
軽自動車の使用実態調査報告書

平成20年3月

社団法人 日本自動車工業会

ま え が き

(社)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19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。

今回の調査では、前回(平成17年度)調査まで継続的に実施している軽自動車の使用実態の変化に加え、「平成の大合併」といわれるほど多くの市町村合併がなされたことを念頭に、都市規模別に軽自動車がどのように生活に密着した使われ方をしているか、その実態を明らかにいたしました。

また、今年度は新たに「働く女性や子育て中の女性」、「若年層にとっての軽自動車」など、多彩な切り口での分析を加えております。

調査結果からは、軽自動車の「経済性」や「使いやすさ」といった特長が広く認知され、生活や仕事を支える車として日本の社会の中でその役割を果たしていることが伺えます。

この報告書が、軽自動車への理解をよりいっそう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)マーケティングセンターのスタッフのご尽力に深く感謝申し上げます。

平成20年3月

軽自動車特別委員会
軽自動車企画部会
部会長 彌吉 正文

軽自動車調査分科会
分科会長 須賀 芳実

～ 目 次 ～

調査概要	1
はじめに	4
調査結果の要約	5
＜保有台数の推移＞	9
＜需要台数の推移＞	10
I. 軽自動車使用実態の変化	11
1. 軽乗用系の実態変化	12
(1) 保有車の変化	12
(2) ユーザー層の変化	13
(3) 使用状況の変化	14
(4) 併有状況の変化	15
(5) 購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	16
(6) 軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	17
(7) 新規・増車ユーザーの属性（最近2年間新車購入ユーザー）	19
2. 軽キャブバン・軽キャブワゴンの実態変化	20
(1) 保有車の変化	20
(2) ユーザー層の変化	22
(3) 使用状況の変化	24
(4) 併有状況の変化	26
(5) 購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	27
(6) 軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	28
3. 軽トラックの実態変化	30
(1) 保有車の変化	30
(2) ユーザー層の変化	31
(3) 使用状況の変化	32
(4) 併有状況の変化	33
(5) 購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	34
(6) 軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	35

Ⅱ. 人口規模別にみた軽自動車の社会的役割	37
軽自動車の地域別の普及率	38
1. 生活環境の利便性	39
(1) 都市規模別の軽自動車保有台数と公共交通機関の利便性	39
(2) 公共交通機関の状況	40
(3) - 1 公共施設の状況	42
(3) - 2 公共施設の状況の変化	44
2. 人口規模別にみた軽ユーザーの特性	46
3. 人口規模別にみた軽ユーザーの使用実態	48
4. 人口規模別にみた軽ユーザーの保有状況	49
5. 人口規模別にみた軽購入時の状況	50
6. 地方の日常を支える軽自動車の実態	52
6-1. 通勤通学の実態	52
6-2. 買物の実態	54
7. 軽自動車の必要度	55
交通不便地域の状況（ユーザーインタビュー結果）	58
Ⅲ. 女性の日常生活を支える軽自動車	60
1. 女性軽ユーザーの特性	61
2. 働く既婚女性軽ユーザーの日常生活を支える軽自動車	65
(1) 併有状況と暮らし向き	65
(2) 使用実態	66
(3) 軽自動車購入時の状況	67
(4) 軽自動車に対する評価	68
(5) 軽自動車の必要性	70
3. 子育て中の女性軽ユーザーの日常生活を支える軽自動車	74
(1) ユーザー特性と暮らし向き	74
(2) 使用実態	76
(3) 通勤・買物時に車がない場合の不都合点	77
(4) 軽自動車選択の理由	78
(5) 軽自動車の維持費に対する評価	80
(6) 軽自動車の必要度	81
4. 未婚女性の軽自動車使用実態	83
働く既婚女性の生活を支える軽自動車（ユーザーインタビュー結果）	88

IV. 高齢者の生活を支える軽自動車	90
1. 高齢者ユーザーの特性	91
2. 高齢者ユーザーの使用実態	94
3. 高齢者ユーザーの軽購入時の状況	97
4. 高齢者ユーザーの軽自動車に対する評価	99
5. 軽自動車の必要度	102
6. 高齢者ユーザーの併有状況	104
7. 併有状況からみた高齢者の軽自動車使用実態	105
8. 高齢者の商用車使用実態	109
8-1. 商用車の乗用用途ユーザーの特徴	109
8-2. 高齢者の商用車乗用用途ユーザーの特徴	110
8-3. 高齢者の商用車乗用用途ユーザーの用途	113
高齢者の生活の中での軽自動車（ユーザーインタビュー結果）	114
V. 軽自動車に対する意識	115
1. 軽自動車選択理由（最近2年間新車購入ユーザー）	115
2. 軽自動車に関する意見	116
3. 欲しい軽自動車のイメージ	117
4. 環境性能／安全性／燃費の重視度	118
<付属資料>	
インタビュー調査事例集	119

調査概要

1. 調査目的

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、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を得ることを目的とする。

2. 調査の構成と実施概要

調査は下記の構成で実施した。

定量調査

1) 調査対象

自家用軽四輪自動車を保有する世帯及び事業所

2) 調査地域

全 国

3) 標本抽出

標本抽出は、軽自動車車種タイプ5区分と都市規模4層、計20層を設定。

- ・ 車種区分 : 軽乗用車、軽ボンバン、軽キャブバン、軽キャブワゴン、軽トラック
- ・ 都市規模 : 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

上記の20層ごとに標本抽出するための方法として、次の層化二段抽出法を採用した。

- (1) 地点抽出 : ① 全国の市郡を人口規模に応じて4層に層化
② 軽自動車保有台数に基づき、層別に200地点の市町村を無作為抽出
- (2) 標本抽出 : ① 地点内で無作為抽出された町丁をスタート地点とし、調査員のランダムウォークにより、対象者を抽出

4) 標本数

回収数 : 3,038サンプル (乗用系 : 1,899サンプル、商用系 : 1,139サンプル)

5) 調査方法

訪問留置法

6) 調査期間

抽出 (地点) 平成19年4月

実査 平成19年5月中旬～6月中旬

インタビュー調査

* 生活環境や経済的な背景などから軽自動車が生計必需品であることを、軽自動車が積極的に選択される実態の実証的把握をすることであきらかにし、定量調査結果に実例を付加することを目的とした。

1) 調査対象

乗用系

- ・ 既婚の働く女性ユーザー
- ・ 高齢者ユーザー
- ・ 若年ユーザー

商用系

- ・ 乗用用途の高齢者ユーザー
- ・ 商用用途の農家、小規模事業所

2) 調査地域

全国：今年度の『軽自動車の使用実態調査』実施地点

3) 抽出方法

今年度の『軽自動車の使用実態調査』協力者から、調査結果を元に下記の条件に当てはまるユーザーを抽出した。

- ① 軽自動車が無くなった場合、「非常に困る」あるいは「それほどでもないが困る」乗用系ユーザー
- ② 軽乗用車を「通勤・通学」「買物」「送迎」等の日常の用途で使用
- 商用系 乗用用途ユーザー
- ② 軽乗用車を「通勤・通学」「買物」「送迎」等の日常の用途で使用
- 商用系 商用用途ユーザー
- ② 「仕事・商用」を主用途として使用

4) 標本数

回収数：29サンプル（乗用系：21、商用系：8）

5) 調査方法

訪問面接法（ヒアリング）

6) 調査期間

抽出：平成19年9月

実査：平成19年10～11月

3. 本報告書を見るにあたっての留意点

1) 本報告書では軽自動車を次のように定義している。

- ・ 乗用系：キャブオーバー以外の乗用車とボンバンを「乗用系」としてまとめ、集計・分析した。
- ・ 商用系：キャブバン、キャブワゴン、トラックを「商用系」とした。
- ・ キャブワゴンはキャブバンに含め、集計・分析した。

尚、キャブバン、トラックの用途区分は下記の通りとした。

- ・ キャブバンの商用用途：主用途が仕事・商用で農業以外に使うケース
- ・ 〃 の乗用用途：主用途が通勤、買物、送迎、レジャーのケース
- ・ トラックの農業用途：主用途が仕事・商用で田畑への往復、農機具、農作物の運搬といった農業用途のみに使うケース
- ・ 〃 の農業用途以外：上記以外の用途のトラック

- 2) 本報告書では「純住宅世帯」「産業世帯」「純事業所」を次のように定義している。
- ・純住宅世帯 : 対象者の居所(調査員の訪問先)を住居だけに使用している
 - ・産業世帯 : 対象者の居所(//)を商売・事業と住居に使用している
 - ・純事業所 : 対象者の居所(//)を商売・事業だけに使用している
- 3) 本報告書で「ユーザー」と表記のあるものは「主運転者」のことを示している。
- 4) 集計にあたっては、以下の2段階のウェイト補正を行なっている。

$$\text{補正值1} = \frac{\text{調査地点別車種別母集団}}{\text{調査地点別車種別回収数}}$$

$$\text{補正值2} = \frac{\text{層別車種別母集団}}{\text{調査地点層別車種別母集団計}} \times \text{補正值1}$$

上の「補正值2」を使ってウェイトバックしている。

※ 母集団 : 平成18年3月時点の対象車保有台数
出典 : (社)全国軽自動車協会連合会

- 5) 図表内の「n」欄の数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数を表示してある。
- 6) 上記の通りウェイト補正を行なっているため、n数と構成比は必ずしも一致しない。
- 7) 図表上の数値は、ことわりのない限り%である。
- 8) 図表上の分類項目中、n数が50未満のものについては「*」印を付し、標本誤差が大きくなること示している。
- 9) 「中央値」とは一般に有限個のデータを小さい順に並べたとき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とき、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。

～ はじめに ～

本調査は軽自動車の使用状況や軽自動車ユーザーの生活意識・消費行動の実態から、社会の要望に対して軽自動車が置かれている位置づけを明らかにする。また、変動しつつある社会の中で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を得ることを目的としている。

主なテーマとして ----

(1) 従来からの「時系列データ」と「最新データ」の比較分析により、トレンドを把握する。

(2) 下記の4点にスポットをあて、軽自動車の社会的な存在意義を明らかにする。

① 交通不便地域での使用面からみた軽自動車の必要性

② 女性の足としての軽自動車の役割

③ 高齢者の足としての軽自動車の役割

④ 都市部における軽自動車の存在意義

⑤ 乗用用途での商用車の貢献度合い

※上記④と⑤に関しては、③の分析においてさらに深堀するための視点とした。

(3) さらに、「生活背景からみた軽自車の必要性」を明らかにするため、軽ユーザーの生々しい声を収集する訪問インタビュー調査を実施した。

～ 調査結果の要約 ～

■需要動向

- ・軽乗用系（キャブワゴン含む）は2002年度に再び140万台を上回り、以降の新車販売台数は増加傾向で推移している。
- ・商用系（キャブワゴン除く）新車販売台数は2003年度から2005年度には増加傾向がみられたが、2006年度はわずかに前年を下回った。
- ・軽乗用車全体としては、2006年度は初めて200万台を上回った。

■軽自動車使用実態の変化

●軽乗用系

- ・保有ベースで新車比率7割弱、AT車、4・5ドア車の増加傾向など保有車のタイプは従来からの傾向で推移している。
- ・主運転者は女性が6割台と高い比率で推移、特に女性既婚は今回54%と高い。50代が微増し、50歳以上の比率は42%。一方、29歳以下も増加し、平均年齢は45.8歳で高齢化傾向に歯止めがかかった。
- ・世帯年収は「399万円以下」が30%を占め、中央値は52.2万円と前回は比べやや上昇。
- ・主用途は「通勤・通学」「買物」用途の比率が高く、日常の足として使われている。
- ・併有率は77%で変化はない。「普通・小型車との併有」が57%と高い。
- ・最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、代替比率は67%。軽からの代替が47%を占める。「新規・増車」比率が増えているが、主たる層は親と同居する未婚男性である。
- ・軽選択時の重視点として「経済性面」をあげる比率が69%を占め、特に税金の安さを重視する傾向に変化はなく、次いで燃費の良さを重視する。

- 女性比率が高く、年齢は高いというユーザー像に変化はないが、若者がやや増加。
- 世帯平均年収の低下に歯止めがかかり、やや上昇。
- 「軽からの代替」比率が高いが、「新規・増車」が増加。未婚男性の軽購入者増が背景。
- 軽自動車購入時には経済性面、特に税金の安さを重視する傾向に変化はないが、燃費の良さが次に多い。

●軽商用系

<キャブバン・キャブワゴン>

- ・用途タイプでは、「商用用途」比率が増加し60%、「乗用用途」比率は39%となった。
- ・使用用途をみると、乗用用途では「買物」の比率が76%で前回同様高い比率である。仕事や商用での使い方では「一般家庭など最終消費者への配達」「工場、現場まわり」「セールス、営業関係」が多い。
- ・最近2年間新車購入ユーザーの購入形態では、「軽から」の代替が63%で最も高い。
- ・軽選択時の重視点をみると、乗用用途ユーザーでは「経済性面」を重視する比率が高く、商用用途ユーザーでは「車使用面」を重視する比率が高い。また、車の使用面からの選択理由をみると、商用用途では「荷物の積みおろしがしやすいから」「狭い道で使いやすいから」「運転がしやすい」「駐停車が容易だから」という理由が上位となっている。

<トラック>

- ・用途タイプでは、「農用用途」比率が4割台で推移している。
- ・主運転者は「60歳以上」が51%を占め、平均年齢は57.7歳。
- ・仕事や商用での使い方では「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」が56%で最も高く、「工場への現場まわり」「一般家庭など最終消費者配達」が続く。
- ・最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態では、「代替」が72%を占めており、その多くは「軽から」の代替である。また、代替需要の8割強が軽トラックから軽トラックへの代替である。
- ・車使用面からの選択理由をみると、「狭い道で使いやすいから」「荷物の積みおろしがしやすいから」の比率が高く、「運転がしやすいから」が続く。

- 軽キャブバン・キャブワゴンの用途は、商用用途が増加。世帯平均年収の低下に歯止めがかかり、上昇に転じた。
- 需要構造で「新規・増車」が増加。未婚男性の軽購入者増が背景。
- 軽トラックの農用用途は、4割台で推移。

■人口規模別にみた軽自動車の社会的役割

- ・軽自動車は地方・郡部での保有が多く、人口構成比では32%の10万人未満の市及び郡部での保有が47%、30万人未満の市・郡部では73%を占め、人口構成比に比べ高い。

<地方の生活環境>

- ・人口の少ない地方・郡部になるほど公共交通機関の利便性は低くなる。鉄道・バスの運行本数の少なさが主な要因といえる。また、地方では利便性は以前に比べ悪くなっていると感じている。
- ・役所や郵便局など公共施設へのアクセス利便性も地方ほど低く、これらに関しても地方では前回調査に比べより低くなった。狭隘路に関しても地方ほど多いとしている。
- ・これらの傾向は、人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満の市・郡部でより顕著である。

<軽ユーザーの特性>

- ・地方では女性比率が高く、10万人未満の市・郡部では72%。年齢では、50歳以上は都市部でやや多い。
- ・世帯年収は地方ほど低くなる傾向がみられ、10万人未満の市・郡部では中央値511万円。

<使用実態と保有状況>

- ・地方では、使用頻度が高くかつ走行距離も長くなる。人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満の市・郡部での主用途は「通勤・通学」比率が高くなる。100万人以上都市での主用途は「買物」が高い。
- ・併有率は地方ほど高く、保有台数も多くなる。人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満での併有率は81%。

<購入実態>

- ・最近2年間の新車購入ユーザーでは、人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では代替比率が高く、特に軽からの代替は58%を占める。
- ・最近2年間の新車購入ユーザーの購入重視点をみると、都市規模別にかかわらず「経済性面」を重視した比率が約70%と高いが、10万人未満の市及び郡部では「車使用面」を重視した比率が34%とやや高くなっている。軽購入時の選択理由を使用面でみると、「運転がしやすい」は地方のほうが高い。人口30万人未満かつ人口密度400人/km²では、「通勤通学用の車だから」という理由が他地域に比べ高い。

<地方の日常生活を支える軽自動車の実態>

- ・通勤・通学に軽自動車が使われる比率は都市規模に関わらず高いが、車を通勤等で使用するユーザーが公共交通機関を使った場合、地方になるほど通勤が困難になる。人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では51%が「行きにくい」「行けない」と回答しており、そうなった場合「勤務先を辞めなければならない」という切実な影響が出る比率は17%に達する。
- ・人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では、日常の買物先が5km以上という遠距離が2割強で、交通手段が車は9割。したがって、車が使えなくなると「買物に行けなくなる」比率が高くなり、車が生活を支える必需品であることがうかがわれる。

<軽自動車の必要度>

- ・「車が生活必需品」という比率は交通が不便な地方になるほど高くなり、人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では81%に達する。自分の移動手段である軽自動車がなくなると困る度合いも地方になるほど高い。
- ・軽自動車がなくなり大きい車になった場合、地方では「生活費が圧迫される」とともに、「狭い道があるなど道路条件等で行けない場所がある」「大きい車は運転できない」という不都合が生じる。また、高くなると困る費用として「税金」や「燃料費」とする比率も地方でより高くなる。したがって、次に関り替えるときも地方では都市部に比べ、軽自動車にしようとする比率は高い。

- 公共交通機関の利便性、公共施設等までのアクセス利便性は地方ほど低く、かつ以前に比べ悪くなっている。特に人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満の市・郡でその傾向がみられる。
- したがって、人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では「通勤・通学」で軽自動車を使う比率が高い。
- 車で通勤・通学するユーザーが公共交通機関を使った場合、地方になるほど通勤は困難になり、地方ほど「勤務先を辞めなければならない」など切実な影響がでる。
- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では、買物に公共交通機関を使った場合「買物に行けなくなる」比率が高く、車が生活を支える必需品であることがわかる。

●女性の日常生活を支える軽自動車（軽乗用系）

<働く女性の日常生活を支える軽自動車>

- ・女性ユーザーの比率は50歳以上で増えている。働く女性の比率も50歳以上の高年齢ユーザーの比率は一般女性の同年代比が高く、高年齢で働く女性の生活を支える足として、軽自動車は貢献している。
- ・働く既婚女性軽ユーザーの世帯年収は中央値577万円と比較的高いが、子供の養育費や住宅ローンの返済など“働かざるを得ない”ケースが多く、決してゆとりがあるとはいえない。特にこの傾向はフルタイム勤務の女性に多い。仕事に家事に忙しい働く女性にとって軽自動車は、家事などの時間を確保するために欠かせない必需品となっており、「自分専用の軽自動車を持つ」比率もフルタイム勤務では90%と高い。主用途が「通勤・通学」も50%に達する。
- ・軽選択時に、「税金」「価格」「車検」「保険」など経済性面での安さを重視して軽自動車を選択する傾向が強く、特にフルタイムで働く既婚女性は税金など維持費を重視し、普通・小型車からの代替が30%と高い。
- ・働く既婚女性にとって車がなくなると、仕事だけでなく買物など家事にも影響する。しかしながら、大きな車では生活費が圧迫されるなど、経済性面から軽自動車にせざるを得ない状況にある。

<子育て中の女性の日常生活を支える軽自動車>

- ・末子が未就学児の女性軽ユーザーの有職率は46%と5割弱で、フルタイム勤務は18%。世帯年収中央値は479万円と決して高くない。末子が小・中学生になると有職率は77%と高くなり、世帯年収中央値は581万円、高校生以上での世帯年収はさらに上昇。
- ・生活満足度は小・中学生、高校生を持つ女性のほうが未就学児に比べ低く、生活のゆとりの変化でも「ゆとりがなくなった」とする比率が高い。
- ・主用途で「通勤」比率は女性全体では36%だが、働く女性で末子が未就学児の場合、74%と高い比率となっている。養育にも時間を取られる未就学児を持つ女性が、軽自動車を使わざるを得ない状況がうかがわれる。
- ・買物時に車がなくなった場合、末子が未就学児や小・中学生では「子供を連れて買物に行けなくなる」の比率が高くなる。子育て中の女性にとって車がなくなるとは切実な問題であることがうかがわれる。さらには働く女性でみると、未就学児を持つ女性は「買物時間が増え家事の時間が減る」の比率が高くなり、仕事や家事、育児に忙しいこの層にとって車がなくなることの影響は他の女性に比べ大きくなる。
- ・税金や維持費に対する負担感は、教育費・養育費の負担が増える小・中学生、高校生以上を持つ女性に比べると未就学児を持つ女性の負担感は強くない。ただし、働いている場合、税金はこれ以上高くなると困るとしており、軽自動車がなくなって大きな車にした場合、「生活費が圧迫される」とする比率も、未就学児を持って働く女性は高い。

<未婚女性の軽自動車に対する意識>

- ・未婚女性軽ユーザーの比率は約1割。「中古車」比率は45%。最近2年間での新車購入状況を見ると「増車」での購入が49%と高い。購入のきっかけは「自分専用車が欲しかった」「免許を取った」が多い。
- ・購入時にはサイズ面で「運転しやすい」「狭い道を走りやすい」という点で軽を選択。経済性面を重視する度合いは低い。
- ・主用途を「通勤・通学」で使う比率が51%と高く、特に地方でその比率は高くなる。またレジャーで軽自動車を使う比率も既婚女性に比べ高い。
- ・車の必要性や軽自動車でなければならないという意識は既婚女性に比べ薄く、次期購入意向車も「軽自動車」は女性全体の92%に対し78%と低くなる。

- 働く既婚女性は、決してゆとりがあるとはいえず、経済性面での安さを重視して軽自動車を選択。通勤の足など生活に不可欠な車は生活必需品としており、車がなくなると仕事だけでなく、買物など家事にも影響する。しかしながら、大きな車では生活費が圧迫されるなど経済性面から、軽自動車にせざるを得ない状況にある。
- 未就学児を持つ女性が軽自動車を選択した理由は経済性面、特に税金、燃費、保険の安さで選択。
- 未就学児を持ちフルタイムで働く女性の主用途は「通勤」が非常に高く、養育にも時間を取られる未就学児を持つ女性は、軽自動車を使わざるを得ない。
- 買物時に車がなくなった場合、未就学児、小・中学生を持つ女性は「子供を連れて買物に行けなくなる」という不都合が生じ、ここからも軽自動車の必要性はうかがわれる。

●高齢者の生活を支える軽自動車（軽乗用系・軽商用系）

<高齢者ユーザーの特性>

- ・軽ユーザーのうち、60歳以上は2割に達する。65歳以上ユーザーの有職率は31%で、地方ほど有職率は高い。また、高齢者ユーザーは独居ないしは夫婦のみの世帯が多く、60歳以上ユーザーでは計57%。世帯収入の中央値は60歳以上で388万円と低くなる。したがって、特に地方の高齢者ユーザーは「生活にゆとりがなくなってきた」と感じる比率が高い。

<使用実態と保有状況>

- ・高齢者になると、軽自動車の使用頻度、走行距離はともに少なくなる。主用途では「買物」が高齢者になると増え、65歳以上では58%を占める。また、65歳以上では「病院への通院・送迎」で軽自動車を使う比率が79%で、高齢者で非常に高くなる。都市部（人口30万以上の都市）の高齢者では「レジャー」用途の比率が高い。

<購入実態>

- ・「代替」比率が高く、特に都市部の高齢者では「普通・小型車から」の代替が40%と高い。軽購入時の選択理由をみると、都市部の高齢者は「長距離を走ることがない」「2台目だから」といった使用面・サイズ面、地方では「税金が安い」「価格が安い」といった経済性面で選ぶことが多くなる。普通・小型車からの代替層は、税金、燃費、車検、保険など維持費低下を期待して軽を購入している。

<軽自動車に対する評価>

- ・高齢者は軽自動車に適した用途として、買物・通院・送迎など日常用途はもちろん、「レジャー」「あらたまった外出」「家族そろっての外出」などの比率も高く、軽自動車が多用途で使えると考えている。そして、大きな車は「日常の用足し」「性能面で不要」「一人でしか使わない」との理由で不都合としている。

<軽自動車の必要度>

- ・地方の高齢者では「車が生活必需品」という比率が68%と高く、日常の足として使う軽自動車がなくなると「非常に困る」という比率も56%と高く、軽がなくなり大きな車にした場合、「車が持てない」とする高齢者が4人に1人いる。高齢者は地方で特に必要度が高い。
- ・また、高齢者は次に買い替えるときに、価格や維持費など経済的理由から軽自動車にしようとする比率が特に高い。

<併有状況・商用車用途からみた軽自動車使用実態>

- ・高齢者のうち、収入の低い、特に独居や夫婦のみの世帯では「単数保有」ないしは「軽との併有」の比率が高い。彼らは暮らし向きの満足度も低い。用途では「単数保有」「軽との併有」の高齢世帯は、「日常の買物」「病院への通院・送迎」での使用の比率が高く、日常の足として活用されている。
- ・「単数保有」「軽との併有」の高齢者は軽自動車がなくなった場合の困窮度は非常に高く、「非常に困る」は6割近くに達する。軽がなくなり大きい車にした場合、「単数保有」世帯では「車を持つことができない」、「軽との併有」世帯では「大きい車は無駄」とする比率が高齢者全体に比べ高い。
- ・商用車を乗用用途に使うケースは高齢者で特に多く、それら高齢者（65歳以上）の世帯年収中央値は軽キャブバンユーザーで348万円、軽ボンバンユーザーで267万円と低く、キャブバンユーザーでは「生活にゆとりがなくなってきた」の回答が多くなる。
- ・用途は、「日常の買物」「病院への通院・送迎」など日常の用途として使われている。

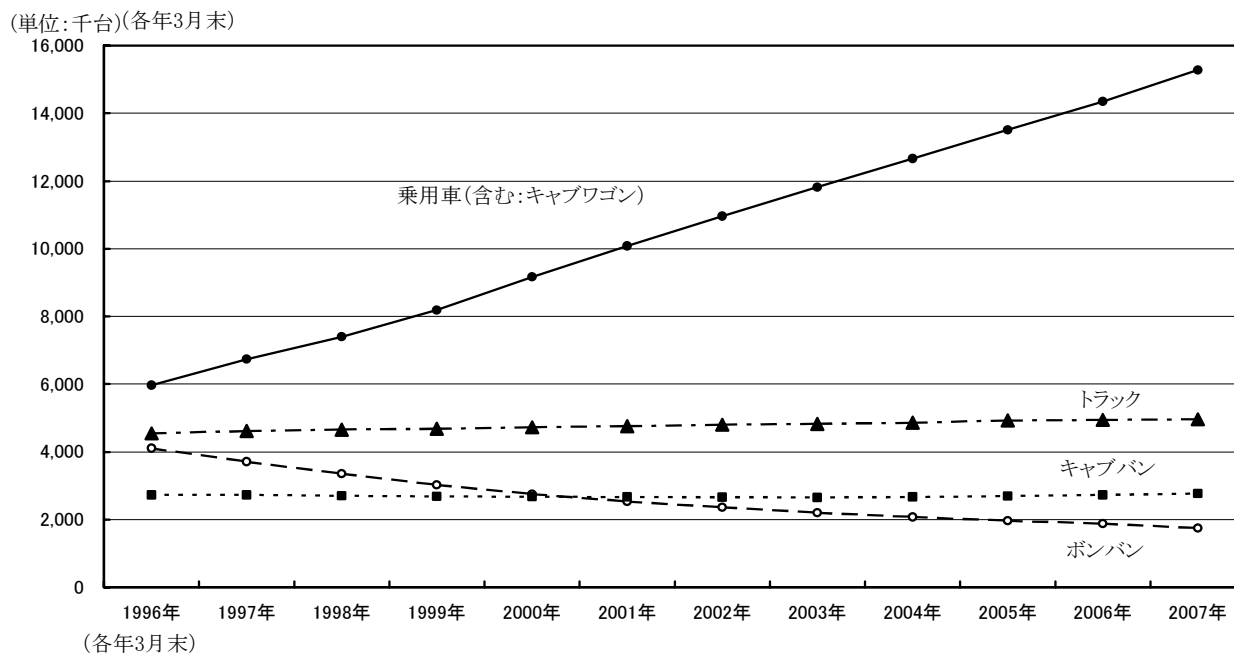
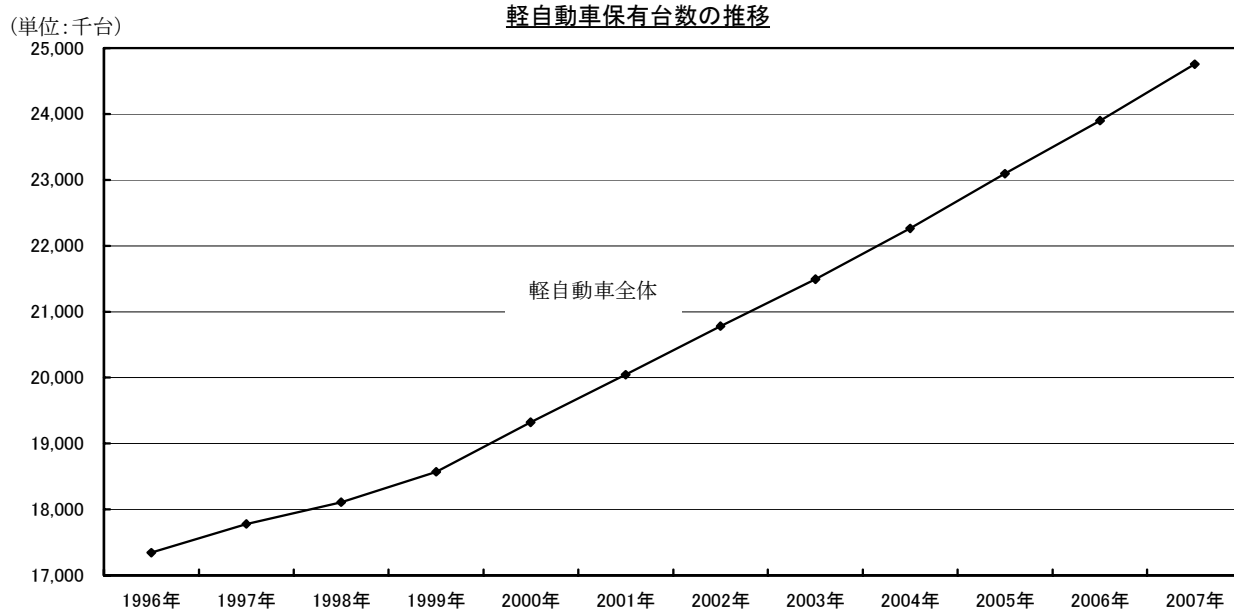
●高齢者ユーザーは独居ないしは夫婦のみの世帯が多く、地方では都市部に比べ有職率が高く、生活のゆとりもなくなってきたと感じている。買物や通院の用途が多くなり、都市の高齢者ではレジャーも多い。

●地方の高齢者ほど車は必需品であり、軽自動車がなくなった場合の困窮度は高い。

●「単数保有」や「軽との併有」世帯、あるいは「商用車を乗用用途に使う」ユーザーは高齢者に特に多い。これら的高齢者は収入が低い、買物や通院など日常生活に軽自動車は不可欠である。

保有台数の推移

- 軽自動車保有台数は堅調な増加を続け、2007年3月末には2,476万台に達した。
- 車種別にみると、乗用系は、乗用車（キャブワゴン含む）の増加とボンパンの減少が続いている。一方、商用系の保有台数はほぼ安定している。



(単位:千台)	1996年 3月末	1997年 3月末	1998年 3月末	1999年 3月末	2000年 3月末	2001年 3月末	2002年 3月末	2003年 3月末	2004年 3月末	2005年 3月末	2006年 3月末	2007年 3月末
軽自動車全体	17,343	17,777	18,110	18,570	19,325	20,043	20,779	21,494	22,264	23,093	23,898	24,758
乗用車	5,966	6,738	7,401	8,185	9,166	10,084	10,960	11,816	12,664	13,512	14,350	15,280
貨物車	11,377	11,038	10,709	10,385	10,159	9,958	9,819	9,677	9,601	9,581	9,548	9,477

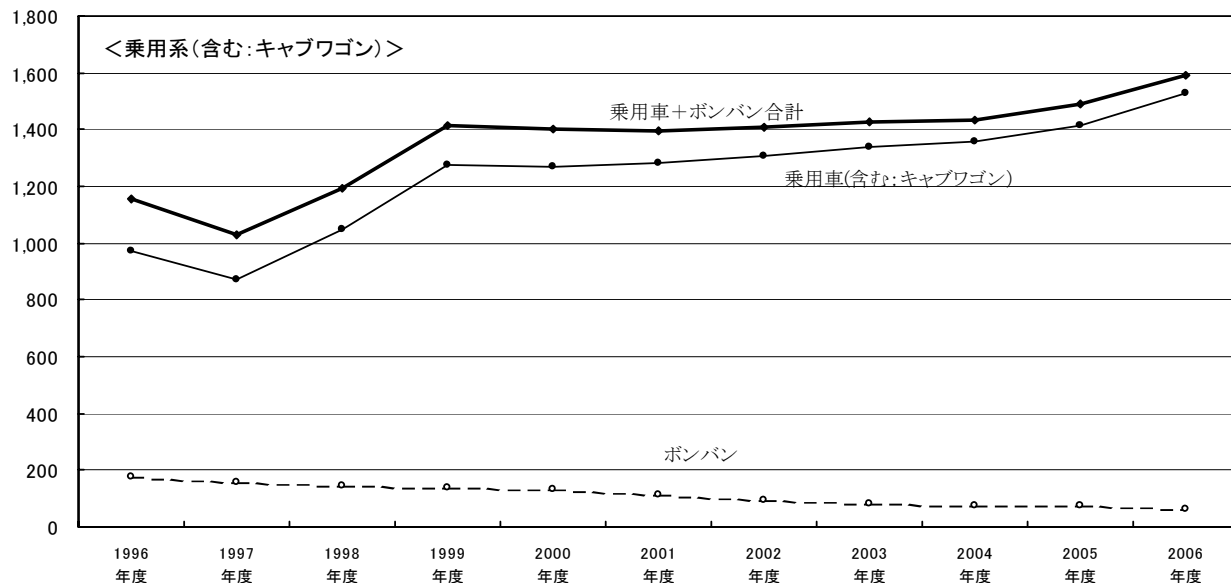
※百の位を四捨五入しているため、合計数が合わない場合がある
 出典:(社)全国軽自動車協会連合会

需要台数の推移

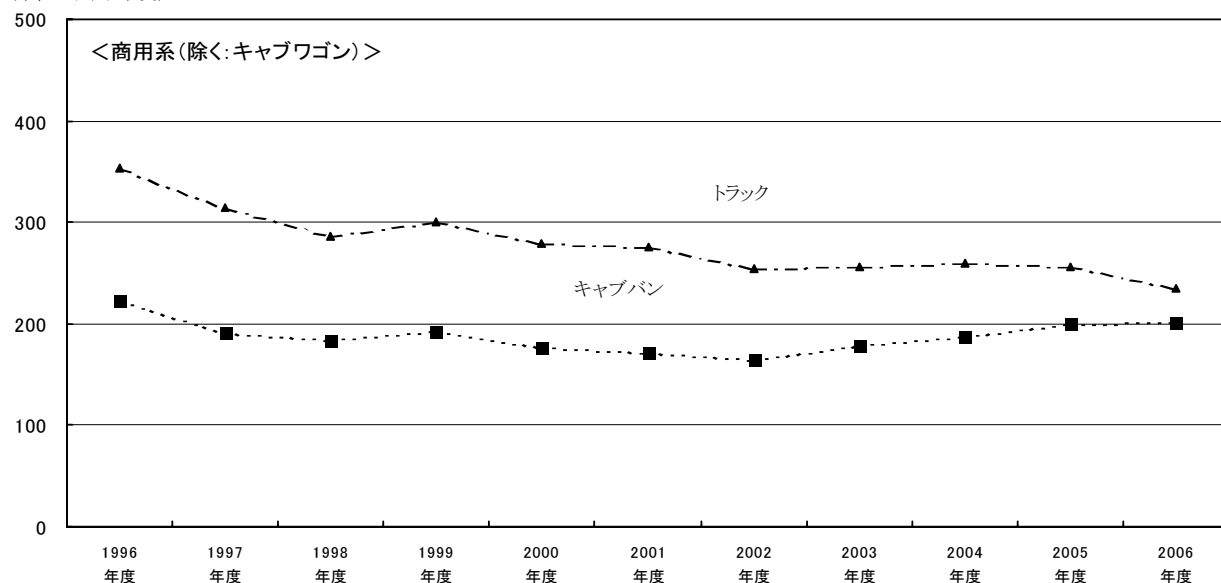
- 年度別乗用系（キャブワゴン含む）新車販売台数は、1998年10月の新規格車発売を契機に増加した後、1999年度の142万台をピークに微減が続いていた。2002年度は再び140万台を上回り、以降の新車販売台数は増加傾向にある。
- 商用系（キャブワゴン除く）新車販売台数は2003年度から2005年度には増加傾向がみられたものの、2006年度はわずかに前年を下回った。
- 軽自動車全体では、2006年度に初めて200万台を上回った。

軽自動車需要台数の推移

(単位:千台/年度)



(単位:千台/年度)



(単位:千台/年度)	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
軽自動車全体	1,730	1,533	1,661	1,909	1,861	1,845	1,825	1,861	1,881	1,948	2,031
乗用車+ボンパン	1,154	1,028	1,192	1,416	1,405	1,398	1,406	1,425	1,433	1,491	1,594
乗用車	975	870	1,048	1,276	1,272	1,282	1,309	1,340	1,356	1,417	1,529
ボンパン	179	158	144	141	133	116	97	85	78	74	65
キャブバン+トラック	576	505	469	492	456	447	419	436	448	457	436
キャブバン	223	190	183	192	177	172	164	179	188	200	201
トラック	353	315	286	300	280	276	254	257	260	257	235

※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

年度:4月~3月

出典:(社)全国軽自動車協会連合会

I. 軽自動車使用実態の変化

1. 軽乗用車使用実態の変化

(1) 従来からの流れ

- 保有ベースで新車比率7割弱、AT車、4・5ドア車の増加傾向など保有車のタイプは従来からの流れで推移。
- 女性ユーザーが6割台と高い比率で推移、特に女性既婚は今回54%。年齢では50代が微増し、50歳以上の比率は42%。
- 「通勤・通学」「買物」用途の比率が高く、日常的に使われている。
- 併有率は8割弱で推移。小型・普通車との併有が多い。
- 代替の場合、前保有車は軽乗用車が多い。

(2) 変化のきざし

- 平均年齢は変化がないが、29歳以下の若者がやや増加。
- 世帯平均年収の低下に歯止めがかかり、やや上昇。
- 需要構造で「新規・増車」が増加。未婚男性の軽購入者増が背景。
- 軽自動車購入時には経済性面、特に「税金の安さ」を重視する傾向に変化しないものの「燃費の良さ」が増加傾向にある。

2. 軽キャブバン・軽キャブワゴン使用実態の変化

(1) 従来からの流れ

- 保有ベースで新車、AT車の比率が漸増で推移。
- 男性ユーザーが7割台と高い比率で推移、特に男性既婚は今回60%。年齢は50代が増加し、50歳以上比率は60%。特に乗用用途の高齢者比率は高い。
- 乗用用途で使うユーザーでは、買物用途が高い比率で推移。
- 併有率は増加傾向にあり、今回78%。
- 代替の場合、前保有車は軽キャブバンが多い。
- 軽自動車購入時には経済性面を重視する比率が5割強で推移、特に税金、価格の安さ、燃費の良さを重視する傾向に変化はない。

(2) 変化のきざし

- 軽キャブバンで商用用途の比率が増加。
- 世帯平均年収の低下に歯止めがかかり、上昇に転じた。
- 商用用途では、配達、現場・工場まわり、営業での用途が高い比率で推移することに変化はないが、買物比率が増加傾向になる。

3. 軽トラック使用実態の変化

(1) 従来からの流れ

- 農用用途で軽トラックを使う比率は4割台で推移。
- 保有ベースで新車、四輪駆動車が高い比率で推移。
- 男性ユーザーが約9割と高い比率で推移、特に男性既婚は今回77%。年齢では30代が増加したものの60歳以上比率は51%で、高齢者比率は高い。
- 世帯年収は下降傾向で推移。
- 併有率は8割台で推移。
- 代替比率が高く、7割台で推移。前保有車も軽トラックが多い。
- 軽自動車購入時には車使用面を重視する比率が6割台で推移、特に狭い道での使いやすさ、荷物の積み下ろしのしやすさ、運転のしやすさを重視する傾向に変化はない。

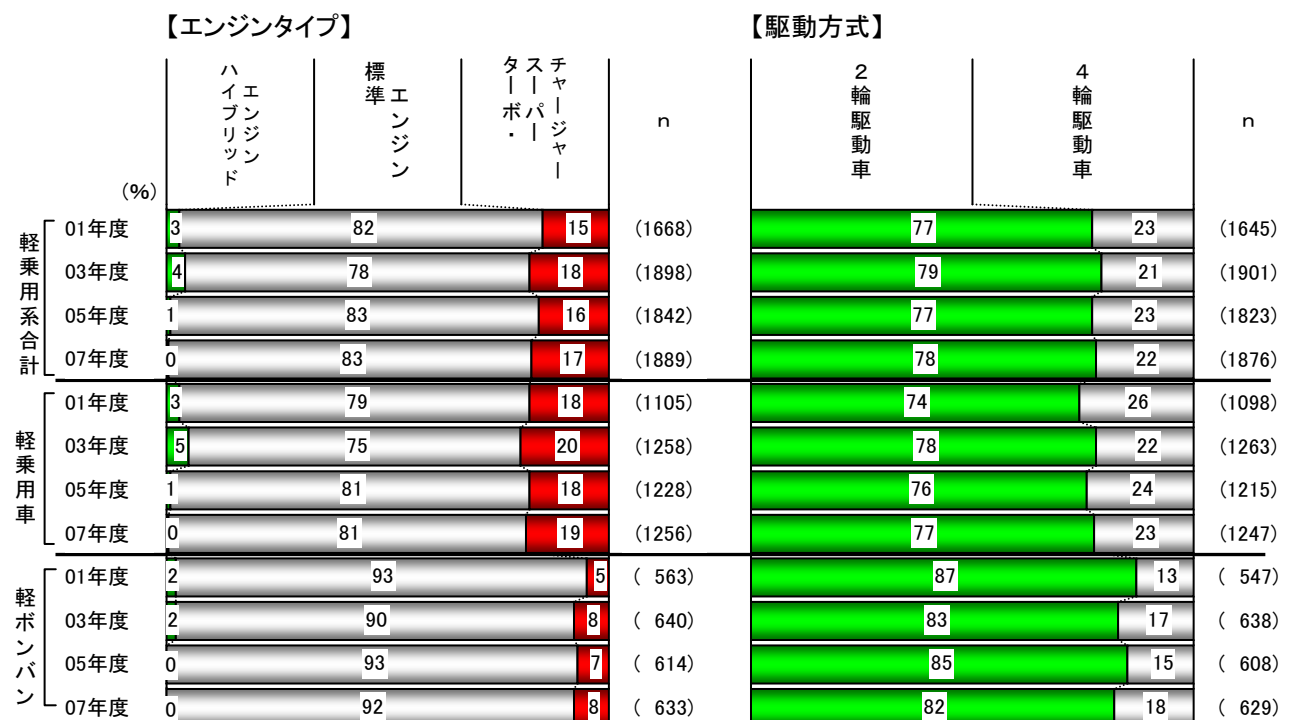
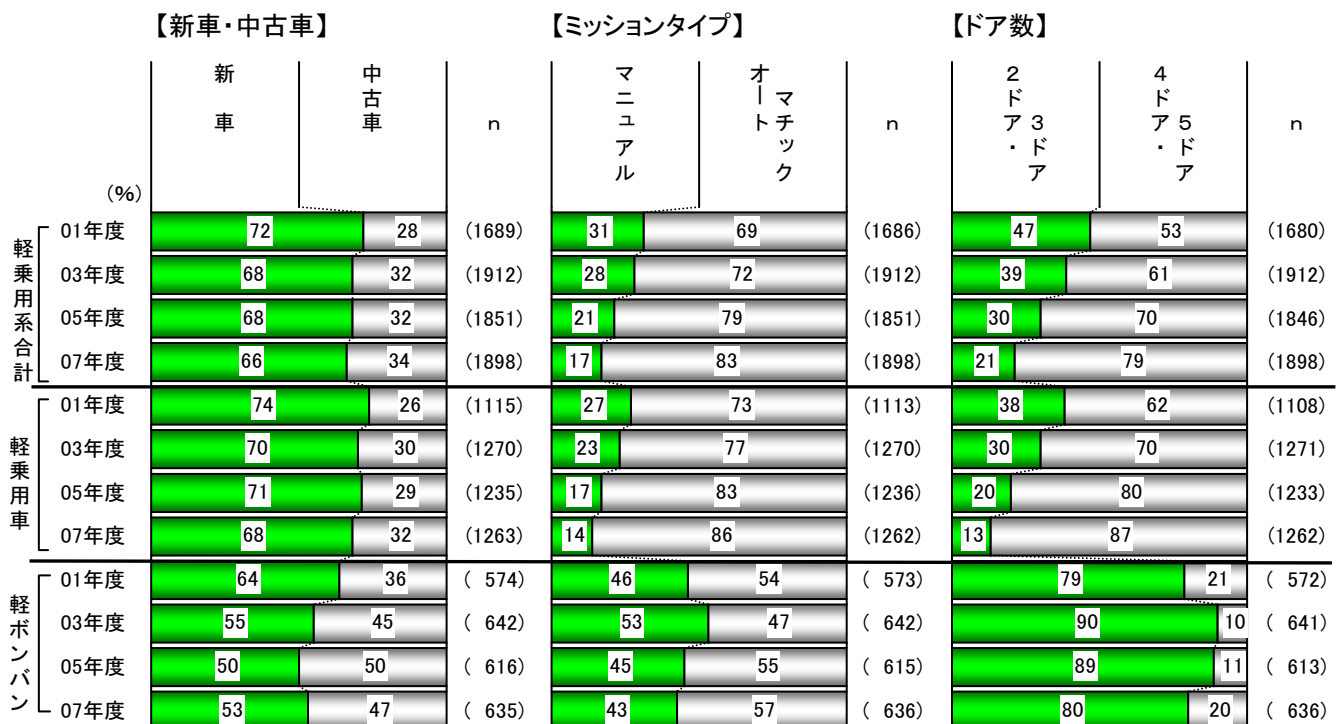
(2) 変化のきざし

- ユーザーの高齢化はやや止まった感がある。

1. 軽乗用系の実態変化

(1) 保有車の変化

- 軽乗用系合計の「新車」比率は66%で前回（05年度）から微減した。軽乗用車も71%から68%と減少し、軽ボンバンが50%から53%と増加した。
- 「オートマチック」比率は軽乗用系合計で83%で、一貫して増加傾向にある。軽乗用車も増加傾向にあり86%となっている。軽ボンバンは57%。
- ドア数は「4ドア・5ドア」比率が軽乗用車で87%と増加し、軽乗用系合計でも79%に達した。
- 「4輪駆動車」比率は軽乗用系合計で22%で、2001年度以降大きな変化はない。



※03年以前は「低公害エンジン」

(2) ユーザー層の変化

- 軽乗用系合計の男女比率は、「男性」が35%、「女性」が65%。軽乗用車では05年度から増加傾向にあった「女性未婚」の比率が微増、「女性既婚」の比率は減少した。軽ボンバンでは「男性未婚」の比率が増加した。
- 主運転者の年齢を軽乗用系合計でみると、「29歳以下」の比率が微増し、平均年齢も若干下がった。
- 世帯年収の中央値はこれまで減少傾向にあったが、今回調査では上昇に転じ、中央値は52.2万円となった。

【主運転者の性別と未婚別】

【主運転者の年齢】

	性別と未婚別 (%)				n	年齢					n	平均(歳)	
	男性未婚	男性既婚	女性未婚	女性既婚		29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上			
軽乗用系合計	01年度	6	32	9	53	(1690)	15	26	20	22	17	(1690)	<45.0>
	03年度	6	29	8	57	(1912)	14	24	24	19	19	(1912)	<45.4>
	05年度	7	27	10	56	(1852)	14	21	22	21	22	(1850)	<46.7>
	07年度	9	26	11	54	(1899)	18	20	20	22	20	(1899)	<45.8>
軽乗用車	01年度	6	31	9	54	(1116)	17	27	18	21	17	(1116)	<44.6>
	03年度	6	27	8	59	(1271)	15	25	25	18	17	(1269)	<44.4>
	05年度	8	26	11	55	(1237)	15	23	22	20	20	(1235)	<45.6>
	07年度	8	26	12	54	(1263)	19	21	20	21	19	(1263)	<45.0>
軽ボンバン	01年度	6	38	7	49	(574)	10	23	26	25	16	(574)	<46.5>
	03年度	9	40	7	44	(643)	9	17	21	25	28	(643)	<50.3>
	05年度	5	37	6	52	(615)	7	11	20	29	33	(615)	<53.0>
	07年度	10	32	6	52	(636)	8	12	18	30	32	(636)	<51.9>

【世帯年収(税込み)】

【保有者形態】

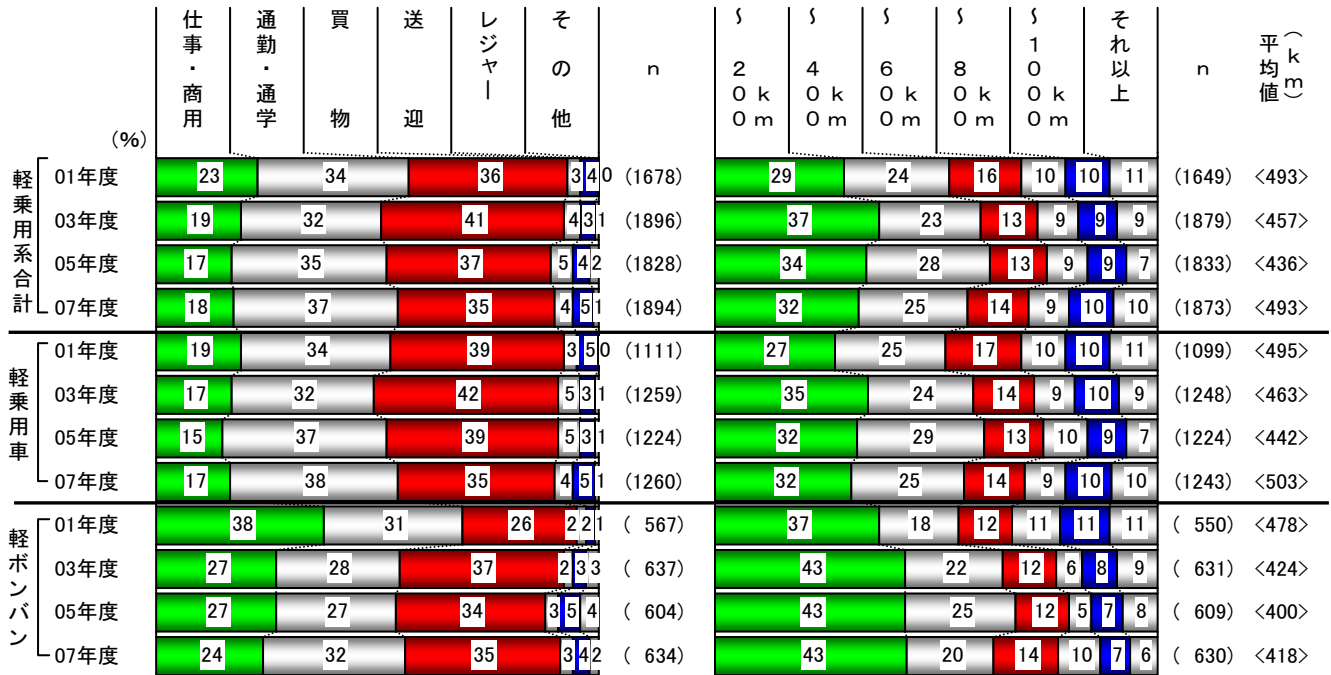
	世帯年収(税込み) (%)						n	中央値(万円)	保有者形態			n	
	39万円以下	59万円	57万円	59万円	59万円	12万円以上			純住宅	産業世帯	純事業所		
軽乗用系合計	01年度	18	26	25	13	8	10	(1357)	<645>	73	21	6	(1529)
	03年度	31	25	20	12	7	5	(1516)	<556>	88	10	2	(1914)
	05年度	30	29	20	11	6	4	(1356)	<515>	86	12	2	(1853)
	07年度	30	30	19	11	7	3	(1547)	<522>	89	9	2	(1897)
軽乗用車	01年度	17	28	24	13	7	11	(931)	<637>	76	20	4	(1019)
	03年度	30	25	21	12	7	5	(1007)	<567>	89	9	2	(1271)
	05年度	29	29	21	11	6	4	(942)	<526>	87	12	1	(1237)
	07年度	29	30	19	11	8	3	(1037)	<527>	90	8	2	(1262)
軽ボンバン	01年度	20	19	26	15	13	7	(426)	<672>	66	23	11	(510)
	03年度	38	26	18	11	5	2	(509)	<485>	82	15	3	(643)
	05年度	37	30	13	8	4	8	(414)	<463>	81	14	5	(616)
	07年度	39	24	17	13	4	3	(510)	<484>	84	12	4	(635)

(3) 使用状況の変化

- 主用途をみると、軽乗用系合計では「通勤・通学」の比率が37%と最も高く、「買物」が35%で続く。この傾向に変化はない。
- 月間平均走行距離は軽乗用系合計で493kmとなり、増加に転じた。
- 使用頻度をみると、軽乗用車、軽ボンバンともに「ほとんど毎日」がわずかに減少したものの最も高い比率となっている。
- 後部座席の使用状況では、軽乗用系合計で「人を乗せる」比率は47%で、大きな変化はない。

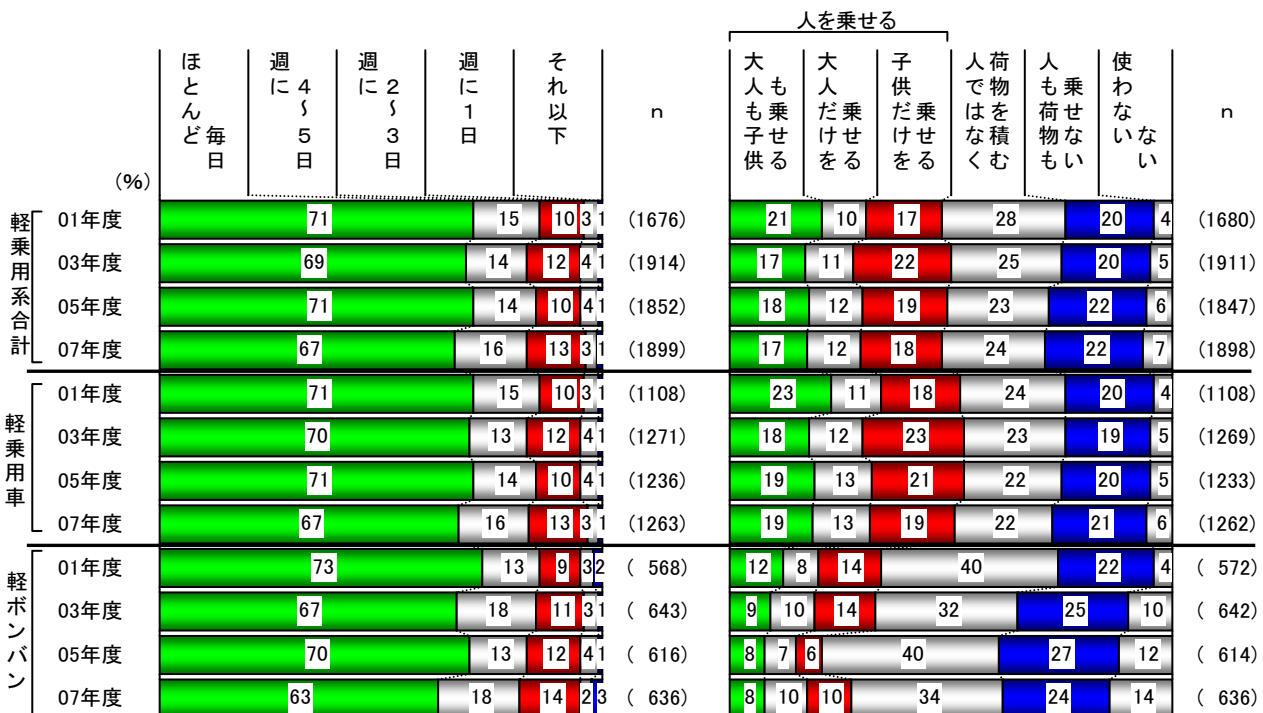
【主用途】

【月間平均走行距離】



【使用頻度】

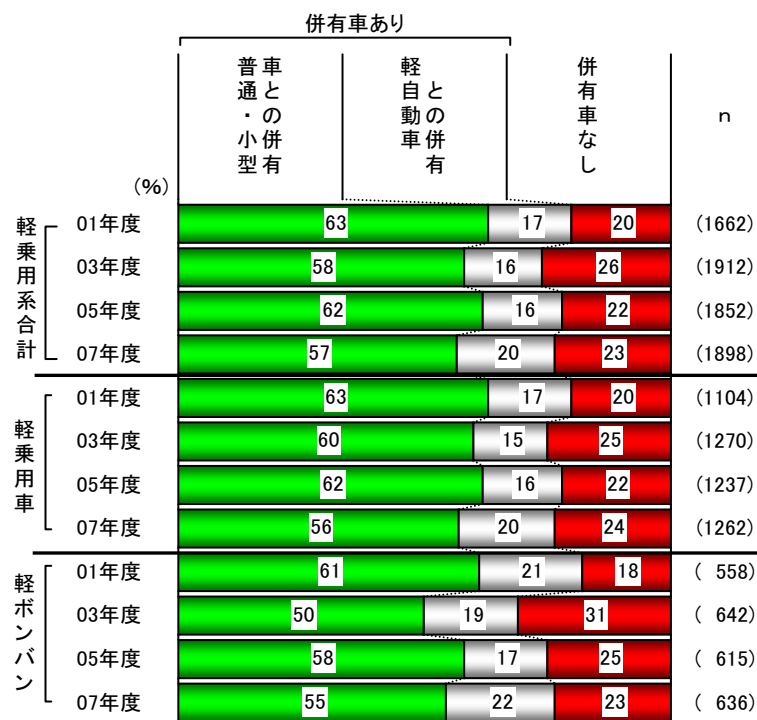
【後部座席の使用状況】



(4) 併有状況の変化

- 併有率は軽乗用系合計で77%と前回調査とほぼ同じで、高い併有率を示す。
「併有車あり」層では「普通・小型者との併有」が多数を占めるが、「軽自動車との併有」の比率が増加し、20%に達した。

【併有車の有無と併有車の車種】



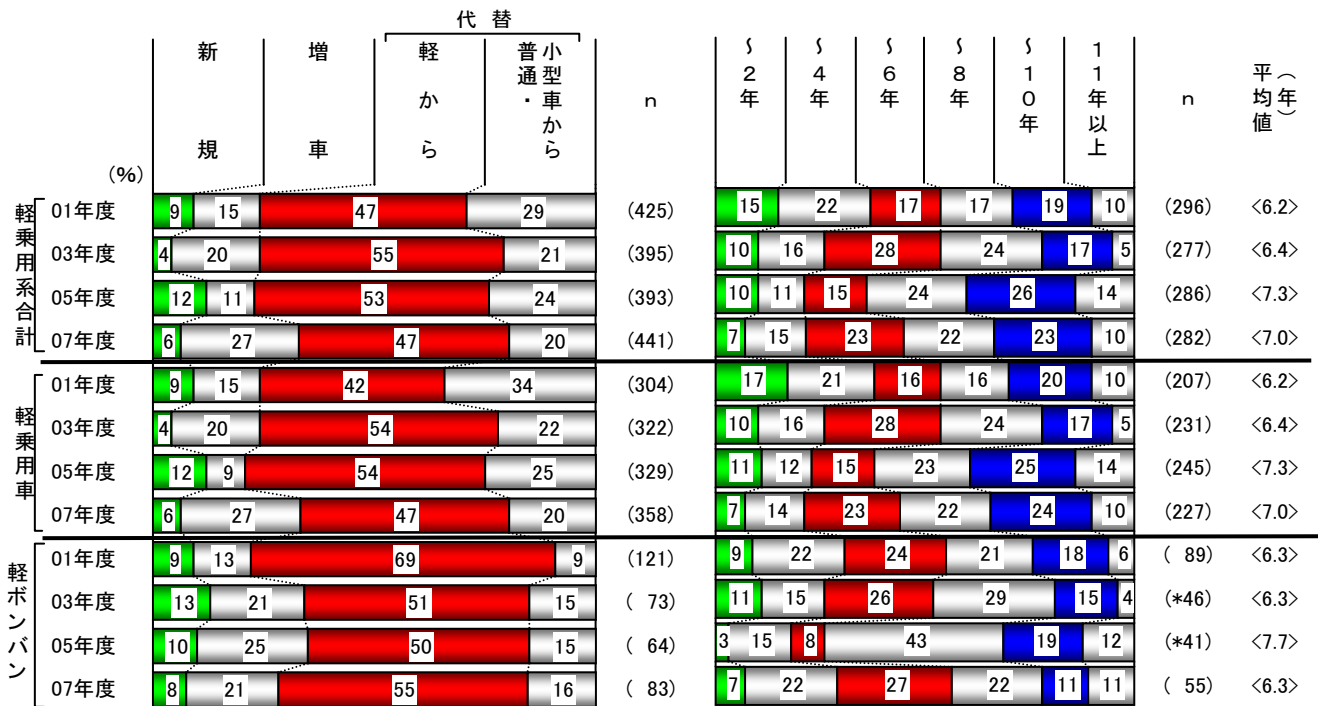
注) 2台以上車を併有している場合の併有車の普通・小型車/軽自動車の区分は、最もよく使用している方の1台についてのみの回答である点に留意されたい。

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

- 軽乗用系合計で最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、01年度から横ばい傾向だった「代替」比率が減少し、「新規」「増車」が増加した。代替をみると「軽から」が半数近い。
- 前保有車の使用年数をみると、軽乗用系合計の平均使用年数は7.0年で、横ばい傾向にある。
- 前保有車タイプは、軽乗用系合計では「軽乗用車」の比率が61%と最も高い。

【購入形態】(最近2年間新車)

【前保有車の使用年数】(最近2年間新車)



【前保有車タイプ】(最近2年間新車)(代替=100%)

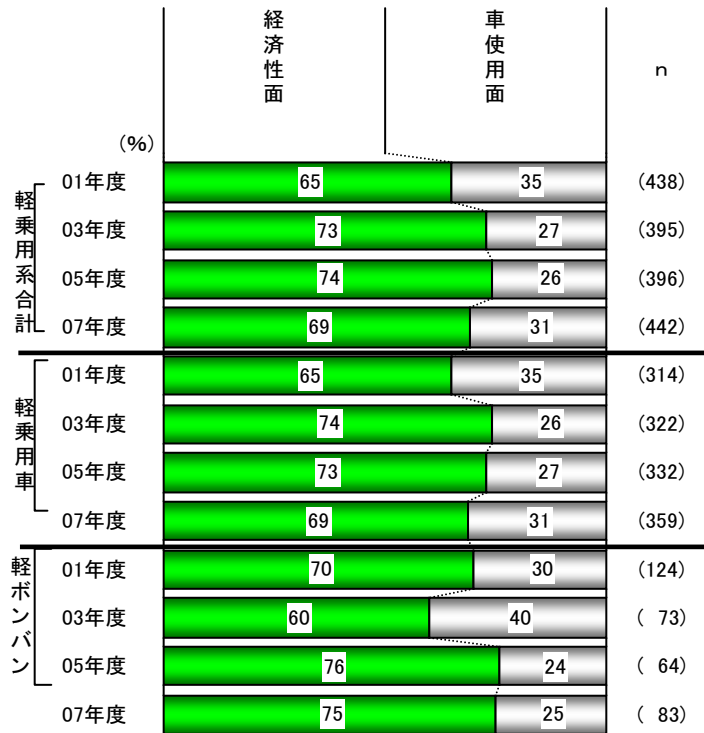
	%	軽自動車					軽自動車以外						全体(n)
		乗用車	ボンバン	キャブバン	トラック	ジープ型	乗用車	ボンワゴン	キャブワゴン	ボンバン	キャブバン	トラック	
軽乗用系合計	01年度	44	11	3	1	2	29	7	1	2	-	-	296
	03年度	57	9	4	0	2	18	4	5	1	0	0	277
	05年度	61	4	1	0	2	20	5	5	2	0	-	283
	07年度	61	7	2	-	2	20	4	2	3	-	-	282
軽乗用車	01年度	44	6	2	1	2	34	7	1	2	-	-	207
	03年度	58	7	4	0	2	19	4	5	1	0	0	231
	05年度	63	3	1	0	2	20	5	5	1	0	-	242
	07年度	62	5	2	-	2	20	4	2	3	-	-	227
軽ボンバン	01年度	44	34	10	-	-	9	3	-	0	-	-	89
	03年度	43	29	6	0	0	12	7	0	3	0	0	*46
	05年度	57	14	3	1	2	15	-	2	6	-	-	*41
	07年度	34	32	5	-	8	12	6	3	-	-	-	55

*n数過少のため、参考値として掲出

(6) 軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

- 軽乗用系合計で最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点をみると、「経済性面」を重視する比率が減少したが、それでも7割近い。
- 車使用面からの選択理由では、「運転がしやすいから」「狭い道で使いやすいから」「買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」が上位を占め、軽自動車ならではの使いやすさが重視されていることがうかがわれる。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【車使用面からの選択理由】(最近2年間新車)

