
軽自動車の使用実態調査報告書

2016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 軽自動車特別委員会では、軽自動車の使用実態と社会的な位置づけを把握するために、「軽自動車の使用実態調査」を昭和56年から隔年で実施しております。このたび、平成27年度の調査結果がまとまりましたので、ご報告申し上げます。

今回は、これまでの調査で継続的に実施している軽自動車の使用実態の変化と、「地方・高齢者・女性・若者における軽自動車の位置づけ」「ダウンサイジング層の実態」に加え、軽自動車を中心とする「小さい車が持つ魅力点」、「軽自動車の安全性評価の変化」および「税制変更による影響」にスポットを当て調査・分析を行いました。各テーマを分析するにあたり、実態をより詳細に明らかにするためWEB調査ならびにインタビュー調査を実施し意識の深堀りをいたしました。

調査結果からは、軽自動車ユーザーの高齢化、使用年数の長期化などが進行している実態に加えて、交通が不便な地方部、運転が苦手な女性や若者、あるいは高齢者にとって軽自動車がなくてはならない生活必需品であることが再認識できました。

また、軽自動車ユーザーは道路事情や使用状況に適した小さなボディサイズに加え、自動ブレーキなどの安全装備搭載拡大による安全イメージの向上が魅力となり、賢い選択として軽自動車が購入されていることが把握できました。

この報告書が、軽自動車への理解をより一層深めていただくための一助となれば幸いです。

最後に、ご多用中にもかかわらず、この調査研究に参画いただき、熱心かつ積極的に討議に取り組んでいただきました軽自動車調査分科会の委員の方々、ならびに(株)ジェイ・エム・アール生活総合研究所のスタッフの皆様の尽力に深く感謝申し上げます。

平成28年3月

一般社団法人日本自動車工業会

軽自動車特別委員会 軽自動車企画部会

(部会長会社 スズキ株式会社)

軽自動車調査分科会

(分科会長会社 ダイハツ工業株式会社)

目次

■調査背景	4
■調査設計	5
■調査結果の要約	12
I. 軽自動車の使用と購買実態	20
1. 軽乗用系	
(1) 保有車特性	21
(2) ユーザー属性	22
(3) 使用状況	23
(4) 併有状況	24
(5) 購入形態	25
(6) 軽自動車を選択する理由	26
(7) 次期購入意向	27
2. 軽キャブバン	
(1) 保有車特性	28
(2) ユーザー属性	29
(3) 使用状況	30
(4) 併有状況	31
(5) 購入形態	32
(6) 軽自動車を選択する理由	33
(7) 次期購入意向	34
3. 軽トラック	
(1) 保有車特性	35
(2) ユーザー属性	36
(3) 使用状況	37
(4) 併有状況	38
(5) 購入形態	39
(6) 軽自動車を選択する理由	40
(7) 次期購入意向	41
II. 地域別にみた軽自動車の社会的役割	42
1. 地域別の軽自動車普及率	
(1) 都道府県別 普及率	43
(2) 人口規模別 軽自動車保有比率	44
2. 生活環境	
(1) 公共交通機関の利便性と道路状況	45
(2) 公共施設へのアクセス	46
(3) 通勤・通学、買い物の状況	47
3. ユーザー層の特徴	
(1) 基本属性	48
(2) 車保有状況	49
(3) 購入形態	50
4. 軽自動車の必要性	
(1) 使用実態	51
(2) 軽自動車の役割	52

Ⅲ. 軽自動車を必要とする層	53	Ⅴ. 小さい車が持つ魅力点	72
1. 女性		1. 小さい車の魅力	
(1) 女性ユーザーと車の必要度	54	(1) サイズメリット	73
(2) 軽自動車の使用頻度と用途	55	(2) サイズメリットの背景	75
(3) 軽自動車の利用シーン	56	2. 軽自動車の魅力	
(4) 軽自動車の満足度と背景	57	(1) 軽自動車に対する意識	76
2. 高齢者		(2) 軽自動車の印象と評価	77
(1) 高齢者ユーザーと車の必要度	58	(3) 軽自動車のイメージ	80
(2) 軽自動車の使用頻度と用途	59	(4) 軽自動車のメリット	81
(3) 今後の利用意向	60	Ⅵ. 安全性能の評価	83
(4) 軽自動車の選択理由	61	1. 軽自動車の安全性イメージ変化	84
3. 若者		2. 機能・技術認知浸透状況	85
(1) 若者ユーザーと車の必要度	62	3. 機能・技術への期待	
(2) 軽自動車の使用頻度と用途	63	(1) 信頼度と購入意向	86
(3) 軽自動車に対する意識	64	(2) 機能・技術の購入寄与	87
(4) 今後の自動車選択	65	Ⅶ. 税制の変更による影響	88
Ⅳ. 軽自動車へのダウンサイジング層	66	1. 税制の変更による行動変化	89
1. ダウンサイジング層の特性		(1) 消費税8%への増税による影響	89
(1) 基本プロフィール	67	(2) 軽自動車税増税の認知と負担感	90
(2) 基本プロフィールの変化	68	(3) 軽自動車税増税による需要への影響	91
(3) 保有車と購入状況	69	(4) 消費税10%への増税の影響	92
2. 軽自動車ユーザーの流出入	70	(5) 税制がきっかけで購入した層	93
		2. 税制の変更による意識変化	94

< 付属資料 >

■ 基本クロス集計表	96
------------	----

■ 調査背景

軽自動車の保有台数は年々拡大しており、2015年3月末時点で2900万台を超えている。

本調査は、日本自動車工業会 軽自動車特別委員会において、1981年より継続的に行われており、軽自動車の使用状況や軽自動車ユーザーの生活意識、購買行動等の実態から、軽自動車が果たしている社会的な役割や位置付けを明らかにすることを目的とする。

また、変動しつつある社会経済において、今後の軽自動車の一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料としての活用を想定する。

今回の調査では、調査・分析の視点として、以下の7つの課題を設定し、報告書を編集した。

- I. 軽自動車の使用と購買実態
- II. 地域別にみた軽自動車の社会的役割
- III. 軽自動車を必要とする層
- IV. 軽自動車へのダウンサイジング層
- V. 小さい車が持つ魅力点
- VI. 安全性能の評価
- VII. 税制の変更による影響

7つの分析課題を明らかにするため、3つの調査研究を行った。

①全国訪問留置調査

軽自動車の使用・選好の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料を得るために、全国の自家用軽四輪自動車を保有する世帯及び事業所を対象に訪問留置調査を実施した。

②WEB調査(インターネット調査)

軽自動車市場の拡大可能性と市場拡大の条件を探るために、軽自動車・普通乗用車ユーザーを対象としたWEB調査を実施した。

③インタビュー調査(FGI:フォーカス・グループ・インタビュー)

軽自動車の直近購入層の生活・消費スタイルやクルマ意識・選択のプロセスを明らかにすることで軽自動車市場の今後の方向性を見るために、インタビュー調査を実施した。

調査の企画・立案、調査結果の分析・検討は軽自動車調査分科会があたり、実査・集計・分析および報告書作成は(株)ジェイ・エム・アール生活総合研究所に委託した。

軽調査分科会 参画会社

分科会主査 ダイハツ工業株式会社

委員 スズキ株式会社

〃 トヨタ自動車株式会社

〃 日産自動車株式会社

〃 富士重工業株式会社

〃 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

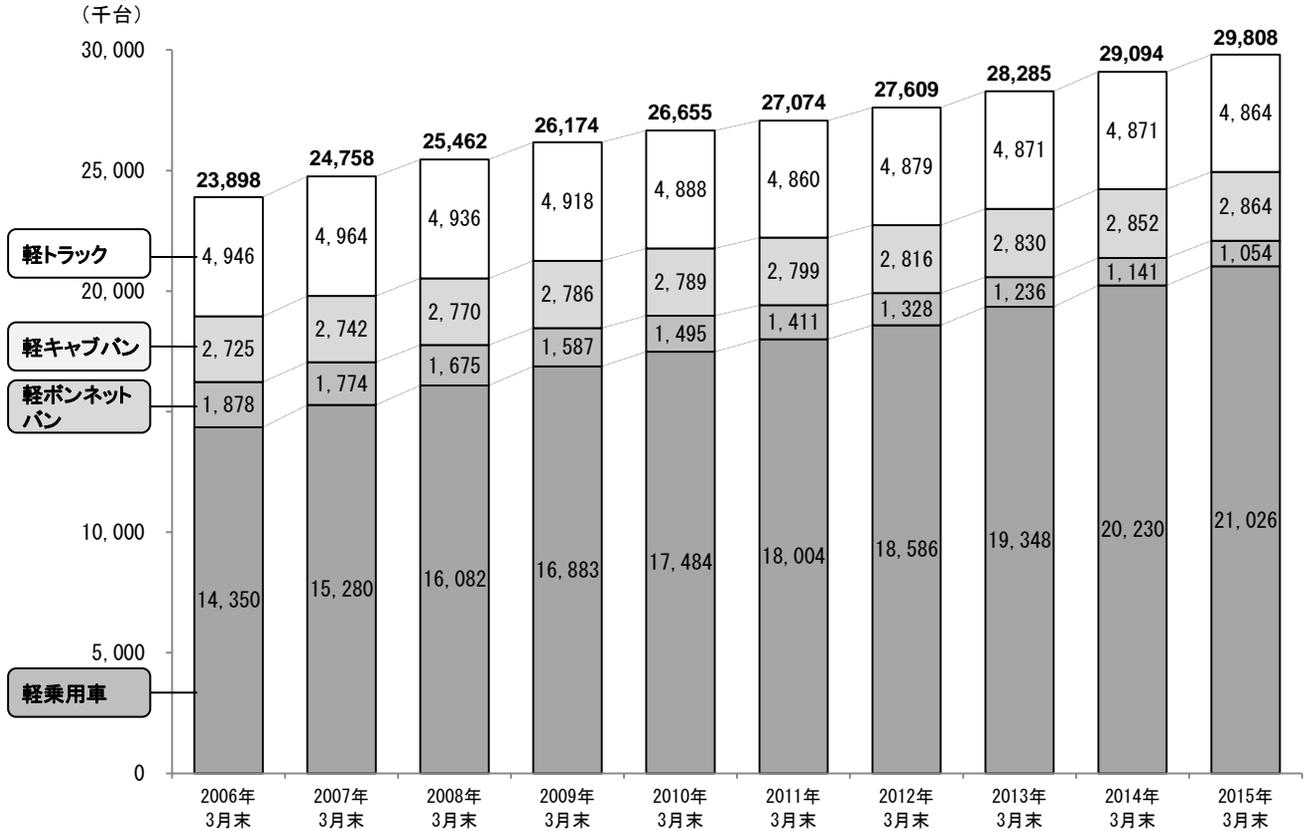
委託先 株式会社ジェイ・エム・アール生活総合研究所

■ 調査背景

軽自動車保有台数の推移

- 軽自動車の保有台数は、2015年3月末で2981万台。継続的に伸長している。
- 軽乗用系(軽乗用車+軽ボンネットバン)は、2015年3月末で2208万台。内訳をみると、軽乗用車は継続的に増加、軽ボンネットバンは継続的に減少している。
- 軽商用系(軽キャブバン+軽トラック)は、2015年3月末で773万台。前年に対して、軽キャブバンは微増、軽トラックは微減となった。

図表: 軽自動車保有台数 推移



	2006年3月末	2007年3月末	2008年3月末	2009年3月末	2010年3月末	2011年3月末	2012年3月末	2013年3月末	2014年3月末	2015年3月末
軽自動車全体	23,898	24,758	25,462	26,174	26,655	27,074	27,609	28,285	29,094	29,808
	+3.5	+3.6	+2.8	+2.8	+1.8	+1.6	+2.0	+2.4	+2.9	+2.5
乗用系	16,228	17,054	17,757	18,470	18,978	19,415	19,914	20,584	21,371	22,080
	+4.8	+5.1	+4.1	+4.0	+2.8	+2.3	+2.6	+3.4	+3.8	+3.3
軽乗用車	14,350	15,280	16,082	16,883	17,484	18,004	18,586	19,348	20,230	21,026
	+6.2	+6.5	+5.2	+5.0	+3.6	+3.0	+3.2	+4.1	+4.6	+3.9
軽ボンネットバン	1,878	1,774	1,675	1,587	1,495	1,411	1,328	1,236	1,141	1,054
	▲4.6	▲5.5	▲5.6	▲5.3	▲5.8	▲5.6	▲5.9	▲6.9	▲7.7	▲7.6
商用系	7,671	7,706	7,706	7,704	7,677	7,659	7,695	7,701	7,723	7,728
	+0.8	+0.5	+0.0	-0.0	▲0.4	▲0.2	+0.5	+0.1	+0.3	+0.1
軽キャブバン	2,725	2,742	2,770	2,786	2,789	2,799	2,816	2,830	2,852	2,864
	+1.3	+0.6	+1.0	+0.6	+0.1	+0.4	+0.6	+0.5	+0.8	+0.4
軽トラック	4,946	4,964	4,936	4,918	4,888	4,860	4,879	4,871	4,871	4,864
	+0.4	+0.4	▲0.6	▲0.4	▲0.6	▲0.6	+0.4	▲0.2	+0.0	▲0.1

※ 百の位を四捨五入しているため、合計数が合わない場合がある

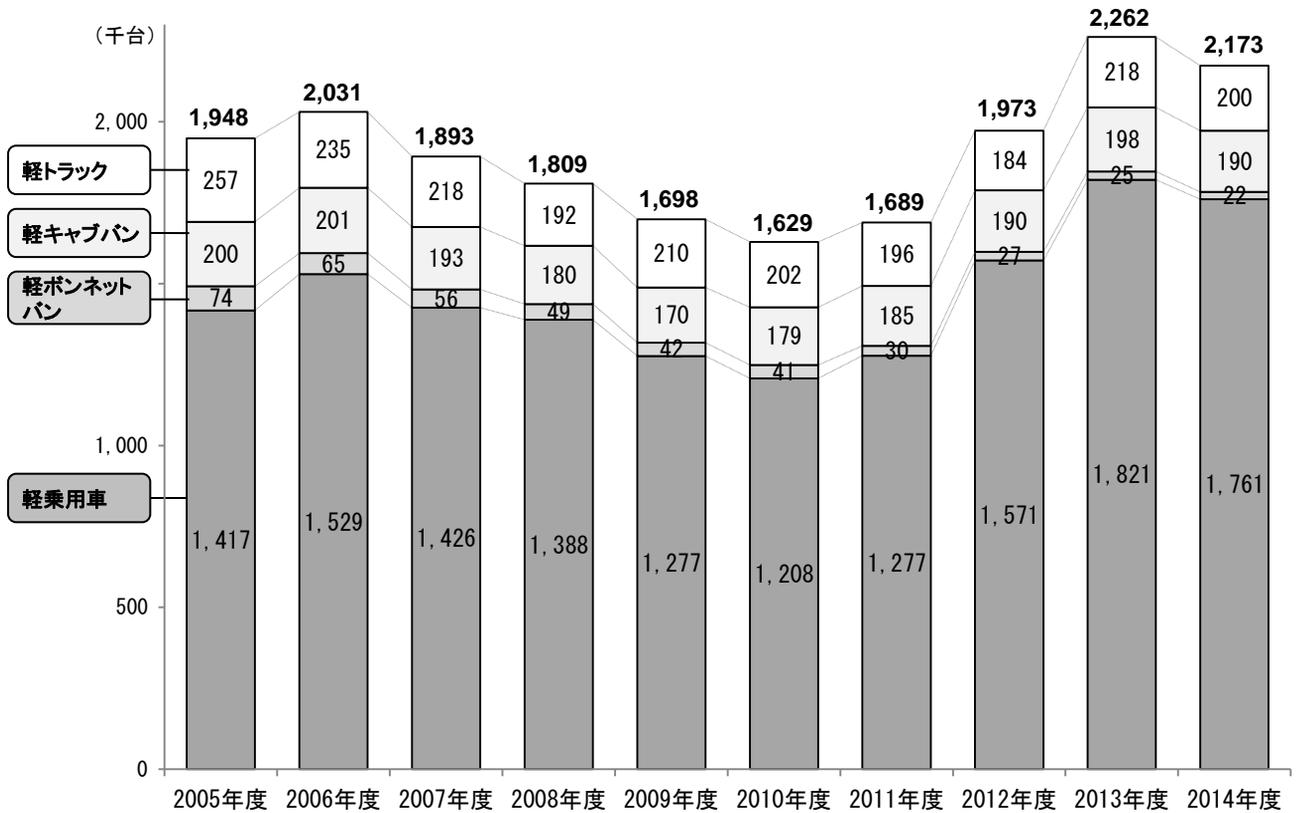
出所: (社) 全国軽自動車協会連合会

■ 調査背景

軽自動車 販売台数の推移

- 軽自動車の販売台数は、2014年度217万台。2012年度は、エコカー補助金や相次ぐ新型車投入等を背景に対前年比+16.8%、2013年度は消費増税前の駆け込み需要により前年比+14.7%の成長となった。2014年度は、主に消費増税後の反動減により前年比-3.9%と減少した。
- 軽乗用系（軽乗用車+軽ボンネットバン）は、2014年度178万台。対前年比-3.4%と減少した。
- 軽商用系（軽キャブバン+軽トラック）は、2014年度39万台。対前年比-6.3%と減少した。

図表：軽自動車販売台数 推移



上段：販売台数(千台) 下段：前年比(%)

	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
軽自動車全体	1,948	2,031	1,893	1,809	1,698	1,629	1,689	1,973	2,262	2,173
	+3.6	+4.2	▲6.8	▲4.4	▲6.1	▲6.1	+3.7	+16.8	+14.7	▲3.9
乗用系	1,492	1,594	1,482	1,437	1,318	1,248	1,308	1,598	1,846	1,783
	+4.1	+6.9	▲7.0	▲3.1	▲8.3	▲5.3	+4.8	+22.2	+15.5	▲3.4
軽乗用車	1,417	1,529	1,426	1,388	1,277	1,208	1,277	1,571	1,821	1,761
	+4.6	+7.9	▲6.8	▲2.6	▲8.1	▲5.4	+5.8	+23.0	+15.9	▲3.3
軽ボンネットバン	74	65	56	49	42	41	30	27	25	22
	▲4.6	▲12.4	▲13.2	▲14.1	▲14.5	▲2.1	▲25.4	▲11.7	▲6.6	▲11.1
商用系	457	436	411	372	380	380	381	375	416	390
	+2.1	▲4.5	▲5.9	▲9.5	+2.2	+0.1	+0.2	▲1.7	+10.9	▲6.3
軽キャブバン	200	201	193	180	170	179	185	190	198	190
	+6.2	+0.9	▲4.2	▲7.0	▲5.3	+5.2	+3.4	+2.9	+4.0	▲4.2
軽トラック	257	235	218	192	210	202	196	184	218	200
	▲0.9	▲8.6	▲7.3	▲11.6	+9.2	▲4.1	▲2.7	▲6.1	+18.2	▲7.9

※ 百の位を四捨五入しているため、合計数が合わない場合がある

出所：(社)全国軽自動車協会連合会

■ 調査設計 [①全国訪問留置調査]

狙い	軽自動車の使用・選好の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料を得る																																																																																																																																																																				
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 軽自動車の使用・購買の実態と時系列変化を明らかにする 2. 地域による軽自動車の社会的役割の差異と時系列変化を明らかにする 																																																																																																																																																																				
調査方法	<p>【調査期間】 2015年5月10日～6月10日</p> <p>【調査手法】 訪問留置調査</p> <p>【調査地域】 全国</p> <p>【調査対象者】 軽四輪自動車を保有する世帯及び事業所</p> <p>【回収結果】</p> <table border="1" data-bbox="258 959 1190 1736"> <thead> <tr> <th rowspan="2">人口区分</th> <th rowspan="2">対象車</th> <th colspan="2">保有全体(新中古込み) ※母集団</th> <th rowspan="2">地点数</th> <th rowspan="2">回収目標</th> <th rowspan="2">回収結果</th> </tr> <tr> <th>全体</th> <th>各層別構成比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">全体</td> <td>車種合計</td> <td>29,393,514</td> <td>100.0%</td> <td>200</td> <td>3,000</td> <td>3,053</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>20,989,009</td> <td>71.4%</td> <td></td> <td>1,681</td> <td>1,709</td> </tr> <tr> <td>軽ボンバン</td> <td>1,003,307</td> <td>3.4%</td> <td></td> <td>402</td> <td>406</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>2,793,872</td> <td>9.5%</td> <td></td> <td>407</td> <td>423</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>4,607,326</td> <td>15.7%</td> <td></td> <td>510</td> <td>515</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">100万人以上の都市</td> <td>車種合計</td> <td>2,412,489</td> <td>100.0%</td> <td>38</td> <td>570</td> <td>575</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>1,715,378</td> <td>71.1%</td> <td></td> <td>304</td> <td>310</td> </tr> <tr> <td>軽ボンバン</td> <td>104,872</td> <td>4.3%</td> <td></td> <td>76</td> <td>72</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>381,669</td> <td>15.8%</td> <td></td> <td>114</td> <td>116</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>210,570</td> <td>8.7%</td> <td></td> <td>76</td> <td>77</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">30～100万人未満の都市</td> <td>車種合計</td> <td>6,012,302</td> <td>100.0%</td> <td>43</td> <td>645</td> <td>659</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>4,563,860</td> <td>75.9%</td> <td></td> <td>384</td> <td>385</td> </tr> <tr> <td>軽ボンバン</td> <td>213,985</td> <td>3.6%</td> <td></td> <td>89</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>586,562</td> <td>9.8%</td> <td></td> <td>87</td> <td>93</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>647,895</td> <td>10.8%</td> <td></td> <td>85</td> <td>89</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">10～30万人未満の都市</td> <td>車種合計</td> <td>7,662,018</td> <td>100.0%</td> <td>42</td> <td>630</td> <td>634</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>5,681,589</td> <td>74.2%</td> <td></td> <td>377</td> <td>379</td> </tr> <tr> <td>軽ボンバン</td> <td>267,180</td> <td>3.5%</td> <td></td> <td>84</td> <td>84</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>687,056</td> <td>9.0%</td> <td></td> <td>86</td> <td>89</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>1,026,193</td> <td>13.4%</td> <td></td> <td>83</td> <td>82</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">10万人未満の市及び郡部</td> <td>車種合計</td> <td>13,306,705</td> <td>100.0%</td> <td>77</td> <td>1,155</td> <td>1,185</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>9,028,182</td> <td>67.8%</td> <td></td> <td>616</td> <td>635</td> </tr> <tr> <td>軽ボンバン</td> <td>417,270</td> <td>3.1%</td> <td></td> <td>153</td> <td>158</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>1,138,585</td> <td>8.6%</td> <td></td> <td>120</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>2,722,668</td> <td>20.5%</td> <td></td> <td>266</td> <td>267</td> </tr> </tbody> </table> <p>【ウェイト補正】 集計にあたっては、以下の2段階のウェイト補正を行っている。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> $\text{補正值 1} = \frac{\text{調査地点別車種別母集団}}{\text{調査地点別車種別回収数}}$ $\text{補正值 2} = \frac{\text{層別車種別母集団}}{\text{調査地点層別車種別母集団計}} \times \text{補正值 1}$ </div>	人口区分	対象車	保有全体(新中古込み) ※母集団		地点数	回収目標	回収結果	全体	各層別構成比	全体	車種合計	29,393,514	100.0%	200	3,000	3,053	軽乗用車	20,989,009	71.4%		1,681	1,709	軽ボンバン	1,003,307	3.4%		402	406	軽キャブバン	2,793,872	9.5%		407	423	軽トラック	4,607,326	15.7%		510	515	100万人以上の都市	車種合計	2,412,489	100.0%	38	570	575	軽乗用車	1,715,378	71.1%		304	310	軽ボンバン	104,872	4.3%		76	72	軽キャブバン	381,669	15.8%		114	116	軽トラック	210,570	8.7%		76	77	30～100万人未満の都市	車種合計	6,012,302	100.0%	43	645	659	軽乗用車	4,563,860	75.9%		384	385	軽ボンバン	213,985	3.6%		89	92	軽キャブバン	586,562	9.8%		87	93	軽トラック	647,895	10.8%		85	89	10～30万人未満の都市	車種合計	7,662,018	100.0%	42	630	634	軽乗用車	5,681,589	74.2%		377	379	軽ボンバン	267,180	3.5%		84	84	軽キャブバン	687,056	9.0%		86	89	軽トラック	1,026,193	13.4%		83	82	10万人未満の市及び郡部	車種合計	13,306,705	100.0%	77	1,155	1,185	軽乗用車	9,028,182	67.8%		616	635	軽ボンバン	417,270	3.1%		153	158	軽キャブバン	1,138,585	8.6%		120	125	軽トラック	2,722,668	20.5%		266	267
人口区分	対象車			保有全体(新中古込み) ※母集団					地点数	回収目標		回収結果																																																																																																																																																									
		全体	各層別構成比																																																																																																																																																																		
全体	車種合計	29,393,514	100.0%	200	3,000	3,053																																																																																																																																																															
	軽乗用車	20,989,009	71.4%		1,681	1,709																																																																																																																																																															
	軽ボンバン	1,003,307	3.4%		402	406																																																																																																																																																															
	軽キャブバン	2,793,872	9.5%		407	423																																																																																																																																																															
	軽トラック	4,607,326	15.7%		510	515																																																																																																																																																															
100万人以上の都市	車種合計	2,412,489	100.0%	38	570	575																																																																																																																																																															
	軽乗用車	1,715,378	71.1%		304	310																																																																																																																																																															
	軽ボンバン	104,872	4.3%		76	72																																																																																																																																																															
	軽キャブバン	381,669	15.8%		114	116																																																																																																																																																															
	軽トラック	210,570	8.7%		76	77																																																																																																																																																															
30～100万人未満の都市	車種合計	6,012,302	100.0%	43	645	659																																																																																																																																																															
	軽乗用車	4,563,860	75.9%		384	385																																																																																																																																																															
	軽ボンバン	213,985	3.6%		89	92																																																																																																																																																															
	軽キャブバン	586,562	9.8%		87	93																																																																																																																																																															
	軽トラック	647,895	10.8%		85	89																																																																																																																																																															
10～30万人未満の都市	車種合計	7,662,018	100.0%	42	630	634																																																																																																																																																															
	軽乗用車	5,681,589	74.2%		377	379																																																																																																																																																															
	軽ボンバン	267,180	3.5%		84	84																																																																																																																																																															
	軽キャブバン	687,056	9.0%		86	89																																																																																																																																																															
	軽トラック	1,026,193	13.4%		83	82																																																																																																																																																															
10万人未満の市及び郡部	車種合計	13,306,705	100.0%	77	1,155	1,185																																																																																																																																																															
	軽乗用車	9,028,182	67.8%		616	635																																																																																																																																																															
	軽ボンバン	417,270	3.1%		153	158																																																																																																																																																															
	軽キャブバン	1,138,585	8.6%		120	125																																																																																																																																																															
	軽トラック	2,722,668	20.5%		266	267																																																																																																																																																															

■ 調査設計 [②WEB調査1]

狙い	自動車ユーザーの意識や車選択から軽自動車ユーザーの特徴を明らかにすること、各政策による今後の軽自動車市場への影響を確認し、時系列調査の補足資料とする。																																																																																																																																																																														
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 軽自動車の存在意義はどのようなものか 2. ダウンサイズ/リサイズ層はいかにして起きるのか 3. 法規・税制改正は、ユーザーの意識・行動にどんな影響を及ぼすか 4. 小さな車が持つ魅力点とはどのようなものか 5. 軽自動車の安全性や環境性能への期待や興味はどのようにになっているか 																																																																																																																																																																														
調査方法	<p>【調査期間】 2015年9月25日～9月29日</p> <p>【調査手法】 自記式WEB質問紙調査(インターネット調査)</p> <p>【調査対象者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国20-79歳男女個人 ・普通自動車免許保有者 ・軽自動車及び普通乗用車を主運転車として所有されている方 ・主運転者7年内新車購入者 <p>【回収結果とウェイト補正】</p> <table border="1" data-bbox="262 959 1318 1638"> <thead> <tr> <th colspan="4"></th> <th>母集団 構成比 %</th> <th>本調査 回収結果 S</th> <th>構成比 %</th> <th>ウェイト バック値</th> <th>WB補正後 S</th> <th>構成比 %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">全体</td> <td>100.0</td> <td>1120</td> <td>100.0</td> <td>-</td> <td>1120</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="12">軽自動車</td> <td rowspan="6">三大都市圏</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>1.4</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.297540</td> <td>16</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>1.8</td> <td>54</td> <td>4.8</td> <td>0.379639</td> <td>21</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.2</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.468625</td> <td>25</td> <td>2.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>2.4</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.505817</td> <td>27</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>3.7</td> <td>54</td> <td>4.8</td> <td>0.766578</td> <td>41</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.6</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.550448</td> <td>29</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">三大都市圏 以外</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>2.2</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.468625</td> <td>25</td> <td>2.2</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>1.9</td> <td>54</td> <td>4.8</td> <td>0.401541</td> <td>22</td> <td>1.9</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.8</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.595079</td> <td>32</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>4.7</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.989319</td> <td>52</td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>5.8</td> <td>54</td> <td>4.8</td> <td>1.197321</td> <td>65</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>3.6</td> <td>53</td> <td>4.7</td> <td>0.766165</td> <td>41</td> <td>3.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="10">普通自動車</td> <td rowspan="4">三大都市圏</td> <td rowspan="2">男性</td> <td>20-49歳</td> <td>14.4</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>2.689486</td> <td>161</td> <td>14.4</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>15.4</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>2.883230</td> <td>173</td> <td>15.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">女性</td> <td>20-49歳</td> <td>3.7</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>0.694221</td> <td>42</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>3.8</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>0.700707</td> <td>42</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">三大都市圏 以外</td> <td rowspan="2">男性</td> <td>20-49歳</td> <td>9.2</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>1.710682</td> <td>103</td> <td>9.2</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>11.3</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>2.108897</td> <td>127</td> <td>11.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">女性</td> <td>20-49歳</td> <td>3.2</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>0.601740</td> <td>36</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>3.8</td> <td>60</td> <td>5.4</td> <td>0.707037</td> <td>42</td> <td>3.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>※居住エリア区分</p> <p>①三大都市圏(以下3つの都市圏居住者) 首都圏-東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、群馬県、栃木県、茨城県、山梨県 中京圏-愛知県、岐阜県、三重県 近畿圏-大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県</p> <p>②三大都市圏以外(上記以外の地域の居住者)</p> <p>【ウェイト補正の考えかた】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車: 留置調査の構成比を母集団としてウェイトバックを作成。 ・普通自動車: 調査会社の免許保有モニターのうち普通自動車保有モニターから、免許保有者のうち普通自動車保有率を推定し、免許保有人口に乗じて普通自動車保有台数を推定。普通自動車保有台比率を母集団としてウェイトバックを作成。 					母集団 構成比 %	本調査 回収結果 S	構成比 %	ウェイト バック値	WB補正後 S	構成比 %	全体				100.0	1120	100.0	-	1120	100.0	軽自動車	三大都市圏	男性	20-39歳	1.4	53	4.7	0.297540	16	1.4	40-59歳	1.8	54	4.8	0.379639	21	1.8	60-79歳	2.2	53	4.7	0.468625	25	2.2	女性	20-39歳	2.4	53	4.7	0.505817	27	2.4	40-59歳	3.7	54	4.8	0.766578	41	3.7	60-79歳	2.6	53	4.7	0.550448	29	2.6	三大都市圏 以外	男性	20-39歳	2.2	53	4.7	0.468625	25	2.2	40-59歳	1.9	54	4.8	0.401541	22	1.9	60-79歳	2.8	53	4.7	0.595079	32	2.8	女性	20-39歳	4.7	53	4.7	0.989319	52	4.7	40-59歳	5.8	54	4.8	1.197321	65	5.8	60-79歳	3.6	53	4.7	0.766165	41	3.6	普通自動車	三大都市圏	男性	20-49歳	14.4	60	5.4	2.689486	161	14.4	50-79歳	15.4	60	5.4	2.883230	173	15.4	女性	20-49歳	3.7	60	5.4	0.694221	42	3.7	50-79歳	3.8	60	5.4	0.700707	42	3.8	三大都市圏 以外	男性	20-49歳	9.2	60	5.4	1.710682	103	9.2	50-79歳	11.3	60	5.4	2.108897	127	11.3	女性	20-49歳	3.2	60	5.4	0.601740	36	3.2	50-79歳	3.8	60	5.4	0.707037	42	3.8
				母集団 構成比 %	本調査 回収結果 S	構成比 %	ウェイト バック値	WB補正後 S	構成比 %																																																																																																																																																																						
全体				100.0	1120	100.0	-	1120	100.0																																																																																																																																																																						
軽自動車	三大都市圏	男性	20-39歳	1.4	53	4.7	0.297540	16	1.4																																																																																																																																																																						
			40-59歳	1.8	54	4.8	0.379639	21	1.8																																																																																																																																																																						
			60-79歳	2.2	53	4.7	0.468625	25	2.2																																																																																																																																																																						
		女性	20-39歳	2.4	53	4.7	0.505817	27	2.4																																																																																																																																																																						
			40-59歳	3.7	54	4.8	0.766578	41	3.7																																																																																																																																																																						
			60-79歳	2.6	53	4.7	0.550448	29	2.6																																																																																																																																																																						
	三大都市圏 以外	男性	20-39歳	2.2	53	4.7	0.468625	25	2.2																																																																																																																																																																						
			40-59歳	1.9	54	4.8	0.401541	22	1.9																																																																																																																																																																						
			60-79歳	2.8	53	4.7	0.595079	32	2.8																																																																																																																																																																						
		女性	20-39歳	4.7	53	4.7	0.989319	52	4.7																																																																																																																																																																						
			40-59歳	5.8	54	4.8	1.197321	65	5.8																																																																																																																																																																						
			60-79歳	3.6	53	4.7	0.766165	41	3.6																																																																																																																																																																						
普通自動車	三大都市圏	男性	20-49歳	14.4	60	5.4	2.689486	161	14.4																																																																																																																																																																						
			50-79歳	15.4	60	5.4	2.883230	173	15.4																																																																																																																																																																						
		女性	20-49歳	3.7	60	5.4	0.694221	42	3.7																																																																																																																																																																						
			50-79歳	3.8	60	5.4	0.700707	42	3.8																																																																																																																																																																						
	三大都市圏 以外	男性	20-49歳	9.2	60	5.4	1.710682	103	9.2																																																																																																																																																																						
			50-79歳	11.3	60	5.4	2.108897	127	11.3																																																																																																																																																																						
		女性	20-49歳	3.2	60	5.4	0.601740	36	3.2																																																																																																																																																																						
			50-79歳	3.8	60	5.4	0.707037	42	3.8																																																																																																																																																																						

■ 調査設計 [③WEB調査2]

狙い	軽自動車ユーザーにおいて、軽自動車増税によってどのような駆け込み効果があったのかを明らかにし、増税の影響を把握する。																																																																																																																																				
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 税制改定、特に軽自動車税増税による影響の定量的把握 2. その影響を裏付ける背景要因や意識の抽出 																																																																																																																																				
調査方法	<p>【調査期間】 2015年9月18日～9月25日</p> <p>【調査手法】 自記式WEB質問紙調査(インターネット調査)</p> <p>【調査対象者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・20～79歳男女個人 ・普通自動車免許保有者 ・軽自動車新車購入者 ・2014年1月～2015年3月購入者 <p>【回収結果とウェイト補正】</p> <table border="1" data-bbox="262 959 1300 1411"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>母集団</th> <th>構成比</th> <th>回収結果</th> <th>構成比</th> <th>ウェイト</th> <th>WB補正後</th> <th>構成比</th> </tr> <tr> <th colspan="3"></th> <th>S</th> <th>%</th> <th>S</th> <th>%</th> <th>バック値</th> <th>S</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">全体</td> <td>9322801</td> <td>100.0</td> <td>1442</td> <td>100.0</td> <td>-</td> <td>1442</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">三大都市</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>559415</td> <td>6.0</td> <td>42</td> <td>2.9</td> <td>2.0602</td> <td>87</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>609080</td> <td>6.5</td> <td>142</td> <td>9.8</td> <td>0.6634</td> <td>94</td> <td>6.5</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>717856</td> <td>7.7</td> <td>105</td> <td>7.3</td> <td>1.0575</td> <td>111</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>312048</td> <td>3.3</td> <td>78</td> <td>5.4</td> <td>0.6188</td> <td>48</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>509485</td> <td>5.5</td> <td>136</td> <td>9.4</td> <td>0.5794</td> <td>79</td> <td>5.5</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>183029</td> <td>2.0</td> <td>21</td> <td>1.5</td> <td>1.3481</td> <td>28</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">三大都市 以外</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>1439664</td> <td>15.4</td> <td>134</td> <td>9.3</td> <td>1.6618</td> <td>223</td> <td>15.4</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>955078</td> <td>10.2</td> <td>192</td> <td>13.3</td> <td>0.7694</td> <td>148</td> <td>10.2</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>1523309</td> <td>16.3</td> <td>158</td> <td>11.0</td> <td>1.4912</td> <td>236</td> <td>16.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>569741</td> <td>6.1</td> <td>138</td> <td>9.6</td> <td>0.6386</td> <td>88</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>780919</td> <td>8.4</td> <td>164</td> <td>11.4</td> <td>0.7365</td> <td>121</td> <td>8.4</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>1163177</td> <td>12.5</td> <td>132</td> <td>9.2</td> <td>1.3630</td> <td>180</td> <td>12.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※居住エリア区分 ①三大都市圏(以下3つの地域の居住者) 東京都、愛知県、大阪府 ②三大都市圏以外(上記以外の地域の居住者)</p> <p>【ウェイト補正の考えかた】 スクリーニング調査結果の「免許人口からの軽自動車購入者発生率」を、普通自動車免許保有者(出所:「運転免許統計」警察庁)に乗じた結果を母集団構成と見なし補正。</p>				母集団	構成比	回収結果	構成比	ウェイト	WB補正後	構成比				S	%	S	%	バック値	S	%	全体			9322801	100.0	1442	100.0	-	1442	100.0	三大都市	男性	20-39歳	559415	6.0	42	2.9	2.0602	87	6.0	40-59歳	609080	6.5	142	9.8	0.6634	94	6.5	60-79歳	717856	7.7	105	7.3	1.0575	111	7.7	女性	20-39歳	312048	3.3	78	5.4	0.6188	48	3.3	40-59歳	509485	5.5	136	9.4	0.5794	79	5.5	60-79歳	183029	2.0	21	1.5	1.3481	28	2.0	三大都市 以外	男性	20-39歳	1439664	15.4	134	9.3	1.6618	223	15.4	40-59歳	955078	10.2	192	13.3	0.7694	148	10.2	60-79歳	1523309	16.3	158	11.0	1.4912	236	16.3	女性	20-39歳	569741	6.1	138	9.6	0.6386	88	6.1	40-59歳	780919	8.4	164	11.4	0.7365	121	8.4	60-79歳	1163177	12.5	132	9.2	1.3630	180	12.5
			母集団	構成比	回収結果	構成比	ウェイト	WB補正後	構成比																																																																																																																												
			S	%	S	%	バック値	S	%																																																																																																																												
全体			9322801	100.0	1442	100.0	-	1442	100.0																																																																																																																												
三大都市	男性	20-39歳	559415	6.0	42	2.9	2.0602	87	6.0																																																																																																																												
		40-59歳	609080	6.5	142	9.8	0.6634	94	6.5																																																																																																																												
		60-79歳	717856	7.7	105	7.3	1.0575	111	7.7																																																																																																																												
	女性	20-39歳	312048	3.3	78	5.4	0.6188	48	3.3																																																																																																																												
		40-59歳	509485	5.5	136	9.4	0.5794	79	5.5																																																																																																																												
		60-79歳	183029	2.0	21	1.5	1.3481	28	2.0																																																																																																																												
三大都市 以外	男性	20-39歳	1439664	15.4	134	9.3	1.6618	223	15.4																																																																																																																												
		40-59歳	955078	10.2	192	13.3	0.7694	148	10.2																																																																																																																												
		60-79歳	1523309	16.3	158	11.0	1.4912	236	16.3																																																																																																																												
	女性	20-39歳	569741	6.1	138	9.6	0.6386	88	6.1																																																																																																																												
		40-59歳	780919	8.4	164	11.4	0.7365	121	8.4																																																																																																																												
		60-79歳	1163177	12.5	132	9.2	1.3630	180	12.5																																																																																																																												

■ 調査設計 [④インタビュー調査(FGI)]

狙い	軽自動車市場の今後の方向性を見るために、軽自動車の直近購入層の生活・消費スタイルやクルマ意識・選択のプロセスを明らかにする。						
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> 1.ユーザーは軽自動車にどのような価値をおいているか 2.ダウンサイジング層が軽自動車に移行したのはなぜか 3.軽自動車を積極的に選択するユーザーは、どのようなことから軽自動車を選んでいるのか 4.法規・税制改正は、ユーザーの意識・行動にどんな影響を及ぼすか 						
調査方法	<p>【調査期間】 2015年10月17日</p> <p>【調査手法】 フォーカス・グループインタビュー調査</p> <p>【調査対象者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関東一都三県在住 ・普通自動車免許保有者 ・家庭に最近5年以内に購入した軽自動車あり ・最近5年以内に購入した軽自動車について <ul style="list-style-type: none"> -車購入時の選択・決定に関与している -決定において、「価格」以外の理由がある -月に2～3回以上運転している <p>※所有車タイプ、併有車については偏らないように設定</p> <p>【調査対象者】</p> <table border="1" data-bbox="311 1085 1176 1286"> <tr> <td data-bbox="311 1085 474 1185">G1</td> <td data-bbox="474 1085 1026 1185">軽自動車を積極的に選択した男性層</td> <td data-bbox="1026 1085 1176 1185">7名</td> </tr> <tr> <td data-bbox="311 1185 474 1286">G2</td> <td data-bbox="474 1185 1026 1286">軽自動車を積極的に選択した女性層</td> <td data-bbox="1026 1185 1176 1286">6名</td> </tr> </table> <p>【調査会場】</p> <p>ジェイ・エム・アール生活総合研究所 グループインタビュールーム</p>	G1	軽自動車を積極的に選択した男性層	7名	G2	軽自動車を積極的に選択した女性層	6名
G1	軽自動車を積極的に選択した男性層	7名					
G2	軽自動車を積極的に選択した女性層	6名					

* 本報告書を見るにあたっての留意点

<p>使用した調査データについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・特に断りのない限り、訪問留置調査のデータを使用している。 ・WEB調査のデータ、及びインタビュー調査から得られた結果を用いる場合、右上に「WEB調査」「FGI」と記している。 ・3章以降の地域別、ユーザー別の分析において、訪問留置調査のデータを使用した部分には「軽乗用系」のデータを使用している。 ・WEB調査について、軽自動車ユーザーサンプル、普通乗用車ユーザーサンプルを合わせたものが「全体ベース」$n=1120$となる。
<p>図表データの表記について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・図表内のベース数値は、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となる。 ・図表内の数値は、ことわりのない限り%である。 ・図表内の数値は、小数点第一位を四捨五入し表記している。 ・訪問留置調査では、200サンプルの最大誤差が3%のため、3ポイントの差を有意水準とする。WEB調査では、200サンプルの最大誤差が5%のため、5ポイントの差を有意水準とする。 ・図表内のベース数値について、留置調査、WEB調査で30サンプル未満については「*」印を付け、標本誤差が大きくなることを示している。
<p>各表現の定義について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中央値とは一般に有限個のデータを小さい順に並べた時中央に位置する値をいう。本報告書においては、数値回答結果を順に並べた時、全体の中央にくる値を示す。データが偶数個の場合は、中央に近い2つの値の算術平均をとる。 ・本報告書で「ユーザー」と表記のあるものは「主運転者」のことを示す。 ・世帯の併有状況、軽乗用系における「軽自動車の併有」には、軽商用車を含めている。 ・ライフステージは、未既婚を優先して区分している。 ・ボディタイプは、以下のような定義で分類をしている。 「その他軽乗用」は、軽スポーツ、軽ジープ型乗用車、軽キャブワゴン 「軽商用」は、軽キャブバン、軽トラック 「ワゴンタイプ」は、キャブワゴン、ステーションワゴン、ジープ型ワゴン 「商用系普通・小型車」は、ボンネットバン、キャブバン、ジープ型バン、トラック

■ 調査結果の要約

■ 軽自動車の保有及び販売動向

- ・軽自動車の保有台数は、2015年3月末で2981万台。継続的に伸長している。軽乗用系（軽乗用車+軽ボンネットバン）は2208万台、軽乗用車は継続的に増加、軽ボンネットバンは継続的に減少している。軽商用系（軽キャブバン+軽トラック）は773万台、前年に対して軽キャブバンは微増、軽トラックは微減となった
- ・軽自動車の販売台数は、2014年度217万台。2012年度は、エコカー補助金や相次ぐ新型車投入等を背景に対前年比+16.8%、2013年度は消費増税前の駆け込み需要により前年比+14.7%の成長となった。2014年度は、主に消費増税後の反動減により前年比-3.9%と減少した。

I. 軽自動車の使用と購買実態

- ・軽乗用系の使用実態については、使用頻度が増加する一方で、平均走行距離が短距離化している。女性ユーザーの比率が拡大する中で、「買い物」用途で使われる機会が増加している。また、荷物も人も乗せない使い方をする人が増加している。
- ・軽乗用系の購買実態については、前保有車の使用年数の長期化、購入時車両価格の上昇がみられた経済面で軽を選ぶ人が減少、購入時に軽自動車同士の比較を行わない人が増えている。
- ・軽商用系では、ユーザーの高齢化が進んでいる。軽キャブバンでは農業・製造業ユーザーの減少、用途の多様化が進んでいる。軽トラックでは主用途としての農用用途が減っている。

1. 軽乗用系

(1) 保有車特性

- ・07年度に51%であったトール・スーパートール型の比率は、15年度には68%に達している。併せて、4ドア・5ドアやオートマチックトランスミッションの比率が増加傾向となっている。

(2) ユーザー属性

- ・既婚比率、70代以上比率が増加傾向にある。減少傾向にあった20代比率は下げ止まり、増加傾向にあった年収400万円未満比率は約4割の水準で落ち着いている。

(3) 使用状況

- ・「ほとんど毎日」使う人が大半を占めるが、月間平均走行距離は「200km未満」が約4割を占め、高頻度で短距離使用する人が多い。

(4) 併有状況

- ・複数台保有率は8割弱で安定的に推移、セダン車との併有が減少し、軽トール型やハッチバックとの併有が増加した。

(5) 購入形態

- ・2年内新車購入者は、軽からの代替が約6割、普通・小型車からの代替が約3割と、前回からほとんど変化していない。一方で、購入価格は131万円以上比率が51%と、高価格化が進んでいる。

(6) 軽自動車を選択する理由

- ・軽自動車の選択理由として経済面のメリットを挙げる人の比率が前回に比べ減少したが、「税金の安さ」や「燃費の良さ」、「車検費用の安さ」は依然、選択理由として多くの人が挙げている。

(7) 次期購入意向

- ・軽ユーザーの高齢化に伴い、今後買い替えをしない人の比率が増加傾向にあったが、近年は落ち着いている。年齢が上がればあがるほど、次の車も軽自動車にする意向が高くなる。

2.軽キャブバン

(1)保有車特性

- ・保有車特性について、オートマチック比率が増加傾向にある以外は大きな変化はない。

(2)ユーザー属性

- ・高齢者、世帯年収が低いユーザーが増加してきている。主運転者は農業・製造業従事者が減り、小売・サービス業従事者が増加している。

(3)使用状況

- ・乗用用途使用が減少、商用用途使用が増えてきている。用途の多様化が進んでいる。

(4)併有状況

- ・「3台以上」併有が増加し、半数を占めるまでに至っている。「普通・小型乗用との併有」が半数弱を占める中、「軽乗用との併有」が前回に比べ増加している。

(5)購入形態

- ・「普通・小型車からの代替」が増加し、「軽キャブバンからの代替」と並んで多くなっている。前保有車の使用年数は古い年式の代替が多かった11・13年度に比べると短期化した。

(6)軽自動車を選択する理由

- ・軽自動車を選んだ理由は、使用面・経済面がおおよそ半々である。経済面では「税金の安さ」を挙げる人が、使用面では運転や荷物の積み下ろしなどでの使いやすさを挙げる人が多い。

(7)次期購入意向

- ・「5年内での買い替え意向」ユーザーが減少している。次期購入意向車種は「軽キャブバン」が減少傾向にある。

3.軽トラック

(1)保有車特性

- ・「オートマチック」「2輪駆動車」が前回に対し増加している。その他については、時系列で大きな変化はない。

(2)ユーザー属性

- ・男性ユーザーが大半を占める中、70代以上、年収400万円未満のユーザーが増加。

(3)使用状況

- ・「主用途としての」農用用途は減少。月間走行距離・使用頻度は増加傾向にある。

(4)併有状況

- ・複数保有は年々増加している。特に「3台以上」保有、商用系との併有が増加傾向。

(5)購入形態

- ・購入形態は軽トラック歩留まりが約7割を占める。前保有車平均使用年数はやや長期化している。購入時の「比較検討なし」が増え76%を占めている。

(6)軽自動車を選択する理由

- ・使用面を挙げる人が8割で時系列は変化がみられない。経済面では「税金の安さ」や「価格の安さ」を挙げる人が、使用面では「荷物の積み下ろしがしやすい」等の使いやすさを挙げる人が多い。

(7)次期購入意向

- ・軽トラックへの歩留まり意向が高いものの、ユーザーの高齢化の進展もあり、「買い替え意向がない」ユーザーが増加している。

II.地域別にみた軽自動車の社会的役割

- ・ 軽自動車は、人口が少ない地域、人口密度の低い地域で特に普及している。都市規模の小さい地域ほど公共交通機関が不便な状態にあり、普段の生活を支えるものとして軽自動車が活用されている。
- ・ 調査の結果、都市規模の大小によって軽選別の重視点や使い方が異なることがわかった。都市規模の小さい地域ほど、毎日使用する人が多く、平均走行距離が長くなっている。

1.地域別の軽自動車普及率

(1)都道府県別 普及率

- ・ 軽自動車普及率(100世帯あたり普及台数)は、全国平均で54.0台／100世帯(平成26年12月時点)である。人口が少ない地域、人口密度の低い地域で、軽自動車普及率が特に高い。

(2)人口規模別 軽自動車保有比率

- ・ 軽自動車の9割以上は「人口100万人未満の市及び郡部」で保有されており、比較的都市規模の小さい地域で保有されている。

2.生活環境

(1)公共交通機関の利便性と道路状況

- ・ 都市規模が小さい地域ほど、公共交通機関が不便な状態にあり、「地方小都市・郡部」では「不便」だと感じる人が過半数を占めている。

(2)公共施設へのアクセス

- ・ 都市規模が小さくなるほど、「郵便局や銀行などの金融機関」「病院・医院」「幼稚園・保育園」などの公共施設に「公共交通機関では行けない」率が高まる傾向にある。

(3)通勤・通学、買い物の状況

- ・ 「通勤・通学」や「食品の買い物」での交通手段として、特に都市規模の小さい地域で車の使用率が高く、日常の足として車が活用されている様子がうかがえる。

3.ユーザー層の特徴

(1)基本属性

- ・ 都市規模の大きい地域では、男性、世帯年収の比較的高いユーザーが多く、都市規模の小さい地域ほど、女性、高齢者、年収が低いユーザーが多い傾向にある。

(2)車保有状況

- ・ 都市規模の小さい地域ほど世帯あたりの保有台数が多く、「個人専用車」として使う人の比率が高い。車が不可欠な状況にあることがうかがえる。

(3)購入形態

- ・ 都市規模が小さい地域ほど、軽歩留まり層と長期保有者が多くなる。また、スタイル関連の重視度も高まる傾向にある。

4.軽自動車の必要性

(1)使用実態

- ・用途はいずれの地域でも「買い物」が中心になっているなかで、都市規模の小さい地域ほど使用頻度が高く、走行距離も長くなる傾向がある。

(2)軽自動車の役割

- ・都市規模の小さい地域で、車は生活必需品として捉えられ、その中で軽自動車は必要不可欠な移動手段となっている。

Ⅲ.軽自動車を必要とする層

- ・軽自動車を必要とする層として、「女性」「若者」「高齢者」を3つの代表的な層としてあげることができる。
- ・女性は、車がないと生活上困る人が男性より多く8割にのぼる。女性は日常の買い物や、家族の送迎、旅行などで車の使用頻度が高いものの、運転に苦手意識を持つ人が多い。軽自動車は、運転が苦手でも日常的に使える車として、働く女性や子育て期の女性の移動を支えている。
- ・軽自動車ユーザーのうち、60代以上の高齢者は3割にのぼる。軽自動車への依存度が高く、買い物を主に、病院等への足として使われている。近年は、免許更新意向が上昇しており、60代では「通勤・通学」が、70代以上では「趣味・レジャー」の用途が増加している。経済面だけでなく、移動手段として適切なサイズであることを評価している。
- ・若者は、自分なりの「アレンジ」や「スタイル」を表現できる車として、「軽には遊び心がある」と考えている。若い人ほど運転に対する苦手意識が強く、軽ユーザーの方が普通乗用車ユーザーに比べ苦手意識は強い。取り回しの良い軽自動車が苦手意識を持つユーザーの行動範囲を拓けるツールとなっている可能性が高い。

1.女性

(1)女性ユーザーと車の必要度

- ・軽自動車ユーザーの6割を占める女性では、60代以上や子独立世帯の構成比が増加している。また、軽自動車の必要性が高まっている。

(2)軽自動車の使用頻度と用途

- ・軽自動車は、働く女性においてほぼ毎日使用されており、特に日常の買い物や送迎用途が多い。

(3)軽自動車の使用シーン

- ・インタビュー調査を通して軽自動車が女性を取り巻く日常の様々なシーン、周囲の人との関わりの中で使われていることが伺えた。

(4)軽自動車の満足度と背景

- ・女性ユーザーは男性と比較して運転への苦手意識が強く、軽自動車の「小回りのききやすさ」「駐車しやすい」に満足している。

2.高齢者

(1) 高齢者ユーザーと車の必要度

- ・高齢者は軽自動車ユーザーの3割を占め、収入は少ない。移動手段を車に依存している人が多く、車がなかった場合の生活困窮度は高い。

(2) 軽自動車の使用頻度と用途

- ・高齢者の軽自動車用途として、60代では「通勤・通学」、70代では「趣味・レジャー」が増加してきている。

(3) 今後の使用意向

- ・地方居住者や60代後半以上では、免許の更新意向が高く、以前と比べて上昇している。

(4) 軽自動車の選択理由

- ・高齢者は「税金」「燃費」「価格」などの経済面の理由から軽自動車を選択している一方で、運転のしやすさや道路事情に合った「最適なサイズ」である点も評価している。

3.若者

(1) 若者ユーザーと車の必要度

- ・若者(20-30代)は、軽自動車ユーザーの3割を占め、運転に対する苦手意識が強い人が多い。

(2) 軽自動車の使用頻度と用途

- ・若者はほぼ毎日のように使用し、男性は女性に比べ通勤・通学、レジャー用途の割合が高く、月間走行距離も長くなっている。若者にとって軽自動車は行動範囲を拡げるツールとなっている。

