
軽自動車の使用実態調査報告書

2010年3月

社団法人 日本自動車工業会

まえがき

(社)日本自動車工業会「軽自動車特別委員会」では、軽自動車の使用実態と社会的位置づけを把握するために、「軽自動車の使用実態調査」を1981年(昭和56年)から隔年で実施しております。このたび、平成21年度の調査結果がまとまりましたので、ご報告申し上げます。

今回は、これまでの調査で明らかになった「軽自動車を特に必要としている『①地方(人口規模の小さい郡部)、②女性、③高齢者』という3つのキーワード」に加え、高まる環境意識を受け、新たに『燃費に関する意識』や『経済環境変化の影響』にもスポットを当て、調査・分析を行いました。

調査結果からは、軽自動車が、交通不便地域や働く女性、あるいは高齢者にとって、なくてはならない生活必需品になっていることが再認識できました。

また、経済環境変化がダウンサイジング(普通・小型車から軽自動車への代替)の一因になっていることが伺えます。

この報告書が軽自動車への理解をより一層、深める一助となれば幸いです。

最後になりますが、ご多用中にもかかわらず、この調査研究にご参画いただき、熱心かつ真摯に、討議にお取り組みいただきました軽自動車調査分科会の委員の方々、ならびに(株)マーケティングセンターのスタッフの皆様のご尽力に深く感謝申し上げます。

平成22年3月

軽自動車特別委員会
軽自動車企画部会
部会長 赤間 俊一

軽自動車調査分科会
分科会長 鈴木 勲

目 次

調査概要	1
調査結果の要約	5
＜保有台数の推移＞	9
＜需要台数の推移＞	10
I. 軽自動車使用実態の変化	11
1. 軽乗用系の実態変化	12
（1）保有車の変化	12
（2）ユーザー層の変化	13
（3）使用状況の変化	14
（4）併有状況の変化	15
（5）購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	16
（6）軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	17
2. 軽キャブバン・軽キャブワゴンの実態変化	19
（1）保有車の変化	19
（2）ユーザー層の変化	21
（3）使用状況の変化	23
（4）併有状況の変化	24
（5）購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	25
（6）軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	27
3. 軽トラックの実態変化	29
（1）保有車の変化	29
（2）ユーザー層の変化	30
（3）使用状況の変化	31
（4）併有状況の変化	32
（5）購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	33
（6）軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	34
II. 人口規模別にみた軽自動車の社会的役割	36
【参考】軽自動車の地域別の普及率	37
1. 生活環境の利便性	38
（1）人口規模別の軽自動車保有台数と公共交通機関の利便性	38
（2）公共交通機関の状況	39
（3）公共施設等の状況	40
（4）狭隘路の有無	42

2. 人口規模別にみた軽ユーザーの特性 -----	43
(1) ユーザープロフィール -----	43
(2) 暮らし向きの状況 -----	44
3. 人口規模別にみた軽ユーザーの使用実態 -----	46
4. 人口規模別にみた軽ユーザーの保有状況 -----	47
5. 人口規模別にみた軽購入時の状況 -----	48
6. 地方の日常を支える軽自動車の実態 -----	50
(1) 通勤・通学の実態 -----	50
(2) 買物の実態 -----	52
7. 軽自動車の必要性 -----	53
交通不便地域の状況（ユーザーインタビュー結果） -----	56
Ⅲ. 女性の日常生活を支える軽自動車 -----	58
【参考】女性の運転免許保有状況 -----	59
1. 女性軽ユーザーの特性 -----	60
(1) ユーザープロフィール -----	60
(2) 暮らし向きの状況 -----	63
2. 働く既婚女性軽ユーザーの日常生活を支える軽自動車 -----	66
(1) 併有状況と使用実態 -----	66
(2) 軽自動車購入時の状況 -----	68
(3) 軽自動車に対する評価 -----	69
(4) 軽自動車の必要性 -----	71
働く既婚女性の生活を支える軽自動車（ユーザーインタビュー結果） -----	74
Ⅳ. 高齢者の生活を支える軽自動車 -----	76
1. 高齢者ユーザーの特性 -----	77
(1) ユーザープロフィール -----	77
(2) 暮らし向きの状況 -----	79
2. 高齢者ユーザーの使用実態 -----	80
3. 高齢者ユーザーの併有状況 -----	82
4. 高齢者ユーザーの軽購入時の状況 -----	83
5. 軽自動車の必要性 -----	85
(1) 車がなくなった場合の困窮度 -----	85
(2) 今後の意向 -----	87
6. 介護・介助用途の需要 -----	89
高齢者の生活の中での軽自動車（ユーザーインタビュー結果） -----	90
Ⅴ. 経済環境変化の影響とダウンサイジングユーザー -----	92
1. 経済環境変化の影響 -----	93
2. ダウンサイジングユーザーの特徴 -----	95
ダウンサイジングユーザーにとっての軽自動車（ユーザーインタビュー結果） -----	97

VI. 燃費の意識・高速道路利用状況 -----	98
1. 燃費に対する意識（最近2年間新車購入ユーザー） -----	98
2. 購入形態別にみた燃費に対する意識（最近2年間新車購入ユーザー） -----	100
3. 軽自動車ユーザーの高速利用 -----	101
VII. 軽自動車に対する意識 -----	102
1. 軽自動車選択理由（最近2年間新車購入ユーザー） -----	102
2. 軽自動車に関する意見 -----	103
3. 環境性能／安全性／燃費の重視度、満足度 -----	104
軽自動車に対する意識（ユーザーインタビュー結果） -----	105
<付属資料>	
インタビュー調査事例集 -----	106

調査概要

1. 調査目的

軽自動車の使用・選好の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、軽自動車の一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料を得ることを目的とする。

2. 調査の構成と実施概要

調査は下記の構成で実施した。

定量調査

1) 調査対象

自家用軽四輪自動車を保有する世帯及び事業所

2) 調査地域

全 国

3) 標本抽出

標本抽出は、軽自動車車種タイプ5区分と都市規模4層、計20層を設定。

- ・ 車種区分 : 軽乗用車、軽ボンバン、軽キャブバン、軽キャブワゴン、軽トラック
- ・ 都市規模 : 100万人以上の市、30～100万人未満の市、10～30万人未満の市、10万人未満の市及び郡部

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

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

4) 標本数

回収数 : 3,031サンプル

5) 調査方法

訪問留置法

6) 調査期間

抽出(地点) 平成21年4月

実査 平成21年5月中旬～6月中旬

インタビュー調査

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

1) 調査対象

乗用系

- ・ 既婚の働く女性ユーザー
- ・ 高齢者ユーザー
- ・ ダウンサイジングユーザー
- ・ 保有車年式が古いユーザー

商用系

- ・ 商用用途の農家、小規模事業所
- ・ 乗用用途のユーザー

2) 調査地域

全国：今年度の『軽自動車の使用実態調査』実施地点

3) 抽出方法

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

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

商用系 乗用用途ユーザー : ② 軽乗用車を「通勤・通学」「買物」「送迎」等の日常の用途で使用

商用系 商用用途ユーザー : ② 「仕事・商用」を主用途として使用

4) 標本数

回収数 : 24 サンプル (乗用系 : 21、商用系 : 3)

5) 調査方法

訪問面接法 (ヒアリング)

6) 調査期間

抽出 : 平成21年10月

実査 : 平成21年11月

3. 本報告書を見るにあたっての留意点

1) 本報告書では軽自動車を次のように定義している。

・ 乗用系 : キャブオーバー以外の乗用車とボンバンを「乗用系」としてまとめ、集計・分析した。

・ 商用系 : キャブバン、キャブワゴン、トラックを「商用系」とした。

・ キャブワゴンはキャブバンに含め、集計・分析した。

尚、キャブバン、トラックの用途区分は下記の通りとした。

・ キャブバンの商用用途 : 主用途が仕事・商用で農業以外に使うケース

〃 の乗用用途 : 主用途が通勤、買物、送迎、レジャーのケース

・ トラックの農業用途 : 主用途が仕事・商用で田畑への往復、農機具、農作物の運搬といった農業用途のみに使うケース

・ 〃 の農業用途以外 : 上記以外の用途のトラック

- 2) 本報告書では「純住宅世帯」「産業世帯」「純事業所」を次のように定義している。
- ・純住宅世帯 : 対象者の居所(調査員の訪問先)を住居だけに使用している
 - ・産業世帯 : 対象者の居所(//)を商売・事業と住居に使用している
 - ・純事業所 : 対象者の居所(//)を商売・事業だけに使用している

3) 本報告書で「ユーザー」と表記のあるものは「主運転者」のことを示している。

4) 集計にあたっては、以下の2段階のウェイト補正を行なっている。

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

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

上の「補正值2」を使ってウェイトバックしている。

※ 母集団 : 平成20年3月時点の対象車保有台数
出典 : (社)全国軽自動車協会連合会

- 5) 図表内の「n」欄の数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数を表示してある。
- 6) 上記の通りウェイト補正を行なっているため、n数と構成比は必ずしも一致しない。
- 7) 図表上の数値は、ことわりのない限り%である。
- 8) 図表上の分類項目中、n数が50未満のものについては「*」印を付し、標本誤差が大きくなること示している。
- 9) 「中央値」とは一般に有限個のデータを小さい順に並べたとき中央に位置する値をいう。本報告書においては、数値回答結果を順に並べたとき、全体の中央にくる値を示す。データが偶数個の場合は、中央に近い2つの値の算術平均をとる。

～ はじめに ～

本調査は軽自動車の使用状況や軽自動車ユーザーの生活意識・消費行動の実態から、社会の要望に対して軽自動車が置かれている位置づけを明らかにする。また、変動しつつある社会の中で今後の軽自動車の一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料を得ることを目的としている。

主なテーマとして ----

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

- (2) 下記の5点にスポットをあて、軽自動車の社会的な存在意義を明らかにする。
 - ① 交通不便地域での軽自動車の必要性
 - ② 女性（特に働く女性）をサポートする軽自動車の役割
 - ③ 高齢者の足としての軽自動車の役割
 - ④ 経済環境の変化とダウンサイジングユーザー
 - ⑤ 軽ユーザーの燃費に対する意識

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

～ 調査結果の要約 ～

- : 全体での集計結果での分析コメント
- : 最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

■ 需要動向

- ・軽乗用系（ボンバン含む）新車販売台数は漸増傾向であったが、2006年度をピークに減少に転じ、2008年度の軽乗用車（キャブワゴン含む）は約143万台であった。
- ・軽商用系（キャブワゴン除く）新車販売台数は2005年度をピークに減少傾向にある。特に軽トラックの減少が顕著である。

■ 軽自動車使用実態の変化

◆ 軽乗用系

- ・保有ベースで新車比率7割弱、AT車、4・5ドア車の増加傾向など保有車のタイプは従来からの傾向で推移している。
- ・主運転者は女性が6割台と高い比率で推移、特に女性既婚は今回も56%と高い。60歳以上の比率が増加し、平均年齢は48.2歳。
- ・前回下げ止まりの兆しがみられた世帯年収は、中央値が491万円で前回に比べ低下した。
- ・主用途は「通勤・通学」「買物」用途の比率が高く、日常の足として使われている。
- ・併有率は8割弱で推移。「普通・小型車との併有」が54%と高い。
- ・最近2年間の新車購入ユーザーが代替の場合、前保有車は軽自動車からの代替が51%を占める。「普通・小型車からの代替」は前回から増加して27%となった。
- ・購入時の軽選択理由は、税金の安さ、燃費の良さ、価格の安さ。特に「燃費の良さ」は増加傾向にある。

- 前回増加した若年層が減少する一方で高齢層の比率が増加し、高齢化が進んだ。
- 前回低下に歯止めがかかった世帯年収が、再度低下した。
- 「普通・小型車からの代替」、いわゆるダウンサイジングユーザー比率が増加している。
- 軽自動車購入時には経済性面、特に税金の安さを重視する傾向に変化はないが、燃費の良さを重視する比率が増加傾向にある。

◆ 軽商用系

<キャブバン・キャブワゴン>

- ・用途タイプでは、「乗用用途」比率が増加し49%、「商用用途」比率は40%となった。
- ・仕事や商用での使い方では「一般家庭など最終消費者への配達」「工場、現場まわり」「田畑への往復、農機具・農作物の運搬」が多い。
- ・前回増加に転じた世帯年収が低下。400万円未満が42%を占める。
- ・最近2年間新車購入ユーザーの購入形態では、「軽からの代替」が54%で最も高い。「普通・小型車からの代替」比率が増加している。
- ・軽選択時の重視点をみると、商用用途ユーザーでは「車使用面」を重視する比率が高く、乗用用途ユーザーでは「経済性面」を重視する比率が高い。また、車の使用面からの選択理由をみると、商用用途では「荷物の積みおろしがしやすいから」「狭い道で使いやすいから」「運転がしやすい」「駐停車が容易だから」という理由が上位となっている。

<トラック>

- ・用途タイプでは、「農用用途」比率が4割台で推移している。
- ・主運転者は「60歳以上」が54%を占め、平均年齢は59.3歳。高齢化傾向は続いている。
- ・仕事や商用での使い方では「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」が61%で最も高く、「工場への現場まわり」「一般家庭など最終消費者配達」が続く。
- ・最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態では、「代替」が85%を占めており、その多くは「軽からの代替」である。また、代替需要の8割強が軽トラックから軽トラックへの代替である。
- ・車使用面からの選択理由をみると、「狭い道で使いやすいから」「荷物の積みおろしがしやすいから」の比率が高く、「運転がしやすいから」が続く。

- 軽キャブバン・キャブワゴンの世帯平均年収は再び低下している。
- 軽キャブバン・キャブワゴンの購入形態では、「普通・小型車からの代替」が増加。
- 軽トラック購入時の重視点は、「経済性面」の比率が増加し、46%となった。

■人口規模別にみた軽自動車の社会的役割

- ・軽自動車は地方・郡部での保有が多く、人口構成比では32%の10万人未満の市及び郡部での保有が46%、30万人未満の市・郡部では73%を占め、人口構成比に比べ高い。

<地方の生活環境>

- ・人口の少ない地方・郡部になるほど公共交通機関の利便性は低くなる。鉄道・バスの運行本数の少なさが主な要因といえる。また、狭隘路に関しても地方ほど多い。
- ・これらの傾向は、人口30万人未満かつ人口密度400人/k㎡未満の市・郡部でより顕著である。

<軽ユーザーの特性>

- ・地方では女性比率が高く、10万人未満の市・郡部では73%。人口規模別での年齢の差はあまりみられない。
- ・世帯年収は地方ほど低くなる傾向がみられ、10万人未満の市・郡部では中央値491万円。
- ・暮らし向きに関する意識に人口規模別の差はないが、地方で公共交通機関が不便な地域のユーザーは、暮らし向きへの不満度が高く、ゆとりもなくなっている。

<使用実態と保有状況>

- ・地方では、使用頻度が高くかつ走行距離も長い。
- ・世帯併有率は地方でかつ公共交通が不便な地域ほど高く、平均保有台数も多くなる。自分専用車がある比率は人口100万人以上では低い、それよりも人口規模が小さい都市・郡部では7割台と高い。

<購入実態>

- ・最近2年間の新車購入ユーザーでは、人口30万人未満かつ人口密度400人/k㎡では代替比率が高く、特に軽からの代替は53%を占める。前保有車の使用期間は人口規模が小さくなるほど短くなる。
- ・最近2年間の新車購入ユーザーの購入重視点をみると、人口規模別にかかわらず「経済性面」を重視した比率が高いが、10万人未満の市及び郡部では「車使用面」を重視した比率が31%で、他の都市に比べやや高くなっている。

<地方の日常生活を支える軽自動車の実態>

- ・地方でかつ公共交通機関が不便な地域では、車での通勤時間が45分を超える比率は8%に過ぎないが、その人たちが公共交通機関を使った場合は6割近くが45分を超えることになる
- ・通勤・通学に軽自動車が使われる比率は都市規模に関わらず高いが、車を通勤等で使用するユーザーが公共交通機関を使った場合、地方になるほど通勤が困難になる。人口10万人未満の市及び郡部では48%が「行きにくい」「行けない」と回答しており、そうなった場合「勤務先を辞めなければならない」という切実な影響が出ると回答したのは、5人に1人。
- ・人口30万人未満かつ人口密度400人/k㎡未満では、日常の買物先が5km以上という遠距離が2割強で、交通手段が車は9割。したがって、車が使えなくなると「買物に行けなくなる」比率が31%と高くなり、車が生活を支える必需品であることがうかがわれる。

<軽自動車の必要度>

- ・「車が生活必需品」という比率は交通が不便な地方になるほど高くなり、自分の移動手段である軽自動車なくなると困る度合いも地方になるほど高い。
- ・軽自動車がなくなり大きい車になった場合、地方では「生活費が圧迫される」とともに、「大きい車は経済的に持つことができない」という不都合が生じる。
- ・したがって、次に買い替えるときも地方では都市部に比べ、軽自動車にしようとする比率は高い。この傾向は、地方の中でも公共交通が不便な地域ほど顕著である。

- 公共交通機関の利便性、公共施設等までのアクセス利便性は地方ほど低く、かつ以前に比べ悪くなっている。
 - 地方で公共交通機関が不便な地域のユーザーは、暮らし向きへの不満度が高く、ゆとりもなくなっている。また、前回調査に比べると暮らし向きが悪くなっていることがうかがわれる。
 - 地方では使用頻度が高く、走行距離も長い。併有率も地方でかつ公共交通機関が不便な地域の世帯ほど高くなる。
- 車の使用期間は人口規模が小さくなるほど短い。
- 地方でかつ公共交通機関が不便な地域ほど軽の必要度は高まり、次期購入車を軽にする理由も車使用面に関するものが便利な地域より多い。

■女性の日常生活を支える軽自動車

＜女性軽ユーザーの特性＞

- ・女性ユーザーは50歳以上の比率が高く、増加傾向にある。
- ・働く女性の比率は、一般女性と比較して全ての年代で高い。働く女性の生活を支える足として、軽自動車は貢献している。
- ・暮らし向きの満足度は、前回調査時に比べて下がっている。特に既婚女性の満足度の低下が顕著。

＜併有状況と使用実態＞

- ・働く既婚女性は、自分専用の軽自動車を持つ比率が高く、通勤用途に使っている。特に未就学児を持つ場合、通勤用途が高くなる。

＜軽自動車購入時の状況＞

- ・購入時の重視点は、女性は男性に比べ「車使用面」の比率が高いが、働く既婚女性は「経済性面」の比率が高くなる。
- ・経済性面での軽選択理由として、働く既婚女性で特に高いのは「燃費が良い」「価格が安い」。

＜働く既婚女性による軽自動車の評価＞

- ・軽自動車に向いている用途として、働く既婚女性は多くの用途を回答。働く女性にとって、軽自動車の役割は多様であると認識していることがうかがわれる。
- ・車の維持費については、働く既婚女性のほうが負担感が強い。子どもが大きくなるほどその傾向は顕著。また、暮らし向きの満足度が低いほど維持費に対する負担感は強く、特に働く既婚女性の負担感は強い。

＜働く既婚女性にとっての軽自動車の必要性＞

- ・通勤に車を使えなくなると、「出勤・帰宅時間が変わる」「家事の時間にしわ寄せ」「用足しができない」など、貴重な時間を削られて生活に支障が出る。特に子どもが小さいとその影響が大きい。
- ・一方、買物の時に車がない場合は、「買物の頻度が増える」「家事の時間が減る」「買物時間が制約される」、そして「自分の自由な時間が制限される」といった弊害が生じる。
- ・働く既婚女性は「車は生活必需品」の比率が高いが、なかでも暮らし向きの満足度が低い層はその傾向が特に強い。また、軽自動車がなくなった場合「非常に困る」という比率も同様。働く既婚女性、特に生活に不満を持つ層にとって、軽自動車の必要性は高い。
- ・働く既婚女性で生活に不満を持つ層にとって、軽自動車がなくなった場合、「生活費が圧迫される」「経済的理由で車を持つことができなくなる」といった経済的な不都合点の比率が特に高くなる。

☆2008年後半に顕在化した世界的な不況の影響もあり、特に既婚女性の生活満足度の低下が顕著であった。今回調査はその点に着目し、既婚女性の中でも働く既婚女性で暮らし向きに不満を持つ層にとっての軽自動車の必要性を確認した。

- 女性は暮らし向きの満足度が低いほど維持費に対する負担感は強く、特に働く既婚女性の場合、負担感は強い。
- 働く既婚女性のなかでも特に暮らし向きの満足度が低い層は、「車は生活必需品」の比率が高い。軽自動車がなくなった場合「非常に困る」という比率も同様。
- この層は、軽自動車がなくなった場合「生活費が圧迫される」「経済的理由で車を持つことができなくなる」といった経済的な不都合点の比率が特に高くなる。
- 経済的な背景から、働く女性は軽自動車を必要としていることがわかる。

■高齢者の生活を支える軽自動車

＜高齢者ユーザーの特性＞

- ・軽ユーザーは高齢化の傾向にある。65歳以上では、男性比率が女性比率を上回る。
- ・1～2人の小規模世帯が多く、その年収は若い年代に比べ低い。
- ・働く高齢者は暮らし向きの満足度が低く、「生活にゆとりがなくなってきた」と感じる比率も高い。

<使用実態と保有状況>

- ・買物用途が高齢者になると増え、使用頻度、走行距離ともに少なくなる。また、「病院への通院・送迎」の比率が、高齢者では非常に多くなる。
- ・加齢とともに併有率は低くなる。特に70歳以上や無職の高齢者、独居・夫婦のみの世帯は低い。

<購入実態>

- ・代替比率が若い年代に比べ高い。今回調査では、高齢者は「普通・小型車からの代替」比率が大幅に増加した。
- ・新車購入ユーザーの世帯年収は、若い年代に比べると非常に低い。一方、購入時に「車使用面」を重視した比率が若い年代に比べわずかに高く、「経済性面」を重視した比率はわずかに低い。

<軽自動車の必要性>

- ・軽がなくなった場合、経済性面では「経済的理由で車が持てなくなる」、車使用面では「行動範囲が広くなく大きい車は無駄が多い」「乗車人数が少なく大きな車は適さない」との理由で不都合になるという比率が、若い年代に比べ多い。
- ・働く高齢者や、地方でかつ人口密度が低い地域の高齢者は「車は生活必需品」。用途として高比率の「買物」も、車がなくなると買物自体に行けなくなるという、日常生活に支障をきたすことになる高齢者も多い。
- ・今後も車を運転し続ける、今後も車を買替える予定という、意欲的な高齢者は多く、80歳以上でも約5割は今後も買い替え意向あり。
- ・次も軽にするという意向をもつ高齢者の軽にする理由で多いのは、地方では「道路状況から見て最適の大きさ」や「車庫が狭い」というサイズ面。

<介護・介助用途の需要>

- ・現状では介護・介助用途の比率はそれほど高くないが、今後の用途という視点ではその比率が大幅に増える。特に高齢者の場合に顕著。
- ・福祉車両の買い替え予定については、「いずれ必要になった場合に検討」が加齢とともに増加。

- 働く高齢者は暮らし向きの満足度が低く、「生活にゆとりがなくなってきた」と感じる比率も高い。
- 高齢者は「普通・小型車からの代替」比率が今回調査で大幅に増加し、若い年代に比べ高い。
- 新車購入ユーザーの世帯年収は、若い年代に比べると非常に低い。
- 働く高齢者や、地方でかつ人口密度が低い地域の高齢者は「車は生活必需品」。車がなくなると買物自体に行けなくなるという、日常生活に支障をきたすことになる高齢者も多い。
- 今後も車を運転し続ける、今後も車を買替える予定という、意欲的な高齢者は多く、80歳以上でも約5割は今後も買い替えの意向あり。

■経済環境変化の影響とダウンサイジングユーザー

<経済環境変化の影響>

- ・軽ユーザーの世帯年収は前回に比べ低下。暮らし向きの「ゆとり」感や満足度も前回調査時から落ちている。収入面での所得格差の拡大もみられ、低所得層ほど生活満足度は低い。
- ・ダウンサイジングした比率が高いのは世帯年収400万円未満のユーザーで、43%に達する。
- ・「車」の必要性は世帯年収にかかわらず高いが、「『軽』自動車」の必要性は、世帯年収が低くなるほど高くなる。

<ダウンサイジングユーザーの特性>

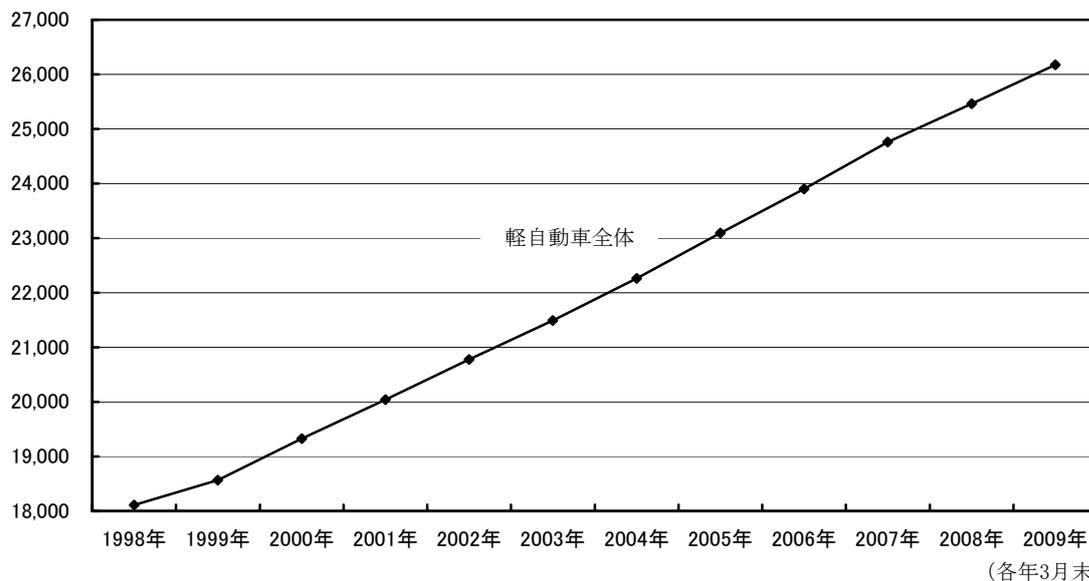
- ・ダウンサイジングしたユーザーは男性比率が5割近くを占める。年齢は50歳以上の高齢層に多い。
- ・ダウンサイジングユーザーの世帯年収は、他の層に比べ低く、前回調査時に比べて低下している。
- ・軽購入時の重視点が「経済性面」の比率が他に比べて高く、そのなかでも税金の安さを特に重視。
- ・ダウンサイジングユーザーの軽使用用途は、日常の用途だけでなく、レジャーなど多様な使い方。
- ・ただし、軽に対する満足度は高くなく、軽自動車がなくなった場合に「非常に困る」の比率も低い。ダウンサイジングユーザーは車が必要ゆえに、経済的要因から軽にせざるを得なかった層が多いことが推察される。

保有台数の推移

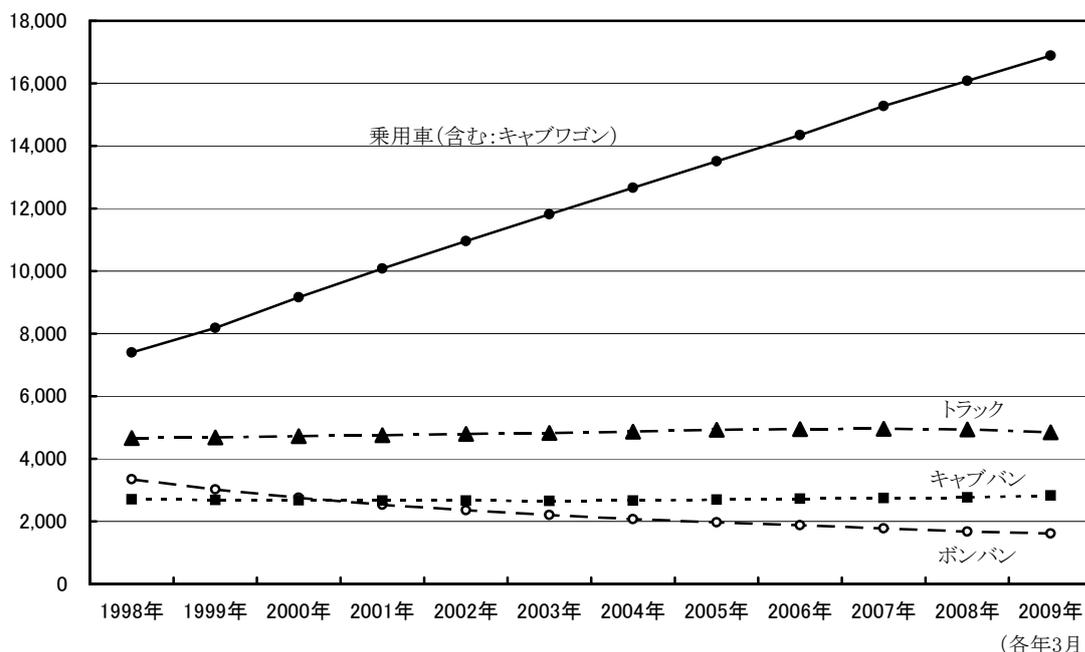
- 軽自動車保有台数は堅調な増加を続け、2009年3月末には2,617万台に達した。
- 車種別にみると、乗用系は、乗用車（キャブワゴン含む）の増加とボンバンの減少が続いているが、乗用系合計では増加傾向にあり、2009年3月末で1,849万台になった。
一方、商用系の保有台数はほぼ安定しており、2009年3月末の保有台数はキャブバンで283万台、トラックでは485万台となっている。

(単位:千台)

軽自動車保有台数の推移



(単位:千台)



(単位:千台)	1998年 3月末	1999年 3月末	2000年 3月末	2001年 3月末	2002年 3月末	2003年 3月末	2004年 3月末	2005年 3月末	2006年 3月末	2007年 3月末	2008年 3月末	2009年 3月末
軽自動車全体	18,110	18,570	19,325	20,043	20,779	21,494	22,264	23,093	23,898	24,758	25,462	26,174
乗用車	7,401	8,185	9,166	10,084	10,960	11,816	12,664	13,512	14,350	15,280	16,082	16,883
貨物車	10,709	10,385	10,159	9,958	9,819	9,677	9,601	9,581	9,548	9,477	9,381	9,291

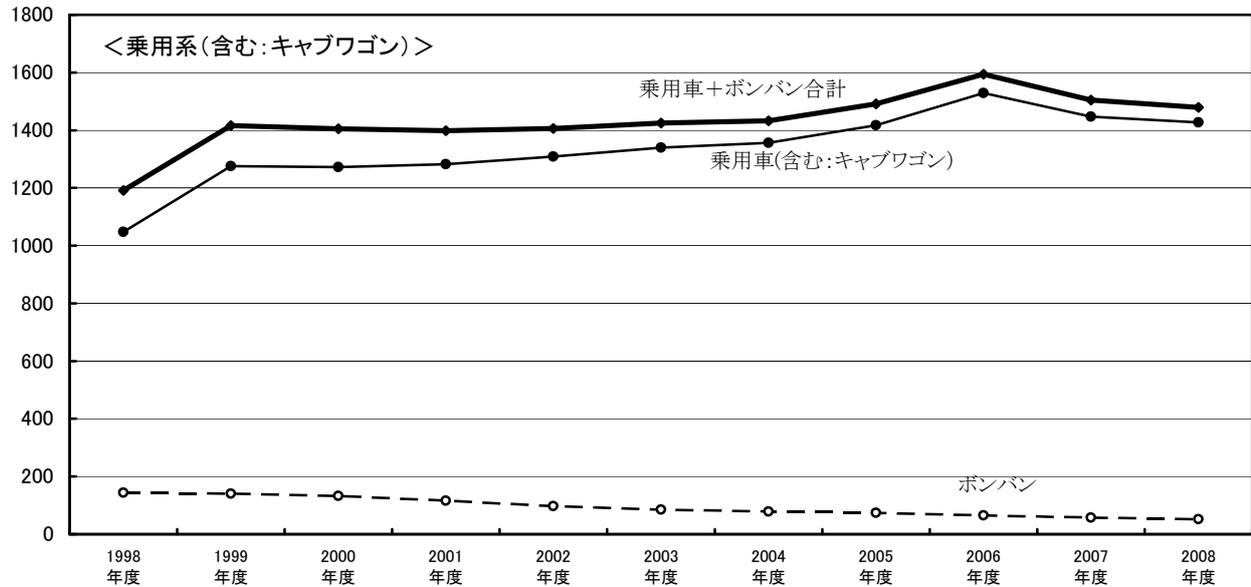
※百の位を四捨五入しているため、合計数が合わない場合がある
出典:(社)全国軽自動車協会連合会

需要台数の推移

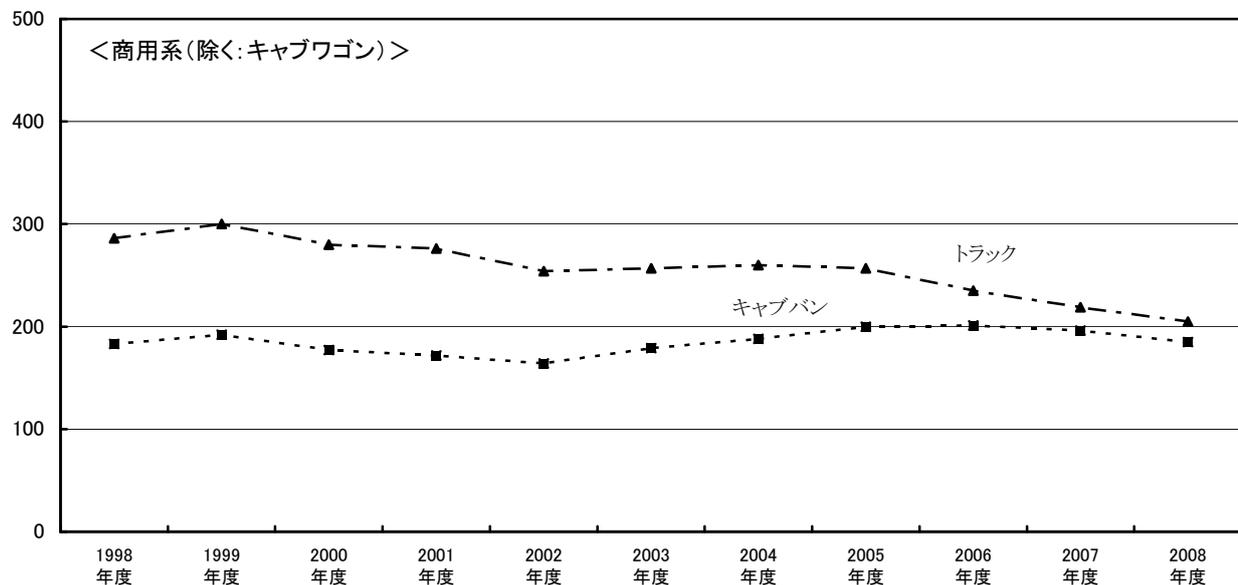
- 年度別乗用系（キャブワゴン含む）新車販売台数は、2006年度の159万台をピークに減少傾向にある。
- 商用系（キャブワゴン除く）新車販売台数は2006年度以降、減少傾向にある。
- 軽自動車全体では、2006年度に初めて200万台を上回り、これ以降減少傾向に転じている。

軽自動車需要台数の推移

(単位:千台/年度)



(単位:千台/年度)



(単位:千台/年度)	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度
軽自動車全体	1,661	1,909	1,861	1,845	1,825	1,861	1,881	1,948	2,031	1,920	1,869
乗用車+ボンパン	1,192	1,416	1,405	1,398	1,406	1,425	1,433	1,491	1,594	1,505	1,479
乗用車	1,048	1,276	1,272	1,282	1,309	1,340	1,356	1,417	1,529	1,447	1,427
ボンパン	144	141	133	116	97	85	78	74	65	58	52
キャブバン+トラック	469	492	456	447	419	436	448	457	436	415	390
キャブバン	183	192	177	172	164	179	188	200	201	196	185
トラック	286	300	280	276	254	257	260	257	235	219	205

※百の位を四捨五入しているため、合計数が合わない場合がある

年度:4月~3月

出典:(社)全国軽自動車協会連合会

I. 軽自動車使用実態の変化

● : 全体での集計結果での分析コメント

□ : 最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

従来からの流れ

1. 軽乗用系の使用実態

- 保有ベースで新車比率7割弱、AT車、4・5ドア車の増加傾向など保有車のタイプは従来からの流れで推移。(12頁)
- 女性ユーザーが6割台と高い比率で推移、特に女性既婚は今回56%。(13頁)
- 「通勤・通学」「買物」用途の比率が高く、日常的に使われている。(14頁)
- 併有率は8割弱で推移。小型・普通車との併有が多い。(15頁)
- 保有期間は長期化傾向で推移している。(16頁)
- 代替の場合、前保有車は軽乗用車が多い。(16頁)
- 購入時の軽選択理由で多いのは、税金の安さ、燃費の良さ、価格の安さ。特に「燃費の良さ」は増加傾向にある。(18頁)

2. 軽キャブバン・軽キャブワゴンの使用実態

- 新車は60%台で推移、AT車は50%台で推移。(19,20頁)
- 男性ユーザーが7割台と高い比率で推移、特に男性既婚は今回67%。(21頁)
- 高齢化傾向は変わらず。年齢は60歳以上が増加して42%を占め、平均年齢は54.7歳。(21頁)
- 乗用用途で使うユーザーでは、買物用途が高い比率で推移。(23頁)
- 商用用途では、配達、現場・工場まわり、農用での用途が高い比率で推移。(23頁)
- 代替の場合、前保有車は軽キャブバンが多い。(26頁)
- 軽自動車購入時には経済性面を重視する比率が5割強で推移するものの、減少傾向。軽選択理由では税金、価格の安さ、燃費の良さを重視。(27,28頁)
- 車使用面での選択理由で多いのは、狭い道での使いやすさ、荷物の積み下ろしのしやすさ、運転のしやすさ。(27頁)

3. 軽トラックの使用実態

- 農用用途で軽トラックを使う比率は4割台で推移。(29頁)
- 保有ベースで新車、四輪駆動車が高い比率で推移。(29頁)
- 男性ユーザーが約9割と高い比率で推移、特に男性既婚は今回80%。年齢では60歳以上比率は54%で、高齢者比率は高い。(30頁)
- 世帯年収は下降傾向で推移。(30頁)
- 併有率は8割台で推移。(32頁)
- 代替比率が高く、今回は78%と8割に迫る。前保有車も軽トラックが多い。(33頁)
- 軽自動車購入時に車使用面での選択理由で多いのは、狭い道での使いやすさ、荷物の積み下ろしのしやすさ、運転のしやすさ。(34頁)

変化のきざし

1. 軽乗用系の使用実態

- ユーザー年齢は高齢化が加速し、60歳以上が増加して27%を占める。平均年齢は48.2歳となった。(13頁)
- 前回は世帯年収の低下に歯止めがかかったが、今回再び低下し、中央値でみると491万円と前々回をも下回る。(13頁)
- 普通・小型車からの代替、いわゆるダウンサイジングユーザーの比率が前回の20%から29%と増加。(16頁)

2. 軽キャブバン・軽キャブワゴンの使用実態

- 軽キャブバンで乗用用途の比率が増加。(19頁)
- 前回増加に転じた世帯年収が低下。400万円未満は42%を占める。(22頁)
- 併有率は7割台と高い水準にはあるが、増加傾向に歯止めがかかった。(24頁)
- ダウンサイジングユーザーが前回の12%から33%と大幅に増加。(25頁)

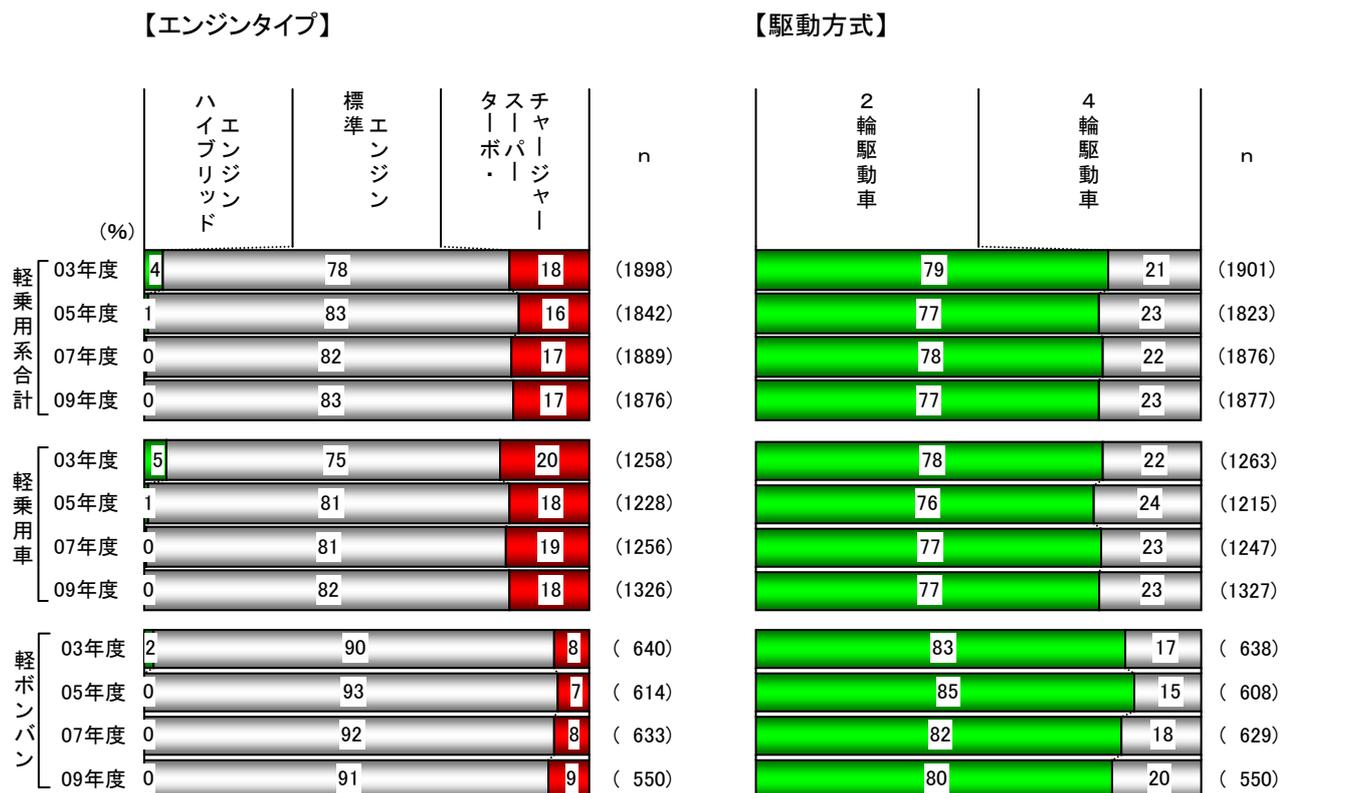
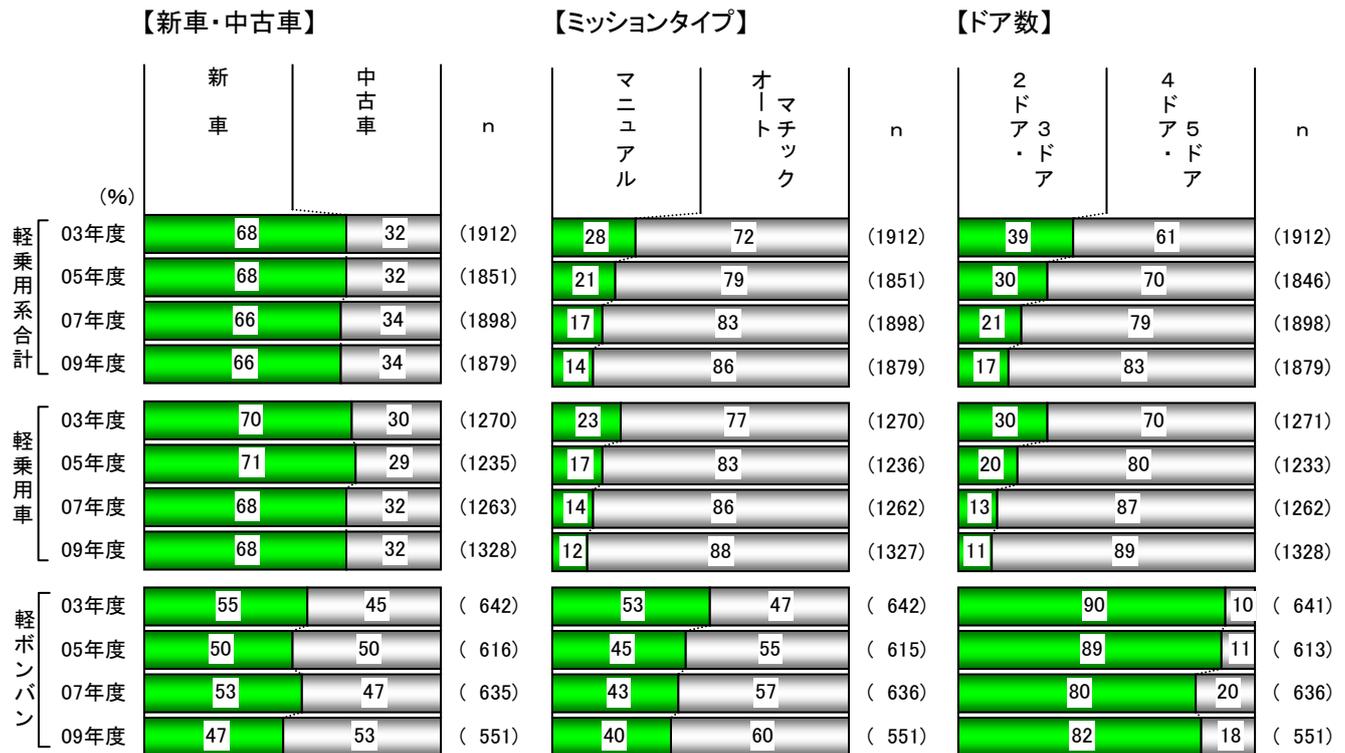
3. 軽トラックの使用実態

- 軽自動車からの代替比率は高い水準で推移しているが、今回は78%に達し、前回から13ポイント増加。(33頁)
- 軽選択時の重視点で、経済性面の比率が46%になり、車使用面に肉薄。特に農用用途ユーザーでその経済性面の増加が顕著。(34頁)

1. 軽乗用系の実態変化

(1) 保有車の変化

- 軽乗用系合計の「新車」比率は66%で前回（07年度）から変化はない。軽乗用車も68%と変化はなく、軽ボンバンが53%から47%と減少した。
- 「オートマチック」比率は軽乗用系合計で86%で、一貫して増加傾向にある。軽乗用車も増加傾向にあり88%となっている。軽ボンバンは60%。
- ドア数は「4ドア・5ドア」比率が軽乗用車で89%と増加し、軽乗用系合計でも83%に達した。
- 「4輪駆動車」比率は軽乗用系合計で23%で、大きな変化がなく、推移している。



※03年は「低公害エンジン」

(2) ユーザー層の変化

- 軽乗用系合計の男女比率は、「男性」が35%、「女性」が65%。特に「女性既婚」の比率が高く、軽乗用車では57%、軽ボンバンで51%と、過半数に達する。
- 主運転者の年齢を軽乗用系合計で見ると、「60歳以上」の比率が増加し、平均年齢は48.2歳と高齢化が進んだ。
- 前回下降傾向に歯止めがかかった世帯年収であるが、今回調査では下降しており、中央値は491万円となった。

【主運転者の性別と未既婚別】

	性別と未既婚別 (%)				n	
	男性未婚	男性既婚	女性未婚	女性既婚		
軽乗用系合計	03年度	6	29	8	57	(1912)
	05年度	7	27	10	56	(1852)
	07年度	9	26	11	54	(1899)
	09年度	8	27	9	56	(1879)
軽乗用車	03年度	6	27	8	59	(1271)
	05年度	8	26	11	55	(1237)
	07年度	8	26	12	54	(1263)
	09年度	8	26	9	57	(1328)
軽ボンバン	03年度	9	40	7	44	(643)
	05年度	5	37	6	52	(615)
	07年度	10	32	6	53	(636)
	09年度	7	36	6	51	(551)

【主運転者の年齢】

	年齢 (%)					n	平均年齢 (歳)
	29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上		
軽乗用系合計	03年度	14	24	24	19	19	(1912) <45.4>
	05年度	14	21	22	21	22	(1850) <46.7>
	07年度	18	20	20	23	20	(1899) <45.8>
	09年度	13	19	20	21	27	(1878) <48.2>
軽乗用車	03年度	15	25	25	18	17	(1269) <44.4>
	05年度	15	23	22	20	20	(1235) <45.6>
	07年度	19	21	20	22	19	(1263) <45.0>
	09年度	14	20	20	20	26	(1327) <47.6>
軽ボンバン	03年度	9	17	21	25	28	(643) <50.3>
	05年度	7	11	20	29	33	(615) <53.0>
	07年度	8	12	18	30	31	(636) <51.9>
	09年度	8	10	16	27	39	(551) <54.0>

【保有者形態】

	保有者形態 (%)			n	
	純住宅	産業世帯	純事業所		
軽乗用系合計	03年度	88	10	2	(1914)
	05年度	86	12	2	(1853)
	07年度	89	9	2	(1897)
	09年度	90	9	1	(1879)
軽乗用車	03年度	89	9	2	(1271)
	05年度	87	12	1	(1237)
	07年度	90	8	2	(1262)
	09年度	91	8	1	(1328)
軽ボンバン	03年度	82	15	3	(643)
	05年度	81	14	5	(616)
	07年度	84	12	4	(635)
	09年度	81	16	3	(551)

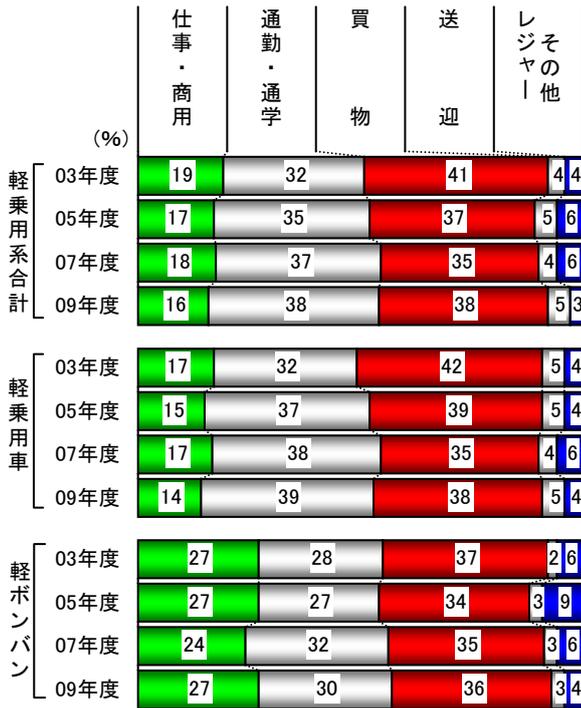
【世帯年収(税込み)】

	世帯年収 (%)					n	中央値 (万円)
	40万円未満	60万円未満	80万円未満	100万円未満	120万円以上		
軽乗用系合計	03年度	31	25	20	12	7	5 (1516) <556>
	05年度	30	29	20	11	6	4 (1356) <515>
	07年度	30	30	19	11	7	3 (1547) <522>
	09年度	36	28	18	9	5	4 (1509) <491>
軽乗用車	03年度	30	25	21	12	7	5 (1007) <567>
	05年度	29	29	21	11	6	4 (942) <526>
	07年度	29	30	19	11	8	3 (1037) <527>
	09年度	34	28	18	10	6	4 (1090) <497>
軽ボンバン	03年度	38	26	18	11	5	2 (509) <485>
	05年度	37	30	13	8	4	8 (414) <463>
	07年度	39	24	17	13	4	3 (510) <484>
	09年度	46	27	16	5	3	3 (419) <429>

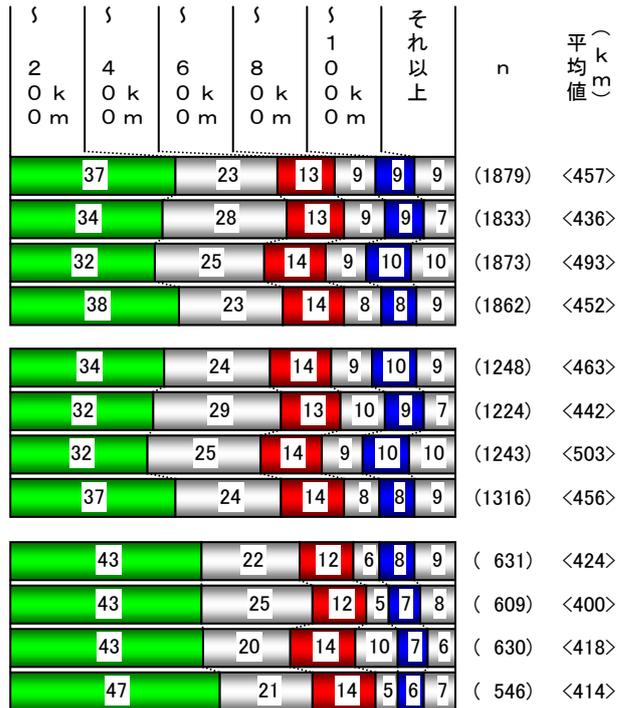
(3) 使用状況の変化

- 主用途をみると、軽乗用系合計では「通勤・通学」と「買物」の比率がともに38%と高く、この傾向に変化はない。
- 月間平均走行距離は軽乗用系合計で452kmとなり、前回に比べ減少した。
- 使用頻度をみると、軽乗用車、軽ボンバンともに「ほとんど毎日」が6割を超え、高い比率となっている。
- 後部座席の使用状況では、軽乗用系合計で「人を乗せる」比率は42%で、微減傾向で推移している。

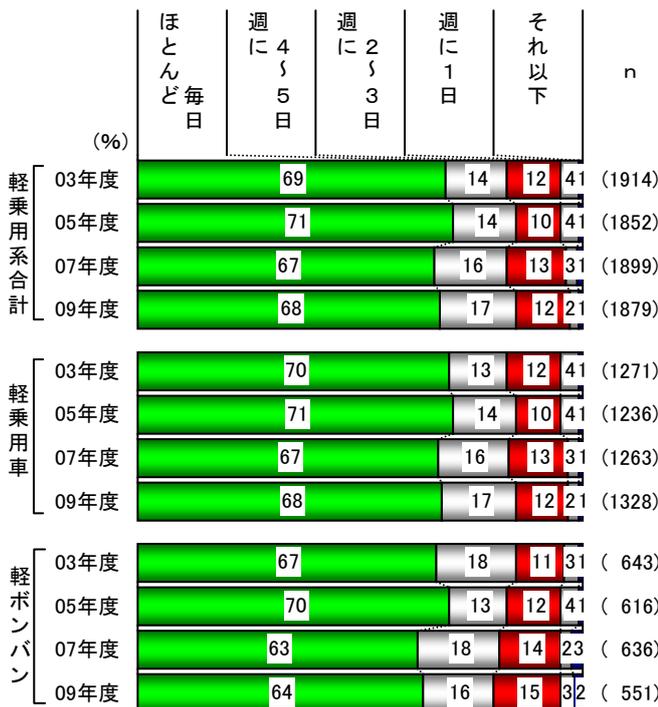
【主用途】



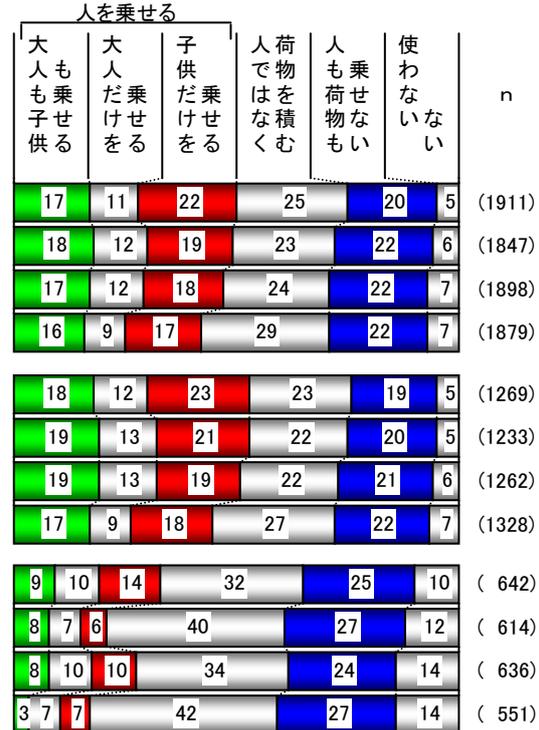
【月間平均走行距離】



【使用頻度】



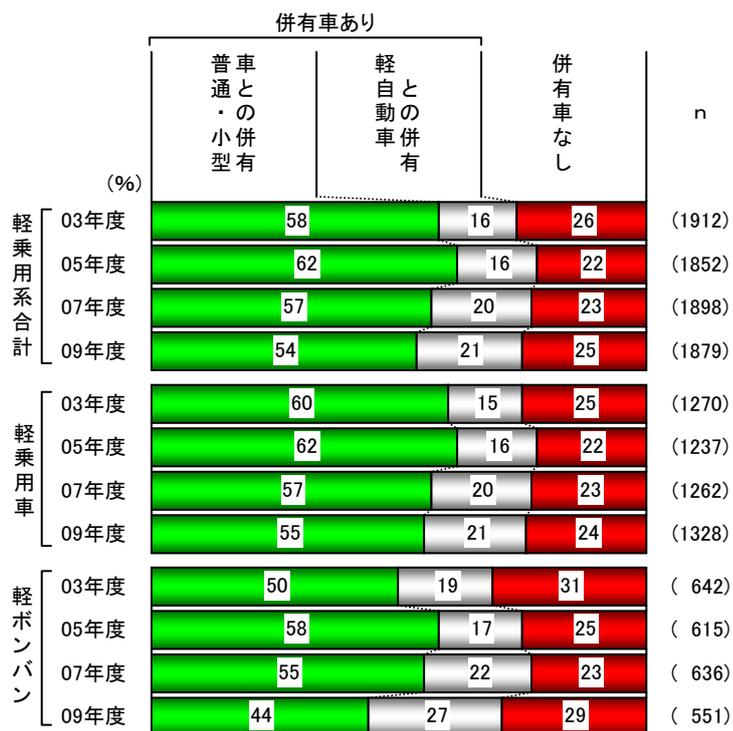
【後部座席の使用状況】



(4) 併有状況の変化

- 併有率は軽乗用系合計で75%と前回調査とほぼ同じで、高い併有率を示す。
「併有車あり」層では「普通・小型者との併有」が多数を占めるが、「軽自動車との併有」の比率が、前回とほぼ同様に21%となっている。

