

2022年度  
小型・軽トラック市場動向調査

2023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2022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、カーボンニュートラルに向けた社会の流れを受けた次世代環境車や電気自動車に対するユーザー意識の変化、燃料価格高騰やドライバー不足が及ぼす輸送への影響と対応策等、小型・軽トラック市場を取り巻く社会的な環境変化の影響、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6項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。

- ① 環境問題・次世代環境車・電気自動車に対する意識
- ② 輸送状況の変化とサービスへの期待
- ③ 安全意識と先進安全技術
- 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
- ⑥ 個人軽貨物輸送業者の実態

調査は、一般の事業所を対象とした<事業所調査>と、実際に小型・軽トラックを保有している個人・法人ユーザーを対象とした<ユーザー調査>の2つをベースとし、今回は個人軽貨物輸送業者を対象とした<WEB調査>をトピック調査として追加実施しております。

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することで、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つものとなれば幸いです。

最後になりましたが、ご多用中にもかかわらず積極的に分科会に参加し貴重なご意見を賜り、熱心な討議・分析に取り組んでいただきました分科会の委員、オブザーバーの皆様、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。

2023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 スズキ株式会社)

## 目 次

I.	調査概要	1
II.	調査結果の要約	
	今回調査結果のまとめ	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	13
	第2章 需要構造の実態	
	1 需要実態と車種間移行状況	24
	2 直近2年間購入ユーザーの特性	28
	3 買い替えについての意見	29
	第3章 使用実態	
	1 使用パターン	30
	2 仕事利用での使用状況	31
	3 私用利用での使用状況	35
	第4章 今後の購入・保有意向	
	1 次期買い替え意向車	38
	2 今後の保有意向	40
	3 今後の購入意向	41
	第5章 車種別分析	
	1 小型トラック	43
	2 小型キャブバン	46
	3 小型ボンバン	49
	4 軽トラック	51
	5 軽キャブバン	53
	第6章 環境問題・次世代環境車・電気自動車に対する意識	
	1 環境問題に対する意識	55
	2 燃料価格高騰に対する意識	57
	3 次世代環境車に対する意識	59
	4 電気自動車への要望	68
	第7章 輸送状況の変化とサービスへの期待	
	1 輸送状況の変化と輸送活動についての考え方	78
	2 輸送手段の変化	79
	3 各配達サービスの利用状況	80
	4 各配達サービスの利用理由	82
	5 カーサービスの利用状況と利用意向	83

## 目 次

第8章 安全意識と先進安全技術	
1 安全性に対する意識	87
2 先進安全技術に対する意識	94
3 自動運転に対する意識	97
4 コネクティッド機能利用状況	103
第9章 運転手不足の現状と課題	
1 運転手不足の困窮度	105
2 運転手の実態	107
3 運転手募集状況	108
4 運転手採用の障害点	109
5 運転手採用対策	110
6 各免許区分の運転手不足と不足見込み	111
7 新免許制度への対応	112
第10章 農家におけるトラック・バン	
1 農家の現状	113
2 農家の形態と継続意向	114
3 農家におけるトラック・バンの動向	115
4 農家の使用実態	116
5 トラック・バン共同利用と輸送業務外部委託の意向	117
第11章 個人軽貨物輸送業者の実態	118



# 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・軽トラック保有ユーザー（個人・法人）を対象とする「ユーザー調査」  
 (3) 軽トラック・バン保有の個人軽貨物輸送業者を対象とする「WEB調査」  
 の3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：2,409標本 有効回収数746標本(31.0%)
- 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：2022年8月12日(金)～10月21日(金)
- 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%	2,409	746	31.0%
運輸業	100人以上	1,778	0.3%	199	40	20.1%
	50～99人	2,281	0.4%	219	35	16.0%
	49人以下	16,885	3.2%	420	118	28.1%
建設・設備工事業	100人以上	821	0.2%	88	18	20.5%
	50～99人	1,304	0.2%	94	25	26.6%
	49人以下	40,409	7.7%	129	58	45.0%
製造業	100人以上	2,660	0.5%	120	25	20.8%
	50～99人	3,432	0.7%	80	25	31.3%
	49人以下	53,787	10.3%	98	50	51.0%
卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	98,269	18.8%	306	111	36.3%
	9人以下	142,103	27.2%	336	130	38.7%
情報通信業、医療・福祉 教育・学習支援業 サービス業	10人以上	89,873	17.2%	173	61	35.3%
	9人以下	68,570	13.1%	147	50	34.0%

(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) 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1,264標本
- ④ 調査方法：訪問留置調査法
- ⑤ 回答者：＜個人＞主運転者、＜法人＞経営者または、事業所の車両管理担当者
- ⑥ 調査期間：2022年8月12日（金）～10月12日（水）
- 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 車種別・最大積載量別母集団・構成比・回収数

				母集団	構成比	回収数
小型・軽貨物自動車 合計				13,267,594	100.0%	1,264
小型貨物車	トラックタイプ	キャブオーバー	2,001～3,499kg 自家用	585,943	4.4%	108
			営業用	163,783	1.2%	85
		2,000kg	自家用	799,371	6.0%	118
			営業用	67,376	0.5%	86
	バンタイプ	1,000～1,999kg		633,850	4.8%	116
		～999kg		177,082	1.3%	88
	バンタイプ	キャブ	850kg以上	1,196,701	9.0%	118
			600～750kg	275,689	2.1%	85
		ボンネット	909,383	6.9%	77	
小型貨物車 計				4,809,178	36.2%	881
軽貨物車	トラックタイプ			4,940,603	37.2%	180
	バン	キャブオーバー		2,813,290	21.2%	152
		ボンネット		704,523	5.3%	51
軽貨物車 計				8,458,416	63.8%	383

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。

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

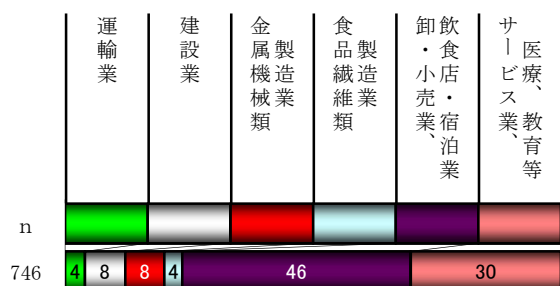
(3) WEB調査

- ① 調査地域：全 国
- ② 調査対象：軽トラック・バン保有の個人軽貨物輸送業者
- ③ 標本数：有効回収数53標本
- ④ 調査方法：WEB調査法
- ⑤ 回答者：主運転者
- ⑥ 調査期間：2022年10月21日（金）～10月26日（水）

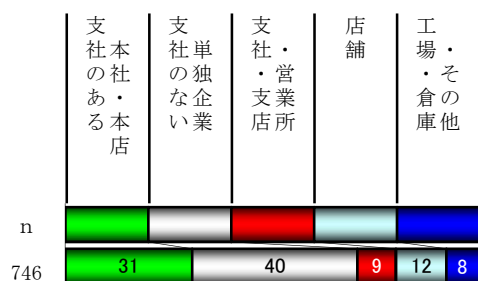
3. 調査対象者の属性

(1) 事業所調査（従業員数5人以上）

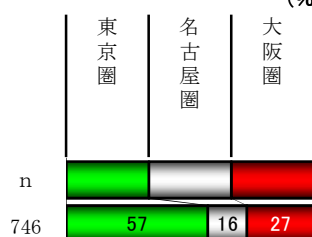
図表1 業種 (%)



図表2 事業所の形態 (%)

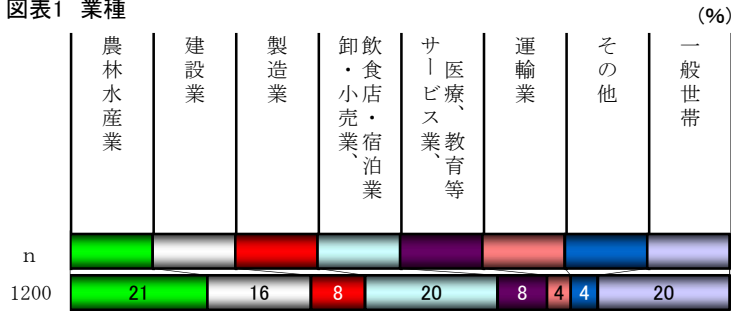


図表3 事業所の所在地 (%)

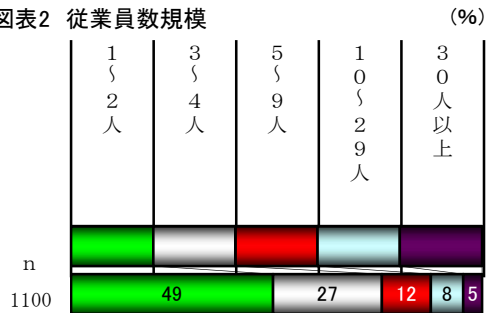


## (2) ユーザー調査

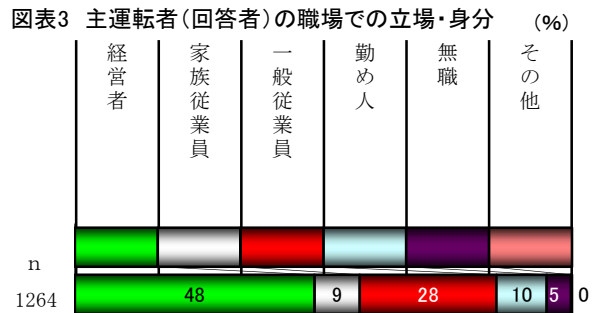
図表1 業種



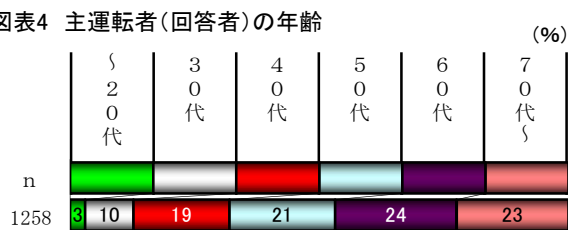
図表2 従業員数規模



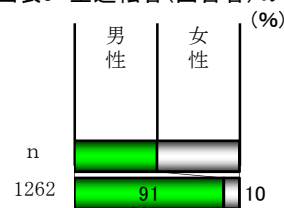
図表3 主運転者(回答者)の職場での立場・身分



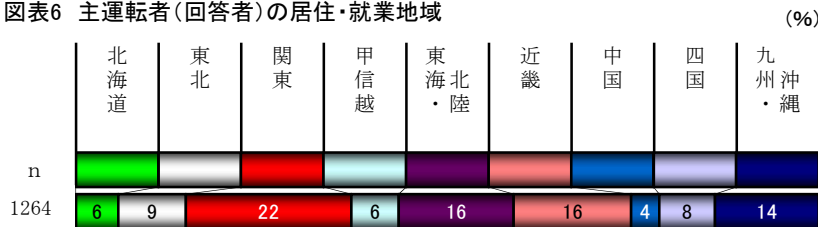
図表4 主運転者(回答者)の年齢



図表5 主運転者(回答者)の性別

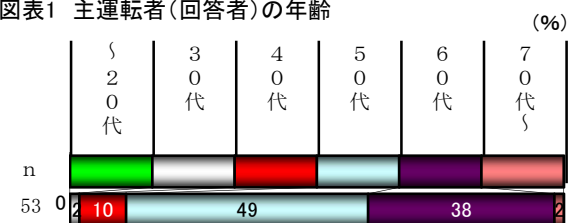


図表6 主運転者(回答者)の居住・就業地域

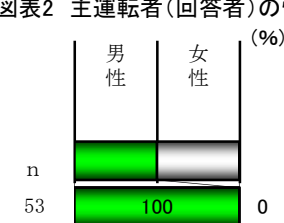


## (3) WEB調査

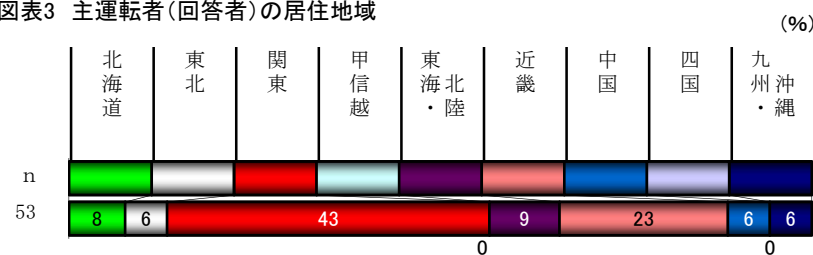
図表1 主運転者(回答者)の年齢



図表2 主運転者(回答者)の性別



図表3 主運転者(回答者)の居住地域



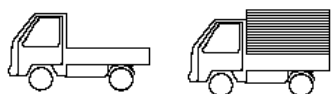
#### 4. 報告書利用上の留意点

- (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** **WEB** 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。

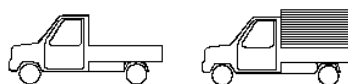
● 小型トラック : 4ナンバー小型トラック、2トンシャーシの1ナンバー車  
3.5トン未満で貨物積載系の8ナンバー車

● 軽トラック : 軽四輪トラック

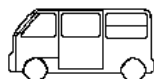
● トラック (含、アルミパネル)  
キャブオーバートラック  
(キャブトラック)



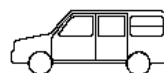
ボンネットトラック  
(ボントラック)



● バン (除、ワゴン・コーチ)  
キャブオーバースバン  
(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 |

※ 保有規模のトラック・バンに普通トラックは含まれない

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

## ② 運輸業の分類

- 貨物運送業 … 調査票質問上の「営業内容」回答選択肢で、
- 定期路線運送
  - 宅配輸送
  - 引越しサービス業
  - 特定企業の長期輸送代行(備車提供)
  - 特定企業の在庫管理・配送代行
  - 特定企業への運転手派遣
  - 他の運送業者の委託荷輸送
  - 航空便輸送
- のいずれかに回答のあったもの。
- ※従業員数5人未満の貨物運送業は含まれない
- 旅客運送業
- ・倉庫業等 … 上記の「営業内容」にあてはまらないもの。
- 具体的な業種としては、
- 道路旅客運送業
  - 倉庫業
  - 梱包業
- 等

## 5. 調査の企画・分析

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

### 調査部会

市場調査 小型・軽トラック分科会 参画会社

分科会主査 スズキ株式会社

委 員 いすゞ自動車株式会社

〃 株式会社SUBARU

〃 ダイハツ工業株式会社

〃 トヨタ自動車株式会社

〃 日産自動車株式会社

〃 日野自動車株式会社

〃 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～ (2022年8～10月調査)

- 保有台数は小型トラック、軽ボンバンの減少傾向が継続。事業所における全体的な物資輸送量は減少し、運輸業では運転手不足の困窮度に改善が見られるものの、未だ半数以上の事業所が運転手不足に困窮。従業員数の減少により保有台数を減らしている事業所も発生している。
- 半数以上が運転手不足で困窮する運輸業では、30～50代男性運転手の採用意向が最も高い一方、採用実態では60代以上男性運転手の採用が最も高く、「運転操作の問題」「荷役作業が困難」等の課題があげられる。今後の30～50代男性運転手採用には「給与水準の引き上げ」「未経験者を育成するための教育の充実」が有効と考える事業所が多い。
- 「新型コロナウイルス感染拡大の影響」に加え、運輸業以外では「原材料価格の上昇」、運輸業では「燃料価格の上昇」により経営状態は18年度より悪化。輸送合理化策として、「保有台数の適正化」「買い替え延期」を実施する事業所が増加している。
- 環境意識の醸成と燃料価格高騰を背景に、小型・軽トラックで次世代環境車の導入意向が増加。中でもハイブリッド車意向が最も高いが、電気自動車も軽トラック・軽バンで意向が増加。次世代環境車の導入においては「車両価格の高さ」が共通課題。電気自動車の導入においては「充電設備の設置コスト」「バッテリーの耐用年数」「航続距離」が懸念点の上位にあがるが、「航続距離」の懸念は18年度より減少している。
- 自動車の安全性に対する意識はトラック・バンを保有する事業所全体で高い。運輸業では車両購入時の安全性重視度が高く、「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」の装着意向が高い。合わせて自動運転への期待・導入意向も増加している。

### I 時系列分析

#### 第1章 保有状況と変化の背景

- 保有台数全体は1207万台に増加。小型トラック・軽ボンバンは減少傾向が継続。
- 直近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「保有減」事業所が「保有増」事業所を上回るも大半は変化なし。

##### <保有変化の背景>

運輸業の経営状態は18年度から悪化。物資輸送量の減少や従業員減少が小型トラックの保有台数減に影響。経営不調の要因として、「新型コロナウイルス感染拡大の影響」の他、運輸業では「燃料価格の上昇」が特徴的にあがる。運輸業における運転手不足は18年度から減少するも、半数は困窮。

#### 第2章 需要構造の実態

- 小型・軽トラック・バン全体の販売台数は2020年（新型コロナウイルス感染拡大）以降大きく減少。

##### <需要動向の背景>

直近2年間に代替したユーザーにおける前保有車の保有期間は、小型・軽ともに長期化。軽は購入時期を予定より早めたユーザーが遅らせたユーザーを上回る。また、小型から新車軽へのダウンサイジングが進行、軽歩留まり（軽から軽へ）も引き続き高く、軽販売台数増加の要因と思われる。

#### 第3章 使用実態

- 使用パターンでは「仕事・私用兼用」比率が上昇。仕事利用では、軽トラック以外で「作業場・仕事場・現場への往復」が最も高く、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18年度から上昇。
- 仕事利用の行動半径は、いずれの車種も「～10km」が18年度から増加。
- 仕事利用の平均月間走行距離は、18年度に比べ短距離化。
- 仕事利用の運行形態は、いずれの車種も「往復型」が最多。小型トラックの運輸業では「巡回型」が上昇。
- 私用利用では、小型・軽トラックは「園芸・農作業」が、小型バンは「通勤・通学」が、軽キャブバン・ボンネットバンは「日用品の買物」が高い。
- 私用利用の平均月間走行距離は、仕事利用に比べ短い。
- 私用利用では、小型トラックが重量・スペース積載率ともに最も高い。

##### <使用変化の背景>

Eコマースの拡大により、ラストワンマイルを担う行動半径の短い近距離輸送が増加。また、運輸業以外では業務効率化として輸送の外注化を推進したことで、車両の稼働率が低下し、月間走行距離の短距離化が進展。

#### 第4章 今後の購入・保有意向

- 次期買い替え意向車は、小型は同タイプ・同クラス歩留まり意向が継続。軽キャブバン・ボンバンは他タイプ移行が増加。特に軽キャブバンでの軽乗用車意向比率が上昇。
- 今後1～2年間の保有増減の見通しをみると、運輸業では保有増の見通しをしている事業所が増加、運輸業以外ではほとんどの事業所で変わらない見通し。

##### <今後の保有増減の背景>

運輸業以外、運輸業ともに、今後1～2年間の経営状態の見通しを好調とみる事業所が18年度から上昇。また、物資輸送量も増加する見通しの事業所が減少する見通しの事業所を上回るものの、運輸業以外では不景気や資金・経済的困難から「代替延期」層が増加している。

## II トピックス分析

#### 第6章 環境問題・次世代環境車・電気自動車に対する意識

- 環境意識の醸成と燃料価格高騰の背景から、小型・軽トラックで次世代環境車の導入意向が増加。「電気自動車」は事業所調査では軽トラックで、ユーザー調査では軽バンでの意向が最も高い。「車両価格」「充電設備」「バッテリー」「航続距離」の懸念は残るも、事業所調査では「航続距離」の懸念は減少。
  - ・燃料価格高騰に負担を感じている事業所は8割を超え、「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」事業所は71%。
  - ・事業所調査では軽トラックで、ユーザー調査では軽バンで「電気自動車」の購入意向が高い。
  - ・次世代環境車共通の懸念は「車両価格」。「電気自動車」の懸念については「充電設備」「バッテリー」「航続距離」が高いが、事業所調査では「航続距離」の懸念が18年度から大きく減少。

#### 第7章 輸送状況の変化とサービスへの期待

- 輸送業務では少量・軽量・近距離が直近2年で増加。運輸業以外では宅配便等の外注を約7割が現在利用。宅配便を中心とした各配達サービスの利用意向が増加。運輸業におけるカーシェアリングの現利用・利用意向は運輸業以外に比べ低く、希望の車両を利用できる確実性がないことがネック。
  - ・直近2年で少量・軽量・近距離の輸送業務が増加。
  - ・現在利用の輸送手段は、運輸業以外では「宅配便等の外注」、運輸業では「自社の車」が7割前後で最も高い。
  - ・配達サービス利用状況は、引続き宅配便の現利用・利用意向が最も高いものの、その他配達サービスの利用意向も増加。
  - ・カーシェアリングの現利用、利用意向は全体で1割程度。運輸業以外は運輸業に比べ利用意向が高い。非利用理由は「トータルコストが割高」「時間・期間の制約がある」「希望の車両を利用できる確実性がない」ことがあがり、特に運輸業では「希望の車両を利用できる確実性がない」ことが高い。

#### 第8章 安全意識と先進安全技術

- 自動車の安全性に約8割の事業所が関心あり。運輸業では購入時重視が約8割と18年度調査から増加。有償装着意向は「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」が高い。事業所調査において、自動運転技術への期待度・導入意向ともに18年度より増加。
  - ・自動車の安全性に対し約8割の事業所が関心を持ち、約7割の事業所が購入時に重視。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「衝突被害軽減ブレーキ」。
  - ・事業所調査全体では、自動運転技術への期待が6割以上で、期待度・導入意向ともに18年度より増加。
  - ・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」「ルート最適化管理」。

#### 第9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減少するも約半数は未だ困窮。60代以上男性運転手の採用率が最も高く「運転操作等で問題」「荷役作業が困難」等が障害点としてあがる。現在、今後ともに30～50代男性運転手の採用意向が高く、今後の運転手採用に有効な対策として「給与水準の引き上げ」「未経験者を育成する為の教育の充実」を検討。
  - ・運輸業では65歳以上運転手のいる事業所比率が5割以上に増加。
  - ・運輸業は30～50代男性運転手の採用意向が高いものの、60代以上男性運転手の採用率が最も高く、採用上の障害点は「運転操作等で問題」「荷役作業が困難」「免許が限定的」があがる。
  - ・運輸業は運転手採用対策に積極的であり、「給与水準の引き上げ」「未経験者を育成する為の教育の充実」が採用に有効と考える。

#### 第10章 農家におけるトラック・バン

- 農家の4割弱が規模縮小・廃業予定。うち3割弱が保有減もしくは保有中止。
  - ・一方で、主運転者50代以下では今後について規模拡大・会社運営の意向がみられる。
  - ・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。
  - ・4割弱の農家が規模縮小もしくは廃業の意向。一方、主運転者50代以下では「規模を拡大・会社運営予定」が約4割。
  - ・現保有車、次期購入意向車ともに軽トラックが最も多い。但し、規模縮小・廃業予定農家では3割弱が保有減もしくは保有中止の意向をしめす。
  - ・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

- 保有台数全体は1207万台に増加。小型トラック・軽ボンバンは減少傾向が継続。
- 直近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「保有減」事業所が「保有増」事業所を上回るも大半は変化なし。

## <保有変化の背景>

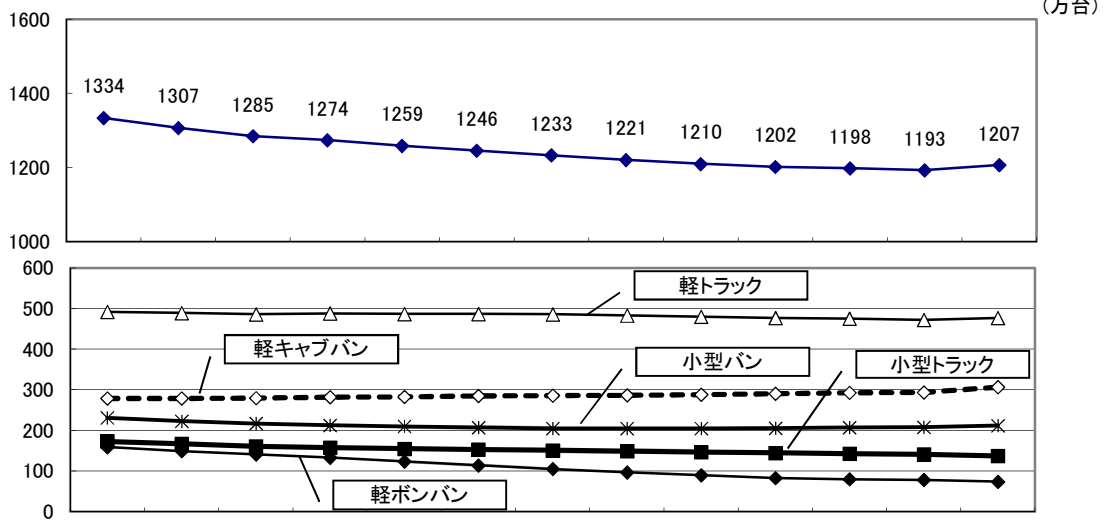
運輸業の経営状態は18年度から悪化。物資輸送量の減少や従業員減少が小型トラックの保有台数減に影響。経営不調の要因として、「新型コロナウイルス感染拡大の影響」の他、運輸業では「燃料価格の上昇」が特徴的にあがる。運輸業における運転手不足は18年度から減少するも、半数は困窮。

## 1 トラック・バンの保有状況

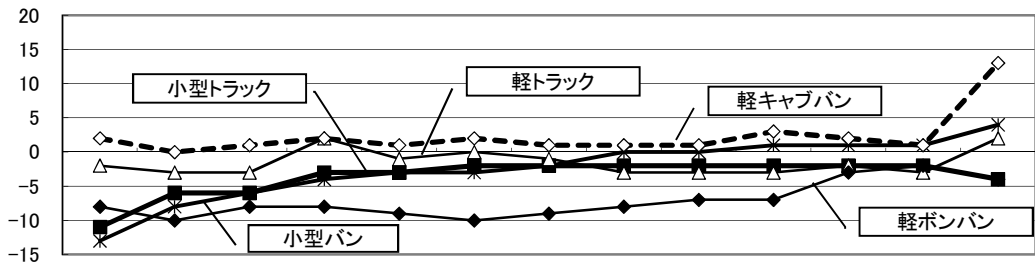
### ●保有台数全体は1207万台に増加

一車種別にみると、小型バン・軽キャブバンは増加傾向となっており、特に軽キャブバンの増加が目立つ。20年まで減少傾向であった軽トラックは増加。一方、小型トラック・軽ボンバンは減少傾向が継続（図表1-1）。

図表1-1 保有台数の推移



保有台数の増減変化



	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2022年	
小型・軽貨物 (トラック・バン)合計	1334	1307	1285	1274	1259	1246	1233	1221	1210	1202	1198	1193	1207	
小型トラック	保有台数	173	167	161	158	155	153	151	149	147	145	143	141	137
	増減	▲11	▲6	▲6	▲3	▲3	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲4
小型バン	保有台数	231	223	217	213	210	207	205	205	205	206	207	208	212
	増減	▲13	▲8	▲6	▲4	▲3	▲3	▲2	+0	+0	+1	+1	+1	+4
軽トラック	保有台数	492	489	486	488	487	487	486	483	480	477	475	472	477
	増減	▲2	▲3	▲3	+2	▲1	+0	▲1	▲3	▲3	▲3	▲2	▲3	+2
軽キャブバン	保有台数	279	279	280	282	283	285	286	287	288	291	293	294	307
	増減	+2	+0	+1	+2	+1	+2	+1	+1	+1	+3	+2	+1	+13
軽ボンバン	保有台数	159	149	141	133	124	114	105	97	90	83	80	78	74
	増減	▲8	▲10	▲8	▲8	▲9	▲10	▲9	▲8	▲7	▲7	▲3	▲2	▲4

※2021年についてはデータに不備があり除外

※2022年の軽貨物保有台数のみ12月末時点データ (注)各年3月末、4ナンバーの保有台数

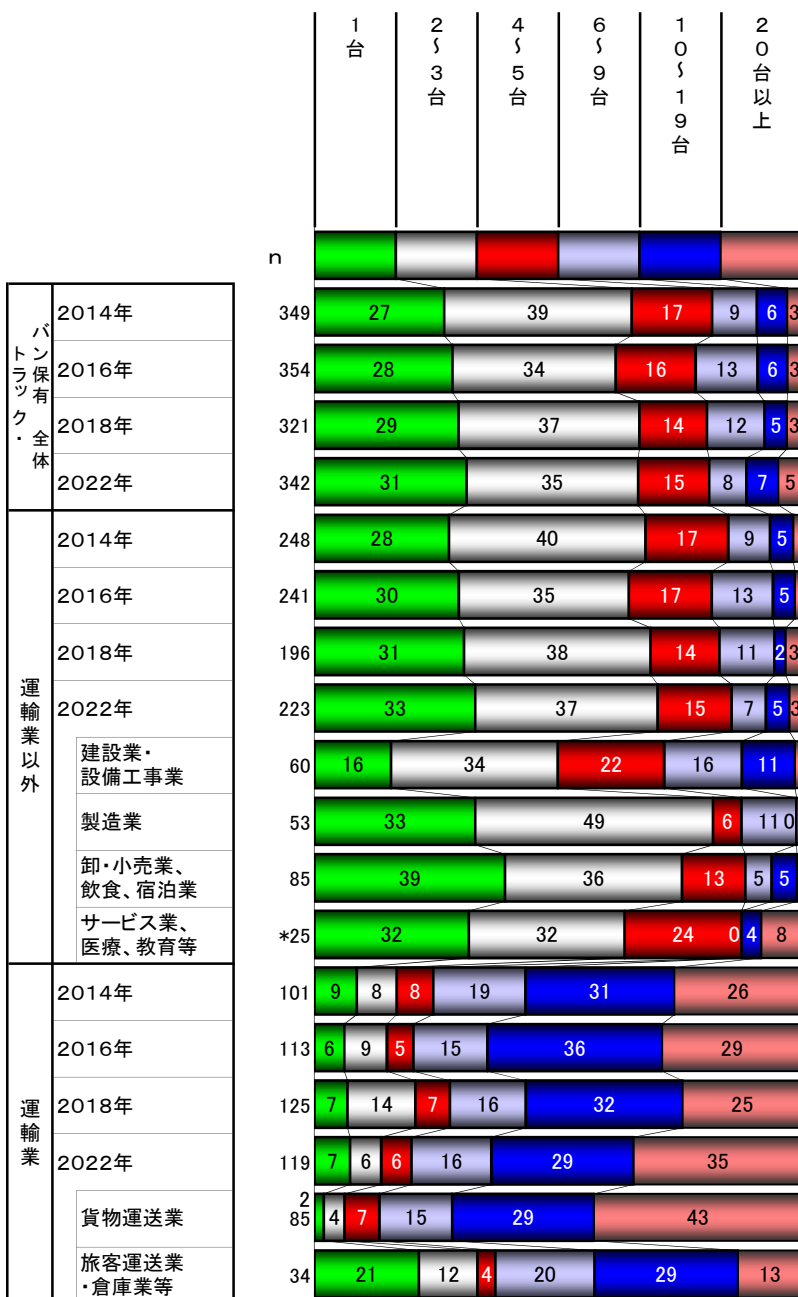
※一般財団法人自動車検査登録情報協会 及び  
一般社団法人全国軽自動車協会連合会 より

## 2 保有台数の変化

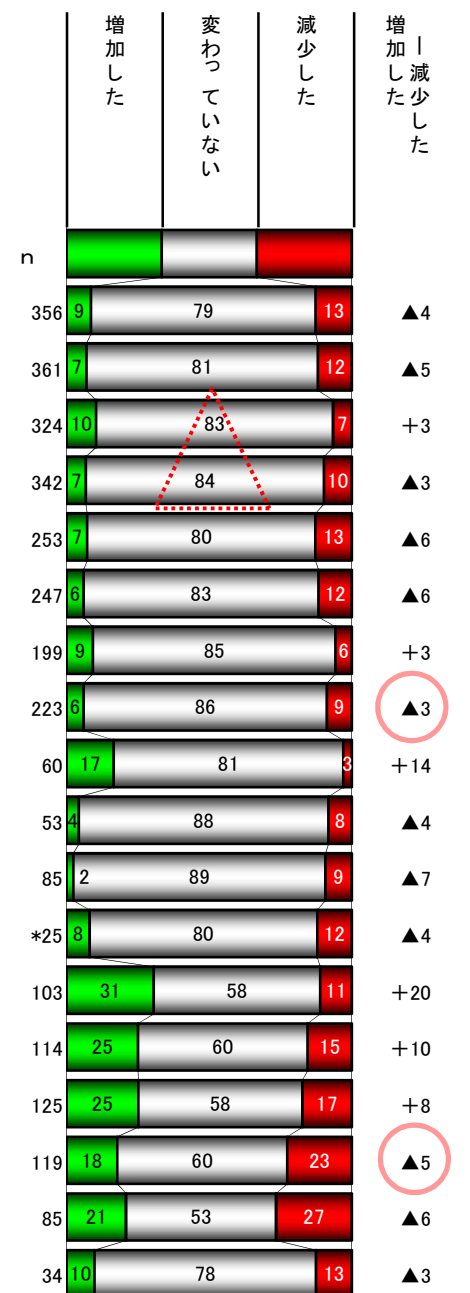
### ●保有台数の変化では、運輸業以外、運輸業ともにトラック・バンの保有が「減少した」事業所比率が「増加した」事業所比率を上回るも大半は変化なし

- トラック・バン平均保有台数の増減をみると、18年度までは増加傾向であったものの、22年度では減少。運輸業以外では減少の一方、運輸業は増加（図表1-2）。
- 運輸業以外、運輸業ともに「減少した」事業所比率が「増加した」事業所比率を上回るも、全体としては「変わっていない」の比率が増加（図表1-3）。
- 保有車種別でみると、「軽ボンバン」以外では「減った+中止」比率が「増えた」比率を上回る。ただし、いずれの車種においても「変わっていない」が9割近くを占める（図表1-4）。
- 保有台数が増加した理由の上位項目は「従業員が増えたため」「積荷の種類が変わったため」「輸送活動をこの事業所で行うようになったため」があがる（図表1-5）。
- 一方、保有台数が減少した理由では「従業員が減ったため」「輸送量が減ったため」「経費を節約するため」「運転手不足から」が上位にあがる（図表1-6）。
- 保有台数増減の社会的背景では、増加・減少ともに「全体的な景気の影響」「新型コロナ拡大の影響」が上位にあがる。また、減少理由ではさらに「ガソリンなど燃料価格の高騰」「高齢化社会の進展・労働力不足」もあがった（図表1-7）。

図表1-2 トラック・バンの保有台数(普通トラック含む) (%)



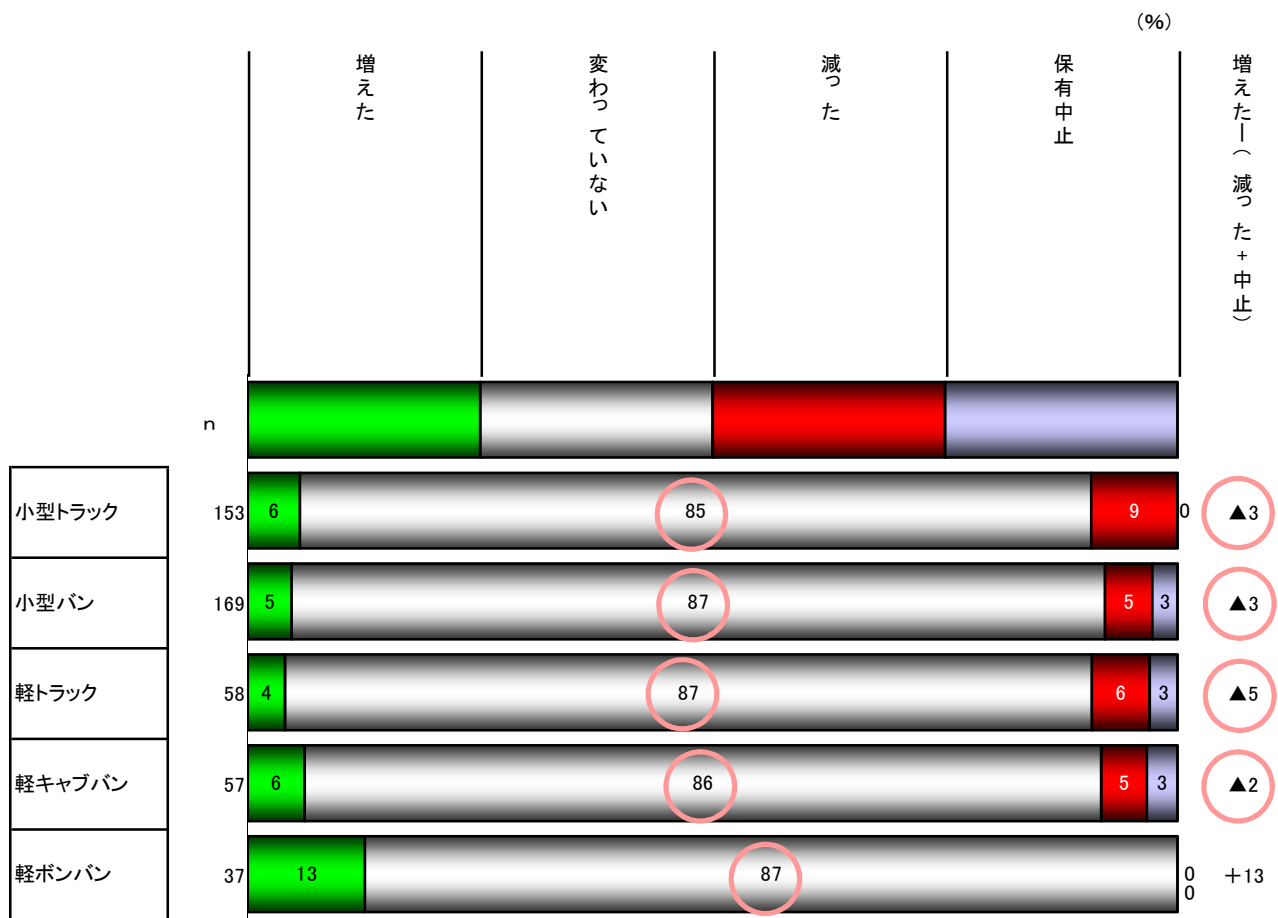
図表1-3 直近2年間のトラック・バン保有台数の増減 (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

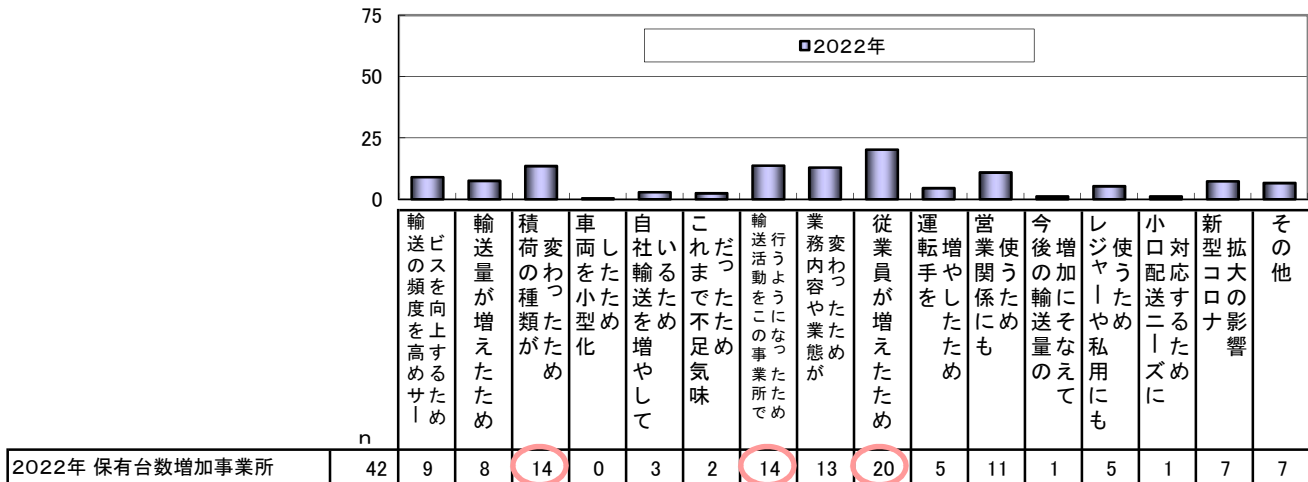
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表1-4 保有車種別にみた直近2年間の保有台数増減



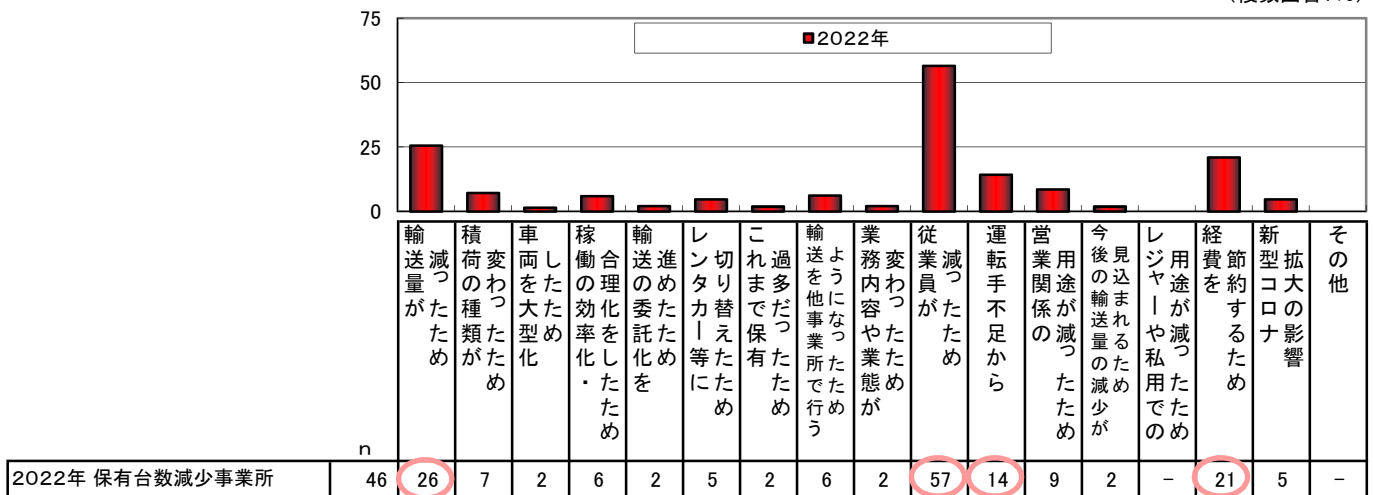
図表1-5 保有台数が増加した理由

(複数回答:%)



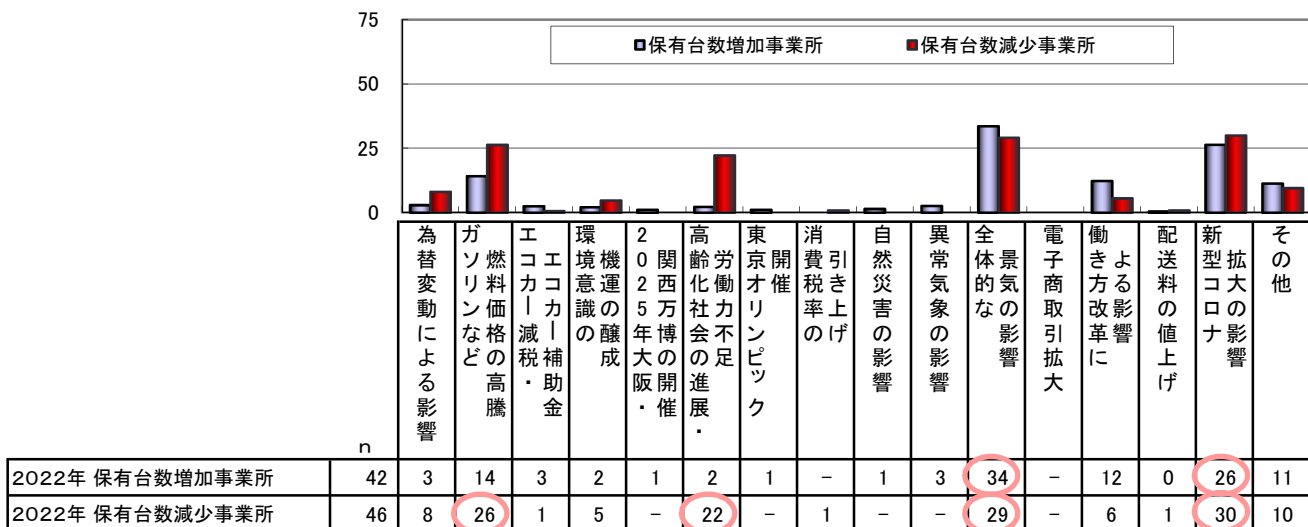
図表1-6 保有台数が減少した理由

(複数回答:%)



図表1-7 直近2年間で保有台数が増減した社会的背景

(複数回答:%)





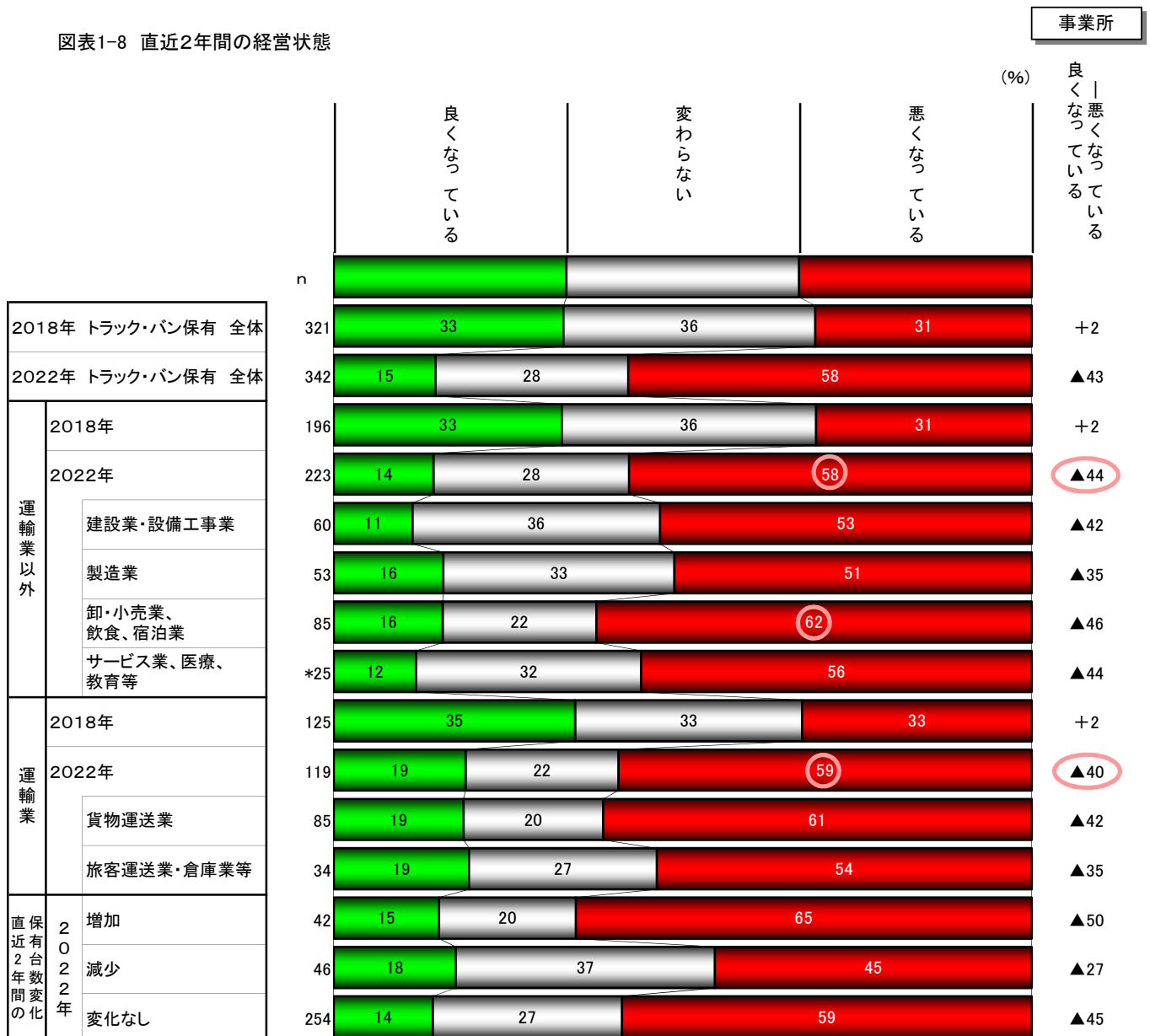
### 3 保有台数変化の背景

#### (1) 直近2年間の経営状態と物資輸送量の変化

●直近2年間の経営状態は「悪くなっている」事業所が6割弱を占める。経営不調の要因として「新型コロナウイルス感染拡大の影響」の他、運輸業以外では「原材料価格の上昇」、運輸業では「燃料価格の上昇」が多くあがる

- 直近2年間の経営状態が「悪くなっている」事業所が運輸業以外では58%、運輸業は59%といずれの業種においても「良くなっている」事業所の割合を上回る（図表1-8）。
  - ・運輸業以外では、特に＜卸・小売業、飲食、宿泊業＞で「悪くなっている」が高い。
- 経営好調要因は、運輸業以外では「取引先会社の経営好調」、運輸業では「取引先会社の増加」が最も高く、全体では「販売価格の安定」「人件費などの経費削減」「一般消費者の購買増加」が18年度から増加（図表1-9）。
- 経営不調要因は、運輸業以外、運輸業とも「新型コロナウイルス感染拡大の影響」が半数を超え高く、運輸業以外では「原材料価格の上昇」「全体的景気の停滞」、運輸業では「燃料価格の上昇」も高い（図表1-10）。
- 物資輸送量をみると、運輸業以外、運輸業ともに「減っている」比率が「増えている」比率を上回る（図表1-11）。
- 物資輸送量増加の要因は、運輸業以外、運輸業ともに「自社の営業活動の活発化」が半数以上で最も高い（図表1-12）。
- 直近2年間で増えている荷の種類・重さを見ると、種類、重量ともに「増えている荷はない」が7割以上を占める。運輸業以外では「不定期的な小口荷物」「不定期的な軽量荷物」が、運輸業では「不定期的な大口荷物」「不定期的な重量荷物」の比率が高い（図表1-13～14）。

図表1-8 直近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

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

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	民間建設投資の増加	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	取引先会社の経営好調	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	自動車維持費の削減	その他経営努力	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	働き方改革による影響	配送料の値上げ	法人税の引き下げ	自然災害からの	復興に基づく需要増	新型コロナウイルス	感染拡大の影響	その他
(注1) 全体	2018年	118	-	10	7	5	39	9	9	12	3	4	1	1	10	39	-	3	4	42	9	4	4	4	-	2			1		
	2022年	60	1	18	0	4	31	7	14	8	-	30	11	1	17	-	26	4	4	4	12	3	-	1	-	-		15	0		
運輸業以外	2018年	74	-	10	8	5	38	10	10	12	3	5	0	0	9	41	-	3	4	43	9	4	-	-	-	1			-		
	2022年	36	-	18	0	4	28	8	14	8	-	30	11	-	18	-	25	4	3	4	12	3	-	-	-	-		16	-		
運輸業	2018年	44	-	9	1	5	41	7	8	-			3	16	16	16	-	-	-	32	6	-	46	-	3			6			
	2022年	*24	6	11	-	10	59	-	13	11	-	31	6	8	8	-	37	-	6	-	16	-	-	11	-	-	8	3			

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	為替変動による影響	税・金利などの負担増	輸出の不振	全体的景気の停滞	東京オリンピック	閉幕後の需要減	働き方改革による影響	配送料の値上げ	自然災害の影響	新型コロナウイルス	感染拡大の影響	その他
(注2) 全体	2018年	93	2	19	5	17	5	27	26	11	30	6	4	13	3	21	2	9	-	38		2	4	2			3	
	2022年	189	2	9	2	13	3	7	10	7	38	3	10	19	3	14	7	2	0	33	0	6	10	0	60		2	
運輸業以外	2018年	52	2	20	6	17	6	28	28	10	31	7	3	9	3	19	2	9	-	39		2	3	2			2	
	2022年	120	2	9	2	13	4	7	11	7	39	3	10	16	2	13	8	2	-	33	0	6	10	-	61		2	
運輸業	2018年	41	-	7	-	19	-	12	12	19	15	-	20	54	7	40	-	10	-	21		4	9	-			7	
	2022年	69	4	2	-	8	-	3	1	9	18	-	13	65	25	23	-	4	1	29	-	12	-	1	51		2	

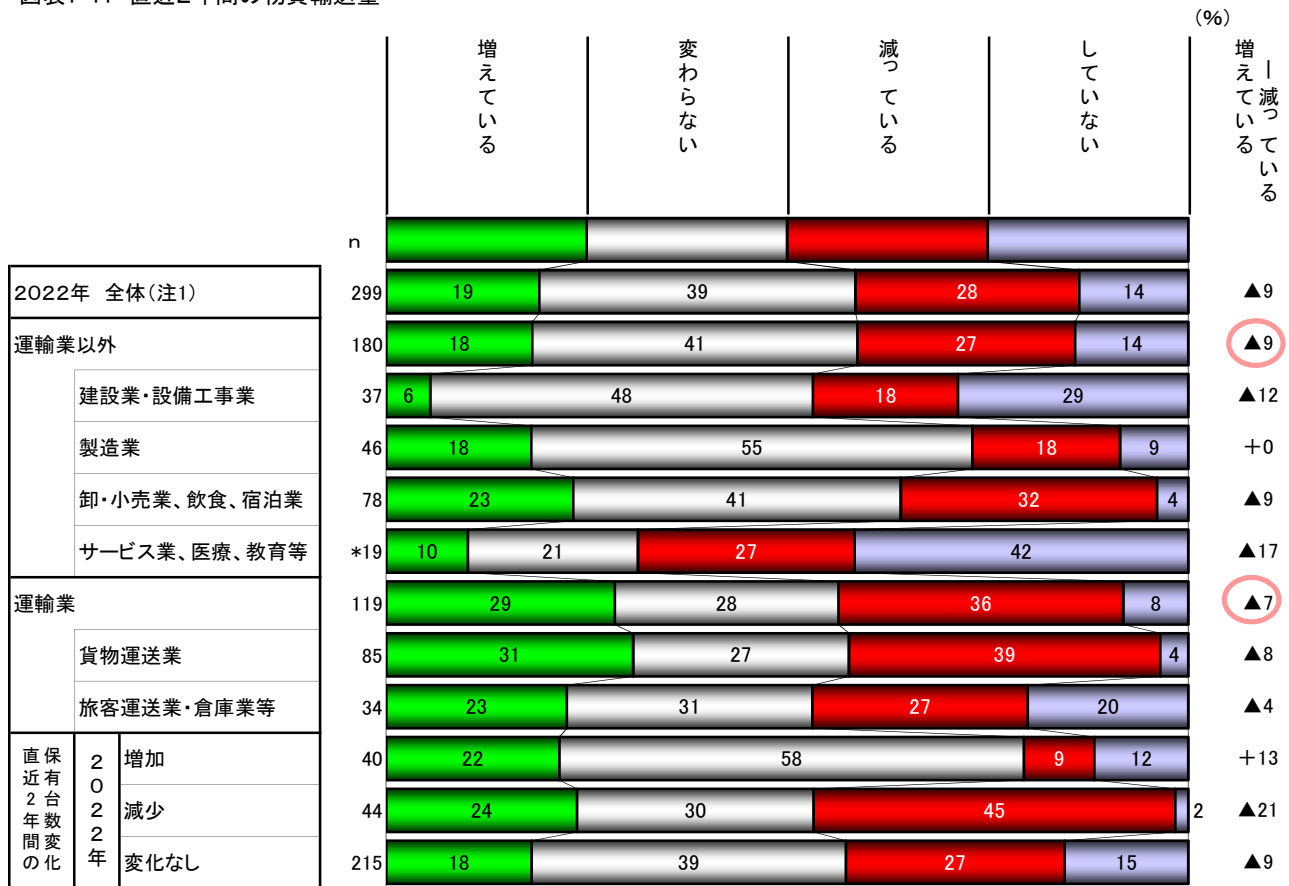
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注1)トラック・バン保有かつ直近2年間で経営状況が良くなっている事業所の結果

(注2)トラック・バン保有かつ直近2年間で経営状況が悪くなっている事業所の結果

図表1-11 直近2年間の物資輸送量



図表1-12 物資輸送量増加の要因

(複数回答: %)

	n	全体的な景気の影響を受けて	自社の営業活動の活性化	事業内容の格変化	輸送のための合理化	輸送システムの変更	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	自然災害の影響	新型コロナの影響	その他
2022年 全体(注2)	68	20	54	28	9	2	10	9	4	10	6	7	5	1	4	18	0
運輸業以外	33	19	53	27	7	-	11	7	3	9	7	8	5	-	4	17	-
運輸業	35	27	66	31	22	12	2	22	11	16	-	2	4	4	2	22	1

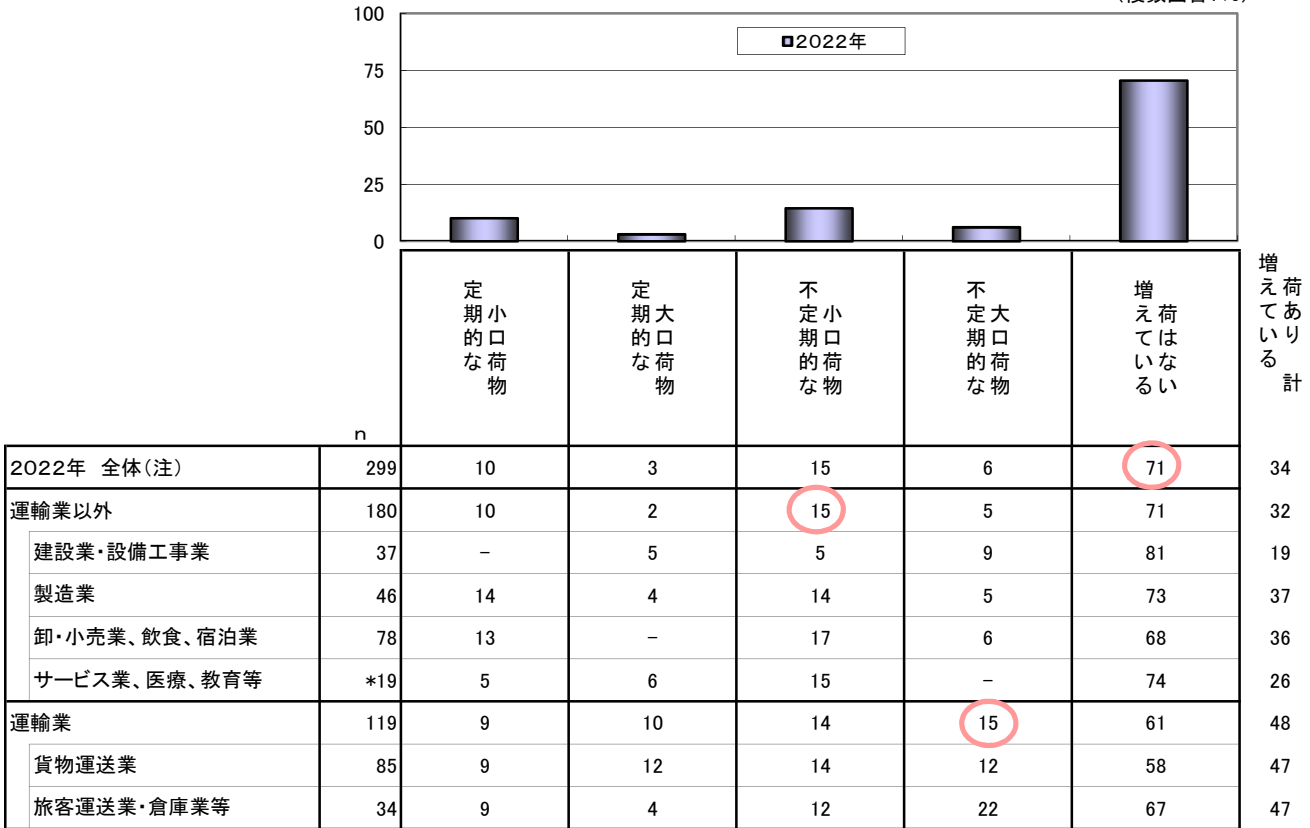
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

