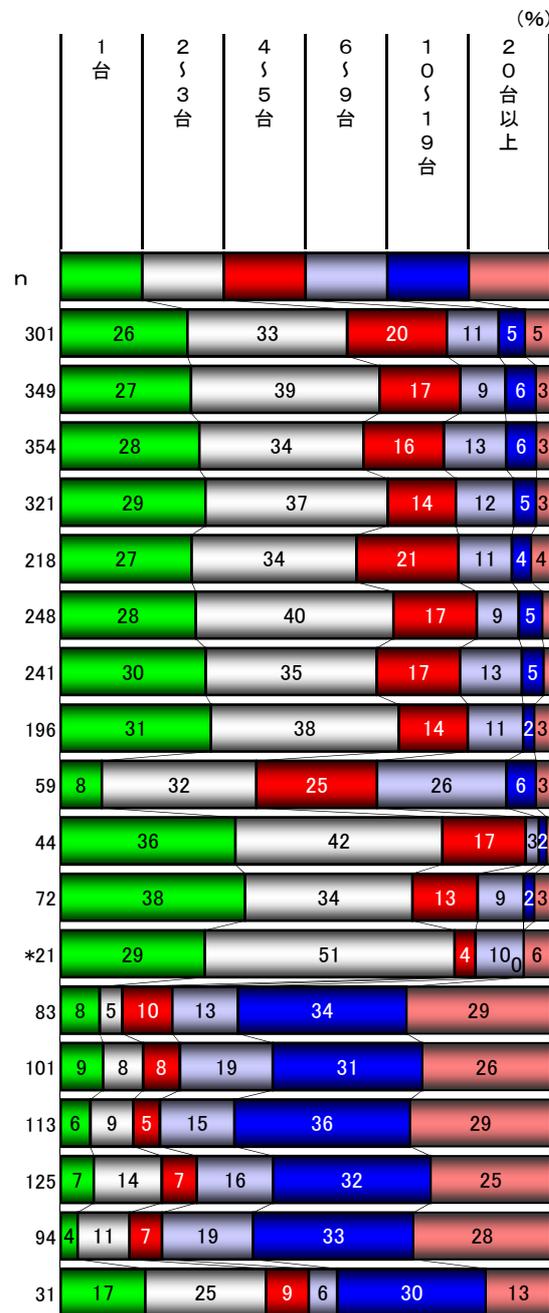
### (1) 最近5年間の保有台数の変化

●最近5年間では、運輸業以外、運輸業ともに「保有増」事業所比率が「保有減」事業所比率を上回り、差も拡大

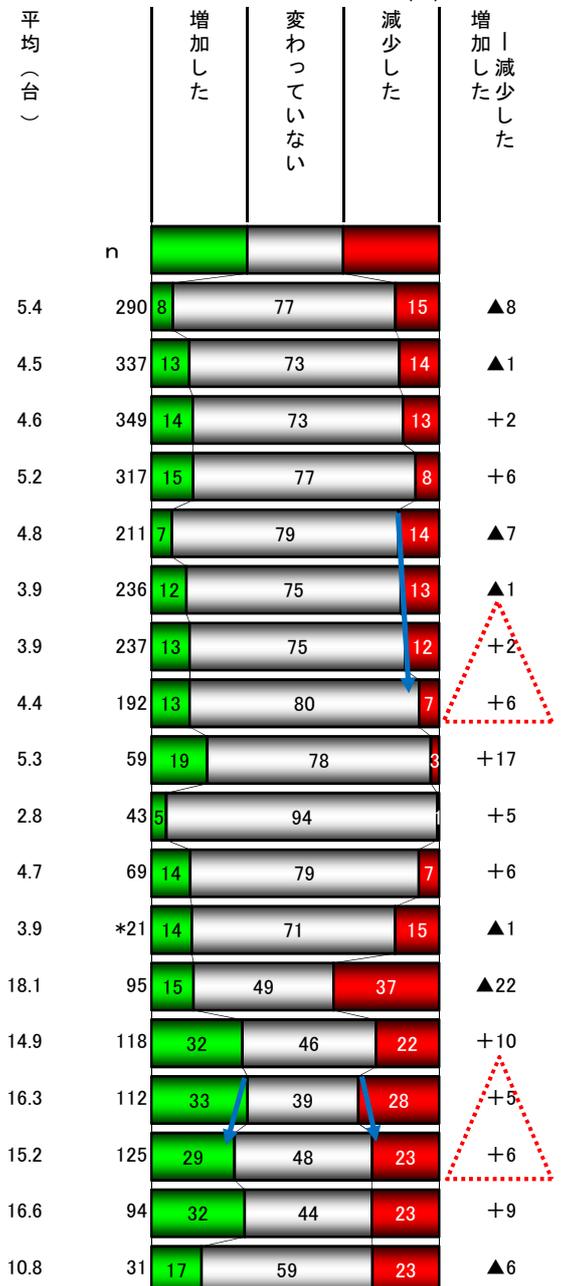
- 最近5年間のトラック・バン保有台数増減をみると、運輸業以外では「保有減」事業所比率の低下傾向が継続。一方、運輸業は「保有増」「保有減」事業所比率とも低下（図表1-3）。
- 運輸業以外、運輸業とも前回に続き「保有増」事業所比率が「保有減」事業所比率を上回り、差も拡大（図表1-3）。
- 保有車種別でみると、「軽ボンバン」以外では「増えた」比率が「減った+中止」比率を上回る（図表1-4）。
- 保有台数が増加した理由の上位項目は運輸業以外では「営業関係に使う」「自社輸送を増やしている」「輸送する荷の量が増えた」、運輸業では「輸送する荷の量が増えた」「輸送頻度を高めサービスを向上する」「自社輸送を増やしている」（図表1-5a）。
  - ・直近1～2年間で経営状態が良くなった事業所でみると、「輸送する荷の量が増えた」「輸送の頻度を高めサービスを向上」が上位にあがる。

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)

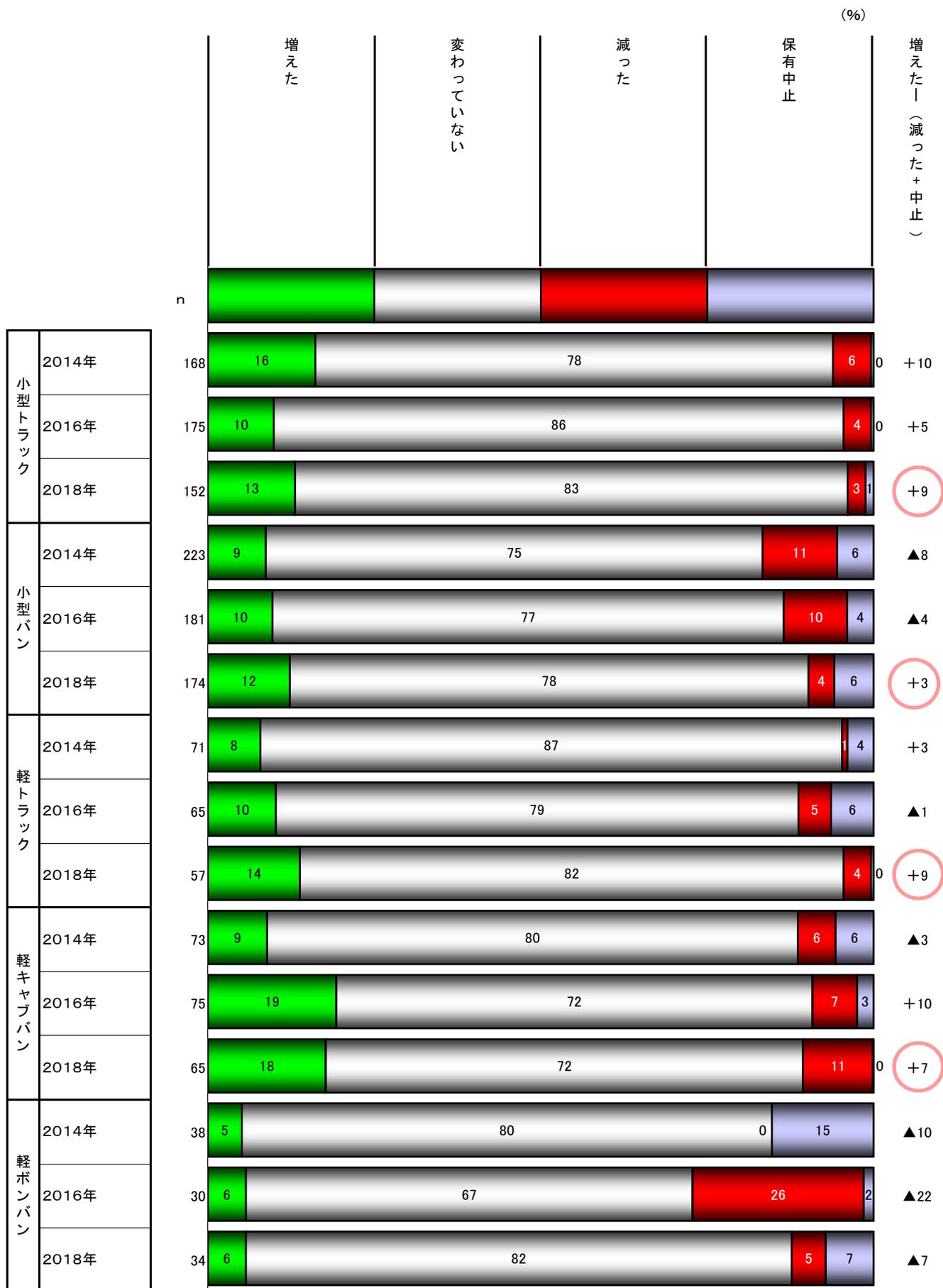


図表1-3 最近5年間のトラック・バン保有台数の増減



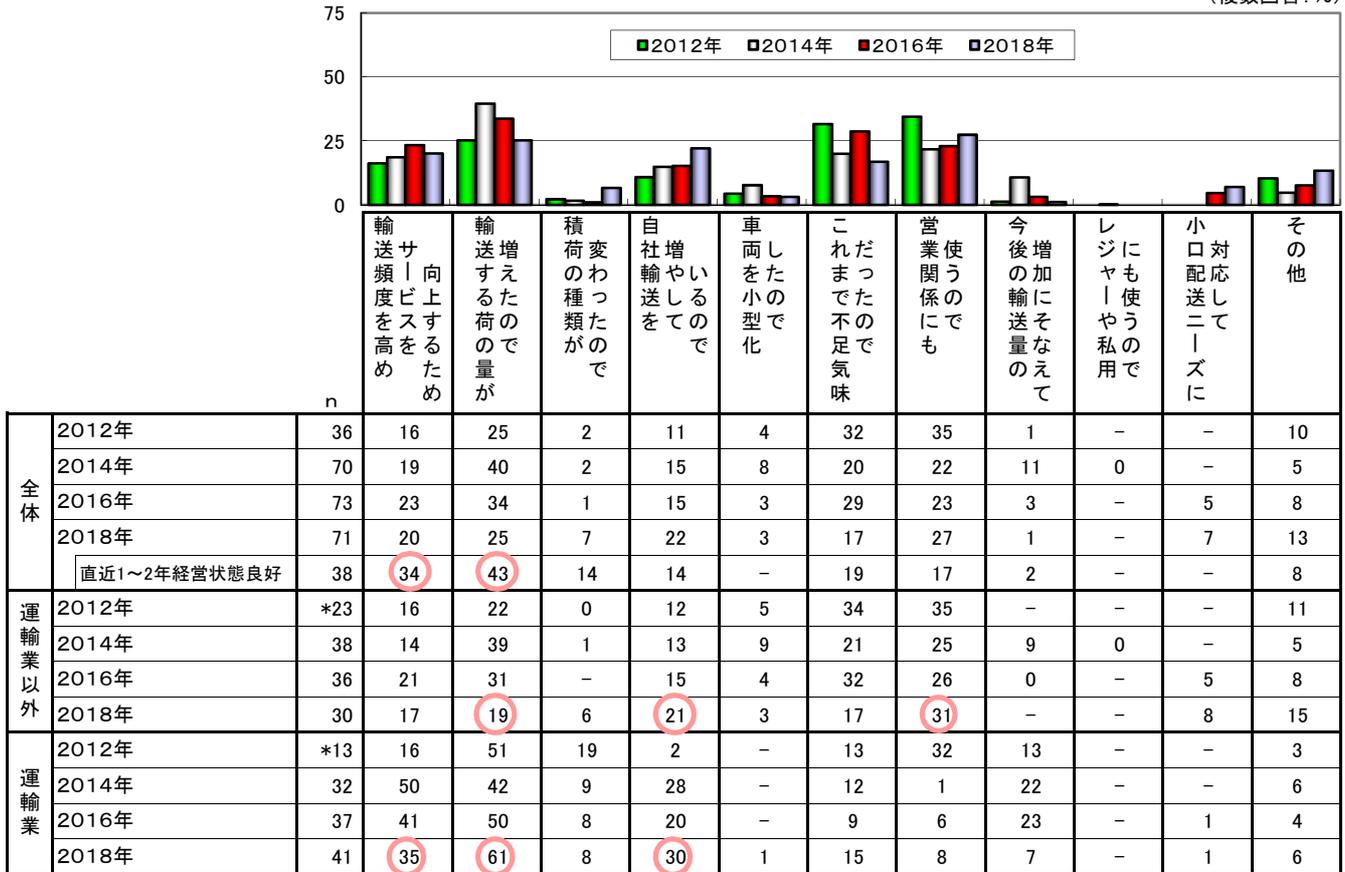
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表1-4 保有車種別に見た最近5年間の保有台数増減



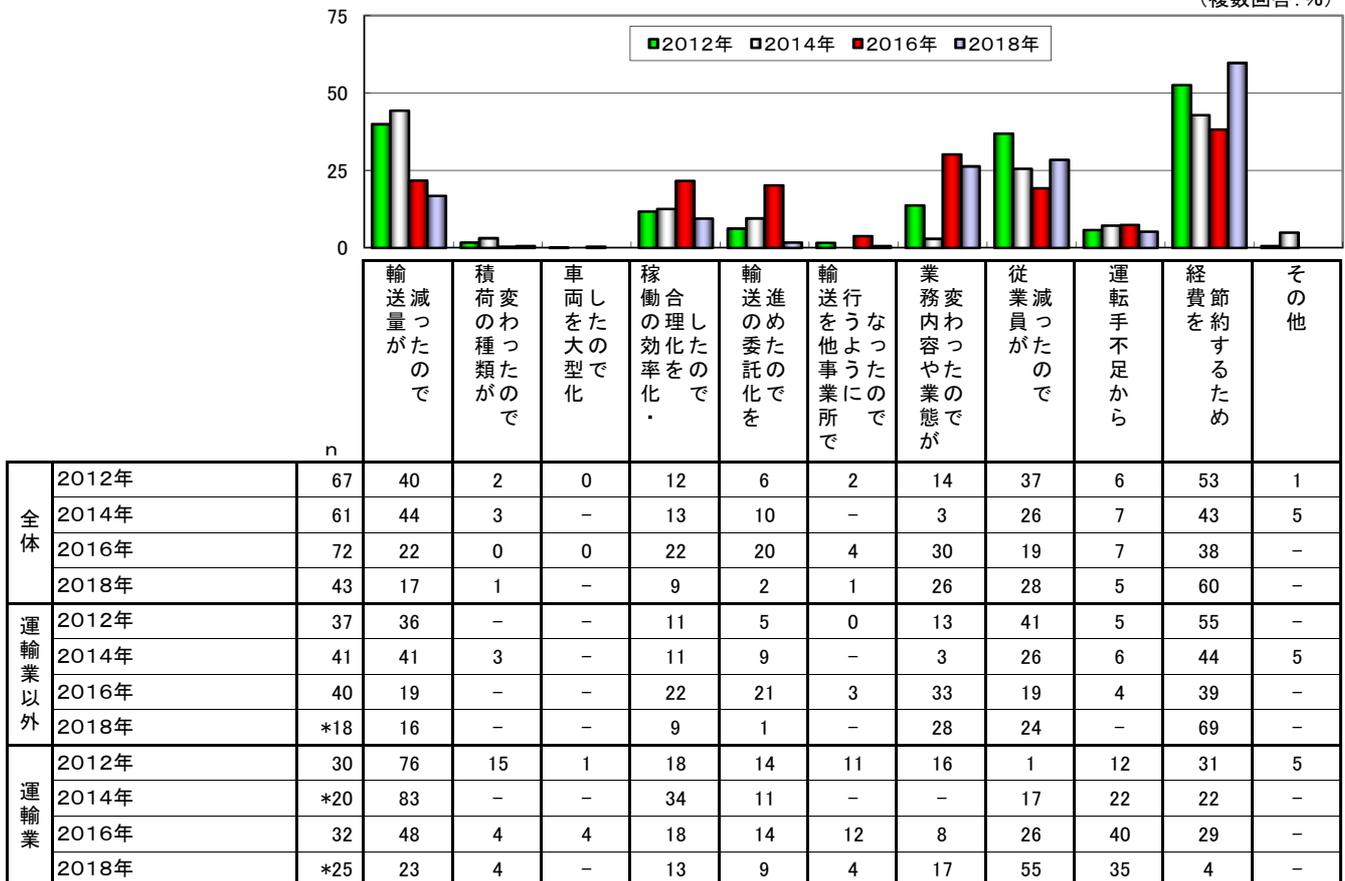
図表1-5a 保有台数が増加した理由

(複数回答: %)



図表1-5b 保有台数が減少した理由

(複数回答: %)

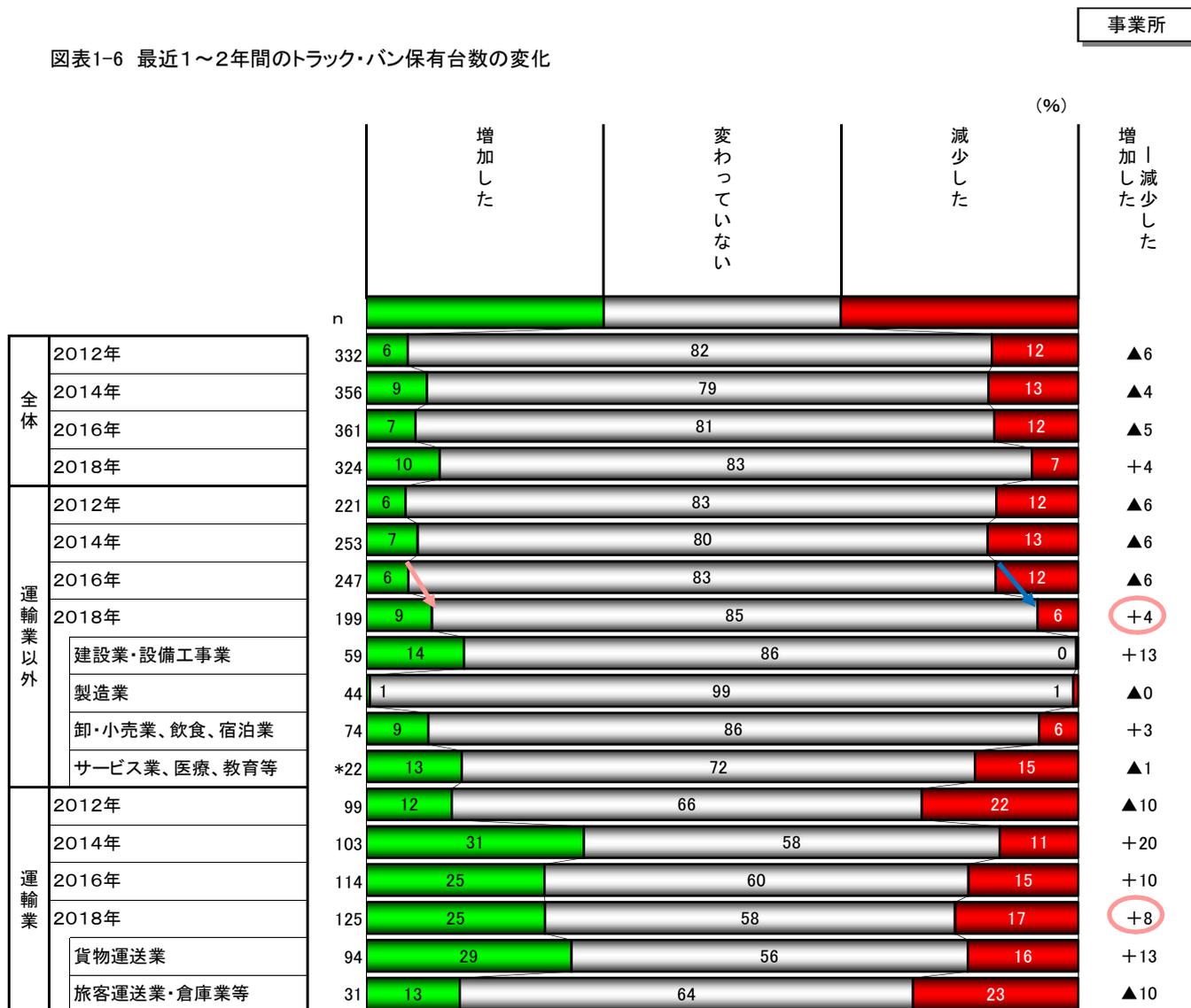


※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## (2) 最近1～2年間の保有台数の変化

- 最近1～2年間では、運輸業以外、運輸業ともに「保有増」事業所が「保有減」事業所を上回る
- －最近1～2年間のトラック・バン保有台数増減をみると、運輸業以外では「保有増」事業所比率が上昇、「保有減」事業所比率が低下。運輸業以外、運輸業とも、「保有増」事業所比率が「保有減」事業所比率を上回る（図表1-6）。
- －保有台数増加の社会的背景は、「全体的な景気の影響」が53%（図表1-7）。

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年で保有台数が増加した社会的背景

(複数回答:%)

n	東日本大震災の影響	為替変動による影響	ガソリン価格の高騰	燃料価格の高騰	エコカー減税・補助金	エコカー補助金	T P Pへの透明感	参画不透明感	環境意識の醸成	機運の醸成	高齢化社会の進行	東京オリンピック	開催	消費税率の引き上げ	自然災害の影響	異常気象の影響	全体的な景気の影響	電子商取引の拡大	働き方改革による影響	配送料の値上げ	その他
2018年 全体	56	-	1	18	7	-	-	15	1	13	-	0	53	-	15	21	6				
運輸業以外	*20	-	-	18	9	-	-	14	1	14	-	-	52	-	14	22	6				
運輸業	36	-	4	15	-	-	-	20	4	5	-	1	61	-	20	15	7				

※ 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

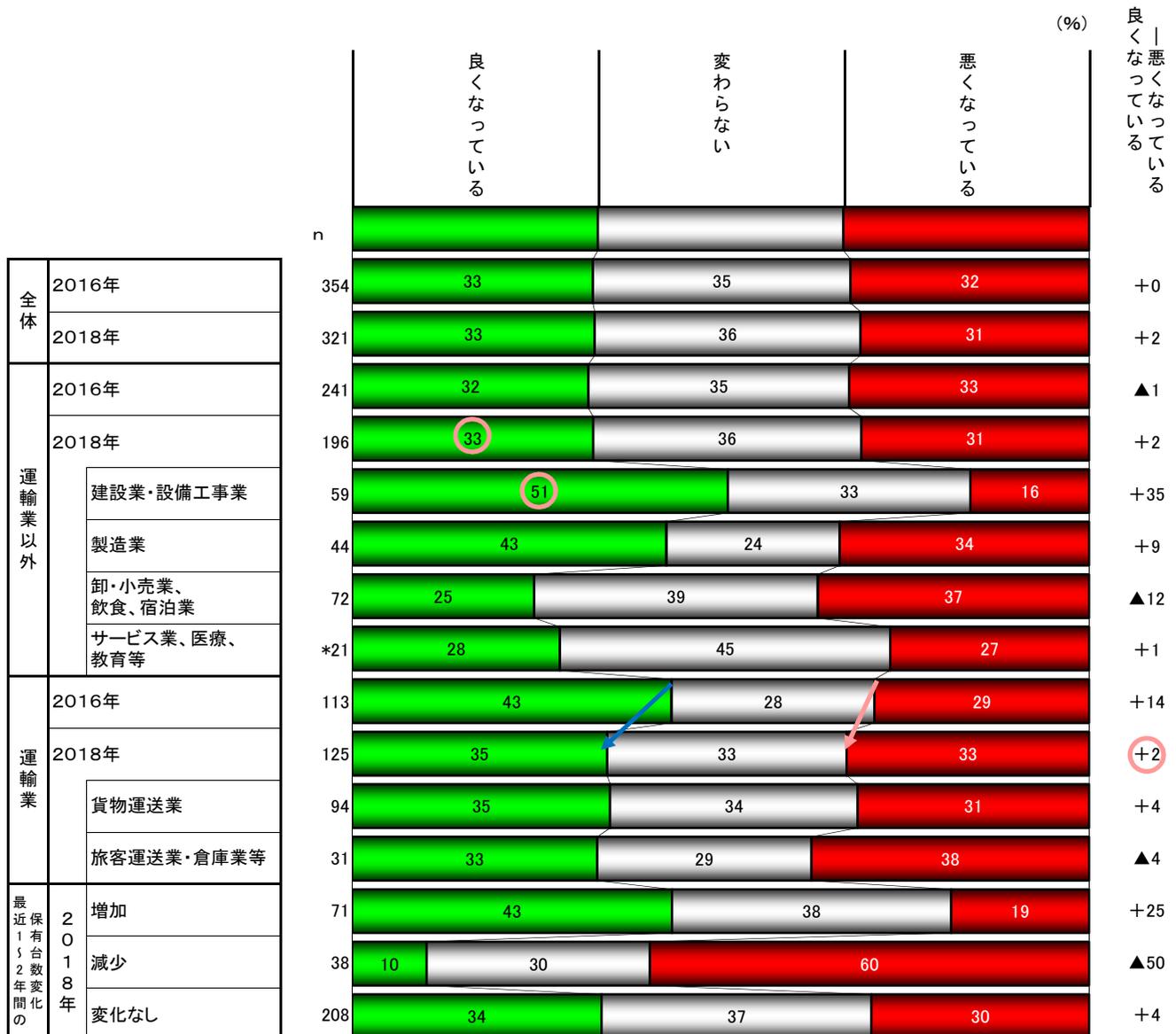
#### (1) 最近1～2年間の経営状態と物資輸送量の変化

●最近1～2年間の経営状態が「良くなっている」事業所は、運輸業以外では3割強と前回と変わらず、運輸業は3割強に低下しており、物資輸送量は増加事業所と減少事業所に二極化

- －最近1～2年間の経営状態が「良くなっている」事業所は、運輸業以外では33%と前回と変わらず、運輸業は35%に低下（図表1-8）。
  - ・運輸業以外では、特に建設業・設備工事業で「良くなっている」が高い。
  - ・運輸業では、「良くなっている」が減少、「悪くなっている」が増加傾向にあるものの、引き続き「良くなっている」が「悪くなっている」を上回る。
- －経営好調要因は、運輸業以外では「全体的景気の好転」、運輸業では「配送料の値上げ」が最も高い（図表1-9）。
- －経営不調要因は、運輸業以外では「全体的景気の停滞」、運輸業では「燃料価格の上昇」「人件費などの経費増加」が高い（図表1-10）。
- －物資輸送量をみると、運輸業以外、運輸業とも「増えている」比率が「減っている」比率を逆転（図表1-11）。
- －物資輸送量増加の要因は、運輸業以外、運輸業とも「自社の営業活動の活発化」「全体的な景気の影響」「事業の性格や内容の変化」が上位（図表1-12）。
- －最近5年間の輸送量変化を見ると、運輸業以外では「軽量・小口荷物」は「増加」比率が「減少」比率を上回り、「重量・大口荷物」は「増加」比率が「減少」比率を下回る（図表1-13）。

事業所

図表1-8 最近1～2年間の経営状態



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表1-9 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	取引先会社の増加	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	人件費などの経費削減	その他経営努力	東日本大震災の復興に基づく需要増	為替変動による影響	金利などの負担減	輸出の好調	全体的景気の好転	東京オリンピックによる需要増	働き方改革による影響	配送料の値上げ	法人税の引き上げ	自然災害からの復旧に基づく需要増	その他	
全体	2016年	134	-	18	4	7		8	18	7	5	6	3			1	0	6	3	12	7					4	
	2018年	118	-	10	7	5	39	9	12	3	4	1	1	10	39	0	-	3	4	42	9	4	4	-	2	1	
運輸業以外	2016年	85	-	19	4	6		8	19	8	6	6	2			0	-	6	3	11	7					4	
	2018年	74	-	10	8	5	38	10	12	3	5	0	0	9	41	0	-	3	4	43	9	4	-	-	1	-	
運輸業	2016年	49	-	12	-	10		9	14	-	1	16	20			5	4	10	6	17	3					10	
	2018年	44	-	9	1	5	41	7	8	-	-	3	16	16	16	3	-	-	-	32	6	-	46	-	3	6	
最近1~2年間の保有台数変化	2018年	増加	38	-	2	14	4	52	3	28	2	0	1	4	11	44	-	-	8	-	45	23	-	10	-	-	-
		減少	*8	-	-	-	51	-	-	6	51	-	9	18	54	15	-	-	-	-	18	6	-	12	-	9	-
		変化なし	71	-	10	6	6	34	12	9	3	4	0	1	9	36	-	-	2	5	43	6	5	2	-	2	1

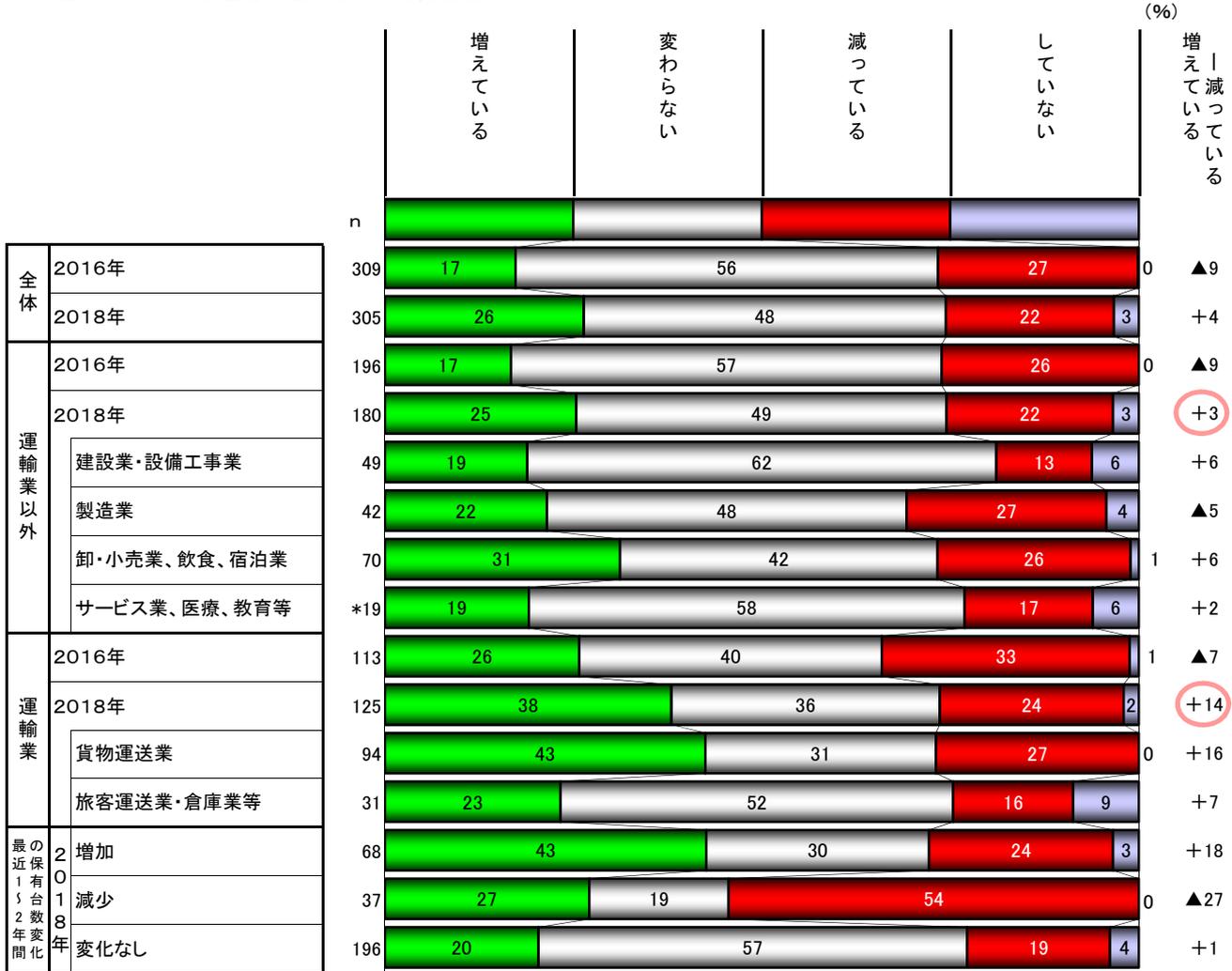
図表1-10 経営状態が不調の要因

(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	取引先会社の減少	民間建設投資の減少	一般消費者の購買減少	同業他社との競争激化	取引先会社の経営不振	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	働き方改革による影響	配送料の値上げ	自然災害の影響	その他
全体	2016年	104	4	33	8		11	18	25	18	17	5	2	5	7	25	4	0	4	3	40	9				8
	2018年	93	2	19	5	17	5	27	26	11	30	6	4	13	3	21	9	2	2	-	38	5	2	4	2	3
運輸業以外	2016年	72	4	34	9		12	19	24	17	17	5	2	4	7	25	4	0	4	3	40	9				9
	2018年	52	2	20	6	17	6	28	28	10	31	7	3	9	3	19	9	2	2	-	39	5	2	3	2	2
運輸業	2016年	32	-	9	-		4	8	41	36	4	-	13	22	18	34	8	-	-	9	45	4				-
	2018年	41	-	7	-	19	-	12	12	19	15	-	20	54	7	40	10	-	-	-	21	3	4	9	-	7
最近1~2年間の保有台数変化	2018年	増加	*12	-	1	-	18	-	30	19	4	71	-	4	20	31	7	2	-	-	17	-	-	3	-	26
		減少	*18	-	17	1	39	-	40	30	2	3	10	3	5	1	56	3	-	10	-	51	-	2	2	-
		変化なし	61	3	23	7	9	7	23	25	14	30	7	1	14	1	16	11	3	-	-	37	7	3	5	3

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表1-11 1年前と比べた最近の物資輸送量



図表1-12 物資輸送量増加の要因

(複数回答: %)

分類	年	n	全体的な景気を受けて	自社の営業活動の活性化	事業内容の変化	輸送の合理化のため	輸送・納入システムの変更	電子商取引の拡大	運送委託の増減	働き方改革による影響	ガソリン等の燃料価格の上昇	為替変動の影響	配送料の値上げ	消費税率の引き上げ	東京オリンピックの影響	東日本大震災の影響	自然災害の影響	その他
			全体	2016年	61	30	74	25	7	5	3	7		0	3		0	1
全体	2018年	97	43	60	30	15	11	3	13	3	2	-	6	-	8	1	8	-
運輸業以外	2016年	34	29	77	25	7	5	3	7		-	3		-	0	-		-
	2018年	49	43	62	29	15	12	3	11	2	2	-	6	-	8	0	8	-
運輸業	2016年	*27	36	40	29	9	1	-	12		5	5		5	5	14		5
	2018年	48	44	44	32	19	8	1	29	9	4	-	11	-	6	7	9	-
最近1~2年間の保有台数変化	増加	37	62	46	33	12	-	0	15	4	0	-	3	-	9	1	16	-
	減少	*10	28	65	29	3	3	-	22	-	-	-	3	-	25	2	2	-
	変化なし	46	32	57	33	16	10	5	9	3	3	-	9	-	6	1	7	-

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

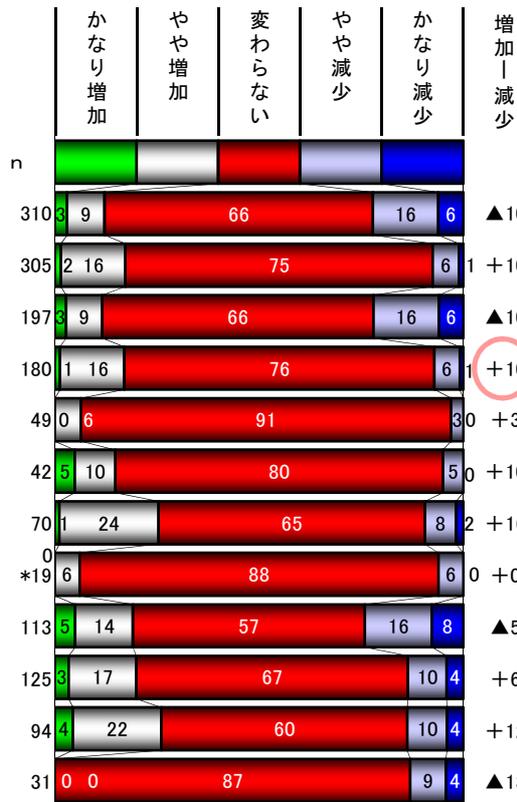
図表1-13 最近5年間の輸送量変化

事業所

■ 定期的な軽量・小口荷物

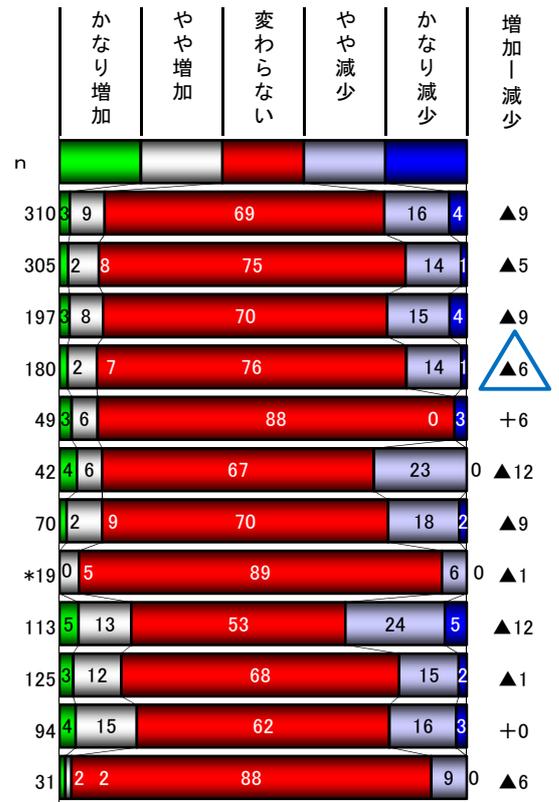
(%)

全体	2016年
	2018年
運輸業以外	2016年
	2018年
	建設業・設備工事業
	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	2016年
	2018年
	貨物運送業
	旅客運送業・倉庫業等



■ 定期的な重量・大口荷物

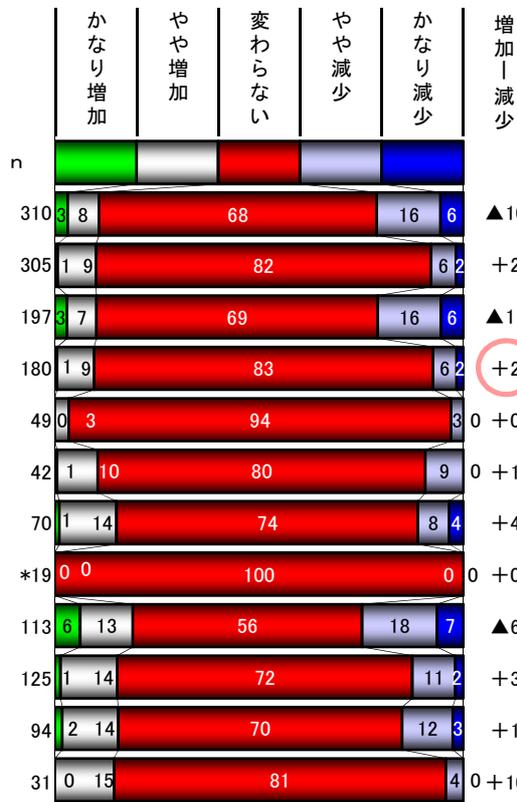
(%)



■ 不定期的な軽量・小口荷物

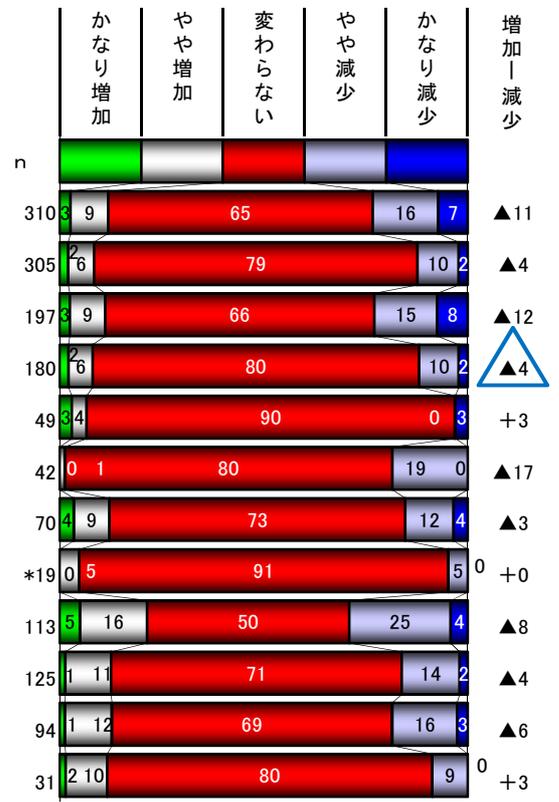
(%)

全体	2016年
	2018年
運輸業以外	2016年
	2018年
	建設業・設備工事業
	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	2016年
	2018年
	貨物運送業
	旅客運送業・倉庫業等



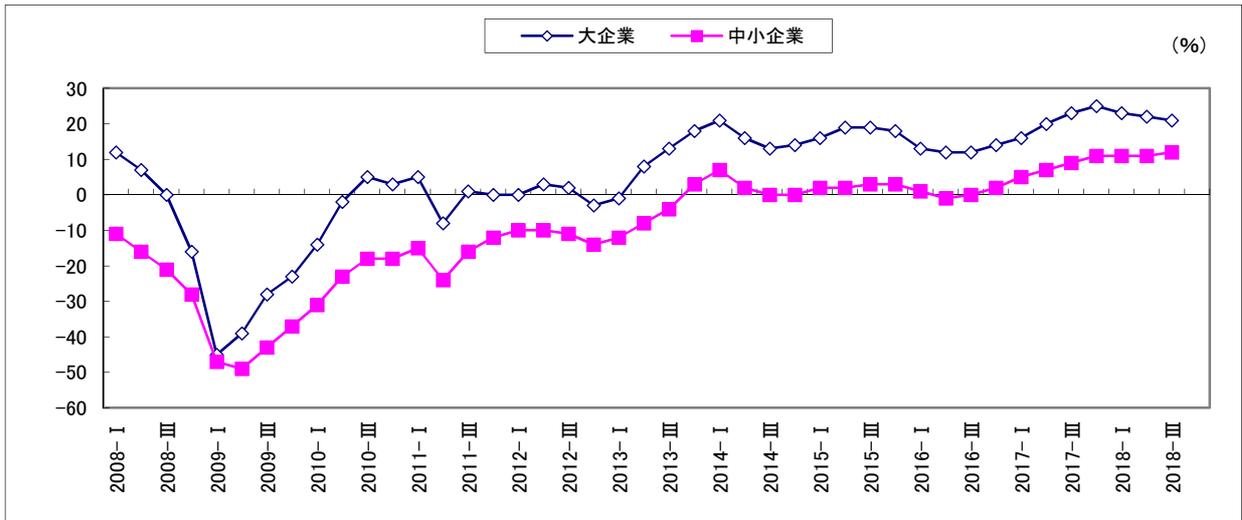
■ 不定期的な重量・大口荷物

(%)



