

# 住ま〜と Bridge

2026  
3月号  
Vol.209

■ 今月のトピックス

■ 今月のテーマ

「建築物着工統計等に見る  
平屋ニーズの高まり」

1. 着工統計にみる動向
2. ユーザーの意識における平屋の存在感

■ 匠総合法律事務所の法律基礎知識

「令和8年4月1日から  
改正トラック法(貨物自動車運送事業法)  
が施行されます」  
(秋野弁護士)



株式会社 大五

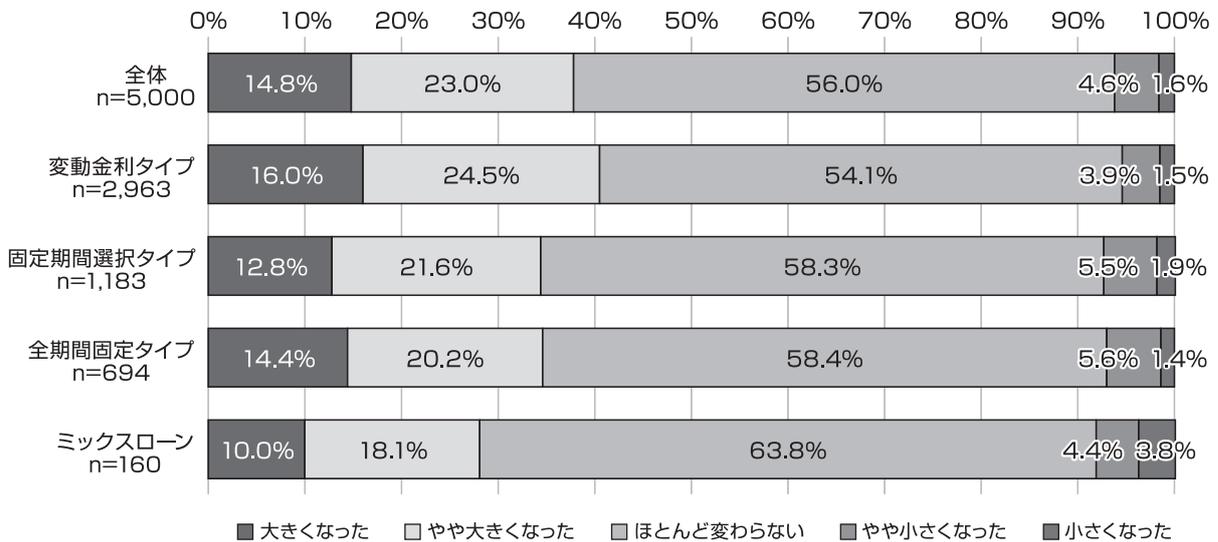
## ● 今月のトピックス ●

住宅金融支援機構が実施している「住宅ローン利用者の実態調査【住宅ローン利用者(2024年度以前借入者)調査(2025年10月調査)】」の結果を見ますと、既にローンを組んで住宅を取得した人の負担感が増しているのが良く分かります。

借り入れた当時と比べ、住宅ローンの負担感はどうかという問いに対して、実に約4割が住宅ローン返済の負担感が「大きくなった」又は「やや大きくなった」と回答しています。(全体で「大きくなった」14.8%、「やや大きくなった」23.0%)

### 借入れ当初と比べた住宅ローン返済の負担感(金利タイプ別)

(設問) 住宅ローンを借り入れた当初と比べて、住宅ローン返済の実質的な負担感は変わりましたか。



[住宅金融支援機構「住宅ローン利用者(2024年度以前借入者)調査(2025年10月調査)」より]

