２００７年度

二輪車市場動向調査

２００８年３月

社団
法人 日本自動車工業会

まえがき

この報告書は、(社) 日本自動車工業会・調査部会の二輪車分科会が行った「２００７年度二輪車市場動向調査」の結果をまとめたものです。

本報告書は、以下の2つの調査により構成されています。

1. 時系列調査（新車購入ユーザーを対象として、基本的な時系列データを収集・分析することにより多様化する二輪車市場の変化を捉えるための調査）
2. トピック調査（二輪車市場が直面している課題や需要拡大に向けた施策の方向性を探る調査）

国内需要台数は、1999年に100万台を割り込み、2003年以降は70万台規模で推移しています。その間、高速道路二人乗りの解禁、二輪車AT限定免許の施行など市場の活性化につながる動きがみられる一方、原付免許取得者の減少、二輪車ユーザーの高齢化、二輪車の駐車場不足など課題も山積しています。このため分科会としては二輪車の新規購入ユーザーだけでなく、二輪車非保有者（以下ノンユーザー）も対象に調査を行い、短期、中長期で需要の維持・拡大に必要なデータの収集を行いました。

特に今回のトピック調査では、三ない運動、二輪車駐車場不足、ノンユーザーの二輪車イメージ、二輪車ユーザーの今後の消費意向、５年後、10年後の二輪車の使用頻度、ニーズの変化など幅広い視点から二輪車市場の現状と将来を俯瞰し、二輪車の有益性・有用性（環境負荷の少ない乗り物、手軽な交通手段、趣味財・遊び道具）の検証に努めました。

主な時系列調査の結果としましては、

1. 二輪車ユーザーの特性では、男女とも「10代のユーザー」が減少、「50代以上のユーザー」が増加、全体として高齢化が依然進んでいます。カテゴリー別では、スクーター50cc以下、ビジネス50cc以下で「50代以上」の増加、オンロード軽二輪車で「20代」の減少がみられます。

2. 需要形態は「代替」が55％と半数以上を占め、「新規購入」は時系列では依然減少傾向にありますが、「再度購入」「増車」が前回調査から増加しました。

3. 高速道路のタンデム走行経験者は19％と前回調査時（12％）から増加しました。

4. 今後の継続乗車意向は89％と前回調査時（87％）からやや増加しました。上級免許取得意向では「普通二輪免許小型限定」（4％）のみが前回調査時（3％）から増加しました。

今回のトピック調査においては、

1. 二輪車の有益性・有用性では、「環境負荷の少ない乗り物」「手軽な交通手段」としての二輪車の価値は女性の二輪車ユーザーに、「趣味財・遊び道具」としての二輪車の価値は男性の二輪車ユーザーに比較的求められている傾向が確認されました。ノンユーザーでは、二輪車を「手軽な交通手段」としてとらえている傾向が高いことが確認されました。

2. 二輪車市場の現状では、首都圏の二輪車ユーザーが特に「駅前」「繁華街」での駐車で困っている実態が浮き彫りになりました。

3. 二輪車市場の将来では、40代、10代の二輪車ユーザーが今後「二輪車の購入費」を充実させたい意向がみられました。

最後に、本調査の企画・分析にあたられた二輪車分科会の諸氏、小型自動車輸入協会および輸入車インポーターの方々、調査の実施・集計にご協力いただきました㈱日本リサーチセンターの方々に厚く御礼申し上げます。

２００８年３月

社団法人日本自動車工業会
調査部会二輪車分科会
分科会長　　黒岩　修

目　　次

Ⅰ．調査概要
１．調査目的 …… 1
２．調査設計 …… 1
３．回収状況 …… 2
４．調査票発送にご協力いただいた小型自動車輸入協会会員社 …… 2
５．調査の企画・分析 …… 3
６．調査結果の概要 …… 4

Ⅱ．新車購入ユーザー調査結果
１．二輪車をめぐる諸環境
（１）二輪車の普及状況と人口の推移 …… 8
（２）免許取得者の推移 …… 9

２．二輪車ユーザーの特性
（１）運転者特性 ……10
（２）免許併有状況 ……11
（３）二輪車複数保有状況／他車両世帯保有・使用状況 ……12
（４）購入車種の排気量と車両本体平均価格 ……13

３．タンデム走行／高速道路走行について
（１）タンデム走行経験／高速道路走行経験・高速道路利用理由 ……14
（２）高速道路でのタンデム走行経験 ……15
（３）高速道路タンデム走行による生活の変化／改善要望 ……16
（４）高速道路タンデム走行未経験者の今後の意向 ……17
（５）高速道路タンデム走行経験者の今後の意向 ……18

４．需要構造の変化
（１）需要形態 ……19
（２）現使用車と直前使用車の関係について（流入） ……20
（３）直前使用車と現使用車の関係について（流出） ……21
（４）購入車以外の保有二輪車のタイプ・排気量 ……22

５．直前使用車の状況
（１）使用年数／処分方法 ……23

６．購入状況
（１）購入プロセス ……24
①二輪車以外の乗り物との比較検討の有無／比較検討内容 ……24
②購入車種の認知経路 ……25
③購入車決定重視点 ……26
（２）購入理由
①「新規」購入理由 ……27
②「代替」購入理由 ……28

③「増車」購入理由 ……29
④「再購入」購入理由 ……30

7．使用実態
（1）使用用途 ……31
（2）主な用途での他の乗り物との併用状況（併用の有無） ……32
主な用途での他の乗り物との併用状況（併用する理由） ……33
（3）使用頻度／月間走行距離 ……34
使用頻度／月間走行距離（タイプ・排気量別） ……35
（4）二輪車の使用に関して気になる点 ……36
（5）レクリエーション：今までに行った経験のあるもの
／今後したいもの（経験したことは除く） ……38
（6）購入前の期待度と使用後の満足度（「新規」ユーザー） ……39
（7）購入前の期待度と使用後の満足度（「再度購入」ユーザー） ……40
（8）新規ユーザー、再度購入ユーザーの総合満足 ……41

8．今後の意向
（1）二輪車の継続乗車意向／意向車 ……42
（2）環境変化別の二輪車保有／乗車意向 ……43
（3）今後の上級免許取得意向－上級免許－ ……44

Ⅲ．トピック調査
トピック調査概要 ……45
1）調査の目的 ……45
2）調査結果のまとめ方 ……45
二輪車の有益性・有用性 ……46

二輪車の有益性・有用性の参考グラフ（時系列結果より抜粋） ……47

1．二輪車市場の現状 ……48
1節　高校生がバイクを「乗らない、買わない、（免許を）取らない」『三ない運動』 ……49
1-1「三ない運動」＜校則で二輪車乗車を禁止＞の実態 ……49
1-2 校則で二輪車乗車禁止についての是非 ……50
1-3「三ない運動」のノンユーザー二輪車非保有への影響 ……51

2節　二輪車駐車場不足 ……52
2-1 二輪車駐車場不足の問題 ……52
2-2 駐車で困っている場所（地域別） ……53
2-3 駐車で困っている場所（タイプ・排気量別） ……54

3節　ノンユーザーの二輪車イメージと二輪車への関心と購入意向 ……55
3-1 ノンユーザーの二輪車イメージ ……55
3-2 二輪車で思い浮かべる意見・感想（純粋想起） ……56
3-3 二輪車情報との接触と二輪車イメージ ……57
3-4 性・年齢別の二輪車情報との接触状況と二輪車への関心 ……58

3-5 二輪車への関心と関心層の購入意向 ……59
3-6 二輪車の試乗会、展示会等への参加意向 ……60

４節　ノンユーザーの四輪車・自転車購入時の二輪車比較検討について ……61
4-1 ノンユーザーの「四輪車」「自転車」購入時の二輪車比較の状況 ……61
4-2 四輪車購入者の二輪車比較理由 ……62
4-3 自転車購入者の二輪車比較理由 ……63

５節　世代別の需要構造の変化 ……64
世代別の需要構造の変化（2001 年と 2007 年比較） ……64

２．二輪車市場の将来 ……65
６節　二輪車ユーザーの今後の消費意向 ……66
6-1 二輪車ユーザーの消費意向分野（全体、男性、女性） ……66
6-2 二輪車ユーザーの消費意向分野（10 代、20 代、20 代） ……67
6-3 二輪車ユーザーの消費意向分野（40 代、50 代、60 代以上） ……68
6-4 二輪車ユーザーの消費意向分野（50cc 以下、51cc 以上） ……69

７節　二輪車ユーザーの今後の二輪車使用頻度とニーズの変化 ……70
7-1 二輪車の５年後、10 年後の使用頻度 ……70
7-2 二輪車の５年後、10 年後の使用用途（全体、男性、女性） ……71
7-3 二輪車の５年後、10 年後の使用用途（10 代、20 代、30 代） ……72
7-4 二輪車の５年後、10 年後の使用用途（40 代、50 代、60 代以上） ……73
7-5 二輪車の５年後、10 年後の利用利点（全体、男性、女性） ……74
7-6 二輪車の５年後、10 年後の利用利点（10 代、20 代、30 代） ……75
7-7 二輪車の５年後、10 年後の利用利点（40 代、50 代、60 代以上） ……76

８節　二輪車ユーザーの二輪車に求める価値と今後の二輪車の選択ポイント ……77
8-1 二輪車に求める価値 ……77
8-2 二輪車の選択ポイント ……79

Ⅰ．調査概要

１．調査目的

①二輪車の新車を購入したユーザーの属性、需要構造、購入・使用の実態等を調査し、今後の市場動向を把握するための資料を得ること。なお、２００５年度二輪車市場動向調査で実施した、二輪車の市場環境変化に関する調査（高速道路でのタンデム走行に関する調査）は本年度より、時系列調査に組み込んだ。

②今後の二輪車需要の維持・拡大に向けた取り組みの方向性を検討するための調査・研究。

２．調査設計

＊調査は次の（１）（２）の調査を実施した。

（１）二輪車・新車購入ユーザー調査

（２）二輪車非保有者（以下ノンユーザー）調査

	（１）二輪車・新車購入ユーザー調査	（２）ノンユーザー調査
１．調査手法	郵送調査法	個別訪問留置き調査
２．調査地域	全国	全国（200 地点） ＊北海道から沖縄まで
３．調査対象者	06 年 6 月～07 年 5 月に新車を購入した二輪車ユーザー	15 才～79 才の男女個人
４．対象者の抽出方法	・調査応諾者より、タイプ別×排気量別に対象者を割当し抽出 ・但し、輸入車は小型自動車輸入協会を通じ、9 社のインポーターから調査票発送の協力を得た。（9 社名は別記）	住宅地図データベースから世帯を抽出し、個人を割当。（１地点 6 人）
５．調査実施時期	07 年 8 月～07 年 9 月	07 年 8 月

３．回収状況

（１）二輪車・新車購入ユーザー調査

		調査対象サンプル数	有効回収サンプル数	有効回収率（%）
スクータータイプ	原付第一種（～50cc）	1,871	832	44.5%
	原付第二種（51～125cc）	921	356	38.7%
	軽二輪（126～250cc）	937	451	48.1%
	小型二輪（251～400cc）	216	117	54.2%
	小型二輪（401cc～）	322	149	46.3%
ビジネスタイプ	原付第一種（～50cc）	931	402	43.2%
	原付第二種（51～125cc）	550	328	59.6%
オンロードタイプ	原付第一種（～50cc）	812	326	40.1%
	原付第二種（51～125cc）	416	216	51.9%
	軽二輪（126～250cc）	1,159	500	43.1%
	小型二輪（251～400cc）	922	397	43.1%
	小型二輪（401cc～）	1,236	639	51.7%
オフロードタイプ	原付第二種（51～125cc）	200	105	52.5%
	軽二輪（126～250cc）	464	206	44.4%
	小型二輪（251cc～）	54	33	51.1%
総　計		11,011	5,057	45.9%

（２）ノンユーザー（二輪車非保有者）調査／地域別回収数

地域	有効回収サンプル数	構成比
北海道	54	4.5%
東北（青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島）	90	7.5%
関東（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野）	426	35.5%
北陸（新潟、富山、石川、福井）	48	4.0%
東海（岐阜、静岡、愛知、三重）	138	11.5%
近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）	198	16.5%
中国（鳥取、島根、岡山、広島、山口）	72	6.0%
四国（徳島、香川、愛媛、高知）	36	3.0%
九州･沖縄（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄）	138	11.5%
計	1,200	100.0%

４．調査票発送にご協力いただいた小型自動車輸入協会会員社　（敬称略）

アプリリア ジャパン／株式会社エムズ商会／株式会社カジバ・ジャパン
ドゥカティ・ジャパン株式会社／トライアンフ・ジャパン株式会社／株式会社成川商会
ハーレーダビッドソンジャパン株式会社／ビー・エム・ダブリュー株式会社
株式会社福田モーター商会

５．調査の企画・分析

調査の企画分析は、（社）日本自動車工業会に設けられた調査部会・二輪車分科会があたり、調査の実施および報告書の作成は（株）日本リサーチセンターに委託した。

【用語の説明】：本レポートに使用されている「タイプ」の省略用語は次のとおりである。

●ＳＣ　　：スクータータイプ	ホンダ：ディオ、トゥデイ、フォルツァ ヤマハ：ビーノ、マジェスティ、TMAX スズキ：レッツ 4、スカイウェイブ　など
●ＵＢ・ＢＢ　：ビジネスタイプ	ホンダ：カブ、ベンリィ CD ヤマハ：メイト、ギア スズキ：バーディー、K シリーズ　　など
●ＴＵ　　：オンロード スポーツタイプ（ツーリング）	ホンダ：CB1300SF、FTR223 ヤマハ：ドラッグスター、XJR スズキ：GSX1400、グラストラッカー カワサキ：250TR、ZRX　　など
●ＴＲ・ＴＬ　：オフロード スポーツタイプ（トレール・トライアル）	ホンダ：XR50・100・250・400 ヤマハ：TW225、セロー、トリッカー スズキ：DR－Z、ジェベル カワサキ：KLX、D トラッカー　　など

【排気量×タイプ別構成比】：「新車」全国出荷台数ベース（06 年 6 月～07 年 5 月）

単位（%）

	ＳＣ	ＵＢ・ＢＢ	ＴＵ	ＴＲ・ＴＬ	計
原付第一種	56.3%	10.0%	2.5%	0.0%	68.8%
原付第二種	9.2%	2.7%	0.4%	0.1%	12.4%
軽二輪	7.5%	0.0%	3.3%	1.2%	12.1%
小型二輪	0.6%	0.0%	6.1%	0.0%	6.7%
計	73.6%	12.7%	12.4%	1.3%	100.0%

出所）社団法人日本自動車工業会

６．調査結果の概要

１．調査内容

今回の「新車購入ユーザー調査」においても「二輪車ユーザー特性」「需要構造」「購入状況」「使用実態」「今後の意向」と、新たに「高速道路タンデム走行経験」等について時系列的な変化を調査した。

また、「トピック調査」では、二輪車の置かれている現状を「三ない運動」「二輪車駐車場不足」やノンユーザーの二輪車イメージ、二輪車ユーザーの需要構造の変化などから、二輪車の将来を二輪車ユーザーの今後の消費意向や二輪車の使用頻度、ニーズの変化など幅広い視点から調べ、二輪車の有益性・有用性の検証を行った。

２．調査結果

＜新車購入ユーザー調査＞

（１）二輪車ユーザーの特性

・性年代別では、男性は「10 代」「20 代」の比率が時系列で減少している。女性は「10 代」は時系列で減少しているものの、「20 代」は前回調査より 1 ポイント増加した。タイプ・排気量別では、スクーター50cc 以下が「10 代」「20 代」合計で 19%と前回調査時（合計 23%）より更に減少している。

・免許保有パターンでは、「原付免許のみ」が 13%と前回調査時（16%）より減少、時系列でも減少傾向にある。

・二輪車の世帯保有台数は、「1 台」が 64%と前回調査時（68%）より減少し、複数保有が増えている。平均でも「1.4 台」と前回調査時（1.3 台）より増加している。

（２）タンデム走行、高速道路走行の経験

・タンデム走行は、51cc 以上保有ユーザーの 46%が経験し前回調査時（44%）より増加している。スクーターユーザーの経験率は 54%と、他タイプユーザーと比べて高い。

・高速道路走行は、126cc 以上保有ユーザーの 61%が経験し前回調査時（59%）より増加している。排気量別では 751cc 以上ユーザーの経験率が 84%と、他排気量ユーザーより高い。

（３）高速道路でのタンデム走行経験と高速道路タンデム走行による生活の変化など

・高速道路でのタンデム走行は、126cc 以上保有ユーザーの 19%が経験し前回調査時（12%）より増加している。タイプ別ではスクーターユーザーの経験率が 21%、排気量別では 401cc~750cc ユーザーが 30%と高い。

・高速道路タンデム走行による生活の変化では「遠出の手段が四輪から二輪になった」「二人乗りしやすいようカスタムした」「パニアケース等の用品を新たに買った」が前回調査時より増加した。

・高速道路での走行について改善してほしいことは、「高速道路料金を安くしてほしい」が 88%と前回調査同様最も高くなっている。

（４）需要構造の変化

・二輪車の需要形態は、「代替」が 55%と需要の中心になっている。「新規購入」は 18%と前回調査時(22%)から減少、「再度購入」「増車」は前回調査から増加している。タイプ別ではビジネスユーザーで「代替」が 66%と前回調査時（61%）との比較で最も増加している。

（5）直前使用車の状況

・ 買い替えユーザーの使用年数は「平均 5.9 年」と前回調査時（5.9 年）から変化はみられなかった。

・ 平均使用年数が最も長いのは、ビジネス 50cc 以下の「平均 7.0 年」、最も短いのがオンロード 251～400cc の「平均 2.9 年」となっている。

・ 直前使用車の処分方法は、「廃車」がビジネス 50cc 以下で 51%、スクーター50cc 以下で 55%と高く、「下取り」はオンロードの各排気量で高くなっている。

（6）購入状況

・ 二輪車を購入する際に、他の乗り物を比較検討した人は 8%で時系列では大きな変化はみられない。比較検討した乗り物は前回調査時と同様「軽四輪車」（32%）が最も高い。

・ 購入車種の決定ポイントは、「スタイル・デザイン」「燃費のよさ」「扱いやすさ」の順。

（7）使用実態

・使用用途は、「通勤・通学」（48%）、「買い物・用足し」（30%）の順で高いものの、時系列でみると「通勤・通学」が減少傾向にあるのに対し、「買い物・用足し」は増加傾向を示している。

・使用頻度は、「週 5 日以上」の多使用者が 56%を占めているが、1 週間の平均使用日数は「4.3 日」と前回調査時（4.6 日）から減少している。月間走行距離の平均は「254km」で、前回調査時（270km）に比べ短くなっている。

（8）今後の意向

・今後も二輪車に乗り続けたいという人は 89%で、多くの人が継続乗車意向を示している。前回調査時（87%）と比べやや増加している。

・環境変化時の継続乗車意向は、「駐車スペースがなくなった時」「経済的に余裕がなくなった時」には二輪車の保有を中止するという人が 4 割以上みられる。

＜トピック調査＞

注）前述の「新車購入ユーザー」をトピック調査では「二輪車ユーザー」と表現しています。

（1） 三ない運動（高校生がバイクを「乗らない、買わない、（免許を）取らない」）

・二輪車ユーザー、ノンユーザーの半数が「校則で二輪車は禁止されていた」と回答。地域では関西、東海・北陸、中国・四国の三地域で、二輪車ユーザー、ノンユーザーともに「禁止されていた」割合が過半数を超え高くなっている。

・校則で二輪車に乗ることを禁止することについては、二輪車ユーザーで「禁止はよくない」と考えている割合がノンユーザーより高く、「どちらかといえば禁止はよくない」も含めると二輪車ユーザーの半数が、三ない運動に否定的意見を持っている。

・ ノンユーザーが二輪車を保有していないことで「三ない運動」の影響をあげているのは、10 代の 20%が最も高く他の世代では低くなっている。

（2） 二輪車の駐車場不足

・二輪車ユーザーの 45%がこの 1 年以内で二輪車の駐車で困った経験をしている。特に東京 23 区、千葉市、さいたま市、川崎市、横浜市に居住している二輪車ユーザーでは 71%と最も高く、タイプ・排気量別では、原付第二種以上のスクーターユーザーで困った経験の割合が比較的高くなっている。

・駐車で困った場所は「駅前」「繁華街」が圧倒的に高くなっている。

（3） ノンユーザーの二輪車イメージ

・ノンユーザーでは二輪車に対し良いイメージも悪いイメージも持っていない人が 45%と最も高く、良いイメージを持っている人は 23%、悪いイメージを持っている人は 32%となっている。

・ノンユーザーで二輪車に良いイメージを持っている人は、男性 20～24 才が 62%と最も高く、次いで男性 35～39 才、男性 16～19 才の順で高い。

・ノンユーザーで二輪車に関する情報を見聞きした人は、二輪車に良いイメージを持っている人が 42%と見聞きしていない人の 18%と比較し高くなっている。見聞きした情報源では「テレビ番組」「新聞広告」「新聞記事」などのマス媒体が上位にあがっている。

・ノンユーザーが二輪車で想起するイメージで、ポジティブな意見では「便利・使い勝手がいい」「気楽に乗れる・手軽にどこにでもいける」などが多く、ネガティブな意見では「危険・こわい乗り物」「事故が多い、命に関わる」「騒音・うるさい」などが多くみられた。

・ノンユーザーで二輪車に関心のある人は 21%で、男女とも 10 代、20 代前半で「関心」の割合が高くなっている。二輪車に関心のある人たちの過半数で二輪車の購入意向もみられ、10 代の購入意向が最も高くなっている。

・ノンユーザーでは、メーカー主催の試乗会、二輪車の展示会等の参加意向は男性の 10 代、20 代前半、30 代後半、40 代前半で比較的高く、安全な走り方の学び意識は男女とも 10 代で高くなっている。

（4） 四輪車、自転車購入時の二輪車の比較検討状況

・ノンユーザーが四輪車、自転車などを購入する際、二輪車を比較検討した割合は 4%と低い。

（5） 二輪車ユーザーの需要構造の変化

・二輪車ユーザーの需要構造を 2001 年度と比較しその変化をみると、2001 年度から 5 ポイント以上増加した性・世代が、

「新規購入」は男性 20～24 才、35～39 才、60～64 才、女性 16～19 才、35～49 才。

「代替」は女性 30～34 才、65 才以上。

「増車」は男性 20～29 才、35～44 才、50～54 才。女性 25～29 才。

「再購入」は男性 50～64 才、女性 35～49 才。

・男性 60～64 才、女性 35～49 才で「新規購入」「再購入」の増加が目に付く。

（6） 二輪車ユーザーの消費意向

＜消費を充実させたい、消費を抑えたい意向を以下の分野で調べた＞

「二輪車の購入」「普通・小型自動車の購入」「軽自動車の購入」「電動アシスト自転車の購入」「自転車の購入」「家電製品の購入」「ＡＶ機器の購入」「子供の教育」「住宅関連」「趣味・教養関連」「旅行関連」「ＰＣ及び周辺機器」「携帯電話等の通信」「交際費」「技術知識の習得」「体

力の増進や健康維持」「資産運用等の財産づくり」「民間の個人年金」「生保・医療保険等」

・「二輪車の購入費」を充実させたい意向が最も高くみられたのが 40 代、次いで 10 代、60 代以上の順で高くなっている。
・10 代、20 代では「普通・小型自動車の購入費」を充実させたい意向もみられた。
・二輪車ユーザーの乗り物以外の消費では、男性は「趣味教養関連費」、女性は「旅行関連費」を充実させたい意向がみられた。30 代、40 代では「資産運用等の財産づくり」を充実させたい意向が高くみられた。

（7） 二輪車ユーザーの 5 年後、10 年後の二輪車使用頻度と使用用途・利用利点

・5 年後の二輪車使用頻度では、現在より増加するとみているのが、男性 40～44 才、女性 35～49 才、現在と変わらないとみているのが、男性 25～29 才、35～39 才、45～54 才。
・10 年後の二輪車使用頻度では、全ての性・世代が減少するとみているが、男性 35～44 才、女性 35～39 才では、他の性・世代と比較し減少の割合が小さい。
・二輪車の使用用途は 5 年後、10 年後と「通勤・通学」用途が減少し、「買い物・用足し」用途や「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などの用途が増加する。
・男性では「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などの増加が「買い物・用足し」の増加より大きく、女性では「買い物・用足し」用途が圧倒的に増加するとみている。
・10 代、20 代では「通勤・通学」用途が大きく減少。「買い物・用足し」用途は 50 代、60 代以上で増加の割合が比較的高い。「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などレクリエーション分野の用途は 10 代、40 代で増加の割合が比較的高い。

（8） 二輪車ユーザーの二輪車に対する考え方と今後の二輪車の選択ポイント

＜二輪車に対する考え方＞

・女性 10 代、20 代、30 代では、「乗り心地」「気軽」「省スペース」「ＡＴ車」「扱いやすさ」など。
・男性 10 代では、「多目的に使える」「価格が高くても欲しいものを選ぶ」「スピードが出る」など。
・男性 20 代､30 代､40 代では、「メーカーやブランド重視」「カスタマイズを楽しみたい」「趣味性」「タンデム走行」「運転操作を楽しむ」「二輪車はスポーツ」「大きな排気量」など。
・男性 50 代以上､女性 40 代以上では、「長く乗れる」「燃費がよい」「維持費が安い」「運転姿勢が楽」「静粛性」「走行安全機能」「車検のないもの」「シンプル」など。

＜二輪車の選択ポイント＞

・ビジネスタイプ、オフロードスポーツタイプ、51~125cc、126~250cc では、「軽量な車体」「足つき性のよさ」「安全性」「扱いやすさ」「維持費の安さ」「燃費のよさ」「積載量・収納性」など。
・逆輸入車、オンロードスポーツ、401~750cc では、「最高出力」「最高速」「出足・加速のよさ」「排気量」「走行安定性」「エンジンタイプ」「新機構」「マニュアル」など。
・外国メーカー車、751cc 以上では、「新製品」「ETC 車載器の取り付けのしやすさ」「カスタム素材」「高級感」「メーカーブランド」「アクセサリーが豊富」「スタイル･デザイン」など。
・国内メーカー車、スクータータイプ、50cc 以下では、「静粛性」「コンパクトさ」「価格の安さ」「オートマチック」「簡単な運転操作」「盗難抑止機能」など。

Ⅱ．新車購入ユーザー調査結果

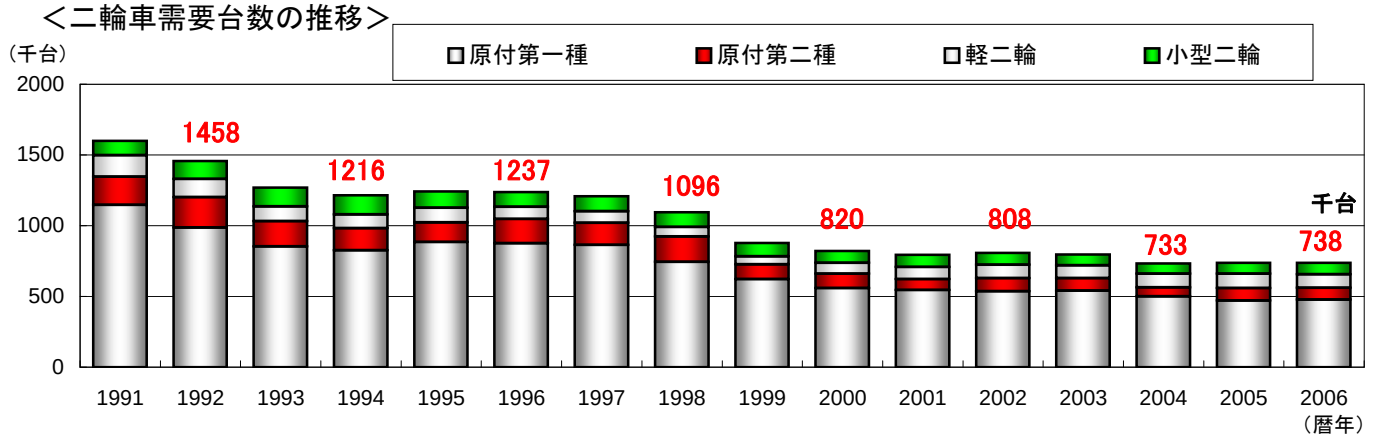
1. 二輪車をめぐる諸環境
(1) 二輪車の普及状況と人口の推移

○ ＜二輪車の需要台数＞は、1999年に877千台と百万台を割り、2003年までほぼ横ばいで推移した。その間、ストリートモデル、大型スクーター、廉価版モデルなどの投入、高速道路二人乗り解禁、二輪車AT限定免許の新設など、市場活性化の取り組みが行われたものの、需要の大幅な拡大にまではいたらず、2003年以降、二輪車の需要台数は700千台規模で推移している。 2006年の需要は738千台と2005年の738千台と横ばいとなっている。

○ ＜二輪車保有台数＞は、緩やかな減少傾向が続いている。ここ最近も2004年度13,262千台、2005年度13,175千台2006年度13,060千台と僅かずつだが減少が引き続いている。

○ ＜人口構成＞は、二輪車の需要を下支えする10代、20代の人口が将来に向かって減少しつつある。(2017年度は2007年度に比べ10代が8.3%、20代が15.8%減少する)

＜二輪車需要台数の推移＞

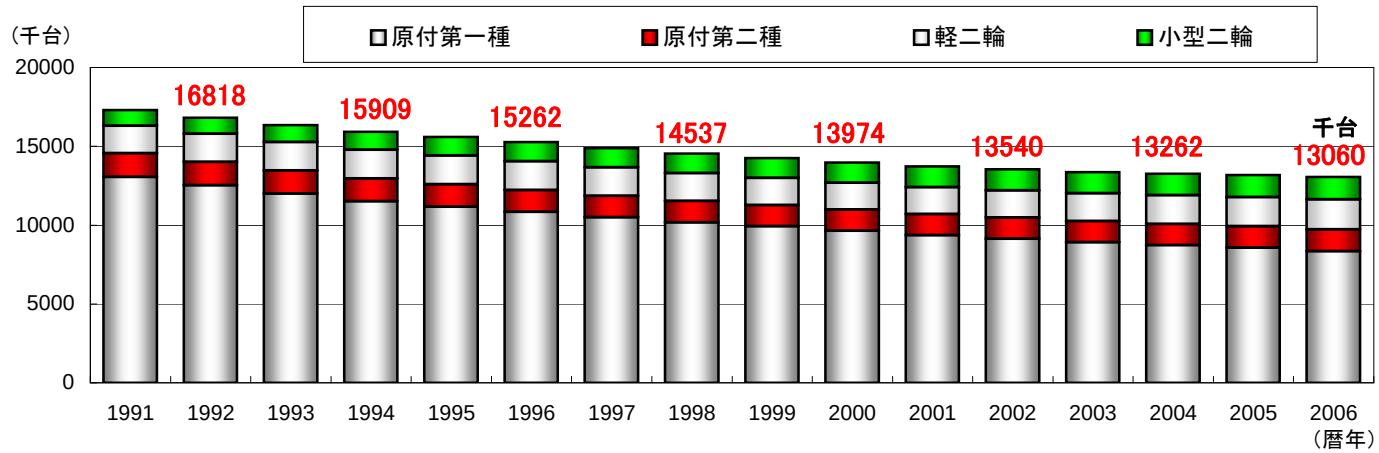


※原付第一種・原付第二種は出荷台数、軽二輪は届出台数、小型二輪は検査届出台数

各年3月末現在

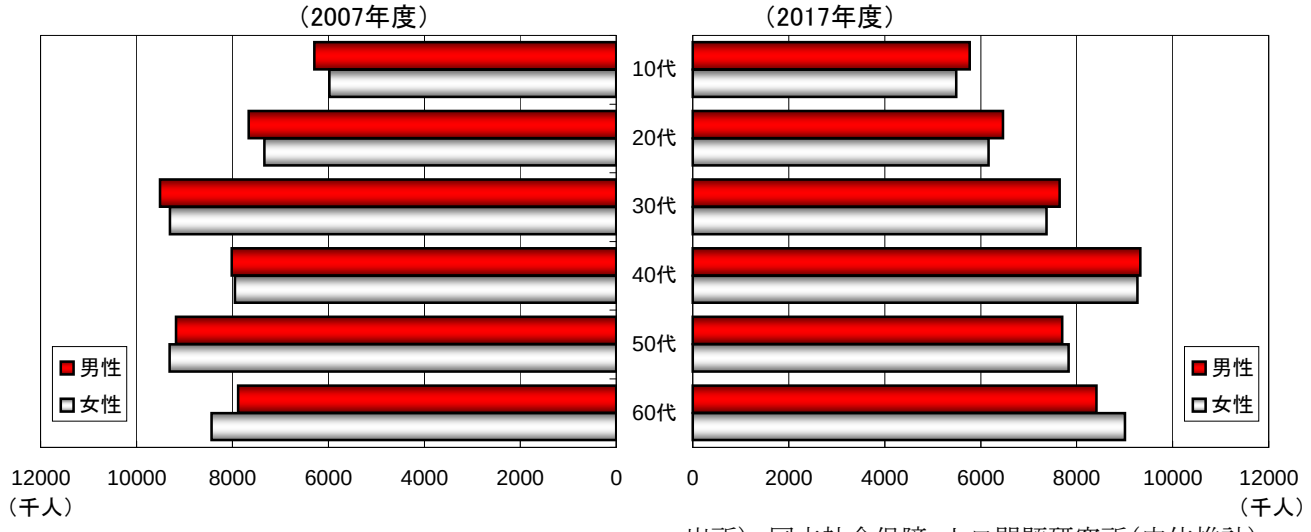
出所) 日本自動車工業会
全国軽自動車協会連合会

＜二輪車保有台数の推移＞



出所) 国土交通省

＜人口構成＞



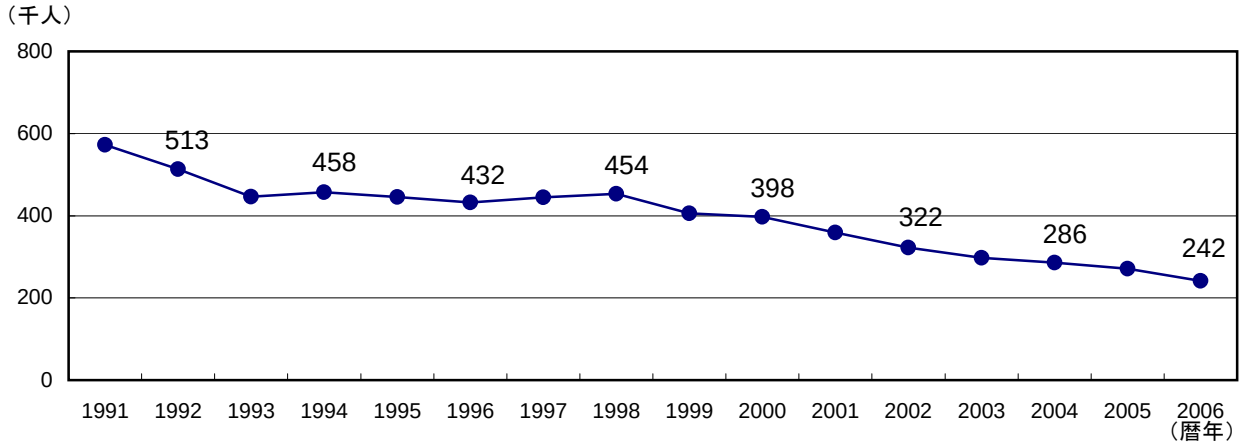
出所) 国立社会保障・人口問題研究所(中位推計)

(2)免許取得者の推移

○ ＜新規免許取得者＞は、「原付免許」は2000年以降減少傾向が続き、2003年300千人を割り込み、2004年286千人、2005年271千人、2006年242千人と減少し続けている。「普通・大型二輪免許」は2004年以降減少傾向にあるが、「大型二輪免許」は2004年84千人、2005年87千人、2006年88千人と増加している。

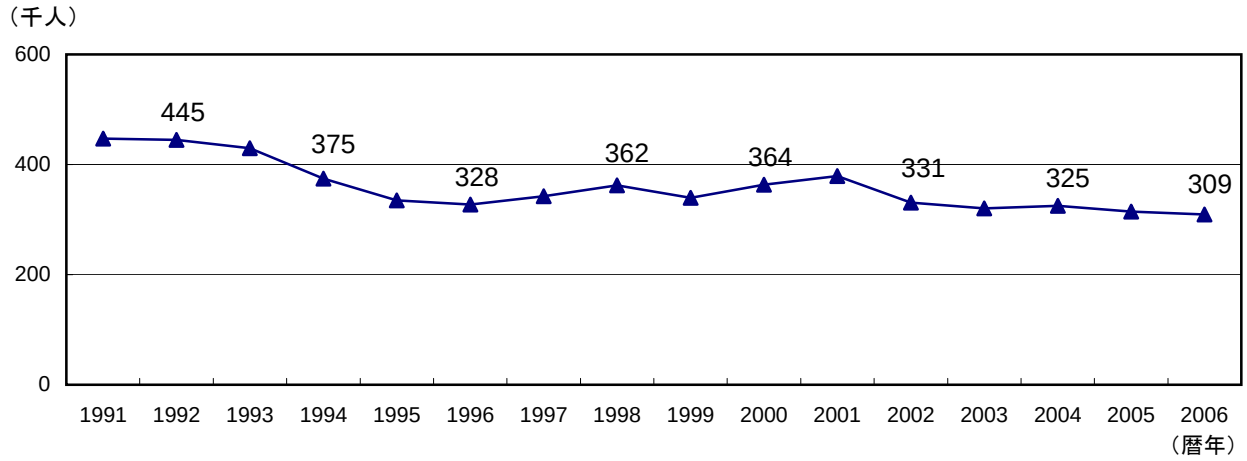
○ ＜二輪車AT限定免許の新規取得者＞は、2005年6月の実施から増加傾向にある。特に普通二輪AT限定免許の新規取得者は2005年には10千人、2006年には26千人と取得者数、増加率ともに高くなっている。

＜新規免許取得者数の推移＞（原付免許）

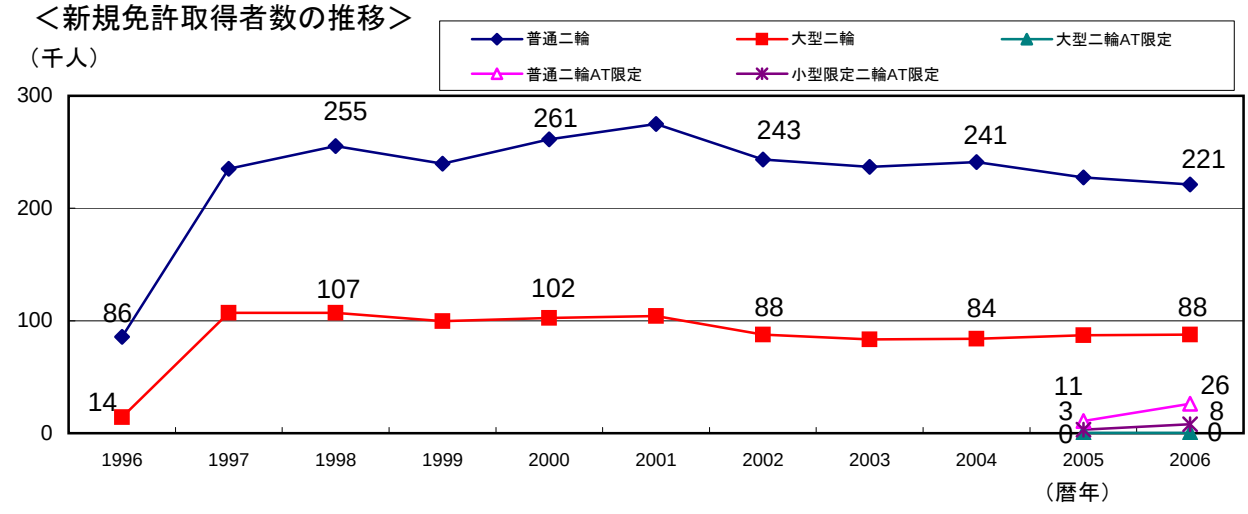


出所） 警察庁 「運転免許統計」

＜新規免許取得者数の推移＞（普通・大型二輪免許）



＜新規免許取得者数の推移＞



出所） 警察庁 「運転免許統計」
注） 失効新規を含む

2. 二輪車ユーザーの特性

(1)運転者特性

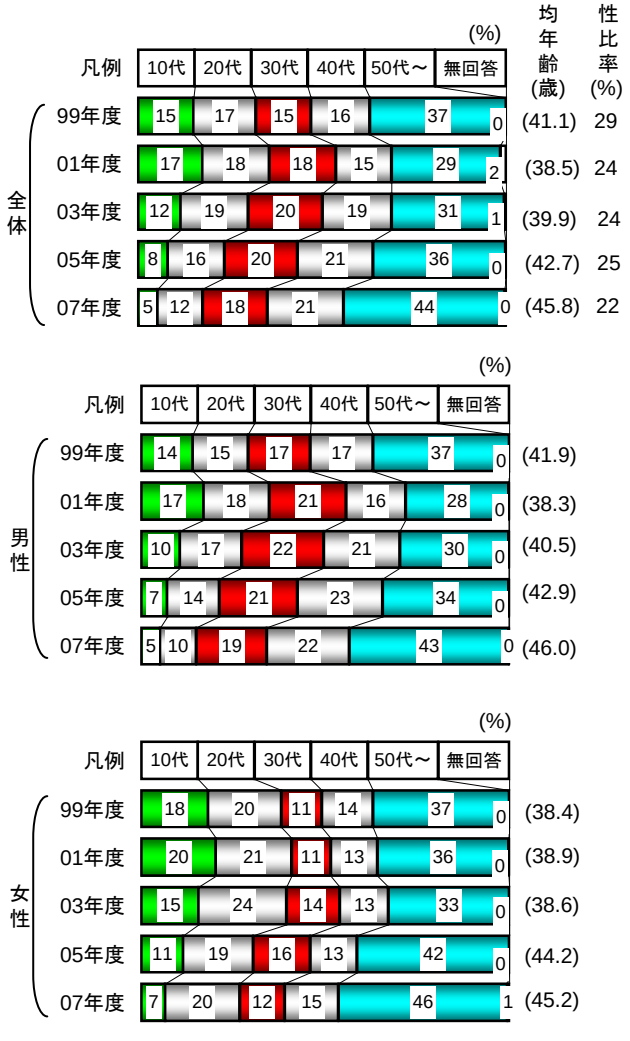
○ 2007年度の＜二輪車ユーザーの特性＞をみると、前回同様、男女ともに「50代以上」が最も多く、全体では44%を占めた。男女ともに「20代以下」の減少傾向が続いており、全体および男性では20%以下となった。

○ タイプ・排気量別では、ビジネスタイプ50cc以下、オンロード126cc～250cc、オンロード251～400ccは、前回に比べ「20代以下」がそれぞれ10ポイント以上減少、「50代以上」がそれぞれ10%前後増加している。

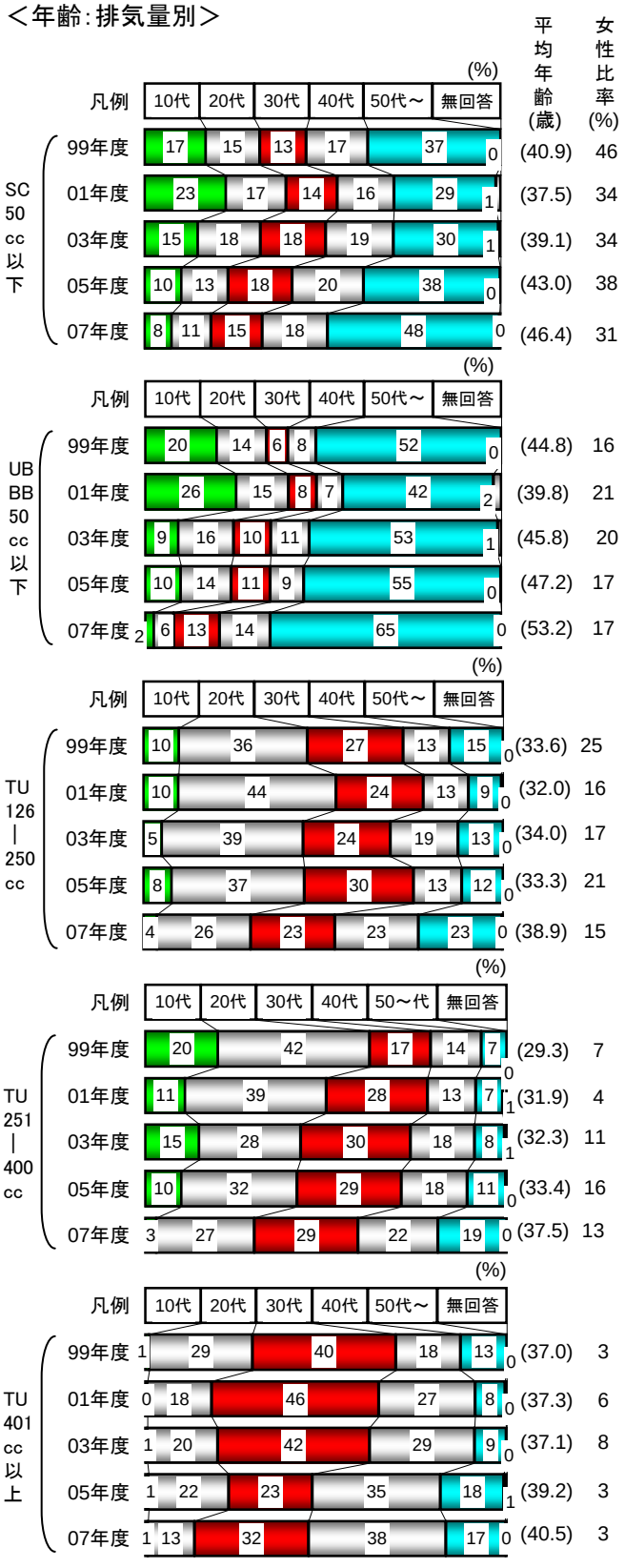
○ 平均年齢は、全体では45.8歳と前回より3.1歳上昇。タイプ・排気量別にみると、ビジネス50cc以下では前回に比べ6.0歳、オンロード126～250ccは5.6歳と上昇幅が大きい。

○ 女性比率(各グラフの右端参照)は、スクーター50cc以下で前回の38%から31%へ、オンロード126～250ccで21%から15%へ減少している。

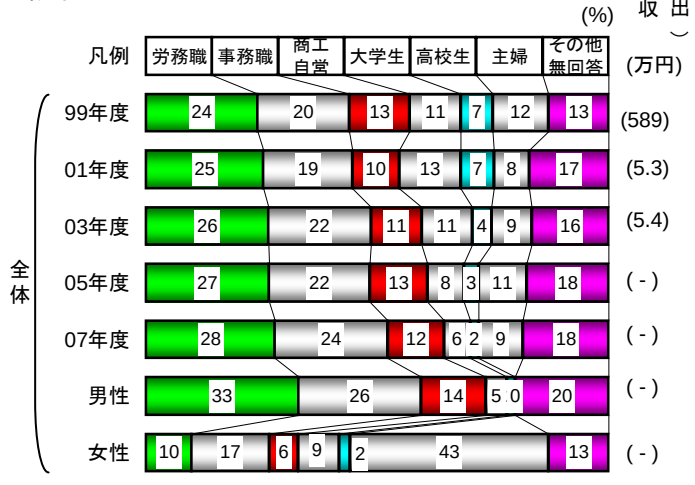
＜年齢＞



＜年齢:排気量別＞



＜職業＞



＊平均世帯年収(01、03年度、男性、女性は対象者個人の月間平均支出)

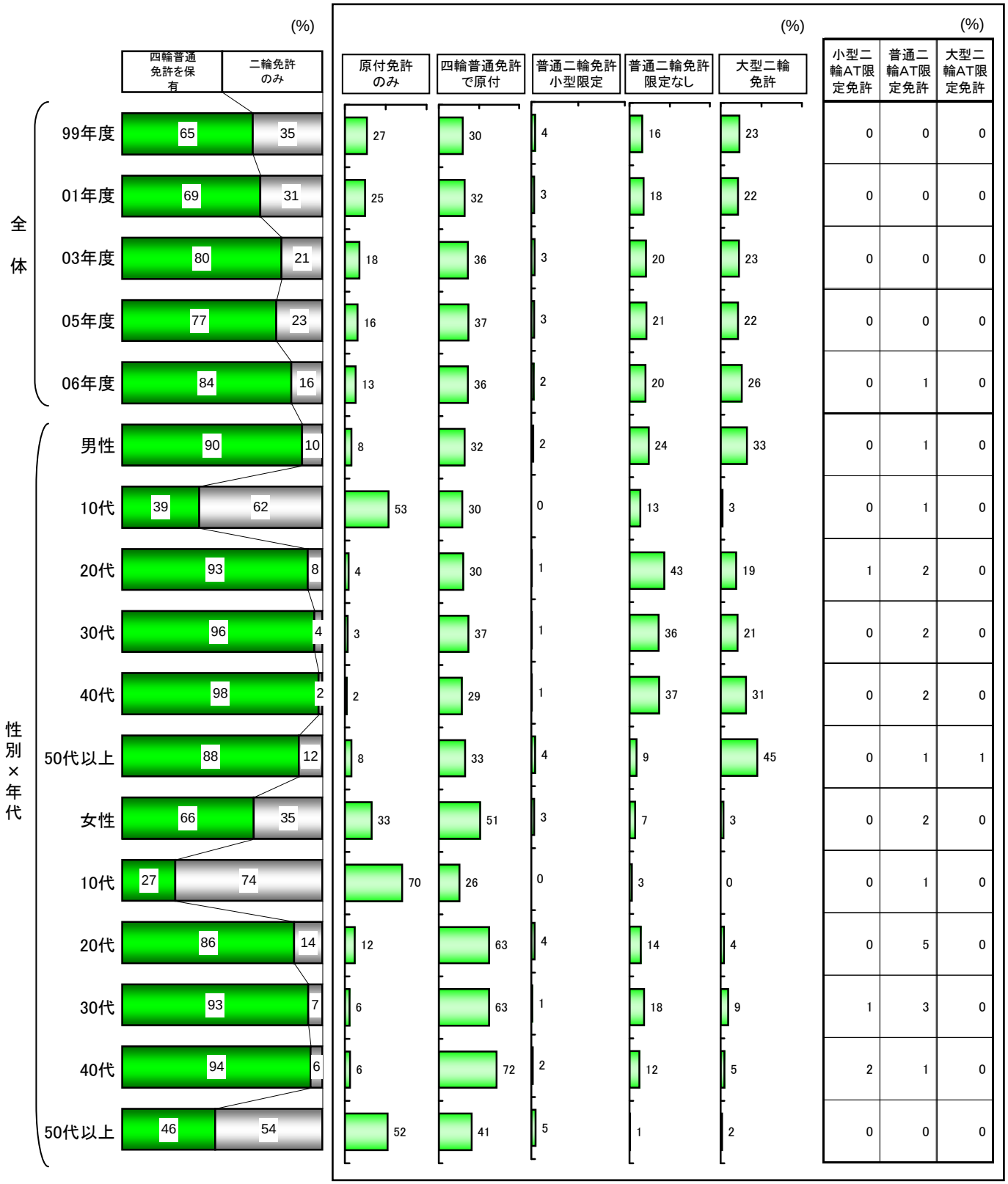
基数:対象者全員

(2)免許併有状況

○ ＜四輪普通免許の保有状況＞をみると、「四輪普通免許を保有」が84%であった。
性別では、男性で「四輪普通免許を保有」が90%と高い。性年代では男女10代および女性50代以上で「四輪普通免許を保有」が少ない。

○ ＜二輪免許の保有パターン＞では、「大型二輪免許」が前回に比べ4ポイント増加している。
性別では、男性で「二輪免許(普通二輪・大型二輪)」保有が過半数を占め、女性は「原付免許のみ」と「四輪普通免許で原付」で84%を占める。性年代では男女10代および女性50代以上で「原付免許のみ」が過半数を占める。

＜四輪普通免許の保有状況＞　＜二輪免許の保有パターン＞



基数:対象者全員　　基数:対象者全員

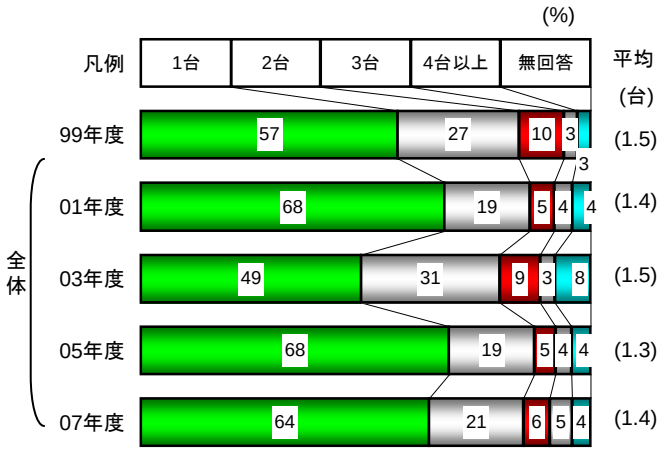
(3)二輪車複数保有状況/他車両世帯保有・使用状況

○ ＜二輪車の複数保有状況＞をみると、「単数保有(1台)」が64%と前回調査時(68%)より4ポイント減少し、複数保有が増加している。「1.4台」と前回調査時(1.3台)よりやや増加している。

