

2013年度
二輪車市場動向調査

報告書

2014年3月

一般社団法人 日本自動車工業会

まえがき

この報告書は、一般社団法人 日本自動車工業会・調査部会の二輪車分科会が行った、「2013年度二輪車市場動向調査」の結果をまとめたものです。本報告書は、以下の2つの調査により構成されています。

1. 新車購入ユーザー調査（新車購入ユーザーを対象として、基本的な時系列データを収集・分析することにより多様化する二輪車市場の変化を捉えるための調査）
2. トピック調査（二輪車市場が直面している長期的な需要減少に関わる調査）

今回は以下の3つの実態を明らかにしました。

- ・「三ない運動」方向転換時点における中高生層意識の把握
- ・各種規制の国際基準調和導入の認知度と購買行動
- ・消費税増税（5%→8%→10%）に伴う市場の動き

国内需要台数は2008年度以降42万台前後で推移しているものの、長期減少傾向は依然として続いています。本年度調査によって明らかになったように、ユーザーの高齢化は進展しており、また新規ユーザーも減少を続けております。このことから、今後、中長期的な国内需要台数を回復するためには、若年層の市場回帰は必須となります。

そのため、分科会としては、1982年より30年以上続いてきた全国高等学校PTA連合会の「三ない運動」の方向転換（「免許を取らせない」「買わせない」「運転させない」から、自転車や歩行者での立場も含めたマナーアップ運動へ）を受け、今後、中高生を含めた若年層が二輪市場に回帰するための条件を探るとともに、各種規制の国際基準調和導入による市場への影響を調査・分析いたしました。

30年以上続いてきた「三ない運動」では、運動の最盛期である時代の中高生が親世代となり、親子ともに「二輪車は危険な乗り物である」というイメージが強いということが明らかになりました。しかし、ユーザー調査では、二輪車の魅力を知ったユーザーは、継続して二輪車に乗ることも明らかになっております。若年層を中心とした新規ユーザーの取り込みのためには、「二輪車は楽しい乗り物である」ことを実際に乗っていただくことで実感として知っていただくことが重要であるということは、今回の調査結果から再認識された課題です。

また、各種規制の国際基準調和に関しては、「選択肢が広がる」ことへの期待が大きいことは、分科会としても、今後の進展において、強く意識していくことが重要であるということが分かりました。

これらの調査結果を生かし、今後とも二輪車の市場回復に向け、分科会としても積極的な取り組みを行っていく所存です。

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

2014年3月

一般社団法人 日本自動車工業会
調査部会・二輪車分科会
分科会長 原 淳一郎

目 次

I. 調査概要	
1. 調査目的	3
2. 調査設計	3
3. 回収状況	4
4. 調査票発送にご協力いただいた日本自動車輸入組合会員社	4
5. 調査の企画・分析	5
6. 調査結果の概要	6
II. 新車購入ユーザー調査	
1. 二輪車をめぐる諸環境	
(1) 二輪車の普及状況と人口の推移	11
(2) 免許取得者の推移	12
2. 二輪車ユーザーの特性	
(1) 運転者特性	13
(2) 免許併有状況	14
(3) 二輪車複数保有状況／他車両世帯保有・使用状況	15
(4) 購入車種の排気量／支払い方法と車両本体平均価格	16
3. タンデム走行／高速道路走行について	
(1) タンデム走行経験／高速道路走行経験・高速道路利用理由	17
(2) 高速道路走行での改善要望	18
(3) 高速道路料金が下がった場合の行動	19
4. 需要構成の変化	
(1) 購入形態	20
(2) 現使用車と直前使用車の関係について（流入）	21
(3) 現使用車と直前使用車の関係について（流出）	22
(4) 購入車以外の保有二輪車のタイプ・排気量	23
5. 直前使用車の状況（使用年数/処分方法）	24
6. 購入状況	
(1) 購入プロセス	25
(2) 購入理由	28
7. 使用用途	
(1) 使用実態	32
(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況	33
(3) 使用頻度／月間走行距離	35
(4) 二輪車の使用に関して気になる点	37
(5) 二輪車の駐車で困った経験	38
(6) レクリエーション	39
(7) 購入前の期待度と使用後の満足度	40

(8)	新規ユーザー、再度購入ユーザーの総合満足度	42
8.	今後の意向	
(1)	二輪車の継続乗車意向／意向車	43
(2)	環境変化別の二輪車保有／乗車意向	44
(3)	今後の上級免許取得意向	45
Ⅲ.	トピック調査	
1.	調査概要	49
2.	調査結果のまとめ	56
3.	調査結果詳細	58
(1)	校則による二輪車免許保有禁止について	58
(2)	校則で二輪車免許保有を禁止することについての考え方	62
(3)	「三ない運動」の方向転換認知	66
(4)	「三ない運動」の方向転換についての考え方	69
(5)	「三ない運動」の方向転換に反対の理由	72
(6)	将来有望層の市場回帰 中高生	74
(7)	将来有望層の市場回帰 免許保有二輪車非保有者	82
(8)	国際基準調和について	84
(9)	消費税増税について	88

I . 調査概要

1. 調査目的

- ① 二輪車の新車を購入したユーザーの属性、需要構造、購入・使用の実態等を調査し、今後の市場動向を把握するための資料を得ること。
- ② 今後の二輪車需要の維持・拡大に向けた取り組みの方向性を検討するための調査・研究。

2. 調査設計

新車購入ユーザー調査は以下のとおり実施した

1. 調査手法	郵送調査法
2. 調査地域	全国
3. 調査対象者	2012年6月～2013年5月に新車を購入した二輪車ユーザー
4. 対象者の抽出方法	・調査応諾者より、タイプ別×排気量別に対象者を割当し抽出 ・但し、輸入車は日本自動車輸入組合を通じ6社のインポーターから調査票発送の協力を得た。(6社は別記)
5. 調査実施時期	2013年8月～2013年9月

3. 回収状況

		調査対象 サンプル数	有効回収 サンプル数	有効回収率 (%)
スクータータイプ	原付第一種 (～50cc)	1,653	721	43.6%
	原付第二種 (51～125cc)	891	564	63.3%
	軽二輪 (126～250cc)	848	482	56.8%
	小型二輪 (251～400cc)	168	80	47.6%
	小型二輪 (401cc～)	262	131	50.0%
ビジネスタイプ	原付第一種 (～50cc)	802	341	42.5%
	原付第二種 (51～125cc)	497	342	68.8%
オンロードタイプ	原付第一種 (～50cc)	200	94	47.0%
	原付第二種 (51～125cc)	259	112	43.2%
	軽二輪 (126～250cc)	897	593	66.1%
	小型二輪 (251～400cc)	991	487	49.1%
	小型二輪 (401cc～)	1,348	902	66.9%
オフロードタイプ	原付第二種 (51～125cc)	200	115	57.5%
	軽二輪 (126～250cc)	849	410	48.3%
	小型二輪 (251cc～)	0	0	-
輸入車		550	295	53.6%
総計		10,415	5,669	54.4%

4. 調査票発送にご協力いただいた日本自動車輸入組合員社 (敬称略)

ハーレーダビットソンジャパン株式会社／ビー・エム・ダブリュー株式会社
 ピアaggioグループジャパン株式会社／KTMジャパン株式会社
 ドゥカティジャパン株式会社／トライアンフジャパン株式会社

5. 調査の企画・分析

調査の企画分析は、一般社団法人日本自動車工業会に設けられた調査部会・二輪車分科会があたり、調査の実施および報告書の作成は（株）日本リサーチセンターに委託した。

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

●スクータータイプ：SC	ホンダ：ディオ、トゥデイ、フォルツァ、PCX ヤマハ：ビーノ、マジスティ、TMAX スズキ：レッツ4、アドレス、スカイウェイブ など
●ビジネスタイプ：UB・BB	ホンダ：スーパーカブ ヤマハ：ギア スズキ：バーディー など
●オンロード：TU スポーツタイプ (ツーリング)	ホンダ：CB1300SF、NC700X ヤマハ：ドラッグスター、SR400 スズキ：バンディッド、グラストラッカー カワサキ：Ninja250、Ninja400R など
●オフロード：TR・TL スポーツタイプ (トレール・トライアル)	ホンダ：CRF250L ヤマハ：WR250、セロー カワサキ：KLX、Dトラッカー など

【排気量×タイプ別構成比】：「新車」全国出荷台数ベース（2012年6月～2013年5月）

単位（％）

	スクーター タイプ	ビジネス タイプ	オンロード スポーツ タイプ	オフロード スポーツ タイプ	計
原付第一種	49.3%	11.0%	1.3%	0.0%	61.6%
原付第二種	17.0%	4.5%	0.1%	0.3%	21.9%
軽二輪	3.2%	0.0%	5.5%	1.2%	9.9%
小型二輪	0.3%	0.0%	6.3%	0.0%	6.6%
計	69.8%	15.5%	13.2%	1.5%	100.0%

出所）日本自動車工業会

なお、グラフの構成比の値は、四捨五入している関係で、項目の和が計の数値と一致しないことがある。

6. 調査結果の概要

1. 調査内容

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

また、「トピック調査」(Ⅲで後述)では、①「三ない運動」方向転換の認知と、若年層の市場回帰の意識把握、②国際基準調和の認知と期待、③消費税増税を前に、駆け込み需要の把握を行った。

2. 調査結果

(1) 二輪車ユーザーの特性

- ・ 性年代別でみると、男性は「10代」「20代」「30代」の比率が年々減少している。女性は09年度以降横ばいが続いているものの、50代以上は60%を超えた。タイプ・排気量別では、スクーター、ビジネスの50cc以下で50代以上の占める割合の上昇傾向はさらに顕著になっている。
- ・ 免許保有パターンでみると、「普通二輪免許限定なし」が前回調査に比べて11ポイント上昇し、「大型二輪」を上回った。
- ・ 二輪車の世帯保有台数は、「1台」が58%と、前回調査より11ポイント減少し、複数所有は07年の状況に戻った。しかし、平均保有台数は「1.6台」で前回調査(1.5台)から微増し、複数所有者の所有台数が増加している様子が見える。

(2) タンDEM走行、高速道路走行の経験

- ・ タンDEM走行は、51cc以上保有ユーザーの36%が経験し、減少傾向が続いている。タイプ別でみると、スクーターで44%、排気量別では251~400ccを除く層で35%以上と経験者が多かった。
- ・ 高速道路走行は、126cc以上保有ユーザーの69%が経験し、前回調査(71%)から微減しているものの、ほぼ同水準である。タイプ別でみると、オンロード、排気量別では排気量が高いほど経験している率が顕著に高い。

(3) 高速道路利用の理由と改善要望

- ・ 高速道路の利用理由として最も高いのは「目的地に早く着ける」で、85%を占める。高排気量所有者では、高速走行そのものを楽しんだり、安全性や疲労減少のために利用する傾向もみられ、高速道路を利用して長距離の移動を楽しんでいる様子が見える。
- ・ 高速道路での走行について改善してほしいことは、「高速料金を安くしてほしい」が全体で46%と最も高く、高速道路利用頻度が高い高排気量層では80%以上を占める。また、「SAでの駐車場所を増やして欲しい」も高速道路利用頻度が高い層ほど要望が高い。今回「高速道路料金が普通車の半額になった場合の利用変化」を聞いたところ、タイプ別でみると、オンロード、オフロード、排気量別では大排気量層ほど「利用頻度や距離が延びる」の割合が顕著に高く、頻度では126cc以上では80%以上が、距離では401cc以上の70%以上が「増える」「延びる」と回答している。

(4) 需要構造の変化

- ・ 二輪車の購入形態は、「代替」が61%で、購入形態の中心になっている。「新規購入」は年々減少傾向にあり、その分「代替」が増加しており、「増車」は横ばい、「一時中断・再度購入」は微増傾向である。

(5) 直前使用車の状況

- ・ 買い替えユーザーの使用年数は、「平均6.6年」と、前回調査(6.1年)から上昇し、長期保有傾向が高まっている。特にスクーターの50cc以下でその傾向が顕著である。
- ・ 今回、スクーター50cc以下の平均使用年数(7.3年)は、これまで最長であったビジネス50cc以下(7.2年)を若干ではあるが上回り、ビジネス50cc以下では「10年以上」が減少する中で、スクーターは上昇している。
- ・ 直前使用車の処分方法は、使用年数の延長にともない、使用年数が7年を超えるスクーター、ビジネスの50cc以下では「廃車」が50%前後を占める。その他では「下取り」が最も高い。

(6) 購入状況

- ・ 二輪車を購入する際に、他の乗り物を比較検討した人は21%と、前回調査の10%から大幅に増加している。比較検討した乗り物は、スクーターでは「電動アシスト自転車」、それ以外では「軽四輪車」が最も高い。
- ・ 購入車種の決定ポイントは、「維持費の安さ」「燃費のよさ」「他にない機能・便利さ」「利用価値から価格が手頃」が40%以上で上位。

(7) 使用実態

- ・ 使用用途は、「通勤・通学」が48%で半数近くを占めている。時系列で見ると、前回調査よりも「通勤・通学」が減少したものの、09年までとほぼ同様の傾向である。
- ・ 使用頻度は、「週5日以上」の多使用者が57%を占めており、1週間の平均使用日数は「4.4日」と07年以来横ばいである。月間走行距離の平均は「274km」で、前回調査(257km)を上回っている。

(8) 今後の意向

- ・ 今後も二輪車に乗り続けたいという人は88%で、09年(92%)、前回(87%)と、減少、横ばい傾向であるが、ほぼ9割が継続して乗りたいと考えている。
- ・ 環境変化時の継続乗車意向は、「駐車スペースがなくなった時」「経済的に余裕がなくなった時」には二輪車の保有を中止するという人が4割以上みられ、またユーザーの高齢化傾向から「体力に自信がなくなった時」が35%で続く。

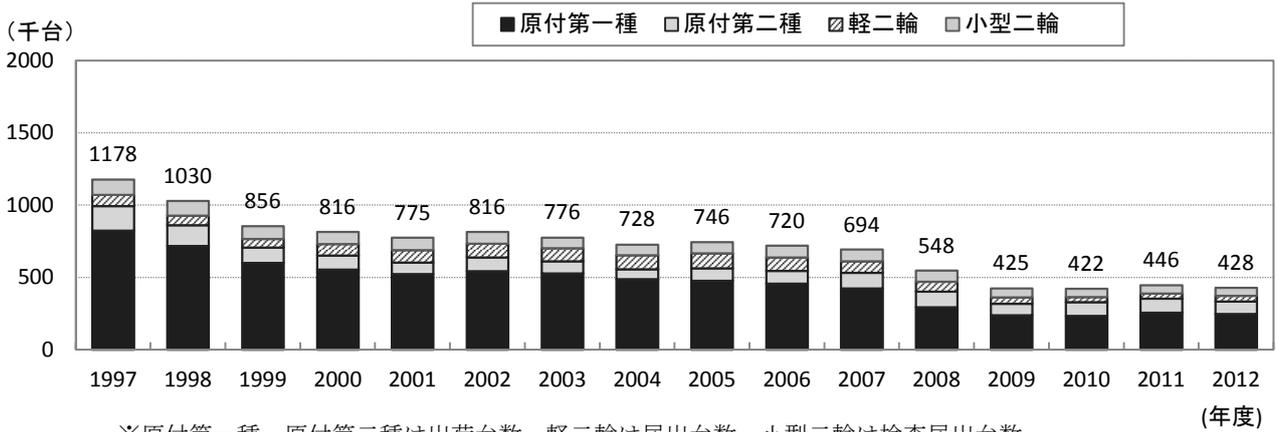
Ⅱ. 新規購入ユーザー調査

1. 二輪車をめぐる諸環境

(1) 二輪車の普及状況と人口の推移

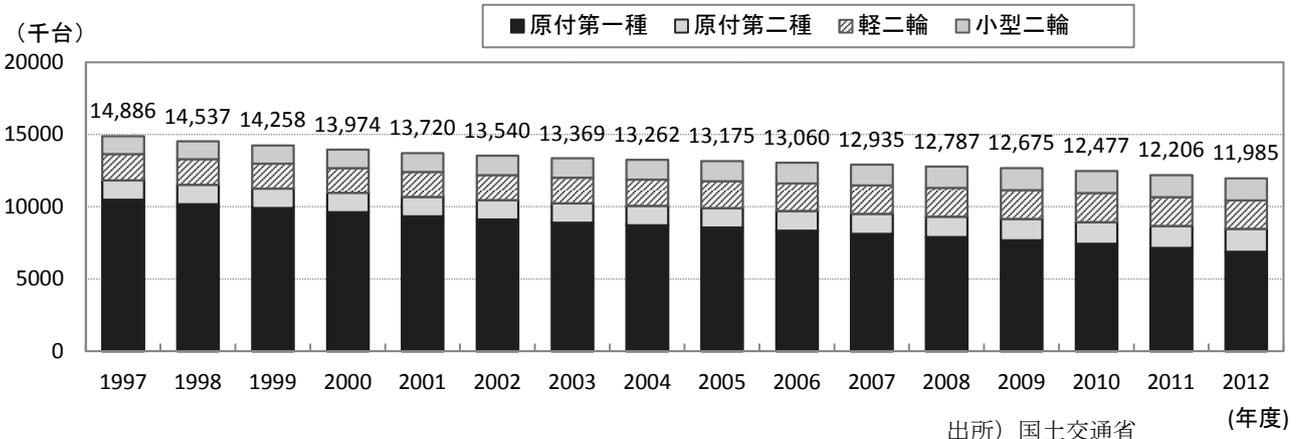
- <二輪車需要台数>は、1999年に877千台と百万台を割り、2007年度まで緩やかな減少を続けて推移した。さらに2008年度に548千台、2009年度では425千台と500千台を割り大きく減少したものの、それ以降は緩やかな減少に転じている。
- <二輪車保有台数>は、緩やかな減少傾向が続いている。
- <人口構成>は、二輪車の需要を下支えする10代、20代の人口が将来に向かって減少しつつあるとともに、現在の主利用者年代である60代も減少に転じる。

<二輪車需要台数の推移>



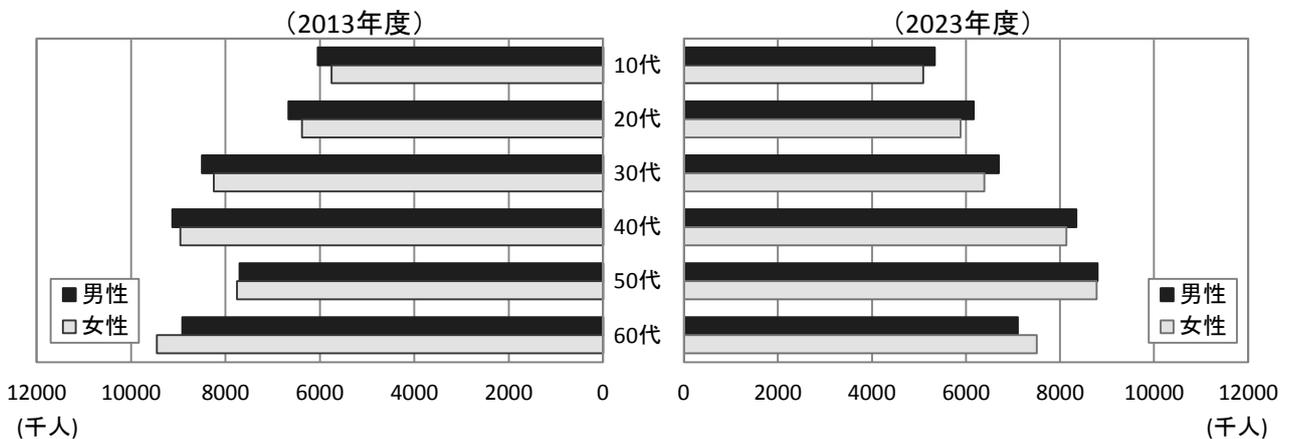
※原付第一種・原付第二種は出荷台数、軽二輪は届出台数、小型二輪は検査届出台数
 出所) 日本自動車工業会
 全国軽自動車協会連合会

<二輪車保有台数の推移>



出所) 国土交通省

<人口構成>

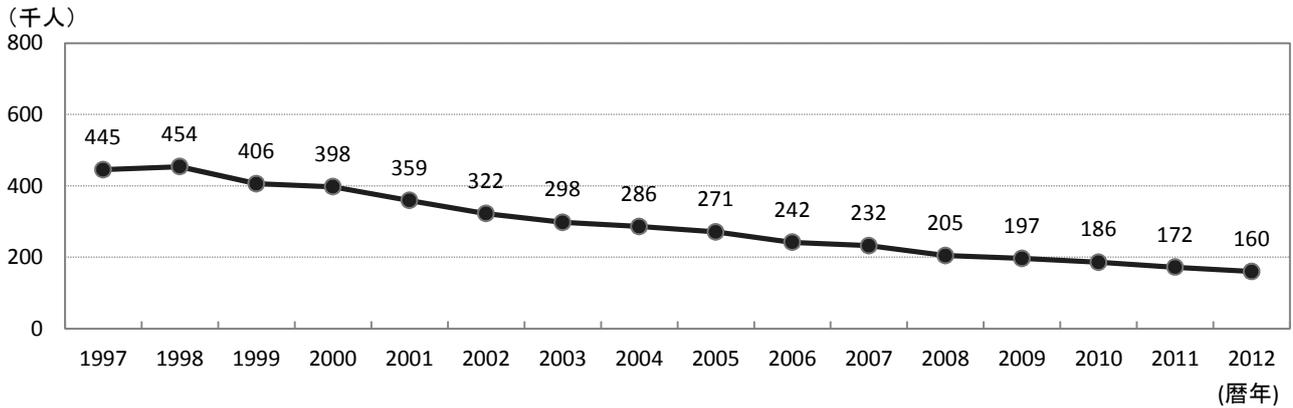


出所) 国立社会保障・人口問題研究所 (中位推計)

(2) 免許取得者の推移

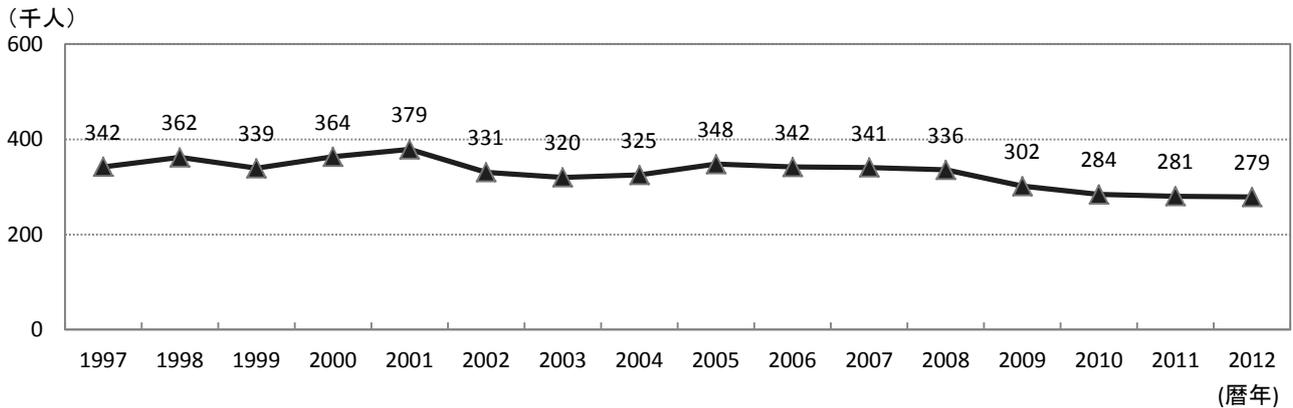
- <新規免許取得者>は、「原付免許」は1998年以降減少傾向が続き、2003年に300千人を、2009年に200千人を割り込み、2012年には160千人と10年前のほぼ半数になっている。「普通・大型二輪免許」は2002年から2008年まで330千人前後で横ばいであったが、2009年以降やや減少し、2010年以降は280千人前後で横ばいが続いている。
- <二輪車AT限定免許の新規取得者>は、2005年6月の実施以降、2006年には156百人であった「普通二輪AT限定」は2012年には72百人と年々減少を続けている。一方「小型限定二輪AT限定」は2006年の47百人から2012年は92百人とほぼ倍増。「大型二輪AT限定」は2007年以降は100人前後で推移している。

<新規免許取得者数の推移> (原付免許)

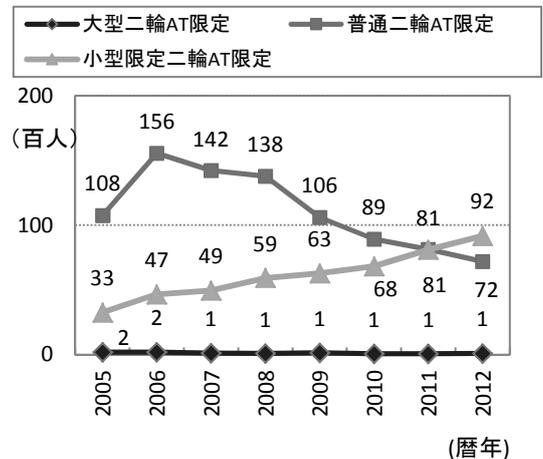
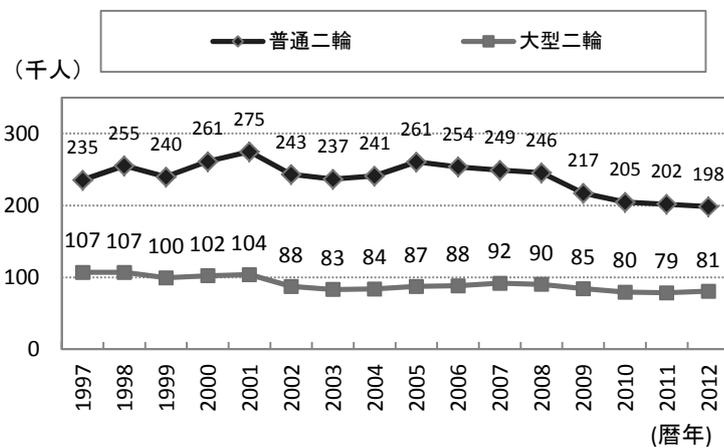


出所) 警察庁「運転免許統計」

<新規免許取得者数の推移> (普通・大型二輪免許)



<新規免許取得者数の推移>



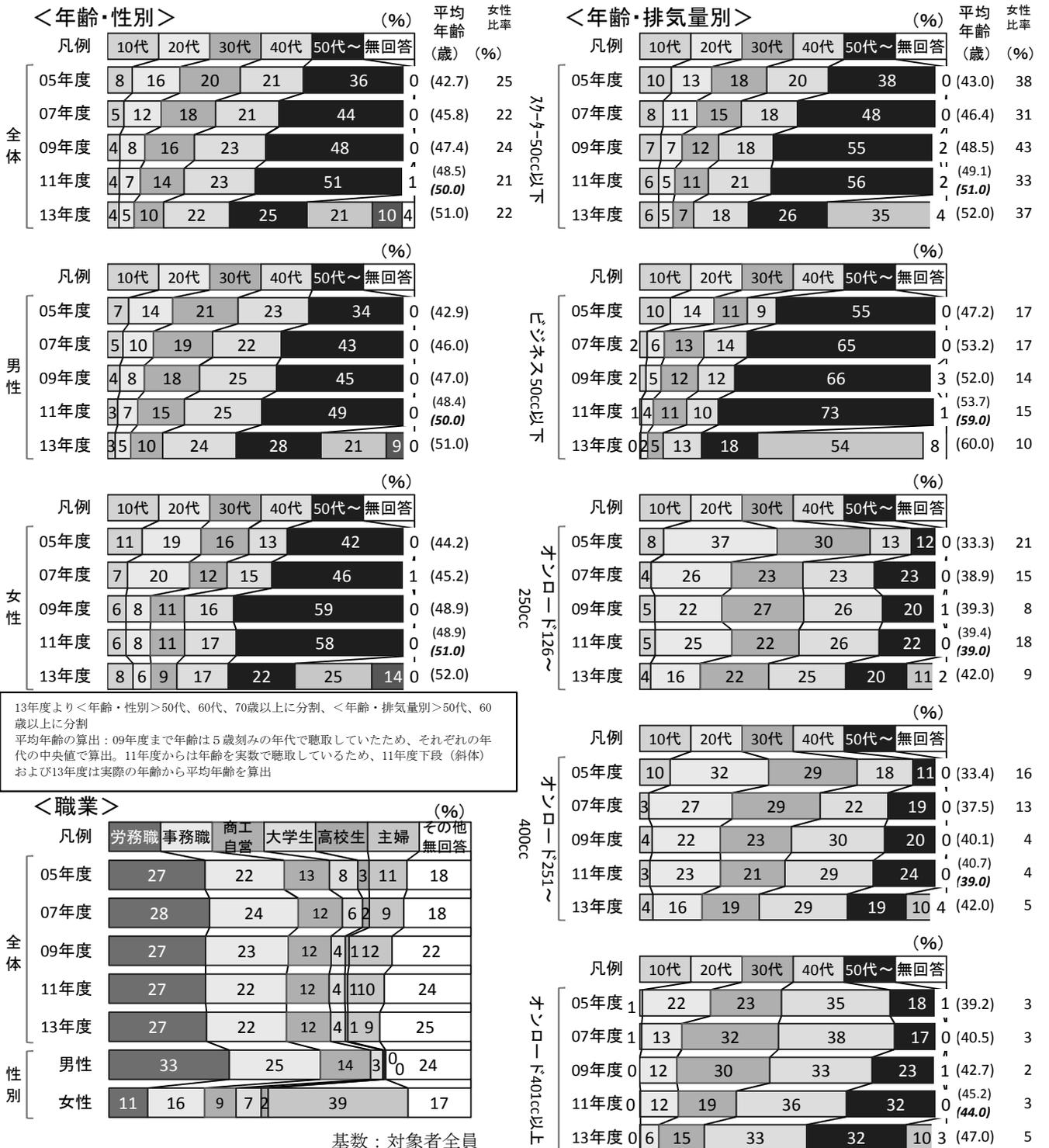
出所) 警察庁「運転免許統計」

注) 失効新規を含む

2. 二輪車ユーザーの特性

(1) 運転者特性

- 年代別分析は、本年より50代以上を「50代」「60代」「70歳以上」の3区分に変更した。なお、性・年代別分析でサンプル数が過少になる「女性70歳以上」は60代と合計し、「女性60歳以上」としている。
- <年代・性別>の推移をみると、男女とも高齢化の進展が顕著で、2013年の平均年齢は男女とも50歳を超えた。一方で男女とも40代はほぼ横ばいであることと比較すると、20代以下の減少は顕著である。
- <タイプ・排気量別>でみると、ビジネス50cc以下の高齢化がさらに進み、13年の平均年齢は60歳である。その他全体的に高年代層の占める割合が高くなっているが、オンロード401cc以上で平均年齢が47歳と高齢化が進展している。
- 女性比率(各グラフの右端参照)は、全体では大きな変化はないが、スクーター50cc以下が37%と前回調査に比べて4ポイント上昇している。一方、ビジネス50cc以下では5ポイント減少、オンロード126~250ccでは9ポイント減少するなど、タイプによって女性比率は大きく変化している。