(3) 軽自動車に対する意識

- ・自分なりの「アレンジ」や「スタイル」を表現できる車として、「軽には遊び心がある」と考えている。

(4) 今後の自動車選択

- ・運転頻度が少ないが走行距離が長く、たくさんの荷物や人を車に載せるユーザーでは、今後軽自動車からの流出を検討している。

IV.軽自動車へのダウンサイジング層

- ・軽自動車ユーザーのうち「ダウンサイジング層(普通・小型車からの代替層)」は3割を占める。過去と比べると、拡大傾向にやや落ち着きがみられた。ダウンサイジング層は男性や40-50代が増加、無職は減少に転じている。
- ・今後の保有意向をみると、軽自動車への流入意向が普通乗用車への流出意向を上回っている。流入の背景には、税金や保険、燃費等の維持費の安さがあげられている。他方、流出の理由として、軽自動車の「長距離運転のつらさ」「走りのパワー不足」があげられている。

1.ダウンサイジング層の特性

(1) ダウンサイジング層のプロフィール

- ・ダウンサイジング層は、軽乗用系ユーザー全体と比べて、「男性」「40-50代」の比率が高く、高収入で「併有車」を持たない傾向がある。

(2) 基本プロフィールの変化

- ・増加傾向にあったダウンサイジング層は、近年新車購入者のうちの約3割の水準で落ち着いている。「男性」が増加に転じ、年代は「40-50代」の比率が増加し、無職は減少に転じている。

(3) 保有車と購入状況

- ・ダウンサイジング層は、維持費の安さを重視する一方で、用途や使用距離の変化に合わせた車種選択をしている。

2.軽自動車ユーザーの流出入

- ・今後の保有意向をみると、買い替え意向者が約8割、保有中止層が約2割である。買い替え意向者の中では、ダウンサイジング層が7%、アップサイジング層が3%となっている。
- ・次期ダウンサイジング層は、次期アップサイジング層に比べ使用頻度は多いが、走行距離は短い。軽からの流出の理由として「長距離運転のつらさ」「走りのパワー不足」があげられている。

V.小さい車を持つ魅力点

- ・小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)ユーザーは、普通乗用車と遜色がない「室内空間の広さ」、ボディサイズの小ささを活かした「運転のしやすさ」に魅力を感じている。小さい車を選ぶ背景としては、乗車人数の少なさや走行距離の短かさ、運転への自信のなさがあるといえる。
- ・軽自動車はボディサイズの小ささが評価されており、道路事情に合っていて利便性が高いことが魅力となっている。前回調査と比べると安全装備の普及もあり「事故に弱い」イメージが低下している。
- ・軽自動車は、女性からは気軽に乗れて自分を自由にしてくれる車と認識されており、男性からもプレミアム感がある、賢い選択であると認識されているなど、軽自動車へのネガティブなイメージが低下しつつある。

1.小さい車の魅力

(1) サイズメリット

- ・小さい車(軽自動車・1500cc以下普通乗用車)ユーザーは、普通乗用車と遜色がない「室内空間の広さ」、ボディサイズの小ささによる「運転のしやすさ」に満足している。
- ・男性は価格面、女性は運転面を小さい車の魅力と捉えている。

(2) サイズメリットの背景

- ・小さい車ユーザーは乗車人数の少なさや、運転距離・運転する場所、運転への自信のなさを背景に、車を選択している。

2.軽自動車の魅力

(1) 軽自動車に対する意識

- ・軽自動車は、道路事情に合っていて利便性が高いことが魅力としてあげられている。13年度と比べると、遊び心があることや選択肢が豊富という意見が増えている。

(2) 軽自動車の印象と評価

- ・軽自動車はボディサイズの小さが評価されている。13年度と比べると「事故に弱い」イメージが大きく低下している。
- ・男女ともに経済的な人が乗っている、事故に弱いというイメージが低下していることに加え、特に男性では「お金のない人向け」、「高齢者向け」などのネガティブイメージが低下している。
- ・軽自動車ユーザーは、男性は女性に比べ価格面、女性は男性に比べ車の見た目への満足度が高い。

(3) 軽自動車のイメージ

- ・男性には、軽自動車は、多様な選択肢があり費用対効果が高く賢い選択と認識されている。一方、女性には、気軽に乗れて自分を自由にしてくれる車と認識されている。

(4) 軽自動車のメリット

- ・軽自動車を使用面で選んでいる人は13年度より増加し、レジャーや趣味での用途や環境性などの魅力が上昇している。
- ・小さいサイズを活かした運転のしやすさと気軽さ、居住性の高さが評価されている。

VI.安全性能の評価

- ・軽自動車の安全性が向上しているとのイメージが高まっている。安全機能のうち、自動ブレーキの搭載認知は7割と高く、昨年と比べて認知が拡大している。
- ・安全機能への信頼度は、種類によって差があるものの、安全機能を搭載した自動車への購入意向は高く、ニーズの高さがうかがえる。
- ・インタビュー結果をみると、単体の機能や性能だけでなく、総合的な軽自動車の安全イメージが形成されつつある。

1.軽自動車の安全イメージ変化

- ・軽乗用系ユーザーの4割が「軽の安全性が良くなった」と回答しており、特に男性や40～50代でイメージの改善がみられる。

2.機能・技術認知浸透状況

- ・安全機能のうち、自動ブレーキの認知率が67%と最も高く、自動ブレーキは昨年と比べて認知が拡大している。

3.機能・技術への期待

(1)信頼度と購入意向

- ・信頼度では死角軽減モニターが高い。自動ブレーキは他の安全機能に比べ信頼度は低いものの、ニーズは高い。

(2)機能・技術の購入寄与

- ・自動ブレーキは、購入意向や軽の安全イメージ向上に寄与している。また単体の安全装備だけでなく、フレームの剛性などが総合的な安全性のイメージ向上に寄与している。

VII. 税制の変更による影響

- ・ 消費税8%への増税によって、軽乗用系では駆け込み、反動減が発生したことが確認できる。また、2017年度に控える消費税10%への増税でも駆け込みが発生することが予想される。
- ・ 軽自動車税増税の認知率は高い。また、軽自動車税を負担に感じる割合も増加している。軽自動車税増税でも駆け込みが発生したと推定される。

1. 税制の変更による行動変化

(1) 消費税8%への増税による影響

- ・ 2013年から消費税増税直前の2014年3月にかけて、軽乗用系で37%、軽商用系で17%が増税によって購入時期を早期化したと回答、軽乗用系の方が影響が大きかったと推測される。

(2) 軽自動車税増税の認知と負担感

- ・ 軽自動車税増税の認知率は82%。軽自動車税を負担に感じる割合は年々上昇し、直近では4割となっている。特に若い層では5割の人が負担と感じている。

(3) 軽自動車税増税による需要への影響

- ・ 2014年度に販売された軽自動車のうち、軽自動車税増税による駆け込み台数は推定14万台。16年4月以降から早期化したユーザーもおり、影響の長期化が懸念される。

(4) 消費税10%への増税の影響

- ・ 消費税10%の増税がきっかけで買い替えを検討する人は約2割存在し、駆け込み、反動減が起こる可能性がある。

(5) 税制がきっかけで購入した層

- ・ 軽自動車税の増税がきっかけで購入した層は消費税増税に比べ、女性や地方部が多い傾向がある。

2. 税制の変更による意識変化

- ・ 軽自動車税増税は消費税増税に比べ保有への影響が大きい傾向にあり、保有期間の長期化や、高齢者では増税をきっかけに保有を中止する可能性もある。

I.軽自動車の使用と購買実態 まとめ

- 軽乗用系の使用実態については、使用頻度が増加する一方で、平均走行距離が短距離化している。女性ユーザーの比率が拡大する中で、「買い物」用途で使われる機会が増加している。また、荷物も人も乗せない使い方をする人が増加している。
- 軽乗用系の購買実態については、前保有車の使用年数の長期化、購入時車両価格の上昇がみられた経済面で軽を選ぶ人が減少、購入時に軽自動車同士の比較を行わない人が増えている。
- 軽商用系では、ユーザーの高齢化が進んでいる。軽キャブバンでは農業・製造業ユーザーの減少、用途の多様化が進んでいる。軽トラックでは主用途としての農用用途が減っている。

軽乗用系全体	保有	■ 07年度に51%であったトール・スーパートール型の比率は、15年度には68%に達している。併せて、4ドア・5ドアやオートマチックトランスミッションの比率が増加傾向となっている。
	ユーザー属性	■ 既婚比率、70代以上比率が増加傾向にある。減少傾向にあった20代比率は下げ止まり、増加傾向にあった年収400万円未満比率は約4割の水準で落ち着いている。
	使用	■ 「ほとんど毎日」使う人が大半を占めるが、月間平均走行距離は「200km未満」が約4割を占め、高頻度で短距離使用する人が多い。
	併有	■ 複数台保有率は8割弱で安定的に推移、セダン車との併有が減少し、軽トール型やハッチバックとの併有が増加した。
	購入	■ 2年内新車購入者は、軽からの代替が約6割、普通・小型車からの代替が約3割と前回からほとんど変化していない。購入価格は131万円以上比率が51%と高価格化が進んでいる。
	選択理由	■ 軽自動車の選択理由として経済面のメリットを挙げる人の比率が前回に比べ減少したが、「税金の安さ」や「燃費の良さ」、「車検費用の安さ」は依然、選択理由として多くの人が挙げている。
	次期購入	■ 軽ユーザーの高齢化に伴い、今後買い替えをしない人の比率が増加傾向にあったが、近年は落ち着いている。年齢が上がればあがるほど、次の車も軽自動車にする意向が高くなる。
軽キャブバン	保有	■ 保有車特性について、オートマチック比率が増加傾向にある以外は大きな変化はない。
	ユーザー属性	■ 高齢者、世帯年収が低いユーザーが増加してきている。主運転者は農業・製造業従事者が減り、小売・サービス業従事者が増加している。
	使用	■ 乗用用途使用が減少、商用用途使用が増えてきている。用途の多様化が進んでいる。
	併有	■ 「3台以上」併有が増加し、半数を占めるまでに至っている。「普通・小型乗用との併有」が半数弱を占める中、「軽乗用との併有」が前回に比べ増加している。
	購入	■ 「普通・小型車からの代替」が増加し、「軽キャブバンからの代替」と並んで多くなっている。前保有車の使用年数は古い年式の代替が多かった11・13年度に比べると短期化した。
	選択理由	■ 軽自動車を選んだ理由は、使用面・経済面がおおよそ半々である。経済面では「税金の安さ」を挙げる人が、使用面では運転や荷物の積み下ろしなどでの使いやすさを挙げる人が多い。
	次期購入	■ 「5年内での買い替え意向」ユーザーが減少している。次期購入意向車種は「軽キャブバン」が減少傾向にある。
軽商用	保有	■ 「オートマチック」「2輪駆動車」が前回に対し増加している。その他については、時系列で大きな変化はない。
	ユーザー属性	■ 男性ユーザーが大半を占める中、70代以上、年収400万円未満のユーザーが増加。
	使用	■ 「主用途としての」農用用途は減少。月間走行距離・使用頻度は増加傾向にある。
	併有	■ 複数保有は年々増加している。特に「3台以上」保有、商用系との併有が増加傾向。
	購入	■ 購入形態は軽トラック歩留まりが約7割を占める。前保有車平均使用年数はやや長期化している。購入時の「比較検討なし」が増え76%を占めている。
	選択理由	■ 使用面を挙げる人が8割で時系列は変化がみられない。経済面では「税金の安さ」や「価格の安さ」を、使用面では「荷物の積み下ろしがしやすい」等の使いやすさを挙げる人が多い
	次期購入	■ 軽トラックへの歩留まり意向が高いものの、ユーザーの高齢化の進展もあり、「買い替え意向がない」ユーザーが増加している。

1.軽乗用系 (1) 保有車特性

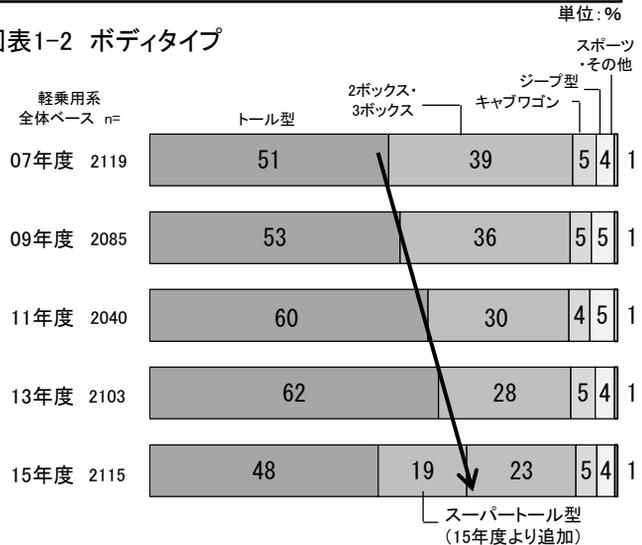
■ 07年度に51%であったトル・スーパートル型の比率は、15年度には68%に達している。併せて、4ドア・5ドアやオートマチックトランスミッションの比率が増加傾向となっている。

- ・新車・中古車比率は、「新車」が67%、「中古車」が33%と安定している。
- ・ボディタイプは、「トル型」が49%、「スーパートル型」が19%と合わせて68%と最も大きく、次いで「2ボックス・3ボックス」23%となっている。時系列では、「2ボックス・3ボックス」が減少し、「トル型・スーパートル型」が増加傾向にある。
- ・ドア数は、「2ドア・3ドア」が8%、「4ドア・5ドア」が92%と大半を占めるとともに、増加傾向となっている

図表1-1 新車・中古車

軽乗用系 全体ベース n=	新車	中古車
07年度 2120	66	34
09年度 2084	66	34
11年度 2033	66	34
13年度 2103	64	36
15年度 2114	67	33

図表1-2 ボディタイプ



図表1-3 ドア数

軽乗用系 全体ベース n=	2ドア・3ドア	4ドア・5ドア
07年度 1898	21	79
09年度 1879	17	83
11年度 1521	8	92
13年度 2100	11	89
15年度 2113	8	92

図表1-4 ミッションタイプ

軽乗用系 全体ベース n=	マニュアル	オートマチック
07年度 2120	17	83
09年度 2084	15	85
11年度 2039	12	88
13年度 2100	9	91
15年度 2111	8	92

図表1-5 エンジンタイプ

軽乗用系 全体ベース n=	標準エンジン	ターボエンジン
07年度 2110	82	18
09年度 2082	82	18
11年度 2039	84	16
13年度 2099	84	16
15年度 2110	86	14

図表1-6 駆動方式

軽乗用系 全体ベース n=	2輪駆動車	4輪駆動車
07年度 2093	77	23
09年度 2083	77	23
11年度 1995	78	22
13年度 2050	78	22
15年度 2073	80	20

※15年度は、「ハイブリッド・電気」の1%を図表に反映していない。

※ 本報告書では、小数点1桁までのデータに基づくグラフを掲載しているため、整数値が一致していても、グラフの横尺が一致しない場合がある。

1.軽乗用系 (2) ユーザー属性

■ 既婚比率、70代以上比率が増加傾向にある。減少傾向にあった20代比率は下げ止まり、増加傾向にあった年収400万円未満比率は約4割の水準で落ち着いている。

- 男女比率は、男性が36%、女性が64%と、女性が6割を占める。既婚者比率は増加傾向にあり、86%を占める。
- 年代別にみると、30代、40代、50代、60代がそれぞれ約2割を占める。70代が増加傾向にある一方で、減少傾向にあった20代の比率は近年下げ止まる傾向が確認できた。
- 世帯年収は、「400万円未満」が最も高く、約4割を占め、「800万円以上」が前回に比べて増加した。

単位：%

図表1-7 主運転者 性・未既婚

軽乗用系 全体ベース n=	男性		女性		男性計 (%)	女性計 (%)	既婚計 (%)
	未婚	男性既婚	未婚	女性既婚			
07年度 2121	9	27	11	53	36	64	80
09年度 2085	8	29	9	54	37	63	83
11年度 2040	7	29	10	54	36	64	83
13年度 2103	8	30	8	54	38	62	84
15年度 2114	6	30	8	56	36	64	86

図表1-8 主運転者年代

軽乗用系 全体ベース n=	20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	平均年齢 (歳)
	07年度 2121	17	20	20	22	14	
09年度 2084	13	19	19	22	19	8	48
11年度 2039	11	18	19	20	21	11	50
13年度 2103	11	19	20	21	19	10	49
15年度 2114	10	21	19	18	20	12	53

図表1-9 主運転者ライフステージ

軽乗用系 全体ベース n=	未婚	既婚				
		夫婦のみ	末子 未就学児	末子 小学生	末子 高校生以上	子独立
07年度 1941	20	3	16	16	21	24
09年度 1938	18	4	14	16	22	26
11年度 1883	17	3	12	15	25	28
13年度 2072	17	4	16	16	24	24
15年度 2078	15	4	17	17	21	27

図表1-10 世帯年収

軽乗用系 全体ベース n=	1200万円 未満					中央値 (万円)	
	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円 未満	1200万円 以上		
07年度 1697	32	29	18	11	7	3	523
09年度 1659	36	28	18	9	5	4	491
11年度 1686	39	30	16	8	4	3	465
13年度 1785	39	29	18	9	3	2	473
15年度 1752	37	28	18	9	4	4	481

図表1-11 主運転者就業状況

軽乗用系 全体ベース n=	自営業・家族従業員・農林漁業			
	フルタイム	パートタイム	仕事は持っていない	
07年度 1898	34	24	12	30
09年度 1879	36	21	12	31
11年度 2040	31	23	11	36
13年度 2100	35	22	13	30
15年度 2115	34	22	14	30

1.軽乗用系 (3) 使用状況

■ 「ほとんど毎日」使う人が大半を占めるが、月間平均走行距離は「200km未満」が約4割を占め、高頻度で短距離使用する人が多い。

- 使用頻度は、「ほとんど毎日」使う人が増加傾向にあったが、近年は7割強の水準で落ち着いている。
- 月間平均走行距離は、「200km未満」が38%と最も多く、次いで「400km未満」が23%である。
- 主な用途は、「買い物」が34%と最も高い。「通勤通学」は減少傾向にあるものの、32%と依然高い水準にある。
- 使用用途は、「買物」が79%と最も高く、さらに「通勤・通学」「レジャー」「送迎」「仕事」などに幅広く使われている。
- 後部座席は全体の約7割が使用しているものの、人も荷物も乗せない人の比率が増加傾向にある。

単位：%

図表1-12 使用頻度

軽乗用系 全体ベース n=	ほとんど毎日	週に		それ以下 週に1日	1
		2~3日	4~5日		
07年度 2119	66	16	14	3	1
09年度 2085	68	16	12	3	1
11年度 2035	72	13	11	3	1
13年度 2103	75	12	9	3	1
15年度 2114	72	13	10	4	1

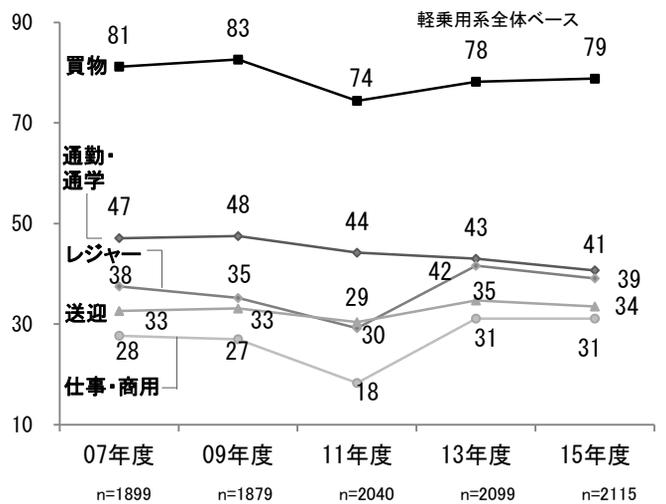
図表1-13 月間平均走行距離

軽乗用系 全体ベース n=	200km 未満	400km 未満	1000km 未満		1000km 以上	平均距離 (km)
			600km 未満	800km 未満		
07年度 2094	32	25	14	9	10	495
09年度 2065	38	23	14	8	8	454
11年度 2019	38	25	12	9	8	438
13年度 2083	34	26	14	9	8	488
15年度 2097	38	23	13	9	8	473

図表1-14 主な使用用途(単数回答)

軽乗用系 全体ベース n=	通勤通学	買い物	趣味レジャー		
			仕事商用	送迎	
07年度 2119	38	35	18	5	4
09年度 2085	38	38	16	3	5
11年度 2035	37	41	13	4	5
13年度 2103	36	32	21	5	6
15年度 2106	32	35	22	6	5

図表1-15 使用用途(複数回答)



図表1-16 後部座席の使用状況

軽乗用系 全体ベース n=	人を乗せる計					人を乗せる計 (%)
	大人だけをよく乗せる		子供だけをよく乗せる	人は乗せないが、荷物をよく積む	人も荷物も乗せない	
	大人も子供もよく乗せる					
07年度 2119	18	12	18	24	28	48
09年度 2085	16	9	17	29	29	42
11年度 2039	14	14	18	25	29	46
13年度 2099	15	12	18	24	31	45
15年度 2111	16	11	17	24	32	44

1.軽乗用系 (4) 併有状況

■ 複数台保有率は8割弱で安定的に推移、セダン車との併有が減少し、軽トール型やハッチバックとの併有が増加した。

- 世帯保有台数は、「2台以上保有」が76%であった。そのうち「2台」が46%と約半数を占める。属性別では、「1台」保有が70代以上で高く、「2台」30-40代で高い。
- 併有状況は「軽自動車+普通乗用車」が63%と過半数を占める。属性別では、20~40代で「軽+普通乗用」が多い。
- 併有車ボディタイプは「ワゴンタイプ」が36%と最も多い。07年度の比較で見ると、普通乗用の「セダン」が12%減少し、「トール・スーパートール型」、「ハッチバック」が増加している。

単位: %

図表1-17 世帯保有車台数

軽乗用系 全体ベース n=	複数台保有率			複数台 保有率
	1台 (併有車なし)	2台	3台以上	
07年度 1898	23	49	28	77
09年度 1879	25	46	29	75
11年度 2039	27	47	26	73
13年度 2006	22	48	30	78
15年度 2115	24	46	30	76

※:2013年度以降、軽と登録それぞれの保有台数を確認する質問の仕方に変更

図表1-18 属性別 世帯保有車台数

		軽乗用系 全体ベース	1台	2台	3台以上
軽乗用系 全体		2114	24	46	30
性別	男性	865	33	42	25
	女性	1249	19	48	33
主 運 転 者 年 代	20代	191	16	35	49
	30代	378	21	59	20
	40代	406	16	62	22
	50代	373	23	38	39
	60代	453	26	40	34
	70代以上	313	45	30	25

■ 全体+3ポイント以上

図表1-19 併有状況

軽乗用系 全体ベース n=	併有状況		軽自動車のみ 2台以上
	併有車なし	軽自動車+普通乗用車	
07年度 2115	23	66	11
09年度 2085	25	64	11
11年度 2019	27	59	14
13年度 2006	22	68	10
15年度 2070	24	63	13

※:2013年度以降、軽と登録それぞれの保有台数を確認する質問の仕方に変更

図表1-20 属性別 併有状況

		軽乗用系 全体ベース	併有車なし	普通+ 軽乗用車	2台以上の 軽台のみ
軽乗用系 全体		2070	24	63	13
性別	男性	848	33	52	15
	女性	1221	19	70	11
主 運 転 者 年 代	20代	188	17	71	12
	30代	374	21	67	12
	40代	399	16	71	13
	50代	365	24	64	12
	60代	442	26	62	12
	70代以上	301	45	39	16

■ 全体+3ポイント以上

図表1-21 併有車ボディタイプ (併有車のうち、最もよく使用しているもののボディタイプ)

	軽乗用系 併有車 あり ベース	軽自動車				普通・小型車			
		乗用系			軽 商 用	乗用系			商 用 系
		ポ ン ボ ネ ッ ク ト ス バ ン	ポ ツ ク ト ス バ ン	ス ト ー パ ル ト ール 型		そ の 他 軽 乗 用 ※	ハ ッ チ バ ッ ク	ス セ ポ ー ツ ・ ク ー ペ ・	
07年度	1,531	12	5	2	6	7	28	34	-
09年度	1,434	13	6	4	7	9	20	37	-
11年度	1,368	14	10	2	8	10	17	35	-
13年度	1,429	12	11	4	4	14	17	35	3
15年度	1,337	14	12	3	4	12	16	36	3
15年度-07年度 差		+2	+7	+1	▲2	+5	▲12	+2	-

■ 15年度-07年度 +3ポイント以上
■ 15年度-07年度 -3ポイント以上

※:ボディタイプの詳細な分類については、P.7参照

1.軽乗用系 (5) 購入形態

■ 2年内新車購入者は、軽からの代替が約6割、普通・小型車からの代替が約3割と、前回からほとんど変化していない。一方で、購入価格は131万円以上比率が51%と、高価格化が進んでいる。

- 購入形態は、「軽自動車から代替」が57%と過半数を超える。「普通・小型車からの代替」は28%であった。
- 前保有車は軽の「ボンネットバン」などのタイプが減少し、「トール・スーパートール型」が増加傾向にある。
- 前保有車の平均使用年数は8.6年と年々長くなっている。
- 購入時の比較状況は「他の軽自動車と比較した」が半数を占めるものの、減少傾向である。
- 購入時の平均車両価格は上昇し、足元では約130万円になっている。

単位：%

図表1-22 購入形態

最近2年内新車 購入者ベース n=	新規	増車	軽自動車から代替	
			軽自動車から代替	普通・小型車 から代替
07年度 495	6	27	48	19
09年度 383	7	12	51	29
11年度 308	9	7	52	32
13年度 359	7	8	60	26
15年度 411	6	9	57	28

図表1-23 前保有車のボディタイプ

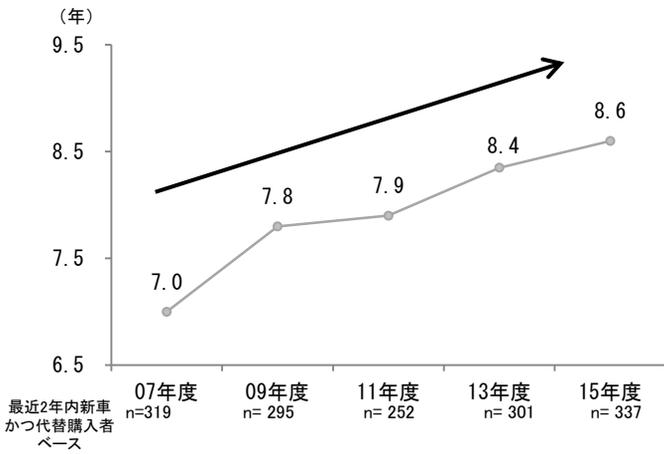
	最近2年内 新車かつ 代替購入者 ベース	軽自動車				普通・小型車			
		軽乗用系		軽商用	乗用系		商用系		
		ボ ン ネ ッ ト バ ン	ス ト ー ル ・ ト ール 型		ハ ッ チ バ ッ ク	セ ダ ン ・ ワ ゴン タイプ			
07年度	320	38	24	6	3	8	11	7	3
09年度	270	31	23	6	3	10	13	13	2
11年度	219	27	26	8	0	12	14	11	1
13年度	302	30	35	6	0	7	9	13	1
15年度	415	23	35	7	4	13	7	10	2
15年度-07年度 差		▲15	+11	+1	+1	+5	▲4	+3	-

■ 15年度-07年度 +3ポイント以上

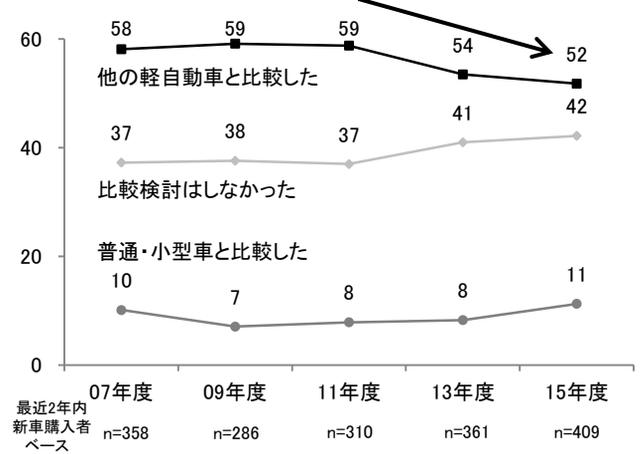
■ 15年度-07年度 -3ポイント以上

※: ボディタイプの詳細な分類については、P.7参照

図表1-24 前保有車の平均使用年数



図表1-25 購入時の比較状況 (複数回答)



図表1-26 購入時 車両価格

最近2年内新車 購入者ベース n=	平均 価格 (円)				
	70万円 以下	71~ 90万円	91~110 万円	111~ 130万円	131万円 以上
07年度 152	10	18	37	24	11
09年度 215	5	12	33	27	23
11年度 164	2	10	18	36	34
13年度 358	6	18	37	38	12
15年度 409	5	15	28	51	129

1.軽乗用系 (6) 軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車の選択理由として経済面のメリットを挙げる人の比率が前回に比べ減少したが、「税金の安さ」や「燃費の良さ」、「車検費用の安さ」は依然、選択理由として多くの人が挙げている。

- 軽自動車を選んだ理由は「経済面」が59%、「車使用面」が41%となっている。軽自動車が積極的に選択される理由として、経済面は依然大きいものの、今回の調査ではその比率が大きく減少した。
- 経済面の具体的な内訳をみると、「税金が安いから」が79%と最も多く、次いで「燃費が良いから」が59%である。「税金が安いから」「価格が安いから」は減少傾向にある。
- 使用面では、「運転がしやすいから」が65%と最も多く、次いで「狭い道で使いやすいから」が47%となっている。

単位：%

図表1-27 軽自動車の選択理由

最近2年内新車 購入者ベース n=	経済面	車使用面		
07年度 496	69	31		
09年度 383	72	28		
11年度 310	75	25		
13年度 361	72	28		
15年度 408	35	24	27	14

※：15年度より「どちらかという経済面」「どちらかという使用面」という選択肢を2つ加え、計4つで質問している

図表1-28 軽自動車の選択理由(経済性・法規・税制面)

最近2年内 新車 購入者 ベース	税金が 安い から	燃費が 良い から	車検 費用 が安 い から	価 格 が 安 い から	保 険 が 安 い から	簡 単 な 車 庫 届 出 の 手 続 き が	車 検 が 3 年 だ か ら	車 検 が 2 年 だ か ら
07年度 496	83	53	32	46	22	6	8	0
09年度 383	85	60	38	40	21	4	4	0
11年度 310	79	60	38	37	22	4	5	0
13年度 361	84	66	40	37	22	1	1	0
15年度 412	79	59	36	34	19	4	2	0
15年度-07年度 差	▲4	+6	+4	▲4	▲3	▲2	▲6	±0

■ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上 ■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上

図表1-29 軽自動車の選択理由(車使用面)

最近2年内 新車 購入者 ベース	運 転 が し や す い か ら	狭 い 道 で 使 い や す い か ら	使 い 物 や 用 足 し に 向 い て い る か ら	買 い 物 が 容 易 だ か ら	駐 停 車 が 容 易 だ か ら	あ ま り 長 距 離 を 走 る こ と が あ ま り な い か ら	車 道 か ら 通 勤 ・ 通 学 専 用 の こ と が あ ま り な い か ら	高 速 道 路 を 使 用 す る こ と が あ ま り な い か ら	2 台 目 の 車 だ か ら	荷 物 の 積 み 下 ろ し が し や す い か ら	車 庫 ス ペ ー ス が 狭 い か ら	人 や 荷 物 を 乗 せ て 使 用 す る こ と は あ ま り な い か ら	運 転 し や す く 安 心 だ か ら	自 分 以 外 の 人 で も 運 転 し や す く 安 心 だ か ら	レ ジ ヤ ー や 趣 味 に 活 用 で き そう だ か ら	乗 車 人 員 が 少 な い か ら	車 の 安 全 性 か ら	環 境 に 良 い か ら	初 め て の 車 だ か ら	少 量 の 荷 物 を 何 度 に も 向 い て い る か ら
07年度 496	65	56	45	38	29	17	-	19	10	15	7	6	-	13	2	-	9	1		
09年度 383	53	51	41	37	29	22	-	18	10	21	6	7	-	7	2	-	2	1		
11年度 310	59	53	48	41	26	22	14	16	13	18	5	6	-	14	7	-	4	1		
13年度 361	62	47	44	40	37	23	20	16	7	19	6	5	-	9	3	-	3	0		
15年度 412	65	47	38	37	29	21	19	14	13	12	10	9	9	8	6	6	3	1		
15年度-07年度 差	±0	▲10	▲7	▲2	±0	+5	-	▲5	+4	▲3	+3	+3	-	▲4	+4	-	▲6	±0		

■ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上 ■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上

1.軽乗用系 (7) 次期購入意向

■ 軽ユーザーの高齢化に伴い、今後買い替えをしない人の比率が増加傾向にあったが、近年は落ち着いている。年齢が上がればあがるほど、次の車も軽自動車にする意向が高くなる。

- 今後の買い替え意向は、「5年内での買い替え意向有」が減少傾向にある。増加傾向にあった「買い替え意向無」は近年落ち着いている。属性別では、「買い替え意向無」は60代以上に多いことがわかる。
- 次期購入意向車をみると、軽自動車への意向が9割近い傾向に大きな変化はない。20-30代の若年層で軽以外の選択意向が2割前後だが、60代以降では軽への意向が95%以上と高い。
- ボディタイプは、近年「トール型・スーパートール型」が増加傾向、経済面を理由に挙げる人が減少している。

単位：%

図表1-30 今後の買い替え意向

軽乗用系 全体ベース n=	5年内での 買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え有	買い替え 意向無
07年度 1897	25	67	8
09年度 1879	19	71	10
11年度 2040	17	71	12
13年度 2103	20	68	12
15年度 2115	17	71	12

図表1-31 属性別 今後の買い替え意向

	軽乗用系 全体 ベース	買今 以後 替5 え年 内 意 向 有 の	買時 期は 未 定 意 向 有 が	買 い 替 え 意 向 無
軽乗用系 全体	2069	17	71	12
性別 男性	848	18	68	14
性別 女性	1221	17	72	11
主 運 転 者 年 代				
20代	188	22	74	4
30代	374	18	78	4
40代	399	19	76	5
50代	365	18	71	11
60代	442	14	71	15
70代以上	301	14	47	39

■ 全体+3ポイント以上

図表1-32 次期意向車 軽自動車・軽自動車以外

自動車買換予定者 ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
07年度 1710	89	11
09年度 1648	88	12
11年度 1735	91	9
13年度 1821	90	10
15年度 1820	90	10

図表1-33 属性別 軽自動車・軽自動車以外

	買い替え 意向者 ベース	軽 自 動 車 に す る	車 軽 に 自 動 車 以 外 の
軽乗用系 全体	1820	90	10
性別 男性	730	87	13
性別 女性	1090	91	9
主 運 転 者 年 代			
20代	180	76	24
30代	362	83	17
40代	379	92	8
50代	332	94	6
60代	374	97	3
70代以上	193	96	4

■ 全体+3ポイント以上

図表1-34 次期意向 軽ボディタイプ

軽自動車買換 予定者ベース n=	2ボックス・3ボックス ボンネットバン		その他軽商用	
	トール型	その他 軽乗用	トール型	その他 軽乗用
07年度 1520	42	44	8	6
09年度 1457	41	42	10	7
11年度 1565	37	42	13	8
13年度 1626	35	45	14	6
15年度 1602	37	31	16	3

■ スーパートール型

図表1-35 軽購入意向理由

	税金が 安いから	価格が 安いから	運転が しやすいから	燃費が 良いから	車検費用が 安いから	保険が 安いから	使用状況から みて最適な 大きさだ	2台以上の 車なので
07年度	83	60	53	58	42	42	36	24
09年度	84	60	52	59	42	40	31	25
11年度	82	59	50	54	40	37	25	17
13年度	81	51	46	50	42	35	24	17
15年度	75	52	51	49	38	35	25	18
15年度-07年度 差	▲8	▲7	▲2	▲9	▲4	▲7	▲11	▲6

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上

2.軽キャブバン (1)保有車特性

■ 保有車特性について、オートマチック比率が増加傾向にある以外は大きな変化はない。

- ・新車・中古車比率をみると、「新車」が62%、「中古車」が38%と安定している。
- ・ミッションタイプは、「マニュアル」が44%、「オートマチック」が56%を占める。「オートマチック」の比率が09年度以来増加傾向にある。
- ・エンジンタイプは、「標準エンジン」が92%と大半を占める。
- ・駆動方式は、「2輪駆動車」が65%と過半数を占める。

単位：%

図表1-36 新車・中古車

軽キャブバン 全体ベース	n [＝]	新車	中古車
07年度	298	62	38
09年度	321	59	41
11年度	409	63	37
13年度	411	58	42
15年度	423	62	38

図表1-37 ミッションタイプ

軽キャブバン 全体ベース	n [＝]	マニュアル	オートマチック
07年度	299	48	52
09年度	321	51	49
11年度	409	49	51
13年度	410	45	55
15年度	423	44	56

図表1-38 エンジンタイプ

軽キャブバン 全体ベース	n [＝]	標準エンジン	ターボ エンジン
07年度	296	92	8
09年度	321	93	7
11年度	409	93	7
13年度	409	90	10
15年度	423	92	8

図表1-39 駆動方式

軽キャブバン 全体ベース	n [＝]	2輪駆動車	4輪駆動車
07年度	297	67	33
09年度	321	68	32
11年度	409	66	34
13年度	409	63	37
15年度	423	65	35

2.軽キャブバン (2)ユーザー属性

■ 高齢者、世帯年収が低いユーザーが増加してきている。主運転者は農業・製造業従事者が減り、小売・サービス業従事者が増加している。

- 男女別就業形態は「男性有職」が65%で、大きな変化はない。
- 主運転者の年代は「60代」が27%、「70代以上」が22%と割合が高く、07年度以降増加している。
- 業種は農業・製造業従事者が減少。小売業、サービス業等が増加している。
- 世帯年収は、「400万円未満」が49%と約半分を占め、増加傾向にある。
- 住居・事業所形態は、「純住宅」が54%、「産業住宅」が28%、「純事業所」が18%と、純住宅が過半数を占める。

単位：%

図表1-40 主運転者男女別就業形態

※有職、無職の定義
 【有職】フルタイム、パートタイム、自営業、農林漁業
 【無職】仕事は持っていない

軽キャブバン 全体ベース	n	男性 有職*	男性 無職*	女性 有職	女性 無職	男性計 (%)	女性計 (%)	有職計 (%)	無職計 (%)
07年度	299	60	14	17	9	74	27	77	23
09年度	321	67	13	16	4	80	20	83	17
11年度	409	62	13	18	7	74	25	80	20
13年度	409	70	9	16	5	79	22	86	14
15年度	422	65	15	17	3	80	20	82	18

図表1-41 主運転者年代

軽キャブバン 全体ベース	n	20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	平均年齢 (歳)
07年度	299	7	11	19	27	24	12	53
09年度	321	5	13	17	22	24	20	56
11年度	409	3	15	19	15	22	26	56
13年度	411	2	13	25	19	25	16	55
15年度	422	3	9	18	21	27	22	57

図表1-42 主運転者業種

	軽 キャブバン 全体 ベース	農業 (専業)	農業 (兼業)	その他 第1次産業	建設業	製造業	卸小売業	サー ビス業 他	勤労 世帯	無職 他
07年度	266	7	0	0	16	6	15	10	35	10
09年度	290	12	2	0	14	5	7	17	29	14
11年度	408	13	1	1	10	4	18	7	32	14
13年度	353	4	1	0	10	2	19	14	39	12
15年度	407	4	1	1	10	2	23	15	32	12
15年度-07年度差		▲3	+1	+1	▲6	▲4	+8	+5	▲3	+2

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 □ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

図表1-43 世帯年収

軽キャブバン 純住宅+ 産業住宅 ベース	n	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1,000万円 未満	1,200万円 未満	1,200万円 以上	中央値 (万円)
07年度	192	31	24	21	12	8	4	529
09年度	221	42	23	18	10	3	4	457
11年度	297	47	25	14	4	8	2	426
13年度	275	53	22	14	4	6	1	387
15年度	291	49	23	11	7	5	6	407

図表1-44 住居・事業所形態※

※住居・事業所形態の定義
 【純住宅】住居にだけ使用
 【産業住宅】商売・事業と住居に併用
 【純事業所】商売・事業にだけ使用

軽キャブバン 全体ベース	n	純住宅	産業住宅	純事業所
07年度	299	50	35	15
09年度	321	56	29	16
11年度	409	58	28	14
13年度	405	56	30	15
15年度	423	54	28	18

2.軽キャブバン (3)使用状況

■ 乗用用途使用が減少、商用用途使用が増えてきている。用途の多様化が進んでいる。

- 用途は、「商用用途」が61%を占め、増加傾向にある。
- 使用用途内訳では、「仕事・商用」が73%、「買物」が39%が中心であり、「仕事・商用」が増加傾向にある。「買物」は減少している。詳細をみると、業務用途10項目中8項目で増加しており、用途の多様化が見られる。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が74%と、大半を占める。
- 月間平均走行距離は、平均572kmで大きな変化はない。商用用途のユーザーは、全体と比べて月間走行距離が長い傾向を示している。

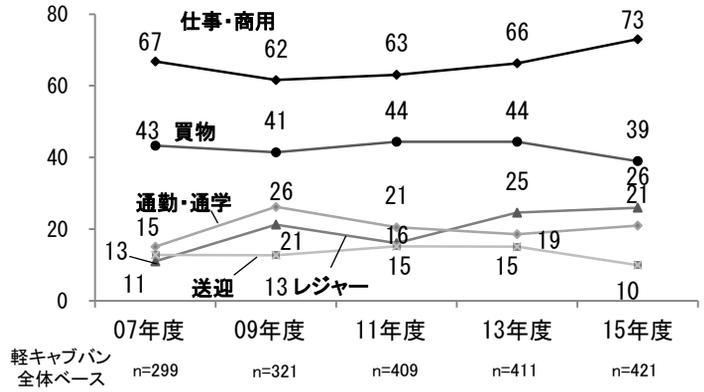
単位：%

図表1-45 使用用途

軽キャブバン 全体ベース	n=	商用用途	乗用用途	農用用途
07年度	299	55	35	9
09年度	321	45	43	12
11年度	409	44	43	14
13年度	402	53	40	7
15年度	411	61	35	4

※用途の定義
 【商用用途】主用途が仕事や商用で、農業以外に使用
 【乗用用途】主用途が通勤、通学、買い物、送迎、レジャー
 【農用用途】上記以外(主用途が仕事や商用で、農業に使うもの等)

図表1-46 使用用途



図表1-47 使用用途 詳細

軽キャブバン 全体ベース	n=	一般家庭など最終消費者への配達	趣味・レジャーなどの用具の運搬	工場、現場まわり	田畑への往復、農機具、農作物の運搬	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	セールス、営業関係	小売店への配達	メーカーへの配達、仕入れ	事業所間の連絡便	その他	
											200	2
07年度	299	34	-	31	14	23	12	15	8	2	2	
09年度	321	33	-	36	23	13	20	18	7	10	1	
11年度	409	31	-	29	28	17	18	15	5	6	4	
13年度	402	21	22	22	12	12	10	6	4	1	23	
15年度	411	26	25	21	18	15	14	9	7	7	19	
15年度-13年度差		+5	+3	▲1	+6	+3	+4	+3	+3	+6	▲4	

■ 15年度-13年度 差 -3ポイント以上 □ 15年度-13年度 差 +3ポイント以上
 ※ 07年度~11年度は「仕事・商用」での使用者ベース

図表1-48 使用頻度

軽キャブバン 全体ベース	n=	ほとんど毎日	週に		月に	
			4~5日	2~3日	1日位	2~3日以下
07年度	297	70	13	11	24	
09年度	321	77	12	8	2	1
11年度	409	77	11	7	23	
13年度	411	74	13	9	22	
15年度	423	74	12	8	33	

図表1-49 月間平均走行距離

軽キャブバン 全体ベース	n=	平均距離 (km)					平均距離 (km)	
		200km未満	400km未満	600km未満	800km未満	1,000km未満		
07年度	298	34	25	12	6	11	12	510
09年度	320	37	19	10	4	13	17	567
11年度	405	34	18	12	11	10	15	571
13年度	405	30	23	12	8	13	15	604
15年度	422	32	21	12	9	12	15	573

図表1-50 属性別 月間平均走行距離 (km)

属性	軽キャブバン 全体ベース	月間平均 走行距離 (km)
軽キャブバン全体	410	487
用途	商用用途	261
	乗用用途	134
	農用用途*	15
住居形態	純住宅	211
	産業住宅	130
	純事業所	81

2.軽キャブバン (4)併有状況

■ 「3台以上」併有が増加し、半数を占めるまでに至っている。「普通・小型乗用との併有」が半数弱を占める中、「軽乗用との併有」が前回に比べ増加している。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が42%と高く、増加傾向にある。用途別では、乗用用途で「1台」が多い。住居形態別では、産業住宅が「2台」、純事業所が「1台」と「3台以上」が多い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用との併有」が47%と最も大きい。用途別では、乗用用途は「普通・小型乗用との併有」、「軽商用との併有」が多い。住居形態別では、純住宅、純事業所が「普通・小型乗用との併有」、産業住宅は「普通・小型商用との併有は」が多い。

図表1-51 世帯や事業所の保有車台数

軽キャブバン 全体ベース n=	1台 (併有車なし)	2台	3台以上	複数台 保有率
07年度 299	21	41	38	79
09年度 321	25	34	42	75
11年度 409	30	37	33	70
13年度 391	21	37	42	79
15年度 411	24	30	46	77

図表1-52 属性別 世帯や事業所の保有車台数

単位:%

		1台	2台	3台以上	
軽キャブバン全体		411	24	30	46
用途	商用用途	262	22	31	46
	乗用用途	134	26	29	45
	農用用途*	15	13	16	71
住居形態	純住宅	211	24	30	46
	産業住宅	130	20	34	46
	純事業所	82	28	21	51

■ 全体+3ポイント以上

図表1-53 併有状況

(併有車のうち最もよく使用している車)

軽キャブバン 併有者ベース n=	普通・小型 商用との併有			乗用系 車種との 併有計	商用系 車種との 併有計	
	軽乗用	軽商用	普通・小型 乗用との併有			
07年度 236	19	19	57	5	38	62
09年度 241	27	31	38	5	58	43
11年度 287	19	24	48	9	67	33
13年度 291	17	20	56	7	73	27
15年度 269	27	18	47	8	74	26

図表1-54 属性別 併有状況

		軽自動車		普通・小型車		
		軽乗用との併有	軽商用との併有	と普通の併有・小型乗用	と普通の併有・小型商用	
軽キャブバン複数台保有者ベース						
軽キャブバン併有者全体		269	27	19	47	8
用途	商用用途	181	29	17	43	11
	乗用用途	77	22	22	53	2
	農用用途*	11	17	17	55	11
住居形態	純住宅	126	26	18	51	5
	産業住宅	89	29	21	38	12
	純事業所	59	21	15	55	9

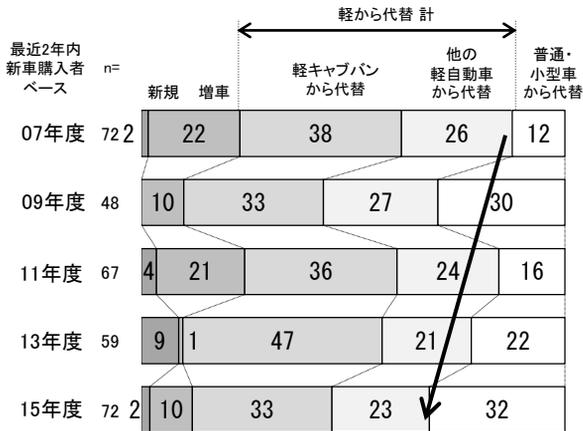
■ 全体+3ポイント以上

2.軽キャブバン (5)購入形態

■「普通・小型車からの代替」が増加し、「軽キャブバンからの代替」と並んで多くなっている。前保有車の使用年数は古い年式の代替が多かった11・13年度に比べると短期化した。

- ・購入形態は、「軽キャブバンからの代替」が33%を占める。「普通・小型車からの代替」も一方で増加してきている。
- ・購入時の比較状況をみると、「比較検討はしなかった」が55%を占める。しかし「他の軽自動車と比較する」人も13年度と比較すると増加した。購入時車両価格は、「101～120万円」が40%と最も割合が大きい。
- ・前保有車の平均使用年数は、エコカー補助金制度により 古い年式の代替が進んだ11・13年度に比べると、09年度の水準に戻ったが、引き続き長期化傾向にある。

図表1-55 購入形態



図表1-56 前保有車のボディタイプ

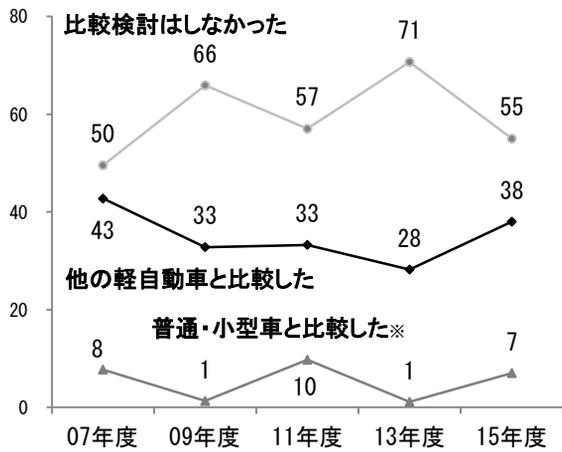
単位：%

最近2年内 新車かつ 代替購入 者ベース	軽自動車					普通・小型車				
	軽乗用系			軽商用系		乗用系			商用系	
	ボ ン ボ ッ ク ス ・ ト ス ・ ト	2 ド ー ル 型	ス ー バ ー ト ー ル	そ の 他 軽 乗 用	軽 キ ャ ブ バ ン	軽 ト ラ ク ク	ハ ッ チ バ ッ ク	ス セ バ ン ・ ク ー ペ ・	ワ ゴ ン タ イ プ	普 通 ・ 小 型 商 用
07年度	55	6	4	17	50	7	1	2	8	3
09年度	42	10	5	14	38	1	14	9	10	-
11年度	52	14	0	8	47	10	-	2	6	12
13年度	53	10	0	14	52	0	6	6	3	10
15年度	61	3	4	15	38	5	0	3	7	26
15年度-07年度 差	▲3	±0	▲2	▲12	▲2	▲1	+1	▲1	+23	

※：ボディタイプの詳細な分類については、P.7参照

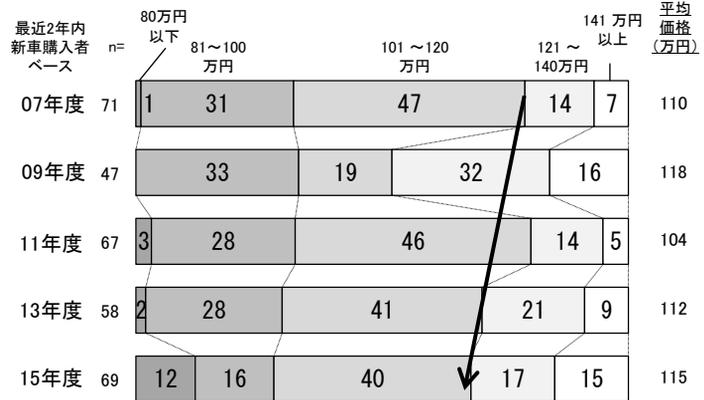
■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 □ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

図表1-57 購入時の比較状況

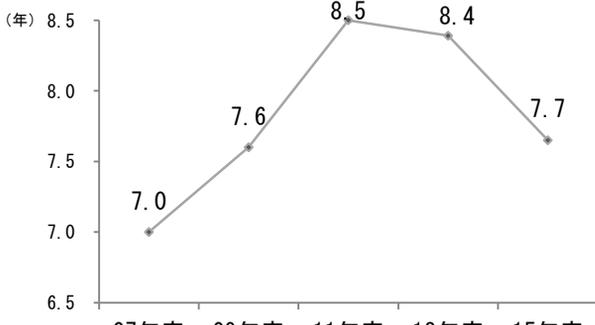


最近2年内
新車購入者
ベース
n=72 n=48 n=68 n=59 n=70
※15年度は軽、小型・普通乗用車
両方と比較した人も含む

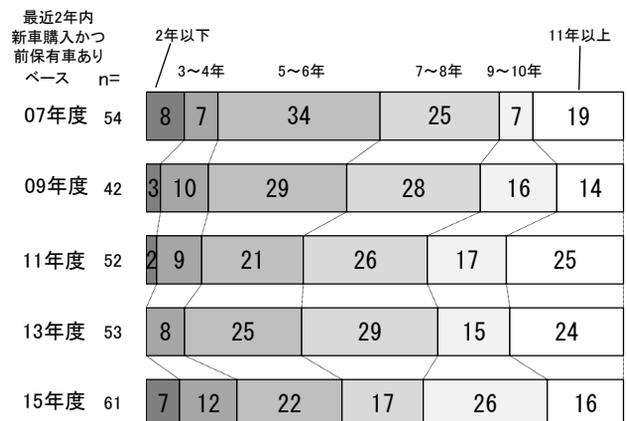
図表1-58 購入時 車両価格



図表1-59 前保有車の平均使用年数



最近2年内
新車かつ
代替購入者
ベース
n=54 n=42 n=52 n=53 n=61



※09年4月～10年9月、11年12月～13年1月に
エコカー補助金制度実施

2.軽キャブバン (6)軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車を選んだ理由は、使用面・経済面がおおよそ半々である。経済面では「税金の安さ」を挙げる人が、使用面では運転や荷物の積み下ろしなどでの使いやすさを挙げる人が多い。

- 軽自動車を選んだ理由は、「使用面」が52%、「経済面」が48%である。
- 経済面については、「税金が安いから」が55%と最も多く、過半を占めるが、税金や車検費用等の維持費の安さを選択理由に挙げる人が減少している。
- 使用面について、「狭い道で使いやすい」「運転しやすい」「積み下ろししやすい」を挙げる人が多い。

単位：%

図表1-60 軽自動車の選択理由

最近2年内 新車購入者 ベース	n=	経済面	車使用面
07年度	72	55	45
09年度	48	47	53
11年度	68	37	63
13年度	59	62	38
15年度	70	48	52

図表1-61 軽自動車の選択理由(経済性・法規・税制面)

最近2年内 新車 購入者 ベース	税金が 安いから	価格が 安いから	燃費が 良いから	車検費用 が安いから	保険が 安いから	車検が 2年だから	車庫スペース が狭いから	車庫届け の手続きが 簡単だから	車検が 3年だから
07年度	73	73	45	48	35	29	-	2	-
09年度	48	50	46	47	37	16	-	2	-
11年度	68	76	41	52	40	17	8	7	0
13年度	59	78	56	29	38	31	3	0	0
15年度	71	55	42	28	25	17	12	10	0
15年度-07年度 差	▲ 18	▲ 3	▲ 20	▲ 10	▲ 12	-	+ 8	-	-

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 ■ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

図表1-62 軽自動車の選択理由(車使用面)