—複数回答—

Category	Year	運転がしやすいから	狭い道で使いやすいから	買物や用足しに向いているから	駐停車が容易だから	長距離を走ることがあまりないから	2台目の車だから	通勤・通学専用の車だから	車庫スペースが狭いから	乗車人数が少ないから	初めての車だから	荷物の積みおろしがしやすいから	人や荷物を乗せて使用する	※自分以外の人も	車の安全性から	少量の荷物を何度にも分けて	運ぶのに向いているから	この中にはない	全体(n)
軽乗用系合計	01年度	58	61	49	39	33	27	17	14	8	5	17	7	※	2	3	2	440	
	03年度	61	56	46	34	24	22	18	20	10	2	7	3	※	5	1	1	396	
	05年度	56	61	44	48	29	18	19	18	12	3	10	8	5	2	1	1	397	
	07年度	66	57	46	39	30	20	17	15	13	9	9	7	6	2	1	0	442	
軽乗用車	01年度	61	60	52	39	33	27	16	12	7	6	16	7	※	2	3	1	314	
	03年度	61	56	46	33	23	23	19	20	10	3	6	3	※	4	1	1	323	
	05年度	57	61	45	50	29	18	20	17	12	3	9	8	6	2	1	1	333	
	07年度	66	57	46	39	30	20	17	14	13	10	8	6	6	2	1	0	359	
軽ボンバン	01年度	43	69	35	39	33	26	23	24	11	2	22	11	※	2	2	6	126	
	03年度	53	57	40	36	31	13	13	20	15	1	16	1	※	6	7	1	73	
	05年度	49	57	39	33	31	8	7	36	20	1	25	11	3	-	1	2	64	
	07年度	54	52	33	35	18	20	15	22	11	2	17	19	7	1	3	3	83	

※05年度より新設項目

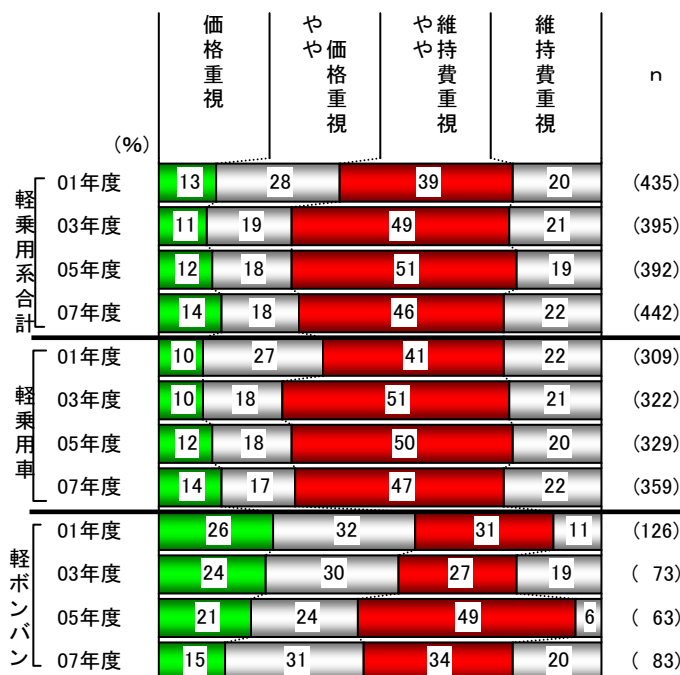
- 経済性・法規・税制面からの選択理由を軽乗用系合計で見ると、「税金が安い」の比率が83%と最も高く、「燃費が良い」「価格が安い」がそれに続く。
- 価格と維持費を重視する度合いをみると、軽乗用車では維持費を重視する比率（「維持費重視」＋「やや維持費重視」）が68%と高い。軽ボンバンでは価格を重視する比率（「価格重視」＋「やや価格重視」）が46%で横ばい傾向にある。

【経済性・法規・税制面からの選択理由】(最近2年間新車)

—複数回答—

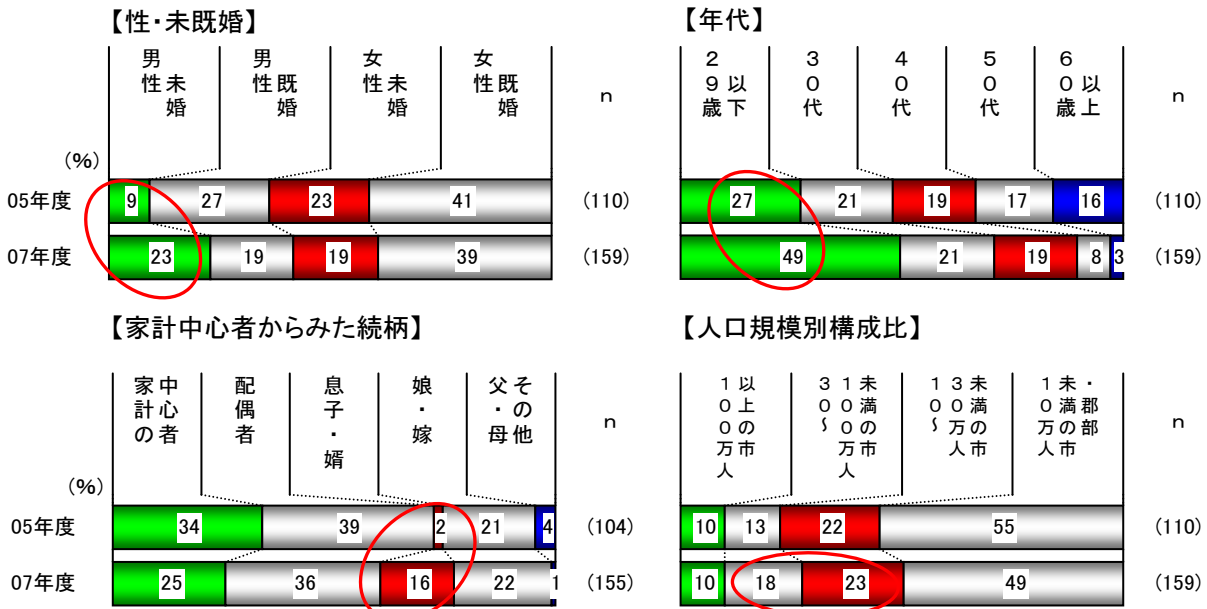
		税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出が簡単な	車検が3年だから	車検が2年だから	この中にはない	全 体 (n)
		(%)									
軽乗用系合計	01年度	87	45	51	44	38	5	4	1	4	437
	03年度	85	48	47	37	23	3	6	1	5	396
	05年度	86	53	49	47	29	4	4	1	3	397
	07年度	83	53	46	32	22	6	8	0	4	442
軽乗用車	01年度	87	44	46	45	38	5	5	-	4	313
	03年度	86	47	45	38	24	3	6	-	5	323
	05年度	87	52	46	47	29	4	4	-	3	333
	07年度	83	53	45	32	22	6	8	0	4	359
軽ボンバン	01年度	83	47	78	42	36	3	-	3	4	124
	03年度	74	57	72	28	16	5	-	5	2	73
	05年度	74	66	87	43	27	7	-	9	2	64
	07年度	79	61	66	38	26	6	2	2	3	83

【価格と維持費を重視する度合い】(最近2年間新車)



(7) 新規・増車ユーザーの属性(最近2年間新車購入ユーザー)

- 新規・増車ユーザーの属性をみたところ、前回と比較し性・未既婚では男性未婚ユーザーの比率がまた年代では、29歳以下の比率が上がっている。さらに家計中心者からみた続柄では、「息子・婿」の比率が高くなっている。新規・増車の増加の背景として、未婚男性の軽購入者が増えたことが考えられる。
- 軽自動車購入のきっかけでは「自分専用の車がほしかった」「免許を取ったので」が前回と比較し、高い比率となっている。



【購入のきっかけ】

(%)	自分専用車が欲しかった	免許を取ったので	買い物や送迎に必要	通勤・通学に必要	交通が不便	欲しかった車があった	仕事の内容が変わった	仕事の効率を上げるため	施設や介護・福祉への足として	強く勧められた	前の車がなくなった	新型が発売された	前車の検定期だった	その他	複数回答
															全体(n)
05年度	32	18	38	47	29	3	3	2	2	3	3	1	3	1	110
07年度	42	39	29	27	23	10	6	6	6	3	3	3	0	1	159

【未婚男性へのインタビュー結果】

《ケース1》佐賀県佐賀市 男性 19才 会社員 同居家族5人

仕事をはじめて2年、気持ちの上でも経済的にも少しゆとりができ軽を購入。軽なら維持費も負担にならない。

- 仕事を始めて2年、昨年は仕事を覚えるので疲れ、生活にゆとりがなかった。2年目になり、少し気持ちにゆとりができ、好きなダンスを毎日のように練習している。金銭的にも、ゆとりができ軽乗用をローンで購入。主にダンスサークルの練習に通うのに使用している。
- 税金が安く燃費がよいので、ローンと維持費を合わせても負担は苦にならない。仕事でも軽のミッションに乗っているが、狭い路地を行くときが便利に感じる。次購入するのも軽。収入が多くなっても、軽で内装、音響などにお金をかけて充実させたい。

《ケース2》静岡県磐田市 男性 25才 福祉施設勤務 同居家族4人

交通不便地域へ引っ越し、通勤用に軽を購入。軽は維持費が安く、小回りが利き、駐車も楽。

- 現在の住いは3年前に引越して来た。周辺は公共交通機関がなくバス停は歩いて10分位かかり本数も1時間に1本弱と車なくては生活できない場所なので、通勤に必要で軽乗用車を購入。家族1人に1台ずつ車がある。家族と一緒に生活なので食料品の買物などはせず、後部座席はあまり物や人を乗せたりしない。
- 軽は税金が安いし、維持費も安く、燃費も良い。また小回りが利き、駐車するのもとても楽でいい。ただ、通勤が片道30分で軽だと疲れるので、2年後位にはコンパクトカーの購入を考えている。貯金もできてきたので、経済的には心配がない。

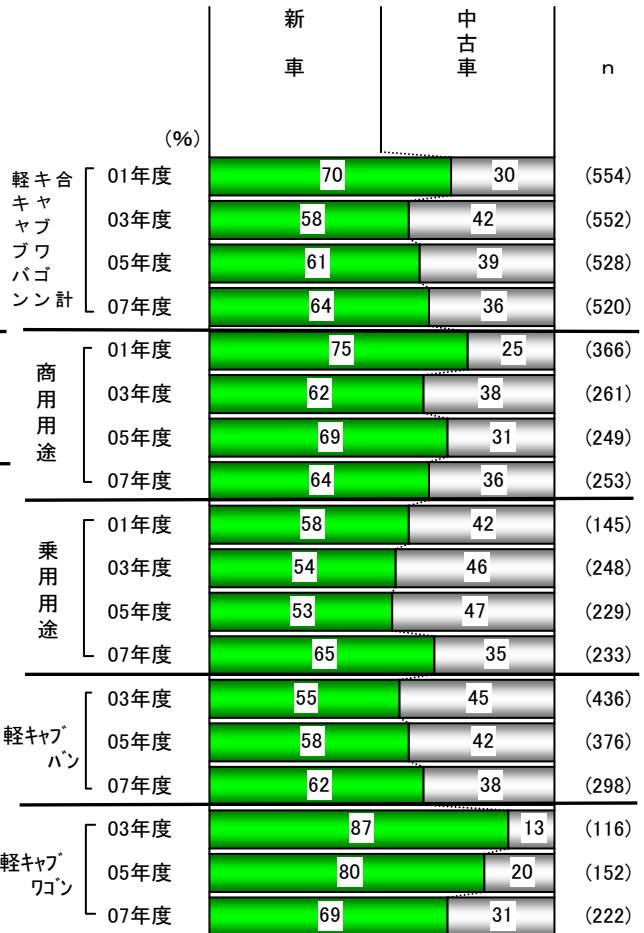
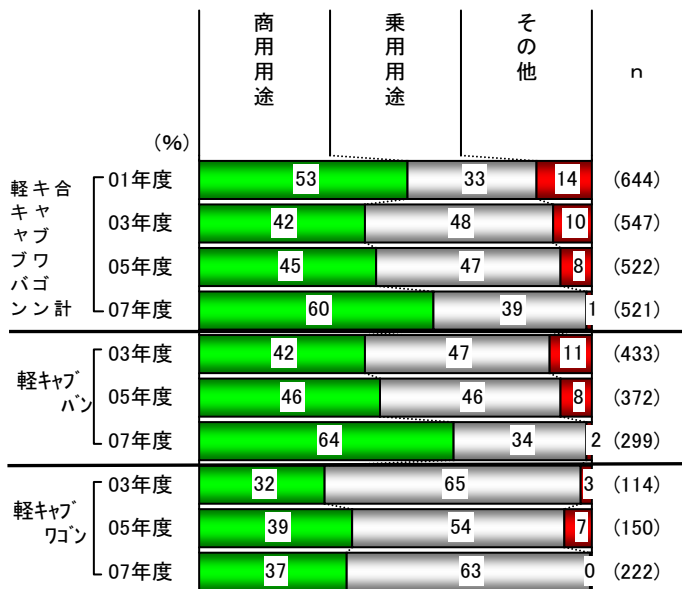
2. 軽キャブバン・軽キャブワゴンの実態変化

(1) 保有車の変化

- 軽キャブバン・キャブワゴン合計でみると「商用用途」が60%と増加、「乗用用途」が39%となった。軽キャブワゴンでは「乗用用途」比率が63%と増加した。
- 「新車」比率は、商用用途で減少、乗用用途で増加、軽キャブバン・キャブワゴン合計で64%で前年に比べ微増。軽キャブワゴンの新車比率は減少にある。

【商用用途/乗用用途】

【新車・中古車】

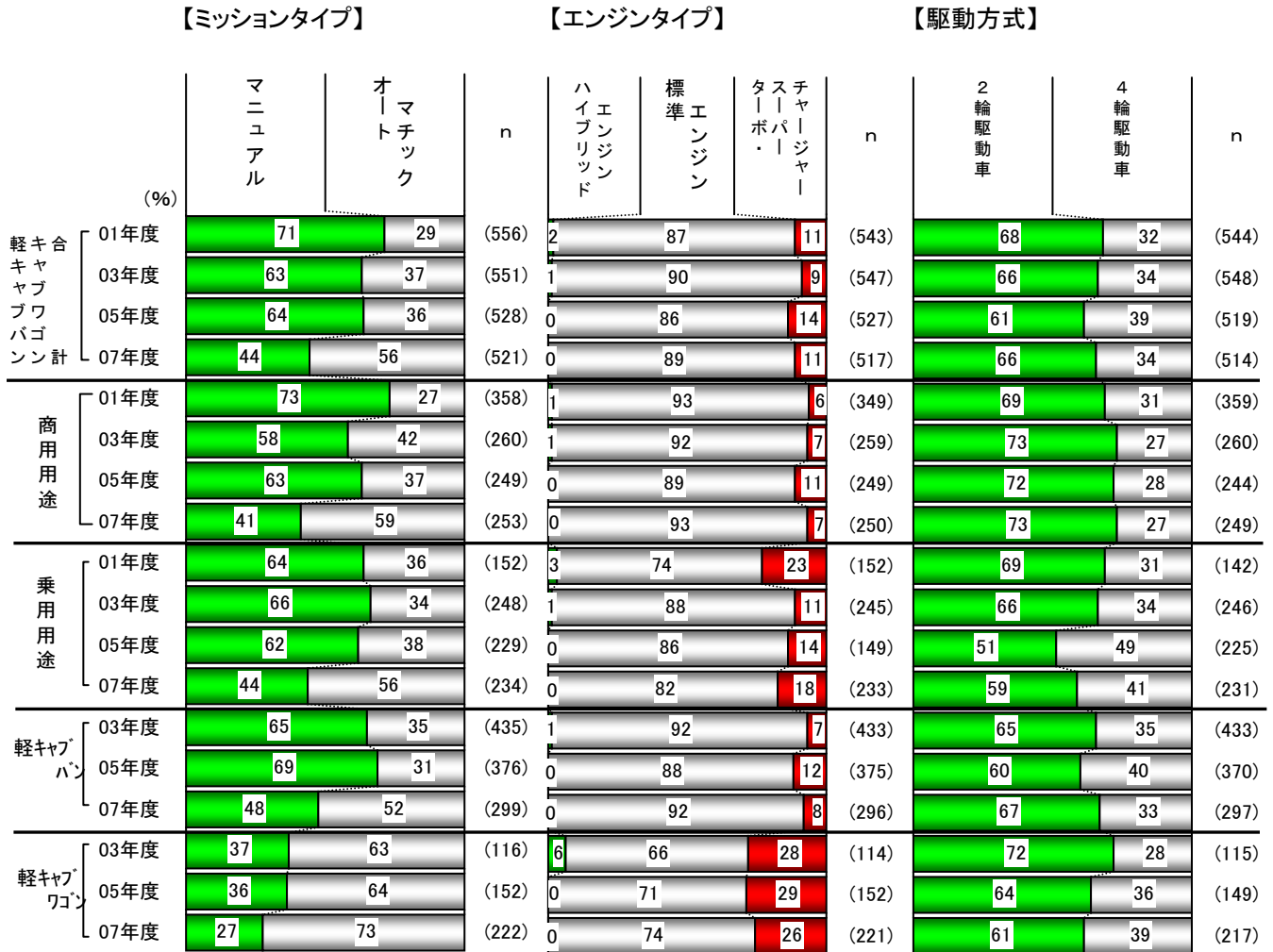


注) 商用用途、乗用用途の定義

商用用途車 主用途が仕事・商用で農業以外に使う キャブバン
乗用用途車 主用途が通勤・通学・買物・送迎・ レジャーのキャブバン
その他 上記以外(主用途が仕事・商用で農業 に使うものなど)

●ミッションタイプでは、「マニュアル」が減少傾向にあり、軽キャブバン・キャブワゴン合計では今回「オートマチック」が「マニュアル」を上回った。

●駆動方式では「2輪駆動車」と「4輪駆動車」の比率は、前回調査から大きな変化はない。



※03年以前は「低公害エンジン」

(2) ユーザー層の変化

- 主運転者の性別・未既婚別では、軽キャブバン・キャブワゴン合計での男女比率は、前回調査とほぼ同率だが、軽キャブワゴンは女性比率が増加傾向にあり、今回40%を超えた。
- 平均年齢は軽キャブバン・キャブワゴン合計で40代の比率が減少し、50代の比率が増加した。軽キャブバンの平均年齢は53.0歳、軽キャブワゴンは49.3歳。

【保有者形態】

【主運転者の性別と未既婚別】

【主運転者の年齢】

	年度	保有者形態 (%)			n	主運転者の性別と未既婚別				n	主運転者の年齢					n	平均年齢 (歳)
		純住宅	産業世帯	純事業所		男性未婚	男性既婚	女性未婚	女性既婚		29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上		
軽キ合 キャブ ワゴン計	01年度	51	27	22	(560)	15	57	2	26	(548)	9	25	28	22	16	(553)	<46.5>
	03年度	57	29	14	(552)	9	66	1	24	(552)	6	15	20	22	37	(550)	<52.3>
	05年度	55	29	16	(528)	9	61	1	29	(527)	6	16	27	18	33	(528)	<51.4>
	07年度	53	33	14	(521)	11	60	2	27	(521)	8	12	20	26	34	(521)	<52.3>
商用 用途	01年度	22	39	39	(360)	22	61	2	15	(351)	11	25	27	25	12	(364)	<45.4>
	03年度	19	51	30	(261)	13	72	1	14	(261)	8	17	20	24	31	(260)	<50.4>
	05年度	14	51	35	(249)	13	67	0	20	(248)	5	19	37	21	18	(249)	<47.7>
	07年度	19	55	26	(253)	13	71	2	14	(253)	9	13	20	34	24	(253)	<50.3>
乗用 用途	01年度	95	4	1	(152)	8	54	1	37	(150)	7	34	31	14	14	(145)	<44.8>
	03年度	88	11	1	(248)	7	63	1	29	(248)	5	17	16	21	41	(247)	<53.1>
	05年度	92	7	1	(229)	4	54	2	40	(229)	6	15	22	15	42	(229)	<53.3>
	07年度	91	7	2	(234)	10	47	3	40	(234)	8	14	21	18	39	(234)	<52.7>
軽キャブ バン	03年度	56	30	14	(436)	9	67	1	23	(436)	6	14	21	22	37	(435)	<52.5>
	05年度	54	29	17	(376)	9	63	1	27	(375)	5	15	27	20	33	(376)	<51.9>
	07年度	50	35	15	(299)	11	63	2	24	(299)	7	11	19	27	36	(299)	<53.0>
軽キャブ ワゴン	03年度	71	20	9	(116)	9	56	3	32	(116)	10	28	11	15	36	(116)	<49.6>
	05年度	61	24	15	(152)	7	54	1	38	(152)	11	18	29	10	32	(152)	<49.0>
	07年度	68	22	10	(222)	12	47	2	39	(222)	12	16	21	24	27	(222)	<49.3>

●家計中心者の職業は、商用用途では「商工サービス」が82%を占める。

●世帯収入は、軽キャブバン・キャブワゴン合計で中央値が528万円と増加した。商用用途では618万円、乗用用途では483万円で、いずれも前回よりも上昇している。

【家計中心者職業】

【世帯年収(税込み)】

	年度	職業 (%)					n	世帯年収(税込み) (万円)						n	中央値 (万円)
		商工サービス	事務系	労務系	サービス販売	その他		39万円以下	59万円	579万円	599万円	519万円	12万円以上		
軽キャブワゴン計	01年度	45	19	14	10	12	(446)	22	32	21	10	7	8	(414)	<580>
	03年度	47	10	19	12	12	(491)	40	26	20	6	5	3	(375)	<482>
	05年度	43	18	17	8	14	(425)	39	25	20	7	4	5	(330)	<483>
	07年度	49	17	11	7	16	(410)	32	25	20	12	7	4	(342)	<528>
商用用途	01年度	71	7	6	10	6	(262)	19	31	20	13	7	10	(243)	<596>
	03年度	66	5	13	12	4	(261)	32	28	24	6	5	5	(143)	<538>
	05年度	77	5	10	8	0	(155)	31	27	19	10	5	8	(117)	<544>
	07年度	82	6	3	7	2	(167)	32	14	27	17	5	5	(131)	<618>
乗用用途	01年度	11	33	26	14	16	(145)	24	32	25	10	6	3	(136)	<559>
	03年度	18	16	29	15	22	(190)	45	27	16	7	3	2	(202)	<442>
	05年度	15	29	24	8	25	(221)	43	25	21	6	2	3	(173)	<441>
	07年度	16	28	21	8	27	(211)	33	33	15	8	8	3	(182)	<483>
軽キャブバン	03年度	49	9	20	12	10	(390)	42	26	20	5	5	2	(288)	<475>
	05年度	43	19	16	8	14	(303)	39	24	21	7	3	6	(239)	<483>
	07年度	52	16	10	6	16	(225)	31	24	21	12	8	4	(192)	<529>
軽キャブワゴン	03年度	38	19	15	10	18	(101)	33	19	18	20	3	7	(87)	<644>
	05年度	38	18	21	6	17	(122)	32	34	17	6	9	2	(91)	<488>
	07年度	40	22	15	9	14	(187)	35	26	17	13	3	6	(150)	<525>

(3)使用状況の変化

- 主運転者の用途では、乗用用途で「買物」の比率が最も高く、「レジャー」「通勤・通学」が続く。軽キャブワゴンでは「買物」の比率が最も高く、次いで「仕事・商用」となっている。
- 仕事・商用での使い方では、軽キャブバン・キャブワゴン合計で「一般家庭など最終消費者への配達」（37%）、「工場、現場まわり」、「セールス、営業関係」（ともに24%）が上位を占めた。

【主運転者の用途】

－複数回答－

	(%)	仕事・商用	買物	通勤・通学	レジャー	送迎	その他	全（n）
		軽キャブバン・キャブワゴン合計	01年度	73	34	26	14	19
	03年度	59	45	27	19	13	5	552
	05年度	56	49	26	20	20	5	528
	07年度	62	47	17	15	16	3	521
商用用途	01年度	100	13	9	6	6	1	370
	03年度	100	13	10	9	3	1	261
	05年度	100	20	10	8	6	-	249
	07年度	100	25	9	4	8	-	253
乗用用途	01年度	19	66	9	28	45	2	146
	03年度	15	73	44	30	22	10	248
	05年度	7	78	44	34	32	9	229
	07年度	7	76	30	31	25	7	234
軽キャブバンのみ	03年度	60	44	27	19	13	4	436
	05年度	57	47	25	18	19	5	376
	07年度	67	43	15	11	13	4	299
軽キャブワゴンのみ	03年度	43	54	27	31	20	12	116
	05年度	51	60	28	34	24	4	152
	07年度	43	62	26	32	28	2	222

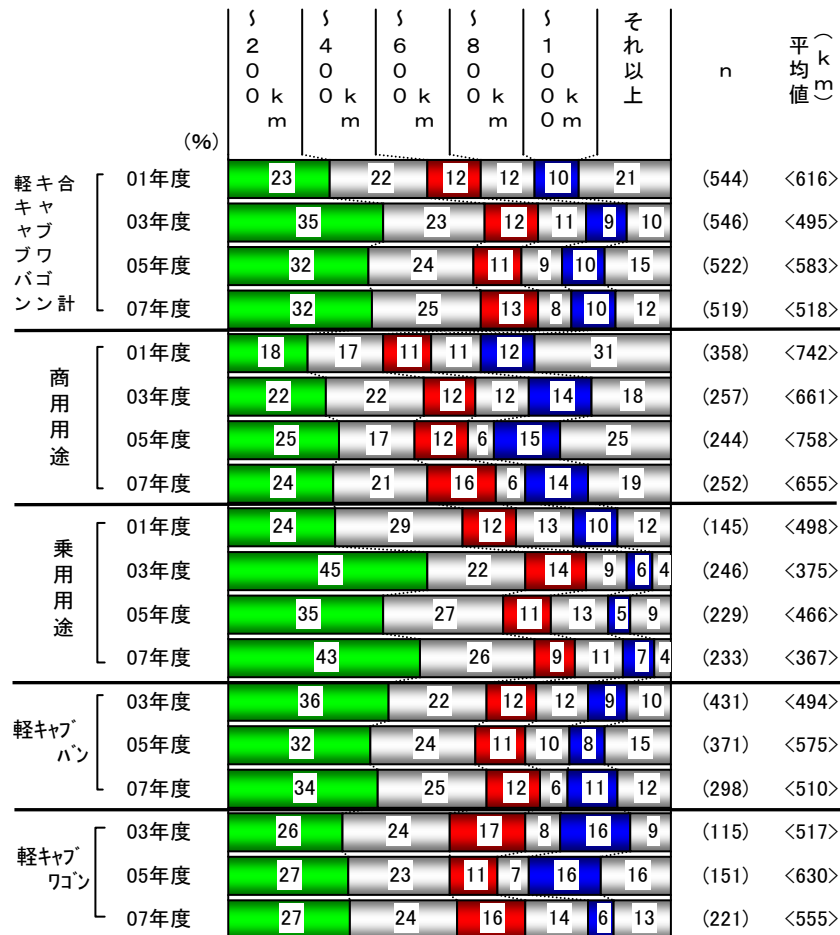
【仕事・商売での使い方】

－複数回答－

	(%)	一般家庭など	工場、現場まわり	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	セールス、営業関係	田畑への農作物の運搬	小売店への配達	事業所間の連絡便	メーカーへの配達、仕入れ	その他	全（n）
		軽キャブバン・キャブワゴン合計	01年度	45	26	21	29	19	15	9	8
	03年度	35	27	17	18	23	14	7	10	7	334
	05年度	35	28	22	22	16	24	7	8	7	319
	07年度	37	24	20	24	17	15	8	7	3	305
軽キャブバンのみ	03年度	35	26	17	18	24	15	7	9	8	280
	05年度	36	27	23	21	16	24	7	8	6	239
	07年度	38	25	21	24	16	15	8	7	3	200
軽キャブワゴンのみ	03年度	37	29	15	20	17	13	8	13	1	54
	05年度	30	31	14	25	16	26	12	7	7	80
	07年度	30	21	14	26	22	14	10	6	5	105

●月間平均走行距離は、平均値では商用用途が655km、乗用用途が367kmで、軽キャブバン・キャブワゴン合計では518kmとなった。

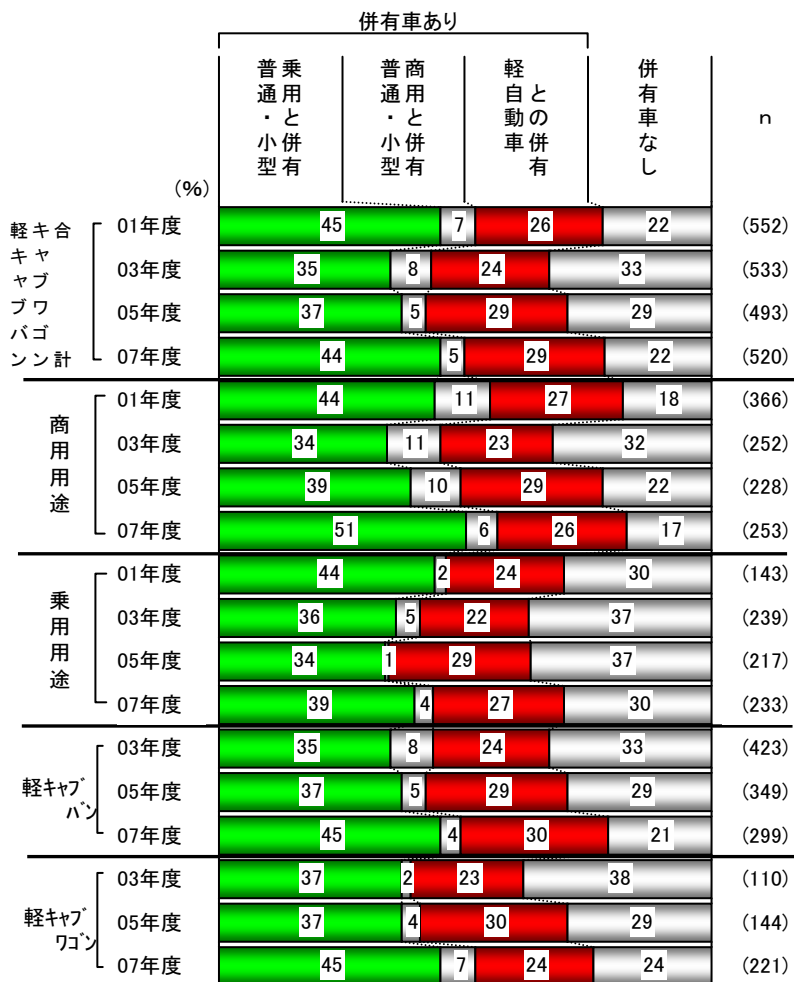
【月間平均走行距離】



(4) 併有状況の変化

- 併有率は軽キャブバン・キャブワゴン合計で78%で増加傾向が続いている。「併有あり」層の中では「普通・小型車との併有」が多く、特に商用用途での「普通・小型乗用と併有」の比率が51%と高い。

【併有車の有無と併有車の車種】



注)2台以上車を併有している場合の併有車の普通・小型車/軽自動車
の区分は、最もよく使用している方の1台についてのみの回答
である点に留意されたい。

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、軽キャブバン・キャブワゴン合計で「軽から」の代替の比率が63%と最も高い。
- 前保有車の平均使用年数は、軽キャブバン・キャブワゴン合計で7.0年である。
- 前保有車タイプは、軽キャブバン・ワゴン合計では「軽キャブバン」の比率が最も高く、次いで軽乗用車の比率が高い。

【購入形態】(最近2年間新車)

【前保有車の使用年数】(最近2年間新車)

	新規格	増車	代替		n	前保有車の使用年数						n	平均(年)	
			軽から	普通小型車から		2年	4年	6年	8年	10年	11年以上			
軽キャブバン・ワゴン計	01年度	15	64	20	(151)	13	13	34	16	16	8	(127)	<6.3>	
	03年度	4	57	19	(119)	7	12	32	20	21	8	(86)	<7.1>	
	05年度	12	58	29	(114)	6	6	20	12	43	13	(91)	<8.2>	
	07年度	3	22	63	12	(126)	8	8	34	22	10	18	(91)	<7.0>
商用用途	01年度	20	66	12	(107)	11	16	34	20	15	4	(88)	<6.0>	
	03年度	1	30	60	9	(62)	10	6	39	28	14	3	(*42)	<6.4>
	05年度	0	11	79	10	(66)	9	6	28	20	22	15	(54)	<7.4>
	07年度	1	18	70	11	(68)	2	7	43	30	8	10	(54)	<6.8>
乗用用途	01年度	サンプル数過少のため割愛				(-)	サンプル数過少のため割愛						(-)	<->
	03年度	7	11	52	30	(*49)	5	18	28	10	25	14	(*37)	<7.6>
	05年度	3	14	23	60	(*40)	1	7	73	11			(*30)	<9.5>
	07年度	5	32	49	14	(50)	0	13	35	11	18	23	(*31)	<7.9>
軽キャブバン	03年度	3	21	64	12	(54)	6	9	31	24	22	8	(*39)	<7.4>
	05年度	2	12	55	31	(57)	6	6	21	8	45	14	(*46)	<8.3>
	07年度	2	22	64	12	(72)	8	7	34	25	7	19	(54)	<7.0>
軽キャブワゴン	03年度	5	20	44	31	(65)	10	19	30	11	22	8	(*47)	<6.5>
	05年度	0	12	66	22	(57)	4	9	17	22	36	12	(*45)	<8.0>
	07年度	8	24	60	8	(54)	4	14	39	5	27	11	(*37)	<6.9>

*n数過少のため、参考値として掲出

【前保有車タイプ】(最近2年間新車)(代替=100%)

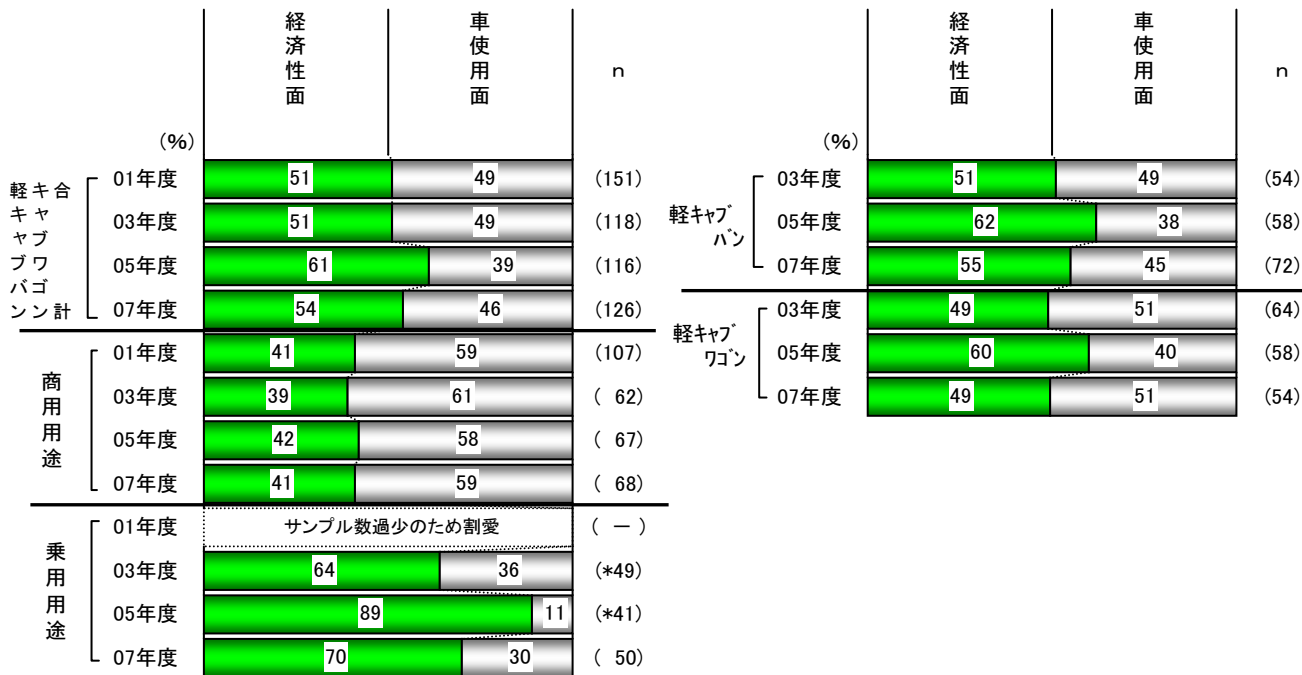
	(%)	軽自動車					軽自動車以外					全体(n)	
		乗用車	ボンバン	キャブバン	トラック	ジープ型	乗用車	ボンワゴン	キャブワゴン	ボンバン	キャブバン		トラック
軽キャブバン・キャブワゴン合計	01年度	18	3	51	5	-	10	3	5	3	-	128	
	03年度	13	8	48	5	2	13	1	6	-	4	87	
	05年度	21	6	33	8	0	3	2	2	2	24	90	
	07年度	29	2	48	6	0	3	2	6	1	2	93	
商用用途	01年度	12	4	66	4	-	3	0	2	6	4	89	
	03年度	5	15	60	9	-	6	-	6	-	1	*43	
	05年度	19	10	47	13	0	1	2	0	4	4	54	
	07年度	26	2	55	4	0	2	0	5	2	1	56	
乗用用途	01年度	サンプル数過少のため割愛											-
	03年度	23	3	34	2	3	20	3	7	-	7	-	*37
	05年度	16	0	13	0	0	6	1	6	0	59	0	*29
	07年度	37	3	27	11	1	9	5	9	-	-	-	*31
軽キャブバンのみ	03年度	8	12	57	5	2	10	-	6	-	-	*39	
	05年度	19	2	37	6	0	0	0	3	33	1	*46	
	07年度	26	1	50	7	-	3	2	6	1	2	55	
軽キャブワゴンのみ	03年度	27	0	29	4	7	20	4	6	-	11	*48	
	05年度	25	15	21	13	0	10	6	8	0	1	*44	
	07年度	43	7	37	-	1	6	1	2	1	1	*38	

*n数過少のため参考値として掲出

(6)軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

- 最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点は、商用用途では「車使用面」(59%)を重視する比率が高く、乗用用途では「経済性面」(70%)を重視する比率が高い。
- 車使用面からの選択理由としては、商用用途では「荷物の積みおろしがしやすいから」(68%)、「狭い道で使いやすいから」(57%)、「運転がしやすいから」(57%)、「駐停車が容易だから」(45%)が上位を占める。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【車使用面からの選択理由】(最近2年間新車)

用途	年次	理由															全体 (n)	
		狭い道で使いやすいから	荷物の積みお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	長距離を走ることがあまりないから	少量の運ぶのに何度にも分けるから	買物や用足しに使うのに向いているから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	※自分以外の人も安心して使えるから	人や荷物を乗せて使用しないから	乗車人数が少ないから	通勤・通学専用の車だから	車の安全性から	初めての車だから		この中にはない
軽キャブバン・キャブワゴン合計	01年度	64	71	36	30	20	13	24	13	6	※	2	3	2	1	0	2	153
	03年度	57	52	44	35	23	10	33	11	5	※	3	4	5	2	2	0	119
	05年度	67	36	32	30	22	12	11	11	7	3	2	2	1	-	-	0	116
	07年度	50	53	56	38	13	9	29	21	7	8	-	10	4	5	3	3	126
商用用途	01年度	77	78	22	39	24	17	7	16	5	※	2	5	1	2	0	3	108
	03年度	76	65	43	54	20	15	12	16	6	※	0	-	3	3	1	-	62
	05年度	57	59	35	37	20	17	7	12	7	2	1	1	1	-	-	-	67
	07年度	57	68	57	45	19	16	6	16	2	4	-	10	1	7	1	1	68
乗用用途	01年度	サンプル数過少のため割愛															-	
	03年度	36	32	46	17	27	5	58	5	4	※	7	9	7	1	4	0	*49
	05年度	80	4	24	19	22	5	19	9	7	1	-	3	2	-	-	-	*41
	07年度	43	39	58	34	9	-	51	33	13	17	-	8	11	5	7	8	50
軽キャブバンのみ	03年度	62	50	42	38	27	11	30	8	5	※	2	2	4	2	3	-	54
	05年度	73	38	34	26	17	14	6	9	5	4	3	2	-	-	-	-	58
	07年度	51	57	59	40	12	11	27	22	7	9	-	10	4	7	3	0	72
軽キャブワゴンのみ	03年度	49	55	47	30	15	8	39	16	7	※	5	9	7	1	1	1	65
	05年度	50	32	27	39	35	8	23	15	9	1	1	2	3	-	-	-	58
	07年度	44	35	43	31	20	1	38	16	9	6	-	9	7	-	2	6	54

※05年度より新設項目

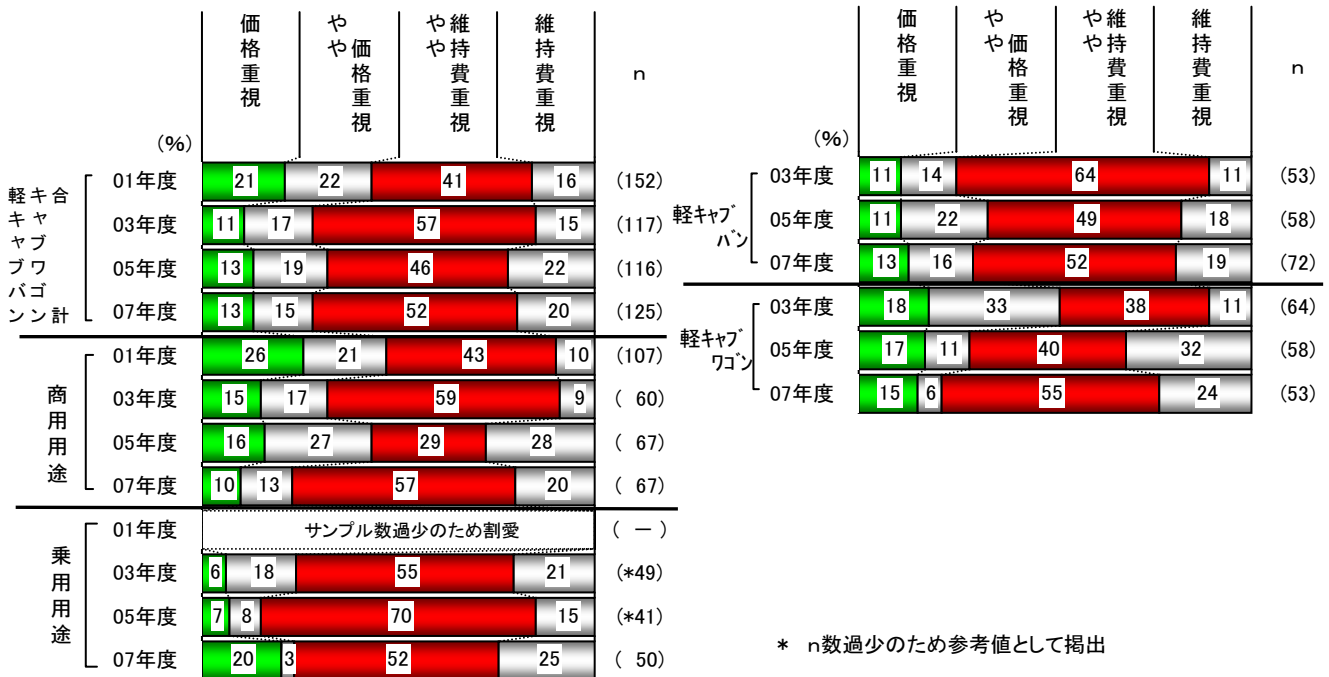
- 経済性・法規・税制面からの選択理由としては、商用用途では「税金が安い」(67%)の比率が最も高く、以下「価格が安い」(48%)、「燃費が良い」(46%)が続く。
一方、乗用用途では「税金が安い」「燃費が良い」の比率が高い。
- 価格と維持費を重視する度合いをみると、商用用途、乗用用途ともに維持費を重視する比率(「維持費重視」+「やや維持費重視」)が高い。

【経済性・法規・税制面からの選択理由】(最近2年間新車)

—複数回答—

		税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出が簡単なので	この中にはない	全体(n)
		(%)							
軽キャブバン・キャブワゴン合計	01年度	71	62	34	39	24	1	9	154
	03年度	75	44	40	29	28	2	11	119
	05年度	82	61	46	35	29	1	2	116
	07年度	74	44	46	36	28	2	14	126
商用用途	01年度	66	67	33	41	21	1	11	109
	03年度	62	50	43	25	27	3	15	62
	05年度	72	57	57	40	35	1	3	67
	07年度	67	48	46	36	30	1	19	68
乗用用途	01年度	*サンプル数過少のため割愛							-
	03年度	89	34	38	37	30	1	6	*49
	05年度	94	70	28	22	18	-	2	*41
	07年度	84	45	53	40	34	4	6	50
軽キャブバンのみ	03年度	73	50	39	31	28	2	14	54
	05年度	78	67	47	35	31	1	2	58
	07年度	73	45	48	35	29	2	16	72
軽キャブワゴンのみ	03年度	80	32	42	27	26	2	5	65
	05年度	91	46	44	33	25	1	4	58
	07年度	81	38	37	43	27	4	4	54

【価格と維持費を重視する度合い】(最近2年間新車)

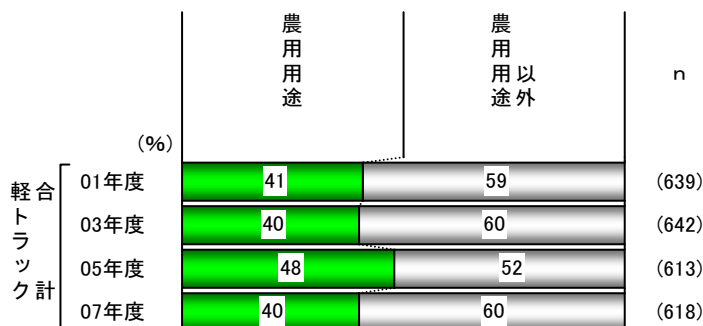


3. 軽トラックの実態変化

(1) 保有車の変化

- 用途別では、「農用用途」比率が40%を占める。
- 軽トラック合計では「新車」比率が70%。農用用途と農用用途以外での「新車」、「中古車」比率も前回調査とほぼ同じ。
- 農用用途では「2輪駆動車」比率が31%と前回より増加、軽トラック合計でも「2輪駆動車」比率は47%と前回より上昇。

【トラック用途のセグメント】



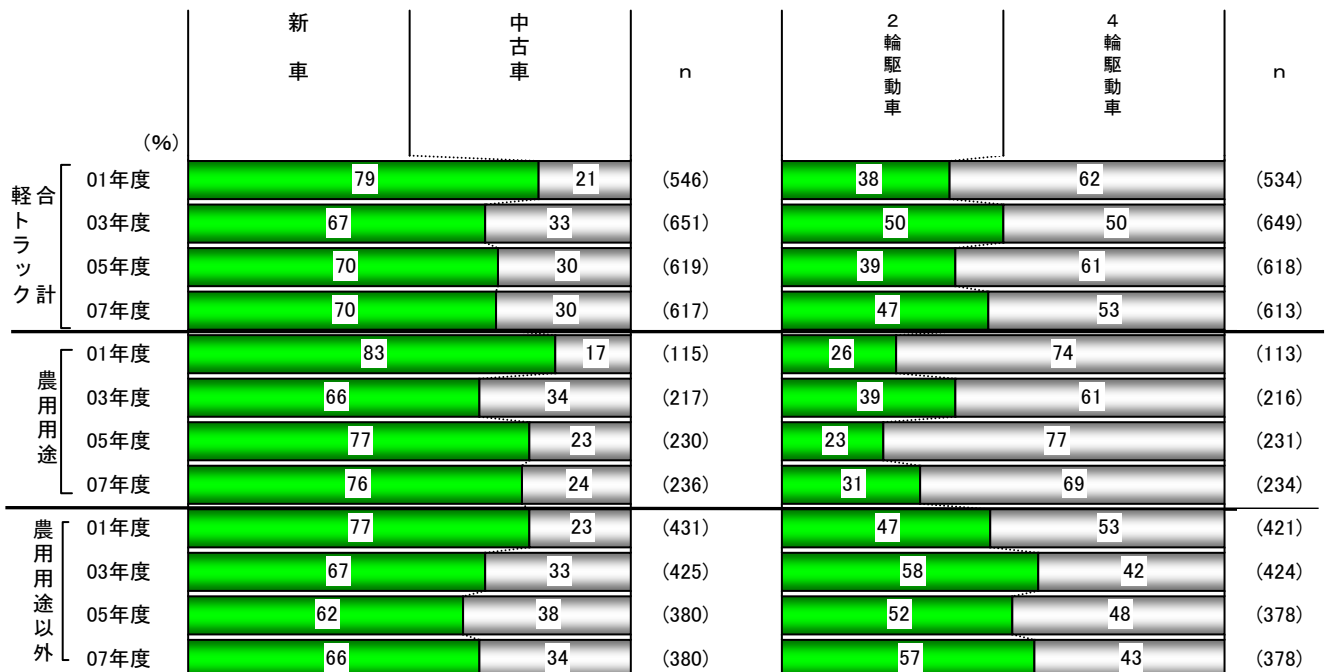
注) 農業用途の定義

農業用途
主用途が仕事・商用で
田畑への往復・農機具・農作業の運搬
といった農業用途のみに使うケース

農業用途以外
上記以外の用途のトラック

【新車・中古車】

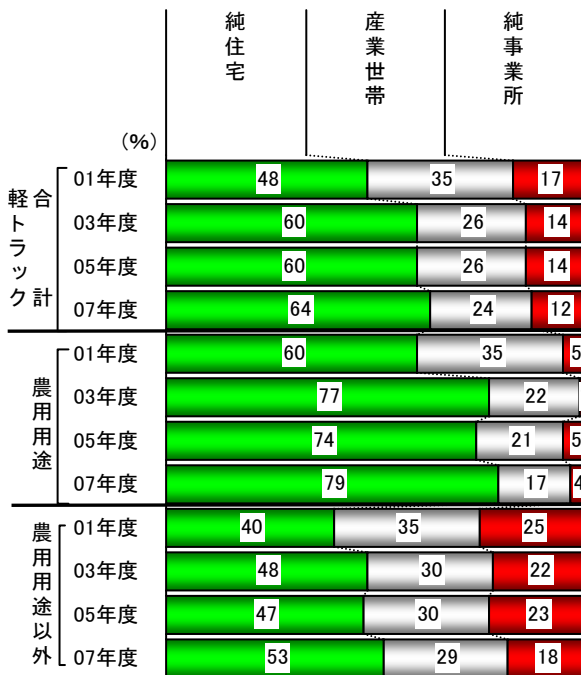
【駆動方式】



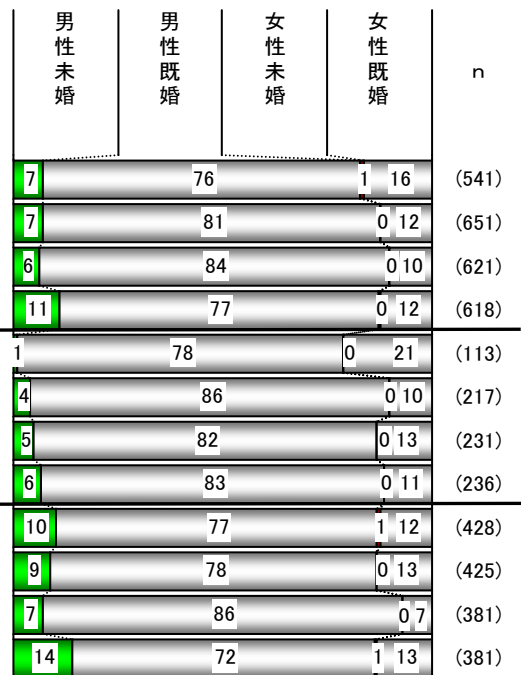
(2) ユーザー層の変化

- 軽トラック合計では「純住宅」世帯が64%を占める。
- 主運転者の性別・未既婚別では、「男性」比率が88%と高い水準で推移している。
- 主運転者の年齢をみると、農用用途では平均年齢は61.9歳と60代で推移。
- 世帯年収では、軽トラック合計の中央値は504万円で減少。農用用途で「399万円以下」の比率が44%と増加し、中央値では460万円と下がった。

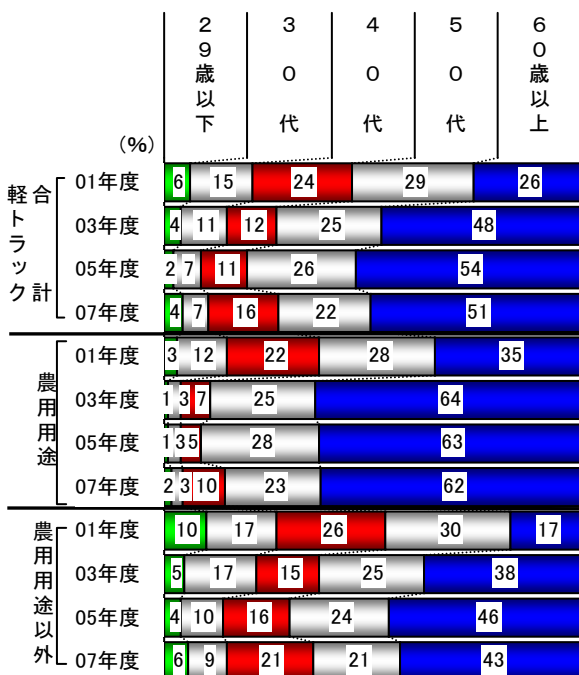
【保有者形態】



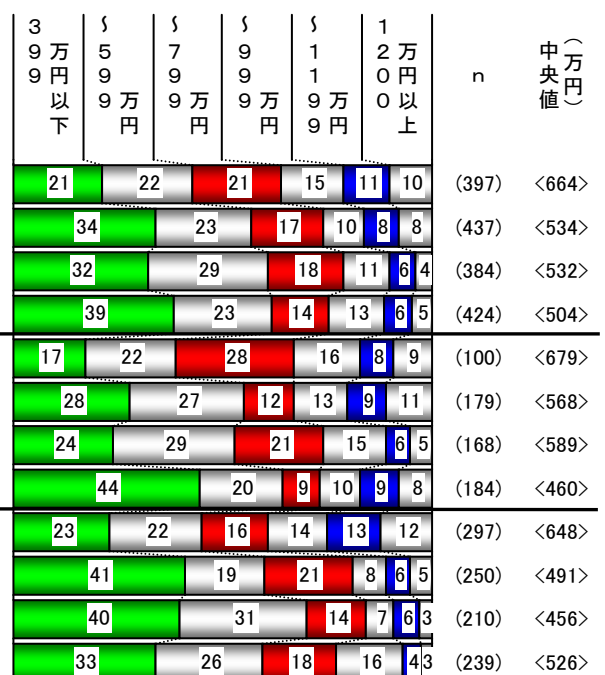
【主運転者の性別と未既婚別】



【主運転者の年齢】



【世帯年収(税込み)】



(3)使用状況の変化

- 軽トラック合計では「仕事・商用」を主用途とする比率が最も高い。
- 月間平均走行距離の平均値は、429kmと前回に比べ伸びた。
- 主運転者の用途をみると、「仕事・商用」（81%）の次に「買物」（23%）の比率が高い。
- 仕事・商用での使い方は、「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」（56%）の比率が最も高く、次いで「工場、現場まわり」（21%）、「一般家庭など最終消費者への配達」（18%）が続く。

【主用途】

軽合 トラ ック 計	年度	主用途 (%)			n
		仕事・商用	通勤・通学	その他	
	01年度	87	8	5	(546)
	03年度	74	11	15	(644)
	05年度	80	3	17	(613)
	07年度	74	8	18	(617)

【月間平均走行距離】

年度	月間平均走行距離 (km)						n	平均値 (km)
	0-20	20-40	40-60	60-80	80-100	それ以上		
01年度	40	21	12	8	8	11	(532)	<449>
03年度	49	22	8	6	7	8	(650)	<381>
05年度	51	22	11	3	6	7	(609)	<375>
07年度	46	22	12	6	6	8	(612)	<429>

【主運転者の用途】

用途	年度	主用途 (%)							全体 (n)
		仕事・商用	買物	通勤・通学	送迎	レジャー	その他		
軽トラック合計	01年度	92	17	14	5	2	4	547	
	03年度	79	24	16	6	4	8	651	
	05年度	83	24	8	6	6	8	621	
	07年度	81	23	14	5	4	6	618	
農業用途	01年度	100	22	4	5	2	0	115	
	03年度	100	15	2	5	2	2	217	
	05年度	100	19	5	6	1	3	231	
	07年度	100	17	4	4	3	0	236	
農業用途以外	01年度	87	14	20	5	3	6	432	
	03年度	66	29	24	6	5	12	425	
	05年度	70	28	10	5	10	13	381	
	07年度	69	28	21	6	4	10	381	

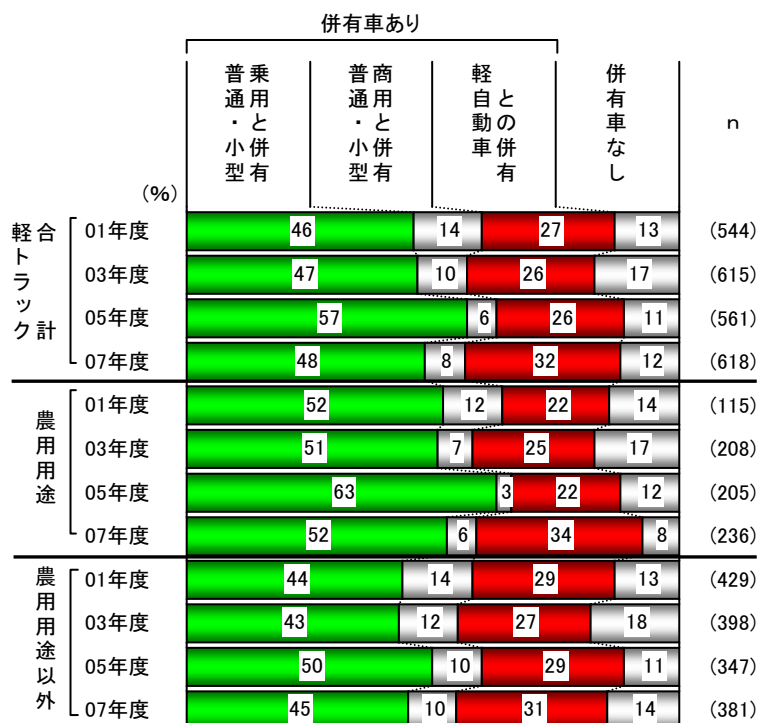
【仕事・商売での使い方】

用途	年度	仕事・商売での使い方 (%)									全体 (n)
		田畑への往復、農機具、農作物の運搬	工場、現場まわり	一般家庭など最終消費者への配達	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	小売店への配達	セールス、営業関係	事業所間の連絡便	メーカーへの配達、仕入れ	その他	
軽トラック合計	01年度	58	22	23	9	7	9	3	3	5	509
	03年度	56	20	21	8	4	6	4	4	7	533
	05年度	61	19	16	9	6	5	3	3	8	512
	07年度	56	21	18	12	8	8	5	4	5	500

(4) 併有状況の変化

- 軽トラック合計の併有率は88%を占め、同水準で推移している。
- 「併有あり」層の中では「普通・小型車と併有」が多いという傾向に代わりはないが、農用用途での「軽自動車との併有」が34%と増加し、軽トラック合計でも「軽自動車との併有」比率が30%を超えた。

【併有車の有無と併有車の車種】



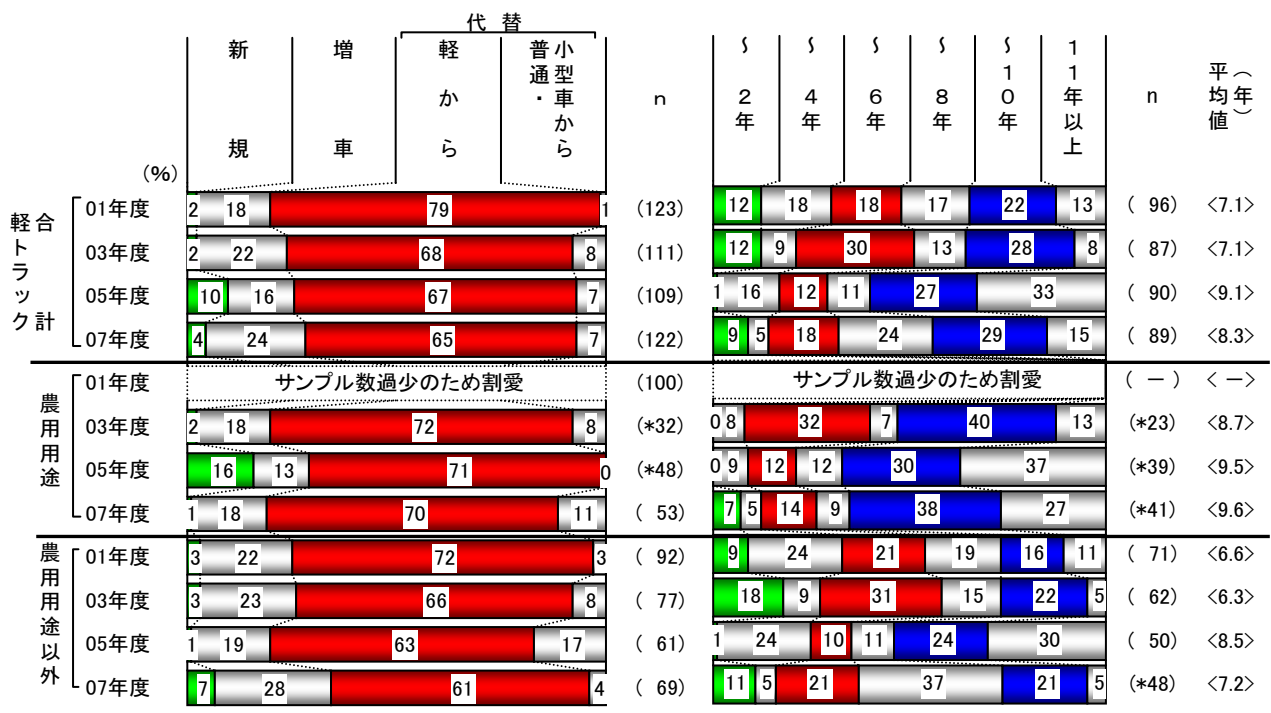
注) 2台以上車を併有している場合の併有車の普通・小型車/軽自動車の区分は、最もよく使用している方の1台についてのみの回答である点に留意されたい。

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、軽トラック合計では「軽から」の代替が全体の65%を占める。
- 前保有車の平均使用年数は、軽トラック合計で8.3年となった。
- 前保有車タイプでは、軽トラック合計で「軽トラック」が82%を占める。

【購入形態】(最近2年間新車)

【前保有車の使用年数】(最近2年間新車)



*n数過少のため、参考値として掲出

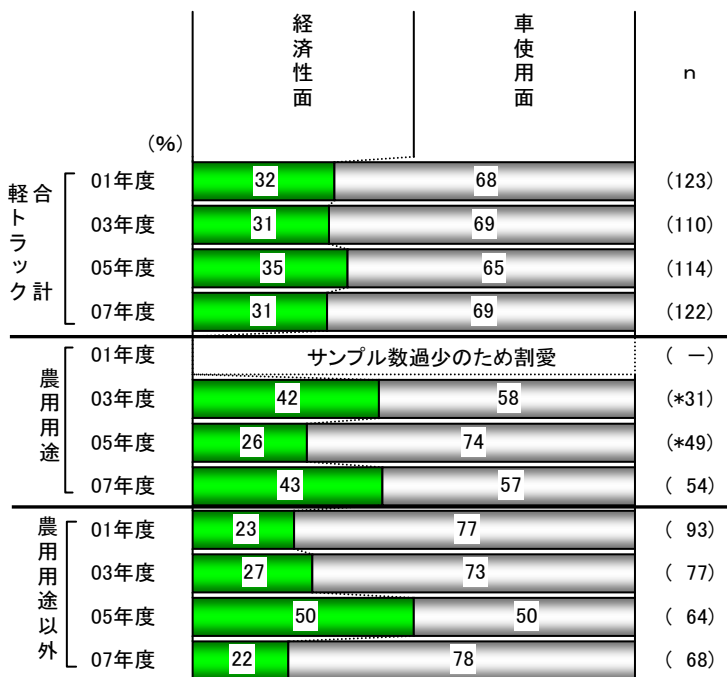
【前保有車タイプ】(最近2年間新車)(代替=100%)

	年度	軽自動車					軽自動車以外					全体(n)	
		乗用車	ボンバン	キャブバン	トラック	ジープ型	乗用車	ボンワゴン	キャブワゴン	ボンバン	キャブバン		トラック
軽トラック合計	01年度	4	-	8	86	1	1	-	0	-	1	1	97
	03年度	1	1	6	81	-	8	0	0	0	0	1	87
	05年度	0	-	-	89	-	4	4	0	-	-	3	88
	07年度	7	-	1	82	-	1	-	-	0	-	9	89

(6)軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

- 最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点は、軽トラック合計で「車使用面」重視の比率が69%を占める。
- 車使用面からの選択理由としては、軽トラック合計で「荷物の積みおろしがしやすいから」(68%)「狭い道で使いやすいから」(64%)の比率が高く、「運転がしやすいから」(35%)が続く。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【車使用面からの選択理由】(最近2年間新車)