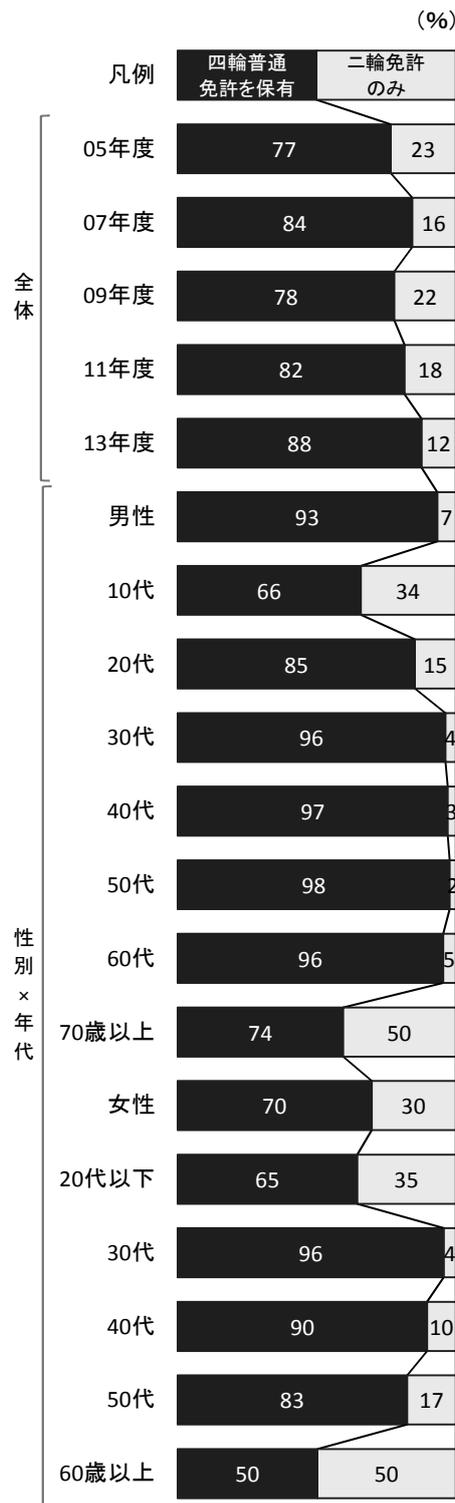


13年度より<年齢・性別>50代、60代、70歳以上に分割、<年齢・排気量別>50代、60歳以上に分割
 平均年齢の算出：09年度まで年齢は5歳刻みの年代で聴取していたため、それぞれの年代の中央値で算出。11年度からは年齢を実数で聴取しているため、11年度下段(斜体)および13年度は実際の年齢から平均年齢を算出

(2) 免許併有状況

- <四輪普通免許の保有状況>をみると、「四輪普通免許を保有」が88%であった。性別では、男性では93%、女性では70%が「四輪普通免許を保有」している一方で、年代別で見ると、女性の60歳以上は50%、男性70歳以上は74%と他の年代と比較して低く、二輪車が重要な生活の足になっていることがわかる。
- <二輪免許の保有パターン>では、「普通二輪免許限定なし」が前回調査に比べ9ポイント増加している。一方、「四輪免許で原付」は前回35%まで回復したものの、今回は24%まで下がっている。「大型二輪」はほぼ横ばいである。また免許取得者が増加している「小型二輪AT限定」は若干ではあるが増加の傾向を見せており、男性の10代、30代、女性の30代、40代の取得率が全体を上回っている。

<四輪普通免許の保有状況>



基数：対象者全員

<二輪免許の保有パターン>

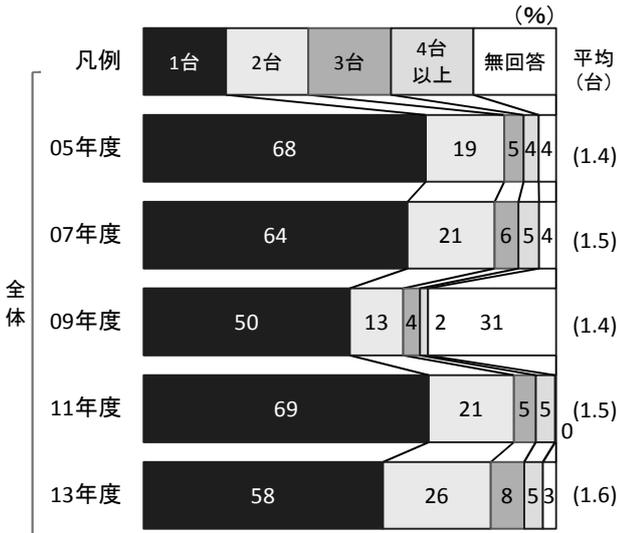
					(%)			(%)		
原付免許のみ	四輪普通免許で原付	普通二輪免許小型限定	普通二輪免許限定なし	大型二輪	小型二輪AT限定免許	普通二輪AT限定免許	大型二輪AT限定免許			
16	37	3	21	22	0	0	0			
13	36	2	20	26	0	1	0			
11	28	5	28	24	1	2	0			
11	35	3	20	28	1	1	0			
11	24	6	31	26	2	1	0			
5	21	6	38	33	2	1	0			
26	47	4	22	2	4	1	0			
10	22	2	57	17	2	2	0			
2	13	3	61	30	3	2	0			
2	16	5	61	29	2	1	0			
2	21	7	37	32	2	2	1			
3	31	8	11	46	2	0	0			
22	14	12	7	41	0	0	0			
29	33	5	11	3	2	1	0			
31	46	2	12	2	1	3	0			
4	27	8	25	8	3	2	0			
8	35	4	23	5	5	2	0			
17	38	10	12	1	3	2	0			
50	27	3	3	2	0	0	0			

基数：対象者全員

(3) 二輪車複数保有状況/他車両世帯保有・使用状況

- <二輪車の複数保有状況>をみると、「単数保有(1台)」が58%と前回調査と比較して11ポイント減少している。複数保有割合が39%と05年度以降最も高く、平均保有台数(無回答を除く)は1.6台で、複数所有傾向は高まっている。
- <二輪車以外の車両世帯保有・使用状況>は、「自転車」(69%)、「普通四輪車」(66%)、「軽四輪車」(36%)の保有が高い。
- <二輪車と他車の使用パターン>は、前回調査に比べ「二輪車のみ」と「二輪と四輪」がやや増加し、「二輪・四輪・自転車」「二輪車と自転車」がやや減少している。
性別でみると、女性で「二輪車のみ」が36%、「二輪と自転車」が21%を占め、二輪車が生活の重要な足であることがわかる。

<二輪車の保有台数>



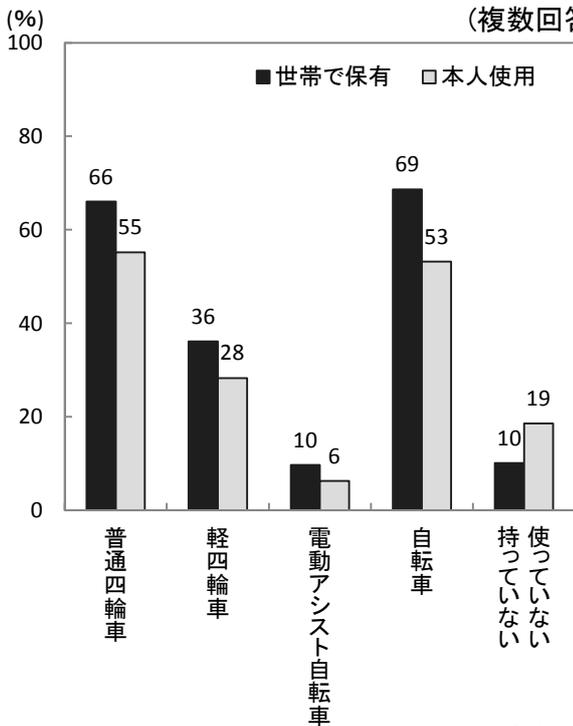
基数：世帯の保有者のみ

注) 二輪車の保有台数の平均(台)は、4台以上は4台として算出した。

*参考	世帯保有率 (%)		平均 (保有ありベース)
	保有あり	保有なし	
<13年度>			
普通・小型四輪車	66	34	1.3台
軽四輪車	36	64	1.3台
電動アシスト自転車	10	90	1.1台
自転車	69	31	2.0台

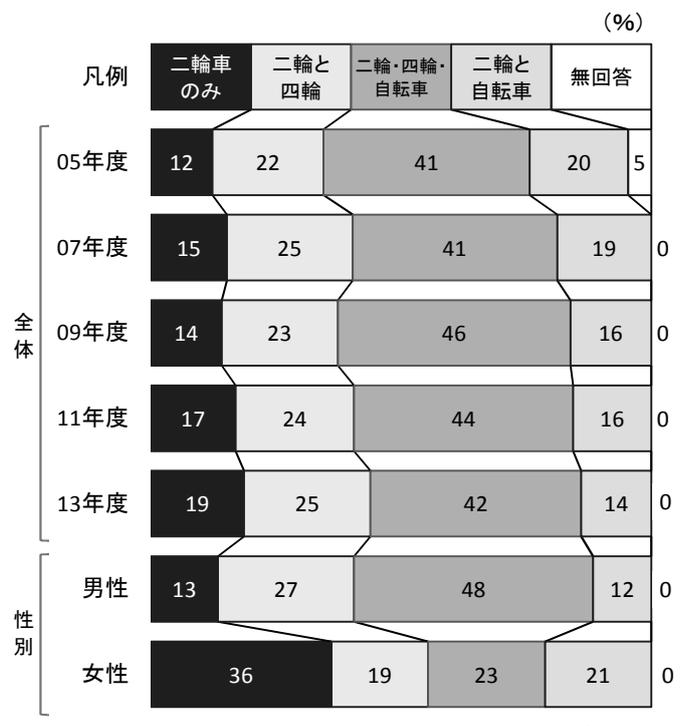
*参考	世帯保有率 (%)		平均 (保有ありベース)
	保有あり	保有なし	
<11年度>			
普通・小型四輪車	70	30	1.3台
軽四輪車	38	62	1.3台
電動アシスト自転車	10	90	1.1台
自転車	73	27	2.1台

<二輪車以外の車両世帯保有・使用状況> (複数回答)



基数：対象者全員

<二輪車と他車の使用パターン> -本人-

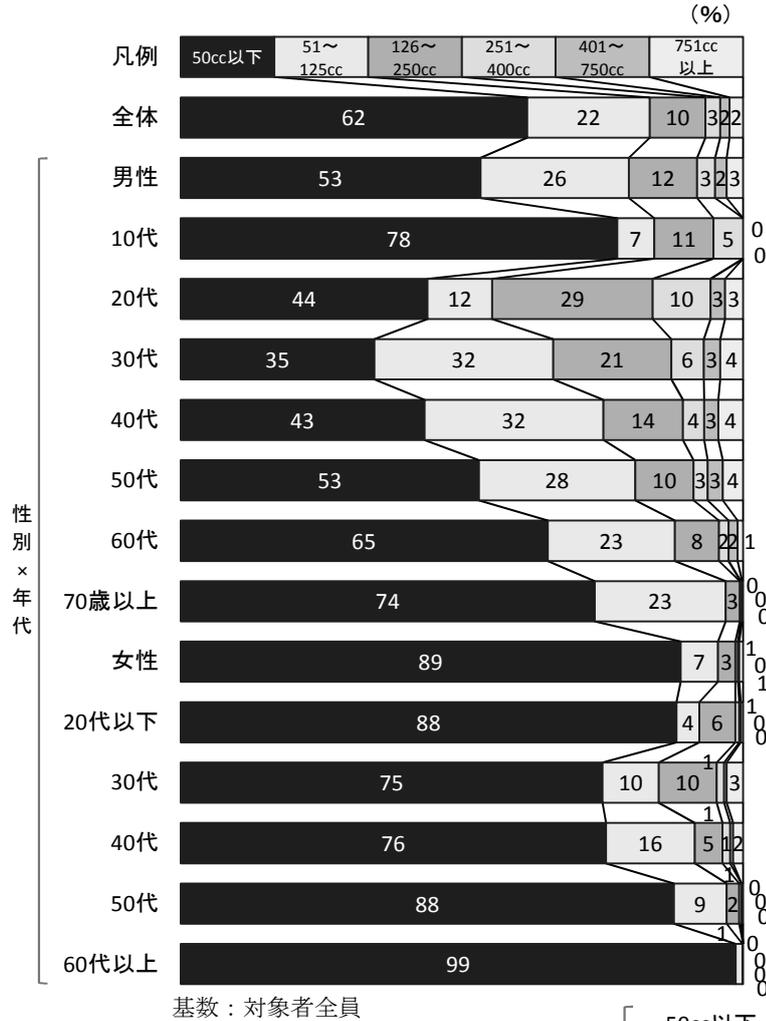


基数：対象者全員

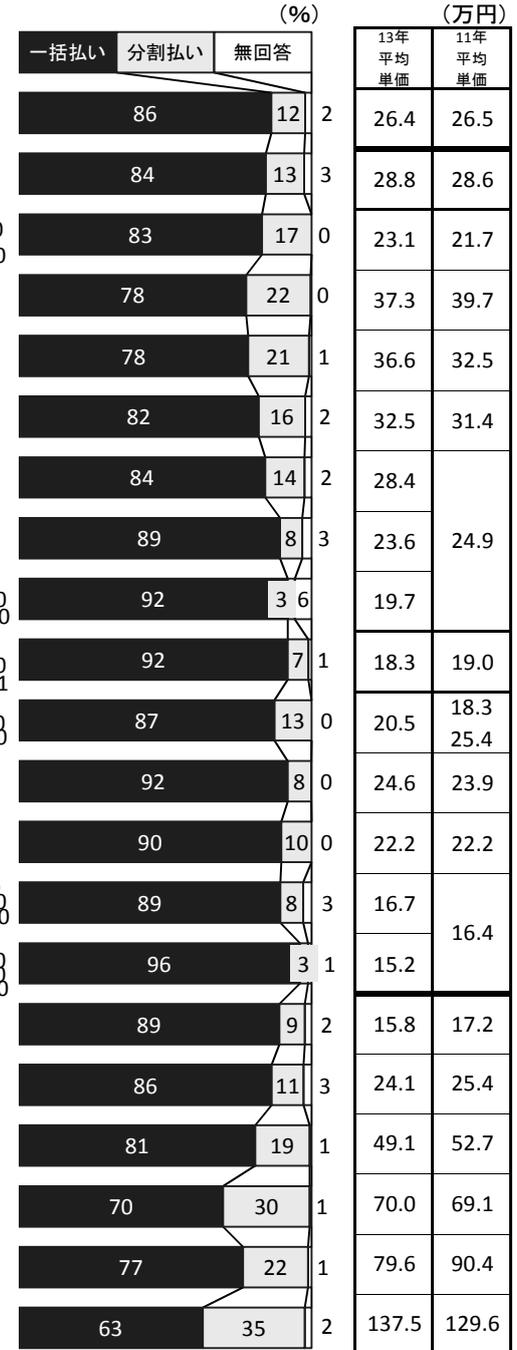
(4) 購入車種の排気量／支払い方法と車両本体平均価格

- <購入車種の排気量>は、女性ではすべての年代で「50cc以下」が75%以上を占め、50代以上では88%、60代以上では99%を占める。男性では10代では78%を占めるが、30代では35%と30代を境に年代が若いほど、また高いほど50cc以上の占める割合が高い。
- <支払方法>は、「一括払い」が86%と圧倒的に高い。排気量別にみると、「分割払い」が平均価格が70.0万円の251～400ccで30%、137.5万円の751cc以上で35%を占め、普通免許の上位機種、大型免許の上位機種で「分割払い」が高い。
- <購入車両本体平均価格>は、全体では前回調査と大差はないものの、性・年代でみると、男性30代、40代、女性30代と大排気量の占める割合の高い層で平均価格が上昇している。排気量別でみると、401～750ccが10.8万円と大きく下がり、126～250ccが3.6万円、50cc以下が1.4万円、51～125ccが1.3万円、251～400ccが0.9万円と下がる一方で、輸入車が多く含まれる751cc以上では7.9万円上昇するなど、二極化が顕著である。

<購入車種の排気量>



<支払方法と車両本体平均価格>



<年度別購入車種排気量の推移> (%)

	50cc以下	51~125cc	126~250cc	251~400cc	401~750cc	751cc以上
07年度	70	12	12	3	1	3
09年度	58	20	10	5	1	2
11年度	63	24	7	3	1	3
13年度	62	22	10	3	2	2

<年度別支払い方法の推移> (%)

	一括払い	分割払い	無回答
07年度	84	12	3
09年度	83	13	4
11年度	87	11	1
13年度	86	12	2

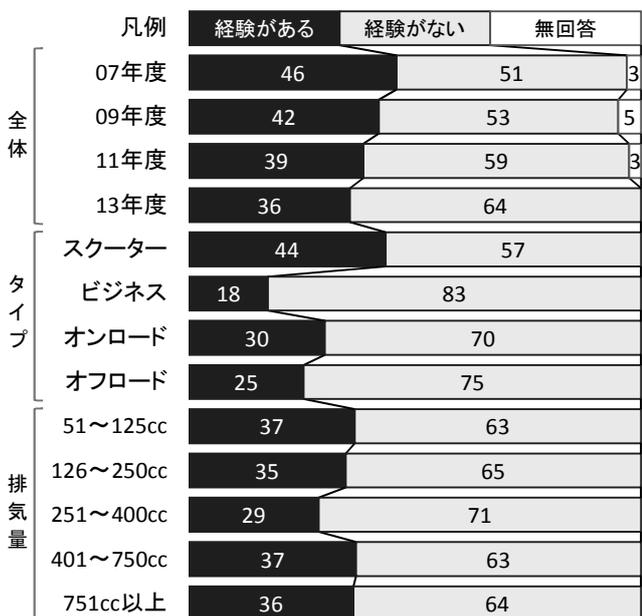
3. タンデム走行／高速道路走行について

(1) タンデム走行経験／高速道路走行経験・高速道路利用理由

- <今回購入した二輪車でタンデム走行した経験>をみると、「経験がある」は36%で前回調査(39%))に比べて3ポイント減少し、07年度以降減少が続いている。タイプ別でみると、スクーターが44%と最も高いが、排気量別でみると、251～400ccが29%と他と比較して低いものの、他の排気量では35%以上で大差はない。
- <今回購入した二輪車で高速道路走行した経験>をみると、「経験がある」は69%で前回調査(71%)からほぼ横ばいである。タイプ別でみると、オンロードで72%を占める一方、オフロードでは57%に留まる。排気量別にみると、排気量が多いほど経験は高く、401cc以上では85%以上を占める。
- <二輪車で高速道路を利用する理由>は、「目的地に早く着ける」が85%で最も高い。次いで「道がわかりやすいから」「高速走行が楽しめる」「一般道路より安全に走れる」「疲労が少ないから」が30%台で続く。今回購入タイプ別でみると、オンロード、オフロードでは時間短縮、疲労軽減、スクーターでは道のわかりやすさを重視する傾向が見られる。排気量別でみると、400cc以上で時間短縮、高速走行、安全性、疲労軽減の他、サービスエリアを楽しむなど、高速での二輪走行を多目的で楽しんでいる様子が見られる。

<今回購入した二輪車でタンデム走行経験の有無>

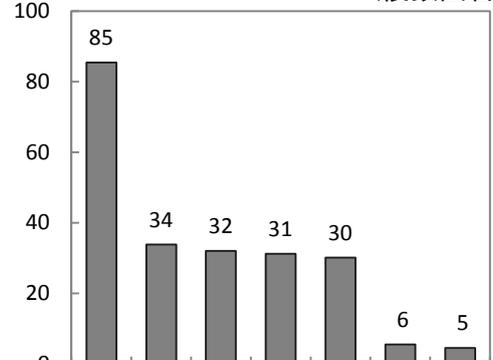
(%)



基数：51cc以上の保有者

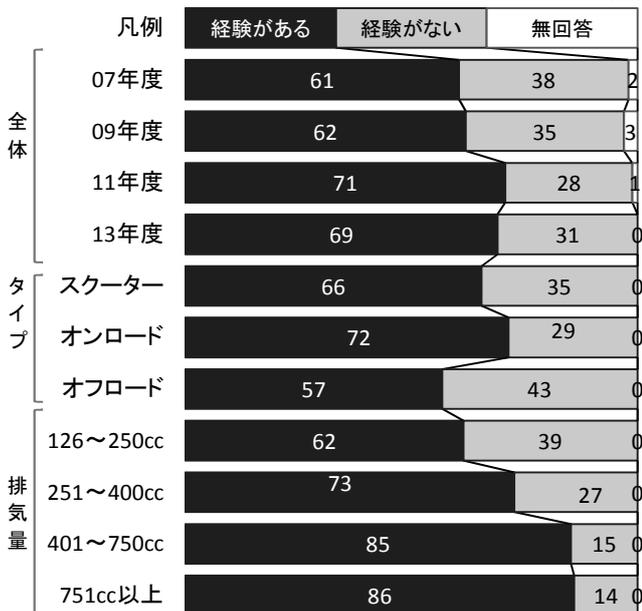
<二輪車で高速道路を利用する理由>

(%) (複数回答)



<今回購入した二輪車で高速道路走行した経験の有無>

(%)



基数：126cc以上の保有者

	目的地に早く着ける	道がわかりやすいから	高速走行が楽しめる	一般道路より安全に走れる	疲労が少ないから	魅力のあるサービスエリア	その他
全体	85	34	32	31	30	6	5
タイプ							
スクーター	83	36	32	30	27	4	5
オンロード	90	33	34	34	33	9	3
オフロード	90	29	22	28	37	7	5
排気量							
126～250cc	90	32	28	29	28	8	4
251～400cc	87	33	33	33	30	8	3
401～750cc	92	31	33	39	46	11	3
751cc以上	90	32	38	40	39	9	3

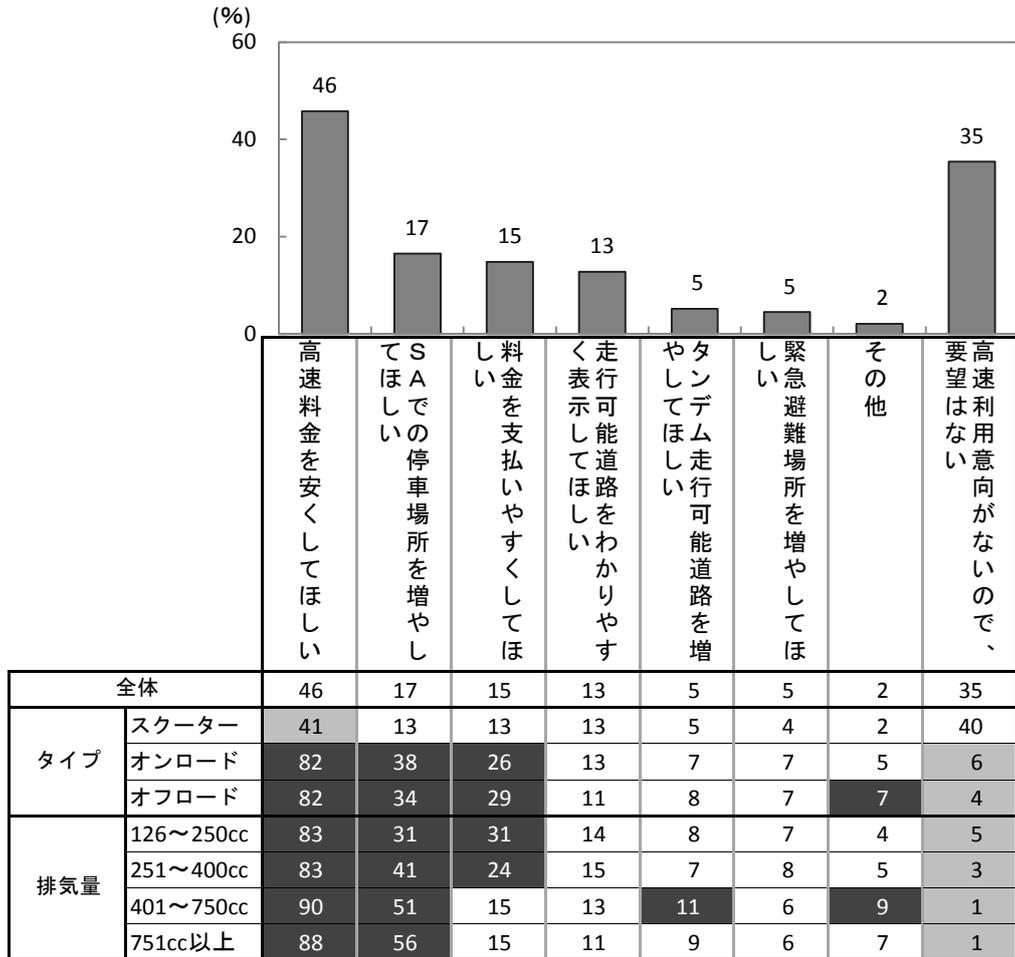
■ 全体より5%以上大きい
■ 全体より5%以上小さい

基数：今回購入車以外の所有者を含めて、高速道路走行経験者

(2) 高速道路走行での改善要望

○ <高速道路での走行について改善してほしいこと>をみると、「高速料金を安くしてほしい」が46%と他を大きく上回る。次いで、「SAでの駐車場所を増やしてほしい」「料金を支払いやすくしてほしい」「走行可能道路をわかりやすく表示してほしい」が15%前後で続く。

<高速道路での走行について改善してほしいこと> (複数回答)

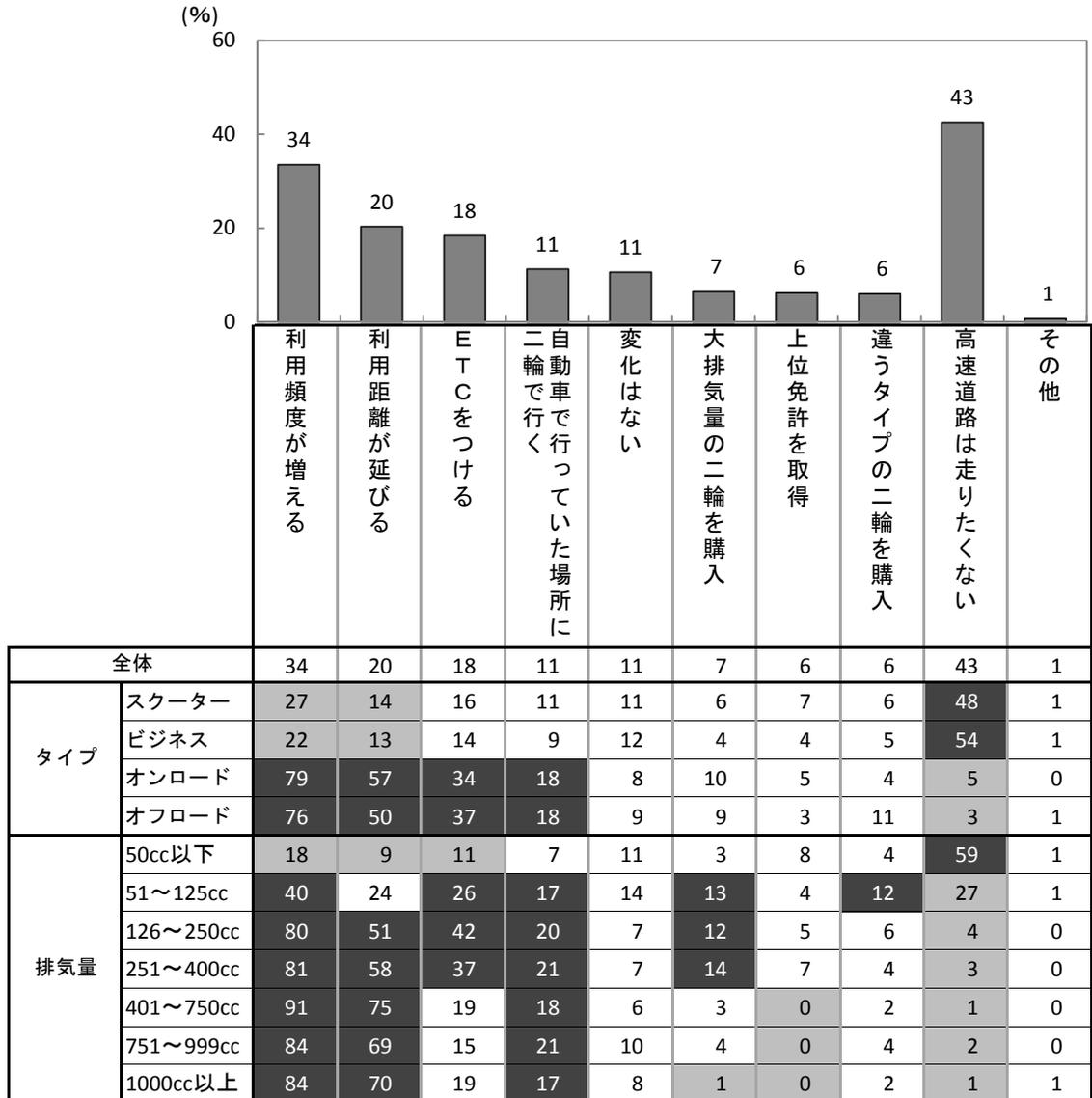


全体より5%以上大きい
 全体より5%以上小さい
 基数：対象者全員

(3) 高速道路料金が下がった場合の行動

○ <高速道路料金が下がった場合(普通車の半額)の行動>をみると、小排気量、スクーター、ビジネスタイプを中心に「高速道路は走りたくない」が高く、全体で43%を占める一方で、「利用頻度が増える」34%、「利用距離が延びる」20%など、頻度、距離ともに伸びる可能性は高い。
 タイプ別でみると、オンロード、オフロードの80%弱が「頻度が増える」、50%以上が「距離が延びる」と回答している。
 排気量別でみると、401～750ccの91%が「頻度が増える」、75%が「距離が延びる」と回答している。また、高速道路走行が不可である51～125ccでは、13%が「大排気量の二輪を購入」と回答している。