最近2年内 新車 購入者 ベース	狭い道 で使いやすいから	荷物の 積み下ろし がしやすいから	運転が しやすいから	駐停車 が容易だから	レジャー や趣味に 活用でき るから	長距離 を走ること が あまり ないから	車庫ス ペースが 狭いから	買い物 や用足し に使うの に向い て	高速道 路を使 用する ことが あま りない から	少量の 荷物を 何度か に分 けて運 ぶのに 向いて いる から	2台目 の車だ から	自分以 外の 人でも 運転 しやす く安心 だから	乗車人 員が少 ない から	車の安 全性 から	通勤・ 通学専 用の車 だから	初めて の車だ から	人や荷 物を乗 せて使 用する こと はあま りない から	環境に 良い から	
07年度	72	51	57	59	40	-	12	22	27	0	11	7	9	10	7	4	3	0	-
09年度	48	61	43	39	29	-	18	11	26	0	3	7	8	6	1	1	0	10	-
11年度	68	53	55	45	26	-	18	14	31	7	9	11	1	0	2	0	0	1	-
13年度	59	44	45	53	46	-	26	19	27	22	17	4	2	8	2	11	0	0	-
15年度	73	58	53	46	26	19	14	14	12	12	7	7	5	5	2	1	0	0	0
15年度-07年度 差	+ 7	▲ 4	▲ 13	▲ 14	-	+ 2	▲ 8	▲ 15	+ 12	▲ 4	± 0	▲ 4	▲ 5	▲ 5	▲ 3	▲ 3	± 0	-	-

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 ■ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

2.軽キャブバン (7) 次期購入意向

■ 「5年内での買い替え意向」ユーザーが減少している。次期購入意向車種は「軽キャブバン」が減少傾向にある。

- ・ 前は「5年内での買い替え意向有」層が増加したが、15年度は再び11年度の水準以下まで減っている。
- ・ 次期購入車は軽自動車が9割近い傾向に変化はない。若年層で軽以外の選択意向が2割近くになる。
- ・ ボディタイプは、近年「軽キャブバン」が減少傾向にある。
- ・ 「税金」「価格」「燃費」などの安さを軽自動車の次期購入意向理由に挙げるユーザーが減少傾向にある。

単位：%

図表1-63 今後の買い替え意向

軽キャブバン 全体ベース	n=	5年内での 買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
07年度	299	18	68	14
09年度	321	24	63	13
11年度	408	18	67	15
13年度	411	24	66	10
15年度	411	15	69	16

図表1-64 属性別 今後の買い替え意向

		軽キャブ バン全体 ベース	買 今 後 替 え 5 年 内 向 有 の	買 時 期 は 未 定 向 有 が	買 替 え 意 向 無
軽キャブバン 全体		411	15	69	16
性別	男性	331	16	68	16
	女性	80	12	75	13
主 運 転 者 年 代	20代*	15	25	63	11
	30代	39	15	78	7
	40代	68	8	85	7
	50代	88	23	66	10
	60代	115	10	76	14
	70代以上	85	18	50	32

□ 全体+3ポイント以上

図表1-65 次期意向車 軽自動車・軽自動車以外

自動車 買換予定者 ベース	n=	軽自動車	軽自動車 以外
07年度	265	97	3
09年度	279	98	2
11年度	348	94	6
13年度	360	96	4
15年度	358	93	7

図表1-66 属性別 軽自動車・軽自動車以外

		買 替 え 意 向 者 ベ ー ス	軽 自 動 車 に す る	軽 に 自 動 車 以 外 の
軽キャブバン 全体		358	93	7
性別	男性	292	92	8
	女性	66	94	6
主 運 転 者 年 代	20代*	13	73	27
	30代	37	83	17
	40代	66	99	1
	50代	84	90	10
	60代	97	94	6
	70代以上	61	97	3

□ 全体+3ポイント以上

図表1-67 次期意向 軽ボディタイプ

軽自動車 買換予定者 ベース	n=	軽キャブバン	軽トラック	軽乗用系
07年度	257	58		42
09年度	262	57		43
11年度	329	64	1	35
13年度	336	57	2	41
15年度	328	54	2	44

図表1-68 軽購入意向理由

	軽自動車 買換 予定者 ベース	税 金 が 安 い か ら	価 格 が 安 い か ら	使 用 状 況 か ら み て 最 適 の 大 き さ だ	燃 費 が 良 い か ら	車 検 費 用 が 安 い か ら	保 険 が 安 い か ら	運 転 が し や す い か ら	道 路 状 況 か ら み て 最 適 の 大 き さ だ
07年度	259	81	60	51	56	48	38	42	28
09年度	271	79	53	39	56	42	42	28	23
11年度	331	74	61	41	51	36	33	32	18
13年度	340	76	49	41	34	38	41	28	25
15年度	317	66	58	39	39	33	31	27	23
15年度-07年度 差		▲15	▲2	▲12	▲17	▲15	▲7	▲15	▲5

□ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上

3.軽トラック (1)保有車特性

■ 「オートマチック」「2輪駆動車」が前回に対し増加している。その他については、時系列で大きな変化はない。

- 保有車の特性について見ると、「新車」66%「中古車」34%である。
- ミッションタイプは「マニュアル」84%、「オートマチック」16%である。「オートマチック」が、13年度から増加している。
- エンジンタイプは「標準エンジン」が98%と大半を占める。
- 駆動方式は、「2輪駆動車」42%、「4輪駆動車」58%である。「2輪駆動車」が、13年度から増加している。

図表1-69 新車・中古車

軽トラック全体ベース	n=	新車	中古車
07年度	617	70	30
09年度	625	68	32
11年度	617	66	34
13年度	515	68	32
15年度	514	66	34

図表1-70 ミッションタイプ

単位：%

軽トラック全体ベース	n=	マニュアル	オートマチック
07年度	617	80	20
09年度	625	85	15
11年度	617	86	14
13年度	516	87	13
15年度	513	84	16

図表1-71 エンジンタイプ

軽トラック全体ベース	n=	標準エンジン	ターボエンジン
07年度	615	99	1
09年度	625	98	2
11年度	617	99	1
13年度	515	99	1
15年度	515	98	2

図表1-72 駆動方式

軽トラック全体ベース	n=	2輪駆動車	4輪駆動車
07年度	613	47	53
09年度	625	41	59
11年度	617	37	63
13年度	512	35	65
15年度	510	42	58

3.軽トラック (2)ユーザー属性

■ 男性ユーザーが大半を占める中、70代以上、年収400万円未満のユーザーが増加。

- 性別は「男性」が87%、年代は「60代」が31%「70代以上」が30%と大きな割合を占める。60代以上の占める割合は年々拡大傾向にある。
- 世帯年収は、「400万円未満」が46%と最も多く、拡大傾向となっている。

単位：%

図表1-73 主運転者男女別就業形態

軽トラック全体ベース	n=	就業形態				性別			
		男性有職		男性無職	女性有職	女性無職	男性計 (%)	女性計 (%)	有職計 (%)
07年度	617	74		14	9	88	12	83	17
09年度	625	72		17	7	89	11	79	21
11年度	617	70		19	7	89	11	77	23
13年度	516	77		13	9	90	10	86	14
15年度	514	74		13	11	87	13	85	15

図表1-74 主運転者年代

軽トラック全体ベース	n=	年代					平均年齢 (歳)	
		20代以下	30代	40代	50代	60代		70代以上
07年度	615	4	7	16	22	30	21	58
09年度	625	2	7	16	21	27	27	59
11年度	617	3	7	13	19	31	29	60
13年度	515	3	6	11	18	40	22	60
15年度	515	2	5	11	22	31	30	61

図表1-75 主運転者業種

	軽トラック全体ベース	農業(専業)	農業(兼業)	その他第1次産業	建設業	製造業	卸小売業	サービス業他	勤労世帯	無職他
07年度	559	20	2	1	12	3	13	9	27	12
09年度	586	21	4	2	11	4	2	15	25	16
11年度	616	27	4	2	10	2	9	4	25	18
13年度	426	18	8	0	8	3	13	9	29	13
15年度	476	19	5	2	10	3	14	7	25	17
15年度-07年度差		▲ 1	+ 3	+ 1	▲ 2	± 0	+ 1	▲ 2	▲ 2	+ 5

図表1-76 世帯年収

軽トラック純住宅+産業住宅ベース	n=	世帯年収					中央値 (万円)	
		400万円未満	600万円未満	800万円未満	1,000万円未満	1,200万円以上		
07年度	424	39	23	14	13	6	5	504
09年度	424	34	27	17	8	6	8	500
11年度	439	41	24	15	7	7	5	463
13年度	370	43	31	11	9	6	6	441
15年度	373	46	24	12	9	4	5	475

図表1-77 住居・事業所形態※

軽トラック全体ベース	n=	住居・事業所形態		
		純住宅	産業住宅	純事業所
07年度	615	63	24	13
09年度	625	66	23	11
11年度	617	65	25	10
13年度	515	66	24	10
15年度	515	63	24	12

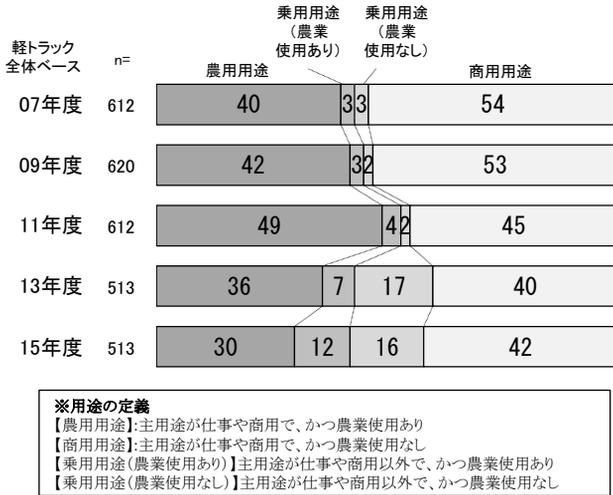
※住居・事業所形態の定義
 【純住宅】住居にだけ使用
 【産業住宅】商売・事業と住居に併用
 【純事業所】商売・事業にだけ使用

3.軽トラック (3)使用状況

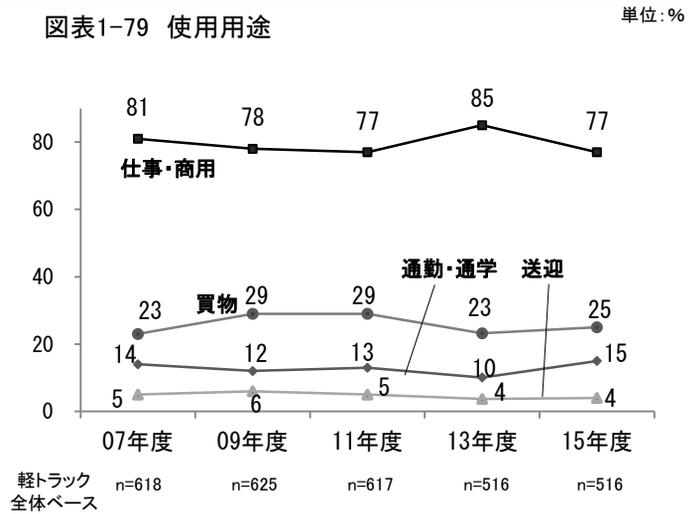
■ 「主用途としての」農用用途は減少。月間走行距離・使用頻度は増加傾向にある。

- 13年度と比べる「農用用途」は減少しているが、主用途以外も含めれば農用用途での使用は大きくは減っていない。
- 使用用途としては、「一般家庭への配達」「セールス・営業関係」が増加している。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が69%を占め、増加してきている。
- 月間平均走行距離は平均421kmで、13年度より長くなった。ただし、「200km未満」の比率が47%と高い。

図表1-78 使用用途



図表1-79 使用用途

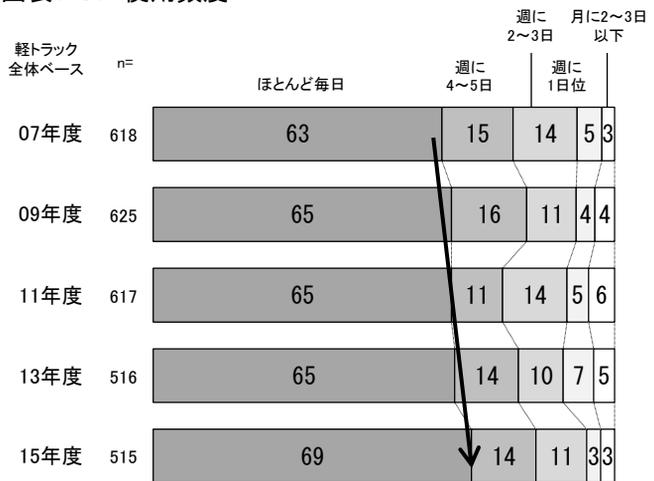


図表1-80 使用用途 詳細

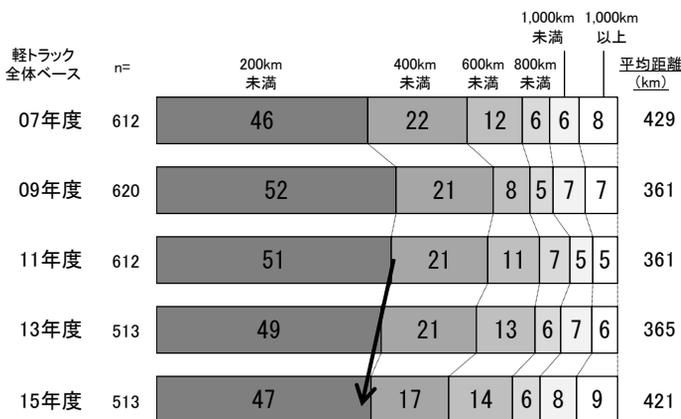
	田畑への往復、農機具、農作物運搬	工場、現場まわり	一般家庭など最終消費者への配達	趣味・レジャーなどの用具運搬	セールス、営業関係	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	小売店への配達	メーカーへの配達、仕入れ	事業所間の連絡便	その他
07年度	500	51	23	22	8	15	7	4	4	5
09年度	495	52	27	23	11	11	8	3	1	1
11年度	454	61	21	17	8	8	6	3	2	4
13年度	515	56	17	13	16	4	4	2	1	8
15年度	511	57	17	16	9	6	5	2	2	13
15年度-13年度差	+1	±0	+3	0	+5	+2	+1	±0	+1	+5

■ 15年度-07年度差 -3ポイント以上 ■ 15年度-07年度差 +3ポイント以上
 ※ 07年度~11年度は「仕事・商用」での使用者ベース

図表1-81 使用頻度



図表1-82 月間平均走行距離



図表1-83 属性別 月間平均走行距離 (km)

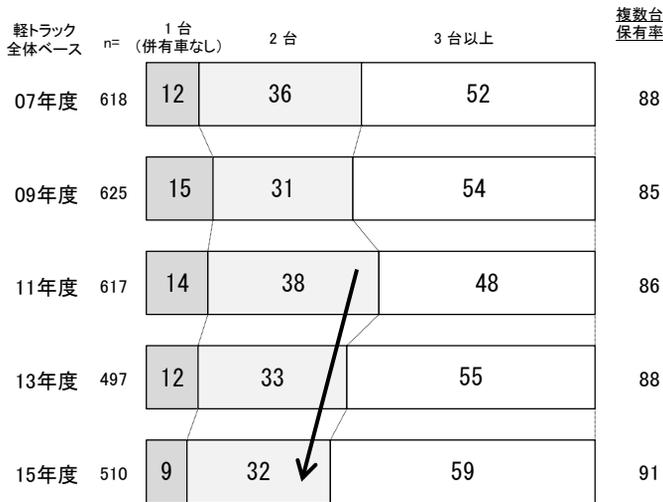
属性	軽トラック全体ベース	月間平均走行距離 (km)
軽トラック全体	508	381
用途	農用用途	133
	農用以外	375
住居形態	純住宅	295
	産業住宅	145
	純事業所	73

3.軽トラック (4)併有状況

■ 複数保有は年々増加している。特に「3台以上」保有、商用系との併有が増加傾向。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が59%と最も多く、増加傾向にある。
- 農用用途および産業住宅や純事業所では「3台以上」が多い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用との併有」が54%と最も多いが商用系車種との併有が増加傾向にある。
- 住居形態別にみると、純住宅は「軽乗用と併有」、産業住宅や純事業所は「普通・小型との併有」が全体と比較して高い。

図表1-84 世帯や事業所の保有車台数



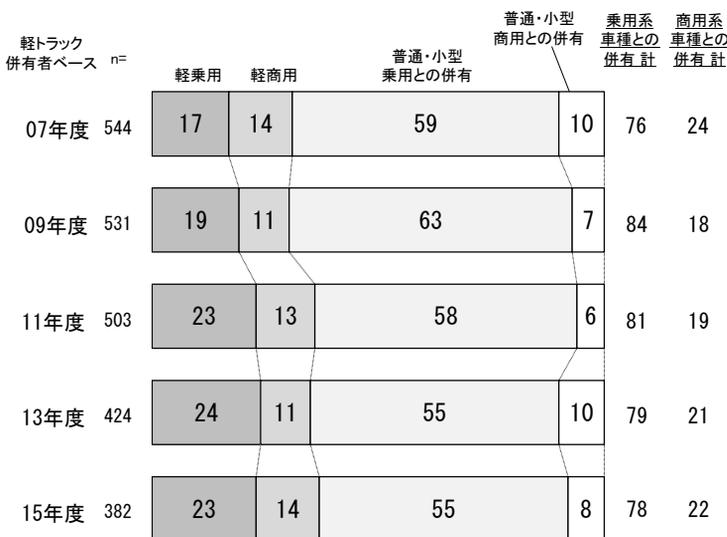
図表1-85 属性別 世帯や事業所の保有車台数

		軽トラック全体ベース	1台	2台	3台以上
軽トラック全体		510	9	32	59
用途	農用用途	133	7	27	66
	農用用途以外	377	10	35	56
住居形態	純住宅	296	10	36	54
	産業住宅	146	6	29	65
	純事業所	73	10	20	70

■ 全体+3ポイント以上

図表1-86 併有状況

(併有車のうち最もよく使用している車)



図表1-87 属性別 併有状況

		軽トラック複数台保有者ベース	軽乗用車		普通・小型車	
			軽乗用との併有	軽商用との併有	と普通の併有・小型乗用	と普通の併有・小型商用
軽トラック全体		382	23	14	55	8
用途	農用用途	100	22	18	56	4
	農用用途以外	282	23	13	54	10
住居形態	純住宅	210	26	15	54	5
	産業住宅	116	20	13	57	10
	純事業所	59	16	16	50	19

■ 全体+3ポイント以上

3.軽トラック (5)購入形態

■ 購入形態は軽トラック歩留まりが約7割を占める。前保有車平均使用年数はやや長期化している。購入時の「比較検討なし」が増え76%を占めている。

- 購入形態は「軽トラックから代替」が最も多く67%を占める。「増車」が13年度に比べ増加した。
- 購入時の比較状況を見ると、「比較検討はしなかった」が76%を占め、13年度と比較すると増加している。
- 購入時車両価格は、軽トラック全体で「81～100万円」38%が中心となっている。
- 購入時における車両価格では101万円以上が増加傾向にある。
- 前保有車平均使用年数は10.0年で、13年度とくらべて0.3年ほど長期化している。

図表1-88 購入形態

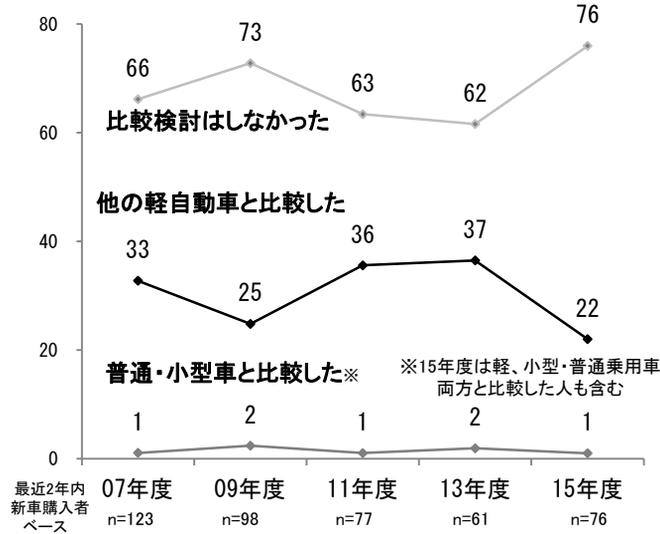
最近2年内 新車購入者 ベース	n=	← 軽自動車から代替 計 →					普通・ 小型車 から代替
		新規	増車	軽トラック から代替	他の 軽自動車 から代替		
07年度	122	4	24	56	9	7	
09年度	98	6	9	69	9	7	
11年度	77	5	16	66	2	11	
13年度	62	1	17	67	1	14	
15年度	78	1	20	67	5	6	

図表1-89 前保有車のボディタイプ

最近2年内 新車かつ 代替購入者 ベース	軽自動車				普通・小型車		
	軽 乗用系	軽商用系		乗用系	商用系		
		軽 キャブ バン	軽 トラ ック		トラ ック	そ の 他 商 用	
07年度	89	7	1	82	1	9	0
09年度	79	1	2	85	5	3	0
11年度	64	7	0	80	5	5	4
13年度	50	0	0	83	13	5	0
15年度	64	3	1	84	6	1	1
15年度-07年度 差		▲4	±0	+2	+5	▲8	+1

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 □ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

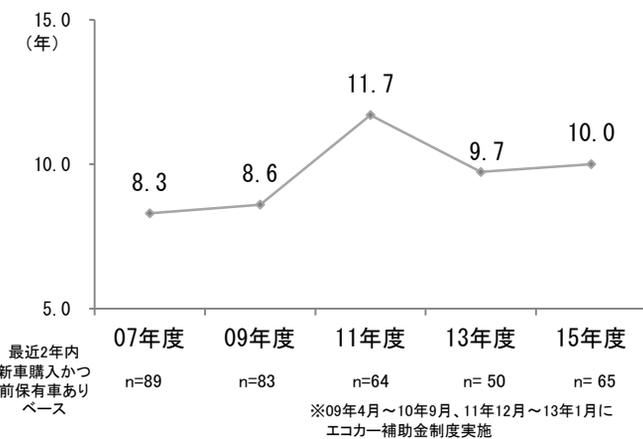
図表1-90 購入時の比較状況



図表1-91 購入時 車両価格

最近2年内 新車購入者 ベース	n=	平均価格 (万円)			
		80万円 以下	81～100 万円	101～120 万円	121～140万円 141万円 以上
07年度	123	39	44	13	22
09年度	98	29	49	16	42
11年度	77	30	50	16	31
13年度	61	30	34	18	10 8
15年度	79	21	38	22	15 3

図表1-92 前保有車の平均使用年数



最近2年内 新車購入かつ 前保有車あり ベース	n=	前保有車平均使用年数					
		2年以下	3～4年	5～6年	7～8年	9～10年	11年以上
07年度	89	9	5	18	24	29	15
09年度	83	2	23	16	9	23	27
11年度	64	33	5	3	23	64	
13年度	50	5	25	11	23	36	
15年度	65	2	6	16	6	32	38

3.軽トラック (6)軽自動車を選択する理由

■ 使用面を挙げる人が8割で時系列は変化がみられない。経済面では「税金の安さ」や「価格の安さ」を挙げる人が、使用面では「荷物の積み下ろしがしやすい」等の使いやすさを挙げる人が多い。

- ・ 軽自動車を選んだ理由として「経済面」24%「車使用面」76%と、使用面を挙げる人が多い。時系列では変化はない。
- ・ 経済面では、軽自動車選択理由として、「税金が安い」「価格が安い」が最も多いが、07年度と比較すると減少。
- ・ 使用面では、「荷物の積みおろしがしやすい」「狭い道で使いやすい」など、使いやすさを挙げる人が多い。

単位：%

図表1-93 軽自動車の選択理由

最近2年内 新車購入者 ベース	n=	経済面	車使用面
07年度	122	31	69
09年度	98	46	54
11年度	77	20	80
13年度	61	24	76
15年度	79	24	76

図表1-94 軽自動車の選択理由(経済性・法規・税制面)

	最近2年内 新車 購入者 ベース	税金が 安い	価格が 安い	燃費が よい	車検 費用が 安い	保険が 安い	車庫 届け出 が簡単 なので	車検が 2年だ から	車検が 3年だ から
07年度	123	59	56	56	28	26	2	-	-
09年度	98	60	48	46	35	18	0	-	-
11年度	77	46	39	34	18	7	10	0	0
13年度	62	62	50	30	18	17	6	0	0
15年度	79	46	46	35	28	17	6	4	3
15年度-07年度 差		▲ 13	▲ 10	▲ 21	±0	▲ 9	+ 4	-	-

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 ■ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

図表1-95 軽自動車の選択理由(車使用面)

	最近2年内 新車 購入者 ベース	し荷物の 積みおろ しが	狭い道で 使いやすい から	運転がし やすいから	向いてる から	駐停車が 容易だか ら	運ぶのに向 いてるから	少量の荷物 を何度も分 けて	あまりない から	長距離を走 ることが	車庫スベ ースが狭い から	2台目の車 だから	高速道路を 使用すること が	そうだから レジャーや 趣味に活用 でき	自分以外の 人でも	通勤・通学 専用の車だ から	人や荷物を 乗せて使用 する	乗車人数が 少ないから	車の安全 性から	初めての車 だから	環境に良 いから
07年度	123	68	64	35	9	23	10	13	8	8	-	-	6	1	1	7	0	-	-		
09年度	98	49	57	39	16	22	11	14	6	6	-	-	3	3	2	1	1	-	-		
11年度	77	67	68	46	9	25	21	19	13	3	3	-	5	0	3	7	1	3	-		
13年度	62	70	67	44	16	25	10	17	12	5	10	-	10	8	6	9	2	0	-		
15年度	79	71	54	33	24	23	16	9	7	7	6	6	6	5	1	1	0	0	0		
15年度-07年度 差		+ 3	▲ 10	▲ 2	+ 15	±0	+ 6	▲ 4	▲ 1	▲ 1	-	-	▲ 1	±0	±0	▲ 7	±0	-	-		

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上 ■ 15年度-07年度 差 +3ポイント以上

3.軽トラック (7) 次期購入意向

■ 軽トラックへの歩留まり意向が高いものの、ユーザーの高齢化の進展もあり、「買い替え意向がない」ユーザーが増加している。

- ・「買い替え意向なし」は前回から増えている。70歳以上で特に「買い替え意向なし」が多い。
- ・軽自動車への意向が9割近い傾向に大きな変化はない。若年層で軽以外の選択意向がやや高い。
- ・次期購入意向のボディタイプは、「軽トラック」が9割を占める傾向に変わりはない。
- ・軽自動車の次期購入意向理由として「税金」「価格」「燃費」が減り、「道路状況から見て最適の大きさである」「運転がしやすい」が増えている。

図表1-96 今後の買い替え意向

軽トラック全体ベース	n=	5年以内の買い替え意向有	時期は未定だが買い替え意向有	買い替え意向無
07年度	618	22	65	13
09年度	625	22	56	22
11年度	617	14	71	15
13年度	515	18	68	14
15年度	500	12	70	18

図表1-97 属性別 今後の買い替え意向

単位:%

	軽トラック全体ベース	買今以後替5年以内意向有	買時未定だが意向有	買替え意向無
軽トラック 全体	500	12	70	18
性別 男性	444	12	70	18
性別 女性	56	10	74	15
主運転者年代 20代 *	7	0	99	1
主運転者年代 30代 *	28	8	76	16
主運転者年代 40代	59	15	79	6
主運転者年代 50代	106	16	71	12
主運転者年代 60代	164	12	71	16
主運転者年代 70代以上	136	10	62	28

■ 全体+3ポイント以上

図表1-98 次期意向車 軽自動車・軽自動車以外

自動車買換予定者ベース	n=	軽自動車	軽自動車以外
07年度	530	99	1
09年度	507	97	3
11年度	520	99	1
13年度	429	97	3
15年度	420	97	3

図表1-99 属性別 軽自動車・軽自動車以外

	買替え意向者ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の
軽トラック 全体	420	97	3
性別 男性	376	96	4
性別 女性	44	99	1
主運転者年代 20代 *	6	72	28
主運転者年代 30代 *	25	80	20
主運転者年代 40代	54	99	1
主運転者年代 50代	102	96	4
主運転者年代 60代	138	99	1
主運転者年代 70代以上	95	99	1

■ 全体+3ポイント以上

図表1-100 次期意向 軽ボディタイプ

軽自動車買換予定者ベース	n=	軽乗用系	軽キャブバン	軽トラック
07年度	523	6	4	90
09年度	496	6	3	91
11年度	514	8	2	90
13年度	416	4	3	93
15年度	407	8	2	90

図表1-101 軽購入意向理由

	軽自動車買換予定者ベース	税金が安いから	価格が安いから	使用状況からみて最適の大きさから	燃費が良いから	道路状況からみて最適な大きさから	運転がしやすいから	車検費用が安いから	保険が安いから
07年度	523	61	54	60	46	30	24	27	28
09年度	496	60	60	54	51	28	20	30	27
11年度	514	57	50	43	39	23	20	27	26
13年度	418	58	51	45	28	25	21	24	21
15年度	389	52	48	39	30	29	24	21	20
15年度-07年度 差		▲ 9	▲ 6	▲ 21	▲ 16	▲ 1	± 0	▲ 6	▲ 8

■ 15年度-07年度 差 -3ポイント以上

Ⅱ.地域別にみた軽自動車の社会的役割 まとめ

- ・ 軽自動車は、人口が少ない地域、人口密度の低い地域で特に普及している。都市規模の小さい地域ほど公共交通機関が不便な状態にあり、普段の生活を支えるものとして軽自動車が活用されている。
- ・ 調査の結果、都市規模の大小によって軽選別の重視点や使い方が異なることがわかった。都市規模の小さい地域ほど、毎日使用する人が多く、平均走行距離が長くなっている。

軽自動車の普及状況と生活環境

軽乗用	普及率	地域	■ 軽自動車普及率は、全国平均54.0台／100世帯(平成26年12月時点)である。人口が少ない地域、人口密度の低い地域で、軽自動車普及率が特に高い。
		人口	■ 軽自動車の9割以上は「人口100万人未満の市及び郡部」で保有されており、比較的都市規模の小さい地域で保有されている。
	生活環境	公共交通	■ 都市規模が小さい地域ほど、公共交通機関が不便な状態にあり、「地方小都市・郡部」では「不便」だと感じる人が過半数を占めている。
		アクセス	■ 都市規模が小さくなるほど、「郵便局や銀行などの金融機関」「病院・医院」「幼稚園・保育園」などの公共施設に「公共交通機関では行けない」率が高まる傾向にある。
		普段の状況	■ 「通勤・通学」や「食品の買い物」での交通手段として、特に都市規模の小さい地域で車の使用率が高く、日常の足として車が活用されている様子が見えてくる。
	ユーザー層の特徴	基本属性	■ 都市規模の大きい地域では、男性、世帯年収の比較的高いユーザーが多く、都市規模の小さい地域ほど、女性、高齢者、年収が低いユーザーが多い傾向にある。
		車保有	■ 都市規模の小さい地域ほど世帯あたりの保有台数が多く、「個人専用車」として使う人の比率が高い。車が不可欠な状況にあることがうかがえる。
		購入形態	■ 都市規模が小さい地域ほど、軽歩留まり層と長期保有者が多くなる。また、スタイル関連の重視度も高まる傾向にある。
	必要性	使用実態	■ 用途はいずれの地域でも「買い物」が中心になっているなかで、都市規模の小さい地域ほど使用頻度が高く、走行距離も長くなる傾向がある。
		軽の役割	■ 都市規模の小さい地域で、車は生活必需品として捉えられ、その中で軽自動車は必要不可欠な移動手段となっている。

1.地域別の軽自動車普及率 (1)都道府県別 普及率

- 軽自動車普及率は、全国平均54.0台／100世帯(平成26年12月時点)である。
- 人口が少ない地域、人口密度の低い地域で、軽自動車普及率が特に高い。
 - ・ 軽自動車普及率(100世帯あたり普及台数)は、佐賀が最も高く104.2台／100世帯。最も低いのは東京で11.8台／100世帯である。人口が少ない地域、人口密度の低い地域ほど、軽自動車が普及する傾向がある。

図表2-1 都道府県別 軽自動車普及率

■ 軽自動車普及率90.0%以上 □ 50.0%未満

都道府県	軽自動車普及率 (100世帯あたり普及台数)	人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)
全国計	54.0		343
佐賀	104.2	85	348
鳥取	103.2	59	168
長野	102.0	215	159
島根	101.1	72	107
山形	101.1	117	125
福井	100.2	81	192
沖縄	94.6	139	612
山梨	94.1	86	193
新潟	92.8	237	189
宮崎	92.0	114	147
徳島	89.8	79	189
富山	88.9	109	257
岩手	88.4	133	87
和歌山	88.4	100	212
秋田	87.6	109	93
岡山	86.9	195	274
香川	86.1	100	531
鹿児島	85.8	171	186
熊本	85.1	182	245
福島	85.0	203	147
高知	84.8	76	108
群馬	84.3	201	316
岐阜	83.9	208	196
三重	83.8	185	321
大分	83.7	120	189
滋賀	81.4	141	351
長崎	79.7	143	348
愛媛	78.8	143	252
青森	77.5	137	142
山口	76.3	145	237
茨城	75.7	297	487
静岡	74.3	377	484
石川	74.1	117	280
栃木	73.6	201	313
宮城	64.0	235	322
広島	63.3	286	337
奈良	58.3	140	380
福岡	56.7	507	1,019
愛知	51.2	741	1,435
兵庫	43.1	559	666
京都	42.8	264	571
北海道	41.4	551	70
千葉	40.6	622	1,206
埼玉	40.0	719	1,894
大阪	27.7	887	4,670
神奈川	22.3	905	3,745
東京	11.8	1,316	6,016

データ出所:【軽自動車普及率】(社)全国軽自動車協会連合会 公表資料(平成26年12月時点) 【人口、人口密度】平成22年国勢調査

※普及率3区分別(90%以上県/50~90%未満県/50%未満県)の平均人口及び、平均人口密度は、各県の数値を単純平均したものと

1.地域別の軽自動車普及率 (2)人口規模別 軽自動車保有比率

■ 軽自動車の9割以上は「人口100万人未満の市及び郡部」で保有されており、比較的都市規模の小さい地域で保有されている。

- ・「人口10万人未満の市及び郡部」では、軽自動車の45%が保有されており、最も保有台数が多い地域となっている。
- ・「人口100万人以上の市」では、人口構成比が23%を占める一方で軽自動車の保有構成比は8%と低い。
- ・車種別にみると、軽乗用車、軽ボンネットバンの構成比は軽自動車全体の構成比とほぼ同じである。軽キャブバンは「100万人以上の市」の比率が大きく、軽トラックは「人口10万人未満の市及び郡部」が59%と大きい。

※以降の地域別の分析にあたっては、人口規模と人口密度を用いて調査地点を4つに区分して分析する。

単位：%

図表2-2 人口規模別 軽自動車保有台数 構成比

	100万人以上の市	30~100万人未満の市	10~30万人未満の市	10万人未満の市及び郡部	100万人未満の市及び郡部 計	
人口構成比	23	22	24	31	77	
軽自動車全体	8	20	26	46	92	
車種別	軽乗用車	8	22	27	43	92
	軽ボンネットバン	10	21	27	42	90
	軽キャブバン	14	21	25	40	86
	軽トラック	5	14	22	59	95

出所：【軽自動車保有台数】(社)全国軽自動車協会連合会(平成27年3月時点)
【人口】平成22年 推計人口

- ・地域別の分析にあたり、人口規模と人口密度を用いて、調査地点を以下4つに区分した。
- ・市町村合併等の影響により、単純に人口規模だけでは、都市の規模感を定義することが難しいため、人口規模が「人口100万人未満の市及び郡部」については、その内訳を人口密度を用いて3つに区分している。

図表2-3 人口規模・人口密度別 調査地点例

都市規模	都市区分	人口規模	人口密度	調査地点例
都市規模大↑ ↓小	大都市	人口100万人以上の市	-	全38地点 ・北海道札幌市 ・宮城県仙台市 ・埼玉県さいたま市 ・神奈川県横浜市 ・愛知県名古屋市 ・京都府京都市 ・兵庫県神戸市 ・広島県広島市 ・福岡県福岡市 など
	地方大都市	人口100万人未満の市及び郡部	1500人/km ² 以上	全32地点 ・埼玉県川口市 ・千葉県千葉市 ・東京都狛江市 ・神奈川県相模原市 ・岐阜県岐阜市 ・岐阜県各務原市 ・愛知県江南市 ・大阪府枚方市 ・大阪府堺市 ・兵庫県尼崎市 ・和歌山県和歌山市 ・福岡県北九州市など
	地方中都市		350~1500人/km ² 未満	全68地点 ・北海道小樽市 ・青森県八戸市 ・福島県郡山市 ・群馬県前橋市 ・埼玉県行田市 ・長野県長野市 ・静岡県藤枝市 ・愛知県豊田市 ・滋賀県大津市 ・兵庫県姫路市 ・岡山県岡山市 ・長崎県長崎市など
	地方小都市・郡部		350人/km ² 未満	全62地点 ・岩手県花巻市 ・宮城県石巻市 ・福島県いわき市 ・栃木県那須塩原市 ・群馬県安中市 ・千葉県君津市 ・新潟県長岡市 ・山梨県南アルプス市 ・山口県山口市 ・佐賀県唐津市 ・熊本県八千代市 ・鹿児島県曾於市など

2.生活環境 (1)公共交通機関の利便性と道路状況

■ 都市規模が小さい地域ほど、公共交通機関が不便な状態にあり、「地方小都市・郡部」では「不便」と感じる人が過半数を占めている。

- 公共交通機関の利便性は、大都市が「便利」計75%に対し、地方小都市・郡部では「不便」と感じる人が過半数を占める。都市規模が小さい地域ほど、公共交通機関が不便だと感じられている
- 最寄りの鉄道駅や、バス停までの距離も、都市規模が小さくなるほど遠くなり、運行本数も少ない。

単位：%

図表2-4 自宅/事業所周辺の公共交通機関の利便性評価

		軽乗用系 全体ベース n=	非常に 便利	まあ 便利	どちらとも いえない	やや 不便	非常に 不便	「便利」 計	「不便」 計
軽乗用系 全体		2115	13	29	13	23	22	42	46
大都市		382	28	47	6	14	5	75	19
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	345	14	38	13	25	10	52	35
	地方中都市	741	11	28	13	23	25	39	48
	地方小都市・郡部	647	11	24	13	25	27	35	52

図表2-5 最寄りの鉄道駅までの距離

		軽乗用系 全体ベース n=	500m 未満	1km未満	2km 未満	3km 未満	3km以上
軽乗用系 全体		1968	18	25	22	12	23
大都市		373	30	32	24	6	8
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	312	23	33	24	7	14
	地方中都市	689	14	24	24	14	24
	地方小都市・郡部	594	18	23	19	11	29

図表2-6 最寄りの鉄道駅の運行本数

		軽乗用系 全体ベース n=	1時間に 4本以上	1時間に 2-3本以上	1時間に 1本程度	わからない
軽乗用系 全体		1968	27	24	21	28
大都市		373	71	16	13	
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	312	73	13	13	
	地方中都市	689	22	30	15	33
	地方小都市・郡部	594	8	22	39	31

図表2-7 最寄りのバス停までの距離

		軽乗用系 全体ベース n=	100m未満	500m未満	1km 未満	1km 以上
軽乗用系 全体		1910	31	50	14	5
大都市		369	44	49	7	
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	311	29	57	14	
	地方中都市	649	30	52	14	4
	地方小都市・郡部	581	30	46	15	9

図表2-8 普段運転する場所における狭い道の有無

		軽乗用系 全体ベース n=	たくさん ある	ある	ない
軽乗用系 全体		2112	4	26	70
大都市		381	2	23	75
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	345	3	33	65
	地方中都市	741	4	26	70
	地方小都市・郡部	645	4	25	71

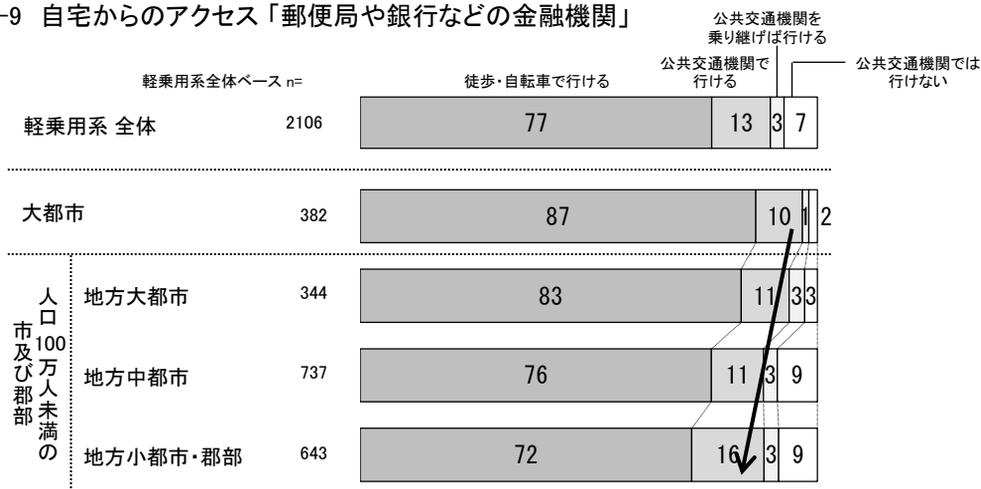
2.生活環境 (2)公共施設へのアクセス

■「郵便局や銀行などの金融機関」「病院・医院」「幼稚園・保育園」の公共施設には、都市規模が小さい地域ほど「公共交通機関では行けない」率が高まる傾向にあり、車の必要性がうかがえる。

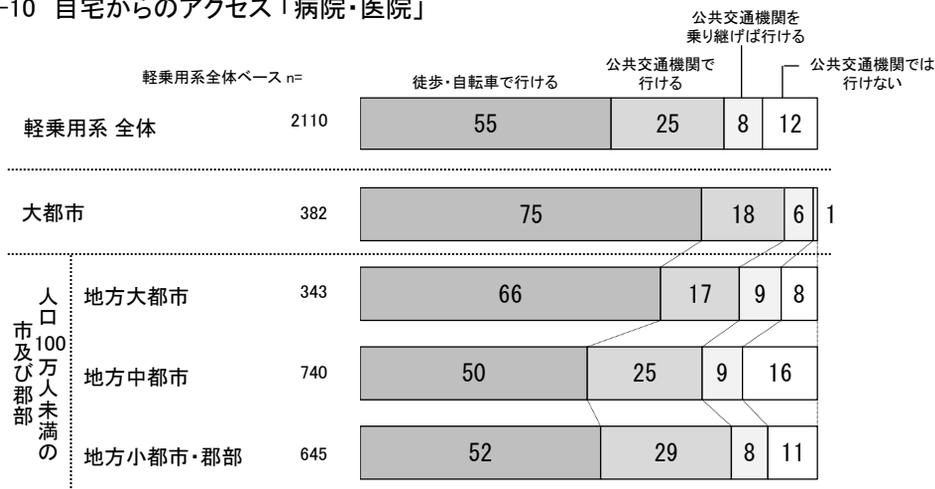
- 車を使わない場合の公共施設へのアクセス方法をみていくと、郵便局や銀行などの金融機関では地方中都市、地方小都市・郡部で「公共交通機関では行けない」人の比率が9%となっている。
- 病院・医院、幼稚園・保育園では、地方小都市・郡部で「公共交通機関では行けない」が10%を超える水準にある。

単位：%

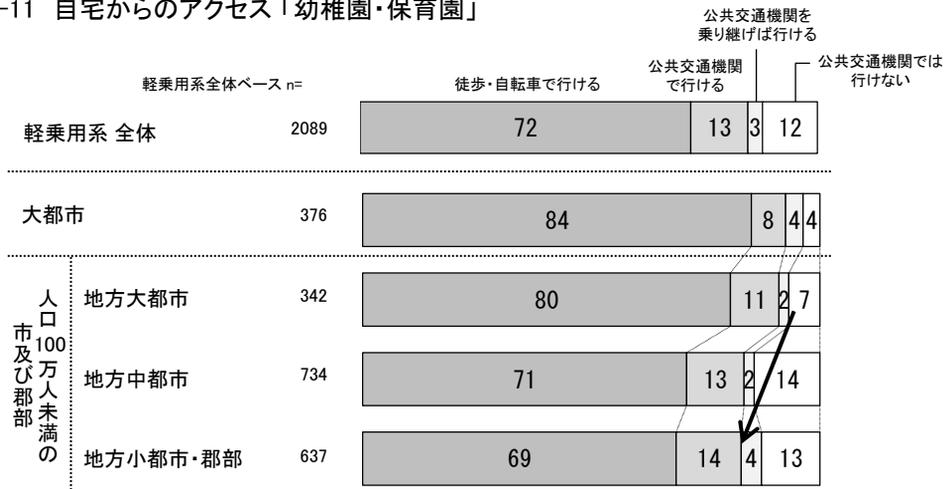
図表2-9 自宅からのアクセス「郵便局や銀行などの金融機関」



図表2-10 自宅からのアクセス「病院・医院」



図表2-11 自宅からのアクセス「幼稚園・保育園」



2.生活環境 (3)通勤・通学、買い物の状況

■「通勤・通学」や「食品の買い物」での交通手段として、特に都市規模の小さい地域で車の使用率が高く、日常の足として車が活用されている。

- 普段の通勤・通学手段は、都市規模の大きい地域では「自転車」「鉄道」「バイク」が多く使用されているが、全ての地域で「車(自分で運転)」が最も多い。
- 普段の食品買い物時の交通手段でも同様の傾向がみられ、「車(自分で運転)」が都市規模の小さい地域ほど高く、日常の足として車が活用されている様子がうかがえる。また、都市規模の小さい地域ほど、食品の買い物をする店までの距離が遠くなる。

単位：%

図表2-12 普段の通勤・通学手段

-複数回答 全体上位4つ抜粋-

軽乗用系通勤通学者ベース n=		車 (自分で運転)	自転車	鉄道	バイク
軽乗用系 全体 1339		86	6	4	4
大都市 269		64	17	12	10
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市 207	77	7	9	5
	地方中都市 468	90	6	3	3
	地方小都市・郡部 395	92	3	0	4

■ 全体+3ポイント以上

図表2-13 普段の食品買い物時 交通手段

-複数回答 全体上位4つ抜粋-

軽乗用系全体ベース n=		車 (自分で運転)	自転車	徒歩	車 (家族の送迎)
軽乗用系 全体 2107		91	7	8	3
大都市 380		80	22	17	2
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市 343	87	13	10	3
	地方中都市 741	92	6	6	3
	地方小都市・郡部 643	95	4	6	4

■ 全体+3ポイント以上

図表2-14 普段 食品の買い物をする店までの距離

軽乗用系全体ベース n=		1km未満	5km未満	10km未満	10km以上
軽乗用系 全体 2101		39	51	7	3
大都市 380		57	37	5	1
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市 342	42	49	7	2
	地方中都市 740	38	54	6	2
	地方小都市・郡部 639	34	52	10	4

3.ユーザー層の特徴 (1) 基本属性

■ 都市規模の大きい地域では、男性、世帯年収の比較的高いユーザーが多く、都市規模の小さい地域ほど、女性、高齢者、年収が低いユーザーが多い傾向にある。

- ユーザー属性は、大都市で男性が45%と他に比べて高く、都市規模の小さい地域ほど女性の比率が高まる。
- 都市規模の小さい地域ほど、「60代以上」比率が高まり、世帯年収の中央値が低く、子独立層の比率が増加する。
- 都市規模の大きい地域では、男性、世帯年収の比較的高い層が多い傾向にある一方で、都市規模の小さい地域ほど、「400万円未満」の比率が高まる傾向にある。

単位：%

図表2-15 主運転者 性・未既婚

	軽乗用系全体ベース n=	男性		女性		男性計 (%)	女性計 (%)	
		未婚	既婚	未婚	既婚			
軽乗用系 全体	2114	6	30	8	56	36	64	
大都市	381	8	37	9	46	45	55	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	345	6	34	7	53	40	60
	地方中都市	741	5	30	8	57	35	65
	地方小都市・郡部	647	6	27	10	57	33	67

図表2-16 年代

	軽乗用系全体ベース n=	年代					平均年齢 (歳)		
		20代以下	30代	40代	50代	60代以上			
軽乗用系 全体	2114	10	21	19	18	20	12	53	
大都市	381	9	18	27	17	20	9	53	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	345	9	20	21	18	19	13	53
	地方中都市	741	10	21	20	17	21	11	52
	地方小都市・郡部	647	11	20	16	19	20	14	54

図表2-17 ライフステージ

	軽乗用系全体ベース n=	ライフステージ						
		夫婦のみ	未子	未就学児	小中学生	高校生以上		
軽乗用系 全体	2078	15	4	17	17	21	26	
大都市	372	18	3	14	21	22	22	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	345	13	3	19	16	23	26
	地方中都市	728	13	5	18	16	21	27
	地方小都市・郡部	633	16	4	15	17	19	29

図表2-18 世帯年収

	軽乗用系全体ベース n=	世帯年収					中央値 (万円)	
		400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円未満	1200万円以上		
軽乗用系 全体	1752	37	28	18	9	44	481	
大都市	304	30	29	21	11	63	548	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	302	34	23	23	10	64	541
	地方中都市	608	36	31	17	8	44	490
	地方小都市・郡部	538	43	26	17	8	33	435

図表2-19 職業

	軽乗用系全体ベース n=	職業				
		フルタイム	パートタイム	自営業・家族従業員・農林漁業	仕事は持っていない	
軽乗用系 全体	2115	34	22	14	30	
大都市	372	37	25	15	23	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	345	34	20	11	35
	地方中都市	728	34	25	13	28
	地方小都市・郡部	633	34	19	15	32

図表2-20 世帯人数

	軽乗用系全体ベース n=	世帯人数						平均人数	
		単身	2人	3人	4人	5人	6人		
軽乗用系 全体	2031	5	26	25	25	11	8	3.4	
大都市	357	3	25	29	25	12	6	3.4	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	337	5	24	22	27	13	9	3.5
	地方中都市	717	5	24	26	26	11	8	3.4
	地方小都市・郡部	622	7	26	24	23	11	9	3.4

3.ユーザー層の特徴 (2) 車保有状況

■ 都市規模の小さい地域ほど世帯あたりの保有台数が多く、「個人専用車」として使う人の比率が高い。車が不可欠な状況にあることがうかがえる。

- 世帯保有車台数は、大都市で「1台(併有車なし)」が41%と高い。
- 保有車の位置付けをみると、全体と比較して大都市、地方大都市で家族との「共用」比率が高く、地方中都市、地方小都市・郡部で「個人専用」比率が高い。地域によって軽自動車の位置付けが異なる。
- 都市規模の小さい地域ほど「4駆」比率が高まり、都市規模が大きい地域ほど、「ターボエンジン」の比率が高まる。

単位：%

図表2-21 世帯保有車台数

軽乗用系全体ベース n=		1台 (併有車なし)	2台	3台 以上	複数台 保有率	
軽乗用系 全体		2115	24	46	30	76
大都市		382	41	44	15	59
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	345	31	43	26	69
	地方中都市	741	21	50	29	79
	地方小都市・郡部	647	21	42	37	79

図表2-22 保有車の専用・共用

軽乗用系全体ベース n=		個人専用	個人専用だが 家族を乗せる ことが多い	共用	
軽乗用系 全体		2112	46	24	30
大都市		381	36	25	39
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	345	36	23	41
	地方中都市	741	47	24	29
	地方小都市・郡部	645	49	25	26

図表2-23 併有状況(保有車の組み合わせ)

軽乗用系全体ベース n=		併有車 なし	軽自動車+乗用車	軽自動車のみ 2台以上	
軽乗用系 全体		2070	24	65	11
大都市		375	41	52	7
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	340	31	59	10
	地方中都市	732	21	69	10
	地方小都市・郡部	623	21	64	15

図表2-24 保有車エンジンタイプ

軽乗用系全体ベース n=		標準エンジン	ターボエンジン	
軽乗用系 全体		2110	85	15
大都市		382	81	19
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	345	80	20
	地方中都市	740	86	14
	地方小都市・郡部	643	86	14

図表2-25 保有車駆動

軽乗用系全体ベース n=		2輪駆動車	4輪 駆動車	
軽乗用系 全体		2073	80	20
大都市		378	79	21
人口 100 万人 未満 の 市 及 び 郡 部	地方大都市	341	92	8
	地方中都市	721	86	14
	地方小都市・郡部	633	70	30

3.ユーザー層の特徴 (3)購入形態

■ 都市規模が小さい地域ほど、軽の歩留まり層が多く、保有期間も長くなる傾向にある。また、デザインの重視度も高まる傾向にある。

- ・購入形態は、都市規模が小さい地域ほど、軽の歩留まり比率が高く、また所有年数が長い。
- ・購入時の比較状況では、都市規模が小さい地域ほど「他の軽自動車と比較した」人の比率が増加する傾向にある。
- ・購入重視点をみると、地方小都市・郡部で「スタイル・外観」が61%、「車体色」が50%と全体と比べて高い。軽自動車のデザインを気にする傾向がうかがえる。
- ・購入時の車両価格は、都市規模が小さくなるほど平均購入価格が高くなる傾向がある。

単位：%

図表2-26 購入形態

軽乗用系 全体	最近2年内新車購入者ベース n=	増車			平均所有年数	
		新規	軽自動車から代替	普通・小型車から代替		
軽乗用系 全体	411	6	9	57	8.6	
大都市	90	8	16	47	7.9	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	66	13	15	35	7.1
	地方中都市	145	2	10	59	8.6
	地方小都市・郡部	110	7	3	66	9.1

図表2-27 購入時の比較状況

規模別	最近2年内新車購入者ベース	比較状況			
		他の軽自動車と比較した	小型・普通車と比較した	比較検討はしなかった	
全体	411	52	11	42	
都市規模別	大都市	90	49	9	46
	地方大都市	66	43	20	45
	地方中都市	145	53	11	43
	地方小都市	110	54	9	39

■ 全体+3ポイント以上

図表2-28 購入時重視点

		2年内新車購入者ベース	スタイル・外観	燃費	車体色	小回りがききやすいこと	室内全体が広いこと	内装デザイン（全体の感じ）	駐車がしやすいこと	車両価格	乗り降りしやすいこと	狭い道が通りやすいこと	乗り心地が良いこと
軽乗用系	全体	410	58	46	44	44	43	34	32	32	27	27	25
都市規模	大都市	91	49	41	40	45	47	24	38	38	21	32	21
	地方大都市	65	57	46	45	47	48	36	48	32	28	44	32
	地方中都市	145	57	46	41	43	40	34	22	28	22	24	25
	地方小都市・郡部	109	61	48	50	43	45	38	38	34	35	22	25

■ 全体+3ポイント以上

図表2-29 購入時 車両価格

軽乗用系 全体	最近2年内新車購入者ベース n=	70万円以下				90万円	71~90万円	91~110万円	111~130万円	131万円以上	平均値 (万円)
		15	15	28	51						
軽乗用系 全体	409	15	15	28	51					129	
大都市	89	2	9	18	25	46				125	
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	66	7	14	33	45				127	
	地方中都市	145	2	5	15	24	54			128	
	地方小都市・郡部	109	2	14	34	50				131	

4.軽自動車の必要性 (1)使用実態

■ いずれの地域でも「買物」が用途の中心になっているなかで、都市規模の小さい地域ほど使用頻度が高く、走行距離も長くなる傾向がある。

- 使用用途は、いずれの地域でも「買物」が約8割と最も多く、中心的な用途となっている。大都市、地方大都市では全体と比較して「趣味・レジャー」用途が高い。
- 使用頻度は、「ほぼ毎日」が地方中都市で74%、地方小都市・郡部で75%と高い。月間平均走行距離をみると、都市規模が小さい地域ほど距離が長くなる傾向がある。