(注1)トラック・バン保有かつ「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

(注2)トラック・バン保有かつ直近2年間で物資輸送量が増えている事業所の結果

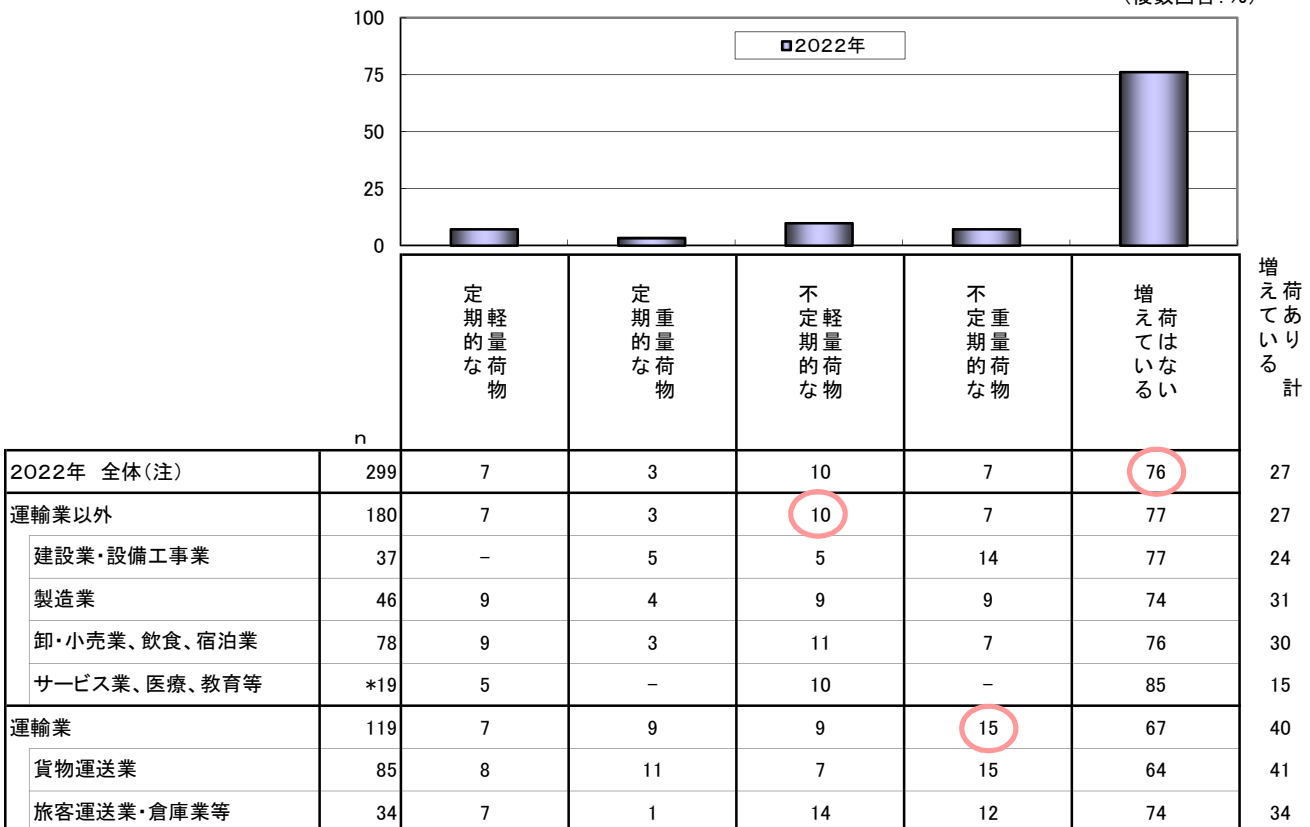
図表1-13 直近2年間で増えている荷の種類

(複数回答:%)



図表1-14 直近2年間で増えている荷の重さ

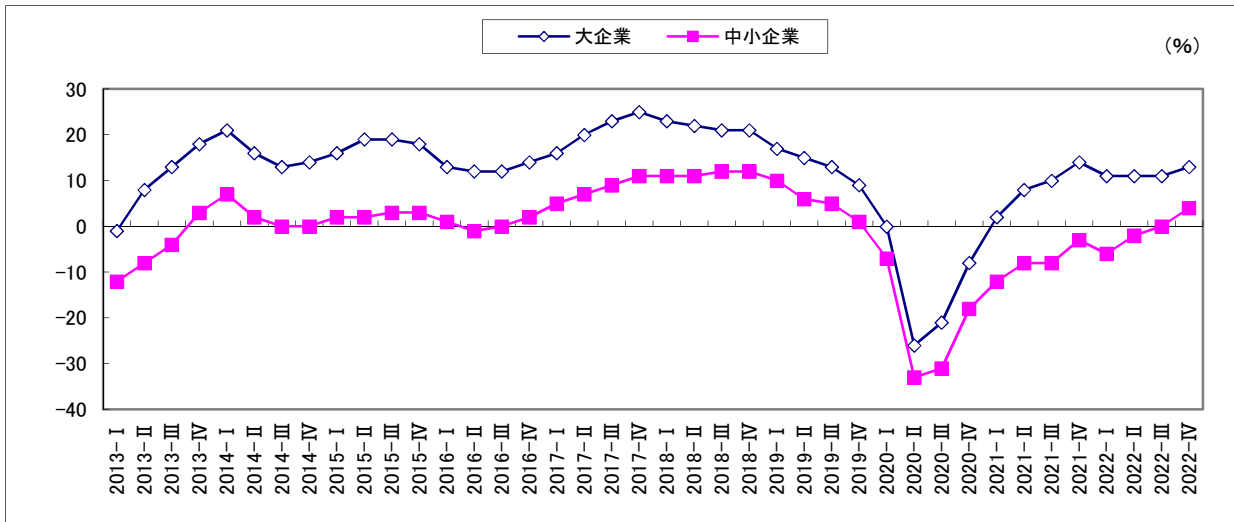
(複数回答:%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

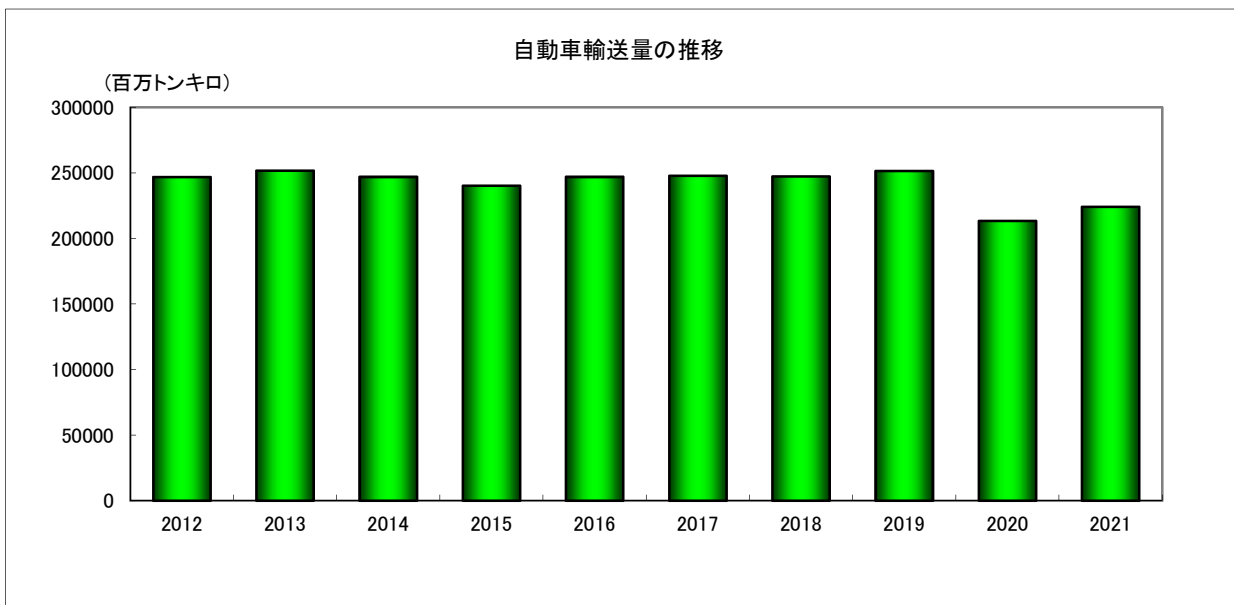
(注)トラック・バン保有かつ「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

参考1-1 業況判断DIの推移【短期経済観測調査】



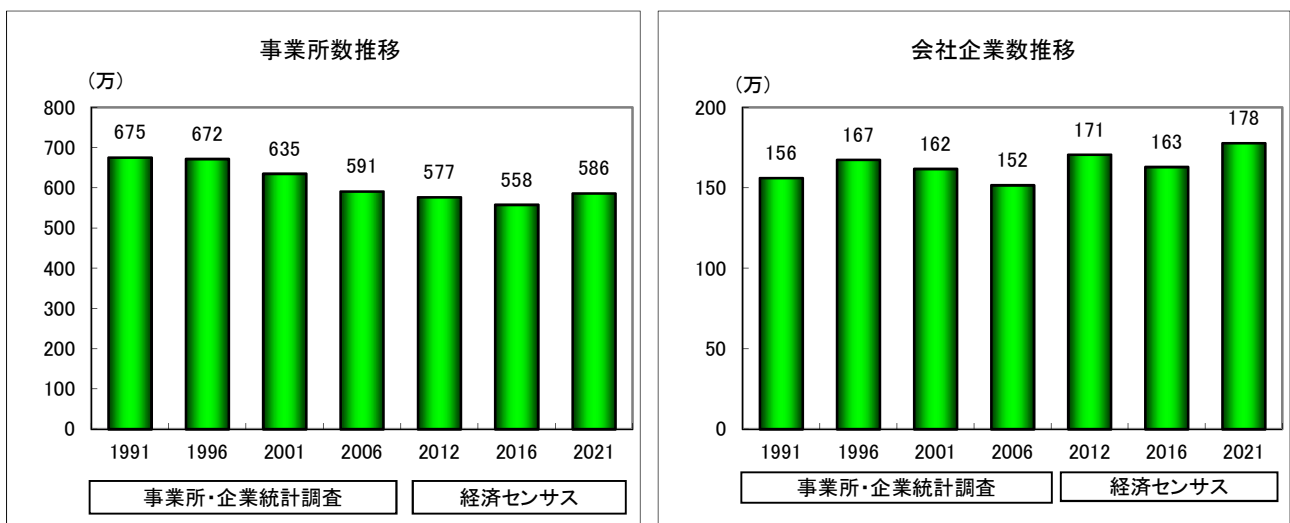
日本銀行調べ

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悪化しており、「輸送量の減少」が最大要因。

また、運輸業では半数以上の事業所が「運転手不足」で困窮

－保有車の稼働状況は、「稼働低下+休車」事業所が増加、特に運輸業では5割を超える（図表1-15）。

－運輸業では56%が「全体の輸送量が減ったため」を稼働低下の理由としてあげる（図表1-16）。

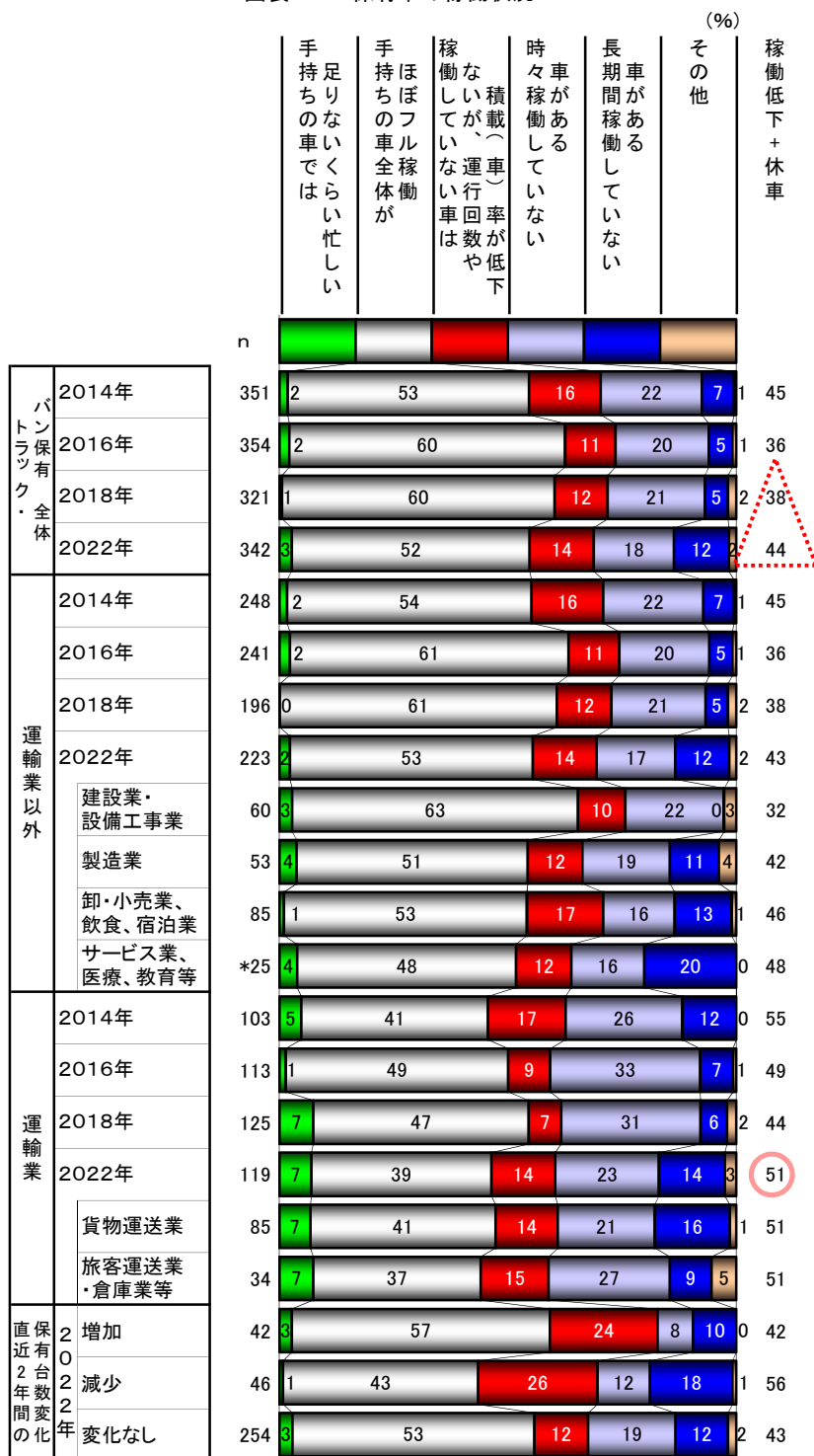
－運輸業の運転手不足による困窮度は、18年度から減少しているものの半数は困窮（図表1-17）。

－困窮内容は、「退職者が増えている」55%が最も高く18年度から大きく増加。

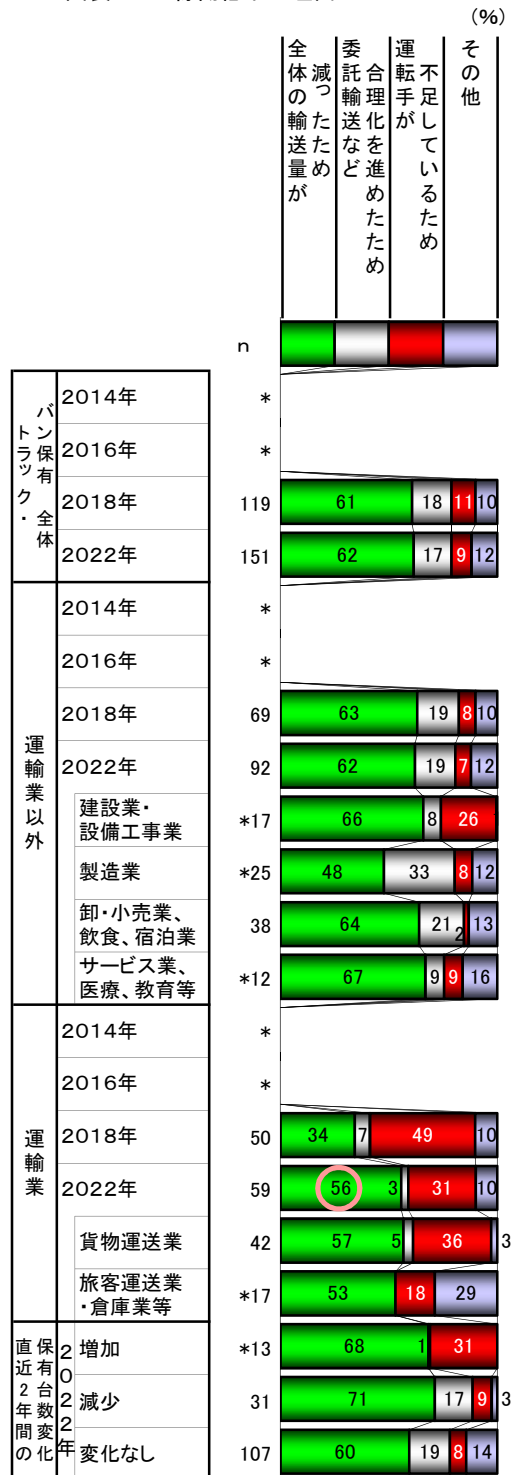
特に、運輸業以外で増加が大きく61%。運輸業では運転手不足による「稼働していない車がある」53%が最も高い（図表1-18）。

事業所

図表1-15 保有車の稼働状況



図表1-16 稼働低下の理由

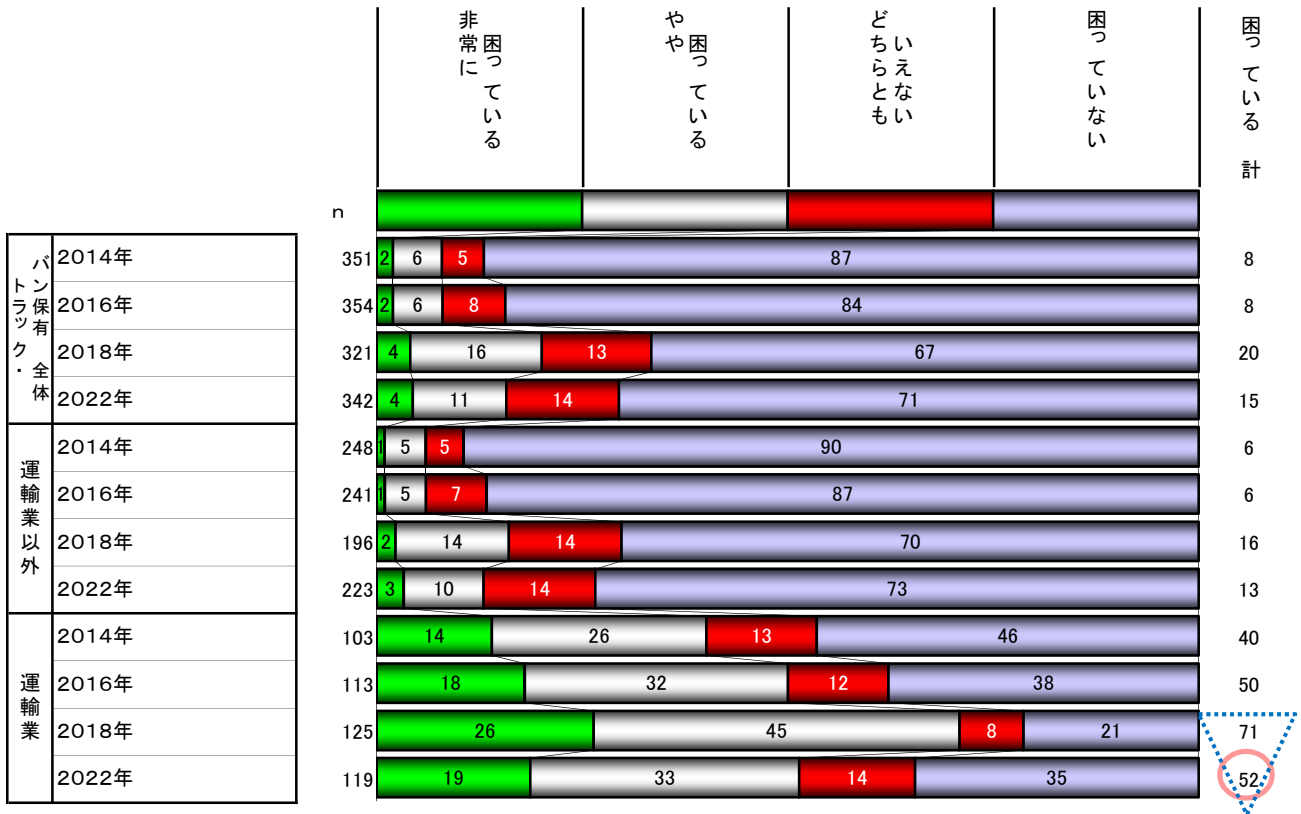


※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

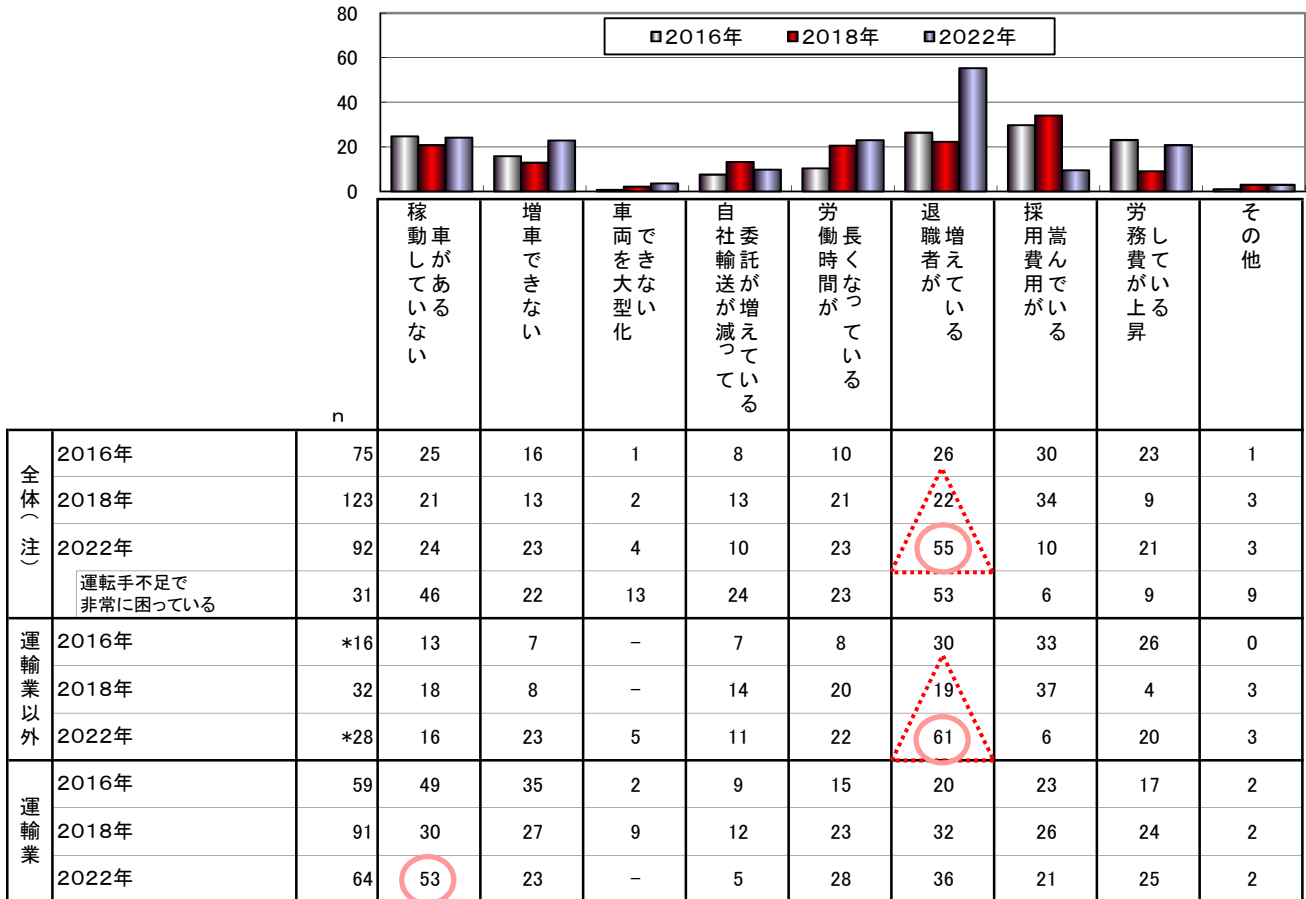
図表1-17 運転手不足の困窮度

(%)



図表1-18 運転手不足による困窮の内容

(複数回答: %)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注)トラック・バス保有かつ運転手不足に困窮している事業所の結果

### (3) 輸送合理化

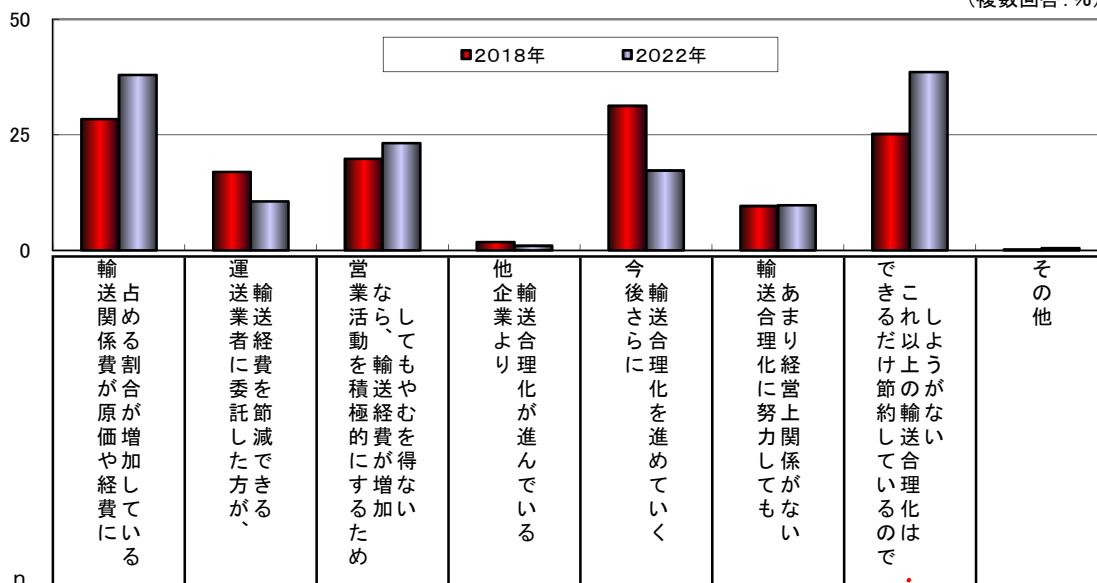
#### ●「輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している」事業所が18年度から上昇

- －運輸業以外、運輸業ともに「輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している」とする事業所が18年度から上昇。また、全体では「できるだけ節約しているのでこれ以上の輸送合理化はしようがない」とする事業所も上昇しており、特に運輸業以外でその傾向が強い（図表1-19）。
- －実施中の輸送合理化策は、「保有台数の適正化による稼働率の向上」「買い替えの延長による車両費の削減」「車両の小型化などによる輸送効率の向上」が18年度から上昇。運輸業では「用途に応じた大型・小型の使い分け」も約4割へ上昇（図表1-20）。

事業所

図表1-19 輸送活動に関する意見

(複数回答：%)



		n	輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している	運送業者に委託した方が、輸送経費を節約できる	営業活動も積極的に増加している	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	できるだけ節約している合理化はできない	その他
全体(注)	2018年	305	28	17	20	2	31	10	25	0
	2022年	299	38	11	23	1	17	10	39	1
運輸業以外	2018年	180	27	17	21	2	31	10	26	0
	2022年	180	36	11	25	1	18	10	40	1
	建設業・設備工事業	37	14	5	33	0	10	10	43	5
	製造業	46	40	20	26	-	23	4	34	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業 サービス業、医療、教育等	*19	26	-	16	-	20	16	47	-
運輸業	2018年	125	52	12	4	4	38	10	21	1
	2022年	119	64	8	7	3	13	10	27	1
	貨物運送業	85	69	8	8	4	16	10	23	0
	旅客運送業・倉庫業等	34	49	7	4	2	5	11	35	2
直近2年間保有台数変化	増加	40	38	20	37	10	30	19	20	-
	減少	44	48	14	35	0	21	2	25	0
	変化なし	215	37	9	20	0	16	10	42	1

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注)トラック・バン保有かつ「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果



図表1-20 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(注)	2018年	305	4	6	19	7	13	7	16	1	3	19	7	2	1	1	0	3	2	9	53
	2022年	299	3	11	19	7	16	9	19	1	4	15	5	2	1	2	2	2	3	7	53
運輸業以外	2018年	180	3	6	18	5	12	6	14	-	2	19	5	2	1	-	-	2	1	9	55
	2022年	180	1	11	17	5	15	8	18	1	3	15	4	2	1	1	2	1	1	6	56
	建設業・設備工事業	37	0	14	33	14	28	14	33	0	-	14	5	-	-	0	5	1	-	0	43
	製造業	46	0	9	18	1	14	8	18	4	-	18	9	-	1	-	-	-	4	4	59
	卸・小売業、飲食、宿泊業	78	1	8	15	6	14	5	15	-	3	16	4	-	1	1	-	3	1	9	58
	サービス業、医療、教育等	*19	-	22	11	-	11	15	16	-	11	11	-	11	-	-	6	-	-	6	52
運輸業	2018年	125	19	10	33	26	26	16	33	7	7	22	24	3	2	10	4	11	20	11	28
	2022年	119	22	10	42	31	29	17	31	3	6	17	16	2	1	9	2	7	18	11	19
	貨物運送業	85	22	10	44	33	33	17	36	3	7	17	18	2	-	9	2	8	21	13	14
	旅客運送業・倉庫業等	34	24	11	39	25	20	17	18	5	4	19	11	-	2	11	4	5	13	7	33
直近2年間の保有台数変化	増加	40	6	25	25	27	21	3	32	1	14	24	11	13	-	1	13	4	3	2	37
	減少	44	6	25	28	10	20	11	51	1	2	26	10	9	1	3	-	6	9	17	21
	変化なし	215	2	8	17	5	15	9	13	1	3	13	4	-	1	1	1	1	2	6	58

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注)トラック・バン保有かつ「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

#### (4) 保有車の用途

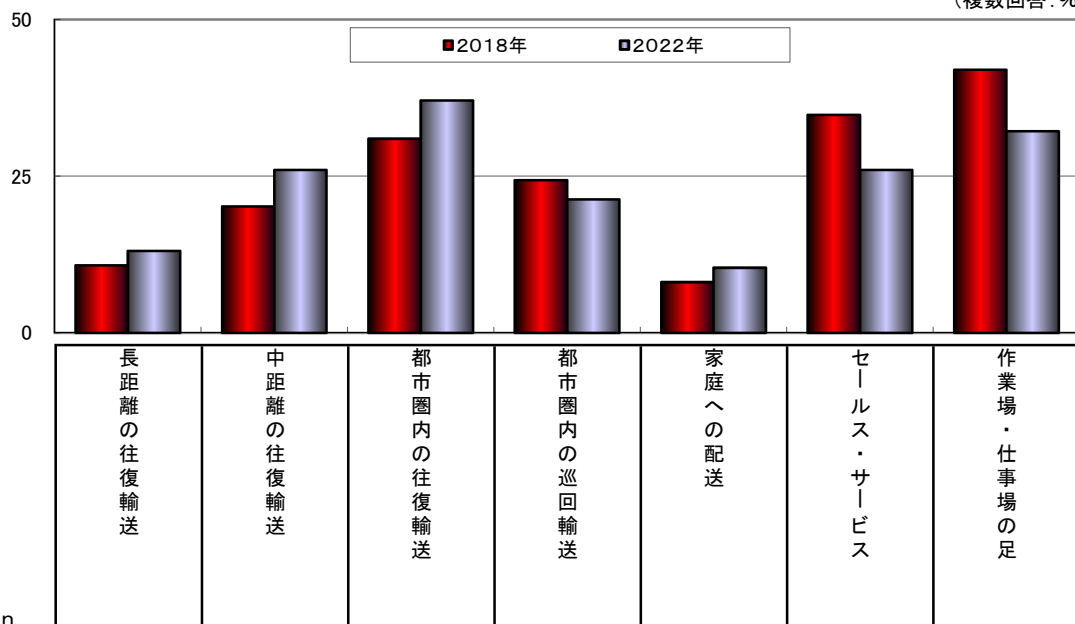
##### ●「中距離の往復輸送」で小型トラックが、「都市圏内の往復輸送」「家庭への配送」「セールス・サービス」で小型バンの利用が高く、18年度から上昇

- ー<建設業・設備工事業>では「作業場・仕事場の足」が、<製造業>では「都市圏内の往復輸送」「作業場・仕事場の足」、<卸・小売業、飲食、宿泊業>では「都市圏内の往復輸送」「セールス・サービス」が、運輸業では「都市圏内の往復輸送」「中距離の往復輸送」が高い(図表1-21)。
- ー各用途の使用車種をみると、「中距離の往復輸送」では小型トラックの比率が、「都市圏内の往復輸送」「家庭への配送」「セールス・サービス」では小型バンの比率が高く、18年度から上昇(図表1-22)。

事業所

図表1-21 保有車の用途

(複数回答:%)



		n	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
2018年	トラック・バン保有 全体	321	11	20	31	24	8	35	42
2022年	トラック・バン保有 全体	342	13	26	37	21	10	26	32
運輸業以外	2018年	196	9	17	29	23	8	36	44
	2022年	223	12	24	36	21	11	28	33
	建設業・設備工事業	60	6	14	24	11	3	14	94
	製造業	53	11	21	37	24	3	24	33
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	12	26	44	26	11	31	12
	サービス業、医療、教育等	*25	16	32	24	12	23	32	40
運輸業	2018年	125	38	58	59	37	14	15	12
	2022年	119	33	47	55	30	5	6	17
	貨物運送業	85	38	50	59	33	5	5	12
	旅客運送業・倉庫業等	34	20	39	46	19	4	8	27
直近2年間で保有台数変化	増加	42	15	43	49	25	2	10	48
	減少	46	19	41	39	32	13	30	29
	変化なし	254	12	23	36	20	11	27	31

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表1-22 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	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
	2022年	64	27	35	5	30	8	4	18
中距離の往復輸送	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
	2022年	113	23	45	8	29	15	2	10
都市圏内の往復輸送	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
	2022年	139	16	35	15	43	15	7	13
都市圏内の巡回輸送	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
	2022年	79	11	43	14	38	10	7	9
家庭への配送	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
	2022年	*28	1	23	10	50	17	5	25
セーサーサービス	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
	2022年	71	3	2	14	55	15	8	56
作業場・仕事の足	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
	2022年	114	3	28	16	52	11	8	42

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

## 第2章 需要構造の実態

○小型・軽トラック・バン全体の販売台数は2020年（新型コロナウイルス感染拡大）以降大きく減少。

<需要動向の背景>

直近2年間に代替したユーザーにおける前保有車の保有期間は、小型・軽ともに長期化。

軽は購入時期を予定より早めたユーザーが遅らせたユーザーを上回る。

また、小型から新車軽へのダウンサイジングが進行、軽歩留まり（軽から軽へ）も引き続き高く、軽販売台数増加の要因と思われる。

### 1 需要実態と車種間移行状況

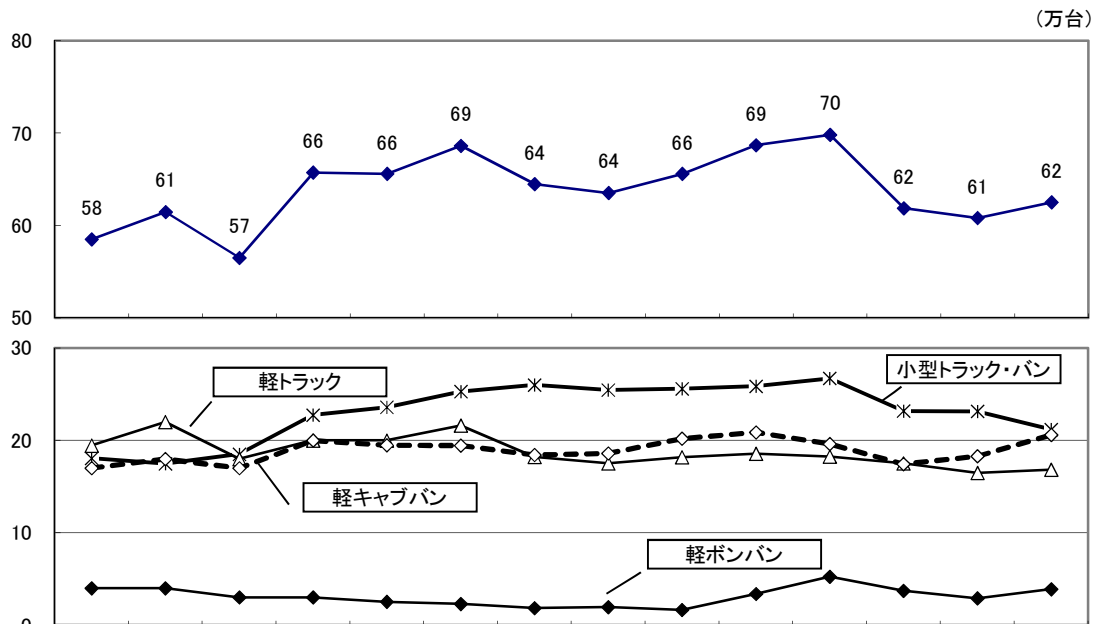
#### (1) 販売台数の推移

●販売台数は2020年の新型コロナウイルス感染拡大を境に大幅に減少し、2010年水準まで落ち込む

ー小型・軽トラック・バン全体の販売台数は2020年（新型コロナウイルス感染拡大）以降大きく減少。

新型コロナウイルス感染拡大の影響は2021年以降も続く（図表2-1）。

図表2-1 販売台数の推移



	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	58	61	57	66	66	69	64	64	66	69	70	62	61	62
小型トラック・バン	18	17	19	23	24	25	26	25	26	26	27	23	23	21
軽トラック	19	22	18	20	20	22	18	18	18	19	18	18	16	17
軽キャブバン	17	18	17	20	19	19	18	19	20	21	20	17	18	21
軽ボンバン	4	4	3	3	3	2	2	2	2	3	5	4	3	4

(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

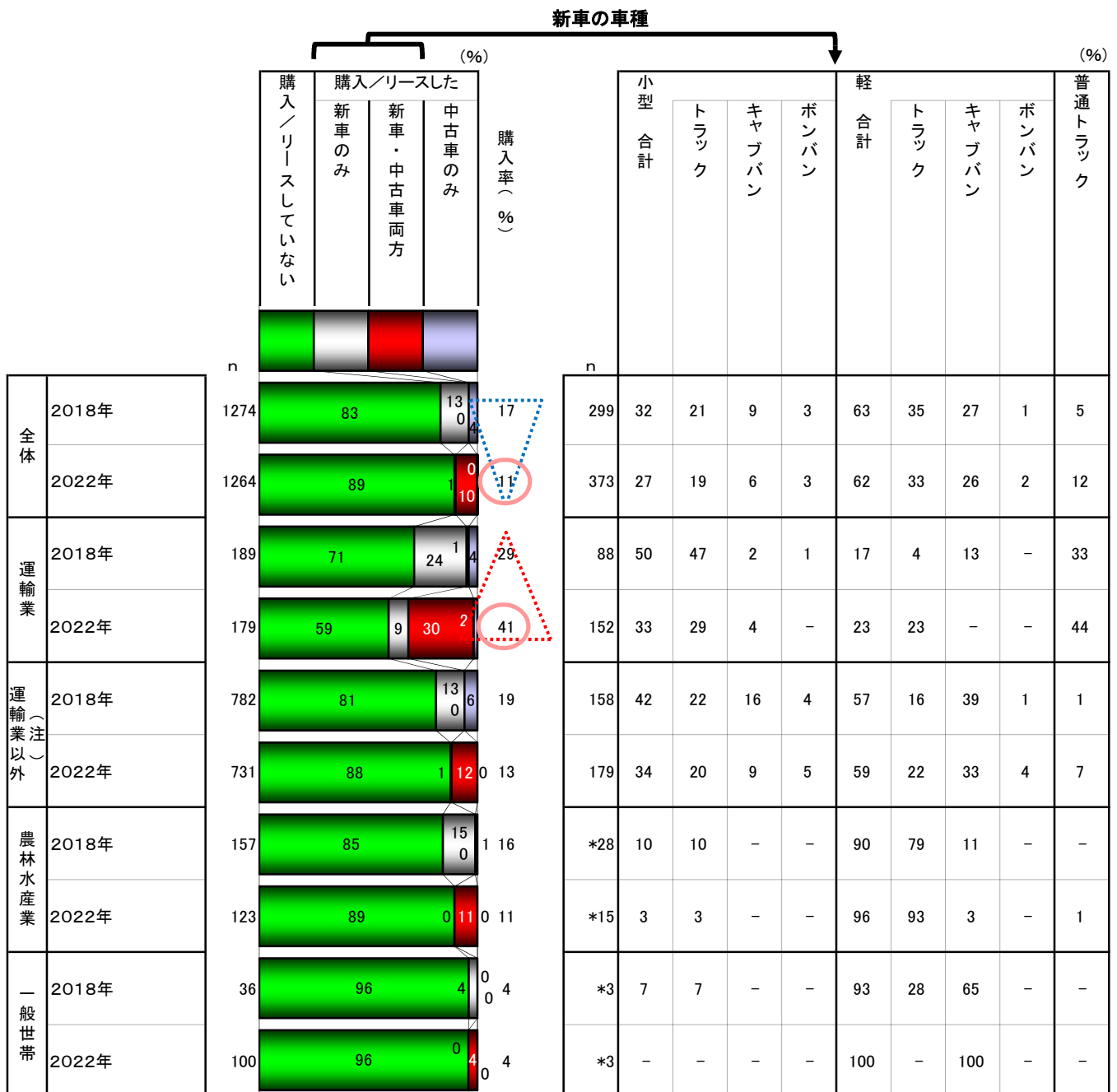
## (2) 直近2年間の購入状況と車型間移行状況

### ●直近2年間の購入率は減少、小型は新車軽へのダウンサイジングが進行し、軽は歩留まり

- －直近2年間のトラック・バン購入率は全体では11%と18年度から減少。一方、運輸業では41%と18年度から大きく上昇（図表2-2）。
- －直近2年間の代替状況は、小型全体では、新車については18年度と比べ軽への移行が上昇し、中古車については同車型が上昇。軽全体では、新車（72%）と中古車（26%）を合わせると98%が軽に歩留まり（図表2-3）。
- －直近2年間の代替ユーザーの前保有車保有期間は、平均でみると小型、軽ともに18年度より長期化、特に小型の保有年数が大きく伸長（図表2-4）。
- －現保有車の購入時期は、小型は予定より「遅らせた」が「早めた」を上回る一方、軽は予定より「早めた」が「遅らせた」を上回る（図表2-5）。

ユーザー

図表2-2 直近2年間の購入/リース車種



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

(注) 運輸業以外は農林水産業・一般世帯を含まない

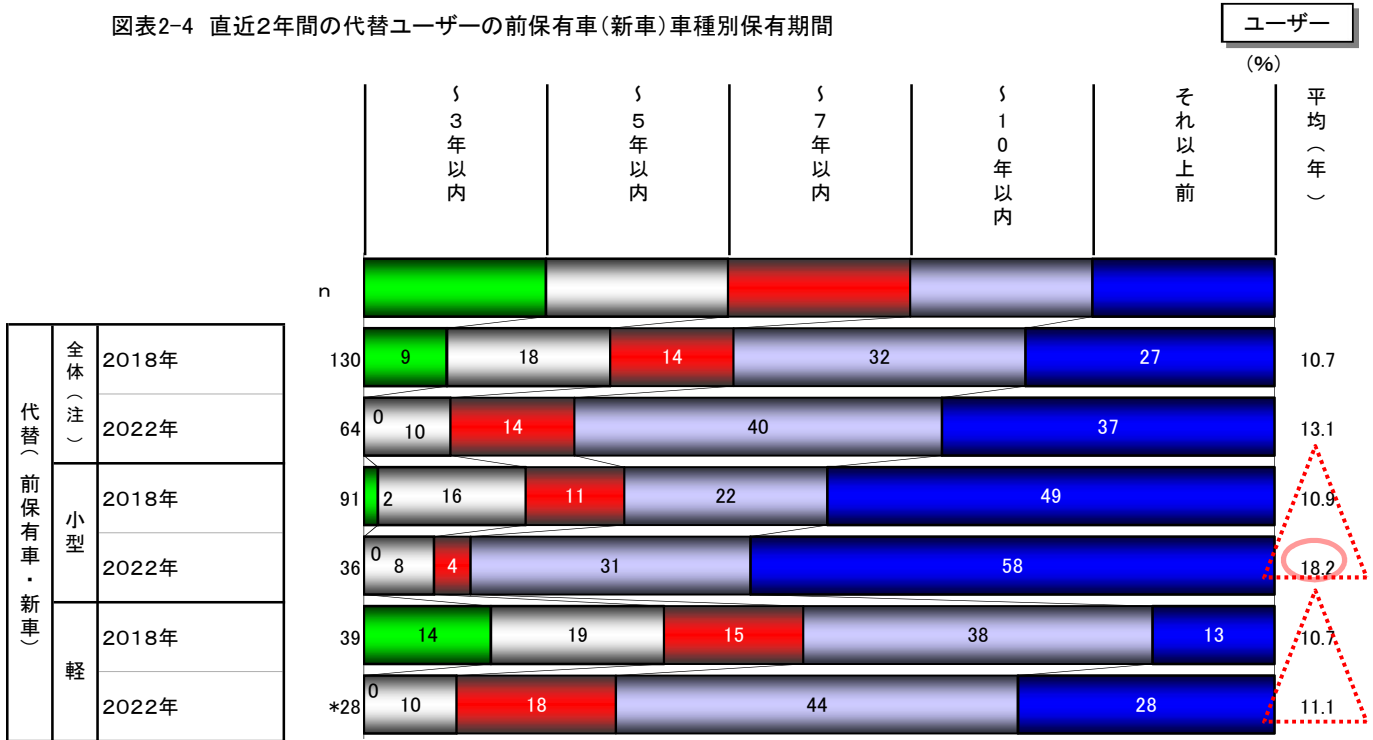
図表2-3 直近2年間の代替状況(前保有車に中古車を含む)

(%)

		購入車(注)															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	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	2018年	251	24	16	6	2	56	33	24	0	5	3	2	12	7	6	2
		2022年	174	14	10	3	2	57	33	23	1	7	3	4	17	7	11	5
	小型計	2018年	147	65	46	15	5	18	-	18	-	11	8	4	5	-	5	0
		2022年	80	44	34	7	3	35	24	10	-	20	12	8	-	-	-	1
	トラック	2018年	99	72	70	2	-	16	0	16	-	12	12	0	0	0	-	-
		2022年	54	47	47	-	-	34	34	-	-	17	17	-	-	-	-	2
	キャブバン	2018年	32	49	-	48	1	21	-	21	-	9	-	9	21	-	21	-
		2022年	*16	33	-	33	-	47	-	47	-	21	-	21	-	-	-	-
	ボンバン	2018年	*16	59	-	19	40	29	-	29	-	12	-	12	-	-	-	-
		2022年	*10	56	9	3	44	-	-	-	-	44	-	44	-	-	-	-
	軽計	2018年	70	2	-	2	-	79	50	29	0	1	1	0	18	11	6	-
		2022年	48	1	0	1	-	72	36	34	2	0	-	0	26	9	17	-
	トラック	2018年	39	0	-	0	-	80	77	3	-	2	1	0	18	18	-	-
		2022年	*22	1	1	-	-	81	72	9	-	-	-	-	18	18	1	-
	キャブバン	2018年	*28	5	-	5	-	77	1	76	-	-	-	-	18	-	18	-
		2022年	*21	1	-	1	-	64	-	62	2	1	-	1	34	-	34	-
	ボンバン	2018年	*3	-	-	-	-	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-
		2022年	*5	15	-	15	-	47	-	21	27	-	-	-	38	-	38	-
	普通トラック	2018年	*28	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92
		2022年	39	11	11	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	85
増車・新規	2018年	107	17	9	7	2	37	17	18	2	9	7	2	30	15	14	7	
	2022年	100	27	16	8	3	23	8	13	1	13	8	5	22	10	12	15	

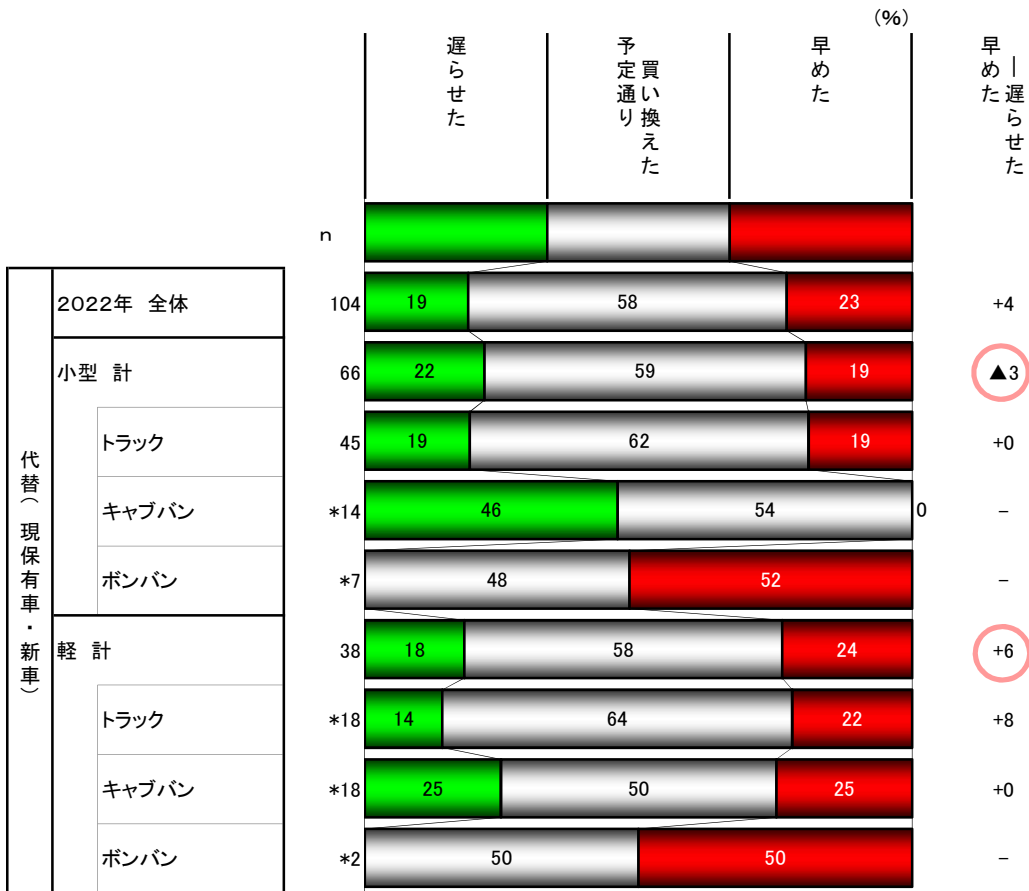
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与  
 ※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし  
 (注) 「1番最近買ったトラック・バン」の結果

図表2-4 直近2年間の代替ユーザーの前保有車(新車)車種別保有期間



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし  
 ※「一番最近買ったトラック・バン」の結果  
 (注)“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



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与  
 ※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし  
 ※ 「1番最近買ったトラック・バン」の結果

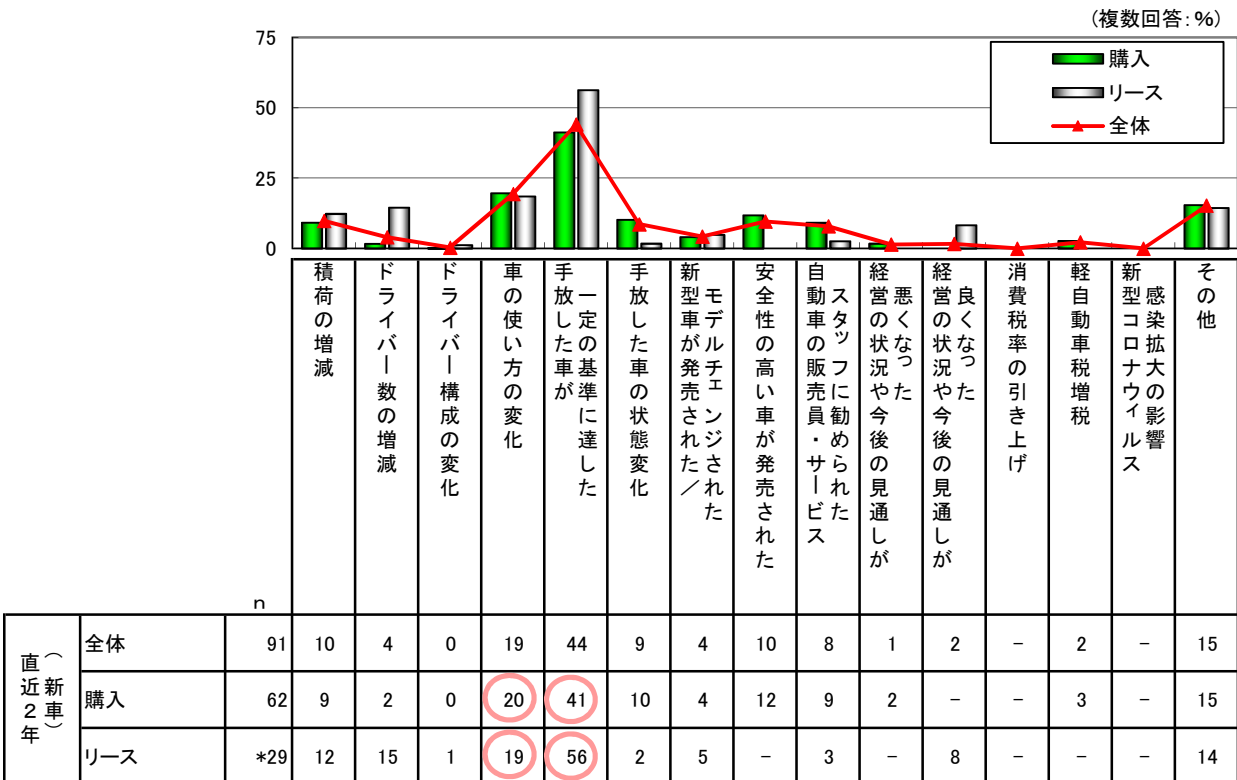
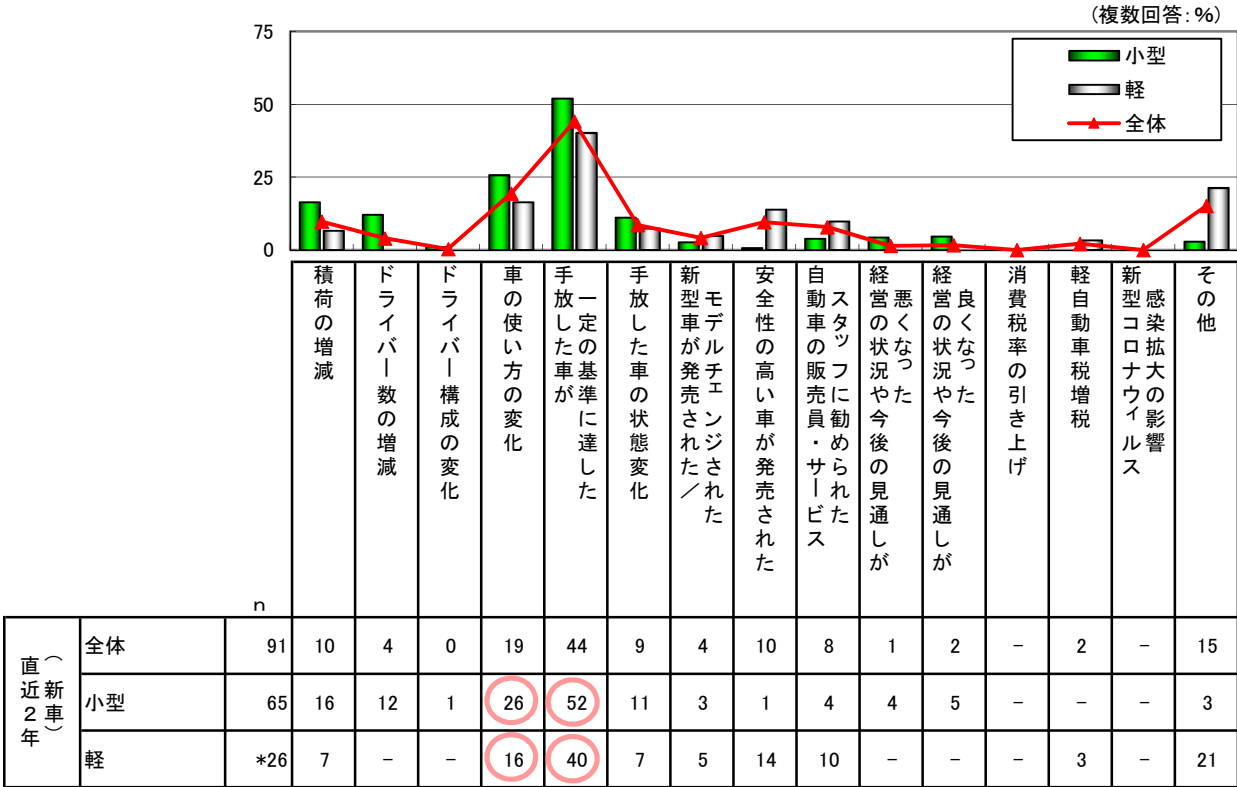
## 2 直近2年間購入ユーザーの特性