負担感が増えた理由としては、金利上昇の影響もあるものの(特に変動金利)、最も多いのは「物価が上昇して家計の支出が増えた」でした。

今後も、物価・金利とも上がりこそすれ下がることは当面なさそうで、住宅取得の動向への影響が気になるところです。

今月の  
 テーマ

「建築物着工統計等に見る平屋ニーズの高まり」

我が国は全国的に世帯が小規模化する傾向が長く続いてきたため、単身や夫婦だけの世帯が増え続けています。今も全体的な高齢化、未婚・晩婚化、熟年離婚など単身者等が増え、1世帯当たりの人数が減る傾向は強まる一方です。

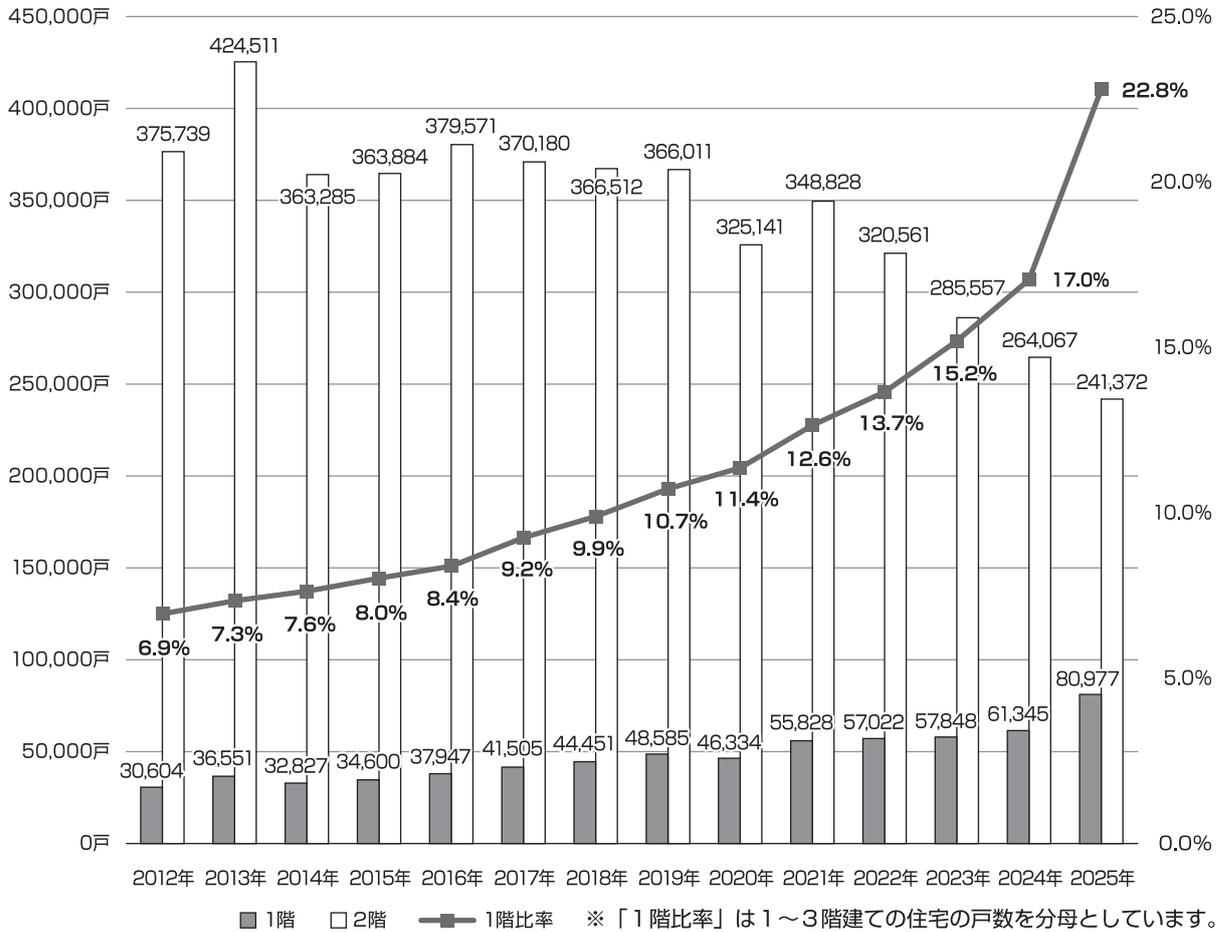
そうした環境を背景に、これまでは2階建てが当然のように建てられてきた住宅も、1階建ての平屋の存在感が増してきています。