【併有車の有無と併有車の車種】



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

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

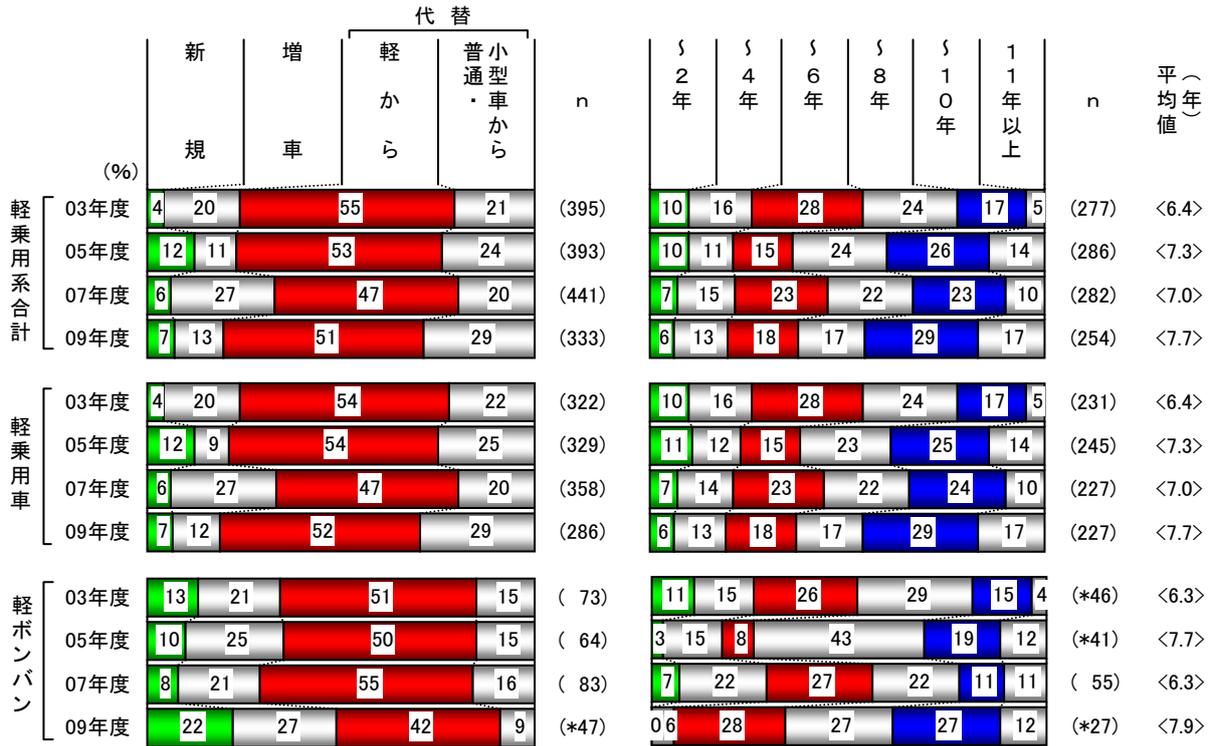
□軽乗用系合計で最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、前回減少した「代替」比率増加に転じ、「増車」は減少した。代替をみると「軽から」が半数に達するが、「普通・小型車から」が29%と前回から増加した。

□前保有車の使用年数をみると、軽乗用系合計の平均使用年数は7.7年で、前回横ばいとなったが、再び長期化傾向に転じた。

□前保有車タイプは、軽乗用系合計では「軽乗用車」の比率が53%と最も高い。

【購入形態】(最近2年間新車)

【前保有車の使用年数】(最近2年間新車)



【前保有車タイプ】(最近2年間新車)(代替=100%)

	(%)	軽自動車					軽自動車以外						全体(n)
		乗用車	ボンバン	キャブバン	トラック	ジープ型	乗用車	ボンワゴン	キャブワゴン	ボンバン	キャブバン	トラック	
軽乗用系合計	03年度	57	9	4	0	2	18	4	5	1	0	0	277
	05年度	61	4	1	0	2	20	5	5	2	0	-	283
	07年度	60	7	2	-	2	20	4	2	3	-	-	282
	09年度	53	7	1	0	3	24	7	3	2	-	-	256
軽乗用車	03年度	58	7	4	0	2	19	4	5	1	0	0	231
	05年度	63	3	1	0	2	20	5	5	1	0	-	242
	07年度	62	5	2	-	2	20	4	2	3	-	-	227
	09年度	54	6	1	0	3	24	7	3	2	-	-	229
軽ボンバン	03年度	43	29	6	0	0	12	7	0	3	0	0	*46
	05年度	57	14	3	1	2	15	-	2	6	-	-	*41
	07年度	34	32	5	-	8	12	6	3	-	-	-	55
	09年度	30	39	3	-	10	15	3	-	-	-	-	*27

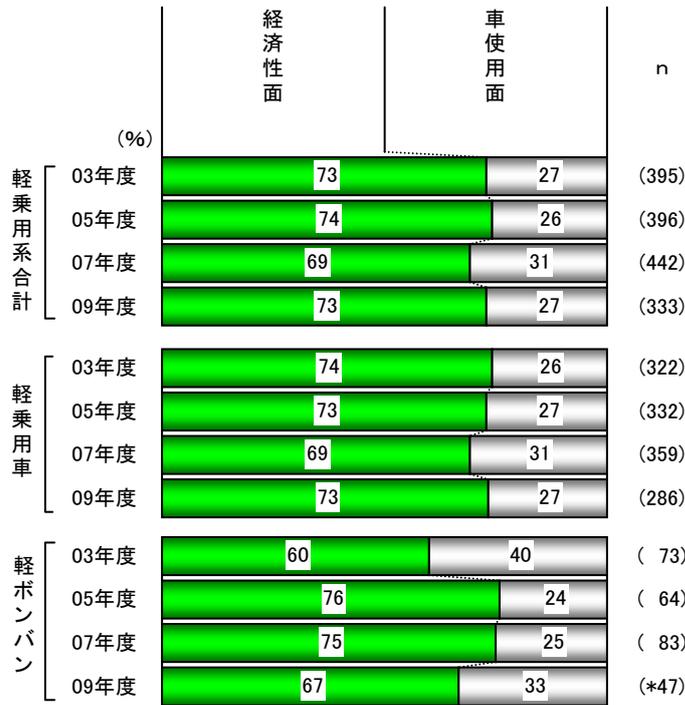
*n数過少のため、参考値として掲出

(6) 軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

□軽乗用系合計で最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点をみると、「経済性面」を重視する比率が73%と高く、前回に比べて増加している。

□車使用面からの選択理由では、「運転がしやすいから」「狭い道で使いやすいから」「買物や用足しに使うのに向いているから」「駐停車が容易だから」が上位を占め、軽自動車ならではの使いやすさが重視されていることがうかがわれる。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【車使用面からの選択理由】(最近2年間新車)

Category	Year	理由 (複数回答)															全体 (n)	
		運転がしやすいから	狭い道で使いやすいから	買物や用足しに向いているから	駐停車が容易だから	長距離を走ることがあまりないから	通勤・通学専用の車だから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	荷物の積みおろしがしやすいから	乗車人数が少ないから	※自分以外の人も安心して使えるから	人荷物を乗せて使用しないから	初めての車だから	車の安全性から	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから		この中にはない
軽乗用系合計	03年度	61	56	46	34	24	18	20	22	7	10	※	3	2	5	1	1	396
	05年度	56	61	44	48	29	19	18	18	10	12	5	8	3	2	1	1	397
	07年度	66	57	46	39	30	17	15	20	9	13	6	7	9	2	1	0	442
	09年度	54	51	41	37	30	22	22	18	8	7	7	6	2	1	0	3	333
軽乗用車	03年度	61	56	46	33	23	19	20	23	6	10	※	3	3	4	1	1	323
	05年度	57	61	45	50	29	20	17	18	9	12	6	8	3	2	1	1	333
	07年度	66	57	46	39	30	17	14	20	8	13	6	6	10	2	1	0	359
	09年度	54	51	41	37	30	22	22	18	7	7	7	6	2	1	-	3	286
軽ボンバン	03年度	53	57	40	36	31	13	20	13	16	15	※	1	1	6	7	1	73
	05年度	49	57	39	33	31	7	36	8	25	20	3	11	1	-	1	2	64
	07年度	54	52	33	35	18	15	22	20	17	11	7	19	2	1	3	3	83
	09年度	34	60	44	43	32	25	13	12	28	12	4	7	-	0	10	-	*47

※05年度より新設項目
*n数過少のため、参考値として掲出

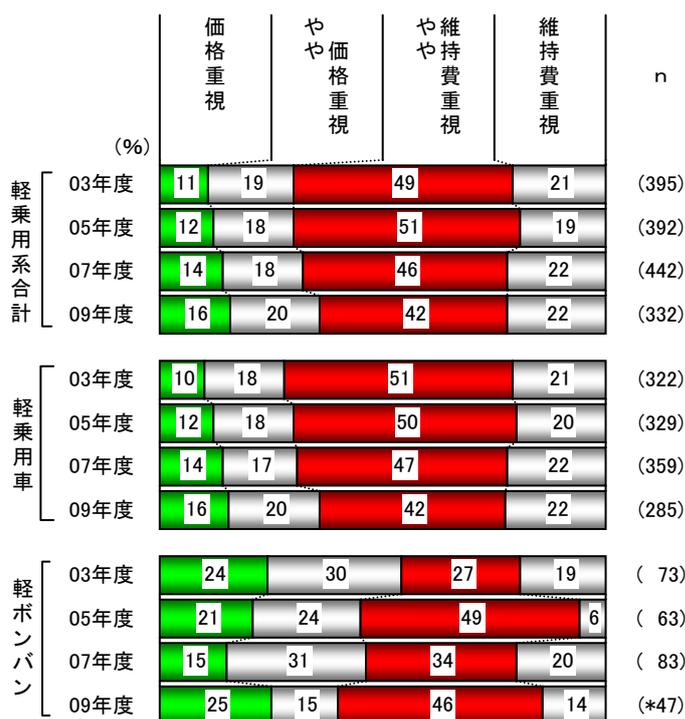
□経済性・法規・税制面からの選択理由を軽乗用系合計で見ると、「税金が安い」の比率が85%と最も高く、「燃費が良い」「価格が安い」がそれに続く。特に「燃費が良い」の比率は増加傾向にある。

□価格と維持費を重視する度合いをみると、軽乗用車では維持費を重視する比率（「維持費重視」＋「やや維持費重視」）が64%と高いが、微減傾向がみられる。

【経済性・法規・税制面からの選択理由】(最近2年間新車)

		—複数回答—									全
		税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出が簡単な	車検が3年だから	車検が2年だから	この中にはない	体(n)
		(%)									
軽乗用系合計	03年度	85	48	47	37	23	3	6	1	5	396
	05年度	86	53	49	47	29	4	4	1	3	397
	07年度	83	53	46	32	22	6	8	0	4	442
	09年度	85	61	41	38	20	4	4	-	5	333
軽乗用車	03年度	86	47	45	38	24	3	6	-	5	323
	05年度	87	52	46	47	29	4	4	-	3	333
	07年度	83	53	45	32	22	6	8	0	4	359
	09年度	85	61	40	38	20	4	4	-	5	286
軽ボンバン	03年度	74	57	72	28	16	5	-	5	2	73
	05年度	74	66	87	43	27	7	-	9	2	64
	07年度	79	61	66	38	26	6	2	2	3	83
	09年度	75	50	75	35	25	5	-	-	1	*47

【価格と維持費を重視する度合い】(最近2年間新車)

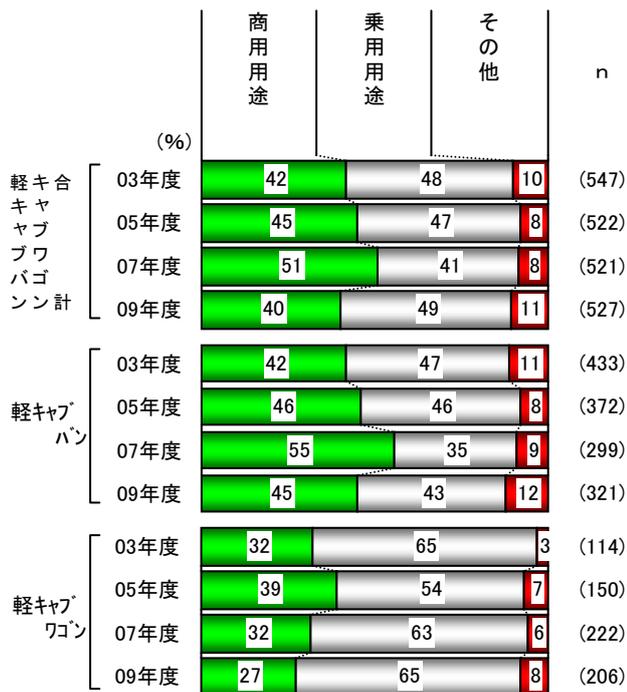


2. 軽キャブバン・軽キャブワゴンの実態変化

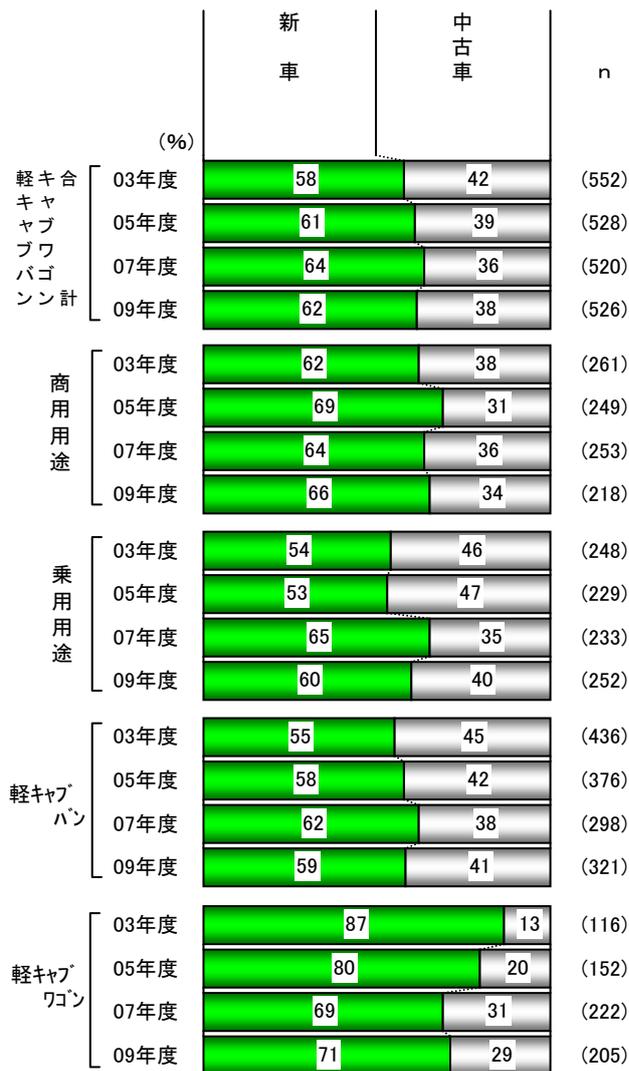
(1) 保有車の変化

- 軽キャブバン・キャブワゴン合計でみると「商用用途」が40%と減少、「乗用用途」が49%となった。軽キャブワゴンでは「乗用用途」比率が65%と増加した。
- 「新車」比率は、軽キャブバン・キャブワゴン合計でみると62%で前回から大きな変化はない。軽キャブバンでは59%、軽キャブワゴンでは71%。

【商用用途/乗用用途】



【新車・中古車】

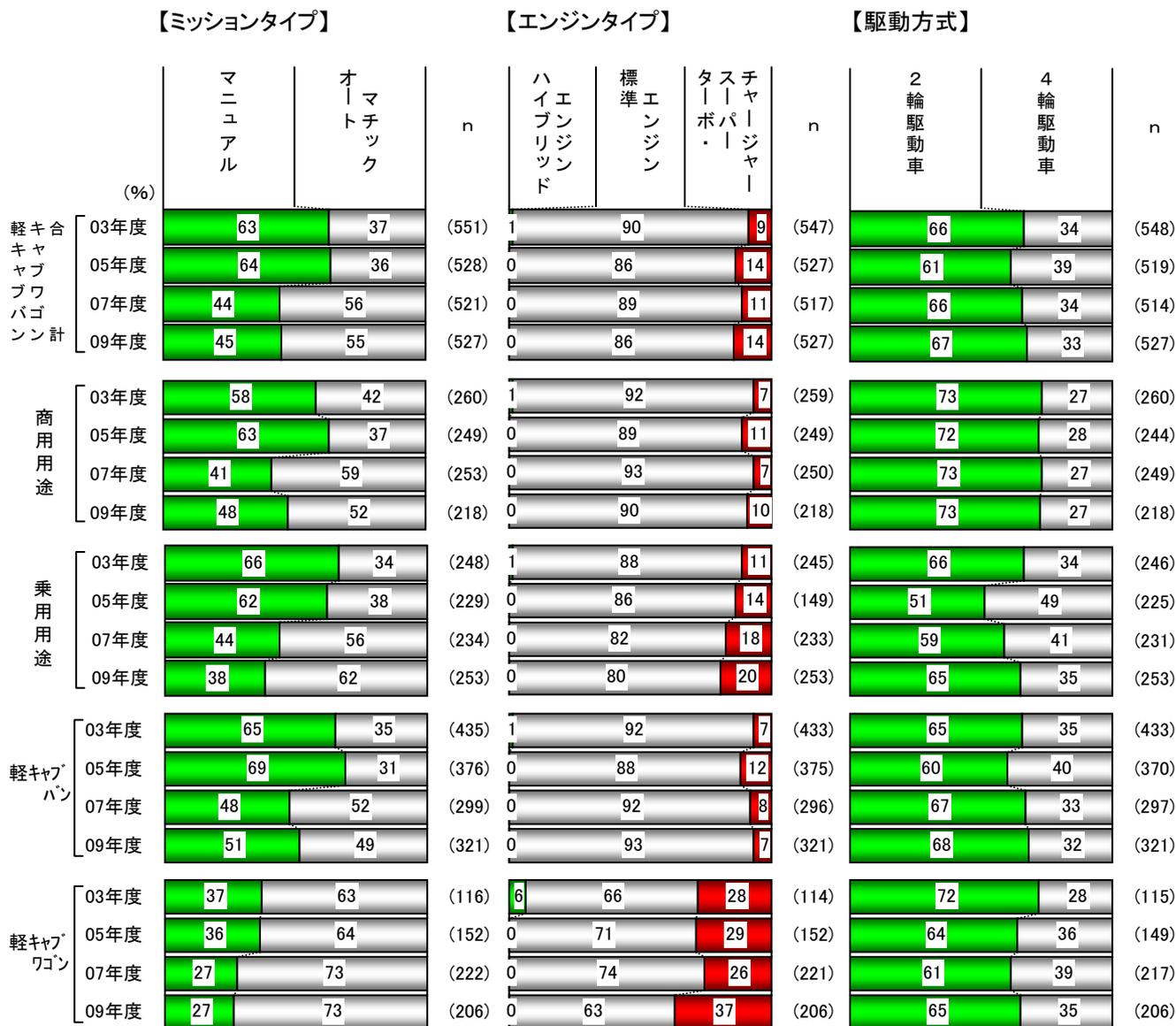


注) 商用用途、乗用用途の定義

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

●ミッションタイプの「マニュアル」と「オートマチック」の比率は、前回から変化はない。

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



※03年は「低公害エンジン」

(2) ユーザー層の変化

- 主運転者の性別・未既婚別では、軽キャブバン・キャブワゴン合計での男女比率は、男性比率がやや増加した。この傾向は、軽キャブバン・軽キャブワゴンともにみられる。
- 平均年齢は軽キャブバン・キャブワゴン合計で50代の比率が減少し、60歳以上の比率が増加した。軽キャブバンの平均年齢は55.6歳、軽キャブワゴンは51.7歳で、ともに高齢化がみられる。

【保有者形態】

【主運転者の性別と未既婚別】

【主運転者の年齢】

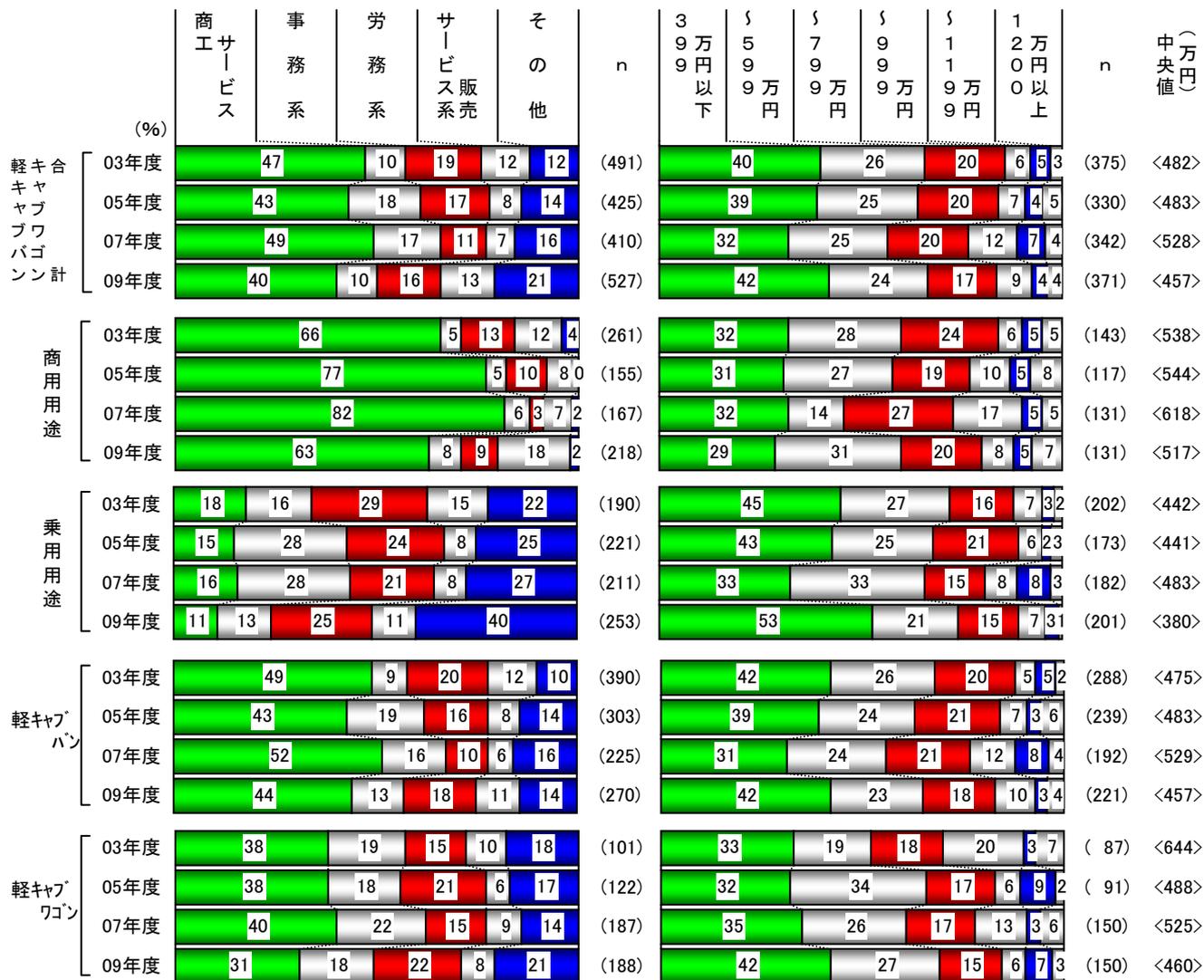
	保有者形態 (%)			n	主運転者の性別と未既婚別				n	主運転者の年齢					n	平均年齢(歳)	
	純住宅	産業世帯	純事業所		男性未婚	男性既婚	女性未婚	女性既婚		29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上			
軽キ合 キャ ブワ ゴン 計	03年度	57	29	14	(552)	9	66	1	24	(552)	6	15	20	22	37	(550)	<52.3>
	05年度	55	29	16	(528)	9	61	1	29	(527)	6	16	27	18	33	(528)	<51.4>
	07年度	53	33	14	(521)	11	60	2	27	(521)	8	12	20	26	34	(521)	<52.3>
	09年度	60	26	14	(527)	10	67	1	22	(527)	5	14	18	21	42	(527)	<54.7>
商用 用途	03年度	19	51	30	(261)	13	72	1	14	(261)	8	17	20	24	31	(260)	<50.4>
	05年度	14	51	35	(249)	13	67	0	20	(248)	5	19	37	21	18	(249)	<47.7>
	07年度	19	55	26	(253)	13	71	2	14	(253)	9	13	20	34	24	(253)	<50.3>
	09年度	21	50	29	(218)	11	74	1	14	(218)	8	14	21	23	34	(215)	<51.9>
乗用 用途	03年度	88	11	1	(248)	7	63	1	29	(248)	5	17	16	21	41	(247)	<53.1>
	05年度	92	7	1	(229)	4	54	2	40	(229)	6	15	22	15	42	(229)	<53.3>
	07年度	92	7	2	(234)	10	47	3	40	(234)	8	14	21	18	39	(234)	<52.7>
	09年度	93	5	2	(253)	11	58	2	29	(253)	3	15	17	20	45	(253)	<56.0>
軽キャ バン	03年度	56	30	14	(436)	9	67	1	23	(436)	6	14	21	22	37	(435)	<52.5>
	05年度	54	29	17	(376)	9	63	1	27	(375)	5	15	27	20	33	(376)	<51.9>
	07年度	50	35	15	(299)	11	63	2	24	(299)	7	11	19	27	36	(299)	<53.0>
	09年度	56	28	16	(321)	10	70	0	20	(321)	5	13	17	22	43	(321)	<55.6>
軽キャ ワゴン	03年度	71	20	9	(116)	9	56	3	32	(116)	10	28	11	15	36	(116)	<49.6>
	05年度	61	24	15	(152)	7	54	1	38	(152)	11	18	29	10	32	(152)	<49.0>
	07年度	68	22	10	(222)	12	47	2	39	(222)	12	16	21	24	27	(222)	<49.3>
	09年度	73	19	8	(206)	10	57	5	28	(206)	7	19	21	18	35	(206)	<51.7>

●家計中心者の職業は、商用用途では「商工サービス」が63%を占める。

●世帯収入は、軽キャブバン・キャブワゴン合計で中央値が457万円と減少した。商用用途では517万円、乗用用途では380万円で、いずれも前回よりも大幅に減少している。

【家計中心者職業】

【世帯年収(税込み)】



(3)使用状況の変化

- 主運転者の用途では、乗用用途で「買物」の比率が最も高く、「レジャー」「通勤・通学」が続く。軽キャブワゴンでは「買物」の比率が最も高く、次いで「仕事・商用」となっている。
- 仕事・商用での使い方では、軽キャブバン・キャブワゴン合計で「一般家庭など最終消費者への配達」(34%)、「工場、現場まわり」(28%)、「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」(24%)が上位を占めた。

【主運転者の用途】

—複数回答—

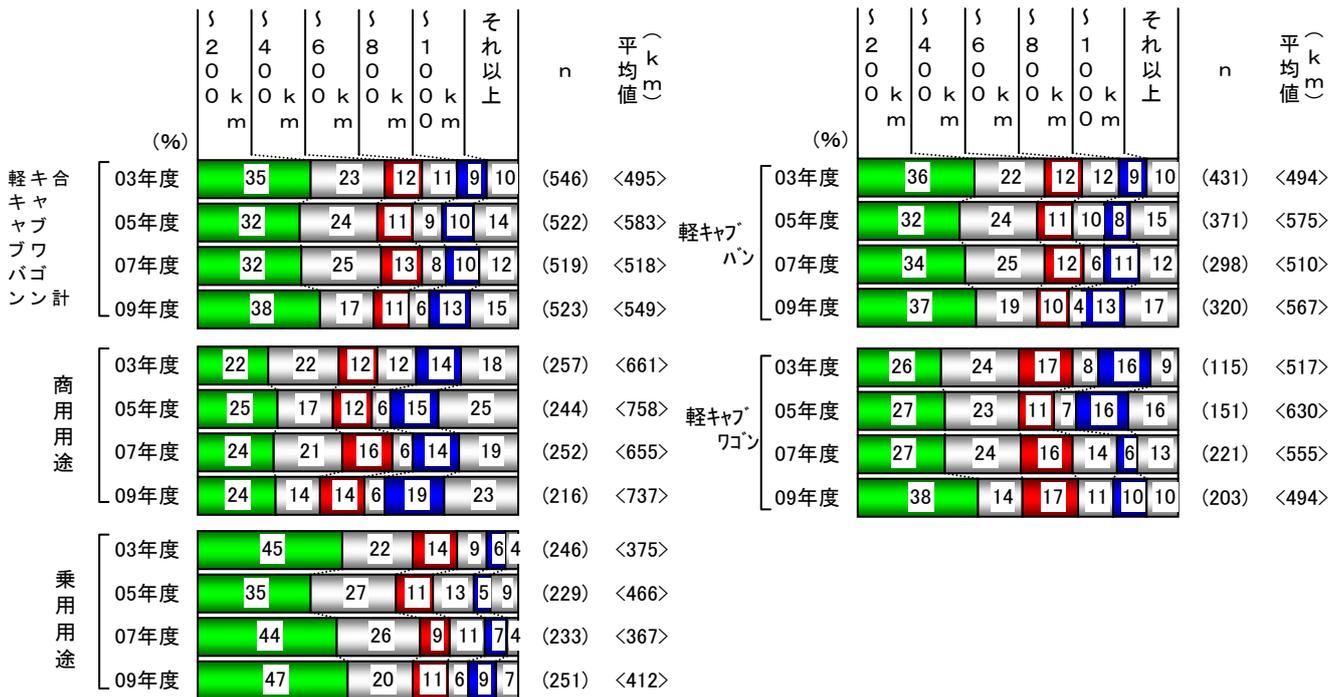
	(%)	仕事・商用	買物	通勤・通学	レジャー	送迎	その他	全(n)
								体
軽キャブバン・キャブワゴン合計	03年度	59	45	27	19	13	5	552
	05年度	56	49	26	20	20	5	528
	07年度	62	47	17	15	16	3	521
	09年度	56	47	26	26	16	2	527
商用用途	03年度	100	13	10	9	3	1	261
	05年度	100	20	10	8	6	-	249
	07年度	100	25	9	4	8	-	253
	09年度	100	19	9	4	6	-	218
乗用用途	03年度	15	73	44	30	22	10	248
	05年度	7	78	44	34	32	9	229
	07年度	7	76	30	31	25	7	234
	09年度	11	74	44	47	27	3	253
軽キャブバンのみ	03年度	60	44	27	19	13	4	436
	05年度	57	47	25	18	19	5	376
	07年度	67	43	15	11	13	4	299
	09年度	62	41	26	21	13	1	321
軽キャブワゴンのみ	03年度	43	54	27	31	20	12	116
	05年度	51	60	28	34	24	4	152
	07年度	43	62	26	32	28	2	222
	09年度	40	65	25	39	27	2	206

【仕事・商売での使い方】

—複数回答—

	(%)	一般家庭などへの配達	工場、現場まわり	田畑への往復、農機具、農作物の運搬	セールス、営業関係	小売店への配達	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	事業所間の連絡便	メーカーへの配達、仕入れ	その他	全(n)
											体
軽キャブバン・キャブワゴン合計	03年度	35	27	23	18	14	17	7	10	7	334
	05年度	35	28	16	22	24	22	7	8	7	319
	07年度	37	24	17	24	15	20	8	7	3	305
	09年度	34	28	24	22	15	14	6	6	1	303
軽キャブバンのみ	03年度	35	26	17	18	24	15	7	9	8	280
	05年度	36	27	16	21	24	23	7	8	6	239
	07年度	38	25	16	24	15	21	8	7	3	200
	09年度	35	29	23	22	14	13	8	6	1	210
軽キャブワゴンのみ	03年度	37	29	15	20	17	13	8	13	1	54
	05年度	30	31	16	25	26	14	12	7	7	80
	07年度	30	21	22	26	14	14	10	6	5	105
	09年度	28	22	27	24	17	18	1	7	1	93

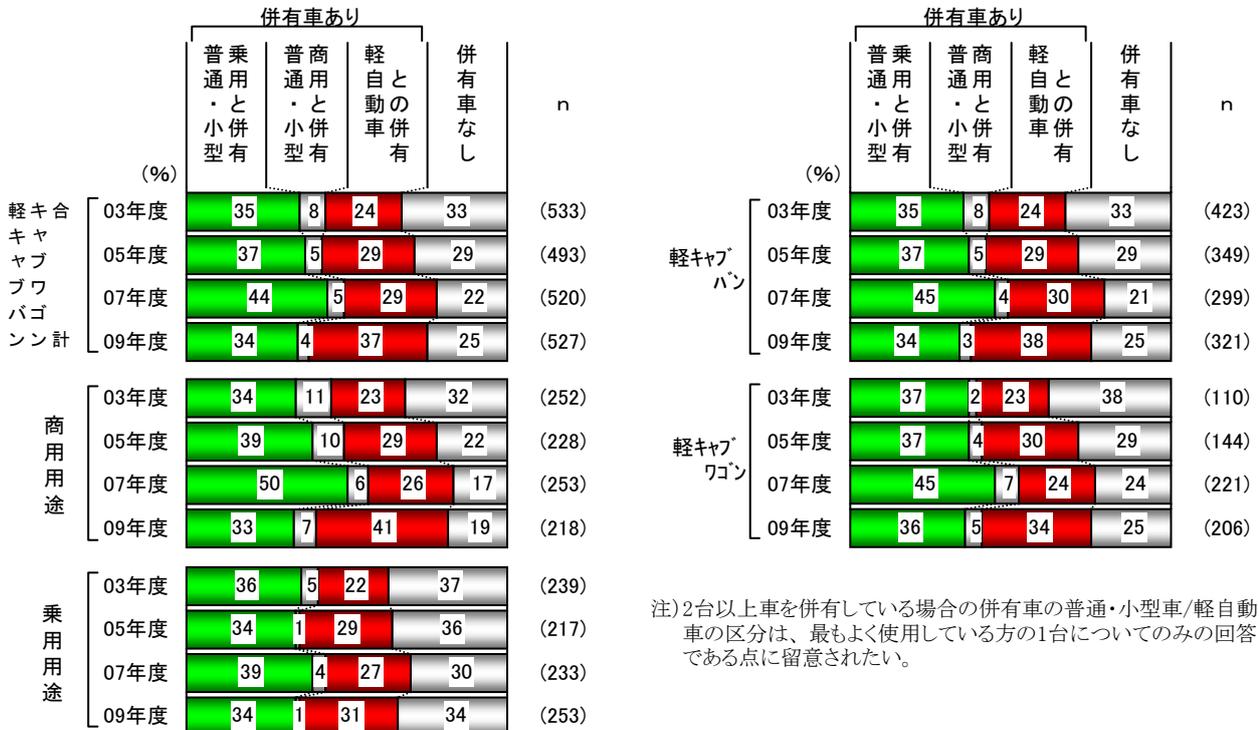
- 月間平均走行距離は、平均値では商用用途が737km、乗用用途が412kmで、いずれも上昇しており、軽キャブバン・キャブワゴン合計では549kmとなった



(4) 併有状況の変化

- 併有率は軽キャブバン・キャブワゴン合計で75%で増加傾向にある。「併有あり」層の中では「軽自動車との併有」の比率が上昇し、「普通・小型乗用と併有」の比率と大きな差はみられなくなった。

【併有車の有無と併有車の車種】

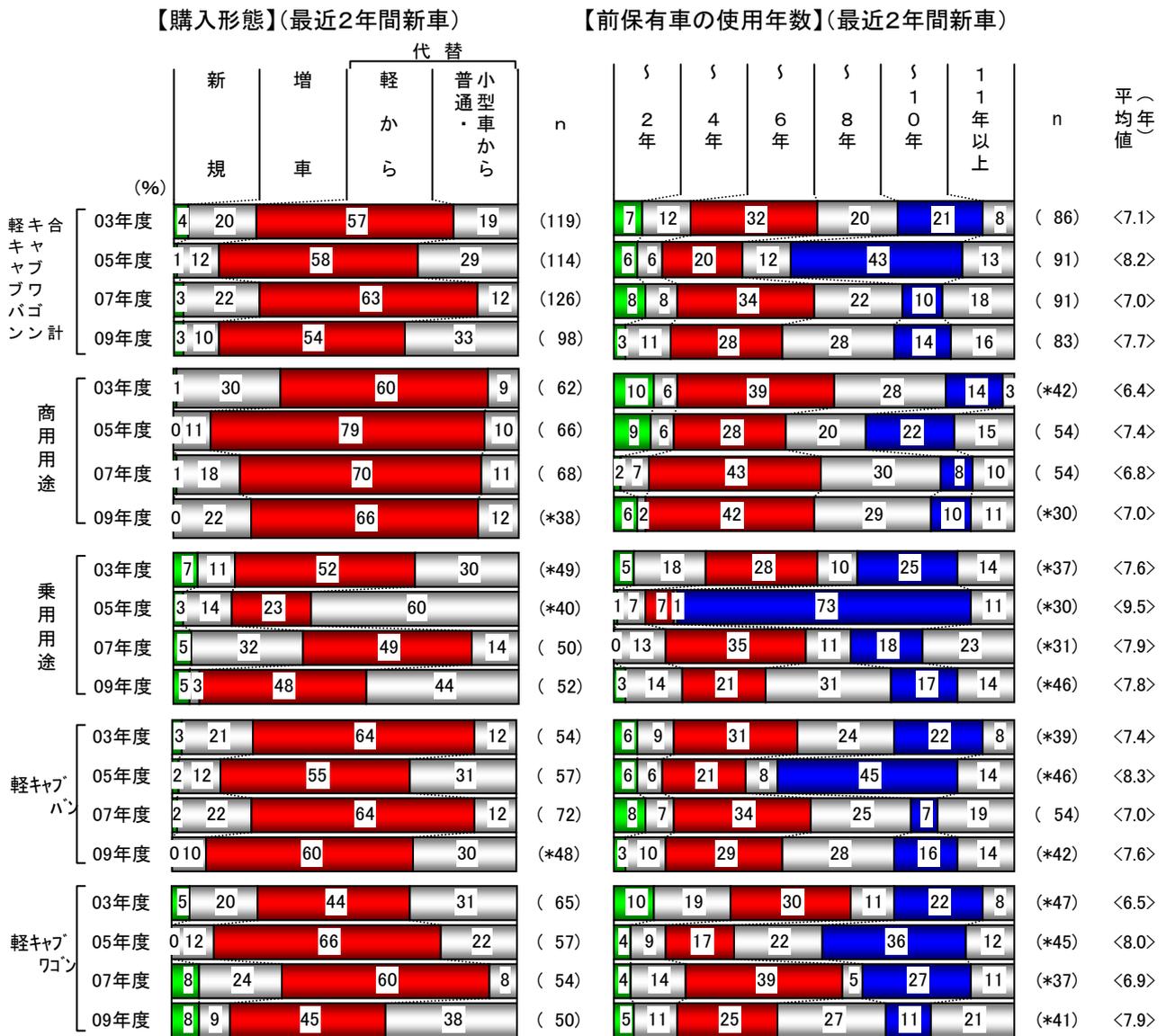


注)2台以上車を併有している場合の併有車の普通・小型車/軽自動車の区分は、最もよく使用している方の1台についてのみの回答である点に留意されたい。

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

□最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、軽キャブバン・キャブワゴン合計で「軽から」の代替の比率が54%と最も高い。ただし、「普通・小型車から」の代替比率が33%と高くなっている。

□前保有車の平均使用年数は、軽キャブバン・キャブワゴン合計で7.7年で、前回に比べ長期化している。



□前保有車タイプは、軽キャブバン・ワゴン合計では「軽キャブバン」の比率が最も高く、次いで「軽乗用車」、「軽自動車以外の乗用車」の順で比率が高い。

【前保有車タイプ】(最近2年間新車)(代替=100%)

	(%)	軽自動車					軽自動車以外						全 体 (n)
		乗 用 車	ポ ン バ ン	キ ャ ブ バ ン	ト ラ ッ ク	ジ ー プ 型	乗 用 車	ポ ン ワ ゴ ン	キ ャ ブ ワ ゴ ン	ポ ン バ ン	キ ャ ブ バ ン	ト ラ ッ ク	
軽キャブバン・ キャブワゴン合計	03年度	13	8	48	5	2	13	1	6	-	4	-	87
	05年度	21	6	33	8	-	3	2	2	2	24	1	90
	07年度	29	2	47	6	0	3	2	6	1	2	2	93
	09年度	21	6	32	1	3	19	7	8	3	-	-	83
商用用途	03年度	5	15	60	9	-	6	-	6	-	1	-	*43
	05年度	19	10	47	13	-	1	2	-	4	4	1	54
	07年度	26	2	55	4	-	2	-	5	2	1	3	56
	09年度	17	12	49	2	5	1	14	-	-	-	-	*30
乗用用途	03年度	23	3	34	2	3	20	3	7	-	7	-	*37
	05年度	16	-	13	-	-	6	1	6	-	59	-	*29
	07年度	36	3	26	11	1	9	5	9	-	-	-	*31
	09年度	23	5	22	-	2	30	6	12	-	-	-	*46
軽キャブバンのみ	03年度	8	12	57	5	2	10	-	6	-	-	-	*39
	05年度	19	2	37	6	0	0	0	0	3	33	1	*46
	07年度	26	1	50	7	-	3	2	6	1	2	2	55
	09年度	20	8	38	1	0	23	8	2	-	-	-	*42
軽キャブワゴンのみ	03年度	27	0	29	4	7	20	4	6	-	11	-	*48
	05年度	26	15	21	13	0	10	6	8	0	1	0	*44
	07年度	43	7	38	-	1	6	1	2	1	1	-	*38
	09年度	21	4	22	1	6	12	13	21	-	-	-	*41

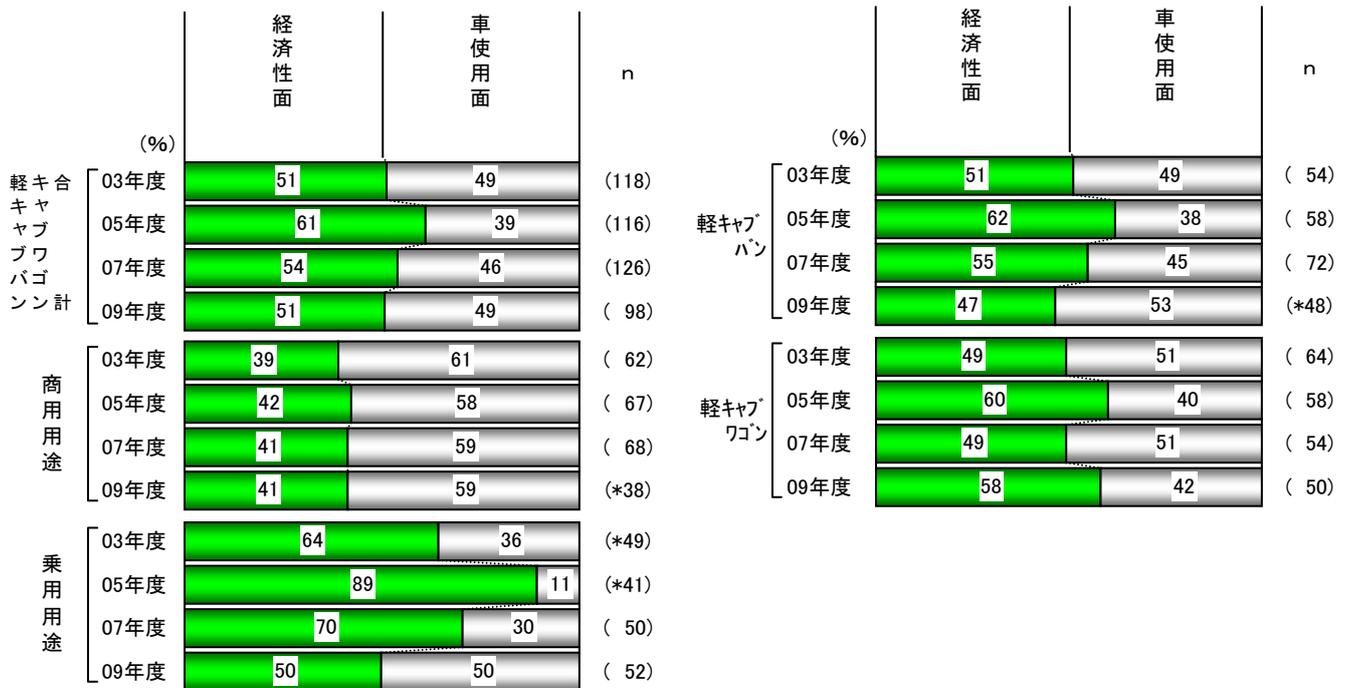
* n数過少のため参考値として掲出

(6)軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

□最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点は、商用用途では「車使用面」(59%)を重視する比率が高く、乗用用途では「経済性面」比率が減少傾向にあり、「経済性面」「車使用面」ともに50%となった。

□車使用面からの選択理由としては、商用用途では「荷物の積みおろしがしやすいから」(62%)、「狭い道で使いやすいから」(58%)、「運転がしやすいから」(36%)、「駐停車が容易だから」(21%)が上位を占める。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【車使用面からの選択理由】(最近2年間新車)

用途	軽種別	年度	一複数回答一															全体(n)	
			狭い道で使いやすいから	荷物の積みおろしがしやすいから	運転がしやすいから	買物や用足しに使うのに向いているから	駐停車が容易だから	長距離を走ることがあまりないから	2台目の車だから	車庫スペースが狭いから	通勤・通学専用の車だから	人や荷物を乗せて使用しないから	乗車人数が少ないから	※自分以外の人も安心して運転できるから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	車の安全性から	初めての車だから		この中ではない
乗用用途	軽キャブ・キャブワゴン合計	03年度	57	52	44	33	35	23	5	11	5	3	4	※	10	2	2	0	119
		05年度	67	36	32	11	30	22	7	11	1	2	2	3	12	-	-	0	116
		07年度	50	53	56	29	38	13	7	21	4	-	10	8	9	5	3	3	126
		09年度	59	41	40	32	30	20	12	10	8	7	7	7	6	3	0	3	98
商用用途	軽ワゴン	03年度	76	65	43	12	54	20	6	16	3	0	-	※	15	3	1	-	62
		05年度	57	59	35	7	37	20	7	12	1	1	1	2	17	-	-	-	67
		07年度	57	68	57	6	45	19	2	16	1	-	10	4	16	7	1	1	68
		09年度	58	62	36	4	21	15	7	13	-	1	-	14	19	3	-	-	*38
乗用用途	軽ワゴン	03年度	36	32	46	58	17	27	4	5	7	7	9	※	5	1	4	0	*49
		05年度	80	4	24	19	19	22	7	9	2	-	3	1	5	-	-	-	*41
		07年度	43	39	58	51	34	9	13	33	11	-	8	17	-	5	7	8	50
		09年度	60	25	44	43	36	20	16	10	13	10	11	1	-	3	1	5	52
乗用用途	軽キャブのみ	03年度	62	50	42	30	38	27	5	8	4	2	2	※	11	2	3	-	54
		05年度	73	38	34	6	26	17	5	9	-	3	2	4	14	-	-	-	58
		07年度	51	57	59	27	40	12	7	22	4	-	10	9	11	7	3	0	72
		09年度	61	43	39	26	29	18	7	11	1	10	6	8	3	1	-	-	*48
乗用用途	軽ワゴンのみ	03年度	49	55	47	39	30	15	7	16	7	5	9	※	8	1	1	1	65
		05年度	50	32	27	23	39	35	9	15	3	1	2	1	8	-	-	1	58
		07年度	44	35	43	38	31	20	9	16	7	-	9	6	1	-	2	6	54
		09年度	55	38	41	43	32	25	20	10	19	3	7	4	10	7	1	7	50

※05年度より新設項目

*n数過少のため参考値として掲出

□経済性・法規・税制面からの選択理由としては、商用用途では「価格が安い」(70%)の比率が前回に比べて増え、最も高くなっている。以下「燃費がよい」(53%)、「税金が安い」(49%)が続く。一方、乗用用途では「税金が安い」「燃費がよい」の比率が高い。

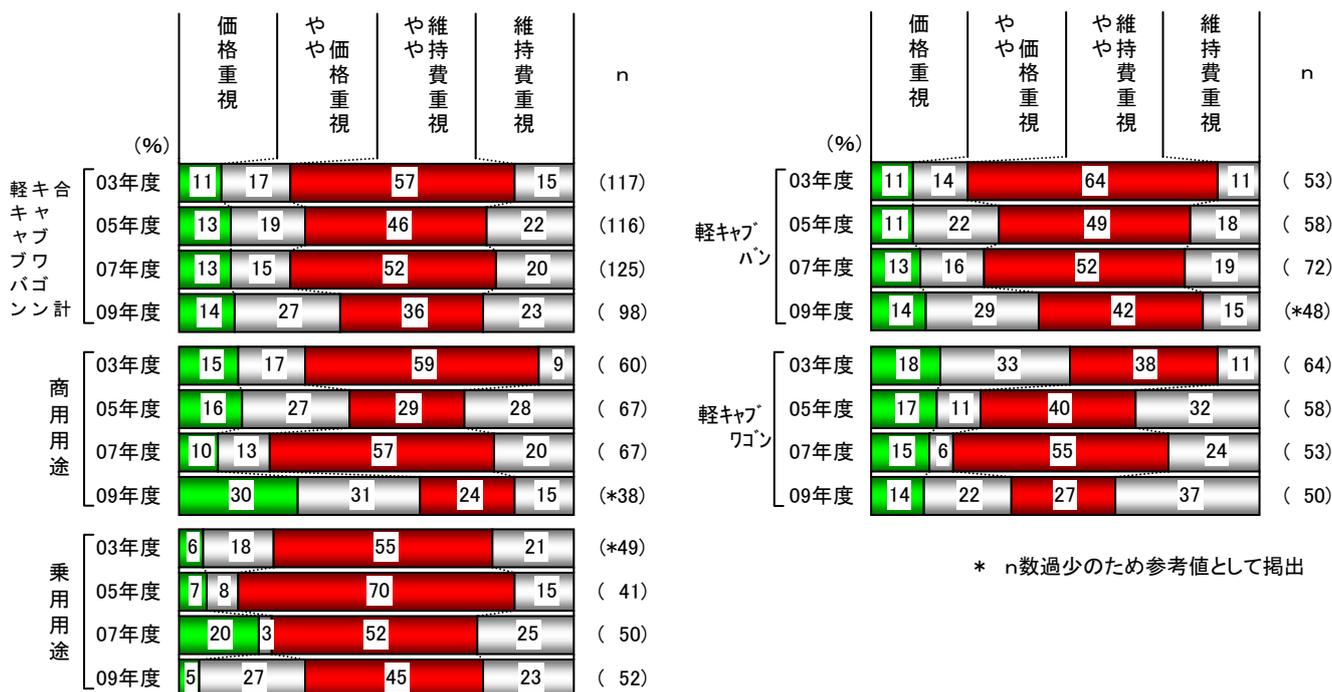
□価格と維持費を重視する度合いをみると、軽キャブバン・軽キャブワゴンともに維持費を重視する比率(「維持費重視」+「やや維持費重視」)が高い。

【経済性・法規・税制面からの選択理由】(最近2年間新車)

—複数回答—

	(%)	税金が安い	燃費がよい	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出が簡単なので	この中にはない	全体(n)
		軽キャブバン・キャブワゴン合計	03年度	75	40	44	29	28	2
	05年度	82	46	61	35	29	1	2	116
	07年度	74	46	44	36	28	2	14	126
	09年度	65	48	39	38	23	2	19	98
商用用途	03年度	62	43	50	25	27	3	15	62
	05年度	72	57	57	40	35	1	3	67
	07年度	67	46	48	36	30	1	19	68
	09年度	49	53	70	34	22	2	18	*38
乗用用途	03年度	89	38	34	37	30	1	6	*49
	05年度	94	28	70	22	18	-	2	*41
	07年度	84	53	45	40	34	4	6	50
	09年度	75	44	26	42	24	2	17	52
軽キャブバンのみ	03年度	73	50	39	31	28	2	14	54
	05年度	78	47	67	35	31	1	2	58
	07年度	73	48	45	35	29	2	16	72
	09年度	50	47	46	37	16	2	28	*48
軽キャブワゴンのみ	03年度	80	32	42	27	26	2	5	65
	05年度	91	44	46	33	25	1	4	58
	07年度	81	37	38	43	27	4	4	54
	09年度	92	48	25	41	36	1	3	50

【価格と維持費を重視する度合い】(最近2年間新車)

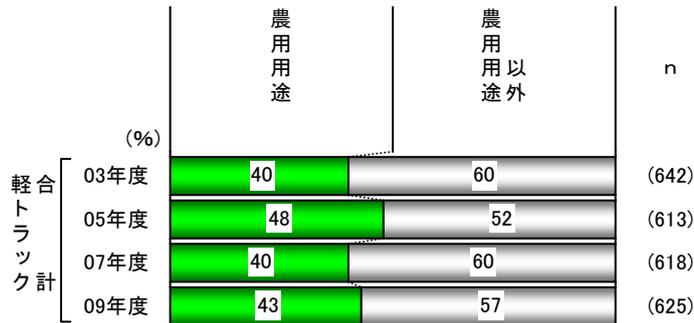


3. 軽トラックの実態変化

(1) 保有車の変化

- 用途別では、「農用用途」比率が43%を占める。
- 軽トラック合計では「新車」比率が68%。農用用途では「中古車」比率が増加し、農用用途以外での「新車」比率が増加した。
- 農用用途では「4輪駆動車」比率が69%で前回と変化なし、軽トラック合計では「4輪駆動車」比率は51%と前回より上昇。

