２０２４年度

小型・軽トラック市場動向調査

2025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２０２４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３項目をトピックとして取り上げ、分析を行いました。また一部設問においては、大型車の担当会議と連携のうえ、電動化に対する意識等も探っております。

① 環境配慮型車両に関する意識
② ２０２４年問題・物流業界の動向
③ 農家におけるトラック・バン

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、今回は新規トピックテーマの聴取、準時系列テーマの聴取（安全技術・自動運転等次世代技術への意識）、及び事業規模別分析について＜ＷＥＢ調査＞を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に存じます。

最後になりましたが、ご多用中にもかかわらず積極的に分科会に参加し貴重なご意見を賜り、熱心な討議・分析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。

２０２５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　本田技研工業株式会社）

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 ---------- 8
第１章　保有状況と変化の背景
1　トラック・バンの保有台数 ---------- 10
2　保有台数の変化 ---------- 11
3　保有台数変化の背景 ---------- 14
第２章　需要構造の実態
1　需要実態と車型間移行状況 ---------- 25
2　直近２年間購入ユーザーの特性 ---------- 29
3　買い替えについての意見 ---------- 30
第３章　使用実態
1　使用パターン ---------- 31
2　仕事利用での使用状況 ---------- 32
3　私用利用での使用状況 ---------- 36
第４章　今後の購入・保有意向
1　次期買い替え意向車 ---------- 39
2　今後の保有意向 ---------- 41
3　今後の購入意向 ---------- 42
第５章　車種別分析
1　小型トラック ---------- 44
2　小型キャブバン ---------- 47
3　小型ボンバン ---------- 50
4　軽トラック ---------- 52
5　軽キャブバン ---------- 54
第６章　安全技術・自動運転等次世代技術に関する意識
1　安全性に対する意識 ---------- 56
2　先進安全技術に対する意向 ---------- 61
3　自動運転に対する意向・期待 ---------- 63
第７章　環境配慮型車両に関する意識
1　環境問題に対する意識 ---------- 66
2　次世代環境車に対する意識 ---------- 69
3　電気自動車（ＥＶ）への要望・期待 ---------- 74
4　電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティの認知・期待 ---------- 80
5　電気自動車（ＥＶ）小型トラックの積載量に関する意識 ---------- 82

目　　次

第８章　２０２４年問題・物流に関する動向
１　２０２４年問題の影響度 ---------- 84
２　「物流革新に向けた政策パッケージ」の状況 ---------- 85
３　運転手不足の状況 ---------- 86
４　運転手不足の困窮度 ---------- 87
５　コネクティッド機能・サービスに対する意識 ---------- 89
６　軽乗用車に対する黒ナンバー解禁 ---------- 91
第９章　農家におけるトラック・バン
１　農家の現状 ---------- 92
２　農家の形態と継続意向 ---------- 93
３　農家におけるトラック・バンの動向 ---------- 94
４　農家の使用実態 ---------- 96

Ⅰ．調査概要

１．調査目的

各業種の事業所や小型・軽トラック保有ユーザーにおけるトラック・バンに関する保有・購入・使用の実態ならびに輸送業務の状況等を把握することで、小型・軽トラック市場の構造と今後の需要動向などを明らかにする。

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（訪問留置調査法）」
(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（訪問留置調査法）」
(3) 小型・軽トラック保有の事業所を対象とする「事業所調査（ＷＥＢ調査法）」
の３種類を実施した。

(1) 事業所調査（訪問留置調査法）　＜図表に 事業所 と記載＞

① 調査地域　：東京都周辺５０キロ圏および大阪市・名古屋市周辺各３０キロ圏
② 調査対象　：従業員数５人以上の事業所（小型・軽トラックの保有・非保有を含む）
③ 標本数　：２，４９４標本　有効回収数　６０９標本（２４．４％）
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　：２０２４年８月９日（金）～１０月４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

事業所合計		母集団	東京都	愛知県	大阪府	標本数	回収数	回収率
		524,814	247,583	124,238	152,993	2,494	609	24.4%
運輸業	100人以上	1,819	920	397	502	147	32	21.8%
	50～99人	2,465	932	717	816	144	21	14.6%
	49人以下	17,356	6,767	4,622	5,967	370	94	25.4%
建設･設備工事業	100人以上	866	530	134	202	74	14	18.9%
	50～99人	1,406	747	315	344	107	15	14.0%
	49人以下	42,137	18,075	11,799	12,263	172	71	41.3%
製造業	100人以上	2,746	695	1,308	743	99	20	20.2%
	50～99人	3,583	879	1,417	1,287	109	15	13.8%
	49人以下	49,633	15,234	15,574	18,825	125	53	42.4%
卸売業・小売業、飲食、宿泊業	10人以上	121,888	60,871	27,814	33,203	369	80	21.7%
	９人以下	97,471	47,741	22,534	27,196	408	102	25.0%
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	108,550	56,564	21,928	30,058	205	48	23.4%
	９人以下	74,894	37,628	15,679	21,587	165	44	26.7%

（注）母集団は「令和３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

調査地域別の業種別・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。

$$補正値 = \frac{調査地域別の業種別・従業者規模別母集団}{調査地域別の業種別・従業者規模別回収数}$$

⑵ ユーザー調査（訪問留置調査法）

＜図表に ユーザー と記載＞

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１，０１５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 ： ２０２４年８月９日（金）～１０月４日（金）

⑦　標本設計および回収状況

ⅰ　標本抽出法

一般財団法人自動車検査登録情報協会・一般社団法人全国軽自動車協会連合会のデータをもとに、全国の市区町村を小型・軽貨物自動車の保有台数規模で層化、調査地点を抽出。調査地点における小型・軽貨物自動車の保有台数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・軽貨物自動車の保有台数　合　計					13,337,809	100.0%	1,015
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	605,702	4.5%	88
				営業用	162,387	1.2%	67
			２，０００ｋｇ	自家用	768,398	5.8%	102
				営業用	64,644	0.5%	66
			１，０００～１，９９９ｋｇ		606,691	4.5%	80
			～９９９ｋｇ		170,923	1.3%	75
	バンタイプ	オーバーキャブ	８５０ｋｇ以上		1,249,532	9.4%	93
			６００～７５０ｋｇ		275,760	2.1%	74
		ボンネット			904,159	6.8%	59
小型貨物車　計					4,808,196	36.0%	704
軽貨物車	トラックタイプ				4,699,406	35.2%	144
	バンタイプ	キャブオーバー			3,093,365	23.2%	124
		ボンネット			736,842	5.5%	43
軽貨物車　計					8,529,613	64.0%	311

（注）母集団は令和６年３月末データ
（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）

⑧　集計方法

集計にあたっては、調査項目の質問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

抽出方法が車種別の加重抽出であり、また回収率が一様でないため、次式による補正値を乗じて集計した。

$$\text{補正値} = \frac{\text{車種別・最大積載量別母集団}}{\text{車種別・最大積載量別回収数}}$$

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。

$$\text{補正値} = 1 \Big/ \left(\Sigma \frac{\text{個々の事業所における車種別・最大積載量別保有台数}}{\text{当該車種別・最大積載量別母集団（保有台数）}} \right)$$

(3)事業所調査（ＷＥＢ調査法）　＜図表に ＷＥＢ と記載＞

①　調査地域 ： 全　国
②　調査対象 ： 小型・軽トラック保有事業所
③　標本数　 ： 有効回収数８９７標本
④　調査方法 ： ＷＥＢ調査法
⑤　回答者　 ： 事業所の経営方針策定者、輸送活動の管理者または輸送活動の車両担当者
⑥　調査期間 ： ２０２４年９月１３日（金）～９月１８日（水）
⑦　標本設計および回収状況

業種別・従業者規模別母集団（小型・軽トラック保有事業所）

業種	従業員数					
	5人未満	5～29人	30～49人	50～99人	100～299人	300人以上
運　輸　業	14,693	27,059	4,851	3,789	1,609	283
建設・設備工事業	134,726	131,608	8,038	3,241	935	154
製　造　業	74,035	105,722	11,531	11,040	6,630	2,108
卸売業・小売業、飲食、宿泊業	207,335	337,725	27,738	13,679	6,688	1,256
情報通信業、医療・福祉、教育・学習支援業、サービス業	28,221	171,031	21,109	17,651	11,053	2,022

（注）母集団は「令和３年度　経済センサス」の全国の事業所数にスクリーニング調査の小型・軽トラック保有率をかけて算出

業種別・従業者規模別回収数（小型・軽トラック保有事業所）

業種	従業員数					
	5人未満	5～29人	30～49人	50～99人	100～299人	300人以上
運　　輸　　業	44	59	35	52	57	58
建設・設備工事業	46	46	35	30	30	24
製　　造　　業	40	42	34	31	30	25
卸売業・小売業、飲食、宿泊業	36	37	21	13	13	11
情報通信業、医療・福祉、教育・学習支援業、サービス業	9	4	7	11	8	9

⑧　集計方法

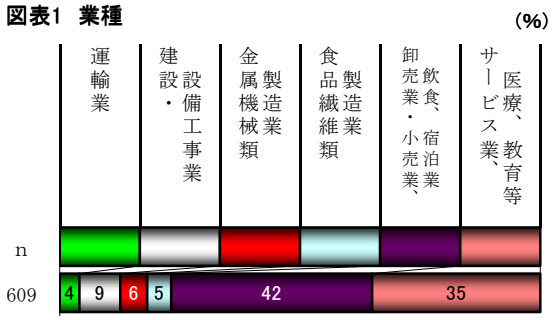
集計にあたっては、次式による補正を行った。

$$\text{補正値} = \frac{\text{業種別・従業者規模別母集団（小型・軽トラック保有事業所）}}{\text{業種別・従業者規模別回収数（小型・軽トラック保有事業所）}}$$

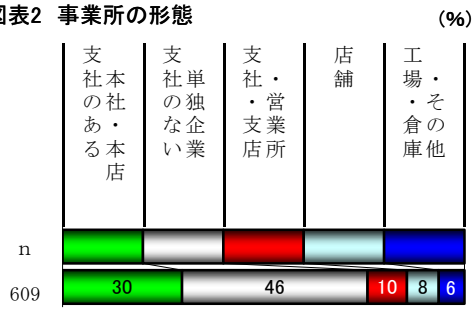
３．調査対象者の属性

（1）事業所調査（訪問留置調査法）

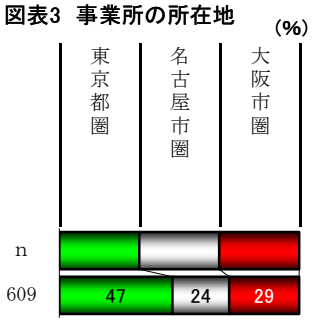
図表1　業種



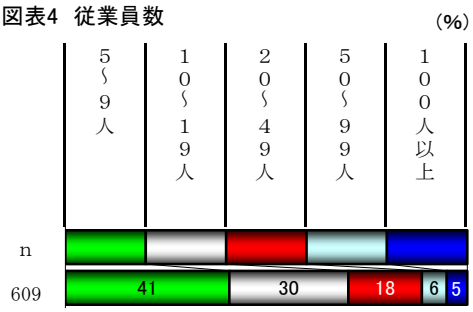
図表2　事業所の形態



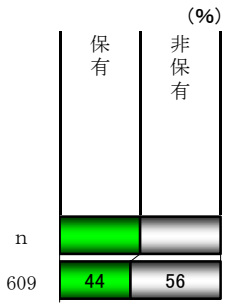
図表3　事業所の所在地



図表4　従業員数

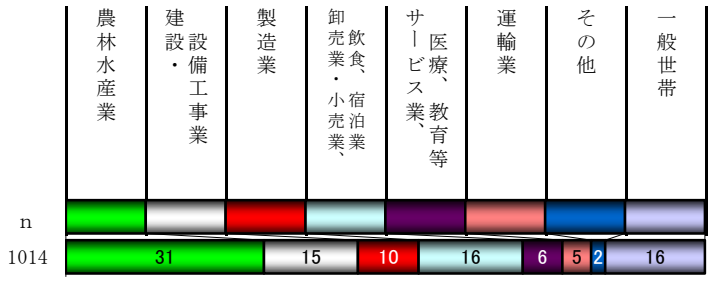


図表5　小型・軽トラック・バンの保有・非保有

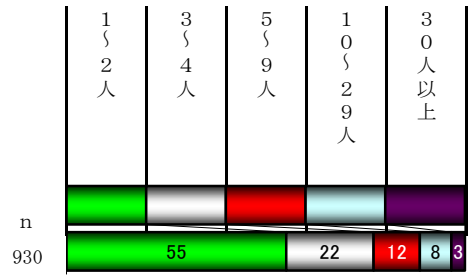


(2) ユーザー調査（訪問留置調査法）

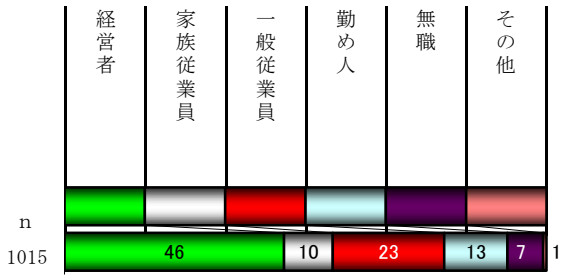
図表1　業種



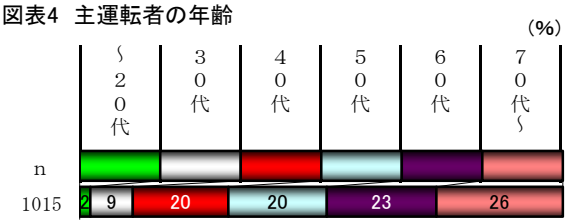
図表2　従業員数



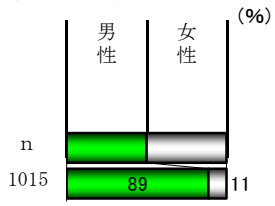
図表3　主運転者の職場での立場・身分



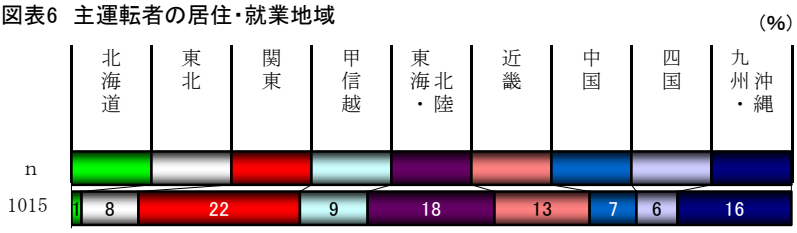
図表4　主運転者の年齢



図表5　主運転者の性別

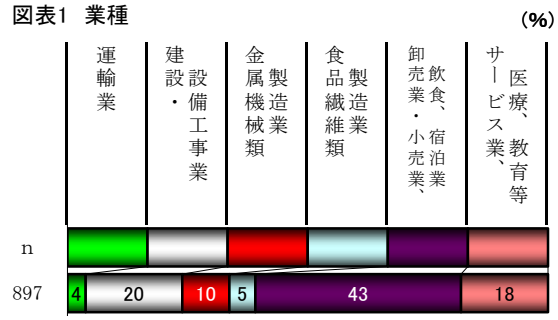


図表6　主運転者の居住・就業地域

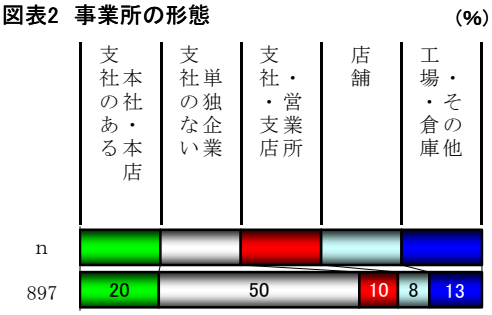


(3) 事業所調査（ＷＥＢ調査法）

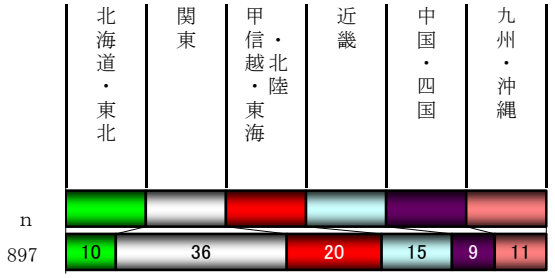
図表1　業種



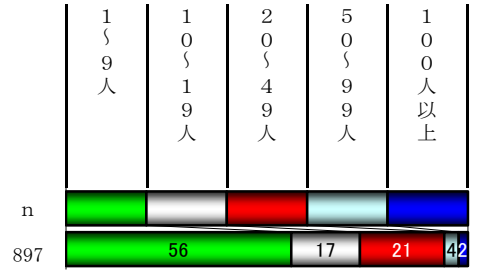
図表2　事業所の形態



図表3　事業所の所在地



図表4　従業員数



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 事業所 ユーザー ＷＥＢ は、いずれの調査のデータであるかを示している。

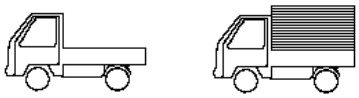
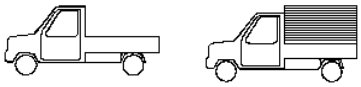
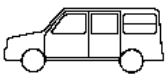
(3)　結果は、四捨五入の関係から単数回答であっても、合計１００％にならない場合がある。

(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（ｎ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ナンバーの小型トラック、２トンシャーシの１ナンバー車 最大積載量が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、運輸業の分類（補足）

①　保有規模の分類

大規模保有　…　６台以上の小型・軽トラック・バンを保有
中規模保有　…　２～５台の小型・軽トラック・バンを保有
小規模保有　…　１台のみ小型・軽トラック・バンを保有

小型中心　…小型トラック・バンの保有台数が軽トラック・バンより多い事業所
軽中心　…軽トラック・バンの保有台数が小型トラック・バンより多い事業所

トラック中心　…小型トラック・軽トラックの保有台数が小型バン・軽バンより多い事業所
バン中心　…小型バン・軽バンの保有台数が小型トラック・軽トラックより多い事業所

※尚、小型と軽が同数の場合は小型中心、トラックとバンが同数の場合はトラック中心とした。

② 運輸業の分類（訪問留置調査法の事業所調査）

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（傭車提供）
- 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　本田技研工業株式会社
委　　員　いすゞ自動車株式会社
〃　スズキ株式会社
〃　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
〃　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～　（2024年8～10月調査）

○小型・軽トラック・バンの保有台数については2023年より減少し、車種別で減少しているのは小型トラック、軽トラックとなっている。

○トラック・バンの直近２年間の購入／リースの状況については、全体では「購入／リース（新車+中古）」したユーザーは１割で2022年度から変わらず、運輸業では１割半ばで2022年度の約４割から大きく減少している。また、運輸業では今後１～２年間の物資輸送量を「増加する」と見通す事業所が2022年度から減少し、今後１～２年間のトラック・バン保有台数を「増加する」と見通す事業所も2022年度から減少している。

○自動車の安全性に６割弱が関心を持っており、従業員規模が大きいほど高い。また、購入時に５割半ばの事業所が安全性を重視している。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」「歩行者の探知・保護支援システム」「誤発進防止システム」。自動運転車の導入意向がある事業所は２割弱だが、自動運転技術に期待する事業所は６割強で、「ドライバーの負担が軽減される」「安全性が高まる」への期待が高い。

○次世代環境車の導入ではすべての車種で「ハイブリッド車」の意向が最も高く、導入検討理由は「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が高い一方、懸念点としては「車両価格が高い」が最も高い。

○電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティは５割半ばの事業所が認知しており、３割が購入や導入、利用を検討。小回りが効いて便利、駐車スペースの小ささ、運転のしやすさなどサイズや取り回しに対する期待が高い。

○２０２４年問題の影響としては、運輸業では「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの拘束時間の減少による供給力不足」「ドライバーの採用が難航」が上位。運輸業は運輸業以外と比較し影響が大きい。また、「物流革新に向けた政策パッケージ」のすべてを認知し、すでに取り組んでいる事業所は全体では１割弱、運輸業では２割弱。

Ⅰ　時系列分析

第１章　保有状況と変化の背景

○小型・軽トラック・バンの保有台数は1201万台で2023年より減少。車種別では、小型トラック・軽トラックが2023年より減少。
○直近２年間のトラック・バン保有台数は、運輸業で「保有減」事業所が「保有増」事業所を約１割上回る。

＜保有変化の背景＞
保有台数が減少した理由としては、「経費を節約するため」「これまで保有過多だったため」「従業員が減ったため」「輸送量が減ったため」が上位にあがる。直近２年間で保有台数が減少した社会的背景については、「全体的な景気の影響」「高齢化社会の進展・労働力不足」「ガソリンなどの燃料価格の高騰」が上位にあがる。直近２年間の物資輸送量は、全体では「増えている」が2022年度より増加するも、運輸業では「減っている」が「増えている」を上回る。
なお、運輸業における稼働率低下の理由としては、「全体の運輸量が減ったため」「運転手が不足しているため」が上位にあがり、運転手不足の困窮度は2022年度より増加し、約７割の事業所が困窮している。

第２章　需要構造の実態

○小型・軽トラック・バンの新車販売台数は、新型コロナウィルス感染拡大の影響で2020年に大きく減少。2023年まで緩やかに回復したものの、2024年は一部メーカーの認証不正問題に伴う出荷停止等が影響し再び減少。
○直近２年間のトラック・バン購入率は、全体では１割で2022年度から変わらず。運輸業では１割半ばで、2022年度の約４割より大きく減少。

＜需要動向の背景＞
小型トラック・バンは同型車への代替が増加し、軽トラック・バンはすべて歩留り。直近２年間で買い替えた車（新車）の購入時期については、予定より「遅らせた」が「早めた」を上回る。
トラック・バンを保有する事業所における買い替えについての意見は、「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」との意見が７割以上。なお、運輸業では「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」が８割で最も高く、2018年度から増加が続く。

第３章　使用実態

○使用パターン（仕事、私用）については、小型トラック・バンでは2018年度以降「仕事・私用兼用」とするユーザーが増加し２割。軽トラック・バンでは「仕事専用」とするユーザーが2022年度より増加し約５割。
○平均月間走行距離は、仕事利用では2022年度より長距離化。私用利用では2022年度から変化なし。私用専用ユーザーの平均月間走行距離は仕事利用ユーザーの約半分。
○仕事利用の運行形態は、いずれの車種も「往復型」が最も高く、特に小型トラックの＜運輸業＞では2022年度より増加。
○私用利用での用途については、「日用品の買物（食料品・雑貨など）」に使うユーザーが約６割で最も多く、また「園芸・農作業」に使うユーザーが約４割、「通勤・通学」に使うユーザーが約３割で2022年度と同じだが、軽バン（キャブバン、ボンネットバン）は「休日型レジャー（ピクニック・ドライブ・スポーツ等）」「キャンプなどのアウトドアレジャー」に使うユーザーが２割弱まで増加している。

第４章　今後の購入・保有意向
○次期買い替え意向車は、小型トラック・バン保有ユーザーでは「同タイプ・同クラス歩留まり」意向が最も多い。軽トラック・キャブバン保有ユーザーでも「同タイプ・同クラス歩留まり」意向が最も多いが、軽ボンバンは「他タイプ移行」の意向が最も多く５割となっている。
○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2022年度より減少、運輸業以外では変わらない見通しをしている事業所が９割以上となっている。
○今後１～２年間の物資輸送量の見通しをみると、運輸業以外では「増加する」が「減少する」を上回る。一方、運輸業では「増加する」が2022年度より減少し、「減少する」が「増加する」を上回る。

Ⅱ　トピックス分析

第６章　安全技術・自動運転等次世代技術に関する意識
○６割弱の事業所が自動車の安全性に関心を持ち、５割半ばの事業所が購入時に安全性を重視している。従業員規模が大きい事業所ほど、安全性への関心が高い。
○有償でも装着したい先進安全技術では「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の探知・保護支援システム」「誤発進防止システム」が上位にあがり、運輸業では「ドライバー異常警報システム」も上位にあがる。
○自動運転に対する意識では、全体では自動運転車の導入意向事業所は２割弱だが、従業員規模別でみると30人以上の事業所では３割を超える。
○自動運転技術に期待する事業所は、全体では６割強で、従業員規模別でみると300人以上の事業所では約９割に達しており、具体的には「ドライバーの負担が軽減」や「安全性が高まる」技術を望む声が上位にあがる。

第７章　環境配慮型車両に関する意識
○月々の燃料代の負担感では、「負担を感じている（非常に＋やや）」事業所が８割。環境問題に関する考え方でも「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」「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」が上位にあがる。また、次世代環境車に対する購入意向については、すべての車種において「ハイブリッド車」が最も高く、次世代環境車の導入検討理由として「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が上位にあがる一方、懸念点は「車両価格が高い」が最も高い。
○電気自動車（ＥＶ）の導入については、補助金が「無くても検討する」事業所は2%にとどまり、補助金が「50万円まで」だと検討する事業所が２割半ば、「50万円超～100万円」だと検討する事業所が３割弱となる一方で、「いくら補助金があっても検討しない」事業所も３割半ばとなっている。
○電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティは５割半ばの事業所が認知しており、３割が購入や導入、利用を検討。「小回りが効いて便利」「駐車スペースが小さい」「運転のしやすさ」などサイズや取り回しに対する期待が高い。
○電気自動車（ＥＶ）小型トラックの積載量減については３割強が認知、４割が購入に影響あり。

第８章　２０２４年問題・物流に関する動向
○２０２４年問題の影響は、全体では「ドライバーの採用が難航」「車両の買い替えや増車」「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの収入減少」が上位にあがり、運輸業では「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの拘束時間の減少による供給力不足」「ドライバーの採用が難航」が上位にあがる。なお、運輸業以外よりも運輸業の方が影響は大きい。
○物流革新に向けた政策パッケージの認知・取り組み状況は、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」のそれぞれについて、全体では５割以上、運輸業では７割以上の事業所が認知しているが、「いずれも知っていて、すでに取り組んでいる」事業所は、全体では１割以下、運輸業では２割以下。
○現在の事業所における運転手の確保状況は、全体では「不足（かなり＋やや）」が３割強、運輸業では６割弱となっており運輸業の方が高い。また、運転手不足の困窮度についても、全体では「困っている（非常に＋やや）」が約２割だが、運輸業では約５割となっており運輸業の方が高い。従業員規模別でみると、従業員規模が大きくなるほど困窮している割合が増加。

第９章　農家におけるトラック・バン
○販売農家数の減少は続いており、農業の継続意向についても「廃業予定」とする農家が2016年度の１割強より2024年度は２割強に増加。
○主運転者の年代別で農業の継続意向をみると、50代以下は「規模を拡大・会社運営予定」が４割半ばと最も高いが、70代以上は「規模を縮小して継続＋廃業予定」が約５割と半数を占める。
○農家の保有車種では、「軽トラック」とする農家が９割を占める状況は2016年度から変わらない。
○主運転者の年代では「70代以上」が約５割と半数を占めており、2022年度の３割半ばより上昇。

第1章　保有状況と変化の背景

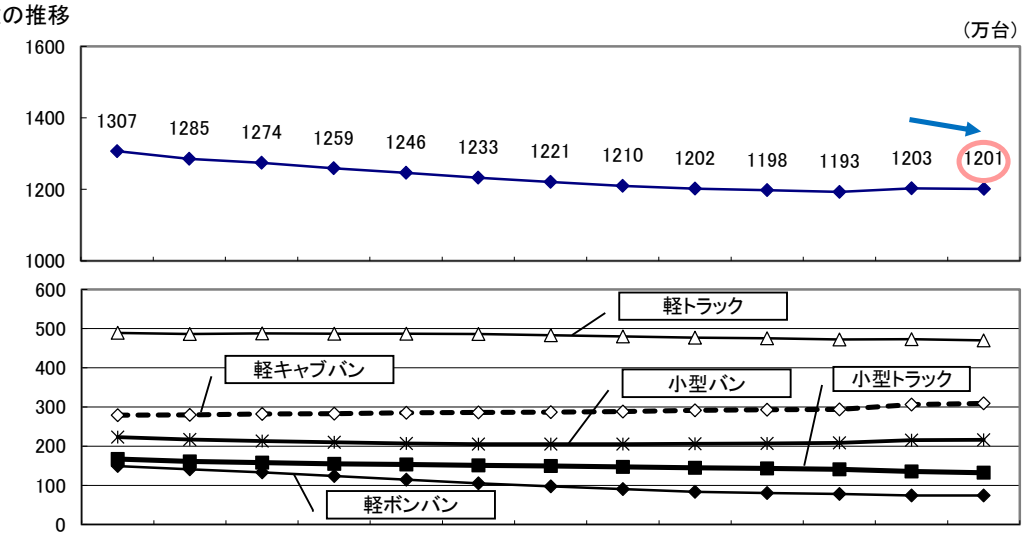
○小型・軽トラック・バンの保有台数は1201万台で2023年より減少。車種別では、小型トラック・軽トラックが2023年より減少。
○直近２年間のトラック・バン保有台数は、運輸業で「保有減」事業所が「保有増」事業所を約１割上回る。

＜保有変化の背景＞
保有台数が減少した理由としては、「経費を節約するため」「これまで保有過多だったため」「従業員が減ったため」「輸送量が減ったため」が上位にあがる。直近２年間で保有台数が減少した社会的背景については、「全体的な景気の影響」「高齢化社会の進展・労働力不足」「ガソリンなどの燃料価格の高騰」が上位にあがる。直近２年間の物資輸送量は、全体では「増えている」が2022年度より増加するも、運輸業では「減っている」が「増えている」を上回る。
なお、運輸業における稼働率低下の理由としては、「全体の運輸量が減ったため」「運転手が不足しているため」が上位にあがり、運転手不足の困窮度は2022年度より増加し、約７割の事業所が困窮している。

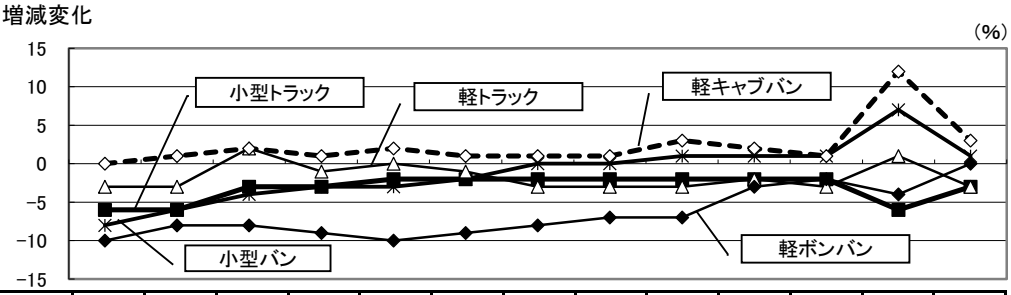
1　トラック・バンの保有台数

●小型・軽トラック・バンの保有台数全体は1201万台で2023年より減少
－車種別に2023年との差をみると、小型バン・軽キャブバンは増加、軽ボンバンは横ばい。
小型トラック・軽トラックは減少（図表1-1）。

図表1-1　保有台数の推移



保有台数の増減変化



小型・軽貨物（トラック・バン）合計		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2023年	2024年
		1307	1285	1274	1259	1246	1233	1221	1210	1202	1198	1193	1203	1201
小型トラック	保有台数	167	161	158	155	153	151	149	147	145	143	141	135	132
	増減	▲6	▲6	▲3	▲3	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲6	▲3
小型バン	保有台数	223	217	213	210	207	205	205	205	206	207	208	215	216
	増減	▲8	▲6	▲4	▲3	▲3	▲2	＋0	＋0	＋1	＋1	＋1	＋7	＋1
軽トラック	保有台数	489	486	488	487	487	486	483	480	477	475	472	473	470
	増減	▲3	▲3	＋2	▲1	＋0	▲1	▲3	▲3	▲3	▲2	▲3	＋1	▲3
軽キャブバン	保有台数	279	280	282	283	285	286	287	288	291	293	294	306	309
	増減	＋0	＋1	＋2	＋1	＋2	＋1	＋1	＋1	＋3	＋2	＋1	＋12	＋3
軽ボンバン	保有台数	149	141	133	124	114	105	97	90	83	80	78	74	74
	増減	▲10	▲8	▲8	▲9	▲10	▲9	▲8	▲7	▲7	▲3	▲2	▲4	＋0

※2021年、2022年についてはデータに不備があり除外
※2023年の増減は、2020年との差
（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

●直近２年間のトラック・バンの保有台数の変化は、全体では「減少した」比率と「増加した」比率は同じだが、運輸業ではトラック・バンの保有台数が「減少した」比率が「増加した」比率を上回る

－トラック・バン平均保有台数の増減をみると、2022年度より増加（図表1-2）。

－全体では「変わっていない」比率が増加し、「減少した」比率と「増加した」比率は同じだが、運輸業では「減少した」比率が「増加した」比率を上回る（図表1-3）。

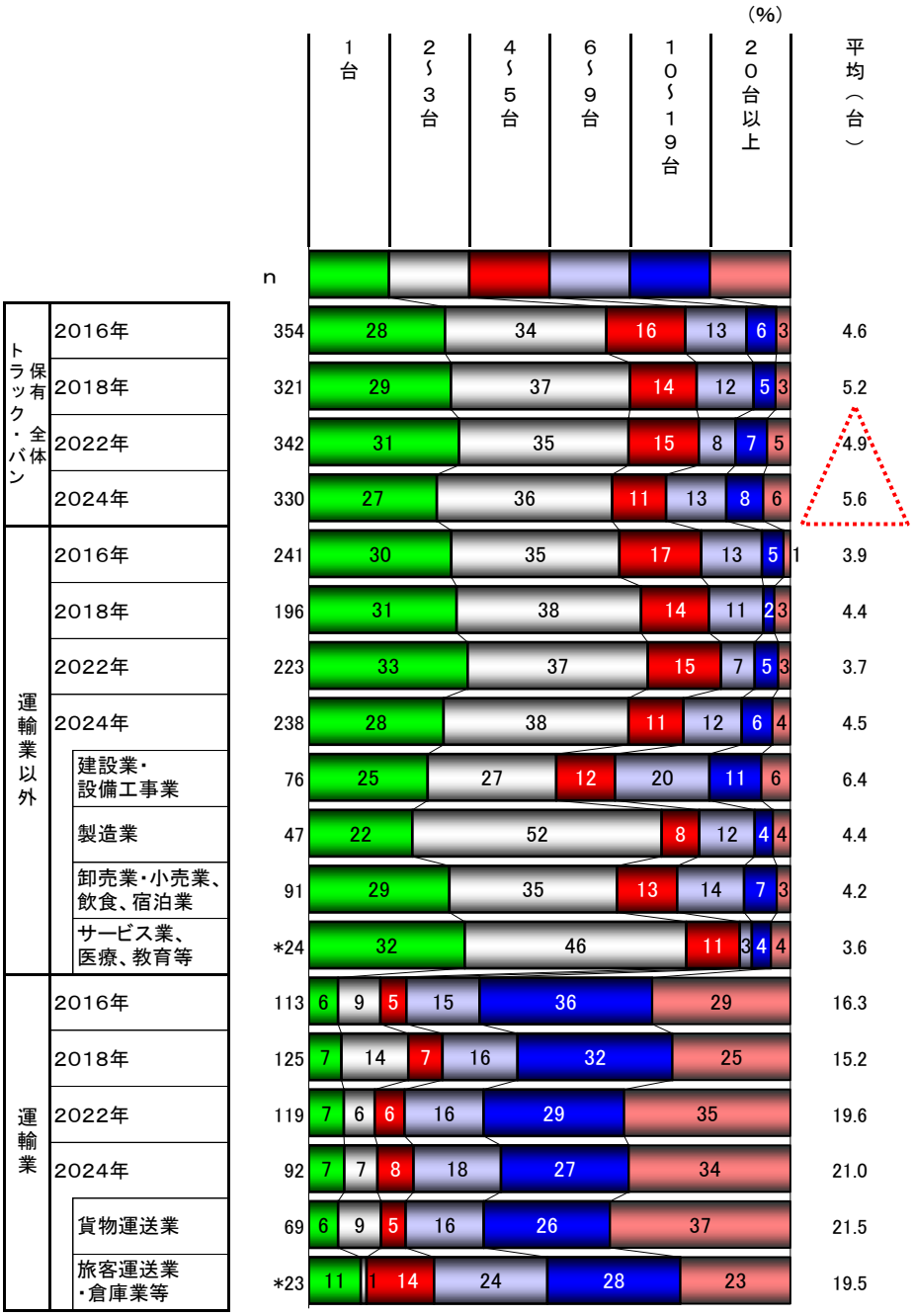
－保有車の車種別でみても、「減った＋中止」比率と「増えた」比率に差はなく、「変わっていない」比率がトラックで84%、バンで86%（図表1-4）。

－保有台数が増加した理由は「従業員が増えたため」「輸送量が増えたため」「輸送の頻度を高めサービスを向上するため」「今後の輸送量の増加にそなえて」が上位にあがり、いずれも2022年度より増加（図表1-5）。
一方、保有台数が減少した理由は「経費を節約するため」「これまで保有過多だったため」が上位にあがり2022年度より増加。それ以外に、「従業員が減ったため」「輸送量が減ったため」も上位にあがるが、2022年度より減少（図表1-6）。

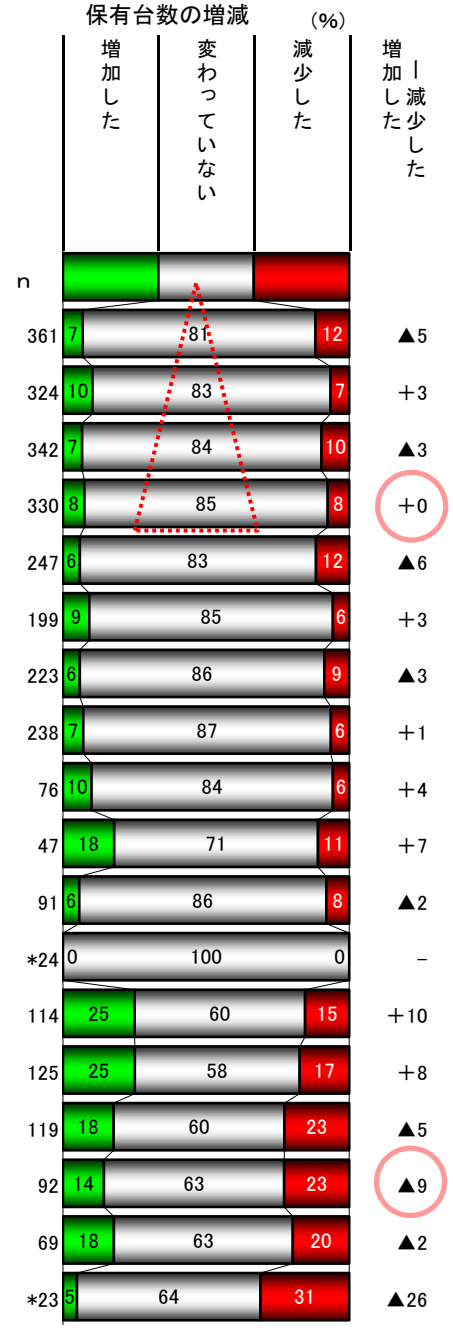
－直近２年間で保有台数が減少した社会的背景は「全体的な景気の影響」「高齢化社会の進展・労働力不足」「ガソリンなど燃料価格の高騰」が上位にあがる（図表1-7）。