<高速道路料金が下がった場合の行動> (複数回答)



全体より5%以上大きい

全体より5%以上小さい

基数：対象者全員

4. 需要構造の変化

(1) 購入形態

- <購入形態>をみると、「代替」が61%と最も高く、前回調査(59%)を上回り、年々増加傾向にある。新規は12%で、減少傾向は続いている。
- タイプ別に購入形態をみると、ビジネスで代替が68%と前回調査(59%)と比較して大きく上回っている。スクーターでは再購入がやや高い。オンロードでは横ばいだった新規が前回と比較して4ポイント減少。オフロードは前回とほぼ同じ傾向である。
- 排気量別に購入形態をみると、50cc以下では年々代替が上昇、51~125ccでは代替が減少し、再購入が増加、126~250ccでは新規の減少が大きく、代替が増加、251cc~400ccでは新規が増加するなど、それぞれ特徴のある結果となっている。

<需要形態> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	22	14	9	55	0
07年度	18	15	11	55	0
09年度	15	15	10	57	2
11年度	15	15	11	59	0
13年度	12	16	11	61	0

<需要形態・排気量別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	26	14	7	53	0
07年度	21	16	9	54	0
09年度	19	14	7	57	3
11年度	19	14	8	59	0
13年度	14	16	7	63	0

<需要形態・タイプ別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	23	14	7	56	0
07年度	19	15	10	55	0
09年度	15	14	8	60	2
11年度	15	14	10	61	0
13年度	13	17	9	62	0

<需要形態・排気量別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	6	14	10	70	0
07年度	4	11	15	69	0
09年度	4	14	16	64	2
11年度	4	18	16	62	0
13年度	5	18	17	60	0

<需要形態・タイプ別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	20	11	7	61	0
07年度	11	12	11	66	1
09年度	11	15	14	56	3
11年度	11	18	12	59	0
13年度	6	13	12	68	0

<需要形態・排気量別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	20	15	14	51	0
07年度	18	17	17	48	0
09年度	16	17	16	50	1
11年度	18	17	16	49	0
13年度	14	15	16	55	0

<需要形態・タイプ別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	25	17	16	42	0
07年度	22	18	19	41	0
09年度	21	18	18	42	2
11年度	21	18	15	46	0
13年度	17	17	17	49	0

<需要形態・排気量別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	32	15	10	43	0
07年度	28	15	14	42	0
09年度	25	17	15	42	1
11年度	24	14	14	48	0
13年度	29	16	13	42	0

<需要形態・タイプ別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	15	13	21	52	0
07年度	10	17	21	53	0
09年度	8	11	24	57	0
11年度	7	17	26	50	0
13年度	6	16	27	51	0

<需要形態・排気量別> (%)

凡例	新規購入	一時中断・再度購入	増車	代替	無回答
05年度	6	15	19	60	0
07年度	6	12	23	58	0
09年度	5	13	18	63	1
11年度	7	14	15	65	0
13年度	5	13	20	63	0

基数：対象者全員

基数：対象者全員

(2) 現使用車と直前使用車の関係について (流入)

- 「代替」ユーザーの<現使用車(今回購入車)と直前使用車の相関(流入状況)>を排気量別、タイプ別にそれぞれみると、下表のとおりである。
- 排気量別にみると、現使用車50cc以下では、「同一排気量(50cc以下)」からの移行(代替)が93%を占める。同一排気量からの移行(代替)は51~125cc、126~250ccは約半数である一方で、251cc~400ccは67%が小排気量から買い替え、751cc以上でも60%前後が小排気量から買い替えている。逆に401~750ccは大排気量からの買替えが36%と高い。
- タイプ別にみると、スクーターは直前使用車と同一タイプを選択した比率(87%)が前回調査(90%)をやや下回るものの、他のタイプと比較すると高い。同一タイプからの移行比率は、オフロードタイプで前回(31%)から8ポイント上昇している。オフロードタイプは、オンロードタイプからの代替が44%を占める。

<現使用車と直前使用車の関係について(流入)>

1) 排気量

直前車 現使用車	(%)										
	全体	50cc以下	51~125cc	126~250cc	251~400cc	401~750cc	751~999cc	1000cc以上	無回答	UP	DOWN
50cc以下	100→	93	3	1	0	0	-	1	3	-	5
51~125cc	100→	31	55	9	2	1	0	1	0	31	15
126~250cc	100→	6	19	46	13	6	2	7	1	26	28
251~400cc	100→	6	11	50	25	3	2	3	0	67	8
401~750cc	100→	1	4	28	13	18	9	27	0	46	36
751~999cc	100→	-	7	17	21	14	13	27	1	59	27
1000cc以上	100→	1	3	13	19	17	8	38	1	61	-

同一排気量からの

移行比率の推移 (%)

05年度	07年度	09年度	11年度	13年度
93	92	93	91	93
58	55	56	54	55
50	47	53	48	46
19	32	24	23	25
19	18	19	18	18
23	24	18	18	13
42	44	48	37	38

*直前使用車の排気量推移

05年度(全体)	100→	67	12	10	4	2	1	2	2
07年度(全体)	100→	68	13	9	3	1	1	2	3
09年度(全体)	100→	58	20	10	5	1	1	2	4
11年度(全体)	100→	64	17	9	3	2	1	2	3
13年度(全体)	100→	66	16	8	3	2	1	3	2

2) タイプ

直前車 現使用車	(%)					
	全体	スクーター	ビジネス	オンロード	オフロード	無回答
スクーター	100→	87	4	4	1	4
ビジネス	100→	25	67	3	2	3
オンロード	100→	20	2	66	11	1
オフロード	100→	13	2	44	39	1

同一タイプからの

移行比率の推移 (%)

直前車 現使用車	05年度	07年度	09年度	11年度	13年度
スクーター	87	89	84	90	87
ビジネス	76	73	71	69	67
オンロード	71	70	75	68	66
オフロード	40	42	49	31	39

*直前使用車のタイプ推移

05年度(全体)	100→	69	13	12	4	2
07年度(全体)	100→	71	14	11	3	2
09年度(全体)	100→	69	13	12	2	4
11年度(全体)	100→	70	14	10	3	3
13年度(全体)	100→	68	14	11	3	4

基数:買い替え者

(3) 直前使用車と現使用車の関係について(流出)

- 「代替」ユーザーの<直前使用車と現使用車の関係について(流出)>をみると、下表のとおりである。
- 排気量別にみると、直前使用車50cc以下では、「同一排気量(50cc以下)」からの移行(代替)が89%を占める。同一排気量からの移行(代替)は直前使用車51~125ccは75%、126~250ccは約半数である一方で、251cc~400ccは62%、751cc以上では70%以上が小排気量に買い替えている。一方で、126cc以上では20%以上がより大きい排気量へと買い替えている。
- タイプ別にみると、スクーターは直前使用車と同一タイプを選択した比率(90%)が前回調査(94%)をやや下回るものの、他のタイプと比較すると高い。同一タイプへの移行比率は、オンロードタイプで前回(56%)から9ポイント上昇している。オフロードタイプは、オンロードタイプへの代替が39%、スクータータイプへの代替が33%を占める。

<現使用車と直前使用車の関係について(流出)>

1)排気量

直前車 \ 現使用車	全体	(%)									
		50cc以下	51~125cc	126~250cc	251~400cc	401~750cc	751~999cc	1000cc以上	無回答	Down	UP
50cc以下	100→	89	10	1	0	0	0	0	0	0	11
51~125cc	100→	12	75	11	1	1	0	0	0	12	13
126~250cc	100→	5	25	50	11	6	1	3	0	30	21
251~400cc	100→	6	18	39	16	8	4	11	0	62	23
401~750cc	100→	1	15	36	3	22	5	19	0	55	23
751~999cc	100→	0	11	30	5	24	10	21	0	70	21
1000cc以上	100→	11	12	23	2	20	5	26	0	74	-

同一排気量へ

移行比率の推移 (%)

05年度	07年度	09年度	11年度	13年度
89	92	77	90	89
65	66	68	79	75
56	53	45	32	50
11	24	23	20	16
22	10	32	9	22
18	19	26	16	10
46	44	53	41	26

*直前使用車の排気量推移

05年度(全体)	100→	65	14	12	2	2	1	3	3
07年度(全体)	100→	69	15	10	2	1	1	2	0
09年度(全体)	100→	63	17	11	3	1	1	2	2
11年度(全体)	100→	63	25	6	2	1	1	2	0
13年度(全体)	100→	64	22	9	2	2	1	2	0

2)タイプ

直前車 \ 現使用車	全体	(%)			
		スクーター	ビジネス	オンロード	オフロード
スクーター	100→	90	6	3	0
ビジネス	100→	18	81	2	0
オンロード	100→	25	5	65	5
オフロード	100→	33	12	39	16

同一タイプからの

移行比率の推移

直前車 \ 現使用車	(%)				
	05年度	07年度	09年度	11年度	13年度
スクーター	91	94	82	94	90
ビジネス	80	79	85	82	81
オンロード	47	53	75	56	65
オフロード	34	25	41	17	16

*直前使用車のタイプ推移

05年度(全体)	100→	72	14	8	3
07年度(全体)	100→	75	15	8	2
09年度(全体)	100→	73	11	11	3
11年度(全体)	100→	73	17	8	2
13年度(全体)	100→	71	17	11	1

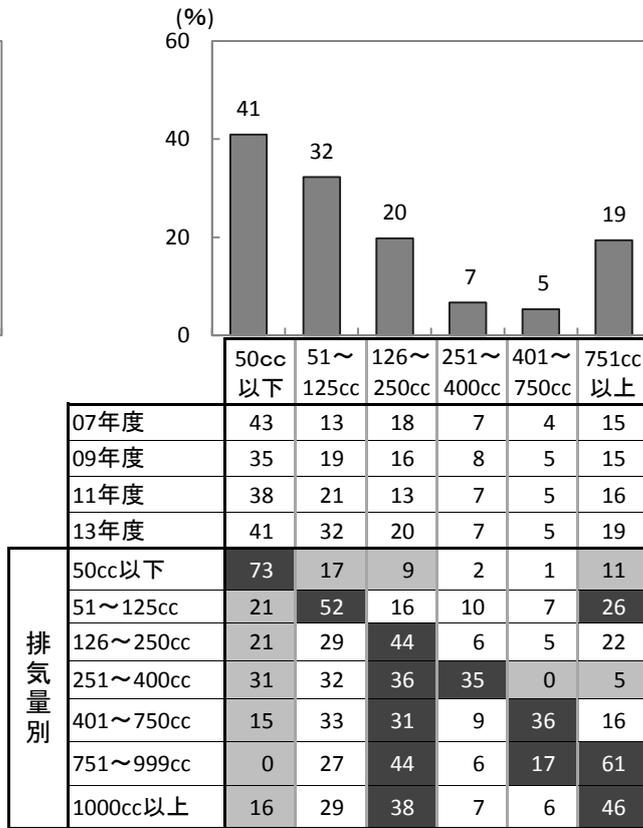
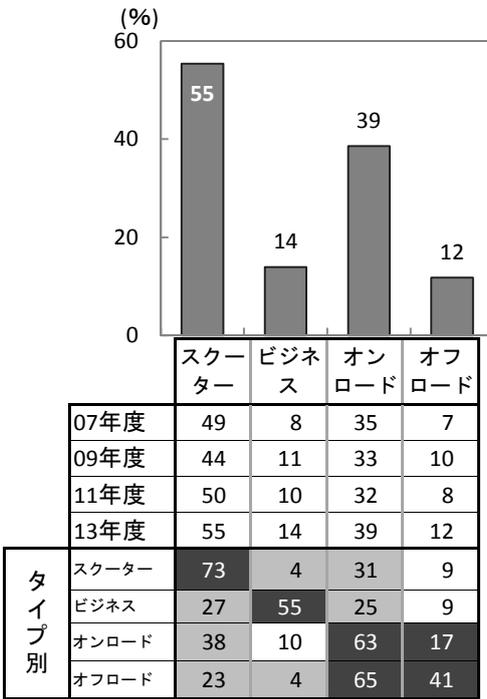
基数:買い替え者

(4) 購入車以外の保有二輪車のタイプ・排気量

- 「増車」ユーザーの購入車種以外の保有二輪車のタイプ・排気量を最大2台まで回答してもらった。
- <今回購入車以外の保有二輪車のタイプ>をみると、「スクーター」タイプが55%と最も高く、次いで「オンロード」タイプが39%である。
<今回購入車以外の保有二輪車の排気量>をみると、「50cc以下」が41%と最も高い。
- <今回購入車のタイプとそれ以外の保有車のタイプ>をみると、スクーターユーザーで「同一タイプ(スクーター)」を所有しているのは73%と高く、オンロードタイプでは「同一タイプ(オンロード)」を63%が所有している。オフロードタイプでは、「同一タイプ(オンロード)」を41%が所有する一方で、オフロードも65%が所有している。
- <今回購入車の排気量とそれ以外の保有車の排気量>をみると、50cc以下ユーザーでは73%が「同一排気量(50cc)」を所有している一方で、51～125ccも17%が所有している。251cc以上では、51～125cc、126cc～250ccの所有が3割程度以上を占め、遠乗りと街乗り用を用途別に使い分けていることがうかがえる。

<今回購入車以外の保有二輪車のタイプ>

<今回購入車以外の保有二輪車の排気量>

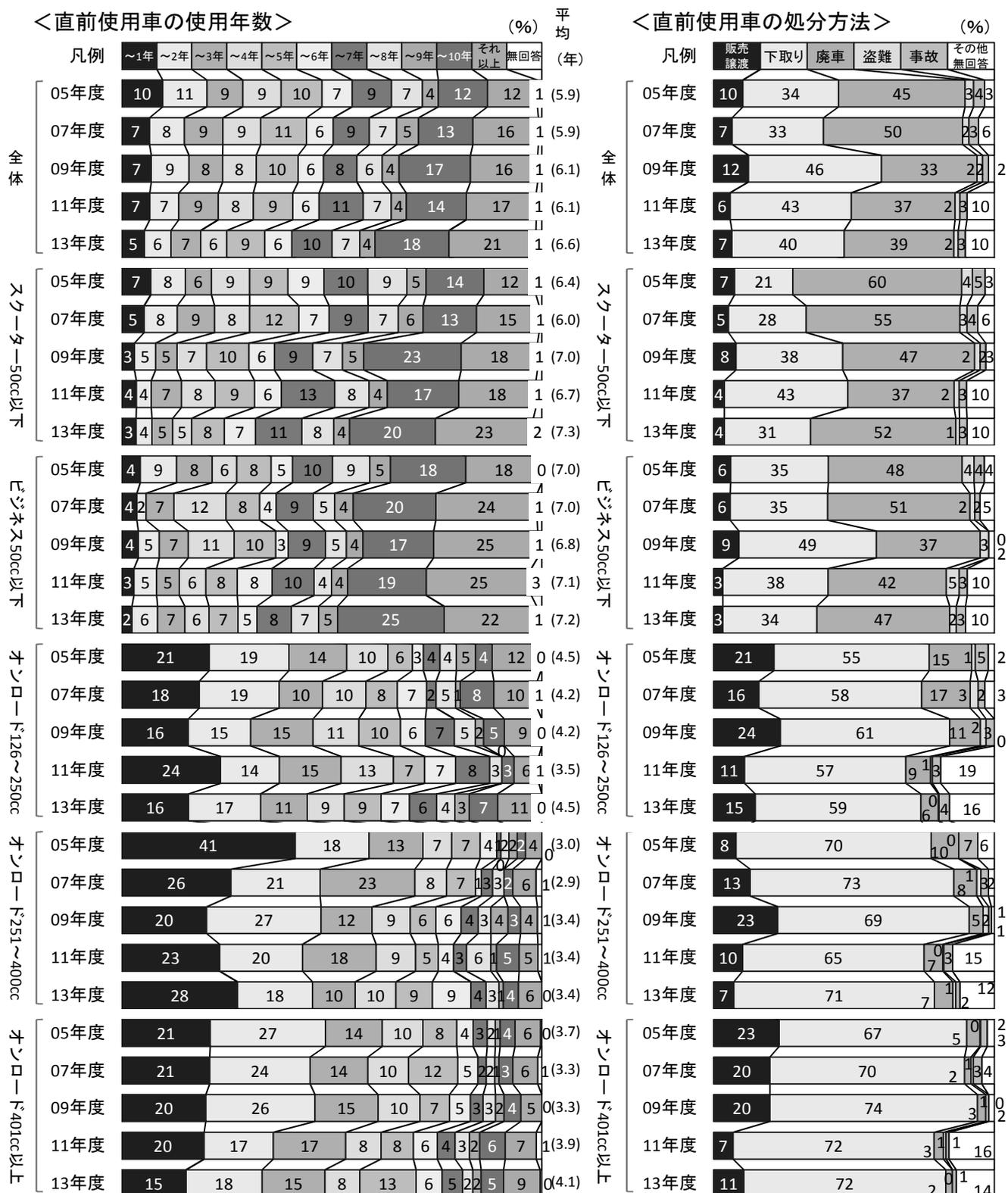


全体より5%以上大きい
 全体より5%以上小さい

基数：買い増し者

5. 直前使用車の状況（使用年数/処分方法）

- <直前使用車の使用年数>をみると、「平均6.6年」となっており、前回調査(6.1年)を上回っている。05年度から11年度までの変化と比較すると、長期化の傾向が顕著になっている。タイプ・排気量別で長期化が顕著なのはスクーター・50ccで、前回(6.7年)から7.3年に延びている。
- <直前使用車の処分方法>をみると、ほぼ前回調査と同様で、「下取り」40%、「廃車」39%である。所有年数が長期化しているスクーター・50cc以下では、「廃車」が52%を占め、乗れなくなるまで乗る傾向が顕著になっていることがわかる。



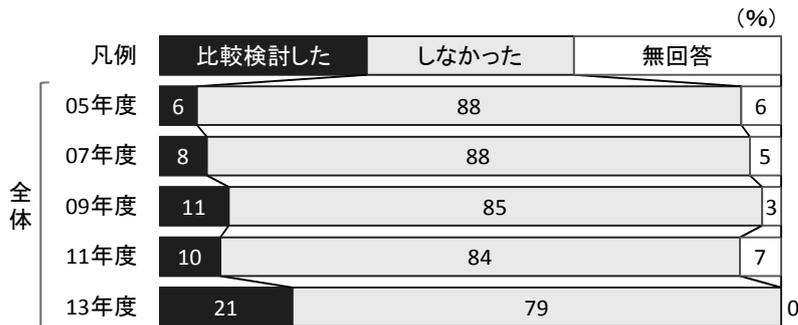
基数：買い替え者

6. 購入状況

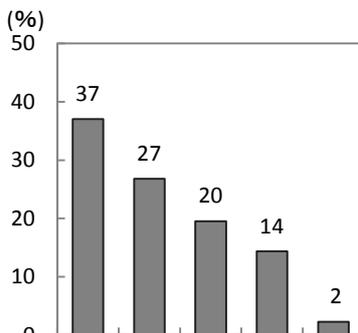
(1) 購入プロセス ①二輪車以外の乗り物との比較検討の有無／比較検討内容

- <購入時の他の乗り物との比較検討>をみると、「比較検討した」は21%と、前回調査よりも11ポイント上昇し、比較検討割合が急激に上昇している。
- <二輪車以外の比較検討した乗り物>は、「電動アシスト自転車」が37%と最も高く、次いで「軽四輪車」が高い。時系列でみると、前回調査まで上昇傾向にあった「電動アシスト自転車」が41%から37%へと4ポイント減少した一方で、「自転車」が9ポイント上昇している。
- <他の乗り物にしないで二輪車にした理由>をみると、「維持費が安い」が49%と最も高く、次いで「燃費の良さ」48%、「他にない機能・便利さ」44%、「利用価値から価格が手頃」が44%で続いている。オンロード、オフロードでは「乗車時の爽快感」が半数以上、「カッコいい」が30%以上を占めるなど、他のタイプとは異なった傾向になっている。

<他の乗り物との比較検討>

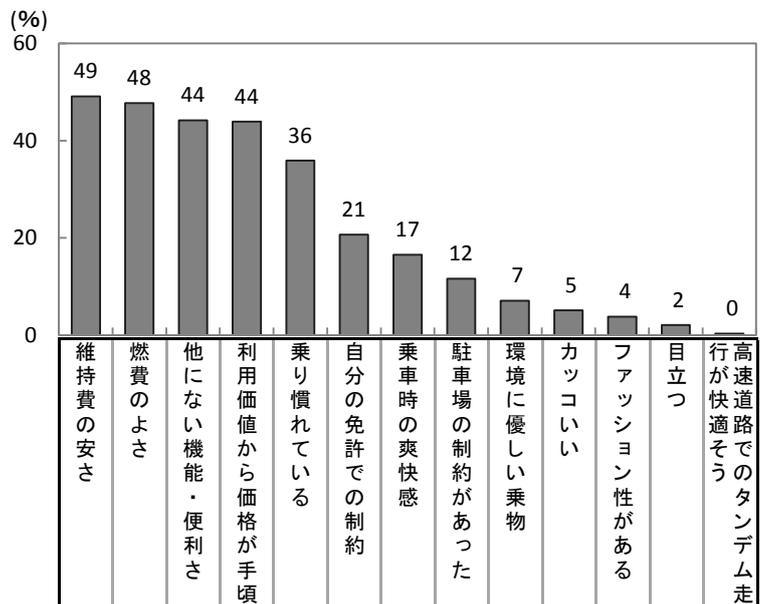


<比較検討した乗り物>



	05年度	07年度	09年度	11年度	13年度
全体	29	27	33	41	37
スクーター	42	24	20	12	2
ビジネス	24	36	19	17	4
オンロード	9	41	11	34	5
オフロード	14	37	11	31	7

<他の乗り物にしないで二輪車にした理由> (複数回答)



	05年度	07年度	09年度	11年度	13年度
全体	56	51	47	53	49
スクーター	48	46	46	47	48
ビジネス	57	60	37	40	48
オンロード	42	37	40	24	43
オフロード	49	36	43	23	44

■ 全体より5%以上大きい □ 全体より5%以上小さい

基数:他の乗り物との比較検討者

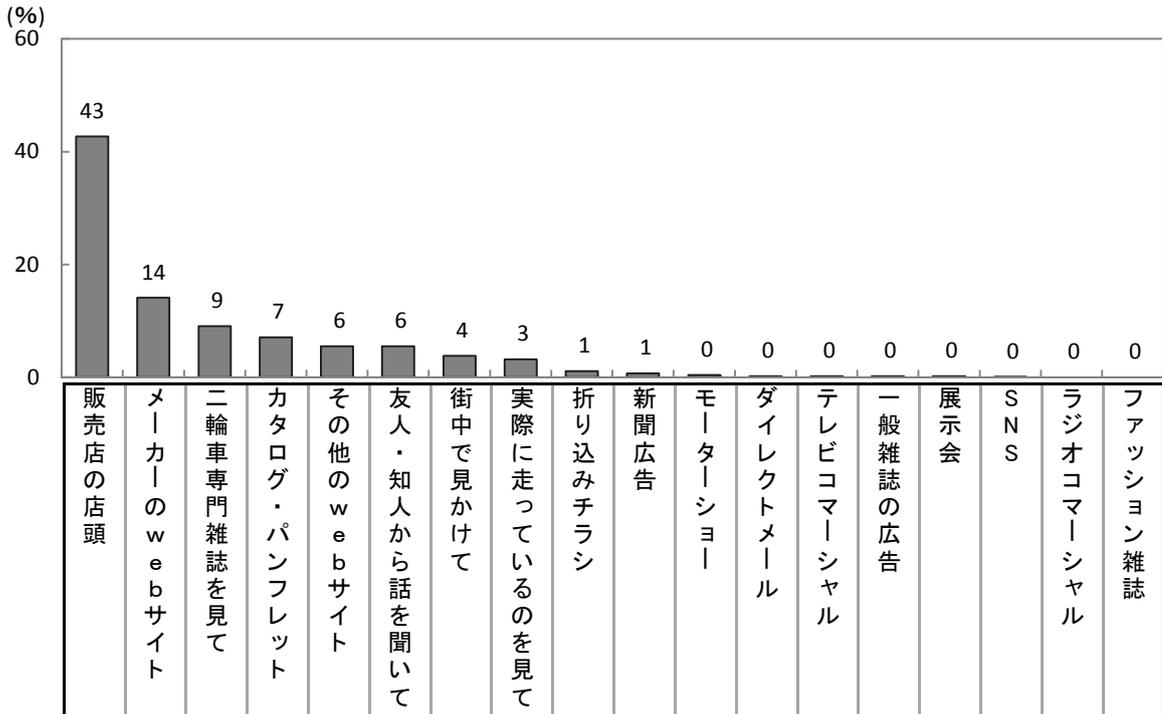
基数:他の乗り物との比較検討者

※07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

(1) 購入プロセス ②購入車種の認知経路

- 今回購入車の認知経路をみると、「販売店の店頭」が43%と圧倒的に高く、次いで「メーカーのwebサイト」が14%で続く。
- 性別でみると、女性は「販売店の店頭」が6割を占め、男性と比較してwebサイトや二輪車専門雑誌は少ない。
- タイプ別でみると、スクーターでは「販売店の店頭」、オンロードとオフロードでは「二輪車専門雑誌」が特に高く、ビジネスでは「カタログ・パンフレット」が他と比較して高いなど、それぞれの認知経路には特色がある。
- 排気量別でみると、50cc以下では「販売店の店頭」が半数以上を占める一方、排気量が大きいくほどその傾向は弱まり、「メーカーのwebサイト」「二輪専門雑誌」が高くなる傾向がみられる。

<今回購入車の認知経路> (複数回答)



	年度	認知経路 (%)																	
		販売店の店頭	メーカーのwebサイト	二輪車専門雑誌を見て	カタログ・パンフレット	その他のwebサイト	友人・知人から話を聞いて	街中で見かけて	実際に走っているのを見て	折り込みチラシ	新聞広告	モーターショー	ダイレクトメール	テレビコマercial	一般雑誌の広告	展示会	SNS	ラジオコマercial	ファッション雑誌
全体	05年度	40	7	13	11	2	6	6	4	2	1	0	0	2	1	0	*	0	0
	07年度	38	9	12	11	2	6	5	5	2	1	0	0	1	1	1	*	0	0
	09年度	41	12	11	9	3	5	3	3	1	0	0	0	1	0	0	*	0	0
	11年度	40	14	10	9	6	6	5	4	1	0	0	0	0	0	0	*	0	0
	13年度	43	14	9	7	6	6	4	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
性別	男性	37	17	12	7	7	5	4	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	女性	59	7	1	8	2	7	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タイプ	スクーター	50	13	6	7	4	5	4	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	ビジネス	36	13	5	11	4	8	3	5	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0
	オンロード	15	19	31	4	13	5	2	3	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0
	オフロード	18	17	35	3	10	7	1	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
排気量	50cc以下	54	11	2	8	3	5	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	51~125cc	30	19	12	7	7	8	6	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	126~250cc	18	19	29	4	14	5	3	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
	251~400cc	14	24	26	5	10	5	4	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	401~750cc	13	18	41	2	12	4	1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0
751cc以上	16	16	37	3	8	6	2	2	0	0	5	0	1	0	1	0	0	0	