### ●直近2年間に購入したきっかけの1位は、小型、軽いずれも「手放した車が一定の基準に達した」

－購入／リースしたきっかけの上位は「手放した車が一定の基準に達した」「車の使い方の変化」で、小型、軽ともに同傾向（図表2-6）。

ユーザー

図表2-6 購入／リースしたきっかけ



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



### 3 買い替えについての意見

●「できるだけ長く使ったほうが経済的だと思う」「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」の意見が7割以上

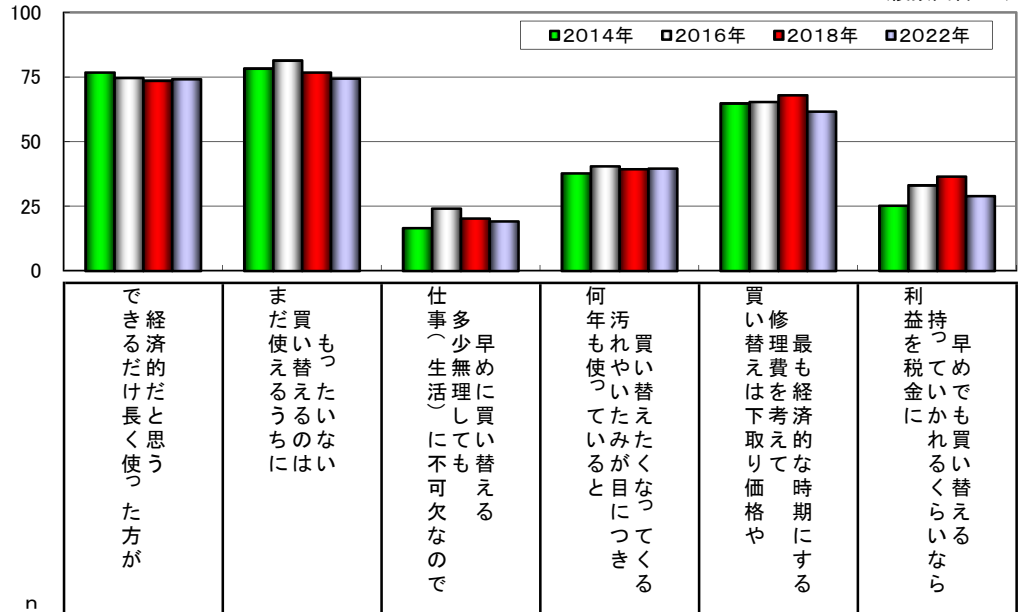
－「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」が7割以上、「買い替えは下取り価格や修理費を考慮して最も経済的な時期にする」が6割以上で上位(図表2-7)。

・運輸業では「買い替えは下取り価格や修理費を考慮して最も経済的な時期にする」81%が最も高い。

事業所

図表2-7 買い替えについての意見

(複数回答:%)



		n	できるだけ長く使った方が経済的だと思う	まだ使えるうちに替えるのはもったいない	仕事(生活)でも早めに買い替える	何年も使っていたら汚れて買い替えたくなります	買い替えは修理費を考慮して最も経済的な時期にする	利益を早く得たいから早めに買い替える
パントラック・全体	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
	2022年	342	74	74	19	40	62	29
運輸業以外	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
	2022年	223	75	75	19	39	60	29
	建設業・設備工事業	60	73	76	11	41	58	30
	製造業	53	74	70	22	33	53	35
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	73	75	21	41	69	26
	サービス業、医療、教育等	*25	80	80	16	36	48	28
運輸業	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
	2022年	119	70	66	25	53	81	32
	貨物運送業	85	64	65	31	57	83	34
	旅客運送業・倉庫業等	34	86	69	11	41	77	29
代替遅延	2020年 遅らせている	105	85	84	16	35	60	22
	2022年 早めている	*10	9	15	15	70	93	13
	2022年 以前と同時期	227	70	71	21	41	62	33

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

### 第3章 使用実態

- 使用パターンでは「仕事・私用兼用」比率が上昇。仕事利用では、軽トラック以外で「作業場・仕事場・現場への往復」が最も高く、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18年度から上昇。
- 仕事利用の行動半径は、いずれの車種も「～10km」が18年度から増加。
- 仕事利用の平均月間走行距離は、18年度に比べ短距離化。
- 仕事利用の運行形態は、いずれの車種も「往復型」が最多。小型トラックの運輸業では「巡回型」が上昇。
- 私用利用では、小型・軽トラックは「園芸・農作業」が、小型バンは「通勤・通学」が、軽キャブバン・ボンネットバンは「日用品の買物」が高い。
- 私用利用の平均月間走行距離は、仕事利用に比べ短い。
- 私用利用では、小型トラックが重量・スペース積載率ともに最も高い。

<使用変化の背景>

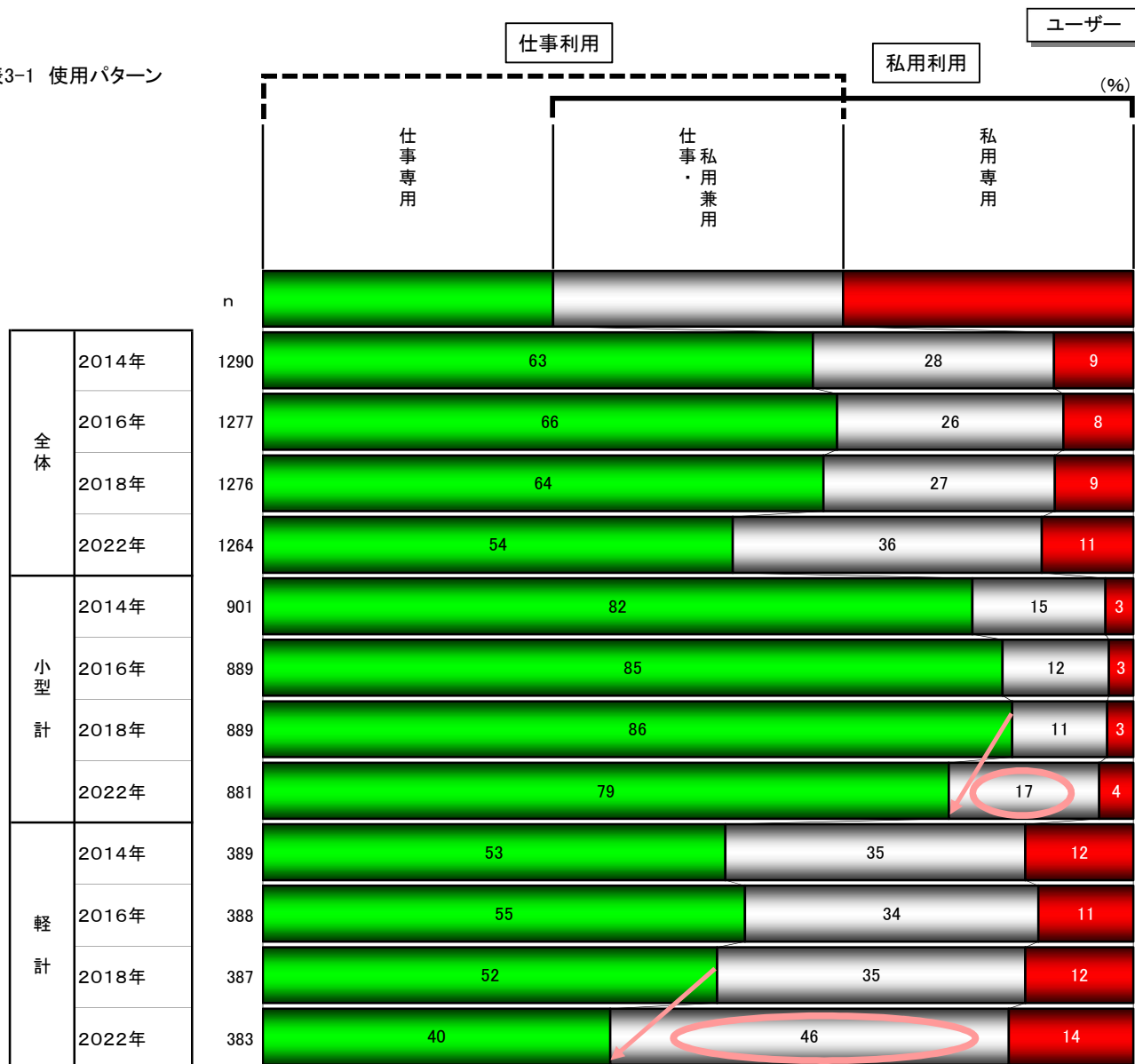
Eコマースの拡大により、ラストワンマイルを担う行動半径の短い近距離輸送が増加。  
 また、運輸業以外では業務効率化として輸送の外注化を推進したことで、車両の稼働率が低下し、月間走行距離の短距離化が進展。

#### 1 使用パターン

●小型、軽ともに「仕事・私用兼用」が上昇

－「仕事・私用兼用」比率が小型は18年度11%から17%へ、軽は18年度35%から46%へ上昇（図表3-1）。

図表3-1 使用パターン



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

## 2 仕事利用での使用状況

●軽トラックは「田畑への往復・農機具・作物の運搬」、軽トラック以外は「作業場・仕事場・現場への往復」が高い

ー仕事利用で最も高い用途は、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・農機具・作物の運搬」。また、軽トラックでは「一般家庭など最終消費者への配達・集荷」が上昇（図表3-2）。

ユーザー

図表3-2 トラック・バンの仕事利用での用途

(複数回答:%)

			n	委託荷の輸送	セー ル ス な ど 営 業 の 足 サ ー ビ ス	作 業 場 ・ 仕 事 場 ・ 現 場 へ の 往 復	田 畑 農 機 具 ・ 作物 の 運 搬 へ の 往 復	一 般 最 終 配 送 ・ 集 荷 者 へ の 配 達	小 売 店 へ の 商品 配 送	問 屋 へ の 配 送 ・ 仕 入 卸 問 屋 な ど	メ ー カ ー ・ 工 場 な ど へ の 配 送 ・ 仕 入	事 業 使 送 便 の 連 絡
仕事 利用	全体	2018年	1197	18	26	47	26	17	14	12	13	8
		2022年	1172	17	22	49	28	17	13	13	10	7
	小型トラック	2018年	588	24	14	48	13	11	13	15	21	6
		2022年	591	27	9	49	14	10	12	16	20	5
	運輸業・ 農林水産業 以外	2018年	343	19	17	54	4	11	15	18	25	7
		2022年	329	21	11	56	4	9	13	16	22	6
	運輸業	2018年	166	74	3	10	3	10	18	14	21	6
		2022年	161	75	3	15	0	15	21	16	24	1
	農林水産業	2018年	44	7	3	43	91	6	1	7	3	-
		2022年	45	13	-	28	90	3	6	13	9	-
	小型バン	2018年	276	18	39	53	2	11	15	14	17	11
		2022年	262	16	39	55	3	12	16	16	12	12
	運輸業・ 農林水産業 以外	2018年	227	17	41	52	1	12	17	15	20	12
		2022年	233	17	40	53	2	13	17	17	13	12
	軽トラック	2018年	169	12	16	42	57	13	12	10	8	4
		2022年	166	12	13	48	57	19	7	10	5	2
	運輸業・ 農林水産業 以外	2018年	65	20	39	48	5	25	19	15	19	9
		2022年	66	12	26	56	20	29	9	17	11	3
	農林水産業	2018年	90	7	-	39	96	4	8	6	-	-
		2022年	63	8	3	46	87	13	8	6	-	3
軽バン	2018年	164	24	41	47	6	32	17	12	11	12	
	2022年	153	17	35	47	11	25	20	13	8	11	
運輸業・ 農林水産業 以外	2018年	125	25	47	47	2	38	18	14	14	13	
	2022年	117	17	41	43	4	30	23	16	9	8	

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

●軽バンを除く車種で月間走行距離が短距離化

－仕事利用での平均月間走行距離は、全体で「805km」であり18年度から短距離化（図表3-3）。

- ・車種別では、軽バンを除く車種においても18年度より短距離化。
- ・業種と車種の組み合わせでは、小型トラックの運輸業、軽トラックの農林水産業、軽バンの＜運輸業・農林水産業以外＞で平均距離が上昇。

－行動半径は、いずれの車種においても「～10km」が18年度から増加（図表3-4）。

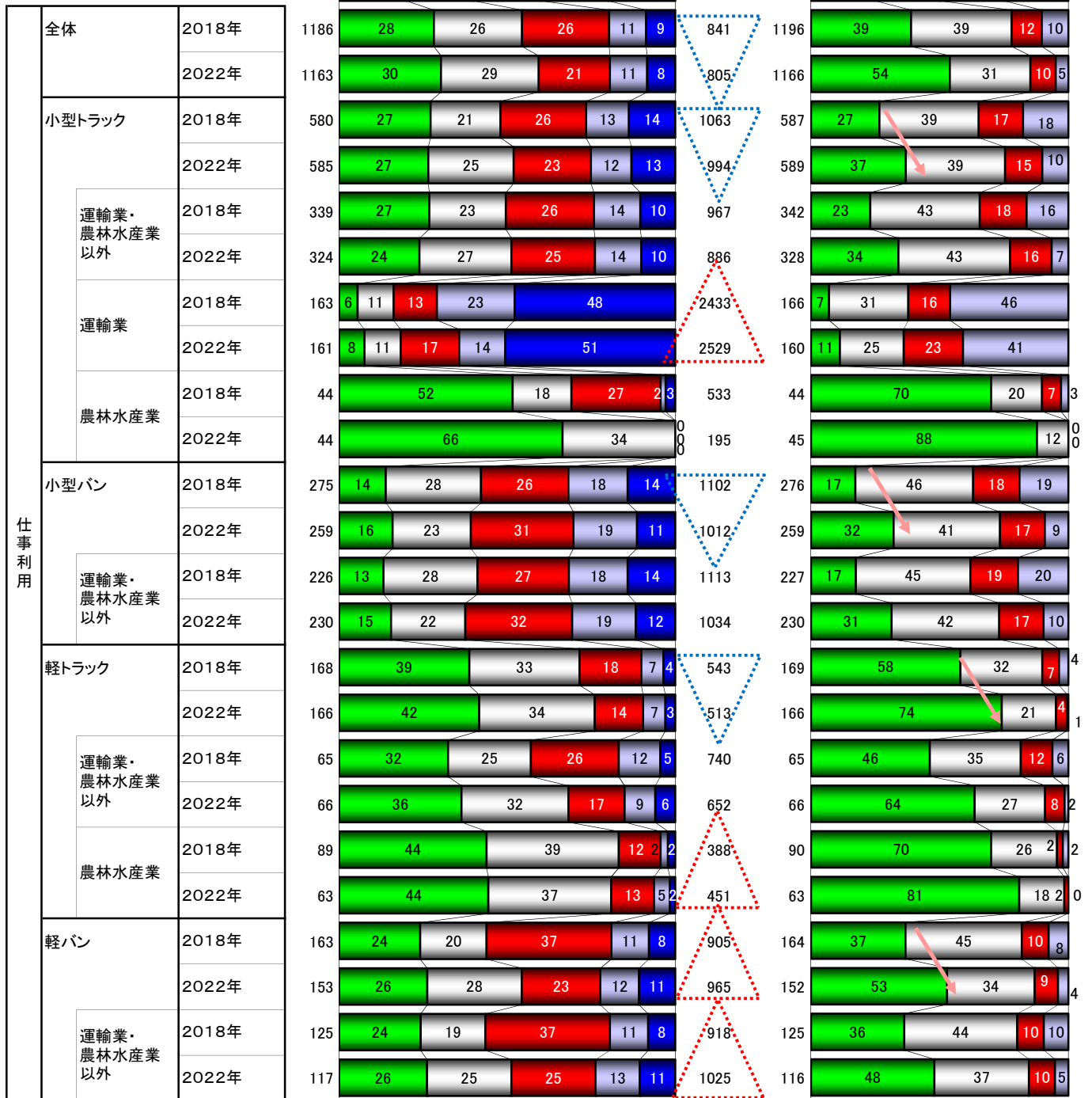
ユーザー

図表3-3 保有車の月間走行距離

(%)

図表3-4 保有車の行動半径

(%)



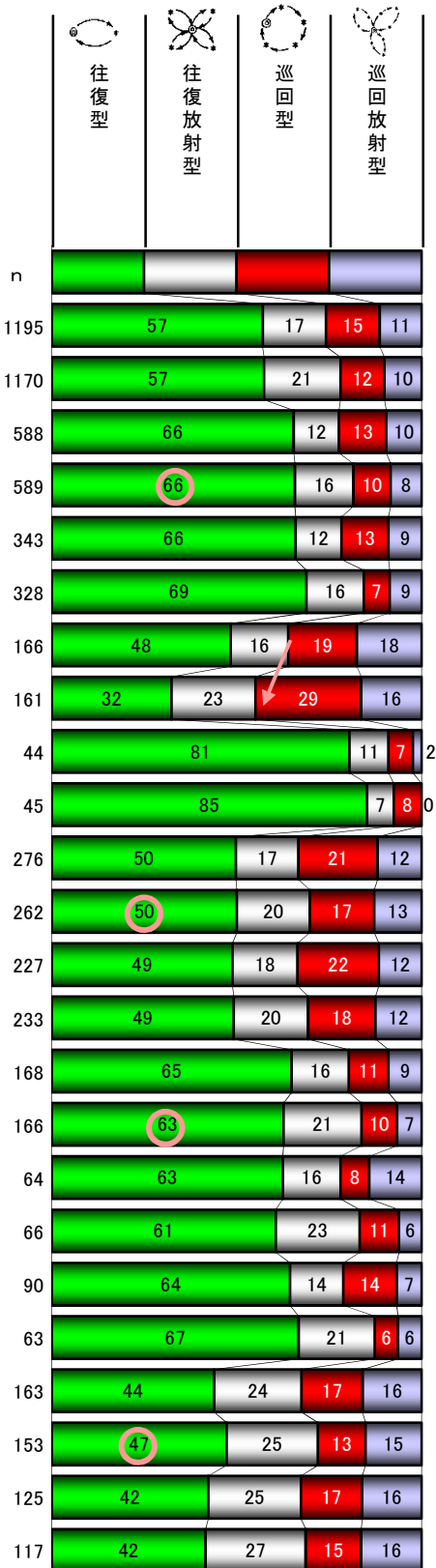
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし  
 ※ 各車種の業種別データはn数が30未満のものについては、掲載なし

●運行形態は「往復型」が最も多く、小型トラックの運輸業では「巡回型」が上昇

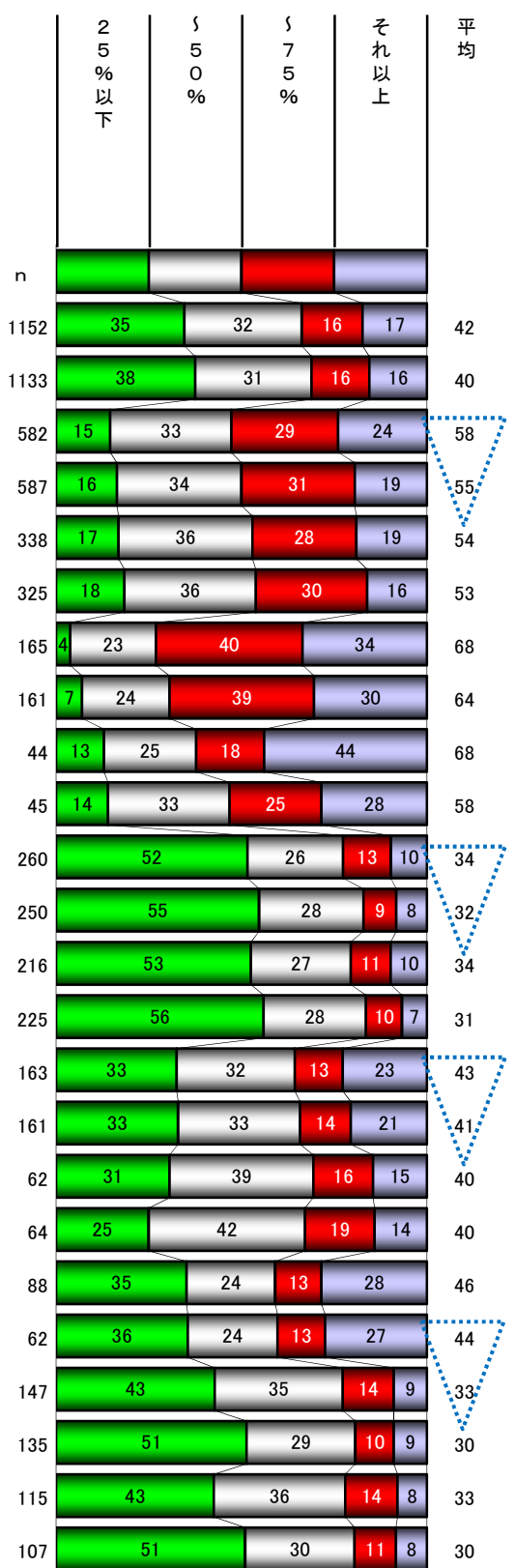
- －運行形態では各車種とも「往復型」が最も高い（図表3-5）。
- ・小型トラックの運輸業では「巡回型」が18年度から上昇。
- －重量積載率の平均では、いずれの車種においても18年度から低下（図表3-6）。

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 (%)



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

※ 各車種の業種別データはn数が30未満のものについては、掲載なし

●納入先は軽バン「一般消費者」、軽バン以外では「自社グループ以外のメーカー・作業所・作業現場」が高い

－スペース積載率は、軽バンで「ほぼ10割」が18年度から大きく低下（図表3-7）。

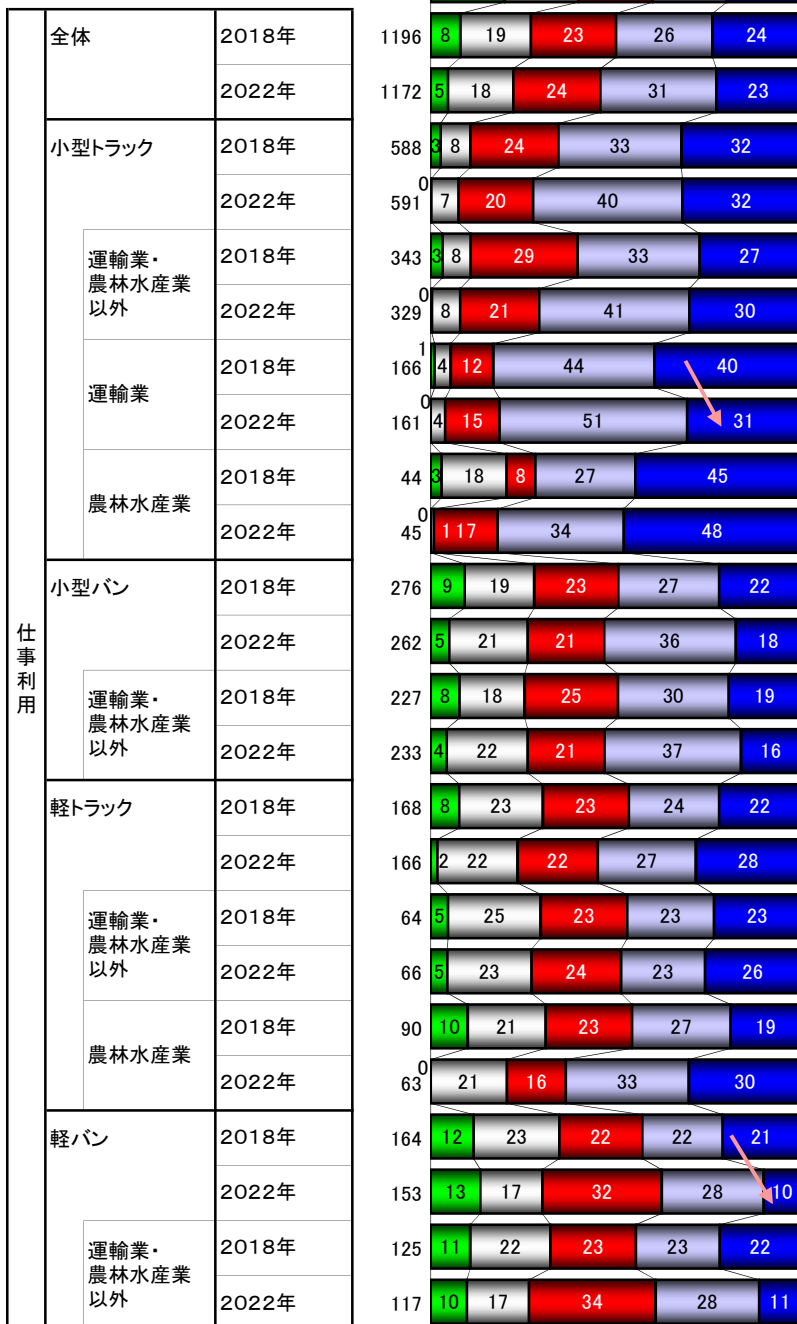
・業種と車種の組み合わせでみると、小型トラックの運輸業で「ほぼ10割」が18年度から低下。

－荷物の配送・納入先をみると、小型トラック・バンおよび軽トラックは「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所・作業現場」、軽バンは「一般消費者」が最も高い（図表3-8）。

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
1196	8	42	12	12	2	28	11
1170	8	37	14	16	2	27	15
588	14	47	15	13	3	22	10
591	14	46	16	13	4	24	11
343	15	49	12	12	2	22	7
329	15	49	10	11	2	26	9
166	19	31	28	26	16	30	6
161	14	35	29	28	15	26	10
44	2	42	22	8	6	11	28
45	4	26	51	15	5	8	22
275	13	42	14	15	3	22	10
260	11	43	16	19	2	21	9
226	13	45	13	16	2	22	10
232	11	43	17	21	2	22	9
169	6	47	11	10	1	24	14
166	4	34	16	13	1	27	24
65	11	43	6	9	2	43	3
66	6	36	6	14	2	42	11
90	3	49	16	9	1	9	23
63	3	32	24	14	2	14	35
164	4	31	10	13	2	43	10
153	6	29	8	24	1	36	7
142	4	31	9	13	1	44	9
117	5	32	9	28	2	39	6

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

※ 各車種の業種別データはn数が30未満のものについては、掲載なし

### 3 私用利用での使用状況

●全体の用途では「日用品の買物」「園芸・農作業」「通勤・通学」が高い

ー小型・軽トラックは「園芸・農作業」が、小型バンは「通勤・通学」が、軽キャブバン・ボンネットバンは「日用品の買物」が高い（図表3-9）。

ユーザー

図表3-9 トラック・バンの私用利用での用途

(複数回答:%)

		n	通勤・通学	通勤・通学の送迎	日用品の買物 (食料品・雑貨など)	買廻品の買物 (家具・電気製品など)	映画・食事などの 平日型レジャー	ピクニック・ドライブ ・スポーツなどの 休日型レジャー	旅行・宿泊型レジャー ・帰省などの	キャンプなどの アウトドアレジャー	園芸・農作業	
私用利用	2022年	全体	373	27	6	57	14	5	9	3	10	39
		仕事・私用兼用	281	26	7	57	13	4	9	2	9	45
		私用専用	92	33	4	59	18	7	12	6	14	18
		小型トラック 計	58	20	3	8	7	1	3	-	8	46
		仕事・私用兼用	48	23	3	8	7	-	2	-	8	53
		私用専用	*10	-	-	5	5	5	5	-	5	5
		小型バン 計	85	49	3	50	13	8	28	8	19	10
		仕事・私用兼用	67	51	3	47	8	6	27	5	18	11
		私用専用	*18	44	-	60	31	16	31	18	25	7
		軽トラック 計	110	16	5	55	14	2	5	-	10	61
		仕事・私用兼用	96	17	5	55	14	2	4	-	8	63
		私用専用	*14	14	-	50	14	-	7	-	21	50
		軽キャブバン 計	86	37	9	73	16	9	13	7	8	17
		仕事・私用兼用	58	35	10	76	16	9	12	5	7	22
		私用専用	*28	43	7	68	18	11	14	11	11	7
		軽ボンネットバン 計	34	32	12	62	21	3	3	-	3	9
		仕事・私用兼用	*12	25	25	58	25	-	-	-	-	17
		私用専用	*22	36	5	64	18	5	5	-	5	5

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

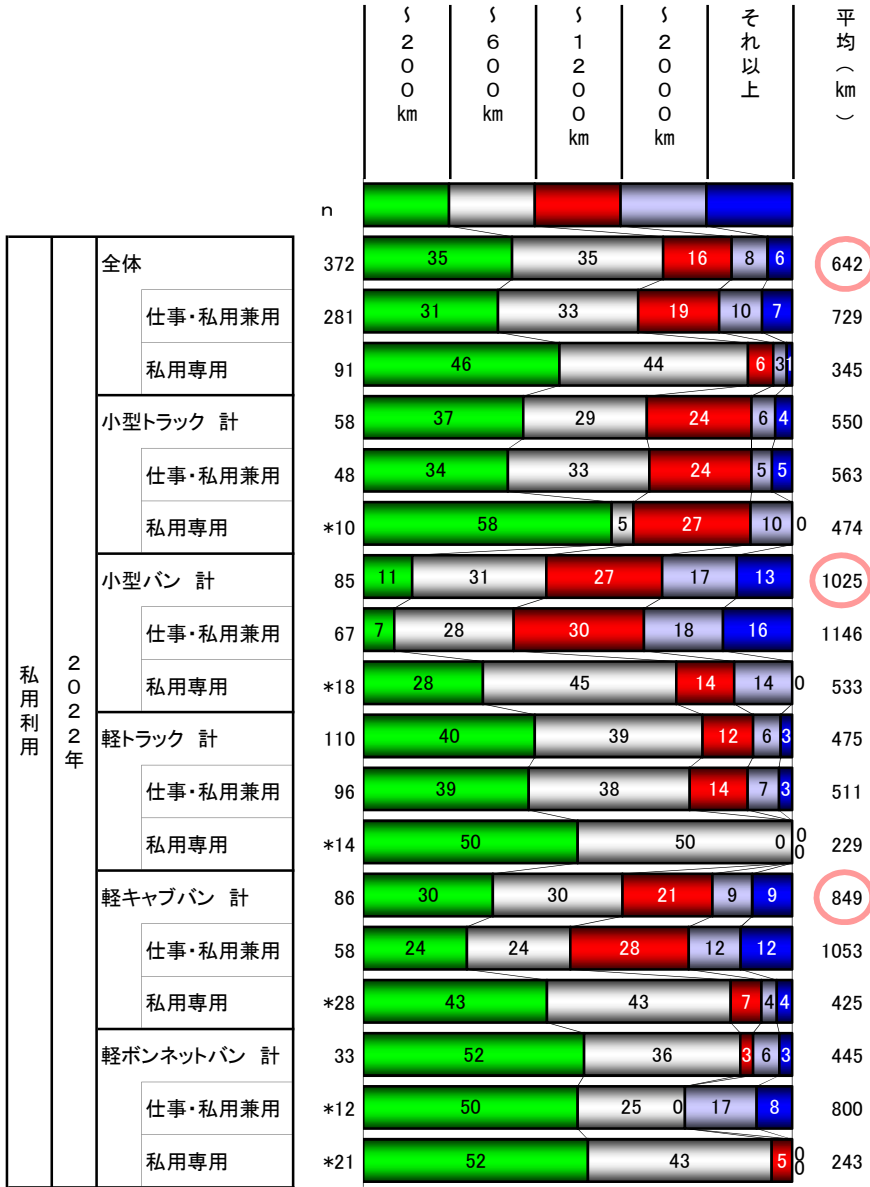
●私用利用での平均月間走行距離は、仕事利用に比べ短い

－私用利用での平均月間走行距離は、全体で642kmであり仕事利用（805km）と比べ短い（図表3-10）。

- ・車種別の平均月間走行距離では、小型バン1025kmが最も長く、次いで軽キャブバン849kmが長い。

ユーザー

図表3-10 保有車の月間走行距離 (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与



●小型トラックが重量・スペース積載率ともに最も高い

ー私用利用での重量積載率の平均は全体で3割程度（図表3-11）。

・小型トラックの重量積載率の平均は52%で最も高く、一方で軽キャブバンは23%で低い。

ースペース積載率は、全体で「ほぼ半分～ほぼ10割」が64%を占める（図表3-12）。

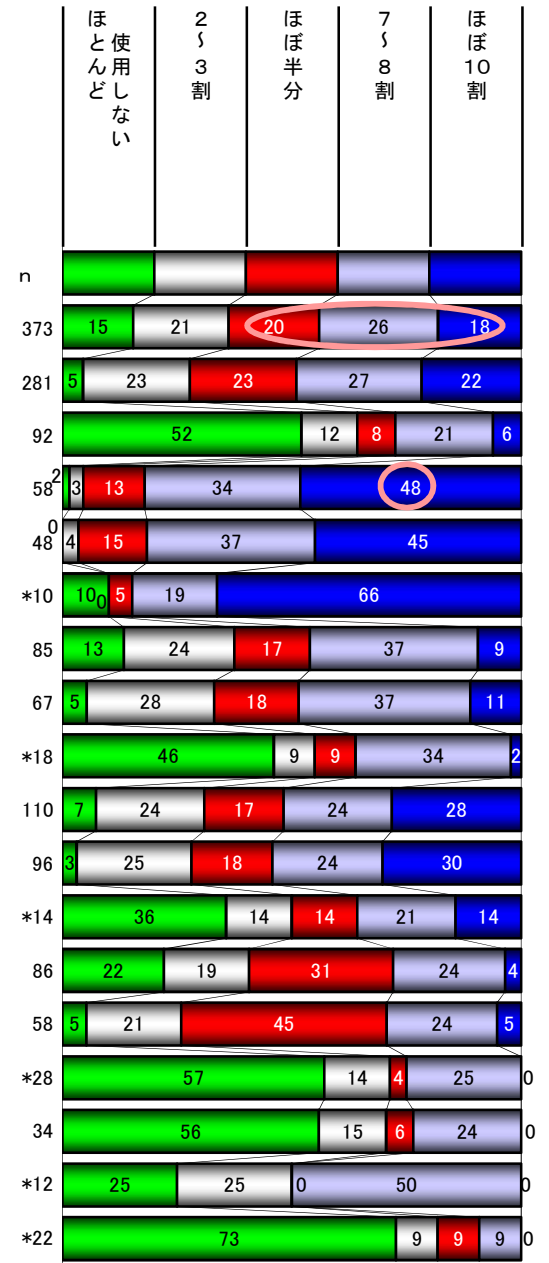
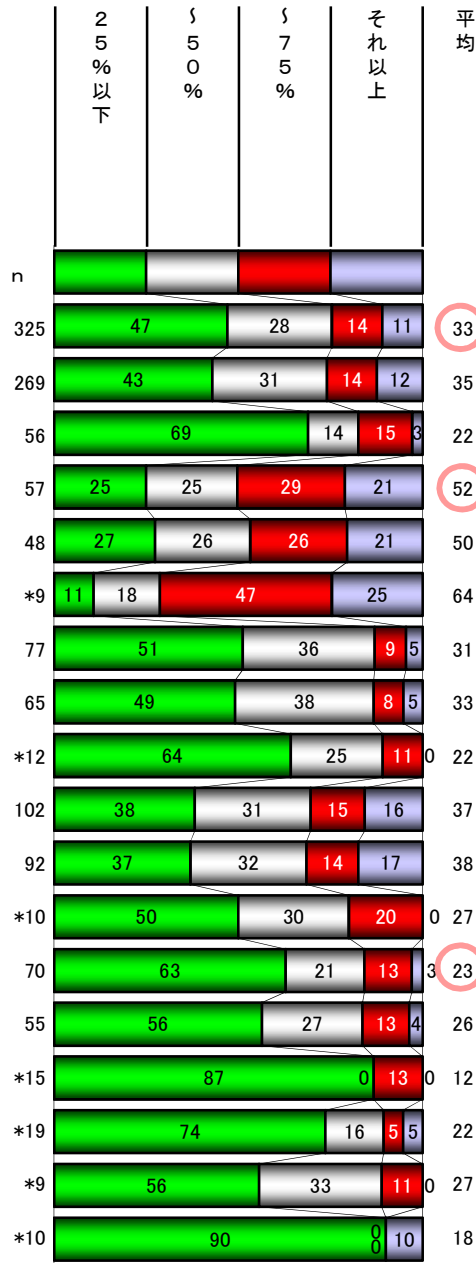
・小型トラックのスペース積載率は「ほぼ10割」48%が車種間で最も高い。

ユーザー

図表3-11 通常の重量積載率 (%)

図表3-12 通常のスペース積載率 (%)

私用利用	2022年	全体	325
		仕事・私用兼用	269
		私用専用	56
		小型トラック 計	57
		仕事・私用兼用	48
		私用専用	*9
		小型バン 計	77
		仕事・私用兼用	65
		私用専用	*12
		軽トラック 計	102
		仕事・私用兼用	92
		私用専用	*10
		軽キャブバン 計	70
		仕事・私用兼用	55
		私用専用	*15
		軽ボンネットバン 計	*19
仕事・私用兼用	*9		
私用専用	*10		



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

## 第4章 今後の購入・保有意向

- 次期買い替え意向車は、小型は同タイプ・同クラス歩留まり意向が継続。軽キャブバン・ボンバンは他タイプ移行が増加。特に軽キャブバンでの軽乗用車意向比率が上昇。
- 今後1～2年間の保有増減の見通しをみると、運輸業では保有増の見通しをしている事業所が増加、運輸業以外ではほとんどの事業所で変わらない見通し。

### <今後の保有増減の背景>

運輸業以外、運輸業ともに、今後1～2年間の経営状態の見通しを好調とみる事業所が18年度から上昇。また、物資輸送量も増加する見通しの事業所が減少する見通しの事業所を上回るものの、運輸業以外では不景気や資金・経済的困難から「代替延期」層が増加している。

### 1 次期買い替え意向車

#### ●次期買い替えは小型では同タイプ・同クラス歩留まり意向が引続き高いが、軽キャブバン・ボンバンで他タイプ移行が増加

一次期買い替え時の意向車は、小型トラック・キャブバン・ボンバン、軽トラックでは「同タイプ・同クラス歩留まり」が最も高く、小型で歩留まり意向が強い傾向は変わらず。一方、軽キャブバン・ボンバンでは「他タイプ移行」が最も高く、18年度より増加（図表4-1）。

- ・軽キャブバンでは、軽乗用車への意向比率が18年度から上昇。
- 一業種別で最も多い次期買い替え意向車の車種は、農林水産業では軽トラックが、運輸業では小型トラックが18年度から上昇（図表4-2）。

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	
n															
現保有車（調査対象車種）	小型トラック	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	1	93	5	2
		2022年	591	4	89	2	0	2	0	0	1	1	89	7	4
	小型キャブバン	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
		2022年	203	-	6	63	13	-	1	1	10	6	63	1	36
	小型ボンバン	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
		2022年	73	-	1	3	70	1	1	-	14	10	70	0	30
	軽トラック	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
		2022年	171	-	8	1	-	81	1	2	1	6	81	8	12
	軽キャブバン	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
		2022年	150	-	1	9	4	4	44	8	2	27	44	9	47
	軽ボンバン	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
		2022年	46	-	-	4	7	-	9	39	11	30	39	7	54

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

図表4-2 次期買い替え意向車(業種別)

(%)

業種別		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	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
	2022年	118	0	14	1	0	69	7	-	2	7	17	83
建設業	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	37
	2018年	240	2	27	16	13	14	15	2	3	8	61	39
	2022年	255	1	30	15	11	16	9	5	3	9	60	40
製造業	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
	2022年	116	1	29	12	13	18	4	5	7	12	61	39
卸・小売業、飲食店・宿泊業	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
	2022年	241	1	20	14	10	15	16	4	5	15	50	50
サービス業、医療、教育等	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	54	46
	2018年	127	1	17	19	5	21	18	6	4	9	45	55
	2022年	109	2	19	24	17	13	8	6	4	7	65	35
運輸業	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
	2022年	176	6	55	11	5	-	7	4	4	9	80	20
その他	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	58	42
	2018年	67	1	24	27	4	9	13	5	5	13	61	39
	2022年	63	1	24	14	5	24	6	8	4	14	48	52
一般世帯	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
	2022年	94	-	7	5	3	35	18	8	3	21	17	81

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

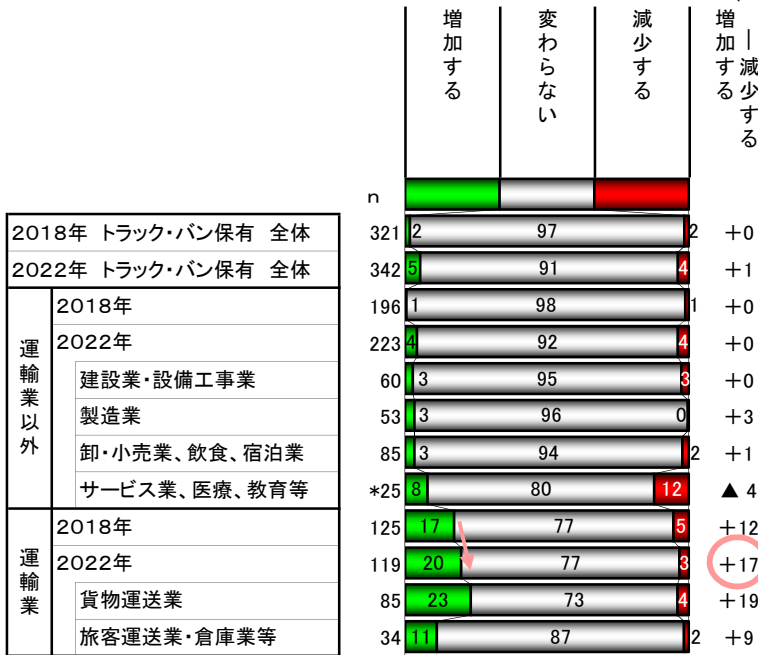
## 2 今後の保有意向

### ●運輸業以外、運輸業ともに今後経営状態が良くなると見通している事業所が18年度から増加し、運輸業では保有台数が「増加する」と見通す事業所も増加

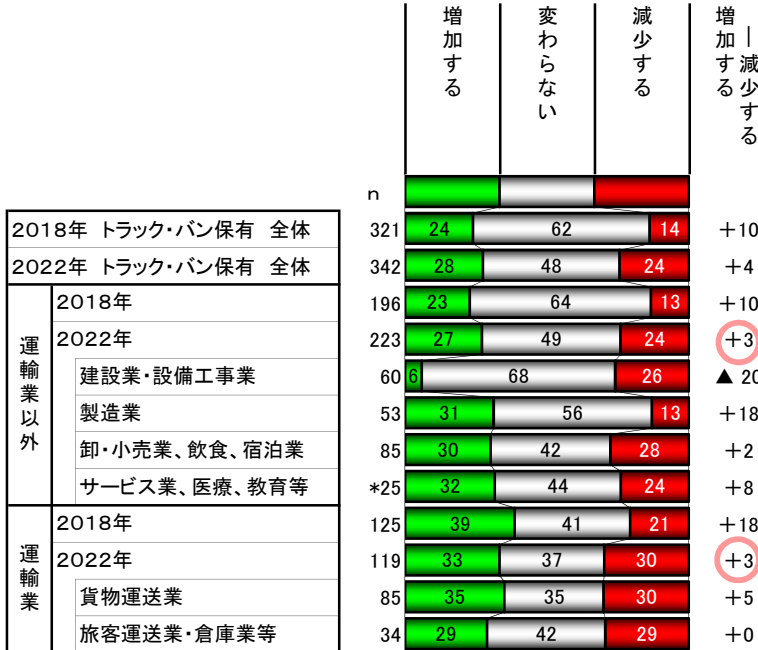
- 今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通しは、運輸業では「増加する」見通しの事業所が増加し、「減少する」見通しの事業所比率を上回る（図表4-3）。
- 物資輸送量の見通しは、運輸業以外、運輸業ともに「増加する」見通しの事業所が「減少する」見通しの事業所を上回る（図表4-4）。
- 経営状態の見通しも、運輸業以外、運輸業ともに「良くなる」見通しの事業所が前回より上昇（図表4-5）。

事業所

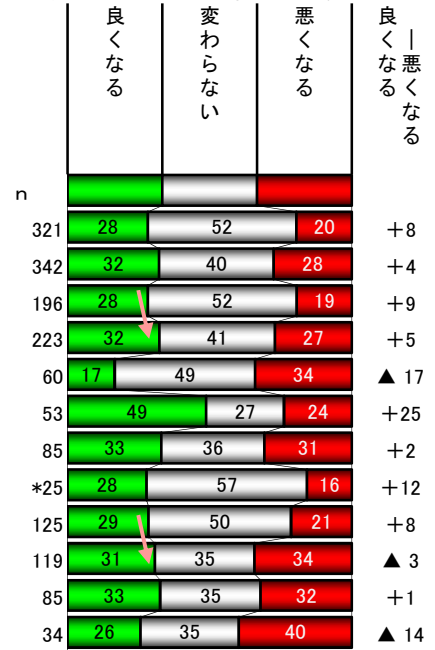
図表4-3 今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通し (%)



図表4-4 今後1～2年間の物資輸送量の見通し (%)



図表4-5 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

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

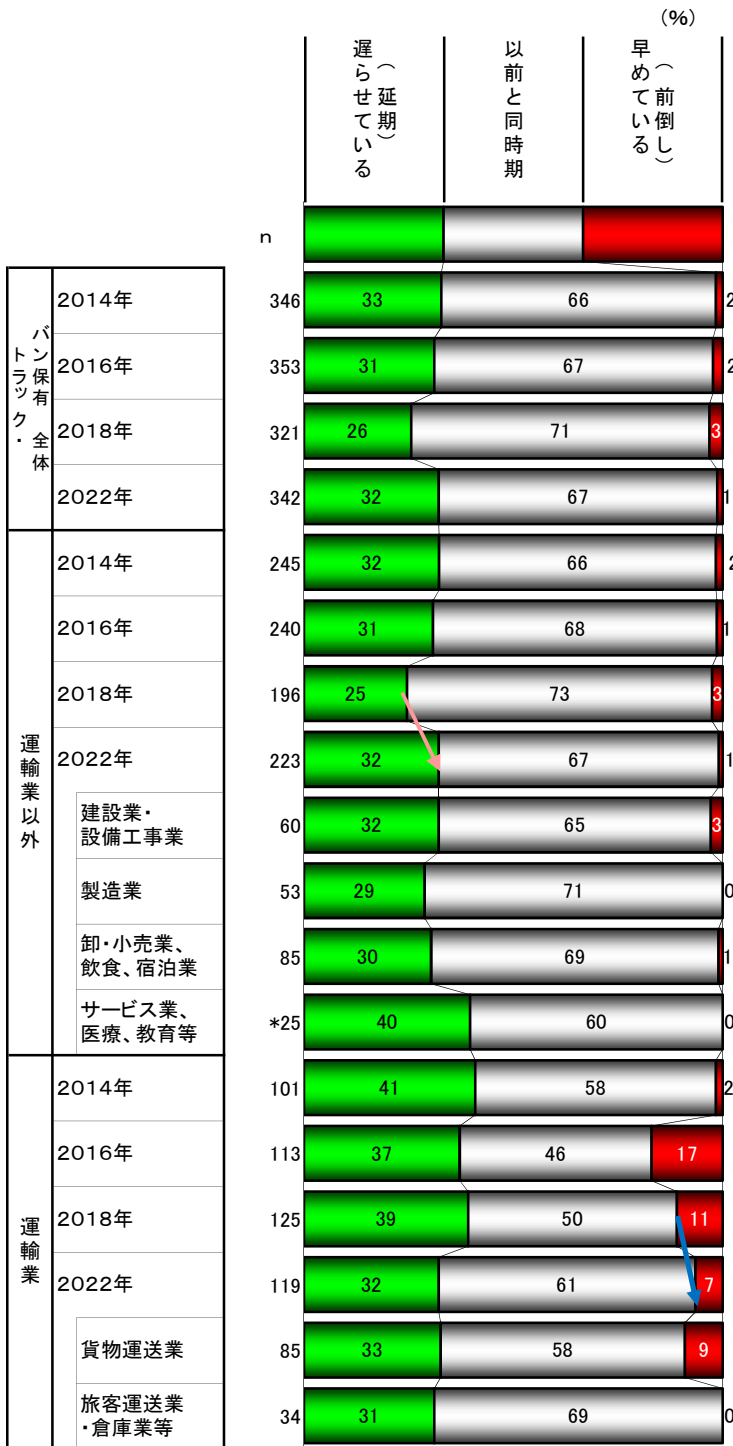
### 3 今後の購入意向

#### ●運輸業以外では代替を「遅らせている」事業所が増加

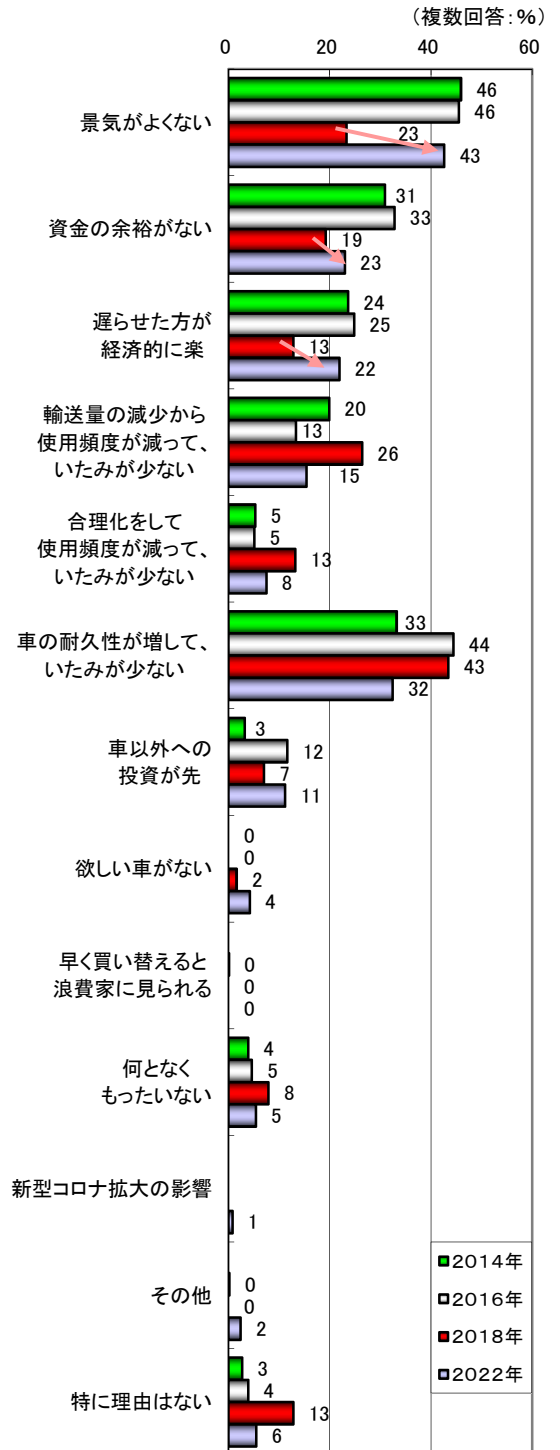
- 運輸業以外では「遅らせている（延期）」事業所が18年度から増加。また、運輸業では「早めている（前倒し）」事業所が18年度から減少（図表4-6）。
- 代替を遅らせている理由をみると、「景気がよくない」「資金の余裕がない」「遅らせた方が経済的に楽」が18年度から上昇（図表4-7）。
- 代替時期の目安は、運輸業以外、運輸業ともに前回と変わらず「車のいたみ」「使用期間」「走行キロ数」が上位（図表4-8）。

事業所

図表4-6 代替早遅の実態



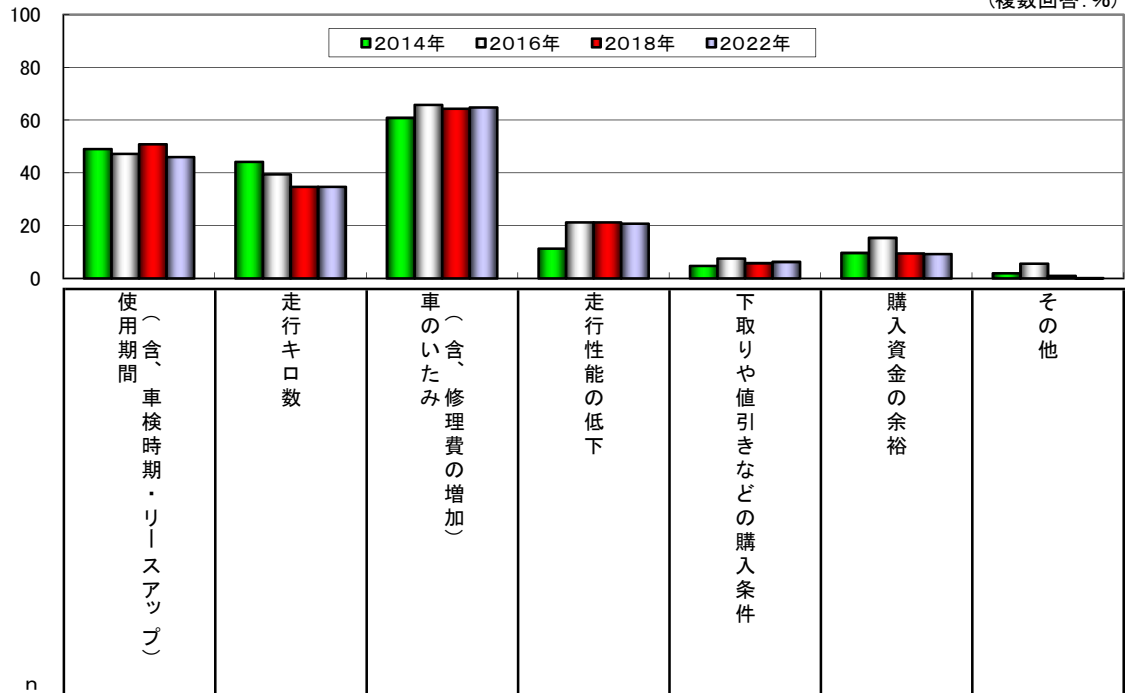
図表4-7 代替を遅らせている理由



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表4-8 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	車のいたみ (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
バン トラ ック ・ 全 体	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
	2022年	342	46	35	65	21	6	9	0
運 輸 業 以 外	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
	2022年	223	46	35	64	21	6	9	0
	建設業・ 設備工事業	60	42	50	75	30	11	9	-
	製造業	53	45	34	61	20	10	11	0
	卸・小売業、 飲食、宿泊業 サービス業、 医療、教育等	*25	41	24	64	16	8	16	-
運 輸 業	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	-
	2022年	119	46	34	79	20	9	19	1
	貨物運送業	85	37	35	83	20	7	21	0
	旅客運送業 ・倉庫業等	34	70	31	67	19	15	17	4
代 替 早 遅	2022年 遅らせている	105	44	39	76	21	5	16	0
	2022年 早めている	*10	70	50	71	2	-	8	-
	2022年 以前と同時期	227	47	32	59	21	7	6	0

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

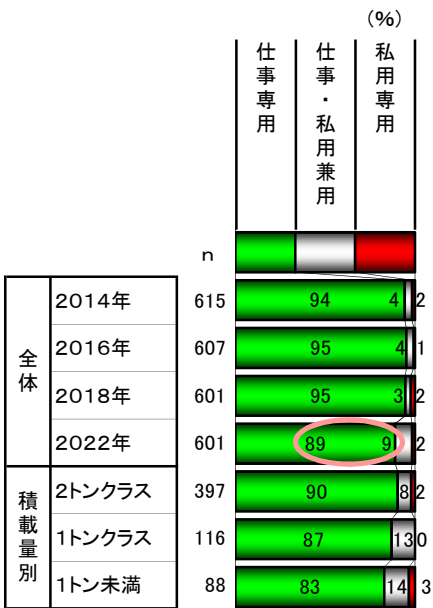
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

# 第5章 車種別分析

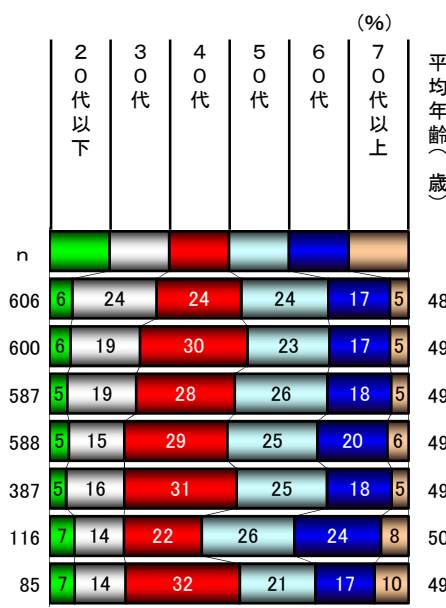
## 1 小型トラック

- 仕事専用(89%)および仕事・私用兼用(9%)を合わせると98%が仕事に使用(図表5-1)。
- 主運転者の職業は「建設・設備、工事他」が38%で最も高い(図表5-3)。
- 購入選択理由は「積載量が多い」が42%で最も高い(図表5-4)。
- 使用用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が49%。配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が46%で最も高い(図表5-5~6)。
- 月間走行距離の平均値は994km。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5-7)。
- 行動半径は積載量別でみると積載量が少ない程「~10km」が上昇。運行形態では「往復型」が約7割(図表5-8~9)。
- スペース積載率は「7割以上」が7割を超え、積載量別でみると積載量が少ないほど低い(図表5-10)。
- 次期買い替え意向車は、同タイプ・同クラスの「小型トラック」が89%(図表5-12)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が53%、車両面以外では「車両価格」が54%で最も高い(図表5-13)。

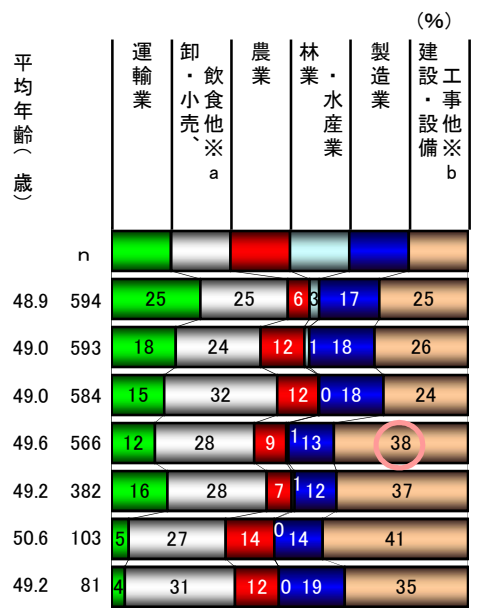
図表5-1 使用パターン



図表5-2 主運転者年代



図表5-3 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5-4 購入選択理由

(複数回答: %)