事業所

図表1-2 トラック・バンの保有台数（普通トラック含む）



図表1-3 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

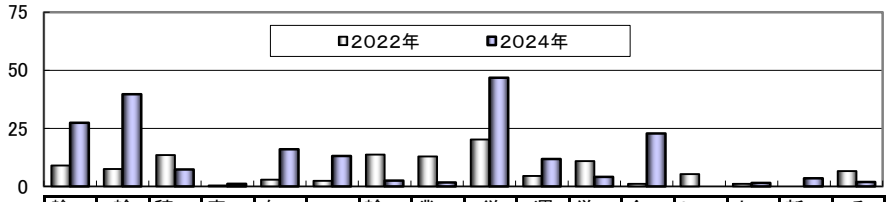
※　2020年度事業所調査は、調査手法・対象者属性が異なるため、掲載なし

事業所

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

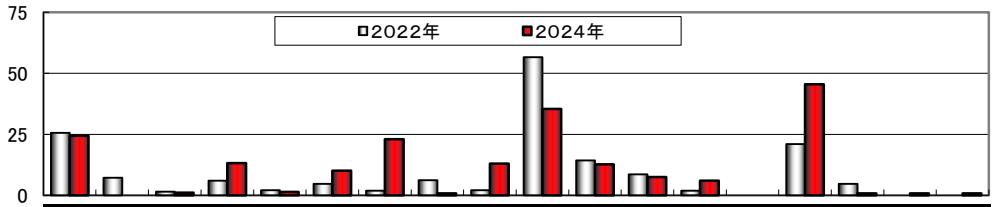
（複数回答：%）



		n	輸送の頻度を高めサービスを向上するため	輸送量が増えたため	積荷の種類が変わったため	車両を小型化したため	自社輸送を増やしているため	これまで不足気味だったため	輸送活動をこの事業所で行うようになったため	業務内容や業態が変わったため	従業員が増えたため	運転手を増やしたため	営業関係にも使うため	今後の輸送量の増加にそなえて	レジャーや私用にも使うため	小口配送ニーズに対応するため	新型コロナ終息の影響	その他
保有台数増加事業所	2022年	42	9	8	14	0	3	2	14	13	20	5	11	1	5	1		7
	2024年	30	27	40	7	1	16	13	3	2	47	12	4	23	－	2	4	2

図表1-6　保有台数が減少した理由

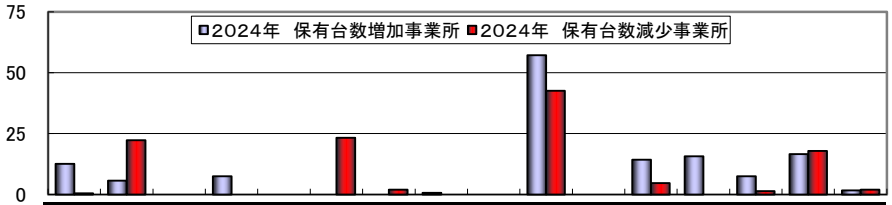
（複数回答：%）



		n	輸送量が減ったため	積荷の種類が変わったため	車両を大型化したため	稼働の効率化・合理化をしたため	輸送の委託化を進めたため	レンタカー等に切り替えたため	これまで保有過多だったため	輸送を他事業所で行うようになったため	業務内容や業態が変わったため	従業員が減ったため	運転手不足から	営業関係の用途が減ったため	今後の輸送量の減少が見込まれるため	レジャーや私用での用途が減ったため	経費を節約するため	新型コロナ終息の影響	インフレの影響	その他
保有台数減少事業所	2022年	46	26	7	2	6	2	5	2	6	2	57	14	9	2	－	21			－
	2024年	41	24	－	1	13	1	10	23	1	13	35	13	8	6	－	46	1	1	1

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：%）



		n	為替変動による影響	ガソリンなど燃料価格の高騰	エコカー減税・エコカー補助金	環境意識の醸成	2025年大阪・関西万博の開催	高齢化社会の進展・労働力不足	消費税率の引き上げ	自然災害の影響	異常気象の影響	全体的な景気の影響	電子商取引拡大	2024年問題による影響（注）	配送料の値上げ	新型コロナ終息の影響	インフレの影響	その他
保有台数増加事業所	2022年	42	3	14	3	2	1	2	－	1	3	34	－	12	0			11
	2024年	*27	13	6	－	8	－	－	－	1	－	57	－	14	16	8	17	2
保有台数減少事業所	2022年	46	8	26	1	5	－	22	1	－	－	29	－	6	1			10
	2024年	34	1	22	－	－	－	23	2	－	－	43	－	5	－	1	18	2

※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与
（注）2022年度は「働き方改革による影響」

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年間の経営状態は全体では「良くなっている」比率は３割強で2022年度より増加
経営好調の要因として「取引先会社の経営好調」「取引先会社の増加」が上位にあがる
運輸業以外では「取引先会社の経営好調」が、運輸業では「取引先会社の増加」が最も高く、
「２０２４年問題による影響」「配送料の値上げ」が2022年度より増加

－直近２年間の経営状態が「良くなっている」比率は全体では35%、運輸業以外では35%、運輸業では32%といずれも2022年度より増加。運輸業以外のうち、特に＜建設業・設備工事業＞＜製造業＞では「良くなっている」比率が高い（図表1-8）。

－経営状態が好調の要因は、全体では「取引先会社の経営好調」「取引先会社の増加」が上位にあがり、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」の比率が最も高く、2022年度より比率が大きく増加したのは「２０２４年問題による影響」「配送料の値上げ」（図表1-9）。

－経営状態が不調の要因は、全体では「全体的景気の停滞」が44%、「原材料価格の上昇」が41%、「人件費などの経費増加」が30%で上位にあがり、いずれも2022年度より増加（図表1-10）。

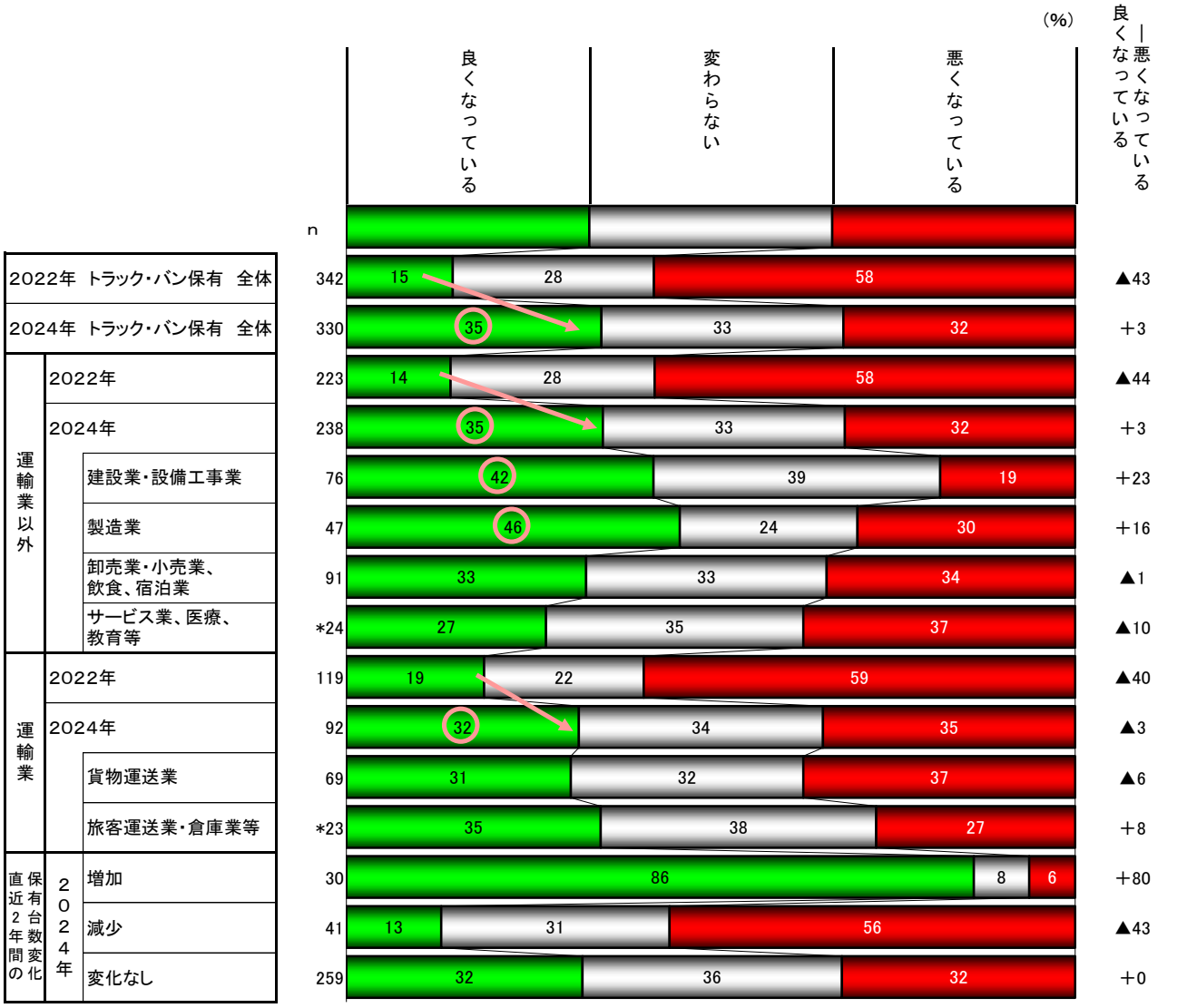
－直近２年間の物資輸送量をみると、全体では「増えている」比率が2022年度より増加。運輸業では「減っている」比率が「増えている」比率を上回る。（図表1-11）。

－直近２年間の物資輸送量増加の要因は、全体では「全体的な景気の影響を受けて」が最も高い。運輸業では「２０２４年問題による影響」が全体と比べて高く、2022年度よりも増加（図表1-12）。

－直近２年間で増えている荷の種類・重さをみると、「増えている荷はない」が荷の種類で74%、重さで77%と高い。
荷のうち、全体では「不定期的な小口荷物」「不定期的な軽量荷物」の比率が最も高い。
運輸業では荷の重さのうち「不定期的な重量荷物」が2022年度より減少（図表1-13～14）。

図表1-8　直近2年間の経営状態

事業所



※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

図表1-9 経営状態が好調の要因

（複数回答：%）

		n	作柄の豊作	販売価格の安定	公共投資の活発化	事務合理化	取引先会社の増加	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	2024年問題による影響（注3）	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	新型コロナウィルス終息の影響	その他
全体（注1）	2022年	60	1	18	0	4	31	7	14	8	－	30	11	1	1	17	－	26	4	4	4	12	－	1	－	－		0
	2024年	116	0	18	7	9	23	4	6	15	1	35	5	1	2	14	0	21	2	－	－	13	3	5	－	0	19	1
運輸業以外	2022年	36	－	18	0	4	28	8	14	8	－	30	11	－	－	18	－	25	4	3	4	12	－	－	－	－		－
	2024年	84	0	19	8	9	22	4	7	15	1	36	5	1	2	14	－	21	2	－	－	14	2	2	－	－	20	1
運輸業	2022年	*24	6	11	－	10	59	－	13	11	－	31	6	8	8	－	－	37	－	6	－	16	－	11	－	－		3
	2024年	32	－	－	－	4	41	－	5	16	－	27	－	－	10	10	2	28	－	－	－	－	25	37	－	0	11	5

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	同業他社との競合激化	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	2024年問題による影響（注3）	配送料の値上げ	自然災害の影響	新型コロナウィルス終息の影響	その他
全体（注2）	2022年	189	2	9	2	13	3	7	10	7	38	3	10	19	3	14	7	2	0	33	6	10	0		2
	2024年	99	1	7	－	19	4	15	21	9	41	3	9	18	1	30	6	12	0	44	3	4	－	9	－
運輸業以外	2022年	120	2	9	2	13	4	7	11	7	39	3	10	16	2	13	8	2	－	33	6	10	－		2
	2024年	70	1	7	－	20	4	16	21	8	41	3	7	15	－	29	6	12	－	46	1	4	－	10	－
運輸業	2022年	69	4	2	－	8	－	3	1	9	18	－	13	65	25	23	－	4	1	29	12	－	1		2
	2024年	*29	1	13	－	8	－	－	13	10	31	－	34	60	22	32	6	8	3	19	27	8	－	－	－

※ n数が30未満のものについては「＊」印を付与

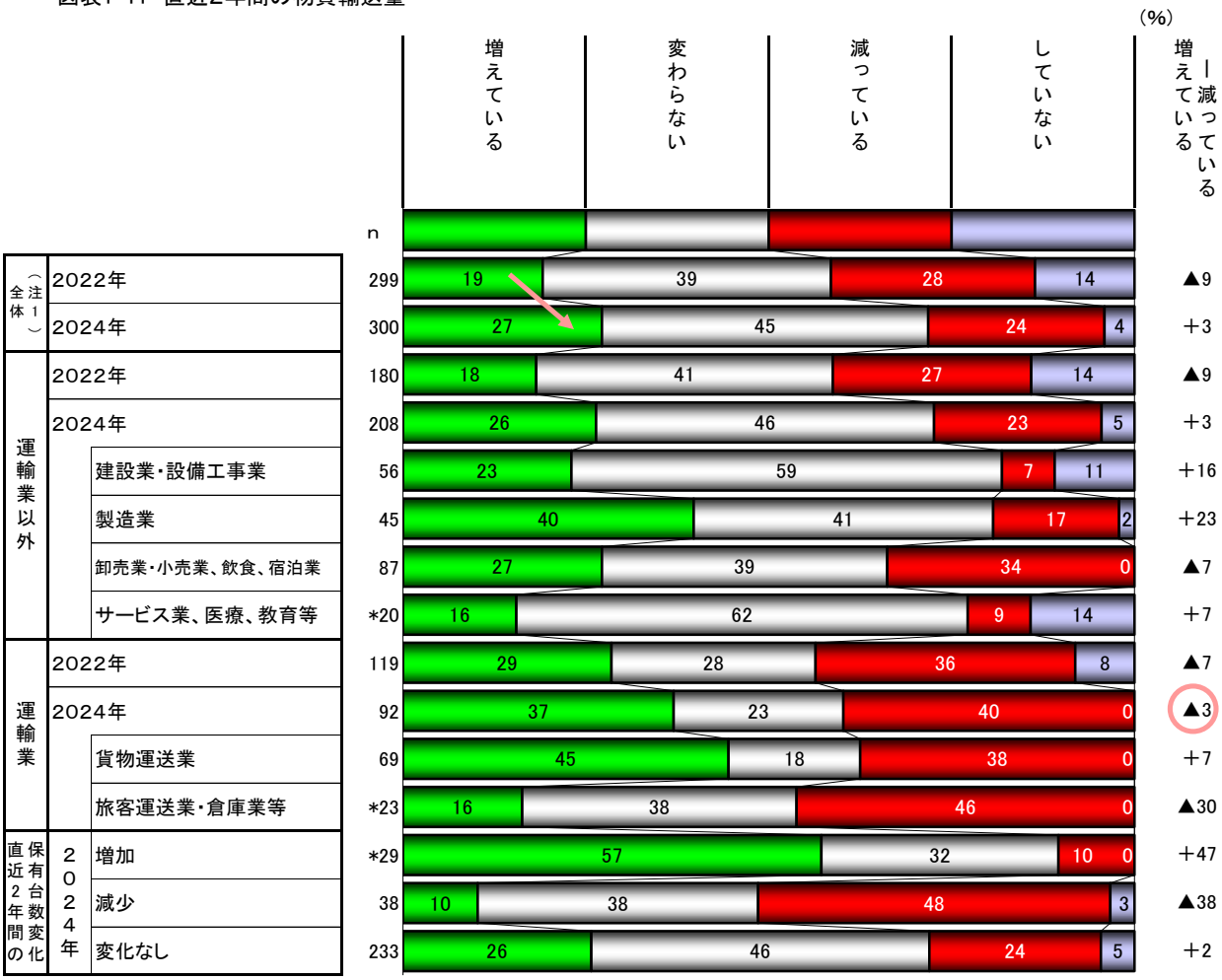
(注1)トラック・バン保有かつ直近2年間で経営状況が良くなっている事業所の結果

(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

(注3)2022年度は「働き方改革による影響」

事業所

図表1-11　直近2年間の物資輸送量



図表1-12　直近2年間の物資輸送量増加の要因

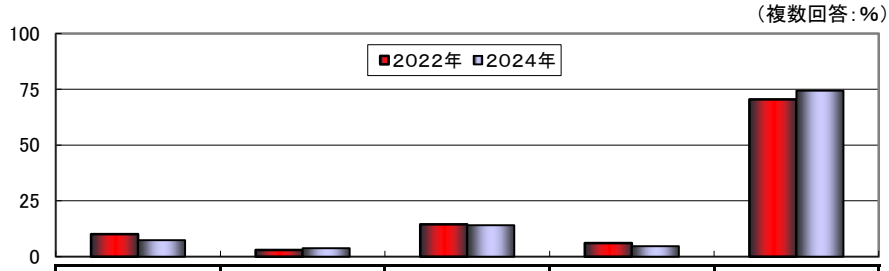
（複数回答：%）

		n	全体的な景気の影響を受けて	自社の営業活動の活発化	事業内容の変化や性格	輸送の合理化のため	輸送・納入システムの変更	電子商取引の拡大	運送委託の増減	2024年問題による影響（注3）	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	人件費高騰の影響	インフレの影響	自然災害の影響	新型コロナ終息の影響	その他
全体（注2）	2022年	68	20	54	28	9	2	10	9	4	10	6	7	5			4		0
	2024年	104	56	42	25	14	5	9	11	7	7	6	17	5	7	4	1	16	1
運輸業以外	2022年	33	19	53	27	7	－	11	7	3	9	7	8	5			4		－
	2024年	57	57	42	26	14	4	10	9	4	6	5	16	5	7	4	－	15	1
運輸業	2022年	35	27	66	31	22	12	2	22	11	16	－	2	4			2		1
	2024年	47	44	41	12	19	19	6	23	32	14	7	26	7	15	6	7	24	4
直近2年間の保有台数変化 2024年	増加	*17	45	76	12	14	7	2	19	7	3	2	17	2	5	3	2	2	－
	減少	*10	45	51	48	－	－	28	28	14	6	28	34	－	－	－	－	8	－
	変化なし	77	58	34	27	15	5	10	8	7	8	6	16	6	8	5	1	19	2

※　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
(注3)2022年度は「働き方改革による影響」

図表1-13　直近2年間で増えている荷の種類

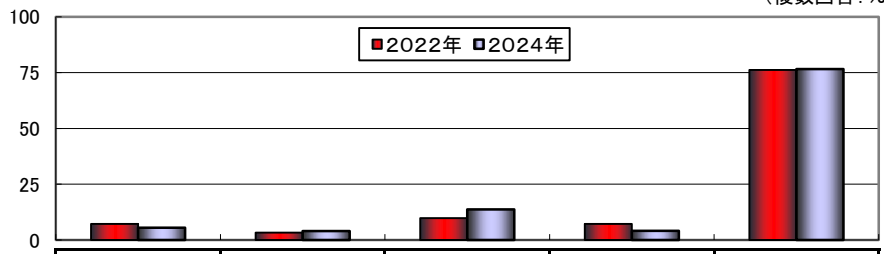
（複数回答：%）



		n	定期的な小口荷物	定期的な大口荷物	不定期的な小口荷物	不定期的な大口荷物	増えている荷はない	増えている荷あり計
全体（注）	2022年	299	10	3	15	6	71	34
	2024年	301	7	4	14	5	74	30
運輸業以外	2022年	180	10	2	15	5	71	32
	2024年	209	7	3	14	4	75	28
	建設業・設備工事業	57	2	－	7	－	91	9
	製造業	45	12	4	23	4	60	43
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	87	10	5	17	7	68	39
	サービス業、医療、教育等	*20	－	－	4	－	96	4
運輸業	2022年	119	9	10	14	15	61	48
	2024年	92	7	9	15	12	63	43
	貨物運送業	69	10	9	18	13	58	50
	旅客運送業・倉庫業等	*23	－	9	7	7	77	23

図表1-14　直近2年間で増えている荷の重さ

（複数回答：%）

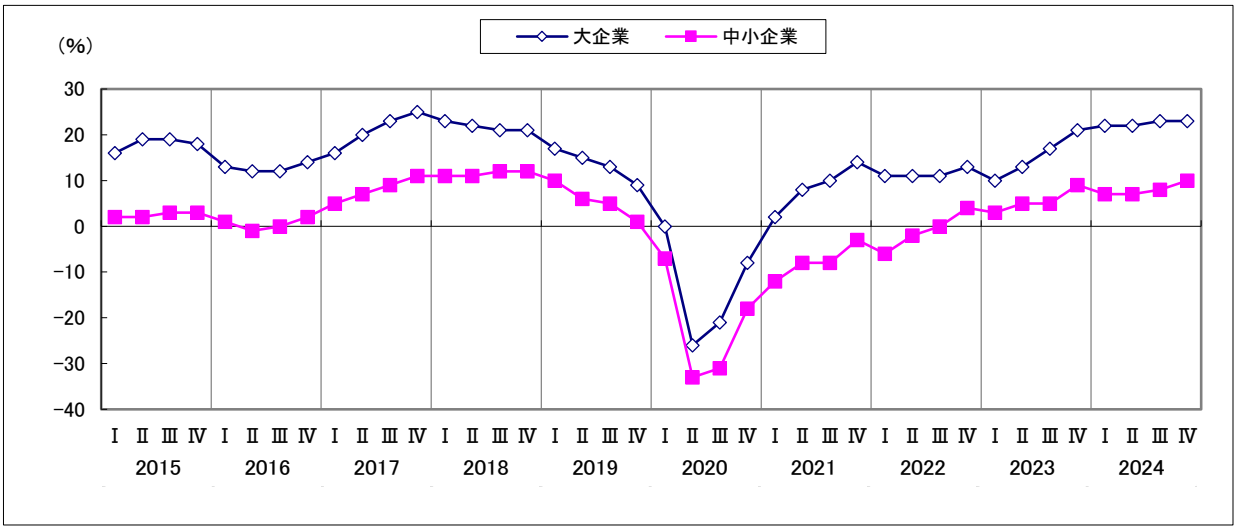


		n	定期的な軽量荷物	定期的な重量荷物	不定期的な軽量荷物	不定期的な重量荷物	増えている荷はない	増えている荷あり計
全体（注）	2022年	299	7	3	10	7	76	27
	2024年	301	6	4	14	4	77	28
運輸業以外	2022年	180	7	3	10	7	77	27
	2024年	209	5	4	14	4	77	27
	建設業・設備工事業	57	2	－	2	－	96	4
	製造業	45	9	3	20	8	62	40
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	87	5	7	19	5	72	36
	サービス業、医療、教育等	*20	5	－	4	－	91	9
運輸業	2022年	119	7	9	9	15	67	40
	2024年	92	9	4	10	9	70	32
	貨物運送業	69	13	2	12	12	66	39
	旅客運送業・倉庫業等	*23	－	11	7	3	80	21

※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

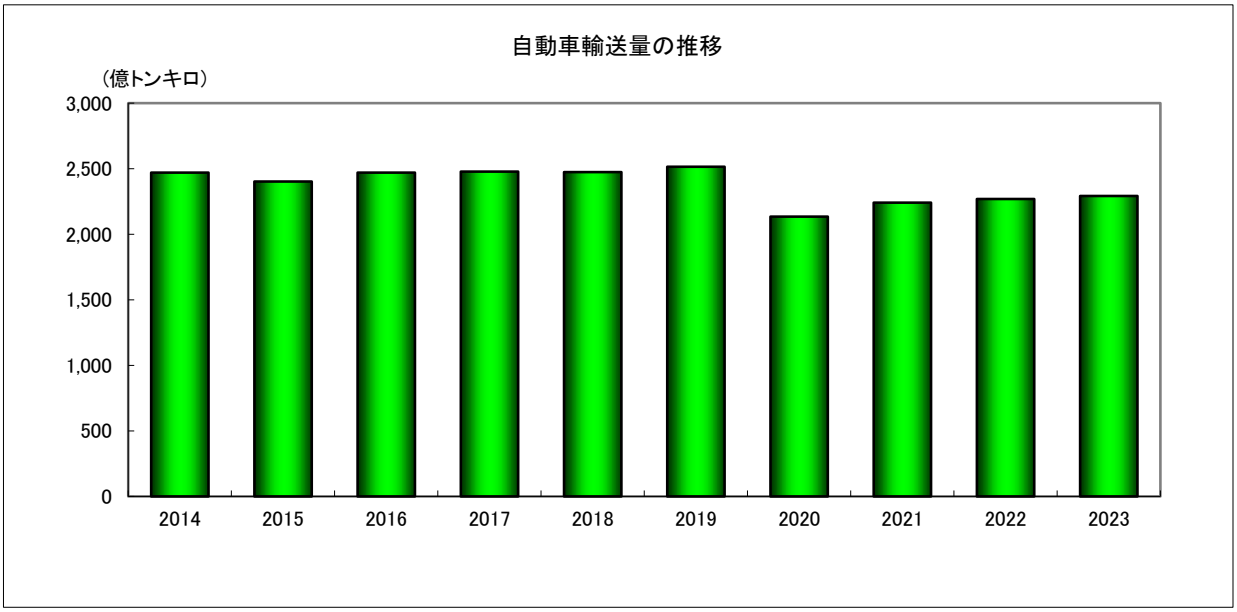
（注）トラック・バン保有かつ「運輸業」または「運輸業以外で輸送業務がある」事業所の結果

参考1-1　業況判断DIの推移【短期経済観測調査】



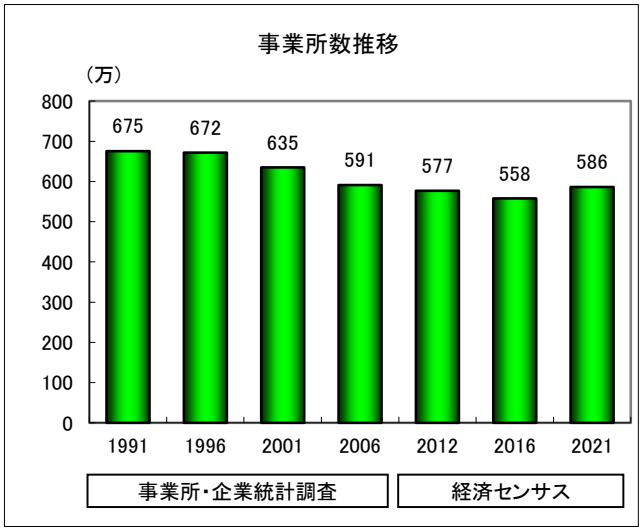
日本銀行調べ

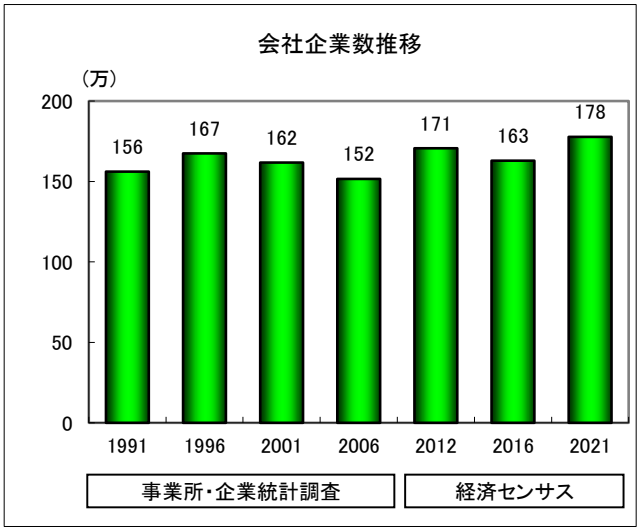
参考1-2　自動車輸送量の推移【自動車輸送統計】



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

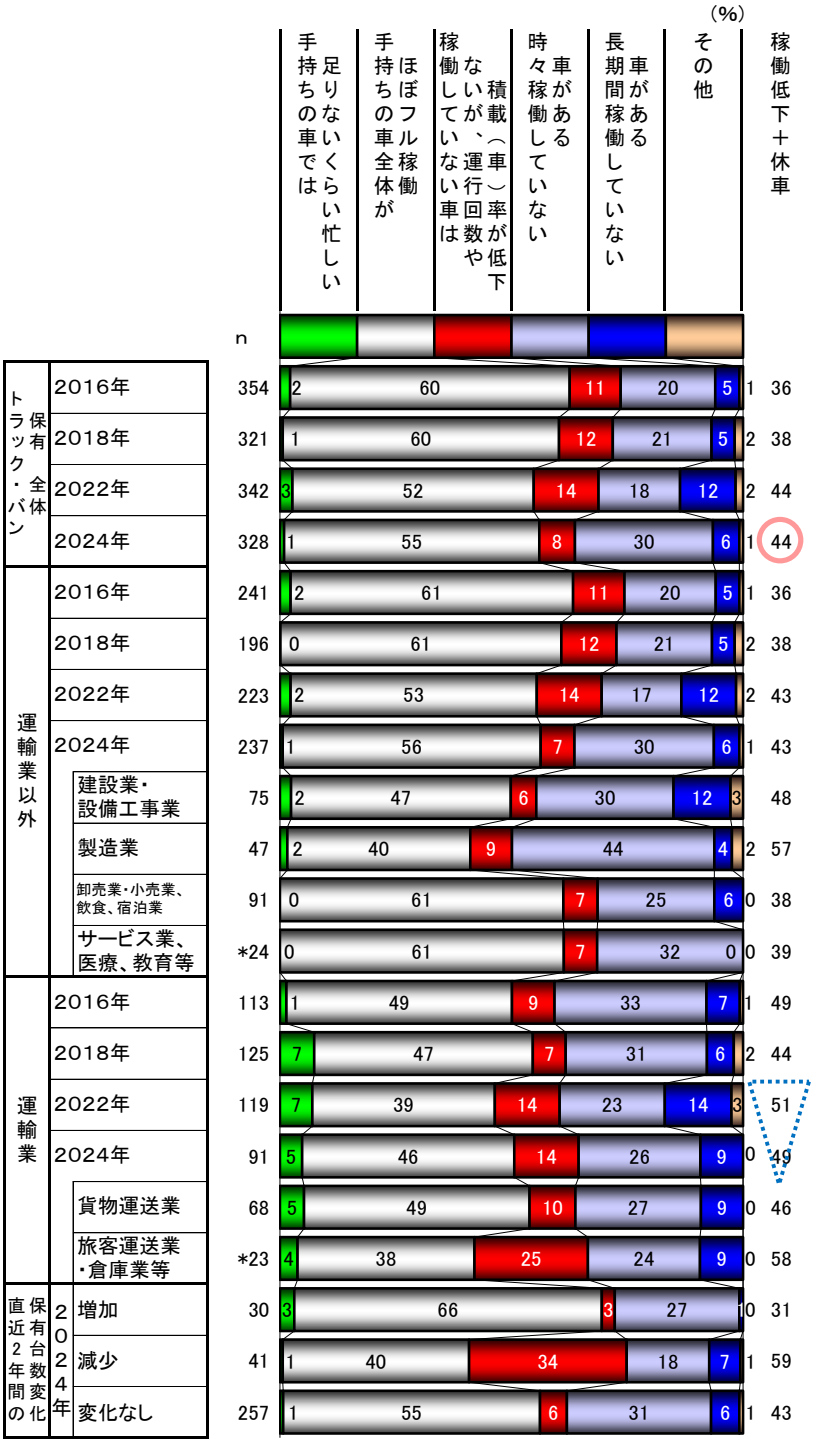
（２）保有車の稼働状況

●運輸業では保有車の稼働状況に改善がみられるが、「輸送量の減少」と「運転手不足」が稼働低下の理由
また、運輸業では７割弱の事業所が「運転手不足」で困窮

－保有車の稼働状況は、全体では「稼働低下＋休車」の比率は44%で2022年度より変化なし。
運輸業では2022年度より「稼働低下＋休車」の比率が減少し、稼働状況の改善がみられる（図表1-15）。
－稼働低下の理由として、運輸業では「全体の輸送量が減ったため」が43%、「運転手が不足しているため」が42%で上位にあがる（図表1-16）。
－運転手不足の困窮度は、全体では18%、運輸業では2022年度より増加して67%（図表1-17）。
－運転手不足による困窮の内容は、運輸業以外では「採用費用が嵩んでいる」が50%で最も高く、2022年度より大きく増加。運輸業では「稼働していない車がある」が53%で最も高い（図表1-18）。

事業所

図表1-15 保有車の稼働状況



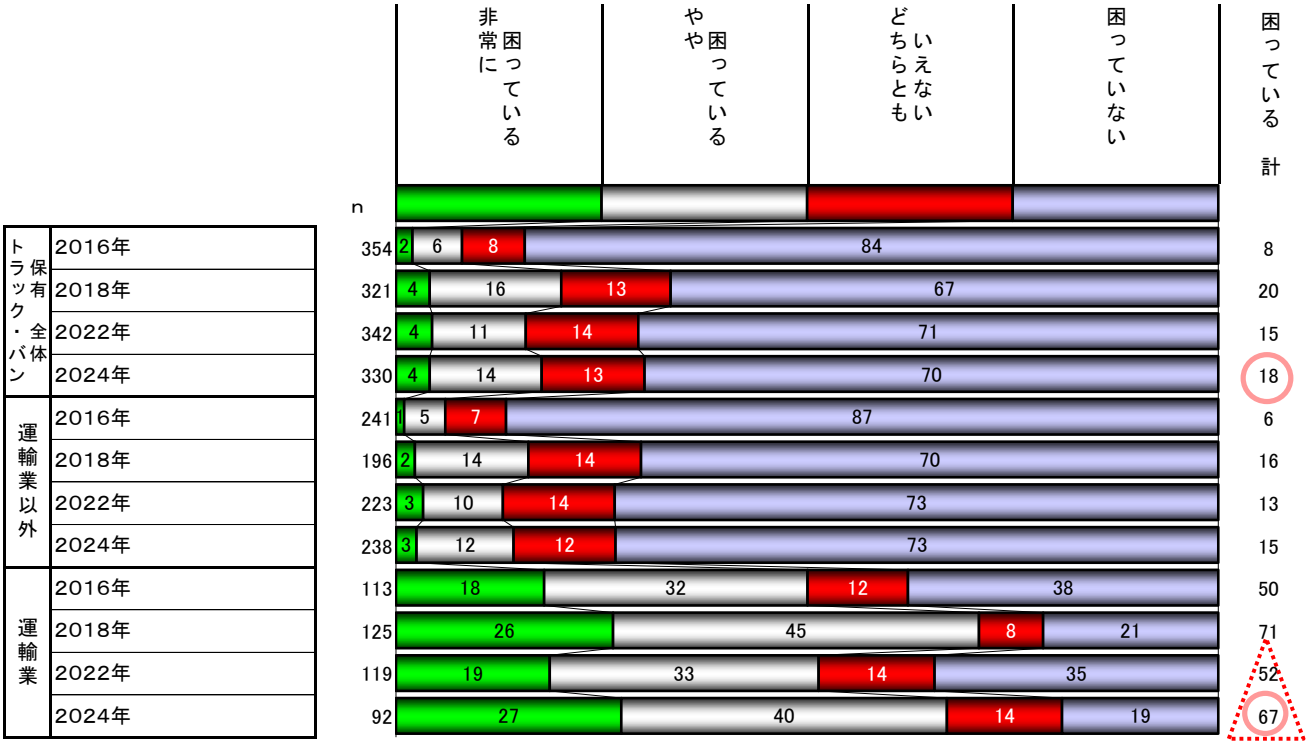
図表1-16 稼働低下の理由

※ 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

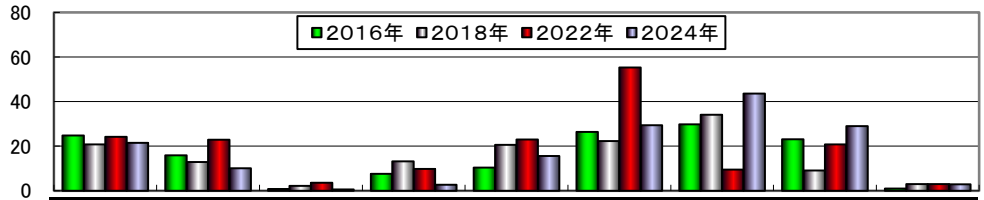
図表1-17 運転手不足の困窮度

(%)



図表1-18 運転手不足による困窮の内容

(複数回答:%)



		n	車がある稼動していない	増車できない	車両を大型化できない	委託が増えている自社輸送が減って	長くなっている労働時間が	増えている退職者が	嵩んでいる採用費用が	上昇している労務費が	その他
全体（注）	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
	2024年	101	22	10	1	3	16	29	44	29	3
	運転手不足で非常に困っている	30	32	17	－	5	26	40	47	22	5
運輸業以外	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
	2024年	37	11	8	－	0	15	28	50	32	1
運輸業	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
	2024年	64	53	17	2	10	18	35	23	21	10

※ 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

（３）輸送合理化

●運輸業では「今後さらに輸送合理化を進めていく」比率が2022年度より増加

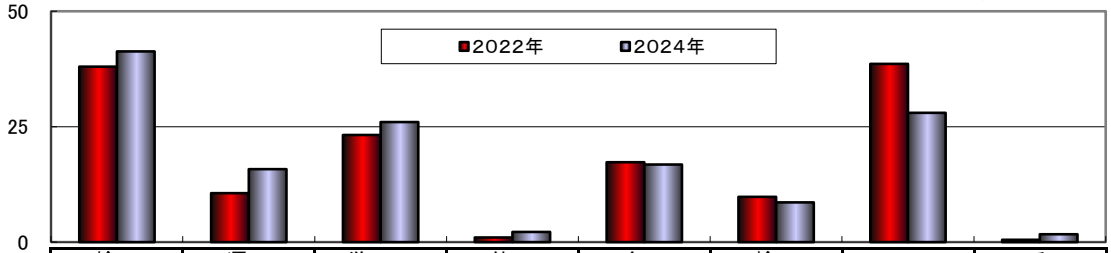
－全体では「輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している」比率が最も高く、
2022年度より運輸業以外では増加し、運輸業では減少。
運輸業では「今後さらに輸送合理化を進めていく」比率が2022年度より増加（図表1-19）。

－実施中の輸送合理化策は、全体では「用途に応じた大型・小型の使い分け」
「保有台数の適性化による稼働率の向上」「配達・集荷回数の集約による効率化」が上位にあがる。
運輸業では「帰り荷の確保など積載率の向上」も高く、2022年度より増加（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、輸送経費を節減できる	営業活動を積極的にするため、輸送経費が増加してもやむを得ない	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ので、これ以上の輸送合理化はしようがない	その他
全体（注）	2022年	299	38	11	23	1	17	10	39	1
	2024年	285	41	16	26	2	17	9	28	2
運輸業以外	2022年	180	36	11	25	1	18	10	40	1
	2024年	195	40	16	27	2	16	8	29	2
	建設業・設備工事業	50	26	19	22	－	17	15	35	－
	製造業	44	36	19	18	－	17	14	34	3
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	87	47	14	30	4	17	7	27	－
	サービス業、医療、教育等	*14	30	15	33	－	9	－	22	11
運輸業	2022年	119	64	8	7	3	13	10	27	1
	2024年	90	56	17	11	1	28	12	23	－
	貨物運送業	67	54	16	14	1	35	14	21	－
	旅客運送業・倉庫業等	*23	60	18	3	－	9	5	28	－
直近2年間の保有台数変化 2024年	増加	*27	64	8	55	8	19	2	8	－
	減少	38	51	14	10	6	17	18	21	－
	変化なし	220	38	17	24	1	17	9	31	2

※ 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

事業所

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・傭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）	2022年	299	3	11	19	7	16	9	19	1	4	15	5	2	1	2	2	2	3	7	53
	2024年	300	4	7	26	5	14	10	21	1	2	18	11	1	3	2	3	3	3	5	47
運輸業以外	2022年	180	1	11	17	5	15	8	18	1	3	15	4	2	1	1	2	1	1	6	56
	2024年	208	3	6	25	4	0	9	20	0	1	18	10	0	3	2	2	3	1	5	49
	建設業・設備工事業	57	2	7	24	9	23	17	27	－	－	13	16	2	－	2	－	10	5	8	35
	製造業	45	7	9	27	5	25	8	13	1	4	16	16	－	4	4	－	0	－	0	36
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	86	1	6	28	4	9	4	23	－	2	24	9	－	4	1	5	1	－	7	50
	サービス業、医療、教育等	*20	3	3	17	－	4	18	12	－	－	4	4	－	－	－	－	5	－	－	68
運輸業	2022年	119	22	10	42	31	29	17	31	3	6	17	16	2	1	9	2	7	18	11	19
	2024年	92	16	12	40	22	32	17	38	7	4	25	22	6	－	12	7	11	26	11	20
	貨物運送業	69	19	15	46	22	29	20	39	9	5	30	24	7	－	12	10	12	27	12	15
	旅客運送業・倉庫業等	*23	10	1	24	25	39	8	33	－	－	11	17	3	－	13	－	7	24	7	33
直近2年間の保有台数変化 2024年	増加	*29	16	10	61	14	18	16	32	－	－	25	11	4	－	12	2	4	13	12	17
	減少	38	11	16	21	12	14	14	30	－	2	20	7	－	－	4	2	－	9	4	45
	変化なし	233	2	6	23	4	14	9	19	1	2	17	11	0	3	1	3	4	1	5	50