○ ＜二輪車以外の車両世帯保有・使用状況＞は、「普通・小型四輪車」(81%)、「自転車」(79%)、「軽四輪車」(76%)の保有が多い。

○ ＜二輪車と他車の使用パターン＞は、前回に比べ「二輪車のみ」と「二輪と四輪」がやや増加し、「二輪・四輪・自転車」と「二輪と自転車」はほとんど変化はない。
性別でみると、男性は「二輪・四輪・自転車」の併用が42%、女性は「二輪と自転車」の併用が48%と多い。

＜二輪車の保有台数＞



基数:世帯の保有者のみ

注) 二輪車の保有台数の平均(台)は、4台以上は4台として算出した。

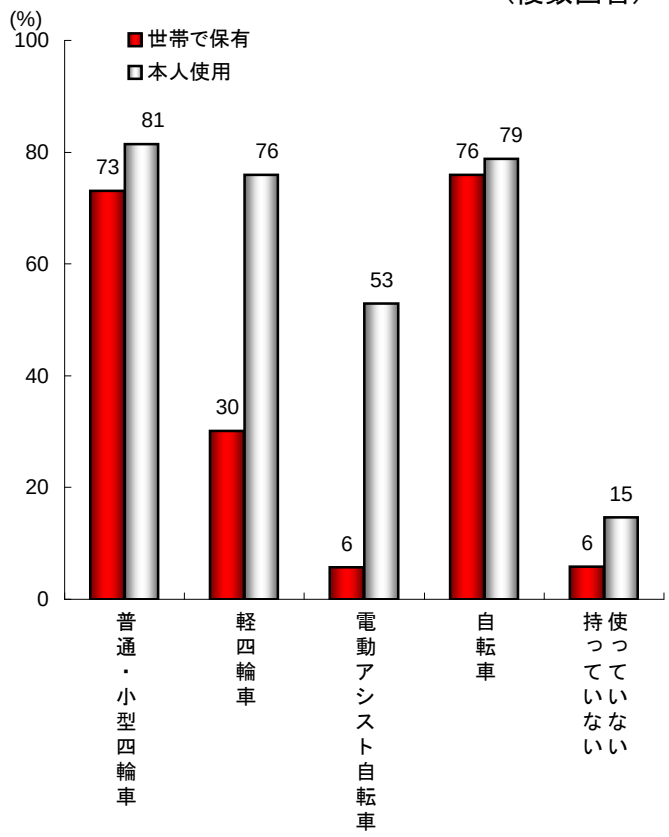
(%)

*参考	世帯保有率		平均
＜07年度＞	保有あり	保有なし	(保有ありベース)
普通・小型四輪車	73	27	1.3台
軽四輪車	35	66	1.4台
電動アシスト自転車	7	93	1.1台
自転車	77	23	2.2台

(%)

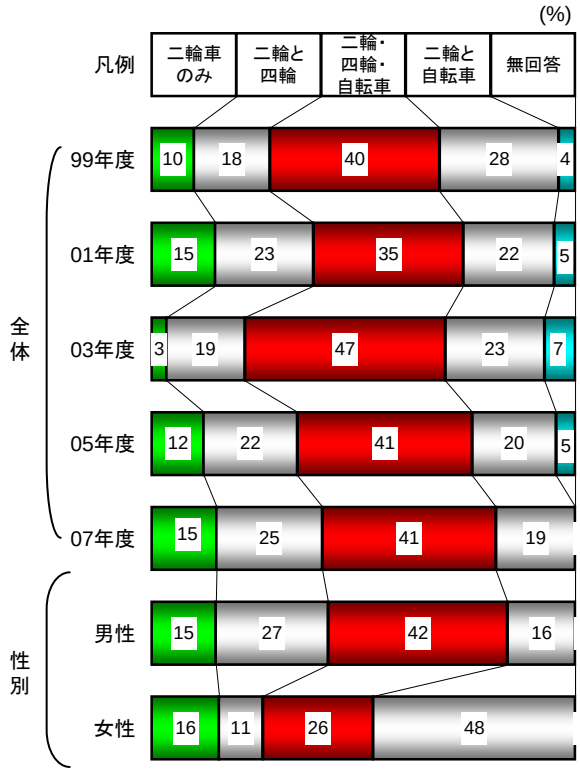
*参考	世帯保有率		平均
＜05年度＞	保有あり	保有なし	(保有ありベース)
普通・小型四輪車	73	27	1.4台
軽四輪車	30	70	1.3台
電動アシスト自転車	6	94	1.0台
自転車	76	24	2.2台

＜二輪車以外の車両世帯保有・使用状況＞ (複数回答)



基数:対象者全員

＜二輪車と他車の使用パターン＞ -本人-



基数:対象者全員

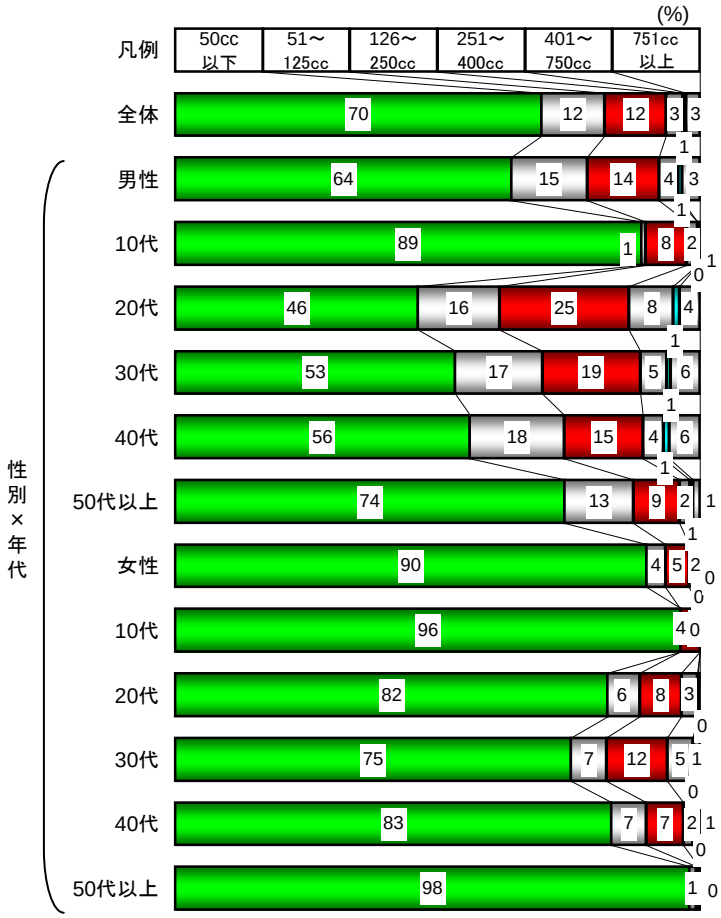
(4)購入車種の排気量と車両本体平均価格

○ ＜購入車種の排気量＞は、男性20代を除くすべての性・年代で「50cc以下」が過半数を占めるが、男性10代、女性10代および50代以上では圧倒的に多い。唯一男性20代は「51cc以上」のクラスが54%と過半数を占めている。

○ ＜支払方法＞は、「一括払い」が84%と圧倒的に多い。排気量別にみると、50cc以下と51～125ccで「一括払い」が90%近くを占め、751cc以上では「分割払い」が46%で半数近くを占める。

○ ＜購入車種の車両本体平均価格＞は、全体では25.3万円と前回調査時(24.5万円)より0.8万円高くなった。性年代別では女性30代が24.2万円と前回調査時(18.0万円)より6.2万円、排気量別では401～750ccが89.8万円と前回調査時(72.2万円)より17.6万円高くなった。

＜購入車種の排気量＞



基数:対象者全員

＜年度別購入車種排気量の推移＞(%)

	50cc以下	51～125cc	126～250cc	251～400cc	401～750cc	751cc以上
01年度	71	12	10	2	1	4
03年度	72	11	11	2	1	3
05年度	69	11	13	3	1	3
07年度	70	12	12	3	1	3

＜年度別支払い方法の推移＞(%)

	一括払い	分割払い	無回答
01年度	81	16	4
03年度	84	14	2
05年度	82	15	3
07年度	84	12	3

＜支払方法と車両本体平均価格＞

基数:対象者全員

	07年平均単価	05年平均単価	03年平均単価
	(万円)	(万円)	(万円)
全体	25.3	24.5	23.0
男性	27.4	27.4	25.1
10代	21.2	21.5	18.2
20代	34.6	32.5	27.3
30代	32.3	31.7	30.8
40代	30.8	29.1	27.4
50代以上	22.6	22.6	20.5
女性	17.8	15.8	16.4
10代	17.9	15.4	13.7
20代	21.2	18.8	18.3
30代	24.2	18.0	21.6
40代	18.1	14.2	16.8
50代以上	14.6	14.2	13.9
50cc以下	15.3	13.8	13.9
51～125cc	24.7	22.9	22.2
126～250cc	52.5	52.1	46.3
251～400cc	67.7	62.9	60.3
401～750cc	89.8	72.2	76.3
751cc以上	106.3	103.0	114.8

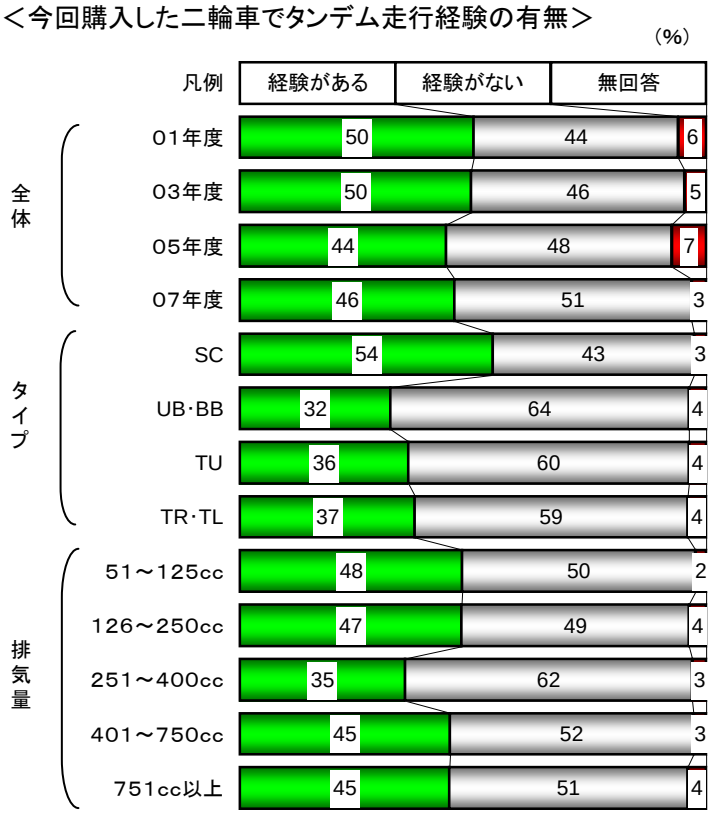
3. タンデム走行／高速道路走行について
(1)タンデム走行経験／高速道路走行経験・高速道路利用理由

○＜今回購入した二輪車でタンデム走行した経験＞をみると、「経験がある」は46％で前回調査時（44％）に比べやや増加した。タイプ別ではスクーター、排気量別では51～125ccおよび126～250ccで「経験がある」が多かった。

○＜今回購入した二輪車で高速道路走行した経験＞をみると、「経験がある」は61％で前回調査時（59％）に比べやや増加した。タイプ別ではオンロード、排気量別では401～750ccおよび751cc以上で「経験がある」が多かった。

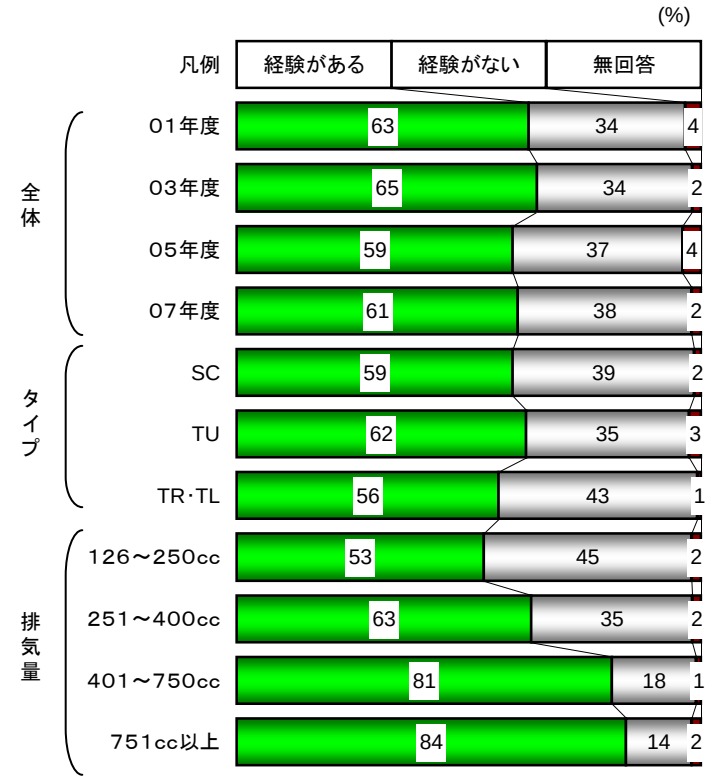
○＜今回購入した二輪車で高速道路を利用する理由＞は、前回同様、「目的地に早く着ける」が87％と圧倒的に多かった。排気量別では751cc以上で「高速走行が楽しめる」が44％と、他の排気量と比べて高くなっている。

＜今回購入した二輪車でタンデム走行経験の有無＞



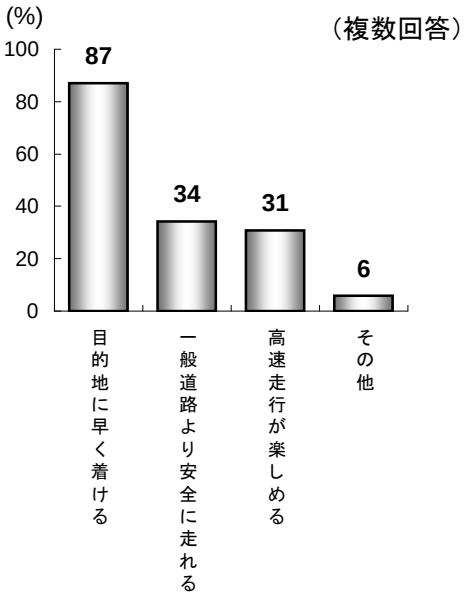
基数：51cc以上の保有者

＜今回購入した二輪車で高速道路走行した経験の有無＞



基数：126cc以上の保有者

＜今回購入した二輪車で高速道路を利用する理由＞



全体	01年度	85	28	28	6
	03年度	88	30	29	4
	05年度	88	30	32	4
	07年度	87	34	31	6
タイプ	SC	88	32	27	6
	TU	86	36	37	6
	TR/TL	89	30	10	7
排気量	126～250cc	88	31	24	7
	251～400cc	88	34	35	5
	401～750cc	86	42	39	6
	751cc以上	85	41	44	5

基数：126cc以上の保有者

(2)高速道路でのタンデム走行経験

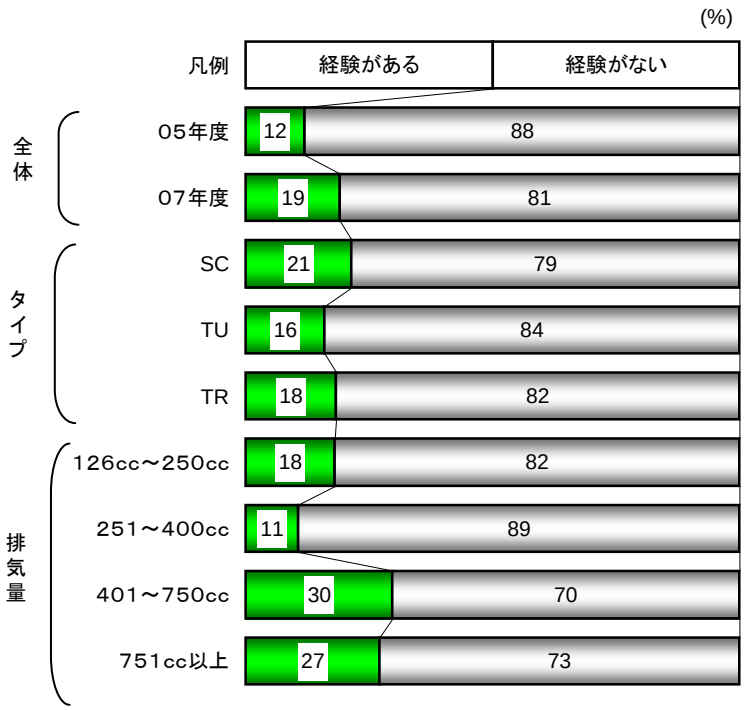
○＜今回購入した二輪車で高速道路タンデム走行した経験＞をみると、「経験がある」は19%で前回調査時(12%)に比べ増加した。タイプ別ではスクーター、排気量別では401cc以上で「経験がある」が20%以上を占めた。

○＜タンデム走行時の主な同乗者＞をみると、前回同様に「配偶者」(39%)が最も多い。

○＜高速道路タンデム走行の感想＞は「楽しかった」が60%で過半数を占めるが、前回(75%)に比べ減少し、「どちらともいえない」が前回の22%から36%に増加。
タイプ別ではオフロード、排気量別では751cc以上で「楽しかった」が多かった。

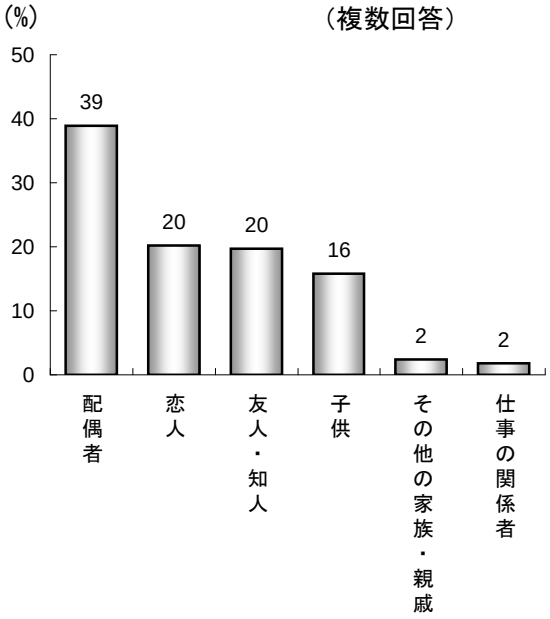
○＜主な同乗者のタンデム走行についての感想＞でも、「また乗りたいと言っていた」が65%で過半数を占めるが、前回(73%)に比べ減少し、「わからない」が前回の19%から26%に増加した。
排気量別では751cc以上で「また乗りたいと言っていた」が78%と、他の排気量と比べて高くなっている。

＜今回購入した二輪車で高速道路タンデム走行経験の有無＞



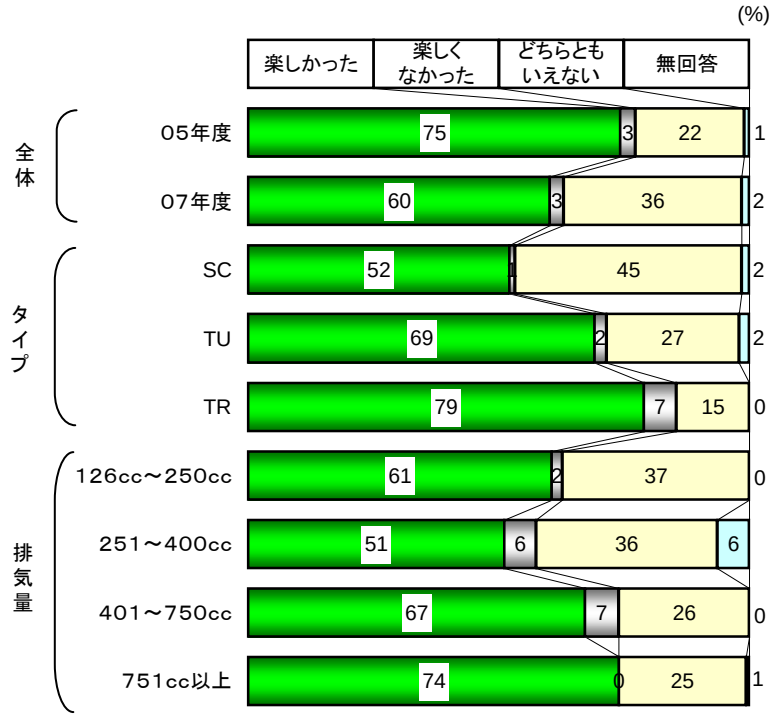
基数:126cc以上の保有者

＜タンデム走行時の主な同乗者＞

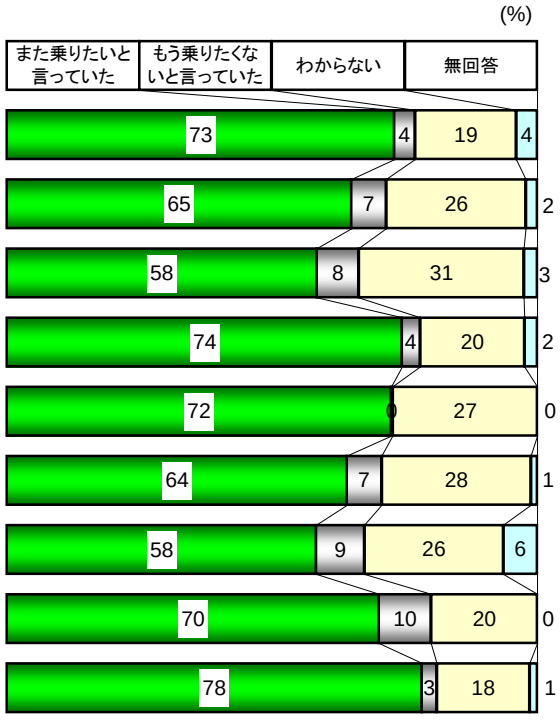


05年度	41	17	17	18	2	1
07年度	39	20	20	16	2	2

＜高速道路タンデム走行の感想＞



＜主な同乗者のタンデム走行についての感想＞



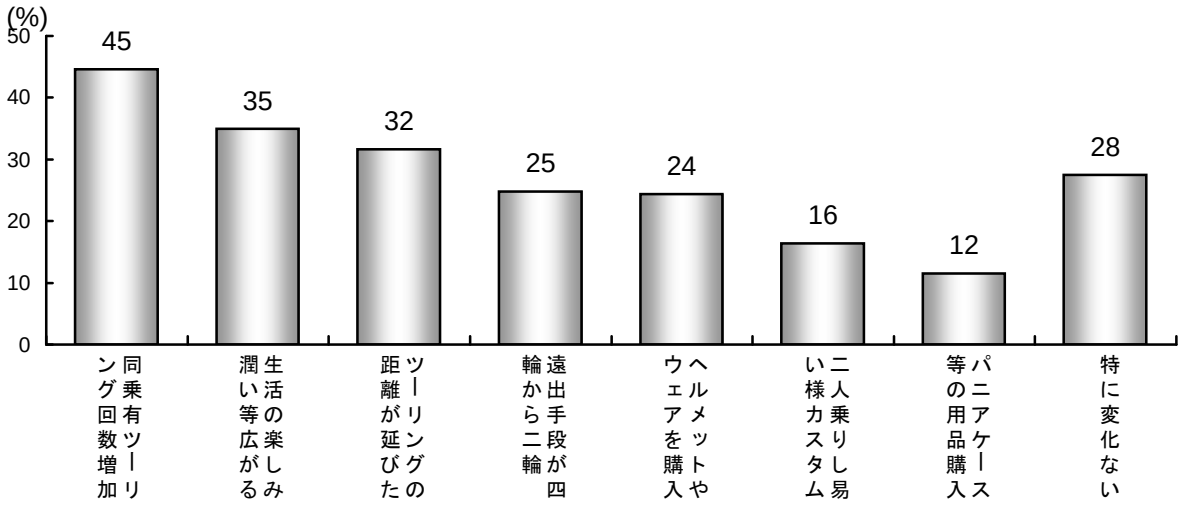
基数:126cc以上の保有者

(3)高速道路タンデム走行による生活の変化／改善要望

○＜高速道路タンデム走行解禁による生活の変化＞をみると、前回同様「同乗有ツーリング回数増加」、「生活の楽しみ潤い等広がる」、「ツーリングの距離が延びた」が主な変化となっている。
生活の変化としては、どのタイプ、どの排気量でも「同乗有ツーリング回数増加」が最も多かった。

○＜高速道路での走行について改善してほしいこと＞をみると、前回同様に「高速料金を安く」、「料金の支払いをしやすく」、「SAでの停車場所の増加」が主な要望点となっている。
改善要望点としては、どのタイプ、どの排気量でも「高速料金を安く」が最も多かった。。

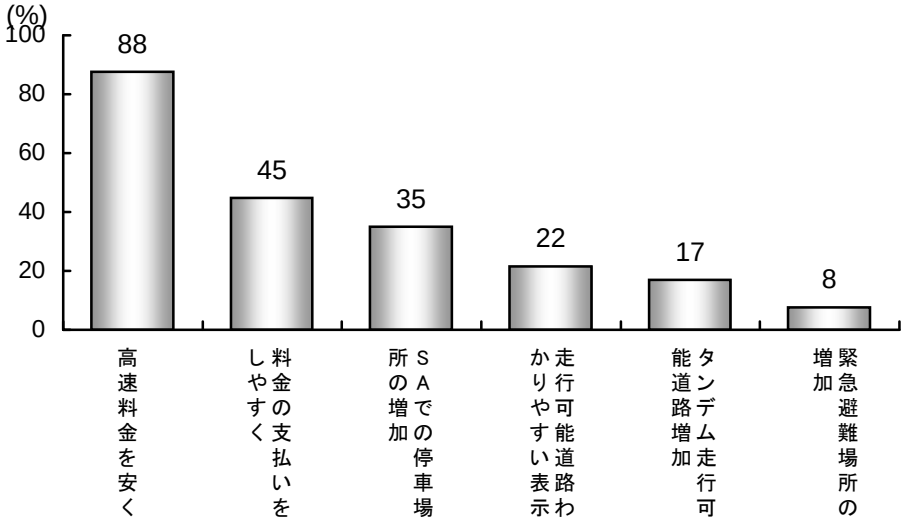
＜高速道路タンデム走行解禁による生活の変化＞　（複数回答）



全体	05年度	48	35	35	19	30	11	7	26
	07年度	45	35	32	25	24	16	12	28
タイプ	SC	39	34	32	29	22	18	10	31
	TU	55	39	33	22	31	18	14	21
	TR	53	33	33	11	20	4	14	21
排気量	126cc～250cc	47	39	39	26	22	19	10	23
	251～400cc	48	28	40	25	23	21	12	20
	401～750cc	51	44	25	23	31	13	26	19
	751cc以上	59	38	30	23	34	21	16	20

基数:126cc以上の保有者

＜高速道路での走行について改善してほしいこと＞　（複数回答）



全体	05年度	88	76	44	29	33	7
	07年度	88	45	35	22	17	8
タイプ	SC	88	44	29	25	19	7
	TU	87	44	42	19	16	8
	TR	91	50	27	19	13	9
排気量	126cc～250cc	87	47	28	23	18	8
	251～400cc	84	46	42	20	13	7
	401～750cc	94	41	34	16	17	7
	751cc以上	91	39	49	19	18	7

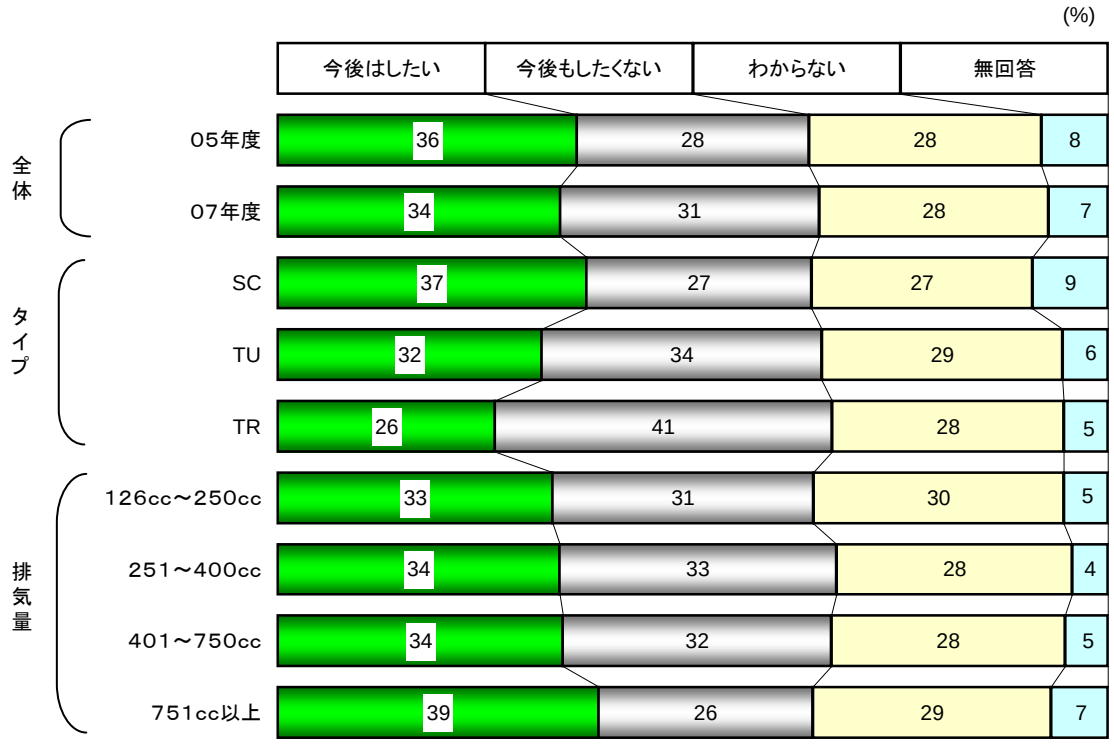
基数:126cc以上の保有者

(4)高速道路タンデム走行未経験者の今後の意向

○走行未経験者の＜今後の高速道路タンデム走行意向＞をみると、前回に比べ「今後はしたい」が36%から34%に減少、「今後もしたくない」は28%から31%に増加している。
タイプ別ではオフロードで「今後もしたくない」が41%で、他タイプに比べ多かった。

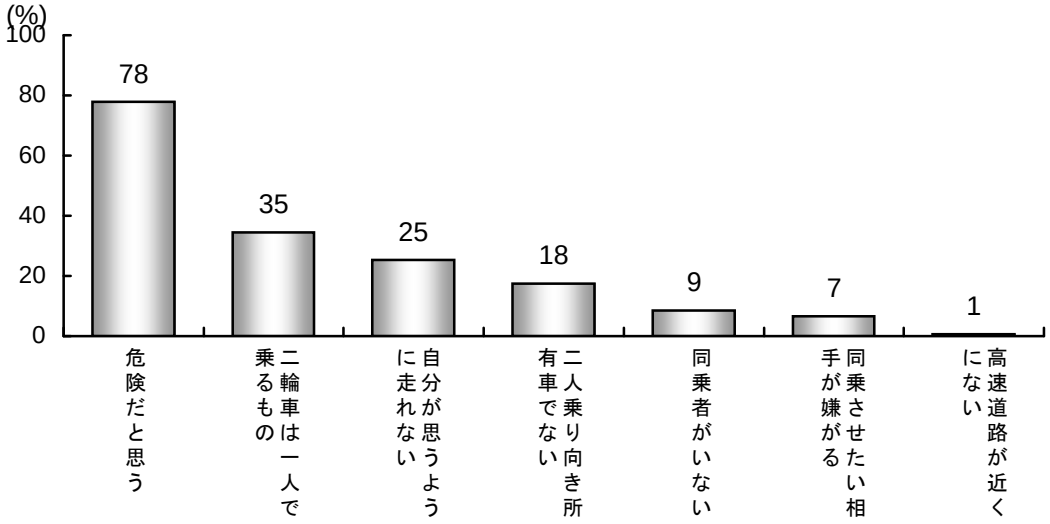
○＜今後も高速道路タンデム走行をしたくない理由＞は「危険だと思う」が78%で圧倒的に多く、次いで「二輪車は一人で乗るもの」「自分が思うように走れない」が主な理由となっている。
タイプ別、排気量別にみると、どのタイプ、どの排気量でも「危険だと思う」が最も多かった。

＜今後の高速道路タンデム走行意向＞



基数:126cc以上の保有者

＜今後も高速道路タンデム走行をしたくない理由＞　（複数回答）



全体	05年度	73	38	24	18	6	5	2
	07年度	78	35	25	18	9	7	1
タイプ	SC	78	29	20	7	9	10	-
	TU	80	37	30	20	8	4	1
	TR	70	39	29	49	9	6	-
排気量	126cc～250cc	79	32	24	18	8	7	0
	251～400cc	84	33	35	8	8	4	1
	401～750cc	79	49	23	24	15	8	-
	751cc以上	73	49	33	31	8	3	1

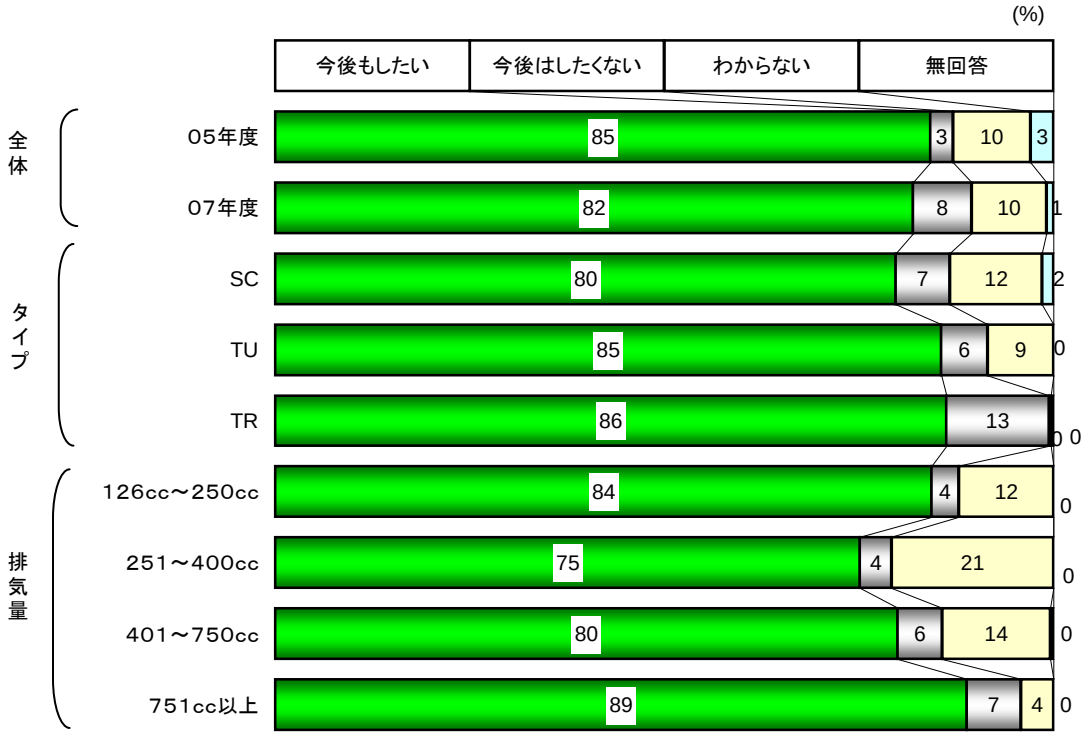
基数:126cc以上の保有者

(5)高速道路タンデム走行経験者の今後の意向

○走行経験者の＜今後の高速道路タンデム走行意向＞をみると、前回に比べ「今後もしたい」が85%から82%に減少、「今後はしたくない」は3%から8%に増加している。
タイプ別ではオフロードで「今後はしたくない」が13%で、他タイプに比べ多かった。

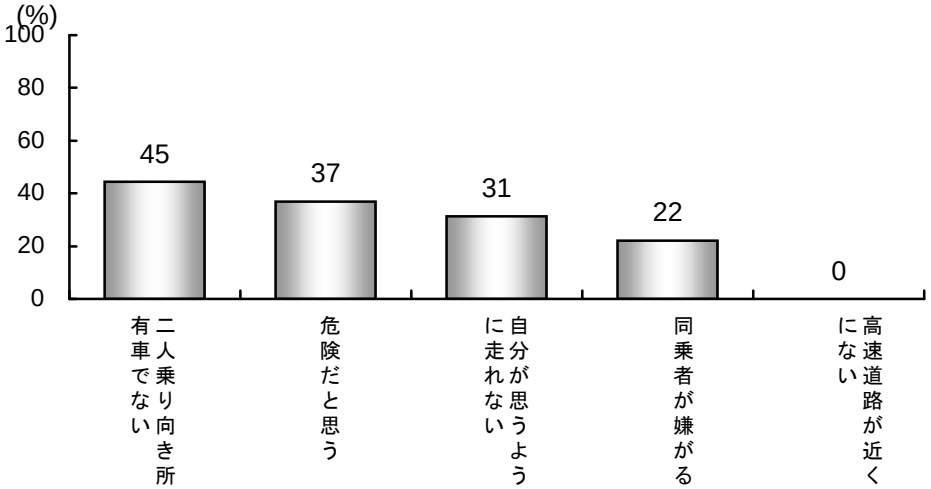
○＜今後は高速道路タンデム走行をしたくない理由＞は「二人乗り向き所有車でない」が45%で最も多く、次いで「危険だと思う」(37%)、「自分が思うように走れない」(31%)が主な理由となっている。
タイプ別にみると、「今後はしたくない」が比較的多かったオフロードでは、「二人乗り向き所有車ではない」が97%で圧倒的に多かった。

＜今後の高速道路タンデム走行意向＞



基数:126cc以上の保有者

＜今後は高速道路タンデム走行をしたくない理由＞　（複数回答）



全体	05年度	25	63	38	30	*
	07年度	45	37	31	22	*
タイプ	SC	22	17	24	17	*
	TU	45	55	60	11	*
	TR	97	27	27	*	*
排気量	126cc～250cc	51	62	13	49	*
	251～400cc	6	31	37	31	*
	401～750cc	100	100	50	*	*
	751cc以上	39	41	69	*	*

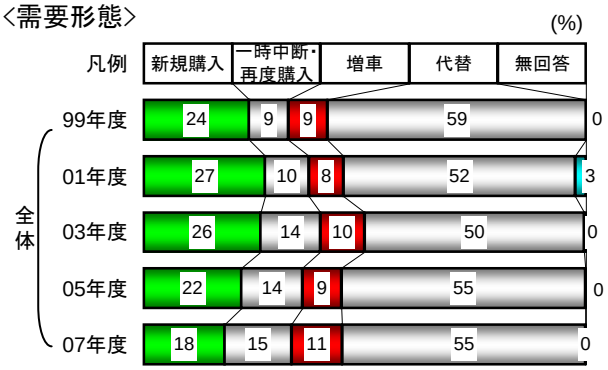
基数:126cc以上の保有者

4. 需要構造の変化
(1)需要形態

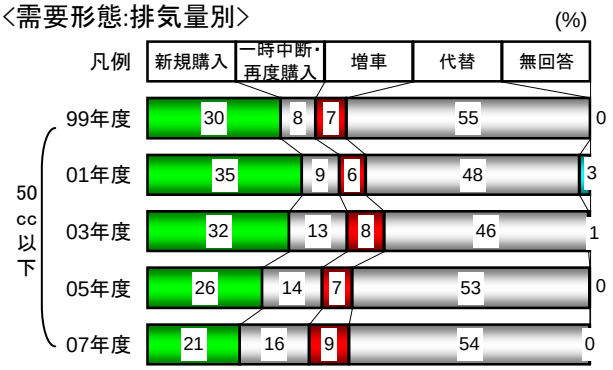
○ ＜需要形態＞をみると、「代替」が55%と最も多く、前回調査時(55%)と同率。「新規購入」は前回の22%から18%に減少、時系列でみても減少傾向にある。「一時中断・再度購入」と「増車」は前回に比べやや増加している。

○ タイプ別、排気量別に需要形態をみると、ほぼどのタイプ、どの排気量でも「代替」が前回時の水準を維持して最も多く、「新規購入」がやや減少、「一時中断・再度購入」または「増車」がやや増加となっている。

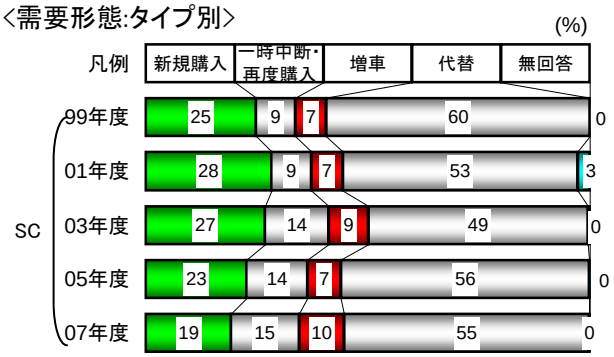
<需要形態>

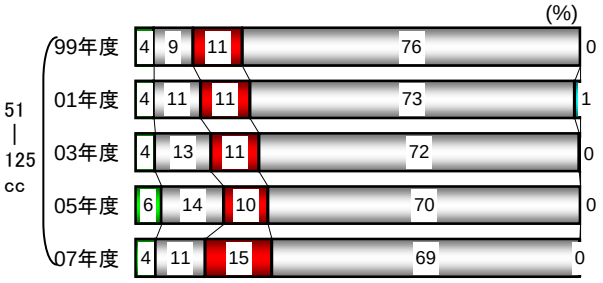


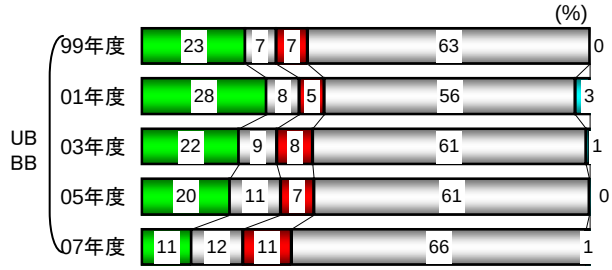
<需要形態:排気量別>

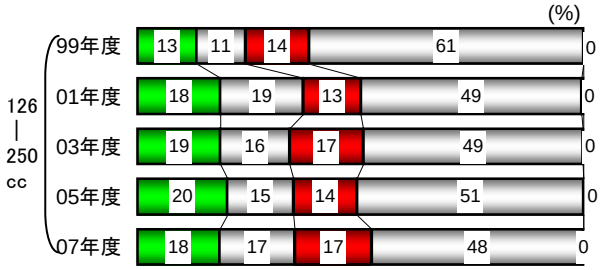


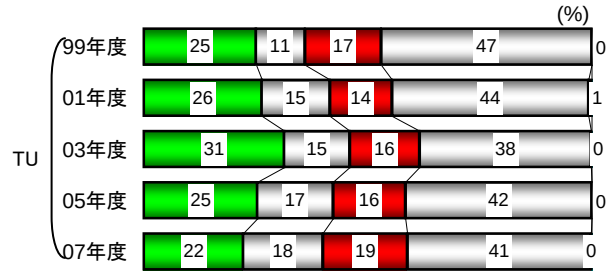
<需要形態:タイプ別>

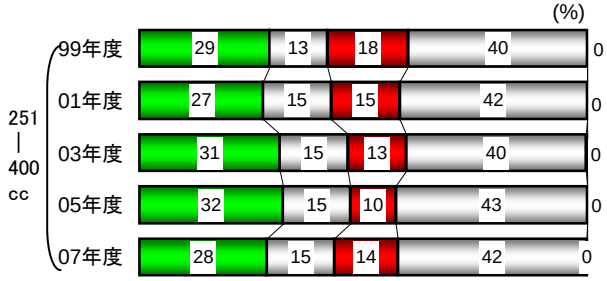


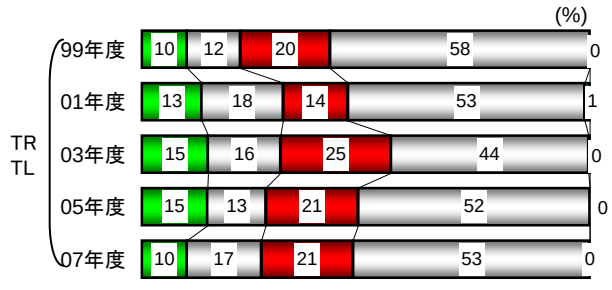


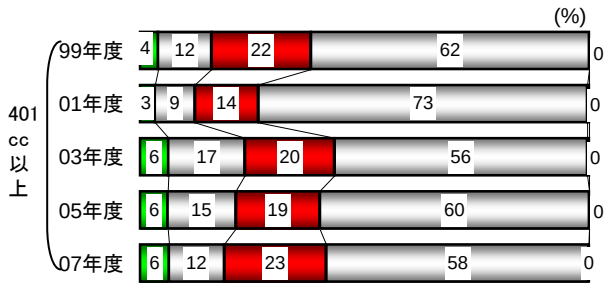












基数:対象者全員

基数:対象者全員

(2)現使用車と直前使用車の関係について(流入)

「代替」ユーザーの＜現使用車(今回購入車)と直前使用車の相関(流入状況)＞を排気量別、タイプ別にそれぞれみると、下表のとおりである。

○ 排気量別にみると、現使用車50cc以下では、「同一排気量(50cc以下)」からの移行(代替)が92%を占める。
同一排気量からの移行(代替)は401cc以上のクラスからその割合が低くなっている。251～400ccクラスでは
同一排気量からの移行(代替)比率が32%と前回調査時(19%)より大きく増加している。

○ タイプ別にみると、スクーターは直前使用車と同一タイプを選択した比率(89%)が前回調査時(87%)同様、特に高い。
オフロードは前回同様に、同一タイプからの移行(代替)比率が42%で他タイプに比べて低く、オンロードからの移行(41%)が多い。

＜現使用車と直前使用車の関係について(流入)＞

1)排気量 (%)

現使用車＼直前車	全体	50cc以下	51～125cc	126～250cc	251～400cc	401～750cc	751～999cc	1000cc以上	無回答
50cc以下	100→	**92**	3	2	0	0	0	0	3
51～125cc	100→	26	**55**	9	4	1	0	2	2
126～250cc	100→	11	20	**47**	10	4	1	7	1
251～400cc	100→	7	5	47	**32**	2	1	5	1
401～750cc	100→	0	5	31	22	**18**	7	16	1
751～999cc	100→	5	2	21	16	7	**24**	26	0
1000cc以上	100→	1	2	13	19	8	12	**44**	1

*直前使用車の排気量推移

99年度(全体)	100→	70	15	8	4	1	1	2	0
01年度(全体)	100→	67	14	8	4	2	1	2	1
03年度(全体)	100→	66	14	10	4	2	1	2	2
05年度(全体)	100→	67	12	10	4	1	1	2	2
07年度(全体)	100→	68	13	9	3	1	1	2	3

同一排気量からの移行比率の推移 (%)

99年度	01年度	03年度	05年度	07年度
95	95	90	93	92
65	62	56	58	55
58	48	49	50	47
34	30	29	19	(32)
21	14	11	19	18
37	30	12	23	24
33	34	33	42	44

2)タイプ (%)

現使用車＼直前車	全体	SC	UB・BB	TU	TR・TL	無回答
SC	100→	**89**	4	5	1	2
UB・BB	100→	18	**73**	3	2	4
TU	100→	15	3	**70**	10	3
TR・TL	100→	13	4	41	**42**	0

*直前使用車のタイプ推移

99年度(全体)	100→	64	20	13	3	0
01年度(全体)	100→	66	16	13	3	2
03年度(全体)	100→	68	14	12	4	2
05年度(全体)	100→	69	13	12	4	2
07年度(全体)	100→	71	14	11	3	2

同一タイプからの移行比率の推移 (%)

現使用車＼年度	99年度	01年度	03年度	05年度	07年度
SC	91	92	88	87	89
UB・BB	77	69	61	76	73
TU	77	76	66	71	70
TR・TL	41	36	39	40	42

基数:買い替え者

(3)直前使用車と現使用車の関係について(流出)

「代替」ユーザーの＜直前使用車と現使用車(今回購入車)の相関(流出状況)＞をみると下表のとおりである。

○ 排気量別にみると、直前使用車50cc以下では、「同一排気量(50cc以下)」への移行(代替)が92%を占める。
同一排気量への移行(代替)は251cc以上のクラスからその割合が低くなっている。ただし、251～400ccクラスでは
同一排気量への移行(代替)比率が24%と前回調査時(11%)に比べ増加している。

○ タイプ別にみると、スクーター、ビジネスは直前使用車と同一タイプを選択した比率が前回同様、特に高い。
オフロードは同一タイプへの移行(代替)比率が25%と前回調査時(34%)に比べやや減少している。。

＜直前使用車と現使用車の関係について(流出)＞

1)排気量 (%)

直前車＼現使用車	全体	50cc以下	51～125cc	126～250cc	251～400cc	401～750cc	751～999cc	1000cc以上	無回答
50cc以下	100→	**92**	6	2	0	0	0	0	0
51～125cc	100→	17	**66**	16	1	0	0	0	0
126～250cc	100→	12	16	**53**	13	2	1	4	0
251～400cc	100→	8	19	29	**24**	4	2	14	0
401～750cc	100→	19	16	33	4	**10**	3	15	0
751～999cc	100→	0	4	18	6	8	**19**	46	0
1000cc以上	100→	0	14	28	5	5	5	**44**	0

基数:買い替え者

*現使用車の排気量推移

99年度(全体)	100→	69	18	6	2	2	1	3	0
01年度(全体)	100→	63	17	9	2	1	1	4	3
03年度(全体)	100→	66	17	11	2	1	1	2	0
05年度(全体)	100→	65	14	12	2	2	1	3	3
07年度(全体)	100→	69	15	10	2	1	1	2	0

基数:対象者全員

同一排気量への移行比率の推移 (%)

99年度	01年度	03年度	05年度	07年度
93	90	91	89	92
80	72	66	65	66
48	54	58	56	53
13	11	11	11	**24**
29	11	8	22	10
58	28	14	18	19
53	66	38	46	44

2)タイプ (%)

直前車＼現使用車	全体	SC	UB・BB	TU	TR・TL
SC	100→	**94**	4	2	0
UB・BB	100→	19	**79**	2	0
TU	100→	36	5	**53**	6
TR・TL	100→	36	11	29	**25**

基数:買い替え者

*現使用車のタイプ推移

99年度(全体)	100→	64	22	11	2
01年度(全体)	100→	64	19	10	4
03年度(全体)	100→	68	20	10	2
05年度(全体)	100→	72	14	8	3
07年度(全体)	100→	75	15	8	2

基数:対象者全員

同一タイプへの移行比率の推移 (%)

直前車＼年度	99年度	01年度	03年度	05年度	07年度
SC	91	89	88	91	94
UB・BB	85	84	87	80	79
TU	65	61	54	47	53
TR・TL	40	42	23	34	**25**

(4)購入車以外の保有二輪車のタイプ・排気量

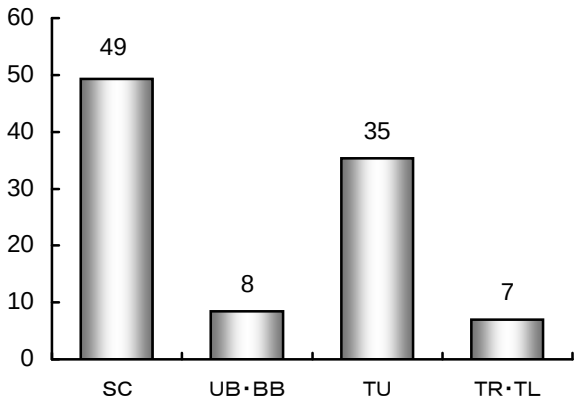
「増車」ユーザーの購入車種以外の保有二輪車のタイプ・排気量を最大2台まで回答してもらった。