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

(注) 図表5-2~4は、使用パターンが「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表5-5 使用用途

(複数回答:%)

	n	TOP5					
		作業現場・仕事場への往復	委託荷の輸送	メーカーへの配達・仕入	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	田畑への往復・農機具・作物の運搬	
全体	2014年	608	50	26	21	19	13
	2016年	601	56	26	24	14	15
	2018年	588	48	24	21	15	13
	2022年	591	49	27	20	16	14
積載量別	2トンクラス	390	50	30	20	13	12
	1トンクラス	116	49	20	19	21	19
	1トン未満	85	45	19	25	21	15

図表5-6 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

	n	TOP5					
		親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など	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	2014年	606	46	22	14	13	13
	2016年	601	54	20	12	14	12
	2018年	588	47	22	15	14	13
	2022年	591	46	24	16	14	13
積載量別	2トンクラス	390	46	22	13	15	12
	1トンクラス	116	45	25	21	14	15
	1トン未満	85	45	39	19	12	12

図表5-7 月間走行距離

(%)

	n	≤ 200 km	≤ 300 km	≤ 1200 km	≤ 2000 km	それ以上	平均値 (km)
		全体	2014年	25	24	25	
	2016年	25	24	23	14	14	1092
	2018年	21	21	26	13	14	1063
	2022年	27	25	23	12	13	994
積載量別	2トンクラス	26	25	21	13	16	1078
	1トンクラス	30	23	29	11	8	856
	1トン未満	24	40	22	7	7	733

図表5-8 行動半径

(%)

	n	≤ 10 km	≤ 30 km	≤ 50 km	それ以上
		全体	2014年	20	42
	2016年	24	37	21	18
	2018年	27	39	17	18
	2022年	37	39	15	10
積載量別	2トンクラス	32	39	17	12
	1トンクラス	44	39	10	8
	1トン未満	49	36	12	2

図表5-9 運行形態

(%)

	n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
		全体	2014年	64	17
	2016年	64	15	14	7
	2018年	66	12	13	10
	2022年	66	16	10	8
積載量別	2トンクラス	68	16	9	7
	1トンクラス	64	15	12	10
	1トン未満	54	19	11	17

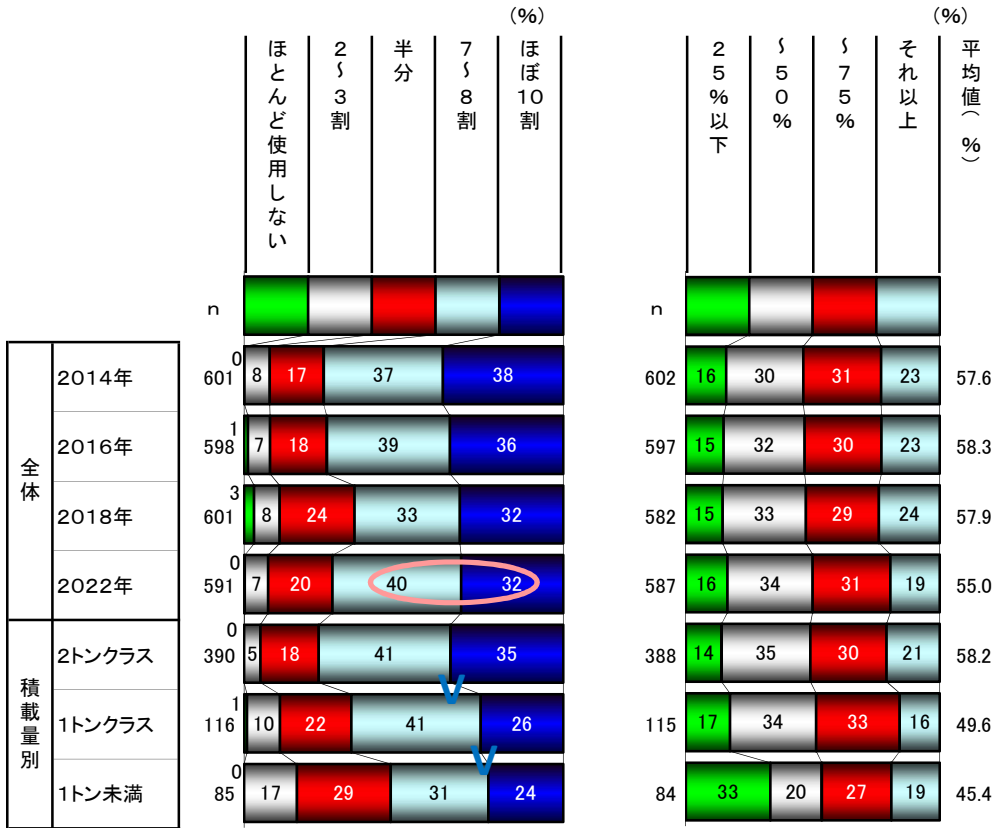
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

(注) 図表5-5~9は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象



図表5-10 通常のスペース積載率

図表5-11 通常の重量積載率



(注) 図表5-10～11は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-12 次期買い替え意向車(車型間移行)

図表5-13 次期買い替え意向車(重視点)

(複数回答: %)

積載量別	年	n	移行傾向 (%)		
			小型トラック	同他タイプ・プラス移行	他タイプ移行
全体	2014年	614	92	5	4
	2016年	594	93	6	2
	2018年	596	93	5	2
	2022年	591	89	7	4
積載量別	2トンクラス	389	83	15	2
	1トンクラス	115	74	18	8
	1トン未満	87	51	39	10

積載量別	年	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
			燃費の良さ	安全性	耐久性	運転のしやすさ	エンジンの馬力	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取等の購入値引条件	販売店との関係
全体	2014年	615	64	42	46	37	30	59	45	27	18	20
	2016年	606	64	50	46	41	32	64	43	31	20	8
	2018年	601	57	40	40	34	28	56	40	30	18	12
	2022年	601	53	39	37	32	26	54	40	22	19	11
積載量別	2トンクラス	397	53	40	38	29	28	56	43	25	20	10
	1トンクラス	116	54	38	37	41	22	51	35	16	18	11
	1トン未満	88	48	33	34	30	23	51	33	21	11	13

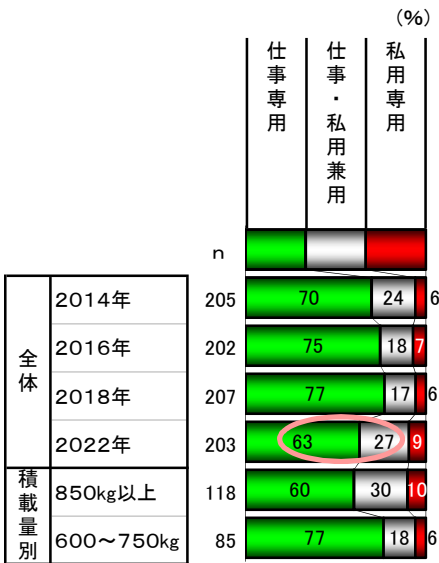
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

## 2 小型キャブバン

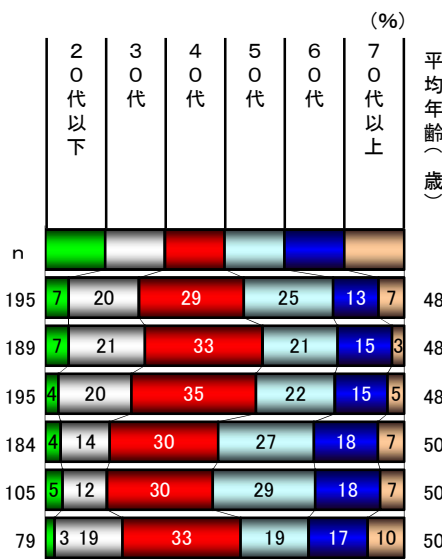
- 仕事専用(63%)および仕事・私用兼用(27%)を合わせると90%が仕事に使用(図表5-14)。
- 主運転者職業は「卸・小売、飲食他」が48%で最も高い(図表5-16)。
- 購入選択理由は「積載量が多い」が55%で最も高い(図表5-17)。
- 使用用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が55%。配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が46%で最も高い(図表5-18~19)。
- 月間走行距離の平均値は1058km。積載量別でみると、850kg以上クラスは1062km、600~750kgクラスは1044km(図表5-20)。
- 行動半径は「30km以下」7割で「10km以下」では約3割。運行形態では「往復型」が約5割で最も高い(図表5-21~22)。
- スペース積載率は「7割以上」が5割以上を占める(図表5-23)。
- 次期買い替え意向車は、同タイプ・同クラスの「小型キャブバン」が63%、「他タイプ移行」は36%(図表5-25)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が60%、車両面以外では「車両価格」が51%で最も高い(図表5-26)。

ユーザー

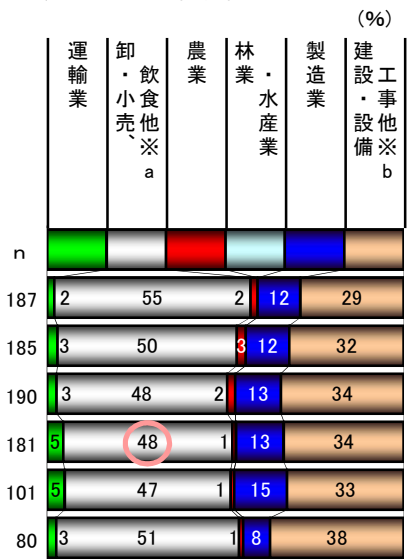
図表5-14 使用パターン



図表5-15 主運転者年代



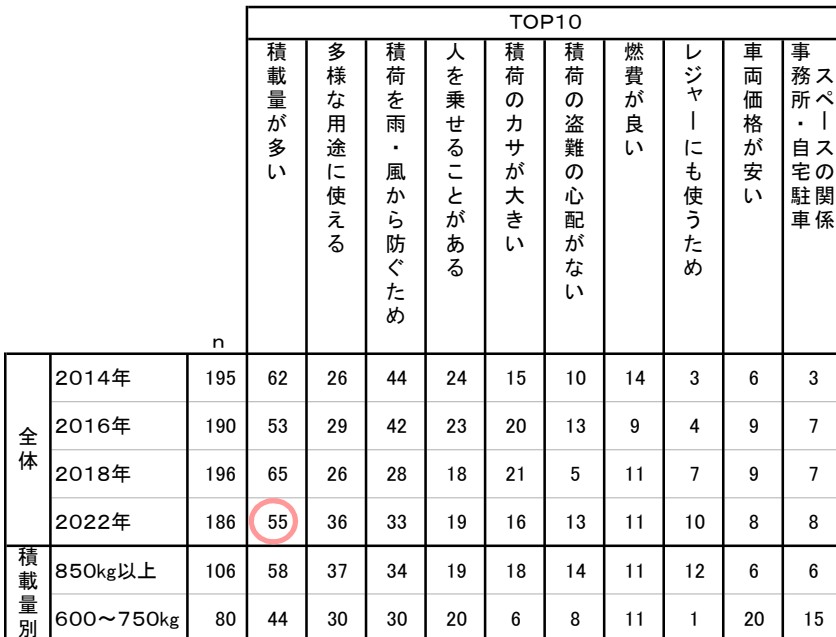
図表5-16 主運転者職業



※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5-17 購入選択理由

(複数回答:%)



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

(注)図表5-15~17は、使用パターンが「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表5-18 使用用途

(複数回答:%)

		TOP5					
		作業現場・仕事場・現場への往復	セールの営業の足	問屋・卸問屋	小売店への商品配達	委託荷の輸送	
全体	2014年	195	56	39	17	21	24
	2016年	190	56	37	22	32	23
	2018年	196	55	31	20	18	16
	2022年	186	55	37	19	18	17
	積載量別	850kg以上	106	56	33	20	17
	600~750kg	80	51	51	18	20	19

図表5-19 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

		TOP5					
		親会社・メーカー・関連会社以外	一般消費者	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社	
全体	2014年	195	41	33	8	23	15
	2016年	190	40	27	13	26	15
	2018年	195	40	24	15	19	17
	2022年	186	46	28	22	13	10
	積載量別	850kg以上	106	46	26	22	12
	600~750kg	80	45	34	24	14	6

図表5-20 月間走行距離

(%)

		2000km	6000km	12000km	20000km	それ以上	平均値(km)
全体	2014年	12	23	18	29	19	1324
	2016年	10	18	29	24	18	1423
	2018年	15	25	28	19	14	1114
	2022年	20	19	27	20	14	1058
	積載量別	850kg以上	21	17	26	22	14
	600~750kg	13	31	30	11	15	1044

図表5-21 行動半径

(%)

		10km	30km	50km	それ以上
全体	2014年	16	35	26	24
	2016年	18	42	20	20
	2018年	18	43	20	19
	2022年	32	38	19	11
	積載量別	850kg以上	32	37	20
	600~750kg	29	44	15	13

図表5-22 運行形態

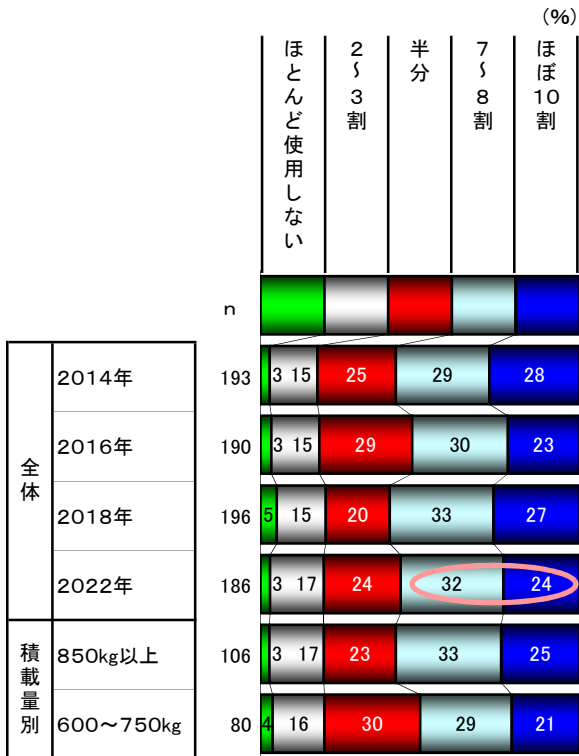
(%)

		往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2014年	48	24	17	12
	2016年	47	20	19	14
	2018年	52	18	18	11
	2022年	51	22	15	12
	積載量別	850kg以上	51	23	13
	600~750kg	51	21	23	5

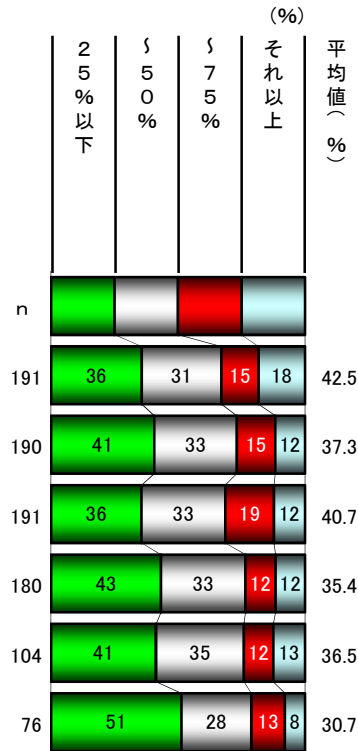
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

(注)図表5-18~22は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-23 通常のスペース積載率



図表5-24 通常の重量積載率



(注) 図表5-23~24は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-25 次期買い替え意向車(車型間移行)

積載量別	n	移行傾向 (%)			
		小型キャブバン	同タイプ・移行	他タイプ移行	他タイプ移行
全体	2014年	203	80	1	19
	2016年	202	72	0	27
	2018年	205	81	1	19
	2022年	203	63	1	36
積載量別	850kg以上	118	55	8	37
	600~750kg	85	54	13	33

図表5-26 次期買い替え意向車(重視点)

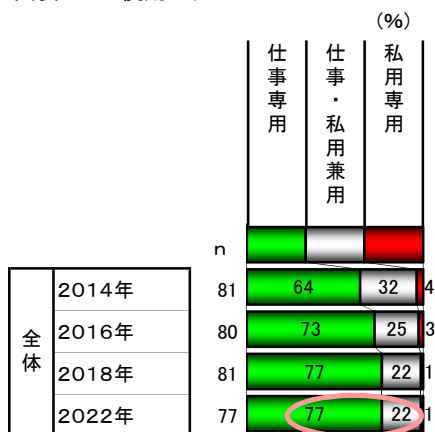
n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
	燃費の良さ	耐久性	運転のしやすさ	荷室の広さ	安全性	車両価格	メーカーの信頼性	下取価格・値引	等購入条件	乗りなれていること
205	75	40	37	45	43	55	46	15	15	33
202	70	49	52	52	50	73	46	24	-	35
207	68	38	41	50	40	55	48	20	13	28
203	60	32	32	31	30	51	44	19	16	13
118	59	34	32	31	30	49	46	21	19	14
85	65	22	28	29	31	60	37	9	4	11

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

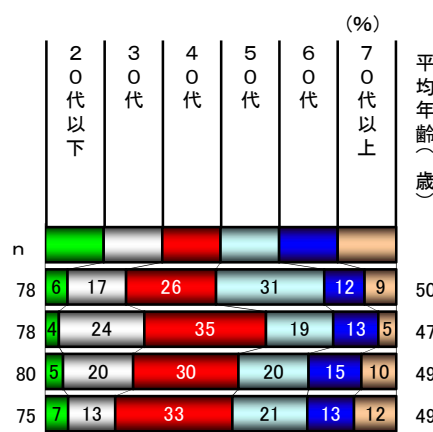
### 3 小型ボンバン

- 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5-27)。
- 主運転者の職業は「卸・小売・飲食他」が42%で最も高い(図表5-29)。
- 購入選択理由は「多様な用途に使える」が42%で最も高い(図表5-30)。
- 使用用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が54%。配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が38%で最も高い(図表5-31~32)。
- 月間走行距離の平均値は943km(図表5-33)。
- 行動半径は「30km以下」が約8割。運行形態は「往復型」が49%(図表5-34~35)。
- スペース積載率は「7割以上」が約5割を占める(図表5-36)。
- 次期買い替え意向車は、同タイプ・同クラスの「小型ボンバン」が70%(図表5-38)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が60%、車両面以外では「車両価格」が52%で最も高い(図表5-39)。

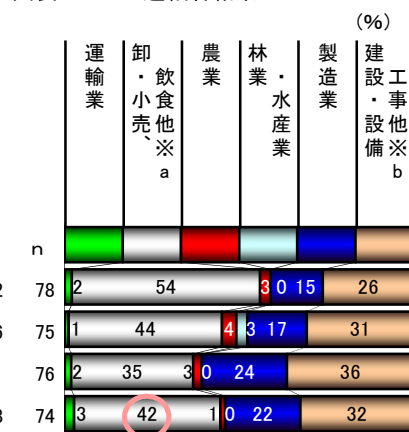
図表5-27 使用パターン



図表5-28 主運転者年代

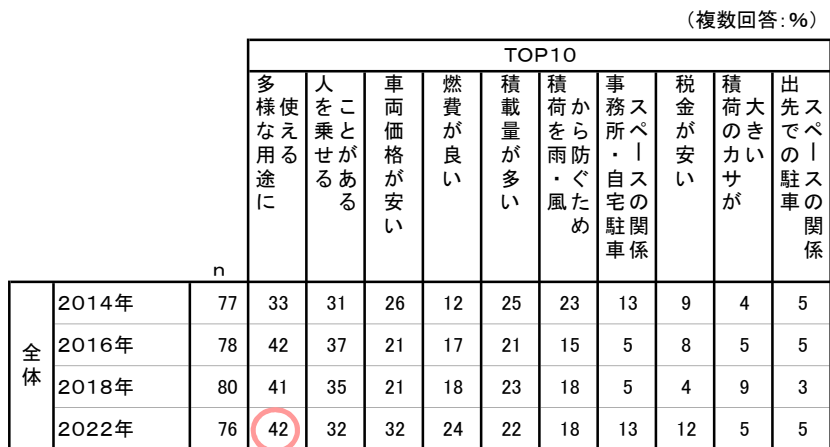


図表5-29 主運転者職業

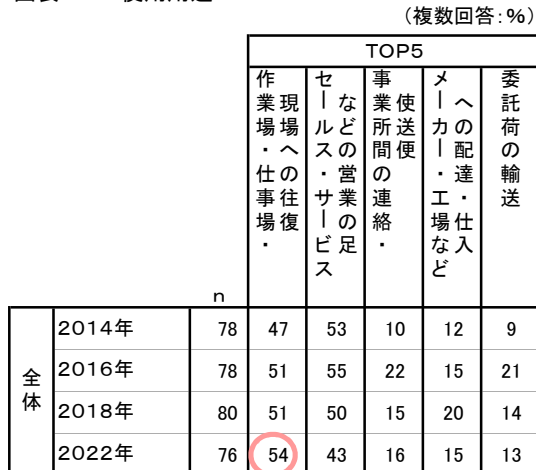


※a 宿泊、医療・福祉、教育・学習支援、サービス業等  
 ※b 金融・保険業、電気・ガス・水道、公務

図表5-30 購入選択理由



図表5-31 使用用途



図表5-32 荷物の配送・納入先



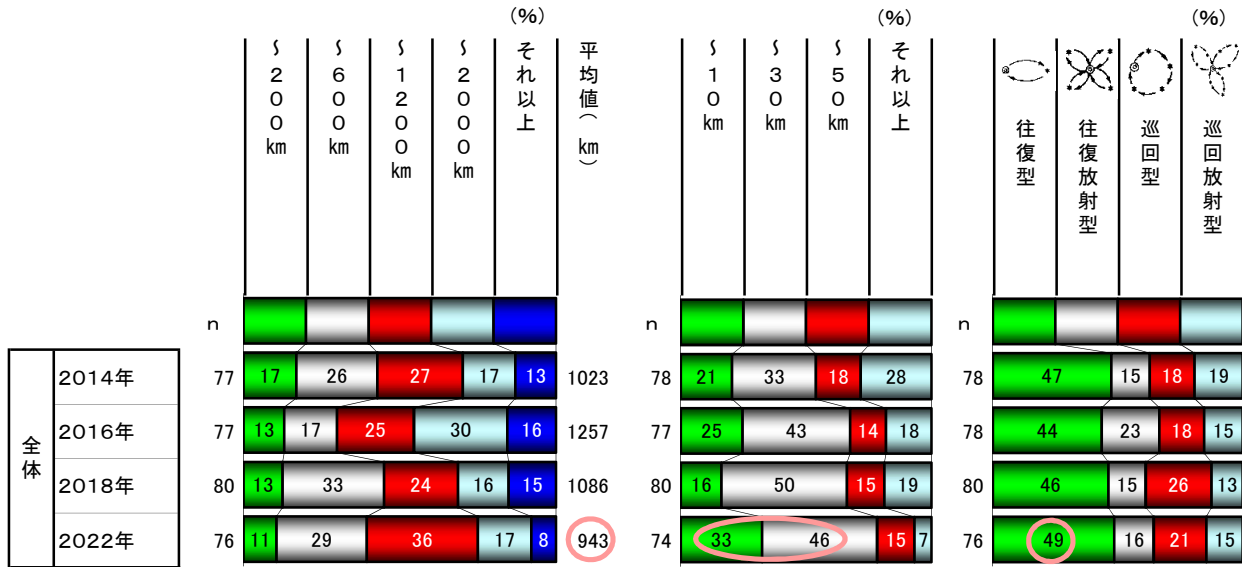
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

(注) 図表5-28~32は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-33 月間走行距離

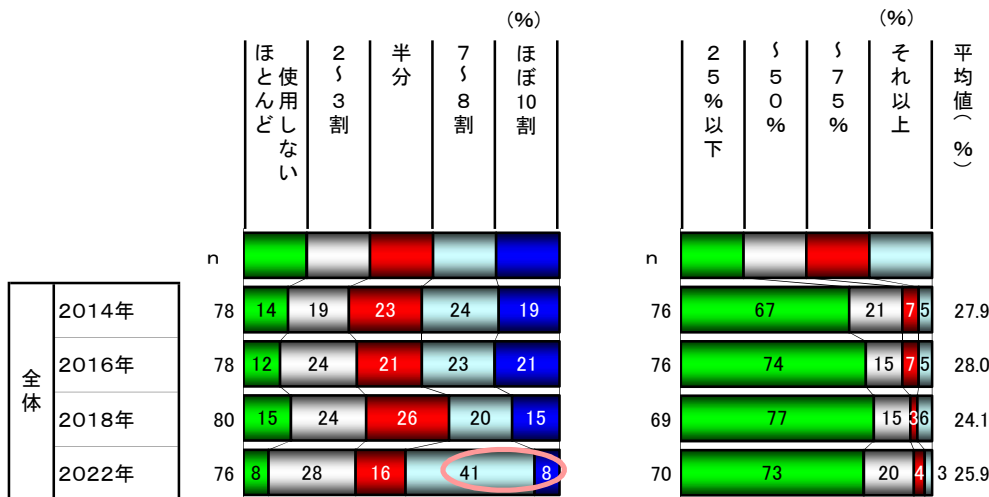
図表5-34 行動半径

図表5-35 運行形態



図表5-36 通常のスペース積載率

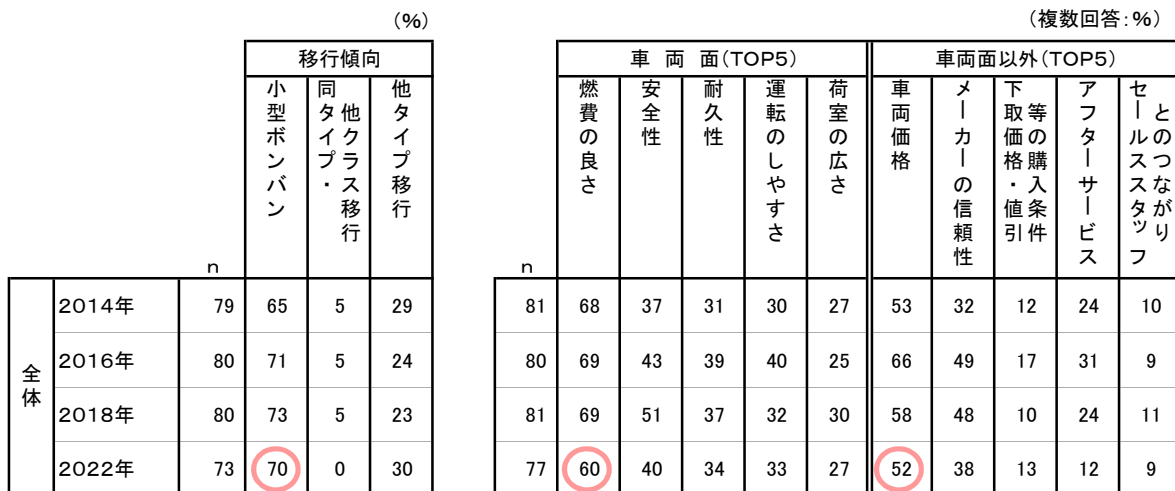
図表5-37 通常の重量積載率



(注) 図表5-33～37は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-38 次期買い替え意向車(車種間移行)

図表5-39 次期買い替え意向車(重視点)

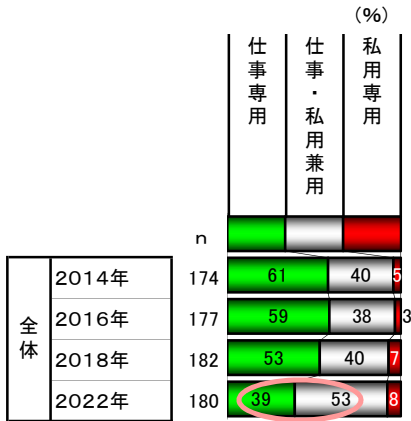


※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

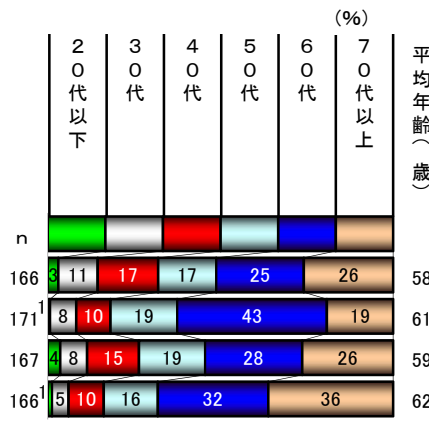
## 4 軽トラック

- 仕事専用(39%)および仕事・私用兼用(53%)を合わせると92%が仕事に使用(図表5-40)。
- 主運転者の職業は「農業」が52%で最も高い(図表5-42)。
- 購入選択理由は「多様な用途に使える」が47%で最も高い(図表5-43)。
- 使用用途は「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・作業所など」が34%で最も高い(図表5-44~45)。
- 月間走行距離の平均値は513km(図表5-46)。
- 行動半径は「~10km」が74%。運行形態は「往復型」が63%(図表5-47~48)。
- スペース積載率は「7割以上」が5割以上を占め増加傾向(図表5-49)。
- 次期買い替え意向車は、同タイプ・同クラスの「軽トラック」が81%(図表5-51)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が60%、車両面以外では「車両価格」が49%で最も高い(図表5-52)。

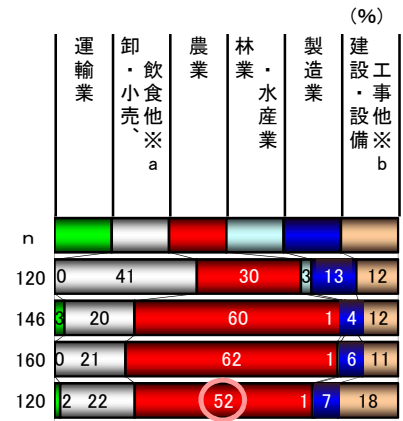
図表5-40 使用パターン



図表5-41 主運転者年代



図表5-42 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5-43 購入選択理由

(複数回答:%)

年	n	TOP10									
		多様な用途に使える	細い道路が多様な用途に利用できる関係	税金が安い	車両価格が安い	積載量が多い	燃費が良い	出先での駐車スペースの関係	事務所・自宅の駐車スペースの関係	積荷の大きい力サがある	人を乗せることができる
2014年	166	46	26	42	25	18	25	9	6	5	4
2016年	171	49	42	39	26	16	21	9	10	5	4
2018年	169	33	36	34	25	21	19	10	7	5	2
2022年	166	47	35	31	27	21	17	9	8	5	4

図表5-44 使用用途

(複数回答:%)

年	n	TOP5				
		田畑への往復・農機具・作物の運搬	作業現場・仕事場への往復	園芸・農作業	日用品の買物	一般家庭など最終消費者への配達・集荷
2014年	166	45	45		27	25
2016年	171	64	40		32	20
2018年	169	57	42	27	21	13
2022年	166	57	48	36	32	19

図表5-45 荷物の配送・納入先

(複数回答:%)

年	n	TOP5				
		親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など	一般消費者	卸売業者・商社	小売業者・飲食店	親会社・関連会社
2014年	166	30	38	6	10	8
2016年	171	23	33	12	15	4
2018年	169	47	24	11	10	6
2022年	166	34	27	16	13	4

※参考※ 使用用途(私用利用)

(複数回答:%)

年	n	TOP5				
		田畑への往復・農機具・作物の運搬	園芸・農作業	日用品の買物	作業現場・仕事場への往復	通勤・通学
2014年	110	62	61	55	42	16

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

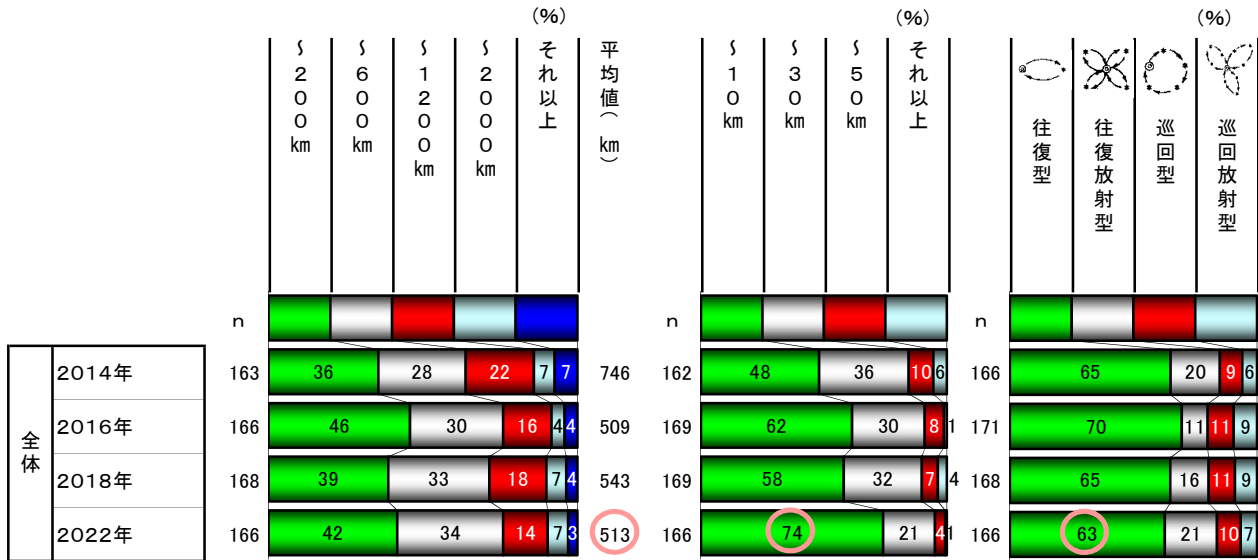
(注1) 図表5-41~45は、使用パターンが「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

(注2) ※参考※は、使用パターンが「私用専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表5-46 月間走行距離

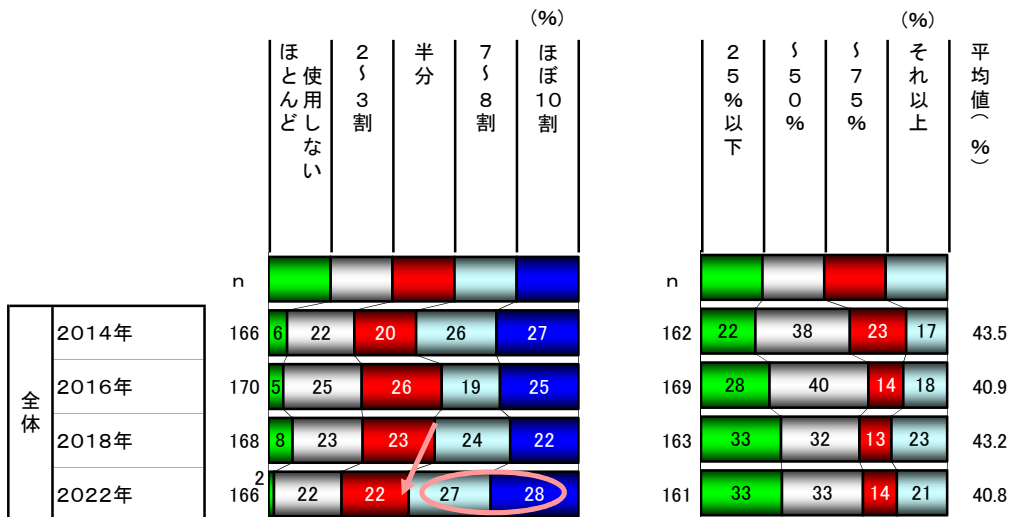
図表5-47 行動半径

図表5-48 運行形態



図表5-49 通常のスペース積載率

図表5-50 通常の重量積載率



(注) 図表5-46～50は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-51 次期買い替え意向車(車間移行) (%)

図表5-52 次期買い替え意向車(重視点)

(複数回答: %)

年	n	移行傾向			車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		軽トラック	同他クラス移行	他タイプ移行	燃費の良さ	運転のしやすさ	耐久性	安全性	エンジンの馬力	車両価格	メーカーの信頼性	販売店との関係	アフターサービス	下取等の購入条件
2014年	168	74	11	14	61	42	39	45	32	51	33	19	24	17
2016年	175	73	14	11	61	48	41	50	23	61	36	15	23	23
2018年	178	64	17	17	59	41	41	32	23	58	37	15	25	17
2022年	171	81	8	12	60	43	38	37	24	49	36	21	17	16

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし



## 5 軽キャブバン

- 仕事専用(43%)および仕事・私用兼用(38%)を合わせると81%が仕事に使用(図表5-53)。
- 主運転者の職業は「卸・小売、飲食他」が51%で最も高い(図表5-55)。
- 購入選択理由は「税金が安い」が43%で最も高い(図表5-56)。
- 使用用途は「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36%で最も高い(図表5-57~58)。
- 月間走行距離の平均値は1012km(図表5-59)。
- 行動半径は「30km以下」が9割弱。運行形態は「往復型」が46%(図表5-60~61)。
- スペース積載率は「半分以下」が6割強で増加傾向(図表5-62)。
- 次期買い替え意向車は、「他タイプ移行」が47%で最も高い(図表5-64)。
- 次期買い替え時の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が64%、車両面以外では「車両価格」が54%で最も高い(図表5-65)。

ユーザー

図表5-53 使用パターン

		使用パターン (%)		
		仕事専用	仕事・私用兼用	私用専用
全体	2014年	46	38	16
	2016年	55	33	13
	2018年	55	34	12
	2022年	43	38	18

図表5-54 主運転者年代

		主運転者年代 (%)						平均年齢(歳)
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
全体	2014年	21	27	18	24	14	53.9	
	2016年	31	25	19	31	10	54.7	
	2018年	21	24	24	25	12	53.6	
	2022年	38	19	28	25	17	54.8	

図表5-55 主運転者職業

		主運転者職業 (%)					
		運輸業	卸・小売、飲食他※a	農業	林業・水産業	製造業	建設工事他※b
全体	2014年	1	71	4	0	8	16
	2016年	3	57	15	0	7	18
	2018年	7	59	6	1	5	22
	2022年	4	51	9	0	8	28

※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5-56 購入選択理由

		TOP10 (複数回答:%)									
		税金が安い	積荷防雨のため風から	多様な用途に使える	積載量が多い	車両価格が安い	細い道路が多条件の関わり	燃費が良い	人を乗せることができる	出先での駐車スペースの関係	積荷の大きい力がかかり
全体	2014年	53	45	38	28	23	27	16	26	14	15
	2016年	42	36	40	27	18	27	16	26	14	21
	2018年	43	35	40	31	32	32	21	19	20	22
	2022年	43	38	37	33	31	29	23	18	15	12

図表5-57 使用用途

		TOP5 (複数回答:%)				
		作業現場・仕事場への往復	日用品の買物	セールの営業の足	一般家庭など最終消費者	小売店への商品配達
全体	2014年	41	34	34	33	17
	2016年	47	27	33	32	22
	2018年	49	25	39	35	16
	2022年	49	36	32	27	21

図表5-58 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	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社
全体	2014年	50	23	21	5	4
	2016年	42	33	23	8	8
	2018年	46	32	13	10	4
	2022年	36	31	26	10	6

※参考※ 使用用途(私用利用)

		TOP5 (複数回答:%)				
		日用品の買物	作業現場・仕事場への往復	通勤・通学	園芸・農作業	一般家庭など最終消費者
全体	2014年	86	73	42	37	17
	2016年	73	42	37	17	16
	2018年	42	37	17	16	
	2022年	16				

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

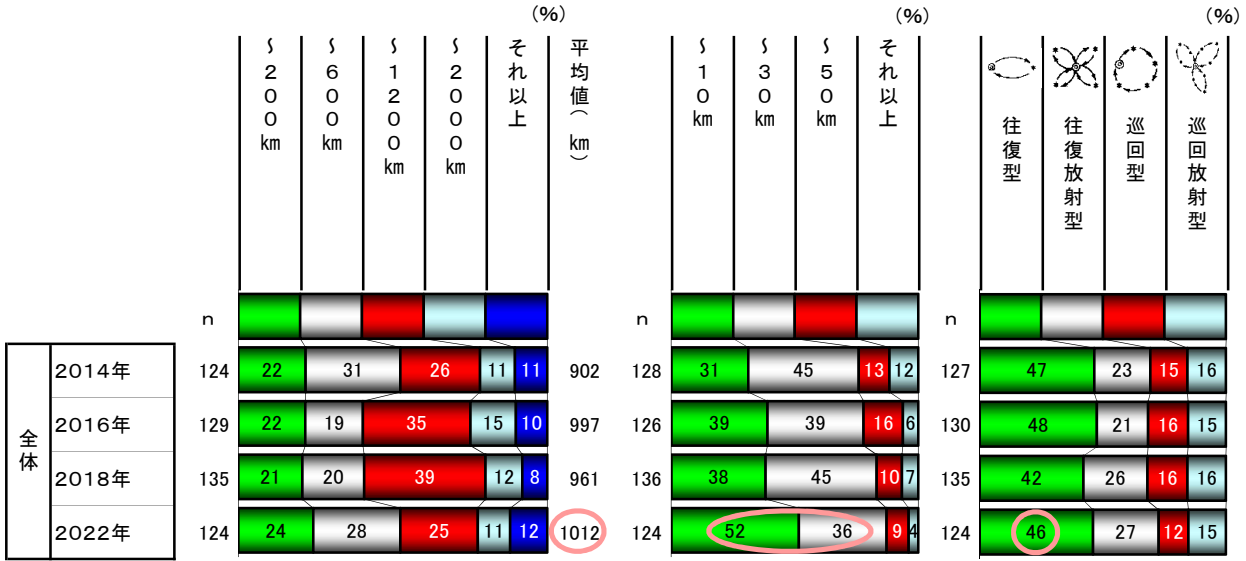
(注1) 図表5-54~58は、使用パターンが「仕事専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

(注2) ※参考※は、使用パターンが「私用専用」または「仕事・私用兼用」の車が対象

図表5-59 月間走行距離

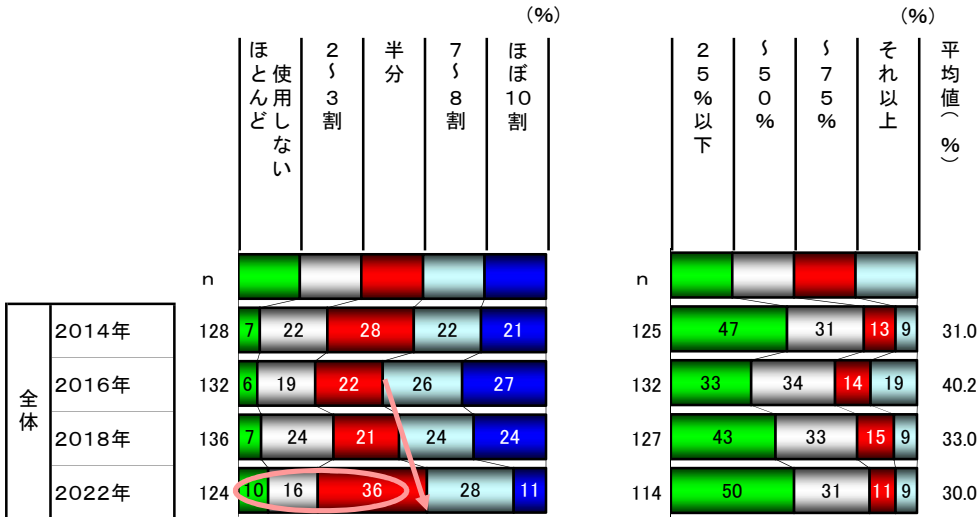
図表5-60 行動半径

図表5-61 運行形態



図表5-62 通常のスペース積載率

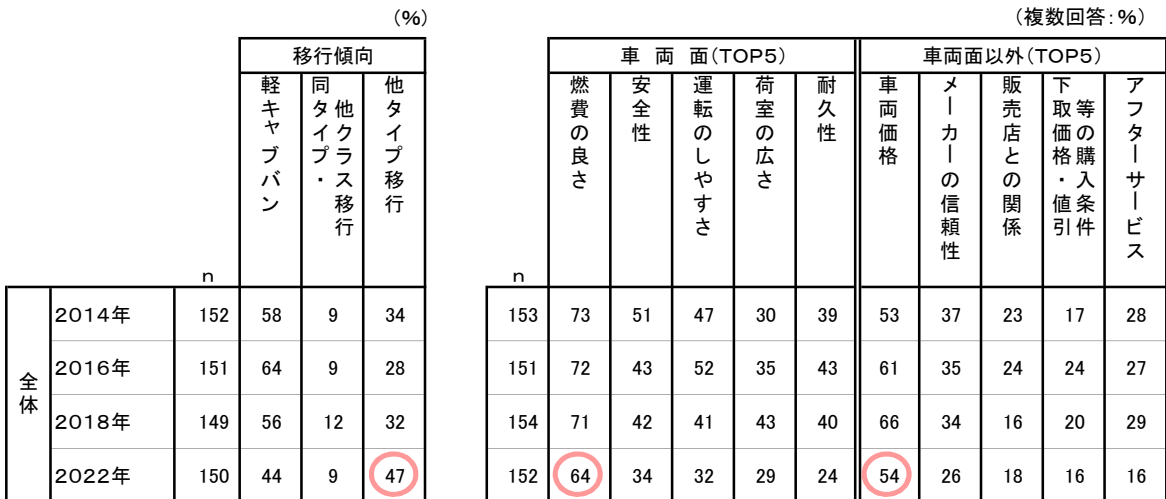
図表5-63 通常の重量積載率



(注) 図表5-59～63は、使用パターンが“仕事専用”または“仕事・私用兼用”の車が対象

図表5-64 次期買い替え意向車(車型間移行)

図表5-65 次期買い替え意向車(重視点)



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

# 第6章 環境問題・次世代環境車・電気自動車に対する意識

- 環境意識の醸成と燃料価格高騰の背景から、小型・軽トラックで次世代環境車の導入意向が増加。「電気自動車」は事業所調査では軽トラックで、ユーザー調査では軽バンでの意向が最も高い。「車両価格」「充電設備」「バッテリー」「航続距離」の懸念は残るも、事業所調査では「航続距離」の懸念は減少。
- ・燃料価格高騰に負担を感じている事業所は8割を超え、「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」事業所は71%。
- ・次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する導入意向が最も高い。事業所調査では軽トラックで、ユーザー調査では軽バンで「電気自動車」の購入意向が高い。
- ・次世代環境車共通の懸念は「車両価格」。「電気自動車」の懸念については「充電設備」「バッテリー」「航続距離」が高いが、事業所調査では「航続距離」の懸念が18年度から大きく減少。

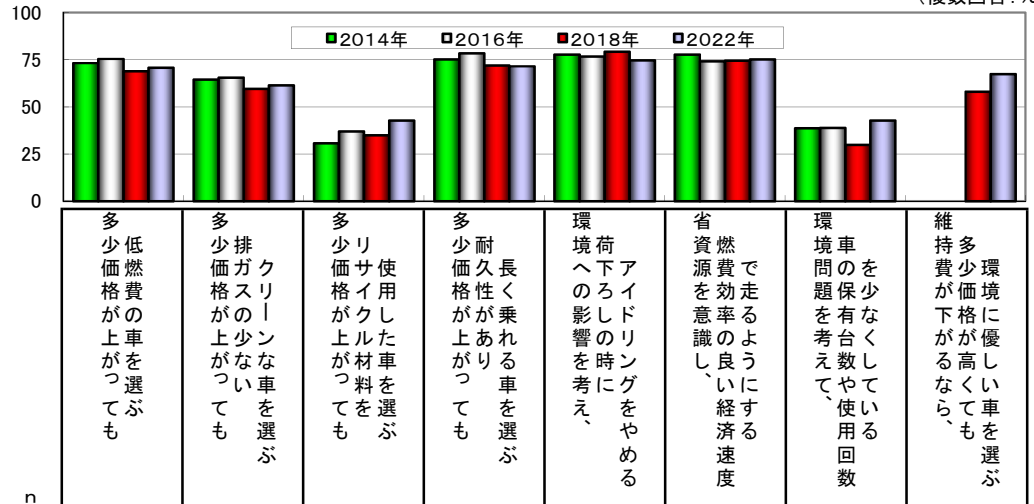
## 1 環境問題に対する意識

### ●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、低燃費・長期利用を意識

- －「環境への影響を考え、荷下ろしの時にアイドリングをやめる」「省資源を意識し、燃費効率の良い経済速度で走るようにする」「多少価格が上がっても耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」としている事業所が7割を超え、特に運輸業で高い(図表6-1)。
- ・運輸業以外、運輸業ともに、「環境問題を考えて、車の保有台数や使用回数を少なくしている」と考えている事業所は、従業員規模「50人以上」が「49人以下」を上回り、従業員規模での差が大きい。

図表6-1 環境問題に対する考え方

事業所  
(複数回答:%)



業種	年	n	環境問題に対する考え方								
			多少低燃費の車を選ぶ	多少排ガスが少ない車を選ぶ	多少リサイクル材料を使った車を選ぶ	多少耐久性があり長く乗れる車を選ぶ	環境荷下ろしの時にアイドリングをやめる	省燃費で走るようにする	環境問題を考えて、車の保有台数や使用回数を少なくしている	維持費が下がるなら、多少環境に優しい車を選ぶ	
バン・軽トラック・全体	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	
	2022年	342	71	62	43	72	75	75	43	68	
運輸業以外	2022年	223	71	61	43	71	74	74	44	67	
	建設業・設備工事業	60	79	61	36	74	76	73	25	66	
	製造業	53	72	61	49	72	81	77	50	79	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	72	63	47	73	74	72	44	63	
	サービス業、医療、教育等	*25	60	57	33	64	64	80	53	68	
	従業員規模	50人以上	61	48	55	28	45	65	71	53	43
	49人以下	162	73	62	44	74	75	75	43	70	
運輸業	2022年	119	75	68	44	81	89	87	31	71	
	貨物運送業	85	75	69	43	83	94	88	35	72	
	旅客運送業・倉庫業等	34	74	68	47	76	76	86	22	66	
	従業員規模	50人以上	37	64	69	43	81	88	90	41	69
		49人以下	82	77	68	44	81	89	87	29	71
輸送増量減	増加	68	75	66	38	70	79	78	41	69	
	減少	82	78	67	49	76	75	80	50	68	

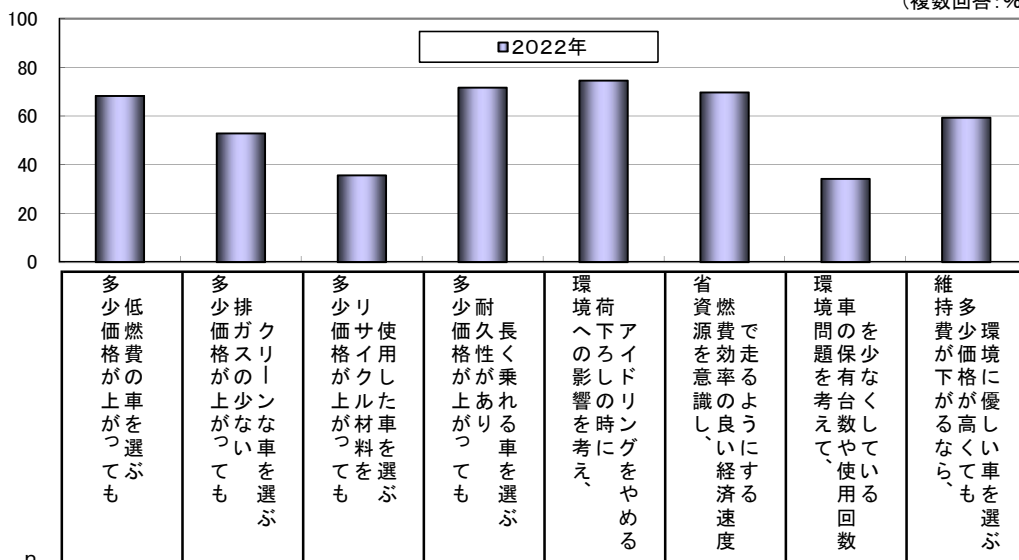
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

軽トラックは「環境への影響を考え、荷下ろしの時にアイドリングをやめる」「多少価格が上がっても耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」「省資源を意識し、燃費効率の良い経済速度で走るようにする」「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」が7割を超え高い（図表6-2）。

ユーザー  
(複数回答: %)

図表6-2 環境問題に対する考え方



		n	多少低価格の上がつても燃費の車を選ぶ	多少排出ガスの少ない車を選ぶ	多少リサイクル材料を選んでも	多少耐久性があり長く乗れる車を選ぶ	環境への影響を考えた時にアイドリングをやめる	省資源を意識し、燃費効率の良い経済速度で走るようにする	環境問題を考えて、車の保有台数や使用回数を少なくしている	維持費が下がるなら、多少価格が高い車を選ぶ
2022年 全体		1264	68	53	36	72	75	70	34	59
現保有車	小型 計	881	64	53	33	68	70	66	33	57
	キャブトラック	601	63	53	33	67	69	65	36	58
	キャブバン	203	66	59	34	77	76	69	31	58
	ボンバン	77	64	40	27	56	64	61	22	54
	軽 計	383	70	53	37	73	77	71	35	60
	トラック	180	73	56	41	78	82	74	35	62
	キャブバン	152	65	48	31	66	67	68	35	58
ボンバン	51	45	30	19	44	51	55	26	41	
輸送量の増減	増加	162	72	58	35	72	74	73	36	55
	減少	414	74	58	37	75	81	75	42	69

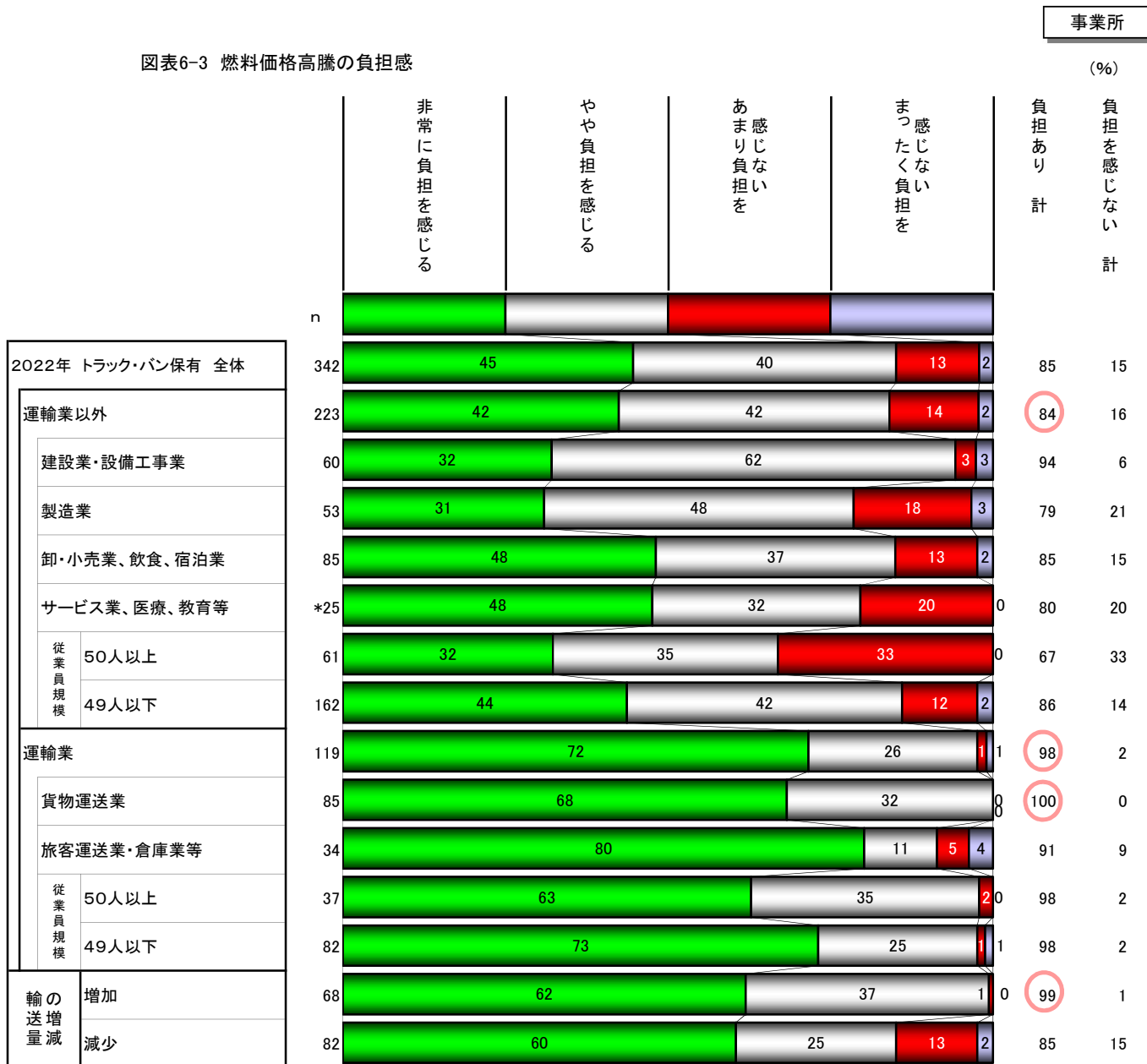
## 2 燃料価格高騰に対する意識

### ●運輸業・輸送量増加の事業所では、燃料価格高騰の影響が大きい

—燃料価格高騰に対し負担を感じている事業所は、運輸業以外では84%、運輸業では98%（図表6-3）。

- ・特に貨物運送業ではすべての事業所が、輸送量が増加の事業所も99%が負担としており、負担と感じる割合が高い。

図表6-3 燃料価格高騰の負担感



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

●エコドライブの推奨の他、運輸業では運行体制見直し、輸送量が増加の事業所では納品回数の削減や低燃費車の導入が対策としてあがる

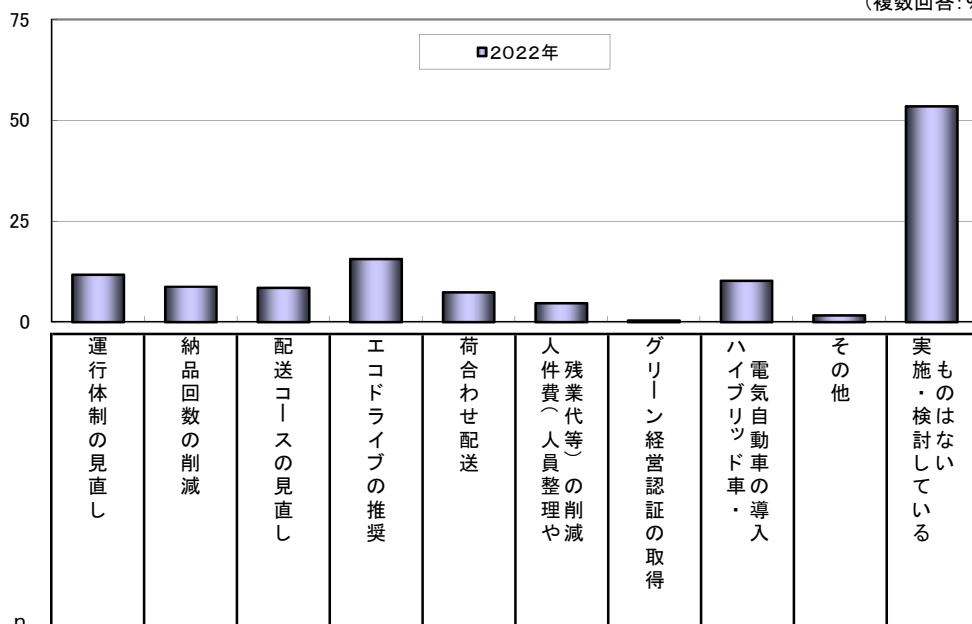
燃料価格高騰の対策では「エコドライブの推奨」16%が最も高いが、「実施・検討しているものはない」は半数以上（図表6-4）。

