

2020年度

小型・軽トラック市場動向調査
～郵送法による事業所を対象にした調査～

2021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2020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。

しかし今回は、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、調査方法を従来の訪問留置法から郵送法に変更したことにより、小型・軽トラックユーザーを対象とした<車単位調査>は中止し、一般の事業所を対象とした<事業所単位調査>のみを実施いたしました。その結果、前回まで調査していた、使用実態に関する項目や農家を対象にした項目などは、調査を断念せざるを得ませんでした。

今回の分析は、時系列として「保有状況と変化の背景」「今後の購入・保有意向」、トピックとして新型コロナウイルスによるユーザーの経営状況、保有・購入の意識への影響を含めた、以下の5つを取り上げております。

- ① 新型コロナウイルスによる影響
- ② 環境意識と次世代環境車
- ③ 安全意識と先進安全技術
- ④ 次世代技術に関する意識（自動運転・コネクティッド機能）
- ⑤ 運転手不足の現状と課題

本調査は、2020年10月1日から11月9日に実施したものであり、また、報告書をまとめた時点は、新型コロナウイルス第三波の中で、今後も環境は不透明な状況です。

今回は前提の変更が多くありますが、この調査結果が皆様方のお役に立てれば幸いに存じます。

最後になりましたが、ご多用中にもかかわらず積極的に分科会に参加し貴重なご意見を賜り、熱心な討議・分析等に取り組んでいただきました分科会の委員の皆様、ならびに株式会社マーケティングセンターのスタッフの皆様のご尽力に深く感謝申し上げます。

2021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 トヨタ自動車株式会社)

目 次

I. 調査概要	1
II. 調査結果の要約	
ま と め	6
第1章 保有状況と変化の背景	
1 トラック・バンの保有状況	8
2 保有台数の変化	9
第2章 今後の購入・保有意向	
1 トラック・バンの需要状況	18
2 買い替えについての意見	19
3 今後の保有意向	20
4 今後の購入意向	21
第3章 新型コロナウイルスによる影響	
1 コロナ禍での経営状態の見通し	23
2 コロナ禍での今後の保有への影響	24
3 コロナ禍による車の稼働状況の変化	25
4 コロナ禍による意識変化	29
第4章 環境意識と次世代環境車	
1 環境問題に対する意識	30
2 次世代環境車に対する意識	32
第5章 安全意識と先進安全技術	
1 安全性に対する意識	39
2 先進安全技術に対する意識	44
第6章 次世代技術に関する意識	
1 自動運転に対する意識	48
2 コネクティッド機能利用状況	51
第7章 運転手不足の現状と課題	
1 運転手不足で困っている度合い	52
2 運転手の実態	54
3 運転手募集状況	55
4 運転手採用の障害点	56
5 運転手の待遇改善	57

I. 調查概要

1. 調査目的

小型・軽トラックの市場の構造と今後の需要動向などを明らかにするとともに、事業所のトラック保有と輸送業務の動向を把握する。

2. 調査実施概要

前回調査までは (1) 従業員数5人以上の事業所を対象とする「事業所単位調査」
(2) 小型・軽トラックユーザーを対象とする「車単位調査」
の2種類を実施していたが、今年度については感染リスクのある対人接触を伴う従来の訪問調査(当初予定)の実施は困難と判断し、対人接触を回避した郵送法に変更。
対象を小型・軽トラック保有事業所に限定し、従来同様、業種・規模別事業所リストを使用して「事業所単位調査」を実施。

「車単位調査」は調査対象車種別保有リストがなく、訪問以外に調査対象者を見つける方法がないため中止とした。

□2018年度と2020年度の事業所単位調査比較

	2018年度	2020年度
調査手法	訪問留置調査法	郵送調査法
調査地域	東京都周辺50キロ圏及び大阪市・名古屋市各30キロ圏	
調査対象業種	運輸業／建設・設備工事業／卸売・小売業、飲食店、宿泊業 ／情報通信業、医療・福祉、教育・学習支援業、サービス業	
調査対象事業所	従業員5人以上の事業所	従業員5人以上の小型・軽トラック保有事業所及び小売、飲食業の非保有事業所
対象リスト入手先	東京商工リサーチ	帝国データバンク
集計母集団	2015年経済センサスの東京都・愛知県・大阪府の事業所数	2018年度調査結果より推計した小型・軽トラック保有・非保有事業所数

- ① 調査地域：東京都周辺50キロ圏および大阪市・名古屋市各30キロ圏
- ② 調査対象：従業員数5人以上の小型・軽トラック保有事業所
(普通トラック併有事業所を含む)
※非保有事業所については、小売、飲食業のみ調査を実施
- ③ 標本数：12,345標本 有効回収数1,230標本(10.0%)
- ④ 調査方法：郵送法
- 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：2020年10月1日(木)～11月9日(月)
- ⑦ 標本設計および回収状況
 - i 標本抽出法

「2018年度小型・軽トラック市場動向調査」での調査結果を母集団とし、調査地点を第1次抽出単位とし、株式会社帝国データバンクの企業リストを基に業種別・従業員規模別に次表のように抽出した。

ii 業種別・従業者規模別母集団・標本数・回収数

		母集団	構成比	標本数	回収数	回収率	
事業所合計		219,251	100.0%	12,345	1,230	10.0%	
保有	運輸業	100人以上	477	0.2%	670	53	7.9%
		50～99人	1,073	0.5%	925	70	7.6%
		49人以下	8,702	4.0%	1,469	158	10.8%
	建設・設備工事業	100人以上	112	0.1%	297	18	6.1%
		50～99人	826	0.4%	553	53	9.6%
		49人以下	26,699	12.2%	1,008	136	13.5%
	製造業	100人以上	975	0.4%	705	55	7.8%
		50～99人	1,573	0.7%	735	63	8.6%
		49人以下	23,666	10.8%	830	102	12.3%
	卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	32,756	14.9%	780	109	14.0%
		9人以下	43,826	20.0%	935	103	11.0%
	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	14,098	6.4%	1,419	156	11.0%
9人以下		17,828	8.1%	641	52	8.1%	
非保有	卸売・小売業 飲食店、宿泊業	10人以上	13,438	6.1%	674	62	9.2%
		9人以下	33,202	15.1%	704	40	5.7%

(注) 母集団は平成28年(2015年)経済センサスの東京都・愛知県・大阪府の事業所数のうち、2018年度調査結果より算出した小型・軽トラック保有事業所数

⑧ 集計方法

標本数は、業種別・従業者規模別母集団に比例しておらず、回収率も一様でないため、実際の事業所実態に合わせるため、以下の算出方法による補正値を乗じて集計。

非保有事業所も調査対象とする場合も非保有事業所を母集団とした同様の算出方法による補正値を乗じて集計を行う。

(1) 小型・軽トラック保有事業所

$$\text{補正値} = \frac{\text{業種別・従業者規模別母集団 (2018年度小型・軽トラック保有事業所)}}{\text{業種別・従業者規模別回収数 (2020年度小型・軽トラック保有事業所)}}$$

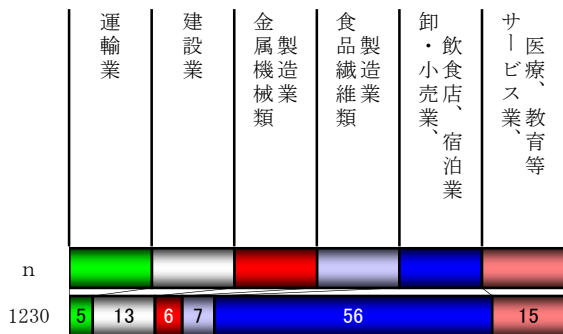
(2) 小型・軽トラック非保有事業所

$$\text{補正値} = \frac{\text{業種別・従業者規模別母集団 (2018年度小型・軽トラック非保有事業所)}}{\text{業種別・従業者規模別回収数 (2020年度小型・軽トラック非保有事業所)}}$$

3. 調査対象者の属性

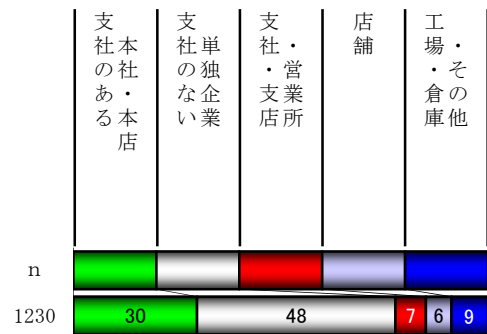
図表1 業種

(%)



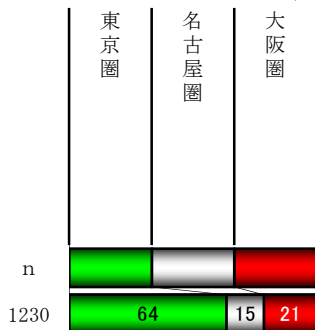
図表2 事業所の形態

(%)



図表3 事業所の所在地

(%)



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) 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。
- (3) 図表内の「n」欄の数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数を表示している。
- (4) 図表上の分類項目中、n数が30未満のものについては「*」印を付し、標本誤差が大きくなることを示しており、参考値としてみていただきたい。

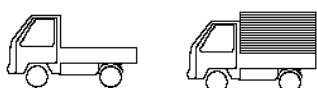
(6) 車種区分は以下の通りである。

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

● 軽トラック : 軽四輪トラック

● トラック (含、アルミパネル)

キャブオーバートラック
(キャブトラック)

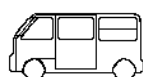


ボンネットトラック
(ボントラック)

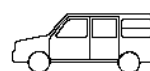


● バン (除、ワゴン・コーチ)

キャブオーバートバン
(キャブバン)



ボンネットバン
(ボンバン)



(7) 報告書中の保有規模、運輸業分類の補足

① 保有規模の分類

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

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

② 運輸業の分類

貨物運送業	… 調査票質問上の「営業内容」回答選択肢で、 <ul style="list-style-type: none">● 定期路線運送● 宅配輸送● 引越しサービス業● 特定企業の長期輸送代行(備車提供)● 特定企業の在庫管理・配送代行● 特定企業への運転手派遣● 他の運送業者の委託荷輸送● 航空便輸送 のいずれかに回答のあったもの。
旅客運送業	・ 倉庫業等 … 上記の「営業内容」にあてはまらないもの。 具体的な業種としては、 <ul style="list-style-type: none">● 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	トヨタ自動車株式会社	
委員	いすゞ自動車販売株式会社	
	スズキ株式会社	
	株式会社SUBARU	
	ダイハツ工業株式会社	
	日産自動車株式会社	
	日野自動車株式会社	
	本田技研工業株式会社	
	マツダ株式会社	
	三菱自動車工業株式会社	
	三菱ふそうトラック・バス株式会社	
委託先	株式会社マーケティングセンター	

Ⅱ. 調査結果の要約

～今回調査結果のまとめ～ (2020年10～11月調査)

【市場動向】

- 保有台数は小型バン、軽キャブバンは増加、小型・軽トラック、軽ボンバンは減少。最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、「保有増」事業所が「保有減」事業所を上回るが、前回から微減。減少が目立つのは貨物運送業。
- 今後1～2年間の保有増減意向をみると、製造業を除き保有増意向事業所が増加。特に運輸業では保有増意向が上昇。

【コロナ影響】

- コロナの影響により全体の6割が経営状況悪化。7割弱の事業所はコロナ前の状況に戻るまで2年以上かかる見通し。
- 輸送量も半数強の事業所で減少、納入頻度は変化せず、少量の荷物を運ぶ割合が増加、経営状況悪化に影響か。

【新技術の受容】

- 安全装備へのニーズが向上、次世代環境車検討が増加も、価格、電気自動車の航続距離等に懸念。
- 自動運転技術への期待は上昇するも、導入意向は2割以下。

I 時系列分析

第1章 保有状況と変化の背景

- 小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続。
車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンバンの減少傾向は継続。小型バンは前回以降少しづつ上昇。軽キャブバンは伸長傾向が継続。
- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、「保有増」事業所が「保有減」事業所を5%上回るが、前回から微減。
- 前回と比べて減少が目立つのは貨物運送業。
- 事業所全体で「稼働低下+休車」が上昇。

第2章 今後の保有・購入意向

- 小型・軽トラック・バン全体の需要台数はリーマンショック後の2010年水準まで低下。
- 今後1～2年間の保有増減意向をみると、製造業を除き保有増意向事業所が増加。
特に運輸業では保有増意向事業所が3割弱と保有増意向が上昇。
- 代替延期が約4割に上昇。特に運輸業以外で増加。

II トピック分析

第3章 新型コロナウイルスによる影響

- コロナ禍の影響により全体の6割が経営状況悪化。7割弱の事業所はコロナ拡大前の状況に戻るまで2年以上かかる見通し。輸送量も半数強の事業所で減少、納入頻度は変化せず、少量の荷物を運ぶ割合が増加、経営状況悪化に影響か。
 - ・保有台数へのコロナ禍の影響は少なく、9割強の事業所で変化なし。
 - ・6割弱の事業所で商品・物資輸送量が減少。
 - ・小型・軽トラック非保有の小売業、飲食業の4割弱で宅配便等の外注利用が増加。

第4章 環境意識と次世代環境車

- 次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高く、特に「プラグインハイブリッド車」が伸長。
 - ・環境対策費用に負担を感じている事業所は8割弱。運輸業では9割と上昇傾向。
 - ・次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い傾向は変わらず。「プラグインハイブリッド車」では小型トラックが20%で前回から11ポイント、小型キャブバンは26%と前回から7ポイント、軽トラックは18%と前回から14ポイント、軽キャブバンは21%と前回から8ポイント上昇。
 - ・各次世代環境車の懸念点で共通しているのは「車両価格が高い」「バッテリーの耐用年数が不安」。加えて、電気自動車では「1回の充電での走行可能距離が短い」「充電施設の場所や数が心配」、燃料電池車では「燃料供給施設の場所や数が心配」が高い。
 - ・次世代環境車に対しては、技術的不安よりも車両価格への懸念が強いものの、どの次世代環境車へも約6割は20万円までであれば追加支払いを許容。

第5章 安全意識と先進安全技術

- 安全性に対して約9割が関心を持ち、約8割が購入時に重視。運輸業で関心度・重視度が高い。
 - ・実施中の安全対策は「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」。
 - ・購入時に必要な安全装備は、「運転席エアバッグ」「ドライブレコーダー」。
 - ・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」。

第6章 次世代技術に関する意識

- 自動運転技術への期待は高いが導入意向とは未だ連動せず。コネクティッド機能の運輸業以外での利用率は1割以下が殆ど。一方、運輸業では「燃費管理」「エコ運転管理」「車両位置確認システム」を5割程度が利用、前回から20ポイント程度上昇。
 - ・自動運転技術への期待は8割弱まで上昇も、導入意向は2割弱。導入したくないも3割超。
 - ・運輸業で現在使用しているコネクティッド機能の上位は「燃費管理」「エコ運転管理」「車両位置確認システム」で、それぞれ前回から20ポイント程度上昇。
 - ・運輸業で今後利用したいコネクティッド機能の上位は、「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「運転負担軽減管理」。

第7章 運転手不足の現状と課題

- 運輸業では、運転手不足で困っている事業所は減少したものの、半数以上で未だ課題。
 - ・女性運転手、65歳以上運転手比率が増加。
 - ・運輸業は30～50代男性運転手の採用の意向が高いものの、現状では60代以上男性の採用率が高い。
 - ・採用上の障害点として「ドライバーに配慮した車両（AT車等）が必要」「給与額で年金が支給されないなど、待遇面で問題」があがる。
 - ・運転手の待遇改善として「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」に取り組む事業所が多い。

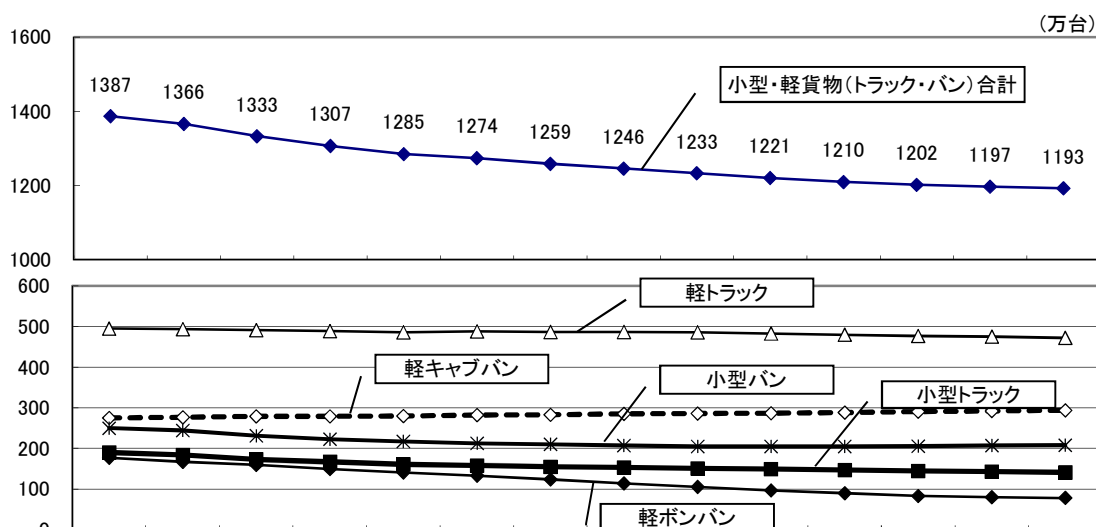
第1章 保有状況と変化の背景

- 小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続。
車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンバンの減少傾向は継続。小型バンは前回以降減少しずつ上昇。軽キャブバンは伸長傾向が継続。
- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、「保有増」事業所が「保有減」事業所を5%上回るが、前回から微減。
- 一方、前回と比べて減少が目立つのは貨物運送業。
- 事業所全体で「稼働低下+休車」が上昇。

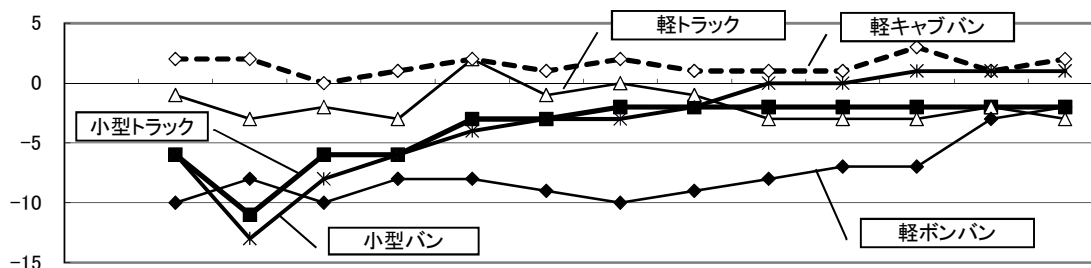
1 トラック・バンの保有状況

- 小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続。
一車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンバンの減少傾向は継続。小型バンは前回以降減少しずつ上昇。軽キャブバンは伸長傾向が継続。（図表1-1）

図表1-1 保有台数の推移



保有台数の増減変化



	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	
小型・軽貨物(トラック・バン)合計	1387	1366	1333	1307	1285	1274	1259	1246	1233	1221	1210	1202	1197	1193	
小型トラック	保有台数	190	184	173	167	161	158	155	153	151	149	147	145	143	141
	増減		▲6	▲11	▲6	▲6	▲3	▲3	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2	▲2
小型バン	保有台数	250	244	231	223	217	213	210	207	205	205	205	206	207	208
	増減		▲6	▲13	▲8	▲6	▲4	▲3	▲3	▲2	+0	+0	+1	+1	+1
軽トラック	保有台数	495	494	491	489	486	488	487	487	486	483	480	477	475	472
	増減		▲1	▲3	▲2	▲3	+2	▲1	+0	▲1	▲3	▲3	▲3	▲2	▲3
軽キャブバン	保有台数	275	277	279	279	280	282	283	285	286	287	288	291	292	294
	増減		+2	+2	+0	+1	+2	+1	+2	+1	+1	+1	+3	+1	+2
軽ボンバン	保有台数	177	167	159	149	141	133	124	114	105	97	90	83	80	78
	増減		▲10	▲8	▲10	▲8	▲8	▲9	▲10	▲9	▲8	▲7	▲7	▲3	▲2

(注)各年3月末、4ナンバーの保有台数

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

2 保有台数の変化

(1) 最近1～2年間の保有台数の変化

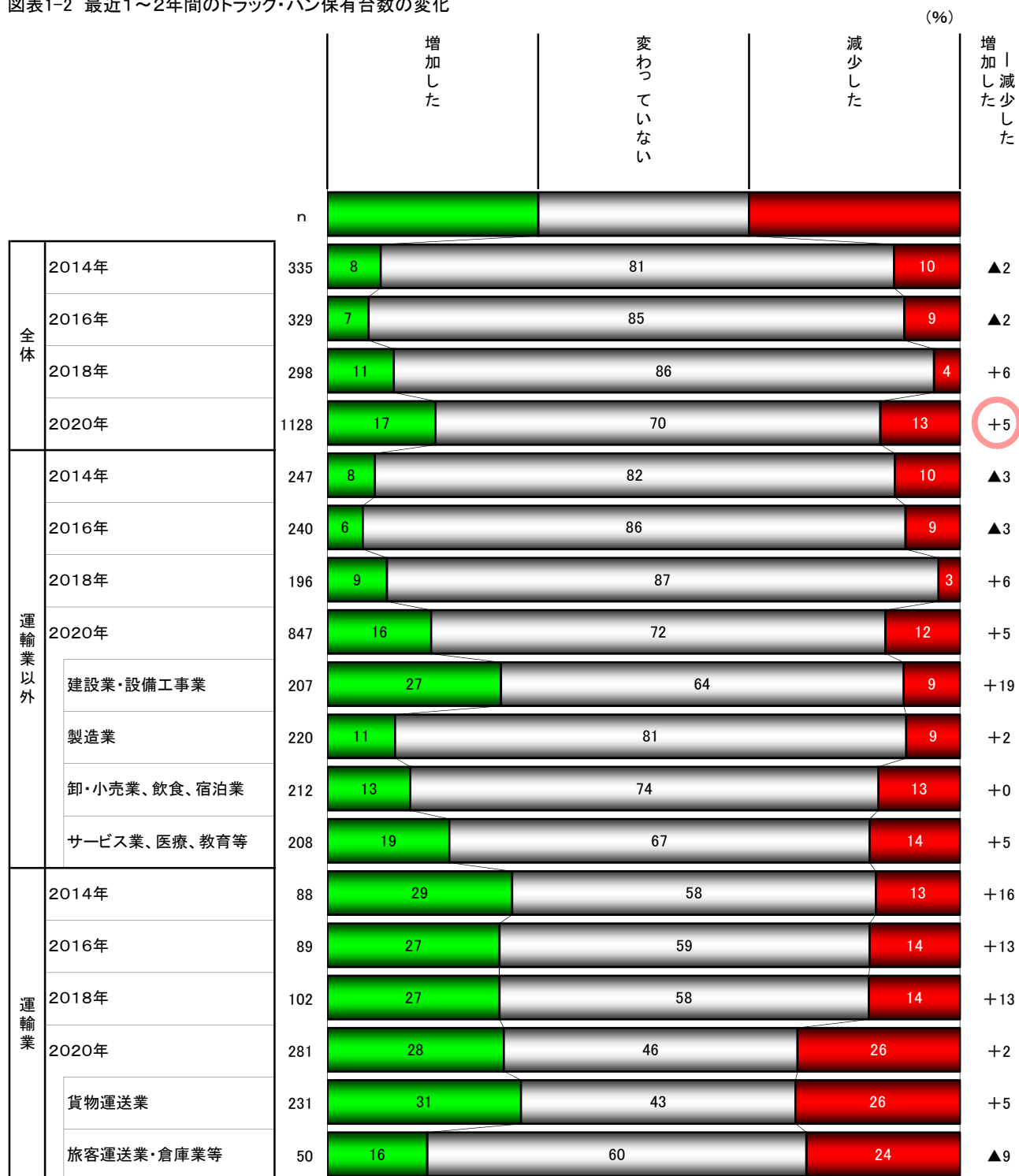
●最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、「保有増」事業所が「保有減」事業所を5%上回るが、前回から微減。

－前回と比べて減少が目立つのは貨物運送業。(図表1-3)

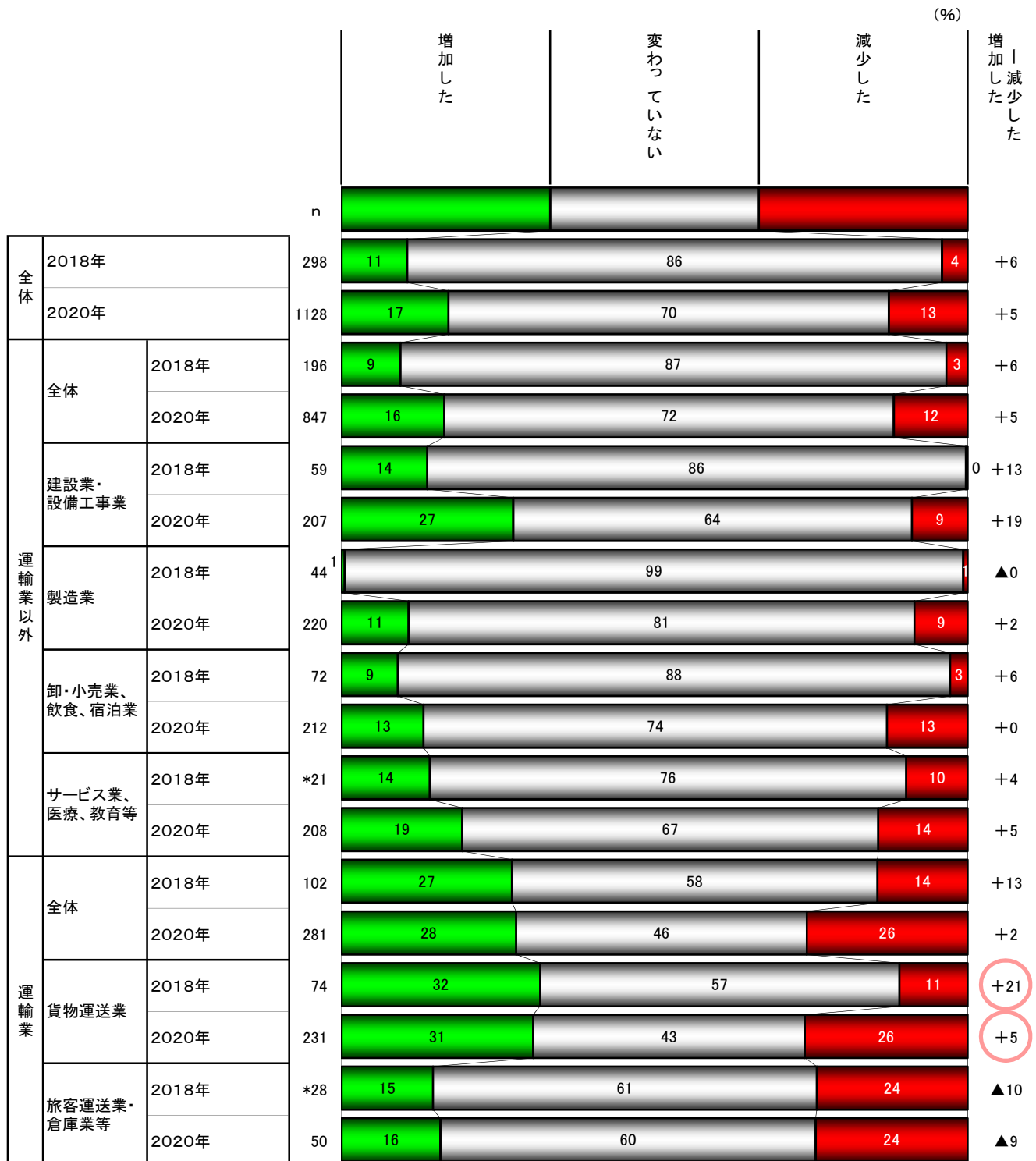
－最近1～2年で保有台数が増加した社会的背景は「全体的な景気の影響」「配送料の変動」「働き方改革による影響」が上位。(図表1-4)