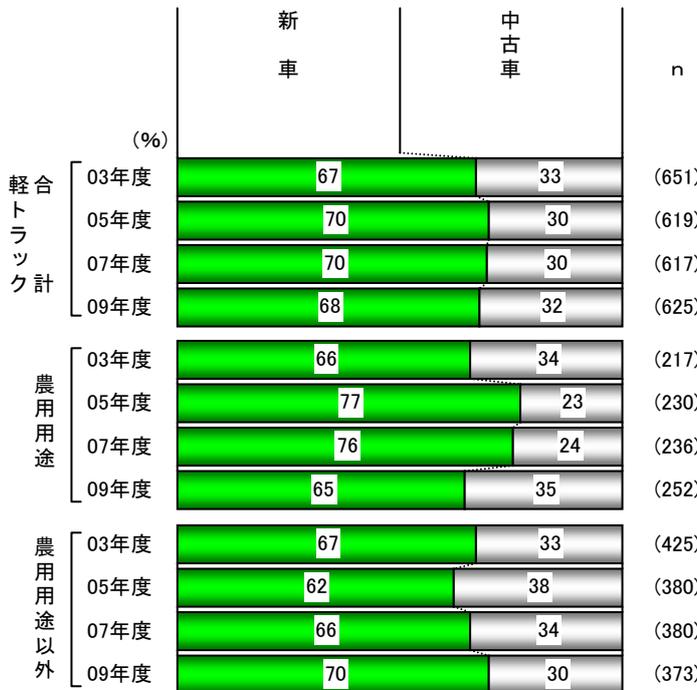
【トラック用途のセグメント】



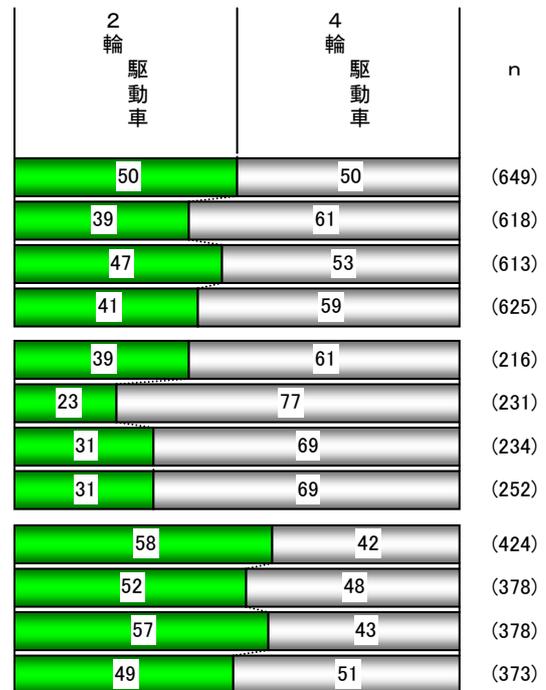
注) 農用用途の定義

農用用途 主用途が仕事・商用で 田畑への往復・農機具・農作物の運搬 といった農業用途のみに使うケース ----- 農用用途以外 上記以外の用途トラック

【新車・中古車】



【駆動方式】



(2) ユーザー層の変化

- 軽トラック合計では「純住宅」世帯が66%を占める。
- 主運転者の性別・未既婚別では、「男性」比率が89%と高い水準で推移している。
- 主運転者の年齢をみると、軽トラック合計の平均年齢は59.3歳と上昇。農用用途での平均年齢は61.7歳、「60歳以上」は60%台で推移。
- 世帯年収では、軽トラック合計での中央値は500万円ではば変化なし。農用用途での中央値は533万円ではば上昇した。

【主運転者の性別と未既婚別】

	年度	性別と未既婚別 (%)				n
		男性未既婚	男性既婚	女性未既婚	女性既婚	
軽トラック計	03年度	7	81	0	12	(651)
	05年度	6	84	0	10	(621)
	07年度	11	77	0	12	(618)
	09年度	9	80	1	10	(625)
農用用途	03年度	4	86	0	10	(217)
	05年度	5	82	0	13	(231)
	07年度	6	83	0	11	(236)
	09年度	8	78	1	13	(252)
農用用途以外	03年度	9	78	0	13	(425)
	05年度	7	86	0	7	(381)
	07年度	14	72	1	13	(381)
	09年度	10	80	1	9	(373)

【主運転者の年齢】

	年度	年齢別 (%)					n	平均(歳)
		29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上		
軽トラック計	03年度	4	11	12	25	48	(651)	<56.9>
	05年度	2	7	11	26	54	(620)	<59.6>
	07年度	4	7	16	22	51	(617)	<57.7>
	09年度	2	7	16	21	54	(625)	<59.3>
農用用途	03年度	13	7	25	64		(217)	<62.7>
	05年度	13	5	28	63		(230)	<62.7>
	07年度	23	10	23	62		(236)	<61.9>
	09年度	13	14	21	61		(252)	<61.7>
農用用途以外	03年度	5	17	15	25	38	(425)	<53.1>
	05年度	4	10	16	24	46	(381)	<56.5>
	07年度	6	9	21	21	43	(380)	<54.9>
	09年度	3	10	17	21	49	(373)	<57.5>

【保有者形態】

	年度	保有者形態 (%)			n
		純住宅	産業世帯	純事業所	
軽トラック計	03年度	60	26	14	(651)
	05年度	60	26	14	(620)
	07年度	64	24	12	(618)
	09年度	66	23	11	(625)
農用用途	03年度	77	22	1	(217)
	05年度	74	21	5	(230)
	07年度	79	17	4	(236)
	09年度	81	17	2	(252)
農用用途以外	03年度	48	30	22	(425)
	05年度	47	30	23	(381)
	07年度	53	29	18	(381)
	09年度	54	28	18	(373)

【世帯年収(税込み)】

	年度	世帯年収(税込み) (%)						n	中央値(万円)
		40万円未満	60万円未満	80万円未満	100万円未満	120万円未満	120万円以上		
軽トラック計	03年度	34	23	17	10	8	8	(437)	<534>
	05年度	32	29	18	11	6	4	(384)	<532>
	07年度	39	23	14	13	6	5	(424)	<504>
	09年度	34	27	17	8	6	8	(424)	<500>
農用用途	03年度	28	27	12	13	9	11	(179)	<568>
	05年度	24	29	21	15	6	5	(168)	<589>
	07年度	44	20	9	10	9	8	(184)	<460>
	09年度	29	30	14	9	7	11	(196)	<533>
農用用途以外	03年度	41	19	21	8	6	5	(250)	<491>
	05年度	39	31	14	7	6	3	(210)	<456>
	07年度	33	26	18	16	4	3	(239)	<526>
	09年度	40	24	20	6	4	6	(228)	<471>

(3)使用状況の変化

- 軽トラック合計では「仕事・商用」を主用途とする比率が最も高い。
- 月間平均走行距離の平均値は、361kmと前回に比べ減少した。
- 主運転者の用途をみると、「仕事・商用」（78%）が最も高く。次いで「買物」（29%）、「通勤・通学」（12%）が続く。
- 仕事・商用での使い方は、「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」（61%）の比率が最も高く、次いで「工場、現場まわり」（24%）、「一般家庭など最終消費者への配達」（19%）が続く。

【主用途】

【月間平均走行距離】

軽合 トラ ック 計	年 度	主用途 (%)				n	月間平均走行距離 (km)						n	平均 値 (km)
		仕事・商用	通勤・通学	買物	その他		200m	400m	600m	800m	1000m	それ以上		
	03年度	74	11	8	7	(644)	49	22	8	6	7	8	(650)	<381>
	05年度	80	3	7	10	(613)	51	22	11	3	6	7	(609)	<375>
	07年度	74	8	10	8	(617)	46	22	12	6	6	8	(612)	<429>
	09年度	73	7	13	7	(625)	52	21	8	5	7	7	(620)	<361>

【主運転者の用途】

用途	年 度	用途 (%)							全 体 (n)
		仕事・商用	買物	通勤・通学	送迎	レジャー	その他		
軽トラック合計	03年度	79	24	16	6	4	8	651	
	05年度	83	24	8	6	6	8	621	
	07年度	81	23	14	5	4	6	618	
	09年度	78	29	12	6	7	6	625	
農業用途	03年度	100	15	2	5	2	2	217	
	05年度	100	19	5	6	1	3	231	
	07年度	100	17	4	4	3	0	236	
	09年度	100	24	4	5	6	0	252	
農業用途以外	03年度	66	29	24	6	5	12	425	
	05年度	70	28	10	5	10	13	381	
	07年度	69	28	21	6	4	10	381	
	09年度	61	32	18	7	8	10	373	

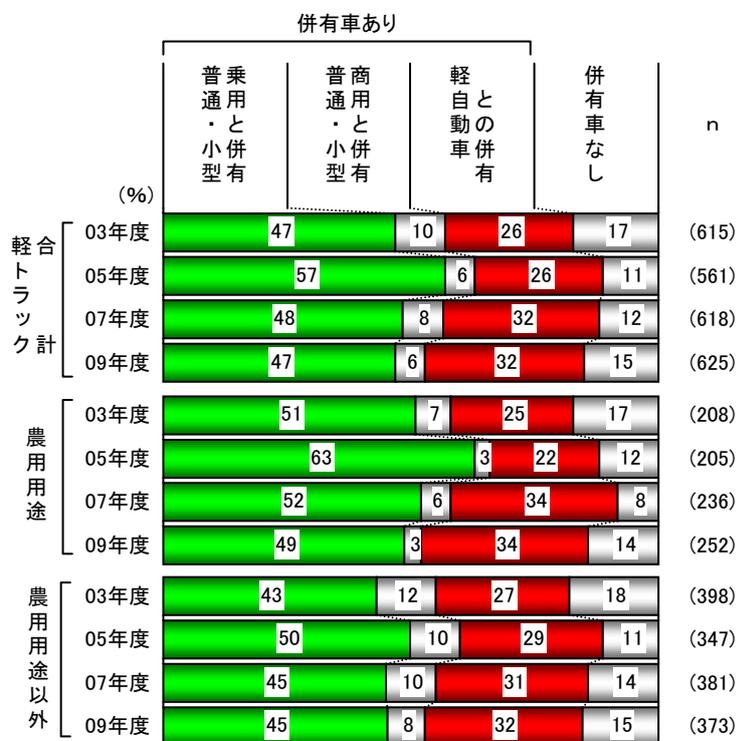
【仕事・商売での使い方】

用途	年 度	使い方 (%)										全 体 (n)
		田畑への往復、農機具、農作物の運搬	工場、現場まわり	一般家庭など最終消費者への配達	セールス、営業関係	問屋、卸問屋への配達、仕入れ	小売店への配達	事業所間の連絡便	メーカーへの配達、仕入れ	その他		
軽トラック合計	03年度	56	20	21	6	8	4	4	4	7	533	
	05年度	61	19	16	5	9	6	3	3	8	512	
	07年度	56	21	18	8	12	8	5	4	5	500	
	09年度	61	24	19	8	7	6	2	1	2	495	

(4) 併有状況の変化

- 軽トラック合計の併有率は85%を占め、高い水準で推移している。
- 「併有あり」層の中では「普通・小型車と併有」が53%で多いという傾向に変わりはなく、「軽自動車との併有」は32%。
- 農用用途で「併有車なし」の比率がわずかに上昇した。

【併有車の有無と併有車の車種】



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

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

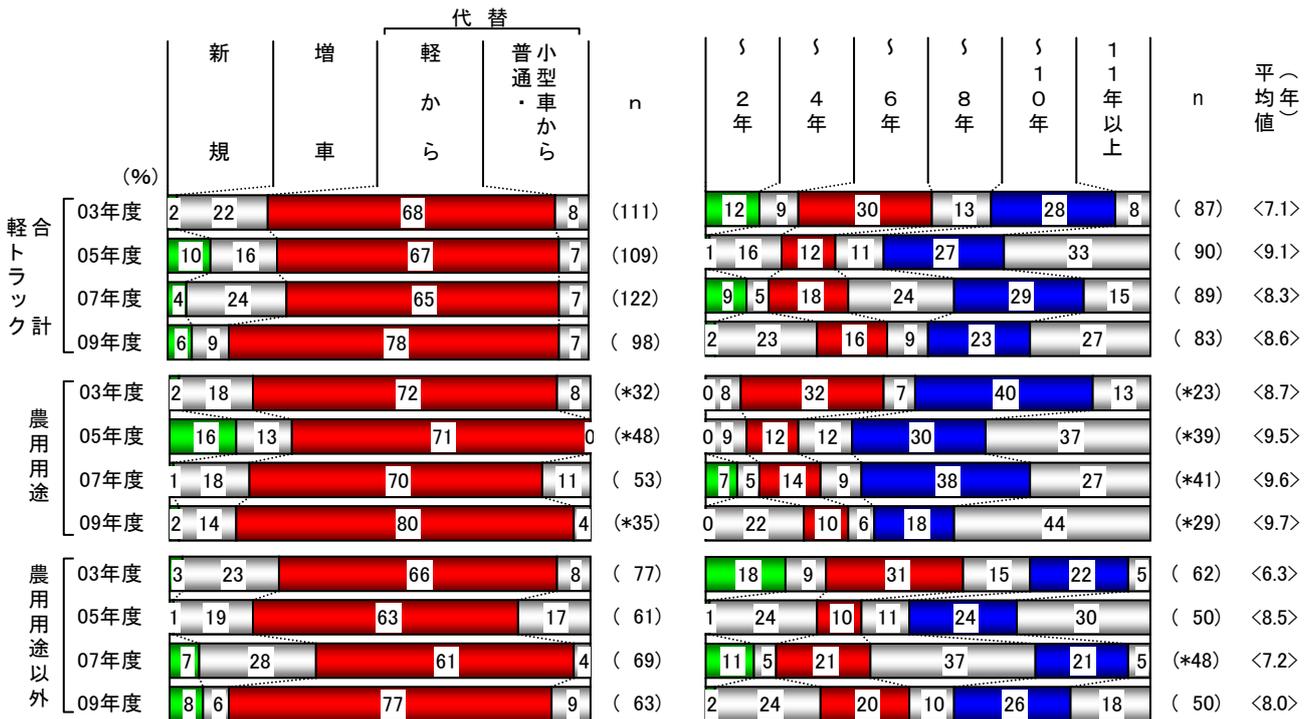
□最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、軽トラック合計では「軽から」の代替が全体の78%を占め、前回から増加している。

□前保有車の平均使用年数は、軽トラック合計で8.6年で、前回からやや伸びた。

□前保有車タイプでは、軽トラック合計で「軽トラック」が84%を占める。

【購入形態】(最近2年間新車)

【前保有車の使用年数】(最近2年間新車)



* n数過少のため参考値として掲出

【前保有車タイプ】(最近2年間新車)(代替=100%)

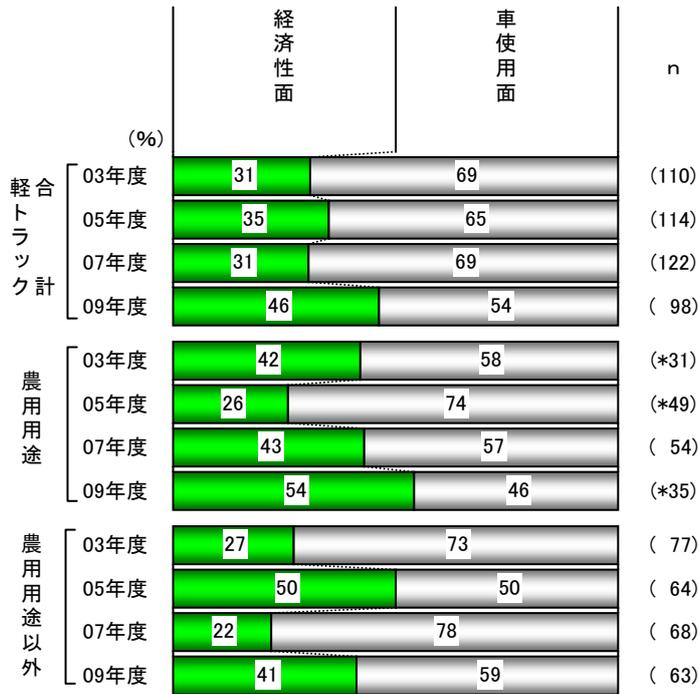
	%	軽自動車					軽自動車以外					全 体 (n)	
		乗用車	ボンバン	キャブバン	トラック	ジープ型	乗用車	ボンワゴン	キャブワゴン	ボンバン	キャブバン		トラック
軽トラック合計	03年度	1	1	6	81	-	8	-	-	-	-	1	87
	05年度	0	-	-	89	-	4	4	0	-	-	3	88
	07年度	7	-	1	82	-	1	-	-	-	-	9	89
	09年度	4	1	2	84	-	2	2	2	0	-	3	83

(6)軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

□最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点は、軽トラック合計で「車使用面」重視の比率が54%と過半数を占めるが、前回からは減少した。

□車使用面からの選択理由としては、軽トラック合計で「狭い道で使いやすいから」(57%)、「荷物の積みおろしがしやすいから」(49%)の比率が高く、「運転がしやすいから」(39%)が続く。

【軽選択時の重視点】(最近2年間新車)



【車使用面からの選択理由】(最近2年間新車)

	(%)	狭い道で使いやすいから	荷物の積みおろしがしやすいから	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	買物や用足しに使うのに向いているから	長距離を走ることがあまりないから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	通勤・通学専用の車だから	※自分以外の人も安心して使える	人や荷物を乗せて使用しないから	乗車人数が少ないから	車の安全性から	初めての車だから	この中にはない	重複回答	全
																		体(n)	
軽トラック合計	03年度	60	75	40	24	12	21	26	7	8	6	※	2	8	5	-	11	111	
	05年度	72	69	29	17	20	13	13	17	7	1	2	3	3	4	-	2	114	
	07年度	64	68	35	23	9	13	10	8	8	1	6	1	7	0	-	3	123	
	09年度	57	49	39	22	16	14	11	6	6	3	3	2	1	1	-	6	98	
農業用途	03年度	55	85	50	28	20	19	26	6	6	6	※	3	7	-	-	6	*32	
	05年度	78	71	29	10	21	15	10	18	4	1	1	4	-	6	-	1	*49	
	07年度	65	73	40	13	8	13	10	1	3	-	2	2	1	-	-	-	54	
	09年度	65	47	51	11	20	17	11	13	8	-	2	4	-	-	-	8	*35	
農業用途以外	03年度	63	71	36	22	9	22	25	8	10	6	※	0	9	7	-	14	77	
	05年度	64	68	30	27	20	10	16	16	10	0	3	0	8	2	-	3	64	
	07年度	63	64	32	31	9	13	11	13	11	2	9	-	11	1	-	4	69	
	09年度	51	49	32	28	13	11	11	1	4	4	3	-	2	1	-	5	63	

※05年度より新設項目
*n数過少のため、参考値として掲出

□経済性・法規・税制面からの選択理由としては、軽トラック合計で「税金が安い」（60%）、
「価格が安い」（48%）、「燃費がよい」（46%）が高い。

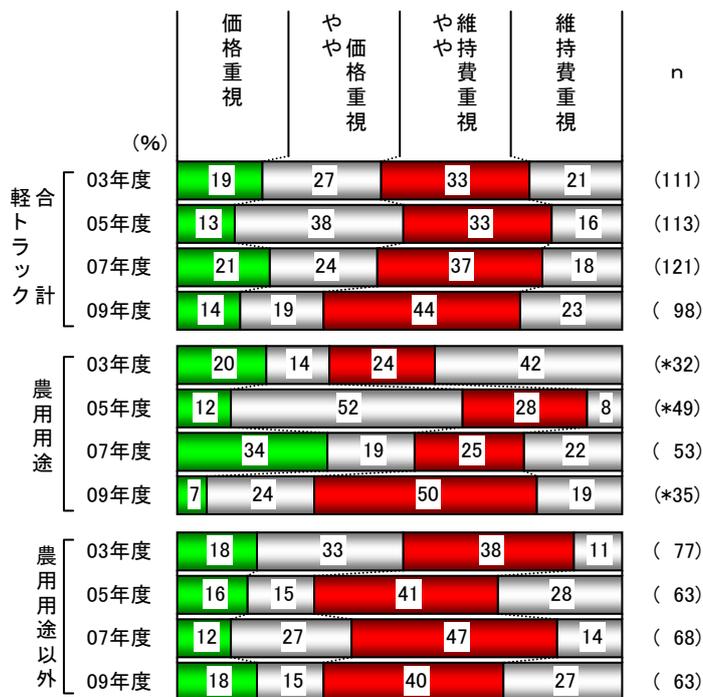
□価格と維持費を重視する度合いをみると、軽トラック合計では価格を重視する比率（「価格重視」
+「やや価格重視」）が33%、維持費を重視する比率（「維持費重視」+「やや維持費重視」）
が67%で、維持費を重視する傾向が高まっている。

【経済性・法規・税制面からの選択理由】(最近2年間新車)

-複数回答-

	(%)	税金が安い	価格が安い	燃費がよい	車検費用が安い	保険が安い	車庫 届け 簡単な ので	この 中には ない	全 体 (n)
		軽トラック合計	03年度	52	49	44	24	21	2
	05年度	66	61	41	23	20	9	16	114
	07年度	59	56	56	28	26	2	15	123
	09年度	60	48	46	35	18	0	19	98
農業用途	03年度	65	57	43	36	39	5	14	*32
	05年度	68	69	28	21	17	10	16	*49
	07年度	56	51	59	35	24	-	8	54
	09年度	59	64	56	29	5	0	11	*35
農業用途以外	03年度	47	45	44	19	14	1	37	77
	05年度	65	50	60	25	24	7	16	64
	07年度	61	59	54	24	27	3	20	69
	09年度	61	37	39	39	26	0	24	63

【価格と維持費を重視する度合い】(最近2年間新車)



* n数過少のため参考値として掲出

Ⅱ．人口規模別にみた軽自動車の社会的役割

●：全体での集計結果での分析コメント

□：最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

前回から引き続き分析した内容

【地方の生活環境】

- 人口の少ない地方になるほど公共交通機関の利便性が低く、また以前に比べ悪くなっている。周辺の狭隘路も地方ほど多い。軽自動車の7割は人口30万未満の市・郡部で保有されており、これは人口構成比に比べ高い。(38, 39, 42頁)

【軽ユーザーの特性】

- 地方ほど女性比率が高いが、年齢の差はあまりみられない。世帯年収は地方ほど低くなる傾向がみられる。(43頁)

【使用実態と保有状況】

- 地方では、使用頻度が高く、かつ走行距離も長い。(46頁)
- 世帯併有率は地方ほど高く、平均保有台数も多くなる。自分専用車がある比率は、人口100万人以上では低いが、それよりも人口規模が小さい地域では7割台と高い。(47頁)

【購入実態】

- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では代替比率が高い。(48頁)

【地方の生活を支える軽自動車の実態】

- 通勤・通学に軽自動車が使われる比率は人口規模に関わらず高いが、その人たちが公共交通機関を使わなければならない場合、地方になるほど通勤は困難になる。(50頁)
- 軽自動車がなく、公共交通機関を使って通勤しなければならない場合、地方ほど「勤務先を辞めなければならない」など切実な影響がでる。(51頁)
- 人口30万人未満かつ人口密度400人/km²未満では、車がなくなった場合「買物に行けなくなる」比率が高く、車が生活を支える必需品であることがわかる。(52頁)

【軽自動車の必要度】

- 「車が生活必需品」という比率は地方になるほど高くなり、自分の移動手段である軽自動車なくなると困る度合いも地方ほど高い。(53頁)
- 軽がなくなって大きい車になった場合、地方では生活費が圧迫されるとともに、車を持つこと自体できなくなるという不都合が生じる。(54頁)
- したがって、次に買い替えるときも地方では、軽自動車にしようとする比率が高い。(55頁)

今回新たな視点で確認した内容

地方（人口30万人未満の市および郡部）において、公共交通機関の利便性による分析を加え、地方の中でも交通が不便な地域での軽自動車の役割を明らかにした。

【地方の生活環境】

- 地方で多い狭隘路は、公共交通機関が不便な地域ではさらに多くなる。(42頁)

【軽ユーザーの特性】

- 暮らし向きに関する意識に人口規模別の差はないが、地方で公共交通機関が不便な地域のユーザーは、暮らし向きへの不満度が高く、ゆとりもなくなっている。また、前回調査に比べると暮らし向きが悪くなっていることがうかがわれる。(44, 45頁)

【使用実態と保有状況】

- 人口規模が小さくなるほど、高速道路の利用率は低くなる。(46頁)
- 併有率は、地方でかつ公共交通機関が不便な地域の世帯ほど高くなる。(47頁)

【購入実態】

- 代替の場合の前保有車の使用期間は、人口規模が小さくなるほど短くなる。(48頁)

【地方の生活を支える軽自動車の実態】

- 地方でかつ公共交通機関が不便な地域では、車での通勤時間が45分を超える比率は8%に過ぎないが、その人たちが公共交通機関を使った場合は6割近くが45分を超えることになる。(51頁)

【軽自動車の必要性】

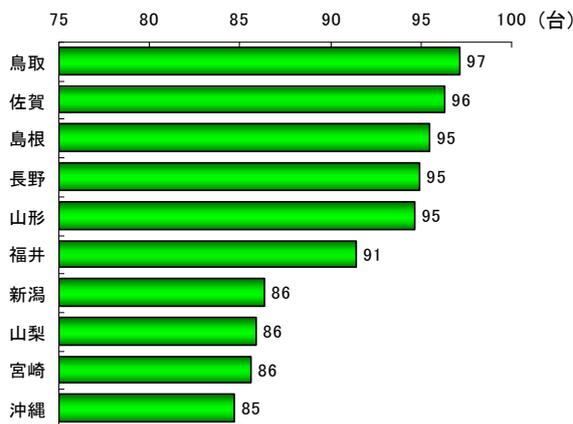
- 地方でかつ公共交通機関が不便な地域ほど軽の必要度は高まり、次期購入車を軽にする理由も使用面に関するものが便利な地域より多い。(53, 55頁)

【参考】軽自動車の地域別の普及率

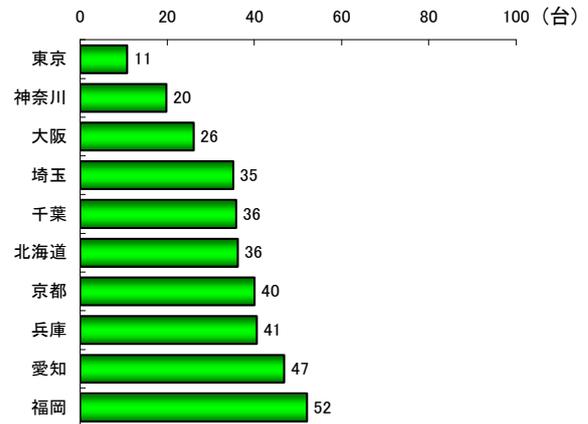
- 軽自動車の世帯当たり普及率は、地方で高く、大都市圏で低い。また、人口密度や1人当たり県民所得の低い県で高くなっている。

【軽自動車の世帯当たり普及順位(100世帯当たり普及台数)】

〈軽自動車普及率の高い県 上位10県〉



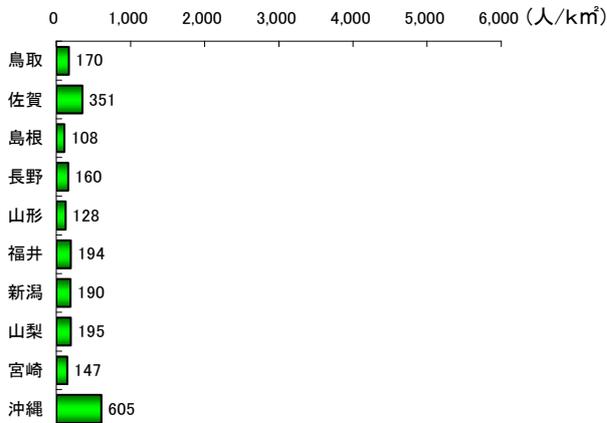
〈軽自動車普及率の低い県 上位10県〉



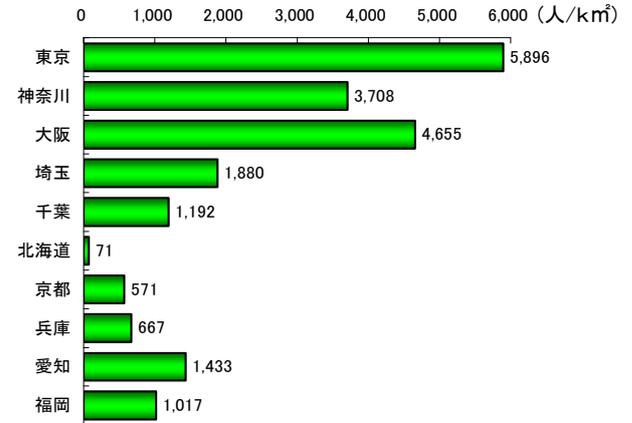
出典:「(社)全国軽自動車協会連合会」発表資料(保有台数は平成21年3月末時点)

【人口密度】

〈軽自動車普及率の高い県 上位10県〉



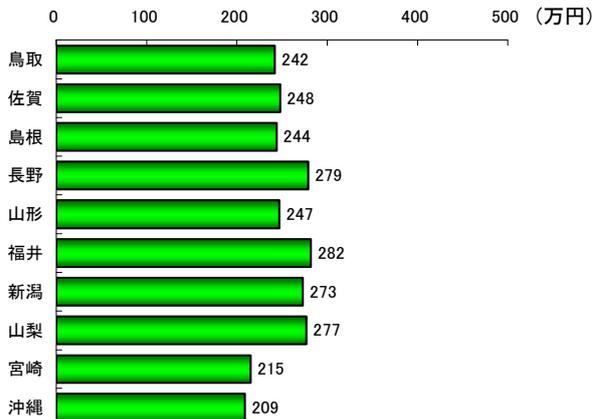
〈軽自動車普及率の低い県 上位10県〉



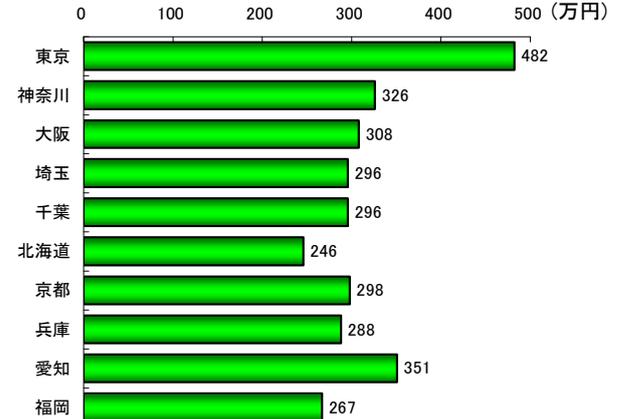
人口は平成20年10月1日の推計人口、面積は、平成19年10月1日の国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」を元に人口密度を算出

【1人当たり県民所得】

〈軽自動車普及率の高い県 上位10県〉



〈軽自動車普及率の低い県 上位10県〉



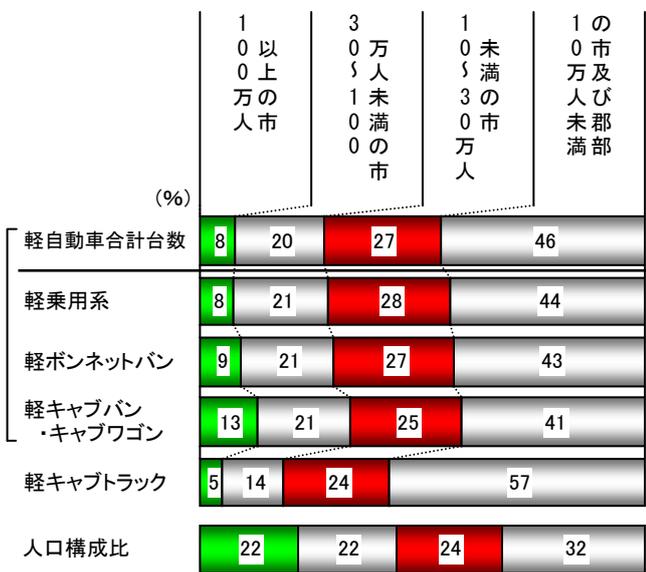
出典:「平成18年度 県民経済計算」(内閣府)

1. 生活環境の利便性

(1) 人口規模別の軽自動車保有台数と公共交通機関の利便性

- 軽自動車は10万人未満の市・および郡部で46%、人口10～30万人未満の市及び郡部で27%が保有されており、7割強が人口30万人未満の市及び郡部で保有されている。これは人口構成比に比べて高い。
特に軽トラックは、約6割が「10万人未満の市及び郡部」で保有されている。
- 公共交通機関の利便性を人口規模別にみると、「やや不便」「非常に不便」をあわせた比率は人口規模が小さくなるほど高くなる。「100万人以上の市」では2割であるが、「30～100万人未満の市」では4割近くになり、「10万人未満の市および郡部」では、5割を超える。また30万人未満の市および郡部で人口密度別にみると、人口密度が低くなるほど、「不便」の比率が高くなる。
- 公共交通機関の利便性を人口規模別にみると「不便になった」は、人口規模が小さくなるほど比率が高くなる。

【軽自動車保有台数の人口規模別構成比】

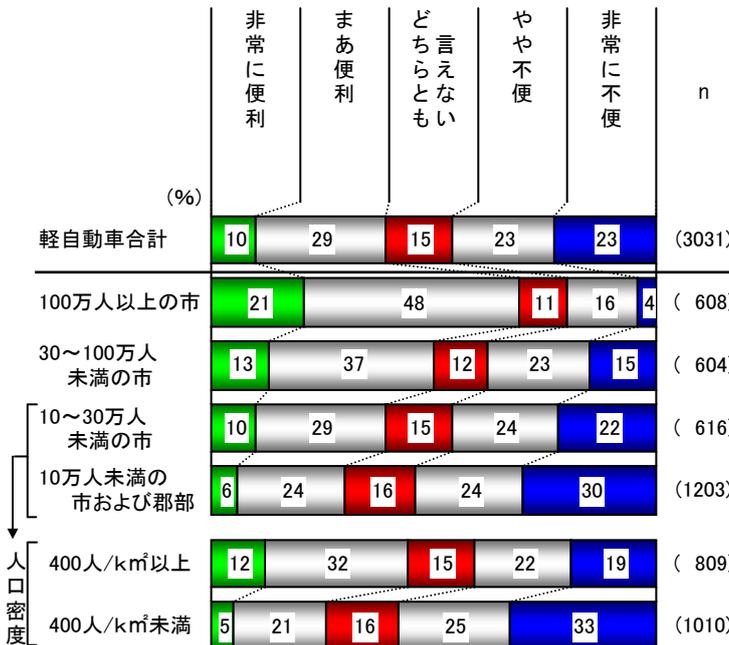


出典：保有台数(社)全国軽自動車協会連合会 2008年3月末人口 2008年10月1日推計人口

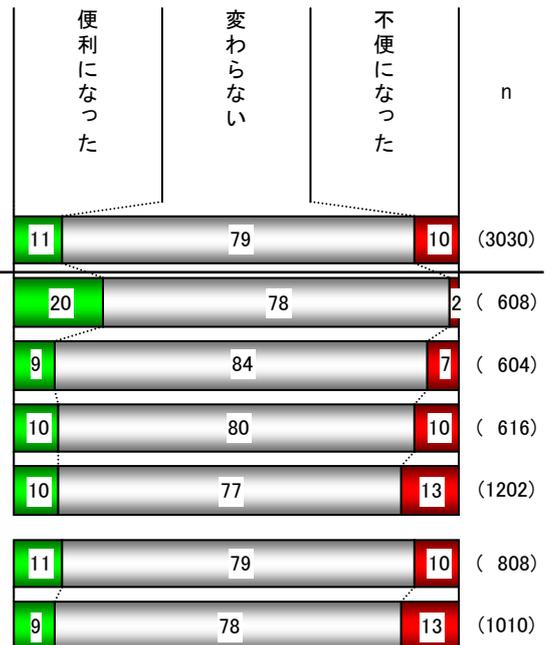
【人口規模別調査地点例】

- 【人口100万人以上の市】
神奈川県横浜市・大阪府大阪市・愛知県名古屋
北海道札幌市・兵庫県神戸市 他6市
東京特別区(都内6区)
- 【人口30～100万人未満の市】
福岡県北九州市・千葉県千葉市・新潟県新潟市
静岡県浜松市・愛媛県松山市 他35市
- 【人口10～30万人未満の市】
埼玉県狭山市・神奈川県鎌倉市・広島県呉市
愛媛県今治市・群馬県伊勢崎市 他35市
- 【人口10万人未満の市及び郡部】
栃木県下野市・岐阜県美濃加茂市・和歌山県海南市
福岡県直方市 他76市町村
- 【人口密度400人/k㎡以上】
宮城県多賀城市・茨城県水戸市 他50市町村
- 【人口密度400人/k㎡未満】
北海道釧路市・石川県小松市 他65市町村

【公共交通機関の利便性】



【公共交通機関の利便性の変化】

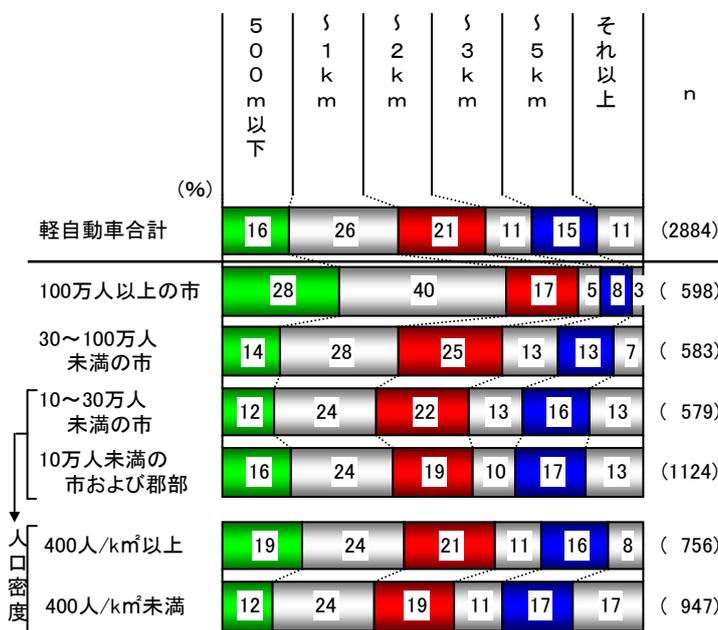


(2) 公共交通機関の状況

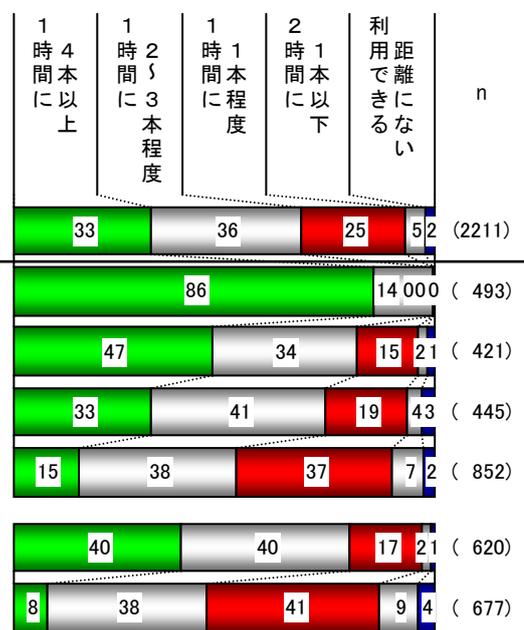
- 鉄道駅までの距離を人口規模別にみると、「100万人以上の市」では徒歩約15分以内の「500m以下」「~1km」を合わせると約7割を占めるが、人口規模が小さくなるほどこの比率は低くなり、「10万人未満の市及び郡部」では40%となる。人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²以上」では43%、「400人/km²未満」では36%と低くなる。
- 鉄道の運行本数は「1時間に4本以上」の比率は、「100万人以上の市」では86%と高いが、人口規模が小さくなるほどこの比率は低くなり「10万人未満の市及び郡部」では15%と差が大きい。また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると、「400人/km²以上」では40%であるのに対し「400人/km²未満」ではわずか8%となる。
- バスの運行本数を人口規模別にみると、「100万人以上の市」では「1時間に4本以上」が50%となっているのに対し、「10万人未満の市及び郡部」ではわずか7%となる。

【公共交通機関の状況】

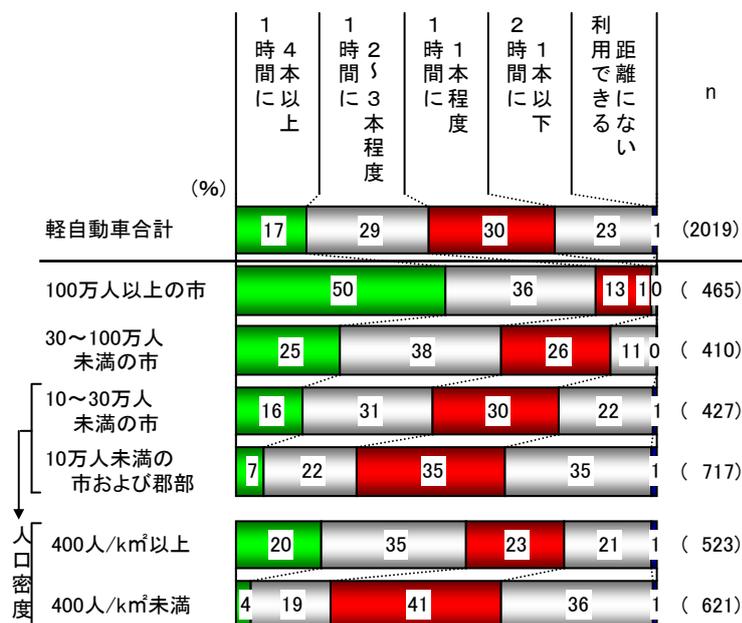
<鉄道駅までの距離>



<鉄道の運行本数>



<バスの運行本数>



(3) 公共施設等の状況

①役所・役場

人口規模が小さくなるほど、公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率が高くなる。「10～30万人未満の市」では18%、「10万人未満の市及び郡部」では16%である。

②郵便局

人口規模が小さくなるほど、「近いので徒歩・自転車で行ける」の比率が低くなり、「10万人未満の市及び郡部」では70%である。

③銀行等の金融機関

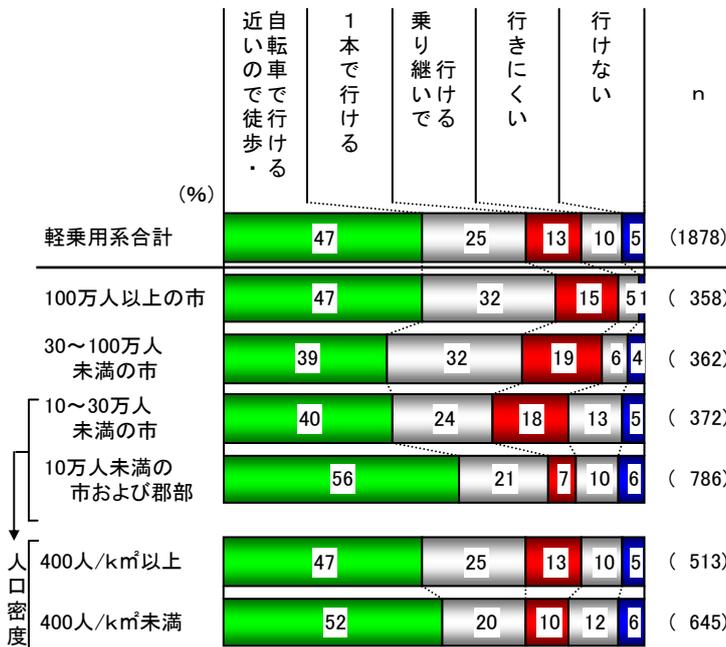
人口規模が小さくなるほど、「近いので徒歩・自転車で行ける」の比率が低くなり、「10～30万人未満の市」「10万人未満の市及び郡部」では62%である。

④コンビニエンスストア

人口規模が小さくなるほど、「近いので徒歩・自転車で行ける」の比率が低くなり、「10万人未満の市及び郡部」では74%である。

【公共交通機関での公共施設等へのアクセス】

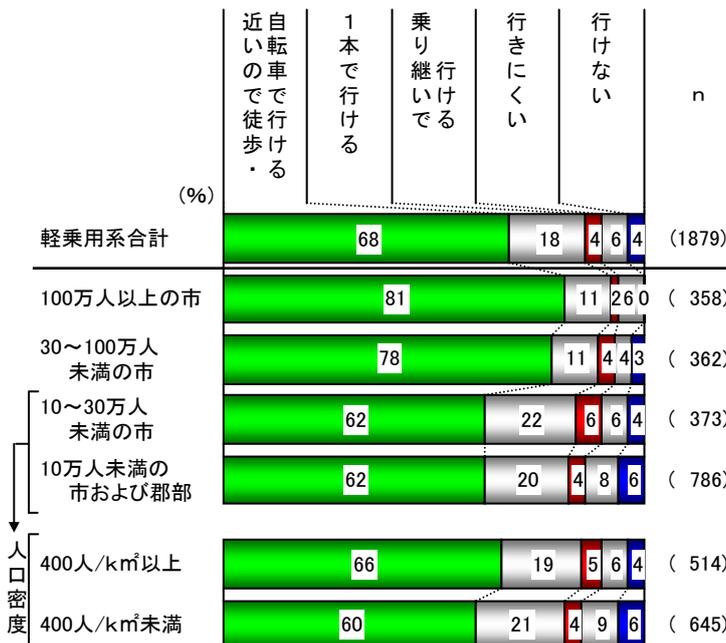
<役所・役場>



<郵便局>



<銀行等の金融機関>



<コンビニエンスストア>

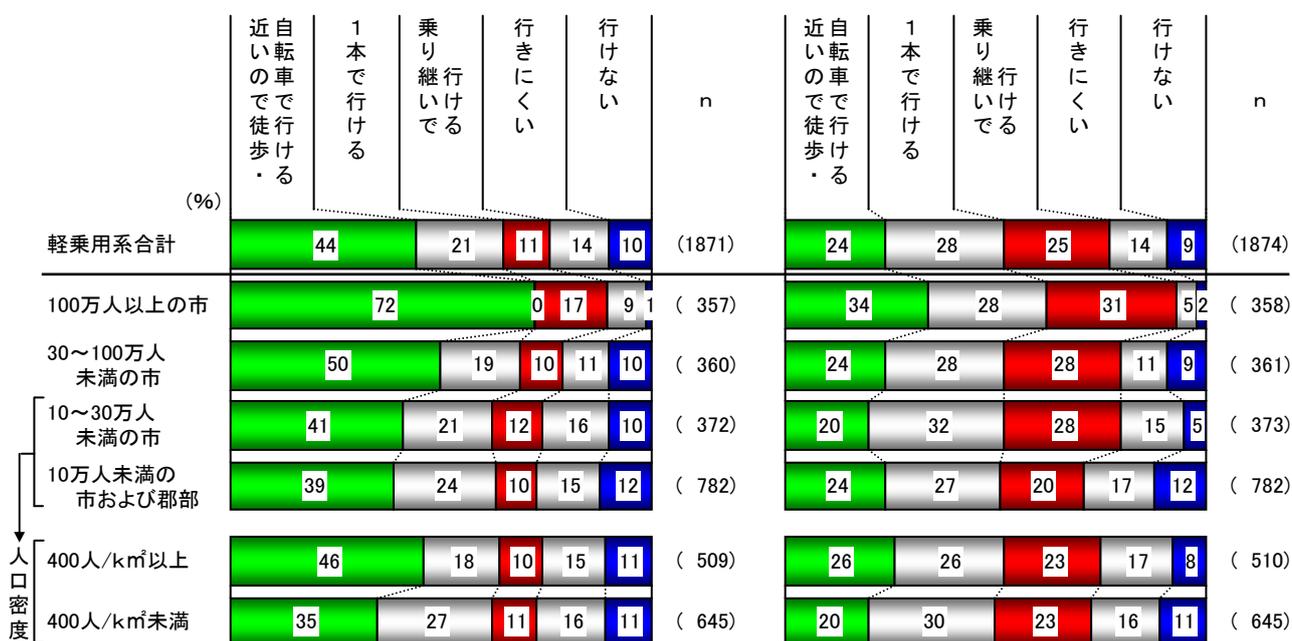


- ⑤かかりつけの病院
人口規模が小さくなるほど、「近いので徒歩・自転車で行ける」の比率が低くなり、「10万人未満の市及び郡部」では39%である。
- ⑥総合病院
公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率は、人口規模が小さくなるほど高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では29%である。
- ⑦幼稚園
公共交通機関で「行きにくい」「行けない」の比率は、人口規模が小さくなるほど高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では18%となっている。

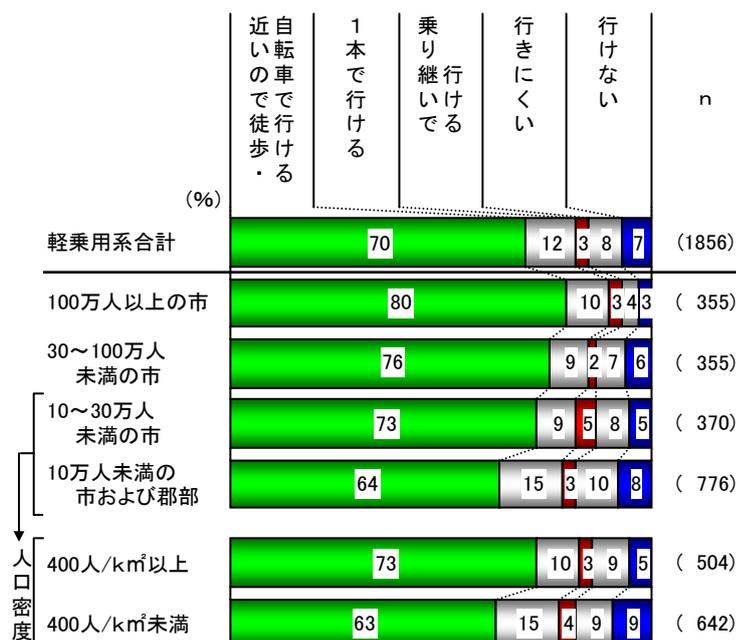
【公共交通機関での公共施設などのアクセス】

<かかりつけの病院>

<総合病院>

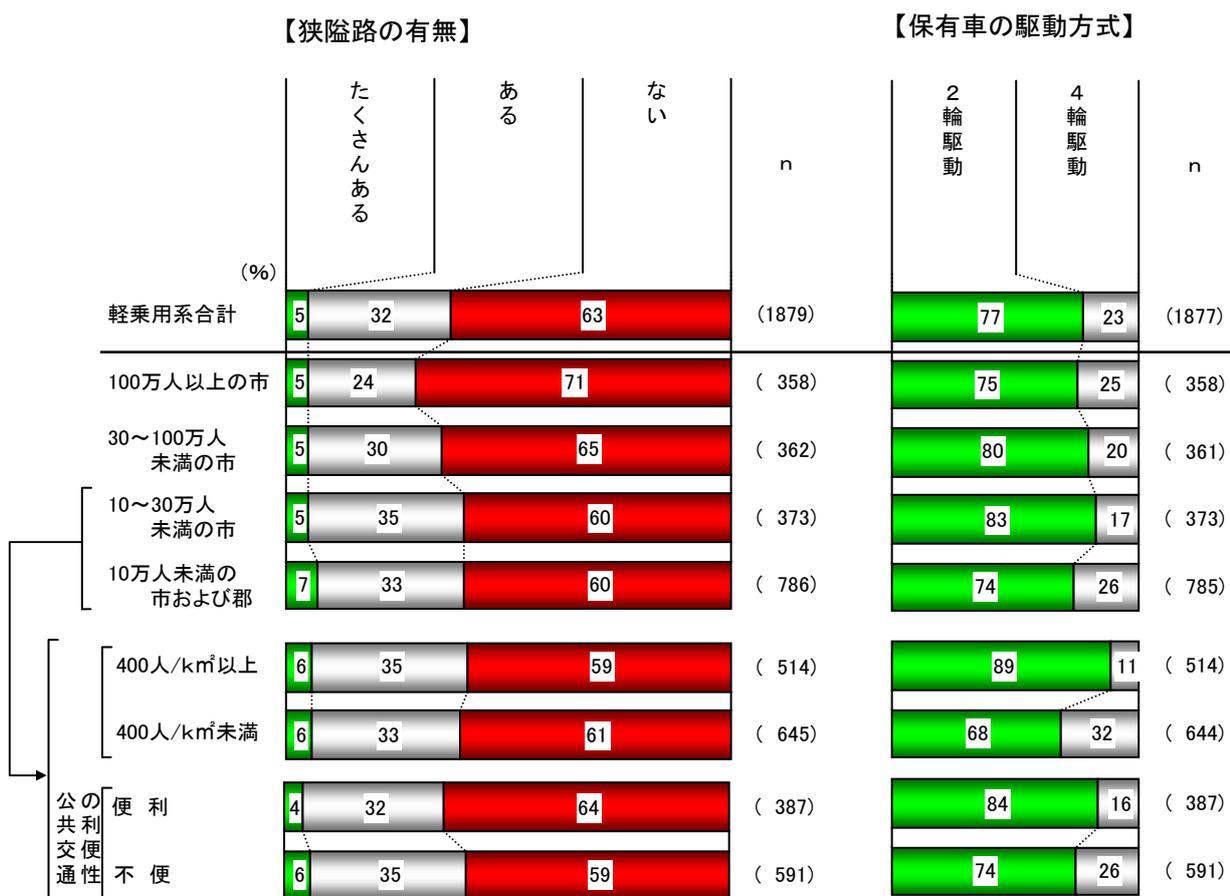


<幼稚園>



(4) 狭隘路の有無

- 狭隘路の有無を人口規模別にみたところ「たくさんある」「ある」を合わせた比率は、人口規模が小さくなるほど高くなる傾向にある。「10～30万人未満の市」「10万人未満の市および郡部」では40%である。
人口30万人未満の市および郡部のうち、「公共交通機関が不便」というユーザーの場合、「たくさんある」「ある」を合わせた比率は41%。



2. 人口規模別にみた軽ユーザーの特性

(1) ユーザープロフィール

- 人口規模別にみると、「10万人未満の市及び郡部」で女性ユーザーが73%を占め、高い比率となっている。うち既婚ユーザーが64%となっている。
人口密度別にみると、人口密度が低くなるほど女性ユーザーの比率が高くなる。
- 「50歳以上」ユーザーの比率は「100万人以上の市」で48%、「10万人未満の市及び郡部」では49%である。
- 世帯年収の年収中央値は「100万人以上の市」で572万円、「10万人未満の市及び郡部」では491万円と差がみられ、世帯1人当たりの年収でも差は大きい。

【性・未既婚】

【年齢】

	性・未既婚 (%)				n	年齢 (%)					n	平均値 (歳)
	男性未婚	男性既婚	女性未婚	女性既婚		29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上		
軽乗用系合計	8	27	9	56	(1879)	13	19	20	21	27	(1878)	<48.2>
100万人以上の市	9	39	7	45	(358)	10	16	26	22	26	(357)	<49.7>
30~100万人未満の市	6	29	11	54	(362)	12	23	17	20	28	(362)	<48.5>
10~30万人未満の市	11	30	9	50	(373)	15	16	22	21	26	(373)	<47.9>
10万人未満の市および郡部	7	20	9	64	(786)	13	20	18	21	28	(786)	<48.0>
人口密度												
400人/km ² 以上	9	26	10	55	(514)	9	11	13	13	21	(514)	<48.8>
400人/km ² 未満	8	23	8	61	(645)	10	13	14	16	16	(645)	<47.3>

【世帯年収】

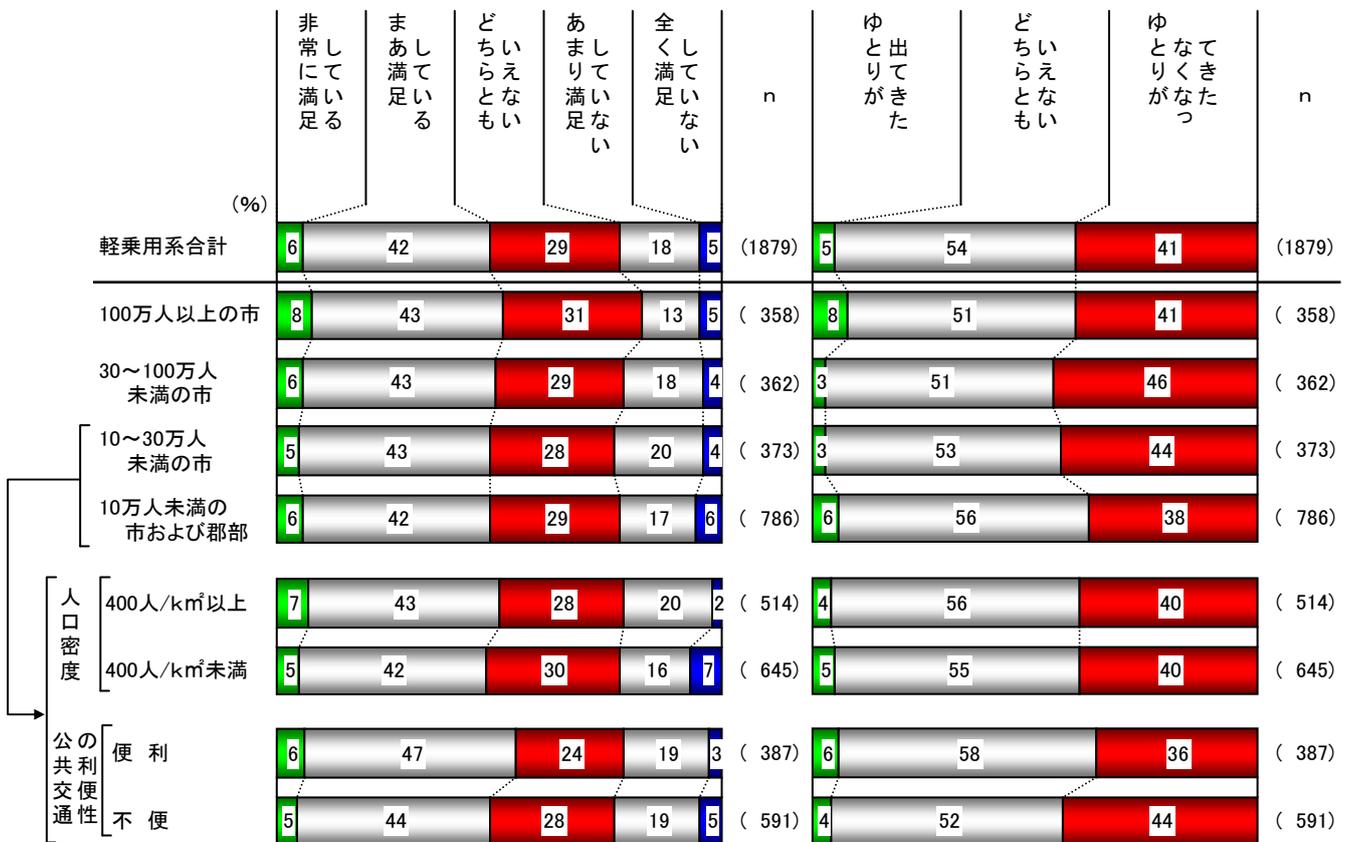
	世帯年収 (%)						n	中央値 (円)	同居家族人数 (人)	1人当たり世帯年収 (万円)
	400未満万円	600未満万円	800未満万円	1000未満万円	1200未満万円	1200以上万円				
軽乗用系合計	36	28	18	9	5	4	(1509)	<491>	<3.6>	<137>
100万人以上の市	25	28	24	11	6	6	(277)	<572>	<3.6>	<157>
30~100万人未満の市	36	29	18	11	3	3	(277)	<480>	<3.5>	<137>
10~30万人未満の市	36	29	16	9	6	4	(312)	<483>	<3.6>	<136>
10万人未満の市および郡部	37	27	18	9	6	3	(643)	<491>	<3.6>	<136>
人口密度										
400人/km ² 以上	34	27	16	10	9	4	(395)	<506>	<3.6>	<139>
400人/km ² 未満	38	29	18	8	4	3	(560)	<477>	<3.6>	<134>
公共交通性										
公共交通が便利	35	31	16	7	8	2	(308)	<477>	<3.6>	<134>
公共交通が不便	34	26	18	11	6	5	(505)	<527>	<3.7>	<143>