○ ＜今回購入車以外の保有二輪車のタイプ＞をみると、「スクーター」タイプが49%と最も多く、次いで「オンロード」タイプが35%と多い。「オンロードタイプ」は前回の28%から35%に増加している。
＜今回購入車以外の保有二輪車の排気量＞では、「50cc以下」が43%と最も多い。

○ ＜今回購入車のタイプとそれ以外の保有者のタイプ＞をみると、スクーターユーザーで「同一タイプ（スクーター）」を保有する比率が64%と高い。ビジネス、オンロード、オフロードユーザーも50%前後のユーザーが「同一タイプ」を保有している。

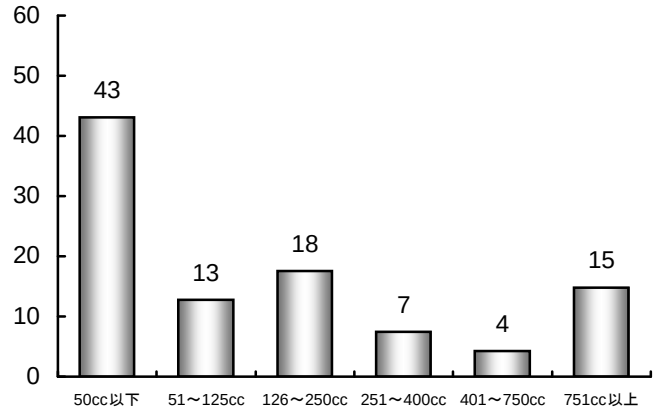
○ ＜今回購入車の排気量とそれ以外の保有車の排気量＞をみると、50cc以下ユーザーでは62%が「同一排気量（50cc以下）」を保有しており、その他の排気量ユーザーと比較して同一排気量の併有が多い。また、126～250cc、401～750cc、751cc以上ユーザーの「同一排気量保有」も、それぞれ40%以上と高い。

＜今回購入車以外の保有二輪車のタイプ＞ (%)



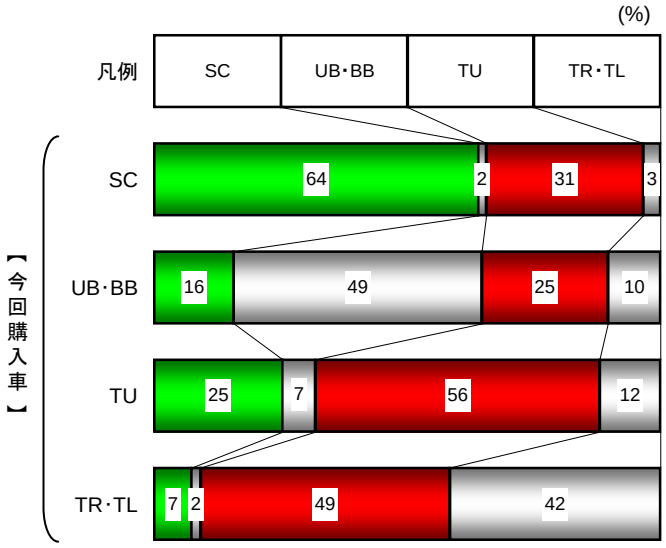
01年度	47	8	25	10
03年度	48	10	30	10
05年度	50	10	28	12
07年度	49	8	35	7

＜今回購入車以外の保有二輪車の排気量＞ (%)

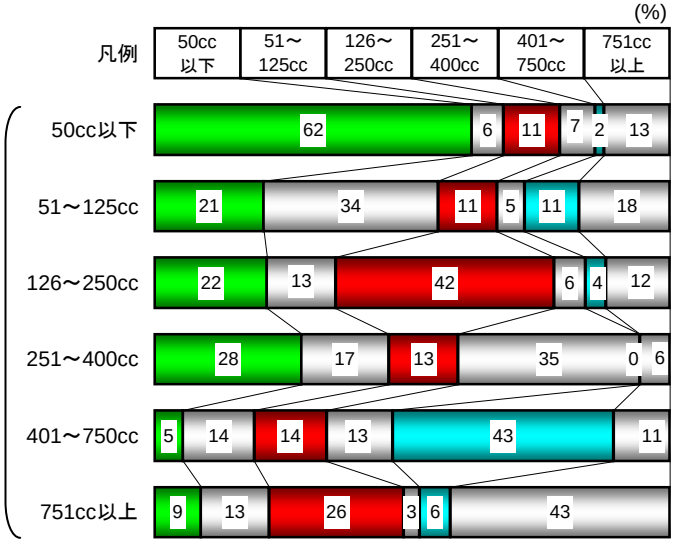


01年度	42	14	14	5	5	8
03年度	47	13	17	4	5	10
05年度	44	16	18	5	4	12
07年度	43	13	18	7	4	15

＜今回購入車のタイプ×それ以外の保有車のタイプ＞



＜今回購入車の排気量×それ以外の保有車の排気量＞

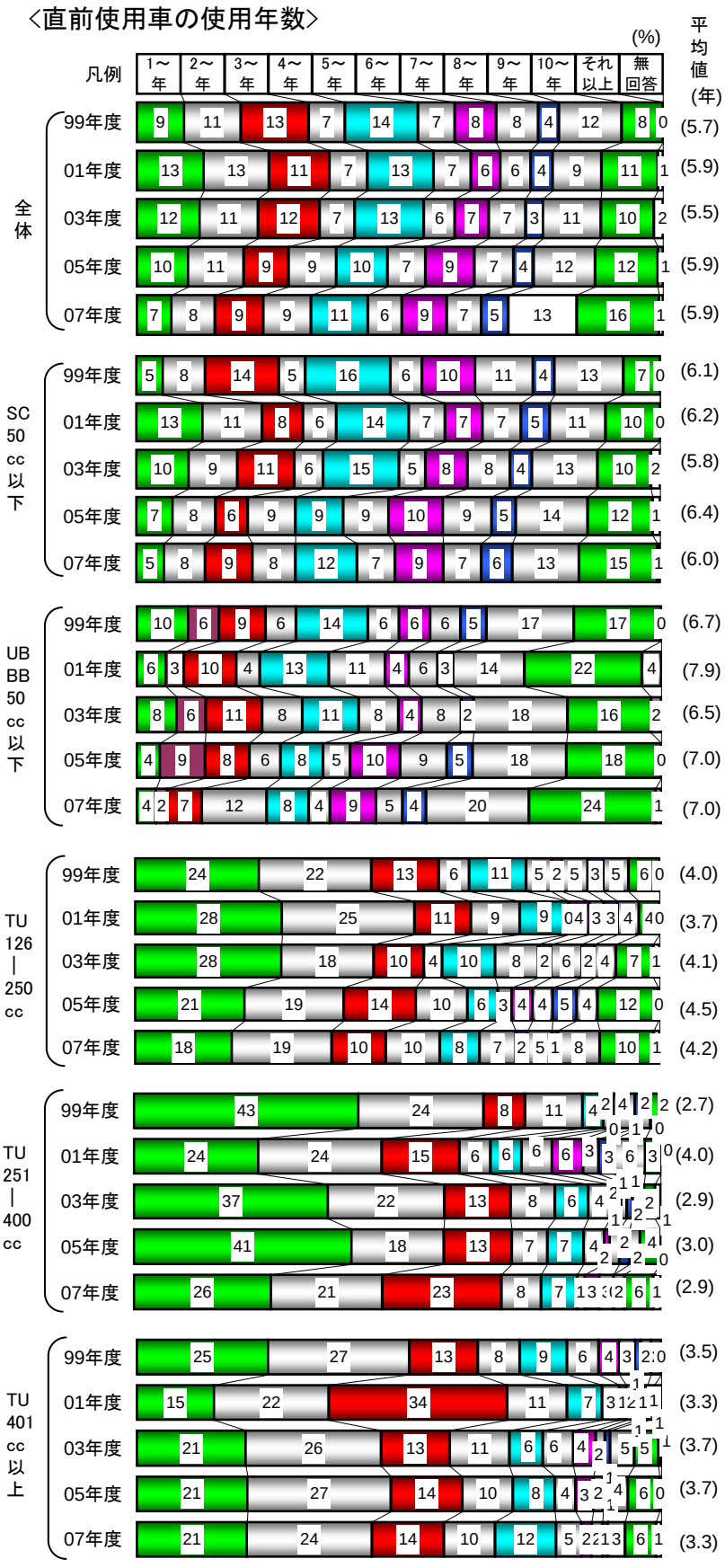


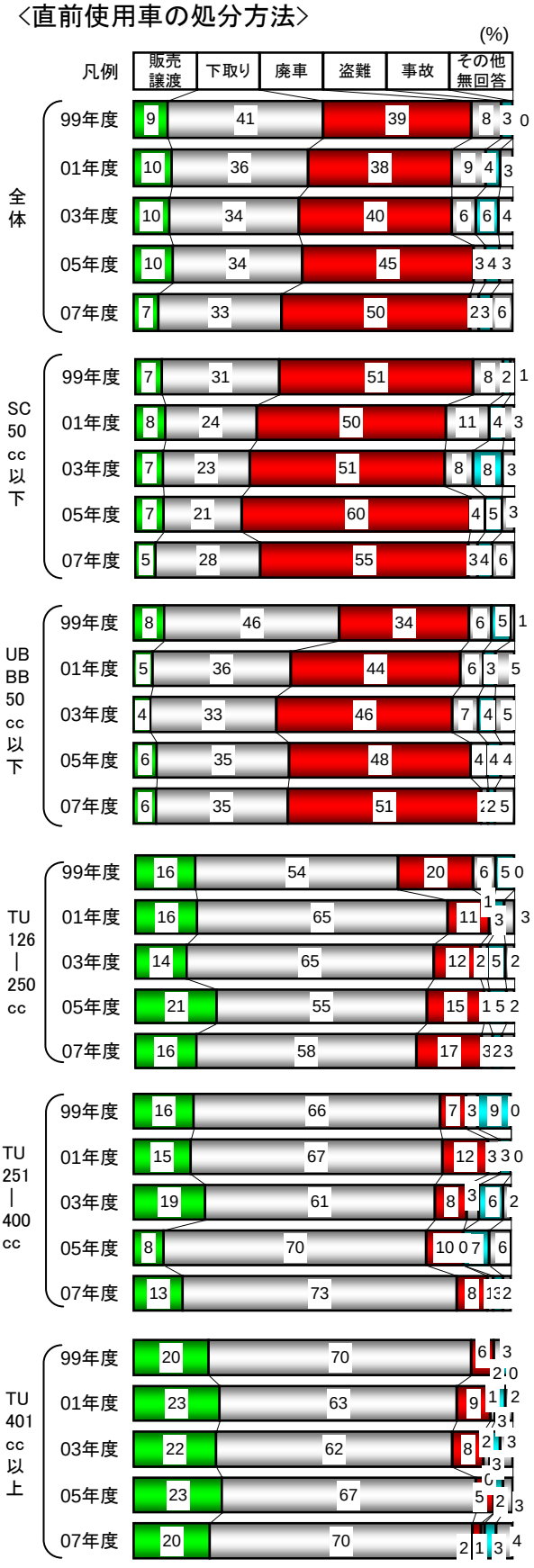
基数:買い増し者

5. 直前使用車の状況
(1)使用年数/処分方法

○ ＜直前使用車の使用年数(買い替えユーザー)＞をみると、「平均5.9年」となっており、前回調査時(5.9年)と変化はない。タイプ・排気量別にみると、平均使用年数が最も長いのは、ビジネス50cc以下の「平均7.0年」で、最も短いのはオンロード251～400ccの「平均2.9年」となっている。

○ ＜直前使用車の処分方法(買い替えユーザー)＞をみると、使用年数の長いビジネス50cc以下、スクーター50cc以下で「廃車(乗り潰し)」がそれぞれ51%、55%を占める。オンロードの各排気量では「下取り」が過半数を占めている。





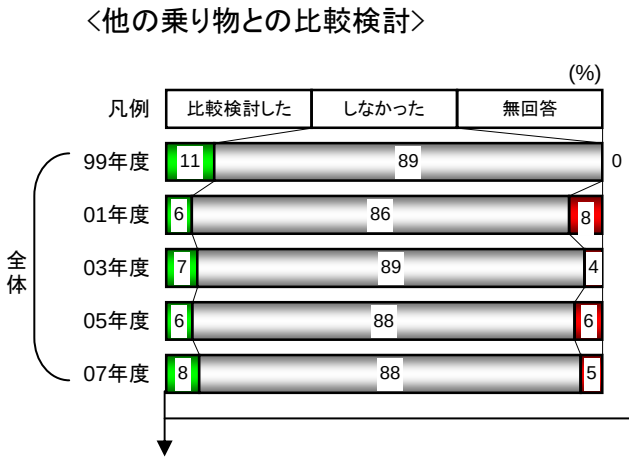
基数:買い替え者

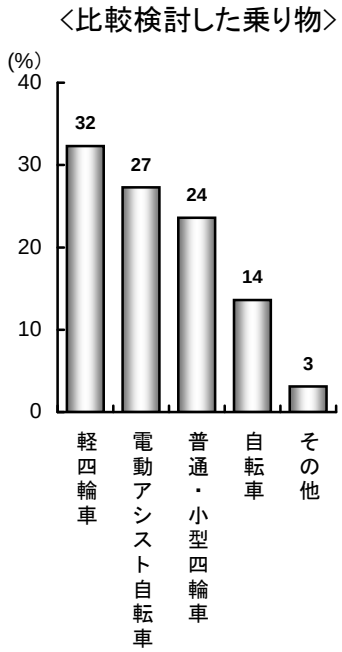
6. 購入状況
(1)購入プロセス
①二輪車以外の乗り物との比較検討の有無／比較検討内容

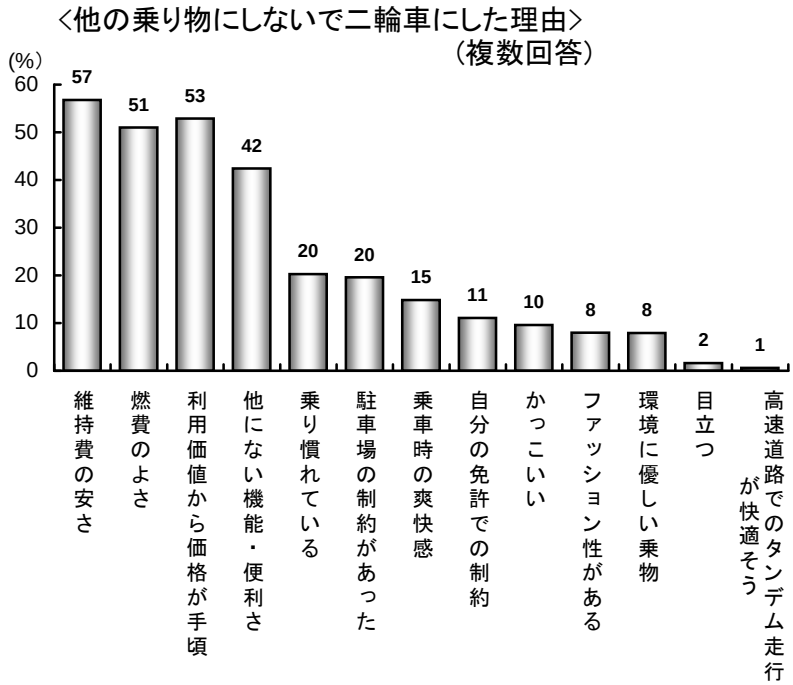
○ ＜購入時の他の乗り物との比較検討＞をみると、「比較検討した」は8%にとどまり、前回調査時(6%)とほぼ同じだった。

○ ＜二輪車以外の比較検討した乗り物＞は、「軽四輪車」が32%と最も多く、次いで「電動アシスト自転車」が多い。タイプ別ではオンロードおよびオフロードで「普通・小型四輪車」との比較が5割前後を占め、最も多い。

○ ＜他の乗り物にしないで二輪車にした理由＞をみると、「維持費が安い」が57%と最も多く、次いで「利用価値から価格が手頃」「燃費のよさ」「他にない機能・便利さ」が多い。時系列では同様の理由が引き続き多くなっている。上記理由以外に、「乗車時の爽快感」がオンロードで46%と多くなっている。







全体	99年度	19	28	21	25	7
	01年度	35	18	28	13	5
	03年度	20	25	20	11	4
	05年度	30	29	22	13	5
	07年度	(32)	(27)	(24)	14	3
ﾀｲﾌﾟ	SC	33	31	19	15	3
	UB/BB	31	14	36	13	5
	TU	29	5	(57)	3	6
	TR/TL	25	2	(49)	24	*

基数:他の乗り物との比較検討者

全体	99年度	54		49	50	34	26	9	16	5	3	9	1	*
	01年度	67		55	50	26	26	18	11	7	6	7	3	*
	03年度	49		44	43	31	22	14	17	5	9	7	2	*
	05年度	56		50	50	25	21	14	9	9	6	10	2	1
	07年度	57	51	53	42	20	20	15	11	10	8	8	2	1
ﾀｲﾌﾟ	SC	56	51	57	44	20	20	12	12	7	8	8	1	0
	UB/BB	62	56	33	32	22	17	9	7	3	*	9	*	*
	TU	56	43	38	38	17	19	(46)	6	40	14	6	14	3
	TR/TL	63	64	62	49	36	24	35	11	24	*	1	1	11

＊07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

基数:他の乗り物との比較検討者

②購入車種の認知経路

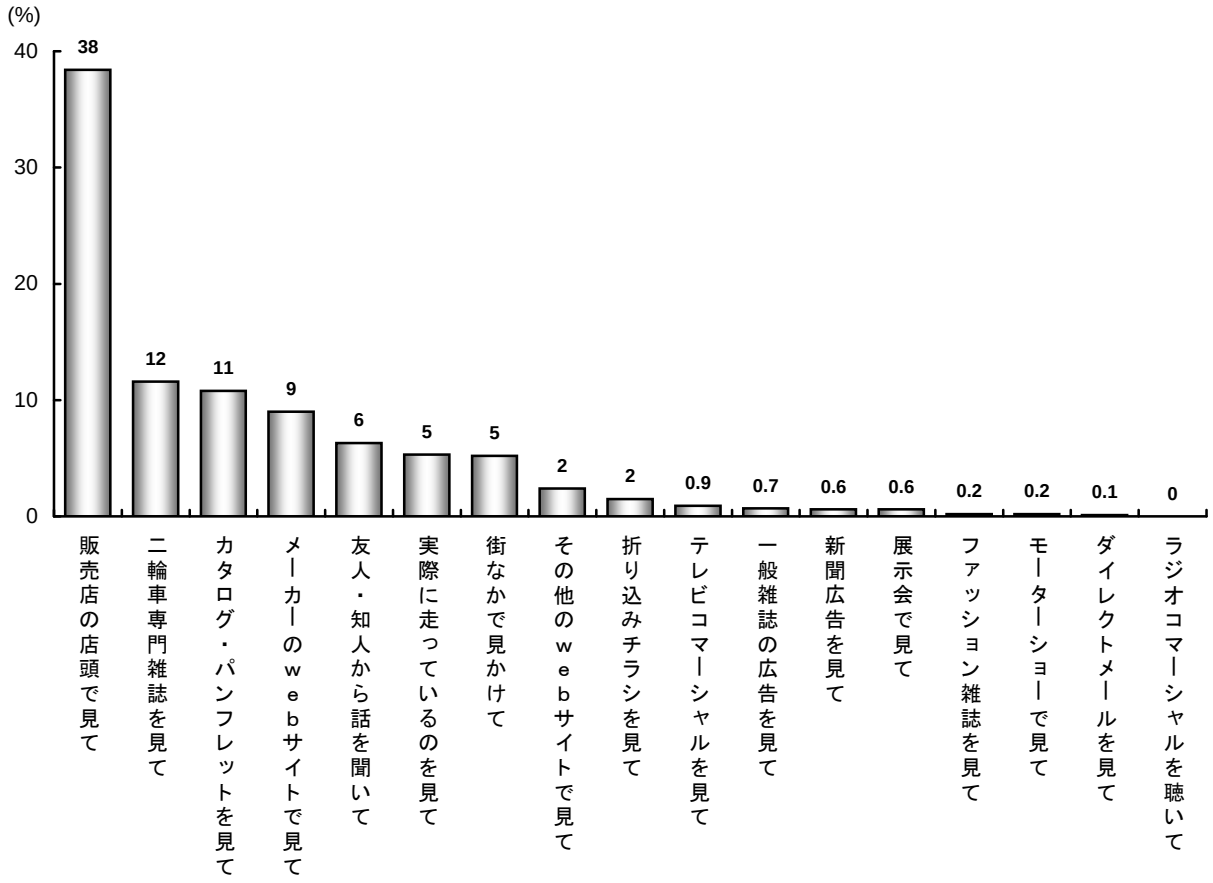
○＜今回購入車の認知経路＞をみると、「販売店の店頭で見て」が38％と圧倒的に多く、次いで「二輪車専門雑誌を見て」「カタログ・パンフレットを見て」が多い。時系列でみると、上位3項目には大きな変化は見られないが、前回に比べて「メーカーのwebサイトで見て」が増加している点には注目する必要があろう。

○性別でみると、女性は「販売店の店頭で見て」が半数を占め、「二輪車専門雑誌を見て」は少ない。

○タイプ別でみると、スクーターでは「販売店の店頭で見て」、オンロードとオフロードでは「二輪車専門雑誌を見て」が特に多くなっている。

○排気量別でみると、126cc以上では「二輪車専門雑誌を見て」が最も多く、特に751cc以上では半数を占める。

＜今回購入車の認知経路＞（単数回答）



全体	99年度	45	14	13	*	5	7	*	*	4	4	1	1	0	*	0	0	0
	01年度	35	16	13	*	7	6	5	*	2	3	1	1	0	0	0	0	0
	03年度	36	14	11	*	6	6	4	*	4	5	2	2	0	1	0	0	0
	05年度	40	13	11	7	6	4	6	2	2	2	1	1	0	0	0	0	0
	07年度	38	12	11	9	6	5	5	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0
性別	男性	35	14	11	11	6	6	5	3	1	1	1	1	1	0	0	0	0
	女性	51	3	11	4	7	5	5	2	2	1	2	0	1	1	0	0	0
タイプ	SC	43	8	11	9	6	5	5	3	2	1	1	1	1	0	0	0	0
	UB/BB	31	5	12	7	7	10	8	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	TU	17	38	7	13	7	4	4	4	0	0	1	1	1	0	1	0	0
	TR/TL	17	42	9	9	9	3	3	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0
排気量	50cc以下	46	5	12	8	6	5	5	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0
	51～125cc	28	14	12	14	6	6	6	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	126～250cc	20	31	8	10	8	8	7	3	0	0	1	0	1	1	1	0	0
	251～400cc	13	40	7	16	7	4	4	4	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	401～750cc	9	47	7	17	4	3	2	3	1	0	1	0	0	0	1	0	0
	751cc以上	15	51	4	9	4	5	2	4	0	0	0	0	1	0	2	0	0

基数:対象者全員

③購入車決定重視点

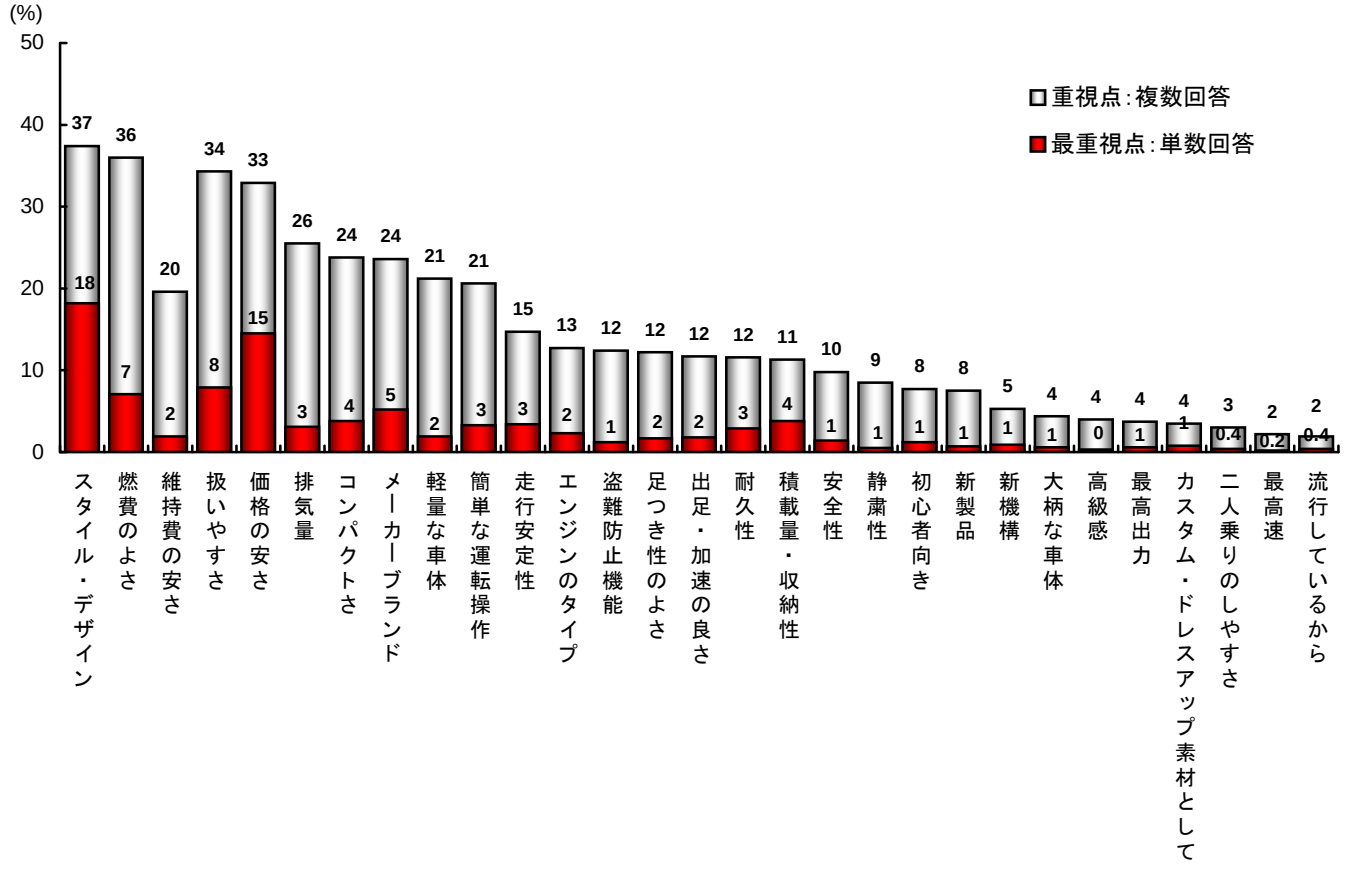
○ ＜今回購入車の購入重視点（複数回答）＞をみると、「スタイル・デザイン」が37%と最も多く、次いで「燃費のよさ」（36%）、「扱いやすさ」（34%）、「価格の安さ」（33%）が多い。

○ ＜今回購入車の購入最重視点（単数回答）＞をみると、「スタイル・デザイン」が18%と最も多く、次いで「価格の安さ」が15%で多い。

○ タイプ別で購入重視点（複数回答）をみると以下の通りである。

	（1位）	（2位）	（3位）
・スクーター…	「価格の安さ」（38%）	「スタイル・デザイン」（36%）	「燃費のよさ」（35%）
・ビジネス …	「燃費のよさ」（55%）	「耐久性」（45%）	「扱いやすさ」（38%）
・オンロード…	「スタイル・デザイン」（68%）	「排気量」（43%）	「メーカーブランド」（35%）
・オフロード…	「軽量な車体」（58%）	「スタイル・デザイン」（51%） 「扱いやすさ」（51%）	

＜今回購入車の購入重視点＞



		スタイル・デザイン	燃費のよさ	維持費の安さ	扱いやすさ	価格の安さ	排気量	コンパクトさ	メーカーブランド	軽量な車体	簡単な運転操作	走行安定性	エンジンのタイプ	盗難防止機能	足つき性のよさ	出足・加速の良さ	耐久性	積載量・収納性	安全性	静粛性	初心者向き	新製品	新機構	大柄な車体	高級感	最高出力	カスタム・ドレスアップ素材として	二人乗りのしやすさ	最高速	流行しているから
全体	99年度	45	29	35	33	25	15	26	*	22	19	9	16	*	15	13	8	14	4	7	12	5	8	5	5	*	*	4	*
	01年度	48	31	34	26	25	16	28	*	20	17	10	19	*	14	13	6	11	7	8	12	6	7	5	4	5	*	3	4
	03年度	46	34	32	40	25	18	27	*	20	15	12	17	*	13	13	9	11	9	11	11	5	5	4	4	5	*	3	4
	05年度	39	33	35	37	24	21	24	*	23	15	12	12	*	12	11	12	9	9	9	10	6	5	5	3	4	4	2	3
	07年度	37	36	20	34	33	26	24	24	21	21	15	13	12	12	12	12	11	10	9	8	8	5	4	4	4	4	3	2	2
タイプ07年度	SC	36	35	19	34	38	23	25	23	21	23	12	12	15	9	12	6	12	9	10	8	8	6	4	3	3	3	3	2	2
	UB/BB	18	55	29	38	14	25	17	20	16	21	24	8	2	15	9	45	16	16	7	4	2	1	0	1	1	4	1	1	1
	TU	68	18	14	31	21	43	22	35	27	6	20	24	8	29	16	11	4	7	4	11	10	6	14	12	8	10	4	6	2
	TR/TL	51	32	33	51	31	45	27	27	58	5	10	15	0	21	13	17	4	4	5	7	3	1	6	2	10	4	1	1	0
タイプ05年度	SC	36	32	*	33	45	21	22	22	*	26	13	11	15	*	13	5	13	9	10	9	12	7	4	4	3	3	4	2	3
	UB/BB	23	54	*	39	10	23	13	21	*	24	21	8	1	*	8	46	18	16	8	5	3	2	2	1	1	3	1	1	2
	TU	71	20	*	36	18	41	21	37	*	6	22	23	8	*	16	10	5	7	4	11	7	6	15	12	9	11	5	5	2
	TR/TL	61	30	*	53	18	41	37	32	*	6	12	17	1	*	10	18	3	6	4	9	16	4	4	3	3	12	1	1	3

注:*印は調査項目設定無し

基数:対象者全員＊07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

(2)購入理由
①「新規」購入理由

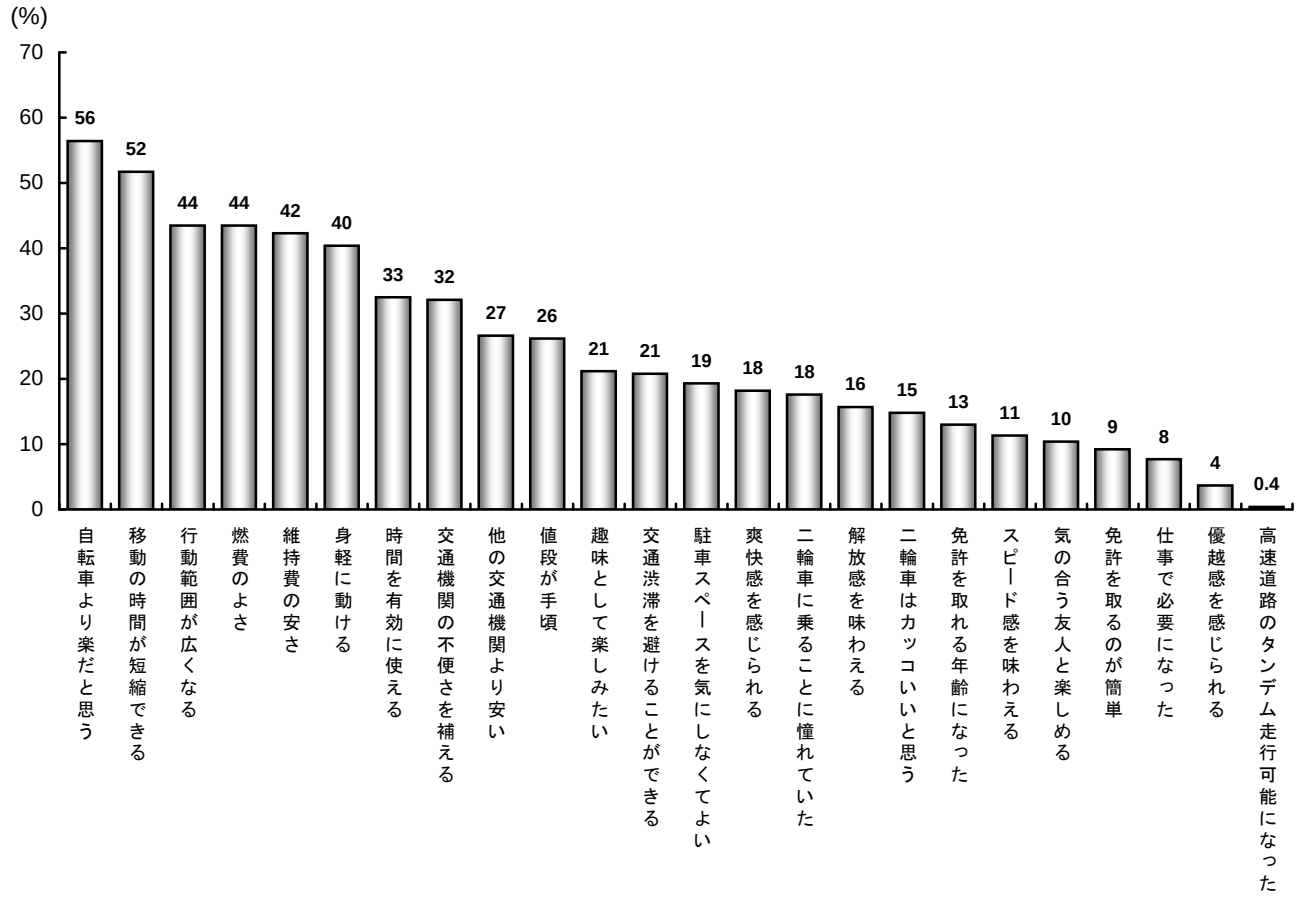
○ ＜二輪車の新規購入理由（新規ユーザー）＞をみると、「自転車より楽だと思う」(56%)が最も多く、次いで「移動の時間が短縮できる」(52%)が多い。
時系列でみると、上位の項目には大きな変化はない。

○ タイプ別で購入理由をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター	「自転車より楽」(63%)	「移動の時間が短縮できる」(58%)	「行動範囲が広くなる」(45%)
・ビジネス	「燃費のよさ」(72%)	「維持費の安さ」(59%)	「身軽に動ける」(48%)
・オンロード	「趣味としての楽しみ」(71%)	「憧れ」(53%)	「爽快感」(51%)
・オフロード	「趣味としての楽しみ」(68%)	「燃費のよさ」(41%) 「維持費の安さ」(41%) 「爽快感」(41%)	

○ スクーター、ビジネスでは“利便性”や“経済性”に関する項目が重視され、オンロード、オフロードでは“憧れ”や“カッコよさ”“爽快感”など情緒的な項目が重視されている。

＜二輪車の新規購入理由＞　（複数回答）



		自転車より楽だと思う	移動の時間が短縮できる	行動範囲が広くなる	燃費のよさ	維持費の安さ	身軽に動ける	時間を有効に使える	交通機関の不便さを補える	他の交通機関より安い	値段が手頃	趣味として楽しみたい	交通渋滞を避けることができる	駐車スペースを気にしなくてよい	爽快感を感じられる	二輪車に乗ることに憧れていた	解放感を味わえる	二輪車はカッコいいと思う	免許を取れる年齢になった	スピード感を味わえる	気の合う友人と楽しめる	免許を取るのが簡単	仕事で必要になった	優越感を感じられる	高速道路のタンデム走行可能になった
全体	99年度	62	62	60	34		45	41	41	33	24	*	23	27	18	23	19	18	24	17	17	22	10	5	*
	01年度	59	61	60	36		48	36	36	29	22	*	24	23	21	23	15	20	20	15	15	17	11	4	*
	03年度	56	58	51	42		47	39	40	32	30	*	26	30	19	20	17	18	15	12	10	14	11	4	*
	05年度	52	56	43	43		44	37	32	27	20	*	23	26	17	15	14	15	13	9	8	7	10	3	1
	07年度	56	52	44	44	42	40	33	32	27	26	21	21	19	18	18	16	15	13	11	10	9	8	4	0
タイプ07年度	SC	63	58	45	43	43	42	34	36	29	28	13	21	19	13	12	11	9	15	9	8	10	8	3	0
	UB/BB	47	37	42	72	59	48	28	26	29	22	22	27	29	16	16	13	13	5	6	7	11	15	*	*
	TU	23	24	37	31	29	31	27	13	12	17	71	18	17	51	53	45	50	7	31	28	3	2	8	1
	TR/TL	8	12	30	41	41	23	12	15	11	8	68	23	15	41	37	38	34	4	26	19	*	*	*	*
タイプ05年度	SC	56	61	41	42		45	39	35	28	23	*	24	26	11	8	8	9	13	6	4	8	11	2	1
	UB/BB	48	54	44	62		45	32	27	27	15	*	22	26	14	17	13	12	14	6	8	10	12	2	*
	TU	33	35	55	33		38	32	19	18	12	*	19	26	46	51	42	53	11	28	27	5	1	10	1
	TR/TL	22	31	49	35		37	35	27	23	14	*	17	26	40	38	38	42	11	26	29	4	5	6	1

基数:新規購入者

＊07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

②「代替」購入理由

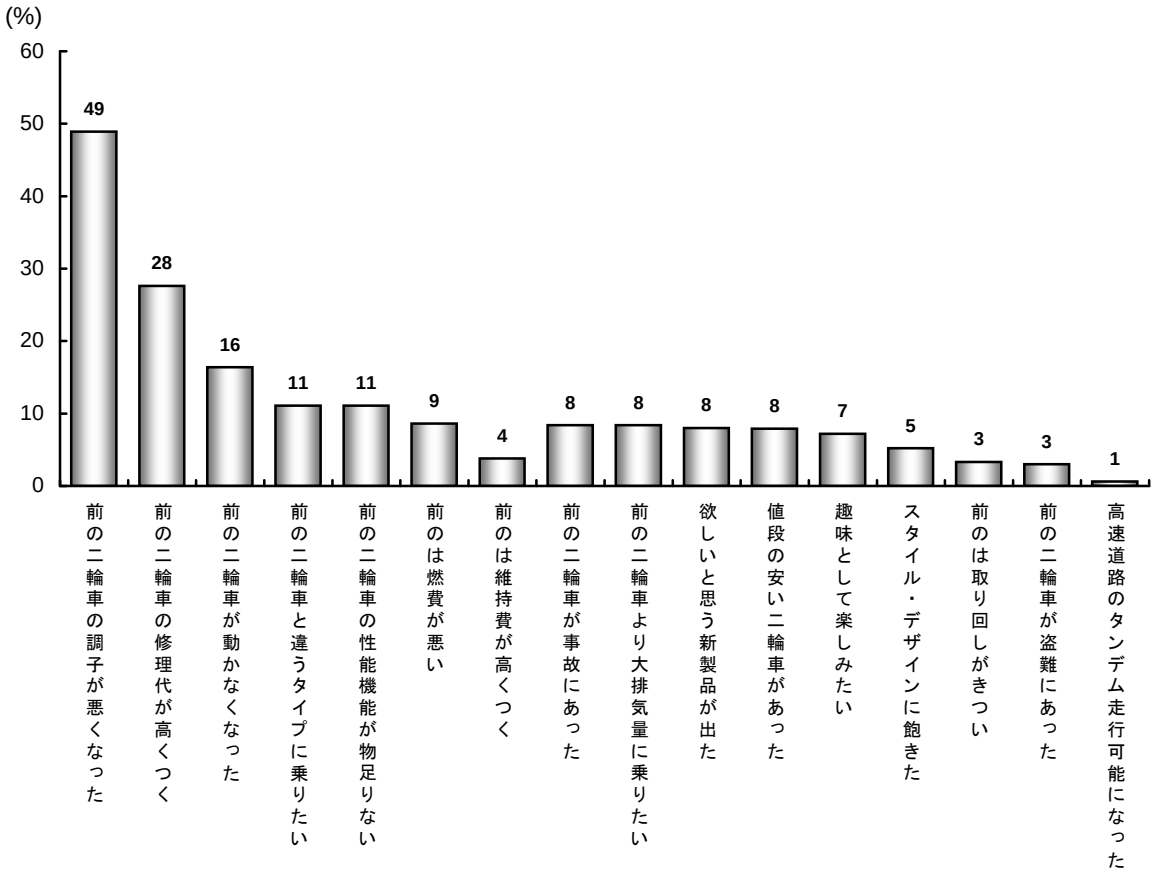
○ ＜二輪車の買い替え購入理由（代替ユーザー）＞をみると、「前の二輪車の調子が悪くなった」が49%と最も多く、次いで「前の二輪車の修理代が高くつく」（28%）、「前の二輪車が動かなくなった」（16%）の順で多い。
前回と同様、『故障』に関する理由が主となっている。

○ タイプ別で買い替え理由をみると以下の通りである。

	（1位）	（2位）
・スクーター…	「前車の調子が悪くなった」（52%）	「前車の修理代が高くつく」（29%）
・ビジネス …	「前車の調子が悪くなった」（53%）	「前車の修理代が高くつく」（30%）
・オンロード…	「より大排気量に乗りたい」（36%）	「前車と違うタイプに乗りたい」（34%） 「趣味として楽しみたい」（34%）
・オフロード…	「前車と違うタイプに乗りたい」（31%）	「趣味として楽しみたい」（28%）

○ スクーター、ビジネスでは『故障』による代替が主であるのに対し、オンロード、オフロードでは違うタイプ、より大きな排気量、など趣味的な理由が主となっている。

＜二輪車の買い替え購入理由＞ （複数回答）



		前の二輪車の調子が悪くなった	前の二輪車の修理代が高くつく	前の二輪車が動かなくなった	前の二輪車と違うタイプに乗りたい	前の二輪車の性能機能が物足りない	前のは燃費が悪い	前のは維持費が高くつく	前の二輪車が事故にあった	前の二輪車より大排気量に乗りたい	欲しいと思う新製品が出た	値段の安い二輪車があった	趣味として楽しみたい	スタイル・デザインに飽きた	前のは取り回しがきつい	前の二輪車が盗難にあった	高速道路のタンデム走行可能になった
全体	99年度	47	23	17	10	11	5		7	7	9	3	*	4	*	9	*
	01年度	43	23	14	12	12	7		9	9	11	2	*	5	*	10	*
	03年度	42	23	16	12	10	7		10	9	10	5	*	4	*	7	*
	05年度	49	28	16	13	12	9		10	10	13	9	*	4	*	4	1
	07年度	49	28	16	11	11	9	4	8	8	8	8	7	5	3	3	1
ﾀｲﾌﾟ07年度	SC	52	29	18	9	10	9	3	8	7	7	9	5	6	3	3	1
	UB/BB	53	30	16	6	6	8	3	9	3	4	2	4	1	3	3	*
	TU	20	15	6	34	27	4	8	6	36	22	5	34	9	8	2	2
	TR/TL	25	24	5	31	18	11	19	8	11	11	9	28	8	15	1	0
ﾀｲﾌﾟ05年度	SC	52	30	17	10	11	9		10	8	12	12	*	4	*	4	2
	UB/BB	53	24	18	7	6	7		9	4	7	2	*	2	*	5	*
	TU	23	16	5	36	30	7		9	37	23	2	*	12	*	2	3
	TR/TL	27	22	6	40	22	16		7	16	29	6	*	6	*	4	2

基数:買い替え者

＊07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

③「増車」購入理由

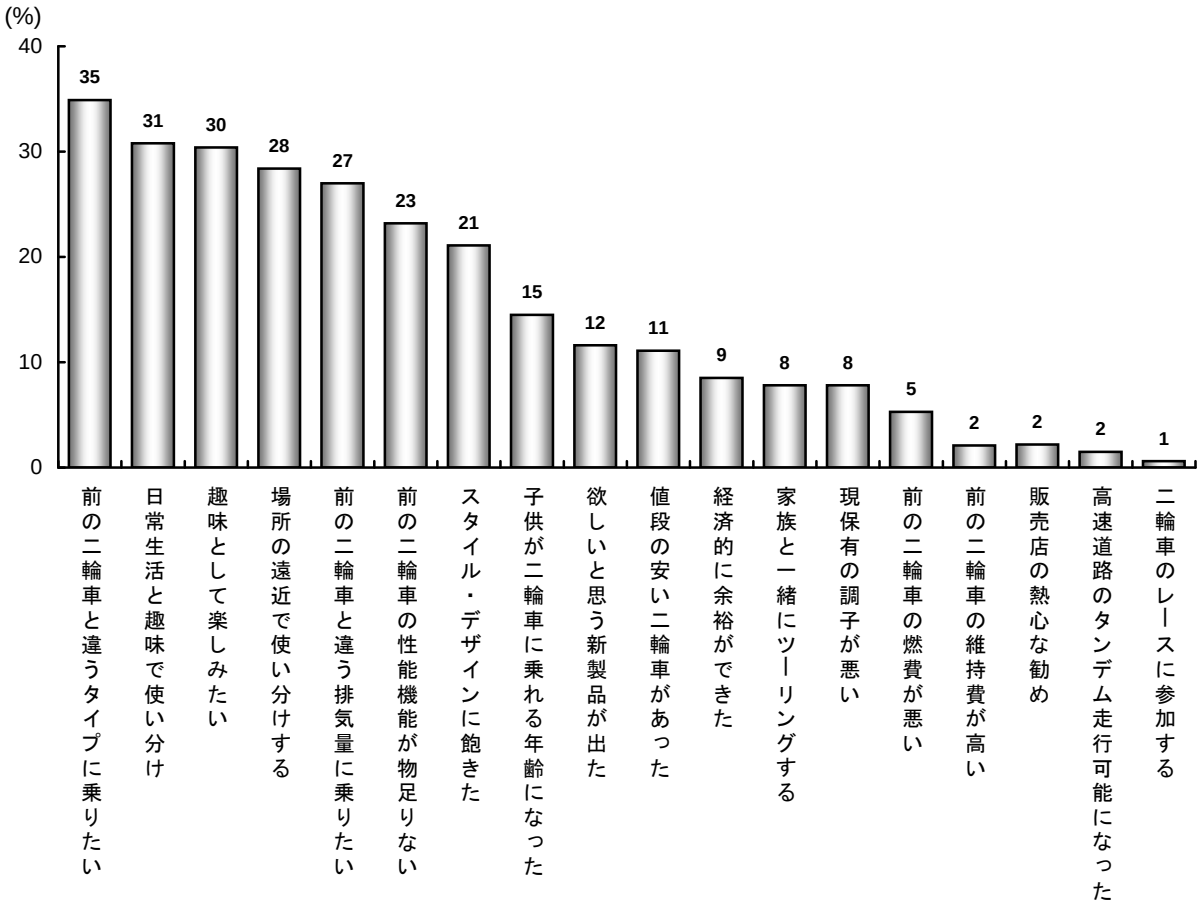
○ ＜二輪車の買い増し理由（増車ユーザー）＞をみると、「前の二輪車と違うタイプに乗りたい」が35％で最も多く、次いで「日常生活と趣味で使い分け」（31％）、「趣味として楽しみたい」（30％）の順で多い。
時系列でみると、「スタイル・デザインに飽きた」が21％と前回調査時（3％）より大幅に増加している。

○ タイプ別で買い増し理由をみると以下の通りである。

	（1位）	（2位）
・スクーター…	「日常生活と趣味で使い分け」（34％）	「場所の遠近で使い分け」（30％）
・ビジネス …	「前車と違うタイプに乗りたい」（28％）	「趣味として楽しみたい」（21％）
・オンロード…	「前車と違うタイプに乗りたい」（62％）	「趣味として楽しみたい」（60％）
・オフロード…	「前車と違うタイプに乗りたい」（70％）	「趣味として楽しみたい」（66％）

○ スクーターでは『用途による使い分け』を意識した買い増しが主であるのに対し、オンロード、オフロードでは『前車と違うタイプ・排気量』といった『趣味・嗜好』を意識した買い増しが主となっている。

＜二輪車の買い増し理由＞（複数回答）



全体	99年度	32	*	*	40	20	16	4	12	17	4	*	6	*	7		*	*	2
	01年度	27	*	*	33	21	15	5	22	17	6	*	5	*	8		*	*	1
	03年度	29	*	*	37	22	12	2	15	16	13	*	5	*	4		*	*	1
	05年度	27	*	*	34	25	16	3	20	13	10	*	7	*	8		*	4	1
	07年度	35	31	30	28	27	23	21	15	12	11	9	8	8	5	2	2	2	1
タイプ07年度	SC	27	34	23	30	22	19	18	18	11	15	7	7	8	6	2	2	2	*
	UB/BB	28	20	21	14	14	12	12	10	9	5	11	8	14	8	4	1	*	*
	TU	62	26	60	33	53	41	36	6	18	4	10	11	4	1	1	3	2	2
	TR/TL	70	24	66	24	33	61	34	4	9	2	15	6	2	3	3	6	2	8
タイプ05年度	SC	16	*	*	32	16	15	3	28	9	14	*	7	*	8		*	4	*
	UB/BB	22	*	*	32	15	15	1	6	2	1	*	3	*	18		*	*	*
	TU	53	*	*	36	53	21	5	8	21	6	*	9	*	4		*	7	3
	TR/TL	61	*	*	37	34	16	2	9	36	7	*	8	*	7		*	3	4

基数:買い増し者

＊07年から「燃費が悪い」と「維持費が高い」を分類している

④「再購入」購入理由

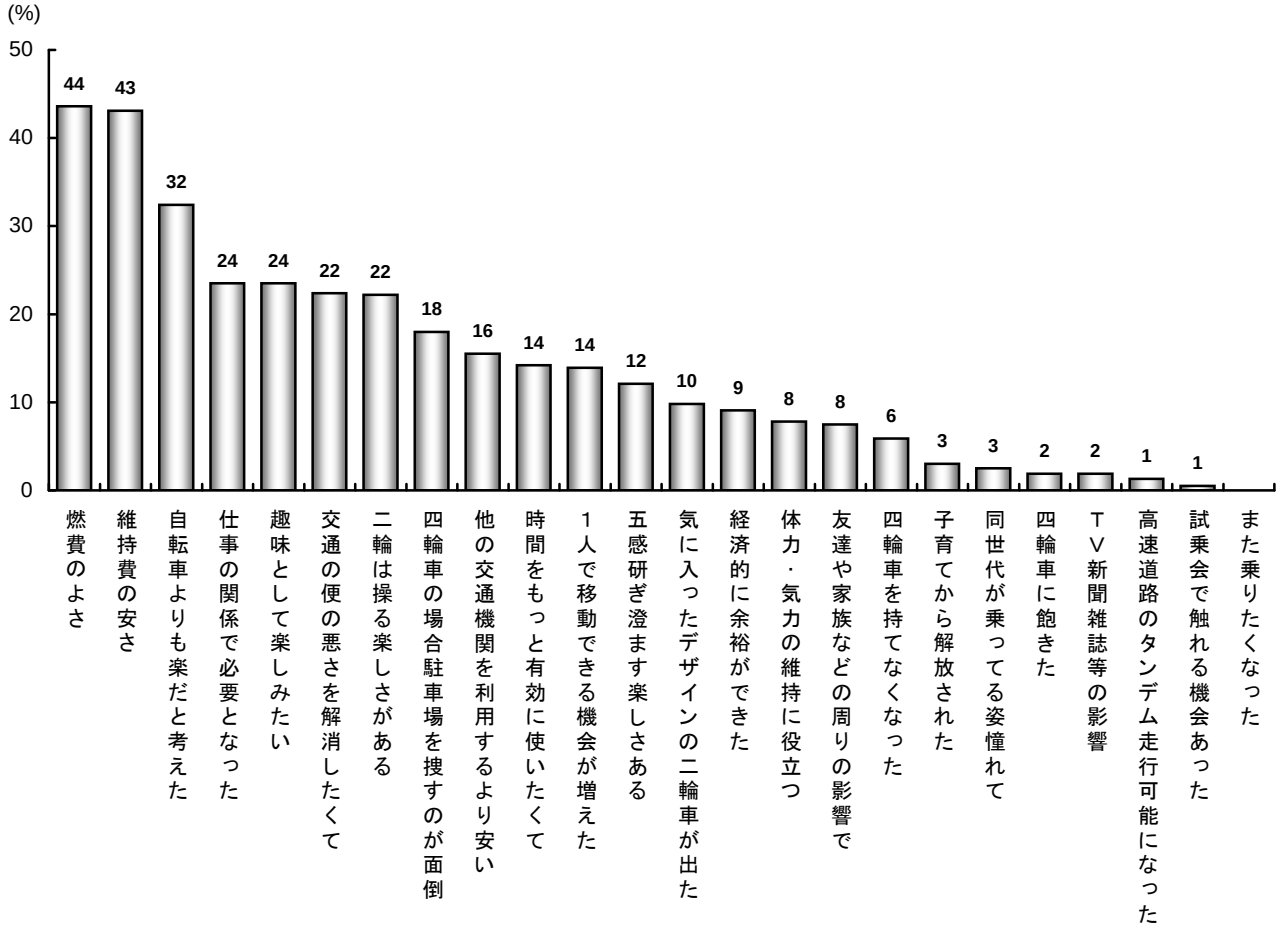
○ ＜一時中断後の再購入理由（再購入ユーザー）＞をみると、「燃費のよさ」が44%と最も多く、次いで「維持費の安さ」(43%)、「自転車よりも楽」(32%)、「仕事の関係で必要となった」(24%)、「趣味として楽しみたい」(24%)が多い。
時系列でみると、前回同様に「経済面（燃費・維持費）」の要因が最も多いことに変化はない。