－最近1～2年で保有台数が減少・保有をやめた社会的背景は「全体的な景気の影響」「高齢化社会の進展・労働力不足」「新型コロナウイルスの影響」が上位。(図表1-5)

図表1-2 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化



図表1-3 最近1～2年間のトラック・バン保有台数の変化(業種別比較)



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表1-4 最近1～2年で保有台数が増加した社会的背景

(複数回答:%)

	n	為替変動による影響	ガソリンなど燃料価格の変動	エコカー減税・エコカー補助金	環境意識の機運の醸成	高齢化社会の進展・労働力不足	東京オリンピック・パラリンピック開催	消費税率の引き上げ	自然災害の影響	異常気象の影響	全体的な景気の影響	電子商取引（Eコマース）の拡大	働き方改革による影響	配送料の変動	新型コロナウイルスの影響	その他
2020年 全体	241	2	6	2	6	9	4	3	1	1	32	0	16	20	4	29
運輸業以外	150	3	6	2	6	8	4	2	1	1	31	-	16	19	3	30
運輸業	91	-	4	3	0	15	7	4	1	1	40	3	25	35	5	23

図表1-5 最近1～2年で保有台数が減少・保有をやめた社会的背景

(複数回答:%)

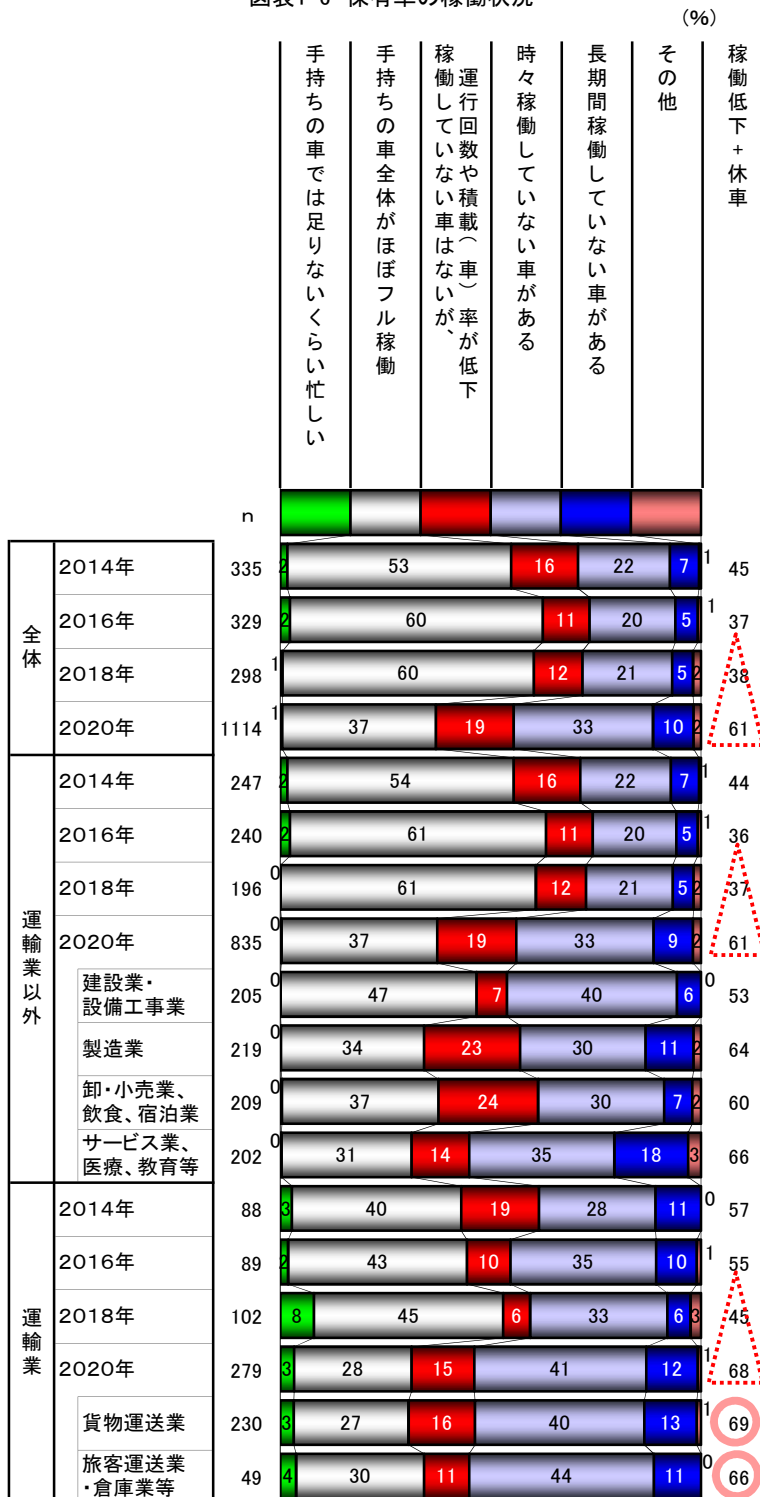
	n	為替変動による影響	ガソリンなど燃料価格の変動	エコカー減税・エコカー補助金	環境意識の機運の醸成	高齢化社会の進展・労働力不足	東京オリンピック・パラリンピック開催	消費税率の引き上げ	自然災害の影響	異常気象の影響	全体的な景気の影響	電子商取引（Eコマース）の拡大	働き方改革による影響	配送料の変動	新型コロナウイルスの影響	その他
2020年 全体	167	0	10	2	3	26	0	3	1	1	38	0	17	10	23	22
運輸業以外	96	-	10	2	3	23	1	3	1	0	38	-	16	10	22	23
運輸業	71	1	6	-	1	44	-	9	4	4	39	2	25	14	25	12

(2) 保有車の稼働状況

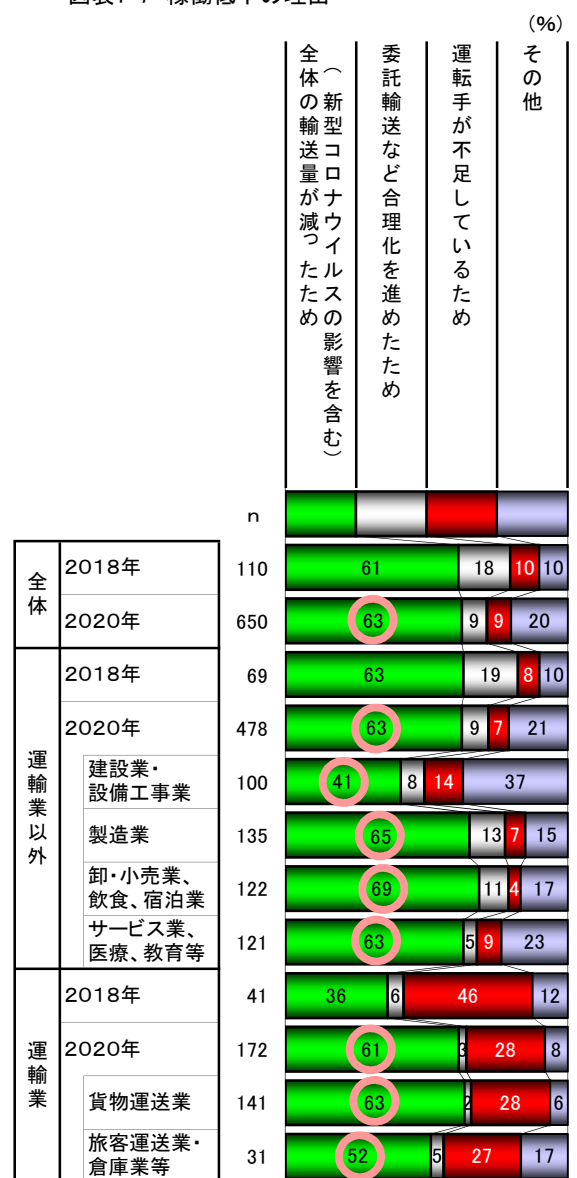
●事業所全体で「稼働低下+休車」が上昇。

- 運輸業以外、運輸業ともに「稼働低下+休車」が上昇。(図表1-6)
- 貨物運送業、旅客運送業ともに、7割弱の事業所で稼働低下や稼働休止車あり。(図表1-6)
- 理由は、どの業種も「全体の輸送量が減ったため(新型コロナウイルスの影響を含む)」。(図表1-7)
- 運輸業の55%が運転手不足で困っており、そのうちの52%の事業所が「稼働していない車がある」として
いる。(図表1-8~9)

図表1-6 保有車の稼働状況

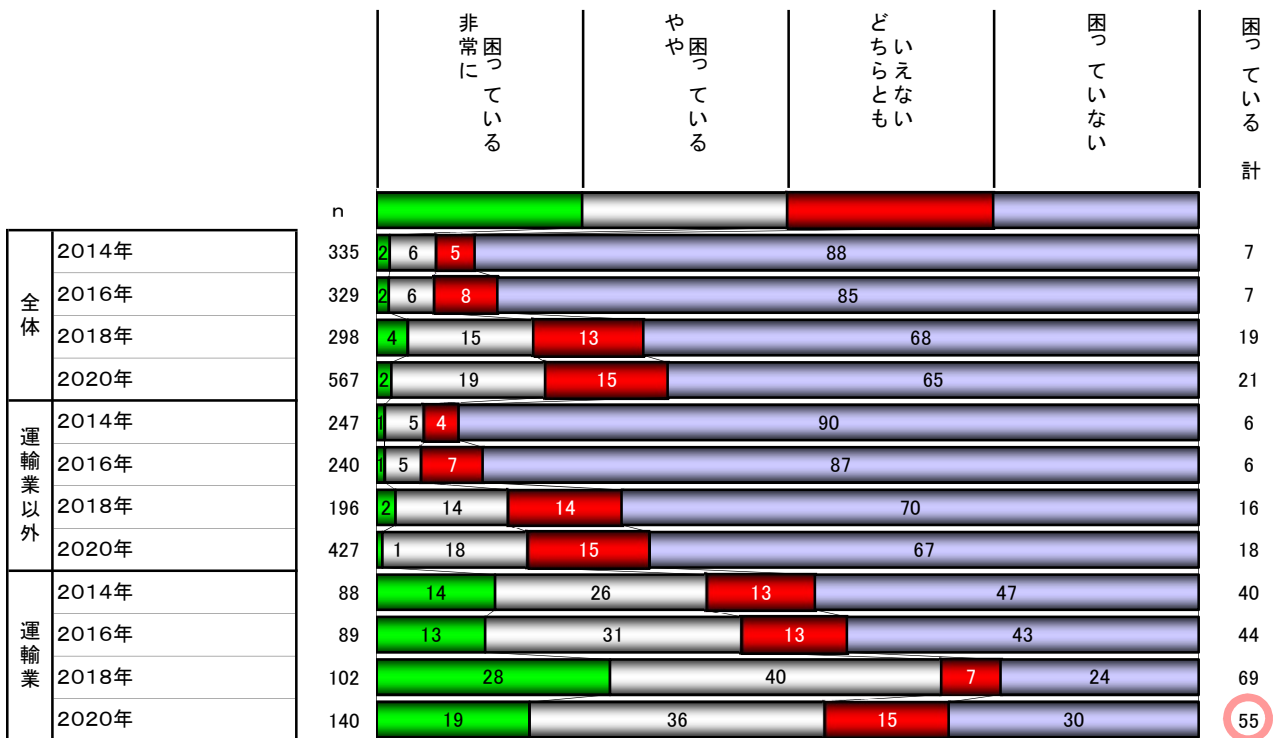


図表1-7 稼働低下の理由



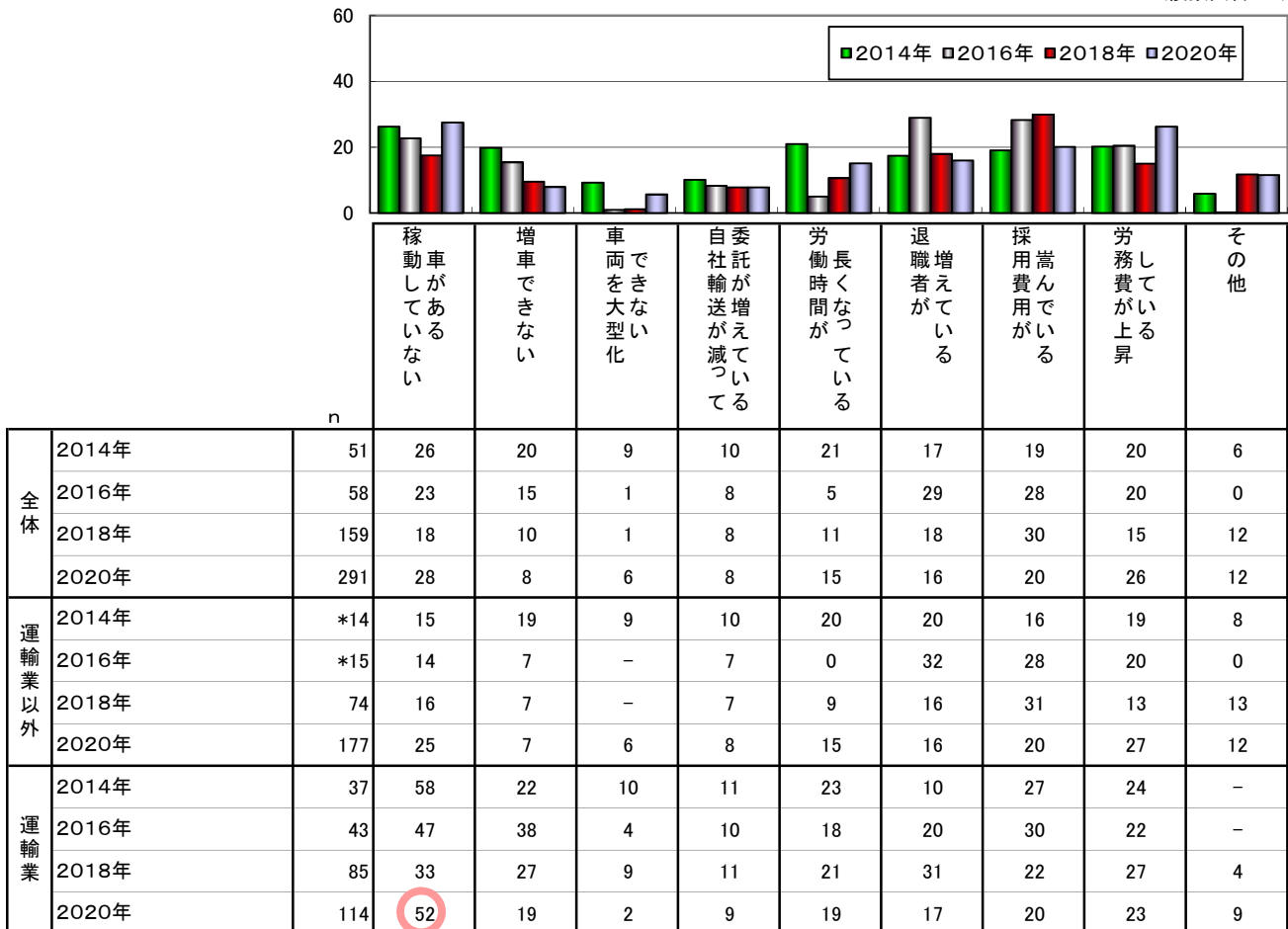
図表1-8 運転手不足で困っている度合い

(%)



図表1-9 運転手不足で困っている点

(複数回答: %)



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

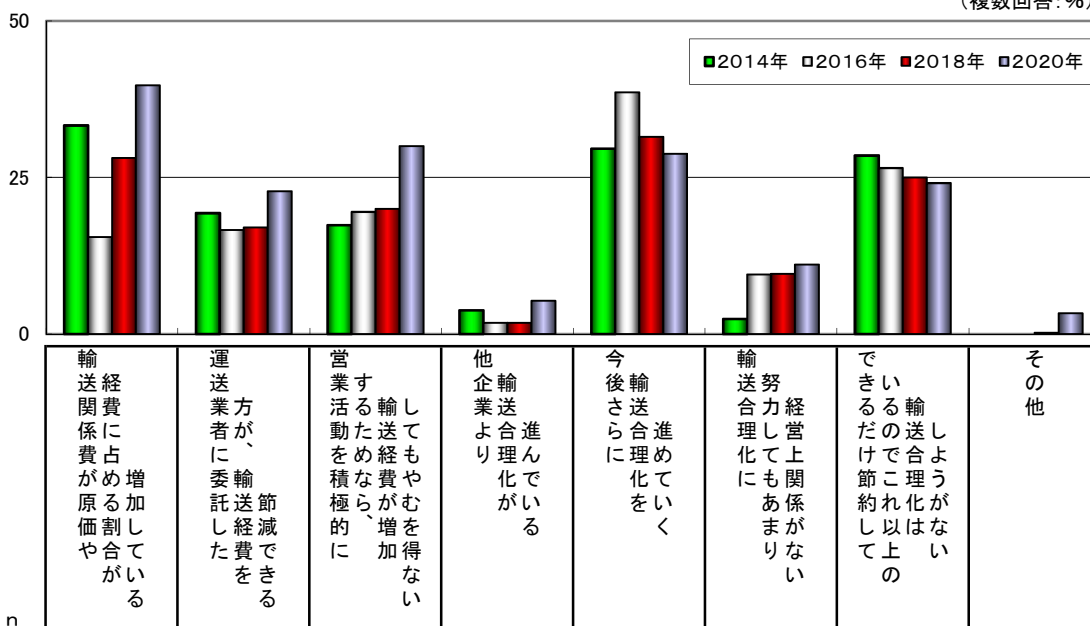
(3) 輸送合理化

●「輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している」事業所が、4割に上昇。

- －輸送活動に関する意見の上位は、「輸送関係費が原価や経費に占める割合が増加している」「営業活動を積極的にするためなら、輸送経費が増加してもやむを得ない」で、運輸業以外、運輸業ともに前回から上昇。(図表1-10)
- －一方「今後さらに合理化を進めていく」とする事業所は、運輸業以外では28%で前回より低下、運輸業では43%と横ばい。(図表1-10)
- －実施中の輸送合理化策は全体的に上昇し、特に「用途に応じた大型・小型の使い分け」「配達・集荷回数の集約による効率化」「買い替え延長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」が高い。(図表1-11)

図表1-10 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	運輸業者が、輸送経費を削減できる	営業活動のため経費が増加しない	他企業より進んでいる	今後さらに進めていく	輸送合理化にあまりない	できるだけの節約はしていない	その他
全体	2014年	305	33	19	17	4	30	2	29	
	2016年	279	16	17	20	2	39	10	27	
	2018年	282	28	17	20	2	32	10	25	0
	2020年	918	40	23	30	5	29	11	24	3
運輸業以外	2014年	218	32	20	18	4	30	2	29	
	2016年	191	14	17	20	2	39	10	27	
	2018年	180	27	17	21	2	31	10	26	0
	2020年	647	38	23	32	5	28	11	24	4
	建設業・設備工事業	124	23	21	25	1	14	17	34	2
	製造業	196	40	39	28	2	28	11	18	1
	卸・小売業、飲食、宿泊業、サービス業、医療、教育等	201	43	20	35	7	33	10	23	5
運輸業	2014年	87	61	16	10	7	32	6	30	
	2016年	88	36	16	11	5	38	6	27	
	2018年	102	52	11	5	5	42	11	16	1
	2020年	271	60	20	11	7	43	10	22	1
	貨物運送業	224	64	21	12	8	43	9	22	0
	旅客運送業・倉庫業等	47	40	13	7	5	39	12	23	3

図表1-11 実施中の輸送合理化策

(複数回答：%)

		n	車両の大型化などによる輸送効率の向上	車両の小型化などによる輸送効率の向上	用途に応じた大型・小型の使い分け	積荷に応じた架装・特装車の使用	買い替えの延長による車両費の削減	中古車購入による車両費の削減	保有台数の適性化による稼働率の向上	荷役機械化による荷役時間の削減	運転助手などの削減による人件費の減少	配達・集荷回数の集約による効率化	運送委託・備車の推進による経費の削減	共同集荷・集配など輸送の協業化	包装簡素化によるコスト削減	配送・配車の無線指示などによる運行合理化	夜間運行などによる輸送効率の向上	コンピュータ管理による効率化	帰り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	2014年	308	2	9	29	4	27	4	18	0	3	20	12	4	2	2	0	3	5	16	40
	2016年	284	3	6	32	7	25	6	18	1	3	21	10	1	2	2	1	2	4	20	37
	2018年	282	3	6	19	7	13	7	16	1	3	19	7	2	1	1	0	2	2	9	53
	2020年	948	5	8	35	11	26	13	26	3	4	27	11	4	3	2	1	3	7	17	34
運輸業以外	2014年	220	1	8	29	2	27	4	17	-	3	19	12	4	2	2	-	3	4	16	41
	2016年	195	3	6	32	6	24	6	16	1	3	20	10	1	3	2	1	2	4	21	38
	2018年	180	3	6	18	5	12	6	14	-	2	19	5	2	1	-	-	2	1	9	55
	2020年	667	4	8	34	10	25	13	25	2	3	27	9	3	4	1	1	2	5	16	35
	建設業・設備工事業	126	6	1	38	20	26	12	30	3	3	10	6	2	2	0	-	2	6	5	42
	製造業	199	4	10	31	2	29	11	18	1	4	26	14	3	3	0	1	3	4	12	36
運輸業	卸・小売業、飲食、宿泊業	202	1	10	33	9	23	13	25	1	3	33	9	3	4	1	1	1	5	21	33
	サービス業、医療、教育等	140	10	9	40	13	27	17	27	7	5	22	6	6	4	3	1	6	3	17	39
	2014年	88	8	16	36	25	33	11	38	6	5	30	22	2	2	2	6	5	22	12	18
	2016年	89	15	7	39	27	30	18	50	3	4	26	23	9	1	5	5	7	22	9	11
	2018年	102	16	11	37	29	25	17	37	8	9	24	26	3	3	8	4	9	20	12	27
	2020年	281	15	8	50	27	34	12	45	8	8	26	33	11	1	10	4	17	31	19	13
貨物運送業	231	14	8	52	28	36	12	48	8	8	28	33	12	1	10	4	18	33	23	11	
旅客運送業・倉庫業等	50	21	6	44	23	26	14	34	4	6	18	31	6	-	10	6	12	22	4	24	

(4) 保有車の用途

●保有車の用途は「中距離の往復輸送」「都市圏内の往復輸送」が上昇し、これらへの使用車種は小型トラックと普通トラックが増加。

－各業種では以下の使用用途が多い。(図表1-12)

建設業・設備工事業：「作業場・仕事場の足」「都市圏内の往復輸送」「セールス・サービス」

製造業：「都市圏内の往復輸送」「作業場・仕事場の足」「セールス・サービス」

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

サービス業(*)：「作業場・仕事場の足」「セールス・サービス」「都市圏内の往復輸送」

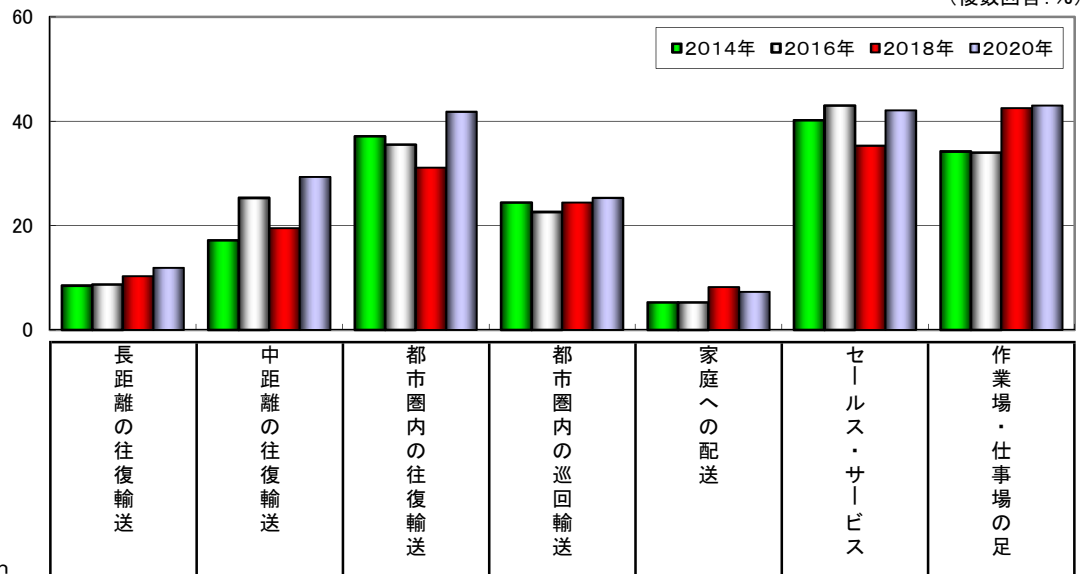
運輸業：「都市圏内の往復輸送」「中距離の往復輸送」「都市圏内の巡回輸送」

－「中距離の往復輸送」「都市圏内の往復輸送」では小型トラックと普通トラックの使用が増加。
(図表1-13)

(*)卸・小売業=卸・小売業、飲食、宿泊業/サービス業=サービス業、医療、教育等

図表1-12 保有車の用途

(複数回答：%)



業種	年	n	用途 (%)						
			長距離の往復輸送	中距離の往復輸送	都市圏内の往復輸送	都市圏内の巡回輸送	家庭への配送	セールス・サービス	作業場・仕事場の足
全体	2014年	333	9	17	37	24	5	40	34
	2016年	327	9	25	36	23	5	43	34
	2018年	298	10	20	31	24	8	35	43
	2020年	1115	12	29	42	25	7	42	43
運輸業以外	2014年	245	7	16	37	23	5	41	34
	2016年	239	8	24	35	22	5	44	35
	2018年	196	9	17	29	23	8	36	44
	2020年	835	11	28	41	24	7	44	44
	建設業・設備工事業	205	8	15	29	7	2	28	84
製造業	219	10	40	51	16	3	43	45	
卸・小売業、飲食、宿泊業	211	12	30	46	34	11	46	23	
サービス業、医療、教育等	200	11	24	32	21	8	52	61	
運輸業	2014年	88	34	47	48	56	12	21	30
	2016年	88	37	52	60	50	9	15	23
	2018年	102	37	55	67	40	17	18	14
	2020年	280	30	52	57	50	9	17	21
	貨物運送業	230	32	54	58	52	9	15	20
旅客運送業・倉庫業等	50	22	43	55	38	7	23	23	