(2) 暮らし向き状況

- 暮らし向きの満足度は人口規模別でそれほどの差はみられない。ただし、10～30万人未満の市を公共交通機関の利便性別でみると、「公共交通が不便」の方が満足度が低くなる。
- 暮らし向きの変化を人口規模別でもあまり差はみられない。ただし、10～30万人未満の市を公共交通機関の利便性別でみると、やはり「公共交通が不便」の方が「ゆとりがなくなってきた」の比率が高くなる。

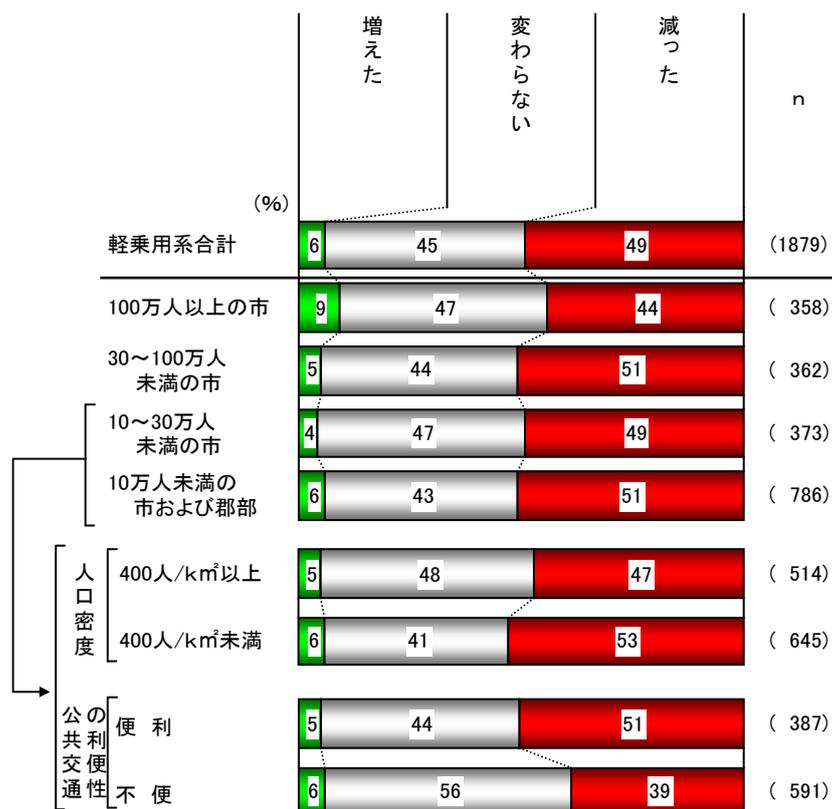
【暮らし向きの満足度】

【暮らし向きの変化】



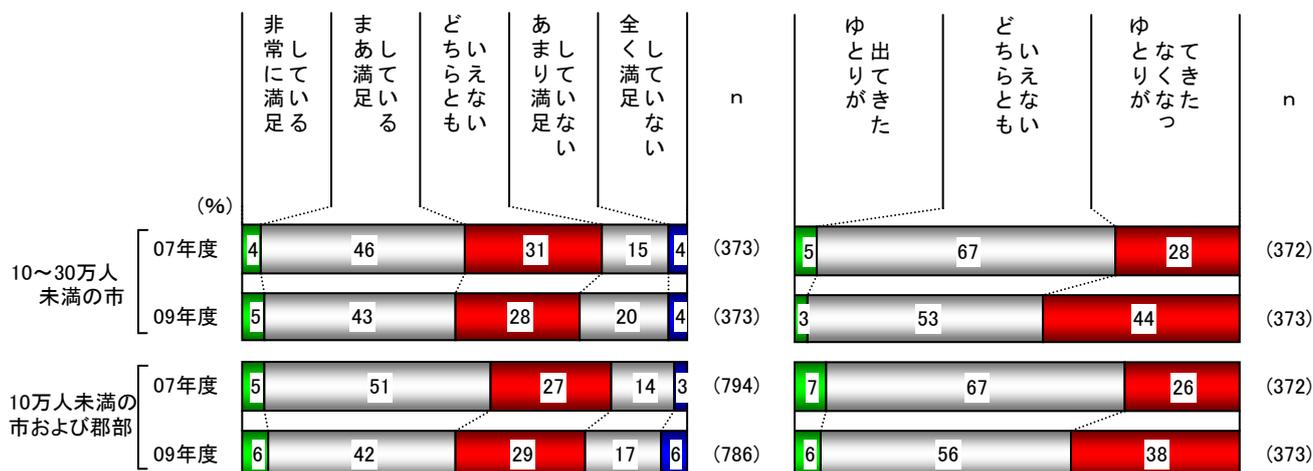
- 世帯月収の対前年比較を人口規模別にみると、「100万人以上の市」では「減った」の比率が他の人口規模に比べ低く、「増えた」は9%である。それ以下の人口規模では差はない。ただし、30万人未満の市及び郡部を人口密度別でみると、400人/km²未満では「減った」が53%に達する。
- 暮らし向きの満足度を前回調査と比較すると、「10～30万人未満の市」「10万人未満の市及び郡部」とも「満足していない(全く+あまり)」の比率が上昇しており、「10万人未満の市及び郡部」では「満足している(非常に+まあ)」の比率が減少している。
- 同じく、暮らし向きの変化も前回調査と比較すると、「10～30万人未満の市」「10万人未満の市及び郡部」とも「ゆとりがなくなってきた」の比率が増加している。

【世帯月収の対前年比較】



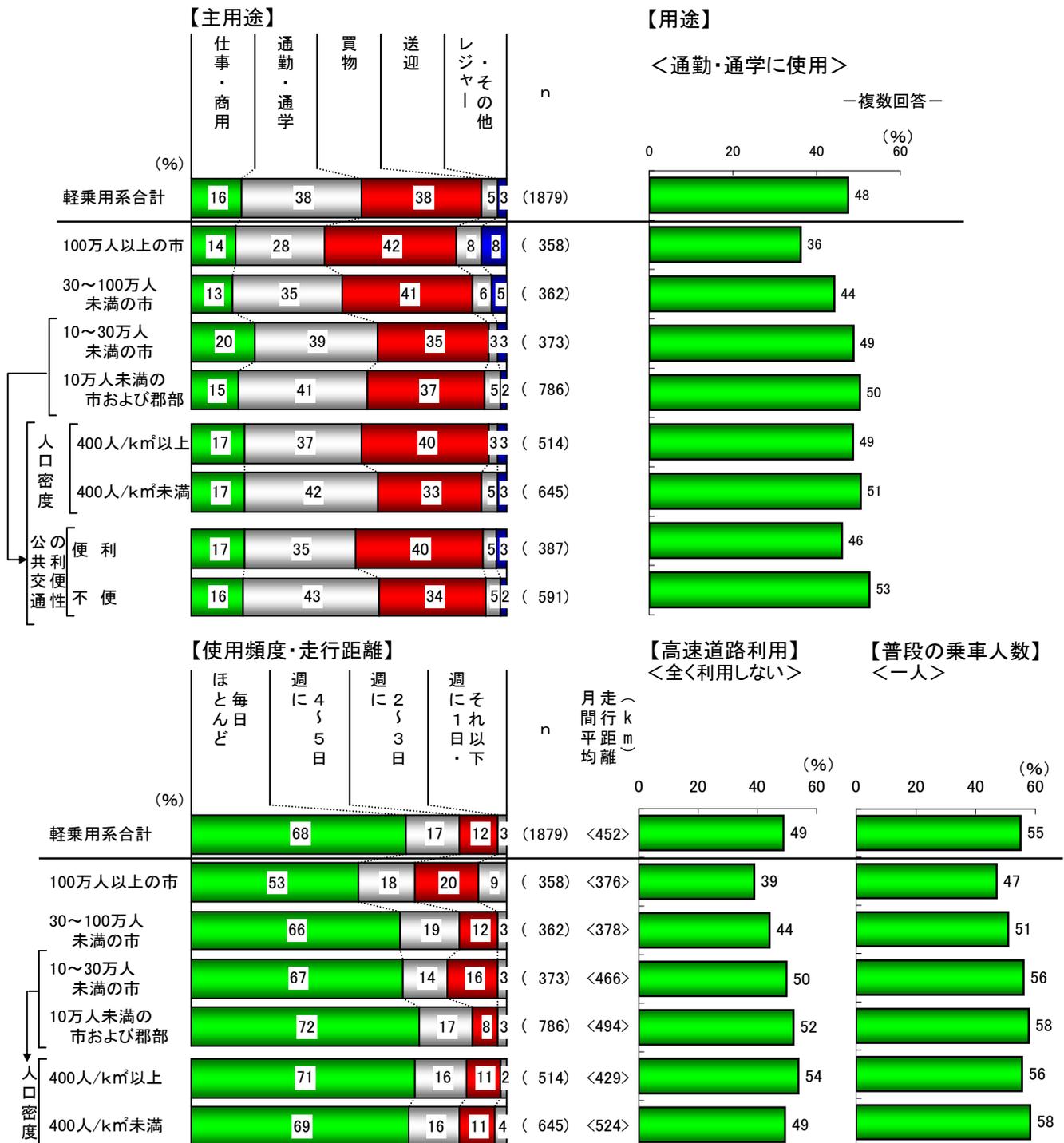
【暮らし向きの満足度 前回比較】

【暮らし向きの変化 前回比較】



3. 人口規模別にみた軽ユーザーの使用実態

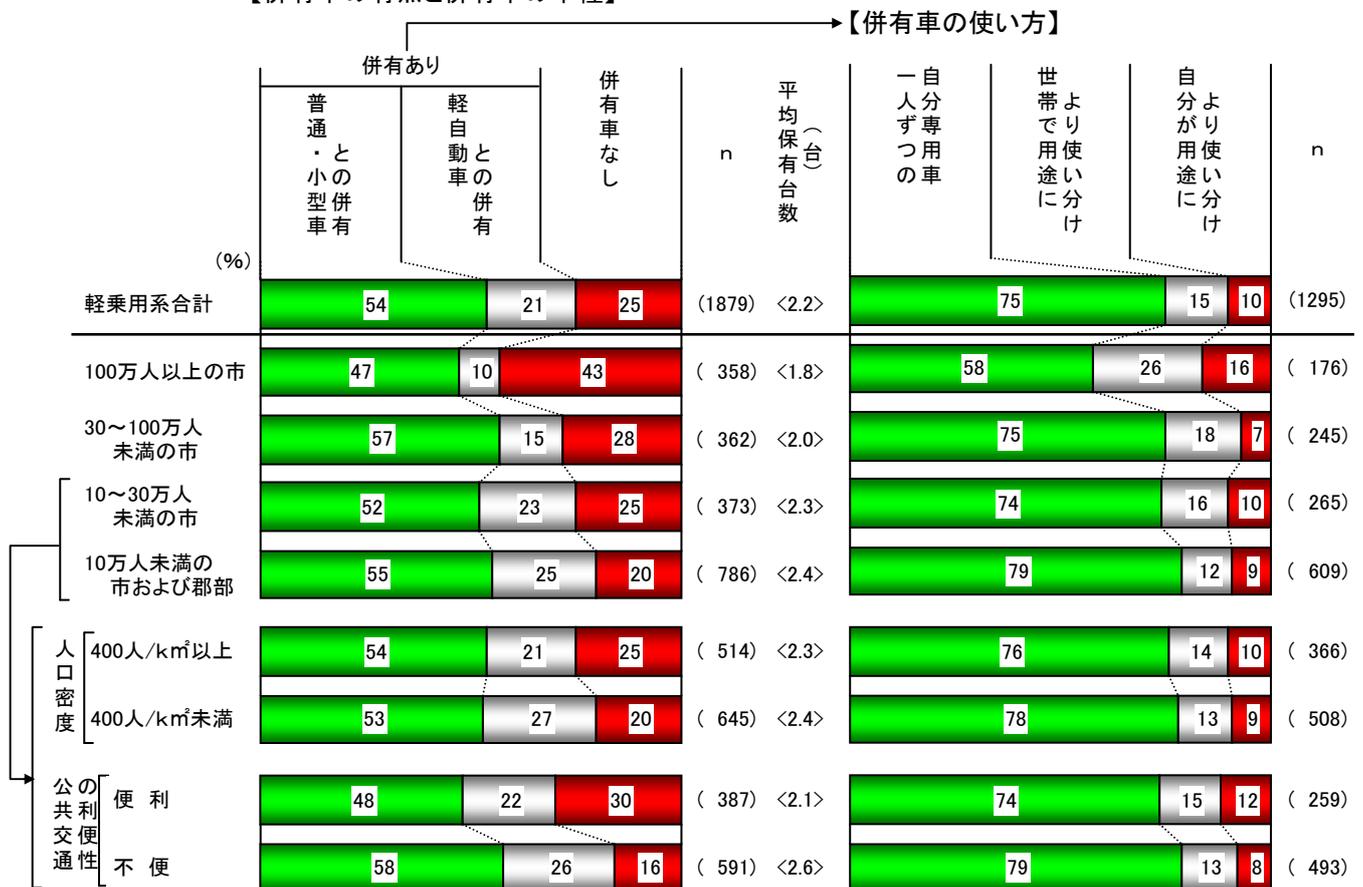
- 軽乗用系合計の主用途を人口規模別にみると、「通勤・通学」の比率は人口規模が小さくなるほど高くなる。また、30万人未満の市及び郡部で「公共交通が不便」では、「通勤・通学」は43%。
- 複数回答での用途で「通勤・通学」をみても同様の傾向であり、「10万人未満の市及び郡部」では50%、30万人未満の市及び郡部で「公共交通が不便」では53%である。
- 使用頻度を人口規模別にみると、「ほとんど毎日」「週に4～5日以上」使用するユーザーの比率は「10～30万人未満の市」で81%、「10万人未満の市及び郡部」では89%と高くなっている。また、「10万人未満の市および郡部」で月間平均走行距離が494kmと長くなっている。
- 「高速道路を全く利用しない」比率は人口規模が小さくなるほど高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では52%である。
 普通の乗車人数が「一人」の比率も人口規模が小さくなるほど高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では58%である。



4. 人口規模別にみた軽ユーザーの保有状況

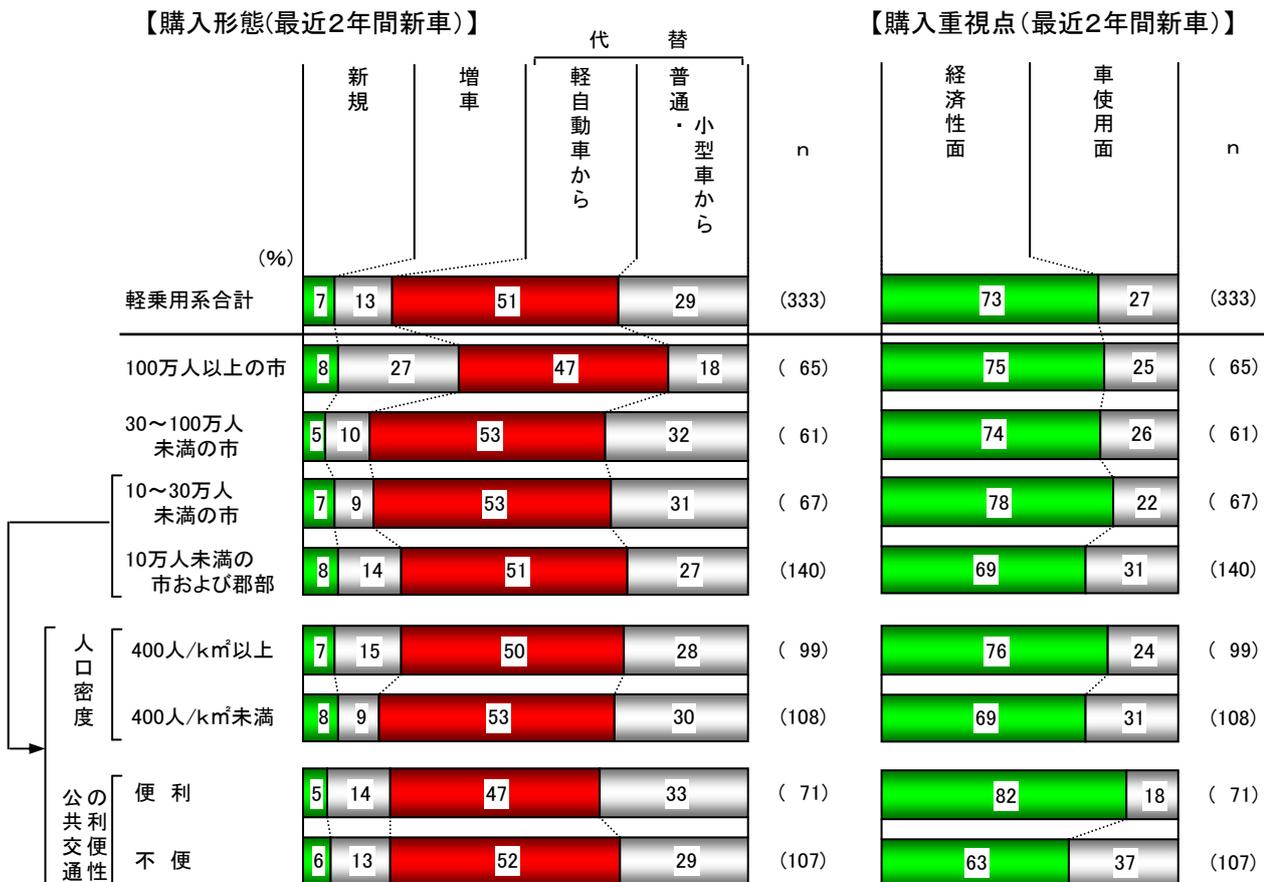
- 保有状況を見ると、人口規模が小さくなるほど併有率は高く、「人口100万人以上の市」の世帯では、併有率は57%、平均保有台数は1.8台、一方「10万人未満の市及び郡部」の世帯では、併有率が80%、平均保有台数は2.4台となっている。
- 併有率を30万人未満の市及び郡部を人口密度別で見ると、人口密度が低い地域の世帯ほど併有率は高くなる。また、公共交通の利便性で見ると、「公共交通が不便」の世帯の併有率は84%、平均保有台数は2.6台。
- 併有車の持ち方では、「100万人以上の市」の世帯では「1人ずつの専用車」は58%となっているが、「10万人未満の市および郡部」の世帯では79%と比率は高くなっている。

【併有車の有無と併有車の車種】

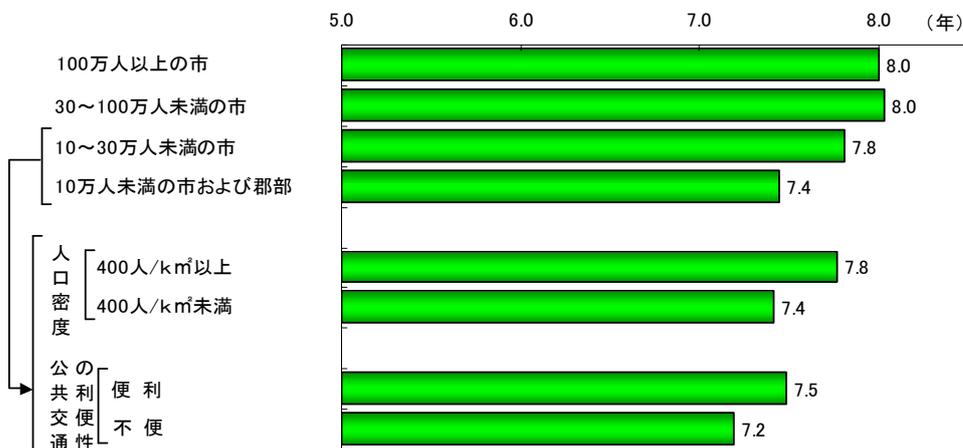


5. 人口規模別にみた軽購入時の状況

- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態を人口規模別にみると、軽自動車からの代替の比率は「30～100万人未満の市」「10～30万人未満の市」はともに53%、「10万人未満の市及び郡部」では51%で、いずれも「100万人以上の市」の47%と比較すると比率は高い。
- 最近2年間の新車購入ユーザーの購入重視点をみると、10万人以上の都市ではいずれも「経済性面」の比率が70%を超えているが、「10万人未満の市及び郡部」では69%で「車使用面」を重視した比率が31%とやや高くなっている。
30万人未満の市及び郡部を公共交通の利便性でみると、「公共交通が不便」は「車使用面」の比率が37%と高い。
- 最近2年間の新車購入ユーザーのうち、代替の場合の前保有車の使用期間をみると、人口規模が小さくなるほど短くなっており、人口30万人未満の市及び郡部かつ公共交通機関が不便な地域では7.2年である。

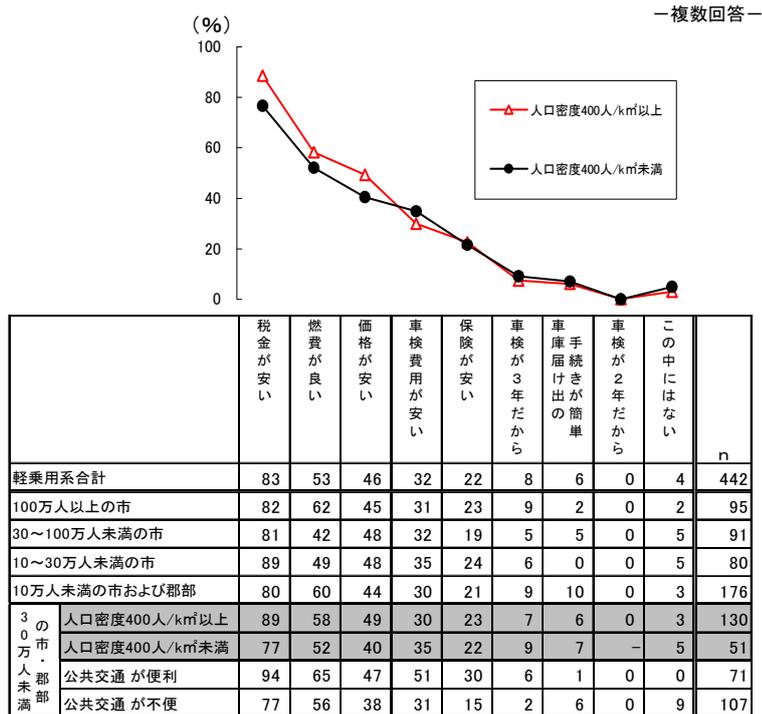


【前保有車平均使用期間(最近2年間新車)】

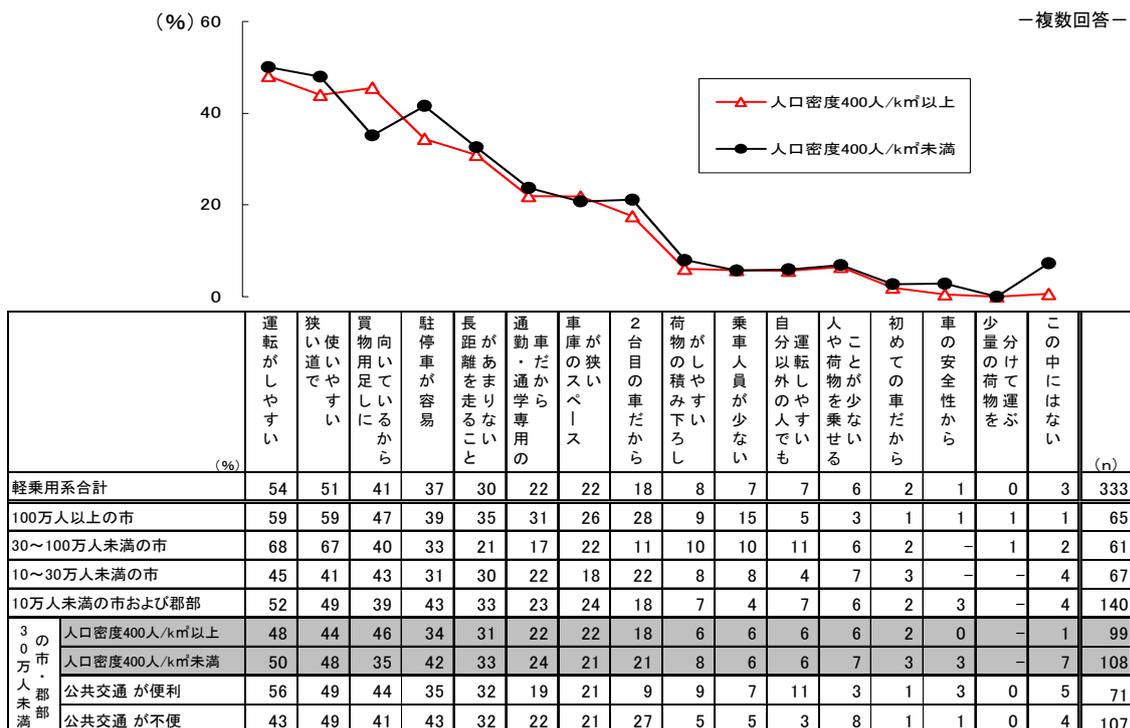


- 最近2年間の新車購入ユーザーの経済性面での購入理由をみると、人口規模にかかわらず「税金が安い」の比率が最も高い。
人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると、「税金が安い」「燃費が良い」「価格が安い」はいずれも「400人/km²以上」の方が比率が高くなっている。
- 車使用面からの購入理由をみると、人口規模にかかわらず「運転がしやすい」の比率が最も高い。
「10万人未満の市及び郡部」では「駐停車が容易」の比率が他に比べ高くなっている。
人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると、「狭い道で使いやすい」「駐停車が容易」はいずれも「400人/km²未満」の方が比率が高くなっている。

【購入理由(経済性面)(最近2年間新車)】



【購入理由(車使用面)(最近2年間新車)】



6. 地方の日常を支える軽自動車の実態

(1) 通勤・通学の実態

● 普段の通勤・通学の交通手段をみると、100万人未満の市および郡部では、「車（自分で運転して）」の比率が8割を超え、なかでも「10万人未満の市及び郡部」では91%のユーザーが通勤・通学に車を使用している。

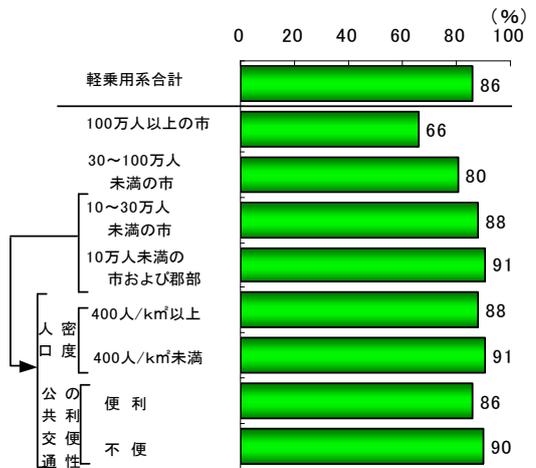
● 車を利用して通勤・通学する人の公共交通機関でのアクセス条件をみると、人口規模が小さくなるほど「行けない」「行きにくい」の比率が高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では48%に達する。

人口30万人未満の市および郡部を公共交通の利便性でみると、「公共交通が不便」では50%が「行けない」「行きにくい」としており、「公共交通が便利」との乖離が大きい。

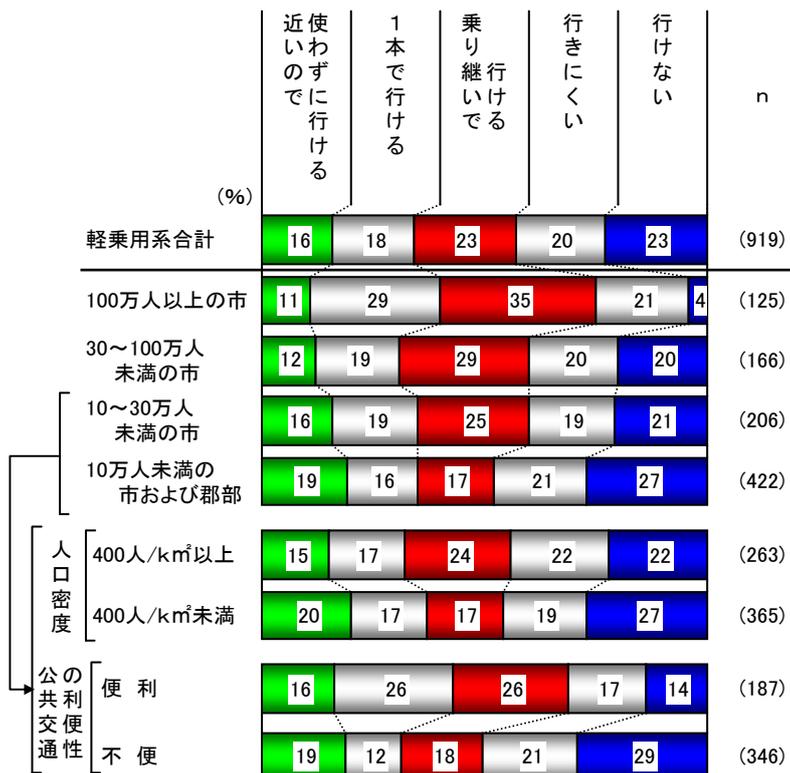
【普段の通勤・通学の交通手段】

		-複数回答-							
		車 (自分で 運転して)	車 (家族に よる送迎)	乗合バス	鉄道	バイク/ 自転車	徒歩	その他	(n)
		(%)							
軽乗用系合計		86	1	2	4	9	4	0	1147
100万人以上の市		66	0	5	13	16	8	1	223
30~100万人未満の市		80	1	5	5	13	4	-	216
10~30万人未満の市		88	1	2	3	11	1	-	246
10万人未満の市および郡部		91	1	-	2	4	7	-	462
30万人未満の市・郡部	人口密度400人/km ² 以上	88	0	1	4	8	2	-	309
	人口密度400人/km ² 未満	91	1	1	1	6	6	-	399
	公共交通が便利	86	0	1	4	8	4	0	222
	公共交通が不便	90	1	1	2	7	5	0	383

【普段の通勤・通学の交通手段が車（自分で運転して）】



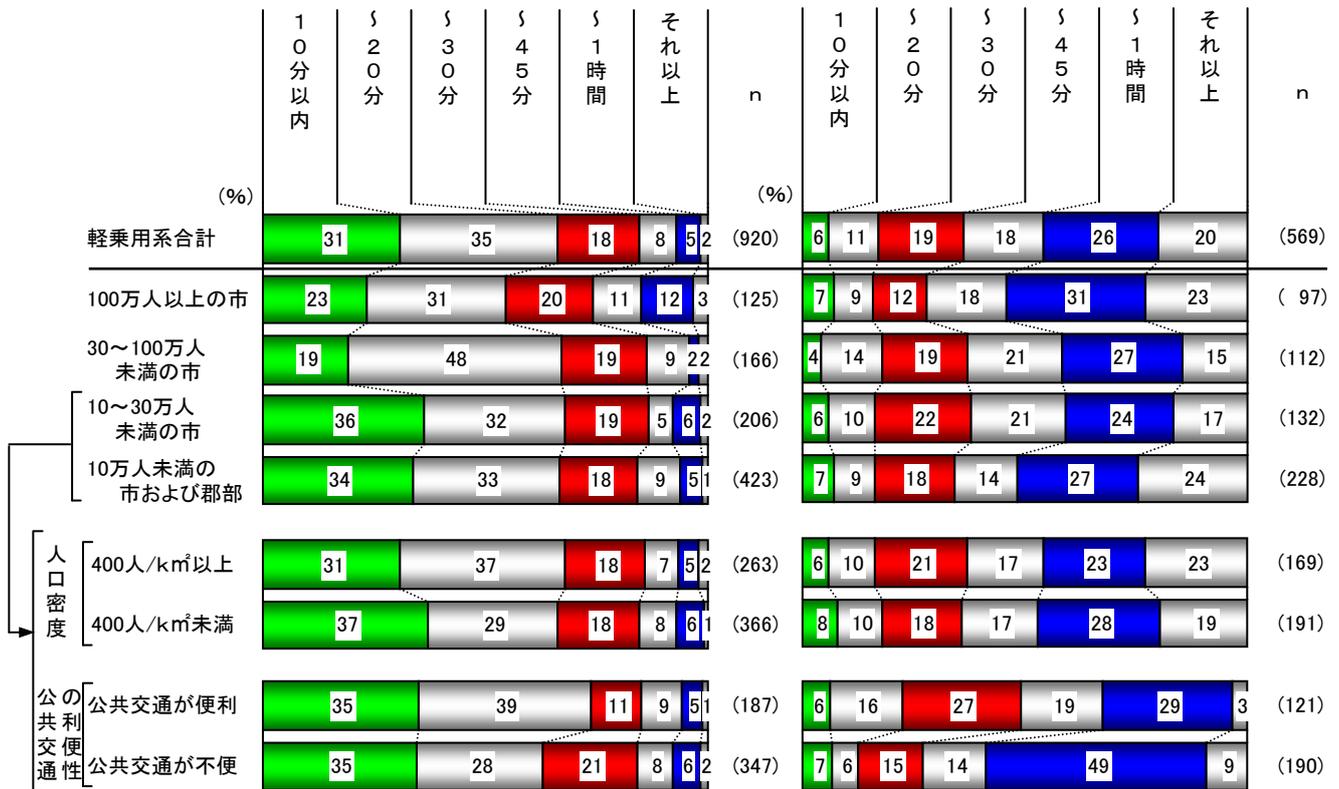
【車利用者の公共交通機関での通勤・通学先へのアクセスの可否】



- 車利用者の通勤・通学の時間は、人口30万人未満の市および郡部では比較的短く、「10分以内」の比率は30%を超える。しかし、公共交通機関を使った場合の所要時間をみると、「1時間を超える」の比率は「100万人以上の市」と「10万人未満の市及び郡部」で20%を超える。
また、人口30万人未満の市および郡部の「公共交通が不便」の場合、車利用では「45分を超える」はわずか8%であったが、公共交通機関を使うと58%が「45分を超える」になる。
- 公共交通機関で通勤・通学しなければならない場合の不都合は、「今より早く出ないといけなくなる」「帰宅時間が遅くなる」「時間待ちで時間を浪費する」の比率が高い。
また「勤務先を辞めなければならない」は「人口100万人以上の市」ではわずかに8%であるが、「人口10万人未満の市及び郡部」の地方では21%と高い比率となっている。

【車利用者の普段の通勤・通学の所要時間】

【車利用者が公共交通機関を利用した場合の通勤・通学の所要時間】



【車利用者が公共交通機関を利用した場合の通勤・通学先へのアクセスの不都合】

<勤務先を辞めなければならない>

Category	一複数回答											(n)		
	家を出ないといけなくなる	帰宅が遅くなる	時間待ちで時間を浪費する	家事の時間がかかる	交通費がかかる	用足しがない	仕事打ち込みできない	始業時間になる	安心して通勤できない	通学できない	便がなくなる		勤務先を辞めなければならない	引越さなければならない
軽乗用系合計	78	62	45	39	35	35	25	19	18	18	16	7	920	
100万人以上の市	80	63	43	32	27	28	18	14	5	9	8	4	125	
30~100万人未満の市	79	65	48	41	35	36	28	20	20	20	16	5	166	
10~30万人未満の市	82	62	48	41	36	36	22	17	16	21	10	7	206	
10万人未満の市および郡部	75	61	41	39	36	35	26	21	21	15	21	8	423	
30万人未満	人口密度400人/km ² 以上	80	65	47	43	33	34	18	14	19	11	12	7	263
	人口密度400人/km ² 未満	76	60	42	37	38	36	29	23	18	22	20	8	366
	公共交通が便利	77	61	37	31	30	26	24	14	14	10	9	2	187
	公共交通が不便	78	61	47	46	39	40	26	20	20	23	19	10	347

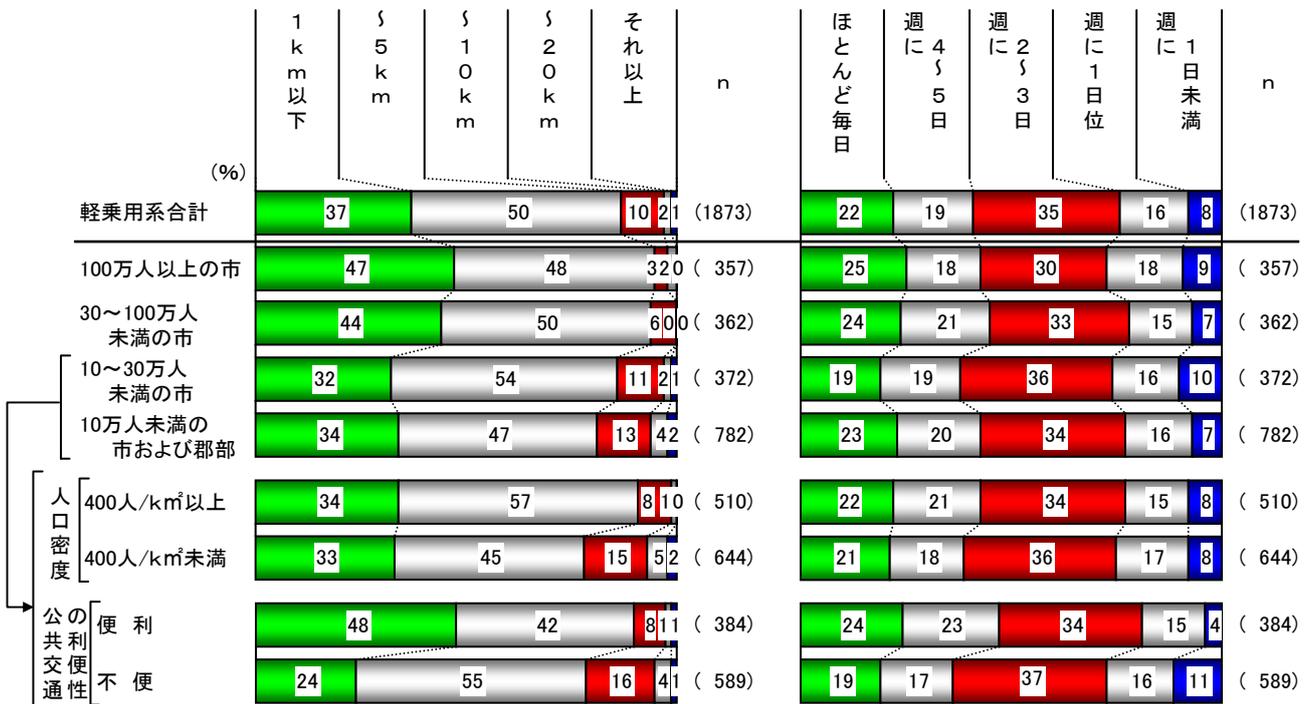


(2) 買物の実態

- 日常の食品の買物先までの距離は、人口規模が小さくなるほど「5 kmを超える」比率が高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では「10 kmを超える」が2割に達する。
- 買物の頻度は「ほとんど毎日」と「週に4～5日」を合わせると軽乗用系合計では41%となっているが、30万人未満の市及び郡部で「公共交通が不便」の場合、36%と頻度が下がる。
- 日常の食品の買物先までの交通手段をみると、「車（自分で運転して）」は「10万人未満の市および郡部」で92%、また人口30万人未満の市および郡部で「公共交通が不便」の場合、94%と高い比率となっている。
- 車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合をみると、「買物に行けなくなる」の比率が「10万人未満の市及び郡部」では29%、人口30万人未満の市および郡部で「公共交通が不便」の場合、35%と高い比率となっている。

【日常の食品の買物先までの距離】

【日常の食品の買物頻度】



【日常の食品の買物先までの交通手段】

【車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合】

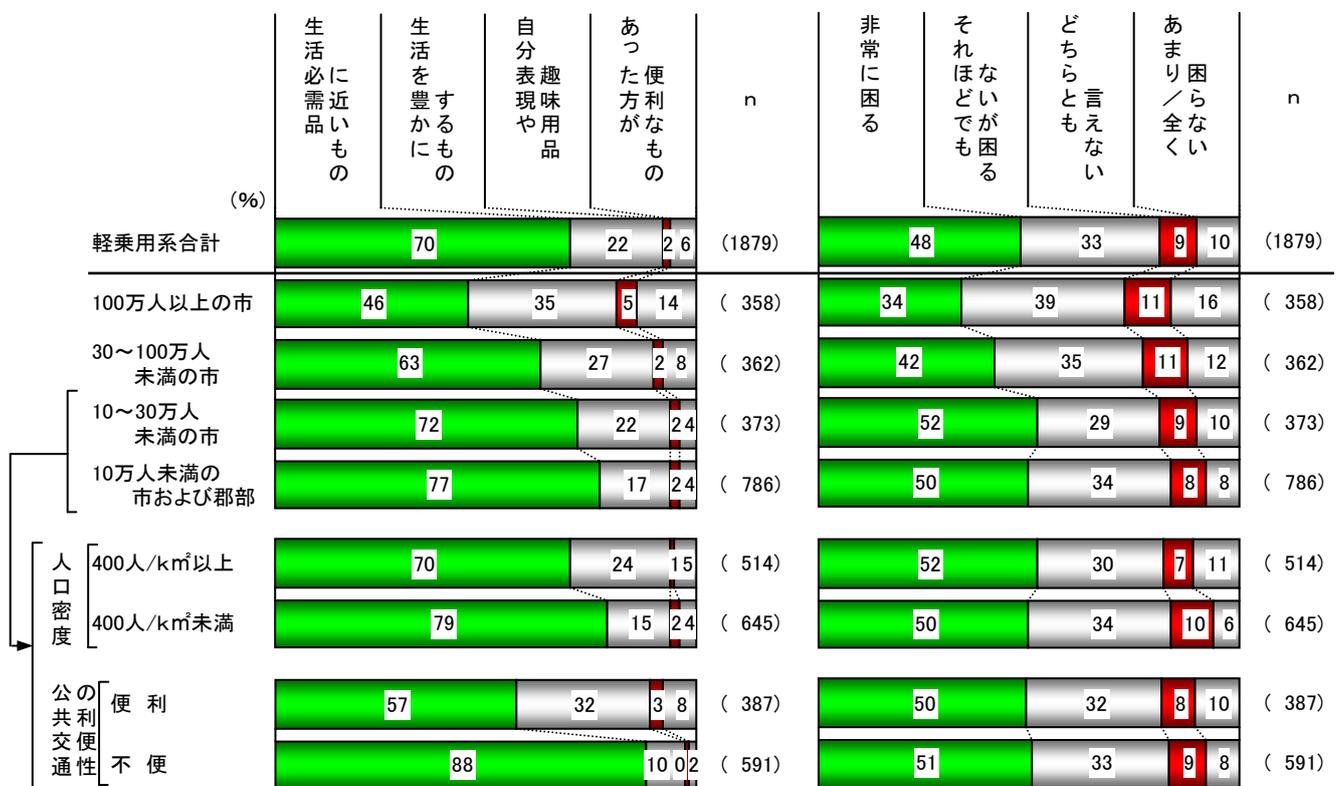
区分	交通手段 (%)							n	車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合 (%)											n	
	車(自分で運転して)	車(家族に送迎)	乗合バス	鉄道	バイク/自転車	徒歩	その他		買物の頻度が減る	買物の増える	買物の制限される	買物の自由な時間がなくなる	買物の制限される	買物の時間が減る	休日しか買物できない	食生活に問題がでる	子供を連れて行く	交通費がかかる	今以上にかかる		
軽乗用系合計	90	5	0	0	10	8	0	1872	45	44	26	26	24	23	22	17	17	16	15	1690	
100万人以上の市	79	6	0	-	25	12	-	357	52	45	23	22	10	17	20	11	7	14	12	286	
30～100万人未満の市	87	4	0	0	14	9	0	361	45	44	25	22	19	26	18	8	13	16	9	313	
10～30万人未満の市	93	4	0	0	7	7	0	372	48	46	28	25	25	24	25	19	18	14	17	350	
10万人未満の市および郡部	92	5	-	0	7	8	-	782	42	42	26	28	29	23	22	20	19	18	17	741	
30万人未満の市・郡部	人口密度400人/km ² 以上	94	4	0	1	9	6	0	510	47	47	27	24	22	26	24	19	18	14	14	475
	人口密度400人/km ² 未満	92	5	-	-	6	8	-	644	42	40	27	30	31	22	22	21	19	18	19	616
	公共交通が便利	91	4	0	0	9	10	0	384	43	40	28	22	17	16	21	14	13	14	10	347
	公共交通が不便	94	5	0	0	6	4	0	589	44	46	27	30	35	28	25	24	23	18	23	572

7. 軽自動車の必要性

- 車の役割を人口規模別にみると、「生活必需品に近いもの」は人口規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市および郡部」では77%を占める。
また人口30万人未満の市および郡部を人口密度別にみると「400人/km²未満」では、「生活必需品に近いもの」の比率は79%、「公共交通が不便」では、88%と高い比率になっている。
- 軽がなくなった場合の困窮度を人口規模別にみると、「困る（非常に+それほどでもないが）」は都市規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では84%を占める。

【車の役割】

【軽がなくなった場合の困窮度】



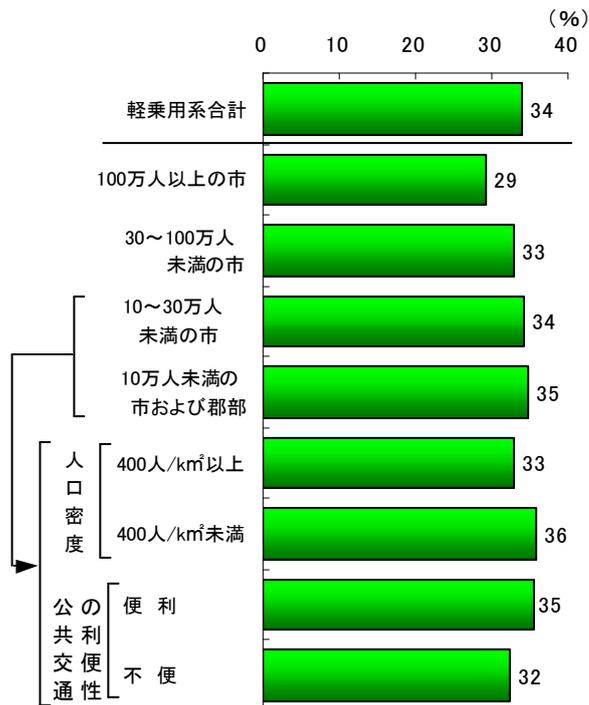
- 軽自動車がなくなり、大きい車にした場合の不都合は「生活費が圧迫される」が最も高い。人口規模別でみた場合、「経済的に車を持つことができなくなる」は人口規模が小さくなるほど高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では35%である。

【軽自動車がなくなり大きい車にした場合の不都合点】

—複数回答—

	経済的な面					大きさや使用面								(n)	
	生活費が圧迫される	大きな車は燃費が悪く不都合	経済的理由で車を 持つことができなくなる	趣味や貯蓄などの 余裕がなくなる	狭い道など道路条件の 関係で行けない場所がある	行動範囲が広くなく 大きい車は無駄多い	運転しにくい	日常の足として使えない 大きい車は気軽に 乗車人数は適さない	大きな車は置きにくい	保管スペースが狭く 大きな車は置けない	荷物あまり載せず 大きい車は無駄多い	出先駐車スペースの関係	で行けない場所が でる		その他（大きさや使用面）
(%)															
軽乗用系合計	58	40	34	26	28	25	23	22	22	20	19	14	0	1661	
100万人以上の市	51	39	29	24	22	32	21	22	18	26	19	14	1	303	
30～100万人未満の市	63	41	33	27	29	31	25	22	29	22	26	15	0	311	
10～30万人未満の市	59	38	34	27	30	17	21	24	22	18	18	15	0	336	
10万人未満の市および郡部	56	40	35	26	28	26	24	22	20	18	17	13	0	711	
30万人未満の市・郡部	人口密度400人/km ² 以上	53	39	33	23	29	23	22	26	24	22	19	15	0	444
	人口密度400人/km ² 未満	60	39	36	29	28	22	23	20	19	16	16	13	0	603
	公共交通が便利	53	34	35	22	27	18	22	21	17	18	13	15	0	339
	公共交通が不便	58	41	32	30	29	26	21	23	22	18	20	14	0	546

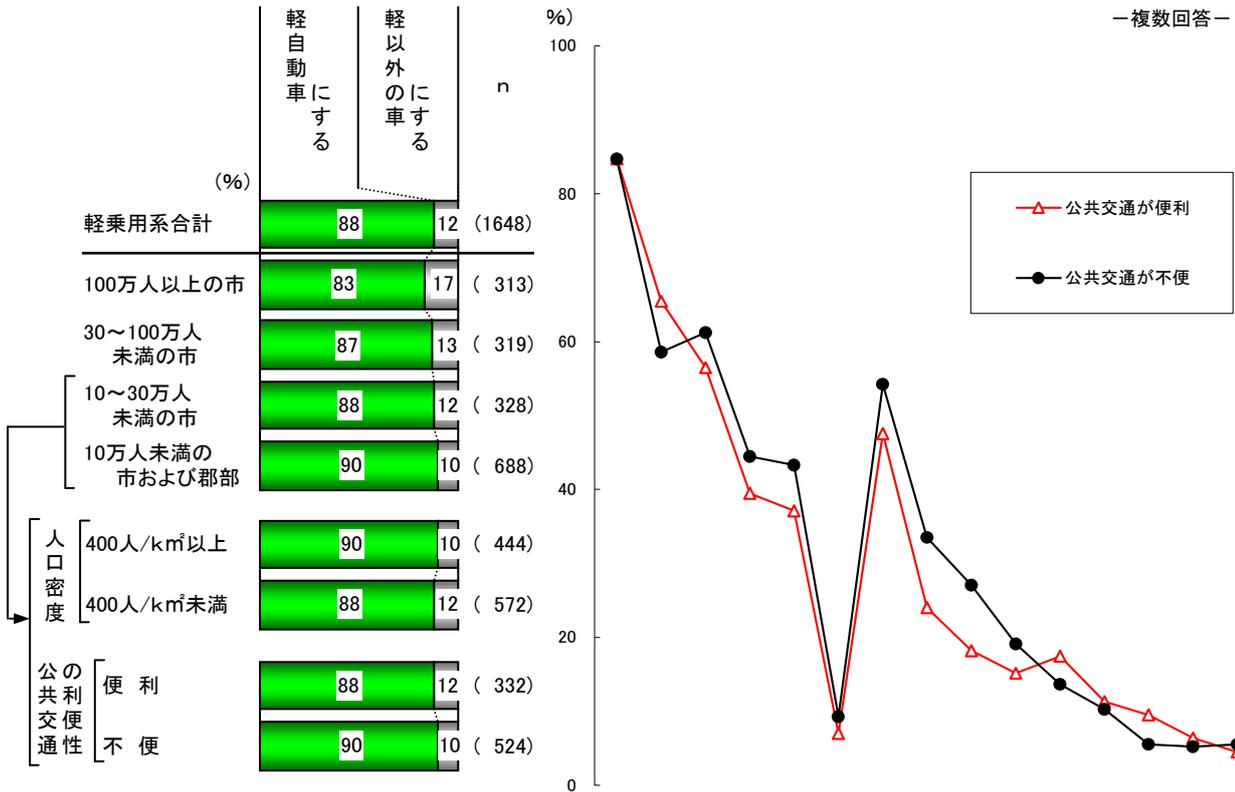
〈経済的理由で車を持つことができなくなる〉



- 次期購入意向車をみると、次も「軽自動車にする」比率は人口規模が小さくなるほど高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では90%に達する。
- 次期車の軽歩留まり意向理由をみると、人口規模にかかわらず「税金が安い」「価格が安い」「燃費が良い」という経済性面の理由が上位となっている。車使用面では、「運転しやすい」「使用状況から見て最適の大きさ」「2台目以上の車なので」が上位となっている。
- 軽歩留まり意向を30万人未満の市及び郡部の「公共交通の利便性」でみた場合、「公共交通が不便」は特に車使用面からの比率が高くなっている。

【次期購入意向車】

【次期車軽歩留まり意向理由】



	経済性・法規・税制面						車使用面					その他				(n)	
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出しが簡単	運転しやすい	使用状況から見て最適の大きさ	2台目以上の車なので	道路状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	地球環境に優しい	新規格で安全性が高くなった	同価格なら装備が優れる	軽のイメージが好き		その他
軽乗用系合計	84	59	58	42	40	7	51	31	25	17	15	11	6	6	5	1	1467
100万人以上の市	83	67	57	42	43	9	51	33	29	16	15	14	8	6	9	1	260
30~100万人未満の市	84	51	54	43	32	4	47	36	28	16	17	13	6	7	4	1	288
10~30万人未満の市	85	60	57	46	41	6	52	35	25	17	18	11	6	7	6	1	291
10万人未満の市および郡部	83	62	62	39	42	9	53	26	22	18	12	9	6	4	5	0	628
30万人未満の市・郡部	人口密度400人/km ² 以上	89	58	60	43	10	52	31	26	17	17	13	7	4	6	0	407
	人口密度400人/km ² 未満	81	64	60	41	43	6	53	21	18	12	8	6	6	5	1	512
	公共交通が便利	85	65	56	39	37	7	48	24	18	15	11	10	6	5	0	302
	公共交通が不便	85	59	61	44	43	9	54	34	27	19	14	10	6	5	6	475

交通不便地域の状況(ユーザーインタビュー結果)

要 約

- 交通不便地域では、最寄り駅までの距離が遠く、バス路線も運行本数が少ない。また狭隘路や山道といった道路事情から大きな車が使づらい地域も目立つ。そういった状況を背景に通勤、通学、買物といった日常用途に軽自動車果たす役割は大きい。
- 日常的に車を使う交通不便地域では、車を併有する世帯も多く、経済的負担の小さい軽自動車であれば併有が難しい状況がある。

《ケース1》和歌山県海草郡紀美野町 女性 48歳 保有車：軽乗用1台・普通乗用2台

鉄道を利用するのにも、まず駅までは車。維持費が安いことが軽自動車を持つ最大の理由。

- ◆最寄り駅は、車でしか行けない距離にあり、バスは町内で走っているが、通勤・通学で使うことなどできる本数ではない。車がないと移動や生活ができない。娘は高校の頃、自転車で片道20kmを通学していた。通学にバスを使うとしても、家と学校間のルートがかなり遠回りだった。また家の前の道路は広くてよいが、少し離れると狭い道が多く危ない。山道で対向車と道を譲り合う状況があり、軽自動車は重宝している。
- ◆家計の中では住宅ローン、娘の学費、車の維持費の順で負担が大きい。軽自動車を保有しているのは維持費が安いことが最も大きな理由。

《ケース2》三重県亀山市 男性 74歳 保有車：軽乗用・軽トラック各1台

足代わりとしての軽自動車。周辺の交通事情を考えるとなくなることは想像できない。

- ◆鉄道の駅までは2kmほど、本数も1時間に2本で、利用する事はまずない。バス停までも1kmほどあり、これも利用することはない。また近隣はかなり道が狭く、駐車場が整備されている場所ばかりとは限らず、この周辺の交通事情を考えると、軽自動車は絶対必要。長年足代わりとして使っている。
- ◆経済的には年金と自営業での収入があるが、仕事用それ以外で現在は車が2台なくては困るが、経済的なことを考えても、普通車はコストもかかるし必要ないと考えている。なので仕事用には軽トラックを使い、それ以外は軽乗用を利用。