住まう人の意識にも、実際の着工戸数にも明確に表れているこうした平屋へのニーズの高まりを、以下で見えていきます。

1. 着工統計に見る動向

住宅に特化した「住宅着工統計」では、建物の階数に関わる集計がされていないため、住宅以外も含めた「建築物着工統計」のうち、1～3階の専用住宅について集計しなおしたデータが下のグラフです。

新築住宅 1階建て（平屋）の棟数・比率の推移



【国土交通省『建築物着工統計』に基づき作成】

2012年から2025年の着工データを見ますと、2階建ての住宅は、この期間で最多の2013年の42万棟超から直近の2025年の24万棟へと、半減とは言わないまでも、それに近い大幅減少となっています。

ところが、平屋(1階建て)に限ってみますと、この14年間で3万棟から8万棟へと2.6倍以上も大幅に増えているのが分かります。

しかも、最新の2025年における平屋の着工棟数は、前年比で2万棟アップ(6万⇒8万、32%増)と普及が加速している印象です。

当然、平屋が住宅全体(1〜3階)に占める割合もウナギのぼりで、一本調子で右肩上りとなっており、さほど昔でもない2012年には7%程度だった平屋の割合が2025年には22.8%と、4棟に1棟は平屋となってしまうような勢いです。

## 2. ユーザーの意識における平屋の存在感

建築物の着工データからは、上記のように平屋へのシフトが徐々に進みつつあるのが明確になってきていますが、各種アンケートから見えるユーザー意識も確実に平屋へ向かいつつあります。

住宅展示場協議会が毎年「総合住宅展示場来場者アンケート」という調査を実施しています。全国の総合住宅展示場の来場客にアンケート協力を依頼する形で、住宅の計画や展示場の利用について実態を把握するためのものです。

基本的な項目としては、世帯主の年代や、平均年収・平均予算、住宅の建築予定時期、建築を計画した理由などを継続的に分析しています。

2025年の調査結果の一部を挙げると、以下のようなものでした。

- ✓ 展示場来場者は50歳以上と34歳未満が増加し、中間の35〜49歳が引き続き減少。
- ✓ 世帯年収と建築予算は今年も最高額を更新。
- ✓ 建築予定時期は「1年以内」「2年以内」を合わせると半数超。
- ✓ 計画の理由トップ3は「子供の成長」「現住居が借家なので」「現住居に不満・不備がある」。

こうした継続的な調査項目に加え、毎年テーマを決めた問いも用意されており、過去には以下のようなテーマがありました。

2024年「レジリエンス住宅について & ZEHへの意識・関心と採用意向について」

2023年「昨今の景気・社会動向と住まいづくりへの影響、およびZEHに対する認知・理解の現状と導入・採用意向について」

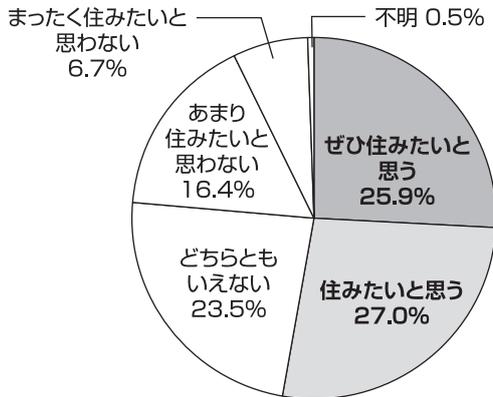
2022年「ZEHに対する認知・理解の実態と導入・採用意向、および夫婦の働き方と住まい方の最新動向」