図表1-13 各用途の使用車種

(複数回答:%)

		n	普通トラック	小型トラック	軽トラック	小型バン	軽キャブバン	軽ボンバン	乗用車
長距離の往復輸送	2014年	47	16	41	-	58	6	-	25
	2016年	47	26	55	8	24	14	0	11
	2018年	61	30	40	1	21	10	-	13
	2020年	173	33	48	1	33	0	2	23
中距離の往復輸送	2014年	80	13	47	3	54	9	4	23
	2016年	101	14	53	7	36	15	8	8
	2018年	96	18	36	13	40	9	-	11
	2020年	375	30	63	8	31	6	2	14
都市圏内の往復輸送	2014年	132	6	38	9	64	13	6	16
	2016年	131	11	46	12	41	15	4	8
	2018年	123	7	30	10	38	26	3	15
	2020年	494	23	66	12	35	10	2	18
都市圏内の巡回輸送	2014年	102	9	35	17	49	17	7	13
	2016年	90	5	42	7	45	17	5	14
	2018年	89	8	32	1	38	32	5	7
	2020年	321	15	69	14	37	11	5	13
家庭への配送	2014年	*18	12	19	30	63	10	-	23
	2016年	*18	1	3	11	44	41	0	21
	2018年	*26	1	21	32	31	21	-	41
	2020年	75	2	41	27	35	26	8	19
セーサーサービス	2014年	118	2	13	5	48	19	9	48
	2016年	119	0	7	7	35	24	10	61
	2018年	90	-	14	12	38	14	3	60
	2020年	405	3	16	9	40	15	5	72
作業場の足	2014年	120	4	32	21	46	15	5	36
	2016年	122	4	37	20	40	17	11	44
	2018年	116	3	31	20	57	18	4	42
	2020年	496	7	40	24	37	25	5	58

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

第2章 今後の保有・購入意向

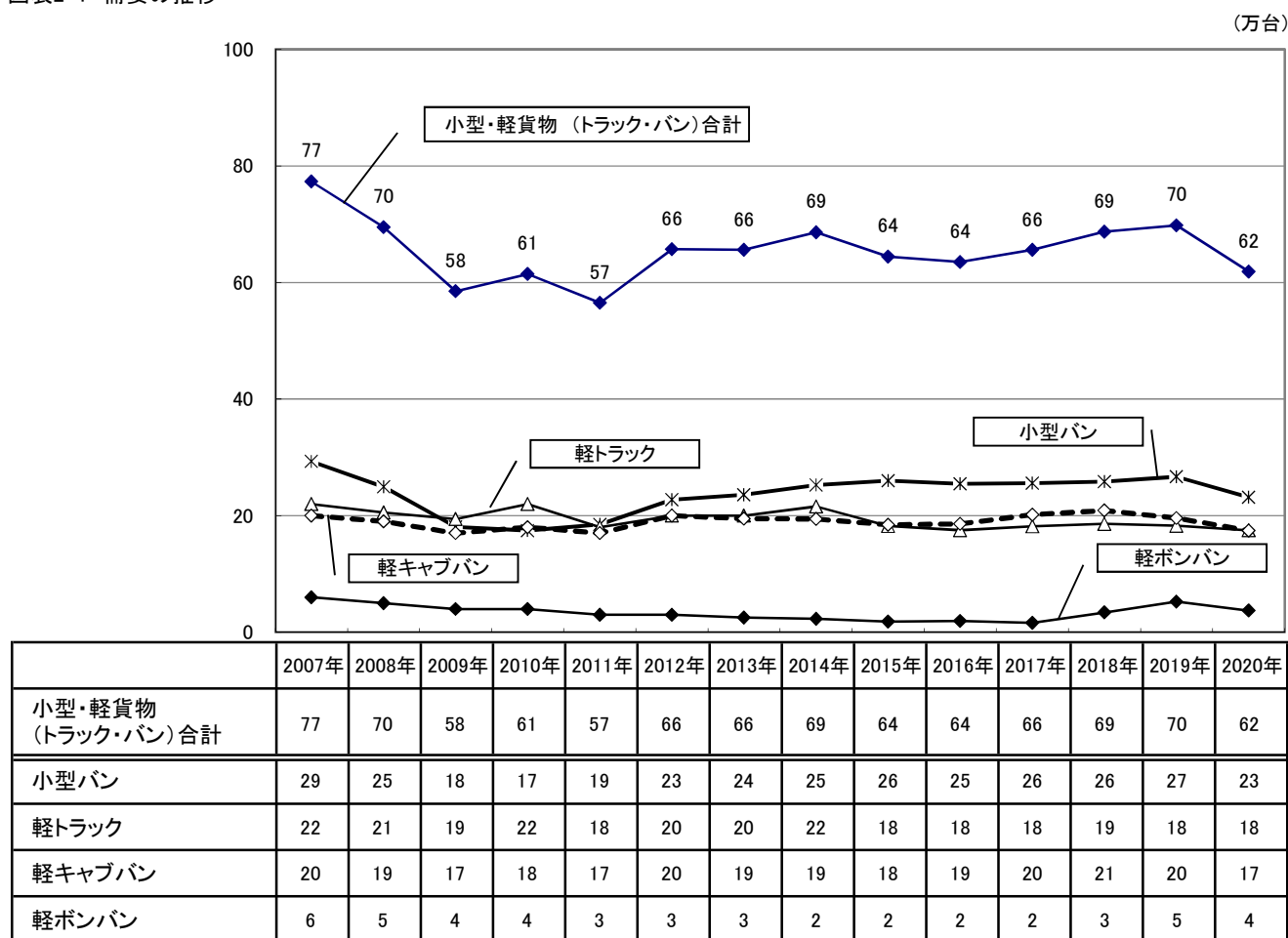
- 小型・軽トラック・バン全体の需要台数はリーマンショック後の2010年水準まで低下。
- 今後1～2年間の保有増減意向をみると、製造業を除き保有増意向事業所が増加。
特に運輸業では保有増意向事業所が3割弱と保有増意向が上昇。
- 代替延期が約4割に上昇。特に運輸業以外で増加。

1 トラック・バンの需要状況

●需要台数はリーマンショック後の2010年水準まで低下。

- ー小型・軽トラック・バン全体の需要台数は2010年（リーマンショック後）と同水準まで低下。
- 軽トラックは2019年と同水準を維持するものの、小型トラック・バン、軽キャブバンは減少。
(図表2-1)

図表2-1 需要の推移



(注)各年1～12月の4ナンバー累計台数

※一般社団法人日本自動車販売協会連合会 及び
一般社団法人全国軽自動車協会連合会 より
日本自動車工業会推計

2 買い替えについての意見

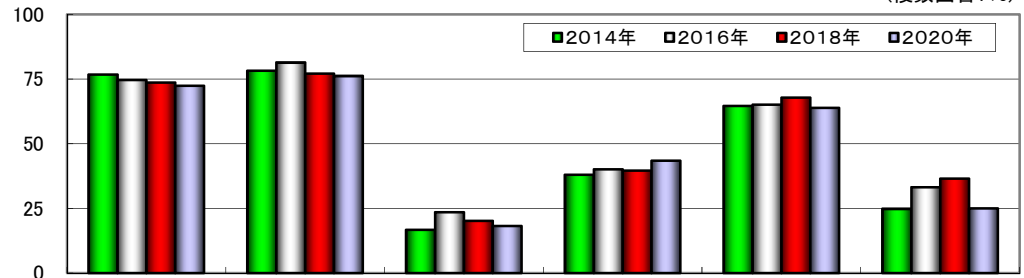
●「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」が減少傾向。

－運輸業以外では、どの業種も「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」「まだ使えるうちに買い替えるのはもったいない」が上位。（図表2-2）

－運輸業では「できるだけ長く使った方が経済的だと思う」が減少傾向。（図表2-2）

図表2-2 買い替えについての意見

(複数回答:%)



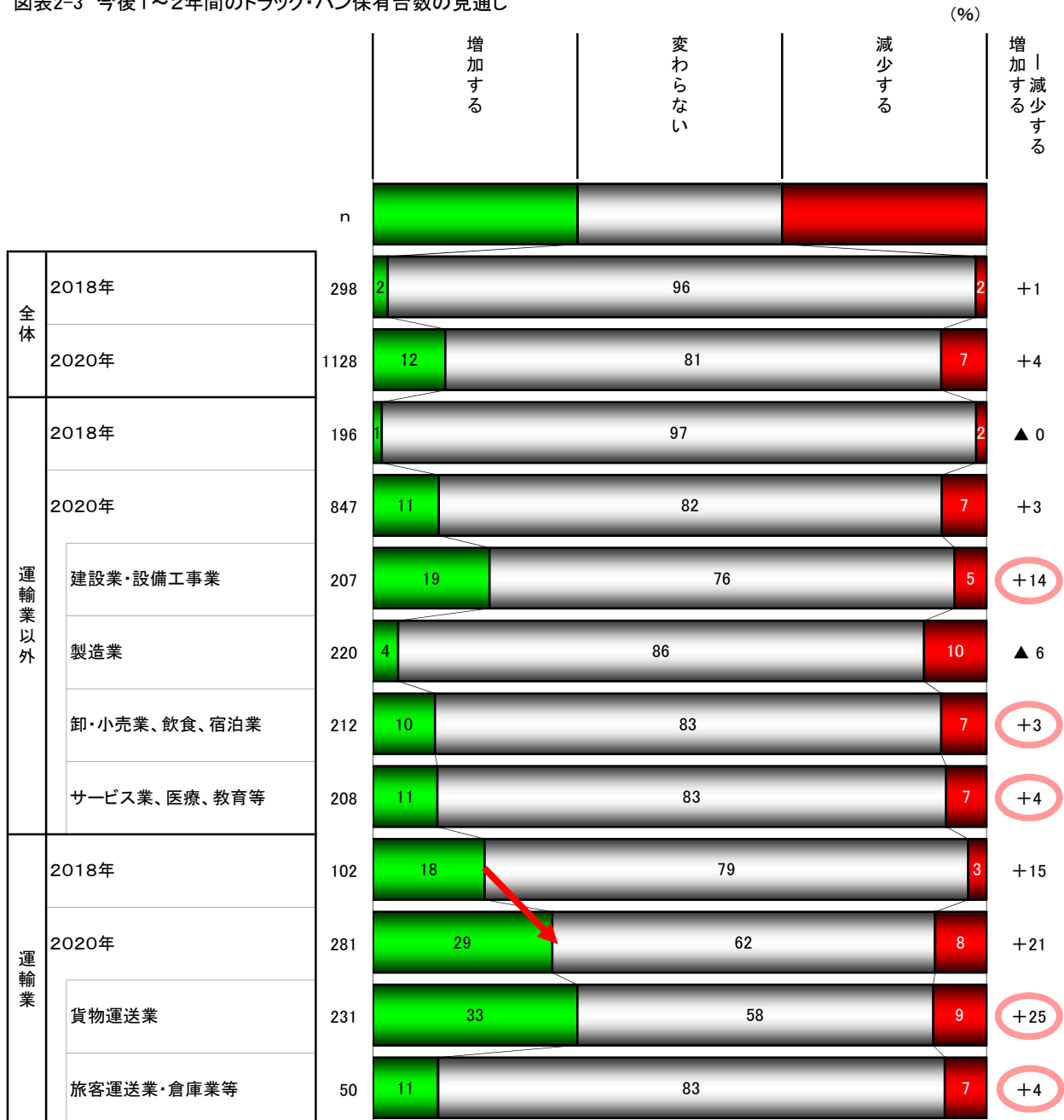
		n	できるだけ長く使った方が経済的だと思う	まだ使えるうちに替えるのはもったいない	仕事(生活)でも早めに買い替える	何年も使っていたみがかよくなると汚れや買い替えたくなってくる	修理費も経済的な時期に買い替えは下取り価格や	利益を早めにいかれるから
全体	2014年	332	77	78	17	38	65	25
	2016年	327	75	81	24	40	65	33
	2018年	298	74	77	20	40	68	37
	2020年	1128	72	76	18	43	64	25
運輸業以外	2014年	244	77	78	16	38	64	25
	2016年	238	75	82	23	40	64	33
	2018年	196	74	77	20	39	68	37
	2020年	847	73	77	18	43	63	25
	建設業・設備工事業	207	69	74	19	46	64	27
	製造業	220	76	77	14	42	67	24
	卸・小売業、飲食、宿泊業	212	70	75	19	41	60	23
サービス業、医療、教育等	208	80	84	16	44	67	29	
運輸業	2014年	88	77	74	27	42	77	31
	2016年	89	71	61	35	46	82	37
	2018年	102	68	77	28	47	73	35
	2020年	281	64	67	30	55	75	28
	貨物運送業	231	61	65	31	57	77	27
	旅客運送業・倉庫業等	50	80	78	26	45	68	31

3 今後の保有意向

(1) 今後1～2年間の保有意向

- 今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通しは、製造業を除き保有増意向事業所が増加。
 ー特に運輸業では「増加する」が29%と保有増意向が前回より11ポイント上昇。(図表2-3)

図表2-3 今後1～2年間のトラック・バン保有台数の見通し



4 今後の購入意向

(1) 代替時期

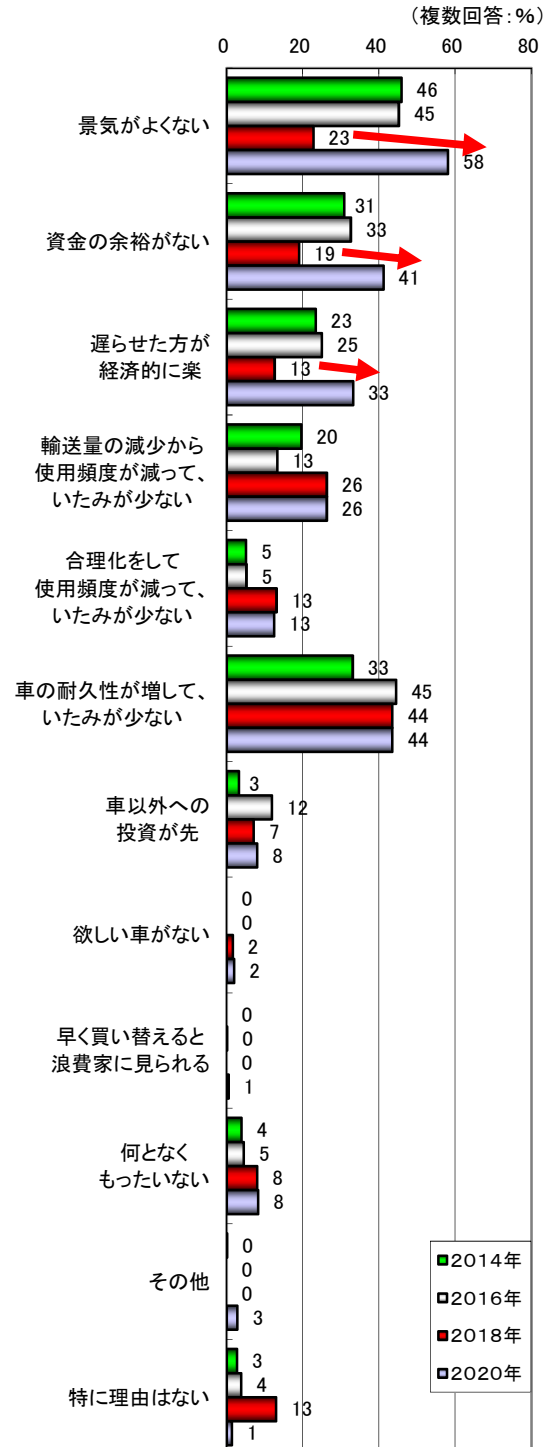
●代替延期が約4割に上昇。特に運輸業以外で増加。

- 運輸業以外では減少傾向にあった「代替延期」層が増加に転じる。また、運輸業では「以前と同時期」層が増加。(図表2-4)
- ・業種別に見ると、サービス業、医療、教育等は「代替延期」層が49%。
- 代替を遅らせている理由をみると、減少していた「景気がよくない」「資金の余裕がない」「遅らせた方が経済的に楽」が前回より増加。(図表2-5)
- 代替時期の目安は、運輸業以外、運輸業とも「車のいたみ」「使用期間」「走行キロ数」が上位。(図表2-6)

図表2-4 代替時期の実態

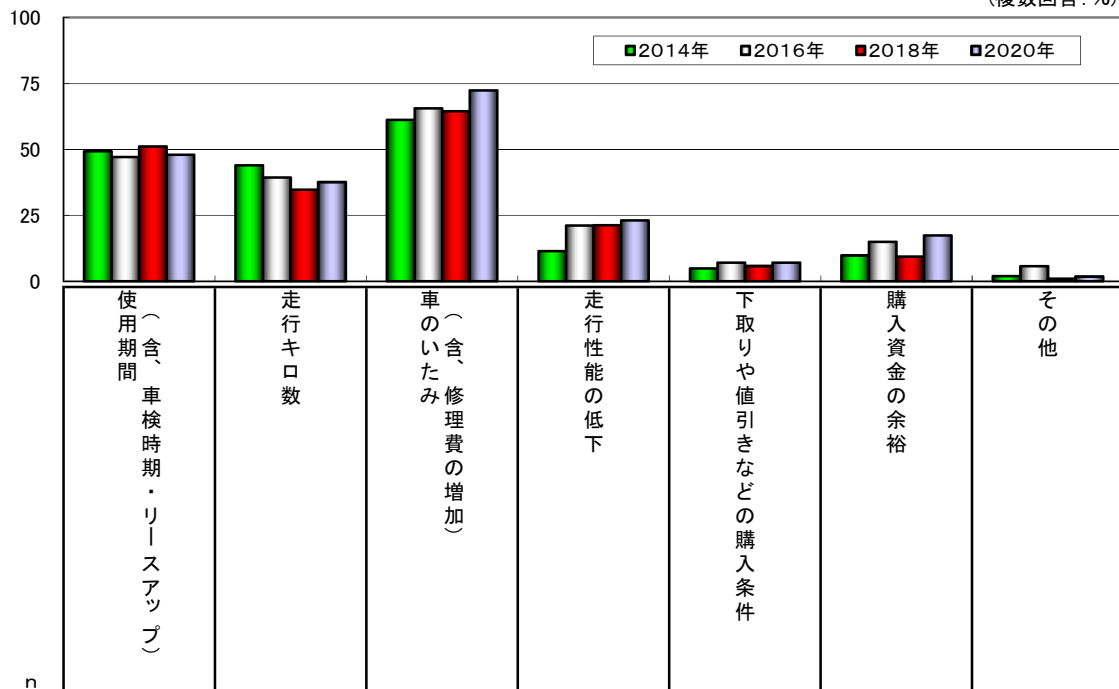


図表2-5 代替を遅らせている理由



図表2-6 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
全体	2014年	331	49	44	61	11	5	10	2
	2016年	328	47	39	66	21	7	15	6
	2018年	298	51	35	65	21	6	9	1
	2020年	1127	48	38	72	23	7	17	2
運輸業以外	2014年	244	50	44	60	11	5	10	2
	2016年	239	47	39	65	21	7	15	6
	2018年	196	51	34	64	21	6	9	1
	2020年	847	47	37	72	23	7	18	2
	建設業・設備工事業	207	57	39	67	19	7	17	3
	製造業	220	46	37	71	22	8	27	1
	卸・小売業、飲食、宿泊業 サービス業、医療、教育等	212	47	38	73	23	6	13	2
運輸業	2014年	87	36	44	78	13	6	15	0
	2016年	89	52	45	78	25	12	14	-
	2018年	102	51	52	73	28	9	10	-
	2020年	280	58	45	80	26	10	14	1
	貨物運送業	230	61	46	80	26	10	13	2
	旅客運送業・倉庫業等	50	44	37	83	25	12	15	1

第3章 新型コロナウイルスによる影響

○コロナ禍の影響により全体の6割が経営状況悪化。7割弱の事業所ではコロナ拡大前の状況に戻るまで2年以上かかる見通し。輸送量も半数強の事業所で減少、納入頻度は変化せず、少量の荷物を運ぶ割合が増加、経営状況悪化に影響か。

- ・保有台数へのコロナ禍の影響は少なく、9割強の事業所で変化なし。
- ・6割弱の事業所で商品・物資輸送量が減少。
- ・小型・軽トラック非保有の小売業、飲食業の4割弱で宅配便等の外注利用が増加。

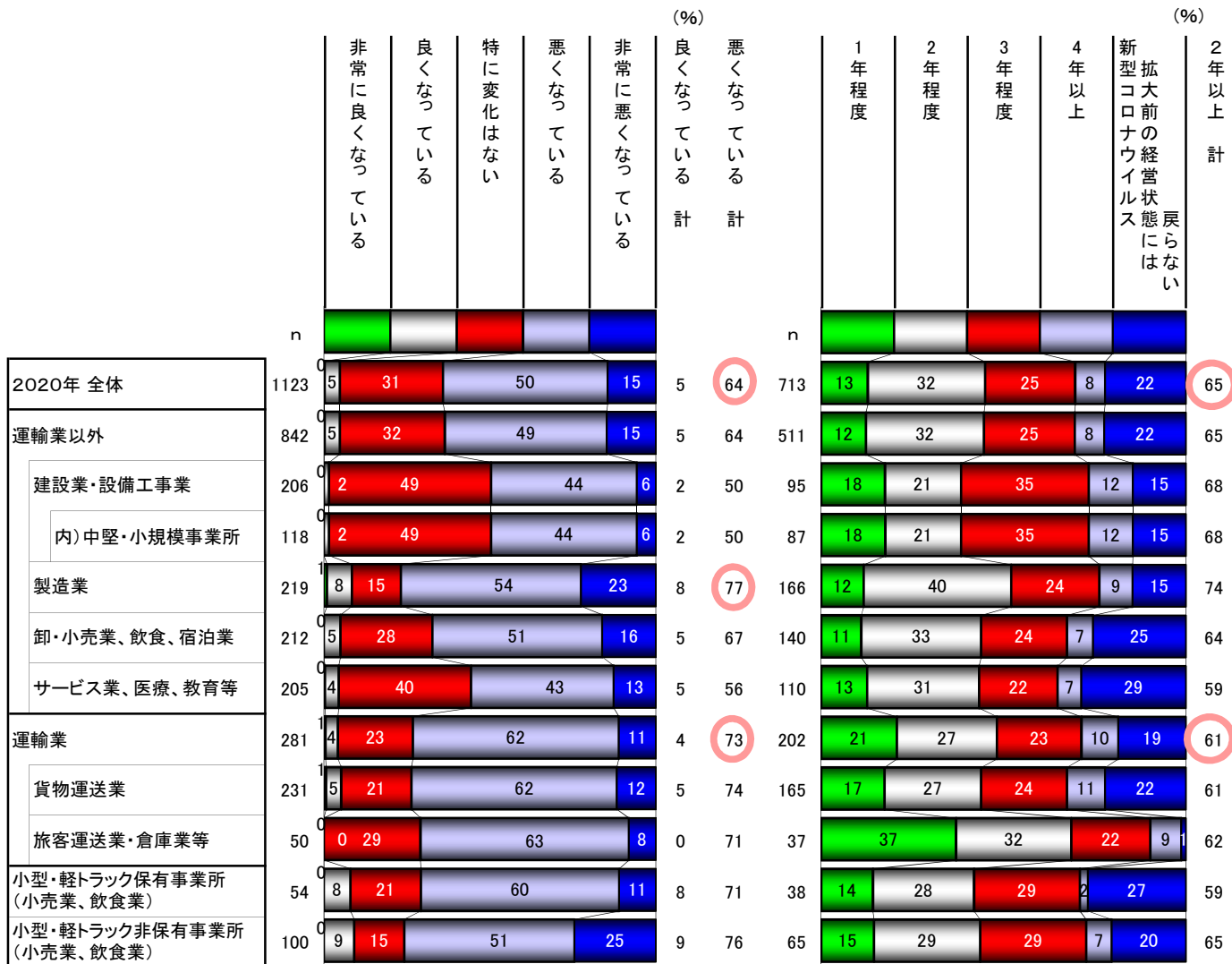
1 コロナ禍での経営状態の見通し

●全体の6割強で経営状況が悪化。

- －新型コロナウイルス拡大前後での経営状態の変化は、全体の64%で経営状況が悪化。製造業は77%、運輸業は73%で悪化。（図表3-1）
- －新型コロナウイルス拡大前への経営状態回復の見通しは、運輸業以外で65%、運輸業で61%が2年以上回復にかかる見通し。建設業では3年以上回復にかかる見通している事業所が他業種より多い。（図表3-2）

図表3-1 新型コロナウイルス拡大前後での経営状態の変化

図表3-2 新型コロナウイルス拡大前への経営状態回復の見通し

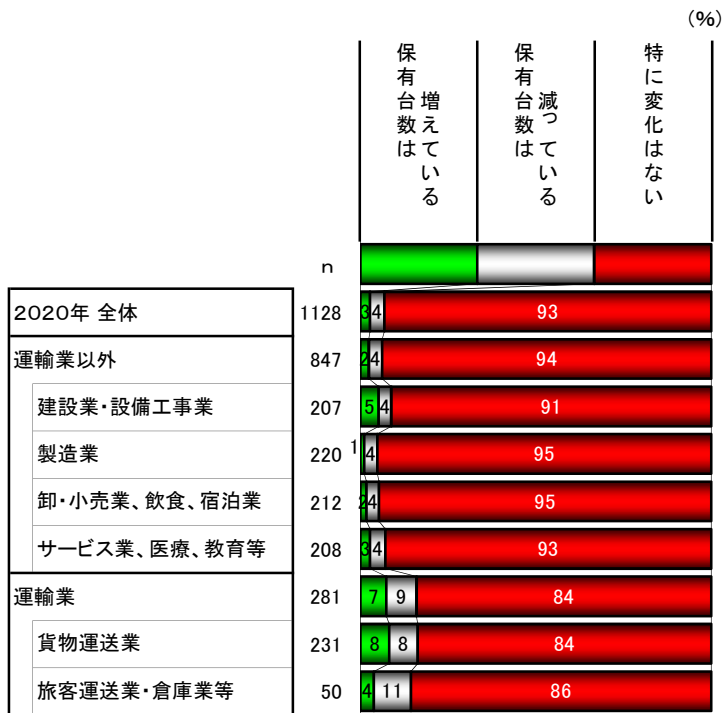


2 コロナ禍での今後の保有への影響

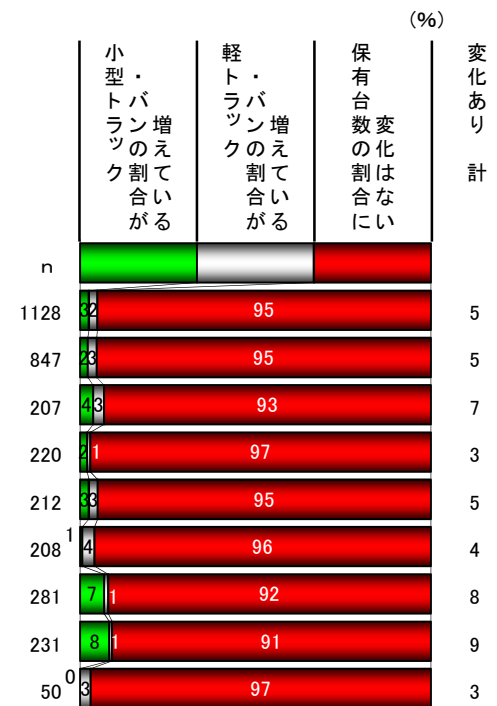
●保有台数への新型コロナウイルスの影響は少なく、9割強の事業所で変化なし。

- 新型コロナウイルス拡大前と比べた保有台数の変化は、ほとんどの事業所が変化なし。(図表3-3)
- 保有台数の割合も、ほとんどの事業所で変化なし。(図表3-4)
- 買い替え時期の変化は、32%の事業所が買い替え時期を延期。(図表3-5)
 - ・ 経営状態悪化事業所で見ると、41%の事業所が買い替え時期を延期しており、中でも「サービス業、医療、教育等」は59%と高い。(図表3-6)