—複数回答—

	(%)	狭い道で使いやすいから	荷物の積みおろしがしやすいから	運転がしやすいから	買物や用足しに向いているから	車庫スペースが狭いから	駐停車が容易だから	長距離を走ることがあまりないから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	2台目の車だから	車の安全性から	乗車人数が少ないから	人や荷物を乗せて使用することはないから	※自分以外の人でも運転しやすく安心だから	通勤・通学専用の車だから	初めての車だから	この中にはない	全 体 (n)	
軽トラック合計	01年度	66	69	37	15	9	25	21	24	12	1	3	1	※	2	-	1	124	
	03年度	60	75	40	12	7	24	21	26	8	5	8	2	※	6	-	11	111	
	05年度	72	69	29	20	17	17	13	13	7	4	3	3	2	1	-	2	114	
	07年度	64	68	35	9	8	23	13	10	8	0	7	1	6	1	-	3	123	
農業用途	01年度	サンプル数過少のため割愛																	-
	03年度	55	85	50	20	6	28	19	26	6	-	7	3	※	6	-	6	*32	
	05年度	78	71	29	21	18	10	15	10	4	6	-	4	1	1	-	1	*49	
	07年度	65	73	40	8	1	13	13	10	3	-	1	2	2	-	-	-	54	
農業用途以外	01年度	74	68	29	10	18	23	27	16	6	2	5	1	※	4	-	2	93	
	03年度	63	71	36	9	8	22	22	25	10	7	9	0	※	6	-	14	77	
	05年度	64	68	30	20	16	27	10	16	10	2	8	0	3	0	-	3	64	
	07年度	63	64	32	9	13	31	13	11	11	1	11	-	9	2	-	4	69	

※05年度より新設項目

*n数過少のため、参考値として掲出

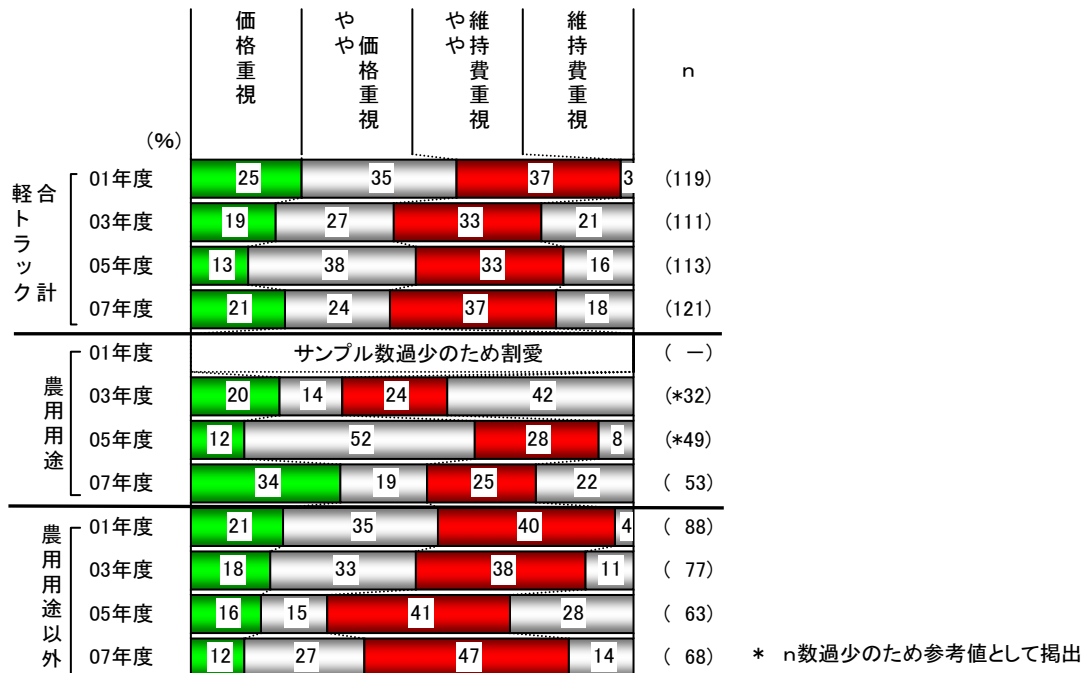
- 経済性・法規・税制面からの選択理由としては、軽トラック合計で「税金が安い」（59%）、「価格が安い」、「燃費がよい」（ともに56%）が高い。
- 価格と維持費を重視する度合いをみると、軽トラック合計では価格を重視する比率（「価格重視」＋「やや価格重視」）が45%、維持費を重視する比率（「維持費重視」＋「やや維持費重視」）が55%となった。

【経済性・法規・税制面からの選択理由】(最近2年間新車)

－複数回答－

		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	この中にはない	全体(n)
軽トラック合計	01年度	60	50	41	31	22	5	18	124
	03年度	52	49	44	24	21	2	30	111
	05年度	66	61	41	23	20	9	16	114
	07年度	59	56	56	28	26	2	15	123
農業用途	01年度	サンプル数過少のため割愛							-
	03年度	65	57	43	36	39	5	14	*32
	05年度	68	69	28	21	17	10	16	*49
	07年度	56	51	59	35	24	-	8	54
農業用途以外	01年度	53	41	39	35	22	9	20	93
	03年度	47	45	44	19	14	1	37	77
	05年度	65	50	60	25	24	7	16	64
	07年度	61	59	54	24	27	3	20	69

【価格と維持費を重視する度合い】(最近2年間新車)



Ⅱ. 人口規模別にみた軽自動車の社会的役割

市町村合併により、10万人以上30万人未満の市の一部も「地方」の性格を有するようになったと推定し、人口30万人未満の市・郡部について人口密度の高低による分析を行なった。

前回から引き続き分析した内容

【地方の生活環境】

- 人口の少ない地方になるほど公共交通機関の利便性が低く、また以前に比べ悪くなっている。周辺の狭隘路も地方ほど多い。軽自動車の7割は人口30万未満の市・郡部で保有されており、これは人口構成比に比べ高い。

【軽ユーザーの特性】

- 地方ほど女性比率が高い。年齢は都市規模によりあまり差はないが、50歳以上は都市部でやや多い。世帯年収は地方ほど低くなる傾向がみられる。

【使用実態と保有状況】

- 地方では、使用頻度が高く、かつ走行距離も長い。
- 併有率は地方ほど高く、平均保有台数も多くなる。自分専用車がある比率は、人口100万人以上では低いが、それよりも小さい都市では7割台と高い。

【購入実態】

- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では代替比率が高く、特に軽からの代替は58%を占める。

【地方の生活を支える軽自動車の実態】

- 通勤・通学に軽自動車が使われる比率は都市規模に関わらず高いが、その人たちが公共交通機関を使わなければならない場合、地方になるほど通勤は困難になる。
- 軽自動車がなく公共交通機関を使って通勤しなければならない場合、地方ほど「勤務先を辞めなければならない」など切実な影響がでる。
- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では、車がなくなった場合「買物に行けなくなる」比率が高く、車が生活を支える必需品であることがわかる。

【軽自動車の必要度】

- 「車が生活必需品」という比率は地方になるほど高くなり、自分の移動手段である軽自動車なくなると困る度合いも地方ほど高い。
- 軽がなくなって大きい車になった場合、地方では生活費が圧迫されるとともに、運転できなくなるという不都合が生じる。
また、税金が高くなると困るとともに、燃料費が高くなることも困る。
- したがって、次に買い替えるときも地方では、軽自動車にしようとする比率が高い。

今回新たな視点で確認した内容

【地方の生活環境】

- 公共施設等までのアクセス利便性でみると、地方は利便性が低く、かつ以前に比べ悪くなっている。

【使用実態と保有状況】

- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では「通勤・通学」で使う比率が高い。

【購入実態】

- 購入時の重視点は人口規模に関わらず経済性面が高い。選んだ理由をみると、維持費や価格では地域差はあまりないが、「運転がしやすい」という使用面では地方のほうが高く、人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では、「通勤通学用の車だから」という理由が他地域に比べ高い。

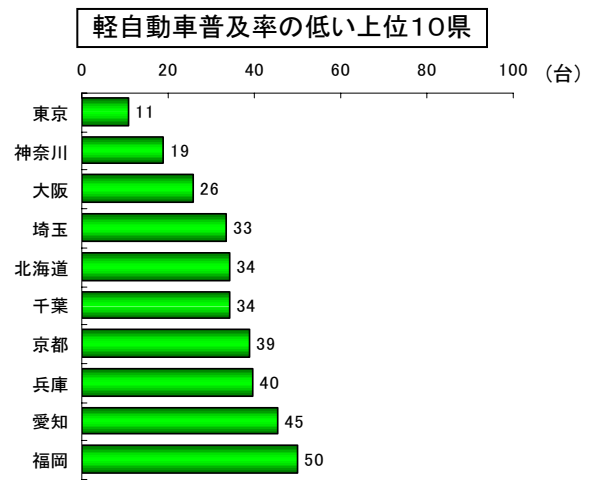
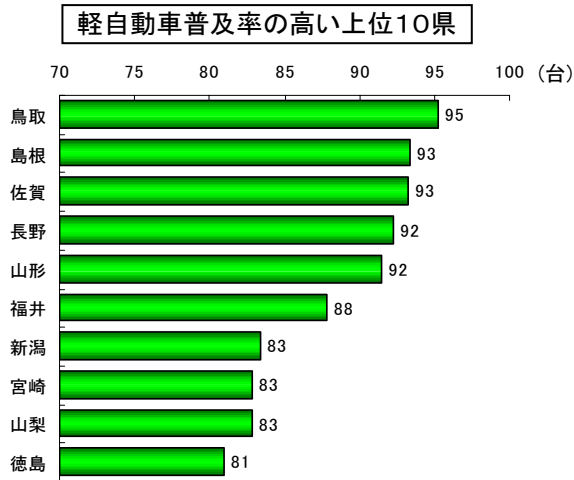
【地方の生活を支える軽自動車の実態】

- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では、日常の買物先が5km以上という遠距離が2割強で、交通手段が車は9割。

【軽自動車の地域別の普及率】

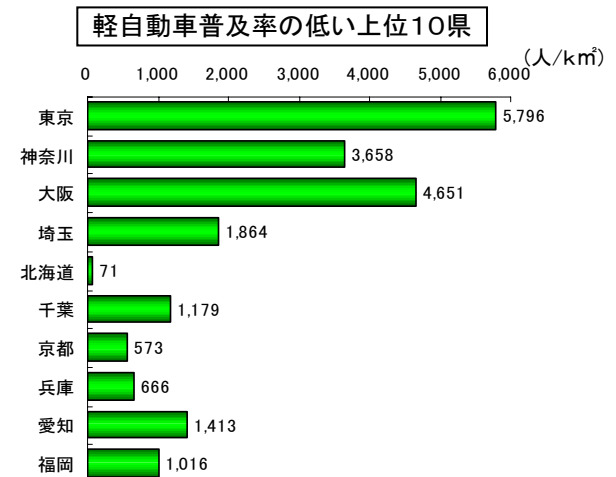
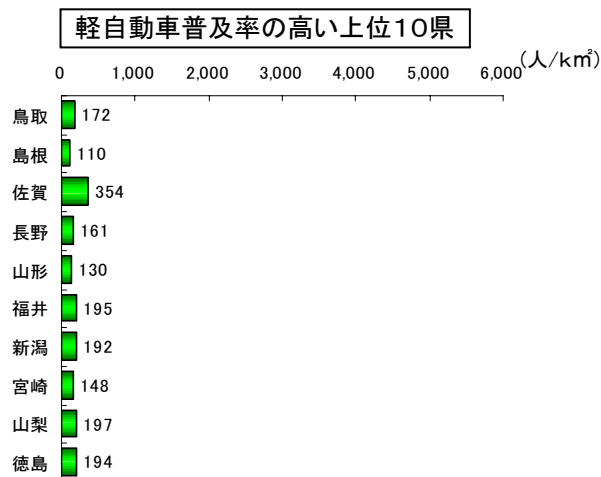
●軽自動車の世帯当たり普及率は、人口密度や1人当たり県民所得の低い県で高くなっている。

【軽自動車の世帯当たり普及順位(100世帯当たり普及台数)】



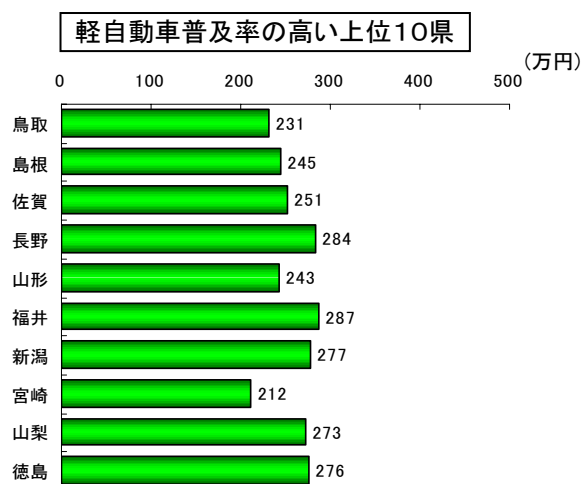
出典：平成19年8月「(社)全国軽自動車協会連合会」発表資料(保有台数は平成19年3月末時点)

【人口密度】



人口は平成18年10月1日の推計人口、面積は、平成18年4月1日の国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」を元に人口密度を算出

【1人当たり県民所得】



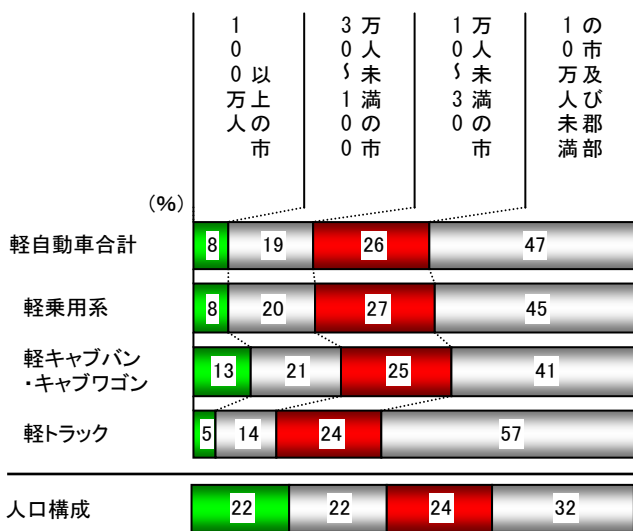
出典：「平成17年度 県民経済計算」(内閣府)

1. 生活環境の利便性

(1) 都市規模別の軽自動車保有台数と公共交通機関の利便性

- 軽自動車は10万人未満の市・および郡部で47%、人口10～30万人未満の市及び郡部で26%が保有されており、約7割が人口30万人未満の市及び郡部で保有されている。これは人口構成比に比べて高い。
特に軽トラックは、約6割が「10万人未満の市及び郡部」で保有されている。
- 公共交通機関の利便性を都市規模別にみると、「やや不便」「非常に不便」をあわせた比率は都市規模が小さくなるほど高くなる。「100万人以上の市」では2割であるが、「30～100万人未満の市」では3割を超え、「10万人未満の市および郡部」では、5割となる。また30万人未満の市および郡部で人口密度別にみると、人口密度が低くなるほど、不便の比率が高くなる。
- 公共交通機関の利便性を都市規模別にみると「不便になった」は、都市規模が小さくなるほど比率が高くなる。

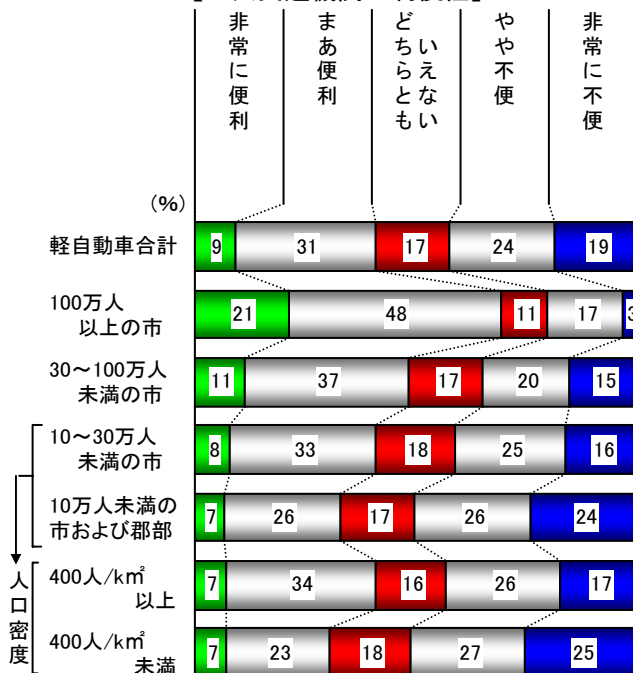
【軽自動車保有台数都市規模別構成比】 【都市規模別調査地点例】



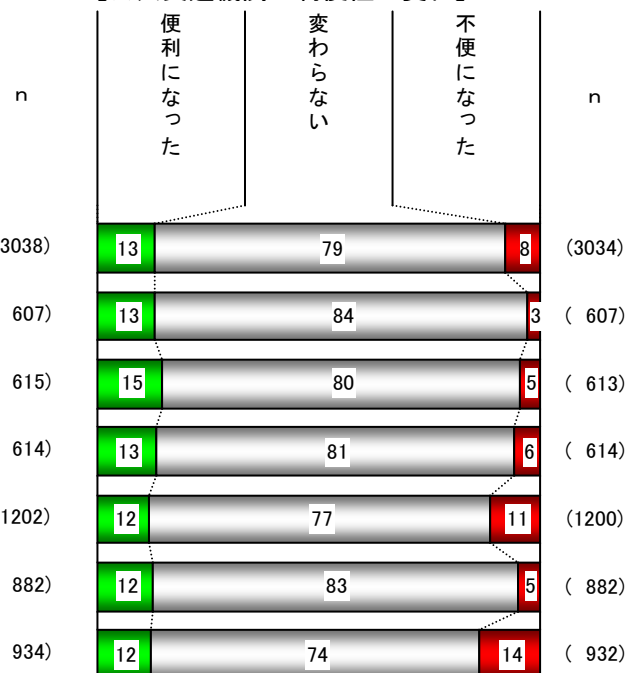
出典：保有台数(社)全国軽自動車協会連合会 2006年3月末人口 2006年10月1日推計人口

- 【人口100万人以上の市】
神奈川県横浜市・大阪府大阪市・愛知県名古屋市
北海道札幌市・兵庫県神戸市 他6市
東京特別区(都内6区)
- 【人口30～100万人未満の市】
福岡県北九州市・千葉県千葉市・新潟県新潟市
静岡県浜松市・静岡県静岡市 他34市
- 【人口10～30万人未満の市】
兵庫県明石市・山口県下関市・千葉県市原市
徳島県徳島市・山形県山形市 他35市
- 【人口10万人未満の市及び郡部】
岐阜県可児市・千葉県茂原市・岐阜県関市
沖縄県宜野湾市・埼玉県行田市 他75市町村
- 【人口密度400人/km²以上】
大阪府寝屋川市・東京都東久留米市 他56市町村
- 【人口密度400人/km²未満】
茨城県小美玉市・島根県松江市 他60市町村

【公共交通機関の利便性】



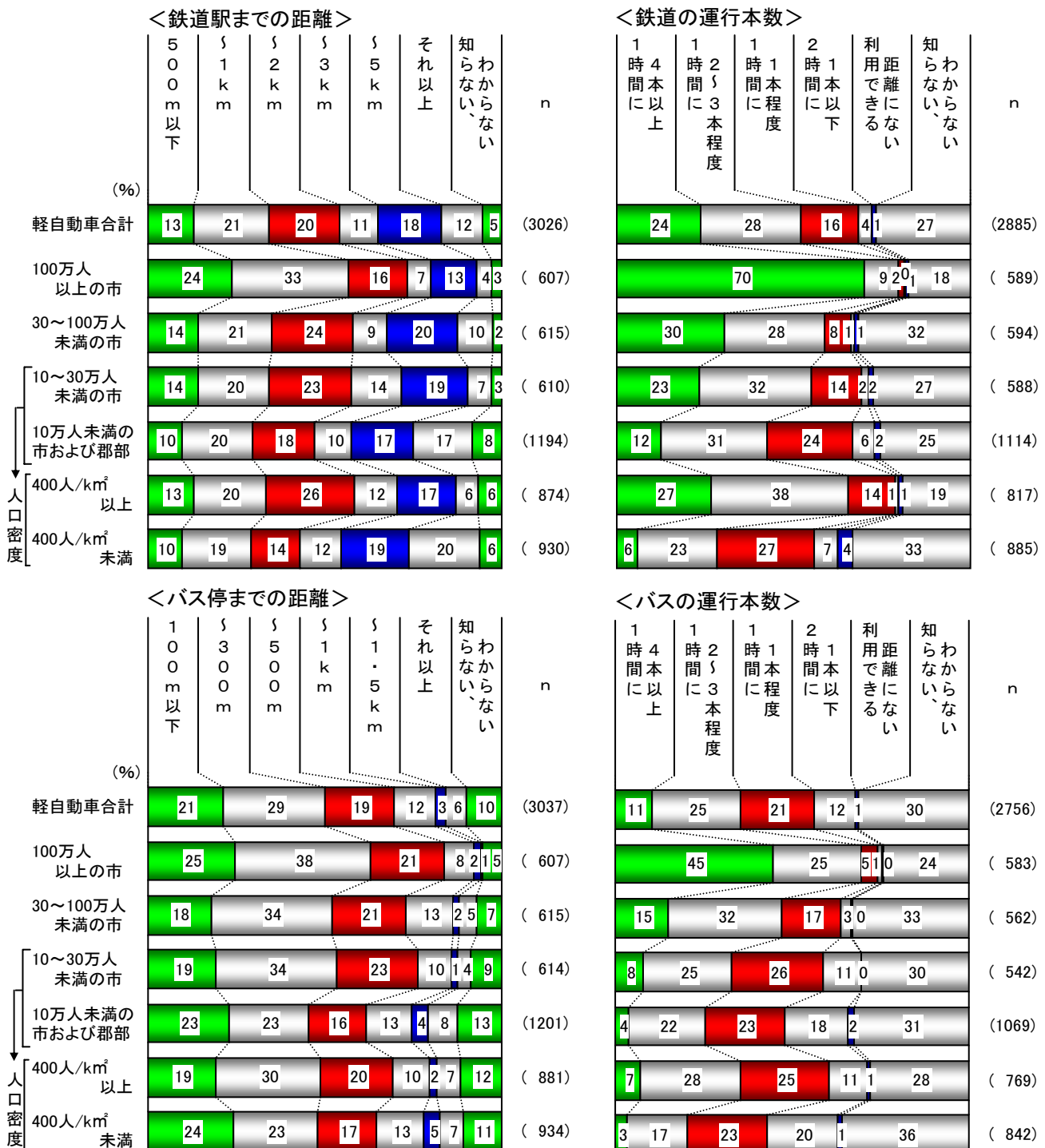
【公共交通機関の利便性の変化】



(2) 公共交通機関の状況

- 鉄道駅までの距離を都市規模別にみると、「100万人以上の市」では徒歩約15分以内の「500m以下」「~1km」を合わせると57%を占めるが、都市規模が小さくなるほどこの比率は低くなり「10万人未満の市及び郡部」では30%となる。人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²以上」では33%、「400人/km²未満」では29%と低くなる。
- 鉄道の運行本数は「1時間に4本以上」の比率は、「100万人以上の市」では70%と高いが、都市規模が小さくなるほどこの比率は低くなり「10万人未満の市及び郡部」では12%と差が大きい。また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると、「400人/km²以上」では27%であるのに対し「400人/km²未満」では6%のみとなる。
- バス停までの距離を都市規模別にみると、「100万人以上の市」では徒歩約5分以内の「100m以下」「~300m」を合わせると63%となるが、「10万人未満の市及び郡部」では46%と比率は低くなる。
- バスの運行本数を都市規模別にみると、「100万人以上の市」では「1時間に4本以上」のものが45%となっているのに対し、「10万人未満の市及び郡部」ではわずかに4%となる。

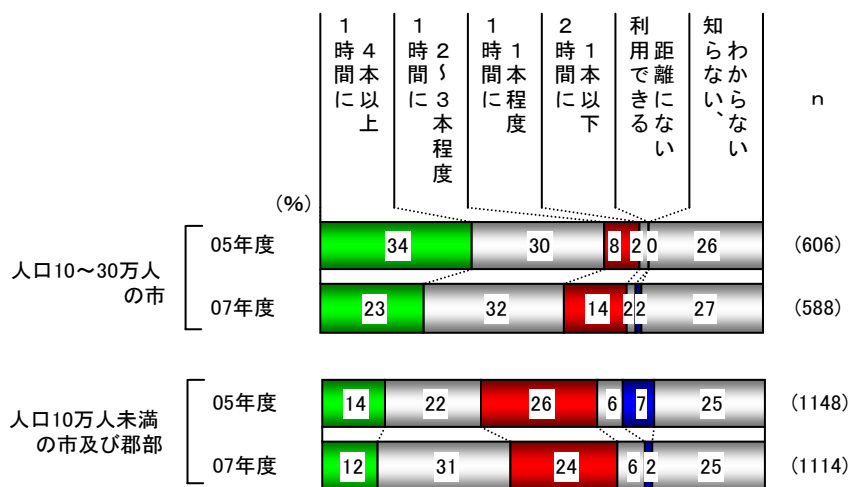
【公共交通機関の状況】



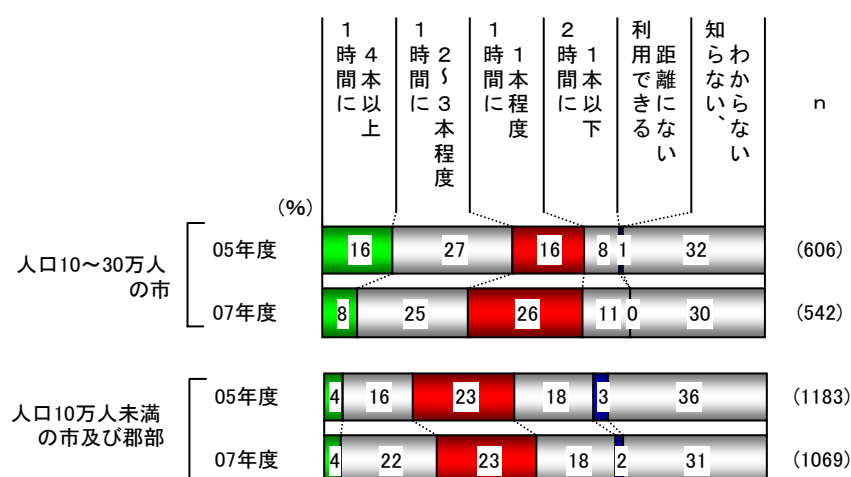
- 鉄道の運行本数について前回との比較を行なったところ、「10～30万人未満の市」では「1時間に4本以上」の比率が下がり、「1時間に1本以下」の比率が増加、鉄道利用についての利便性の低下がうかがえる。
- バスの運行本数について前回との比較を行なったところ、鉄道と同様に「10～30万人未満の市」では「1時間に4本以上」の比率が下がり、「1時間に1本以下」の比率が増加、バス利用についても利便性の低下がうかがえる。

【公共交通機関の状況 時系列】

＜鉄道の運行本数＞



＜バスの運行本数＞



(3) - 1 公共施設の状況

① 役所・役場

都市規模が小さくなるほど公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率が高くなる。「10万人未満の市及び郡部」では、約30%となっている。

② 郵便局

都市規模が小さくなるほど公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率が高くなる。「10万人未満の市及び郡部」では22%となっており、また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」で23%となっている。

③ 銀行等の金融機関

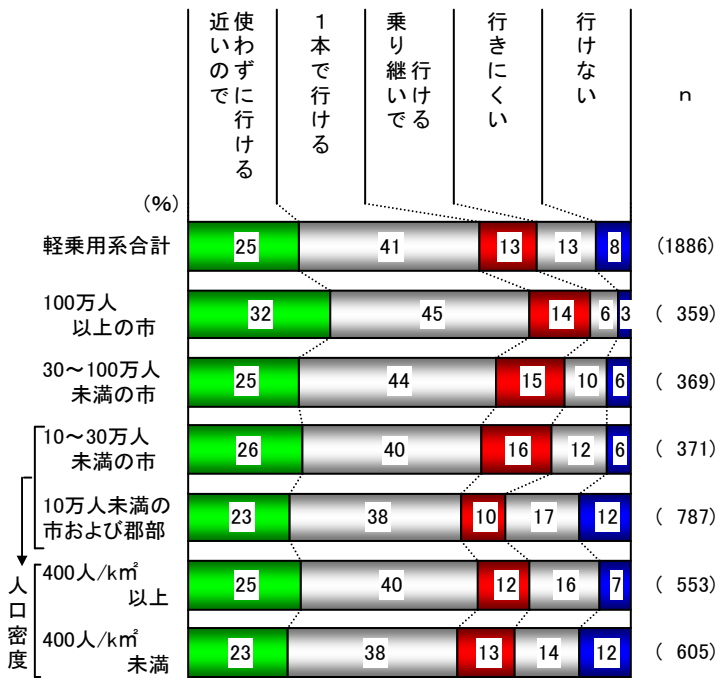
公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率は都市規模が小さくなるほど高い。「10万人未満の市及び郡部」「400人/km²未満」では、それぞれ1/4を占める。

④ コンビニエンスストア

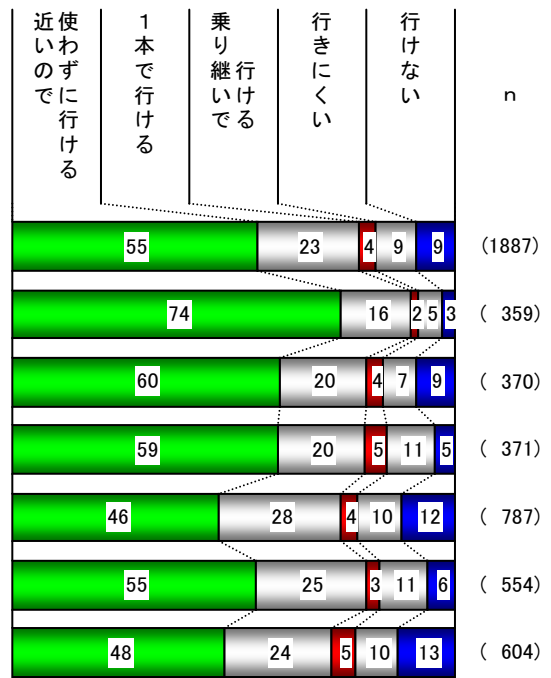
公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率は都市規模が小さくなるほど高い。「10万人未満の市及び郡部」では、1/4が「行きにくい」「行けない」となっている。

【公共交通機関での公共施設などのアクセス】

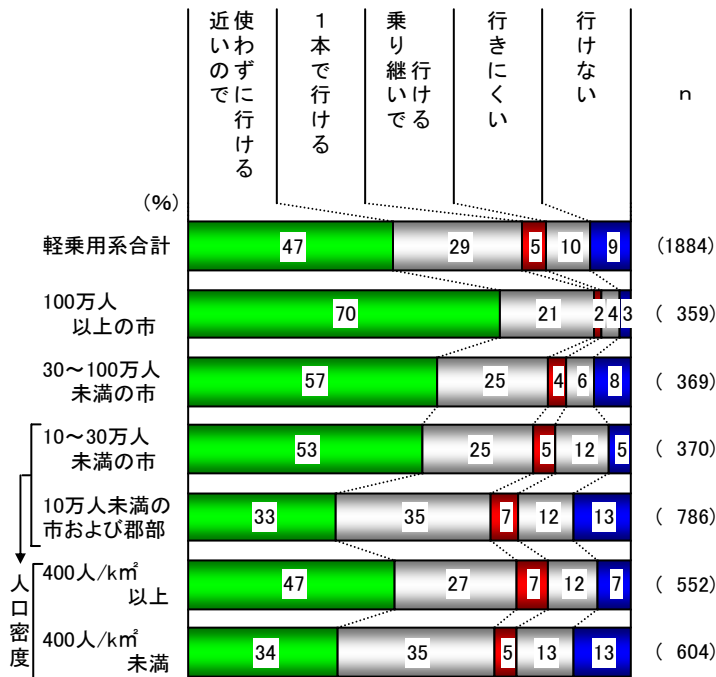
＜役所・役場＞



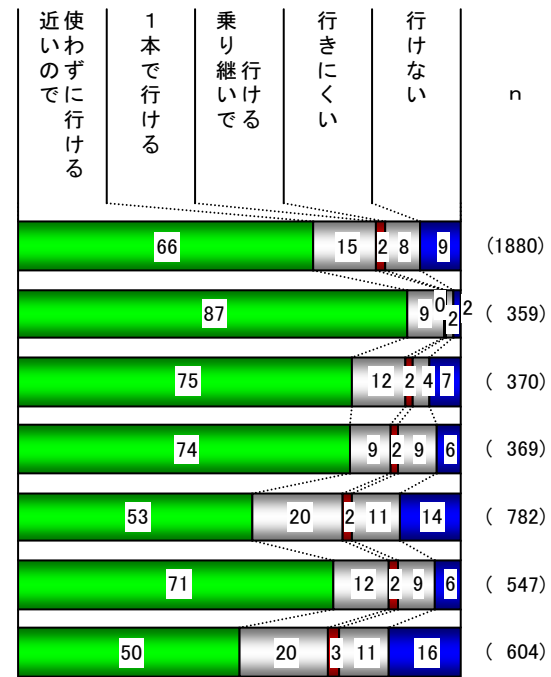
＜郵便局＞



＜銀行等の金融機関＞



＜コンビニエンスストア＞



⑤かかりつけの病院

「100万人以上の市」では公共交通機関で「行きにくい」「行けない」をあわせても1割に満たないが、都市規模が小さくなるほど比率は上がる。「10万人未満の市及び郡部」では3割を超える。また、人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」で3割を超える。

⑥総合病院

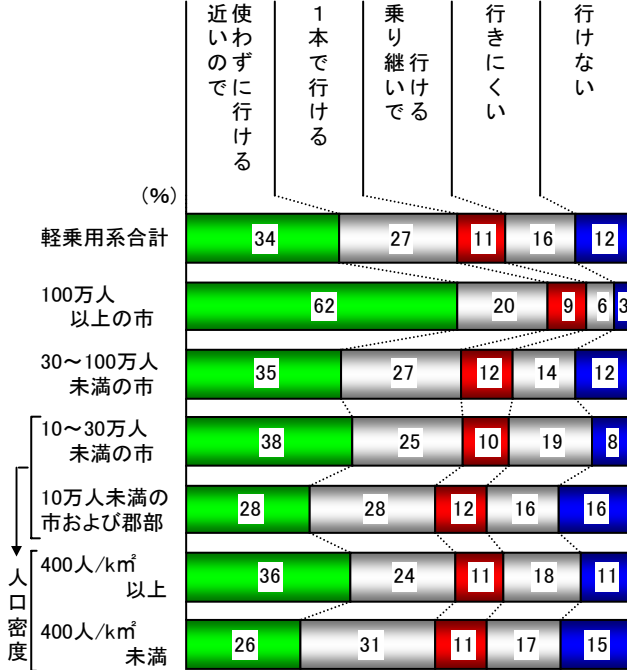
公共交通機関で「行きにくい」「行けない」は、都市規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市及び郡部」「400人/km²未満」では、3割を超える。

⑦幼稚園

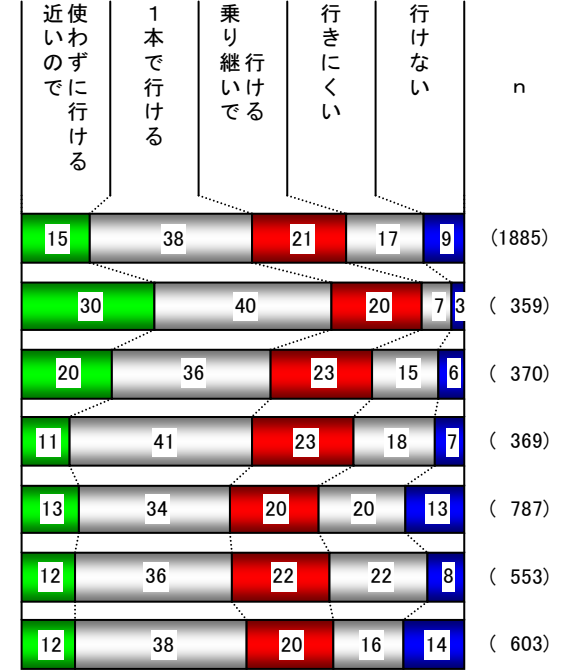
公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率は、都市規模が小さくなるほど高い。「10万人未満の市及び郡部」「400人/km²未満」では3割となっている。

【公共交通機関での公共施設などのアクセス】

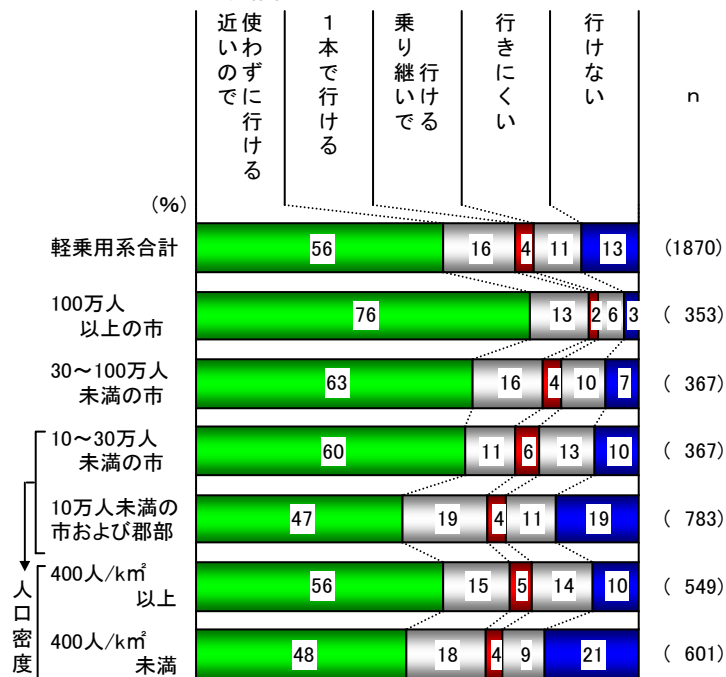
<かかりつけの病院>



<総合病院>



<幼稚園>



(3) - 2 公共施設の状況の変化

① 役所・役場

前回と比較すると「10万人未満の市及び郡部」では公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率が上がっている。

② 郵便局

「10万人未満の市及び郡部」では公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率に変化はみられないものの「近いので使わずに行ける」の比率は下がっている。

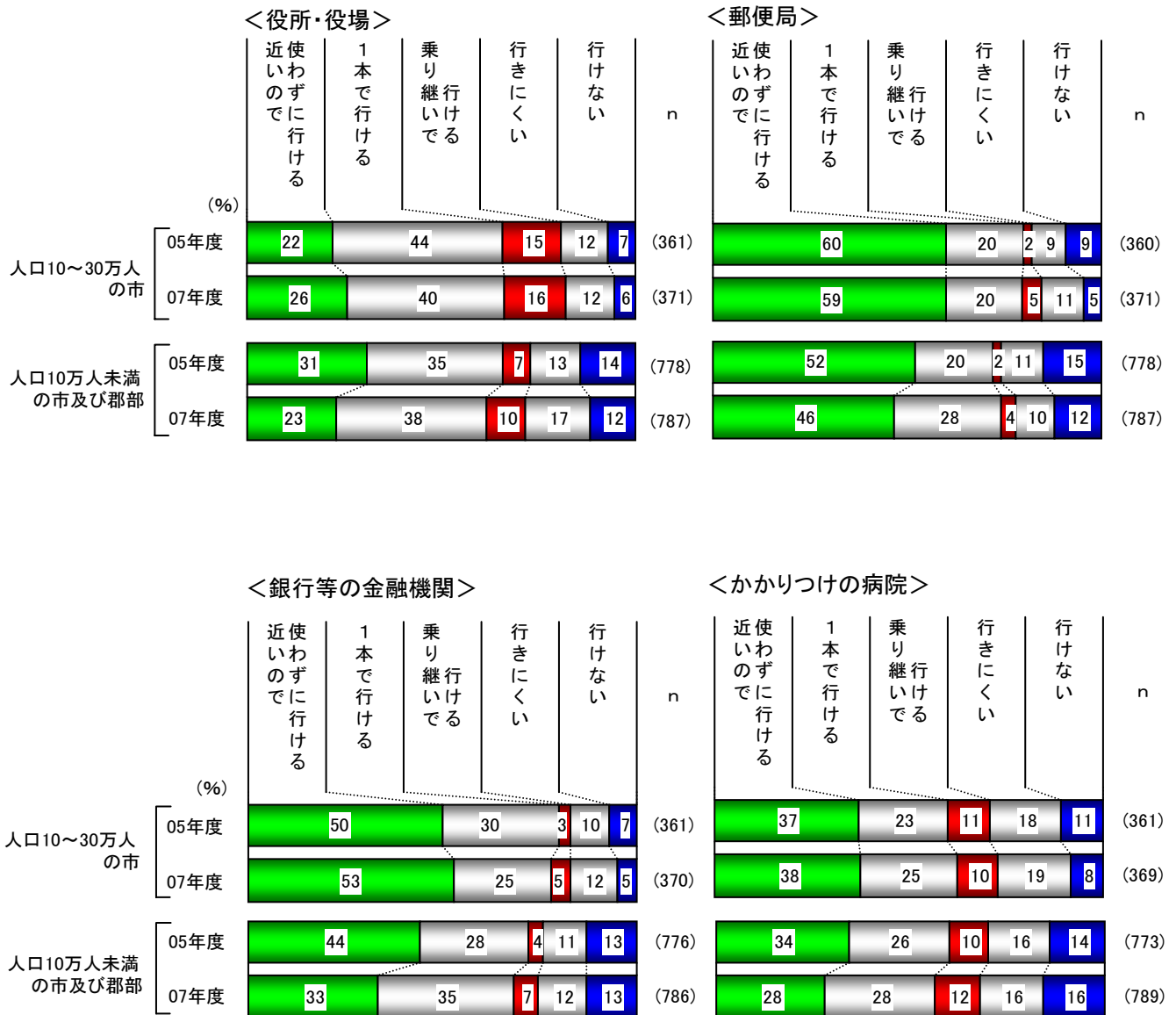
③ 銀行等の金融機関

「10万人未満の市及び郡部」では公共交通機関で「近いので使わずに行ける」の比率が下がっている。

④ かかりつけの病院

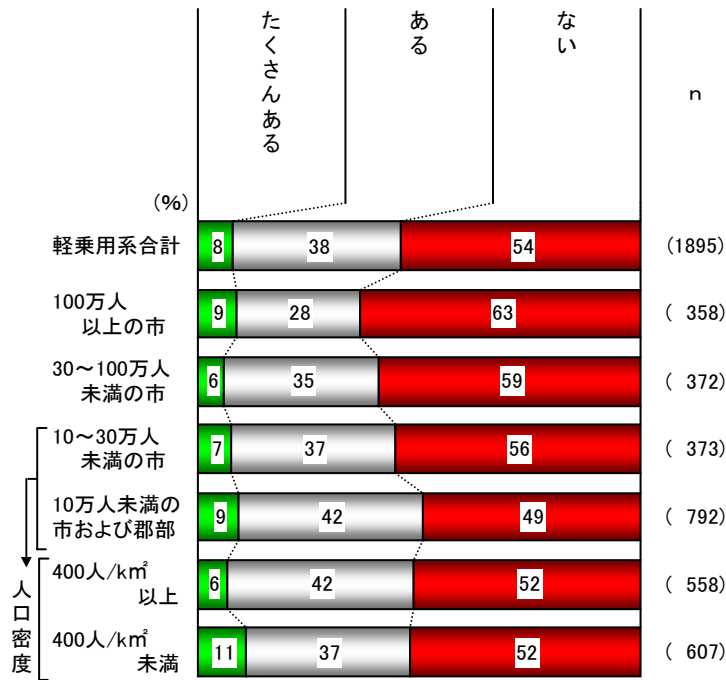
「10万人未満の市および郡部」では公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率が上がっている。

【公共交通機関での公共施設などのアクセス 時系列】



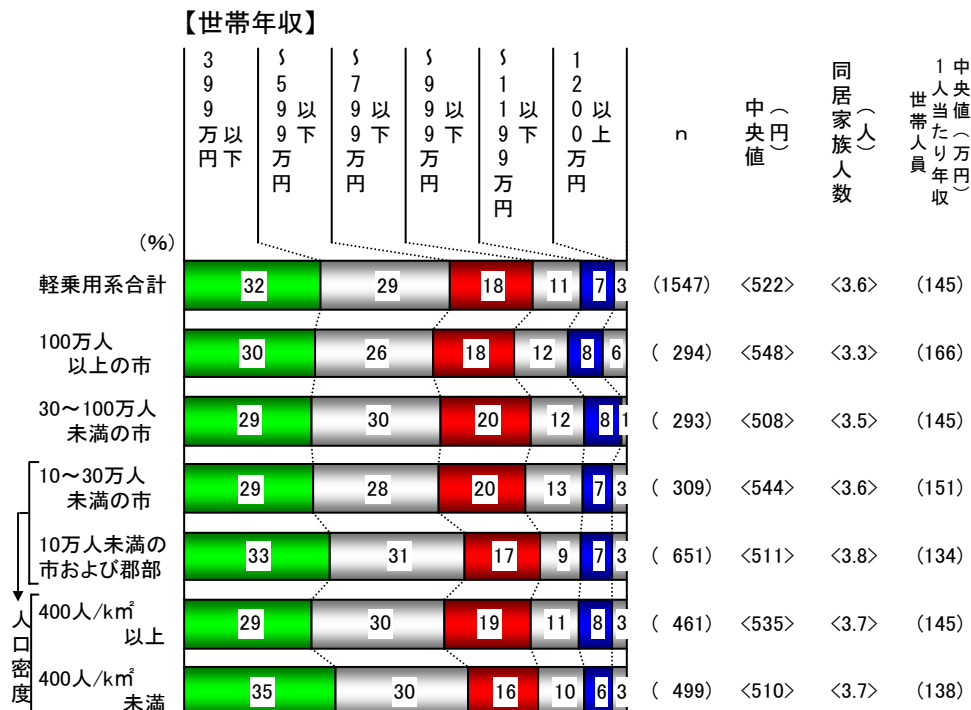
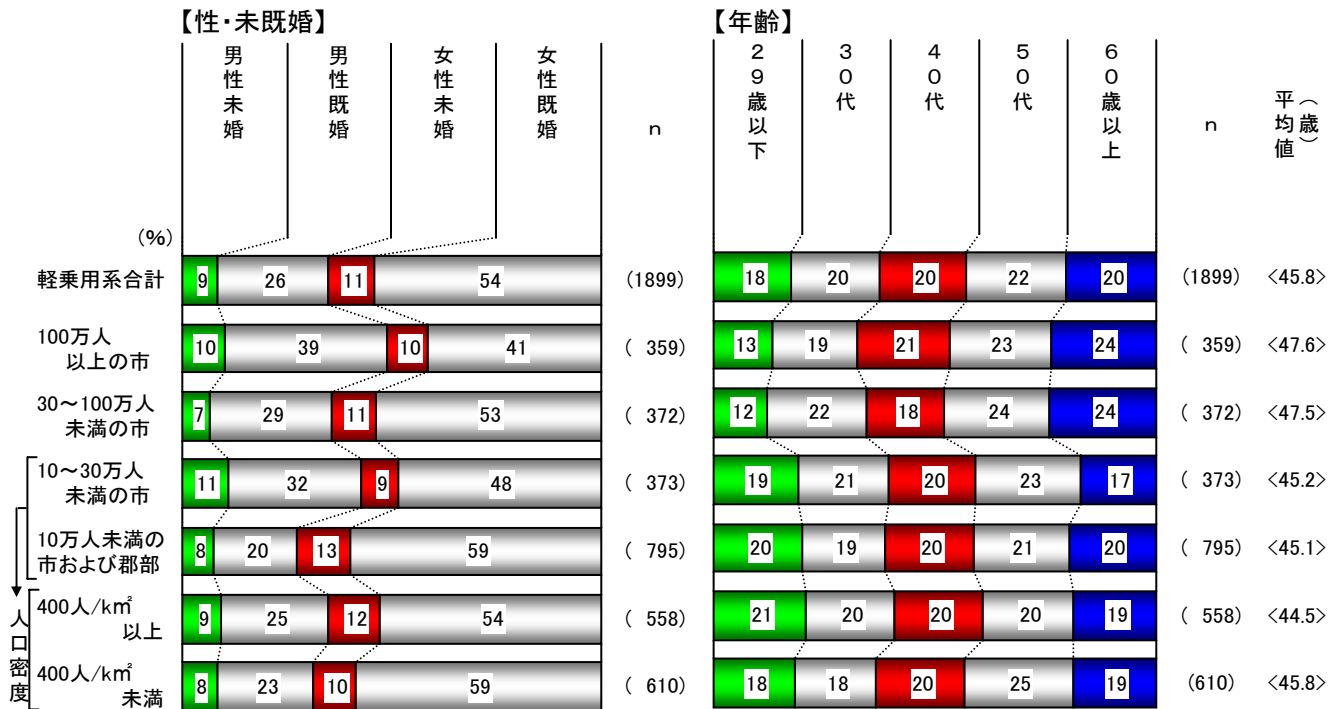
- 狭隘路の有無を都市規模別にみたところ「たくさんある」「ある」を合わせた比率は、都市規模が小さくなるほど高くなる。「10万人未満の市および郡部」では5割を超える。
人口30人未満の市および郡部を人口密度別で見ると「400人/k㎡未満」では「たくさんある」の比率が11%と1割を超えている。

【狭隘路の有無】



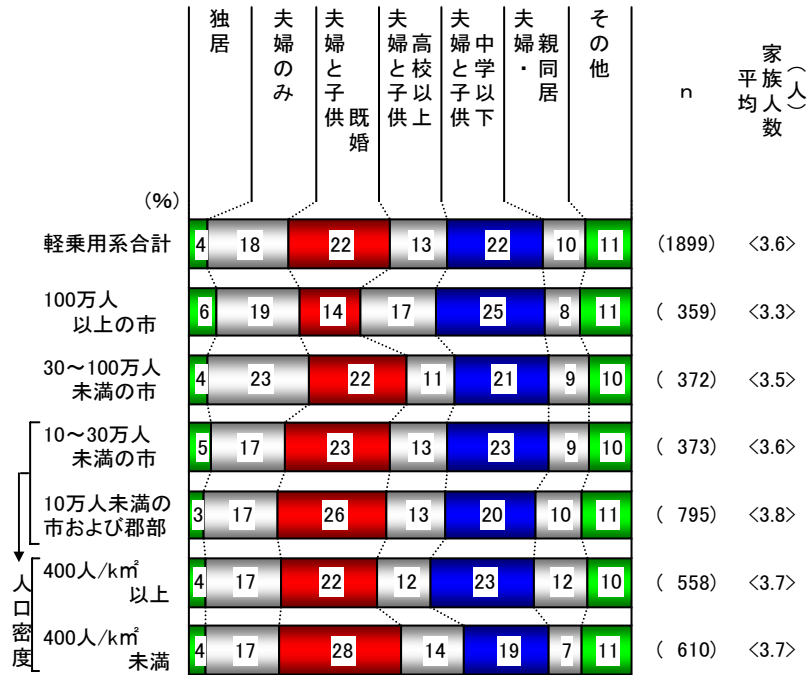
2. 人口規模別にみた軽ユーザーの特性

- 都市規模別にみると、「10万人未満の市及び郡部」で女性ユーザーが72%を占め、高い比率となっている。うち既婚ユーザーが59%となっている。
人口密度別にみると、人口密度が低くなるほど女性ユーザーの比率が高くなる。
- 「50歳以上」ユーザーの比率は「100万人以上の市」で47%、「30～100万人未満の市」で48%と5割に近い。
- 世帯年収の年収中央値は「100万人以上の市」で「548万円」、「10万人未満の市及び郡部」では「511万円」と差がみられる。

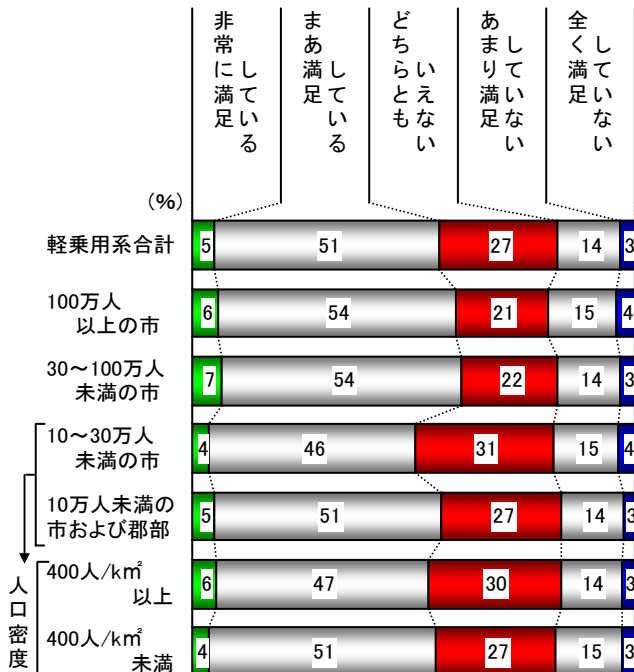


- 家族形態を都市規模別にみると、「独居」「夫婦のみ」世帯を合わせると100万人以上の市では25%、「30～100万人未満の市」では27%で比率が高くなっている。
- 平均家族人数は都市規模が小さくなるほど多くなる。
- 暮らし向きの満足度を都市規模別にみると、「10～30万人未満の市」で「非常に満足している」「まあ満足している」を合わせた比率が50%で、軽乗用系ユーザーの中では満足度が低い。
- 暮らし向きの変化をみると都市規模別ではあまり差はみられないが、人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」では「ゆとりがなくなってきた」の比率が3割と高い。

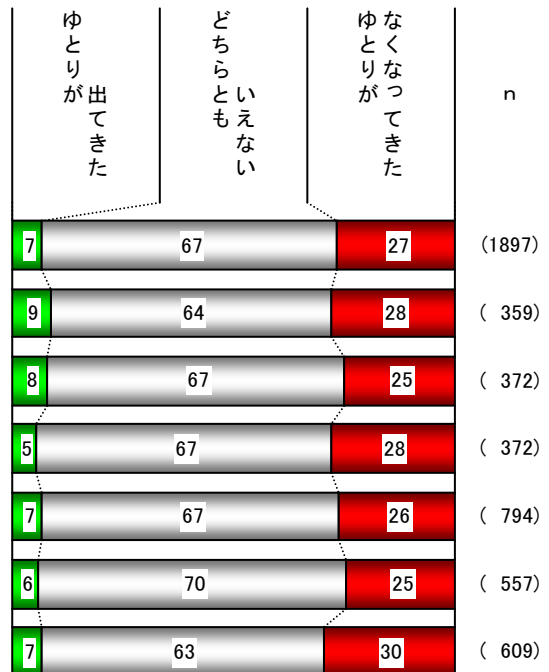
【家族形態】



【暮らし向きの満足度】

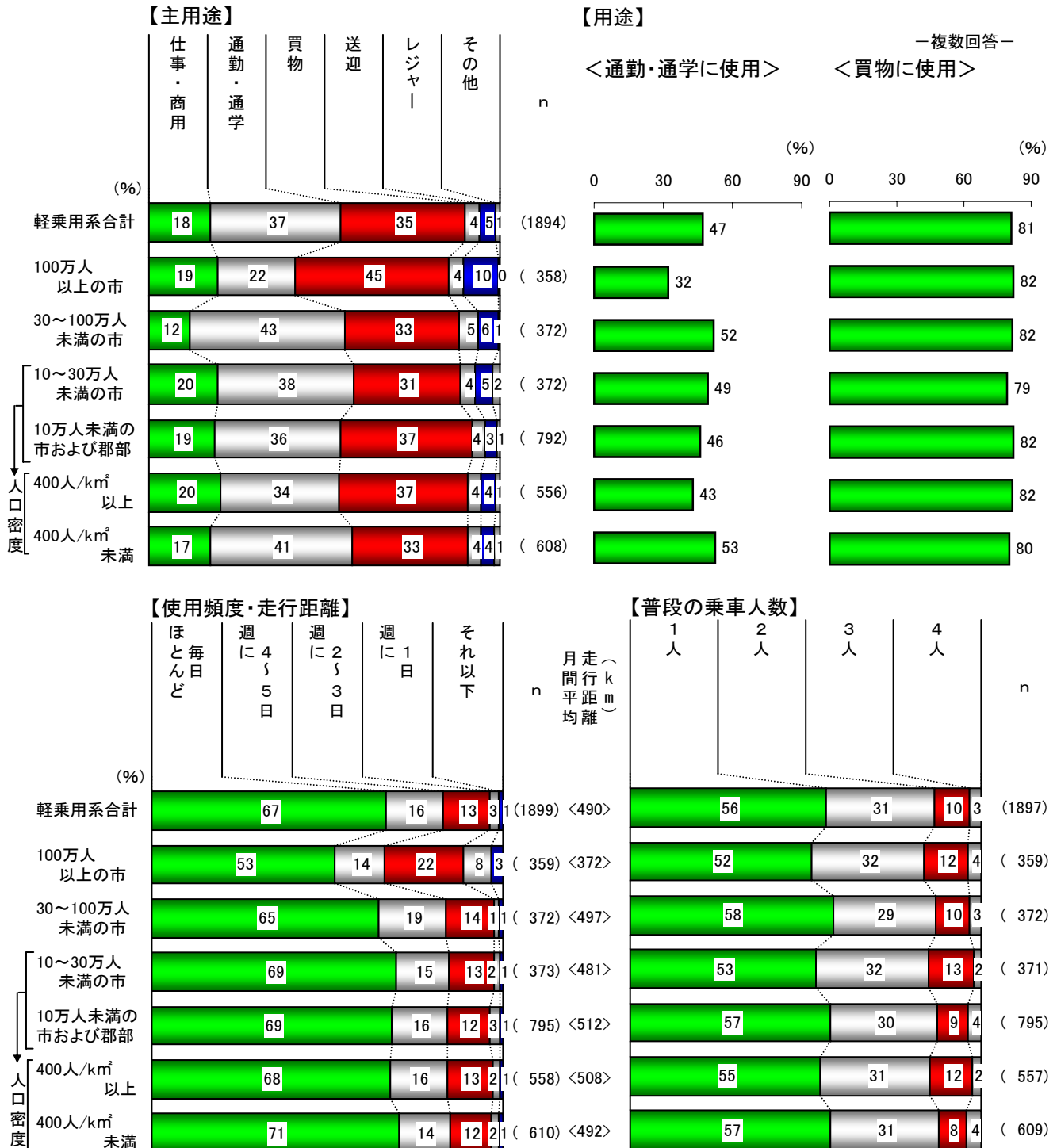


【暮らし向きの変化】



3. 人口規模別にみた軽ユーザーの使用実態

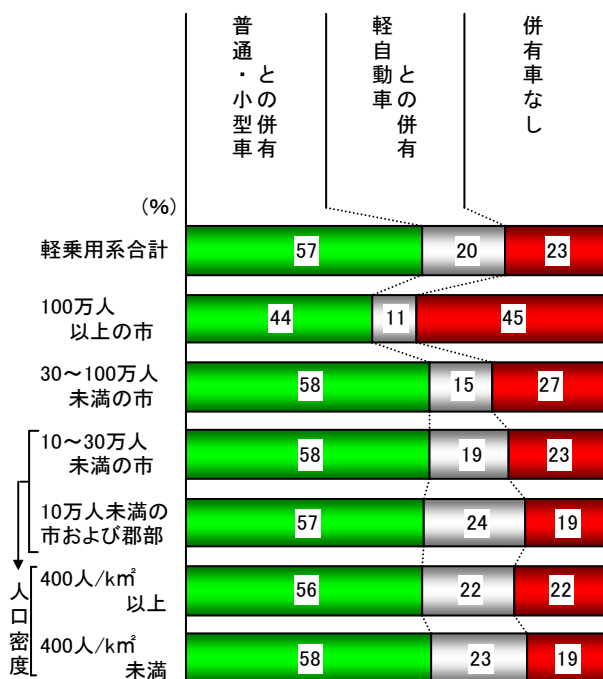
- 軽乗用系合計の主用途を都市規模別にみると、「通勤・通学」の比率は「100万人以上の市」では22%で他と比較し低い比率となっている。
- 「通勤・通学」に使用する比率を都市規模別にみると、「30～100万人未満の市」では52%、「10～30万人未満の市」では49%のユーザーが「通勤・通学」に軽自動車を使用している。人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」では53%が「通勤・通学」で使用している。
- 「買い物」に使用するユーザーは、都市規模にかかわらず約8割と高い比率になっている。
- 使用頻度を都市規模別にみると、「ほとんど毎日」「週に4～5日以上」使用するユーザーの比率は「30～100万人未満の市」「10～30万人未満の市」で84%、「10万人未満の市及び郡部」では85%と高くなっている。また、「10万人未満の市および郡部」で月間平均走行距離が「512km」と長くなっている。



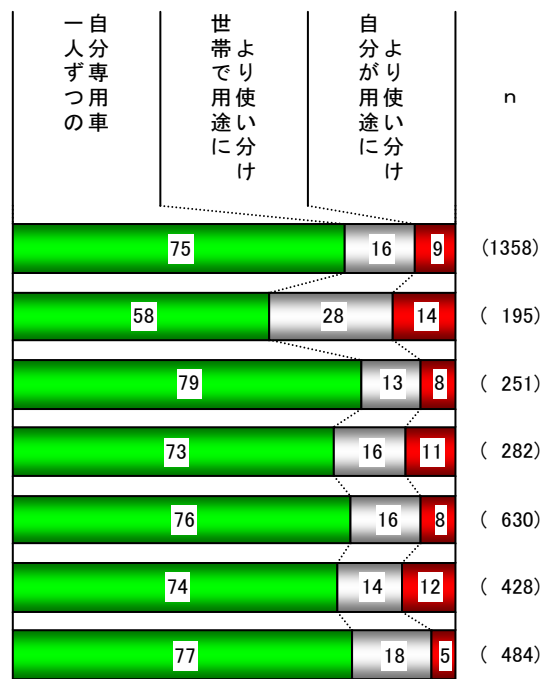
4. 人口規模別にみた軽ユーザーの保有状況

- 併有状況をみると、都市規模が小さくなるほど併有率は高く、「人口100万人以上の市」では、併有率は55%、平均保有台数は1.7台、一方「10万人未満の市及び郡部」では、併有率が81%、平均保有台数は2.3台となっている。
- 併有車の持ち方では、「100万人以上の市」では「1人ずつの専用車」は58%となっているが、「10万人未満の市および郡部」では76%と比率は高くなっている。また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみても「400人/km²未満」では77%と高い。
- 保有車全体の維持費負担感を都市規模別にみると「100万人以上の市」では、「負担に感じる」は17%であるが、「10万人未満の市および郡部」では32%と比率が高くなっている。人口30万人未満の市および郡部を人口密度別でみると「400人/km²未満」では34%とさらに高い比率となっている。