- ・運輸業では「エコドライブの推奨」の他、「運行体制の見直し」が、輸送量が増加の事業所では「納品回数の削減」「ハイブリッド車・電気自動車の導入」が2割を超え高い。

事業所

図表6-4 燃料価格高騰対策の実施と検討

(複数回答: %)



n		運行体制の見直し	納品回数の削減	配送コースの見直し	エコドライブの推奨	荷合わせ配送	人件費(残業代等)の削減	グリーン経営認証の取得	ハイブリッド車・電気自動車の導入	その他	実施・検討していないもの
2022年 トラック・バン保有 全体		342	12	9	9	7	5	0	10	2	54
運輸業以外		223	11	9	9	7	5	-	11	2	55
建設業・設備工事業		60	6	3	3	0	0	-	14	3	66
製造業		53	8	5	1	4	1	-	11	3	63
卸・小売業、飲食、宿泊業		85	13	15	14	12	6	-	9	1	49
サービス業、医療、教育等		*25	12	4	8	4	8	-	12	-	56
従業員規模	50人以上	61	3	7	6	1	2	-	22	6	55
従業員規模	49人以下	162	12	10	9	8	5	-	10	1	55
運輸業		119	26	4	7	11	7	5	4	4	31
貨物運送業		85	30	5	9	12	8	5	2	1	27
旅客運送業・倉庫業等		34	14	-	4	7	4	4	8	9	41
従業員規模	50人以上	37	25	9	14	17	5	5	12	3	28
従業員規模	49人以下	82	26	2	6	10	7	5	2	4	32
輸送量	増加	68	17	22	11	9	5	1	20	-	32
	減少	82	18	8	15	5	3	0	3	1	53

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

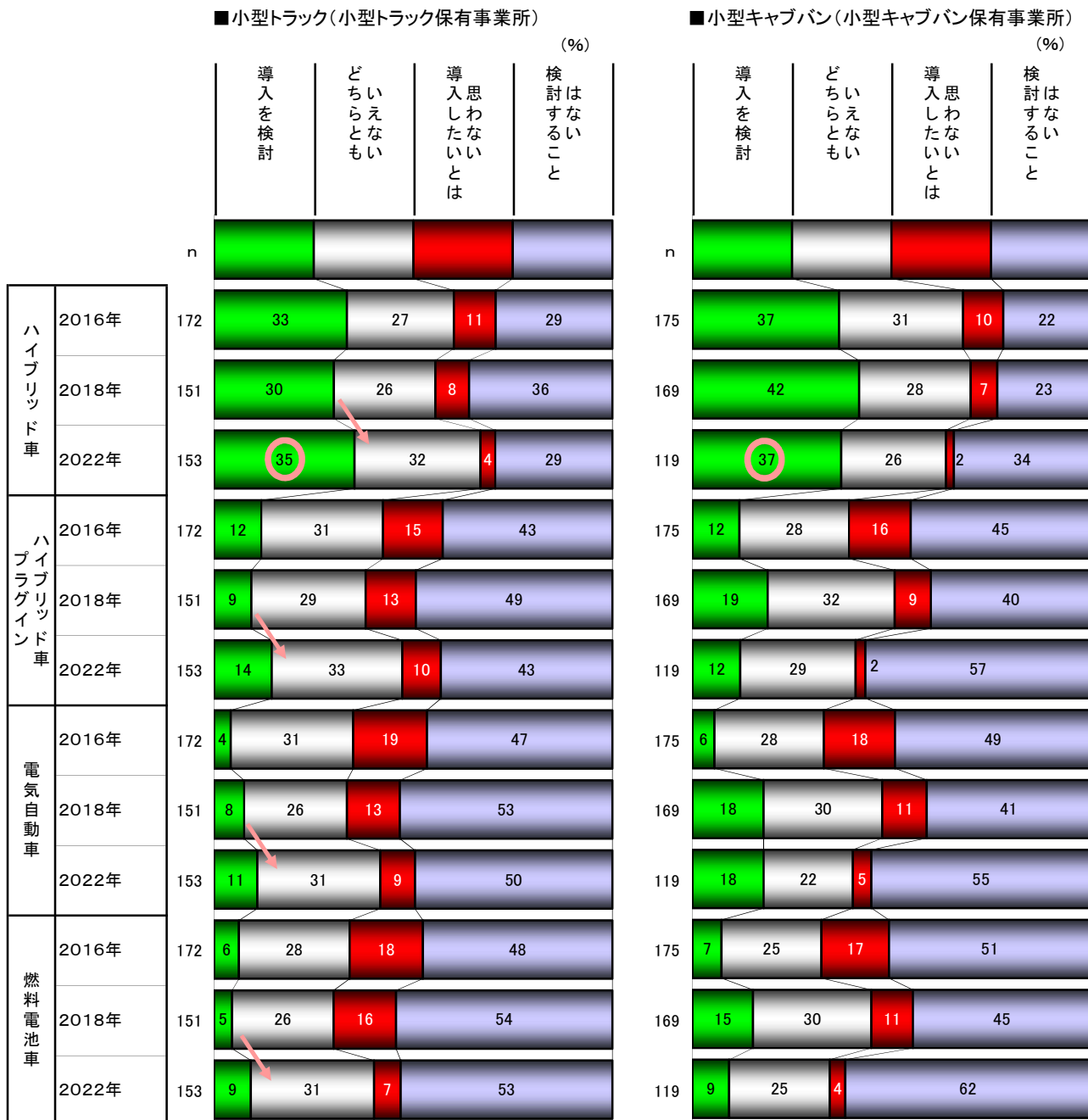
### 3 次世代環境車に対する意識

●小型・軽トラックでの次世代環境車の導入意向が増加。特に軽トラックで増加が目立つ

- いずれの車種も「ハイブリッド車」に対する導入意向が最も高い傾向は変わらず。
- 小型・軽トラックではいずれのエンジンタイプも18年度から増加しており、特に軽トラックでは増加幅が大きい（図表6-5～6）。
- 「電気自動車」導入意向は軽トラックで最も高い（図表6-6）。

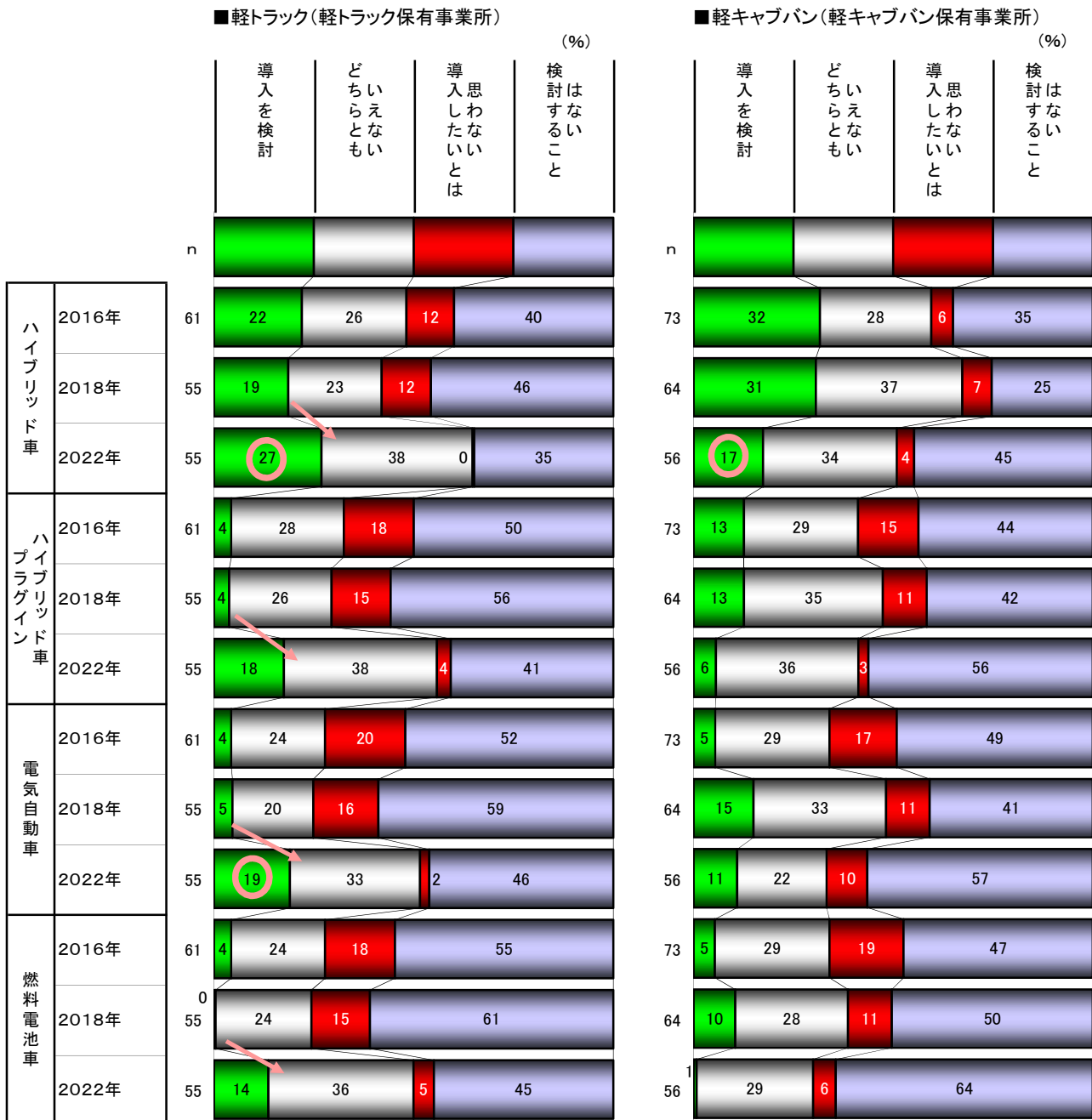
事業所

図表6-5 次世代環境車に対する導入意向



※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表6-6 次世代環境車に対する導入意向



※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし



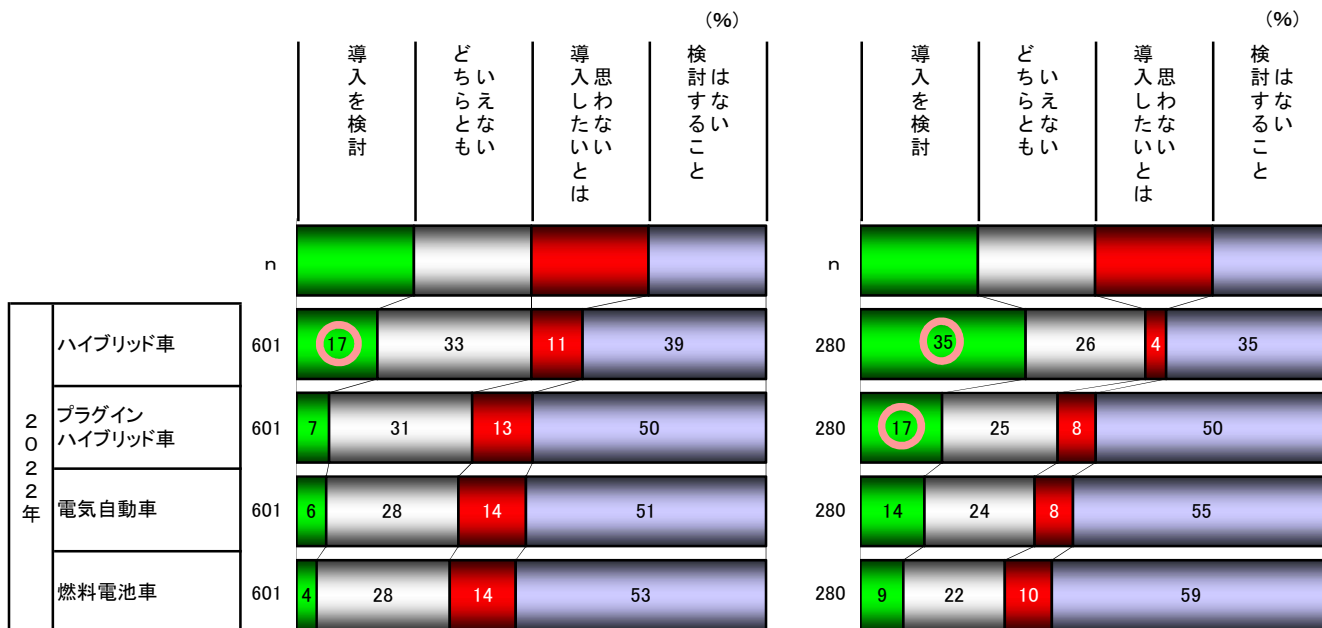
いずれの車種も「ハイブリッド車」に対する導入意向が最も高い傾向は事業所調査と同様。小型バンは「ハイブリッド車」「プラグインハイブリッド車」が、軽バンは「電気自動車」「燃料電池車」の導入意向が車種間では高い（図表6-7～8）。

ユーザー

図表6-7 次世代環境車に対する導入意向

■ 小型トラック(小型トラック保有ユーザー)

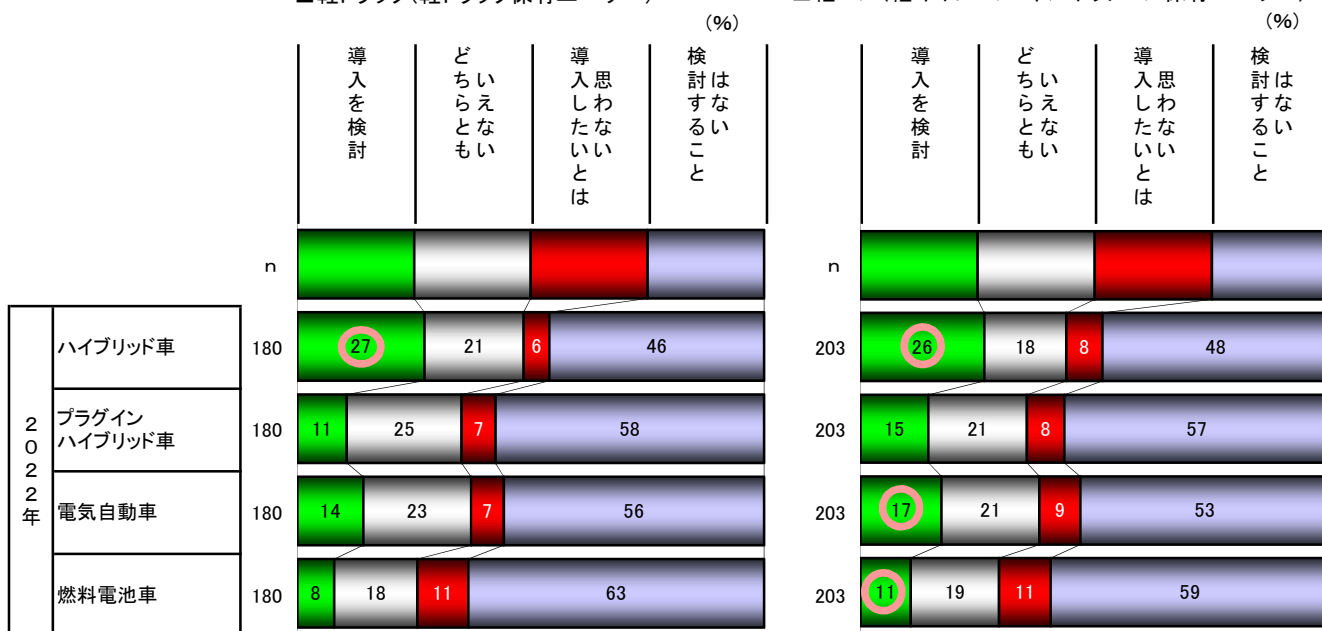
■ 小型バン(小型キャブバン+ボンネットバン保有ユーザー)



図表6-8 次世代環境車に対する導入意向

■ 軽トラック(軽トラック保有ユーザー)

■ 軽バン(軽キャブバン+ボンネットバン保有ユーザー)



●電気自動車は燃料価格変動の影響を受けにくいという特徴認知が増加

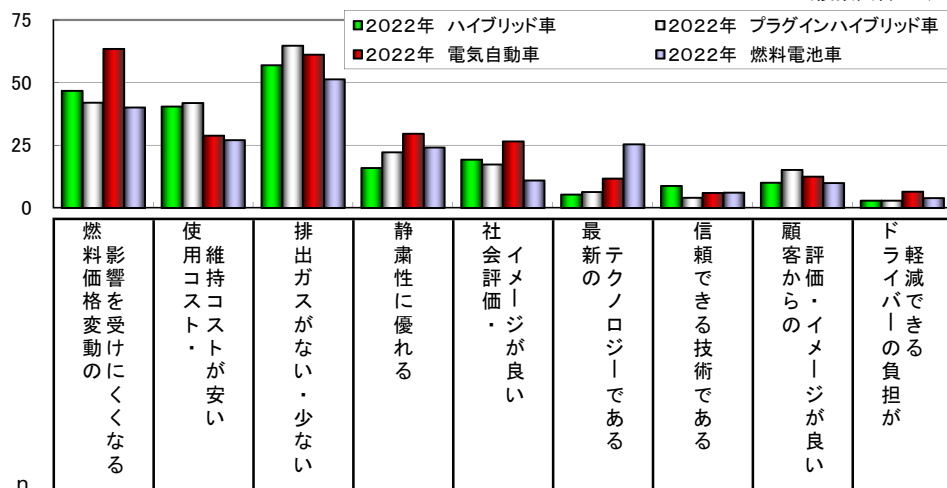
＜次世代環境車導入検討層＞

- ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車は「排出ガスがない・少ない」、電気自動車は「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が最も高い（図表6-9）。
- 電気自動車において「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」は18年度より増加し、6割以上。

事業所

図表6-9 次世代環境車の導入検討理由(次世代環境車導入検討層)

(複数回答:%)



次世代環境車導入検討層	車種	年	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	2014年	139	48	53	48	23	23	8	20	6	
	2016年	186	43	41	37	14	22	8	14	12	
	2018年	143	47	37	43	26	21	6	17	15	
	2022年	122	47	41	57	16	19	5	9	10	3
プラグインハイブリッド車	2014年	59	37	31	52	31	37	16	23	12	
	2016年	85	37	37	39	21	30	13	16	16	
	2018年	73	48	39	41	33	27	15	15	18	
	2022年	52	42	42	65	22	17	6	4	15	3
電気自動車	2014年	46	54	36	74	40	35	36	8	11	
	2016年	69	43	29	43	26	38	26	4	14	
	2018年	64	52	44	58	41	42	28	8	16	
	2022年	53	64	29	61	30	27	12	6	13	7
燃料電池車	2014年	44	46	24	68	43	39	45	5	12	
	2016年	67	42	32	46	26	31	29	2	13	
	2018年	52	40	42	54	33	30	34	1	10	
	2022年	33	40	27	51	24	11	25	6	10	4

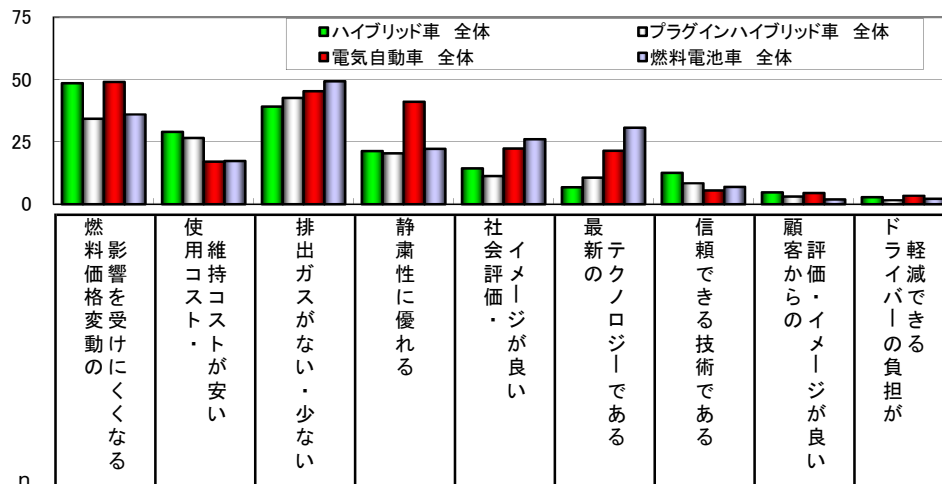
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

<次世代環境車導入検討層>

ハイブリッド車は軽トラックユーザー以外で、電気自動車は小型バン・軽トラックユーザーで「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が5割以上で高い。また、電気自動車は軽トラックユーザーで「静粛性に優れる」も5割以上で理由としてあがる（図表6-10）。

図表6-10 次世代環境車の導入検討理由（次世代環境車導入検討層）

（複数回答：％）



次世代環境車導入検討層	車種	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	ドライバーの負担が軽減できる
ハイブリッド車	全体	404	49	29	39	21	14	7	13	5	3
	小型トラック	179	57	26	37	21	15	9	12	8	2
	小型バン	107	53	18	36	10	17	9	14	8	2
	軽トラック	60	41	35	45	27	12	5	16	0	3
	軽バン	58	57	24	30	16	17	8	5	10	4
プラグインハイブリッド車	全体	192	34	27	43	20	11	11	8	3	2
	小型トラック	83	38	29	34	22	14	11	10	7	1
	小型バン	52	41	21	35	6	4	9	8	5	4
	軽トラック	*26	33	29	48	25	12	11	11	0	-
	軽バン	31	31	23	43	18	12	12	3	5	4
電気自動車	全体	209	49	17	45	41	22	21	6	5	3
	小型トラック	90	42	22	36	25	10	13	5	6	6
	小型バン	47	52	24	41	23	15	26	2	8	-
	軽トラック	34	51	14	47	53	30	30	4	4	-
	軽バン	38	48	18	48	33	16	8	9	3	9
燃料電池車	全体	118	36	17	49	22	26	31	7	2	2
	小型トラック	51	33	36	42	31	20	23	12	5	-
	小型バン	*27	45	3	31	8	14	42	10	11	-
	軽トラック	*19	26	16	64	24	35	34	-	-	-
	軽バン	*21	51	15	36	19	18	25	15	-	8

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

●次世代環境車共通の懸念点は車両価格。電気自動車においては充電設備・バッテリー・航続距離の懸念が高いが、航続距離の懸念は18年度から大きく減少

＜次世代環境車導入検討層＞

－各次世代環境車で共通している懸念点は「車両価格が高い」。加えて、電気自動車では「充電設備の設置コストが高い」「充電器設置のためのスペースの確保」「バッテリーの耐用年数を考えると維持費面で不安がある」が高い。「1回の充電での走行可能な距離が短い」も高いが、18年度からは低下（図表6-11）。

＜次世代環境車導入非検討層＞

－検討層と同じく、各次世代環境車では「車両価格が高い」という懸念点が最も高い。電気自動車では「充電設備の設置コストが高い」「充電器設備設置のためのスペースの確保」の他、「燃料供給施設・充電施設の場所や数が心配」が同程度あがる（図表6-11）。

事業所

図表6-11 次世代環境車の懸念点(次世代環境車導入検討層)

(複数回答:%)



	車種	n	懸念点											
			車両価格が高い(導入コストが高い)	充電設備の設置コストが高い	充電器設置のためのスペースの確保	電圧変更に伴う工事	バッテリーの耐用年数を考えるとの維持費面での不安がある	技術的な信頼性に不安がある	耐久性に不安がある	修理できる工場が限定される	同サイズのガソリン車より最大積載量が少ない	1回の充電での走行可能な距離が短い	燃料供給施設の場所や数が心配	
次世代環境車導入検討層	ハイブリッド車	2014年	138	63				24	2		6	7	6	
		2016年	182	59				20	3	8	6	7	6	
		2018年	141	56				20	3	2	3	9	10	
		2022年	122	64	-	-	-	25	0	2	8	3	-	-
	プラグインハイブリッド車	2014年	57	68				22	8		4	12	13	
		2016年	82	59				22	10	9	9	8	17	13
		2018年	73	61				20	6	1	4	12	22	16
		2022年	52	70	38	30	19	28	1	0	10	4	14	13
	電気自動車	2014年	45	72				29	29		4	54	49	
		2016年	66	57				26	18	15	14	10	46	31
		2018年	64	67				25	12	12	14	15	51	38
		2022年	53	61	41	38	17	28	1	7	16	4	28	11
	燃料電池車	2014年	46	73				29	28		5	39	61	
		2016年	64	56				24	16	16	16	11	37	37
		2018年	51	75				35	15	15	17	14	38	32
		2022年	33	68	-	-	-	27	14	10	21	6	15	22
非検討層	ハイブリッド車	220	29	-	-	-	15	2	4	4	3	-	-	
	プラグインハイブリッド車	290	28	16	17	8	11	3	3	3	4	7	12	
	電気自動車	289	28	18	17	11	14	8	11	7	4	15	18	
	燃料電池車	309	27	-	-	-	10	8	9	7	3	5	13	

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

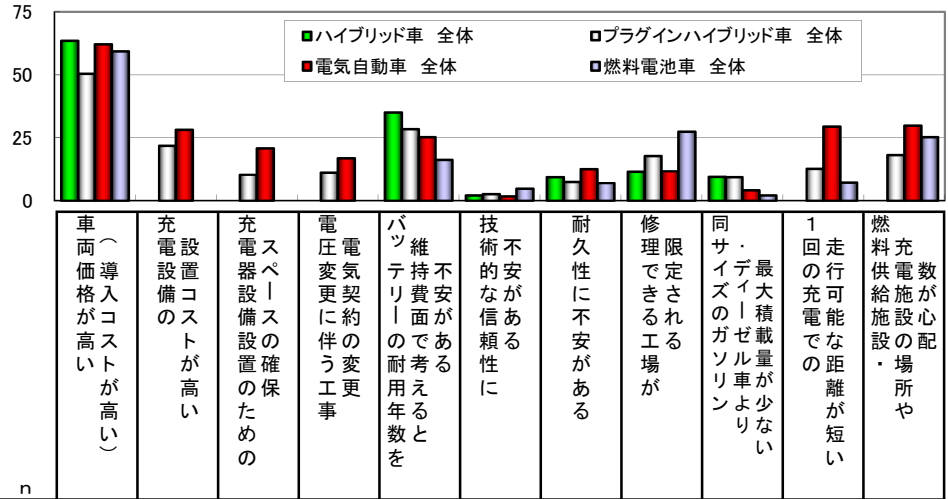
<次世代環境車導入検討層>

ーハイブリッド車では小型トラック・バン、軽トラックで、電気自動車では軽トラック・バンで「車両価格が高い」が6割を超え高い。その他、電気自動車では小型バンで「充電設備の設置コストが高い」が5割程度あがり他車種ユーザーに比べ高い（図表6-12）。

ユーザー

図表6-12 次世代環境車の懸念点(次世代環境車導入検討層)

(複数回答:%)



次世代環境車導入検討層	車種	n	懸念点											
			車両価格が高い	充電設備の設置コストが高い	充電器設備設置のためのスペースの確保	電圧変更に伴う工事	バッテリーの耐用年数を維持する費用を考えると不安がある	技術的な信頼性に不安がある	耐久性に不安がある	修理できる工場が限定される	同サイズのガソリン車より最大積載量が少ない	1回の充電で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	全体	404	64	-	-	-	35	2	9	12	10	-	-	
	小型トラック	179	66	-	-	-	33	4	18	15	12	-	-	
	小型バン	107	69	-	-	-	24	6	10	11	11	-	-	
	軽トラック	60	65	-	-	-	38	-	5	10	10	-	-	
	軽バン	58	57	-	-	-	35	3	12	12	6	-	-	
プラグインハイブリッド車	全体	192	51	22	10	11	28	3	7	18	9	13	18	
	小型トラック	83	58	29	12	11	26	5	21	22	13	17	18	
	小型バン	52	56	30	14	16	25	7	11	4	10	11	8	
	軽トラック	*26	46	15	1	6	24	2	6	23	11	11	14	
	軽バン	31	52	27	25	19	40	-	-	12	3	14	30	
電気自動車	全体	209	62	28	21	17	25	2	13	12	4	29	30	
	小型トラック	90	57	18	13	13	31	6	17	14	10	32	23	
	小型バン	47	58	49	24	12	34	8	9	10	4	32	21	
	軽トラック	34	65	31	20	15	18	-	8	11	5	31	35	
	軽バン	38	60	23	25	24	33	1	20	13	-	23	27	
燃料電池車	全体	118	59	-	-	-	16	5	7	27	2	7	25	
	小型トラック	51	49	-	-	-	21	0	14	19	9	5	18	
	小型バン	*27	64	-	-	-	17	10	19	21	6	15	24	
	軽トラック	*19	65	-	-	-	10	8	2	37	1	10	23	
	軽バン	*21	55	-	-	-	23	-	8	18	-	1	34	
非検討層	ハイブリッド車	525	34	-	-	-	12	4	5	5	2	-	-	
	プラグインハイブリッド車	702	31	9	5	4	10	4	6	4	2	7	8	
	電気自動車	702	30	13	8	6	12	5	7	6	3	16	14	
	燃料電池車	786	30	-	-	-	9	5	7	5	2	9	12	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

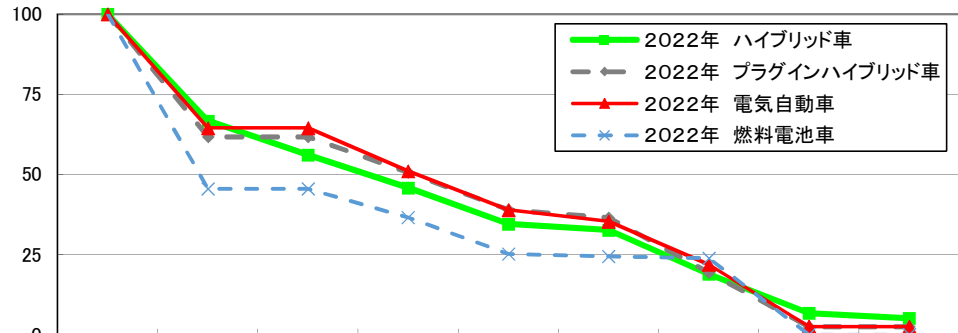
●次世代環境車導入検討層では、ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車・電気自動車は6割程度、燃料電池車は4割程度が「10万円まで」の追加支払いを許容

<次世代環境車導入検討層>

－ハイブリッド車は67%、プラグインハイブリッド車は62%、電気自動車は65%、燃料電池車は46%が「10万円まで」の追加支払いを許容（図表6-13）。

図表6-13 次世代環境車導入負担許容額(次世代環境車導入検討層)

事業所  
(%)



ガソリン・ディーゼル車と比較した際の追加負担許容額

事業所	車種	n	支払い追加なし	追加負担許容額 (万円)								
				10	20	30	40	50	100	200	それ以上	
次世代環境車導入検討層	ハイブリッド車	2018年	143	100	80	55	45	26	20	9	3	1
		2022年	122	100	67	56	46	35	33	19	7	5
	プラグインハイブリッド車	2018年	73	100	81	51	41	27	24	6	4	0
		2022年	52	100	62	62	51	39	37	19	3	3
	電気自動車	2018年	64	100	78	68	55	31	25	7	4	0
		2022年	53	100	65	65	51	39	35	22	3	3
	燃料電池車	2018年	52	100	80	67	57	33	25	9	5	1
		2022年	33	100	46	46	37	25	24	24	0	0

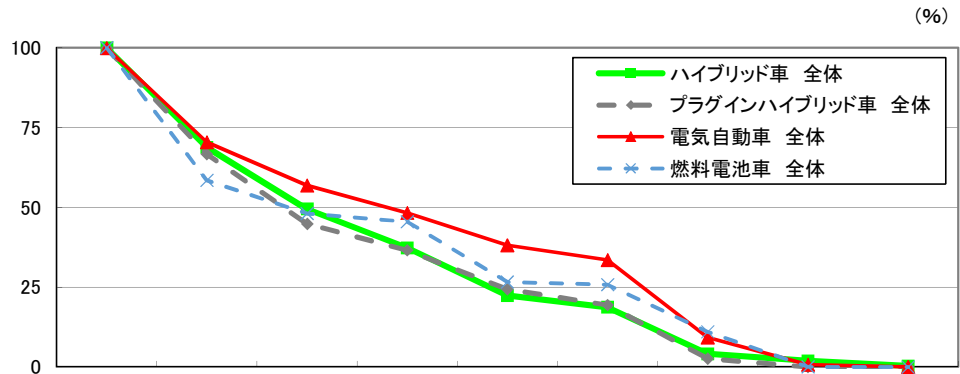
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

<次世代環境車導入検討層>

ー小型トラックユーザーはいずれの次世代環境車においても、3割程度が「50万円まで」の追加支払いを許容。なお、電気自動車だけで見ると2割程度が「100万円まで」を許容（図表6-14）。

図表6-14 次世代環境車導入負担許容額(次世代環境車導入検討層)

ユーザー



ガソリン・ディーゼル車と比較した際の追加負担許容額

			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	
次世代環境車導入検討層	ハイブリッド車	全体	403	100	69	50	37	22	19	4	2	0
		小型トラック	179	100	66	57	44	35	30	7	0	0
		小型バン	107	100	58	52	40	28	28	8	5	3
		軽トラック	59	100	71	47	34	20	14	3	3	0
		軽バン	58	100	72	50	38	18	18	3	0	0
	プラグインハイブリッド車	全体	192	100	67	45	37	24	19	3	0	0
		小型トラック	83	100	70	62	55	48	34	12	0	0
		小型バン	52	100	57	51	39	25	23	4	0	0
		軽トラック	*26	100	65	36	29	16	11	0	0	0
		軽バン	31	100	74	48	38	25	25	2	0	0
	電気自動車	全体	208	100	70	57	48	38	34	9	1	0
		小型トラック	90	100	65	60	51	48	38	18	5	0
		小型バン	47	100	50	48	39	35	30	7	0	0
		軽トラック	34	100	70	56	46	37	32	9	0	0
		軽バン	37	100	81	60	55	37	35	6	0	0
	燃料電池車	全体	118	100	59	48	46	27	26	11	0	0
		小型トラック	51	100	56	52	42	39	38	9	0	0
		小型バン	*27	100	43	43	43	37	28	15	1	0
		軽トラック	*19	100	65	54	52	24	24	16	0	0
		軽バン	*21	100	55	38	38	21	21	2	0	0

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

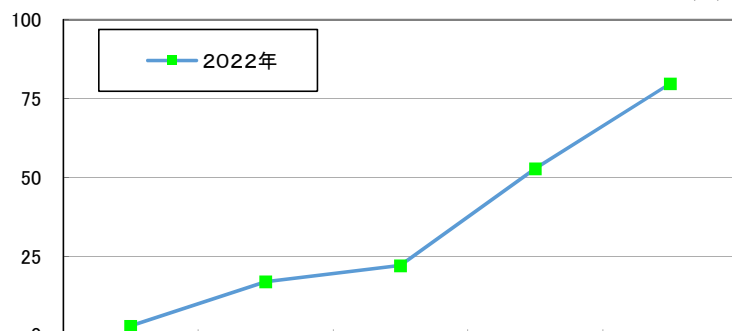
## 4 電気自動車への要望

### ●補助金額「100万円」で約5割の事業所が電気自動車の導入を検討

- ー補助金額「100万円」で53%の事業所が導入を検討（図表6-15）。
- ・補助金額「100万円」での導入検討率は運輸業以外は53%で運輸業の46%より高い。
- ・電気自動車導入検討層では補助金「50万円」で43%、非検討層では補助金「100万円」で47%の事業所が導入を検討。

事業所

図表6-15 電気自動車の導入検討補助金額 (%)



		n	補助金がなくても	50万円	80万円	100万円	それ以上	いくつあっても補助金が検討しない
2022年 トラック・バン保有 全体		339	3	17	22	53	80	20
運輸業以外		222	3	17	22	53	80	20
建設業・設備工事業		60	3	22	27	52	79	21
製造業		53	0	17	24	55	77	23
卸・小売業、飲食、宿泊業		85	4	17	21	51	81	19
サービス業、医療、教育等		*24	4	13	21	58	83	17
従業員規模								
50人以上		60	0	8	9	29	75	25
49人以下		162	3	18	24	56	81	19
運輸業		117	2	15	18	46	70	30
貨物運送業		84	0	13	17	51	72	28
旅客運送業・倉庫業等		33	7	22	22	35	66	34
従業員規模								
50人以上		37	5	10	17	40	79	21
49人以下		80	1	16	19	48	69	31
輸送量の増減								
増加		67	0	16	27	66	93	7
減少		82	5	20	22	50	74	26
電気自動車導入								
検討層		53	9	43	43	73	100	-
非検討層		195	1	12	18	47	74	26

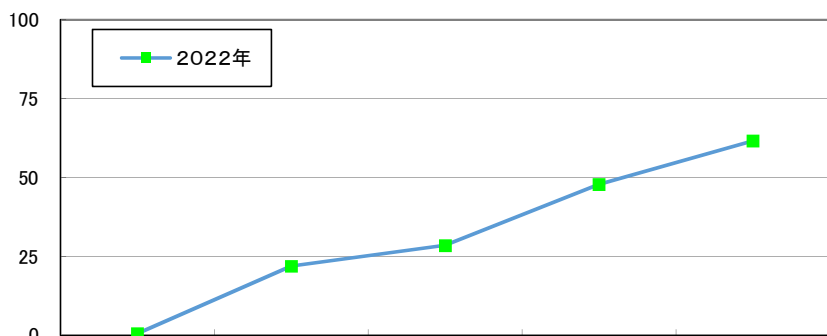
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与



ー補助金額「100万円」で小型は45%、軽は49%のユーザーが導入を検討（図表6-16）。

ユーザー

図表6-16 電気自動車の導入検討補助金額 (%)

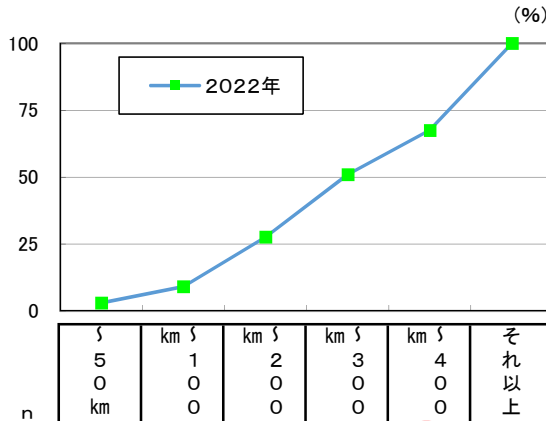


		n	補助金が無くても	≤ 50万円	≤ 80万円	≤ 100万円	それ以上	いくつあっても補助金が検討しない
2022年 全体		1255	1	22	29	48	62	38
現保有車	小型 計	874	1	16	22	45	64	36
	キャブトラック	598	1	15	22	45	64	36
	キャブバン	199	0	13	20	47	69	31
	ボンバン	77	1	25	27	39	57	43
	軽 計	381	0	24	31	49	60	40
	トラック	179	0	25	32	50	60	40
	キャブバン	151	0	24	30	49	62	38
	ボンバン	51	0	19	26	45	55	45
電気自動車導入	検討層	200	1	51	59	89	100	-
	非検討層	702	0	13	19	32	47	53

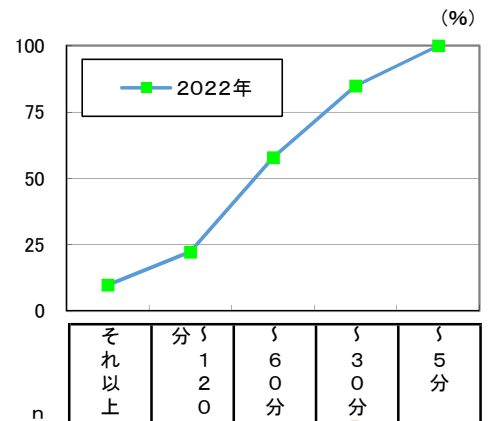
●電気自動車について、走行距離は「400km」であれば約7割、充電時間は「30分」であれば8割強が許容

- －許容走行距離は「400km」であれば68%の事業所が許容（図表6-17）。
  - ・電気自動車導入検討層は「300km」であれば70%、非検討層は「400km」であれば67%の事業所が許容。
- －充電完了時間は「30分」であれば85%の事業所が許容（図表6-18）。
  - ・電気自動車導入検討層は「30分」であれば93%、非検討層は「30分」であれば84%の事業所が許容。

図表6-17 1回の充電での許容走行距離



図表6-18 充電完了許容時間



2022年	トラック・バン保有	全体	n						
			0-50 km	50-100 km	100-200 km	200-300 km	300-400 km	それ以上	
		323	3	9	28	51	68	100	
		運輸業以外	212	3	10	29	52	68	100
		建設業・設備工事業	58	3	6	34	49	77	100
		製造業	50	0	7	35	52	58	100
		卸・小売業、飲食、宿泊業	81	4	13	28	54	74	100
		サービス業、医療、教育等	*23	5	5	22	48	57	100
		従業員規模							
		50人以上	60	0	0	10	45	58	100
		49人以下	152	4	11	31	53	69	100
		運輸業	111	0	3	13	40	58	100
		貨物運送業	79	0	5	12	39	59	100
		旅客運送業・倉庫業等	32	0	0	15	42	54	100
		従業員規模							
		50人以上	35	0	0	19	48	72	100
		49人以下	76	0	4	12	38	55	100
		輸送量の増減							
		増加	66	0	5	21	48	62	100
		減少	78	3	7	22	43	62	100
		電気自動車導入							
		検討層	53	6	12	44	70	79	100
		非検討層	185	2	6	21	47	67	100

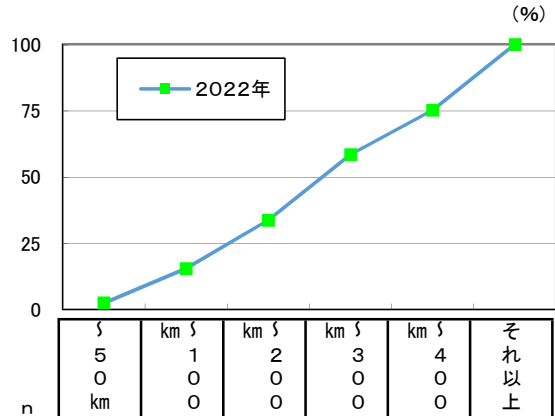
2022年	トラック・バン保有	全体	n					
			それ以上	10-20分	20-30分	30-40分	40-50分	
		324	10	22	58	85	100	
		運輸業以外	212	10	21	57	84	100
		建設業・設備工事業	58	11	29	66	86	100
		製造業	50	12	20	53	79	100
		卸・小売業、飲食、宿泊業	81	5	13	48	81	100
		サービス業、医療、教育等	*23	18	35	74	96	100
		従業員規模						
		50人以上	60	2	20	61	96	100
		49人以下	152	10	21	56	83	100
		運輸業	112	13	38	72	95	100
		貨物運送業	80	12	34	74	95	100
		旅客運送業・倉庫業等	32	18	48	65	92	100
		従業員規模						
		50人以上	35	9	33	66	94	100
		49人以下	77	14	39	73	95	100
		輸送量の増減						
		増加	67	13	29	49	82	100
		減少	78	11	25	56	83	100
		電気自動車導入						
		検討層	53	6	25	50	93	100
		非検討層	185	9	18	58	84	100

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

- 許容走行距離は「400km」であれば軽ユーザーは79%が許容し、小型ユーザーの66%に対し高い（図表6-19）。
- 充電完了時間「30分」では小型ボンバンユーザーは85%の許容であり、他車種に比べ低い（図表6-20）。

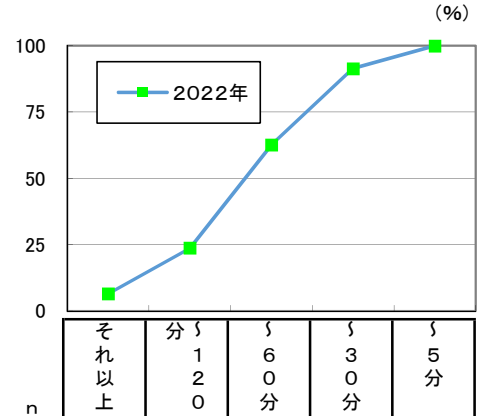
ユーザー

図表6-19 1回の充電での許容走行距離



		n	0-5 km	5-10 km	10-20 km	20-30 km	30-40 km	40-50 km	50以上
2022年 全体		1260	3	16	34	59	75	100	
現保有車	小型 計	878	1	9	24	47	66	100	
	キャブトラック	599	1	10	25	47	67	100	
	キャブバン	202	0	5	22	45	63	100	
	ボンバン	77	4	13	30	49	69	100	
	軽 計	382	3	18	37	63	79	100	
	トラック	180	2	19	36	62	76	100	
電気自動車導入	検討層	209	2	17	38	64	80	100	
	非検討層	699	3	15	32	58	74	100	

図表6-20 充電完了許容時間



		n	それ以上	15-30分	30-50分	50分以上
2022年 全体		1260	7	24	63	100
現保有車	小型 計	879	8	27	65	100
	キャブトラック	600	7	28	65	100
	キャブバン	202	13	28	65	100
	ボンバン	77	4	15	64	85
	軽 計	381	6	22	62	92
	トラック	178	5	23	62	92
電気自動車導入	検討層	209	7	22	69	95
	非検討層	700	7	22	61	91

図表6-21 充電完了許容時間×1回の充電での許容走行距離

(%)

		1回の充電での許容走行距離					
		それ以上	500 km	300 km	200 km	100 km	50 km
n=323							
充電完了許容時間	～5分	100	68	51	28	9	3
	～30分	85	59	44	22	5	2
	～60分	58	39	29	15	4	1
	～120分	22	15	11	6	3	1
	それ以上	10	5	4	4	1	0

図表6-22 補助金希望額×導入負担許容額

(%)

		ガソリン・ディーゼル車と比較した際の追加負担許容額								
		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
n=339										
補助金希望額	それ以上	100	55	54	42	34	32	16	4	4
	～100万円	73	47	47	36	30	28	15	3	3
	～80万円	38	29	28	23	20	18	9	0	0
	～50万円	32	25	24	19	16	14	9	0	0
	補助金が無くても検討する	7	4	4	2	2	2	2	0	0

図表6-23 充電完了許容時間×1回の充電での許容走行距離 (％)

		1回の充電での許容走行距離					
		それ以上	400km	300km	200km	100km	50km
n=1256							
充電完了許容時間	～5分	100	75	58	34	16	2
	～30分	91	70	55	32	14	2
	～60分	62	48	36	19	8	2
	～120分	24	17	12	7	3	1
	それ以上	7	5	4	2	0	0

図表6-24 補助金希望額×導入負担許容額 (％)

		ガソリン・ディーゼル車と比較した際の追加負担許容額								
		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
n=804										
補助金希望額	それ以上	100	69	55	46	35	33	11	1	0
	～100万円	87	65	52	43	33	31	10	1	0
	～80万円	55	46	35	32	22	20	6	1	0
	～50万円	45	38	28	25	18	15	5	0	0
	補助金が無くても検討する	1	0	0	0	0	0	0	0	0

図表6-25 1日平均走行距離×1回の充電での許容走行距離 (％)

		1回の充電での許容走行距離					
		それ以上	400km	300km	200km	100km	50km
n=1251							
1日平均走行距離	～10km	100	75	58	34	16	2
	～20km	60	44	32	18	8	1
	～30km	38	29	20	11	6	0
	～50km	23	16	10	5	2	0
	～100km	13	8	5	2	0	0
	それ以上	5	3	2	1	0	0

図表6-26 1日平均走行距離×充電完了許容時間 (％)

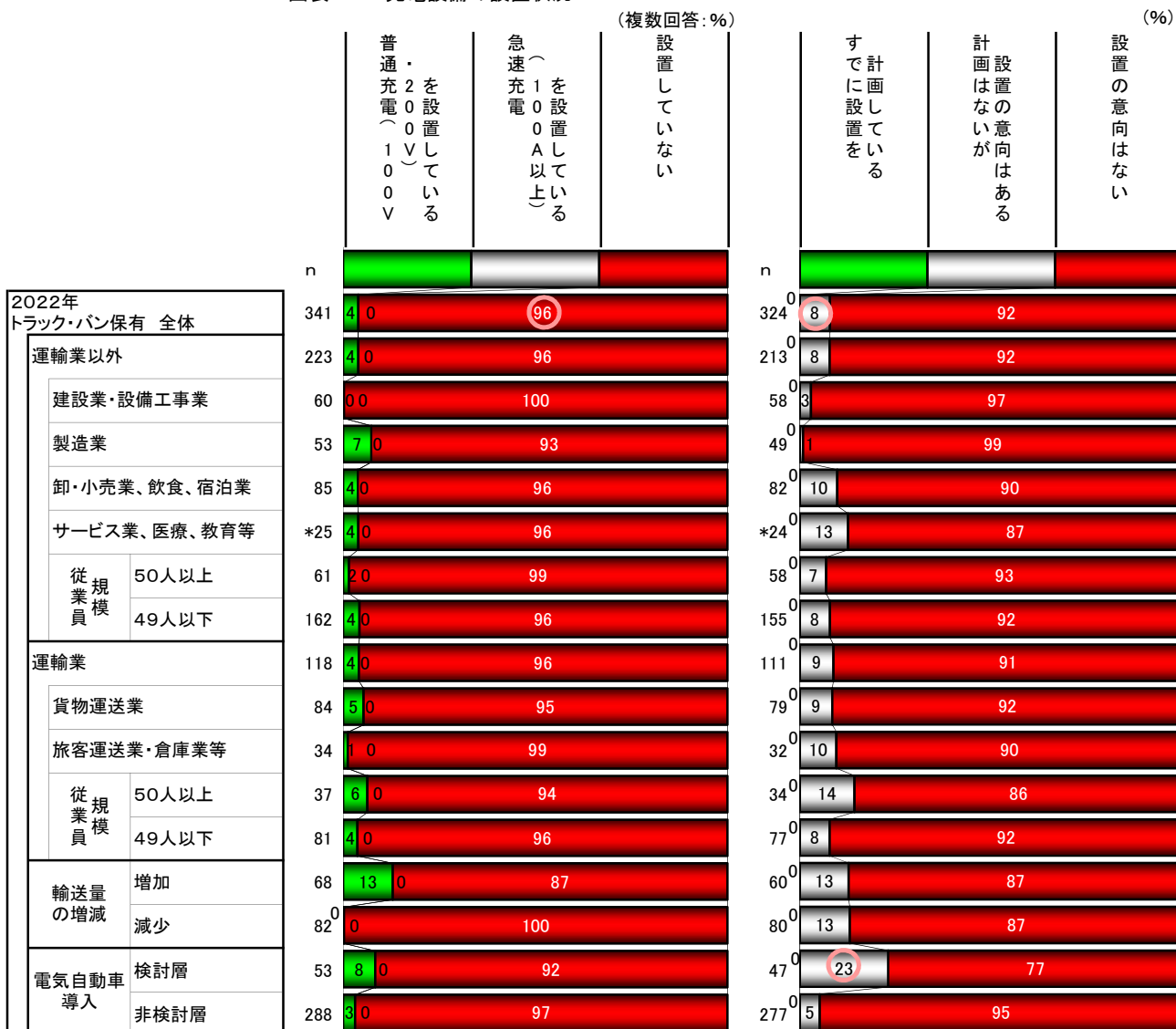
		充電完了許容時間				
		5分	30分	60分	120分	それ以上
n=1250						
1日平均走行距離	～10km	100	91	63	24	7
	～20km	60	55	38	14	4
	～30km	39	34	24	11	3
	～50km	23	20	15	6	1
	～100km	13	12	9	4	1
	それ以上	5	4	3	1	0

●充電設備の設置状況・意向ともに1割未満

- 充電器の設置状況は、96%の事業所が未設置（図表6-27）。
- そのうち、設置の意向のある事業所は8%にとどまる（図表6-28）。
- ・電気自動車導入検討層では、2割以上の事業所が設置意向あり。

図表6-27 充電設備の設置状況

図表6-28 充電設備の設置意向(充電設備非設置事業所)



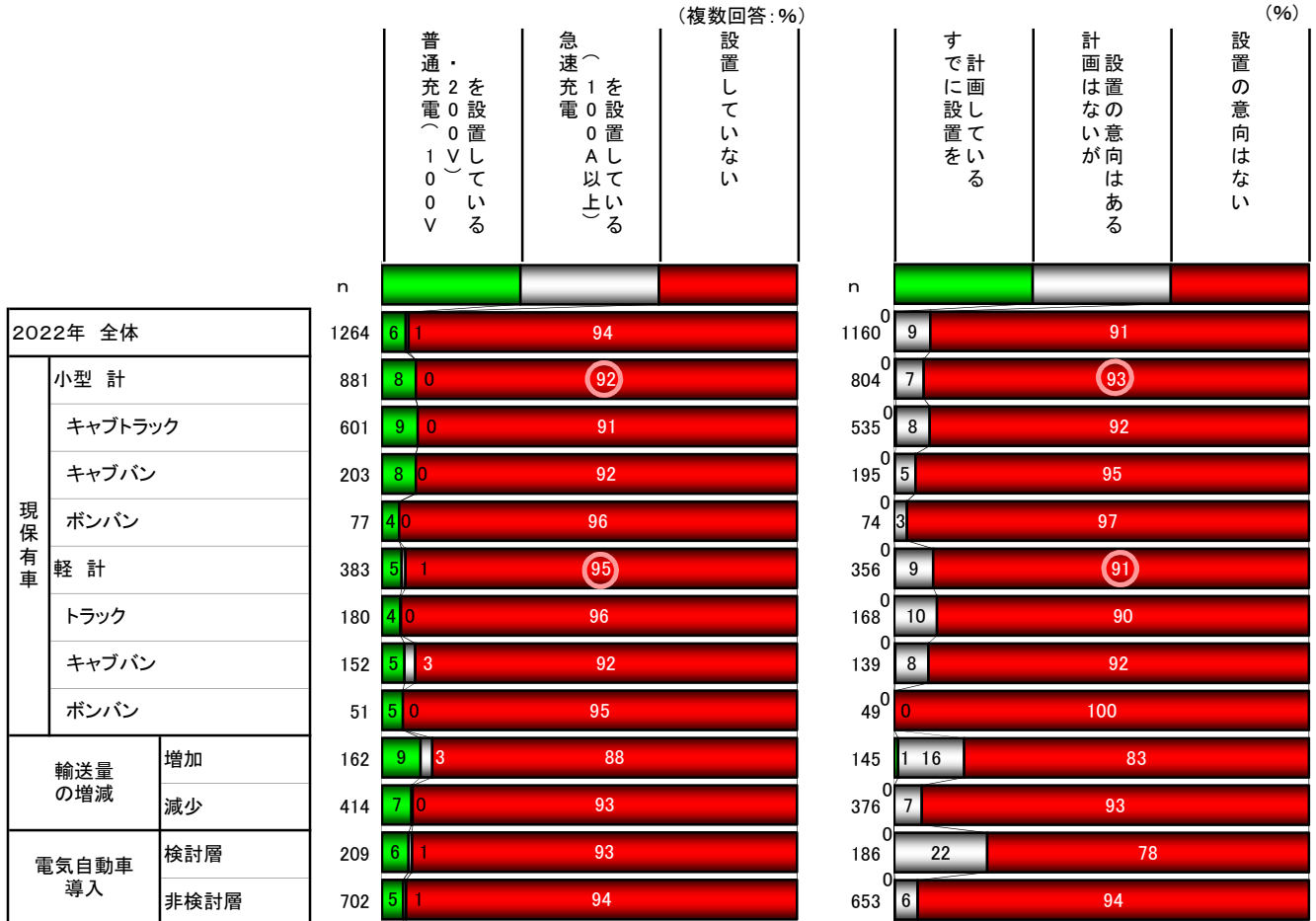
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

—小型・軽ともに、9割以上のユーザーが充電設備を設置しておらず、設置意向もほとんどない  
(図表6-29～30)。

ユーザー

図表6-29 充電設備の設置状況

図表6-30 充電設備の設置意向(充電設備非設置ユーザー)  
(%)



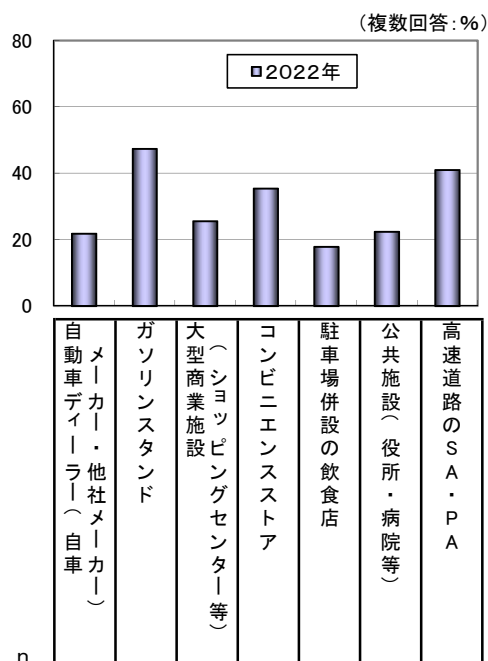
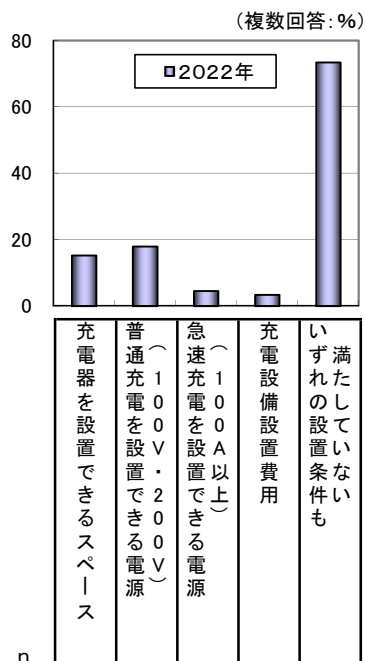
●充電設備設置条件を満たさない事業所は7割以上、事業所外の設置希望場所はガソリンスタンド、高速SA・PA、コンビニエンスストア