○ タイプ別で再購入理由をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター	「燃費のよさ」(45%) 「維持費の安さ」(45%)		「自転車より楽」(36%)
・ビジネス	「燃費のよさ」(56%)	「維持費の安さ」(48%)	「自転車よりも楽」(36%)
・オンロード	「趣味として楽しみたい」(73%)	「二輪を操る楽しさ」(59%)	「五感研ぎ澄ます楽しさ」(31%)
・オフロード	「趣味として楽しみたい」(62%)	「二輪を操る楽しさ」(61%)	「維持費の安さ」(37%)

○ スクーター、ビジネスでは『経済面（燃費・維持費）』での再購入理由が大きいのに対し、オンロード、オフロードでは「趣味として楽しみたい」「二輪を操る楽しさ」が特に多く、趣味的な要因が大きな理由となっている。

＜二輪車の再購入理由＞　（複数回答）



全体	99年度	41	32	25	*	25	*	28	18	21	10	*	9	12	*	9	2	3	*	2	*	*	*	37
	01年度	47	36	23	*	29	*	23	19	22	11	*	17	15	*	10	4	3	*	4	*	*	*	47
	03年度	42	37	29	*	31	*	19	20	20	14	*	16	9	*	7	6	2	*	1	*	*	*	48
	05年度	49	43	26	*	28	*	21	18	21	14	*	16	12	*	8	4	3	*	1	*	2	*	44
	07年度	44	43	32	24	24	22	22	18	16	14	14	12	10	9	8	8	6	3	3	2	2	1	1	*
ﾀｲﾌﾟ07年度	SC	45	45	36	26	14	26	15	20	17	15	13	9	9	7	5	7	6	2	1	2	2	1	0	*
	UB/BB	56	48	36	29	25	16	25	18	25	14	21	10	4	7	9	3	9	5	2	2	*	*	2	*
	TU	27	26	11	6	73	9	59	8	4	10	14	31	22	23	20	14	4	9	9	4	4	5	2	*
	TR/TL	33	37	3	11	62	7	61	11	2	9	16	36	9	19	27	20	4	9	5	7	0	*	*	*
ﾀｲﾌﾟ05年度	SC	54	49	29	*	33	*	24	20	24	15	*	16	10	*	6	3	2	*	1	*	2	*	35
	UB/BB	54	41	32	*	27	*	17	18	17	17	*	10	7	*	3	7	3	*	2	*		*	50
	TU	23	8	9	*	10	*	10	6	13	11	*	21	29	*	20	3	10	*	4	*	7	*	80
	TR/TL	38	22	10	*	18	*	17	11	16	8	*	29	23	*	17	3	7	*	3	*	3	*	74

基数:再購入者

＊07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

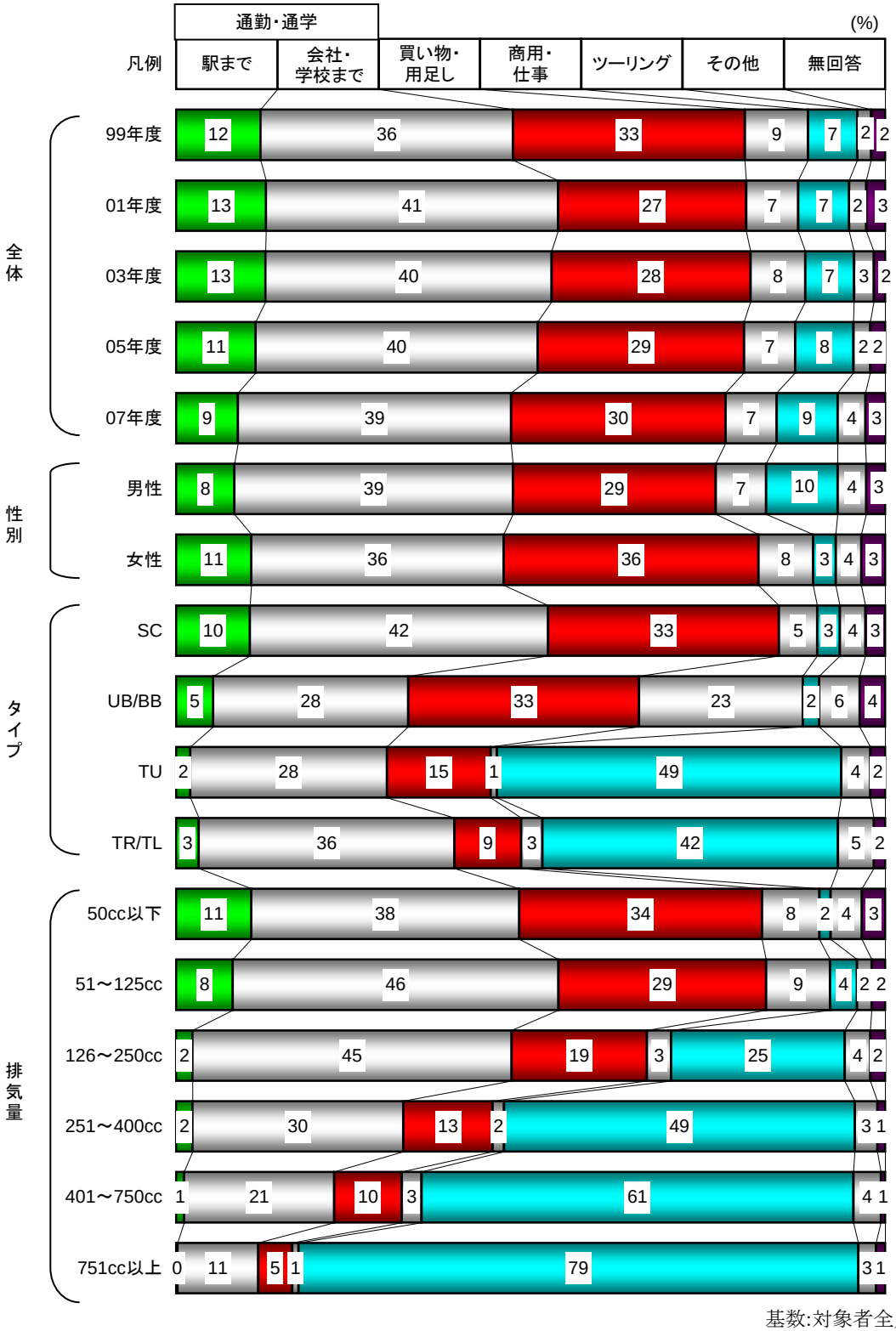
7. 使用実態
(1)使用用途

○＜主な用途＞をみると、「通勤・通学」が48%と最も多く、時系列での大きな変化は見られない。
「買い物・用足し」も含めると、78%のユーザーが日常の交通手段として主に利用している。

○タイプ別にみると、スクーターは「通勤・通学」「買い物・用足し」、ビジネスは「通勤・通学」「買い物・用足し」「商用・仕事」が多い。オンロードおよびオフロードは「通勤・通学」「ツーリング」が主となっている。

○排気量別にみると、250cc以下は「通勤・通学」「買い物・用足し」で7～8割占め、251cc以上では「ツーリング」が5～8割となる。特に751cc以上では「ツーリング」が多く、79%を占める。

〈主な用途〉



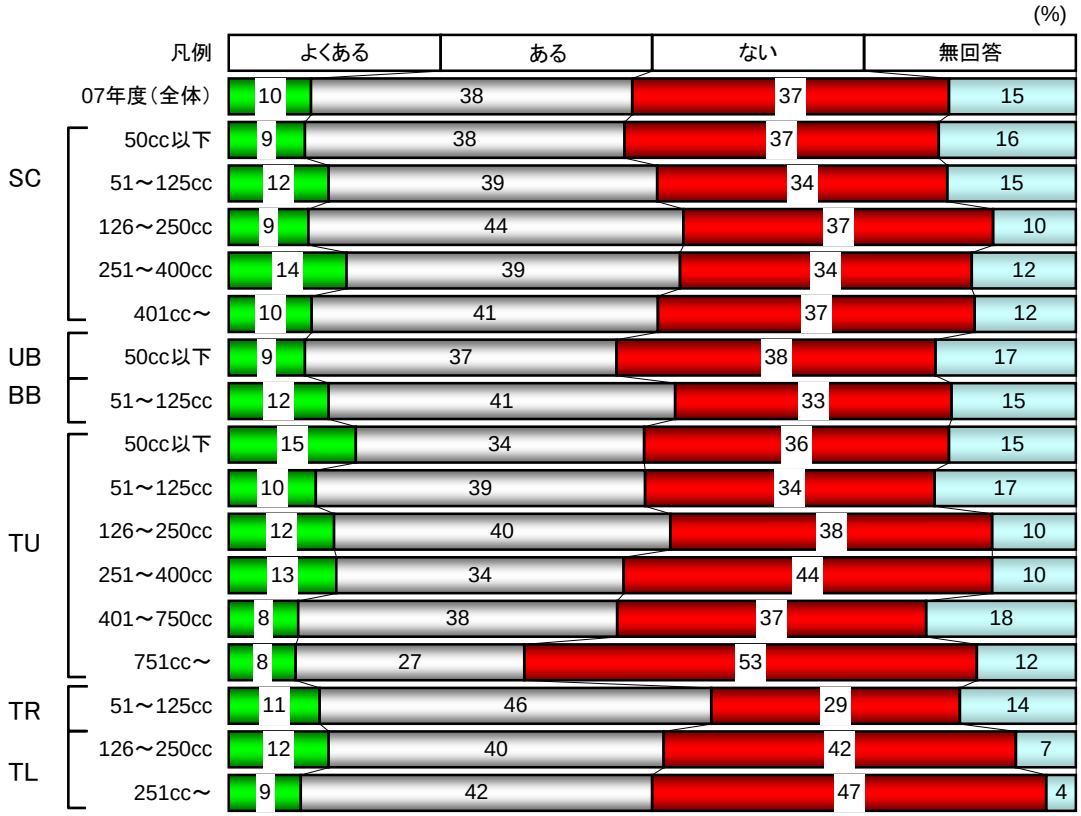
基数:対象者全員

(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況

○＜主な用途での他の乗り物との併用の有無＞をみると、「併用あり(よくある＋ある)」が48%と、半数を占める。
他の乗り物との併用の有無をタイプ・排気量別にみると、オンロード・751cc以上を除くどのカテゴリー車でも「併用あり」が5割前後と多い。

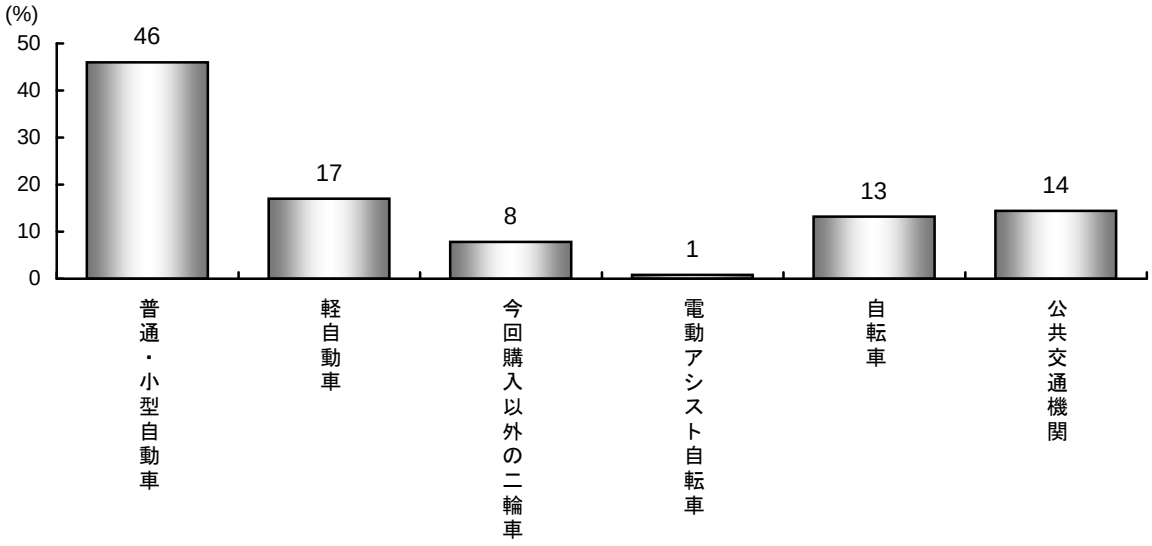
○＜併用する乗り物で最も利用する乗り物＞は、「普通・小型自動車」が最も多く46%を占めている。
タイプ別、排気量別にみても、どのカテゴリー車でも「普通・小型自動車」が最も多い。

＜主な用途での他の乗り物との併用の有無＞



基数:対象者全員

＜併用する乗り物で最も利用する乗り物＞



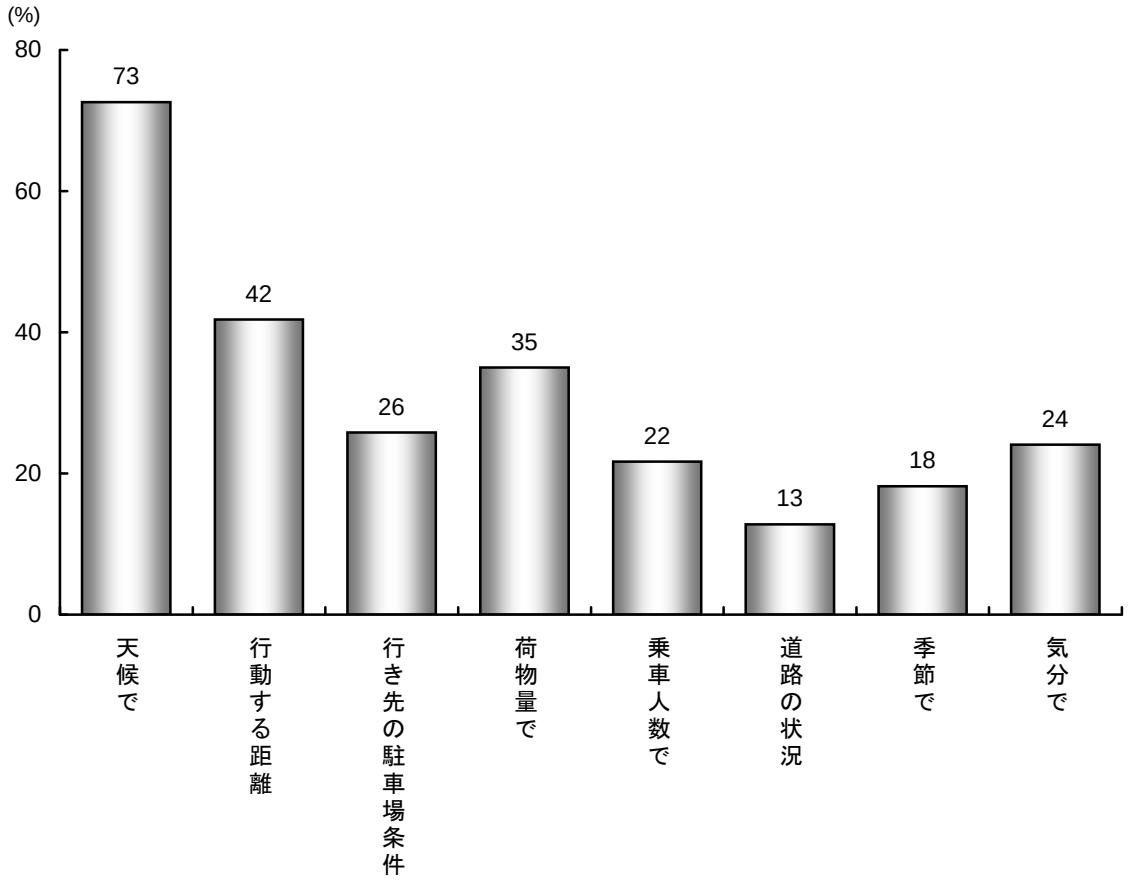
07年度		(46)	17	8	1	13	14
タイプ	SC	(45)	17	7	1	13	16
	UB/BB	(43)	24	5	1	16	10
	TU	(55)	13	15	*	9	8
	TR/TL	(44)	14	22	*	11	10
排気量	50cc以下	(44)	18	5	1	15	17
	51～125cc	(46)	18	11	1	13	10
	126～250cc	(50)	16	14	0	9	11
	251～400cc	(62)	12	12	*	7	7
	401～750cc	(53)	6	26	1	6	8
	751cc以上	(55)	9	25	*	4	6

基数:他の乗り物と併用ある回答者

(2)主な用途での他の乗り物との併用状況

○＜併用する理由＞をみると、「天候で」が73%で最も多く、次いで「行動する距離」(42%)、「荷物量で」(35%)が多い。83年度調査と比較すると、「天候」や「荷物量」が理由での併用が増加し、「行動する距離」や「行き先の駐車場条件」での併用は減少している。
タイプ別にみると、スクーターやビジネスでは「天候」「行動する距離」「荷物量」、オンロードやオフロードでは「天候」「荷物量で」「気分で」が併用する主な理由となっている。

＜併用する理由＞（複数回答）



		天候で	行動する距離	行き先の駐車場条件	荷物量で	乗車人数で	道路の状況	季節で	気分で
83年度（全体）		(51)	(45)	(30)	28	33	19	18	12
07年度（全体）		(73)	(42)	26	(35)	22	13	18	24
タイプ	SC	(75)	(44)	28	(33)	22	13	18	22
	UB/BB	(60)	(43)	22	(40)	14	13	15	19
	TU	(72)	27	18	(43)	28	13	26	(40)
	TR/TL	(72)	30	19	(45)	19	19	20	(52)
排気量	50cc以下	(74)	(46)	26	(32)	20	12	17	20
	51～125cc	(67)	(43)	28	(38)	22	15	18	26
	126～250cc	(74)	28	26	(41)	25	16	23	(37)
	251～400cc	(74)	21	16	(45)	29	11	27	(36)
	401～750cc	(54)	(35)	25	34	31	20	22	(40)
	751cc以上	(69)	24	19	(44)	33	16	26	(42)

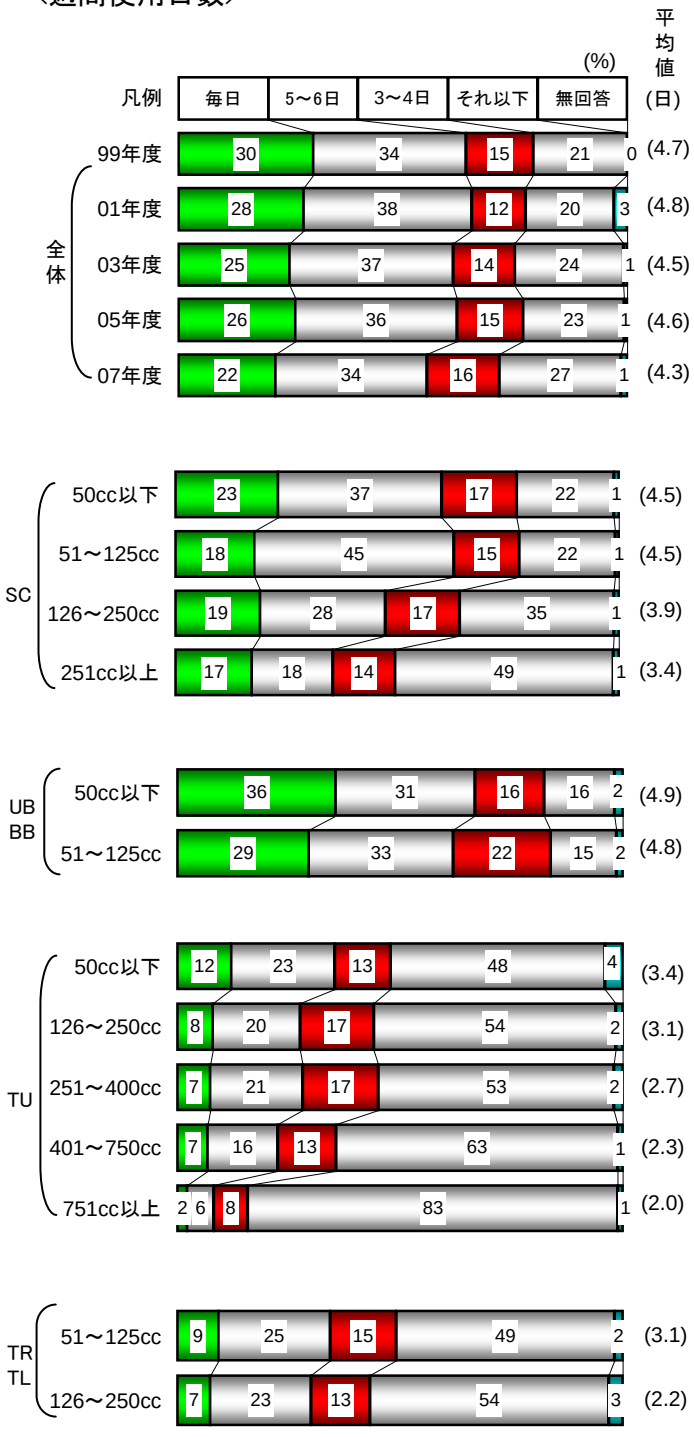
基数:他の乗り物と併用ある回答者

(3)使用頻度／月間走行距離

○ ＜週間使用日数＞をみると、「週5日以上」使うユーザーが全体の56%を占め、平均で「4.3日」となっている。
時系列でみると使用日数は徐々に減少傾向にある。
タイプ・排気量別にみると、ビジネス50cc以下およびビジネス 51～125ccが、それぞれ「平均4.9日」「平均4.8日」で使用頻度が高い。最も使用頻度が低いのはオンロード751cc以上で、「平均2.0日」となっている。

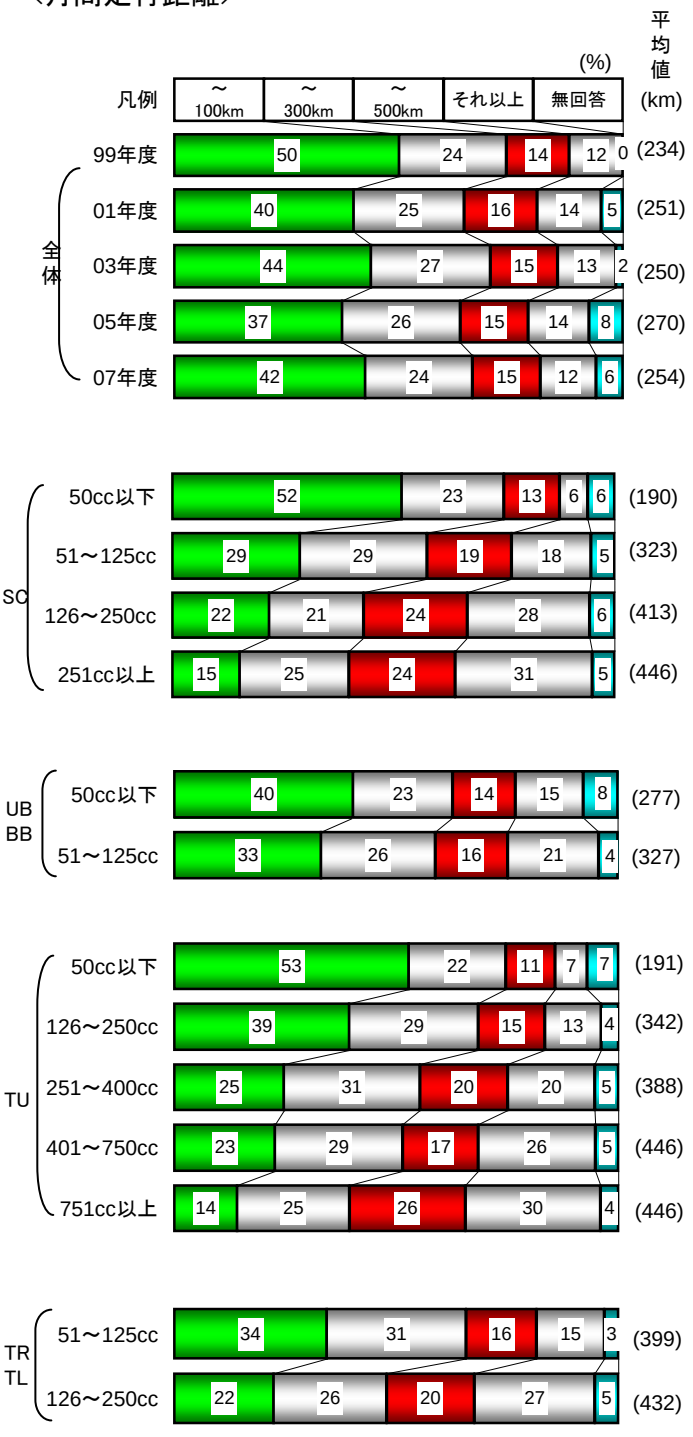
○ ＜月間走行距離＞をみると、「100km以下」が42%、「300km以下」が24%を占めており、平均では前回に比べ16km少ない「254km」となっている。
タイプ・排気量別にみると、スクーター251cc以上、オンロード401～750cc、オンロード751cc以上では「平均446km」で最も長く、スクーター50cc以下やオンロード50cc以下ではそれぞれ平均190km、平均191km で走行距離は短い。

＜週間使用日数＞



基数:対象者全員

＜月間走行距離＞



基数:対象者全員

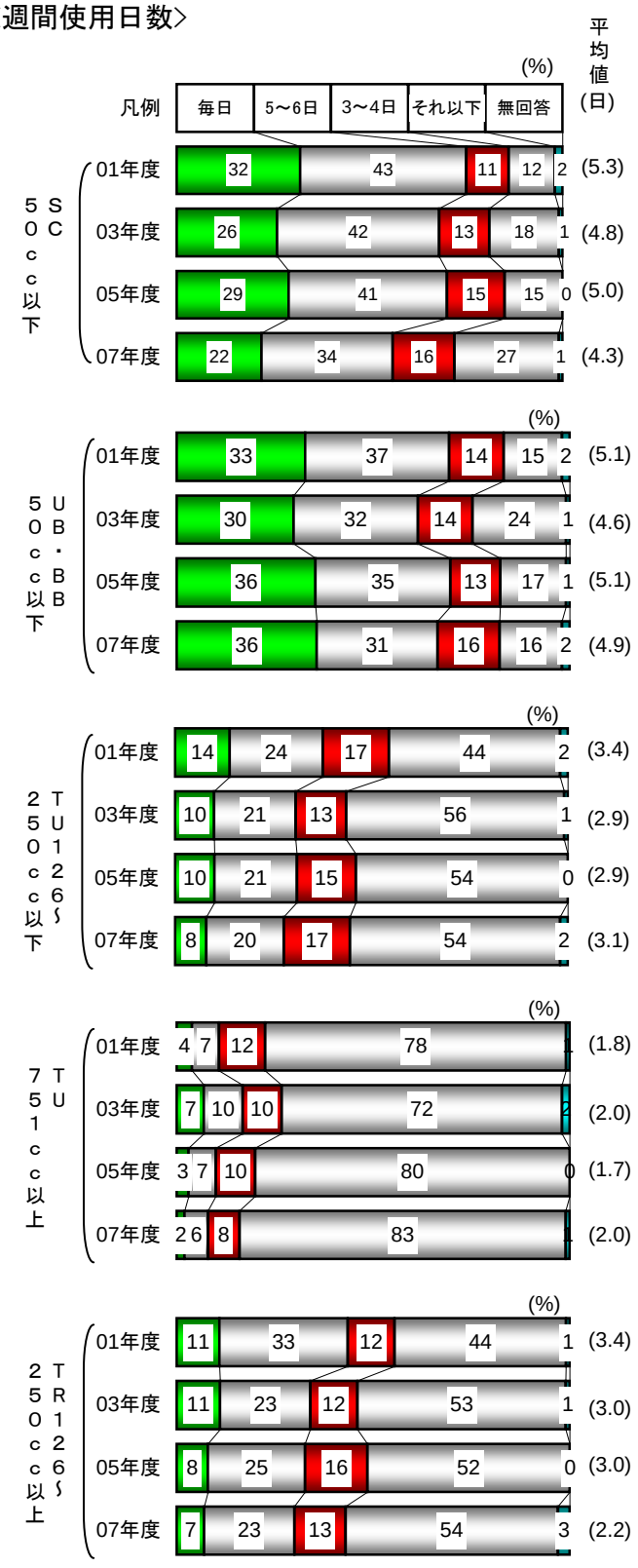
(3)使用頻度／月間走行距離(タイプ・排気量別)

○ ＜週間使用日数＞をみると、「週5日以上」使うユーザーはビジネス50cc以下が最も高い。
時系列では前回調査時より減少している。

○ ＜月間走行距離＞をみると、「500km以上」が最も高いのがオンロード751cc以上で、
時系列でも増加傾向にある。

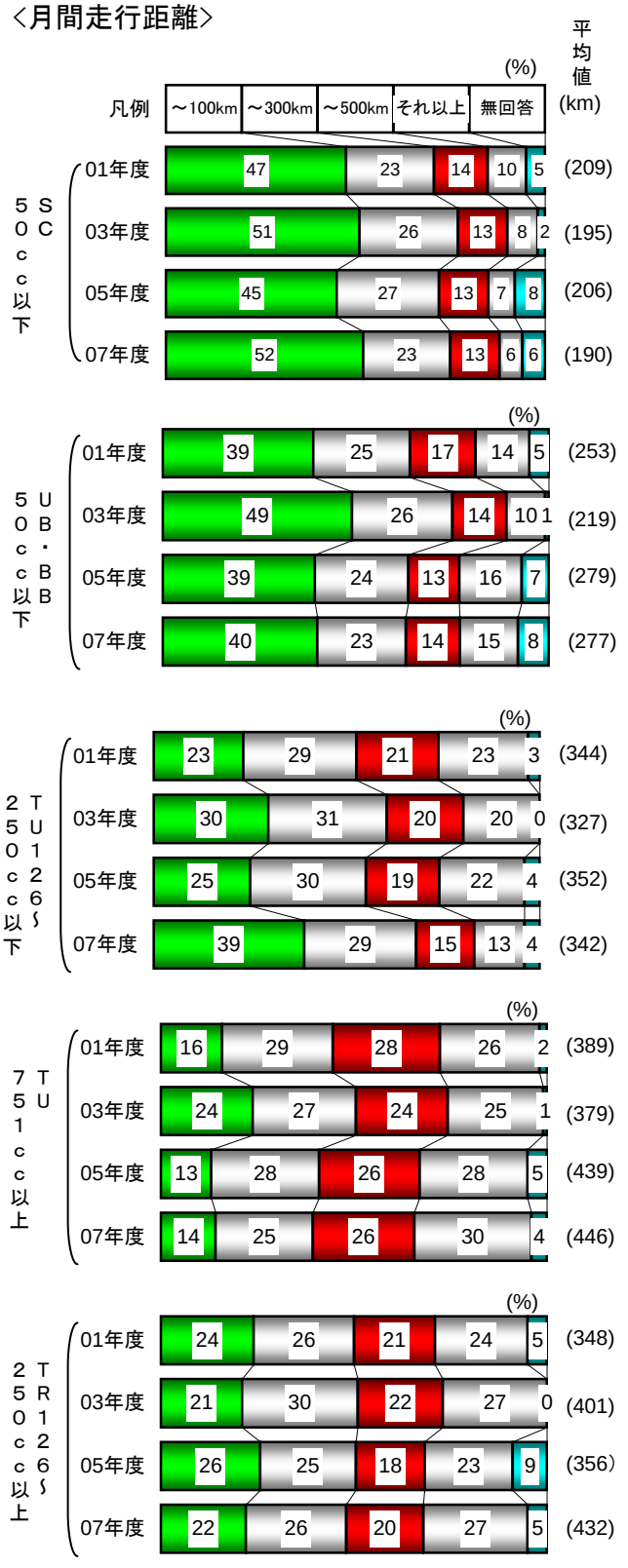
小さな排気量の二輪車は生活圏で日常的に使用され、大きな排気量の二輪車は長距離
走行で使用されている傾向が、窺われる。

＜週間使用日数＞



基数:対象者全員

＜月間走行距離＞



基数:対象者全員

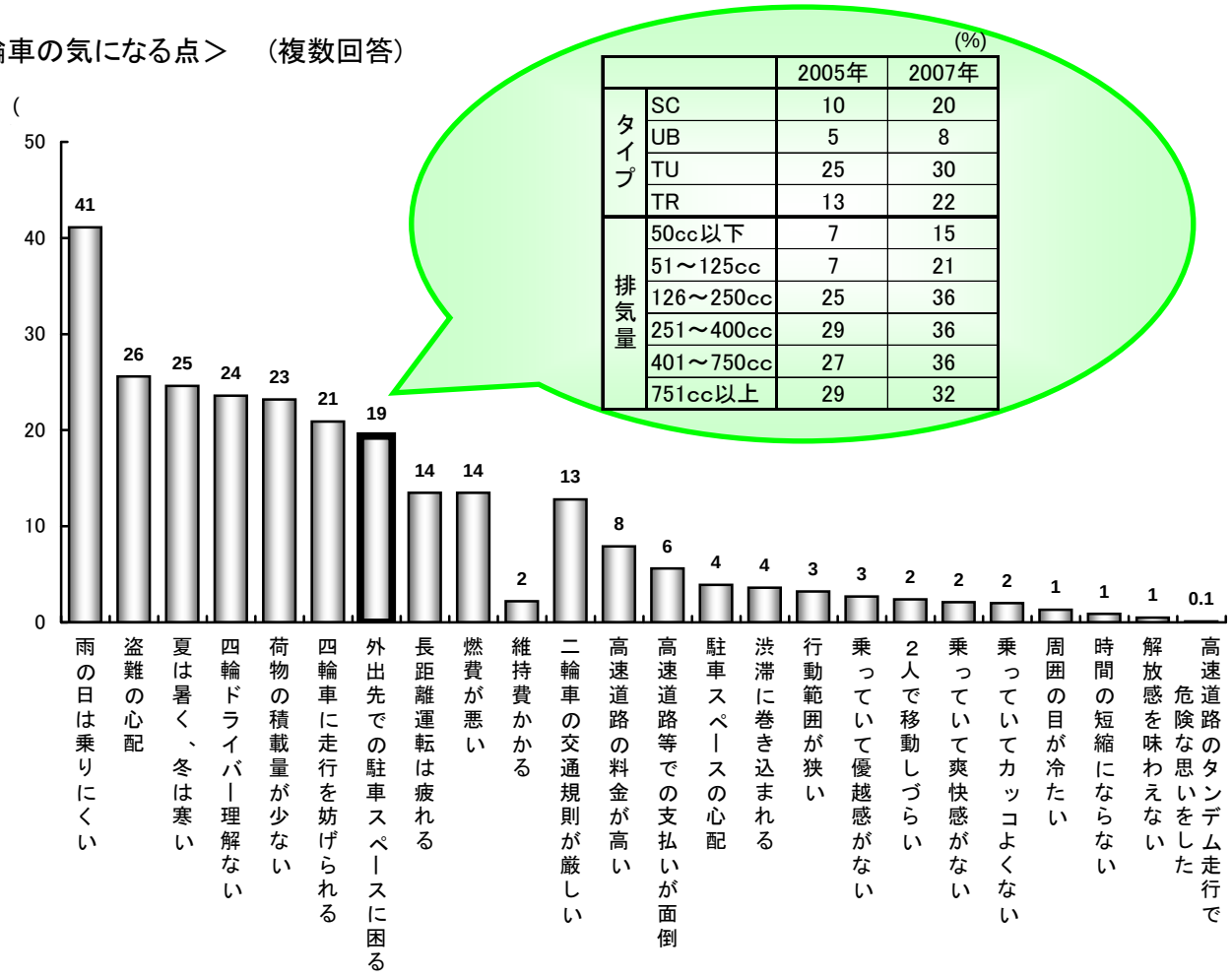
(4) 二輪車の使用に関して気になる点

○＜普段、二輪車に乗っていて特に気になっている点＞をみると、「雨の日は乗りにくい」が41%と最も多く、次いで「盗難の心配」(26%)、「夏は暑く、冬は寒い」(25%)が多い。
前回調査時に比べて、「外出先での駐車スペースに困る」が増加しているが、その他の項目は減少傾向にある。

○気になる点としては、天候や盗難など外的要因(二輪車自体以外の要因)が多くなっている。

○タイプ別ではオンロードとオフロード、排気量別では126cc以上で「高速道路の料金が高い」が多い。

＜二輪車の気になる点＞　(複数回答)



		2005年	2007年
タイプ	SC	10	20
	UB	5	8
	TU	25	30
	TR	13	22
排気量	50cc以下	7	15
	51～125cc	7	21
	126～250cc	25	36
	251～400cc	29	36
	401～750cc	27	36
	751cc以上	29	32

全体	03年度	52	35	33	30	26	28	*	19	4		14	*	*	6	3	4	3	9	1	2	2	1	1	*
	05年度	46	30	31	22	23	20	11	15	4		13	9	9	7	4	3	3	4	3	2	1	1	1	0
	07年度	41	26	25	24	23	21	19	14	14	2	13	8	6	4	4	3	3	2	2	2	1	1	1	0
性別	男性	39	27	23	25	23	22	19	15	16	2	14	10	7	4	4	4	3	2	2	2	1	1	1	0
	女性	49	22	30	18	24	19	21	8	7	3	10	2	2	3	2	2	1	2	1	1	1	0	*	*
タイプ	SC	42	23	25	23	24	21	20	12	14	2	14	5	3	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	0
	UB/BB	39	22	22	20	10	19	8	14	11	1	9	1	0	2	1	3	2	2	2	3	1	1	1	*
	TU	40	44	27	34	34	21	30	21	16	8	12	33	25	9	9	3	3	5	1	1	3	2	1	0
	TR/TL	28	29	21	37	26	24	22	33	14	3	12	37	27	6	5	2	4	6	1	2	4	1	0	*
排気量	50cc以下	44	22	25	21	23	21	15	11	12	1	14	1	0	3	2	4	3	2	2	2	1	1	1	*
	51～125cc	32	28	21	26	23	21	21	19	14	1	9	2	2	3	5	3	5	3	2	4	1	0	1	*
	126～250cc	35	35	24	32	24	24	36	19	18	3	10	36	25	9	9	1	2	3	1	1	2	2	0	0
	251～400cc	44	40	30	38	34	24	36	20	22	14	10	40	32	12	9	1	3	4	1	0	3	2	1	1
	401～750cc	24	38	19	34	19	20	36	15	20	8	11	49	30	6	9	2	4	2	0	1	2	1	1	1
	751cc以上	25	52	24	33	25	14	32	16	19	12	12	55	33	8	13	1	0	3	0	*	3	2	*	*

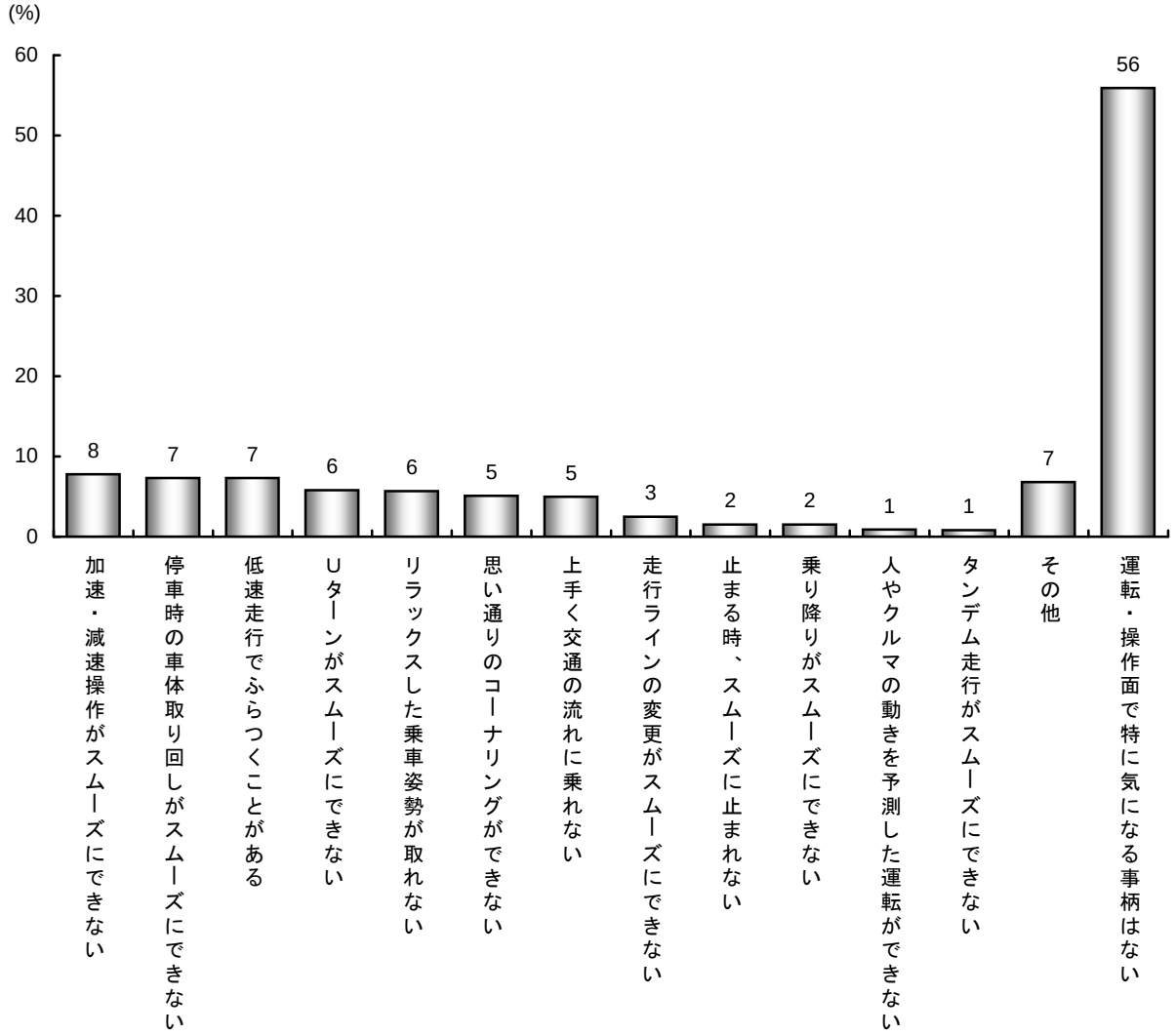
基数:対象者全員

(4) 二輪車の使用に関して気になる点

○＜運転・操作面で気になる点＞をみると、「特に気になる点はない」が56%と過半数を占めている。具体的な気になる点としては、「加速・減速操作がスムーズにできない」(8%)、「停車時の車体取り回しがスムーズにできない」(7%)「低速走行でふらつくことがある」(7%)、「Uターンがスムーズにできない」(6%)、「リラックスした乗車姿勢が取れない」(6%)が比較的多い。

○タイプ別ではオンロードで「Uターンがスムーズにできない」、排気量別では251cc以上で「停車時の車体取り回しがスムーズにできない」、「Uターンがスムーズにできない」が20%以上を占め、比較的多い。

＜運転・操作面で気になっている点＞　(複数回答)



全体	07年度	8	7	7	6	6	5	5	3	2	2	1	1	7	(56)
性別	男性	8	6	8	6	6	5	5	2	2	2	1	1	6	57
	女性	6	11	5	7	4	5	6	5	2	1	2	0	8	53
タイプ	SC	7	7	7	4	5	4	5	3	1	1	1	1	7	(57)
	UB/BB	11	4	8	3	6	2	7	2	1	3	1	0	6	(57)
	TU	7	16	11	(20)	8	15	4	2	4	3	1	2	4	(46)
	TR/TL	4	3	4	6	5	7	1	1	2	9	3	3	8	(63)
排気量	50cc以下	9	5	6	3	5	3	6	3	1	1	1	0	7	(57)
	51～125cc	8	2	5	2	7	5	3	2	2	2	1	3	7	(61)
	126～250cc	5	15	14	13	7	10	1	1	3	3	1	2	6	(51)
	251～400cc	7	(23)	16	(29)	7	19	2	1	4	3	1	2	3	38
	401～750cc	3	(23)	9	(20)	8	14	1	1	1	6	0	2	7	48
	751cc以上	1	(24)	7	(25)	8	13	0	1	2	4	0	2	3	48

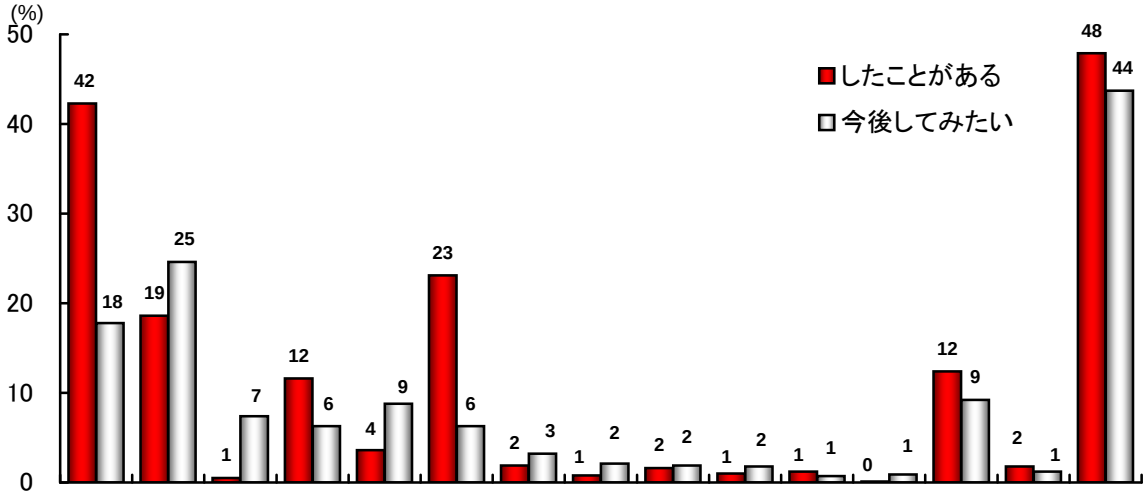
基数:対象者全員

(5)レクリエーション：今までに行った経験のあるもの／今後したいもの（経験したことは除く）

○＜二輪車を使ったレクリエーションの経験＞をみると、52%のユーザーが何らかのレクリエーションを経験している。
レクリエーションの内容では、「日帰りのツーリング」が42%と最も多く、次いで「峠道走行」（23%）、「宿泊してのツーリング」（19%）が多かった。

○＜今後してみたいレクリエーション＞をみると、56%のユーザーが今後何かレクリエーションをしてみたいとしている。
実施意向のあるレクリエーションの内容では、「宿泊してのツーリング」が25%と最も多く、次いで「日帰りでのツーリング」（18%）、「カスタム・ドレスアップ」（9%）が多い。
時系列では大きな変化はみられない。

＜二輪車を使ったレクリエーション志向＞　（複数回答）



【今後してみたいレクリエーション】		ツーリング 日帰り	ツーリング 宿泊	ツーリング 海外	林道走行	サーキット走行	峠道走行	レース走行 スクーターレース	レース走行 ロード	レース走行 モトクロス	レース走行 トライアル競技	レース走行 エンデューロ	レース走行 モタードレース	カスタム・ドレスアップ	その他	してみたいものはないどれもしたことがない
全体	99年度	12	22	8	6	8	3	5	3	2	2	1	*	4	1	52
	01年度	16	24	10	7	9	5	5	2	3	2	1	*	9	1	32
	03年度	21	28	10	8	10	7	5	2	3	2	1	*	10	2	36
	05年度	20	26	8	7	8	7	4	2	2	2	1	1	10	1	39
	07年度	18	25	7	6	9	6	3	2	2	2	1	1	9	1	44
性別	男性	19	28	8	7	11	7	4	3	2	2	1	1	11	1	38
	女性	13	13	5	3	2	2	1	1	1	0	0	0	4	1	65
年代	10代	27	37	7	6	22	13	12	7	4	1	1	0	18	1	29
	20代	19	36	12	10	12	9	4	4	5	2	1	2	17	0	32
	30代	19	31	10	9	12	6	4	3	2	2	1	2	16	1	34
	40代	20	29	10	7	13	8	4	3	1	4	1	1	11	2	36
	50代以上	15	16	4	4	3	4	1	1	1	1	0	0	2	2	56
タイプ	SC	18	23	6	5	7	5	3	1	1	1	0	1	9	1	49
	UB/BB	18	17	4	7	6	8	3	1	1	1	0	1	5	2	46
	TU	18	47	21	12	25	11	5	8	4	4	2	2	19	2	12
	TR/TL	14	31	19	26	14	9	6	7	18	12	14	9	10	2	12
排気量	50cc以下	17	18	5	4	6	5	3	1	1	1	0	0	7	1	53
	51～125cc	21	31	10	9	13	9	4	3	2	3	1	2	9	1	32
	126～250cc	21	47	13	14	12	10	4	3	4	4	3	2	16	1	18
	251～400cc	16	58	22	11	23	12	3	6	3	2	1	2	19	2	9
	401～750cc	10	31	24	12	27	7	8	9	5	7	4	5	13	2	16
	751cc以上	11	37	27	9	37	8	6	12	5	5	3	4	19	2	10

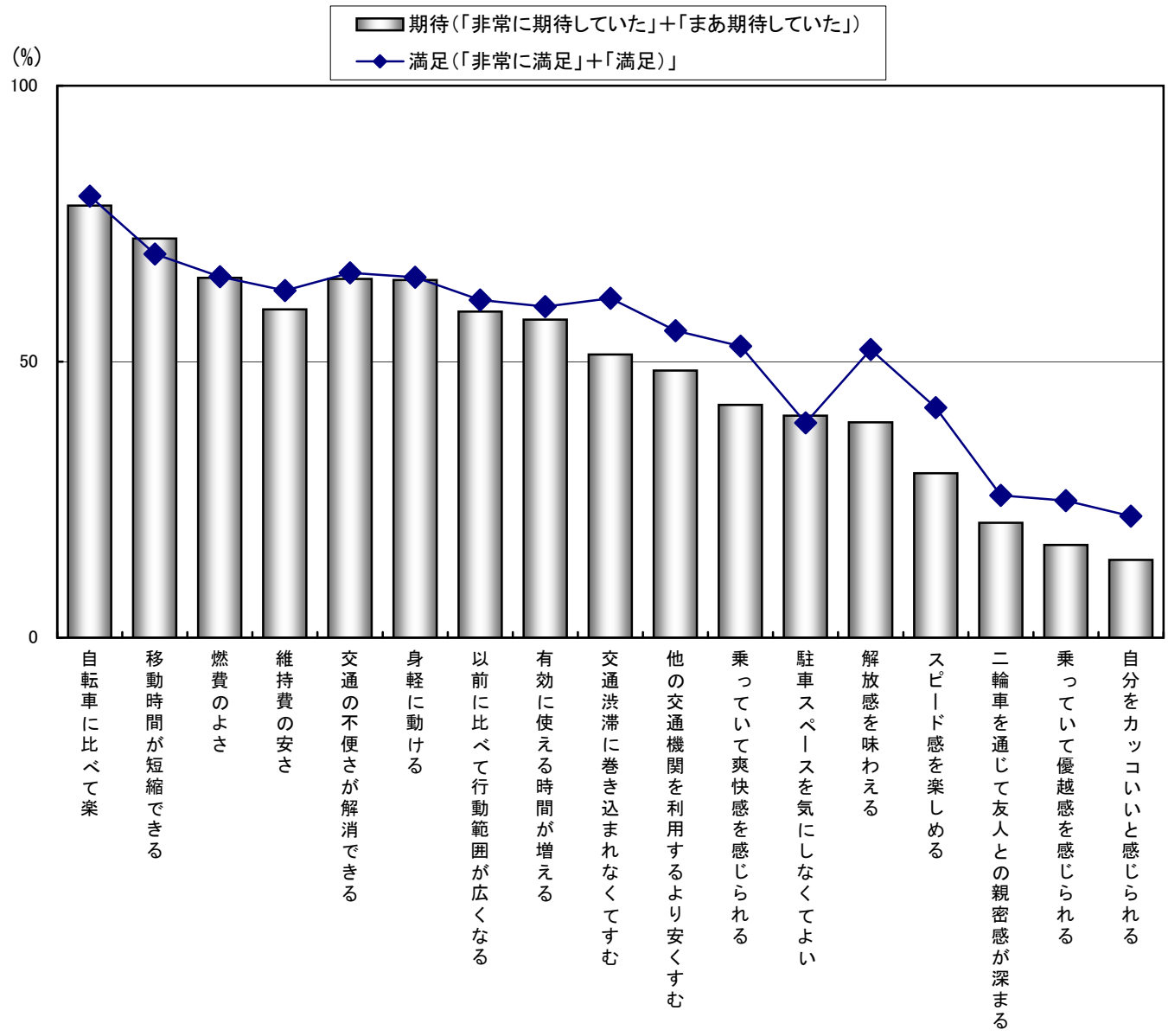
基数:対象者全員

(6)購入前の期待度と使用後の満足度(「新規」ユーザー)