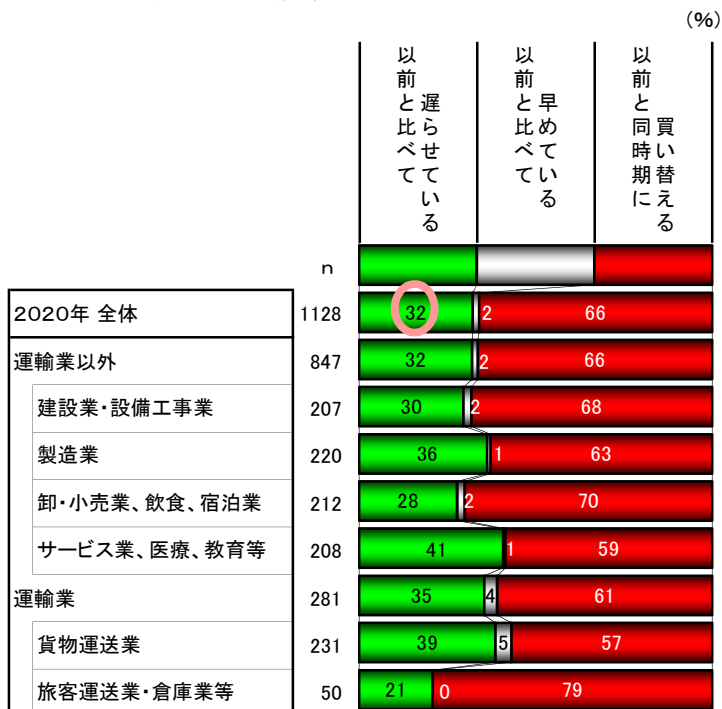
図表3-3 新型コロナウイルス拡大前と比べた保有台数の変化



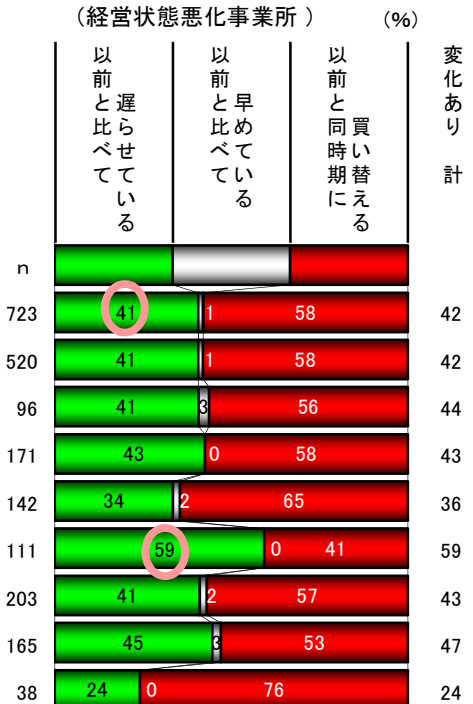
図表3-4 新型コロナウイルス拡大前と比べた保有台数の割合変化



図表3-5 新型コロナウイルス拡大前と比べた買い替え時期の変化



図表3-6 新型コロナウイルス拡大前と比べた買い替え時期の変化 (経営状態悪化事業所)



3 コロナ禍による車の稼働状況の変化

(1) 商品・物資輸送量の変化

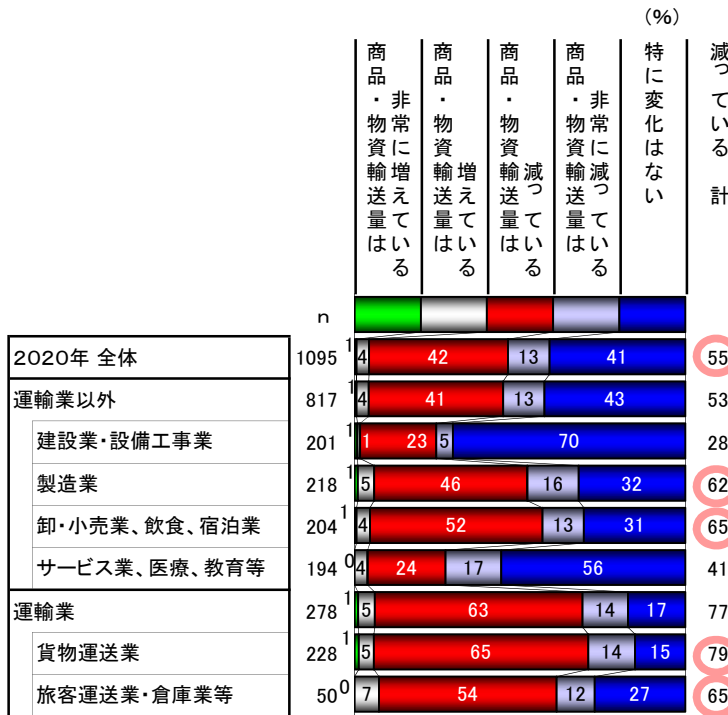
● 6割弱の事業所で商品・物資輸送量が減少。

－コロナウイルス拡大前と比べた商品・物資輸送量は、製造業で62%、卸・小売業、飲食、宿泊業で65%、貨物運送業で79%、旅客運送業で65%の事業所で減少。(図表3-7)

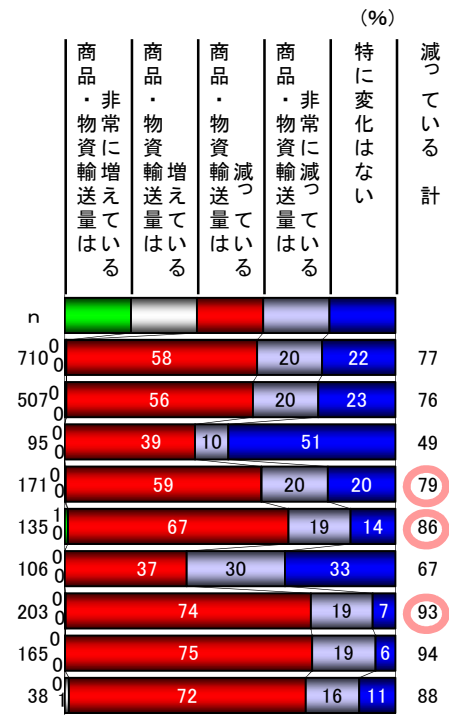
・経営状態悪化事業所で見ると、製造業、卸・小売業、飲食、宿泊業で約8割、運輸業で約9割が減少。(図表3-8)

－コロナウイルス拡大前の状況に戻る時期については、2年程度が38%、3年程度が23%。(図表3-9)

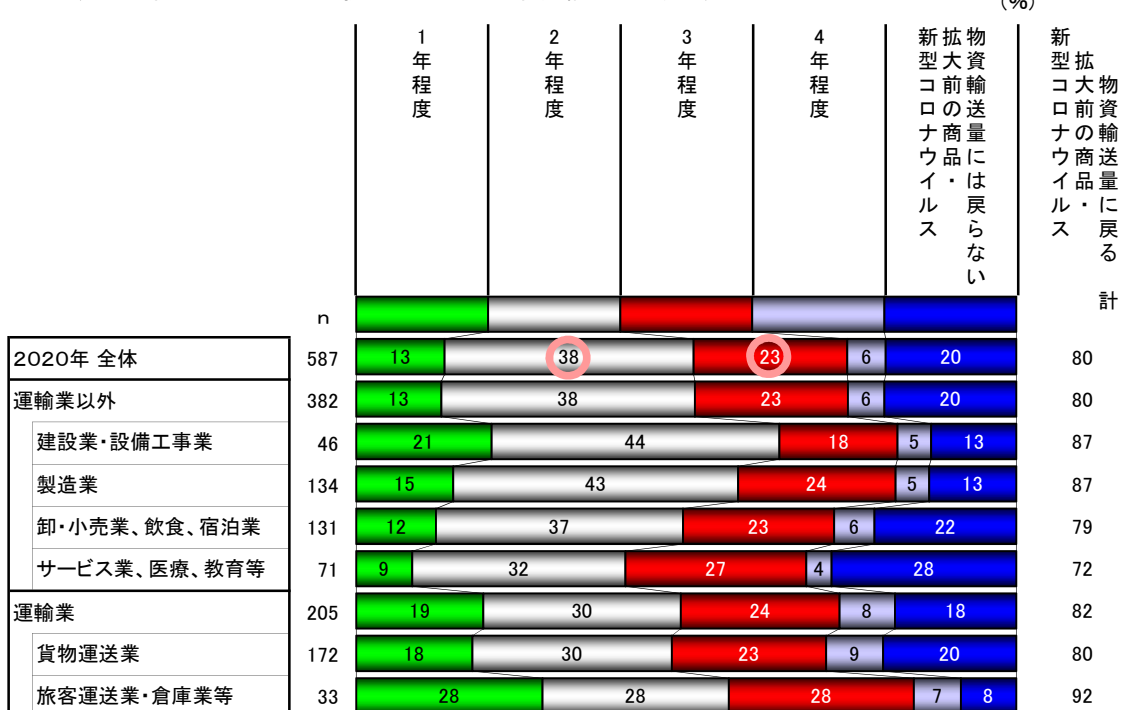
図表3-7 新型コロナウイルス拡大前と比べた商品・物資輸送量の変化



図表3-8 新型コロナウイルス拡大前と比べた商品・物資輸送量の変化(経営状態悪化事業所)



図表3-9 新型コロナウイルス拡大前への商品・物資輸送量回復の見通し



(2) 輸送業務や荷物の変化

●納入頻度に大きな変化はなく、1回の納入量が少量に、往復輸送の割合が増加し、行動半径が小さくなっている傾向。

ー納入頻度は、全体として大きく変化していない。(図表3-10)

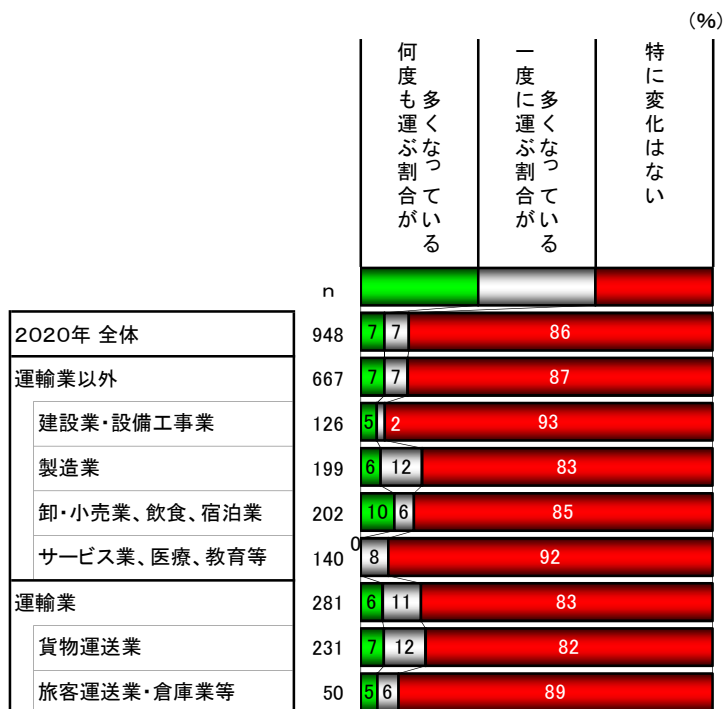
ー1回当りの納入量は、全体の30%で少量の荷物を運ぶ割合が増加、経営状態悪化事業所では40%。(図表3-12~13)

・業種別で見ると、建設業は92%が変化なし、卸・小売業、飲食・宿泊業は38%で少量の荷物を運ぶ割合が増加。(図表3-12)

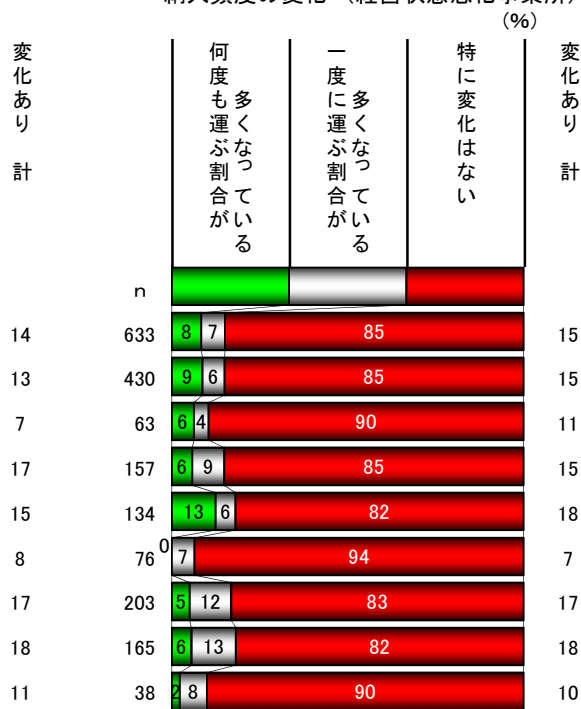
ー運行形態の割合は、特に運輸業の50人以上の事業所で「往復輸送」が増加。(図表3-16)

ー行動半径の割合は、特に運輸業の50人以上の事業所で「遠距離」よりも「近距離」が増加。(図表3-17)

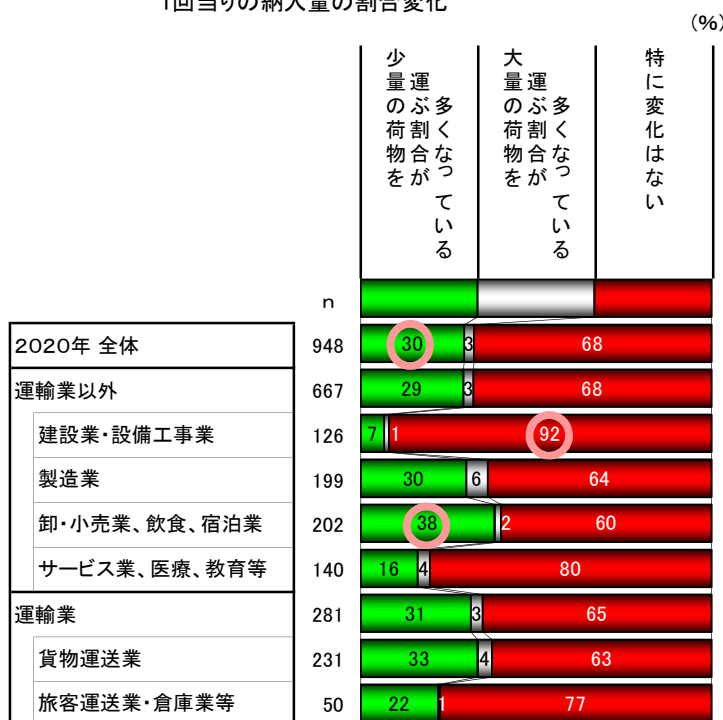
図表3-10 新型コロナウイルス拡大前と比べた納入頻度の変化



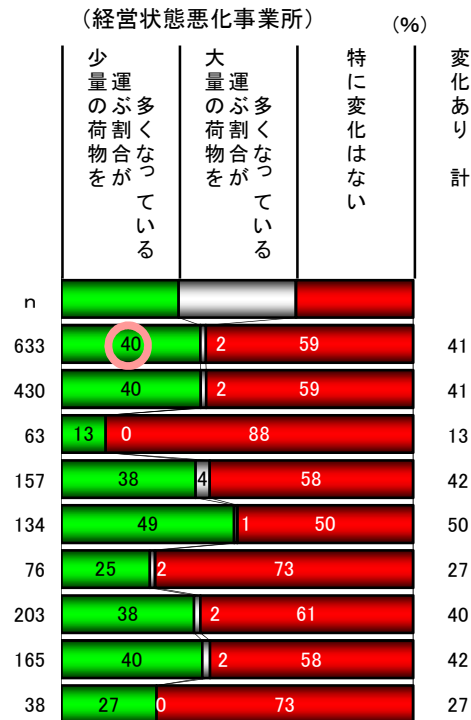
図表3-11 新型コロナウイルス拡大前と比べた納入頻度の変化 (経営状態悪化事業所)



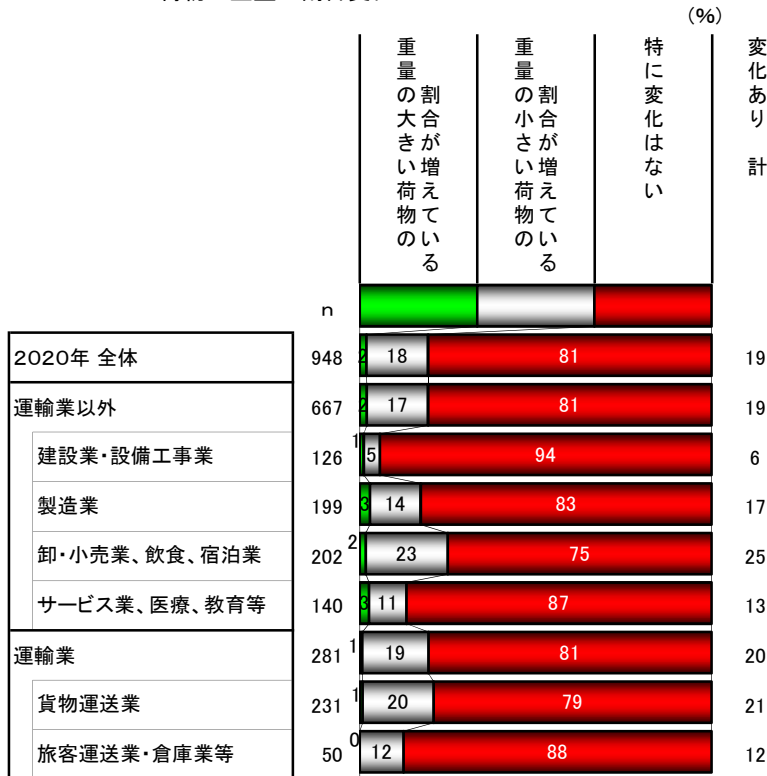
図表3-12 新型コロナウイルス拡大前と比べた1回当りの納入量の割合変化



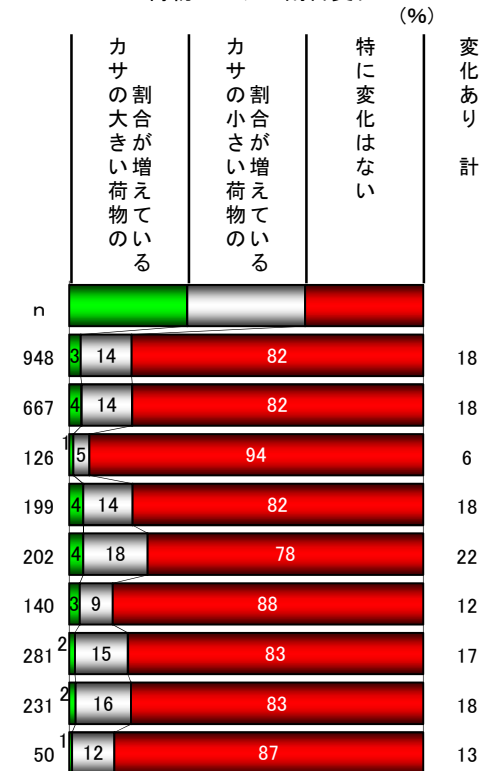
図表3-13 新型コロナウイルス拡大前と比べた1回当りの納入量の割合変化 (経営状態悪化事業所)



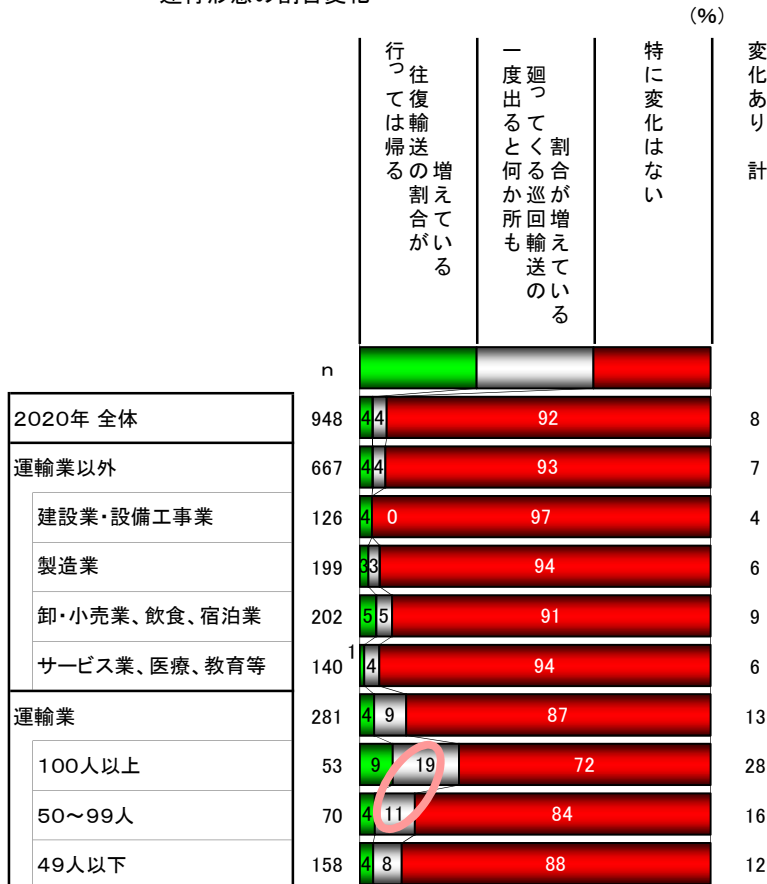
図表3-14 新型コロナウイルス拡大前と比べた荷物の重量の割合変化



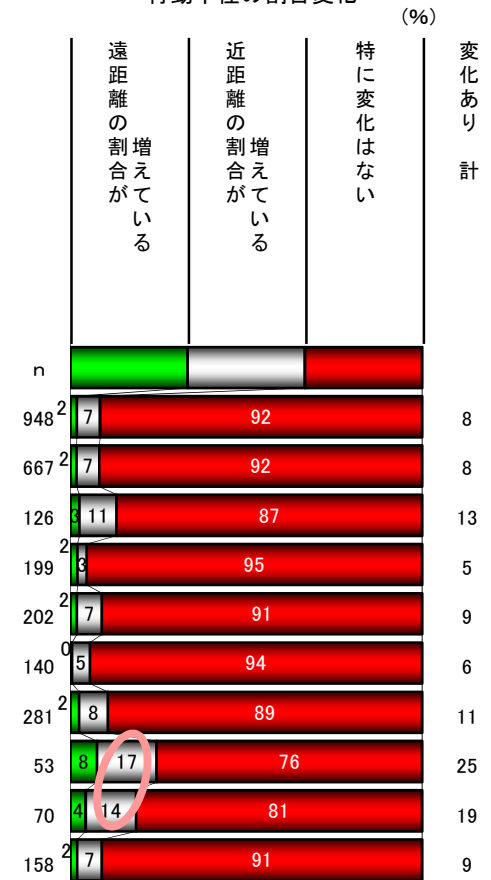
図表3-15 新型コロナウイルス拡大前と比べた荷物のかさの割合変化



図表3-16 新型コロナウイルス拡大前と比べた運行形態の割合変化



図表3-17 新型コロナウイルス拡大前と比べた行動半径の割合変化



図表3-18 新型コロナウイルス拡大前と比べて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
小型・軽トラック保有事業所 全体	948	4	1	11	4	82	18
運輸業以外	667	4	1	11	3	83	17
建設業・設備工事業	126	-	1	6	2	91	9
製造業	199	5	2	12	4	79	21
卸・小売業、飲食、宿泊業	202	5	1	13	3	81	19
サービス業、医療、教育等	140	3	1	7	5	86	14
運輸業	281	6	2	10	7	78	22
貨物運送業	231	6	3	11	7	77	23
旅客運送業・倉庫業等	50	1	-	8	9	83	17

図表3-19 新型コロナウイルス拡大前と比べて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
小型・軽トラック保有事業所 全体	948	4	2	9	5	83	17
運輸業以外	667	4	2	9	5	83	17
建設業・設備工事業	126	0	1	5	3	91	9
製造業	199	5	2	7	6	81	19
卸・小売業、飲食、宿泊業	202	5	2	10	5	81	19
サービス業、医療、教育等	140	3	1	8	6	85	15
運輸業	281	6	2	10	6	80	20
貨物運送業	231	7	3	11	6	78	22
旅客運送業・倉庫業等	50	1	-	8	6	86	14

4 コロナ禍による意識変化

●小型・軽トラック非保有の小売業、飲食業の4割弱で宅配便等の外注利用が増加。

—新型コロナウイルス拡大前と比べて利用回数が増えている輸送手段は、小型・軽トラック非保有の小売業、飲食業での「宅配便等の外注」が36%。(図表3-20)

・その内、利用回数が最も増えている外注の種類は、「宅配便」の86%。(図表3-21)

図表3-20 新型コロナウイルス拡大前と比べて
利用回数が増えている輸送手段

		(複数回答:%)						
n		自社の車	自社の自動二輪	自社以外の車	自転車・荷車	宅配便等の外注	その他	増え ない
小型・軽トラック保有事業所 全体	1128	25	1	3	0	11	0	63
運輸業以外	847	25	1	3	0	12	0	63
建設業・設備工事業	207	24	-	2	1	4	0	71
製造業	220	21	-	4	-	17	-	61
卸・小売業、飲食、宿泊業	212	24	1	4	-	14	1	61
サービス業、医療、教育等	208	30	-	2	-	7	-	63
運輸業	281	33	-	6	-	5	0	59
貨物運送業	231	36	-	6	-	5	0	56
旅客運送業・倉庫業等	50	18	-	10	-	3	-	70
小型・軽トラック保有事業所(小売業、飲食業)	54	15	2	2	-	12	2	69
小型・軽トラック非保有事業所(小売業、飲食業)	102	6	-	1	1	36	-	58

宅配便等の外注の種類

図表3-21 新型コロナウイルス拡大前と比べて
利用回数が増えている宅配便等の外注の種類

(複数回答:%)

n		宅配便	バイク便	自転車便	配 達 代 行 サ ー ビ ス (食 材 配 達 ・ デ リ バ リ ー)	その他
小型・軽トラック保有事業所 全体	100	81	2	-	2	19
運輸業以外	85	80	2	-	2	19
建設業・設備工事業	*6	61	-	-	-	39
製造業	35	93	1	-	-	13
卸・小売業、飲食、宿泊業	31	78	3	-	4	19
サービス業、医療、教育等	*13	76	4	-	-	24
運輸業	*15	94	-	-	3	3
貨物運送業	*14	93	-	-	4	4
旅客運送業・倉庫業等	*1	100	-	-	-	-
小型・軽トラック保有事業所(小売業、飲食業)	*6	100	-	-	-	-
小型・軽トラック非保有事業所(小売業、飲食業)	37	86	-	10	9	5

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

第4章 環境意識と次世代環境車

- 次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高く、特に「プラグインハイブリッド車」が伸長。
- ・環境対策費用に負担を感じている事業所は8割弱。運輸業では9割と上昇傾向。
 - ・次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い傾向は変わらず。「プラグインハイブリッド車」では小型トラックが20%で前回から11ポイント、小型キャブバンは26%と前回から7ポイント、軽トラックは18%と前回から14ポイント、軽キャブバンは21%と前回から8ポイント上昇。
 - ・各次世代環境車の懸念点で共通しているのは「車両価格が高い」「バッテリーの耐用年数が不安」。加えて、電気自動車では「1回の充電での走行可能距離が短い」「充電施設の場所や数が心配」、燃料電池車では「燃料供給施設の場所や数が心配」が高い。
 - ・次世代環境車に対しては、技術的不安よりも車両価格への懸念が強いものの、どの次世代環境車へも約6割は20万円までであれば追加支払いを許容。