- －充電設備設置条件を満たしている点は「普通充電を設置できる電源」18%、「充電器を設置できるスペース」15%、「いずれの設置条件も満たしていない」は7割以上（図表6-31）。
- ・輸送量が増加・電気自動車導入検討層では「普通充電を設置できる電源」「充電器を設置できるスペース」を満たしている事業所が2割以上。
- －充電設備設置希望場所は「ガソリンスタンド」47%、「高速道路のSA・PA」41%、「コンビニエンスストア」35%が高い（図表6-32）。

事業所

図表6-31 充電設備設置条件を満たしている点（充電設備非設置事業所）

図表6-32 充電設備設置希望場所



2022年		n	充電器を設置できるスペース	普通充電（100V・200V）を設置できる電源	急速充電（100A以上）を設置できる電源	充電設備設置費用	いずれの設置条件も満たしていない
トラック・バン保有 全体		326	15	18	5	3	73
運輸業以外		214	15	18	4	3	73
建設業・設備工事業		59	16	32	11	5	63
製造業		49	17	20	5	1	71
卸・小売業、飲食、宿泊業		82	12	18	2	4	75
サービス業、医療、教育等		*24	21	8	4	4	79
従業員規模	50人以上	58	37	27	10	6	55
	49人以下	156	13	17	4	3	75
運輸業		112	18	13	5	3	77
貨物運送業		79	16	13	6	2	79
旅客運送業・倉庫業等		33	24	11	4	6	74
従業員規模	50人以上	34	19	11	6	13	73
	49人以下	78	18	13	5	1	78
輸送量の増減	増加	61	28	22	1	7	60
	減少	80	10	19	3	6	74
電気自動車導入	検討層	47	28	35	7	3	56
	非検討層	279	13	15	4	3	76

2022年		n	自動車メーカー・他社メーカー（自車）	ガソリンスタンド	大型商業施設（ショッピングセンター等）	コンビニエンスストア	駐車場併設の飲食店	公共施設（役所・病院等）	高速道路のSA・PA
全体		342	22	47	26	35	18	22	41
運輸業以外		223	22	48	26	36	18	23	41
建設業・設備工事業		60	20	50	33	46	19	24	52
製造業		53	29	47	43	47	31	32	47
卸・小売業、飲食、宿泊業		85	19	52	20	32	11	20	39
サービス業、医療、教育等		*25	24	36	20	28	23	19	32
従業員規模	50人以上	61	12	50	20	32	13	10	38
	49人以下	162	23	47	27	36	19	24	41
運輸業		119	23	46	19	29	17	19	42
貨物運送業		85	27	42	22	31	21	19	42
旅客運送業・倉庫業等		34	12	58	12	26	5	19	42
従業員規模	50人以上	37	16	45	11	36	15	13	25
	49人以下	82	24	46	21	28	17	20	45
輸送量の増減	増加	68	25	56	31	36	28	33	51
	減少	82	30	45	25	40	13	16	42
電気自動車導入	検討層	53	19	48	28	49	25	25	44
	非検討層	289	22	47	25	33	17	22	40

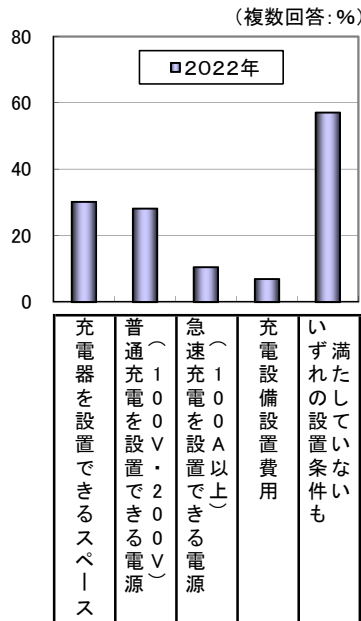
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与



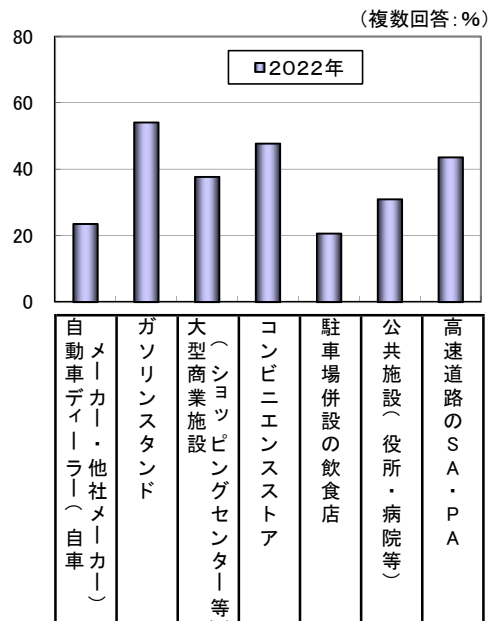
- －充電設備設置条件を満たしている点は、軽ボンバンは「いずれの設置条件も満たしていない」が7割以上で最も高い（図表6-33）。
- －充電設備設置希望場所は軽ボンバンで「ガソリンスタンド」68%が最も高い（図表6-34）。

ユーザー

図表6-33 充電設備設置条件を満たしている点(充電設備非設置ユーザー)



図表6-34 充電設備設置希望場所



		n	充電器を設置できるスペース	普通充電を設置できる電源 (100V・200V)	急速充電を設置できる電源 (100A以上)	充電設備設置費用	いずれの設置条件も満たしていない
2022年 全体		1160	30	28	11	7	57
現保有車	小型 計	804	29	29	9	5	58
	キャブトラック	535	29	32	10	6	55
	キャブバン	195	31	26	8	3	63
	ボンバン	74	29	19	4	5	65
	軽 計	356	31	28	11	8	57
	トラック	168	32	27	13	8	56
	キャブバン	139	28	31	8	8	57
ボンバン	49	22	19	3	0	73	
輸送量の増減	増加	145	40	39	13	14	52
	減少	376	28	27	11	9	58
電気自動車導入	検討層	186	41	45	13	15	38
	非検討層	653	25	22	7	3	65

		n	自動車メーカー・他社メーカー (自動車ディーラー)	ガソリンスタンド	大型商業施設 (ショッピングセンター等)	コンビニエンスストア	駐車場併設の飲食店	公共施設 (役所・病院等)	高速道路のSA・PA
2022年 全体		1264	24	54	38	48	21	31	44
現保有車	小型 計	881	23	50	31	44	22	30	45
	キャブトラック	601	23	54	30	42	20	25	46
	キャブバン	203	20	41	35	47	26	39	43
	ボンバン	77	28	50	26	51	23	40	49
	軽 計	383	24	56	40	49	20	31	43
	トラック	180	24	54	39	47	17	27	41
	キャブバン	152	23	58	44	55	26	41	46
ボンバン	51	16	68	37	49	20	39	45	
輸送量の増減	増加	162	22	49	42	69	19	25	45
	減少	414	24	58	32	44	20	30	45
電気自動車導入	検討層	209	32	65	41	59	18	39	57
	非検討層	702	21	48	34	40	19	26	37

# 第7章 輸送状況の変化とサービスへの期待

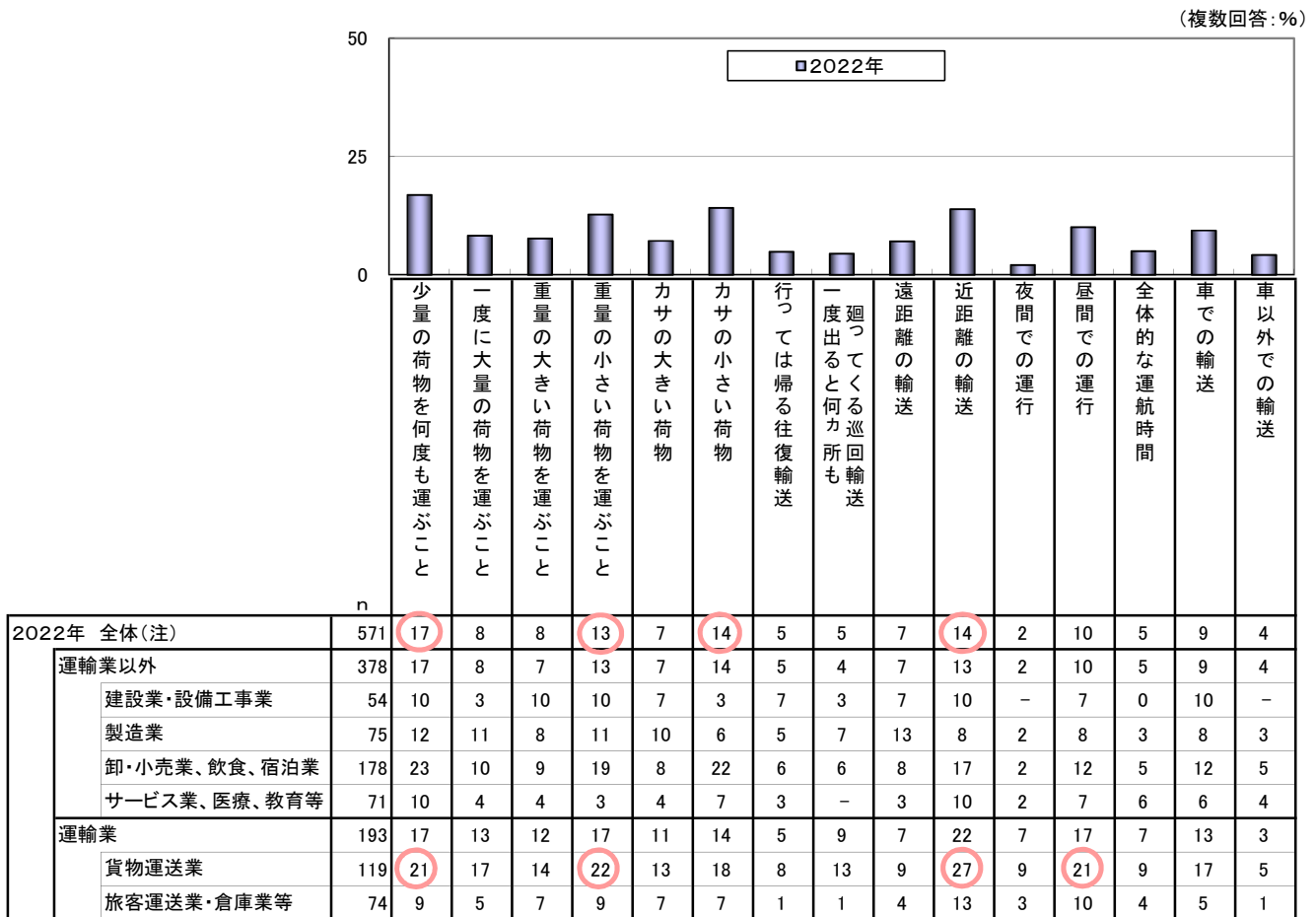
- 輸送業務では少量・軽量・近距離が直近2年で増加。運輸業以外では宅配便等の外注を約7割が現在利用。宅配便を中心とした各配達サービスの利用意向が増加。運輸業におけるカーシェアリングの現利用・利用意向は運輸業以外に比べ低く、希望の車両を利用できる確実性がないことがネック。
- ・直近2年で少量・軽量・近距離の輸送業務が増加。
- ・現在利用の輸送手段は、運輸業以外では「宅配便等の外注」、運輸業では「自社の車」が7割前後で最も高い。
- ・配達サービス利用状況は、引続き宅配便の現利用・利用意向が最も高いものの、その他配達サービスの利用意向も増加。
- ・カーシェアリングの現利用、利用意向は全体で1割程度。運輸業以外は運輸業に比べ利用意向が高い。非利用理由は「トータルコストが割高」「時間・期間の制約がある」「希望の車両を利用できる確実性がない」ことがあがり、特に運輸業では「希望の車両を利用できる確実性がない」ことが高い。

## 1 輸送状況の変化と輸送活動についての考え方

- 直近2年で少量・軽量・近距離の輸送業務が増加。特に貨物運送業で増加
  - ー増加した輸送業務は「少量の荷物を何度も運ぶこと」「カサの小さい荷物」「近距離の輸送」「重量の小さい荷物を運ぶこと」が上位にあがる（図表7-1）。
  - ・特に貨物運送業では「近距離の輸送」「重量の小さい荷物を運ぶこと」「少量の荷物を何度も運ぶこと」「昼間での運行」が2割を超え高い。

事業所

図表7-1 直近2年で増加した輸送業務



(注)「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

## 2 輸送手段の変化

### ●運輸業以外で、輸送手段として宅配便等の外注を利用している事業所が約7割

- －現在利用の輸送手段は、運輸業以外では「宅配便等の外注」、運輸業では「自社の車」が7割前後で最も高い（図表7-2）。
- －直近2年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3割弱、運輸業は2割強が「自社の車」（図表7-3）。
- －今後増加する輸送手段は、運輸業以外では「宅配便等の外注」が3割、運輸業は3割弱が「自社の車」（図表7-4）。

事業所

図表7-2 現在利用している輸送手段

(複数回答: %)

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	小型モビリティ	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他
2022年 全体(注)	571	47	1	12	0	2	65	5
運輸業以外	378	46	1	12	-	2	68	4
建設業・設備工事業	54	62	-	11	-	0	52	3
製造業	75	61	-	22	-	3	71	3
卸・小売業、飲食、宿泊業	178	47	2	13	-	4	66	7
サービス業、医療、教育等	71	32	-	7	-	-	73	2
運輸業	193	72	1	16	1	4	24	10
貨物運送業	119	77	1	20	1	6	19	5
旅客運送業・倉庫業等	74	61	-	7	-	1	32	19

図表7-3 直近2年で増加している輸送手段

(複数回答: %)

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	小型モビリティ	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他
2022年 全体(注)	571	10	0	4	1	1	25	2
運輸業以外	378	9	0	4	1	1	27	1
建設業・設備工事業	54	21	-	7	-	-	8	-
製造業	75	8	-	6	-	0	21	5
卸・小売業、飲食、宿泊業	178	10	1	3	1	2	29	1
サービス業、医療、教育等	71	4	-	3	1	-	28	2
運輸業	193	22	-	12	1	2	7	3
貨物運送業	119	27	-	13	1	2	9	3
旅客運送業・倉庫業等	74	12	-	9	1	2	4	3

図表7-4 今後増加する輸送手段

(複数回答: %)

	n	自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	小型モビリティ	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他
2022年 全体(注)	571	10	0	5	1	1	28	2
運輸業以外	378	9	0	5	1	1	30	2
建設業・設備工事業	54	11	-	7	-	-	11	-
製造業	75	8	-	11	-	-	26	5
卸・小売業、飲食、宿泊業	178	8	1	3	2	2	34	1
サービス業、医療、教育等	71	10	-	4	1	-	28	2
運輸業	193	26	1	10	0	1	9	3
貨物運送業	119	29	2	11	-	1	11	2
旅客運送業・倉庫業等	74	20	-	7	1	1	4	4

(注) 図表7-2～4は「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

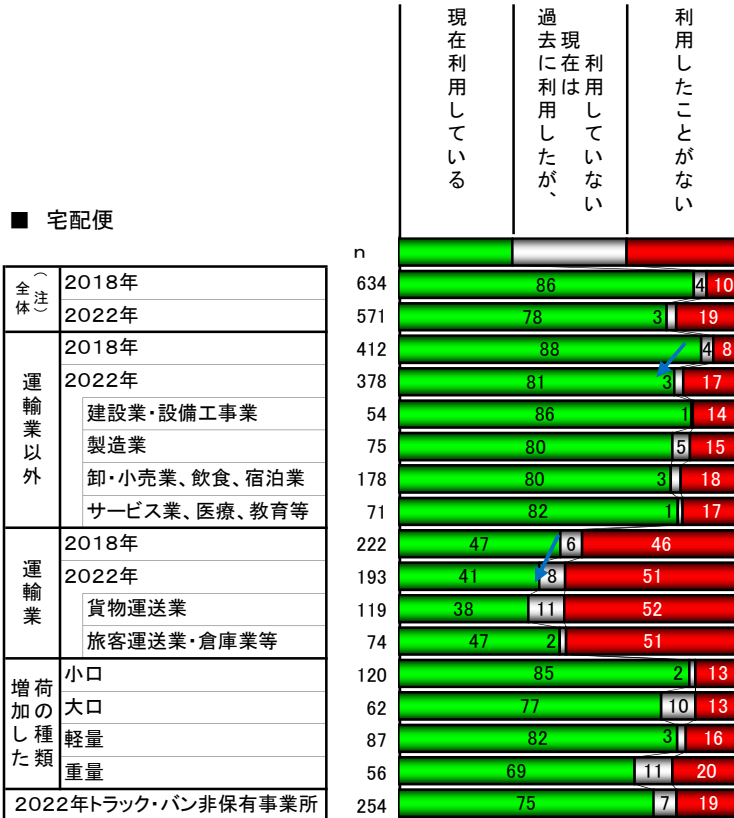
### 3 各配達サービスの利用状況

- 引続き宅配便の現利用・利用意向が最も高いものの、その他配達サービスの利用意向も増加
  - ー宅配便の現利用は運輸業以外・運輸業ともに18年度より減少（図表7-5）。但し、利用意向は18年度より増加し、運輸業以外は約8割、運輸業は約5割の意向がみられる（図表7-6）。
  - ーバイク便の現利用は運輸業以外・運輸業ともに18年度より微増（図表7-7）。利用意向も18年度より増加し、運輸業以外・運輸業ともに2割弱の意向がみられる（図表7-8）。

事業所

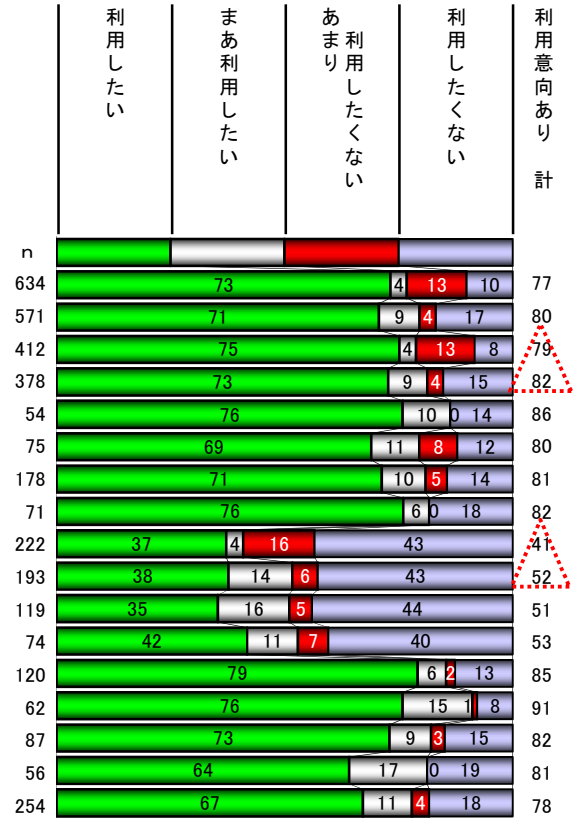
図表7-5 利用状況

(%)



図表7-6 利用意向

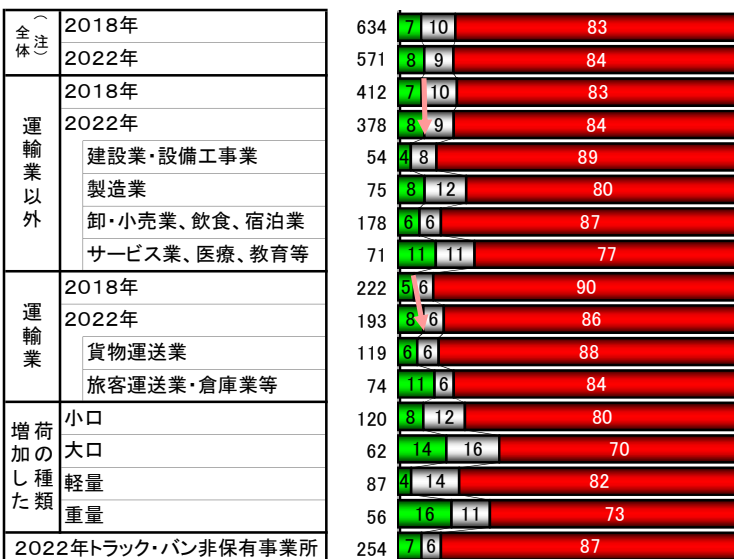
(%)



#### ■ バイク便

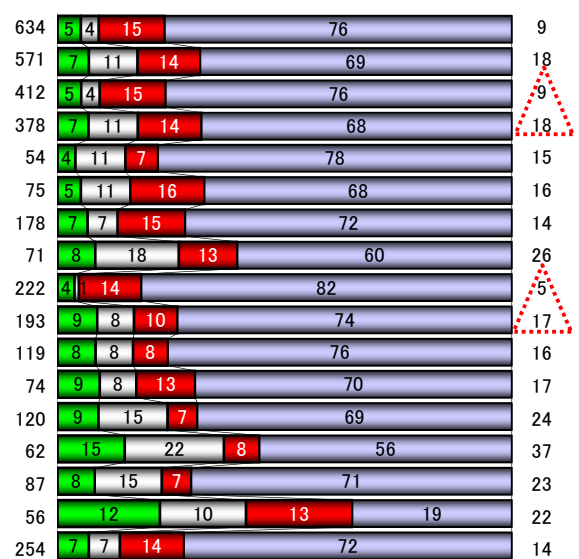
図表7-7 利用状況

(%)



図表7-8 利用意向

(%)



※ 2018年利用意向は「積極的に利用したい」「利用を検討したい」「どちらともいえない」「利用しない」で聴取

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注) 図表7-5～8は「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

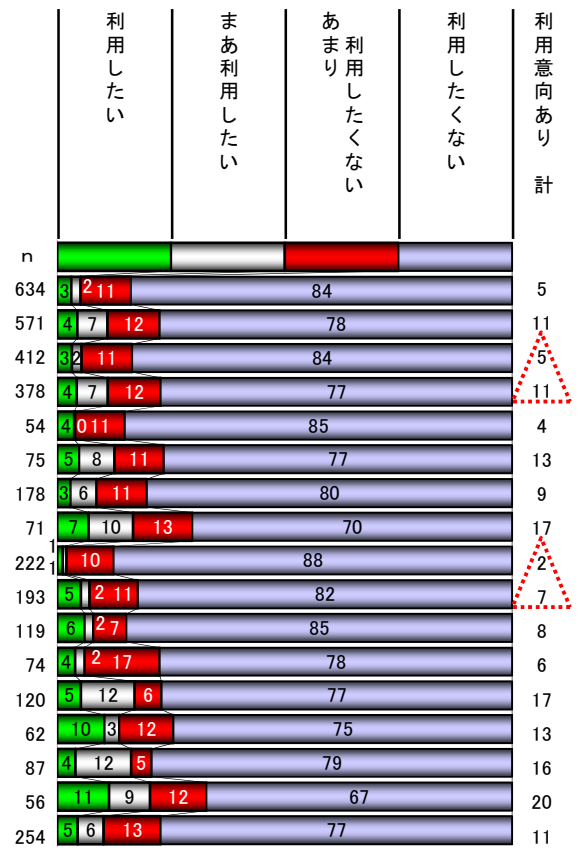
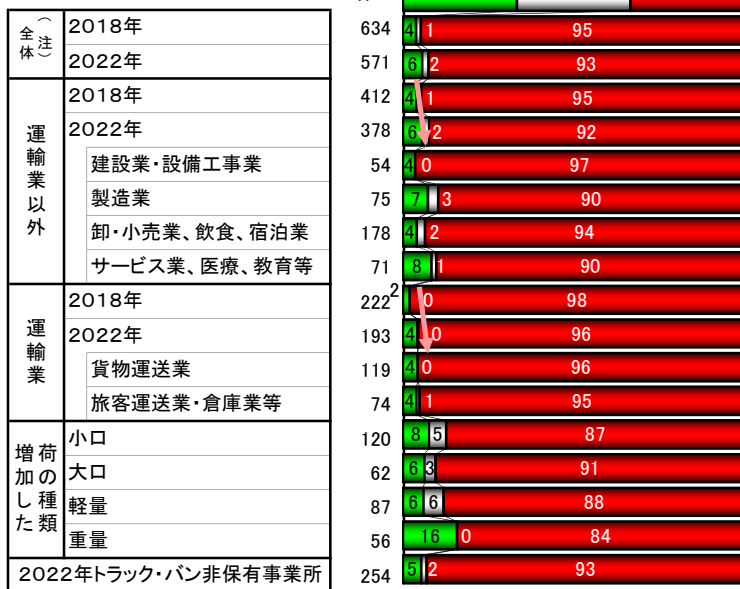
- 自転車の現利用は運輸業以外・運輸業ともに18年度より微増（図表7-9）。利用意向も運輸業以外・運輸業ともに18年度より増加し、運輸業以外では1割強の意向がみられる（図表7-10）。
- 配達代行サービスの現利用は運輸業以外で18年度より1割程度に増加（図表7-11）。利用意向も運輸業以外・運輸業ともに18年度より増加し、運輸業以外は2割弱の意向がみられる（図表7-12）。

事業所

図表7-9 利用状況 (%)

図表7-10 利用意向 (%)

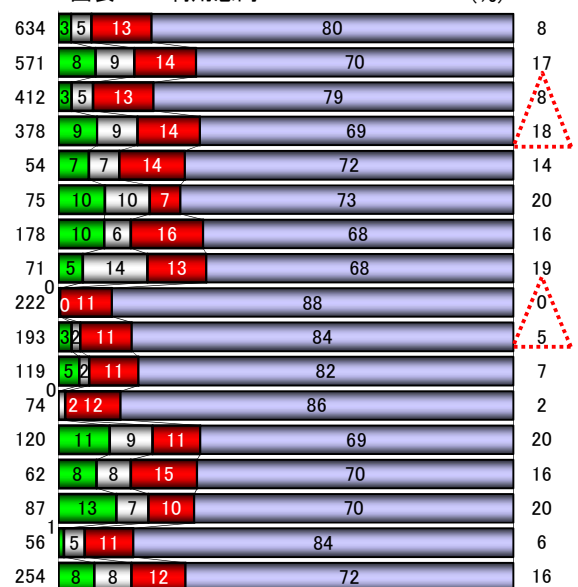
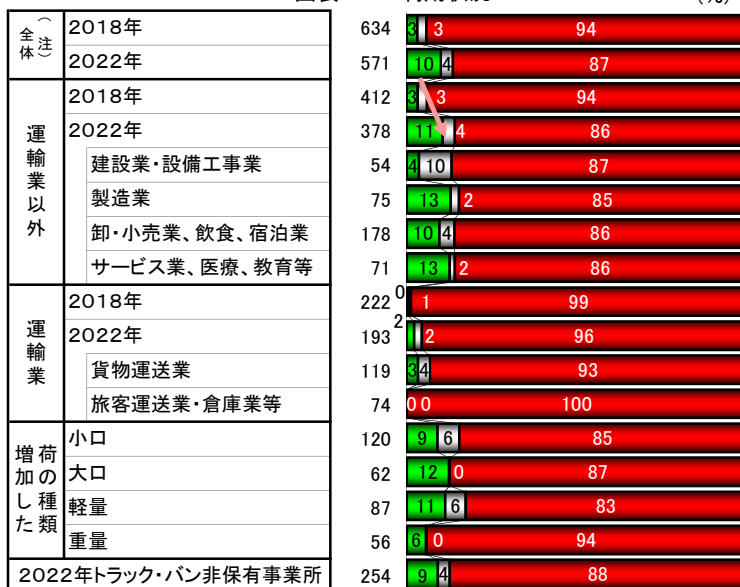
■ 自転車便



■ 配達代行サービス

図表7-11 利用状況 (%)

図表7-12 利用意向 (%)



※ 2018年利用意向は「積極的に利用したい」「利用を検討したい」「どちらともいえない」「利用しない」で聴取

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注) 図表7-9~12は「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

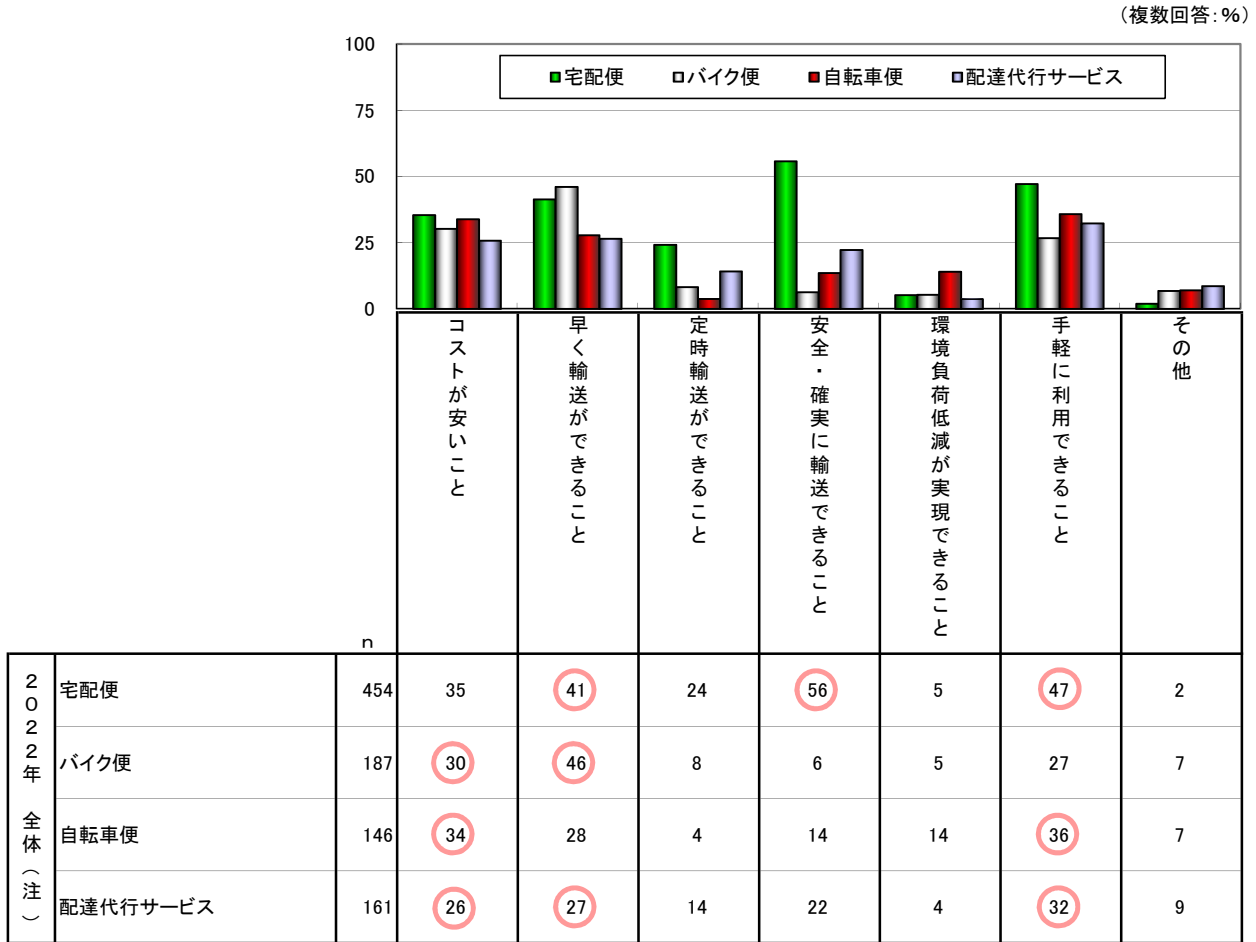
## 4 各配達サービスの利用理由

### ●宅配便は「安全・確実」「手軽」、バイク便は「早く」という利点が利用理由の特徴

- －宅配便は「安全・確実に輸送できること」「手軽に利用できること」「早く輸送ができること」という理由が4割以上。
- －バイク便は「早く輸送ができること」が約5割、「コストが安いこと」が3割。
- －自転車便は「手軽に利用できること」「コストが安いこと」が3割以上。
- －配達代行サービスは「手軽に利用できること」「早く輸送ができること」「コストが安いこと」が3割前後（図表7-13）。

事業所

図表7-13 各配達サービスの利用理由



(注)「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」かつ各配達サービス利用意向がある事業所の結果

## 5 カーサービスの利用状況と利用意向

### ●カーシェアリングの利用、利用意向は1割程度。運輸業では希望の車両を利用できる確実性がないことがネック

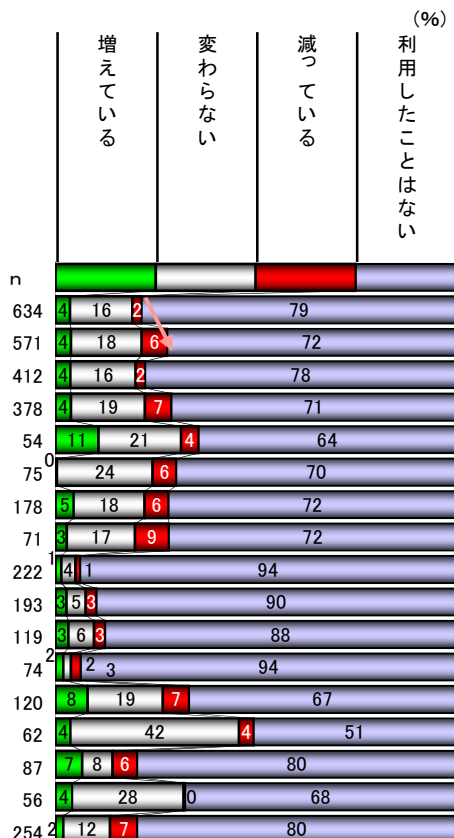
- レンタカーの利用状況は18年度より「減っている」が増加（図表7-14）。今後は27%の事業所で利用意向あり（図表7-15）。
- 短期リースは18年度より引続き9割以上が利用経験無し（図表7-16）。利用意向も1割程度にとどまる（図表7-17）。
- カーシェアリングは18年度より引続き利用経験は1割未満（図表7-18）。利用意向も1割程度にとどまる（図表7-19）。
  - ・運輸業以外のカーシェアリング利用意向は13%で運輸業の7%より高い。
- カーシェアリング非利用理由は「トータルコストが割高」「利用時間・期間の制約がある」「希望の車両を利用できる確実性がない」が高く、特に運輸業では「希望の車両を利用できる確実性がない」が高い（図表7-20）。

図表7-14 利用状況

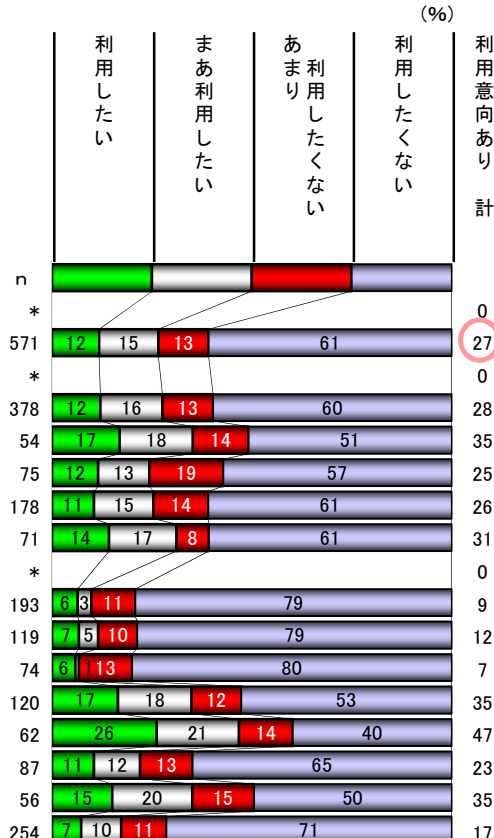
図表7-15 利用意向

#### ■ レンタカー

（注）	2018年	2022年
全体	634	571
運輸業以外	2018年	412
	2022年	378
	建設業・設備工事業	54
	製造業	75
	卸・小売業、飲食、宿泊業	178
サービス業、医療、教育等	71	
運輸業	2018年	222
	2022年	193
	貨物運送業	119
旅客運送業・倉庫業等	74	
増荷の種別	小口	120
	大口	62
	軽量	87
	重量	56
2022年トラック・バン非保有事業所	254	254



事業所

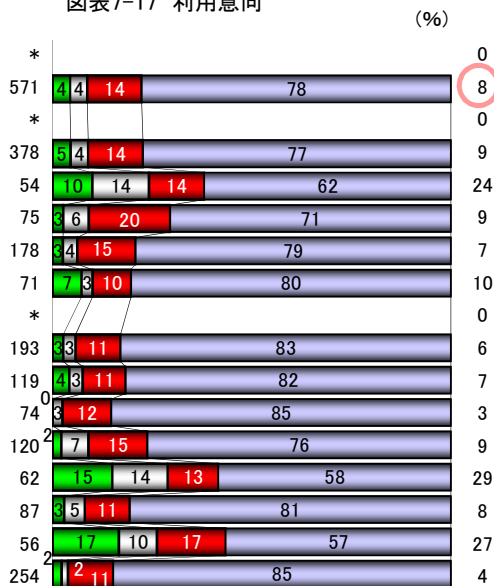
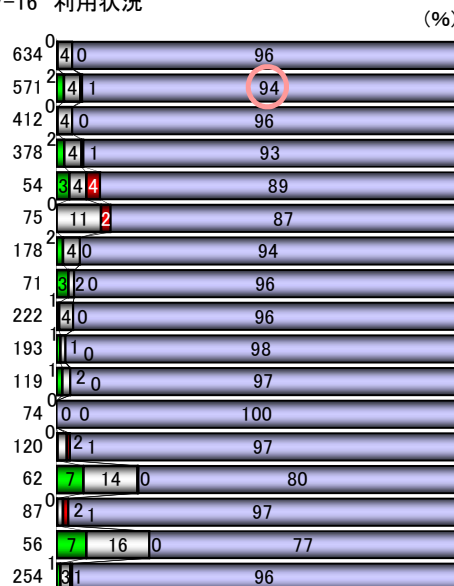


#### ■ 短期リース

図表7-16 利用状況

図表7-17 利用意向

（注）	2018年	2022年
全体	634	571
運輸業以外	2018年	412
	2022年	378
	建設業・設備工事業	54
	製造業	75
	卸・小売業、飲食、宿泊業	178
サービス業、医療、教育等	71	
運輸業	2018年	222
	2022年	193
	貨物運送業	119
旅客運送業・倉庫業等	74	
増荷の種別	小口	120
	大口	62
	軽量	87
	重量	56
2022年トラック・バン非保有事業所	254	254



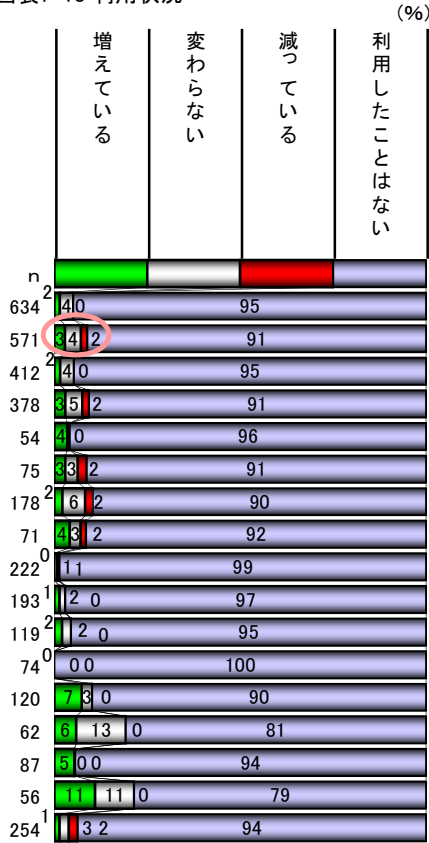
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

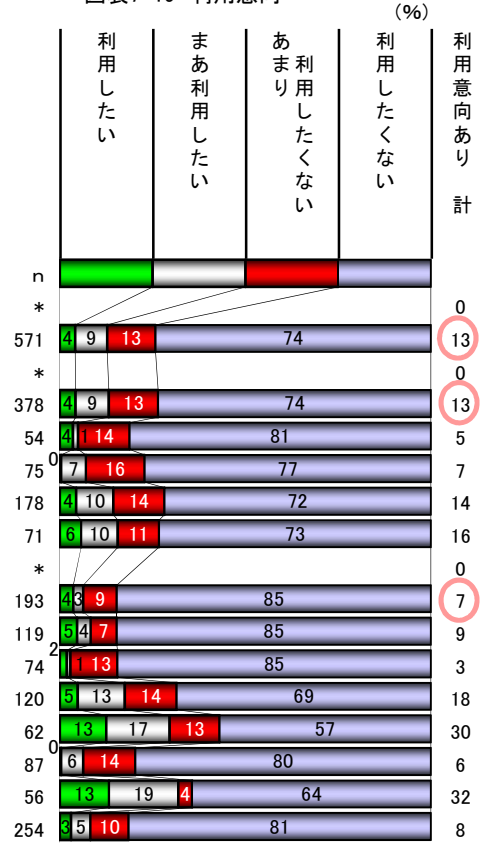
(注) 図表7-14～17は「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果



図表7-18 利用状況 (%)



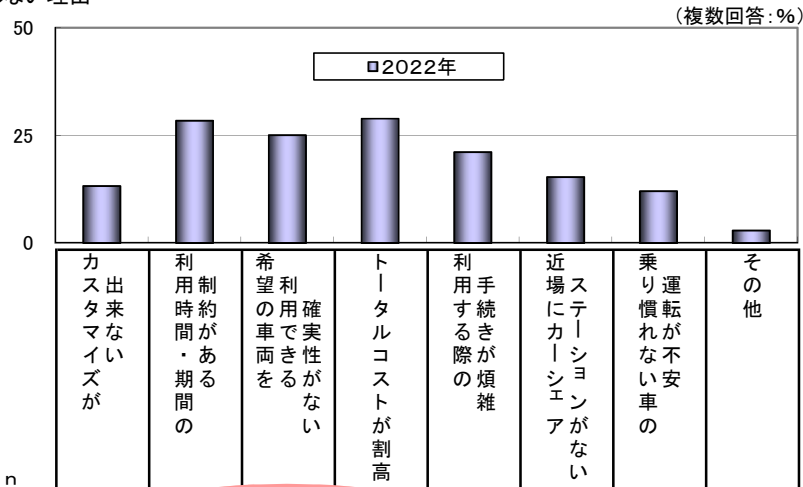
図表7-19 利用意向 (%)



■ カーシェアリング

業種	2018年	2022年
全体(注)	634	571
運輸業以外	412	378
建設業・設備工事業	54	54
製造業	75	75
卸・小売業、飲食、宿泊業	178	178
サービス業、医療、教育等	71	71
運輸業	222	193
貨物運送業	119	119
旅客運送業・倉庫業等	74	74
増荷の種類		
小口	120	120
大口	62	62
軽量	87	87
重量	56	56
2022年トラック・バン非保有事業所	254	254

図表7-20 カーシェアリングを利用しない理由



業種	n	出た来ないマズい	利用制限がある期間	希望の車両を確保できない	トータルコストが割高	利用手続きが煩雑	近場にカーシェアがない	乗り換えが不安	その他
2022年 全体(注)	505	13	28	25	29	21	15	12	3
運輸業以外	323	13	29	24	29	21	15	12	3
建設業・設備工事業	46	18	46	42	39	19	14	11	3
製造業	65	17	34	33	32	32	22	8	3
卸・小売業、飲食、宿泊業	152	12	26	22	28	18	13	14	2
サービス業、医療、教育等	60	12	27	20	26	23	17	11	3
運輸業	182	19	24	36	32	17	17	10	5
貨物運送業	110	23	26	41	34	22	18	12	2
旅客運送業・倉庫業等	72	12	19	26	30	10	14	6	9
増荷の種類									
小口	101	21	32	21	26	28	12	7	2
大口	49	22	26	34	49	14	14	7	2
軽量	80	18	30	21	35	27	12	2	2
重量	46	39	29	21	49	34	17	1	2
2022年トラック・バン非保有事業所	230	9	17	11	20	21	11	13	5

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注) 図表7-18～20は「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果



— 小型ボンバンはレンタカー・短期リース・カーシェアリングの利用経験、利用意向ともに他車種に比べ高い。一方で、カーシェアリングについては小型・軽ともにキャブバンの利用意向は低い（図表7-21～26）。  
 — カーシェアリング利用経験、利用意向が低い軽キャブバンの非利用理由は「乗り慣れない車の運転が不安」「トータルコストが割高」が他車種に比べて高い（図表7-27）。

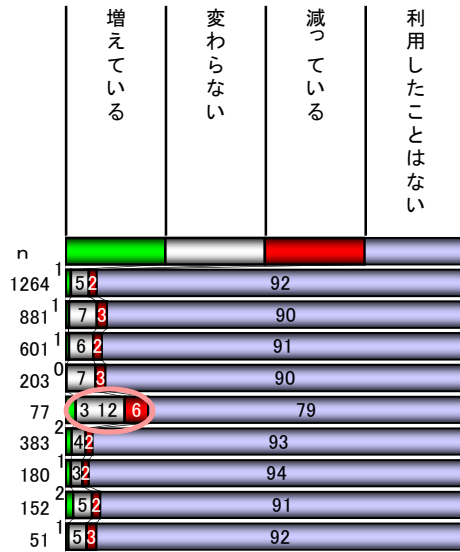
ユーザー

図表7-21 利用状況

(%)

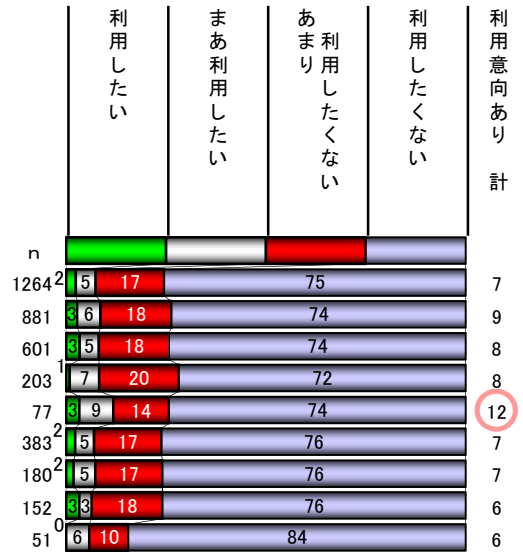
■ レンタカー

2022年 全体	
現保有車	小型 計
	キャブトラック
	キャブバン
	ボンバン
	軽 計
	トラック
	キャブバン
	ボンバン



図表7-22 利用意向

(%)

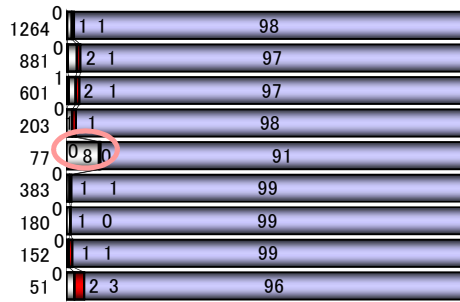


■ 短期リース

図表7-23 利用状況

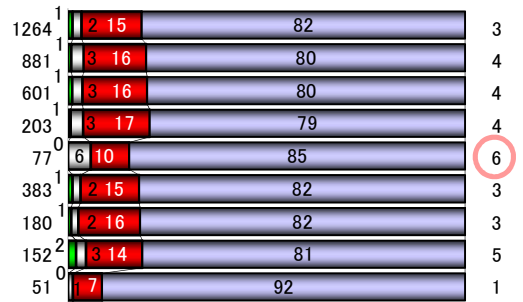
(%)

2022年 全体	
現保有車	小型 計
	キャブトラック
	キャブバン
	ボンバン
	軽 計
	トラック
	キャブバン
	ボンバン



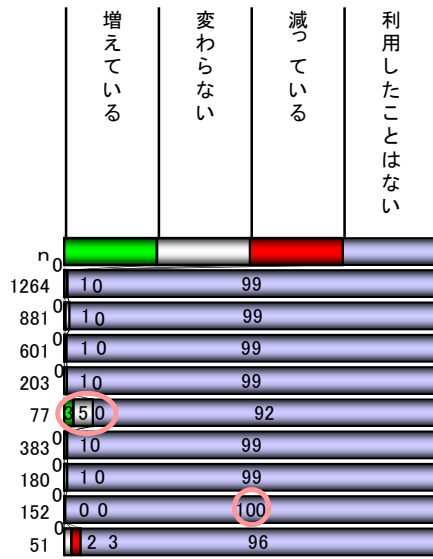
図表7-24 利用意向

(%)



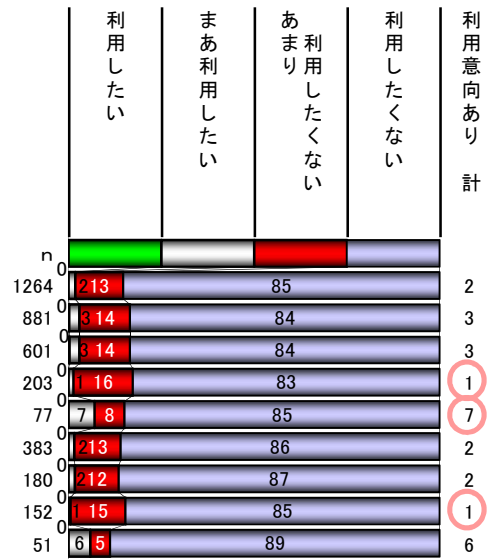
図表7-25 利用状況

(%)



図表7-26 利用意向

(%)

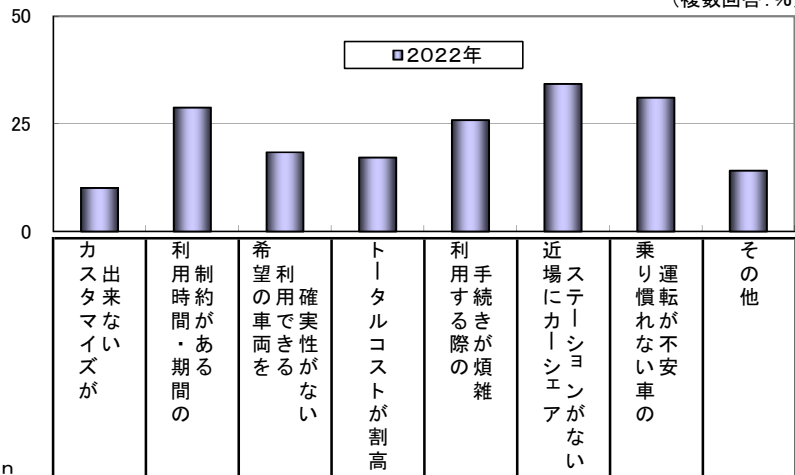


■ カーシェアリング

2022年 全体	
現保有車	
小型 計	
キャブトラック	
キャブバン	
ボンバン	
軽 計	
トラック	
キャブバン	
ボンバン	

図表7-27 カーシェアリングを利用しない理由

(複数回答: %)



理由	n	2022年 全体 (%)	現保有車 (%)
カ 出 来 ない	1233	10	
ス タ マ イ ズ が			
小型 計	861	14	30
キャブトラック	585	14	28
キャブバン	202	13	35
ボンバン	74	13	27
軽 計	372	9	28
トラック	175	8	32
キャブバン	149	11	23
ボンバン	48	9	16

# 第8章 安全意識と先進安全技術

○自動車の安全性に約8割の事業所が関心あり。運輸業では購入時重視が約8割と18年度から増加。有償装着意向は「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」が高い。  
 事業所調査において、自動運転技術への期待度・導入意向ともに18年度より増加。  
 ・自動車の安全性に対し約8割の事業所が関心を持ち、約7割の事業所が購入時に重視。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「衝突被害軽減ブレーキ」。  
 ・事業所調査全体では、自動運転技術への期待が6割以上で、期待度・導入意向ともに18年度より増加。  
 ・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」「ルート最適化管理」。

## 1 安全性に対する意識

### (1) 自動車の安全性に対する意識

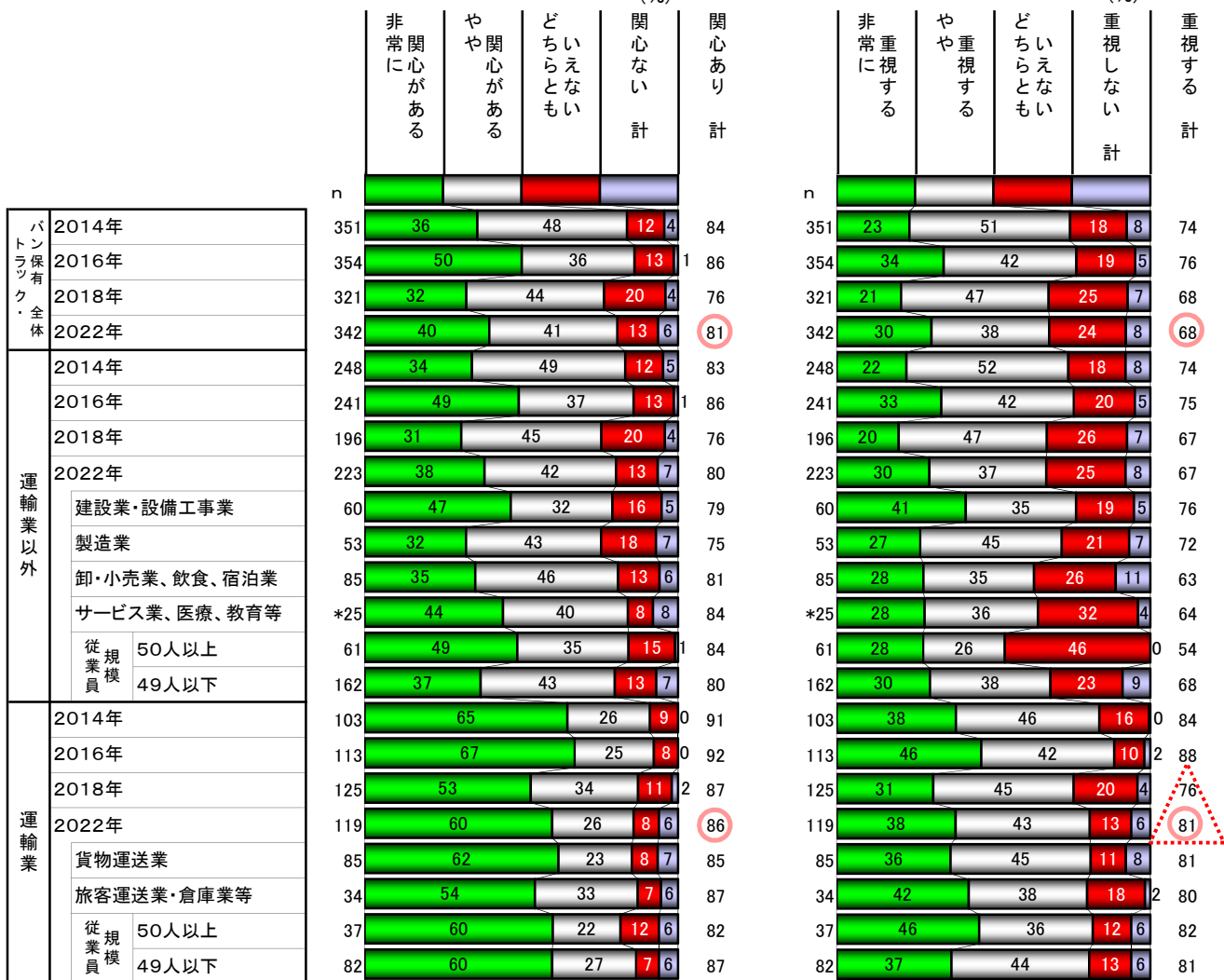
#### ●自動車の安全性に約8割の事業所が関心をもっており、約7割の事業所が購入時に重視

- 運輸業以外に比べ、運輸業で安全性に対する関心度及び購入時の重視度が高く、18年度より重視度は上昇(図表8-1~2)。
- 安全装備では、運輸業以外、運輸業ともに「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7割以上の事業所が重視しており、特に運輸業で高い(図表8-3)。

事業所

図表8-1 自動車の安全性に対する関心度 (%)