○ ＜購入前の期待度と使用後の満足度(新規ユーザー)」をみると、期待の大きい項目は「自転車に比べて楽」(78%)、「移動時間が短縮できる」(72%)、「交通の不便さが解消できる」(65%)、「身軽に動ける」(65%)、「燃費のよさ」(65%)となっている。
時系列でみても、大きな変化はみられない。

○ 期待以上の満足感が得られた項目(期待値に対して満足値が10%以上高く、満足値が50%を超えている項目)は、「交通渋滞に巻き込まれなくてすむ」、「爽快感を感じられる」、「解放感を味わえる」となっている。

＜購入前の期待度と使用後の満足度＞



【07年度】

期待	78	72	65	60	65	65	59	58	51	48	42	40	39	30	21	17	14
満足	80	70	65	63	66	65	61	60	62	56	53	39	52	42	26	25	22

【05年度】

期待	81	77	64		72	68	64	61	59	52	39	47	37	29	20	19	17
満足	82	75	67		70	69	67	63	67	58	57	49	51	41	26	26	25

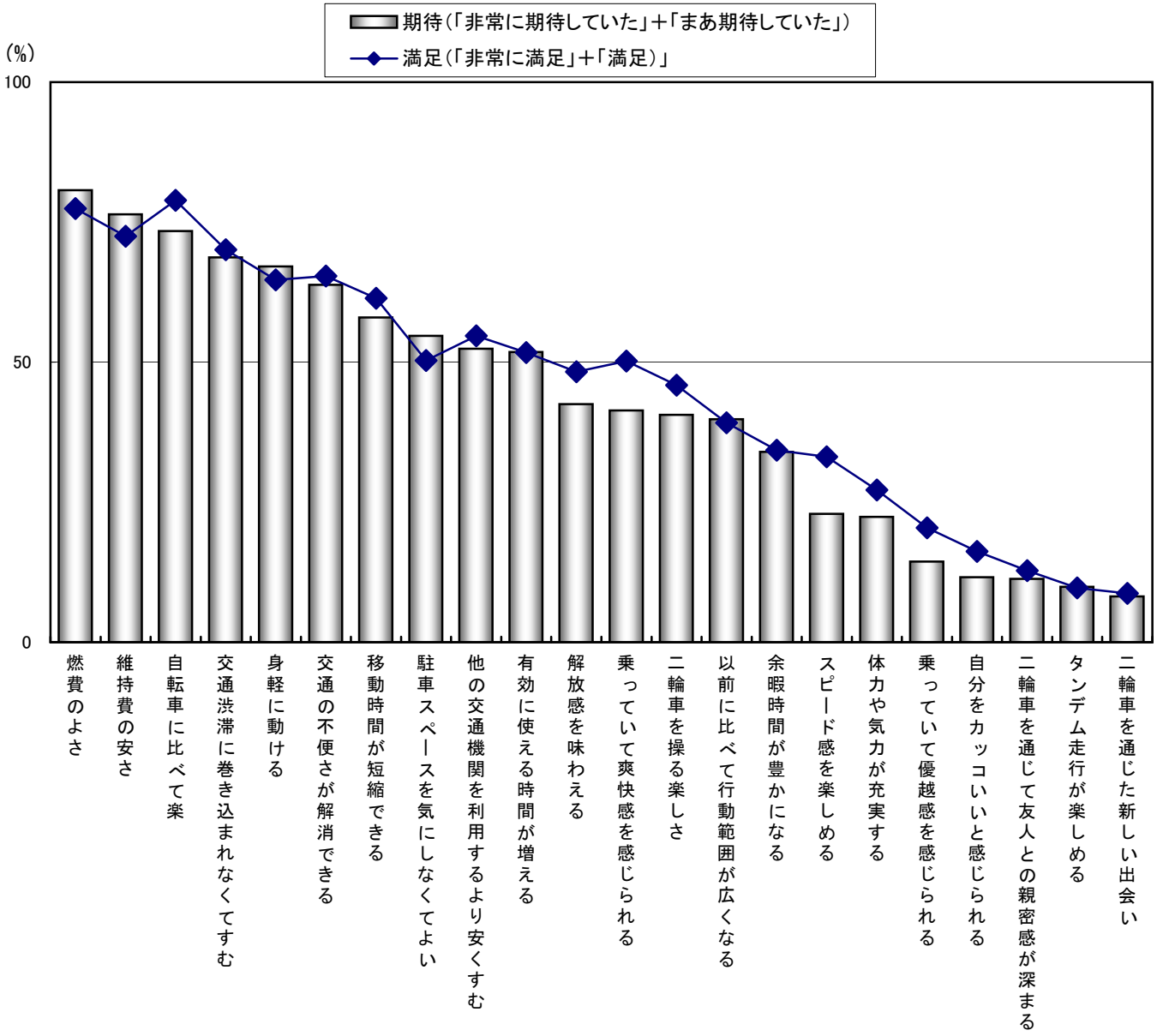
基数:新規購入者

(7)購入前の期待度と使用後の満足度(「再度購入」ユーザー)

○ ＜購入前の期待度と使用後の満足度(一時中断後の再購入ユーザー)」をみると、期待の大きい項目は「燃費のよさ」(81%)、「維持費の安さ」(76%)、「自転車に比べて楽」(73%)、「交通渋滞に巻き込まれなくてすむ」(69%)となっている。
新規ユーザーと比較すると、「経済性(燃費や維持費)」の期待度が高い。

○ 期待以上の満足感が得られた項目(期待値に対して満足値が10%以上高く、満足値が50%を超えている項目)は、「爽快感を感じられる」となっている。

＜購入前の期待度と使用後の満足度＞

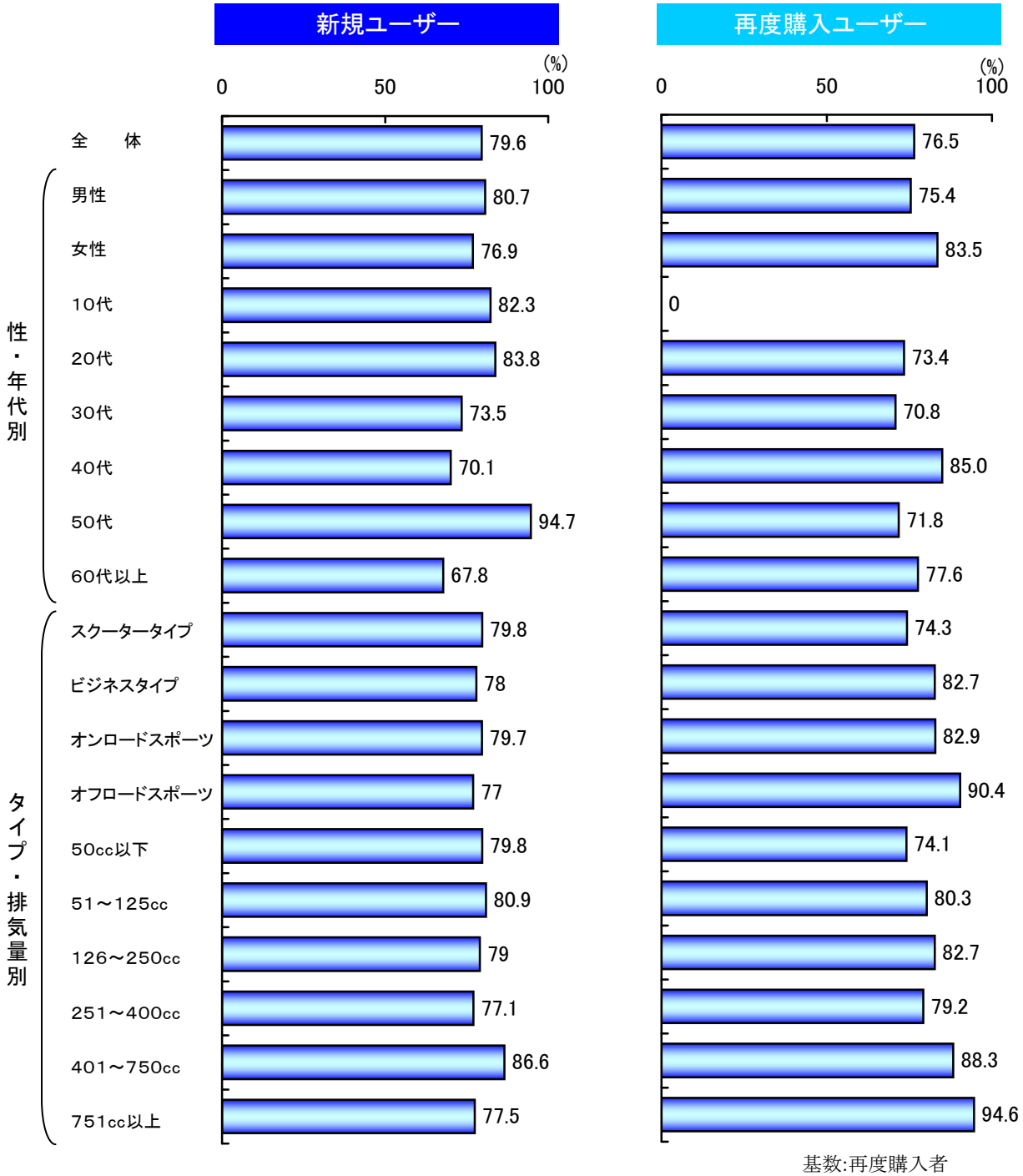


期待	81	76	73	69	67	64	58	55	52	52	43	41	41	40	34	23	22	14	12	11	10	8
満足	77	73	79	70	65	65	61	50	55	52	48	50	46	39	34	33	27	20	16	13	10	9

基数:再度購入者

(8)新規ユーザー、再度購入ユーザーの総合満足

○ 総合満足は新規ユーザー80%、再度購入ユーザー77%とともに高く、新規ユーザーが再度購入ユーザーより3ポイント高くなっている。
○ 新規ユーザーでは、50代のユーザーが95%と最も高く、排気量では401～750ccユーザーが87%と高くなっている。
○ 再度購入ユーザーでは比較的女性の満足が84%と男性より9ポイント高くなっている。最も高いのは排気量の751cc以上ユーザーの95%、年齢では40代ユーザーの85%、タイプではオフロードスポーツユーザーの90%などが高くなっている。



基数:再度購入者

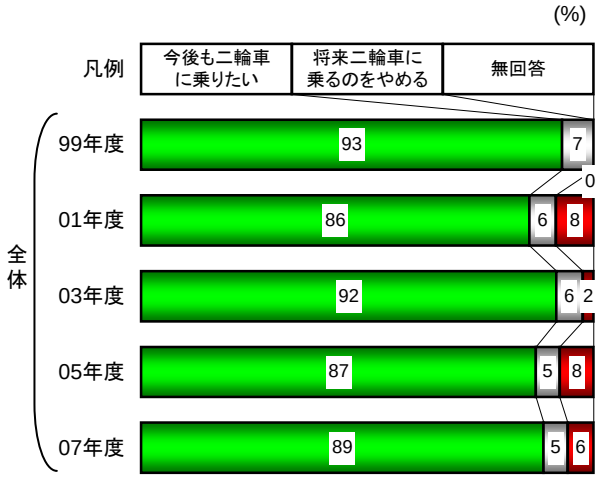
8. 今後の意向
(1)二輪車の継続乗車意向／意向車

○ ＜今後の継続乗車意向＞をみると、「今後も二輪車に乗りたい」が89%を占め、ほとんどのユーザーに継続乗車意向がみられた。タイプ別ではオンロードとオフロード、排気量別では51cc以上で90%以上となっている。

○ ＜意向排気量＞をみると、全体では「50cc以下」が39%と最も多く、次いで「126～250cc」(17%)が多い。
性別では、女性で「50cc以下」が73%と特に多い。
タイプ別では、スクーターとビジネスは「50cc以下」の乗車意向が半数近くを占める。オンロードは「1000cc以上」、オフロードは「126～250cc」が最も多い。
排気量別では、400cc以下のクラスでは「同一クラス」、401cc以上のクラスでは「1000cc以上」への意向が最も多い。

○ ＜意向車＞をみると、全体では「国内モデル」が87%を占める。
タイプ別では、スクーターとビジネスは「国内モデル」が90%以上を占めるが、オンロードとオフロードではそれぞれ65%、66%と、スクーター、ビジネスに比べ「国内モデル」への意向が低い。
排気量別では、751cc以上は「逆輸入車」「外車」への意向が合わせて67%と高い。

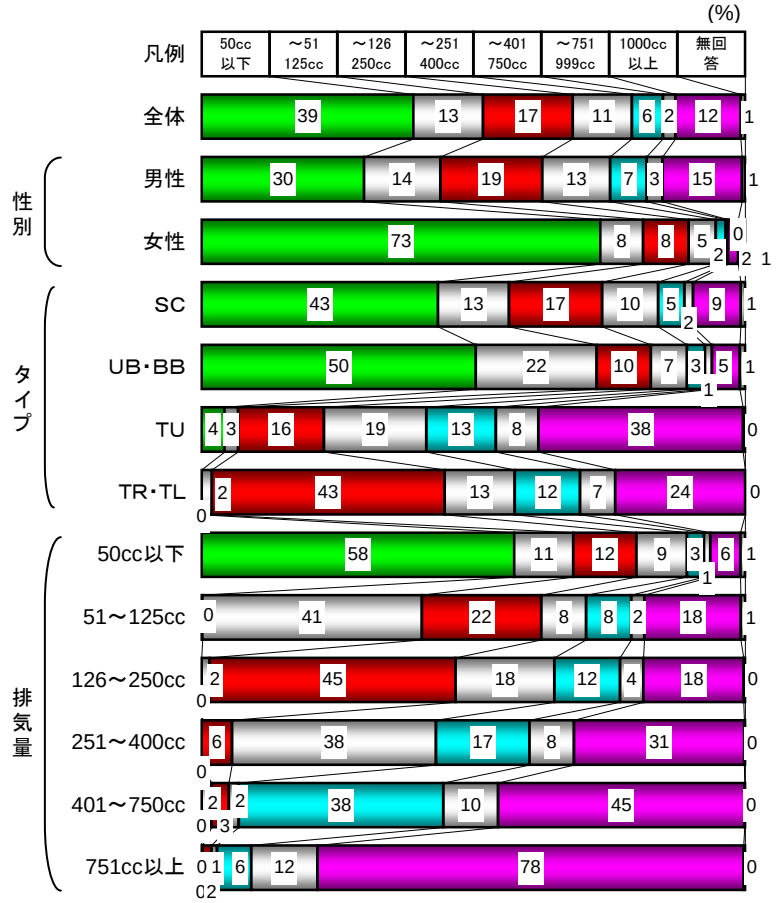
＜二輪車に乗り続けるか＞



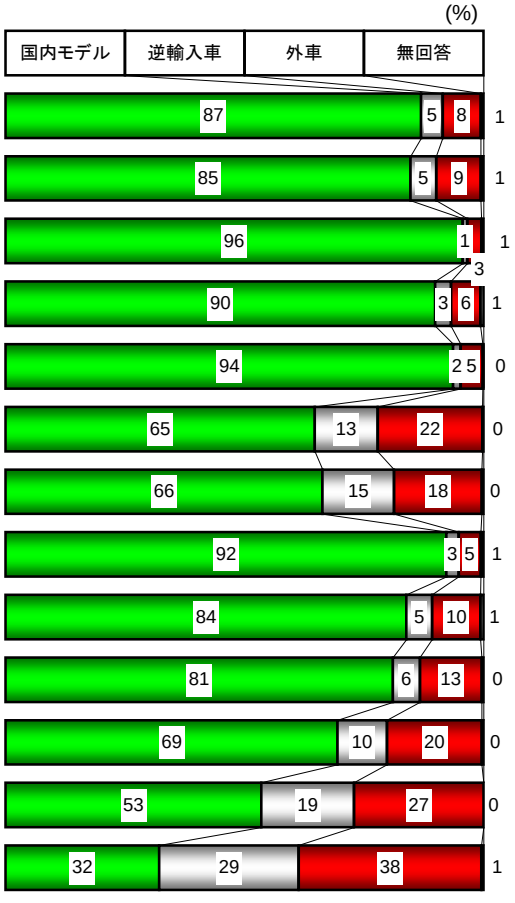
(%)

		今後も二輪車に乗りたい	将来二輪車に乗るのをやめる	無回答
全体	99年度	93	7	0
	01年度	86	6	8
	03年度	92	6	2
	05年度	87	5	8
	07年度	89	5	6
タイプ	SC	89	6	6
	UB/BB	84	7	9
	TU	96	2	2
	TR/TL	98	1	1
排気量	50cc以下	86	7	7
	51～125cc	95	2	4
	126～250cc	95	3	2
	251～400cc	96	3	2
	401～750cc	96	2	2
	751cc以上	96	1	4

＜意向排気量＞



＜意向車＞



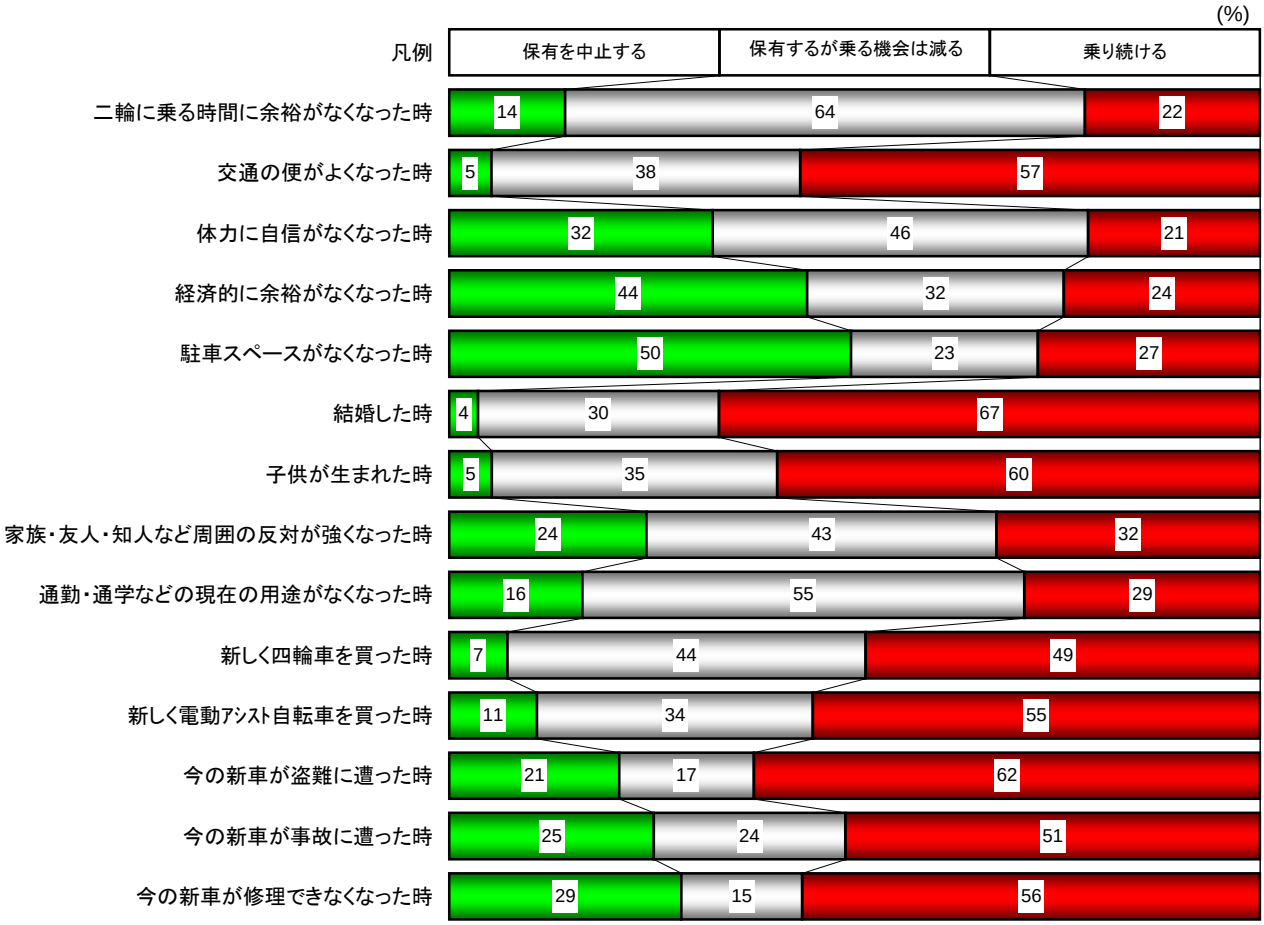
基数:対象者全員

(2)環境変化別の二輪車保有／乗車意向

○ ＜環境の変化別にみた二輪車保有／乗車意向＞をみると、以下の通りである。
- 「保有を中止する」場合　…「駐車スペースがなくなった時」(50%)、「経済的に余裕がなくなった時」(44%)、「体力に自信がなくなった時」(32%)
- 「保有するが乗る機会は減る」場合…「二輪車に乗る時間に余裕がなくなった時」(64%)、「現在の用途がなくなった時」(55%)、「体力に自信がなくなった時」(46%)

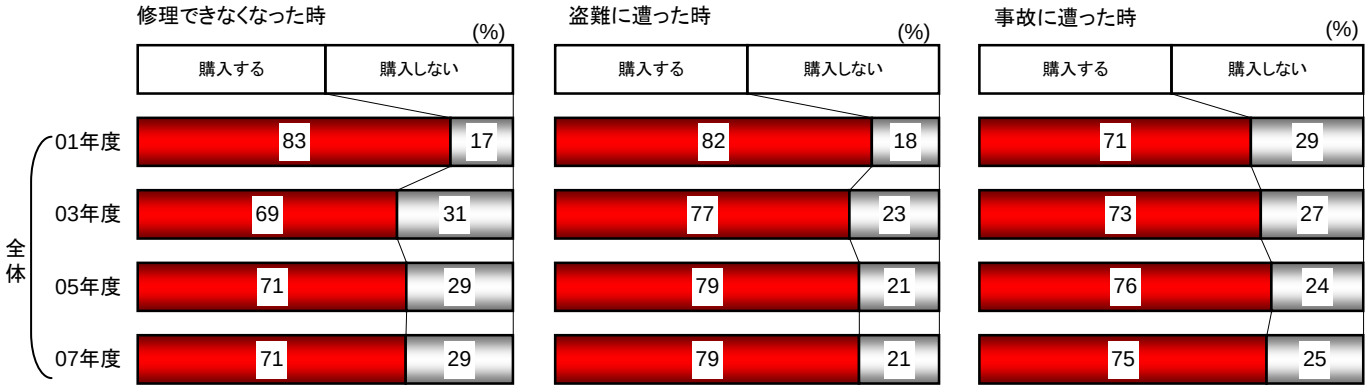
○ ＜盗難・事故・修理別にみた二輪車購入意向＞をみると、いずれの状況後も「購入する」が70%を超えている。
前回調査結果との比較でみると、ほとんど変化はない。

＜環境の変化別にみた二輪車保有／乗車意向＞



基数:対象者全員

＜盗難・事故・修理別にみた二輪車購入意向＞



基数:対象者全員

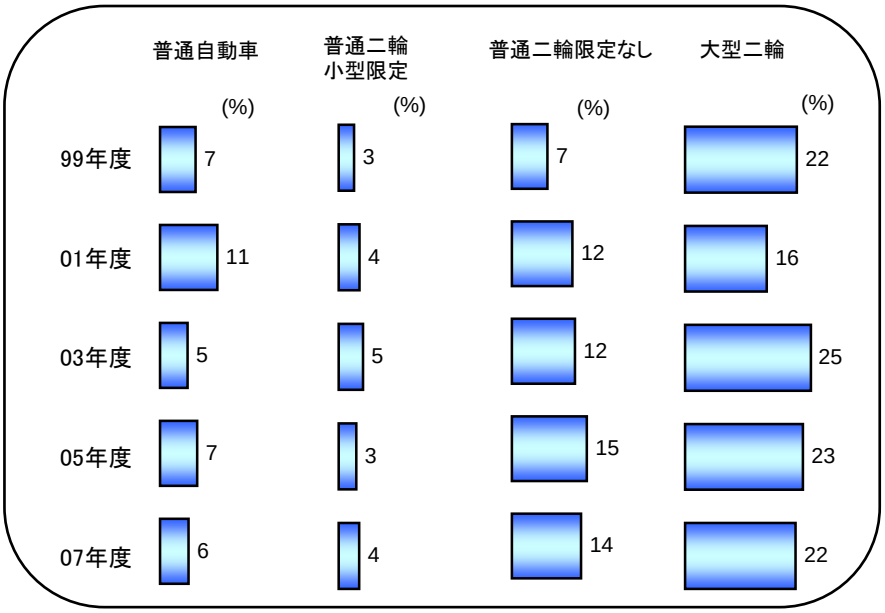
(3)今後の上級免許取得意向 -上級免許ー

○ ＜今後の上級免許に対する取得意向＞をみると、「上級免許を取得したい」ユーザーは前回の54%から50%にに減少している。
免許種類では「大型二輪免許」(22%)と「普通二輪免許限定なし」(14%)が多く、AT限定免許の取得意向は1～3%と少ない。

○ 性年代別でみると、男性10代で「普通二輪免許限定なし」、男性20～40代で「大型二輪免許」の取得意向が30%以上と高い。女性では20～30代で「普通二輪免許限定なし」の取得意向が20%以上と比較的高い。
男女とも年代が高くなるほど「取得する予定はない」が多くなる傾向にある。

○ 現保有免許別でみると、「四輪普通免許のみ」ユーザーの50%が上級二輪免許の取得意向を持っている。
「普通二輪免許限定なし」ユーザーの「大型二輪免許」取得意向が71%と高い。

〈今後の免許取得意向〉 -上級免許-



(%)

小型二輪AT限定	普通二輪AT限定	大型二輪AT限定	取得予定なし
-	-	-	61
-	-	-	57
-	-	-	53
1	3	1	46
1	3	1	50

(%)

		四輪普通免許のみ	普通二輪免許小型限定	普通二輪免許限定なし	大型二輪免許	小型二輪AT限定	普通二輪AT限定	大型二輪AT限定	取得する予定はない
全体		6	4	14	22	1	3	1	50
性 別	男性	4	4	14	26	1	3	1	46
	女性	12	5	11	6	1	3	0	61
男 性	10代	31	2	34	18	0	3	0	12
	20代	4	1	21	40	1	1	0	31
	30代	3	3	17	37	0	4	2	33
	40代	1	3	11	39	1	4	1	39
	50代以上	2	5	9	9	2	3	1	68
女 性	10代	59	0	17	6	0	5	0	14
	20代	13	3	22	8	0	8	2	44
	30代	7	12	20	17	0	4	0	40
	40代	2	4	10	10	4	4	0	65
	50代以上	8	6	1	1	0	0	0	84
現保有免許	原付免許のみ	33	4	10	3	1	2	0	46
	四輪普通免許のみ	0	4	15	25	1	4	1	50
	普通二輪免許小型限定	2	0	15	14	0	4	0	64
	普通二輪免許限定なし	2	0	0	71	0	0	1	26
	大型二輪免許	1	0	0	0	0	0	0	99

基数:対象者全員

Ⅱ．新車購入ユーザー調査結果

トピック調査概要

1）調査の目的

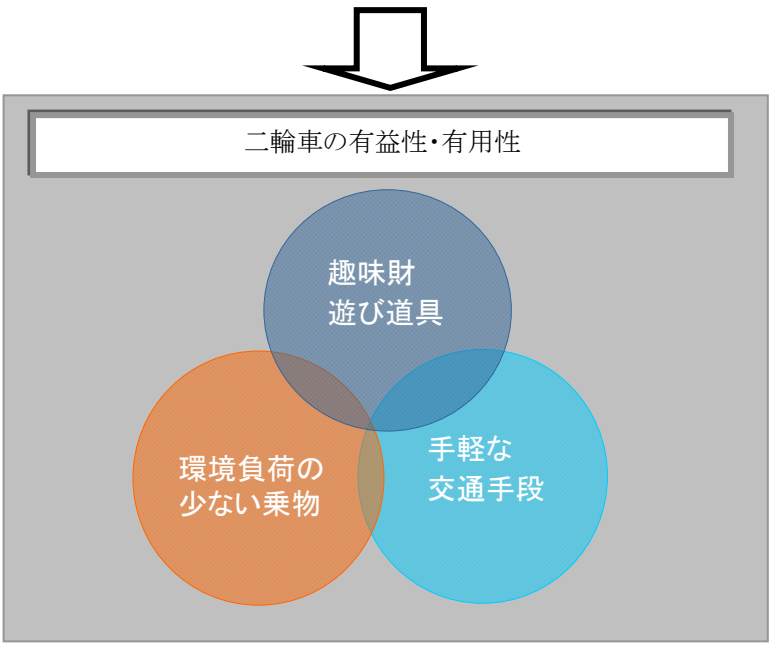
本年度のトピック調査は、三ない運動、二輪車駐車場不足、ノンユーザーの二輪車イメージ、二輪車ユーザーの今後の消費意向、5年後、10年後の二輪車の使用頻度、ニーズの変化など幅広い視点から二輪車市場の現状と将来を俯瞰し、二輪車の有益性・有用性を検証し、市場の活性化に役立つ情報を得ることを目的に実施した。

2）調査結果のまとめ方

二輪車市場の現状と将来を俯瞰するにあたって、1．二輪車市場の現状からみた視点では、①二輪車の利用環境、②ノンユーザーの二輪車イメージと二輪車ユーザーの需要構造の変化など、2．二輪車市場の将来を見据えた視点では、③二輪車ユーザーの今後の消費意向とニーズの変化などの視点をもとに情報を整理した。また多変量解析を用い、二輪車ユーザーの二輪車に「求める価値や次回購入時の二輪車の選択ポイントなど、ユーザーマインドの深掘も行った。

なお、二輪車の有益性・有用性の考察は、上記で整理した調査結果をもとに「環境負荷の少ない乗り物」「手軽な交通手段」「趣味財・遊び道具」などの観点から行った。

	現状	将来
1．二輪車市場の現状		
①二輪車の利用環境		
1節 高校生がバイクを「乗らない、買わない、（免許を）取らない」『三ない運動』	○	
2節 二輪車駐車場不足	○	
②ノンユーザーの二輪車イメージと二輪車ユーザーの需要構造の変化		
3節 ノンユーザーの世代別の二輪車イメージと二輪車への関心と購入意向	○	
4節 ノンユーザーの四輪車・自転車購入時の二輪車比較検討について	○	
5節 世代別の需要構造の変化 （2001年と2007年比較）	○	
2．二輪車市場の将来		
③二輪車ユーザーの今後の消費意向とニーズの変化		
6節 二輪車ユーザーの今後の消費動向		○
7節 二輪車ユーザーの今後の二輪車使用頻度とニーズの変化		○
④多変量解析によるユーザーマインドの深掘		
8節 二輪車ユーザーの二輪車に求める価値と今後の二輪車の選択ポイント		○



二輪車の有益性・有用性

二輪車の有益性・有用性の一つである「環境負荷の少ない乗り物」は、燃費効率、CO2やNoxの削減効果にあるが、本調査では、この燃費効率を燃費のよさと定義し、「環境負荷の少ない乗り物」としての二輪車の価値がどのように認められているかを、時系列調査、トピック調査の結果を俯瞰しまとめた。

また、「手軽な交通手段」「趣味財・遊び道具」としての二輪車の有益性・有用性については、現在、5年後、10年後の二輪車ニーズの変化の側面からとらえ、これをまとめた。

＜二輪車の有益性・有用性の考察＞

「環境負荷の少ない乗り物」としての二輪車

1)二輪車の購入ポイントに「燃費のよさ」がある。(頁47参照)

2)女性30代後半・40代前半の二輪車ユーザーは、二輪車に「燃費のよさ」「環境性能」を求めている。(頁77-78参照)

3)51cc～125ccの二輪車ユーザーは、次の二輪車に「燃費のよさ」を求めている。(頁47、頁79-80参照)

4)ノンユーザーの二輪車イメージでも「燃費のよさ」は想起されている。(頁56参照)

「手軽な交通手段」としての二輪車

1)二輪車ユーザーからみた5年後、10年後の二輪車の利用利点は「公共交通機関より自由に活動できる」「思い立った時すぐに出かけられる」が高く、男性より女性で高くなっている。(頁74参照)

2)二輪車ユーザーからみた5年後、10年後の二輪車の使用用途で、女性は「買い物・用足し」用途が圧倒的に高くなっていく。(頁71参照)

3)女性の二輪車ユーザーは、二輪車に「気軽に乗っていける」を求めている。(頁77-78参照)

4)ノンユーザーの二輪車イメージでは「便利・使い勝手がいい」「気軽に乗れる・手軽にどこにでもいける」「渋滞が気にならない」「買い物・近場に最適」など、手軽な交通手段としてのイメージが最も多く想起された。(頁56参照)

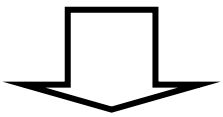
「趣味財・遊び道具」としての二輪車

1)二輪車を趣味として楽しみたいという意見は、オンロードスポーツ、オフロードスポーツの二輪車ユーザーで多くあがった。(頁47参照)

2)二輪車ユーザーからみた5年後、10年後の二輪車の利用利点で、男性は「自分だけの時間・空間が得られる」「多様なレジャー・遊びが楽しめる」が女性と比較し高い。(頁74参照)

3)二輪車ユーザーからみた5年後、10年後の二輪車の使用用途で、男性は「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などの用途が伸びていく。(頁71参照)

4)ノンユーザーの二輪車イメージでは、「開放感・爽快感・気持ちがいい」「かっこいい・スポーティー」など、二輪車が走行しているイメージで想起されているが、想起件数は少ない。(頁56参照)

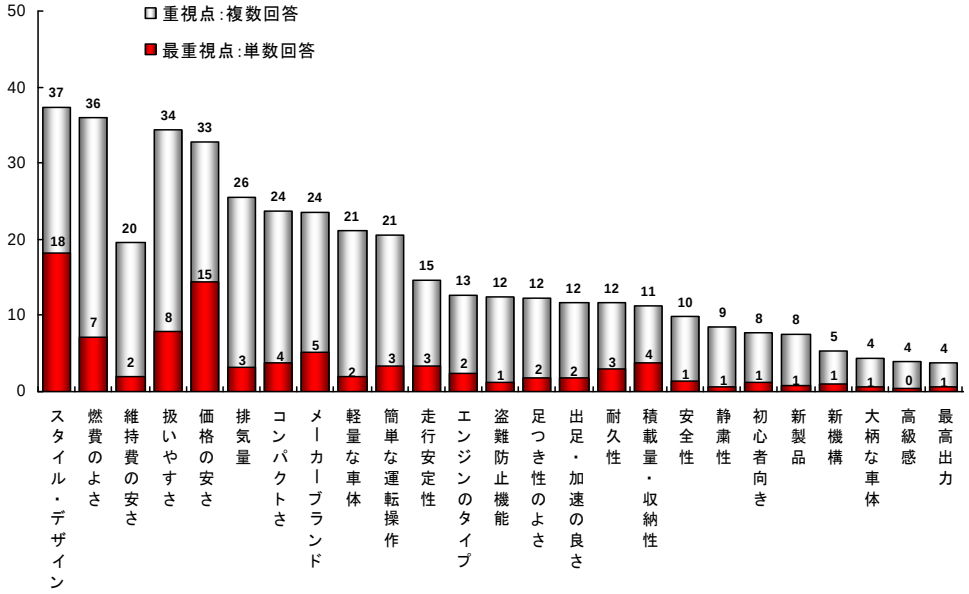


●二輪車の有益性・有用性では女性の二輪車ユーザーに「環境負荷の少ない乗り物」「手軽な交通手段」としての二輪車の価値が求められているのに対し、「趣味財・遊び道具」としての二輪車の価値は男性により強く求められていることが明らかになった。ノンユーザーでは二輪車の有益性・有用性は「手軽な交通手段」としてとらえられている。

●二輪車市場の活性化をはかるためには、コアユーザーの男性には「趣味財・遊び道具」としての二輪車の価値を、女性ユーザー及び潜在層には「環境負荷の少ない乗り物」「手軽な交通手段」としての二輪車の価値を訴求する必要がある。

二輪車の有益性・有用性の参考グラフ（時系列結果より抜粋）

＜今回購入車の購入重視点＞



		スタイル・デザイン	燃費のよさ	維持費の安さ	扱いやすさ	価格の安さ	排気量	コンパクトさ	メーカーブランド	軽量な車体	簡単な運転操作	走行安定性	エンジンのタイプ	盗難防止機能	足つき性のよさ	出足・加速の良さ	耐久性	積載量・収納性	安全性	静粛性	初心者向き	新製品	新機構	大柄な車体	高級感	最高出力
	07年度	37	36	20	34	33	26	24	24	21	21	15	13	12	12	12	12	11	10	9	8	8	5	4	4	4
ﾀｲﾌﾟ07年度	SC	36	35	19	34	38	23	25	23	21	23	12	12	15	9	12	6	12	9	10	8	8	6	4	3	3
	UB/BB	18	55	29	38	14	25	17	20	16	21	24	8	2	15	9	45	16	16	7	4	2	1	0	1	1
	TU	68	18	14	31	21	43	22	35	27	6	20	24	8	29	16	11	4	7	4	11	10	6	14	12	8
	TR/TL	51	32	33	51	31	45	27	27	58	5	10	15	0	21	13	17	4	4	5	7	3	1	6	2	10

＜今回購入車の購入理由＞

		1位	2位	3位
新規購入理由	全体	自転車より楽(56%)	移動時間が短縮できる(52%)	行動範囲が広がる(44%)/燃費のよさ(44%)
	SC	自転車より楽(63%)	移動時間が短縮できる(58%)	行動範囲が広がる(45%)
	UB/BB	燃費のよさ(72%)	維持費の安さ(59%)	身軽に動ける(48%)
	TU	趣味として楽しみたい(71%)	二輪車に憧れていた(53%)	爽快感を感じる(51%)
	TR/TL	趣味として楽しみたい(68%)	燃費のよさ(41%)/維持費の安さ(41%)/爽快感を感じる(41%)	
代替理由	全体	調子が悪くなった(49%)	修理代が高くつく(28%)	動かなくなった(16%)
	SC	調子が悪くなった(52%)	修理代が高くつく(29%)	動かなくなった(18%)
	UB/BB	調子が悪くなった(53%)	修理代が高くつく(30%)	動かなくなった(16%)
	TU	大きな排気量に乗りたい(36%)	違うタイプに乗りたい(34%)/趣味として楽しみたい(34%)	
	TR/TL	違うタイプに乗りたい(31%)	趣味として楽しみたい(28%)	調子が悪くなった(25%)
増車理由	全体	違うタイプに乗りたい(35%)	趣味で使い分け(31%)	趣味として楽しみたい(30%)
	SC	趣味で使い分け(34%)	場所の遠近で使い分け(30%)	違うタイプに乗りたい(27%)
	UB/BB	違うタイプに乗りたい(28%)	趣味として楽しみたい(21%)	趣味で使い分け(20%)
	TU	違うタイプに乗りたい(62%)	趣味として楽しみたい(60%)	違う排気量に乗りたい(53%)
	TR/TL	違うタイプに乗りたい(70%)	趣味として楽しみたい(66%)	性能機能が物足りない(61%)
再度購入理由	全体	燃費のよさ(44%)	維持費の安さ(43%)	自転車より楽(32%)
	SC	燃費のよさ(45%)/維持費の安さ(45%)		自転車より楽(36%)
	UB/BB	燃費のよさ(56%)	維持費の安さ(48%)	自転車より楽(36%)
	TU	趣味として楽しみたい(73%)	操る楽しさ(59%)	五官を研ぎ澄ます楽しさ(31%)
	TR/TL	趣味として楽しみたい(63%)	操る楽しさ(61%)	維持費の安さ(37%)

1. 二輪車市場の現状

◇1980年代から始まった「三ない運動」は依然継続されている状況が確認された。

◇2006年6月に施行された改正道路交通法による二輪車駐車場不足は、首都圏の「駅前」「繁華街」でその影響が大きく、手軽な乗り物として通勤・通学、街乗りで利用されている二輪車の利便性が阻害されている状況が認められた。

◇ノンユーザーの二輪車イメージは「良い、悪いどちらでもない」ニュートラルな意見が多数だが、10代、20代前半の若い男性では二輪車に「良いイメージ」を持っている人が他の世代より比較的多い。

◇ノンユーザーで二輪車に良いイメージを持っている人は二輪車に対しポジティブな意見が多く、悪いイメージを持っている人はネガティブな意見が多い。 ポジティブな意見では二輪車の「使い勝手」「手軽さ」を、ネガティブな意見では「危険」「事故」「騒音」などの意見が多くあがった。

◇二輪車に良いイメージを持っているノンユーザーは、「テレビ番組」「新聞広告」「新聞記事」などマス媒体を通じ、二輪車に関する情報に接触していることが明らかになった。

◇ノンユーザーの男女とも若い世代で二輪車への関心が高く、関心層の過半数は「購入予定」「いつか購入」と程度の差はあるものの、二輪車の購入意向がみられた。

1節　高校生がバイクを「乗らない、買わない、（免許を）取らない」『三ない運動』

1－1 「三ない運動」＜校則で二輪車乗車を禁止＞の実態

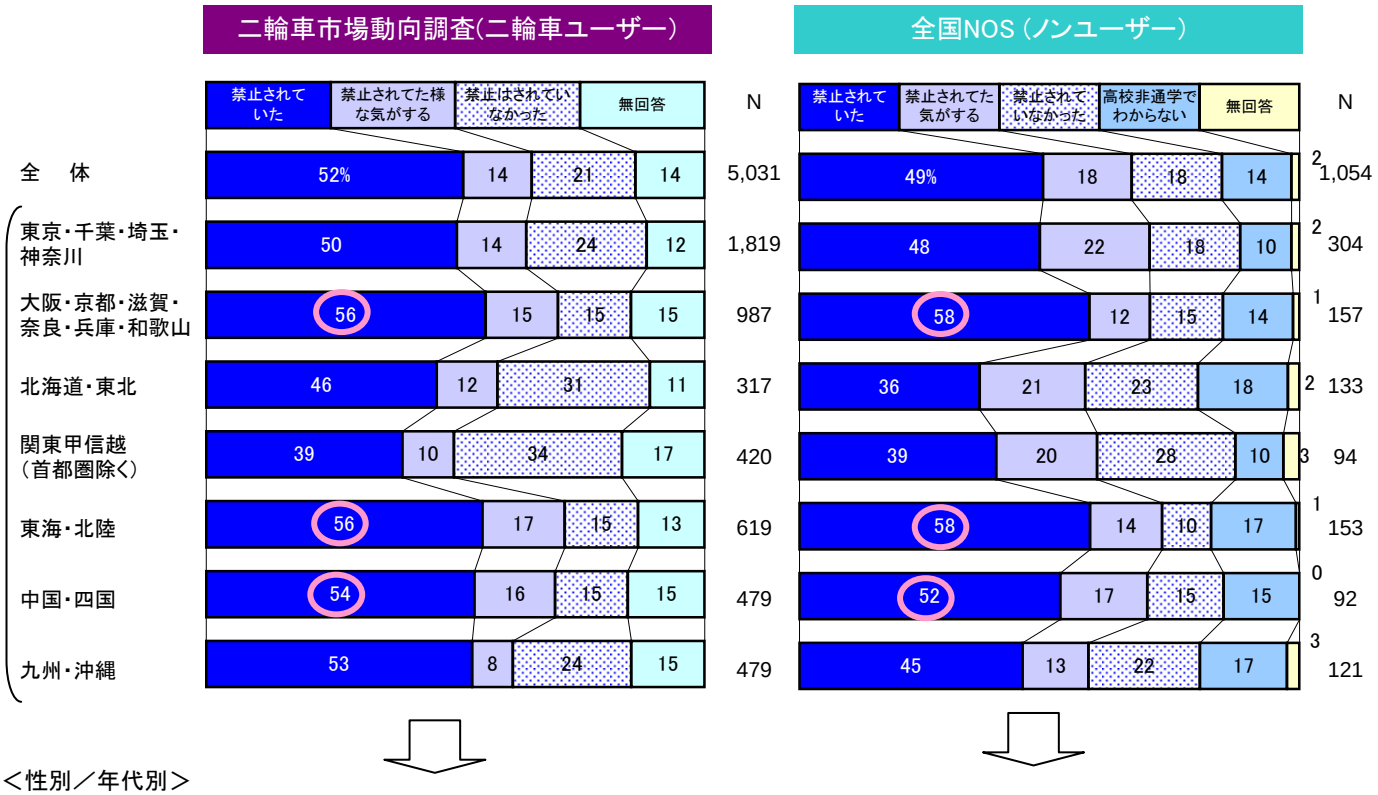
○「校則で二輪車に乗ることが禁止されていた」状況を地域別でみると、二輪車ユーザー、ノンユーザーともに関西地域と東海・北陸地域で最も高く、次いで中国・四国地域となっている。

○性別では、二輪車ユーザー、ノンユーザーともに女性が男性より「禁止されていた」が高くなっている。

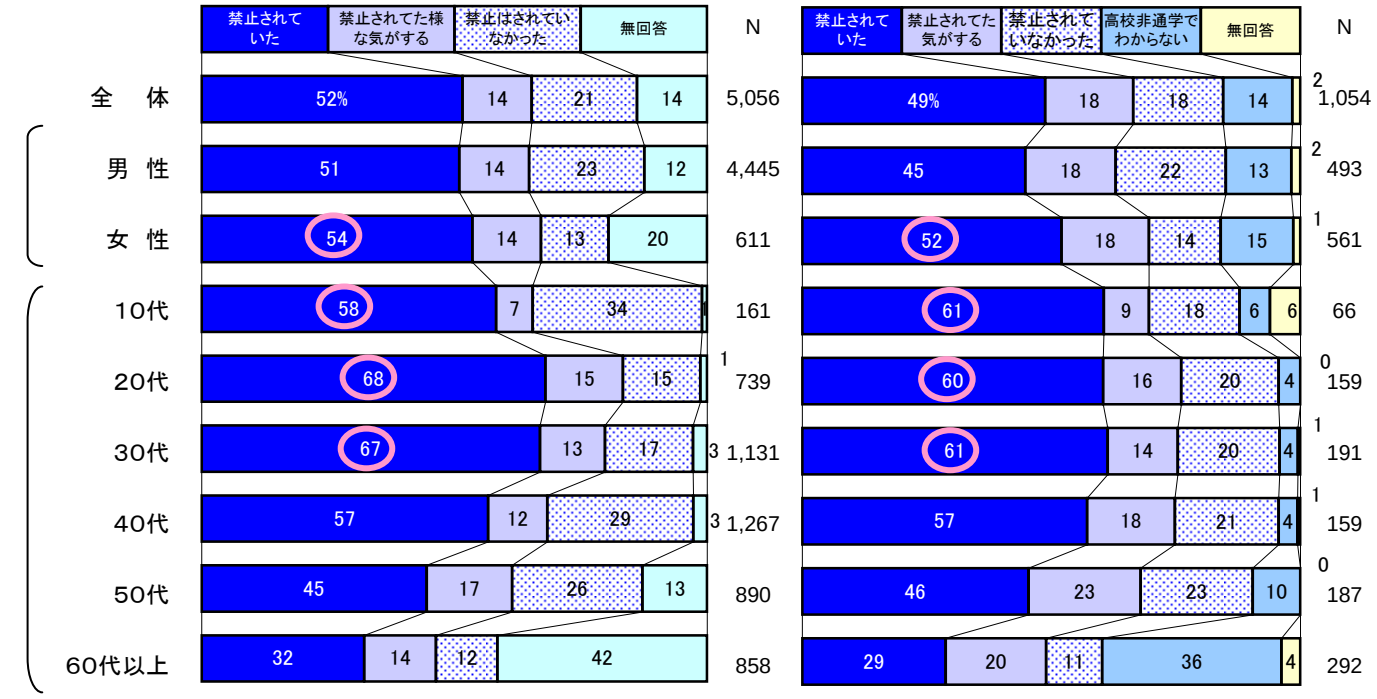
○年代別では、二輪車ユーザー、ノンユーザーともに、10代、20代、30代で「禁止されていた」が比較的高い。

【通っていた高校では校則で二輪車は禁止されていたか】

＜地域別＞



＜性別／年代別＞



1－2　校則で二輪車乗車禁止についての是非

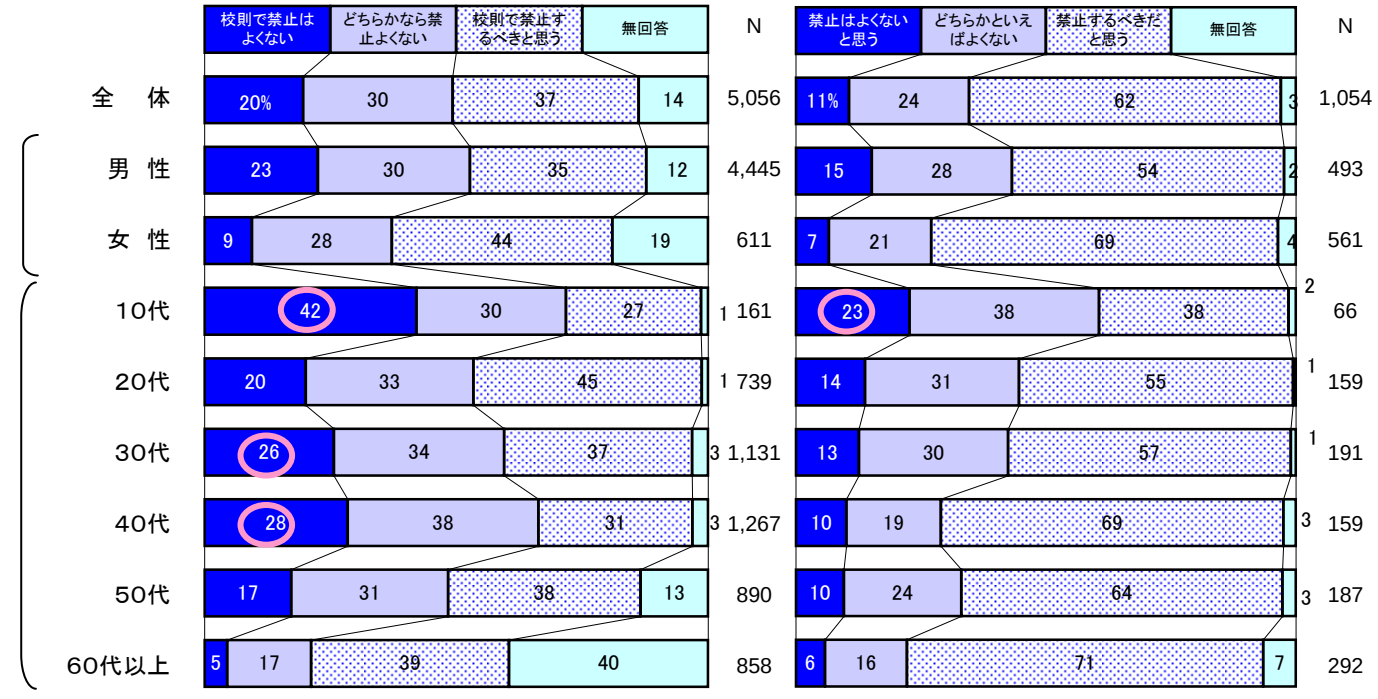
○校則で二輪車乗車禁止についての是非では二輪車ユーザーの20%が禁止すべきでないと考えている。「どちらかといえば禁止はよくない」も含めると、二輪車ユーザーの半数が二輪車に乗ることを校則で禁止すべきでないと考えている。
ノンユーザーでも「禁止はよくない」と明確に考えている人は11%にとどまっているが、「どちらかといえばよくない」を含めると35%のノンユーザーが二輪車に乗ることを校則で禁止するのはよくないと考えている。