1 環境問題に対する意識

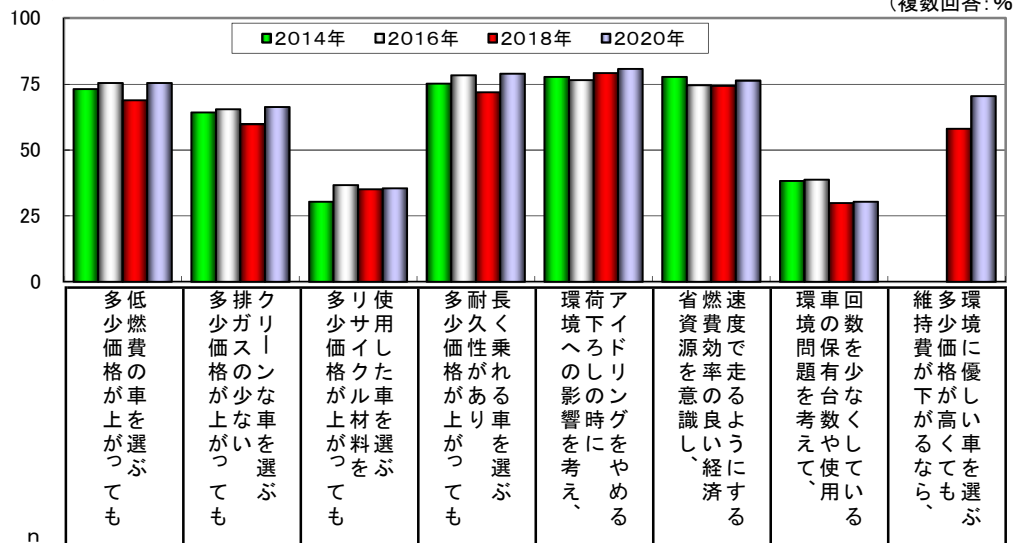
(1) 環境問題に対する考え方

●「低燃費の車」「排ガスの少ないクリーンな車」を選ぶことを考えている事業所が増加。

- ー「多少価格が上がっても、低燃費の車を選ぶ」が75%、「多少価格が上がっても、長く乗れる車を選ぶ」が66%と、前回と比べそれぞれ6ポイント上昇。(図表4-1)
- ー運輸業では、「アイドリングをやめる」「燃費効率の良い経済速度で走る」「耐久性があり長く乗れる車を選ぶ」を実施している事業所が8割を超える。(図表4-1)

図表4-1 環境問題に対する考え方

(複数回答: %)



業種	年	n	考え方							
			多低少燃費の車を選ぶ	多排ク少ガリクリーンな車を選ぶ	多リ使用少サイした車が選ばれる	多耐久少長く乗れる車を選ぶ	環荷ア環境下ろの影響を考慮、アイドリングをやめる	省燃費資源を意図し、燃費効率の良い経済速度で走る	環車回環境保有台数を少なくして、回数を少なくして使用する	多維持少環境に優しい車を選ぶ
全体	2014年	335	73	64	30	75	78	78	38	
	2016年	326	75	65	37	78	77	75	39	
	2018年	298	69	60	35	72	79	74	30	58
	2020年	561	75	66	36	79	81	76	30	70
運輸業以外	2014年	247	73	64	30	75	78	77	39	
	2016年	237	76	65	37	78	76	74	39	
	2018年	196	69	60	35	72	79	74	30	57
	2020年	420	76	66	36	78	81	76	31	70
	建設業・設備工事業	102	72	71	35	84	88	72	20	72
	製造業	111	80	68	31	75	83	79	33	67
	卸・小売業、飲食、宿泊業 サービス業、医療、教育等	105 102	74 81	61 74	35 44	75 84	75 84	72 84	28 44	70 72
運輸業	2014年	88	71	65	39	76	81	86	26	
	2016年	89	73	64	24	76	82	84	28	
	2018年	102	67	60	33	76	84	87	31	73
	2020年	141	66	64	29	89	82	89	23	73
	貨物運送業 旅客運送業・倉庫業等	118 *23	70 47	68 48	30 27	89 92	86 63	92 72	23 21	73 73

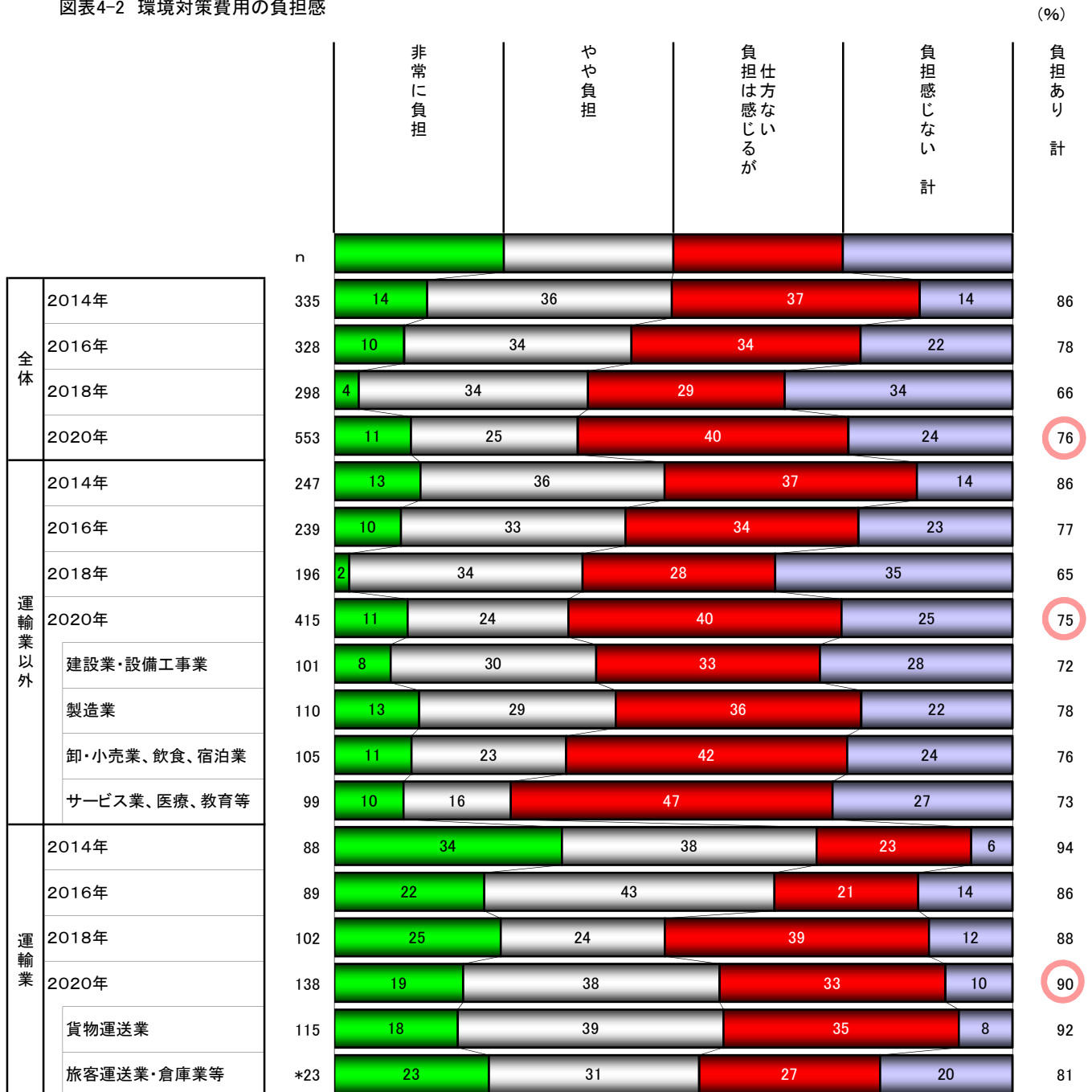
※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

(2) 環境対策費用の負担感

●事業所全体で環境対策費用の負担感が76%と、前回から10%上昇。

—環境対策費用に負担を感じている事業所は、運輸業以外では75%で前回から10ポイント上昇。
運輸業では90%で2ポイントの上昇。(図表4-2)

図表4-2 環境対策費用の負担感



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

2 次世代環境車に対する意識

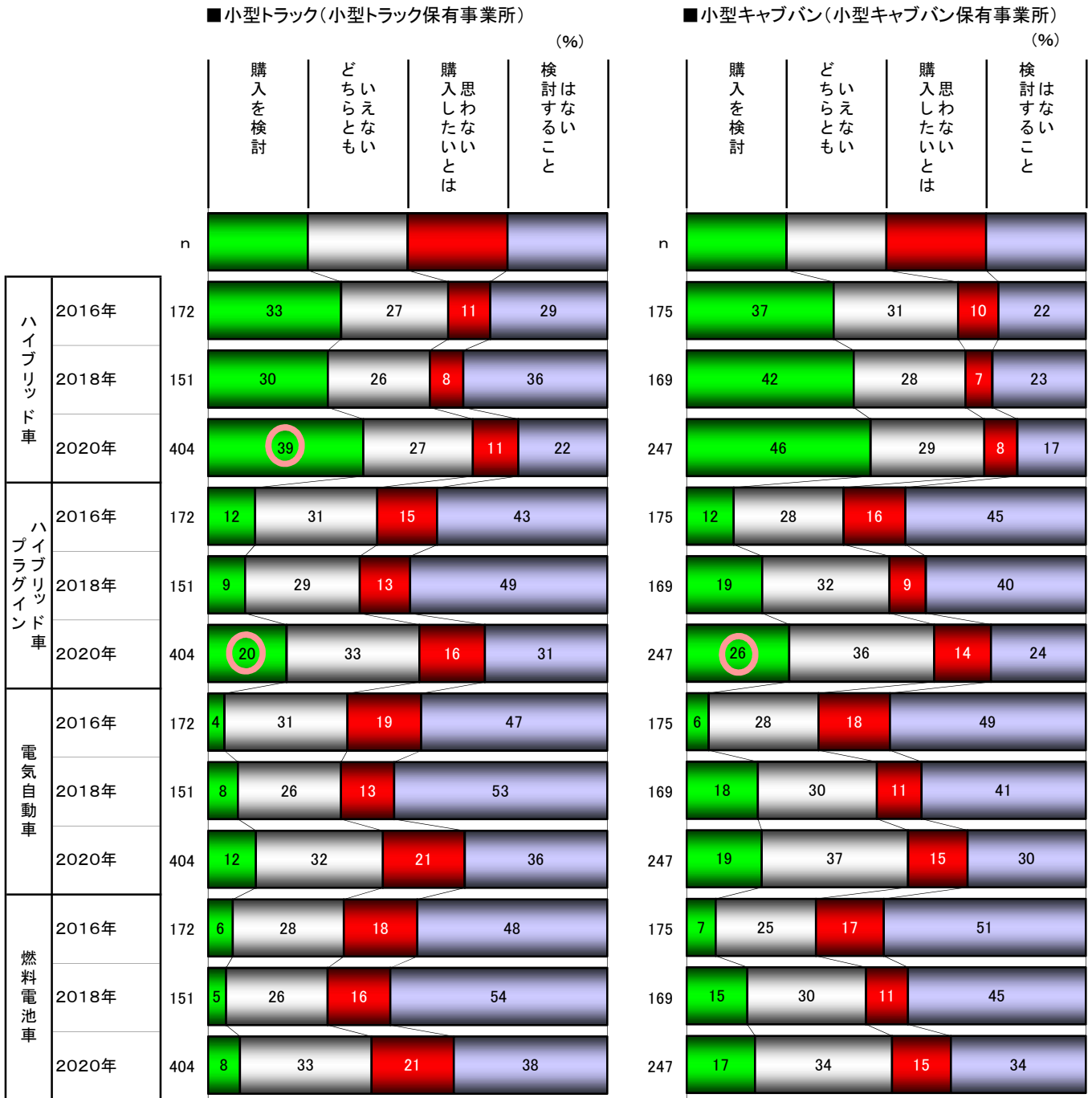
(1) 次世代環境車に対する購入意向

●どの次世代環境車も購入意向が上昇。特にプラグインハイブリッド車が伸長。

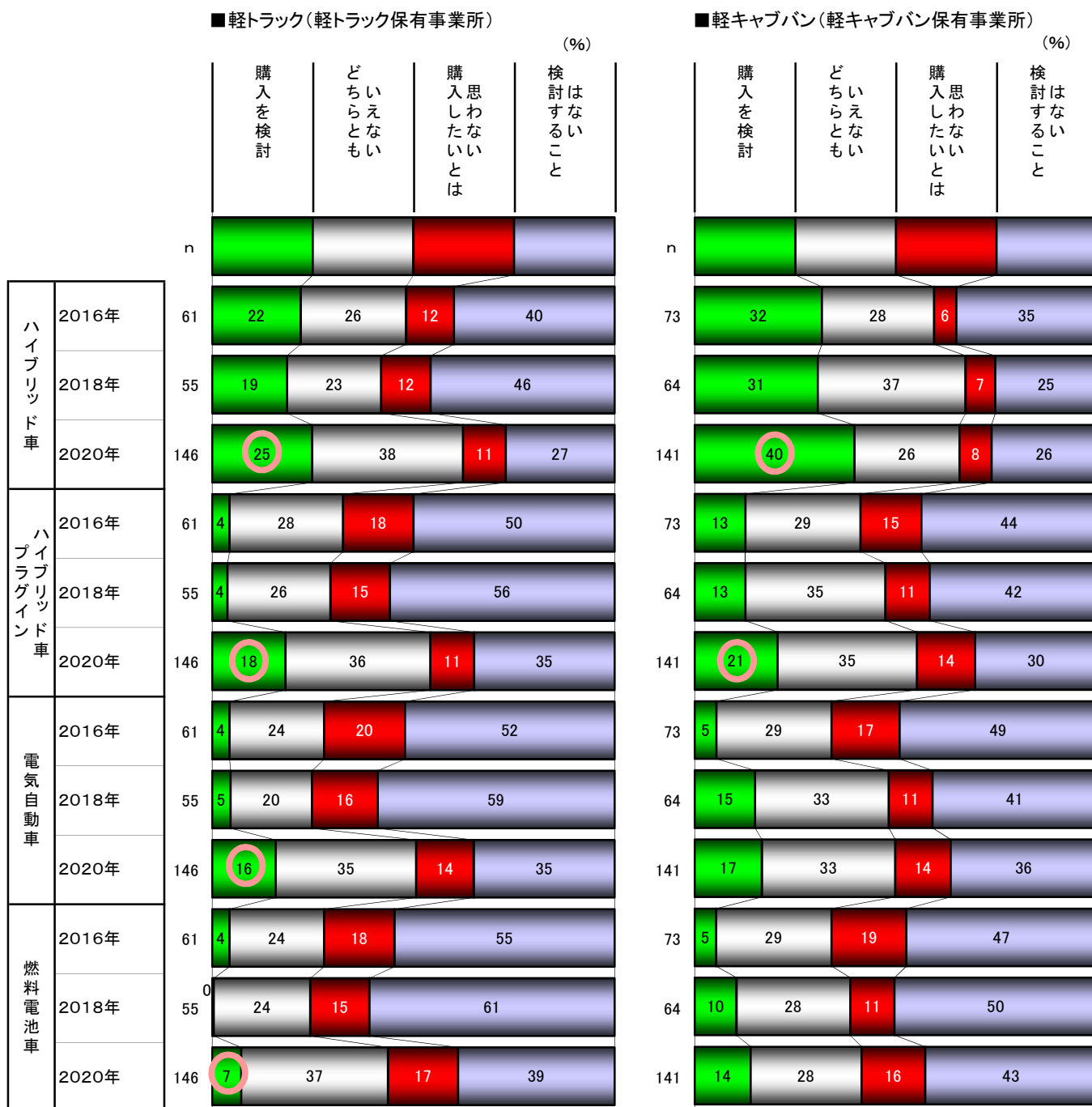
－「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高い傾向は変わらず。「プラグインハイブリッド車」では小型トラックが20%で前回から11ポイント、小型キャブバンは26%と前回から7ポイント、軽トラックは18%と前回から14ポイント、軽キャブバンは21%と前回から8ポイント上昇。
(図表4-3)

－イニシャル／ランニングコスト重視層別でも、「ハイブリッド車」に対する購入意向が高い傾向は変わらず。(図表4-4)

図表4-3 次世代環境車に対する購入意向



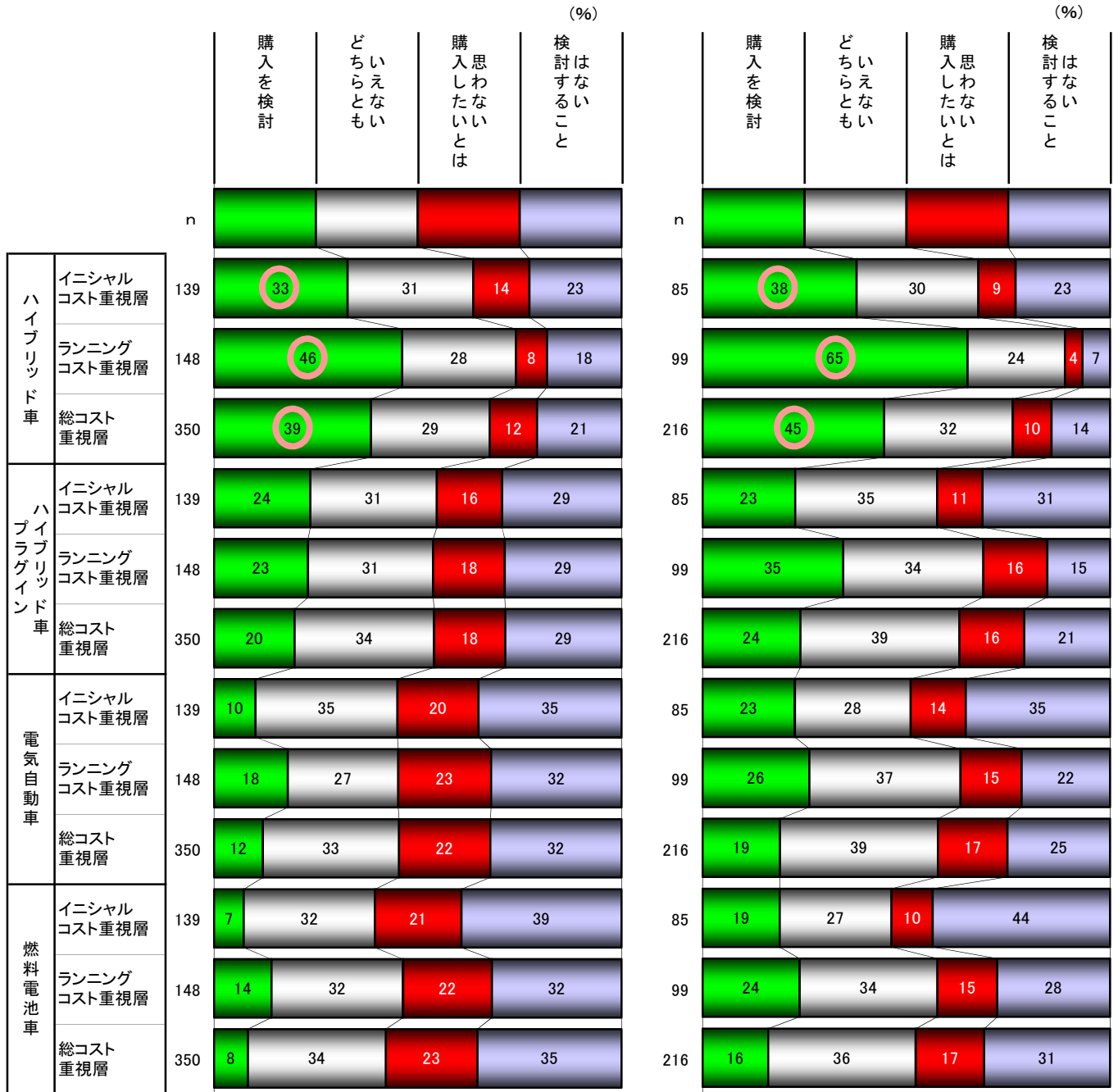
図表4-3 次世代環境車に対する購入意向



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

■ 小型トラック(小型トラック保有事業所)

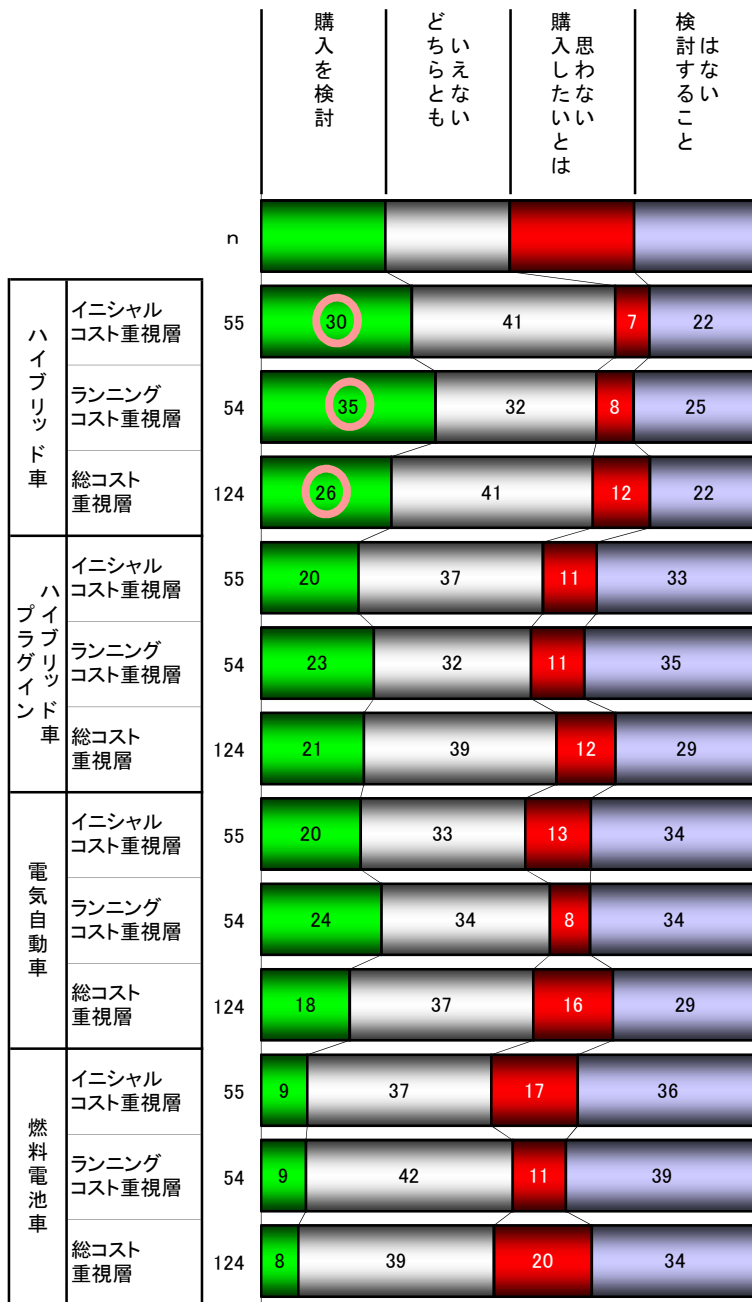
■ 小型キャブバン(小型キャブバン保有事業所)



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

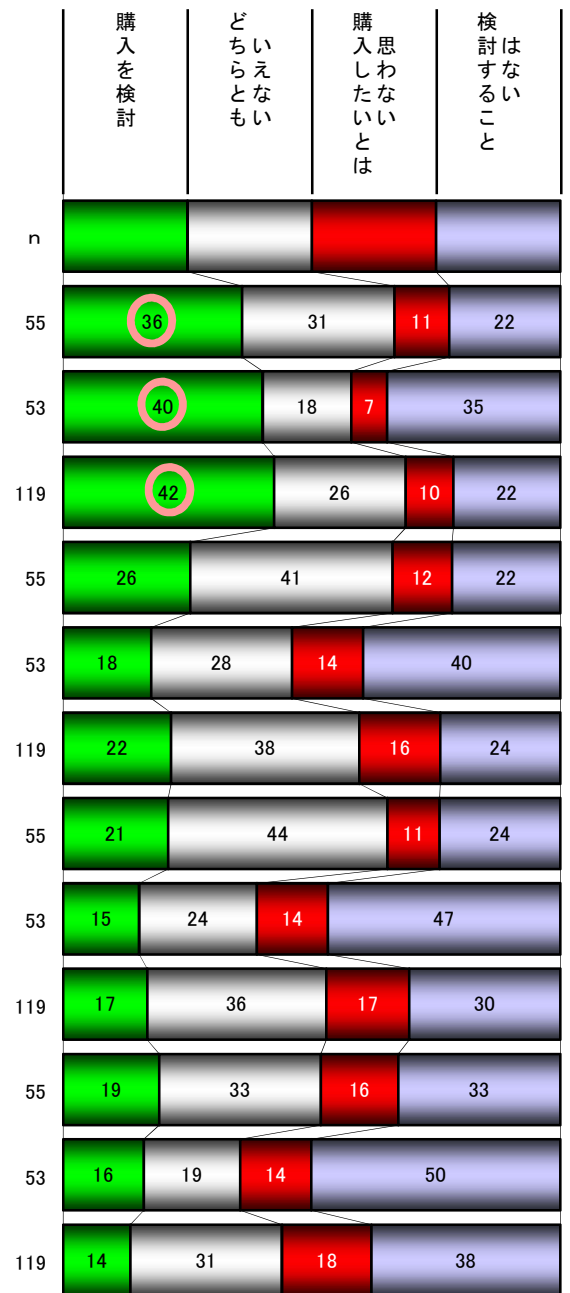
■軽トラック(軽トラック保有事業所)

(%)



■軽キャブバン(軽キャブバン保有事業所)

(%)



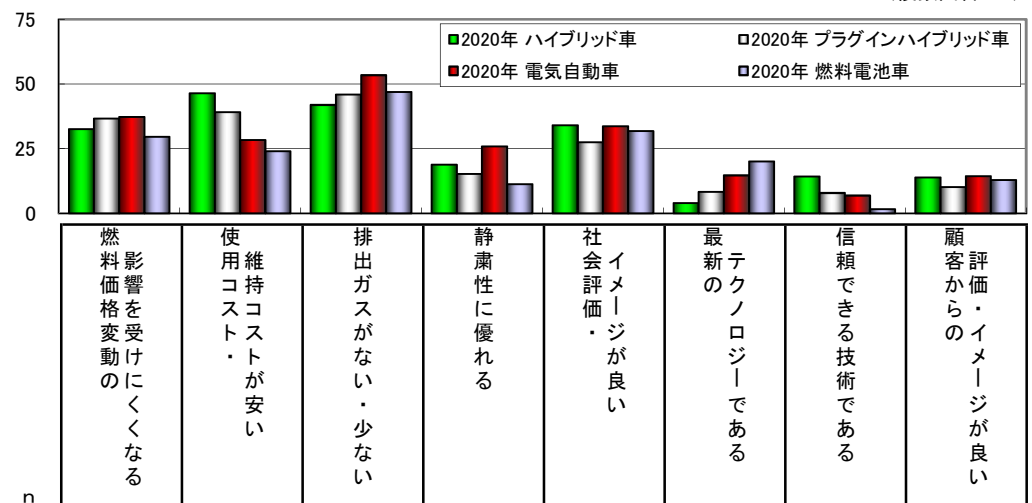
(2) 次世代環境車の購入検討理由と懸念点

●プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車の購入検討理由は「排出ガスがない・少ない」が上位。

- －各次世代環境車の購入検討理由は、ハイブリッド車は「使用コスト・維持コストが安い」、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車は「排出ガスがない・少ない」が最も高い。(図表4-5)
- －各次世代環境車の懸念点で共通しているのは「車両価格が高い」で7割弱、「バッテリー耐用年数が不安」で2～4割程度、加えて、電気自動車では「1回の充電での走行可能距離が短い」が49%、「充電施設の場所や数が心配」が38%、燃料電池車では「燃料供給施設の場所や数が心配」が36%。(図表4-6)