※ 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】



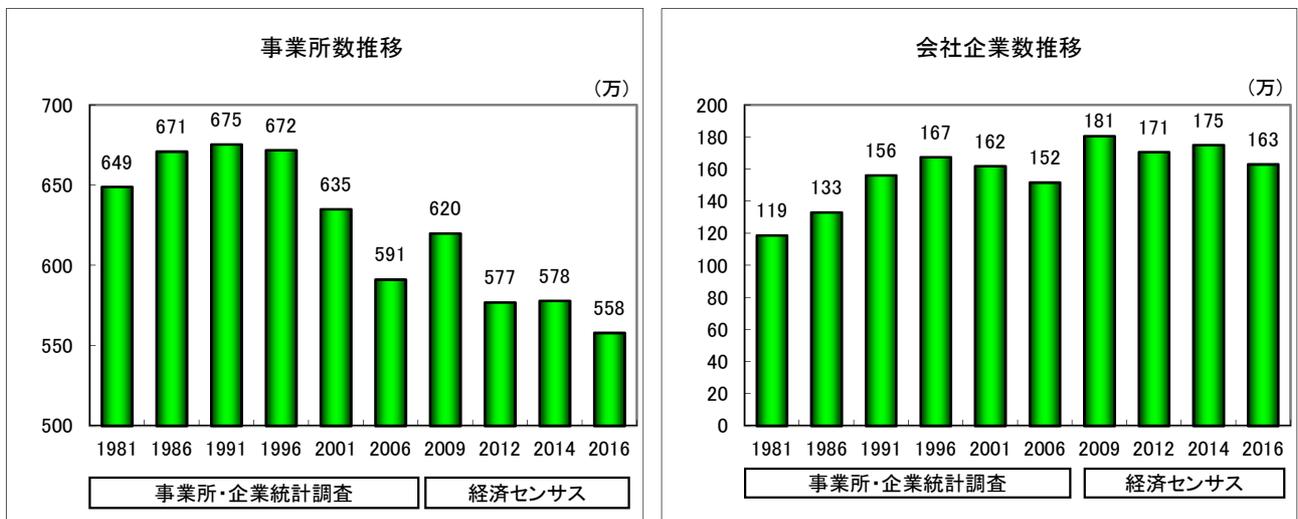
日本銀行調べ

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

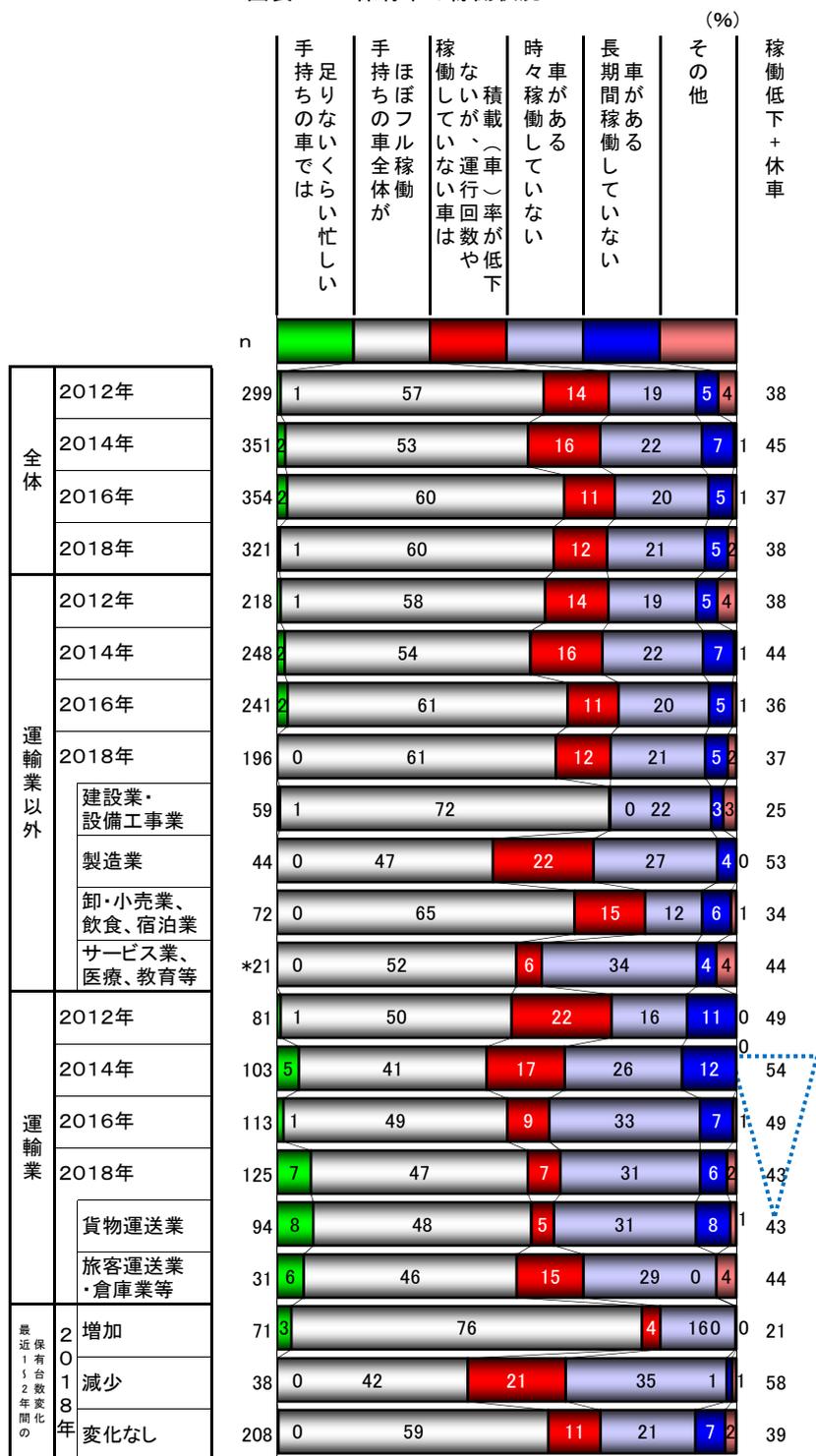
## (2) 保有車の稼働状況

### ●運輸業の稼働状況は改善した一方で、運転手不足による稼働低下事業所も発生

- －保有車の稼働状況は、運輸業では「稼働低下+休んでいる車がある」事業所が低下傾向（図表1-14）。
- －運輸業では49%が「運転手不足」を稼働低下の理由としてあげる（図表1-15）。
- －運輸業の71%が運転手不足で困窮しており、そのうち約3割の事業所が「稼働していない車がある」「増車できない」としている（図表1-16～17）。

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

事業所

図表1-16 運転手不足の困窮度

困窮度	2012年	2014年	2016年	2018年	計
非常に困っている	5	2	2	4	13
やや困っている	7	6	6	16	35
どちらでもない	88	87	84	67	302
困っていない	90	90	87	70	321
計	6	8	8	20	302
全体	4	6	6	16	32
運輸業以外	4	6	6	16	32
運輸業	30	40	50	71	125

図表1-17 運転手不足による困窮の内容

困窮の内容	2014年	2016年	2018年
稼働車がない	27	25	30
増車できない	21	16	27
車両が大型化	9	1	9
委託輸送が増えている	10	8	12
労働時間が長くなっている	23	10	23
退職者が増えている	17	26	32
採用費用が嵩んでいる	18	30	26
労務費が上昇している	20	23	24
その他	6	1	2

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

- 20 -

### (3) 輸送合理化

●「今後さらに合理化を進めていく」事業所は、運輸業で約4割と横ばいの一方、運輸業以外で約3割に低下

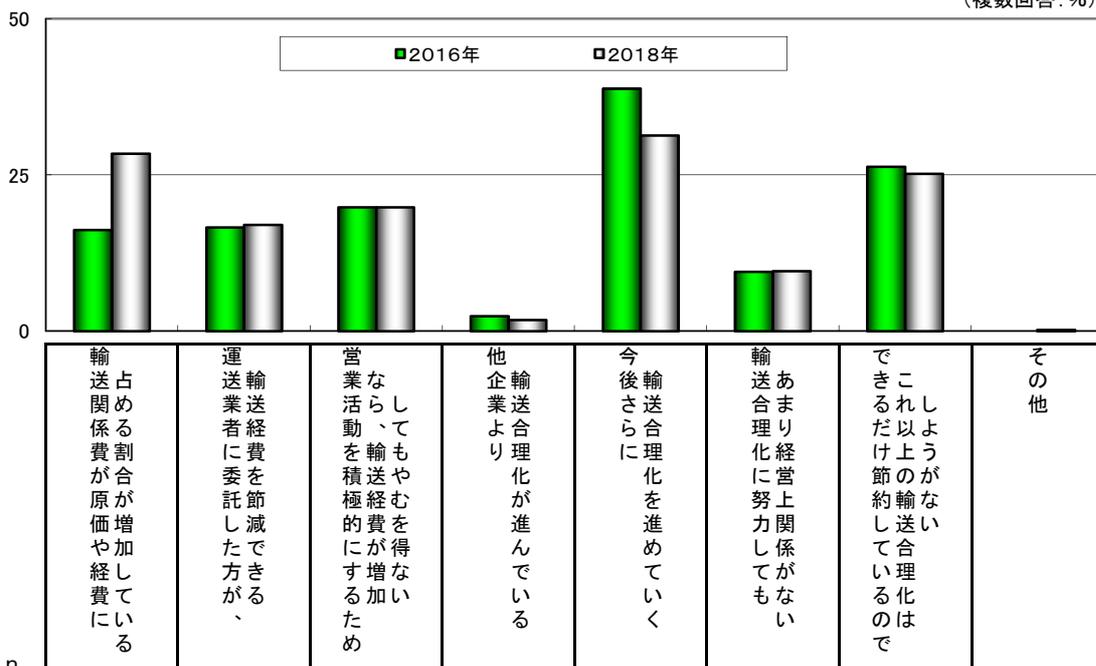
－「今後さらに合理化を進めていく」とする事業所は、運輸業以外では31%で前回より低下、運輸業では38%と横ばい。一方「輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している」は運輸業以外、運輸業ともに前回から上昇（図表1-18）。

－実施中の輸送合理化策は、「用途に応じた大型・小型の使い分け」「買い替え延長による車両費の削減」が減少した一方で、「特になし」が上昇（図表1-19）。

事業所

図表1-18 輸送活動に関する意見

(複数回答：%)



事業所	年	n	意見							
			輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している	運輸業者に委託した方が、輸送経費を削減できる	営業活動でもやむを得ないため積極的に経費を増加している	他企業より輸送合理化が進んでいる	今後さらに輸送合理化を進めていく	輸送合理化に努力してもあまり経営上関係がない	できるだけ上の輸送合理化はできない	その他
全体	2016年	304	16	17	20	2	39	10	26	
	2018年	305	28	17	20	2	31	10	25	0
運輸業以外	2016年	192	15	17	20	2	39	10	26	
	2018年	180	27	17	21	2	31	10	26	0
	建設業・設備工事業	49	16	19	19	1	32	9	28	0
	製造業	42	38	15	19	0	12	10	24	0
	卸・小売業、飲食、宿泊業、サービス業、医療、教育等	*19	-	-	20	-	48	5	27	-
運輸業	2016年	112	35	18	11	5	37	7	26	
	2018年	125	52	12	4	4	38	10	21	1
	貨物運送業	94	55	12	3	4	41	11	22	-
	旅客運送業・倉庫業等	31	39	12	10	3	28	9	19	4
最近1～2年間の保有台数変化	増加	68	38	12	34	1	30	16	5	-
	減少	37	34	19	35	2	41	5	7	1
	変化なし	196	24	18	14	2	31	9	31	0

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表1-19 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輸送効率の向上	車両の小型化などによる輸送効率の向上	用途に応じた大型・小型の使い分け	積荷に応じた架装・特装車の使用	買い替えの延長による車両費の削減	中古車購入による車両費の削減	保有台数の適性化による稼働率の向上	荷役機械化による荷役時間の削減	運転助手などの削減による人件費の減少	配達・集荷回数の集約による効率化	運送委託・備車の推進による経費の削減	共同集荷・集配など輸送の協業化	包装簡素化によるコスト削減	配送・配車の無線指示などによる運行合理化	夜間運行などによる輸送効率の向上	コンピュータ管理による効率化	帰り荷の確保など積載率の向上	営業スタッフによる新規顧客の開拓	特になし
全体	2016年	309	4	6	32	7	25	7	19	1	3	21	10	1	3	2	1	3	5	20	36
	2018年	305	4	6	19	7	13	7	16	1	3	19	7	2	1	1	0	3	2	9	53
運輸業以外	2016年	196	3	6	32	6	24	6	16	1	3	21	10	1	3	2	1	2	4	21	38
	2018年	180	3	6	18	5	12	6	14	-	2	19	5	2	1	-	-	2	1	9	55
	建設業・設備工事業	49	3	4	10	6	19	0	16	-	-	4	0	-	0	-	-	1	-	6	65
	製造業	42	-	9	28	1	19	9	19	-	-	28	6	6	5	-	-	-	5	15	43
	卸・小売業、飲食、宿泊業	70	4	6	22	5	11	8	15	-	5	25	9	1	1	-	-	4	-	9	53
	サービス業、医療、教育等	*19	-	6	5	10	5	5	6	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	5	64
運輸業	2016年	113	20	5	39	25	30	15	51	5	3	28	23	7	1	6	2	11	19	9	13
	2018年	125	19	10	33	26	26	16	33	7	7	22	24	3	2	10	4	11	20	11	28
	貨物運送業	94	22	12	36	24	26	18	37	7	7	23	26	3	3	11	5	13	23	12	23
	旅客運送業・倉庫業等	31	7	4	23	30	28	9	19	9	6	17	20	4	-	6	-	3	10	9	42
最近1～2年間の保有台数変化の	増加	68	6	13	21	11	17	13	36	1	1	31	11	1	0	2	1	8	4	16	32
	減少	37	6	15	10	8	13	10	22	4	3	23	6	2	2	4	1	4	5	4	41
	変化なし	196	3	3	19	6	12	5	10	0	3	16	4	1	2	0	0	1	2	6	59

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

#### (4) 保有車の用途

●運輸業以外では、主な使用車種が小型トラック・バンである「中距離の往復輸送」「都市圏内の往復輸送」が低下

建設業：「作業場・仕事場の足」「セールス・サービス」

製造業：「作業場・仕事場の足」「都市圏内の往復輸送」

卸・小売業：「セールス・サービス」「都市圏内の往復輸送」「都市圏内の巡回輸送」

サービス業：「作業場・仕事場の足」「セールス・サービス」

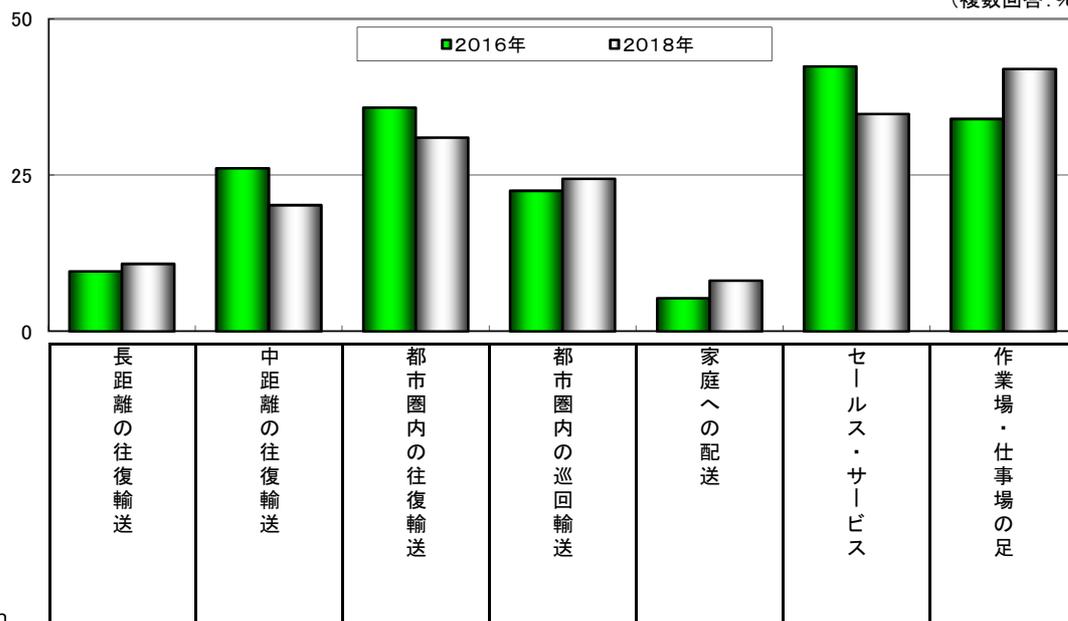
運輸業：「都市圏内の往復輸送」「中距離の往復輸送」

(図表1-20～21)

事業所

図表1-20 保有車の用途

(複数回答：%)



事業所	年	n	用途 (%)						
			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	2016年	352	10	26	36	23	5	42	34
	2018年	321	11	20	31	24	8	35	42
運輸業以外	2016年	240	8	25	35	21	5	44	35
	2018年	196	9	17	29	23	8	36	44
	建設業・設備工事業	59	6	17	9	0	-	24	89
	製造業	44	11	24	44	29	-	34	45
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	9	19	30	30	7	42	27
	サービス業、医療、教育等	*21	9	9	31	24	23	36	48
運輸業	2016年	112	39	54	54	41	8	13	21
	2018年	125	38	58	59	37	14	15	12
	貨物運送業	94	42	61	61	39	14	12	10
	旅客運送業・倉庫業等	31	26	49	55	30	13	22	19
最近1～2年間の保有台数変化	増加	71	6	25	41	25	3	33	50
	減少	38	26	28	40	48	19	37	33
	変化なし	208	9	17	28	21	8	33	42

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表1-21 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	軽キャブバン	軽ボンバン	乗用車
長距離の往復輸送	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
	2018年	73	34	38	1	19	9	-	12
中距離の往復輸送	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
	2018年	113	22	34	12	38	8	-	11
都市圏内の往復輸送	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
	2018年	131	8	30	9	37	26	3	15
都市圏内の巡回輸送	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
	2018年	95	9	32	1	38	32	5	7
家庭への配送	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
	2018年	*26	1	21	32	31	21	-	41
セーサーサービス	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
	2018年	90	-	14	12	38	14	3	60
作業場・仕事の足	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
	2018年	117	3	31	20	57	17	4	42

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 第2章 需要構造の実態

○小型・軽トラック・バン全体の需要台数は、リーマンショック前の2008年、消費税率引き上げ時の2014年と同水準。2015年以降、小型トラック・バンは横ばい、軽トラック・バンは増加。

### ＜需要動向の背景＞

最近2年間に代替した事業所における前保有車の保有期間は、小型・軽ともに短期保有代替層比率が上昇し、購入時期を早めた事業所が遅らせた事業所を上回る。

また、小型から軽へのダウンサイジングが進行、軽歩留まり（軽から軽へ）も上昇しており、軽需要増加の要因と思われる。

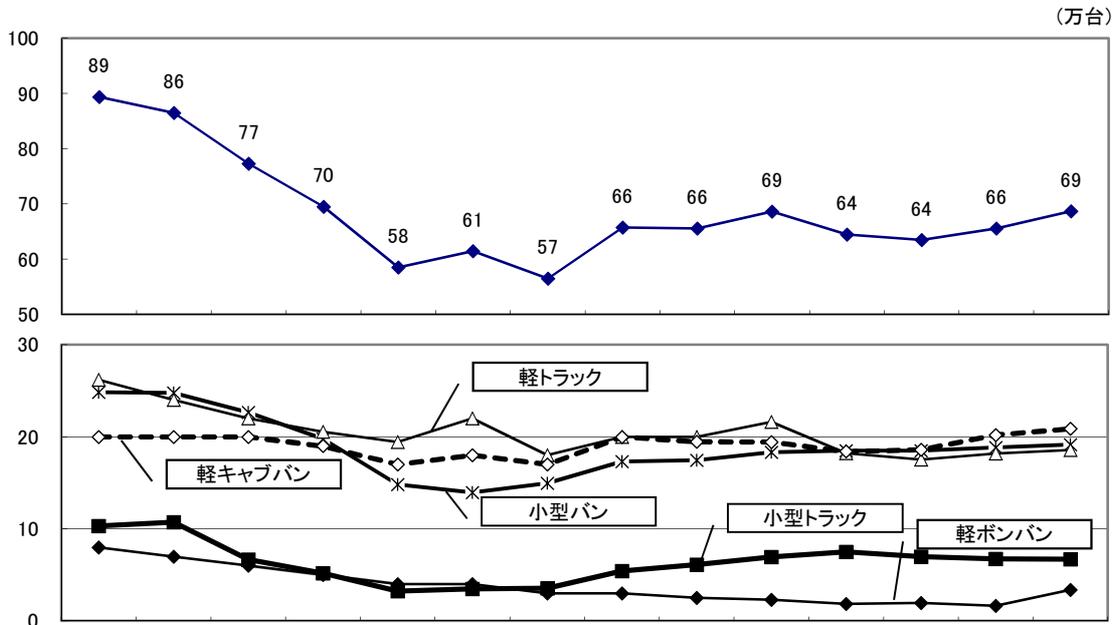
## 1 需要実態と車型間移行状況

### (1) 需要の推移

#### ●需要台数はリーマンショック前の2008年、消費税率引き上げ時の2014年と同水準

ー小型・軽トラック・バン全体の需要台数は2008年（リーマンショック前）・2014年（消費税5→8%引き上げ時）と同じ水準。2015年以降、小型トラック・バンは横ばい、軽トラック・バンは増加（図表2-1）。

図表2-1 需要の推移



	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	89	86	77	70	58	61	57	66	66	69	64	64	66	69
小型トラック	10	11	7	5	3	3	4	5	6	7	7	7	7	7
小型バン	25	25	23	20	15	14	15	17	17	18	19	18	19	19
軽トラック	26	24	22	21	19	22	18	20	20	22	18	18	18	19
軽キャブバン	20	20	20	19	17	18	17	20	19	19	18	19	20	21
軽ボンバン	8	7	6	5	4	4	3	3	3	2	2	2	2	3

(注)各年1～12月の4ナンバー累計台数

※一般社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  
日本自動車工業会推計

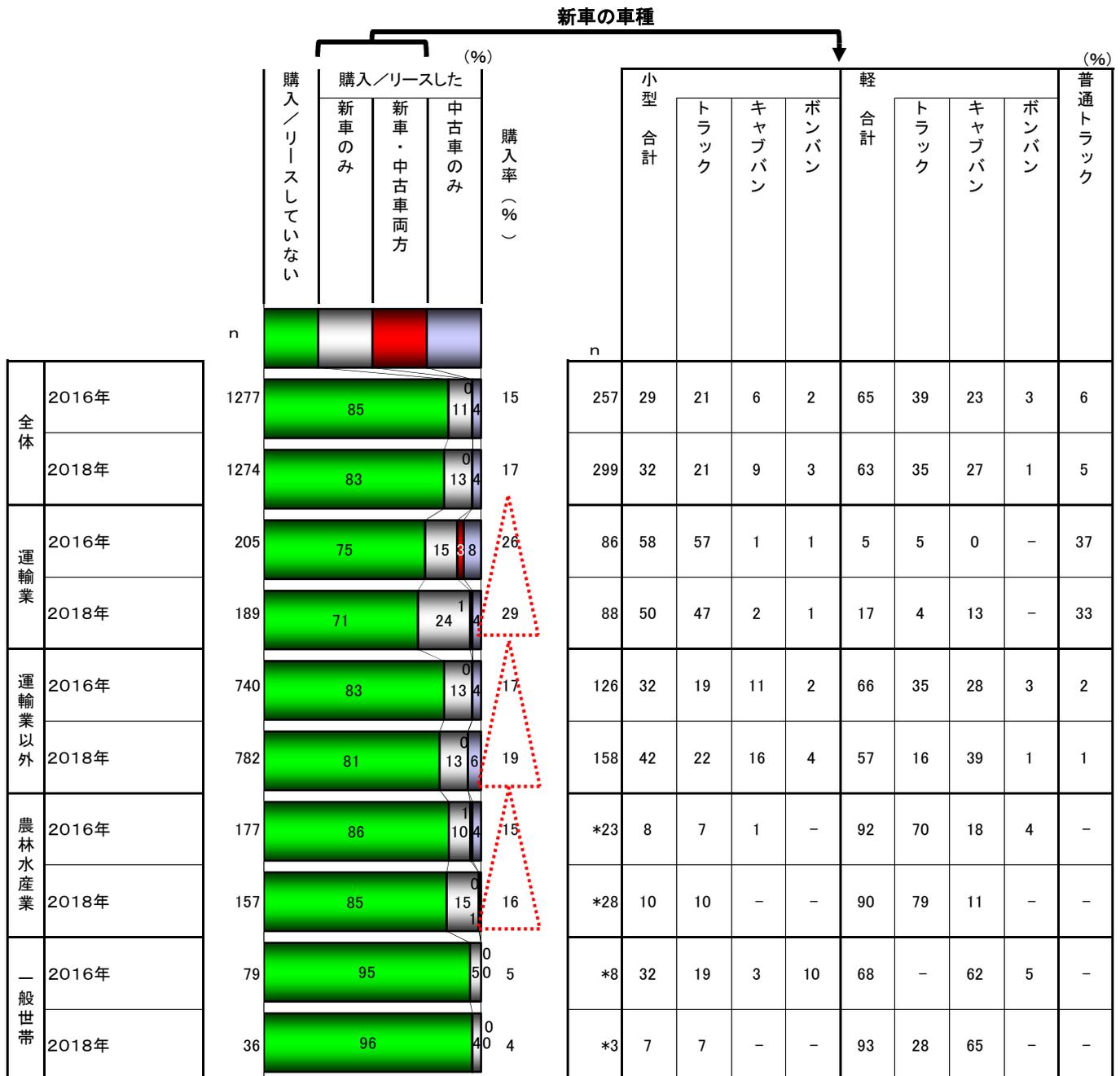
## (2) 最近2年間の購入状況と車種間移行状況

### ●最近2年間の購入率は増加、小型は軽へのダウンサイジングが進行

- 最近2年間のトラック・バン購入率は運輸業では29%、運輸業以外では19%、農林水産業では16%と前回より上昇（図表2-2）。
- 最近2年間の代替状況は、小型トラック・バンでは、前回と比べ軽への移行は上昇、軽トラック・バンは、新車（79%）と中古車（18%）を合わせると97%が軽での歩留まり（図表2-3）。
  - ・前回からの推移をみると、小型は軽へのダウンサイジングが進行。
- 最近2年間の代替事業所の前保有車保有期間は、7年以内比率が上昇（図表2-4）。
  - ・小型は21%から29%、軽は18%から48%。
- 現保有車の購入時期は、小型・軽ともに「早めた」が「遅らせた」を上回る（図表2-5）。

ユーザー

図表2-2 最近2年間の購入/リース車種



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

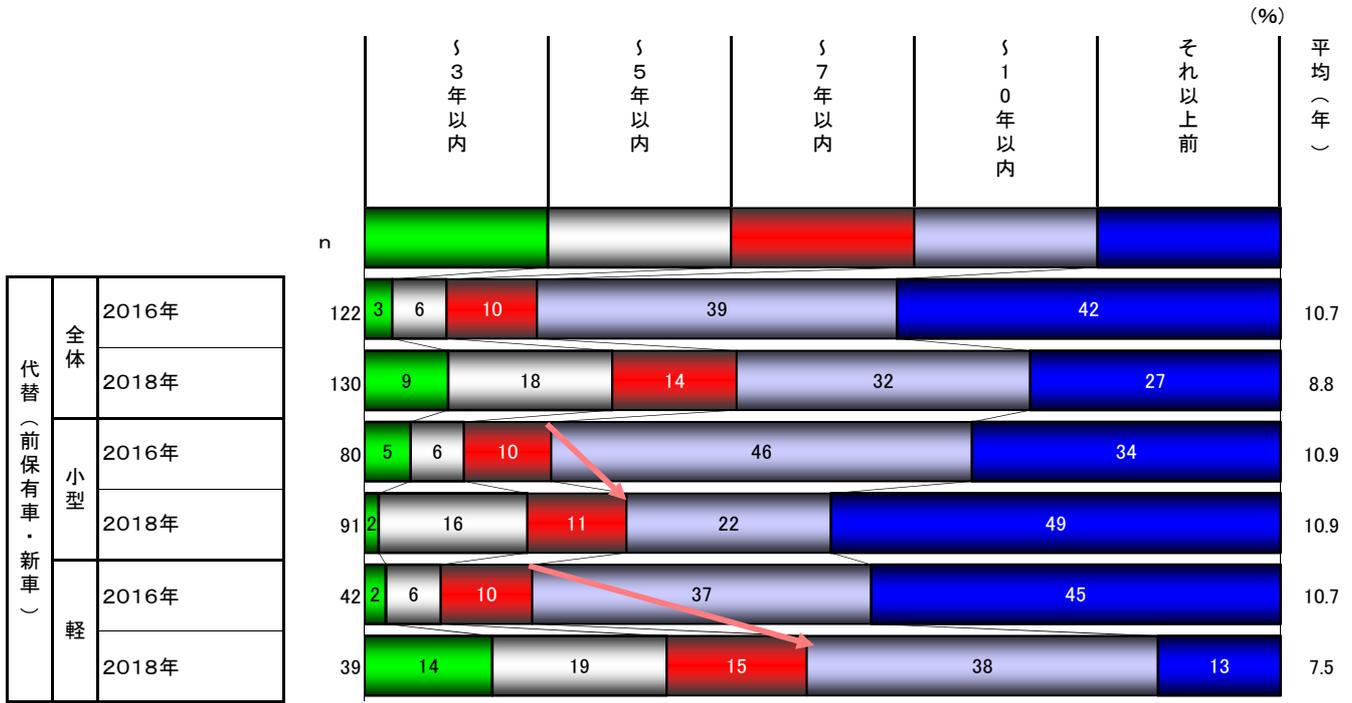
図表2-3 最近2年間の代替状況(前保有車に中古車を含む)

(%)

		購入車															普通トラック(新・中古)	
		新車									中古車							
		小型合計	軽合計			トラック	キャブバン	ボンバン	小型合計	軽合計		トラックタイプ	バンタイプ					
			トラック	キャブバン	ボンバン					トラックタイプ	バンタイプ							
代替(前保有車)	前保有車計	2016年	241	18	13	5	1	56	35	19	3	4	2	2	20	14	6	2
		2018年	251	24	16	6	2	56	33	24	0	5	3	2	12	7	6	2
	小型計	2016年	116	71	52	17	2	16	5	12	-	12	4	8	1	1	-	0
		2018年	147	65	46	15	5	18	-	18	-	11	8	4	5	-	5	0
	トラック	2016年	76	86	80	5	-	8	7	0	-	6	6	-	1	1	-	0
		2018年	99	72	70	2	-	16	0	16	-	12	12	0	0	0	-	-
	キャブバン	2016年	*28	68	-	68	-	3	-	3	-	29	-	29	-	-	-	-
		2018年	32	49	-	48	1	21	-	21	-	9	-	9	21	-	21	-
	ボンバン	2016年	*12	17	-	5	12	65	-	65	-	18	-	18	-	-	-	-
		2018年	*16	59	-	19	40	29	-	29	-	12	-	12	-	-	-	-
	軽計	2016年	74	0	-	0	0	71	47	21	3	1	1	0	28	19	9	-
		2018年	70	2	-	2	-	79	50	29	0	1	1	0	18	11	6	-
	トラック	2016年	38	-	-	-	-	69	69	-	-	1	1	-	29	29	1	-
		2018年	39	0	-	0	-	80	77	3	-	2	1	0	18	18	-	-
	キャブバン	2016年	*28	0	-	0	-	71	-	71	-	1	-	1	28	-	28	-
		2018年	*28	5	-	5	-	77	1	76	-	-	-	-	18	-	18	-
	ボンバン	2016年	*8	3	-	-	3	96	-	-	96	-	-	-	1	-	1	-
		2018年	*3	-	-	-	-	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-
	普通トラック	2016年	44	17	15	2	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	77
		2018年	*28	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92
増車・新規	2016年	82	25	19	2	4	37	22	14	1	5	4	2	25	22	3	8	
	2018年	107	17	9	7	2	37	17	18	2	9	7	2	30	15	14	7	

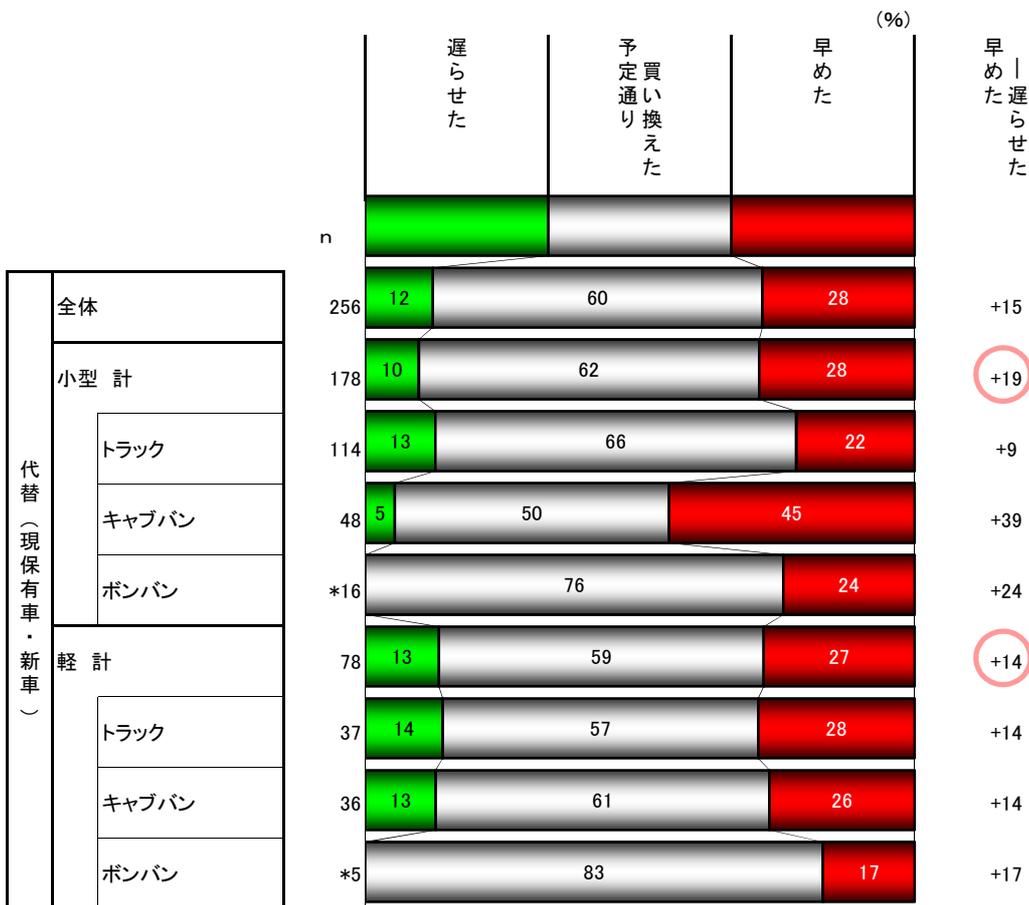
※ 「1番最近買ったトラック・バン」の結果  
 ※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表2-4 最近2年間の代替事業所の前保有車(新車)車種別保有期間



※ 「1番最近買ったトラック・バン」の結果  
 ※ “全体”は前使用車(新車)の小型トラック・バン、軽トラック・バンの合計

図表2-5 買い替えた車(新車)の購入時期



※ 「1番最近買ったトラック・バン」の結果  
 ※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

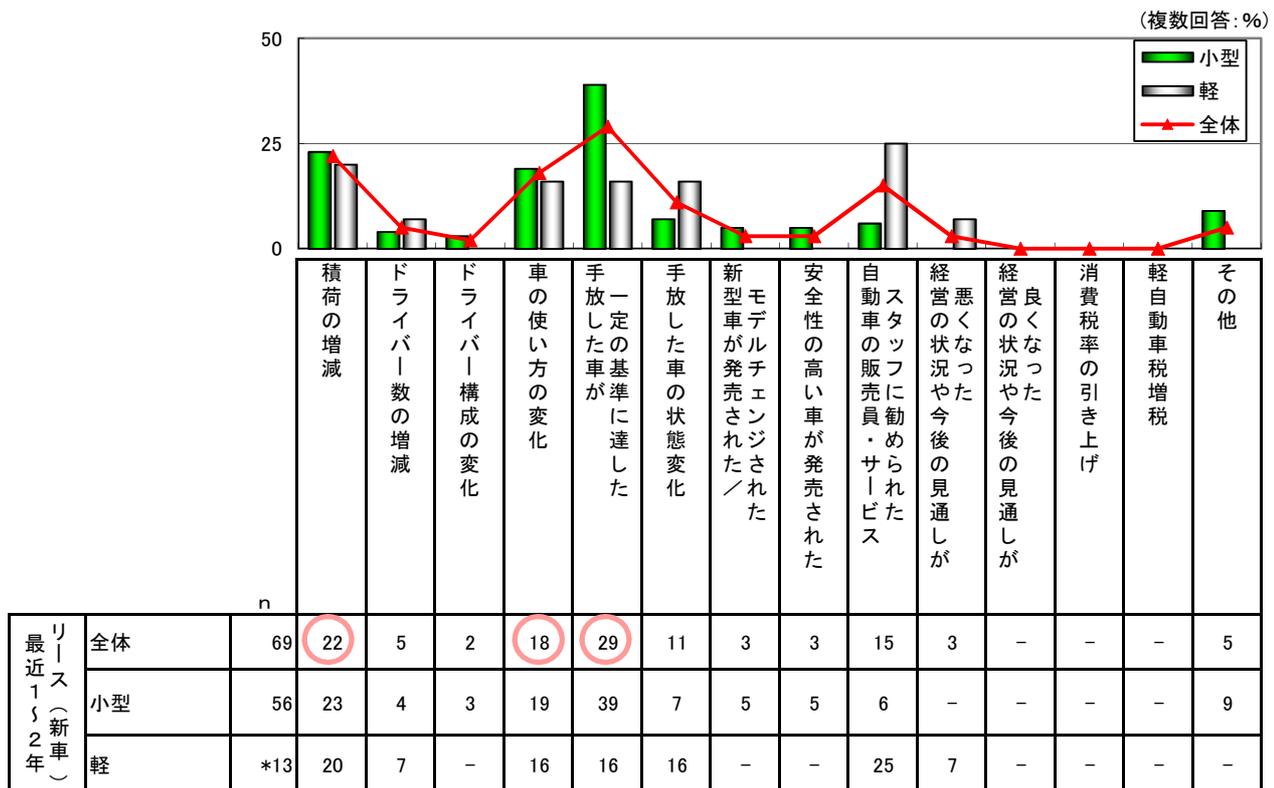
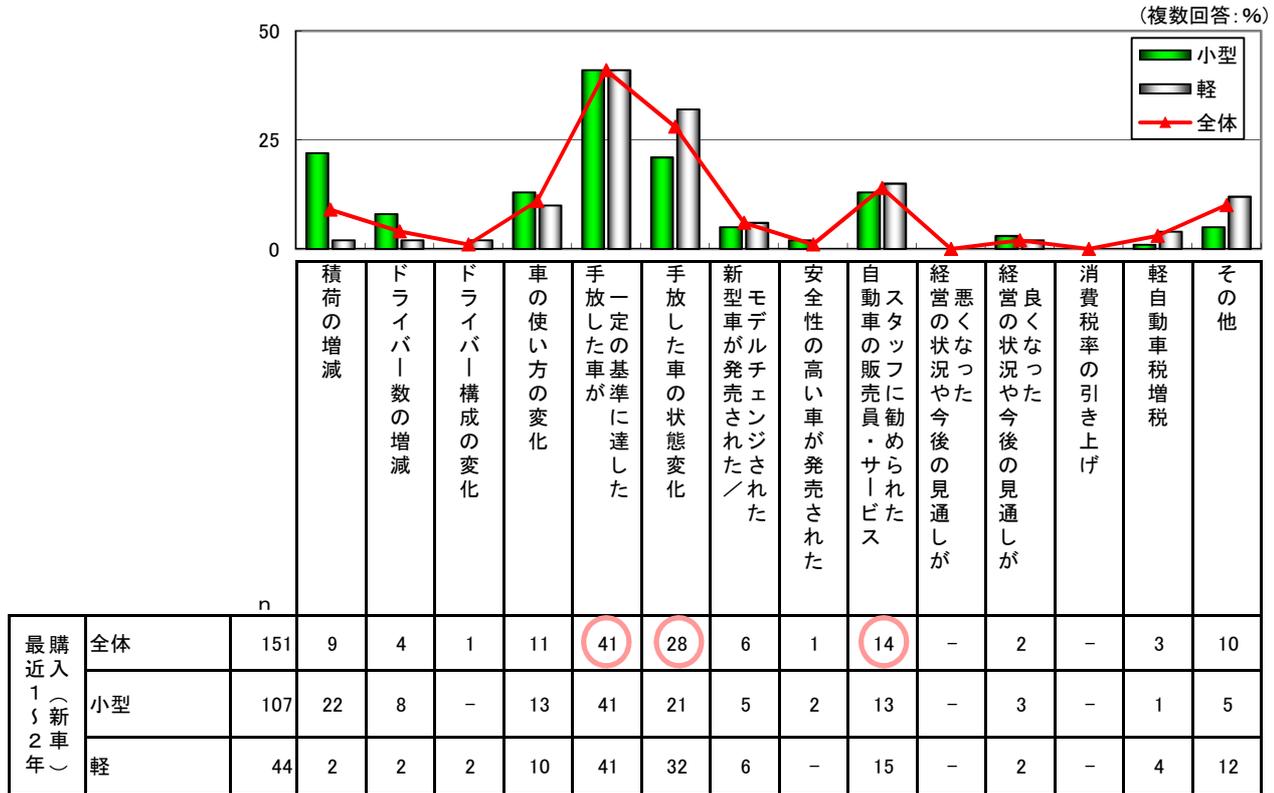
## 2 最近1～2年間購入ユーザーの特性

### ●最近1～2年間に購入したきっかけの1位は、購入／リースいずれも「手放した車の状態が一定の基準に達した」

－購入したきっかけの上位3項目は、「手放した車の状態が一定の基準に達した」「手放した車の状態変化」「販売店スタッフの勧め」。リースは、「手放した車の状態が一定の基準に達した」「積荷の増減」「車の使い方の変化」(図表2-6)。

ユーザー

図表2-6 購入／リースしたきっかけ



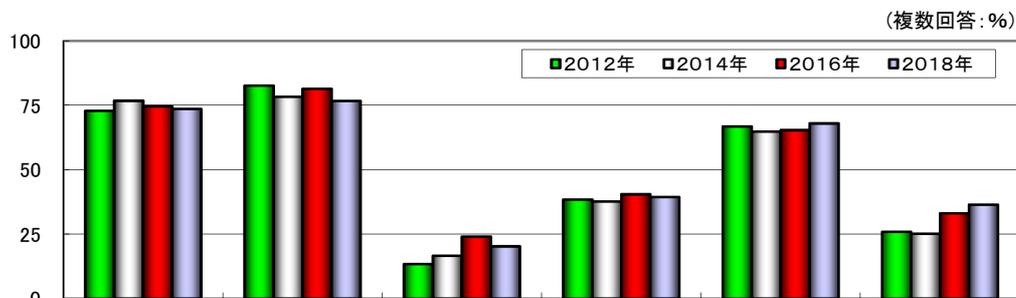
※ “全体”は購入／リース車(新車)の小型トラック・バン、軽トラック・バンの合計  
 ※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### 3 買い替えについての意見

- 運輸業以外では「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」が上昇傾向
  - －運輸業以外では「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」が上昇傾向。また、運輸業以外、運輸業とも「できるだけ長く使った方が経済的」は低下傾向（図表2-7）。