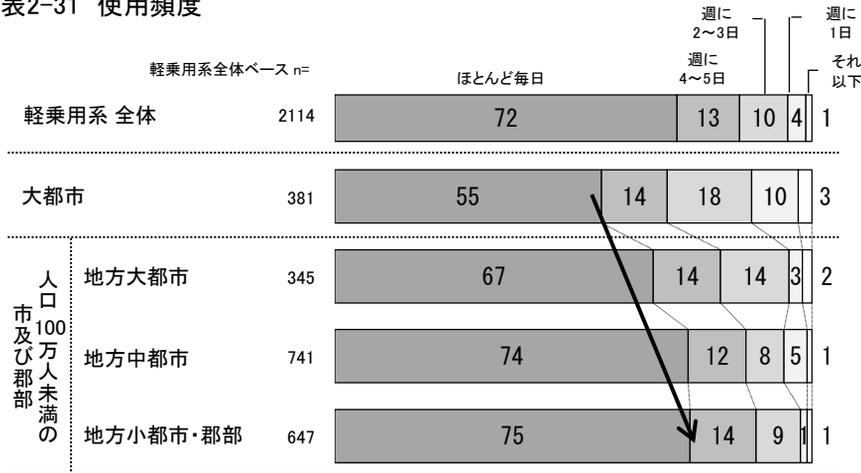
単位：%

図表2-30 使用用途

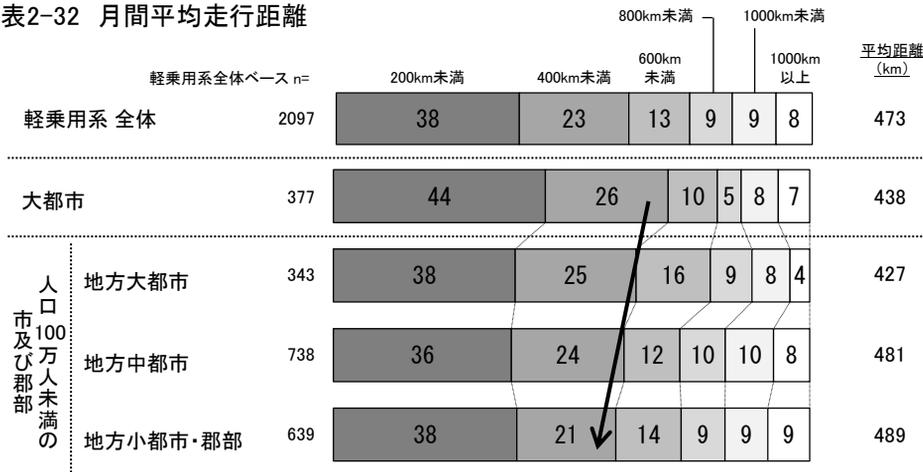
軽乗用系全体ベース n=		買物	通勤・通学	趣味・レジャー	送迎	仕事・商用	その他
軽乗用系 全体	2115	79	41	39	34	31	3
大都市	382	77	37	46	36	26	2
人口100万人未満の市及び郡部	地方大都市	84	38	45	36	28	3
	地方中都市	78	43	38	35	28	3
	地方小都市・郡部	78	40	37	31	36	3

■ 全体+3ポイント以上

図表2-31 使用頻度



図表2-32 月間平均走行距離



4.軽自動車の必要性 (2)軽自動車の役割

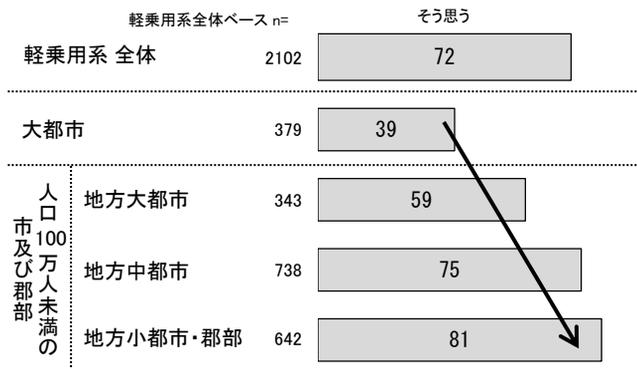
■ 都市規模の小さい地域で、車は生活必需品として捉えられ、その中で軽自動車は必要不可欠な移動手段となっている。

- ・暮らしにおける自動車そのものの役割は、都市規模の小さい地域ほど「生活必需品」として捉える比率と車がなくなった場合の「困窮度」が高くなっている。
- ・暮らしにおける「軽自動車」の役割は、「軽自動車がなくなった場合非常に困る」比率は、いずれの地域でも過半数を占め、生活における軽自動車の重要性がうかがえる。
- ・「軽自動車より大きい車に替えざるを得ない場合」、いずれの地域でも「生活費が圧迫される」が約5割を占める。一方で都市規模の大きい地域では、サイズ面での制約が高い。

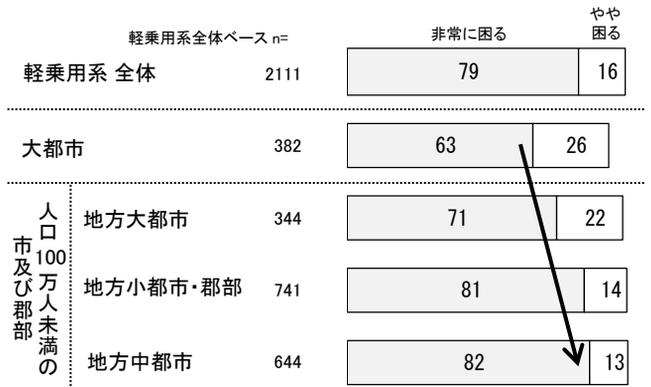
単位：%

暮らしにおける「自動車そのもの」の役割

図表2-33 自動車は「生活必需品」に近いもの

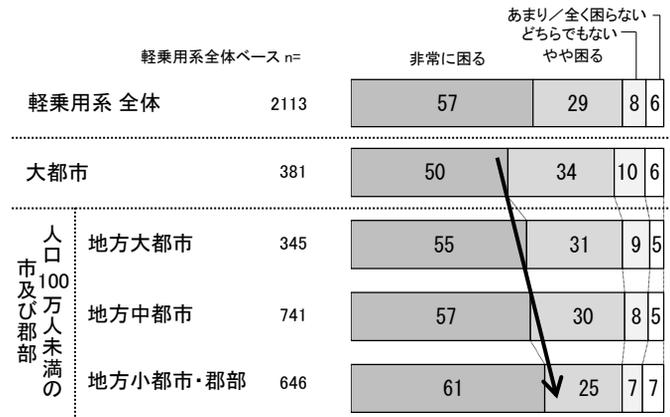


図表2-34 自動車がなくなった場合の困窮度

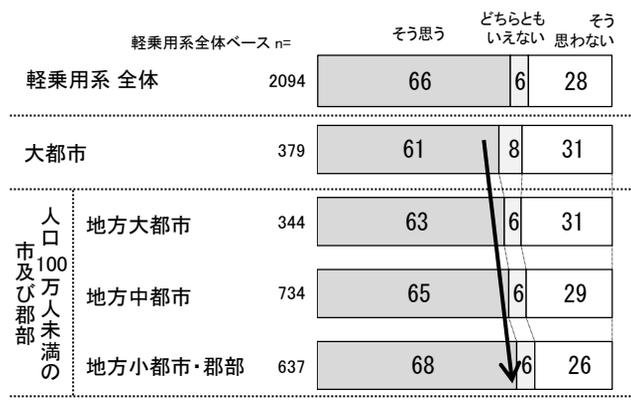


暮らしにおける「軽自動車」の役割

図表2-35 「軽自動車」がなくなった場合の困窮度



図表2-36 軽への意見：「今後も軽を積極的に選びたい」



図表2-37 「軽自動車」がなくなり軽自動車より大きい車に替えざるを得ない場合に困ること

	軽乗用系全体ベース	生活費が圧迫される	車を維持する負担が増すので	大きな車は燃費が悪く、	大きな車は燃費が悪く、	道路条件の関係で、行け	趣味や貯蓄などの余裕が	大きい車は運転ができない	乗車人数が少ないので大	スペースが狭く、大きな	車が大きくと日常の足と	で行、動範囲が広くなる	行けない場所があるので	荷物や大きな車は載せない	売成り立たない仕事や商	特に不都合な点はない
軽乗用系 全体	2110	55	32	31	27	27	21	20	17	17	15	13	11	4	9	
大都市	381	48	37	32	24	26	20	22	24	16	17	14	14	5	8	
人口100万人未満の市及び郡部																
地方大都市	345	53	30	35	31	25	18	22	19	19	16	18	13	3	9	
地方中都市	741	56	31	30	26	28	22	20	15	17	16	12	10	4	9	
地方小都市・郡部	643	55	33	31	28	27	22	19	17	16	15	13	11	6	8	

■ 全体+3ポイント以上

Ⅲ.軽自動車が必要とする層 まとめ

- ・ 軽自動車が必要とする層として、「女性」「若者」「高齢者」を3つの代表的な層としてあげることができる。
- ・ 女性は、車がないと生活上困る人が男性より多く8割にのぼる。女性は日常の買い物や、家族の送迎、旅行などで車の使用頻度が高いものの、運転に苦手意識を持つ人が多い。軽自動車は、運転が苦手でも日常的に使える車として、働く女性や子育て期の女性の移動を支えている。
- ・ 軽自動車ユーザーのうち、60代以上の高齢者は3割にのぼる。軽自動車への依存度が高く、買い物を主に、病院等への足として使われている。近年は、免許更新意向が上昇しており、60代では「通勤・通学」が、70代以上では「趣味・レジャー」の用途が増加している。経済面だけでなく、移動手段として適切なサイズであることを評価している。
- ・ 若者は、自分なりの「アレンジ」や「スタイル」を表現できる車として、「軽には遊び心がある」と考えている。若い人ほど運転に対する苦手意識が強く、軽ユーザーの方が普通乗用車ユーザーに比べ苦手意識は強い。取り回しの良い軽自動車が苦手意識を持つユーザーの行動範囲を広げるツールとなっている可能性が高い。

女性にとっての軽自動車

概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車がないと生活上困る人の割合は、男性より女性が多く8割にのぼる。 ■ 軽自動車は、運転が苦手でも日常で使える車として、女性の生活における移動シーンを支えている。
女性ユーザーと車の必要度	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車ユーザーの6割が女性。 ■ 60代以上や子独立世帯の構成比が増加してきており、軽自動車の必要性が高まっている。
使用頻度と用途	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車は、働く女性においてほぼ毎日使用されており、特に日常の買い物や送迎用途が多い。 ■ 軽自動車は女性を取り巻く日常の様々なシーン、周囲の人との関わりの中で使われている。
軽自動車の満足度と背景	<ul style="list-style-type: none"> ■ 女性ユーザーは男性と比較して運転への苦手意識が強く、軽自動車の「小回りのききやすさ」「駐車もしやすさ」に満足している。

高齢者にとっての軽自動車

概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車ユーザーのうち、60代以上の高齢者は約3割。軽がないと困る人が多く、軽自動車は買い物を主に、病院等への足として使われている。 ■ 軽自動車は、経済面だけでなく、移動手段として適切なサイズであるという点が支持されている。
高齢者ユーザーと車の必要度	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者は軽自動車ユーザーの3割を占め、収入は少ない。移動手段を車に依存している人が多く、車がなかった場合の生活困窮度は高い。
使用頻度と用途	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の軽自動車用途として、60代で「通勤・通学」、70代で「趣味・レジャー」が増加してきている。
今後の使用意向	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地方居住者や60代後半以上を中心に、免許の更新意向が高く、以前と比べて上昇している。
軽自動車の選択理由	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者は「税金」「燃費」「価格」などの経済面の理由から軽自動車を選択している一方で、運転のしやすさや用途に合った「最適なサイズ」である点も評価している。

若者にとっての軽自動車

概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車は経済面が評価され若者に使用されている。9割が軽自動車の継続購入を考えている。 ■ 経済面の評価が高い一方で、若者は上の年代よりも様々な魅力を軽自動車に対して感じている。
若者ユーザーと車の必要度	<ul style="list-style-type: none"> ■ 若者(20-30代)は、軽自動車ユーザーの3割を占め、運転に対する苦手意識が強い人が多い。
使用頻度と用途	<ul style="list-style-type: none"> ■ 若者はほぼ毎日のように使用し、男性は女性に比べ通勤・通学、レジャー用途の割合が高く、月間走行距離も長くなっている。若者にとって軽自動車は行動範囲を広げるツールとなっている。
軽自動車に対する意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自分なりの「アレンジ」や「スタイル」を表現できる車として、「軽には遊び心がある」と考えている。
今後の選択	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運転頻度が少ないが走行距離が長く、たくさんの荷物や人を車に載せるユーザーでは、今後軽自動車からの流出を検討している。

1.女性 (1) 女性ユーザーと車の必要度

■ 軽自動車ユーザーの6割を占める女性では、60代以上や子独立世帯の構成比が増加している。また、軽自動車の必要性が高まっている。

- 年代をみると、女性ユーザーは60代以上で増加傾向。ライフステージをみると、子育て期の女性が58%と多くを占める一方で、子独立が増加している。
- 居住地をみると、人口の少ない地方の比率がより高い。
- 「車がなくなった場合の生活困窮度」は、男性より女性が高く、特に未婚・夫婦のみ、子育て期にある女性において困窮度が全体と比べて高い。

単位：%

図表3-1 軽乗用系ユーザーの男女構成(再掲)

軽乗用系 全体ベース	n=	男性	女性
09年度	2085	37	63
11年度	2040	36	64
13年度	2103	38	62
15年度	2114	36	64

図表3-2 軽乗用系女性ユーザーの年代構成

軽乗用系 女性ベース	n=	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	平均年齢 (歳)
09年度	1153	13	21	22	23	17	4	47
11年度	1224	10	19	22	23	20	6	49
13年度	1199	10	22	21	24	19	6	49
15年度	1249	11	21	23	19	20	8	49

図表3-3 軽乗用系女性ユーザーの就業状況

軽乗用系 女性ベース	n=	自営業・家族従業員・ 農林漁業				有職計	全国 一般女性 有職率計※
		フルタイム	パートタイム	無職	有職計		
軽乗用系 女性全体	1249	26	29	12	33	67	55
20代	122	60	11	2	27	73	71
30代	231	36	29	9	26	74	68
40代	270	30	42	7	21	79	73
50代	243	20	42	14	24	76	69
60代	263	8	22	20	50	50	39
70代以上	119	7	26		67	33	12

※全国データ出所：『平成24年労働力調査』（総務省統計局）

図表3-4 軽乗用系女性ユーザーのライフステージ

軽乗用系 女性ベース	n=	未婚+ 夫婦のみ	子育て (中学生以下)	子育て (高校生以上)	子独立
09年度	1153	19	37	23	20
11年度	1224	19	34	24	22
13年度	1199	16	37	26	22
15年度	1249	17	37	21	25

図表3-5 軽乗用系女性ユーザーの居住地

軽乗用系 女性ベース	n=	居住地			
		人口100万人以上の都市	人口30~ 100万人未満の都市	人口10~ 30万人未満の都市	人口10万人未満の 市及び郡部
全国女性総人口 (千人)	65730	22	22	25	31
軽乗用系 女性ベース	1249	7	23	26	44

全国データ出所：『平成22年国勢調査』（総務省統計局）

図表3-6 車がなくなった場合の困窮度(WEB調査)

軽乗用系 全体ベース	n=	困窮度				困る計		
		非常に困る	まあ困る	あまり 困らない	困らない			
軽乗用系 全体	640	49	30	9	8	4	79	76
女性	320	54	29	8	6	3	83	88
男性	320	44	32	9	11	4	76	74
未婚 +夫婦のみ	126	60	27	7	3	3	87	86
子育て (高校生以下)	74	53	32	11	3	3	85	85
子独立	120	49	29	7	12	3	78	80
有職	182	58	25	9	5	3	83	84
無職	138	49	35	7	6	4	84	82

* WEB調査の結果を用いる場合、ライフステージ区分は以下の三区区分としている。
「未婚+夫婦のみ=独身・夫婦のみ」「子育て=未子高校生以下」「子独立」

1.女性 (2) 軽自動車の使用頻度と用途

■ 軽自動車は、働く女性においてほぼ毎日使用されており、特に日常の買い物や送迎用途が多い。

- 子育て期にある女性は、軽自動車がなくなった場合の困窮度がやや高い。
- 女性の軽自動車の使用頻度をみると、「ほとんど毎日」55%、「週に4～5回」21%となっており、ほぼ毎日のように使用されている。なかでも、「有職」女性は、全体と比べて「ほとんど毎日」「週に4-5回」使用する割合が高く走行距離も長い。
- 女性の使用用途は、「まとまった買い物」、「家族の送り迎え」「日常の買い物」が男性と比べて多い。

単位：%

図表3-7 「軽自動車」がなくなった場合の困窮度

軽乗用系女性ベース	n=	困窮度				15年		13年	
		非常に困る	まあ困る	どちらともいえない	困らない				
軽乗用系女性全体	1249	53	29	7	5	82	95		
未婚+夫婦のみ	209	63	26	6	4	89	94		
子育て(中学生以下)	403	65	25	6	4	90	98		
子育て(高校生以上)	272	64	23	8	4	87	95		
子独立	339	58	29	7	4	87	91		
有職	827	65	23	7	4	88	98		
無職	422	56	32	8	3	88	91		

図表3-8 車使用頻度と使用距離(WEB調査)

軽乗用系全体ベース	n=	使用頻度				月間平均走行距離(km)	
		ほとんど毎日	週に4-5回	週に2-3回	月に2-3回		
軽自動車・普通乗用車全体	1120	47	20	20	9	3	403
女性ユーザー							
軽自動車	320	55	21	17	6	1	305
普通乗用車	240	53	19	20	5	3	360
未婚+夫婦のみ	126	56	20	17	6	1	320
子育て(高校生以下)	74	53	24	16	5	0	279
子独立	120	56	19	18	5	2	307
有職	182	66	17	10	5	2	334
無職	138	39	26	27	7	0	265

* WEB調査の結果を用いる場合、ライフステージ区分は以下の三区区分としている。「未婚+夫婦のみ=独身+夫婦のみ」「子育て=未子高校生以下」「子独立」

図表3-9 車の使用用途

	全体ベース	日常の買物の足として	職場や学校までの足として	まとまった買物の足として	病院への通院・送迎の足として	家族の送り迎えの足として	趣味やレジャーの足として	家族揃っての外出の足として	事業所間や現場までの足として	あたたまった外出の足として	泊りがけの旅行の足として	荷物の搬送や集荷に	取引先や顧客訪問などへの足として	介護・福祉施設などへの送迎の足として	介護・介助が必要な人を乗せて
軽乗用系全体	2114	81	54	54	54	49	41	30	26	19	14	11	11	8	8
女性	1249	86	53	60	58	54	39	30	25	20	13	10	11	9	10
未婚+夫婦のみ	209	79	77	56	42	35	41	26	37	25	15	13	11	8	8
子育て(中学生以下)	403	89	57	65	63	79	40	46	25	23	18	10	11	6	8
子育て(高校生以上)	272	90	53	59	58	52	38	21	25	18	9	10	12	13	11
子独立	339	82	28	59	61	31	39	17	14	13	10	7	11	9	11
男性	865	72	57	43	47	40	44	29	29	18	15	14	10	7	6
差(女性 - 男性)	-	+14	▲4	+17	+11	+14	▲5	+1	▲4	+2	▲2	▲4	+1	+2	+4

□ 女性-男性 +3ポイント以上 ■ 女性-男性 -3ポイント以下

1.女性 (3) 軽自動車の使用シーン

■ 軽自動車が女性を取り巻く日常の様々なシーン、周囲の人との関わりの中で使われていることが伺えた。

- 普通車と比べた時の取り回しの良さや、気軽に乗れるところに魅力を感じている。
- 女性ユーザーの普通の車の使い方をみると、近くのスーパーへの「買い物」が多かった。
- 重い品物の持ち帰りなど買い物時を中心に軽自動車が活躍している。
- 送迎は子供がいる家庭でみられた。また、老齢の両親の今後のことを考えて軽自動車を選択している。
- 日帰りレジャーに加え、家族旅行やアウトドアで、大きな荷物を持ち運ぶ時にも使用されている。

インタビュー調査にて女性対象者から得られた軽自動車の検討のきっかけ、使用における魅力とシーン

使用 途	検討の きっかけ	老齢の両親の 今後の状況を考える	<ul style="list-style-type: none"> • 今は両親も元気で気ままに動いているが、車を買う時は両親の今後の事も考えて車を選んだ。(Eさん) • 両親が年で、入院や手術が重なったので、母が乗り降りしやすい物を考えた。座面が高いと乗り降りがしづらい。(Fさん)
		使用における 魅力	<ul style="list-style-type: none"> • (軽自動車は)小さい分どこにでも行ける。駐車場も狭い所にも入れるし入れやすく、とにかく便利。(Bさん) • 自分の空間は広いが車が小さいので動きやすい。(Fさん)
用 途	買物	スーパーへの買い物や 水などの重いものの買い物	<ul style="list-style-type: none"> • 近くのスーパーやショッピングセンターへの買い物。(全員) • スーパーでもらう美味しい水が非常に重く、4~5リットル入りを2本積むため自転車では無理で、そのために軽自動車を使う。(Cさん) • 家庭菜園を小さくやっているが、肥料や土をホームセンターまで買いに行く。(Cさん) • 牛乳パックが貯まると結構多くなり、重いため軽自動車を使ってスーパーまで持って行く。(Eさん)
		郊外ショッピングモールでの買い物	<ul style="list-style-type: none"> • 平日にも郊外のショッピングモールや大きいホームセンターに行く。(Bさん) • 平日に一人でも軽でショッピングセンターに行く。(Dさん)
	送迎	子供の送迎に使用	<ul style="list-style-type: none"> • 塾や通院の送迎。(Aさん) • (子供を)学校に送る。(Eさん)
		体調不良の子供や老齢の両親 (今後も考えた)の送迎に使用	<ul style="list-style-type: none"> • 子供を病院に連れて行く事が多い。(Aさん) • 母が乗り降りしやすい物を考えて軽自動車にした。(Fさん)
	レジャー活動	日帰り旅行や、 手軽なレジャーに使用	<ul style="list-style-type: none"> • (郊外のモールに)行った帰りにジムに行ったり、ちょっと温泉に寄る。たまに夫とテーマパークに行ったりもする。(Bさん) • 日帰り温泉の駐車場に停めて、その後入浴して帰る。日帰り温泉などの施設は軽自動車優先スペースが非常に良い場所にある。軽自動車で来ている人があまりいないのか専用スペースの数は少ないが(空いているので)、駐車場のことを考えると軽自動車で行く方が良い。(Cさん) • 子供がもう大きいので2人でドライブデートに出かける。(Dさん)
		荷物を乗せて出掛けるレジャーに使用	<ul style="list-style-type: none"> • 公園など広い所遊びに行く時に、結構長さのあるサッカーゴールを積んで持って行く。(Aさん) • 1泊以上の旅行で使用。アウトドア派なので家族全員でキャンプに行ったり、父親と子供が釣りに行ったりする。載せる物は釣り道具、テント、BBQ道具、スノーボードなど結構載せられる。(Aさん)

女性対象者プロフィール

	対象者属性 (年齢、ライフステージ、職業)	同居者	ダウンサイジング状況
A	35歳、子育て、専業主婦	夫、長男(小1)	普通車→軽自動車
B	43歳、既婚夫婦のみ、専業主婦	夫	普通車→軽自動車
C	43歳、既婚夫婦のみ、フルタイム	夫	軽自動車→軽自動車
D	43歳、子手離れ、パートタイム	夫、長男(中2)	軽自動車→軽自動車
E	44歳、子育て、専業主婦	夫、長女(高3)、次女(小3)	軽自動車→軽自動車
F	43歳、子育て、専業主婦	夫、長男(高1)、長女(小4)	軽自動車→軽自動車

1.女性 (4) 軽自動車の満足度と背景

■ 女性ユーザーは男性と比較して運転への苦手意識が強く、軽自動車の「小回りのききやすさ」「駐車しやすい」に満足している。

- 満足ポイントを普通乗用車のユーザーと比べると、運転への苦手意識が強いことから「小回りのききやすさ」「駐車しやすい」が高くなっている。
- 軽自動車女性ユーザーの満足ポイントは、「運転のしやすさ」「スタイル・外観」「車体色」で、満足度が5割を超える。
- 13年度と比較すると特に「室内空間の広さ」「運転のしやすさ」「スタイル・外観」が上昇している。

図表3-10 運転意識

		軽自動車・普通乗用車全体ベース n=1120		軽自動車		普通乗用車		女性		男性		苦手である 計
		苦手である やや苦手である	どちらとも いえない	やや 得意である	得意である	苦手である やや苦手である	どちらとも いえない	やや 得意である	得意である	苦手である やや苦手である	どちらとも いえない	
軽自動車・普通乗用車 全体	1120	4	10	40	34	12	14					
女性	軽自動車	7	21	44	23	5	28					
	普通乗用車	5	14	45	29	7	19					
男性	軽自動車	3	8	39	34	16	11					
	普通乗用車	3	4	38	41	14	7					

図表3-11 自車の満足ポイント

		軽自動車・普通乗用車全体ベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	車体色	小回りのききやすさ	燃費のよさ	駐車しやすい	室内空間の広さ	車両価格	ボディサイズが小さいこと	狭い道での運転のしやすさ
女性	軽自動車	320	64	60	52	44	42	39	38	31	30	29
	普通車	240	74	64	55	30	47	31	31	35	27	14
男性	軽自動車	320	56	49	42	35	49	38	33	37	37	32
	普通車	240	65	65	45	14	50	19	36	38	16	11

※女性の軽自動車ユーザーの満足度順 ■ 全体+3ポイント以上

図表3-12 軽自動車の満足ポイント

上段:軽自動車女性全体ベース n=320
下段:軽自動車男性全体ベース n=240

満足ポイント	軽自動車ユーザー		差 (女性-男性)	13年度	
	女性	男性		女性ユーザー	差 (15年-13年)
運転のしやすさ	64	56	+8	53	+11
スタイル・外観	60	49	+11	51	+9
車体色	52	42	+10	47	+5
小回りのききやすさ	44	35	+9	42	+2
燃費のよさ	42	49	▲6	37	+5
駐車しやすい	39	38	+1	39	±0
室内空間の広さ	38	33	+5	26	+12
車両価格	31	37	▲6	23	+8
ボディサイズが小さいこと	30	37	▲7	29	+1
狭い道での運転のしやすさ	29	32	▲3	29	±0
税金の経費	28	43	▲15	35	▲7
乗り心地の良さ	27	22	+5	20	+7
運転姿勢の取りやすさ	22	22	±0	14	+8
乗り降りのしやすさ	22	20	+2	19	+3
シートの座り心地のよさ	21	16	+5	18	+3
内装デザイン	20	17	+3	17	+3
運転視界のよさ	20	21	▲1	24	▲4
保険の諸経費	18	24	▲6	17	+1

2.高齢者 (1) 高齢者ユーザーと車の必要度

■ 高齢者は軽自動車ユーザーの3割を占め、収入は少ない。移動手段を車に依存している人が多く、車がなかった場合の生活困窮度は高い。

- 高齢者(60代以上)は、軽自動車のユーザーの32%を占めるまでに増加。年収をみると400万円未満が多く、特に70代以上や地方居住者で年収が少ない。「軽自動車1台のみ保有」が34%と多く、70代以上では45%とさらに増加する。高齢者の37%が軽以外の移動手段がなく、移動を軽に依存している。
- 軽自動車の困窮度を聞くと、車がないと生活に困る人は、他の年代と同様高齢者でも約9割にのぼる。

図表3-13 軽乗用系ユーザーの年代構成

軽乗用系全体ベース n=	平均年齢 (歳)						軽乗用系全体ベース n=	
	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上		
07年度	2121	17	20	20	22	14	7	46
09年度	2084	13	19	19	22	19	8	48
11年度	2039	11	18	19	20	21	11	50
13年度	2103	11	19	21	20	19	10	49
15年度	2114	10	21	19	18	20	12	50

図表3-14 世帯収入

単位:%

軽乗用系全体ベース n=	800万円未満				1,000万円以上		中央値 (万円)
	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1,000万円未満	1,000万円以上		
軽乗用系 全体	1752	37	28	18	9	8	586
50代以下	1120	28	32	22	10	8	639
60代以上	632	59	20	10	5	6	485
60代前半	186	54	21	14	2	9	494
60代後半	186	58	22	9	7	4	485
70代以上	260	64	18	8	6	4	477
大都市	99	52	29	5	5	9	490
地方	533	60	19	11	5	5	484

図表3-15 家庭内車所有詳細

軽乗用系全体ベース 軽乗用系 全体	n=	軽自動車のみ複数台		普通乗用車併有
		軽自動車1台	軽自動車2台以上	
軽乗用系 全体	2069	24	13	63
50代以下	1326	20	12	68
60代以上	743	34	13	53
60代前半	223	27	9	64
60代後半	219	26	16	58
70代以上	301	45	16	39
大都市	119	46	5	49
地方	624	33	14	53

図表3-16 家庭にある乗り物(WEB調査)

軽乗用系全体ベース n=	【軽自動車しか持っていない】		15年-13年差	
	2015年度	2013年度		
軽自動車・乗用車 全体	1120	960	29	+9
軽自動車全体	640	640	23	+11
50代以下	428	542	21	+12
60代以上	212	98	37	+11
60代前半	98	53	19	+19
60代後半以上	114	45	37	+2
都市部居住	106	49	14	+17
地方居住	106	49	42	+5

図表3-17 軽がなくなった場合の生活困窮度

軽乗用系全体ベース 軽乗用系 全体	n=	どちらともいえない、困らない計			「困る」計
		非常に困る	まあ困る	困らない	
軽乗用系 全体	2112	58	29	13	87
50代以下	1347	58	28	14	86
60代以上	765	58	29	13	87
60代前半	231	56	35	9	91
60代後半	222	59	26	15	85
70代以上	312	58	27	15	85
大都市	122	51	35	14	86
地方	643	59	29	12	88

* 本章における「都市部居住」と「地方居住」は以下のように定義している。

<留め置き調査>

- ・都市部: 人口100万人以上の市に居住している
- ・地方: 人口100万人未満の市及び郡部に居住している

<WEB調査>

- ・都市部居住: 三大都市圏居住者
- ・地方居住: 三大都市圏外居住者

2.高齢者 (2) 軽自動車の使用頻度と用途

■ 高齢者の軽自動車用途として、60代で「通勤・通学」、70代で「趣味・レジャー」が増加してきている。

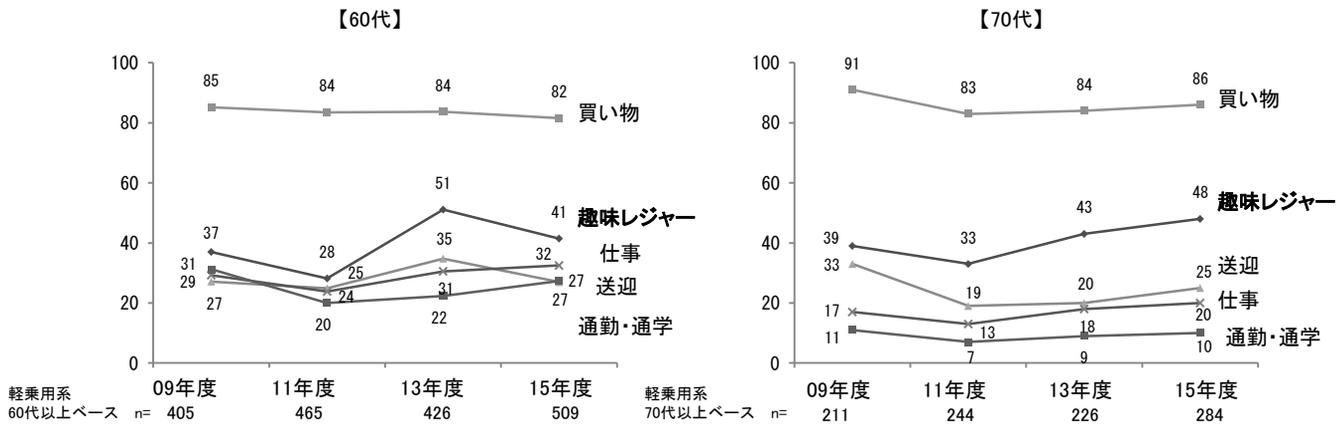
- 60代以上の軽自動車のユーザーの運転頻度をみると、「ほとんど毎日」が63%と50代以下と比べて少ないが、60代後半や地方居住の高齢者の運転頻度は比較的多い。
- 使用用途をみると、「買い物」が最も多いものの、60代で「通勤・通学」、70代以上で「趣味・レジャー」の用途が増加してきている。今後増えそうな使い方では、高齢者では「通院」がトップとなっている。また、大都市居住者において「まとまった買物の足として」や「介護・福祉施設への行き来や送迎の足として」が多い。

単位：%

図表3-18 使用頻度

軽乗用系全体ベース	n=	ほとんど毎日	週に4-5日	週に2-3日	週に1日以下	
軽乗用系 全体	2113	72	13	10	4	1
50代以下	1347	76	12	8	3	1
60代以上	766	63	16	14	6	1
60代前半	231	63	17	13	6	1
60代後半	222	69	13	13	4	1
70代以上	313	57	19	16	6	2
大都市	123	55	16	19	9	1
地方	643	64	16	14	5	1

図表3-19 高齢者の自動車の使用用途(60代/70代)



図表3-20 今後増えそうな用途

	病院への通院・送迎の足として	日常の買物の足として	家族の送り迎えの足として	職場や学校までの足として	まとまった買物の足として	介護・福祉施設などへの行き来や送迎の足として	介護・介助が必要な人を乗せて	趣味やレジャーの足として	家族揃っての外出の足として	事業所間や現場までの足として	あらたまった外出の足として	泊りがけの旅行の足として	荷物の搬送や集荷に	取引先や顧客訪問などへの足として	従業員の送迎の足として	
軽自動車買い替え意向者ベース	1440	47	41	34	31	29	27	27	25	16	14	10	9	6	6	2
50代以下	960	41	41	40	41	29	26	27	25	19	16	11	11	7	6	2
60代以上	480	60	41	21	8	27	29	27	25	9	7	9	5	4	6	1
60代前半	170	63	38	24	13	31	30	32	23	6	8	9	6	7	9	3
60代後半	147	51	45	23	6	27	30	24	25	12	7	9	6	2	3	0
70代以上	163	67	41	14	2	23	26	24	27	9	5	8	4	3	4	1
60代以上大都市	84	67	43	25	12	32	39	29	22	7	4	9	8	3	3	0
60代以上地方	396	60	41	20	7	27	28	27	25	9	7	9	5	4	6	2

■ 全体+3ポイント以上

2.高齢者 (3) 今後の使用意向

■ 地方居住者や60代後半以上を中心に、免許の更新意向が高く、以前と比べて上昇している。

- 免許更新時の認知機能検査に対する考え方をみると、60代以上で65%が免許の継続意向がある。特に60代後半以上や地方居住者で免許の継続意向が高く、前回に比べても増加しており、生活に欠かせない移動手段であることが背景にあると推察される。
- 今後の買い替え意向をみると、60代以上の76%が「買い替えをする」としており、買い替え意向車種をみると97%が軽自動車の購入を検討している。

単位：%

図表3-21 免許更新に対する考え方

軽乗用系全体ベース	n=	検査を機会に運転はやめる			13年度 「検査を受けても 更新したい」
		検査を受けても 免許を更新したい		制度に関係なく、 免許証の自主 返納を行うつもり	
軽乗用系 全体	2046	59	8	33	61
50代以下	1298	56	10	34	61
60代以上	748	65	3	32	60
60代以上					
60代前半	226	56	5	39	52
60代後半	218	67	2	31	57
70代以上	304	71	2	27	71
大都市	117	59	9	32	60
地方	631	66	2	32	60

講習予備検査(認知機能検査)について

75歳以上の方を対象に免許更新時に行われ、記憶力や判断力が調べられます。

記憶力・判断力が低くなっていても免許の更新は可能ですが、特定の交通違反があった場合には、専門医の診断などを受けることになり、その結果認知症が認められた場合、免許が取り消されます。

図表3-22 今後の買い替え意向

軽乗用系全体ベース	n=	買い替え意向あり	
		買い替え意向あり	買い替え意向なし
軽乗用系 全体	2114	88	12
50代以下	1348	94	6
60代以上	766	76	24
60代以上			
60代前半	231	89	11
60代後半	222	79	21
70代以上	313	61	39
大都市	123	75	25
地方	643	76	24

図表3-23 買い替え意向車種

軽乗用系 買い替え意向者ベース	n=	軽自動車	
		軽自動車	軽自動車 以外の車
軽乗用系 全体	1820	90	10
50代以下	1253	87	13
60代以上	567	97	3
60代以上			
60代前半	202	97	3
60代後半	172	98	2
70代以上	193	96	4
大都市	99	99	1
地方	468	97	3

Ⅲ.軽自動車を必要とする層

2.高齢者 (4) 軽自動車の選択理由

■ 高齢者は「税金」「燃費」「価格」などの経済面の理由から軽自動車を選択している一方で、運転のしやすさや用途に合った「最適なサイズ」である点も評価している。

- 軽選択理由や買い替え意向理由をみると、「税金が安い」「燃費が良い」などの理由が多い。また全体に比べて特に「価格が安い」ことを理由にあげる割合が高く、経済的な制約の影響が大きいと思われる。
• 経済面以外の特徴は、都市部居住者では「狭い道で扱いやすい」「駐停車が容易だから」など、サイズ面で軽自動車を選択されている。普通乗用車に買い替える場合の不都合点をみると、「大きいどこにでも気軽に行けず日常の足として使えなくなる」等、適度なサイズや運転のしやすさが評価されている。

単位：%

図表3-24 軽自動車の選択理由

Table with 16 columns for reasons (e.g., tax, fuel, price, ease of use) and rows for age groups (50s, 60s) and regions (metropolitan, local). Includes a legend for 'Selected reasons, 10% of items only recorded' and 'Overall +3 points or more'.

図表3-25 次に軽自動車を購入したい理由

Table with 16 columns for reasons (e.g., safety, environment, ease of use) and rows for age groups and regions. Includes a legend for 'Overall +3 points or more'.

図表3-26 普通乗用車への買い替えによる不都合点

Table with 16 columns for disadvantages (e.g., parking, maneuverability, cost) and rows for age groups and regions. Includes a legend for 'Overall +3 points or more'.

3.若者 (1) 若者ユーザーと車の必要度

■ 若者(20-30代)は、軽自動車ユーザーの3割を占め、運転に対する苦手意識が強い人が多い。

- 若者(20-30代)は、軽自動車ユーザーの3割を占める。単身世帯の比率は20代で5%、30代で4%である。
- 20代で「2人」以上の世帯で暮らす人の比率は95%と高い。20代未婚率は63%と高く、家族同居が多いと推測される。
- 若者の未婚者は、軽自動車1台保有の比率が27%と高い。一方で既婚者は軽+普通の比率が74%となっている。
- 運転に苦手意識がある人は20代で31%、30代で24%となっており、若者ほど苦手意識が強まる。
- 軽自動車がなくなった場合の生活困窮度は他の年代と同様に高い。

図表3-27 主運転者年代(再掲)

軽乗用系 全体ベース n=	平均年齢(歳)						平均年齢(歳)
	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
07年度 2121	17	20	20	22	14	7	46
09年度 2084	13	19	19	22	19	8	48
11年度 2039	11	18	9	20	21	11	50
13年度 2103	11	19	20	21	19	10	49
15年度 2114	10	21	19	18	20	12	50

図表3-28 同居人数

単位: %

軽乗用系 全体ベース n=	未婚率	同居人数				
		単身	2人	3人	4人	5人以上
軽乗用系 全体 2032	22	5	25	25	25	20
20代 160	63	5	8	38	29	20
30代 313	23	4	7	23	41	25
40代以上 1279	16	6	33	23	20	18

図表3-29 世帯年収

軽乗用系 全体ベース n=	中央値(万円)	1000万円未満					1000万円以上
		400万円未満	600万円未満	800万円未満	800万円未満	1000万円未満	
軽乗用系 全体 1752	531	37	28	18	9	8	
20代 160	583	29	33	13	12	13	
30代 313	570	27	36	23	9	5	
40代以上 1279	504	42	25	17	8	8	
20代区 未婚 176	591	36	21	16	12	15	
30代区 既婚 297	569	23	42	22	9	4	

図表3-30 車所有状況

軽乗用系 全体ベース n=	未婚率	軽自動車のみ		
		軽自動車	複数台	軽自動車+普通乗用車
軽乗用系 全体 2069		24	13	63
20代 188		17	12	71
30代 374		21	12	67
40代以上 1507		26	13	61
20代区 未婚 176		27	14	59
30代区 既婚 297		15	11	74

図表3-31 運転意識(WEB調査)

軽乗用系 全体ベース n=	苦手である	やや得意である			得意である	苦手社
		苦手で ある	やや 苦手 である	どちらでもない		
軽乗用系 全体 640	5	16	43	27	9	21
20代 36	12	19	40	16	13	31
30代 176	6	18	41	25	10	24
40代以上 428	4	15	44	28	9	19
20代区 軽自動車 231	7	18	43	22	10	25
30代区 普通乗用車 164	10	11	38	28	13	21

図表3-32 軽がなくなった場合の生活困窮度

軽乗用系 全体ベース n=	困窮度	困窮度			
		非常に困る	まあ困る	どちらともいえない	あまり困らない
軽乗用系 全体 2112	86	57	29	8	5
20代 160	88	58	30	6	5
30代 313	86	56	30	8	5
40代以上 1279	87	59	28	7	5

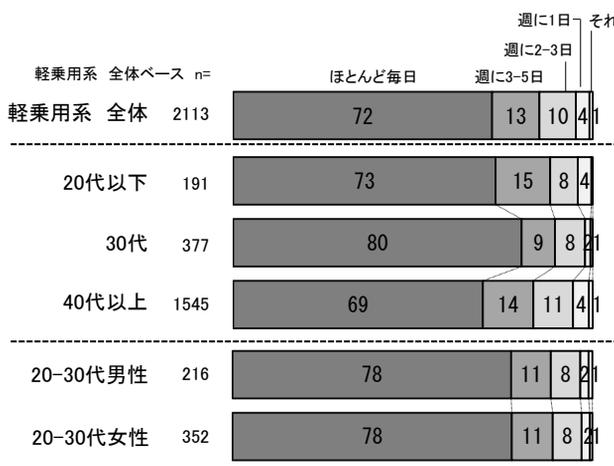
3.若者 (2)軽自動車の使用頻度と用途

■ 若者はほぼ毎日のように使用している。男性は女性に比べ通勤・通学、レジャー用途の割合が高く、月間走行距離も長くなっている。若者にとって軽自動車は行動範囲を拡げるツールとなっている。

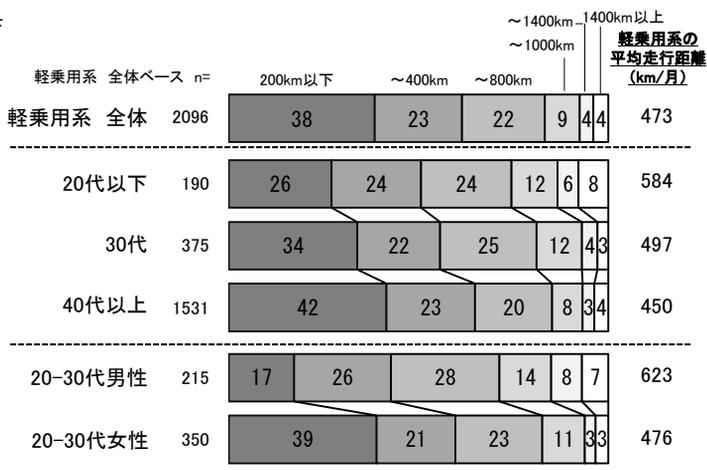
- 軽自動車の使用頻度をみると、「ほとんど毎日」が30代は80%、20代では73%となっている。
- 使用距離をみると、「200km以下」での短距離使用の比率が男性で低く、女性で高い傾向にある。20代における「800km以上」の使用者の大半は男性であると推測される。
- 若者の軽自動車の使用用途は、男性では「通勤・通学」「友人・知人宅への訪問」「ドライブ」「レジャー施設」などの用途比率が高い。一方女性では、「銀行・役所などへの足」「病院などへの通院」「一泊以上の旅行」といった用途比率が高いことがわかる。

単位: %

図表3-33 軽の使用頻度



図表3-34 軽の使用距離



図表3-35 使用用途(WEB調査)

	軽乗用系全体ベース	食品・日用品など、日常の買い物	通勤・通学	郵便局や銀行、役所などへの足	郊外大型店でのショッピング	帰省・親戚・友人・知人宅への訪問	病院や介護・福祉施設への通院	コンビニへのちょっとした買い物	中心市街地などへのショッピング	日帰り旅行	ドライブ	一泊以上の旅行	病院や介護・福祉施設へ送迎	仕事や商用	子供の学校、塾等への送り迎え	レジャースポットへのお出掛け	デート	家族や友人・知人とのおしゃべりの場	農作業、家庭農園等への足	近場のアミューズメント店への足	アウトドア関連のレジャー	釣りへ行く	車内での寝泊まり、車中泊
軽乗用系全体	640	83	47	43	36	35	34	33	33	29	25	22	17	14	14	14	8	6	5	4	3	3	3
20-30代	231	76	68	36	44	38	24	40	36	33	34	26	12	13	23	18	15	4	2	8	7	3	6
20代	36	69	68	32	40	37	19	37	35	25	38	19	6	17	4	9	19	0	0	5	6	2	0
30代	176	77	65	35	41	35	24	43	34	28	32	19	11	14	22	16	15	4	3	6	4	2	3
40代以上	428	86	39	47	34	35	38	30	32	30	21	23	19	14	12	14	4	7	6	4	3	4	3
20-30代 男性	106	74	66	26	39	30	19	43	34	31	37	23	12	17	12	21	16	3	4	9	7	5	3
20-30代 女性	106	76	26	66	42	17	38	39	34	31	25	41	11	9	21	14	16	3	0	3	4	0	1
差 (男性-女性)	-	▲2	+40	▲40	▲3	+13	▲19	+4	±0	±0	+12	▲18	+1	+8	▲9	+7	±0	±0	+4	+6	+3	+5	+2

■ 軽男性-軽女性 差 +5ポイント以上 ■ 軽男性-軽女性 差 -5ポイント以上

3.若者 (3) 軽自動車に対する意識

■ 若者は、自分なりのアレンジやスタイルを表現できる車として、「軽には遊び心がある」と考えている。

- 車に対する意識は、「スタイルを表現したい」「車内空間は自分流に楽しみたい」といった意識が40代以上と比べて高い。一方で、「車は必需品」「長く乗りたい」といった意識が40代以上と比べて低い。
- 軽自動車に対する意見をみると、「遊び心がある」「軽快な走りが楽しめる」「コスト以上の価値がある」といった意見が40代以上と比べて高い。
- 普通車買い替えによる不都合点をみると、「趣味や貯蓄などの余裕がなくなる」が40代以上と比べて高い。一方で、「行動範囲が狭いので大きい車は適さない」「乗車人数が少ない」が40代以上と比べて低い。

図表3-36 車に対する意識(WEB調査)

単位：%

	軽乗用系全体ベース	た通動(通学)時間を短縮したい	タイドを表現したい	車内空間は自分流に楽しむ	車内は自分の落ち着ける場所	車は親しい人達だけの時間と空間を楽しめる	車の運転が怖い	車をもちこたえてステータスを得たい	自分の車がほしいという満足感を得たい	自分の車を持つことで、自分だけの時間・空間を得たい	自分の車に色々な人を使わせてあげたい	車にかかるコストを減らしたい	ドライブを楽しむことが好き	自分にとって車は事故のリスクが高いものだ	車を利用して出かけるアウドドアやレジャーが好き	車を広げたい	車にはコスト以上の便利さがある	かいたい	とにかく燃費の良い車を選びたい	車は大事に使って長く乗りたい	品だ無くてはならない必需品
軽自動車全体	592	48	25	21	47	29	20	15	24	28	14	66	47	31	40	60	51	67	68	76	82
20-30代	190	64	40	36	61	42	32	27	36	40	24	70	51	36	45	63	52	67	66	72	77
20代	31	75	61	58	70	46	53	34	55	55	39	75	59	44	61	66	51	75	61	66	73
30代	159	61	35	30	58	41	27	25	31	36	20	69	49	34	40	62	52	65	68	73	78
40代以上	402	42	19	15	41	23	14	10	19	23	10	63	44	29	38	58	51	67	69	78	84
差 (「20-30代」-「40代」以上)	-	+22	+21	+21	+20	+19	+18	+17	+17	+17	+14	+7	+7	+7	+7	+5	+1	±0	▲3	▲6	▲7

※年代差、上位10項目と下位10項目を抜粋

■ 「20-30代」-「40代以上」差 -5ポイント以上
■ 「20-30代」-「40代以上」差 +5ポイント以上

図表3-37 軽自動車に対する意見

	軽乗用系全体ベース	「軽」は遊び心がある	乗りたい「軽以外の車」に「軽」はコスト以上の価値がある	「軽」は軽快な走りが楽しめる	「軽」は豊富な選択肢の中から選ぶ楽しさがある	「軽」はモノを運ぶのに便利	「軽」は気軽に乗れる	「軽」は新しい車がある	「軽」に乗るのは恥ずかしい	「軽」は狭い道の走行や駐車しやすい	「軽」は衝突に弱い感じがする	「軽」は選ぶのは経済的である	「軽」は環境問題に配慮されている	「軽」が好きだ	「軽」は交通不便エリアの役に立つ	「軽」を積極的に選	「軽」がよい	「軽」がよい	「軽」は小口の配送に向いている		
軽自動車全体	2097	37	22	37	36	31	42	68	40	7	54	68	90	86	51	60	61	66	38	43	50
20-30代	561	47	31	45	42	37	47	72	44	10	56	69	89	85	50	59	58	62	35	37	42
20代	187	55	37	51	40	46	54	78	47	14	63	70	94	87	51	64	56	63	38	42	43
30代	374	43	28	42	43	33	43	68	43	8	53	68	87	85	50	56	59	62	33	34	41
40代以上	1536	33	18	34	33	29	39	66	39	6	53	68	90	87	52	60	62	67	40	46	53
差 (「20-30代」-「40代」以上)	-	+14	+13	+11	+9	+8	+8	+6	+5	+4	+3	+1	▲1	▲2	▲2	▲1	▲4	▲5	▲5	▲9	▲11

※年代差、上位10項目と下位10項目を抜粋

■ 「20-30代」-「40代以上」差 +3ポイント以上
■ 「20-30代」-「40代以上」差 -3ポイント以上

図表3-38 普通乗用車買い替えによる不都合点

	軽乗用系全体ベース	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	生活費が圧迫される	行けない場所が増えてくる	大きい車は運転が難しい	経済的な負担が増すので車をもちこたえてステータスを得たい	道路条件の関係で、行けない場所が増えてくる	経済面で、今の仕事や商売が成り立たなくなる	大きな車は燃費が悪く、経済性が悪い	荷物はあまり載せないの	大きな車は置けない	車が大きいとどこにでも使えなくなる	使用面で、大きな車は適さない	乗車人数が少ないので大きな車は適さない
軽自動車全体	2109	27	55	13	21	32	27	4	31	11	17	17	15	20
20-30代	566	37	62	15	22	33	27	4	29	8	14	12	10	10
20代	189	36	53	12	22	32	29	2	27	8	15	12	5	12
30代	377	38	66	17	22	33	27	5	30	8	14	11	12	10
40代以上	1543	22	51	13	21	32	27	5	32	12	18	19	18	24
差 (「20-30代」-「40代」以上)	-	+15	+11	+2	+1	+1	±0	▲1	▲3	▲4	▲4	▲7	▲8	▲14

■ 「20-30代」-「40代以上」差 +3ポイント以上
■ 「20-30代」-「40代以上」差 -3ポイント以上

3.若者 (4) 今後の自動車選択

■ 運転頻度が少ないが走行距離が長く、たくさんの荷物や人を車に載せるユーザーでは、今後軽自動車からの流出を検討している。

- 今後の購入意向車は、若者になればなる程、軽自動車の購入意向が低くなる。若者の中では、男性より女性の方が軽自動車に対する購入意向が89%と高い。また、都市部より地方の方が軽自動車への意向比率が58%と高い。
- 軽自動車からの流出意向層の普段の車の使い方は、同乗人数「3人以上」が29%と軽歩留まり層と比べて高い。週あたりの使用頻度は、「週に3回以下」が44%と高く、平均走行距離が766kmと長い傾向にある。
- 車に載せる人や荷物は、軽歩留まり層では「お年寄り」が多く、流出意向層では「自転車」「釣り」「キャンプ、BBQ等用品」などのレジャー用品の荷物が多い。

単位:%

図表3-39 購入意向車

軽自動車・普通乗用車全体ベース	n=	軽自動車を選ぶ				軽自動車 合計
		どちらかという軽自動車を選ぶ	どちらかという普通乗用車を選ぶ	普通乗用車を選ぶ	軽自動車を選ぶ	
軽自動車 全体	640	56	33	8	3	89
20代以下	36	50	31	11	8	81
30代	176	49	34	13	4	83
40代以上	428	59	33	6	2	92
軽自動車						
20-30代計	212	50	34	11	5	84
20-30代男性	106	38	38	17	7	71
20-30代女性	106	57	32	8	3	89
普通乗用車20-30代計	88	6	10	37	47	16
軽+普通乗用車						
20-30代計	300	30	23	23	24	53
都市部居住	148	30	15	27	28	45
地方居住	152	30	29	19	22	59

図表3-40 軽自動車流出・流入層の普段の車の使い方

【同乗人数】		軽自動車全体ベース	n=	2人以下		3人以上
				軽自動車 全体	軽歩留まり層	
		軽自動車 全体	640	92	8	
		20-30代 軽歩留まり層	154	85	15	
		20-30代 流出意向層	34	71	29	
※グラフ表現上、選択肢を2つに集約した						
【運転頻度】		軽自動車全体ベース	n=	週に4~5回以上		週に3回以下
				軽自動車 全体	軽歩留まり層	
		軽自動車 全体	640	72	28	
		20-30代 軽歩留まり層	154	76	24	
		20-30代 流出意向層	34	56	44	
※グラフ表現上、選択肢を2つに集約した						
【走行距離】		軽自動車全体ベース	n=	平均走行距離 (km/月)		
				800km未満	800km以上	
		軽自動車 全体	575	78	22	507
		20-30代 軽歩留まり層	137	74	26	537
		20-30代 流出意向層*	29	62	38	766
※グラフ表現上、選択肢を2つに集約した						

図表3-41 同乗者・同乗物

	軽自動車全体ベース	人やペット						レジャー用品							
		(3歳以下)	(10歳以下)	お年寄り	車椅子をいれる方	介護が必要な方	ペット	自転車	上記以外の自転車	釣り道具	ゴルフ道具	スキーボード	サーフボード	等用品	
軽自動車全体	640	11	18	36	1	6	13	2	4	5	4	3	0	6	
軽歩留まり層	154	16	26	29	1	3	9	3	4	4	5	5	1	7	
流出意向層	34	21	32	18	0	3	15	9	12	12	12	3	0	15	
差 (歩留まり層-流出意向層)	-	▲5	▲6	+11	+1	±0	▲6	▲6	▲8	▲8	▲7	+2	+1	▲8	