※ 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

（４）保有車の用途

●中距離の往復輸送には小型トラック、都市圏内の往復輸送と巡回輸送には小型バンの使用比率が最も高く、2022年度より増加

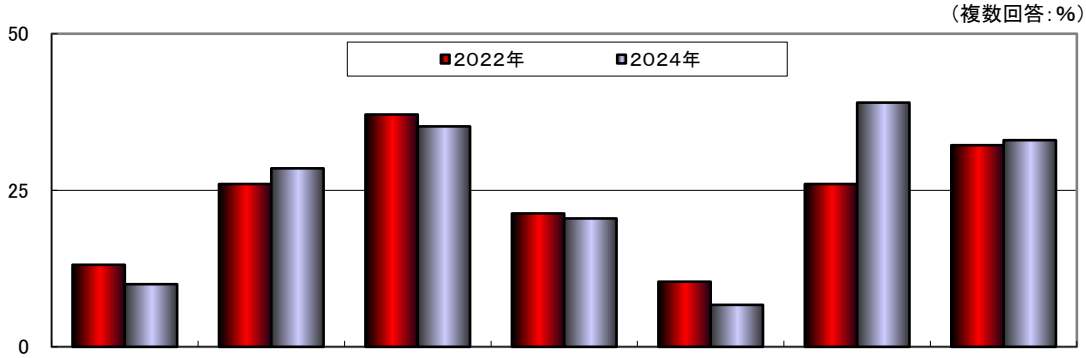
－各業種における保有車の用途は、＜建設業・設備工事業＞では「作業場・仕事場の足」、＜製造業＞では「都市圏内の往復輸送」「作業場・仕事場の足」「中距離の往復輸送」、＜卸売業・小売業、飲食、宿泊業＞では「セールス・サービス」「都市圏内の往復輸送」、運輸業では「都市圏内の往復輸送」「中距離の往復輸送」の比率が上位にあがる（図表1-21）。

－各用途の使用車種をみると、「中距離の往復輸送」は小型トラック、「都市圏内の往復輸送」「都市圏内の巡回輸送」は小型バンの比率が最も高く、いずれも2022年度より増加（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
2022年 トラック・バン保有　全体		342	13	26	37	21	10	26	32
2024年 トラック・バン保有　全体		329	10	29	35	21	7	39	33
運輸業以外	2022年	223	12	24	36	21	11	28	33
	2024年	237	9	27	34	20	6	40	34
	建設業・設備工事業	76	9	25	25	11	4	19	86
	製造業	47	14	37	42	29	3	23	39
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	91	6	28	39	25	8	42	25
	サービス業、医療、教育等	*23	10	18	21	7	6	65	13
運輸業	2022年	119	33	47	55	30	5	6	17
	2024年	92	31	49	57	35	16	24	13
	貨物運送業	69	35	49	60	38	22	26	11
	旅客運送業・倉庫業等	*23	22	51	51	29	－	20	19
直近2年間の保有台数変化	2024年 増加	30	16	52	50	26	7	31	24
	2024年 減少	41	9	39	31	10	3	31	31
	2024年 変化なし	258	10	25	34	21	7	40	34

※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

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	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
	2024年	51	27	31	7	29	15	1	3
中距離の往復輸送	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
	2024年	115	20	51	13	49	13	1	12
都市圏内の往復輸送	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
	2024年	130	14	46	18	52	13	6	16
都市圏内の巡回輸送	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
	2024年	77	15	36	13	58	22	6	17
家庭への配送	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
	2024年	*26	3	46	32	46	15	1	0
サービス・セールス	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
	2024年	107	2	12	14	45	13	5	65
仕事場の足・作業場	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
	2024年	114	10	38	23	44	19	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・バンの新車販売台数は、新型コロナウィルス感染拡大の影響で2020年に大きく減少。2023年まで緩やかに回復したものの、2024年は一部メーカーの認証不正問題に伴う出荷停止等が影響し再び減少。
○直近２年間のトラック・バン購入率は、全体では１割で2022年度から変わらず。運輸業では１割半ばで、2022年度の約４割より大きく減少。

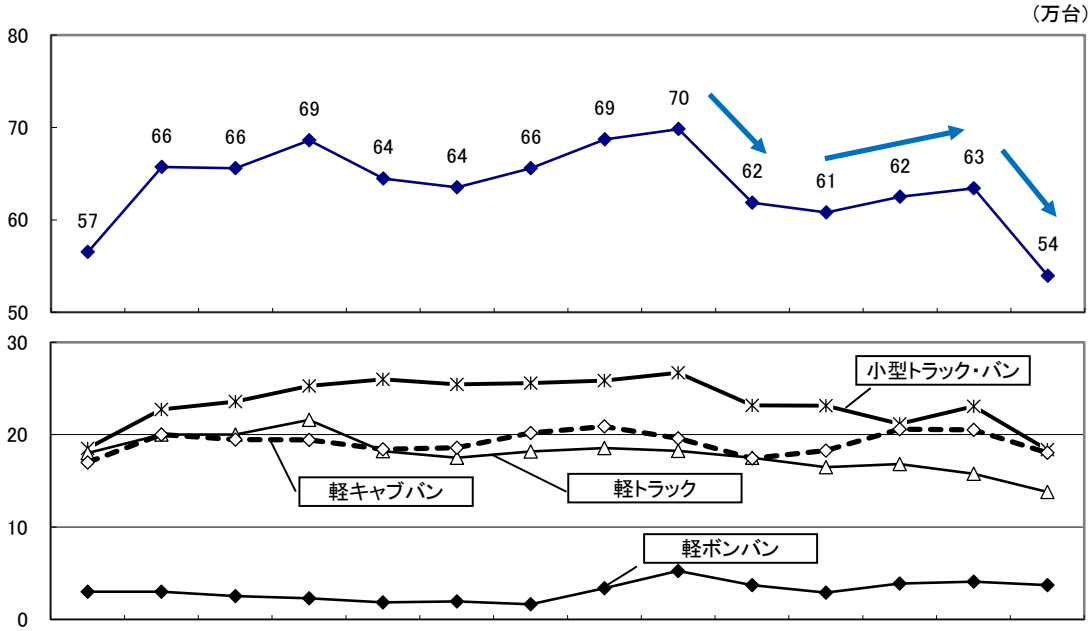
＜需要動向の背景＞
小型トラック・バンは同型車への代替が増加し、軽トラック・バンはすべて歩留り。直近２年間で買い替えた車（新車）の購入時期については、予定より「遅らせた」が「早めた」を上回る。
トラック・バンを保有する事業所における買い替えについての意見は、「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」との意見が７割以上。なお、運輸業では「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」が８割で最も高く、2018年度から増加が続く。

１　需要実態と車型間移行状況

（１）新車販売台数の推移

●小型・軽トラック・バンの新車販売台数は新型コロナウィルス感染拡大の影響で大幅に減少後、2023年まで緩やかに回復したものの2024年は減少
－小型・軽トラック・バン全体の新車販売台数は新型コロナウィルス感染拡大の影響で2020年に大きく減少し、その影響は2021年にも続く。以降は緩やかに回復したものの、2024年は再び減少（図表2-1）。

図表2-1　新車販売台数の推移



	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
小型・軽貨物（トラック・バン）合計	57	66	66	69	64	64	66	69	70	62	61	62	63	54
小型トラック・バン	19	23	24	25	26	25	26	26	27	23	23	21	23	18
軽トラック	18	20	20	22	18	18	18	19	18	18	16	17	16	14
軽キャブバン	17	20	19	19	18	19	20	21	20	17	18	21	21	18
軽ボンバン	3	3	3	2	2	2	2	3	5	4	3	4	4	4

（注）各年1～12月の4ナンバー合計台数

※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
一般社団法人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

●運輸業では直近２年間のトラック・バン購入率は2022年度より大きく減少
小型トラック・バンは同型車への代替が増加し、軽トラック・バンはすべて歩留まり

－直近２年間のトラック・バン購入率は全体では10%と2022年度とほぼ同じだが、運輸業では14%と2022年度の41%より大幅に減少（図表2-2）。

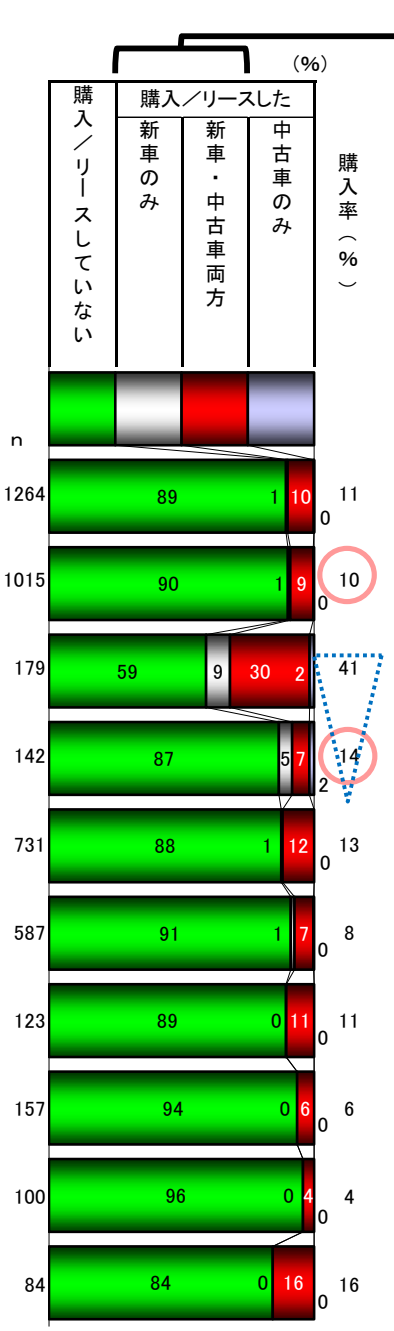
－直近２年間の代替状況は、小型トラック・バンでは、2022年度と比べ新車の小型トラック・バンへの代替が増加し、新車の軽トラック・バンへの代替は減少、中古車の小型トラック・バンへの代替は2022年度と同程度。軽トラック・バンでは、新車（77%）と中古車（23%）を合わせると100%が軽トラック・バンに歩留まり（図表2-3）。

－直近２年間の代替ユーザーの前保有車（新車）保有期間は、平均でみると全体では2022年度より短期化し、特に小型トラック・バンでは10年以内に代替した比率が2022年度の42%から77%に増加（図表2-4）。

－買い替えた車（新車）の購入時期は、全体では予定より「遅らせた」が「早めた」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



(%)

		n	小型 合計	トラック	キャブバン	ボンバン	軽 合計	トラック	キャブバン	ボンバン	普通トラック
全体	2022年	373	27	19	6	3	62	33	26	2	12
全体	2024年	241	28	16	9	3	69	36	29	4	4
運輸業	2022年	152	33	29	4	－	23	23	－	－	44
運輸業	2024年	78	45	43	3	－	6	－	6	－	49
運輸業（注）以外	2022年	179	34	20	9	5	59	22	33	4	7
運輸業（注）以外	2024年	125	48	25	16	7	52	23	28	1	－
農林水産業	2022年	*15	3	3	－	－	96	93	3	－	1
農林水産業	2024年	*9	－	－	－	－	100	100	－	－	－
一般世帯	2022年	*3	－	－	－	－	100	－	100	－	－
一般世帯	2024年	*10	1	－	1	－	99	24	60	14	－

※ 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

ユーザー

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）

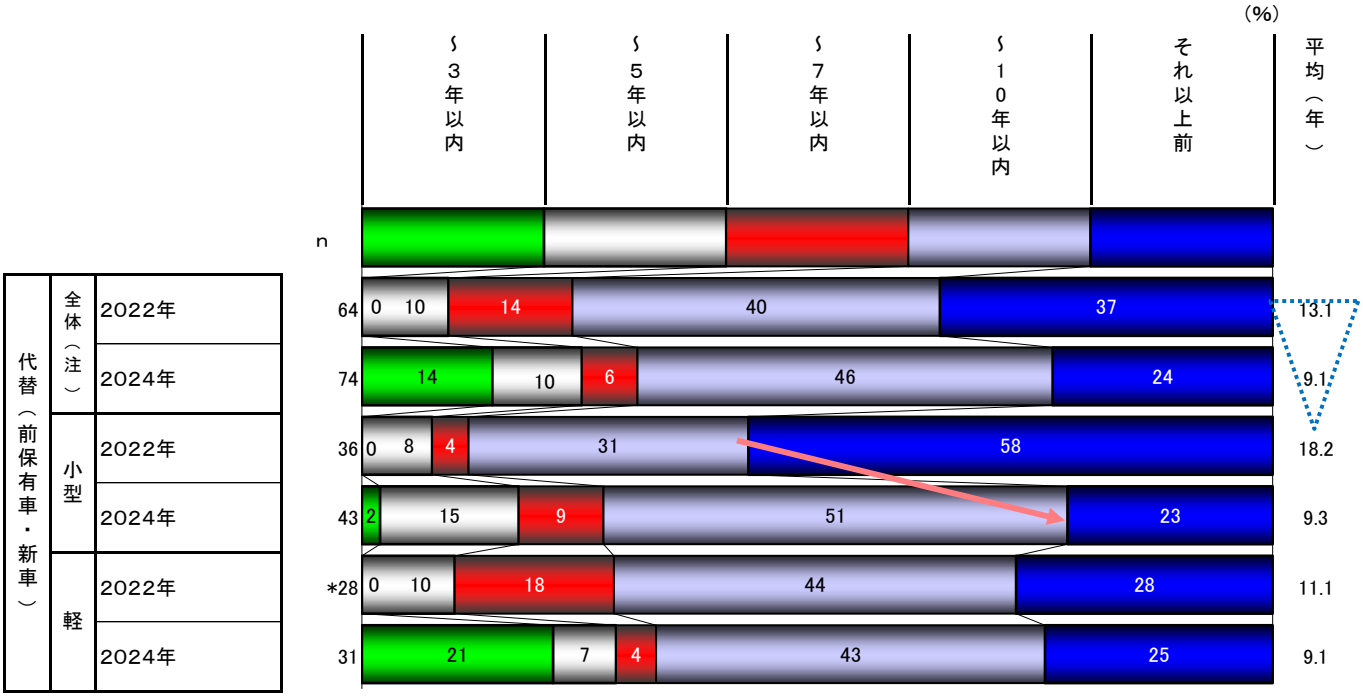
（%）

			n	購入車（注） 新車 小型合計	トラック	キャブバン	ボンバン	軽合計	トラック	キャブバン	ボンバン	中古車 小型合計	トラックタイプ	バンタイプ	軽合計	トラックタイプ	バンタイプ	普通トラック（新・中古）
代替（前保有車）	前保有車　計	2022年	174	14	10	3	2	57	33	23	1	7	3	4	17	7	11	5
		2024年	156	19	10	6	2	56	27	25	4	6	3	3	16	2	14	4
	小型　計	2022年	80	44	34	7	3	35	24	10	－	20	12	8	－	－	－	1
		2024年	74	57	29	21	7	23	23	－	－	20	11	9	－	－	－	－
	トラック	2022年	54	47	47	－	－	34	34	－	－	17	17	－	－	－	－	2
		2024年	41	50	44	6	－	34	34	－	－	16	16	－	－	－	－	－
	キャブバン	2022年	*16	33	－	33	－	47	－	47	－	21	－	21	－	－	－	－
		2024年	*23	78	1	69	7	－	－	－	－	22	－	22	－	－	－	－
	ボンバン	2022年	*10	56	9	3	44	－	－	－	－	44	－	44	－	－	－	－
		2024年	*10	58	－	－	58	－	－	－	－	42	－	42	－	－	－	－
	軽　計	2022年	48	1	0	1	－	72	36	34	2	0	－	0	26	9	17	－
		2024年	43	－	－	－	－	77	34	39	4	－	－	－	23	5	18	－
	トラック	2022年	*22	1	1	－	－	81	72	9	－	－	－	－	18	18	1	－
		2024年	*17	－	－	－	－	88	85	3	－	－	－	－	12	12	－	－
	キャブバン	2022年	*21	1	－	1	－	64	－	62	2	1	－	1	34	－	34	－
		2024年	*23	－	－	－	－	71	－	68	3	－	－	－	29	－	29	－
	ボンバン	2022年	*5	15	－	15	－	47	－	21	27	－	－	－	38	－	38	－
		2024年	*3	－	－	－	－	47	－	－	47	－	－	－	53	－	53	－
	普通トラック	2022年	39	11	11	－	－	4	－	4	－	－	－	－	－	－	－	85
		2024年	*27	30	30	－	－	12	－	12	－	－	－	－	－	－	－	58
増車・新規		2022年	100	27	16	8	3	23	8	13	1	13	8	5	22	10	12	15
		2024年	63	18	12	4	1	39	36	3	－	16	14	2	17	5	12	10

※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

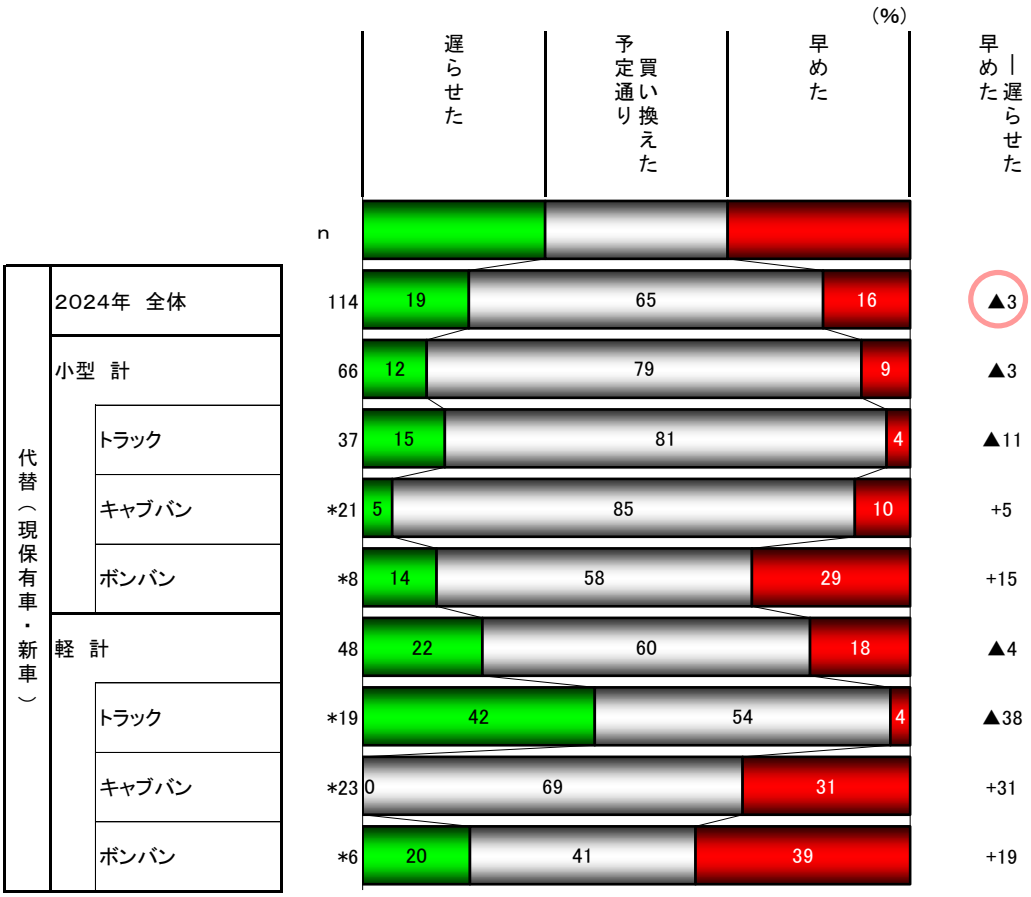
（注）「1番最近買ったトラック・バン」の結果

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



※「1番最近買ったトラック・バン」の結果
（注）“全体”は前保有車(新車)が小型トラック・バンと、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
※「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

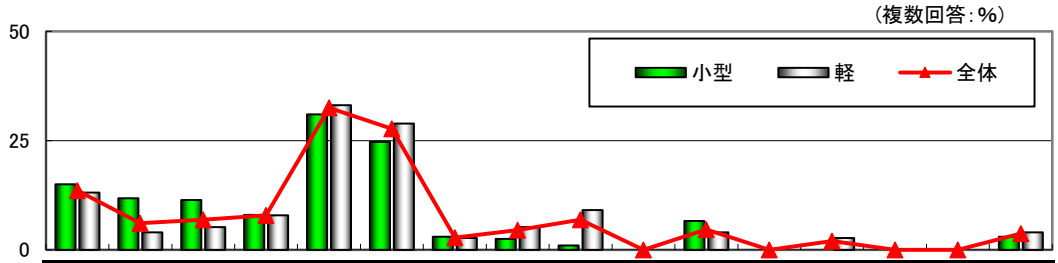
●直近２年間に小型・軽トラック・バン（新車）を購入したきっかけは「手放した車が一定の基準に達した」が３割強で最も高い

－全体では新車を購入／リースしたきっかけは「手放した車が一定の基準に達した」「手放した車の状態変化」が上位にあがる。
新車のリースでは「手放した車が一定の基準に達した」のほか、「積荷の増減」も上位にあがる（ｎ数過少）（図表2-6）。

ユーザー

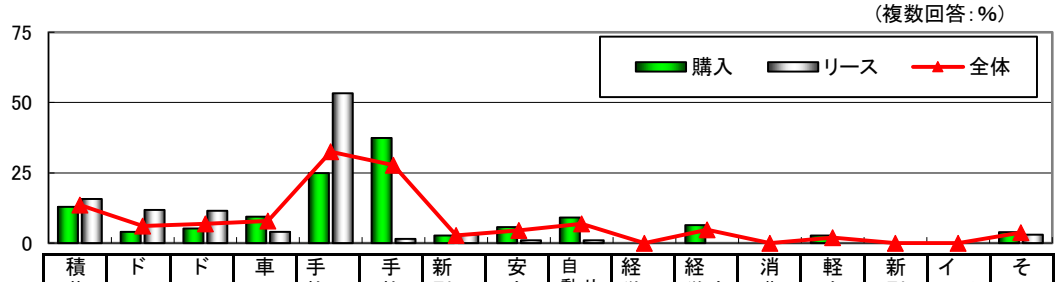
図表2-6　直近2年間に購入／リース（新車）したきっかけ

（複数回答：%）



		n	積荷の増減	ドライバー数の増減	ドライバー構成の変化	車の使い方の変化	一定の基準に達した手放した車が	手放した車の状態変化	モデルチェンジされた新型車が発売された／	安全性の高い車が発売された	サービススタッフに勧められた自動車の販売員・	悪くなった経営の状況や今後の見通しが	良くなった経営の状況や今後の見通しが	消費税率の引き上げ	軽自動車税増税	新型コロナウィルス終息の影響	インフレによる、車の維持費増や物価高の影響	その他
直近２年間で購入／リース（新車）	全体	62	14	6	7	8	33	28	3	5	7	－	5	－	2	－	－	4
	小型	37	15	12	11	8	31	25	3	3	1	－	7	－	－	－	－	3
	軽	*25	13	4	5	8	33	29	3	5	9	－	4	－	3	－	－	4

（複数回答：%）



		n	積荷の増減	ドライバー数の増減	ドライバー構成の変化	車の使い方の変化	一定の基準に達した手放した車が	手放した車の状態変化	モデルチェンジされた新型車が発売された／	安全性の高い車が発売された	サービススタッフに勧められた自動車の販売員・	悪くなった経営の状況や今後の見通しが	良くなった経営の状況や今後の見通しが	消費税率の引き上げ	軽自動車税増税	新型コロナウィルス終息の影響	インフレによる、車の維持費増や物価高の影響	その他
直近２年間（新車）	全体	62	14	6	7	8	33	28	3	5	7	－	5	－	2	－	－	4
	購入	43	13	4	5	9	25	37	3	6	9	－	6	－	3	－	－	4
	リース	*19	16	12	12	4	53	2	3	1	1	－	－	－	－	－	－	3

※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与
※　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

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

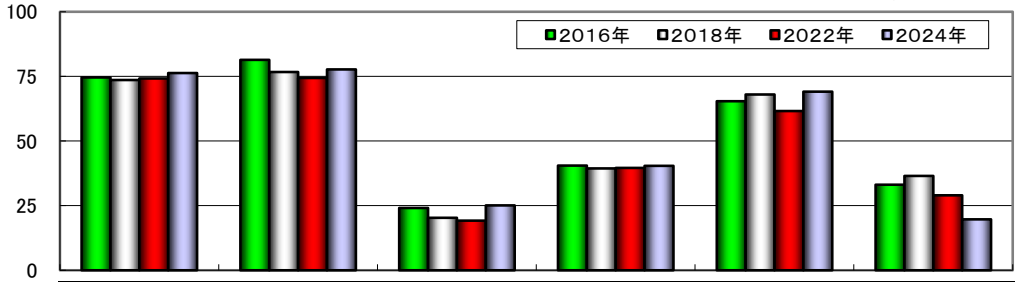
－買い替えについての意見は、「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」が78%、「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」が76%、「買い替えは下取り価格や修理費を考えて最も経済的な時期にする」が69%で上位にあがる（図表2-7）。

・運輸業では「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」が80%で最も高く、2018年度から増加が続く。

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	まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない	仕事（生活）に不可欠なので多少無理しても早めに買い替える	何年も使っているとあちこち汚れやいたみが目につき買い替えたくなってくる	買い替えは下取り価格や修理費を考えて最も経済的な時期にする	利益を税金に持っていかれるくらいなら早めでも買い替える
トラック・バン 保有 全体	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
	2024年	329	76	78	25	40	69	20
運輸業以外	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
	2024年	237	76	79	25	40	69	19
	建設業・設備工事業	76	85	85	21	42	76	30
	製造業	47	77	84	18	38	69	19
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	90	73	78	29	33	68	15
	サービス業、医療、教育等	*24	76	72	24	55	65	22
運輸業	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
	2024年	92	80	65	25	51	74	25
	貨物運送業	69	82	66	26	49	74	26
	旅客運送業・倉庫業等	*23	75	63	25	56	74	20
代替早遅 2024年	遅らせている	72	88	83	10	35	66	17
	早めている	*9	67	48	45	45	97	16
	以前と同時期	248	74	77	28	42	69	20

※　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

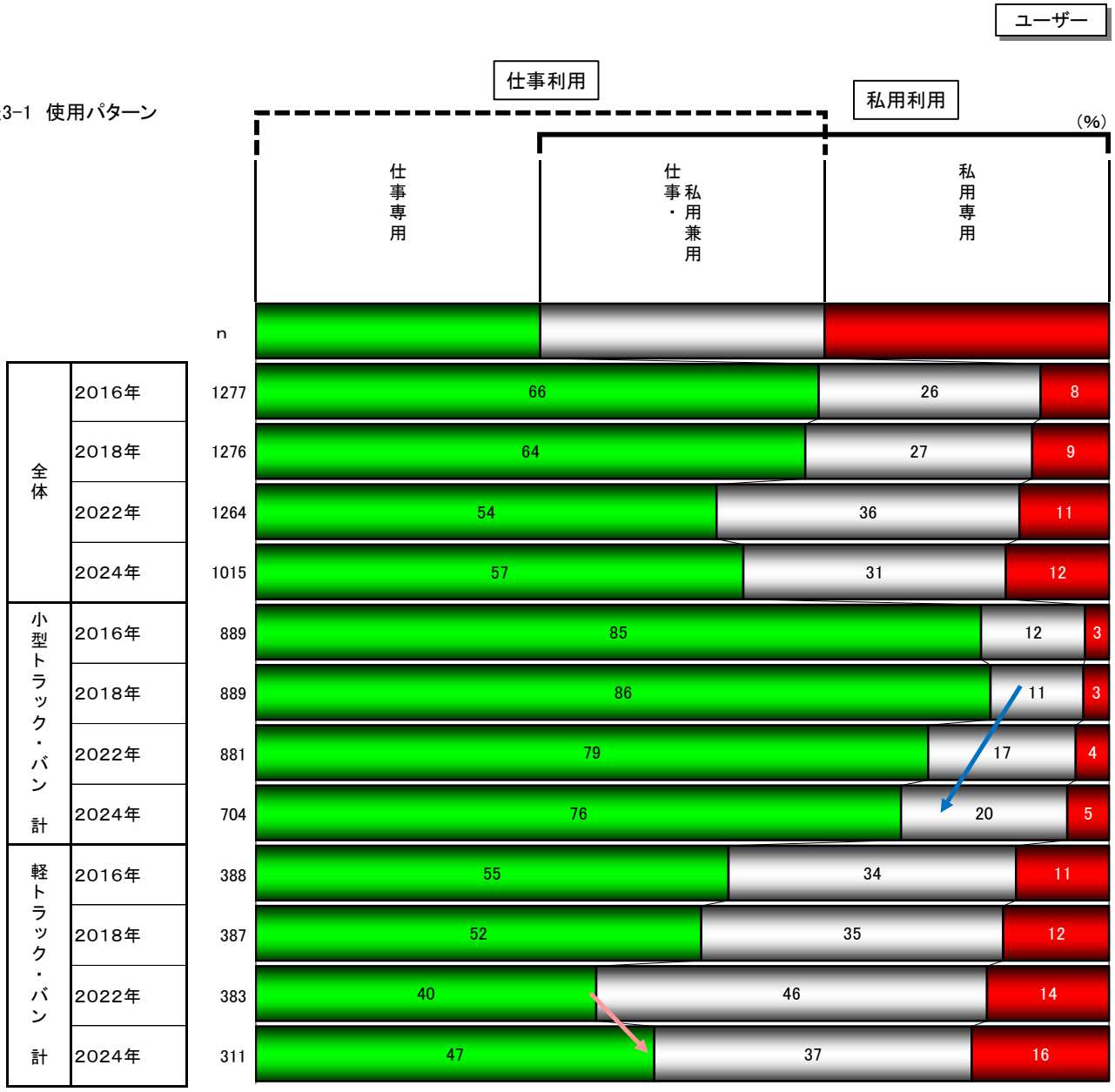
第3章　使用実態

○使用パターン（仕事、私用）については、小型トラック・バンでは2018年度以降「仕事・私用兼用」とするユーザーが増加し２割。軽トラック・バンでは「仕事専用」とするユーザーが2022年度より増加し約５割。
○平均月間走行距離は、仕事利用では2022年度より長距離化。私用利用では2022年度から変化なし。私用専用ユーザーの平均月間走行距離は仕事利用ユーザーの約半分。
○仕事利用の運行形態は、いずれの車種も「往復型」が最も高く、特に小型トラックの＜運輸業＞では2022年度より増加。
○私用利用での用途については、「日用品の買物（食料品・雑貨など）」に使うユーザーが約６割で最も多く、また「園芸・農作業」に使うユーザーが約４割、「通勤・通学」に使うユーザーが約３割で2022年度と同じだが、軽バン（キャブバン、ボンネットバン）は「休日型レジャー（ピクニック・ドライブ・スポーツ等）」「キャンプなどのアウトドアレジャー」に使うユーザーが２割弱まで増加している。

１　使用パターン

●小型トラック・バンは「仕事・私用兼用」が、軽トラック・バンは「仕事専用」が増加
－小型トラック・バンは「仕事・私用兼用」比率の増加が2018年度から継続。
一方で、軽トラック・バンは「仕事専用」比率が2022年度より増加（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」が、軽トラック以外は「作業場・仕事場・現場への往復」が最も高い

－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」（図表3-2）。

ユーザー

図表3-2　小型・軽トラック・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・サービスなど営業の足	作業場・仕事場・現場への往復	田畑への往復・農機具・作物の運搬	一般家庭など最終消費者への配達・集荷	小売店への商品配達	問屋・卸問屋などへの配達・仕入	メーカー・工場などへの配達・仕入	事業所間の連絡・使送便
仕事利用	全体		2022年	1172	17	22	49	28	17	13	13	10	7
			2024年	933	19	19	48	29	14	16	10	10	5
	小型トラック		2022年	591	27	9	49	14	10	12	16	20	5
			2024年	474	26	10	49	17	9	10	12	16	4
		運輸業・農林水産業以外	2022年	329	21	11	56	4	9	13	16	22	6
			2024年	271	21	11	54	4	9	11	12	20	4
		運輸業	2022年	161	75	3	15	0	15	21	16	24	1
			2024年	119	74	7	18	1	10	18	14	18	6
		農林水産業	2022年	45	13	－	28	90	3	6	13	9	－
			2024年	61	9	－	38	88	7	3	6	3	－
	小型バン		2022年	262	16	39	55	3	12	16	16	12	12
			2024年	206	21	35	53	3	10	20	13	15	12
		運輸業・農林水産業以外	2022年	233	17	40	53	2	13	17	17	13	12
			2024年	182	22	36	52	2	10	20	14	15	11
	軽トラック		2022年	166	12	13	48	57	19	7	10	5	2
			2024年	130	12	10	47	58	15	12	8	3	2
		運輸業・農林水産業以外	2022年	66	12	26	56	20	29	9	17	11	3
			2024年	53	13	19	60	19	17	13	8	8	4
		農林水産業	2022年	63	8	3	46	87	13	8	6	－	3
			2024年	72	10	3	36	90	14	13	8	－	－
	軽バン		2022年	153	17	35	47	11	25	20	13	8	11
			2024年	123	20	26	44	17	19	21	9	12	6
		運輸業・農林水産業以外	2022年	117	17	41	43	4	30	23	16	9	8
			2024年	91	14	30	48	8	21	24	9	14	8

※　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

●保有車の仕事利用での平均月間走行距離は、小型バン・軽トラックは長距離化、小型トラック・軽バンは短距離化

－仕事利用での平均月間走行距離は、全体では838kmで2022年度より長距離化（図表3-3）。

・車種別では、小型バン・軽トラックは2022年度より長距離化した一方、小型トラック・軽バンは2022年度より短距離化。

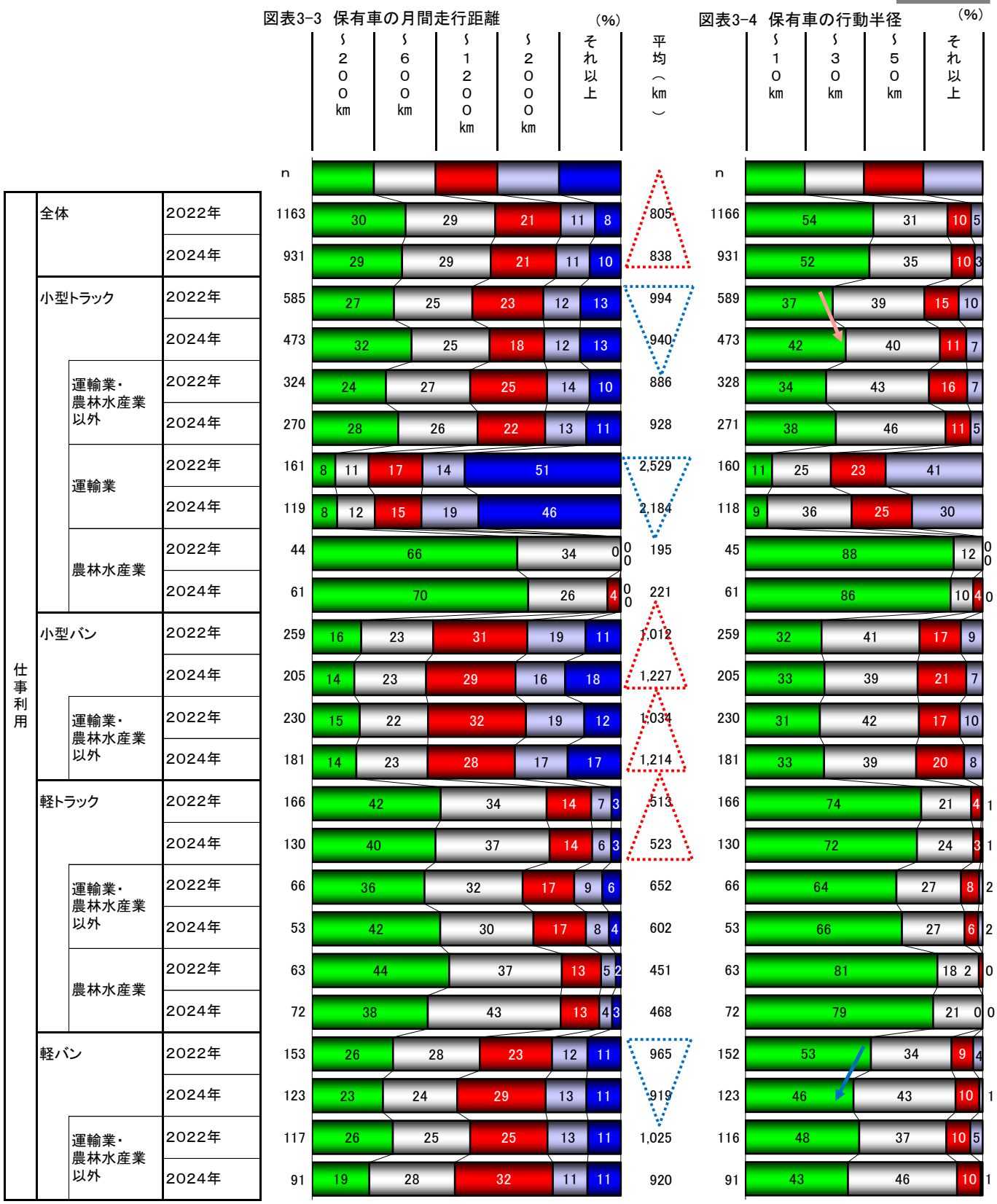
・業種と車種の組み合わせでは、小型バンの＜運輸業・農林水産業以外＞で2022年度より長距離化、小型トラックの＜運輸業＞で2022年度より短距離化。

－行動半径は、「～10km」比率が小型トラックでは2022年度より増加、軽バンでは減少（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 （%）



※ 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

●保有車の運行形態は「往復型」が最も高く、小型トラックの＜運輸業＞は「往復型」が2022年度より増加

－運行形態では各車種とも「往復型」が最も高い（図表3-5）。

「往復型」は2022年度より小型トラックの＜運輸業＞で増加し、小型トラック・軽トラックの＜農林水産業＞で減少。

－通常の重量積載率の平均は、2022年度より小型トラックで上昇、軽トラックで下降（図表3-6）。

ユーザー

図表3-5 保有車の運行形態

図表3-6 通常の重量積載率

				往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型		25%以下	～50%	～75%	それ以上	平均
			n					n					
仕事利用	全体		2022年	1170	57	21	12	10	1133	38	31	16	16	40
			2024年	930	54	21	14	10	898	40	30	16	14	39
	小型トラック		2022年	589	66	16	10	8	587	16	34	31	19	55
			2024年	472	64	16	14	6	470	14	31	30	25	59
		運輸業・農林水産業以外	2022年	328	69	16	7	9	325	18	36	30	16	53
			2024年	270	66	15	12	7	268	15	30	30	24	58
		運輸業	2022年	161	32	23	29	16	161	7	24	39	30	64
			2024年	118	50	16	25	9	118	4	28	44	25	64
		農林水産業	2022年	45	85	7	8	0	45	14	33	25	28	58
			2024年	61	66	19	13	3	61	12	38	22	28	61
	小型バン		2022年	262	50	20	17	13	250	55	28	9	8	32
			2024年	205	48	23	20	9	192	56	27	11	6	31
		運輸業・農林水産業以外	2022年	233	49	20	18	12	225	56	28	10	7	31
			2024年	181	48	24	19	9	172	54	28	12	6	32
	軽トラック		2022年	166	63	21	10	7	161	33	33	14	21	41
			2024年	130	58	20	15	8	129	46	30	12	12	33
		運輸業・農林水産業以外	2022年	66	61	23	11	6	64	25	42	19	14	40
			2024年	53	59	21	13	8	53	42	32	17	9	33
		農林水産業	2022年	63	67	21	6	6	62	36	24	13	27	44
			2024年	72	57	18	17	8	71	51	28	7	14	31
	軽バン		2022年	153	47	25	13	15	135	51	29	10	9	30
			2024年	123	47	25	11	18	107	42	29	15	15	36
		運輸業・農林水産業以外	2022年	117	42	27	15	16	107	51	30	11	8	30
			2024年	91	46	28	8	17	79	40	33	15	13	35