事業所

図表2-7 買い替えについての意見



		n	できるだけ長く使った方が経済的だと思う	まだ買いたい	仕事（生活）にも不可欠なので	何年も使っているが汚れて買い替えたくなります	修理費は下取り価格や最も経済的な時期にする	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
全体	2012年	301	73	83	13	39	67	26
	2014年	346	77	78	17	38	65	25
	2016年	352	75	81	24	41	65	33
	2018年	321	74	77	20	39	68	37
運輸業以外	2012年	218	73	83	13	38	66	26
	2014年	245	77	79	16	38	64	25
	2016年	239	75	82	23	40	65	33
	2018年	196	74	77	20	39	68	37
	建設業・設備工事業	59	67	70	19	44	62	40
	製造業	44	69	73	18	51	77	37
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	73	80	19	38	69	38
	サービス業、医療、教育等	*21	87	79	24	29	61	29
運輸業	2012年	83	76	82	17	39	75	21
	2014年	101	75	76	26	38	76	30
	2016年	113	71	64	35	46	81	39
	2018年	125	68	72	28	42	75	36
	貨物運送業	94	66	69	32	41	74	36
	旅客運送業・倉庫業等	31	75	83	15	46	75	38
代替早遅	2018年 遅らせている	87	79	79	16	38	72	29
	2018年 早めている	*19	47	42	47	42	79	74
	2018年 以前と同時期	215	67	73	24	45	68	37

※ 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

- 使用用途では小型バン、軽トラックで「最終消費者への配達・集荷」が低下。
- 使用用途の変化に伴い、小型バンでは短距離化、往復型運行形態が上昇。一方、軽トラックでは往復型運行形態が低下。

＜使用変化の背景＞

小型バンは、配送業務が減少し、短距離・往復型中心の「仕事場・現場輸送」の比重が高まることで、走行距離に影響。

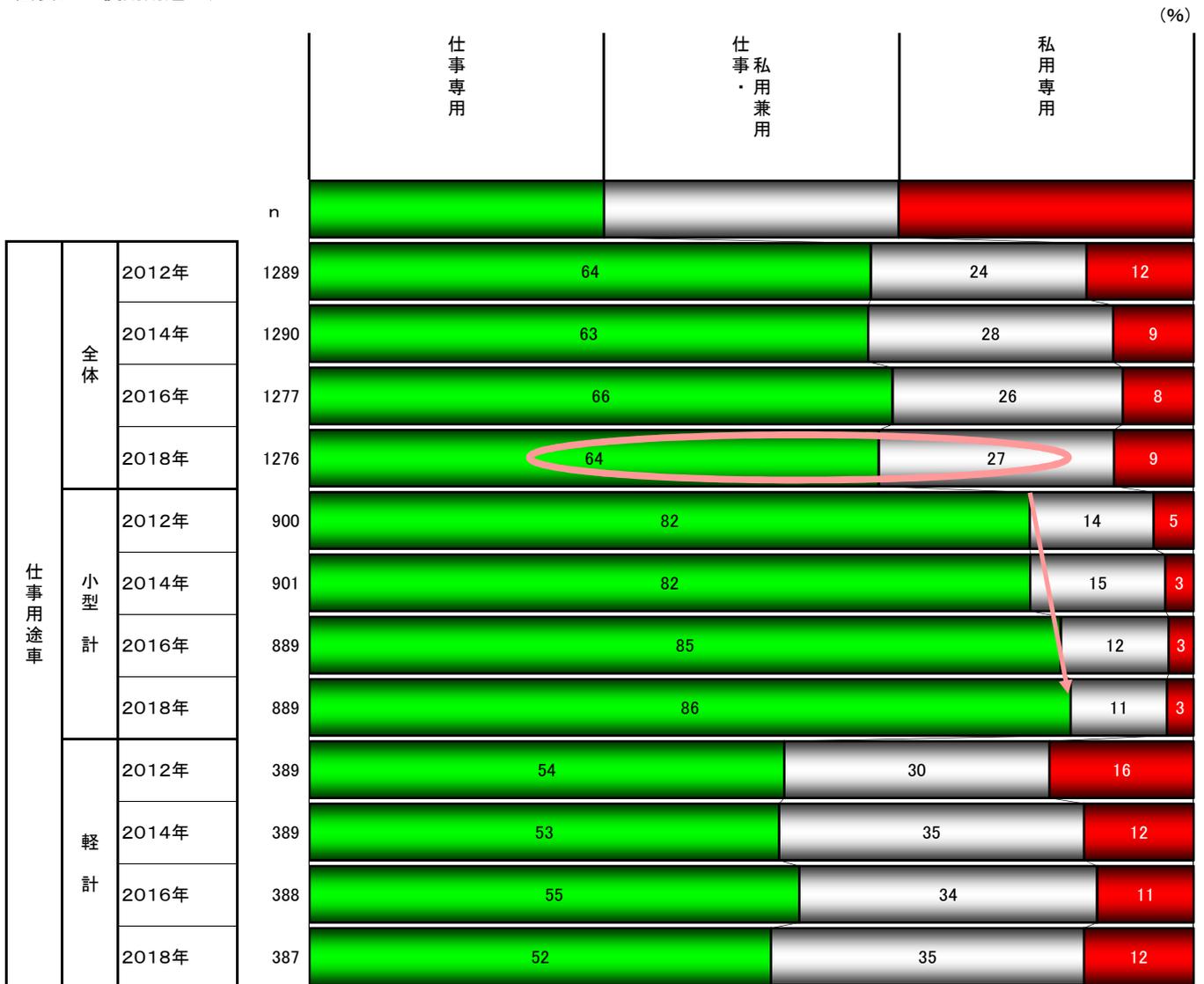
#### 1 使用用途

●小型バン、軽トラックで「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」が低下

- －仕事専用（64%）および仕事・私用兼用（27%）を合わせると約9割が仕事に使用（図表3-1）。
  - ・小型は「仕事専用」比率の上昇傾向が継続。
- －仕事用途で最も高いのは、軽トラック以外では「作業場・仕事場・現場への往復」、軽トラックでは「田畑への往復」（図表3-2）。
- －小型バンでは「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」「小売店への商品配達」「問屋・卸問屋などへの配達・仕入」が低下し、軽トラックでは「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」が低下（図表3-2）。

ユーザー

図表3-1 使用用途パターン



図表3-2 トラック・バンの仕事での用途

(複数回答：%)

				委託荷の輸送	セールス・営業の足	作業現場・仕事場への往復	田畑への往復・農機具の運搬	一般家庭など最終消費者への配達・集荷	小売店への商品配達	問屋への配達・仕入	メーカー・工場などへの配達・仕入	使送便の連絡・事業所間の連絡
n												
仕事用途車	全体	2016年	1206	18	25	46	32	21	15	13	13	8
		2018年	1197	18	26	47	26	17	14	12	13	8
	小型トラック	2016年	601	26	12	56	15	11	12	14	24	6
		2018年	588	24	14	48	13	11	13	15	21	6
	運輸業・農林水産業以外	2016年	326	22	16	61	3	12	13	15	28	8
		2018年	343	19	17	54	4	11	15	18	25	7
	運輸業	2016年	185	78	7	16	4	16	24	19	26	3
		2018年	166	74	3	10	3	10	18	14	21	6
	農林水産業	2016年	55	10	0	47	86	7	4	9	6	0
		2018年	44	7	3	43	91	6	1	7	3	-
	小型バン	2016年	268	21	45	54	5	20	22	21	17	15
		2018年	276	18	39	53	2	11	15	14	17	11
	運輸業・農林水産業以外	2016年	233	21	45	51	3	20	23	22	18	13
		2018年	227	17	41	52	1	12	17	15	20	12
	軽トラック	2016年	171	12	15	40	64	21	12	9	6	4
		2018年	169	12	16	42	57	13	12	10	8	4
	運輸業・農林水産業以外	2016年	54	20	43	54	7	48	20	22	17	7
		2018年	65	20	39	48	5	25	19	15	19	9
	農林水産業	2016年	87	7	1	35	97	9	9	5	1	1
		2018年	90	7	-	39	96	4	8	6	-	-
軽バン	2016年	166	20	36	43	16	30	19	14	10	12	
	2018年	164	24	41	47	6	32	17	12	11	12	
運輸業・農林水産業以外	2016年	116	22	43	43	4	37	20	18	12	12	
	2018年	125	25	47	47	2	38	18	14	14	13	



●運行形態の「往復型」は小型バンが上昇、軽が低下。重量積載率に大きな変化はない

ー運行形態では各車種とも「往復型」が最も多いが、前回と比べ小型バンは上昇、軽は低下（図表3-5）。

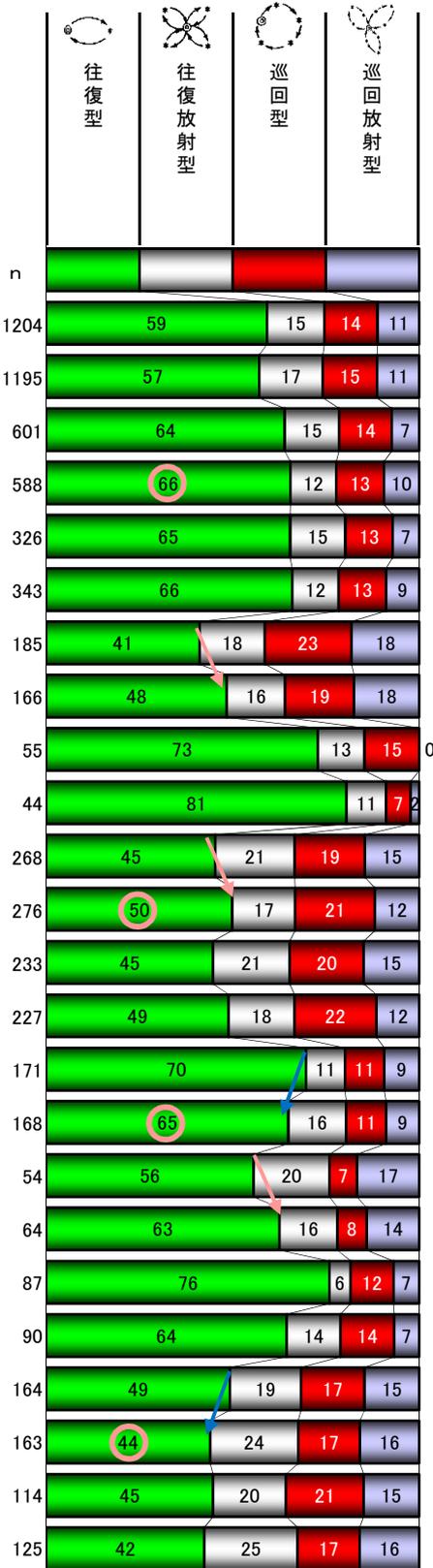
・小型トラックの運輸業、軽トラックの運輸業・農林水産業以外で「往復型」が前回から上昇。

ー重量積載率では小型バンは前回同様「25%以下」が52%で、低積載率での運行。一方、小型トラックは「25%以下」は15%（図表3-6）。

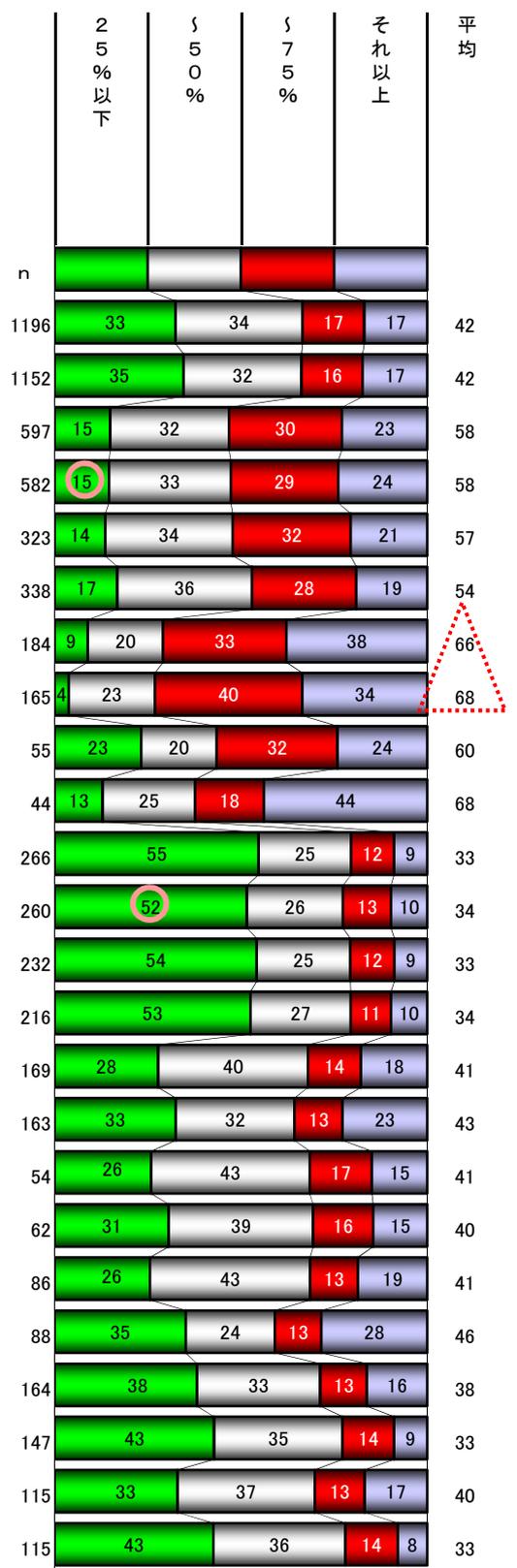
・小型トラックの運輸業は積載率平均値が68%と前回より上昇。

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 (%)



仕事用途車	全体	2016年	1204
		2018年	1195
	小型トラック	2016年	601
		2018年	588
	運輸業・農林水産業以外	2016年	326
		2018年	343
	運輸業	2016年	185
		2018年	166
	農林水産業	2016年	55
		2018年	44
	小型バン	2016年	268
		2018年	276
	運輸業・農林水産業以外	2016年	233
		2018年	227
	軽トラック	2016年	171
		2018年	168
	運輸業・農林水産業以外	2016年	54
		2018年	64
	農林水産業	2016年	87
		2018年	90
軽バン	2016年	164	
	2018年	163	
運輸業・農林水産業以外	2016年	114	
	2018年	125	

●小型は「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」、軽は「一般消費者」への配送・納入が減少

スペース積載率は、小型バンを除き「ほぼ10割」が前回から低下（図表3-7）。

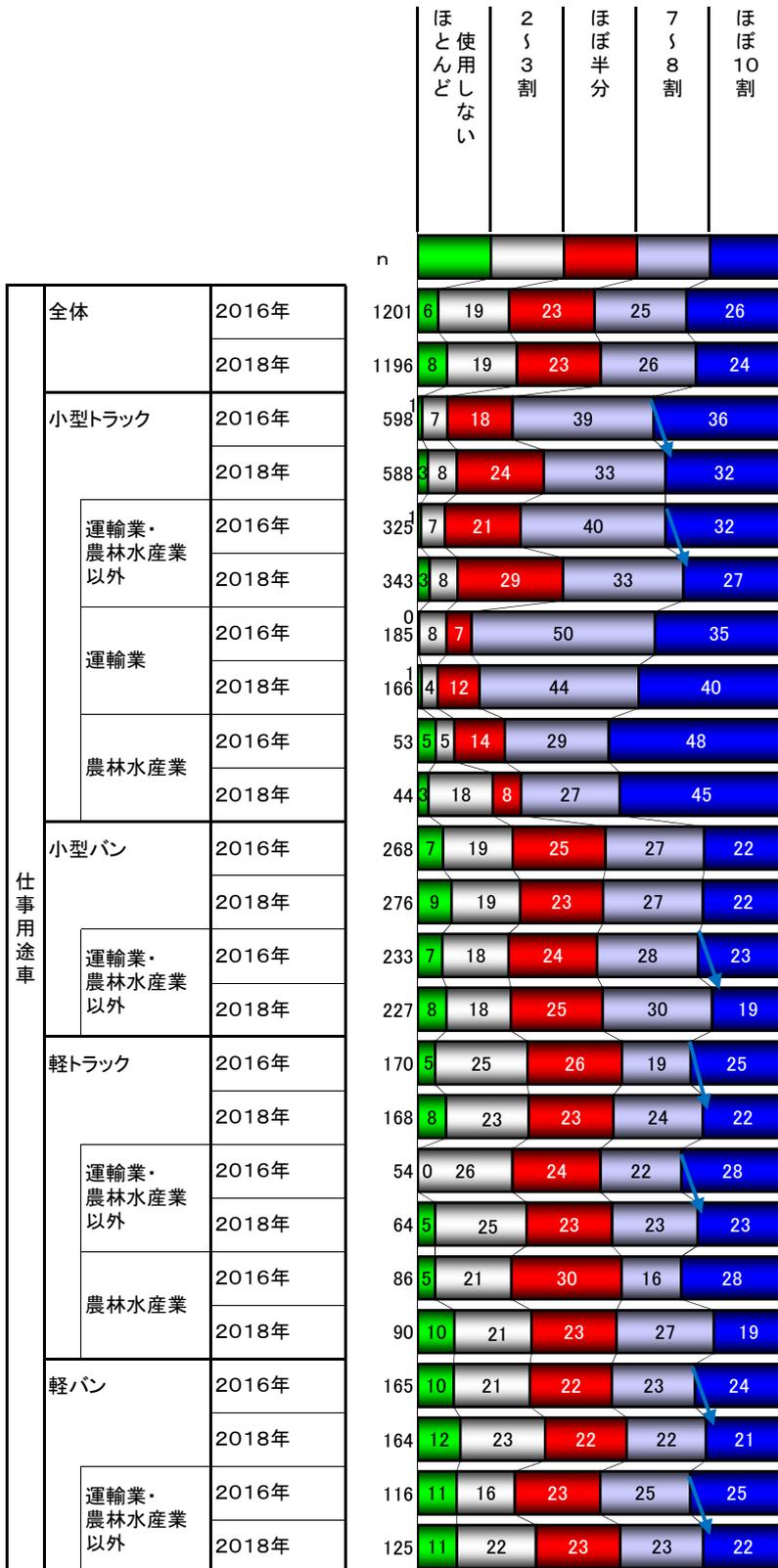
・業種別でみると、各車種とも運輸業・農林水産業以外で「ほぼ10割」が前回に比べ低下。

一荷物の配送・納入先をみると、小型トラック・バン及び軽トラックは「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」、軽バンは「一般消費者」が最も多い（図表3-8）。

・「自社グループ以外のメーカー・作業現場等」への配達・納入は小型トラック・バンで前回に比べ低下、軽トラックは上昇。業種では農林水産業で上昇。「一般消費者」は軽の運輸業・農林水産業以外で前回に比べ低下。

ユーザー

図表3-7 通常のスペース積載率 (%)



図表3-8 荷物の配送・納入先

(複数回答: %)

n	ユーザー						
	親会社・関連会社	左記以外のメーカー・作業現場	卸売業者・商社	小売業者・飲食店	運送業者	一般消費者	その他
1206	8	35	11	16	2	32	15
1196	8	42	12	12	2	28	11
601	14	54	12	12	4	20	9
588	14	47	15	13	3	22	10
326	15	60	9	12	4	22	4
343	15	49	12	12	2	22	7
185	21	37	27	24	16	30	7
166	19	31	28	26	16	30	6
55	9	26	20	8	0	7	41
44	2	42	22	8	6	11	28
268	12	46	12	18	2	25	6
275	13	42	14	15	3	22	10
233	11	49	13	20	1	25	6
226	13	45	13	16	2	22	10
171	4	23	12	15	1	33	28
169	6	47	11	10	1	24	14
54	4	30	0	19	0	67	2
65	11	43	6	9	2	43	3
87	1	24	24	15	0	16	35
90	3	49	16	9	1	9	23
166	8	30	8	21	3	44	7
164	4	31	10	13	2	43	10
125	5	31	10	14	2	48	6
142	4	31	9	13	1	44	9

## 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。
- 小型に比べ、軽は歩留まり意向率がやや低い。
- 今後1～2年間の保有増減意向をみると、運輸業以外ではほとんどの事業所で変わらない見通し。運輸業では約2割が増加意向、東京オリンピック閉幕後は約1割が減少意向。
- 消費税率引き上げは、4割強の事業所に影響。影響のある事業所のうち4割強で購入時期前倒しの意向あり。

### <今後の保有増減の背景>

運輸業以外では、今後1～2年間の景気、経営状態の見通しともに好調とみる事業所が、不調とみる事業所を上回る。また、物資輸送量も増加する見通しの事業所が多いものの、東京オリンピック閉幕後の経営状態悪化を懸念し、保有増に至らず。運輸業は、経営状態に合わせ保有を増減。

### 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、各車種ともに「同タイプ・同クラス」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は変わらず（図表4-1）。
- 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」「サービス業・医療・教育等」が軽トラック、「建設業」「製造業」「卸・小売業、飲食・宿泊業」「運輸業」が小型トラック（図表4-2）。

ユーザー

図表4-1 次期買い替え意向車

		次期買い替え意向車										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・同クラス歩留まり	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行			
現保有車 (調査対象車種)	小型トラック	n														
		2012年	607	5	88	3	0	2	0	0	0	0	2	88	7	5
		2014年	614	4	92	2	1	0	0	0	1	0	92	5	4	
		2016年	594	5	93	1	0	1	0	0	0	0	93	6	2	
	2018年	596	4	93	1	0	1	0	0	0	0	93	5	2		
	小型キャブバン	2012年	206	1	6	74	5	0	2	0	8	4	74	2	23	
		2014年	203	0	6	80	4	1	1	1	5	2	80	1	19	
		2016年	202	1	5	72	8	1	0	0	9	4	72	0	28	
		2018年	205	0	6	81	5	0	1	0	5	3	81	1	19	
	小型ボンバン	2012年	81	1	3	5	63	0	1	3	14	11	63	3	35	
		2014年	79	0	3	6	65	1	0	5	11	8	65	5	29	
		2016年	80	0	0	5	71	1	0	5	13	5	71	5	24	
		2018年	80	0	1	6	73	0	3	5	6	6	73	5	23	
	軽トラック	2012年	168	0	10	1	1	74	1	0	0	13	74	10	15	
		2014年	168	2	8	2	0	76	4	0	0	8	76	11	14	
		2016年	175	0	14	1	0	76	2	2	2	5	76	14	11	
		2018年	178	1	16	1	0	66	5	0	2	10	66	17	17	
	軽キャブバン	2012年	151	1	1	6	1	6	49	7	5	23	49	6	45	
		2014年	152	1	1	9	3	2	58	3	3	21	58	9	34	
		2016年	151	0	1	9	3	3	64	4	1	17	64	9	28	
		2018年	149	1	1	12	2	5	56	1	6	16	56	12	32	
	軽ボンバン	2012年	56	0	0	2	5	0	4	39	4	46	39	5	55	
		2014年	60	0	0	3	0	5	7	53	3	28	53	0	47	
		2016年	59	0	0	2	5	2	12	46	5	29	46	5	49	
2018年		50	0	0	0	12	2	4	50	2	30	50	12	38		

図表4-2 次期買い替え意向車(業種別)

(%)

業種別	年	n	次期買い替え意向車									軽以外計	軽計
			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	2012年	125	2	20	3	2	60	7		
	2014年	83	1	22	8	0	57	5	1	2	3	33	67
	2016年	175	0	17	3	1	62	10	3	1	3	22	78
	2018年	156	0	22	1	1	59	9	0	1	6	26	74
建設業	2012年	186	2	33	16	8	15	10	4	4	10	61	39
	2014年	210	0	34	14	7	23	8	6	1	8	55	45
	2016年	235	1	30	15	10	12	17	3	7	5	63	38
	2018年	240	2	27	16	13	14	15	2	3	8	62	39
製造業	2012年	147	2	29	15	11	15	12	4	3	9	60	40
	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
	2018年	129	2	42	13	13	14	2	4	3	7	73	27
卸・小売業、飲食店・宿泊業	2012年	302	1	20	11	10	24	13	7	3	11	45	55
	2014年	303	2	18	13	7	25	17	3	2	14	41	59
	2016年	283	1	21	16	7	21	20	2	3	10	48	52
	2018年	280	1	26	15	7	14	21	4	2	9	52	48
サービス業、医療、教育等	2012年	98	2	19	15	8	28	9	7	2	10	46	54
	2014年	131	0	16	14	9	19	16	11	5	11	44	56
	2016年	99	2	20	15	16	11	19	9	2	7	55	46
	2018年	127	1	17	19	5	21	18	6	4	9	45	55
運輸業	2012年	205	9	48	7	3	6	17	0	2	8	69	31
	2014年	197	20	54	8	8	0	10	0	0	0	90	10
	2016年	202	5	42	7	6	19	9	6	0	7	60	40
	2018年	186	4	39	5	7	12	15	2	3	12	59	41
その他	2012年	64	1	22	15	7	19	12	4	6	15	50	50
	2014年	63	0	31	14	10	14	14	3	0	14	56	44
	2016年	46	0	38	11	6	0	13	17	3	12	59	42
	2018年	67	1	24	27	4	9	13	5	5	13	61	39
一般世帯	2012年	113	1	4	1	3	27	12	10	7	36	16	84
	2014年	107	1	2	5	2	36	20	11	4	17	15	85
	2016年	76	1	2	4	6	28	17	18	3	21	16	84
	2018年	35	0	7	13	9	19	14	9	11	18	40	60

## 2 今後の保有意向

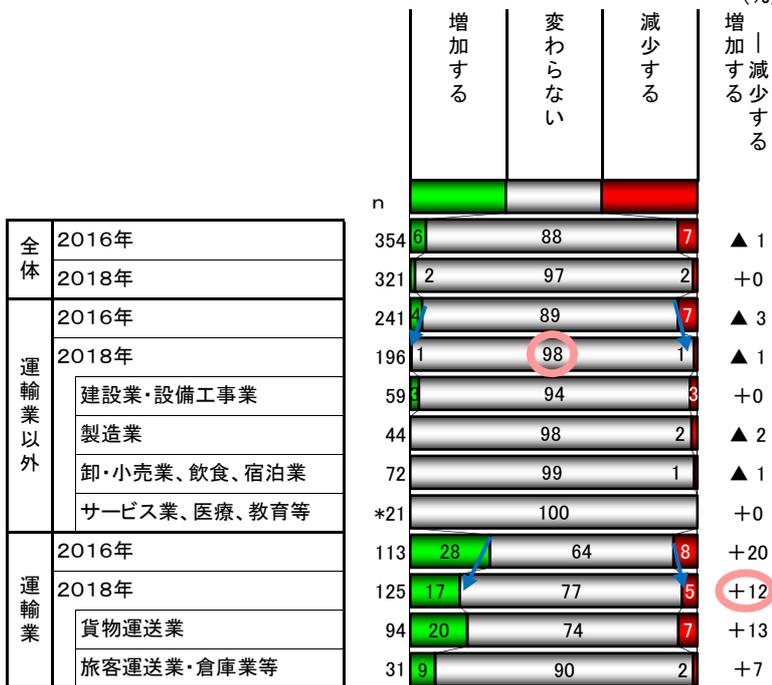
### (1) 今後1～2年間の保有意向

●今後1～2年間の物資輸送量は増加・経営状態は改善の見通しの中、運輸業では「保有増意向」事業所が「保有減意向」事業所を上回る一方で、運輸業以外では保有増に至らず

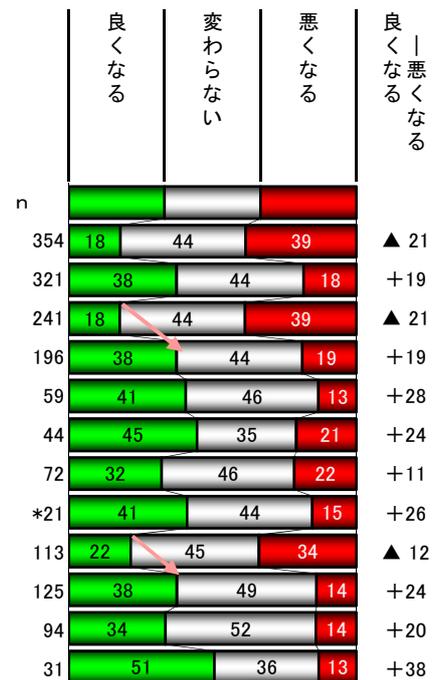
- 今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通しは、運輸業以外では「変わらない」事業所が大半を占める一方で、運輸業では「保有増意向」事業所比率が前回に比べ低下するも、「保有減意向」事業所比率を上回る傾向が継続（図表4-3）。
- 景気の見通しをみると、運輸業以外、運輸業とも「良くなる」と思っている事業所が前回より上昇（図表4-4）。
- 物資輸送量の見通しは、運輸業以外、運輸業とも「増加する」と思っている事業所が「減少する」を上回る（図表4-5）。
- 経営状態の見通しも、運輸業以外、運輸業とも「良くなる」と思っている事業所が前回より上昇（図表4-6）。

事業所

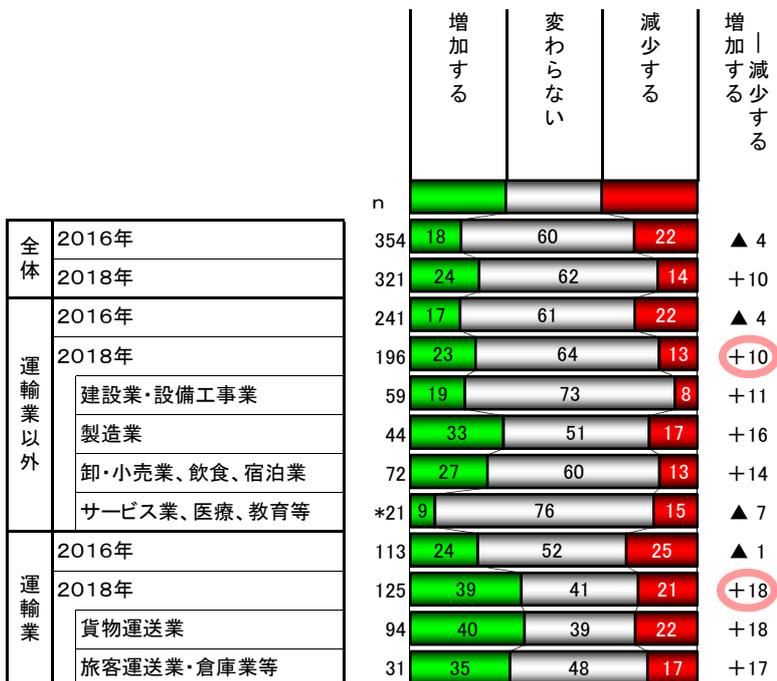
図表4-3 今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通し (%)



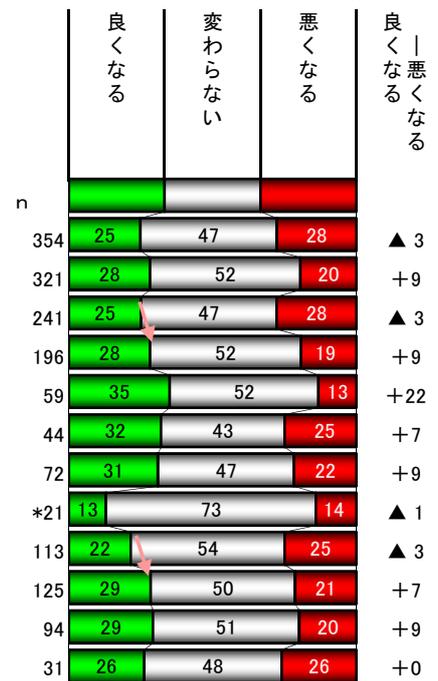
図表4-4 今後1～2年間の景気の見通し (%)



図表4-5 今後1～2年間の物資輸送量の見通し (%)



図表4-6 今後1～2年間の経営状態の見通し (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

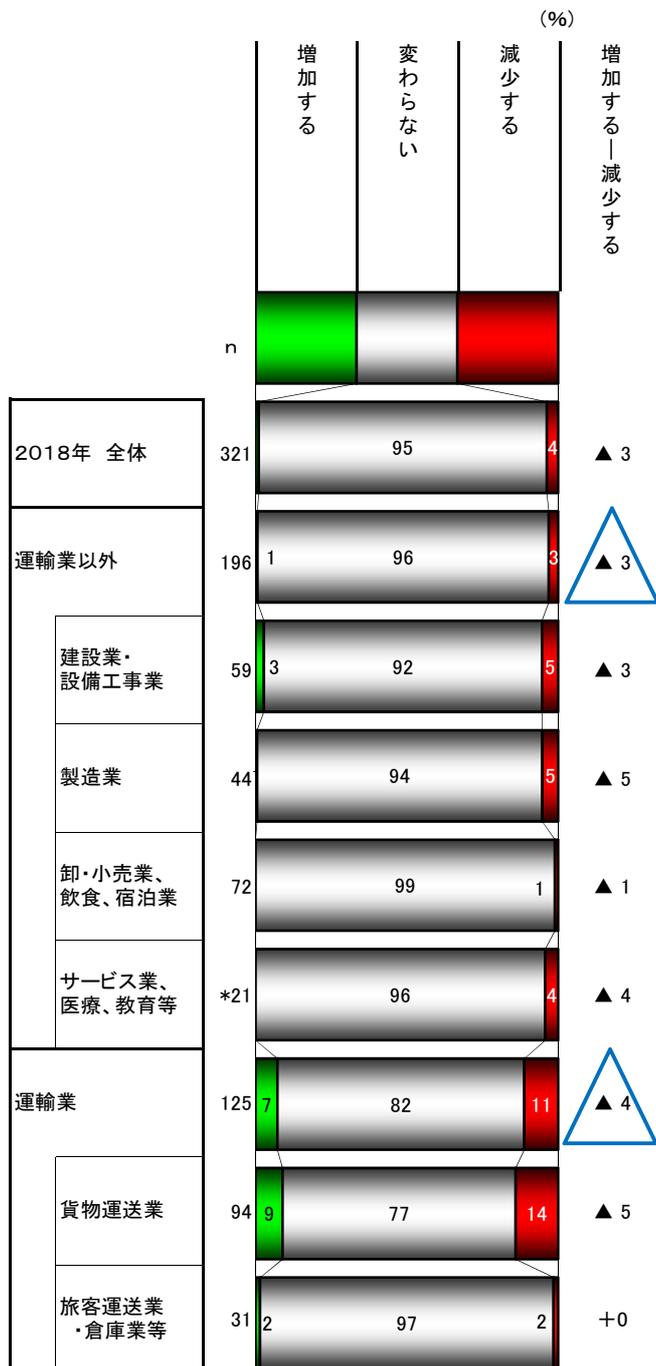
## (2) 東京オリンピック閉幕後の保有意向

### ●東京オリンピック閉幕後の経営状態悪化を懸念している事業所が多く、「保有減意向」事業所比率が「保有増意向」事業所比率を上回る

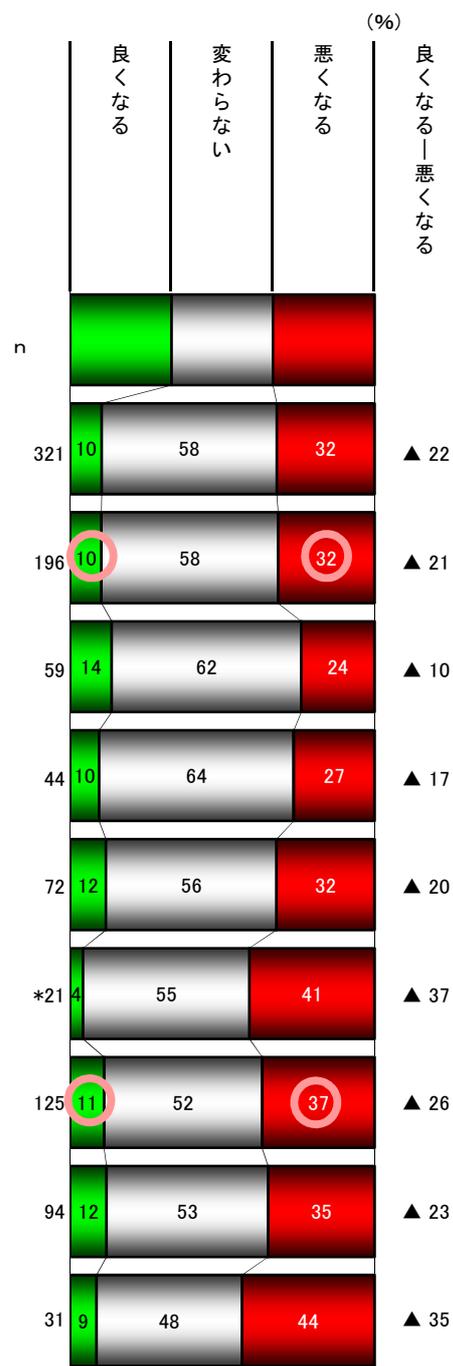
- 東京オリンピック閉幕後の保有台数見通しは、運輸業以外、運輸業とも「保有減意向」事業所比率が「保有増意向」事業所比率を上回る（図表4-7）。
- 東京オリンピック閉幕後の経営状態見通しは、運輸業以外、運輸業とも「良くなる」と思っている事業所が約1割、「悪くなる」は3割を超える（図表4-8）。

事業所

図表4-7 東京オリンピック閉幕後の保有台数見通し



図表4-8 東京オリンピック閉幕後の経営状態見通し



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### 3 今後の購入意向

#### (1) 代替早遅

##### ●運輸業以外では「代替延期」層が減少傾向

－運輸業以外では「代替延期」層の減少傾向が継続。また、運輸業では「代替前倒し」層が前回から減少し、11%（図表4-9）。

－代替を遅らせている理由をみると、「景気がよくない」「資金の余裕がない」「遅らせた方が経済的に楽」が前回より減少（図表4-10）。

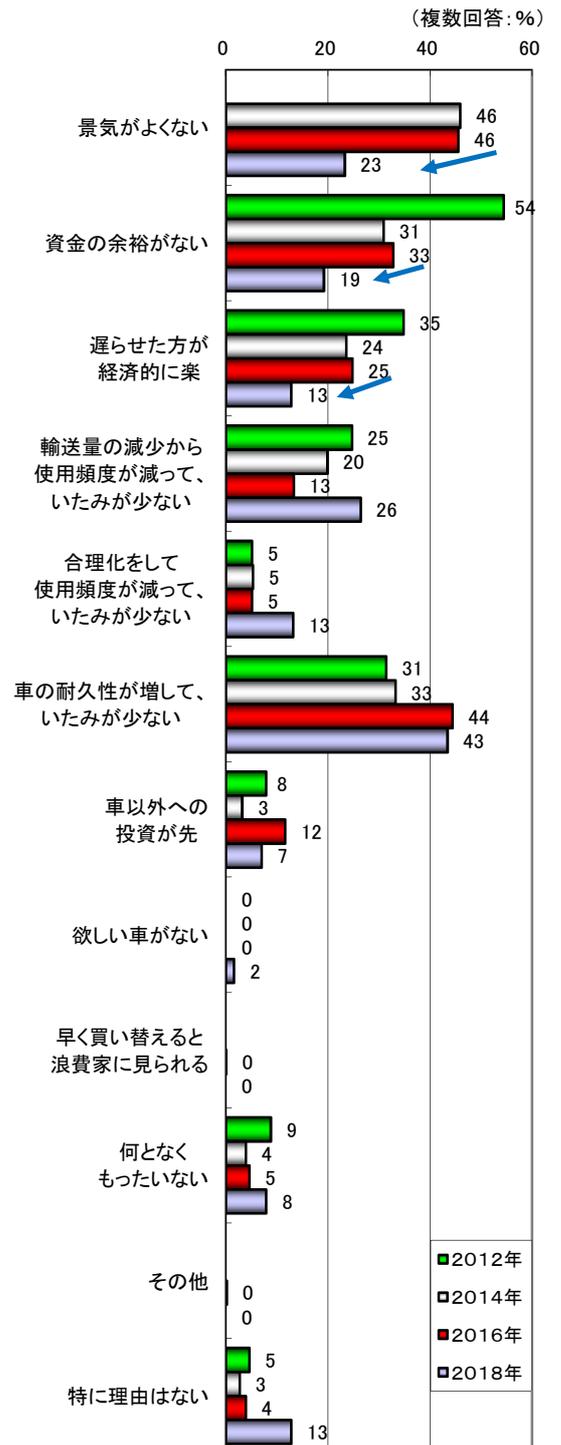
－代替時期の目安は、運輸業以外、運輸業とも前回と変わらず「車のいたみ」「使用期間」「走行キロ数」が上位（図表4-11）。

事業所

図表4-9 代替早遅の実態

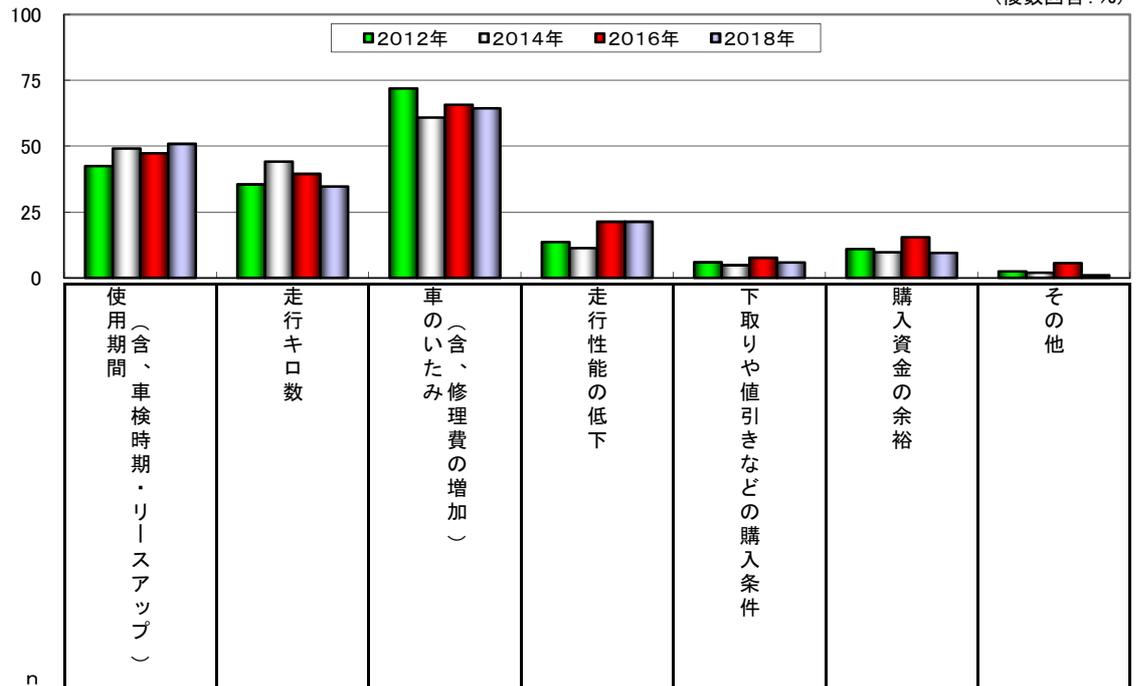


図表4-10 代替を遅らせている理由



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表4-11 代替時期の目安



		n	使用期間（含、車検時期・リースアップ）	走行キロ数	車（含、修理費の増加）	走行性能の低下	下取りや値引きなどの購入条件	購入資金の余裕	その他
全体	2012年	302	43	36	72	14	6	11	2
	2014年	345	49	44	61	11	5	10	2
	2016年	353	47	40	66	21	8	15	6
	2018年	321	51	35	64	21	6	10	1
運輸業以外	2012年	219	42	36	72	14	6	11	2
	2014年	245	50	44	60	11	5	10	2
	2016年	240	47	39	65	21	7	15	6
	2018年	196	51	34	64	21	6	9	1
	建設業・設備工事業	59	57	33	57	16	5	11	3
	製造業	44	55	33	54	19	4	8	1
	卸・小売業、飲食、宿泊業 サービス業、医療、教育等	*21	48	23	76	29	4	13	-
運輸業	2012年	83	54	36	76	15	5	15	2
	2014年	100	38	42	75	11	5	13	0
	2016年	113	51	43	77	22	-	15	-
	2018年	125	48	49	70	25	8	11	-
	貨物運送業	94	51	48	66	27	8	11	-
	旅客運送業・倉庫業等	31	38	49	83	19	7	10	-
代替早遅	2018年 遅らせている	87	35	36	76	23	5	14	2
	早めている	*19	58	53	74	26	5	16	-
	以前と同時期	215	60	42	60	21	7	6	1