《ケース3》埼玉県本庄市 女性 36歳 保有車：軽乗用・普通乗用各1台

働くためにも自動車は必要。2台は必要な車だが、1台は軽自動車でなければ持つことができない。

- ◆最寄り駅までは徒歩で30分かかる。近くにバス停もあるようだが1時間2～3本なので時間的なロスを考えて利用する気持ちにはなれない。職場への通勤も公共交通機関を利用した場合、時間も経費もかかるため、軽自動車を利用している。また自宅の周囲の道幅が狭く、小学校の通学路にもなっており、すれ違いも楽で運転しやすい軽自動車が自分が使用するのに適している。
- ◆経済的な理由で働いている。特に職場が遠いので、経済的にも時間的にも軽自動車がないと困る。車は主人と自分にそれぞれどうしても必要だが、1台は軽自動車でなければ2台持つことはできない。

狭い道



狭い道



走りにくい道



走りにくい道



限られた駐車スペース



限られた駐車スペース



少ない鉄道の本数

平日 Weekdays		土・休日 Saturdays and Holidays	
4		4	
5		5	
6	26**	6	26**
7	18**	7	22**
8	46**	8	
9	37**	9	
10	37**	10	37**
11	37**	11	37**
12	37**	12	37**
13	37**	13	37**
14	37**	14	37**
15	37**	15	37**
16	7**	16	38**
17	8**	17	39**
18	7**	18	
19	7**	19	40**
20		20	43**
21	45**	21	38**
22	9**	22	7**
23	19**	23	9**
	40**		40**
	44**		44**
	40**		40**

不便なバス路線

平日	時間																							
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1		
4																								
5																								
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
11																								
12																								
13																								
14																								
15																								
16																								
17																								
18																								
19																								
20																								
21																								
22																								
23																								
0																								
1																								

Ⅲ.女性の日常生活を支える軽自動車

● : 全体での集計結果での分析コメント

□ : 最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

前回から引き続き分析した内容

【女性軽ユーザーの特性】

- 女性軽ユーザーは50代以上の比率が高く、増加傾向にある。(60頁)
- 就業率をみると、各年代ともに女性軽ユーザーは一般女性よりも高い。特に高年齢女性。女性の生活を支える足として、軽自動車は貢献している。(61頁)

【併有状況と使用実態】

- 働く既婚女性は、自分専用の軽自動車を持つ比率が高く、通勤用途に使っている。特に未就学児を持つ場合、通勤用途が高くなる。(66頁)

【軽自動車購入時の状況】

- 購入時の重視点は、女性は男性に比べ「車使用面」の比率が高いが、働く既婚女性は「経済性面」の比率が高くなる。(68頁)
- 経済性面での軽選択理由として、働く既婚女性で特に高いのは「燃費が良い」「価格が安い」である。(68頁)

【軽自動車の評価】

- 軽自動車に向いている用途として、働く既婚女性は多くの用途を回答しており、働く女性にとって、軽自動車の役割は多様であると認識していることがうかがわれる。(69頁)

【軽自動車の必要性】

- 仕事や家事に忙しい働く既婚女性にとって、軽自動車がなくなると様々な支障が出る。通勤に車を使えなくなると、出勤・帰宅時間が変わる、家事の時間にしわ寄せ、用足しができないなど、貴重な時間を削られて生活に支障が出る。特に子どもが小さいとその影響が大きい。一方、買物の時に車がない場合は、買物の頻度が増える、家事の時間が減る、買物時間が制約される、そして自分の自由な時間が制限される、といった弊害が生じる。(73頁)

今回新たな視点で確認した内容

2008年後半に顕在化した世界的な不況の影響もあり、特に既婚女性の生活満足度の低下が顕著であった。今回調査はその点に着目し、既婚女性の中でも働く既婚女性で暮らし向きに不満を持つ層にとっての軽自動車の必要性を明らかにした。

【女性軽ユーザーの特性】

- 一般の女性免許保有者と女性軽ユーザーの年齢構成を比較すると、女性軽ユーザーは50歳以上の高年齢層の比率が高い。(60頁)
- 暮らし向きに対する満足度は、前回調査時に比べて下がっている。特に既婚女性の満足度の低下が顕著である。(63頁)

【軽自動車に対する評価】

- 車の維持費については、働く既婚女性のほうが無職の場合より負担感が強い。特に子どもが大きくなるほどその傾向は顕著。また、暮らし向きの満足度が低いほど維持費に対する負担感は強く、特に働く既婚女性の負担感は強い。(70頁)

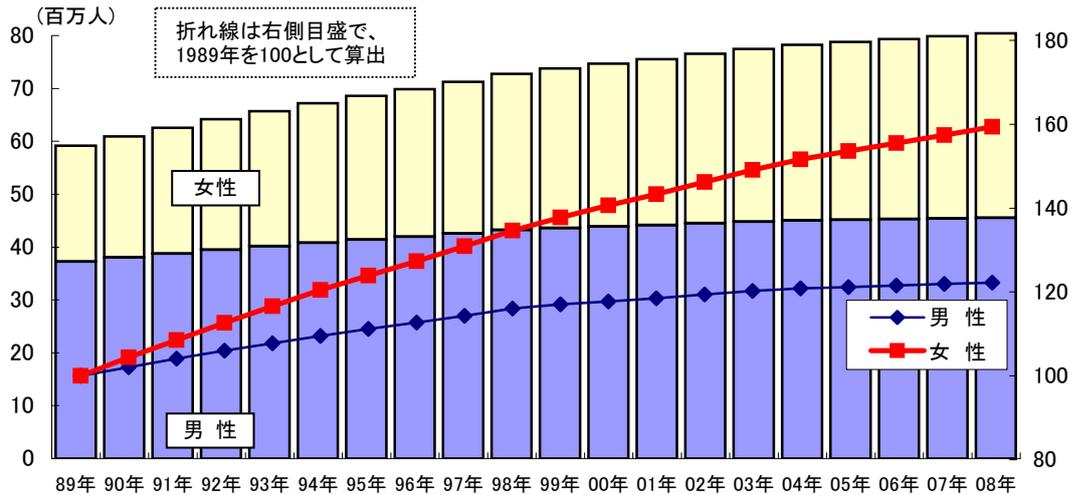
【軽自動車の必要性】

- 働く既婚女性は「車は生活必需品」の比率が高いが、なかでも暮らし向きの満足度が低い層はその傾向が強い。また、軽自動車がなくなった場合「非常に困る」という比率も同様。働く既婚女性、特に生活に不満を持つ層にとって、軽自動車の必要性は高い。(71頁)
- 働く既婚女性で生活に不満を持つ層にとって、軽自動車がなくなった場合「生活費が圧迫される」「経済的理由で車を持つことができなくなる」といった経済的な不都合の比率が特に高くなる。(72頁)

【参考】女性の運転免許保有状況

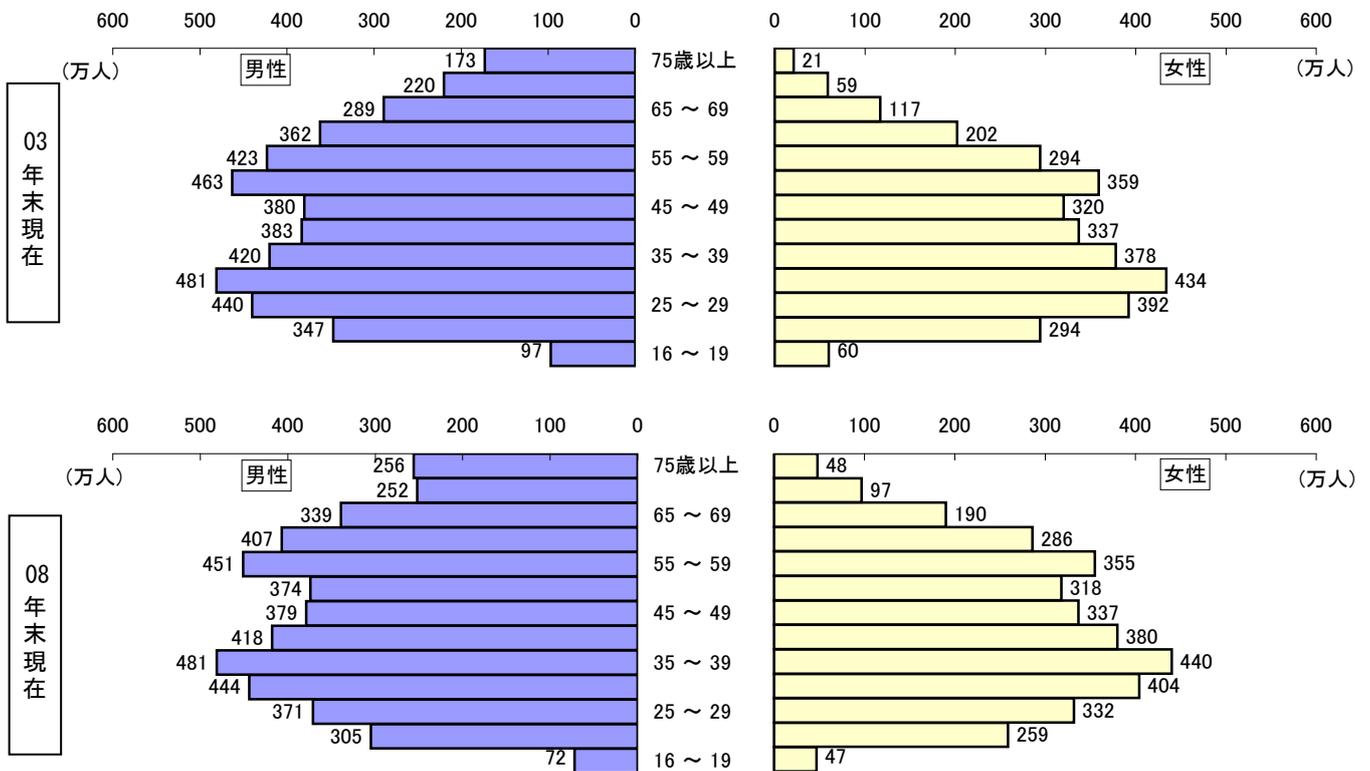
- 運転免許保有者は増加傾向にあり、特に女性の増加は顕著である。
- 運転免許者数を性・年代別にみると、高齢者、特に女性高齢者の増加が著しい。

【性別の運転免許保有者数の推移と伸び率】



出典:「交通安全白書」(内閣府)
各年12月末時点

【性・年代別の運転免許保有者数】



出典:「交通安全白書」(内閣府)

1. 女性軽ユーザーの特性

(1) ユーザープロフィール

- 軽乗用系の65%が女性ユーザーと比率が高く、この傾向は過去から変わらない。未・既婚比率についても前回から大きな変化はみられない。
人口規模別では、女性比率は「10万人未満の市・郡」で73%と高い。
- 年齢構成をみると、「60歳以上」の高年齢層の比率は増加傾向。「50代」と合わせて44%と4割を超える。これは女性免許保有者全体でみた場合の50代以上の37%に比べ高く、女性軽ユーザーは高年齢層が多いことがわかる。
人口規模別でみると、人口規模が小さくなるほど50代以上の比率が高くなり10万人未満の市・郡では46%となっている。

【性・未既婚】

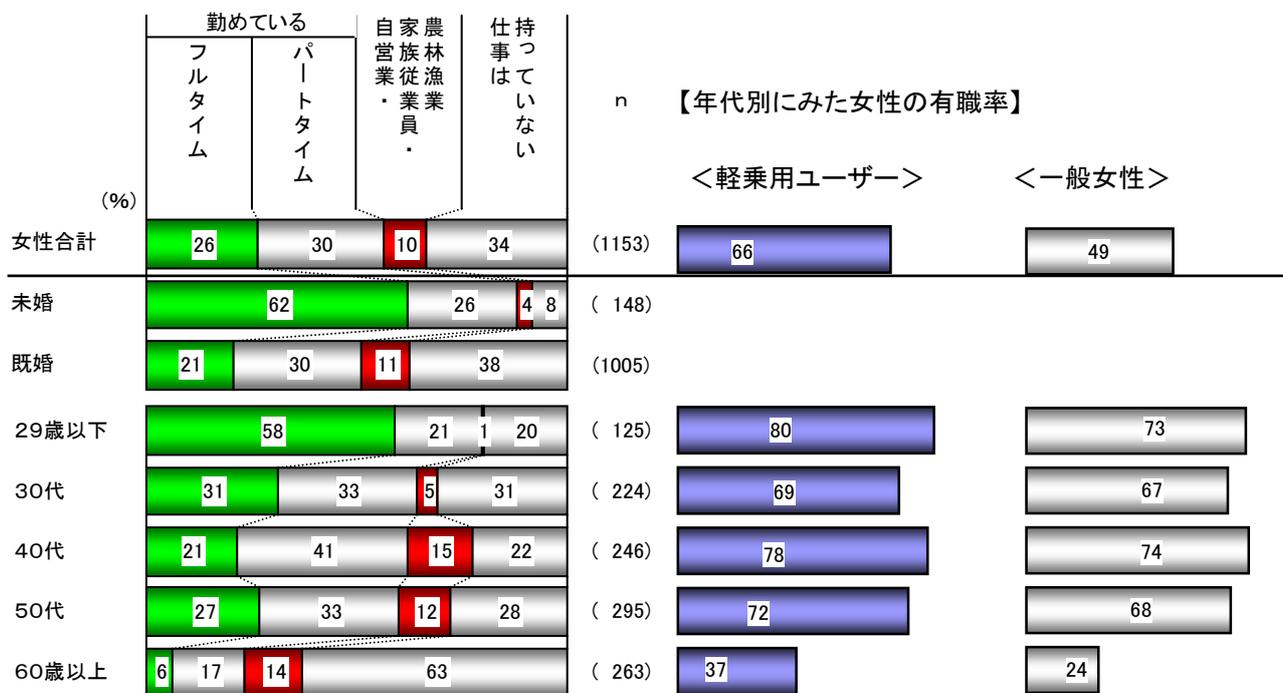
【年齢】



出典:「交通安全白書」(内閣府)

- 軽乗用系女性ユーザーの就業状況をみると66%が有職者であり、年代別でみると「29歳以下」の就業率が80%で最も高く、次いで「40代」が78%、「50代」が72%と高い。また、軽乗用系女性ユーザーの有職率は全ての年代で一般女性に比べ高く、特に「60歳以上」の比率が高い。
- 家族形態をみると、30代女性は中学生以下の子どもを持つ家族が72%を占める。40代女性とともに平均同居家族人数は4人を超える。60歳以上になると、「独居」、「夫婦のみ」の家族人数が2人以下の世帯が5割となる。
- 世帯年収を中央値と比較してみると、「50代」がピークで「60歳以上」になると大きく減少する。

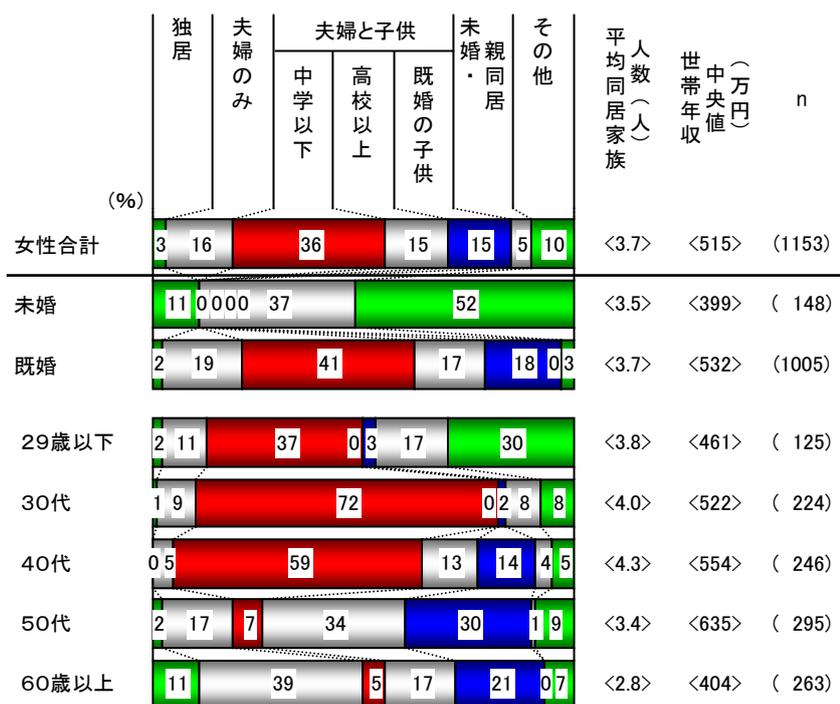
【女性軽ユーザーの就業状況】



注)29歳以下:18~29歳

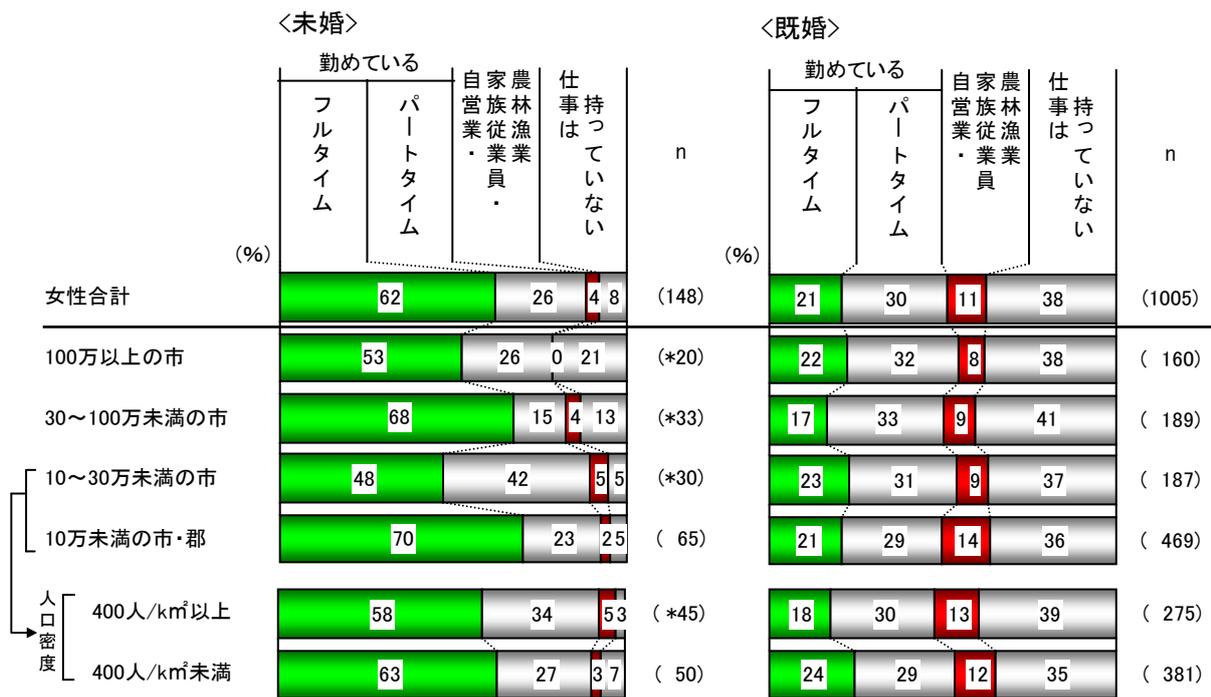
注)29歳以下:20~29歳
出典:平成20年国民生活基礎調査

【女性軽ユーザーの家族形態と家族人数】



- 軽乗用系女性ユーザーの未婚別就業状況をみると、未婚女性では有職が92%で比率が高く、既婚女性では62%の比率となっている。
また人口規模別にみると、100万人未満の市・郡では既婚女性の有職率は人口規模が小さくなるほど高い。
- 家族形態は、人口規模別では大きな差は見られない。
- 世帯年収をみると、30万人未満の市・郡では、人口密度が低くなるほど年収は低くなる。

【人口規模別にみた女性軽ユーザーの就業状況】



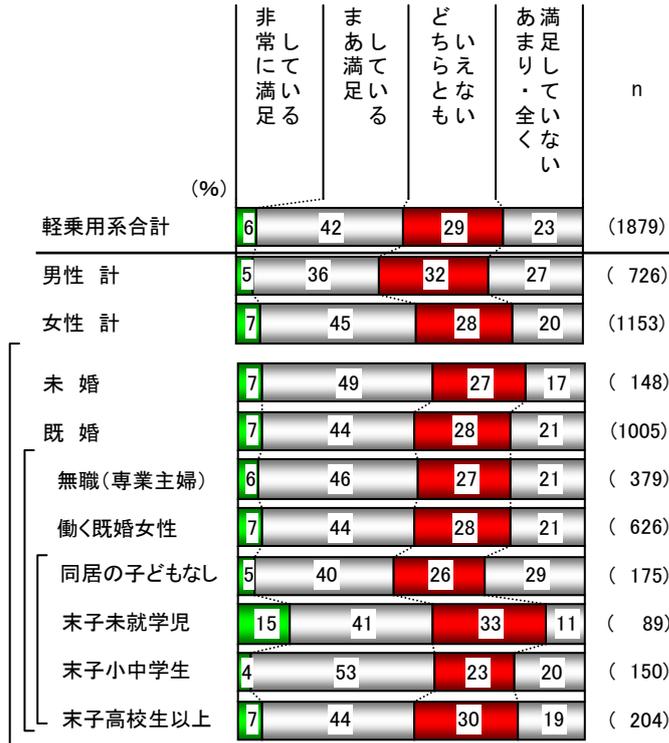
【都市規模別にみた女性軽ユーザーの家族形態】



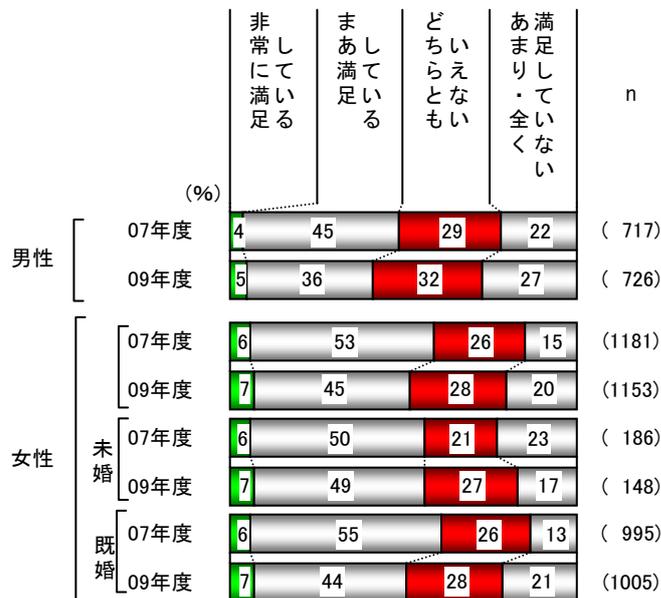
(2)暮らし向き の 状況

- 軽乗用系女性ユーザーの暮らし向きの満足度は、「非常に満足」と「まあ満足」を合わせると52%で男性に比べ高い。既婚女性の満足度は、未婚女性と比較し低い。
- 満足度を07年度と比較したところ、「非常に満足」と「まあ満足」を合わせた比率は男性、女性ともに低くなっている。
既婚女性では、07年度では61%であったが、今回は51%と満足度の低下が顕著にみられる。

【暮らし向きの満足度】



【暮らし向きの満足度 前回比較】



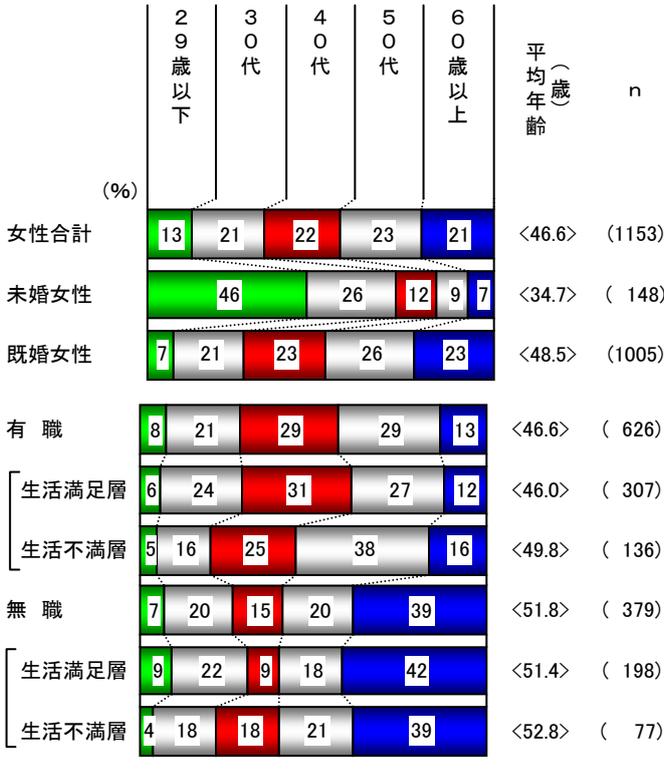
【生活満足層と生活不満層】

「暮らし向きの満足度」についての回答結果より、女性軽ユーザーを生活満足層、生活不満層に分類し、次ページ以降の分析軸に用いている。

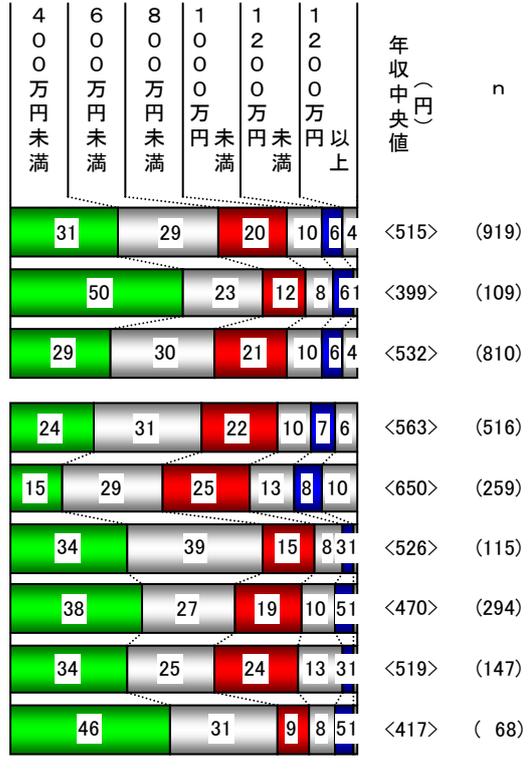
生活満足層→「暮らし向きの満足度」について「非常に満足している」または「まあ満足している」と回答。

生活不満層→「暮らし向きの満足度」について「あまり／全く満足していない」と回答。

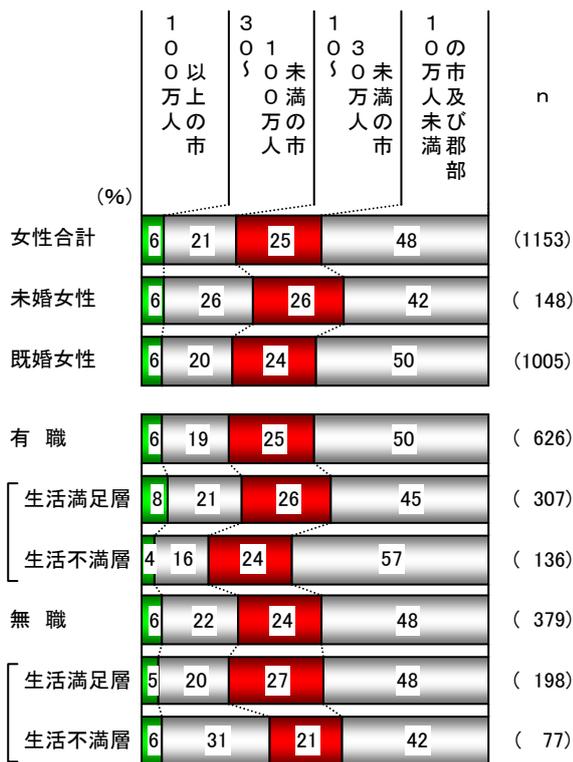
【年齢】



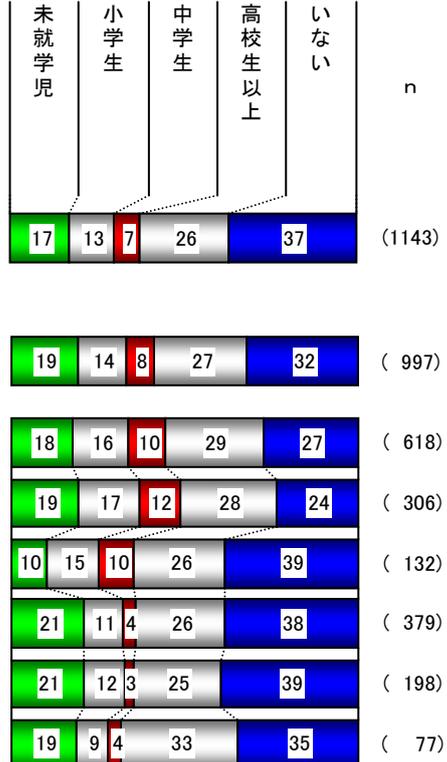
【年収】



【人口規模】

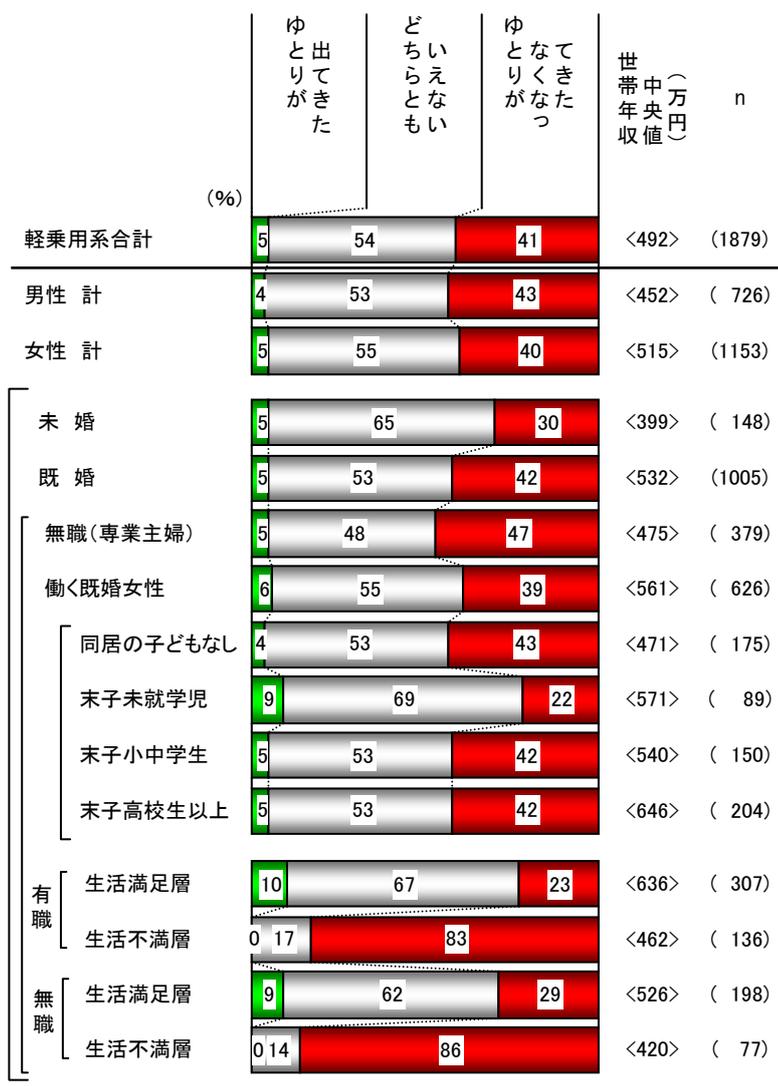


【末子の学齢】



- 暮らし向きの変化をみると、軽乗用系女性ユーザーでは「ゆとりがなくなってきた」の比率が40%で、男性ユーザーと比較し大きな差は見られない。
- 未既婚別にみると、既婚女性では、「ゆとりがなくなってきた」の比率は42%で、未婚女性と比較すると高い。
- また暮らし向きの変化について生活不満層は有職・無職ともに「ゆとりがなくなってきた」の比率が80%を超え、生活満足層と比較し圧倒的に高い。

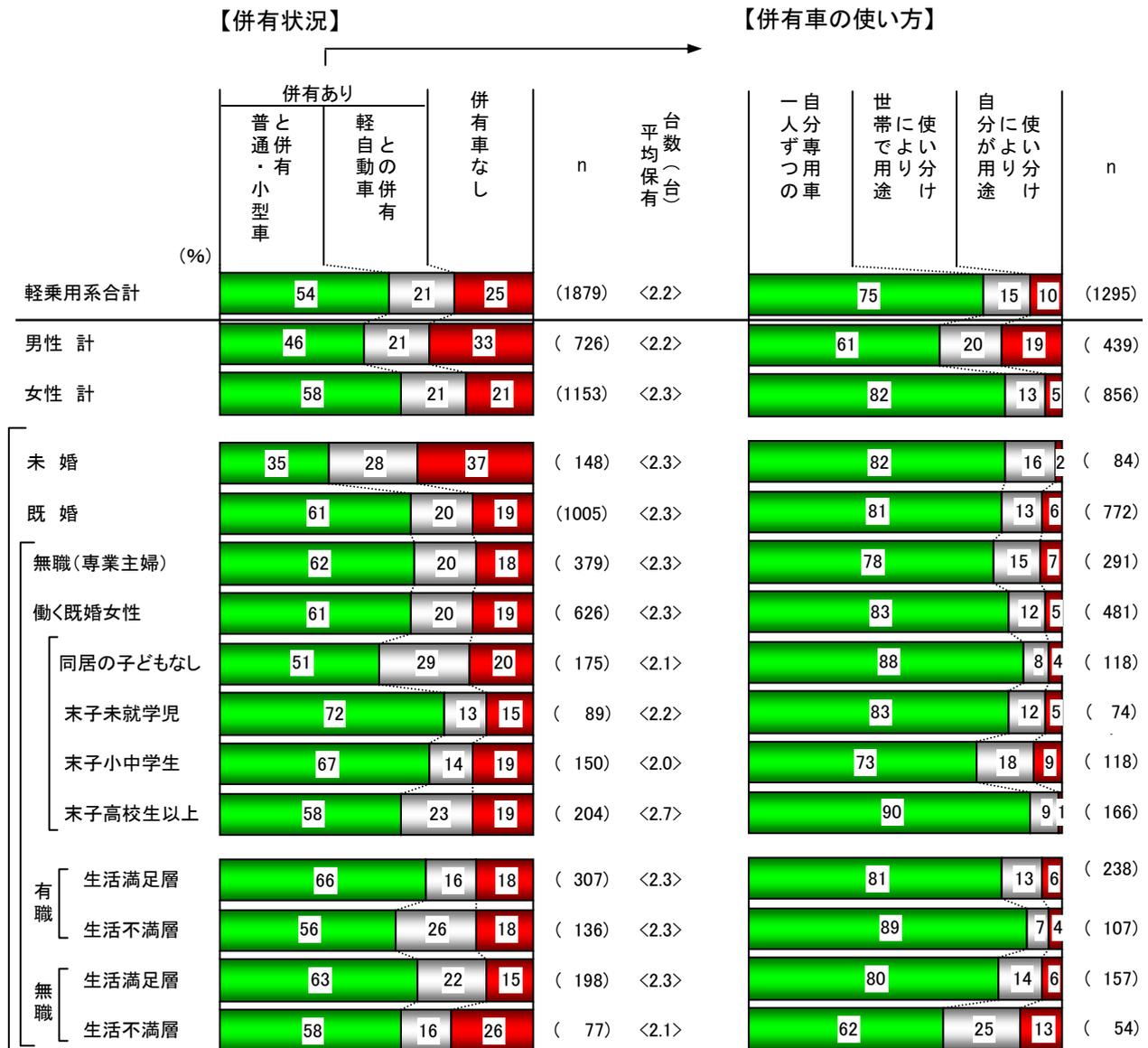
【暮らし向きの変化】



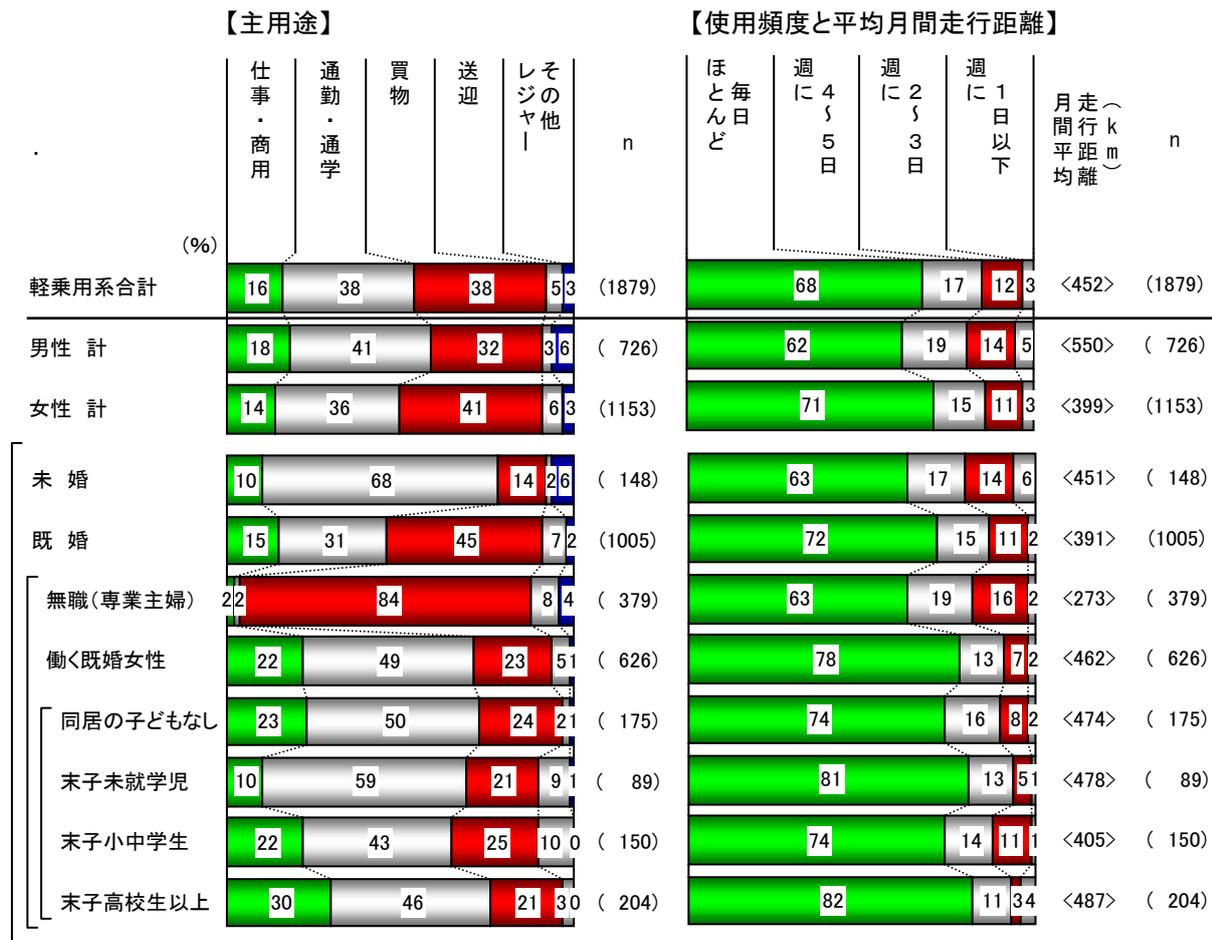
2. 働く既婚女性の日常生活を支える軽自動車

(1) 併有状況と使用実態

- 軽乗用系女性ユーザー世帯の併有状況をみると、併有率は約8割で男性に比べ高い。
既婚女性世帯では、61%が普通・小型車との併有、20%が軽自動車との併有となっている。
- 働く既婚女性世帯の生活不満層では、軽自動車との併有世帯が26%で既婚女性全体と比較し高い比率となっている。
- 併有車の使い方では、女性の8割以上は「一人ずつの専用車」として使用しており、なかでも働く既婚女性で末子が高校生以上では90%と高い比率である。



- 軽乗用系女性ユーザーの主用途では、「買物」の比率が41%で最も高く、次いで「通勤・通学」36%、「仕事・商用」14%の順となっている。
- 働く既婚女性では「通勤・通学」49%、「買物」23%となっている。一方既婚で無職の女性の主用途は「買物」が84%と高い比率である。
- 使用頻度をみると女性は男性に比べ使用頻度は高いが、走行距離は短い。働く既婚女性では「ほとんど毎日」の比率が78%と高い。
- 月間平均走行距離をみると、働く既婚女性は462kmで無職女性に比べて長い。

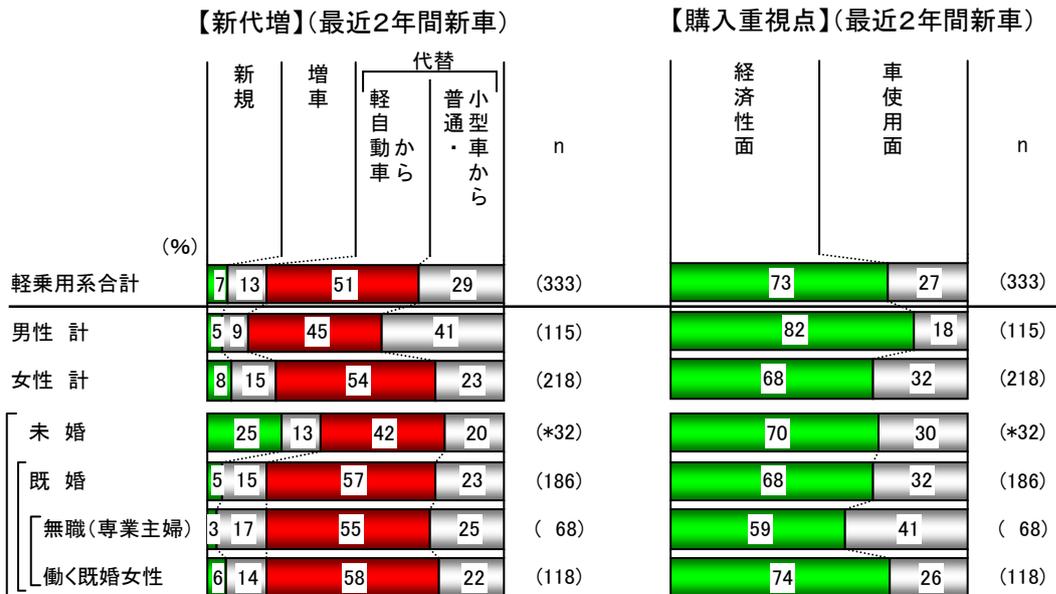


(2) 軽自動車購入時の状況

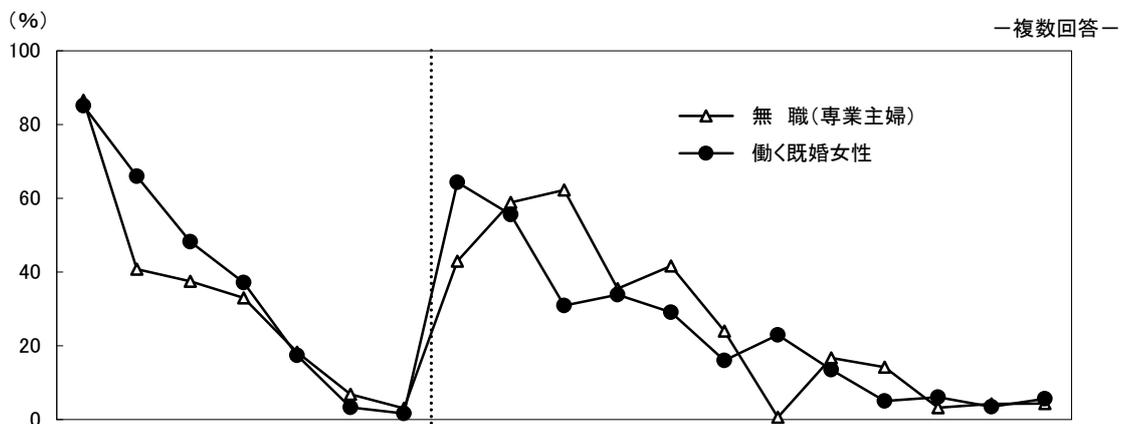
□ 軽乗用系女性ユーザーの最近2年間の新車購入ユーザーをみると、「軽自動車からの代替」が54%で最も比率が高い。既婚女性では57%が軽自動車からの代替ユーザーである。

□ 購入時の重視点は、働く既婚女性で「経済性面から」の比率が高い。一方、無職の既婚女性は働く既婚女性に比べて「車使用面」の比率が高くなる。

□ 「経済性・法規面等から」の軽自動車車選択理由をみると、「税金が安い」は働く既婚女性で85%、専業主婦では87%と比率が高い。「燃費が良い」は働く既婚女性で66%と高い。「車使用面からの理由」では働く既婚女性では「運転がしやすい」が64%、無職の既婚女性では「買い物・用足しに向いている」が62%で高い比率となっている。



【既婚女性の軽自動車選択理由】(最近2年間新車)



Category	経済性・法規面等からの理由							車使用面からの理由											(n)			
	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車検が3年から	車庫手続が簡単	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買い物用足しに	向いているから	駐停車が容易	長距離を走ること	があまりない	車庫のスペース	通勤・通学専用	2台目の車だから	荷物の積み下ろし		がしやすい	乗車人員が少ない	人や荷物を乗せる
軽乗用系合計	85	61	41	38	20	4	4	54	51	41	37	30	22	22	18	8	7	6	7	333		
男性計	85	64	38	41	26	4	8	47	42	42	35	22	26	32	28	9	12	10	11	115		
女性計	85	59	42	37	18	4	2	57	56	40	38	34	20	17	13	7	5	5	4	218		
未婚	82	75	32	43	16	0	0	60	49	27	54	32	23	33	7	1	3	9	1	*32		
既婚	86	56	44	36	18	5	2	56	57	43	35	34	19	14	15	9	5	4	5	186		
無職(専業主婦)	87	41	37	33	18	7	3	43	59	62	36	42	24	1	17	14	3	4	4	68		
働く既婚女性	85	66	48	37	17	3	2	64	56	31	34	29	16	23	13	5	6	3	6	118		

(3) 軽自動車に対する評価

- 軽乗用系女性ユーザーが軽自動車に向いている用途としているのは、「日常の買物」が97%で最も比率が高く、次いで「職場や学校までの足」95%となっている。
- 働く既婚女性では、「職場や学校までの足」98%、「日常の買物」96%の順に比率が高い。「夜間や雨の日の外出」「家族の送迎」「病院への通院・送迎」「まとまった買物」がこれに続く。また末子小中学生では「家族の送迎」の比率が高く92%となっている。
- 無職の既婚女性では、「日常の買物」が98%で高い比率となっている。

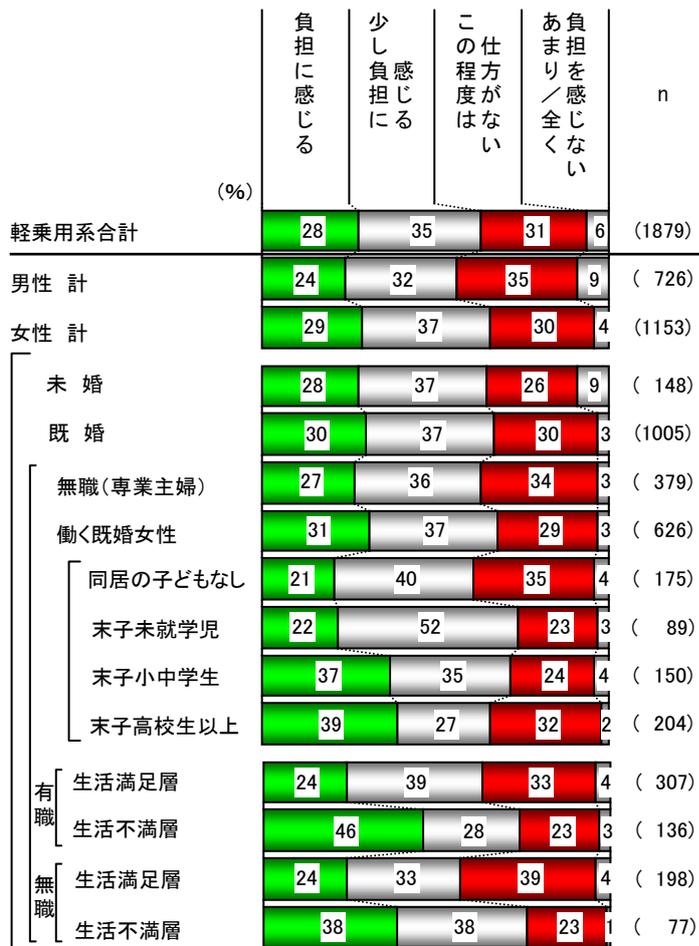
【軽自動車に向いている用途】

－複数回答－

	日常の買物	職場や学校までの足	夜間や雨の日の外出	家族の送迎	病院への通院・送迎	まとまった買物	介護・福祉施設への足	要介護・介助者を乗せる	趣味やレジャー	あらたまった外出時	家族揃っての外出時	(n)
(%)												
軽乗用系合計	94	95	86	84	80	73	58	46	37	28	24	1867
男性 計	91	95	81	81	77	68	54	45	39	32	29	720
女性 計	97	95	88	86	82	75	60	46	36	26	22	1147
未婚	95	96	86	82	77	72	54	42	44	34	31	144
既婚	97	95	89	87	83	76	61	47	34	25	20	1003
無職(専業主婦)	98	90	88	87	83	74	62	48	37	23	22	377
働く既婚女性	96	98	90	87	83	78	60	46	33	26	19	626
同居の子どもなし	99	99	90	84	83	82	65	59	40	36	30	175
末子未就学児	88	94	82	85	79	62	55	39	19	17	12	89
末子小中学生	96	98	92	92	87	77	60	41	28	22	15	150
末子高校生以上	99	99	93	86	83	84	58	44	40	28	21	204
有職												
生活満足層	95	97	88	85	82	77	54	45	35	24	20	307
生活不満層	100	95	93	88	79	84	64	43	37	35	25	136
無職												
生活満足層	97	85	87	84	83	75	60	43	38	23	20	196
生活不満層	98	84	88	80	81	74	56	43	32	21	22	77

- 併有車も含めた保有車全体の維持費に対する負担感をみると、働く既婚女性で「負担に感じる」比率は31%、「少し負担を感じる」を合わせると68%となっている。さらには、子どもが大きくなるほど「負担に感じる」の比率高くなる。子育てをしながら働く女性にとって、車の維持費は負担となっていることがうかがわれる。
- 働く既婚女性の生活不満層の74%、無職の既婚女性の生活不満層の76%が負担に感じている。生活不満層での維持費負担感が高い。
- 高くなると不都合な費用は、働く既婚女性では「税金」が90%と比率が高い。また、働く既婚女性のうち末子小中学生では、「税金」「車検費用」の順に比率が高い。生活不満層では、「税金」「車検費用」「燃料代」に次いで「保険料」が7割と比率が高い。無職の生活不満層でも「保険料」は高い比率となっている。

【保有車全体の維持費負担感】



【高くなると不都合な費用】

—複数回答—

	税金 (%)	車検費用 (%)	燃料代 (%)	車両価格 (%)	保険料 (%)	有料道路料金 (%)	(n)
軽乗用系合計	87	68	68	59	54	14	1652
男性 計	82	63	67	54	50	12	609
女性 計	89	70	68	62	55	15	1043
未婚	94	72	66	58	58	16	134
既婚	88	70	68	62	55	15	909
無職(専業主婦)	86	66	65	67	58	13	342
働く既婚女性	90	72	71	60	54	15	567
同居の子どもなし	90	71	72	60	55	12	155
末子未就学児	88	67	72	54	41	25	82
末子小中学生	95	79	72	59	58	21	138
末子高校生以上	85	69	67	64	56	6	186
有職							
生活満足層	91	71	70	58	53	15	270
生活不満層	93	79	76	67	69	22	130
無職							
生活満足層	81	61	60	66	50	10	174
生活不満層	91	81	67	66	70	25	68

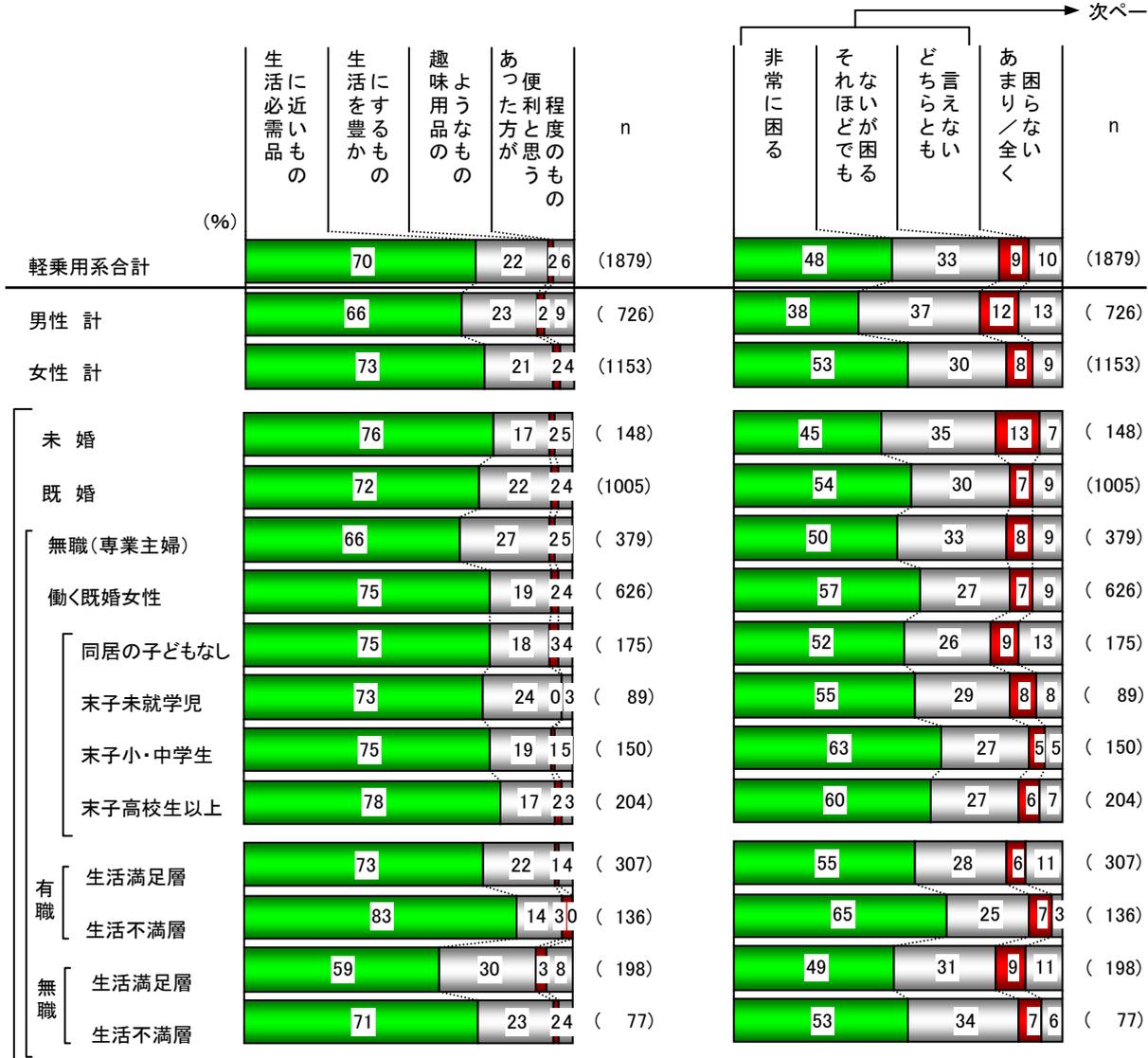
(4) 軽自動車の必要性

- 車の役割については、働く既婚女性の75%が「生活必需品に近いもの」で、なかでも生活不満層では、8割以上と高い比率となっている。
- 軽自動車がなくなった場合、働く既婚女性は、「非常に困る」「それほどでもないが困る」を合わせると、84%が困るとしている。末子小中学生の場合9割と比率はさらに高い。
- 働く既婚女性の生活不満層では9割が「軽自動車がなくなった場合困る」としており軽自動車の必要性は高い。また生活満足層でも「軽自動車がなくなった場合困る」比率は83%と高い。