■ 全体より5%以上大きい

■ 全体より5%以上小さい

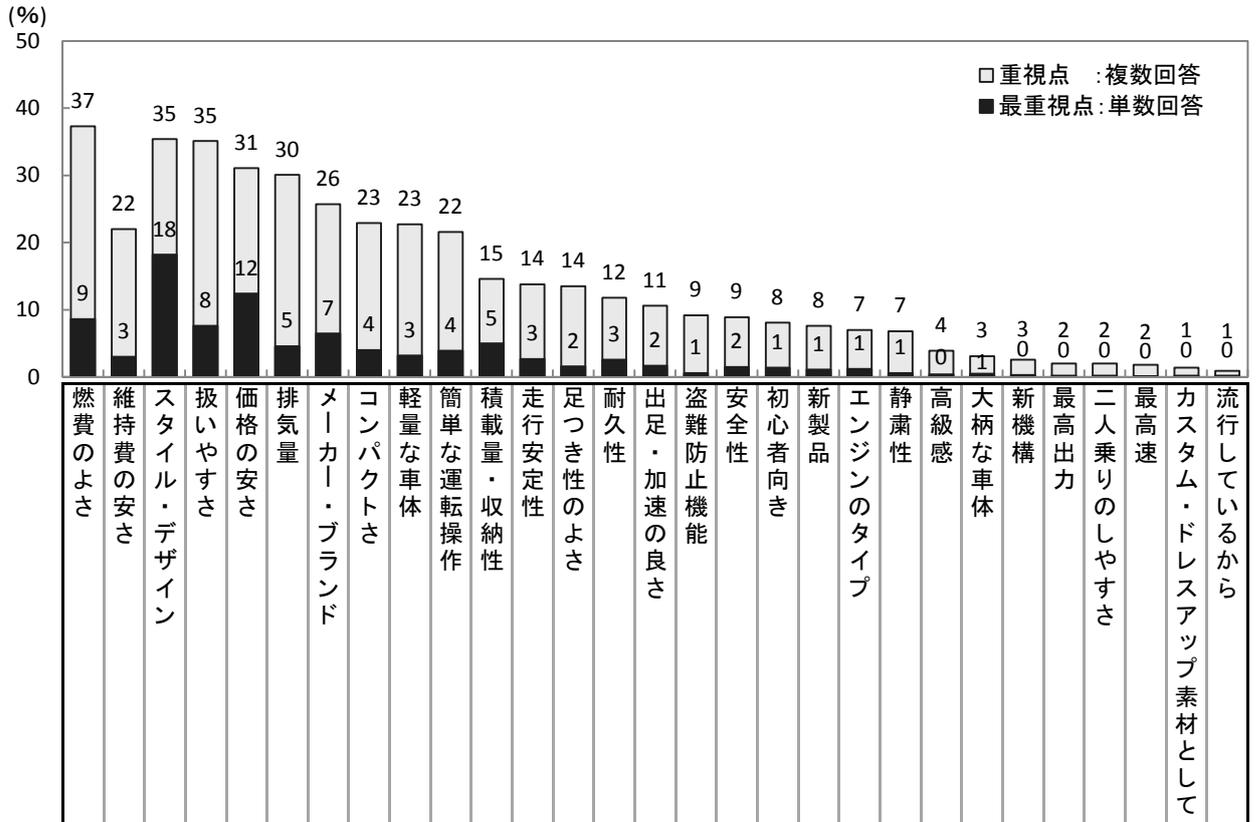
基数:対象者全員
注) *印は調査項目なし

(1) 購入プロセス ③購入車決定重視点

- <今回購入車の購入重視点(複数回答)>をみると、「燃費の良さ」が37%と最も高く、次いで「スタイル・デザイン」「扱いやすさ」が35%で続く。
- <今回購入車の購入最重視点(単数回答)>をみると、「スタイル・デザイン」が18%と最も高く、次いで「価格の安さ」が12%で続く。
- タイプ別で購入重視点(複数回答)をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター…	「スタイル・デザイン」(35%)	「燃費のよさ」(35%)	「扱いやすさ」(34%)
・ビジネス…	「燃費のよさ」(59%)	「耐久性」(44%)	「扱いやすさ」(34%)
・オンロード…	「スタイル・デザイン」(64%)	「排気量」(45%)	「扱いやすさ」(39%)
・オフロード…	「軽量な車体」(55%)	「スタイル・デザイン」(50%)	「扱いやすさ」(46%)

<今回購入車の購入重視点>



	年度	重視点																													
		燃費のよさ	維持費の安さ	スタイル・デザイン	扱いやすさ	価格の安さ	排気量	メーカー・ブランド	コンパクトさ	軽量な車体	簡単な運転操作	積載量・収納性	走行安定性	足つき性のよさ	耐久性	出足・加速の良さ	盗難防止機能	安全性	初心者向き	新製品	エンジンのタイプ	静粛性	高級感	大柄な車体	新機構	最高出力	二人乗りのしやすさ	最高速	カスタム・ドレスアップ素材として	流行しているから	
全体	05年度	33	39	35	37	24	24	21	*	23	12	15	*	11	12	12	12	9	9	10	12	9	5	5	6	3	4	2	4	3	
	07年度	36	20	37	34	33	26	24	24	21	11	15	12	12	12	12	10	8	8	13	9	4	4	5	4	3	2	4	2		
	09年度	36	19	36	34	29	29	25	23	23	16	15	13	13	13	14	10	7	10	10	8	5	3	6	4	3	2	2	1		
	11年度	39	22	38	34	28	29	25	23	22	20	15	14	13	13	11	10	10	7	10	7	7	4	4	4	3	2	2	3	2	
	13年度	37	22	35	35	31	30	26	23	23	22	15	14	14	12	11	9	9	8	8	7	7	4	3	3	2	2	2	1	1	
タイプ	13年度	スクーター	35	21	35	34	34	28	24	26	24	25	15	12	11	5	10	12	9	8	5	5	7	4	2	2	2	2	2	1	1
		ビジネス	59	31	12	34	17	26	25	12	14	22	23	19	14	44	9	2	11	3	11	5	8	1	2	2	1	1	1	1	1
		オンロード	26	18	64	39	33	45	35	17	25	7	6	20	27	10	13	3	7	14	14	21	5	8	9	6	5	3	3	5	1
		オフロード	34	34	50	46	33	44	32	29	55	6	3	9	22	13	15	0	3	7	10	12	3	5	3	4	6	0	1	5	0
	11年度	スクーター	36	19	38	32	33	26	23	24	21	22	16	13	9	5	11	13	10	6	11	5	7	4	4	4	3	3	1	2	2
		ビジネス	63	33	21	38	10	31	28	18	21	21	17	17	50	10	3	14	4	8	8	9	1	1	5	1	2	1	4	1	
		オンロード	19	14	70	35	21	43	35	20	24	4	3	16	28	9	14	3	7	13	11	21	3	9	8	4	6	2	5	6	2
		オフロード	38	39	43	58	26	49	27	42	61	6	3	6	40	13	5	0	3	11	9	8	4	1	2	5	2	1	1	4	1

■ 全体より5%以上大きい □ 全体より5%以上小さい

基数:対象者全員

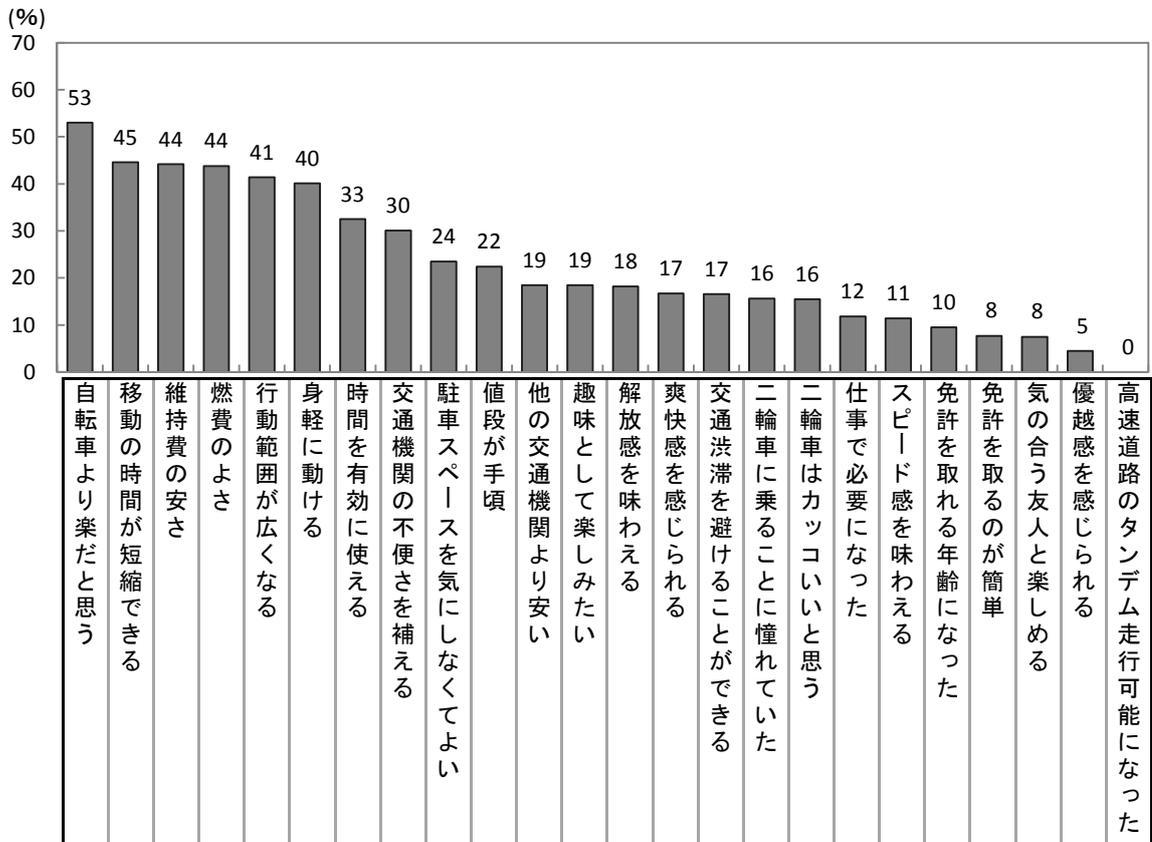
注) *印は調査項目なし / 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

(2) 購入理由 ①「新規」購入理由

- <二輪車の新規購入理由(新規ユーザー)>をみると、「自転車より楽だと思ふ」(53%)が最も高く、次いで「移動の時間が短縮できる」「維持費の安さ」「燃費の良さ」が45%前後で続く。
- タイプ別で購入理由をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター...	「自転車より楽だと思ふ」(64%)	「移動の時間が短縮できる」(54%)	「維持費の安さ」(47%)
・ビジネス...	「燃費の良さ」(76%)	「維持費の安さ」(63%)	「自転車より楽だと思ふ」(48%)
・オンロード...	「趣味として楽しみたい」(68%)	「二輪車はカッコいいと思ふ」(47%)	「二輪車に乗ることに憧れて」(47%)
・オフロード...	「趣味として楽しみたい」(77%)	「二輪車に乗ることに憧れて」(48%)	「二輪車はカッコいいと思ふ」(39%)
- スクーター、ビジネスでは“利便性”や“経済性”に関する項目が重視され、オンロード、オフロードでは“趣味性”や“憧れ”“カッコよさ”が上位に上がる。

<二輪車の新規購入理由> (複数回答)



タイプ	年度	スクーター	ビジネス	オンロード	オフロード	理由																				
						53	45	44	44	41	40	33	30	24	22	19	19	18	17	17	16	16	12	11	10	8
全体	05年度	52	56	0	43	43	44	37	32	26	20	27	*	14	17	23	15	15	10	9	13	7	8	3	1	
	07年度	56	52	42	44	44	40	33	32	19	26	27	21	16	18	21	18	15	8	11	13	9	10	4	0	
	09年度	50	45	48	49	36	42	28	34	24	21	19	19	18	17	23	17	14	9	12	8	4	9	4	0	
	11年度	47	42	43	48	35	47	25	26	20	18	18	17	14	18	19	13	15	15	8	8	7	9	2	0	
	13年度	53	45	44	44	41	40	33	30	24	22	19	19	18	17	17	16	16	12	11	10	8	8	5	0	
タイプ	13年度	スクーター	64	54	47	43	44	45	36	37	26	25	22	5	12	9	18	7	8	13	7	11	10	3	4	0
	13年度	ビジネス	48	25	63	76	35	34	33	20	34	27	16	19	16	16	20	22	9	17	13	5	6	5	1	0
	13年度	オンロード	12	16	25	33	37	25	19	7	9	11	7	68	45	46	12	47	47	3	28	7	1	25	7	0
	13年度	オフロード	9	9	31	31	32	23	23	7	3	3	3	77	35	35	19	48	39	3	19	3	0	23	0	0
タイプ	11年度	スクーター	52	47	44	47	34	50	25	29	20	19	18	5	8	11	19	6	7	18	3	10	8	6	1	0
	11年度	ビジネス	49	39	55	74	35	50	28	23	32	18	25	23	12	22	26	9	5	15	6	2	2	5	1	0
	11年度	オンロード	20	21	28	33	40	31	22	14	8	11	10	67	43	51	12	54	60	3	34	8	2	27	10	0
	11年度	オフロード	29	18	44	49	52	54	28	16	32	20	14	73	46	40	18	39	44	7	20	3	3	25	3	0

■ 全体より5%以上大きい □ 全体より5%以上小さい

基数:新規購入者

(2) 購入理由 ② 「代替」 購入理由

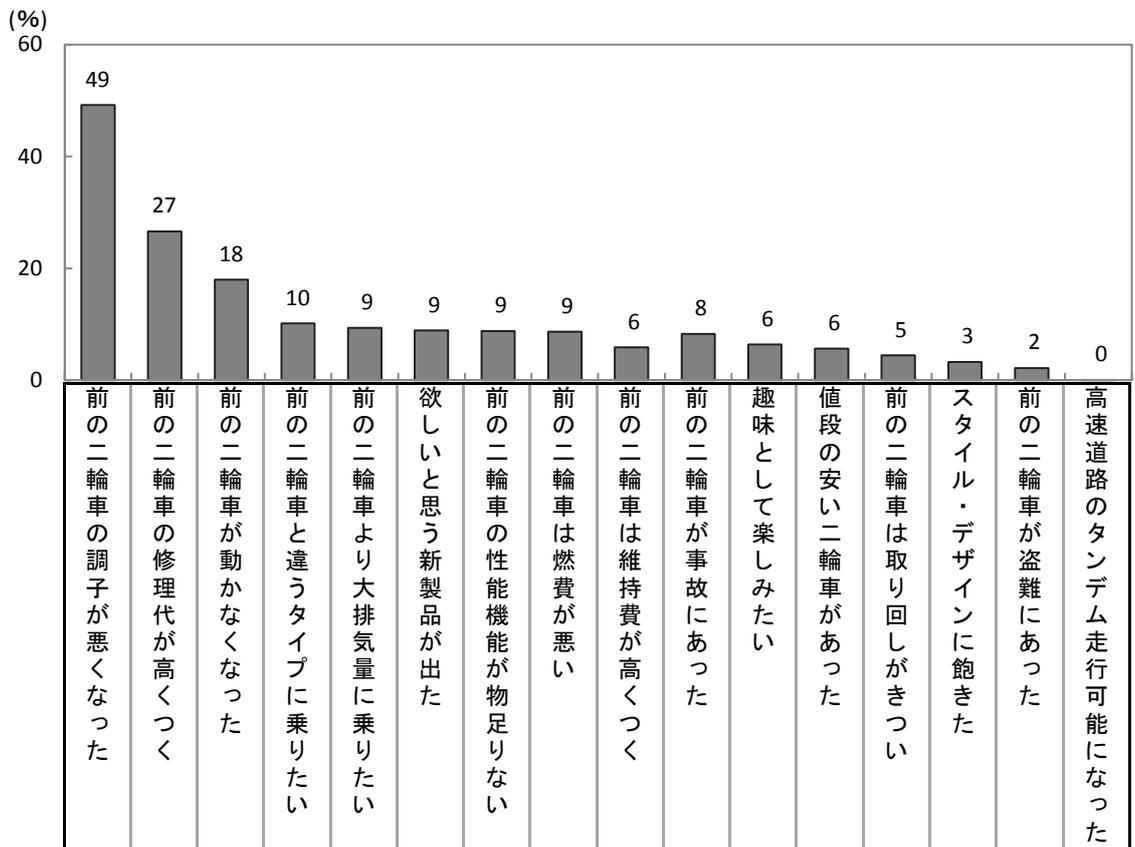
○ <二輪車の買い替え購入理由(代替ユーザー)>をみると、「前の二輪車の調子が悪くなった」が49%と最も高く、次いで「前の二輪車の修理代が高くつく」が27%で続く。

○ タイプ別で買い替え理由をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)
・スクーター…	「前の二輪車の調子が悪くなった」(54%)	「前の二輪車の修理代が高くつく」(28%)
・ビジネス …	「前の二輪車の調子が悪くなった」(50%)	「前の二輪車の修理代が高くつく」(28%)
・オンロード…	「前の二輪車と違うタイプに乗りたい」(37%)	「前の二輪車より大排気量に乗りたい」(29%)
・オフロード…	「前の二輪車と違うタイプに乗りたい」(35%)	「前の二輪車の調子が悪くなった」(2%)

○ スクーター、ビジネスでは『故障』による代替が主であるのに対し、オンロード、オフロードでは違うタイプ、より高機能を求め、趣味として楽しむために購入する傾向が強い。またオンロードではより大きい排気量を求めるとともに、新製品への反応が他よりも高いことが特徴的である。

<二輪車の買い替え購入理由> (複数回答)



	年度	理由																
		前の二輪車の調子が悪くなった	前の二輪車の修理代が高くつく	前の二輪車が動かなくなった	前の二輪車と違うタイプに乗りたい	前の二輪車より大排気量に乗りたい	欲しいと思う新製品が出た	前の二輪車の性能機能が物足りない	前の二輪車は燃費が悪い	前の二輪車は維持費が高くつく	前の二輪車が事故にあった	趣味として楽しみたい	値段の安い二輪車があった	前の二輪車は取り回しがきつい	スタイル・デザインに飽きた	前の二輪車が盗難にあった	高速道路のタンデム走行可能になった	
全体	05年度	49	28	16	13	10	13	12	9	10	*	9	*	4	4	1		
	07年度	49	28	16	11	8	8	11	9	4	8	7	8	3	5	3	1	
	09年度	48	30	16	11	11	11	11	11	5	7	8	5	4	4	3	0	
	11年度	46	28	20	10	10	10	10	9	5	9	7	4	4	4	3	0	
	13年度	49	27	18	10	9	9	9	9	6	8	6	6	5	3	2	0	
タイプ	13年度	スクーター	54	28	20	7	8	6	7	9	5	9	4	6	3	3	2	0
		ビジネス	50	28	21	8	5	9	6	9	5	9	4	2	4	3	3	0
		オンロード	17	15	5	37	29	29	26	6	13	6	27	10	13	7	1	0
		オフロード	22	21	5	35	13	19	20	7	19	5	21	10	14	5	3	0
	11年度	スクーター	50	31	24	7	7	8	8	9	3	8	4	4	3	3	2	0
		ビジネス	43	23	15	10	8	11	8	10	7	10	7	2	5	3	5	0
		オンロード	18	12	4	38	37	26	28	4	7	9	33	5	9	9	1	1
		オフロード	20	19	7	39	11	17	19	8	23	6	31	6	18	7	0	0

■ 全体より5%以上大きい

■ 全体より5%以上小さい

基数: 買い替え者

(2) 購入理由 ③「増車」購入理由

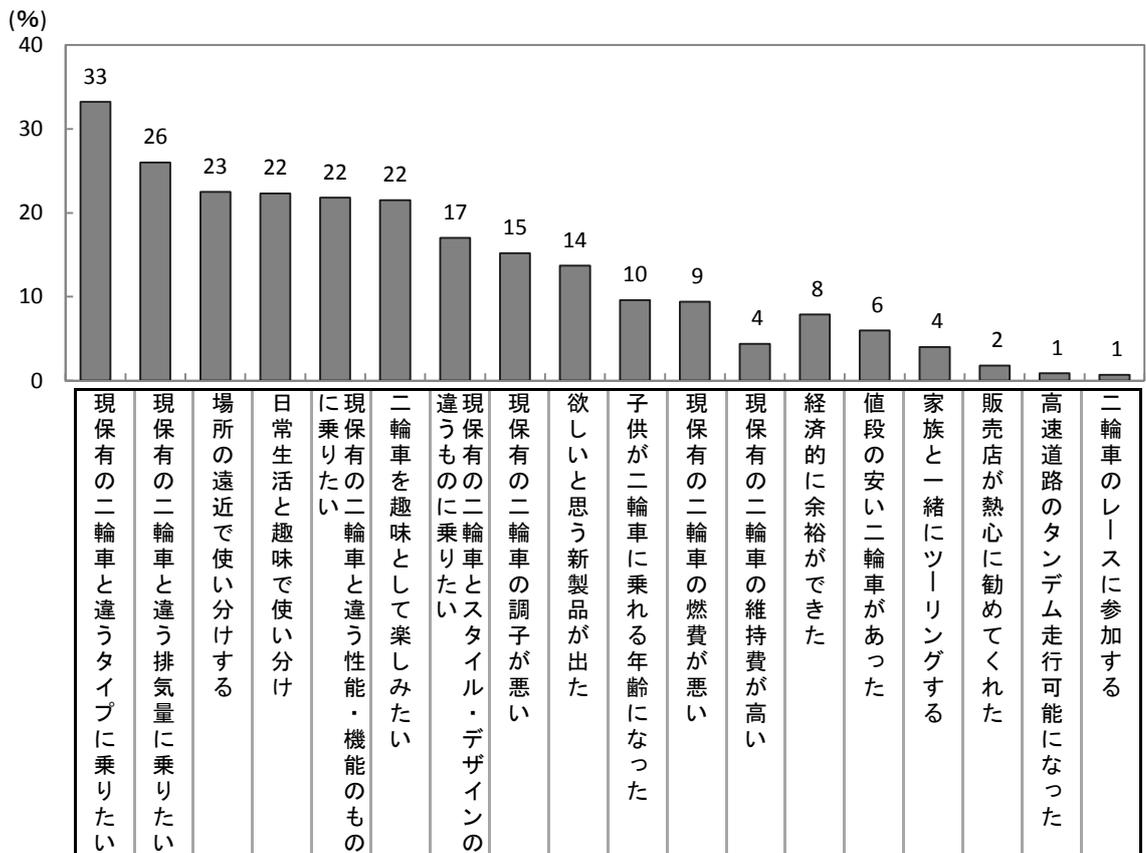
○ <二輪車の買い増し理由(増車ユーザー)>をみると、「現保有の二輪車と違うタイプに乗りたい」が33%で最も高く、次いで「現保有の二輪車と違う排気量に乗りたい」が26%で続く。

○ タイプ別で買い増し理由をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)
・スクーター…	「現保有の二輪車と違うタイプに乗りたい」(25%)	「日常生活と趣味で使い分け」(21%)
・ビジネス …	「現保有の二輪車の調子が悪い」(24%)	「日常生活と趣味で使い分け」(22%)
・オンロード…	「現保有の二輪車と違うタイプに乗りたい」(60%)	「現保有の二輪車と違う排気量に乗りたい」(59%)
・オフロード…	「現保有の二輪車と違うタイプに乗りたい」(76%)	「現保有の二輪車と違う性能・機能のものに乗りたい」(47%)

○ スクーターでは用途による使い分け、ビジネスでは故障、新製品の発売、燃費の低下等実用性の理由が高い。一方、オンロード、オフロードではタイプや排気量、機能、スタイル・デザイン等より多彩なバイクで趣味を楽しみたいという意識が強い。

<二輪車の買い増し理由> (複数回答)



	年度	理由																		
		現保有の二輪車と違うタイプに乗りたい	現保有の二輪車と違う排気量に乗りたい	場所の遠近で使い分けする	日常生活と趣味で使い分け	現保有の二輪車と違う性能・機能のものに乗りたい	二輪車を趣味として楽しみたい	現保有の二輪車とスタイル・デザインが違うものに乗りたい	現保有の二輪車の調子が悪い	欲しいと思う新製品が出た	子供が二輪車に乗れる年齢になった	現保有の二輪車の燃費が悪い	現保有の二輪車の維持費が高い	経済的に余裕ができた	値段の安い二輪車があった	家族と一緒にツーリングする	販売店が熱心に勧めてくれた	高速道路のタンデム走行可能になった	二輪車のレースに参加する	
全体	05年度	27	25	34	*	16	*	3	*	13	20	8	*	10	7	*	4	1		
	07年度	35	27	28	31	23	30	21	8	12	15	5	2	9	11	8	2	2	1	
	09年度	35	32	27	29	25	25	18	12	12	12	9	7	4	4	7	2	2	1	
	11年度	35	27	25	27	21	21	16	11	15	17	8	3	7	8	5	3	1	0	
	13年度	33	26	23	22	22	22	17	15	14	10	9	4	8	6	4	2	1	1	
タイプ	13年度	スクーター	25	18	18	21	15	12	9	17	6	14	10	5	7	4	3	0	1	0
		ビジネス	18	10	21	22	17	11	14	24	22	3	19	7	4	7	0	6	0	0
		オンロード	60	59	34	27	41	52	39	5	27	6	1	1	12	10	11	3	2	3
		オフロード	76	42	32	24	47	44	28	5	12	3	8	5	10	6	5	2	1	3
	11年度	スクーター	28	21	26	28	13	13	13	10	13	24	9	3	5	11	5	2	1	0
		ビジネス	36	25	20	28	29	19	12	16	18	6	10	3	11	2	3	5	0	0
		オンロード	52	54	24	21	38	53	32	7	21	7	2	1	9	2	10	1	3	1
		オフロード	75	37	26	29	41	45	26	4	12	5	7	5	10	10	6	1	0	6

■ 全体より5%以上大きい

■ 全体より5%以上小さい

基数:買い増し者

(2) 購入理由 ④ 「再購入」 購入理由

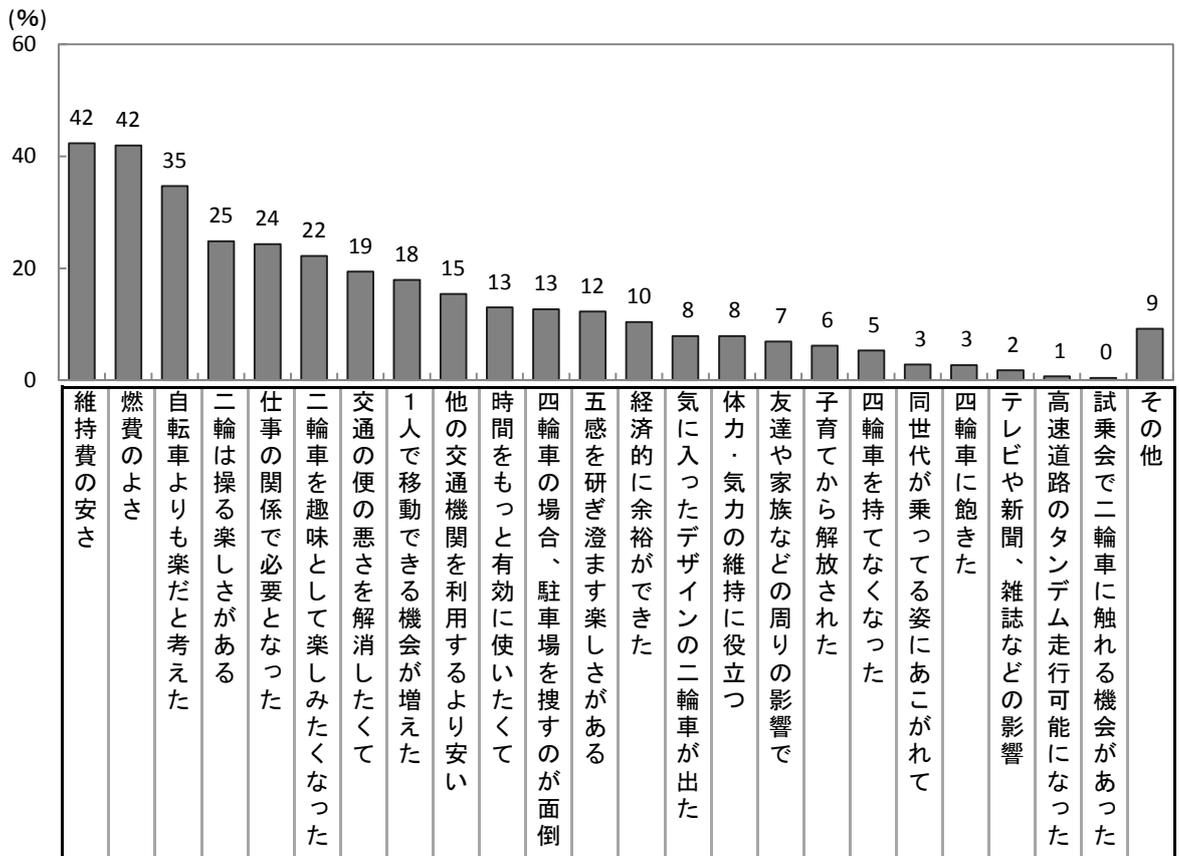
○ <一時中断後の再購入理由(再購入ユーザー)>をみると、「維持費の安さ」「燃費の良さ」が42%と最も高く、次いで「自転車よりも楽だと考えた」が35%で続く。

○ タイプ別で再購入理由をみると以下の通りである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター…	「維持費の安さ」(43%)	「燃費のよさ」(43%)	「自転車よりも楽だと考えた」(40%)
・ビジネス…	「維持費の安さ」(63%)	「燃費のよさ」(62%)	「自転車よりも楽だと考えた」(42%)
・オンロード…	「趣味として楽しみたい」(64%)	「二輪を操る楽しさがある」(58%)	「五感を研ぎ澄ます楽しさ」(32%)
・オフロード…	「趣味として楽しみたい」(61%)	「二輪を操る楽しさがある」(61%)	「五感を研ぎ澄ます楽しさ」(36%)

○ スクーター、ビジネスでは”経済面(燃費・維持費)”および”楽さ”での再購入理由が大きいのに対し、オンロード、オフロードでは趣味として楽しむために再度二輪車に乗りたいと考えたことがうかがえる。

<二輪車の再購入理由> (複数回答)