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

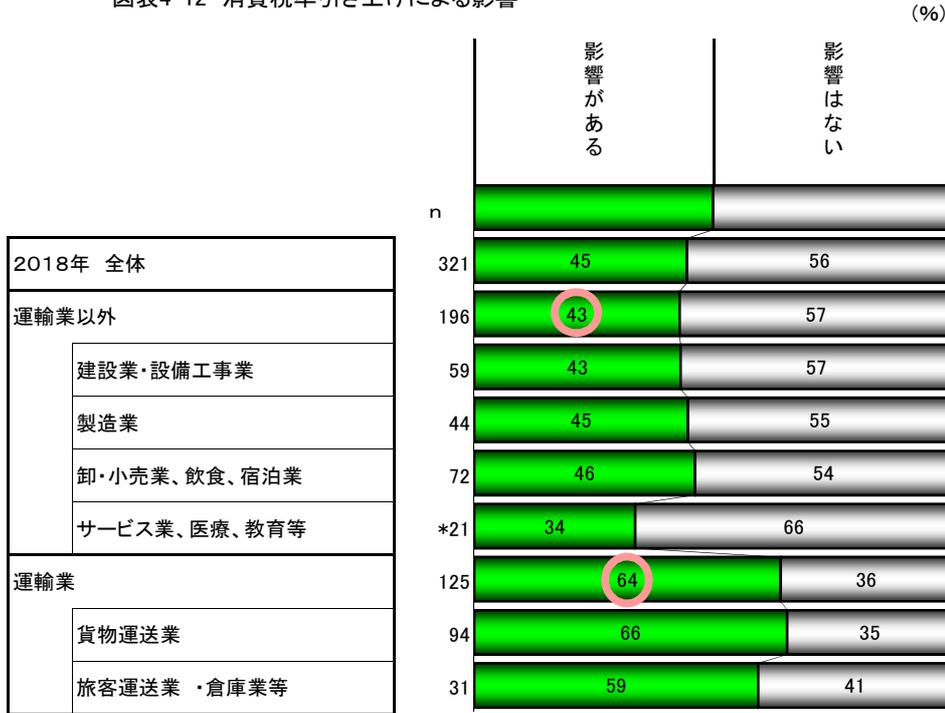
## (2) 消費税率引き上げによる車購入の影響

### ●消費税率引き上げは、運輸業以外で4割強、運輸業で6割強の事業所に影響する中、その事業所のうち、4割強で購入時期前倒しの意向あり

- －消費税率引き上げは、運輸業以外では43%、運輸業では64%の事業所が影響あり（図表4-12）。
- －消費税率引き上げによる対応は、「購入時期を予定より早めて、消費税率の引き上げ前に購入する」が45%と最も高く、運輸業も同様の傾向（図表4-13）。

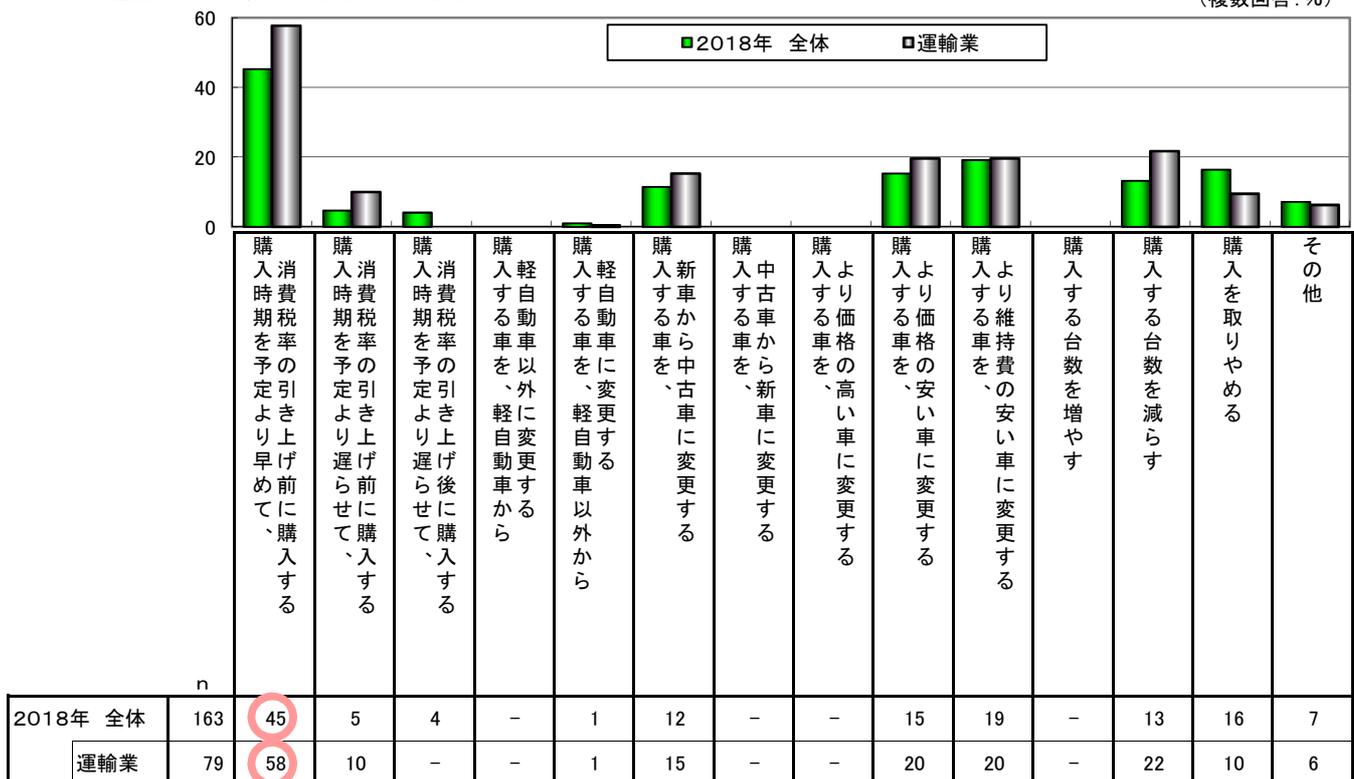
事業所

図表4-12 消費税率引き上げによる影響



図表4-13 消費税率引き上げによる対応

(複数回答:%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### (3) 車両価格上昇に対する意識

#### ●燃費規制対応で車両価格が10%上昇した場合、3～4割の事業所で購入や保有に影響

- －運輸業以外、運輸業とも「影響あり」はどの車種も前回から減少（図表4-14）。
- －影響内容は、小型・軽トラック・軽キャブバンで「購入時期を遅らせる」「価格の安い車に変更する」、小型バンで「価格の安い車に変更する」が上位（図表4-14）。

事業所

図表4-14 車両価格が10%上昇した場合の影響

		＜小型トラック＞ (複数回答: %)						＜軽トラック＞ (複数回答: %)									
		車の購入時期を遅らせる	車の購入台数を減らす	車の保有台数を減らす	価格の安い車に変更する	その他	車の影響はないと思う	影響あり計	車の購入時期を遅らせる	車の購入台数を減らす	車の保有台数を減らす	価格の安い車に変更する	その他	車の影響はないと思う	影響あり計		
		n							n								
全体	2016年	195	24	1	6	17	6	50	50	126	21	3	5	19	5	49	51
	2018年	161	16	6	3	18	2	57	43	75	16	4	2	19	4	57	43
運輸業以外	2016年	116	23	0	7	17	6	51	49	94	21	2	6	19	4	49	51
	2018年	90	15	6	3	18	2	57	43	52	17	4	2	19	4	56	44
	建設業・設備工事業	31	10	10	0	15	-	65	35	*19	10	20	1	-	-	70	30
	製造業	*20	27	-	-	3	1	70	31	*10	18	-	-	20	2	61	39
	卸・小売業、飲食、宿泊業	31	14	3	7	23	4	51	49	*16	21	-	5	24	8	47	53
サービス業、医療、教育等	*8	12	15	-	23	-	50	50	*7	14	-	-	28	-	59	41	
運輸業	2016年	79	30	10	5	16	10	47	53	32	22	14	-	21	11	40	60
	2018年	71	21	10	5	19	5	56	45	*23	5	-	5	14	11	70	30
	貨物運送業	57	20	9	5	17	6	59	41	*15	8	-	8	8	15	69	31
	旅客運送業・倉庫業等	*14	25	11	3	25	-	44	56	*8	-	-	-	28	-	72	28

		＜小型バン＞ (複数回答: %)						＜軽キャブバン＞ (複数回答: %)									
		車の購入時期を遅らせる	車の購入台数を減らす	車の保有台数を減らす	価格の安い車に変更する	その他	車の影響はないと思う	影響あり計	車の購入時期を遅らせる	車の購入台数を減らす	車の保有台数を減らす	価格の安い車に変更する	その他	車の影響はないと思う	影響あり計		
		n							n								
全体	2016年	206	18	3	6	27	3	50	50	134	22	2	7	17	2	52	48
	2018年	175	8	8	4	10	2	69	31	86	10	6	2	17	3	64	36
運輸業以外	2016年	166	18	3	6	27	3	49	51	109	22	2	7	17	2	52	48
	2018年	130	8	8	4	10	2	69	31	66	10	7	2	17	3	64	36
	建設業・設備工事業	45	7	7	0	10	-	76	24	*27	13	14	1	7	-	66	34
	製造業	30	7	6	1	8	1	84	17	*12	-	-	-	16	1	82	18
	卸・小売業、飲食、宿泊業	42	10	5	8	9	5	64	36	*17	12	-	5	22	8	59	42
サービス業、医療、教育等	*13	7	18	-	16	-	60	40	*10	9	12	-	18	-	61	40	
運輸業	2016年	40	18	6	1	20	13	52	48	*25	14	2	-	18	11	55	45
	2018年	45	12	-	1	12	6	71	29	*20	18	-	2	18	12	56	44
	貨物運送業	33	12	-	1	15	8	67	33	*17	21	-	2	14	14	56	44
	旅客運送業・倉庫業等	*12	12	-	-	4	-	83	17	*3	-	-	-	43	-	57	43

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

# 第5章 環境意識と次世代環境車

○次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い中、小型キャブバンでは「電気自動車」の購入意向が上昇。  
 ・環境対策費用に負担を感じている事業所は、約7割と高いが低下傾向。  
 ・次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い傾向は変わらず。小型キャブバンでは「電気自動車」の購入意向が上昇。  
 ・次世代環境車に対しては、技術的不安よりも車両価格を懸念しているものの、どの次世代環境車も約8割は10万円までであれば追加支払いを許容。  
 ・「電気自動車」について、9割以上が許容する走行距離は201km以上、充電完了時間は30分以内。

## 1 環境問題に対する意識

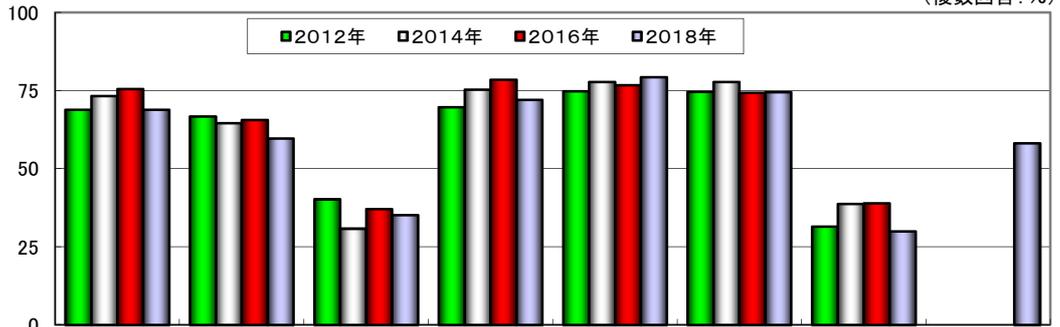
### (1) 環境問題に対する考え方

- 7割以上の事業所でアイドリングストップ・エコドライブなどの追加コストのかからない対策を実施
  - ー「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」を実施している事業所が7割を超え、特に運輸業で高い(図表5-1)。
  - ー一方で、「多少価格が上がっても、低燃費の車を選ぶ」「多少価格が上がっても、長く乗れる車を選ぶ」などの比率が前回と比べ減少(図表5-1)。
    - ・運輸業以外でみると、「車の保有台数や使用回数を減らす」と考えている事業所が、「50人以上」で51%、「49人以下」で27%と従業員規模での差が大きい。

図表5-1 環境問題に対する考え方

事業所

(複数回答:%)

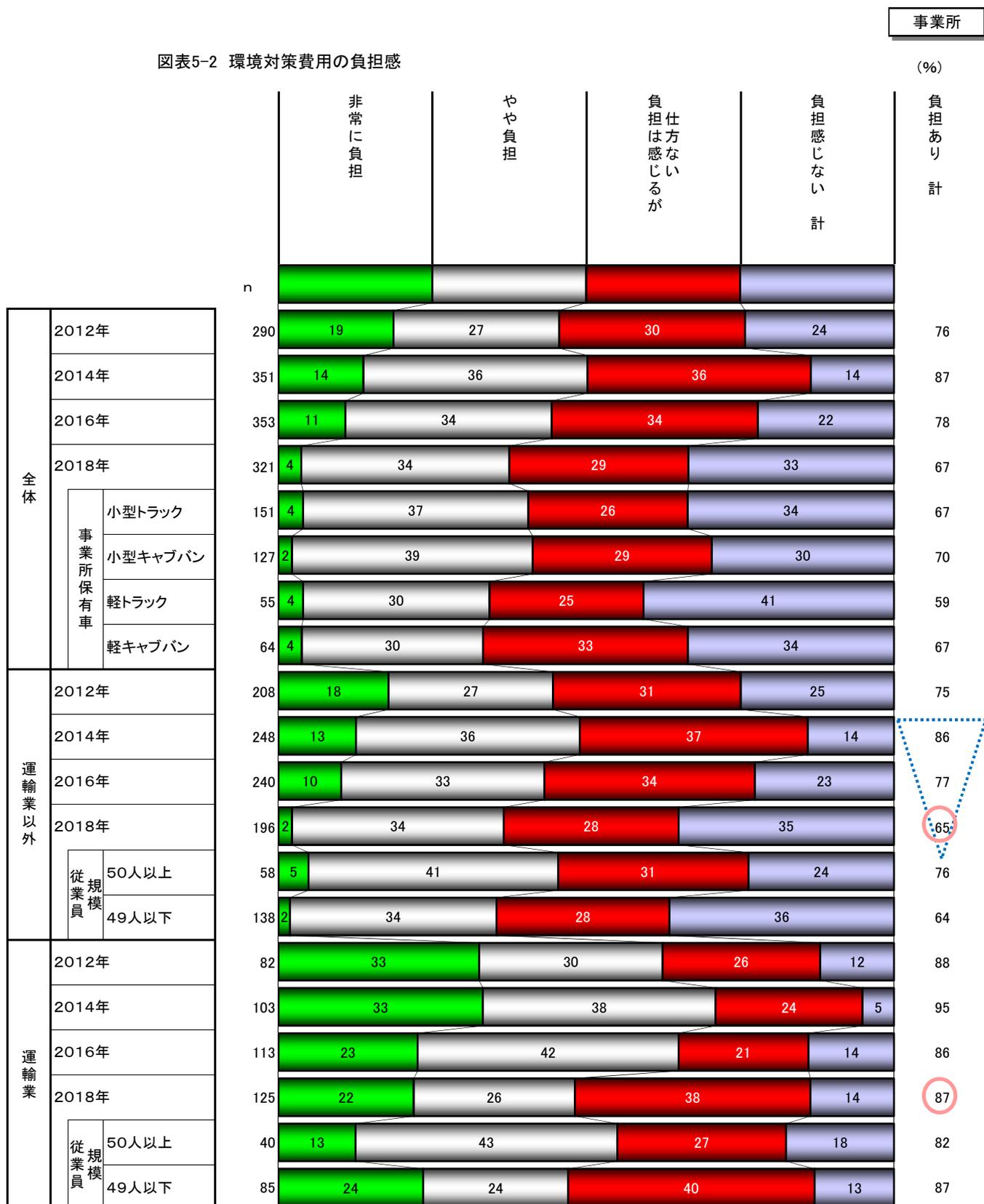


		n	多低価格の上車を選ぶ	多排ガスの少ない車を選ぶ	多リ使用した車を選ぶ	多耐久長く乗れる車を選ぶ	環境への影響を考慮、アイドリングをやめる	省燃費効率の良い経済速度で走るようにする	環境車の保有台数や使用回数	維持多環境に優しい車を選ぶ
2012年		302	69	67	40	70	75	75	32	
2014年		351	73	65	31	75	78	78	39	
2016年		351	76	66	37	79	77	74	39	
2018年		321	69	60	35	72	79	75	30	58
事業所保有車	小型トラック	151	67	56	32	74	83	77	29	58
	小型キャブバン	127	75	65	34	78	80	81	29	61
	軽トラック	55	63	43	29	70	72	61	27	49
	軽キャブバン	64	74	65	46	70	87	78	39	70
業種	運輸業以外	196	69	60	35	72	79	74	30	57
	従業員規模									
	50人以上	58	72	71	33	77	82	77	51	67
	49人以下	138	69	58	36	71	79	73	27	56
運輸業	125	68	59	34	76	85	88	31	71	
従業員規模										
50人以上	40	68	63	35	78	78	83	22	73	
49人以下	85	68	59	34	75	86	88	32	71	

## (2) 環境対策費用の負担感

### ●運輸業以外では、環境対策費用の負担感は低下傾向

- 環境対策費用に負担を感じている事業所は、運輸業以外では65%、運輸業では87%（図表5-2）。
- ・運輸業以外では負担を感じている事業所は低下傾向だが、運輸業では前回とほぼ変わらず。



## 2 次世代環境車に対する意識

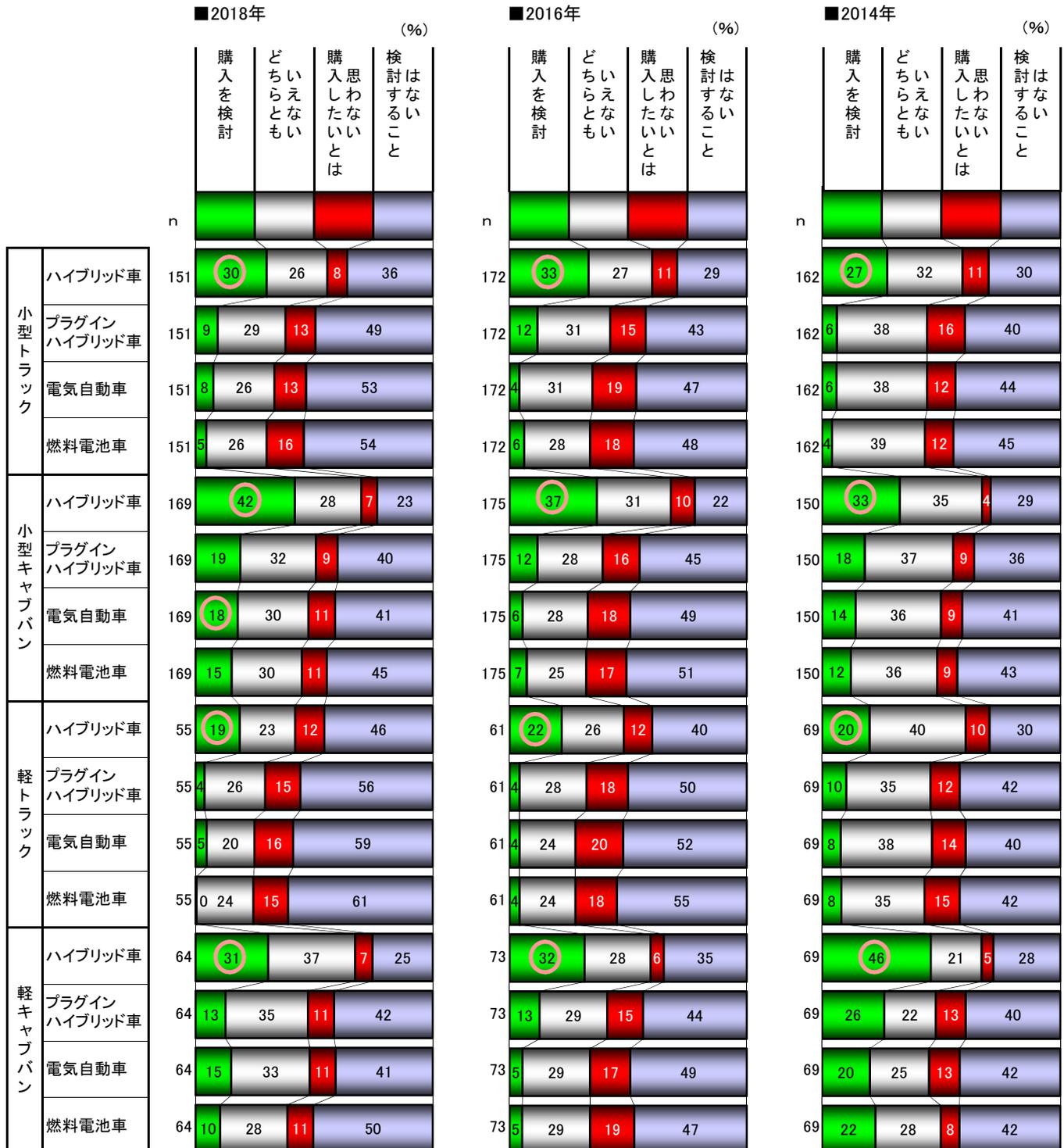
### (1) 次世代環境車に対する購入意向

#### ●小型キャブバンでは、電気自動車の購入意向が増加

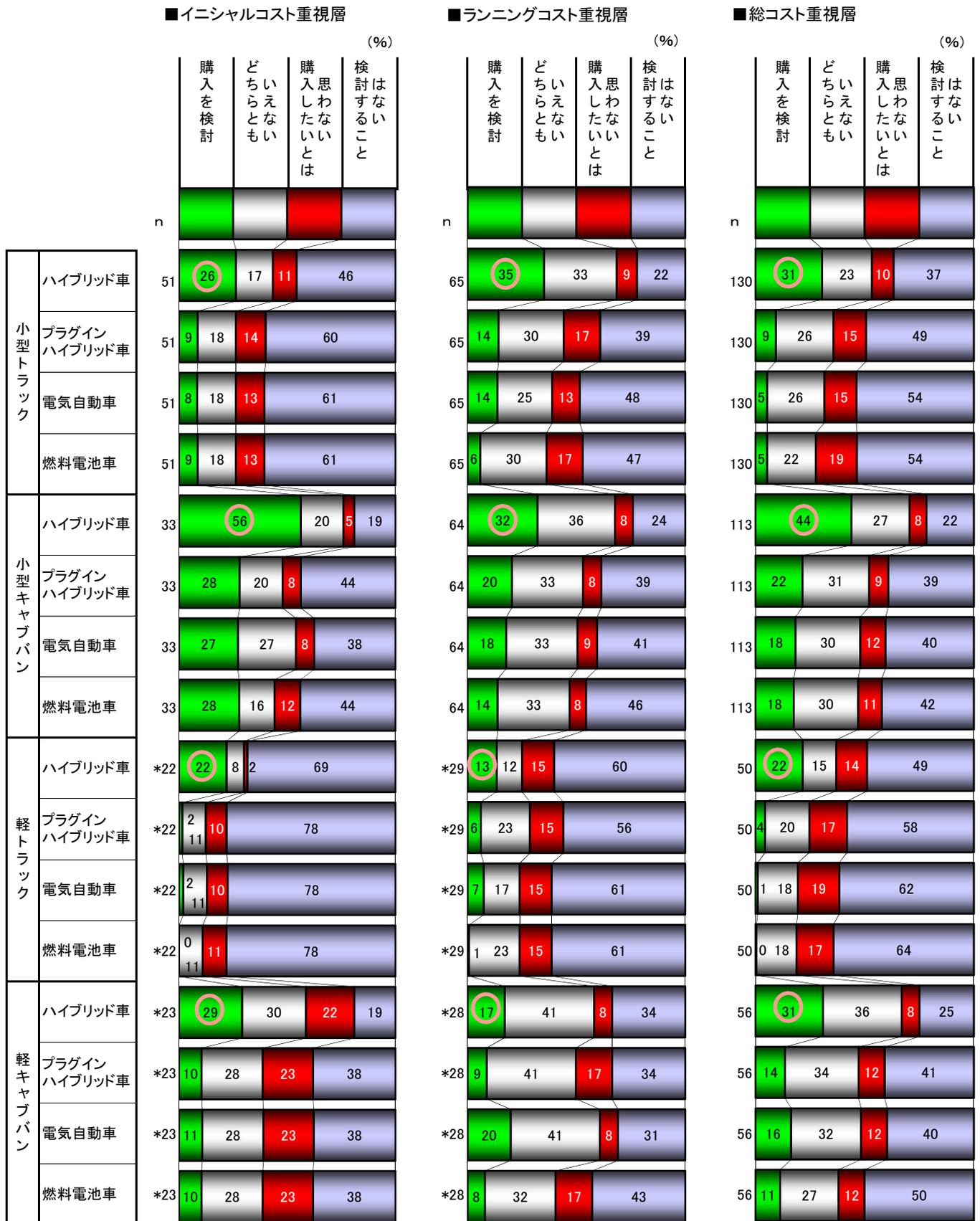
- －「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い傾向は変わらず。小型キャブバンでは、「電気自動車」の購入意向が増加（図表5-3）。
- －イニシャル／ランニングコスト重視層別でも、「ハイブリッド車」に対する購入意向が高い傾向は変わらず（図表5-4）。

事業所

図表5-3 次世代環境車に対する購入意向(同タイプ車保有限定)



図表5-4 次世代環境車に対する購入意向(イニシャル/ランニングコスト重視層別)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## (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面やインフラ面よりも車両価格面

<購入理由>

－ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車は「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」、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5-5）。

<懸念点>

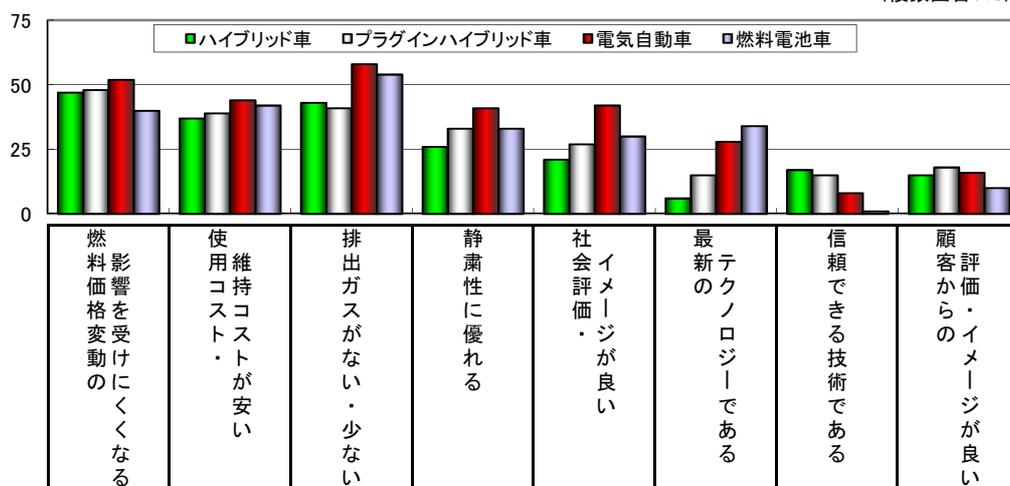
－各次世代環境車で共通しているのは「車両価格が高い」。加えて、電気自動車では「1回の充電での走行可能距離が短い」「充電施設の場所や数が心配」、燃料電池車では「燃料供給施設の場所や数が心配」が高い（図表5-6）。

・業種別でみると、「車両価格が高い」という懸念点において、運輸業以外では従業員規模が「50人以上」の方が高く、運輸業では「49人以下」の方が高い。

図表5-5 購入理由

事業所

(複数回答:%)

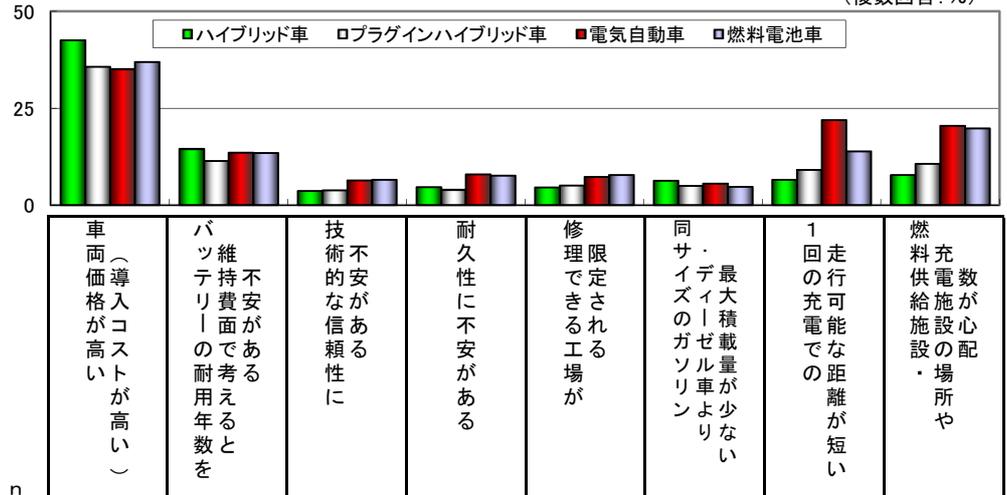


次世代環境車購入検討層	n	理由							
		燃料価格変動の影響を受けにくくなる	使用・維持コストが安い	排出ガスがない・少ない	静粛性に優れる	社会イメージが良い	最新のテクノロジーである	信頼できる技術である	顧客からの評価・イメージが良い
ハイブリッド車	143	47	37	43	26	21	6	17	15
イニシャルコスト重視	45	46	27	30	16	25	4	24	20
ランニングコスト重視	67	44	41	45	28	28	12	22	22
全て重視	130	49	35	42	28	21	7	19	17
プラグインハイブリッド車	73	48	39	41	33	27	15	15	18
イニシャルコスト重視	*22	35	29	24	22	56	2	22	31
ランニングコスト重視	40	57	32	46	37	28	12	21	21
全て重視	68	49	35	44	35	29	16	16	20
電気自動車	64	52	44	58	41	42	28	8	16
イニシャルコスト重視	*22	56	38	46	36	40	35	3	8
ランニングコスト重視	35	61	44	69	50	41	27	13	16
全て重視	61	56	37	61	42	41	32	5	14
燃料電池車	52	40	42	54	33	30	34	1	10
イニシャルコスト重視	*19	50	42	52	37	34	41	2	9
ランニングコスト重視	*28	49	34	64	40	24	35	-	14
全て重視	51	43	38	57	35	32	36	1	11

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表5-6 次世代環境車の懸念点

(複数回答：%)



次世代環境車	業種別	n	懸念点									
			車両価格が高い(導入コストが高い)	バッテリーの耐用年数を維持する不安がある	技術的な信頼性に不安がある	耐久性に不安がある	修理限定される工場がある	同サイズのガソリン車より最大積載量が少ない	1回の充電可能な距離が短い	充電施設の数や燃料供給施設の場所が心配		
ハイブリッド車	ハイブリッド車	321	43	14	4	5	5	6	7	8		
	イニシャルコスト重視	151	49	15	3	3	7	7	7	9		
	ランニングコスト重視	55	33	11	6	3	8	10	5	12		
	全て重視	64	31	14	5	8	7	10	5	5		
	業種別	運輸業以外	196	42	14	3	4	4	6	6	7	
		従業員規模	50人以上	58	65	36	10	10	10	10	10	
			49人以下	138	39	11	2	3	5	5	7	
		運輸業	125	44	26	9	11	12	10	14	15	
		従業員規模	50人以上	40	28	20	5	7	7	7	5	
			49人以下	85	47	27	9	12	13	15	16	
	プラグインハイブリッド車	プラグインハイブリッド車	321	36	11	4	4	5	5	9	11	
		イニシャルコスト重視	151	37	7	3	2	5	3	7	15	
		ランニングコスト重視	55	33	9	10	1	5	5	5	8	
		全て重視	64	25	13	5	8	4	10	12	10	
		業種別	運輸業以外	196	36	11	4	4	5	5	9	10
			従業員規模	50人以上	58	54	26	10	10	10	11	11
49人以下				138	33	9	3	3	5	4	8	
運輸業			125	36	19	6	9	10	10	14	20	
従業員規模			50人以上	40	25	15	5	13	7	7	10	
			49人以下	85	38	20	6	8	11	11	15	
電気自動車		電気自動車	321	35	14	6	8	7	6	22	20	
		イニシャルコスト重視	151	38	6	6	5	7	5	19	25	
		ランニングコスト重視	55	28	5	9	1	11	9	25	23	
		全て重視	64	26	15	7	13	6	10	19	17	
		業種別	運輸業以外	196	35	13	6	8	7	5	22	20
			従業員規模	50人以上	58	63	40	24	23	5	10	26
	49人以下			138	32	10	4	6	7	5	22	
	運輸業		125	32	17	7	11	11	9	20	24	
	従業員規模		50人以上	40	25	15	5	15	7	7	15	
			49人以下	85	33	18	7	11	12	9	21	
	燃料電池車	燃料電池車	321	37	13	7	8	8	5	14	20	
		イニシャルコスト重視	151	40	7	6	5	5	3	12	25	
		ランニングコスト重視	55	36	2	10	2	5	6	9	13	
		全て重視	64	26	14	7	13	6	10	13	18	
		業種別	運輸業以外	196	37	13	6	7	7	4	14	20
			従業員規模	50人以上	58	63	39	24	23	5	10	24
49人以下				138	34	10	4	5	8	4	13	
運輸業			125	33	18	8	12	14	8	14	23	
従業員規模			50人以上	40	25	10	5	13	7	7	5	
			49人以下	85	34	19	8	12	15	8	15	

### (3) 次世代環境車購入負担許容額

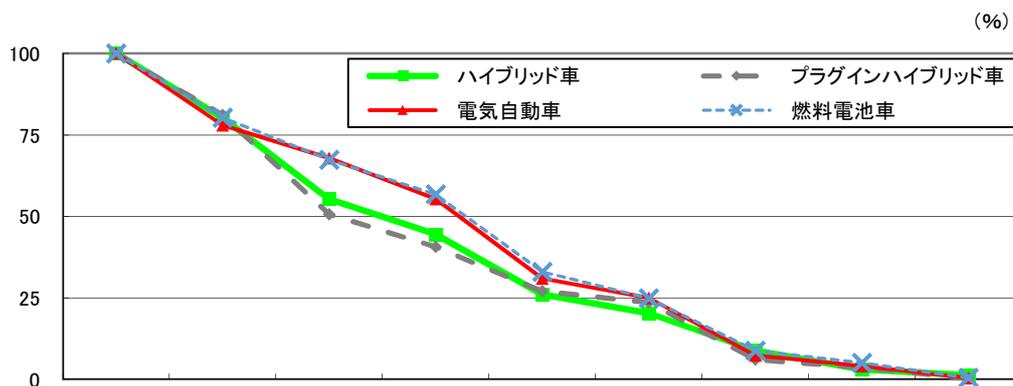
#### ●どの次世代環境車も、約8割が10万円までの追加支払いを許容

ー10万円までの追加支払いを許容している事業所は、ハイブリッド車で80%、プラグインハイブリッド車で81%、電気自動車で78%、燃料電池車で80%と、約8割が許容（図表5-7）。

・どの次世代環境車も、イニシャルコストを重視している事業所よりも、ランニングコストを重視している事業所の方が、どの許容額でも比率が高い。

事業所

図表5-7 次世代環境車購入負担許容額



		n	支払い追加なし	¥10万円	¥20万円	¥30万円	¥40万円	¥50万円	¥100万円	¥200万円	それ以上
次世代環境車購入検討層	ハイブリッド車	143	100	80	55	45	26	20	9	3	1
	イニシャルコスト重視	45	100	73	50	39	20	13	4	-	-
	ランニングコスト重視	67	100	84	65	57	34	25	11	2	2
	全て重視	130	100	80	53	43	23	17	7	2	0
	プラグインハイブリッド車	73	100	81	51	41	27	24	6	4	0
	イニシャルコスト重視	*22	100	57	34	29	21	21	6	-	-
	ランニングコスト重視	40	100	77	48	41	26	20	4	-	-
	全て重視	68	100	80	47	39	24	21	7	4	0
	電気自動車	64	100	78	68	55	31	25	7	4	0
	イニシャルコスト重視	*22	100	60	60	50	27	27	7	0	-
	ランニングコスト重視	35	100	72	63	53	26	19	5	-	-
	全て重視	61	100	75	64	50	25	19	8	4	0
	燃料電池車	52	100	80	67	57	33	25	9	5	1
	イニシャルコスト重視	*19	100	56	56	45	20	20	7	-	-
	ランニングコスト重視	*28	100	74	61	51	27	17	7	-	-
	全て重視	51	100	79	65	54	29	20	9	6	1

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

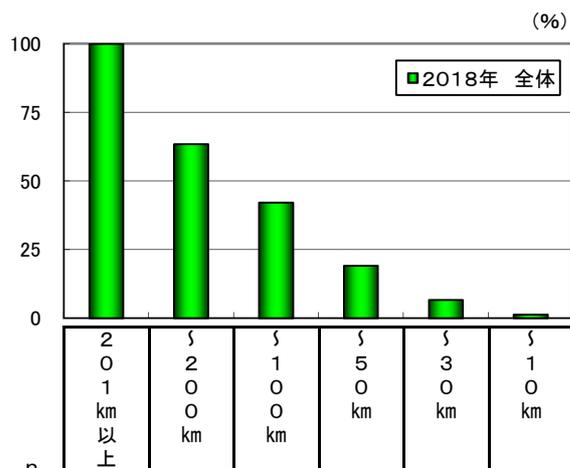
#### (4) 電気自動車に対するニーズ

●電気自動車について、9割以上が許容する走行距離は201km以上、充電完了時間は30分以内

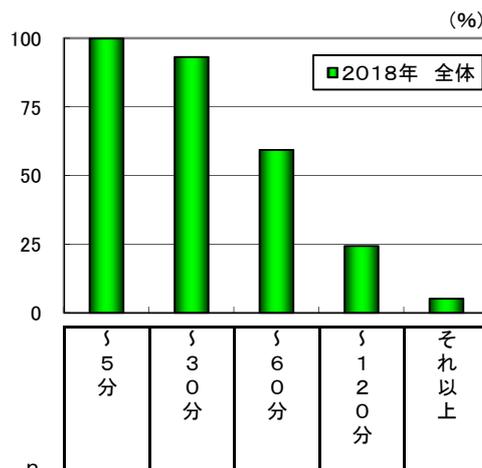
- －行動半径が長いほど、許容走行距離の比率が低下（図表5-8）。
- －充電完了時間「30分まで」であれば、9割以上が許容（図表5-9）。
- －充電完了時間「30分まで」でかつ走行距離「201km以上」であれば、9割超が許容（図表5-10）。

ユーザー

図表5-8 1回の充電での許容走行距離(EV購入検討層)



図表5-9 充電完了の許容時間(EV購入検討層)



		n	201 km 以上	200 km	100 km	50 km	30 km	10 km
2018年 全体		383	100	63	42	19	7	1
現保有車	小型トラック	166	100	57	33	15	5	1
	小型キャブバン	76	100	52	27	12	2	-
	軽トラック	55	100	64	51	26	7	2
	軽キャブバン	51	100	77	49	24	12	2
業種別	農林水産業	45	100	78	61	34	14	3
	建設業	75	100	58	31	12	0	-
	製造業	32	100	56	30	17	-	-
	卸・小売・飲食・宿泊	92	100	57	40	18	8	1
	サービス業・医療教育	43	100	66	50	18	10	5
	運輸業	63	100	41	22	3	1	-
行動半径	～10km	115	100	70	52	29	11	3
	～30km	150	100	64	41	13	6	-
	～50km	53	100	48	30	20	-	-
	それ以上	65	100	47	18	3	0	-

		n	5分	30分	60分	120分	それ以上
2018年 全体		381	100	93	59	24	5
現保有車	小型トラック	165	100	91	62	27	9
	小型キャブバン	75	100	92	63	22	6
	軽トラック	55	100	95	64	24	6
	軽キャブバン	51	100	94	53	28	2
業種別	農林水産業	44	100	99	59	26	5
	建設業	75	100	94	61	30	2
	製造業	32	100	92	74	23	17
	卸・小売・飲食・宿泊	92	100	90	56	17	4
	サービス業・医療教育	42	100	93	61	23	2
	運輸業	63	100	97	58	41	14
行動半径	～10km	114	100	93	57	24	6
	～30km	149	100	93	57	23	3
	～50km	53	100	97	74	29	11
	それ以上	65	100	93	64	29	3

図表5-10 1回の充電での許容走行距離 × 充電完了許容時間(EV購入検討層)

		n=381	201 km 以上	200 km	100 km	50 km	30 km	10 km
充電完了許容時間	～5分	100	63	42	19	7	1	
	～30分	93	61	40	18	6	1	
	～60分	59	38	23	11	2	0	
	～120分	24	15	7	3	1	0	
	それ以上	5	3	2	1	0	0	

# 第6章 安全意識と先進安全技術

- 各先進安全技術の有償装着意向は運輸業以外では3割超、運輸業では5割超。コスト負担を考慮しなければ、5割以上が自動運転技術へ期待。
- ・安全性に対して約8割が関心を持ち、約7割が購入時に重視。運輸業で関心度・重視度が高い。
- ・装着意向が最も高い先進安全技術は「歩行者の検知・保護支援システム」。
- ・5割以上が自動運転技術へ期待。現時点での自動運転車導入意向は1割程度。
- ・運輸業で今後利用したいコネクティッド機能の上位は「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「車両位置確認システム」「ルート最適化管理」。

## 1 安全性に対する意識

### (1) 安全性に対する意識

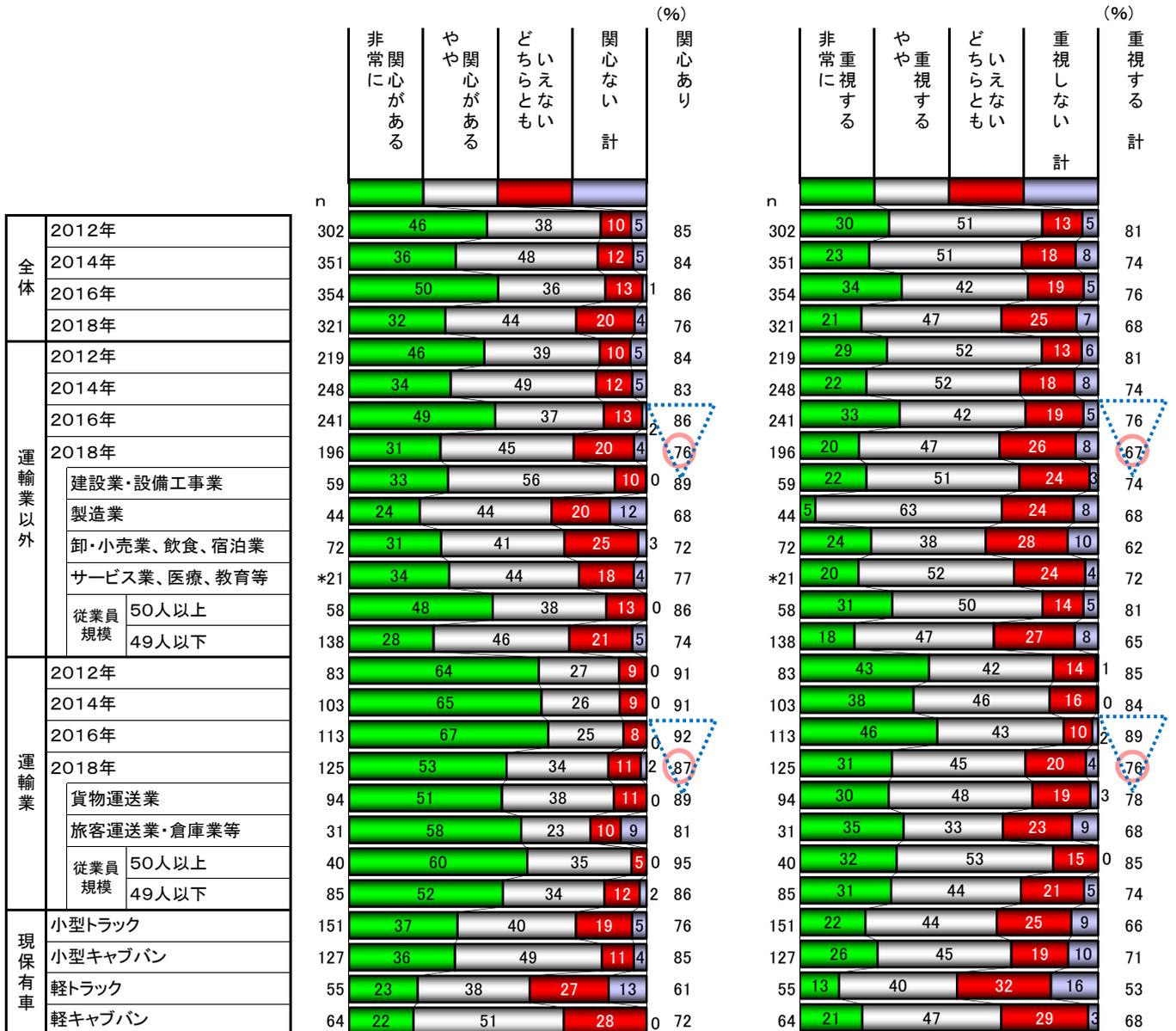
#### ●安全性に約8割の事業所が関心をもっており、約7割の事業所が購入時に重視