【車の役割】

【軽自動車がなくなった場合の困窮度】

次ページ



- 軽乗用系女性ユーザーの軽自動車がなくなった場合の不都合点を経済的な面でみると、「生活費が圧迫される」が58%で最も高い比率。
働く既婚女性についてみた場合、末子小中学生は71%、また生活不満層で74%と「生活費が圧迫される」の比率は高い。さらに生活不満層では「大きな車は燃費が悪く不都合」の比率が47%と高い。
- 「経済的理由で車を持つことができなくなる」は有職の生活不満層で40%、無職の生活不満層で54%と生活満足層と比較すると高い比率である。
- 使用面では、「狭い道など道路条件の関係で行けない場所がある」の比率が高い。「大きい車は運転しにくい」「行動範囲が広くなく大きい車は無駄」がこれに続く。
- 働く既婚女性では「狭い道など道路条件の関係で行けない場所がある」の比率が高く、無職の女性は「大きい車は運転しにくい」「行動範囲が広くなく大きい車は無駄」「大きい車は気軽に日常の足として使えない」の比率が高い。
- 無職の生活満足層では「大きい車は運転しにくい」「大きい車は気軽に日常の足として使えない」の比率が他に比べて高い。

【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

—複数回答—

	経済的な面				大きさや使用面								その他	(n)	
	生活費が圧迫される	大きな車は燃費が悪く不都合	経済的理由で車を持つことができない	趣味や余剰がなくなる	狭い道など道路条件がある	関係で行けない場所がある	大きい車は運転しにくい	行動範囲が広くなく大きい車は無駄	大きい車は気軽に使えない	乗車人数が少なく適さない	保管スペースが狭くない	荷物が多い車は無駄			出先で駐車スペースの関係
(%)															
軽乗用系合計	58	40	34	26	28	23	25	22	22	20	19	14	0	1661	
男性 計	57	39	36	27	22	10	19	15	20	18	16	11	0	615	
女性 計	58	40	33	26	32	29	28	26	24	21	20	16	0	1046	
未婚	61	41	38	33	24	27	23	12	34	19	33	7	1	134	
既婚	58	40	32	25	33	30	29	29	22	21	18	17	0	912	
無職(専業主婦)	53	36	36	20	30	38	34	33	26	21	20	18	0	344	
働く既婚女性	61	42	30	28	34	25	27	26	20	21	17	17	0	568	
同居の子どもなし	54	43	34	29	38	27	27	34	29	21	23	23	0	156	
末子未就学児	67	36	24	39	31	25	22	27	10	24	19	13	0	82	
末子小中学生	71	42	33	28	38	28	21	20	14	17	7	20	2	138	
末子高校生以上	52	45	26	18	31	21	34	23	21	24	21	13	0	186	
有職	56	40	22	26	35	25	27	25	18	19	18	18	1	271	
生活満足層	56	40	22	26	35	25	27	25	18	19	18	18	1	271	
生活不満層	74	47	40	30	36	26	27	28	21	24	18	19	0	130	
無職	46	35	25	14	29	48	35	37	24	16	18	17	0	175	
生活満足層	46	35	25	14	29	48	35	37	24	16	18	17	0	175	
生活不満層	69	40	54	33	36	24	37	29	25	27	28	24	0	69	

- 通勤・通学で車を使っている女性にとって車がなくなった場合、どのような点で不都合が起こるのかをみると、「家事にしわ寄せがくる」「用足しができなくなる」の比率は男性と比較し高く、働く既婚女性ではさらにその比率は高くなる。
- 働く既婚女性をみると、末子未就学児および末子小中学生の場合「家事にしわ寄せがくる」「用足しができなくなる」は6割前後と高い比率である。末子が未就学児の場合「時間待ちで時間を浪費する」の比率も約5割と高い。
子育てをしながら働く女性は、時間を有効に使わなければならない切実な状況にあり、この点で車がなくなることの影響の大きさがうかがえる。
また生活満足度別でみると生活不満層では、「交通費が今以上にかかる」の比率が高い。
- 次に日常の買物に車を使う女性にとって車がなくなった場合の影響をみると、「買物時間が増え家事の時間が減る」とする比率が男性と比較し高く、その比率は働く既婚女性では3割となる。
- 働く既婚女性をみると、末子未就学児では「子供を連れていくのが大変」が64%で小さな子どもがいる女性にとって車がない場合の影響は非常に大きい。また末子小中学生では「買物時間が増え家事の時間が減る」が34%で比率が高い。
また生活不満層では「買物時間が増え家事の時間が減る」が39%で高い比率となっている。

【車がなくなった場合の通勤・通学の不都合】

—複数回答—

	家を出ないけ なけいけ 早く	帰宅時間 遅くなる	家事の寄 せがくる	時間待 ちで浪 費する	用足し ができ なくな る	交通費 がかか る以上	仕事打 ち込め ない	安心通 学でき ない	始業時 間にな く	勤務先 を離れ ない	便がな くなら ない	引越さ ない	その他	(n)
軽乗用系合計	78	62	39	45	35	35	25	18	19	16	18	7	2	920
男性計	77	61	21	45	21	35	28	11	18	14	24	9	1	364
女性計	79	63	50	44	43	35	23	22	20	17	14	6	2	556
未婚	79	59	29	50	28	35	29	31	24	16	19	10	2	104
既婚	79	64	55	43	47	35	21	20	18	17	13	5	2	452
働く既婚女性	79	65	55	43	47	36	22	19	18	18	12	5	3	437
同居の子どもなし	76	62	50	39	30	35	23	18	19	25	14	7	3	121
末子未就学児	78	67	56	49	65	32	24	16	26	20	9	6	0	70
末子小中学生	76	63	60	37	62	36	16	19	14	17	11	5	5	104
末子高校生以上	85	67	53	46	34	37	22	21	16	12	12	1	2	135
有職生活満足層	76	60	53	39	45	31	20	17	16	15	12	5	3	217
有職生活不満層	82	73	60	42	61	42	29	22	15	20	11	2	5	94

【車がなくなった場合の日常の買物の不都合】

—複数回答—

	天候買 のい 悪物 が日 の	買増 えの 頻 度 が	別の 店に い け な い	買物 の 時 間 が 増 え る	買物 の 制 約 が さ ら え る	買物 の 制 約 が さ ら え る	買物 の 制 約 が さ ら え る	自 分 の 時 間 が さ ら え る	子 供 を 連 れ て い く の が 大 変 な る	休 日 に 買 物 が さ ら え る	頻 度 が さ ら え る	交 通 費 が 今 以 上 に か か る	その他	(n)
軽乗用系合計	44	45	26	22	26	24	23	16	17	17	15	1	1690	
男性計	35	41	21	14	26	25	24	10	14	14	18	0	621	
女性計	48	47	28	26	26	24	23	19	18	18	13	1	1069	
未婚	55	54	32	18	25	28	28	8	16	12	20	3	138	
既婚	47	46	28	27	26	24	22	21	19	19	12	0	931	
無職(専業主婦)	48	40	27	24	21	24	18	23	16	16	12	1	345	
働く既婚女性	46	49	28	29	29	23	25	20	20	20	13	0	586	
同居の子どもなし	36	40	32	24	30	24	24	2	19	23	15	0	161	
末子未就学児	57	60	28	29	23	24	27	64	20	18	17	0	87	
末子小中学生	58	53	28	34	31	20	28	28	22	17	11	0	140	
末子高校生以上	38	45	24	28	29	27	20	3	20	22	9	0	191	
有職生活満足層	46	49	31	24	27	25	24	24	22	22	15	0	290	
有職生活不満層	46	45	28	39	36	27	23	12	17	23	14	0	127	
無職生活満足層	54	49	29	24	22	23	17	23	23	14	11	1	176	
無職生活不満層	51	37	34	29	20	19	21	24	8	18	18	0	69	

働く既婚女性の生活を支える軽自動車(ユーザーインタビュー結果)

要 約

- ローンや子どもの教育費のためといった経済的に働かなければならない既婚女性、夫とともに家業を支えるため働く既婚女性、また生きがいのため働く既婚女性と、女性軽ユーザーには働く既婚女性が多い。
- 働く既婚女性は、時間のゆとりがなく、有効に時間を活用するために、自分自身の足として軽自動車を使っている。そのため複数を保有する世帯が多い。
また小さな子どもがいると、送迎や買物など子どもと一緒に行動する機会も多く、徒歩や自転車、公共交通など車以外の交通機関では、動きにくい。
経済的負担も小さく、運転しやすく、小回りがきく軽自動車は必需品。

《ケース1》和歌山県和歌山市 36歳 フルタイム勤務 末子/2歳

使いやすさ、運転しやすさで軽を選択。日常の足として、子どもとの生活には欠かせない。

- ◆収入面では不足は感じていないが、子どもが小さく時間的なゆとりがまったくない。近くに両親、義父母がおり子どもを預けて働けるのはありがたい。通勤に車を利用して、途中で子どもを両親や義父母のところへ送迎。買物も通勤途中に済ませる。
- ◆結婚を機に車を購入したのだが、基本的に通勤にしか使わないこと、また主人が普通乗用車を持っており、2台めの車になるのどにかく小さな車が欲しかった。運転のしやすさという点で、家の狭い駐車スペースに入れる際にも大きな車だとまず自分には無理。
- ◆車は2台あるが、維持費について負担はあまり感じない。やはり1台は軽自動車だからだと思う。とにかく子どもが小さいし、車なしではどこへも行けない。車なしの生活は考えられない。

《ケース2》埼玉県本庄市 35歳 フルタイム勤務 末子/8歳(小学生)

通勤に車がどうしても必要。家のローンもあり、経済的理由で2台目は軽自動車を購入。

- ◆働くのは経済的な理由。家のローン、車のローンもある。子どものために環境を考えて、ここに居を構えたが、近くに職場が見つからず通勤には車で40分かかる。また娘が学童保育に入れず、働く時間が限られている上、不況で勤務が週4日となり月収が減少。今後の生活に不安を感じている。そんな中でも自分の自由になる車を持つことで、心のゆとりが出来る。
- ◆主人は普通乗用車を持っており、2台目は軽自動車であることが望ましかった。理由としては、経済的な面に加え、自宅の周りには狭い道が多く、運転しやすい車が必要だと考えたから。燃費もよく、小回りもきき、駐車スペースにも困らない、便利に利用できる軽自動車は女性にやさしい車だと思う。

《ケース3》千葉県君津市 35歳 パートタイム勤務 末子/2歳

今は子どもと家庭が中心の生活。軽自動車は自分に関わる出費を抑えることができるのでよい。

- ◆自営業の家族従業員として仕事もしているし、子どもは3人いるが、祖母が面倒をみてくれており、周りに助けられながらの暮らしにはまあ満足している。今は子どもと家庭が生活の中心で自分の時間は無く、遊びに行くこともない。自分が働いた収入は、子どもの幼稚園の費用に出してしまう。軽自動車は、自分に関わるお金を最小限に抑えることができるのがよい。
- ◆軽自動車は、買物や子どもの習い事の送り迎え、実家に帰るときなどに使っているが運転しやすく、小回りもきき、どこにでも行けるのがよい。普通車は大きいので怖い。特に実家の前の道は狭く、一車線しかないので軽自動車じゃないとだめ。以前乗っていた車も軽だし、これからは軽しか考えられない。

《ケース4》青森県青森市 33歳 フルタイム勤務 末子／7歳（小学生）

今の仕事が好き。経済的なゆとりはないが暮らしには満足。自分の乗る車は軽以外考えられない。

- ◆保育士の仕事をしているが、経済的にはもちろん、今の仕事が好きなので働いている。経済的、時間的にゆとりがあるというわけではないが、家族が協力しあっているので、暮らし向きについてはまあ満足している。
- ◆通勤、日常のちょっとした買物に軽自動車を使っている。また悪天候のときは、子どもの送り迎えもしている。
駅は徒歩20分くらいのところで、本数は1時間に1本あるかないか、またバス停は駅から10分くらいのところだが、これも1時間に1本あるかないか。スーパーや病院、銀行も近くにないので日常生活に車は欠かせない。主人は普通車を持っているが燃費、税金、保険料は負担が大きく、自分が乗るのは軽自動車以外は考えられない。

《ケース5》京都市伏見区 50歳 フルタイム勤務 末子／14歳（中学生）

家の周辺は狭い道が多く大きな車は怖い。大きな荷物も積めるし軽だからこそ助かる。

- ◆主人の経営する小売店の、名目上は共同経営者。店に出るのは週に2～3回だがそのときはフルタイムで働く。暮らし向きについては、まあ満足している。ただし娘は塾に通っており、今後は受験や進学などで教育費がかかってくる。店もあと10年で閉めることになっており、将来的な不安はある。
- ◆車は買物や娘の送迎、時には店への通勤に使うが、家の周辺は古い集落で狭い道が多く走りづらいので大きい車では怖い。税金など維持費が安いのももちろん魅力であるが、やはりサイズ面がいい。大きな荷物を積むときも軽のハッチバックは助かる。軽自動車だからこそ、通勤や仕事・買物で助かっている。

《ケース6》名古屋市西区 60歳 パートタイム勤務 末子／30歳（会社員・未婚）

これからも意義のある仕事を続けて生きたい。そのためにも軽自動車はどうしても必要。

- ◆30年以上、公務員として仕事をしてきたが、現在は子育て支援の仕事とボランティア活動を行っている。そのために毎日小刻みに移動することが多く、その仕事の合間に買物をしたり、家事をこなしたりと忙しく動き回り、毎日欠かさず軽自動車に乗っている。無理なく駐車でき、小回りがきき、軽自動車はフットワークが軽いと実感。
- ◆主人が普通車を持っており、もっと生活を切り詰めたと思えば、普通車一台だけでもよいと思うが、今の自分の仕事に大変意義を感じており、その仕事を続けていくためにも軽自動車はどうしても必要。

《ケース7》兵庫県たつの市 50歳 フルタイム勤務 末子／24歳（会社員・未婚）

夫と営む商売も厳しい状況。そんな中で軽自動車はコストの面からも、使い勝手からも手放せない。

- ◆主人は古くから続く店を引き継いでおり、自分はその店で仕事をしている。商売は厳しいが、子どもたちの手が離れ、以前に比べ精神的なゆとりはあるので生活には満足している。商売について言えば、以前は社用で商品を購入されるお客様も多かったが、最近はそれがすっかり減ってしまった。また自分たちも商売をする上でコストということにはとても敏感になっている。
- ◆軽自動車は商売にも使っているが、買物や娘の通勤時の駅までの送迎、義母の病院への送迎といった日常生活でも欠かさず使っている。車は軽自動車2台、普通車1台あるが家族それぞれがそのとき空いている車に乗るが、軽自動車を使うことの方が多い。維持費が安く、荷物も積みやすいし商売に使う車としても最適。

IV. 高齢者の生活を支える軽自動車

- : 全体での集計結果での分析コメント
- : 最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

前回から引き続き分析した内容

【軽ユーザーの特性】

- 軽ユーザーは高齢化の傾向にある。(77頁)
- 1～2人の小規模世帯が多く、その年収は若い年代に比べ低い。(78頁)

【使用実態と保有状況】

- 買物用途が高齢者になると増え、使用頻度、走行距離ともに少なくなる。また、「病院への通院・送迎」の比率が、高齢者では非常に多くなる。(80, 81頁)

【購入実態】

- 代替比率が若い年代に比べ高い。(83頁)

【軽自動車の必要性】

- 軽がなくなった場合、経済性面では「経済的理由で車が持てなくなる」、車使用面では「行動範囲が広くなく大きい車は無駄が多い」「乗車人数が少なく大きな車は適さない」との理由で不都合になるという比率が、若い年代に比べ多い。(85頁)
- 次に買い替えるときも、高齢者は軽自動車にしようとする比率は高く、軽の必要性がうかがわれる。(88頁)

今回新たな視点で確認した内容

【軽ユーザーの特性】

- 65歳以上では、男性比率が女性比率を上回る。(77頁)
- 働く高齢者は暮らし向きの満足度が低く、「生活にゆとりがなくなってきた」と感じる比率も高い。(79頁)

【使用実態と保有状況】

- 加齢とともに併有率は低くなる。特に70歳以上や無職の高齢者、独居・夫婦のみの世帯の併有率は低い。(82頁)

【購入実態】

- 高齢者は「普通・小型車からの代替」比率が今回調査で大幅に増加し、若い年代に比べ高くなった。(83頁)
- 新車購入ユーザーの世帯年収は、若い年代に比べると非常に低い。一方、購入時に「車使用面」を重視した比率が若い年代に比べわずかに高く、「経済性面」を重視した比率はわずかに低い。(83頁)

【軽自動車の必要性】

- 働く高齢者や、地方でかつ人口密度が低い地域の高齢者は「車は生活必需品」という比率は高い。また、用途として高比率の「買物」も、車がなくなると買物自体に行けなくなるといふ、日常生活に支障をきたすことになる高齢者も多い。(85頁)
- 軽自動車がなくなった場合に困るといふ高齢者も、働く高齢者や、地方でかつ人口密度が低い地域で特に多い。(86頁)
- 今後も車を運転し続ける、今後も車を買って替える予定という、意欲的な高齢者は多く、80歳以上でも約5割は今後も買い替える意向をもっている。(87頁)
- 次も軽にするという意向をもつ高齢者の軽にする理由では、地方でかつ人口密度が低い地域で「道路状況から見て最適の大きさ」や「車庫が狭い」というサイズ面での理由が比較的多い。(88頁)

【介護・介助用途の需要】

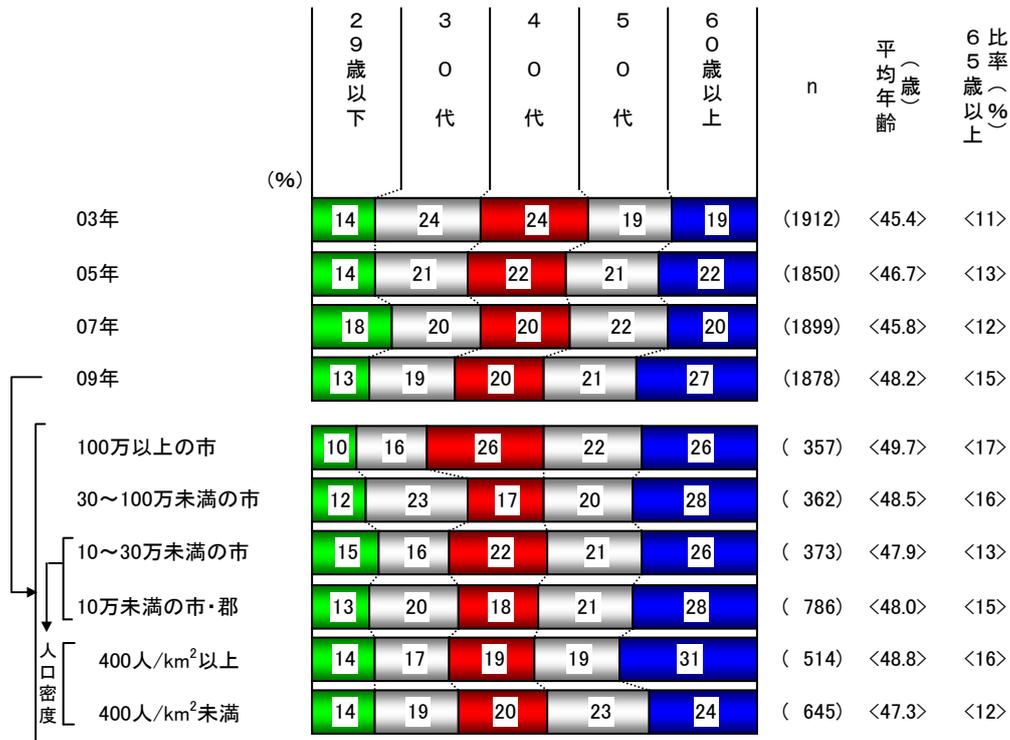
- 現状では介護・介助用途の比率はそれほど高くないが、今後の用途という視点ではその比率が大幅に増える。特に高齢者の場合に顕著である。(88頁)
- 福祉車両の買い替え予定については、「いずれ必要になった場合に検討」の比率が加齢とともに増加する。(89頁)

1. 高齢者ユーザーの特性

(1) ユーザープロフィール

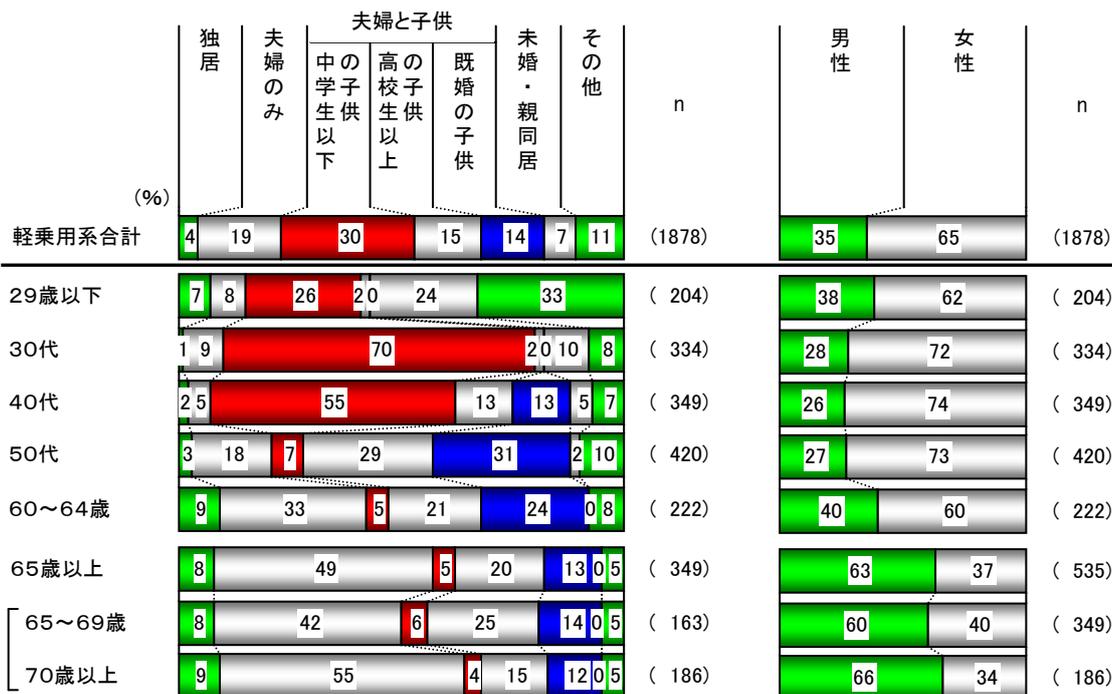
- 軽乗用系ユーザーは高齢化傾向にあり、60歳以上は27%を占め、うち65歳以上は15%を占めて、前回調査から増加している。
- 家族形態では、65歳以上では「独居」または「夫婦のみ」が57%で、50代の21%と比較しても高い比率となっている。70歳以上では64%を占める。
- 性別では、65歳以上の高齢者になると男性比率が高くなる。

【主運転者の年代】

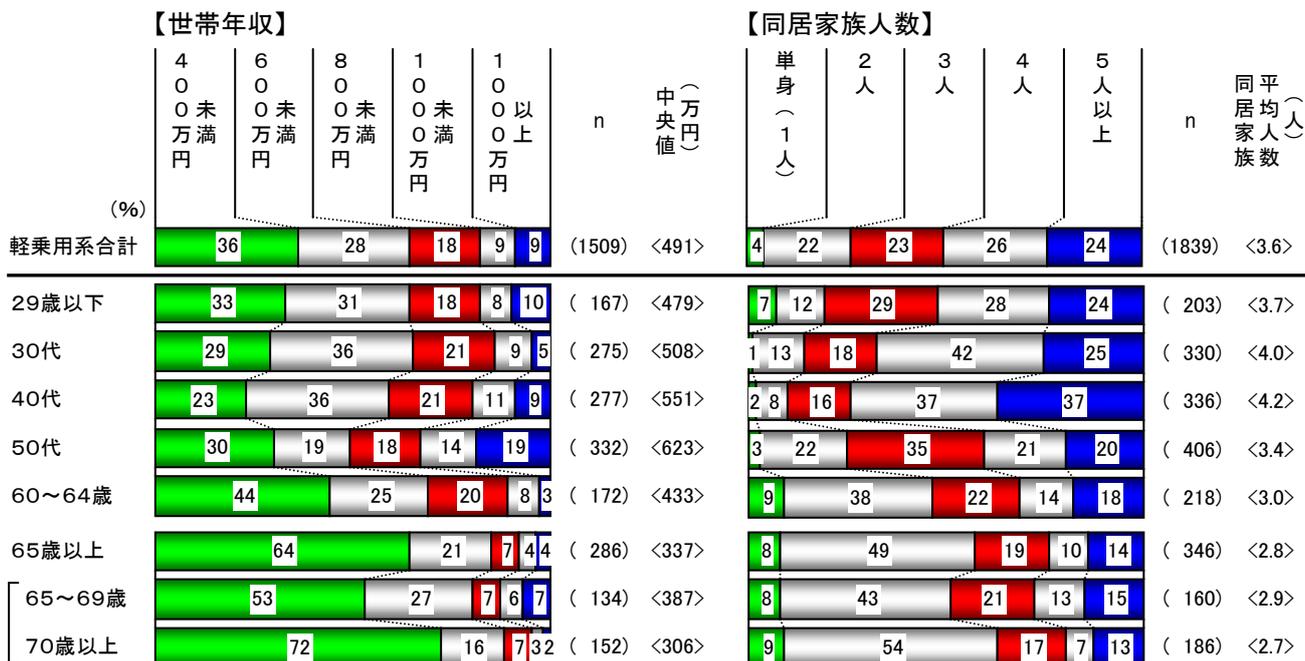
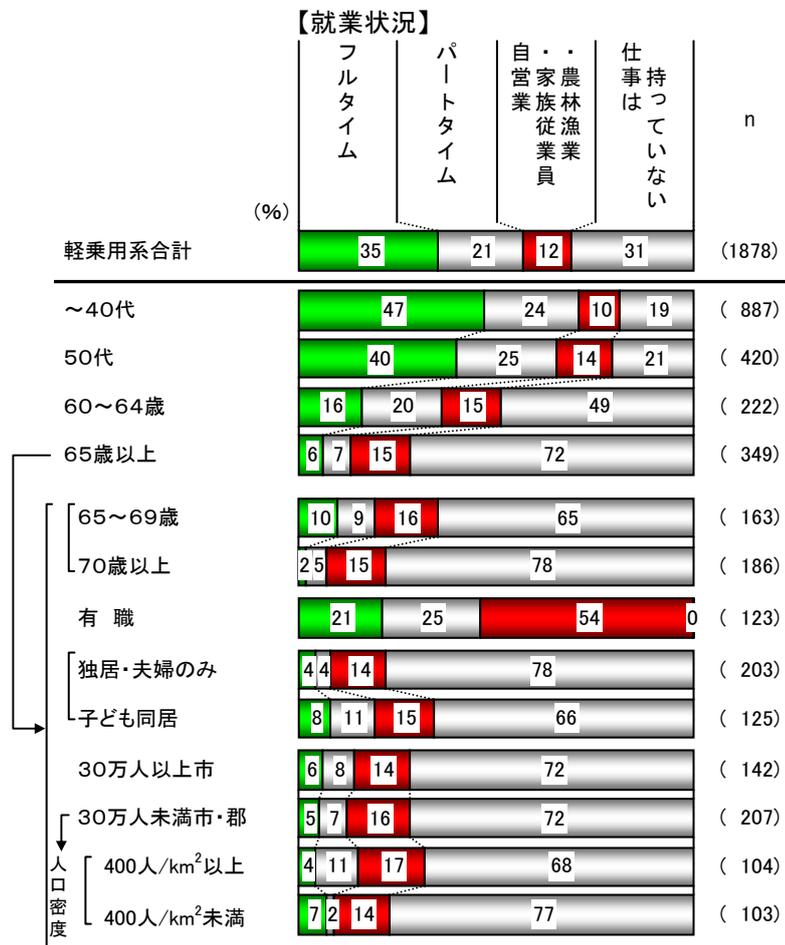


【家族形態】

【男女比】



- 就業状況をみると、60～64歳の有職率は51%、65歳以上になると28%と減少する。65歳以上の有職者のうち、「自営業・家族従業者・農林漁業」が54%を占める。家族形態でみると、「同居・夫婦のみ」の高齢者の有職率は22%で、「子ども同居」の34%に比べ低い。
- 世帯年収中央値をみると、65歳以上では「337万円」で50代の「623万円」を大きく下回る。さらには、70歳以上で「306万円」で、有職率が低くなる65歳以上の高齢者では、収入は低くなる。
- 同居家族数をみると、65歳以上全体では「単身」「2人」の少人数世帯が57%で、他の年代に比べ高い比率となっている。70歳以上では63%を占める。

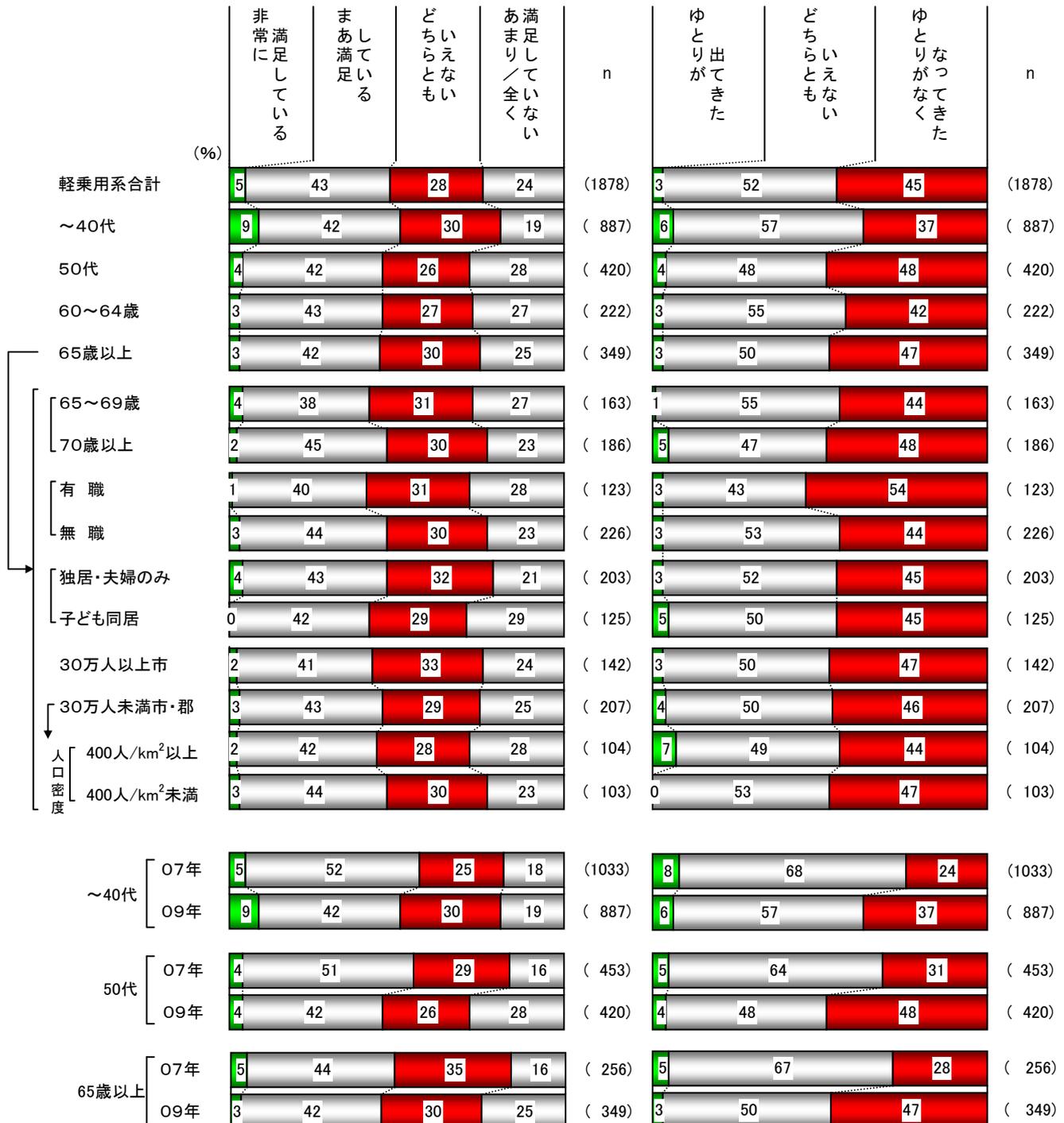


(2)暮らし向きの変化

- 暮らし向きの満足度をみると、65歳以上全体では「非常に満足している」「まあ満足している」をあわせると45%で、～40代と比較すると満足度はやや低い。また、65歳以上の有職者では41%とさらに低くなる。
 前回調査との比較でみると、各年代とも満足度は下がっており、「非常に満足している」「まあ満足している」をあわせると、65歳以上では07年度調査の49%から今回は45%と減少、一方「あまり／全く満足していない」は07年度調査の16%から今回は25%と上昇した。
- 暮らし向きの変化をみると、「ゆとりがなくなってきた」の比率は、65歳以上全体では47%で他の年代と大きな差はみられないが、65歳以上の有職者では54%と高い比率になっている。
 前回調査との比較でみると、各年代とも「ゆとりがなくなってきた」の比率は上昇し、65歳以上で07年度調査の28%から今回は47%と大きく増加した。

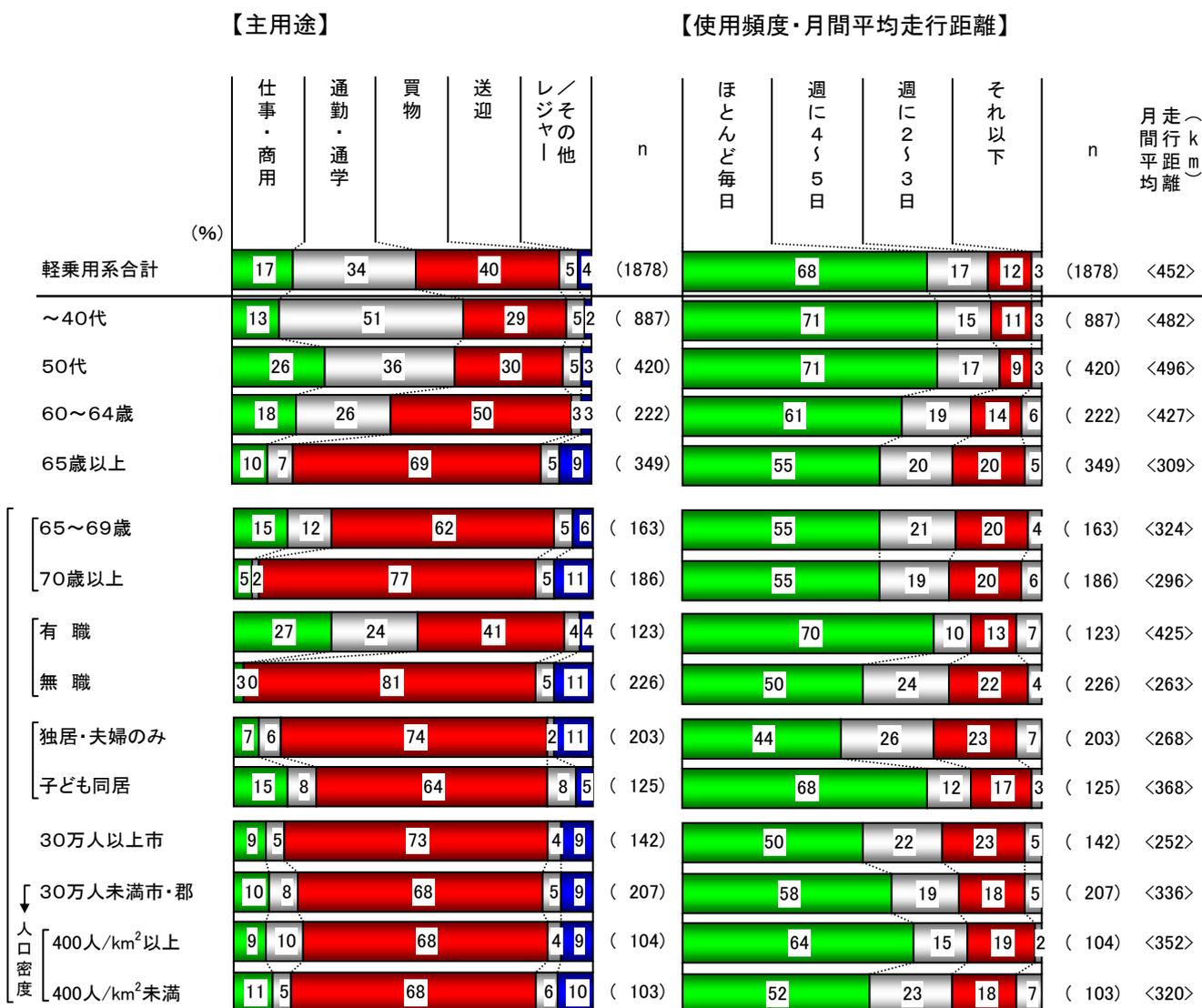
【暮らし向きの満足度】

【暮らし向きの変化】



2. 高齢者ユーザーの使用実態

- 軽乗用系ユーザーの主用途をみると、～50代では「通勤・通学」、「買物」の順であるのに対し、60歳を超えると「買物」の比率が5割を占め、65歳以上では69%に達する。一方で、「通勤・通学」は65歳以上では7%。ただし、有職の場合は24%である。
- 使用頻度をみると、年齢が高くなるにつれて頻度は低くなる傾向にある。それでも、65歳以上全体で「ほとんど毎日」「週に4～5日」をあわせると75%を占め、70歳以上でも過半数が「ほとんど毎日」軽自動車を使用している。さらには、65歳以上のうち、有職の場合や子どもと同居の場合、ともに「ほとんど毎日」「週に4～5日」をあわせると80%、人口30万人未満の市・郡では77%に達する。

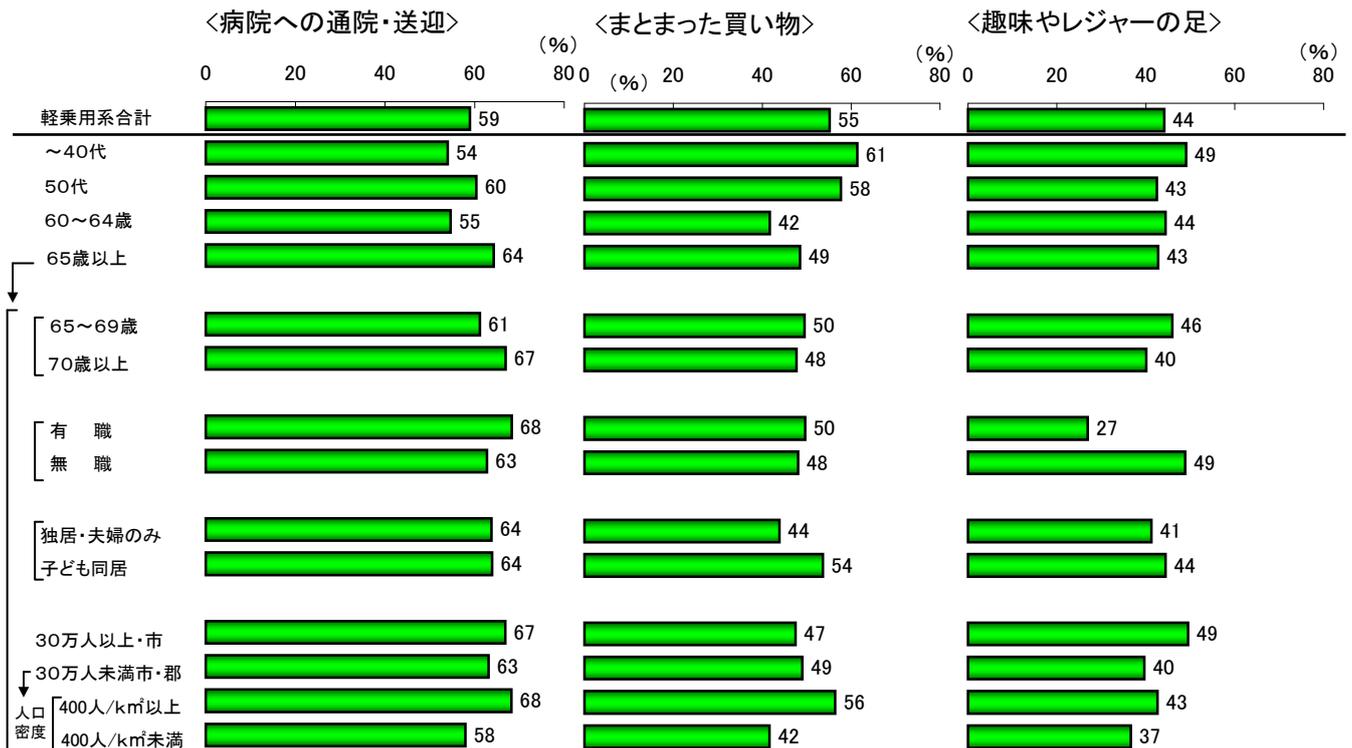


- 65歳以上の実際の用途をみると、「日常の買い物」81%、「病院への通院・送迎」64%の順が多い。特に「病院への通院・送迎」は他の年代と比較し高い。
人口規模別でみると、30万人以上市の高齢者では「趣味やレジャーの足」「家族そろっての外出」が地方より多く、30万人未満市・郡の高齢者では「日常の買い物」「家族の送迎」が都市圏より多くなっている。
「まとまった買い物」は他の年代に比べると高齢者は少ないが、子どもと同居の場合は54%と高くなる。
「趣味やレジャーの足」は無職高齢者で49%と高くなる。

【実際の用途】

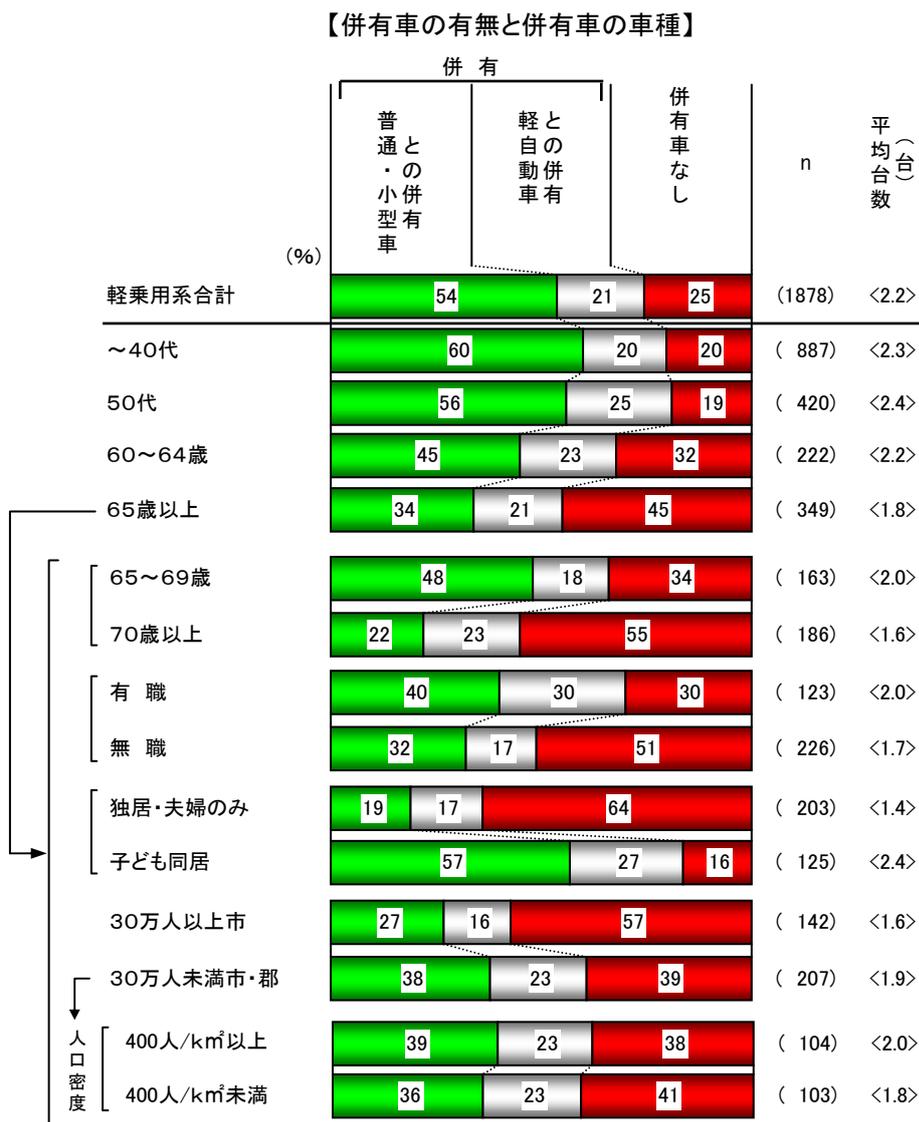
—複数回答—

	日常生活											(n)
	日常の買い物	病院への通院・送迎	まとまった買い物	趣味やレジャーの足	夜間や雨の外出	家族の送迎	家族そろっての外出	改まった外出	職場や学校までの足	福祉施設への行き来や送迎	要介護・介助者を乗せる	
軽乗用系合計	85	59	55	44	55	49	29	17	53	7	7	1878
～40代	83	54	61	49	66	58	37	24	70	5	5	887
50代	86	60	58	43	48	46	26	14	60	7	10	420
60～64歳	86	55	42	44	45	32	17	11	44	15	10	222
65歳以上	81	64	49	43	42	34	18	17	14	8	6	349
65～69歳	77	61	50	46	43	30	14	15	22	8	2	163
70歳以上	84	67	48	40	42	38	20	19	8	9	9	186
有職	75	68	50	27	45	37	22	24	38	7	4	123
無職	83	63	48	49	42	33	16	14	5	9	7	226
独居・夫婦のみ	81	64	44	41	40	26	17	17	9	5	7	203
子ども同居	78	64	54	44	47	45	18	16	22	14	6	125
30万人以上市	77	67	47	49	45	29	23	15	10	11	5	142
30万人未満市・郡	82	63	49	40	41	36	15	18	16	7	7	207
人口密度												
400人/km ² 以上	80	68	56	43	48	40	18	16	19	13	6	104
400人/km ² 未満	85	58	42	37	34	33	13	21	14	1	7	103



3. 高齢者ユーザーの併有状況

- 高齢者の併有状況を見ると、65歳以上世帯での併有率は他の年代の世帯に比べて低いですが、それでも55%と過半である。「軽自動車との併有」の比率は年代間で大きな差はなく、「普通・小型車との併有」では年代が高くなるほどその比率は低くなる。
- 65歳以上を有職・無職別でみると、有職世帯の場合は併有率が70%と高い。家族形態でみると、子どもと同居世帯の場合、併有率は84%と高くなる。また、人口規模別では、30万人未満都市・郡での65歳以上世帯の併有率は61%となる。

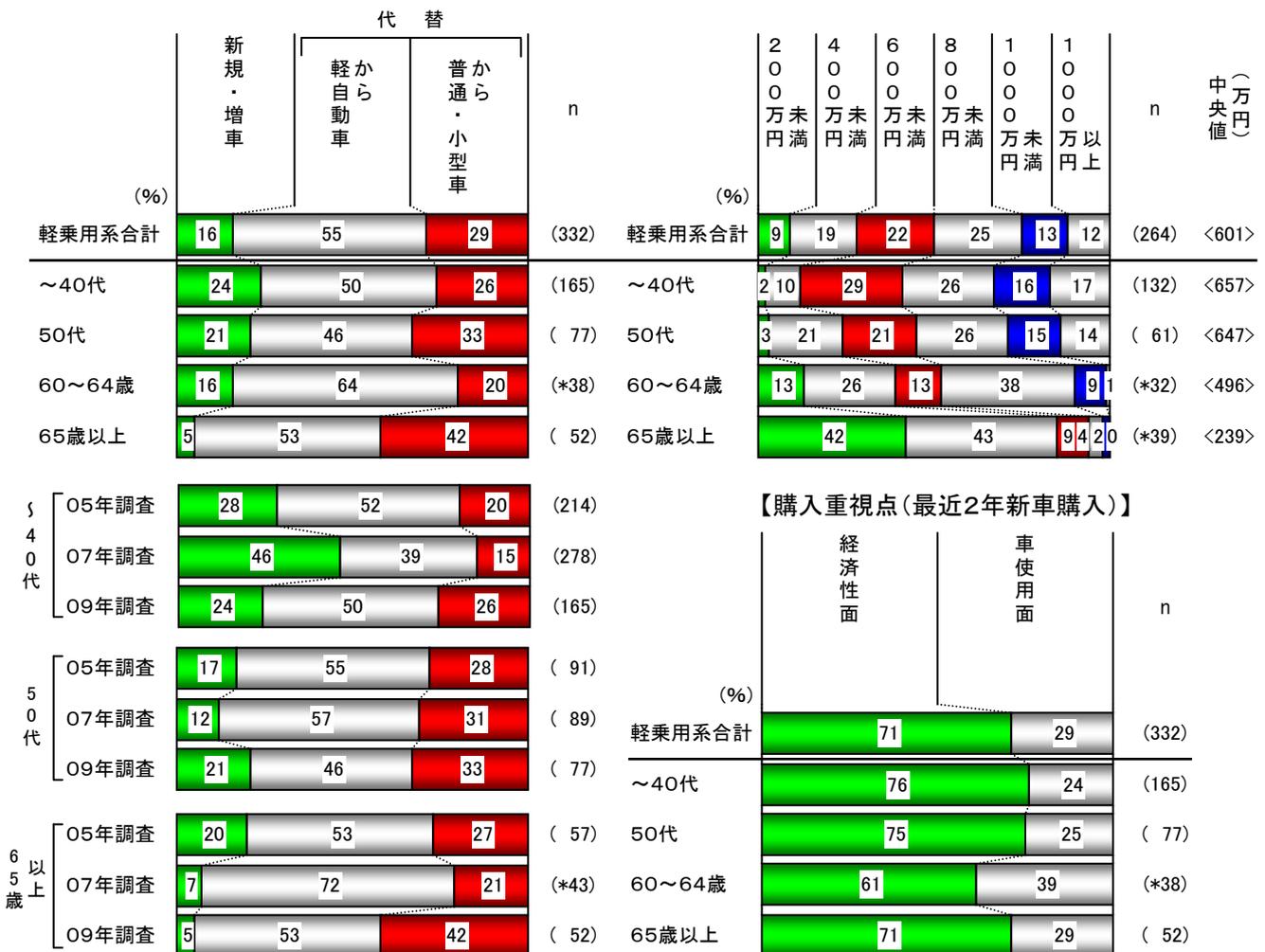


4. 高齢者ユーザーの軽購入時の状況

- 最近2年の新車購入ユーザーでは、65歳以上の「代替」比率は95%と非常に高い。特に「普通・小型車からの代替」の比率が42%と他の年代に比べ高いことが特徴である。
- 購入形態を年代別に時系列でみると、30～50代は大きな変化はないが、65歳以上では「普通・小型車からの代替」比率が今回大幅に増加したことがわかる。
- 最近2年の新車購入ユーザーの世帯年収を各年代別でみると、65歳以上の世帯年収は他の年代に比べ非常に低いことがわかる。
- 軽自動車購入時の重視点をみると、65歳以上も他の年代同様「経済性面」が7割を超えるが、他の年代に比べわずかに低く、「車使用面」は29%。

【新代増(最近2年の新車購入)】

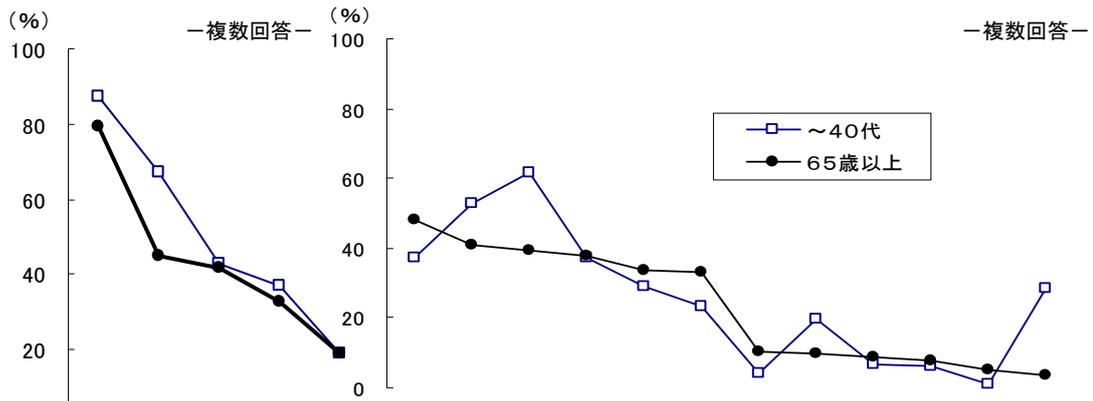
【最近2年新車購入者の世帯年収】



- 65歳以上の経済性面での軽選択理由をみると、「税金が安い」「燃費が良い」「価格が安い」の比率が高いのは軽乗用系ユーザー全体の傾向と同様であるが、「燃費が良い」に関しては、他の年代に比べ比率は低い。
車使用面での軽選択理由では、「買い物・用足しに向いているから」が48%で最も多い。また、「長距離を走ることがあまりない」「車庫のスペースが狭い」は他の年代に比べ多い。
- 前保有車の使用年数をみると、年代が高くなるにつれて長期保有化の傾向にあり、65歳以上での前保有車の平均使用数は8.6年となる。

【経済性面からの軽選択理由
(最近2年新車購入)】

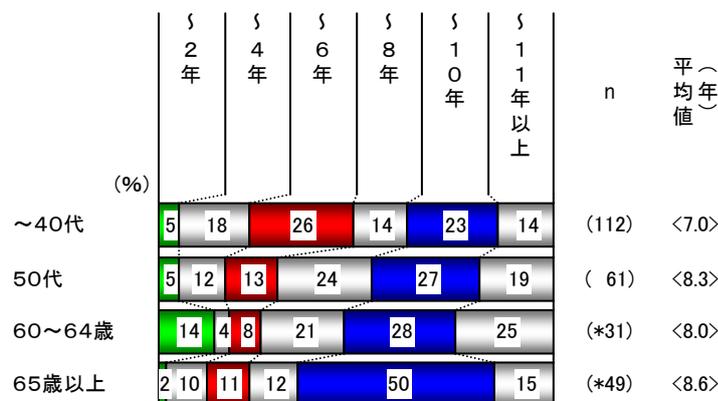
【車使用面からの軽選択理由(最近2年新車購入)】



(%)	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い
軽乗用系合計	84	58	41	34	19
~40代	87	67	43	37	19
50代	86	69	48	42	21
60~64歳	79	39	21	43	24
65歳以上	79	45	42	33	19

買向狭運駐長と車ス人る2乗自も車通専	物用い狭い転停距が庫のや荷の目車車人分も運のの通専	用いて道使が車車離があ庫のや物少の運転外以の安の通専	足するからでやすいしやすが易るあまのの狭い乗せないすいから学だから	にから	の	(n)						
44	52	54	34	29	22	6	20	7	5	1	20	332
37	53	62	37	29	23	4	20	7	6	1	29	165
40	51	50	36	26	13	8	16	10	10	0	29	77
49	56	44	36	34	20	9	23	3	3	0	5	*38
48	41	39	38	34	33	10	10	9	8	5	4	52