図表4-5 次世代環境車の購入検討理由

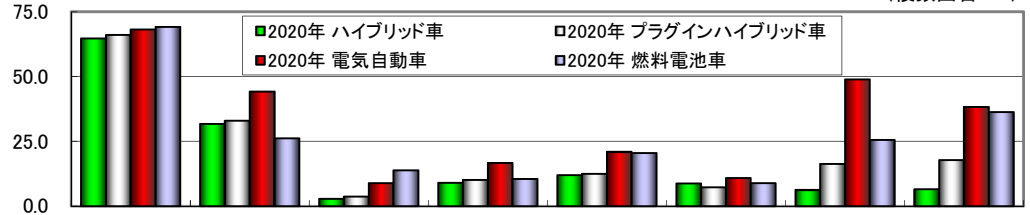
(複数回答:%)



次世代環境車購入検討層	車種	年	n	購入検討理由 (%)							
				燃料価格変動の少くなる	使用・維持コストが安い	排出ガスがない・少ない	静粛性に優れる	社会イメージが良い	最新のテクノロジーである	信頼できる技術である	顧客からの評価・イメージが良い
ハイブリッド車	ハイブリッド車	2014年	139	48	53	48	23	23	8	20	6
		2016年	186	43	41	37	14	22	8	14	12
		2018年	143	47	37	43	26	21	6	17	15
		2020年	356	33	46	42	19	34	4	14	14
プラグインハイブリッド車	プラグインハイブリッド車	2014年	59	37	31	52	31	37	16	23	12
		2016年	85	37	37	39	21	30	13	16	16
		2018年	73	48	39	41	33	27	15	15	18
		2020年	244	37	39	46	15	28	8	8	10
電気自動車	電気自動車	2014年	46	54	36	74	40	35	36	8	11
		2016年	69	43	29	43	26	38	26	4	14
		2018年	64	52	44	58	41	42	28	8	16
		2020年	219	37	28	53	26	34	15	7	14
燃料電池車	燃料電池車	2014年	44	46	24	68	43	39	45	5	12
		2016年	67	42	32	46	26	31	29	2	13
		2018年	52	40	42	54	33	30	34	1	10
		2020年	176	30	24	47	11	32	20	2	13

図表4-6 次世代環境車の懸念点

(複数回答: %)



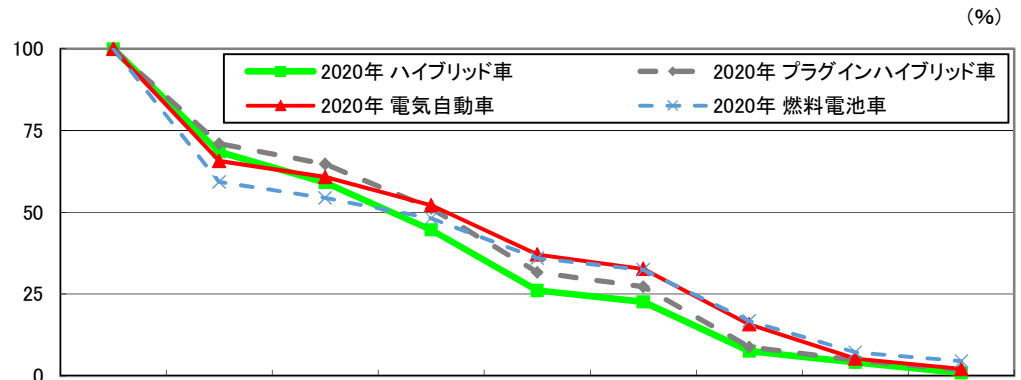
次世代環境車購入検討層	車種	年	n	懸念点 (%)							
				車両価格が高い (導入コストが高い)	維持費用が大きい (バッテリーの耐用年数を考える)	技術的な信頼性に不安がある	耐久性に不安がある	修理できる工場が限定される	最大積載量が少ない (ディーゼル車より)	1回の充電での走行可能な距離が短い	充電施設の数や場所が心配 (燃料供給施設)
ハイブリッド車	2014年	2014年	138	63	24	2			6	7	6
	2016年	2016年	182	59	20	3	8	6	6	7	6
	2018年	2018年	141	56	20	3	2	3	9	9	10
	2020年	2020年	375	65	32	3	9	12	9	6	7
プラグインハイブリッド車	2014年	2014年	57	68	22	8			4	12	13
	2016年	2016年	82	59	22	10	9	9	8	17	13
	2018年	2018年	73	61	20	6	1	4	12	22	16
	2020年	2020年	257	66	33	4	10	12	7	16	18
電気自動車	2014年	2014年	45	72	29	29			4	54	49
	2016年	2016年	66	57	26	18	15	14	10	46	31
	2018年	2018年	64	67	25	12	12	14	15	51	38
	2020年	2020年	229	68	44	9	17	21	11	49	38
燃料電池車	2014年	2014年	46	73	29	28			5	39	61
	2016年	2016年	64	56	24	16	16	16	11	37	37
	2018年	2018年	51	75	35	15	15	17	14	38	32
	2020年	2020年	187	69	26	14	11	21	9	26	36

(3) 次世代環境車購入負担許容額

●どの次世代環境車も、約6割が20万円までの追加支払いを許容。

ー20万円までの追加支払いを許容している事業所は、ハイブリッド車で59%、プラグインハイブリッド車で65%、電気自動車で61%、燃料電池車で54%（図表4-7）。

図表4-7 次世代環境車購入負担許容額



			n	支払い追加なし	10万円	20万円	30万円	40万円	50万円	100万円	200万円	それ以上
次世代環境車購入検討層	ハイブリッド車	2018年	143	100	80	55	45	26	20	9	-	-
		2020年	381	100	69	59	45	26	23	8	4	1
	プラグインハイブリッド車	2018年	73	100	81	51	41	27	24	6	4	0
		2020年	266	100	71	65	51	32	27	9	5	2
	電気自動車	2018年	64	100	78	68	55	31	25	7	4	0
		2020年	237	100	66	61	52	37	33	16	5	2
	燃料電池車	2018年	52	100	80	67	57	33	25	9	5	1
		2020年	196	100	59	54	48	36	32	17	7	4

第5章 安全意識と先進安全技術

- 安全性に対して約9割が関心を持ち、約8割が購入時に重視。運輸業で関心度・重視度が高い。
 - ・実施中の安全対策は「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」。
 - ・購入時に必要な安全装備は、「運転席エアバッグ」「ドライブレコーダー」。
 - ・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」。

1 安全性に対する意識

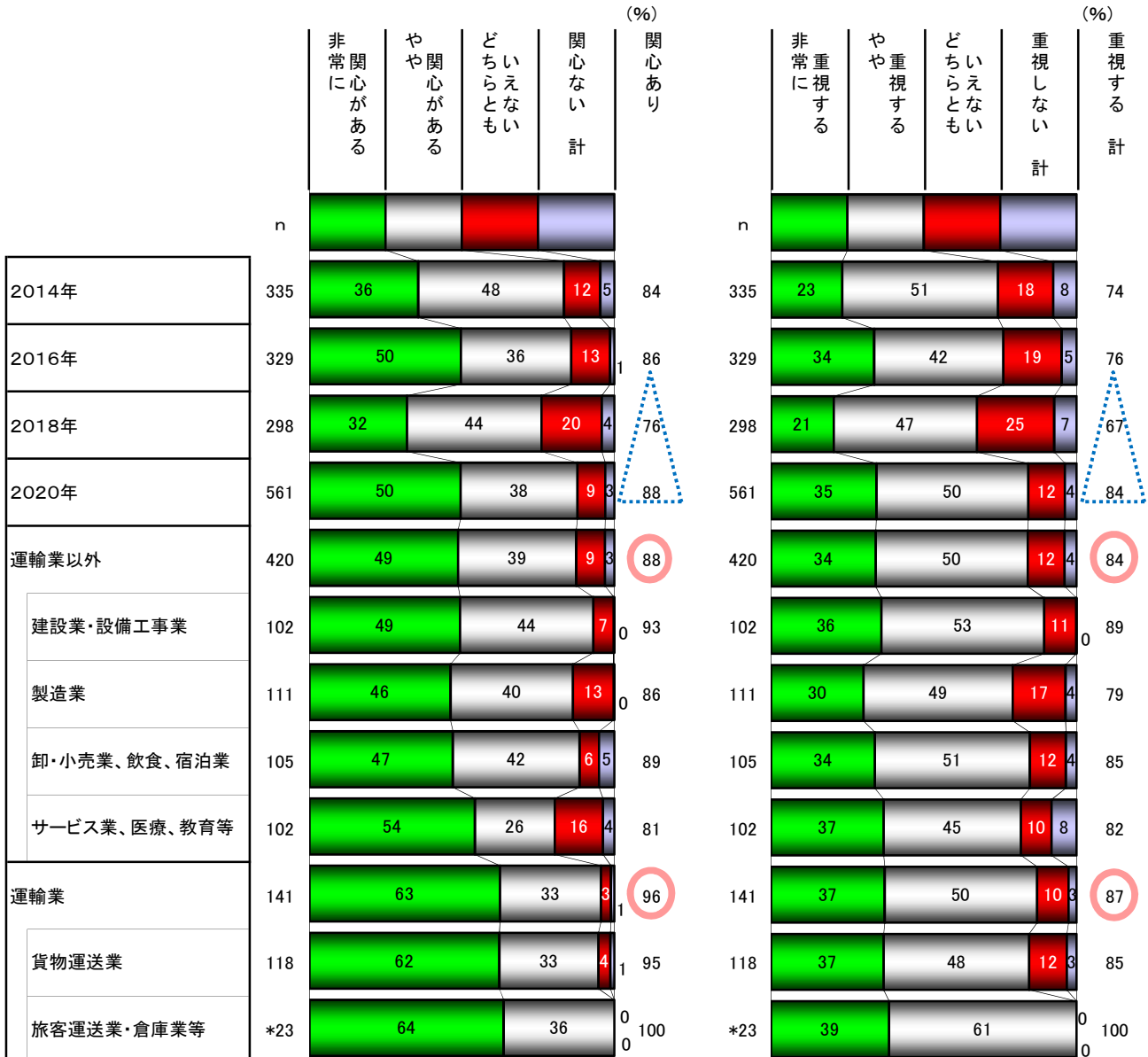
(1) 安全性に対する意識

●関心度及び重視度ともに前回から上昇。

- －関心度は全体で前回から上昇。運輸業以外で88%、運輸業で96%、重視度は運輸業以外で84%、運輸業で87%と高い回答。(図表5-1～2)
- －安全装備での重視内容は、運輸業以外、運輸業とも前回より高く、特に「事故を未然に防ぐもの」「事故の際、乗員を守るもの」「事故の際、歩行者を守るもの」は8割超が重視。(図表5-3)

図表5-1 自動車の安全性に対する関心度

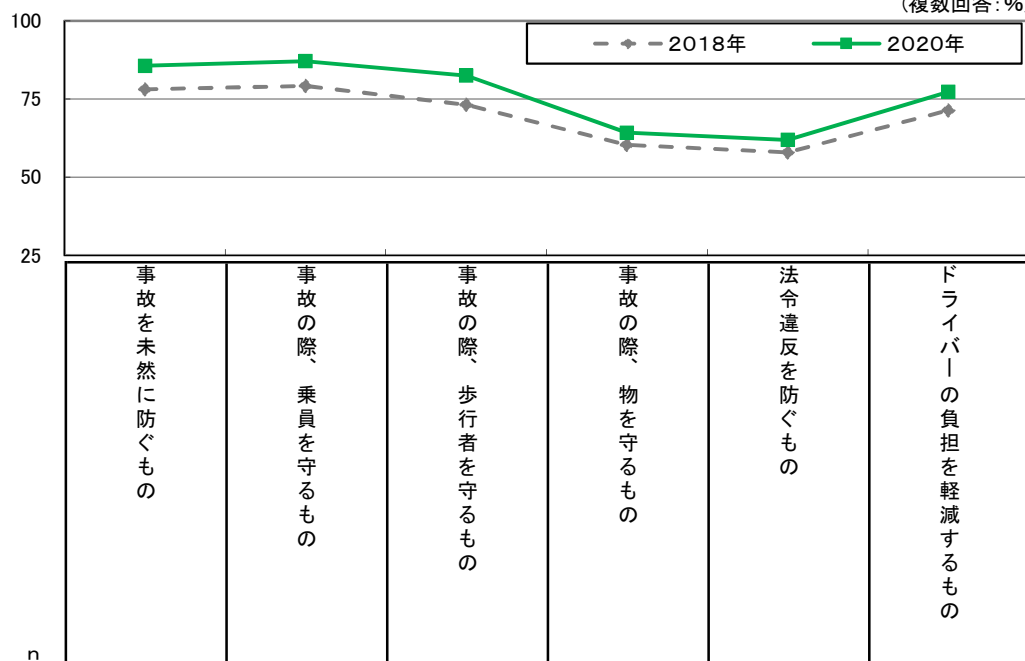
図表5-2 購入時の安全性重視度



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表5-3 安全装備での重視内容

(複数回答:%)



	年	n	重視内容 (%)					
			事故を未然に防ぐもの	事故の際、乗員を守るもの	事故の際、歩行者を守るもの	事故の際、物を守るもの	法令違反を防ぐもの	ドライバーの負担を軽減するもの
全体	2018年	298	78	79	73	60	58	71
	2020年	561	86	87	83	64	62	77
運輸業以外	2018年	196	78	79	73	60	57	71
	2020年	420	85	87	82	64	61	77
	建設業・設備工事業	102	80	90	75	56	56	72
	製造業	111	87	85	84	73	63	79
	卸・小売業、飲食、宿泊業	105	84	85	80	62	58	76
	サービス業、医療、教育等	102	90	93	92	68	71	82
運輸業	2018年	102	81	78	77	66	71	74
	2020年	141	93	86	87	73	76	86
	貨物運送業	118	91	85	86	72	76	85
	旅客運送業・倉庫業等	*23	100	92	92	80	76	89

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

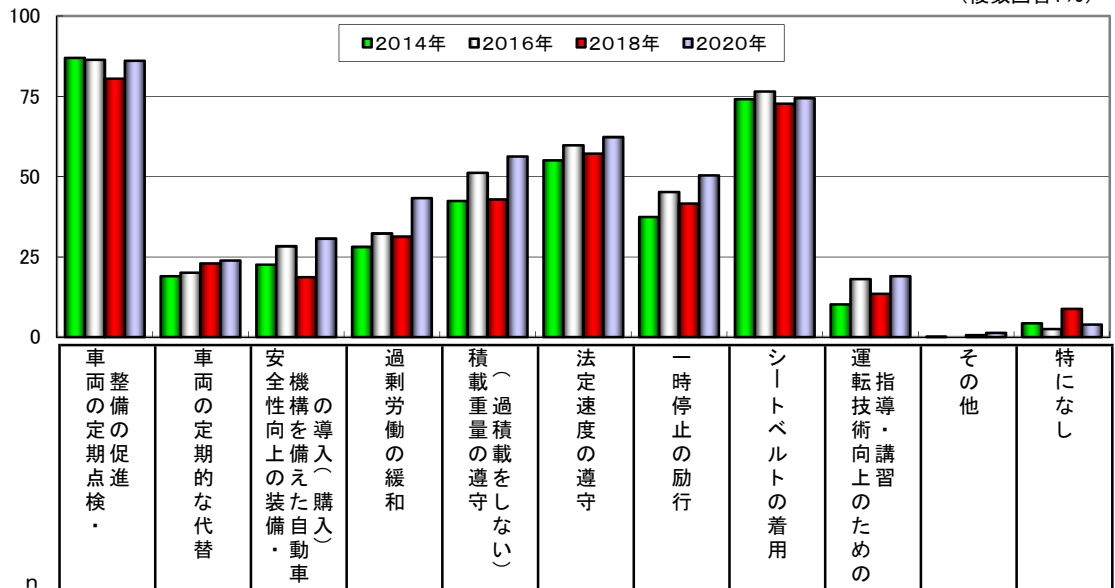
(2) 安全対策

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

- －実施中の安全対策の上位は、運輸業以外では「車両の定期点検・整備の促進」「シートベルトの着用」「法定速度の遵守」、運輸業では加えて「積載重量の遵守」「過剰労働の緩和」も高い。(図表5-4)
- －効果の大きい安全対策も、運輸業以外では「車両の定期点検・整備の促進」「法定速度の遵守」「安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入(購入)」、運輸業では「過剰労働の緩和」「車両の定期点検・整備の促進」「法定速度の遵守」が上位。(図表5-5)

図表5-4 実施中の安全対策

(複数回答:%)

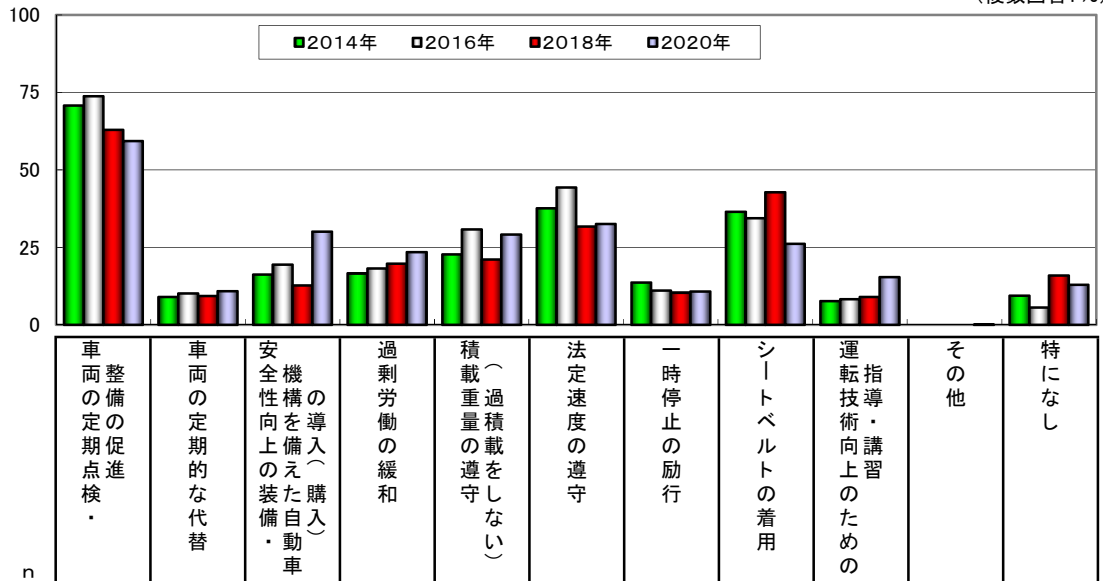


n	年	実施中の安全対策 (%)											
		車両の整備の定期点検・	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・機構を備えた自動車の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載重量の遵守(過積載をしない)	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転技術向上のための講習	その他	特になし	
全体	2014年	335	87	19	23	28	42	55	37	74	10	0	4
	2016年	329	86	20	28	32	51	60	45	77	18	0	3
	2018年	298	81	23	19	31	43	57	42	73	14	1	9
	2020年	561	86	24	31	43	56	62	50	74	19	1	4
運輸業以外	2014年	247	87	19	22	27	41	54	37	74	9	0	5
	2016年	240	86	19	28	31	50	59	44	77	16	0	3
	2018年	196	81	22	18	29	41	57	41	73	12	1	9
	2020年	420	86	23	30	41	55	62	50	74	16	1	4
	建設業・設備工事業	102	84	27	35	46	55	58	54	78	22	0	6
	製造業	111	86	13	24	41	63	61	49	78	9	0	2
運輸業	卸・小売業、飲食、宿泊業	105	86	25	32	38	53	63	48	73	15	2	6
	サービス業、医療、教育等	105	85	24	25	43	50	60	50	71	20	1	-
	2014年	88	91	24	30	52	75	70	56	75	43	2	-
	2016年	89	92	37	40	66	81	82	67	77	63	1	-
	2018年	102	82	39	29	65	66	64	47	66	45	2	9
運輸業	2020年	141	94	37	47	80	84	75	65	78	62	3	2
	貨物運送業	118	95	36	48	84	86	77	67	79	67	2	1
	旅客運送業・倉庫業等	*23	90	39	42	61	78	67	57	76	41	7	7

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表5-5 効果の大きい安全対策

(複数回答:%)



		n	車両の整備の促進・定期点検	車両の定期的な代替	安全性向上の装備・機構の導入(購入)	過剰労働の緩和	積載重量の遵守(過積載をしない)	法定速度の遵守	一時停止の励行	シートベルトの着用	運転技術向上のための指導・講習	その他	特になし
全体	2014年	335	71	9	16	17	23	38	14	37	8	-	9
	2016年	329	74	10	19	18	31	44	11	34	8	-	6
	2018年	298	63	9	13	20	21	32	10	43	9	0	16
	2020年	561	59	11	30	24	29	33	11	26	15	0	13
運輸業以外	2014年	247	71	9	16	16	22	37	14	37	7	-	10
	2016年	240	74	10	20	18	31	44	11	35	7	-	6
	2018年	196	63	9	13	18	21	32	10	44	8	-	16
	2020年	420	60	11	30	22	29	32	11	27	14	0	13
	建設業・設備工事業	102	61	10	39	26	21	20	13	28	23	0	11
	製造業	111	74	12	23	28	33	35	6	32	13	-	4
	卸・小売業、飲食、宿泊業	105	55	10	30	20	33	33	9	24	12	-	18
サービス業、医療、教育等	105	60	12	28	17	23	39	18	31	14	-	11	
運輸業	2014年	88	75	13	13	36	44	41	6	19	28	-	2
	2016年	89	70	15	17	33	39	43	9	16	31	-	2
	2018年	102	55	11	14	48	26	32	14	20	19	0	11
	2020年	141	47	16	29	49	32	37	8	7	31	2	9
	貨物運送業	118	45	14	30	50	33	41	8	5	33	2	8
	旅客運送業・倉庫業等	*23	57	23	24	42	22	17	7	13	21	2	10

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

(3) 購入時必要安全装備

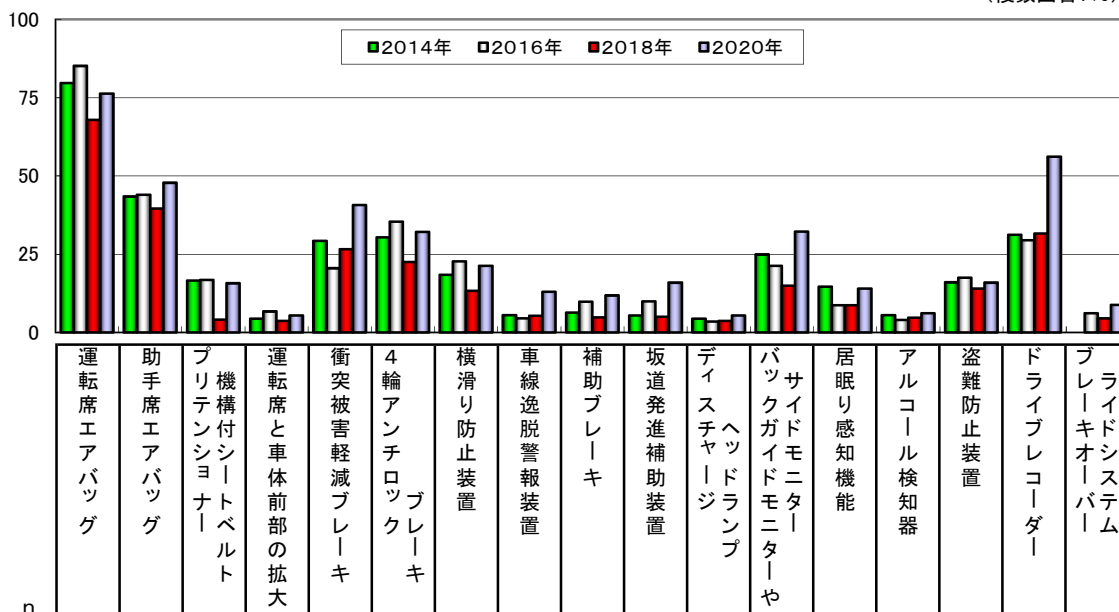
●全ての安全装備について必要と考える事業所が増加。

ー購入時に必要な安全装備の上位は、運輸業以外、運輸業ともに「運転席エアバッグ」「ドライブレコーダー」が高い。特にドライブレコーダーは運輸業以外では前回から25ポイント増。(図表5-6)

・運輸業では、加えて「バックガイドモニターやサイドモニター」が67%と高く、前回から32ポイント上昇。「衝突被害低減ブレーキ」は54%で前回から26ポイント上昇。(図表5-6)

図表5-6 購入時必要安全装備

(複数回答:%)



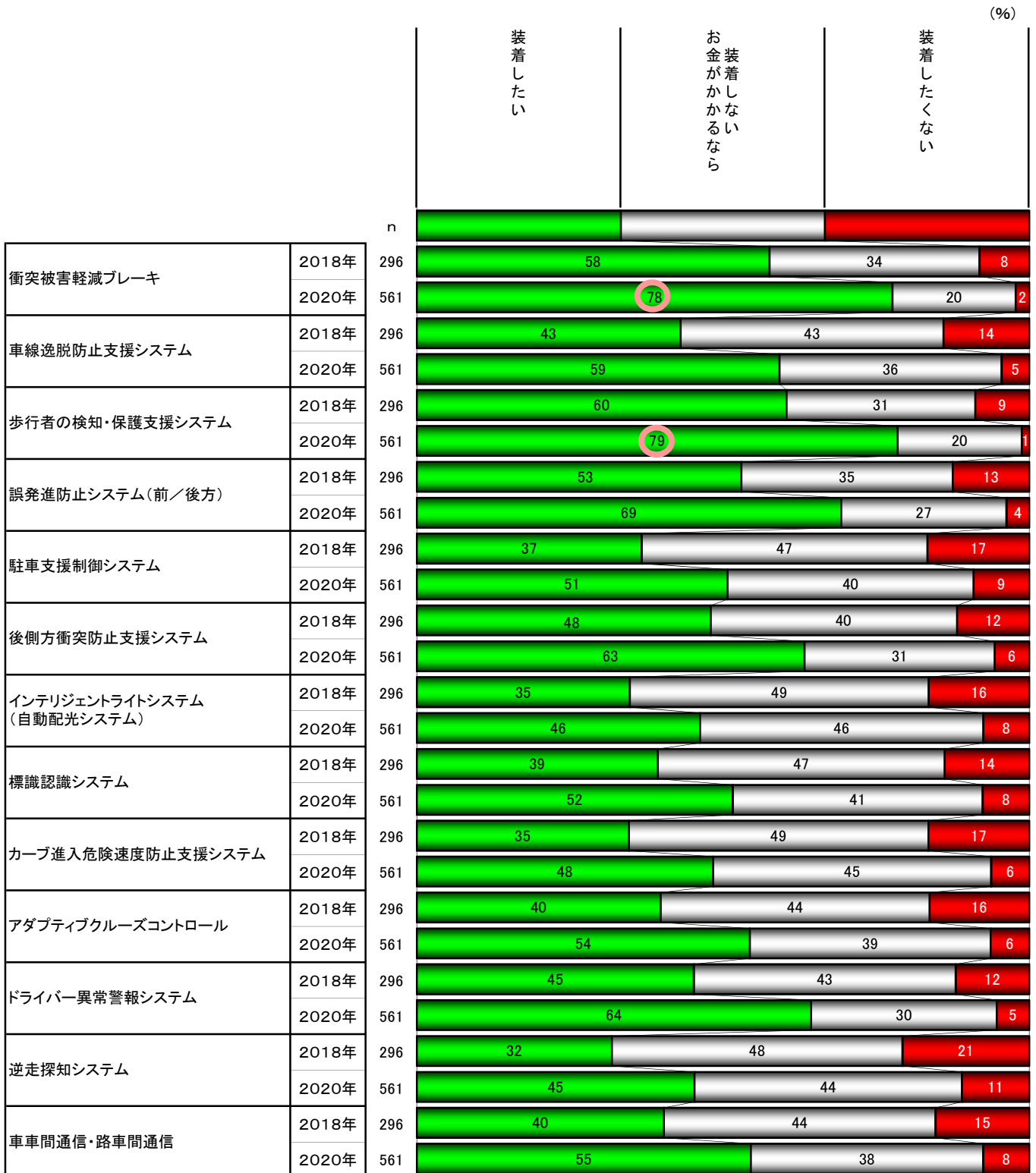
業種	年	n	安全装備																
			運転席エアバッグ	助手席エアバッグ	プリテンションシートベルト機構付シートベルト	運転席と車体前部の拡大	衝突被害軽減ブレーキ	4輪アンチロックブレーキ	横滑り防止装置	車線逸脱警報装置	補助ブレーキ	坂道発進補助装置	デイスチャージヘッドランプ	バックガイドモニターやサイドモニター	居眠り感知機能	アルコール検知器	盗難防止装置	ドライブレコーダー	ブレイドシステムブレーキオーバー
全体	2014年	335	80	43	17	4	29	30	18	6	6	5	4	25	15	6	16	31	
	2016年	318	85	44	17	7	21	35	23	5	10	10	4	21	9	4	18	29	6
	2018年	298	68	40	4	4	27	23	13	5	5	5	4	15	9	5	14	32	5
	2020年	561	76	48	16	5	41	32	21	13	12	16	5	32	14	6	16	56	9
運輸業以外	2014年	247	80	44	16	4	29	30	18	5	5	5	4	24	14	5	16	30	
	2016年	233	85	45	17	7	20	35	23	4	9	9	3	21	8	3	17	28	6
	2018年	196	69	41	4	4	27	22	12	5	4	4	3	14	8	4	14	30	4
	2020年	420	76	49	16	5	40	31	20	12	10	15	5	30	13	6	16	55	9
	建設業・設備工事業	102	74	57	10	0	34	21	13	10	6	10	3	28	10	2	20	52	5
	製造業	111	77	50	14	4	41	27	21	15	8	17	9	34	17	0	17	49	7
運輸業	2014年	88	68	31	20	8	35	49	32	14	25	23	19	41	30	19	27	54	
	2016年	85	79	30	18	5	29	37	27	17	25	27	12	39	18	22	23	59	13
	2018年	102	59	24	8	3	28	29	30	15	26	29	15	35	20	18	20	56	7
	2020年	141	76	25	15	9	54	45	36	31	34	37	21	67	26	16	23	69	13
	貨物運送業	118	74	22	14	10	55	45	35	31	30	38	20	69	29	17	20	70	12
	旅客運送業・倉庫業等	*23	86	42	22	7	48	45	42	28	52	34	22	54	15	15	34	67	20