そして、最新の2025年調査のテーマは「レジリエンス住宅 & 平屋住宅について」でした。

特に平屋に関する調査結果には興味深いものがあり、実に半数以上が「平屋に住みたい」と考えているとのこと。(「ぜひ住みたい」25.9%、「住みたい」27.0%)

2025年の着工データでは平屋が2割を超えているという結果に少し驚きもありましたが、このアンケート結果からすると、それほど意外なことではないようです。

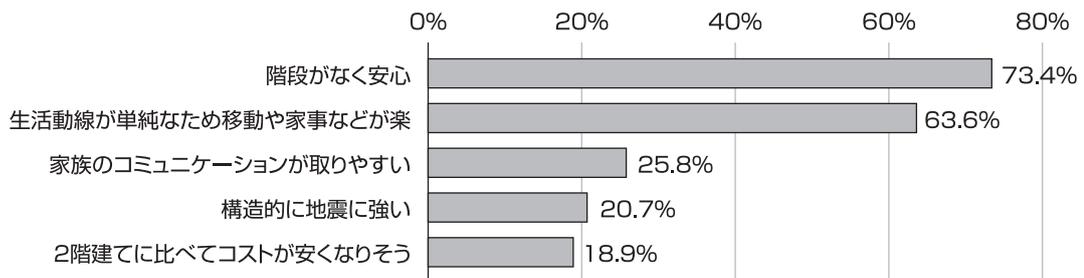
### 平屋住宅に住みたいと思うか



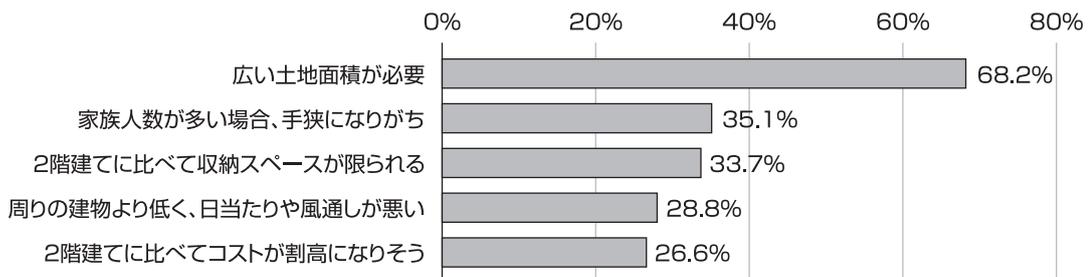
[住宅展示場協会「総合住宅展示場来場者アンケート」  
 2025 調査報告書に基づき作成]

さらに、平屋についてメリット・デメリットをそれぞれどう考えているかは、下のグラフの結果となりました。  
 (それぞれ上位5項目)

### 平屋住宅のメリット



### 平屋住宅のデメリット



[住宅展示場協会「総合住宅展示場来場者アンケート」2025 調査報告書に基づき作成]