□ 歩留まり層-サイズアップ層 差 +5ポイント以上
 ■ 歩留まり層-サイズアップ層 差 -5ポイント以上

IV.軽自動車へのダウンサイジング層 まとめ

- ・軽自動車ユーザーのうち「ダウンサイジング層(普通・小型車からの代替層)」は3割を占める。過去と比べると、拡大傾向にやや落ち着きがみられた。ダウンサイジング層は男性や40-50代が増加、無職は減少に転じている。
- ・今後の保有意向をみると、軽自動車への流入意向が普通乗用車への流出意向を上回っている。流入の背景には、税金や保険、燃費等の維持費の安さがあげられている。他方、流出の理由として、軽自動車の「長距離運転のつらさ」「走りのパワー不足」があげられている。

ダウンサイジング層の特性	プロ フィール	<ul style="list-style-type: none"> ■ ダウンサイジング層は、軽自動車ユーザー全体と比べて、「男性」「40-50代」の比率が高く、高収入で「併有車」を持たない傾向がある。 ■ 増加傾向にあったダウンサイジング層は、近年新車購入者のうちの約3割の水準で落ち着いている。「男性」が増加に転じ、年代は「40-50代」の比率が増加し、無職は減少に転じている。
	保有車と 購入状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ ダウンサイジング層は、維持費の安さを重視する一方で、用途や使用距離の変化に合わせた車種選択をしている。

軽自動車ユーザーの流出 入	<ul style="list-style-type: none"> ■ 今後の保有意向をみると、買い替え意向者が約8割、保有中止層が約2割である。買い替え意向者の中では、ダウンサイジング層が7%、アップサイジング層が3%となっている。 ■ 次期ダウンサイジング層は、次期アップサイジング層に比べ使用頻度は多いが、走行距離は短い。軽からの流出の理由として「長距離運転のつらさ」「走りのパワー不足」があげられている。
------------------	---

1.ダウンサイジング層の特性 (1) 基本プロフィール

■ ダウンサイジング層は、軽乗用系ユーザー全体と比べて、「男性」「40-50代」の比率が高く、高収入で「併有車」を持たない傾向がある。

- ・ダウンサイジング層は、男性比率が45%と軽自動車全体と比較して高く、年代は「40-50代」の比率が高い。
- ・ライフステージは、「中学生以下の子育て」の比率が高く、居住都市は「地方大都市」の比率が高い。
- ・年収の中央値は723万円となっており、軽自動車ユーザー全体より100万円ほど高くなっている。
- ・併有状況では、「併有車なし」の比率が高い。

単位：%

図表4-1 性別

2年内新車購入者ベース n=	性別		未婚率
	男性	女性	
軽自動車全体 412	36	64	18
新規・増車層 74	39	61	29
軽歩留まり層 206	31	69	18
ダウンサイジング層 131	45	55	13

図表4-2 年代

2年内新車購入者ベース n=	年代					平均年齢(歳)
	20代以下	30代	40代	50代	60代以上	
軽自動車全体 412	11	22	17	18	32	50
新規・増車層 74	27	20	18	21	14	42
軽歩留まり層 206	8	26	14	15	37	51
ダウンサイジング層 131	8	16	23	24	29	51

図表4-3 ライフステージ

2年内新車購入者ベース n=	ライフステージ			
	未婚+夫婦のみ	子育て(中学生以下)	子育て(高校生以上)	子独立
軽自動車全体 412	19	33	20	28
新規・増車層 74	40	23	21	16
軽歩留まり層 206	18	33	20	29
ダウンサイジング層 131	12	39	19	30

図表4-4 居住地域

2年内新車購入者ベース n=	居住地域			
	大都市	大都市	地方中都市	地方小都市・郡部
軽自動車全体 412	11	12	43	33
新規・増車層 74	17	24	37	22
軽歩留まり層 206	9	7	45	39
ダウンサイジング層 131	11	16	45	28

図表4-5 職業

2年内新車購入者ベース n=	職業	
	有職(自営・農林漁業含む)	無職
軽自動車全体 412	73	27
新規・増車層 74	80	20
軽歩留まり層 206	73	27
ダウンサイジング層 131	71	29

図表4-6 年収

2年内新車購入者ベース n=	年収					中央値(万円)
	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円未満	1000万円以上	
軽自動車全体 339	26	26	21	14	13	634
新規・増車層 57	19	23	29	20	9	695
軽歩留まり層 168	33	28	17	11	11	559
ダウンサイジング層 114	19	22	24	17	18	723

図表4-7 併有状況

2年内新車購入者ベース n=	併有状況		
	併有車なし	軽のみ2台以上	軽+普通乗用車
軽自動車全体 412	21	11	68
新規・増車層 47	18	5	77
軽歩留まり層 206	16	11	73
ダウンサイジング層 131	31	13	56

1.ダウンサイジング層の特性 (2) 基本プロフィールの変化

■ 増加傾向にあったダウンサイジング層は、近年新車購入者のうちの約3割の水準で落ち着いている。「男性」が増加に転じ、年代は「40-50代」の比率が増加し、無職は減少に転じている。

- 2年内の新車購入者のうち、「普通・小型車からの代替」＝「ダウンサイジング層」は28%となっている。07年度から11年度までは一環して拡大傾向にあったが、13年度以降は3割弱の水準で落ち着いている。
- ダウンサイジング層の属性は、「男性」が増加に転じ、年代は「40-50代」の比率が増加し、無職比率は、近年減少に転じている。
- 年収は、「600万円以上」の比率が前回と比べ増加した。

単位：%

図表4-8 購入形態（再掲）

最近2年内新車購入者ベース n=	新規	増車	軽自動車から代替	普通・小型車から代替
07年度 495	6	27	48	19
09年度 383	7	12	51	29
11年度 308	9	7	52	32
13年度 359	7	8	60	26
15年度 411	6	9	57	28

図表4-9 性別

2年内新車購入者 (ダウンサイジング層) n=	男性	女性
07年度 62	59	41
09年度 64	50	50
11年度 74	46	54
13年度 97	41	59
15年度 131	45	55

図表4-10 年代

2年内新車購入者 (ダウンサイジング層) n=	20代	30代	40代	50代	60代以上	平均年齢 (歳)
07年度 61	3	13	21	33	30	53
09年度 63		32	11	39	18	50
11年度 74	11	15	15	17	42	56
13年度 97	5	11	23	23	38	54
15年度 129	8	16	23	24	29	51

図表4-11 ライフステージ

2年内新車購入者 (ダウンサイジング層) n=	未婚+夫婦のみ	子育て (中学生以下)	子育て (高校生以上)	子独立
07年度 62	22	22	28	28
09年度 64	19	51	14	16
11年度 74	22	28	23	27
13年度 97	11	31	34	24
15年度 131	12	39	19	30

図表4-12 職業

2年内新車購入者 (ダウンサイジング層) n=	有職 (自営・農林漁業含む)	無職
07年度 62	89	11
09年度 64	77	23
11年度 74	62	38
13年度 97	77	33
15年度 129	71	29

図表4-13 年収

2年内新車購入者 (ダウンサイジング層) n=	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円未満	1000万円以上	中央値 (万円)
07年度 53	26	32	29	13		616
09年度 51	40	23	26	6	5	506
11年度 63	34	34	14	11	7	526
13年度 82	34	27	27	7	5	469
15年度 114	19	22	24	17	18	723

1.ダウンサイジング層の特性 (3) 保有車と購入状況

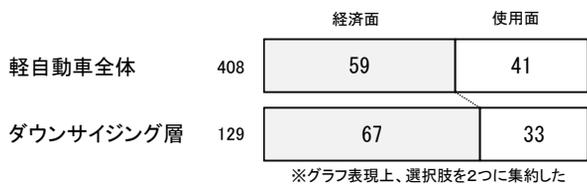
■ ダウンサイジング層は、維持費の安さを重視する一方で、用途や使用距離の変化に合わせた車種選択をしている。

- ダウンサイジング層は、軽自動車の「経済面」、特に「維持費」の面を選択理由として挙げている比率が高い。
- 年齢層が上がるほど、「他車との検討なし」で現在の軽自動車を購入している。
- 購入のきっかけは、「維持費を節約したかった」「前の車が車検時期だった」「使い方にあった車が欲しかった」が全体と比べて高い。用途は、「買い物」が多く、平均走行距離は短い傾向にある。
- 「トール型」が36%、「スーパートール型」が38%で、「スーパートール型」の比率が全体と比べて高い。

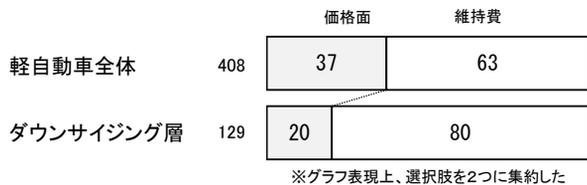
単位：%

図表4-14 ダウンサイジング層の軽自動車選択理由

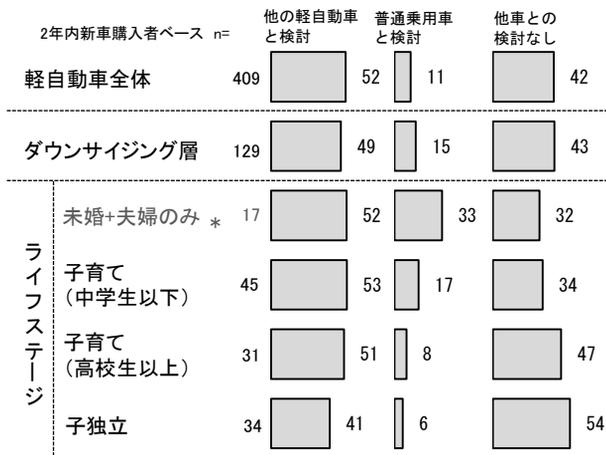
【経済面／使用面】



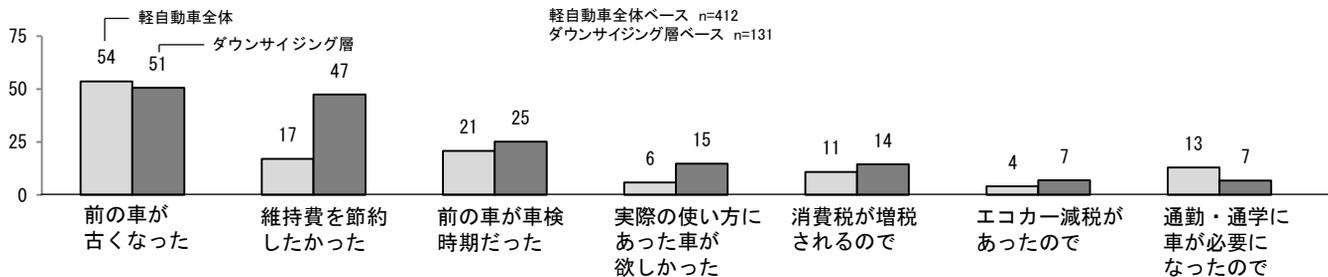
【価格／維持費】



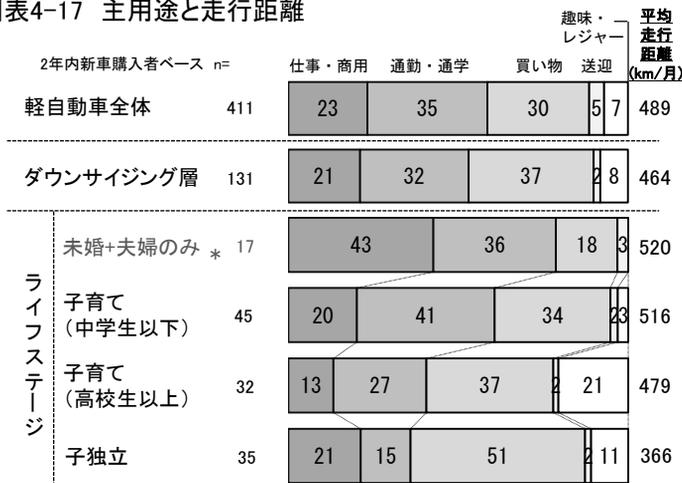
図表4-15 購入時の検討状況



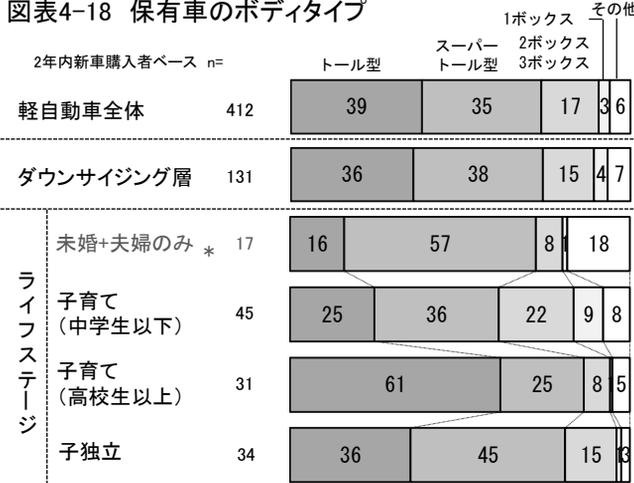
図表4-16 保有者購入きっかけ



図表4-17 主用途と走行距離



図表4-18 保有車のボディタイプ



2.軽自動車ユーザーの流出入

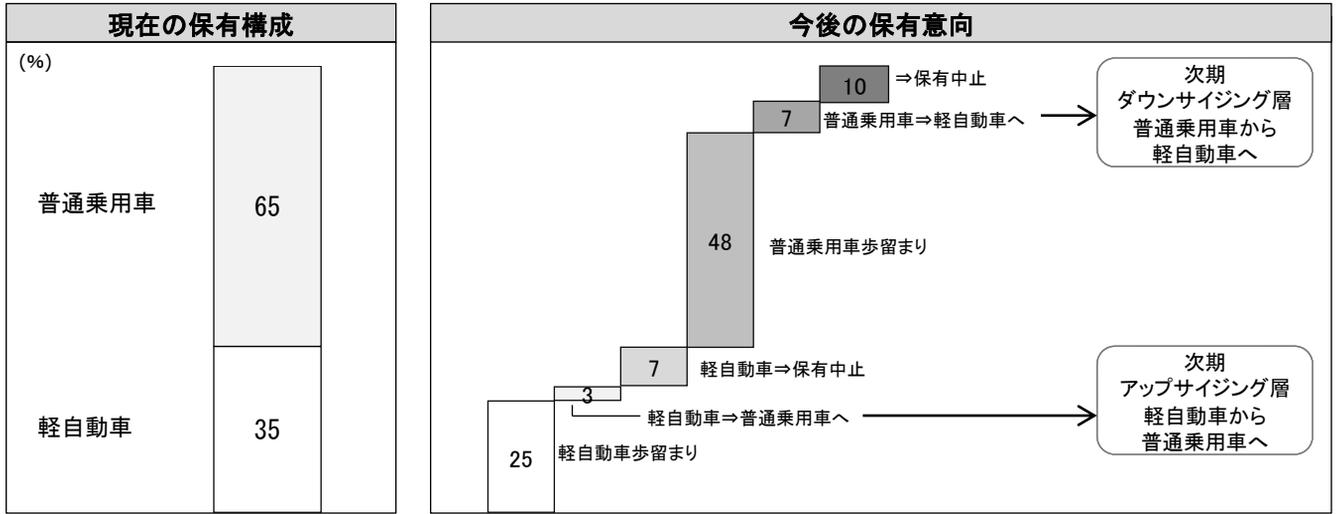
■ 今後の保有意向をみると、買い替え意向者が約8割、保有中止層が約2割である。買い替え意向者の中では、ダウンサイジング層が7%、アップサイジング層が3%となっている。

- 軽自動車及び普通乗用車ユーザーの今後の保有意向をみると、普通乗用車から軽自動車へのダウンサイジング意向が7%、普通乗用車から軽自動車へのアップサイジング意向3%となっている。
- 次期アップサイジング層は、男性、若年層、フルタイム勤務比率が全体と比べて高い。

単位: %

図表4-19 現在の保有車と今後の保有車

軽自動車・普通乗用車全体ベース n=1120



* 保有台数は国土交通省「自動車保有車両数統計」より

図表4-20 男女別年代

	軽自動車・普通乗用車全体	男性				女性			
		30代以下	40代	50代	60代以上	30代以下	40代	50代	60代以上
軽自動車・普通乗用車全体	1120	10	14	13	15	14	11	11	12
次期購入意向車種	軽自動車歩留まり	15	8	11	14	21	10	8	15
	次期ダウンサイジング層	7	12	14	14	15	16	12	10
普通乗用車	次期アップサイジング層	39			11	7	8	16	12
	普通乗用車歩留まり層	6	19	17	13	11	13	14	7

図表4-21 ライフステージ

	軽自動車・普通乗用車全体	末子乳幼児		末子小学生以下		末子中高生		末子大学生以上	
		未婚	夫婦のみ	子独立	子独立	子独立	子独立		
軽自動車・普通乗用車全体	1120	25	12	5	14	7	6	31	
次期購入意向車種	軽自動車歩留まり	31	12	4	10	9	4	30	
	次期ダウンサイジング層	23	15	7	13	6	4	32	
普通乗用車	次期アップサイジング層	30	15	12	17	7	5	14	
	普通乗用車歩留まり層	22	11	6	20	8	9	24	

図表4-22 就業状況

	軽自動車・普通乗用車全体	パート・アルバイト		
		フルタイム	自営業	無職
軽自動車・普通乗用車全体	1120	47	11	31
次期購入意向車種	軽自動車歩留まり	38	20	31
	次期ダウンサイジング層	55	9	23
普通乗用車	次期アップサイジング層	55	15	19
	普通乗用車歩留まり層	62	6	20

図表4-23 併有状況

	軽自動車・普通乗用車全体	単数保有		3台以上
		2台保有	2台保有	以上
軽自動車・普通乗用車全体	1120	60	32	8
次期購入意向車種	軽自動車歩留まり	51	38	11
	次期ダウンサイジング層	51	37	12
普通乗用車	次期アップサイジング層	54	37	9
	普通乗用車歩留まり層	63	30	7

2.軽自動車ユーザーの流出入

■ 次期ダウンサイジング層は、次期アップサイジング層に比べ使用頻度は多いが、走行距離は短い。軽からの流出の理由として「長距離運転のつらさ」「走りのパワー不足」があげられている。

- ・次期ダウンサイジング層は次期アップサイジング層と比較して使用頻度が多い傾向にあるが、走行距離は短い傾向にある。
- ・ダウンサイジング層が軽自動車を選択する理由は、「燃費がよい」「サイズ感がよい」である。
- ・次期アップサイジング層が軽自動車を選択しない理由は、「長距離の運転が辛い」「走りにパワーがない」ことである。

単位：%

図表4-24 使用頻度

軽自動車・普通乗用車ユーザー		週に4回以上		週に3回以下	
n=					
軽自動車・普通乗用車全体	1120	67	33		
次期ダウンサイジング層	55	69	31		
次期アップサイジング層	60	61	39		

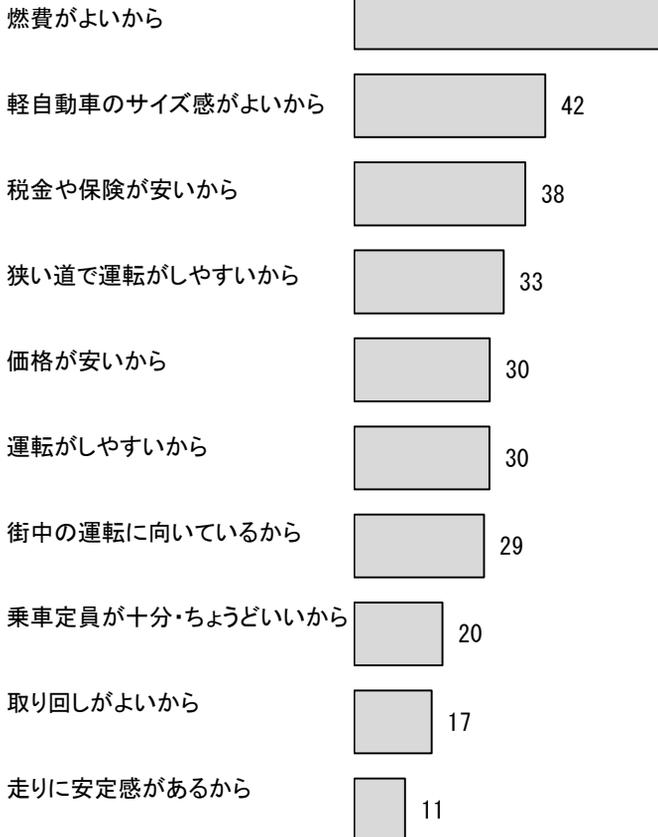
図表4-25 月間平均走行距離

軽自動車・普通乗用車ユーザー		200km未満					~400km					~600km					~1000km					1000km以上					平均値 (km)	
n=																												
軽自動車・普通乗用車全体	1024	26	16	20	20	18																						574
次期ダウンサイジング層	48	17	22	20	20	21																						632
次期アップサイジング層	54	30	12	10	16	32																						748

図表4-26 次期購入車の選択理由

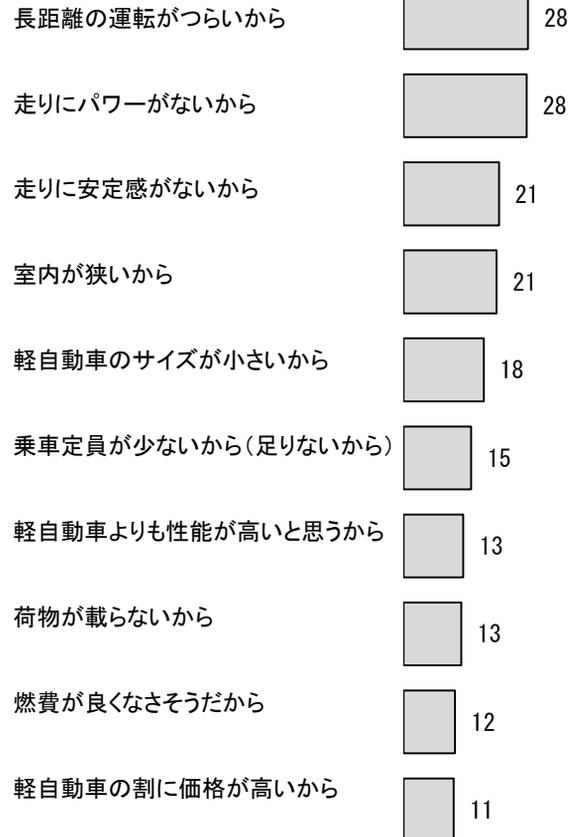
【次期ダウンサイジング層の軽自動車・選択理由】

次期ダウンサイジング層ベース n=82



【次期アップサイジング層の軽自動車・非選択理由】

次期アップサイジング層ベース n=36



V.小さい車が持つ魅力点 まとめ

- ・ 小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)ユーザーは、普通乗用車と遜色がない「室内空間の広さ」、ボディサイズの小ささを活かした「運転のしやすさ」に魅力を感じている。小さい車を選ぶ背景としては、乗車人数の少なさや走行距離の短かさ、運転への自信のなさがあるといえる。
- ・ 軽自動車はボディサイズの小ささが評価されており、道路事情に合っていて利便性が高いことが魅力となっている。前回調査と比べると安全装備の普及もあり「事故に弱い」イメージが低下している。
- ・ 軽自動車は、女性からは気軽に乗れて自分を自由にしてくれる車と認識されており、男性からもプレミアム感がある、賢い選択であると認識されているなど、軽自動車へのネガティブなイメージが低下しつつある。

小さい車の魅力	小さい車のサイズメリット	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小さい車(軽自動車・1500cc以下普通乗用車)ユーザーは、普通乗用車と遜色がない「室内空間の広さ」、ボディサイズの小ささによる「運転のしやすさ」に満足している。 ■ 男性は価格面、女性は運転面を小さい車の魅力と捉えている。
	サイズメリットの背景	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小さい車ユーザーは乗車人数の少なさや、運転距離・運転する場所、運転への自信のなさを背景に、車を選択している。
軽自動車の魅力	軽自動車に対する意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車は、道路事情に合っていて利便性が高いことが魅力としてあげられている。13年度と比べると、遊び心があることや選択肢が豊富という意見が増えている。
	軽自動車の印象と評価	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車はボディサイズの小ささが評価されている。13年度と比べると「事故に弱い」イメージが大きく低下している。 ■ 男女ともに経済的な人が乗っている、事故に弱いというイメージが低下していることに加え、特に男性では「お金のない人向け」、「高齢者向け」などのネガティブイメージが低下している。 ■ 軽自動車ユーザーは、男性は女性に比べ価格面、女性は男性に比べ車の見た目への満足度が高い。
	軽自動車のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 男性には、軽自動車は、多様な選択肢があり費用対効果が高く賢い選択と認識されている。一方、女性には、気軽に乗れて自分を自由にしてくれる車と認識されている。
	軽自動車のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽自動車を使用面で選んでいる人は13年度より増加し、レジャーや趣味での用途や環境性などの魅力が上昇している。 ■ 小さいサイズを活かした運転のしやすさと気軽さ、居住性の高さが評価されている。

1.小さい車の魅力 (1)サイズメリット

■ 小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)ユーザーは、普通乗用車と遜色がない「室内空間の広さ」、ボディサイズの小ささによる「運転のしやすさ」に満足している。

- 小さい車ユーザーの満足点は、「運転のしやすさ」が最も高く、次いで「スタイル・外観」「燃費の良さ」「車体色」「車両価格」があがる。
- 大きい車ユーザーと比べると、「小回りのききやすさ」「サイズの小ささ」「駐車しやすい」「狭い道での運転のしやすさ」などのサイズ面での評価が高い。また、「室内空間の広さ」は大きな車と遜色ないレベルとなっている。
- インタビュー調査では、運転のしやすさに加えて、ボディサイズは小さいが車内空間が広い点が魅力に感じられていた。

図表5-1 自車の満足点(大きい車と小さい車別比較) ※小さい車の自車の満足点の上位20位

単位: %

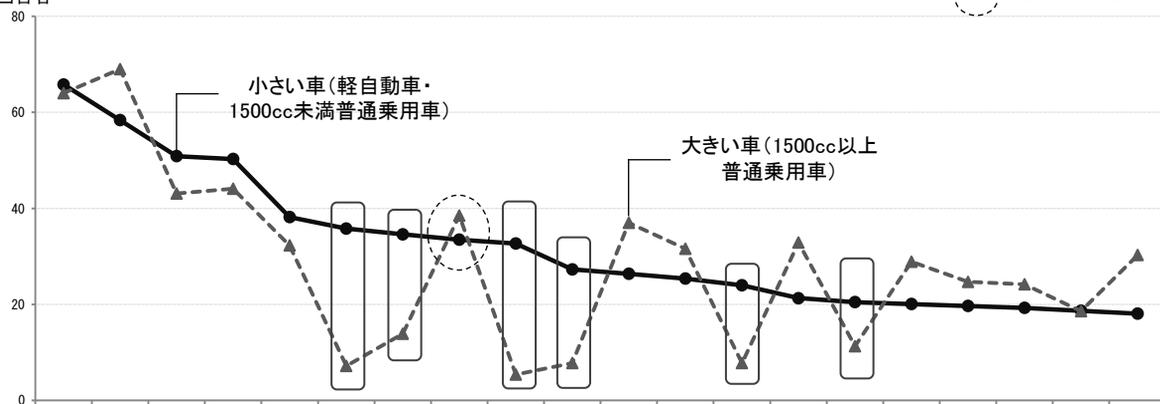
小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)ベース n=862

大きい車(1500cc以上の普通乗用車)ベース n=219

※排気量回答者

□ 小さい車>大きい車

○ 小さい車=大きい車



	軽自動車・普通乗用車ユーザーベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	燃費の良さ	車体色	車両価格	小回りのききやすさ	駐車しやすい	室内空間の広さ	ボディサイズの小ささ	税金の経費	乗り心地の良さ	運転姿勢の取りやすさ	狭い道での運転のしやすさ	安全機能の装備	乗り降りのしやすさ	シートの座り心地の良さ	ブレーキの効きの良さ	メーター類の見やすさ、分かりやすさ	運転視界の良さ	内装デザイン
軽自動車・普通乗用車全体	1120	65	62	48	48	36	26	27	35	23	20	30	28	18	25	18	23	21	21	19	22
小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)	862	66	58	51	50	38	36	35	34	33	27	26	25	24	21	21	20	20	19	19	18
大きい車(1500cc以上普通乗用車)	219	64	69	43	44	32	7	14	39	5	8	37	32	8	33	11	29	25	24	19	30
差(小さい車-大きい車)	-	+2	▲11	+8	+6	+6	+29	+21	▲5	+28	+19	▲11	▲7	+16	▲12	+10	▲9	▲5	▲5	±0	▲12

排気量未回答者がいるため、表側の合計は全体のベースに一致しない

□ 小さい車保有男性-女性 +5ポイント以上

■ 小さい車保有男性-女性 -5ポイント以上

【インタビュー調査から得られた小さい車の魅力】

		発言
小さい車メリット	運転のしやすさ	<ul style="list-style-type: none"> • カーナビを使って知らない道をする時、軽だと細い道や知らない道でも不安がない。大きい車だと狭い道で対向車が来たらどうしようと心配になるが、軽だとその心配がないので精神的に楽である。(Bさん・43歳女性) • 都内には狭い道が多いので、軽の方が便利。乗車人数が4人位であれば軽を使用することが多く、併有している大きい車は今は殆ど乗っていない。車を停めるのも、狭い道を走るのも楽。(Bさん・42歳男性) • 私は運転が上手くないので、住宅街や細い道、駐車するときは小さい車の方が運転しやすい。(Fさん・43歳女性)
	細い道で	<ul style="list-style-type: none"> • 小さい車は小回りが利き、自分が行きたい所に気楽に行ける。そのため軽自動車があるのとないのでは、生活がまったく異なる。普通車であれば運転に気をを使うが、(軽自動車であれば)気楽に運転できる。(Dさん・43歳女性) • 運転のしやすさもあるが、ボディサイズが小さいので小回りが利いて使いやすい。(Aさん・35歳女性) • 今までは大きい車だったので、狭い所では切り返しが多くなってしまっていた。軽自動車であれば、一回の切り返しで済むなど、余計なレスポンスを減らすことができる。(Cさん・44歳男性)
	曲がり角で	<ul style="list-style-type: none"> • 運転が上手くないので、駐車場に真っ直ぐ入れようとしても枠の中で曲がってしまうことがある。(小さい車であれば駐車枠からはみ出さず、人に迷惑をかけずに済むので、気軽さがある。(Eさん・44歳女性)
	駐車で	<ul style="list-style-type: none"> • 室内空間は広いのに、ボディサイズは小さいので(運転がしやすく)動きやすい。アクティブさがとても良い。(Fさん・43歳女性) • 併有している大きい車より(見た目のサイズは)小さいが、大きい荷物でも入る。(Bさん・42歳男性) • 思ったより荷物が積むことができる。他の軽自動車では、自転車でも積むことができる。家族がいる友人は、多くの物を乗せやすくなったので、軽自動車を選んで良かったという。(Gさん・44歳男性)
	室内空間の広さ	<ul style="list-style-type: none"> • 室内空間は広いのに、ボディサイズは小さいので(運転がしやすく)動きやすい。アクティブさがとても良い。(Fさん・43歳女性) • 併有している大きい車より(見た目のサイズは)小さいが、大きい荷物でも入る。(Bさん・42歳男性) • 思ったより荷物が積むことができる。他の軽自動車では、自転車でも積むことができる。家族がいる友人は、多くの物を乗せやすくなったので、軽自動車を選んで良かったという。(Gさん・44歳男性)

1.小さい車の魅力 (1)サイズメリット

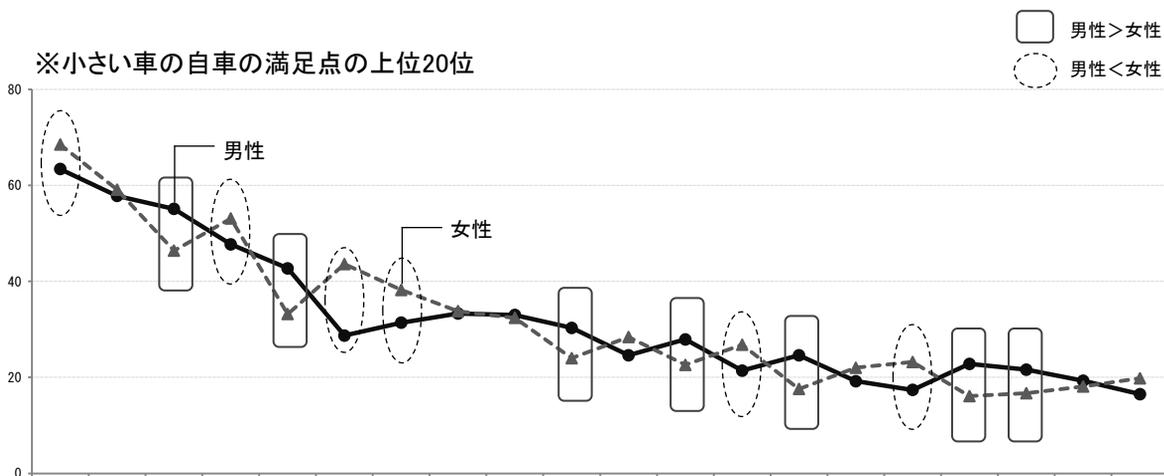
■ 男性は価格面、女性は運転面を小さい車の魅力と捉えている。

- 小さい車の男性ユーザーは「燃費の良さ」、「車両価格」、「税制の経費」などの価格面や、「運転姿勢の取りやすさ」、「安全機能の装備」、「ブレーキの効きの良さ」などが、女性ユーザーよりも高い。
- 女性ユーザーは、「運転のしやすさ」、「小回りのききやすさ」、「駐車場のしやすさ」、「狭い道での運転のしやすさ」などの運転面、「シートの座り心地のよさ」などが男性ユーザーよりも高い。

単位：%

図表5-2 自車の満足点(小さい車の男女別比較)

小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)男性ベース n=416
 小さい車(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)女性ベース n=446
 ※排気量回答者



	小さい車ユーザーベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	燃費の良さ	車体色	車両価格	小回りのききやすさ	駐車のしやすさ	室内空間の広さ	ボディサイズの小ささ	税金の経費	乗り心地の良さ	運転姿勢の取りやすさ	狭い道での運転のしやすさ	安全装備	乗り降りのしやすさ	シートの座り心地の良さ	ブレーキの効きの良さ	メーター類の見やすさ、分かりやすさ	運転視界の良さ	内装デザイン
小さい車全体(軽自動車・1500cc未満普通乗用車)	862	66	58	51	50	38	36	35	34	33	27	26	25	24	21	21	20	20	19	19	18
男性	416	63	58	55	48	43	29	31	33	33	30	25	28	21	25	19	17	23	22	19	17
女性	446	69	59	46	53	33	44	38	34	32	24	28	23	27	18	22	23	16	17	18	20
差(男性-女性)	-	▲6	▲1	+9	▲5	+10	▲15	▲7	▲1	+1	+6	▲3	+5	▲6	+7	▲3	▲6	+7	+5	+1	▲3

□ 小さい車保有男性-女性 +5ポイント以上
 ■ 小さい車保有男性-女性 -5ポイント以上

1.小さい車の魅力 (2)サイズメリットの背景

■ 小さい車ユーザーは乗車人数の少なさや、運転距離・運転する場所、運転への自信のなさを背景に、車を選択している。

- 小さい車ユーザーは、大きい車ユーザーに比べて、走行距離が短い傾向がある。
- また、同乗人数は「1人」が64%、「運転が苦手計」が16%と多い。
- インタビュー調査では、小さい車を選ぶ背景として、「乗車人数の少なさ」、「普通車との差異をあまり感じないようになったこと」、「運転への自信のなさ」があげられた。

単位：%

図表5-5 1ヶ月当たりの平均運転距離

軽自動車・普通乗用車 全体ベース	n=	100Km 未満	~ 300Km	~ 500Km	~ 800Km	~ 1200Km	1200Km 以上	平均距離 (km)
軽自動車・ 普通乗用車 全体	1120	20	19	18	16	17	10	547
小さい車*	862	21	20	19	15	14	11	513
大きい車*	219	12	17	16	18	26	11	616

図表5-6 最近1年内の最大運転距離

軽自動車・普通乗用車 全体ベース	n=	5Km 未満	~ 10Km	~ 20Km	~ 50Km	~ 100Km	100Km 以上	平均距離 (km)
軽自動車・ 普通乗用車 全体	1120	13	20	19	20	8	20	43
小さい車	862	13	20	20	20	9	18	38
大きい車	219	10	19	14	19	6	32	53

図表5-7 普段乗る人数

軽自動車・普通乗用車 全体ベース	n=	1人	2人	3人以上
軽自動車・ 普通乗用車 全体	1120	60	27	13
小さい車	862	64	26	10
大きい車	219	49	28	23

図表5-8 運転の得手不得手

軽自動車・普通乗用車 全体ベース	n=	どちらかといえば 苦手である				得手計 (%)
		苦手 である	どちらとも いえない	どちらかといえば 得意である	得意 である	
軽自動車・ 普通乗用車 全体	1120	4	10	41	34	12
小さい車	862	4	12	43	30	11
大きい車	219	4	4	34	44	14

*「小さい車」は、軽自動車または1500cc未満普通乗用車を主に運転している人。
*「大きい車」は、1500cc以上の普通乗用車を主に運転している人。

【インタビュー調査より対象者から得られた小さい車を選ぶ背景】

		発言
小さい車を選ぶ背景	乗車人数の少なさ	<ul style="list-style-type: none"> • 今までは夫が大きい普通車を運転していたが、子供が大きくなり家族で移動することがなくなったので、私も運転しようと思った。しかし、長年ペーパードライバーだったので小さい車に替えようという話になり、経済面も考えて小さい軽自動車にした。(Eさん・44歳女性) • 子供が小さいうちは家族で乗るため大きな車だった。しかし子供が大きくなり、夫と2人で乗るようになったので小さい軽自動車に替えた。同じ境遇の人が周りにも多く、(私が軽に乗っていることも)羨ましがられる。(Eさん・44歳女性) • 大人数を乗せる事がなかったので(小さい軽自動車にした)。(Cさん・44歳男性)
	大きい車との 差異のなさ	<ul style="list-style-type: none"> • 遠出はするが、軽自動車は普通車と比較しても遜色はないので、今の軽自動車で十分。やはり小さい車の方が良い。(Cさん・43歳女性) • 若い時はスポーツカーなどを運転していたが、結婚し、速度を求める必要性もなくなったので(大きい車も嫌ではないが、小さい車を選んだ)。(Bさん・43歳女性)
	運転への自信のなさ	<ul style="list-style-type: none"> • 普通車の税金がどんなに下がっても、普通車を運転する自信がない。コンパクトカーがどんなに小さくても、軽自動車くらいのサイズが良い。(Eさん・44歳女性) • 夫は大きい車にしたいとか言うが、私には運転が出来ないし、車庫も限られているので、今は小さい軽自動車を2人で運転している。(Aさん・35歳女性)

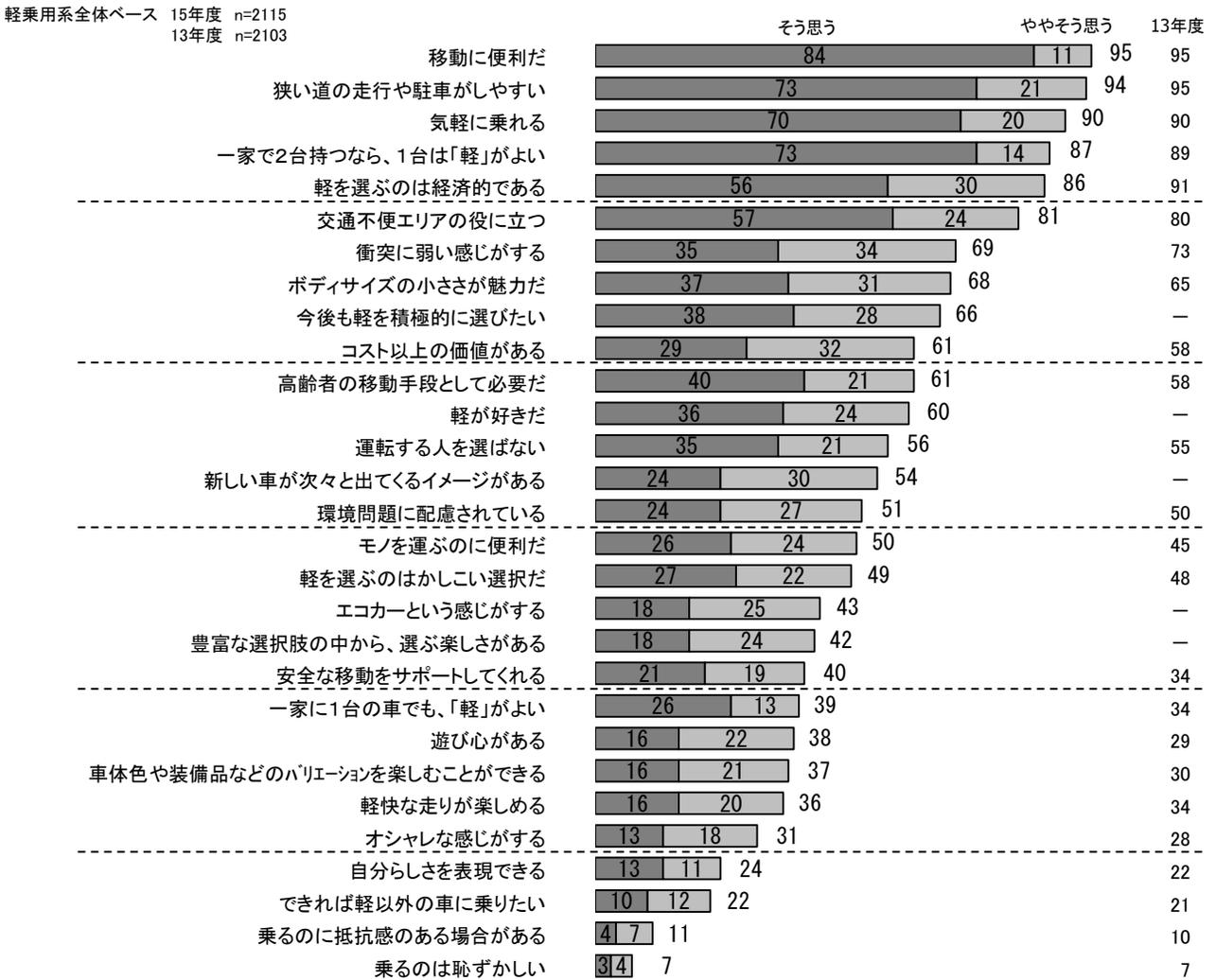
2.軽自動車の魅力 (1)軽自動車に対する意識

■ 軽自動車は、道路事情に合っていて利便性が高いことが魅力としてあげられている。13年度と比べると、遊び心があることや選択肢が豊富という意見が増えている。

- 軽自動車に対する意識をみると、「移動に便利だ」「狭い道の走行や駐車がしやすい」「気軽に乗れる」の順に多く、道路事情に合った利便性が魅力としてあげられる。
- 13年度と比較すると、「遊び心がある」、「車体色や装備品などのパリエーションを楽しむことができる」、「安全な移動をサポートしてくれる」などが5%以上上昇している。
- 一方、「軽を選ぶのは経済的である」は13年度より低下している。

図表5-9 軽自動車に対する意識

単位：%



図表5-10 軽自動車に対する意識(15年と13年の差の降順)

項目	差 (15年-13年)
遊び心がある	+9
車体色や装備品などのパリエーションを楽しむことができる	+7
安全な移動をサポートしてくれる	+6
モノを運ぶのに便利だ	+5
一家に1台の車でも、「軽」がよい	+5
オシャレな感じがする	+3
ボディサイズの小ささが魅力だ	+3
コスト以上の価値がある	+3
高齢者の移動手段として必要だ	+3
軽快な走りが楽しめる	+2
自分らしさを表現できる	+2
交通不便エリアの役に立つ	+1
運転する人を選ばない	+1
環境問題に配慮されている	+1
軽を選ぶのはかしい選択だ	+1
できれば軽以外の車に乗りたい	+1
乗るのに抵抗感のある場合がある	+1
乗るのは恥ずかしい	±0
移動に便利だ	±0
気軽に乗れる	±0
狭い道の走行や駐車しやすい	▲1
一家で2台持つなら、1台は「軽」がよい	▲2
衝突に弱い感じがする	▲4
軽を選ぶのは経済的である	▲5

■ 15年度-13年度 +5ポイント以上
■ 15年度-13年度 -5ポイント以上

2.軽自動車の魅力 (2)軽自動車の印象と評価

■ 軽自動車はボディサイズの小ささが評価されている。13年度と比べると「事故に弱い」イメージが大きく低下している。

- 軽自動車ユーザーの自車イメージは「親しみやすい」、「かわいい」、「若々しい」が多い。13年度と比べると「かわいい」「おもちゃっぽい」が低下している。
- 軽自動車に乗っている人のイメージは「経済的な人」が最も多いものの、13年度に比べて大きく低下。また、「お金のない人」も13年度より低下している。
- 軽自動車は「燃費性能がよい」「日常的に使いやすい」「サイズがちょうどよい」などが評価されている。13年度と比べると「事故に弱い」が大きく低下した。

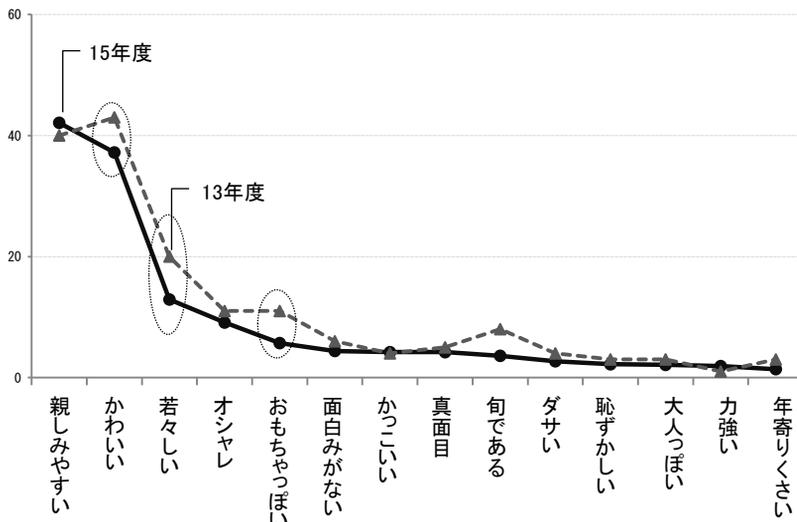
図表5-11 軽自動車に対するイメージ(15年・13年別比較)

単位: %

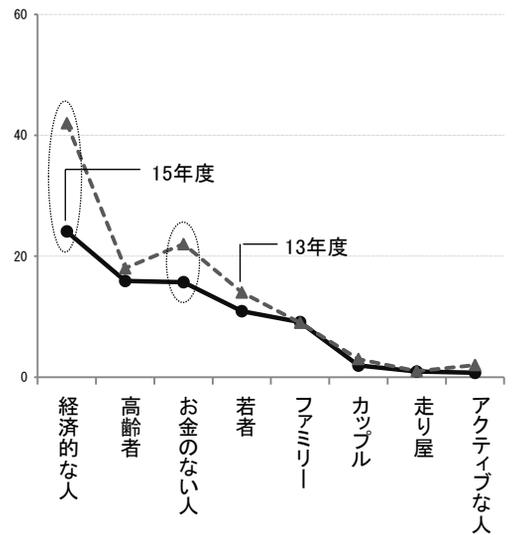
軽自動車ユーザーベース 15年度 n=640
13年度 n=640

○ 15年度<13年度

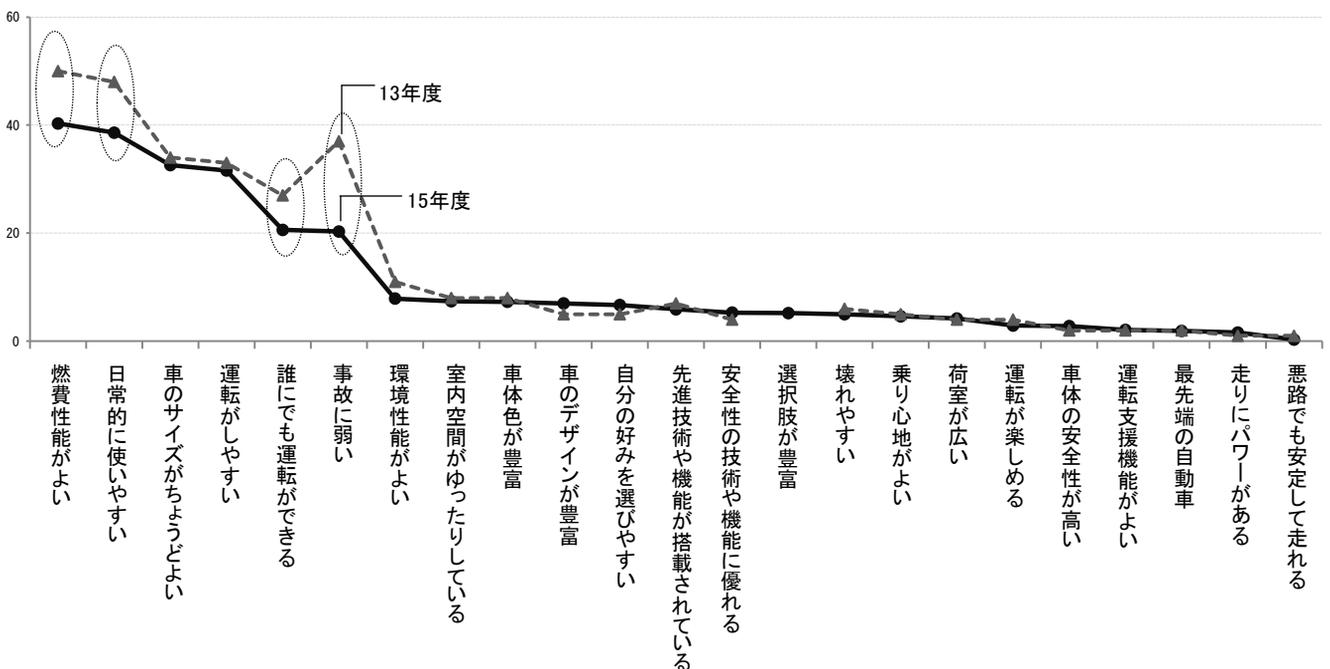
【軽自動車ユーザーの自車イメージ】



【軽自動車に乗っている人のイメージ】



【軽自動車の評価】



2.軽自動車の魅力 (2)軽自動車の印象と評価

■ 男女ともに経済的な人が乗っている、事故に弱いというイメージが低下していることに加え、特に男性では「お金のない人向け」、「高齢者向け」などのネガティブイメージが低下している。

- 13年度と比較すると、男性の軽自動車に対するイメージでは、「若々しい」、「旬である」、「かわいい」の印象が低下。乗っている人のイメージでは、「経済的な人が乗っている感じ」が20%低下し、「お金のない人向け」、「高齢者向け」のイメージも低下している。軽自動車の評価では、「燃費性能がよい」、「事故に弱い」などの評価も低下。
- 女性では、男性と同じ3項目と「おもちゃっぽい」のイメージが低下。乗っている人のイメージでは、「経済的な人が乗っている感じ」、「お金のない人向け」のイメージも低下している。軽自動車の評価では、「事故に弱い」が20%以上低下している。

図表5-12 軽自動車に対するイメージ(性別と15年・13年別比較)

単位:%

【軽自動車ユーザーの自車イメージ】

		軽自動車ユーザーベース	おもちゃっぽい	大人っぽい	真面目	年寄りくさい	面白くない	乗っていると恥ずかしい	ダサイ	カッコいい	力強い	若々しい	旬である	オシャレ	かわいい	親しみやすい
男性	13年	320	10	5	9	4	9	4	6	7	1	18	8	9	31	35
	15年	320	9	4	5	2	5	3	3	4	2	13	3	8	26	31
	15年-13年	-	▲1	▲1	▲4	▲2	▲4	▲1	▲3	+1	▲5	▲5	▲1	▲5	▲4	
女性	13年	320	11	2	3	2	3	2	3	3	1	22	9	13	52	44
	15年	320	4	1	4	1	4	2	3	4	2	13	4	10	43	48
	15年-13年	-	▲7	▲1	+1	▲1	+1	±0	±0	+1	+1	▲9	▲5	▲3	▲9	+4
15年・男性-女性		-	+5	+3	+1	+1	+1	±0	±0	±0	±0	▲1	▲2	▲17	▲17	

【軽自動車に乗っている人のイメージ】

		軽自動車ユーザーベース	乗っている人が経済的な感じが	お金のない人向け	高齢者向け	アクティブな人向け	カップル向け	走り屋向け	ファミリー向け	若者向け
男性	13年	320	48	24	21	2	2	1	11	11
	15年	320	28	19	17	1	2	1	9	9
	15年-13年	-	▲20	▲5	▲4	▲1	±0	±0	▲2	▲2
女性	13年	320	37	21	16	2	3	1	8	17
	15年	320	22	14	15	1	2	1	10	12
	15年-13年	-	▲15	▲7	▲1	▲1	±0	±0	+2	▲5
15年・男性-女性		-	+6	+5	+2	+1	±0	±0	▲1	▲3

【軽自動車の評価】

		軽自動車ユーザーベース	事故に弱い	先進技術や機能が搭載されている	環境性能が高い	運転が楽しめる	壊れやすい	荷室が広い	最先端の自動車	走りにパワーがある	燃費性能がよい	悪路でも安定して走れる	安全性の技術や機能に優れる	車体の安全性が高い	車のサイズがちょうどよい	運転支援機能が高い	乗り心地がよい	装備品などのバリエーションを楽しめる	車体色が豊富	室内空間がゆったりしている	日常的に使いやすい	誰にでも運転ができる	自分の好みを選びやすい	車のデザインが豊富	運転がしやすい
男性	13年	320	35	8	13	4	7	4	3	3	55	2	4	2	29	2	4	-	7	7	40	23	4	3	33
	15年	320	23	8	10	5	7	5	3	2	40	0	5	2	32	1	3	3	4	4	35	17	3	3	27
	15年-13年	-	▲12	±0	▲3	+1	±0	+1	±0	▲1	▲15	▲2	+1	±0	+3	▲1	▲1	-	▲3	▲3	▲5	▲6	▲1	▲1	▲6
女性	13年	320	40	6	10	5	5	1	1	1	46	1	3	2	38	2	5	-	9	9	55	31	6	7	34
	15年	320	19	5	7	2	4	4	2	1	40	1	6	3	33	3	6	7	9	9	41	23	9	9	34
	15年-13年	-	▲21	▲1	▲3	▲3	▲1	▲1	+1	±0	▲6	±0	+3	+1	▲5	+1	+1	-	±0	±0	▲14	▲8	+3	+2	±0
15年・男性-女性		-	+4	+3	+3	+3	+3	+1	+1	+1	±0	▲1	▲1	▲1	▲1	▲2	▲3	▲4	▲5	▲5	▲6	▲6	▲6	▲6	▲7