タイプ	年度	理由																								
		維持費の安さ	燃費のよさ	自転車よりも楽だと考えた	二輪は操る楽しさがある	仕事の関係で必要となった	二輪車を趣味として楽しみたい	交通の便の悪さを解消したくて	1人で移動できる機会が増えた	他の交通機関を利用するより安い	時間をもっと有効に使いたくて	四輪車の場合、駐車場を捜すのが面倒	五感を研ぎ澄ます楽しさがある	経済的に余裕ができた	気に入ったデザインの二輪車が出た	体力・気力の維持に役立つ	友達や家族などの周りの影響で	子育てから解放された	四輪車を持ってなくなった	同世代が乗ってる姿にあこがれて	四輪車に飽きた	テレビや新聞、雑誌などの影響	高速道路のタンDEM走行可能になった	試乗会で二輪車に触れる機会があった	その他	
全体	05年度	49	43	*	26	*	28	14	18	21	21	*	12	16	*	8	3	4	*	1	*	2	*	0		
	07年度	43	44	32	22	24	22	14	16	14	18	12	9	10	8	8	3	6	3	2	2	1	1	0		
	09年度	41	40	36	26	23	25	21	19	15	16	15	10	11	11	5	6	7	3	3	2	1	1	0		
	11年度	41	45	38	25	21	25	21	14	18	12	13	10	9	9	6	5	5	2	2	2	0	1	0		
	13年度	42	42	35	25	24	22	19	18	15	13	13	12	10	8	8	7	6	5	3	3	2	1	0	9	
タイプ	13年度	スクーター	43	43	40	17	30	13	23	19	17	14	14	8	8	4	5	6	6	1	3	1	0	0	8	
		ビジネス	63	62	42	28	17	23	19	17	19	15	17	14	2	12	8	3	1	8	4	2	2	0	0	12
		オンロード	19	23	5	58	2	64	2	15	5	9	2	32	30	24	20	14	13	2	9	4	4	3	3	13
		オフロード	25	23	6	61	3	61	5	20	4	10	3	36	28	14	22	17	11	1	7	5	5	0	5	15
	11年度	スクーター	44	45	48	18	24	14	25	14	21	12	15	6	6	7	4	4	3	5	1	2	2	0	1	0
		ビジネス	49	59	26	25	23	29	18	13	17	12	13	9	8	9	4	4	2	6	1	2	0	0	0	0
		オンロード	17	24	5	55	4	63	7	13	9	6	2	28	28	22	20	14	14	3	9	6	3	1	1	0
		オフロード	31	29	15	66	7	63	7	18	6	9	6	30	16	12	15	13	12	3	3	8	3	0	0	0

■ 全体より5%以上大きい □ 全体より5%以上小さい

基数:再購入者

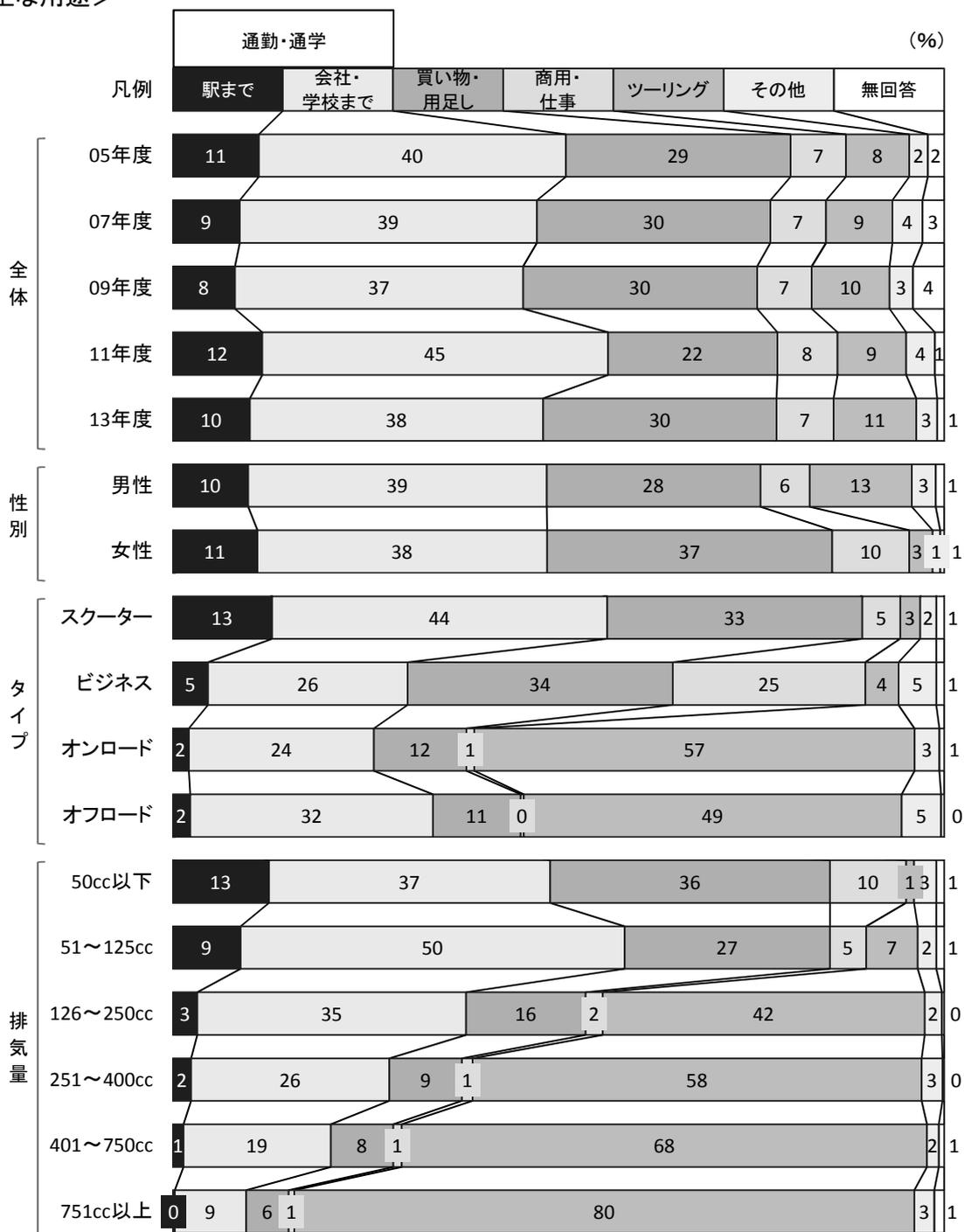
注) *印は調査項目なし / 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

7. 使用用途

(1) 使用実態

- <主な用途>をみると、「通勤・通学」が48%と最も高く、次いで「買い物・用足し」が30%で続き、09年度までとほぼ同様の結果となっている。
- タイプ別にみると、スクーターは「通勤・通学」が57%、ビジネスは「商用・仕事」が25%など日常使いが高い一方で、オンロード、オフロードでは「ツーリング」が半数以上を占めている。
- 排気量別にみると、50cc以下は「通勤・通学」が50%、「買い物・用足し」がともに36%であるのに対して、51～125ccは「通勤・通学」が59%を占めるのが特徴的である。また126cc以上では排気量が大きいほど「ツーリング」が高く、751cc以上では80%を占める。

<主な用途>

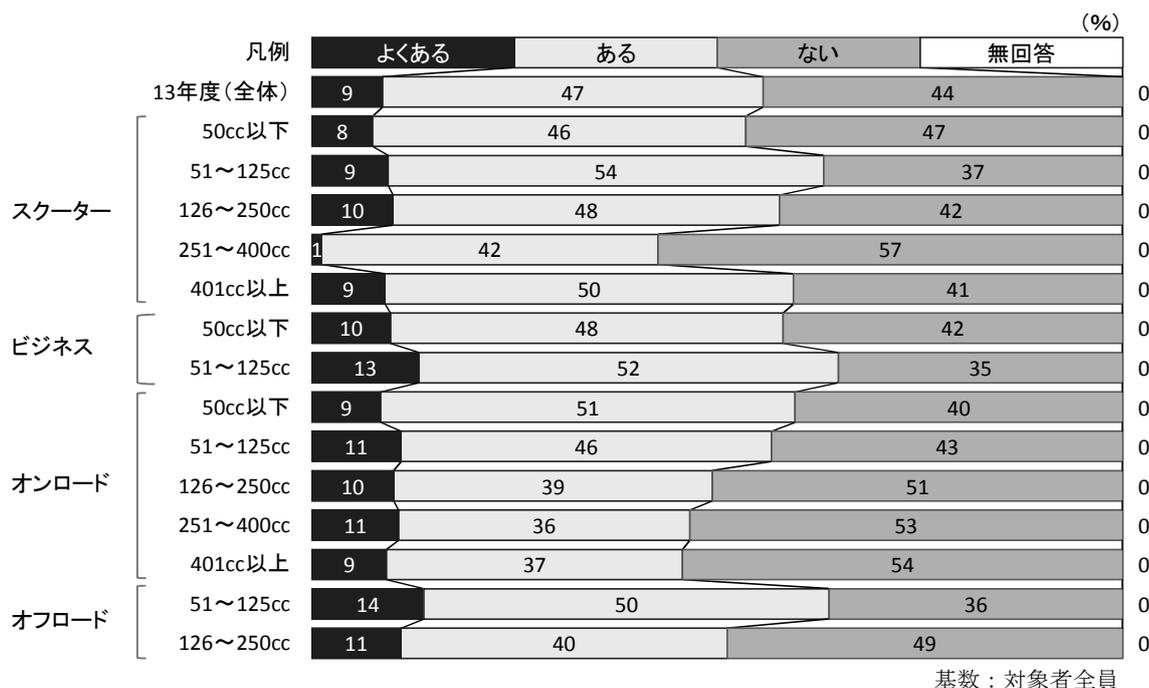


基数：対象者全員

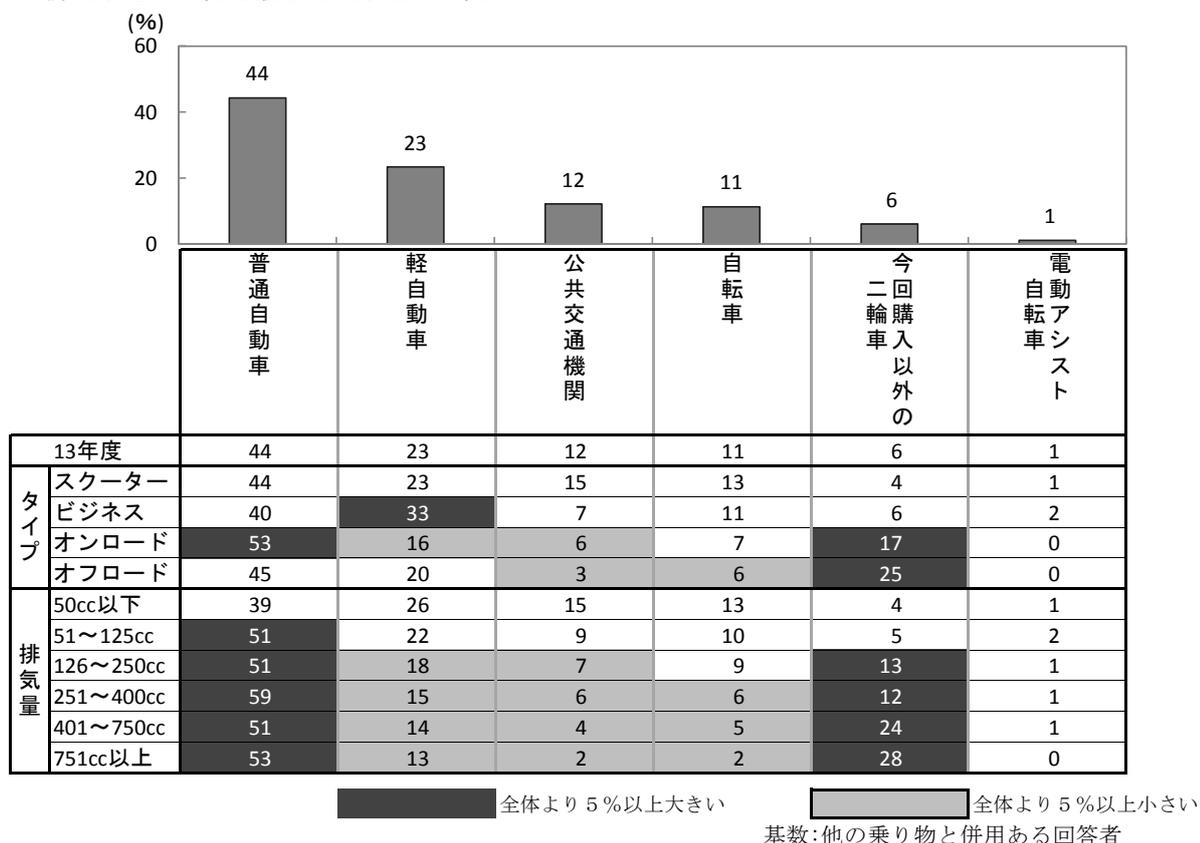
(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況①

- <主な用途での他の乗り物との併用の有無>をみると、「併用あり(よくある+ある)」が56%と、半数以上を占める。
タイプ・排気量別でみると、スクーターでは251～400cc、オンロードでは126cc以上で「ない」は半数以上を占める。
- 併用する乗り物で最も利用する乗り物>は、「普通自動車」が最も高く44%を占めている。
タイプ別でみると、ビジネスでは「軽自動車」、オンロードでは「普通自動車」、オフロードでは「今回購入以外の二輪車」など、それぞれのタイプによって併用する乗り物には特徴がある。
排気量別でみると、51cc以上では「普通自動車」、50cc以下では「軽自動車」「公共交通機関」「自転車」が高い。また排気量が大きくなるほど「今回購入以外の二輪車」が高くなる。

<主な用途での他の乗り物との併用の有無>



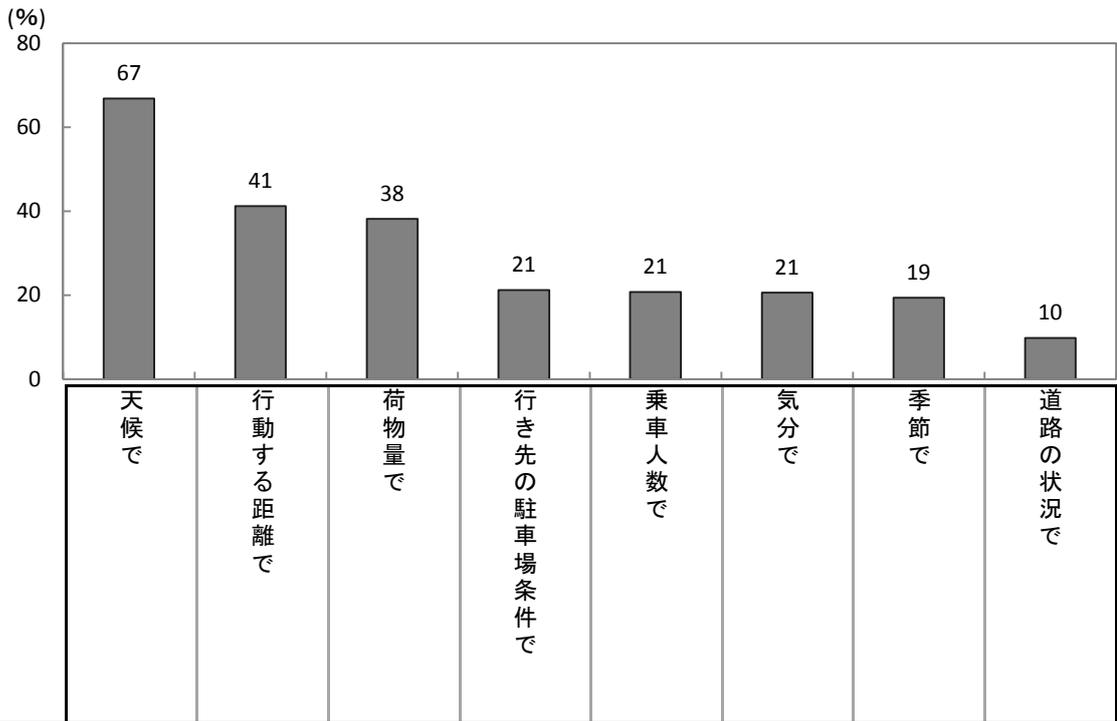
<併用する乗り物で最も利用する乗り物>



(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況②

- <併用する理由>をみると、「天候で」が67%で最も高く、次いで「行動する距離」(41%)、「荷物量で」(38%)と続く。
- タイプ別にみると、スクーターでは「行動する距離」、「行先の駐車条件」、ビジネスでは「行動する距離」とともに「荷物量」、オンロードでは「荷物量」「乗車人数」「気分」「季節」、オフロードでは「気分」「季節」が他と比較して高いなど、タイプによって特色がある。
- 排気量別にみると、50cc以下では「行動する距離」が他と比較して高く、「荷物量」「乗車人数」「気分」「季節」は排気量が大きいほど高くなる傾向がみられる。

<併用する理由> (複数回答)



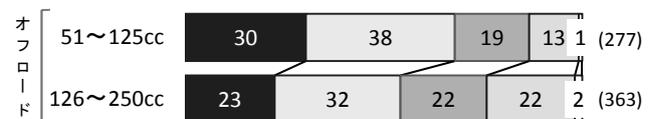
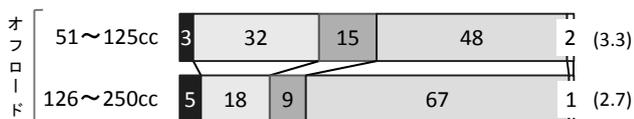
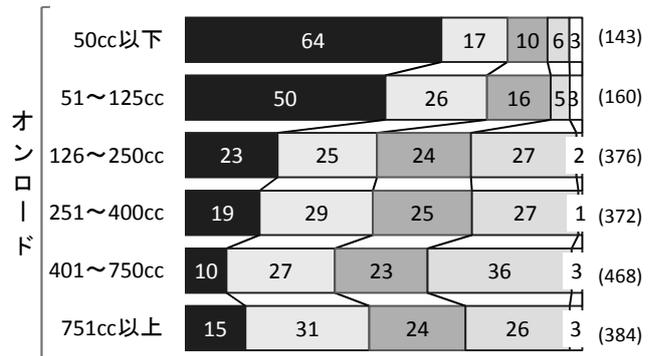
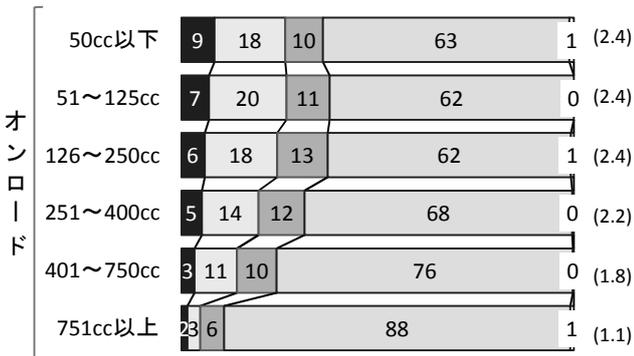
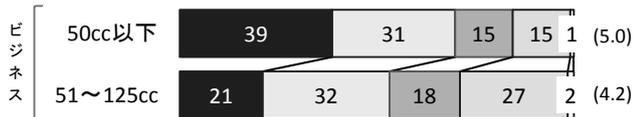
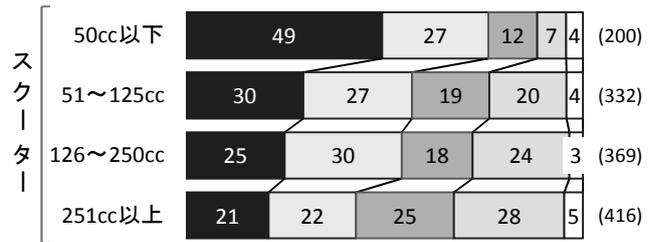
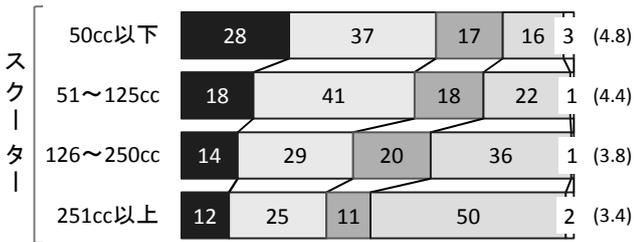
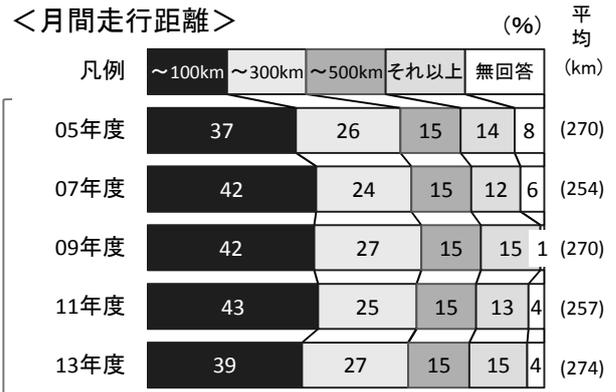
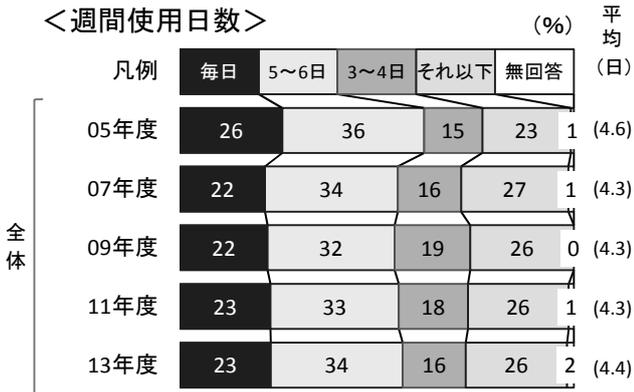
	年度/タイプ/排気量	理由 (%)							
		天候で	行動する距離で	荷物量で	行き先の駐車条件で	乗車人数で	気分	季節	道路の状況で
全体	11年度	71	44	40	26	22	24	18	13
	13年度	67	41	38	21	21	21	19	10
タイプ	スクーター	68	42	36	23	20	18	18	10
	ビジネス	60	48	44	17	20	17	20	8
	オンロード	69	30	43	17	30	39	27	13
	オフロード	63	34	39	13	23	43	27	16
排気量	50cc以下	64	45	34	20	17	15	16	8
	51~125cc	73	39	46	25	25	25	24	12
	126~250cc	68	28	43	19	30	33	27	12
	251~400cc	74	25	46	18	32	38	27	12
	401~750cc	64	34	39	20	29	40	25	18
	751cc以上	64	30	40	16	31	46	30	17

■ 全体より5%以上大きい □ 全体より5%以上小さい

基数:他の乗り物と併用ある回答者

(3) 使用頻度／月間走行距離

- <週間使用日数>をみると、「週5日以上」使うユーザーが全体の57%を占め、平均で「4.4日」となっている。時系列でも大きな変化はみられない。
タイプ・排気量別でみると、ビジネス・50cc以下での利用頻度が最も高く、他のタイプでも排気量が小さいほど利用頻度は高い。
- <月間走行距離>をみると、「100km以下」が39%、「300km以下」が27%を占め、平均では前回調査(257km)と比較して274kmと17km伸びている。
タイプ・排気量別でみると、どのタイプも排気量が大きいほど走行距離も長く、オンロード、スクーターではその傾向が顕著である。

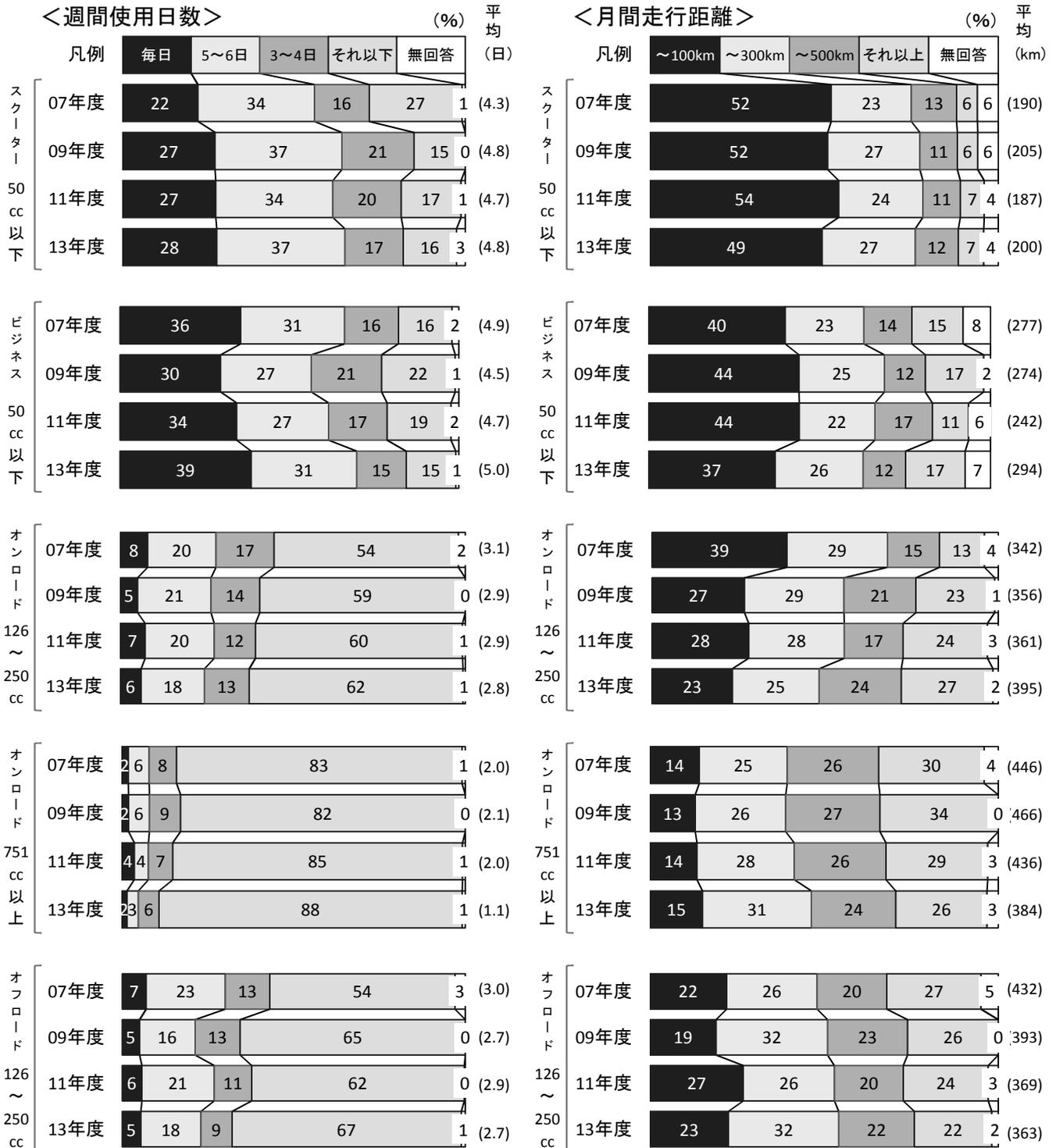


基数：対象者全員

基数：対象者全員

(3) 使用頻度／月間走行距離 (タイプ・排気量別 時系列)

- <週間使用日数>のタイプ・排気量別時系列の変化をみると、ビジネス・50cc以下で09年度以降使用頻度が顕著に高くなっていく。逆にオンロードでは、やや下がる傾向がみられる。
- <月間走行距離>のタイプ・排気量別時系列の変化をみると、スクーター、ビジネスの50cc以下で走行距離が伸びているのと比べて、オンロード751cc以上ではやや下がる傾向がみられる。
- 排気量が小さい二輪車は生活圏での日常的使用頻度が高まっている一方で、オンロードの排気量が大きい二輪車は、使用日数、距離とも下がっている様子がうかがえる。



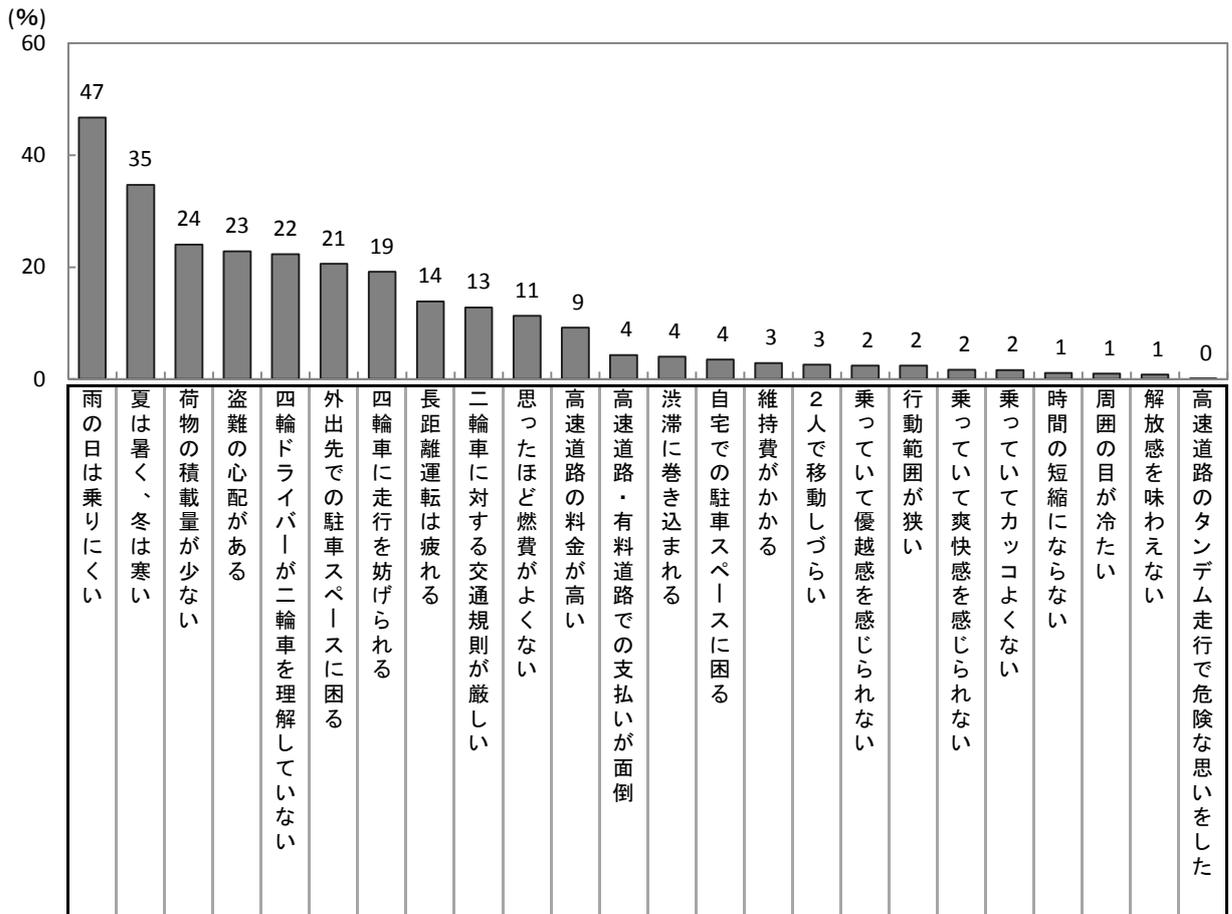
基数：対象者全員

基数：対象者全員

(4) 二輪車の使用に関して気になる点

- <普段、二輪車に乗っていて特に気になっている点>をみると、「雨の日は乗りにくい」が47%と最も高く、次いで「夏は暑く、冬は寒い」が35%で続く。「盗難の心配がある」は前回調査(28%)と比較して5ポイント下がる一方で、「外出先での駐車スペースに困る」は20%以上と解消されていない。
- タイプ別でみると、オンロード、オフロードで「積載量が少ない」など使い勝手の他に四輪ドライバーとの共存、高速道路料金が高いなど、それぞれのタイプで特色のある結果となっている。
- 排気量別でみると、126cc以上で「高速道路の料金が低い」「外出先での駐車スペースに困る」が、251cc以上で「維持費がかかる」が他と比較して高いことが特徴的である。