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

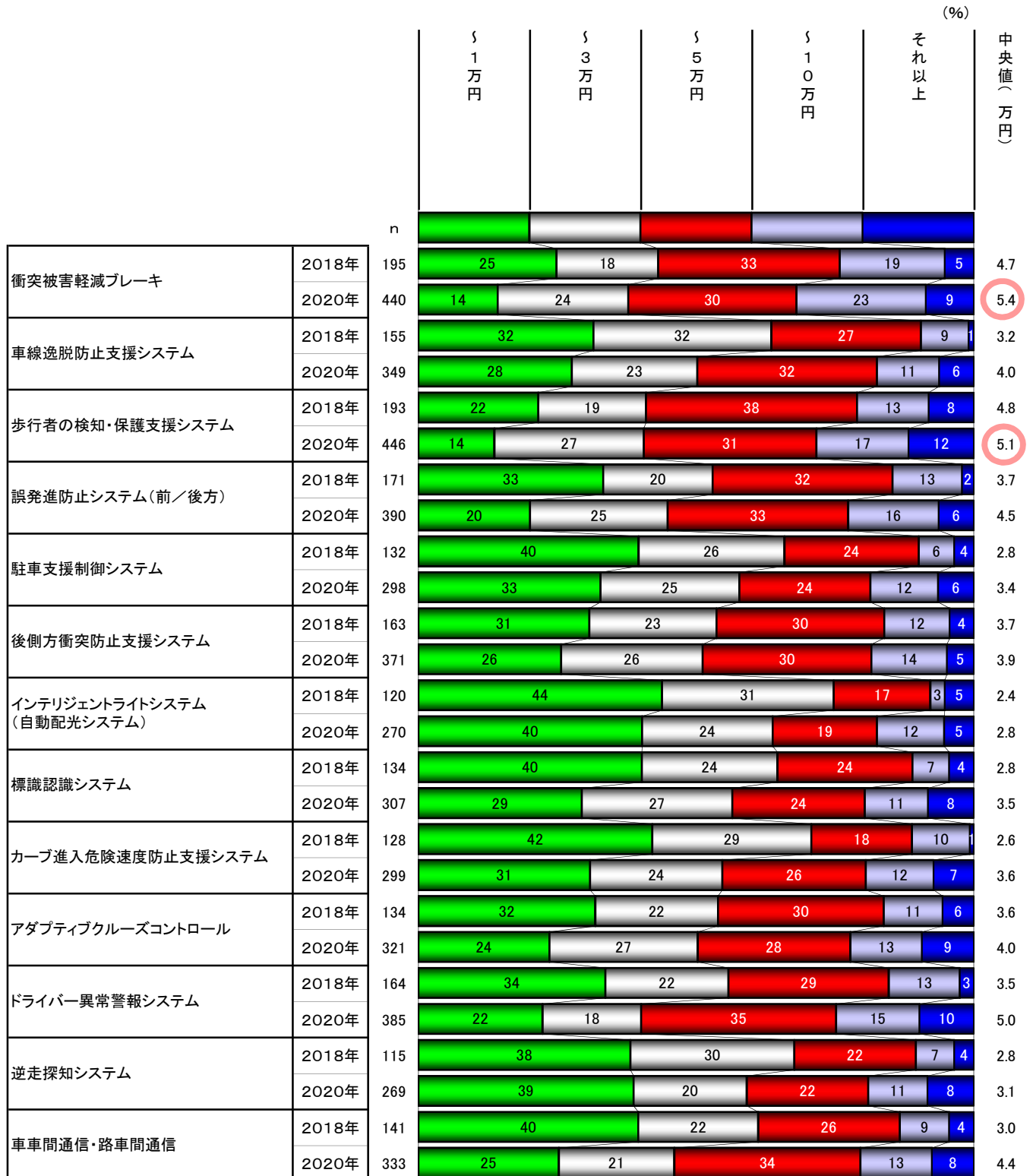
2 先進安全技術に対する意識

- 全ての先進安全技術の装着意向が上昇。「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」が上位で、支払い限度額も高い。運輸業で装着意向、支払い限度額ともに高い傾向。
 - －装着意向が高い先進安全技術は「衝突被害軽減ブレーキ」で78%「歩行者の検知・保護支援システム」で79%。前回からの上昇もそれぞれ20ポイント、19ポイントと大きい。（図表5-7）
 - －支払い限度額が中央値で最も高いのは「衝突被害軽減ブレーキ」で5.4万円、「歩行者の検知・保護支援システム」の5.1万円、でそれぞれ7千円、3千円の上昇。（図表5-8）
 - －運輸業は運輸業以外に比べ、各先進安全技術とも装着意向が高く、支払い限度額も高い。（図表5-9～10）

図表5-7 先進安全技術装着意向

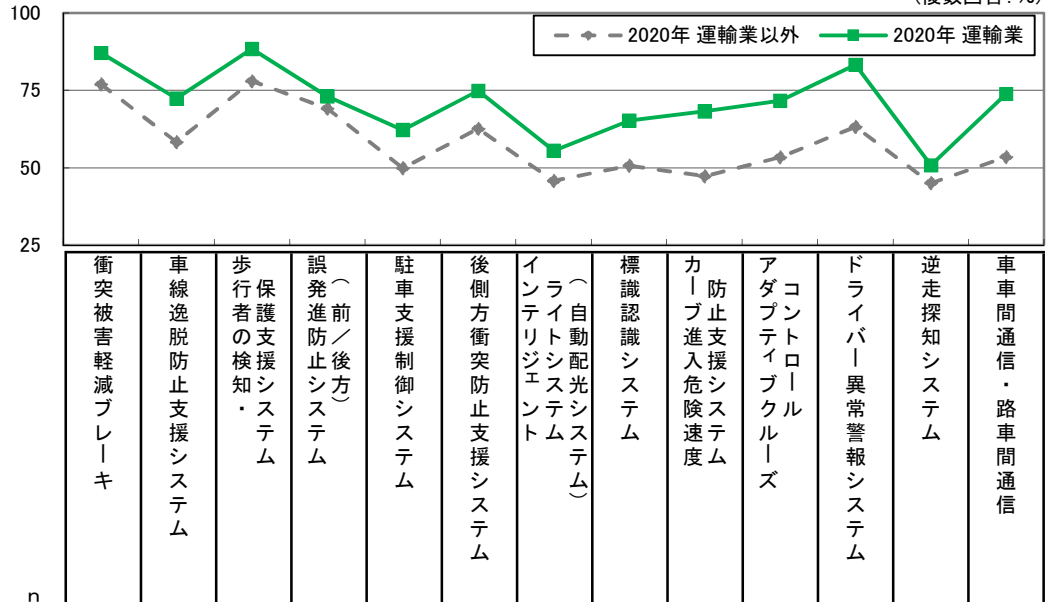


図表5-8 先進安全技術への支払い限度額



図表5-9 業種別先進安全技術の有償装着意向

(複数回答:%)

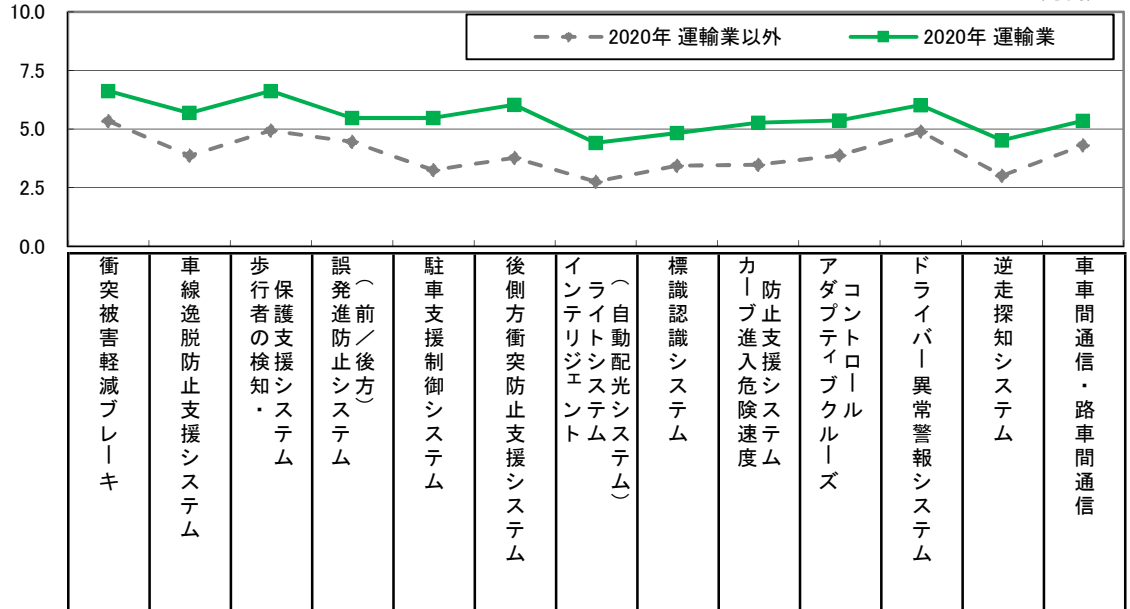


業種	年	n	衝突被害軽減ブレーキ	車線逸脱防止支援システム	歩行者の検知・保護支援システム	誤発進防止システム (前/後方)	駐車支援制御システム	後側方衝突防止支援システム	インテリジェント (自動配光システム) ライトシステム	標識認識システム	カーブ進入危険速度防止支援システム	アダプティブクルーズコントロール	ドライバー異常警報システム	逆走探知システム	車車間通信・路車間通信
			全体	2018年	296	58	43	60	53	37	48	35	39	35	40
全体	2020年	561	78	59	79	69	51	63	46	52	48	54	64	45	55
運輸業以外	2018年	194	57	42	60	53	36	47	34	39	33	39	44	31	39
	2020年	420	77	58	78	69	50	63	46	51	47	53	63	45	54
	建設業・設備工事業	102	75	56	76	64	49	51	46	52	51	51	67	49	57
	製造業	111	84	61	84	71	60	67	51	49	45	57	60	45	53
	卸・小売業、飲食、宿泊業	105	78	59	79	70	48	65	43	51	45	54	64	43	52
	サービス業、医療、教育等	102	71	57	72	69	48	63	47	50	51	52	61	46	53
運輸業	2018年	102	75	65	72	62	53	62	49	52	55	52	65	45	55
	2020年	141	87	72	88	73	62	75	56	65	68	72	83	51	74
	貨物運送業	118	87	75	90	76	67	75	60	66	71	72	85	55	75
	旅客運送業・倉庫業等	*23	87	60	81	59	37	71	35	62	56	70	74	30	70

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表5-10 業種別先進安全技術の支払い限度額(中央値)

(万円)



支払い限度額中央値	業種	年	技術												
			衝突被害軽減ブレーキ	車線逸脱防止支援システム	歩行者の検知・保護支援システム	誤発進防止システム	駐車支援制御システム	後側方衝突防止支援システム	インテリジェント（自動配光システム）ライトシステム	標識認識システム	カーブ進入危険速度防止支援システム	アダプティブクルーズコントロール	ドライバー異常警報システム	逆走探知システム	車車間通信・路車間通信
支払い限度額中央値	全体	2018年	4.7	3.2	4.8	3.7	2.8	3.7	2.4	2.8	2.6	3.6	3.5	2.8	3.0
		2020年	5.4	4.0	5.1	4.5	3.4	3.9	2.8	3.5	3.6	4.0	5.0	3.1	4.4
	運輸業以外	2018年	4.7	3.1	4.9	3.7	2.7	3.7	2.3	2.7	2.4	3.6	3.4	2.8	2.9
		2020年	5.3	3.9	4.9	4.5	3.3	3.8	2.8	3.4	3.5	3.9	4.9	3.0	4.3
		建設業・設備工事業	5.5	4.5	5.2	5.2	4.6	4.7	2.8	4.5	4.6	5.1	5.0	3.1	4.3
		製造業	5.1	3.8	4.3	3.8	3.6	3.6	3.4	3.5	3.1	3.6	4.0	2.7	3.4
		卸・小売業、飲食、宿泊業	4.9	3.5	4.8	4.3	2.9	3.7	2.2	3.2	2.7	3.8	5.0	2.6	4.4
		サービス業、医療、教育等	6.6	4.2	5.7	4.8	3.3	3.7	3.3	3.8	5.9	3.7	5.4	4.4	5.1
	運輸業	2018年	4.4	3.6	3.9	3.6	4.2	3.8	3.3	3.7	3.5	4.9	4.3	3.4	4.3
		2020年	6.6	5.7	6.6	5.5	5.5	6.0	4.4	4.8	5.3	5.4	6.0	4.5	5.4
		貨物運送業	6.9	5.8	6.8	5.7	5.6	6.3	4.6	5.1	5.3	5.5	6.0	4.5	5.4
		旅客運送業・倉庫業等	4.7	4.7	5.3	3.8	3.9	5.0	3.0	3.4	4.8	4.8	6.3	4.6	4.9

第6章 次世代技術に関する意識

○自動運転技術への期待は高いが導入意向とは未だ連動せず。コネクティッド機能の運輸業以外での利用率は1割以下が殆ど。一方、運輸業では「燃費管理」「エコ運転管理」「車両位置確認システム」を5割程度が利用、前回から20ポイント程度上昇。

- ・自動運転技術への期待は8割弱まで上昇も、導入意向は2割弱。導入したくないも3割超。
- ・運輸業で現在利用しているコネクティッド機能の上位は「燃費管理」「エコ運転管理」「車両位置確認システム」で、それぞれ前回から20ポイント程度上昇。
- ・運輸業で今後利用したいコネクティッド機能の上位は、「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「運転負担軽減管理」。

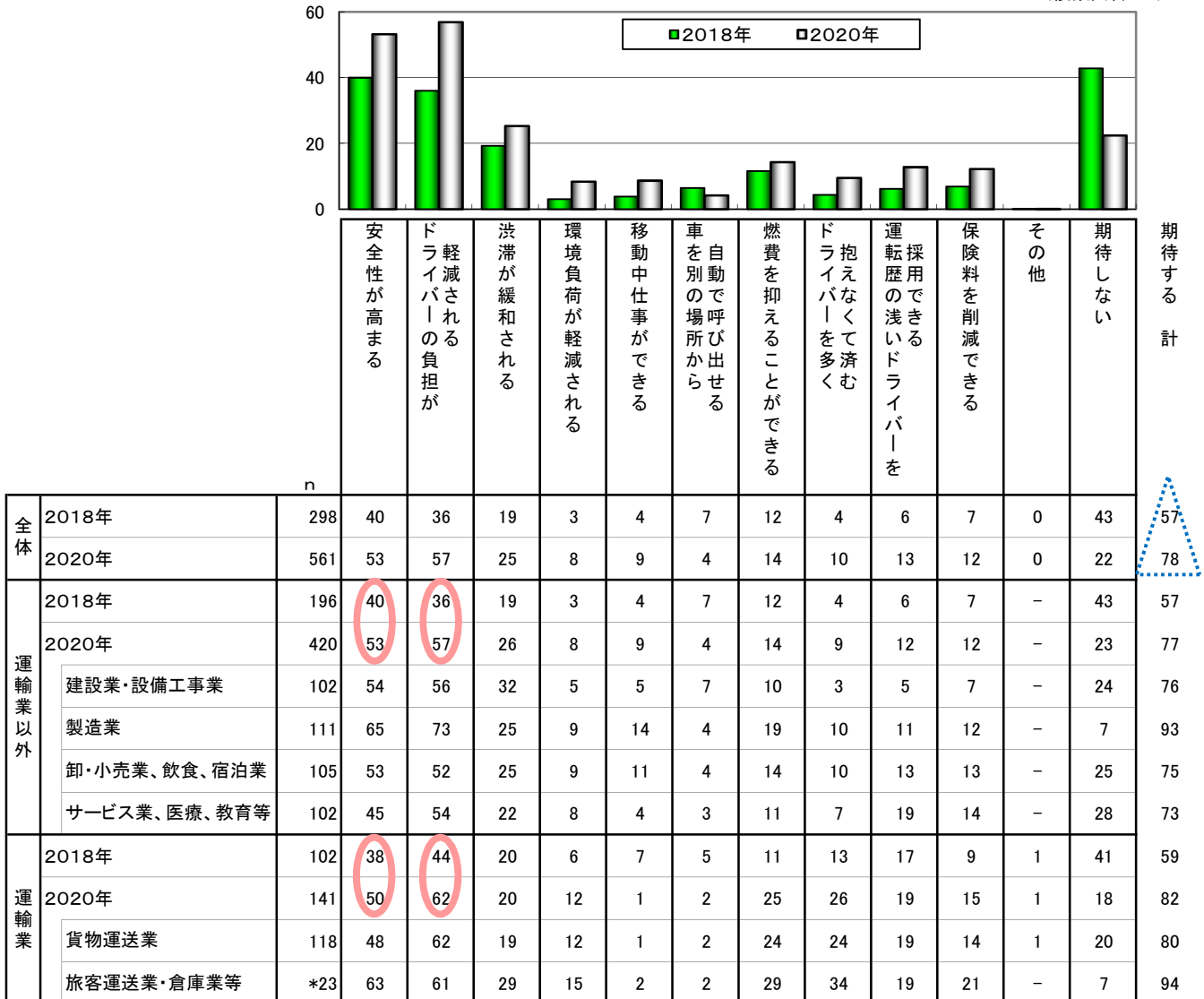
1 自動運転に対する意識

●自動運転技術への期待は8割弱と前回の6割弱から上昇。

- －自動運転技術（隊列走行を含む）への期待の上位は、運輸業以外、運輸業ともに「ドライバーの負担が軽減される」が約6割「安全性が高まる」約5割で、前回から12～21ポイント上昇。（図表6-1）
- －期待する自動運転の機能は、運輸業以外、運輸業ともに「アクセル、ブレーキ、ハンドルを切る動作のどれか1つを車がやってくれる」「運転操作の全てをシステムが行うが、システムからの要請があった場合は、ドライバーが自分で対応する」がそれぞれ約2割、前回より2～9ポイントの上昇。（図表6-2）
- －自動運転車導入意向は、「導入したい計(したい+できれば)」が17%で前回から7ポイント増、「導入したくない計(したくない+あまり)」が35%で10ポイント減。（図表6-3）

図表6-1 自動運転技術(隊列走行を含む)への期待

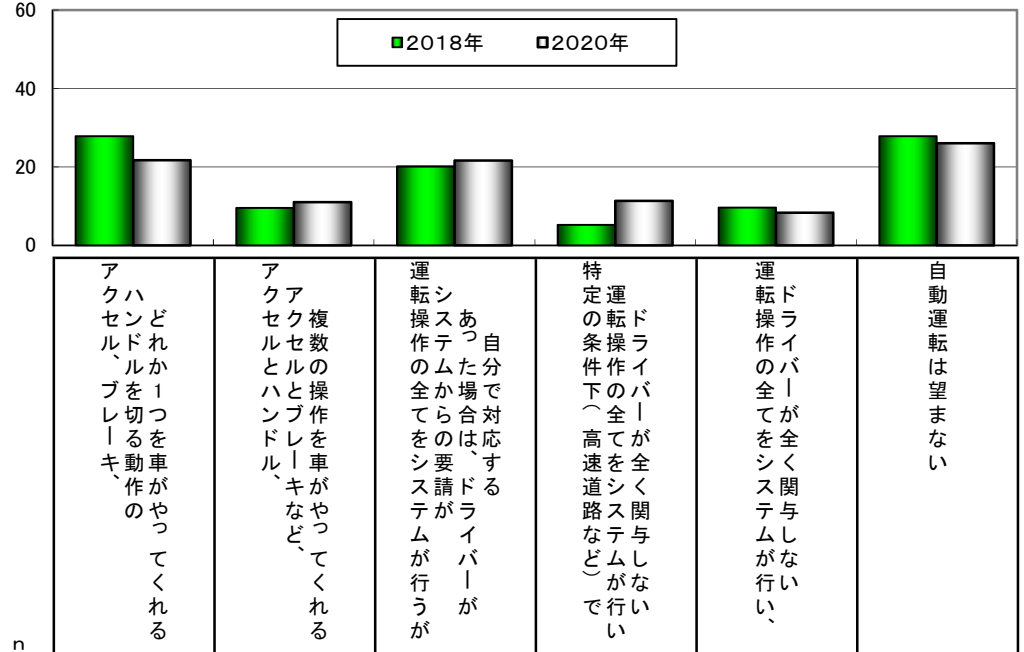
(複数回答:%)



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表6-2 期待する自動運転の機能(自動運転に期待している事業所限定)

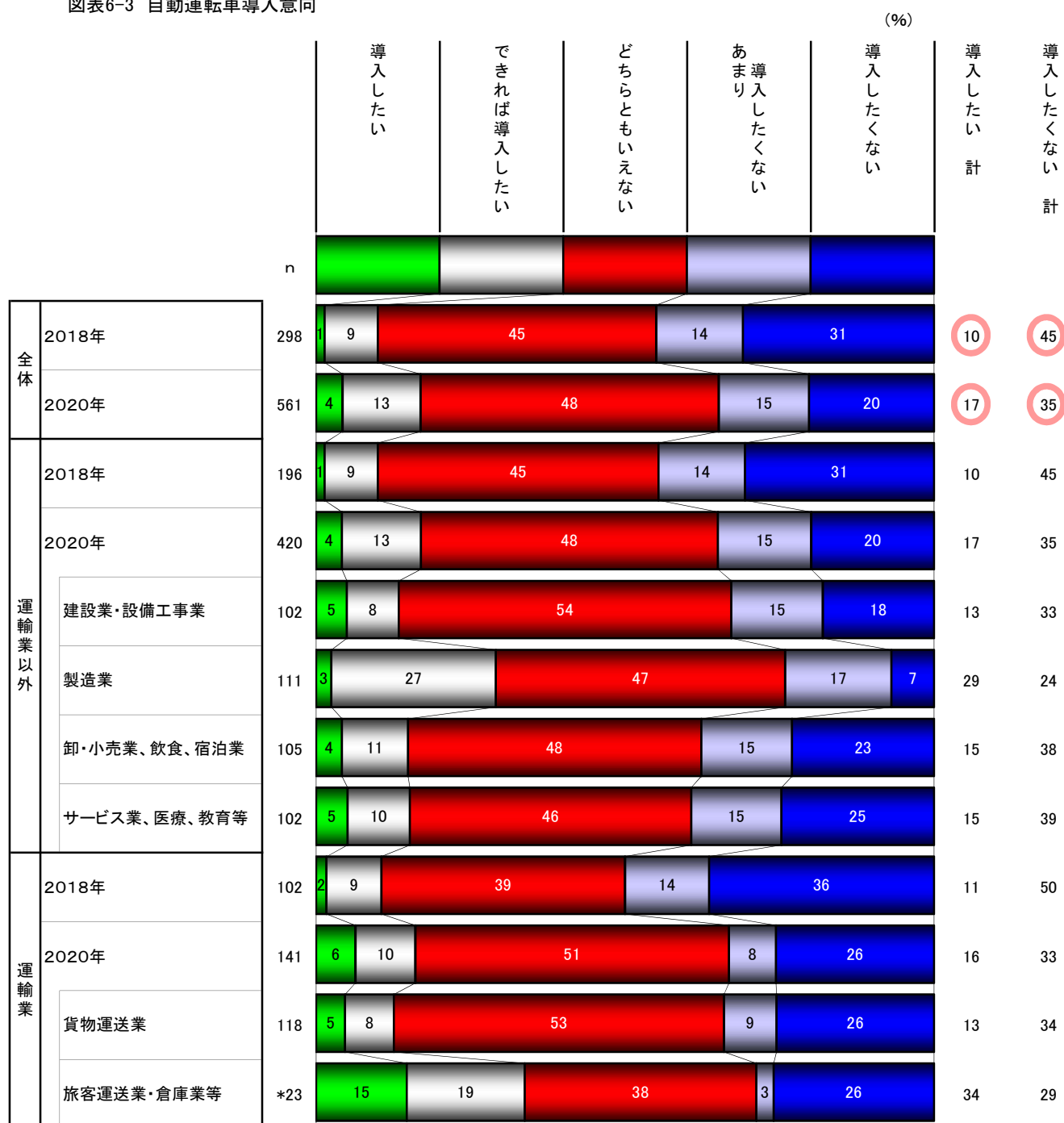
(複数回答:%)