※ 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

●荷物の配送・納入先は軽バンでは「一般消費者」が、
軽バン以外では「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所・作業現場」が最も高い

－通常のスペース積載率は、軽バンで「ほぼ１０割」が2022年度より大きく増加（図表3-7）。
　業種と車種の組み合わせでは、小型トラックの＜農林水産業＞で「ほぼ１０割」が2022年度より減少。

－荷物の配送・納入先は、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」が、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　（%）

			n	使用しないほとんど	2～3割	ほぼ半分	7～8割	ほぼ10割
仕事利用	全体	2022年	1172	5	18	24	31	23
		2024年	933	10	20	23	24	24
	小型トラック	2022年	591	0	7	20	40	32
		2024年	474	3	10	23	33	31
	運輸業・農林水産業以外	2022年	329	0	8	21	41	30
		2024年	271	2	9	24	33	31
	運輸業	2022年	161	0	4	15	51	31
		2024年	119	0	5	17	45	33
	農林水産業	2022年	45	0	1	17	34	48
		2024年	61		9	18	16	24	33
	小型バン	2022年	262		5	21	21	36	18
		2024年	206		11	20	23	27	20
	運輸業・農林水産業以外	2022年	233		4	22	21	37	16
		2024年	182		9	20	22	28	21
	軽トラック	2022年	166		2	22	22	27	28
		2024年	130		9	26	19	22	25
	運輸業・農林水産業以外	2022年	66		5	23	24	23	26
		2024年	53		9	32	19	19	21
	農林水産業	2022年	63	0		21	16	33	30
		2024年	72		8	24	18	22	28
	軽バン	2022年	153		13	17	32	28	10
		2024年	123		16	18	29	16	21
	運輸業・農林水産業以外	2022年	117		10	17	34	28	11
		2024年	91		16	19	30	16	20

図表3-8　荷物の配送・納入先　（複数回答：%）

			n	親会社・関連会社	左記以外のメーカー・作業所・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
仕事利用	全体	2022年	1170	8	37	14	16	2	27	15
		2024年	933	9	36	14	18	2	27	14
	小型トラック	2022年	591	14	46	16	13	4	24	11
		2024年	474	14	46	16	13	3	21	14
	運輸業・農林水産業以外	2022年	329	15	49	10	11	2	26	9
		2024年	271	15	50	11	14	2	24	10
	運輸業	2022年	161	14	35	29	28	15	26	10
		2024年	119	17	28	31	23	15	20	7
	農林水産業	2022年	45	4	26	51	15	5	8	22
		2024年	61	4	35	32	3	2	9	38
	小型バン	2022年	260	11	43	16	19	2	21	9
		2024年	206	13	43	14	25	1	19	8
	運輸業・農林水産業以外	2022年	232	11	43	17	21	2	22	9
		2024年	182	14	42	13	26	2	19	9
	軽トラック	2022年	166	4	34	16	13	1	27	24
		2024年	130	6	33	17	16	－	29	20
	運輸業・農林水産業以外	2022年	66	6	36	6	14	2	42	11
		2024年	53	8	40	9	15	－	34	15
	農林水産業	2022年	63	3	32	24	14	2	14	35
		2024年	72	3	29	24	18	－	25	25
	軽バン	2022年	153	6	29	8	24	1	36	7
		2024年	123	8	25	9	18	3	33	12
	運輸業・農林水産業以外	2022年	117	5	32	9	28	2	39	6
		2024年	91	8	28	7	18	1	33	7

※　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

●私用利用での用途は「日用品の買物」「園芸・農作業」「通勤・通学」が上位にあがる

－小型トラック・軽トラックは「園芸・農作業」が、小型バンは「通勤・通学」が最も高く、いずれも2022年度より増加。

－軽キャブバン・軽ボンネットバンは「日用品の買物」が最も高く2022年度より増加。「休日型レジャー（ピクニック・ドライブ・スポーツ等）」「キャンプなどのアウトドアレジャー」のレジャー関連が2022年度より増加（図表3-9）。

ユーザー

図表3-9　小型・軽トラック・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）	平日型レジャー（映画・食事等）	休日型レジャー（ピクニック・ドライブ・スポーツ等）	宿泊型レジャー旅行・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	全体		2022年	373	27	6	57	14	5	9	3	10	39
			2024年	304	30	6	59	15	8	14	5	11	38
		仕事・私用兼用	2022年	281	26	7	57	13	4	9	2	9	45
			2024年	222	27	5	55	13	7	12	2	9	43
		私用専用	2022年	92	33	4	59	18	7	12	6	14	18
			2024年	82	36	8	68	19	9	20	12	15	25
	小型トラック　計		2022年	58	20	3	8	7	1	3	－	8	46
			2024年	55	17	5	11	11	－	－	－	6	55
		仕事・私用兼用	2022年	48	23	3	8	7	－	2	－	8	53
			2024年	51	18	5	12	9	－	－	－	6	60
		私用専用	2022年	*10	－	－	5	5	5	5	－	5	5
			2024年	*4	－	－	－	30	－	－	－	－	－
	小型バン　計		2022年	85	49	3	50	13	8	28	8	19	10
			2024年	79	57	12	48	18	17	23	11	23	11
		仕事・私用兼用	2022年	67	51	3	47	8	6	27	5	18	11
			2024年	59	60	9	44	18	15	19	9	19	10
		私用専用	2022年	*18	44	－	60	31	16	31	18	25	7
			2024年	*20	46	20	62	16	24	34	17	34	14
	軽トラック　計		2022年	110	16	5	55	14	2	5	－	10	61
			2024年	74	18	3	51	11	5	8	－	3	66
		仕事・私用兼用	2022年	96	17	5	55	14	2	4	－	8	63
			2024年	60	17	3	53	12	7	8	－	3	68
		私用専用	2022年	*14	14	－	50	14	－	7	－	21	50
			2024年	*14	21	－	43	7	－	7	－	－	57
	軽キャブバン　計		2022年	86	37	9	73	16	9	13	7	8	17
			2024年	62	32	8	77	19	7	19	10	16	16
		仕事・私用兼用	2022年	58	35	10	76	16	9	12	5	7	22
			2024年	41	29	5	78	17	7	17	2	12	17
		私用専用	2022年	*28	43	7	68	18	11	14	11	11	7
			2024年	*21	38	14	76	24	5	24	24	24	14
	軽ボンネットバン　計		2022年	34	32	12	62	21	3	3	－	3	9
			2024年	34	41	3	79	18	12	18	6	18	9
		仕事・私用兼用	2022年	*12	25	25	58	25	－	－	－	－	17
			2024年	*11	27	－	46	－	－	9	－	27	9
		私用専用	2022年	*22	36	5	64	18	5	5	－	5	5
			2024年	*23	48	4	96	26	17	22	9	13	9

※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

●保有車の私用利用での平均月間走行距離は、仕事利用に比べ短い

ー私用利用での平均月間走行距離は、全体では640kmで、仕事利用（838km）に比べ短い。私用専用では、424kmで仕事利用の約半分。
車種別の平均月間走行距離は、小型バンが920kmと最も長く、次いで軽キャブバンが682kmで続き、いずれも2022年度より短距離化。一方で、小型トラック・軽トラック・軽ボンネットバンでは2022年度より長距離化（図表3-10）。

ユーザー

図表3-10 保有車の月間走行距離

（%）

				n	～200km	～600km	～1200km	～2000km	それ以上	平均（km）
私用利用	全体		2022年	372	35	35	16	8	6	642
			2024年	304	36	32	19	8	6	640
		仕事・私用兼用	2022年	281	31	33	19	10	7	729
			2024年	222	34	29	19	10	8	725
		私用専用	2022年	91	46	44	6	3	1	345
			2024年	82	41	38	18	1	2	424
	小型トラック 計		2022年	58	37	29	24	6	4	550
			2024年	55	50	25	12	9	5	582
		仕事・私用兼用	2022年	48	34	33	24	5	5	563
			2024年	51	50	25	10	10	5	592
		私用専用	2022年	*10	58	5	27	10	0	474
			2024年	*4	40	30	30	0	0	464
	小型バン 計		2022年	85	11	31	27	17	13	1,025
			2024年	79	17	28	29	16	9	920
		仕事・私用兼用	2022年	67	7	28	30	18	16	1,146
			2024年	59	13	23	34	18	13	1,066
		私用専用	2022年	*18	28	45	14	14	0	533
			2024年	*20	32	44	15	9	0	465
	軽トラック 計		2022年	110	40	39	12	6	3	475
			2024年	74	43	37	11	5	4	522
		仕事・私用兼用	2022年	96	39	38	14	7	3	511
			2024年	60	38	38	12	7	5	587
		私用専用	2022年	*14	50	50	0	0	0	229
			2024年	*14	64	29	7	0	0	243
	軽キャブバン 計		2022年	86	30	30	21	9	9	849
			2024年	62	31	31	24	8	6	682
		仕事・私用兼用	2022年	58	24	24	28	12	12	1,053
			2024年	41	34	20	27	12	7	722
		私用専用	2022年	*28	43	43	7	4	4	425
			2024年	*21	24	52	19	0	5	605
	軽ボンネットバン 計		2022年	33	52	36	3	6	3	445
			2024年	34	38	24	27	3	9	638
		仕事・私用兼用	2022年	*12	50	25	0	17	8	800
			2024年	*11	27	18	18	9	27	1,200
		私用専用	2022年	*21	52	43	5	0	0	243
			2024年	*23	44	26	30	0	0	370

※ n数が30未満のものについては「＊」印を付与

●小型トラックが通常の重量積載率・スペース積載率ともに最も高い

－私用利用での通常の重量積載率の平均は全体では32%。車種別でみると小型トラックが55%で最も高く、一方で軽キャブバンは28%で低い（図表3-11）。

－通常のスペース積載率は、全体では「ほぼ半分～ほぼ１０割」が53%で2022年度より減少。小型トラックは「ほぼ１０割」が29%と車種間で最も高いが、2022年度の48%より減少（図表3-12）。

ユーザー

図表3-11 通常の重量積載率 (%)

				n	25%以下	50%	75%	それ以上	平均
私用利用	全体		2022年	325	47	28	14	11	33
			2024年	249	50	25	15	11	32
		仕事・私用兼用	2022年	269	43	31	14	12	35
			2024年	209	49	25	14	13	34
		私用専用	2022年	56	69	14	15	3	22
			2024年	40	58	21	20	1	26
	小型トラック 計		2022年	57	25	25	29	21	52
			2024年	55	23	33	20	24	55
		仕事・私用兼用	2022年	48	27	26	26	21	50
			2024年	51	21	36	19	24	55
		私用専用	2022年	*9	11	18	47	25	64
			2024年	*4	40	0	30	30	53
	小型バン 計		2022年	77	51	36	9	5	31
			2024年	61	53	31	8	8	32
		仕事・私用兼用	2022年	65	49	38	8	5	33
			2024年	53	50	31	9	9	34
		私用専用	2022年	*12	64	25	11	0	22
			2024年	*8	68	32	0	0	20
	軽トラック 計		2022年	102	38	31	15	16	37
			2024年	71	45	27	18	10	33
		仕事・私用兼用	2022年	92	37	32	14	17	38
			2024年	60	48	27	13	12	32
		私用専用	2022年	*10	50	30	20	0	27
			2024年	*11	27	27	46	0	40
	軽キャブバン 計		2022年	70	63	21	13	3	23
			2024年	45	60	16	13	11	28
		仕事・私用兼用	2022年	55	56	27	13	4	26
			2024年	35	54	14	17	14	33
		私用専用	2022年	*15	87	0	13	0	12
			2024年	*10	80	20	0	0	12
	軽ボンネットバン 計		2022年	*19	74	16	5	5	22
			2024年	*17	77	18	0	6	21
		仕事・私用兼用	2022年	*9	56	33	11	0	27
			2024年	*10	60	30	0	10	28
		私用専用	2022年	*10	90	0	0	10	18
			2024年	*7	100	0	0	0	11

図表3-12 通常のスペース積載率 (%)

				n	ほとんど使用しない	2～3割	ほぼ半分	7～8割	ほぼ10割
私用利用	全体		2022年	373	15	21	20	26	18
			2024年	304	27	21	18	17	18
		仕事・私用兼用	2022年	281	5	23	23	27	22
			2024年	222	13	20	23	22	22
		私用専用	2022年	92	52	12	8	21	6
			2024年	82	62	23	5	4	6
	小型トラック 計		2022年	58	2	3	13	34	48
			2024年	55	3	20	25	23	29
		仕事・私用兼用	2022年	48	0	4	15	37	45
			2024年	51	3	18	28	20	32
		私用専用	2022年	*10	10	0	5	19	66
			2024年	*4	0	40	0	61	0
	小型バン 計		2022年	85	13	24	17	37	9
			2024年	79	30	14	16	29	11
		仕事・私用兼用	2022年	67	5	28	18	37	11
			2024年	59	17	17	20	32	15
		私用専用	2022年	*18	46	9	9	34	2
			2024年	*20	68	4	6	22	0
	軽トラック 計		2022年	110	7	24	17	24	28
			2024年	74	18	22	18	19	24
		仕事・私用兼用	2022年	96	3	25	18	24	30
			2024年	60	10	20	20	23	27
		私用専用	2022年	*14	36	14	14	21	14
			2024年	*14	50	29	7	0	14
	軽キャブバン 計		2022年	86	22	19	31	24	4
			2024年	62	36	24	18	10	13
		仕事・私用兼用	2022年	58	5	21	45	24	5
			2024年	41	22	20	27	15	17
		私用専用	2022年	*28	57	14	4	25	0
			2024年	*21	62	33	0	0	5
	軽ボンネットバン 計		2022年	34	56	15	6	24	0
			2024年	34	53	18	21	3	6
		仕事・私用兼用	2022年	*12	25	25	0	50	0
			2024年	*11	0	27	46	9	18
		私用専用	2022年	*22	73	9	9	9	0
			2024年	*23	78	13	9	0	0

※ 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、小型トラック・バン保有ユーザーでは「同タイプ・同クラス歩留まり」意向が最も多い。軽トラック・キャブバン保有ユーザーでも「同タイプ・同クラス歩留まり」意向が最も多いが、軽ボンバンは「他タイプ移行」の意向が最も多く５割となっている。
○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2022年度より減少、運輸業以外では変わらない見通しをしている事業所が９割以上となっている。
○今後１～２年間の物資輸送量の見通しをみると、運輸業以外では「増加する」が「減少する」を上回る。一方、運輸業では「増加する」が2022年度より減少し、「減少する」が「増加する」を上回る。

1　次期買い替え意向車

●次期買い替え意向車は小型トラック・バンでは同タイプ・同クラス歩留まり意向が引き続き高いが、軽ボンバンでは他タイプ移行が最も高い

－次期買い替え意向車は、小型トラック・キャブバン・ボンバン、軽トラック・キャブバンでは「同タイプ・同クラス歩留まり」が最も高く、小型トラック・バン、軽トラックで歩留まり意向が高い傾向は変わらず。一方、軽ボンバンでは「他タイプ移行」が最も高い。
小型ボンバンでは、軽ボンバンへの意向比率が2022年度より増加（図表4-1）。

－業種別でみると、次期買い替え意向車の車種は＜農林水産業＞＜卸売業・小売業、飲食、宿泊業＞では「軽トラック」、＜建設業＞＜製造業＞＜運輸業＞では「小型トラック」、＜サービス業、医療、教育等＞では「小型キャブバン」が最も多い（図表4-2）。

ユーザー

図表4-1　次期買い替え意向車（現保有車別）

（%）

			n	次期買い替え意向車									移行傾向		
				普通トラック	小型トラック	小型キャブバン	小型ボンバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	軽以外の乗用車	軽乗用車	同タイプ・同クラス歩留まり	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
現保有車（調査対象車種）	小型トラック	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
		2024年	469	3	91	2	0	1	－	－	0	1	91	5	4
	小型キャブバン	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
		2024年	161	1	2	70	7	0	4	1	8	7	70	4	25
	小型ボンバン	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
		2024年	59	－	5	7	51	－	－	10	19	9	51	10	39
	軽トラック	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
		2024年	142	－	6	1	－	80	3	1	1	9	80	6	15
	軽キャブバン	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
		2024年	120	－	－	8	2	2	50	11	4	24	50	8	43
	軽ボンバン	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
		2024年	40	－	－	3	10	5	5	40	15	23	40	10	50

※　2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

ユーザー

図表4-2 次期買い替え意向車（業種別）

（%）

			n	次期買い替え意向車 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	軽以外計	軽計
業種別	農林水産業	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
		2024年	152	－	14	3	1	64	9	4	－	6	18	82
	建設業	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
		2024年	192	2	29	16	4	17	13	2	9	8	60	40
	製造業	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	62	38
		2024年	110	1	26	16	10	24	13	4	4	4	55	45
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	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
		2024年	193	1	18	14	9	20	18	6	4	11	45	55
	サービス業、医療、教育等	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
		2024年	78	1	16	20	9	15	18	7	1	14	46	54
	運輸業	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
		2024年	141	3	33	7	4	10	－	6	11	27	58	42
	その他	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
		2024年	44	1	24	22	15	14	8	7	－	9	62	38
	一般世帯	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	19	81
		2024年	80	－	5	5	2	19	19	13	11	27	22	78

※ 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１～２年間の経営状態が「変わらない」見通しが2022年度より増加
運輸業では今後１～２年間の保有台数が「増加する」見通しが2022年度より減少

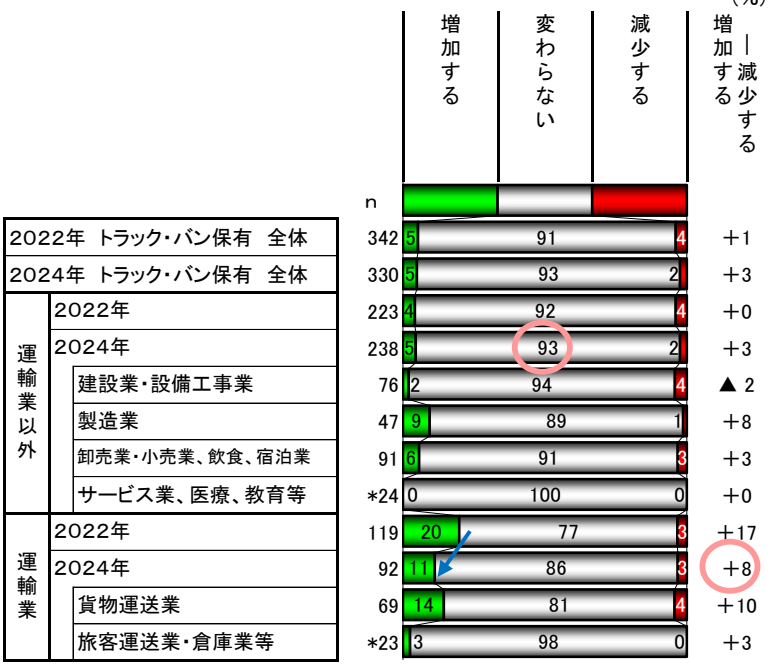
－今後１～２年間のトラック・バン保有台数の見通しは、運輸業では「増加する」が2022年度より減少したものの、「減少する」を上回る。運輸業以外では「変わらない」が93%。（図表4-3）。

－今後１～２年間の物資輸送量の見通しは、運輸業以外では「増加する」が「減少する」を上回る。一方、運輸業では「増加する」が2022年度より減少し、「減少する」が「増加する」を上回る（図表4-4）。

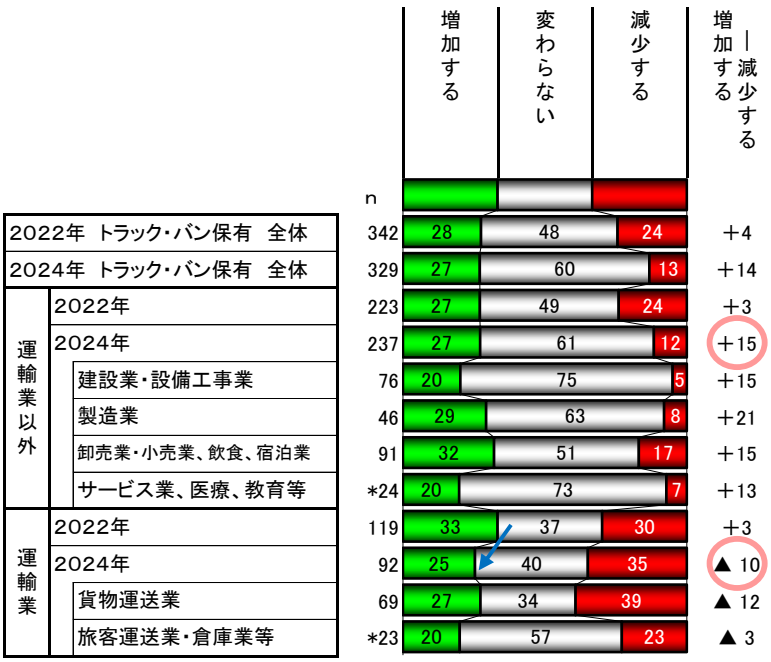
－今後１～２年間の経営状態の見通しは、運輸業以外では「良くなる」と「悪くなる」が2022年度より減少。運輸業以外、運輸業ともに「変わらない」が2022年度より増加（図表4-5）。

事業所

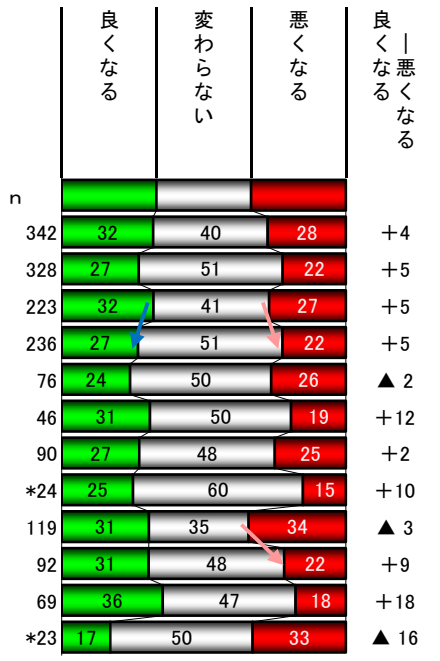
図表4-3　今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通し　(%)



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

3　今後の購入意向

●運輸業以外では代替を「遅らせている」事業所が減少

－運輸業以外では代替を「遅らせている（延期）」事業所が2022年度より減少（図表4-6）。

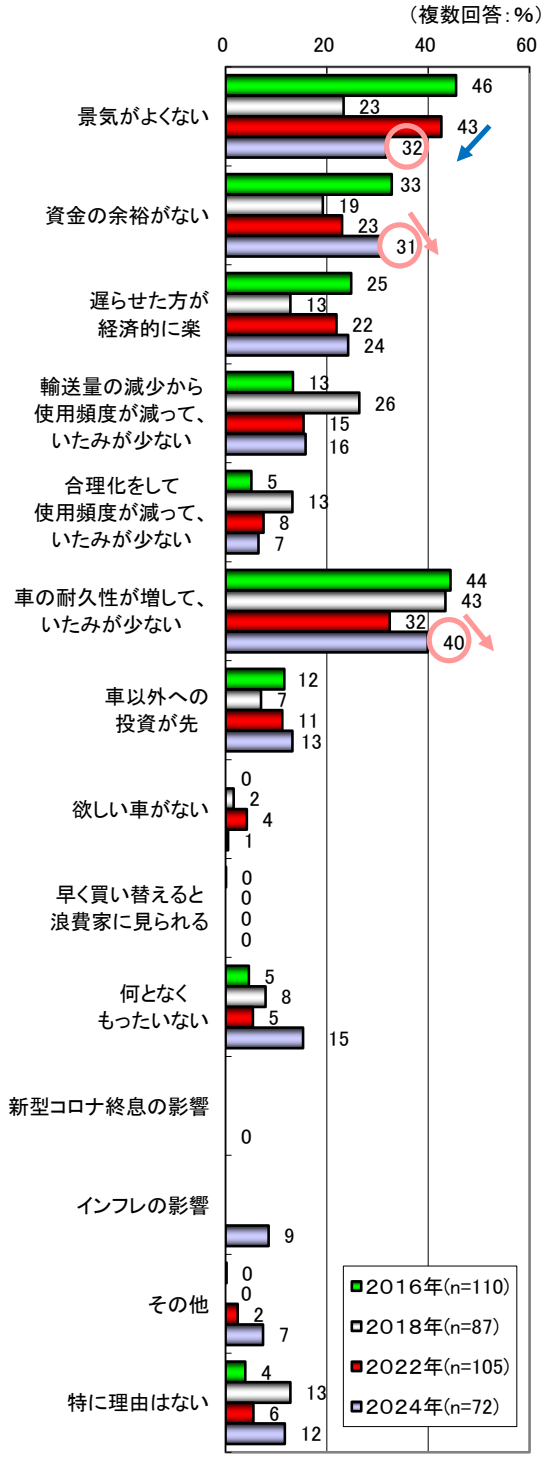
－代替を遅らせている理由は、「車の耐久性が増して、いたみが少ない」「資金の余裕がない」が2022年度より増加し上位にあがり、「景気がよくない」は2022年度より減少するも上位にあがる（図表4-7）。

－代替時期の目安は、運輸業以外、運輸業ともに2022年度と変わらず「車のいたみ」「使用期間」「走行キロ数」が上位にあがる（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



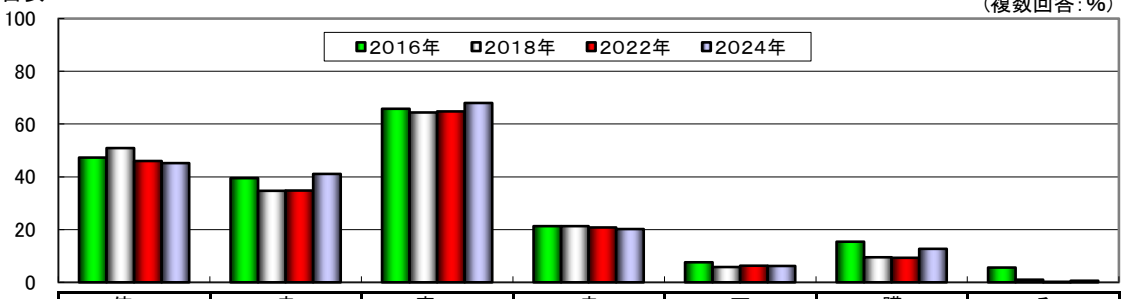
※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

※　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

事業所

図表4-8 代替時期の目安

（複数回答：%）



		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
トラック・バン 保有全体	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
	2024年	330	45	41	68	20	6	13	1
運輸業以外	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
	2024年	238	45	42	67	20	6	13	1
	建設業・設備工事業	76	49	38	70	20	8	11	1
	製造業	47	37	27	73	25	13	38	－
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	91	51	45	67	22	2	7	1
	サービス業、医療、教育等	*24	32	46	62	10	6	10	－
運輸業	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
	2024年	92	51	35	77	26	15	10	－
	貨物運送業	69	51	38	75	29	19	8	－
	旅客運送業・倉庫業等	*23	51	27	85	19	4	15	－
代替早遅 2024年	遅らせている	72	42	40	85	5	2	13	－
	早めている	*9	59	13	64	25	42	34	－
	以前と同時期	249	46	42	64	24	7	12	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

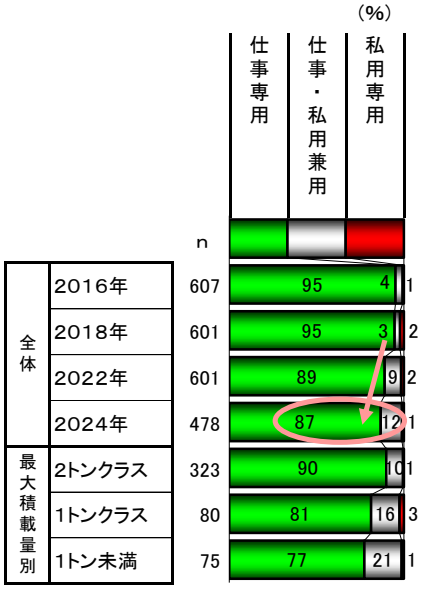
第5章　車種別分析

1　小型トラック

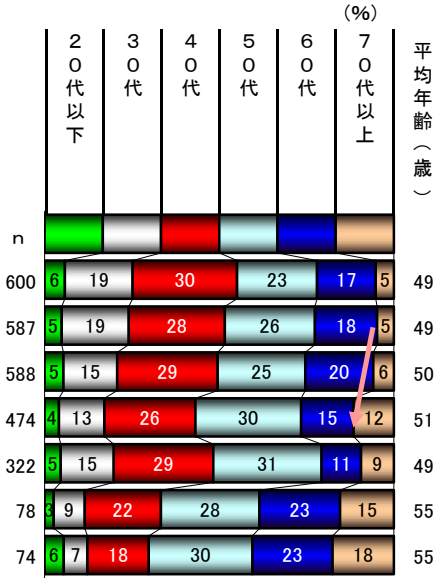
○仕事専用(87%)および仕事・私用兼用(12%)を合わせると99%が仕事に使用。仕事・私用兼用が増加傾向（図表5-1）。
○主運転者年代は70代以上が増加傾向（図表5-2）。
○主運転者職業は「建設・設備工事業他」が34%で最も高い（図表5-3）。
○購入選択理由は「積載量が多い」が51%で最も高く、2022年度より増加（図表5-4）。
○使用用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が49%で、荷物の配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が46%で最も高い（図表5-5～6）。
○月間走行距離の平均値は940kmで短距離化。最大積載量別でみると、積載量が少なくなるほど月間走行距離の平均値が短距離化（図表5-7）。
○行動半径は「～10km」が増加傾向。最大積載量別でみると積載量が少なくなるほど「～10km」が増加。運行形態は「往復型」が６割半ば（図表5-8～9）。
○通常のスペース積載率は「７割以上」が６割を超える（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」が全体では91%だが、1トン未満では44%で全体と比べて低い（図表5-12）。
○次期買い替え意向車の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が50%で、車両面以外では「車両価格」が44%で最も高い（図表5-13）。

ユーザー

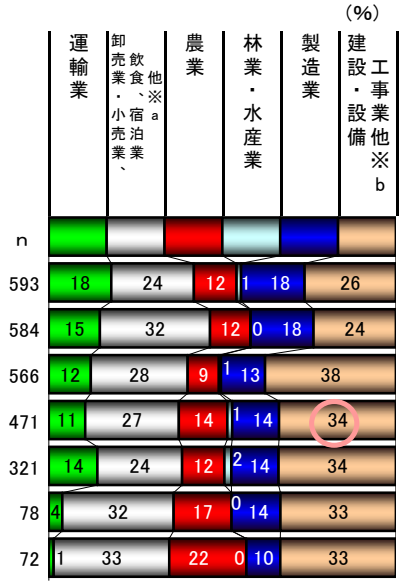
図表5-1　使用パターン



図表5-2　主運転者年代



図表5-3　主運転者職業



※a 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：%）

		n	TOP10									
			積載量が多い	使える多様な用途に	大きい積荷のカサが	車両価格が安い	道路条件の関係が細い道が多いなど	防ぐため積荷を雨・風から	燃費が良い	スペースの関係出先での駐車	スペースの関係事務所・自宅駐車	ことがある人を乗せる
全体	2016年	601	40	31	13	11	8	9	10	6	6	3
	2018年	588	43	24	14	12	8	9	7	5	6	3
	2022年	591	42	29	12	11	11	8	6	7	7	3
	2024年	474	51	26	14	14	10	9	8	7	7	2
最大積載量別	2トンクラス	322	53	30	15	12	9	10	8	7	8	2
	1トンクラス	78	50	15	10	17	10	8	10	6	4	4
	1トン未満	74	34	26	15	15	19	5	11	10	12	1

※　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”のユーザーが対象

図表5-5 使用用途

（複数回答：%）

		n	TOP5 作業場・仕事場・現場への往復	委託荷の輸送	田畑への往復・農機具・作物の運搬	メーカー・工場などへの配達・仕入	問屋・卸問屋などへの配達・仕入
全体	2016年	601	56	26	15	24	14
	2018年	588	48	24	13	21	15
	2022年	591	49	27	14	20	16
	2024年	474	49	26	17	16	12
最大積載量別	2トンクラス	322	50	31	15	16	10
	1トンクラス	78	47	14	19	14	15
	1トン未満	74	42	19	23	19	12

図表5-6 荷物の配送・納入先

（複数回答：%）

	n	TOP5 メーカー・作業所など親会社・関連会社以外の	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 2016年	601	54	20	12	14	12
2018年	588	47	22	15	14	13
2022年	591	46	24	16	14	13
2024年	474	46	21	16	14	13
最大積載量別 2トンクラス	322	46	20	17	15	14
1トンクラス	78	46	19	13	12	13
1トン未満	74	39	30	15	12	15

図表5-7 月間走行距離

（%）

		n	～200km	～600km	～1200km	～2000km	それ以上	平均値（km）
全体	2016年	584	25	24	23	14	14	1,092
	2018年	580	21	21	26	13	14	1,063
	2022年	585	27	25	23	12	13	994
	2024年	473	32	25	18	12	13	940
最大積載量別	2トンクラス	322	31	23	20	11	15	999
	1トンクラス	77	33	33	10	14	10	860
	1トン未満	74	41	24	20	11	4	659

図表5-8 行動半径

（%）

		n	～10km	～30km	～50km	それ以上
全体	2016年	600	24	37	21	18
	2018年	587	27	39	17	18
	2022年	589	37	39	15	10
	2024年	473	42	40	11	7
最大積載量別	2トンクラス	322	38	41	12	9
	1トンクラス	77	48	40	10	1
	1トン未満	74	66	26	5	3

図表5-9 運行形態

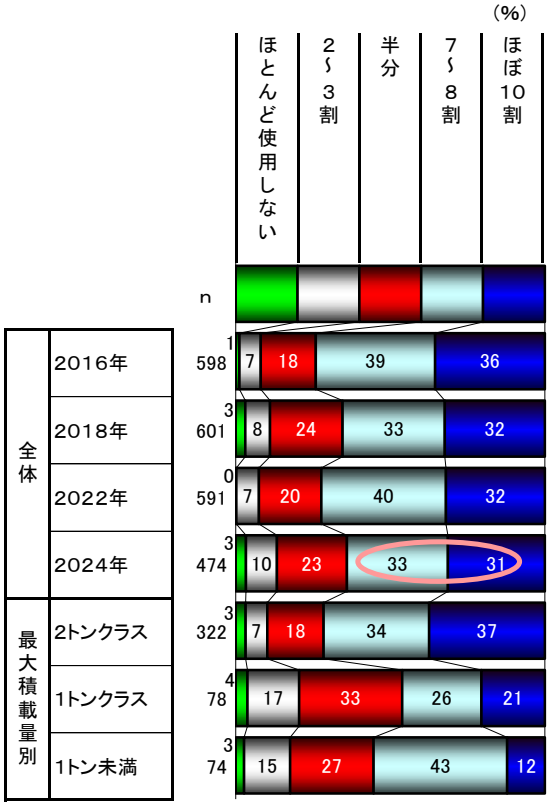
（%）

		n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2016年	601	64	15	14	7
	2018年	588	66	12	13	10
	2022年	589	66	16	10	8
	2024年	472	64	16	14	6
最大積載量別	2トンクラス	321	65	14	14	8
	1トンクラス	77	62	21	14	3
	1トン未満	74	66	20	11	3

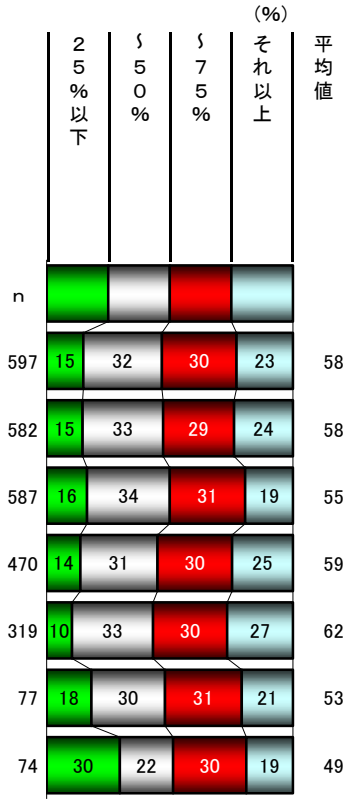
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

（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”のユーザーが対象

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"のユーザーが対象

図表5-12 次期買い替え意向車(車型間移行)

(%)

		n	移行傾向 小型トラック	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
全体	2016年	594	93	6	2
	2018年	596	93	5	2
	2022年	591	89	7	4
	2024年	469	91	5	4
最大積載量別	2トンクラス	318	85	13	3
	1トンクラス	79	84	10	6
	1トン未満	72	44	45	11

図表5-13 次期買い替え意向車(重視点)

(複数回答:%)

		n	車両面(TOP5) 燃費の良さ	耐久性	安全性	運転のしやすさ	エンジンの馬力	車両面以外(TOP5) 車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等の購入条件	セールスタッフとのつながり
全体	2016年	606	64	46	50	41	32	64	43	31	20	9
	2018年	601	57	40	40	34	28	56	40	30	18	12
	2022年	601	53	37	39	32	26	54	40	22	19	9
	2024年	478	50	37	30	27	23	44	41	18	15	10
最大積載量別	2トンクラス	323	53	37	33	28	25	42	46	21	15	11
	1トンクラス	80	44	38	21	23	21	50	30	10	14	8
	1トン未満	75	41	36	33	39	17	39	33	12	11	9

※ 図表5-12の最大積載量別の「小型トラック」は、各クラスへの移行

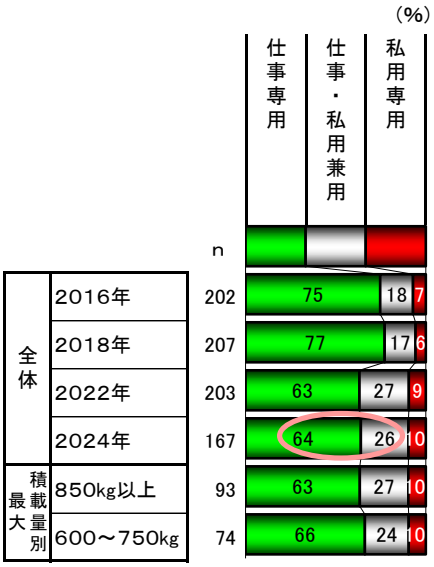
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

2　小型キャブバン

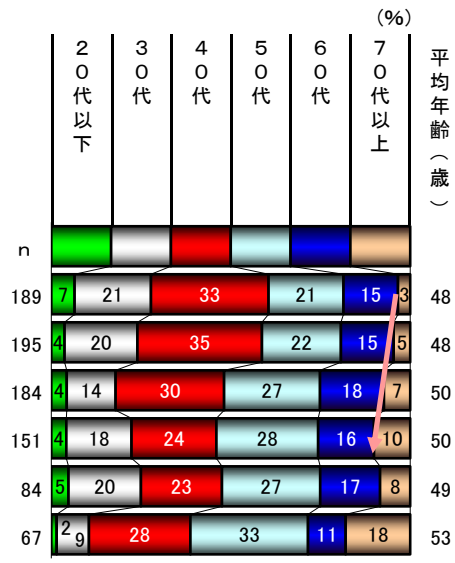
○仕事専用(64%)および仕事・私用兼用(26%)を合わせると90%が仕事に使用（図表5-14）。
○主運転者年代は70代以上が増加傾向（図表5-15）。
○主運転者職業は「卸売業・小売業、飲食、宿泊業他」が45%で最も高い（図表5-16）。
○購入選択理由は「積載量が多い」が64%で最も高く、2022年度より増加（図表5-17）。
○使用用途は「作業場・仕事場・現場への往復」が55%。荷物の配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が45%で最も高い（図表5-18～19）。
○月間走行距離の平均値は1,142km。最大積載量別でみると、850kg以上は1,213km、600～750kgは814km（図表5-20）。
○行動半径は「30km以下」が約７割で、そのうち「10km以下」は３割。運行形態は「往復型」が５割半ばで最も高い（図表5-21～22）。
○通常のスペース積載率は「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70%、「他タイプ移行」が25%（図表5-25）。
○次期買い替え意向車の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が49%、車両面以外では「車両価格」が45%で最も高い（図表5-26）。