<二輪車の気になる点> (複数回答)



	年度	点																							
		雨の日は乗りにくい	夏は暑く、冬は寒い	荷物の積載量が少ない	盗難の心配がある	四輪ドライバーが二輪車を理解していない	外出先での駐車スペースに困る	四輪車に走行を妨げられる	長距離運転は疲れる	二輪車に対する交通規則が厳しい	思ったほど燃費がよくない	高速道路の料金が低い	高速道路・有料道路での支払いが面倒	渋滞に巻き込まれる	自宅での駐車スペースに困る	維持費がかかる	2人で移動しづらい	乗っていて優越感を感じられない	行動範囲が狭い	乗っていて爽快感を感じられない	乗っていてカッコよくない	時間の短縮にならない	周囲の目が冷たい	解放感を味わえない	高速道路のタンデム走行で危険な思いをした
全体	09年度	42	26	22	25	24	17	21	14	12	12	7	5	3	5	2	3	3	4	2	2	1	1	1	1
	11年度	48	33	26	28	26	22	23	16	14	10	7	4	5	4	2	3	3	4	2	1	1	1	1	0
	13年度	47	35	24	23	22	21	19	14	13	11	9	4	4	4	3	3	2	2	2	2	1	1	1	0
性別	男性	46	34	23	24	24	22	20	16	14	12	12	5	5	4	3	2	3	3	2	2	1	1	1	0
	女性	51	39	28	22	17	17	15	9	8	8	2	1	2	1	2	4	1	2	2	1	1	0	1	0
タイプ	スクーター	49	35	25	22	19	21	18	11	14	10	4	2	4	3	2	3	2	2	2	2	1	1	1	0
	ビジネス	41	31	10	17	24	11	22	15	10	12	1	1	2	2	2	1	3	3	2	2	1	1	1	0
	オンロード	45	40	33	36	35	32	22	24	11	15	42	18	8	8	9	4	2	2	1	0	1	2	0	0
	オフロード	36	35	30	27	37	24	25	34	9	12	36	19	7	6	6	5	3	3	1	0	1	2	1	0
排気量	50cc以下	50	34	22	19	17	16	17	9	16	10	1	1	3	2	2	2	2	3	2	1	1	1	1	0
	51~125cc	41	34	25	26	29	25	24	20	7	12	5	3	5	4	2	3	4	2	3	3	1	2	1	0
	126~250cc	43	39	33	27	34	35	23	27	10	11	43	23	6	7	5	4	3	1	1	1	1	1	0	0
	251~400cc	51	44	36	42	37	36	24	24	9	23	47	21	10	9	15	3	2	1	0	0	2	3	0	0
	401~750cc	34	37	15	30	36	31	18	16	10	9	57	14	10	6	10	2	3	1	1	1	1	3	0	0
	751~999cc	47	43	37	36	31	35	20	21	12	27	40	10	10	9	20	7	1	2	2	0	2	1	1	1
1000cc以上	32	38	23	36	27	32	16	13	10	38	50	10	14	10	15	2	1	1	0	0	1	1	0	1	

■ 全体より5%以上大きい

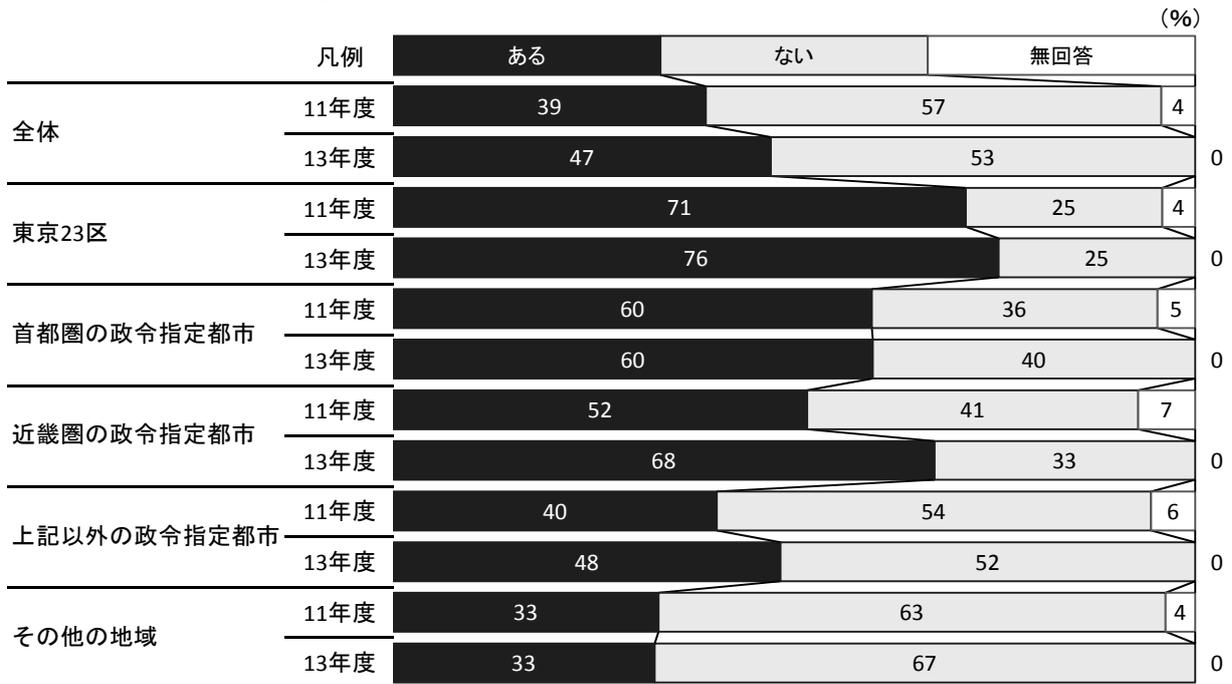
■ 全体より5%以上小さい

基数：対象者全員

(5) 二輪車の駐車で困った経験

- <二輪車の駐車に困った経験>をみると、前回調査と比較して「ある」が39%から47%へと大きく上昇している。地域別でみると、東京23区は前回調査同様最も高いが、近畿圏の政令指定都市、上記以外の政令指定都市等、政令指定都市を含めた都市部での駐車場不足がより深刻になっている。
- <二輪車の駐車に困った場所>をみると、前回調査同様「駅前」「繁華街」が60%以上と高く、前回調査よりも割合は下がっているものの、困った割合が高くなっていることと考え合わせると、駐車場が整備されたのではなく、「困るので利用しなくなった」と推察される。

<二輪車の駐車に困った経験>



<二輪車の駐車に困った場所>

		自宅	自宅周辺	学校・職場	駅前	繁華街	オフィス街	住宅街	その他	無回答		
全体	11年度	10	4	11	72	71	21	11	9	1		
	13年度	10	3	9	68	61	22	10	8	7		
エリア	東京23区	13	5	14	80	71	33	17	10	3		
	首都圏の政令指定都市	11	2	7	87	77	23	15	2	1		
	近畿圏の政令指定都市	8	3	8	70	70	28	13	11	2		
	上記以外の政令指定都市	11	1	12	55	73	26	10	6	4		
	その他の地域	12	3	12	51	51	17	7	9	15		
タイプ・排気量	スクーター	50cc以下	8	2	8	69	52	17	8	9	9	
		51~125cc	9	4	10	70	69	23	10	7	5	
		126~250cc	9	5	12	72	75	37	15	9	3	
		251~400cc	9	3	12	75	73	39	17	3	3	
		400cc以上	8	3	9	74	88	39	19	9	5	
	ビジネス	50cc以下	15	3	11	52	50	17	11	7	13	
		51~125cc	10	2	5	61	67	24	8	8	11	
		オンロード	50cc以下	17	6	6	69	64	25	17	8	11
		51~125cc	19	9	12	68	74	22	20	8	3	
	オンロード	126~250cc	16	4	13	70	76	30	13	8	3	
		251~400cc	18	6	12	66	69	26	13	9	4	
		401cc以上	14	4	12	69	76	30	13	11	3	
		オフロード	51~125cc	13	4	9	73	77	30	20	4	4
	オフロード	126~250cc	13	6	11	71	74	31	14	9	3	

■ 全体より5%以上大きい

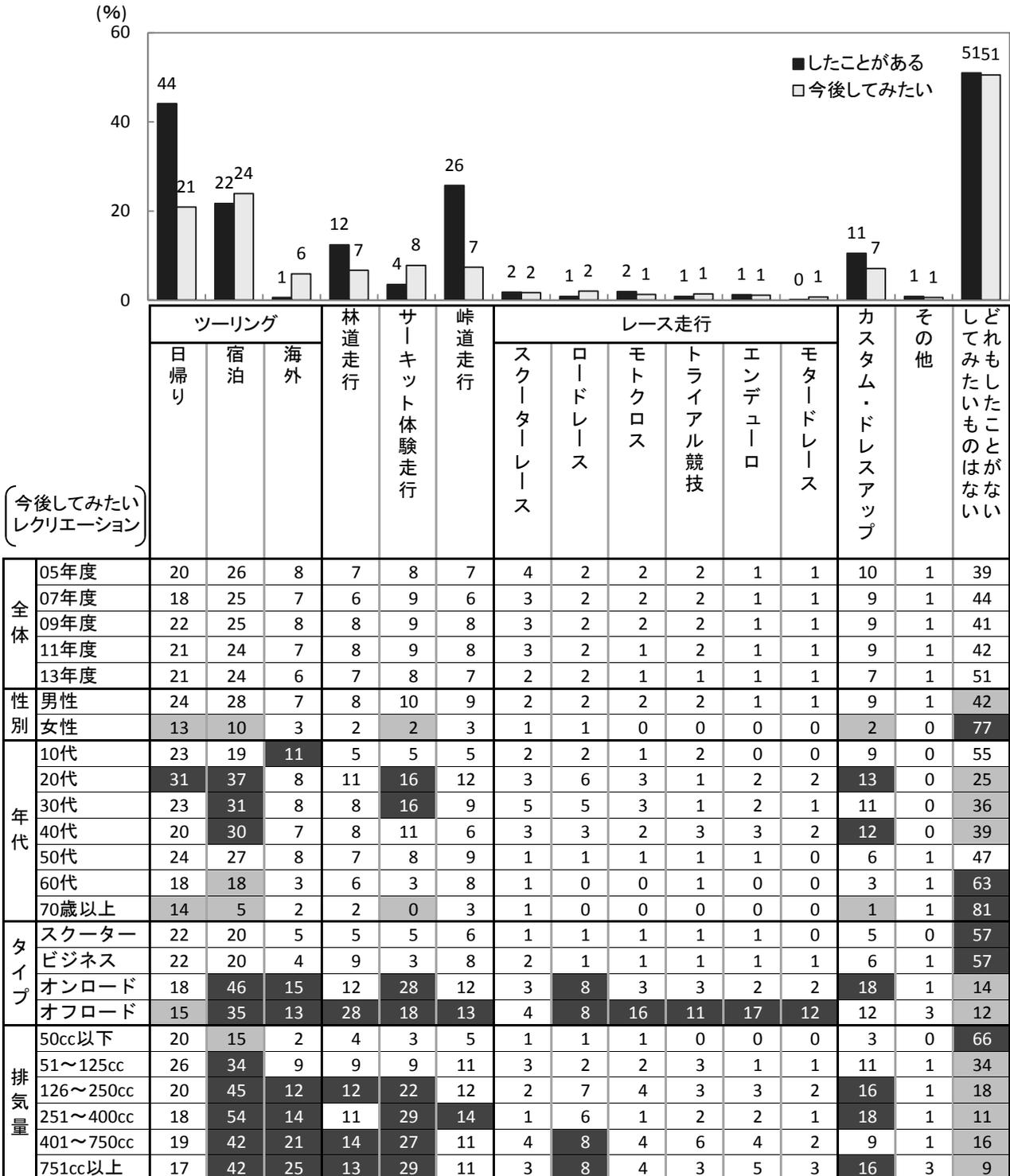
■ 全体より5%以上小さい

基数：対象者全員

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

- <二輪車を使ったレクリエーションの経験>をみると、約半数のユーザーが何らかのレクリエーションを経験している。レクリエーションの内容としては、「日帰りツーリング」が44%で最も高く、次いで「峠走行」が26%で続く。
- <今後してみたいレクリエーション>をみると、約半数のユーザーが今後何かレクリエーションをしてみたいとしている。レクリエーションの内容としては、「宿泊ツーリング」が24%で最も高く、次いで「日帰りツーリング」が21%で続く。性別では男性の希望が女性と比較して圧倒的に高い。年代別では、20代の75%が何らかのレクリエーションを楽しみたいと回答している。タイプ・排気量別でみると、オンロードや排気量が高い層ほど「宿泊ツーリング」の希望が高い。

<二輪車を使ったレクリエーション志向>（複数回答）

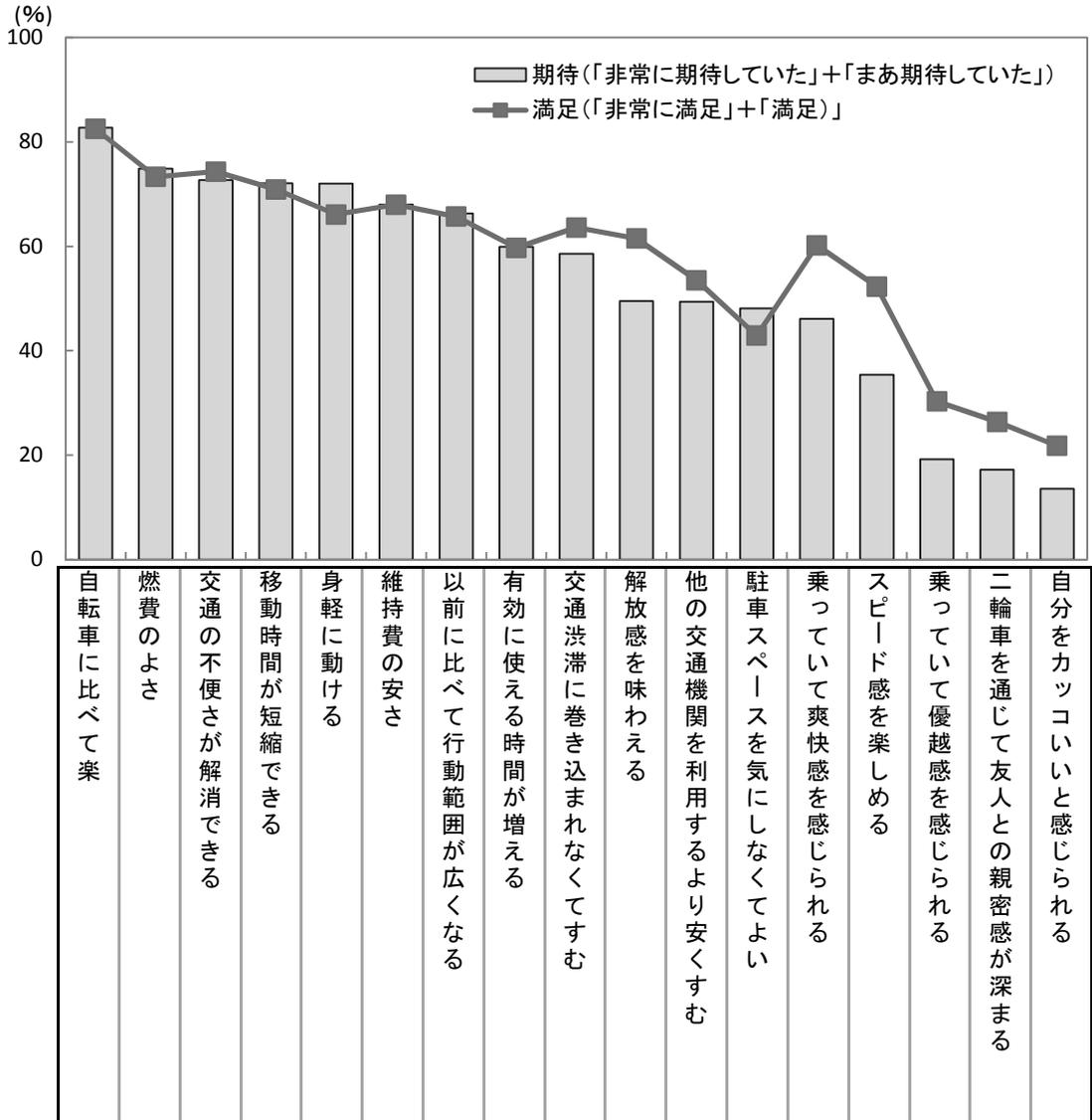


■ 全体より5%以上大きい □ 全体より5%以上小さい
 基数：対象者全員

(7) 購入前の期待度と使用後の満足度（「新規」ユーザー）

- <購入前の期待度と使用後の満足度(新規ユーザー)>をみると、期待の大きい項目は「自転車に比べて楽」(83%)が最も高く、次いで「燃費のよさ」「交通の不便さが解消できる」「移動手段が短縮できる」「身軽に動ける」が70%台で続く。満足が大きい項目はほぼ期待と同様である。
- 期待以上の満足感が得られた項目(期待値に対して満足値が10%以上高く、満足値が50%を超えている項目)は、「開放感を味わえる」「爽快感を感じられる」「スピード感を楽しめる」であり、利便性から購入した二輪車に乗ってみて、想像以上の開放感、爽快感、スピード感を楽しんでいる様子が見えがえる。

<購入前の期待度と使用後の満足度>



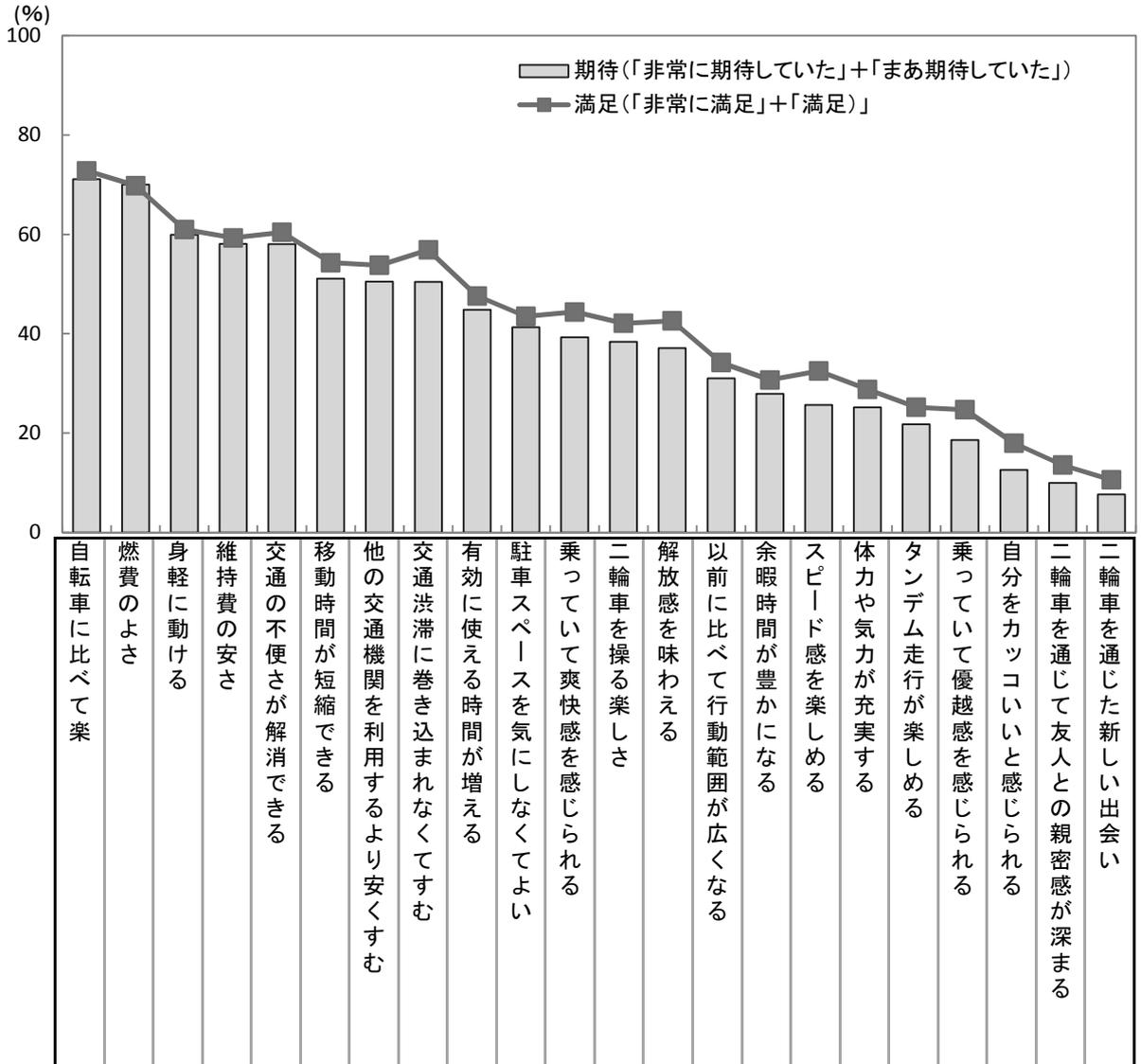
年度	期待	項目																
		自転車に比べて楽	燃費のよさ	交通の不便さが解消できる	移動時間が短縮できる	身軽に動ける	維持費の安さ	以前に比べて行動範囲が広がる	有効に使える時間が増える	交通渋滞に巻き込まれなくてすむ	開放感を味わえる	他の交通機関を利用するより安くすむ	駐車スペースを気にしなくてよい	乗っていて爽快感を感じられる	スピード感を楽しめる	乗っていて優越感を感じられる	二輪車を通じて友人との親密感が深まる	自分をカッコいいと感じられる
13年度	期待	83	75	73	72	72	68	66	60	59	50	49	48	46	35	19	17	14
	満足	83	73	74	71	66	68	66	60	64	62	54	43	60	52	30	26	22
	満足-期待	0	-2	2	-1	-6	0	-1	0	5	12	4	-5	14	17	11	9	8
11年度	期待	77	75	68	68	75	69	59	58	56	40	48	47	42	30	19	18	17
	満足	79	74	71	70	75	70	62	62	65	57	54	47	58	39	29	25	23
	満足-期待	1	-1	3	2	1	1	3	4	9	16	7	0	16	10	10	8	6

基数：新規購入者

(7) 購入前の期待度と使用後の満足度（「再度購入」ユーザー）

- <購入前の期待度と使用後の満足度（一時中断後の再購入ユーザー）>をみると、期待の大きい項目は「自転車に比べて楽」「燃費のよさ」がともに70%以上と高い。満足もほぼ同様の傾向である。
- 期待以上の満足感が得られた項目（期待値に対して満足値が10%以上高く、満足値が50%を超えている項目）はみられないものの、「交通渋滞に巻き込まれなくてすむ」「乗っていて爽快感を感じられる」「開放感を味わえる」「スピード感を楽しめる」で期待値に関して満足値が5%以上高く、満足値が30%を超えるなど、期待以上の満足を得られた項目としてあげられる。

<購入前の期待度と使用後の満足度>



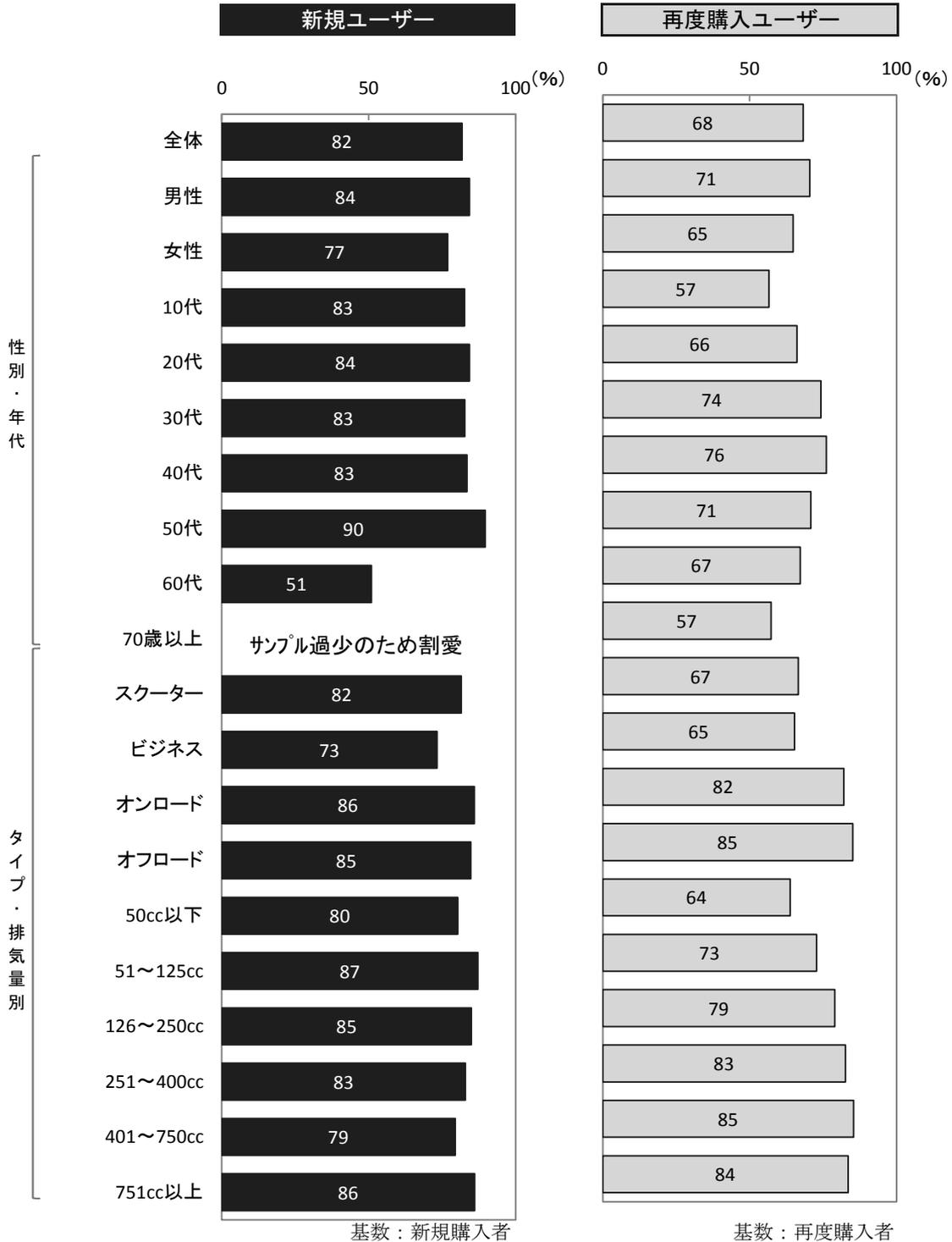
13年度	期待	71	70	60	58	58	51	51	50	45	41	39	38	37	31	28	26	25	22	19	13	10	8
	満足	73	70	61	59	60	54	54	57	48	44	44	42	43	34	31	33	29	25	25	18	14	11
	満足-期待	2	0	1	1	2	3	3	7	3	2	5	4	5	3	3	7	4	3	6	5	4	3
11年度	期待	77	86	72	78	67	59	50	67	49	54	47	49	47	48	33	26	27	25	14	12	11	10
	満足	80	86	70	77	69	64	56	71	54	52	57	55	54	52	37	40	32	27	21	17	17	11
	満足-期待	3	0	-1	-1	2	5	5	4	5	-3	10	6	7	4	3	14	5	2	7	5	5	1

基数：再度購入者

(8) 新規ユーザー、再度購入ユーザーの総合満足度

- 総合満足度は新規ユーザー82%、再度購入ユーザー68%と、新規ユーザーが再度購入ユーザーより14ポイント上回っている。性別で見ると、女性で新規ユーザー、再度購入ユーザーともに男性の満足度を下回る。年代別で見ると、60代の新規ユーザーの満足度の低さが目立つ。再度購入ユーザーでは、若い世代ほど、また高年代層ほど満足度が低い傾向は注視すべきである。
- タイプ別で見ると、新規、再購入ともにビジネスの満足度が低い。
- 排気量別で見ると、新規では大きな差はみられないものの、再度購入ユーザーでは50cc以下の満足度が顕著に低く、400cc以下で排気量が小さいほど満足度が低くなっている。