- 一運輸業以外に比べ、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。前回より関心度及び重視度が低下しており、安全装備標準化や安全技術向上が要因と考えられる(図表6-1~2)。
- 一安全装備での重視内容は、運輸業以外、運輸業とも、「事故を未然に防ぐもの」「事故の際、乗員を守るもの」「事故の際、歩行者を守るもの」「ドライバーの負担を軽減するもの」を約7割の事業所が重視しており、特に運輸業で高い(図表6-3)。

事業所

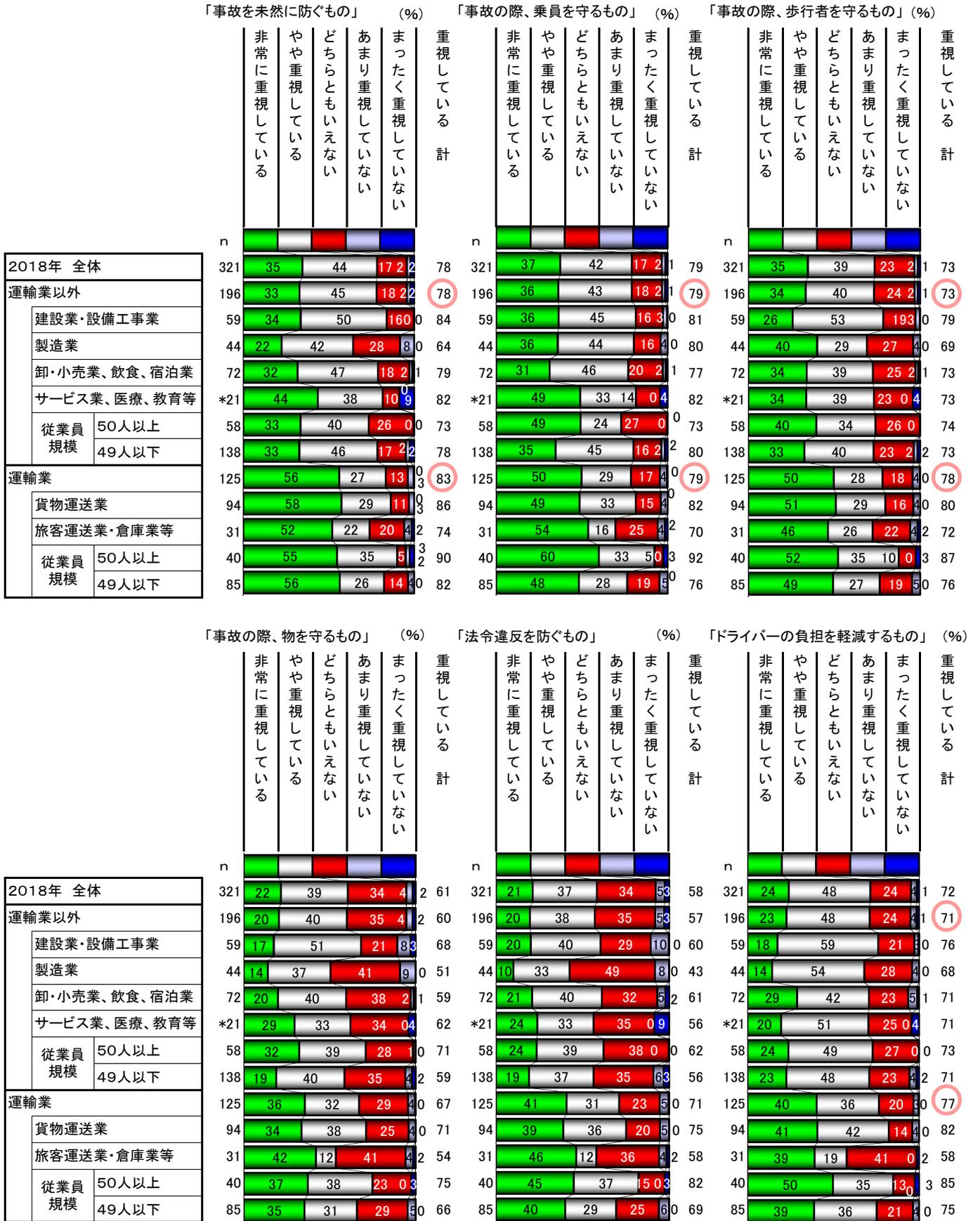
図表6-1 自動車の安全性に対する関心度 (%)

図表6-2 購入時の安全性重視度 (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表6-3 安全装備での重視内容



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## (2) 安全対策

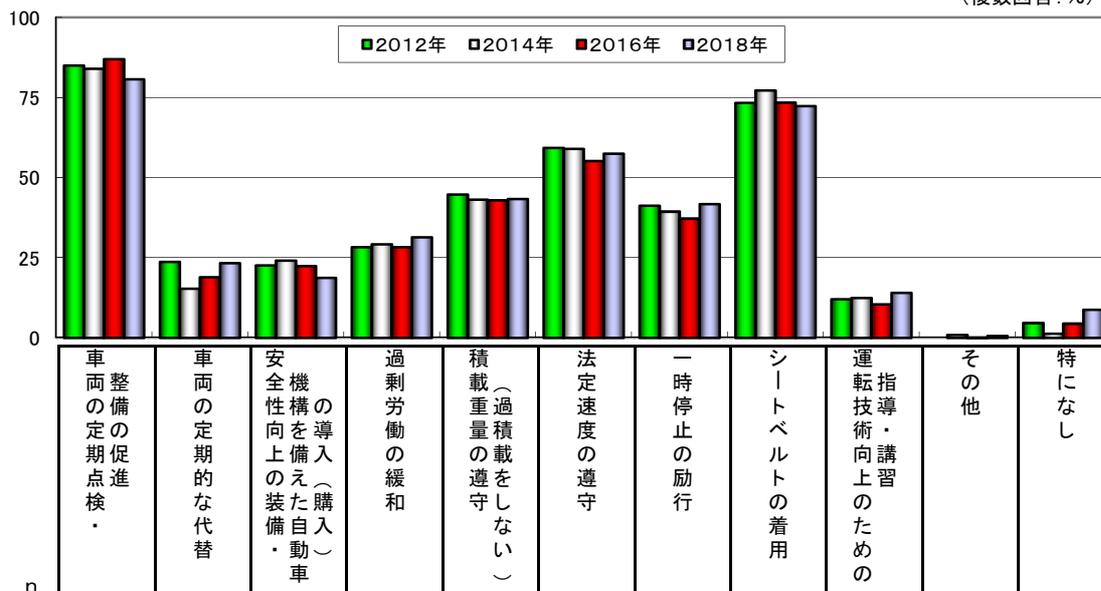
### ●安全対策の上位は「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」

- －実施中の安全対策の上位は、運輸業以外では「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」、運輸業では加えて「積載重量の遵守」「過剰労働の緩和」も高い（図表6-4）。
- －効果の大きい安全対策も、運輸業以外では「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」が上位、運輸業では「積載重量の遵守」「過剰労働の緩和」も高い（図表6-5）。

事業所

図表6-4 実施中の安全対策

(複数回答:%)

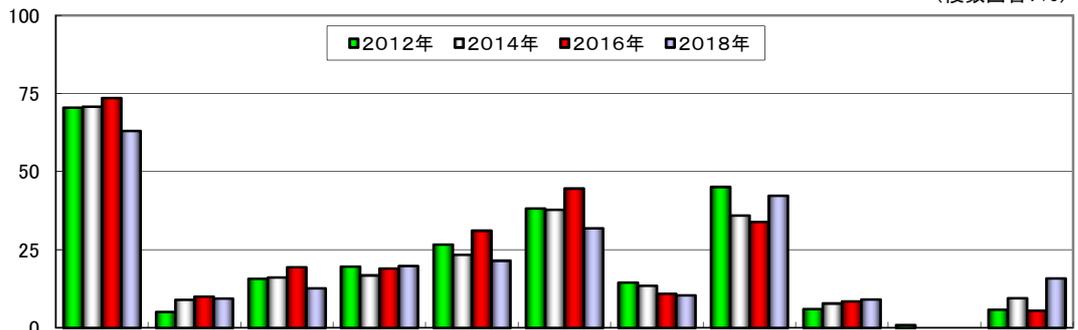


事業所	年	n	実施中の安全対策 (%)										
			車両の定期点検・整備の促進	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・自動車の導入	過剰労働の緩和	積載重量の遵守(過積載をしない)	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転技術向上のための指導・講習	その他	特になし
全体	2012年	323	85	24	23	28	45	59	41	73	12	0	5
	2014年	302	84	15	24	29	43	59	39	77	12	1	1
	2016年	351	87	19	22	28	43	55	37	73	10	0	4
	2018年	321	81	23	19	31	43	58	42	72	14	1	9
運輸業以外	2018年	196	81	22	18	29	41	57	41	73	12	1	9
	建設業・設備工事業	59	79	17	23	25	48	68	54	81	4	-	8
	製造業	44	76	36	22	36	52	61	51	74	22	-	10
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	77	17	17	27	41	51	33	70	9	1	10
	サービス業、医療、教育等	*21	95	28	13	34	28	58	42	74	15	-	6
	従業員規模												
運輸業	2018年	125	83	40	27	60	68	67	48	63	46	2	8
	貨物運送業	94	83	42	24	62	68	69	48	59	46	0	6
	旅客運送業・倉庫業等	31	83	33	38	54	65	59	48	75	46	6	12
	従業員規模												
	50人以上	40	87	45	50	65	70	77	52	65	52	5	10
49人以下	85	82	39	24	59	67	65	47	62	45	1	7	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表6-5 効果の大きい安全対策

(複数回答: %)



		n	車両整備の促進・点検	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・自動車の導入	過剰労働の緩和	積載(過積載をしない)の重量の遵守	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転指導・講習のための技術向上	その他	特になし	
全体	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	
	2018年	321	63	9	13	20	22	32	10	42	9	0	16	
運輸業以外	2018年	196	63	9	13	18	21	32	10	44	8	-	16	
	建設業・設備工事業	59	55	8	12	14	19	40	16	51	3	-	16	
	製造業	44	57	14	18	6	19	39	9	36	14	-	15	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	65	6	11	23	25	27	11	46	6	-	17	
	サービス業、医療、教育等	*21	74	13	13	20	14	29	4	41	15	-	15	
	従業員規模	50人以上	58	67	3	9	41	13	46	10	38	16	-	3
	49人以下	138	63	10	13	15	22	30	10	45	7	-	18	
運輸業	2018年	125	58	13	14	43	30	35	12	19	18	0	10	
	貨物運送業	94	58	12	16	48	32	37	12	17	19	0	8	
	旅客運送業・倉庫業等	31	57	13	9	28	22	29	12	25	15	-	16	
	従業員規模	50人以上	40	52	10	23	40	25	27	12	18	12	2	15
	49人以下	85	59	13	13	44	31	36	12	19	19	-	9	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### (3) 購入時必要安全装備

#### ●購入時に必要な安全装備は、「衝突被害軽減ブレーキ」が約3割と前回より増加

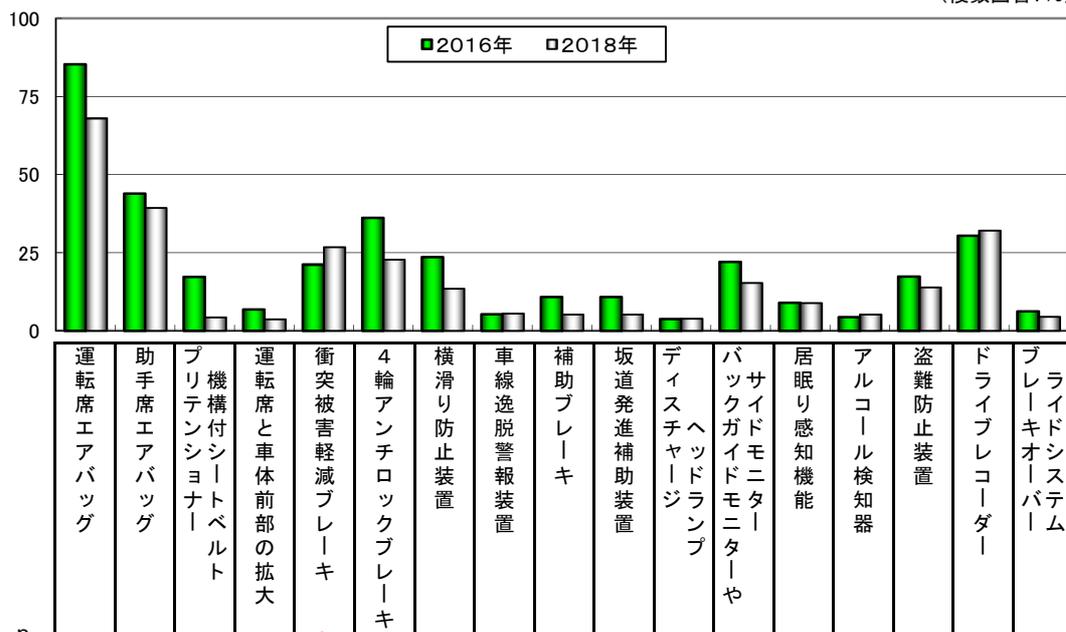
—購入時に必要な安全装備の上位は、「運転席エアバッグ」が68%、「助手席エアバッグ」が39%、「ドライブレコーダー」が32%。また、「衝突被害軽減ブレーキ」が27%と前回より増加(図表6-6)。

・運輸業では、「運転席エアバッグ」と「ドライブレコーダー」のほか、「バックガイドモニターやサイドモニター」「4輪アンチロックブレーキ」「衝突被害軽減ブレーキの装着」も30%を超える。

事業所

図表6-6 購入時必要安全装備

(複数回答:%)



n	安全装備																			
	運転席エアバッグ	助手席エアバッグ	プリテンションシートベルト機構	運転席と車体前部の拡大	衝突被害軽減ブレーキ	4輪アンチロックブレーキ	横滑り防止装置	車線逸脱警報装置	補助ブレーキ	坂道発進補助装置	デイスチャージヘッドランプ	バックガイドモニターやサイドモニター	居眠り感知機能	アルコール検知器	盗難防止装置	ドライブレコーダー	ブレイクオーバーシステム			
全体	2016年	85	44	17	7	21	36	24	5	11	11	4	22	9	4	17	30	6		
	2018年	68	39	4	4	27	23	14	6	5	5	4	15	9	5	14	32	5		
運輸業以外	2018年	69	41	4	4	27	22	12	5	4	4	3	14	8	4	14	30	4		
	建設業・設備工事業	59	68	55	6	5	22	28	19	6	3	8	3	3	24	36	3	3		
	製造業	44	72	28	4	4	23	23	9	1	0	-	0	17	4	4	5	22	1	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	73	41	1	5	22	25	13	6	5	3	4	14	10	6	13	30	8	
	サービス業、医療、教育等	*21	56	38	9	-	44	10	9	4	4	4	4	9	10	-	13	31	-	
	従業員規模	50人以上	58	53	36	1	0	24	10	2	3	0	0	1	7	5	5	1	33	1
		49人以下	138	71	41	4	4	27	24	14	5	4	4	3	14	8	4	15	30	5
運輸業	2018年	125	61	22	10	2	31	32	30	16	27	27	15	36	21	22	18	58	7	
	貨物運送業	94	63	24	10	3	32	32	32	15	25	26	14	38	23	23	16	63	6	
	旅客運送業・倉庫業等	31	52	17	10	-	26	31	20	19	35	29	19	32	15	16	23	44	9	
	従業員規模	50人以上	40	58	23	7	3	25	25	23	18	15	23	8	28	15	18	13	63	5
		49人以下	85	61	22	11	2	32	33	31	15	29	27	16	38	22	22	19	58	7

※ 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

### ●装着意向が最も高いのは「歩行者の検知・保護支援システム」

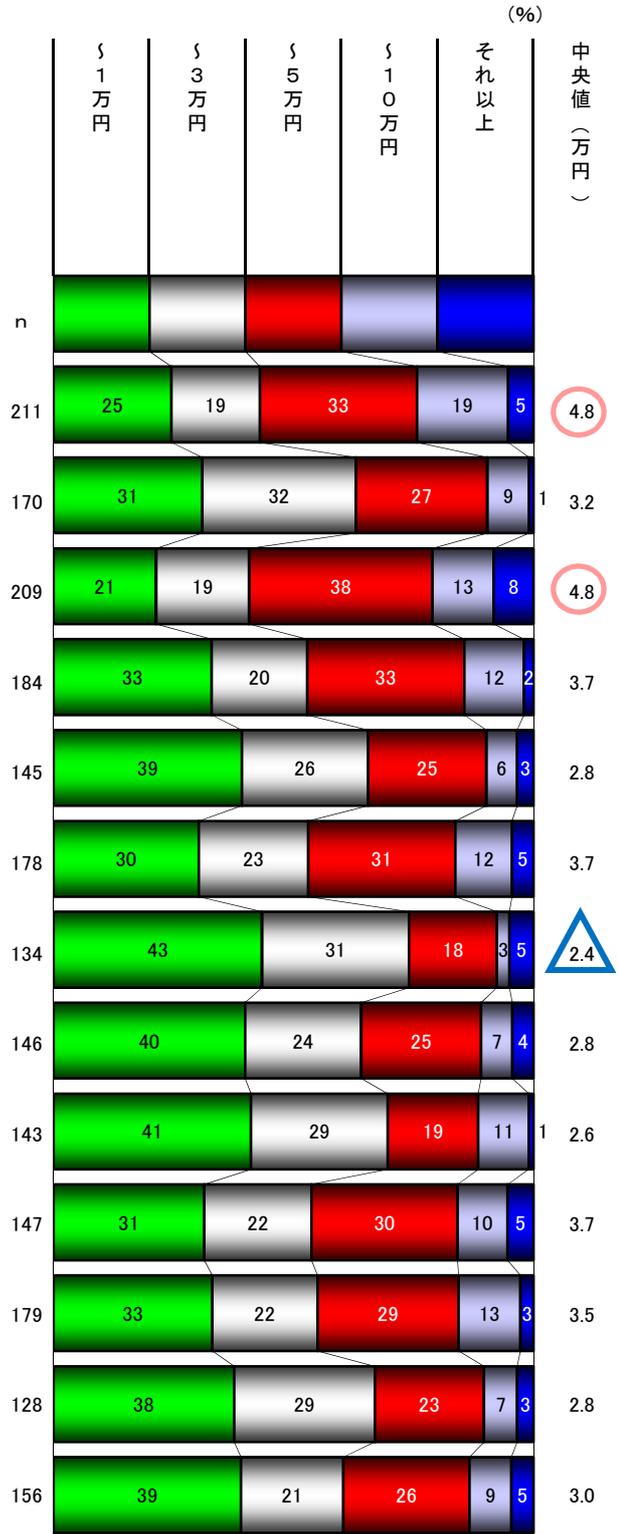
- －先進安全技術の装着意向率が最も高いのは「歩行者の検知・保護支援システム」で60%（図表6-7）。
- －支払い限度額が中央値で最も高いのは「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」の4.8万円、最も低いのは「インテリジェントライト（自動配光システム）」の2.4万円（図表6-8）。
- －運輸業は運輸業以外に比べ、各先進安全技術とも装着意向が高く、支払い限度額も高い（図表6-9～10）。

事業所

図表6-7 先進安全技術装着意向

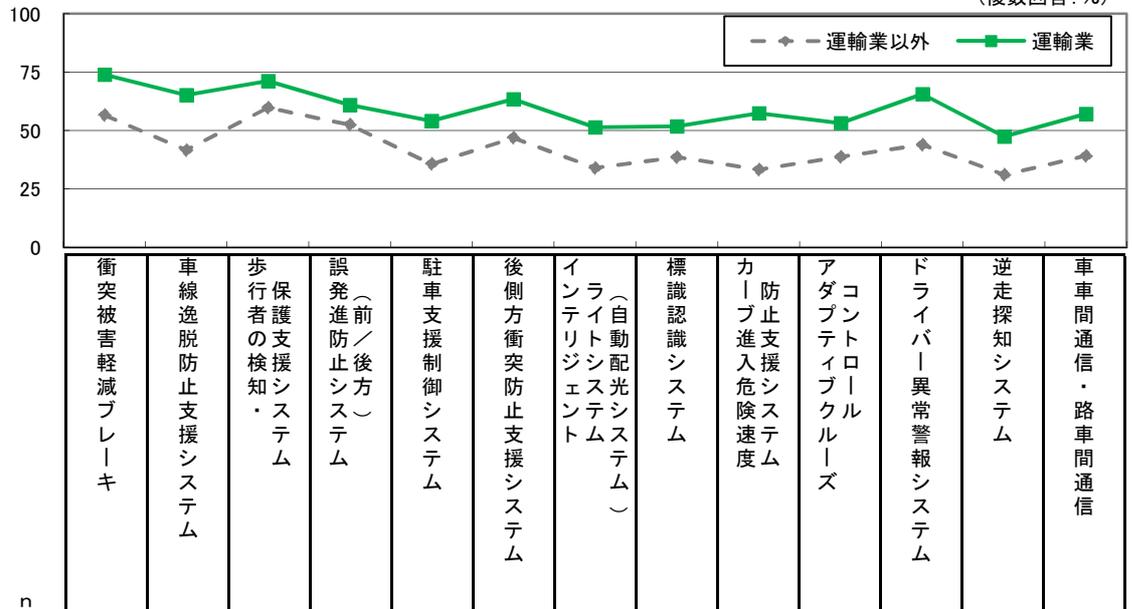


図表6-8 先進安全技術への支払い限度額



図表6-9 先進安全技術の有償装着意向

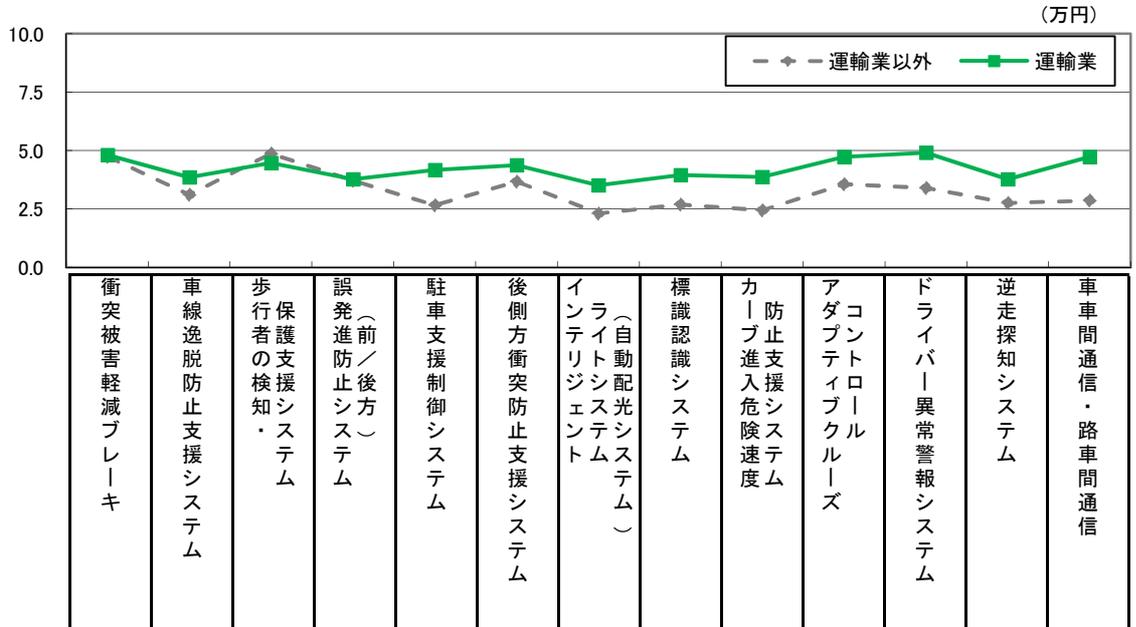
(複数回答：%)



事業所	n	有償装着意向あり (%)												
		衝突被害軽減ブレーキ	車線逸脱防止支援システム	歩行者の検知・保護支援システム	誤発進防止システム (前/後方)	駐車支援制御システム	後側方衝突防止支援システム	インテリジェント (自動配光システム)	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	アダプティブクルーズコントロール	ドライバー異常警報システム	逆走探知システム	車車間通信・路車間通信
運輸業以外	194	57	42	60	53	36	47	34	39	33	39	44	31	39
建設業・設備工事業	59	55	41	55	54	28	41	28	33	31	31	36	28	33
製造業	44	56	34	56	50	34	42	25	24	20	29	47	16	33
卸・小売業、飲食、宿泊業	70	59	48	66	55	44	54	41	52	45	52	55	43	50
サービス業、医療、教育等	*21	52	34	53	48	24	39	29	24	20	24	24	20	24
従業員規模														
50人以上	58	72	59	76	74	60	65	54	58	53	59	61	53	59
49人以下	136	54	39	58	50	32	45	31	36	31	36	42	28	37
運輸業	124	74	65	71	61	54	63	51	52	57	53	66	47	57
貨物運送業	94	71	68	71	62	55	66	55	52	60	54	66	51	59
旅客運送業・倉庫業等	30	82	57	72	57	52	53	38	52	50	50	63	35	50
従業員規模														
50人以上	40	79	69	74	67	54	69	49	59	56	54	72	56	61
49人以下	85	73	65	71	60	54	62	52	51	58	53	65	46	57

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表6-10 先進安全技術の支払い限度額(中央値)



		衝突被害軽減ブレーキ	車線逸脱防止支援システム	歩行者の検知・保護支援システム	誤発進防止システム(前/後方)	駐車支援制御システム	後側方衝突防止支援システム	インテリジェント(自動配光システム)	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	アダプティブクルーズコントロール	ドライバー異常警報システム	逆走探知システム	車車間通信・路車間通信	
支払い限度額中央値	運輸業以外	4.7	3.1	4.9	3.7	2.7	3.7	2.3	2.7	2.4	3.6	3.4	2.8	2.9	
	建設業・設備工事業	5.0	4.4	4.7	5.4	3.1	3.8	2.1	3.1	3.1	3.7	4.8	3.1	2.8	
	製造業	4.2	3.9	5.0	4.6	4.7	3.8	3.7	5.4	4.3	4.5	4.1	3.6	3.8	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	4.9	2.9	4.5	3.3	2.0	3.2	1.9	2.5	2.0	3.4	3.1	2.6	2.9	
	サービス業、医療、教育等	4.5	1.8	5.5	2.0	2.5	5.3	3.0	1.8	2.0	3.0	3.0	2.0	1.8	
	従業員規模	50人以上	5.9	5.6	5.6	5.7	5.4	5.7	5.4	4.8	4.7	4.6	4.9	4.6	5.8
		49人以下	4.7	3.1	4.9	3.7	2.6	3.6	2.3	2.7	2.4	3.5	3.4	2.7	2.8
	運輸業	4.8	3.9	4.5	3.8	4.2	4.4	3.5	4.0	3.9	4.7	4.9	3.8	4.7	
	貨物運送業	5.4	4.1	4.8	4.0	4.2	4.5	3.6	4.3	4.1	5.0	5.2	4.4	4.8	
	旅客運送業・倉庫業等	3.4	3.1	3.5	2.8	3.8	3.8	2.5	3.1	3.2	3.5	3.4	1.9	4.5	
従業員規模	50人以上	3.9	3.5	3.6	3.2	3.9	3.7	3.6	4.4	4.9	3.9	4.0	3.4	4.0	
	49人以下	4.9	3.9	4.7	3.9	4.2	4.5	3.5	3.9	3.8	4.8	5.0	3.9	4.8	

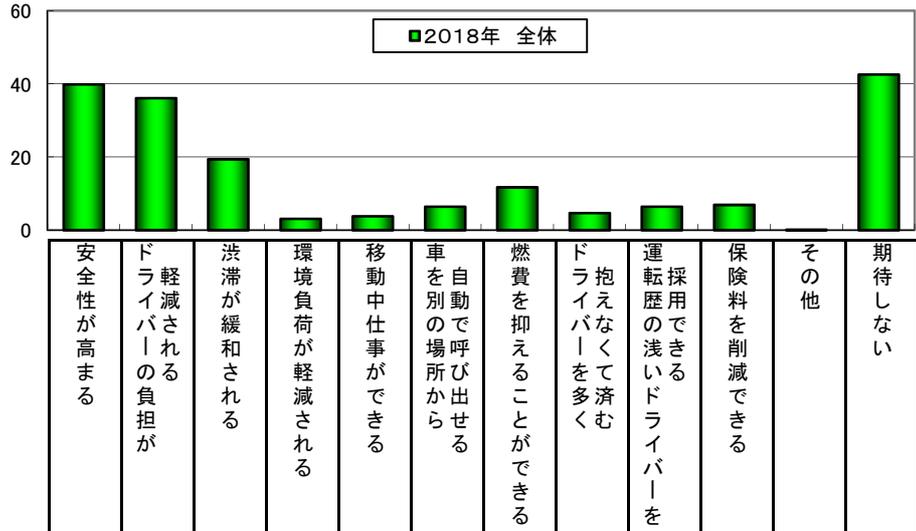
### 3 自動運転に対する意識

- コストを考慮しなければ、5割以上が自動運転技術へ期待しているものの、自動運転車導入意向事業所は1割
  - －自動運転技術（隊列走行を含む）への期待は、「安全性が高まる」「ドライバーの負担が軽減される」が高い（図表6-11）。
  - －自動運転技術への望みは、「アクセル、ブレーキ、ハンドルを切る動作のどれか1つを車がやってくれる」が28%、「運転操作の全てをシステムが行うが、システムからの要請があった場合は、ドライバーが自分で対応する」が20%（図表6-12）。
  - －自動運転車導入意向は、「導入したい計（したい+できれば）」が10%、「導入したくない計（したくない+あまり）」が45%（図表6-13）。

事業所

図表6-11 自動運転技術（隊列走行を含む）への期待

（複数回答：％）

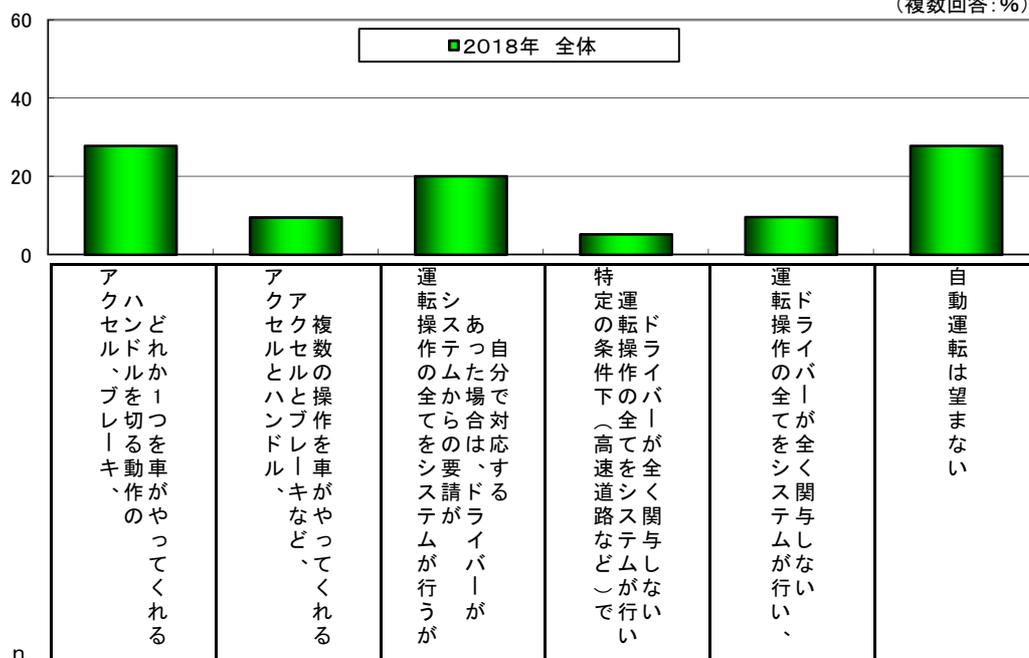


n		安全性が高まる	ドライバーの負担が軽減される	渋滞が緩和される	環境負荷が軽減される	移動中仕事ができる	車を別の場所から自動で呼び出せる	燃費を抑えることができる	ドライバーを抱えなくて済む	運転歴の浅いドライバーを採用できる	保険料を削減できる	その他	期待しない計
2018年 全体	321	40	36	19	3	4	6	12	5	6	7	0	43
運輸業以外	196	40	36	19	3	4	7	12	4	6	7	-	43
建設業・設備工事業	59	44	33	19	3	3	0	13	6	3	14	-	42
製造業	44	29	25	15	0	8	4	1	4	1	1	-	52
卸・小売業、飲食、宿泊業	72	46	39	26	3	4	10	15	3	6	5	-	38
サービス業、医療、教育等	*21	31	39	9	6	-	6	10	4	11	10	-	48
従業員規模													
50人以上	58	26	27	13	1	5	14	1	1	3	11	-	55
49人以下	138	42	37	20	3	4	6	13	4	6	6	-	41
運輸業	125	37	43	20	5	5	4	13	16	16	8	1	39
貨物運送業	94	38	46	21	6	7	5	15	17	19	10	1	37
旅客運送業・倉庫業等	31	35	35	15	-	-	2	6	12	7	-	-	46
従業員規模													
50人以上	40	32	50	18	5	3	8	10	18	15	5	-	35
49人以下	85	38	42	20	5	6	4	13	15	16	8	1	40
現保有車													
小型トラック	151	35	34	22	3	4	5	9	7	9	6	0	44
小型キャブバン	127	42	41	20	4	4	10	15	4	11	8	-	34
軽トラック	55	35	36	28	3	3	2	4	8	1	8	-	48
軽キャブバン	64	30	40	7	1	3	8	9	1	1	4	-	47
困窮													
稼動していない車がある	46	47	46	24	11	3	2	22	16	20	13	-	34
増車できない	31	38	21	7	2	2	-	9	9	9	5	2	50
運転手が不足している	*7	29	29	29	29	29	14	14	14	14	14	-	71

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表6-12 自動運転技術への望み(自動運転を期待している事業所限定)

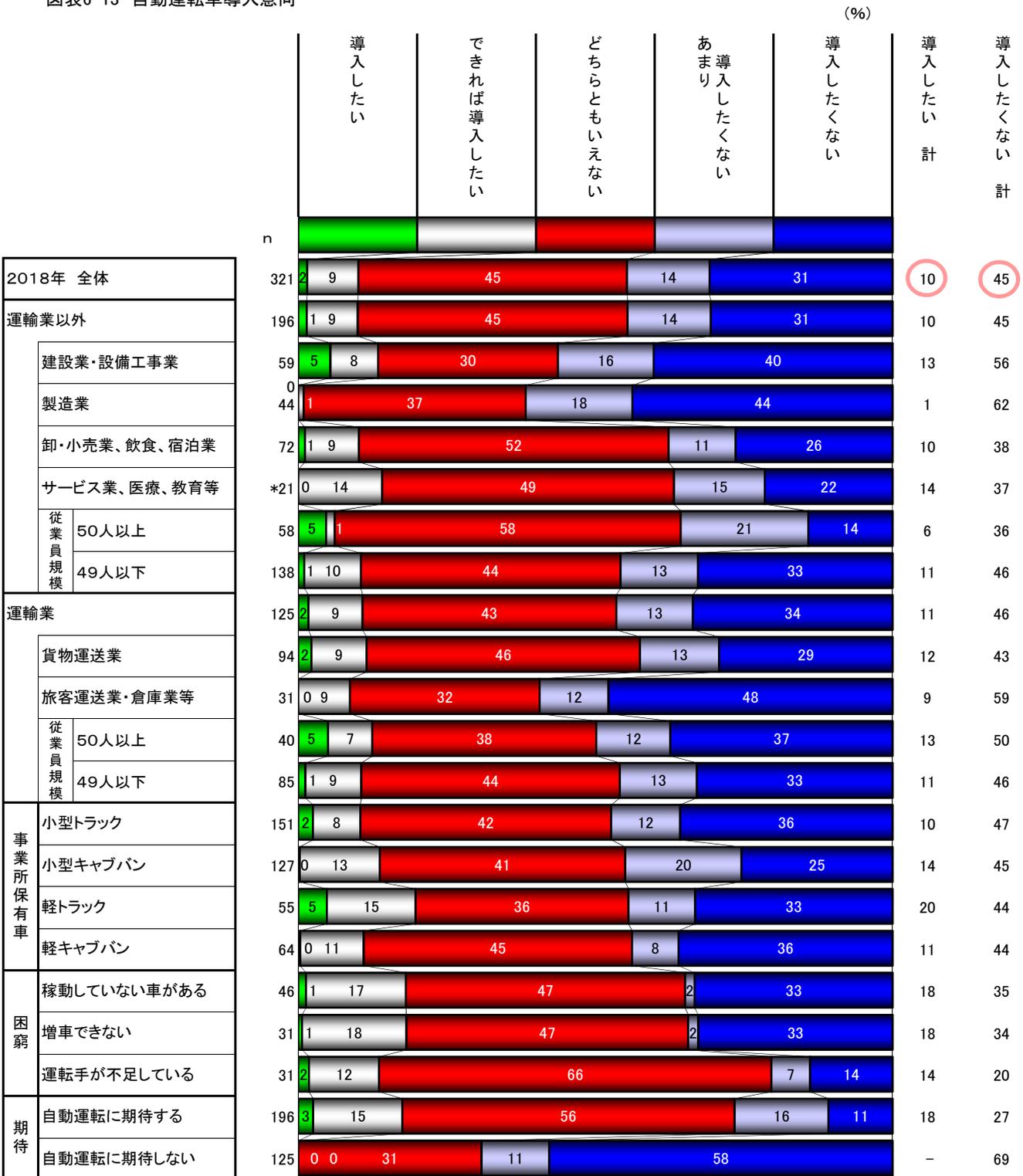
(複数回答:%)



		n	2018年 全体 (%)	誰でもハンドルを切ることができる (%)	複数の人とハンドル、ブレーキなど、操作を車が行ってくれる (%)	システムは、自分が対応する場合は、ドライバーが行うが、システムが行う (%)	特定の条件下(高速道路など)で、ドライバーが全く関係しない (%)	運転操作の全てをシステムが行い、ドライバーが全く関係しない (%)	自動運転は望まない (%)
2018年 全体		196	28	10	20	5	10	28	
運輸業以外		119	28	9	20	5	9	29	
	建設業・設備工事業	39	34	9	19	10	5	24	
	製造業	*25	30	4	13	-	26	28	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	44	22	14	27	6	4	28	
	サービス業、医療、教育等	*11	38	-	8	-	19	35	
	従業員規模								
	50人以上	39	9	6	17	21	21	26	
	49人以下	80	30	9	20	3	8	29	
運輸業		77	27	15	21	8	11	18	
	貨物運送業	60	27	18	24	7	8	16	
	旅客運送業・倉庫業等	*17	27	-	11	14	24	24	
	従業員規模								
	50人以上	*26	23	8	19	12	8	31	
	49人以下	51	28	16	22	8	12	16	
現保有車	小型トラック	91	22	9	22	5	11	30	
	小型キャブバン	85	30	11	26	5	5	24	
	軽トラック	31	24	10	11	8	8	40	
	軽キャブバン	37	40	4	5	4	14	34	
困窮	稼動していない車がある	34	12	13	27	2	22	23	
	増車できない	*21	13	16	24	5	32	10	
	運転手が不足している	*21	6	3	12	4	35	41	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表6-13 自動運転車導入意向



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

#### 4 コネクティッド機能利用状況

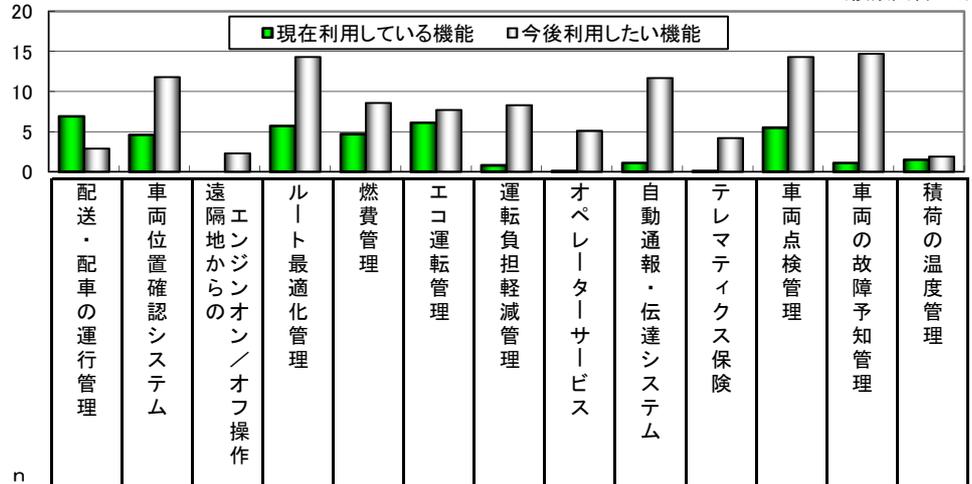
●運輸業では、現在使用しているコネクティッド機能の上位は「燃費管理」「エコ運転管理」「配送・配車の運行管理」

ー運輸業以外では、現在コネクティッド機能の利用率は高くない一方で、運輸業では、「燃費管理」「エコ運転管理」「配送・配車の運行管理」が高い。今後利用したいコネクティッド機能の上位は、「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「車両位置確認システム」「ルート最適化管理」(図表6-14)。

事業所

図表6-14 現在利用しているコネクティッド機能/今後利用したいコネクティッド機能

(複数回答:%)