平屋住宅に住むことのメリットとして、特に多く挙げられているのは、

「階段がなく安心」73.4%

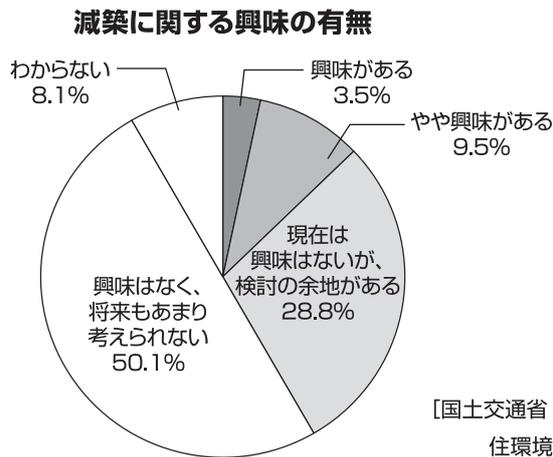
「生活動線が単純なため移動や家事などが楽」63.6%

で、ワンフロアになることで、主に階段を経由する2階との行き来がないことが、安全・安心感と体に負担がないと評価されています。

一方で、デメリットとして圧倒的に多いのは「広い土地面積が必要」であり、特に都会エリアではこの問題が平屋ニーズが実現することを阻む最大の要因になりそうです。

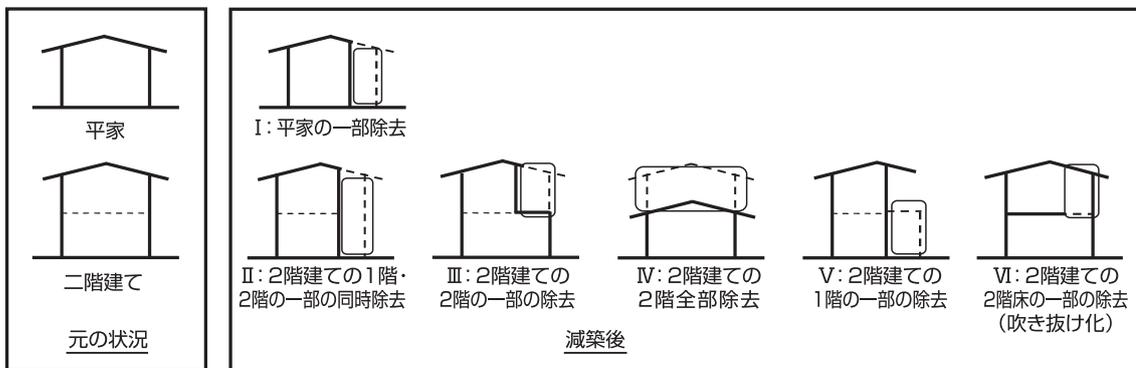
ここまで主に新築における平屋のニーズを見てきましたが、実際にはリフォームにおける「減築」の結果、平屋となるケースも今後増えてくるはずです。

調査時期は2012年と若干古いのですが、国土交通省が実施した「減築による地域性を継承した住宅・住環境の整備に関する研究」でも、その一端は垣間見え、2階建てを平屋にリフォームすることを含む減築に興味のある人（「将来は検討の余地あり」含む）は4割にのぼっています。



この国土交通省の調査では、平屋・2階建ての減築のしかたを以下の6つのパターンに類型化しており、減築といっても様々な形態を想定しておかなければいけないということです。

**減築のパターン**



【国土交通省『減築による地域性を継承した住宅・住環境の整備に関する研究』より】

**【平屋の減築】**

（パターンI）平屋において一部除去を行うパターン

**【2階建ての減築】**

- （パターンII）1、2階の一部を上下に同時に除去するパターン
- （パターンIII）1階はそのまま2階の一部だけを除去するパターン
- （パターンIV）2階建ての2階を全部除去し平屋化するパターン
- （パターンV）2階建ての1階の一部だけを除去するパターン
- （パターンVI）2階部分の床の一部を吹抜け化するパターン

既に、住宅メーカー各社も平屋商品の展開を増やしてきていますが、こうした減築や平屋に関するニーズを踏まえた提案等の対応は、新築だけでなくリフォーム（減築）においても拾っていないといけないということです。

匠総合法律事務所の法律基礎知識

**「令和8年4月1日から  
 改正トラック法（貨物自動車運送事業法）  
 が施行されます」**

（秋野弁護士）

令和7年6月11日に公布された「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和7年法律第60号）のうち、違法な白トラックに係る荷主等への規制やトラック事業者への委託次数の制限等に関する規定については、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令（令和7年政令第390号）に基づき、令和8年4月1日から施行されることとなりました。

改正法により、①荷主側が「白ナンバーのトラック」であると認識して有償で運送行為を発注した時点で違法行為となり得ること ②違法な「白ナンバーのトラック」に関わっているおそれや疑いのある荷主等が「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象となることとなります。