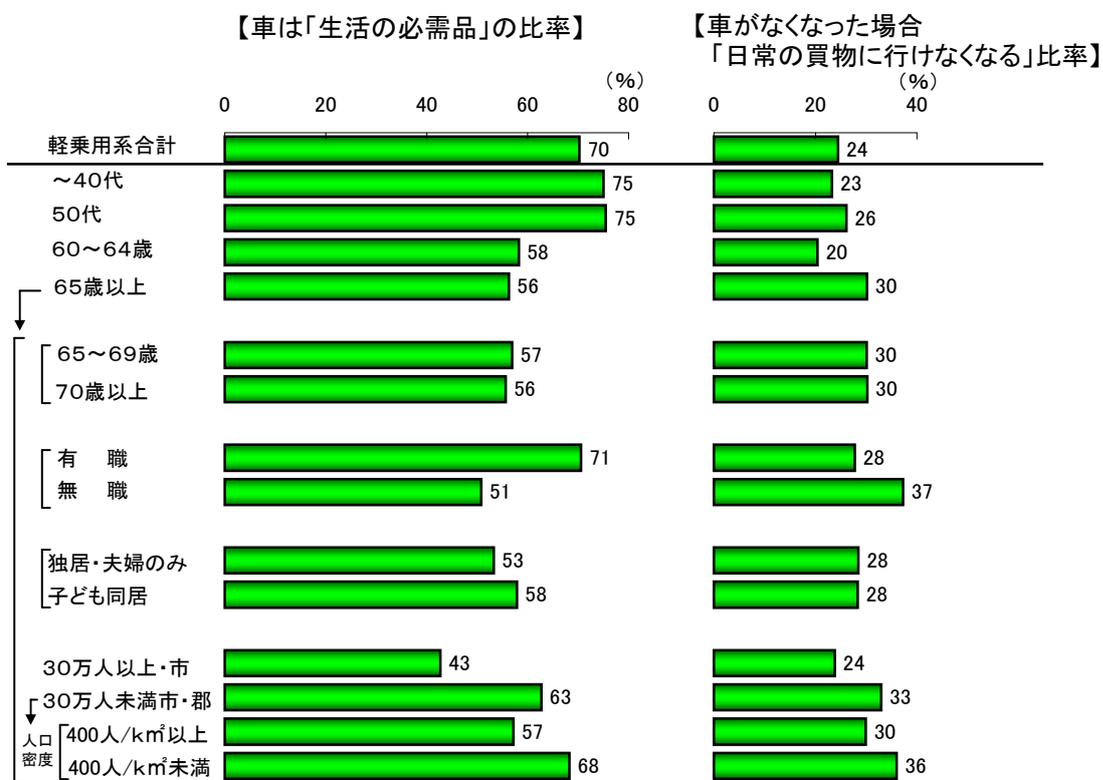
【前保有車の使用年数(最近2年新車購入)】



5. 軽自動車の必要性

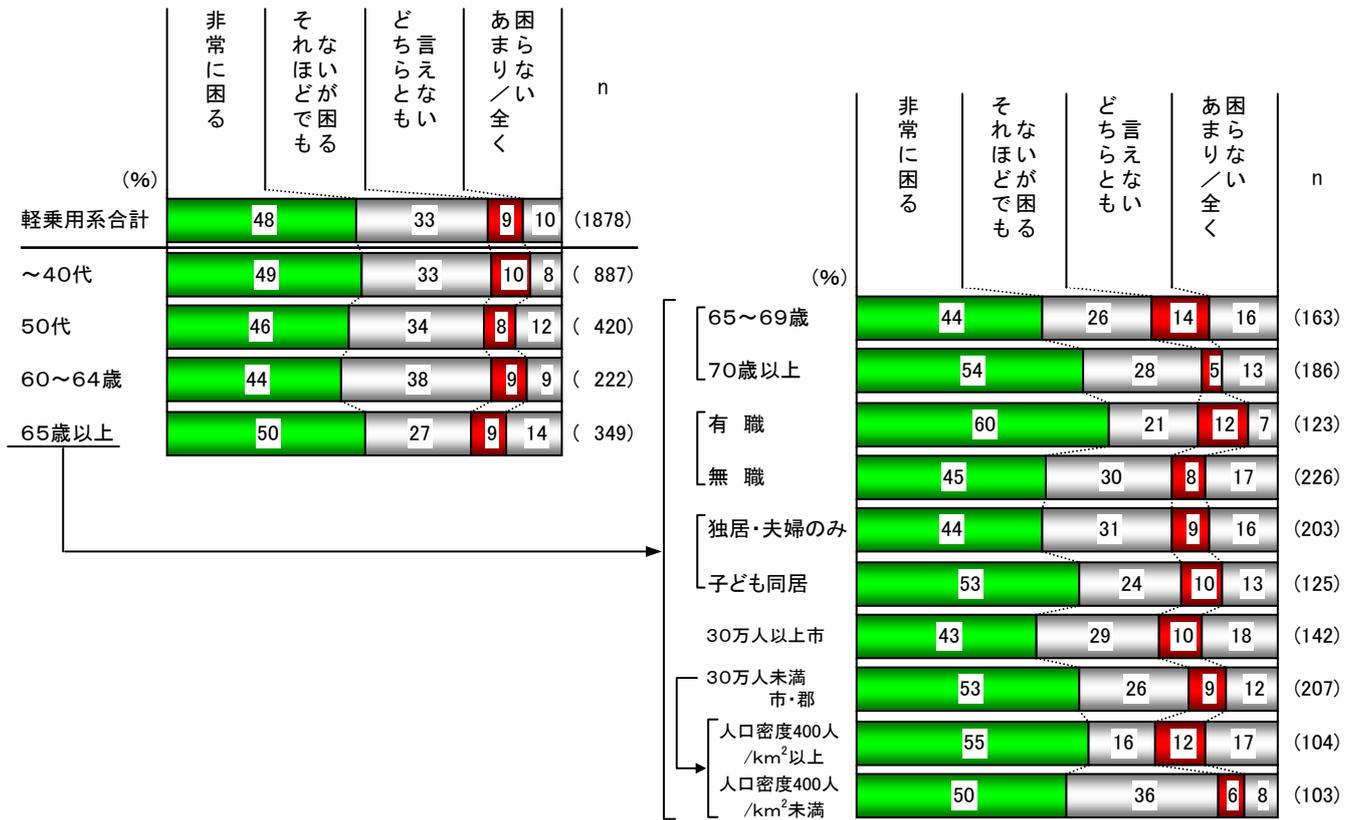
(1) 車がなくなった場合の困窮度

- まず、車の役割を「生活の必需品」とする比率を65歳以上でみると56%で、他の年代に比べ低い。ただし、高齢者のうち、有職の場合は71%、人口30万人未満都市・郡で人口密度400人/k㎡未満の場合は68%と高くなる。
- 車がなくなった場合に「日常の買い物に行けなくなる」とする比率は、65歳以上で30%と、他の年代に比べて高い。特に無職の場合は37%、人口30万人未満都市・郡で人口密度400人/k㎡未満の場合は36%と高くなる。



- 次に軽自動車がなくなった場合、65歳以上では「非常に困る」の比率は50%、「それほどでもないが困る」を合わせると77%となり、これは他の年代とほとんど変わらない。有職の場合は81%、人口30万人未満都市・郡で人口密度400人/km²未満の場合は86%と高くなる。
- 軽自動車がなくなった場合の不都合点では、65歳以上で37%が「車を持つことができなくなる」としており、子ども同居や30万人以上都市ではその比率は44%と高くなる。大きさや使用面では、「行動範囲が広くなく、大きい車は無駄多い」「乗車人数少なく、大きな車は適さない」が上位となっている。

【軽自動車がなくなった場合の困窮度】

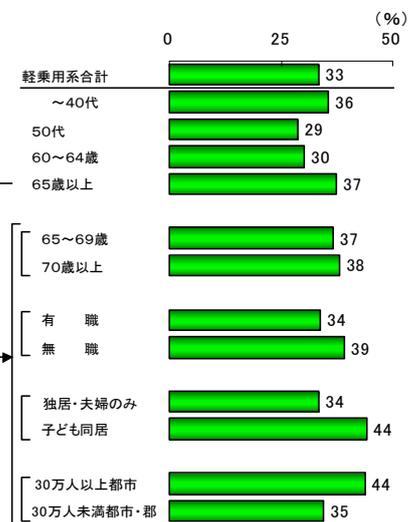


【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

—複数回答—

	経済的な面				大きさや使用面								その他	(n)
	大きな燃費が悪く不都合	経済的理由で車を保有しなくなる	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄がなくなる	行動範囲が広くなく無駄が多い	乗車人数が少なく無駄が多い	狭い道など道路条件の関係で走行しにくい	荷物が多い車は無駄が多い	大きい車は日常の足として使えない	保管スペースが狭く置けない	出先駐車スペースの関係			
軽乗用系合計	40	34	58	26	25	22	28	23	19	22	20	14	0	1660
～40代	36	36	67	34	18	15	26	22	14	17	19	13	1	796
50代	50	29	56	23	30	26	34	22	24	33	20	17	0	367
60～64歳	37	30	46	15	32	32	28	22	24	24	18	15	-	195
65歳以上	38	37	37	13	38	34	31	28	27	26	21	16	0	302
65～69歳	33	37	37	14	41	29	27	26	29	27	18	14	-	141
70歳以上	42	38	37	11	36	37	35	30	25	23	18	1	1	161
有職	30	34	35	13	23	13	35	34	24	29	22	19	1	110
無職	42	39	38	12	44	42	29	26	29	25	21	15	0	192
独居・夫婦のみ	36	34	34	9	38	40	34	29	29	25	25	22	1	172
子ども同居	35	44	41	19	39	29	26	27	26	27	15	8	-	109
30万人以上市	43	44	40	18	44	37	30	25	32	23	28	19	1	119
30万人未満市・郡	36	35	36	10	35	32	31	30	25	27	18	15	-	183

＜経済的理由で車を持てなくなる＞



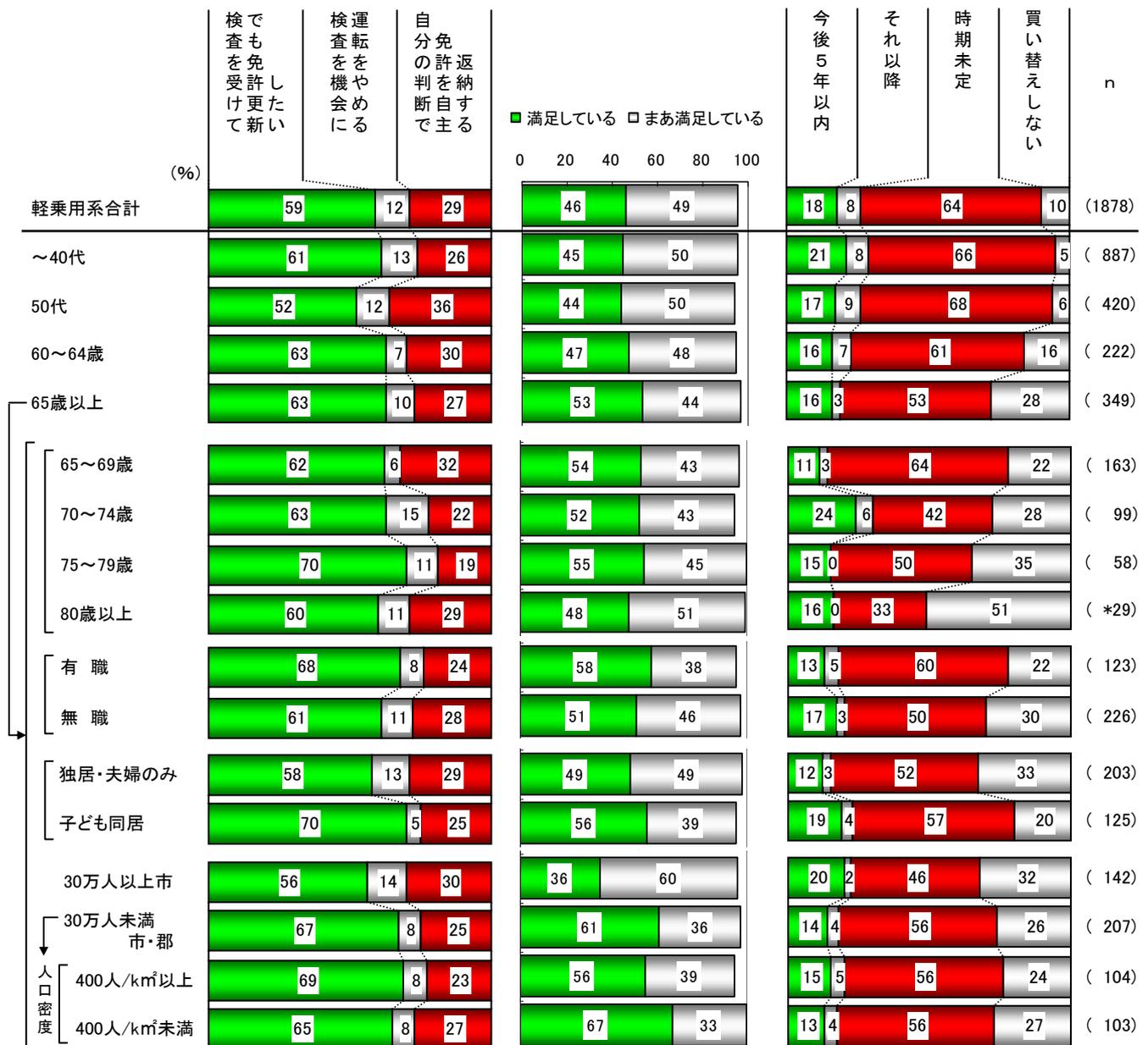
(2) 今後の意向

- 2009年6月より、運転免許更新時に75歳以上のドライバーは認知機能検査の受検が必要となったが、65歳以上は「検査を受けても免許を更新したい」が63%と高く、その比率は79歳までは年齢が高くなるほど高まる。また、80歳以上でも60%を占める。その意識は地方ほど高い。
- 軽自動車に対する満足度をみると、65歳以上の「満足している」比率は53%で他の年代に比べ高い。特に地方の高齢者の満足度が高い。
- 今後の買い替え予定時期をみると、65歳以上で「買い替え」意向がある比率は72%を占める。それ以降年齢を重ねるにつれてその比率は減少するとはいえ、80歳以上でも約半数はまだ「買い替え」の意向をもっている。

【75歳以上の免許更新時の
認知機能検査に対する考え方】

【軽自動車に対する満足度】

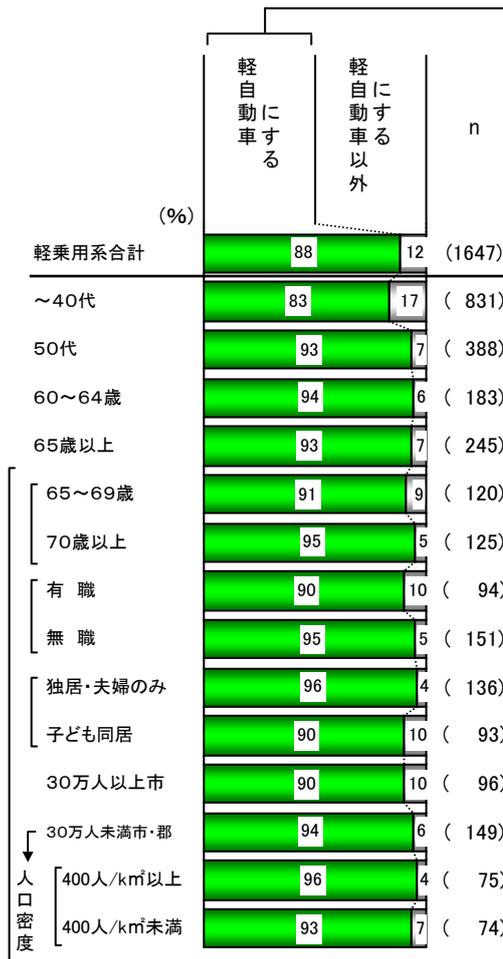
【買い替え予定時期】



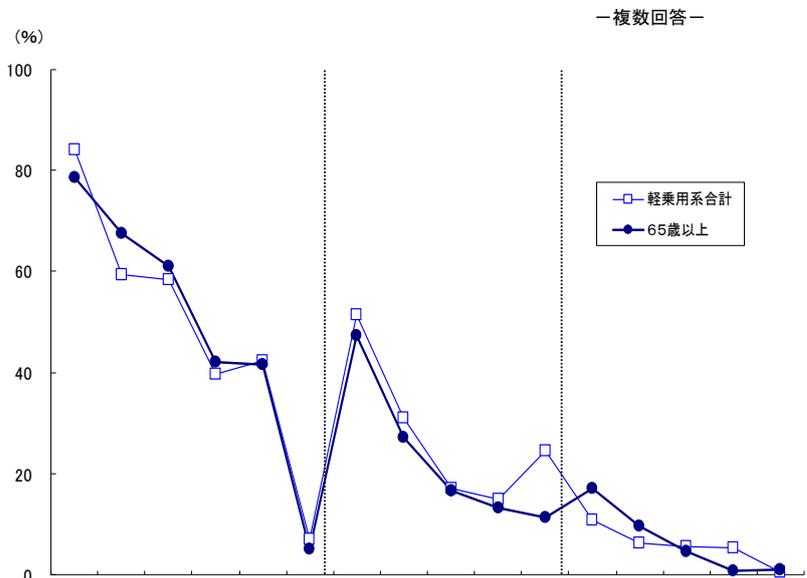
● 65歳以上では、93%とほとんどが次期購入意向車を軽自動車と考えている。

● 65歳以上では、軽歩留まり意向理由として「税金が安い」「価格が安い」「燃費が良い」といった経済性面の理由の比率が高い。特に他の年代と比べて「価格が安い」の比率が高い。
人口規模別にみると、30万人未満の市・郡部で人口密度400人/km²未満の地方では「道路状況から見て最適の大きさ」「車庫が狭い」の比率が高くなる。

【軽歩留まり意向】



【軽歩留まり意向理由】



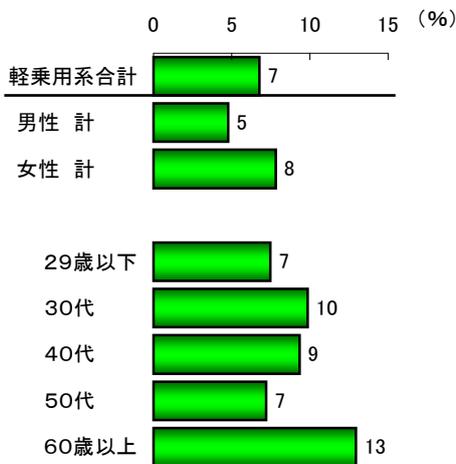
	経済性・法規・税制面						車使用面					その他					(n)	
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出しが簡単	運転しやすい	使用状況から見て最適の大きさ	道路状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	2台目以上の車	地球環境に優しい	新規格で安全になった	同価格ながら装備が優れる	軽のイメージが好き	その他		
軽乗用系合計	84	59	58	40	42	7	51	31	17	15	25	11	6	6	5	1	1466	
~40代	84	54	57	38	43	8	56	31	14	15	28	8	6	4	9	1	696	
50代	87	64	61	44	42	8	49	34	26	13	27	12	6	9	2	-	367	
60~64歳	84	66	59	35	41	4	41	32	15	19	20	12	5	8	1	0	171	
65歳以上	79	67	61	42	42	5	47	27	17	13	11	17	10	5	1	1	232	
65~69歳	81	67	58	35	39	3	52	25	14	13	14	7	6	2	2	-	111	
70歳以上	76	68	64	49	44	7	43	30	19	14	9	27	13	7	-	-	121	
有職	75	59	66	32	30	8	39	19	11	8	11	12	3	2	0	-	86	
無職	80	71	59	46	46	4	51	31	19	15	12	19	12	6	1	-	146	
独居・夫婦のみ	74	63	58	47	40	7	49	28	15	13	5	15	10	6	2	-	133	
子ども同居	82	72	64	36	42	3	46	23	17	12	18	19	10	2	-	-	85	
30万人以上市	86	71	71	53	53	5	40	27	12	13	13	24	11	6	0	-	87	
30万人未満市・郡	75	66	57	38	37	5	50	27	18	14	11	14	9	4	1	-	145	
人口密度	400人/km ² 以上	85	70	58	38	40	7	54	28	12	8	10	14	7	1	2	-	73
	400人/km ² 未満	65	61	57	37	34	3	46	27	26	20	11	14	11	7	-	-	72

6. 介護・介助用途の需要

- 軽自動車ユーザーの高齢化が進むなか、介護用途の重要性にも着目した。
実際の用途として「介護・介助を必要とする者を乗せる」比率は軽乗用系合計では7%、性別では「女性」がやや多い。年代別でみると、60歳以上で13%と他の年代に比べ高くなる。
- 今後増えそうな用途として「介護・介助を必要とする者を乗せる」をあげた比率は軽乗用系合計で22%で、今後の介護用途の増加が見込まれる。年代別でみると、60歳以上では40%に達し、他の年代をはるかに凌ぐ。いわゆる「老老介護」の今後の増加がうかがわれる。
- 今後の福祉車両の購入検討についてみたところ、「現在既に必要で検討」はごくわずかであったが、「いずれ必要になった際に検討」は軽乗用系合計で52%、年代が上昇するほどその比率は高くなり、60歳以上では68%に達する。

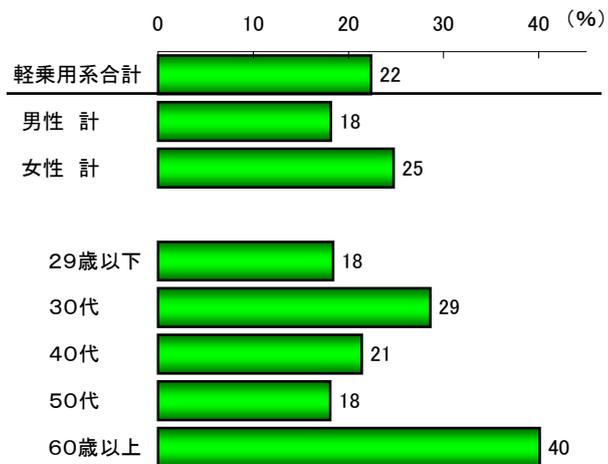
<介護・介助を必要とする者を乗せる>

【実際の用途】

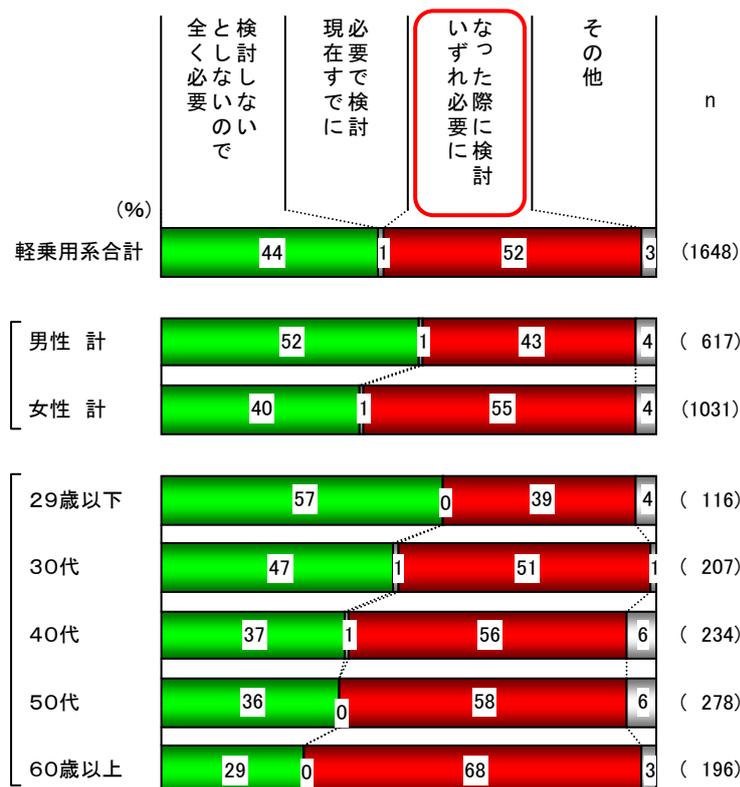


<介護・介助を必要とする者を乗せる>

【今後増えそうな用途】



【買い替え予定車福祉車購入検討】



要 約

- 高齢者にとって、運転のしやすさは軽自動車を選ぶ重要なポイントとなっている。
- 使用面、経済的性面の両面から高齢者は軽自動車が自分達にとってふさわしい車と考えている。
- 生きがいある生活を送り続けるためにも、できる限り車の運転をし続けたいと考えている。
買物、趣味、レジャーにと日常の様々な用途に軽自動車が使われ、高齢者が活動的な生活を送り続けていくことをサポートしている。
- 介護・介助が必要な人を乗せる車としても、経済性面や車としての使いやすさで軽自動車貢献している様子がうかがえる。

《ケース1》埼玉県 狭山市 男性 77歳 同居家族2人 保有車：軽乗用1台

運転のしやすさを重視し軽に。車に乗れないと趣味もあきらめることになり人生の楽しみがなくなる。

- ◆妻も年金を頂いており、経済的にも時間的にも不満はない。妻は病気で病院以外外出しないので、買い物は自分がほぼ毎日車で行っている。生活の中心は食事と趣味のみ。また趣味のために通っている公民館は、他の交通機関を利用するには不便な場所にあり、軽自動車通っている。
- ◆支出に関して言えば、車より住宅に関する税金や介護保険・健康保険などの負担の方が大きい。
- ◆以前は、普通車と軽自動車の2台を保有していたが、退職後は1台にした。軽自動車にしたのは、経済的な理由もあるが、体の機能や運転技術の衰えを感じ、運転のしやすさを重視したため。
- ◆来年の2月には免許更新、さらにその次の更新時には80歳になるが、運転は続けたい。自動車に乗れないと趣味のダンスや囲碁・将棋なども断念せざるを得ず、全く人生の楽しみがなくなる。

《ケース2》千葉県君津市 男性 78歳 同居家族2人 保有車：軽ボンネットバン1台

年金だけでは苦しく働いている。通勤、買い物に車は不可欠だが軽でない経済的負担は重い。

- ◆暮らし向きについては全く満足していない。年金だけでは苦しくフルタイムで働いている。借家で家賃を毎月5万円払っており、その負担が大きいので公営住宅を申し込んでいる。
- ◆軽以外だと経済的に負担が大きい。車は今まで20台くらい乗ってきたが、軽は今回が初めて。経済的に一番良い。3年以内に買い替えるが次も軽。
- ◆車は、通勤、妻との買物、また妻を病院へ送り迎えするのに使っている。どこへ行くにも車が必要で無ければ困る。道路は広く車があれば便利な地域であるが、駅までは遠く電車は何年前に、北海道へ帰るおりに利用しただけ。このあたりでは車がなければ何もできない。

《ケース3》愛知県名古屋市 女性 60歳代後半 同居家族2人 保有車：軽乗用1台

夫婦そろっての年金生活。経済性面で軽を選択。生活を豊かにするためにも軽がないと困る。

- ◆夫婦そろって、年金のみの生活。10年近くこのような生活で、暮らし向きはこれ以上良くはならないと思うがまあ満足。園芸が趣味で、重い物を買うことがある場合に車を使う。
普段の買物は自転車。
- ◆以前は、普通乗用車に乗っていたが、主人も自分も高齢で年金生活になることもあり価格も安く、諸経費の安い軽を購入した。乗る頻度はあまり高くないが、生活を豊かにするためにも車はないと困るので税金が安く、維持費がかからず負担が少ないのがいい。
- ◆軽自動車は気楽に使えて、取り扱いやすく、駐車場などにも入れやすい。

《ケース4》滋賀県甲賀市 男性 69歳 同居家族6人 保有車：軽乗用1台、普通乗用2台

今の使い方から軽しか考えられない。健康である限り運転は続ける。

- ◆家族にも恵まれ、皆健康で楽しく暮らしている。経済的に特に困っていることもない。今は民生委員をやっている外出の機会が多い。また40坪ほどの畑を借りて野菜づくりを楽しんでいる。
- ◆勤めていたころは、普通車で通勤していたが、退職して車は近所の買物や用足しでしか使わなくなったので小さい車が必要になった。
民生委員として巡回するときに、狭い町をあちこち走ったり止まったりするので大きな車ではとてもできない。畑をやっているのでホームセンターにもよく行く。その際にも荷物も積み、重宝している。ホームセンターでは大きな買い物をした場合、軽トラックの無料貸出しサービスもあり、特に荷物が多いときは、これを利用することもある。こういった地域では軽は重宝される。
- ◆今の使い方から軽自動車しか考えられない。健康であれば運転はやめず、いつまでも乗るつもり。

《ケース5》愛知県豊橋市 男性 77歳 同居家族5人 保有車：軽乗用2台、普通乗用1台

周辺の交通環境からどこへ行くにも車が必要。経済的にも軽自動車なのでずっと車が持てる。

- ◆暮らし向きにはまあ満足しているが、年金生活で現在の配達の仕事もそんなに多くないので、これ以上豊かになるとは考えにくい。同居の息子夫婦もこれから子どもにお金がかかる。
- ◆鉄道の駅、バス停ともに家からは3kmほどあり不便。仕事に行くときも含めて日常の移動は全て車。家族も息子は普通乗用車、また嫁も専用の軽乗用車を持ち通勤、日常の足として使っている。
- ◆一度普通小型車に乗ったことがあるが、それ以外はずっと軽自動車を乗り継いでいる。車体価格もそうだが、税金や諸経費を含め普通乗用車に比べ断然安い。車がないと足がなくなるのと同じで、とても困るが、軽自動車なのでずっと保有することが可能なのだと思っている。
- ◆4年後くらいには買い替えたい。免許も講習を受けて更新し、できる限り乗り続けたい。

《ケース6》兵庫県たつの市 男性 76歳 同居家族5人 保有車：軽トラック1台、普通乗用3台

農業に軽トラックは必需品、税金や維持費も安くて助かる。多忙な毎日、運転はやめられない。

- ◆25アールの農地があり、稲作を行っている。昔は大きな会社に勤めていたので年金も充実しており収入の面では不満はない。地元の観光ガイドのボランティア組織の理事、自治会の役員などで多忙。また息子夫婦がとも働きで塾の送り迎えなど、孫の面倒もみている。
- ◆農業を行う上で、軽トラックは必需品。小回りも効き荷物も十分に積み、税金や維持費も安くて助かる。周辺の交通事情からも、また仕事や生活の面からも家族それぞれに車が必要な状況であり、農用には軽以外考えられない。
- ◆高齢なので免許返納という選択肢もあるのだが、今の生活を考えると不可能。孫の送迎などで日常的に車を使うし、農業もまだしばらくは続けることになるのだろうから。

《ケース7》岐阜県大垣市 女性 72歳 同居家族5人 保有車：軽乗用1台、普通乗用1台

母の介護のために、車椅子ごと乗せられる福祉車を購入。普通車は経済的負担が大きく軽を選択。

- ◆5年前に母が要介護となり、前に持っていた軽自動車がまだ使えたが、車椅子ごと乗せられる軽自動車を購入。約1年半使用。介護施設への送り迎え、近場への母を連れての観光に使っていた。普通車の介護用の車両なら、車椅子をより楽に載せられるのだが、費用面での負担が大きいため、軽自動車にした。
- ◆大きさに軽自動車がよい。駐車場に入れる時や狭い道のすれ違いのとき、軽で良かったと思う。
- ◆年金生活なので経済的には今後ゆとりが出てくることはないが、夫や母を見送った今、自分の趣味を生活の中に取り入れて活動的に元気に生きていきたい。そのためにも軽自動車の存在は大きい。カルチャーセンターへ通うとき、買物、日常の用事など毎日のように乗っている。

V. 経済環境変化の影響とダウンサイジングユーザー

● : 全体での集計結果での分析コメント

□ : 最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

今回調査で、最近2年間の新車購入ユーザーで「普通・小型車からの代替」、いわゆる『ダウンサイジング』したユーザーの比率が高くなっている。2008年後半以降の経済環境の悪化がその背景にあるのではという仮説に立ち、最近のダウンサイジングユーザーの特徴を考察した。

【経済環境変化の影響】

- 軽ユーザーの世帯年収の推移をみると、今回の調査結果は前回に比べ落ちている。また、暮らし向きの「ゆとり」感や満足度も前回調査時から落ちている。(93頁)
- 月収を1年前と比較すると、低所得世帯層ほど「減った」の比率が高くなり、所得格差が拡大していることがわかる。
同様に、暮らし向きの「ゆとりがなくなってきた」や「満足」の比率も低所得世帯層ほど低くなる。(93頁)
以上より、経済環境の変化は特に低所得世帯でよりその影響を受けていることがうかがわれる。
- 世帯年収別に購入形態をみると、ダウンサイジングした比率が高いのは世帯年収400万円未満のユーザーで、43%に達する。(94頁)
- 「車」の必要性は世帯年収にかかわらず高いが、「『軽』自動車」の必要性は、世帯年収が低くなるほど高くなる。(94頁)

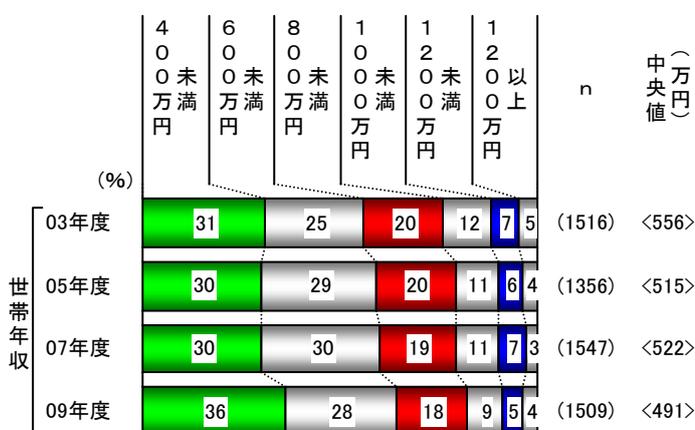
【ダウンサイジングユーザーの特性】

- 女性比率が高い軽ユーザーの中で、ダウンサイジングしたユーザーは男性比率が5割近くを占める。年齢は50歳以上の高年齢層に多い。(95頁)
- ダウンサイジングユーザーの世帯年収の中央値は、他の層に比べ低く、前回調査時に比べて唯一年収が減っている。(95頁)
- 軽購入時の重視点が「経済性面」の比率が他に比べて高く、そのなかでも税金の安さを特に重視している。(96頁)
- ダウンサイジングユーザーの軽使用用途は、通勤や買い物など日常の用途だけでなく、レジャーなど多様な使い方をしている傾向にある。(96頁)
- 軽に対する満足度は高くなく、軽自動車がなくなった場合に「非常に困る」の比率も低い。ダウンサイジングユーザーは車が必要ゆえに、経済的要因から軽にせざるを得なかったという層が多いことが推察される。(96頁)

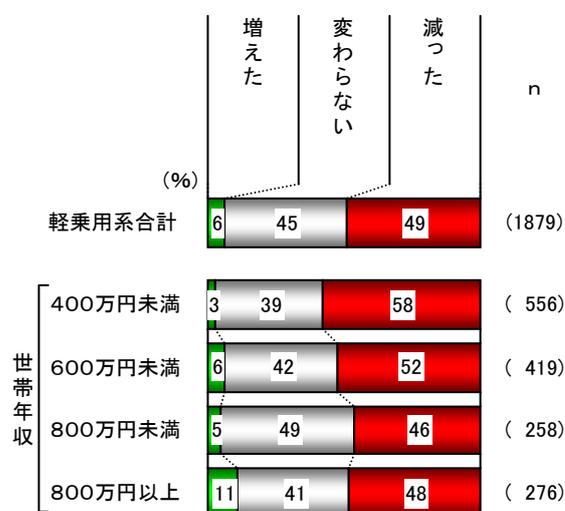
1. 経済環境変化の影響

- 2008年後半からの経済環境の悪化は軽自動車ユーザーにも影響を及ぼしている。まず世帯年収の推移をみると、今回調査の結果は前回に比べて落ちていることがわかる。
- 1年前と比較した月収の増減を世帯年収別でみると、低所得層ほど「減った」の比率が高くなり、収入格差が拡大していることがわかる。
- 暮らし向きの変化で「ゆとりがなくなってきた」の比率でも、前回調査よりも高まり、また低所得層ほどその比率が高くなっている。
- 暮らし向きの満足度をみても前回調査に比べ満足度は落ちており、世帯年収別でみると低所得層ほど満足度は低くなる。

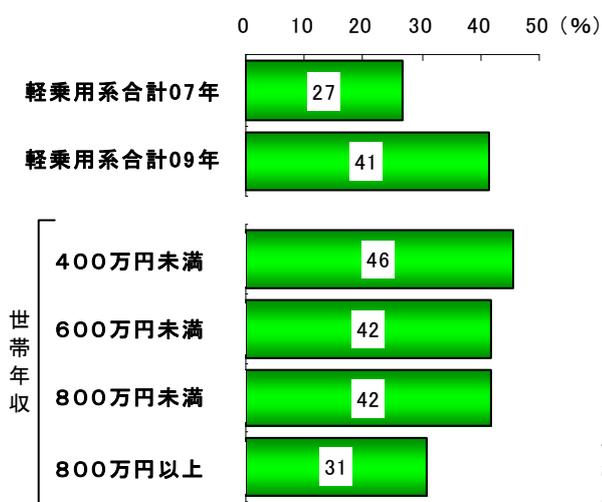
【世帯年収の推移】



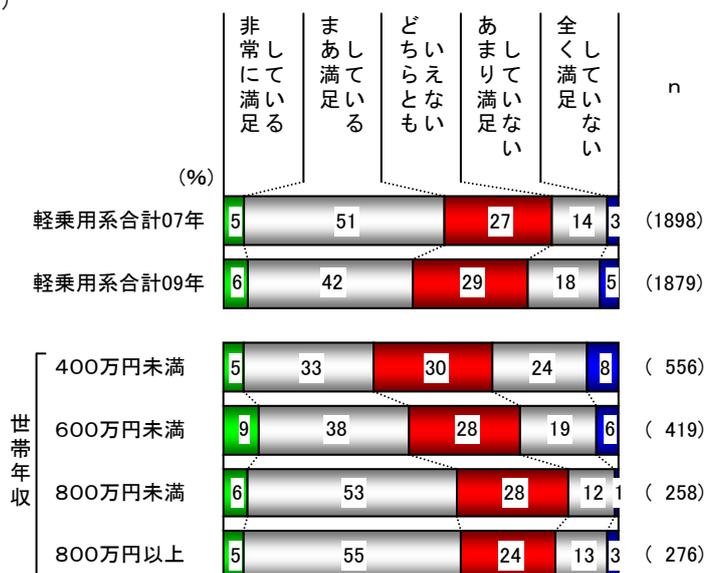
【1年前と比較した月収の増減】



【「ゆとりがなくなってきた」比率】



【暮らし向きの生活満足度】

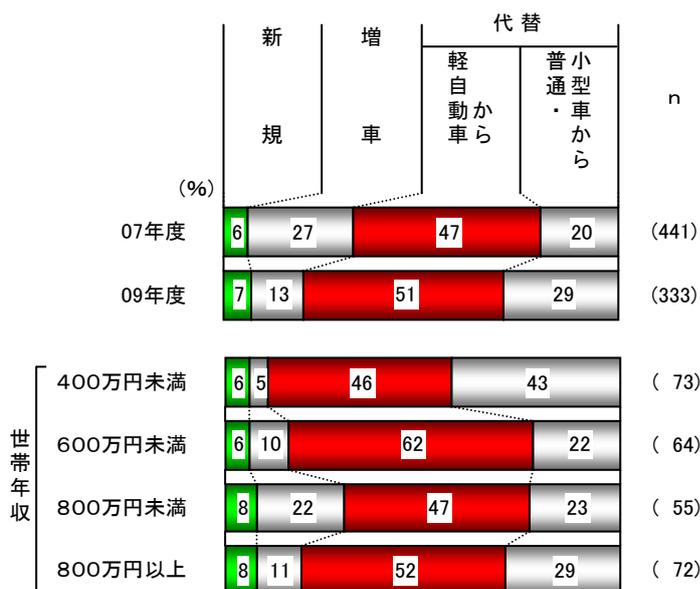


□購入形態をみると「普通・小型車からの代替」いわゆるダウンサイジングユーザーの比率が前回調査から増加しており、世帯年収別では、400万円未満の低所得層で43%と高く、経済的な理由からダウンサイジングしたということがうかがわれる。

●「車がないと非常に困る」の比率は世帯年収での差はあまりみられないが、「軽自動車がないと非常に困る」の比率は世帯年収が低くなるほど高くなる。「車」の必要性はどの層でも同様に高いが、「『軽』自動車」の必要度は世帯の経済的背景によって定まっていることがうかがわれる。

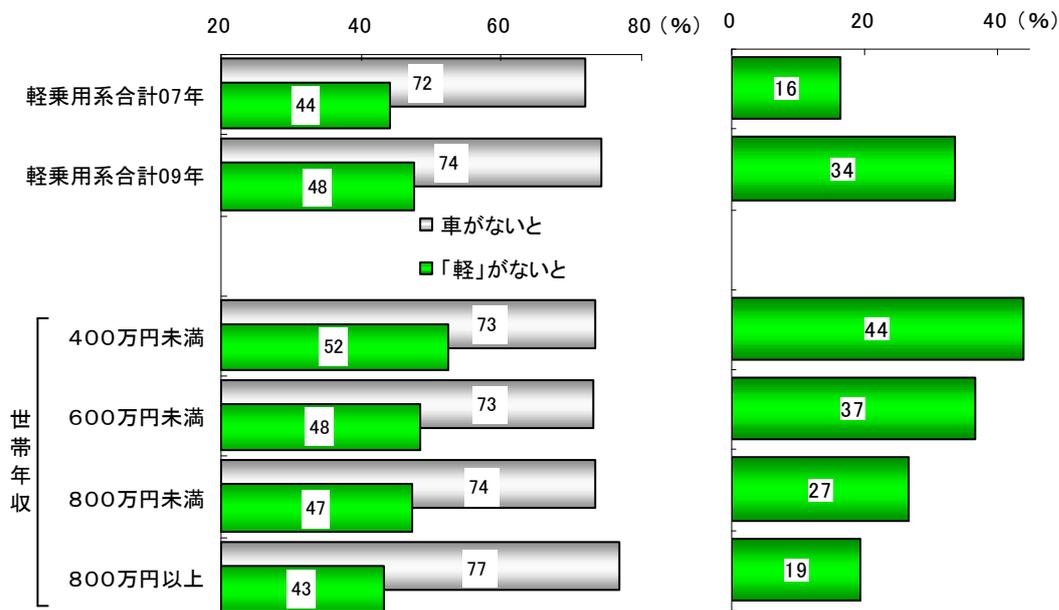
●軽自動車がなくなった場合、「経済的に大きな車を持ってない」という比率も低所得層ほど高くなる。

【購入形態(最近2年新車購入ユーザー)】



【「車がないと非常に困る」比率】
(「車がない場合」/「軽がない場合」の比較)

【軽がない場合、「経済的に大きな車を持ってない」比率】



2. ダウンサイジングユーザーの特性

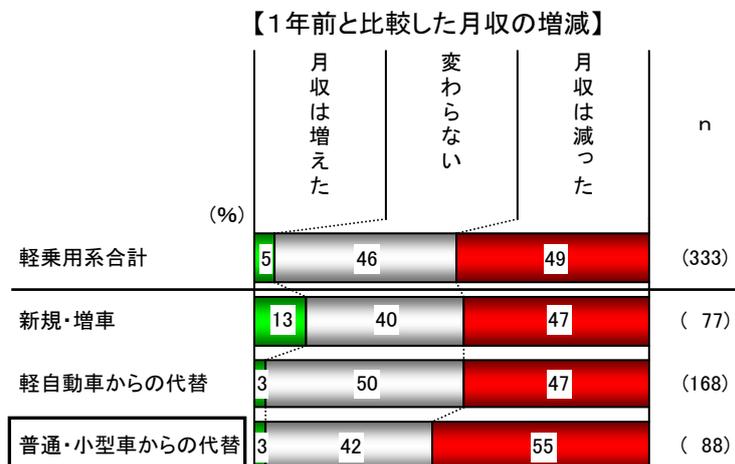
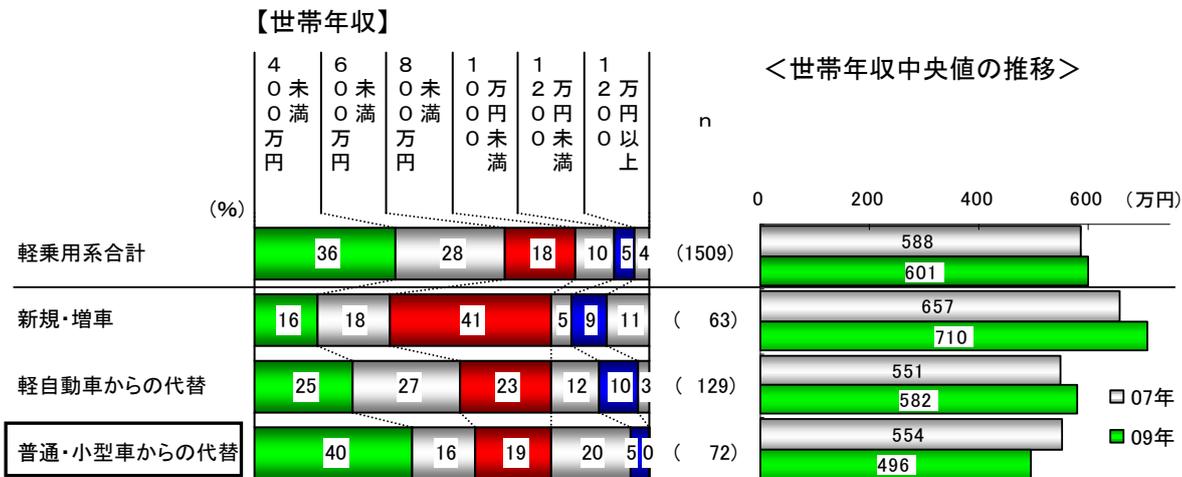
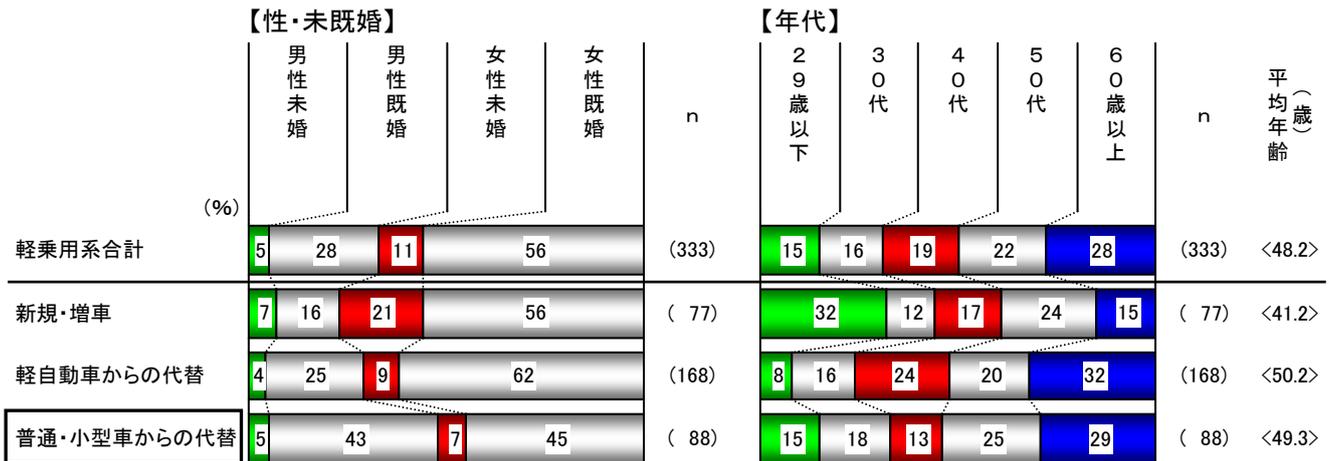
□最近2年間でダウンサイジングしたユーザーは、他に比べ「男性」比率が48%と高く、特に「男性既婚」の比率が高い。

□ダウンサイジングユーザーの年代別では「50歳以上」の高年齢層の比率が高く、あわせて54%に達する。平均年齢は49.3歳

□ダウンサイジングユーザーの世帯年収をみると、「400万円未満」が40%を占め、中央値は496万円と低い。また、前回調査と比較すると、ダウンサイジングユーザーのみが前回から下がっている。

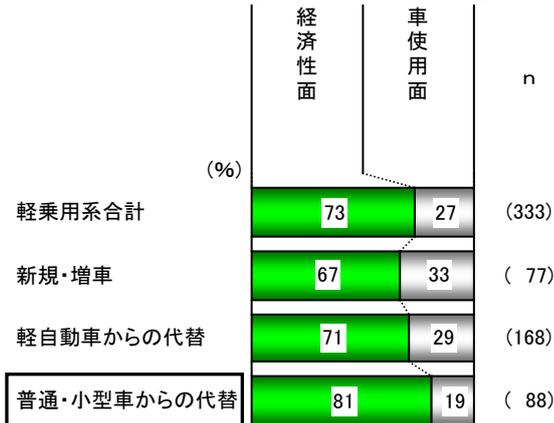
月収についても、「減った」の比率は55%と他に比べ高い。

これらのことから、経済的背景がダウンサイジングを促進させていることが推察される。

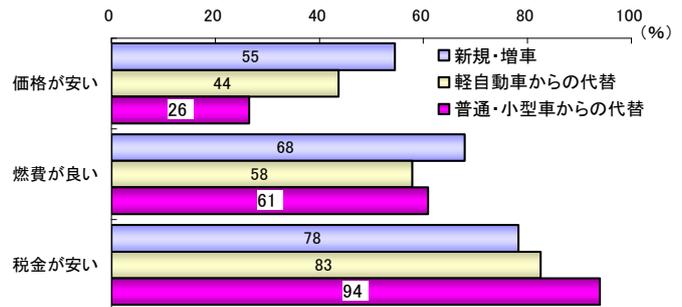


- 軽自動車購入時の重視点をみると、ダウンサイジングユーザーは「経済性面」が81%で他に比べ高い。
経済性面からの軽選択理由では、「税金が安い」の比率が他に比べ高くなっており、「価格」「燃費」については低い。
- 主用途をみると各層に大きな差はみられず、「通勤・通学」が45%で最も高い。しかし、複数回答での用途をみると、「レジャー・その他」55%、「通勤・通学」54%で、これらは他に比べて多い。軽自動車を日常の足以外の用途としても使っていることがわかる。
- ダウンサイジングユーザーは他に比べ、「車がないと困る」比率が若干高い。ただし、軽自動車に対する満足度は低く、軽自動車がなくなった場合の「非常に困る」の比率も低い。

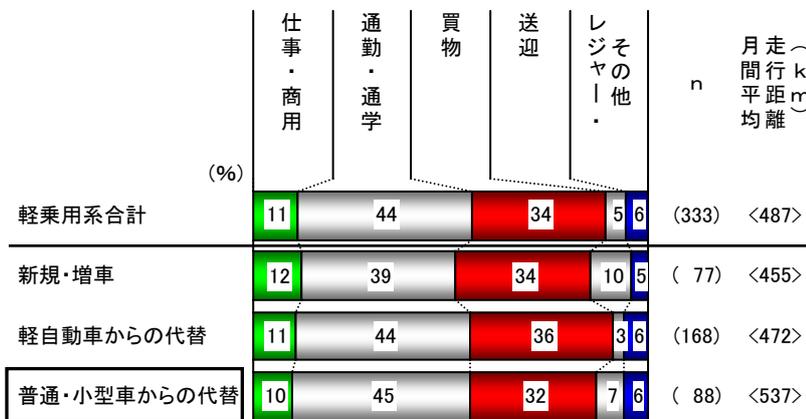
【軽選択時の重視点】



【経済性面からの選択理由(抜粋)】



【主な用途と走行距離】



【使用用途】

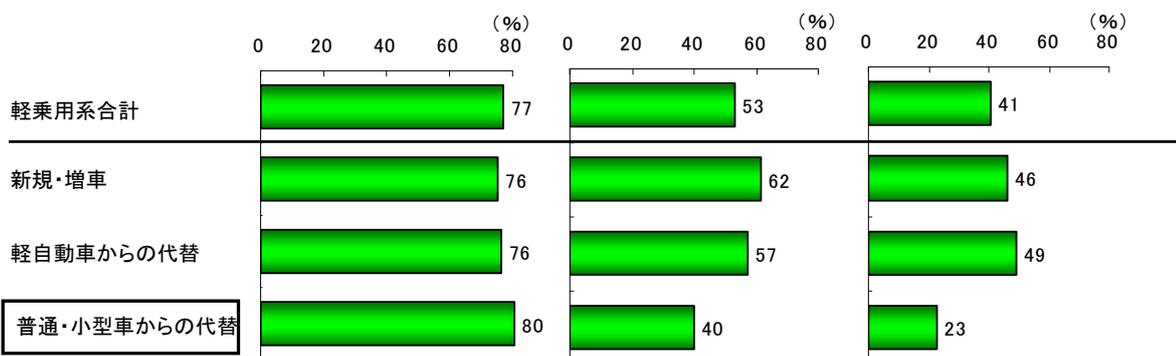
—複数回答—

層	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	レジャー・その他	(n)
軽乗用系合計	23	51	81	29	45	333
新規・増車	20	47	80	28	37	77
軽自動車からの代替	24	50	84	34	43	168
普通・小型車からの代替	22	54	77	22	55	88

【車がなくなった場合「非常に困る」比率】

【軽自動車に「満足している」比率】

【軽自動車がなくなった場合「非常に困る」比率】



ダウンサイジングユーザーにとっての軽自動車(ユーザーインタビュー結果)

要 約

- ダウンサイジングユーザーは、維持費、燃費で軽自動車を選択している。
また、実際に軽自動車に乗り、普通車と比較し、経済面での差を実感している。

《ケース1》大阪府寝屋川市 男性 60歳 保有車：軽乗用1台 前保有車：セダンタイプの普通車

燃費と維持費の安さに惹かれ、2人しか乗らないこともあり、家計への負担の少ない軽に乗り換え。

- ◆前に乗っていた車の乗り換え時期になったとき、ディーラーの営業スタッフが軽自動車で家に来た際、いいなと思い購入を決めた。もちろん燃費と維持費の安さに惹かれて購入。家計を考えて経済的な車を選んだ。また子どもを乗せるなら普通車だったが、今は乗る人数は最大でも2人なので、軽自動車で充分と考えた。
- ◆65才まで年金がもらえず年をとっても働かなければいけないと感じており、暮らし向きにはあまり満足していない。車のローンと最近買った給湯器のローンが負担となっている。
- ◆以前は駐車場を借りて、月約6,000円払っていたがもったいないので家の周りを整備し、駐車スペースを作った。以前乗っていたセダンを停めているときは車体が長いいため前が少しはみ出てしまい気になっていた。今はその心配がない。
- ◆ずっと普通車に乗っていたので、最初軽自動車に乗るときは正直怖かった。乗ってみると使いやすく経済的でよい。次に車を購入するとしても燃費や維持費などを考えまた軽にする。できるだけ家計の支出は抑えたい。

《ケース2》大分県大分市 男性 43歳 保有車：軽乗用2台 前保有車：セミキャブタイプの普通車

通勤用の車として、経済面やエコの観点からも軽自動車を選択。実際に乗ってイメージが変わった。

- ◆以前はセミキャブタイプの普通車を所有していたが、単身赴任をした際に親戚に譲った。戻って来る際に、ほとんど通勤に使うだけなので軽自動車で充分だと思い、今の車を購入。経済面、エコの観点からも軽自動車を選んだ。
- ◆職場までのバスの便がとても不便で、公共交通機関では通勤できない。レジャーや1泊2日程度の家族旅行でも軽自動車を利用。どうしても必要な場合は、近くに実家がありそこに以前譲った乗用車があり借りることもできる。旅行で普通車が必要になっても、年に1~2度のことでありレンタカーでもいいという考え。
- ◆以前乗っていた乗用車に比べるとびっくりするほど税金が安い。維持費は普通車と全然違う。また燃費もリッター15Kmくらい走り、前の車と比べての違いを乗ってみて見て実感した。
- ◆若い頃からスポーツカーや4駆などいろいろな車に乗ってきて、以前は軽自動車にあまりいいイメージを持っていなかったが、実際に乗ってみてイメージが変わった。また自宅周辺は街中で細い道が多く、軽自動車だと小回りがきいて運転しやすい。離合するときも大きい車だと気を使うが、軽自動車だとスムーズに行ける。
- ◆暮らし向きについて、相当厳しくなった。リーマンショック後は年収も減って、経済的に余裕がない。次に車を選ぶときのポイントは維持費。

《ケース3》三重県亀山市 男性 30歳 保有車：軽乗用3台 普通乗用2台 前保有車：スポーツタイプ

家族全員が車を保有。駐車スペースや維持費を考え軽自動車を選んだ。

- ◆家族全員が車をそれぞれ1台以上持っており、自分自身は軽乗用と普通乗用の2台を持っている。以前は、普通乗用車を2台持っていたが、駐車場に限りがあるため1台を軽乗用に買い替え、現在は弟と共有している。普段は二輪車で通勤しているが雨の日の通勤用として軽自動車を購入した。また普通車も持っているため、経費のこともあって軽自動車にした。
- ◆周辺は新興住宅地で道路は広いが、鉄道の駅まではかなりの距離がある。バス停はあるがまだ路線が開通しておらず、この地域に住む人たちはほとんど車を所有し、1人に1台という世帯が多い。そういった複数の車を持っている世帯では、軽自動車を持っている家も多い。

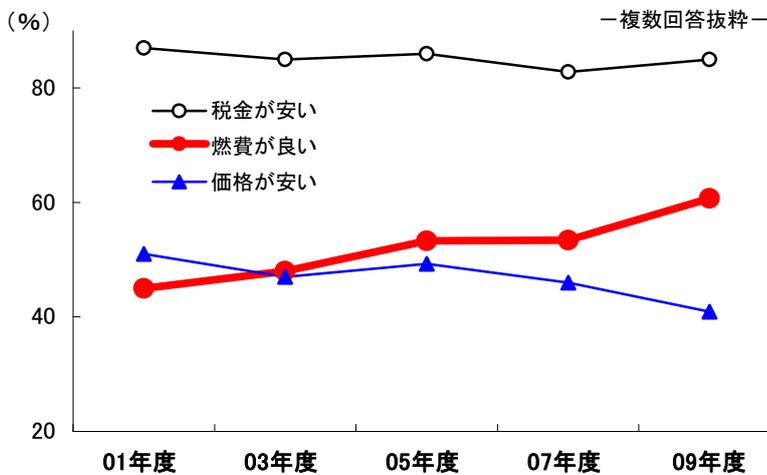
VI. 燃費の意識・高速道路利用状況

今回、注目すべき点として軽自動車ユーザーの燃費に対する意識について分析を試みた。
 また本年度調査では、本年3月からの高速道路料金割引制度開始を背景に、軽自動車ユーザーの高速道路利用状況について聞いている。その結果についてのとりまとめを行った。