□ 15年度-13年度 +5ポイント以上
 □ 15年度-13年度 -5ポイント以上

2.軽自動車の魅力 (2)軽自動車の印象と評価

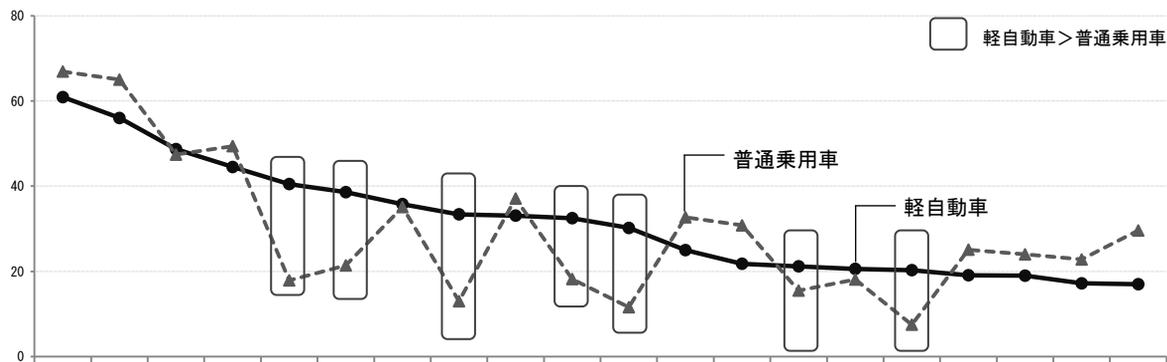
■ 軽自動車ユーザーは、男性は女性に比べ価格面、女性は男性に比べ車の見た目への満足度が高い。

- 軽自動車ユーザーの満足点は、小さい車ユーザーの満足点と同様の項目があがる。
- 普通乗用車ユーザーと比べると、「税金の経費」がもっとも満足しているといえるが、「狭い道での運転のしやすさ」、「小回りのききやすさ」、「駐車場のしやすさ」、「ボディサイズの小ささ」にも満足しているといえる。
- 男女別にみると男性ユーザーは、「税金の経費」、「ボディサイズの小ささ」、「保険の諸経費」が女性ユーザーよりも高い。女性ユーザーは、「車体色」、「スタイル・外観」、「運転のしやすさ」、「小回りのききやすさ」が男性ユーザーよりも高い。

図表5-3 自車の満足点(軽自動車と普通乗用車別比較) ※軽自動車の自車の満足点の上位20位

単位: %

軽自動車ベース n=640
普通乗用車ベース n=480



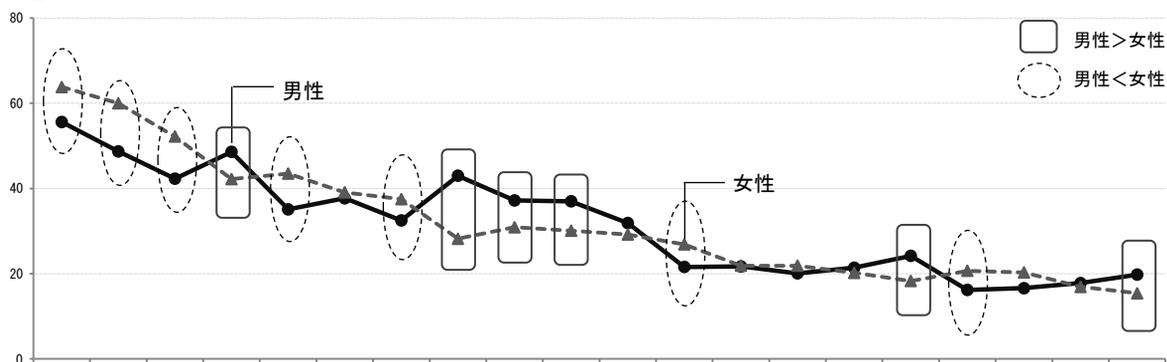
	軽自動車・普通乗用車ユーザーベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	車体色	燃費のよさ	小回りのききやすさ	駐車場のしやすさ	室内空間の広さ	税金の経費	車両価格	ボディサイズの小ささ	狭い道での運転のしやすさ	乗り心地の良さ	運転姿勢の取りやすさ	乗り降りのしやすさ	運転視界のよさ	保険の諸経費	シート心地のよさ	内装デザイン	メーター類の見やすさ、分かりやすさ	安全機能の装備
軽自動車・普通乗用車全体	1120	65	62	48	48	26	27	35	20	36	23	18	30	28	18	19	12	23	22	21	25
軽自動車	640	61	56	49	45	41	39	36	33	33	33	30	25	22	21	21	20	19	19	17	17
普通乗用車	480	67	65	47	49	18	21	35	13	37	18	12	33	31	16	18	8	25	24	23	30
差(軽-普通)	-	▲ 6	▲ 9	+ 2	▲ 4	+ 23	+ 18	+ 1	+ 20	▲ 4	+ 15	+ 18	▲ 8	▲ 9	+ 5	+ 3	+ 12	▲ 6	▲ 5	▲ 6	▲ 13

□ 小さい車保有男性-女性 +5ポイント以上

■ 小さい車保有男性-女性 -5ポイント以上

図表5-4 自車の満足点(軽自動車の男女別比較) ※軽自動車の自車の満足点の上位20位

軽自動車 男性ベース n=320
軽自動車 女性ベース n=320



	軽自動車ユーザーベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	車体色	燃費のよさ	小回りのききやすさ	駐車場のしやすさ	室内空間の広さ	税金の経費	車両価格	ボディサイズの小ささ	狭い道での運転のしやすさ	乗り心地の良さ	運転姿勢の取りやすさ	乗り降りのしやすさ	運転視界のよさ	保険の諸経費	シート心地のよさ	内装デザイン	メーター類の見やすさ、分かりやすさ	安全機能の装備
軽自動車全体	640	61	56	49	45	41	39	36	33	33	33	30	25	22	21	21	20	19	19	17	17
男性	320	56	49	42	49	35	38	33	43	37	37	32	22	22	20	21	24	16	17	18	20
女性	320	64	60	52	42	44	39	38	28	31	30	29	27	22	22	20	18	21	20	17	15
差(男性-女性)	-	▲ 8	▲ 11	▲ 10	+ 7	▲ 9	▲ 1	▲ 5	+ 15	+ 6	+ 7	+ 3	▲ 5	± 0	▲ 2	+ 1	+ 6	▲ 5	▲ 3	+ 1	+ 5

□ 小さい車保有男性-女性 +5ポイント以上

■ 小さい車保有男性-女性 -5ポイント以上

2.軽自動車の魅力 (3)軽自動車のイメージ

■ 男性には、軽自動車は、多様な選択肢があり費用対効果が高く賢い選択と認識されている。一方、女性には、気軽に乗れて自分を自由にしてくれる車と認識されている。

- ・インタビュー調査では、男性では費用対効果から「賢い選択」、車種やオプションの「バリエーションが豊富」なイメージが挙がった。また、軽自動車に「プレミアム感がある」などの新しいイメージに加え、「安全性能が向上している」という声もあがった。
- ・女性では、気軽にどんな時でも乗れる「自由にしてくれる」車と認識されていた。一方、安全性への不安が一部残るものの、払しょくされつつある。

【インタビュー調査から得られた軽自動車イメージ(男性)】

		発言
ポジティブ	賢い選択	<ul style="list-style-type: none"> ・イメージだけで軽を嫌っている人もいるが、今の軽はそんなに悪くないので、賢い選択だと思っている。(Bさん・42歳男性) ・今の若い人たちの中では、軽を選ぶのは賢くて、ちゃんとしている人に見られる時もある。(Dさん・34歳男性)
	バリエーションが豊富	<ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車の中でもファミリーカーからスポーツカーまで選択肢が増えているのではないかと。軽に乗る後ろめたさは今はない。(Bさん・42歳男性) ・お洒落なパーツなどがあるので、奥さんにも楽しんで貰えて、夫婦で楽しい時間を共有できる。(Cさん・44歳男性) ・オプションの中から好きなパーツをつけることも多いので、それを考慮すると軽で十分、軽の方が普通乗用車よりもプレミアム感がある。(Cさん・44歳男性) ・昔、軽自動車という「軽しか乗れないのか」というイメージがあったが、今は「軽自動車を買えてうらやましい」と言われるようになり、プレミアム感がある。(Aさん・48歳男性)
	エコ	<ul style="list-style-type: none"> ・(車体が)大きくなったら鉄とかも多く使わないし(エコ)。(軽は思った以上に)中が広くて、(普通乗用車より軽自動車の方が)資源を抑えたり、色々な意味でエコになるのではないかと。(Cさん・44歳男性)
	安全性が向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ボディ剛性が上がっている。カメラとか付いていて衝突しないように止まってくれたり、横滑り防止機能などは、以前はオプションであったが、今は標準で付いている。ABSも付いているし、それが入ってから下手に普通の自動車を買うよりは安全性が高いのかなと思いはじめている。(Bさん・42歳男性)

【インタビュー調査から得られた軽自動車イメージ(女性)】

		発言
ポジティブ	賢い選択	<ul style="list-style-type: none"> ・軽を選ぶのは、燃費が良い割に(室内が)広いから賢い選択になる。(Cさん・43歳女性)
	誰でも、どんな時でも乗れる	<ul style="list-style-type: none"> ・夜に子供を迎えに行く時など、風呂上りの格好でも車に乗っていいと思える気楽さがある。(Eさん・44歳女性) ・運転を夫任せにしていた友人が、軽自動車に替えたら自分も運転しようと言っているのだから、軽自動車はあまり運転をしていない人でも運転しやすいのだと思う。(Eさん・44歳女性)
	自由にしてくれる	<ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車は小さいから自由な感じがする。今まで保有していた普通車だと、(運転することが)怖いイメージがあったが、今の車は小さいのでどこへでも行けるような開放感がある。(Bさん・43歳女性)
	コスト以上の価値がある	<ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車にコスト以上の価値を感じるのは、同程度の価格帯で、排気量が1000ccほどの車と比較しても遜色がないからである。(その上)コストが圧倒的に低いから、(車両本体価格が)多少高くても価値がある。(Cさん・43歳女性)
	エコ	<ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車と言えばエコカー。燃費が良く、少ないガソリンで走るため、排気量も少なくエコだと思う。(軽自動車やハイブリッドカーなど)トータルでガソリンの消費量が少なければエコカーというイメージがある。(Cさん・43歳女性)
	安全性が向上	<ul style="list-style-type: none"> ・昔は、軽自動車はぶつかった時に危ないと言われていたが、最近は安全機能が付いてきたので、安心材料もある。(Fさん・43歳女性)
ネガティブ	安全性に不安が残る	<ul style="list-style-type: none"> ・(軽自動車の安全性の)イメージは変わったが、まだ柔いイメージがあるので事故にあつてぶつかったら怖い。昔、軽自動車は危ないと言われていたので、まだそのイメージが残っている。(Eさん・44歳女性)

2.軽自動車の魅力 (4)軽自動車のメリット

■ 軽自動車を使用面で選んでいる人は13年度より増加し、レジャーや趣味での用途や環境性などの魅力が上昇している。

- 軽自動車を使用面で選んだ人は約4割(使用面で選んだ+どちらかと言えば使用面で選んだ)となっている。
- 軽自動車を選んだ使用面理由は「運転がしやすいから」、「狭い道で使いやすいから」、「買い物や用足しに使うのに向いているから」、「駐停車が容易だから」が多い。
- 13年度と比較すると、「車庫スペースが狭いから」、「長距離を走ることがあまりないから」などが低下しており、一方で「荷物の積み下ろしがしやすいから」、「レジャーや趣味に活用できそうだから」、「環境に良いから」が上昇している。

単位: %

図表5-13 軽自動車を選んだ理由(再掲)

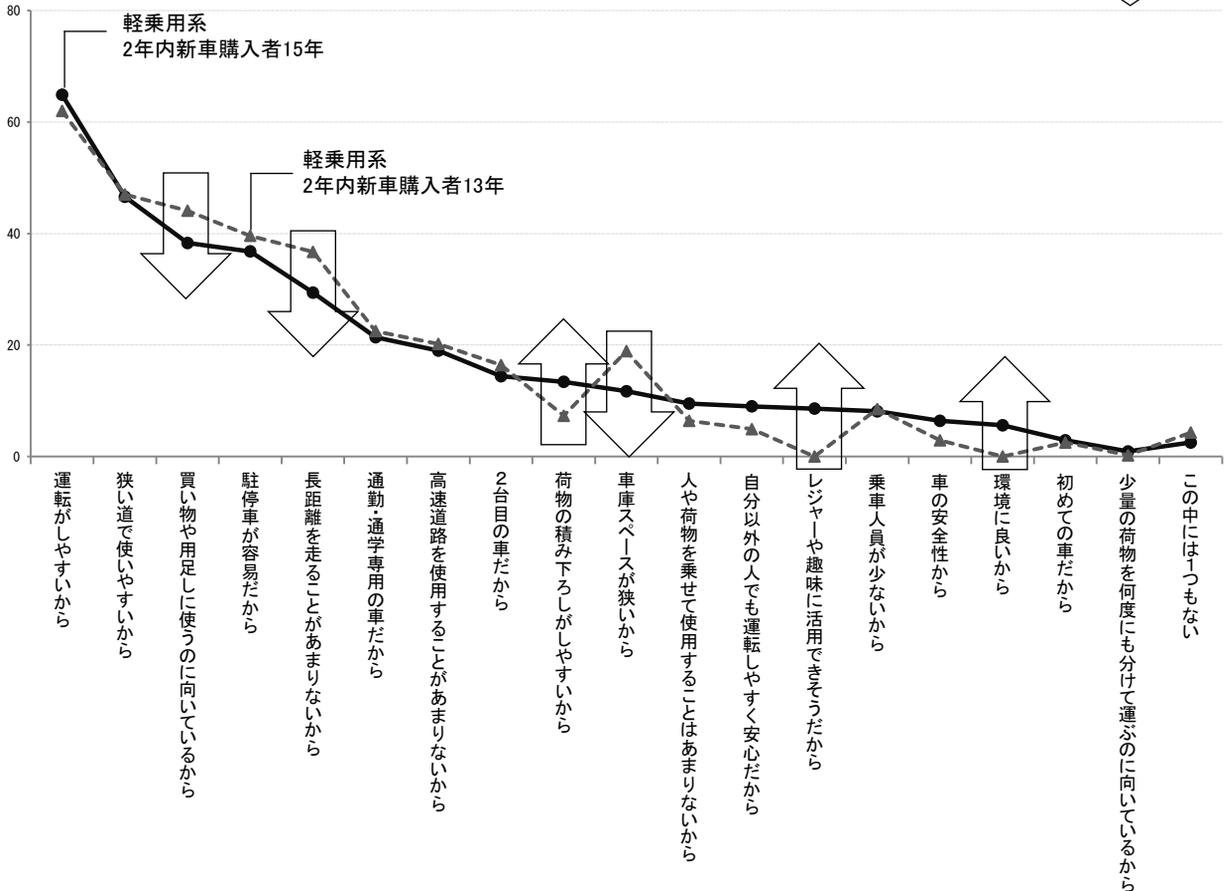
最近2年内新車購入者ベース	n=	経済面		車使用面	
07年度	496	69		31	
09年度	383	72		28	
11年度	310	75		25	
13年度	361	72		28	
15年度	409	35	24	27	14

※15年度より「どちらかというと経済面」「どちらかという和使用面」という選択肢を2つ加え、計4つで質問している

図表5-14 軽自動車を選んだ使用面理由

軽乗用系2年内新車購入者15年ベース n=412
軽乗用系2年内新車購入者13年ベース n=361

↑ 15年 > 13年
↓ 15年 < 13年



2.軽自動車の魅力 (4)軽自動車のメリット

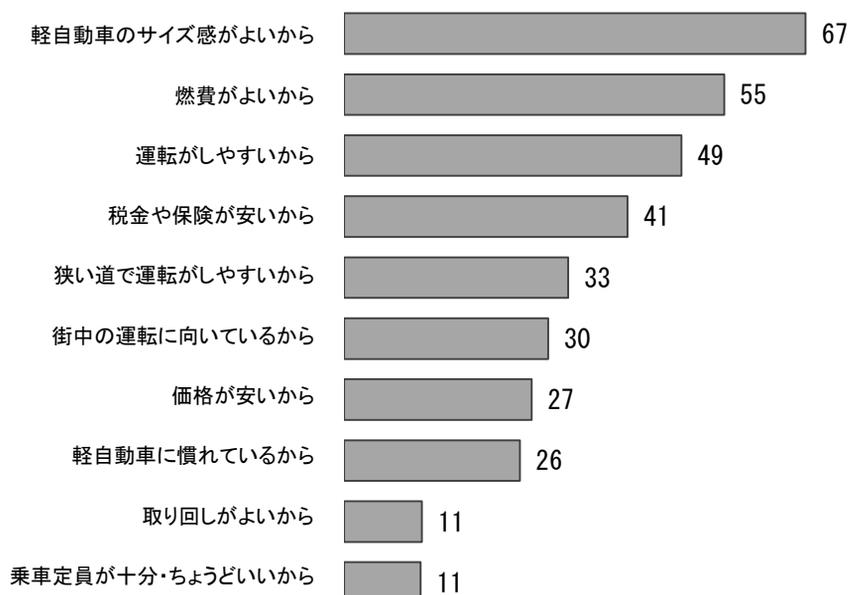
■ 小さいサイズを活かした運転のしやすさと気軽さ、居住性の高さが評価されている。

- ・ 次回も軽自動車を購入したい人が選ぶ理由として、「サイズ感がよいから」を選ぶ人が多い。燃費や税金などのコストメリットとともに、狭い場所や街中での運転に向いているという、使用面メリットがあがった。
- ・ インタビュー調査では、軽自動車の魅力として、「気軽に移動できる」や「コスト以上の価値がある」点があがった。また、以前と比べ居住性が良いという意見が男性から出ており、居住性も魅力点となっている。

単位：%

図表5-15 次回も軽自動車を購入したい理由(上位10位)

軽自動車ユーザーのうち
次回も軽自動車に買い替えたい人ベース n=568



【インタビュー調査から得られた軽自動車魅力】

		発言
軽自動車魅力	気軽に移動できる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買い忘れがあったとしても、軽自動車であればパツと気軽に移動できる。運動不足になると思うが乗ってしまう。(Cさん・43歳女性) ・ 気軽。以前保有していた大きい普通車は、駐車場に車を停めることも、乗り込むことも大変だったが、軽自動車は車にサッと乗車して、スツと移動することができる。駐車場の幅が狭くても軽自動車だとスペースに余裕があるので、駐車しやすく、気持ちも楽。(Bさん・42歳男性)
	どんな時でも乗れる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 夜に子供を迎えに行く時など、風呂上りの格好でも車に乗っていいと思える気楽さがある。(Eさん・44歳女性) ・ 精神的な気楽さが一番(の軽自動車の魅力)だと思う。(Bさん・43歳女性) ・ 軽自動車は気楽に乗ることができる。普通車だとなぜか敷居が高い。(Eさん・44歳女性)
	コスト以上の価値がある	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近所に青のコンパクトカーに乗っている人がおり、いいなと思い検討したが、軽自動車になった。結婚を機に購入して、維持費が軽の方が楽なので、維持費で決めた。(Cさん・43歳女性) ・ 軽といっても昔に比べると結構高い。車体価格は普通車と変わらないが、維持費が違うのでそこは良い。(Eさん・44歳女性)
	お得がある	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日帰り温泉とかの施設は軽自動車優先スペースが良い場所にあって、軽で来ている人があまりいないのか空いていることが多いので、軽で行く方が良い。(Cさん・43歳女性)
	居住性が良い	<ul style="list-style-type: none"> ・ シートアレンジがしやすいので、人間が乗る時も荷物を載せる時も乗せやすい。車高も低いので乗り降りがしやすく、ドッコイショという感じではなくサツと乗れる。(Bさん・42歳男性) ・ 価格の割に居住性能が十分広くて、今の軽自動車はしっかり走る。コンパクトカーと比べても遜色無い。(Fさん・43歳男性)

VI.安全性能の評価 まとめ

- ・軽自動車の安全性が向上しているとのイメージが高まっている。安全機能のうち、自動ブレーキの搭載認知は7割と高く、昨年比べて認知が拡大している。
- ・安全機能への信頼度は、種類によって差があるものの、安全機能を搭載した自動車への購入意向は高くニーズの高さがうかがえる。
- ・インタビュー結果をみると、単体の機能や性能だけでなく、総合的な軽自動車の安全イメージが形成されつつある。

安全性能への評価	安全イメージ	■ 軽乗用系ユーザーの4割が「軽の安全性が良くなった」と回答しており、特に男性や40～50代でイメージの改善がみられる。
	認知浸透	■ 安全機能のうち、自動ブレーキの認知率が67%と最も高く、自動ブレーキは昨年比べて認知が拡大している。
	機能の信頼度と購入意向	■ 信頼度では死角軽減モニターが高い。自動ブレーキは他の安全機能に比べ信頼度は低いものの、ニーズは高い。
	安全機能の購入への寄与	■ 自動ブレーキは、購入意向や軽の安全イメージ向上に寄与している。また単体の安全装備だけでなく、フレームの剛性などが総合的な安全性のイメージ向上に寄与している。

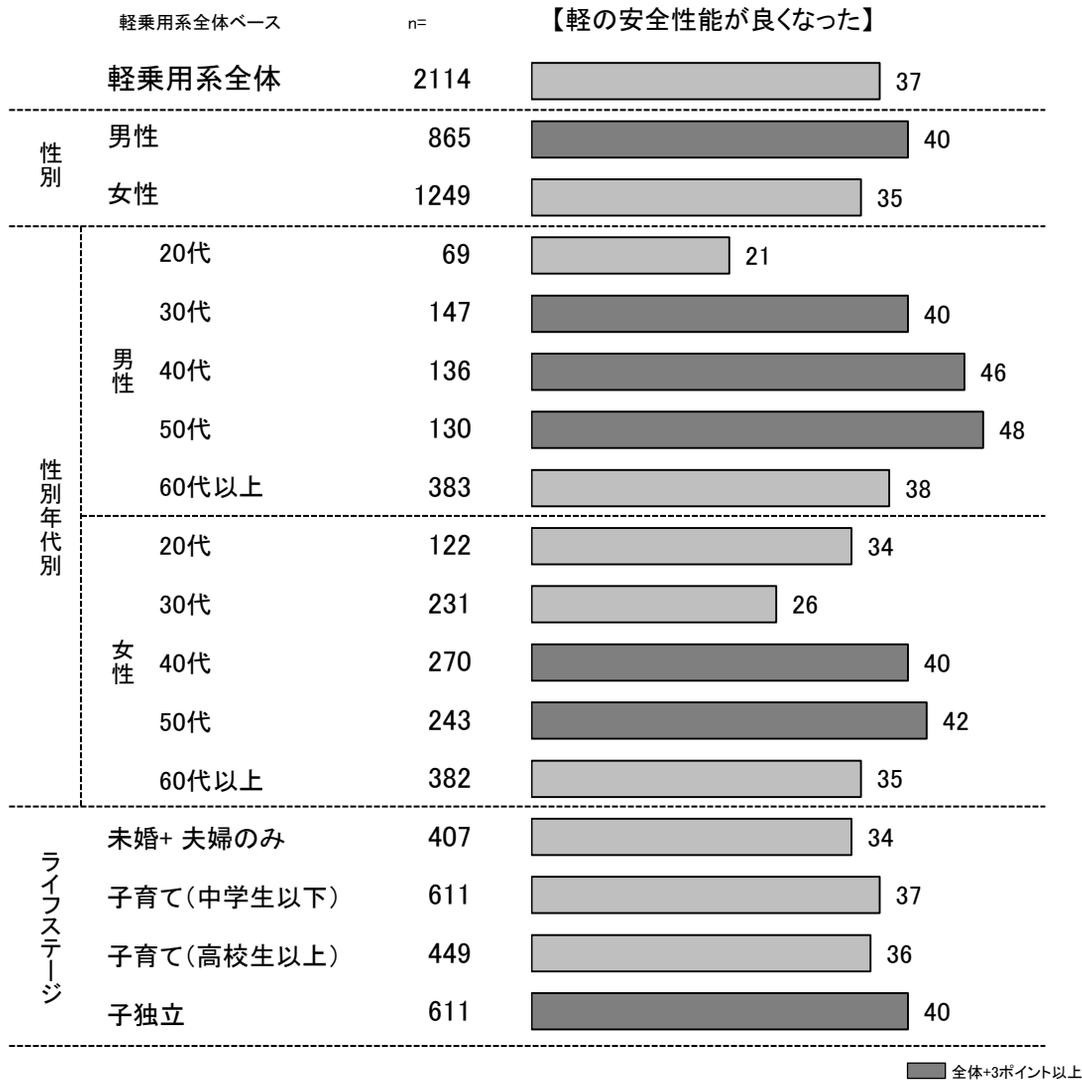
1.軽自動車の安全性イメージ変化

■ 軽乗用系ユーザーの4割が「軽の安全性が良くなった」と回答しており、特に男性や40～50代でイメージの改善がみられる。

- 軽自動車の「安全性能が良くなった」と回答したのは全体で37%となった。
- 属性別にみると、「男性」や「40～50代」「子独立」で良くなったと回答した人の比率が高くなっている。

単位：%

図表6-1 軽自動車の安全性イメージの変化



* 以降のページで分析する安全性技術に関しては、以下のように定義している。

前車追従コントロール	周囲の状況を踏まえて車間距離をコントロールするシステム
ブリクラッシュセーフティ	進路上の車両や人を検知して減速したり、アラームで注意を促すシステム
自動ブレーキ	前の車両に追突する危険が高まると、自動でブレーキが作動するシステム
エマージェンシーストップシグナル	走行中に急ブレーキと判断すると、ハザードランプが自動で後続車に注意をうながすシステム
横滑り防止装置	運転操作だけでは防ぎきれない横滑りを極力抑えて、走行安定性を確保するシステム
誤発進(踏み間違い)防止システム	駐車操作など低速走行時に、アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いを警告するシステム
車線逸脱警報システム	道路上の車線を逸脱した場合に、検知してドライバーに警報で注意を促すシステム
死角軽減モニター	車の死角を映し、周囲の状況を確認することで安全運転を支援するシステム

2.機能・技術認知浸透状況

■ 安全機能のうち、自動ブレーキの認知率が67%と最も高い。自動ブレーキは昨年比べて認知が拡大している。

- 主要な8つの自動車安全機能・技術の認知率をみると、「自動ブレーキ」が67%と最も高い。前回調査時点よりも認知が拡大していることが確認できる。
- 軽自動車への搭載認知率をみると、「自動ブレーキ」は42%と比較的高いが他の安全機能は総じて2割以下と低い。前回調査と比べて「自動ブレーキ」は10%以上増加した。

単位：%

図表6-2 自動車機能・技術認知

軽自動車・普通乗用車 全体ベース n=1120	認知	
	2013年調査 n=960	
自動ブレーキ*	67	60
横滑り防止装置	48	50
前車追従コントロール	45	56
死角軽減モニター	44	—
プリクラッシュセーフティ	34	—
車線逸脱警報システム	34	—
エマージェンシーストップシグナル	32	33
誤発進(踏み間違い)防止システム	31	—
ひとつもない	26	14

軽自動車・普通乗用車 全体ベース n=1120	軽自動車への搭載認知				
	軽自動車 ユーザー n=394	普通乗用車 ユーザー n=726	2013年調査 全体 n=960	2013年調査 軽ユーザー N=640	
自動ブレーキ*	42	45	36	28	28
横滑り防止装置	20	28	14	17	19
死角軽減モニター	19	20	17	—	—
エマージェンシーストップシグナル	15	18	11	—	—
誤発進(踏み間違い)防止システム	14	20	11	14	15
前車追従コントロール	14	12	13	8	8
プリクラッシュセーフティ	11	11	10	15	13
車線逸脱警報システム	7	8	5	—	—
ひとつもない	46	40	53	38	27

*前回調査時は「衝突被害軽減ブレーキ」として聴取している

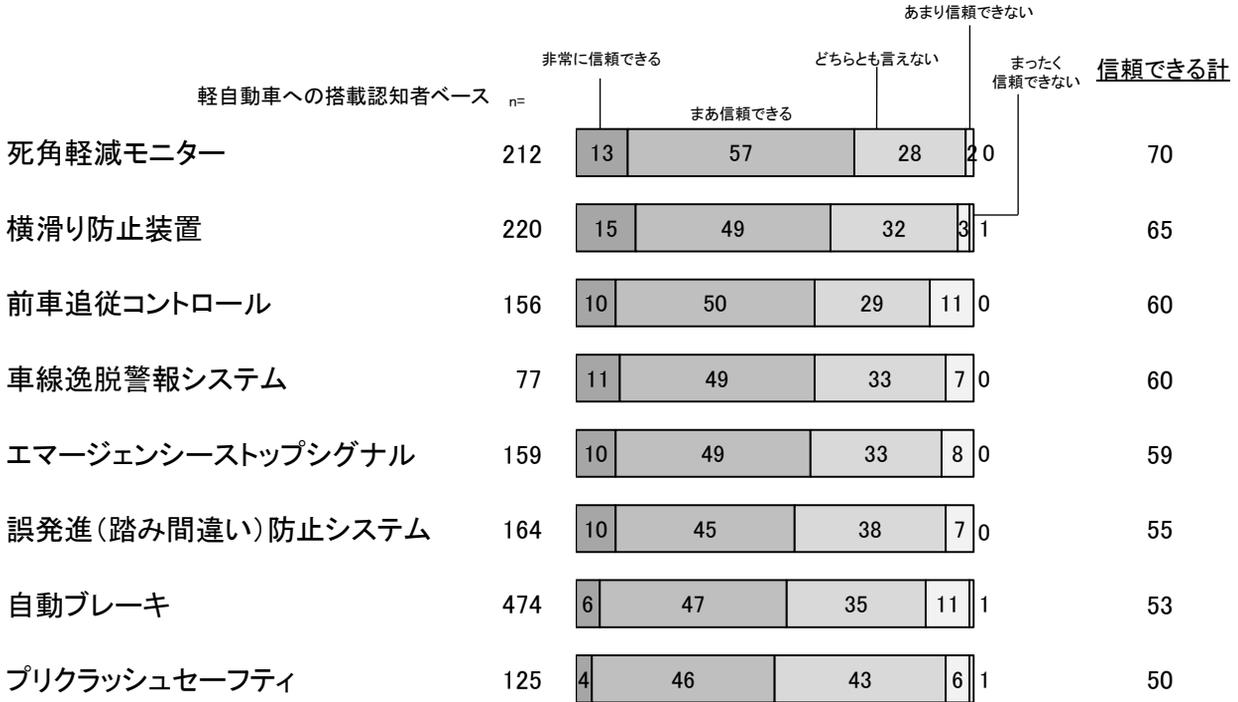
3.機能・技術への期待 (1)信頼度と購入意向

■ 信頼度では死角軽減モニターが高い。自動ブレーキは他の安全機能に比べ信頼度は低いものの、ニーズは高い。

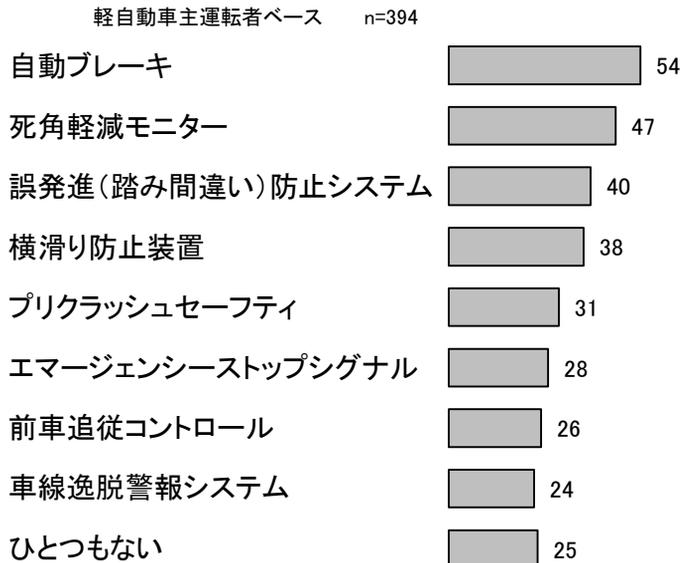
- 軽自動車に搭載されていることを知っている安全機能について、信頼度をみると、機能によって50～70%と開きがある。最も高いのは「死角軽減モニター」で70%であった。
- 軽自動車ユーザーが、ついでにいたらその車が欲しくなる機能をみると、「自動ブレーキ」が最も高く54%だった。
- 自動ブレーキの「信頼できる」は53%であり、信頼度は5割に留まるが、軽ユーザーの期待が高いことがうかがえる。

単位: %

図表6-3 各安全機能に対する信頼度



図表6-4 ついでに欲しいと思う機能



	自動ブレーキ	死角軽減モニター	誤発進(踏み間違い)防止システム	横滑り防止装置	プリクラッシュセーフティ	エマージェンシーストップシグナル	前車追従コントロール	車線逸脱警報システム	ひとつもない		
全体	394	54	47	40	38	31	28	26	24	25	
性別	男性	139	49	46	37	45	28	27	24	26	
	女性	255	57	48	42	34	33	29	25	24	
年代	20代	26	36	35	19	28	24	24	23	30	44
	30代	93	46	42	30	29	27	21	17	17	30
	40代	80	57	46	40	41	26	28	29	23	23
	50代	68	51	51	44	43	40	33	30	28	25
	60代	126	64	51	51	42	34	33	29	26	18

■ 全体+5ポイント以上

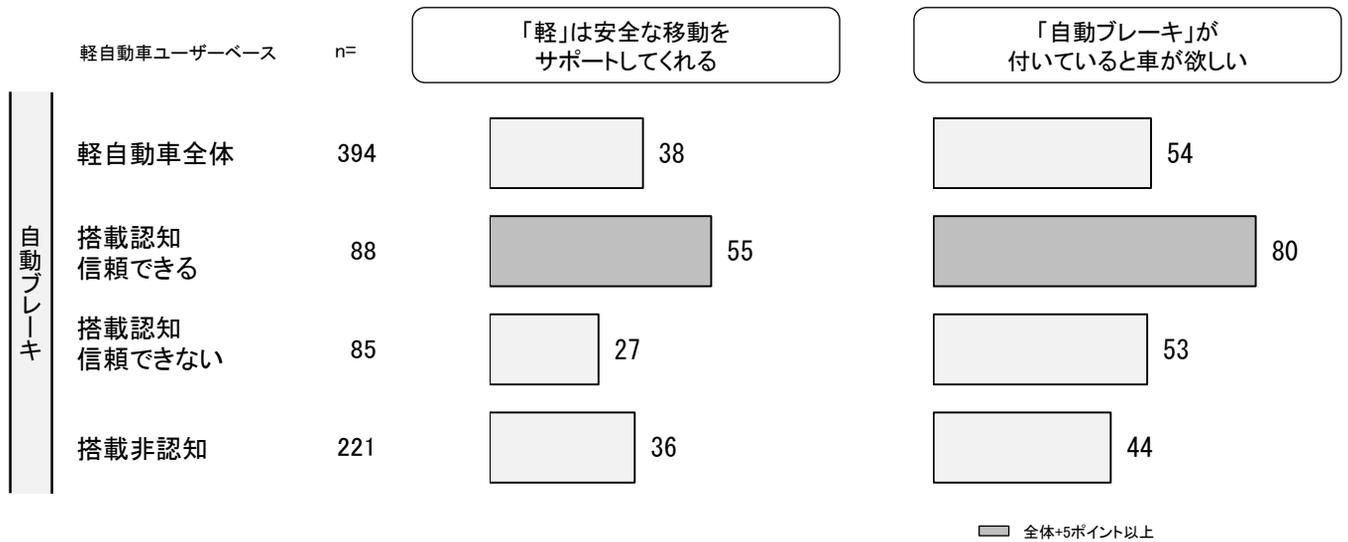
3.機能・技術への期待 (2)機能・技術の購入寄与

■ 自動ブレーキは、購入意向や軽の安全イメージ向上に寄与している。また単体の安全装備だけでなく、フレームの剛性などが総合的な安全性のイメージ向上に寄与している。

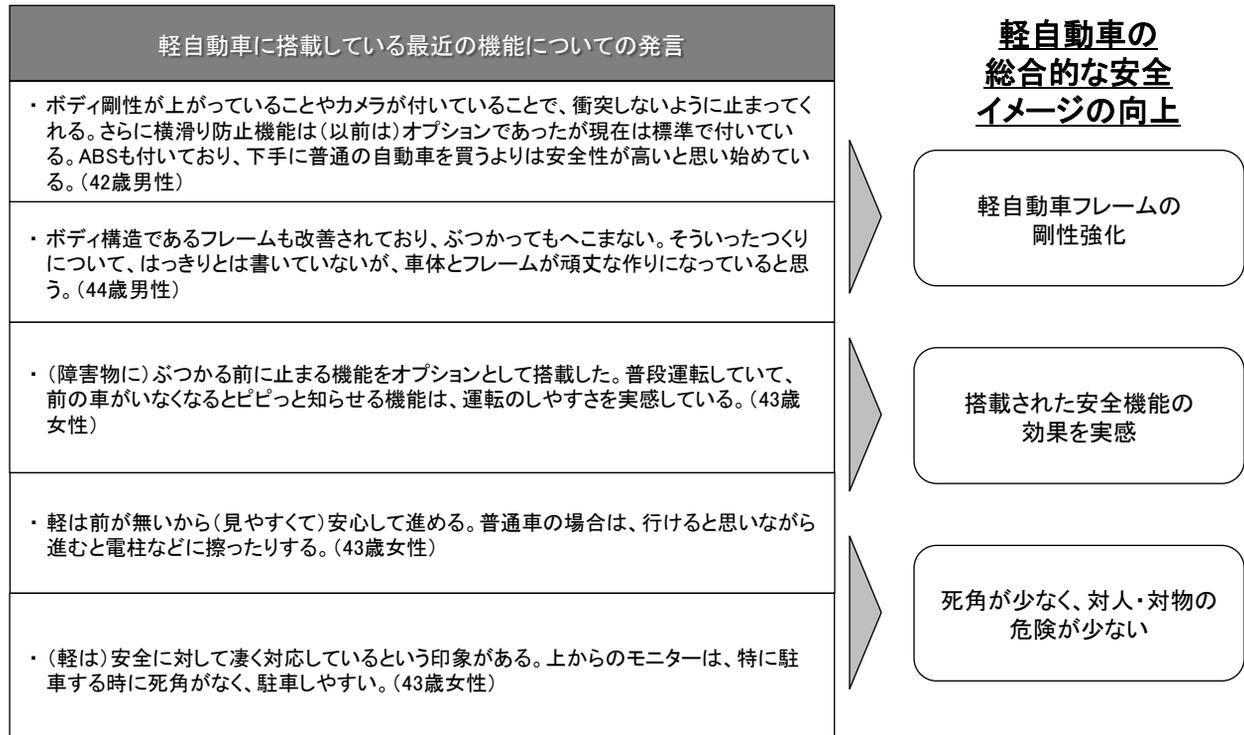
- ・最も購入意向が高い「自動ブレーキ」について信頼段階別に軽へのイメージをみると、機能に対して信頼度が高いと軽の安全イメージが高くなっている。また同様に購入意向をみても、信頼度が高い場合で意向が高くなる。
- ・インタビュー調査から得られた発言をみると、「フレーム剛性の強化」「安全機能」「死角の少なさ」などの改善が軽の総合的な安全イメージの向上に寄与している。

単位：%

図表6-5 自動ブレーキ信頼段階別にみた軽のイメージと購入意向



【軽自動車の安全性について(インタビュー調査より)】



VII. 税制の変更による影響 まとめ

- 消費税8%への増税によって、軽乗用系では駆け込み、反動減が発生したことが確認できる。また、2017年度に控える消費税10%への増税でも駆け込みが発生することが予想される。
- 軽自動車税増税の認知率が高い。また、軽自動車税を負担に感じる割合も増加している。軽自動車税増税でも駆け込みが発生したと推定される。

税制の変更による行動変化	消費税8%への増税による影響	<ul style="list-style-type: none"> 2013年から消費税増税直前の2014年3月にかけて、軽乗用系で37%、軽商用系で17%が増税によって購入時期を早期化したと回答、軽乗用系の方が影響が大きかったと推測される。
	軽自動車税増税の認知と負担感	<ul style="list-style-type: none"> 軽自動車税増税の認知率は82%。軽自動車税を負担に感じる割合は年々上昇し、直近では4割となっている。特に若い層では5割の人が負担と感じている。
	軽自動車税増税による需要への影響	<ul style="list-style-type: none"> 2014年度に販売された軽自動車のうち、軽自動車税増税による駆け込み台数は推定14万台。16年4月以降から早期化したユーザーもあり、影響の長期化が懸念される。
	10%への増税の影響	<ul style="list-style-type: none"> 消費税10%の増税がきっかけで買い替えを検討する人は約2割存在し、駆け込み、反動減が起こる可能性がある。
	税制がきっかけで購入した層	<ul style="list-style-type: none"> 軽自動車税の増税がきっかけで購入した層は消費税増税に比べ、女性や地方部が多い傾向がある。

税制の変更による意識変化

- 軽自動車税増税は消費税増税に比べ保有への影響が大きい傾向にあり、保有期間の長期化や、高齢者では増税をきっかけに保有を中止する可能性もある。

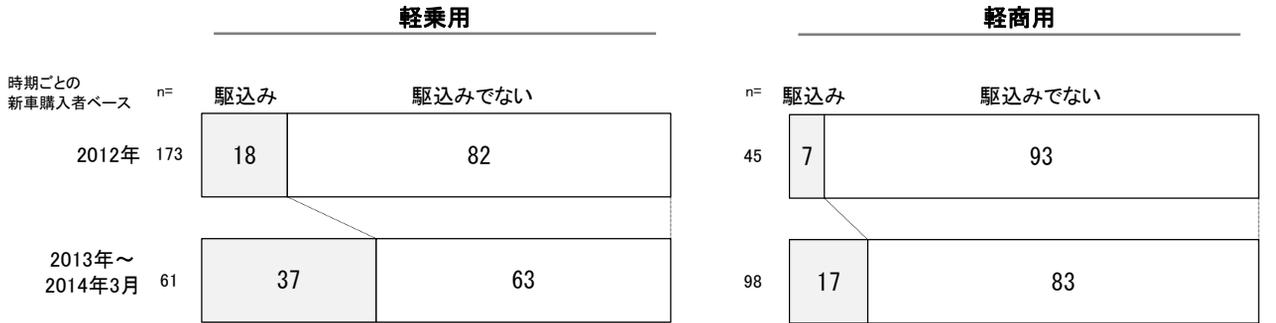
1. 税制の変更による行動変化 (1) 消費税8%への増税による影響

■ 2013年から消費税増税直前の2014年3月にかけて、軽乗用系で37%、軽商用系で17%が増税によって購入時期を早期化したと回答、軽乗用系の方が影響が大きかったと推測される。

- 消費税8%への増税では、増税がきっかけで購入時期を早期化(駆け込み)したと回答したユーザーが、特に2013年～2014年3月では、軽乗用系で37%、軽商用系で17%となった。
- 3か月程度購入を早めたとの回答が多いものの、1年以上早めた層も乗用・商用ともに3割程度存在した。
- 消費税増税により、乗用系では「燃費の良い車を選びたいと思うようになった」、商用系では「今乗っている車になるべく長く乗りたいと思うようになった」との意見変化が最も多い。

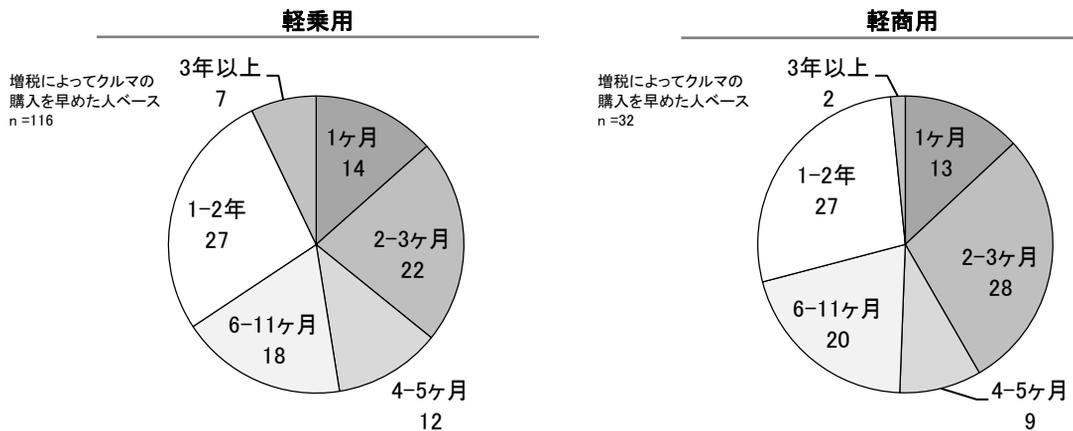
単位: %

図表7-1 消費税増税8%時の駆け込み比率

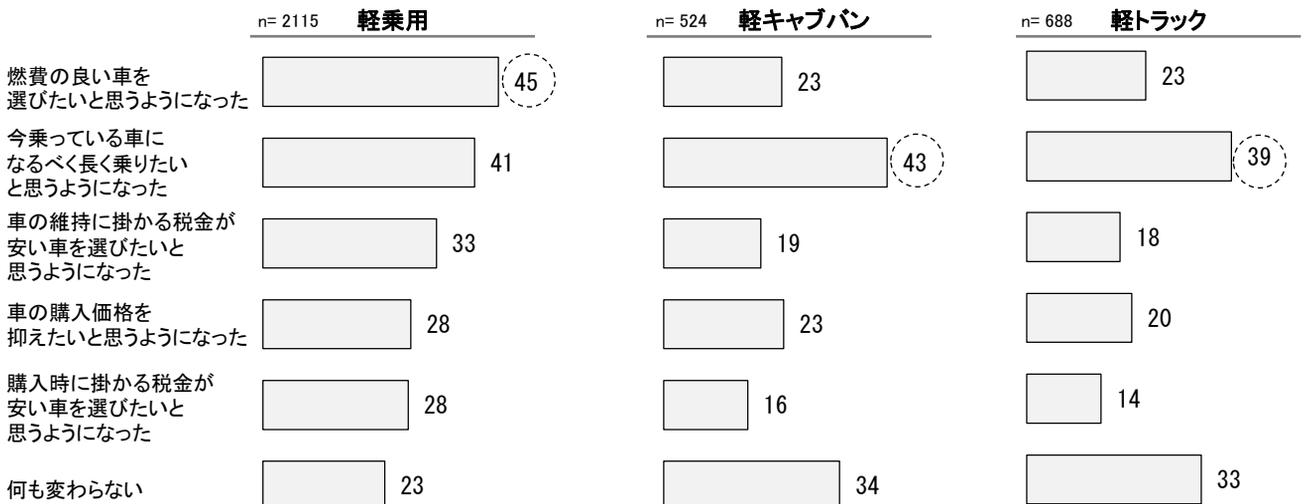


※「消費税がきっかけで購入時期変更した」÷「その時期購入者」

図表7-2 増税によって購入を早めた期間



図表7-3 消費税増税での購買/将来の保有意向変化 (MA)



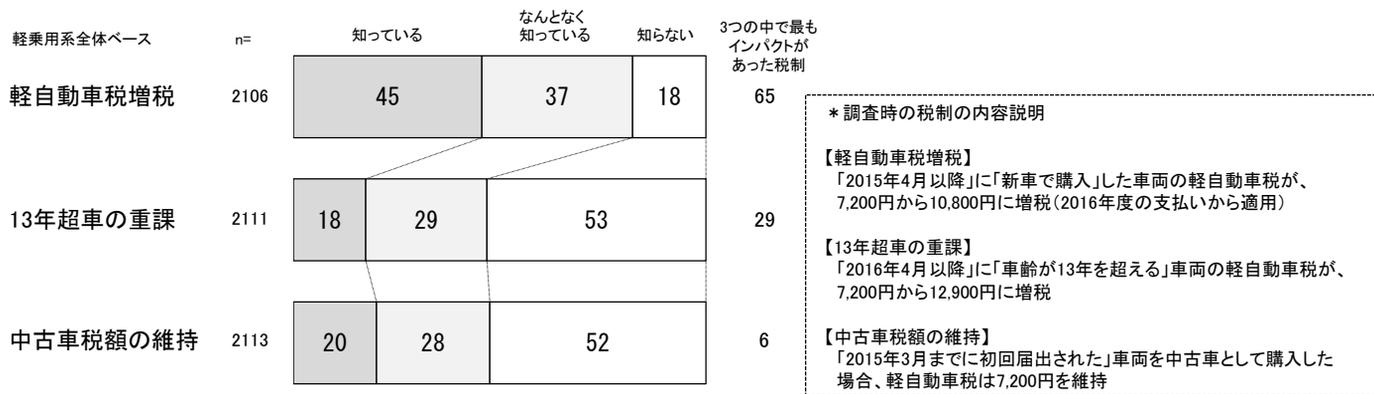
1. 税制の変更による行動変化 (2) 軽自動車税増税の認知と負担感

■ 軽自動車税増税の認知率は82%。軽自動車税を負担に感じる割合は年々上昇し、直近では4割となっている。特に若い層では5割の人が負担と感じている。

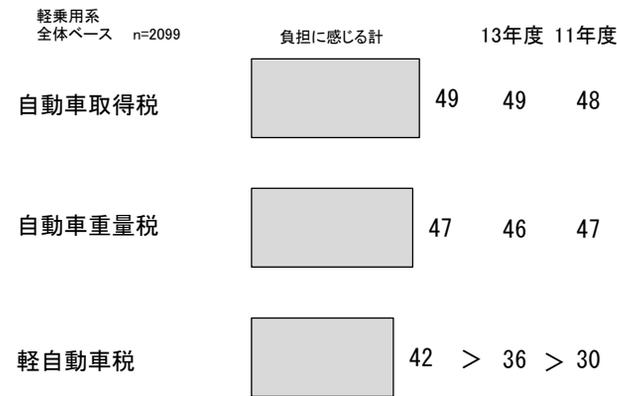
- 軽自動車税の増税を知っている割合は、「10,800円への増税」は82%、「13年超車の重課」は47%、「中古車税額の維持」は48%であった。
- 軽自動車税が負担に感じる割合は上昇傾向になっており、特に、20～30代では負担に感じている割合が高い。
- インタビュー調査では、大半が軽自動車税が増税されたことを認知しており、特に女性は大きな問題として捉えていた。

単位：%

図表7-4 軽自動車関係税に対する認知度



図表7-5 車の税金に対する負担感



図表7-6 属性別 車の税金に対する負担感

		軽乗用系全体ベース	負担に感じる計		
			自動車取得税	自動車重量税	軽自動車税
軽乗用系全体	全体	2099	49	47	42
性別	男性	813	49	46	40
	女性	1461	50	48	43
年代	20代以下	185	49	48	50
	30代	377	52	49	46
	40代	404	51	49	40
	50代	373	44	43	36
	60代	450	50	49	44
	70代以上	310	50	46	35

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【インタビュー調査より対象者から得られた軽自動車税増税の影響】

		発言
軽自動車税認知	認知	<ul style="list-style-type: none"> • ニュースで知っていた。(Cさん・43歳女性) • 知っていた。友人が車を買う時に、ディーラーから税金について教えてもらったというのを聞いた。(Dさん・43歳女性)
	受け入れることができる	<ul style="list-style-type: none"> • 普通車と同じ金額にならなければ、購入に影響はない。(Cさん・44歳男性) • (税金を)上げられるのは嫌だが、この程度の上げ幅ならしょうがないかなと思う。(Eさん・25歳男性) • 20,000円でも妥当と感じる。性能を考えると(税額は)20,000円までは上がらないと思うので、現在の税額であれば(今後の購入や保有に)影響はない。(Aさん・48歳男性)
	受け入れることができない	<ul style="list-style-type: none"> • お金が無いから軽自動車に乗っているの、(車体本体価格が)高い車に税金をかけて欲しい。月300円であっても受け入れられない。(千円台から一万円台に)桁が上がっただけでとても増税されたように感じる。(Cさん・43歳女性) • (月300円の増税だとしても税金を)上げられることは受け入れられない。軽自動車税が7,000円台であることにメリットを感じているため、少しでも税額を上げられるのは腹立たしい。(Dさん・34歳男性)

1. 税制の変更による行動変化 (3) 軽自動車税増税による需要への影響

■ 2014年度に販売された軽自動車のうち、軽自動車税増税による駆け込み台数は推定14万台。16年4月以降から早期化したユーザーもあり、影響の長期化が懸念される。

- 軽自動車税の増税が購入のきっかけとなったのは44%、購入時期を予定より早くした人は全体の34%であった。購入を早期化した人は、男性、30代、三大都市圏以外、年収600万円未満の層がやや多い。
- 増税により15年度以降から駆け込んだ層の規模を試算した結果、14年度に約14万台、消費税増税前の14年1～3月を含めると約20万台と推定された。
- 駆け込み層の当初購入予定時期から反動減を試算すると、15年上期で約7万台の下押しと推定。また、16年4月以降から早期化したユーザーも44%存在し影響の長期化が懸念される。

図表7-7 軽自動車税増税による購入影響度 (きっかけ、購入変化)

軽自動車 全体ベース n=1442	増税が購入の きっかけの一つ		増税はきっかけ ではない	
	購入のきっかけ	44	56	
購入時期変化	予定より 早く購入	それ 以外	34	10

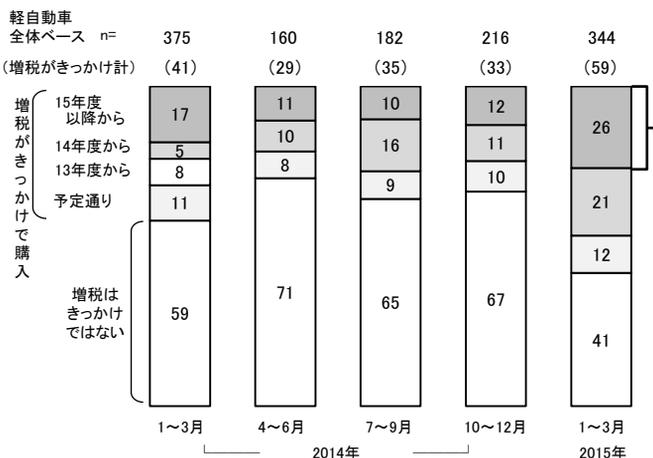
図表7-8 購入早期化層のプロフィール

	軽自動車 ユーザー ベース	性別		年代							都市圏		年収					購入時の 状況	
		男性	女性	2 0 代	3 0 代	4 0 代	5 0 代	6 0 代	7 0 代	三大 都市 圏	都 市 圏 以 外	4 0 0 万 円 未 満	6 0 0 万 円 未 満	8 0 0 万 円 未 満	1 0 0 0 万 円 未 満	1 0 0 0 万 円 以 上	増 車	再 保 有 ・ 代 替 ・	
軽自動車全体	1442	62	38	5	26	15	15	33	6	31	69	37	28	15	11	9	9	91	
購入を早期化 させた層	546	64	36	5	32	15	13	31	4	29	71	35	31	15	10	9	7	93	
購入を早期化 させていない層	896	61	39	5	22	16	17	33	7	32	68	39	25	16	12	8	10	91	
差(早期化-非早期化)	-	+3	▲3	±0	+10	▲1	▲4	▲2	▲3	▲3	▲3	▲4	+6	▲1	▲2	+1	▲3	+2	