○地域別では首都圏を除いた関東甲信越で二輪車ユーザー、ノンユーザーともに「禁止すべきでない」が高くなっている。
性別では男性、年代別では10代が二輪車ユーザー、ノンユーザーともに高く、二輪車ユーザーでは40代、30代でも高い。

【校則で二輪車に乗ることを禁止についての考え】

＜地域別＞

＜性別／年代別＞

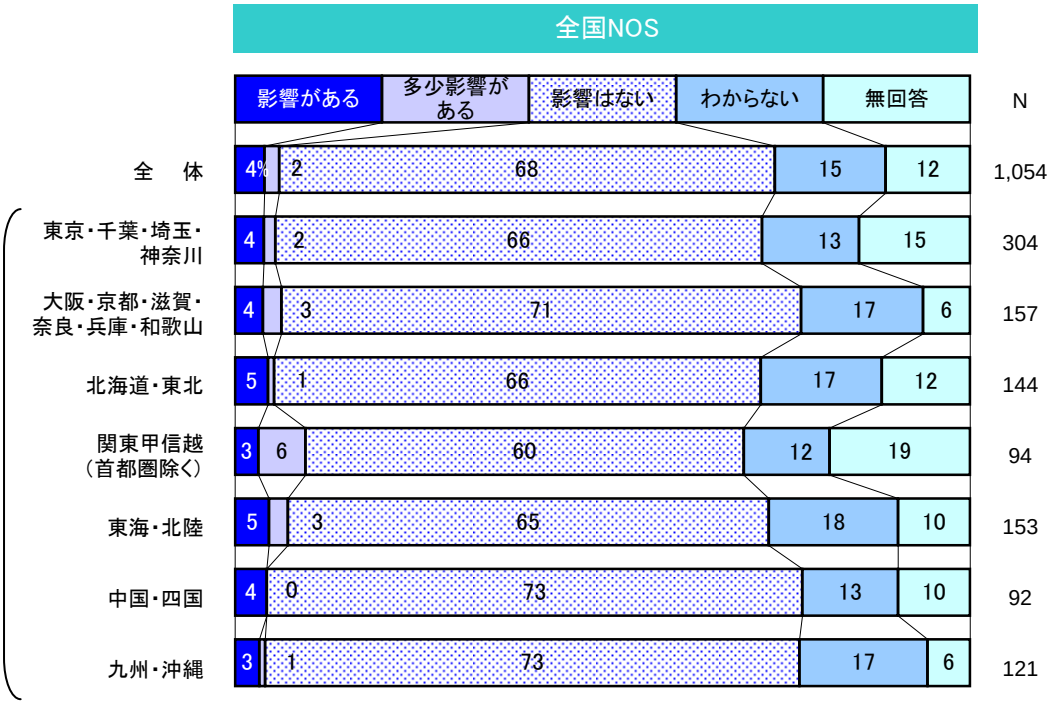


1－3 「三ない運動」のノンユーザー二輪車非保有への影響

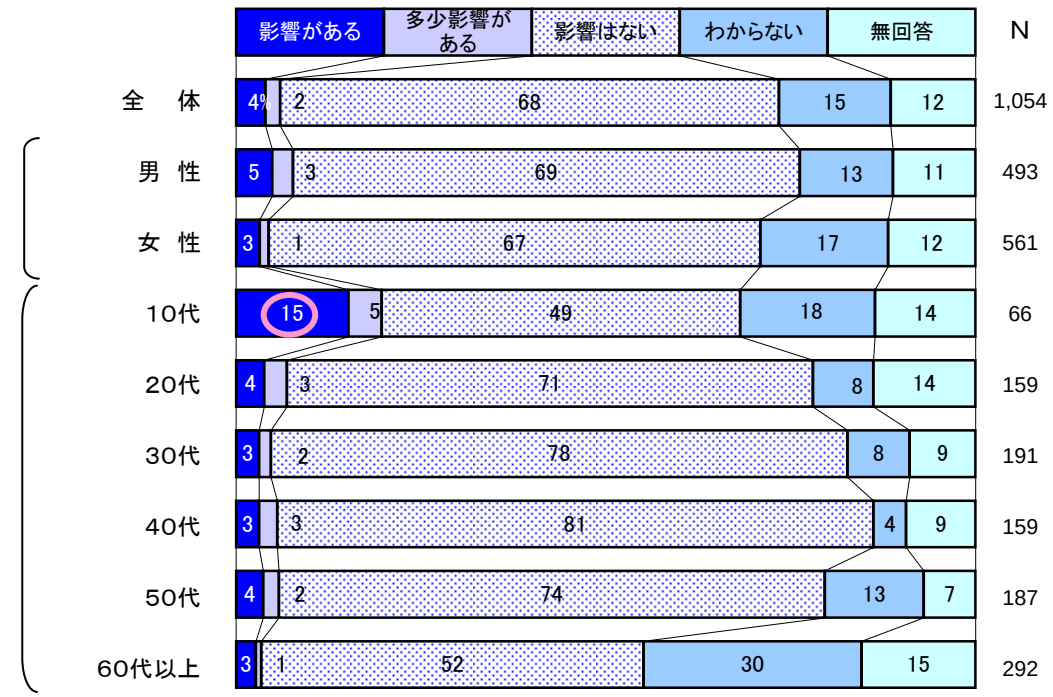
○ノンユーザーが二輪車を保有していないことの三ない運動の影響は、ノンユーザー全体の4%にとどまった。「多少影響がある」を含めても6%と低い。

○地域別、性別で大きな差はみられないが、年代別では10代で「影響がある」が15%（全体より+11%）、「多少影響がある」を含めると20%（全体より+14%）が、二輪車を保有していないことに三ない運動の影響をあげている。

＜地域別＞



＜性別／年代別＞



2節　二輪車駐車場不足

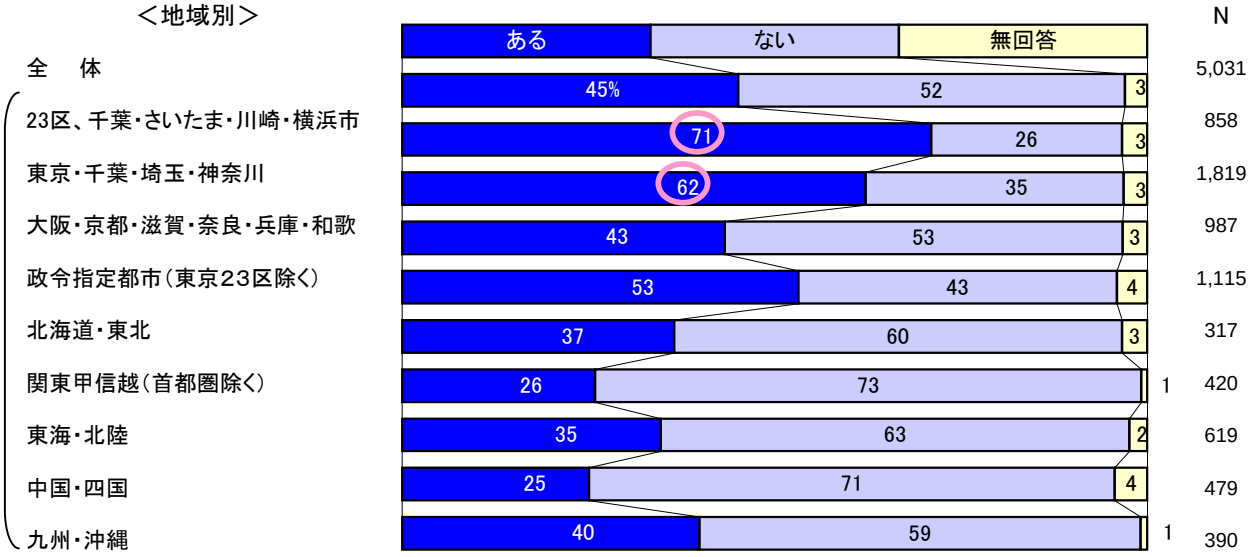
2－1　二輪車駐車場不足の問題

○この1年間で二輪車の駐車で困った経験では、「23区、千葉市、さいたま市、川崎市、横浜市」で71％（全体より+26％）のユーザーが困った経験をしている。前述の23区、市を除いた1都3県でも62％(全体より+17％）のユーザーが駐車で困った経験をしている。二輪車の駐車場問題は首都圏で影響が強いことがうかがわれる。

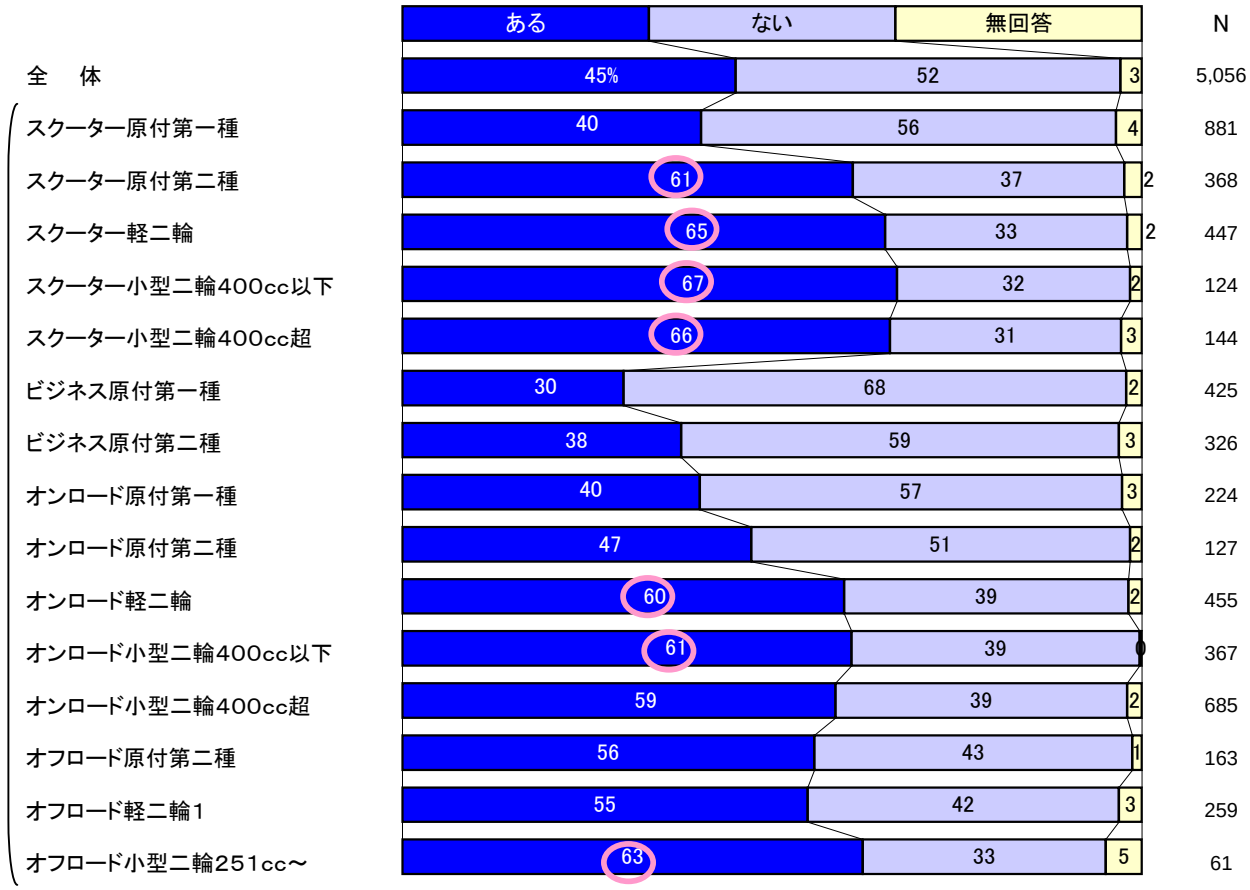
○タイプ・排気量別では、スクータータイプで原付第二種、軽二輪、小型二輪の6割強のユーザーが、駐車で困った経験をしている。シティコミューターとして親しまれているこのカテゴリーで二輪車駐車問題の影響が強いことがうかがわれる。

【この1年間での二輪車の駐車で困った経験】

＜地域別＞



＜タイプ・排気量別＞

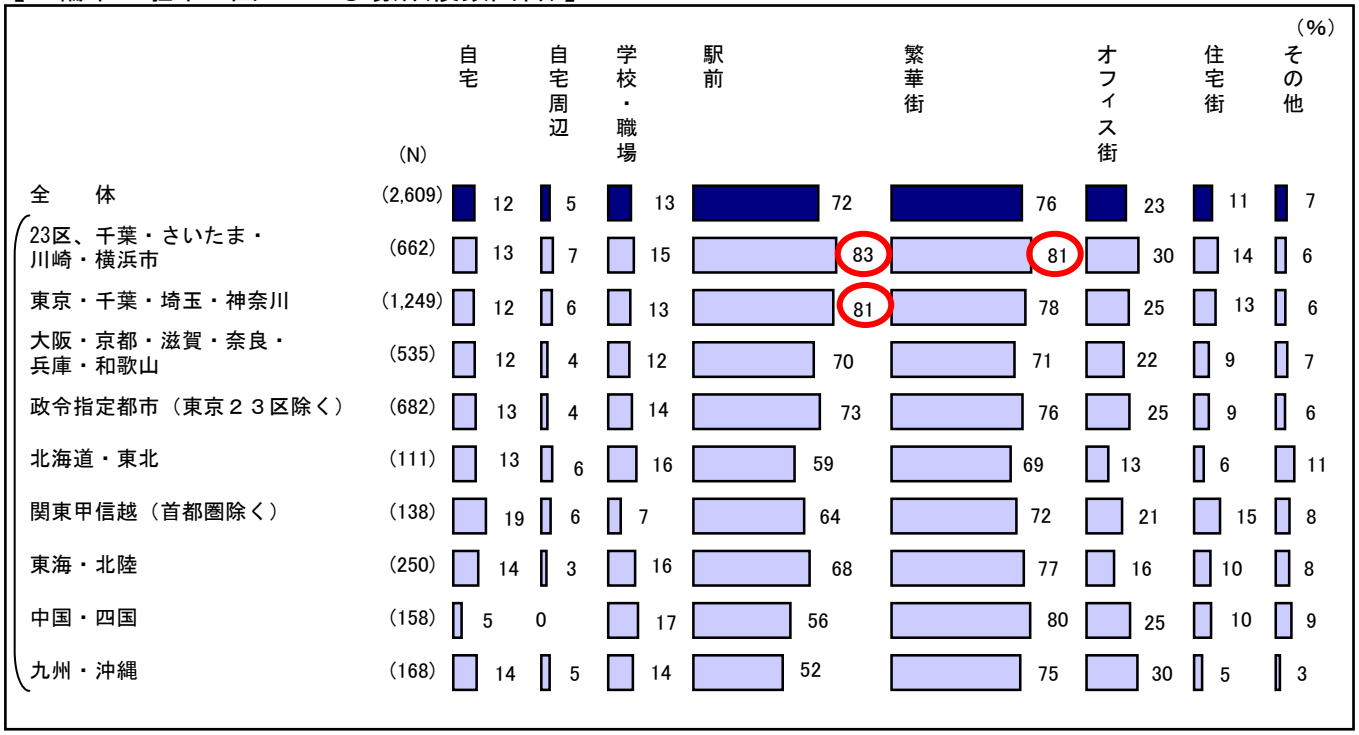


２－２　駐車で困っている場所（地域別）

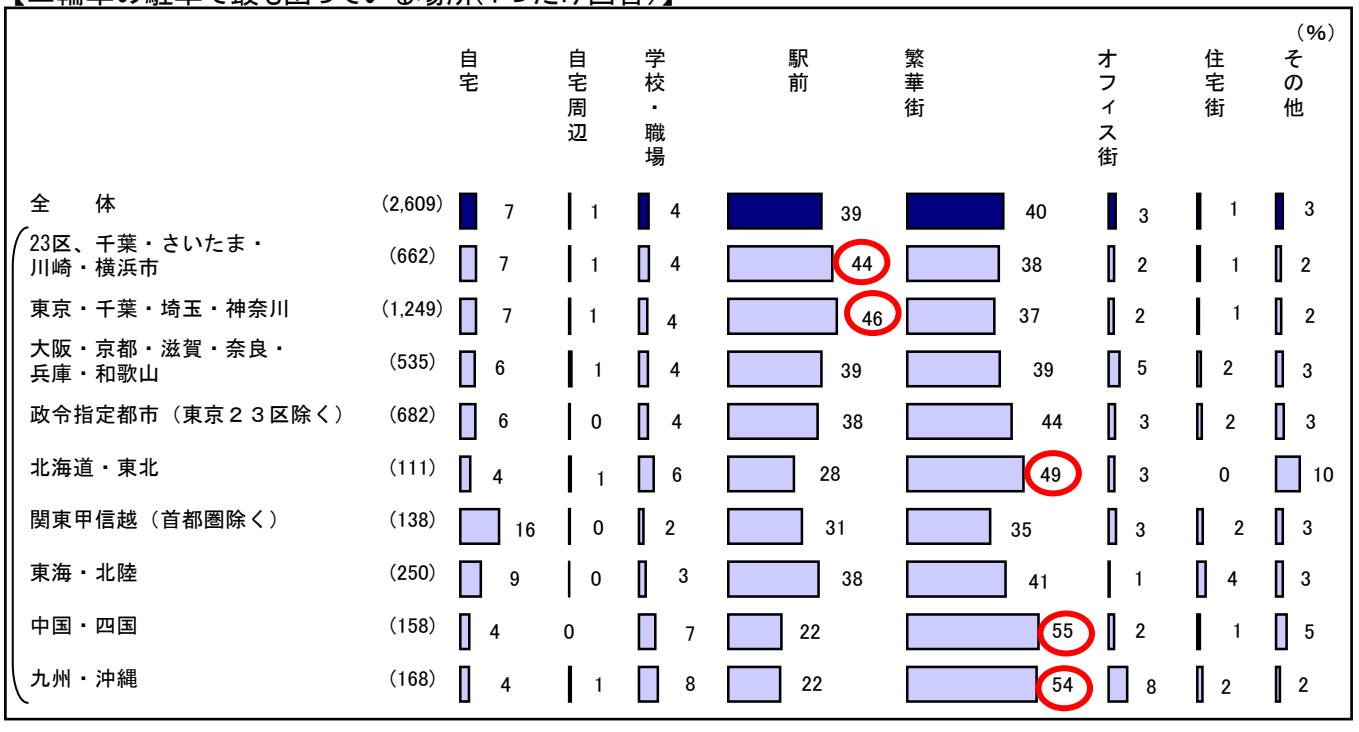
○＜複数回答＞　全体では「繁華街」76%、「駅前」72%。
地域別でみると、「繁華街」は「23区、千葉市、さいたま市、川崎市、横浜市」で81%（全体より+5%）が最も困った割合が高い。「駅前」でも「23区、千葉市、さいたま市、川崎市、横浜市」で83%（全体より+11%）、左記地域を除いた「東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県」で81%（全体より+9%）と、首都圏で比較的深刻な様子がうかがわれる。

○＜一つだけ回答＞　全体では「繁華街」40%、「駅前」39%。
地域別でみると、「繁華街」は「中国・四国」で55%（全体より+15%）、次いで「九州・沖縄」54%(全体より+14%)、「北海道・東北」49%（全体より+9%）と、地方で困った割合が高くなっている。「駅前」は首都圏で複数回答同様、困った割合が高い。

【二輪車の駐車で困っている場所(複数回答)】



【二輪車の駐車で最も困っている場所(1つだけ回答)】

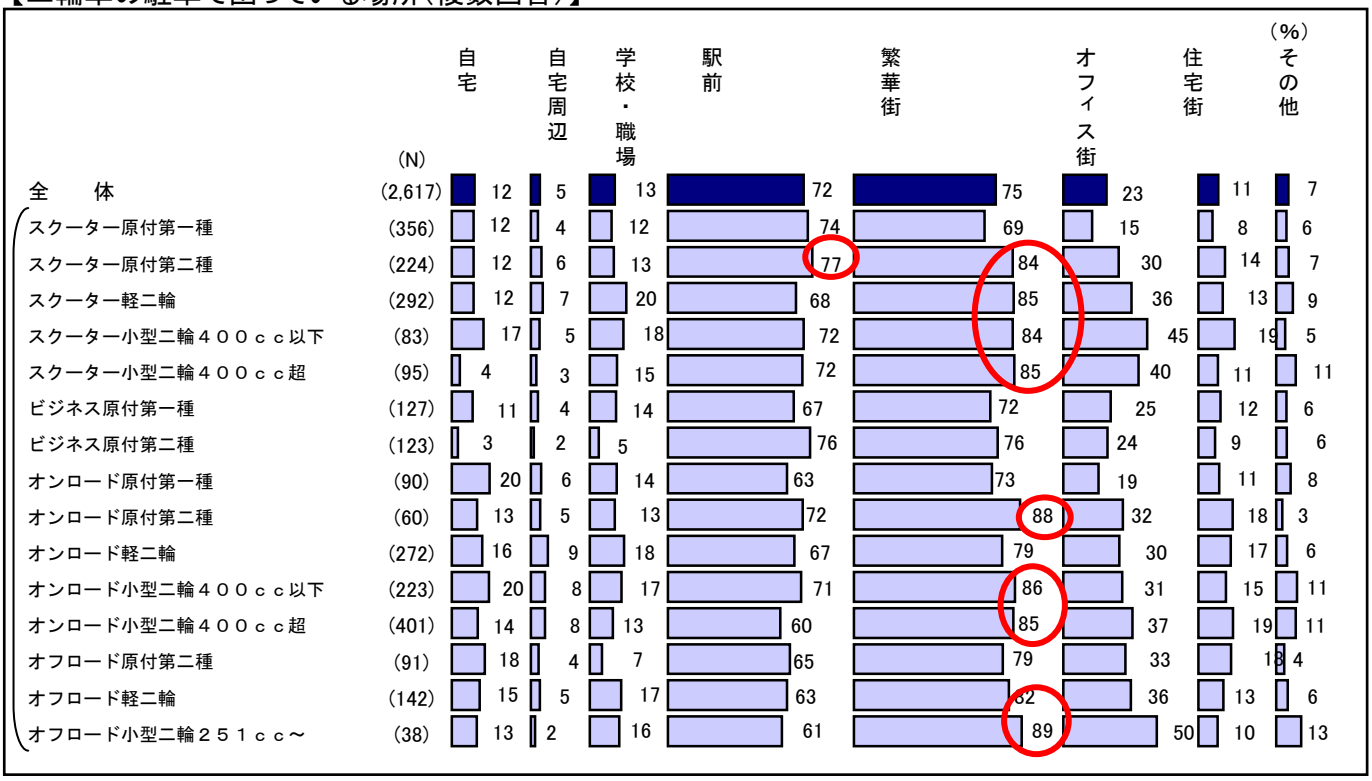


２－３　駐車で困っている場所（タイプ・排気量別）

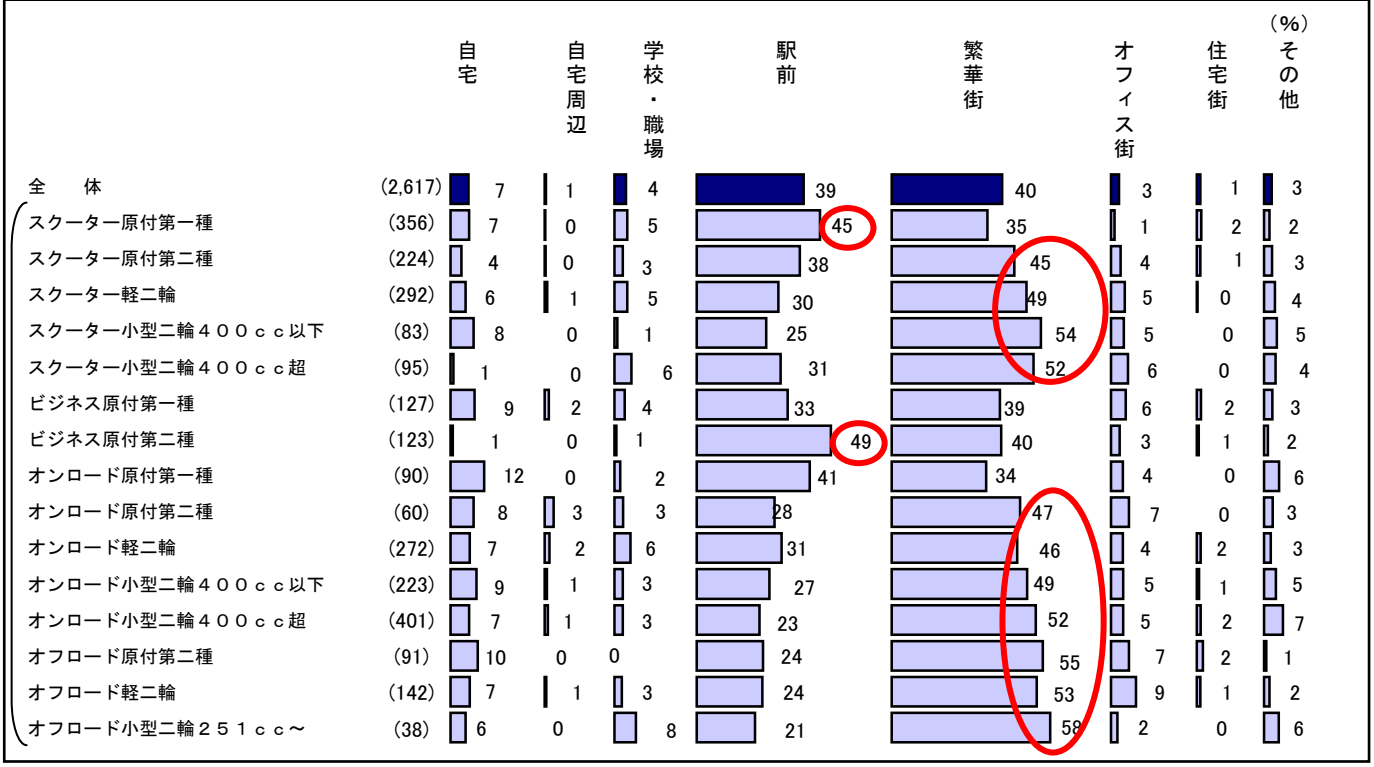
○＜複数回答＞「繁華街」では、スクータータイプは原付第二種以上全ての排気量、オンロードスポーツは原付第二種、小型二輪車251cc以上、オフロードスポーツは軽二輪以上全ての排気量で、困った割合が8割を超えている。「駅前」ではスクーター原付第二種で77％（全体より+5％）が最も高い。

○＜一つだけ回答＞「繁華街」では、スクータータイプは原付第二種以上全ての排気量、オンロード・オフロードスポーツは、原付第二種以上全ての排気量で、全体を5％以上上回り高い。「駅前」ではスクータータイプの原付第一種、ビジネスタイプの原付第二種で全体を5％以上上回って高い。

【二輪車の駐車で困っている場所（複数回答）】



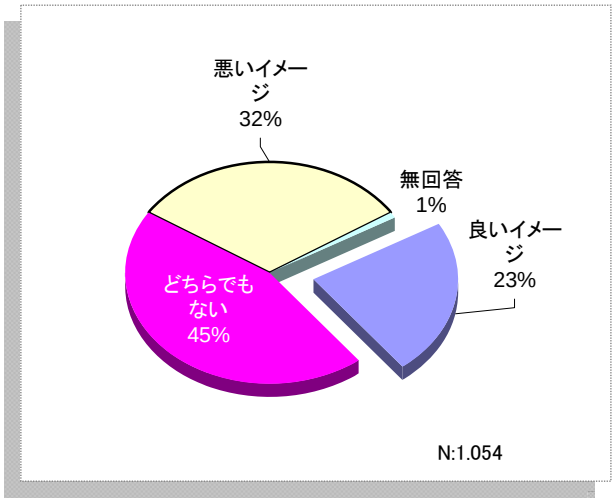
【二輪車の駐車で最も困っている場所（1つだけ回答）】



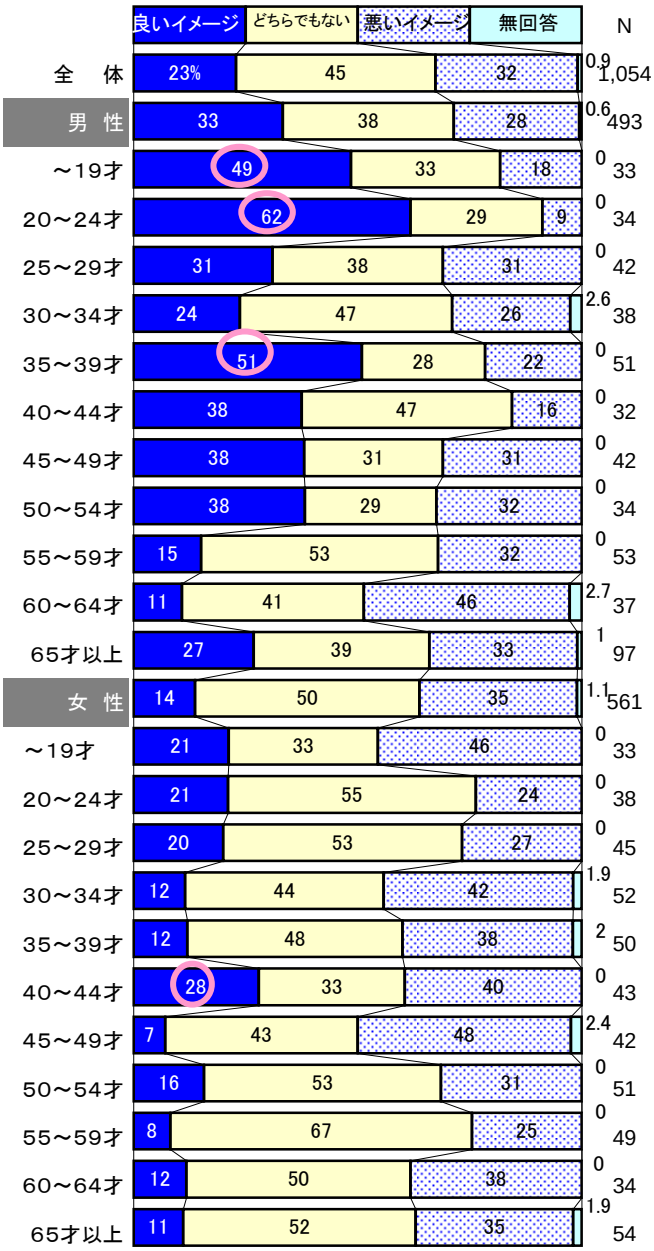
3節　ノンユーザーの二輪車イメージと二輪車への関心と購入意向
3ー1　ノンユーザーの二輪車イメージ

○ノンユーザーの二輪車イメージは「どちらでもない」が45%と最も高く、「良いイメージ」は23%と「悪いイメージ」の32%より9ポイント低い。
○「良いイメージ」は男性33%、女性14%と男性が高く男女差も大きいが、「悪いイメージ」は男性28%、女性35%と女性が高く男女差は小さい。
○「良いイメージ」は男性20～24才62%が最も高く、次いで男性35～39才51%、男性～19才49%の順で高い。男性の40～54才までの世代でも38%と比較的高くなっている。女性は男性と比較し「良いイメージ」は低いものの、女性の中では40～44才が28%と高くなっている。
○免許保有状況では、二輪車免許を保有している人で「良いイメージ」が46%と高く、二輪免許を保有していない人は四輪免許保有者20%、免許非保有者17%と低い。

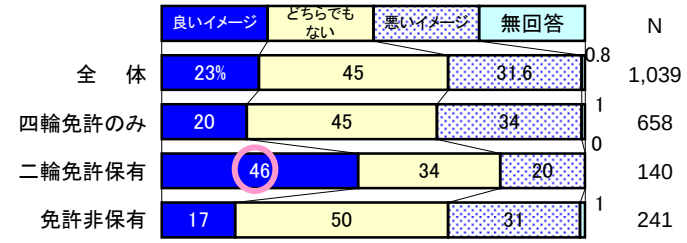
【ノンユーザーの二輪車イメージ】



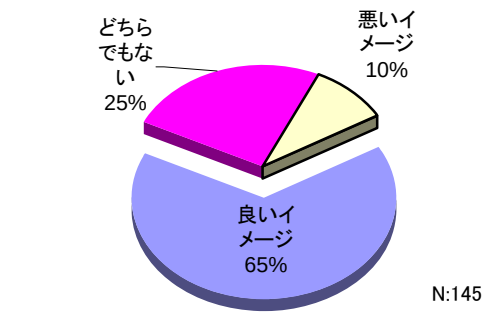
【性別・年齢別のイメージ】



【免許保有・非保有者別のイメージ】



【二輪ユーザーの二輪車イメージ】



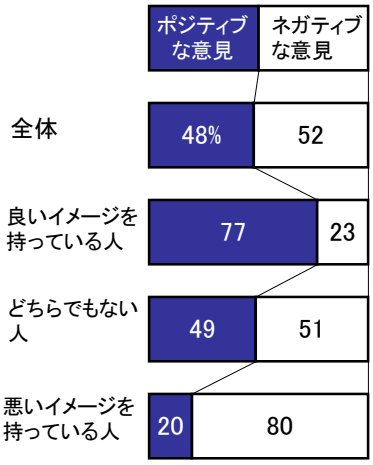
3－2　二輪車で思い浮かべる意見･感想（純粋想起）

○ポジティブな意見･感想は二輪車に良いイメージを持っている人に比較的多く、ネガティブな意見･感想は二輪車に悪いイメージを持っている人に比較的多い。「どちらでもない」人の意見はポジティブ、ネガティブでほぼ同数。

○ポジティブ’な意見･感想は「便利･使い勝手がいい」「気軽に乗れる･手軽にどこにでもいける」「細い道でも通れる」など利便性に関するものが多く、次いで「開放感･爽快感･気持ちがいい」など二輪車の楽しさの側面があがっている。

○ネガティブな意見･感想は「危険･こわい乗り物」「事故が多い･命に関わる」など危険な乗り物という意見が多く、次いで「騒音･うるさい」「車を運転する側の注意が必要」など騒音、マナーの側面、「安定感がない･転倒しやすい･運転が難しそう」など、二輪車特性に関連した意見･感想などがあった。

【二輪車で思い浮かべる意見･感想（純粋想起）】



単位：人

			延べ回答数	二輪車イメージ 良いイメージ	どちらでもない	悪いイメージ	無回答
ポジティブな意見・感想全体			666	364	205	97	0
ポジティブな意見・感想	利便性がある	**便利・使い勝手がいい**	**134**	**59**	**48**	**27**	0
		気軽に乗れる・手軽にどこにでもいける	**82**	**43**	**25**	**14**	0
		細い道でも通れる・小回りがきく	**69**	**30**	**27**	**12**	0
		渋滞が気にならない	62	26	28	8	0
		駐車場の心配がない	29	18	8	3	0
		買い物・近場に最適	16	8	7	1	0
	機能･性能のよさ	速い・スピード感・加速感	47	29	12	6	0
		燃費がいい・維持費がかからない・経済的	36	23	9	4	0
		機能・性能がいい	3	3	0	0	0
	二輪車の楽しさ	**開放感・爽快感・気持ちがいい**	**59**	**39**	**13**	**7**	0
		かっこいい・スポーティー	42	25	13	4	0
		楽	23	12	6	5	0
		楽しい	20	17	3	0	0
	夢・憧れ・青春	その他ポジ	24	20	1	3	0
		乗りたい	9	6	3	0	0
		夢・あこがれ･思い出･青春	7	4	1	2	0
		男らしい	4	2	1	1	0
ネガティブな意見･感想全体			729	111	217	399	2
ネガティブな意見・感想	危険な乗り物	**危険・こわい乗り物**	**194**	**21**	**70**	**102**	1
		事故が多い、命に関わる	**137**	**26**	**35**	**76**	0
		体が外に出ている為、車に比べて危険	20	4	6	10	0
		車の間をすり抜け車道を走るのが危険	17	2	7	8	0
		二人乗りは危ない･送迎ができない	6	0	4	2	0
		老人は危険	5	0	0	5	0
	マナー悪い、暴走族、スピード出すぎ、騒音	**騒音･うるさい**	**59**	4	13	42	0
		車を運転する側の注意・マナーが必要	**48**	**5**	**14**	**29**	0
		暴走族・不良	28	4	4	20	0
		ライダーの運転が無謀・マナーが悪い	22	0	5	17	0
		スピードが出過ぎ	19	3	3	12	1
	運転が難しい、維持費がかかる、ヘルメット着用など	**安定感がない・転倒しやすい・運転が難しそう**	**47**	**8**	**21**	**18**	0
		ヘルメット着用	13	1	4	8	0
		高い・経費がかかる	7	3	1	3	0
		重い・大きい	5	2	2	1	0
	天気に左右、駐車場が少ない他	天候、季節に左右される	48	19	14	15	0
		乗りたくない・家族に乗って欲しくない･関心がない	25	2	3	20	0
		その他ネガ	24	7	8	9	0
		駐車場が少ない	5	0	3	2	0

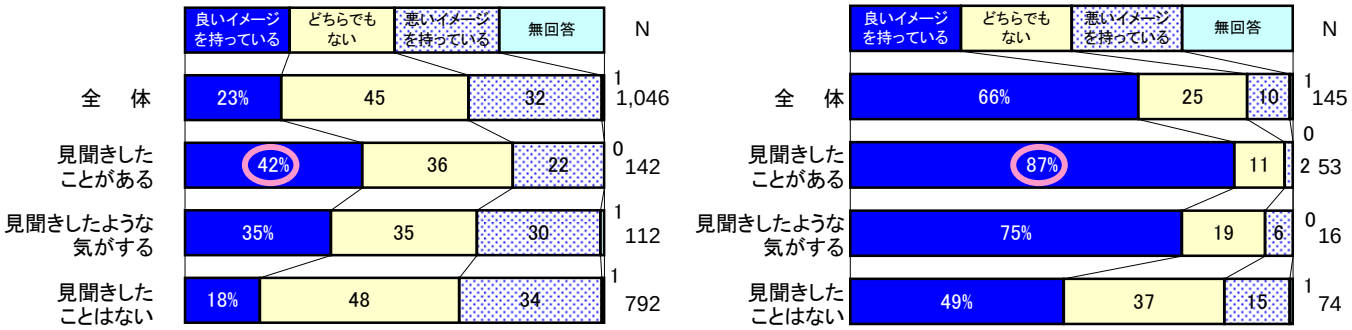
3－3　二輪車情報との接触と二輪車イメージ

○二輪車に関する情報との接触状況で二輪車イメージをみると、ノンユーザー・二輪車ユーザーともに、二輪車情報を見聞きした人で、「良いイメージを持っている」がノンユーザー42%（ノンユーザー全体より+19%）、二輪車ユーザー87%（二輪車ユーザー全体より+21%）と高くなっている。

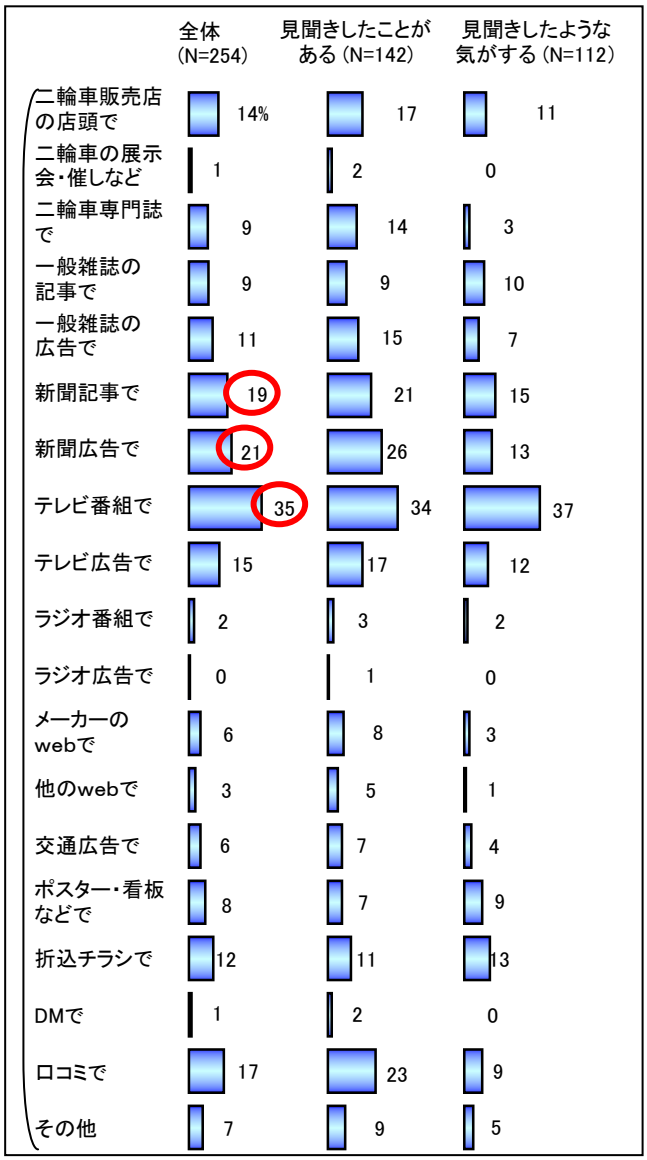
○ノンユーザーで二輪車情報を見聞きしたのは「テレビ番組で」が35%と最も高く、次いで「新聞広告」21%、「新聞記事」19%とマス媒体が上位を占めている。

○二輪車ユーザーでは、「二輪車販売店の店頭で」が35%と最も高く、次いで「二輪車専門誌」26%、「テレビ番組」20%の順。

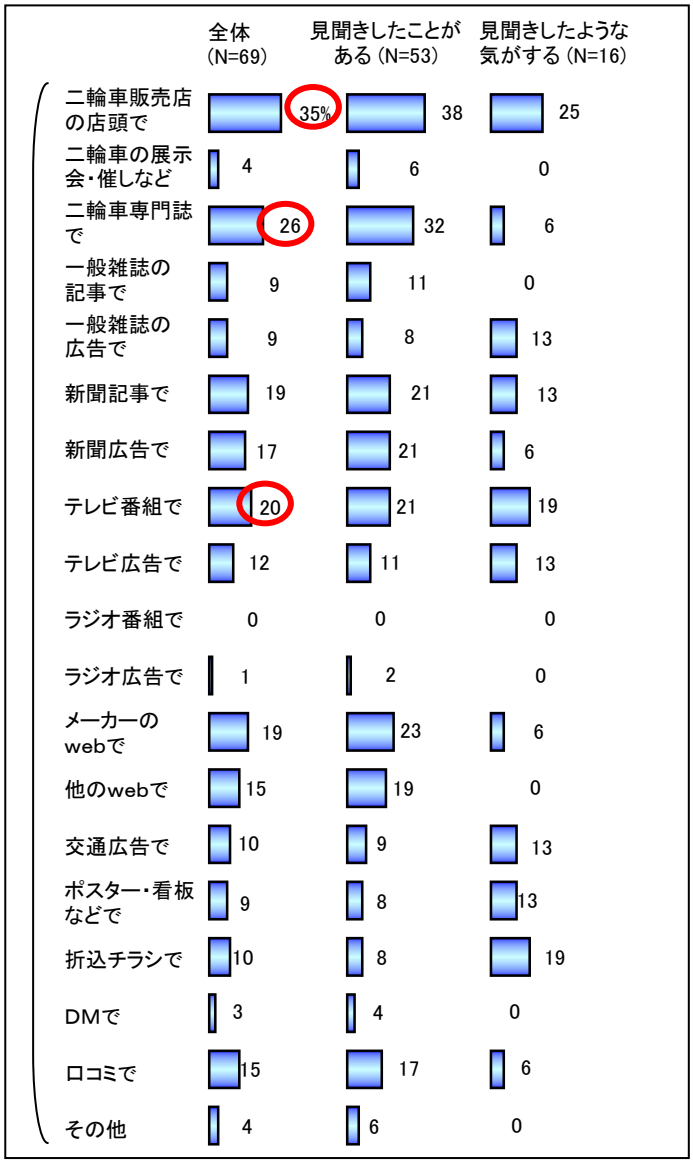
【二輪車情報との接触と二輪車イメージ＜ノンユーザー＆二輪車ユーザー＞】



【ノンユーザーの見聞きした二輪車情報】(MA)



【二輪車ユーザーの見聞きした二輪車情報】(MA)

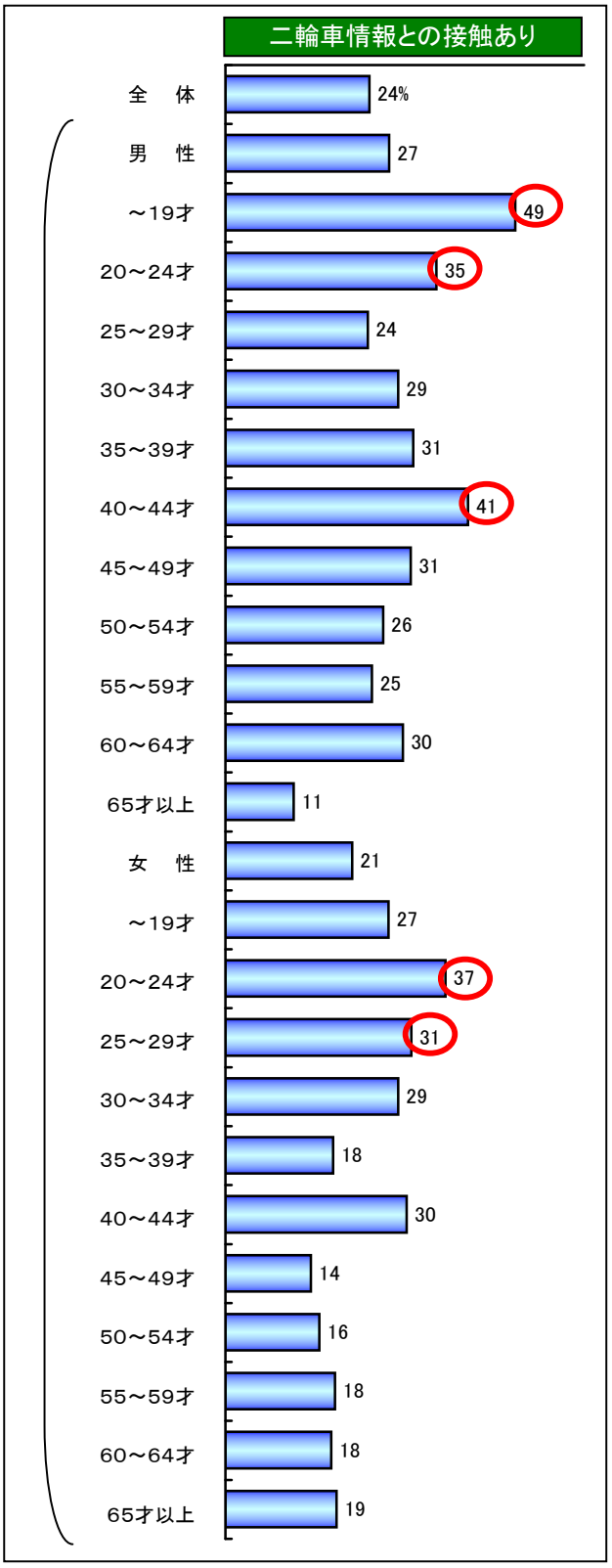


３－４　性・年齢別の二輪車情報との接触状況と二輪車への関心

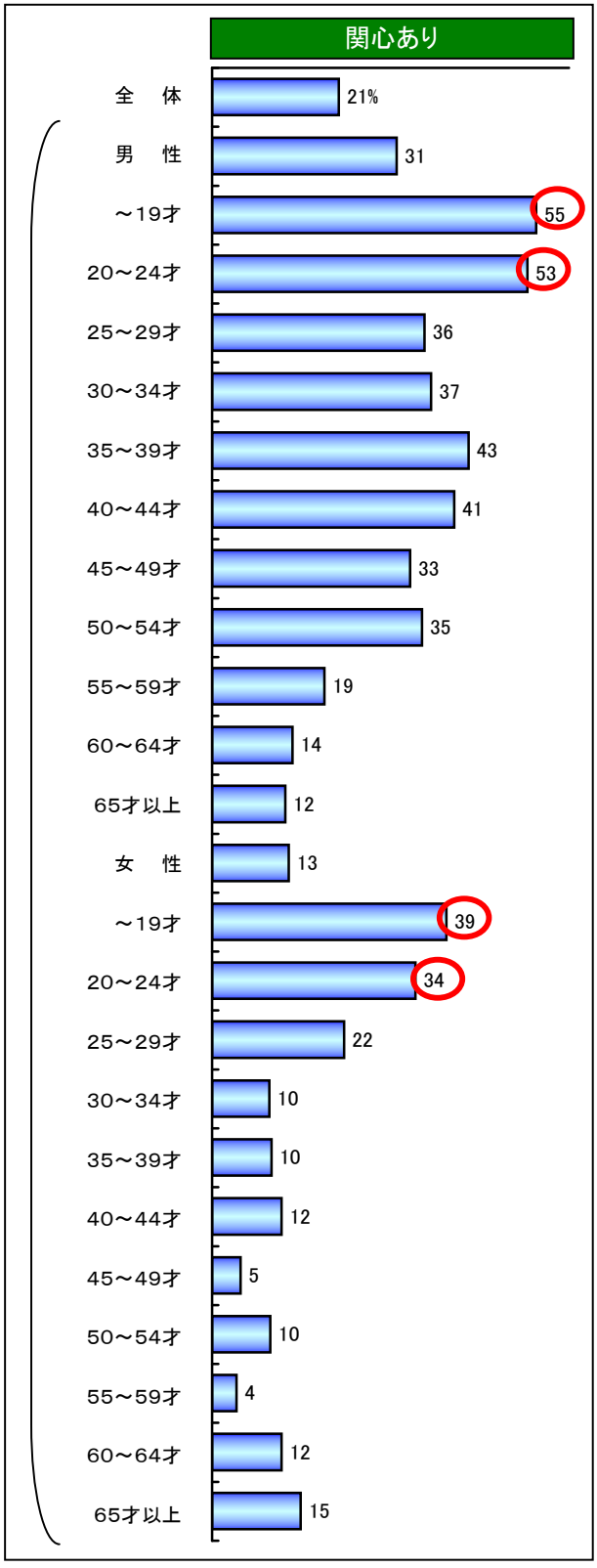
○ノンユーザーの二輪車情報との接触ありを性・年齢別でみると、男性～19才が49%（全体より+25%）と最も高く、次いで男性40～44才41%（全体より+17%）、男性20～24才35%（全体より+11%）の順で高い。女性では20～24才37%（全体より+13%）が高く、次いで25～29才31%（全体より+7%）の順。

○ノンユーザーの二輪車関心程度（「関心を持っている+やや関心を持っている」）をみると、、男性～19才の55%（全体より+34%）が最も高く、次いで男性20～24才53%（全体より+32%）。女性でも～19才39%（全体より+18%）、20～24才34%（全体より+13%）と女性の他の世代と比較し高く、男女とも10代、20代前半で二輪車への関心が高い。

【この１年間の二輪車情報との接触(ノンユーザー)】



【二輪車への関心程度(ノンユーザー)】

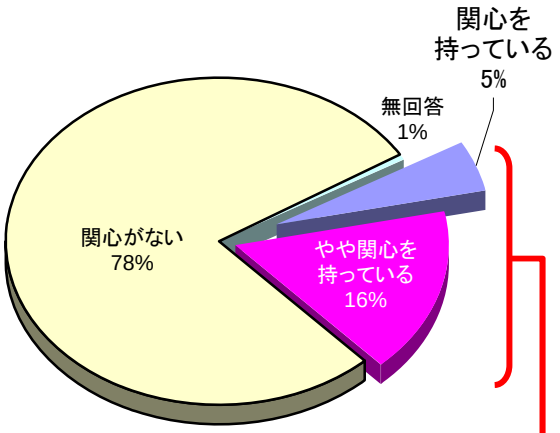


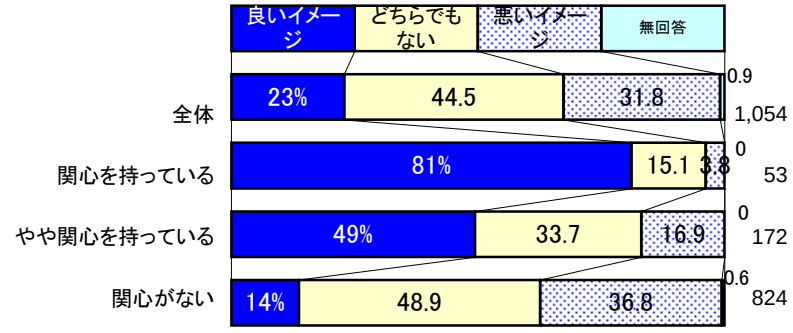
3－5　二輪車への関心と関心層の購入意向

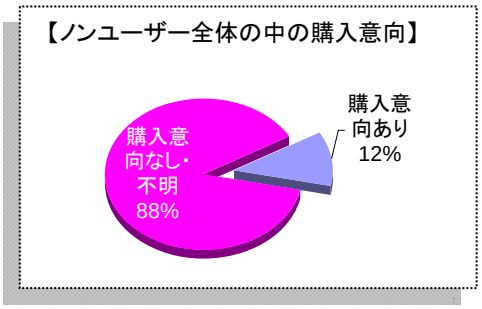
○二輪車に関心を持っている層の二輪車イメージをみると、「関心を持っている」人の81%は二輪車に良いイメージを持っているのに対し、「やや関心を持っている」人では49%、「関心がない」人では14%に止まっている。