ユーザー

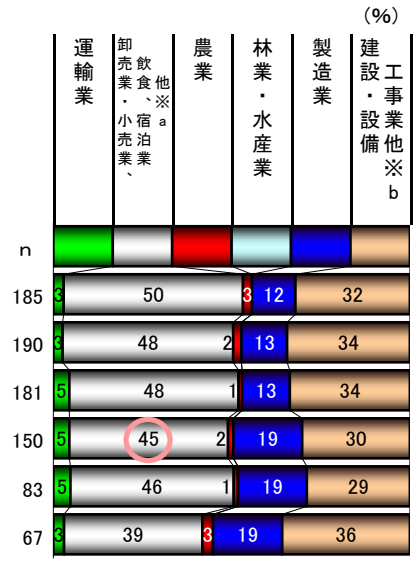
図表5-14　使用パターン



図表5-15　主運転者年代



図表5-16　主運転者職業



※a 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：%）

		n	積載量が多い	積荷を雨・風から防ぐため	多様な用途に使える	人を乗せることがある	積荷のカサが大きい	燃費が良い	積荷の盗難の心配がない	送迎にも使うため買い物や家族・知人の	スペースの関係出先での駐車	レジャーにも使うため
			TOP10									
全体	2016年	190	53	42	29	23	20	9	13	3	4	4
	2018年	196	65	28	26	18	21	11	5	4	4	7
	2022年	186	55	33	36	19	16	11	13	4	6	10
	2024年	151	64	33	31	21	18	15	9	9	8	8
積載量別 最大	850kg以上	84	69	35	31	21	18	17	10	10	8	10
	600～750kg	67	40	28	31	21	16	8	8	5	8	2

※　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”のユーザーが対象

図表5-18 使用用途

（複数回答：%）

		n	TOP5 作業場・仕事場・現場への往復	小売店への商品配達	委託荷の輸送	セールス・サービスなどの営業の足	問屋・卸問屋などへの配達・仕入
全体	2016年	190	56	32	23	37	22
	2018年	196	55	18	16	31	20
	2022年	186	55	18	17	37	19
	2024年	151	55	23	22	22	17
積載量最大別	850kg以上	84	56	24	24	20	18
	600～750kg	67	48	18	15	28	10

図表5-19 荷物の配送・納入先

（複数回答：%）

	n	TOP5 メーカー・作業所など親会社・関連会社以外の	小売業者・飲食店	一般消費者	親会社・関連会社	卸売業者・商社
全体 2016年	190	40	13	27	15	26
2018年	195	40	15	24	17	19
2022年	186	46	22	28	10	13
2024年	151	45	28	20	14	11
積載量最大別 850kg以上	84	45	30	19	14	10
600～750kg	67	42	18	24	13	15

図表5-20 月間走行距離

（%）

		n	～200km	～600km	～1200km	～2000km	それ以上	平均値（km）
全体	2016年	188	10	18	29	24	18	1,423
	2018年	195	15	25	28	19	14	1,114
	2022年	183	20	19	27	20	14	1,058
	2024年	150	13	25	32	13	17	1,142
積載量最大別	850kg以上	84	11	24	35	13	18	1,213
	600～750kg	66	24	32	21	11	12	814

図表5-21 行動半径

（%）

		n	～10km	～30km	～50km	それ以上
全体	2016年	189	18	42	20	20
	2018年	196	18	43	20	19
	2022年	185	32	38	19	11
	2024年	150	30	43	20	7
積載量最大別	850kg以上	84	27	43	23	7
	600～750kg	66	44	45	6	5

図表5-22 運行形態

（%）

		n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2016年	190	47	20	19	14
	2018年	196	52	18	18	11
	2022年	186	51	22	15	12
	2024年	150	56	18	20	7
積載量最大別	850kg以上	83	55	17	21	7
	600～750kg	67	60	21	15	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”のユーザーが対象

図表5-23　通常のスペース積載率

（%）

		n	ほとんど使用しない	2～3割	半分	7～8割	ほぼ10割
全体	2016年	190	3	15	29	30	23
	2018年	196	5	15	20	33	27
	2022年	186	3	17	24	32	24
	2024年	151	5	17	27	28	24
積載量別 最大	850kg以上	84	5	16	26	29	25
	600～750kg	67	6	21	28	27	18

図表5-24　通常の重量積載率

（%）

	n	25%以下	～50%	～75%	それ以上	平均値
2016年	190	41	33	15	12	37
2018年	191	36	33	19	12	41
2022年	180	43	33	12	12	35
2024年	145	52	26	14	8	32
850kg以上	81	54	25	14	7	32
600～750kg	64	44	33	14	9	33

（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”のユーザーが対象

図表5-25　次期買い替え意向車（車型間移行）

（%）

		n	移行傾向 小型キャブバン	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
全体	2016年	202	72	0	27
	2018年	205	81	1	19
	2022年	203	63	1	36
	2024年	161	70	4	25
積載量別 最大	850kg以上	92	54	21	25
	600～750kg	69	52	19	29

図表5-26　次期買い替え意向車（重視点）

（複数回答：%）

	n	車両面（TOP5） 燃費の良さ	荷室の広さ	安全性	耐久性	積載量に余裕がとれる	車両面以外（TOP5） 車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等の購入条件	販売店との関係
2016年	202	70	52	50	49	28	73	46	35	24	15
2018年	207	68	50	40	38	30	55	48	28	20	13
2022年	203	60	31	30	32	28	51	44	13	19	12
2024年	167	49	32	31	29	29	45	38	17	17	11
850kg以上	93	48	33	32	31	30	45	40	18	18	10
600～750kg	74	53	27	27	20	22	45	27	12	10	18

※　図表5-25の最大積載量別の「小型キャブバン」は、各クラスへの移行

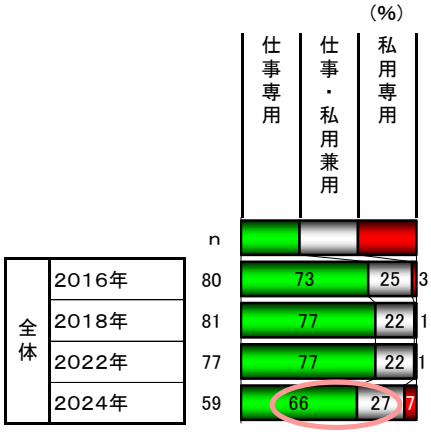
※　2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

3　小型ボンバン

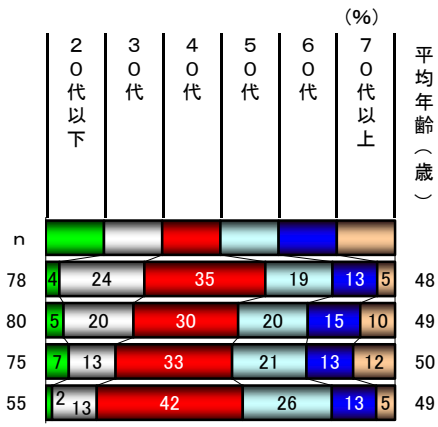
○仕事専用(66%)および仕事・私用兼用(27%)を合わせると93%が仕事に使用（図表5-27）。
○主運転者職業は「卸売業・小売業、飲食、宿泊業他」が46%で最も高く、増加傾向（図表5-29）。
○購入選択理由は「多様な用途に使える」が49%で最も高く、2022年度より増加（図表5-30）。
○使用用途は「セールス・サービスなどの営業の足」が56%。荷物の配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が40%で最も高い（図表5-31～32）。
○月間走行距離の平均値は1,365km（図表5-33）。
○行動半径は「30km以下」が約７割。運行形態は「往復型」が35%、「往復放射型」が33%（図表5-34～35）。
○通常のスペース積載率は「７割以上」が約４割（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51%で2022年度より減少、「他タイプ移行」が39%に増加（図表5-38）。
○次期買い替え意向車の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が83%、車両面以外では「車両価格」が54%で最も高い（図表5-39）。

ユーザー

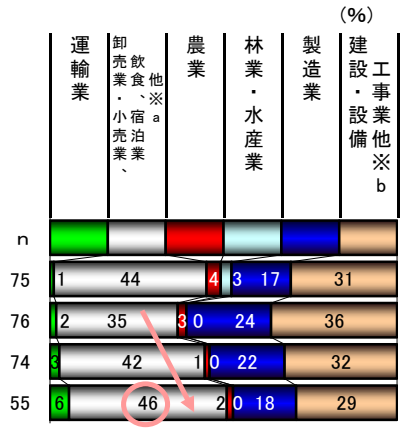
図表5-27　使用パターン



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

（複数回答：%）

		n	多様な用途に使える	車両価格が安い	積載量が多い	燃費が良い	人を乗せることがある	事務所・自宅駐車スペースの関係	積荷を雨・風から防ぐため	細い道が多いなど道路条件の関係	積荷のカサが大きい	出先での駐車スペースの関係
			TOP10									
全体	2016年	78	42	21	21	17	37	5	15	4	5	5
	2018年	80	41	21	23	18	35	5	18	3	9	3
	2022年	76	42	32	22	24	32	13	18	3	5	5
	2024年	55	49	40	33	24	16	13	9	9	6	6

図表5-31　使用用途

（複数回答：%）

		n	セールス・サービスなどの営業の足	作業場・仕事場・現場への往復	通勤・通学	委託荷の輸送	事業所間の連絡・使送便
			TOP5				
全体	2016年	78	55	51	14	21	22
	2018年	80	50	51	8	14	15
	2022年	76	43	54	13	13	16
	2024年	55	56	51	22	20	20

図表5-32　荷物の配送・納入先

（複数回答：%）

n	親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	一般消費者	親会社・関連会社
	TOP5				
78	54	9	9	22	12
80	46	9	9	19	10
74	38	15	20	11	12
55	40	22	20	18	11

※　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”のユーザーが対象

図表5-33 月間走行距離

(%)

		n	～200km	～600km	～1200km	～2000km	それ以上	平均値（km）
全体	2016年	77	13	17	25	30	16	1,257
	2018年	80	13	33	24	16	15	1,086
	2022年	76	11	29	36	17	8	943
	2024年	55	15	20	24	22	20	1,365

図表5-34 行動半径

(%)

		n	～10km	～30km	～50km	それ以上
全体	2016年	77	25	43	14	18
	2018年	80	16	50	15	19
	2022年	74	33	46	15	7
	2024年	55	38	33	22	7

図表5-35 運行形態

(%)

		n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2016年	78	44	23	18	15
	2018年	80	46	15	26	13
	2022年	76	49	16	21	15
	2024年	55	35	33	20	13

図表5-36 通常のスペース積載率

(%)

		n	ほとんど使用しない	2～3割	半分	7～8割	ほぼ10割
全体	2016年	78	12	24	21	23	21
	2018年	80	15	24	26	20	15
	2022年	76	8	28	16	41	8
	2024年	55	20	26	16	24	15

図表5-37 通常の重量積載率

(%)

		n	25%以下	～50%	～75%	それ以上	平均値
全体	2016年	76	74	15	7	5	28
	2018年	69	77	15	3	6	24
	2022年	70	73	20	4	3	26
	2024年	47	62	30	6	2	29

（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”のユーザーが対象

図表5-38 次期買い替え意向車（車型間移行）

(%)

		n	移行傾向		
			小型ボンバン	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
全体	2016年	80	71	5	24
	2018年	80	73	5	23
	2022年	73	70	0	30
	2024年	59	51	10	39

図表5-39 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	安全性	運転のしやすさ	耐久性	荷室の広さ	車両価格	メーカーの信頼性	販売店との関係	アフターサービス	セールススタッフとのつながり
80	69	43	40	39	25	66	49	10	31	9
81	69	51	32	37	30	58	48	12	24	11
77	60	40	33	34	27	52	38	9	12	9
59	83	42	41	37	31	54	51	19	17	10

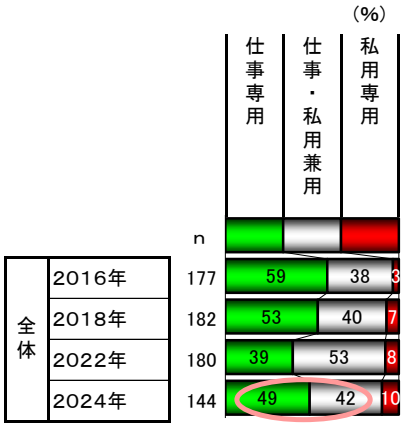
※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

4　軽トラック

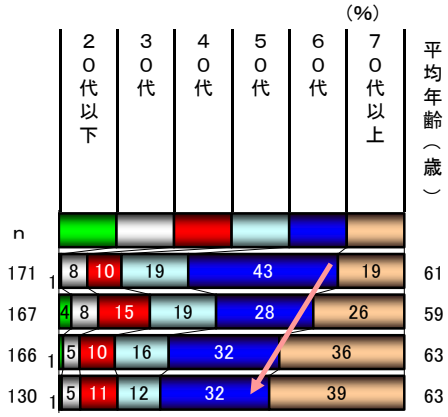
○仕事専用(49%)および仕事・私用兼用(42%)を合わせると91%が仕事に使用（図表5-40）。
○主運転者年代は70代以上が増加傾向（図表5-41）。
○主運転者職業は「農業」が59%で最も高い（図表5-42）。
○購入選択理由は「多様な用途に使える」が49%で最も高い（図表5-43）。
○使用用途は「田畑への往復・農機具・作物の運搬」が58%。荷物の配送・納入先は「親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など」が33%で最も高い（図表5-44～45）。
○月間走行距離の平均値は523km（図表5-46）。
○行動半径は「～10km」が72%。運行形態は「往復型」が58%（図表5-47～48）。
○通常のスペース積載率は「７割以上」が５割弱（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80%で最も高い（図表5-51）。
○次期買い替え意向車の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が49%、車両面以外では「車両価格」が36%で最も高い（図表5-52）。

ユーザー

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 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：%）

		n	TOP10									
			多様な用途に使える	税金が安い	細い道路条件の関係が多いなど	車両価格が安い	燃費が良い	積載量が多い	事務所・自宅駐車スペースの関係	出先での駐車スペースの関係	積荷のカサが大きい	人を乗せることがある
全体	2016年	171	49	39	42	26	21	16	10	9	5	4
	2018年	169	33	34	36	25	19	21	7	10	5	2
	2022年	166	47	31	35	27	17	21	8	9	5	4
	2024年	130	49	32	32	25	20	18	7	6	5	5

図表5-44　使用用途

（複数回答：%）

		n	TOP5				
			田畑への往復・農機具・作物の運搬	作業場・仕事場・現場への往復	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
全体	2016年	171	64	40		32	20
	2018年	169	57	42	27	21	13
	2022年	166	57	48	36	32	19
	2024年	130	58	47	32	25	15

図表5-45　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	小売業者・飲食店	親会社・関連会社
171	23	33	12	15	4
169	47	24	11	10	6
166	34	27	16	13	4
130	33	29	17	16	6

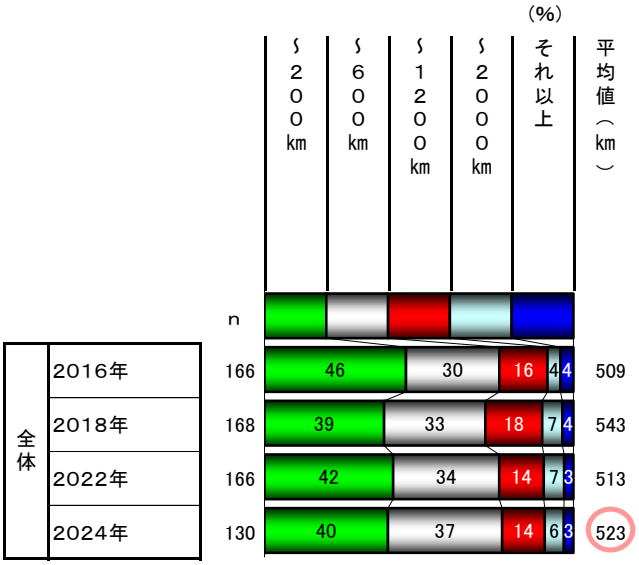
※参考※　使用用途（私用利用）

（複数回答：%）

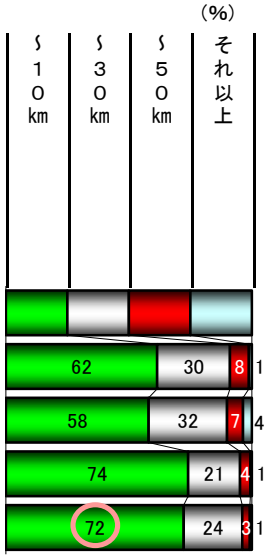
n	TOP5				
	園芸・農作業	田畑への往復・農機具・作物の運搬	日用品の買物	作業場・仕事場・現場への往復	通勤・通学
110	61	62	55	42	16
74	66	60	51	37	18

※　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”のユーザーが対象
（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”のユーザーが対象

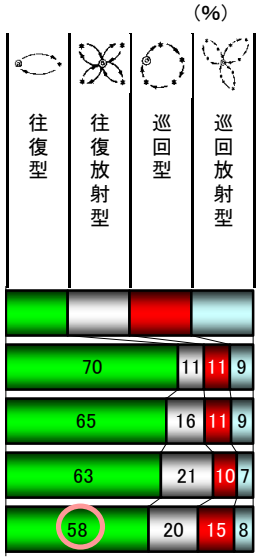
図表5-46 月間走行距離



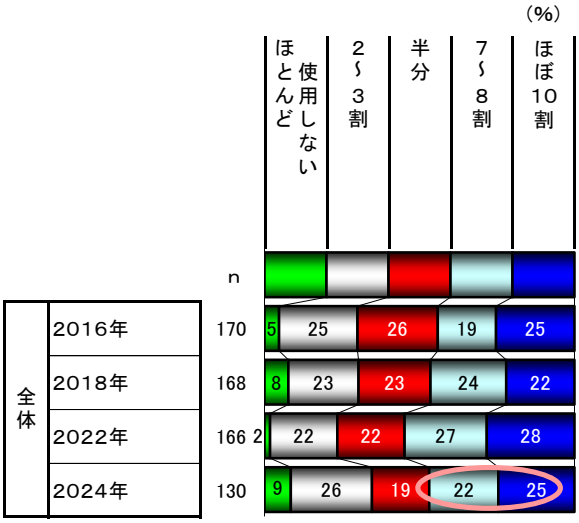
図表5-47 行動半径



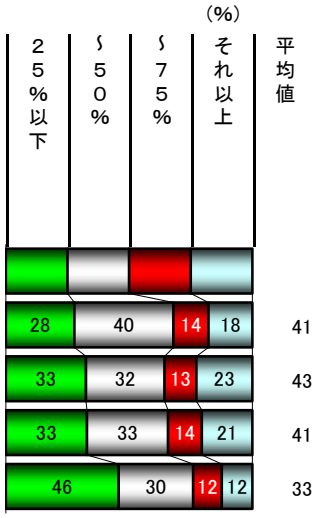
図表5-48 運行形態



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”のユーザーが対象

図表5-51 次期買い替え意向車（車型間移行）

(%)

		n	移行傾向 軽トラック	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
全体	2016年	175	73	14	11
	2018年	178	64	17	17
	2022年	171	81	8	12
	2024年	142	80	6	15

図表5-52 次期買い替え意向車（重視点）

（複数回答：%）

	n	車両面（TOP5） 燃費の良さ	耐久性	安全性	運転のしやすさ	居住性・乗り心地	車両面以外（TOP5） 車両価格	メーカーの信頼性	アフターサービス	下取価格・値引等の購入条件	販売店との関係
2016年	177	61	41	50	48	18	61	36	23	23	15
2018年	182	59	41	32	41	20	58	37	25	17	15
2022年	180	60	38	37	43	21	49	36	17	16	21
2024年	144	49	34	33	32	17	36	34	17	15	12

※ 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(50%)および仕事・私用兼用(33%)を合わせると83%が仕事に使用（図表5-53）。
○主運転者年代は70代以上が増加傾向（図表5-54）。
○主運転者の職業は「卸売業・小売業、飲食、宿泊業他」が47%で最も高いが、減少傾向（図表5-55）。
○購入選択理由は「多様な用途に使える」が44%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43%。荷物の配送・納入先は「一般消費者」が31%で最も高いが、いずれも減少傾向（図表5-57～58）。
○月間走行距離の平均値は917km（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50%（図表5-60～61）。
○通常のスペース積載率は「半分以下」が６割（図表5-62）。
○次期買い替え意向車は同タイプ・同クラスの「軽キャブバン」が50%、「他タイプ移行」が43%（図表5-64）。
○次期買い替え意向車の重視点は、車両面では「燃費の良さ」が64%、車両面以外では「車両価格」が56%で最も高い（図表5-65）。

ユーザー

図表5-53　使用パターン

		n	仕事専用	仕事・私用兼用	私用専用
全体	2016年	151	55	33	13
	2018年	154	55	34	12
	2022年	152	43	38	18
	2024年	124	50	33	17

図表5-54　主運転者年代

		n	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	平均年齢（歳）
全体	2016年	131	3	11	25	19	31	10	55
	2018年	136	2	13	24	24	25	12	54
	2022年	124	3	8	19	28	25	17	55
	2024年	103	2	6	24	19	23	25	57

図表5-55　主運転者職業

		n	運輸業	卸売業・小売業、飲食、宿泊業他※a	農業	林業・水産業	製造業	建設・設備工事業他※b
全体	2016年	121	3	57	15	0	7	18
	2018年	130	7	59	6	1	5	22
	2022年	107	4	51	9	0	8	28
	2024年	97	9	47	13	0	9	21

※a 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

（複数回答：%）

		n	多様な用途に使える	税金が安い	積載量が多い	車両価格が安い	積荷を雨・風から防ぐため	細い道が多いなど道路条件の関係	燃費が良い	人を乗せることがある	出先での駐車スペースの関係	事務所・自宅駐車スペースの関係
			TOP10									
全体	2016年	132	40	42	27	18	36	27	16	26	14	10
	2018年	136	40	43	31	32	35	32	21	19	20	13
	2022年	124	37	43	33	31	38	29	23	18	15	9
	2024年	103	44	37	36	33	32	26	23	20	14	11

図表5-57　使用用途

（複数回答：%）

		n	作業場・仕事場・現場への往復	日用品の買物	セールス・サービスなどの営業の足	小売店への商品配達	委託荷の輸送
			TOP5				
全体	2016年	132	47	27	33	22	22
	2018年	136	49	25	39	16	27
	2022年	124	49	36	32	21	18
	2024年	103	43	31	23	22	20

図表5-58　荷物の配送・納入先

（複数回答：%）

	n	一般消費者	親会社・関連会社以外のメーカー・作業所など	小売業者・飲食店	卸売業者・商社	親会社・関連会社
		TOP5				
2016年	132	42	33	23	8	8
2018年	136	46	32	13	10	4
2022年	124	36	31	26	10	6
2024年	103	31	26	19	10	9

※参考※　使用用途（私用利用）

（複数回答：%）

	n	日用品の買物	通勤・通学	作業場・仕事場・現場への往復	田畑・農機具への作物の運搬・往復	買廻品の買物
		TOP5				
2016年						
2018年						
2022年	86	73	37	42	14	16
2024年	62	77	32	27	21	19

※　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”のユーザーが対象
（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”のユーザーが対象

図表5-59 月間走行距離

(%)

		n	～200km	～600km	～1200km	～2000km	それ以上	平均値（km）
全体	2016年	129	22	19	35	15	10	997
	2018年	135	21	20	39	12	8	961
	2022年	124	24	28	25	11	12	1,012
	2024年	103	23	23	29	14	11	917

図表5-60 行動半径

(%)

		n	～10km	～30km	～50km	それ以上
全体	2016年	126	39	39	16	6
	2018年	136	38	45	10	7
	2022年	124	52	36	9	4
	2024年	103	46	43	11	1

図表5-61 運行形態

(%)

		n	往復型	往復放射型	巡回型	巡回放射型
全体	2016年	130	48	21	16	15
	2018年	135	42	26	16	16
	2022年	124	46	27	12	15
	2024年	103	50	23	10	18

図表5-62 通常のスペース積載率

(%)

		n	ほとんど使用しない	2～3割	半分	7～8割	ほぼ10割
全体	2016年	132	6	19	22	26	27
	2018年	136	7	24	21	24	24
	2022年	124	10	16	36	28	11
	2024年	103	14	18	29	18	21

図表5-63 通常の重量積載率

(%)

		n	25%以下	～50%	～75%	それ以上	平均値
全体	2016年	132	33	34	14	19	40
	2018年	127	43	33	15	9	33
	2022年	114	50	31	11	9	30
	2024年	94	40	30	16	14	36

（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”のユーザーが対象

図表5-64 次期買い替え意向車（車型間移行）

(%)

		n	移行傾向 軽キャブバン	同タイプ・他クラス移行	他タイプ移行
全体	2016年	151	64	9	28
	2018年	149	56	12	32
	2022年	150	44	9	47
	2024年	120	50	8	43

図表5-65 次期買い替え意向車（重視点）

（複数回答：%）

		n	車両面（TOP5） 燃費の良さ	運転のしやすさ	荷室の広さ	安全性	耐久性	車両面以外（TOP5） 車両価格	メーカーの信頼性	販売店との関係	下取価格・値引等の購入条件	アフターサービス
全体	2016年	151	72	52	35	43	43	61	35	24	24	27
	2018年	154	71	41	43	42	40	66	34	16	20	29
	2022年	152	64	32	29	34	24	54	26	18	16	16
	2024年	124	64	34	31	30	28	56	30	15	14	11

※ 2020年度ユーザー調査未実施のためデータなし

第6章　安全技術・自動運転等次世代技術に関する意識

○６割弱の事業所が自動車の安全性に関心を持ち、５割半ばの事業所が購入時に安全性を重視している。
　従業員規模が大きい事業所ほど、安全性への関心が高い。
○有償でも装着したい先進安全技術では「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の探知・保護支援システム」
　「誤発進防止システム」が上位にあがり、運輸業では「ドライバー異常警報システム」も上位にあがる。
○自動運転に対する意識では、全体では自動運転車の導入意向事業所は２割弱だが、従業員規模別でみると
　30人以上の事業所では３割を超える。
○自動運転技術に期待する事業所は、全体では６割強で、従業員規模別でみると300人以上の事業所では約９割
　に達しており、具体的には「ドライバーの負担が軽減」や「安全性が高まる」技術を望む声が上位にあがる。

１　安全性に対する意識

（１）自動車の安全性に対する意識

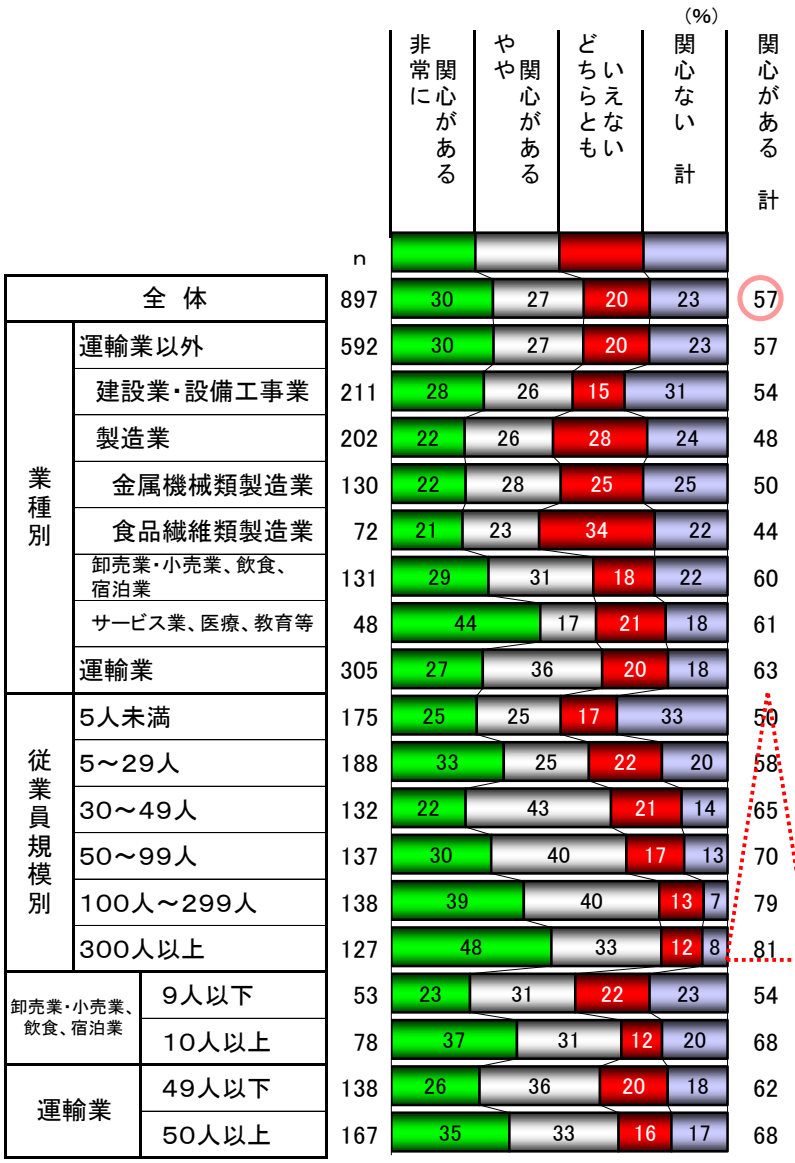
●自動車の安全性に６割弱の事業所が関心を持っており、５割半ばの事業所がトラック・バンの購入時に安全性を重視

－全体では、自動車の安全性に対し57%の事業所が関心を持っており、55%の事業所がトラック・バンの購入時に安全性を重視している。自動車の安全性に対する関心度は、従業員規模が大きいほど高い（図表6-1～2）。

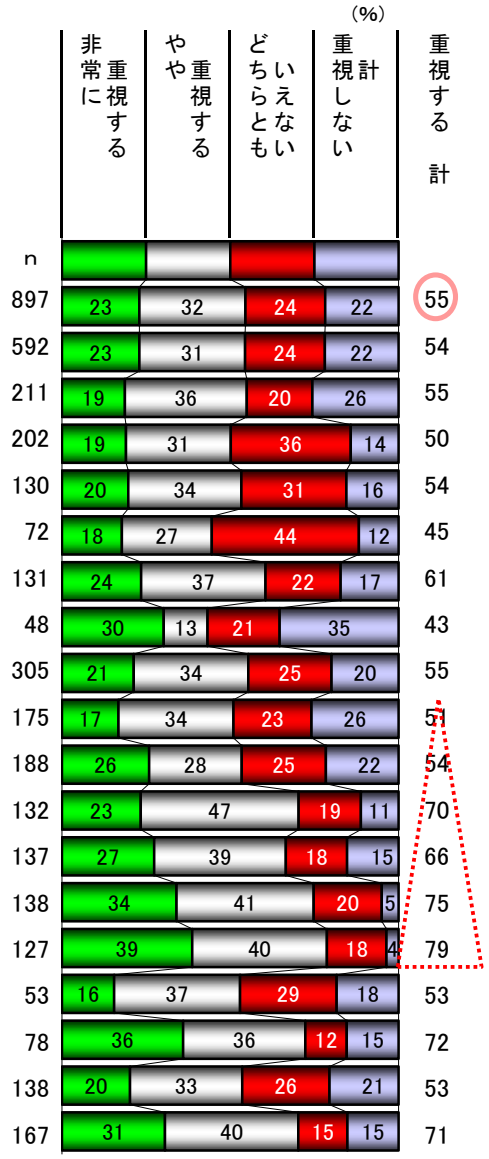
－安全装備での重視内容は、「事故の際、乗員を守るもの」「事故の際、歩行者を守るもの」を「重視している（非常に＋やや）」比率が70%で上位にあがる（図表6-3）。

WEB

図表6-1　自動車の安全性に対する関心度



図表6-2　購入時の安全性重視度



WEB

図表6-3 安全装備での重視内容

「事故を未然に防ぐもの」 (%)

		n	非常に重視している	やや重視している	どちらともいえない	あまり重視していない	まったく重視していない	重視している 計
全 体		897	38	30	20	3	10	68
業種別	運輸業以外	592	38	30	19	3	10	68
	建設業・設備工事業	211	27	42	22	3	6	69
	製造業	202	34	36	21	2	7	70
	金属機械類製造業	130	36	35	19	2	8	71
	食品繊維類製造業	72	30	37	24	3	6	67
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	39	29	17	5	10	68
	サービス業、医療、教育等	48	49	14	20	0	17	63
	運輸業	305	39	28	27	2	5	67
従業員規模別	5人未満	175	28	35	25	1	11	63
	5～29人	188	43	24	17	5	11	67
	30～49人	132	40	43	13	0	4	83
	50～99人	137	40	40	16	3	1	80
	100人～299人	138	40	42	17	1	0	82
	300人以上	127	47	34	15	0	4	81

「事故の際、乗員を守るもの」 (%)

		n	非常に重視している	やや重視している	どちらともいえない	あまり重視していない	まったく重視していない	重視している 計
全 体		897	37	33	17	4	10	70
業種別	運輸業以外	592	36	33	16	4	10	69
	建設業・設備工事業	211	36	39	17	3	5	75
	製造業	202	33	39	17	5	7	72
	金属機械類製造業	130	37	34	18	4	8	71
	食品繊維類製造業	72	26	48	15	6	6	74
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	33	36	15	6	10	69
	サービス業、医療、教育等	48	48	15	18	1	17	63
	運輸業	305	40	28	25	4	3	68
従業員規模別	5人未満	175	30	41	17	3	10	71
	5～29人	188	41	26	17	5	11	67
	30～49人	132	39	42	15	0	4	81
	50～99人	137	31	47	12	9	1	78
	100人～299人	138	46	47	7	0	0	93
	300人以上	127	53	33	10	0	4	86

「事故の際、歩行者を守るもの」(%)

		n	非常に重視している	やや重視している	どちらともいえない	あまり重視していない	まったく重視していない	重視している 計
全 体		897	35	35	18	3	9	70
業種別	運輸業以外	592	35	35	17	3	10	70
	建設業・設備工事業	211	33	38	21	2	6	71
	製造業	202	28	39	20	5	8	67
	金属機械類製造業	130	27	38	22	4	9	65
	食品繊維類製造業	72	28	41	18	6	6	69
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	32	35	20	4	9	67
	サービス業、医療、教育等	48	49	29	4	1	18	78
	運輸業	305	35	30	29	3	3	65
従業員規模別	5人未満	175	28	39	20	2	11	67
	5～29人	188	39	31	16	4	10	70
	30～49人	132	32	46	16	1	5	78
	50～99人	137	38	31	20	4	6	69
	100人～299人	138	34	45	20	2	0	79
	300人以上	127	52	35	9	0	4	87

「事故の際、物を守るもの」 (%)

		n	非常に重視している	やや重視している	どちらともいえない	あまり重視していない	まったく重視していない	重視している 計
全 体		897	24	38	23	4	10	62
業種別	運輸業以外	592	24	38	23	4	10	62
	建設業・設備工事業	211	20	41	25	7	7	61
	製造業	202	22	32	33	5	8	54
	金属機械類製造業	130	22	32	34	4	9	54
	食品繊維類製造業	72	24	31	32	7	7	55
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	18	42	25	5	10	60
	サービス業、医療、教育等	48	45	32	5	1	17	77
	運輸業	305	26	33	33	4	4	59
従業員規模別	5人未満	175	17	42	27	4	11	59
	5～29人	188	29	35	21	5	11	64
	30～49人	132	19	40	29	9	3	59
	50～99人	137	25	52	15	4	5	77
	100人～299人	138	22	46	27	4	0	68
	300人以上	127	36	43	17	0	4	79

「法令違反を防ぐもの」 (%)

		n	非常に重視している	やや重視している	どちらともいえない	あまり重視していない	まったく重視していない	重視している 計
全 体		897	27	35	25	3	9	62
業種別	運輸業以外	592	27	35	25	3	10	62
	建設業・設備工事業	211	22	42	27	2	6	64
	製造業	202	23	29	37	4	7	52
	金属機械類製造業	130	24	28	40	0	8	52
	食品繊維類製造業	72	21	31	33	10	6	52
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	23	35	28	5	9	58
	サービス業、医療、教育等	48	45	32	6	0	17	77
	運輸業	305	27	35	30	2	5	62
従業員規模別	5人未満	175	18	41	28	4	11	59
	5～29人	188	33	30	24	4	10	63
	30～49人	132	21	41	29	3	6	62
	50～99人	137	31	40	24	4	1	71
	100人～299人	138	28	50	21	1	0	78
	300人以上	127	45	28	21	2	4	73

「ドライバーの負担を軽減するもの」(%)

		n	非常に重視している	やや重視している	どちらともいえない	あまり重視していない	まったく重視していない	重視している 計
全 体		897	30	38	21	3	9	68
業種別	運輸業以外	592	29	38	20	3	9	67
	建設業・設備工事業	211	27	43	20	5	5	70
	製造業	202	26	34	30	3	7	60
	金属機械類製造業	130	26	38	26	2	8	64
	食品繊維類製造業	72	27	27	37	3	6	54
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	26	40	23	3	8	66
	サービス業、医療、教育等	48	44	33	5		17	77
	運輸業	305	33	32	28	3	4	65
従業員規模別	5人未満	175	23	43	20	4	10	66
	5～29人	188	34	33	21	2	10	67
	30～49人	132	21	53	20	3	4	74
	50～99人	137	24	45	23	6	1	69
	100人～299人	138	29	57	13	1	0	86
	300人以上	127	45	30	21	0	4	75

（２）安全対策

●実施中の安全対策の上位は「シートベルトの着用」「車両の定期点検・整備の促進」

－実施中の安全対策は、全体では「シートベルトの着用」「車両の定期点検・整備の促進」が上位にあがる（図表6-4）。

・運輸業では「積載重量の遵守」も上位にあがる。

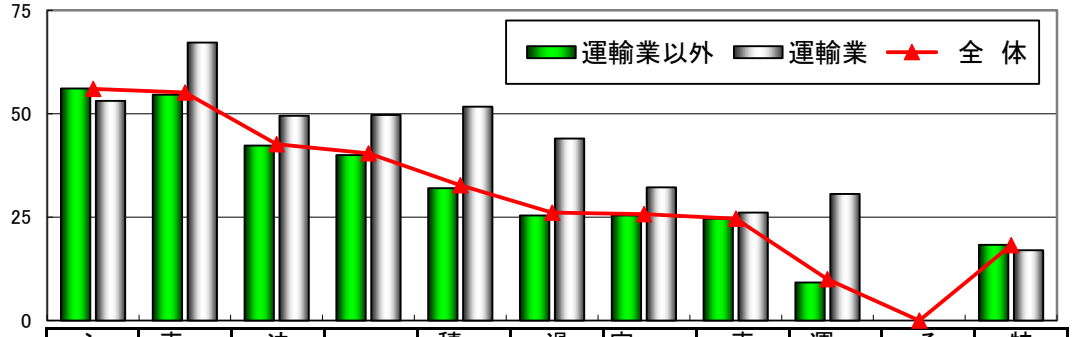
－効果の大きい安全対策は、全体では「車両の定期点検・整備の促進」「法令速度の遵守」が上位にあがる（図表6-5）。