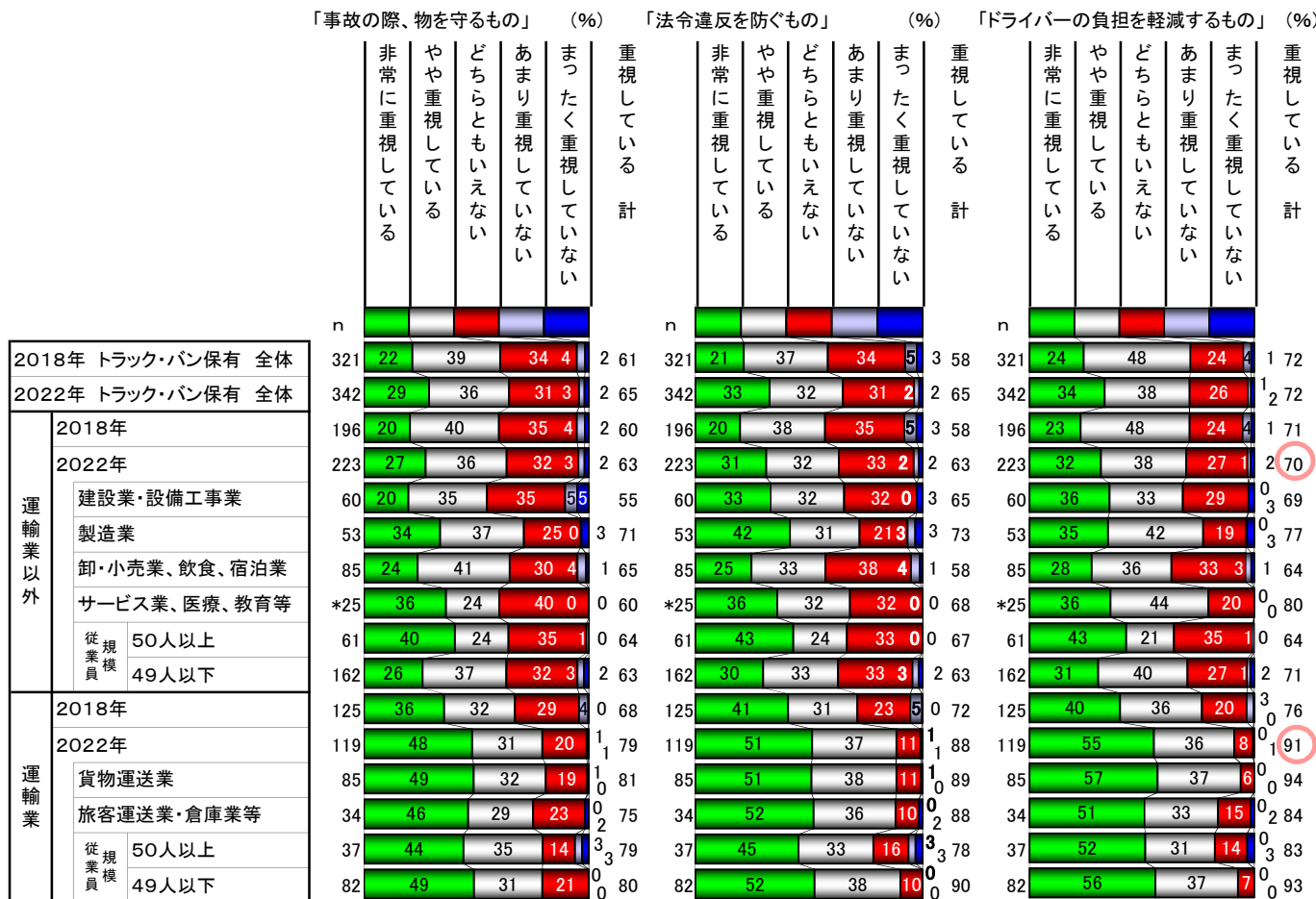
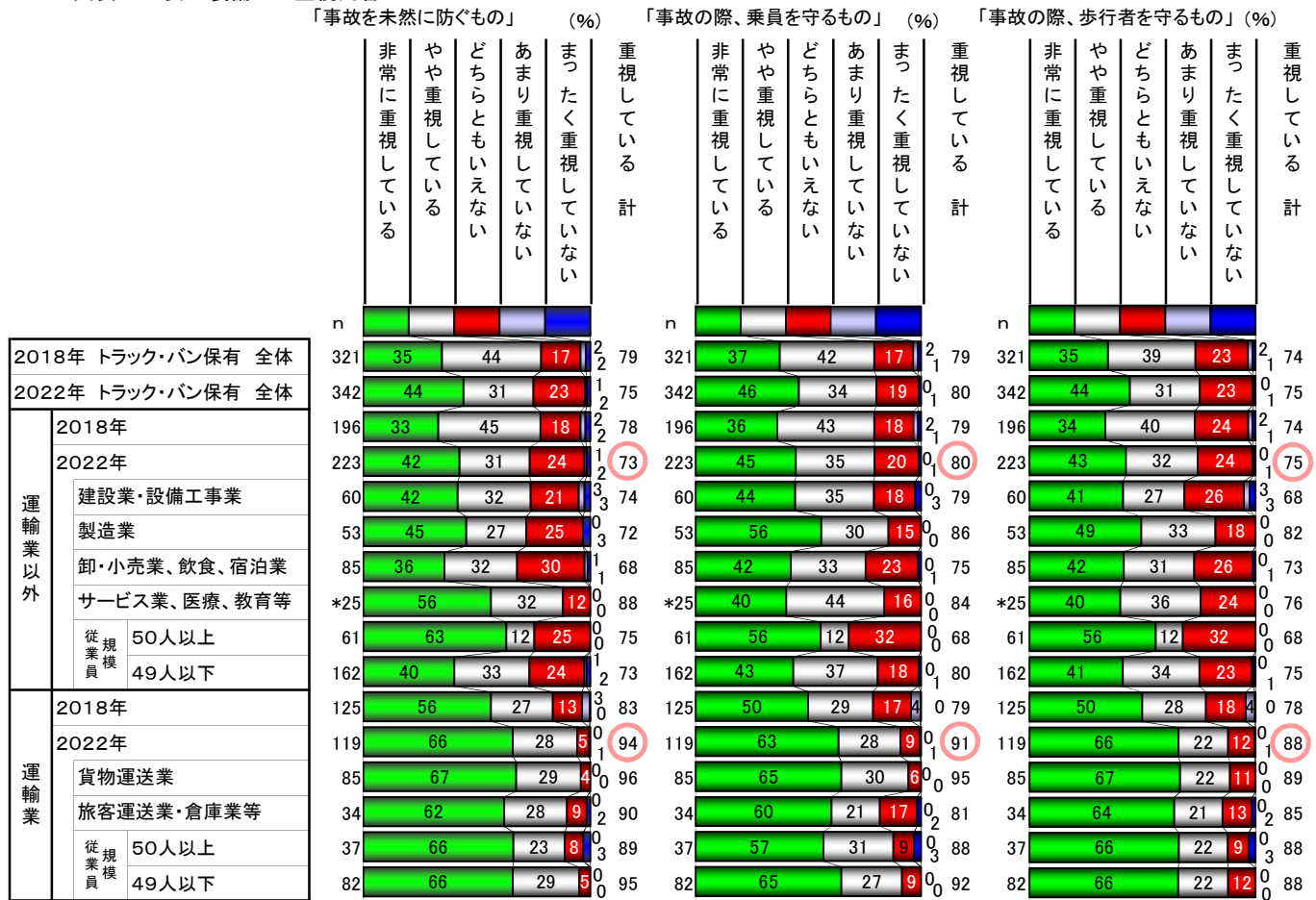
図表8-2 購入時の安全性重視度 (%)



※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表8-3 安全装備での重視内容



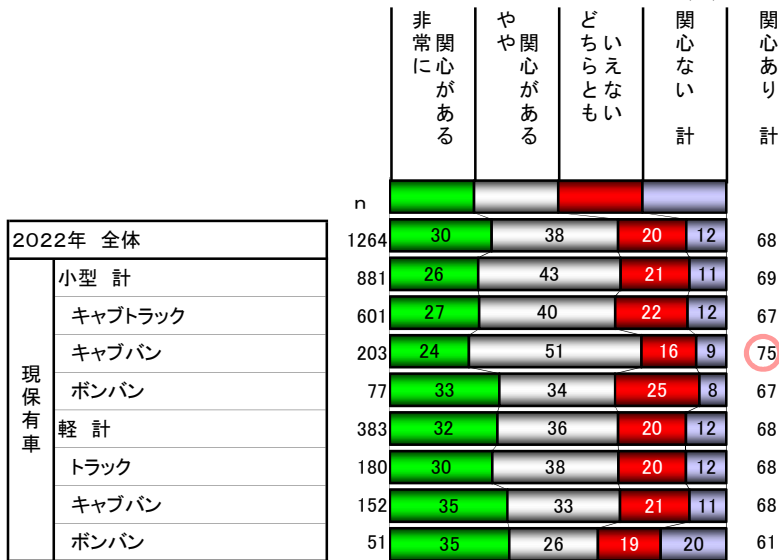
※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

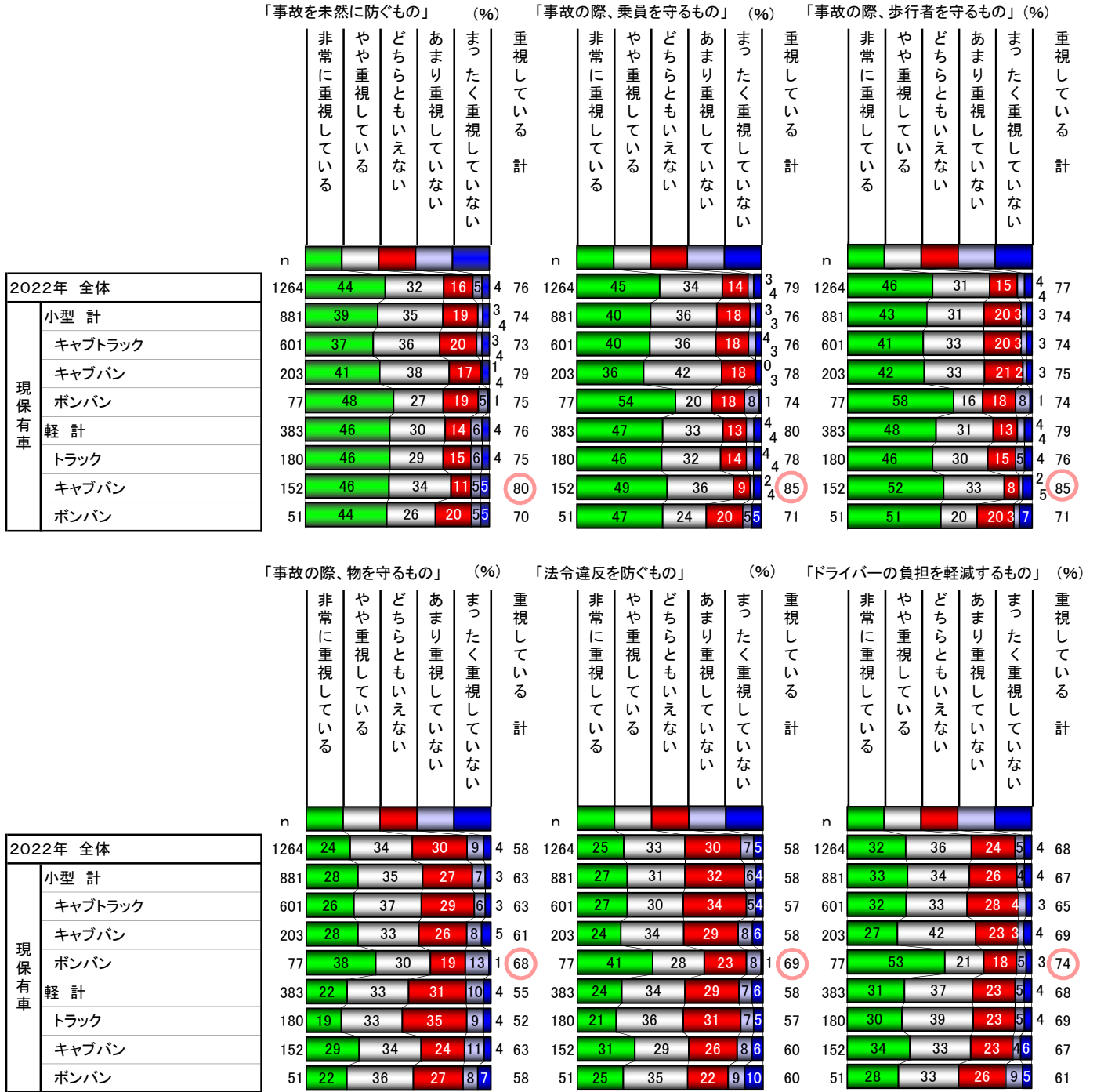
- 車種別にみると、安全性に対する関心度は小型キャブバンが最も高く75%（図表8-4）。
- 安全装備では、軽キャブバンは「事故の際、乗員を守るもの」「事故の際、歩行者を守るもの」「事故を未然に防ぐもの」が8割以上で他車種に比べ高く、小型ボンバンは「ドライバーの負担を軽減するもの」「法令違反を防ぐもの」「事故の際、物を守るもの」が他車種に比べ高い（図表8-5）。

ユーザー

図表8-4 自動車の安全性に対する関心度 (%)



図表8-5 安全装備での重視内容



## (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、「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」。「安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入」は18年度より増加（図表8-6）。

・運輸業では「積載重量の遵守」「一時停止の励行」も高い。

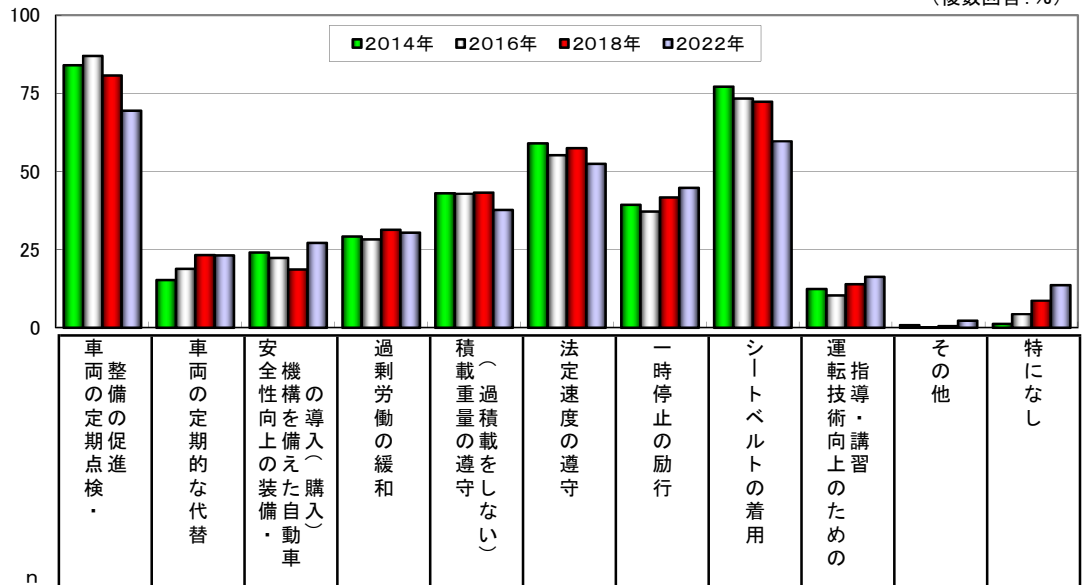
－効果の大きい安全対策も、同項目が上位。「安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入」も18年度より増加（図表8-7）。

・運輸業では「過剰労働の緩和」「安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入」「運転技術向上のための指導・講習」も高い。

事業所

図表8-6 実施中の安全対策

(複数回答:%)



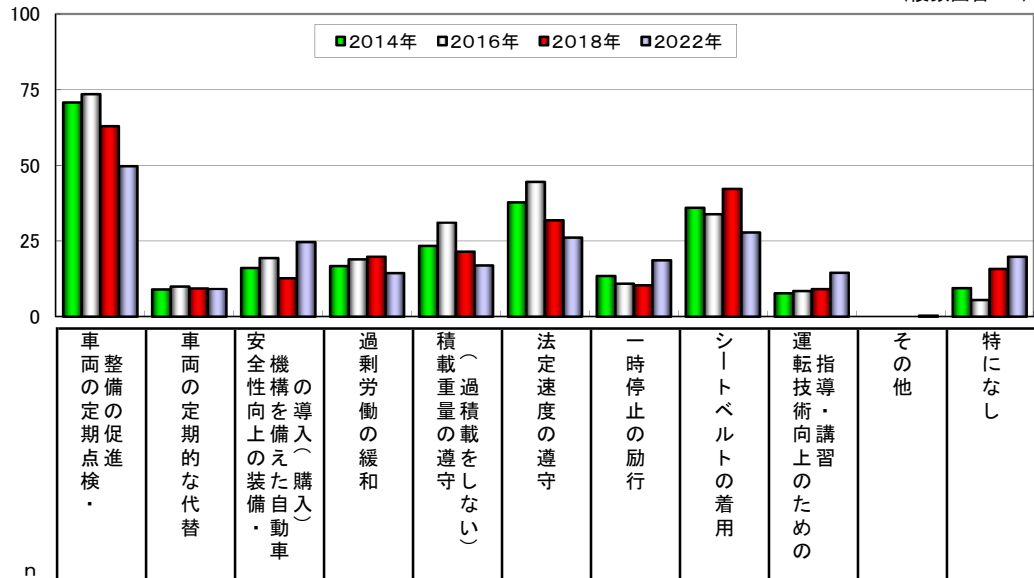
事業所	年	n	実施中の安全対策 (%)											
			車両の定期点検・整備の促進	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入	過剰労働の緩和	積載重量の遵守	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転指導・講習のための	その他	特になし	
バントラック・全体	2014年	302	84	15	24	29	43	59	39	77	12	1	1	
	2016年	351	87	19	22	28	43	55	37	73	10	0	4	
	2018年	321	81	23	19	31	43	58	42	72	14	1	9	
	2022年	342	70	23	27	31	38	53	45	60	16	2	14	
運輸業以外	2022年	223	68	22	26	29	36	51	44	59	14	2	15	
	建設業・設備工事業	60	76	20	36	37	35	49	38	49	14	3	18	
	製造業	53	66	25	26	37	47	58	53	76	13	3	12	
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	73	23	22	20	38	45	39	62	7	1	14	
	サービス業、医療、教育等	*25	52	20	28	36	20	60	52	44	28	4	16	
	従業員規模	50人以上	61	50	21	30	18	19	34	39	35	34	5	20
	49人以下	162	70	22	25	30	38	53	44	62	11	2	14	
運輸業	2022年	119	89	37	46	51	65	72	59	68	52	2	4	
	貨物運送業	85	90	36	43	61	67	73	61	68	50	2	3	
	旅客運送業・倉庫業等	34	87	40	51	26	61	69	53	68	58	4	5	
	従業員規模	50人以上	37	97	58	48	58	62	84	60	67	66	7	3
		49人以下	82	88	33	45	50	66	70	59	68	50	1	4

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表8-7 効果の大きい安全対策

(複数回答:%)



事業所	n	効果の大きい安全対策 (%)											
		車両整備の定期点検・車両の定期的な代替	安全性向上のための装備・自動車の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載(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	運転指導・講習のための技術向上のための	その他	特になし		
トラック・バン保有 全体	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
	2022年	342	50	9	25	14	17	26	19	28	15	0	20
運輸業以外	2022年	223	49	9	24	13	16	26	19	29	13	0	20
	建設業・設備工事業	60	57	6	35	19	13	32	16	29	7	3	21
	製造業	53	38	14	21	18	15	26	15	34	5	-	27
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	56	7	24	10	19	27	21	30	14	-	18
	サービス業、医療、教育等	*25	36	12	20	12	12	20	20	24	24	-	21
	従業員規模												
50人以上	61	42	8	23	9	3	20	16	18	18	-	31	
49人以下	162	50	9	24	14	18	27	19	30	13	0	19	
運輸業	2022年	119	59	9	30	31	27	28	15	12	29	0	12
	貨物運送業	85	58	9	33	39	27	26	19	11	33	0	10
	旅客運送業・倉庫業等	34	62	11	22	11	29	35	7	14	18	-	16
	従業員規模												
	50人以上	37	56	7	33	27	17	42	12	8	28	2	18
49人以下	82	60	10	29	32	29	26	16	12	29	-	11	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし



### (3) 購入時必要安全装備

●購入時に必要な安全装備は、「ドライブレコーダー」「衝突防止自動ブレーキ」「バックガイドモニターやサイドモニター」が高く18年度より大きく増加

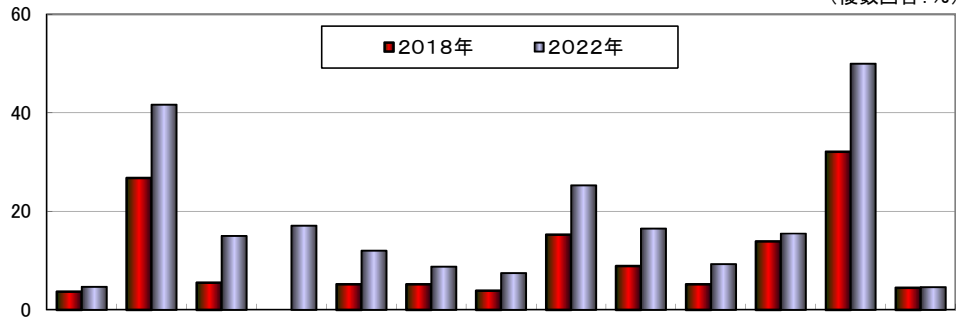
ー購入時に必要な安全装備の上位は「ドライブレコーダー」50%、「衝突防止自動ブレーキ」42%、「バックガイドモニターやサイドモニター」25%で18年度より増加（図表8-8）。

- ・運輸業以外、運輸業ともに「ドライブレコーダー」「衝突防止自動ブレーキ」「バックガイドモニターやサイドモニター」が上位にあがり、特に運輸業は5割以上で高い。

事業所

図表8-8 購入時必要安全装備

(複数回答：%)



		n	運転席と車体前部の拡大	衝突防止自動ブレーキ	車線逸脱警報装置	車間距離制御装置 (ACC)	補助ブレーキ	坂道発進補助装置	LEDヘッドランプ・デイスチャージ	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	ブレイドシステム ブレーキオーバーバー
2018年 トラック・バン保有 全体		321	4	27	6	5	5	4	4	15	9	5	14	32	5
2022年 トラック・バン保有 全体		342	5	42	15	17	12	9	8	25	17	9	16	50	5
運輸業以外	2018年	196	4	27	5		4	4	3	14	8	4	14	30	4
	2022年	223	4	41	14	16	11	8	7	23	16	8	15	50	4
	建設業・ 設備工事業	60	3	52	24	19	14	3	3	24	19	1	11	51	8
	製造業	53	4	38	11	21	20	3	11	28	18	9	11	45	8
	卸・小売業、 飲食、宿泊業	85	4	40	12	11	5	9	6	20	12	7	12	48	3
	サービス業、 医療、教育等	*25	8	36	12	20	16	12	8	28	20	16	28	56	-
	従業員規模														
50人以上	61	1	29	4	3	1	0	7	18	14	9	7	34	7	
49人以下	162	5	42	15	17	12	8	7	24	16	8	15	51	4	
運輸業	2018年	125	2	31	16		27	27	15	36	21	22	18	58	7
	2022年	119	9	57	35	34	26	27	19	50	30	27	28	58	11
	貨物運送業	85	8	55	35	31	23	28	17	52	32	30	27	59	11
	旅客運送業 ・倉庫業等	34	11	63	33	41	34	23	25	46	26	20	29	54	13
	従業員規模														
50人以上	37	8	62	24	32	23	25	16	51	35	22	18	65	7	
49人以下	82	9	56	37	34	27	27	20	50	29	28	29	56	12	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

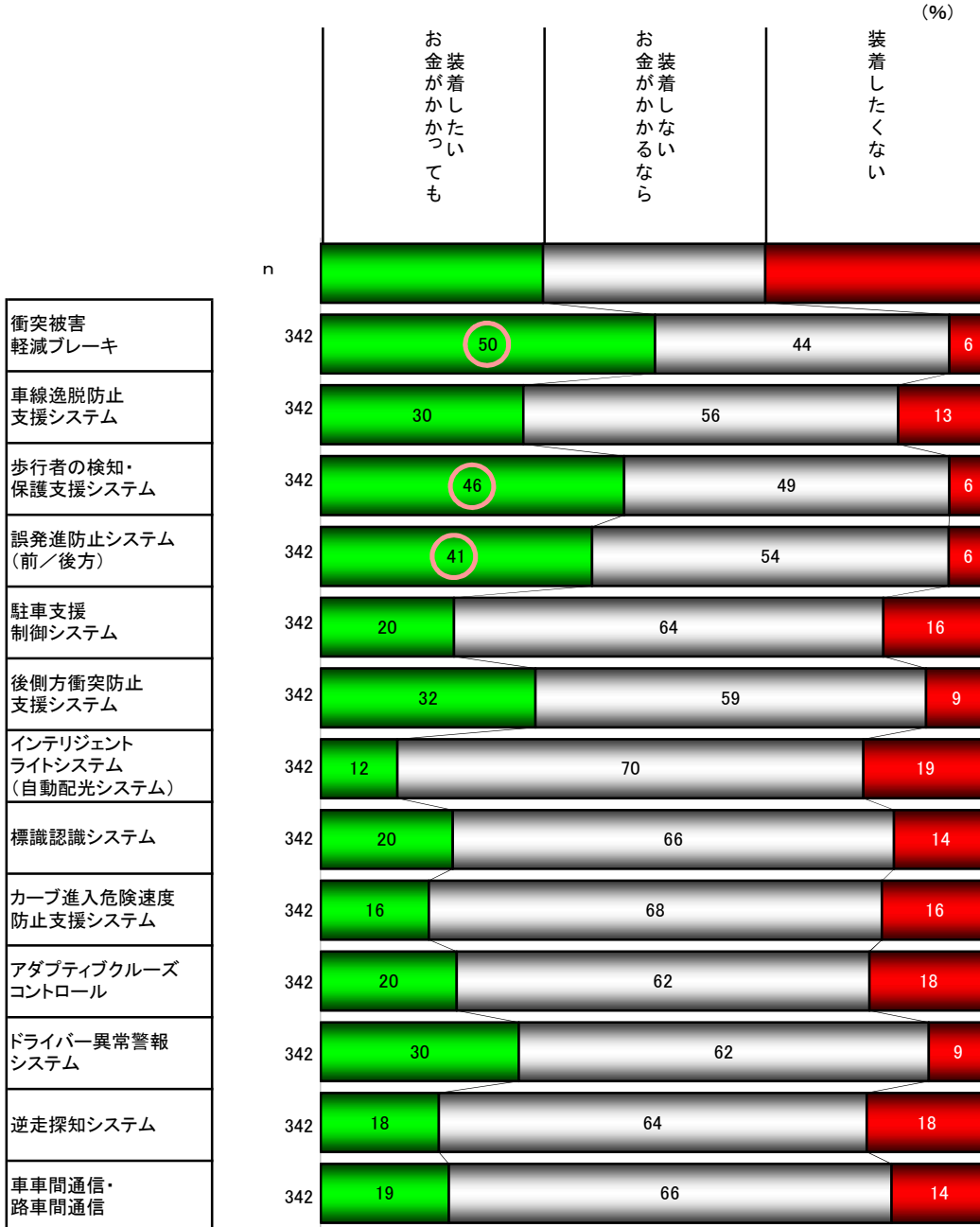
## 2 先進安全技術に対する意識

### ●有償での装着意向が高いのは「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」

- 有償でも装着意向が高い先進安全技術は「衝突被害軽減ブレーキ」50%、「歩行者の検知・保護支援システム」46%、「誤発進防止システム」41%が上位（図表8-9）。
- 運輸業は運輸業以外に比べ、全ての先進安全技術の装着意向が高く「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」は7割前後で高い（図表8-10）。

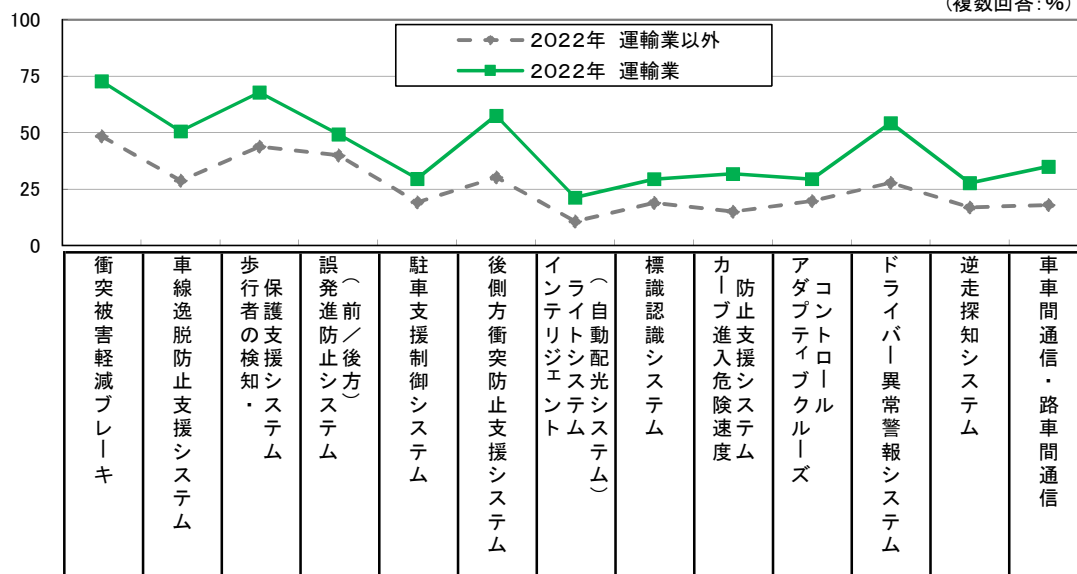
事業所

図表8-9 先進安全技術装着意向(トラック・バン保有事業所)



図表8-10 先進安全技術の有償装着意向(トラック・バン保有事業所)

(複数回答:%)



事業所	年	n	技術												
			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	2018年	194	57	42	60	53	36	47	34	39	33	39	44	31	39
	2022年	223	48	29	44	40	19	30	11	19	15	20	28	17	18
	建設業・設備工事業	60	58	33	50	52	17	36	9	27	17	24	38	11	17
	製造業	53	58	32	52	47	22	29	18	29	14	21	26	21	24
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	44	26	44	35	19	28	12	16	14	16	27	16	17
	サービス業、医療、教育等	*25	44	28	32	36	20	32	4	12	16	24	24	20	16
	従業員規模														
	50人以上	61	31	26	33	29	28	31	14	15	22	17	31	13	14
	49人以下	162	50	29	45	41	18	30	10	19	14	20	28	17	18
運輸業	2018年	124	74	65	71	61	54	63	51	52	57	53	66	47	57
	2022年	119	73	51	68	49	30	58	21	29	32	29	54	28	35
	貨物運送業	85	73	49	69	50	30	57	21	29	31	30	57	25	38
	旅客運送業・倉庫業等	34	73	54	64	47	30	60	21	31	33	27	48	35	29
	従業員規模														
	50人以上	37	77	54	65	59	25	59	24	30	32	30	58	26	46
	49人以下	82	72	50	68	48	31	57	21	29	32	29	54	28	33

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

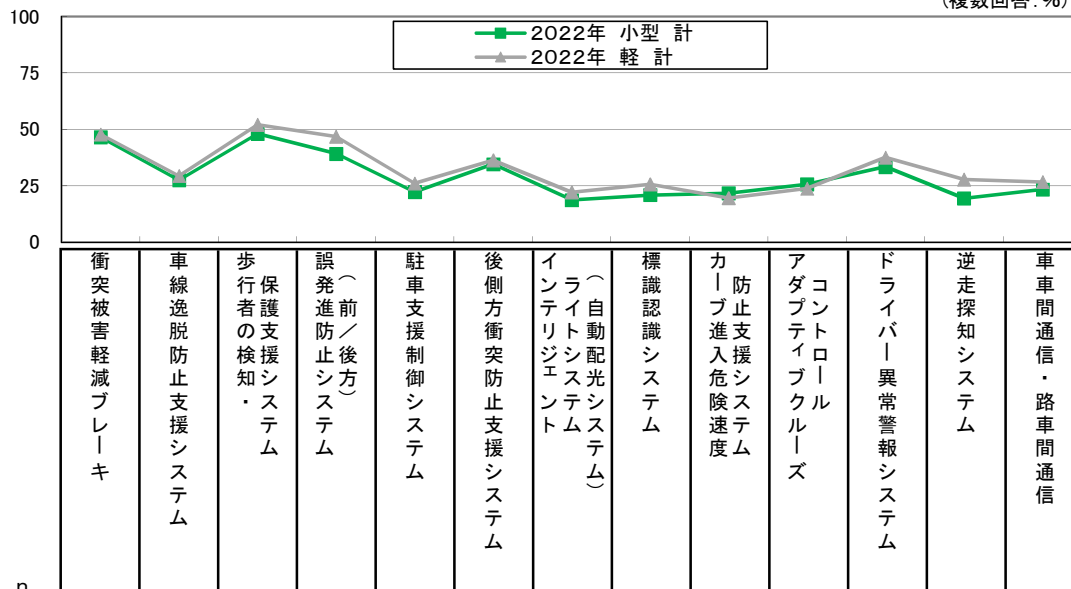
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

一車種別の有償装着意向は、小型キャブバン・軽トラックで「歩行者の検知・保護支援システム」「衝突被害軽減ブレーキ」が5割を超え高く、軽トラックは「誤発進防止システム」も5割を超える（図表8-11）。

ユーザー

図表8-11 先進安全技術の有償装着意向

(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（自動配光システム）ライトシステム	標識認識システム	カーフ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
2022年 全体		1264	47	29	51	45	25	36	21	24	20	24	36	25	26
現保有車	小型計	881	47	28	48	39	22	35	19	21	22	26	33	19	23
	キャブトラック	601	45	27	46	36	20	34	19	21	22	24	32	18	22
	キャブバン	203	53	29	57	45	30	39	19	22	21	28	37	26	27
	ボンバン	77	41	27	42	48	21	28	18	17	21	28	33	16	22
	軽計	383	48	29	52	47	26	36	22	26	20	24	38	28	27
	トラック	180	52	33	56	51	29	37	25	29	20	25	41	31	27
	キャブバン	152	39	22	45	39	21	36	15	18	18	21	31	22	27
ボンバン	51	52	31	47	38	28	33	22	29	23	27	33	22	24	

### 3 自動運転に対する意識

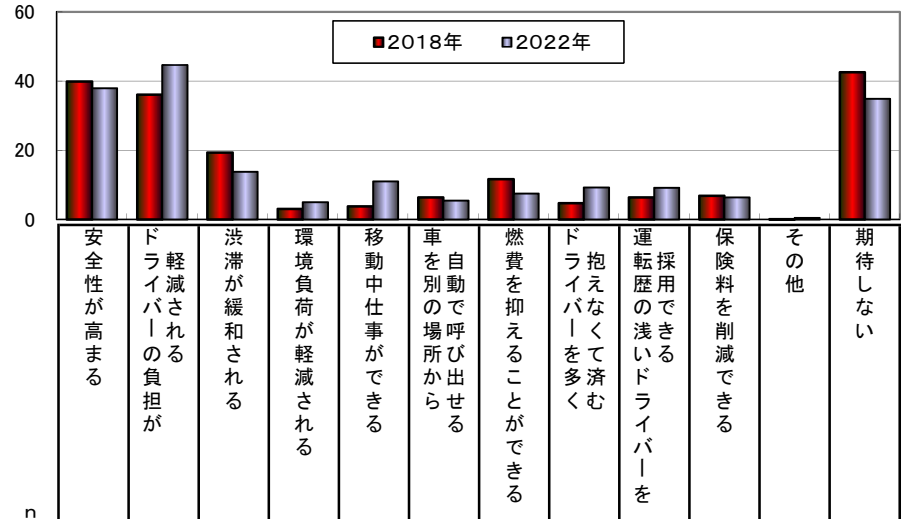
●自動運転技術に期待する事業所が6割以上で、期待度・導入意向ともに増加

ー自動運転技術（隊列走行を含む）への期待は65%であり18年度から増加。「ドライバーの負担が軽減される」「安全性が高まる」期待が高く、運輸業では「安全性が高まる」が18年度から増加し40%（図表8-12）。

事業所

図表8-12 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	期待する	期待しない	
2018年	321	40	36	19	3	4	6	12	5	6	7	0	43	57	
2022年	342	38	45	14	5	11	6	8	9	9	6	1	35	65	
運輸業以外	2018年	196	40	36	19	3	4	7	12	4	6	7	-	43	57
	2022年	223	38	44	13	5	12	6	7	9	9	6	1	35	65
	建設業・設備工事業	60	41	49	16	6	6	5	5	0	3	3	-	48	52
	製造業	53	37	35	8	4	17	4	3	7	4	4	-	41	59
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	37	52	14	3	13	5	8	11	8	6	1	29	71
	サービス業、医療、教育等	*25	40	32	15	8	8	8	8	12	20	12	-	36	64
	従業員規模														
50人以上	61	41	36	8	6	7	6	0	2	21	1	5	39	61	
49人以下	162	38	45	14	4	12	6	8	10	7	7	-	35	65	
運輸業	2018年	125	37	43	20	5	5	4	13	16	16	8	1	39	61
	2022年	119	40	50	18	11	4	6	16	14	18	8	0	30	70
	貨物運送業	85	33	52	18	9	5	6	15	12	17	6	0	30	70
	旅客運送業・倉庫業等	34	57	45	17	15	1	4	19	19	20	11	-	30	70
	従業員規模														
	50人以上	37	23	49	8	2	6	2	3	4	13	2	2	42	58
49人以下	82	43	50	20	12	4	6	18	16	18	9	-	28	72	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

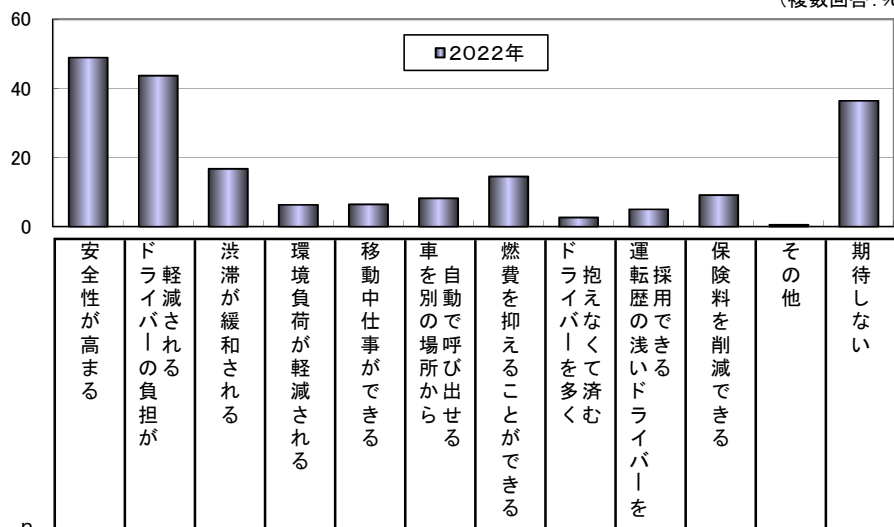
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

—自動運転技術（隊列走行を含む）への期待は小型キャブバン・小型ボンバン・軽ボンバンは7割以上で高い（図表8-13）。

ユーザー

図表8-13 自動運転技術（隊列走行を含む）への期待

（複数回答：％）



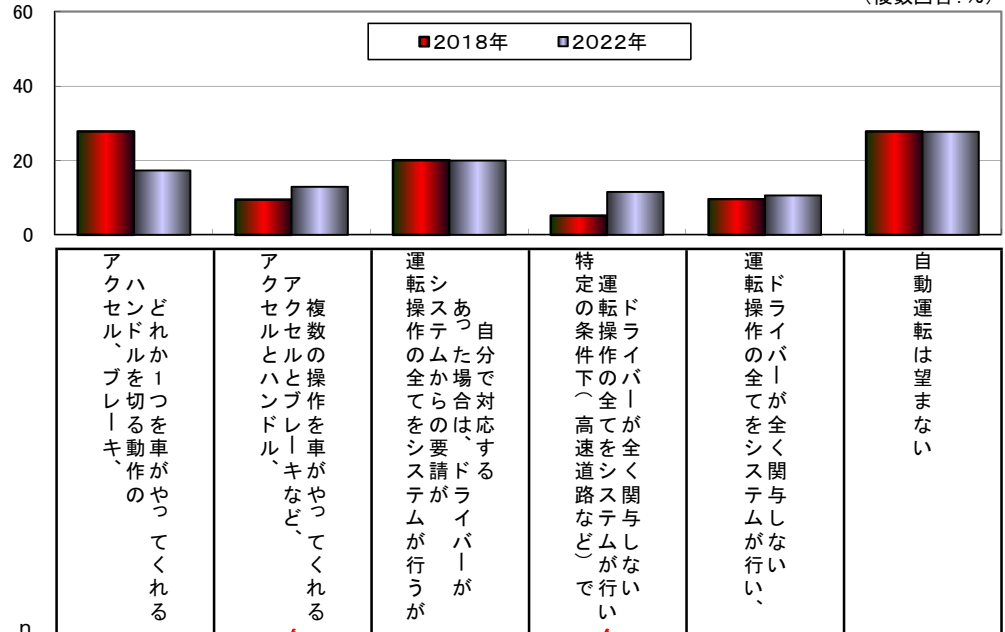
		n	安全性が高まる	ドライバーの負担が軽減される	渋滞が緩和される	環境負荷が軽減される	移動中仕事ができる	車を別の場所から自動で呼び出せる	燃費を抑えることができる	ドライバーを多く抱えなくて済む	運転歴の浅いドライバーを採用できる	保険料を削減できる	その他	期待しない	期待する計
2022年 全体		1264	49	44	17	6	6	8	15	3	5	9	1	36	64
現保有車	小型 計	881	47	40	15	4	8	7	15	4	6	8	0	34	66
	キャブトラック	601	42	37	11	4	6	7	13	4	6	8	0	39	61
	キャブバン	203	52	44	20	5	9	5	17	5	6	9	0	26	74
	ボンバン	77	63	49	24	5	13	11	27	0	9	11	-	24	76
	軽 計	383	50	45	18	7	6	9	14	2	5	9	1	37	63
	トラック	180	51	46	17	6	5	8	12	1	4	9	1	37	63
	キャブバン	152	47	44	20	9	7	10	19	3	5	11	0	38	62
ボンバン	51	57	37	13	16	11	15	15	7	10	6	1	28	72	

—自動運転技術への望みは「アクセルとハンドル、アクセルとブレーキなど、複数の操作を車がやってくれる」「特定の条件下（高速道路など）で運転操作の全てをシステムが行い、ドライバーが全く関与しない」が18年度より増加している（図表8-14）。

図表8-14 自動運転技術への望み(自動運転技術に期待する事業所)

事業所

(複数回答:%)



事業所	年	n	期待する内容					
			アクセル、ハンドル、ブレーキ、どれか1つを切る動作がやってくれる	アクセルとハンドル、複数の操作を車がやってくれる	運転システムからの要請がシステムが行うが、自分で対応する場合は、ドライバーが行う	特定の条件下（高速道路など）で運転操作の全てをシステムが行い、ドライバーが全く関与しない	運転操作の全てをシステムが行い、ドライバーが全く関与しない	自動運転は望まない
全体	2018年	196	28	10	20	5	10	28
	2022年	224	17	13	20	12	11	28
運輸業以外	2018年	119	28	9	20	5	9	29
	2022年	143	17	13	21	12	10	28
	建設業・設備工事業	35	11	16	36	6	5	26
	製造業	32	31	6	30	17	7	9
	卸・小売業、飲食、宿泊業	60	17	13	18	16	7	30
	サービス業、医療、教育等	*16	6	18	12	-	25	38
	従業員規模							
50人以上	40	5	2	38	2	15	38	
49人以下	103	18	14	19	13	10	27	
運輸業	2018年	77	27	15	21	8	11	18
	2022年	81	27	8	9	10	17	29
	貨物運送業	58	24	9	8	10	15	34
	旅客運送業・倉庫業等	*23	36	5	11	10	21	18
	従業員規模							
50人以上	*22	41	5	13	20	14	7	
49人以下	59	25	9	9	9	17	32	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

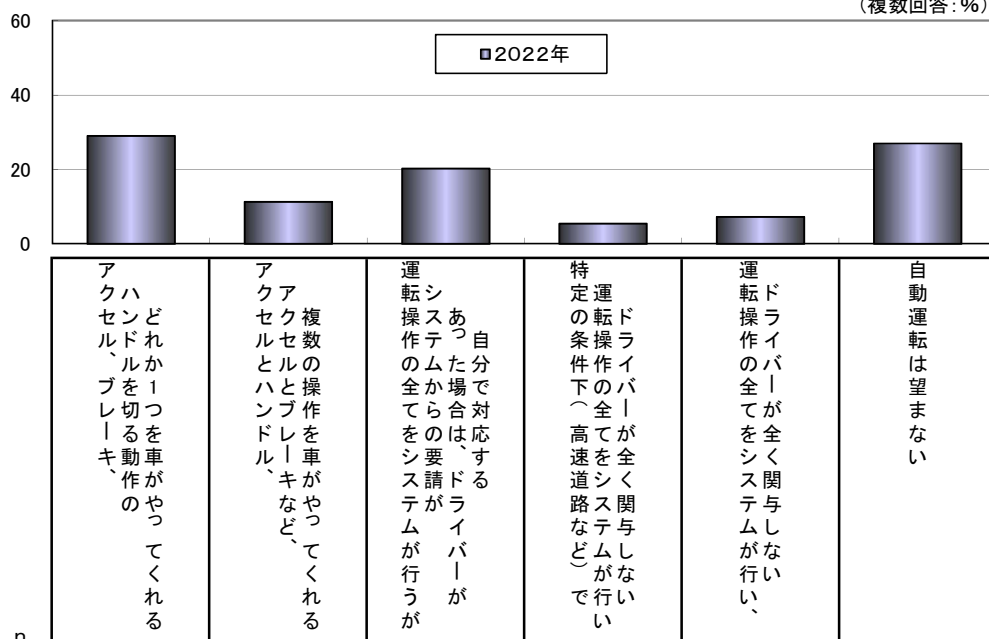
(注)トラック・バン保有かつ自動運転に期待する事業所の結果

—自動運転技術への期待が高い小型キャブバンは「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」27%、小型・軽ボンバンは「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」という望みが3割以上で高い（図表8-15）。

図表8-15 自動運転技術への望み(自動運転技術に期待するユーザー)

ユーザー

(複数回答:%)



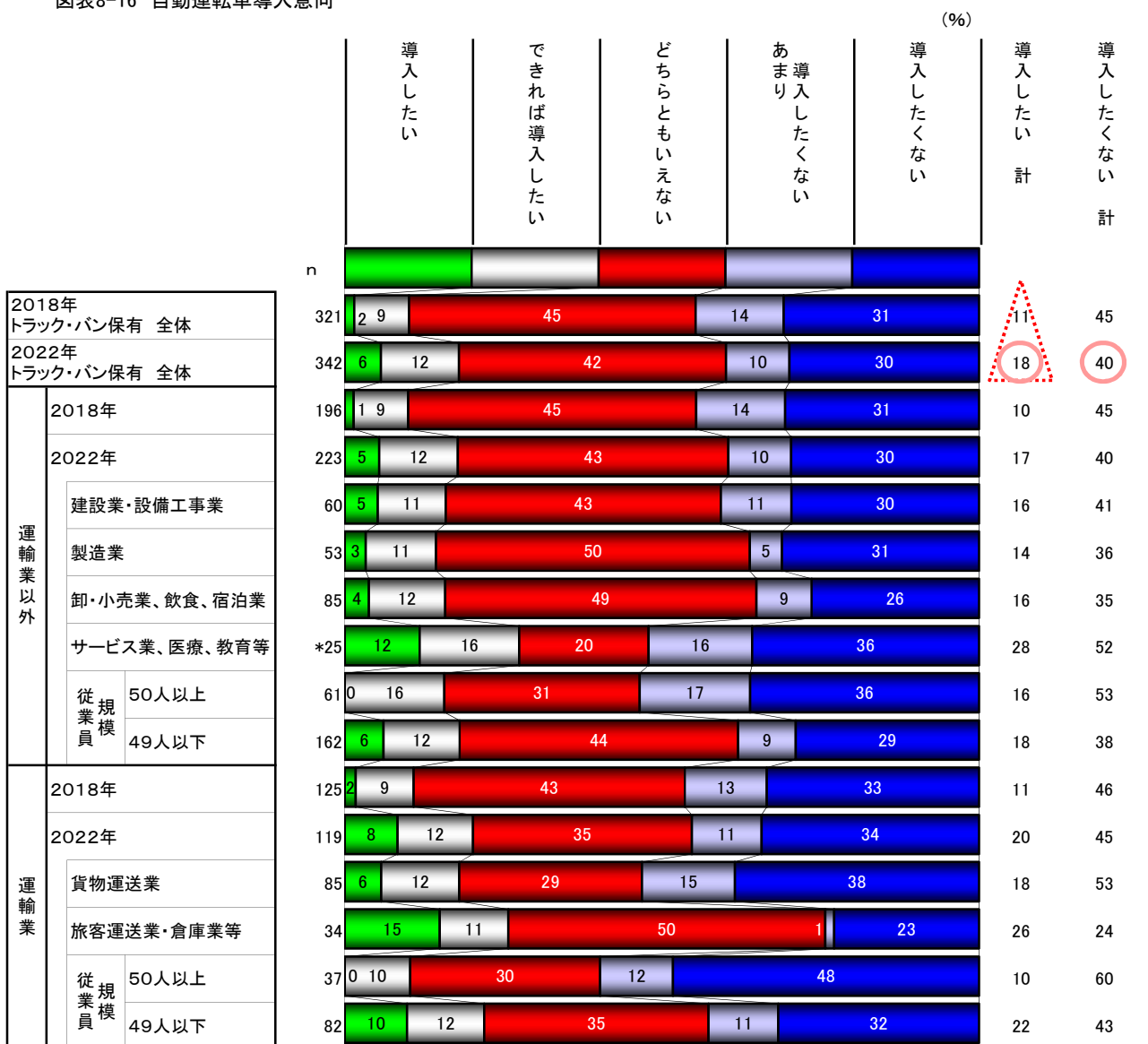
		n	希望する動作のどれか1つを車がやってくれる	アクセルとハンドル、複数の操作を車がやってくれる	自分で対応する	特定の条件下(高速道路など)で、運転ドライバーが全く関与しない	運転ドライバーが全く関与しない、システムが行い	自動運転は望まない
2022年 全体		860	29	11	20	5	7	27
現保有車	小型 計	612	27	10	21	7	8	27
	キャブトラック	400	29	9	19	7	7	29
	キャブバン	152	22	9	27	6	10	27
	ボンバン	60	33	19	19	9	5	16
	軽 計	248	30	12	20	5	7	27
	トラック	117	35	8	20	5	7	25
	キャブバン	97	18	19	20	5	6	32
ボンバン	34	36	15	13	4	11	22	



—自動運転車導入意向は「導入したい計(したい+できれば)」が18%、「導入したくない計(したくない+あまり)」が40%で、18年度より導入意向は増加(図表8-16)。

事業所

図表8-16 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

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

—自動運転車導入意向「導入したい計（したい+できれば）」は、小型ボンバンが最も高く2割（図表8-17）。

ユーザー

図表8-17 自動運転車導入意向



#### 4 コネクティッド機能利用状況

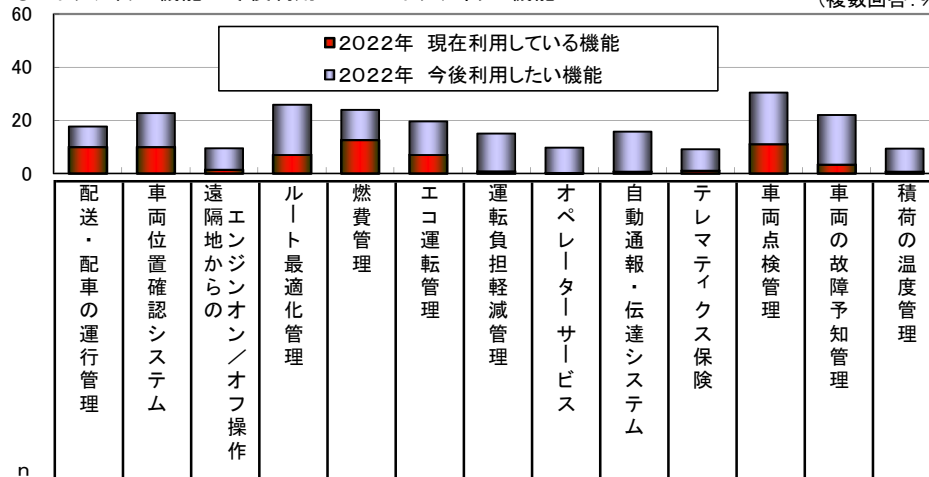
##### ●運輸業では、「車両位置確認システム」利用率が約半数まで増加

一運輸業以外では、各コネクティッド機能の現在の利用率は1割前後で高くない。一方で、運輸業では「車両位置確認システム」「燃費管理」「エコ運転管理」が高い。「車両位置確認システム」は18年度から大きく増加（図表8-18）。今後利用したいコネクティッド機能の上位は、運輸業では「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「ルート最適化管理」（図表8-18）。

事業所

図表8-18 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:%)



機能	事業所	n	2022年												
			現在利用している機能	今後利用したい機能	現在利用している機能	今後利用したい機能	現在利用している機能	今後利用したい機能	現在利用している機能	今後利用したい機能	現在利用している機能	今後利用したい機能	現在利用している機能	今後利用したい機能	
現在利用している機能	2018年 トラック・バン保有 全体	321	7	5	-	6	5	6	1	0	1	0	6	1	2
	2022年 トラック・バン保有 全体	342	10	10	1	7	13	7	1	0	1	1	11	3	1
	運輸業以外														
	2018年	196	5	3	-	5	2	4	1	0	1	0	5	1	1
	2022年	223	9	7	1	7	11	5	1	-	1	1	10	3	1
	建設業・設備工事業	60	11	8	-	5	13	5	-	-	-	0	6	-	-
	製造業	53	11	7	-	0	8	1	3	-	-	0	8	3	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	6	7	1	4	9	6	-	-	1	-	11	3	1
	サービス業、医療、教育等	*25	12	8	4	20	17	8	-	-	-	4	16	4	-
	従業員規模														
	50人以上	61	7	6	-	1	16	13	-	-	5	1	8	5	-
	49人以下	162	9	7	1	7	10	5	1	-	-	1	11	3	1
	運輸業														
	2018年	125	30	29	-	11	36	31	5	1	4	0	13	7	8
2022年	119	23	47	3	13	34	29	4	2	3	3	18	7	4	
貨物運送業	85	27	44	1	15	37	31	2	3	4	3	20	9	3	
旅客運送業・倉庫業等	34	15	55	7	9	29	23	7	1	-	1	14	3	5	
従業員規模															
50人以上	37	51	64	5	26	35	27	17	8	5	4	25	13	10	
49人以下	82	18	44	2	11	34	29	1	1	2	2	17	6	2	
今後利用したい機能	2018年 トラック・バン保有 全体	321	3	12	2	14	9	8	8	5	12	4	14	15	2
	2022年 トラック・バン保有 全体	342	8	13	8	19	11	13	14	10	15	8	19	19	9
	運輸業以外														
	2018年	196	2	11	2	14	8	7	7	5	11	4	14	14	2
	2022年	223	7	12	7	18	11	12	13	9	14	7	18	17	8
	建設業・設備工事業	60	0	14	6	25	12	9	17	3	17	6	22	14	3
	製造業	53	1	7	0	10	4	1	7	0	7	0	18	11	-
	卸・小売業、飲食、宿泊業	85	11	11	8	16	9	12	12	11	12	7	16	14	12
	サービス業、医療、教育等	*25	8	20	12	24	20	24	20	16	24	16	20	32	8
	従業員規模														
	50人以上	61	7	7	6	8	17	17	13	11	16	7	22	25	11
	49人以下	162	7	13	7	19	10	11	13	8	14	8	18	16	8
	運輸業														
	2018年	125	12	22	9	21	16	17	19	10	19	11	24	28	3
2022年	119	22	19	19	34	19	23	26	21	25	16	38	40	17	
貨物運送業	85	24	23	17	35	20	20	27	21	24	14	39	41	19	
旅客運送業・倉庫業等	34	17	7	24	33	16	29	24	21	30	22	36	36	12	
従業員規模															
50人以上	37	13	8	23	21	22	26	21	18	24	6	32	37	19	
49人以下	82	23	21	18	37	18	22	27	22	26	18	39	40	17	

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

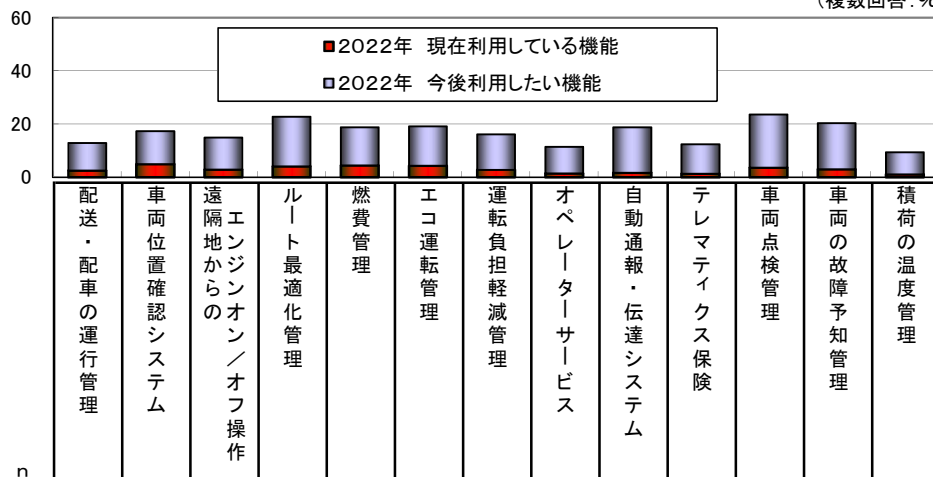
※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

- 現在コネクティッド機能の利用率はいずれの車種も1割未満（図表8-19）。
- 今後利用したいコネクティッド機能の上位は、全体では「車両点検管理」「ルート最適化管理」が約2割で上位にあがっており、小型キャブバン・軽トラックで高い（図表8-19）。

ユーザー

図表8-19 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:%)



機能利用状況	車種	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	2022年 全体	1264	3	5	3	4	4	4	3	1	2	1	4	3	1	
	小型 計	881	4	6	2	5	6	6	2	1	2	1	6	4	2	
	キャブトラック	601	5	6	2	5	6	6	2	1	2	1	7	4	2	
	キャブバン	203	3	5	3	6	7	9	2	3	4	-	5	2	2	
	ボンバン	77	4	4	-	1	4	3	4	0	-	-	5	5	3	
	軽 計	383	2	5	3	4	4	4	3	1	1	2	3	3	1	
	トラック	180	2	6	3	4	4	4	4	1	2	1	4	4	1	
	キャブバン	152	1	3	5	3	3	2	1	2	1	3	1	1	-	
ボンバン	51	0	3	3	3	3	3	2	-	-	-	0	0	0		
今後利用したい機能	2022年 全体	1264	10	12	12	19	14	15	13	10	17	11	20	17	8	
	小型 計	881	12	13	12	19	14	15	14	10	18	9	20	18	8	
	キャブトラック	601	13	14	11	19	14	16	14	11	19	10	20	17	8	
	キャブバン	203	12	9	13	20	13	17	15	10	16	10	22	23	9	
	ボンバン	77	9	10	10	12	15	10	15	7	12	6	17	10	8	
	軽 計	383	10	12	12	19	15	15	13	10	17	12	20	17	8	
	トラック	180	10	13	14	21	16	15	13	12	20	13	22	18	8	
	キャブバン	152	9	10	8	14	12	13	13	6	12	9	16	17	9	
ボンバン	51	12	15	10	11	12	17	14	13	14	10	17	11	10		

# 第9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減少するも約半数は未だ困窮。60代以上男性運転手の採用率が最も高く「運転操作等で問題」「荷役作業が困難」等が障害点としてあがる。現在、今後ともに30～50代男性運転手の採用意向が高く、今後の運転手採用に有効な対策として「給与水準の引き上げ」「未経験者を育成する為の教育の充実」を検討。