事業所	n	機能													
		配送・配車の運行管理	車両位置確認システム	遠隔地からのエンジンオン/オフ操作	ルート最適化管理	燃費管理	エコ運転管理	運転負担軽減管理	オペレーターサービス	自動通報・伝達システム	テレマティクス保険	車両点検管理	車両の故障予知管理	積荷の温度管理	
現在利用している機能	2018年 全体	321	7	5	-	6	5	6	1	0	1	0	6	1	2
	運輸業以外	196	5	3	-	5	2	4	1	0	1	0	5	1	1
	建設業・設備工事業	59	3	3	-	6	8	5	3	-	-	-	6	0	-
	製造業	44	-	-	-	9	-	10	1	0	0	0	5	1	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	6	3	-	6	2	4	-	-	-	-	7	1	2
	サービス業、医療、教育等	*21	10	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
	従業員規模														
	50人以上	58	10	0	-	1	0	2	1	0	0	0	6	1	0
	49人以下	138	4	3	-	6	2	4	1	-	1	-	5	1	1
	運輸業	125	30	29	-	11	36	31	5	1	4	0	13	7	8
	貨物運送業	94	32	30	-	12	38	33	5	0	4	0	11	7	10
	旅客運送業・倉庫業等	31	22	26	-	4	29	26	4	1	4	-	19	9	-
	従業員規模														
	50人以上	40	30	50	-	2	40	27	5	5	0	2	12	3	13
49人以下	85	29	26	-	12	35	32	5	-	5	-	13	8	7	
事業所保有車															
小型トラック	151	9	6	-	9	9	7	2	0	2	0	8	2	3	
小型キャブバン	127	9	6	-	6	2	5	1	0	2	0	5	1	2	
軽トラック	55	3	3	-	2	7	6	-	0	0	-	9	3	0	
軽キャブバン	64	2	5	-	3	4	2	0	-	-	0	2	-	0	
今後利用したい機能	2018年 全体	321	3	12	2	14	9	8	8	5	12	4	14	15	2
	運輸業以外	196	2	11	2	14	8	7	7	5	11	4	14	14	2
	建設業・設備工事業	59	3	9	5	14	8	0	3	5	8	3	22	16	3
	製造業	44	1	14	-	11	4	9	5	1	13	-	6	5	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	72	3	14	2	19	12	10	11	8	11	7	15	16	3
	サービス業、医療、教育等	*21	-	4	-	4	-	4	4	-	13	-	9	13	-
	従業員規模														
	50人以上	58	6	4	0	18	10	1	1	5	2	5	12	7	-
	49人以下	138	2	12	2	13	8	8	8	5	12	4	14	15	2
	運輸業	125	12	22	9	21	16	17	19	10	19	11	24	28	3
	貨物運送業	94	13	21	11	24	16	20	25	12	22	14	29	32	4
	旅客運送業・倉庫業等	31	10	28	4	12	15	10	-	-	9	-	7	15	-
	従業員規模														
	50人以上	40	15	15	15	35	20	30	23	18	35	18	35	40	8
49人以下	85	12	24	8	19	15	15	19	8	16	9	22	26	2	
事業所保有車															
小型トラック	151	6	14	2	20	8	5	9	7	19	5	16	18	3	
小型キャブバン	127	3	10	2	13	8	11	8	7	8	6	16	13	2	
軽トラック	55	3	7	1	10	1	1	8	1	15	1	12	12	0	
軽キャブバン	64	3	10	1	17	3	7	4	4	12	0	8	16	-	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

# 第7章 小口配送の現状と課題

○配送料値上げ後も運輸業以外では外注化が進行。委託荷増に対応した運輸業における輸送効率化推進が課題。

- ・定期・不定期ともに、軽量・小口荷物が増加している事業所は約2割。
- ・輸送手段としては、運輸業以外は「宅配便等の外注」、運輸業は「自社の車」が最も多い。
- ・配送料値上げに対する利用者の対応策は、「より安価な宅配会社への切り替え」「既存委託先との取引内容改善」。
- ・運輸業では約5割の事業所が輸送効率化策を実施していない。

## 1 軽量・小口荷物の輸送量変化と輸送手段

### ●軽量・小口荷物が増加している事業所は、定期・不定期ともに約2割

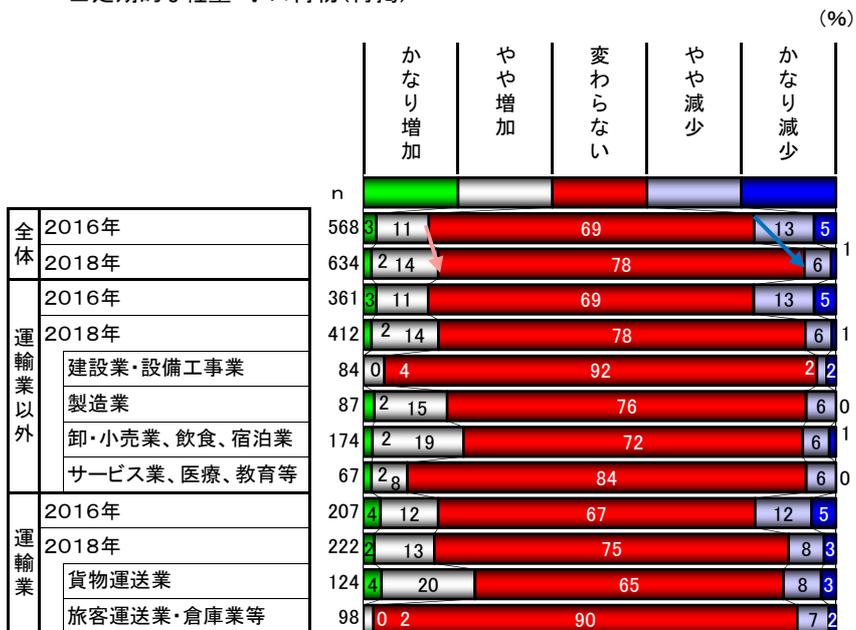
ー最近5年間の輸送量の変化で見ると、前回と比べ軽量・小口荷物が増加している事業所が上昇し、減少している事業所は低下（図表7-1）。

ー現在の輸送手段は、運輸業以外では定期・不定期ともに「自社の車」「宅配便等の外注」が上位。「宅配便等の外注」を定期で52%、不定期で64%が利用。運輸業では定期・不定期ともに8割以上が「自社の車」（図表7-2）。

事業所

図表7-1 最近5年間の輸送量変化

#### ■定期的な軽量・小口荷物(再掲)



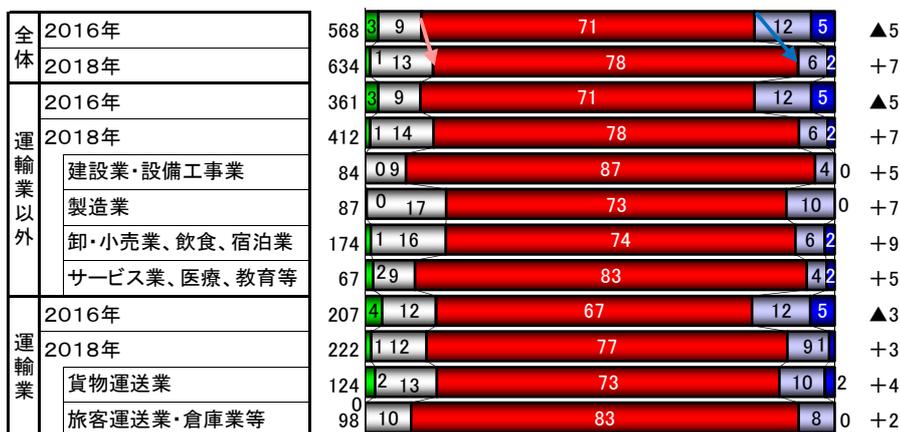
図表7-2 現在の輸送手段

#### ■定期的な軽量・小口荷物

(複数回答: %)

事業所	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他
n						
501	73	0	7	1	49	2
342	72	-	7	1	52	2
62	68	-	16	-	52	-
78	62	-	2	5	64	-
155	74	-	5	-	59	2
47	84	-	11	-	8	8
159	88	2	15	-	17	-
103	86	2	15	-	17	-
56	93	5	13	-	15	-

#### ■不定期的な軽量・小口荷物(再掲)



#### ■不定期的な軽量・小口荷物

事業所	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他
n						
562	70	0	8	1	60	2
397	69	-	7	1	64	2
81	81	-	22	-	51	-
85	45	-	5	5	79	-
168	69	-	4	-	67	2
63	81	-	6	-	49	6
165	83	1	21	-	17	-
99	82	-	23	-	16	-
66	85	5	15	-	22	-

## 2 増加輸送手段

### ●運輸業以外で軽量・小口荷物の輸送手段として宅配便等の外注を増やしている事業所が約5割

ー最近1～2年間で増加している輸送手段は、運輸業以外では「宅配便等の外注」が約5割。

運輸業では、4割を超える事業所で「自社の車」が増加（図表7-3）。

ー今後増加すると思う輸送手段は、運輸業以外では「宅配便等の外注」が4割強、運輸業は約3割が「自社の車」（図表7-4）。

事業所

図表7-3 最近1～2年間で増加している輸送手段

#### ■定期的な軽量・小口荷物

(複数回答:%)

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他	増え輸送手段はない
全体	480	16	1	3	1	46	1	39
運輸業以外	329	15	1	2	1	47	1	39
建設業・設備工事業	61	15	0	0	-	43	0	45
製造業	74	17	-	1	3	38	-	46
卸・小売業、飲食、宿泊業	148	17	2	2	1	56	2	29
サービス業、医療、教育等	46	9	-	2	-	37	-	55
運輸業	151	46	-	14	-	19	2	30
貨物運送業	99	59	-	13	-	14	-	26
旅客運送業・倉庫業等	52	20	-	17	-	28	5	37

図表7-4 今後増加すると思う輸送手段

#### ■定期的な軽量・小口荷物

(複数回答:%)

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他	増え輸送手段はない
全体	476	14	0	5	1	40	1	45
運輸業以外	329	13	1	4	1	41	1	45
建設業・設備工事業	60	15	0	0	-	28	0	59
製造業	73	11	-	1	3	37	0	52
卸・小売業、飲食、宿泊業	149	14	1	6	1	47	1	37
サービス業、医療、教育等	47	10	-	2	2	35	-	53
運輸業	147	32	-	15	-	18	2	40
貨物運送業	98	43	-	14	-	13	1	37
旅客運送業・倉庫業等	49	10	-	16	-	28	3	47

#### ■不定期な軽量・小口荷物

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他	増え輸送手段はない
全体	540	16	1	4	1	48	1	38
運輸業以外	382	14	1	3	1	49	1	39
建設業・設備工事業	80	22	0	7	2	42	0	40
製造業	81	12	-	3	2	40	2	47
卸・小売業、飲食、宿泊業	159	16	2	3	-	59	2	29
サービス業、医療、教育等	62	11	2	1	1	40	-	50
運輸業	158	41	-	15	1	20	2	32
貨物運送業	97	52	-	14	-	15	-	28
旅客運送業・倉庫業等	61	24	-	15	2	27	4	39

#### ■不定期な軽量・小口荷物

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他	増え輸送手段はない
全体	536	11	0	3	1	43	2	45
運輸業以外	381	11	0	3	1	44	1	45
建設業・設備工事業	79	16	0	3	2	33	0	53
製造業	79	5	-	1	2	34	3	56
卸・小売業、飲食、宿泊業	160	12	1	4	-	52	2	38
サービス業、医療、教育等	63	9	-	1	3	39	-	52
運輸業	155	29	-	15	-	19	2	41
貨物運送業	97	37	-	15	-	17	1	36
旅客運送業・倉庫業等	58	14	-	16	-	23	2	49

### 3 輸送効率化策

●運輸業以外では約7割の事業所が、運輸業では約5割の事業所が輸送効率化策を実施せず

ー運輸業以外では71%、運輸業でも45%の事業所が輸送効率化策は「特になし」。運輸業では、23%の事業所が「用途に応じた大型・小型の使い分け」「保有台数の適性化による稼働率の向上」に取り組んでいる（図表7-5）。

図表7-5 実施中の輸送効率化策(再掲)

事業所

(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	積荷・特装車の使用	買い替えの延長による	車両費の削減	中古車購入による	車両費の削減	保有台数の適性化による	稼働率の向上	荷役機械化による	荷役時間の削減	運転助手などの削減による	人件費の減少	配達・集荷回数効率化	集約による効率化	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	配送・配車の無線指示など	夜間運行などによる	輸送効率の向上	コンピュータ管理による	効率化	積み荷の確保など	営業スタッフの開拓	新規顧客の開拓	特になし
全体	2016年	568	2	5	21	5	14	6	12	1	2	15	7	2	2	2	2	1	2	3	18	52											
	2018年	634	2	3	13	3	7	4	8	1	1	13	5	2	1	0	0	2	1	6	70												
運輸業以外	2016年	360	2	5	21	5	14	6	11	0	2	14	6	2	2	1	1	2	3	18	53												
	2018年	412	2	3	12	3	6	3	7	0	1	12	4	2	1	-	-	1	1	6	71												
	建設業・設備工事業	84	4	2	9	6	13	2	13	-	-	5	0	-	0	-	-	1	-	4	72												
	製造業	87	-	4	20	0	9	4	9	-	0	21	7	3	5	-	-	-	3	9	59												
	卸・小売業、飲食、宿泊業	174	2	3	16	3	5	4	7	1	2	15	5	0	0	-	-	3	0	6	68												
	サービス業、医療、教育等	67	-	3	3	3	5	1	3	-	-	5	3	3	-	-	-	-	-	3	81												
運輸業	2016年	208	12	4	25	14	19	9	32	3	3	18	15	6	0	4	3	11	12	12	38												
	2018年	222	13	6	23	16	20	11	23	5	4	15	18	2	2	7	3	10	15	10	45												
	貨物運送業	124	19	9	29	19	24	15	31	6	6	19	24	2	3	10	4	14	22	13	31												
	旅客運送業・倉庫業等	98	3	2	13	12	13	4	11	4	2	8	9	2	-	3	-	4	4	6	67												
定期的・小口荷物	増えた	97	4	5	23	3	6	5	18	-	0	25	13	2	2	1	0	2	2	10	59												
	変わらない	495	1	2	11	4	7	3	6	1	1	10	4	2	1	0	0	2	1	5	71												
	減った	42	6	13	4	1	7	6	3	1	6	11	2	0	-	1	-	2	1	1	73												
不定期的・小口荷物	増えた	88	5	8	28	5	9	5	15	0	0	26	15	1	2	1	0	3	1	13	49												
	変わらない	500	1	2	11	3	7	3	7	1	1	10	3	2	1	0	0	2	2	5	72												
	減った	46	6	8	3	1	7	3	5	0	5	12	3	1	-	0	-	0	1	3	83												

## 4 配送料値上げ

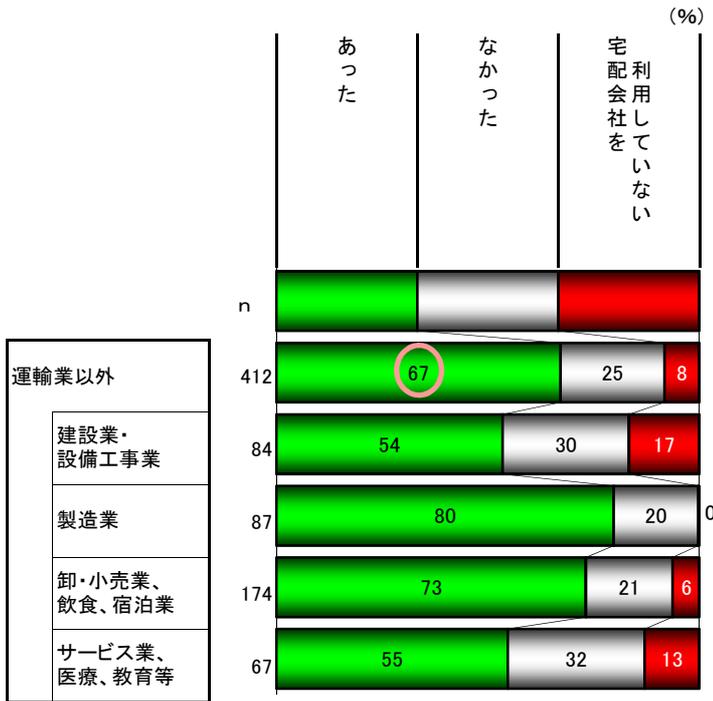
### (1) 利用者（運輸業以外）

#### ●5割強が配送料値上げによる影響あり

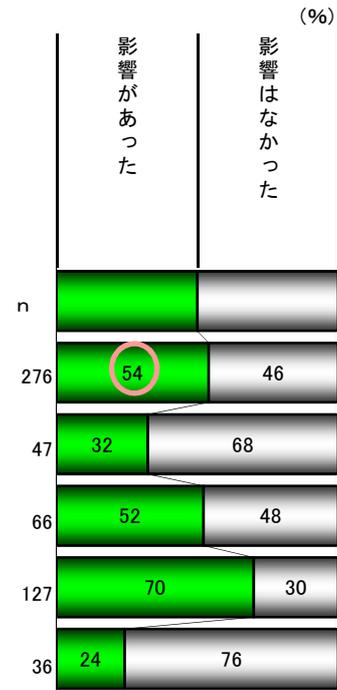
- 運輸業以外の67%の事業所では最近1～2年間で配送料値上げがあり、54%で配送料の値上げによる影響があった（図表7-6～7）。
- 配送料の値上げによる影響への対応策の上位は、「より安価な宅配会社への切り替え」「値上げした既存委託先との取引内容改善」（図表7-8）。

事業所

図表7-6 最近1～2年間の配送料値上げ状況



図表7-7 配送料値上げによる影響



図表7-8 配送料値上げによる利用者の対応策

(複数回答: %)

事業所	n	値上げ内容改善 委託先との	より安価な宅配会社への 切り替え	自前配送への切り替え	取引単価の大ロット化	取引単価の小ロット化	積載率の向上	他社との連携	物流拠点の拡大	物流拠点の削減・直送化	輸配送経路の見直し	対消費者サービスの見直し	自社製品の仕様変更	自社製品のパッケージ変更	その他	対応していない
運輸業以外	152	28	33	2	4	1	4	3	1	4	1	15	4	3	1	34
建設業・設備工事業	*17	24	37	-	12	-	12	-	-	1	1	12	-	-	1	26
製造業	37	22	44	-	10	-	0	-	-	5	0	10	-	10	-	33
卸・小売業、飲食、宿泊業	89	30	32	3	3	2	5	5	1	5	1	17	5	2	1	31
サービス業、医療、教育等	*9	23	23	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	55

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

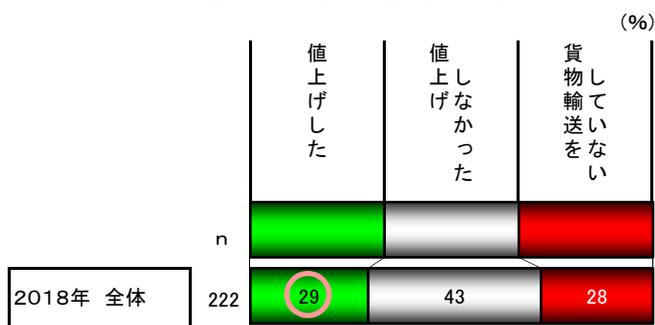
## (2) 運輸業

### ●運輸業の約3割が配送料を値上げしたものの、影響はなかった事業所は約6割

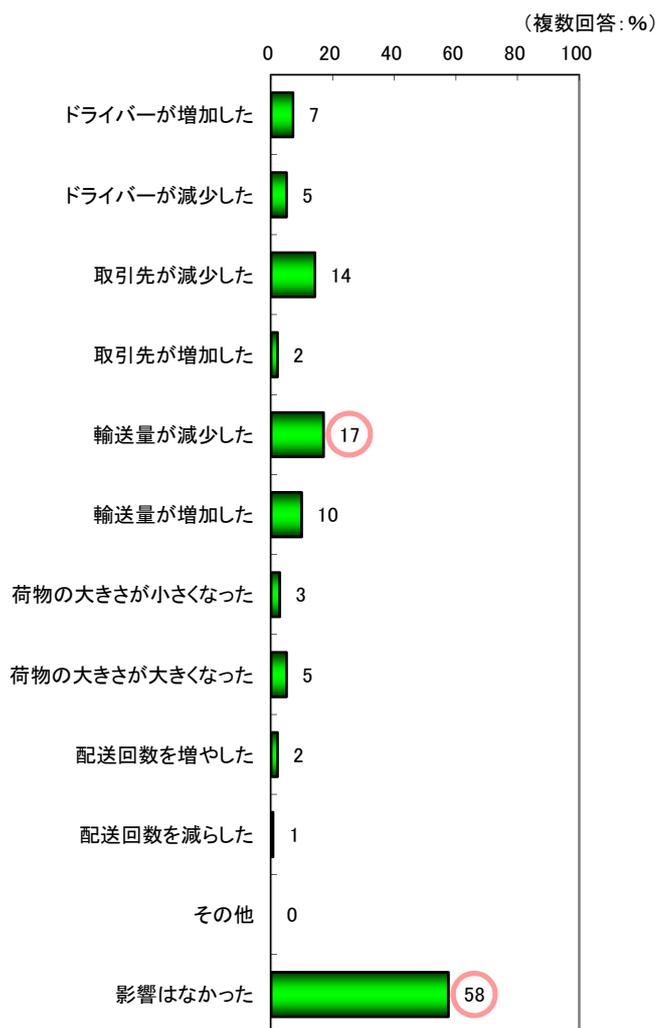
- －配送料を値上げしたことによる影響がなかった事業所は58%。一方、「輸送量が減少した」事業所は17%（図表7-10）。
- －配送料を値上げしたことによる影響の対応策として、「運転手の待遇変更」をした事業所が60%（図表7-11）。

事業所

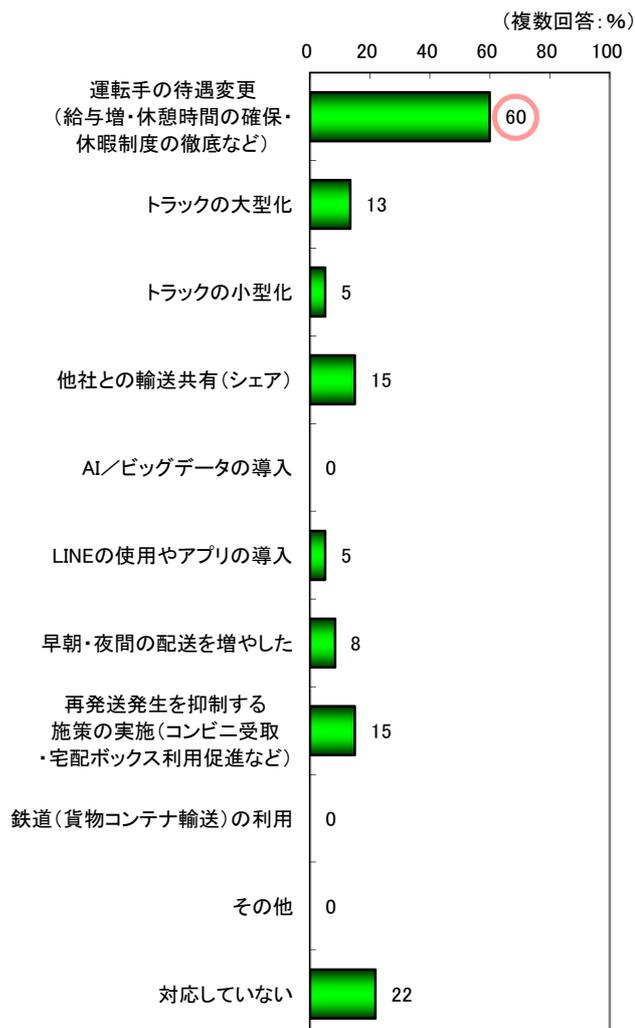
図表7-9 最近1～2年間の配送料値上げ状況



図表7-10 配送料を値上げしたことによる影響内容



図表7-11 配送料を値上げしたことによる運輸業の対応策



## 5 各配達サービスの利用状況

### ●現在、運輸業以外で宅配便を利用している事業所は約9割、バイク便は1割強

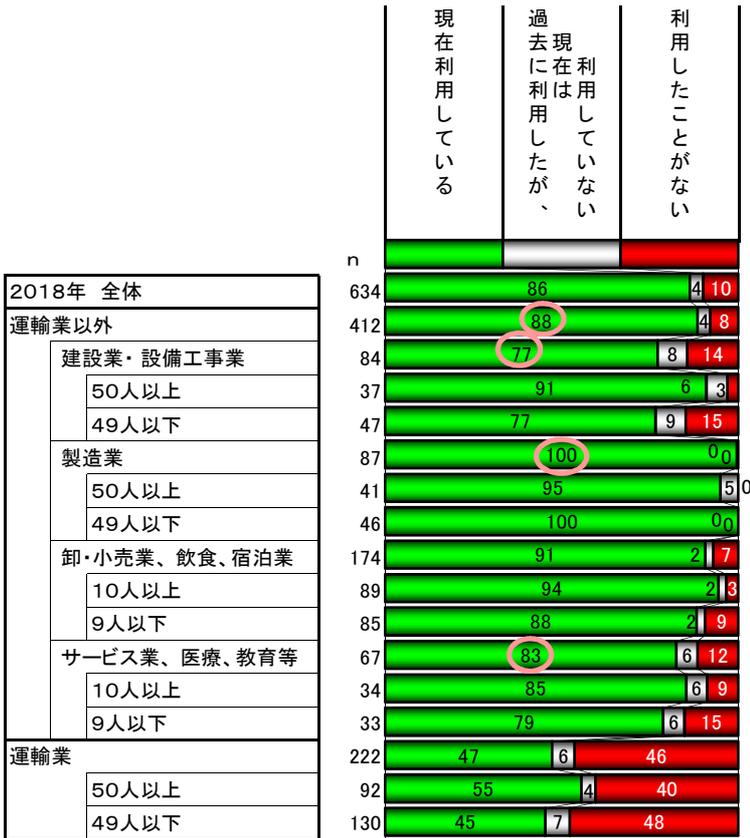
- －宅配便でみると、製造業ではほぼ100%が宅配便を利用。また、建設業・設備工事業、サービス業、医療、教育等では約8割が利用（図表7-12）。
- －利用意向は、製造業では90%、運輸業を除くその他の業種は約8割（図表7-13）。
- －バイク便でみると、サービス業、医療、教育等でバイク便を現在利用しているのが13%と最も高く、他の業種は1割に満たない（図表7-14）。
- －サービス業、医療、教育等の利用意向は16%と、他の業種に比べ高い（図表7-15）。

事業所

#### ■ 宅配便

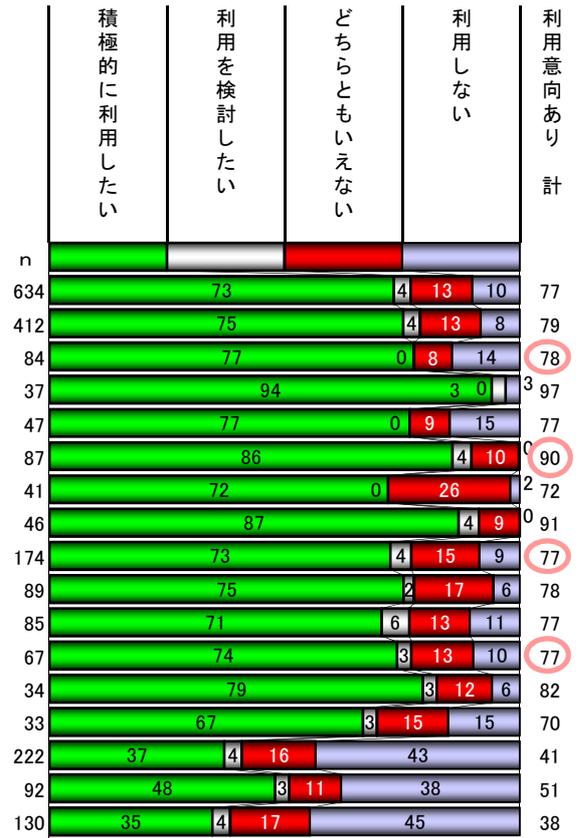
図表7-12 利用状況

(%)



図表7-13 利用意向

(%)

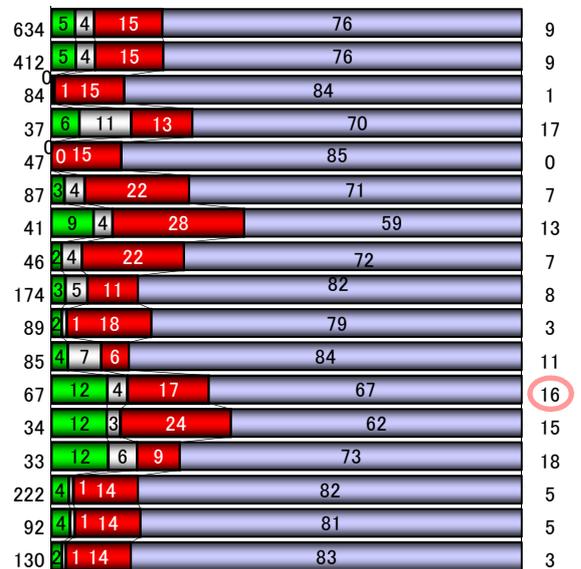


#### ■ バイク便

図表7-14 利用状況



図表7-15 利用意向



# 第8章 運転手不足の現状と課題

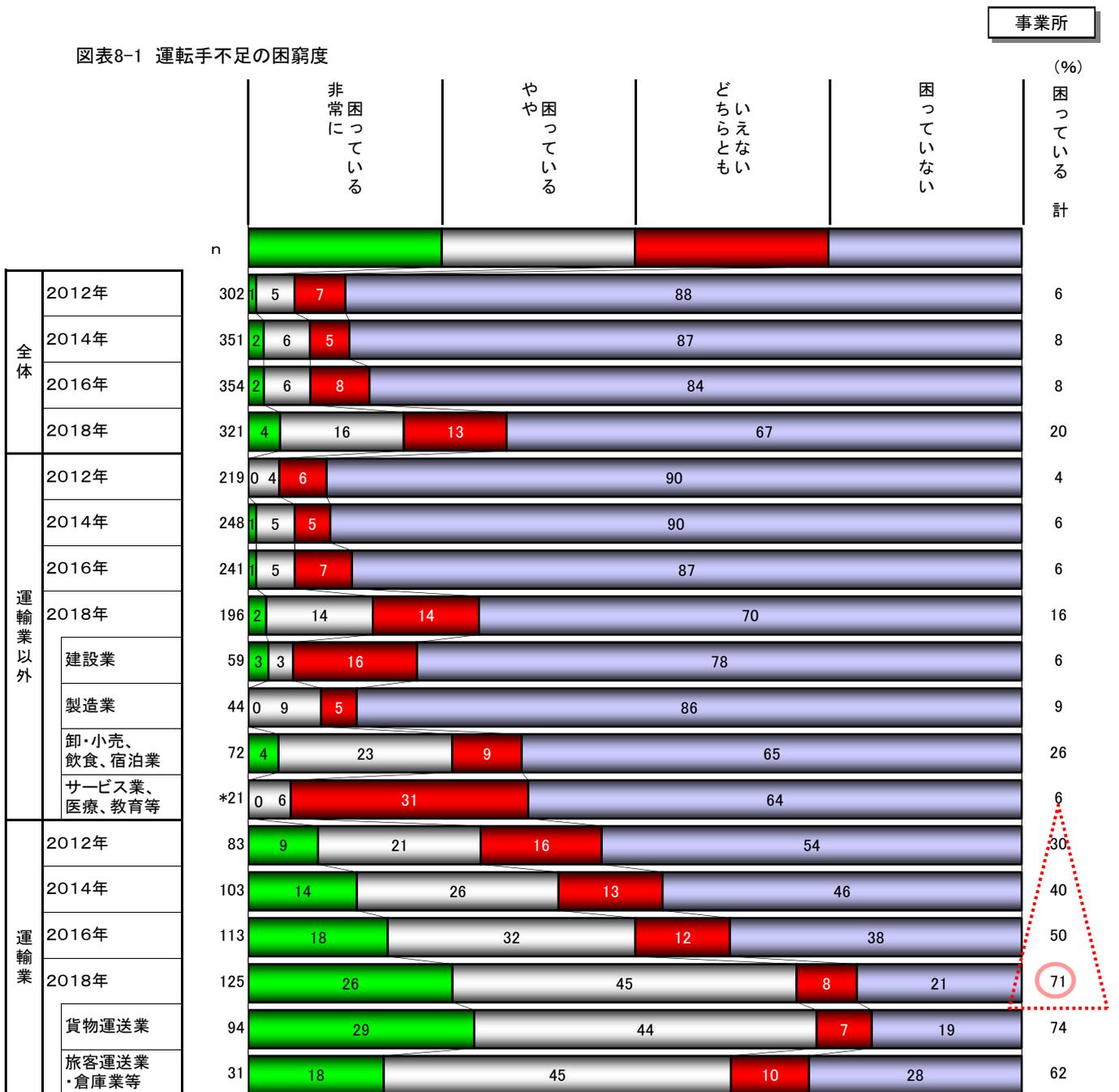
- 運輸業では運転手不足困窮度が深刻化。運転手採用は進んでおらず、給与水準の引き上げや、高齢者や女性運転手に配慮した働き方（勤務時間や業務分担など）改革の推進が課題。
  - ・運輸業での運転手不足はより深刻化。
  - ・運輸業は30～50代男性運転手の採用を求めているものの、現状では60代以上男性の採用率が高く、採用上の障害点として「長期勤続ができるか不安」「荷役作業が困難」「長時間運転や労働等が不安」があがる。
  - ・運転手採用対策として「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」「ドライバー同士が互いに教え合える風土の醸成」に取り組む事業所が多い。

## 1 運転手不足の困窮度

### ●運転手不足で困っている運輸業の事業所は7割強

- －運輸業において、運転手不足で困窮している事業所は71%と増加傾向（図表8-1）。
- －運輸業の困窮内容は「退職者が増えている」が32%と最も高く、増加傾向。次いで「稼働していない車がある」が30%、「増車できない」が27%（図表8-2）。

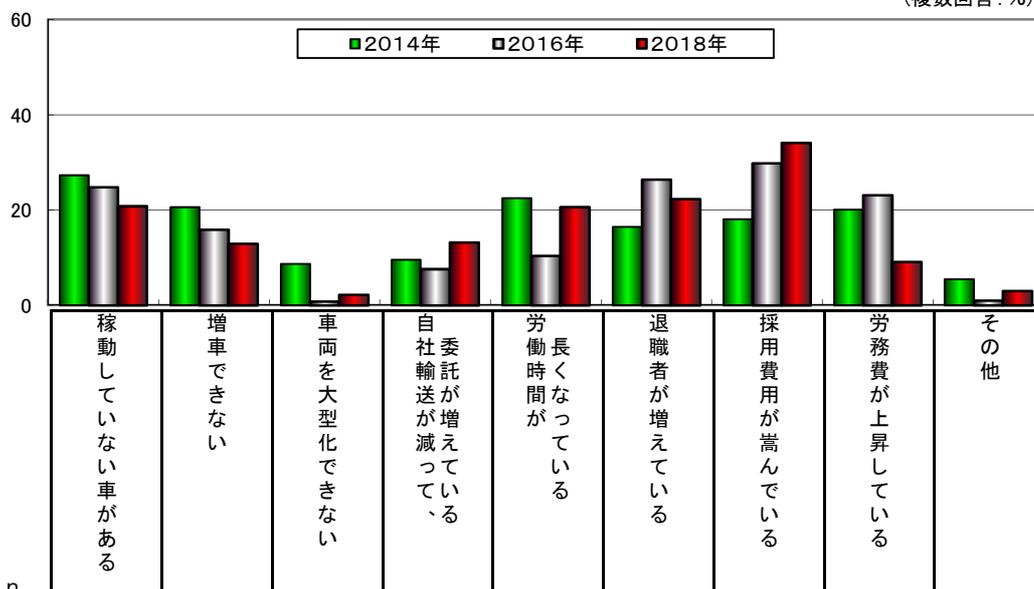
図表8-1 運転手不足の困窮度



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

図表8-2 困窮の内容

(複数回答:%)



n		稼動していない車がある	増車できない	車両を大型化できない	自社委託が増えている、 委託が減っている	労働時間が長くなっている	退職者が増えている	採用費用が高んでいる	労務費が上昇している	その他	
全体	2014年	58	27	21	9	10	23	17	18	20	6
	2016年	75	25	16	1	8	10	26	30	23	1
	2018年	123	21	13	2	13	21	22	34	9	3
	運転手不足で非常に困っている	36	44	28	7	29	50	42	15	12	2
運輸業以外	2014年	*14	15	19	9	10	20	20	16	19	8
	2016年	*16	13	7	-	7	8	30	33	26	0
	2018年	32	18	8	-	14	20	19	37	4	3
運輸業	2014年	44	56	24	8	9	28	8	22	23	-
	2016年	59	49	35	2	9	15	20	23	17	2
	2018年	91	30	27	9	12	23	32	26	24	2
	貨物運送業	72	28	28	7	13	24	33	25	25	2
	旅客運送業・倉庫業等	*19	37	23	14	9	19	30	28	23	-

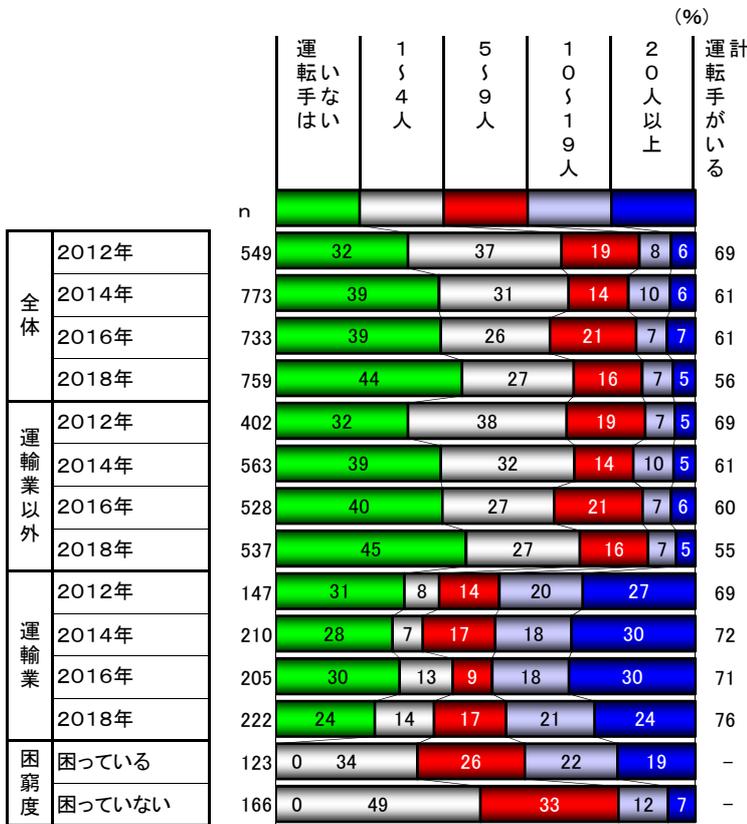
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 2 運転手の実態

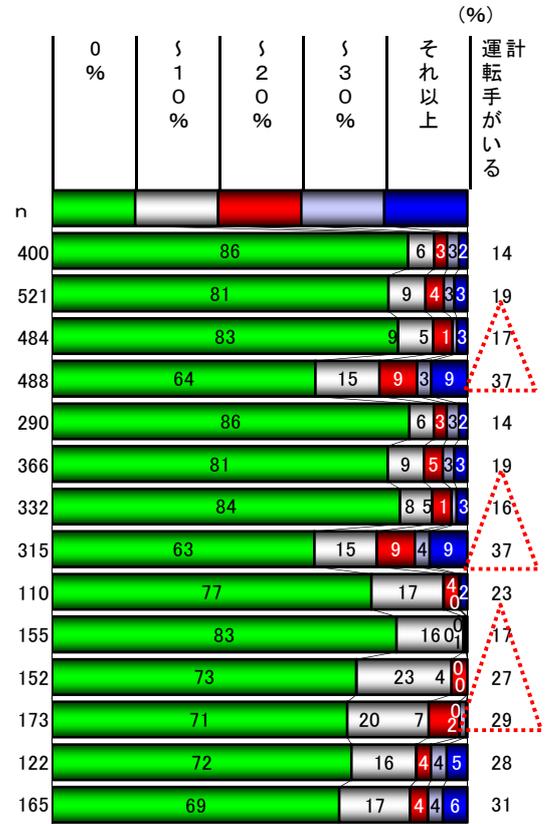
### ●女性運転手比率が増加

- 女性運転手がいる事業所の比率が増加（図表8-4）。
- 運輸業で65歳以上の運転手がいる事業所が46%と、運輸業以外に比べて高い（図表8-5）。

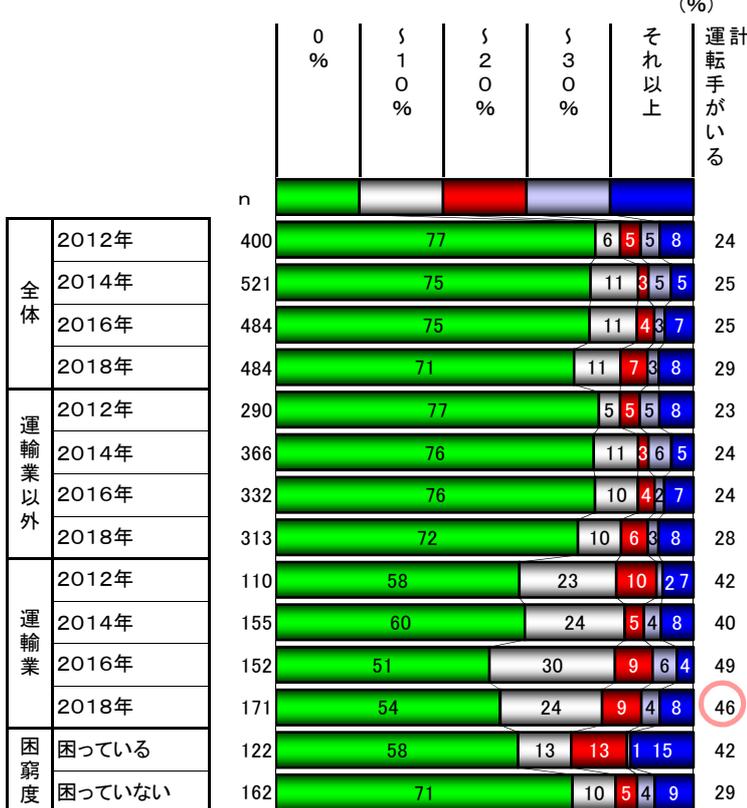
図表8-3 運転手数



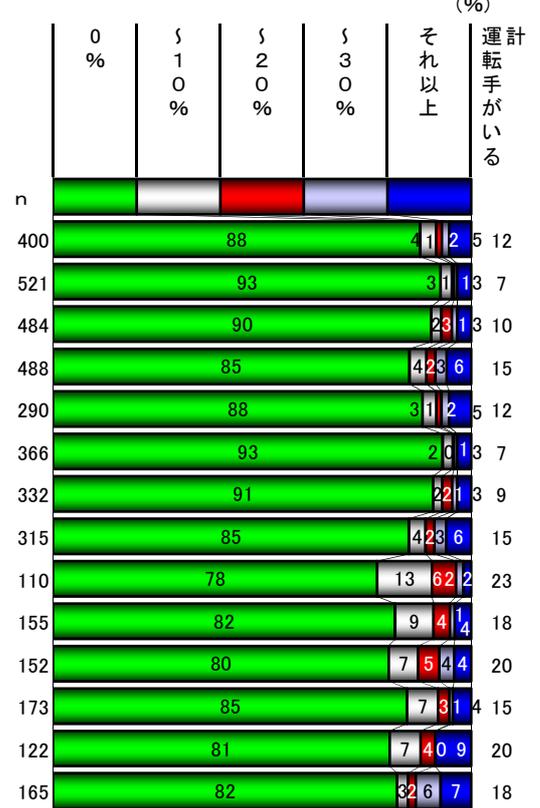
図表8-4 女性運転手比率



図表8-5 65歳以上運転手比率



図表8-6 パート・派遣社員運転手比率



### 3 運転手募集状況

#### ●運輸業が求めている運転手は30～50代男性運転手

- －運輸業の運転手募集状況は30～50代男性運転手が86%と最も高く、運転手不足で困窮している事業所では95%まで上昇（図表8-7）。
- －運転手採用率が最も高いのは60代以上男性。30～50代男性運転手の採用率は56%（図表8-7）。
- －今後の運転手採用意向は30～50代男性運転手が最も高い（図表8-7）。