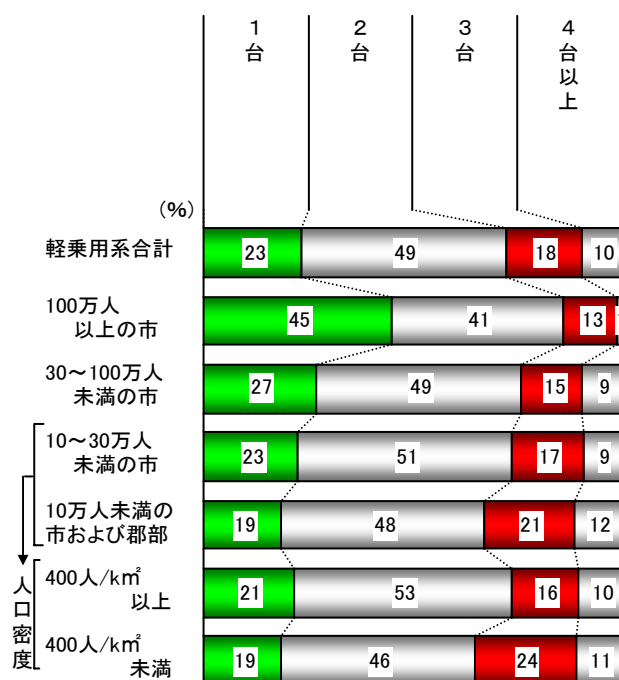
【併有車の有無と併有車の車種】



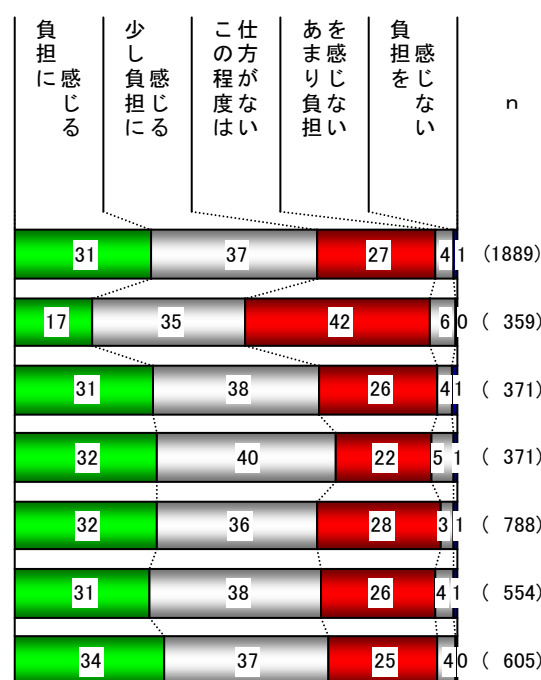
【併有車の持ち方】



【保有台数】



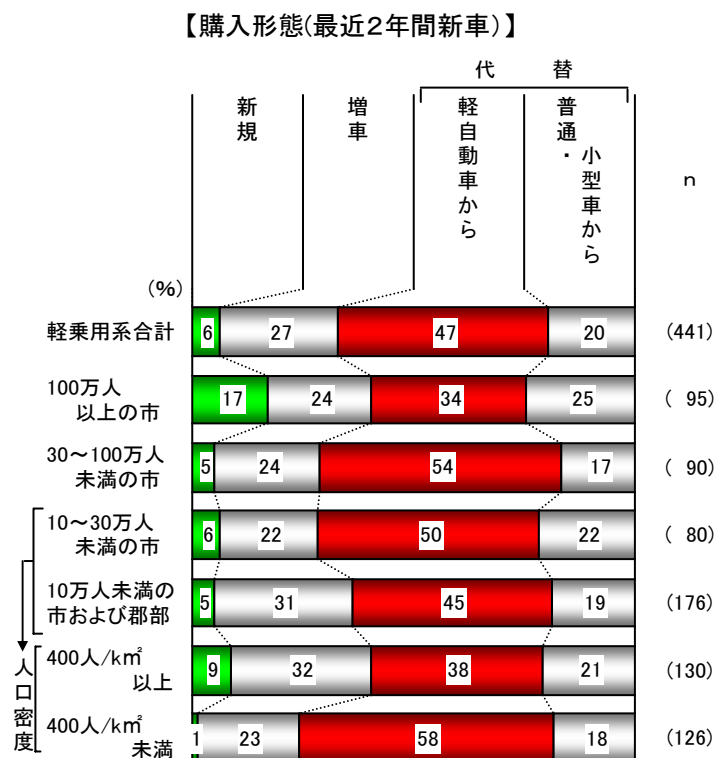
【保有車全体の維持費負担感】



5. 人口規模別にみた軽購入時の状況

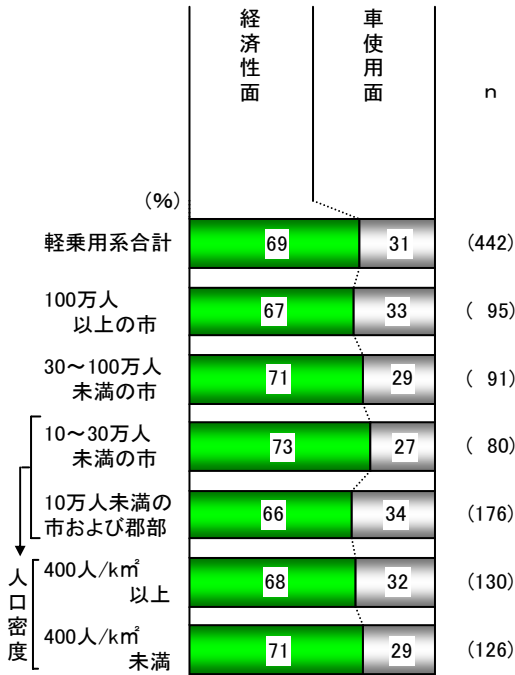
- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態を都市規模別に見ると、軽自動車からの代替の比率は「30～100万人未満の市」では54%、「10～30万人未満の市」で50%、「10万人未満の市及び郡部」では45%でいずれも、人口「100万人以上の市」の34%と比較すると比率は高い。

また、人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」で「軽自動車からの代替」は、58%とさらに高くなっている。

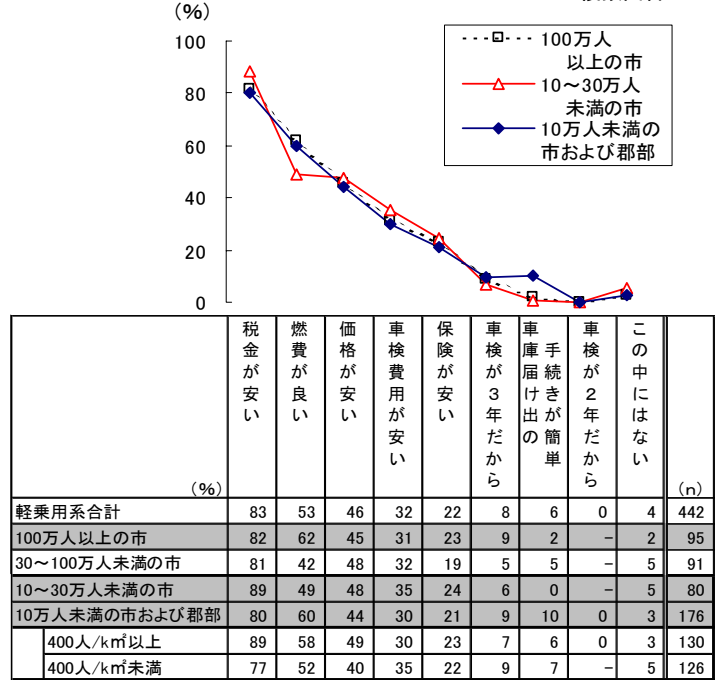


- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入重視点をみると、都市規模別にかかわらず、「経済性面」を重視した比率が約70%と高いが、「10万人未満の市及び郡部」では「車使用面」を重視した比率が34%とやや高くなっている。
- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入理由は、「100万人以上の市」と比較し都市規模が小さい方が「運転がしやすい」の比率が高い。
また「人口10～30万人未満の市」では、「通勤通学用の車だから」の比率が高く、「100万人以上の市」では「駐停車が容易」の比率が高くなっている。
人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」で「通勤通学用の車だから」の比率が高くなっている。

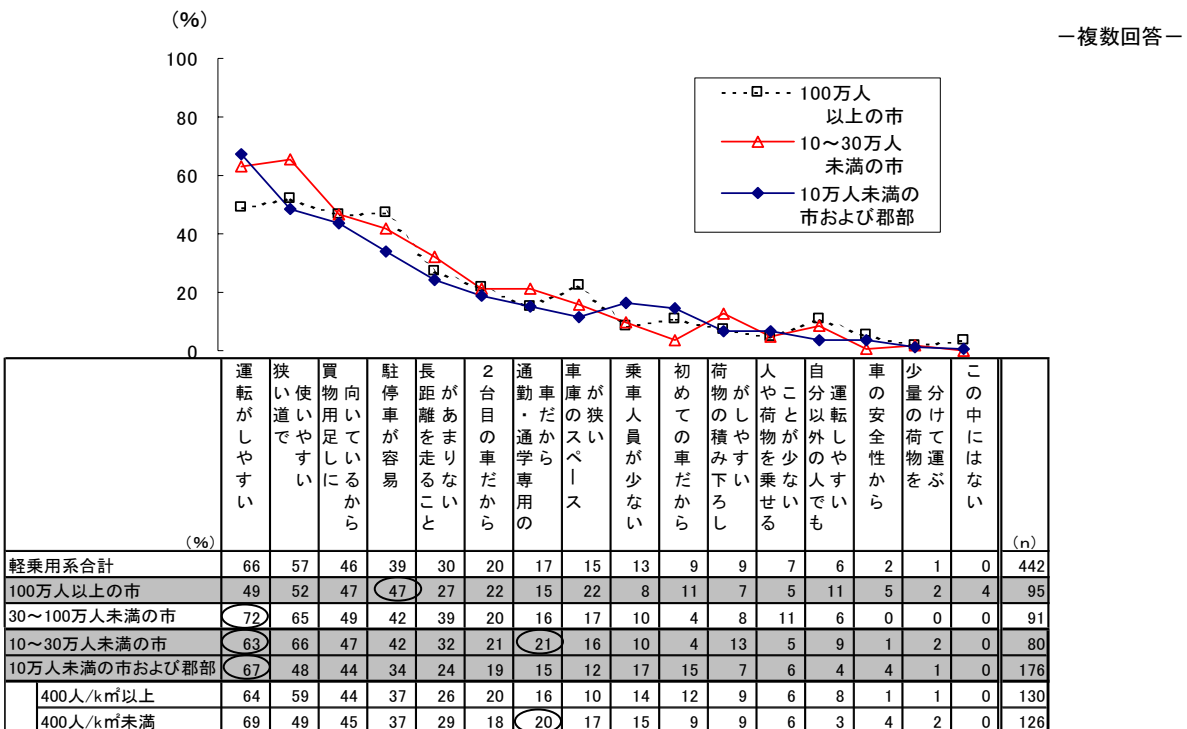
【購入重視点(最近2年間新車)】



【購入理由(経済性面)(最近2年間新車)】



【購入理由(車使用面)(最近2年間新車)】



6. 地方の日常を支える軽自動車の実態

6-1. 通勤・通学の実態

- 普段の通勤・通学の交通手段をみると、100万人未満の市および郡部では、「車（自分で運転して）」の比率が8割を超える。
なかでも「10万人未満の市及び郡部」では約90%のユーザーが通勤・通学に車を使用している。家族の送迎も含め普段の通勤・通学の交通手段が車とするユーザーは、都市規模が小さいほど多い。
- 通勤・通学の距離は、人口30万人未満の市および郡部の人口密度「400人/km²未満」では「5km以下」の比率が45%と高く、短い。
- 通勤・通学先までの公共交通機関でのアクセスをみると、都市規模が小さくなるほど「行けない」「行きにくい」の比率が高くなる。
人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」では約50%が「行けない」「行きにくい」としている。

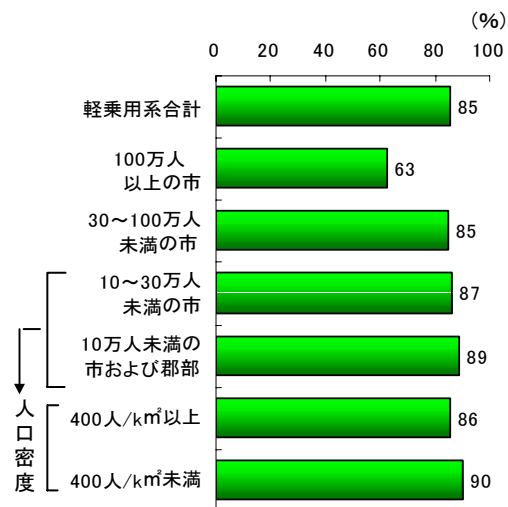
【普段の通勤・通学の交通手段】

—複数回答—

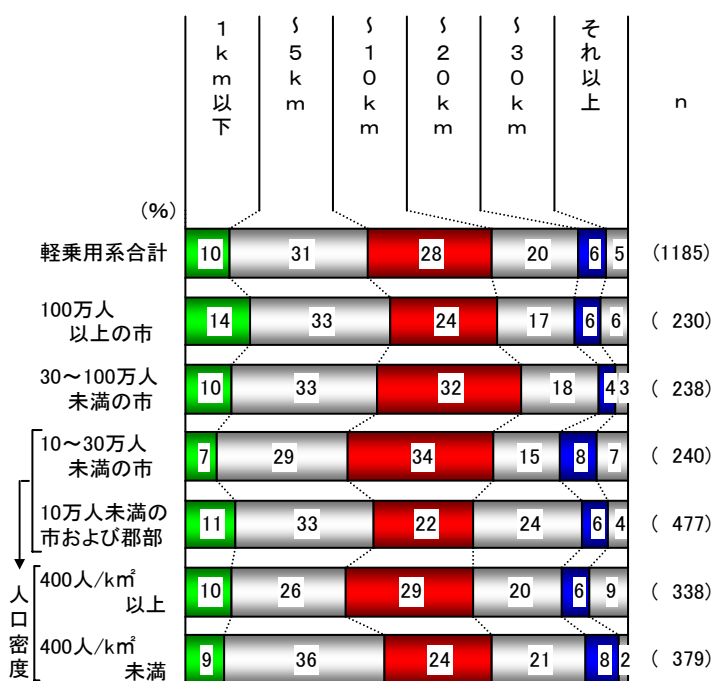
	車 (自分で 運転して)	車 (家族に よる送迎)	乗合バス	鉄道	バイク/ 自転車	徒歩	その他	(n)
軽乗用系合計	84	1	2	6	10	4	0	1188
100万人 以上の市	62	1	7	14	22	7	-	230
30~100万人 未満の市	85	0	2	6	13	3	1	238
10~30万人 未満の市	84	2	0	6	9	3	-	241
10万人未満の 市および郡部	87	2	2	4	7	4	0	479
人口 密度								
400人/km ² 以上	83	3	2	8	10	5	-	339
400人/km ² 未満	89	1	1	1	6	3	0	381

【普段の通勤・通学の交通手段が車

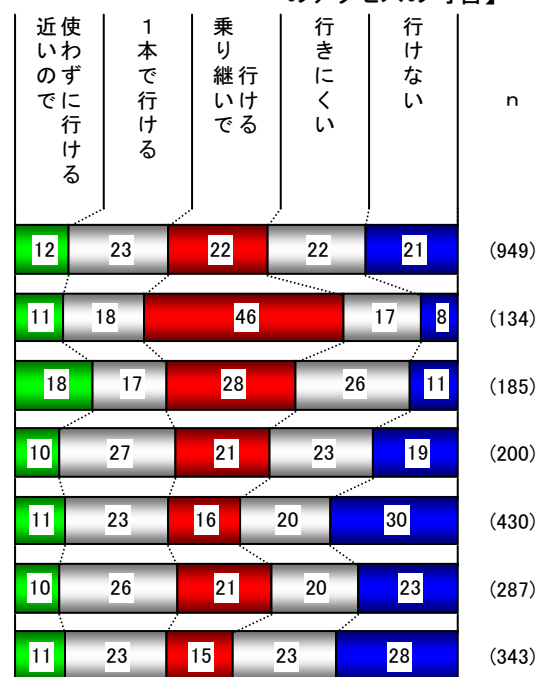
(自分で運転して+家族による送迎)】



【通勤・通学の距離】

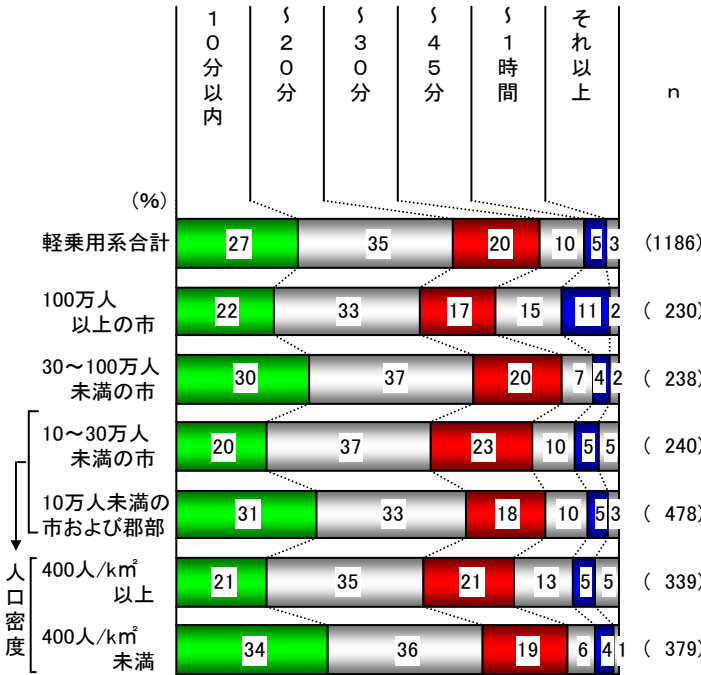


【車利用者の公共交通機関での通勤・通学先へのアクセスの可否】

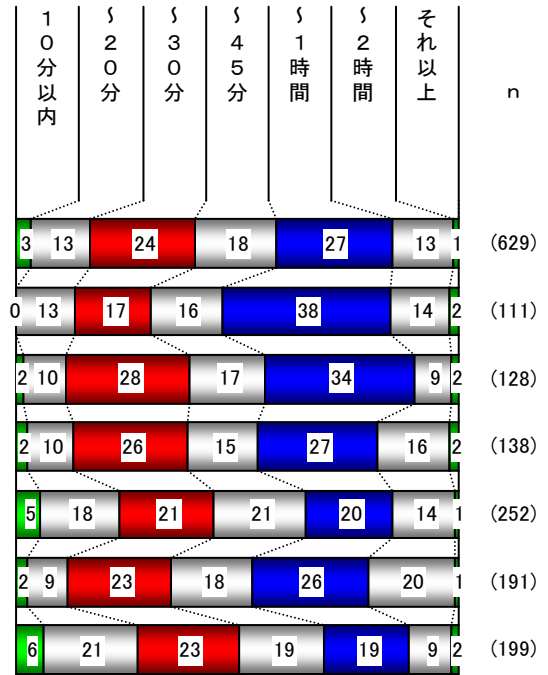


- 通勤・通学の時間は、人口30万人未満の市および郡部の人口密度「400人/km²未満」では、「20分以下」の比率が70%と高く、短い。
しかしながら、公共交通機関での通勤・通学の所要時間をみると、「400人/km²未満」での「20分以下」の比率は27%と低くなり、公共交通機関で時間がかかることがうかがえる。
- 公共交通機関で通勤・通学しなければならない場合の不都合は、「今より早く出ないといけない」「帰宅時間が遅くなる」「時間待ちで無駄な時間が増える」の比率が高い。
また「勤務先を辞めなければならない」は「人口100万人以上の市」ではわずかに2%であるが、「人口10万人未満の市及び郡部」の地方では17%と高い比率となっている。

【普段の通勤・通学の所要時間】



【公共交通機関での通勤・通学の所要時間】

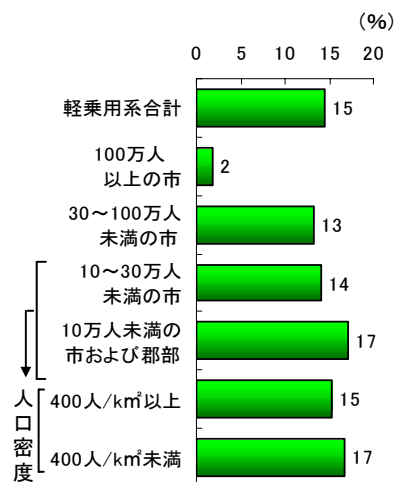


【車利用者の公共交通機関での通勤・通学先へのアクセスの不都合】

人口密度	不都合の種類											(n)
	家を今より早く出ないといけない	帰宅時間が遅くなる	時間待ちで無駄な時間が増える	家事的な時間がかかると感じる	交通費がかかる	用足がなくなる	始業時間に間に合わない	仕事・勉強に打ち込めない	安心して通勤できない	通勤先を辞めなければならない	引越さなければならない	
軽乗用系合計	79	56	43	38	32	28	21	20	17	15	8	940
100万人以上の市	81	54	45	32	34	21	11	20	12	8	2	134
30~100万人未満の市	80	65	44	45	31	32	21	19	14	14	13	185
10~30万人未満の市	84	57	50	35	32	27	20	20	14	13	14	197
10万人未満の市および郡部	74	51	38	37	33	28	23	20	21	17	17	424
人口密度	400人/km ² 以上	80	54	45	36	32	26	22	14	18	12	282
	400人/km ² 未満	76	52	40	36	34	29	22	19	20	17	339

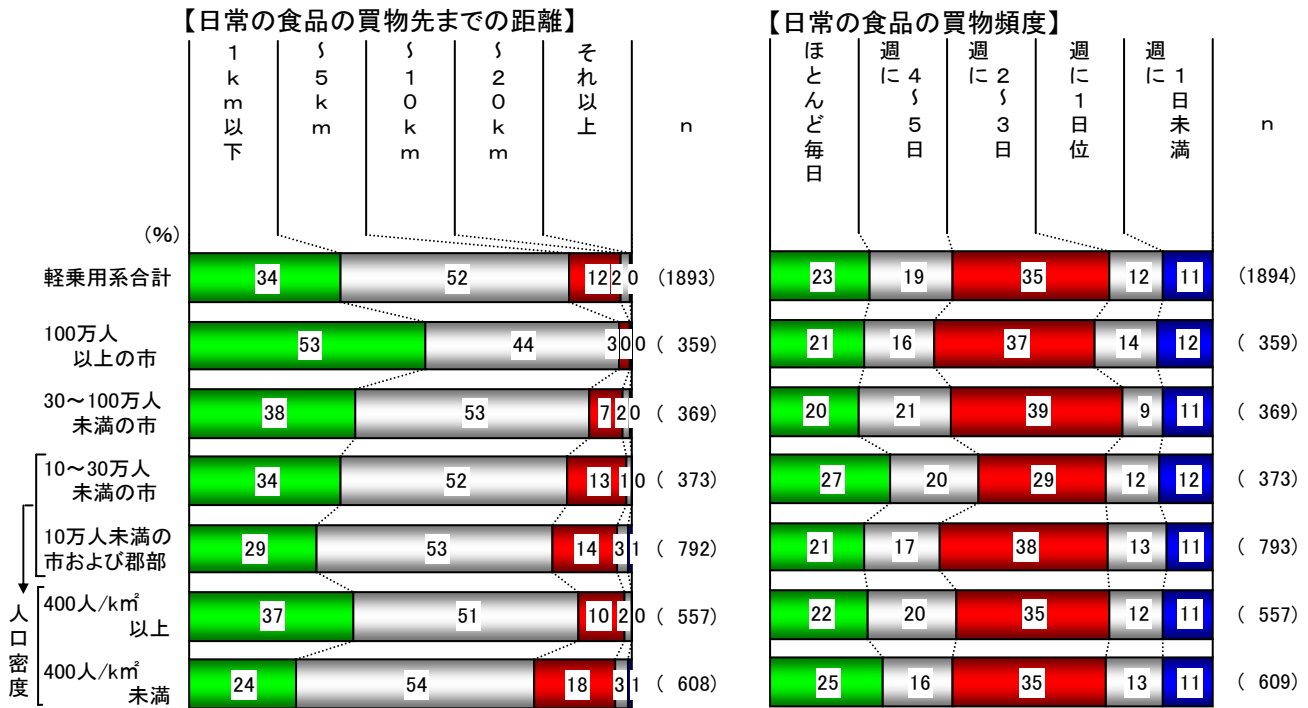
—複数回答—

<勤務先を辞めなければならない>



6-2. 買物の実態

- 日常の食品の買物先までの距離は、都市規模が小さくなるほど「5 kmを超える」比率が高くなる。
- 買物の頻度は「ほとんど毎日」+「週に4～5日」は軽乗用系では42%となっているが、「10万人未満の市及び郡部」では38%と頻度が下がる。
- 日常の食品の買物先までの交通手段をみると、「車（自分で運転して）」は「10万人未満の市および郡部」で90%、また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」では92%と高い比率となっている。
- 車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合をみると、「買物に行けなくなる」の比率が「10万人未満の市及び郡部」では30%、「400人/km²未満」では36%と軽乗用系ユーザー全体と比較し高い比率となっている。
100万人以上の市では、「まとめ買いができず買物の頻度が増える」の比率が50%と高くなっている。



【日常の食品の買物先までの交通手段】

—複数回答—

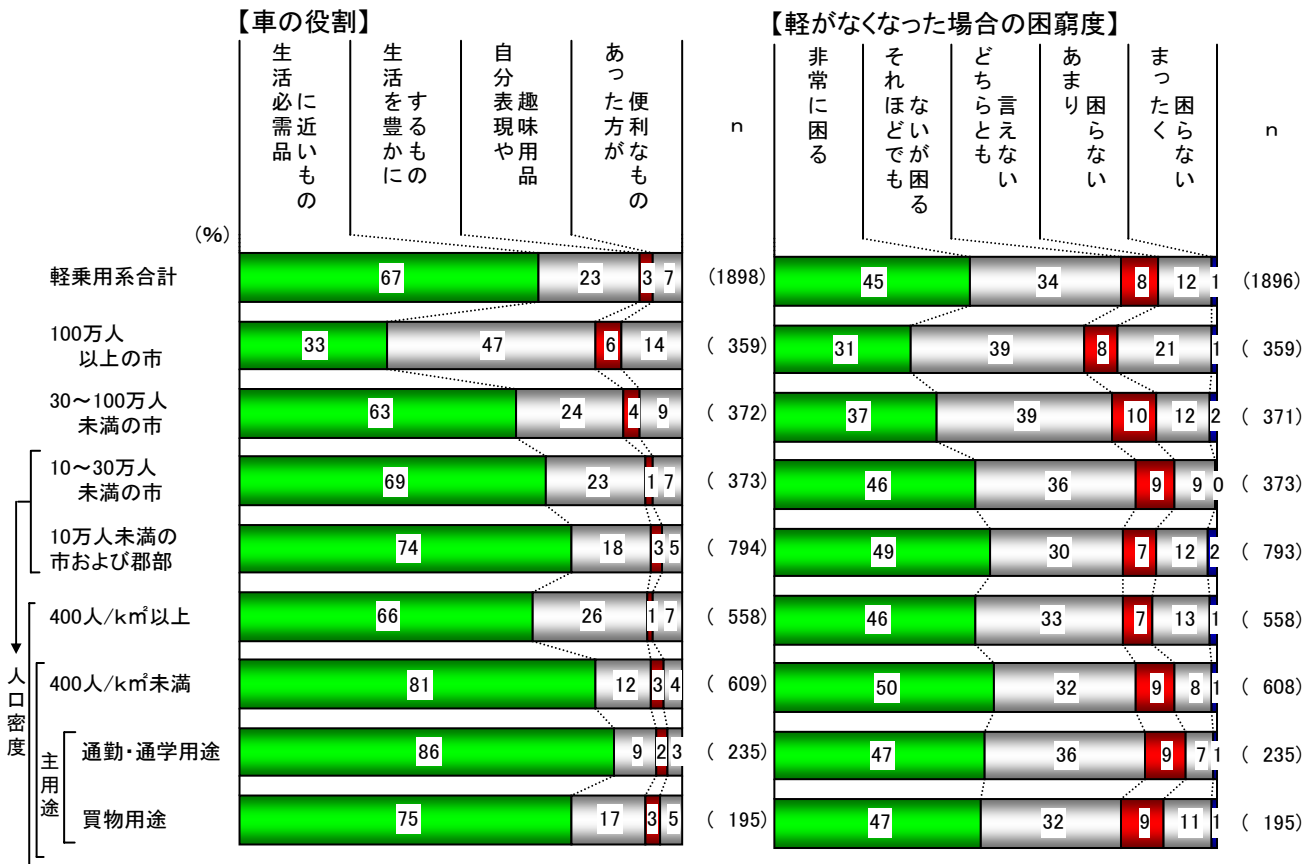
【車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合】

—複数回答—

人口密度	【日常の食品の買物先までの交通手段】						【車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合】											(n)					
	車（自分で運転して）	車（家族による送迎）	乗合バス	鉄道	バイク／自転車	徒歩	その他	買物の悪い日が増える	買物の頻度が減る	買物の制限される	買物に制約される	買物に行けなくなる	別の店に変えなければいけない	買物時間が増える	家事の時間が減る	自分の自由な時間が減る	子供を連れて行くのが大変になる		頻度が少なくなるため	食生活に問題がでる	休日しか買えない	交通費がかかる	以上にかかる
軽乗用系合計	86	5	0	0	10	10	0	44	40	27	26	25	22	22	18	16	15	14	2	12	1894		
100万人以上の市	72	6	-	0	24	20	0	34	50	19	9	17	19	22	12	12	13	7	1	17	359		
30～100万人未満の市	83	7	0	-	13	11	-	43	41	27	25	27	23	26	19	11	17	12	2	12	369		
10～30万人未満の市	88	6	-	0	10	9	-	47	39	28	24	23	22	22	16	15	14	14	3	11	373		
10万人未満の市および郡部	90	3	0	-	7	8	-	44	39	29	30	26	22	19	20	19	15	15	1	12	793		
400人/km ² 以上	87	5	0	0	10	9	-	47	41	27	21	24	22	20	17	14	14	13	3	13	558		
400人/km ² 未満	92	3	0	-	6	7	-	43	36	30	36	25	22	21	20	21	15	17	1	10	608		

7. 軽自動車の必要度

- 車の役割を都市規模別にみると、「生活必需品に近いもの」は都市規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市および郡部」では74%を占める。
また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」では、「生活必需品に近いもの」の比率は約80%で、中でも通勤・通学」を主用途とするユーザーでは86%と高い比率になっている。
- 軽がなくなった場合の困窮度を都市規模別にみると、「非常に困る」は都市規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では半数を占める。
また人口密度別では「400人/km²未満」で「非常に困る」は50%となっており、「それほどでもないが困る」と合わせると80%以上が軽自動車が無くなれば困るとしており、軽がなくなった場合の困窮度は高い。
- 車が必要な理由では、「10万人未満の市及び郡部」で「他の交通機関より経済的」が23%と他に比べ高く、また「400人/km²未満」の通勤通学ユーザーでは30%とさらに高い比率となる。



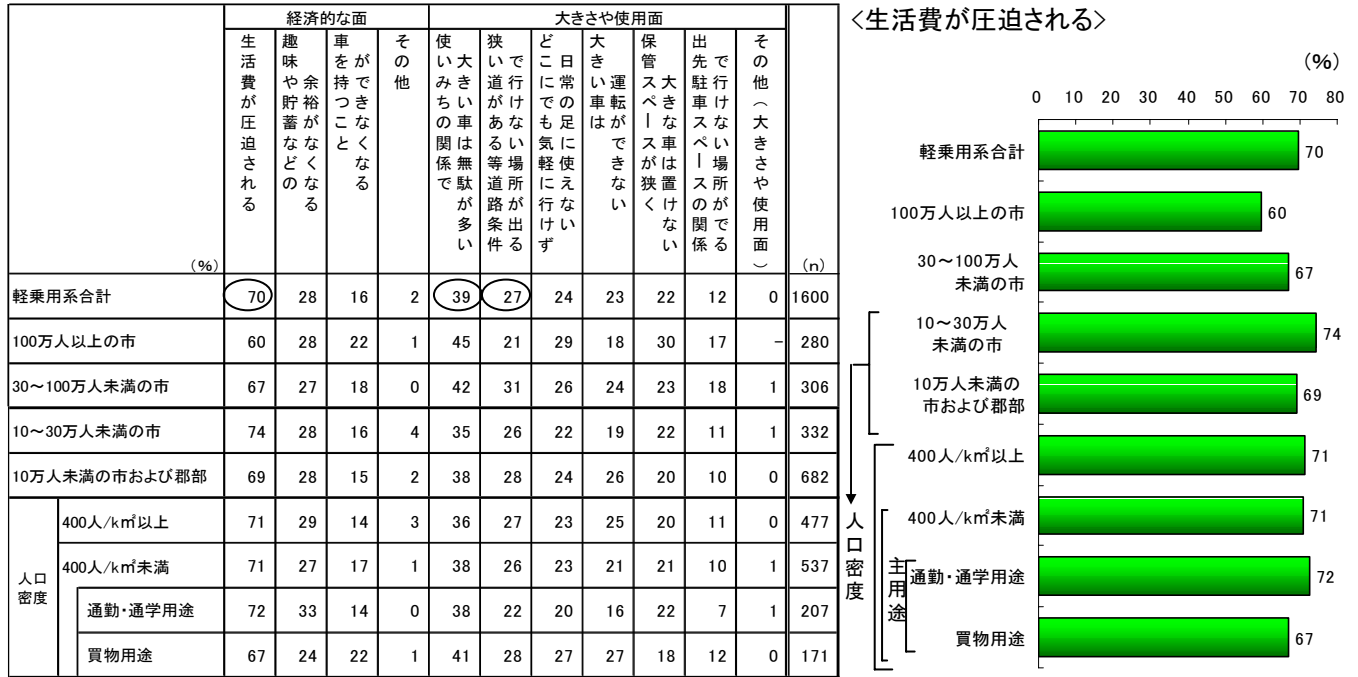
【車が必要な理由】

	自分自身の移動手段 (%)	行動範囲を広げる (%)	公共交通機関を節約 (%)	より生活や行動に余裕が出来る (%)	重い荷物を運ぶ (%)	子供を行動連れる (%)	他のより通経済的 (%)	高齢者や行動連れる (%)	病人やけがの送迎 (%)	その他 (%)	特にない (%)	(n)
軽乗用系合計	90	45	43	39	39	34	20	16	12	2	0	1899
100万人以上の市	79	50	42	40	48	30	16	16	16	1	1	359
30~100万人未満の市	91	41	48	40	34	35	16	15	14	2	0	372
10~30万人未満の市	92	49	43	36	41	37	19	16	11	1	0	373
10万人未満の市および郡部	91	42	42	41	38	33	23	17	12	1	0	795
人口密度	400人/km ² 以上	92	47	43	40	34	20	16	12	2	0	558
	400人/km ² 未満	91	42	41	38	36	24	18	11	1	0	610
	通勤・通学用途	92	46	43	42	30	35	30	13	6	0	235
	買物用途	94	35	37	35	38	42	21	16	15	1	196

- 大きい車にした場合の不都合は「生活費が圧迫される」が約7割と最も高い。高くなると不都合な費用は「税金」の比率が85%で最も高く、次いで「燃料代」「車検費用」となっている。また、大きさや使用面の不都合は「使いみちの関係で大きな車は無駄が多い」「狭い道がある等道路条件で行けない場所がある」などの比率が高い。

【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

—複数回答—

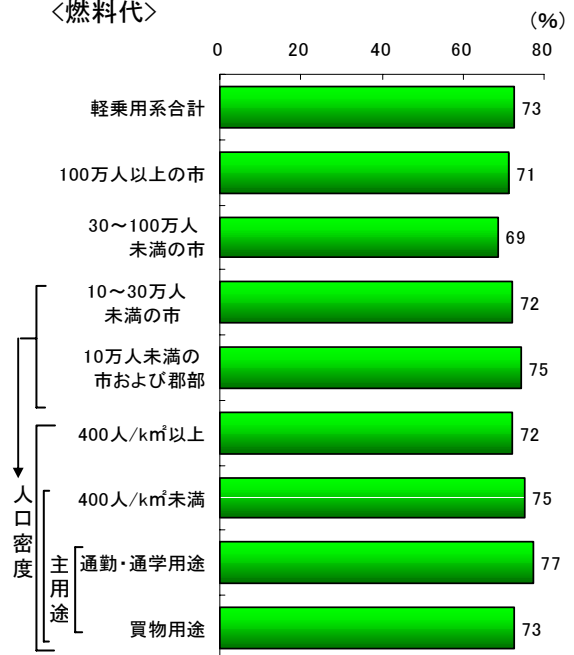


【高くなると不都合な費用】

—複数回答—

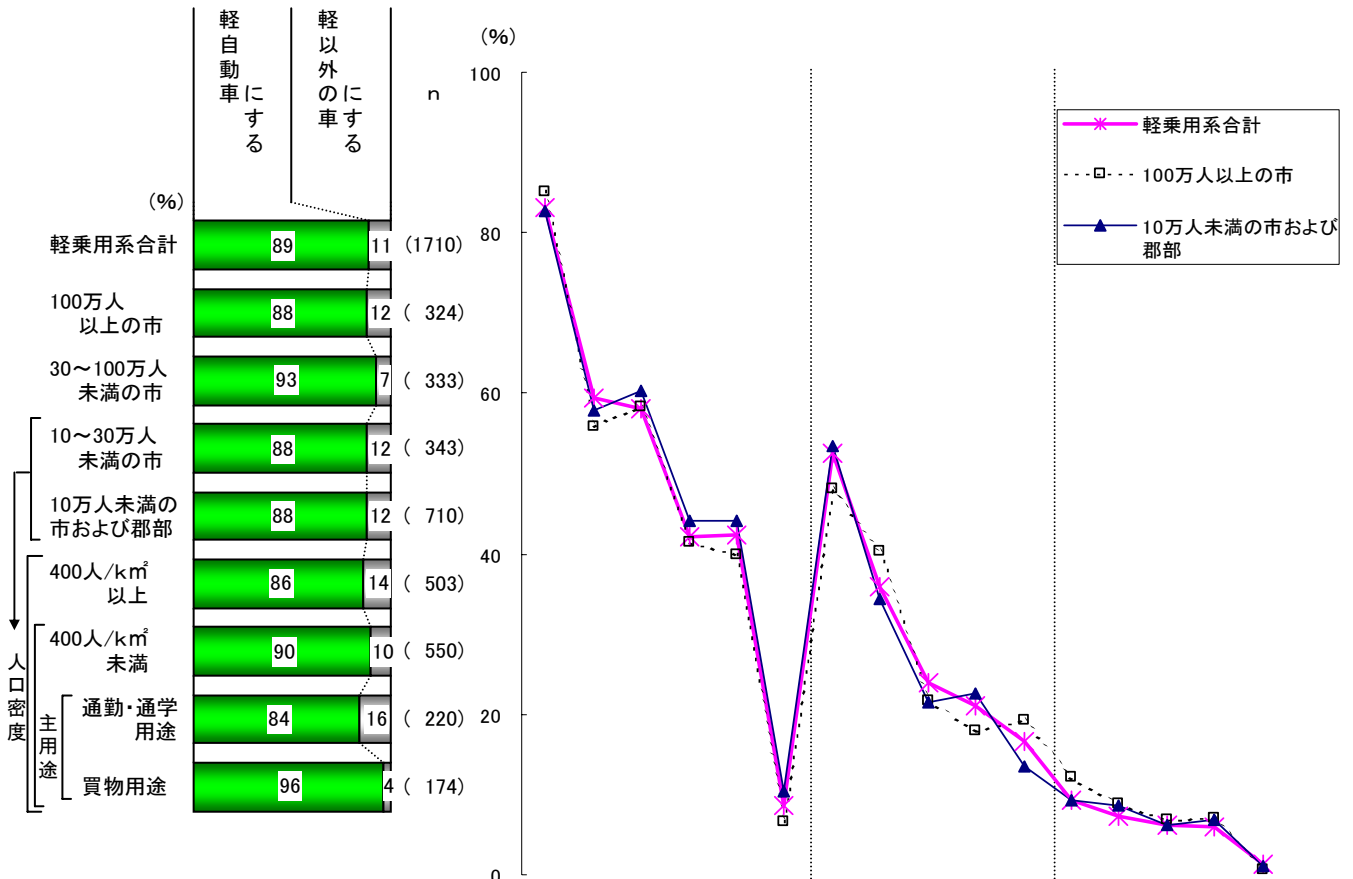
	税金	燃料代	車検費用	車両価格	保険料	有料道路の通行料金	その他	(n)
軽乗用系合計	85	73	67	56	52	15	0	1578
100万人以上の市	86	71	64	52	52	23	1	270
30~100万人未満の市	87	69	63	56	51	17	0	303
10~30万人未満の市	85	72	69	57	56	12	0	331
10万人未満の市および郡部	84	75	67	55	51	15	0	674
人口密度	400人/k㎡以上	87	72	69	54	51	16	475
	400人/k㎡未満	82	75	67	58	55	11	530
	通勤・通学用途	82	77	64	56	55	11	207
	買物用途	83	73	67	57	53	9	169

〈燃料代〉



- 次期車の軽歩留まり意向をみると、次も「軽自動車にする」比率は都市規模にかかわらず約90%と高い比率となっている。
- 次期車の軽歩留まり意向理由をみると、都市規模にかかわらず「税金が安い」「価格が安い」「燃費が良い」という経済性面の理由が上位となっている。
使用面では、「運転しやすい」「使用面から見て最適の大きさ」「2台目以上の車なので」が上位となっている。

【次期車軽歩留まり意向】 【次期車軽歩留まり意向理由】



	経済性・法規・税制面						車使用面					その他					(n)		
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	保険が安い	車検費用が安い	車庫届け手続きが簡単	運転しやすい	使用状況から見て最適の大きさ	2台目以上の車なので	道路状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	地球環境に優しい	軽のイメージが好まれる	同価格なら装備が優れる	新規格で安全性がなくなった	その他			
軽乗用系合計	83	60	58	42	42	9	53	36	24	21	17	9	7	6	6	1	1537		
100万人以上の市	85	56	58	41	40	7	48	40	22	18	19	12	9	7	7	1	283		
30~100万人未満の市	83	65	54	41	39	9	53	40	27	23	19	12	5	5	3	2	301		
10~30万人未満の市	83	59	58	39	43	6	53	34	26	18	19	7	7	7	6	1	309		
10万人未満の市および郡部	83	58	60	44	44	10	53	34	22	23	14	9	9	6	7	1	644		
人口密度	400人/km²以上		83	58	62	42	44	9	54	35	23	21	16	8	9	6	7	1	447
	400人/km²未満		82	59	56	43	43	9	52	34	24	21	15	9	6	7	6	2	506
	通勤・通学用途		83	65	61	44	47	7	46	26	20	19	17	11	6	9	8	1	191
	買物用途		81	55	48	39	38	8	56	40	27	21	12	6	10	5	8	3	167

交通不便地域の状況(ユーザーインタビュー結果)

要 約

- 交通不便地域においては、最寄駅までの距離が遠い、またバス路線も運行本数が少ないといった状況に加え、商業施設や病院といった、日常訪れる頻度の高い施設への距離が遠く、車がないことで起こる弊害は大きい。
- 車を併有することの多い交通不便地域では日常的な用途において、経済的負担の小さい軽自動車を選択されている。

《ケース1》埼玉県比企郡鳩山町 男性 60代後半 保有車：軽乗用・軽トラック・普通乗用各1台

駅が遠く、バスもない。経済的かつ乗り慣れた軽がなければ生活できない。

- 電車は陸の孤島といわれる程、どの駅も同じくらい遠い。バスも昼間は少なく、ほとんど公共交通機関は利用しない。親戚の不幸など、遠いところに行く場合のみ利用。車より電車の方が速いという時のみ電車とバスを利用する。また普通車も持っているが、近くへ行くのには大体乗り慣れた軽を利用。軽でないと気軽に乗れなくなる。
- 経済的には年金生活。軽は2年に一度の車検だし、税金も年間4000円と安くて、負担ではない。燃料代は高くなってきているが、負担はやむをえないと考えている。車がないと生活できない。

《ケース2》熊本県阿蘇郡西原村 女性 60代後半 保有車：軽乗用・普通乗用各1台

どこへ行くにも車が必要。軽自動車なら狭い道での事故の危険も避けられる。

- バスが1日に2～3本しかない。郵便局は向かいにあるが、銀行、病院、ショッピングセンターは車がないと行けない。どこに行くにも車を利用しないと行けない。近くに店がなく、週に2～3回は10～20kmのところにある大型ショッピングセンターへ夫婦で買い物に行く。10km離れた病院へは、自分で運転して行く。
- 普通車も所有しているが、経済的には2台あっても1台が軽だと税金や車検などの経費が安いので助かる。
- 狭い道があり、交差点が危ない。年配の人の車と交差点で接触して事故に遭ったことがある。以前は普通車の利用も考えたが、2回事故に遭ってからは軽が良いと感じている。

《ケース3》栃木県塩谷郡塩谷町 男性 40代前半 保有車：軽トラック・軽キャブワゴン・普通乗用各1台

唯一の公共交通機関はバス、しかし日曜には運休。軽トラックが地域の生活を支えている。

- 唯一の交通手段はバス。宇都宮まで1時間に1本ある。バス停は家のななめ前。最寄の鉄道駅までのバスは本数がほとんどなく、日曜は休みで使えない。最寄の鉄道駅は一番近くて5kmの距離があり、バスがほとんどないので使えない。車がないと不自由。買い物も車のみでしか行けない。
- 自転車販売店を営んでおり、車は軽トラックと普通車の2台を店の前に停めているが、普通車だと2台は停められない。又、小回りが利かないと、お店の前から方向を変えて出る際、一度では行かれず、切り返さなくてはならない。軽以外だと置き場に困る。
- 今のところは車が必要だから、維持費は負担に思わない。ただし軽以外だと税金が増えてしまう。近隣の農家も軽がないと困ると思う。このあたりはどこの家にも軽トラがある。

《ケース4》栃木県真岡市 女性 70才 保有車：軽乗用1台

車以外の交通手段はなく、軽自動車は足代わり。買い物・通院に毎日利用。小回りと燃費で軽を選択。

- 駅まで4～5km、電車やバスなどは全くない。車以外の交通手段はない。昔から車で全て移動している。現在は足が悪いのでお隣の家でも車で行く。(300M離れたら車で行く)。
- ほとんど毎日、一人ですべて乗っている。バスなどないし、同じ年代で免許を持っている人がいないから、時々近所の人に声をかけられて自分の車に乗せて買い物へ行くこともある。
- 軽自動車は2台目でそれ以前は普通車に乗っていたが、年をとって小回りが利く車が良いと思い、またガソリンも高くなってきたため燃費のことも考えて軽に代えた。軽自動車は足代わりで、通院のときにも使っている。年をとって車が運転できなくなったら、バスもないのでどうしようかと思っている。

狭い道



狭い道



走りにくい道



走りにくい道



農道



駐車場の出入りのしにくい狭い道



限られた駐車スペース



限られた駐車スペース



Ⅲ.女性の日常生活を支える軽自動車

女性軽ユーザーを、「働く女性」「子育て中の女性」「未婚女性」の視点で分析、それぞれについて、日常生活の中で軽自動車がどのような役割をしており、なぜ軽自動車が必要なのかを把握した。

前回から引き続き分析した内容

1. 働く女性の日常生活を支える軽自動車

- 女性ユーザーは、50代、60歳以上で増えている。
- 女性ユーザーでは、特に50歳以上の高齢ユーザーでその比率は大きく、高齢で働く女性の生活を支える足として、軽自動車は貢献している。
- 働く女性軽ユーザーは、自分専用の軽自動車を持つ比率が高く、通勤用途に使っている。

2. 子育て中の女性の日常生活を支える軽自動車

- 末子が未就学児の女性軽ユーザーの就職率は46%と5割弱、フルタイム勤務は18%。小・中学生になると有職率77%。
- 末子が未就学児の女性軽ユーザーは、大きい車にすると、「運転しにくい」「保管場所が狭い」などサイズ面から困るとしており、軽自動車がなくなった場合の困窮度は高い。

今回新たな視点で確認した内容

1. 働く女性の日常生活を支える軽自動車

- 働く女性軽ユーザーは、
 - 世帯年収は比較的高いが、子供の養育費や住宅ローンの返済など「働かざるを得ない」ケースが多く、決してゆとりがあるとはいえない。特にこの傾向はフルタイム勤務の女性に多い。
 - 「軽自動車からの代替」比率が高いが、既婚でフルタイム勤務の女性は「普通・小型車からの代替」の比率が高くなる。未婚女性は「増車」比率が高い。購入時の選択理由は、税金、価格、車検、保険など経済性面での安さの比率が高い。特にフルタイムの女性は税金など維持費重視。
 - 通勤に車がなくなったら、「家を今より早く出ないといけない」「帰宅時間が遅くなる」「家事の時間にしわ寄せがくる」という不都合の比率が高い。仕事と家事に従事する忙しい女性は、車を持つことで家事などの時間を確保できている。
 - 通勤の足など生活に不可欠な車は生活必需品としており、車がなくなると仕事だけでなく買物など家事にも影響する。しかしながら、大きな車では生活費が圧迫されるなど経済性面から、軽自動車にせざるを得ない状況にある。

2. 子育て中の女性の日常生活を支える軽自動車

- 末子が未就学児の女性軽ユーザーは、
 - 末子が未就学児の女性軽ユーザーの世帯年収中央値は479万円、小・中学生の場合では581万円となる。高校生以上はさらに上昇。ただし、生活満足度は小・中学生、高校生を持つ女性のほうが低く、生活のゆとりの変化でも「ゆとりがなくなった」とする比率が高い。
 - 軽自動車の主用途が「通勤」の比率は36%だが、働く女性の場合74%と高い比率となっており、末子年齢が上がるほど「通勤・通学」の比率が下がる。養育にも時間を取られる未就学児を持つ女性が、軽自動車を使わざるを得ない状況がうかがわれる。
 - 買物時に車がなくなった場合、「家事の時間が減る」という影響がでる。さらには「子供を連れて行くのが大変」の比率が非常に高く、この層には切実な問題といえる。
 - 軽自動車を選択した理由は経済性面、特に税金、燃費、保険の安さを重視。使用面では、「駐停車のしやすさ」「長距離を走らない」から選択。
 - 働いている場合、税金はこれ以上高くなると困る比率は高く、軽自動車がなくなって大きな車にした場合、「生活費が圧迫される」とする比率も、未就学児を持って働く女性で高い。

3. 未婚女性の軽自動車に対する意識

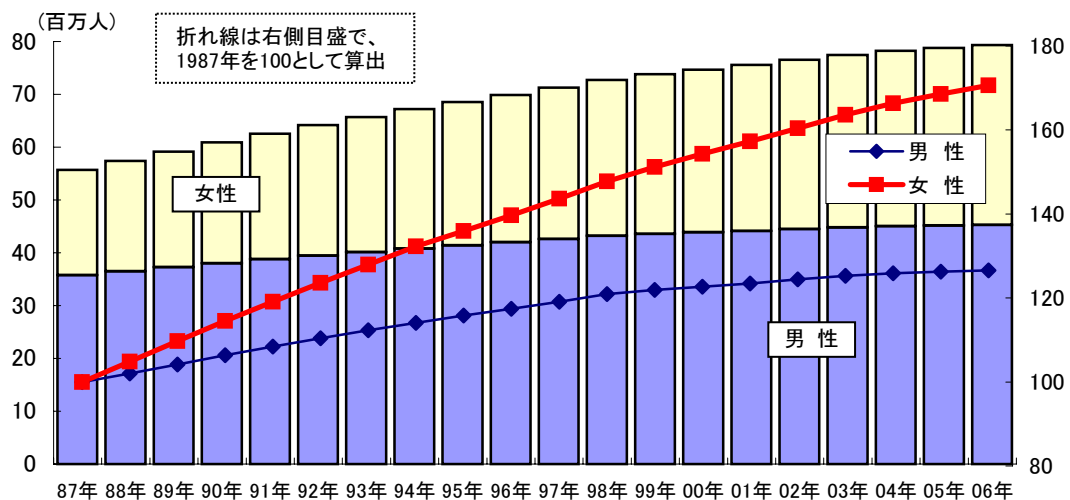
- 「増車」比率が高い。
- サイズの運転しやすい、狭い道を走りやすいという点で軽を選択。経済性面を重視する度合いは低い。
- 軽自動車がなくなると困るといふ困窮度も低い。次期購入意向車も軽にはこだわらず、軽歩留り理由も「軽のスタイル・イメージが好き」が既婚女性より多い。

1. 女性軽ユーザーの特性

【女性の運転免許保有状況】

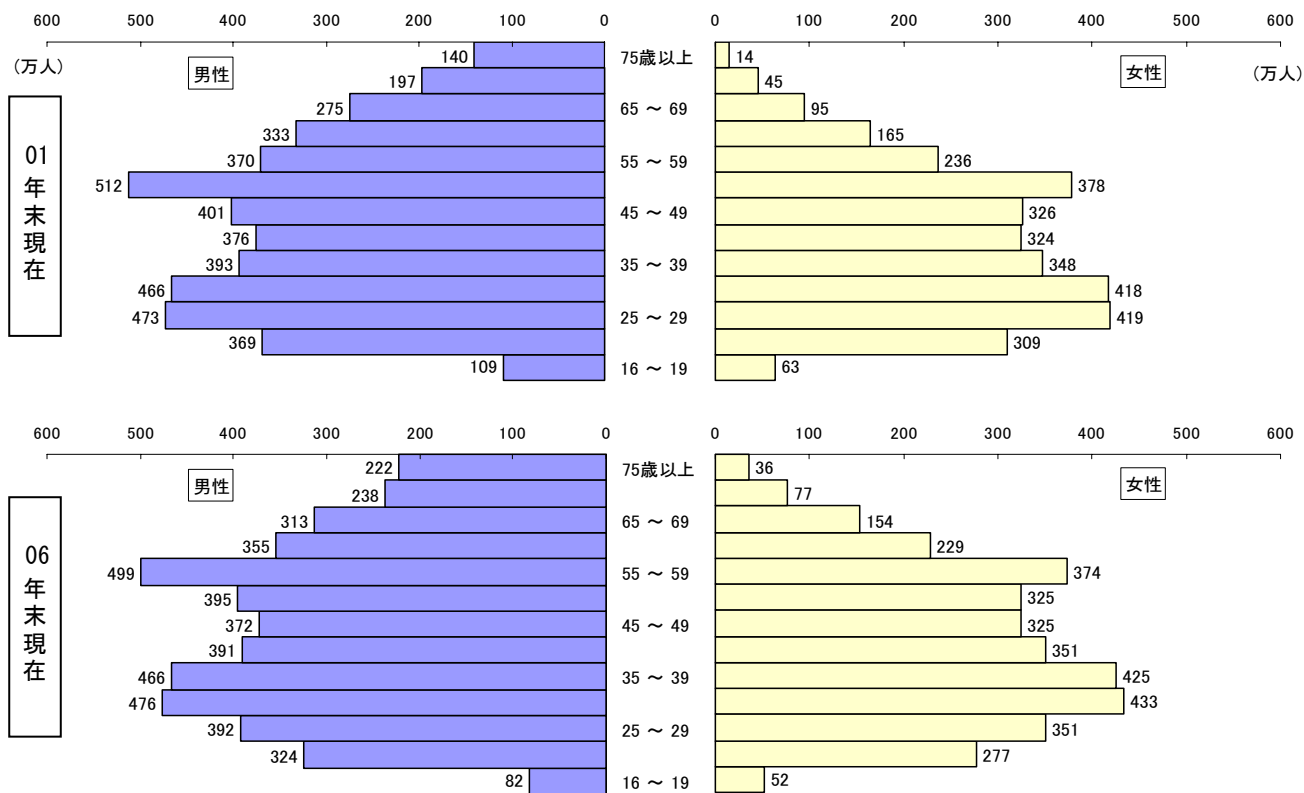
- 運転免許保有者は増加傾向にあり、特に女性の増加は著しい。
- 運転免許者数を性・年代別にみると、高齢者、特に女性高齢者の増加が顕著である。

【性別の運転免許保有者数の推移と伸び率】



出典:「交通安全白書」(内閣府)
各年12月末時点

【性・年代別の運転免許保有者数】



出典:「交通安全白書」(内閣府)

- 今回調査では軽乗用系の65%が女性ユーザーと比率が高く、この傾向は過去から変わらない。未・既婚比率も前回とほぼ同じで、「女性未婚」は約1割。
都市規模別では、女性比率は「10万人未満の市・郡」で72%と高い。
- 年齢構成をみると、「50代」「60歳以上」の比率が前回に比べて増加している一方、30～40代の比率は減少している。
都市規模別でみると、「30～100万人未満の市」で「50歳以上」の比率が45%と高い。また、「30万人未満の市・郡の人口密度400人/k㎡未満」では「50代」が25%を占める。

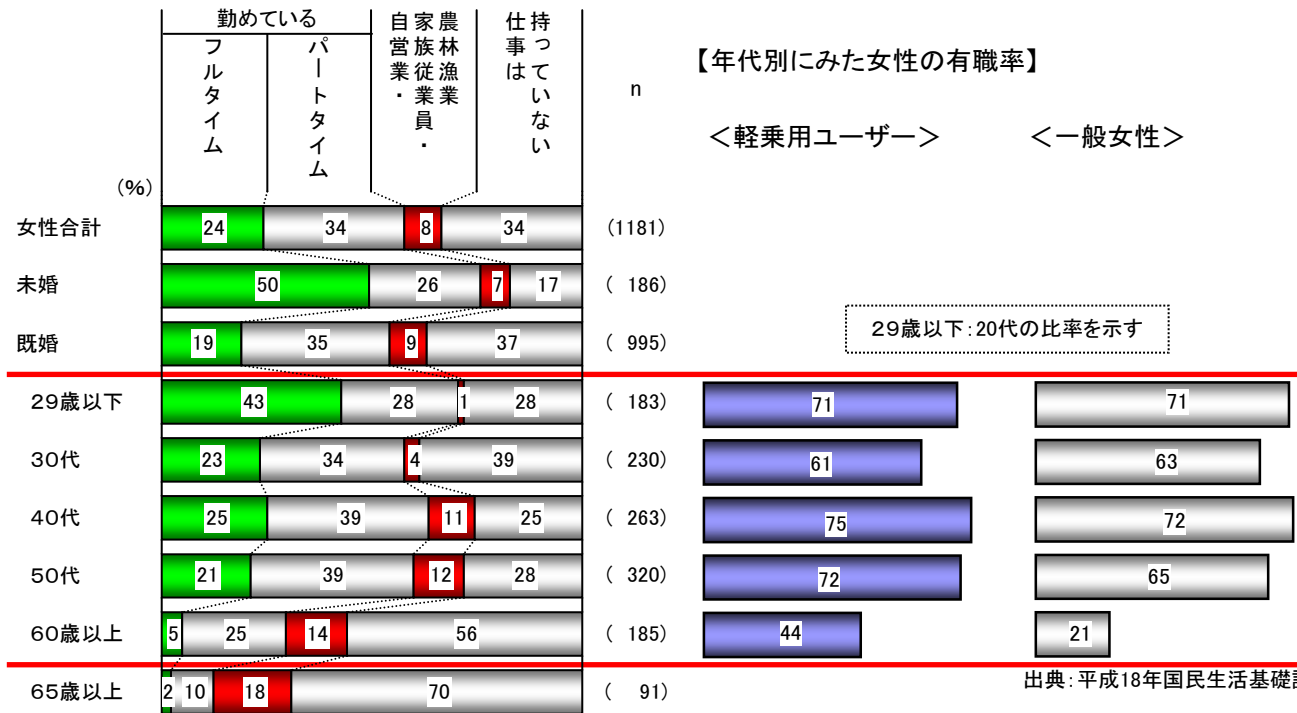
【性・未既婚】

【年齢】

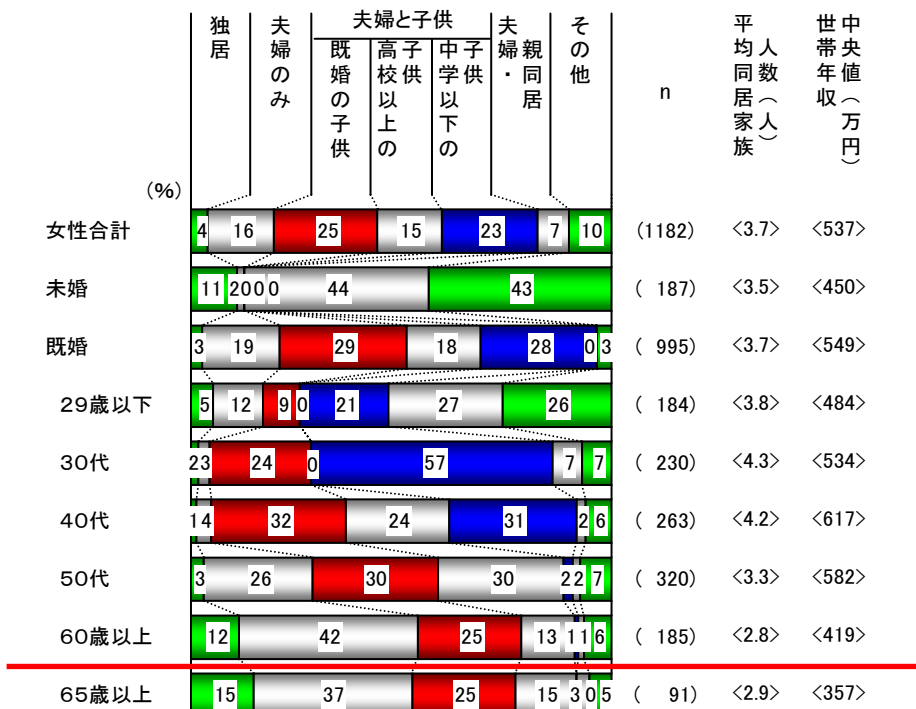


- 軽乗用系女性ユーザーの就業状況を見ると66%が有職者であり、年代別では「40代」で75%、「50代」で72%と、この年代での女性有職率は高い。
また、軽乗用系女性ユーザーの有職率は一般女性に比べ高く、特に「50歳以上」の比率が高い。
また、「40代」でもやや高い。
- 家族形態を見ると、30代女性は中学生以下の子供を持つ家族が57%を占め、40代女性とともに平均同居家族人数は4人を超える。
60歳以上になると、「夫婦のみ」の比率が高くなり、また「独居」比率も上昇する。
- 世帯年収を中央値で比較してみると、「40代」がピークでその後は加齢とともに年収は下がる。

【女性軽ユーザーの就業状況】

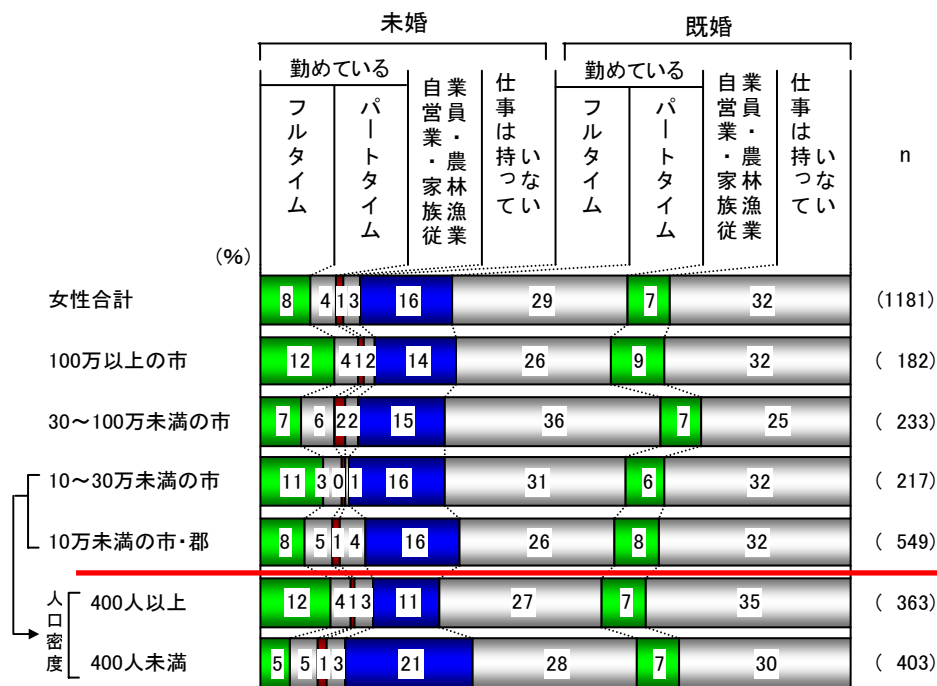


【女性軽ユーザーの家族形態と家族人数】

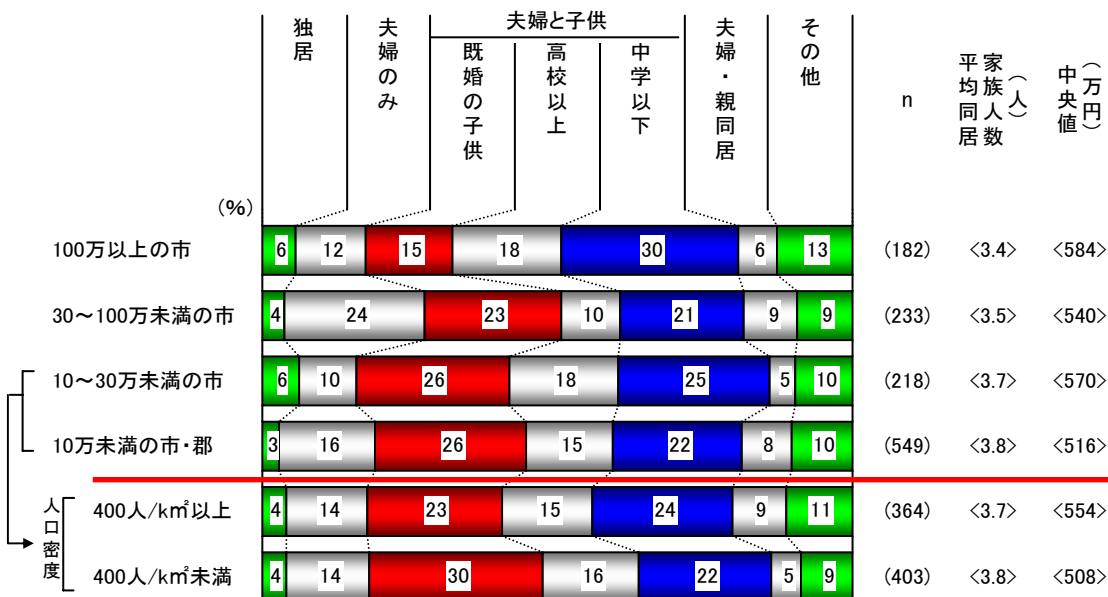


- 軽乗用系女性ユーザーの未既婚別就業状況を見ると、女性全体では「既婚パートタイム」の比率が29%で高い。未婚女性のほとんどは有職である。
- 都市規模別でみると、30万人以上100万人未満都市では、「既婚パートタイム」の女性が36%と高い。一方、「既婚フルタイム」の女性は30万人未満かつ人口密度400人/km²未満の市・郡部で21%と高くなる。
- 家族形態は、都市規模別では大きな差はみられないが、家族人数は都市規模が小さくなるほど多くなる。
- 世帯年収をみると、30万人未満の市・郡では、人口密度が低くなるほど年収は低くなる。