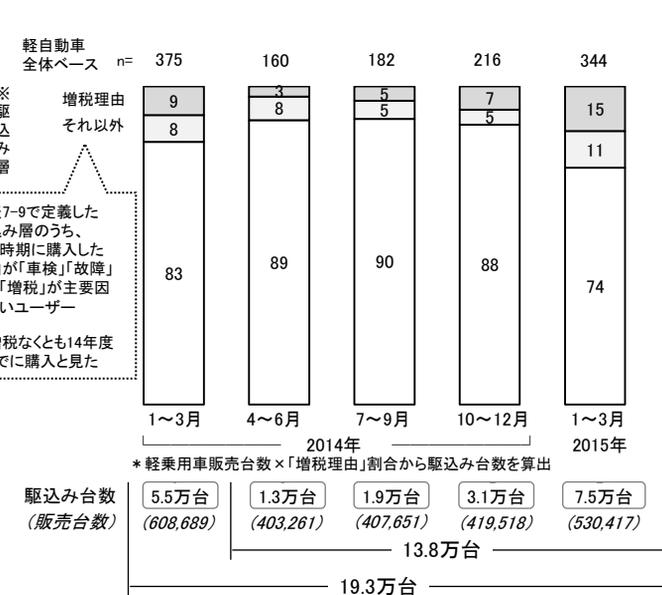
単位：％

■ 早期化-非早期化 +5ポイント以上

図表7-9 四半期別にみた購入影響度【回答ベース】

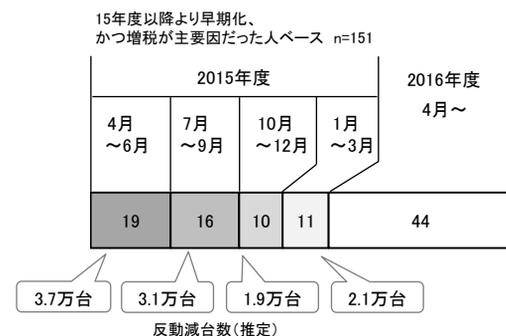


図表7-10 四半期別にみた購入影響度【現実性考慮】



* 15年度以降より早期化: 2015年度以降(2015年4月以降)に購入予定だったが、増税をきっかけに、増税前に購入時期を前倒した人。
 * 14年度より早期化: もともと2014年度(4～3月)に購入予定だったが、増税をきっかけに、増税前に購入時期を前倒した人。
 * 13年度より早期化: もともと2013年度(1～3月)に購入予定でその時期に購入した人。
 * 予定通り: もともと購入を予定していた時期と同時期、あるいは購入時期が遅くなった人。

図表7-11 当初購入予定時期(駆け込み台数20万台の内訳)



1. 税制の変更による行動変化 (4) 消費税10%への増税の影響

■ 消費税10%の増税がきっかけで買い替えを検討する人は約2割存在し、駆け込み、反動減が起こる可能性がある。

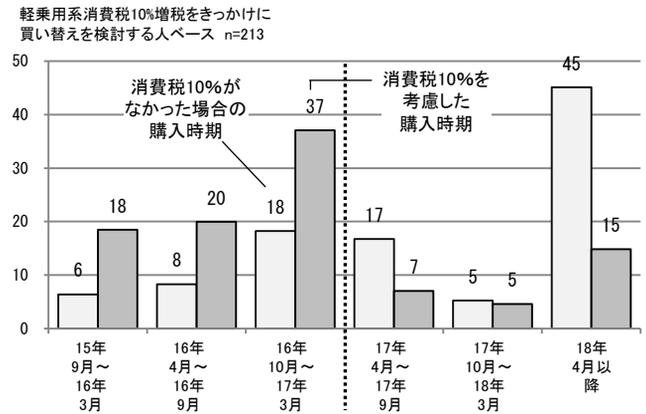
- 消費税10%の増税がきっかけで買い替えを検討するとの回答は2割程度で、軽自動車・普通乗用車ユーザーで差はみられない。増税を前提とした購入意向時期は消費税があがる2017年4月にかけて上昇しており、駆け込みが懸念される。
- 消費税10%増税がきっかけで買い替えを検討する層のプロフィールを確認すると、女性や40代以下の若い層が多い。

単位：%

図表7-12 消費税10%によって買い替えを検討するか

軽自動車・普通乗用車 買い替え検討者全体ベース	n=	増税がきっかけで 購入を検討する		増税は特にきっかけ にならない		
		軽自動車・普通乗用車 全体	軽自動車	普通乗用車	軽自動車・普通乗用車 全体	軽自動車
軽自動車・普通乗用車 全体	929	23	77			
軽自動車	516	23	77			
普通乗用車	413	22	78			

図表7-13 消費税10%考慮した買い替え時期



図表7-14 消費税10%がきっかけで買い替えを検討する層プロフィール

【性別】

軽乗用系 買い替え検討者 全体ベース	n=	性別	
		男性	女性
増税が購入の きっかけになる	117	31	69
増税が購入の きっかけにならない	399	36	64

【年代】

軽乗用系 買い替え検討者 全体ベース	n=	年代						平均年齢 (歳)
		20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	
増税が購入の きっかけになる	117	14	27	24	14	18	3	45
増税が購入の きっかけにならない	399	5	26	21	19	27	2	49

【都市圏】

軽乗用系 買い替え検討者 全体ベース	n=	都市圏	
		三大都市圏	三大都市圏以外
増税が購入の きっかけになる	117	41	59
増税が購入の きっかけにならない	399	39	61

【年収】

軽乗用系 買い替え検討者 全体ベース	n=	年収					平均年収 (円)
		400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 未満	1000万円 以上	
増税が購入の きっかけになる	117	43	27	14	9	6	429
増税が購入の きっかけにならない	399	43	31	15	6	5	358

1. 税制の変更による行動変化 (5) 税制がきっかけで購入した層

■ 軽自動車税の増税がきっかけで購入した層は消費税増税に比べ、女性や地方部が多い傾向がある。

- 税制の変更が購入のきっかけになった層のプロフィールを比較すると、消費税8%の増税がきっかけで購入した層は男性が多く、30代を中心とした層が多い。また、軽自動車税増税がきっかけで購入した層は、女性、三大都市圏以外の層が多い。
- 一方、今後予定されている消費税10%増税がきっかけで購入する層は、女性、50代を中心とした高齢者層、年収1,000万円以上の年収が高い層が多い。

単位：%

図表7-15 税制の変更が購入きっかけになった層のプロフィール

【性別】

軽乗用系7年内 新車購入者ベース	n=	男性	女性
全体	810	34	66
税制の変更をきっかけに 新車を購入した人ベース	n=		
消費税8%増税	40	50	50
消費税10%増税	23*	36	64
軽自動車税増税*	133	32	68

【年代】

軽乗用系7年内 新車購入者ベース	n=	20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上
全体	810	10	21	18	19	20	12
税制の変更をきっかけに 新車を購入した人ベース	n=						
消費税8%増税	40	10	27	17	21	7	18
消費税10%増税	23*	15	14	20	32	11	9
軽自動車税増税*	133	12	22	19	22	14	11

【都市圏】

軽乗用系7年内 新車購入者ベース	n=	三大都市圏	三大都市圏以外
全体	810	41	59
税制の変更をきっかけに 新車を購入した人ベース	n=		
消費税8%増税	40	42	58
消費税10%増税	23*	43	57
軽自動車税増税*	133	26	74

【年収】

軽乗用系7年内 新車購入者ベース	n=	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1,000万円 未満	1000万円 以上
全体	810	32	27	19	12	10
税制の変更をきっかけに 新車を購入した人ベース	n=					
消費税8%増税	40	21	29	29	8	13
消費税10%増税	23*	26	25	10	18	21
軽自動車税増税*	133	33	28	20	11	8

【使用頻度】

税制の変更をきっかけに 新車を購入した人ベース	n=	ほとんど 毎日	週に 4~5日	週に 2~3日	週に 1日以下
全体	810	75	13	8	4
税制の変更をきっかけに 新車を購入した人ベース	n=				
消費税8%増税	40	66	23	7	5
消費税10%増税	23*	72	23	3	2
軽自動車税増税*	133	75	15	8	4

*「軽自動車税増税」のみWEB調査のデータを使用。「消費税8%増税」、「消費税10%増税」は留置調査のデータを使用している。

2. 税制の変更による意識変化

■ 軽自動車税増税は消費税増税に比べ保有への影響が大きい傾向にあり、保有期間の長期化や、高齢者では増税をきっかけに保有を中止する可能性もある。

- 増税による保有・購入意識の変化をみると、軽自動車税増税では「特に影響はない」と回答した割合が15%と消費税増税に比べ低い。
- 意識変化の詳細を見ると、「今持っている車に極力長く乗りたい」が最も多く、保有期間の長期化が懸念される。また、70代以上の高齢層では「保有をやめたい」という回答も多い。
- インタビュー調査では、「特に変わらない」との声もある一方、「乗れるだけ乗りたい」、「保有期間を伸ばしたい」との声も聞かれた。

図表7-16 増税による今後の車の所有・保有の見通し

単位：%

	軽乗用系全体ベース	特購に入らぬ影響はない	保有期間変更			車種変更			保有中止・減車		
			でき今持っているだけ長く乗りたい	保車今持っている年を伸ばしたい	買車今持っている年を伸ばしたい	買普次い通回は、軽乗用車に替える	軽次自回動は、環境性能の高い車に替える	買7次い、回は、軽乗用車に替える	保有を台数を減らしたい	保軽有以外を手放したい	止車の保有のものを減らしたい
軽乗用系全体	2110	15	51	9	19	4	10	7	2	1	3
性別											
男性	863	16	54	9	15	5	11	6	1	1	5
女性	1247	14	49	9	20	4	10	8	3	2	2
年代											
20代以下	189	19	48	9	16	7	11	8	0	0	0
30代	378	14	48	8	23	8	11	9	1	1	1
40代	405	17	44	10	23	5	13	7	2	1	2
50代	373	12	49	10	22	2	11	6	4	2	1
60代	452	16	55	9	14	3	8	9	4	2	2
70代以上	313	12	66	8	9	2	10	6	2	1	12
都市圏											
大都市	381	15	47	12	16	8	8	11	2	2	2
地方大都市	344	15	51	8	21	3	11	6	2	1	4
地方中都市	741	17	50	10	19	4	10	7	4	1	2
地方小都市	645	13	54	8	18	5	11	7	2	1	3
ライフステージ											
未婚	311	16	44	10	22	7	12	11	0	0	2
既婚子なし	94	18	56	9	13	3	7	19	5	0	0
既婚・末子未就学児	311	15	46	7	23	6	12	8	1	2	1
既婚・末子小中学生	299	15	49	9	20	5	10	7	2	1	2
既婚・末子高校生以上	448	15	52	9	20	3	12	7	2	1	2
既婚子独立	611	13	59	10	12	2	8	5	5	3	5
年収											
400万円未満	686	12	58	10	16	4	10	8	2	1	3
600万円未満	462	13	51	8	20	5	12	5	2	1	2
800万円未満	317	17	40	11	21	5	14	10	2	1	2
1000万円未満	149	12	46	7	30	5	10	8	3	1	1
1000万円以上	136	23	40	9	21	6	12	2	0	2	1

■ 全体+3ポイント以上

図表7-17 税制による意識変化の違い

【インタビュー調査から得られた軽自動車税増税による行動影響】

	軽乗用系全体ベース	影響あり	複数回答			影響なし
			保有期間への影響	車種選択への影響	保有台数への影響	
消費税8%増税	2112	76	42	41	5	24
消費税10%増税予定	2111	80	48	42	9	20
軽自動車税増税	2111	85	75	21	6	15

消費税8%増税、消費税10%増税予定の二つと、軽自動車税増税では異なる選択肢ではあるが、「車種選択への影響」「保有期間への影響」「保有台数への影響」「その他」「影響なし」の5つにして集計した。

		発言
増税による行動変化	変わる	<ul style="list-style-type: none"> 13年超車での重課は目安にはなる。13年を超えるときさまざまな故障が出てくるため、税金が上がることを知っていれば13年を目安に車を買替える。(Dさん・43歳女性) 新しい車が欲しいタイプではないので、壊れて修理代が掛かる場合は別だが、壊れない限り12年までは乗ると思う。(Eさん・44歳女性) 今は軽自動車税が7,200円なので、今の車になるべく長く乗りたい。増税がなければ、10年も乗らずに買替えたかもしれない。(Fさん・43歳男性)
	変わらない	<ul style="list-style-type: none"> 好みのデザインの車の発売や燃費性能の向上、電気自動車が普及するなど、技術の進歩によって税金には代えられない何か得られるような場合は、自動車を買替えると思う。(Bさん・43歳女性) 増税を理由にして車を買替えるわけではないが、増税のタイミングで保有車に不具合が出てきたような場合であれば、増税をきっかけに買替えるを考えるかも知れない。(Fさん・43歳女性) これまでも新車を購入して11年で買替えるというサイクルのため、今後も同様のサイクルで買替えると思う。(Gさん・43歳男性)

付属資料

	保有車購入タイプ			保有車ミッションタイプ			
	ベース	新車	中古車	ベース	シマフ トニ ュ アル	チ オ ット マ	A無 T段 変 速
軽乗用系全体	2114	67.2	32.8	2111	7.6	83.9	8.5
軽乗用車	1708	68.1	31.9	1706	6.2	85.0	8.8
軽ボンバン	406	47.7	52.3	405	37.0	61.2	1.8
軽商用系全体	937	64.4	35.6	936	68.2	31.1	0.7
軽キャブバン	423	62.3	37.7	423	44.0	55.3	0.6
軽トラック	514	65.8	34.2	513	83.7	15.6	0.7

※「軽乗用車」は、軽乗用車＋軽キャブワゴン

	保有車ボディタイプ								保有車ドア数				
	ベース	ポ ツ ク ・ ス	軽 ス ポ ー ツ	軽 ト ー ル 型	ト ー ル 型	軽 ジ ー プ 型	ス 軽 1 ボ ック	そ の 他	ベース	3 ド ア	2 ド ア	5 ド ア	4 ド ア
軽乗用系全体	2115	23.4	0.5	49.0	18.6	3.9	4.5	0.0	2113	7.7	92.3		
軽乗用車	1709	20.6	0.6	50.8	19.5	3.9	4.7	-	1708	5.3	94.7		
軽ボンバン	406	82.7	-	11.9	-	5.2	-	0.1	405	59.2	40.8		

	保有車エンジンタイプ					保有車駆動方式		
	ベース	ン 標 準 エ ン ジ	ジ ター ボ エ ン	ド ハ イ ブ リ ツ	電 気 自 動 車	ベース	2 輪 駆 動 車	4 輪 駆 動 車
軽乗用系全体	2110	85.1	14.3	0.6	-	2073	80.4	19.6
軽乗用車	1704	84.6	14.8	0.6	-	1676	80.3	19.7
軽ボンバン	406	94.5	5.3	0.1	-	397	82.2	17.8
軽商用系全体	936	96.0	3.8	0.0	0.2	928	50.9	49.1
軽キャブバン	423	91.8	7.6	0.1	0.5	418	64.9	35.1
軽トラック	513	98.6	1.4	0.0	0.0	510	42.0	58.0

	主運転者未既婚							ライフステージ						
	ベース	男 性 ・ 未 婚	男 性 ・ 既 婚	別 男 性 ・ 離 死	女 性 ・ 未 婚	女 性 ・ 既 婚	別 女 性 ・ 離 死	ベース	未 婚	既 婚 子 な し	未 就 学 児 未 子	小 中 学 生 未 子	高 校 生 ・ 未 上 子	既 婚 ・ 未 上 子
軽乗用系全体	2114	5.9	28.3	1.5	8.3	49.9	6.0	2078	14.6	4.3	16.7	16.5	20.9	27.0
軽乗用車	1709	5.6	27.9	1.3	8.6	50.8	5.8	1674	14.5	4.2	17.2	16.9	20.9	26.2
軽ボンバン	405	12.2	36.6	5.8	3.3	31.3	10.9	404	15.5	5.0	7.4	7.7	21.3	43.1

	主運転者年齢															
	ベース	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	平均年齢
軽乗用系全体	2114	0.8	3.0	6.3	7.3	13.1	10.4	8.5	9.2	8.7	11.0	9.4	7.0	4.0	1.3	53.14
軽乗用車	1708	0.8	3.1	6.5	7.4	13.5	10.5	8.6	9.2	8.8	10.7	9.1	6.7	3.8	1.1	52.84
軽ボンバン	406	1.6	1.4	3.0	4.2	4.2	7.1	6.5	9.7	6.9	16.5	14.6	11.9	8.0	4.3	60.29
軽商用系全体	937	0.0	0.7	1.8	2.9	3.6	7.8	5.8	9.2	12.1	14.4	15.0	14.2	7.3	5.3	59.59
軽キャブバン	422	0.1	1.1	2.1	4.8	4.0	11.6	6.2	10.5	10.3	12.6	14.5	10.9	5.7	5.6	57.16
軽トラック	515	0.0	0.4	1.6	1.6	3.3	5.3	5.6	8.4	13.3	15.6	15.3	16.3	8.3	5.1	61.14

	世帯年収												
	ベース	200万円未満	200～299万円	300～399万円	400～499万円	500～599万円	600～699万円	700～799万円	800～899万円	900～999万円	1,000～1,199万円	1,200～1,499万円	1,500万円以上
軽乗用系全体	1752	10.1	11.8	16.1	14.8	13.1	10.2	7.7	5.5	3.1	3.9	1.8	1.8
軽乗用車	1435	9.6	11.7	15.9	15.0	13.1	10.4	7.9	5.6	3.2	4.0	1.8	1.7
軽ボンバン	317	20.9	14.7	19.8	10.9	12.4	6.3	3.1	3.3	1.6	3.3	1.8	1.9
軽商用系全体	586	13.6	13.8	19.7	13.0	10.4	6.0	5.6	4.9	3.7	4.0	2.6	2.7
軽キャブバン	221	14.8	14.2	19.7	11.9	10.8	8.2	2.7	3.4	3.8	4.6	2.1	4.0
軽トラック	365	12.9	13.5	19.7	13.7	10.1	4.7	7.4	5.8	3.7	3.6	2.9	1.9

	主運転者職業						保有車主使用用途						
	ベース	(勤めてフルタイム)	(勤めてパートタイム)	自営業・家族従業員	農林漁業	仕事は持っていない	ベース	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	趣味・レジャー	その他
軽乗用系全体	2115	34.5	22.0	12.7	1.0	29.8	2106	22.0	32.3	33.9	4.9	5.8	1.1
軽乗用車	1709	34.6	22.3	12.5	0.9	29.7	1704	21.2	32.9	33.9	5.1	5.9	1.1
軽ボンバン	406	31.5	15.4	18.4	2.4	32.2	402	38.5	19.9	33.6	2.0	5.0	1.0

	保有車使用頻度							保有車使用用途						
	ベース	毎日	5日に1回	3日に1回	1日に1回	3月に1回	以下1日	ベース	商用・仕事	通勤・通学	買物	送迎	レジャー・趣味	その他
軽乗用系全体	2114	71.8	13.2	10.1	3.8	0.9	0.2	2115	31.1	40.7	78.8	33.5	39.1	2.9
軽乗用車	1708	72.1	13.0	10.1	3.8	0.8	0.2	1709	30.6	41.3	79.7	34.4	39.9	2.9
軽ボンバン	406	65.4	17.4	9.3	4.2	3.5	0.2	406	42.5	27.3	59.1	15.0	22.7	4.3
軽商用系全体	938	70.9	13.3	9.8	3.1	2.1	0.8	936	75.7	17.4	30.5	6.5	18.7	8.3
軽キャブバン	423	74.2	12.6	8.3	2.7	1.7	0.6	421	72.9	20.5	38.6	9.6	25.8	4.7
軽トラック	515	68.8	13.8	10.7	3.4	2.4	0.9	515	77.5	15.4	25.4	4.5	14.3	10.6

	保有車走行距離												
	ベース	200 km 以下	～ 400 km	～ 600 km	～ 800 km	～ 1,000 km	～ 1,200 km	～ 1,400 km	～ 1,600 km	～ 1,800 km	～ 2,000 km	～ 2,500 km	2,500 km 超
軽乗用系全体	2097	38.5	23.0	12.8	9.0	9.2	2.8	0.8	1.0	0.6	0.9	0.5	1.0
軽乗用車	1693	38.1	23.2	12.8	9.1	9.3	2.8	0.8	1.0	0.6	0.9	0.5	0.9
軽ボンバン	404	46.9	20.8	12.2	6.6	8.3	0.9	0.9	0.7	0.5	0.4	0.7	1.1
軽商用系全体	935	40.9	18.5	13.1	6.9	9.3	3.3	1.0	2.1	0.5	1.9	1.0	1.5
軽キャブバン	422	31.6	20.8	12.1	8.9	11.7	4.6	1.6	1.8	0.7	1.9	2.5	2.0
軽トラック	513	46.8	17.1	13.7	5.7	7.8	2.6	0.6	2.4	0.3	1.9	0.1	1.2

	後部座席利用方法								併有車タイプ			
	ベース	大人も子供も、よく乗せる	大人だけを乗せる	子供だけを乗せる	荷物をよく積むが、人は乗せない	あまり乗せない	人も荷物も、まったく乗せない	後部座席はない	ベース	併有車なし	軽のみ2台以上	軽十乗用車
軽乗用系全体	2111	15.5	11.6	16.9	24.3	27.9	2.7	1.1	2070	24.2	12.6	63.2
軽乗用車	1706	16.0	11.8	17.5	23.7	27.6	2.4	1.0	1675	23.9	12.5	63.6
軽ボンバン	405	4.1	5.9	3.8	37.9	34.2	9.3	4.9	395	31.6	14.0	54.4

	併有車ボディタイプ															
	ベース	乗用車2・3ボックス	軽スポーツ	軽トール型乗用車	軽スーパートール型乗用車	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	軽キャブバン	軽トラック	ハッチバック	セダン	クーペ・スポーツ	
軽乗用系全体	1337	12.9	0.5	8.8	3.0	0.7	2.2	0.9	0.4	0.6	0.7	2.3	12.4	13.8	1.7	
軽乗用車	1106	12.7	0.5	8.7	3.1	0.7	2.3	0.6	0.4	0.6	0.7	2.3	12.5	13.5	1.7	
軽ボンバン	231	17.7	-	10.4	1.0	0.1	0.8	7.0	0.8	-	1.4	3.8	10.2	20.0	2.6	

	併有車ボディタイプ									購入形態(最近2年新車購入)				
	ベース	ジープ型ワゴン	ステーションワゴン	ミニバン	キャブワゴン	ボンネットバン	キャブバン	ジープ型版	トラック	ベース	新規・再購入	増車	軽自動車からの代替	普通・小型車からの代替
軽乗用系全体	1337	2.0	8.8	17.5	7.8	0.4	0.9	1.1	0.6	411	5.8	8.9	57.2	28.2
軽乗用車	1106	1.9	8.9	17.9	8.0	0.4	0.9	1.1	0.5	388	5.7	8.9	57.0	28.4
軽ボンバン	231	2.9	6.3	6.8	2.9	0.8	0.4	-	4.2	23	11.6	8.4	72.1	7.9

	手放した車ボディタイプ																						
	ベース	軽2・3ポ ク乗車	軽ス ポーツ	乗 用車	軽 トール 型	ト ール 型	乗 用車	軽 ジ ープ 型	乗 用車	軽 1 ボ ックス	バ ン	軽 ボ ン ネ ット	バ ン	軽 ト ール 型	バ ン	軽 ジ ープ 型	軽 キャ ブ バン	軽 トラ ック	ハ ッチ バック	セ ダン タイプ	ポ ーツ	ク ー ペ ・ ス	
軽乗用系全体	335	20.8	0.5	32.4	2.7	1.9	5.3	1.6	1.1	0.1	2.2	0.8	12.5	5.9	0.7								
軽乗用車	319	20.7	0.6	32.7	2.7	2.0	5.3	1.3	1.1	-	2.0	0.8	12.7	5.9	0.6								
軽バン	16	26.2	-	-	-	-	4.7	25.3	8.1	9.6	16.2	-	-	-	9.9								
軽商用系全体	125	1.2	0.0	3.4	0.0	0.2	5.8	0.0	0.0	0.8	18.1	50.3	2.4	1.3	0.4								
軽キャブバン	61	2.8	0.0	3.6	0.0	0.0	13.2	0.0	0.0	1.8	37.6	5.0	0.0	3.0	0.0								
軽トラック	64	0.0	0.0	3.2	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	85.2	4.2	0.0	0.7								

	手放した車ボディタイプ									保有台数			
	ベース	ジ ープ 型 ワ ゴン	ン ス テ ー シ ョ ン ワ ゴ	ミ ニ バ ン	キ ャ ブ ワ ゴ ン	ボ ン ネ ット バ ン	キ ャ ブ バ ン	ジ ープ 型 バ ン	ト ラ ック	ベース	1 台	2 台	3 台
軽乗用系全体	335	0.5	4.0	3.0	2.1	0.6	-	1.2	-	2115	23.8	45.9	30.3
軽乗用車	319	0.5	4.1	3.0	2.1	0.6	-	1.2	-	1709	23.5	46.6	29.9
軽バン	16	-	-	-	-	-	-	-	-	406	30.7	30.7	38.6
軽商用系全体	125	0.0	0.1	2.7	0.8	1.2	8.1	0.0	3.2	938	14.7	31.3	54.0
軽キャブバン	61	0.0	0.3	5.3	1.9	2.8	17.1	0.0	5.7	423	23.8	29.5	46.7
軽トラック	64	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	1.2	0.0	1.3	515	9.0	32.4	58.6

	手放した車使用年数															
	ベース	1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年 以上
軽乗用系全体	335	1.9	3.1	6.6	1.8	10.9	5.2	8.5	7.2	7.3	18.5	7.9	6.5	5.5	3.0	6.0
軽乗用車	319	2.0	3.1	6.6	1.7	10.8	5.2	8.4	7.2	7.3	18.4	8.0	6.6	5.6	3.1	6.0
軽バン	16	-	-	-	4.7	18.9	3.2	17.3	11.5	8.1	27.0	-	-	-	-	9.4
軽商用系全体	707	0.8	1.2	2.5	3.3	10.9	8.6	4.5	7.3	1.8	34.4	3.7	3.6	3.4	2.3	11.6
軽キャブバン	323	1.2	2.2	3.5	5.0	14.9	11.4	4.9	7.2	2.1	27.1	3.0	5.3	3.0	2.4	6.8
軽トラック	384	0.6	0.5	1.9	2.0	8.1	6.7	4.2	7.4	1.7	39.6	4.2	2.4	3.7	2.3	14.9

	他車比較					保有車購入理由				
	ベース	他の軽自動車と比較した	比較した以外のコンパクトカーと	比較した1500ccを超えるクラスの車と	比較検討はしなかった	ベース	車を選んだ	経済・法規・税制面の理由で軽自動車を選んだ	制面のかという、経済・法規・税	どどちらかという、使用面の理由で
軽乗用系全体	409	51.8	11.0	0.3	42.2	408	35.0	24.0	27.0	14.0
軽乗用車	387	51.6	11.1	0.3	42.3	386	34.9	24.0	27.1	13.9
軽ボンバン	22	63.8	-	-	36.2	22	36.9	21.7	16.9	24.4
軽商用系全体	917	27.5	1.1	1.7	69.6	149	23.3	10.3	34.3	32.1
軽キャブバン	415	35.4	2.3	1.8	60.5	70	34.3	13.9	32.2	19.6
軽トラック	502	22.5	0.4	1.6	75.5	79	15.9	7.9	35.7	40.4

	保有車価格														
	ベース	40万円以下	~50万円	~60万円	~70万円	~80万円	~90万円	~100万円	~110万円	~120万円	~130万円	~140万円	~150万円	~160万円	161万円以上
軽乗用系全体	409	0.5	0.1	0.1	0.7	0.9	3.8	8.4	6.5	15.3	12.9	11.5	14.9	8.9	15.5
軽乗用車	386	0.5	0.1	-	0.5	0.6	3.8	8.1	6.6	15.5	13.1	11.6	15.1	9.0	15.6
軽ボンバン	23	-	-	4.4	18.0	26.5	3.7	33.3	-	-	2.6	1.6	2.3	-	7.7
軽商用系全体	919	16.6	5.7	4.3	5.5	9.2	11.8	18.3	11.8	6.8	5.0	1.8	1.5	0.3	1.5
軽キャブバン	415	14.5	6.3	3.8	4.1	5.7	8.2	16.2	15.7	7.7	9.0	2.4	3.5	0.4	2.5
軽トラック	504	18.0	5.4	4.6	6.4	11.4	14.1	19.6	9.4	6.3	2.4	1.4	0.2	0.2	0.8

	保有車購入理由									
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	から車検費用が安い	保険が安いから	ら車検が2年だから	ら車検が3年だから	きが簡単だから	もこの中には1つ
軽乗用系全体	412	34.1	59.1	78.9	36.0	18.8	0.3	4.0	1.6	6.9
軽乗用車	389	33.6	59.3	79.0	36.0	18.8	0.3	4.0	1.6	6.9
軽ボンバン	23	77.4	46.4	72.0	29.2	19.3	-	2.4	-	4.1

	保有車購入理由(使用面)															
	ベース	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	狭い道で使いやすいから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	初めての車だから	通勤・通学専用の車だから	買い物や用足しに使うのに向いているから	人や荷物を乗せて使用することはあまりないから	長距離を走ることがあまりないから	高速道路の利用頻度が低いから	乗車人員が少ないから	車の安全性から	荷物の積み下ろしがしやすいから	少量の荷物を分けて運ぶのに向いているから
軽乗用系全体	412	64.9	36.8	46.6	11.7	14.4	2.9	21.4	38.3	9.5	29.4	19.0	8.1	6.4	13.4	0.9
軽乗用車	389	64.9	37.0	46.9	11.6	14.5	2.9	21.5	38.4	9.5	29.3	19.0	8.1	6.4	13.4	0.9
軽ボンバン	23	63.6	22.2	21.1	21.5	10.5	-	10.1	32.1	7.9	32.7	21.3	8.0	-	16.8	-
軽商用系全体	150	8.9	2.7	16.5	1.1	1.7	0.0	0.3	9.3	0.0	0.8	1.5	0.0	0.0	35.1	5.5
軽キャブバン	71	16.4	5.0	23.9	1.6	4.2	0.0	0.7	3.7	0.0	1.6	3.2	0.0	0.0	18.5	0.0
軽トラック	79	3.8	1.1	11.5	0.7	0.0	0.0	0.0	13.1	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	46.5	9.2

	保有車購入理由(使用面)				
	ベース	自分以外の人でも運転しやすいから	でレジャーや趣味に活用できそうだから	環境に良いから	この中には1つもない
軽乗用系全体	412	9.0	8.6	5.6	2.5
軽乗用車	389	9.1	8.7	5.6	2.4
軽ボンバン	23	-	2.6	3.7	9.3
軽商用系全体	150	0.4	8.0	0.0	8.2
軽キャブバン	71	0.0	15.3	0.0	5.8
軽トラック	79	0.7	3.1	0.0	9.8

	買替え予定時期										買替え予定車		
	ベース	今後半年以内	今後1年以内	今後2年以内	今後3年以内	今後4年以内	今後5年以内	それ以降	時期はわからないが	この車の買い替えはしない	ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の車にする
軽乗用系全体	2115	1.1	2.4	4.8	4.4	1.0	3.5	6.7	64.1	12.0	1820	89.7	10.3
軽乗用車	1709	1.1	2.3	4.8	4.4	1.0	3.6	6.9	64.3	11.7	1492	89.6	10.4
軽ボンバン	406	2.0	4.6	3.3	4.4	0.8	2.8	2.8	59.6	19.5	328	92.6	7.4
軽商用系全体	938	0.9	1.1	3.0	3.3	1.1	3.5	2.6	68.0	16.4	778	95.2	4.8
軽キャブバン	423	1.8	1.2	4.1	2.4	1.9	3.3	2.3	67.5	15.5	358	92.7	7.3
軽トラック	515	0.4	1.1	2.3	3.9	0.5	3.7	2.8	68.3	17.1	420	96.8	3.2

	買替え予定車ボディタイプ											
	ベース	軽2・3ボックス乗用車	軽スポーツ	軽トール型乗用車	軽スーパータイプ乗用車	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	軽キャブバン	軽トラック
軽乗用系全体	1602	34.4	1.7	31.5	15.9	2.3	8.8	2.2	1.0	0.5	1.3	0.4
軽乗用車	1302	34.1	1.8	32.4	16.4	2.3	8.9	1.2	1.0	0.4	1.1	0.4
軽ボンバン	300	41.6	0.1	11.9	3.4	2.7	6.4	24.7	2.9	1.5	4.5	0.4
軽商用系全体	735	6.0	0.1	1.7	0.4	0.3	10.1	2.8	0.6	0.0	21.8	56.1
軽キャブバン	328	11.5	0.2	3.2	1.0	0.0	22.6	4.8	1.5	0.0	53.2	2.0
軽トラック	407	2.6	0.1	0.8	0.0	0.4	2.4	1.5	0.0	0.0	2.4	89.7

	軽自動車買替え理由																
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	保険が安いから	車検費用が安いから	車庫から出しの手続きが簡単	車庫が狭いから	運転がしやすいから	道路状況からみて最適な大きさだから	使用状況からみて最適な大きさだから	機能が優れているので	同程度の価格なら装備やメーキングが好きなので	軽自動車のスタイルやイメージが好きなので	2台目以上の車なので	安全性が高まり、不安がなくなったので	地球環境に優しいから
軽乗用系全体	1627	52.3	49.2	74.9	35.5	38.2	7.0	12.9	50.5	12.7	25.2	6.2	5.5	18.1	4.2	3.8	
軽乗用車	1321	51.5	49.1	75.0	35.5	38.6	7.0	12.8	51.1	12.5	25.3	6.3	5.6	18.4	4.3	3.8	
軽ボンバン	306	68.7	52.4	71.4	34.0	30.3	6.5	15.0	38.1	16.8	22.4	3.9	3.3	9.7	0.9	3.4	
軽商用系全体	706	52.2	29.7	58.2	22.1	24.0	4.8	6.5	26.1	24.1	39.1	2.7	1.1	9.0	2.4	1.8	
軽キャブバン	317	60.3	37.8	64.9	28.1	30.3	8.7	10.1	27.0	21.4	37.2	3.3	1.8	7.2	2.0	1.1	
軽トラック	389	47.1	24.5	54.1	18.4	20.1	2.4	4.2	25.5	25.8	40.3	2.4	0.7	10.1	2.7	2.2	

	性別・有職無職				職業										
	ベース	男性・有職	男性・無職	女性・有職	女性・無職	ベース	農業（専業）	農業（兼業）	第1次産業	その他産業	建設業	製造業	卸小売業	他サービス業	販売サービス
軽商用系全体	936	70.6	13.8	13.0	2.6	883	13.2	3.3	1.3	9.9	2.4	17.8	10.5	28.0	15.1
軽キャブバン	422	65.4	14.7	16.7	3.1	407	4.1	0.7	0.8	10.3	1.8	22.9	15.2	32.5	12.4
軽トラック	514	74.0	13.2	10.6	2.2	476	19.1	4.9	1.6	9.7	2.8	14.5	7.4	25.1	16.8

	アンケート場所の用途				用途分類				併有車分類				
	ベース	住居にだけ使っている	商業・事業と住居に併用している	商業・事業にだけ使っている	ベース	商用	乗用	農用	ベース	軽乗用との併有	の普通・小型乗用との併有	軽商用との併有	の普通・小型商用との併有
軽商用系全体	938	59.9	25.6	14.5	408	61.9	34.6	3.5	653	24.0	52.3	15.5	8.2
軽キャブバン	423	54.2	27.8	18.0	408	61.9	34.6	3.5	270	25.7	48.8	17.5	8.0
軽トラック	515	63.5	24.2	12.3	0	0.0	0.0	0.0	383	23.1	54.3	14.4	8.3

	車の用途(詳細)										
	ベース	一般家庭など最終消費者への配達	小売店への配達	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	メーカーへの配達、仕入れ	工場、現場まわり	事業所間の連絡便	セールス、営業関係	田畑への往復、農機具、農作物の運搬	趣味・レジャーなどの用具の運搬	その他
軽商用系全体	928	20.0	6.3	9.6	3.9	18.4	4.0	11.0	42.3	19.4	15.1
軽キャブバン	417	25.9	9.1	14.9	6.9	20.9	6.9	14.5	18.4	25.3	18.5
軽トラック	511	16.2	4.6	6.2	2.0	16.9	2.2	8.8	57.4	15.7	12.9

	公共交通機関						最寄駅までの距離						知らない、わから	
	ベース	非常に便利	まあ便利	どちらともいえない	やや不便	非常に不便	ベース	500m以下	1km	2km	3km	3km超		
軽乗用系全体	2115	12.6	29.2	12.5	23.4	22.4	1968	17.8	25.6	21.8	11.7	23.1	-	
人口密度	軽乗用系・大都市	310	28.5	46.0	6.0	13.9	5.6	303	29.3	31.8	24.1	6.6	8.2	-
	軽乗用系・地方大都市	284	13.7	38.4	12.8	25.2	9.9	257	23.0	31.4	23.9	7.3	14.4	-
	軽乗用系・地方中都市	595	11.0	27.5	13.3	23.1	25.1	557	13.8	24.3	23.5	14.7	23.7	-
	軽乗用系・地方小都市・郡部	520	10.2	23.2	13.4	25.2	28.1	476	18.4	23.3	18.5	11.1	28.6	-
	軽乗用車・大都市	288	28.5	45.9	5.9	14.6	5.1	281	28.8	32.6	24.8	6.3	7.5	-
	軽乗用車・地方大都市	262	12.8	38.3	13.3	25.9	9.7	239	23.3	29.3	25.2	7.6	14.6	-
	軽乗用車・地方中都市	572	10.6	28.4	13.6	23.3	24.1	536	13.8	24.0	23.8	14.4	24.0	-
	軽乗用車・地方小都市・郡部	489	9.8	23.2	13.8	25.1	28.1	447	19.0	22.9	18.8	11.4	27.9	-
	軽ボンバン・大都市	72	26.8	46.1	13.6	11.5	2.0	70	34.6	35.4	17.1	3.4	9.5	-
人口規模	軽乗用系・大都市	310	28.5	46.0	6.0	13.9	5.6	303	29.3	31.8	24.1	6.6	8.2	-
	軽乗用系・30~100万人未満	385	16.6	36.3	14.5	18.2	14.4	355	17.7	31.8	19.8	12.0	18.6	-
	軽乗用系・10~30万人未満	379	11.2	29.8	14.9	23.5	20.5	357	17.3	24.8	22.0	13.6	22.4	-
	軽乗用系・10万人未満	635	8.2	21.3	11.6	27.7	31.2	578	16.1	21.3	22.2	11.7	28.7	-

	運行本数								知らない、わから
	ベース	上1時間に4本以上	本1程度に2~3	度1時間に1本程度	度2時間に1本程度	程1日に3~4本	程1日に1~2本	知らない、わから	
軽乗用系全体	1948	27.4	24.0	18.8	1.1	0.9	0.4	27.4	
人口密度	軽乗用系・大都市	303	71.2	16.1	-	-	-	12.7	
	軽乗用系・地方大都市	255	74.9	13.9	-	-	0.7	10.5	
	軽乗用系・地方中都市	552	21.9	29.8	13.0	0.8	0.5	33.5	
	軽乗用系・地方小都市・郡部	469	7.5	22.2	36.3	1.8	1.6	29.8	
	軽乗用車・大都市	281	70.4	16.5	-	-	-	13.1	
	軽乗用車・地方大都市	237	73.5	14.9	-	-	0.8	10.9	
	軽乗用車・地方中都市	531	21.8	29.8	13.2	0.9	0.6	33.3	
	軽乗用車・地方小都市・郡部	440	7.5	22.7	36.4	1.9	1.7	29.0	
	軽ボンバン・大都市	69	66.9	17.8	-	-	2.5	12.9	
人口規模	軽乗用系・大都市	303	71.2	16.1	-	-	-	12.7	
	軽乗用系・30~100万人未満	351	37.9	20.1	8.5	0.3	1.8	31.4	
	軽乗用系・10~30万人未満	354	25.9	25.0	14.0	1.0	0.6	33.5	
	軽乗用系・10万人未満	571	14.2	26.8	30.7	1.6	0.9	24.8	

	バス停までの距離							
	ベ ー ス	1 0 0 m 以 下	1 5 0 0 m	1 k m	2 k m	3 k m	3 k m 超	わ か ら な い 、
軽乗用系全体	1910	30.7	50.2	13.6	3.7	0.8	0.9	-
人 口 密 度	軽乗用系・大都市	299	43.7	49.4	7.0	-	-	-
	軽乗用系・地方大都市	256	27.5	55.3	12.9	3.5	-	0.8
	軽乗用系・地方中都市	520	29.4	52.5	14.1	2.5	0.7	0.8
	軽乗用系・地方小都市・郡部	464	29.5	46.9	14.8	5.7	1.6	1.5
	軽乗用車・大都市	280	43.0	49.8	7.2	-	-	-
	軽乗用車・地方大都市	236	27.3	54.7	13.4	3.8	-	0.9
	軽乗用車・地方中都市	502	28.9	52.9	14.1	2.6	0.7	0.8
	軽乗用車・地方小都市・郡部	438	29.4	47.1	14.9	6.0	1.1	1.5
	軽ボンバン・大都市	70	40.9	45.9	13.2	-	-	-
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	299	43.7	49.4	7.0	-	-	-
	軽乗用系・30～100万人未満	355	31.9	52.0	14.8	0.8	0.6	-
	軽乗用系・10～30万人未満	335	32.6	49.9	13.5	3.0	0.4	0.7
	軽乗用系・10万人未満	550	25.7	50.5	14.4	6.2	1.5	1.9
	軽乗用系・大都市	309	2.1	23.1	74.8			
	軽乗用系・地方大都市	284	3.0	32.4	64.6			
	軽乗用系・地方中都市	595	4.1	26.2	69.7			
	軽乗用系・地方小都市・郡部	518	3.8	25.3	70.9			
	軽乗用車・大都市	287	2.1	22.0	75.9			
軽乗用車・地方大都市	262	3.3	32.9	63.8				
軽乗用車・地方中都市	572	4.0	25.7	70.3				
軽乗用車・地方小都市・郡部	487	3.6	25.3	71.1				
軽ボンバン・大都市	72	2.3	21.3	76.3				
軽ボンバン・地方大都市	61	2.3	33.8	63.9				
軽ボンバン・地方中都市	146	5.2	23.3	71.6				
軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	6.2	27.4	66.5				
軽乗用系・大都市	309	2.1	23.1	74.8				
軽乗用系・30～100万人未満	385	3.0	25.8	71.2				
軽乗用系・10～30万人未満	379	6.1	27.8	66.1				
軽乗用系・10万人未満	633	2.8	26.5	70.7				

	狭路走行機会				
	ベ ー ス	あ た く さ ん	あ る	な い	
軽乗用系全体	2112	3.7	26.4	69.9	
人 口 密 度	軽乗用系・大都市	309	2.1	23.1	74.8
	軽乗用系・地方大都市	284	3.0	32.4	64.6
	軽乗用系・地方中都市	595	4.1	26.2	69.7
	軽乗用系・地方小都市・郡部	518	3.8	25.3	70.9
	軽乗用車・大都市	287	2.1	22.0	75.9
	軽乗用車・地方大都市	262	3.3	32.9	63.8
	軽乗用車・地方中都市	572	4.0	25.7	70.3
	軽乗用車・地方小都市・郡部	487	3.6	25.3	71.1
	軽ボンバン・大都市	72	2.3	21.3	76.3
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	309	2.1	23.1	74.8
	軽乗用系・30～100万人未満	385	3.0	25.8	71.2
	軽乗用系・10～30万人未満	379	6.1	27.8	66.1
	軽乗用系・10万人未満	633	2.8	26.5	70.7

	狭路走行機会				
	ベース	あたる くさん	あ る	な い	
軽商用系全体	935	8.3	41.2	50.5	
軽キャブバン	423	8.3	37.8	53.9	
軽トラック	512	8.3	43.4	48.3	
人口 密度	軽商用系・大都市	193	8.0	42.9	49.0
	軽商用系・地方大都市	143	10.6	42.0	47.4
	軽商用系・地方中都市	300	6.8	40.2	53.0
	軽商用系・地方小都市・郡部	299	8.9	41.5	49.6
	軽キャブバン・大都市	116	6.9	45.0	48.1
	軽キャブバン・地方大都市	68	5.4	40.7	53.9
	軽キャブバン・地方中都市	135	7.2	38.4	54.3
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	104	10.8	33.7	55.5
	軽トラック・大都市	77	10.1	39.1	50.8
	軽トラック・地方大都市	75	16.5	43.6	39.9
軽トラック・地方中都市	165	6.5	41.4	52.1	
軽トラック・地方小都市・郡部	195	8.1	45.0	46.9	

	郵便局や銀行などの金融機関					病院・医院					
	ベース	行近 ける ので 徒歩 ・自 転車 で	公 共 交 通 機 関 で 行 ける	ば 公 共 交 通 機 関 を 乗 り 継 げ	い 公 共 交 通 機 関 で は 行 け な	ベース	行近 ける ので 徒歩 ・自 転車 で	公 共 交 通 機 関 で 行 ける	ば 公 共 交 通 機 関 を 乗 り 継 げ	い 公 共 交 通 機 関 で は 行 け な	
軽乗用系全体	2106	76.9	12.8	3.0	7.3	2110	54.9	24.7	8.4	12.0	
人口 密度	軽乗用系・大都市	310	86.4	10.2	1.5	1.8	310	75.2	17.6	6.5	0.7
	軽乗用系・地方大都市	283	83.7	10.3	3.3	2.7	283	66.1	17.0	9.3	7.6
	軽乗用系・地方中都市	593	77.2	11.4	2.9	8.5	595	49.9	25.2	8.6	16.3
	軽乗用系・地方小都市・郡部	516	72.6	15.8	3.1	8.5	518	52.7	28.5	8.1	10.7
	軽乗用車・大都市	288	86.2	10.3	1.6	1.9	288	75.5	17.8	5.9	0.8
	軽乗用車・地方大都市	261	83.6	10.0	3.4	2.9	261	65.3	17.9	9.0	7.8
	軽乗用車・地方中都市	571	77.0	11.5	3.0	8.6	572	50.0	25.4	8.5	16.2
	軽乗用車・地方小都市・郡部	485	72.8	15.6	3.3	8.4	487	52.2	28.9	8.2	10.7
	軽ボンバン・大都市	72	88.5	6.9	-	4.6	72	67.8	24.0	4.0	4.3
	軽ボンバン・地方大都市	61	72.5	16.3	4.0	7.2	60	55.5	21.8	4.7	18.1
軽ボンバン・地方中都市	144	69.7	11.6	5.0	13.7	145	43.3	21.0	15.6	20.1	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	71.9	16.1	4.8	7.2	127	53.9	30.1	6.0	10.0	
人口 規模	軽乗用系・大都市	310	86.4	10.2	1.5	1.8	310	75.2	17.6	6.5	0.7
	軽乗用系・30～100万人未満	383	80.7	9.8	2.4	7.0	384	60.5	20.9	7.1	11.5
	軽乗用系・10～30万人未満	379	83.4	10.3	1.0	5.2	379	52.3	26.5	8.5	12.7
	軽乗用系・10万人未満	630	69.6	16.3	4.6	9.6	633	50.3	26.9	9.2	13.6

	幼稚園・保育園					
	ベース	転近ける 車いでの 行ける 徒歩・自	ける 公共 交通 機関 で 行	り公 継交 げ通 ば機 行関 ける を乗	行公 け交 ない通 機関 では	
軽乗用系全体	2089	72.4	12.5	3.1	12.0	
人口 密度	軽乗用系・大都市	304	85.8	7.0	3.6	3.6
	軽乗用系・地方大都市	282	80.2	10.6	2.3	6.9
	軽乗用系・地方中都市	590	71.4	12.6	2.0	14.1
	軽乗用系・地方小都市・郡部	512	68.6	14.1	4.4	12.9
	軽乗用車・大都市	282	85.3	7.3	3.6	3.8
	軽乗用車・地方大都市	260	81.3	9.6	1.6	7.5
	軽乗用車・地方中都市	568	71.2	12.5	2.0	14.2
	軽乗用車・地方小都市・郡部	481	67.6	14.4	4.6	13.4
	軽ボンバン・大都市	72	69.9	19.0	7.0	4.1
	軽ボンバン・地方大都市	60	84.5	11.2	-	4.3
人口 規模	軽乗用系・大都市	304	85.8	7.0	3.6	3.6
	軽乗用系・30～100万人未満	381	76.9	10.5	2.0	10.6
	軽乗用系・10～30万人未満	377	74.7	15.4	2.8	7.2
	軽乗用系・10万人未満	626	66.9	12.5	3.6	17.0

	通勤・通学手段									
	ベース	転車 して(自 分で運	る車 送(家 族によ	乗合 バス	鉄 道	バ イク	自 転 車	徒 歩	そ の 他	
軽乗用系全体	1339	86.5	1.3	1.3	3.8	2.1	6.0	4.3	1.1	
人口 密度	軽乗用系・大都市	217	63.3	0.5	4.6	12.1	4.2	16.4	10.5	1.6
	軽乗用系・地方大都市	175	77.1	2.5	1.3	8.9	4.0	7.0	5.4	1.9
	軽乗用系・地方中都市	394	89.5	1.6	1.2	3.3	1.3	5.7	2.9	1.1
	軽乗用系・地方小都市・郡部	316	92.4	0.6	0.4	0.2	1.8	3.2	3.4	0.7
	軽乗用車・大都市	201	61.9	0.4	4.9	12.7	4.3	16.7	11.0	1.7
	軽乗用車・地方大都市	164	77.5	2.7	0.9	9.1	4.2	7.1	5.7	0.9
	軽乗用車・地方中都市	380	89.1	1.7	1.2	3.4	1.2	5.9	3.0	1.1
	軽乗用車・地方小都市・郡部	302	92.0	0.6	0.4	0.2	1.4	3.4	3.6	0.8
	軽ボンバン・大都市	52	70.6	1.3	8.8	8.2	6.0	18.3	6.0	-
	軽ボンバン・地方大都市	32	81.6	2.4	2.4	7.5	6.6	8.7	2.8	-
人口 規模	軽乗用系・大都市	217	63.3	0.5	4.6	12.1	4.2	16.4	10.5	1.6
	軽乗用系・30～100万人未満	231	82.7	1.8	2.1	5.9	1.8	8.7	3.5	1.4
	軽乗用系・10～30万人未満	255	88.0	1.0	0.4	2.6	2.4	4.6	4.7	1.9
	軽乗用系・10万人未満	399	92.4	1.3	0.6	1.6	1.6	3.4	2.5	0.3

	食品買い物交通手段									
	ベ ー ス	転 車 し て (自 分 で 運)	る 車 送 (家 族 に よ)	乗 合 バ ス	鉄 道	バ イ ク	自 転 車	徒 歩	そ の 他	
軽乗用系全体	2107	91.3	3.1	0.0	0.1	1.2	7.5	7.6	0.1	
人 口 密 度	軽乗用系・大都市	308	79.6	1.5	-	0.3	3.1	22.3	17.1	0.5
	軽乗用系・地方大都市	282	87.0	3.2	0.3	0.3	1.0	13.3	10.2	0.1
	軽乗用系・地方中都市	595	91.7	3.1	-	-	1.5	6.0	6.2	-
	軽乗用系・地方小都市・郡部	516	94.9	3.8	-	-	0.7	3.9	6.3	-
	軽乗用車・大都市	286	79.2	1.6	-	0.4	3.0	22.3	17.7	0.6
	軽乗用車・地方大都市	260	86.5	3.4	0.3	0.3	0.9	13.5	11.0	0.1
	軽乗用車・地方中都市	572	91.5	3.1	-	-	1.5	6.2	6.5	-
	軽乗用車・地方小都市・郡部	485	94.9	3.9	-	-	0.6	3.7	6.7	-
	軽ボンバン・大都市	72	80.1	1.7	-	-	1.4	13.8	15.3	-
	軽ボンバン・地方大都市	61	73.2	1.2	-	-	2.6	17.1	12.0	-
	軽ボンバン・地方中都市	146	96.3	-	-	-	0.9	4.2	5.2	0.8
	軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	97.0	1.4	0.2	1.0	-	3.1	2.5	-
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	308	79.6	1.5	-	0.3	3.1	22.3	17.1	0.5
	軽乗用系・30～100万人未満	385	89.1	3.8	-	-	1.9	8.3	6.4	0.1
	軽乗用系・10～30万人未満	379	91.4	3.5	0.1	0.1	0.6	6.5	10.1	-
	軽乗用系・10万人未満	629	94.5	3.1	-	-	1.0	5.0	5.0	-

	食品買い物店までの距離								
	ベ ー ス	1km 以下	～5k m	～10 km	～20 km	～30 km	～50 km	50k m超	
軽乗用系全体	2101	38.8	51.3	7.3	1.8	0.5	0.1	0.1	
人 口 密 度	軽乗用系・大都市	308	56.8	37.0	5.1	0.3	0.6	-	0.3
	軽乗用系・地方大都市	281	41.7	49.2	7.5	1.6	-	-	-
	軽乗用系・地方中都市	595	38.5	54.3	5.7	1.1	0.2	0.2	-
	軽乗用系・地方小都市・郡部	514	34.0	51.8	9.8	3.0	1.1	0.1	0.2
	軽乗用車・大都市	286	56.1	37.8	4.9	0.3	0.6	-	0.3
	軽乗用車・地方大都市	259	40.6	50.1	7.6	1.8	-	-	-
	軽乗用車・地方中都市	572	38.1	54.5	5.8	1.1	0.2	0.2	-
	軽乗用車・地方小都市・郡部	483	35.2	50.9	9.7	2.7	1.1	0.1	0.2
	軽ボンバン・大都市	72	62.5	33.7	3.9	-	-	-	-
	軽ボンバン・地方大都市	61	57.3	37.8	4.9	-	-	-	-
	軽ボンバン・地方中都市	145	31.4	57.3	7.6	3.7	-	-	-
	軽ボンバン・地方小都市・郡部	125	37.6	54.3	6.7	1.4	0.0	-	-
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	308	56.8	37.0	5.1	0.3	0.6	-	0.3
	軽乗用系・30～100万人未満	384	42.8	50.7	5.4	1.1	-	-	-
	軽乗用系・10～30万人未満	378	40.3	51.2	7.2	0.5	0.3	0.3	-
	軽乗用系・10万人未満	628	32.3	54.4	8.9	3.2	0.9	0.1	0.2