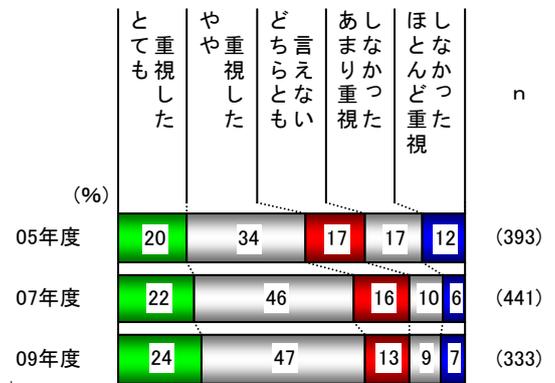
1. 燃費に対する意識(最近2年間新車購入ユーザー)

- 軽乗用系ユーザーで最近2年間に新車を購入した人の、軽購入時に「燃費が良い」で選ぶ比率は上昇傾向にある。また燃費重視度も徐々に高まっている。
- 性別で見ると男性の方が燃費重視度が高い。働く既婚女性は、燃費重視度、満足度ともに高い。
- 年齢別にみると29歳以下で燃費重視度が高い。

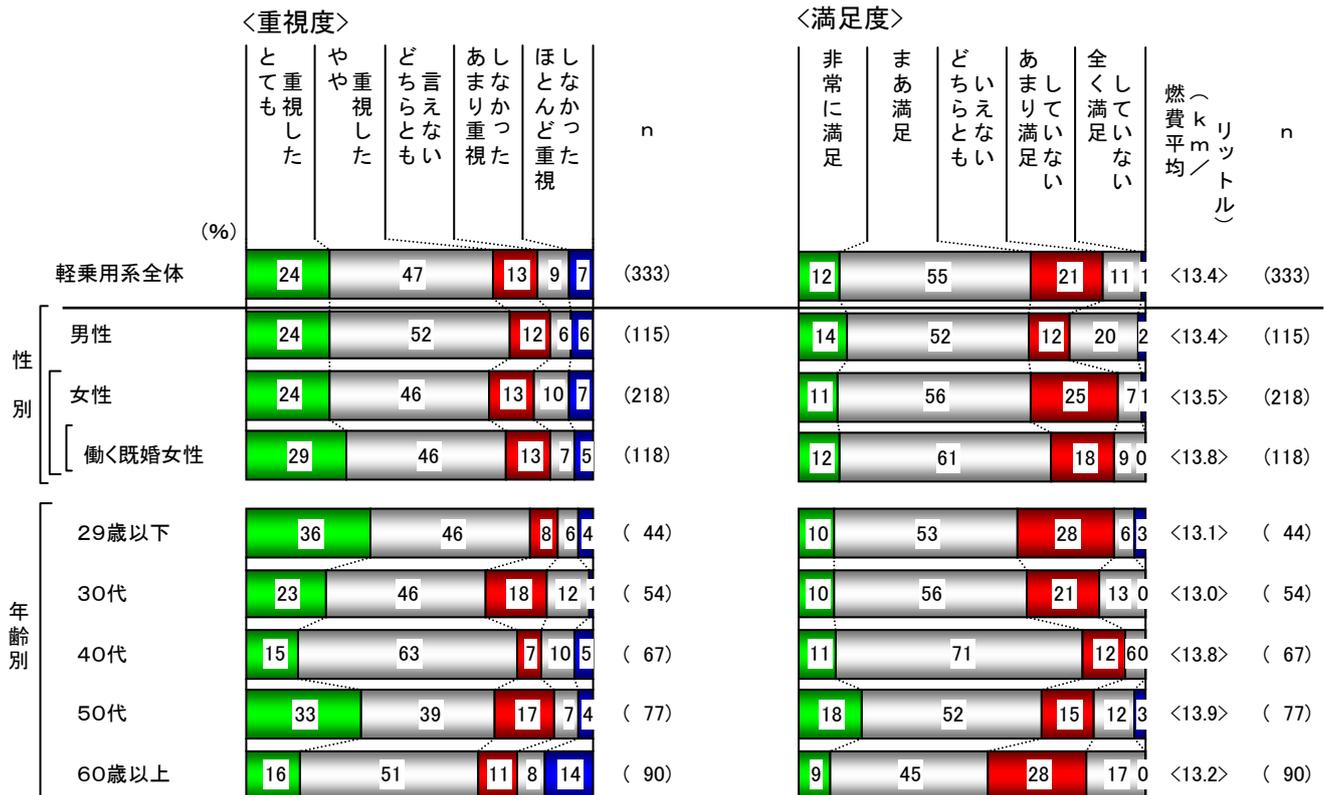
【軽自動車選択理由(最近2年間新車購入ユーザー)】



【燃費重視度(最近2年間新車購入ユーザー)】



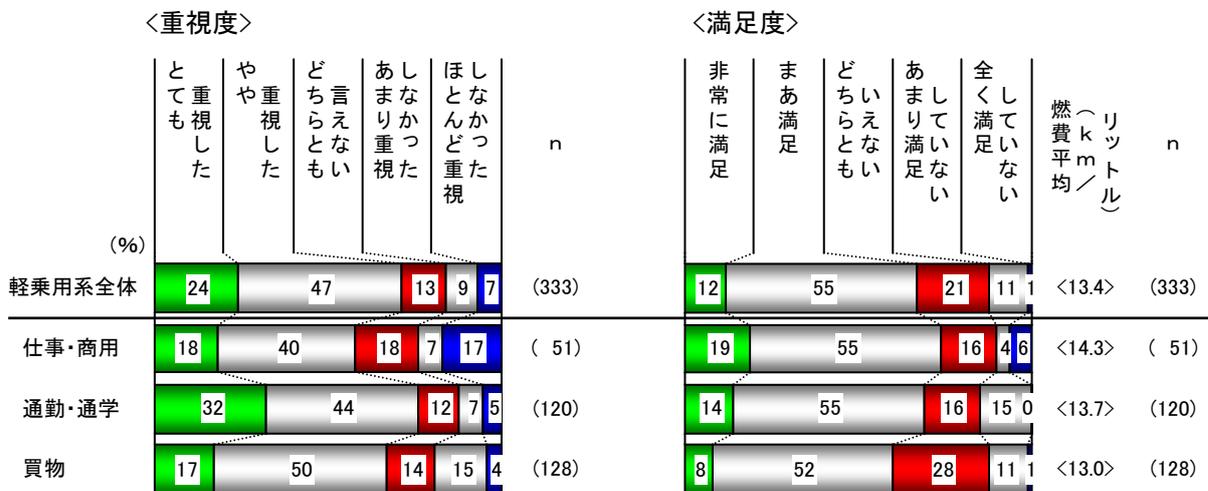
【性別・年齢別にみた燃費重視度と満足度(最近2年間新車購入ユーザー)】



□主用途別にみると、通勤・通学ユーザーの燃費重視度が最も高い。また満足度は仕事・商用ユーザーが最も高い。

□年収別にみると、400万円未満の重視度が高い。また満足度は、年収が多いほど高くなる。

【主用途別にみた燃費重視度と満足度(最近2年間新車購入ユーザー)】



【年収別にみた燃費重視度と満足度(最近2年間新車購入ユーザー)】

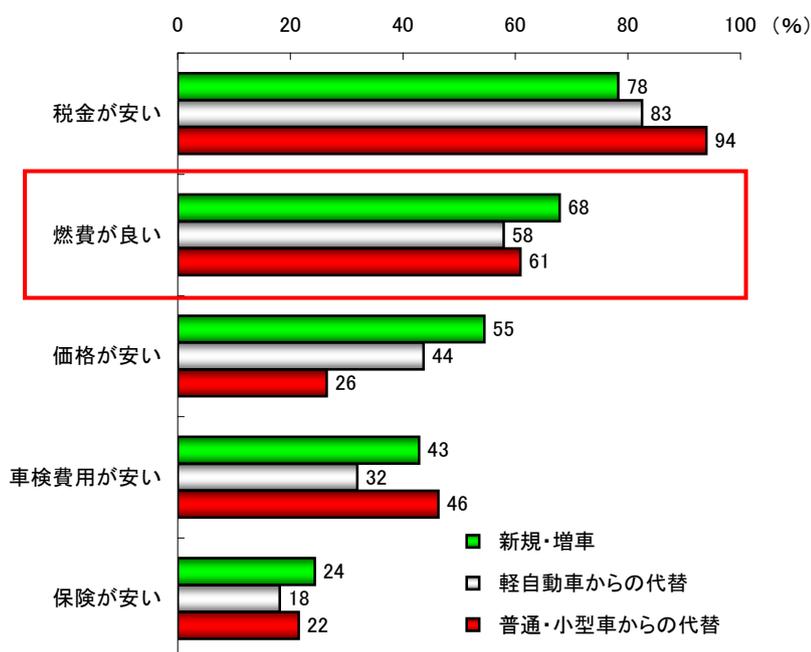


2. 購入形態別にみた燃費に対する意識(最近2年間新車購入ユーザー)

□軽自動車選択の理由を購入形態別にみると、新規・増車で「燃費がよい」の比率が高い。

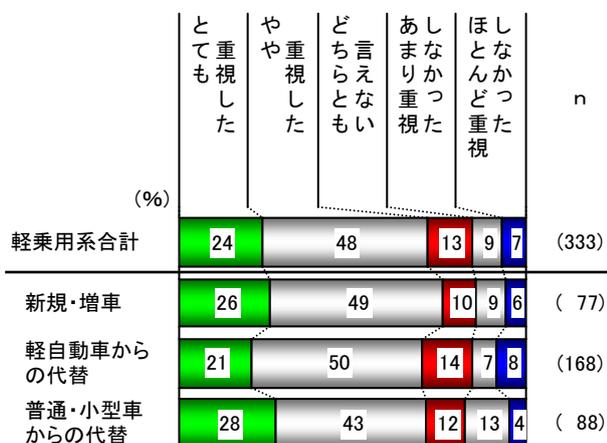
□燃費重視度について、新規・増車、普通・小型車からの代替ではともに「とても重視」の比率が軽自動車からの代替と比較すると高く、それらの層では燃費に対する満足度も高い。

【軽自動車選択理由(最近2年間新車購入ユーザー)】



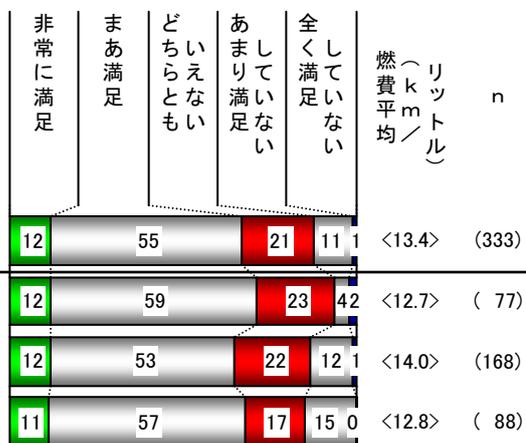
【燃費の重視度(最近2年間新車購入ユーザー)】

<重視度>



【燃費の満足度(最近2年間新車購入ユーザー)】

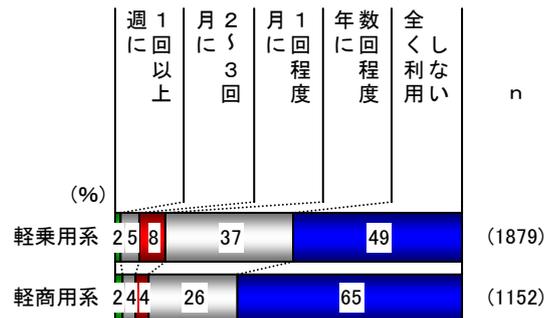
<満足度>



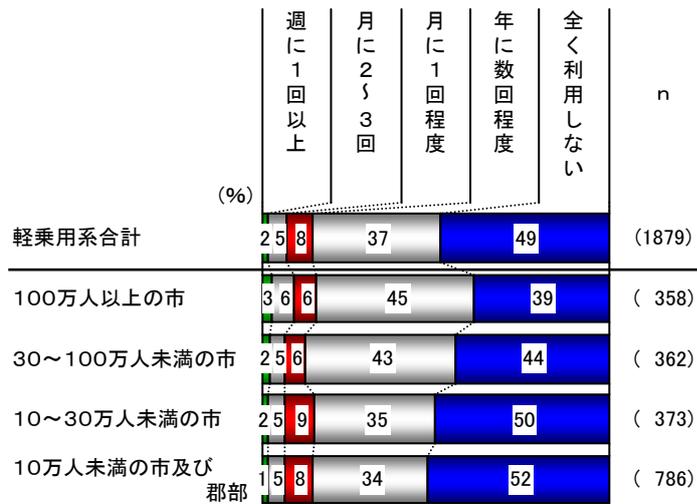
3. 軽自動車ユーザーの高速利用

- 月に1回以上高速道路を利用する軽自動車ユーザーは、乗用系で15%、商用系では10%。
- 軽乗用系ユーザーの高速道路利用頻度は人口規模が大きいほど、高くなる。
- 高速道路割引制度の導入後の利用状況には、ほとんど変化はみられない。
- 現在のETC装着率は約1割。「装着するつもりはない」は8割を超える。

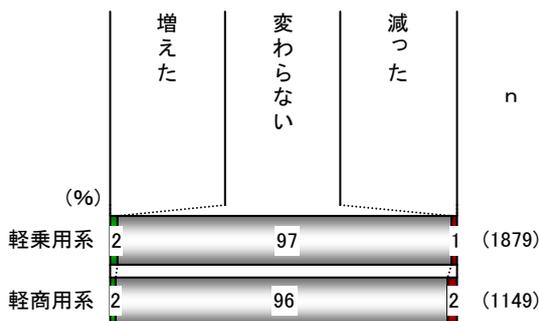
【高速道路利用頻度】



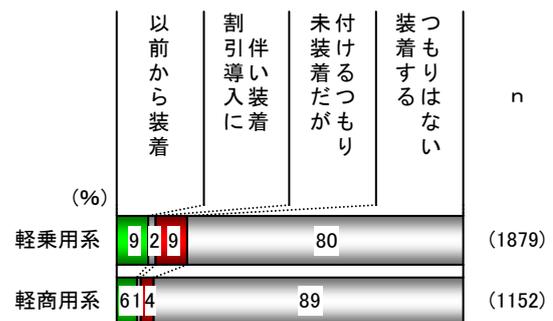
【人口規模別にみた高速道路利用頻度】



【高速道路利用頻度の増減】



【ETC装着状況】



Ⅶ. 軽自動車に対する意識

軽自動車に対する意識について、Ⅱ～Ⅴ章で分析を行なった地方のユーザー、女性ユーザー、高齢者ユーザー、ダウンサイジングユーザーから、特に6つの属性のユーザー（働く既婚女性、人口30万人以上市の高齢者、人口30万人未満市・郡の高齢者、地方の高齢者、人口密度400人/k㎡未満、普通・小型車からの代替ユーザー）に焦点をあて、軽自動車に対する意識をみた。

1. 軽自動車選択理由(最近2年間新車購入ユーザー)

【女性ユーザーの特徴】

- 経済性面で働く既婚女性では「燃費が良い」の比率が高い。
- 車使用面では、「運転がしやすい」「狭い道で使いやすい」は女性ユーザーに多い。
働く既婚女性では特に「運転しやすい」が多い。

【高齢者ユーザーの特徴】

- 経済性面では、人口30万人以上市の高齢者で「税金が安い」の比率が高い。
- 使用面では「買物用足しに向いている」の比率が高い。また、人口30万人以上市の高齢者では「狭い道で使いやすい」、30万人未満市・郡の高齢者では「車庫のスペースが狭い」が多い。

【30万人未満の市郡で人口密度400人/k㎡未満のユーザー】

- 「価格が安い」「駐停車が容易」が多い。

【普通・小型車からの代替ユーザーの特徴】

- 「税金が安い」「買物用足しに向いている」の比率が高い。「長距離を走ることがあまりない」「通勤・通学専用の車だから」が他に比べて高い比率。

【軽自動車選択理由(最近2年間新車)】

—複数回答—

	経済性面								(n)
	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車検が3年だから	車庫手続けが簡単	この中にはない	
合計	85	61	41	38	20	4	4	5	333
男性	85	64	38	41	26	4	8	3	115
女性	85	59	42	37	18	4	2	6	218
働く既婚女性	85	66	48	37	17	3	2	5	118
高齢者	79	45	42	33	19	6	5	10	52
30万人以上市	95	58	44	45	42	0	0	0	*21
30万人未満市・郡	72	39	41	27	8	9	7	14	31
人口密度400人/k㎡未満	76	58	48	34	14	6	4	6	108
普通・小型車からの代替	94	61	26	46	22	6	2	2	88

	車使用面											(n)
	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足しているから	駐停車が容易	長距離をあまり走らない	通勤・通学専用の車だから	車庫の狭いスペースが	2台目の車だから	乗車人員が少ない	自分以外の人も	人や荷物が少ない	
合計	54	51	41	37	30	22	22	18	7	7	6	333
男性	47	42	42	35	22	32	26	28	12	11	10	115
女性	57	56	40	38	34	17	20	13	5	4	5	218
働く既婚女性	64	56	31	34	29	23	16	13	6	6	3	118
高齢者	39	41	48	38	34	4	33	10	9	8	10	52
30万人以上市	39	70	58	33	32	0	29	16	18	4	0	*21
30万人未満市・郡	39	27	43	40	34	6	35	7	5	10	15	31
人口密度400人/k㎡未満	50	48	35	42	33	24	21	21	6	6	7	108
普通・小型車からの代替	45	38	52	38	36	29	13	9	15	9	8	88

2. 軽自動車に関する意見

【女性ユーザーの特徴】

- 「乗ることに抵抗ない」「コンパクトで自分にうってつけ」の比率が高い。男性と比較し「オシャレな感じ」の比率が高い。

【高齢者ユーザーの特徴】

- 「高齢者の足がわりに向いている」「選ぶのは経済性を重視する人」「排ガスが少なく地球環境にやさしい」「コンパクトで歩行者に対する威圧感が少ない」「選ぶのは合理的な人」「選ぶのは環境に関心の高い人」が多い。
- 人口30万未満市・郡の高齢者では「車を持つ楽しみは充分満たしている」「省スペースなので交通渋滞の解消につながる」、30万人以上市の高齢者では「都市内で使うのに便利」の比率が高い。

【30万人未満の市郡で人口密度400人/k㎡未満のユーザー】

- 「選ぶのは経済性を重視する人」が他に比べ少ない。

【普通・小型車からの代替ユーザーの特徴】

- 「女性の個人用に向いている」「入門車に向いている」「安全性に不安がある」「価格差が小さければ登録車を買う」が多い。

—複数回答—

	狭いスペースでも駐車しやすい	狭い道でも走りやすい	税金が安いのが魅力	曲がり角も通りが狭い	1台目、2台目、3台目、4台目、5台目、6台目、7台目、8台目、9台目、10台目、11台目、12台目、13台目、14台目、15台目、16台目、17台目、18台目、19台目、20台目、21台目、22台目、23台目、24台目、25台目、26台目、27台目、28台目、29台目、30台目、31台目、32台目、33台目、34台目、35台目、36台目、37台目、38台目、39台目、40台目、41台目、42台目、43台目、44台目、45台目、46台目、47台目、48台目、49台目、50台目、51台目、52台目、53台目、54台目、55台目、56台目、57台目、58台目、59台目、60台目、61台目、62台目、63台目、64台目、65台目、66台目、67台目、68台目、69台目、70台目、71台目、72台目、73台目、74台目、75台目、76台目、77台目、78台目、79台目、80台目、81台目、82台目、83台目、84台目、85台目、86台目、87台目、88台目、89台目、90台目、91台目、92台目、93台目、94台目、95台目、96台目、97台目、98台目、99台目、100台目	燃料費、通料料などの安さ	乗ることに抵抗感ない	都市内で使うのに便利	コンパクトで自分にうってつけ	高齢者の足がわりに向いている	選ぶのは経済性を重視する人	女性の個人用に向いている	(n)
合計	97	96	94	94	91	90	84	72	67	62	61	60	1870
男性	95	94	94	91	89	89	74	71	49	61	61	49	723
女性	98	98	94	96	93	91	89	72	76	62	61	66	1147
働く既婚女性	98	97	96	96	92	93	88	72	76	63	63	68	623
高齢者:人口30万人以上市	93	91	95	83	93	93	82	78	73	70	71	59	142
高齢者:人口30万人未満市・郡	96	97	95	97	92	89	77	70	77	83	75	63	206
人口密度400人/k㎡未満	97	97	93	93	91	91	84	69	66	67	59	61	641
普通・小型車からの代替	99	98	95	95	90	83	75	77	51	69	68	72	88

	入門車に向いている	排ガスは少なく地球環境にやさしい	車を充分満たしている	安全性に不安がある	コンパクトで歩行者に威圧感少ない	選ぶのは合理的な人	省スペースなので交通渋滞の解消につながる	価格差が小さければ登録車を買う	オシャレな感じ	選ぶのは関心の高い人	まだ本当に思っていない	(n)
合計	53	48	46	45	37	35	30	25	23	19	16	1870
男性	52	51	38	44	37	34	31	29	16	20	18	723
女性	54	47	50	46	37	36	29	23	27	18	15	1147
働く既婚女性	57	46	51	50	37	38	29	23	28	18	18	623
高齢者:人口30万人以上市	49	59	40	50	46	40	33	22	24	30	17	142
高齢者:人口30万人未満市・郡	54	68	69	42	56	50	44	20	19	32	12	206
人口密度400人/k㎡未満	57	49	45	42	36	31	30	27	21	18	18	641
普通・小型車からの代替	58	56	42	60	41	43	33	39	16	21	17	88

3. 環境性能／安全性／燃費の重視度、燃費の満足度

【女性ユーザーの特徴】

- 働く既婚女性で、「燃費」「安全性」を重視した比率が高い。

【高齢者ユーザーの特徴】

- 人口30万人未満市・郡の高齢者では「安全性」を、また30万人以上市の高齢者では「燃費」を重視した比率が高い。

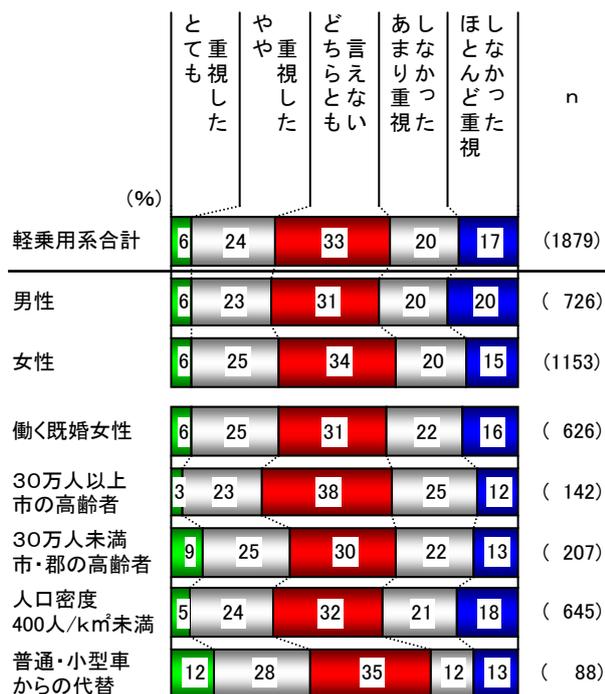
【30万人未満の市郡で人口密度400人／km²未満のユーザー】

- 軽乗用系合計と比較し、大きな差はみられない。

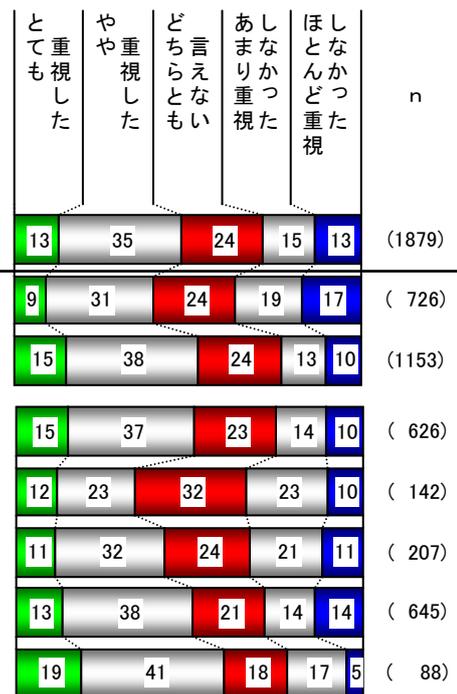
【普通・小型車からの代替ユーザーの特徴】

- 「燃費」を重視した比率が非常に高く満足度も高い。また「安全性」「環境性能」のいずれも軽乗用系合計と比較し重視した比率は高い。

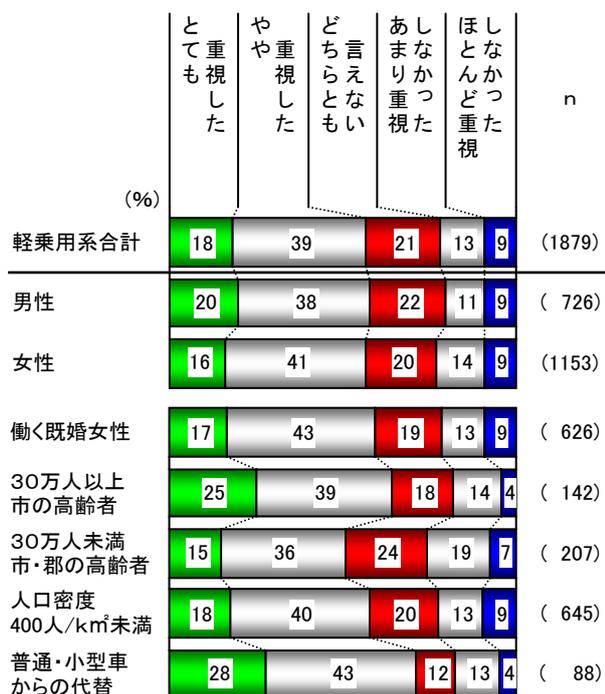
【環境性能重視度】



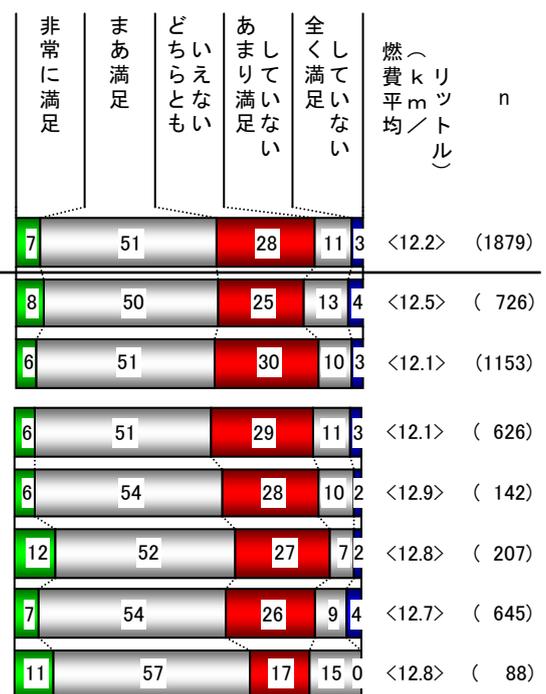
【安全性重視度】



【燃費重視度】



【燃費満足度】



軽自動車に対する意識(ユーザーインタビュー結果)

《ケース1》兵庫県姫路市 女性 44歳 保有車：軽乗用1台（平成8年式以前） 普通乗用1台

買い替えを検討中。エコカー減税、補助金も気になる。とにかく経済性面が購入の決め手。

- ◆ 経済的なことが最大の理由で現在の車を中古で選んだ。長く乗り続けているので、そろそろ買い替えたいとは思っている。現在はボンネットバンに乗っているが、上の子どもがもうすぐ免許を取れる年齢になるので、トールボーイ型の軽自動車の購入を考えている。経済的な理由から、エコカー減税や補助金の恩恵も受けたいが、中古も検討している。
- ◆ 暮らし向きにはあまり満足しておらず、ゆとりもなくなっている。経済的にも時間的にもゆとりがないと感じている。子どもが私立の高校へ通っており、学費の負担は大きい。自分はこれまで働いていなかったが、現在職業訓練に通っており、それが2月に終わった後に就職する予定。
- ◆ 駅までは歩いて15分くらいだが列車の本数は通勤、通学の時間帯以外は30分に一本程度。子どもの駅までの送り迎えや買物で車は毎日利用している。主人も車で通勤。車がないと生活に支障が出るが、経済的なことを考えると普通車2台は無理。また自分自身は、免許を取って以来ずっと軽自動車に乗り続けており、大きな車の運転には自信がない。

《ケース2》神奈川県横浜市 男性 49歳 保有車：軽乗用1台（平成8年式以前） 普通乗用2台

今の軽自動車が気に入っている。普通車の税金が安くなっても関係ない。

- ◆ 軽自動車は仕事の得意先回りに使っている。得意先の駐車場や道の狭さの関係で、なるべく小さな車で行きたい。以前乗っていた軽自動車は、新車で購入後7年使用、6万キロ走ってガタガタになったが、今の車は17年間9万7千キロ位乗っても全く問題なく、満足している。今乗っているのは、軽自動車のオープンカーだが、この車に代わる車はないと思っている。普通車の税金が安くなっても関係ない。
- ◆ 燃費はかなり意識している。今乗っている軽自動車は、14km/lが普通で乗り方によっては、20km/lくらいになる。他に持っているコンパクトな普通車で、10km/lで燃費の良い走り方をしても16km/lにしかならない。満足できる燃費は15km/lであれば良いと思っている。

《ケース3》滋賀県甲賀市 男性 69歳 保有車：軽乗用1台、普通乗用2台

購入前から軽自動車には悪いイメージは無かった。暫定税率廃止は車選別に影響しない。

- ◆ 燃費は実際には15km/lくらい。まあ不満はない。今の使い方からすればこんなものだろう。
- ◆ 軽を買う以前でも特に軽に対する悪いイメージはなかった。安全性に多少不安はあったが、逆に大きな車に乗って事故を起こすほうが、相手の被害が大きくなるという心配のほうが大きい。経済的な点で税金が安いなどいい点はあるが、それよりも今の使い方からして軽が最適、というより軽自動車しか考えられない。今の軽を乗り続ける。故障などしたら、買い替えするが、次も当然軽自動車。それしか考えていない。エコカー減税や補助金や、暫定税率廃止は車購入には全く影響をしない。

<付属資料>

インタビュー調査事例集

1. 女性ユーザー

《ケース1》

プロフィール	青森県青森市 33歳 フルタイム勤務 末子／7歳(小学生)
ポイント	今の仕事が好き。経済的なゆとりはないが暮らしには満足。自分の乗る車は軽以外考えられない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆保育士の仕事をしているが、経済的にはもちろん、今の仕事が好きなので働いている。経済的、時間的にゆとりがあるというわけではないが、家族が協力しあっているので、暮らし向きについてはまあ満足している。 ◆通勤、日常のちょっとした買物に軽自動車を使っている。また悪天候のときは、子どもの送り迎えもしている。駅は徒歩20分くらいのところで、本数は1時間に1本あるかないか、またバス停は駅から10分くらいのところだが、これも1時間に1本あるかないか。スーパーや病院、銀行も近くにないので日常生活に車は欠かせない。主人は普通車を持っているが燃費、税金、保険料は負担が大きく、自分が乗るのは軽自動車以外は考えられない。

《ケース2》

プロフィール	名古屋市西区 60歳 パートタイム勤務 末子／30歳(会社員・未婚)
ポイント	これからも意義のある仕事を続けて生きたい。そのためにも軽自動車はどうしても必要。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆30年以上、公務員として仕事をしてきたが、現在は子育て支援の仕事とボランティア活動を行っている。そのために毎日小刻みに移動することが多く、その仕事の合間に買物をしたり、家事をこなしたりと忙しく動き回り、毎日欠かさず軽自動車に乗っている。無理なく駐停車でき、小回りがきき、軽自動車はフットワークが軽いと実感。 ◆主人が普通車を持っており、もっと生活を切り詰めたと思えば、普通車一台だけでもよいと思うが、今の自分の仕事に大変意義を感じており、その仕事を続けていくためにも軽自動車はどうしても必要。

《ケース3》

プロフィール	京都市伏見区 50歳 フルタイム勤務 末子／14歳(中学生)
ポイント	家の周辺は狭い道が多く大きな車は怖い。大きな荷物も積めるし軽だからこそ助かる。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆主人の経営する小売店の、名目上は共同経営者。店に出るのは週に2～3回だがそのときはフルタイムで働く。暮らし向きについては、まあ満足している。ただし娘は塾に通っており、今後は受験や進学などで教育費がかかってくる。店もあと10年で閉めることになっており、将来的な不安はある。 ◆車は買物や娘の送迎、時には店への通勤に使うが、家の周辺は古い集落で狭い道が多く走りづらいので大きい車では怖い。税金など維持費が安いのももちろん魅力であるが、やはりサイズ面がいい。大きな荷物を積むときも軽のハッチバックは助かる。軽自動車だからこそ、通勤や仕事・買物で助かっている。

《ケース4》

プロフィール	和歌山県和歌山市 36歳 フルタイム勤務 末子／2歳
ポイント	使いやすさ、運転しやすさで軽を選択。日常の足として、子どもととの生活には欠かせない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆収入面では不足は感じていないが、子どもが小さく時間的なゆとりがまったくない。近くに両親、義父母がおり子どもを預けて働けるのはありがたい。通勤に車を利用して、途中で子どもを両親や義父母のところへ送迎。買物も通勤途中に済ませる。 ◆結婚を機に車を購入したのだが、基本的に通勤にしか使わないこと、また主人が普通乗用車を持っており、2台めの車になるのでとにかく小さな車が欲しかった。運転のしやすさという点で、家の狭い駐車スペースに入れる際にも大きな車だとまず自分には無理。 ◆車は2台あるが、維持費について負担はあまり感じない。やはり1台は軽自動車だからだと思う。とにかく子どもが小さいし、車なしではどこへも行けない。車なしの生活は考えられない。

《ケース5》

プロフィール	千葉県君津市 35歳 パートタイム勤務 末子/2歳
ポイント	今は子どもと家庭が中心の生活。軽自動車は自分に関わる出費を抑えることができるのでよい。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆自営業の家族従業員として仕事もしているし、子どもは3人いるが、祖母が面倒をみてくれており、周りに助けられながらの暮らしにはまあ満足している。今は子どもと家庭が生活の中心で自分の時間は無く、遊びに行くこともない。自分が働いた収入は、子どもの幼稚園の費用に出してしまう。軽自動車は、自分に関わるお金を最小限に抑えることができるのがよい。 ◆軽自動車は、買物や子どもの習い事の送り迎え、実家に帰るときなどに使っているが運転しやすく、小回りもきき、どこにでも行けるのがよい。普通車は大きいので怖い。特に実家の前の道は狭く、一車線しかないので軽自動車じゃないとだめ。以前乗っていた車も軽だし、これからも軽しか考えられない。

《ケース6》

プロフィール	埼玉県本庄市 35歳 フルタイム勤務 末子/8歳(小学生)
ポイント	通勤に車がどうしても必要。家のローンもあり、経済的理由で2台目は軽自動車を購入。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆働くのは経済的な理由。家のローン、車のローンもある。子どものために環境を考えて、ここに居を構えたが、近くに職場が見つからず通勤には車で40分かかる。また娘が学童保育に入れず、働く時間が限られている上、不況で勤務が週4日となり月収が減少。今後の生活に不安を感じている。そんな中でも自分の自由になる車を持つことで、心のゆとりが出来る。 ◆主人は普通乗用車を持っており、2台目は軽自動車であることが望ましかった。理由としては、経済的な面に加え、自宅の周りには狭い道が多く、運転しやすい車が必要だと考えたから。燃費もよく、小回りもきき、駐車スペースにも困らない、便利に利用できる軽自動車は女性にやさしい車だと思う。

《ケース7》

プロフィール	和歌山県海草郡紀美野町 48歳 パートタイム勤務 末子/20歳(専門学校生)
ポイント	鉄道を利用するのに、まず駅までは車。維持費が安いことが軽自動車を持つ最大の理由。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆家の立地と土地柄から、車が必要な地域なので、一家に1台でなく1人に1台の車が必要。家計の中では住宅ローン、娘の学費、車の維持費の順で負担が大きい。軽自動車を保有しているのは維持費が安いことが最も大きな理由。今は家計の中で、娘の専門学校の費用が大きな支出となっている。 ◆最寄駅は、車でしか行けない距離にあり、バスは町内で走っているが、通勤・通学で使うことなどできる本数ではない。車がないと移動や生活ができない。娘は高校の頃、自転車で片道20kmを通学していた。通学にバスを使うとしても、家と学校の間のルートがかなり遠回りだった。また家の前の道路は広くてよいが、少し離れると狭い道が多く危ない。山道で対向車と道を譲り合う状況があり、軽自動車は重宝している。

《ケース8》

プロフィール	兵庫県たつの市 50歳 フルタイム勤務 末子/24歳(会社員・未婚)
ポイント	夫と営む商売も厳しい状況。そんな中で軽自動車はコストの面からも、使い勝手からも手放せない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆主人は古くから続く店を引き継いでおり、自分はその店で仕事をしている。商売は厳しいが、子どもたちの手が離れ、以前に比べ精神的なゆとりはあるので生活には満足している。商売について言えば、以前は社用で商品を購入されるお客様も多かったが、最近はそれがすっかり減ってしまった。また自分たちも商売をする上でコストということにはとても敏感になっている。 ◆軽自動車は商売にも使っているが、買物や娘の通勤時の駅までの送迎、義母の病院への送迎といった日常生活でも欠かさず使っている。車は軽自動車2台、普通車1台あるが家族それぞれがそのとき空いている車に乗るが、軽自動車を使うことが多い。維持費が安く、荷物も積みやすいし商売に使う車としても最適。

2. 高齢ユーザー

《ケース1》

プロフィール	愛知県名古屋市 女性 60歳代後半 同居家族2人 保有車:軽乗用1台
ポイント	夫婦そろっての年金生活。経済性面で軽を選択。生活を豊かにするためにも軽がないと困る。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆夫婦そろって、年金のみの生活。10年近くこのような生活で、暮らし向きはこれ以上良くはならないと思うがまあ満足。園芸が趣味で、重い物を買うことがある場合に車を使う。普段の買物は自転車。 ◆以前は、普通乗用車に乗っていたが、主人も自分も高齢で年金生活になることもあり価格も安く、諸経費の安い軽を購入した。乗る頻度はあまり高くないが、生活を豊かにするためにも車はないと困るので税金が安く、維持費がかからず負担が少ないのがいい。 ◆軽自動車は気楽に使えて、取り扱いやすく、駐車場などにも入れやすい。

《ケース2》

プロフィール	愛知県名古屋市 男性 70歳代後半 同居家族4人 保有車:軽乗用1台、普通乗用1台
ポイント	限られた収入。大きな車は必要なく、維持費の安い軽があれば充分。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆普通乗用を持っていたが、1年ほど前に買い替え。近くに息子が住んでおり、サラリーマンで収入があまり多くないため、普通自動車を保有するには不安で、自分が軽自動車を購入し息子も使っている。自分も仕事が減っていて、収入も年金と現在の小規模な自営業のみの収入。 ◆もっと、自分が運転しているんな所へ出掛けたいのだが、家族の心配が多く、あまり運転させてもらえない。普段車で出かける時は必ず、妻が横に乗り2人で出かけている。今までずっと車を利用して生活しているので、なくなるのは困る。大きな車は不便で取り回しも軽自動車の方が楽。 ◆維持費も普通自動車よりぐっと安く、これくらいの大きさで十分だと思う。大きな車は必要ない。

《ケース3》

プロフィール	愛知県豊橋市 男性 77歳 同居家族5人 保有車:軽乗用2台、普通乗用1台
ポイント	周辺の交通環境からどこへ行くにも車が必要。経済的にも軽自動車なのでずっと車が持てる。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆暮らし向きにはまあ満足しているが、年金生活で現在の配達の仕事もそんなに多くないので、これ以上豊かになるとは考えにくい。同居の息子夫婦もこれから子どもにお金がかかる。 ◆鉄道の駅、バス停ともに家からは3kmほどあり不便。仕事に行くときも含めて日常の移動は全て車。家族も息子は普通乗用車、また嫁も専用の軽乗用車を持ち通勤、日常の足として使っている。 ◆一度普通小型車に乗ったことがあるが、それ以外はずっと軽自動車を乗り継いでいる。車体価格もそうだが、税金や諸経費を含め普通乗用車に比べ断然安い。車がないと足がなくなるのと同じで、とても困るが、軽自動車なのでずっと保有することが可能なのだと思っている。 ◆4年後くらいには買い替えたい。免許も講習を受けて更新し、できる限り乗り続けたい。

《ケース4》

プロフィール	千葉県君津市 男性 78歳 同居家族2人 保有車:軽ボンネットバン1台
ポイント	年金だけでは苦しく働いている。通勤、買い物に車は不可欠だが軽でないと経済的負担は重い。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆暮らし向きについては全く満足していない。年金だけでは苦しくフルタイムで働いている。借家で家賃を毎月5万円払っており、その負担が大きいため公営住宅を申し込んでいる。 ◆軽以外だと経済的に負担が大きい。車は今まで20台くらい乗ってきたが、軽は今回が初めて。経済的に一番良い。3年以内に買い替えるが次も軽。 ◆車は、通勤、妻との買い物、また妻を病院へ送り迎えするのに使っている。どこへ行くにも車が必要で無ければ困る。道路は広く車があれば便利な地域であるが、駅までは遠く電車は何年か前に、北海道へ帰るおりに利用しただけ。このあたりでは車がなければ何もできない。

《ケース5》

プロフィール	埼玉県 狭山市 男性 77歳 同居家族2人 保有車:軽乗用1台
ポイント	運転のしやすさを重視し軽に。車に乗れないと趣味もあきらめることになり人生の楽しみがなくなる。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆妻も年金を頂いており、経済的にも時間的にも不満はない。妻は病気で病院以外外出しないので、買い物は自分がほぼ毎日車で行っている。生活の中心は食事と趣味のみ。また趣味のために通っている公民館は、他の交通機関を利用するには不便な場所にあり、軽自動車で行っている。 ◆支出に関して言えば、車より住宅に関する税金や介護保険・健康保険などの負担の方が大きい。 ◆以前は、普通車と軽自動車の2台を保有していたが、退職後は1台にした。軽自動車にしたのは、経済的な理由もあるが、体の機能や運転技術の衰えを感じ、運転のしやすさを重視したため。 ◆来年の2月には免許更新、さらにその次の更新時には80歳になるが、運転は続けたい。自動車に乗れないと趣味のダンスや囲碁・将棋なども断念せざるを得ず、全く人生の楽しみがなくなる。

《ケース6》

プロフィール	三重県 亀山市 男性 74歳 保有車:軽乗用・軽トラック各1台
ポイント	足代わりとしての軽自動車。周辺の交通事情を考えるとなくなることは想像できない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆経済的には年金と自営業での収入があるが、仕事用それ以外で現在は車が2台なくては困るが、経済的なことを考えても、普通車はコストもかかるし必要ないと考えている。なので仕事用には軽トラックを使い、それ以外は軽乗用を利用。 ◆鉄道の駅までは2kmほど、本数も1時間に2本で、利用する事はまずない。 ◆バス停までも1kmほどあり、これも利用することはない。また近隣はかなり道が狭く、駐車場が整備されている場所ばかりとは限らず、この周辺の交通事情を考えると、軽自動車は絶対必要。長年足代わりとして使っている。

《ケース7》

プロフィール	滋賀県 甲賀市 男性 69歳 同居家族6人 保有車:軽乗用1台、普通乗用2台
ポイント	今の使い方から軽しか考えられない。健康である限り運転は続ける。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆家族にも恵まれ、皆健康で楽しく暮らしている。経済的に特に困っていることもない。今は民生委員をやっていて外出の機会が多い。また40坪ほどの畑を借りて野菜づくりを楽しんでいる。 ◆勤めていたころは、普通車で通勤していたが、退職して車は近所の買物や用足しでしか使わなくなったので小さい車が必要になった。 ◆民生委員として巡回するときに、狭い町をあちこち走ったり止まったりするので大きな車ではとてもできない。畑をやっているのでホームセンターにもよく行く。その際にも荷物も積み、重宝している。ホームセンターでは大きな買い物をした場合、軽トラックの無料貸出しサービスもあり、特に荷物が多いときは、これを利用することもある。こういった地域では軽は重宝される。 ◆今の使い方から軽自動車しか考えられない。健康であれば運転はやめず、いつまでも乗るつもり。

《ケース8》

プロフィール	岐阜県 大垣市 女性 72歳 同居家族5人 保有車:軽乗用1台、普通乗用1台
ポイント	母の介護のために、車椅子ごと乗せられる福祉車を購入。普通車は経済的負担が大きく軽を選択。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆5年前に母が要介護となり、前に持っていた軽自動車がまだ使えたが、車椅子ごと乗せられる軽自動車を購入。約1年半使用。介護施設への送り迎え、近場への母を連れての観光に使っていた。普通車の介護用の車両なら、車椅子をより楽に載せられるのだが、費用面での負担が大きいため、軽自動車にした。 ◆大きさ的に軽自動車がよい。駐車場に入れる時や狭い道のすれ違いのとき、軽で良かったと思う。 ◆年金生活なので経済的には今後ゆとりが出てくることはないが、夫や母を見送った今、自分の趣味を生活の中に取り入れて活動的に元気に生きていきたい。そのためにも軽自動車の存在は大きい。カルチャーセンターへ通うとき、買物、日常の用事など毎日のように乗っている。

3. ダウンサイジングユーザー

《ケース1》

プロフィール	大阪府寝屋川市 男性 60歳 保有車:軽乗用1台 前保有車:セダンタイプの普通車
ポイント	燃費と維持費の安さに惹かれ、2人しか乗らないこともあり、家計への負担の少ない軽に乗り換え。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆前に乗っていた車の乗り換え時期になったとき、ディーラーの営業スタッフが軽自動車で家に来た際、いいなと思い購入を決めた。もちろん燃費と維持費の安さに惹かれて購入。家計を考えて経済的な車を選んだ。また子どもを乗せるなら普通車だったが、今は乗る人数は最大でも2人なので、軽自動車で充分と考えた。 ◆65才まで年金がもらえず年をとっても働かなければいけないと感じており、暮らし向きにはあまり満足していない。車のローンと最近買った給湯器のローンが負担となっている。 ◆以前は駐車場を借りて、月約6,000円払っていたがもったいないので家の周りを整備し、駐車スペースを作った。以前乗っていたセダンを停めているときは車体が長いと前が少しはみ出てしまい気になっていた。今はその心配がない。 ◆ずっと普通車に乗っていたので、最初軽自動車に乗るときは正直怖かった。乗ってみると使いやすく経済的でよい。次に車を購入するとしても燃費や維持費などを考えまた軽にする。できるだけ家計の支出は抑えたい。

《ケース2》

プロフィール	大分県大分市 男性43歳 保有車:軽乗用2台 前保有車:セミキャブタイプの普通車
ポイント	通勤用の車として、経済面やエコの観点からも軽自動車を選択。実際に乗ってイメージが変わった。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆以前はセミキャブタイプの普通車を所有していたが、単身赴任をした際に親戚に譲った。戻って来る際に、ほとんど通勤に使うだけなので軽自動車で充分だと思い、今の車を購入。経済面、エコの観点からも軽自動車を選んだ。 ◆職場までのバスの便がとても不便で、公共交通機関では通勤できない。レジャーや1泊2日程度の家族旅行でも軽自動車を利用。どうしても必要な場合は、近くに実家がありそこに以前譲った乗用車があり借りることもできる。旅行で普通車が必要になっても、年に1~2度のことでありレンタカーでもいいという考え。 ◆以前乗っていた乗用車に比べるとびっくりするほど税金が安い。維持費は普通車と全然違う。また燃費もリッター15Kmくらい走り、前の車と比べての違いを乗ってみて見て実感した。 ◆若い頃からスポーツカーや4駆などいろいろな車に乗ってきて、以前は軽自動車にあまりいいイメージを持っていなかったが、実際に乗ってみてイメージが変わった。また自宅周辺は街中で細が、軽い道が多く、軽自動車だと小回りがきいて運転しやすい。離合するときも大きい車だと気を使う自動車だとスースー行ける。 ◆暮らし向きについて、相当厳しくなった。リーマンショック後は年収も減って、経済的に余裕がない。次に車を選ぶときのポイントは維持費。

《ケース3》

プロフィール	三重県亀山市 男性 30歳 保有車:軽乗用3台 普通乗用2台 前保有車:スポーツタイプ
ポイント	家族全員が車を保有。駐車スペースや維持費を考え軽自動車を選んだ。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆家族全員が車をそれぞれ1台以上持っており、自分自身は軽乗用と普通乗用の2台を持っている。以前は、普通乗用車を2台持っていたが、駐車場に限りがあるため1台を軽乗用に買い替え、現在は弟と共有している。普段は二輪車で通勤しているが雨の日の通勤用として軽自動車を購入した。また普通車も持っているため、経費のこともあって軽自動車にした。 ◆周辺は新興住宅地で道路は広いが、鉄道の駅まではかなりの距離がある。バス停はあるがまだ路線が開通しておらず、この地域に住む人たちはほとんど車を所有し、1人に1台という世帯が多い。そういった複数の車を持っている世帯では、軽自動車を持っている家も多い。

4. 長期保有ユーザー

《ケース1》

プロフィール	兵庫県姫路市 女性 44歳 保有車:軽乗用1台(平成8年式以前)、普通乗用1台
ポイント	買い替えを検討中。エコカー減税、補助金も気になる。とにかく経済性面が購入の決め手。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆暮らし向きにはあまり満足しておらず、ゆとりもなくなってきた。経済的にも時間的にもゆとりがないと感じている。子どもが私立の高校へ通っており、学費の負担は大きい。自分は今まで働いていなかったが、現在職業訓練に通っており、それが2月に終わった後に就職する予定。 ◆経済的なことが最大の理由で現在の車を中古で選んだ。長く乗り続けているので、そろそろ買い替えたいと思っている。現在はボンネットバンに乗っているが、上の子どもがもうすぐ免許を取れる年齢になるので、トルボイ型の軽自動車の購入を考えている。 ◆経済的な理由から、エコカー減税や補助金の恩恵も受けたいが、中古も検討している。 ◆駅までは歩いて15分くらいだが列車の本数は通勤、通学の時間帯以外は30分に一本程度。子どもの駅までの送り迎えや買物で車は毎日利用している。主人も車で通勤。車がないと生活に支障が出るが、経済的なことを考えると普通車2台は無理。また自分自身は、免許を取って以来ずっと軽自動車に乗り続けており、大きな車の運転には自信がない。

《ケース2》

プロフィール	神奈川県横浜市 男性 49歳 保有車:軽乗用1台(平成8年式以前)、普通乗用2台
ポイント	今の軽自動車が気に入っている。普通車の税金が安くなっても関係ない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆自営業。借金や大きな問題があるわけでは無いので、今の生活には満足。 ◆軽自動車は仕事の得意先回りに使っている。得意先の駐車場や道の狭さの関係で、なるべく小さな車で行きたい。以前乗っていた軽自動車は、新車で購入後7年使用、6万キロ走ってガタガタになったが、今の車は17年間9万7千キロ位乗っても全く問題なく、満足している。 今乗っているのは、軽自動車のオープンカーだが、この車に代わる車はないと思っている。 ◆普通車の税金が安くなっても関係ない。 ◆燃費はかなり意識している。今乗っている軽自動車は、14km/lが普通で乗り方によっては、20km/lくらいになる。他に持っているコンパクトな普通車で、10km/lで燃費の良い走り方をしても16km/lにしかならない。満足できる燃費は15km/lであれば良いと思っている。

5. 商用車ユーザー

《ケース1》

プロフィール	京都府福知山市 男性 72歳 同居家族4人 保有車:軽キャブバン1台、軽トラック1台、普通乗用車1台
ポイント	狭い道を通り個人宅を訪問するため、軽自動車最適。税金の負担も小さく、経済面でも助かる。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆夫婦と息子の3人で商店街で、電気店を営んでいる。1日の大半はお客様のところへ配達や修理に伺っており、その際に軽キャブバンを使っている。大きな荷物があるときには軽トラックを使用。店周辺の道も狭いし、仕事で個人宅へ訪問する際にも、狭い道を通ることが多い。そのため車体が小さく、通り抜けしやすい軽自動車を使っている。この仕事をしている以上軽自動車をずっと使っていくつもり。 ◆不況や大型電気店の参入により仕事も収入も減っている。身の丈に合った生活を心がけているので、暮らし向きへの不満はないが様々な面で出費は抑えたいと思っている。自動車税について言えば、4,000円というのはとても助かっている。燃料代については、仕事上必要なものなので負担は感じていない。

《ケース2》

プロフィール	福岡県糸島郡 男性 56歳 同居家族5人 保有車:軽キャブバン1台、軽乗用1台、普通乗用1台
ポイント	経済的な面と乗りやすさで軽キャブバンを購入。荷物も積めるので趣味のための外出にも利用。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆食品関係の販売を自営で行っている。軽キャブバンは以前は、自分が通勤や買い物、レジャー等に使用していたが、今は次男、三男が使用することが多い。長男は自分で軽乗用を購入し通勤に使用。 ◆軽キャブバンを購入した理由は、経済的な面と乗りやすさ。普通乗用車を持っていることもあり、買った後の維持費を考えた。普通乗用車は旅行の時のことを考え以前に購入、通勤にも使っていたが軽キャブバンの方が使いやすく、今ではほとんど使わなくなった。 ◆小回りが効き乗りやすいし、どこへ行っても駐車が楽。荷物も積めるので、趣味の釣りに行く際も軽キャブバンを使っている。よく走るのたまに高速を使って熊本まで行くこともある。日本の道路の状況を見ると、軽自動車が合っていると思う。今保有している普通乗用も車検が来たら軽自動車に買い換えたいと考えている。

《ケース3》

プロフィール	兵庫県たつの市 男性 76歳 同居家族5人 保有車:軽トラック1台、普通乗用3台
ポイント	農業に軽トラックは必需品、税金や維持費も安くて助かる。多忙な毎日、運転はやめられない。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ◆25アールの農地があり、稲作を行っている。昔は大きな会社に勤めていたので年金も充実しており収入の面では不満はない。地元の観光ガイドのボランティア組織の理事、自治会の役員などで多忙。また息子夫婦がとも働きで塾の送り迎えなど、孫の面倒もみている。 ◆農業を行う上で、軽トラックは必需品。小回りも効き荷物も十分に積み、税金や維持費も安くて助かる。周辺の交通事情からも、また仕事や生活の面からも家族それぞれに車が必要な状況であり、農用には軽以外考えられない。 ◆高齢なので免許返納という選択肢もあるのだが、今の生活を考えると不可能。孫の送迎などで日常的に車を使うし、農業もまだしばらくは続けることになるのだろうから。

軽自動車調査分科会 委員名簿

(2010年3月現在)

社団法人 日本自動車工業会

分科会長	鈴木 勲	マ ツ ダ (株)	国内営業本部 主幹
委員	峯岸 敏雄	ス ズ キ (株)	東京支店 渉外課 係長
〃	村木 政志	ス ズ キ (株)	四輪国内営業企画部 調査課
〃	小池 賢	ダ イ ハ ツ 工 業 (株)	広報・渉外部 渉外・技術室 課長
〃	飯室 豊	ダ イ ハ ツ 工 業 (株)	広報・渉外部 渉外・技術室 係長
〃	的馬 弘和	ダ イ ハ ツ 工 業 (株)	商品企画部 課長
〃	須賀 芳実	日 産 自 動 車 (株)	市場情報室 主担
〃	大宮 千絵	日 産 自 動 車 (株)	市場情報室
〃	鶴見 潤	富 士 重 工 業 (株)	スバルグローバルマーケティング本部 市場戦略部 主事
〃	今枝 純子	本 田 技 研 工 業 (株)	日本営業本部 営業開発室 マーケティング戦略ブロック
〃	竹田 充秀	マ ツ ダ (株)	国内営業本部 国内ビジネス企画部 (東京) シニアコーディネーター
〃	河村 信介	三 菱 自 動 車 工 業 (株)	商品企画部 マネージャー
調査会社	糸永 輝生	(株)マーケティングセンター	大阪支社 執行役員
〃	松本 登志	(株)マーケティングセンター	大阪支社 課長