【都市規模別にみた女性軽ユーザーの就業状況】



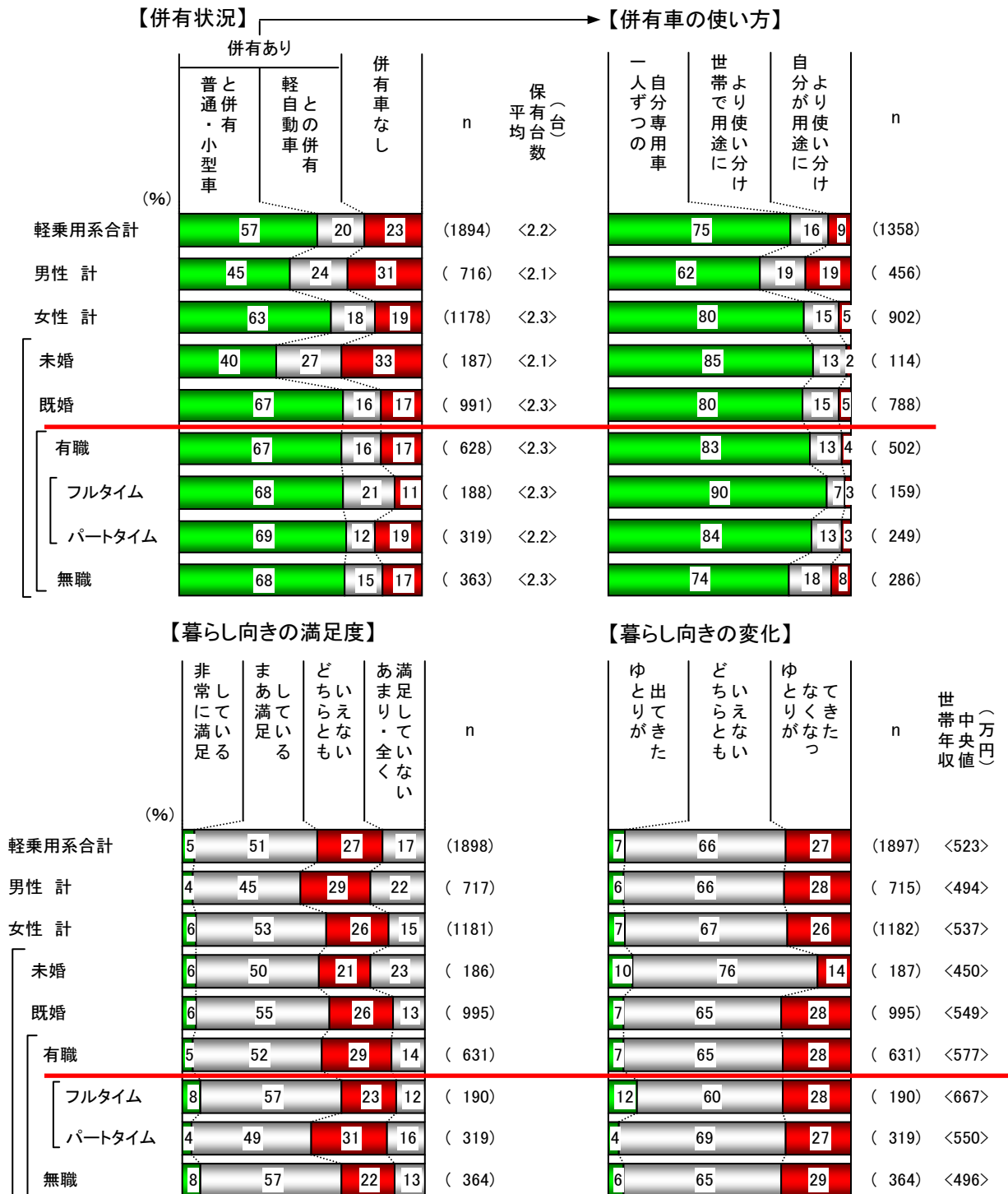
【都市規模別にみた女性軽ユーザーの家族形態】



2. 働く既婚女性軽ユーザーの日常生活を支える軽自動車

(1) 併有状況と暮らし向き

- 軽乗用系女性ユーザー世帯の併有率は81%と、男性ユーザー世帯に比べて高い。特にフルタイムで働く既婚女性世帯の併有率は89%と高くなる。
- 併有車の使い方をみると、女性ユーザーの80%は「一人ずつの自分専用車」として使っており、男性ユーザーとの併有車の使い分けの違いがわかる。特にフルタイムで働く既婚女性は90%と高い比率である。
- 女性の「暮らし向きに対する満足度をみると、男性に比べて満足度は高い。暮らし向きの変化では、男女に大きな差異はみられない。既婚女性は無職の方が働く女性より満足度は高いが、暮らし向きの変化では就業の有無での差異はみられない。働く既婚女性では、パートタイムのほうが満足度は低い。



(2)使用実態

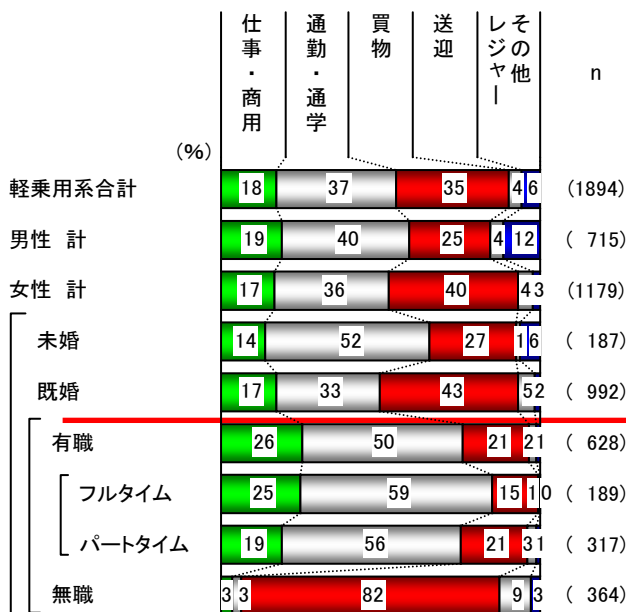
- 軽乗用系女性ユーザーの使用用途（複数回答）では、90%と高い比率で「買物」に軽自動車を利用しており、主用途でも「買物」が40%で最も高い。
- 働く既婚女性の主用途は「通勤・通学」も50%と高く、特にフルタイムでは59%、パートタイムでも56%と高い。
- 一方、既婚で無職の女性の主用途は「買物」が82%と高くなっている。
- 使用頻度をみると女性は男性に比べ使用頻度は高いが、走行距離は短い。「ほとんど毎日」は69%、働く既婚女性では79%と使用頻度は高くなる。
- 月間平均走行距離をみると、働く既婚女性は506kmで無職女性に比べて長い。

【使用用途】

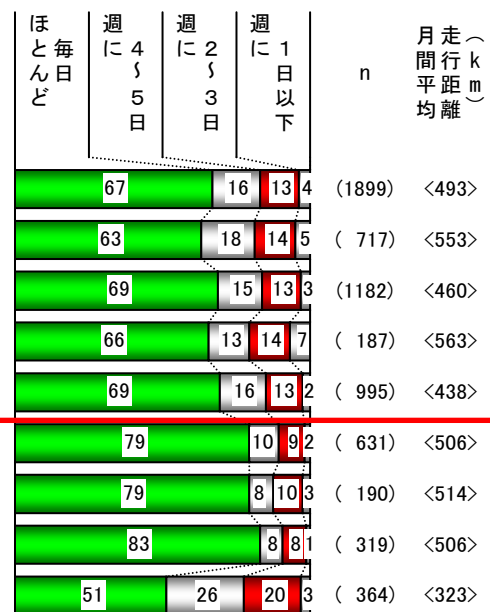
—複数回答—

	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	レジャー	その他	(n)
軽乗用系合計	28	47	81	33	37	3	1899
男性 計	30	48	65	23	44	5	717
女性 計	26	47	90	38	34	3	1182
未婚	31	58	83	19	48	1	187
既婚	25	45	91	42	31	3	995
有職	35	65	87	35	28	2	631
フルタイム	33	75	80	28	25	0	190
パートタイム	27	73	92	40	31	2	319
無職	8	9	99	53	36	5	364

【主用途】

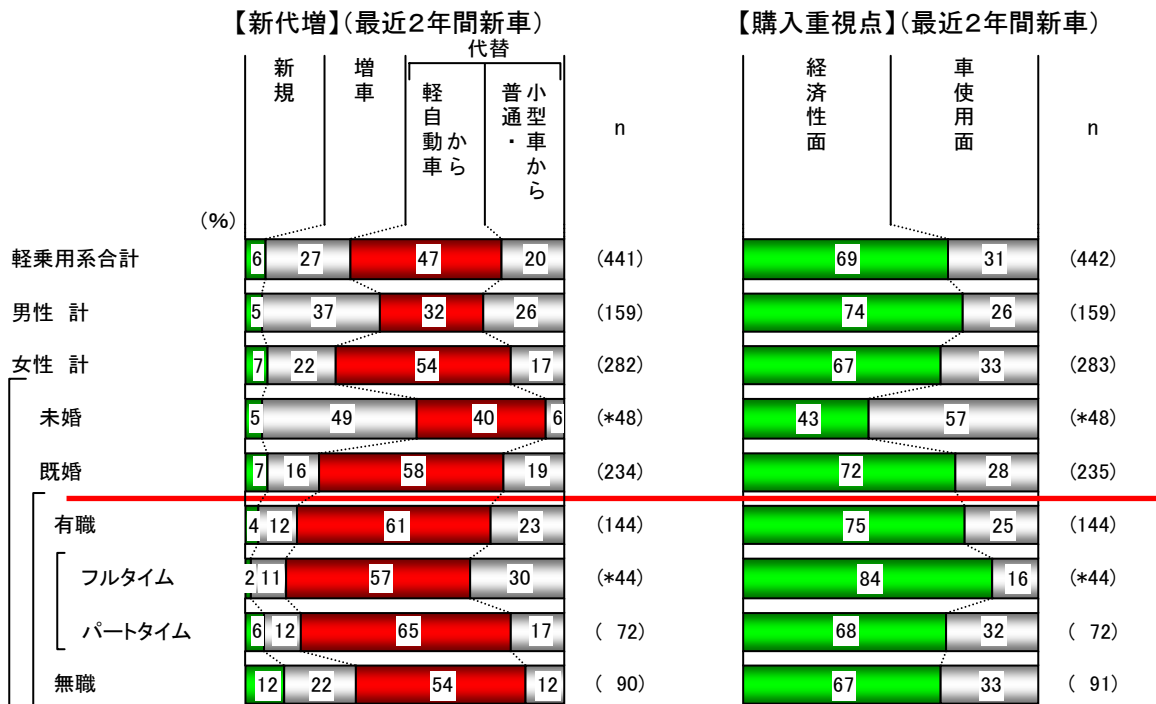


【使用頻度と平均月間走行距離】

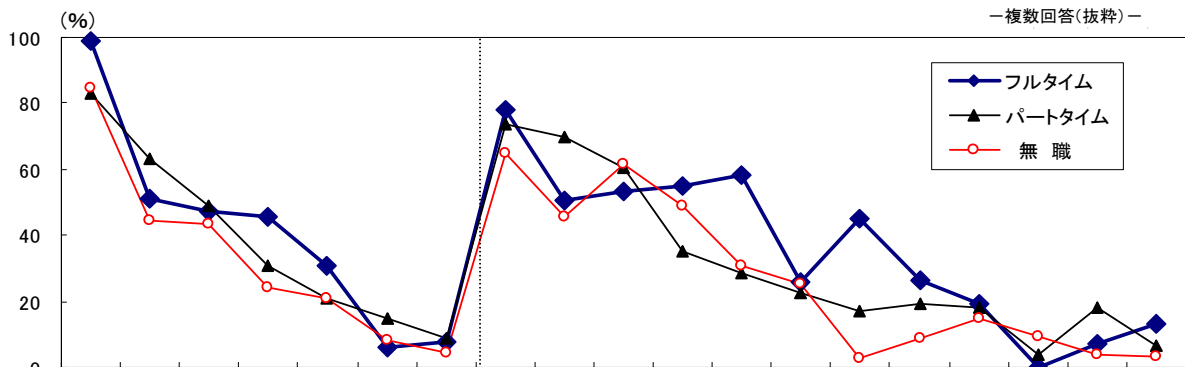


(3) 軽自動車購入時の状況

- 女性の購入形態をみると、「軽自動車からの代替」比率が高く、特に既婚女性でその傾向が強い。ただし、既婚でフルタイム勤務の女性は「普通・小型車からの代替」の比率が高くなる。
- 購入時の重視点は、働く既婚女性で「経済性・法規・税制面から」の比率が高く、特にフルタイム勤務の女性で高い。
- 既婚女性の軽自動車選択理由をみると、フルタイムの場合、経済性面では「税金」「車検」「保険」など維持費の安さの比率が他の女性に比べ高い。特に「税金が安い」は99%に達する。車使用面では、「長距離を走ることがあまりない」「通勤・通学専用の車だから」の比率が高い。



【既婚女性の軽自動車選択理由】(最近2年間新車)



	経済性・法規面等からの理由							車使用面からの理由											(n)	
	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車検が3年だから	車庫手続が簡単	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足にするから	駐停車が容易	長距離を走ることがあまりない	2台目の車だから	通勤・通学専用	車庫の狭いスペース	乗車人員が少ない	初めての車だから	荷物の積み下ろししやすい		人や荷物が少ない
既婚有職女性	88	58	49	36	22	10	8	73	65	57	41	40	22	24	20	16	2	14	8	144
フルタイム	99	51	47	45	31	6	8	78	51	53	55	58	26	45	27	19	0	7	13	*44
パートタイム	83	63	49	31	21	15	9	73	70	60	35	29	22	17	19	18	4	18	7	72
既婚無職女性	84	44	44	24	21	8	4	65	45	62	49	31	25	3	9	15	9	4	3	91

(4) 軽自動車に対する評価

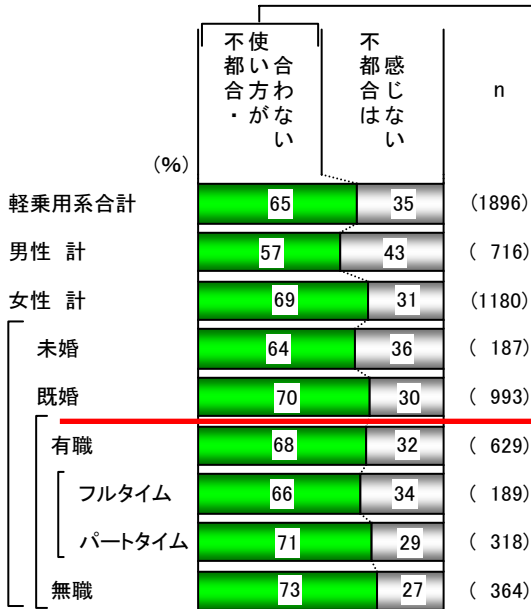
- 軽自動車とそれより大きい車を比べて軽自動車に適した用途をみたとき、女性は「日常の買物」「職場や学校までの足」「家族の送り迎え」など日常の足としての用途に対しては男性より高くなっている。働く女性でみると、「職場や学校までの足」の比率が高いほか、「介護・介助が必要な人を乗せて」も無職女性に比べ高い。
- 大きい車に替えた場合、女性のほうが「不都合・使い方が合わない」の比率が高い。就業状況別では、既婚で無職の女性がやや高い。
- 不都合になる理由は、既婚女性では「狭い道を通るので」「日常の用足しに使うので」が高いが、働く場合は「狭い道を通るので」、無職の場合は「日常の用足しに使うので」が高くなる。また、働く女性の場合、「1人でしか使わないので」の比率も無職の女性に比べて高い。

【軽自動車に向いている用途】

—複数回答(抜粋)—

	日常の買物	職場や学校までの足	家族の送り迎え	夜間や雨の日の外出	病院通院への送迎	まとまった買物	介護施設への足	介護・介助が必要な人を乗せて	趣味やレジャー	あらたまった外出時	家族揃って外出の時	(n)
軽乗用系合計	94	91	81	83	79	71	55	44	37	28	24	1875
男性計	87	88	74	81	75	67	54	46	41	30	27	701
女性計	97	93	85	84	80	74	56	43	35	27	22	1174
未婚	97	94	85	89	76	81	50	38	46	34	26	186
既婚	98	93	85	83	81	72	57	44	33	25	21	988
有職	97	96	82	85	81	72	59	47	32	25	20	629
無職	99	87	89	81	81	74	54	40	35	25	22	359

【大きい車に替えた場合の不都合度】



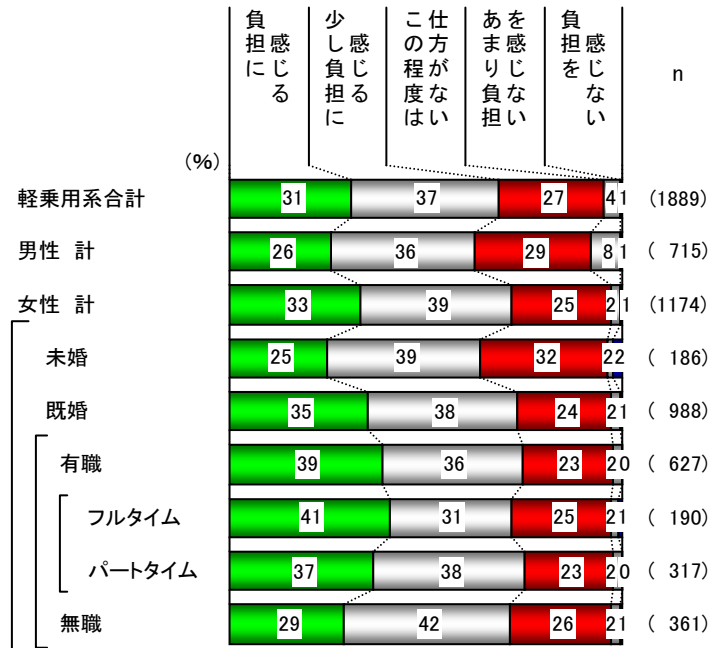
【大きい車に替えた場合の不都合点】

—複数回答—

	狭い道を通る	日常用足しに使う	維持費が増える	大きな性能はない	1人で使わない	他に車がある	狭い駐車場をう	自宅車庫が狭い	燃費が悪くなる	たくさん載せない	(n)
軽乗用系合計	47	42	44	37	33	28	23	21	20	10	1210
男性計	48	36	43	37	33	16	23	24	27	9	411
女性計	46	45	44	37	33	33	23	19	17	11	799
未婚	44	30	51	44	40	20	21	23	21	14	118
既婚	47	48	43	36	31	35	23	18	17	11	681
有職	50	40	44	35	34	36	23	20	18	12	424
フルタイム	40	36	45	37	33	42	16	13	15	14	124
パートタイム	54	42	43	33	36	36	27	22	19	10	219
無職	41	61	43	37	26	33	23	17	15	9	257

- 併有車も含めた保有車全体の維持費に対する負担感をみると、「負担を感じる」が33%、「少し負担を感じる」が39%で、合計7割を超える女性が負担に感じており、男性の62%と比較して高い比率となっている。
- 既婚女性の就業状況別では、働く女性のほうが負担感は強く、特にパートタイムの女性は「負担を感じる」「少し負担を感じる」合計で75%と高くなる。
- 高くなると不都合な費用では、既婚女性では、維持費に関して働く女性に比べ無職の女性のほうが各項目で高い比率となっている。

【保有車全体の維持費負担感】



【高くなると不都合な費用】

—複数回答—

	税金 (%)	燃料代 (%)	車検費用 (%)	車両価格 (%)	保険料 (%)	有料通行路料金 (%)	(n)
軽乗用系合計	85	73	67	56	52	15	1578
男性計	84	74	64	50	53	16	571
女性計	86	72	68	59	52	14	1007
未婚	84	78	61	45	48	11	154
既婚	86	70	70	61	53	15	853
有職	85	68	68	60	51	17	549
フルタイム	86	66	60	50	47	14	165
パートタイム	84	70	70	65	53	19	279
無職	89	74	72	63	56	10	304

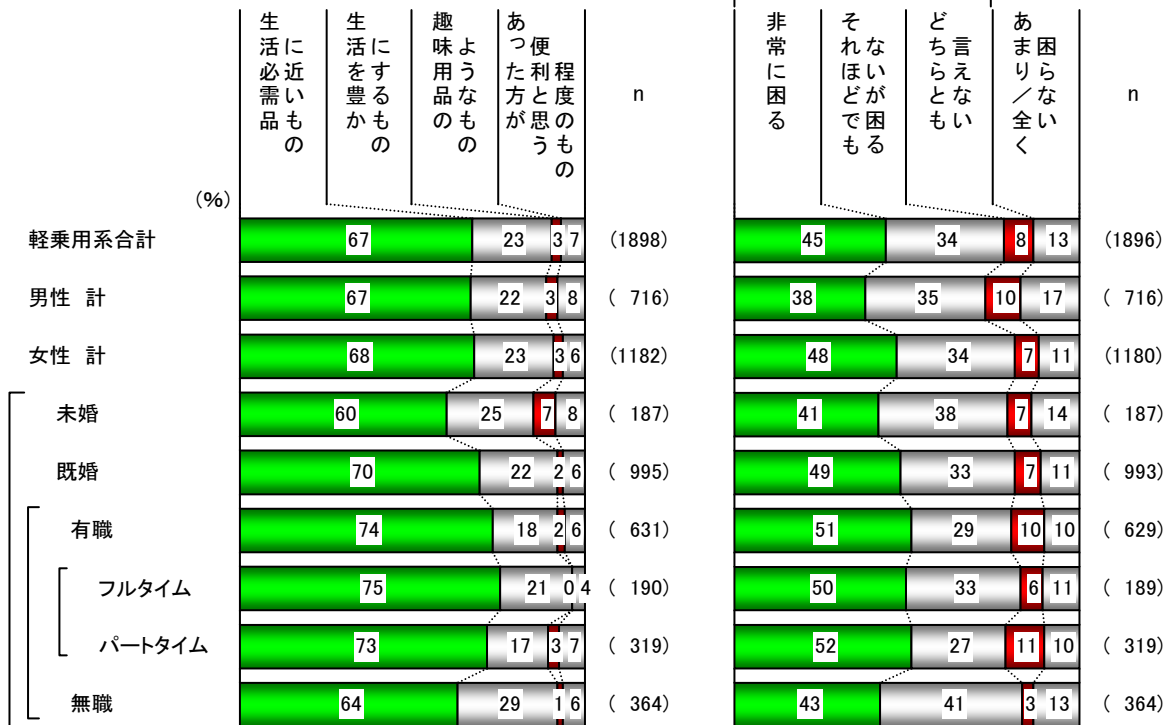
(5) 軽自動車の必要性

- 車の役割を「生活必需品に近いもの」とする女性は68%に達し、男性との差異はない。
既婚女性では70%を占め、働く女性では74%、中でもフルタイムで働く既婚女性は75%と高い比率となっている。
無職の女性では「生活必需品に近いもの」は64%と低く、「生活を豊かにするもの」の比率が高くなる。
- 軽自動車がなくなった場合、「非常に困る」48%、「それほどでもないが困る」34%で8割を超える女性が困るとしており、男性の比率を上回る。
また、既婚女性を就業別でみると、働く既婚女性のほうが無職より「非常に困る」の比率が高い。

【車の役割】

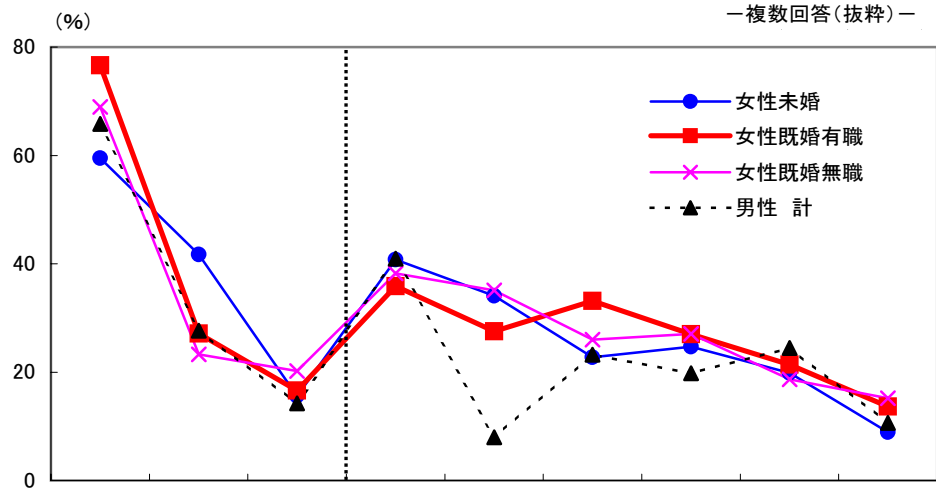
【軽自動車がなくなった場合の困窮度】

次ページ



- 軽乗用系女性ユーザーの軽自動車が無くなった場合の不都合点を経済的な面でみると、「生活費が圧迫される」が71%で最も高い。使用面では「大きな車は運転しにくい」が31%で男性の8%を大きく上回る。また「生活費が圧迫される」「車が大きいと気軽に使えない」でも女性のほうが高い比率となっている。
- 既婚女性を就業状況別にみると、働く女性のほうが、「生活費が圧迫される」「道路条件が悪く行けない場所がある」の比率が高く、無職の女性では「大きな車は運転しにくい」の比率が高くなっている。

【軽自動車が無くなった場合の不都合点】



—複数回答—

	経済的な面			大きさや使用面						(n)
	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄がなくなる	車を持てなくなると	大きい車は無駄が多い	大きな車は運転しにくい	道路条件が悪い場所がある	車が気軽に使えない	車をスペースが狭い	駐車スペースがない	
軽乗用系合計	70	28	16	39	23	27	24	22	12	1600
男性計	66	28	14	41	8	23	20	24	11	585
女性計	71	28	18	37	31	29	27	20	13	1015
未婚	59	42	16	41	34	23	25	20	9	154
既婚	74	26	18	37	30	31	27	20	14	861
有職	77	27	17	36	28	33	27	21	14	553
フルタイム	75	28	14	33	21	28	22	24	13	165
パートタイム	78	27	18	38	32	35	30	22	14	280
無職	69	23	20	38	35	26	27	19	15	308

- 通勤・通学で車を使っている女性にとって車がなくなった場合、どのような点で不都合が起こるのかをみると、「家事にしわ寄せがくる」「用足しができなくなる」の比率は男性を上回る。特に既婚女性の場合は、仕事だけでなく家事などにも影響が出ることがわかる。
- また働く女性の場合、「家を今より早く出ないといけない」「帰宅時間が遅くなる」「家事の時間にしわ寄せがくる」という不都合の比率が高い。仕事と家事に従事する忙しい女性にとって、車を持つことで家事などの時間が確保できている。
- 既婚女性を就業状況別でみると、「家事にしわ寄せがくる」はパートタイム勤務で高くなるが、それ以外のほとんどの項目についてはフルタイム勤務のほうが比率は高い。
- 次に日常の買物に車を使う女性にとって車がなくなった場合の影響をみる。ここでも既婚女性のほうが影響が大きいことがわかる。既婚女性の3割が「買い物時間が増え家事の時間が減る」としており、フルタイム勤務では37%と比率は高くなる。また、約3割の既婚女性が「買物に行けなくなる」という切実な問題が起こると回答しており、働く女性は無職の女性に比べその比率が高く、影響はさらに大きくなる。

【車がなくなった場合の通勤・通学の不都合】

—複数回答—

(%)	家出を今より早くけない	帰宅時間が遅くなる	家事のしわ寄せがくる	時間を浪費する	用足しができなくなる	交通費が今以上になる	安心通学できない	始業時間なくなる	仕事打ち込めない	勤務先を辞めない	便がなくなる	引つならない	その他	(n)
軽乗用系合計	79	56	38	43	28	32	17	21	20	15	15	8	4	940
男性計	75	54	21	48	17	30	10	25	22	12	22	7	5	374
女性計	81	57	47	41	34	34	21	19	18	16	11	8	4	566
未婚	84	47	23	37	15	33	31	14	13	15	14	9	2	120
既婚	80	59	53	42	39	34	19	20	20	16	10	8	4	446
有職	80	61	55	42	40	34	18	20	19	16	9	8	4	430
フルタイム	87	64	52	44	44	37	24	26	27	13	13	11	3	157
パートタイム	80	63	57	42	40	34	16	18	15	16	8	6	4	243

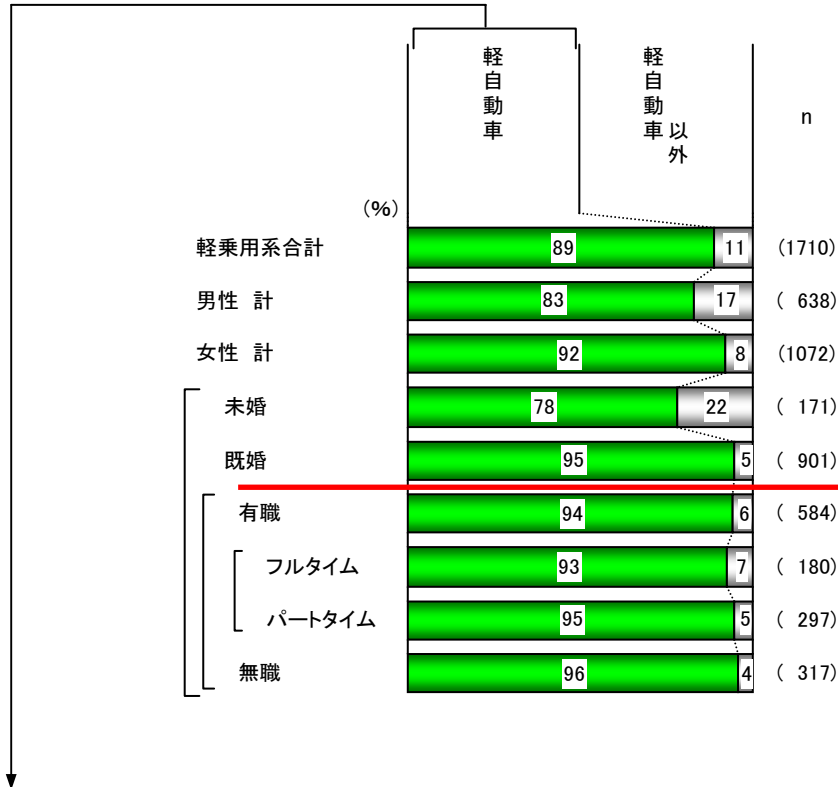
【車がなくなった場合の日常の買物の不都合】

—複数回答—

(%)	天候の悪い日が増える	買い物の頻度が増える	買い物の制約が増える	買い物の行けなくなる	買物時間が増える	別の店に変えられない	自分の時間が制限される	子供を連れて行くのが大変になる	頻度が少なくなる	休日しか買えない	交通費が今以上にかかる	その他	(n)
軽乗用系合計	44	40	27	26	22	25	22	18	16	15	14	2	1613
男性計	36	31	26	22	12	21	19	12	12	12	14	2	586
女性計	48	44	28	28	27	27	23	21	18	17	14	2	1027
未婚	43	37	22	25	12	20	26	8	14	14	15	1	146
既婚	49	46	30	29	30	28	23	24	18	17	13	2	881
有職	48	43	31	30	32	28	22	19	19	20	15	2	563
フルタイム	49	44	32	29	37	38	24	21	23	25	19	2	169
パートタイム	48	45	30	31	32	26	24	21	18	20	14	3	285
無職	50	50	28	26	28	27	23	32	17	13	10	2	318

- 女性の9割以上が、「次買い替えるときも軽自動車にする」という意向を持っており、男性の比率より高い。特に既婚女性では95%に達する。
- 次も軽自動車にしようとする理由は、「税金が安い」が84%で最も高く、「運転がしやすい」は女性で特に高い。既婚女性では「2台目以上の車」「道路状況からみて最適の大きさ」の比率が高くなっている。
- 既婚女性を就業状況でみると、無職のほうが働く女性に比べ「使用状況からみて最適の大きさ」が高いほかは大きな差はない。「運転しやすい」「価格が安い」「燃費が良い」「道路状況から見て最適の大きさ」はパートタイム勤務のほうがフルタイムに比べ高くなる。

【次期購入意向車】



【軽歩留まり意向理由】

—複数回答(抜粋)—

	税金が安い	運転しやすい	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	使用状況から見て最適の大きさ	2台目以上の車	道路状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	軽のイメージが好まれる	地球環境に優しい	車庫届け出が簡単	新規格で安全になった	(n)
軽乗用系合計	83	53	60	58	42	42	36	24	21	17	7	9	9	6	1537
男性 計	81	33	60	63	44	44	34	18	17	18	4	11	10	5	542
女性 計	84	62	60	56	41	41	37	27	23	16	9	9	8	6	995
未婚	82	63	62	57	37	43	38	2	18	14	22	6	5	6	141
既婚	85	62	59	56	42	41	37	31	24	16	7	9	9	7	854
有職	85	61	58	57	43	39	33	31	25	18	6	9	10	6	551
フルタイム	84	55	55	56	46	41	34	33	19	12	3	6	10	7	168
パートタイム	86	63	60	60	42	40	31	32	29	22	9	10	11	6	280
無職	84	63	61	53	41	43	42	31	22	13	8	9	6	8	303

3. 子育て中の女性軽ユーザーの日常生活を支える軽自動車

(1) ユーザー特性と暮らし向き

- 既婚の軽乗用系女性ユーザーの就業状況を子供の学齢別にみると、末子が未就学時では46%の有職率となっており、末子が小・中学生になると77%と高くなる。末子が高校生以上では64%に下がる。
- 既婚の軽乗用系女性ユーザーの年齢をみると、末子が未就学児は30代が約6割と高い比率になっている。末子が小・中学生では40代が53%と高くなっている。末子が高校生以上になると50代が52%を占める。
- 併有状況をみると、既婚の軽乗用系女性ユーザーで末子が小・中学生の世帯の併有率が90%で高く、そのうち約8割が「普通・小型車との併有」である。また、末子の年齢が高くなるほど平均保有台数は増加している。

【就業状況】

	勤めている				n
	フルタイム	パートタイム	自家営業・農林漁業従事員	仕事していない	
女性計	24	34	8	34	(1181)
既婚女性	19	35	9	37	(995)
末子未就学児	18	27	1	54	(160)
末子小・中学生	21	46	10	23	(203)
末子高校生以上	19	36	9	36	(302)
夫婦のみ世帯	16	31	12	41	(196)

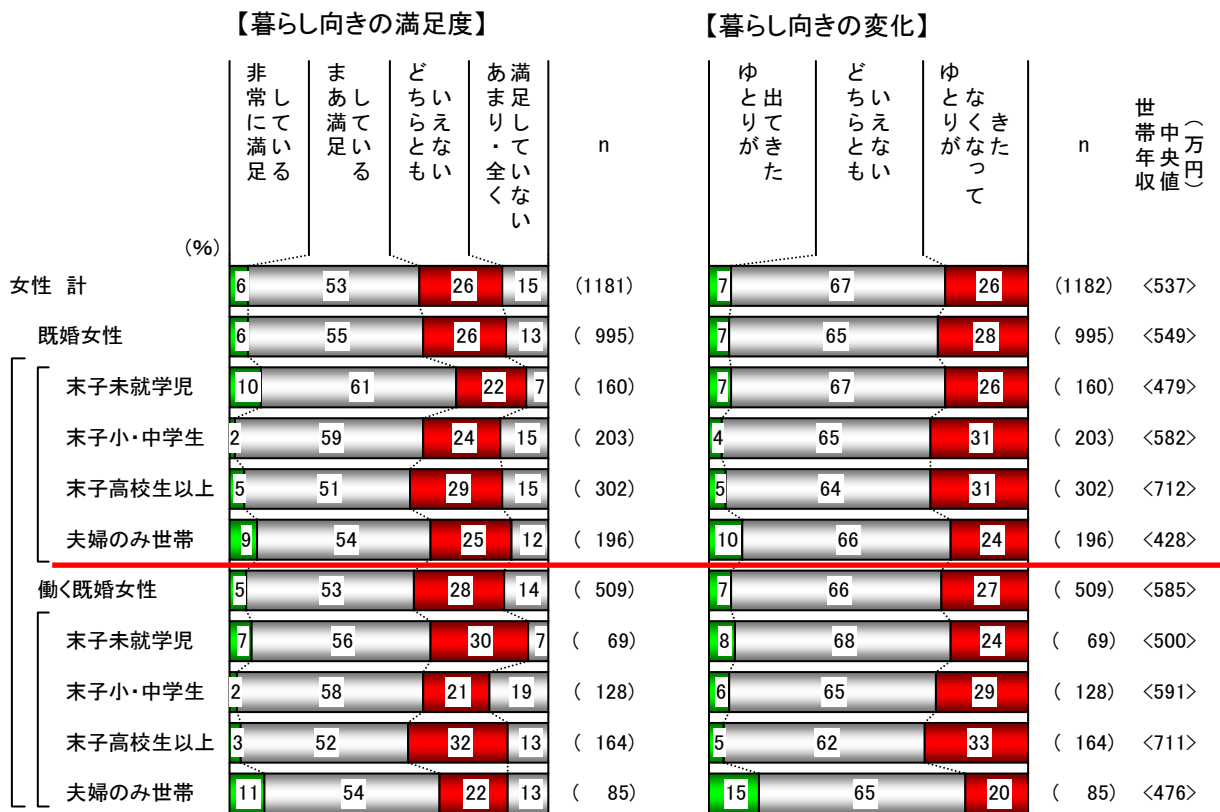
【年齢】

	29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上	n	平均年齢(歳)
女性計	18	21	22	25	14	(1182)	<44.2>
既婚女性	9	21	24	30	16	(995)	<47.0>
末子未就学児	28	59	7	5	1	(160)	<33.6>
末子小・中学生	2	37	53	5	3	(203)	<41.6>
末子高校生以上	1	33	52	1	14	(302)	<52.6>
夫婦のみ世帯	13	35	43	3	7	(196)	<54.2>
働く既婚女性	10	21	28	33	8	(509)	<45.5>
末子未就学児	35	53	6	6	0	(69)	<32.8>
末子小・中学生	2	37	55	5	1	(128)	<40.9>
末子高校生以上	0	38	56	6	0	(164)	<51.1>
夫婦のみ世帯	17	5	6	52	20	(85)	<50.3>

【併有状況】

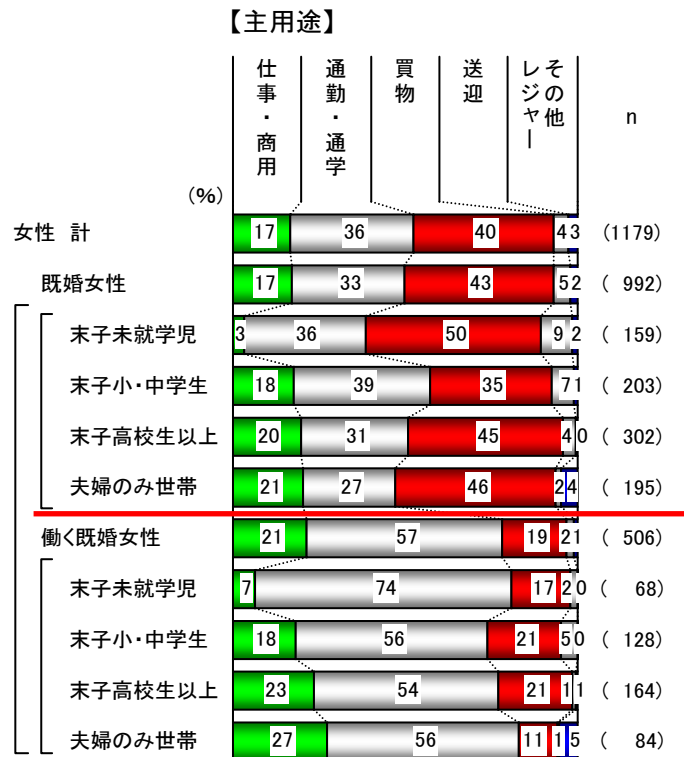
	併有			n	平均保有台数(台)
	普通・小型車との併有	軽自動車の併有	併有車なし		
女性計	63	18	19	(1178)	(2.3)
既婚女性	67	16	17	(991)	(2.3)
末子未就学児	69	12	19	(159)	(2.1)
末子小・中学生	79	11	10	(202)	(2.2)
末子高校生以上	71	21	8	(302)	(2.8)
夫婦のみ世帯	60	17	23	(194)	(2.0)
働く既婚女性	69	15	16	(507)	(2.2)
末子未就学児	68	15	17	(68)	(2.1)
末子小・中学生	77	13	10	(127)	(2.2)
末子高校生以上	74	16	10	(164)	(2.6)
夫婦のみ世帯	58	19	23	(85)	(1.9)

- 子供の学齢別にみると、末子の年齢が高くなるほど「満足」の比率は下る。末子が未就学児の場合、「非常に満足」+「まあ満足」は71%と高い比率になっているが、働いている場合は63%に下がる。この傾向は、小・中学生や高校生以上の場合のみみられない。
- 暮らし向きの変化をみると、末子が小・中学生、末子高校生以上では「ゆとりがなくなってきた」の比率が高くなる。働く既婚女性では、末子の年齢が高くなるほど「ゆとりがなくなってきた」の比率が高くなる傾向がみられ、末子が高校生以上では「ゆとりがなくなってきた」は33%に達する。



(2)使用実態

- 主用途を子供の学齢別にみると、末子未就学児では「買物」が50%となっているが、末子小・中学生では「通勤・通学」が39%と「買物」を上回る。
- 主用途を働く既婚女性でみた場合、末子が未就学児では「通勤・通学」が74%と高い比率となっており、末子年齢が上がるほど「通勤・通学」の比率が下がる。養育にも時間を取られる未就学児を持つ女性が軽自動車を使わざるを得ない状況がうかがわれる。
- 実際の用途をみると、学齢に関わらず「買物」比率は9割を超える。「家族の送迎」の比率は末子が未就学児では77%、小・中学生では82%と高い。働く既婚女性でみた場合、「職場や学校までの足」の比率が高くなり、末子未就学児では98%に達する。また「家族の送迎」も末子が未就学児では83%、小・中学生79%と高い。



【実際の用途】

—複数回答(抜粋)—

	日常の買い物 (%)	病院・通院への送迎 (%)	職場や学校までの足 (%)	夜間や雨の外出 (%)	まとまった買い物 (%)	家族の送迎 (%)	趣味レジャーの足 (%)	家族そろっての外出 (%)	あらたまたまの外出 (%)	福祉施設への送迎 (%)	介護・者を乗せる必要 (%)	(n)
女性計	94	64	58	58	54	50	44	25	16	8	5	1181
既婚女性	96	67	56	57	55	54	41	26	15	8	5	994
末子未就学児	95	63	53	58	65	77	44	42	17	3	4	160
末子小・中学生	96	69	68	69	63	82	43	34	15	5	5	203
末子高校生以上	97	69	54	56	52	42	38	18	10	10	6	302
夫婦のみ世帯	97	64	46	51	46	28	41	22	17	6	3	195
働く既婚女性	96	63	88	55	53	58	40	30	17	9	5	509
末子未就学児	96	52	98	42	62	83	42	51	25	3	4	69
末子小・中学生	95	66	86	70	62	79	46	40	17	5	5	128
末子高校生以上	96	68	84	61	52	49	35	18	8	12	7	164
夫婦のみ世帯	99	56	89	38	41	32	41	28	23	8	1	85

(3)通勤・買物時に車がない場合の不都合点

- 通勤に車を使っている女性にとって車がなくなった場合、末子の学齢に関わらず「家を今より早く出ないといけない」「帰宅時間が遅くなる」「家事の時間にしわ寄せがくる」という不都合の比率が高い。仕事と家事・子供の養育に従事する忙しい女性にとって、車がそれらの時間を作り出している。
- 買物に車を使う女性にとって車がなくなった場合の不都合をみると、末子が未就学児の場合、「子供を連れて買物に行けなくなる」「買物の頻度が増える」「買物時間が増え家事の時間が減る」の比率が他に比べ高くなる。特に「子供を連れて買物に行けなくなる」は73%と高く、未就学児を持つ女性にとって車がなくなることは、非常に切実な問題であることがうかがわれる。
- 働く女性で末子未就学児の場合でみると、特に「買物時間が増え家事の時間が減る」の比率はさらに高くなり、仕事や家事、育児に忙しいこの層にとって買物の時間が増えることによる、その他の家事等への影響が大きくなる。

【車がなくなった場合の通勤・通学の不都合点】

		家を今より早く出ないといけない	帰宅時間が遅くなる	家事のしわ寄せがくる	時間待ちで時間を浪費する	用足しができなくなる	交通費が今以上にかかる	安心して通学できない	始業時間になくなくなる	仕事・勉強に打ち込めない	勤務先を辞められない	便がなくなると、帰れなくなる	引越さないといけない	その他	(n)
女性 計		81	57	47	41	34	34	21	19	18	16	11	8	2	566
働く既婚女性		82	63	55	43	41	35	19	20	19	15	10	8	2	400
末子未就学児		75	63	56	43	49	34	17	21	35	20	4	17	0	62
末子小・中学生		83	62	56	41	44	34	21	19	12	16	10	5	2	97
末子高校生以上		83	63	58	47	44	33	15	16	12	14	5	7	4	125
夫婦のみ世帯		89	67	53	42	32	41	25	31	25	13	23	7	4	67

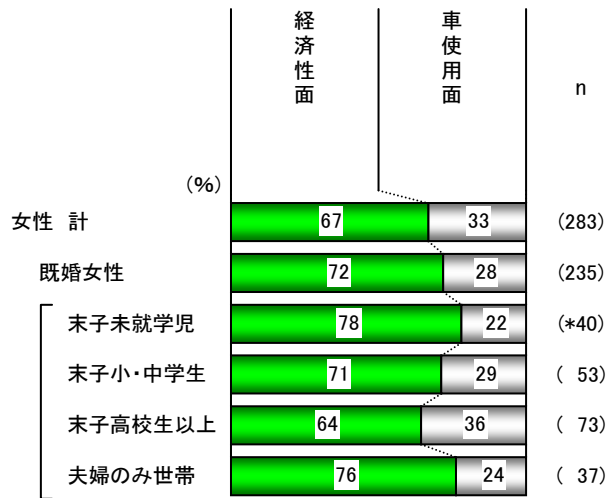
【車がなくなった場合の日常の買物の不都合点】

		天候が悪いので買い物ができない	買い物の頻度が増える	買い物の制約が増える	買い物の時間が増える	買物時間が増え家事の時間が減る	別の店に変えなければならない	自分の時間が制限される	子供を連れて大変になる	頻度が少なくなる問題が	休日しか買えない	交通費が今以上に増える	その他	(n)
女性 計		48	44	28	28	27	27	23	21	18	17	14	2	1027
既婚女性		49	46	30	29	30	28	23	24	18	17	13	2	881
末子未就学児		52	57	32	31	34	21	18	73	17	22	12	2	145
末子小・中学生		50	46	25	27	33	27	24	32	20	16	12	1	175
末子高校生以上		45	39	30	29	29	29	26	6	22	18	11	2	269
夫婦のみ世帯		45	48	30	29	28	34	22	4	13	17	21	4	171
働く既婚女性		48	44	31	30	33	30	24	21	20	22	16	2	454
末子未就学児		55	58	36	30	45	20	22	69	21	23	14	0	67
末子小・中学生		42	42	25	30	35	25	27	28	23	17	14	2	109
末子高校生以上		52	43	28	37	32	37	28	2	30	29	13	4	145
夫婦のみ世帯		45	39	35	27	25	38	20	6	6	19	26	4	76

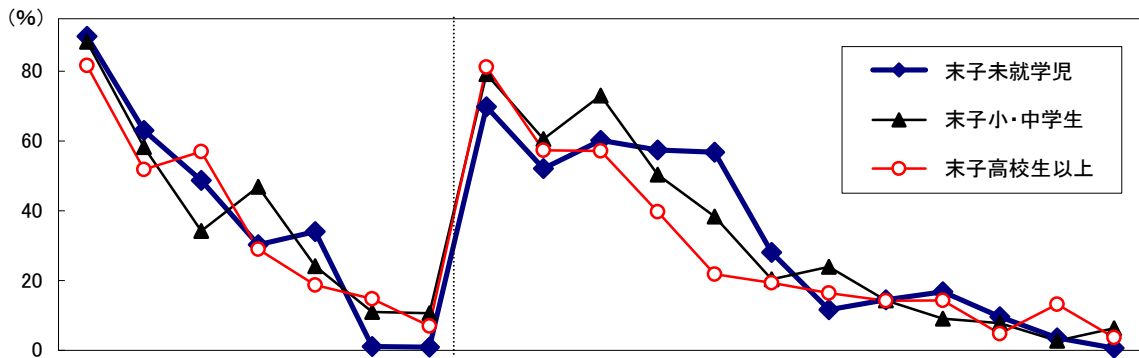
(4) 軽自動車選択の理由

- 既婚の軽乗用系女性ユーザーの軽選択時の重視点を子供の学齢別にみると「経済性面から」の比率は、末子未就学児78%、末子小・中学生71%、末子高校生以上64%と、子供が大きくなるにしたがって低くなる。
- 軽自動車選択理由をみると、末子が未就学児の場合、経済性面では「税金が安い」90%、「燃費が良い」63%、「保険が安い」34%など維持費の安さの比率が既婚女性の中で高い。使用面では、「駐停車が容易」「長距離を走ることがあまりない」がそれぞれ57%で、他に比べ高い比率となっている。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【軽自動車選択理由】(最近2年間新車)

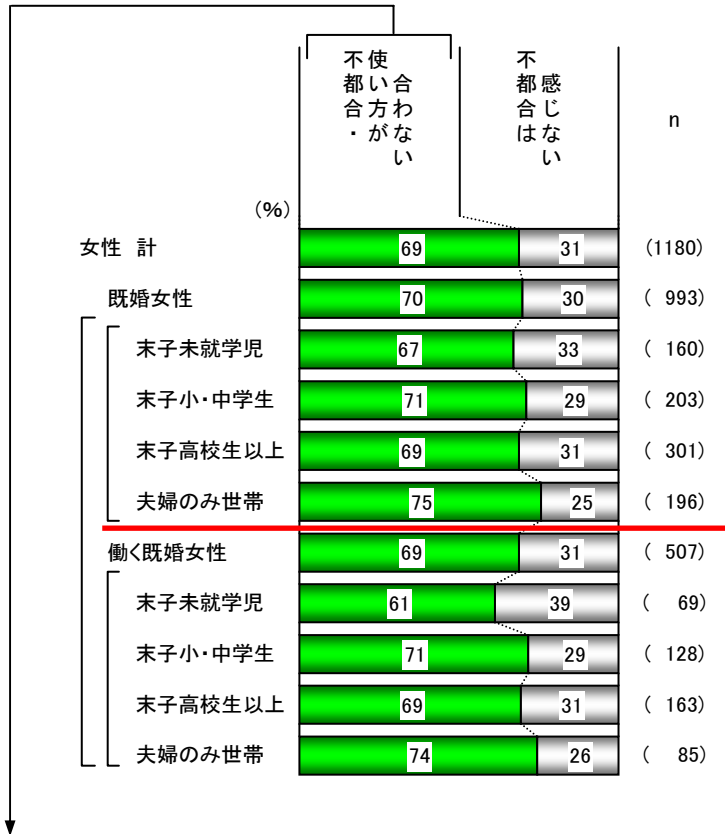


—複数回答(抜粋)—

	経済性・法規面等からの理由							車使用面からの理由										(n)		
	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車検が3年から	車庫手続が簡単	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足しに	向いているから	駐停車が容易	長距離を走ることが	2台目の車だから	通勤・通学専用	車庫が狭いスペース	乗車人員が少ない		初めての車だから	荷物の積み下ろし
女性計	83	53	46	31	20	9	6	70	58	55	42	33	21	17	15	14	11	10	7	283
既婚女性	86	53	47	31	22	9	6	70	57	59	44	37	23	16	16	16	5	10	6	235
末子未就学児	90	63	49	30	34	1	1	70	52	60	57	57	28	12	15	17	10	4	1	*40
末子小・中学生	88	58	34	47	24	11	11	79	61	73	50	38	20	24	14	9	8	3	6	53
末子高校生以上	82	52	57	29	19	15	7	81	57	57	40	22	19	16	14	14	5	13	4	73
夫婦のみ世帯	80	41	38	23	13	8	2	52	57	67	44	38	39	17	11	18	0	10	7	37

- 大きい車に替えた場合の「不都合・使い方が合わない」の比率は、既婚女性全体で70%、働く既婚女性でみた場合も69%と差はない。また末子の学齢による差も小さい。
- 大きい車に替えた場合の不都合点は、末子が未就学児の場合「維持費が増える」の比率が高くなっている。働いている場合でみると、その比率はさらに高くなる。

【大きい車に替えた場合の不都合度】



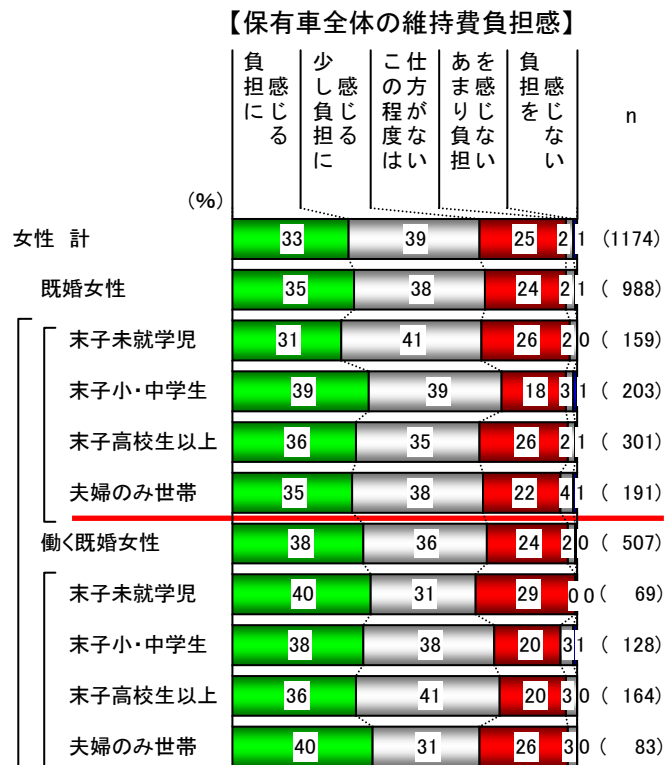
【大きい車に替えた場合の不都合点】

-複数回答-

	狭い道を通る (%)	日常の足しに使う (%)	維持費が増える (%)	大きな車の必要な性能 (%)	1人でわかない (%)	他に車がある (%)	狭い駐車場を使う (%)	自宅車庫が狭い (%)	燃費が悪くなる (%)	たくさんは載せない荷物 (%)	(n)
女性計	46	45	44	37	33	33	23	19	17	11	799
既婚女性	47	48	43	36	31	35	23	18	17	11	681
末子未就学児	54	47	55	29	12	29	30	16	18	12	105
末子小・中学生	48	49	46	34	19	34	25	12	20	13	140
末子高校生以上	46	52	42	42	40	39	20	21	16	8	201
夫婦のみ世帯	41	51	39	38	39	33	19	21	17	11	144
働く既婚女性	50	40	44	35	35	38	23	19	18	11	343
末子未就学児	59	46	57	36	20	22	25	14	22	17	43
末子小・中学生	53	38	41	32	17	35	27	15	20	12	87
末子高校生以上	47	45	46	44	44	47	20	23	18	9	108
夫婦のみ世帯	44	43	42	30	39	32	30	21	20	11	60

(5)軽自動車の維持費に対する評価

- 併有車も含めた保有車全体の維持費に対する負担感を子供の学齢別にみると、末子小・中学生で負担に感じている比率が約8割はもっとも高い。末子未就学児および末子高校生以上では、71%が負担に感じている。
働く既婚女性をみると、末子の年齢が高いほど負担に感じるとする比率が上がる。
- 高くなると不都合な費用を子供の学齢別にみると、末子が未就学児の場合、「税金」が91%と高い。小・中学生で「燃料代」「保険料」の比率が高くなっている。働く既婚女性の場合も、同じ傾向がみられる。



【高くなると不都合な費用】

- 複数回答 -

	税金 (%)	燃料代 (%)	車検費用 (%)	車両価格 (%)	保険料 (%)	有料通行料金の金 (%)	(n)
女性 計	86	72	68	59	52	14	1007
既婚女性	86	70	70	61	53	15	853
末子未就学児	91	67	71	62	56	16	143
末子小・中学生	89	77	73	58	58	17	178
末子高校生以上	87	69	71	59	50	9	254
夫婦のみ世帯	80	65	64	64	45	13	165
働く既婚女性	85	68	67	60	51	17	444
末子未就学児	84	70	68	60	50	20	60
末子小・中学生	91	73	71	50	56	16	109
末子高校生以上	86	71	65	63	50	9	145
夫婦のみ世帯	84	53	71	65	47	20	74

(6) 軽自動車の必要度

- 車の役割を子供の学齢別にみたところ、「生活必需品に近いもの」は、末子が未就学児および小・中学生では74%で、末子が高校生以上の67%を上回る。
働く既婚女性では、末子高校生以上の場合も「生活必需品に近いもの」は71%となっており、子供の学齢が上がっても車を必要とする比率は高い。
- 軽自動車がなくなった場合の困窮度を子供の学齢別にみたところ、「非常に困る」「それほどでもないが困る」を合わせると、末子未就学児では86%と他の学齢の場合と比較して高い比率となっている。

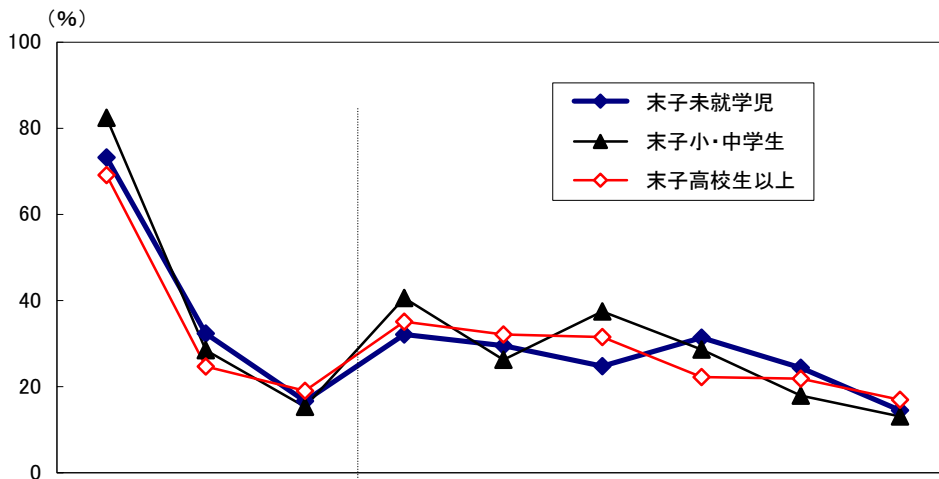
【車の役割】

【軽自動車がなくなった場合の困窮度】



●軽自動車がなくなった場合の不都合点は、「生活費が圧迫される」が最も高く、特に末子小・中学生では82%と高い。働く女性でみた場合、末子が未就学児の場合が86%で最も高くなる。

【軽自動車がなくなった場合の不都合点】



—複数回答—

	経済的な面			大きさや使用面						(n)
	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄がなくなる	車を持つことができなくなる	大きい車は無駄が多い	大きな車は運転しにくい	道路条件が悪い場所がある	車が大きくと気軽に使えない	車を保管するスペースが狭い	行けない場所があるので関係で	
女性計	71	28	18	37	31	29	27	20	13	1015
既婚女性	74	26	18	37	30	31	27	20	14	861
末子未就学児	73	32	17	32	30	25	31	24	15	144
末子小・中学生	82	28	15	41	26	37	29	18	13	178
末子高校生以上	69	25	19	35	32	32	22	22	17	258
夫婦のみ世帯	76	23	16	34	31	26	26	17	11	166
働く既婚女性	77	28	16	36	28	32	27	22	14	445
末子未就学児	86	39	16	36	30	22	28	25	13	60
末子小・中学生	83	28	14	38	22	40	33	19	13	109
末子高校生以上	73	23	20	32	28	35	26	29	13	145
夫婦のみ世帯	76	29	11	37	32	24	24	19	13	75

4. 未婚女性の軽自動車使用実態

○女性軽ユーザーを女性既婚と女性未婚で比較したとき、未婚女性の使用実態や軽自動車に対する意識などに以下のような明確な違いがあるのがわかった。

- ・主用途は「通勤・通学」が52%と多い。また、使用頻度は既婚女性に比べて少ないものの、月間平均走行距離は563kmと長い。
- ・購入形態は「増車」比率が49%と高く、購入時の重視点は「車使用面」が57%で「経済性面」を上回る。
- ・維持費に対する負担感は既婚女性に比べ低いが、大きな車に替えた場合の不都合点では「維持費が増える」の比率が高い。
- ・軽自動車がなくなった場合に困る点は「趣味や貯蓄などの余裕がなくなる」が42%で、既婚女性を大きく上回る。

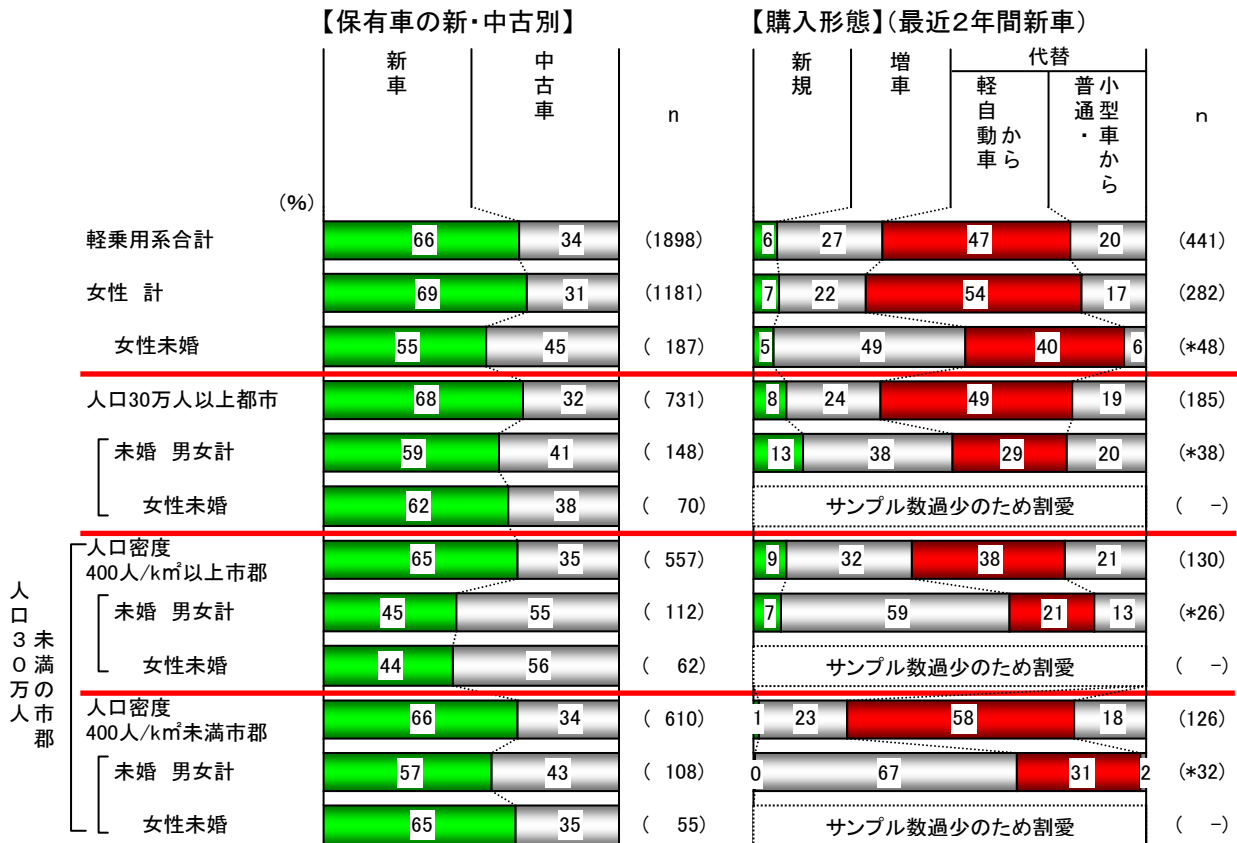
以下では、女性未婚に焦点を当て、その特徴をみる。

- 最初に女性未婚ユーザーの特性をみる。年代では「29歳以下」が非常に多く、地域的にもいずれも50%を超える。
- 同居家族人数は、女性人口30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²以上の地域でやや多く、女性未婚の単身比率も同地域では10%未満である。
- 世帯年収ををみると、女性未婚ユーザー世帯の年収は低く、特に人口30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²未満では中央値384万円と低い。
- 平均世帯保有台数は、人口30万人以上の都市の女性未婚世帯でやや少ない。