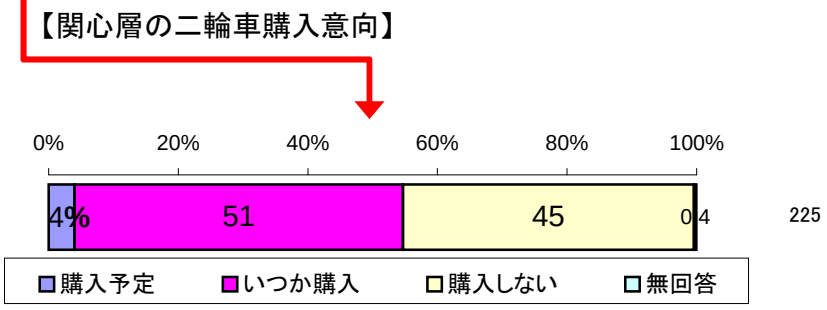
○二輪車に関心を持っている層では、「購入予定」「いつか購入」を含めると55%と過半数が購入意向を持っている。
ノンユーザー全体の中で「購入予定」「いつか購入」人の割合を算出すると12%となる。

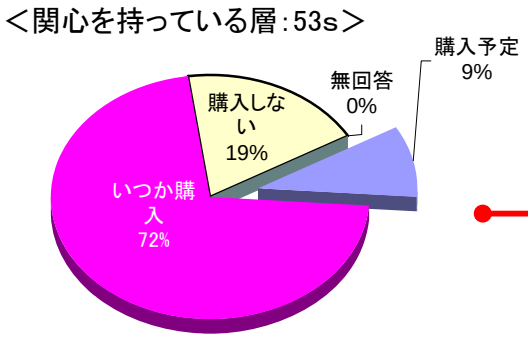
○性別でみると、「購入予定」「いつか購入」の割合は男性が61%と女性42%を上回っている。
年代別では、10代の74%が最も高く、20代、30代、40代でも60%台と比較的高い。

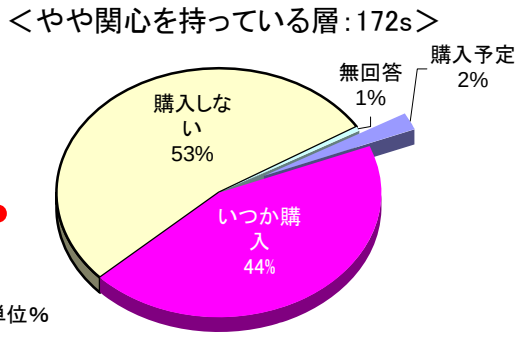










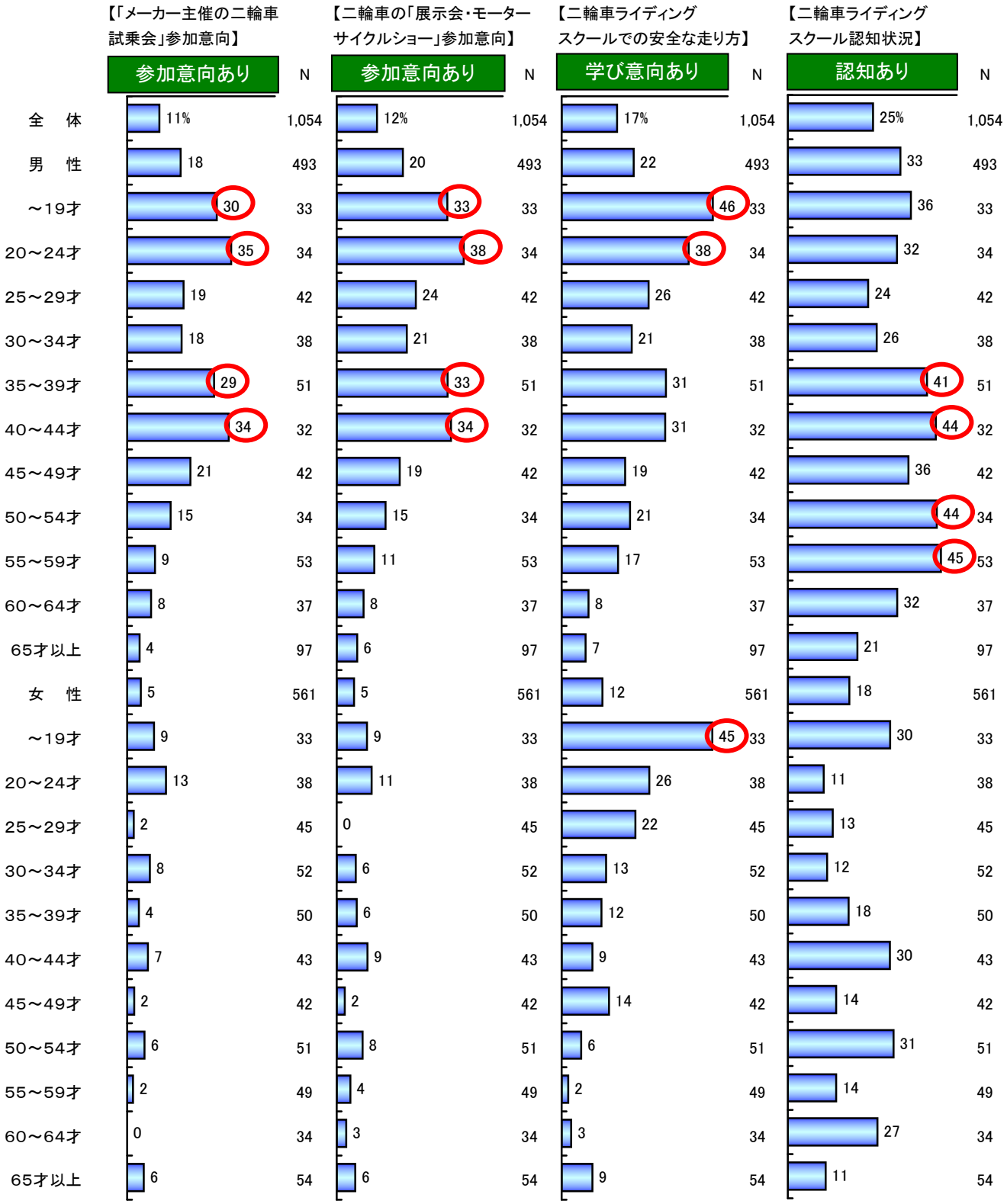


単位%

	購入予定	いつか購入	購入しない	無回答	人
男性	3.3	57.5	39.2	0.0	153
女性	5.6	36.1	56.9	1.4	72
10代	9.7	64.5	22.6	3.2	31
20代	5.4	57.1	37.5	0.0	56
30代	0.0	65.2	34.8	0.0	46
40代	2.9	58.8	38.2	0.0	34
50代	3.4	31.0	65.5	0.0	29
60代以上	3.4	10.3	86.2	0.0	29

3－6　二輪車の試乗会、展示会等への参加意向

○試乗会参加意向では、男性20～24才35%（全体より+24%）、男性40～44才34%（全体より+23%）、男性～19才30%（全体より+19%）、男性35～39才29%（全体より+18%）の順で高い。
○展示会・モーターサイクルショーへの参加意向も試乗会同様、男性20～24才38%（全体より+26%）、男性40～44才34%（全体より+22%）、男性～19才、男性35～39才33%（全体より+21%）の順で高い。
○二輪車の安全な走り方を学びたい意向では、男性～19才46%（全体より+29%）、女性～19才45%（全体より+28%）、男性20～24才38%（全体より+21%）と、男女ともに10代で参加意向が高い。
○ライディングスクールの認知は、男性50～59才、男性35～44才で比較的高い。

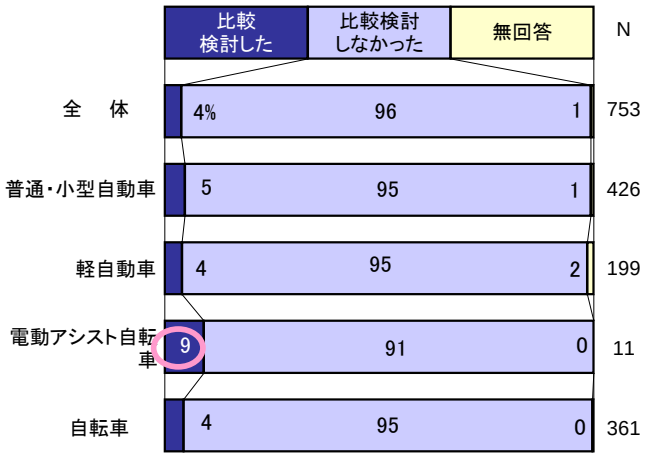


4節　ノンユーザーの四輪車・自転車購入時の二輪車比較検討について

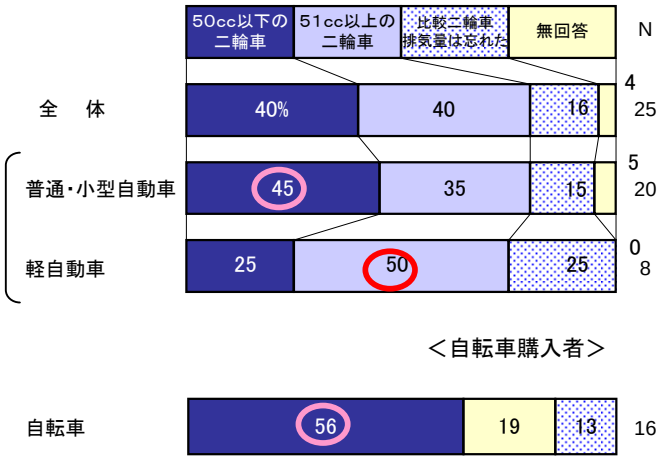
4－1　ノンユーザーの「四輪車」「自転車」購入時の二輪車比較の状況

○ノンユーザーが四輪車、電動アシスト自転車、自転車などの乗り物を購入するとき、二輪車をどの程度比較検討したかをみると、
ノンユーザー全体で4%にとどまった。（二輪車ユーザーの他の乗り物との比較検討の割合は8%）
サンプル数が過小なため参考にとどめるが、電動アシスト自転車購入者では9%となっている。
○比較検討した二輪車の排気量は、サンプル数が過小なため参考程度にとどめるが、普通・小型自動車、自転車を購入した
ノンユーザーは50cc以下の二輪車、軽自動車を購入したノンユーザーは51cc以上の二輪車となっている。
○二輪車を比較検討した割合は男性が女性を上回り、年代では50代、60代が比較的高い。

【乗り物を購入する際、二輪車も比較検討した割合】
主に運転している乗り物で、自身で購入した人ベース＞



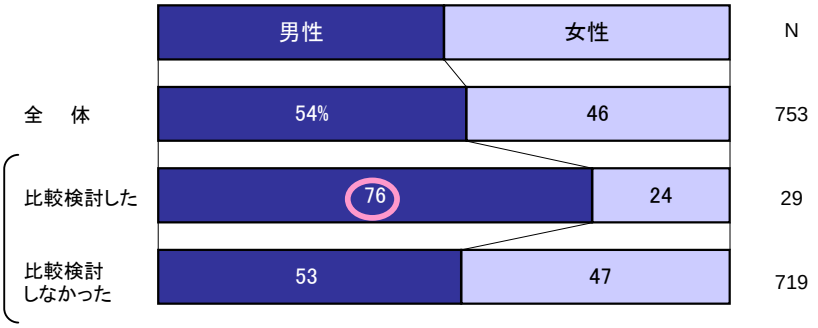
【主に比較した二輪車の排気量】
＜自動車購入者＞



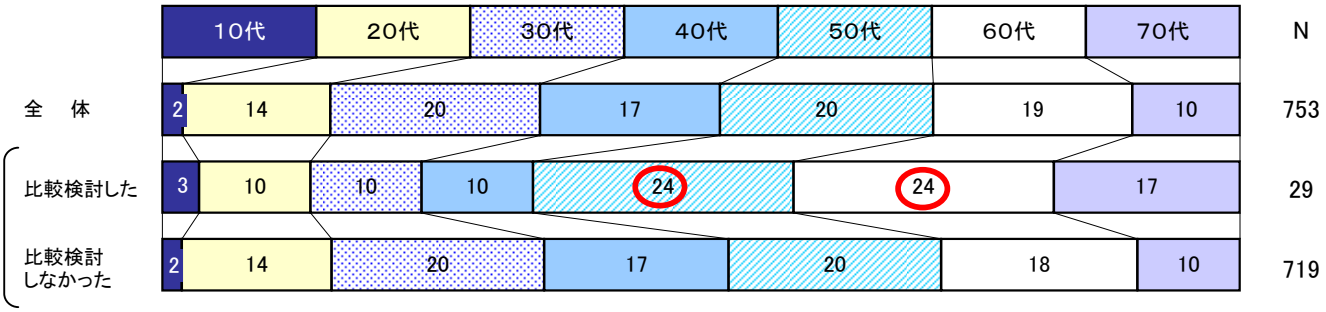
＜自転車購入者＞

注）以下、調査結果はサンプル数がわずかなため参考データとする。

【比較検討した人の性別】



【比較検討した人の年齢】



４－２　四輪車購入者の二輪車比較理由

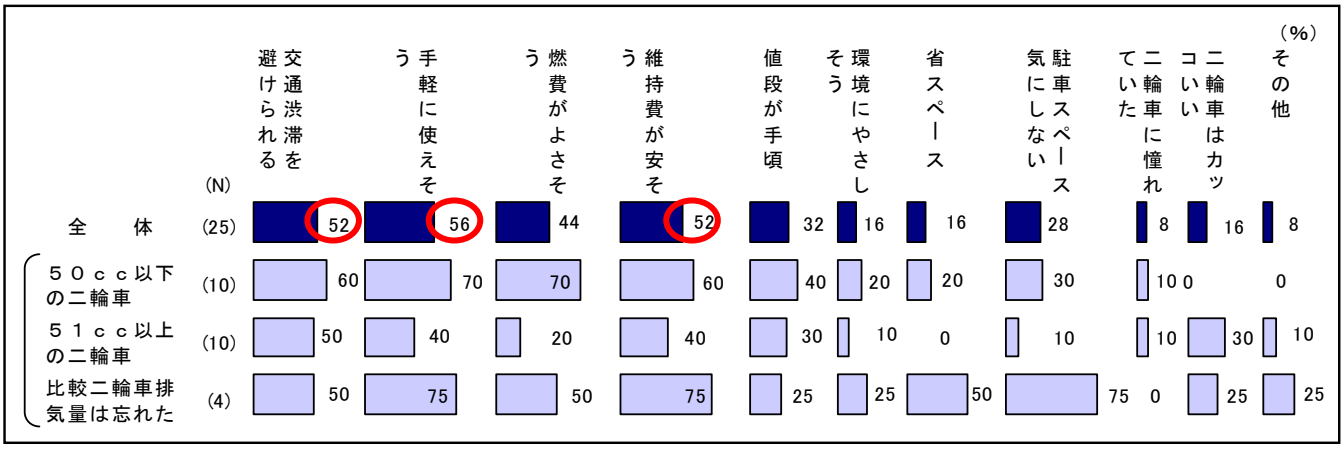
○二輪車を比較検討した理由、全体では「手軽に使えそう」「交通渋滞を避けられる」「維持費が安そう」など。

○二輪車を結局選ばなかった理由、全体では「天候に左右される」「転倒の危険がある」など。

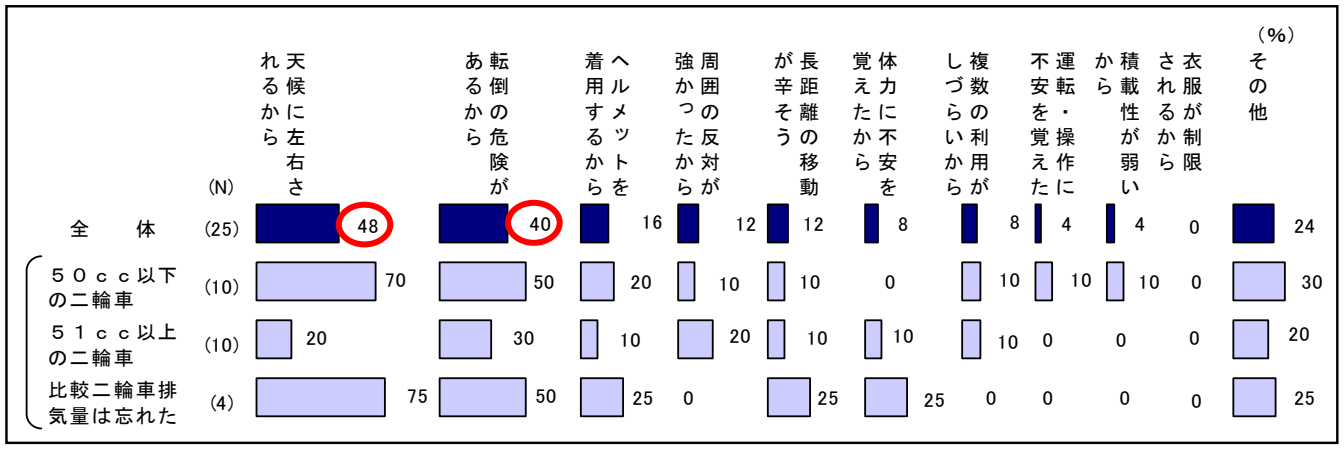
○最終的に四輪車にした理由、全体では「利用価値から価格が手ごろ」「車としての機能が向上」など。

注）以下、調査結果はサンプル数がわずかなため参考データとする。

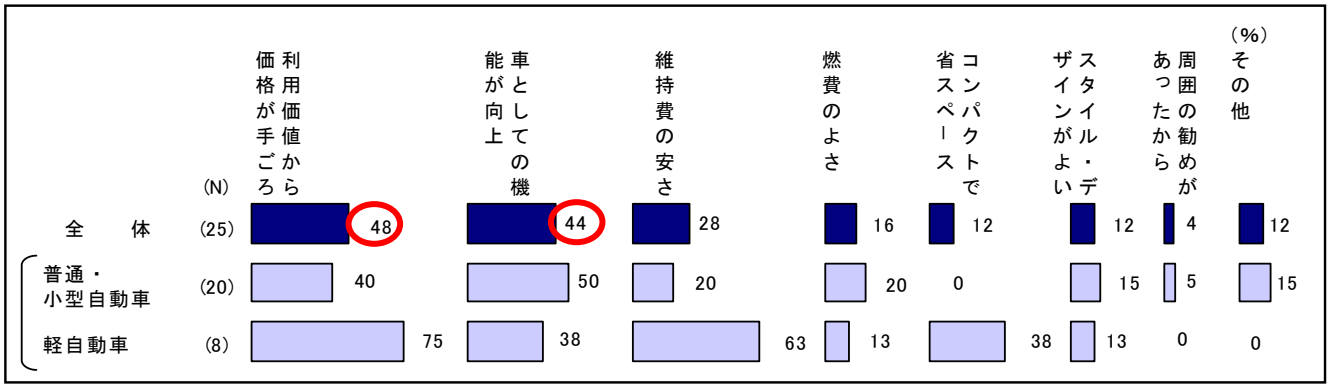
【四輪車購入者が購入時に二輪車を比較検討した理由】



【四輪車購入者が購入時に、結局、二輪車を選ばなかった理由】



【最終的に四輪車にした理由】



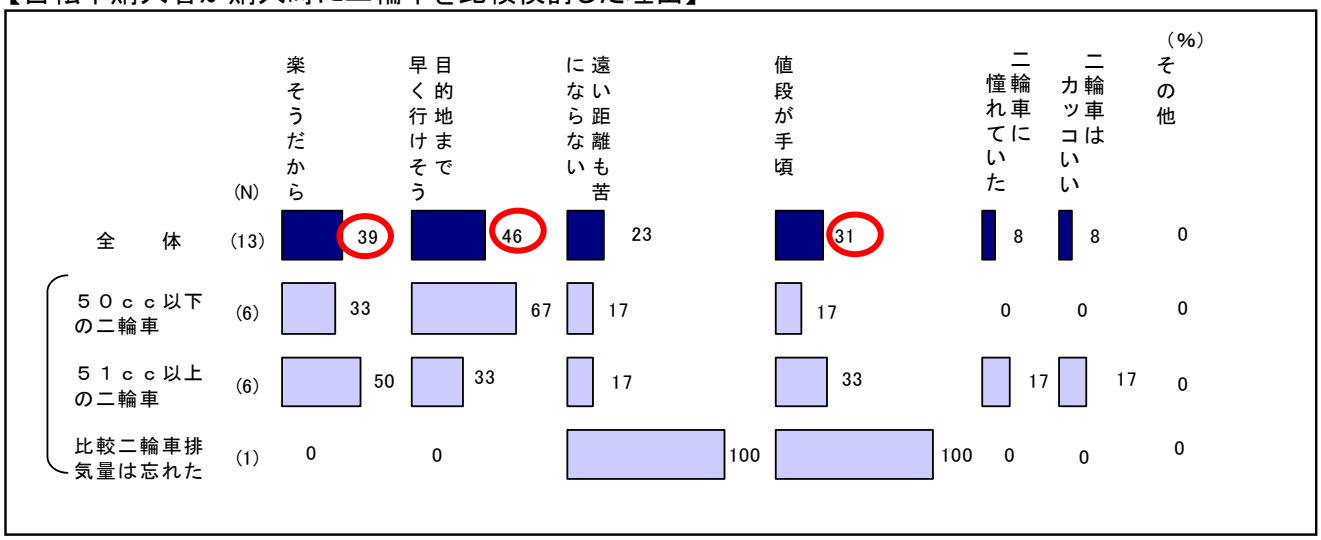
４－３　自転車購入者の二輪車比較理由

○二輪車を比較検討した理由、全体では「目的地まで早く行けそう」「楽そう」「値段が手ごろ」など。

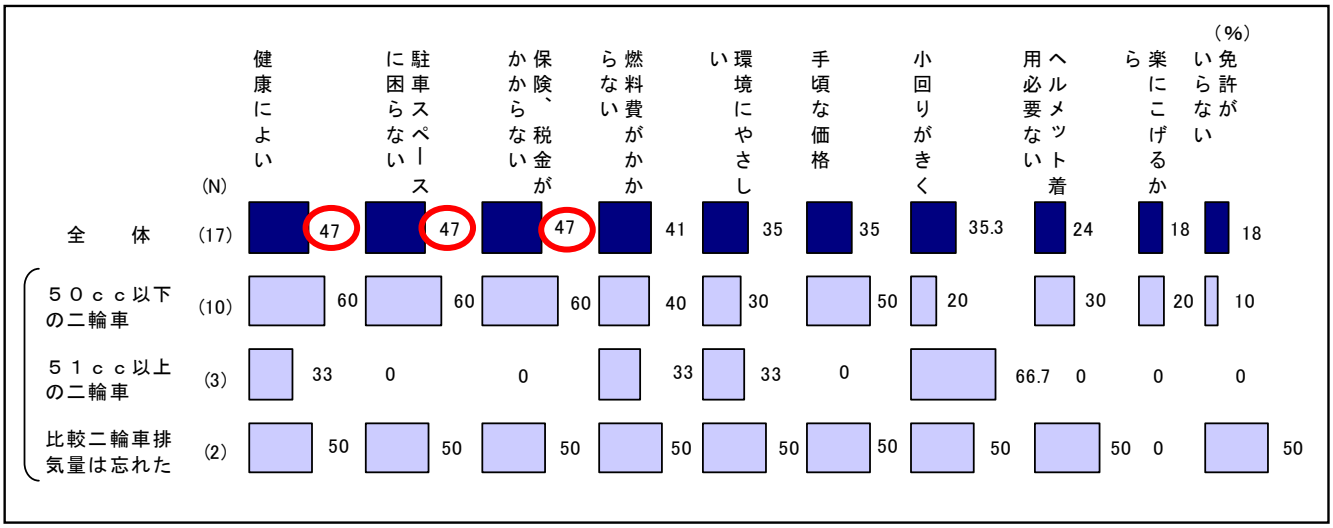
○最終的に自転車にした理由、全体では「健康によい」「駐車スペースに困らない」「保険、税金がかからない」など。

注）以下、調査結果はサンプル数がわずかなため参考データとする。

【自転車購入者が購入時に二輪車を比較検討した理由】



【最終的に自転車にした理由】

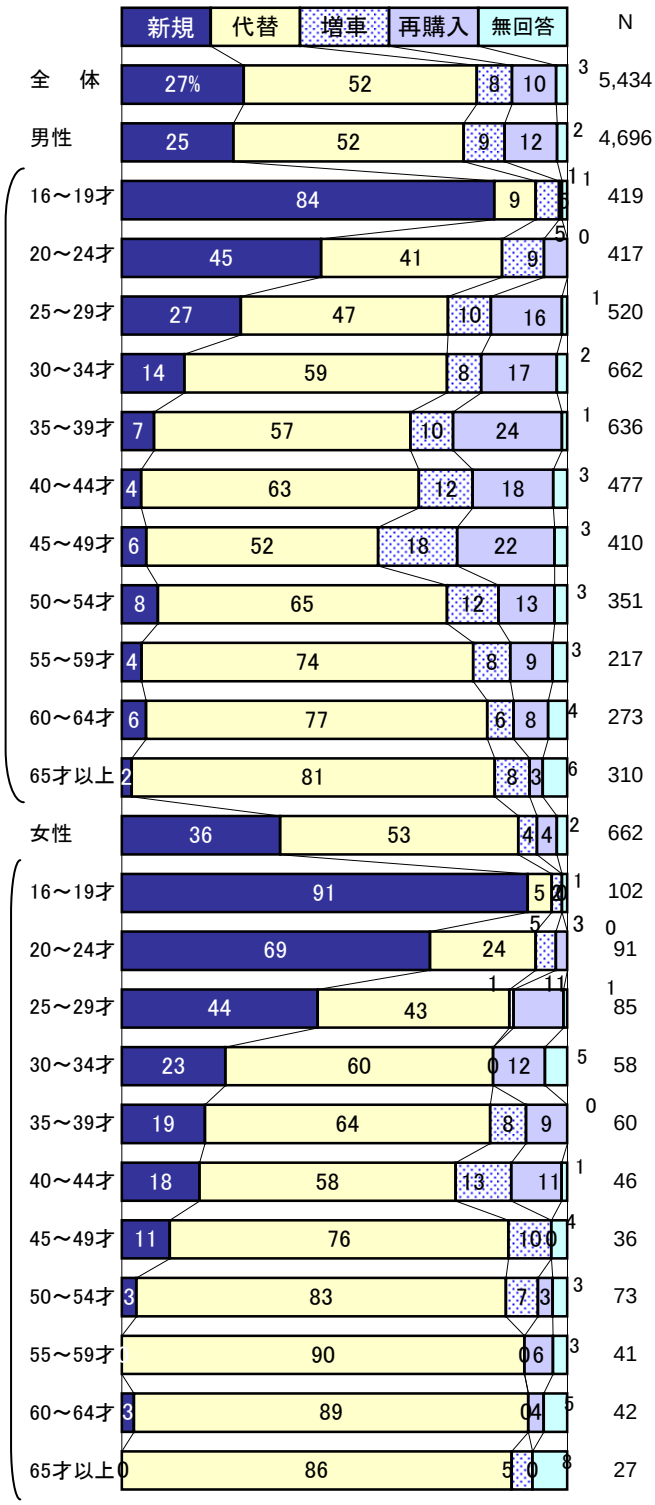


5節　世代別の需要構造の変化（2001年と2007年比較）

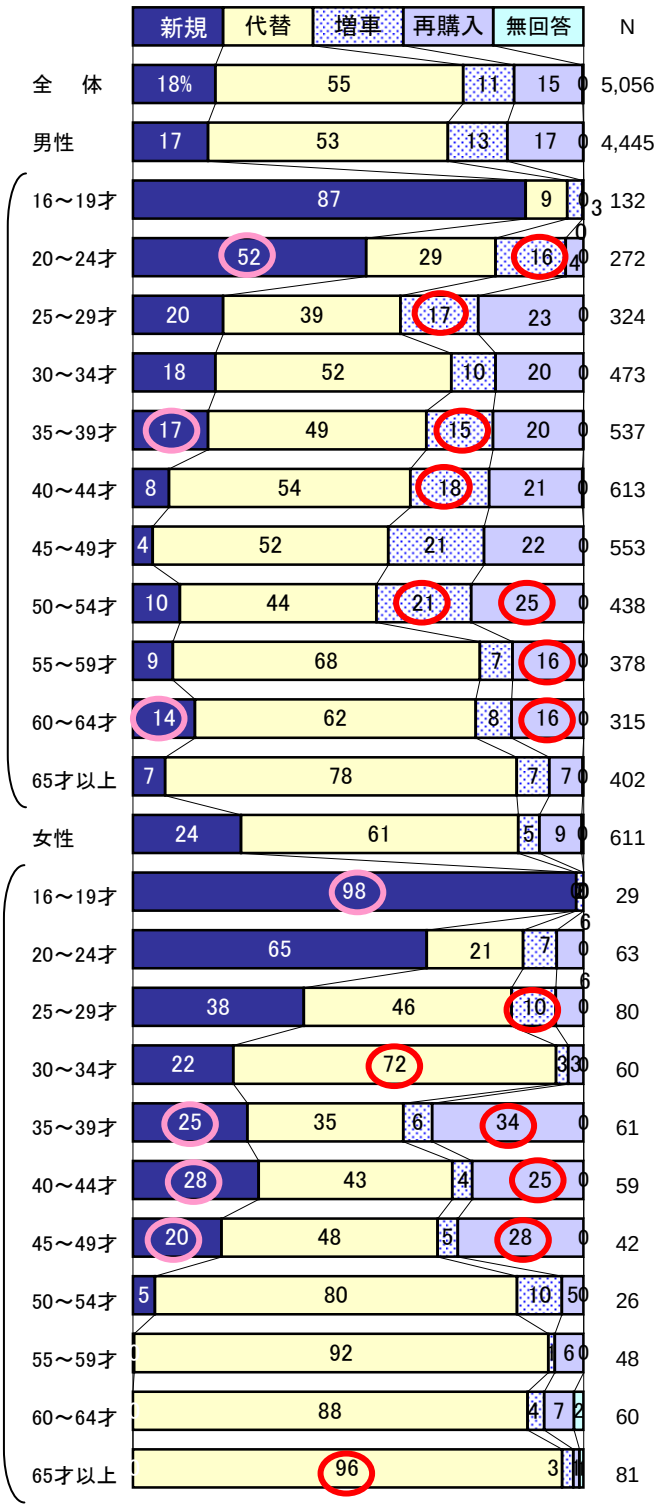
○2007年の需要構造を2001年と比較すると、2001年から5ポイント以上増加しているのが、新規層では男性の20～24才、35～39才、60～64才。女性の16～19才、35～49才。 代替層では女性の30～34才、65才以上。 増車層では男性の20～29才、35～44才、50～54才。女性の25～29才。 再購入層では男性の50～64才。女性の35～49才。

○新規、再購入ともに2001年から増加したのが男性の60～64才、女性の35～49才となっている。また、2001年と比較し再購入の増加が最も大きいのが女性の45～49才、次いで女性の35～39才。 増車、再購入がともに増加したのが男性の50～54才。新規、増車ともに増加したのが男性の20～24才、35～39才。

＜2001年：性・年齢別＞



＜2007年：性・年齢別＞



2. 二輪車市場の将来

◇二輪車ユーザーでは、今後「二輪車の購入費」を充実させたい意向がみられた。特に40代、10代で比較的高い「二輪車の購入費」を充実させたい意向がみられた。

◇二輪車ユーザーの5年後の二輪車の使用頻度は、男性の40代前半、女性の30代後半、40代で現在より増加する意向がみられた。10年後は、全世代で減少するものの、男性の30代後半、40代前半、女性の30代後半の世代の減少幅は小さい。

◇二輪車ユーザーの二輪車の使用用途は、5年後、10年後ともに「通勤・通学」用途が減少し、男性では「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などの用途が伸び、女性では「買い物・用足し」用途が圧倒的に伸びる意向がみられた。

◇二輪車ユーザーがみる二輪車の5年後、10年後の利用利点は、「公共交通機関より自由に活動できる」「「思い立った時すぐに出かけられる」など、二輪車の手軽さが多くあげられた。

◇二輪車ユーザーが二輪車に求める価値は、男性は「メーカーやブランド」など、女性は「気軽に乗っていけるもの」など。

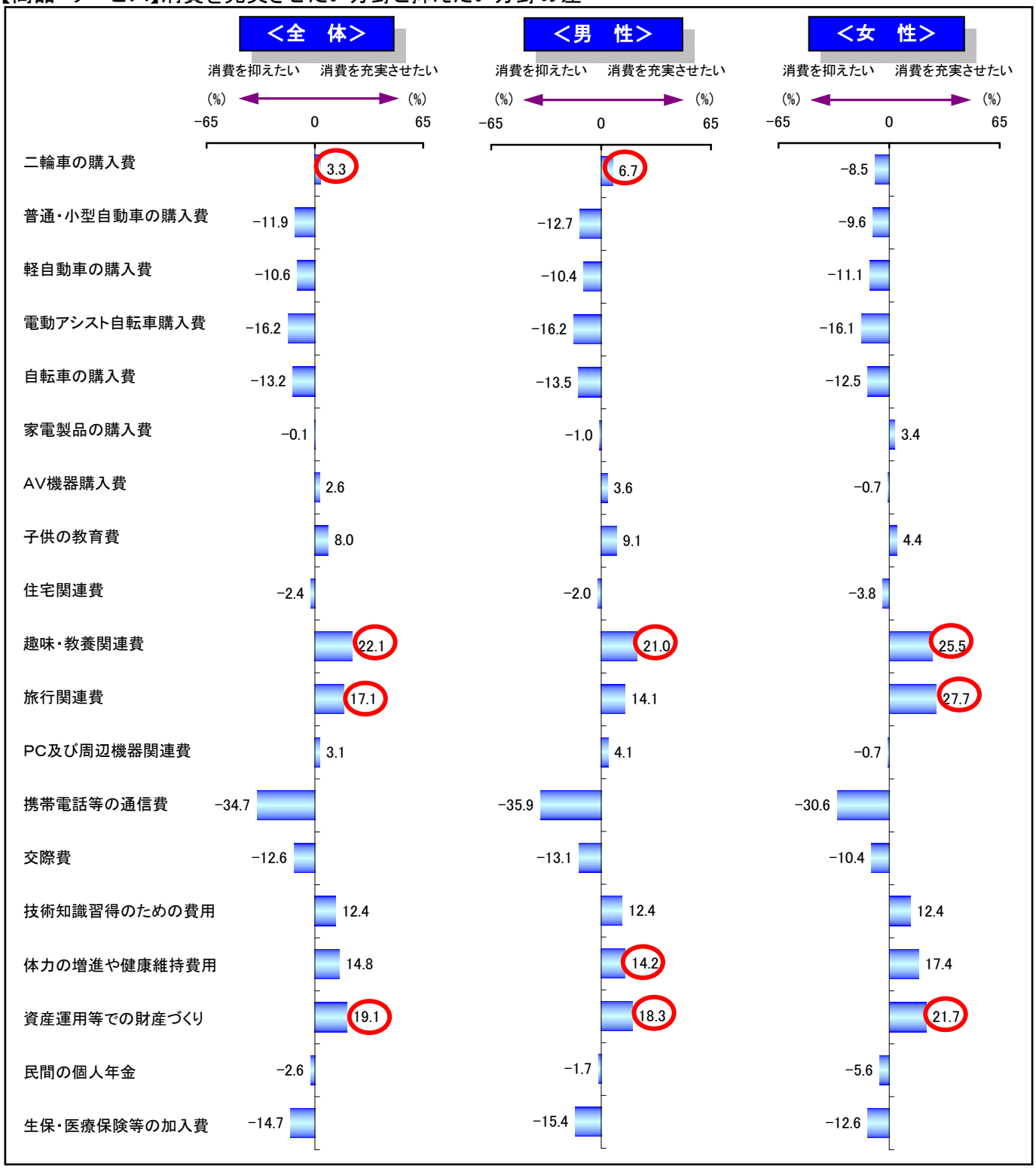
◇二輪車ユーザーが次の二輪車を選択するポイントは、スクータータイプが「コンパクトさ」「簡単な運転操作」など、オンロードスポーツタイプが「出足・加速のよさ」「エンジンタイプ」、オフロードスポーツタイプ、ビジネスタイプが「耐久性」「軽量な車体」など。

6節　二輪車ユーザーの今後の消費動向

6－1　二輪車ユーザーの消費意向分野　（全体／男性／女性）

＜乗り物の購入費＞
○全体は、「二輪車購入」(+3.3%)は消費を充実させたい意向あり。他の乗り物の購入は消費を抑えたい意向。
○男性は、「二輪車購入」(+6.7%)は消費を充実させたい意向あり。他の乗り物の購入は消費を抑えたい意向。
○女性は、「二輪車購入」(-8.5%)をはじめ、乗り物の購入は全般に消費を抑えたい意向あり。
＜乗り物以外で消費を充実させたい分野＞
○全体は、「趣味教養関連」(+22.1%)、「資産運用等財産づくり」(+19.1%)、「旅行関連」(+17.1%)の分野。
○男性は、「趣味教養関連」(+21.0%)、「資産運用等財産づくり」(+18.3%)、「体力増進健康維持」(+14.2%)の分野。
○女性は、「旅行関連」(+27.7%)、「趣味教養関連」(+25.5%)、「資産運用等財産づくり」(+21.7%)の分野。

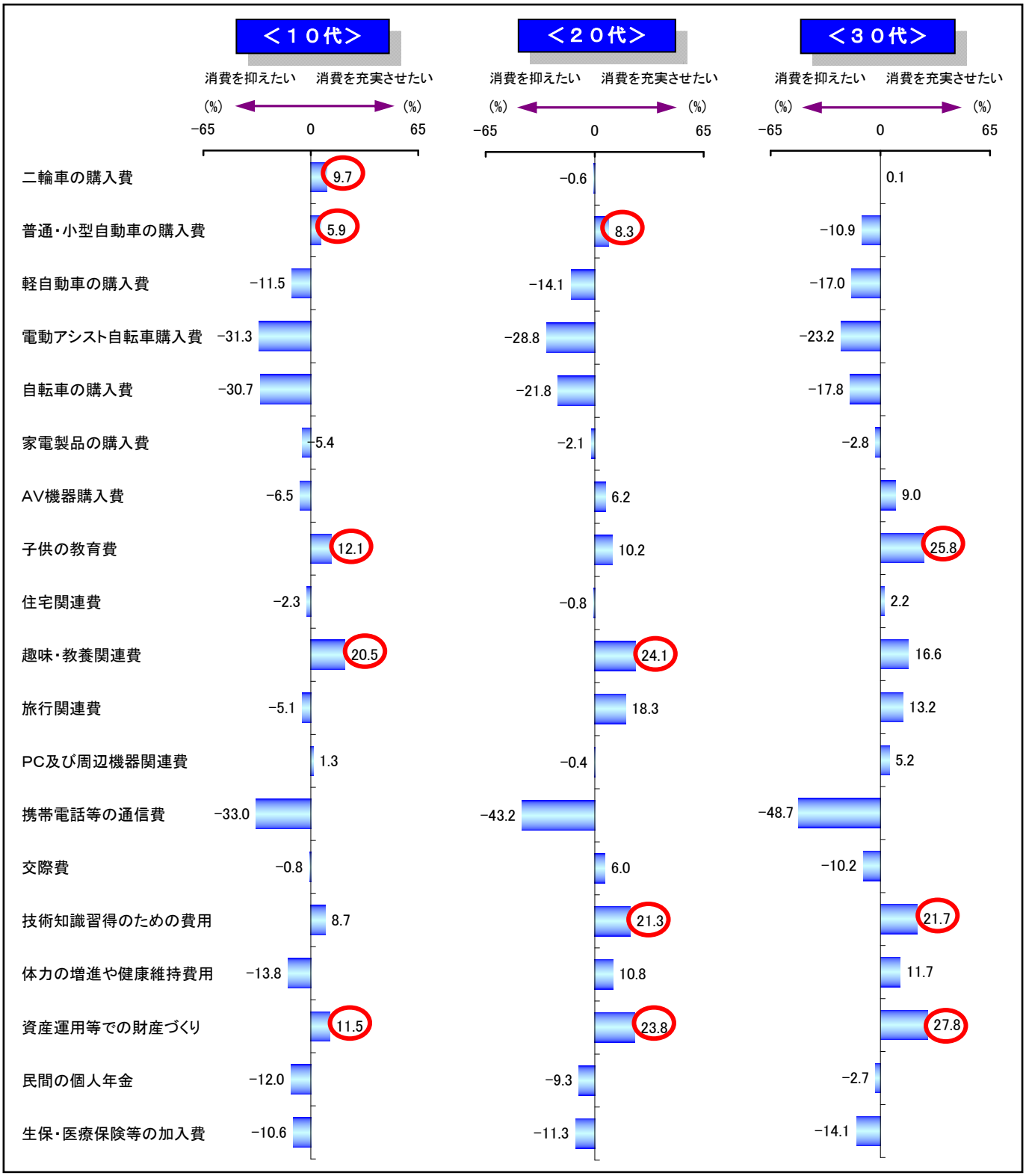
【商品・サービス】消費を充実させたい分野と抑えたい分野の差



6－2 二輪車ユーザーの消費意向分野 （10代／20代／30代）

＜乗り物の購入費＞
○10代は、「二輪車購入」(+9.7%)、「自動車購入」(+5.9%)は消費を充実させたい意向あり。
○20代は、「自動車購入」(+8.3%)は消費を充実させたい意向。「二輪車購入」(-0.6%)は消費を抑えたい傾向。
○30代は、「二輪車購入」(+0.1%)は消費を充実させたい傾向。 他の乗り物の購入は消費を抑えたい意向。
＜乗り物以外で消費を充実させたい分野＞
○10代は、「趣味教養関連」(+20.5%)、「子供の教育」(+12.1%)、「資産運用等財産づくり」(+11.5%)の分野。
○20代は、「趣味教養関連」(+24.1%)、「資産運用等財産づくり」(+23.8%)、「技術知識習得」(+21.3%)の分野。
○30代は、「資産運用等財産づくり」(+27.8%)、「子供の教育」(+25.8%)、「技術知識習得」(+21.7%)の分野。

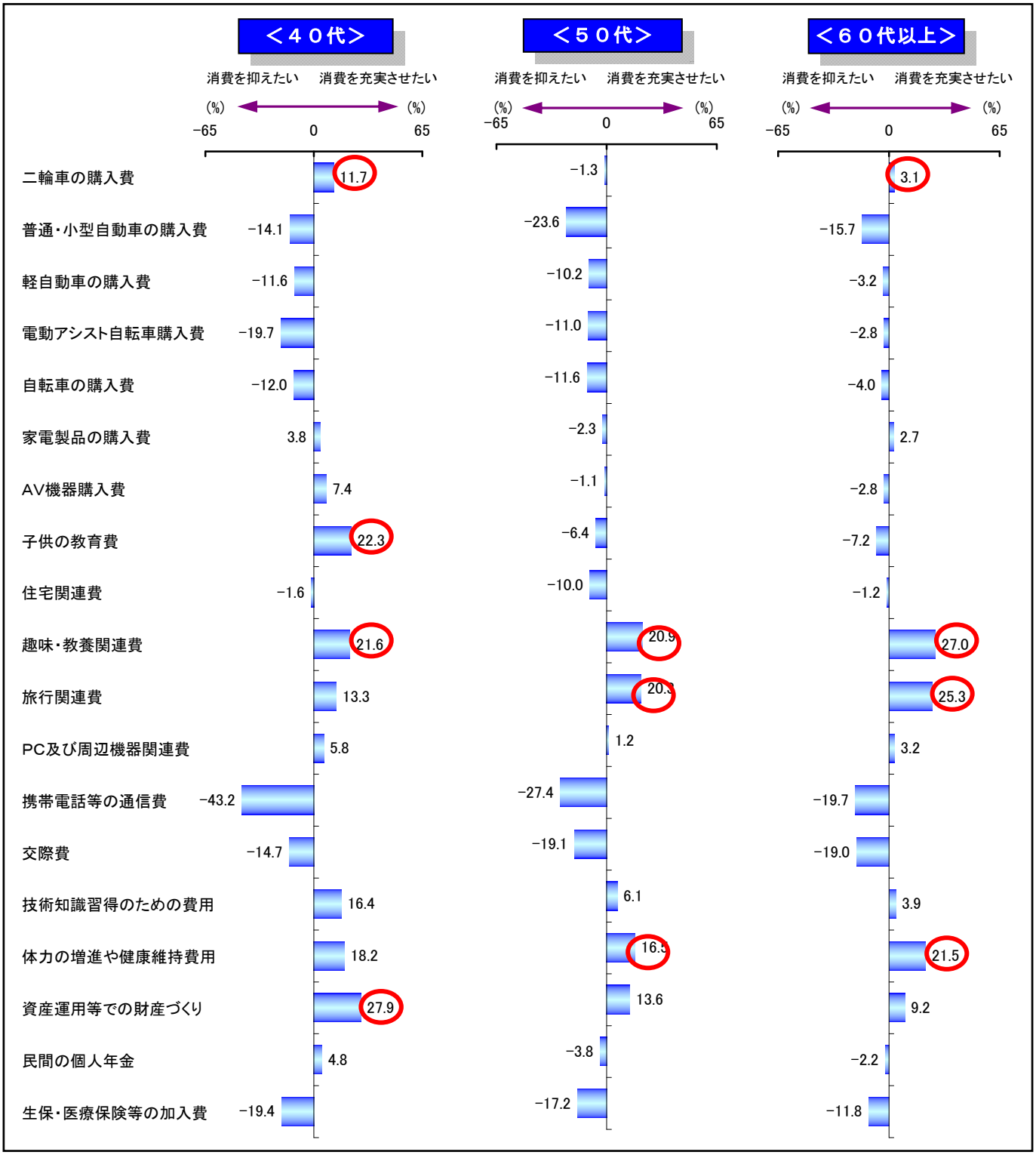
【商品・サービス】消費を充実させたい分野と抑えたい分野の差



6－3　二輪車ユーザーの消費意向分野　（40代／50代／60代以上）

＜乗り物の購入費＞
○40代は、「二輪車購入」(+11.7%)は消費を充実させたい意向としては、他の世代と比較しても高い。
　他の乗り物の購入は消費を抑えたい意向。
○50代は、「二輪車購入」(-1.3%)をはじめ、乗り物の購入は全般に消費を抑えたい意向あり。
○60代以上は、「二輪車購入」(+3.1%)は消費を充実させたい意向あり。他の乗り物の購入は消費を抑えたい意向。
＜乗り物以外で消費を充実させたい分野＞
○40代は、「資産運用等財産づくり」(+27.9%)、「子供の教育」(+22.3%)、「趣味教養関連」(+21.6%)の分野。
○50代は、「趣味教養関連」(+20.9%)、「旅行関連」(+20.3%)、「体力増進健康維持」(+16.5%)の分野。
○60代以上は、「趣味教養関連」(+27.0%)、「旅行関連」(+25.3%)、「体力増進健康維持」(+21.5%)の分野。

【商品・サービス】消費を充実させたい分野と抑えたい分野の差



６－４　二輪車ユーザーの消費意向分野　（50cc以下／51cc以上）

＜乗り物の購入費＞

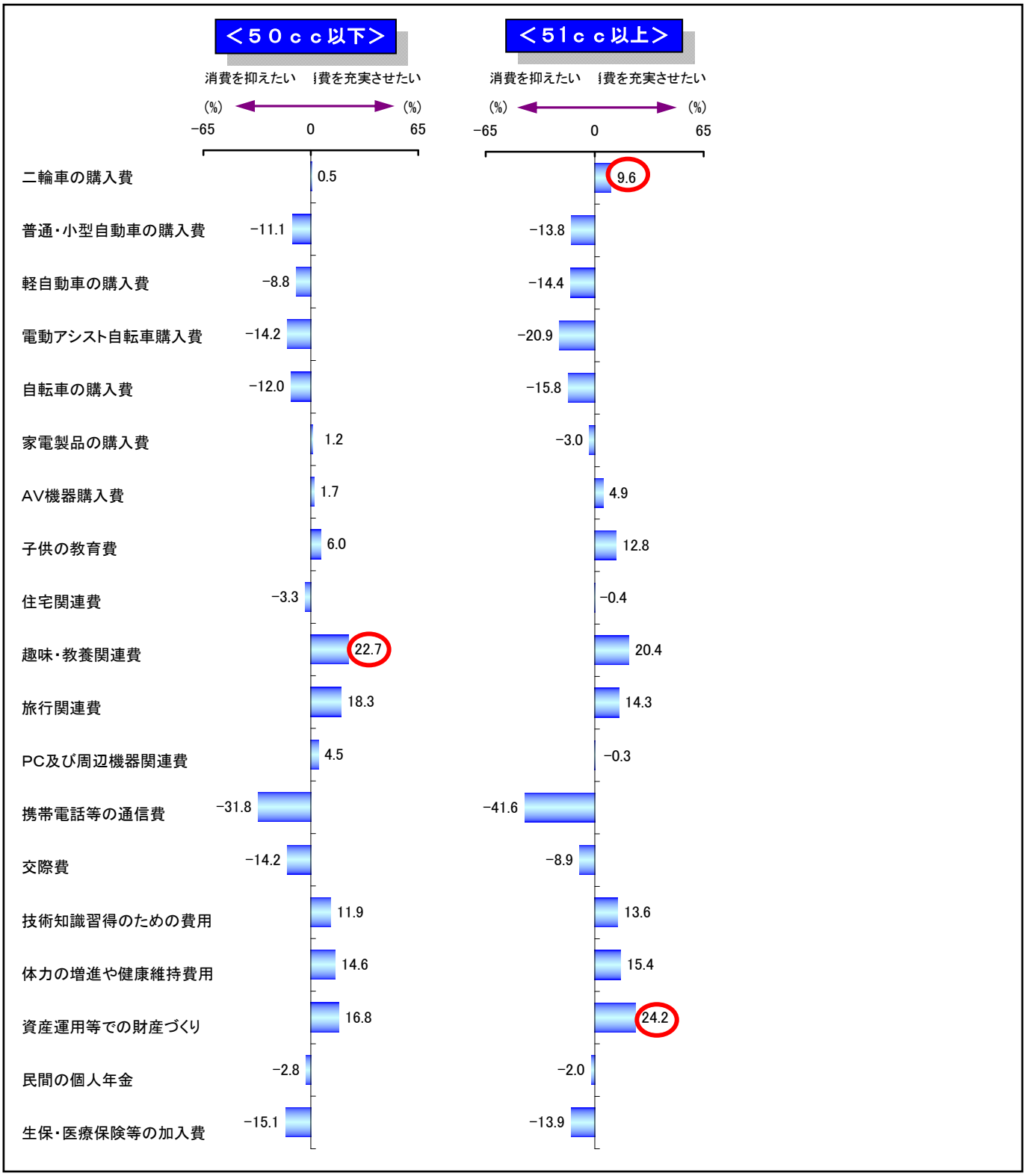
○「二輪車購入」は消費を充実させたい意向が51cc以上で（+9.6%）と50cc以下の（+0.5%）と比較し高い。