・運輸業では「過剰労働の緩和」「積載重量の遵守」も上位にあがる。

WEB

図表6-4 実施中の安全対策

（複数回答：%）



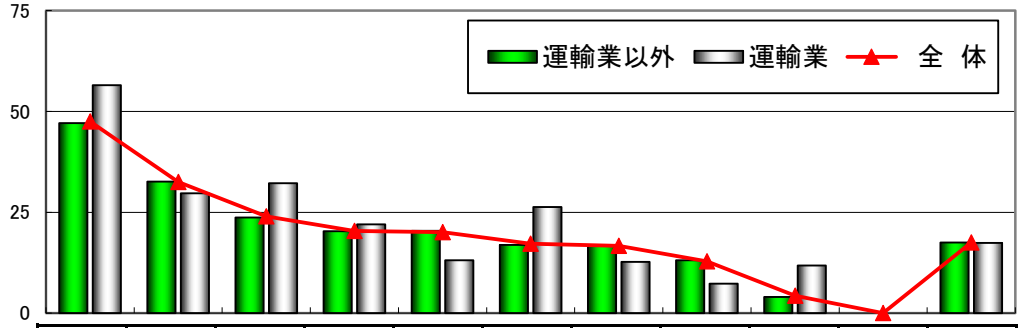
		n	シートベルトの着用	車両の定期点検・整備の促進	法定速度の遵守	一時停止の励行	積載重量の遵守（過積載をしない）	過剰労働の緩和	安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入（購入）	車両の定期的な代替	運転技術向上のための指導・講習	その他	特になし
全 体		897	56	55	43	40	33	26	26	25	10	0	18
業種別	運輸業以外	592	56	55	42	40	32	25	25	25	9	－	18
	建設業・設備工事業	211	64	58	48	35	33	34	18	20	9	－	16
	製造業	202	48	45	33	35	32	18	24	12	10	－	26
	金属機械類製造業	130	52	47	40	41	34	19	26	13	14	－	28
	食品繊維類製造業	72	42	42	20	24	27	15	21	10	3	－	24
	卸売業･小売業、飲食、宿泊業	131	57	57	40	40	27	23	22	24	4	－	16
	サービス業、医療、教育等	48	51	53	49	50	43	27	44	41	20	－	20
	運輸業	305	53	67	50	50	52	44	32	26	31	0	17
従業員規模別	5人未満	175	58	45	38	37	24	17	9	7	1	－	30
	5～29人	188	56	59	44	42	36	29	34	33	14	－	14
	30～49人	132	55	63	53	44	39	31	33	26	12	－	8
	50～99人	137	54	70	49	49	42	46	41	40	24	－	10
	100人～299人	138	53	68	51	39	44	44	38	43	19	－	4
	300人以上	127	45	59	58	49	48	63	50	43	35	0	6

※「全体」の値で降順ソート

WEB

図表6-5 効果の大きい安全対策

（複数回答：%）



		n	車両の定期点検・整備の促進	法定速度の遵守	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（購入）	シートベルトの着用	積載重量の遵守（過積載をしない）	一時停止の励行	車両の定期的な代替	運転技術向上のための指導・講習	その他	特になし
全 体		897	48	33	24	20	20	17	17	13	4	－	18
業種別	運輸業以外	592	47	33	24	20	20	17	17	13	4	－	18
	建設業・設備工事業	211	44	41	23	17	31	23	14	8	7	－	15
	製造業	202	39	33	20	23	28	17	16	9	3	－	20
	金属機械類製造業	130	42	36	18	25	28	19	12	10	4	－	19
	食品繊維類製造業	72	33	29	24	18	26	15	22	6	1	－	22
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	51	39	17	26	19	13	15	13	4	－	17
	サービス業、医療、教育等	48	50	9	44	8	7	20	25	21	4	－	20
	運輸業	305	57	30	32	22	13	26	13	7	12	－	17
従業員規模別	5人未満	175	42	36	12	13	27	17	20	4	2	－	29
	5～29人	188	49	31	29	22	17	17	16	18	4	－	13
	30～49人	132	55	41	28	32	20	18	10	18	14	－	4
	50～99人	137	56	18	37	34	18	22	13	15	14	－	10
	100人～299人	138	50	24	49	22	16	18	10	14	11	－	9
	300人以上	127	54	34	34	51	13	18	12	16	14	－	6

※「全体」の値で降順ソート

（３）購入時に必要な安全装備

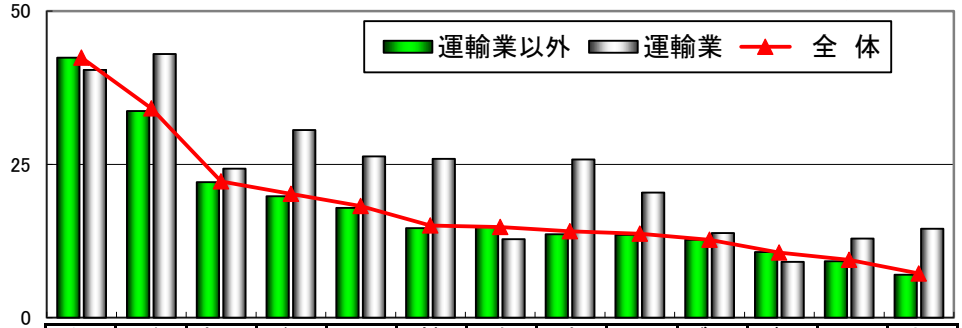
●トラック・バンの購入時に必要な安全装備は、「衝突防止自動ブレーキ」「ドライブレコーダー」が上位にあがる

ートラック・バンの購入時に必要な安全装備は「衝突防止自動ブレーキ」が42%で最も高く、「ドライブレコーダー」が34%で続く（図表6-6）。

WEB

図表6-6 購入時に必要な安全装備

（複数回答：%）



		n	衝突防止自動ブレーキ	ドライブレコーダー	車間距離制御装置（ACC）	サイドモニター バックガイドモニターや	居眠り感知機能	補助ブレーキ	盗難防止装置	車線逸脱警報装置	アルコール検知器	ライドシステム ブレーキオーバー	ヘッドランプ ディスチャージ	運転席と車体前部の拡大	坂道発進補助装置
全 体		897	42	34	22	20	18	15	15	14	14	13	11	9	7
業種別	運輸業以外	592	42	34	22	20	18	15	15	14	14	13	11	9	7
	建設業・設備工事業	211	40	37	17	14	16	14	14	9	10	10	4	9	9
	製造業	202	37	33	21	17	18	19	15	17	9	14	10	5	6
	金属機械類製造業	130	34	30	20	16	24	16	16	22	8	18	10	5	7
	食品繊維類製造業	72	44	38	23	19	5	23	14	10	10	6	11	5	5
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	42	34	17	14	17	8	13	18	14	10	10	6	8
	サービス業、医療、教育等	48	51	31	42	41	24	28	20	6	21	22	20	22	3
	運輸業	305	40	43	24	31	26	26	13	26	20	14	9	13	15
従業員規模別	5人未満	175	33	29	15	13	13	8	10	9	10	7	4	1	7
	5～29人	188	46	36	27	26	21	17	18	15	15	15	14	13	6
	30～49人	132	48	33	17	10	21	26	6	20	11	15	12	10	10
	50～99人	137	57	41	29	18	18	27	17	24	36	25	12	26	17
	100人～299人	138	56	46	24	27	16	34	10	17	24	21	15	23	14
	300人以上	127	73	41	36	25	40	40	32	38	28	39	14	29	20

※「全体」の値で降順ソート

2　先進安全技術に対する意向

●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」「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」が47%、「歩行者の検知・保護支援システム」が38%、「誤発進防止システム」が33%（図表6-7）。

－運輸業では「ドライバー異常警報システム」も35%と高い（図表6-8）。

WEB

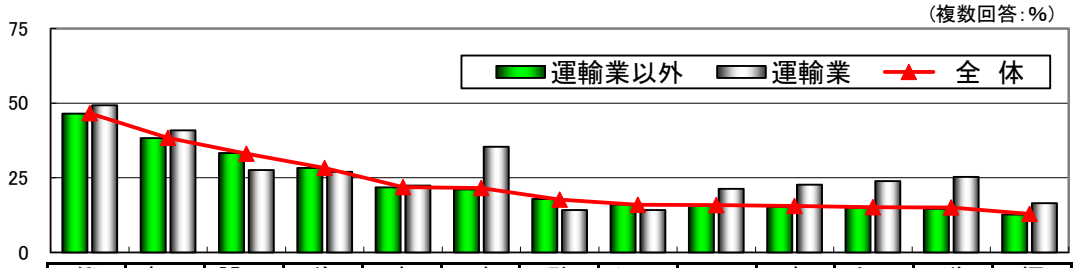
図表6-7　先進安全技術装着意向

※「お金がかかっても装着したい」の値で降順ソート

WEB

図表6-8 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	歩行者保護支援システムの検知・	誤発進防止支援システム（前／後方）	後側方衝突防止支援システム	車線逸脱防止支援システム	ドライバー異常警報システム	駐車支援制御システム	インテリジェントライトシステム（自動配光システム）	アダプティブクルーズコントロール	車車間通信・路車間通信	カーブ進入危険速度防止支援システム	逆走探知システム	標識認識システム
全 体		897	47	38	33	28	22	22	18	16	16	16	15	15	13
業種別	運輸業以外	592	47	38	33	28	22	21	18	16	16	15	15	15	13
	建設業・設備工事業	211	46	41	34	27	25	31	20	13	20	19	17	22	18
	製造業	202	44	36	35	28	25	28	21	16	22	21	19	16	18
	金属機械類製造業	130	49	38	38	29	23	30	23	18	26	21	23	17	20
	食品繊維類製造業	72	34	31	30	27	28	23	18	13	16	20	11	14	14
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	52	39	33	29	23	19	19	14	15	15	15	12	10
	サービス業、医療、教育等	48	37	35	32	30	12	10	10	25	7	9	8	10	9
	運輸業	305	49	41	28	27	22	35	14	14	21	23	24	25	17
従業員規模別	5人未満	175	43	36	29	21	21	20	14	10	15	14	14	12	10
	5～29人	188	45	37	33	31	20	20	18	18	15	14	14	13	12
	30～49人	132	56	46	42	26	31	30	29	23	19	29	25	37	22
	50～99人	137	67	63	51	49	38	47	25	26	25	31	20	33	28
	100人～299人	138	74	52	36	46	41	23	30	16	14	20	27	24	27
	300人以上	127	67	59	59	48	41	58	49	32	34	40	43	39	37

（注）「お金がかかっても装着したい」を回答した比率

※ 「全体」の値で降順ソート

３　自動運転に対する意向・期待

●自動運転車の導入意向がある事業所は２割弱だが、自動運転技術に期待する事業所は６割強

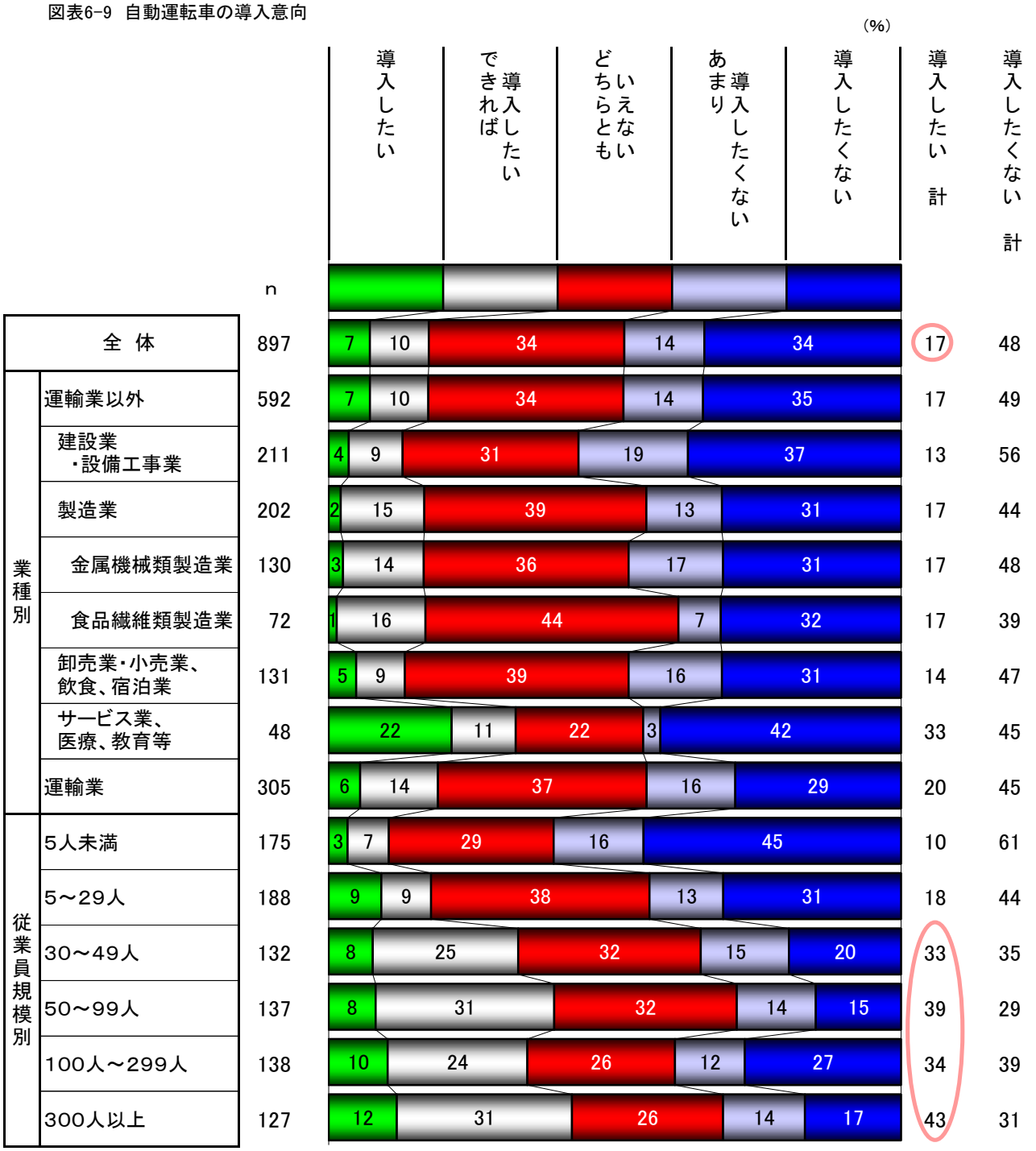
－自動運転車の導入意向は、全体では「導入したい計（したい＋できればしたい）」が17%、従業員規模が30人以上の事業所では３割を超える（図表6-9）。

－自動運転技術（隊列走行を含む）に期待する事業所は全体では63%、従業員規模が300人以上の事業所では88%。全体では「ドライバーの負担が軽減される」「安全性が高まる」への期待が上位にあがる（図表6-10）。

－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」が最も高い（図表6-11）。

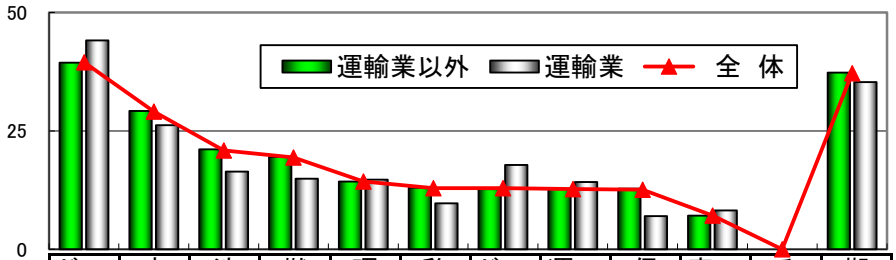
WEB

図表6-9　自動運転車の導入意向



図表6-10 自動運転技術（隊列走行を含む）への期待

（複数回答：%）

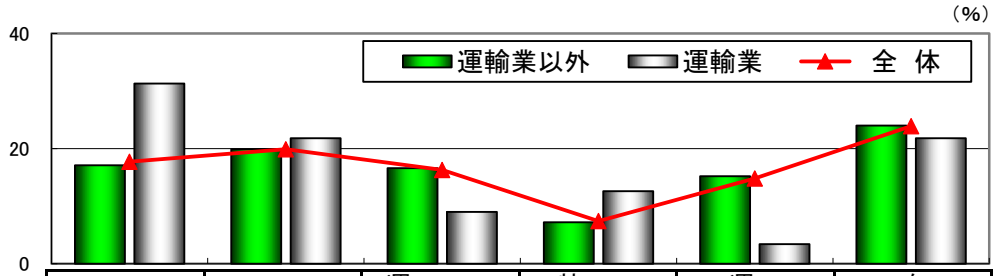


		n	軽減される ドライバーの負担が	安全性が高まる	渋滞が緩和される	燃費を抑えることができる	環境負荷が軽減される	移動中仕事ができる	抱えなくて済む ドライバーを多く	採用できる 運転歴の浅いドライバーを	保険料を削減できる	自動で呼び出せる 車を別の場所から	その他	期待しない	期待する 計
全 体		897	40	29	21	19	14	13	13	13	13	7	－	37	63
業種別	運輸業以外	592	39	29	21	20	14	13	13	13	13	7	－	37	63
	建設業・設備工事業	211	34	20	12	11	5	7	5	6	7	7	－	46	54
	製造業	202	37	30	16	13	10	6	9	11	9	7	－	41	59
	金属機械類製造業	130	36	28	17	11	8	4	7	12	8	6	－	42	58
	食品繊維類製造業	72	38	33	15	17	13	11	13	9	11	7	－	38	62
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	39	26	18	17	10	8	7	6	7	2	－	36	64
	サービス業、医療、教育等	48	47	46	44	41	40	37	38	38	37	20	－	28	72
	運輸業	305	44	26	16	15	15	10	18	14	7	8	－	35	65
従業員規模別	5人未満	175	32	24	11	12	5	6	4	5	6	5	－	50	50
	5～29人	188	42	31	26	23	19	16	17	16	18	7	－	32	68
	30～49人	132	41	34	19	14	13	10	12	10	1	9	－	32	68
	50～99人	137	54	43	39	31	27	18	32	29	20	24	－	16	84
	100人～299人	138	43	31	18	26	21	29	17	24	7	13	－	26	74
	300人以上	127	65	38	26	41	40	24	23	14	12	20	－	12	88
自動運転導入意向あり	全 体	245	69	62	51	45	38	35	36	32	36	27	－	－	100
	運輸業以外	164	69	63	51	45	38	36	37	32	37	28	－	－	100
	運輸業	81	58	51	38	28	28	11	34	19	11	10	－	－	100

※「全体」の値で降順ソート

WEB

図表6-11　自動運転技術への望み



		n	どれか1つを車がやってくれる ハンドルを切る動作の アクセル、ブレーキ、	複数の操作を車がやってくれる アクセルとブレーキなど、 アクセルとハンドル、	自分で対応する あった場合は、ドライバーが システムからの要請が 運転操作の全てをシステムが行うが	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 特定の条件下（高速道路など）で	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、 運転操作の全てをシ	自動運転は望まない
全　体		639	18	20	16	7	15	24
業種別	運輸業以外	410	17	20	17	7	15	24
	建設業・設備工事業	140	19	15	20	6	12	28
	製造業	147	18	28	18	6	8	23
	金属機械類製造業	94	14	25	18	6	9	28
	食品繊維類製造業	53	26	33	18	4	6	13
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	89	19	13	21	10	15	23
	サービス業、医療、教育等	34	12	34	4	3	24	24
	運輸業	229	31	22	9	13	3	22
従業員規模別	5人未満	86	7	15	24	11	14	29
	5～29人	120	20	20	14	6	17	24
	30～49人	98	43	30	10	4	3	10
	50～99人	113	22	25	20	9	9	16
	100人～299人	110	21	40	11	18	3	8
	300人以上	112	27	30	23	9	5	6
自動運転導入意向あり	全　体	245	22	21	20	15	22	0
	運輸業以外	164	20	21	21	16	23	0
	運輸業	81	62	24	4	1	8	1

（注）自動運転に期待する事業所が対象

第7章　環境配慮型車両に関する意識

○月々の燃料代の負担感では、「負担を感じている（非常に＋やや）」事業所が８割。環境問題に関する考え方でも「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」「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」が上位にあがる。
また、次世代環境車に対する購入意向については、すべての車種において「ハイブリッド車」が最も高く、次世代環境車の導入検討理由として「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が上位にあがる一方、懸念点は「車両価格が高い」が最も高い。
○電気自動車（ＥＶ）の導入については、補助金が「無くても検討する」事業所は2%にとどまり、補助金が「50万円まで」だと検討する事業所が２割半ば、「50万円超～100万円」だと検討する事業所が３割弱となる一方で、「いくら補助金があっても検討しない」事業所も３割半ばとなっている。
○電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティの認知は５割半ばの事業所が認知しており、３割が購入や導入、利用を検討。「小回りが効いて便利」「駐車スペースが小さい」「運転のしやすさ」などサイズや取り回しに対する期待が高い。
○電気自動車（ＥＶ）小型トラックの積載量減については３割強が認知、４割が購入に影響あり。

１　環境問題に対する意識

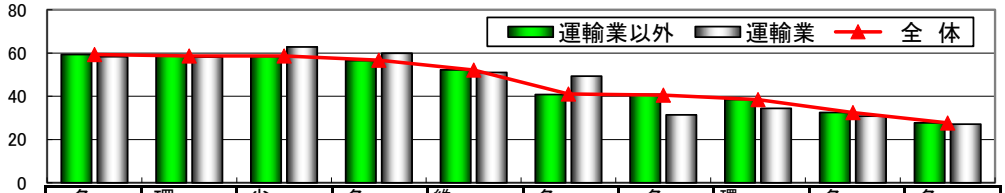
●月々の燃料代に負担を感じる事業所は８割

－環境問題に対する考え方では「多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ」「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」が上位にあがる（図表7-1）。
－月々の燃料代の負担感は80%の事業所が「負担を感じている（非常に＋やや）」（図表7-2）。
－燃料価格高騰の対策は、全体では「配送コースの見直し」「荷合わせ配送」が上位にあがる（図表7-3）。
・運輸業では「エコドライブの推奨」が最も高い。

WEB

図表7-1　環境問題に対する考え方

（複数回答：%）



		n	多少価格が上がっても低燃費の車を選ぶ	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	多少価格が高くても環境に優しい維持費が下がるなら、トラック・バンを選ぶ	多少価格が上がっても排ガスの少ないクリーン車を選ぶ	多少価格が上がってもハイブリッド車を選ぶ	環境問題を考えて、トラック・バンの保有台数や使用回数を少なくしている	多少価格が上がってもリサイクル材料を使用した車を選ぶ	多少価格が上がっても電気自動車やプラグインハイブリッド車を選ぶ
全　体		897	59	59	59	57	52	41	41	38	33	28
業種別	運輸業以外	592	59	59	58	57	52	41	41	39	33	28
	建設業・設備工事業	211	60	54	56	60	47	44	35	39	32	20
	製造業	202	62	50	48	56	46	41	36	34	27	31
	金属機械類製造業	130	62	50	52	57	46	41	37	37	32	36
	食品繊維類製造業	72	61	50	41	54	46	40	35	29	19	21
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	60	52	56	55	49	35	41	35	28	29
	サービス業、医療、教育等	48	56	88	74	56	70	51	50	50	49	31
	運輸業	305	58	58	63	60	51	49	31	34	31	27
従業員規模別	5人未満	175	57	47	56	54	43	32	31	38	19	17
	5～29人	188	58	64	59	55	56	43	44	36	38	32
	30～49人	132	64	66	57	67	56	44	48	47	42	31
	50～99人	137	77	68	73	72	61	70	51	54	39	47
	100人～299人	138	78	67	77	70	68	69	59	53	50	49
	300人以上	127	73	77	80	74	80	70	72	62	60	64

※「全体」の値で降順ソート

WEB

図表7-2　月々の燃料代の負担感

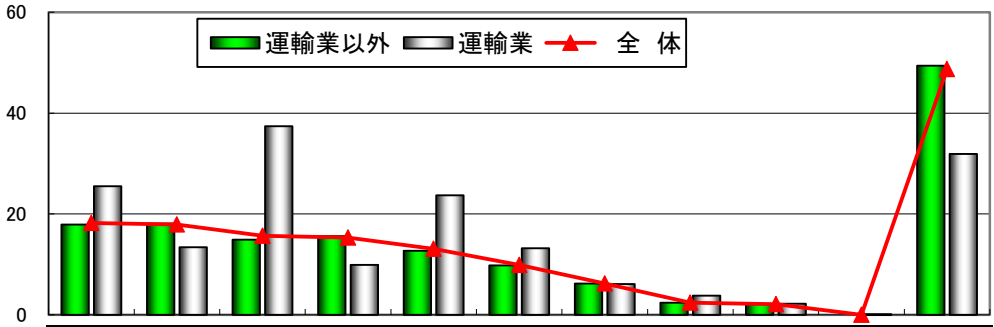
(%)

		n	非常に負担を感じている	やや負担を感じている	あまり負担を感じていない	まったく負担を感じていない	負担を感じている 計	負担を感じていない 計
全 体		897	34	46	14	6	80	20
業種別	運輸業以外	592	33	46	14	6	79	20
	建設業・設備工事業	211	32	46	18	3	78	21
	製造業	202	32	46	15	7	78	22
	金属機械類製造業	130	30	43	16	12	73	28
	食品繊維類製造業	72	36	51	13	0	87	13
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	28	52	17	3	80	20
	サービス業、医療、教育等	48	46	33	4	17	79	21
	運輸業	305	57	31	8	3	88	11
従業員規模別	5人未満	175	29	49	17	5	78	22
	5～29人	188	36	44	13	8	80	21
	30～49人	132	40	45	12	3	85	15
	50～99人	137	48	40	13	0	88	13
	100人～299人	138	31	63	6	1	94	7
	300人以上	127	47	28	17	8	75	25

WEB

図表7-3 燃料価格高騰対策の実施と検討

（複数回答：%）



		n	配送コースの見直し	荷合わせ配送	エコドライブの推奨	納品回数の削減	運行体制の見直し	残業代等）の削減人件費（人員整理や	ハイブリッド車の導入	グリーン経営認証の取得	ハイブリッド車の導入電気自動車・プラグイン	その他	ものはない実施・検討している
全 体		897	18	18	16	15	13	10	6	2	2	0	49
業種別	運輸業以外	592	18	18	15	16	13	10	6	2	2	－	49
	建設業・設備工事業	211	7	8	23	6	9	8	8	1	2	－	60
	製造業	202	14	10	14	15	11	9	7	2	3	－	54
	金属機械類製造業	130	15	11	17	17	9	9	7	3	3	－	55
	食品繊維類製造業	72	14	7	10	10	15	10	6	1	3	－	53
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	21	10	13	19	10	6	5	2	2	－	51
	サービス業、医療、教育等	48	25	55	11	20	24	20	5	5	2	－	29
	運輸業	305	26	13	37	10	24	13	6	4	2	0	32
従業員規模別	5人未満	175	9	7	16	11	5	5	4	0	1	－	66
	5～29人	188	21	23	14	17	14	11	6	2	2	－	42
	30～49人	132	24	20	20	17	25	7	12	6	1	－	41
	50～99人	137	40	29	25	26	35	24	10	16	5	－	27
	100人～299人	138	35	25	39	18	38	29	27	16	19	0	25
	300人以上	127	53	30	45	44	44	31	38	20	17	0	12

※「全体」の値で降順ソート

2　次世代環境車に対する意識

●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

－次世代環境車に対する導入意向は、いずれの車種も「ハイブリッド車」の導入を検討する事業所の比率が最も高い（図表7-4～5）。

・運輸業では「電気自動車」の導入を検討する事業所は軽トラックで25%、軽キャブバンで20%。

WEB

図表7-4　次世代環境車に対する導入意向

■小型トラック（小型トラック保有事業所）　■小型キャブバン（小型キャブバン保有事業所）

（%）

		n	導入を検討	どちらともいえない	導入したいとは思わない	検討することはない	n	導入を検討	どちらともいえない	導入したいとは思わない	検討することはない
ハイブリッド車	全体	532	32	34	10	24	448	47	22	9	22
	運輸業以外	322	32	34	10	24	331	48	22	9	21
	運輸業	210	28	32	7	34	117	27	22	10	41
ハイブリッド車プラグイン	全体	532	22	27	21	31	448	35	22	14	28
	運輸業以外	322	22	27	21	30	331	36	22	14	28
	運輸業	210	17	32	11	40	117	18	27	10	45
電気自動車	全体	532	15	30	23	33	448	14	20	19	47
	運輸業以外	322	15	30	23	32	331	14	20	19	47
	運輸業	210	12	31	14	44	117	19	25	14	42
燃料電池車	全体	532	14	32	14	41	448	14	22	18	47
	運輸業以外	322	14	32	14	40	331	14	22	18	47
	運輸業	210	12	29	13	45	117	17	26	12	45

WEB

図表7-5　次世代環境車に対する導入意向

■軽トラック（軽トラック保有事業所）

（%）

		n	導入を検討	どちらともいえない	導入したいとは思わない	検討することはない
ハイブリッド車	全体	166	31	17	13	39
	運輸業以外	125	31	17	13	39
	運輸業	41	37	23	10	30
ハイブリッド車プラグイン	全体	166	16	19	14	51
	運輸業以外	125	15	20	14	51
	運輸業	41	30	16	16	38
電気自動車	全体	166	15	18	15	52
	運輸業以外	125	15	18	15	52
	運輸業	41	25	8	11	56
燃料電池車	全体	166	10	18	13	59
	運輸業以外	125	10	18	13	59
	運輸業	41	21	14	6	60

■軽キャブバン（軽キャブバン保有事業所）

（%）

		n	導入を検討	どちらともいえない	導入したいとは思わない	検討することはない
ハイブリッド車	全体	238	45	19	9	27
	運輸業以外	159	46	19	9	26
	運輸業	79	32	22	8	38
ハイブリッド車プラグイン	全体	238	30	24	10	37
	運輸業以外	159	30	24	10	36
	運輸業	79	24	20	7	49
電気自動車	全体	238	16	16	16	52
	運輸業以外	159	16	17	16	52
	運輸業	79	20	8	11	60
燃料電池車	全体	238	10	19	15	56
	運輸業以外	159	10	19	16	55
	運輸業	79	20	12	6	62

●次世代環境車の導入検討理由は「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が高く、
懸念点は「車両価格が高い」が最も高い

－次世代環境車の導入検討理由ではいずれの次世代環境車も「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」が上位にあがり、プラグインハイブリッド車は「使用コスト・維持コストが安い」も上位にあがる。電気自動車は「社会評価・イメージが良い」が最も高い（図表7-6）。

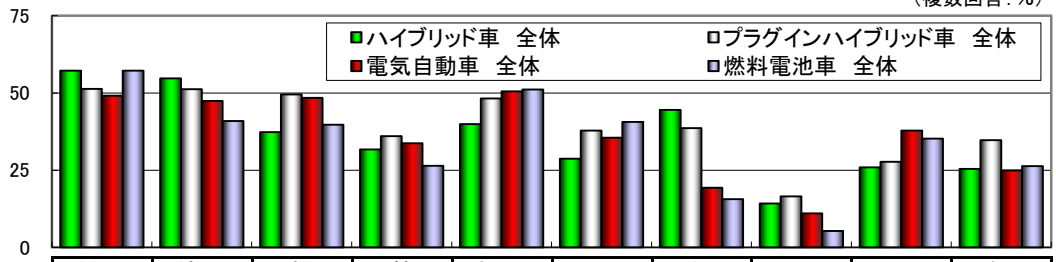
－次世代環境車導入検討層の懸念点は、いずれの次世代環境車も「車両価格が高い」が最も高い。加えて、プラグインハイブリッド車では「充電設備の設置コストが高い」が、電気自動車と燃料電池車では「バッテリーの耐用年数を考えると維持費面で不安がある」が上位にあがる（図表7-7）。

－次世代環境車導入検討層では、いずれの次世代環境車もガソリン・ディーゼル車と比較して「10万円まで」の追加負担であれば７割以上が許容（図表7-8）。

WEB

図表7-6 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：%）

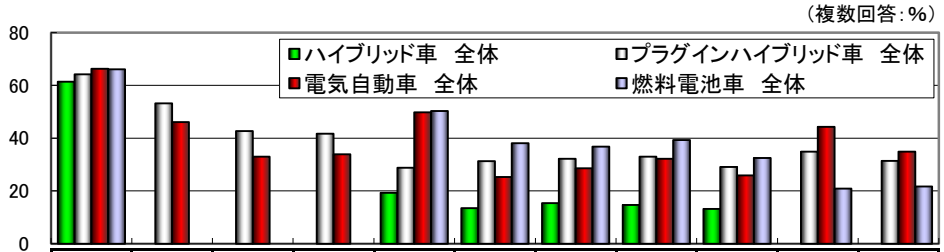


			n	燃料価格変動の影響を受けにくくなる	使用コスト・維持コストが安い	排出ガスがない・少ない	静粛性に優れる	社会評価・イメージが良い	最新のテクノロジーである	信頼できる技術である	取引先からの要望や取引条件	顧客からの評価・イメージが良い	ドライバーの負担が軽減できる
次世代環境車導入検討層	ハイブリッド車	全体	427	57	55	37	32	40	29	45	14	26	25
		運輸業以外	301	58	55	37	32	40	29	45	14	26	26
		運輸業	126	50	35	34	36	40	11	31	10	21	18
	ハイブリッド車プラグイン	全体	307	51	51	50	36	48	38	39	17	28	35
		運輸業以外	212	51	52	50	36	48	38	39	17	28	36
		運輸業	95	48	36	27	27	41	24	25	12	24	10
	電気自動車	全体	252	49	47	48	34	51	36	19	11	38	25
		運輸業以外	169	49	48	48	33	51	36	19	11	38	25
		運輸業	83	62	25	65	44	44	22	15	15	32	20
	燃料電池車	全体	197	57	41	40	26	51	41	16	5	35	26
		運輸業以外	131	58	42	40	26	52	41	16	5	36	27
		運輸業	66	49	20	31	27	40	22	11	5	10	3

WEB

図表7-7 次世代環境車の懸念点

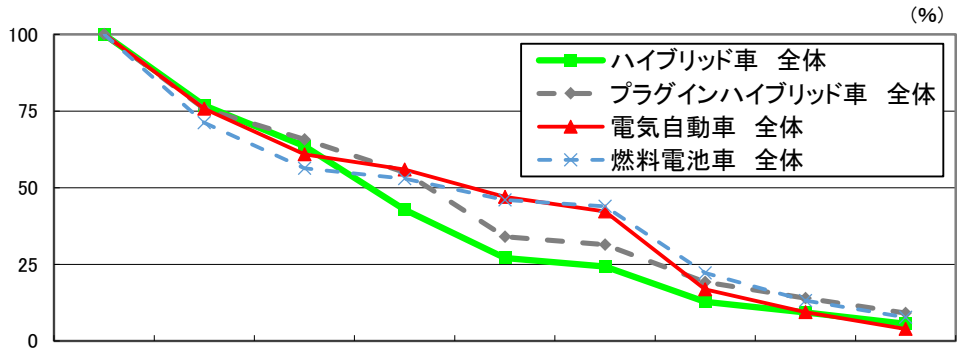
（複数回答：%）



			n	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	充電器設備設置のためのスペースの確保	電圧変更に伴う工事・電気契約の変更	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	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・ディーゼル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	全体	427	61				19	14	15	15	13		
		運輸業以外	301	61				20	14	16	15	13		
		運輸業	126	69				12	7	9	17	15		
	ハイブリッド車プラグイン	全体	307	64	53	43	42	29	31	32	33	29	35	31
		運輸業以外	212	64	53	43	42	29	32	33	34	30	35	32
		運輸業	95	63	51	33	29	24	10	19	16	16	34	22
	電気自動車	全体	252	66	46	33	34	50	25	29	32	26	44	35
		運輸業以外	169	66	46	32	33	50	26	29	32	26	44	35
		運輸業	83	69	48	47	47	39	20	21	33	24	42	31
	燃料電池車	全体	197	66				50	38	37	39	33	21	22
		運輸業以外	131	66				51	39	37	40	33	21	22
		運輸業	66	58				25	16	27	22	17	12	14
非検討層	ハイブリッド車		246	42				12	4	8	9	6		
	プラグインハイブリッド車		336	40	23	16	16	16	6	13	12	8	14	15
	電気自動車		414	48	35	33	27	30	19	22	24	15	29	29
	燃料電池車		436	44				25	15	18	18	13	15	27

WEB

図表7-8 次世代環境車導入負担許容額（次世代環境車導入検討層）



			n	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	427	100	77	64	43	27	24	13	9	6
		運輸業以外	301	100	77	64	43	27	24	13	9	6
		運輸業	126	100	84	59	48	39	35	24	11	7
		車両価格の高さ懸念層（全体）（注）	240	100	74	60	38	22	21	7	5	4
	ハイブリッド車プラグイン	全体	307	100	76	66	55	34	31	19	14	9
		運輸業以外	212	100	76	66	55	34	32	19	14	9
		運輸業	95	100	88	71	53	42	36	24	15	10
		車両価格の高さ懸念層（全体）（注）	154	100	73	62	55	25	23	8	5	3
	電気自動車	全体	252	100	76	61	56	47	42	17	9	4
		運輸業以外	169	100	75	60	56	47	42	16	9	4
		運輸業	83	100	92	77	55	40	33	20	9	1
		車両価格の高さ懸念層（全体）（注）	128	100	70	55	50	37	33	6	2	1
	燃料電池車	全体	197	100	71	56	53	46	44	22	13	8
		運輸業以外	131	100	71	56	52	46	44	22	13	8
		運輸業	66	100	92	76	72	51	43	28	16	8
		車両価格の高さ懸念層（全体）（注）	93	100	61	42	39	32	31	11	7	6

（注）それぞれの次世代環境車導入検討層のうち、次世代環境車の懸念点で「車両価格が高い（導入コストが高い）」と回答した事業所

3　電気自動車（ＥＶ）への要望・期待

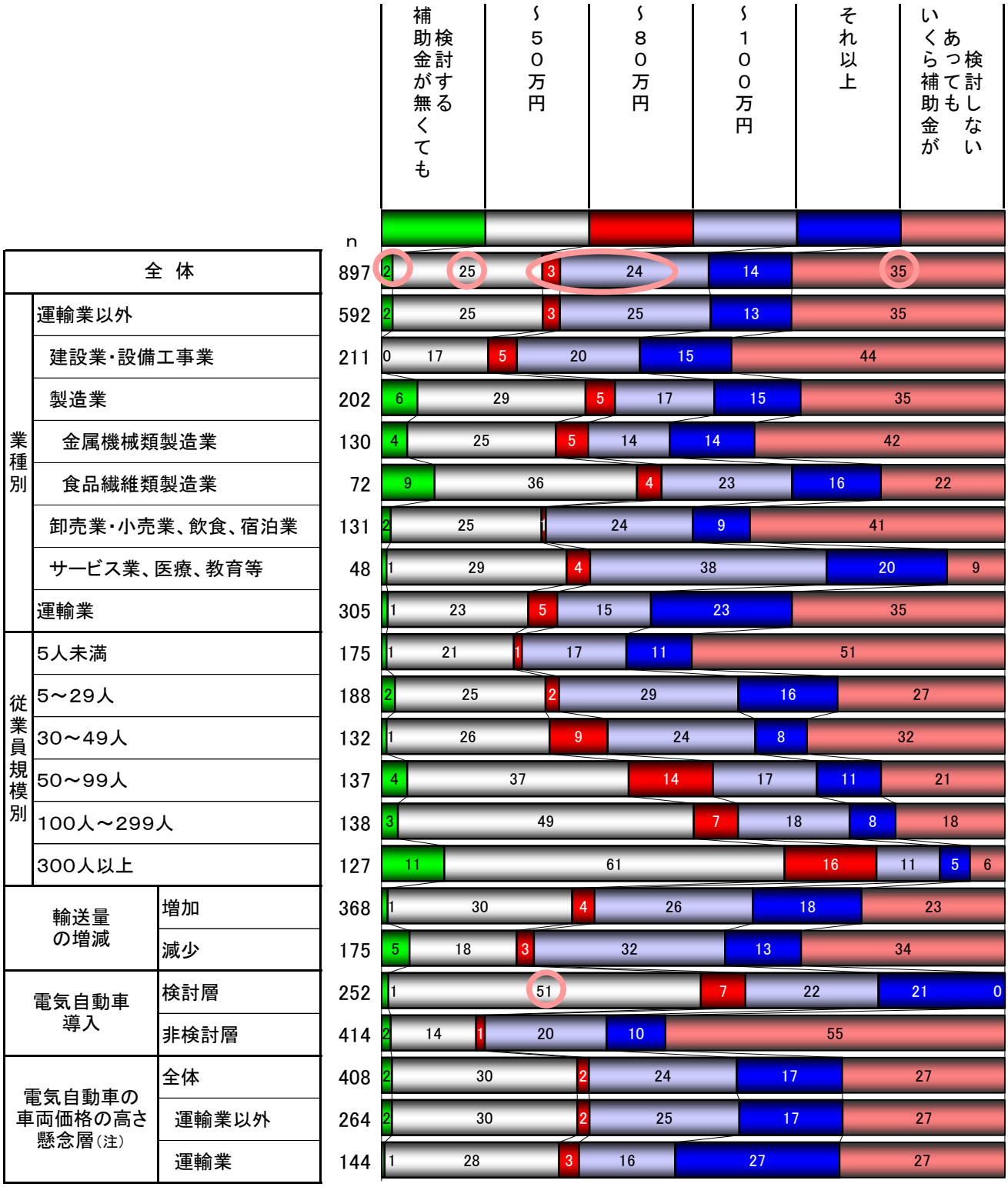
●電気自動車（ＥＶ）の導入を「補助金がなくても検討する」事業所は2%で、電気自動車（ＥＶ）の導入検討補助金額としては「50万円以下」を２割半ば、「50万円超100万円以下」を３割弱の事業所が要望