<総合満足度>

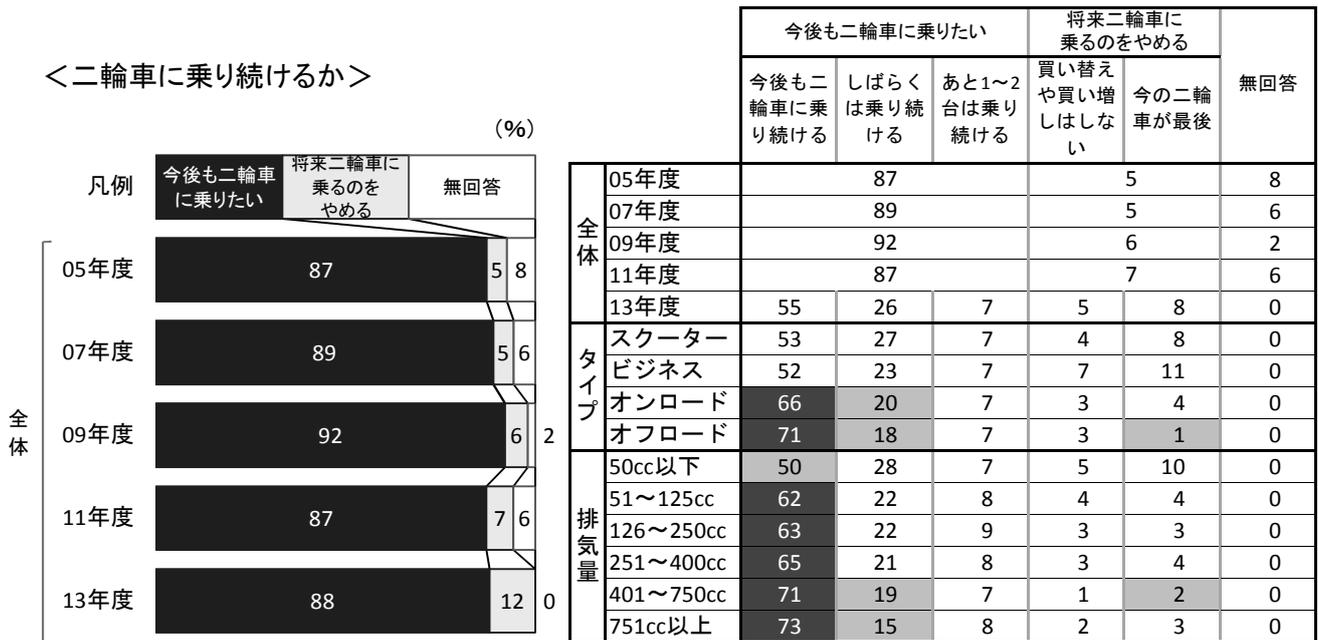


8. 今後の意向

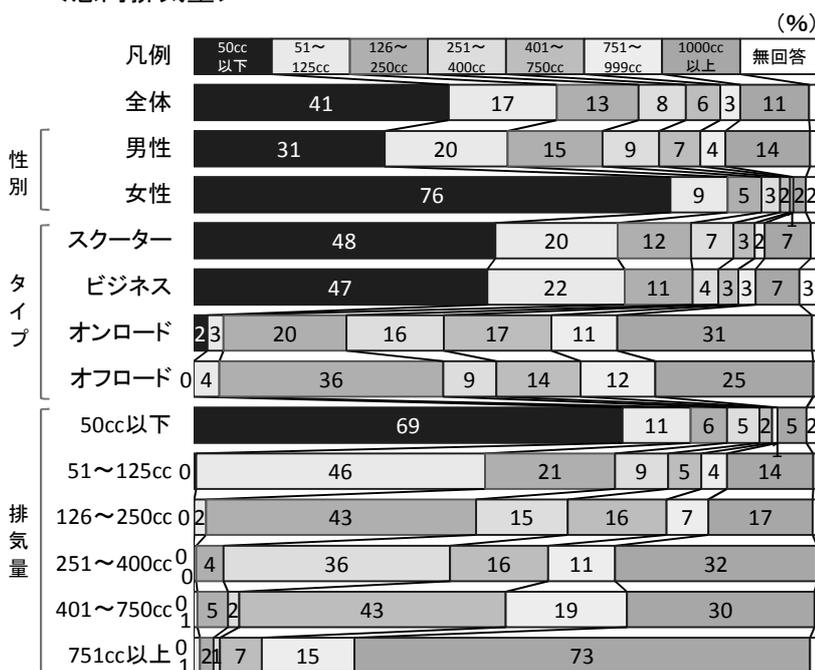
(1) 二輪車の継続乗車意向／意向車

- <今後の継続乗車意向>をみると、「今後も二輪車に乗りたい」が88%を占め、ほとんどのユーザーが継続乗車意向を持っている。タイプ別でみると、オンロード、オフロード、排気量別でみると、排気量が高いほど継続乗車意向は高い。
- <意向排気量>をみると、全体では「50cc以下」が41%と最も高く、次いで「51～125cc」が17%、「126～250cc」が13%で続く。性別でみると、女性で「50cc以下」が76%と圧倒的に高い。タイプ別でみると、スクーターとビジネスで「50cc以下」が約半数を占める一方、オンロードでは「1000cc以上」が31%、オフロードでは「126～250cc」が36%を占め、それぞれのタイプで意向排気量は異なる。
- <意向車>をみると、全体では「国内モデル」が88%を占める。性別でみると、女性の国内メーカー志向がより高い。タイプ別でみると、スクーター、ビジネスでは国内メーカー志向が90%以上を占める一方で、オンロード、オフロードでは海外メーカー志向も20%前後を占める。排気量別でみると、排気量が高いほど海外メーカー志向は顕著に高くなる。

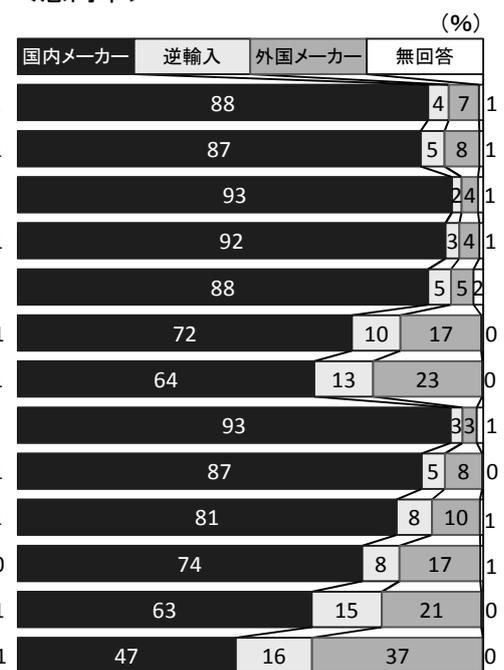
<二輪車に乗り続けるか>



<意向排気量>



<意向車>



基数：対象者全員

(2) 環境変化別の二輪車保有／乗車意向

- <環境の変化別にみた二輪車保有／乗車意向>をみると、以下の通りである。
- ・「保有を中止する」場合 … 「駐車スペースがなくなった時」(48%)、「経済的に余裕がなくなった時」(42%)、「体力に自信がなくなった時」(35%)
 - ・「保有するが乗る機会は減る」場合 … 「二輪車に乗る時間に余裕がなくなった時」(55%)、「現在の用途がなくなった時」(45%)、「体力に自信がなくなった時」(42%)

<環境の変化別にみた二輪車保有／乗車意向>

(%)

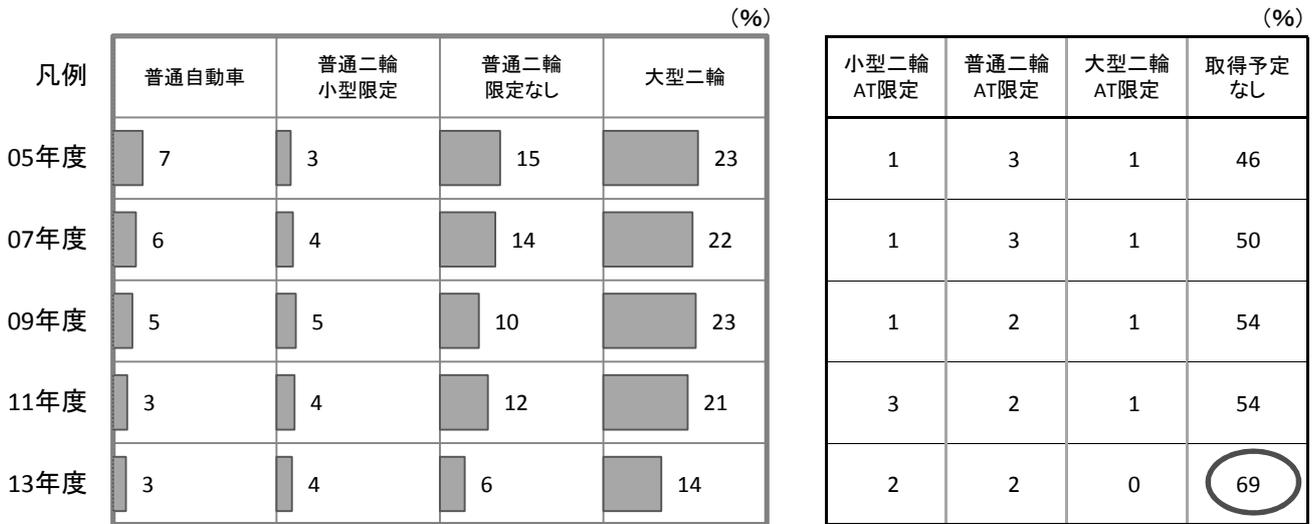
凡例	保有を中止する	保有するが乗る機会は減る	今と同様に乗り続ける	無回答
二輪に乗る時間に余裕がなくなった時	17	55	20	8
交通の便がよくなった時	7	34	50	9
体力に自信がなくなった時	35	42	17	6
経済的に余裕がなくなった時	42	27	22	10
駐車スペースがなくなった時	48	19	22	11
結婚した時	4	26	51	20
子供が生まれた時	5	29	46	20
家族・友人・知人など周囲の反対が強くなった時	21	37	30	12
通勤・通学などの現在の用途がなくなった時	15	45	27	13
新しく四輪車を買った時	7	36	43	15
新しく電動アシスト自転車を買った時	10	31	46	13
今の新車が盗難に遭った時	19	15	55	11
今の新車が事故に遭った時	23	21	46	10
今の新車が修理できなくなった時	27	14	50	9

基数：対象者全員

(3) 今後の上級免許取得意向 -上級免許-

- <今後の上級免許に対する取得意向>をみると、「上級免許を取得したい」ユーザーは前回調査の46%から31%に減少しており、減少傾向がさらに顕著になった。
- 性別でみると、男性の大型二輪免許意向が女性と比較して顕著に高い。
性・年代別でみると、男性の10代では普通自動車免許と大型二輪免許が25%程度ではほぼ同数である一方、20代では大型二輪免許が36%に急増し、普通二輪→普通自動車→大型二輪という流れが推察される。
女性は20代以下では「普通自動車免許」が26%と二輪免許と比較して高く、30代以上では「取得予定なし」が75%以上を占める。
- 現保有免許別でみると、「四輪普通免許のみ」ユーザーの39%が上級二輪免許の取得意向を持っている。一方で、「原付免許のみ」は34%が上位免許の取得意向を持っているが、最も高いのは「普通自動車」の25%である。また、普通二輪免許限定なしの35%が、大型二輪の免許を取得したいと考えている。

<今後の免許取得意向> -上級免許-



		普通 自動車 免許	普通二輪免 許小型限定	普通二輪免 許限定なし	大型二輪 免許	小型二輪 AT限定	普通二輪 AT限定	大型二輪 AT限定	取得する 予定はない
全体		3	4	6	14	2	2	0	69
性別	男性	2	4	7	18	2	2	0	66
	女性	7	3	4	3	2	1	0	79
男性	10代	25	4	13	27	0	8	0	24
	20代	11	3	12	36	2	2	0	35
	30代	2	3	9	27	1	1	0	58
	40代	1	5	6	24	2	2	0	60
	50代	0	5	8	20	2	3	1	61
	60代	0	5	5	4	2	1	0	83
	70歳以上	3	2	2	0	0	1	0	94
女性	20代以下	26	2	8	8	0	2	2	52
	30代	1	0	11	7	0	2	0	80
	40代	2	2	6	6	6	5	0	74
	50代	6	4	5	3	3	1	0	79
	60歳以上	4	2	1	0	2	0	0	91
現保有免許	原付免許のみ	25	3	3	1	1	2	0	66
	四輪普通免許のみ	0	10	14	5	6	5	0	61
	普通二輪免許小型限定	1	0	9	11	0	3	0	77
	普通二輪免許限定なし	1	0	0	35	0	0	0	64
	大型二輪免許	1	0	0	0	0	0	0	99

※取得する予定はない：「全て既に取得済み」を含む 基数：対象者全員

■ 全体より5%以上大きい

■ 全体より5%以上小さい

Ⅲ. トピック調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- ①三ない運動の方向転換の認知と、若年層の市場回帰の意識把握
- ・2012年の全国高等学校PTA連合会の大会において、1980年代から続いていた「オートバイの免許を取らせない」「オートバイに乗せない」「オートバイを買わせない」といういわゆる「三ない運動」の方向転換がなされたことを受け、その認知を確認する。
 - ・「三ない運動」の方向転換が今後さらに浸透していくことが考えられる中、若年層の市場への回帰を図るための方向性を探るため、中高生等の将来有望層のバイクについての意識を把握する。

②国際基準調和の認知と、期待、不安の把握

③消費税増税(2014年4月に8%、2015年10月に10%予定)を前に、駆け込み需要の把握

を本年度のトピック調査の3つの目的とした。

(2) 調査手法

新規購入ユーザー調査対象者(新車購入後1年以内ユーザー)のみでは把握できない意識を調査するためトピック調査については、以下の対象者について追加調査を行った。

- ①一般市民調査(日本リサーチセンターオムニバスサーベイ)
- ・全国100地点を層化二段無作為抽出し、1,200人を回収する訪問留置き調査を2回実施
 - ・調査期間 2013年10月1日～15日および11月1日～15日の2回
 - ・サンプル数 計2,400s回収
- ②インターネット調査
- A. 免許保有二輪車非保有者:小型二輪以上の免許を取得したが、一度も二輪車を所有したことがない人
- B. 中古二輪車保有者:現在中古二輪車を保有しており、次期購入意向がある人
- C. 新車二輪車購入後3年以上経過:新車二輪車購入後3年以上経過し、次期購入意向がある人
- ・調査期間 2013年10月11日～18日
 - ・サンプル数 A120s、B121s、C120s回収
- ③親子郵送調査
- ・中学3年生～高校3年生相当の年齢の子どもを持つ親とその子に別々に調査票を送り郵送配布・回収で実施
 - ・協力者は日本リサーチセンターサイバーパネルで募集
 - ・調査期間 2013年10月15日～31日
 - ・サンプル数 親子514組

(3) 各対象者への聴取項目

	三ない運動関連	国際基準調和関連	消費税関連
新規購入ユーザー調査		○	○
一般市民調査	○		
免許保有二輪車非保有	有望層として今後の所有意向を把握	○	○
中古二輪車ユーザー		○	○
新車購入後3年以上経過ユーザー		○	○
親子調査	○		

(3)各調査対象者の属性

①一般市民調査(日本リサーチセンターオムニバスサーベイ)

<性別×年齢>

	15~19歳	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~69歳	70~79歳
全 体(2400)	6	13	17	17	16	18	13
男 性(1184)	6	13	17	17	16	18	12
女 性(1216)	6	13	16	17	15	18	14

<地域×年齢>

	15~19歳	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~69歳	70~79歳
全 体(2400)	6	13	17	17	16	18	13
北海道・東北(288)	6	11	15	15	19	19	15
関東(804)	5	14	18	19	15	18	12
甲信越・北陸(156)	8	12	17	16	15	18	15
東海(288)	6	13	17	17	16	17	13
関西(384)	6	14	17	18	15	18	14
中国・四国・九州(480)	7	13	16	15	15	19	14

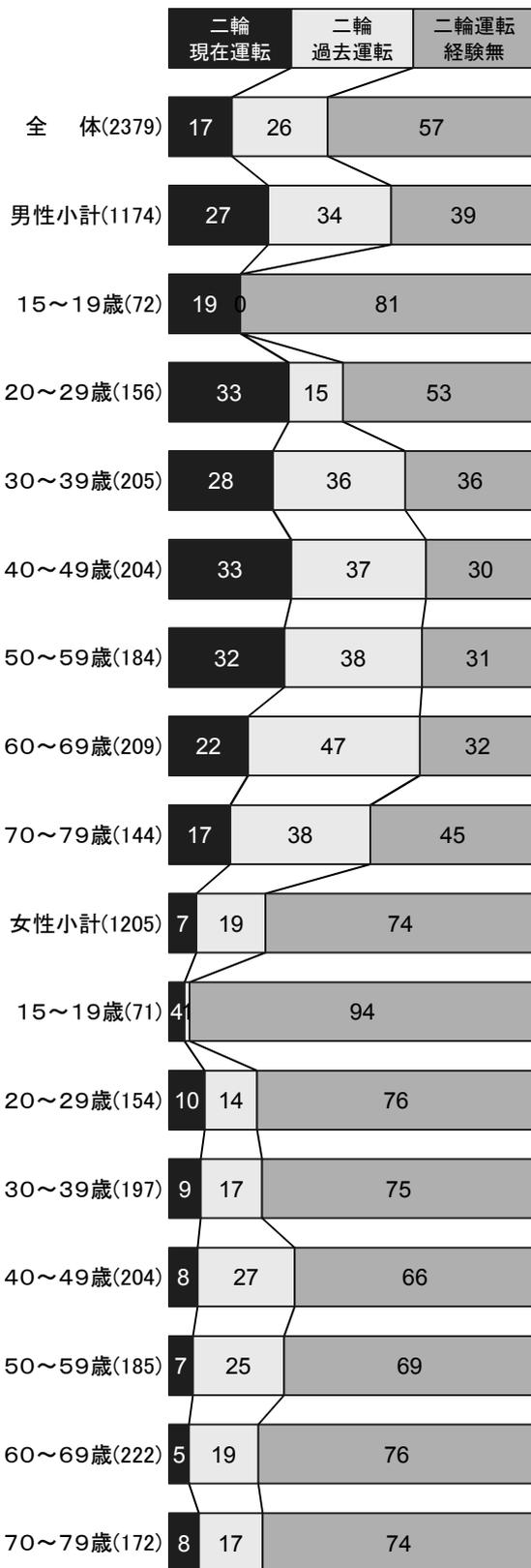
<地域×性別>

	男 性	女 性
全 体(2400)	49	51
北海道・東北(288)	47	53
関東(804)	50	50
甲信越・北陸(156)	50	50
東海(288)	49	51
関西(384)	49	51
中国・四国・九州(480)	49	51

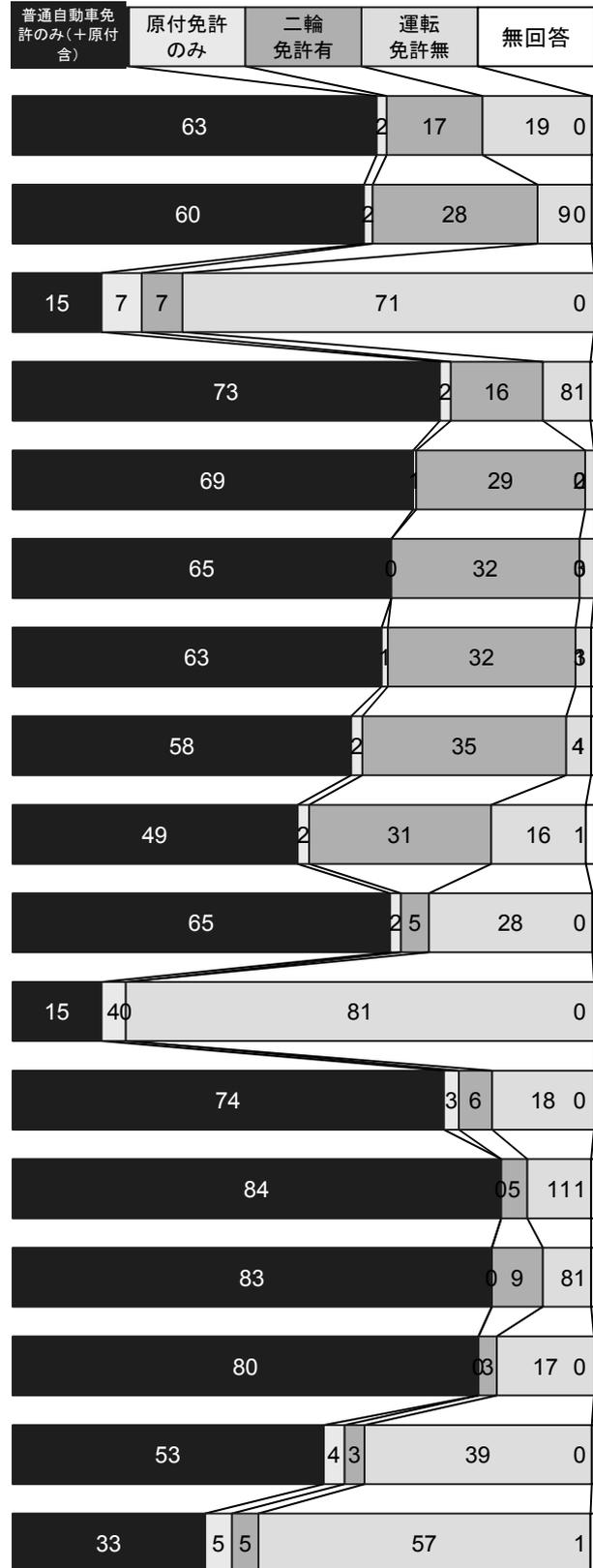
<地域×都市規模>

	21大都市	15万 以上の都市	15万 未満の市	郡 部
全 体(2400)	29	32	31	10
北海道・東北(288)	21	25	33	21
関東(804)	40	33	22	5
甲信越・北陸(156)	8	39	39	15
東海(288)	25	29	38	8
関西(384)	31	34	28	6
中国・四国・九州(480)	20	30	38	13

<性年代×二輪車運転経験>

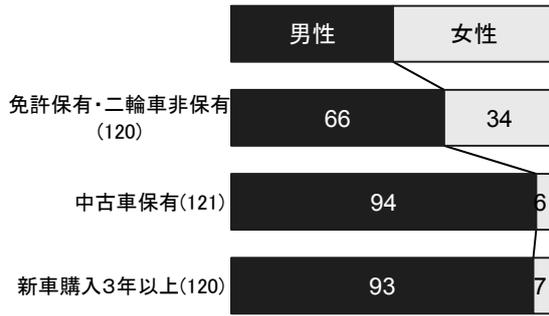


<性年代×運転免許保有状況>

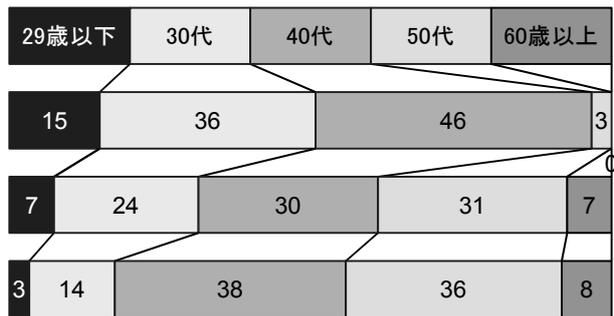


②インターネット調査

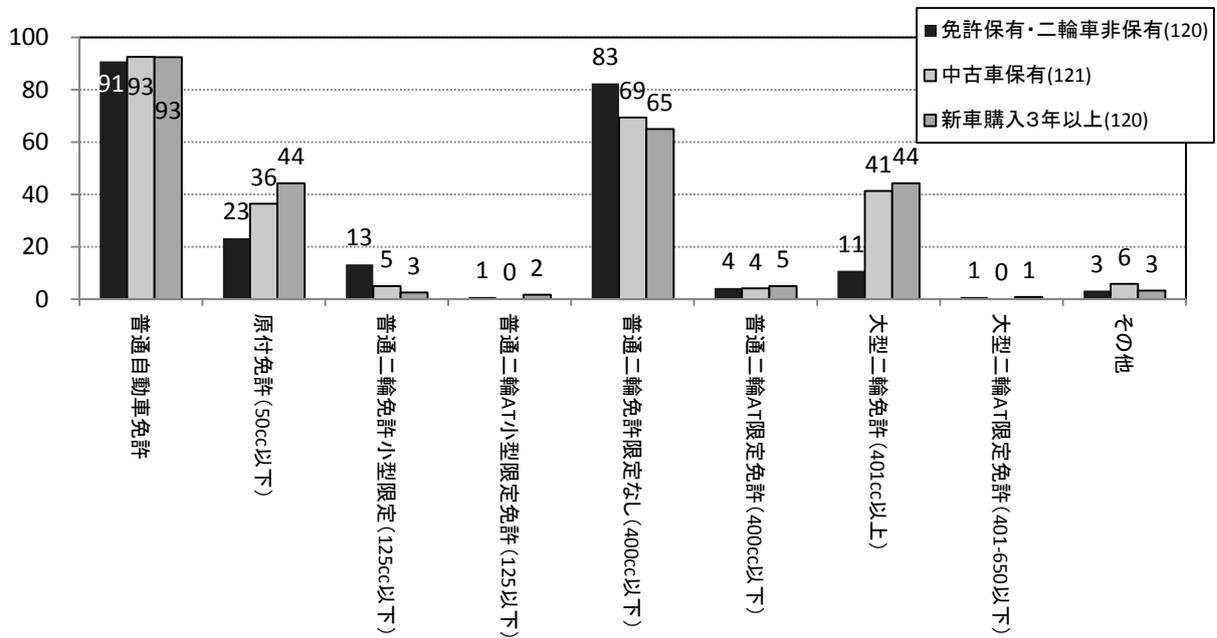
<回答属性×性別>



<回答属性×年齢>



<回答属性×保有免許(複数回答)>



<回答属性×現保有二輪車排気量>



③親子郵送調査

<親:性別×年代>

	37~44歳	45~49歳	50~55歳
全 体(514)	27	45	27
男性(父親)(243)	19	45	37
女性(母親)(271)	35	46	19

<子:性別×学年>

	中学3年	高校1年	高校2年	高校3年他
全 体(514)	25	24	25	27
男 子(257)	25	23	24	28
女 子(257)	25	24	25	25

<親:性年代×居住地域>

	北海道・東北	関東	甲信越・北陸	東海	関西	中国・四国・九州
全 体(514)	9	41	3	14	19	15
男性(父親)(243)	9	42	3	15	17	16
男性(父親)37~44歳(45)	13	40	2	16	11	18
男性(父親)45~49歳(109)	6	41	2	17	17	17
男性(父親)50~55歳(89)	10	43	3	12	19	12
女性(母親)(271)	9	40	3	13	21	15
女性(母親)37~44歳(96)	4	37	3	13	21	23
女性(母親)45~49歳(124)	11	40	2	13	24	11
女性(母親)50~55歳(51)	12	47	4	14	12	12

<子:性学年×居住地域>

	北海道・東北	関東	甲信越・北陸	東海	関西	中国・四国・九州
全 体(514)	9	41	3	14	19	15
男子(257)	8	39	3	15	20	15
男子・中学3年(63)	10	41	5	6	22	16
男子・高校1年(60)	12	43	5	17	18	5
男子・高校2年(61)	8	41	0	13	15	23
男子・高校3年他(73)	4	30	3	23	23	16
女子(257)	9	43	2	13	18	16
女子・中学3年(65)	9	45	0	17	22	8
女子・高校1年(62)	13	39	5	15	11	18
女子・高校2年(65)	9	39	2	12	23	15
女子・高校3年他(65)	5	49	3	8	14	22

<親: 性年代 × 都市規模>

	23区	政令指定都市	市	町村
全 体(514)	9	28	58	5
男性(父親)(243)	8	28	60	4
男性(父親)37~44歳(45)	9	36	51	4
男性(父親)45~49歳(109)	5	25	65	6
男性(父親)50~55歳(89)	11	28	58	2
女性(母親)(271)	11	28	57	5
女性(母親)37~44歳(96)	12	27	55	6
女性(母親)45~49歳(124)	9	31	57	3
女性(母親)50~55歳(51)	14	22	57	8

<子: 性学年 × 都市規模>

	23区	政令指定都市	市	町村
全 体(514)	9	28	58	5
男子(257)	9	28	60	4
男子・中学3年(63)	8	27	64	2
男子・高校1年(60)	5	28	65	2
男子・高校2年(61)	10	26	54	10
男子・高校3年他(73)	11	29	56	4
女子(257)	10	28	57	5
女子・中学3年(65)	9	32	55	3
女子・高校1年(62)	15	23	58	5
女子・高校2年(65)	9	29	57	5
女子・高校3年他(65)	8	28	57	8

<親:性年代×二輪車免許保有状況>

	小型二輪以上の免許有	小型二輪以上の免許無
全 体(514)	22	78
男性(父親)(243)	37	63
男性(父親)37~44歳(45)	44	56
男性(父親)45~49歳(109)	37	63
男性(父親)50~55歳(89)	35	65
女性(母親)(271)	7	93
女性(母親)37~44歳(96)	8	92
女性(母親)45~49歳(124)	7	94
女性(母親)50~55歳(51)	8	92

<親:性年代×二輪車運転経験>

	二輪現在運転	二輪過去運転	二輪運転経験無
全 体(514)	21	44	41
男性(父親)(243)	31	56	23
男性(父親)37~44歳(45)	36	58	22
男性(父親)45~49歳(109)	34	59	17
男性(父親)50~55歳(89)	26	52	30
女性(母親)(271)	12	33	58
女性(母親)37~44歳(96)	9	31	60
女性(母親)45~49歳(124)	14	32	57
女性(母親)50~55歳(51)	12	35	57