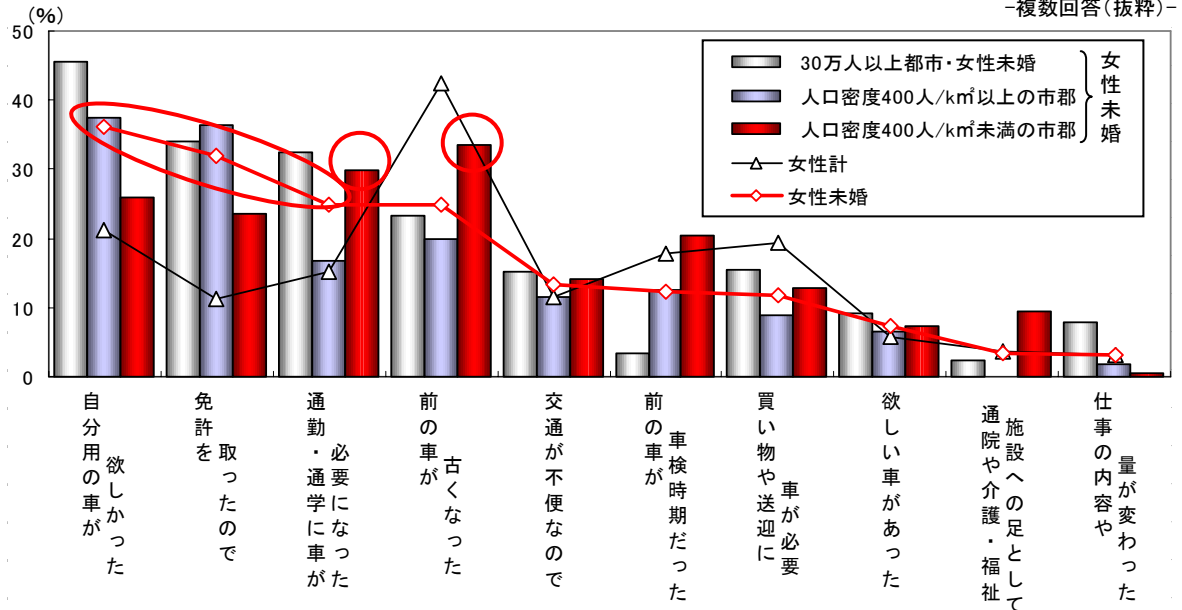
【都市規模別にみた女性未婚ユーザーの特性】

	29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上	n	同居家族人数	平均単身比率(%)	世帯中央値(万円)	世帯平均保有台数
軽乗用系合計	18	20	20	22	20	(1899)	<3.6>	<4.2>	<523>	<2.2>
女性計	18	21	22	25	14	(1182)	<3.7>	<4.1>	<537>	<2.3>
女性未婚	61	19	10	6	4	(187)	<3.5>	<11.3>	<450>	<2.1>
人口30万人以上都市	13	21	19	23	24	(731)	<3.4>	<4.8>	<523>	<2.0>
未婚男女計	50	22	10	10	8	(148)	<3.2>	<15.0>	<459>	<2.0>
女性未婚	51	23	7	12	7	(70)	<3.2>	<12.8>	<418>	<1.9>
人口密度400人/km ² 以上市郡	21	20	20	20	19	(558)	<3.7>	<3.8>	<536>	<2.2>
未婚男女計	65	20	11	22		(112)	<3.9>	<8.7>	<524>	<2.3>
女性未婚	68	20	10	20		(62)	<3.9>	<7.7>	<489>	<2.2>
人口密度400人/km ² 未満市郡	18	18	20	25	19	(610)	<3.7>	<4.0>	<511>	<2.3>
未婚男女計	56	17	10	10	7	(108)	<3.3>	<15.2>	<529>	<2.2>
女性未婚	60	13	14	5	8	(55)	<3.3>	<15.2>	<384>	<2.2>

- 女性未婚の保有車の特性をみる。新・中古車比率をみると、女性未婚の「新車」比率は55%で女性全体に比べ低い。特に30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²以上の地域での新車比率は低い。
- 購入形態では、女性未婚は「増車」比率が非常に高い。
- 軽自動車購入のきっかけで女性未婚が多いのは、「自分用の車がほしかった」「免許を取ったので」「通勤・通学に車が必要になった」で、女性全体に比べても高い。ただし、上位2項目の比率は30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²未満の地域では低くなり、「通勤・通学に車が必要になった」「前の車が古くなった」の比率が高くなる。



【購入のきっかけ】

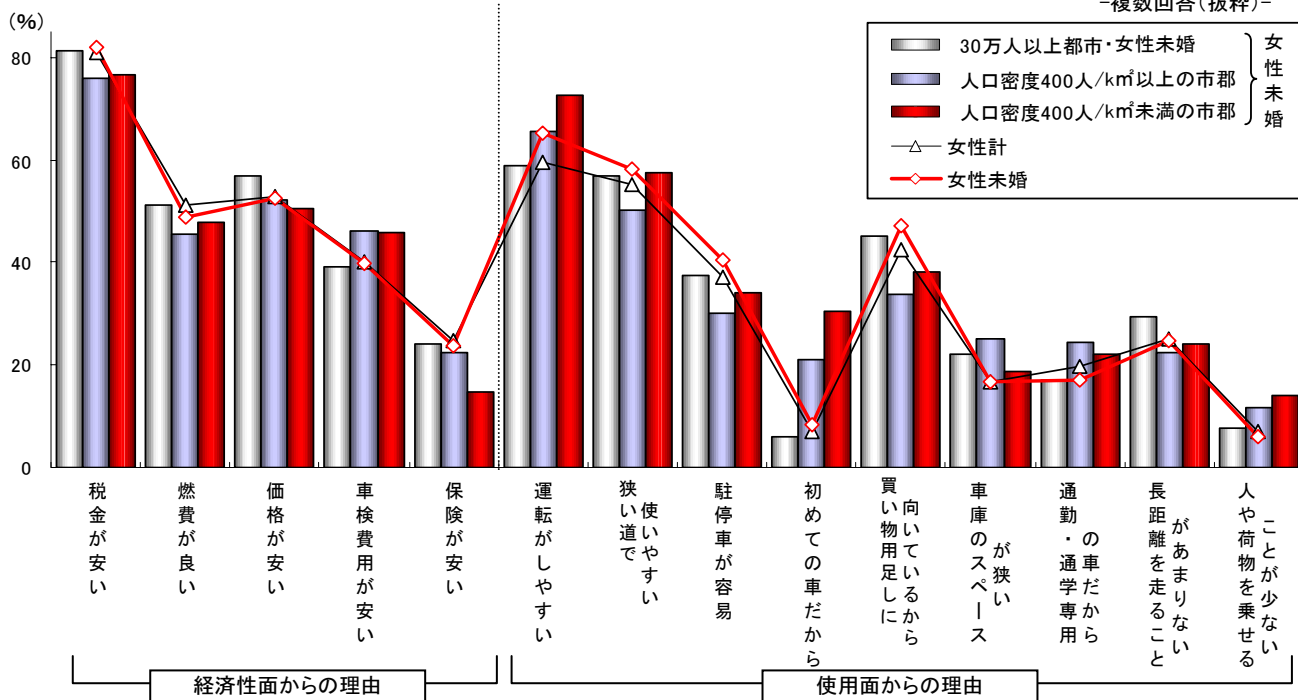


●購入時に軽自動車を選択した理由に関しては、経済性面では「税金が安い」が最も高く、地域的な差異はない。一方、使用面では「運転がしやすい」「狭い道で使いやすい」の比率が高く、都市規模が小さくなるほどその比率は高くなる。

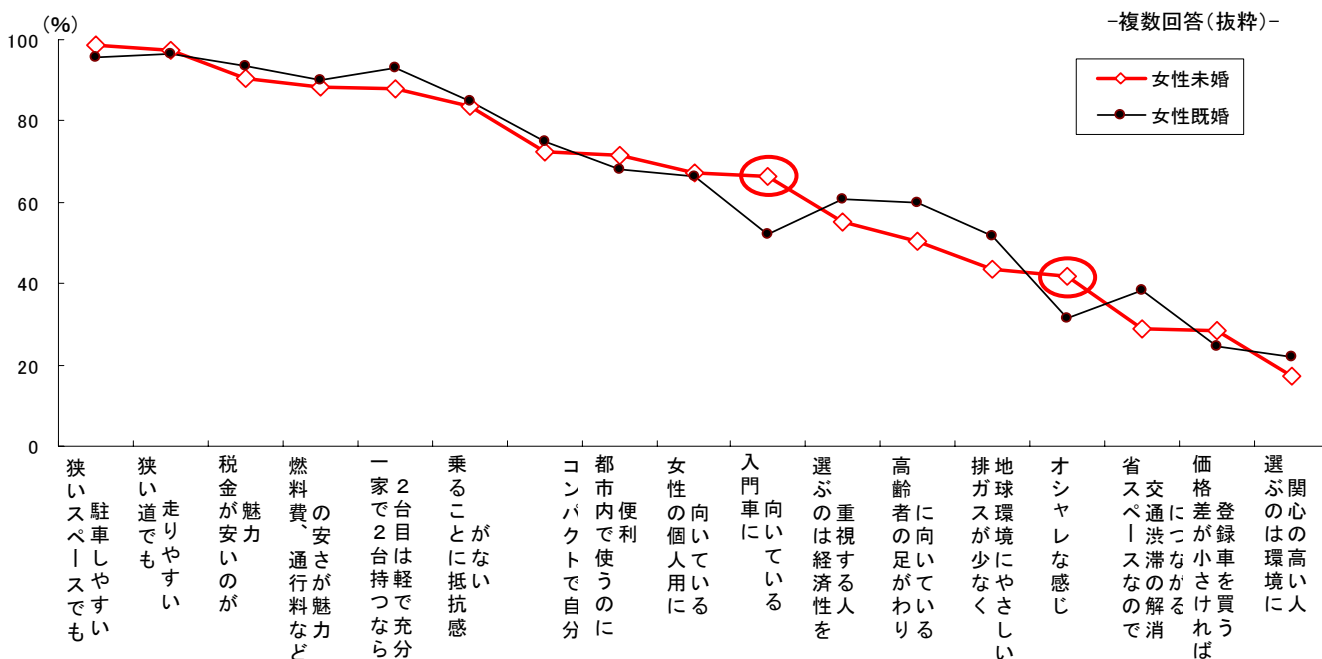
●次に軽自動車のイメージをみると、「狭いスペースでも駐車しやすい」「狭い道でも走りやすい」というサイズ面の特性や「税金が安いのが魅力」「燃料費、通行料などの安さが魅力」という経済性面の特性が上位にあがる。

女性全体に比べて未婚女性の比率が高いのは「入門車に向いている」「おしゃれな感じ」、一方、女性既婚に比べ低いのは、「選ぶのは経済性を重視する人」「高齢者の足がわりに向いている」「排ガスが少なく地球環境にやさしい」。

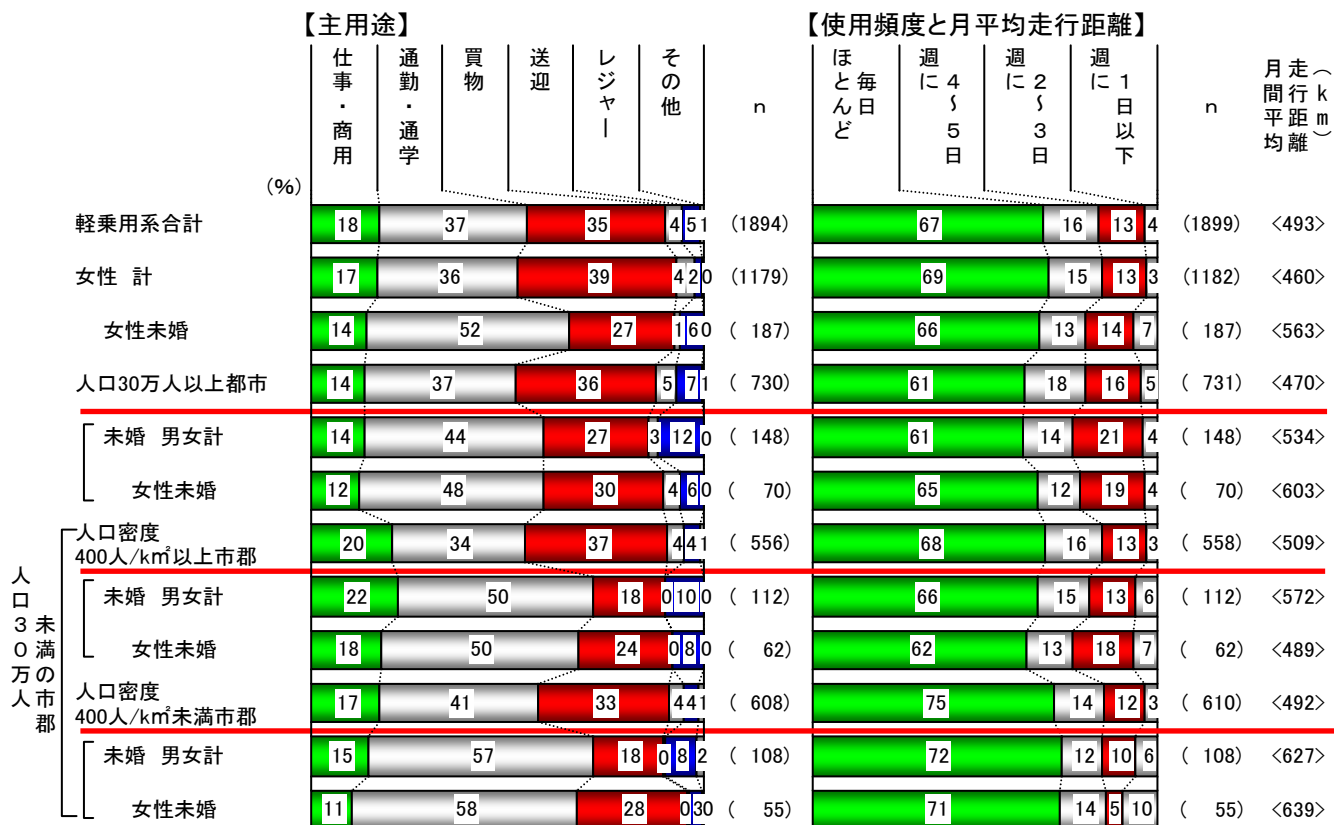
【軽自動車選択理由】



【軽自動車のイメージ】



- 主用途をみると、女性未婚は「通勤・通学」の比率が高くなる。その傾向は都市規模が小さくなるほど顕著で、30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²未満の地域では女性未婚の58%を占める。
- 使用頻度も30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²未満の地域での女性未婚では高く、走行距離も長い。
- 使用用途では、「レジャー」比率が高いのが、女性未婚の特徴といえる。



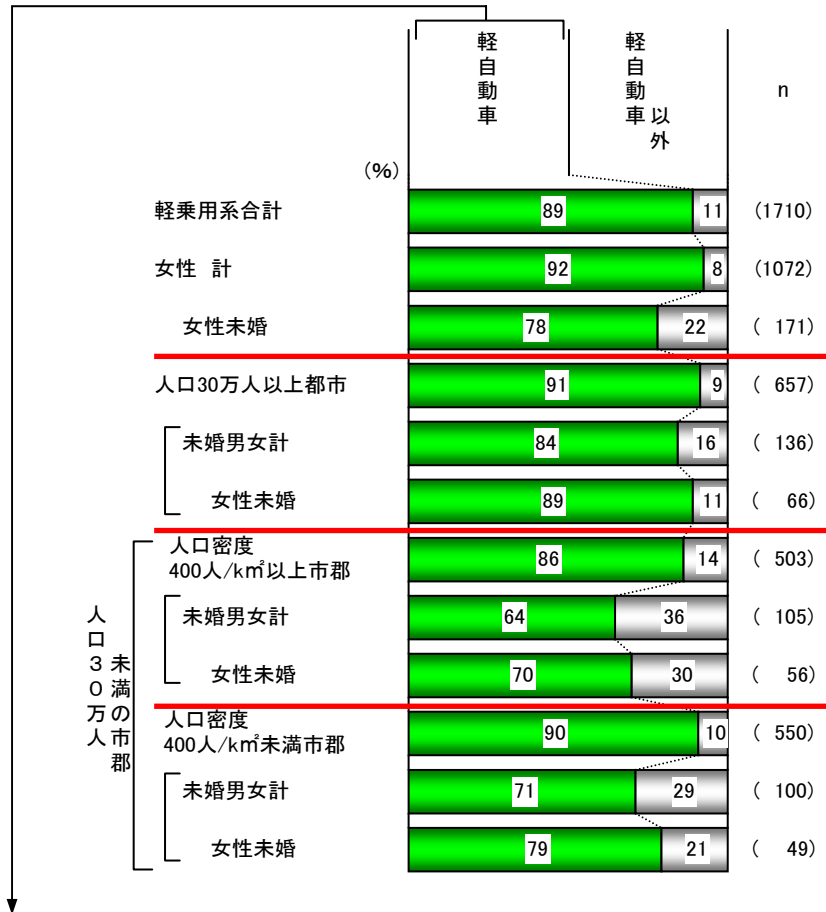
【使用用途】

—複数回答—

	仕事・商用 (%)	通勤・通学 (%)	買物 (%)	送迎 (%)	レジャー (%)	その他 (%)	(n)
軽乗用系合計	28	47	81	33	37	3	1896
女性計	26	47	90	38	34	3	1180
女性未婚	31	58	83	19	48	1	186
人口30万人以上の都市	24	47	82	37	41	4	728
未婚男女計	32	58	80	17	48	3	146
女性未婚	38	53	84	20	43	0	69
人口密度400人/km ² 以上の市郡	29	43	82	33	37	2	558
未婚男女計	34	58	70	16	51	0	112
女性未婚	33	53	83	16	51	0	62
人口密度400人/km ² 未満の市郡	29	53	80	29	35	4	610
未婚男女計	26	68	66	15	51	4	108
女性未婚	23	68	83	22	46	4	55

- 次に買い替える際にも軽自動車にする比率は、女性全体の92%に対し、女性未婚は78%と低くなる。特に30万人未満の市・郡のうち人口密度400人/km²以上の地域では低い。
- 次期購入意向車も軽にしたいという理由を聞いたところ、「税金が安い」「運転しやすい」「価格が安い」が上位にあがった。女性全体に比べて高かったのは「軽のスタイル・イメージが好き」。

【次期購入意向車】



【軽歩留まり意向理由】

—複数回答(抜粋)—

	税金が安い	運転しやすい	価格が安い	燃費が良い	保険が安い	車検費用が安い	使用状況の大きさを気にせず	軽のイメージが好き	道路状況の大きさを気にせず	車庫が狭い	地球環境に優しい	2台目以上の車	その他	(n)
軽乗用系合計	83	53	60	58	42	36	42	7	21	17	9	24	1	1537
女性計	84	62	60	56	41	37	41	9	23	16	9	27	1	995
女性未婚	82	63	62	57	43	38	37	22	18	14	6	2	2	141
人口30万人以上の都市	84	51	63	55	41	40	39	6	22	19	12	26	2	584
未婚男女計	72	59	61	41	30	40	33	16	20	13	6	8	3	110
女性未婚	72	70	61	42	29	39	32	23	23	5	4	3	3	58
人口密度400人/km ² 以上の市郡	83	54	58	62	42	35	44	9	21	16	8	23	1	447
未婚男女計	86	50	63	65	53	35	42	19	14	24	4	1	0	74
女性未婚	91	63	67	70	54	35	46	25	18	24	7	2	0	43
人口密度400人/km ² 未満の市郡	82	52	59	56	43	34	43	6	21	15	9	24	2	506
未婚男女計	81	46	66	61	45	35	36	11	13	11	6	7	2	75
女性未婚	79	53	56	55	45	40	30	18	11	12	8	0	3	40

要約

- フルタイムで働く女性軽自動車ユーザーは、子供の教育費、ローン返済など働かざるを得ない場合が多い。都市・地方関係なく複数保有の世帯が多く、自分専用の通勤の足として軽自動車を使っている。通勤時間短縮、家事へのゆとり創出、通勤途中の買物のため、公共交通機関は使いづらい。経済的負担が少なく、サイズ面で運転がしやすい点で、軽自動車は必需品である。
- パートタイムの女性は必要に迫られて働くというほどの切実感はない。時間的にも比較的ゆとりがあり、生活をエンジョイしようとする姿勢がみられる。ただし、買物・通勤など日常の足として車は必要であり、大きな車は不要で運転しやすい軽自動車のサイズが必須。軽ならパート収入内でなんとか維持費も賄える。一方で、家族の介護が必要でパートでなければ働けないケースもある。それゆえに低収入となり、介護のために車も必要となると、軽自動車でなければ生活に大きな影響が出る。

《ケース1》 石川県能美市 40代前半 フルタイム勤務 末子/10歳(小学生)

家のローン返済のためフルタイム勤務。交通の便が悪く、車は不可欠。経費を押さえる為、自分の車は軽。

- 家のローンがあるので、働かなくてはならない。通勤に車を使う。車がなければ、バス電車を何度も乗り継いで2時間以上かかる。帰宅が8時ごろなので食事の用意も大変。帰宅後に子供のスポーツクラブの迎えに行くことも。買物は日曜日に郊外の大型店に行く。毎日の食事の買物は夫がしてくれる。
- 夫と2台保有。時間の無駄を省くために車は不可欠。車を持つことでの経費は仕方ない。しかし、2台目は負担かかかるので軽にした。ETCを購入し、通勤で使う高速道路を割引が効くよう早朝に出るよう心がけ、経費を抑えている。小回りが効くし、駐車しやすい。ちょっと出かけるのにどうしても軽でなければならない。

《ケース2》 福島県会津若松市 48歳 フルタイム勤務 末子/16歳(高校生)

大学生・高校生がおり、教育費の経済負担大。時間のゆとりもなく車は要るが、軽でなければならない。

- 高校生の他に下宿している大学生がおり、経済的負担は大きい。そのためにも働いている。旅行なども控えている。残業や休日出勤が多い。通勤に車を使うが、高校生の送迎もしているので、時間のゆとりは全くない。電車・バスはそれほど不便ではないが、自由に動ける車に頼る。帰宅途中に買物をしたり、休日に夫婦で買物をするときも軽自動車。
- 大きな車を運転したことがないので、自分には軽しか考えられない。対向車との離合で心配することもない。小回りが効くし、買物の荷物を運ぶのに丁度よい大きさ。2台目なので、子供の仕送りなど考えると絶対軽自動車でなければならなかった。経済的負担が大きくなると仕送りに影響が出る。

《ケース3》 佐賀県三養基郡みやき町 57歳 パートタイム勤務 末子/27歳(農産業:未婚)

療養中の夫・義母を介護しながら、年金とパート収入で生活。通院、買物に車必要も、軽しか持てない。

- 家から徒歩2分のところでパート。生活の為に働いている。夫は病気療養中で介護2レベル(病気になって6年)。夫の年金とパートの収入で決して楽ではない。夫の医療費が負担になっている。リハビリが必要だが、経済的な理由でできない。月に1回通院するときは軽自動車を使う。買物も車椅子を車に乗せて日曜日に夫婦で行ってまとめ買い。義母も養護施設におり、月に1度の外泊時に送迎する。
- 夫の移動には軽自動車が不可欠。軽がなくなったらタクシーを使わざるを得ない。仕事以外の外出には車は絶対必要。税金、車検、燃料費なども安く、軽しか考えられない。軽自動車は小回りも効くし、狭い道で心配せずに離合できるし、運転しやすい。駐車もしやすい。

《ケース4》 神戸市東灘区 52歳 フルタイム勤務 末子/21歳（大学生）

大学生がいるため、教育費のため働く。贅沢はがまん。趣味のゆとりもない。会社が不便なので車で通勤。

- 子供が大学生なので教育費に金がかかって頑張らなければならない。親にも多少援助してもらっている。なんとか大学には行かせてやれているが、贅沢はさせていない。通勤に軽自動車を使用。バス停や駅は近いが、会社が駅から遠く、時間がかかりすぎてしまう。車は自分の手足となっている。日常の買物は会社の帰りにほぼ毎日スーパーに行く。趣味などの時間のゆとりはないが、友人とのランチなどに車で出かける。
- 軽自動車は小回りが効き、駐車しやすいのでいい。税金や燃料費も安くて払える。丁度よい車だ。雨の日も助かる。軽自動車がなくなると、安いスーパーなどに行けなくなる。通勤も時間がかかるし、往復になるとしんどい。そうになったら単車を使うかも。

《ケース5》 名古屋市北区 40代前半 パートタイム勤務 末子/12歳（小学生）

障害児の高校生がおり、送迎に軽が必要。市内は狭い道もあるし、軽ならあちこち行ける。

- 近くのファーストフード店でパート、家にいてももったいないので働いた。経済的理由ではない。1日3～4時間。通勤は自転車。上の子（高校生）が障害児なので毎日車で送迎している。週3日程度は夫の送迎も。あとはまとまった買物・遠いところは車を使う。日常の買物は自転車。チラシのチェックは欠かさない。楽しみは友人との買物・ランチ。自分で打ち込めるものがほしい。
- 地下鉄などもあり、交通は便利だが、買物は荷物もあるし、複数立ち寄るから車を使う。名古屋市内は狭くて通りにくそうなところもあるが、軽自動車なら走りやすい。市内なら軽で十分。駐車場もどこでも入れる。2台目が軽なら税金が安く、燃費もいいので負担にならない。女性は運転しやすい。軽自動車がないと行動範囲が狭くなり、ストレスが溜まる。軽は自分の足代わりだ。

《ケース6》 石川県能美市 40歳 パートタイム勤務 末子/8歳（小学生）

生活にゆとりが欲しいので働く。交通が不便なので通勤は車、帰りに買物。一人に1台は必要。

- 経済的理由で働いているのではないが、ゆとりがほしいので働いている。通勤に軽自動車を使用。バス停は近くにあるが1時間に1本。その後電車・バスと乗り継ぎ、時間がかかるので車は不可欠。途中近道で狭い道があるが、軽なら大丈夫。子供の習い事の送迎もしていた（今は習い事を辞めた）。
- 田舎なので車は一人に1台は必要。登録車があるので、もう一台は小回りが効いて燃費のよい軽自動車が必要。税金や燃料費はこれくらいなら仕方ない。軽自動車がなくなると、銀行や郵便局などに行くときには一日がかりになり、とても不便だ。

《ケース7》 香川県高松市 52歳 パートタイム勤務 末子/24歳（会社員：未婚）

子供が大きくなり、時間があるので働く。交通が不便なので通勤は車、帰りに買物。運転しやすい。

- 事務職パートとして働いている。子供が手を離れたので家にいても暇を持て余す。通勤に車を使う。電車やバスがないので、自転車でも1時間近くかかるので車は必要。会社の帰りに大型店に寄って買物をする。ほとんど軽は自分が一人で乗っている。楽しみはスーパー銭湯に友人と行くこと。
- 通勤に一人で乗るだけなので軽自動車でも十分。税金が安く小回りが効く軽がいい。小さいので運転がしやすく、駐車場にも入れやすい。大きな車だと何度も切り返していれることになる。軽自動車がなくなるということは、自分の手足なので考えられない。通勤時に雨なら、友人に送ってもらうことになる。維持費、駐車代など全てにおいて安いので、今の軽にかかる経費は仕方ない。

《ケース8》 熊本県熊本市 50代前半 パートタイム勤務 末子/20歳（会社員：未婚）

生きがいとして働く。隣居の父の世話をしつつパート。時間節約のため、車は必要。大きい車は無駄。

- 経済的理由もあるが生きがいとして働いている。隣りに父親が住み、食事の世話をしている。近所には長女夫婦が住み、その子（孫）を毎朝幼稚園バスに乗せる。通勤に車を使用。歩いて30分だが家事のゆとりを作る為、車を使う。パートなので時間にはゆとりができる。近くに軽で離合がやつの道があるが、そこは通らないようにしている。通院や水泳、着付け教室にも行っており、荷物が多いため車は欠かせない。
- 自分一人か孫を乗せる程度なので軽自動車でも十分。着付けの荷物も軽の広さが適度。水泳、着付けは車がないと行けない。また雨の日の通勤は困るので、軽がなければ不自由する。パートの収入で軽程度なら維持費が払える。

IV. 高齢者の生活を支える軽自動車

高齢者の生活にいかん軽自動車が役立っているかを、都市部（人口30万人以上の市）・地方（人口30万人未満の市・郡）間で比較するとともに、併有状況の違いや商用車を乗用用途で使う高齢者という視点でも分析を行った。

前回から引き続き分析した内容

【使用実態と保有状況】

- 買物用途が高齢者になると増え、使用頻度、走行距離ともに少なくなる。
また、「病院への通院・送迎」の比率が、高齢者では非常に多くなる。

【購入実態】

- 普通・小型車からの代替層は、税金、燃費、車検、保険など維持費を重視して軽を購入している。

【軽自動車に対する評価】

- 大きな車は、「日常の用足し」「性能面で不要」「一人でしか使わない」との理由で不都合で、軽自動車が必要であるとしている。

【軽自動車の必要度】

- 次に買い替えるときも高齢者は、価格や維持費も安い軽自動車にしようとする比率は高く、必要度がうかがえる。

【商用車用途からみた軽自動車の使用実態】

- 商用車を乗用用途で使うユーザーの年代別構成比をみると高齢者の比率が高い。それら高齢者の世帯年収は低く、特にキャブバンユーザーでは「生活にゆとりがなくなってきた」と回答。
- 用途は、買物・通院など日常の用途として使われている。

今回新たな視点で確認した内容

【軽ユーザーの特性】

- 高齢者比率は高く、65歳以上の有職率は31%。地方ほど有職率は高い。独居ないしは夫婦のみの世帯が多く、世帯収入は低くなる。
- 地方の高齢者ユーザーは「生活にゆとりがなくなってきた」と感じる比率が高い。

【使用実態と保有状況】

- 都市の高齢者は、レジャー用途の比率が比較的高い。

【購入実態】

- 「代替」比率が高く、特に都市部の高齢者は普通・小型車からの代替が多い。
- 購入時には経済性面を重視する比率が高いが、65歳以上ではやや低くなる。選んだ理由をみると、都市部の高齢者は「長距離を走ることがない」「2台目だから」、地方では「税金が安い」「価格が安い」など経済性面で選ぶことが多くなる。
- 普通・小型車からの代替者は経済性面を重視する比率が高く、「税金」に加え、「燃費」「車検費用」「保険」など維持費低下への期待が大きい。

【軽自動車に対する評価】

- 高齢者は軽自動車に適した用途として、買物・通院・送迎など日常用途はもちろんレジャー・あらたまった外出・家族そろっての外出などの比率も高く、軽自動車が多用途で使え则认为している。
- 税金、維持費に対する負担感は比較的強くない。ただし、軽の税金は安いのが当然と考える。

【軽自動車の必要度】

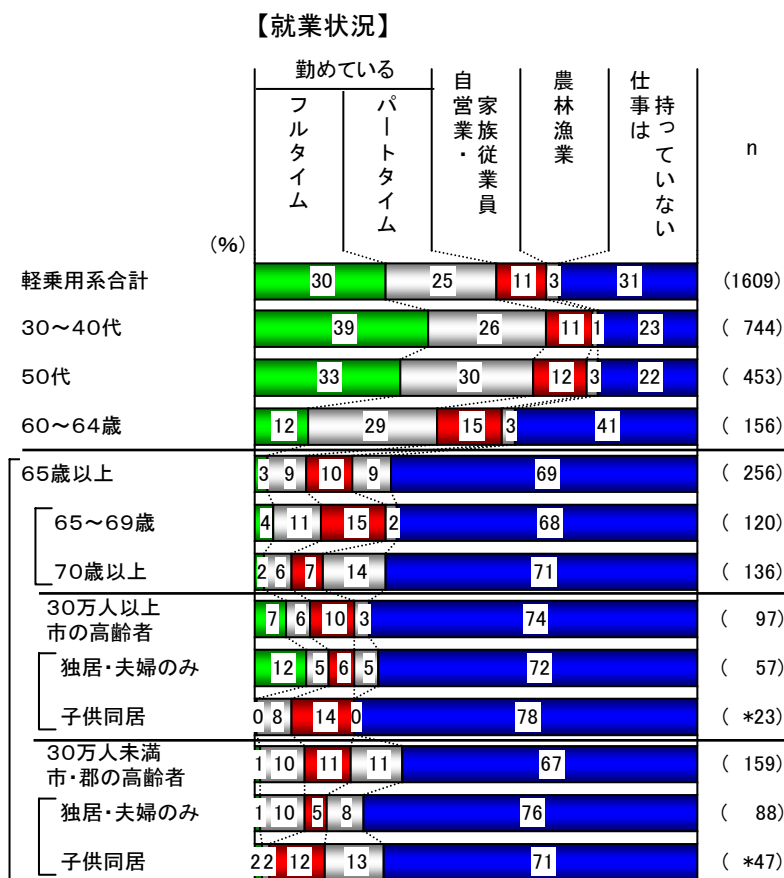
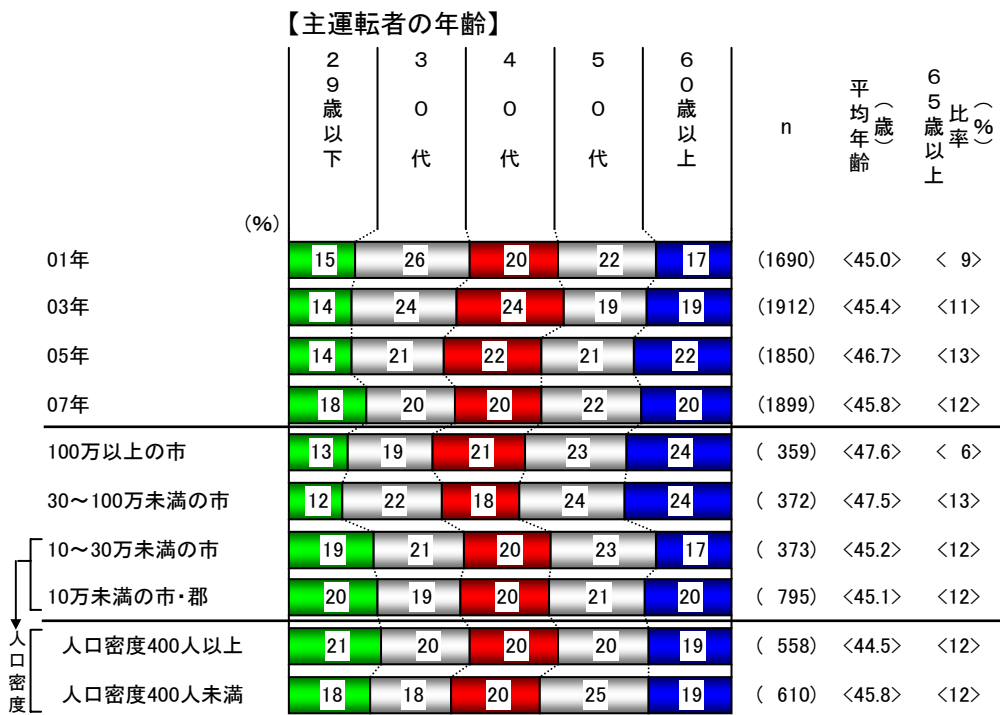
- 地方の高齢者は「車が生活必需品」という比率は高い。軽自動車がなくなった場合の困窮度も特に地方ほど高く、その場合、4人に1人が「車を持つことができなくなる」と回答。

【併有状況からみた軽自動車の使用実態】

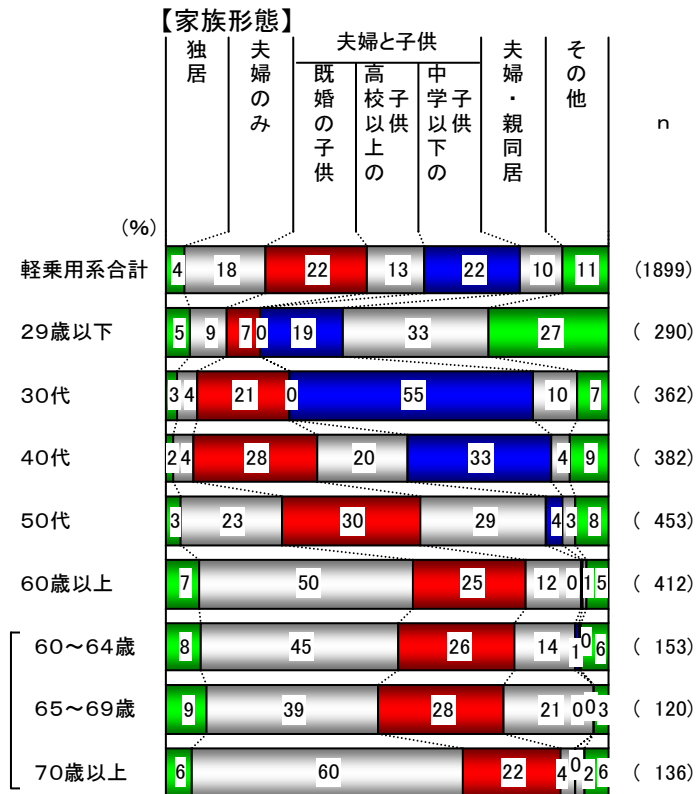
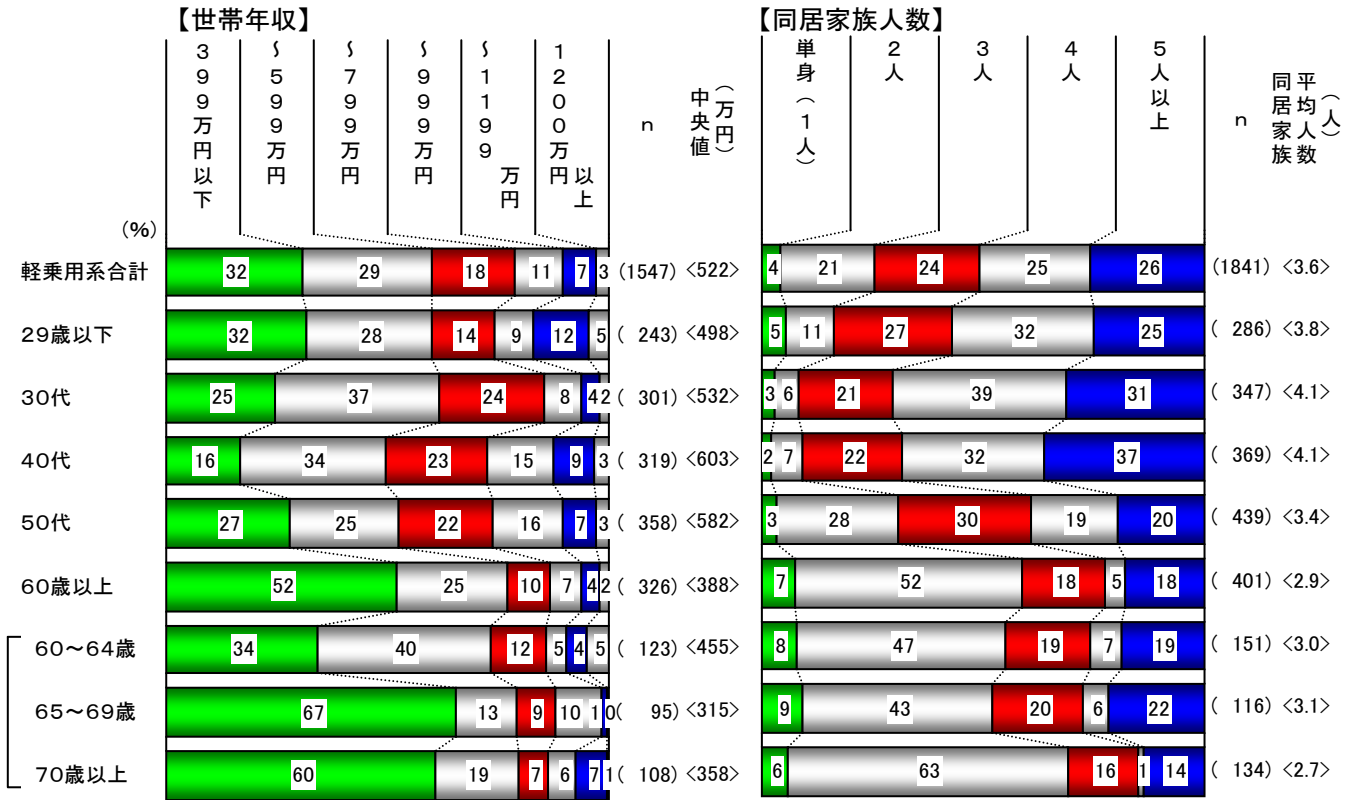
- 高齢者では、収入の低い特に独居や夫婦のみの世帯で、単数保有ないしは軽との併有の比率が比較的高い。彼らは暮らし向きの満足度も低い。
- 単数保有世帯、軽との併有世帯は、軽自動車なくなった場合の困窮度は非常に高い。軽がなくなり大きい車にした場合、単数保有世帯では「車を持つことさえ出来ない」と回答。軽との併有世帯では大きい車は無駄とする回答が多い。

1. 高齢者ユーザーの特性

- 軽乗用系ユーザーのうち65歳以上は12%を占めている。03年以降10%以上で推移している。
- 就業状況を見ると、60～64歳では「勤めている」比率は41%、「自営業・家族従業員」「農林漁業」に従事している比率も含めると約6割が仕事をしている。65歳以上になると仕事をしている比率は約3割となる。都市規模別でみると人口30万人以上の市では26%であるが、人口30万人未満の市・郡では33%と地方の方が仕事をしている比率が高い。



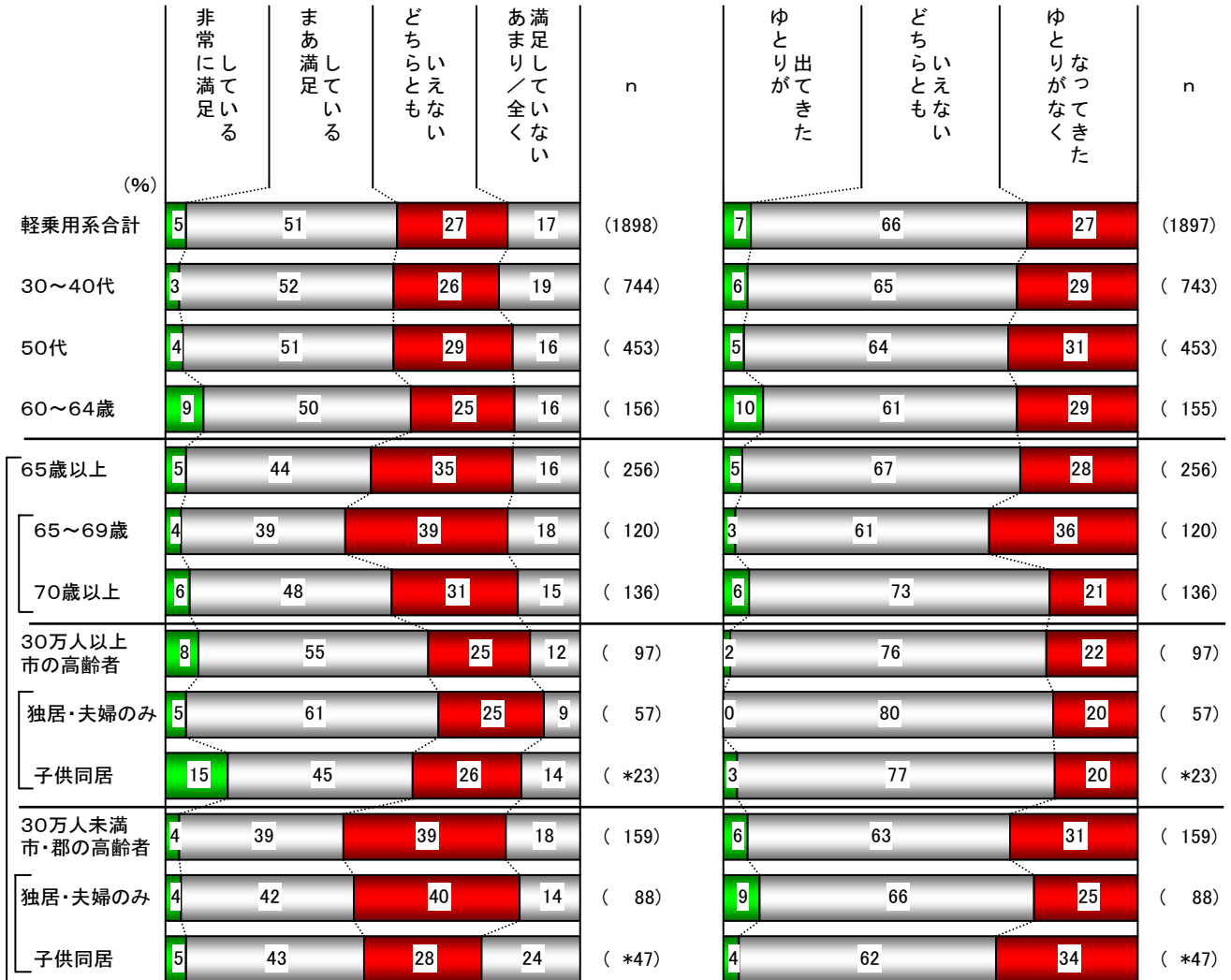
- 世帯年収をみると60歳以上では、「388万円」で40代の「603万円」を大きく下回る。さらに60歳以上を分類してみたところ、60～64歳では「455万円」、65～69歳では「315万円」、70歳以上で「358万円」で、「仕事を持っていない」比率の高い65歳以上では、年収も低い。
- 同居家族数をみると、60歳以上全体では「単身」「2人」の少人数世帯が59%で、他の年代と比較すると、高い比率となっている。70歳以上では69%を占める。
- 家族形態では、60歳以上全体では「独居」または「夫婦のみ」が57%で、50代の26%と比較しても高い比率となっている。70歳以上では66%を占める。



- 暮らし向きの満足度をみると、65歳以上全体では「非常に満足している」「まあ満足している」をあわせると約5割となるものの、他の年代と比較すると満足しているとする比率は低い。
65～69歳で満足している比率は、43%と最も低くなっている。
都市規模別でみると、30万人以上の市の高齢者では「非常に満足している」「まあ満足している」をあわせると63%と高い比率になっている。一方これと比較すると30万人未満の市・郡の高齢者の満足度は43%と低い。
- 暮らし向きの変化をみると、「ゆとりがなくなってきた」の比率は、65歳以上全体では28%で他の年代と差はみられないが、65～69歳では36%と高い比率になっている。
都市規模別でみると、30万人以上の市の高齢者と比較し、30万人未満の市・郡の高齢者では「ゆとりがなくなってきた」とする比率が高い。

【暮らし向きの満足度】

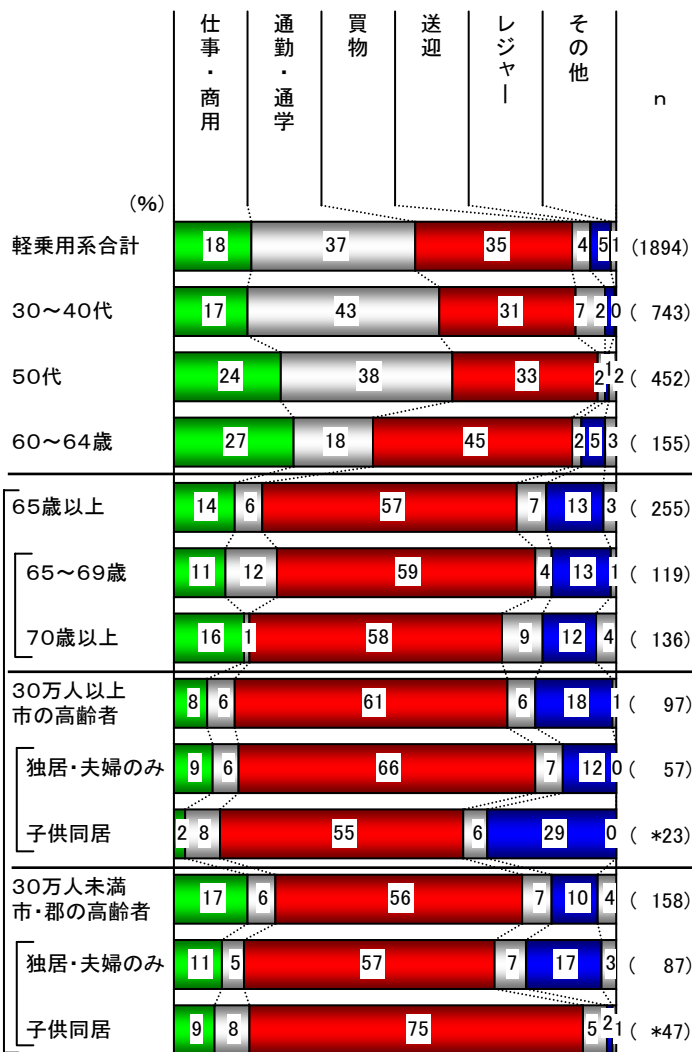
【暮らし向きの変化】



2. 高齢者ユーザーの使用実態

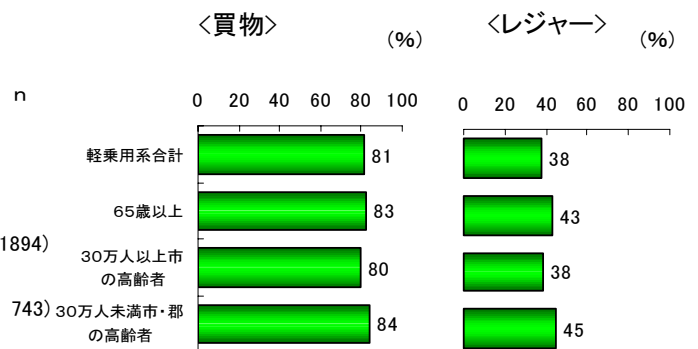
- 軽乗用系ユーザーの主用途をみると、30～50代の中心用途が「仕事・商用」「通勤・通学」であるのに対し、60歳以上になると「買物」の比率が高まる。
- 65歳以上の高齢者ユーザーの主用途を人口規模別にみると、30万人未満の市・郡での高齢者の「仕事・商用」比率が高くなっている。一方、30万人以上の市では、「買物」の比率が61%、次いで「レジャー」が18%と比率が高い。
- 65歳以上の高齢者ユーザーの使用用途で「レジャー」は、43%と高い比率となっており、これを都市規模別でみると、30万人以上の市では38%であるのに対し、30万人未満の市・郡では45%と地方で高い比率となっている。また「買物」「仕事・商用」も30万人未満の市・郡では30万人以上の市より高い比率となっている。

【主用途】



【使用用途】

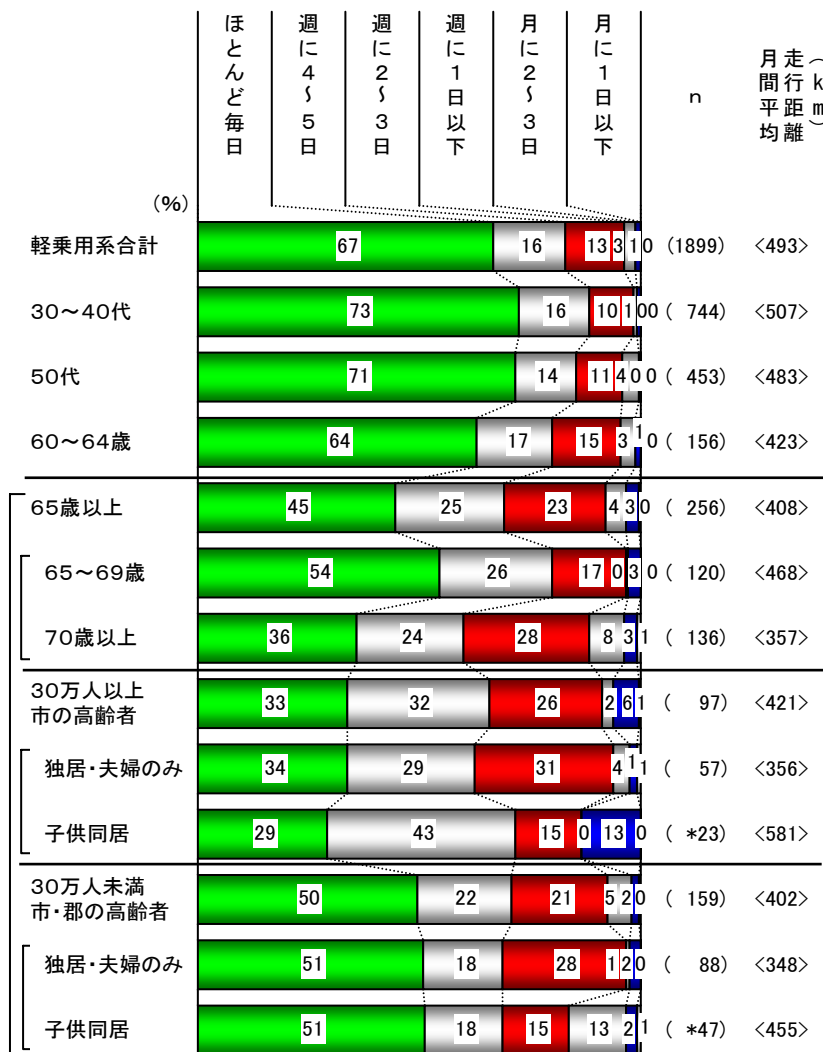
—複数回答—



	仕事・商用 (%)	通勤・通学 (%)	買物 (%)	送迎 (%)	レジャー (%)	その他 (%)	(n)
軽乗用系合計	28	47	81	33	38	3	1899
30～40代	26	57	84	45	38	1	744
50代	35	47	81	28	27	3	453
60～64歳	38	26	76	19	37	5	156
65歳以上	20	7	83	27	43	14	256
65～69歳	18	13	89	28	44	8	120
70歳以上	22	2	77	26	42	19	136
30万人以上市の高齢者	14	7	80	29	38	16	97
独居・夫婦のみ	18	6	84	23	38	16	57
子供同居	4	8	69	37	41	15	*23
30万人未満市・郡の高齢者	23	7	84	26	45	13	159
独居・夫婦のみ	18	6	78	29	45	13	88
子供同居	19	10	97	22	37	13	*47

- 使用頻度をみると、年齢が高くなると頻度は低くなる傾向にある。65歳以上全体をみると「ほとんど毎日」「週に4～5日」をあわせると65～69歳では80%であるが、70歳以上ユーザーでは60%と比率は低くなる。30万人未満の市・郡の高齢者ユーザーは、「ほとんど毎日」使用するが約半数を占め、都市部ユーザーと比べ、使用頻度が高い。
- 月間平均走行距離をみると、年齢が高くなると距離は短くなる傾向にある。

【使用頻度・月間平均走行距離】

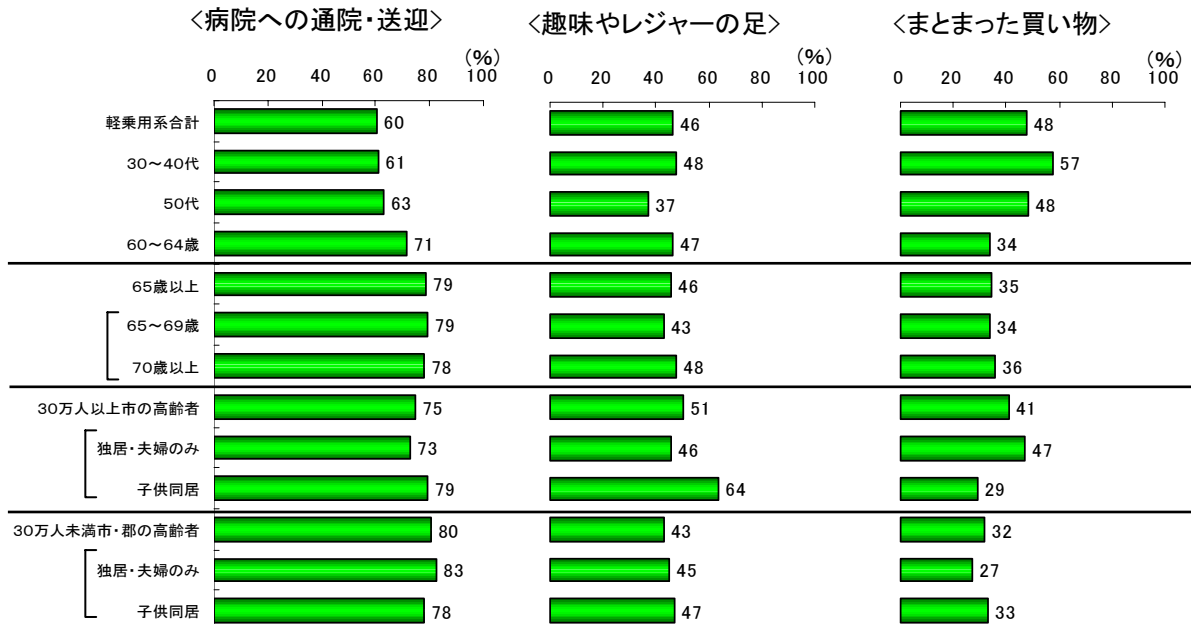


- 実際の用途では65歳以上の「病院への通院・送迎」での使用比率は約8割で他の年代と比較が高い。都市規模別で見ると30万人以上市の高齢者では75%、30万人未満市・郡の高齢者では80%となっている。
- また30万人以上市の高齢者のうち子供同居ユーザーの約6割が「趣味やレジャーの足」として使用している。
- 30万人以上市の独居・夫婦のみユーザーでは「まとまった買い物」が47%で、他の高齢者ユーザーと比較すると高い割合になっている。

【実際の用途】

—複数回答—

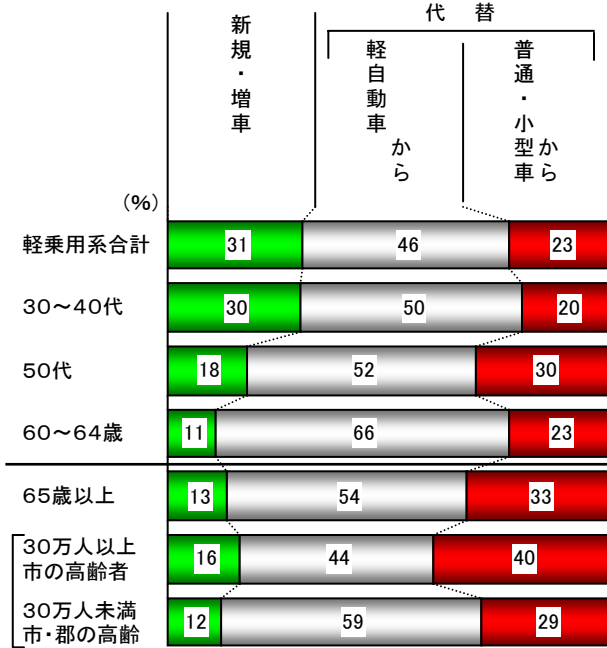
	日常生活											仕事で				(n)
	日常の買い物	病院への通院・送迎	趣味やレジャー	夜間や雨の外出	まとまった買い物	家族の送迎	家族外出	改まった外出	職場や学校まで	福祉施設への足	行き来や送迎	介護・介助を乗せる必要者	事業現場までの足	荷物の搬送や集荷	取引先や顧客等	
軽乗用系合計	94	60	46	54	48	44	25	16	58	7	4	26	10	9	1	1898
30～40代	95	61	48	58	57	62	34	18	67	6	4	27	13	12	1	744
50代	95	63	37	51	48	39	20	14	63	12	5	33	11	10	1	453
60～64歳	95	71	47	47	34	27	16	13	38	15	6	19	8	6	0	156
65歳以上	93	79	46	40	35	31	21	14	14	6	4	12	8	4	0	255
65～69歳	94	79	43	41	34	30	14	8	19	8	3	12	7	5	1	120
70歳以上	93	78	48	40	36	32	27	20	10	5	6	13		3	0	135
30万人以上市の高齢者	91	75	51	40	41	27	18	19	11	5	3	6	5	1	1	97
独居・夫婦のみ	88	73	46	44	47	23	20	18	14	4	1	9	7	1	1	57
子供同居	98	79	64	29	29	33	12	23	8	7	7	0	1	0	0	*23
30万人未満市・郡の高齢者	94	80	43	41	32	33	23	12	15	7	5	15	9	5	0	158
独居・夫婦のみ	93	83	45	38	27	24	26	18	13	5	5	11	5	6	0	87
子供同居	93	78	47	34	33	41	15	5	13	10	8	14	2	7	0	*47



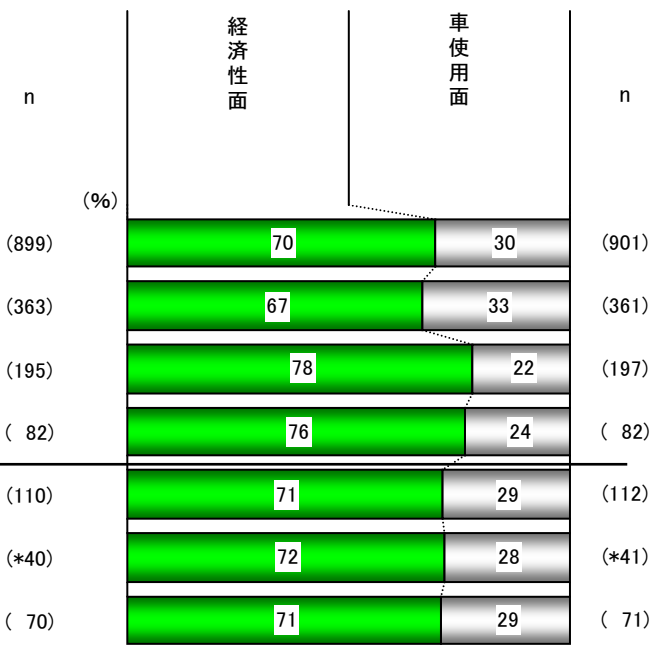
3. 高齢者ユーザーの軽購入時の状況

- 2001年以降の新車購入ユーザーでは、64歳までは年齢が高くなるほど「軽自動車からの代替」比率が高くなり、60歳～64歳では66%となるが、65歳以上の高齢者ユーザーでは54%と比率が下がる。
これを都市規模別でみると、30万人以上の市で44%、30万人未満市・郡では59%と差が大きい。30万人以上の市では「普通・小型車からの代替」比率が40%と高くなっている。
- 65歳以上になると、「車使用面」を重視するユーザーの比率が約3割となり他の年代に比べ高い。
- 軽選択理由をみると、65歳以上では経済性面では「価格が安い」が63%と他の年代に比べ高い。車使用面では「運転がしやすい」の比率が最も高く次いで、「狭い道で使いやすい」「買物、用足しに向いているから」の順となっている。

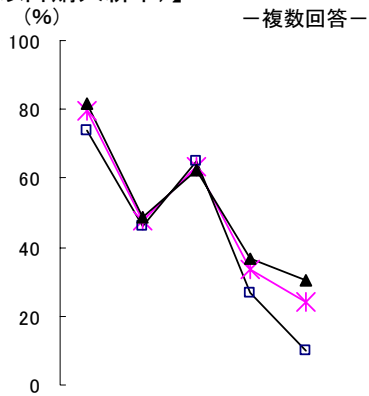
【新代増(2001年以降購入新車)】



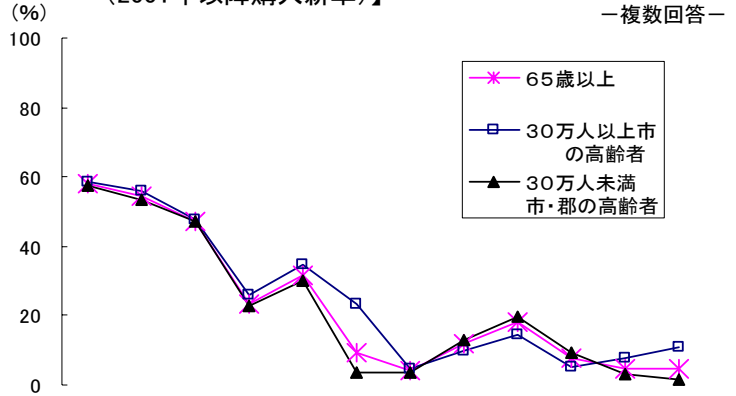
【購入重視点(2001年以降購入新車)】



【経済性面からの軽選択理由(2001年以降購入新車)】



【車使用面からの軽選択理由(2001年以降購入新車)】

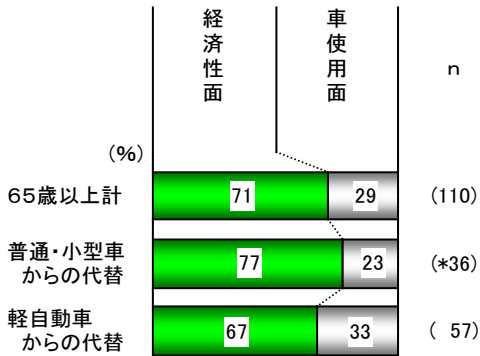


	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	(n)
軽乗用系合計	81	53	48	37	25	900
30～40代	83	57	46	41	29	361
50代	88	55	52	40	22	197
60～64歳	80	48	41	34	24	82
65歳以上	79	48	63	34	24	111
30万人以上市の高齢者	74	46	65	27	10	*40
30万人未満市・郡の高齢者	82	49	62	37	30	71

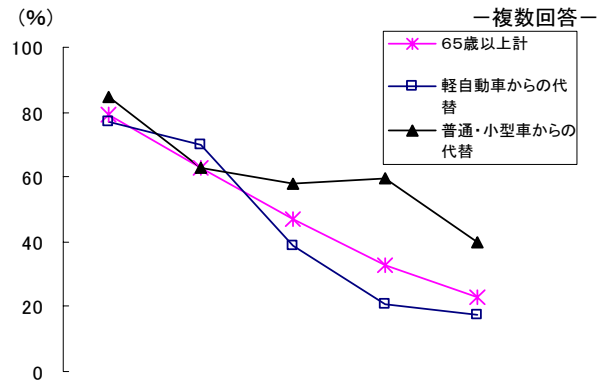
	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足しに	駐停車が容易	長距離を走らない	2台目から	通勤・通学	専用車だから	スペースが狭い	乗車人員が少ない	荷物の積み下ろし	人や荷物を乗せ	自分以外の	も運転しやすい	(n)
軽乗用系合計	62	56	43	35	27	20	17	15	12	9	7	5	5	901	
30～40代	70	59	45	44	29	27	18	15	13	7	5	5	5	361	
50代	54	60	47	30	30	20	25	21	12	18	11	7	7	197	
60～64歳	49	62	54	39	20	15	15	21	5	6	5	6	6	82	
65歳以上	58	54	47	24	31	9	4	12	18	8	5	5	5	112	
30万人以上市の高齢者	59	56	48	26	35	23	5	10	15	5	8	11	11	*41	
30万人未満市・郡の高齢者	57	53	47	23	30	3	4	13	19	9	3	2	2	71	

- 高齢者の普通・小型車からの代替ユーザーの購入重視点は、「経済性面」の比率が77%で、軽自動車からの代替ユーザーと比較が高い。
- 高齢者の普通・小型車からの代替ユーザーは、経済面では「税金」に加え、「燃費」「車検費用」「保険」といった維持費が安くなることを期待しての軽自動車選択であることがうかがわれる。
- 使用面では、軽自動車からの代替ユーザーと比較し「乗車人員が少ない」の比率が高い。