－電気自動車（ＥＶ）の導入を「補助金がなくても検討する」事業所は2%、電気自動車（ＥＶ）の導入検討補助金額としては25%の事業所が「50万円以下」を、27%の事業所が「50万円超100万円以下」を要望。35%の事業所はいくら補助金があっても電気自動車（ＥＶ）の導入を検討しない（図表7-9）。
・電気自動車（ＥＶ）導入検討層は51%の事業所が「50万円以下」の補助金額でも導入を検討。

WEB

図表7-9　電気自動車(EV)の導入検討補助金額

(%)



(注)電気自動車導入検討層のうち、電気自動車の懸念点で「車両価格が高い(導入コストが高い)」と回答した事業所

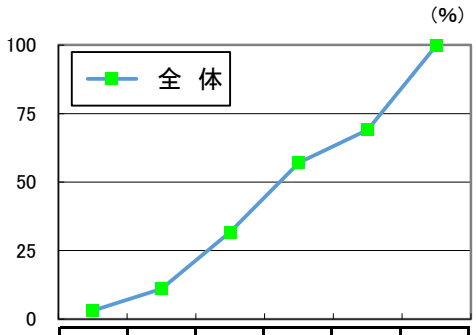
●電気自動車（ＥＶ）について、１回の充電での走行距離が「～400km」であれば約７割、充電完了時間が「～30分」であれば８割弱が許容

－１回の充電での走行距離は「～400km」であれば69%の事業所が許容（図表7-10）。

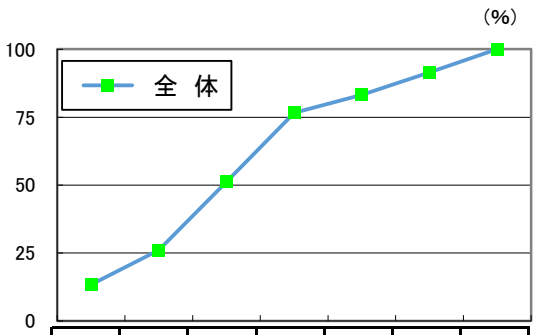
－充電完了時間は「～30分」であれば77%の事業所が許容（図表7-11）。

WEB

図表7-10　1回の充電での許容走行距離



図表7-11　充電完了許容時間



		n	～50km	～100km	～200km	～300km	～400km	それ以上	n	それ以上	～120分	～60分	～30分	～20分	～10分	～5分
全 体		897	3	11	32	57	69	100	897	13	26	51	77	83	92	100
業種別	運輸業以外	592	3	11	32	58	69	100	592	13	26	51	77	83	91	100
	建設業･設備工事業	211	2	11	30	49	64	100	211	10	25	52	79	87	97	100
	製造業	202	3	11	32	54	69	100	202	24	34	57	74	85	96	100
	金属機械類製造業	130	5	14	33	52	68	100	130	26	36	60	75	85	97	100
	食品繊維類製造業	72	－	5	32	59	71	100	72	20	31	51	74	86	95	100
	卸売業･小売業、飲食、宿泊業	131	5	14	35	57	70	100	131	15	28	55	76	82	91	100
	サービス業、医療、教育等	48	0	5	28	71	74	100	48	6	14	35	77	80	83	100
	運輸業	305	3	6	23	42	58	100	305	15	29	56	74	86	94	100
従業員規模別	5人未満	175	8	17	38	57	68	100	175	17	34	54	81	87	97	100
	5～29人	188	1	9	30	58	70	100	188	12	21	49	72	79	87	100
	30～49人	132	0	3	22	59	74	100	132	15	31	53	83	91	99	100
	50～99人	137	0	8	31	43	64	100	137	12	26	56	81	87	96	100
	100人～299人	138	0	6	31	63	78	100	138	8	37	70	89	97	100	100
	300人以上	127	6	6	11	35	63	100	127	11	39	55	86	93	99	100
輸送量の増減	増加	368	4	9	37	52	62	100	368	12	22	59	77	87	88	100
	減少	175	4	13	30	63	76	100	175	16	26	45	76	78	90	100
電気自動車導入	検討層	252	1	8	55	69	85	100	252	9	32	72	84	95	100	100
	非検討層	271	1	8	54	69	84	100	414	18	28	50	71	77	85	100

図表7-12　充電完了許容時間×1回の充電での許容走行距離

(%)

n=897		1回の充電での許容走行距離					
		それ以上	～400km	～300km	～200km	～100km	～50km
充電完了許容時間	～5分	100	69	57	32	11	3
	～10分	91	67	55	30	10	3
	～20分	83	62	51	27	9	3
	～30分	77	57	47	24	9	3
	～60分	51	36	28	17	6	2
	～120分	26	18	13	8	2	1
	それ以上	13	10	7	4	2	1

図表7-13　補助金希望額×導入負担許容額（電気自動車（EV）購入検討者）

(%)

n=455		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
補助金希望額	それ以上	100	70	57	53	38	35	18	3	2
	～100万円	80	67	55	52	37	34	17	3	2
	～80万円	48	42	34	32	20	18	5	1	1
	～50万円	42	38	30	28	16	14	3	1	0

※「いくら補助金があっても電気自動車（EV）を検討しない」「補助金が無くても検討する」と回答した事業所は除く

30～40%未満
40～50%未満
50～60%未満
60～80%未満
80%以上

●充電設備を設置していない事業所が９割弱。そのうち、設置意向のある事業所は１割強

－充電設備の設置状況は、87%の事業所が設置していない（図表7-14）。

・従業員規模別で、「5人未満」と「300人以上」を比べると、従業員数が多い「300人以上」の方が設置率が高い。

－充設設備を設置していない事業所で、設置の意向のある事業所（すでに設置を計画＋計画はないが設置の意向はある）は14%（図表7-15）。

・従業員規模別で、「5人未満」と「300人以上」を比べると、従業員数が多い「300人以上」の方が設置の意向が高い。

WEB

図表7-14 充電設備の設置状況

（複数回答：%）

		n	普通充電（100V・200V）を設置している	急速充電（100A以上）を設置している	設置していない
全体		897	10	5	87
業種別	運輸業以外	592	10	5	87
	建設業・設備工事業	211	3	4	94
	製造業	202	18	9	76
	金属機械類製造業	130	16	9	79
	食品繊維類製造業	72	22	9	71
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	5	3	93
	サービス業、医療、教育等	48	23	7	73
	運輸業	305	16	5	80
従業員規模別	5人未満	175	7	2	92
	5～29人	188	9	3	88
	30～49人	132	23	20	68
	50～99人	137	22	19	66
	100人～299人	138	34	12	60
	300人以上	127	38	33	53
輸送量の増減	増加	368	14	11	79
	減少	175	17	2	81
電気自動車導入	検討層	252	17	17	72
	非検討層	414	5	1	95

図表7-15 充電設備の設置意向（充電設備非設置事業所）

（%）

		n	すでに設置を計画している	計画はないが設置の意向はある	設置の意向はない
全体		655	1	13	86
業種別	運輸業以外	433	1	13	86
	建設業・設備工事業	159	1	12	87
	製造業	137	0	6	94
	金属機械類製造業	90	0	3	97
	食品繊維類製造業	47	0	12	88
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	104	2	10	89
	サービス業、医療、教育等	33	1	31	68
	運輸業	222	0	11	89
従業員規模別	5人未満	158	0	5	95
	5～29人	160	2	17	82
	30～49人	96	0	19	81
	50～99人	91	0	27	73
	100人～299人	83	9	17	74
	300人以上	67	8	35	57
輸送量の増減	増加	208	4	27	69
	減少	140	1	12	88
電気自動車導入	検討層	118	2	50	48
	非検討層	372	0	4	96

●充電設備設置条件を満たさない事業所は７割、事業所以外で充電設備の設置希望場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「高速道路のＳＡ・ＰＡ」が上位にあがる

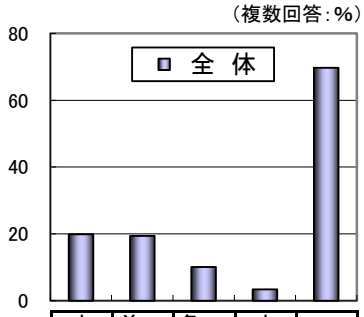
－充電設備設置条件を満たしている点として、「充電器を設置できるスペース」の条件を満たしている事業所が20%、「普通充電を設置できる電源」の条件を満たしている事業所が19%。一方、「いずれの設置条件も満たしていない」事業所は70%（図表7-16）。

・従業員規模別では、従業員数が多いほど「いずれの設置条件も満たしていない」比率が低い。

－充電設備設置希望場所は「ガソリンスタンド」が50%、「コンビニエンスストア」が44%、「高速道路のＳＡ・ＰＡ」が43%と上位にあがる（図表7-17）。

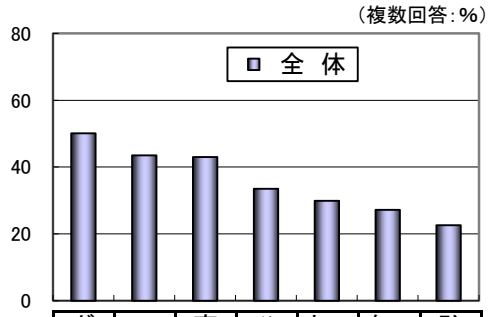
WEB

図表7-16　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）



		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
全 体		655	20	19	10	3	70
業種別	運輸業以外	433	20	20	10	3	69
	建設業・設備工事業	159	28	18	5	5	70
	製造業	137	23	16	7	8	72
	金属機械類製造業	90	25	19	5	7	70
	食品繊維類製造業	47	17	8	10	10	78
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	104	19	19	9	2	70
	サービス業、医療、教育等	33	11	29	25	2	63
	運輸業	222	14	11	6	5	80
従業員規模別	5人未満	158	20	16	4	0	76
	5～29人	160	19	21	14	5	67
	30～49人	96	27	24	4	5	64
	50～99人	91	32	26	14	2	59
	100人～299人	83	21	14	10	23	58
	300人以上	67	42	28	1	22	47
輸送量の増減	増加	208	22	36	26	7	54
	減少	140	20	21	12	3	69
電気自動車導入	検討層	118	34	46	34	5	35
	非検討層	372	16	16	6	3	77

図表7-17　充電設備設置希望場所



		n	ガソリンスタンド	コンビニエンスストア	高速道路のＳＡ・ＰＡ	公共施設（役所・病院等）	大型商業施設（ショッピングセンター等）	自動車ディーラー（自車メーカー・他社メーカー）	駐車場併設の飲食店
全 体		655	50	44	43	34	30	27	23
業種別	運輸業以外	433	50	44	43	34	30	27	23
	建設業・設備工事業	159	42	39	39	35	28	28	29
	製造業	137	41	39	43	34	38	23	19
	金属機械類製造業	90	44	44	44	36	47	29	22
	食品繊維類製造業	47	36	30	43	31	21	11	15
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	104	53	42	40	25	28	25	19
	サービス業、医療、教育等	33	60	59	57	59	33	36	30
	運輸業	222	54	38	49	23	21	29	20
従業員規模別	5人未満	158	38	35	36	31	26	22	20
	5～29人	160	57	50	48	35	33	30	25
	30～49人	96	53	33	34	34	21	27	9
	50～99人	91	61	50	39	36	37	46	28
	100人～299人	83	47	22	41	33	34	17	15
	300人以上	67	64	53	31	22	30	41	18
輸送量の増減	増加	208	82	72	73	56	49	46	35
	減少	140	50	44	35	27	30	21	19
電気自動車導入	検討層	118	75	70	62	49	42	24	19
	非検討層	372	47	46	47	36	32	29	27

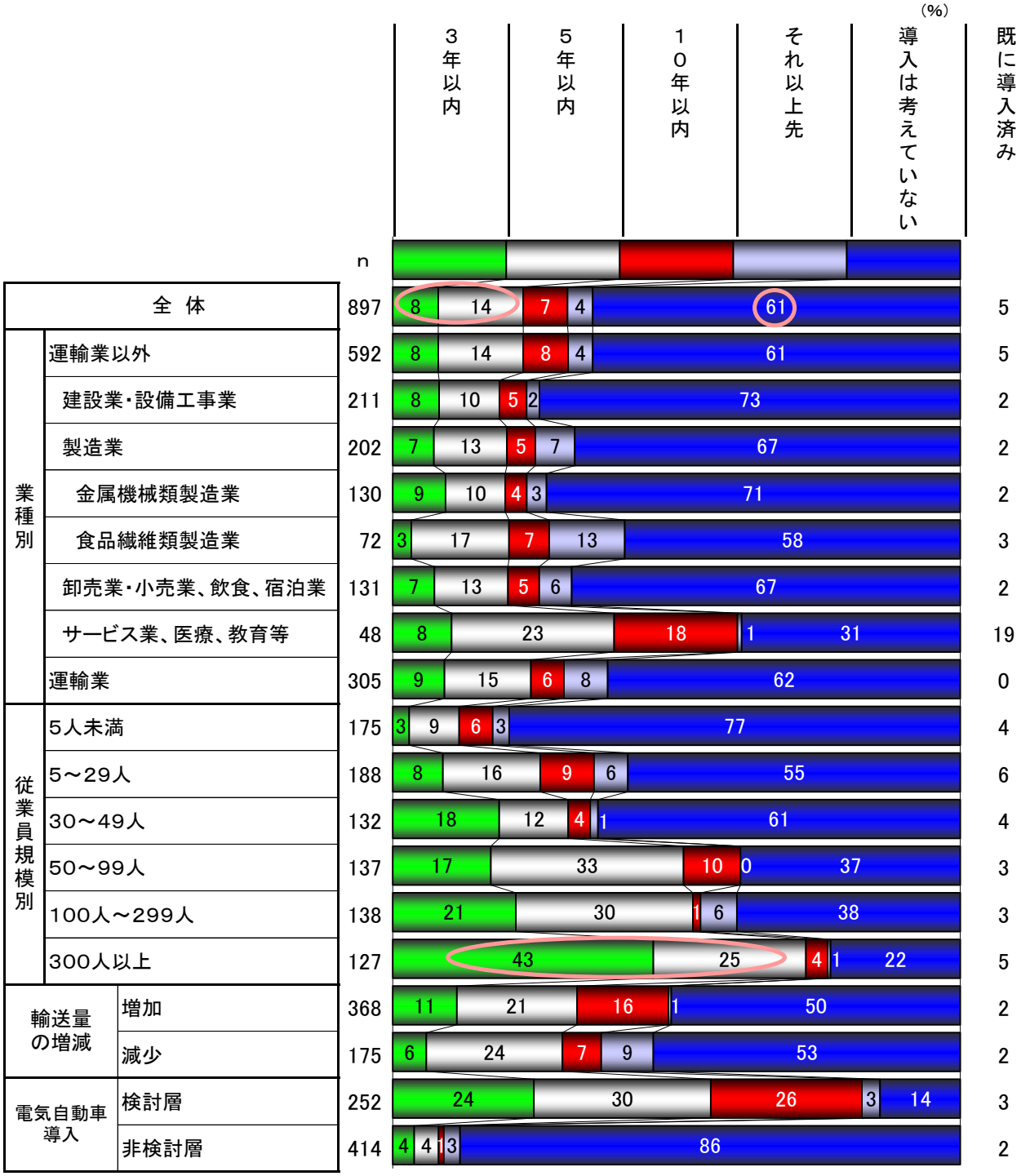
※「全体」の値で降順ソート

●電気自動車（ＥＶ）の最短導入時期意向は、従業員規模別でみると、300人以上の事業所では約７割が５年以内に導入を意向

－電気自動車（ＥＶ）の最短導入時期意向は、61%の事業所が導入を考えていないが、22%の事業所は５年以内に導入を意向（図表7-18）。

WEB

図表7-18 電気自動車(EV)の最短導入時期意向



４　電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティの認知・期待

●電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティは５割半ばの事業所が認知しており、３割が購入や導入、利用を検討サイズや取り回しに対する期待が高い

－電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティは、56%の事業所が認知（図表7-19）。
－電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティの利用意向は、３割の事業所が購入や導入、利用を検討（図表7-20）。
－電気自動車（ＥＶ）超小型モビリティに期待する点は、「小回りが効いて便利」が34%、「駐車スペースが小さい」が30%、「運転がしやすい」が25%で上位にあがる（図表7-21）。

WEB

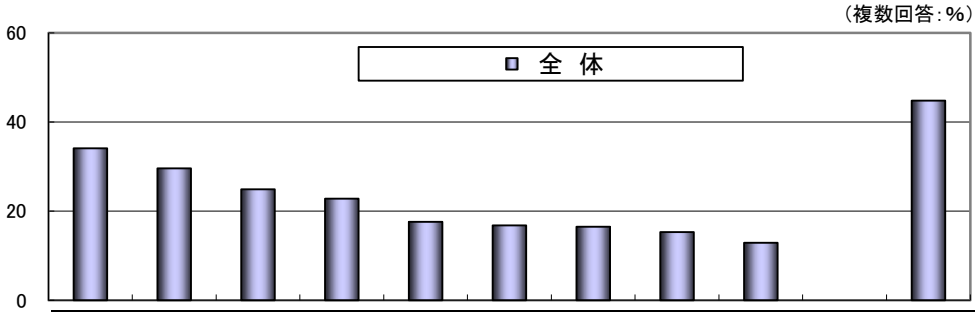
図表7-19　電気自動車(EV)超小型モビリティ認知度　（%）

図表7-20　電気自動車(EV)超小型モビリティ利用意向　（%）

WEB

図表7-21　電気自動車（EV）超小型モビリティ期待点

（複数回答：%）



		n	小回りが効いて便利	駐車スペースが小さい	運転がしやすい	気軽に外出できる	荷物を積むことができる	非常用電源として利用できる	雨風、冷気をしのげる	維持費が安い	環境負荷を低減できる	その他	期待することはない
全 体		897	34	30	25	23	18	17	17	15	13	0	45
業種別	運輸業以外	592	34	30	25	23	18	17	17	16	13	－	45
	建設業・設備工事業	211	30	22	18	13	10	12	8	11	11	－	49
	製造業	202	35	30	19	14	8	11	9	13	9	－	46
	金属機械類製造業	130	33	29	20	13	7	12	9	11	11	－	52
	食品繊維類製造業	72	40	31	16	16	10	9	9	15	6	－	34
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	32	28	22	16	16	11	12	8	10	－	50
	サービス業、医療、教育等	48	44	42	46	59	40	41	43	40	25	－	28
	運輸業	305	35	29	19	13	11	13	12	10	13	0	40
従業員規模別	5人未満	175	23	20	15	5	7	8	6	12	9	－	57
	5～29人	188	38	35	29	33	24	21	22	17	14	－	41
	30～49人	132	47	25	26	14	13	17	17	11	8	－	32
	50～99人	137	47	32	42	32	27	29	26	20	31	0	26
	100人～299人	138	52	32	37	27	26	28	22	23	43	0	22
	300人以上	127	65	58	48	37	35	31	22	20	28	－	12
輸送量の増減	増加	368	62	60	50	53	46	41	41	32	24	0	12
	減少	175	24	19	17	16	7	5	8	8	6	0	48
電気自動車導入	検討層	252	54	54	48	41	40	39	36	27	12	0	13
	非検討層	414	32	26	21	15	10	11	12	14	14	0	55

※「全体」の値で降順ソート

５　電気自動車（ＥＶ）小型トラックの積載量に関する意識

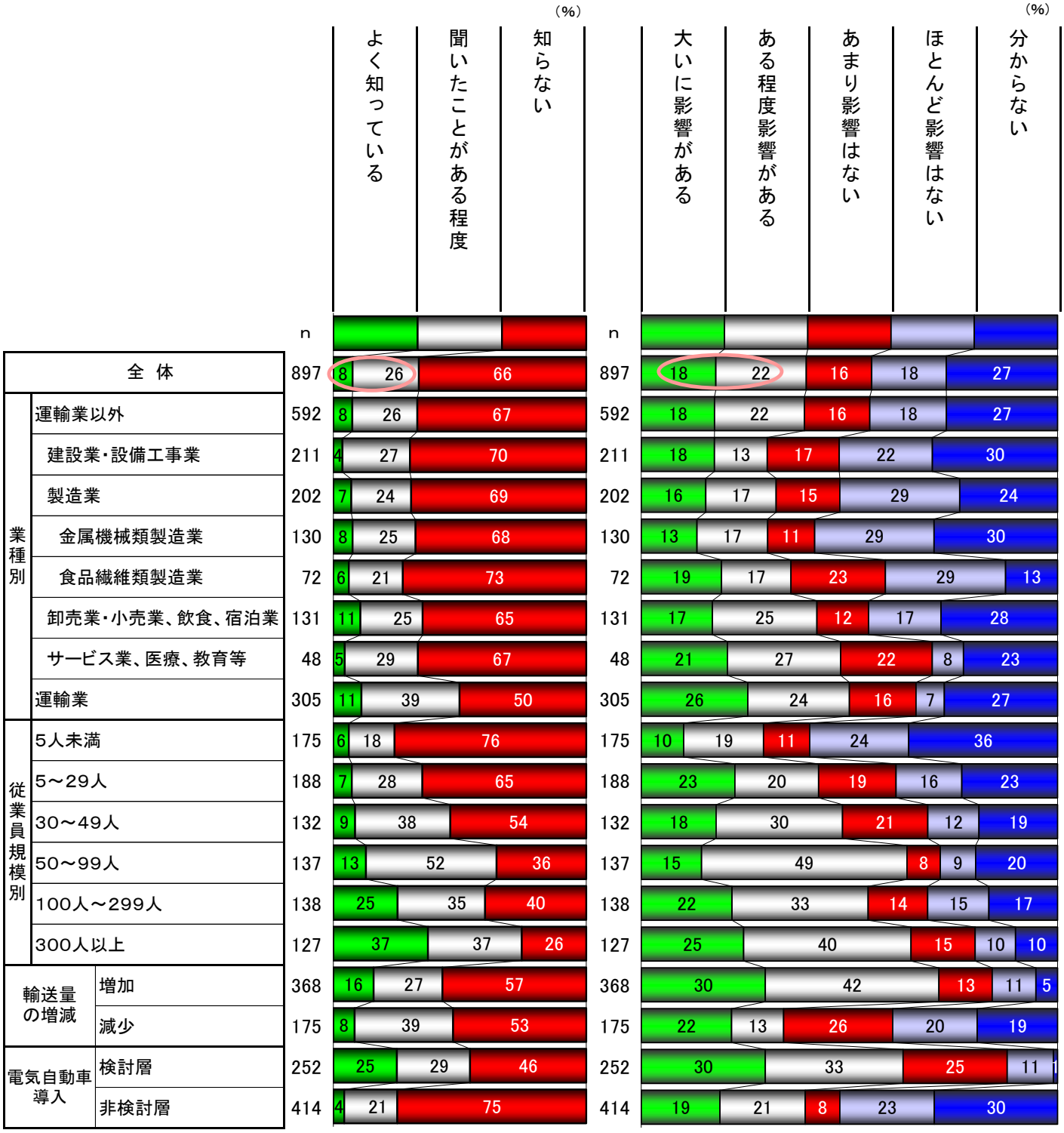
●電気自動車（ＥＶ）小型トラックの積載量減は３割強の事業所が認知し、４割の事業所は購入に影響があり、購入に影響がある理由は「必要な荷物（重量）を運べなくなる」が８割で最も高い

－電気自動車（ＥＶ）小型トラックの積載量減を認知している事業所は、34%（図表7-22）。
－積載量減は40%の事業所で電気自動車（ＥＶ）小型トラックの購入に影響（図表7-23）。
－積載量減が購入に影響する事業所は理由として「必要な荷物（重量）が運べなくなるから」が80%で最も高い（図表7-24）。
－積載量減が購入に影響しない事業所は理由として「最大積載量が減っても必要な荷物（重量）は運べるから」が47%で最も高い（図表7-25）。

WEB

図表7-22【電気自動車(EV)小型トラック】積載量減の認知

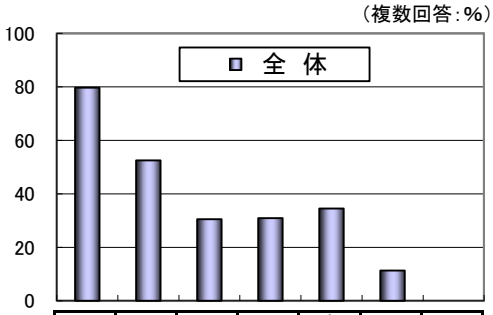
図表7-23【電気自動車(EV)小型トラック】積載量減の購入影響度



WEB

図表7-24
【電気自動車（EV）小型トラック】積載量減の
購入影響がある理由（購入影響がある事業所）

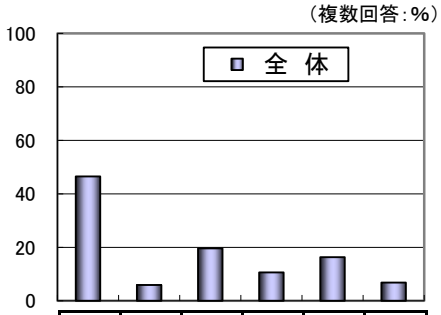
（複数回答：%）



		n	運べなくなるから必要な荷物（重量）が	必要になりコストが上がるので必要な荷物（重量）を運ぶのに複数回	複数台購入する必要があるから必要な荷物（重量）を運ぶために	大きな車にする必要があるから必要な荷物（重量）を運ぶために	車両取得金額が上がるから	確保が難しいから運転に必要なドライバーがいない／	その他
全 体		426	80	53	31	31	35	11	－
業種別	運輸業以外	264	80	53	31	32	35	12	－
	建設業・設備工事業	88	74	42	10	20	22	4	－
	製造業	92	62	39	25	15	20	5	－
	金属機械類製造業	59	59	36	27	19	32	8	－
	食品繊維類製造業	33	66	44	23	9	2	1	－
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	59	85	44	17	18	20	1	－
	サービス業、医療、教育等	*25	83	88	79	78	84	42	－
	運輸業	162	81	41	18	17	20	8	－
従業員規模別	5人未満	53	79	30	7	9	38	0	－
	5～29人	79	86	58	39	42	34	15	－
	30～49人	68	59	65	18	14	23	14	－
	50～99人	78	58	73	33	24	32	17	－
	100人～299人	76	62	51	69	44	43	15	－
	300人以上	72	68	60	58	40	26	11	－
輸送量の増減	増加	236	81	70	49	51	47	20	－
	減少	88	84	40	8	6	14	2	－
電気自動車導入	検討層	166	74	68	47	51	47	7	－
	非検討層	160	83	42	23	26	31	16	－

図表7-25
【電気自動車（EV）小型トラック】積載量減の
購入影響がない理由（購入影響がない事業所）

（複数回答：%）



		n	荷物（重量）は運べるから最大積載量が減っても必要な	環境のためなら車両台数を増やすので	環境のためなら大きな車にするので	車両取得価格を上げるのでなら環境のためなら	運転に必要なドライバーが確保されている／確保される予定なので	その他
全 体		275	47	6	20	11	16	7
業種別	運輸業以外	199	47	6	20	10	16	7
	建設業・設備工事業	71	57	6	11	11	19	6
	製造業	73	58	7	6	9	26	0
	金属機械類製造業	44	69	2	9	6	20	0
	食品繊維類製造業	*29	42	13	2	12	35	－
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	41	49	5	13	14	15	10
	サービス業、医療、教育等	*14	13	4	66	4	4	9
	運輸業	76	43	17	9	18	17	4
従業員規模別	5人未満	58	60	5	10	15	9	6
	5～29人	67	39	6	24	7	20	8
	30～49人	41	41	3	33	18	10	3
	50～99人	34	45	11	18	10	33	－
	100人～299人	39	32	24	25	13	36	3
	300人以上	36	61	14	21	8	29	0
輸送量の増減	増加	97	33	21	19	18	25	1
	減少	48	54	1	28	5	6	6
電気自動車導入	検討層	74	52	23	24	13	11	－
	非検討層	128	53	1	4	11	20	13

※ n数が30未満のものについては「＊」印を付与

第8章　2024年問題・物流に関する動向

○２０２４年問題の影響は、全体では「ドライバーの採用が難航」「車両の買い替えや増車」「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの収入減少」が上位にあがり、運輸業では「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの拘束時間の減少による供給力不足」「ドライバーの採用が難航」が上位にあがる。なお、運輸業以外よりも運輸業の方が影響は大きい。
○物流革新に向けた政策パッケージの認知・取り組み状況は、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」のそれぞれについて、全体では５割以上、運輸業では７割以上の事業所が認知しているが、「いずれも知っていて、すでに取り組んでいる」事業所は、全体では１割以下、運輸業では２割以下。
○現在の事業所全体における運転手の確保状況は、全体では「不足（かなり＋やや）」が３割強、運輸業では６割弱となっており運輸業の方が高い。また、運転手不足の困窮度についても、全体では「困っている（非常に＋やや）」が約２割だが、運輸業では約５割となっており運輸業の方が高い。従業員規模別でみると、従業員規模が大きくなるほど困窮している割合が増加。

１　２０２４年問題の影響度

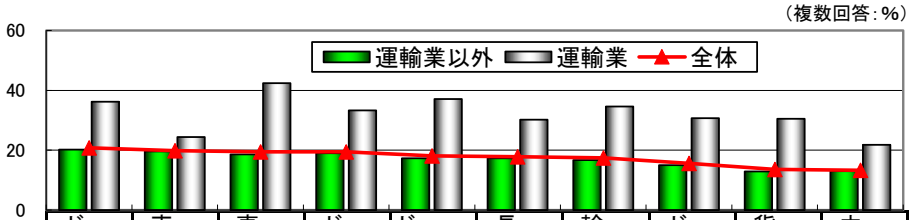
●２０２４年問題は、運輸業が運輸業以外よりも影響が大きい

－２０２４年問題の影響としては、全体では「ドライバーの採用が難航」「車両の買い替えや増車」「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの収入減少」が、運輸業では「事業所の売上、利益の減少」「ドライバーの拘束時間の減少による供給力不足」「ドライバーの採用が難航」が上位にあがる（図表8-1）。

WEB

図表8-1　2024年問題の影響度

（複数回答：%）



		n	ドライバーの採用が難航	車両の買い替えや増車	事業所の売上、利益の減少	ドライバーの収入減少	ドライバーの拘束時間の減少による供給力不足	長距離輸送の依頼受託が難航	輸送スケジュールの見直し	ドライバーの退職・離職	貨物自動車運送事業法の遵守	中継輸送による必要人員の増加
全　体		897	21	20	20	20	18	18	17	16	14	13
業種別	運輸業以外	592	20	20	19	19	17	17	17	15	13	13
	建設業・設備工事業	211	13	12	16	13	13	13	13	13	11	10
	製造業	202	13	9	18	13	16	11	12	13	8	11
	金属機械類製造業	130	13	8	15	10	11	8	8	12	6	9
	食品繊維類製造業	72	14	11	22	19	24	16	18	16	12	13
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	23	17	23	21	22	19	23	19	18	17
	サービス業、医療、教育等	48	28	44	12	26	12	25	10	11	8	9
	運輸業	305	36	24	42	33	37	30	35	31	31	22
従業員規模別	5人未満	175	9	11	16	11	13	6	8	8	9	6
	5～29人	188	23	22	18	22	17	21	19	16	13	13
	30～49人	132	35	33	32	28	34	28	31	31	27	27
	50～99人	137	45	38	46	40	44	37	41	36	34	41
	100人～299人	138	50	30	49	39	40	43	46	58	43	44
	300人以上	127	60	50	57	50	62	44	57	59	45	50
運転手不足困窮度	困っている	366	51	38	55	48	51	41	52	46	45	40
	困っていない	324	13	17	11	14	8	6	8	6	4	6

（注）「非常に影響がある」＋「やや影響がある」と回答した比率
※「全体」の値で降順ソート

２　「物流革新に向けた政策パッケージ」の状況

●「物流革新に向けた政策パッケージ」をいずれも認知し、取り組み済みの事業所は全体では１割弱、運輸業では２割弱

－「物流革新に向けた政策パッケージ」について、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」それぞれの認知は全体では５割以上、運輸業では約７割だが、いずれも知っていて、すでに取り組んでいる事業所は全体では7%、運輸業では17%。それぞれの認知については、従業員規模が大きいほど高い傾向（図表8-2）。

WEB

図表8-2　物流革新に向けた政策パッケージの認知・取り組み状況　（複数回答：%）

		n	① 商慣行の見直し 認知計	① 既に取り組み／今後取り組む	② 物流の効率化 認知計	② 既に取り組み／今後取り組む	③ 荷主・消費者の行動変容 認知計	③ 既に取り組み／今後取り組む	①②③いずれも知っていて、すでに取り組んでいる	①②③いずれも知らない／わからない	それ以外
全体		897	55	33	57	32	56	32	7	41	53
業種別	運輸業以外	592	55	33	57	31	56	32	6	41	52
	建設業・設備工事業	211	36	19	38	20	39	21	5	58	38
	製造業	202	48	24	49	26	48	25	10	50	40
	金属機械類製造業	130	48	23	50	25	49	25	13	49	38
	食品繊維類製造業	72	49	26	46	27	46	24	4	52	44
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	52	37	55	32	53	32	8	43	49
	サービス業、医療、教育等	48	86	46	88	47	87	46	2	11	87
	運輸業	305	70	42	74	47	73	45	17	25	58
従業員規模別	5人未満	175	36	19	38	18	36	17	4	59	37
	5～29人	188	63	39	65	36	65	38	7	33	59
	30～49人	132	68	38	71	43	73	39	13	22	65
	50～99人	137	72	46	76	51	71	45	4	25	72
	100人～299人	138	76	53	76	68	76	66	17	24	59
	300人以上	127	83	71	84	76	84	70	33	17	50
経営状況	良くなっている	441	73	46	73	43	74	45	11	24	65
	悪くなっている	314	45	26	48	27	47	26	2	50	47
輸送量の増減	増加	368	86	61	87	59	85	58	15	13	73
	減少	175	54	22	55	21	56	20	3	41	56
運転手不足困窮度	困っている	366	70	43	74	49	75	52	9	24	67
	困っていない	324	46	22	47	25	46	24	8	50	42

３　運転手不足の状況

●運輸業では、現在６割弱の事業所で運転手が不足しており、５年後については６割が不足

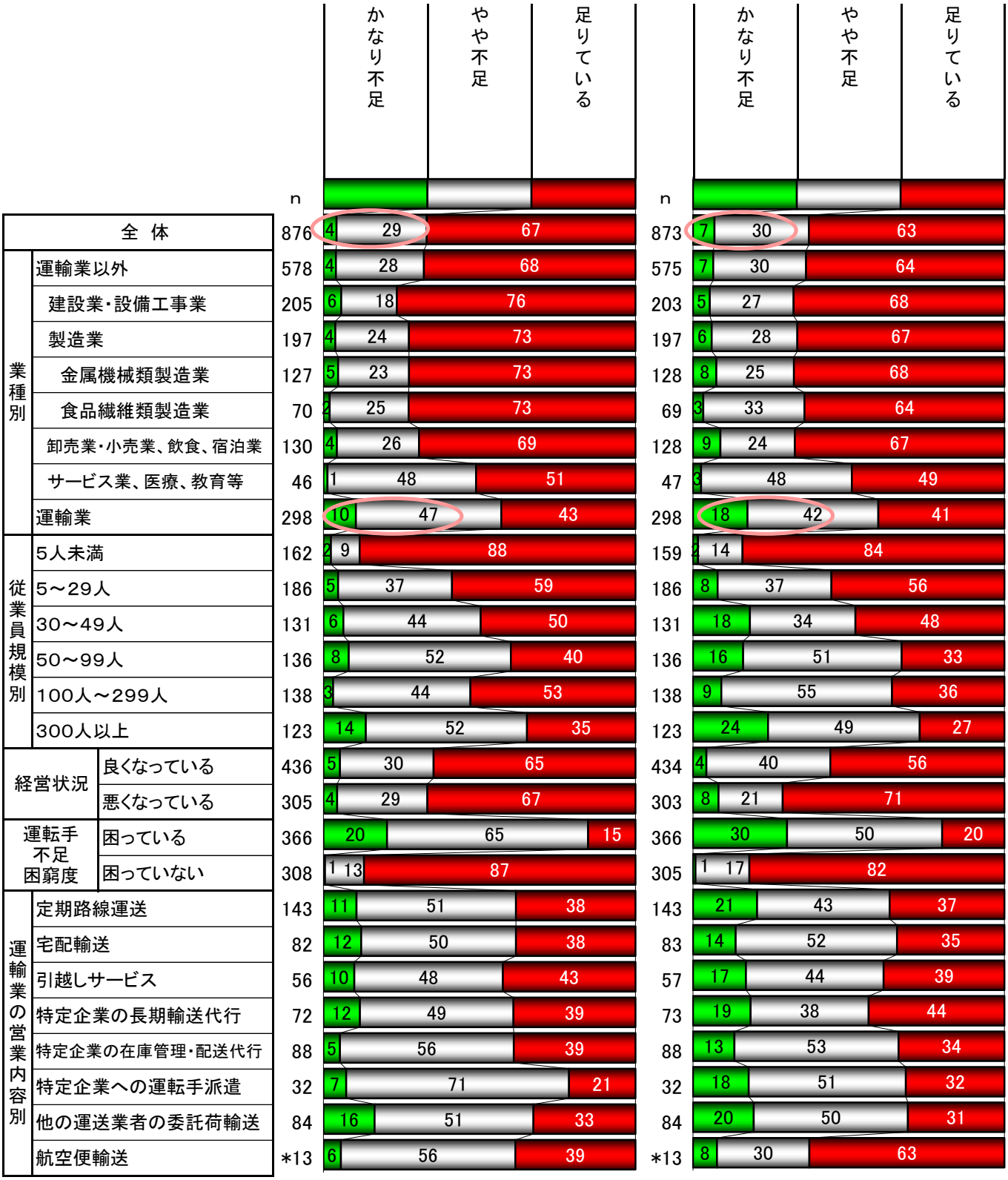
－現在の事業所全体における運転手確保状況は、全体では33%が不足（かなり＋やや）し、運輸業では57%が不足（図表8-3）。