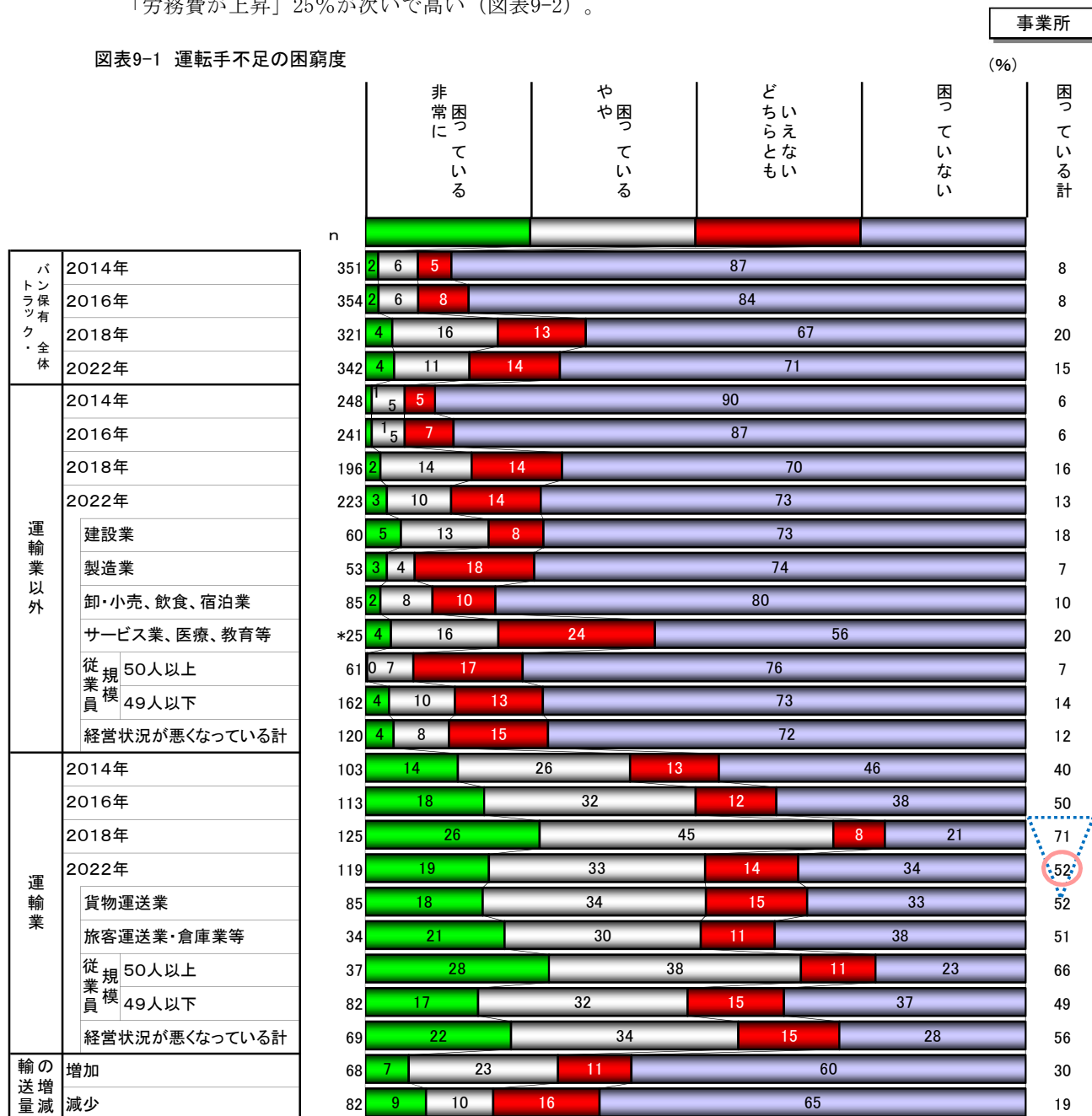
- ・運輸業では65歳以上運転手のいる事業所比率が5割以上に増加。
- ・運輸業は30～50代男性運転手の採用意向が高いものの、60代以上男性運転手の採用率が最も高く、採用上の障害点は「運転操作等で問題」「荷役作業が困難」「免許が限定的」があがる。
- ・運輸業は運転手採用対策に積極的であり、「給与水準の引き上げ」「未経験者を育成する為の教育の充実」が採用に有効と考える。

## 1 運転手不足の困窮度

### ●運輸業では困窮事業所は減少するも、約半数の事業所は困窮

- 運輸業において、運転手不足で困窮している事業所は減少するも、52%は困窮（図表9-1）。
- 困窮内容は「退職者が増えている」55%が最も高く、一方で「採用費用が高んでいる」10%は18年度から大きく低下（図表9-2）。
- ・ 運輸業は「稼働していない車がある」53%が最も高く、「退職者が増えている」36%、「労務費が上昇」25%が次いで高い（図表9-2）。

図表9-1 運転手不足の困窮度

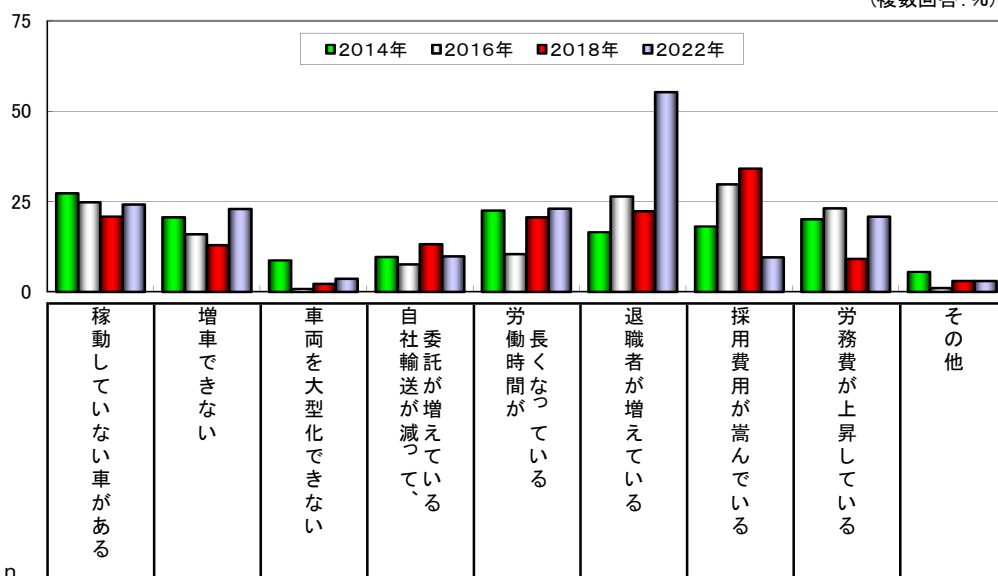


※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

図表9-2 困窮の内容(困窮している事業所)

(複数回答:%)



事業所	年	n	困窮の内容(%)								
			稼働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、輸送が減っている	労働時間が長くなっている	退職者が増えている	採用費用が高まっている	労務費が上昇している	その他
全体(注)	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
	2022年	92	24	23	4	10	23	55	10	21	3
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
	2022年	*28	16	23	5	11	22	61	6	20	3
	経営状況が悪くなっている計	*14	12	23	8	20	31	66	-	26	6
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
	2022年	64	53	23	-	5	28	36	21	25	2
	経営状況が悪くなっている計	39	54	23	-	-	30	41	20	29	2
輸送増減の	増加	*28	23	27	-	24	42	52	2	25	1
	減少	*29	40	8	-	2	12	69	9	25	9

※ n数が30未満のものについては「\*」印を付与

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

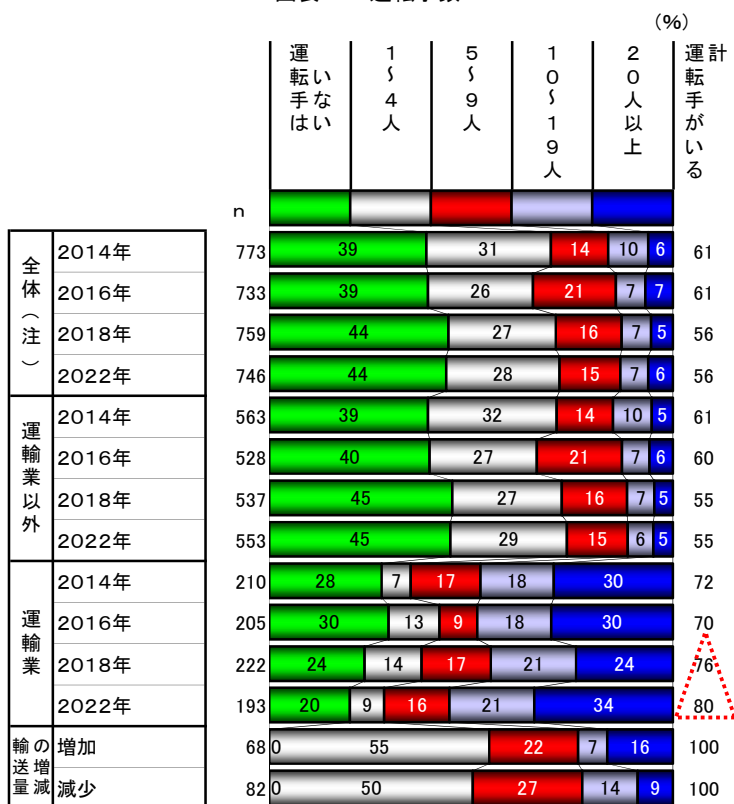
(注)トラック・バン保有かつ運転手不足に困窮している事業所の結果

## 2 運転手の実態

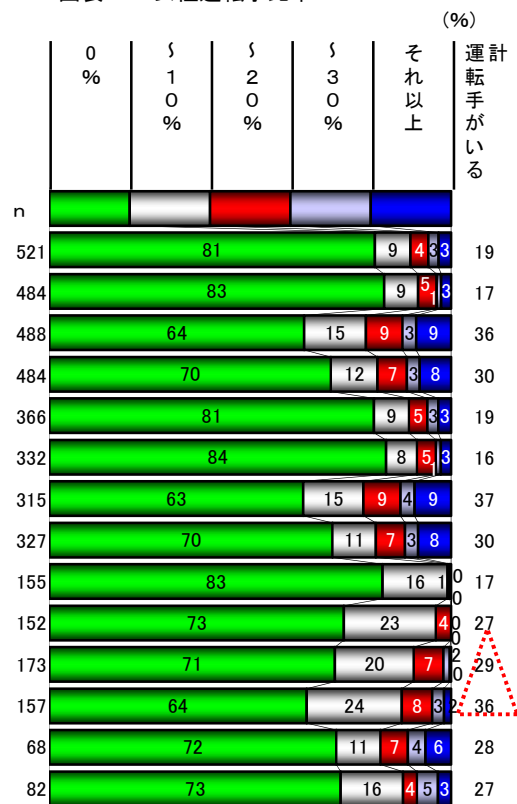
### ●運輸業では65歳以上運転手のいる事業所が5割以上に増加

- 運輸業では運転手のいる事業所が18年度より増加（図表9-3）。
- 運輸業では女性・65歳以上・パート・派遣社員運転手のいる事業所が18年度よりいずれも増加しており、特に65歳以上運転手のいる事業所の増加が大きい（図表9-4～6）。

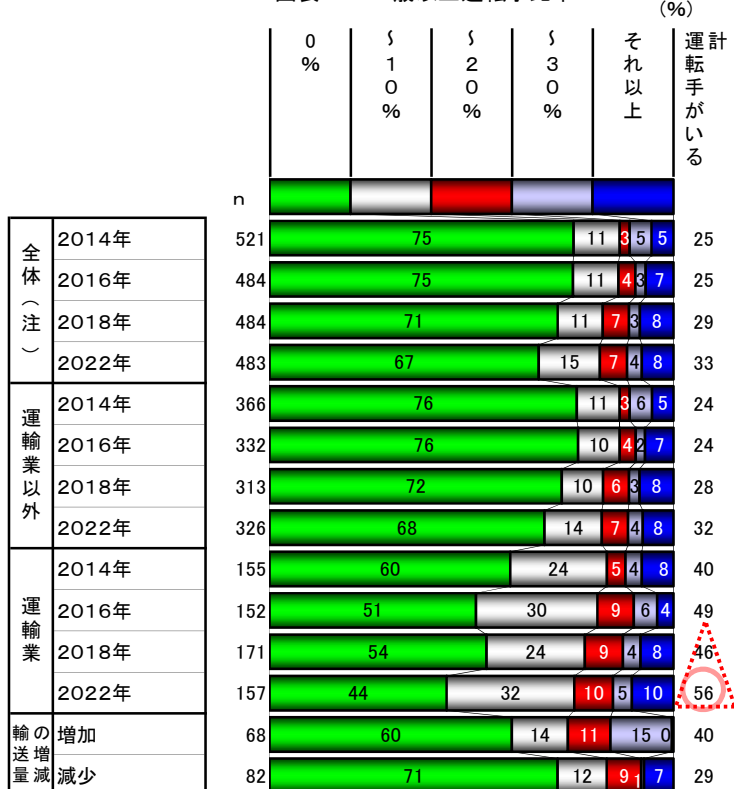
図表9-3 運転手数



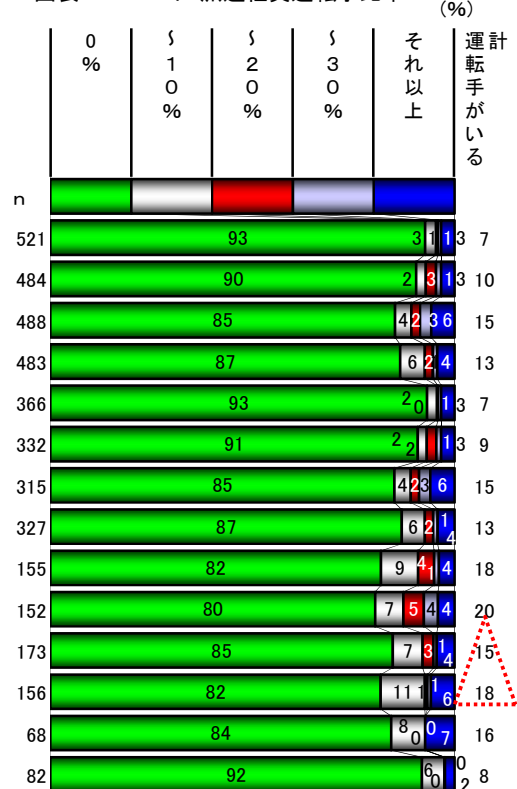
図表9-4 女性運転手比率



図表9-5 65歳以上運転手比率



図表9-6 パート・派遣社員運転手比率



※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注) 図表9-4～6は運転手がいる事業所の結果

### 3 運転手募集状況

#### ●求めている運転手は30～50代男性運転手。特に運輸業での採用意向が高い

- －現在の採用意向はすべての運転手種別で増加。最も高いのは30～50代男性運転手で45%（図表9-7）。
  - ・特に運輸業では30～50代男性運転手の採用意向が83%で高い。
- －採用率は、60代以上男性運転手が18年度より大きく減少するも、運輸業では採用率は58%と最も高く、採用意向が最も高い30～50代男性運転手55%を上回る（図表9-7）。
- －今後の採用意向はほとんどの運転手種別が18年度より増加しており、運輸業以外、運輸業ともに30～50代男性運転手が最も高い（図表9-7）。

事業所

  
 (複数回答:%)

図表9-7 現在の採用意向／採用率／今後の採用意向

		n	男性運転手			女性	パートタイム	AT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					
現在の採用意向	2018年 トラック・バン保有 全体	321	18	41	7	4	5	3	48	52
	2022年 トラック・バン保有 全体	342	22	45	11	7	8	5	46	54
	運輸業以外	223	21	42	10	6	8	5	49	51
	運輸業	119	41	83	26	21	11	7	13	87
	輸送増量の増加	68	35	48	23	24	20	14	33	67
	減少	82	24	51	8	6	6	3	46	54
採用率※	2018年		34	58	79	25	43	30		-
	2022年		24	50	49	24	19	41		-
	運輸業以外		23	50	48	18	18	41		-
	運輸業		36	55	58	47	32	41		-
	輸送増量の増加		17	47	41	21	15	22		-
	減少		5	48	58	9	11	19		-
今後の採用意向	2018年 トラック・バン保有 全体	321	15	36	3	2	4	2	52	48
	2022年 トラック・バン保有 全体	342	20	39	8	5	5	1	50	50
	運輸業以外	223	19	36	7	4	5	1	53	47
	運輸業	119	19	38	6	4	5	0	52	48
	輸送増量の増加	68	31	41	14	16	12	3	40	60
	減少	82	19	48	5	4	4	1	48	52

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

※「採用率」は「現在の採用意向がある」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「運転操作等で問題」「荷役作業が困難」「免許が限定的」。

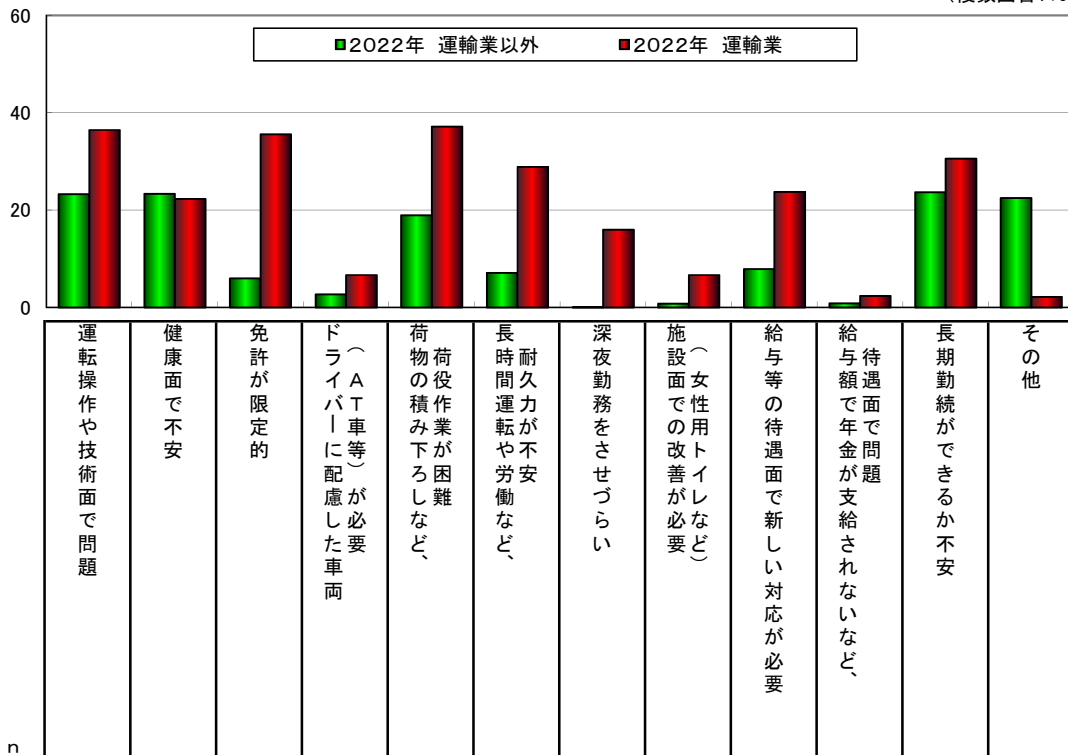
「長期勤続ができるか不安」は運輸業以外、運輸業共通の障害点

一運輸業での運転手採用の障害点は「運転操作や技術面で問題」「荷物の積み下ろしなど、荷役作業が困難」「免許が限定的」が4割弱で高い。その他「長期勤続ができるか不安」は運輸業以外、運輸業ともに共通する障害点（図表9-8）。

図表9-8 運転手採用の障害点

事業所

(複数回答:%)



n	事業所	年	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（AT車等）に配慮した車両	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（注）		2018年	241	18	19	10	7	22	14	6	2	16	1	48	5
		2022年	234	25	23	9	3	21	10	2	1	10	1	25	20
運輸業以外		2022年	126	23	23	6	3	19	7	0	1	8	1	24	23
		50人以上	39	35	16	2	1	5	2	0	1	3	7	6	44
		49人以下	87	22	24	7	3	21	8	-	1	9	-	26	20
運輸業		2022年	108	37	22	36	7	37	29	16	7	24	2	31	2
		50人以上	34	30	19	31	7	26	32	8	7	29	8	35	7
		49人以下	74	38	23	37	7	39	28	18	7	23	1	30	1
輸送増減		増加	53	28	23	9	2	17	10	2	1	12	4	12	26
		減少	59	25	24	7	1	29	7	3	1	15	1	31	22

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

(注) トラック・バン保有かつ「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

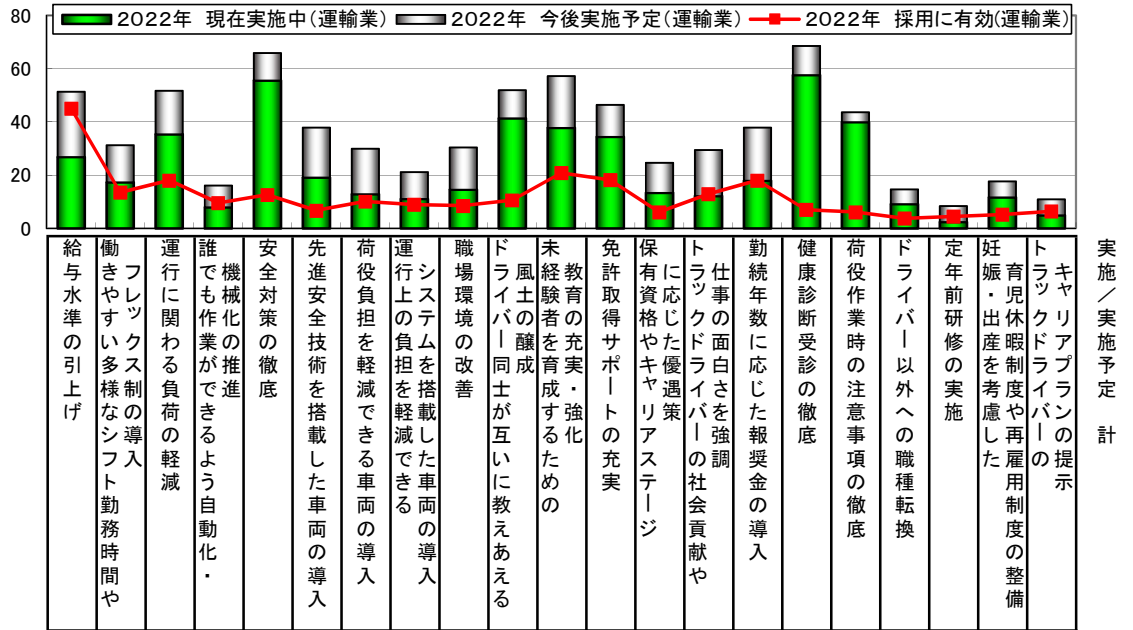
## 5 運転手採用対策

### ●運輸業は運転手採用対策に積極的であり、「給与水準の引き上げ」「未経験者を育成する為の教育の充実」が採用に有効と考える

- －運輸業が現在実施中の運転手採用対策は「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」が5割以上で上位（図表9-9）。
- －運輸業では、65%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は「給与水準の引上げ」「勤続年数に応じた報奨金の導入」が2割以上。65歳以上運転手がいる事業所では、「先進安全技術を搭載した車両の導入」「荷役負担を軽減できる車両の導入」が運輸業全体と比べ高い（図表9-9）。
- －運輸業が運転手採用に有効とするのは、「給与水準の引上げ」45%が最も高く、次いで「未経験者を育成するための教育の充実・強化」21%が高い（図表9-9）。

図表9-9 運転手採用対策

事業所  
(複数回答:%)



#### <現在実施中>

項目	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年		
トラック・バン保有 全体	321	342	10	11	7	4	8	6	2	4	22	17	2	4	8	7	4	3	5	24	17	9	6	3	2	
トラック・バン保有 全体	321	342	10	11	7	4	8	6	2	4	22	17	2	4	8	7	4	3	5	24	17	9	6	3	2	
運輸業以外	223	223	10	10	2	2	4	3	3	14	3	0	1	3	6	4	2	2	1	3	14	3	2	0	4	1
運輸業	119	119	27	27	17	17	35	8	56	19	13	11	15	41	38	34	13	12	18	58	40	9	2	12	5	
65歳以上運転手あり	68	68	30	30	20	20	34	6	57	17	16	10	10	37	39	32	11	13	17	65	42	9	-	11	5	
輸の送増量減	68	82	20	7	14	1	8	1	24	7	2	1	3	23	17	11	5	4	8	22	7	7	2	10	1	
増加	68	82	20	7	14	1	8	1	24	7	2	1	3	23	17	11	5	4	8	22	7	7	2	10	1	
減少	82	82	7	7	1	7	6	15	5	3	2	2	7	4	3	1	2	1	14	8	1	0	4	0	0	

#### <今後実施予定>

項目	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	2018年	2022年	
トラック・バン保有 全体	321	342	4	5	4	3	5	4	12	4	5	4	2	3	2	1	1	2	4	6	1	1	2	1	2
トラック・バン保有 全体	321	342	4	5	4	3	5	4	12	4	5	4	2	3	2	1	1	2	4	6	1	1	2	1	2
運輸業以外	223	223	4	4	5	3	2	7	3	4	3	1	4	5	1	2	1	1	4	2	3	1	2	1	20
運輸業	119	119	25	14	16	8	10	19	25	17	10	16	11	19	12	11	17	20	20	11	4	6	6	6	65
65歳以上運転手あり	68	68	29	17	17	11	10	22	22	14	14	10	16	11	14	20	20	20	15	5	3	7	5	7	70
輸の送増量減	68	82	9	7	15	6	4	9	8	5	4	4	9	9	2	3	4	3	8	1	9	1	4	4	32
増加	68	82	9	7	15	6	4	9	8	5	4	4	9	9	2	3	4	3	8	1	9	1	4	4	32
減少	82	82	7	7	6	4	3	8	8	7	8	5	7	6	5	3	4	4	4	3	3	3	3	3	28

#### <採用に有効なもの>

項目	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年	2022年		
トラック・バン保有 全体	342	223	119	68	68	82	15	13	119	52	68	16	6	6	14	18	10	13	7	10	9	9	11	21	18	
トラック・バン保有 全体	342	223	119	68	68	82	15	13	119	52	68	16	6	6	14	18	10	13	7	10	9	9	11	21	18	
運輸業以外	223	223	119	68	68	82	13	13	119	52	68	16	6	6	14	18	10	13	7	10	9	9	11	21	18	
運輸業	119	119	119	68	68	82	45	14	18	10	13	7	10	9	9	11	21	18	7	6	4	5	5	6	67	
65歳以上運転手あり	68	68	68	68	68	82	52	18	19	10	14	9	11	11	10	8	25	15	6	12	22	7	5	4	6	75
輸の送増量減	68	82	27	16	22	7	27	22	11	8	13	11	10	7	10	17	12	13	8	5	11	14	5	4	3	40
増加	68	82	27	16	22	7	27	22	11	8	13	11	10	7	10	17	12	13	8	5	11	14	5	4	3	40
減少	82	82	16	16	2	7	16	2	7	3	5	3	3	5	8	4	5	4	2	4	3	3	2	2	2	25

※ 2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし  
 ※ <採用に有効なもの>は2018年度事業所調査では非聴取のため、掲載なし

## 6 各免許区分の運転手不足と不足見込み

### ●運輸業では「大型免許取得者」「中型免許取得者」「8t限定中型免許取得者」の順で運転手需要が高い

一運輸業では現状不足、5年後不足見込みともに「大型免許取得者」が最も高く、「中型免許取得者」「8t限定中型免許取得者」が続く（図表9-10）。

一輸送量が増加した事業所では、5年後不足見込みで「普通免許取得者」「8t限定中型免許取得者」が2割以上で高い（図表9-10）。

事業所

図表9-10 各免許区分ごとの現在の運転手不足状況・5年後不足見込み

(複数回答:%)

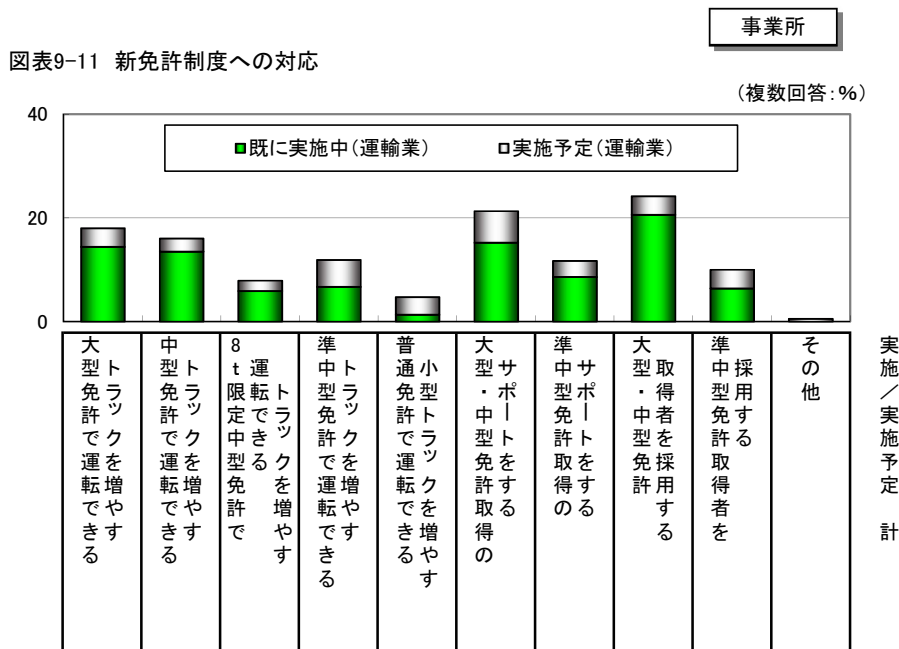
	n	現在不足状況					5年後不足見込み						
		普通免許取得者	準中型免許取得者	8t限定中型免許取得者	中型免許取得者	大型免許取得者	普通免許取得者	準中型免許取得者	8t限定中型免許取得者	中型免許取得者	大型免許取得者		
2022年 トラック・バン保有 全体	342	3	10	14	12	20	10	18	19	20	26		
運輸業以外	2022年	223	2	8	11	9	17	9	16	15	16	22	
	従業員規模	50人以上	61	1	3	3	17	13	19	24	20	13	
		49人以下	162	2	9	12	8	18	9	15	14	16	23
運輸業	2022年	119	17	20	27	29	35	25	33	38	44	47	
	従業員規模	50人以上	37	25	23	37	35	37	30	46	57	51	49
		49人以下	82	16	19	26	28	34	24	30	35	42	47
輸送量の増減	増加	68	9	7	9	11	12	24	19	20	19	16	
	減少	82	4	11	17	8	14	9	13	13	12	17	

※ <現在不足状況>の比率は各免許区分において「この免許取得者は不要」を除いた母数で算出

## 7 新免許制度への対応

### ●運輸業は運転手採用対策に積極的

- 運輸業での新免許制度対策実施率は40%。実施中の対策は上位から「大型・中型免許取得者を採用する」「大型・中型免許取得のサポートをする」「大型・中型免許で運転できるトラックを増やす」（図表9-11）。
- 運輸業における実施予定率は18%で運輸業以外と比べ高い（図表9-11）。



#### <既に実施中>

2022年	n	大型トラックを増やす	中型トラックを増やす	8t限定中型免許で運転できるトラックを増やす	準中型免許で運転できるトラックを増やす	普通免許で運転できる小型トラックを増やす	大型・中型免許取得のサポートをする	準中型免許取得のサポートをする	大型・中型免許取得者を採用する	準中型免許取得者を採用する	その他	実施/実施予定計
トラック・バン保有 全体	342	2	2	0	2	1	1	1	2	1	-	8
運輸業以外	223	1	1	-	1	1	0	0	1	-	-	5
従業員規模 50人以上	61	-	0	-	-	1	1	1	-	-	-	2
従業員規模 49人以下	162	1	1	-	1	1	-	0	1	-	-	6
運輸業	119	14	14	6	7	1	15	9	21	6	-	40
従業員規模 50人以上	37	20	21	12	10	8	19	16	27	8	-	46
従業員規模 49人以下	82	13	12	5	6	-	15	7	20	6	-	39
輸送量の増加	68	3	5	1	6	4	3	2	3	1	-	17
輸送量の減少	82	6	1	1	0	-	1	2	2	1	-	10

#### <実施予定>

2022年	n	大型トラックを増やす	中型トラックを増やす	8t限定中型免許で運転できるトラックを増やす	準中型免許で運転できるトラックを増やす	普通免許で運転できる小型トラックを増やす	大型・中型免許取得のサポートをする	準中型免許取得のサポートをする	大型・中型免許取得者を採用する	準中型免許取得者を採用する	その他	実施/実施予定計
トラック・バン保有 全体	342	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	7
運輸業以外	223	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	6
従業員規模 50人以上	61	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	1
従業員規模 49人以下	162	1	1	1	1	3	2	2	2	1	1	7
運輸業	119	4	3	2	5	3	6	3	4	4	1	18
従業員規模 50人以上	37	3	3	6	-	2	6	-	3	3	3	14
従業員規模 49人以下	82	4	2	1	6	4	6	4	4	4	-	18
輸送量の増加	68	1	0	0	-	4	1	-	-	-	-	5
輸送量の減少	82	-	-	-	0	0	1	3	4	2	2	10

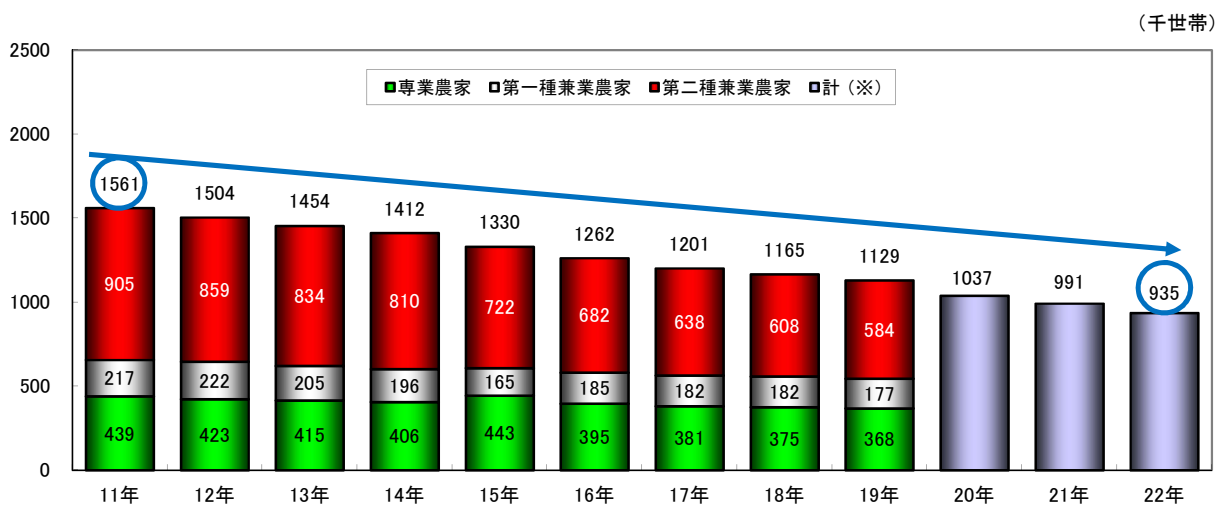
# 第10章 農家におけるトラック・バン

- 農家の4割弱が規模縮小・廃業予定。うち3割弱が保有減もしくは保有中止。一方で、主運転者50代以下では今後について規模拡大・会社運営の意向がみられる。
- ・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。
- ・4割弱の農家が規模縮小もしくは廃業の意向。一方、主運転者50代以下では「規模を拡大・会社運営予定」が約4割。
- ・現保有車、次期意向車ともに軽トラックが最も多い。但し、規模縮小・廃業予定農家では3割弱が保有減もしくは保有中止の意向をしめす。
- ・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。2011年の156万世帯から2022年の94万世帯へと11年間で約63万世帯減少（図表10-1）。
  - －農地所有適格法人数は増加傾向にあり、法人数は2011年の1万2千から2万へ増加（図表10-2）。

図表10-1 販売農家数の推移



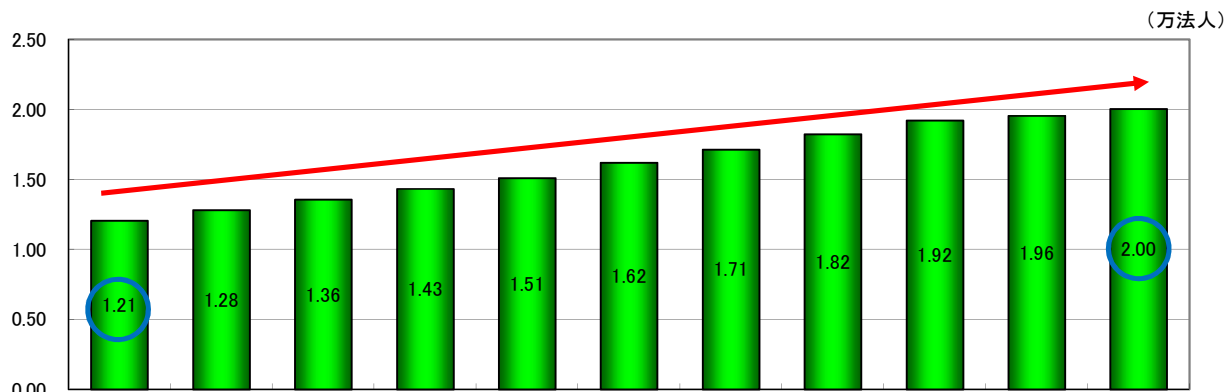
農林水産省「農業構造動態調査(標本調査)」。ただし、2010年、2015年は「農林業センサス(全数調査)」(農業構造動態調査は、農業センサスを母集団として標本設計と補整を行っており、密接な関係にある)

【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。

※2020年より、調査項目変更に伴い専業農家・兼業農家の区分不可となったため、総数のみ掲載

図表10-2 農地所有適格法人数の推移



農林水産省経営局調べ

## 2 農家の形態と継続意向

●今後の継続意向は、全体では規模縮小と廃業予定がともに約2割  
 但し、主運転者50代以下に限定すると規模を拡大・会社運営予定が約4割

- －経営形態では、「個人経営」が大部分を占めている（図表10-4）。
- －農業の継続意向では「規模を縮小して継続+廃業予定」が38%（図表10-5）。
  - ・専業農家では「規模を拡大・会社運営予定」が21%、「規模を縮小して継続+廃業予定」が34%。
  - ・兼業農家では「規模を縮小して継続+廃業予定」が41%。
- ・主運転者年代別では、50代以下では「規模を拡大・会社運営予定」が、60代以上では「規模を縮小して継続+廃業予定」が各4割程度。

ユーザー

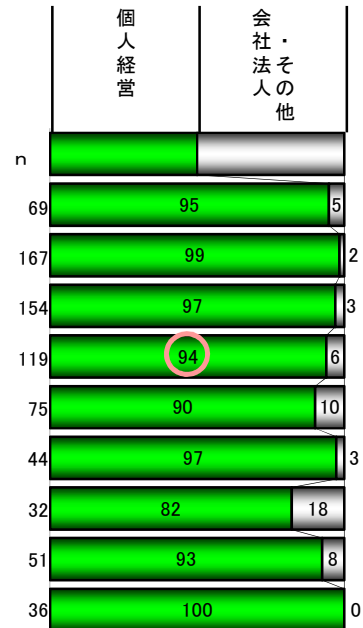
図表10-3 対象農家の専業・兼業別 (%)

(%)



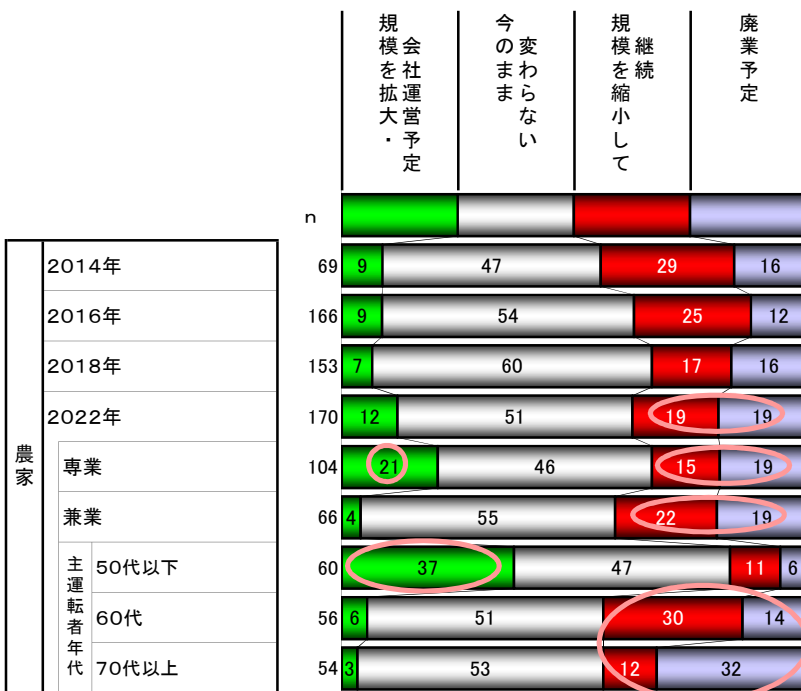
図表10-4 対象農家の経営形態 (%)

(%)



図表10-5 農業の継続意向 (%)

(%)



※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

### 3 農家におけるトラック・バンの動向

#### ●現保有車、次期購入意向車ともに軽トラックが上位、規模拡大・会社運営農家では小型トラックも意向あり

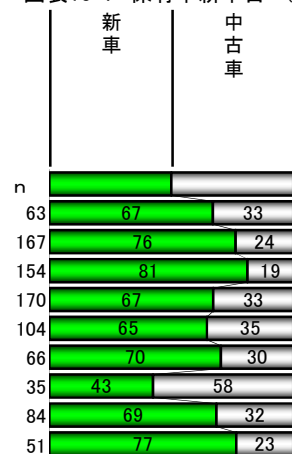
- －農家の保有車種は「軽トラック」92%が最も高く、次いで「軽以外の乗用車」52%（図表10-6）。
- －主運転者は60代以上が70%。平均年齢は18年度よりやや低下（図表10-8）。
- －保有台数見通しでは、規模縮小／廃業農家では3割弱が「減少／保有中止」の意向（図表10-9）。
- －次期購入意向車は農家全体で、軽トラックの比率が71%と最も高い（図表10-10）。
- ・規模拡大・会社運営農家では小型トラック意向が19%で全体と比べ高い。

ユーザー

図表10-6 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
2014年	2	15	2	93	17	0	54	48
2016年	1	10	2	92	13	3	58	55
2018年	0	14	2	94	12	1	64	45
2022年	1	11	2	92	13	1	52	46
専業	2	18	2	88	19	2	53	44
兼業	-	5	3	96	8	1	52	47
継続意向								
規模拡大／会社運営	3	28	3	97	9	1	53	59
変化なし	2	10	1	92	12	2	47	48
規模縮小／廃業	-	6	3	90	15	-	59	38

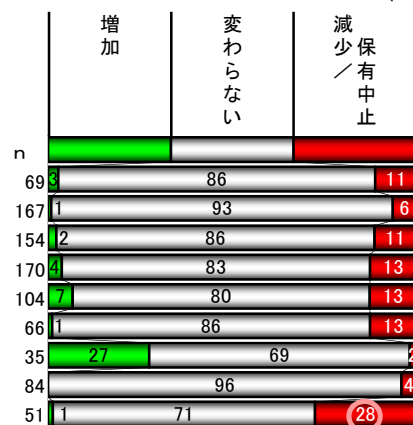
図表10-7 保有車新中古 (%)



図表10-8 主運転者年代 (%)

n	平均年齢 (歳)				平均年齢 (歳)
	40代以下	50代	60代	70代以上	
2014年	19	14	25	41	63.2
2016年	13	14	50	24	63.6
2018年	11	19	35	35	63.9
2022年	15	15	34	36	63.3
専業	22	13	25	40	62.1
兼業	6	18	45	31	64.7
継続意向					
規模拡大／会社運営	4	45	39	10	47.4
変化なし	12	14	34	40	64.9
規模縮小／廃業	6	46	44		68.2

図表10-9 農家のトラック・バン保有増減見通し (%)



図表10-10 次期購入意向車 (%)

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
2014年	0	22	7	-	58	6	2	2	3
2016年	-	16	3	1	60	11	3	1	3
2018年	-	23	1	1	56	9	-	1	7
2022年	0	12	2	0	71	7	-	2	6
専業	0	14	2	0	64	10	-	1	9
兼業	-	10	1	-	80	3	-	3	3
継続意向									
規模拡大／会社運営	1	19	-	-	65	7	-	2	5
変化なし	-	9	2	0	75	6	-	1	6
規模縮小／廃業	-	13	1	-	68	8	-	3	7

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

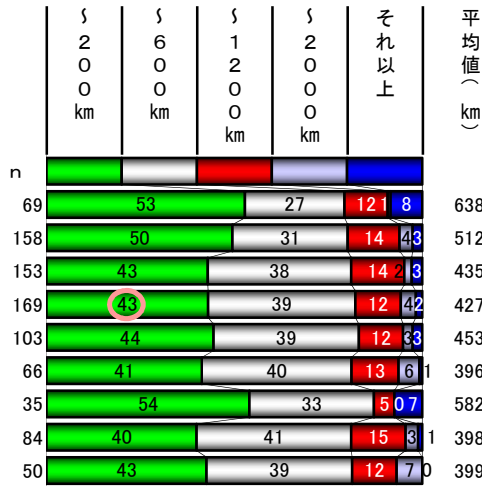
## 4 農家の使用実態

### ●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

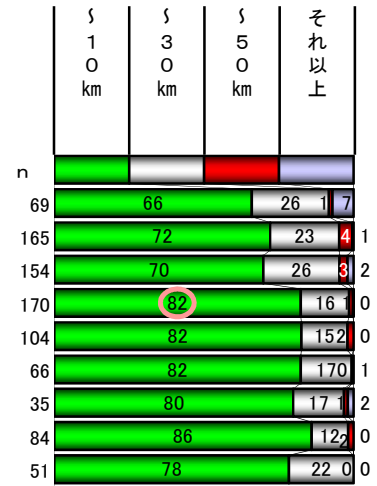
- 一月間走行距離は「～200km」が43%を占める（図表10-11）。
- 行動半径は「～10km」が82%（図表10-12）。
- 消費地への輸送方法としては「自家出荷」が70%（図表10-15）。
- ・専業農家では「運輸業者の専用便で輸送」が13%で、兼業農家より高い。

ユーザー

図表10-11 月間平均走行距離 (%)

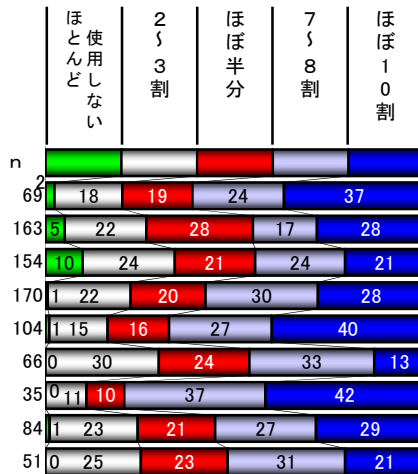


図表10-12 行動半径 (%)

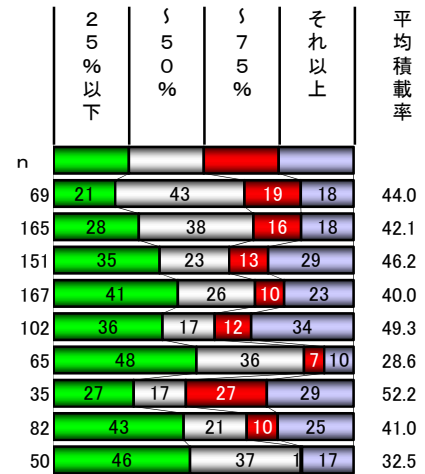


農家	2014年
	2016年
	2018年
	2022年
	専業
	兼業
	継続意向
	規模縮小/廃業

図表10-13 通常のスペース積載率 (%)



図表10-14 通常の重量積載率 (%)



農家	2014年
	2016年
	2018年
	2022年
	専業
	兼業
	継続意向
	規模縮小/廃業

図表10-15 消費地への輸送方法 (%)



農家	2014年
	2016年
	2018年
	2022年
	専業
	兼業
	継続意向
	規模縮小/廃業

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし



## 5 トラック・バン共同利用と輸送業務外部委託の意向

### ●トラック・バン共同購入・利用、輸送業務外部委託ともに規模拡大・会社運営農家では需要あり

ートラック・バンの共同購入・共同利用は「してみたいと思わない」が89%（図表10-16）。

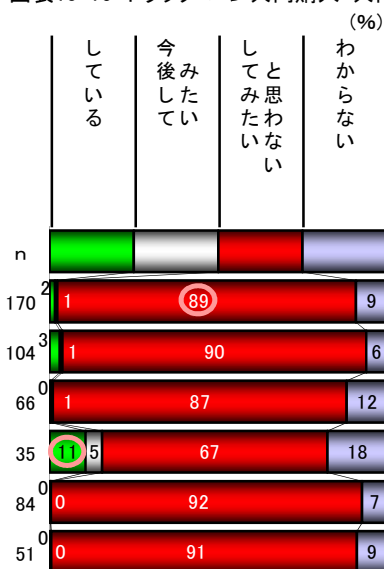
・規模拡大・会社運営農家では「している」が11%。

ー輸送業務外部委託は「利用する意向はない」が83%（図表10-17）。

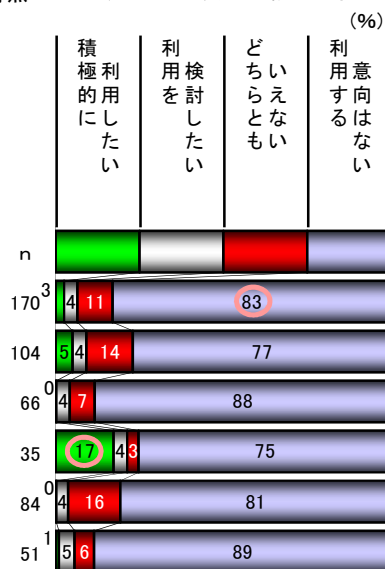
・規模拡大・会社運営農家では「積極的に利用したい」が17%。

ユーザー

図表10-16 トラック・バン共同購入・共同利用有無



図表10-17 農業の輸送業務外部委託意向



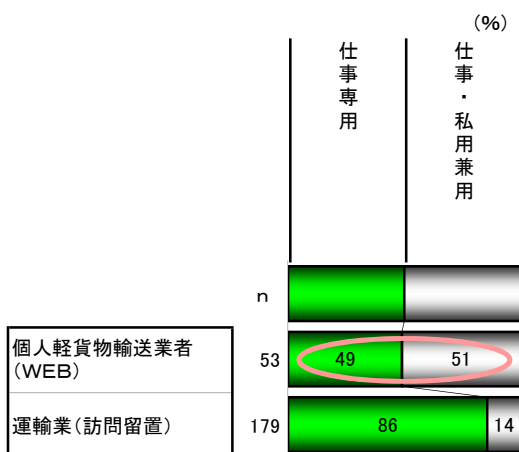
農家	2022年
	専業
	兼業
	規模拡大／会社運営
	継続意向
	変化なし
	規模縮小／廃業

## 第11章 個人軽貨物輸送業者の実態

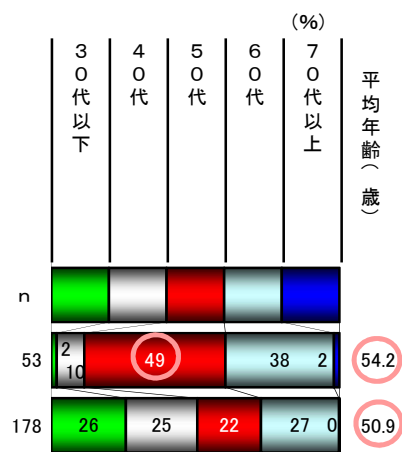
- 使用パターンは「仕事専用」「仕事・私用兼用」が半々（図表11-1）。
- 主運転者年代は「50代」が約5割。平均年齢は「54.2歳」で運輸業（訪問）「50.9歳」より高い（図表11-2）。
- タイプは「軽キャブオーバーバン」70%、「軽トラック」26%、「軽ボンネットバン」4%（図表11-3）。
- タイプ選定理由は「積載量が多い」38%が最も高く、「車両価格が安い」「多様な用途に使える」各25%（図表11-4）。
- 改良希望点は「燃費の良さ」が5割を超え最も高く、「エンジンの馬力」26%、「耐久性」25%が続く。「燃費の良さ」は運輸業（訪問）よりも10pt以上高い（図表11-5）。
- 使用用途は「委託荷の輸送」が9割を超える（図表11-7）。
- 荷物の配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が4割、「一般消費者」「小売業者・飲食店」が約3割で上位（図表11-8）。
- 月間走行距離平均は2,566kmで、運輸業（訪問）1,875kmより長い（図表11-10）。
- 行動半径は「50km以下」が約7割。運行形態は「往復型」40%、「往復放射型」26%が上位（図表11-11～12）。
- 月間維持費は「7万円以下」が7割以上（図表11-13）。
- 次期買い替え意向車（重視点）は、車両面では「燃費の良さ」72%、車両面以外では「車両価格」64%が最も高い（図表11-14）。

WEB

図表11-1 使用パターン



図表11-2 主運転者年代

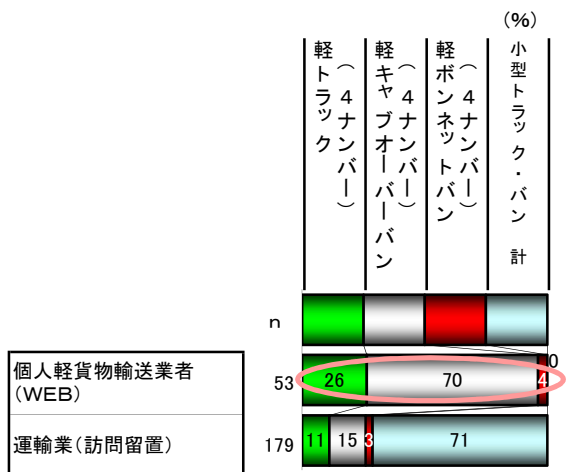


※分析データは以下で集計したものを掲載

「個人軽貨物輸送業者 (WEB)」…ウエイトバック集計なし

「運輸業 (訪問留置)」…ウエイトバック集計あり (他章掲載データと同ウエイトにて集計)

図表11-3 タイプ



図表11-4 タイプ選定理由

(複数回答: %)

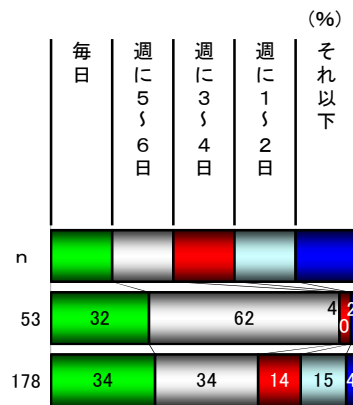
理由	TOP10									
	積載量が多い	車両価格が安い	多様な用途に使える	燃費が良い	積荷の力が大きい	積荷を雨・風から防ぐため	税金が安い	細い道が多いなど	道路条件の関係	積荷の盗難の心配がない
個人軽貨物輸送業者 (WEB)	38	25	25	19	17	17	17	15	9	6
運輸業 (訪問留置)	34	12	24	10	15	31	9	16	3	3

図表11-5 改良希望点

(複数回答: %)

改良希望点	TOP10									
	燃費の良さ	エンジンの馬力	耐久性	居住性・乗り心地	出足・加速性能	荷室の広さ	静粛性	内装・装備の良さ	安全性	運転のしやすさ
個人軽貨物輸送業者 (WEB)	51	26	25	21	19	19	17	15	11	11
運輸業 (訪問留置)	35	16	17	11	11	7	16	5	19	12

図表11-6 使用頻度



図表11-7 使用用途

(複数回答: %)

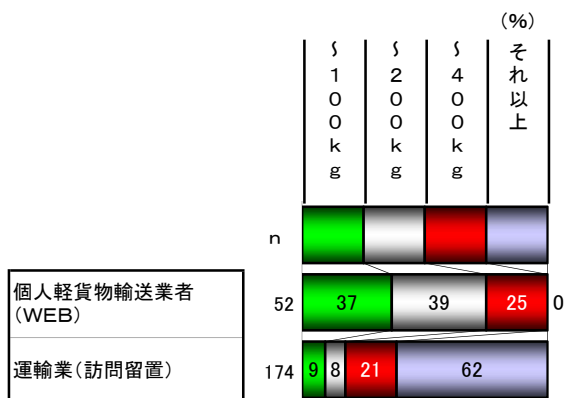
用途	TOP5				
	委託荷の輸送	日用品の買物	通勤・通学	作業場・仕事場への往復	一般家庭など最終消費者への配達・集荷
個人軽貨物輸送業者 (WEB)	93	28	17	15	15
運輸業 (訪問留置)	63	12	1	18	20

図表11-8 荷物の配送・納入先

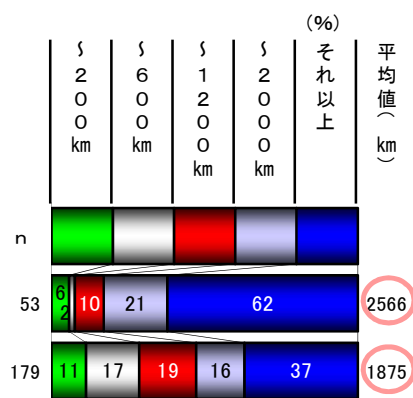
(複数回答: %)

納入先	TOP5				
	親会社・メーカー・関連会社以外	一般消費者	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社
個人軽貨物輸送業者 (WEB)	40	32	28	19	15
運輸業 (訪問留置)	31	42	22	16	16

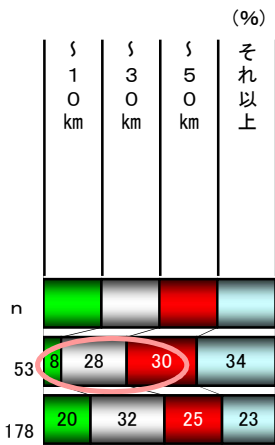
図表11-9 積載重量



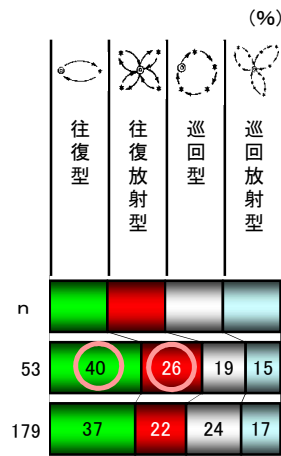
図表11-10 月間走行距離



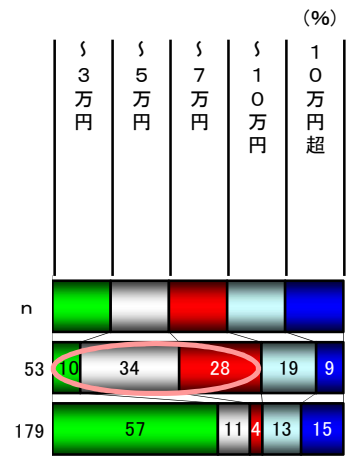
図表11-11 行動半径



図表11-12 運行形態



図表11-13 月間維持費



個人軽貨物輸送業者 (WEB)
運輸業 (訪問留置)

図表11-14 次期買い替え意向車(重視点)

(複数回答: %)

	n	車両面(TOP5)					車両面以外(TOP5)				
		燃費の良さ	耐久性	運転のしやすさ	荷室の広さ	安全性	車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	乗りなれていること	販売店との関係
個人軽貨物輸送業者 (WEB)	53	72	43	43	42	34	64	38	25	17	13
運輸業 (訪問留置)	179	62	25	31	17	42	43	33	20	8	11