【高齢者の代替ユーザーの購入重視点 (2001年以降購入新車)】

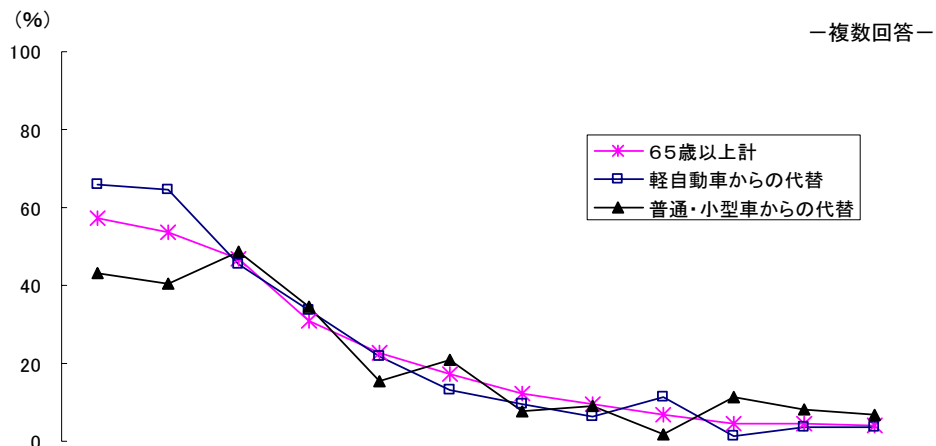


【高齢者の代替ユーザーの経済性面からの軽選択理由 (2001年以降購入新車)】



	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	(n)
65歳以上計	79	63	47	33	23	110
普通・小型車からの代替	85	63	58	59	40	*36
軽自動車からの代替	77	70	39	21	17	57

【高齢者の代替ユーザーの車使用面からの軽選択理由 (2001年以降購入新車)】

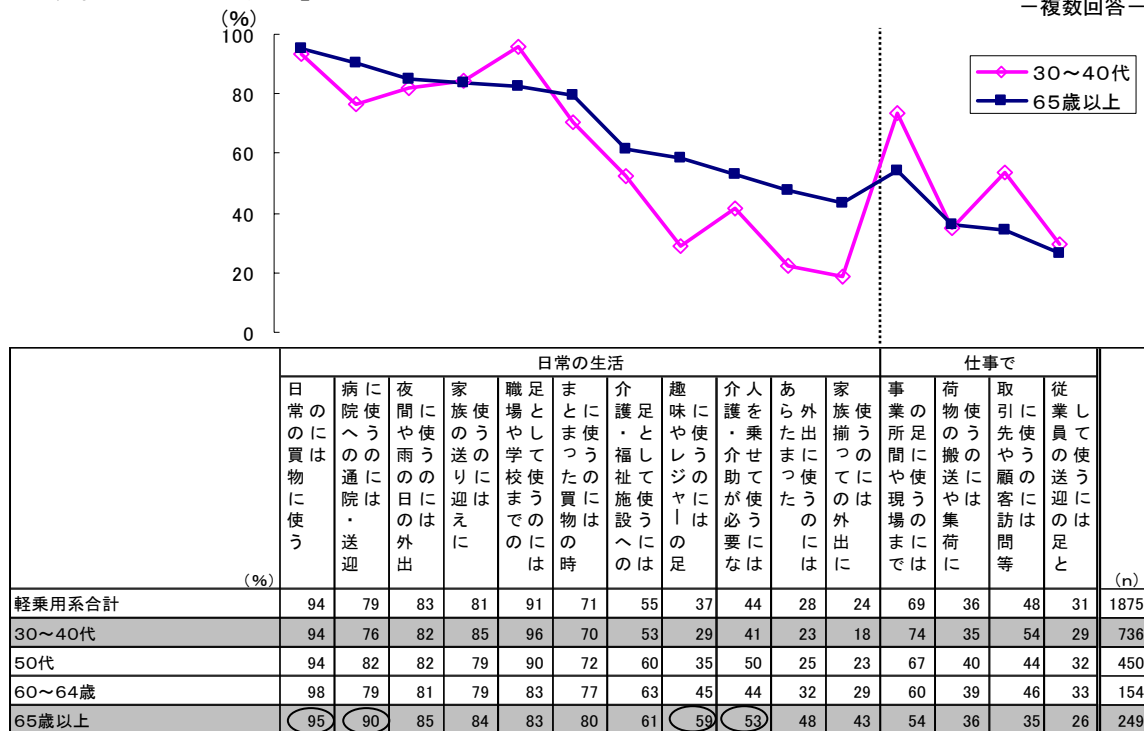


	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足にしている	長距離を走ることがない	駐車車が容易	乗車人員が少ない	車庫のスペースが狭い	2台目の車だから	荷物の積み下ろしがしやすい	人や荷物を乗せられない	自分以外の人でも運転しやすい	通勤・通学専用	(n)
65歳以上計	57	54	47	31	23	17	12	10	7	5	5	4	110
普通・小型車からの代替	43	41	48	35	16	21	8	9	2	11	8	7	*36
軽自動車からの代替	66	65	45	34	22	13	9	6	12	1	3	3	57

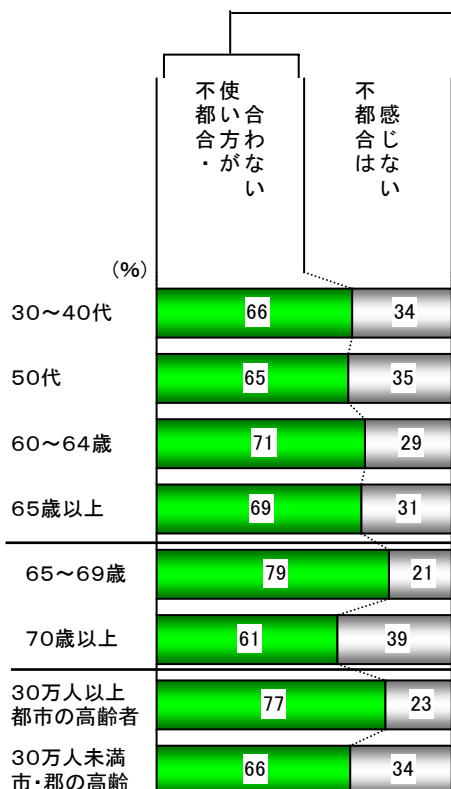
4. 高齢者ユーザーの軽自動車に対する評価

- 軽自動車に向いている用途では、65歳以上では、「日常の買い物」「病院への通院・送迎」や「介護・介助が必要な人を乗せて使う」の他、「趣味やレジャーの足に使う」「家族揃っての外出に使う」など多くの項目で、他の年代と比較し高い比率となっており、高齢者ユーザーは軽自動車は多用途で使えると考えている。
- 65歳以上の約7割が大きな車は「不都合や使い方が合わない」としている。不都合点としては経済性面で「維持費が増えるので」は他の年代に比べ低い比率となっており、一方車使用面で「日常の用足しに使うので」「大きな車の性能は必要ないので」「1人でしか使わないので」などが他の年代に比べて高い比率となっている。

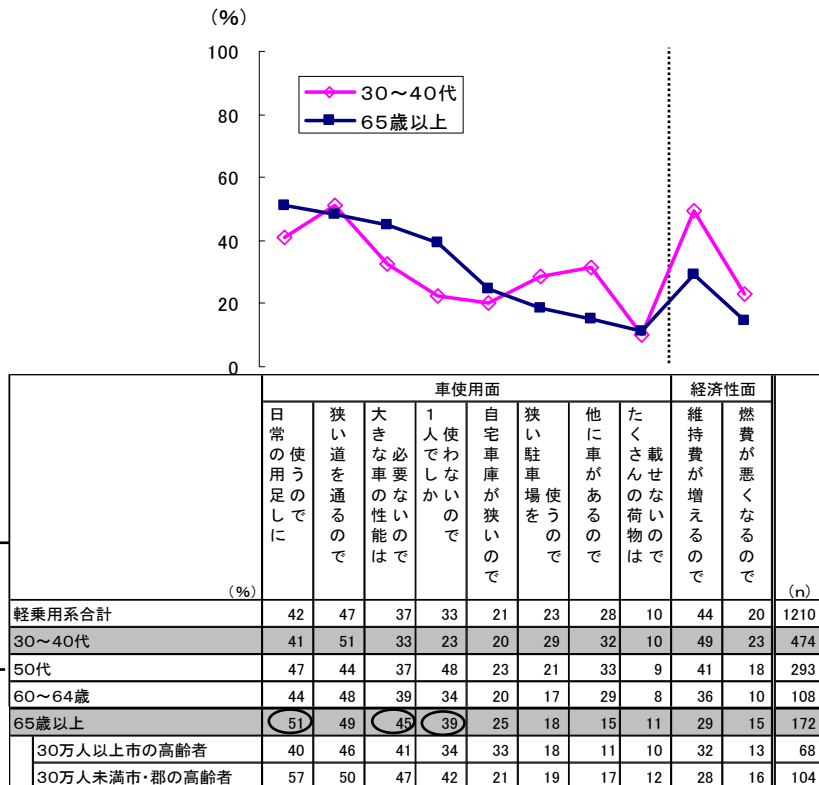
【軽自動車に向いている用途】



【大きい車に替えた場合の不都合度】

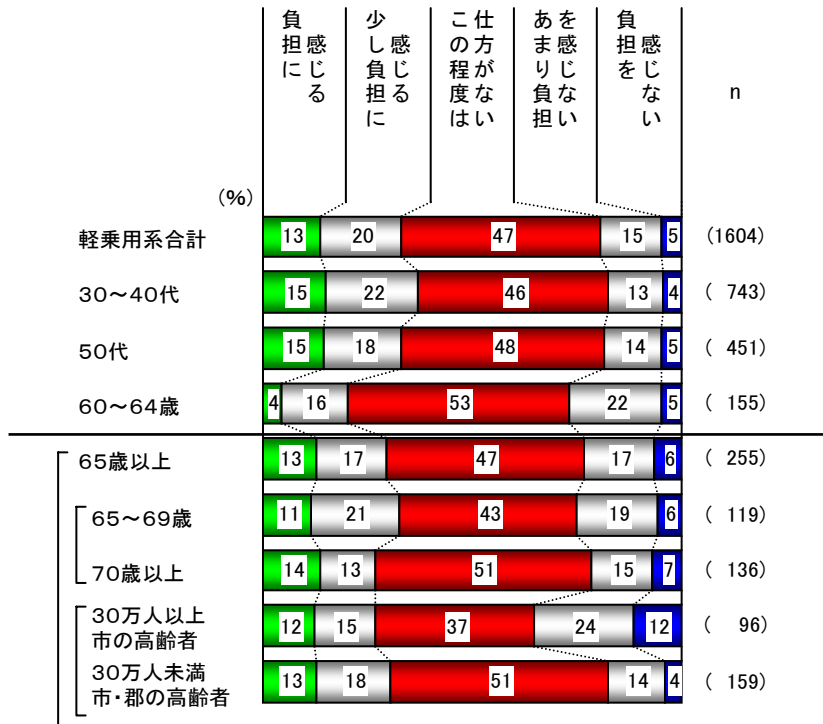


【大きい車に替えた場合の不都合点】



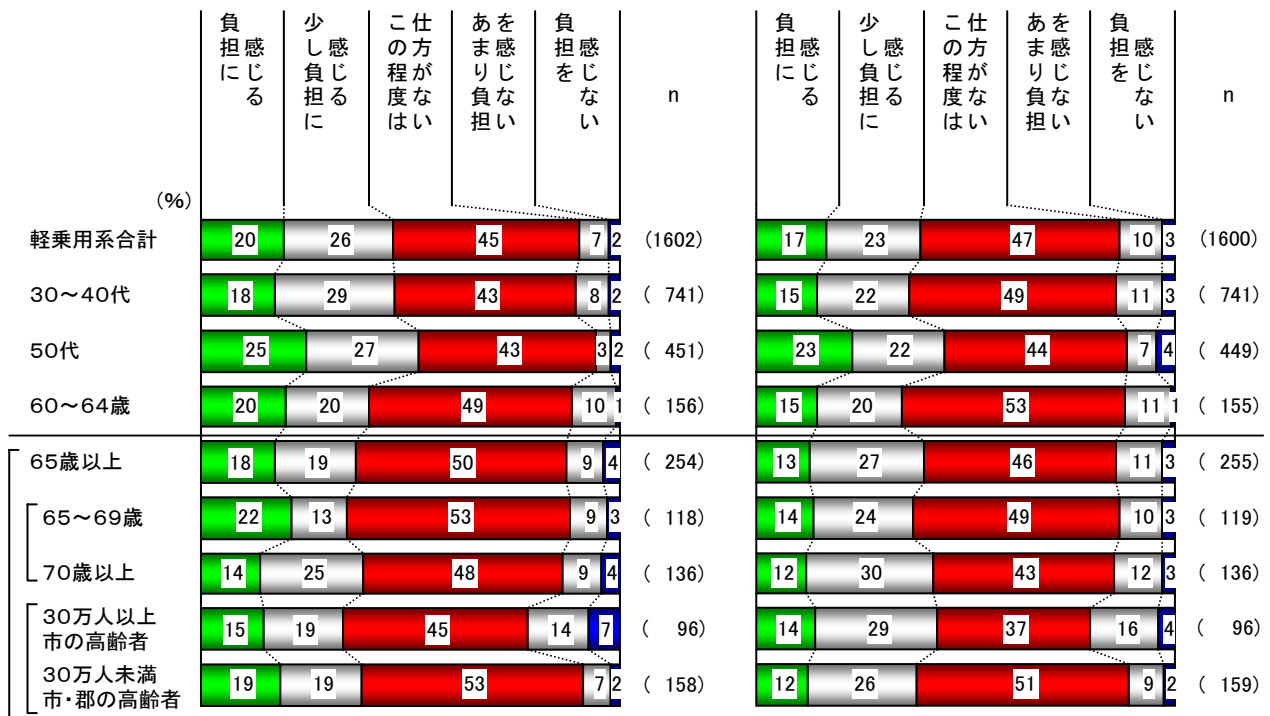
- 維持費に対する負担感については、65歳以上の高齢者ユーザーでは燃料代については約3割、車検費用、保険費用では約4割のユーザーが負担に感じているものの、軽乗用系ユーザー全体の中では負担と感じている比率は低い。
都市規模別にみると30万人未満の市・郡の高齢者ユーザーは燃料費について負担を感じるとする比率が31%、車検費用について負担を感じるとする比率が38%で30万人以上市の高齢者ユーザーと比較し高くなっている。

【維持費負担感(燃料費)】



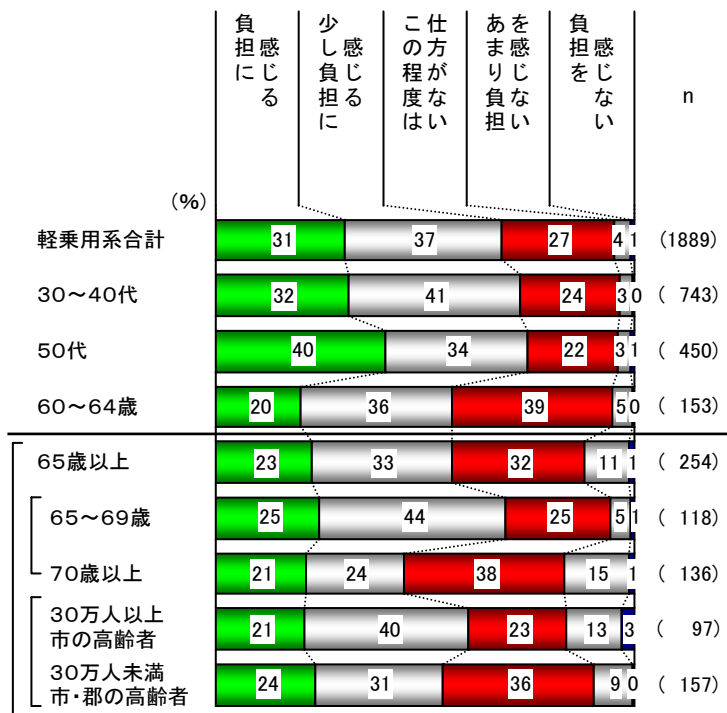
【維持費負担感(車検費用)】

【維持費負担感(保険費用)】

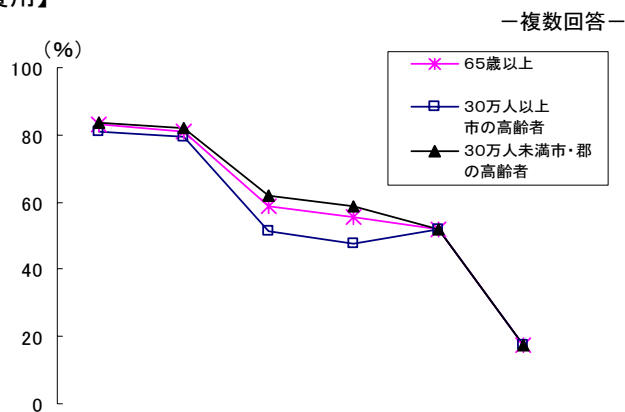


- 保有車全体の維持費負担感については、65歳以上の高齢者ユーザーの56%は負担に感じるとしている。都市規模別では、30万人以上市の高齢者ユーザーの16%が負担に感じないとしているのに対し、30万人未満市・郡の高齢者ユーザーで負担に感じないとする比率は、9%と低い。
- 高くなると不都合な費用では、65歳以上の高齢者ユーザーでは「燃料代」が83%と高い比率になっている。
都市規模別にみると、30万人以上市の高齢者ユーザーと比較し30万人未満市・郡の高齢者ユーザーでは、「燃料代」「税金」「車検費用」といった維持費について、高くなると困るとする比率が高くなっている。

【保有車全体の維持費負担感】



【高くなると不都合な費用】

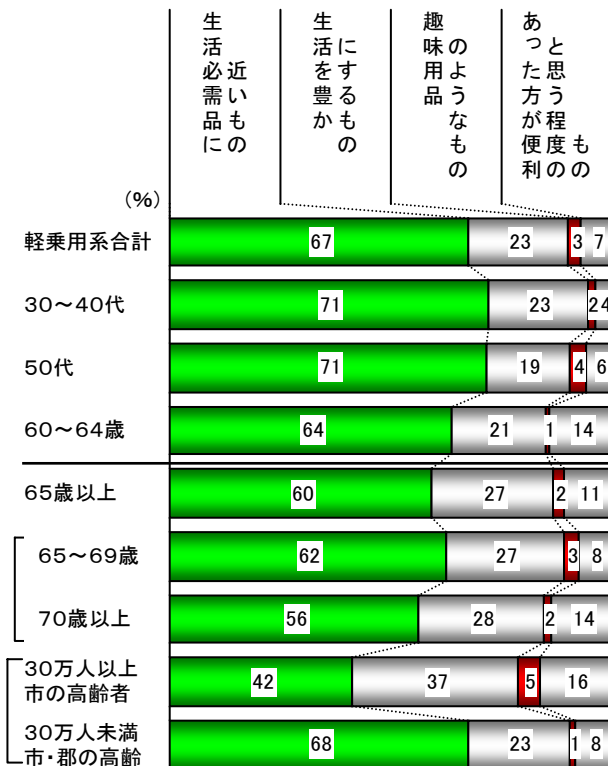


	燃料代 (%)	税金 (%)	車検費用 (%)	車両価格 (%)	保険料 (%)	有料道路料金の金 (%)	(n)
軽乗用車合計	71	86	67	57	53	15	1341
30~40代	69	88	69	54	54	16	617
50代	72	86	69	65	55	14	376
60~64歳	65	83	67	50	41	10	129
65歳以上	83	81	59	56	52	18	219
65~69歳	84	81	54	64	53	16	102
70歳以上	82	81	63	48	51	19	117
30万人以上市の高齢者	81	79	51	48	52	17	79
30万人未満市・郡の高齢者	84	82	62	59	52	18	140

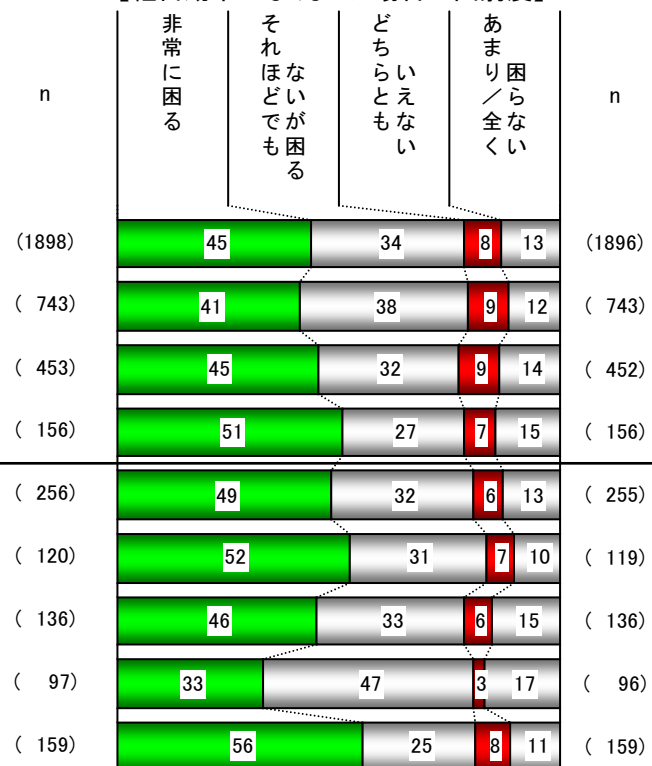
5. 軽自動車の必要度

- 65歳以上では、車の役割について「生活必需品に近いもの」が60%、「生活を豊かにするもの」が27%となっている。
「生活を豊かにするもの」の比率は、他の年代に比べて高い。
- 65歳以上で、軽自動車がなくなった場合「非常に困る」「それほどでもないが困る」を合わせると約80%となり、これは他の年代とほとんど変わらない。
- 軽自動車がなくなった場合の不都合点では、65歳以上で約1/4が「車を持つことができなくなる」としており、また30万人未満の市・郡部ではその比率が高い。
大きさや使用面では、「使いみちの関係で大きい車は無駄が多い」「どこでも気軽に行けず日常の足に使える」が上位となっている。

【軽自動車の役割】



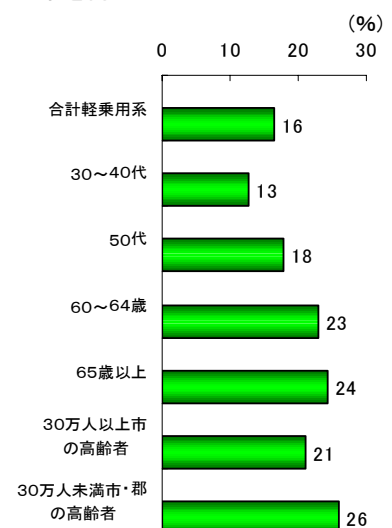
【軽自動車がなくなった場合の困窮度】



【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

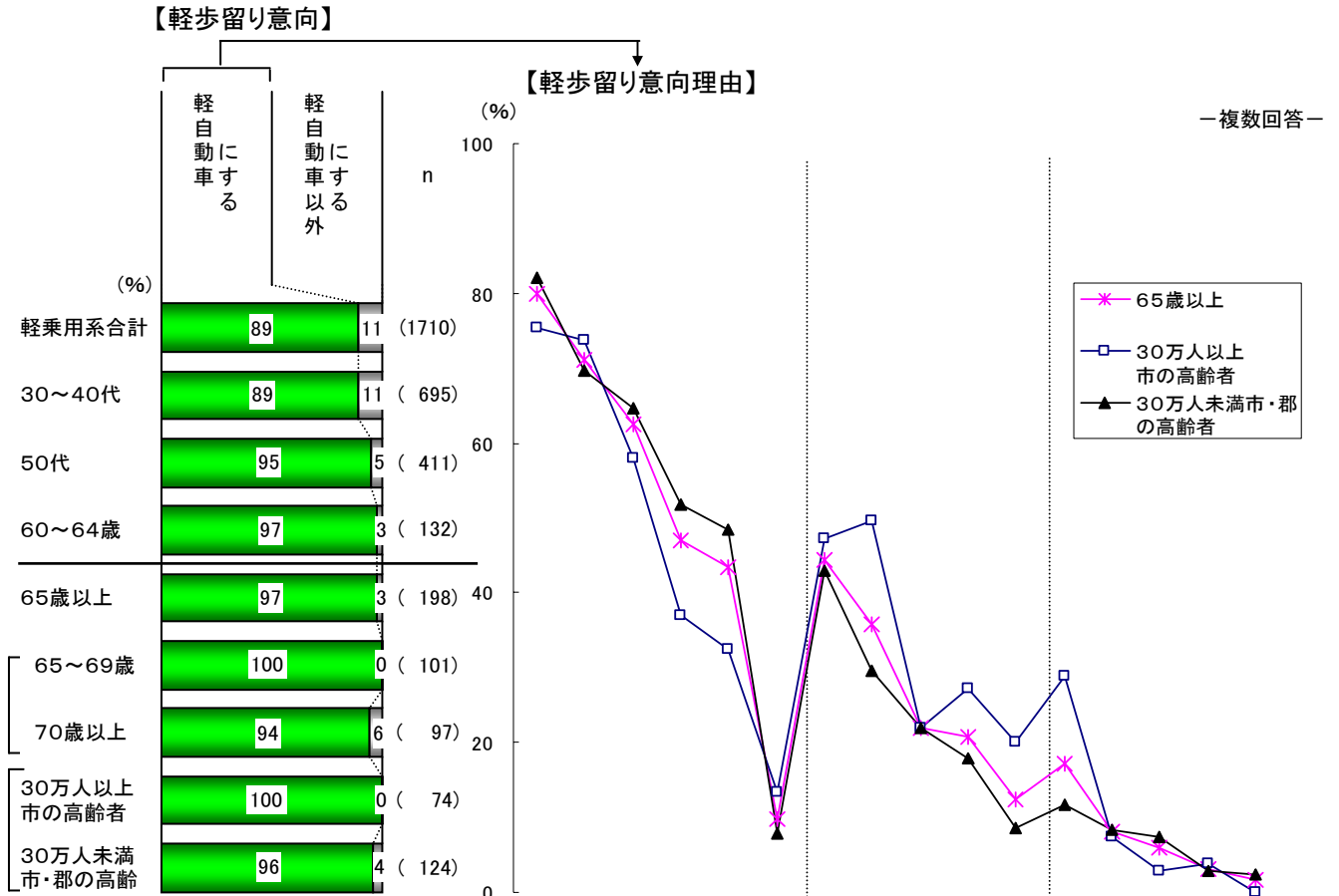
	経済的な面				大きさや使用面							(n)	
	生活圧迫される (%)	趣味や貯蓄がなくなる (%)	車が持てなくなる (%)	その他 (%)	使いみちが多い (%)	気軽に足に使用できない (%)	狭い道等場所が出ない (%)	行けない場所がある (%)	保管スペースが狭い (%)	大きな車は置けない (%)	運転が難しい (%)		駐車スペースがない (%)
軽乗用系合計	70	28	16	2	39	24	27	22	23	12	0	1600	
30~40代	76	28	13	1	41	25	30	22	21	15	0	625	
50代	75	24	18	3	40	21	31	22	23	15	1	382	
60~64歳	60	16	23	3	36	29	21	20	31	11	0	132	
65歳以上	55	25	24	3	40	30	24	23	17	10	0	225	
65~69歳	58	21	24	4	45	31	19	22	14	15	0	108	
70歳以上	51	30	25	3	36	30	29	23	20	5	0	117	
30万人以上市の高齢者	61	24	21	1	50	27	18	26	16	11	0	80	
30万人未満市・郡の高齢者	52	26	26	4	36	32	27	22	17	9	0	145	

〈車を持つことができなくなる〉



● 65歳以上では、次期購入意向車をほとんどが軽自動車と考えている。

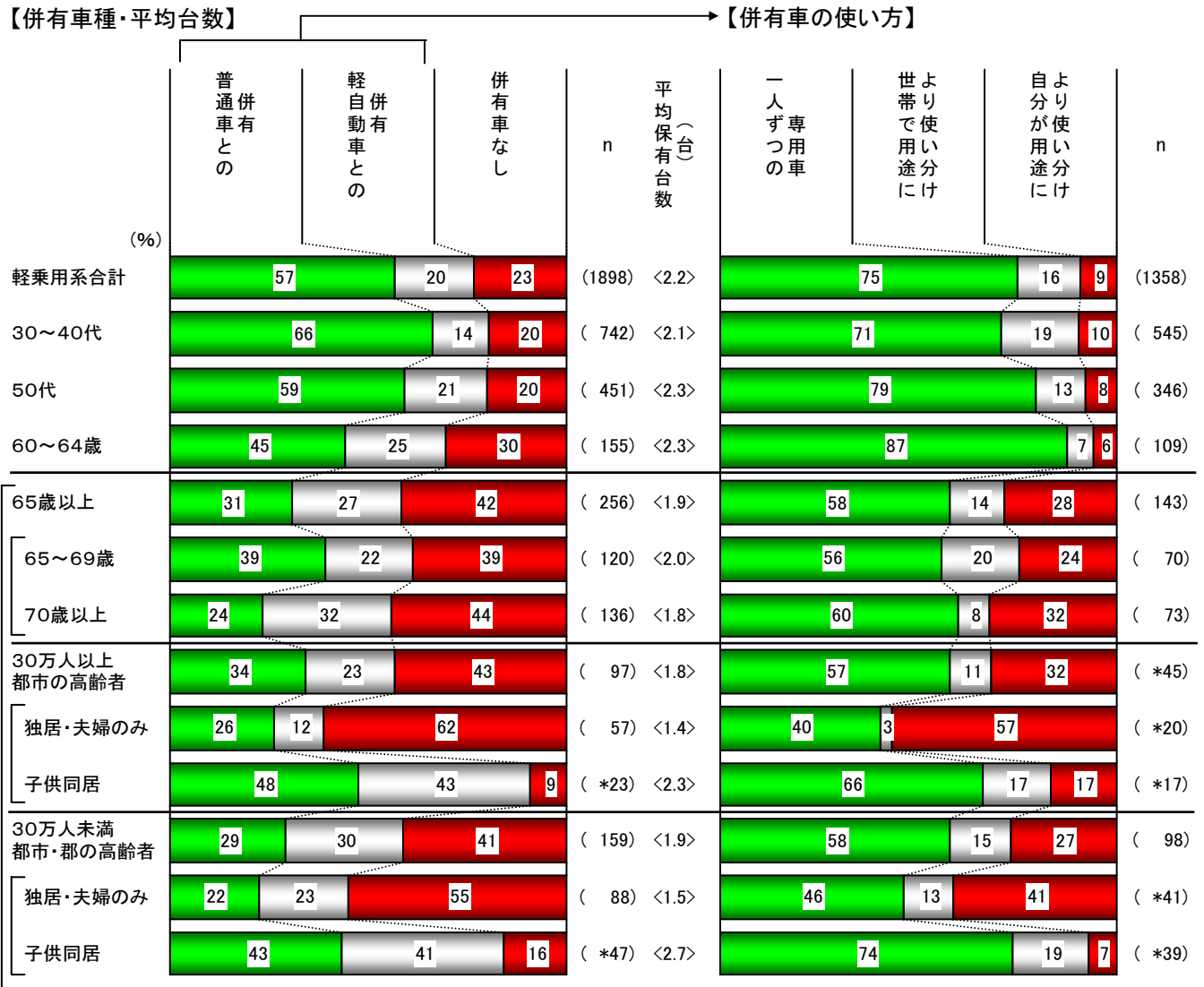
● 65歳以上では、歩留まり意向理由として「価格が安い」「燃費が良い」「車検費用が安い」といった経済性面の理由の比率が高くなっている。
 都市規模別にみると、「税金が安い」「燃費が良い」「車検費用が安い」「保険が安い」といった経済性面は、30万人未満の市・郡部で比率が高く、「運転しやすい」「使用状況から見て最適の大きさ」といった使用面では、30万人以上市で比率が高くなっている。



	経済性・法規・税制面					車使用面					その他					(n)	
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出手続きが簡単	運転しやすい	使用状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	道路状況から見て最適の大きさ	2台以上の車	地球環境に優しい	同価格なら装備機構が優れる	新規格で安全性がなくなった	軽のイメージが好き		その他
軽乗用系合計	83	60	58	42	42	9	53	36	17	36	24	9	6	6	7	1	1537
30～40代	83	55	56	44	43	8	54	39	15	25	31	7	5	7	9	2	617
50代	87	59	60	44	42	9	50	35	20	19	27	10	6	6	2	1	391
60～64歳	84	62	64	45	43	5	57	34	16	16	20	11	11	3	1	1	129
65歳以上	80	71	63	47	43	10	44	36	22	21	12	17	8	6	3	2	196
65～69歳	82	72	59	43	42	12	38	37	19	19	12	17	4	4	2	0	101
70歳以上	78	71	66	52	45	8	50	35	25	22	13	17	12	8	4	3	95
30万人以上市の高齢者	75	74	58	37	33	13	47	50	22	27	20	29	7	3	4	0	74
30万人未満市・郡の高齢者	82	70	65	52	48	8	43	30	22	18	9	12	8	7	3	2	122

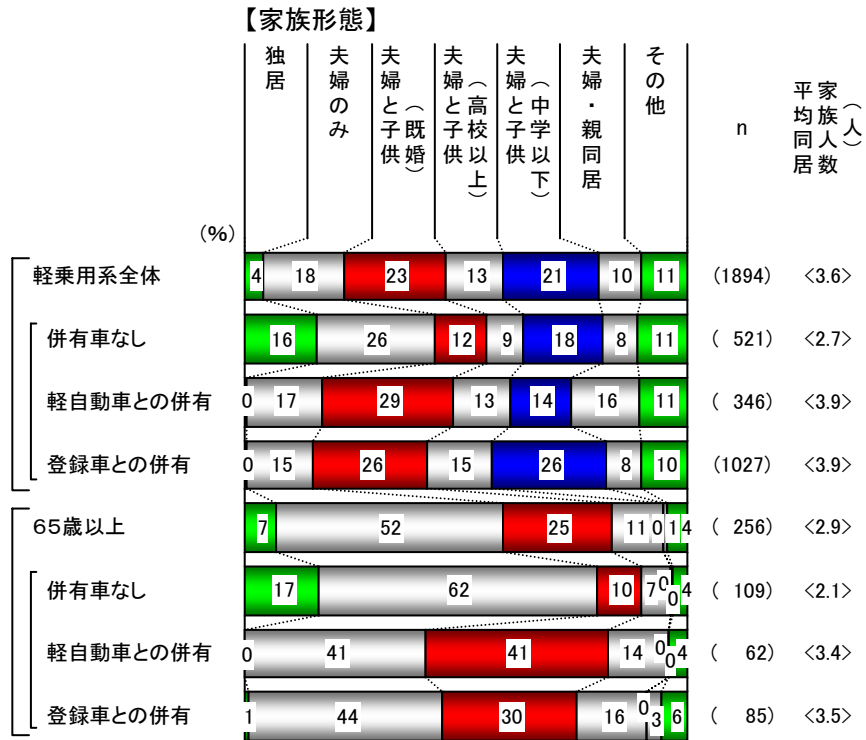
6. 高齢者ユーザーの併有状況

- 年齢が高くなるほど併有率は低くなる。65歳以上では併有率は58%、平均保有台数は1.9台となる。また、65歳以上では「軽自動車との併有」の比率が他の年代に比べ高い。
- 併有車の使い方としては、用途による使い分けの比率が高くなる。



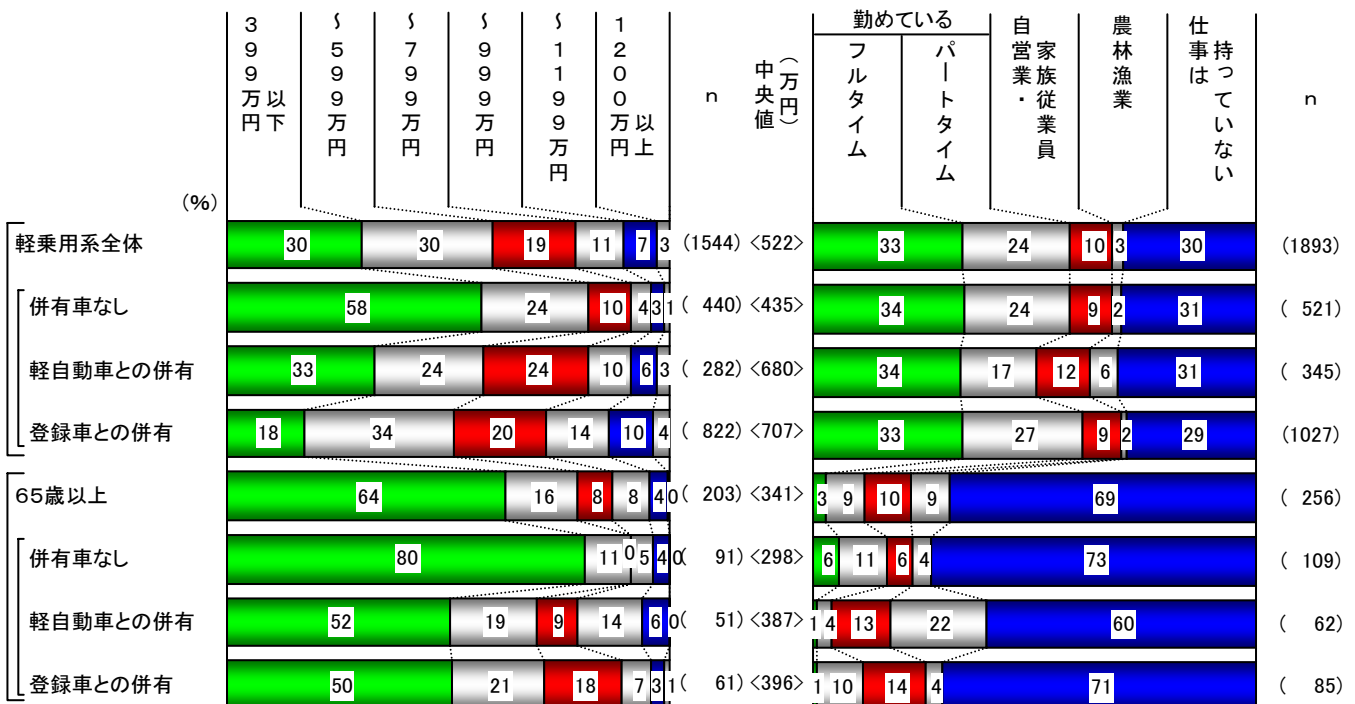
7. 併有状況からみた高齢者の軽自動車使用実態

- 65歳以上は、家族構成が「独居」または「夫婦のみ」が半数以上を占め、併有車なしの世帯では、比率が79%と高い。軽自動車との併有世帯や登録車との併有世帯では「夫婦のみ」の比率は、約40%と低くなる。
- 世帯収入をみると、65歳以上の併有車なし世帯の場合は298万円と低く、軽乗用系全体での併有車なし世帯の435万円を大きく下回る。65歳以上の軽自動車との併有世帯全体では387万円で、併有なし世帯と比較すると、高いものの、軽乗用系全体の680万円を約300万円下回る。
- 65歳以上の軽自動車との併有世帯の回答者の有職率は40%で併有車なし世帯、登録車との併有世帯と比較が高い。



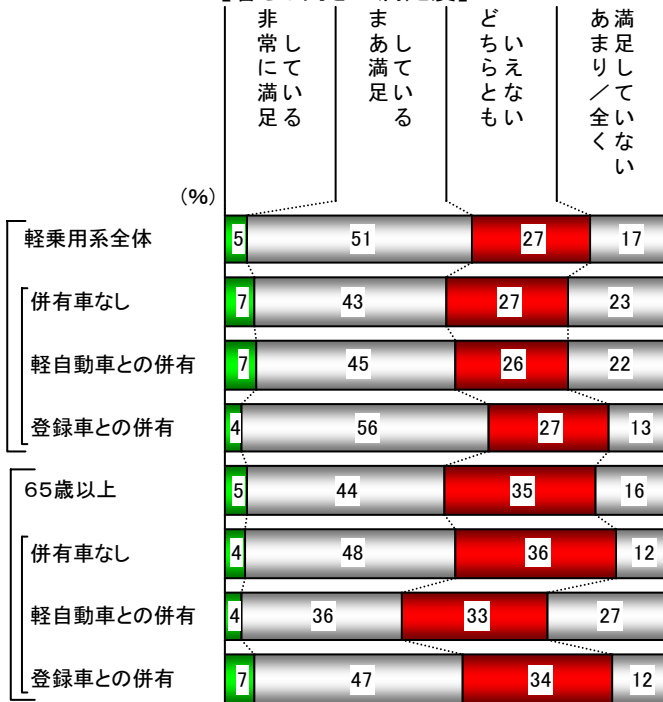
【世帯年収】

【職業】

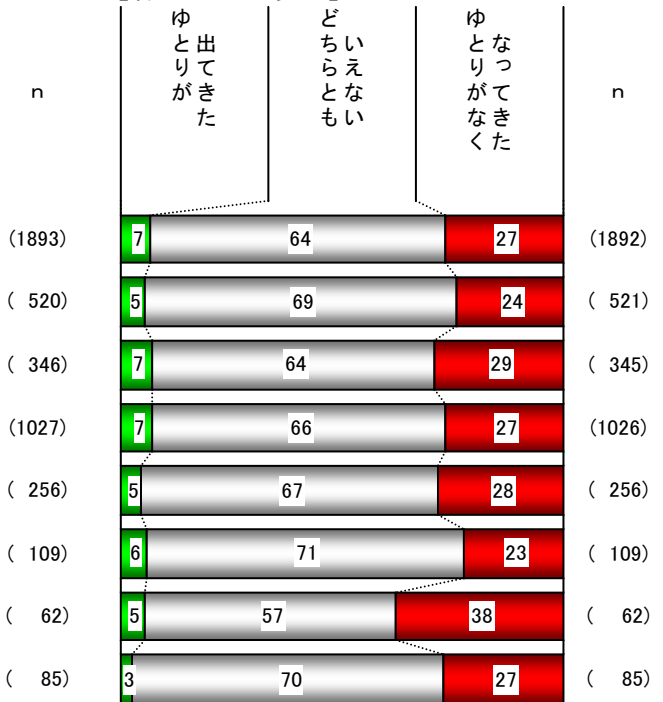


- 65歳以上での暮らし向きの満足度をみると、「非常に満足している」「まあ満足している」をあわせた比率は軽自動車との併有世帯では40%で、併有車なし世帯、登録車との併有世帯がともに50%以上であることと比較すると低い。
- 暮らし向きの変化では、65歳以上の軽自動車との併有世帯では38%と4割近くが「ゆとりがなくなってきた」としており、他に比べ高い比率となっている。
- 主用途をみると65歳以上では、「日常の買い物」の比率が最も高く、なかでも軽自動車との併有世帯では64%と6割を超える。また実際の用途では、軽自動車との併有世帯では「日常の買い物」とともに「病院への通院・送迎」が約9割と高い比率となっている。

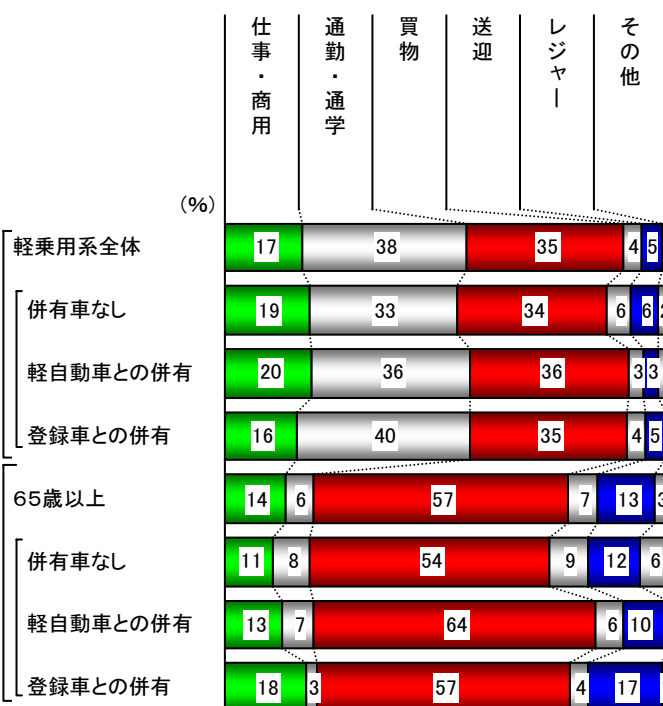
【暮らし向きの満足度】



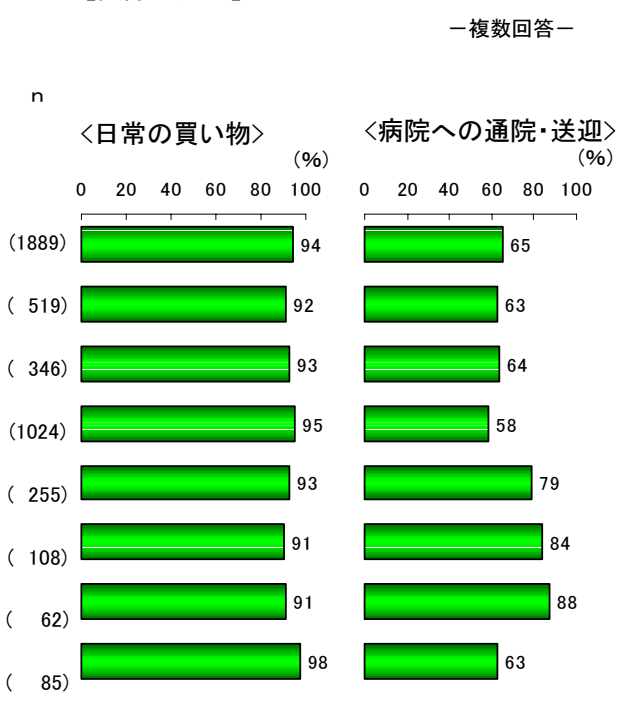
【暮らし向きの変化】



【主用途】



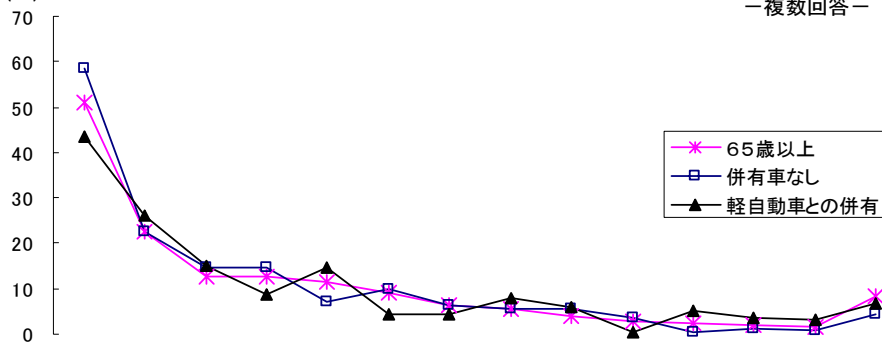
【実際の用途】



●購入のきっかけをみると65歳以上の高齢ユーザーでは「前の車が古くなった」の比率が最も高く、次いで「買い物や送迎に必要」「交通が不便なので」「通院や介護・福祉施設の足として」の順となっている。軽自動車との併有世帯では「買い物や送迎に車が必要」の比率が26%と他と比較し高い。

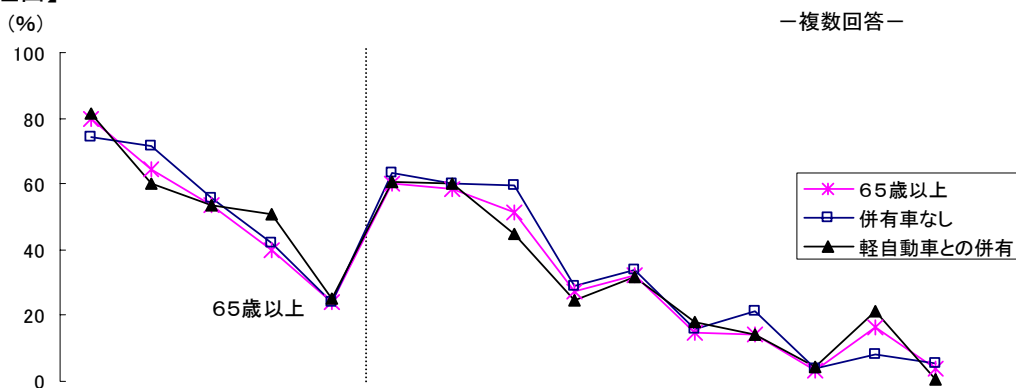
●併有車なし世帯では軽自動車選択理由として「価格が安い」の比率が高くなっており、使用面では「買物用足しに向いている」の比率が高くなっている。

【購入のきっかけ】 (%)



(%)	前の車が古くなった	買い物や送迎に車が必要	交通が不便なので	通院や介護・福祉施設への足として	車の検定期が過ぎた	自分の車が欲しかった	仕事の内容や量が変った	欲しい車があった	通勤・通学に車が必要になった	新型車が売された	車の購入を勧められた	仕事の効率を上げるため	免許を取ったので	その他	(n)
軽乗用系全体	41	17	11	4	17	19	4	7	16	2	3	3	11	9	1894
併有車なし	44	18	11	6	16	16	4	4	16	2	2	2	8	8	521
軽自動車との併有	36	15	11	4	16	17	6	7	12	1	2	4	12	9	346
登録車との併有	41	18	11	3	17	20	3	7	18	2	3	2	11	10	1027
65歳以上	51	23	13	13	12	9	6	6	4	3	2	2	2	8	256
併有車なし	59	22	14	14	7	10	6	6	5	3	1	1	1	4	109
軽自動車との併有	44	26	15	9	14	4	4	8	6	0	5	3	3	7	62
登録車との併有	48	19	8	14	15	12	8	4	1	4	2	2	2	15	85

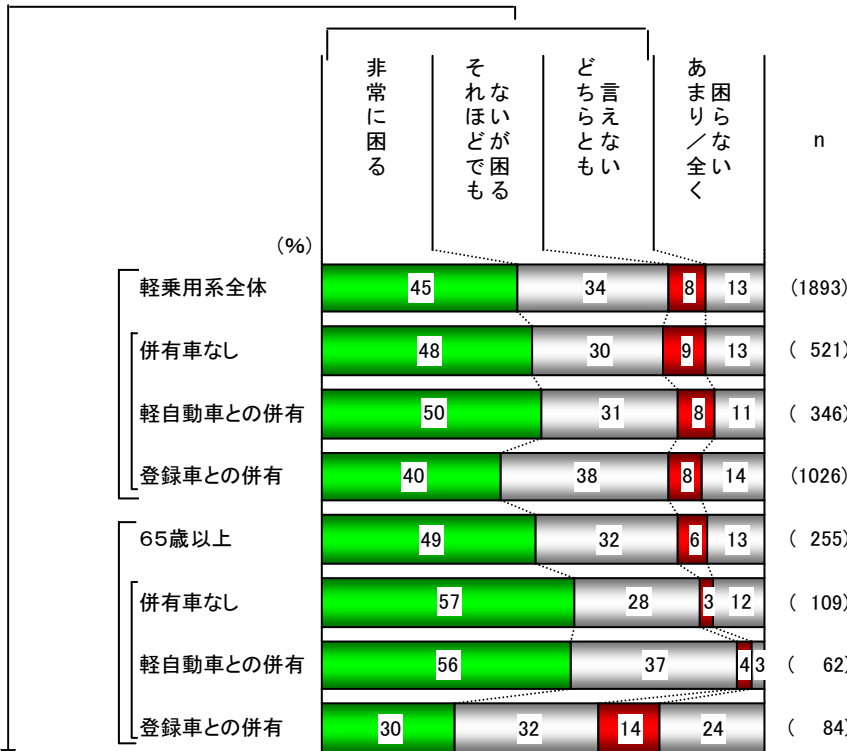
【軽自動車選択理由】



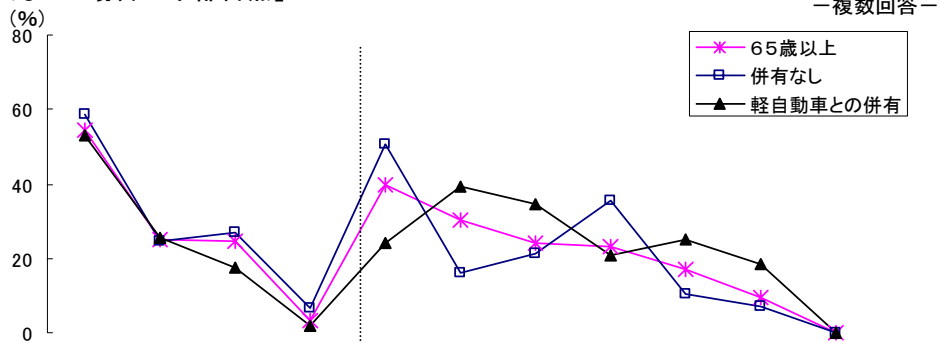
(%)	経済性面					使用面										(n)
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足しにしているから	駐車車が容易	長距離を走ることがない	車庫のスペースが狭い	乗車人員が少ない	通勤・通学専用車だから	2台目の車だから	自分で運転しやすい	
軽乗用系全体	81	53	51	40	25	60	55	42	37	25	17	11	20	20	5	
併有車なし	76	53	53	42	26	61	53	41	31	22	16	16	16	6	5	
軽自動車との併有	79	56	57	46	27	56	54	39	36	24	17	9	22	12	5	
登録車との併有	84	52	49	37	24	60	57	44	40	26	17	9	21	28	5	
65歳以上	80	65	54	40	24	60	59	52	27	32	15	14	3	16	4	
併有車なし	75	71	55	42	24	64	60	60	29	34	16	21	4	8	5	
軽自動車との併有	82	60	53	51	25	60	60	45	25	32	18	14	4	21	0	
登録車との併有	85	60	51	26	22	54	55	47	28	31	9	4	2	23	5	

- 軽自動車がなくなった場合の困窮度をみると、「非常に困る」と「それほどでもないが困る」を合わせると、65歳以上の軽自動車との併有世帯では93%、併有车なし世帯では85%と高い比率となっている。
- 軽自動車がなくなった場合の経済性面での不都合は、65歳以上の併有车なし世帯では「生活費が圧迫される」「車を持つことができなくなる」の順に比率が高い。軽自動車との併有世帯では「生活費が圧迫される」に次いで「車が大きいと気軽に使えない」「道路条件が悪く行けない場所がある」の順となっている。

【軽自動車がなくなった場合の困窮度】



【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

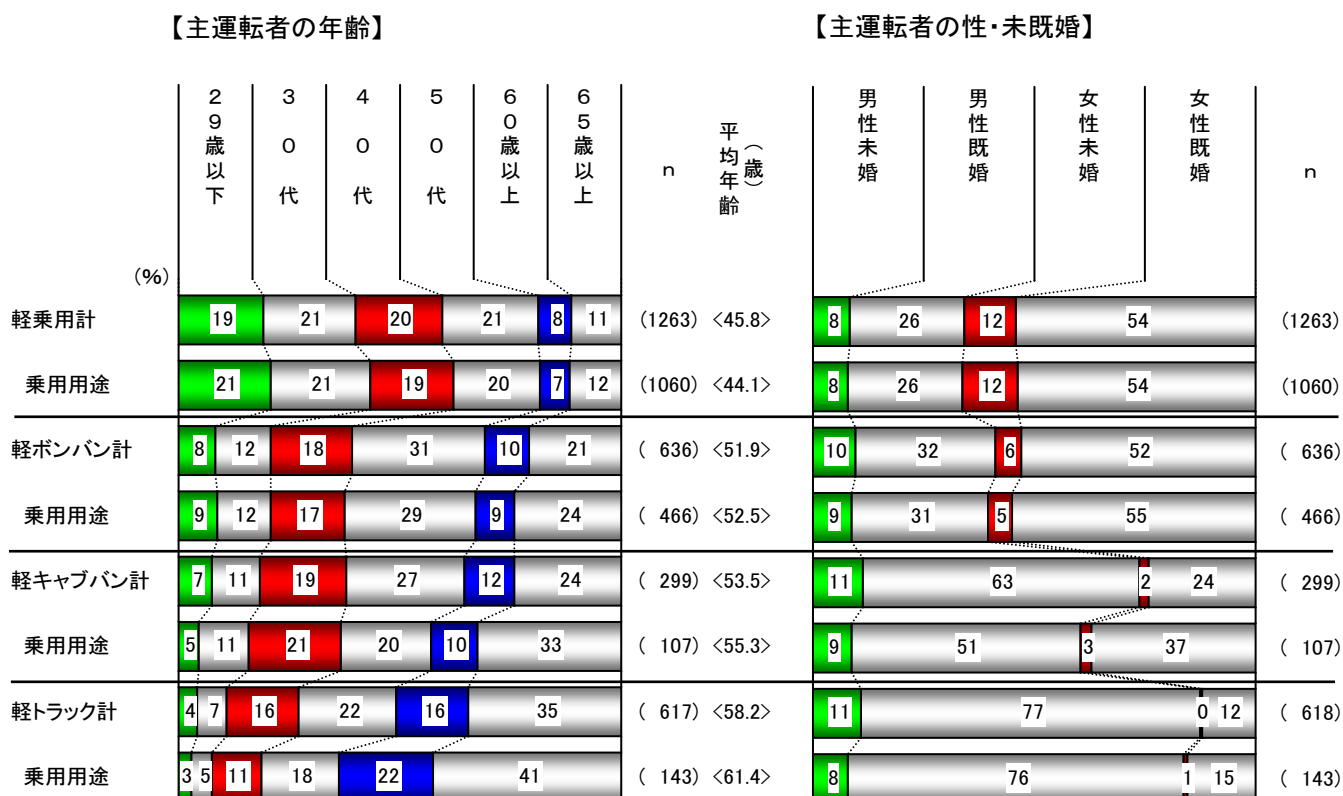


困窮度	経済性面				大きさや使用面							その他	n
	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄がなくなる	車を置くことがなくなる	その他	大きい無駄が多い道	車に大きいのと気軽に	道路条件が悪く行けない場所がある	車を保管するスペースが狭い	大きな車は運転	駐車スペースの関係	その他		
軽乗用系全体	70	28	16	2	39	24	27	22	23	12	0	1598	
65歳以上	55	25	24	3	40	30	24	23	17	10	0	225	
併有车なし	59	25	27	6	51	16	21	35	11	7	0	96	
軽自動車との併有	53	26	18	2	24	39	34	21	25	18	0	59	
登録車との併有	50	26	28	1	41	43	17	6	18	4	0	70	

8. 高齢者の商用車使用実態

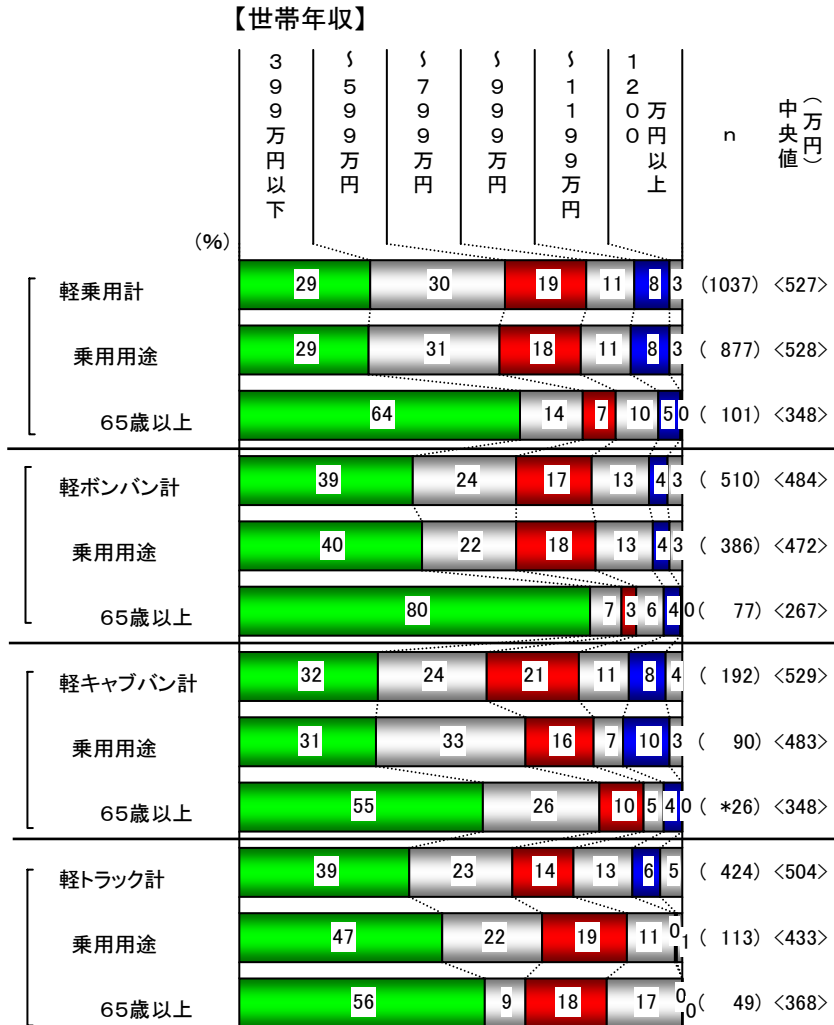
8-1. 商用車の乗用用途ユーザーの特徴

- 主運転者の年齢をみると、軽キャブバン、軽ボンバン、軽トラックともに乗用用途ユーザーの平均年齢は高い。
中でも軽トラックの乗用用途ユーザーの平均年齢は、61.4歳で、「65歳以上」ユーザーが4割を超える。
- 軽キャブバン全体の中での女性ユーザーの比率は26%で、乗用用途になると40%と比率が高くなる。
軽トラックでは、全体、乗用用途ユーザーともにほぼ85%以上が男性である。
また、軽ボンバンでは全体、乗用用途ユーザーともに女性比率が約60%となっている。



8-2. 高齢者の商用車乗用用途ユーザーの特徴

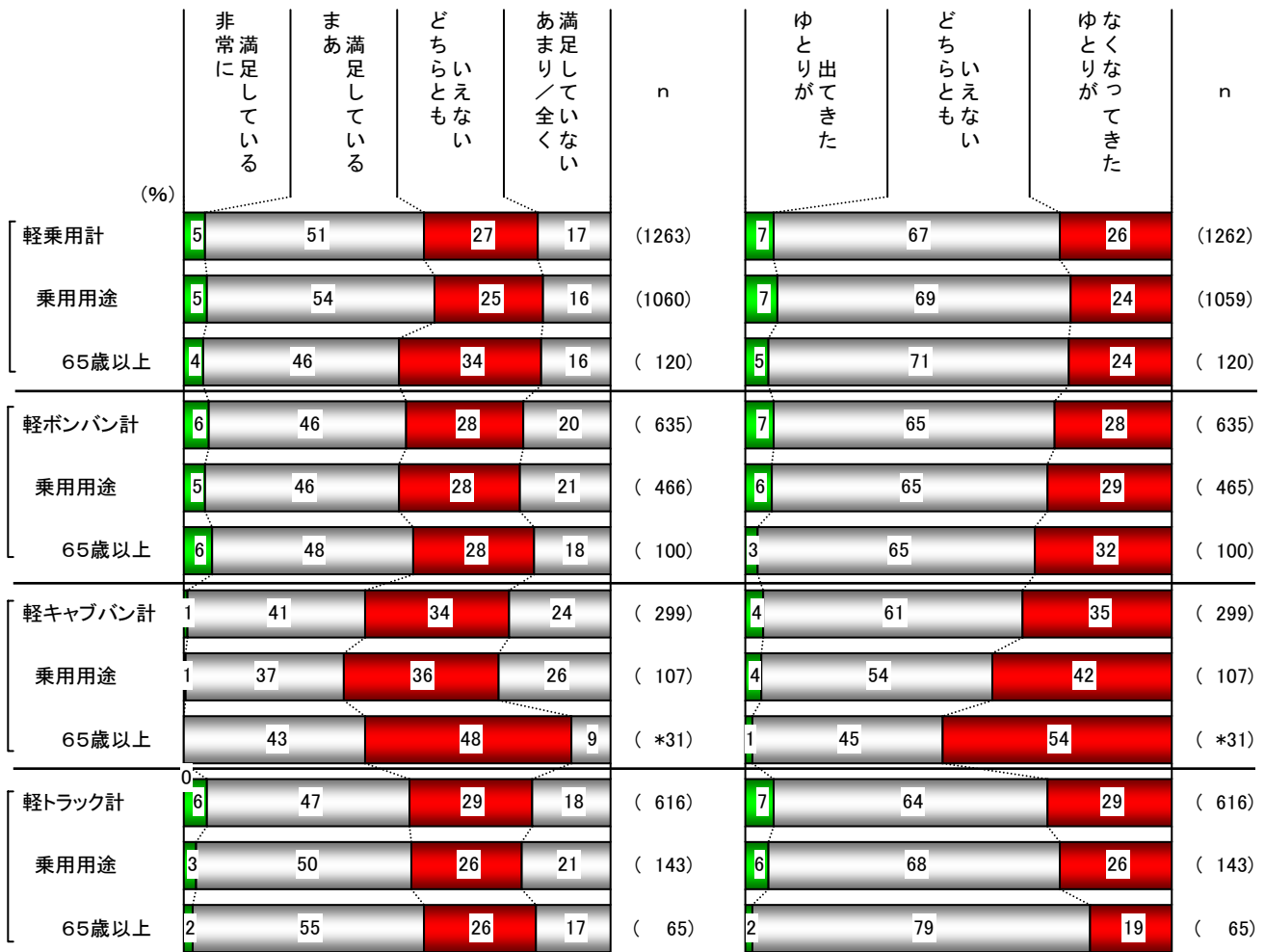
- 世帯収入をみると65歳以上の乗用用途ユーザーの年収の中央値は低く、300万円台にとどまる。65歳以上の軽乗用ユーザー、軽キャブバンユーザーでは348万円となっており、軽トラックユーザーは368万円これを上回る。軽ボンバンユーザーは267万円以最も低い。