＜乗り物以外で消費を充実させたい分野＞

○50cc以下では「趣味・教養関連費」の消費を充実させたい意向が（+22.7%）と最も高い。

○51cc以上では「資産運用等での財産づくり」の消費を充実させたい意向が（+24.2%）と最も高い。

【商品・サービス】消費を充実させたい分野と抑えたい分野の差

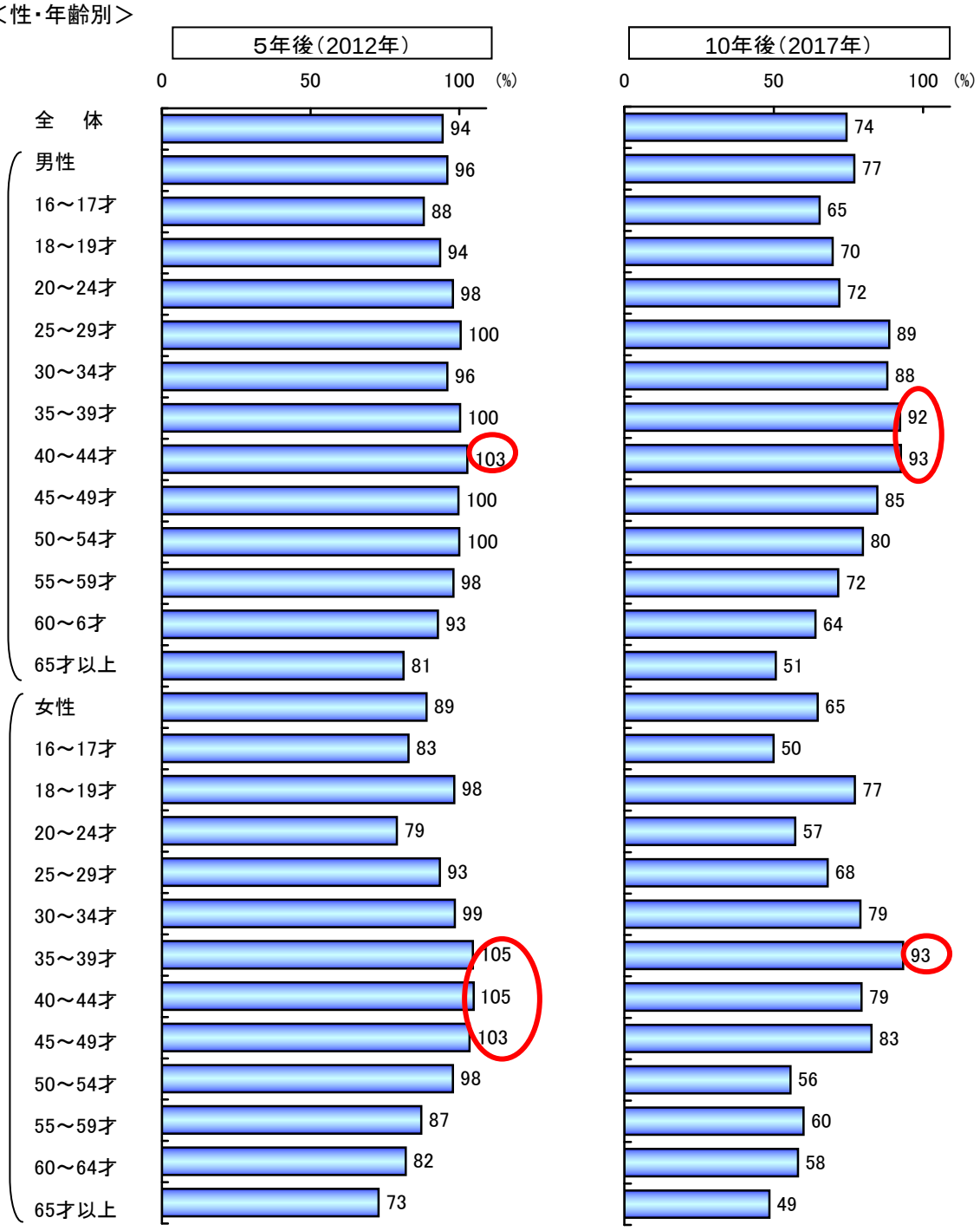


7節　二輪車ユーザーの今後の二輪車使用頻度とニーズの変化

7－1　二輪車の5年後、10年後の使用頻度

○5年後の使用頻度をみると、現在（2007年）より増加するとみているのが、男性の40～44才（5年後45～49才）。
女性の35～49才（5年後40～54才）と、女性で使用頻度が高まるとみている割合が高い。
男性の25～29才、35～39才、45～54才は現在と同じ使用頻度とみている。
○10年後の使用頻度をみると、男女とも全世代で現在から減少するとみているが、男性の35～44才（10年後45～54才）
女性の35～39才（10年後45～49才）では、他の世代と比較し使用頻度の減少する割合が小さい。

【5年、10年後の二輪車の使用状況】
＜性・年齢別＞



使用率計算式

現在より使用機会が増える	1.5 ×回答割合	=①
現在とあまり変わらない	1 ×回答割合	=②
現在より使用機会が減る	0.5 ×回答割合	=③
	合計	①+②+③

7－2　二輪車の5年後、10年後の使用用途（全体、男性、女性）

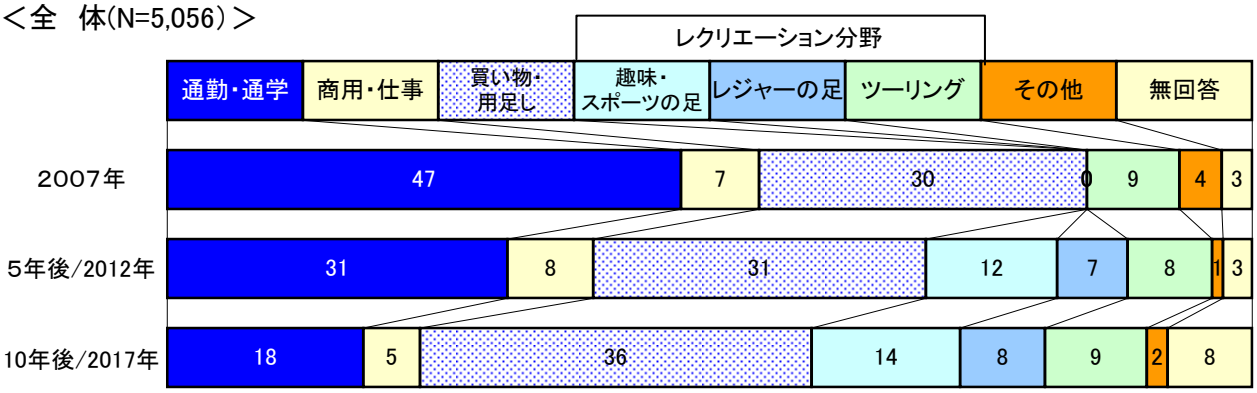
○二輪車の使用用途が、現在から5年後、10年後どのように変化するかをみると、「通勤・通学」用途が減少し、「買い物・用足し」「趣味・スポーツ」「レジャー」の足、「ツーリング」などレクリエーション用途が増加するとみている。

○男性では「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」、「ツーリング」などレクリエーション用途が増加するとみている割合が5年後29%、10年後34%（5年後の+5%）と高くなっている。

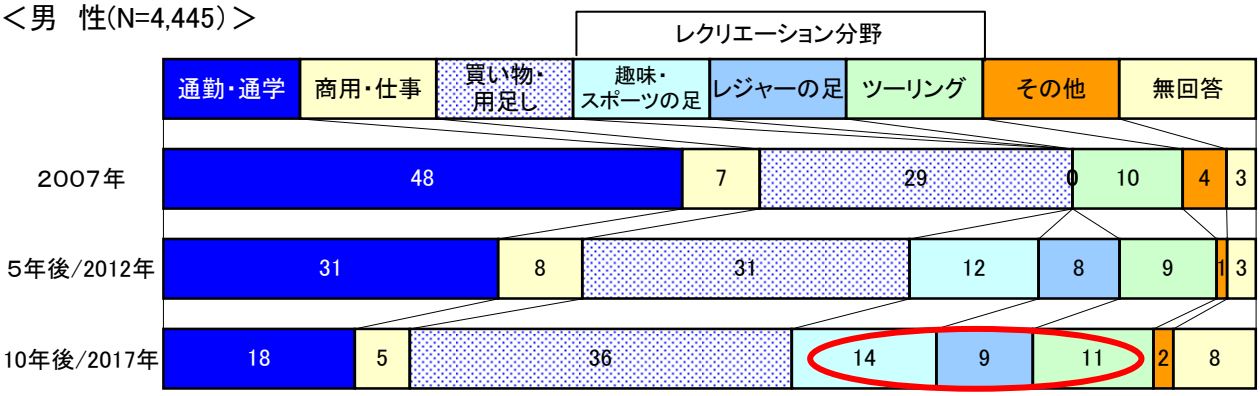
○女性では「買い物・用足し」用途が増加するとみている割合が5年後46%、10年後58%（5年後の+12%）と高くなっている。

【二輪車の使用用途】

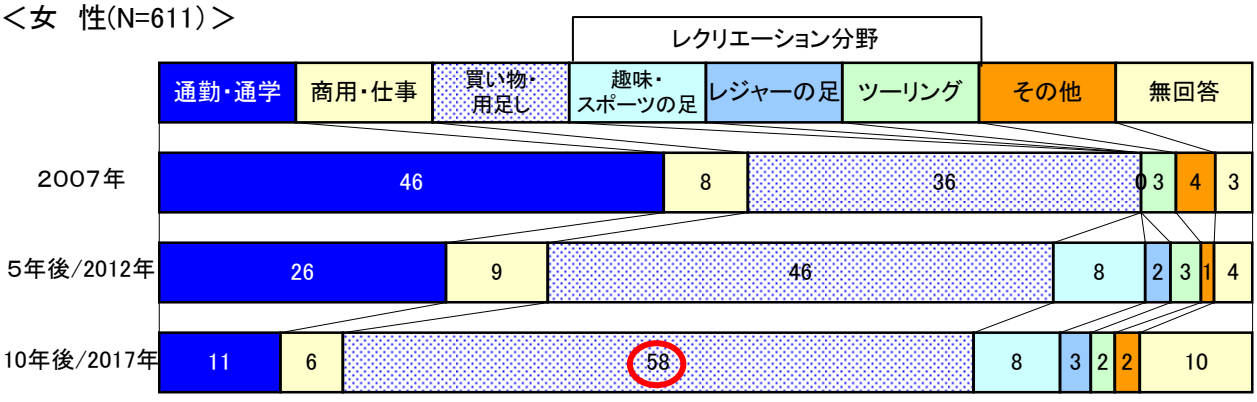
＜全　体(N=5,056)＞



＜男　性(N=4,445)＞



＜女　性(N=611)＞

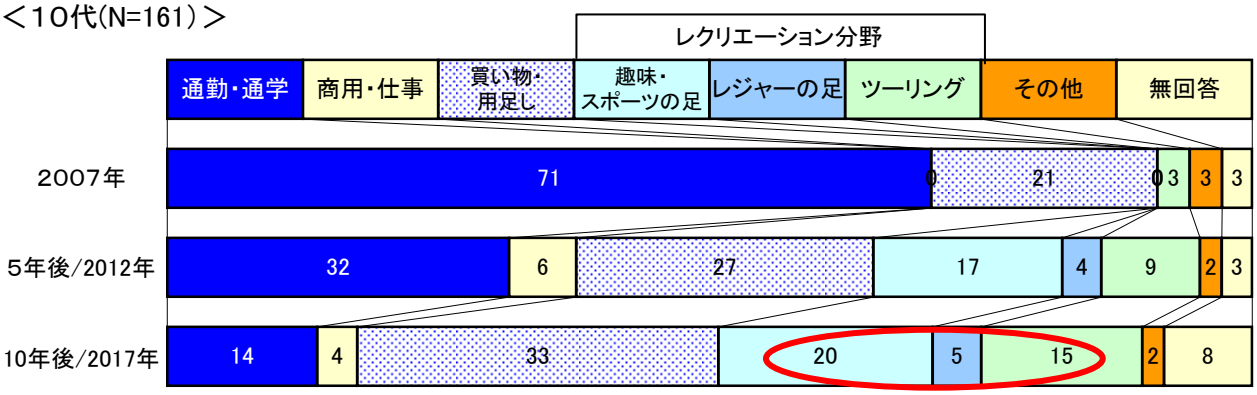


7－3　二輪車の5年後、10年後の使用用途（10代、20代、30代）

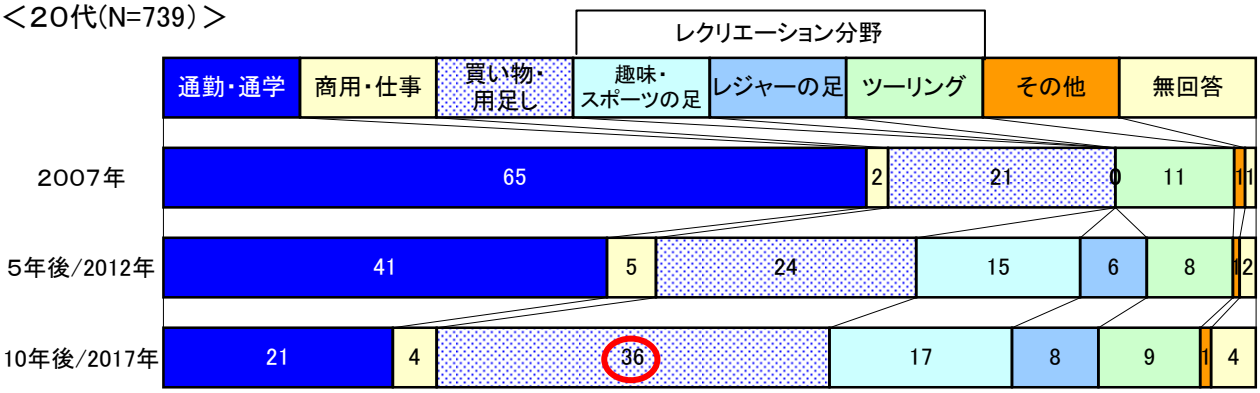
○10代では「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などのレクリエーション用途が増加するとみている割合が、5年後30%、10年後40%（5年後の+10%）と最も高くなっている。
○20代では「買い物・用足し」用途が増加するとみている割合が、5年後24%、10年後36%（5年後の+12%）と最も高い。「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などレクリエーション用途の割合も5年後29%、10年後34%（5年後の+5%）と高くなっている。
○30代では「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などのレクリエーション用途が増加するとみている割合が5年後23%、10年後31%（5年後の+8%）だが、「通勤・通学」用途が5年後52%、10年後40%（5年後の-12%）と減少するものの、10年後の使用用途の割合としては最も高い。

【二輪車の使用用途】

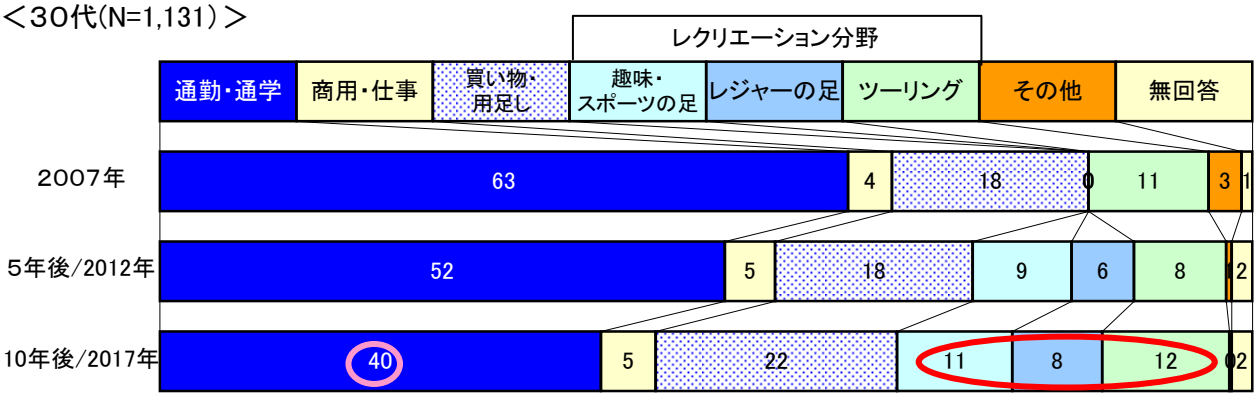
＜10代(N=161)＞



＜20代(N=739)＞



＜30代(N=1,131)＞

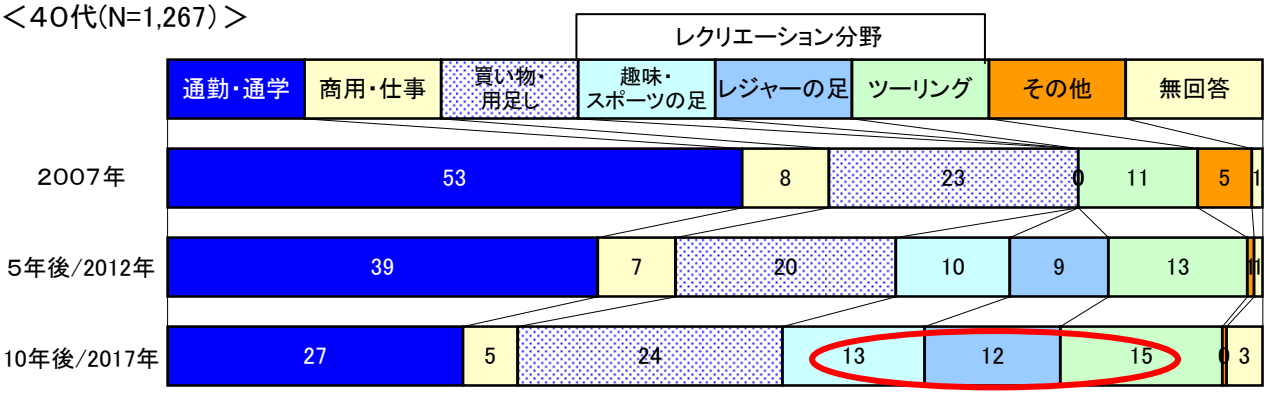


7－4　二輪車の5年後、10年後の使用用途（40代、50代、60代以上）

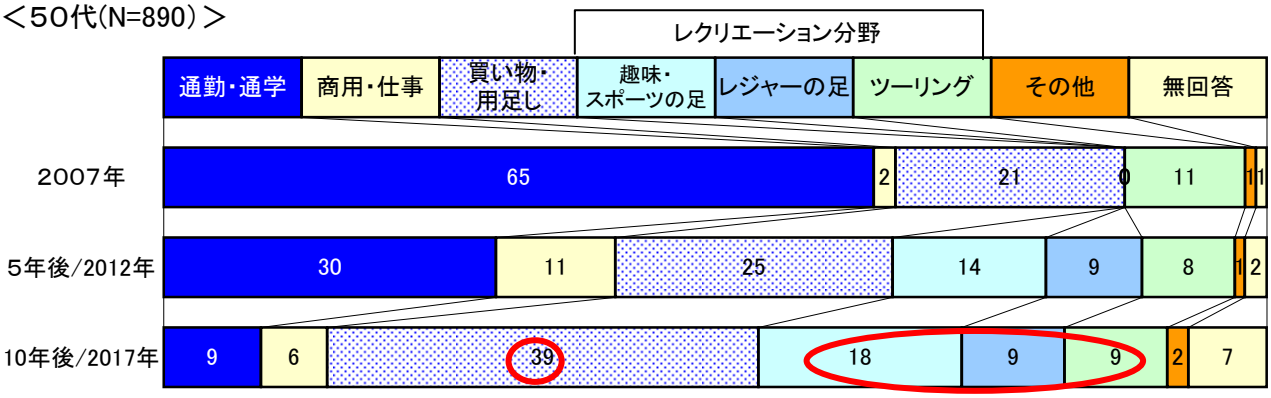
○40代では「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などレクリエーション用途が増加するとみている割合が、5年後32%、10年後40%（5年後の+8%）と最も高い。
○50代では「買い物・用足し」用途が増加するとみている割合が、5年後25%、10年後39%（5年後の+14%）と最も高い。「趣味・スポーツの足」「レジャーの足」「ツーリング」などレクリエーション用途の割合も5年後31%、10年後36%（5年後の+5%）と高くなっている。
○60代以上では10年後の使用用途の割合が5年後から全て減少するとみられているものの、「買い物・用足し」用途が5年後57%、10年後55%（5年後の-2%）と最も高い。

【二輪車の使用用途】

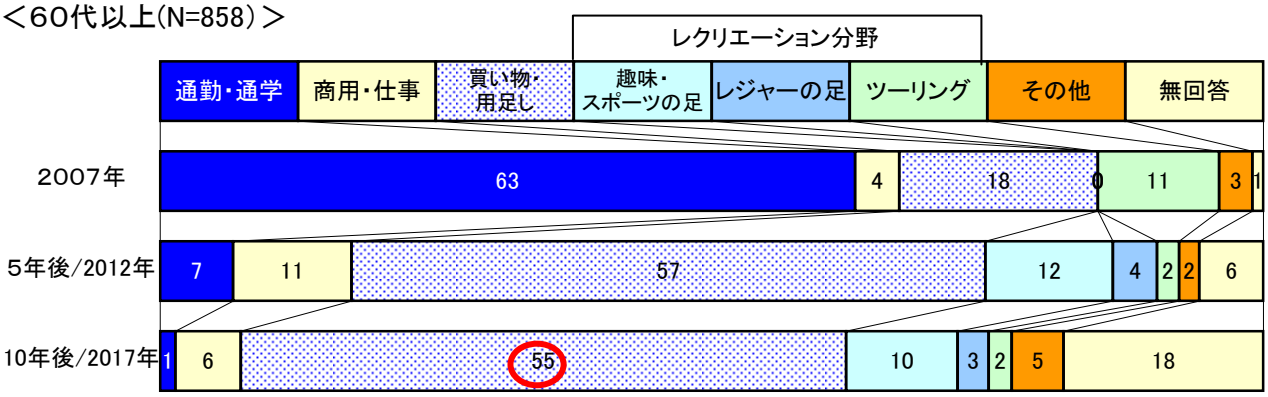
＜40代(N=1,267)＞



＜50代(N=890)＞



＜60代以上(N=858)＞



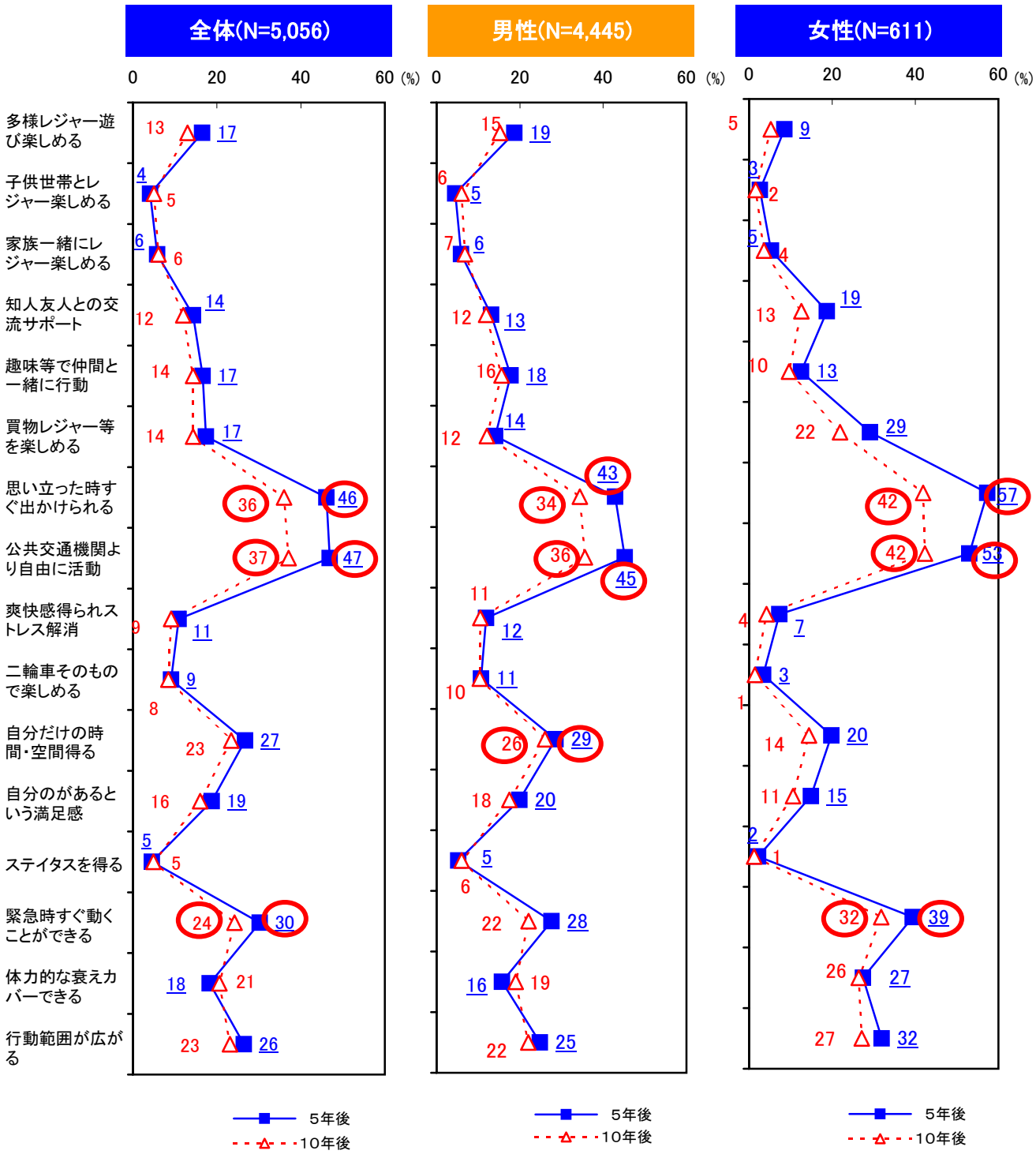
7－5　二輪車の5年後、10年後の利用利点（全体、男性、女性）

○全体では5年後/10年後「公共交通機関より自由に活動」47%/37%、「思い立った時すぐに出かけられる」46%/36%
「緊急時すぐ動くことができる」30%/24%が上位3つであがっている。

○男性では5年後/10年後「公共交通機関より自由に活動」45%/36%、「思い立った時すぐに出かけられる」43%/34%
「自分だけの時間・空間を得る」29%/26%が上位3つであがっている。

○女性では5年後/10年後「思い立った時すぐに出かけられる」57%/42%、「公共交通機関より自由に活動」53%/42%
「緊急時すぐ動くことができる」39%/32%が上位3つであがっている。

【今後も二輪車使用の利点（5年後の生活と10年後の生活の比較）】



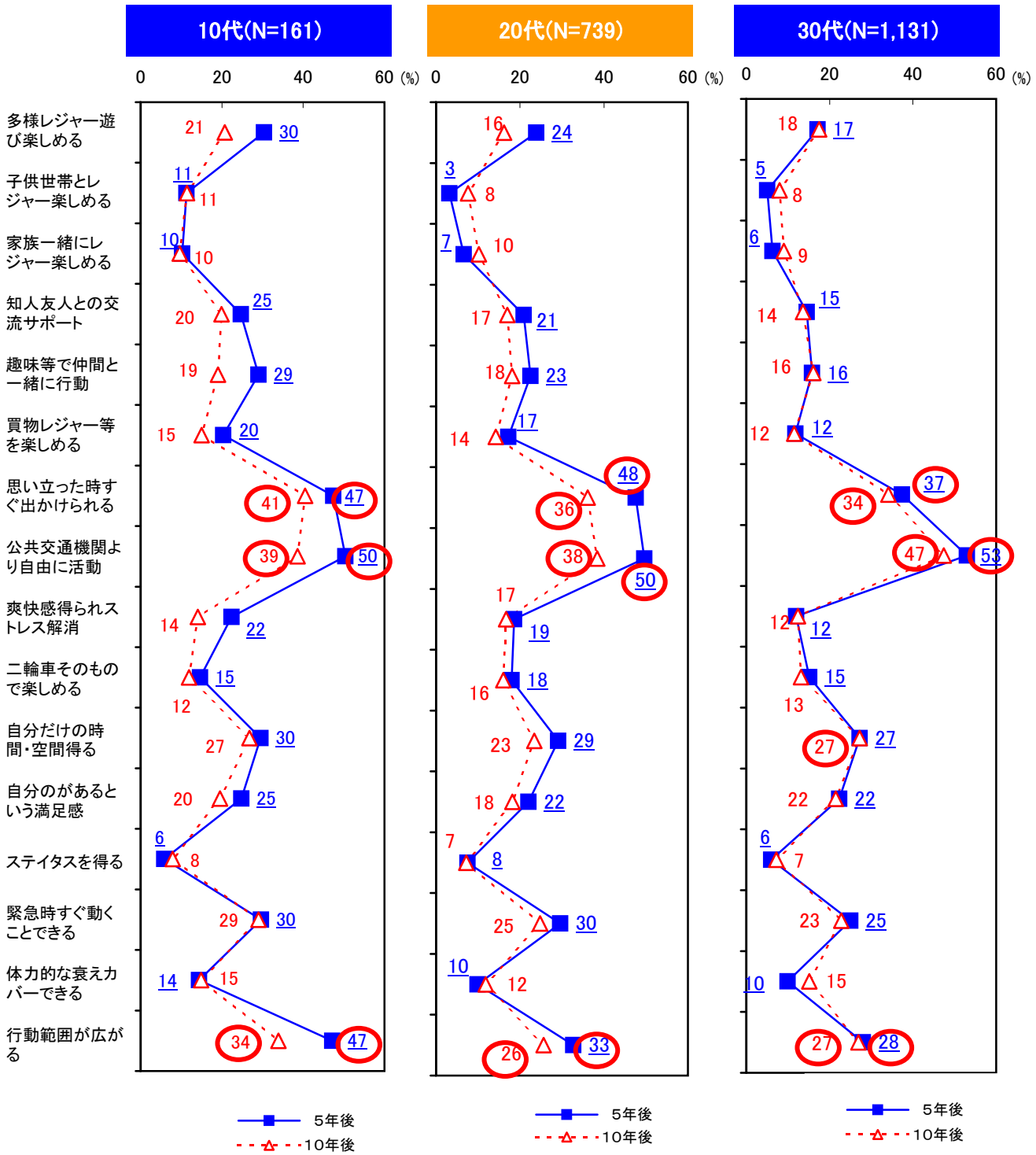
7－6　二輪車の5年後、10年後の利用利点（10代、20代、30代）

○10代では5年後/10年後「公共交通機関より自由に活動」50%/39%、「思い立った時すぐに出かけられる」47%/41%「行動範囲が広がる」47%/34%が上位3つであがっている。

○20代では5年後/10年後「公共交通機関より自由に活動」50%/38%、「思い立った時すぐに出かけられる」48%/36%「行動範囲が広がる」33%/26%が上位3つであがっている。

○30代では5年後/10年後の上位2つは「公共交通機関より自由に活動」53%/47%、「思い立った時すぐに出かけられる」37%/34%、次いで5年後は「行動範囲が広がる」28%、10年後は「自分だけの時間・空間を得る」27%、「行動範囲が広がる」27%があがっている。

【今後も二輪車使用の利点（5年後の生活と10年後の生活の比較）】



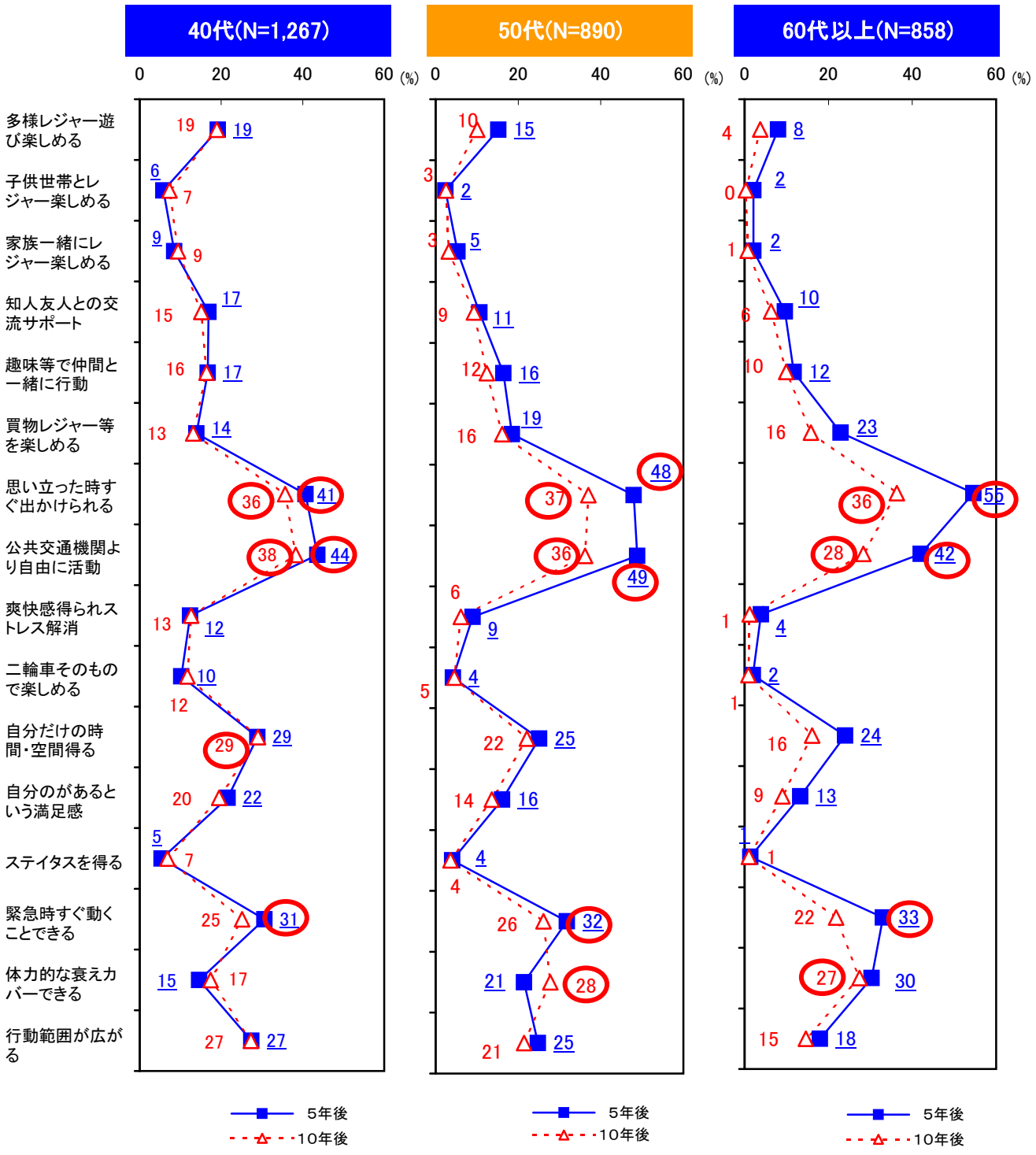
7－7　二輪車の5年後、10年後の利用利点（40代、50代、60代以上）

○40代では5年後/10年後の上位2つは「公共交通機関より自由に活動」44%/38%、「思い立った時すぐに出かけられる」41%/36%、次いで5年後「緊急時すぐ動くことができる」31%、10年後「自分だけの時間・空間を得る」29%があがっている。

○50代では5年後/10年後「公共交通機関より自由に活動」49%/36%、「思い立った時すぐに出かけられる」48%/37%、次いで5年後「緊急時すぐ動くことができる」32%、10年後「体力的な衰えカバーできる」28%があがっている。

○60代以上では5年後/10年後の上位2つは「思い立った時すぐに出かけられる」55%/36%、「公共交通機関より自由に活動」42%/28%、次いで5年後「緊急時すぐ動くことができる」33%、10年後「体力的な衰えカバーできる」27%があがっている。

【今後も二輪車使用の利点（5年後の生活と10年後の生活の比較）】



8節　二輪車ユーザーの二輪車に求める価値と今後の二輪車の選択ポイント
8－1　二輪車に求める価値

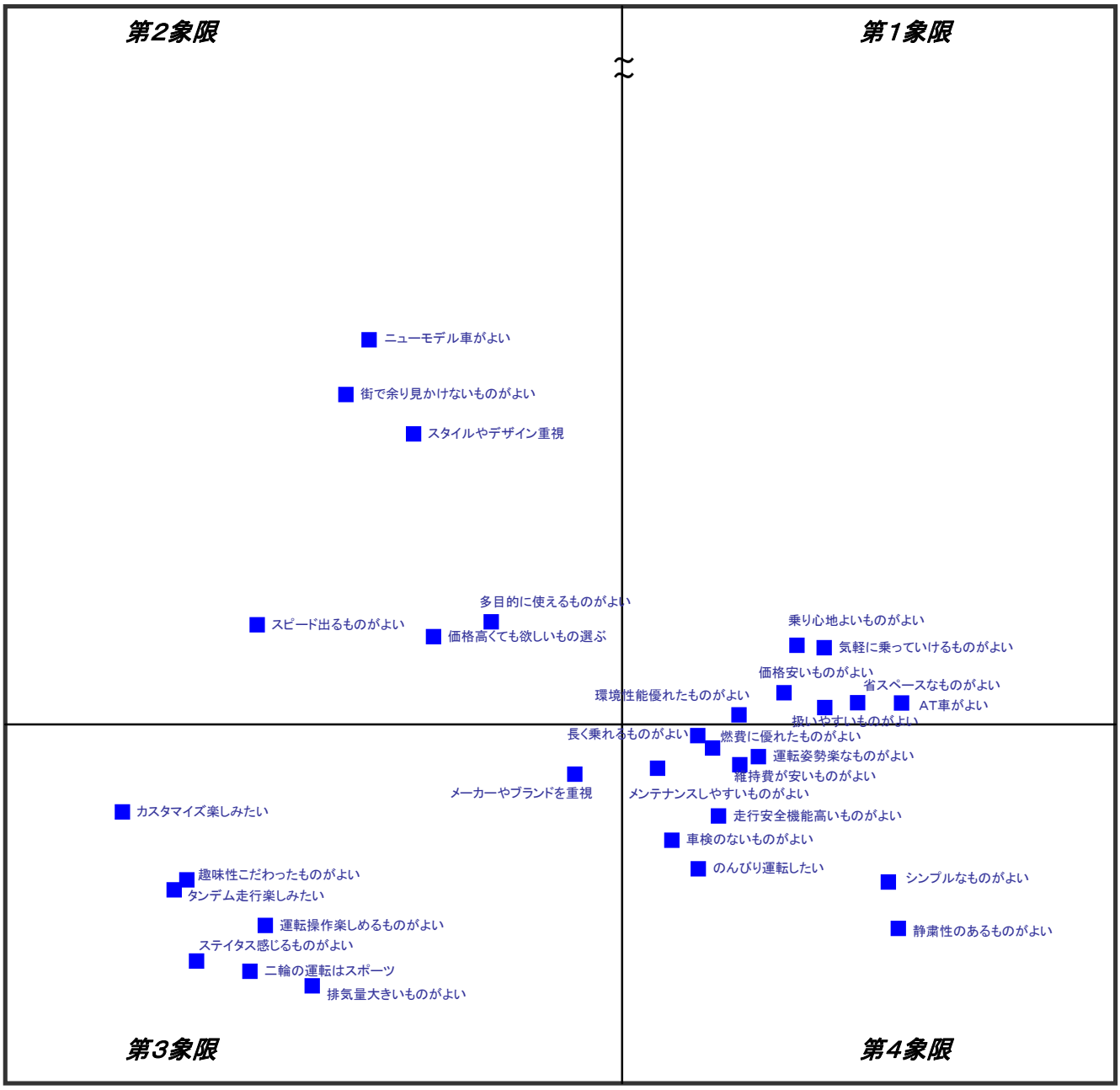
○第1象限：主に女性16～19才、20～29才、30～39才。二輪車に対する価値観は「気軽に乗れる」「乗り心地がよい」「省スペース」「価格が安いもの」「扱いやすい」「AT車」など。（女性30～34才は第2象限だが第1象限に近い）

○第2象限：主に男性16～19才。二輪車に対する価値観は「価格が高くても欲しいもの」「スピードの出るもの」「多目的に使えるもの」「スタイルデザイン重視」「街で余り見かけないもの」「ニューモデル車」など。

○第3象限：主に男性20～29才、30～39才、40～49才。二輪車の価値観は「メーカーやブランド重視」「カスタマイズを楽しみたい」「趣味性にこだわったもの」「タンデム走行を楽しみたい」「運転操作が楽しめる」「二輪の運転はスポーツ」「排気量は大きなもの」など。

○第4象限：男性50才以上、女性40才以上。二輪車の価値観は「長く乗れるもの」「燃費に優れたもの」「維持費が安いもの」「走行安全機能の高いもの」「車検のないもの」「のんびり運転」「シンプルなもの」「静粛性」など。

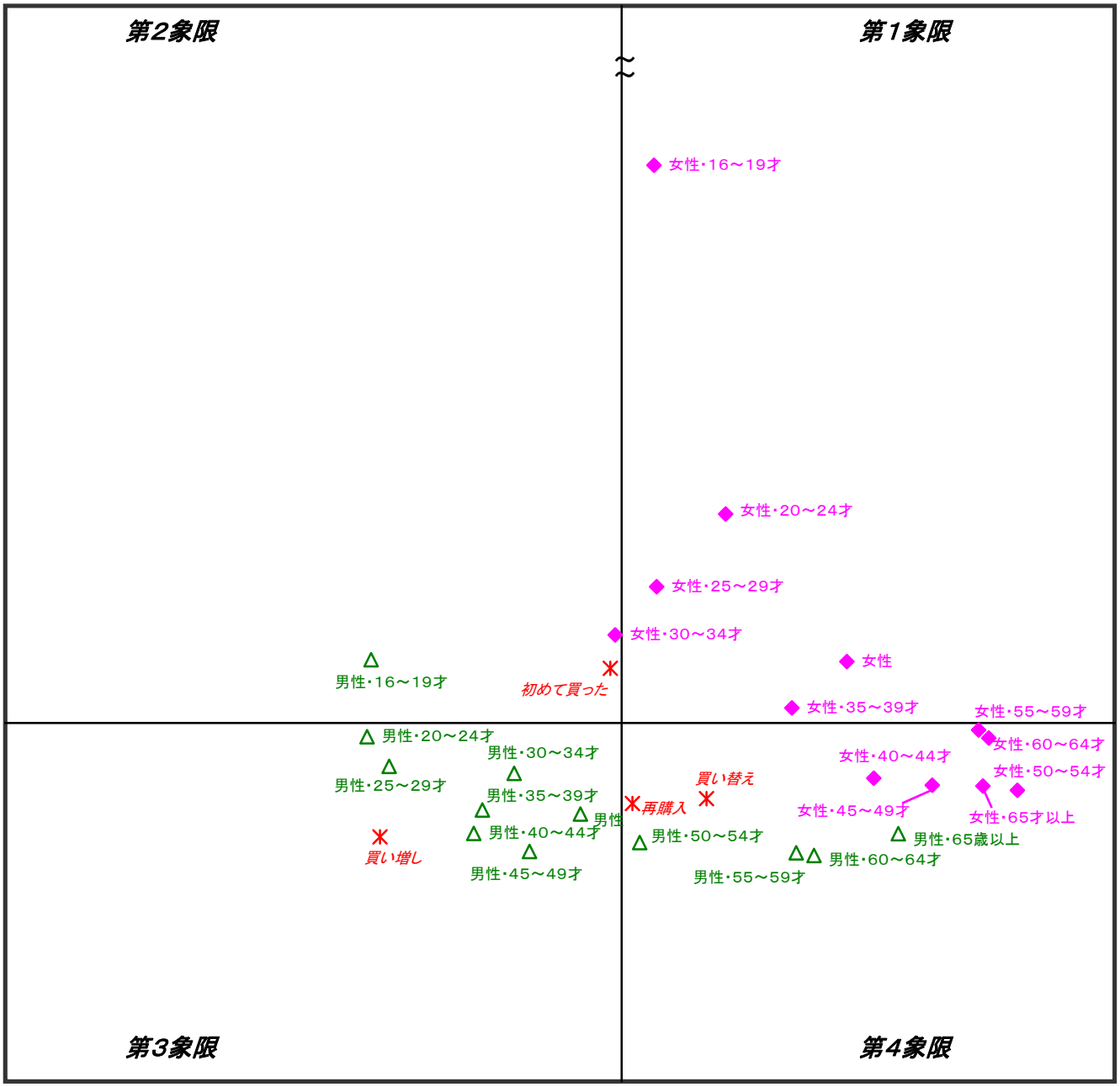
【二輪車に求める価値】



※ 本節では、NGC分析を用い座標上で性・年齢別の二輪車に関する価値観、国内メーカー車、逆輸入車、外国メーカー車などの選択ポイントが俯瞰できるよう、分析を試みました。

※ NGC分析とはコレスポンデンス分析の一種で、相関のあるもの同士を整理し座標に表したものです。

【二輪車に求める価値：需要、性・年齢】



８－２　二輪車の選択ポイント

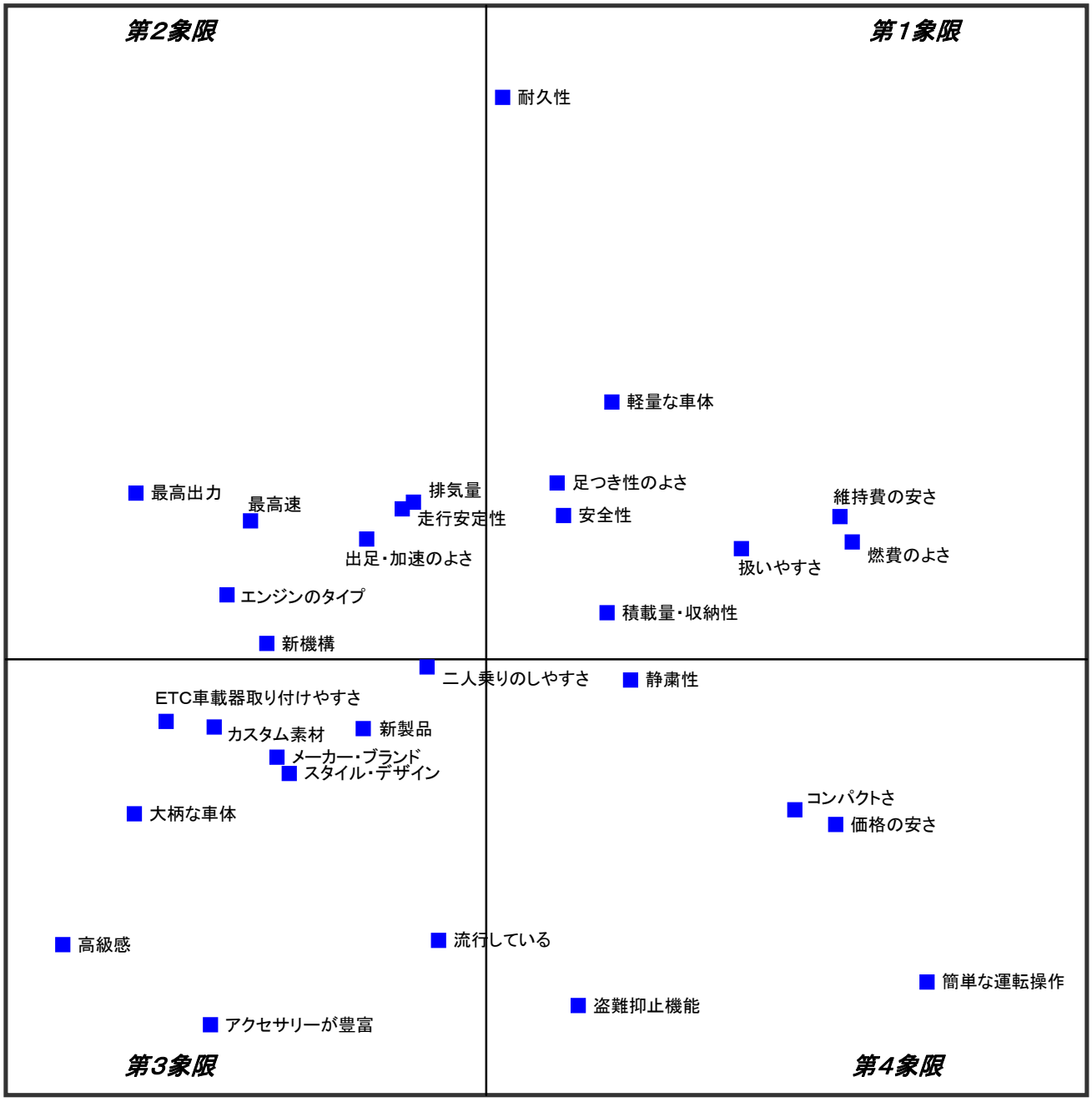
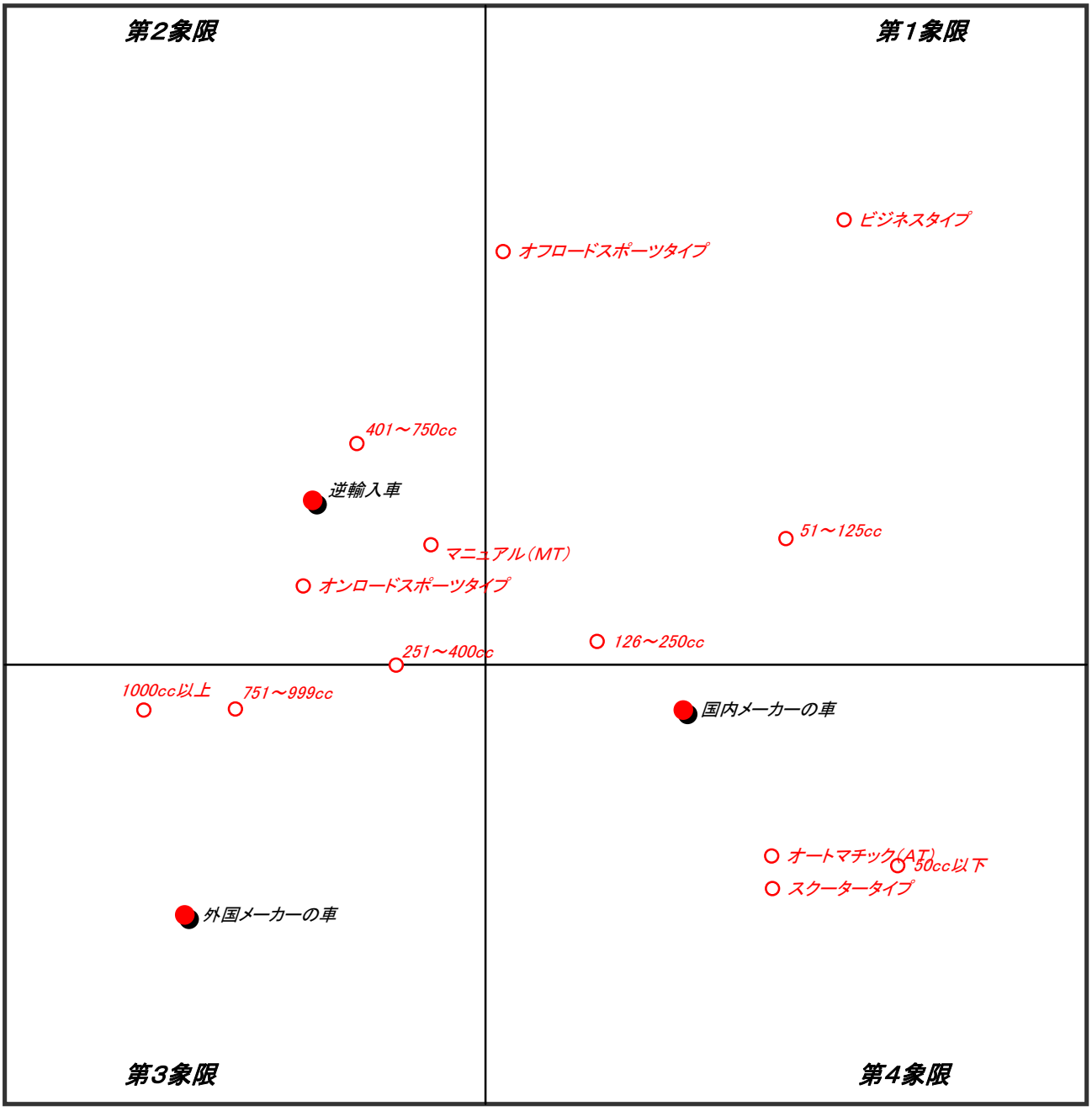
○第1象限：排気量51～125cc、126～250cc。二輪車選択のポイントは「耐久性」「軽量な車体」「足つき性」「安全性」「積載量・収納性」「扱いやすさ」「維持費の安さ」「燃費のよさ」「ビジネスタイプ」「オフロードスポーツタイプ」など。

○第2象限：逆輸入車、401～750cc。二輪車選択のポイントは「マニュアル」「走行安定性」「排気量」「出足・加速のよさ」「最高速」「最高出力」「エンジンタイプ」「新機構」「オンロードスポーツタイプ」など。

○第3象限：外国メーカー車、751cc以上。二輪車選択のポイントは「新製品」「メーカー・ブランド」「スタイル・デザイン」「カスタム素材」「ETC車載器取り付けやすさ」「大柄な車体」「高級感」「アクセサリーが豊富」など。

○第4象限：国内メーカー車、50cc以下。二輪車選択のポイントは「静粛性」「コンパクトさ」「価格の安さ」「オートマチック」「スクータータイプ」「簡単な運転操作」など。

【今後も乗りたい二輪車の選択ポイント】



【今後も乗りたい二輪車の選択ポイント：国産・逆輸入車・外車別、排気量別】