事業所

図表8-7 募集状況／採用状況／採用意向

(複数回答:%)

	n	男性運転手			女性	パートタイム	A T 限定	募集／採用していない	採用意向あり／計		
		20代以下	30～50代	60代以上							
募集している	2018年 全体	321	18	41	7	4	5	3	48	52	
	運輸業以外	196	16	37	6	3	5	2	51	49	
	運輸業	125	44	86	22	20	13	6	9	91	
	不足困窮 運転手	運輸業以外	32	26	77	10	6	9	3	8	92
		運輸業	91	50	95	25	24	17	8	1	100
採用できている※	2018年 全体		34	58	79	25	43	30		-	
	運輸業以外		34	58	80	14	45	29		-	
	運輸業		33	56	76	48	36	37		-	
	不足困窮 運転手	運輸業以外		15	32	98	-	37	-		-
		運輸業		27	50	72	47	31	25		-
採用意向あり	2018年 全体	321	15	36	3	2	4	2	52	48	
	運輸業以外	196	13	32	2	2	3	2	55	45	
	運輸業	125	39	77	10	12	12	3	11	89	
	不足困窮 運転手	運輸業以外	32	22	71	7	3	6	3	12	89
		運輸業	91	46	91	12	16	13	4	0	100

※ 「採用できている」は、「募集している」事業所の中での採用率にて算出

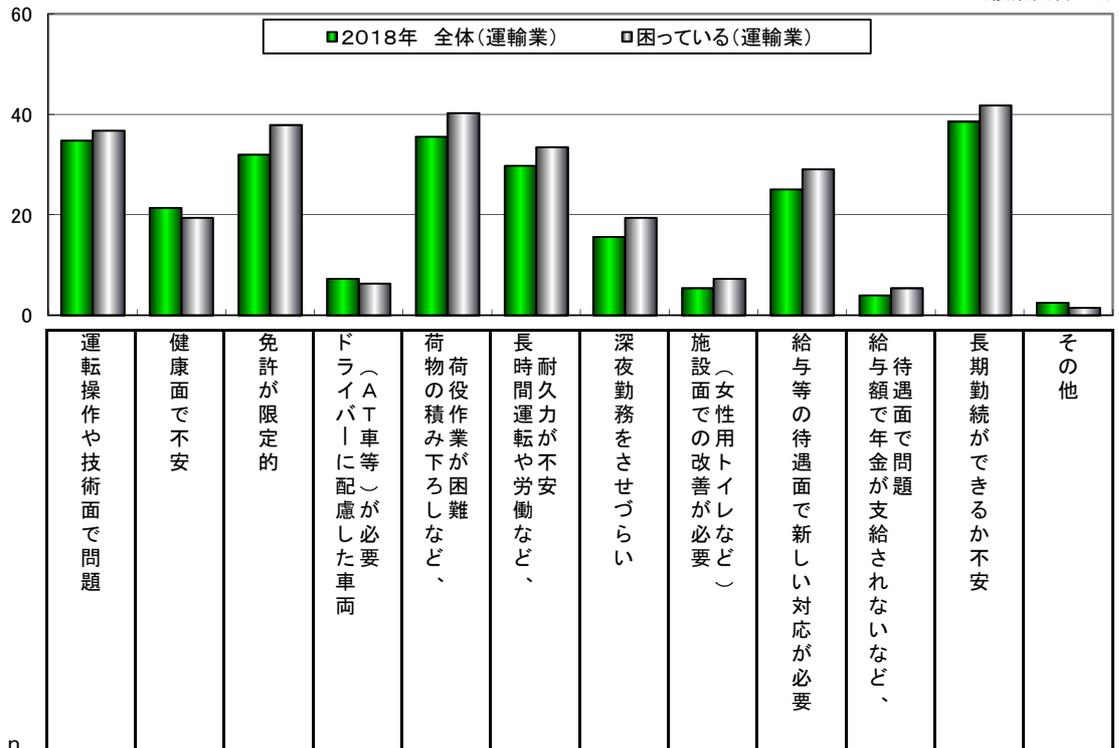
## 4 運転手採用の障害点

### ●運輸業での運転手採用の障害点は「長期勤続ができるか不安」「荷役作業が困難」「運転操作等で問題」

—運輸業での運転手不足で困窮している事業所における運転手採用の障害点は、「長期勤続ができるか不安」が42%で最も高く、次いで「荷物の積み下ろしなど、荷役作業が困難」が40%、「免許が限定的」が38%、「運転操作や技術面で問題」が37%、「長時間運転や労働など、耐久力が不安」が34%（図表8-8）。

図表8-8 運転手採用の障害点

事業所  
(複数回答:%)



	n	理由												
		運転操作や技術面で問題	健康面で不安	免許が限定的	ドライバー(AT車等)が必要	荷物の積み下ろしなど、荷役作業が困難	長時間運転や労働など、耐久力が不安	深夜勤務をさせづらい	施設面での改善が必要(女性用トイレなど)	給与等の待遇面で新しい対応が必要	給与額で年金が支給されないなど、待遇面で問題	長期勤続ができるか不安	その他	
全体	2018年 全体	241	18	19	10	7	22	14	6	2	16	1	48	5
	運輸業以外	124	16	19	7	7	21	12	4	1	14	0	50	5
	運輸業	117	35	21	32	7	36	30	16	5	25	4	39	3
困っている	2018年 全体	121	30	19	16	10	33	15	8	2	17	1	49	0
	運輸業以外	31	28	18	8	11	31	9	4	-	12	-	52	-
	運輸業	90	37	19	38	6	40	34	19	7	29	5	42	2
募集運転手別	20代以下男性	90	9	12	12	2	32	14	9	2	15	1	68	4
	30~50代男性	184	20	19	13	11	29	20	6	3	19	1	46	1
	60代以上男性	39	20	21	20	1	44	36	5	2	21	1	39	0
	女性	31	27	17	25	2	40	23	5	5	35	2	48	1
	パートタイム	*22	30	29	14	9	33	24	3	1	17	3	27	-
	AT限定	*11	14	4	11	4	34	8	7	-	35	4	38	1
内(採用できていない)	20代以下男性	52	11	17	16	2	46	18	13	3	14	1	63	1
	30~50代男性	77	29	18	10	15	44	29	3	6	25	1	45	0
	60代以上男性	*8	17	5	5	-	10	10	10	-	39	5	53	2
	女性	*19	31	18	25	-	45	23	5	5	25	2	43	-
	パートタイム	*14	13	30	8	16	36	24	5	3	28	5	41	-
	AT限定	*7	12	-	8	-	38	8	4	-	38	4	37	-

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 5 運転手採用対策

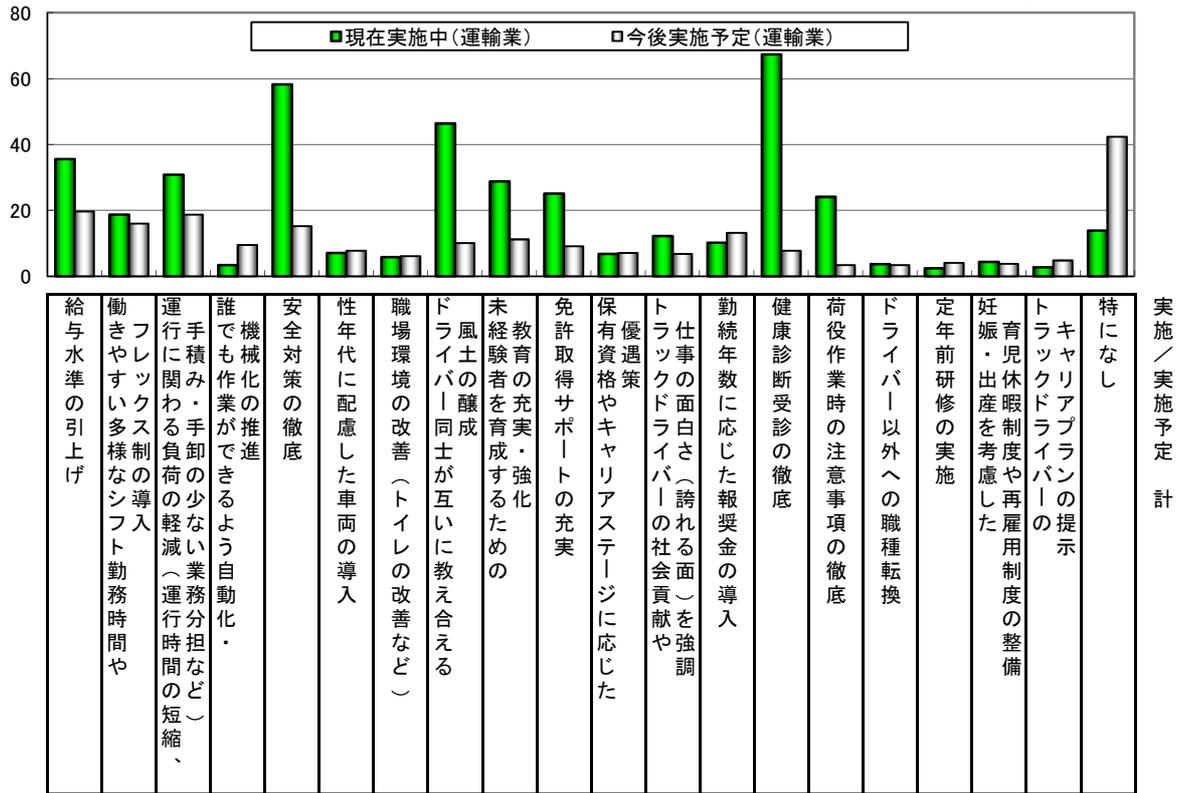
### ●運輸業は運転手採用対策に積極的

- －運輸業が現在実施中の運転手採用対策の上位3項目は「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」「ドライバー同士が互いに教え合える風土の醸成」（図表8-9）。
- －運輸業では、58%が運転手採用対策を今後実施予定。また、今後実施予定の運転手採用対策の上位3項目は「給与水準の引上げ」「運行に関わる負荷の軽減」「働きやすい多様なシフト勤務時間やフレックス制の導入」（図表8-9）。

事業所

図表8-9 運転手採用対策

(複数回答:%)



#### <現在実施中>

2018年 全体	321	10	7	8	2	22	3	2	8	7	4	2	3	5	24	9	3	0	1	0	62	38
運輸業以外	196	8	7	6	1	19	3	1	5	5	2	1	2	5	21	8	3	-	1	-	66	34
運輸業	125	36	19	31	3	58	7	6	46	29	25	7	12	10	67	24	4	2	4	3	14	86
困っている	123	17	16	24	3	28	2	2	22	22	14	4	5	11	39	21	6	1	1	1	36	64
運輸業以外	32	9	14	20	3	17	-	0	10	16	8	3	3	12	27	19	7	-	-	-	45	55
運輸業	91	40	21	36	3	60	9	8	59	37	32	8	13	10	77	28	5	3	5	4	10	90

#### <今後実施予定>

2018年 全体	321	4	4	5	4	12	2	2	3	2	1	1	2	4	6	1	1	2	1	2	74	26
運輸業以外	196	3	3	4	4	12	1	1	2	1	-	0	1	3	5	1	1	2	1	2	77	24
運輸業	125	20	16	19	10	15	8	6	10	11	9	7	7	13	8	3	3	4	4	5	42	58
困っている	123	8	7	6	8	10	2	2	5	3	2	2	2	3	6	1	3	1	6	4	62	38
運輸業以外	32	4	3	1	7	9	-	1	3	-	-	-	-	-	5	0	3	-	7	3	70	30
運輸業	91	21	18	20	11	12	7	7	10	13	9	9	8	11	6	3	5	4	5	7	41	59

## 第9章 農家におけるトラック・バン

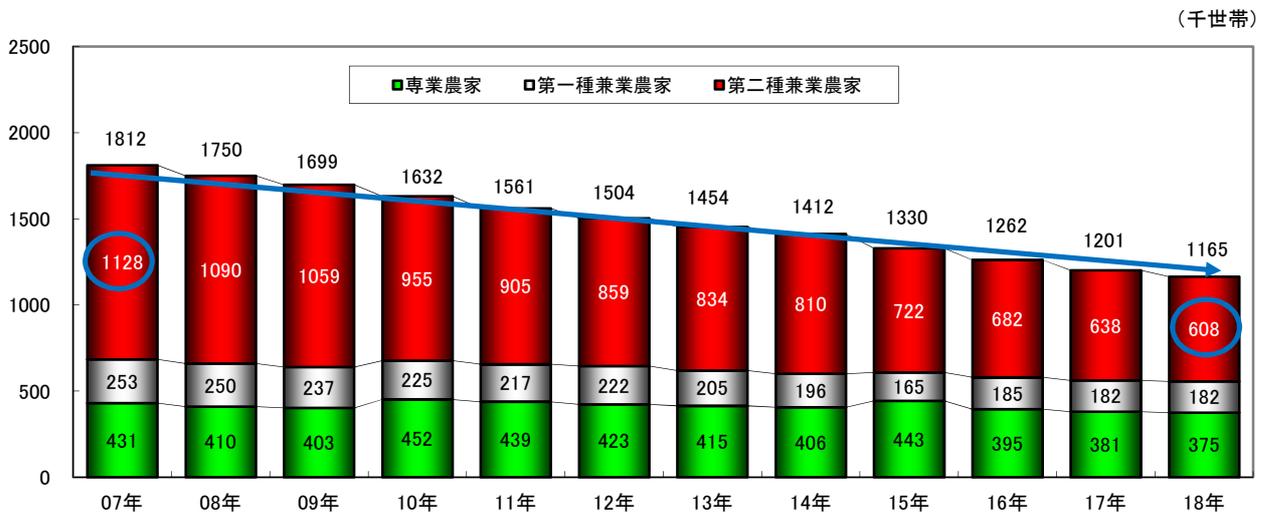
- 3割強が規模縮小・廃業予定。うち約3割が保有減もしくは保有中止。
  - ・ 販売農家は減少傾向が継続する一方、農地所有適格法人数は増加傾向。3割強の農家が規模縮小もしくは廃業の意向。
  - ・ 現保有車、次期意向車ともに軽トラックが最も多い。
  - ・ 消費地への輸送方法は自家出荷が中心という傾向は変わらず。

### 1 農家の現状

#### ●販売農家は減少傾向が継続、一方、農地所有適格法人数は増加傾向

- －販売農家数は減少傾向が継続。2007年の181万世帯から2018年の117万世帯へと12年間で約65万世帯減少。特に第二種兼業農家では113万世帯から61万世帯へと大幅に減少している（図表9-1）。
- －一方で農地所有適格法人数は増加傾向にあり、2007年の9500法人から18200法人への大幅増（図表9-2）。

図表9-1 販売農家数の推移

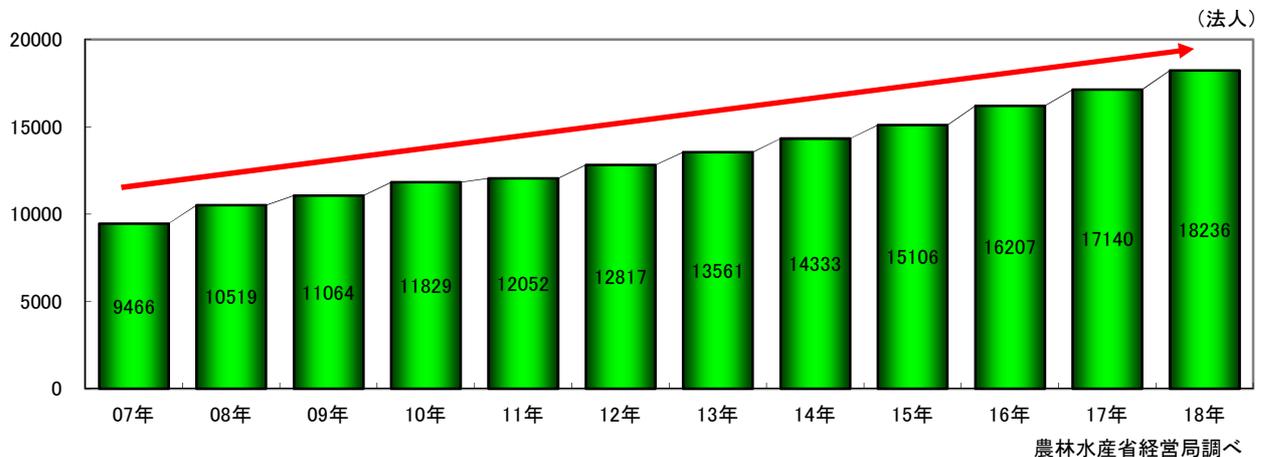


農林水産省「農業構造動態調査(標本調査)」。ただし、2010年、2015年は「農林業センサス(全数調査)」(農業構造動態調査は、農業センサスを母集団として標本設計と補整を行っており、密接な関係にある)

#### 【農家の定義】

- 販売農家 : 経営耕地面積が30a以上又は、農産物販売金額が50万円以上の農家。
- 専業農家 : 世帯員のうちに兼業従事者(過去1年間に30日以上雇用兼業に従事した者又は過去1年間に販売金額が15万円以上ある自営兼業に従事した者)が1人もいない農家。
- 兼業農家 : 世帯員のうちに兼業従事者が1人以上いる農家。
  - 第一種兼業農家 : 農業所得を主とする兼業農家。
  - 第二種兼業農家 : 農業所得を従とする兼業農家。

図表9-2 農地所有適格法人数の推移



## 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3割強

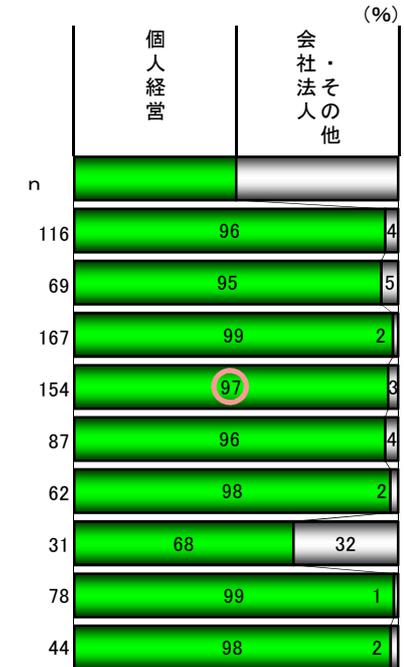
- 一経営形態では、「個人経営」が大部分を占めている（図表9-4）。
- 一農業の継続意向では「規模を縮小+廃業予定」が33%。  
 専業農家では「規模を拡大・会社運営予定」が13%、「規模を縮小+廃業予定」が24%。  
 一方、兼業農家では「規模を縮小+廃業予定」が39%（図表9-5）。

ユーザー

図表9-3 対象農家の専業・兼業別 (%)

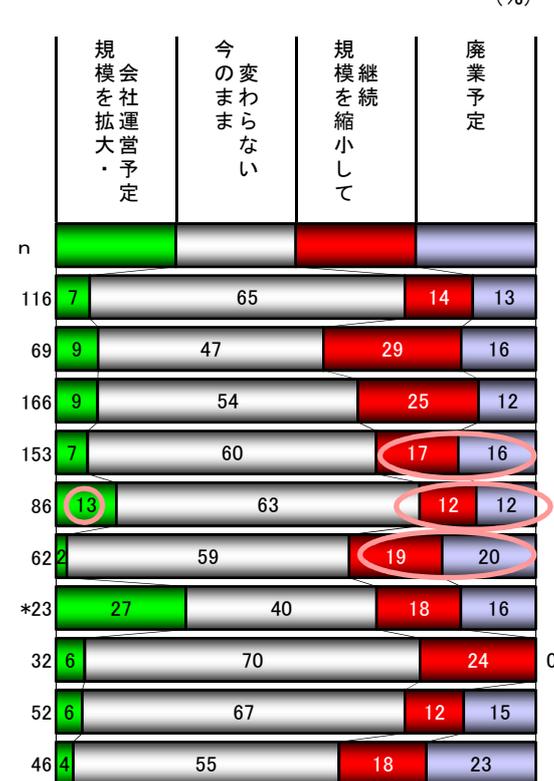


図表9-4 対象農家の経営形態 (%)



農家	2012年	116
	2014年	69
	2016年	167
	2018年	153
	専業	87
	兼業	62
	規模拡大/会社組織として運営	*28
	変化なし	77
	規模縮小/廃業	43
	継続意向	

図表9-5 農業の継続意向 (%)



農家	2012年	116
	2014年	69
	2016年	166
	2018年	153
	専業	86
	兼業	62
	40代以下	*23
	50代	32
	60代	52
	70代以上	46
主運転者年代		

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

### 3 農家におけるトラック・バンの動向

#### ●現保有車、次期意向車ともに軽トラックが上位

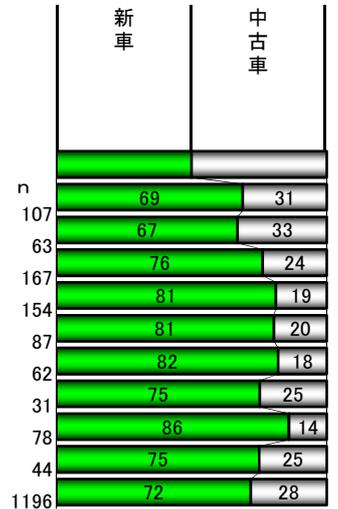
- －農家における保有車種は、軽トラックが94%と最も高く、次いで軽以外の乗用車が64%（図表9-6）。
- －主運転者は60代以上が70%。平均年齢は上昇傾向で、高齢化が進行（図表9-8）。
- －保有台数見通しでは、11%の農家が「減少／保有中止」の意向（図表9-9）。
- －次期買い替え意向車は農家全体で、軽トラックの比率が56%と最も高い。専業農家では、小型トラック意向が26%（図表9-10）。

ユーザー

図表9-6 保有車種 (複数回答%)

	n	現保有車								
		普通トラック	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	
農家	2012年	116	2	14	3	93	8	2	75	38
	2014年	69	2	15	2	93	17	0	54	48
	2016年	167	1	10	2	92	13	3	58	55
	2018年	154	0	14	2	94	12	1	64	45
	専業	87	0	24	2	93	18	2	67	37
	兼業	62	0	4	1	95	7	1	63	52
	継続意向									
	規模拡大／会社組織として運営	31	2	59	3	92	33	-	82	79
	変化なし	78	0	10	1	94	12	1	71	40
	規模縮小／廃業	44	-	10	2	94	9	1	48	48
	(※参考)2018年 仕事用途車全体	1197	3	29	14	56	30	2	45	34

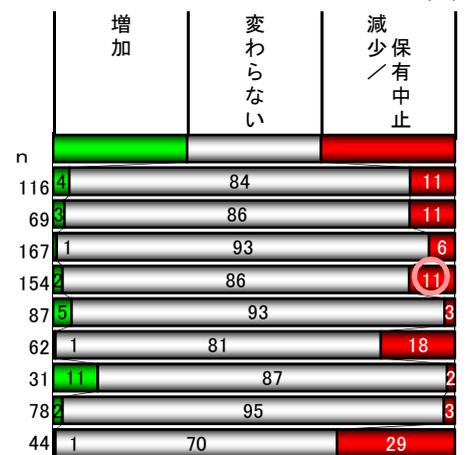
図表9-7 保有車新中古 (%)



図表9-8 主運転者年代 (%)

	n	40代以下	50代	60代	70代以上	平均(年齢)
農家	2012年	14	16	43	27	62.3
	2014年	19	14	25	41	63.2
	2016年	13	14	50	24	63.6
	2018年	11	19	35	35	63.9
	専業	15	20	32	33	62.6
	兼業	7	18	38	37	65.1
	継続意向					
	規模拡大／会社組織として運営	3	34	17	34	55.0
	変化なし	8	21	38	34	64.3
	規模縮小／廃業	9	17	30	45	66.6
	(※参考)2018年 仕事用途車全体	41	22	23	15	53.7

図表9-9 農家のトラック・バン保有増減見通し (%)



図表9-10 次期意向車

	n	次期購入意向車								
		普通トラック	小型トラック	小型キャブバン	小型ボンバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	軽以外の乗用車	軽乗用車
農家	2012年	114	2	20	3	2	62	7	1	5
	2014年	68	0	22	7	-	58	6	2	3
	2016年	165	-	16	3	1	60	11	3	3
	2018年	153	-	23	1	1	56	9	-	7
	対象車									
	小型トラック	43	-	95	-	-	3	-	-	3
	軽トラック	92	-	16	-	-	66	8	-	5
	専業	87	-	26	1	1	57	9	-	3
	兼業	61	-	20	-	1	54	10	-	10
	継続意向									
	規模拡大／会社組織として運営	31	-	42	-	-	48	6	-	5
	変化なし	78	-	23	1	-	58	7	-	7
	規模縮小／廃業	43	-	14	1	1	56	14	-	8
	(※参考)2018年 仕事用途車全体	1185	1	26	12	7	24	14	2	8

## 4 農家の使用実態

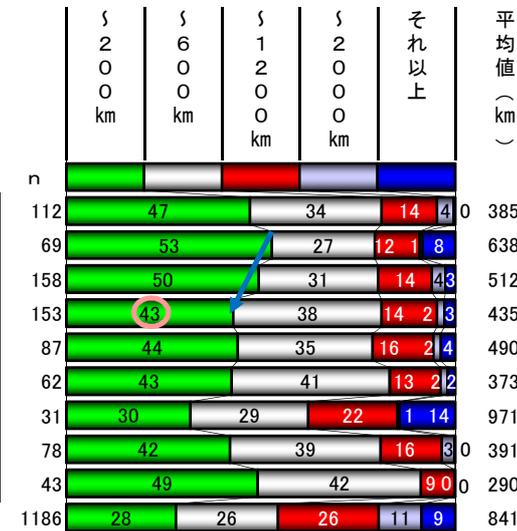
### ●消費地への輸送方法は自家出荷が中心という傾向は変わらず

一月間走行距離は200km以下が43%を占めるが減少傾向（図表9-11）。

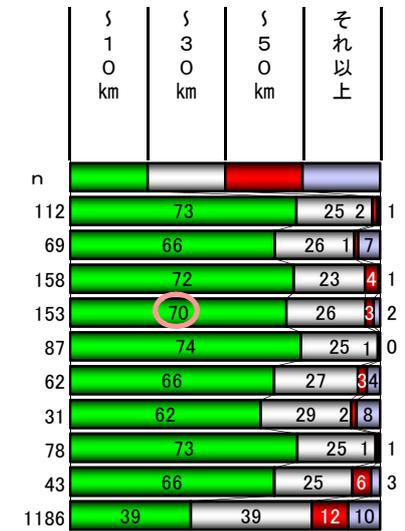
行動半径は10km以内が70%（図表9-12）。また、消費地への輸送方法としては「自家出荷」が64%。  
 専業農家では「自家出荷」が55%、「運輸業者の専用便で輸送」が13%（図表9-15）。

ユーザー

図表9-11 月間平均走行距離 (%)



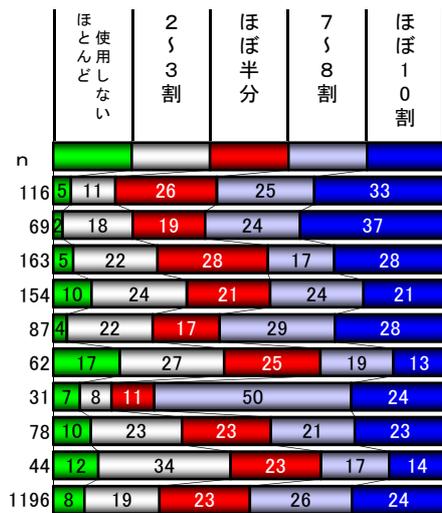
図表9-12 行動半径 (%)



農家	2012年	
	2014年	
	2016年	
	2018年	
	専業	
	兼業	
継続意向	規模拡大／会社組織として運営	
	変化なし	
	規模縮小／廃業	

(※参考)2018年 仕事用途車全体

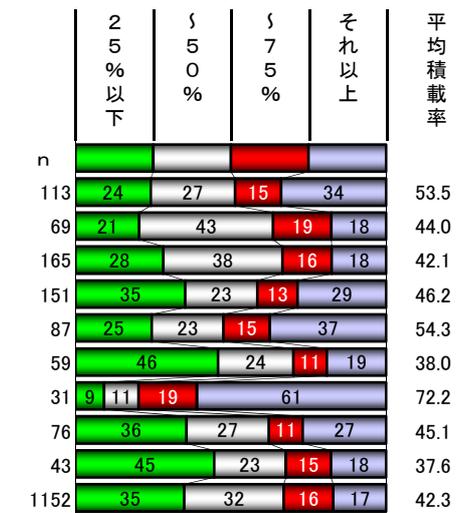
図表9-13 通常のスペース積載率 (%)



農家	2012年	
	2014年	
	2016年	
	2018年	
	専業	
	兼業	
継続意向	規模拡大／会社組織として運営	
	変化なし	
	規模縮小／廃業	

(※参考)2018年 仕事用途車全体

図表9-14 通常の重量積載率 (%)



図表9-15 消費地への輸送方法 (%)



農家	2012年	
	2014年	
	2016年	
	2018年	
	専業	
	兼業	
継続意向	規模拡大／会社組織として運営	
	変化なし	
	規模縮小／廃業	

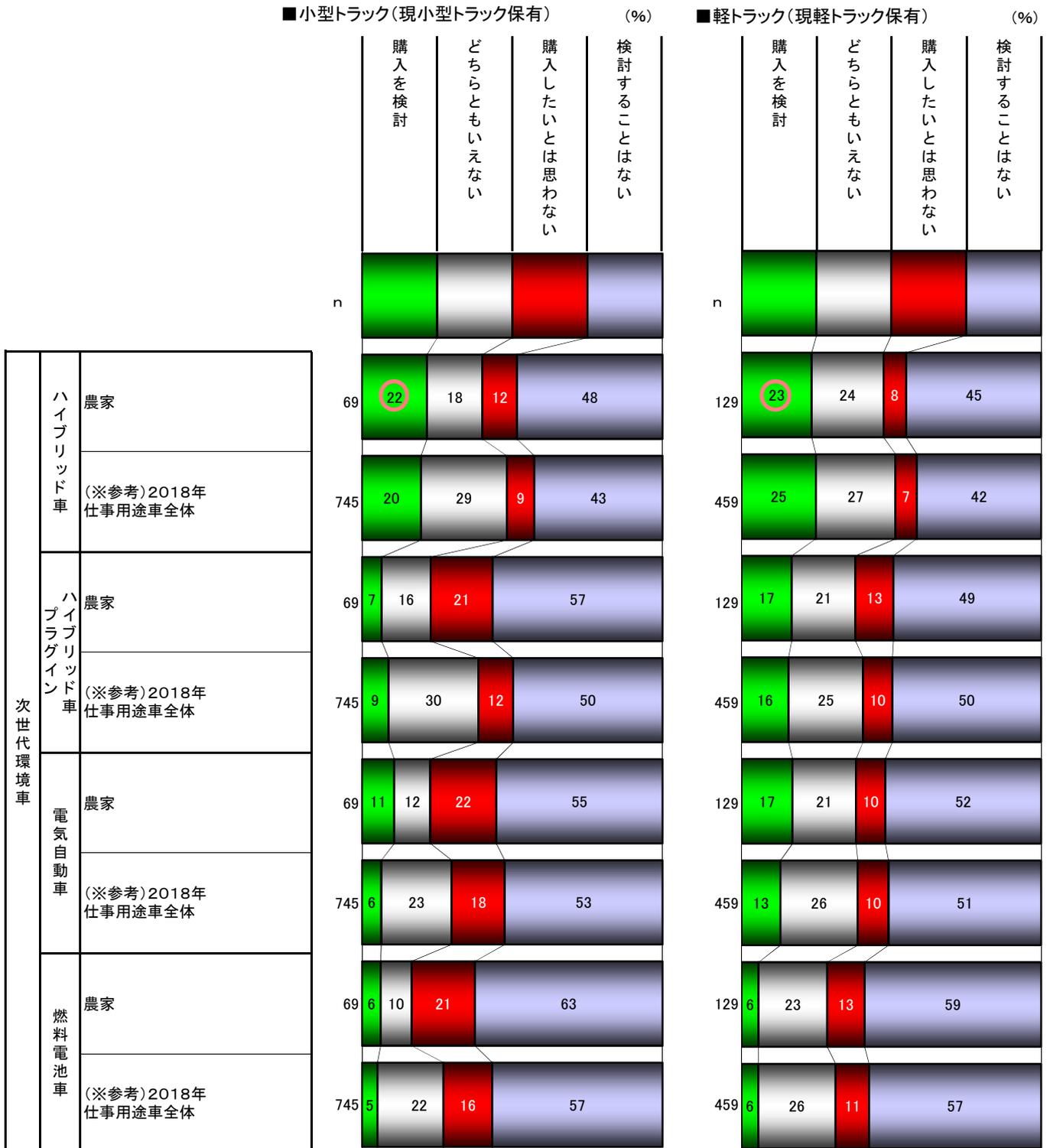
## 5 農家における次世代環境車意向

### ●農家において、最も購入意向が高い次世代環境車はハイブリッド車

- －農家において、最も購入意向が高い次世代環境車はハイブリッド車で、小型・軽トラックともに2割強（図表9-16）。
- －購入理由としては、どの次世代環境車も「排出ガスがない・少ない」が最も高い。ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車・電気自動車においては、「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」「使用コスト・維持コストが安い」が3割を超える。また、電気自動車では「静粛性に優れる」も32%（図表9-17）。
- －懸念点としては、どの次世代環境車も「車両価格が高い（導入コストが高い）」が最も高い（図表9-18）。

ユーザー

図表9-16 次世代環境車に対する購入意向（現保有車型限定）



図表9-17 購入理由(購入検討意向者限定)

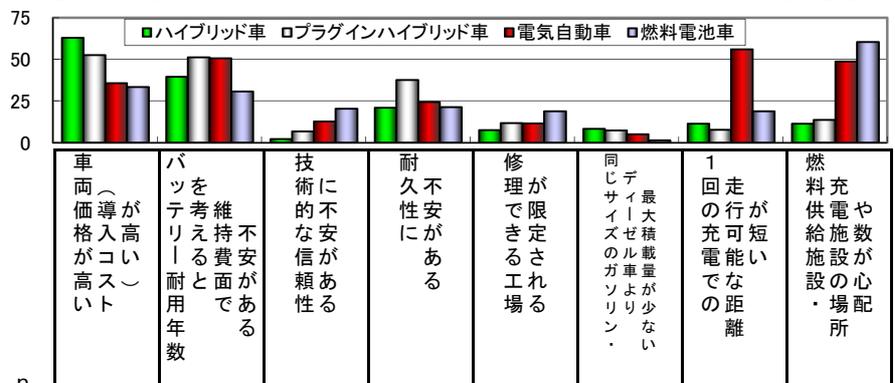
(複数回答:%)



購入検討意向者	車種	対象	n	購入理由(%)								
				燃料価格変動の影響を受けにくくなる	使用・維持コストが安い	排出ガスが少ない	静粛性に優れる	社会イメージが良い	最新のテクノロジーである	信頼できる技術である	顧客からの評価が良い	
ハイブリッド車	農家	全体	66	34	34	46	25	20	7	12	6	
		現保有										
		小型トラック	*29	57	23	47	25	22	1	4	-	
		軽トラック	54	31	35	47	25	20	7	12	7	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	600	43	39	38	20	16	8	9	7		
プラグインハイブリッド車	農家	全体	45	34	35	57	25	23	10	4	9	
		現保有										
		小型トラック	*18	44	50	28	27	22	3	1	-	
		軽トラック	40	32	35	59	25	23	10	5	9	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	426	40	38	42	20	15	11	6	6		
電気自動車	農家	全体	45	44	38	48	32	20	13	9	9	
		現保有										
		小型トラック	*20	58	44	53	49	30	5	1	5	
		軽トラック	39	42	38	49	32	19	14	9	9	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	370	44	32	48	29	19	16	5	7		
燃料電池車	農家	全体	*27	23	24	54	36	27	26	7	13	
		現保有										
		小型トラック	*11	31	17	68	16	12	8	3	-	
		軽トラック	*23	19	24	57	37	28	27	7	13	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	286	29	24	42	18	14	23	5	7		

図表9-18 次世代環境車の懸念点(購入検討意向者限定)

(複数回答:%)



購入検討意向者	車種	対象	n	懸念点(%)								
				車両価格が高い(導入コストが高い)	バッテリー維持費と耐用年数	技術的な不安がある(信頼性)	耐久性に不安がある	修理が限定される(工場の)	同じサイズのガソリン・ディーゼルの最大積載量が少ない	1回の走行可能な距離が短い	燃料供給施設・充電施設が心配	
ハイブリッド車	農家	全体	47	63	40	2	21	8	8	11	11	
		現保有										
		小型トラック	*23	85	41	2	38	11	11	2	10	
		軽トラック	38	60	41	2	20	8	9	12	12	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	483	73	37	5	17	12	7	10	12		
プラグインハイブリッド車	農家	全体	34	53	51	7	38	12	7	8	14	
		現保有										
		小型トラック	*15	84	51	13	25	4	10	9	27	
		軽トラック	30	51	53	7	39	12	8	8	14	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	345	65	39	5	22	14	9	16	13		
電気自動車	農家	全体	36	36	51	13	24	12	5	56	49	
		現保有										
		小型トラック	*17	69	63	13	48	3	7	59	66	
		軽トラック	30	32	52	14	24	12	5	58	50	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	308	53	45	10	22	20	7	49	40		
燃料電池車	農家	全体	*20	33	31	20	21	19	1	19	60	
		現保有										
		小型トラック	*10	46	13	8	13	-	7	52	20	
		軽トラック	*17	29	33	21	23	20	1	20	65	
	(※参考)2018年仕事用途車全体	228	54	36	11	26	19	9	22	42		

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 6 農家における先進安全技術装着意向

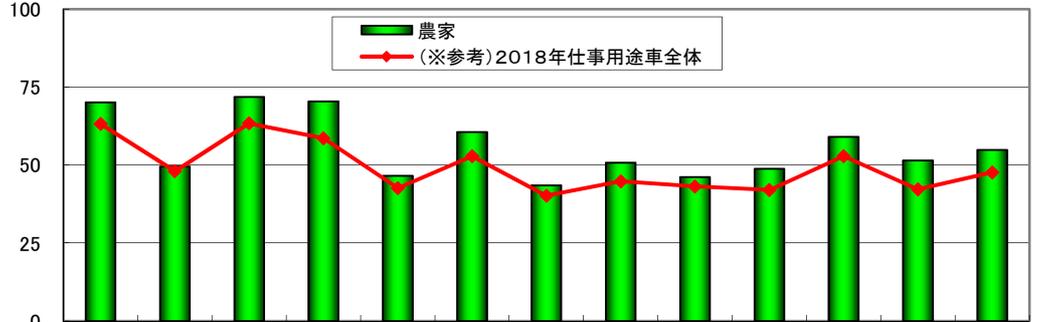
### ●農家の先進安全技術の装着意向は高い

—装着意向の高い先進安全技術は「歩行者の検知・保護支援システム」「衝突被害軽減ブレーキ」「誤発進防止システム（前／後方）」で、7割を超える（図表9-19）。

ユーザー

図表9-19 先進安全技術の装着意向（有償）

（複数回答：％）



		n	衝突被害軽減ブレーキ	車線逸脱防止支援システム	歩行者の検知・保護支援システム	誤発進防止システム（前／後方）	駐車支援制御システム	後側方衝突防止支援システム	インテリジェントライトシステム	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	アダプティブクルーズコントロール	ドライバー異常警報システム	逆走探知システム	車車間通信・路車間通信	
農家		153	70	50	72	70	47	61	44	51	46	49	59	52	55	
	現保有車	小型トラック	43	60	34	71	59	29	39	30	35	28	28	41	33	41
		軽トラック	92	72	52	73	73	49	64	46	54	49	52	63	54	58
	継続意向	規模拡大／会社組織として運営	31	61	19	50	50	20	26	21	22	22	26	33	18	34
変化なし		78	67	48	72	70	47	62	41	54	46	50	55	52	53	
規模縮小／廃業		43	78	59	78	77	52	67	54	52	53	53	72	57	63	

(※参考)2018年仕事用途車全体 1189 63 48 63 59 43 53 40 45 43 42 53 42 48

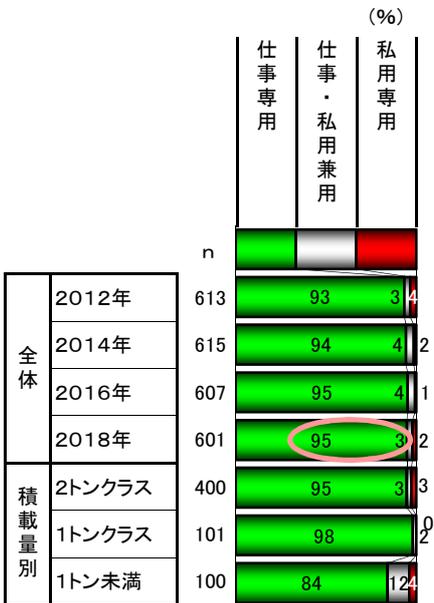
# 第10章 車種別分析

## 1 小型トラック

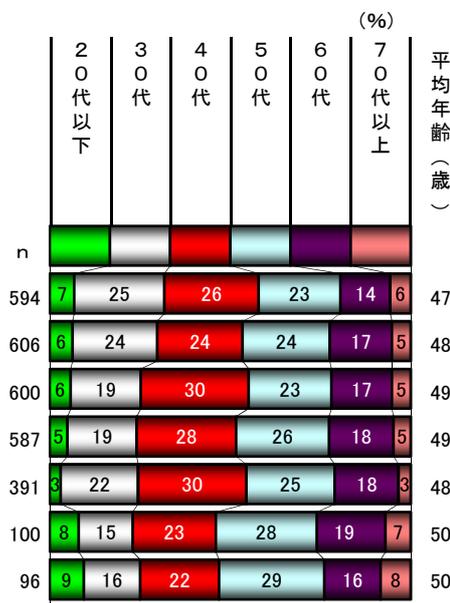
- 仕事専用(95%)および仕事・私用兼用(3%)を合わせると98%が仕事に使用(図表10-1)。
- 主運転者の職業は「卸・小売、飲食他」が32%で最も高い(図表10-3)。
- 購入選択理由は「積載量が多い」が43%で最も高い(図表10-4)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が48%、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が47%で最も高い(図表10-5~6)。
- 月間走行距離の平均値は1063km。最大積載量別でみると、積載量が少なくなるほど月間走行距離の平均値が低下(図表10-7)。
- 行動半径は積載量が少ない程「~10km」「~30km」が上昇。運行形態では「往復型」が約7割(図表10-8~9)。
- スペース積載率は「7割以上」が6割を超え、最大積載量が少ないほど低い(図表10-10)。
- 次期買い替え時意向車は、同タイプ・同クラスの「小型トラック」が93%(図表10-12)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が57%、車両面以外では「車両価格」が56%で最も高い(図表10-13)。