－５年後の事業所全体における運転手確保状況は、全体では37%が不足、運輸業では60%が不足としている（図表8-4）。

WEB

図表8-3　事業所全体の運転手の確保（現在）　（%）

図表8-4　事業所全体の運転手の確保（5年後）　（%）



※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

4　運転手不足の困窮度

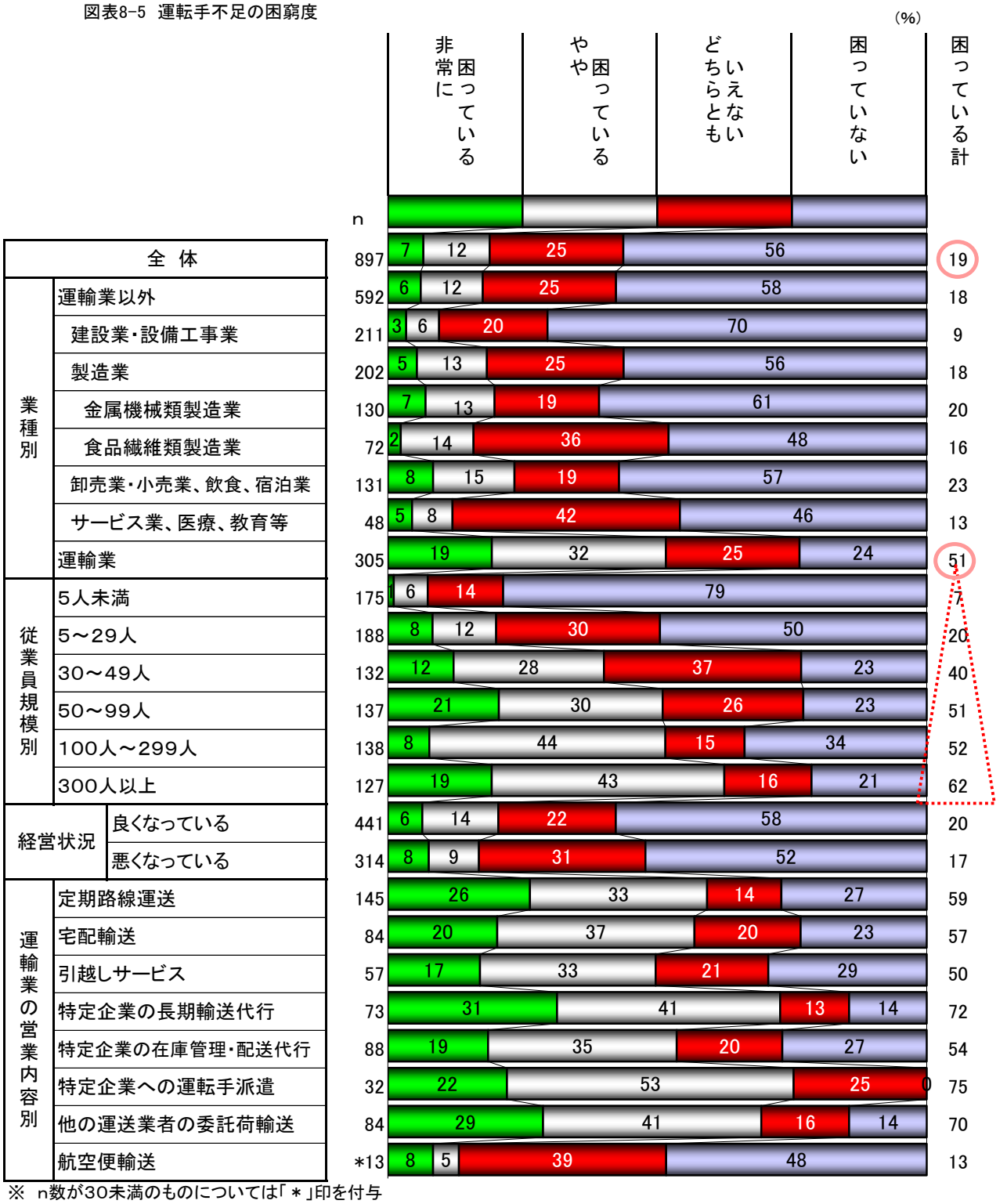
●運転手不足によって全体では約２割、運輸業では約５割が困窮

－運転手不足の困窮度は、全体では19%が、運輸業では51%が「困っている（非常に＋やや）」。
　従業員規模が大きいほど困窮度は高くなる（図表8-5）。

－運転手不足の困窮内容は「労働時間が長くなっている」（全体では35%、運輸業では28%）、「稼動していない車がある」（全体では29%、運輸業では45%）、「退職者が増えている」（全体では27%、運輸業では32%）が上位にあがる（図表8-6）。

WEB

図表8-5　運転手不足の困窮度

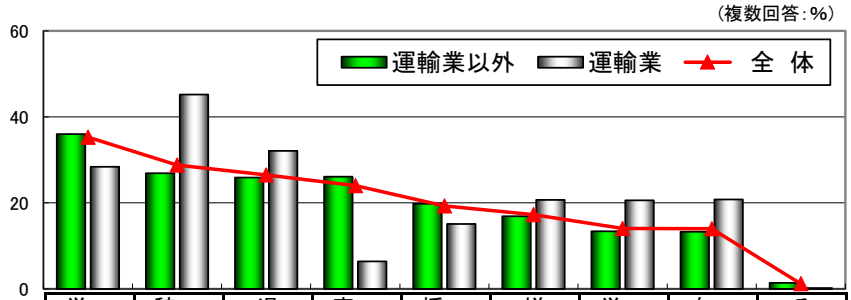


※　n数が30未満のものについては「＊」印を付与

図表8-6 運転手不足の困窮内容（困窮している事業所）

WEB

（複数回答：%）



		n	労働時間が長くなっている	稼動していない車がある	退職者が増えている	車両を大型化できない	採用費用が嵩んでいる	増車できない	労務費が上昇している	自社輸送が減って、委託が増えている	その他
全 体		366	35	29	27	24	19	17	14	14	1
業種別	運輸業以外	179	36	27	26	26	20	17	13	13	1
	建設業・設備工事業	53	15	26	3	36	14	29	15	3	11
	製造業	64	41	25	48	20	29	29	32	16	1
	金属機械類製造業	44	42	33	50	27	26	26	23	21	1
	食品繊維類製造業	*20	38	8	43	4	35	36	51	3	－
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	42	39	27	25	25	17	6	8	14	－
	サービス業、医療、教育等	*20	37	31	22	31	27	42	12	17	－
	運輸業	187	28	45	32	6	15	21	21	21	0
従業員規模別	5人未満	*21	23	21	4	9	12	13	33	20	－
	5～29人	60	37	31	29	25	18	10	7	10	2
	30～49人	50	29	26	25	25	24	34	13	15	1
	50～99人	76	43	32	45	30	29	39	21	20	－
	100人～299人	82	49	24	25	38	23	32	28	30	0
	300人以上	77	46	19	41	27	29	32	45	46	－
経営状況	良くなっている	203	45	29	20	27	23	24	11	17	0
	悪くなっている	126	27	24	26	32	22	11	22	16	3
輸送量の増減	増加	221	49	28	21	24	32	20	10	13	0
	減少	74	13	32	26	25	15	11	20	18	－
運輸業の営業内容別	定期路線運送	104	30	54	28	7	18	18	25	17	0
	宅配輸送	58	53	46	37	5	22	27	18	16	－
	引越しサービス	41	18	80	35	19	3	15	3	33	1
	特定企業の長期輸送代行	55	29	40	37	2	14	15	29	15	1
	特定企業の在庫管理・配送代行	65	40	24	43	12	14	27	30	27	1
	特定企業への運転手派遣	*27	35	45	13	14	17	12	14	31	1
	他の運送業者の委託荷輸送	60	34	48	40	2	18	16	23	22	0
	航空便輸送	*9	97	21	82	－	40	11	6	34	－

※ n数が30未満のものについては「＊」印を付与
※ 「全体」の値で降順ソート
（注）運転手不足に困窮している事業所が対象

5　コネクティッド機能・サービスに対する意識

●現在利用しているコネクティッド機能として「車両点検管理」「荷室の温度管理」の利用率は１割

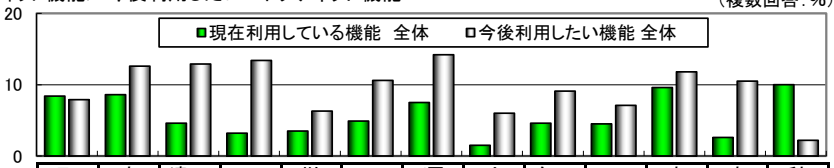
－現在利用しているコネクティッド機能は、「車両点検管理」「積荷の温度管理」の利用率が10%、今後利用したいコネクティッド機能は、「運転負担軽減管理」が14%（図表8-7）。

－現在利用しており、かつ今後も利用意向も高いコネクティッド機能は、「運転負担軽減管理」「車両位置確認システム」「車両点検管理」（図表8-8）。

WEB

図表8-7　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

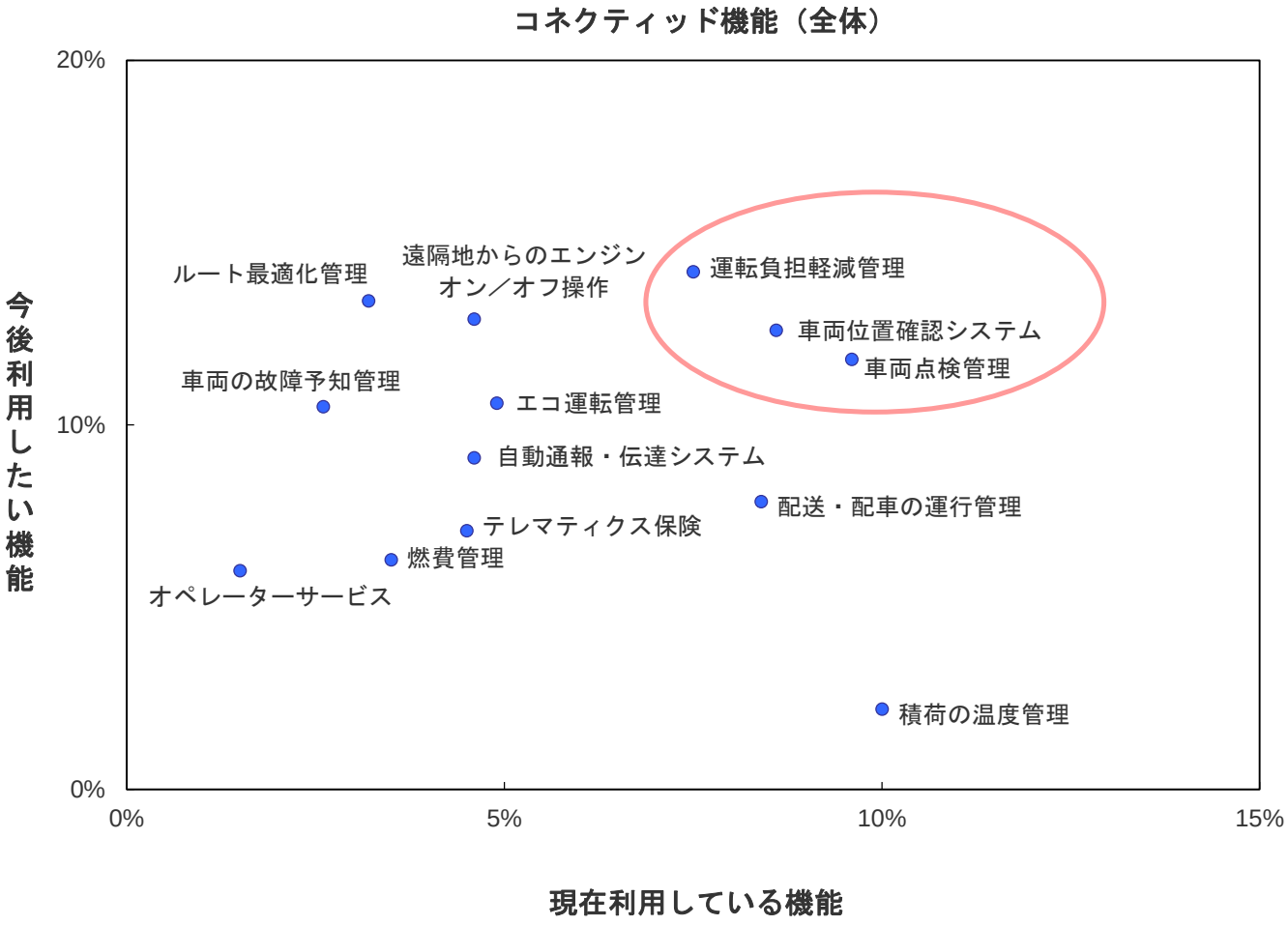
（複数回答：%）



			n	配送・配車の運行管理	車両位置確認システム	オン／オフ操作遠隔地からのエンジン	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	全体		897	8	9	5	3	4	5	8	2	5	5	10	3	10
	業種別	運輸業以外	592	8	8	5	3	3	5	8	1	5	5	10	3	10
		建設業・設備工事業	211	5	12	4	2	6	5	14	2	8	5	7	4	10
		製造業	202	9	10	5	5	5	6	4	3	3	1	6	4	5
		金属機械類製造業	130	9	6	5	4	6	6	3	5	4	1	4	5	3
		食品繊維類製造業	72	10	17	5	6	2	6	6	0	2	2	9	1	9
		卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	9	6	5	2	2	4	5	1	4	5	7	2	8
		サービス業、医療、教育等	48	6	8	3	5	2	4	9	2	4	6	22	1	20
		運輸業	305	21	18	7	9	12	11	8	4	7	6	10	3	7
	従業員規模別	5人未満	175	3	5	5	1	3	2	7	1	2	3	5	2	7
		5～29人	188	8	8	2	1	2	5	6	1	5	3	11	2	11
		30～49人	132	21	20	11	23	10	13	17	5	6	11	16	3	13
		50～99人	137	32	27	18	19	18	19	20	9	15	20	24	7	18
		100人～299人	138	22	21	16	19	20	17	16	4	14	11	10	11	9
		300人以上	127	51	39	27	41	26	23	33	17	23	23	38	23	20
	経営状況	良くなっている	441	15	11	7	5	4	6	10	3	6	7	16	3	15
		悪くなっている	314	3	9	2	3	4	5	7	1	4	2	5	2	6
	輸送量の増減	増加	368	17	13	11	7	5	8	10	3	9	9	11	6	9
		減少	175	3	7	2	2	2	3	4	1	0	1	15	1	16
	運転手不足困窮度	困っている	366	21	16	15	10	6	13	14	5	9	14	15	8	14
		困っていない	324	7	4	1	1	3	2	5	1	4	1	10	1	10
今後利用したい機能	全体		897	8	13	13	13	6	11	14	6	9	7	12	11	2
	業種別	運輸業以外	592	8	12	13	13	6	11	14	6	9	7	12	10	2
		建設業（含、設備工事業）	211	6	8	7	8	7	8	5	8	13	4	13	7	1
		製造業	202	2	10	8	11	8	8	15	7	6	7	10	7	2
		金属機械類製造業	130	3	13	6	12	8	5	16	8	9	6	12	6	2
		食品繊維類製造業	72	1	5	10	11	7	12	12	6	1	8	6	10	1
		卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	12	17	6	11	6	7	15	3	9	3	13	8	1
		サービス業、医療、教育等	48	4	8	41	27	5	24	22	9	7	21	9	23	5
		運輸業	305	14	19	11	16	8	11	12	4	11	3	17	13	5
	従業員規模別	5人未満	175	7	6	7	12	3	6	8	6	9	4	12	6	2
		5～29人	188	7	15	16	13	7	11	17	5	7	8	11	12	1
		30～49人	132	14	20	11	20	9	16	14	13	16	10	19	17	9
		50～99人	137	11	24	18	23	14	32	27	15	23	13	18	17	14
		100人～299人	138	17	14	15	23	17	17	23	20	15	11	18	21	12
		300人以上	127	25	28	20	15	27	32	22	10	17	16	14	16	5
	経営状況	良くなっている	441	7	12	24	21	8	16	24	8	14	13	14	17	4
		悪くなっている	314	10	12	5	9	6	7	9	5	6	2	10	5	1
	輸送量の増減	増加	368	9	19	20	26	8	11	29	5	10	8	16	22	4
		減少	175	10	8	15	11	8	20	9	6	9	14	8	7	1
	運転手不足困窮度	困っている	366	21	32	12	20	11	17	25	15	15	7	24	10	4
		困っていない	324	3	7	10	7	6	10	6	3	7	9	8	8	1

WEB

図表8-8　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



６　軽乗用車に対する黒ナンバー解禁

●軽乗用車の黒ナンバー解禁は３割弱の事業所が認知しており、すでに黒ナンバーの軽乗用車を保有している事業所は１割弱

－軽乗用車の黒ナンバー解禁について、27%の事業所が認知しており、7%の事業所はすでに黒ナンバーの軽乗用車を保有（図表8-9）。

WEB

図表8-9　軽乗用車に対する黒ナンバー解禁の認知

（%）

		n	知っている内容も含めて軽乗用車を保有しており、事業所ですでに黒ナンバー	知っているが、内容も含めていない軽乗用車は保有していて事業所で黒ナンバーの	聞いたことがある程度	初めて知った	認知計
全体		897	7	20	21	52	27
業種別	運輸業以外	592	7	19	21	53	26
	建設業・設備工事業	211	3	14	23	61	17
	製造業	202	6	17	24	54	23
	金属機械類製造業	130	6	13	25	57	19
	食品繊維類製造業	72	5	24	23	48	29
	卸売業・小売業、飲食、宿泊業	131	2	21	25	53	23
	サービス業、医療、教育等	48	23	25	10	42	48
	運輸業	305	21	28	21	30	49
従業員規模別	5人未満	175	3	13	15	70	16
	5～29人	188	7	23	23	47	30
	30～49人	132	9	24	33	34	33
	50～99人	137	24	20	30	26	44
	100人～299人	138	19	29	36	17	48
	300人以上	127	42	21	24	14	63
経営状況	良くなっている	441	13	30	18	39	43
	悪くなっている	314	2	12	21	65	14
輸送量の増減	増加	368	7	42	20	31	49
	減少	175	14	15	21	51	29
運転手不足困窮度	困っている	366	11	37	29	23	48
	困っていない	324	7	12	19	62	19

第9章　農家におけるトラック・バン

○販売農家数の減少は続いており、農業の継続意向についても「廃業予定」とする農家が2016年度の１割強より2024年度は２割強に増加。
○主運転者の年代別で農業の継続意向をみると、50代以下は「規模を拡大・会社運営予定」が４割半ばと最も高いが、70代以上は「規模を縮小して継続＋廃業予定」が約５割と半数を占める。
○農家の保有車種では、「軽トラック」とする農家が９割を占める状況は2016年度から変わらない。
○主運転者の年代では「70代以上」が約５割と半数を占めており、2022年度の３割半ばより上昇。

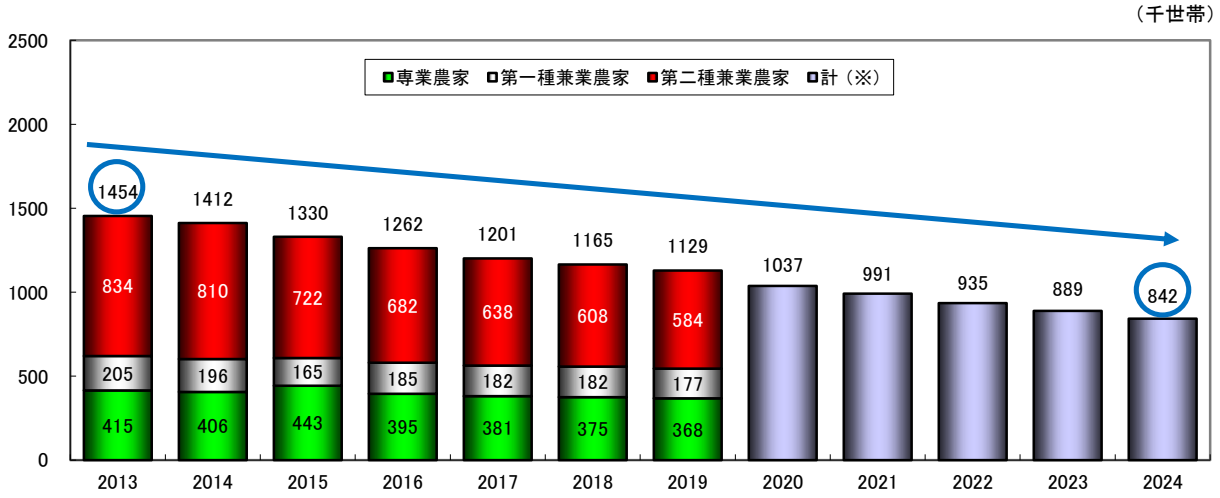
1　農家の現状

●販売農家数は減少が継続する一方、農地所有適格法人数は増加が継続

－販売農家数は減少が継続。2013年の145万世帯から2024年の84万世帯へと11年間で約61万世帯減少（図表9-1）。

－農地所有適格法人数は増加傾向にあり、法人数は2013年の約1.4万法人から2023年の約2.1万法人へ増加（図表9-2）。

図表9-1　販売農家数の推移

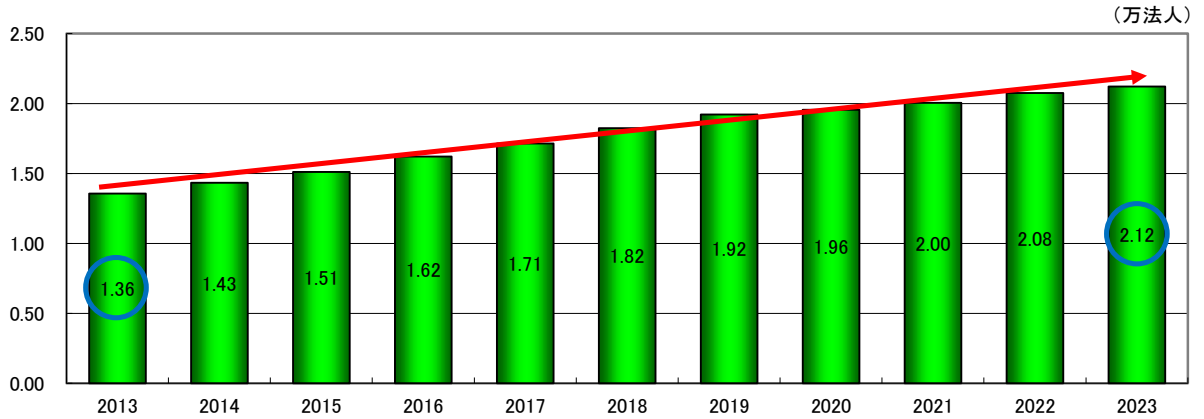


農林水産省「農業構造動態調査（標本調査）」。ただし、2015年は「農林業センサス（全数調査）」
（農業構造動態調査は、農業センサスを母集団として標本設計と補整を行っており、密接な関係にある）

【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9-2　農地所有適格法人数の推移



農林水産省経営局調べ

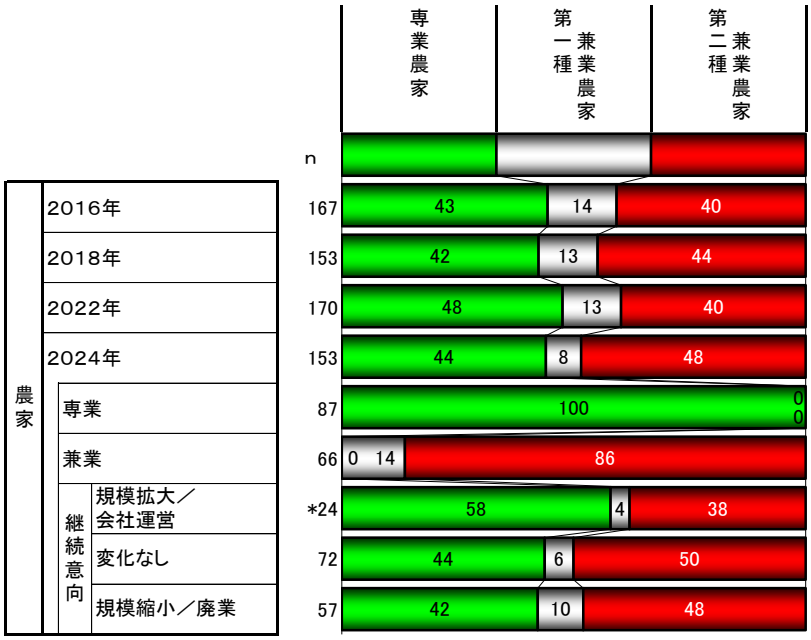
2　農家の形態と継続意向

●農家の継続意向は、全体では規模縮小と廃業予定がそれぞれ約２割
但し、主運転者の年代を50代以下に限定すると規模を拡大・会社運営予定が４割強

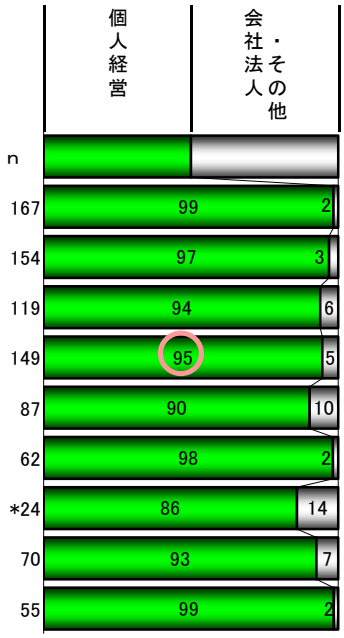
－農家の経営形態は、「個人経営」が大部分を占めている（図表9-4）。
－農業の継続意向は、「規模を縮小して継続＋廃業予定」が42%。「廃業予定」は2016年度の12%より2024年度は22%に増加（図表9-5）。
・専業農家では「規模を拡大・会社運営予定」が9%、「規模を縮小して継続＋廃業予定」が40%。兼業農家では「規模を縮小して継続＋廃業予定」が44%。
・主運転者年代別では、50代以下では「規模を拡大・会社運営予定」が44%。70代以上では「規模を縮小して継続＋廃業予定」が51%。

ユーザー

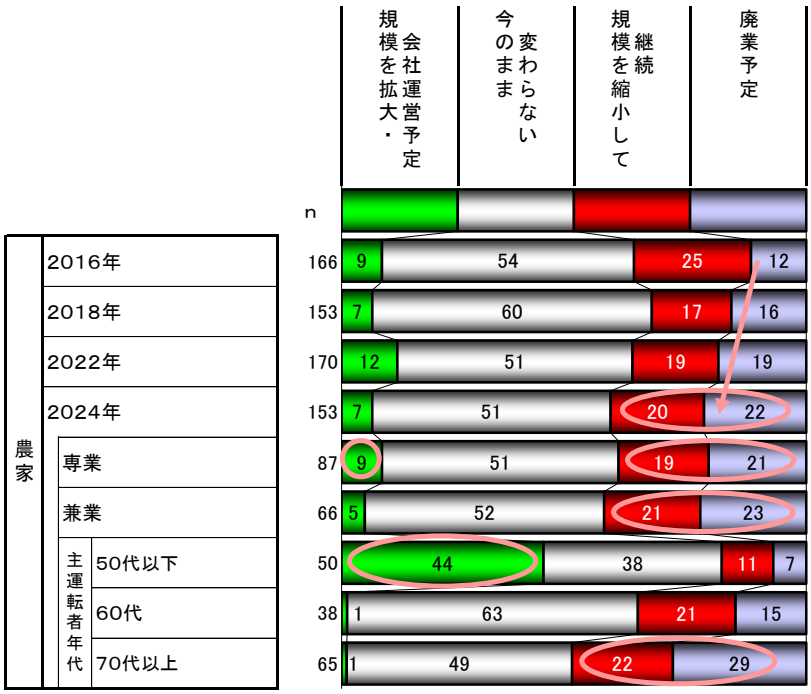
図表9-3　対象農家の専業･兼業別



図表9-4　対象農家の経営形態



図表9-5　農業の継続意向



※　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

3　農家におけるトラック・バンの動向

●現保有車、次期買い替え意向車ともに軽トラックが最も高い

－農家の保有車種は「軽トラック」が91%と最も高く、次いで「軽以外の乗用車」が52%（図表9-6）。

－主運転者の年代は70代以上が2022年度の36%から49%に上昇。平均年齢も2022年度より上昇（図表9-8）。

－農家のトラック・バン保有増減見通しについては、規模縮小／廃業農家では24%が「減少／保有中止」の意向（図表9-9）。

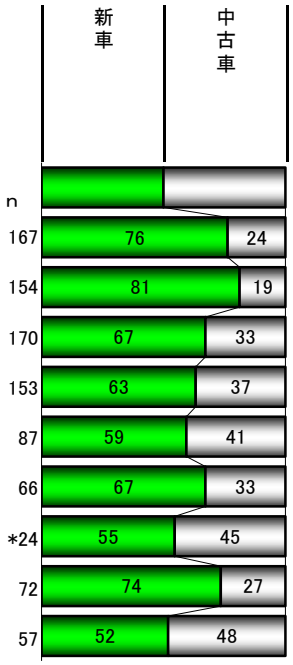
－次期買い替え意向車は農家全体では「軽トラック」が65%と最も高い。「規模拡大／会社運営」では「小型トラック」が36%で最も高い（ｎ数過少）（図表9-10）。

ユーザー

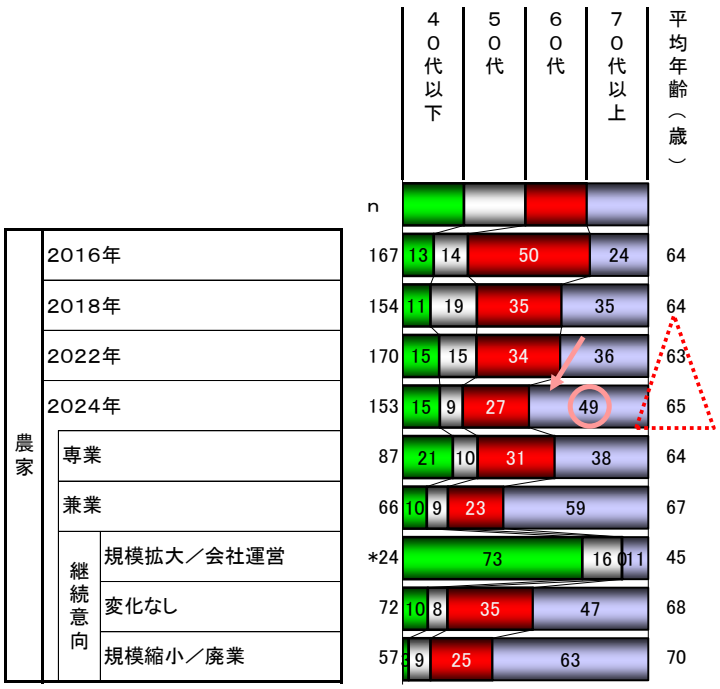
図表9-6　保有車種　（複数回答%）

			n	現保有車							
				普通トラック	小型トラック	小型バン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	軽以外の乗用車	軽乗用車
農家	2016年		167	1	10	2	92	13	3	58	55
	2018年		154	0	14	2	94	12	1	64	45
	2022年		170	1	11	2	92	13	1	52	46
	2024年		153	1	12	2	91	12	0	52	42
	専業		87	2	20	2	93	14	0	43	35
	兼業		66	－	5	2	90	10	1	58	48
	継続意向	規模拡大／会社運営	*24	1	44	11	86	24	－	82	15
		変化なし	72	－	11	1	92	12	1	44	36
		規模縮小／廃業	57	1	8	2	91	9	－	56	54

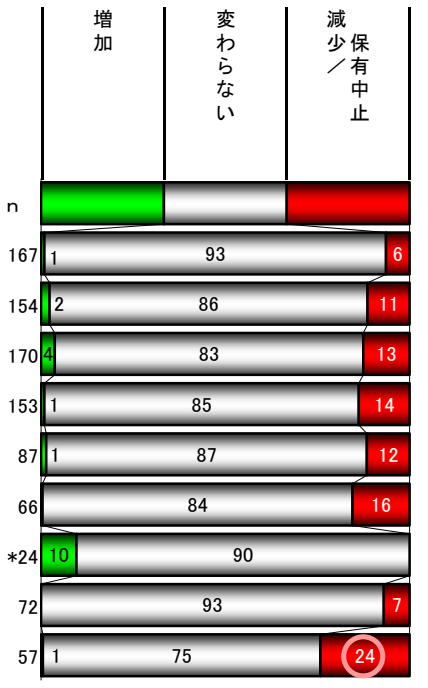
図表9-7　保有車新中古　（%）



図表9-8　主運転者年代　（%）



図表9-9　農家のトラック・バン保有増減見通し　（%）



※　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

ユーザー

図表9-10 次期買い替え意向車

(%)

			n	次期買い替え意向車								
				普通トラック	小型トラック	小型キャブバン	小型ボンバン	軽トラック	軽キャブバン	軽ボンバン	軽以外の乗用車	軽乗用車
農家	2016年		165	－	16	3	1	60	11	3	1	3
	2018年		153	－	23	1	1	56	9	－	1	7
	2022年		163	0	12	2	0	71	7	－	2	6
	2024年		148	－	14	3	1	65	8	5	－	6
	専業		84	－	16	－	1	64	8	5	－	6
	兼業		64	－	11	5	－	66	8	4	－	5
	継続意向	規模拡大／会社運営	*23	－	36	6	4	33	6	15	－	－
		変化なし	71	－	8	3	－	70	10	3	－	6
		規模縮小／廃業	54	－	14	－	－	69	7	4	－	7

※ 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

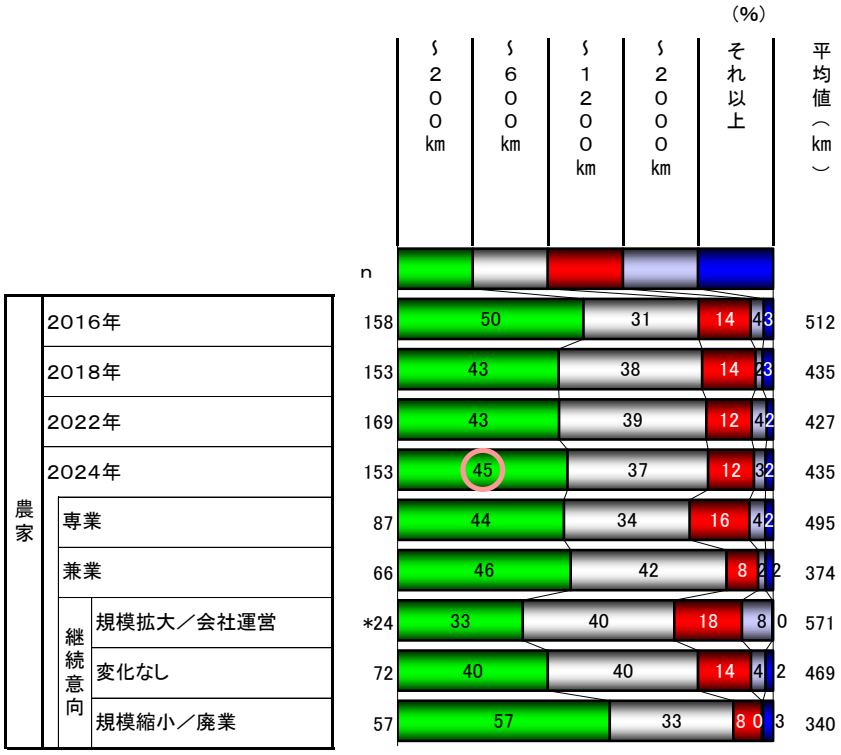
4　農家の使用実態

●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

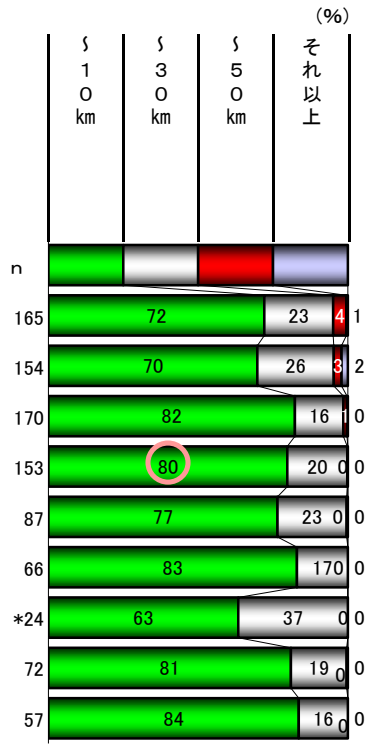
－平均月間走行距離は「～200km」が45%で最も高い（図表9-11）。
－行動半径は「～10km」が80%を占める（図表9-12）。
－消費地への輸送方法は「自家出荷」が76%を占める（図表9-15）。
　・専業農家では「運輸業者の専用便で輸送」が14%で、兼業農家より高い。

ユーザー

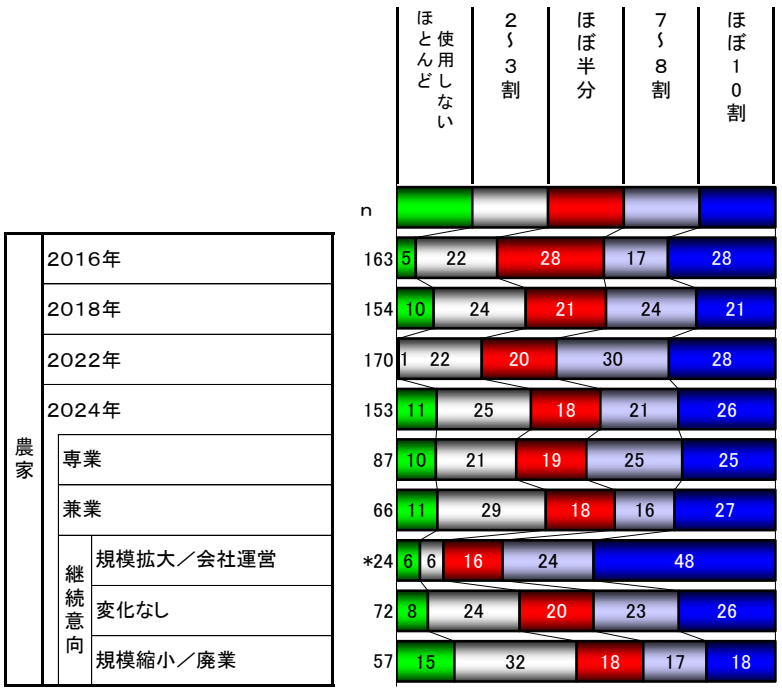
図表9-11　平均月間走行距離



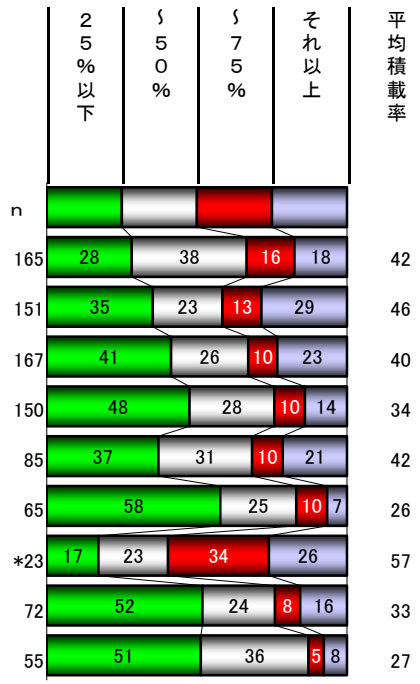
図表9-12　行動半径



図表9-13　通常のスペース積載率



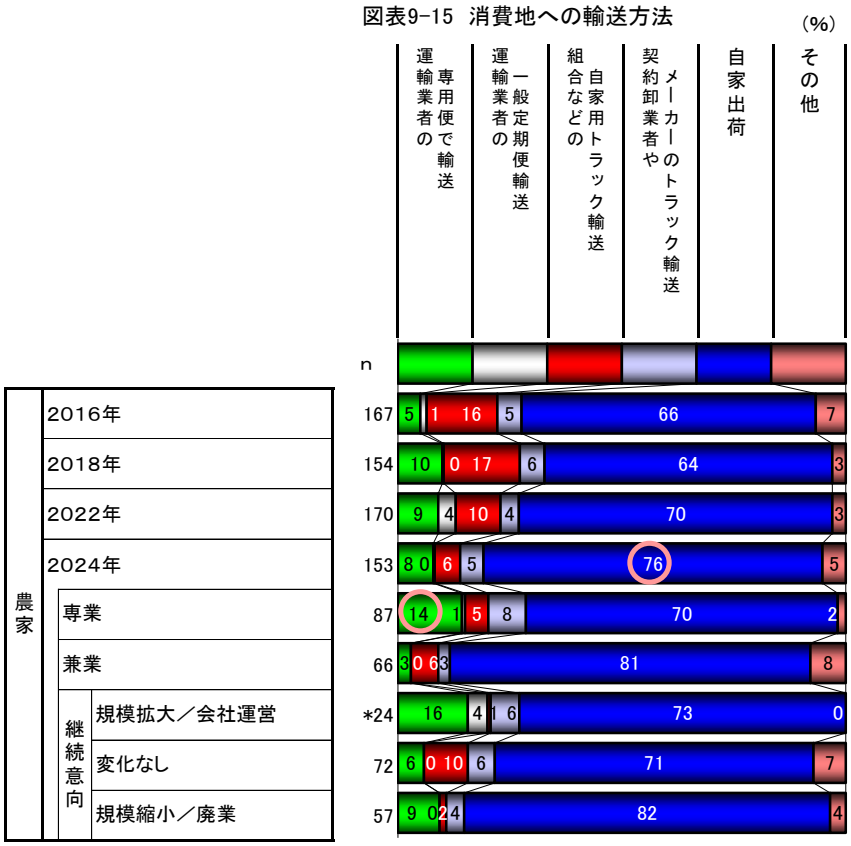
図表9-14　通常の重量積載率



※　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

図表9-15 消費地への輸送方法



※ 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