**1. 改正のポイントと荷主の責任**

令和8年4月1日施行の改正で、

- 貨物自動車運送事業の許可のない白ナンバー車が「他人の需要に応じて有償で貨物運送を行うこと」自体が既存法で違法であったところ、
- その有償運送を委託した荷主に対しても、貨物自動車運送事業法64条の罰金（100万円以下）が適用されるようになったのが最大のポイントです。

月に1～2回だけ運送してるけど、料金は燃料代だけであっても、有償性があれば、頻度に関係なく違法となります。また、取引先に頼まれて、毎週1回だけ運んでいるというものであっても、継続性があれば営業と見なされ、無許可営業に該当します。

**2. 建材販売店は特に注意を要します**

トラック不足から、緊急に材料を現場に運ばなければならない場合、白トラックに運んでもらっている建材販売店は多くいると考えられます。

荷主が「わざと・軽率な過失で」無許可運送を委託した場合、白トラ事業者だけでなく、荷主にも刑事責任が及ぶこととなるので、ビジネススキームの変換を要します。

匠総合法律事務所の法律基礎知識

「令和8年4月1日から  
 改正トラック法（貨物自動車運送事業法）  
 が施行されます」

（秋野弁護士）

### 3. 法施行にあたっての対応策

#### 選択肢1：緑ナンバー事業者への転換

白トラック業者が、一般貨物自動車運送事業の許可を取得し、車両を事業用（緑ナンバー）に切り替えれば、従来と同様に運賃を受け取りながら合法的に事業を継続できます。ただし、財産要件・車両数・運行管理者・整備管理者・営業所・車庫など多くの要件を満たす必要があり、小規模な白ナンバー事業者にとっては負担が大きいのが実情です。

#### 選択肢2：自家用有償運送の「許可」を活用

道路運送法78条3号に基づき、「公共の福祉の確保のためやむを得ない場合」に限り、自家用車（白ナンバー）を用いた有償運送の特別な許可制度があります。

近年はラストマイル対策として、貨物運送についても「一両あたり年間90日を上限」とする自家用有償貨物運送の許可が用意されており、繁忙期に限った有償運送が認められます。

ただし、利用できる地域・期間・台数・管理体制などが細かく決められており、「通常の宅配事業を通年で続ける」手段にはならず、あくまで限定的な補完策です。

#### 選択肢3：緑ナンバー事業者に従業員として雇用される

白ナンバー事業者が廃業し、トラック運送会社（緑ナンバー事業者）にドライバーとして雇用される形であれば、同じような業務内容を続けつつ、法令違反を回避できます。

#### 選択肢4：白ナンバー車は「自家用」に徹し、運送以外の仕事を組み立てる

荷主構内のピッキング・倉庫作業・荷役作業など、「自動車による貨物運送」には当たらない業務に特化することで、白ナンバー規制の対象外の仕事を続けることは可能です。ただし、少しでも対価をもらって荷物を運ぶ実態があれば「有償運送」と評価され得るため、ルート配送・ラストマイル配送などを白ナンバーで続けることは避ける必要があります。

車両の名義だけ緑ナンバー事業者に移して、実態は白ナンバー事業者が運営する「名義貸し」は、運送事業者側も処分対象になるため厳禁です。

### 4. 「ごまかし」は最大のリスク

白ナンバー車を保有したまま「運賃相当」の支払いを別名目（業務委託料・アルバイト代など）に置き換えるだけで対応しようとするケースや実質的には「貨物の有償運送」を継続しているのに、書面上だけ「荷役補助」「倉庫内作業」などと表示するケースが発生することを心配しています。

名目ではなく「実態」が運送事業かどうかで判断されるため、上記のようなケースは、いずれもは適法化できず、NGです。

対応については、きちんと弁護士による法律相談を受け、万全の対応をしていきましょう。