- 暮らし向きについて、軽商用車の乗用途ユーザーの「非常に満足」「まあ満足」を合わせた比率は、軽乗用車ユーザーと比較すると低い。ただし65歳以上の高齢者ユーザーをみると、軽乗用車ユーザーが50%であるのに対し、軽ボンバンの乗用途ユーザーでは54%、軽トラックの乗用途ユーザーでは57%と満足しているとする比率が上回る。
- 軽キャブバン、軽ボンバンの乗用途ユーザーでは65歳以上になると「ゆとりがなくなってきた」とする比率が高まる。軽トラックの乗用途ユーザーは65歳以上の「ゆとりがなくなってきた」の比率は低い。

【暮らし向きの満足度】

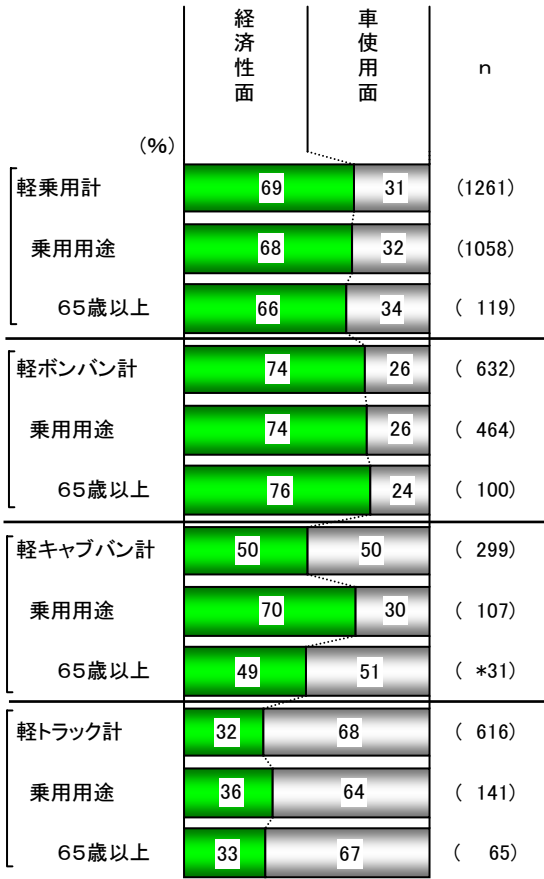
【暮らし向きの変化】



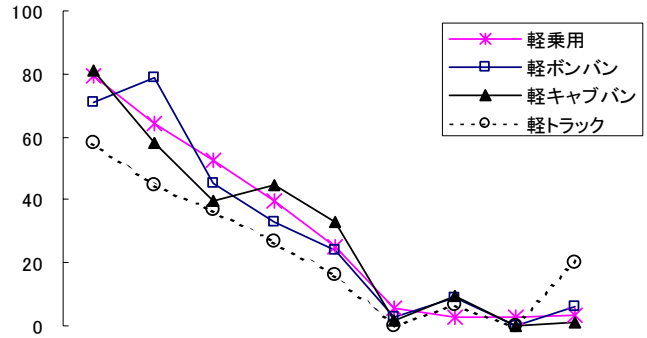
●購入時の重視点をみると、高齢者の乗用用途の軽乗用ユーザー、軽ボンバンユーザー、軽トラックユーザーはそれぞれ、一般の乗用用途ユーザーと同様の傾向を示しているが、高齢者の乗用用途の軽キャブバンのユーザーでは「車使用面」の比率が乗用用途の軽キャブバンユーザー一般と比較し高い。

●高齢者の乗用用途の経済性面からの軽選択理由ではすべてのタイプで「税金が安い」が最も高い比率となっている。車使用面では、「運転がしやすい」「用足しに向いている」「狭い道で使いやすい」の比率が高い。軽キャブバンユーザー、軽トラックユーザーでは「荷物の積み下ろしがしやすい」が40%以上の高い比率となっている。
軽ボンバンユーザーは使用面での軽選択理由への反応が概ね低い。

【購入時の重視点】



【経済性面からの軽選択理由】



理由 (%)	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	車庫手続が簡単	車検が2年だから	車検が3年だから	この中にはない	(n)
軽乗用計	82	51	51	41	25	5	1	4	5	1262
乗用用途	82	51	51	41	26	5	1	4	4	1060
65歳以上	79	64	52	39	25	6	3	3	3	120
軽ボンバン計	73	70	52	36	24	5	3	1	5	633
乗用用途	77	71	51	34	22	5	3	1	4	465
65歳以上	71	79	45	33	24	3	9	0	6	100
軽キャブバン計	71	49	46	33	24	4	8	1	12	299
乗用用途	79	48	45	42	32	3	5	1	6	107
65歳以上	81	58	40	45	33	1	10	0	1	*31
軽トラック計	59	55	42	28	18	4	6	1	19	618
乗用用途	62	51	38	28	13	2	3	0	20	143
65歳以上	58	45	37	27	16	0	7	0	20	65

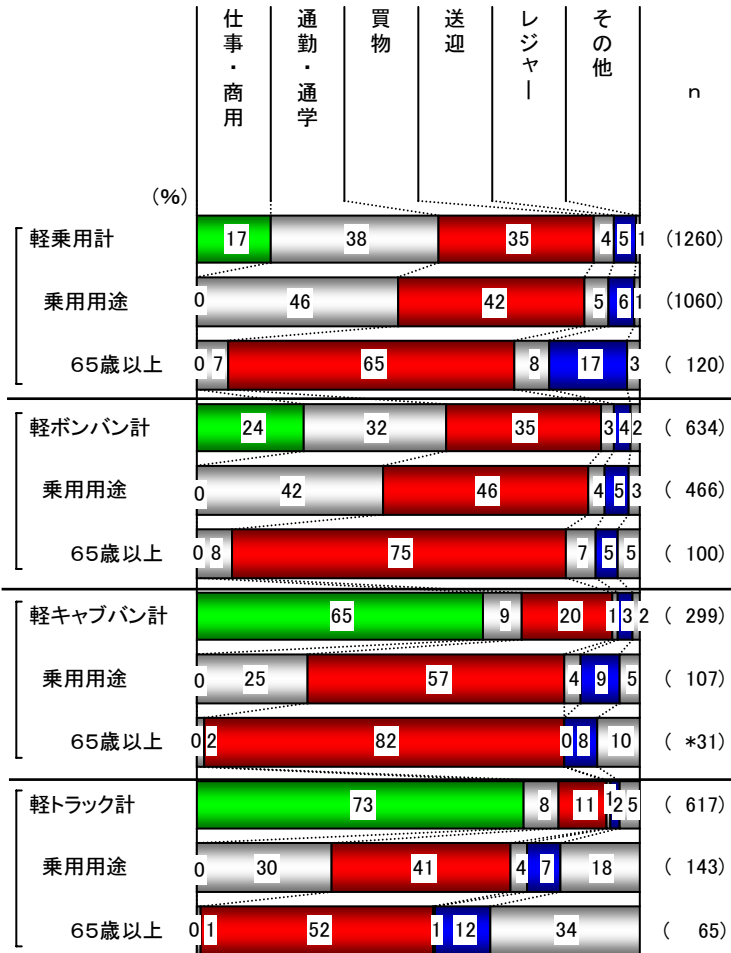
【使用面からの軽選択理由】

理由 (%)	運転がしやすい	買物用として十分なから	狭い道で使いやすい	長距離を走りやすい	駐停車が容易	2台目の車だから	乗車人員が少ない	車庫のスペースが狭い	荷物の積み下ろしがしやすい	人や荷物を乗せることが少ない	自分以外の人でも運転しやすい	通勤・通学専用車だから	車の安全性から	初めての車だから	少量の荷物を運ぶ	この中にはない	(n)
軽乗用計	61	43	55	25	38	20	11	16	7	7	5	20	2	8	1	2	1263
乗用用途	61	45	53	26	37	21	11	16	6	7	6	20	2	9	0	2	1060
65歳以上	62	58	54	38	26	21	18	15	2	8	4	3	3	0	0	2	120
軽ボンバン計	22	16	15	4	8	5	2	3	6	1	0	12	0	1	1	5	633
乗用用途	22	18	12	3	7	5	2	4	4	2	0	14	0	1	0	5	465
65歳以上	26	29	20	6	4	0	1	1	6	2	0	2	0	0	0	4	100
軽キャブバン計	43	24	57	18	30	10	5	20	57	2	6	5	2	1	13	3	299
乗用用途	50	44	54	22	24	13	8	22	39	2	8	15	1	2	9	3	107
65歳以上	62	47	79	24	19	7	8	16	43	2	6	2	0	0	9	0	*31
軽トラック計	34	12	58	14	24	9	5	10	62	2	3	4	1	0	14	4	618
乗用用途	27	26	44	10	20	13	9	9	44	3	1	12	1	0	12	6	143
65歳以上	32	24	49	19	24	15	11	5	41	2	1	0	3	0	9	5	65

8-3. 高齢者の商用車乗用用途ユーザーの用途

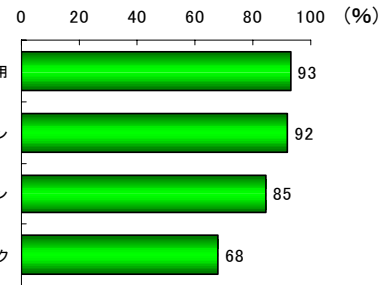
- 65歳以上の軽キャブバン、軽ボンバンユーザーの主用途では「買物」の比率が約8割となる。65歳以上の軽トラックユーザーでは「レジャー」の比率が12%と高い。また「その他」が34%を占めている。
- 実際の用途は、「病院への通院・送迎」の比率が65歳以上の軽キャブバンユーザーでは90%、軽ボンバンユーザーでは77%と高い比率になっている。軽トラックユーザーは仕事の「荷物の運送や集荷」での使用が33%となっており、主用途は乗用用途であるものの、仕事でも使用している比率が他のタイプと比較し高くなっている。

【主用途】

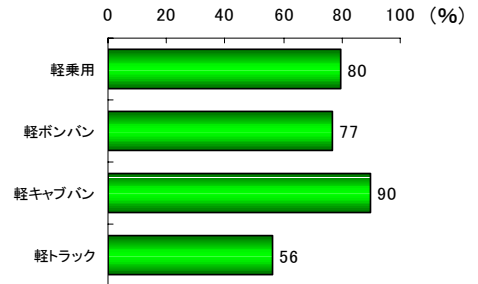


【高齢者の乗用用途ユーザーの実際の用途】

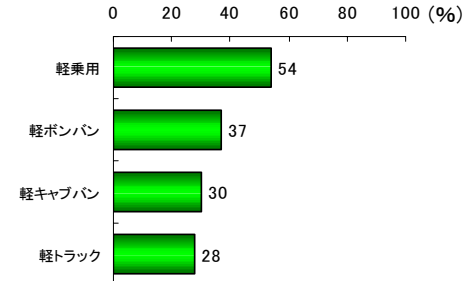
<日常の買い物>



<病院への通院・送迎>



<レジャー>



【実際の用途】

ユーザータイプ	日常生活											仕事で			n	
	日常の買い物	病院への通院・送迎	まとまった買い物	夜間や雨の外出	職場や学校まで	趣味やレジャー	家族の送迎	家族外出	改まった外出	福祉施設への行き来や送迎	介護・介助を必要とする乗客	荷物の搬送や集荷	職場までの足	取引先や顧客等への送迎		従業員の送迎
軽乗用計	94	61	48	55	59	48	45	27	17	8	4	9	25	9	1	1263
乗用用途	94	61	49	56	56	50	46	28	17	6	4	6	20	5	0	1060
65歳以上	93	80	38	45	10	54	29	28	17	8	6	4	3	0	0	120
軽ボンバン計	91	52	46	46	52	33	35	12	11	5	6	18	29	9	1	635
乗用用途	92	57	50	48	50	36	37	13	11	5	6	9	21	3	1	465
65歳以上	92	77	33	30	12	37	37	10	6	3	1	7	9	1	1	99
軽キャブバン計	57	36	32	32	26	22	18	9	8	5	4	57	41	33	6	297
乗用用途	79	59	44	43	34	43	29	14	14	6	6	10	16	2	0	106
65歳以上	85	90	48	39	17	30	26	8	14	11	8	10	5	0	0	*30
軽トラック計	47	27	23	26	31	15	16	8	4	3	3	67	47	18	3	615
乗用用途	63	42	27	29	38	23	16	9	4	5	4	29	26	3	0	142
65歳以上	68	56	37	26	7	28	21	11	5	8	0	33	13	3	0	64

—複数回答—

高齢者の生活の中での軽自動車(ユーザーインタビュー結果)

要 約

- 高齢者は、運転しやすい車として軽自動車を評価し、買い物、通院、レジャーといった用途で使用。
- 買い物での荷物は、高齢の女性にとって負担となっており、軽自動車がこれをサポート。
- 収入が限られ、無駄な支出をしたくない高齢者にとって、軽自動車の経済性は重要。
また軽自動車は使用面・経済面の両面において、長く運転し続けなければならない、あるいは運転し続けたい高齢者から支持されている。

《ケース1》北海道札幌市 男性 71歳 同居家族3人 保有車：軽乗用1台

医療費、健康保険料と負担は増えていく。高齢の母の通院、食費節約のまとめ買いに車が必要。

- 医療費が高くなっていて、健康保険料も上がって生活は満足していない。食費で生活費を調節するには、少し遠くでも安売りしているスーパーで大量にまとめ買いをする。それには荷物が多くなるので車が必要。83歳の母の通院にも利用している。バスを利用することも可能だが、バス停から病院まで高齢者を連れて歩くのが大変で、またバスがいつ来るかわからないので、待っている間に風邪を引く不安もある。
- 軽でなければ、車検、税金、燃料費、保険料が高く全部負担に感じる。
運転についての不安はいつもあるが、買い物や通院に必要なので運転している。80才位迄運転したい。

《ケース2》愛知県名古屋市 女性 65歳 同居家族3人 保有車：軽乗用1台・普通乗用2台

年金生活で、身の丈にあった暮らし。軽は、買い物での重い荷物を運ぶのに自分の手足の感覚で。

- 経済的にも、時間的にも身の丈にあった生活をしていると思う。
軽自動車は、買い物、通院に利用。買い物には週2、3回行っているが荷物が多くまた牛乳などを購入するので重くなる。自転車を利用してよいのだが、歩道も狭くこわい。軽自動車の方が安心。軽は車幅がとりやすく、前後左右もわかりやすい。狭い道も走りやすく、自分の手足の感覚で乗れる。
普通車には乗りたくない。以前はスクーターに乗っていたが、それよりは屋根がある方がいいと思って軽を購入した。
- ガソリン代は1ヶ月に1回入れるくらいで、3000円未満なので負担にはならない。税金はもう少し安い方がありがたい。軽以外だとガソリン代がもっとかかるし税金の負担も増え、年金生活にはこたえる。

《ケース3》愛知県西尾市 男性 72歳 同居家族5人 保有車：軽トラック1台・普通乗用2台

長年仕事で乗り慣れた軽トラック。経済的な負担も小さく、趣味を楽しむのに好都合。

- 以前は左官で、70歳くらいまで仕事をしていた。仕事でずっと軽トラックに乗っていた。今でもときどき頼まれて仕事に行くことがある。そのときは左官の道具を載せて軽トラックで仕事に行く。
駅まで3kmくらい。ふだんの生活で公共交通機関に乗ったことはない。車の方が都合がいい。趣味は、射撃、狩猟でシーズン中には週に2、3回近辺の山へ雉撃ちにでかける。その際は、軽トラックを利用。四輪駆動で小回りが利き、山道も走りやすい。また雨の時の孫の塾の送り迎え、買い物にも利用している。買い物など車がないとどうにもならない。
- 経済的に、軽自動車だと負担は気にならないが、普通車も持っているので、今の軽トラックを普通車に替えることは考えられない。負担が大きくなる。
買い替えるならやはり軽トラック、それも価格が安い方がよいので、中古を買うことになると思う。運転をやめる気は今のところ無い。目が見えにくくなったら考える。

《ケース4》静岡県静岡市 男性 73歳 同居家族2人 保有車：軽乗用・普通乗用・小型トラック各1台

昔はセダン、今は軽。車はずっと乗りつづけたい。小回りが利き運転の楽な軽、走りやすくとても楽しい。

- 生活は大変ではないがまだまだ元気なので、遊んでいるのはもったいないと思い、週に2～3回近くのスーパーにアルバイトに行っている。趣味は、釣りや山菜採り、しいたけ作りに月に1～2回仲間と山へ行くこと。アルバイトの通勤や趣味で山へ行く際に軽ジープを使用している。アルバイト先では狭いスペースでも駐車しやすく助かっている。また趣味で山へ行く際は、四輪駆動で小回りが利き、どんな道でも走りやすくとても楽しい。
- 昔は軽に乗ることはなかった。セダンで遠出もしたが最近是小回りの利く軽が運転も楽でよい。運転が一番の楽しみなので、80才でも90才でもできるかぎり運転したい。

V. 軽自動車に対する意識

軽自動車に対する意識について、II～IV章で分析を行なった地方のユーザー、女性ユーザー、高齢者ユーザーおよびI章で言及した若年ユーザーから、特に6つの属性のユーザー（働く既婚女性・未就学児を持つ母親・都市の高齢者・地方の高齢者・人口密度400人/k㎡未満・男性29歳以下）に焦点をあて、軽自動車に対する意識をみた。

1. 軽自動車選択理由(最近2年間新車購入ユーザー)

【女性ユーザーの特徴】

- 経済性面で「税金が安い」「燃費が良い」の比率が高い。なかでも未就学児を持つ母親で比率が高い。また、未就学児を持つ母親は「保険が安い」の比率が他ユーザーに比べ高くなっている。
- 車使用面では、「運転がしやすい」は女性ユーザーに多い。また未就学児を持つ母親では「駐車車が容易」「長距離をあまり走らない」、働く既婚女性では「狭い道で使いやすい」「通勤の車」が多い。

【高齢者ユーザーの特徴】

- 経済性面で「価格が安い」の比率が高くなっている。
- 使用面では「運転しやすい」の比率が高い。また、都市の高齢者では「狭い道で使いやすい」、地方の高齢者では「買物用足しに向いている」が多い。

【30万人未満の市郡で人口密度400人/k㎡未満のユーザー】

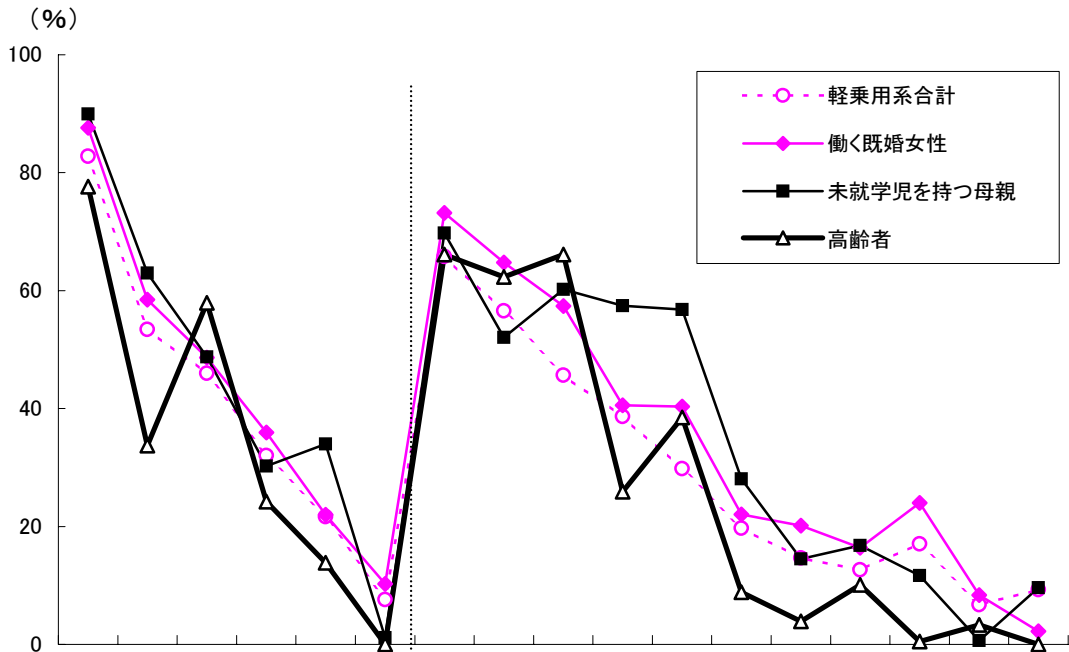
- 「車検費用が安い」「運転がしやすい」が多い。

【男性29歳以下】

- 「初めての車だから」の比率が他ユーザーと比較して高い。

【軽自動車選択理由(最近2年間新車)】

—複数回答—



	経済性面					車使用面												(n)
	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車検が3年だから	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足しているから	駐車車が容易	長距離をあまり走らないこと	2台目の車だから	車庫の狭いスペース	乗車人員が少ない	通勤・通学専用	人や荷物を乗せる	初めての車だから	
軽乗用系合計	83	53	46	32	22	8	66	57	46	39	30	20	15	13	17	7	9	442
男性	81	53	46	35	24	5	57	53	27	31	24	17	14	10	18	6	7	159
女性	83	53	46	31	20	9	70	58	55	42	33	21	15	14	17	7	11	283
働く既婚女性	88	58	49	36	22	10	73	65	57	41	40	22	20	16	24	8	2	144
未就学児を持つ母親	90	63	49	30	34	1	70	52	60	57	57	28	15	17	12	1	10	*40
高齢者	78	34	58	24	14	0	66	62	66	26	39	9	4	10	0	3	0	*43
都市の高齢者	81	21	56	3	4	0	70	74	57	31	33	23	6	17	0	0	0	*15
地方の高齢者	76	40	59	34	19	0	64	57	71	24	41	2	3	7	1	5	0	*28
人口密度400人/k㎡未満	77	52	40	35	22	9	69	49	45	37	29	18	17	15	20	6	9	126
男性29歳以下	77	43	35	24	18	10	50	26	9	15	6	7	9	13	9	15	25	*38

2. 軽自動車に関する意見

【女性ユーザーの特徴】

- 「狭い道でも走りやすい」「2台目は軽で十分」「女性の個人用に向いている」「コンパクトで自分にうってつけ」が、他のユーザー層に比べ多い。

【高齢者ユーザーの特徴】

- 「燃料費・通行料などの安さが魅力」「高齢者の足がわりに向いている」「車を持つ楽しみは充分満たしている」が、他のユーザー層に比べ多い。
- 都市の高齢者は「都市内で使うのに便利」「選ぶのは経済性を重視する人」「排ガスが少なく地球環境にやさしい」「コンパクトで歩行者に対する威圧感が少ない」で多くなっている。

【30万人未満の市郡で人口密度400人/k㎡未満のユーザー】

- 「狭い道でも走りやすい」「乗ることに抵抗感ない」が多い。

【男性29歳以下】

- 「狭い道でも走りやすい」「入門車に向いている」「価格差小さければ登録車を買う」が多い。

(%)	狭い道でも走りやすい	狭い駐車スペースでも	小回り効くのも通りが狭い	税金が安いのが魅力	燃料費、通行料など	1-2台目は軽で十分なら	乗ることに抵抗感ない	都市内で使うのに	女性の個人用に	高齢者の足がわり	入門車に向いている	安全性に不安がある
軽乗用系合計	96	96	94	93	89	89	81	70	62	60	52	45
男性	95	95	94	94	88	82	74	74	53	63	48	45
女性	97	96	94	93	90	92	85	69	67	58	55	44
働く既婚女性	97	95	94	93	91	92	84	66	66	59	48	48
未就学児を持つ母親	99	98	93	97	89	97	82	69	70	57	58	43
都市の高齢者	90	93	93	98	93	85	80	86	62	75	49	41
地方の高齢者	96	92	91	94	93	80	74	69	59	78	45	44
人口密度400人/k㎡未満	97	95	92	92	88	85	78	63	60	57	50	38
男性29歳以下	98	98	93	94	87	82	67	75	55	64	64	36

(%)	コンパクトで自分にうってつけ	選ぶのは経済性を重視する人	排ガスが少なく地球環境にやさしい	車を充分満たしている	コンパクトで歩行者に	選ぶのは合理的な人	渋滞の解消につながる	オシャレな感じ	価格差小さければ登録車を買えば	選ぶのは高い人	まだ本当に軽はない	(n)
軽乗用系合計	65	61	51	47	41	39	36	29	27	20	16	1881
男性	46	64	51	39	40	41	35	20	31	19	19	708
女性	74	60	50	51	42	38	37	33	25	21	15	1173
働く既婚女性	74	60	49	49	41	39	36	29	25	20	15	628
未就学児を持つ母親	75	64	54	50	46	39	47	32	26	22	14	157
都市の高齢者	73	72	63	55	53	45	51	20	19	24	11	97
地方の高齢者	64	69	47	54	47	38	38	18	25	28	13	156
人口密度400人/k㎡未満	60	58	50	45	37	34	35	28	27	19	14	601
男性29歳以下	36	65	46	41	36	39	35	30	42	16	22	104

3. 欲しい軽自動車のイメージ

●欲しい軽自動車のイメージは、いずれのユーザーも「とにかく燃費の優れた車」の比率が最も高い。

【女性ユーザーの特徴】

●「装備価格から見て買い得な車」は特に未就学児を持つ母親で、「安全性をもっと考えた車」は特に働く既婚女性が多い。

【高齢者ユーザーの特徴】

●「装備を最小限におさえた低価格な車」「高齢者が運転することを配慮した車」の比率が高い。都市部の高齢者では「排気ガスのきれいな車」の比率が4割近くで他のユーザー層に比べ高い。

【30万人未満の市郡で人口密度400人/km²未満のユーザー】

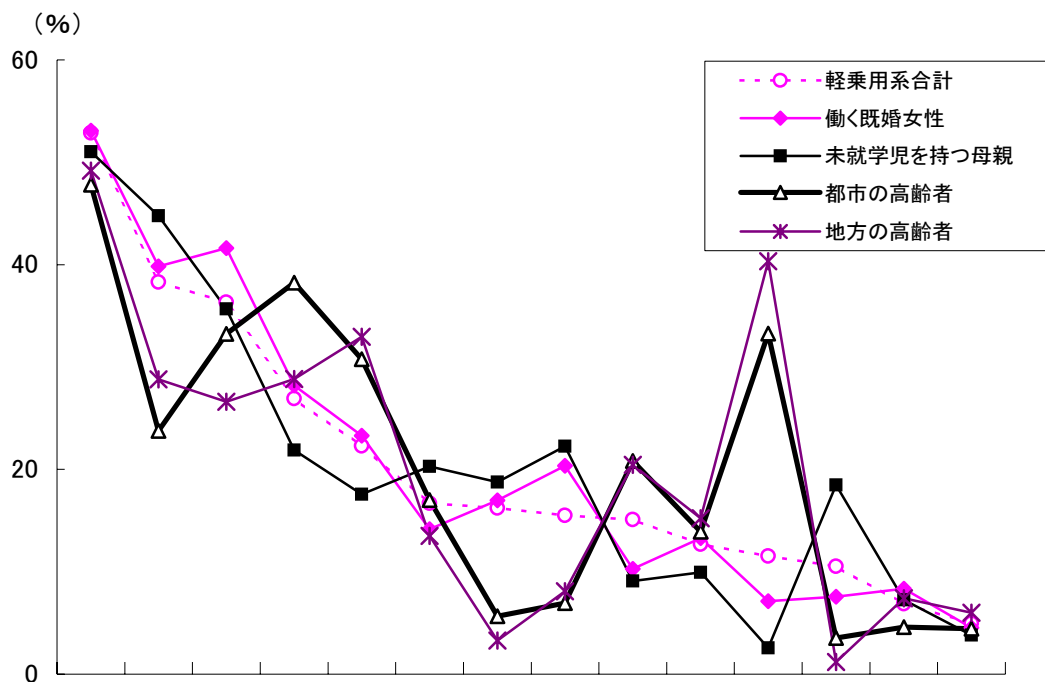
●「装備価格から見て買い得な車」「安全性をもっと考えた車」が多い。

【男性29歳以下】

●「後席に大人がゆったり乗れる車」「高くても装備の充実した車」が多い。

【欲しい軽自動車のイメージ】

—複数回答—



—複数回答—

	とも優 れか く燃 費の 車 (%)	装 備 価 格 か ら 見 て 買 い 得 な 車	安 全 性 を も っ と 考 え た 車	排 気 ガ ス の き れ い な 車	装 備 を 最 小 限 に お さ え た 低 価 格 な 車	ハ イ ブ リ ッ ド 車	後 席 に 大 人 が ゆ っ た り 乗 れ る 車	女 性 が 運 転 し た 車	こ と を 配 慮 し た 車	高 く も も 装 備 の 充 実 し た 車	コ ン パ ク ト な 車	高 齢 者 が 運 転 し た 車	ス タ イ ル し な 車 の 外 観	荷 台 荷 室 の 使 い や す い 車	実 用 性 に 優 れ た 車	(n)
軽乗用系合計	53	38	36	27	22	17	16	16	15	13	12	11	7	5	1897	
男性	59	33	33	23	21	23	17	2	20	12	15	11	6	7	717	
女性	50	39	40	29	21	15	16	23	12	12	8	10	7	5	1180	
働く既婚女性	53	40	42	28	23	14	17	20	10	13	7	8	8	5	629	
未就学児を持つ母親	51	45	36	22	18	20	19	22	9	10	3	18	7	4	159	
都市の高齢者	48	24	33	38	31	17	6	7	21	14	33	4	5	4	97	
地方の高齢者	49	29	27	29	33	13	3	8	20	15	40	1	7	6	159	
人口密度400人/km ² 未満	50	40	37	26	20	16	17	16	17	12	11	13	8	4	608	
男性29歳以下	59	36	24	10	17	24	30	4	27	10	0	29	4	7	106	

4. 環境性能／安全性／燃費の重視度

【女性ユーザーの特徴】

- 未就学児を持つ母親で、「安全性」「燃費」を重視した比率が高くなっている。

【高齢者ユーザーの特徴】

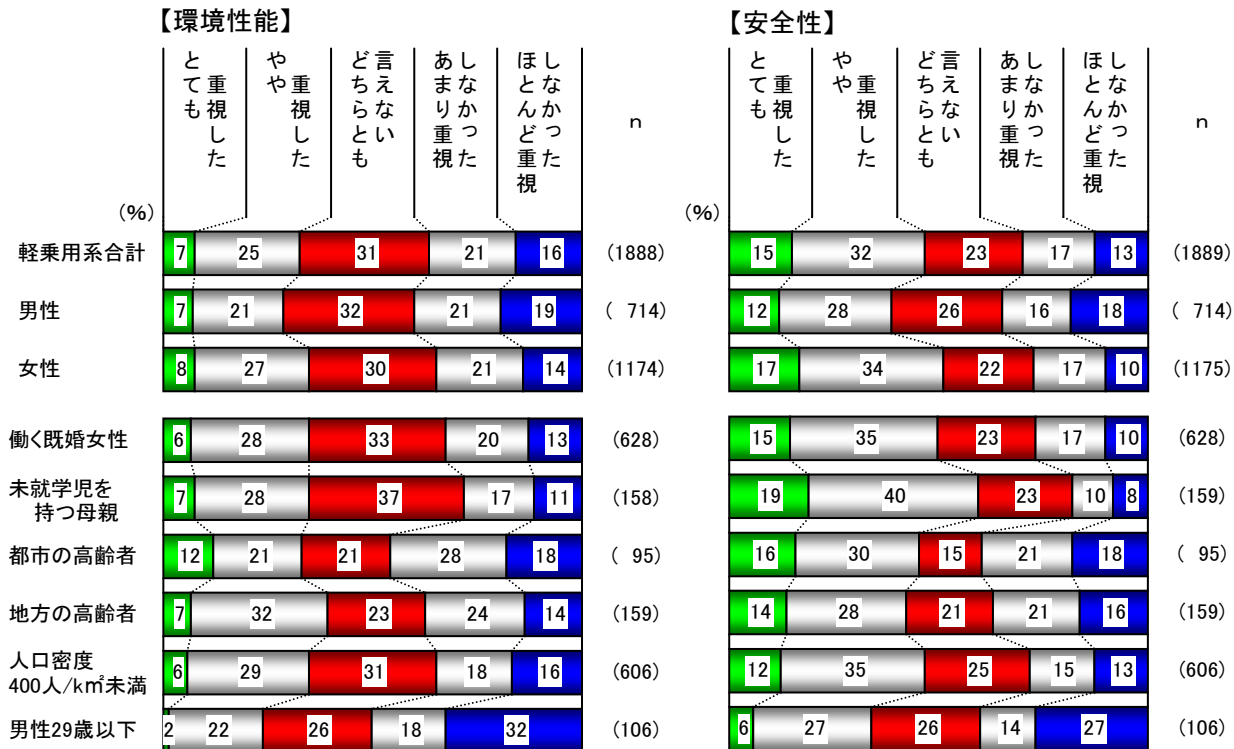
- 地方の高齢者で「環境性能」を重視した比率が高くなっている。また都市の高齢者では「環境性能」を「とても重視した」比率が高い。

【30万人未満の市郡で人口密度400人/k㎡未満のユーザー】

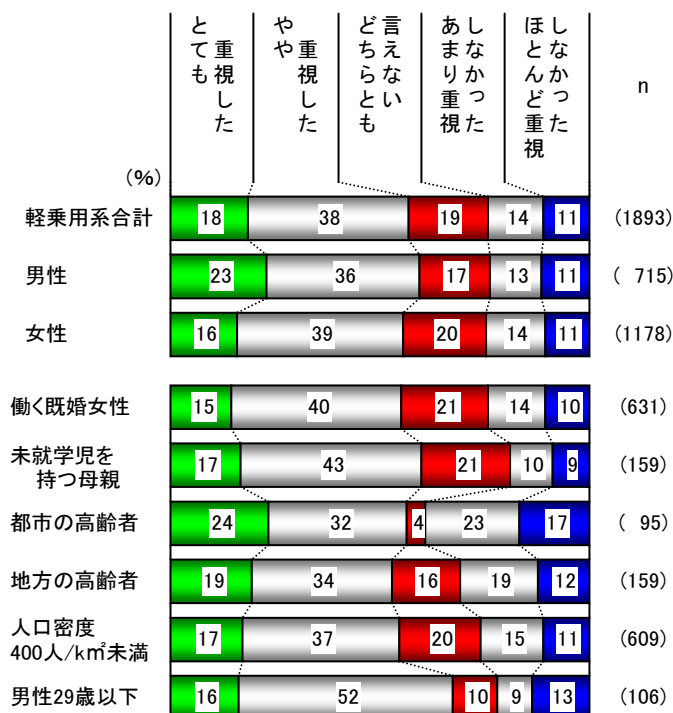
- 軽乗用系合計と比較し、大きな差はみられない。

【男性29歳以下】

- 「燃費」を重視した比率が高い。



【燃費】



<付属資料>

インタビュー調査事例集

1. 女性ユーザー

1-1. 都市部の女性ユーザー

《ケース1》

プロフィール	神戸市東灘区 52歳 フルタイム勤務 末子/21歳(大学生)
ポイント	大学生がいるため、教育費のために働く。贅沢は我慢。趣味のゆとりもない。会社が不便なので車で通勤。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●子供が大学生なので教育費がかかって頑張って働かなければならない。親にも多少援助してもらっている。なんとか大学には行かせてやれているが、贅沢はさせていない。通勤に軽自動車を使用。バス停や駅は近いが、会社が駅から遠く、時間がかかりすぎてしまう。車は自分の手足となっている。日常の買物は会社の帰りにほぼ毎日スーパーに行く。趣味などの時間のゆとりはないが、友人とのランチなどに車で出かける。 ●軽自動車は小回りが効き、駐車しやすいのでいい。税金や燃料費も安くて払える。丁度よい車だ。雨の日も助かる。軽自動車がなくなると、安いスーパーなどに行けなくなる。通勤も時間がかかるし、往復になるとしんどい。そうになったら単車を使うかも。

《ケース2》

プロフィール	香川県高松市 52歳 パートタイム勤務 末子/24歳(会社員:未婚)
ポイント	子供が大きくなり、時間があるので働く。交通が不便なので通勤は車、帰りに買物。運転しやすい。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●事務職パートとして働いている。子供が手を離れたので家にいても暇を持て余す。通勤に車を使う。電車やバスがないので、自転車でも1時間近くかかるので車は必要。会社の帰りに大型店に寄って買物をする。ほとんど軽は自分が一人で乗っている。楽しみはスーパー銭湯に友人と行くこと。 ●通勤に一人で乗るだけなので軽自動車で十分。税金が安く小回りが効く軽がいい。小さいので運転がしやすく、駐車場にも入れやすい。大きな車だと何度も切り返していれることになる。軽自動車がなくなるということは、自分の手足なので考えられない。通勤時に雨なら、友人に送ってもらうことになる。維持費、駐車代など全てにおいて安いので、今の軽にかかる経費は仕方ない。

《ケース3》

プロフィール	名古屋市北区 40代前半 パートタイム勤務 末子/12歳(小学生)
ポイント	障害児の高校生がおり、送迎に軽が必要。市内は狭い道もあるし、軽ならあちこち行ける。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●近くのファーストフード店でパート、家にいてももったいないので働いている。経済的理由ではない。1日3~4時間。通勤は自転車。上の子(高校生)が障害児なので毎日車で送迎している。週3日程度は夫の送迎も。あとはまとまった買物・遠いところは車を使う。日常の買物は自転車。チラシのチェックは欠かさない。楽しみは友人との買物・ランチ。自分で打ち込めるものがほしい。 ●地下鉄などもあり交通は便利だが、買物は荷物もあるし、複数立ち寄るから車を使う。名古屋市内は狭くて通りにくそうなところもあるが、軽自動車なら走りやすい。市内なら軽で十分。駐車場もどこでも入れる。2台目が軽なら税金が安く、燃費もいいので負担にならない。女性は運転しやすい。軽自動車がないと行動範囲が狭くなり、ストレスが溜まる。軽は自分の足代わりだ。

《ケース4》

プロフィール	熊本県熊本市 50代前半 パートタイム勤務 末子/20歳(会社員:未婚)
ポイント	生きがいとして働く。隣居の父の世話をしつつパート。時間節約のため、車は必要。大きい車は無駄。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●経済的理由もあるが生きがいとして働いている。隣りに父親が住み、食事の世話をしている。近所には長女夫婦が住み、孫を毎朝幼稚園バスに乗せる。通勤に車を使用。歩いて30分だが、家事のゆとりを作る為車を使う。パートなので時間にはゆとりができる。近くに軽で離合がやっとの道があるが、そこは通らないようにしている。通院や水泳、着付け教室にも行っており、荷物が多いため車は欠かせない。 ●自分一人か孫に乗せる程度なので軽自動車で十分。着付けの荷物も軽の広さが適度。水泳、着付けは車がないと行けない。また雨の日の通勤は困るので、軽がなければ不自由する。パートの収入で軽程度なら維持費が払える。

1-2.地方の女性ユーザー

《ケース1》

プロフィール	石川県能美市 40代前半 フルタイム勤務 末子/10歳(小学生)
ポイント	家のローン返済のためフルタイム勤務。交通の便が悪く、車は不可欠。経費を押さえる為、自分の車は軽。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●家のローンがあるので、働かなくてはならない。通勤に車を使う。車がなければ、バス電車を何度も乗り継いで2時間以上かかる。帰宅が8時ごろなので食事の用意も大変。帰宅後に子供のスポーツクラブの迎えに行くことも。買物は日曜日に郊外の大型店に行く。毎日の食事の買物は夫がしてくれる。 ●夫と2台保有。時間の無駄を省くために車は不可欠。車を持つことでの経費は仕方ない。しかし、2台目は負担かかかるので軽にした。ETCを購入し、通勤で使う高速道路を割引が効くよう早朝に出るよう心がけ、経費を抑えている。小回りが効くし、駐車がしやすい。ちょっと出かけるのにどうしても軽でなければならない。

《ケース2》

プロフィール	福島県会津若松市 48歳 フルタイム勤務 末子/16歳(高校生)
ポイント	大学生・高校生がおり、教育費の経済負担大。時間のゆとりがなく車は要るが、軽でなければならない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●高校生の他に下宿している大学生がおり、経済的負担が大きい。そのためにも働いている。旅行なども控えている。残業や休日出勤が多い。通勤に車を使うが、高校生の送迎もしているので、時間のゆとりは全くない。電車・バスはそれほど不便ではないが、自由に動ける車に頼る。帰宅途中に買物をしたり、休日に夫婦で買物をするときも軽自動車。 ●大きな車を運転したことがないので、自分には軽しか考えられない。対向車との離合で心配することもない。小回りが効くし、買物の荷物を運ぶのに丁度よい大きさ。2台目なので、子供の仕送りなど考えると絶対軽自動車でなければならなかった。経済的負担が大きくなると仕送りに影響が出る。

《ケース3》

プロフィール	佐賀県三養基郡みやき町 57歳 パートタイム勤務 末子/27歳(農産業:未婚)
ポイント	療養中の夫・義母を介護しながら、年金とパート収入で生活。通院、買物に車必要も、軽しか持てない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●家から徒歩2分のところでパート。生活の為に働いている。夫は病気療養中で介護2レベル(病気になって6年)。夫の年金とパートの収入で決して楽ではない。夫の医療費が負担になっている。リハビリが必要だが、経済的な理由でできない。月に1回通院するときには軽自動車を使う。買物も車椅子を車に乗せて日曜日に夫婦で行ってまとめ買い。義母も養護施設におり、月に1度の外泊時に送迎する。 ●夫の移動には軽自動車が不可欠。軽がなくなったらタクシーを使わざるを得ない。仕事以外の外出には車が絶対必要。税金、車検、燃料費なども安く、軽しか考えられない。軽自動車は小回りも効くし、狭い道で心配せずに離合できるし、運転しやすい。駐車もしやすい。

《ケース4》

プロフィール	石川県能美市 40歳 パートタイム勤務 末子/8歳(小学生)
ポイント	生活にゆとりが欲しいので働く。交通が不便なので通勤は車、帰りに買物。一人に1台は必要。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●経済的な理由で働いているのではないが、ゆとりがほしいので働いている。通勤に軽自動車を使用。バス停は近くにあるが1時間に1本。その後電車・バスと乗り継ぎ、時間がかかるので車は不可欠。途中近道で狭い道があるが、軽なら大丈夫。子供の習い事の送迎もしていた(今は習い事を辞めた)。 ●田舎なので車は一人に一台は必要。登録車があるので、もう一台は小回りが効いて燃費のよい軽自動車が必要。税金や燃料費はこれくらいなら仕方ない。軽自動車がなくなると、銀行や郵便局などに行くときには一日がかりになり、とても不便だ。

2. 高齢ユーザー

2-1. 都市部の高齢ユーザー

《ケース1》

プロフィール	北海道札幌市 男性 63歳 同居家族3人 保有車:軽乗用1台
ポイント	医療費、健康保険料と負担は増えていく。高齢の母の通院、食費節約のまとめ買いに車が必要。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●医療費が高くなっていて、健康保険料も上がって生活は満足していない。食費で生活費を調節するには、少し遠くても安売りしているスーパーで大量にまとめ買いをする。それには荷物が多くなるので車が必要。83歳の母の通院にも利用している。バスを利用することも可能だが、バス停から病院まで高齢者を連れて歩くのが大変で、またバスがいつ来るかわからないので、待っている間に風邪を引く不安もある。 ●軽でなければ、車検、税金、燃料費、保険料が高く全部負担に感じる。運転についての不安はいつもあるが、買い物や通院に必要なので運転している。80才位迄運転したい。

《ケース2》

プロフィール	北海道札幌市 女性 60代後半 単身世帯 保有車:軽自動車1台
ポイント	年金だけでは生活できずアルバイトをしているが、食べていけるので暮らしには満足。経済的に負担にならない軽自動車が日常の足。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●年金だけでは生活できないので、アルバイトで週に3日ゴルフ場のキャディーをしている。暮らし向きとしては、喘息で健康面に不安はあるが、食べていけるのでまあ満足。 ●バスと地下鉄が利用でき便利な環境ではあるが、公共交通機関は利用しない。買い物や近所に遊びに行くのに軽自動車は便利。軽自動車は、駐車場もどこでも止めやすく小回りも効くのでよい。税金が安く、保険料も車検も安いので負担にならない。燃費も良い。 ●旅行は年に1回位送迎バスで行くことが多い、運転しなくてもよいので楽。 ●80才位までは運転したいが、年なので安全性を考えると公共交通機関を利用する方がよいのかとも思う。今の車が故障したら次は購入しない。

《ケース3》

プロフィール	北海道札幌市 男性 単身世帯 保有車:軽乗用車1台
ポイント	暮らし向きは楽でない。仕事にも使うので、経済的で小回りの効く軽自動車が必要。燃料代の値上がりは負担。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●万屋（ペンキ塗り、草刈り、園芸、自動車整備、電化製品の修理）をしている。知人からの紹介で仕事を頼まれたら働くので、毎日ではなく週に3日～4日。仕事もあまりなく年金もほとんどなく暮らし向きは楽ではない。仕事に行くときは、小回りが効き、燃費の良い軽自動車を利用。4人乗りの車で、仕事用のペンキを積んだり庭仕事道具も積むこともある。自転車を持って行けないし遠い現場などになると軽自動車が必要。 ●軽自動車は税金が安く、車検、維持費も安い、燃料代が値上りしたのでとても負担に感じる。 ●自分は昔整備の仕事をしていたので、とにかく値段が安く、燃費が良く税金が安い車であること、また仕事でもどこにでも行くので小回りが効き、冬道はどんな坂でも登れるように4WDの軽自動車にした。85才位迄は運転したい。

《ケース4》

プロフィール	静岡県静岡市 男性 73歳 同居家族2人 保有車:軽乗用・普通乗用・小型トラック各1台
ポイント	昔はセダン、今は軽。車はずっと乗りつづけたい。小回りが利き運転の楽な軽、走りやすくとても楽しい。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●生活は大変ではないがまだまだ元気なので、遊んでいるのはもったいないと思って、週に2～3回近くのスーパーにアルバイトに行っている。趣味は、釣りや山菜採り、しいたけ作りに月に1～2回仲間と山へ行くこと。アルバイトの通勤や趣味で山へ行く際に軽ジープを使用している。アルバイト先では狭いスペースでも駐車しやすく助かっている。また趣味で山へ行く際は、四輪駆動で小回りが利き、どんな道でも走りやすくとても楽しい。 ●昔は軽に乗ることはなかった。セダンで遠出もしたが最近は小回りの利く軽が運転も楽でよい。運転が一番の楽しみなので、80才でも90才でもできるかぎり運転したい。

《ケース5》

プロフィール	愛知県名古屋市 女性 65歳 同居家族3人 保有車:軽乗用1台・普通乗用2台
ポイント	年金生活で、身の丈にあった暮らし。軽は、買い物での重い荷物を運ぶのに自分の手足の感覚で。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●経済的にも、時間的にも身の丈にあった生活をしていると思う。軽自動車は、買い物、通院に利用。買い物には週2、3回行っているが荷物が多くまた牛乳などを購入するので重くなる。自転車を利用してよいのだが、歩道が狭くこわい。軽自動車の方が安心。軽は車幅がとりやすく、前後左右もわかりやすい。狭い道も走りやすく、自分の手足の感覚で乗れる。普通車には乗りたくない。以前はスクーターに乗っていたが、それよりは屋根がある方がいいと思って軽を購入した。 ●ガソリン代は1ヶ月に1回入れるくらいで、3000円未満なので負担にはならない。税金はもう少し安い方がありがたい。軽以外だとガソリン代がもっとかかるし税金の負担も増え、年金生活にはこたえる。

2-2.地方の高齢ユーザー

《ケース1》

プロフィール	栃木県真岡市 女性 70歳 同居家族2人 保有車:軽乗用1台
ポイント	車以外の交通手段はなく、軽自動車は足代わり。買い物・通院に毎日利用。小回りと燃費で軽を選択。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●駅まで4～5km、電車やバスなどは全くない。車以外の交通手段はない。昔から車で全て移動している。現在は足が悪いのでお隣の家でも車で行く。(300m離れたら車で行く) ●ほとんど毎日、一人で車に乗っている。バスなどないし、同じ年代で免許を持っている人がいないから、時々近所の人に声をかけられて自分の車に乗せて買い物へ行くこともある。 ●軽自動車は2台目でそれ以前は普通車に乗っていたが、年をとって小回りが利く車が良いと思い、またガソリンも高くなってきたため燃費のことも考えて軽に替えた。軽自動車は足代わりで、通院のときにも使っている。年をとって車が運転できなくなったら、バスもないのでどうしようかと思っている。

《ケース2》

プロフィール	長野県下伊那高森町 女性 74歳 同居家族7人 保有車:軽乗用車1台・普通乗用車3台
ポイント	若い頃からずっと軽自動車は生活の足、1人で行動するのにちょうどよい。いつまでも運転したい。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●今年の春までフルタイムで働いていたが、現在はアルバイト(同じところ)で月に4回地元の信用金庫で経理をしている。娘が婿を連れてきてくれて孫も3人。大家族で、毎日楽しく暮らしている。年をとると日々の生活の中で、そんなにお金も使わない。月々食費を娘夫婦に渡している程度。他は趣味にお金を使っている。金銭的に苦しいこともなく、普通に暮らしている。 ●駅まで徒歩2～3分だが、電車やバスなど、公共交通機関を利用することは全くない。若いころから軽自動車ですべて移動しているので電車やバスの事を考えたことがない。狭い道などもあまり通らないが、狭い道になったとしても、軽自動車なら安心して入っていける。 ●軽自動車は生活の足代わりで、1人で行動するにはちょうど良い大きさ。 ●高齢になり運転に対する不安はあるが、いつまでも運転したい。運転できなくなったら人生終わり。

《ケース3》

プロフィール	熊本県阿蘇郡西原村 女性 60代後半 同居家族2人 保有車:軽乗用・普通乗用各1台
ポイント	どこへ行くにも車が必要。軽自動車なら狭い道での事故の危険も避けられる。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●バスが1日に2～3本しかない。郵便局は向かいにあるが、銀行、病院、ショッピングセンターは車がないと行けない。どこに行くにも車を利用しないと行けない。近くに店がなく、週に2～3回は10～20kmのところにある大型ショッピングセンターへ夫婦で買い物に行く。10km離れた病院へは、自分で運転して行く。 ●普通車も所有しているが、経済的には2台あっても1台が軽だと税金や車検などの経費が安いので助かる。 ●狭い道があり、交差点が危ない。年配の人の車と交差点で接触して事故に遭ったことがある。以前は普通車の利用も考えたが、2回事故に遭ってからは軽が良いと感じている。

《ケース4》

プロフィール	熊本県阿蘇郡西原村 女性 78歳 単身世帯 保有車:軽乗用1台
ポイント	退職後、実家へ戻る際に地域の交通が不便なため58才で免許を取得。軽自動車がないとどこへも行けず、友人との交流も困難。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●年金で生活している。福岡で看護師（公務員）として42年勤務し、58才で退職し実家がある西原村に戻り母と同居（母はその後他界して1人暮らしになった）。その際交通の便が悪いので58才で免許を取った。年金で十分に暮らせ、熊本市内の社会保険センターで月2回編み物を習っている。友人は編み物を通じての人と隣の人。 ●ほとんどどこに行くのも軽で行く。西原に住むには、軽が絶対必要。軽にかかる税金、ガソリン代は必要経費として考えている。軽があるので熊本市内まで行き友達が出来た。買い物で沢山の荷物を載せることが出来るし、狭い道で小回りが効き、駐車場に止めやすい。軽自動車がないと、行動範囲が狭くなりどこにも行けない。

2-3.商用系の乗用用途ユーザー

《ケース1》

プロフィール	愛知県西尾市 男性 72歳 同居家族5人 保有車:軽トラック1台・普通乗用2台
ポイント	長年仕事で乗り慣れた軽トラック。経済的な負担も小さく、趣味を楽しむのに好都合。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●以前は左官で、70歳くらいまで仕事をしていた。仕事でずっと軽トラックに乗っていた。今でもときどき頼まれて仕事に行くことがある。そのときは左官の道具を載せて軽トラックで仕事に行く。駅まで3Kmくらい。ふだんの生活で公共交通機関に乗ったことはない。車の方が都合がいい。趣味は、射撃、狩猟でシーズン中には週に2、3回近辺の山へ雉撃ちにでかける。その際は、軽トラックを利用。四輪駆動で小回りが利き、山道も走りやすい。また雨の時の孫の塾の送り迎え、買い物にも利用している。買い物など車がないとどうにもならない。 ●経済的に、軽自動車だと負担は気にならないが、普通車も持っているので、今の軽トラックを普通車に替えることは考えられない。負担が大きくなる。買い替えるならやはり軽トラック、それも価格が安い方がよいので、中古を買うことになると思う。運転をやめる気は今のところ無い。目が見えにくくなったら考える。

《ケース2》

プロフィール	埼玉県比企郡鳩山町 男性 60代後半 保有車:軽乗用・軽トラック・普通乗用各1台
ポイント	駅が遠く、バスもない。経済的かつ乗り慣れた軽がなければ生活できない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●電車は陸の孤島といわれる程、どの駅も同じくらい遠い。バスも昼間は少なく、ほとんど公共交通機関は利用しない。親戚の不幸など、遠いところに行く場合のみ利用。車より電車の方が速いという時のみ電車とバスを利用する。また普通車も持っているが、近くへ行くのには大体乗り慣れた軽を利用。軽でないと気軽に乗れなくなる。 ●経済的には年金生活。軽は2年に一度の車検だし、税金も年間4000円と安くて、負担ではない。燃料代は高くなってきているが、負担はやむをえないと考えている。車がないと生活できない。

3. 若年ユーザー

《ケース1》

プロフィール	佐賀県佐賀市 男性 19才 会社員 同居家族5人 保有車:軽乗用車1台・普通乗用車1台
ポイント	仕事をはじめて2年、気持ちの上でも経済的にも少しゆとりができ軽を購入。軽なら維持費も負担にならない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●仕事を始めて2年、去年は仕事を覚えるのに疲れ、生活にゆとりがなかった。2年目になり、少し気持ちにゆとりができ、好きなダンスを毎日のように練習している。金銭的にもゆとりができ、軽乗用をローンで購入。主にダンスサークルの練習に通うのに使用している。 ●税金が安く燃費がよいので、ローンと維持費を合わせても負担は苦にならない。仕事でも軽のミッションに乗っているが、狭い路地を行くときに便利に感じる。次購入するのも軽。収入が多くなっても、軽で内装、音響などにお金をかけて充実させたい。エコカーに興味があり、もっとエコに貢献できる車があればよいと考えている。

《ケース2》

プロフィール	静岡県磐田市 男性 25才 福祉施設勤務 同居家族4人 保有車:軽乗用車3台・普通乗用車1台
ポイント	交通不便地域へ引っ越し、通勤用に軽を購入。軽は維持費が安く、小回りが利き、駐車も楽。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●現在の住いは3年前に引越して来た。周辺は公共交通機関がなく、バス停は歩いて10分位かかり本数も1時間に1本弱と車なくては生活できない場所なので、通勤に必要で軽乗用車を購入。家族1人に1台ずつ車がある。 ●軽は税金が安いし、維持費も安く、燃費も良い。また小回りが利き、駐車するのもとても楽でいい。ただ、通勤が片道30分で軽だと疲れるので、2年後位にはコンパクトカーの購入を考えている。貯金もできてきたので、経済的には心配がない。

《ケース3》

プロフィール	北海道札幌市 女性 24歳 パチンコ店勤務 同居家族3人 保有車:軽乗用車1台・普通乗用車1台
ポイント	友人と遊ぶのが楽しみ。小回りが効き、身軽に動ける軽自動車があると、友人からの誘いがあればすぐに動いて便利。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●仕事もあるし給料も高くお金も不自由してなく、寝る所もあり、健康で暮らし向きには満足。友人と遊ぶのが楽しみでその時も電話が来るとすぐ出られる車があって移動に便利。 ●バス停迄8分～10分位かかるので不便。冬は早く家を出てもバスが来なく20、30分待つこともあり特に吹雪の時は大変。冬道は渋滞するが、自分の車だと音楽を聞いたり、ドリンクを飲んだりゆっくりした気分で運転することが出来てよい。よく函館に車で行く。JRで行くより安く時間の短縮になり函館に着いてもどこでも好きな所に行ける。 ●軽以外だと燃費が悪くなり、税金も高く車検も高くなるので困る。軽自動車は小回りがききどんな狭い駐車場でも入れやすい。

《ケース4》

プロフィール	広島県広島市 女性 20代前半 看護師(育児休暇中) 同居家族4人 保有車:軽乗用車2台
ポイント	現在の生活に軽自動車は必需品。またいずれ運転するようになる妹のためにも軽自動車を選択。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●シングルマザー。経済面は、子供に対しては父親からの養育費がある。また両親と妹の協力もあり、子供の笑顔が家庭のやすらぎになっている。女性ばかりの暮らし(自分の父親は単身赴任中)なのでなにかにつけてまとまりやすい。 ●妹はまだ運転はしないが、いずれ運転するようになったときに妹が初めての車として乗ることも考えて軽自動車を購入した。軽自動車なら初めてでも運転しやすいと思う。 ●軽自動車の購入の際、中古車も考えて見て廻ったが、自分がほしい車が無く、また型や内装のデザインも古く「きれいですよ」と言われたが、しみや汚れも目立っていた。中古だからと言って値段が安い気はしなかった。 ●軽だと買い物の際、店舗の駐車場などで、混雑していても軽専用の駐車場が空いている時は、優先的に入れることが多くてよい。 ●家の敷地内にて2台置くには、駐車場が狭いので軽の方が良い。大きい車になると、車庫を借りることも考えなければならない。8ヶ月の子供のことを考えると車は必需品だが、軽自動車以外は、燃料代なども考えると、経済的な負担がかかりすぎる。軽で充分である。 ●将来的には、経済面が楽になったとしたら、コンパクトな普通車に乗りたい。子供が成長したら、遠出のドライブもしたいのもう少しゆったりした広さ、運転のしやすさ、馬力もほしい。

3. 商用系ユーザー

3-1. 都市部の商用系ユーザー

《ケース1》

プロフィール	埼玉県さいたま市 男性 60代前半 青果店 同居家族3人 保有車:軽キャブバン1台
ポイント	個人商店は厳しい状況。以前は大きな車であったが載せる荷物も減り、経済的なことを考え軽自動車に。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●個人商店でお客様が減少。若い人がほとんど買いに来ず、経済的には厳しい状況。後継者もなく商売は自分の代までと考えている。 ●毎朝の仕入れと週5日閉店後に配達を行なう際に、軽キャブバンを利用。仕入れでは野菜など200～250kgを積むが、配達は1回に10kg程度。10年位前は、大きな車(1600cc)であったが、荷物が少なくなったため軽自動車に買い替えた。 ●荷物の積みおろしが楽で、経費面でも燃料代があまりかからず、税金も安いのでよい。大きい車だと無駄が出るし、維持費が増えると生活できない。また今は自宅前のスペースに駐車できるが、大きい車では別に駐車場を借りる必要も出てくる。 ●生活の中で楽しみな事は、夫婦2人で行くレジャー。その際もキャブバンを使っているが、仕事と遊びと両方使えるのでよい。

《ケース2》

プロフィール	兵庫県神戸市 男性 44歳 米穀店 同居家族4人 保有車:軽トラック1台・軽乗用車1台
ポイント	米穀店なので、配達中心。燃費が良くて荷物がたくさん積める車が必要。道路幅が狭く、坂道の多い地域で軽自動車でないとい配達できないところもある。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●一般的に米の消費が減っており、売れ行きは以前と比較し減少。また子供の養育費、教育費にお金がかかりすぎることもあり、ゆとりはあまりない。 ●米屋なので買いに来るより配達の方が多く、燃費が良くて、荷物がたくさん乗る車が必要となる。配達場所によっては、小まわりがきく、軽自動車でなければならない道路幅の所もある。(配達の地域は山側に近いので、道路幅が狭くて坂道が多い。) 荷物の多いときは、軽トラックを使用し、荷物の少ないときおよび雨の日は、背の高い軽乗用車を使用している。軽トラックは普段の買い物に利用することもある。普通車を利用するとなると経費が高くついて困る。バイク・自転車だと、配達に時間がかかったり、雨の日などは、配達に無理が生じてお客様に迷惑を掛ける場合があるかも知れない。

《ケース3》

プロフィール	兵庫県神戸市 男性 52才 アパートの経営とメンテナンス、パソコンの修理業 同居家族5人 保有車:軽キャブワゴン1台・普通乗用車1台
ポイント	アパート経営で、固定資産税など税金への負担感が大きい。アパートのメンテナンス道具を載せるのに車が必要なので、自動車税の安い車、また燃費が良く荷物を沢山積むことが出来る車として軽自動車を選んだ。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●アパートを経営しており、トイレ、台所、色々な場所の修理とかメンテナンスの仕事をしている。また、パソコンの修理の依頼があれば修理に行くが、現在はアパートのメンテナンスの方の仕事が主になっており、子供の養育費にお金がかかることもあり、経済的には苦しくなっている。 ●税金類が高すぎる、特に固定資産税が高すぎる様な気がする。その為に自動車税の安い車、また燃費が良く荷物を沢山積むことが出来る車として軽自動車を選んだ。 ●アパートのメンテナンス道具の倉庫兼荷物の運搬に使用している。車にかかる経費については、税金保険料ガソリン代すべてが高い気がするが、その中で軽が一番経費が少なくて良いと思っている。

3-2.地方の商用系ユーザー

《ケース1》

プロフィール	秋田県南秋田郡井川町 男性75歳 専業農家 同居家族2人 保有車:軽トラック1台
ポイント	軽トラックは燃料代、税金、保険料が安く、経費節約を迫られる小規模農家にとって、農業継続に必要不可欠。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●専業農家で自分1人で3丁ほどの田と食べていく位の畑を作っている。米の価格は下がるばかり。また地方の格差が大きく専業農家では生活が出来なくなってくる。ましてや自分は1人で農業をしているので身体的な限界が生じる。後継者がいないので農業を辞めなければならない時期が遠からず来る。 ●軽自動車は農業をして行く上で必要不可欠なもの。軽トラックの荷台に農機具や肥料等を積んで田に行く。これは絶対軽トラックを必要とする。軽トラック以外の移動は考えられない。農作業は田のあぜ道に止めておく事が多いが、乗用車とちがい多少の汚れも気にする事なく利用できるのが一番。 ●公共交通機関には恵まれているが、自分の車の方が自由なのでどうしても車を利用してしまふ。近くのスーパーへ妻と食料品を買いに行く際も軽トラックで移動。たまに軽トラックで病院にも行く。 ●軽トラックは燃料代、税金、保険料が普通車とくらべて安く、農業を継続して行くのが難しいと言われている昨今、少しでも経費を節約しなければいけないので維持費はあまりかけてはいられない。

《ケース2》

プロフィール	栃木県塩谷郡塩谷町 40代後半 自転車・オートバイの販売、修理業 同居家族5人 保有車:軽トラック1台・軽キャブワゴン1台・軽乗用車1台
ポイント	軽トラックは置き場にも困らず、店の前からも切り返さずに出られるのが良い。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●普通の生活をしていて、借金もない。経済的にはあまり余裕はないが、時間は余裕があり、好きなことをして、充実している。 ●唯一の交通手段はバス。宇都宮まで1時間に1本ある。バス停は家のななめ前。最寄の鉄道駅までのバスは本数がほとんどなく、日曜は休みで使えない。最寄の鉄道駅は一番近くて5kmの距離があり、バスがほとんどないので使えない。車がないと不自由。買い物も車のみでしか行けない。 ●自転車販売店を営んでおり、車は軽トラックと普通車の2台を店の前に停めているが、普通車だと2台は停められない。また、小回りが利かなくてお店の前から方向を変えて出る際に、一度では行けず、切り返さなくてはならない。軽以外だと置き場に困る。 ●今のところは車が必要だから、維持費は負担に思わない。ただし軽以外だと税金が増えてしまう。近隣の農家も軽がないと困ると思う。このあたりはどこの家にも軽トラがある。

《ケース3》

プロフィール	埼玉県比企郡鳩山町 男性 60代前半 農業 同居家族4人 保有車:軽トラック1台・普通乗用車1台
ポイント	近隣の用事は乗りなれた軽トラックを利用。畑への行き来はもちろん、大きなものも積めて買い物にも便利。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ●月半分朝6時半から12時まで(5.5時間)、近くの(車で5分)ゴルフ場にパートに出ている。また、1700㎡くらいの農地で主に家庭内で消費する野菜や果物、花を作っている。経済的にはそれなりに、時間的にはある程度自由。 ●軽トラはパートの往復、畑の往復(道具や肥料を積む。道具は5キロ~30キロ、肥料は1袋で20キロのものが多くても1袋半か2袋。)に使う。周辺でも農業用として使っている車はほとんどが軽である。農作物などを積む際も、サイズのにも足りるし、そんなに重いものを運ぶわけではないから、軽で十分。また、軽以外だと今の車庫にははいらない。 ●今の若い者は家を出て100%サラリーマンなので、われわれの代でこの辺りの農業は終わる。今、40代の人で農業をやっている人はほとんどいない。定年で辞めた人は、兼業農家として務めの傍ら農業をやっている人が多い。