ユーザー

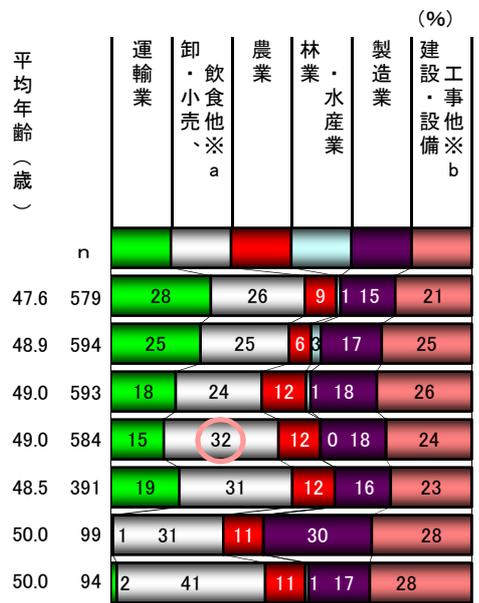
図表10-1 使用用途パターン



図表10-2 主運転者年代

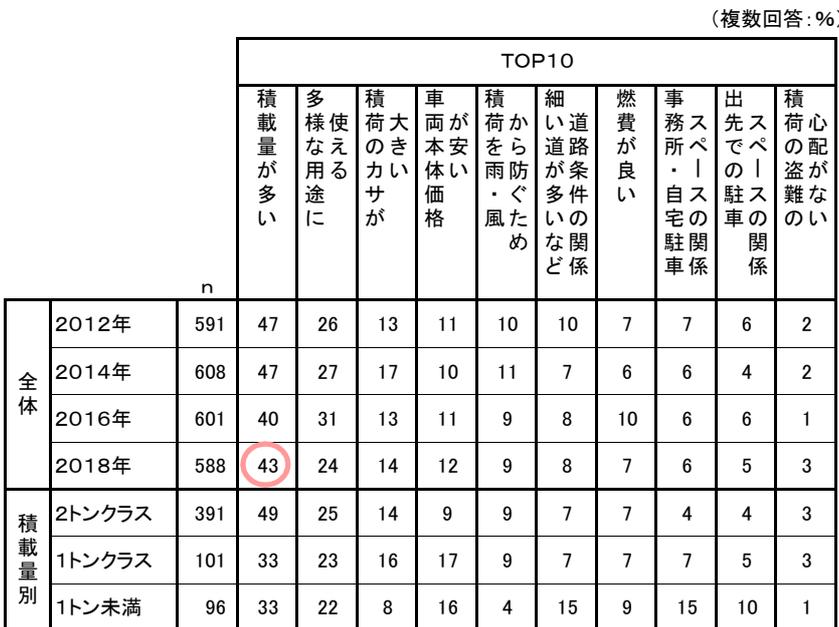


図表10-3 主運転者職業



※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10-4 購入選択理由



(注意) 図表10-2~図表10-4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10-5 使用用途

(複数回答:%)

		TOP5					
		作業現場・仕事場・現場への往復	委託荷の輸送	メーカー・工場などへの配達・仕入	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	セールの営業の足	
全体	2012年	594	48	22	21	18	11
	2014年	608	50	26	21	19	11
	2016年	601	56	26	24	14	12
	2018年	588	48	24	21	15	14
積載量別	2トンクラス	391	45	27	24	15	8
	1トンクラス	101	55	19	17	15	26
	1トン未満	96	48	19	15	19	25

図表10-6 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

		TOP5					
		親会社・関連会社以外のメーカー作業所・作業現場	一般消費者	卸売業者・商社	親会社・関連会社	小売業者・飲食店	
全体	2012年	593	44	22	13	16	14
	2014年	606	46	22	14	13	13
	2016年	601	54	20	12	14	12
	2018年	588	47	22	15	14	13
積載量別	2トンクラス	391	48	17	15	14	12
	1トンクラス	101	47	28	13	14	11
	1トン未満	96	44	35	17	10	22

図表10-7 月間走行距離

(%)

		≤ 200 km	≤ 600 km	≤ 1200 km	≤ 2000 km	それ以上	平均値 (km)
全体	2012年	25	25	19	15	17	1120
	2014年	25	24	25	12	14	1037
	2016年	25	24	23	14	14	1092
	2018年	21	21	26	13	14	1063
積載量別	2トンクラス	27	19	24	15	17	1194
	1トンクラス	31	22	30	8	9	830
	1トン未満	23	33	25	12	8	807

図表10-8 行動半径

(%)

		≤ 10 km	≤ 30 km	≤ 50 km	それ以上
全体	2012年	26	37	19	18
	2014年	20	42	20	18
	2016年	24	37	21	18
	2018年	27	39	17	18
積載量別	2トンクラス	25	35	18	22
	1トンクラス	29	43	19	10
	1トン未満	31	50	9	9

図表10-9 運行形態

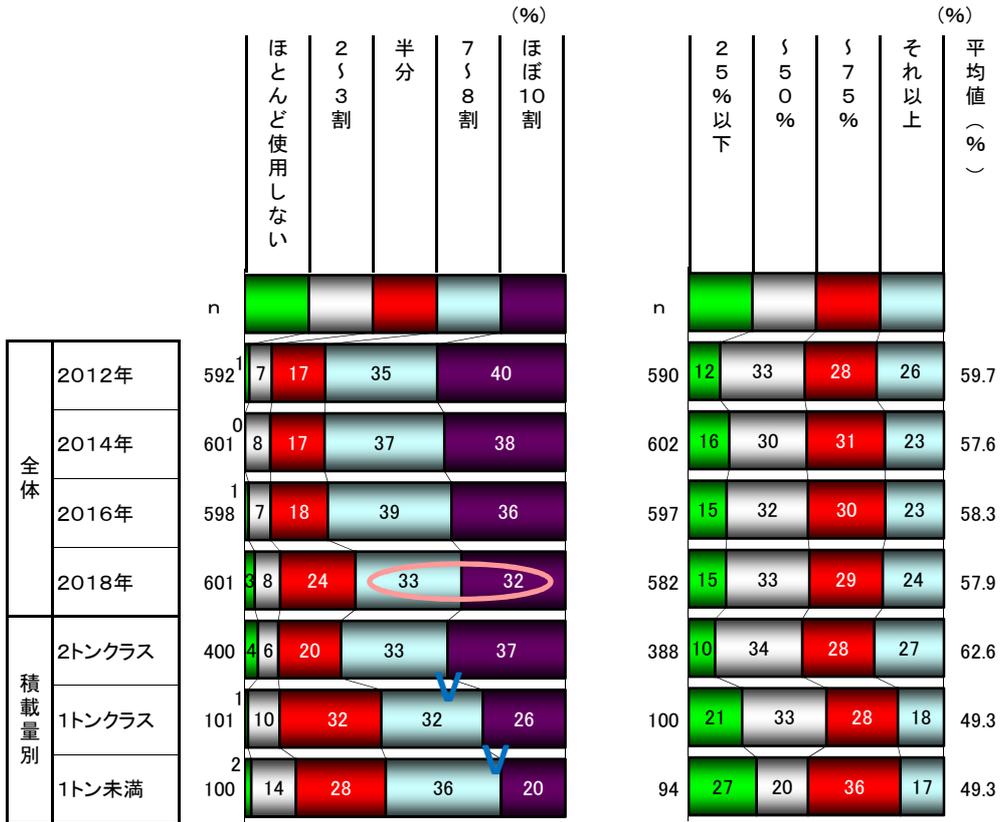
(%)

		往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2012年	60	18	12	10
	2014年	64	17	11	9
	2016年	64	15	14	7
	2018年	66	12	13	10
積載量別	2トンクラス	67	11	14	8
	1トンクラス	63	14	11	12
	1トン未満	60	16	10	14

(注意) 図表10-5～図表10-9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10-10 通常のスペース積載率

図表10-11 通常の重量積載率



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

図表10-13 次期買い替え意向車(重視点)

(複数回答:%)

年次	n	移行傾向 (%)		
		小型トラック	同タイプ・プラス移行	他タイプ移行
全体	607	88	7	5
2014年	614	92	5	4
2016年	594	93	6	2
2018年	596	93	5	2
積載量別				
2トンクラス	397	93	6	1
1トンクラス	100	91	5	4
1トン未満	99	96	1	3

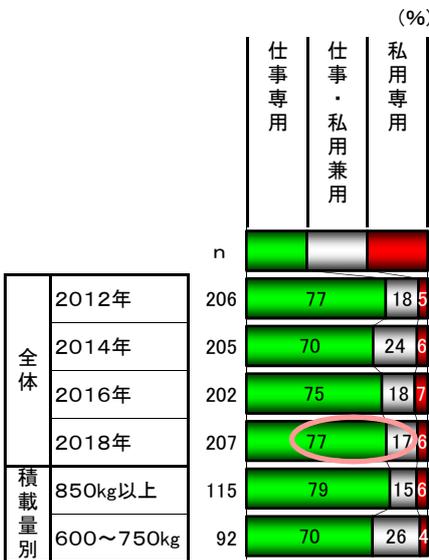
年次	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	耐久性	安全性	運転のしやすさ	エンジンの馬力	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等	購入条件
全体	612	67	49	49	41	30	66	42	32	21	18
2014年	615	64	46	42	37	30	59	45	27	18	20
2016年	606	64	46	50	41	32	64	43	31	20	8
2018年	601	57	40	40	34	28	56	40	30	18	12
積載量別											
2トンクラス	400	56	42	43	34	34	58	43	30	20	11
1トンクラス	101	58	34	36	32	18	51	35	30	14	14
1トン未満	100	58	43	33	40	21	57	33	26	18	15

## 2 小型キャブバン

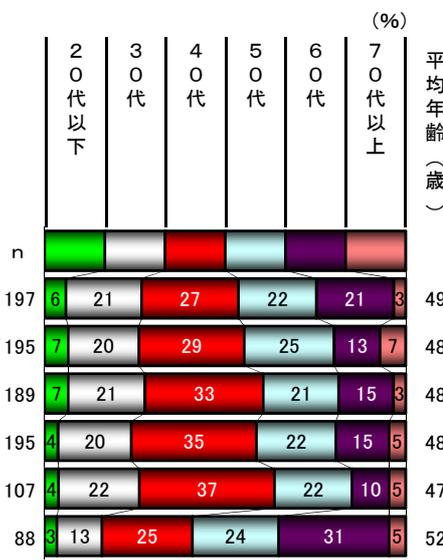
- 仕事専用(77%)および仕事・私用兼用(17%)を合わせると94%が仕事に使用(図表10-14)。
- 主運転者職業は「卸・小売、飲食他」が48%で最も高い(図表10-16)。
- 購入選択理由は「積載量が多い」が65%で最も高い(図表10-17)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が55%、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が40%で最も高い(図表10-18~19)。
- 月間走行距離の平均値は1114km。最大積載量別でみると、850kg以上クラスは1120km、600~750kgクラスは1091km(図表10-20)。
- 行動半径は850kg以上クラスで「30km以下」が約6割、600~750kgクラスは約7割。運行形態では両クラスとも「往復型」が最も多い(図表10-21~22)。
- スペース積載率は「7割以上」が6割を占める(図表10-23)。
- 次期買い替え時意向車は、同タイプ・同クラスの「小型キャブバン」が81%(図表10-25)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が68%、車両面以外では「車両価格」が55%で最も高い(図表10-26)。

ユーザー

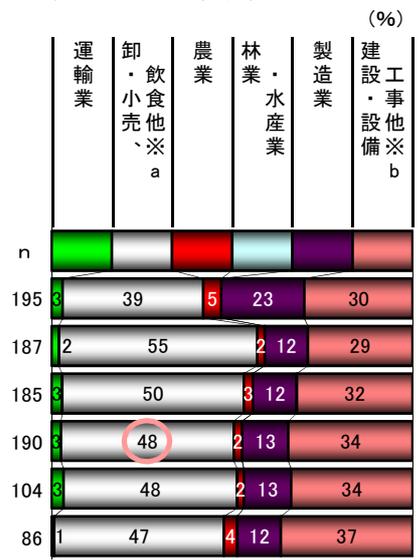
図表10-14 使用用途パターン



図表10-15 主運転者年代



図表10-16 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10-17 購入選択理由

(複数回答: %)

		TOP10									
		積載量が多い	積荷を雨・風から防ぐため	多様な用途に使える	積荷の力が大きい	人を乗せることがある	燃費が良い	車両本体価格が安い	税金が安い	事務所・自宅関係	レジャーにも使うため
全体	2012年	197	51	39	27	19	19	12	9	3	5
	2014年	195	62	44	26	15	24	14	6	6	3
	2016年	190	53	42	29	20	23	9	9	5	7
	2018年	196	65	28	26	21	18	11	9	7	7
積載量別	850kg以上	108	71	28	28	25	17	11	7	7	6
	600~750kg	88	42	27	21	8	22	11	17	9	13

(注意) 図表10-15~図表10-17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10-18 使用用途

(複数回答:%)

		TOP5					
		作業現場・仕事場への往復	委託荷の輸送	メーカー・工場などへの配達・仕入	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	セールの営業の足	などのサービス
全体	2012年	197	58	40	17	14	16
	2014年	195	56	39	17	21	24
	2016年	190	56	37	22	32	23
	2018年	196	55	31	20	18	16
積載量別	850kg以上	108	53	32	19	18	17
	600~750kg	88	63	28	24	17	13

図表10-19 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

		TOP5					
		親会社・関連会社以外	一般消費者	卸売業者・商社	親会社・関連会社	小売業者・飲食店	
全体	2012年	193	40	26	17	11	13
	2014年	195	41	33	23	15	8
	2016年	190	40	27	26	15	13
	2018年	195	40	24	19	17	15
積載量別	850kg以上	108	40	20	20	17	17
	600~750kg	87	39	36	13	18	10

図表10-20 月間走行距離

(%)

		5000km以下	6000km以下	12000km以下	20000km以下	それ以上	平均値(km)
全体	2012年	12	15	27	25	20	1455
	2014年	12	23	18	29	19	1324
	2016年	10	18	29	24	18	1423
	2018年	15	25	28	19	14	1114
積載量別	850kg以上	15	25	28	19	14	1120
	600~750kg	15	26	28	18	13	1091

図表10-21 行動半径

(%)

		10km以下	30km以下	50km以下	それ以上
全体	2012年	11	41	21	28
	2014年	16	35	26	24
	2016年	18	42	20	20
	2018年	18	43	20	19
積載量別	850kg以上	16	44	20	20
	600~750kg	26	40	19	15

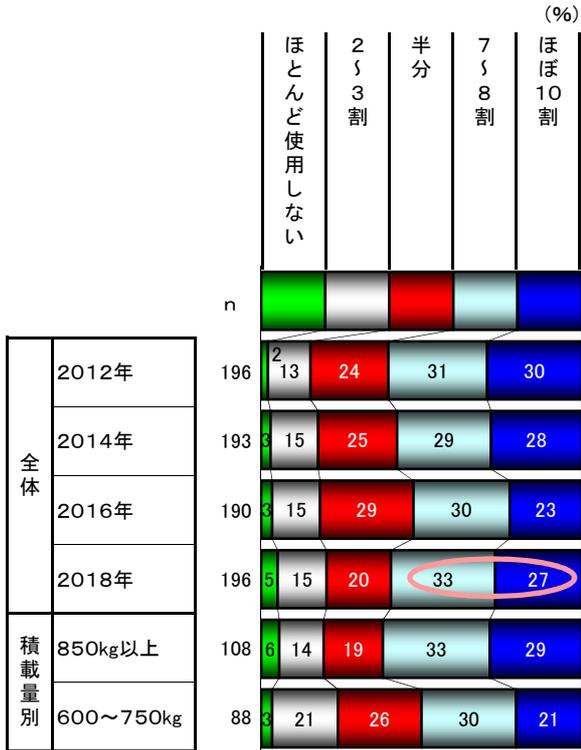
図表10-22 運行形態

(%)

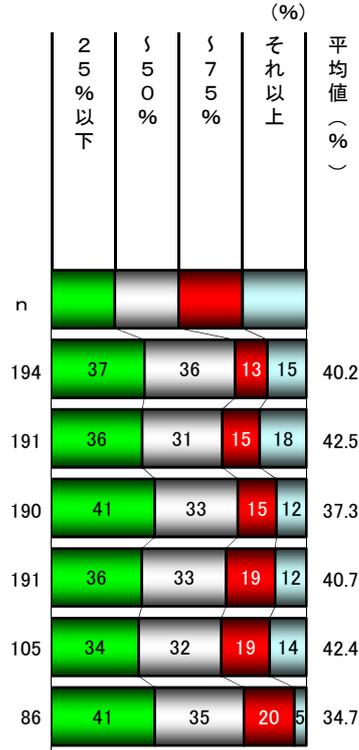
		往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2012年	44	26	20	9
	2014年	48	24	17	12
	2016年	47	20	19	14
	2018年	52	18	18	11
積載量別	850kg以上	55	16	18	12
	600~750kg	44	27	19	9

(注意) 図表10-18~図表10-22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10-23 通常のスペース積載率



図表10-24 通常の重量積載率



(注意) 図表10-23~図表10-24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10-25 次期買い替え意向車(車種間移行)

年	n	移行傾向 (%)		
		小型キャブバン	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
2012年	206	74	2	23
2014年	203	80	1	19
2016年	202	72	0	27
2018年	205	81	1	19
積載量別				
850kg以上	115	83	-	17
600~750kg	90	72	3	25

図表10-26 次期買い替え意向車(重視点)

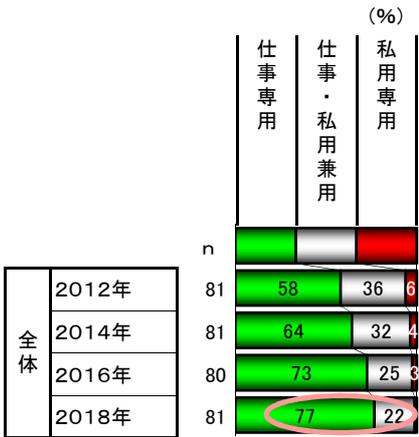
年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	荷室の広さ	運転のしやすさ	安全性	耐久性	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等	セールススタッフとのつながり
2012年	206	79	44	42	46	48	59	42	31	22	11
2014年	205	75	45	37	43	40	55	46	33	15	14
2016年	202	70	52	52	50	49	73	46	35	24	16
2018年	207	68	50	41	40	38	55	48	28	20	17
積載量別											
850kg以上	115	69	52	42	41	40	56	49	30	22	18
600~750kg	92	65	40	38	37	30	50	45	23	15	11

### 3 小型ボンバン

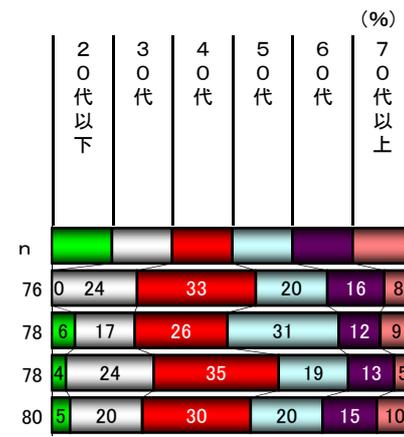
- 仕事専用(77%)および仕事・私用兼用(22%)を合わせると99%が仕事に使用(図表10-27)。
- 主運転者の職業は「建設・設備工事他」が36%と増加傾向(図表10-29)。
- 購入選択理由は「多様な用途に使える」が41%で最も高い(図表10-30)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が51%、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が46%で最も高い(図表10-31~32)。
- 月間走行距離の平均値は1086km(図表10-33)。
- 行動半径は「30km以下」が約7割、運行形態は「往復型」が46%(図表10-34~35)。
- スペース積載率は「半分以下」が約7割を占める(図表10-36)。
- 次期買い替え時意向車は、同タイプ・同クラスの「小型ボンバン」が73%(図表10-38)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が69%、車両面以外では「車両価格」が58%で最も高い(図表10-39)。

ユーザー

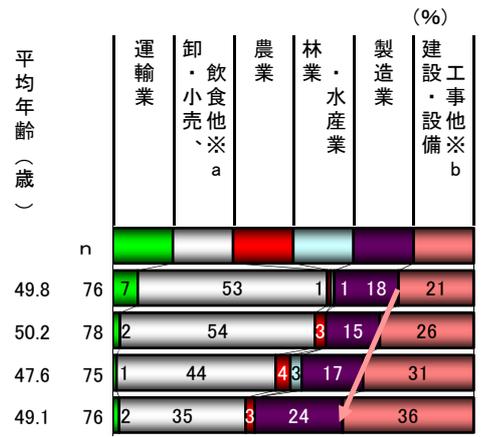
図表10-27 使用用途パターン



図表10-28 主運転者年代

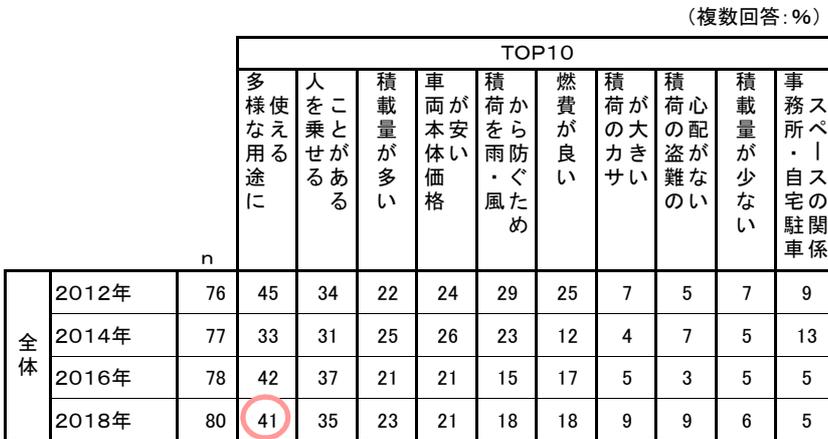


図表10-29 主運転者職業



※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10-30 購入選択理由



図表10-31 使用用途



図表10-32 荷物の配送・納入先

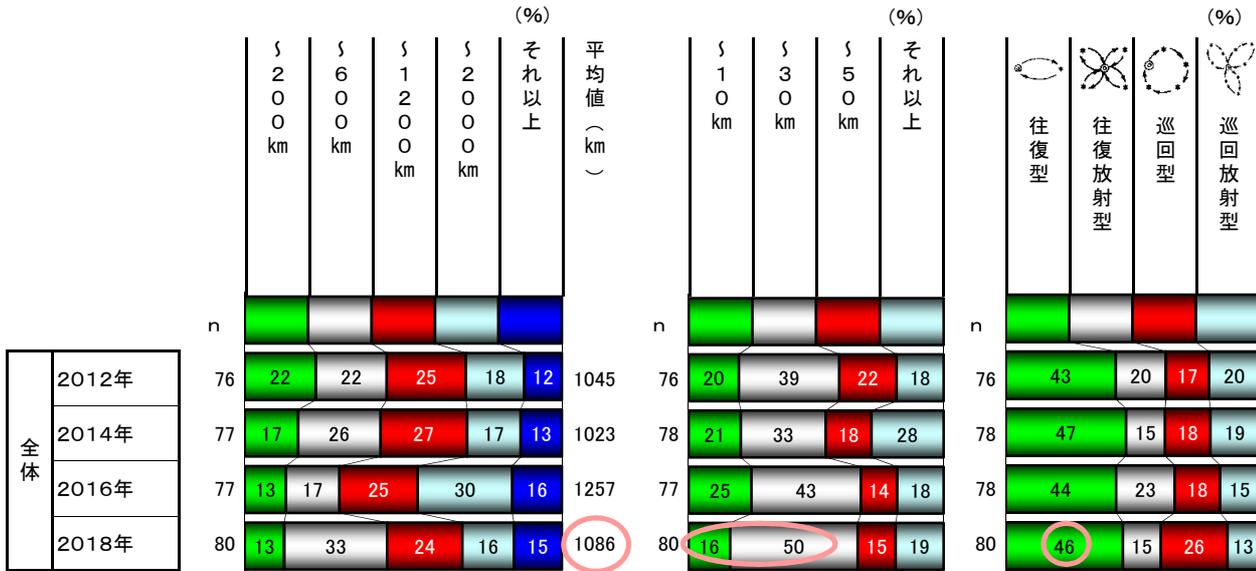


(注意) 図表10-28~図表10-32は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表10-33 月間走行距離

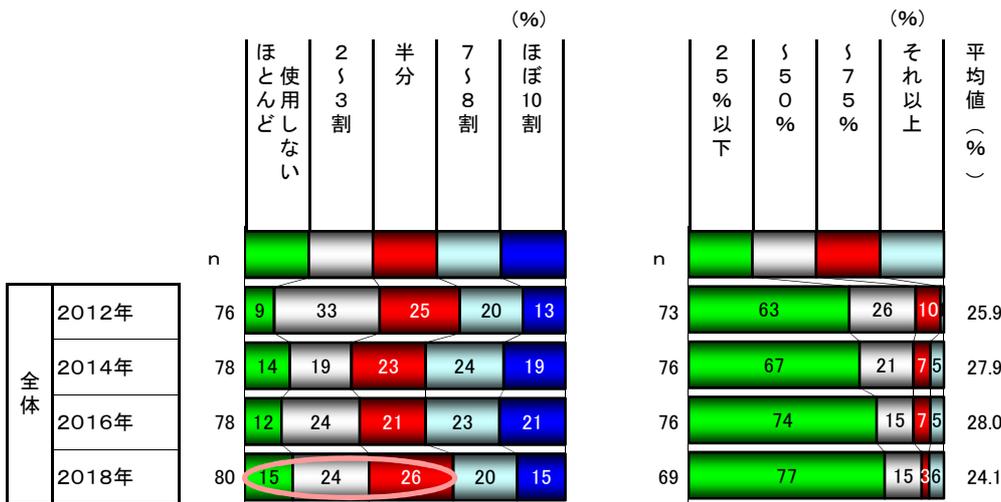
図表10-34 行動半径

図表10-35 運行形態



図表10-36 通常のスペース積載率

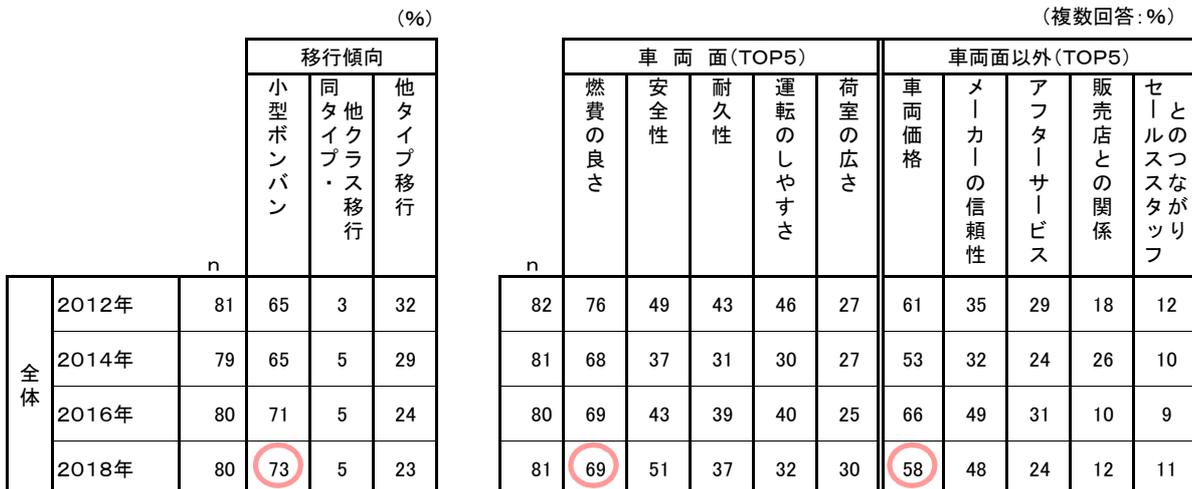
図表10-37 通常の重量積載率



(注意) 図表10-33～図表10-37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10-38 次期買い替え意向車(車種間移行)

図表10-39 次期買い替え意向車(重視点)

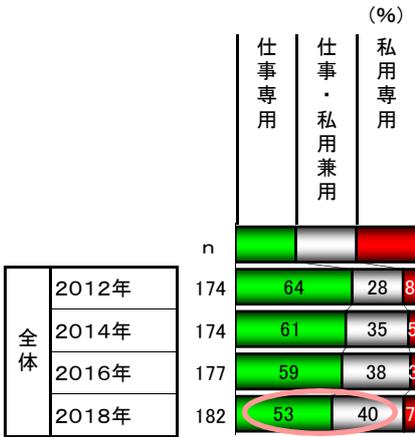


## 4 軽トラック

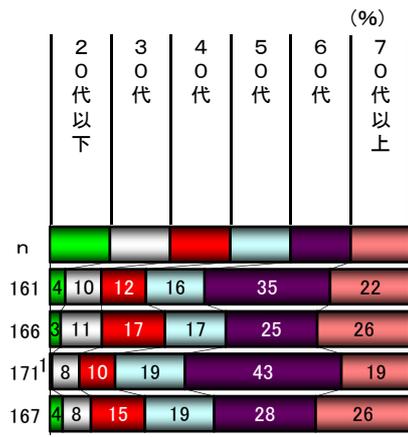
- 仕事専用(53%)および仕事・私用兼用(40%)を合わせると93%が仕事に使用(図表10-40)。
- 主運転者の職業は「農業」が62%で最も高い(図表10-42)。
- 購入選択理由は「細い道が多いなど道路条件の関係」が36%で最も高い(図表10-43)。
- 用途は「田畑への往復・農機具・作物の運搬」が57%、配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業現場等」が47%で最も高い(図表10-44~45)。
- 月間走行距離の平均値は543km(図表10-46)。
- 行動半径は「~10km」が58%、運行形態は「往復型」が65%(図表10-47~48)。
- スペース積載率は「半分以下」が5割強を占める(図表10-49)。
- 次期買い替え時意向車は、同タイプ・同クラスの「軽トラック」が64%(図表10-51)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が59%、車両面以外では「車両価格」が58%で最も高い(図表10-52)。

ユーザー

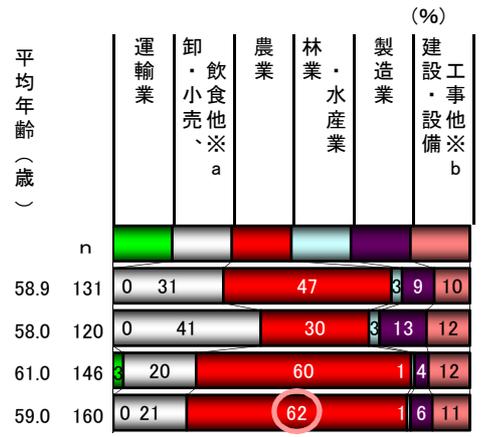
図表10-40 使用用途パターン



図表10-41 主運転者年代



図表10-42 主運転者職業

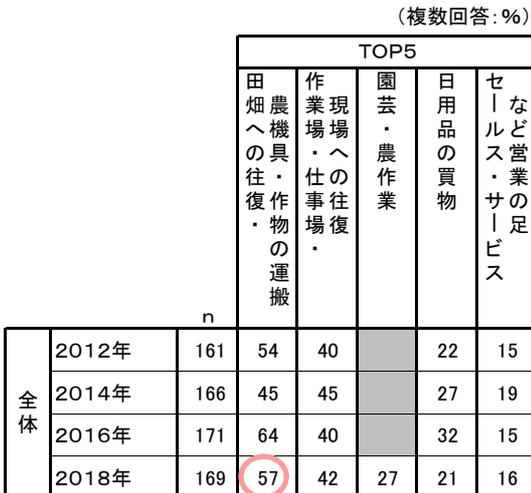


※a 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等  
 ※b 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

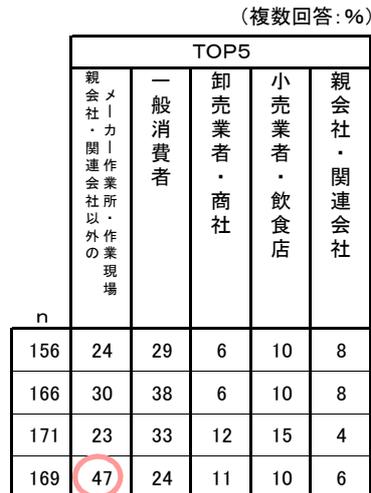
図表10-43 購入選択理由



図表10-44 使用用途



図表10-45 荷物の配送・納入先

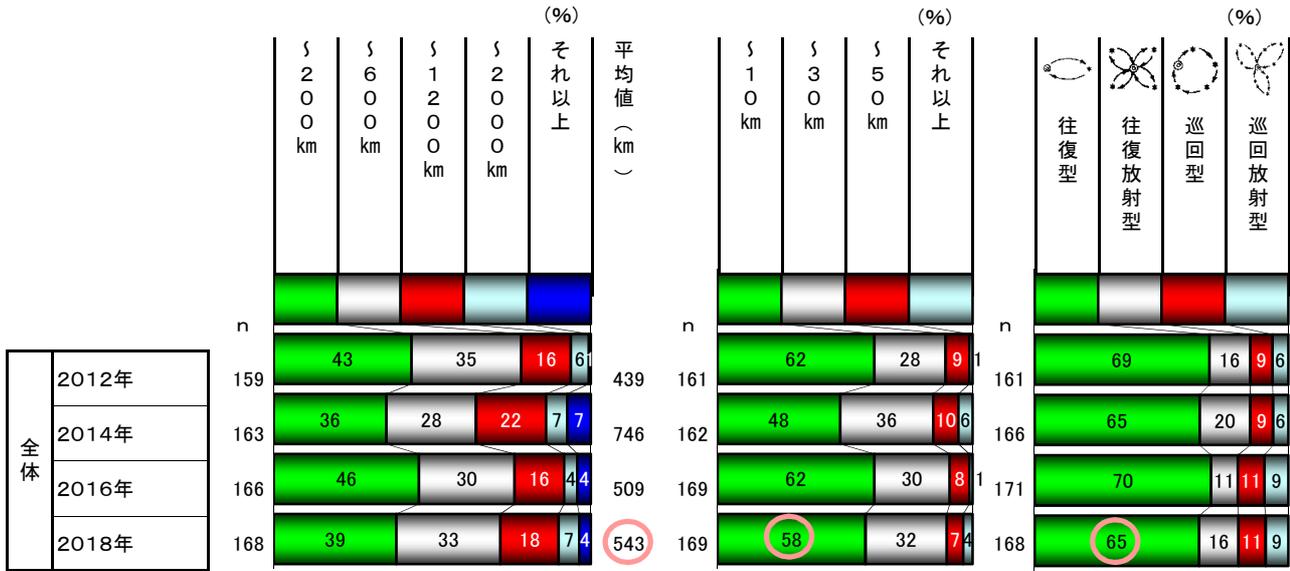


(注意) 図表10-41~図表10-45は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表10-46 月間走行距離

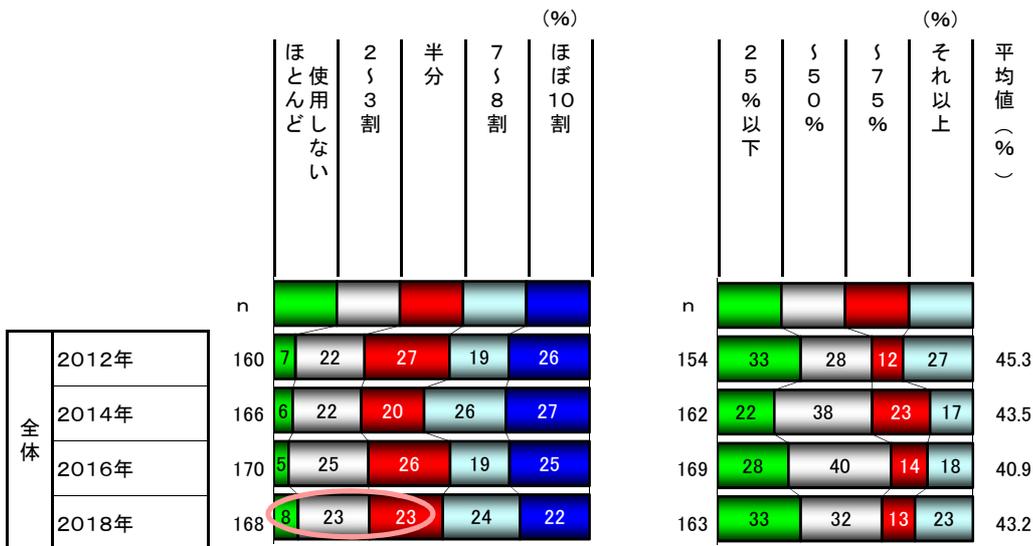
図表10-47 行動半径

図表10-48 運行形態



図表10-49 通常のスペース積載率

図表10-50 通常の重量積載率



(注意) 図表10-46～図表10-50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10-51 次期買い替え意向車(車種間移行)

図表10-52 次期買い替え意向車(重視点)

年	n	移行傾向 (%)			車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		軽トラック	他タイプ・プラス移行	他タイプ移行	燃費の良さ	耐久性	運転のしやすさ	安全性	エンジンの馬力	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・購入条件・値引等	販売店との関係
2012年	168	74	10	15	66	35	43	41	21	48	37	24	13	18
2014年	168	74	11	14	61	39	42	45	32	51	33	24	17	19
2016年	175	73	14	11	61	41	48	50	23	61	36	23	23	15
2018年	178	64	17	17	59	41	41	32	23	58	37	26	17	15

## 5 軽キャブバン

- 仕事専用(55%)および仕事・私用兼用(34%)を合わせると89%が仕事に使用(図表10-53)。
- 主運転者の職業は「卸・小売、飲食他」が59%で最も高い(図表10-55)。
- 購入選択理由は「税金が安い」が43%で最も高い(図表10-56)。
- 用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が49%、配送・納入先は「一般消費者」が46%で最も高い(図表10-57~58)。
- 月間走行距離の平均値は961km(図表10-59)。
- 行動半径は「30km以下」が8割強、運行形態は「往復型」が42%(図表10-60~61)。
- スペース積載率は「7割以上」が約5割を占める(図表10-62)。
- 次期買い替え時意向車は、同タイプ・同クラスの「軽キャブバン」が56%(図表10-64)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が71%、車両面以外では「車両価格」が66%で最も高い(図表10-65)。

ユーザー

図表10-53 使用用途パターン

		n (%)			
		仕事専用	仕事・私用兼用	私用専用	
全体	2012年	154	44	39	17
	2014年	153	46	38	16
	2016年	151	55	33	13
	2018年	154	55	34	12

図表10-54 主運転者年代

		n (%)						平均年齢(歳)	
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上		
全体	2012年	128	4	15	19	21	30	12	54.0
	2014年	127	2	16	27	18	24	14	53.9
	2016年	131	3	11	25	19	31	10	54.7
	2018年	136	2	13	24	24	25	12	53.6

図表10-55 主運転者職業

		n (%)						
		運輸業	卸・小売、飲食他※a	農業	林業・水産業	製造業	建設・工事設備※b	
全体	2012年	113	3	61	8	2	10	17
	2014年	104	1	71	4	0	8	16
	2016年	121	3	57	15	0	7	18
	2018年	130	7	59	6	1	5	22

※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10-56 購入選択理由

		TOP10 (複数回答:%)										
		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	車両本体価格が安い	細い道路が多いとの関係	積載量が多い	燃費が良い	出先での駐車スペースの関係	人を乗せることができる	事務所・自宅の駐関係	スペースの関
全体	2012年	127	50	36	49	21	39	34	20	12	31	7
	2014年	128	53	38	45	23	27	28	16	14	26	13
	2016年	132	42	40	36	18	27	27	16	14	26	10
	2018年	136	43	40	35	32	32	31	21	20	19	13

図表10-57 使用用途

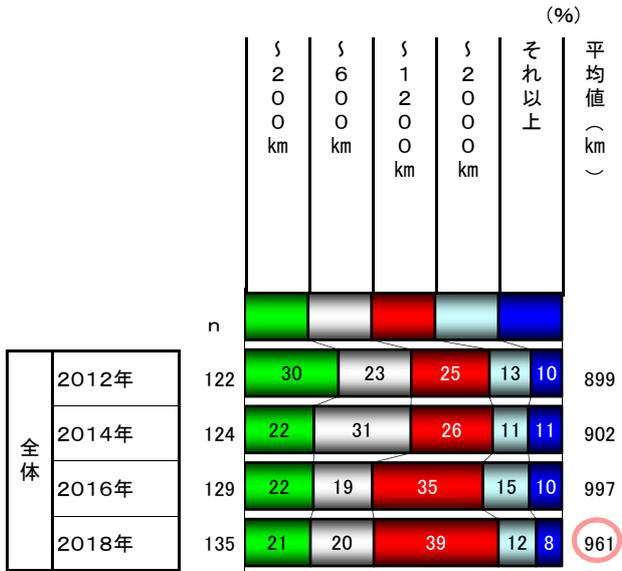
		TOP5 (複数回答:%)					
		作業場・仕事場・現場への往復	セールス・営業の足	一般家庭などの最終集荷	委託荷の輸送	日用品の買物	
全体	2012年	128	46	35	33	13	38
	2014年	128	41	34	33	15	34
	2016年	132	47	33	32	22	27
	2018年	136	49	39	35	27	25

図表10-58 荷物の配送・納入先

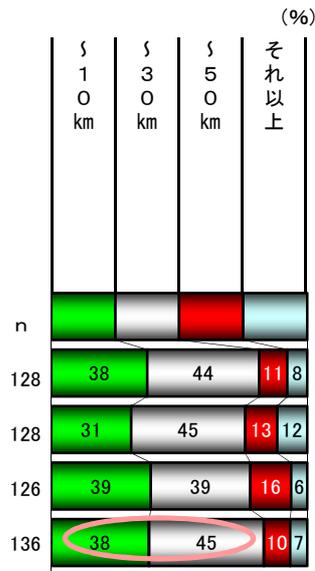
		TOP5 (複数回答:%)					
		一般消費者	親会社・関連会社以外のメーカー・作業所・作業現場	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社	
全体	2012年	126	40	27	17	6	9
	2014年	125	50	23	21	5	4
	2016年	132	42	33	23	8	8
	2018年	136	46	32	13	10	4

(注意) 図表10-54~図表10-58は、使用用途が“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

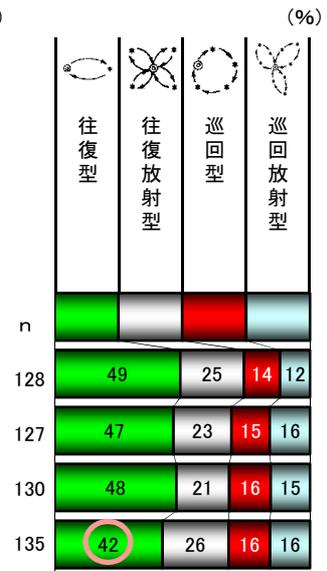
図表10-59 月間走行距離



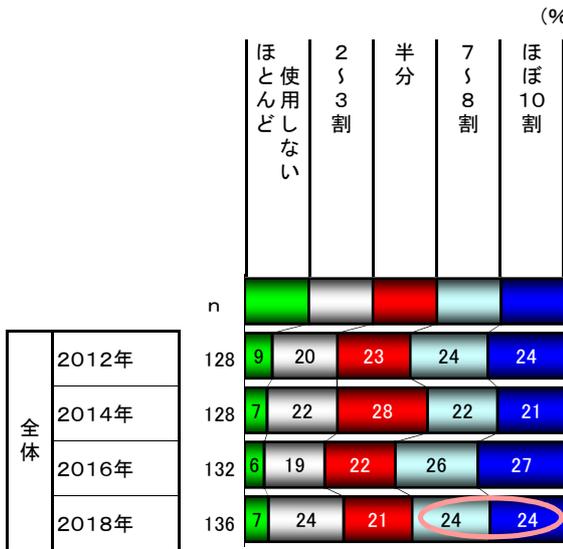
図表10-60 行動半径



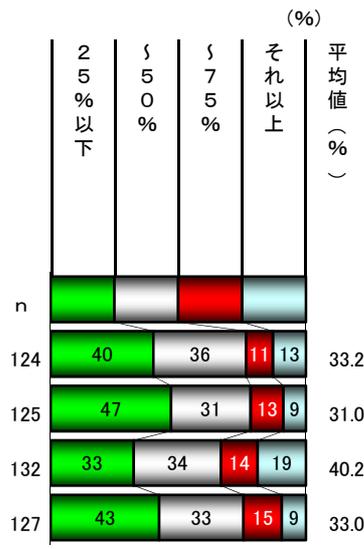
図表10-61 運行形態



図表10-62 通常のスペース積載率



図表10-63 通常の重量積載率



(注意) 図表10-59～図表10-63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10-64 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・プラス移行	他タイプ移行
2012年	151	49	6	45
2014年	152	58	9	34
2016年	151	64	9	28
2018年	149	56	12	32

図表10-65 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	荷室の広さ	安全性	運転のしやすさ	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
2012年	154	74	34	46	54	37	65	34	34	20	11
2014年	153	73	30	51	47	39	53	37	28	17	16
2016年	151	72	35	43	52	43	61	35	27	24	9
2018年	154	71	43	42	41	40	66	34	29	20	17