業種	年	n	期待する自動運転の機能 (%)					
			ハンドル、ブレーキ、アクセルを切る動作のどれか1つを車がやってくれる	複数のアクセルとハンドル、ブレーキなどの操作を車がやってくれる	システムからの要請が全てをシステムが行うが、自分では対応する場合は、ドライバーが運転操作の全てをシステムが行う	特定の条件下(高速道路など)で、ドライバーが全く関係しない	運転操作の全てをシステムが行い、ドライバーが全く関係しない	自動運転は望まない
全体	2018年	196	28	10	20	5	10	28
	2020年	452	22	11	22	11	8	26
運輸業以外	2018年	196	17	5	13	3	7	56
	2020年	332	22	11	22	12	8	26
	建設業・設備工事業	79	26	17	14	11	11	22
	製造業	99	19	12	28	15	9	18
	卸・小売業、飲食、宿泊業	80	21	9	23	10	5	31
	サービス業、医療、教育等	74	22	10	18	12	13	26
運輸業	2018年	102	18	10	13	6	6	48
	2020年	120	20	12	22	9	9	29
	貨物運送業	98	23	13	22	8	7	29
	旅客運送業・倉庫業等	*22	9	7	21	16	19	30

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表6-3 自動運転車導入意向



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

2 コネクティッド機能利用状況

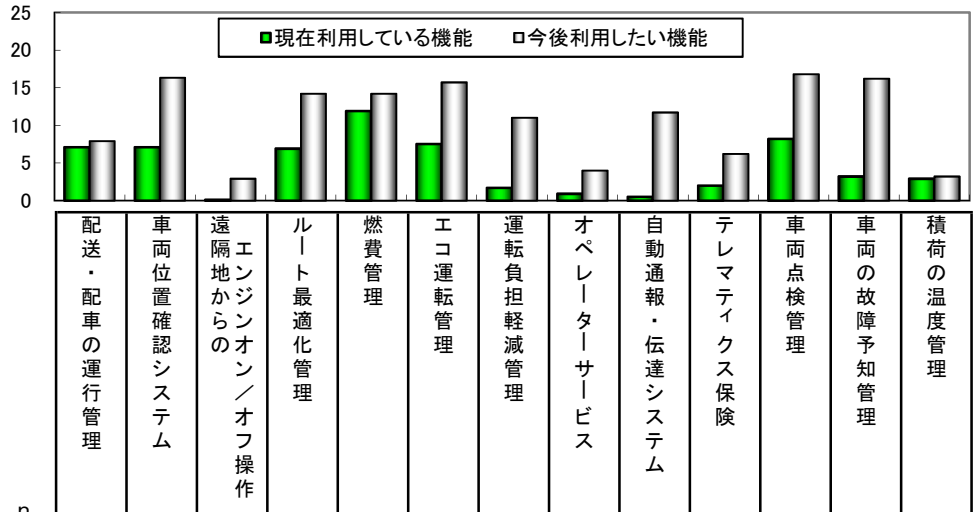
●コネクティッド機能は、運輸業の「燃費管理」「エコ運転管理」「車両位置確認システム」の利用が中心。運輸業以外での利用率は低い。

ー運輸業以外のコネクティッド機能利用率は10%以下が殆どだが、運輸業では「燃費管理」57%、「エコ運転管理」52%「車両位置確認システム」44%の順に高く、前回からそれぞれ21ポイント、21ポイント、16ポイントの上昇。(図表6-4)

ー運輸業で今後利用したいコネクティッド機能の上位は、「車両の故障予知管理」「車両点検管理」「運転負担軽減管理」。(図表6-4)

図表6-4 現在利用しているコネクティッド機能/今後利用したいコネクティッド機能

(複数回答:%)



機能	n	現在利用している機能														
		配送・配車の運行管理	車両位置確認システム	遠隔地からのエンジンオン/オフ操作	ルート最適化管理	燃費管理	エコ運転管理	運転負担軽減管理	オペレーターサービス	自動通報・伝達システム	テレマティクス保険	車両点検管理	車両の故障予知管理	積荷の温度管理		
現在利用している機能	全体	2018年	298	7	4	-	6	4	6	1	0	1	0	6	1	2
		2020年	567	7	7	0	7	12	8	2	1	1	2	8	3	3
	運輸業以外	2018年	196	5	3	-	5	2	4	1	0	1	0	5	1	1
		2020年	427	6	5	0	6	9	5	2	1	0	2	8	3	3
		建設業・設備工事業	105	2	8	0	11	10	8	3	-	-	2	11	0	-
		製造業	109	5	1	-	2	4	5	1	-	0	-	3	0	2
		卸・小売業、飲食、宿泊業	107	8	3	-	8	11	3	1	1	1	3	7	4	5
	サービス業、医療、教育等	106	5	11	-	3	10	5	2	2	-	2	9	4	-	
	運輸業	2018年	102	32	28	-	13	36	31	6	1	5	0	16	9	8
		2020年	140	27	44	1	15	57	52	4	3	3	2	19	12	10
貨物運送業		113	26	44	1	16	60	54	5	3	3	3	21	14	10	
旅客運送業・倉庫業等		*27	33	43	2	13	42	42	-	-	-	-	11	6	8	
今後利用したい機能	全体	2018年	298	3	12	2	14	9	8	8	5	12	4	14	15	2
		2020年	567	8	16	3	14	14	16	11	4	12	6	17	16	3
	運輸業以外	2018年	196	2	11	2	14	8	7	7	5	11	4	14	14	2
		2020年	427	7	16	3	14	14	16	10	4	11	6	16	15	3
		建設業・設備工事業	105	6	23	9	13	16	13	11	7	16	8	17	14	5
		製造業	109	6	9	0	9	10	10	8	2	11	2	14	13	0
		卸・小売業、飲食、宿泊業	107	7	17	2	15	15	18	12	5	10	7	17	18	4
	サービス業、医療、教育等	106	10	17	1	15	16	16	8	1	9	6	15	12	1	
	運輸業	2018年	102	15	23	11	24	16	19	19	10	22	9	25	29	3
		2020年	140	18	14	8	22	13	16	25	9	22	11	30	31	6
貨物運送業		113	20	16	9	23	14	18	25	10	24	13	28	32	6	
旅客運送業・倉庫業等		*27	10	4	3	22	6	10	25	3	14	3	40	23	3	

※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

第7章 運転手不足の現状と課題

○運輸業では、運転手不足で困っている事業所は減少したものの、半数以上で未だ課題。

- ・女性運転手、65歳以上運転手比率が増加。
- ・運輸業は30～50代男性運転手の採用の意向が高いものの、現状では60代以上男性の採用率が高い。
- ・採用上の障害点として「ドライバーに配慮した車両（AT車等）が必要」「給与額で年金が支給されないなど、待遇面で問題」があがる。
- ・運転手の待遇改善として「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」に取り組む事業所が多い。

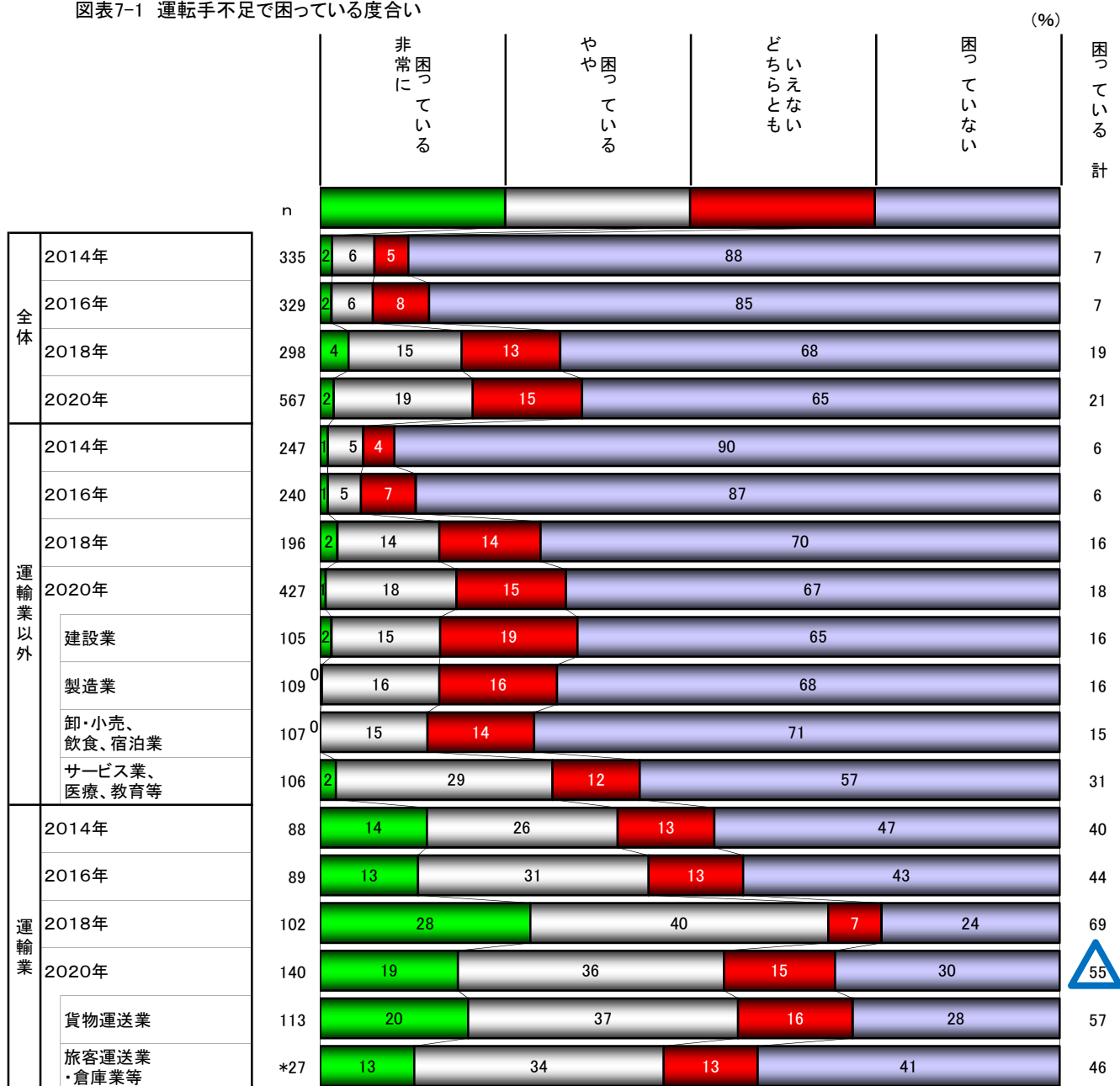
1 運転手不足で困っている度合い

●運輸業では、運転手不足で困っている事業所は減少したものの、半数以上で未だ課題。

一運輸業において、運転手不足で困っている事業所は前回より低下するも未だ55%。（図表7-1）

一運輸業で困っている点は「稼働していない車がある」が59%と最も高く、49人以下の事業所では63%。（図表7-2）

図表7-1 運転手不足で困っている度合い



※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

図表7-2 運転手不足により困っている点

(複数回答：%)

		n	稼働していない車がある	増車できない	車両を大型化できない	自社委託が増えている 輸送が減っている	労働時間が長くなっている	退職者が増えている	採用費用が高まっている	労務費が上昇している	その他
全体	2014年	51	26	20	9	10	21	17	19	20	6
	2016年	58	23	15	1	8	5	29	28	20	0
	2018年	159	18	10	1	8	11	18	30	15	12
	2020年	155	28	9	8	6	20	28	24	22	14
運輸業以外	2014年	*14	15	19	9	10	20	20	16	19	8
	2016年	*15	14	7	-	7	0	32	28	20	0
	2018年	74	16	7	-	7	9	16	31	13	13
	2020年	76	22	5	9	4	19	29	25	22	16
運輸業	2014年	37	58	22	10	11	23	10	27	24	-
	2016年	43	47	38	4	10	18	20	30	22	-
	2018年	85	33	27	9	11	21	31	22	27	4
	2020年	79	59	28	3	11	24	21	23	18	8
	100人以上	*17	35	24	-	18	47	18	35	24	6
	50~99人	*19	42	26	11	5	32	26	32	32	-
	49人以下	43	63	28	2	12	21	21	21	16	9

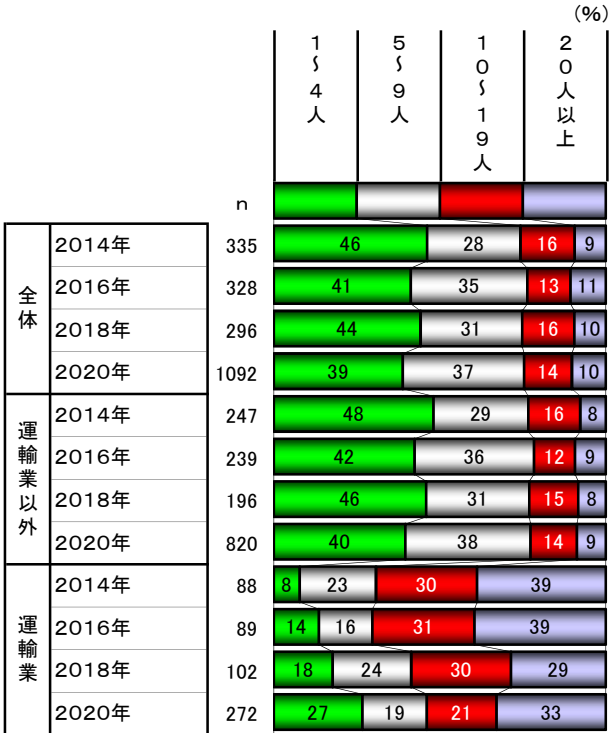
※ n数が30未満のものについては「*」印を付与

2 運転手の実態

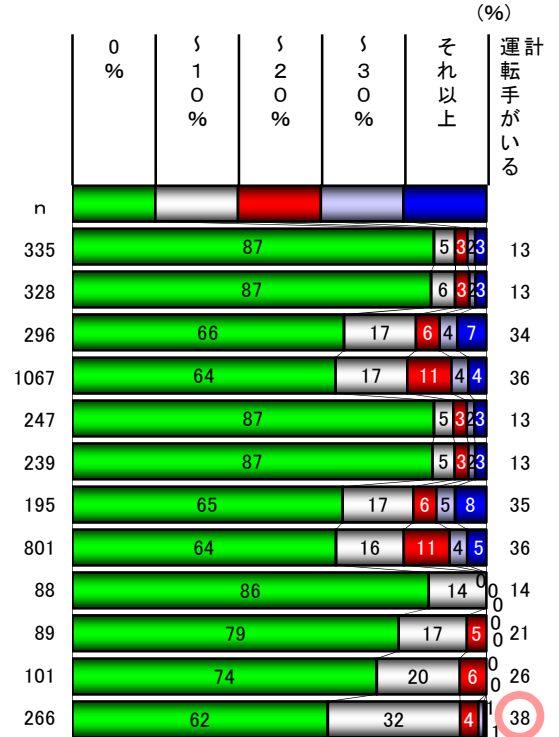
●女性運転手、65歳以上運転手比率が増加。特に65歳以上の比率が急速に上昇。

- 運輸業で女性運転手がいる事業所の比率は38%、前回より12ポイント増加。(図表7-4)
- 運輸業で65歳以上の運転手がいる事業所の比率は65%、前回より20ポイント増加。(図表7-5)

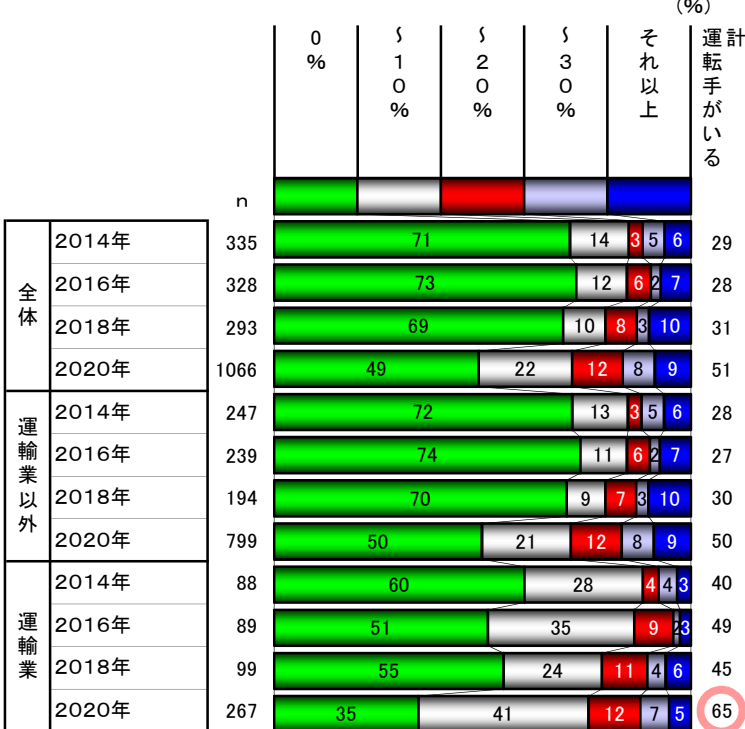
図表7-3 運転手数



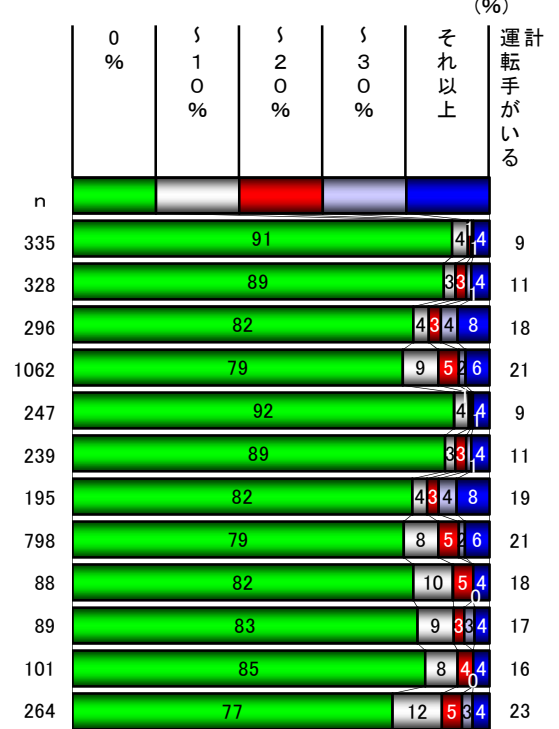
図表7-4 女性運転手比率



図表7-5 65歳以上運転手比率



図表7-6 パート・派遣社員運転手比率



3 運転手採用状況

●30～50代男性の運転手採用は進まず。

- －運輸業の現在の運転手採用意向は30～50代男性運転手が96%と最も高く、運転手不足で困っている事業所では98%。（図表7-7）
- －運転手採用率が最も高いのは60代以上男性で69%。30～50代男性運転手の採用率は58%。（図表7-7）
- －今後の運転手採用意向は30～50代男性運転手が最も高く89%。（図表7-7）

図表7-7 現在の採用意向/採用率/今後の採用意向

(複数回答:%)

		n	男性運転手			女性	パートタイム	AT限定	
			20代以下	30～50代	60代以上				
現在の採用意向	2020年 全体	316	43	78	23	11	14	7	
	運輸業以外	185	43	76	23	9	14	7	
	運輸業	131	44	96	21	25	13	10	
	困っている 運転手不足で	運輸業以外	71	49	88	26	15	24	7
	運輸業	79	46	98	20	29	12	9	
採用率	2020年 全体		27	41	72	45	47	18	
	運輸業以外		25	38	72	42	52	19	
	運輸業		38	58	69	53	8	13	
	困っている 運転手不足で	運輸業以外		2	23	42	17	45	-
	運輸業		16	42	64	49	5	14	
今後の採用意向	2020年 全体	283	45	78	11	13	14	4	
	運輸業以外	161	45	76	11	12	15	5	
	運輸業	122	45	89	16	22	9	2	
	困っている 運転手不足で	運輸業以外	67	51	83	19	19	23	8
	運輸業	73	46	97	19	30	12	3	

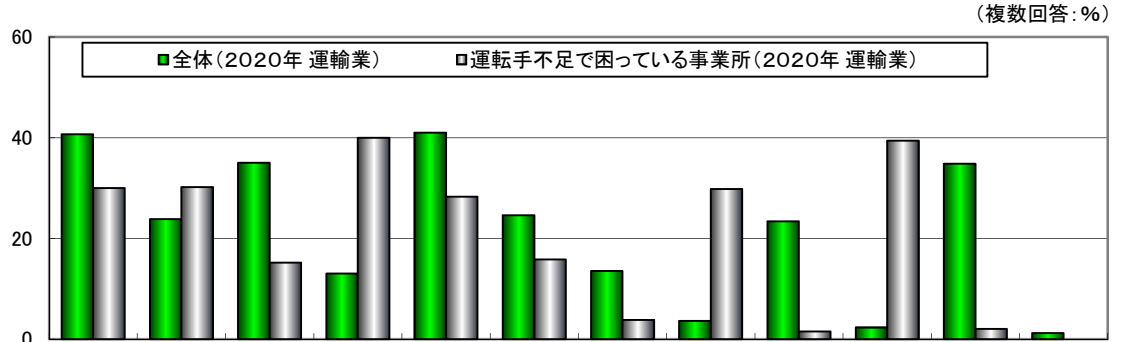
4 運転手採用の障害点

●運輸業では、技術面や荷役作業が障害点。

－運輸業での運転手採用の障害点は「荷役作業が困難」「運転操作等で問題」とともに41%で最も高い。
(図表7-8)

－運転手不足で困っている事業所での運転手採用の障害点は、「ドライバーに配慮した車両(AT車等)が必要」が40%で最も高く、次いで「給与額で年金が支給されないなど、待遇面で問題」が39%。
(図表7-8)

図表7-8 運転手採用の障害点



n	障害点	全体		運輸業以外		運輸業	
		2018年	2020年	2018年	2020年	2018年	2020年
運転手不足で困っている事業所	運転操作や技術面で問題	18	31	16	30	36	41
	健康面で不安	19	19	18	18	21	24
	免許が限定的	9	31	7	30	34	35
	ドライバー(AT車等)が配慮した車両	7	16	7	16	8	13
	荷役作業が困難、荷物の積み下ろしなど	22	32	21	31	36	41
	長時間運転や労働など、耐久力が不安	14	12	12	11	29	25
	深夜勤務をさせづらい	5	4	4	3	16	14
	施設面での改善が必要(女性用トイレなど)	2	4	1	4	6	4
	給与等の待遇面で新しい対応が必要	15	32	14	33	25	23
	給与額で年金が支給されない	0	7	0	8	5	2
	長期勤務ができるか不安	49	33	50	33	42	35
	その他	5	7	5	8	3	1
全体	2018年	219	349	124	219	95	130
	2020年	219	349	124	219	95	130
	2018年	18	31	16	30	36	41
	2020年	19	19	18	18	21	24
	2018年	9	31	7	30	34	35
	2020年	7	16	7	16	8	13
運転手不足で困っている事業所	2018年	102	151	31	73	71	78
	2020年	102	151	31	73	71	78
	2018年	31	40	28	38	41	30
	2020年	19	24	18	23	21	30
	2018年	15	36	8	38	42	15
	2020年	10	17	11	17	6	40

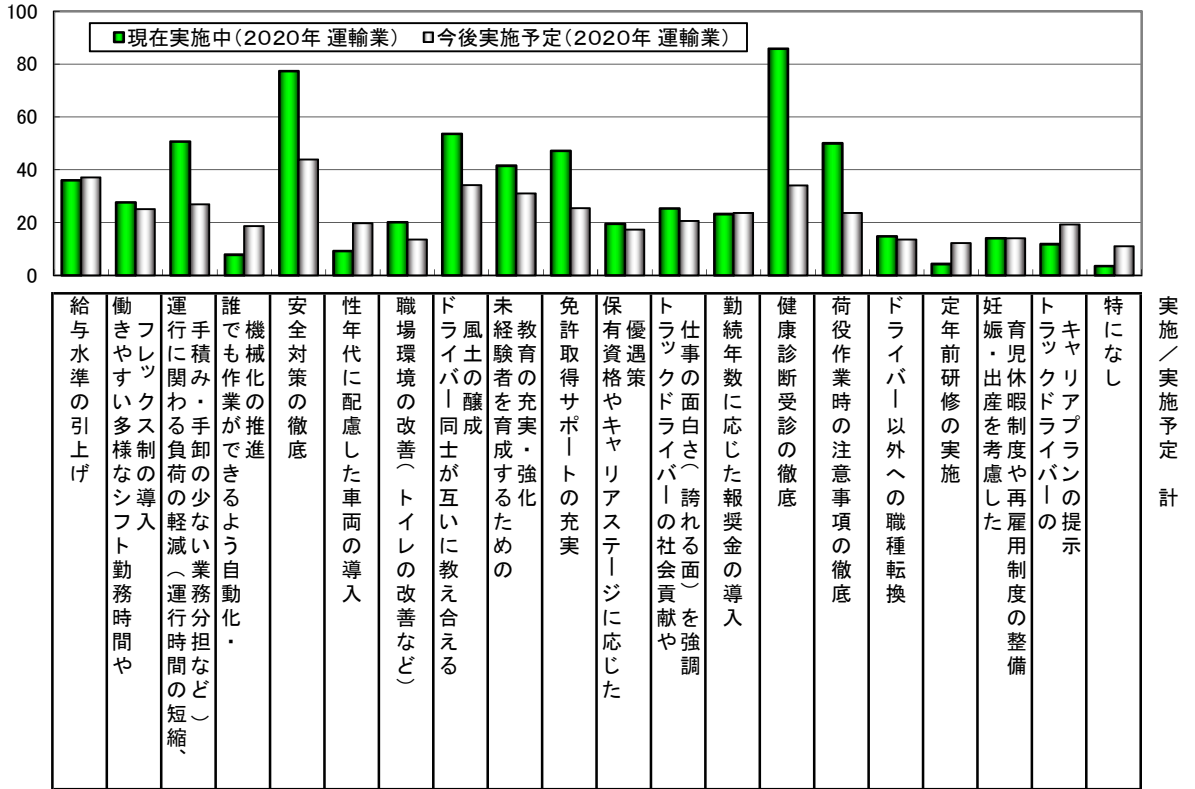
5 運転手の待遇改善

●安全対策や健康診断受診の徹底を進める事業所が増加。

- 運輸業で現在実施中の運転手の待遇改善は「健康診断受診の徹底」「安全対策の徹底」が上位。(図表7-9)
- 運輸業では、89%が運転手の待遇改善を今後実施予定。今後実施予定の運転手の待遇改善は「安全対策の徹底」「給与水準の引上げ」が上位。(図表7-9)

図表7-9 運転手の待遇改善

(複数回答:%)



<現在実施中>

全体	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	計
全体	298	10	8	8	2	22	3	2	8	7	4	2	3	5	24	9	3	0	1	0	63	37		
2020年	567	17	11	13	3	36	4	7	18	8	11	5	4	5	35	13	6	1	3	1	43	57		
運輸業以外	196	8	7	6	1	19	3	1	5	5	2	1	2	5	21	8	3	-	1	-	66	34		
2020年	427	16	10	10	2	34	3	6	16	6	9	4	3	4	31	11	5	1	2	1	45	55		
運輸業	102	35	22	33	4	57	9	7	47	30	25	8	15	11	65	25	5	3	5	3	15	85		
2020年	140	36	28	51	8	77	9	20	54	42	47	20	25	23	86	50	15	4	14	12	4	97		

<今後実施予定>

全体	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年	計
全体	298	4	4	5	4	12	2	1	2	2	1	1	2	4	6	1	1	2	1	2	75	26		
2020年	567	16	11	11	5	20	4	5	9	10	7	7	7	5	13	7	6	3	3	4	54	46		
運輸業以外	196	3	3	4	4	12	1	1	2	1	-	0	1	3	5	1	1	2	1	2	77	24		
2020年	427	14	10	10	4	19	3	4	8	9	6	6	6	4	12	6	5	2	2	3	57	43		
運輸業	102	17	17	17	10	16	7	6	11	12	8	7	6	15	7	3	2	4	3	4	43	57		
2020年	140	37	25	27	19	44	20	14	34	31	25	17	21	24	34	24	14	12	14	19	11	89		