	主運転者未既婚							
	ベース	未婚・男性	既婚・男性	離死性別・男性	未婚・女性	既婚・女性	離死性別・女性	
軽乗用系全体	2114	5.9	28.3	1.5	8.3	49.9	6.0	
人口密度	軽乗用系・大都市	310	7.8	35.4	0.3	9.3	41.4	5.9
	軽乗用系・地方大都市	284	6.3	31.8	1.3	6.8	47.5	6.3
	軽乗用系・地方中都市	595	4.8	27.9	1.3	8.0	53.1	4.9
	軽乗用系・地方小都市・郡部	520	5.9	24.6	1.6	9.8	51.4	6.7
	軽乗用車・大都市	288	6.6	35.9	0.3	9.5	41.5	6.2
	軽乗用車・地方大都市	262	6.6	31.5	1.4	6.2	47.5	6.8
	軽乗用車・地方中都市	572	5.0	27.1	1.3	8.0	53.6	5.1
	軽乗用車・地方小都市・郡部	489	6.2	22.3	1.4	10.4	52.8	6.9
	軽ボンバン・大都市	71	14.7	45.2	5.5	2.5	15.7	16.3
	軽ボンバン・地方大都市	61	8.8	42.5	9.7	5.1	23.8	10.1
人口規模	軽乗用系・大都市	310	7.8	35.4	0.3	9.3	41.4	5.9
	軽乗用系・30～100万人未満	385	5.4	25.1	1.2	6.6	54.3	7.4
	軽乗用系・10～30万人未満	379	5.9	29.2	2.0	10.1	45.5	7.3
	軽乗用系・10万人未満	635	5.1	27.0	1.2	8.5	54.1	4.1

	スベ	主運転者年齢														平均年齢	
		19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上		
軽乗用系全体	2114	0.8	3.0	6.3	7.3	13.1	10.4	8.5	9.2	8.7	11.0	9.4	7.0	4.0	1.3	53.14	
人口密度	軽乗用系・大都市	309	0.4	2.7	6.2	7.3	10.2	13.0	13.5	11.1	6.8	12.7	7.8	5.9	2.3	0.1	52.47
	軽乗用系・地方大都市	284	0.5	5.0	3.5	7.6	13.2	13.3	8.1	7.2	10.7	10.8	7.4	6.5	6.3	0.1	52.55
	軽乗用系・地方中都市	595	0.8	2.7	6.7	7.5	14.1	11.6	8.5	9.8	7.7	10.5	9.7	6.7	2.8	0.8	52.06
	軽乗用系・地方小都市・郡部	520	1.0	2.9	7.4	7.2	13.7	7.8	7.8	8.8	9.8	10.6	9.5	7.0	4.4	2.1	53.94
	軽乗用車・大都市	287	0.5	2.9	6.4	6.5	10.5	13.1	13.2	10.8	6.9	12.9	8.0	6.2	2.1	0.1	52.65
	軽乗用車・地方大都市	262	0.5	4.9	3.8	7.2	13.5	12.7	7.2	7.4	11.1	11.0	7.7	6.6	6.3	0.1	53.03
	軽乗用車・地方中都市	572	0.8	2.6	6.9	7.6	14.1	11.9	8.4	9.2	7.9	10.7	9.8	6.6	2.6	0.9	51.96
	軽乗用車・地方小都市・郡部	489	1.0	3.1	7.8	6.8	13.9	7.7	7.9	9.3	9.9	10.4	9.6	6.8	3.8	2.0	53.76
	軽ボンバン・大都市	72	2.0	2.1	-	7.9	16.6	11.2	7.1	4.1	4.9	8.2	12.2	12.3	5.1	6.2	57.33
	軽ボンバン・地方大都市	61	-	2.6	7.1	2.8	4.8	3.9	13.2	11.2	9.9	12.3	15.1	6.8	10.5	-	57.27
人口規模	軽乗用系・大都市	309	0.4	2.7	6.2	7.3	10.2	13.0	13.5	11.1	6.8	12.7	7.8	5.9	2.3	0.1	52.47
	軽乗用系・30～100万人未満	385	0.7	3.5	6.7	6.9	11.5	13.3	7.7	8.7	8.2	10.2	8.6	7.9	5.3	0.8	52.83
	軽乗用系・10～30万人未満	379	1.5	2.7	6.2	8.9	16.2	11.7	10.3	8.0	7.5	8.8	8.3	5.8	3.3	1.0	51.39
	軽乗用系・10万人未満	635	0.5	3.2	6.6	6.7	13.5	8.0	7.0	9.9	10.3	11.9	10.2	6.9	3.7	1.6	53.83
軽商用系全体	937	0.0	0.7	1.8	2.9	3.6	7.8	5.8	9.2	12.1	14.4	15.0	14.2	7.3	5.3	59.59	
軽キャブバン	422	0.1	1.1	2.1	4.8	4.0	11.6	6.2	10.5	10.3	12.6	14.5	10.9	5.7	5.6	57.16	
軽トラック	515	0.0	0.4	1.6	1.6	3.3	5.3	5.6	8.4	13.3	15.6	15.3	16.3	8.3	5.1	61.14	
人口密度	軽商用系・大都市	193	0.0	0.2	2.5	3.4	4.1	12.9	9.9	12.3	9.5	12.6	13.6	10.1	6.3	2.6	56.36
	軽商用系・地方大都市	143	0.0	0.0	2.1	3.9	2.6	11.5	5.4	11.5	12.2	16.0	21.2	7.6	4.7	1.3	57.35
	軽商用系・地方中都市	300	0.1	1.2	2.8	4.2	3.4	6.5	5.4	9.4	12.9	16.1	13.3	13.1	5.7	5.9	58.59
	軽商用系・地方小都市・郡部	301	0.0	0.5	0.9	1.6	3.8	7.1	5.6	8.1	12.0	13.2	15.1	17.1	9.1	6.1	61.34
	軽キャブバン・大都市	116	0.0	0.3	1.7	3.8	5.3	11.6	12.3	11.2	10.7	14.3	10.6	9.8	5.2	3.3	55.89
	軽キャブバン・地方大都市	67	0.0	0.0	1.4	4.6	5.0	12.3	5.3	8.8	18.3	16.5	17.0	6.5	2.9	1.3	56.01
	軽キャブバン・地方中都市	135	0.3	3.1	4.9	7.1	3.1	9.8	7.2	10.6	7.0	14.2	17.5	4.6	5.7	4.9	54.64
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	104	0.0	0.0	0.0	3.2	3.9	13.0	3.5	10.9	10.2	9.1	12.0	18.7	6.9	8.6	60.39
	軽トラック・大都市	77	0.0	0.0	4.0	2.8	1.7	15.2	5.5	14.4	7.2	9.6	19.2	10.7	8.5	1.3	57.23
	軽トラック・地方大都市	76	0.0	0.0	2.8	3.1	0.0	10.5	5.5	14.6	5.2	15.5	25.9	8.7	6.8	1.4	58.88
軽トラック・地方中都市	165	0.0	0.0	1.4	2.3	3.6	4.3	4.3	8.7	16.7	17.3	10.6	18.6	5.8	6.6	61.18	
軽トラック・地方小都市・郡部	197	0.0	0.7	1.3	0.9	3.7	4.4	6.5	6.8	12.8	15.0	16.4	16.4	10.1	5.0	61.76	

	家族人数									
	ベース	単身	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人以上	
軽乗用系全体	2031	5.3	25.3	24.8	25.0	11.3	6.1	1.6	0.6	
人口密度	軽乗用系・大都市	297	2.5	25.2	28.4	25.6	12.4	3.8	2.1	-
	軽乗用系・地方大都市	280	4.3	23.9	21.8	27.8	12.9	7.4	1.8	-
	軽乗用系・地方中都市	582	4.3	23.9	26.4	26.2	11.7	6.1	1.1	0.4
	軽乗用系・地方小都市・郡部	507	6.0	26.4	23.7	24.1	10.5	6.2	2.0	1.1
	軽乗用車・大都市	277	2.1	26.1	28.3	25.9	11.5	4.0	2.2	-
	軽乗用車・地方大都市	258	4.3	23.8	22.4	27.9	12.4	7.3	1.9	-
	軽乗用車・地方中都市	559	4.4	23.8	27.1	25.4	11.7	6.1	1.2	0.3
	軽乗用車・地方小都市・郡部	476	6.3	25.2	23.4	24.8	10.9	6.6	2.0	0.8
	軽ボンバン・大都市	60	14.1	18.5	32.5	18.1	4.1	11.8	0.9	-
	軽ボンバン・地方大都市	57	17.0	24.4	29.6	13.1	12.8	3.1	-	-
軽ボンバン・地方中都市	133	19.3	39.2	18.8	14.0	2.5	4.4	0.8	1.0	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	115	18.3	34.8	20.1	8.4	10.1	5.9	1.5	0.9	
人口規模	軽乗用系・大都市	297	2.5	25.2	28.4	25.6	12.4	3.8	2.1	-
	軽乗用系・30～100万人未満	377	4.3	29.1	23.8	27.8	9.5	4.5	0.7	0.3
	軽乗用系・10～30万人未満	374	5.8	21.9	23.7	26.4	13.9	6.5	1.7	-
	軽乗用系・10万人未満	618	4.7	24.6	25.7	24.0	10.7	7.1	1.9	1.2

	ライフステージ								主運転者職業					
	ベース	未婚	既婚子なし	未就学・既婚子	小中高生・既婚子	高校生・既婚子	既婚子独立	ベース	(フルタイム)	(パートタイム)	族自営業・従業員・家族	農林漁業	て仕事はない	
軽乗用系全体	2078	14.6	4.3	16.7	16.5	20.9	27.0	2115	34.5	22.0	12.7	1.0	29.8	
人口密度	軽乗用系・大都市	301	17.6	2.2	14.8	21.0	22.2	22.2	310	36.9	25.3	14.8	0.2	22.9
	軽乗用系・地方大都市	284	13.0	2.8	19.3	15.8	22.8	26.3	284	33.8	20.8	9.4	0.5	35.5
	軽乗用系・地方中都市	583	13.0	5.0	18.8	16.5	21.4	25.3	595	34.7	25.2	12.1	0.9	27.1
	軽乗用系・地方小都市・郡部	506	16.1	4.4	15.1	16.9	19.3	28.1	520	34.4	18.8	13.4	1.2	32.2
	軽乗用車・大都市	279	16.8	2.1	15.2	20.6	22.4	22.9	288	37.8	25.3	13.1	0.2	23.6
	軽乗用車・地方大都市	262	12.8	3.1	19.5	14.6	23.3	26.7	262	34.2	21.9	8.8	0.6	34.5
	軽乗用車・地方中都市	560	13.3	5.1	18.6	16.7	21.1	25.2	572	35.1	25.5	11.6	0.9	26.9
	軽乗用車・地方小都市・郡部	476	17.0	4.6	15.5	16.5	19.2	27.3	489	34.8	19.0	13.0	0.8	32.3
	軽ボンバン・大都市	71	17.3	13.2	7.0	17.1	19.0	26.4	72	47.1	11.7	17.0	-	24.3
	軽ボンバン・地方大都市	61	13.9	4.6	5.5	7.8	27.8	40.3	61	29.1	8.6	27.7	5.4	29.1
軽ボンバン・地方中都市	145	15.7	3.7	8.6	5.5	21.1	45.4	146	28.5	16.8	14.6	0.5	39.6	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	15.3	4.4	6.7	7.6	20.1	45.9	127	31.3	17.0	20.4	4.3	27.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	301	17.6	2.2	14.8	21.0	22.2	22.2	310	36.9	25.3	14.8	0.2	22.9
	軽乗用系・30～100万人未満	379	12.3	4.6	16.5	15.0	19.9	31.8	385	32.0	24.8	9.7	0.9	32.5
	軽乗用系・10～30万人未満	370	16.4	4.8	17.7	21.7	19.3	20.2	379	36.6	19.4	16.3	1.2	26.5
	軽乗用系・10万人未満	624	13.9	4.2	17.7	14.2	22.3	27.8	635	34.3	22.3	11.0	0.8	31.6
軽商用系全体	926	9.6	4.4	7.0	9.5	28.2	41.3	936	24.5	6.2	34.2	18.6	16.4	
軽キャブバン	417	11.3	6.3	9.8	9.7	25.8	37.2	422	28.7	6.2	41.0	6.3	17.9	
軽トラック	509	8.6	3.3	5.3	9.4	29.7	43.8	514	21.9	6.3	29.9	26.4	15.5	
人口密度	軽商用系・大都市	189	13.9	9.4	7.7	7.1	19.6	42.2	193	27.8	3.4	56.5	5.5	6.8
	軽商用系・地方大都市	142	13.4	2.9	9.6	13.0	30.8	30.4	144	30.2	5.7	48.7	8.4	7.0
	軽商用系・地方中都市	296	9.0	5.0	5.4	10.5	29.6	40.4	300	21.1	6.4	35.5	18.6	18.4
	軽商用系・地方小都市・郡部	299	8.6	3.5	7.5	8.4	27.9	44.1	299	25.3	6.7	26.5	22.9	18.6
	軽キャブバン・大都市	115	18.8	9.2	6.8	8.7	19.1	37.4	116	28.7	2.6	57.5	5.2	6.0
	軽キャブバン・地方大都市	66	15.8	1.4	9.8	16.5	27.0	29.5	68	34.5	6.6	51.8	4.2	3.0
	軽キャブバン・地方中都市	133	10.9	5.8	8.6	8.6	28.2	38.0	135	28.1	8.0	41.2	3.2	19.5
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	103	7.3	7.4	12.0	8.5	25.5	39.3	103	27.0	5.5	31.0	10.4	26.1
	軽トラック・大都市	74	4.5	9.8	9.4	4.1	20.7	51.5	77	26.2	5.0	54.5	6.1	8.2
	軽トラック・地方大都市	76	10.7	4.6	9.3	9.0	35.1	31.3	76	25.1	4.8	45.1	13.3	11.7
軽トラック・地方中都市	163	7.7	4.5	3.4	11.8	30.6	42.0	165	16.5	5.3	31.9	28.7	17.6	
軽トラック・地方小都市・郡部	196	9.2	1.8	5.5	8.3	29.0	46.2	196	24.6	7.2	24.5	28.5	15.2	

	世帯年収													
	ベース	200万円未満	200～299万円	300～399万円	400～499万円	500～599万円	600～699万円	700～799万円	800～899万円	900～999万円	1,000～1,199万円	1,200～1,499万円	1,500万円以上	
軽乗用系全体	1752	10.1	11.8	16.1	14.8	13.1	10.2	7.7	5.5	3.1	3.9	1.8	1.8	
人口密度	軽乗用系・大都市	250	8.1	7.2	13.5	12.8	16.5	10.1	10.5	8.1	3.3	6.2	1.2	2.3
	軽乗用系・地方大都市	254	5.8	10.6	17.6	9.8	13.8	12.6	10.4	5.5	4.1	5.9	2.1	1.9
	軽乗用系・地方中都市	496	8.9	9.6	15.8	16.5	15.1	11.1	6.2	5.7	2.7	4.1	2.1	2.1
	軽乗用系・地方小都市・郡部	435	12.3	15.7	15.9	15.9	9.8	8.7	8.3	5.0	3.3	2.4	1.6	1.1
	軽乗用車・大都市	234	8.5	7.6	13.4	13.1	15.3	10.4	10.9	8.5	2.8	5.7	1.3	2.5
	軽乗用車・地方大都市	234	5.2	9.5	17.7	9.6	14.7	13.1	10.6	4.9	4.4	6.4	1.8	2.1
	軽乗用車・地方中都市	477	8.8	9.8	15.8	16.2	15.4	11.3	6.1	5.7	2.3	4.2	2.2	2.2
	軽乗用車・地方小都市・郡部	409	12.4	14.7	16.5	16.2	8.9	8.8	8.4	5.2	3.5	2.6	1.7	1.1
	軽ボンバン・大都市	54	13.4	13.6	15.1	7.8	15.3	21.2	1.2	5.0	0.8	5.8	-	0.7
軽ボンバン・地方大都市	48	16.9	17.3	20.6	6.8	14.5	8.2	1.8	5.9	-	5.0	-	3.0	
軽ボンバン・地方中都市	112	25.1	12.8	21.4	10.7	11.9	2.6	1.5	2.7	3.7	1.5	3.5	2.5	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	103	19.7	16.1	19.1	13.1	11.6	5.9	5.7	2.6	-	4.0	1.0	1.3	
人口規模	軽乗用系・大都市	250	8.1	7.2	13.5	12.8	16.5	10.1	10.5	8.1	3.3	6.2	1.2	2.3
	軽乗用系・30～100万人未満	319	9.1	12.1	17.1	16.0	13.2	7.8	7.5	3.4	4.2	4.2	2.1	3.3
	軽乗用系・10～30万人未満	337	12.4	11.9	17.2	13.2	13.4	12.9	7.3	6.9	1.1	2.7	0.4	0.7
	軽乗用系・10万人未満	529	8.3	12.2	15.0	16.1	12.3	10.0	8.0	5.4	4.0	4.2	2.8	1.5
軽商用系全体	685	13.6	13.8	19.7	13.0	10.4	6.0	5.6	4.9	3.7	4.0	2.6	2.7	
軽キャブバン	301	14.8	14.2	19.7	11.9	10.8	8.2	2.7	3.4	3.8	4.6	2.1	4.0	
軽トラック	384	12.9	13.5	19.7	13.7	10.1	4.7	7.4	5.8	3.7	3.6	2.9	1.9	
人口密度	軽商用系・大都市	124	9.9	15.4	18.1	12.6	15.1	11.0	2.2	5.6	1.7	3.1	0.8	4.4
	軽商用系・地方大都市	99	10.4	11.9	13.1	7.1	15.3	14.0	5.0	3.9	3.9	8.4	0.0	7.1
	軽商用系・地方中都市	223	12.3	11.1	24.4	13.4	8.1	5.3	7.6	5.5	4.2	3.2	3.0	1.9
	軽商用系・地方小都市・郡部	239	15.6	15.7	18.1	14.0	10.3	4.3	4.9	4.6	3.6	3.7	3.0	2.2
	軽キャブバン・大都市	74	11.0	17.5	16.1	8.5	14.7	13.6	2.0	6.2	2.6	4.3	1.2	2.2
	軽キャブバン・地方大都市	50	8.6	8.2	17.9	7.2	10.1	16.0	4.8	2.1	6.7	10.6	0.0	7.9
	軽キャブバン・地方中都市	99	13.7	10.4	22.2	14.9	14.7	5.6	4.2	2.7	2.9	2.5	4.3	1.9
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	78	19.1	18.9	19.3	11.9	6.5	5.9	0.8	3.7	3.7	4.2	1.2	4.7
	軽トラック・大都市	50	7.9	11.8	21.7	19.9	15.9	6.4	2.7	4.5	0.0	0.9	0.0	8.3
軽トラック・地方大都市	49	12.9	17.0	6.4	7.0	22.5	11.4	5.2	6.5	0.0	5.4	0.0	5.9	
軽トラック・地方中都市	124	11.4	11.6	25.8	12.4	4.0	5.1	9.7	7.3	5.0	3.7	2.2	1.9	
軽トラック・地方小都市・郡部	161	14.1	14.4	17.6	14.8	11.9	3.6	6.6	4.9	3.6	3.6	3.8	1.1	

	併有車タイプ				保有車エンジンタイプ					保有車駆動方式			
	ベース	し併有車な	台軽以上のみ2	車軽+乗用	ベース	ジ標準エンジン	ンタージンボエ	リハツイドブ	車電気自動	ベース	車2輪駆動	車4輪駆動	
軽乗用系全体	2070	24.2	12.6	63.2	2110	85.1	14.3	0.6	-	2073	80.4	19.6	
人口密度	軽乗用系・大都市	304	41.5	8.6	49.9	310	79.9	19.9	0.2	-	308	78.6	21.4
	軽乗用系・地方大都市	280	31.8	10.8	57.4	284	79.8	19.4	0.8	-	280	92.0	8.0
	軽乗用系・地方中都市	588	20.4	10.4	69.2	594	86.0	13.4	0.6	-	578	85.8	14.2
	軽乗用系・地方小都市・郡部	503	21.2	16.5	62.3	516	85.8	13.5	0.7	-	510	70.1	29.9
	軽乗用車・大都市	282	40.9	9.1	50.0	288	81.4	18.4	0.2	-	286	79.6	20.4
	軽乗用車・地方大都市	258	31.2	10.4	58.4	262	83.5	15.7	0.9	-	258	92.2	7.8
	軽乗用車・地方中都市	565	20.4	10.0	69.5	571	86.5	12.9	0.6	-	557	86.2	13.8
	軽乗用車・地方小都市・郡部	472	21.1	16.3	62.7	486	87.4	11.9	0.7	-	479	72.3	27.7
	軽ボンバン・大都市	71	47.6	10.5	41.9	72	90.3	9.7	-	-	70	81.4	18.6
軽ボンバン・地方大都市	60	27.9	22.5	49.6	61	90.1	9.9	-	-	61	82.3	17.7	
軽ボンバン・地方中都市	144	32.6	11.3	56.1	146	97.3	2.4	0.3	-	143	89.7	10.3	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	120	26.8	15.5	57.6	127	93.9	6.1	-	-	123	73.9	26.1	
人口規模	軽乗用系・大都市	304	41.5	8.6	49.9	310	79.9	19.9	0.2	-	308	78.6	21.4
	軽乗用系・30～100万人未満	380	26.5	9.6	63.9	384	81.4	17.6	1.1	-	373	90.5	9.5
	軽乗用系・10～30万人未満	374	24.9	13.4	61.7	379	86.2	13.8	-	-	371	80.8	19.2
	軽乗用系・10万人未満	617	18.6	14.2	67.2	631	86.1	13.0	0.8	-	624	75.3	24.7

	保有台数				Q5 保有車使い方				
	ベース	1台	2台	3台	ベース	と1人の 使つて いる 専用車	複数の 運転者 で使い 分	運転 者は 1人で 、家族	
軽乗用系全体	2115	23.8	45.9	30.3	2112	45.6	30.1	24.2	
人口 密度	軽乗用系・大都市	310	40.8	45.0	14.3	309	34.5	40.2	25.2
	軽乗用系・地方大都市	284	31.3	42.6	26.0	284	34.8	41.5	23.7
	軽乗用系・地方中都市	595	20.1	50.9	29.0	595	45.9	29.3	24.8
	軽乗用系・地方小都市・郡部	520	20.7	43.3	36.0	518	48.8	25.8	25.3
	軽乗用車・大都市	288	40.1	46.0	13.9	287	34.7	40.0	25.2
	軽乗用車・地方大都市	262	30.7	42.8	26.5	262	36.8	41.2	22.0
	軽乗用車・地方中都市	572	20.1	51.3	28.5	572	46.5	29.3	24.3
	軽乗用車・地方小都市・郡部	489	20.6	42.9	36.5	487	48.7	26.6	24.7
	軽ボンバン・大都市	72	47.1	35.2	17.6	72	56.6	27.0	16.3
	軽ボンバン・地方大都市	61	27.3	38.9	33.8	61	59.6	28.7	11.6
軽ボンバン・地方中都市	146	32.3	32.9	34.8	146	70.6	18.8	10.6	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	25.2	24.6	50.2	127	70.7	19.6	9.6	
人口 規模	軽乗用系・大都市	310	40.8	45.0	14.3	309	34.5	40.2	25.2
	軽乗用系・30～100万人未満	385	26.0	50.7	23.3	385	37.1	37.5	25.4
	軽乗用系・10～30万人未満	379	24.6	43.4	32.0	379	47.6	29.2	23.2
	軽乗用系・10万人未満	635	18.2	46.9	34.9	633	48.3	26.1	25.6
軽商用系全体	938	14.7	31.3	54.0	756	47.3	26.5	26.3	
軽キャブバン	423	23.8	29.5	46.7	301	48.5	28.6	22.9	
軽トラック	515	9.0	32.4	58.6	455	46.6	25.3	28.0	
人口 密度	軽商用系・大都市	193	29.0	31.3	39.7	134	22.8	40.3	36.8
	軽商用系・地方大都市	144	20.4	32.7	46.8	117	34.9	33.3	31.8
	軽商用系・地方中都市	300	15.4	31.4	53.2	249	46.0	28.4	25.6
	軽商用系・地方小都市・郡部	301	10.7	30.9	58.4	256	53.7	22.0	24.3
	軽キャブバン・大都市	116	38.5	25.1	36.4	67	28.9	43.5	27.6
	軽キャブバン・地方大都市	68	29.6	32.0	38.4	50	37.7	26.3	36.0
	軽キャブバン・地方中都市	135	24.7	31.5	43.7	102	50.9	26.5	22.6
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	104	15.5	28.3	56.1	82	54.5	27.5	17.9
	軽トラック・大都市	77	11.1	43.0	45.8	67	15.4	36.4	48.2
	軽トラック・地方大都市	76	9.8	33.6	56.6	67	32.4	39.6	28.0
軽トラック・地方中都市	165	9.4	31.3	59.4	147	43.4	29.4	27.2	
軽トラック・地方小都市・郡部	197	8.5	32.1	59.4	174	53.4	19.7	26.9	

	購入形態					
	ベース	新規・再購	増車	軽自動車の代り	普通車から小型	
軽乗用系全体	411	5.8	8.9	57.2	28.2	
人口密度	軽乗用系・大都市	87	8.2	15.7	46.1	29.9
	軽乗用系・地方大都市	62	13.0	15.2	34.4	37.4
	軽乗用系・地方中都市	134	2.2	10.3	58.2	29.2
	軽乗用系・地方小都市・郡部	105	6.8	2.7	66.8	23.7
	軽乗用車・大都市	80	9.0	16.4	44.0	30.6
	軽乗用車・地方大都市	59	13.6	15.9	34.7	35.7
	軽乗用車・地方中都市	130	2.3	10.6	58.4	28.7
	軽乗用車・地方小都市・郡部	101	7.0	2.8	65.9	24.4
	軽ボンバン・大都市	3	11.5	-	88.5	-
	軽ボンバン・地方大都市	4	38.0	27.5	34.5	-
軽ボンバン・地方中都市	11	-	4.5	80.9	14.6	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	5	25.4	10.1	64.5	-	
人口規模	軽乗用系・大都市	87	8.2	15.7	46.1	29.9
	軽乗用系・30～100万人未満	98	4.1	10.0	49.3	36.6
	軽乗用系・10～30万人未満	64	9.3	6.8	59.0	24.9
	軽乗用系・10万人未満	139	4.3	7.6	63.0	25.1

	保有車購入重視点													
	ベース	スタイル・外観	車体色	内装デザイン	機構・メカニズム	加速性能	安定感	コーナリング時の安定感	高速走行時の安定感	悪路、雪道の走破性	ブレーキの効きの良さ	走行時の静粛性	と走る楽しさがあること	走りにパワーがあること
軽乗用系全体	410	57.7	44.4	34.4	9.2	6.6	3.5	1.4	3.9	4.5	6.3	5.4	9.0	
人口密度	軽乗用系・大都市	88	49.7	40.4	24.5	10.1	9.5	-	1.7	0.1	9.2	4.7	4.6	13.4
	軽乗用系・地方大都市	61	57.5	45.2	36.2	11.5	8.7	9.7	1.3	2.1	3.0	9.8	7.5	11.4
	軽乗用系・地方中都市	134	57.7	41.0	34.4	10.1	7.3	3.0	2.1	3.5	3.1	5.6	6.4	9.5
	軽乗用系・地方小都市・郡部	104	61.1	50.5	37.6	7.1	3.9	2.8	0.2	5.9	5.4	6.7	3.7	6.1
	軽乗用車・大都市	81	50.6	41.7	24.4	11.1	10.3	-	1.8	0.1	10.0	5.2	5.0	14.6
	軽乗用車・地方大都市	58	59.3	44.9	38.0	12.0	9.1	10.1	1.4	2.2	3.2	10.3	7.9	12.0
	軽乗用車・地方中都市	130	58.7	41.6	35.3	9.0	7.5	3.1	2.2	3.6	3.2	5.7	6.5	9.7
	軽乗用車・地方小都市・郡部	100	60.1	49.9	38.6	7.3	4.0	2.8	0.2	5.5	3.5	6.8	3.8	6.2
	軽ボンバン・大都市	3	17.8	-	-	17.8	17.8	17.8	17.8	-	-	-	17.8	17.8
	軽ボンバン・地方大都市	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
軽ボンバン・地方中都市	11	29.9	43.6	18.6	6.9	6.9	13.8	-	6.9	6.9	6.9	-	6.9	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	5	88.8	-	25.4	-	14.5	-	-	48.9	-	-	-	24.6	
人口規模	軽乗用系・大都市	88	49.7	40.4	24.5	10.1	9.5	-	1.7	0.1	9.2	4.7	4.6	13.4
	軽乗用系・30～100万人未満	98	58.9	36.5	36.5	4.1	7.5	7.1	2.4	4.0	1.6	8.3	6.7	17.0
	軽乗用系・10～30万人未満	63	61.8	54.7	32.8	9.3	8.2	4.1	-	0.7	8.1	6.6	4.9	6.1
	軽乗用系・10万人未満	138	57.6	45.6	36.9	12.0	4.5	1.8	1.3	6.0	3.3	5.5	5.1	4.7

	保有車購入重視点													
	ベース	長距離運転がしやすいこと	小回りがきやすいこと	狭い道が通りやすいこと	駐車しやすいこと	乗り心地が良いこと	室内全体が広いこと	乗り降りがしやすいこと	ムシの大きさ	荷室（トランク）の大きさ	シートアレンジが便利、使いやすいこと	小物入れが豊富、使いやすいこと	装備品が豊富、使いやすいこと	燃費
軽乗用系全体	410	2.4	43.6	26.8	32.0	25.1	43.2	26.9	9.1	7.6	6.2	1.6	46.0	
人口密度	軽乗用系・大都市	88	4.6	45.7	32.8	37.4	21.1	48.1	20.8	14.3	5.4	6.0	3.7	41.5
	軽乗用系・地方大都市	61	3.6	47.2	44.8	47.9	32.1	47.5	27.7	11.6	7.8	2.8	4.9	46.7
	軽乗用系・地方中都市	134	3.3	42.2	24.0	22.1	25.0	40.1	22.5	6.9	9.0	7.5	0.8	45.3
	軽乗用系・地方小都市・郡部	104	-	43.1	22.1	38.0	24.9	45.1	35.1	9.6	6.7	5.9	0.9	48.1
	軽乗用車・大都市	81	5.0	42.4	31.3	36.3	21.2	49.4	22.7	11.1	5.9	6.6	4.0	44.8
	軽乗用車・地方大都市	58	3.8	49.5	47.0	46.3	31.1	45.9	26.5	8.3	8.2	2.9	5.1	46.4
	軽乗用車・地方中都市	130	3.3	41.4	23.7	22.7	25.7	39.2	22.2	5.8	9.3	7.1	0.8	46.1
	軽乗用車・地方小都市・郡部	100	-	44.2	20.1	36.5	23.5	44.3	34.0	7.9	6.8	6.1	0.9	49.3
	軽ボンバン・大都市	3	-	11.5	-	82.2	-	-	11.5	-	-	-	-	-
	軽ボンバン・地方大都市	4	-	52.3	17.8	45.3	-	52.3	17.8	17.8	-	-	-	17.8
人口規模	軽乗用系・大都市	88	4.6	45.7	32.8	37.4	21.1	48.1	20.8	14.3	5.4	6.0	3.7	41.5
	軽乗用系・30～100万人未満	98	2.1	43.0	27.7	29.6	28.6	44.2	30.1	7.7	10.7	5.0	0.8	37.7
	軽乗用系・10～30万人未満	63	3.6	50.3	34.9	43.5	33.8	63.2	35.8	11.8	8.8	10.6	5.0	50.9
	軽乗用系・10万人未満	138	1.4	40.0	21.0	26.9	20.7	32.9	23.0	7.6	6.0	5.0	-	49.6

	保有車購入重視点						
	ベース	車両価格	衝突安全性の高さ	環境問題への配慮	最新の技術の搭載	その他	
軽乗用系全体	410	31.6	7.7	5.6	7.1	2.3	
人口密度	軽乗用系・大都市	88	36.9	6.0	7.2	10.6	2.4
	軽乗用系・地方大都市	61	30.9	17.8	13.3	4.3	0.7
	軽乗用系・地方中都市	134	27.7	9.5	5.6	7.7	3.7
	軽乗用系・地方小都市・郡部	104	34.6	2.5	2.2	6.4	1.2
	軽乗用車・大都市	81	37.3	6.6	7.9	11.6	2.7
	軽乗用車・地方大都市	58	29.9	18.7	14.0	4.5	0.7
	軽乗用車・地方中都市	130	28.4	9.7	5.7	7.9	3.4
	軽乗用車・地方小都市・郡部	100	35.0	2.6	2.3	6.6	1.2
	軽ボンバン・大都市	3	70.7	11.5	-	-	-
	軽ボンバン・地方大都市	4	65.5	-	-	-	-
人口規模	軽乗用系・大都市	88	36.9	6.0	7.2	10.6	2.4
	軽乗用系・30～100万人未満	98	27.9	8.7	7.5	6.6	4.6
	軽乗用系・10～30万人未満	63	27.4	11.7	5.2	5.6	-
	軽乗用系・10万人未満	138	33.9	5.8	4.1	7.4	2.2

	保有車価格															
	ベ ー ス	40万 円以 下	～50 万円	～60 万円	～70 万円	～80 万円	～90 万円	～100 万円	～110 万円	～120 万円	～130 万円	～140 万円	～150 万円	～160 万円	161 万円 以上	
軽乗用系全体	409	0.5	0.1	0.1	0.7	0.9	3.8	8.4	6.5	15.3	12.9	11.5	14.9	8.9	15.5	
人口 密度	軽乗用系・大都市	86	-	1.0	-	1.1	0.9	8.1	10.6	6.6	13.5	11.9	5.9	16.1	10.9	13.4
	軽乗用系・地方大都市	62	-	-	-	-	2.4	4.5	7.5	5.4	20.3	12.8	11.7	10.0	9.9	15.4
	軽乗用系・地方中都市	134	0.9	-	-	1.0	0.4	4.1	7.6	7.4	11.5	12.5	15.7	16.7	6.7	15.6
	軽乗用系・地方小都市・郡部	104	0.2	-	-	-	-	1.7	8.3	5.9	19.6	14.3	7.8	14.4	11.3	16.4
	軽乗用車・大都市	79	-	1.0	-	1.2	1.0	8.8	10.3	4.5	14.8	11.1	6.1	17.6	11.9	11.5
	軽乗用車・地方大都市	59	-	-	-	-	2.6	4.8	7.9	5.7	18.8	13.4	12.3	10.5	9.0	15.1
	軽乗用車・地方中都市	130	1.0	-	-	1.0	0.4	4.2	7.8	7.6	11.8	12.4	16.2	16.4	6.9	14.5
	軽乗用車・地方小都市・郡部	100	0.2	-	-	-	-	1.8	8.5	6.0	20.1	14.1	8.0	14.8	11.6	14.9
	軽ボンバン・大都市	3	-	-	-	-	-	-	82.2	-	-	17.8	-	-	-	-
	軽ボンバン・地方大都市	4	-	-	27.5	17.8	-	-	54.7	-	-	-	-	-	-	-
人口 規模	軽ボンバン・地方中都市	11	-	-	-	27.6	49.0	6.9	16.5	-	-	-	-	-	-	
	軽ボンバン・地方小都市・郡部	5	-	-	-	1.1	-	-	25.4	-	-	-	10.1	14.5	-	48.9
	軽乗用系・大都市	86	-	1.0	-	1.1	0.9	8.1	10.6	6.6	13.5	11.9	5.9	16.1	10.9	13.4
	軽乗用系・30～100万人未満	98	1.6	-	-	-	0.7	5.0	5.0	5.0	11.3	12.5	18.0	16.4	9.7	14.9
	軽乗用系・10～30万人未満	64	-	-	-	2.0	-	2.6	7.5	11.3	16.3	8.9	10.8	11.2	6.2	23.2
	軽乗用系・10万人未満	138	0.2	-	-	-	0.7	2.6	9.7	5.3	17.9	15.6	9.6	15.9	9.6	13.0

	保有車使用頻度							
	ベ ー ス	毎 日 と ん ど	5 日 に 4 回	3 日 に 2 回	1 日 に 1 回	3 日 に 2 回	1 日 に 1 回	
軽乗用系全体	2114	71.8	13.2	10.1	3.8	0.9	0.2	
人口 密度	軽乗用系・大都市	309	56.4	13.7	17.8	9.4	2.6	0.1
	軽乗用系・地方大都市	284	67.4	13.7	14.3	2.8	1.8	-
	軽乗用系・地方中都市	595	74.8	11.8	7.8	5.1	0.3	0.2
	軽乗用系・地方小都市・郡部	520	74.2	14.0	9.6	1.3	0.7	0.3
	軽乗用車・大都市	287	56.1	13.3	18.0	9.8	2.7	0.1
	軽乗用車・地方大都市	262	68.4	13.2	13.4	3.0	1.9	-
	軽乗用車・地方中都市	572	74.7	12.0	7.8	4.9	0.3	0.2
	軽乗用車・地方小都市・郡部	489	73.9	14.4	9.4	1.4	0.7	0.3
	軽ボンバン・大都市	72	47.3	20.7	16.4	14.0	-	1.5
	軽ボンバン・地方大都市	61	48.0	25.7	15.3	4.3	6.7	-
人口 規模	軽ボンバン・地方中都市	146	63.8	20.3	10.8	2.5	2.6	-
	軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	77.4	10.8	3.8	3.3	4.6	0.2
	軽乗用系・大都市	309	56.4	13.7	17.8	9.4	2.6	0.1
	軽乗用系・30～100万人未満	385	70.1	11.7	12.0	5.6	0.2	0.5
	軽乗用系・10～30万人未満	379	74.5	11.9	10.5	2.2	0.9	-
	軽乗用系・10万人未満	635	74.6	14.2	7.4	2.8	0.7	0.2
	軽商用系全体	938	70.9	13.3	9.8	3.1	2.1	0.8
	軽キャブバン	423	74.2	12.6	8.3	2.7	1.7	0.6
	軽トラック	515	68.8	13.8	10.7	3.4	2.4	0.9
	人口 密度	軽商用系・大都市	193	64.9	18.3	9.6	4.6	2.7
軽商用系・地方大都市		144	71.8	12.8	7.8	3.6	1.2	2.8
軽商用系・地方中都市		300	66.6	15.3	8.7	4.9	3.8	0.6
軽商用系・地方小都市・郡部		301	74.8	11.2	11.0	1.4	1.0	0.6
軽キャブバン・大都市		116	68.1	16.3	8.2	6.2	1.3	0.0
軽キャブバン・地方大都市		68	73.7	12.0	7.8	1.7	0.6	4.2
軽キャブバン・地方中都市		135	68.8	16.2	6.9	4.2	4.0	0.0
軽キャブバン・地方小都市・郡部		104	81.5	8.2	9.8	0.5	0.0	0.0
軽トラック・大都市		77	58.7	22.0	12.2	1.8	5.3	0.0
軽トラック・地方大都市		76	69.6	13.7	7.9	5.7	1.9	1.2
軽トラック・地方中都市	165	65.2	14.7	9.9	5.4	3.7	1.1	
軽トラック・地方小都市・郡部	197	71.8	12.5	11.5	1.9	1.4	0.9	

	保有車使用用途							
	ベース	商 仕 事 ・	通 通 勤 ・	買 物	送 迎	レ ジ 味 ヤ ー	そ の 他	
軽乗用系全体	2115	31.1	40.7	78.8	33.5	39.1	2.9	
人口 密度	軽乗用系・大都市	310	25.2	37.8	78.5	37.2	46.9	2.1
	軽乗用系・地方大都市	284	27.6	38.2	84.8	36.4	45.9	2.3
	軽乗用系・地方中都市	595	27.8	43.5	78.9	35.6	38.4	3.0
	軽乗用系・地方小都市・郡部	520	36.1	40.7	79.1	31.8	38.0	3.1
	軽乗用車・大都市	288	23.0	37.5	79.4	37.2	46.9	2.2
	軽乗用車・地方大都市	262	26.7	39.3	84.4	36.2	45.8	1.8
	軽乗用車・地方中都市	572	27.5	43.3	79.3	36.2	38.1	3.0
	軽乗用車・地方小都市・郡部	489	35.4	41.1	79.6	32.4	37.8	3.2
	軽ボンバン・大都市	72	49.2	31.1	48.2	15.4	22.7	0.9
軽ボンバン・地方大都市	61	36.3	33.6	60.6	19.5	26.1	7.7	
軽ボンバン・地方中都市	146	41.4	25.3	66.4	15.8	20.4	5.1	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	127	43.8	26.7	53.5	12.5	24.4	3.4	
人口 規模	軽乗用系・大都市	310	25.2	37.8	78.5	37.2	46.9	2.1
	軽乗用系・30～100 万人未満	385	28.2	35.1	82.7	36.9	42.2	1.9
	軽乗用系・10～30 万人未満	379	33.1	43.8	79.5	36.1	41.7	3.6
	軽乗用系・10 万人未満	635	31.1	43.5	78.6	31.6	36.3	3.0

	保有車走行距離												
	ベース	200 km 以下	～ 400 km	～ 600 km	～ 800 km	～ 1,000 km	～ 1,200 km	～ 1,400 km	～ 1,600 km	～ 1,800 km	～ 2,000 km	～ 2,500 km	2,500 km 超
軽乗用系全体	2097	38.5	23.0	12.8	9.0	9.2	2.8	0.8	1.0	0.6	0.9	0.5	1.0
人口 密度	軽乗用系・大都市	305	43.8	26.3	10.2	5.2	7.9	1.1	1.4	0.6	0.5	0.9	1.1
	軽乗用系・地方大都市	282	38.3	25.1	15.8	8.8	7.8	2.0	-	0.8	-	0.5	0.3
	軽乗用系・地方中都市	593	37.2	23.7	11.6	9.6	10.2	2.4	0.6	1.5	0.9	1.0	0.4
	軽乗用系・地方小都市・郡部	513	37.8	21.1	13.8	9.5	9.0	4.0	1.2	0.8	0.5	0.9	0.5
	軽乗用車・大都市	283	44.4	26.0	10.2	4.8	8.0	1.0	1.2	0.6	0.6	0.9	1.1
	軽乗用車・地方大都市	260	37.3	26.4	15.4	8.2	8.5	1.9	-	0.9	-	0.6	0.3
	軽乗用車・地方中都市	571	37.2	23.7	11.7	9.7	10.1	2.5	0.7	1.2	0.9	1.0	0.4
	軽乗用車・地方小都市・郡部	482	37.8	21.3	13.2	9.7	9.2	3.7	1.2	0.8	0.5	1.0	0.6
	軽ボンバン・大都市	72	55.9	17.5	11.9	1.8	6.1	-	2.4	1.1	1.5	-	-
軽ボンバン・地方大都市	61	31.8	34.3	10.6	7.4	13.2	2.7	-	-	-	-	-	
軽ボンバン・地方中都市	145	43.2	22.8	12.9	9.2	7.2	1.4	-	1.4	0.7	-	0.2	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	126	53.2	15.4	12.0	4.8	8.6	0.2	1.7	-	-	1.2	1.5	
人口 規模	軽乗用系・大都市	305	43.8	26.3	10.2	5.2	7.9	1.1	1.4	0.6	0.5	0.9	1.1
	軽乗用系・30～100 万人未満	383	41.4	24.1	10.5	7.1	10.5	2.1	0.3	1.1	0.3	1.1	0.5
	軽乗用系・10～30 万人未満	377	38.3	25.5	13.5	7.9	7.0	2.8	0.7	1.7	1.0	0.1	0.6
	軽乗用系・10 万人未満	628	35.1	20.6	14.1	11.6	10.3	3.6	1.1	0.7	0.5	1.3	0.3
軽商用系全体	935	40.9	18.5	13.1	6.9	9.3	3.3	1.0	2.1	0.5	1.9	1.0	
軽キャブバン	422	31.6	20.8	12.1	8.9	11.7	4.6	1.6	1.8	0.7	1.9	2.5	
軽トラック	513	46.8	17.1	13.7	5.7	7.8	2.6	0.6	2.4	0.3	1.9	0.1	
人口 密度	軽商用系・大都市	193	32.4	20.3	8.7	8.7	12.8	7.4	1.8	1.0	2.4	1.8	1.7
	軽商用系・地方大都市	144	39.2	16.4	9.9	8.5	13.8	1.4	1.5	2.9	0.8	2.5	0.9
	軽商用系・地方中都市	299	46.6	17.3	11.1	7.7	6.9	2.7	1.1	2.8	0.2	1.4	1.1
	軽商用系・地方小都市・郡部	299	38.5	19.6	15.9	5.7	9.5	3.6	0.6	1.7	0.3	2.1	0.9
	軽キャブバン・大都市	116	24.1	25.6	6.8	10.6	12.6	9.6	2.1	1.5	2.0	2.8	1.8
	軽キャブバン・地方大都市	68	34.8	8.7	13.3	10.6	17.1	2.6	0.0	3.5	1.5	3.6	1.4
	軽キャブバン・地方中都市	134	33.3	21.0	14.8	10.6	7.9	1.9	2.0	1.6	0.6	1.2	2.7
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	104	31.5	23.3	10.9	6.0	12.8	6.0	1.7	1.5	0.0	1.7	2.8
	軽トラック・大都市	77	47.8	10.4	12.3	5.2	13.0	3.3	1.4	0.0	3.3	0.0	1.5
	軽トラック・地方大都市	76	44.4	25.2	6.0	6.0	10.0	0.0	3.3	2.2	0.0	1.1	0.4
	軽トラック・地方中都市	165	55.3	14.9	8.7	5.8	6.2	3.2	0.5	3.6	0.0	1.5	0.0
軽トラック・地方小都市・郡部	195	41.6	17.9	18.1	5.6	8.0	2.5	0.1	1.8	0.4	2.3	0.0	

	自動車の役割					軽自動車困窮度						
	ベース	生活必需品に近いもの	生活を豊かにするために	趣味用品のようなもの	生活に潤いを与えるもの	便利となく程度の方が	ベース	非常に困る	それほどでもないが困	どちらともいえない	あまり困らない	まったく困らない
軽乗用系全体	2102	71.9	21.4	1.6	5.1	2113	58.2	28.6	7.5	4.7	1.0	
人口密度	軽乗用系・大都市	307	38.3	42.0	5.7	13.9	310	50.1	33.9	9.9	5.5	0.6
	軽乗用系・地方大都市	283	58.8	32.1	1.5	7.5	284	55.7	31.1	8.8	3.2	1.1
	軽乗用系・地方中都市	592	74.8	20.2	1.3	3.7	595	57.5	30.2	7.3	4.5	0.5
	軽乗用系・地方小都市・郡部	517	80.6	14.8	1.1	3.4	519	61.8	24.7	6.6	5.3	1.7
	軽乗用車・大都市	286	37.6	42.6	6.1	13.8	288	48.7	35.0	10.4	5.5	0.4
	軽乗用車・地方大都市	261	57.0	33.2	1.6	8.2	262	54.7	31.7	9.5	2.9	1.2
	軽乗用車・地方中都市	569	74.8	20.3	1.4	3.5	572	57.7	30.4	6.9	4.5	0.6
	軽乗用車・地方小都市・郡部	486	81.2	14.1	1.2	3.5	488	61.9	25.1	6.2	5.3	1.4
	軽ボンバン・大都市	72	47.9	28.6	6.1	17.5	71	50.4	34.2	10.4	4.2	0.9
	軽ボンバン・地方大都市	60	60.5	21.6	3.2	14.7	61	64.5	20.7	4.9	5.5	4.4
人口規模	軽乗用系・大都市	307	38.3	42.0	5.7	13.9	310	50.1	33.9	9.9	5.5	0.6
	軽乗用系・30～100万人未満	384	61.9	31.7	1.8	4.6	384	58.0	28.8	6.9	5.4	0.9
	軽乗用系・10～30万人未満	375	76.5	19.0	1.1	3.4	379	55.4	31.7	8.2	3.6	1.1
	軽乗用系・10万人未満	633	80.3	14.3	1.1	4.3	635	61.6	25.6	6.8	4.9	1.1

	今後も「軽」を積極的に選びたい						
	ベース	そう思う	うやうやそう思	いどやえな	いぢちら	あま	いそ
軽乗用系全体	2094	37.9	27.6	28.4	3.4	2.7	
人口密度	軽乗用系・大都市	307	37.4	24.4	30.4	4.7	3.1
	軽乗用系・地方大都市	284	33.3	30.2	30.9	2.5	3.1
	軽乗用系・地方中都市	591	37.7	27.4	29.2	3.2	2.6
	軽乗用系・地方小都市・郡部	511	39.8	28.2	26.2	3.4	2.4
	軽乗用車・大都市	286	37.0	25.2	29.8	4.7	3.3
	軽乗用車・地方大都市	262	32.3	30.4	31.5	2.7	3.2
	軽乗用車・地方中都市	569	38.0	27.6	28.4	3.3	2.7
	軽乗用車・地方小都市・郡部	480	40.2	27.4	26.9	2.9	2.5
	軽ボンバン・大都市	72	38.6	22.5	31.3	3.0	4.5
	軽ボンバン・地方大都市	60	44.2	21.7	26.3	2.2	5.7
人口規模	軽乗用系・大都市	307	37.4	24.4	30.4	4.7	3.1
	軽乗用系・30～100万人未満	383	37.2	30.7	27.1	1.8	3.3
	軽乗用系・10～30万人未満	378	37.8	24.3	31.2	4.5	2.2
	軽乗用系・10万人未満	625	38.3	29.2	27.0	3.1	2.5

	車がなくなった場合の困窮度						
	ベース	非常に困る	それがほども	えらいともい	いあまり困らな	まったく困ら	
軽乗用系全体	2111	78.6	15.9	2.1	2.7	0.8	
人口密度	軽乗用系・大都市	310	63.3	25.8	2.7	7.0	1.1
	軽乗用系・地方大都市	284	71.3	22.5	2.7	2.5	1.0
	軽乗用系・地方中都市	595	80.7	14.4	2.2	1.6	1.1
	軽乗用系・地方小都市・郡部	518	82.3	13.1	1.4	3.1	0.2
	軽乗用車・大都市	288	62.7	26.2	2.9	7.1	1.2
	軽乗用車・地方大都市	262	71.2	22.3	2.7	2.7	1.1
	軽乗用車・地方中都市	572	80.3	14.9	2.3	1.6	0.8
	軽乗用車・地方小都市・郡部	487	82.2	13.3	1.2	3.1	0.2
	軽ボンバン・大都市	72	60.0	24.7	11.9	2.6	0.9
	軽ボンバン・地方大都市	60	67.7	19.6	0.6	4.9	7.2
軽ボンバン・地方中都市	146	78.4	15.1	3.8	2.7	-	
軽ボンバン・地方小都市・郡部	126	84.8	12.1	1.1	2.1	-	
人口規模	軽乗用系・大都市	310	63.3	25.8	2.7	7.0	1.1
	軽乗用系・30～100万人未満	385	75.6	17.1	2.2	3.7	1.4
	軽乗用系・10～30万人未満	378	79.9	17.1	2.0	0.6	0.4
	軽乗用系・10万人未満	634	82.2	12.7	1.8	2.7	0.6
軽商用系全体	937	79.8	13.6	2.8	3.4	0.5	
軽キャブバン	422	83.3	9.7	2.9	3.6	0.5	
軽トラック	515	77.5	16.0	2.8	3.3	0.4	
人口密度	軽商用系・大都市	192	81.2	9.8	3.2	4.1	1.7
	軽商用系・地方大都市	144	76.9	9.1	6.2	6.7	1.1
	軽商用系・地方中都市	300	77.5	15.6	2.0	4.4	0.5
	軽商用系・地方小都市・郡部	301	81.8	13.6	2.7	1.8	0.1
	軽キャブバン・大都市	115	81.6	9.6	4.7	4.1	0.0
	軽キャブバン・地方大都市	68	79.3	6.7	6.2	7.1	0.6
	軽キャブバン・地方中都市	135	80.2	12.8	1.3	4.5	1.2
	軽キャブバン・地方小都市・郡部	104	88.4	7.9	2.6	1.1	0.0
	軽トラック・大都市	77	80.4	10.2	0.6	4.1	4.8
	軽トラック・地方大都市	76	74.2	11.9	6.0	6.1	1.7
軽トラック・地方中都市	165	75.7	17.5	2.4	4.4	0.0	
軽トラック・地方小都市・郡部	197	78.9	16.2	2.7	2.1	0.2	

	普通車買換えによる不都合																		
	ベース	持つことができない	経済的な負担が増す	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	大きな車は燃費が悪く、経済性が悪い	大きな車は運転ができない	狭い道がある、行けない場所	で、先での駐車スペースの関係	く、大きな車は置けない	車は保管するスペースが狭	乗車人数が少ないので大きな	荷物はあまり載せない	行動範囲が広くない	され常用できない	車が大い行動範囲が制限	成り立たなくなる	経済面で、今の仕事や商売が	その他（具体的に
軽乗用系全体	2110	31.9	54.5	26.9	31.1	20.9	27.2	13.3	17.0	20.0	11.0	15.4	16.6	4.4	0.2	8.5			
人口密度	軽乗用系・大都市	309	37.6	49.2	26.2	32.1	20.2	23.9	14.1	24.2	21.6	13.6	17.7	16.0	4.7	-	7.2		
	軽乗用系・地方大都市	284	29.1	53.4	25.2	34.9	18.2	30.4	17.2	19.2	22.3	12.5	15.4	19.3	3.1	-	9.2		
	軽乗用系・地方中都市	595	30.4	56.9	28.5	30.2	21.6	26.6	12.1	14.7	20.1	10.2	15.8	16.4	3.1	0.4	8.5		
	軽乗用系・地方小都市・郡部	517	32.3	55.2	26.9	30.6	21.5	27.9	13.2	17.4	18.6	10.4	14.6	15.9	5.4	0.1	8.2		
	軽乗用車・大都市	287	37.9	48.0	26.1	31.3	20.8	24.2	14.2	25.3	22.3	14.1	18.7	15.1	3.8	-	7.0		
	軽乗用車・地方大都市	262	29.9	52.2	24.5	34.3	18.8	29.6	17.0	18.7	22.9	13.4	15.7	19.6	3.4	-	8.5		
	軽乗用車・地方中都市	572	30.4	57.2	28.6	30.4	22.1	26.2	12.2	15.2	20.4	10.5	16.3	16.9	2.9	0.4	8.0		
	軽乗用車・地方小都市・郡部	486	33.1	56.2	27.5	31.1	22.7	28.1	13.4	17.1	19.3	10.9	14.8	16.5	5.3	0.1	7.1		
	軽ボンバン・大都市	72	28.4	34.0	14.4	30.1	8.6	15.3	7.4	17.6	17.8	12.6	13.9	11.2	5.8	-	16.5		
	軽ボンバン・地方大都市	61	49.3	30.4	19.6	37.0	12.4	38.2	32.1	20.2	18.8	20.0	26.6	17.9	9.2	-	12.6		
軽ボンバン・地方中都市	146	38.5	37.6	16.2	27.9	21.9	22.3	11.4	19.1	19.1	9.1	13.7	21.6	13.5	0.2	12.1			
軽ボンバン・地方小都市・郡部	126	43.8	45.4	21.9	30.9	19.3	26.9	11.4	11.8	23.3	15.5	13.1	11.9	10.8	-	9.4			
人口規模	軽乗用系・大都市	309	37.6	49.2	26.2	32.1	20.2	23.9	14.1	24.2	21.6	13.6	17.7	16.0	4.7	-	7.2		
	軽乗用系・30～100万人未満	384	34.3	56.2	28.0	29.3	20.2	25.9	14.2	15.7	22.7	11.7	13.8	18.7	4.0	0.5	9.2		
	軽乗用系・10～30万人未満	379	27.4	58.0	27.6	31.7	22.6	31.6	14.1	18.9	19.5	10.5	17.8	14.6	4.9	0.2	9.1		
	軽乗用系・10万人未満	633	31.4	54.0	27.0	31.5	20.6	26.0	12.2	15.2	18.5	10.2	14.4	16.9	3.5	0.1	7.8		