<地域区分について>

地域区分は下記の通りである。

- 北海道・東北 : 北海道・青森県・岩手県・秋田県・宮城県・山形県・福島県
- 関 東 : 茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県
- 甲信越・北陸 : 新潟県・富山県・石川県・福井県・山梨県・長野県
- 東 海 : 岐阜県・静岡県・愛知県・三重県
- 関 西 : 滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県
- 中国・四国・九州 : 鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県・徳島県・香川県・愛媛県・高知県・福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県・沖縄県
- 23区 : 東京都内23区
- 政令指定都市 : 札幌市・仙台市・新潟市・さいたま市・千葉市・川崎市・横浜市・相模原市・静岡市・浜松市・名古屋市・京都市・大阪市・堺市・神戸市・岡山市・広島市・北九州市・福岡市・熊本市(全20市)
- 市 : 全国の政令指定都市以外の市
- 町村 : 全国町村

2. 調査結果のまとめ

(1) 「三ない運動」の方向転換の認知と、若年層の市場回帰の意識把握

① 「三ない運動」方向転換の認知

二輪車の「三ない運動」とは、高校生に対して「免許を取らせない」「買わせない」「運転させない」をスローガンとし、1970年代に愛知県で始まった運動が全国に広がっていったとされている。1980年代の二輪車の交通事故件数の増加や、マナーの悪い二輪車ユーザーによる騒音や危険走行等により「二輪車は危険なもの」といった否定的なイメージが広がり、1982年に全国高等学校PTA連合会は「オートバイの免許を取らせない」「オートバイに乗せない」「オートバイを買わせない」という3つの指針を掲げた「三ない運動」を推進することを決議した。

しかし、その後、16歳以上であれば法律で免許取得が認められていること、公共交通機関が未整備な地域では二輪車は有効な交通手段となること、禁止するよりは適正な指導を行った方が良いという意見も出され、1997年には全国高等学校PTA連合会においても「三ない運動」を「全国決議文」よりも効力の薄い「宣言文」へと転換するなど、方針が変更されてきた。さらに、2012年の全国高等学校PTA連合会大会では、「宣言文」は出されず、今後は自転車や歩行者での立場も含めたマナーアップ運動に衣替えすることが発表され、「三ない運動」は大きな方向転換を迎えることになった。

この「三ない運動」方向転換の認知については、一般市民、中高生の親ともにほとんど認知されていない状況が明らかとなった。また、1980年代に本格化した「三ない運動」時に中学生であった40代、50代が中高生の親になっている現状から、「二輪車は危険な乗り物」という意識は特に運転経験の少ない女性層で顕著であり、方向転換には総論では賛成であるものの、自身の子どもが二輪車を運転することについては、特に母親では抵抗感は強い。

また、昨今の親子関係の変化から、「学校で禁止して欲しい」=学校で禁止されていれば「乗ってはダメと言える」という意識が特に母親では強い傾向があり、16歳以上であれば免許取得が可能であるという法的許可ではなく、「とにかく自分の子どもには乗ってほしくない」という意識も垣間見られる。

自身が中学生であった時代に「二輪車は危険だから乗ってはいけない」という教育を受け、さらに二輪車との接点を持たないまま親になった世代の意識を変えていくことは、容易な取り組みではないことを、強く意識した運動の展開が重要になる。

中高生の状況についても、地域によって差はあるものの、親の時代よりもさらに「二輪車に乗ってはいけない」という規制が強まっている傾向がうかがえる。

学校教育と二輪車の所有・運転の規制については過去から現在まで様々な議論がなされているが、明確な方向性は示されていない。ただ、中学生時代から二輪車に興味を持つ活動を続けていくことは、卒業後に二輪車に乗る意識を高めるために必須であり、実際に高校時代に二輪車の免許取得、利用をするかどうかは別として、現在中高生にとって距離のある「二輪車」をより親しみのある乗り物として認知してもらう活動は重要である。

② 若年層の市場回帰のために

・親の意識改革

中高生が二輪車に興味を持ち、二輪車に乗るためには、親の理解が欠かせない。「危険な乗り物であるから乗ることは反対」という意識を変えさせるためには、一部のマナーが欠如した二輪車ユーザーではなく、二輪車を安全に、楽しく利用しているユーザーの情報を広め、「技術を身に付ければ、安全で楽しい乗り物である」というイメージを浸透させていくことが重要である。

・中高生の意識改革

中高生自身についても、二輪車のみではなく、普通自動車を含めて、自身で免許を取り、運転したいという意向は、男女を問わず決して高いものではないことが今回の調査で明らかとなった。

二輪車に対して高い興味を持つ層では、二輪車の利便性ととともに、運転する楽しみ、爽快感を強く感じており、これらは二輪車の新規ユーザーが購入前の期待よりも実際に乗ってみた後の満足感の方が高い項目と重なる。

今後中高生により二輪車への興味を高めてもらうためには、「実際に二輪車に乗ってみる」「運転してみる」「二輪車を楽しんでいる人たちとの接点を増やす」など、「二輪車は技術を身に付ければ、楽しい乗り物である」「技術を高めていけば、さらに楽しい乗り物になる」ことを地道にアピールしていく活動が重要になる。

- ・二輪車免許を保有しながら、二輪車を保有したことがない人への取り組み

今回、将来有望層のひとつとして、「二輪車の免許を保有しながら、二輪車を保有したことがない人」の意識を把握した。

自動車学校の「普通自動車免許取得時に同時に二輪車免許を取得する場合の割引料金」などの取り組み、「今取得しておかないと、将来取得する時間がなくなる」等の理由から、その時点では乗る気持ちがあつて免許を取得したものの、経済的な理由(購入費用)や積極的な購入理由が見つからなかったことから、なんとなく二輪車に乗らないまま過ごしている人がいることが分かった。

これらの人々は「すぐに二輪車に乗れる人たち」であり、これから免許を取得して二輪車を購入する人よりも、二輪車を購入するハードルは低いと考えられる。

また、「Ⅱ. 新規購入ユーザー調査」からもわかるように、一度二輪車に乗り始めると、継続して乗り続ける傾向は強く、免許取得からできる限り時間を経ない時期に「免許を持っているなら二輪車に乗ろう」といったキャンペーンを行うなど、「乗ろう」と思う動機付けを行っていくことが、65%の人が「何らかのきっかけがあれば二輪車に乗りたいと思っている」という調査結果からも、何らかの効果をもたらす可能性は高い。

(2) 国際基準調和の認知と、期待、不安の把握

① 国際基準調和の認知

国際基準調和の認知は、新規購入ユーザー調査では70%が「まったく知らない」と回答しており、決して高いものであるとは言えない。

しかし、中古車保有、新車購入3年以上、その他大排気量層など、二輪車への興味が高いと考えられるユーザーでは「聞いたことがある」を含めると、40%以上が認知している。

② 国際基準調和への期待

国際基準調和が進展することへの期待は、大排気量層、オンロード、オフロードで「選択肢が増える」「海外販売のモデルが購入可能」「海外メーカーのモデルが購入可能」など、日本市場での選択肢が増えることが大きい。

中古車ユーザー、新規購入3年以上経過ユーザーでも同様の傾向が見られ、中古ユーザーでは「価格が下がる」ことへの期待も高い。

国際基準調和が進展し、国内市場での選択肢が増えることは、国内市場を活性化させることが期待され、それらがひいては若年層等の将来有望層への購入動機につながるよう、この機会を最大限に活用していく取り組みが重要になる。

(3) 消費税増税(2014年4月に8%、2015年10月に10%予定)を前にした駆け込み需要の把握

① 消費税増税の認知

調査時期は2013年9月から10月であったが、新規購入ユーザー調査の75%、中古車保有の87%、新車購入3年以上の84%が詳細を認知していた。

消費税増税の詳細情報を知らせる前に次期車の購入予定を聞いたところ、中古車保有の11%、新車購入3年以上の15%が2014年3月末(消費税5%)、2015年9月末まで(消費税8% それ以降は10%になる予定)に中古車保有の20%、新車購入3年以上の26%が買い替えを検討していることから、増税前に買おうという意識は少なからず存在する。

② 駆け込み需要について

ただし、新規購入ユーザー調査でも明らかになったように、スクーター50cc以下、ビジネス50cc以下では使用年数が7年を超え、オンロード126~250ccで4.5年、オンロード251~400ccで3.4年、オンロード401cc以上で4.1年であること、消費税増税に伴う行動について中古車保有、新車購入3年以上の半数前後が「影響を与えない」と回答しており、「購入・買い替えを早める」が20%前後であることを考えあわせると、上記の半数程度は「予定通りの買い替え」であり、駆け込み需要ではないことも推察される。

また、今回の新規ユーザー調査では、「次回購入には影響を与えないが、今回の購入が増税前の購入である」という記載が見られたことにも留意すべきで、今後の市場動向を注意深く観察する必要がある。

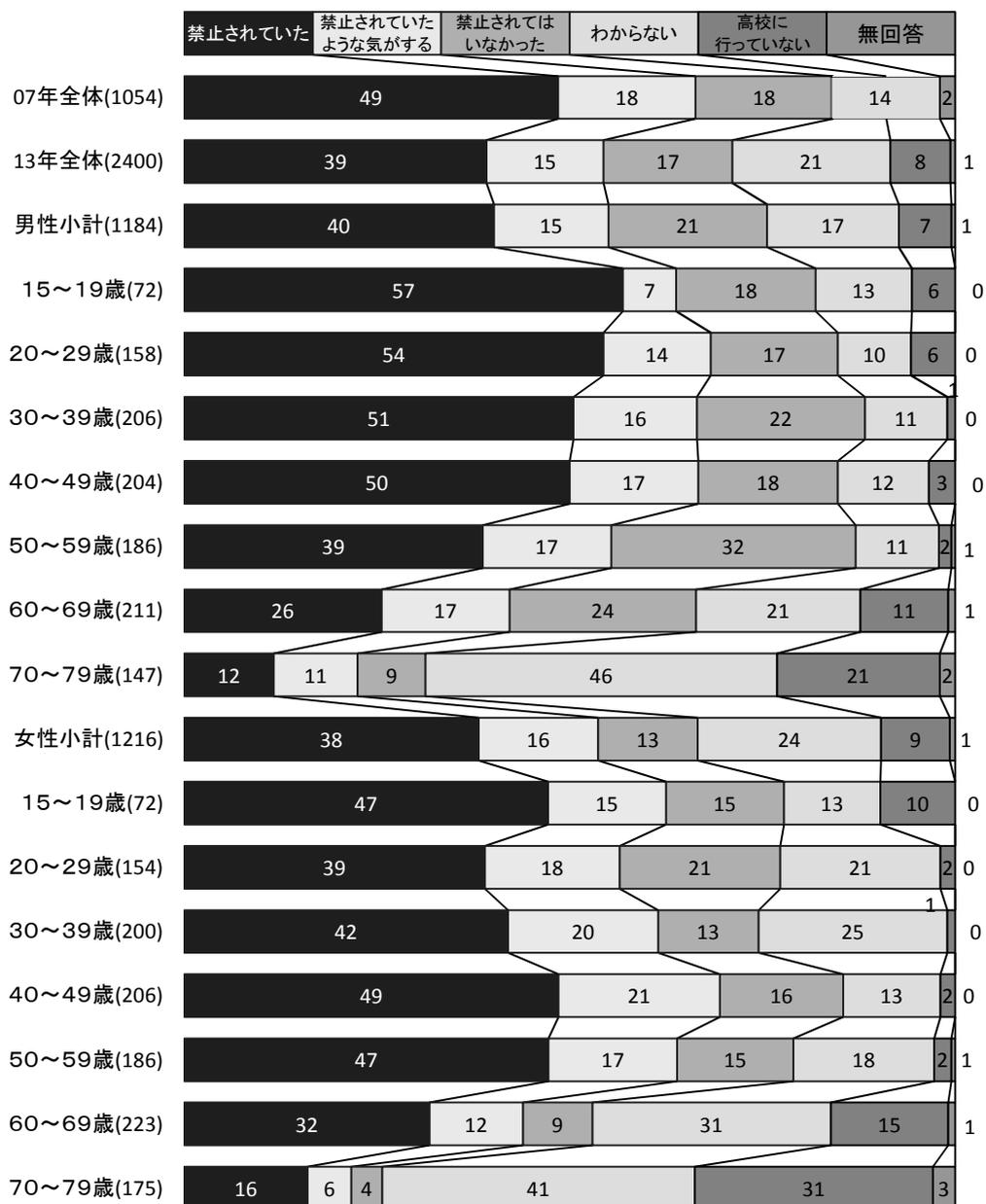
3. 調査結果詳細

(1) 校則による二輪車免許保有禁止について

① 一般市民調査

- <校則による保有禁止状況>については、自身が通学した高校で、校則によって二輪車の保有が「禁止されていた」は07年で49%であったことと比較すると、今回は39%と10ポイント下がっている。
しかし、「禁止されてはいなかった」はほとんど変化はなく、「わからない(07年は「高校非通学でわからない」)」が07年の14%から13年には29%に上昇するなど、二輪車の保有が禁止されていたかどうかに興味がなくなっている様子もうかがえる。
- 性・年代別で見ると、男性の「50～59歳」で「禁止されてはいなかった」が32%を占め、この世代を境に、1980年以降に高校に入学した世代から急激に保有禁止が広まった様子がうかがえる。
しかし同世代の女性は「禁止されていた」が47%を占め、男性同世代の39%を上回ることから、世代のみではなく、男子校、女子校等の学校区分も影響していたことが推測される。
いずれにしても、「三ない運動」が一般化した1980年代に高校生だった年代が既に50歳前後となり、その影響の長さをうかがわせる。

<性年代別×校則による保有禁止状況>

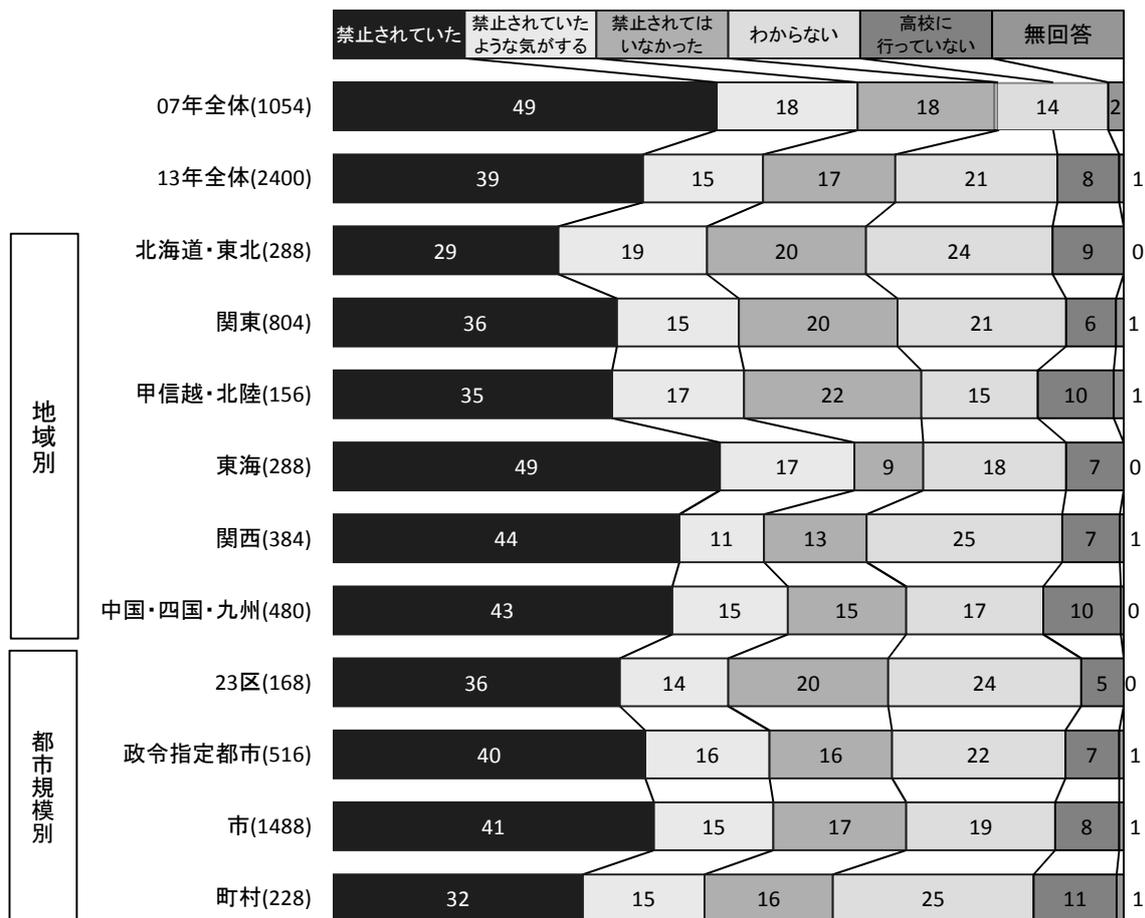


(1) 校則による二輪車免許保有禁止について

①一般市民調査

- 居住地域別で見ると、「禁止されてはいなかった」は北海道・東北、関東、甲信越・北陸で20%を超えるが、逆に「禁止されていた」は東海、関西、中国・四国・九州では45%前後を占め、地域差が大きい。
- 都市規模別で見ると、「禁止されてはいなかった」は23区でやや高いものの大差はない。一方、「禁止されていた」は町村で32%と低く、公共交通機関が未整備な地域では明確に禁止されていなかった様子がうかがえる。

<地域・都市規模別×校則による保有禁止状況>

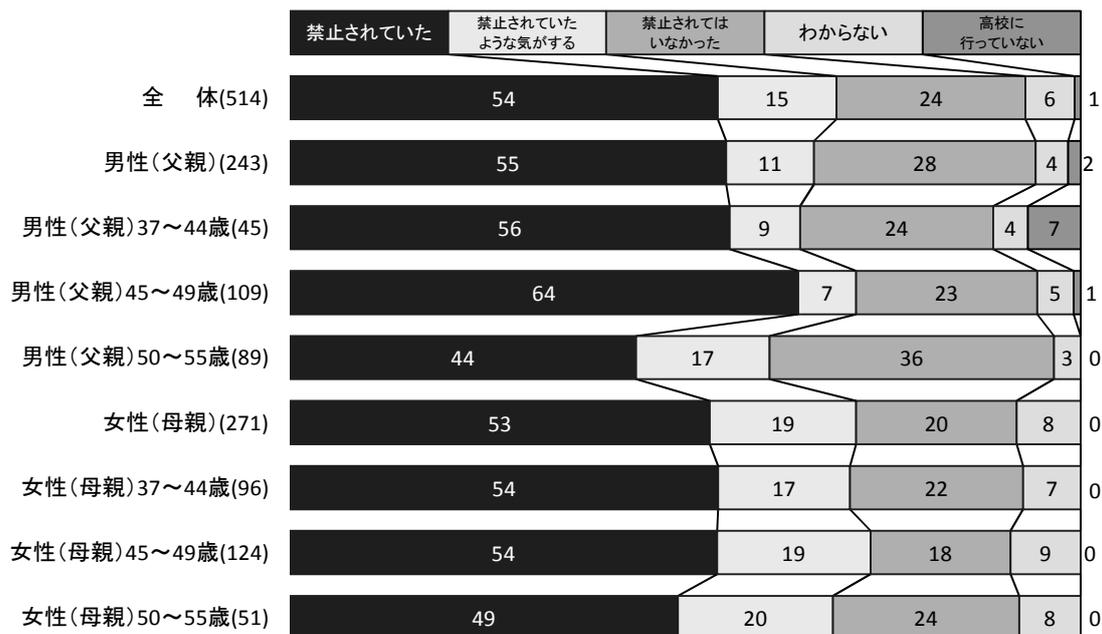


(1) 校則による二輪車免許保有禁止について

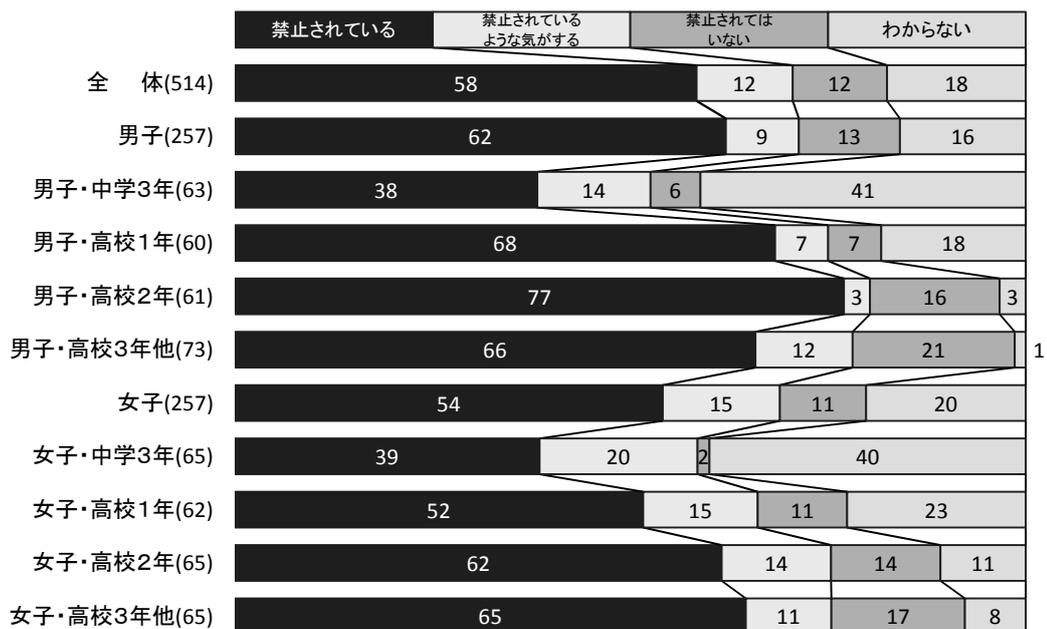
②親子調査

- 親の状況を見ると、全体で54%が禁止されており、特に父親の45～49歳では64%が禁止されていたと回答している。50歳以上で「禁止されていないかった」が高まる傾向は一般市民調査と同様である。
- 子どもについても、全体の58%が「禁止されている」と回答しており、校則で禁止されている状況は、現状の方が厳しい状況がうかがえる。女子では「禁止されている」が54%と男子より低いが、これはそもそも興味が薄く、禁止されているかされていないかよくわかっていないことが要因である。
興味が高まると考えられる男子高校生では「禁止されている」ことを認識している割合が高く、これは興味の裏返しであるとも考えられる。

<性年代別×校則による保有禁止状況(親)>



<性学年別×校則による保有禁止状況(子)>

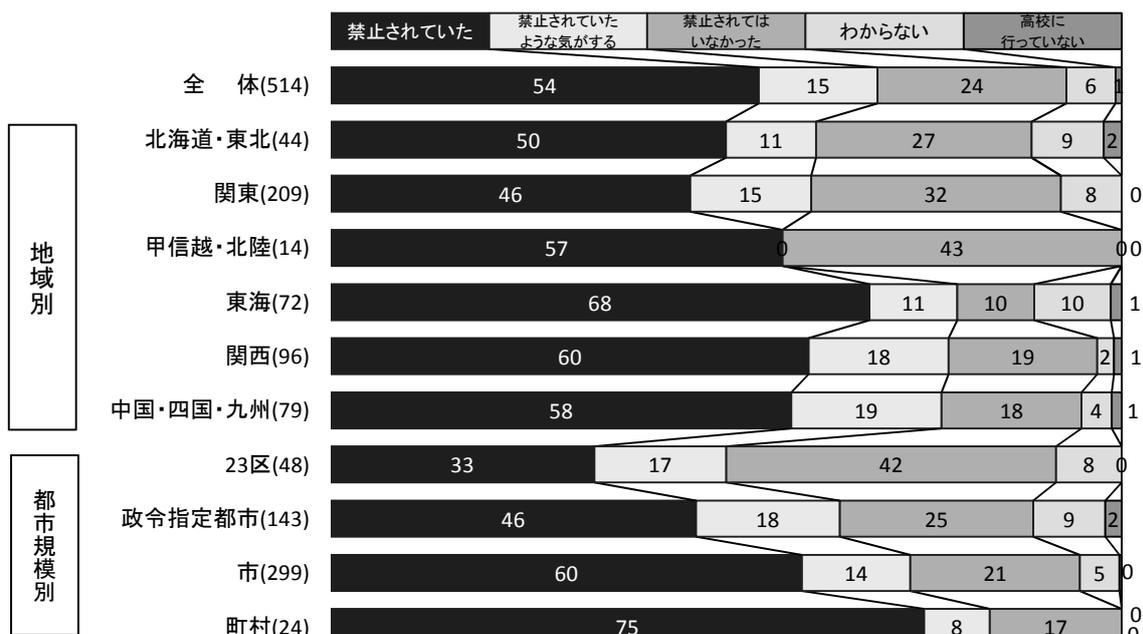


(1) 校則による二輪車免許保有禁止について

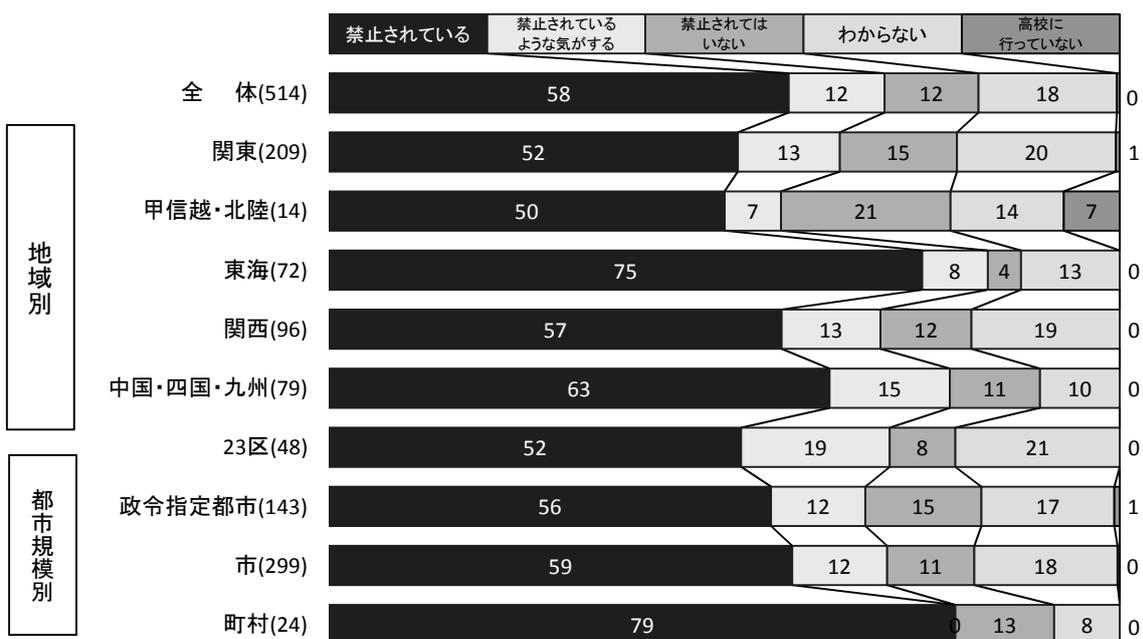
② 親子調査

- 親の現在の居住地域別で見ると、東海、関西で「禁止されていた」が60%以上で高く、北海道・東北、関東、甲信越(サンプル数過少で参考値)で「禁止されてはいなかった」が高い。
都市規模別で見ると、23区で「禁止されてはいなかった」が42%を占め、一般市民調査とは異なり、都市規模が大きいほど「禁止されていなかった」が高くなっている。
- 子の居住地域別で見ると、東海で「禁止されている」が75%と高い。
都市規模別で見ると、都市規模が大きいほど「禁止されている」の割合は低いものの、「禁止されてはいない」は親と比較して低く、親世代よりもさらに規制が強まっている様子がうかがえる。

<地域・都市規模別×校則による保有禁止状況(親)>



<地域・都市規模別×校則による保有禁止状況(子)>



(2) 校則で二輪車保有を禁止することについての考え方

①一般市民調査

- <校則で禁止することについての考え方>については、07年は「わからない」という選択肢がないものの、「校則で禁止するのはよくない」が07年の11%から14%と3ポイントではあるが上昇している。
「校則で禁止するのはよくない」「どちらかというよくない」を合わせた割合で見ると、07年と今回調査に大差はない。
- 性年代別で見ると、男性では「校則で禁止するのはよくない」が全体で18%と、女性の10%を8ポイント上回る。
特に男性の若い世代ほど「校則で禁止するのはよくない」が高く、20代では28%を占める。
一方、女性では、若い世代でも男性ほど顕著に高くはない。
現在の中高生の親世代である40代、50代では、男性、女性とも「校則で禁止すべき」が他の年代と比較して高い傾向が見られ、特に女性でその傾向が強い。
男性の20代(高校を卒業して10年程度の世代)で「校則で禁止するのはよくない」という意識が強いものの、親世代になると「校則で禁止すべき」(校則で禁止して欲しい)という意向が強くなるのは、特徴的な結果である。

<性年代別×校則で禁止することについての考え方> ※07年は「わからない」という選択肢は無し

	校則で禁止するのはよくない	どちらかというよくない	校則で禁止すべき	わからない	無回答
07年全体(1200)	11	24	61	0	3
13年全体(2400)	14	20	39	27	0
男性小計(1184)	18	21	36	24	1
15~19歳(72)	19	22	21	38	0
20~29歳(158)	28	22	22	29	0
30~39歳(206)	23	24	37	17	0
40~49歳(204)	18	21	37	24	0
50~59歳(186)	16	20	41	22	1
60~69歳(211)	14	19	44	22	2
70~79歳(147)	12	19	39	30	1
女性小計(1216)	10	20	42	29	0
15~19歳(72)	15	18	29	38	0
20~29歳(154)	12	23	33	33	0
30~39歳(200)	10	24	40	27	0
40~49歳(206)	14	18	45	23	0
50~59歳(186)	9	22	49	21	0
60~69歳(223)	8	18	45	29	0
70~79歳(175)	3	15	41	39	2

(2) 校則で二輪車保有を禁止することについての考え方

① 一般市民調査

- 居住地域別で見ると、「校則で禁止するのはよくない」は、北海道・東北、東海でやや低いものの、大きな差はみられないが、「校則で禁止するのはよくない」「どちらかというときよくない」を合わせた割合で見ると、関西、中国・四国・九州で40%弱と、他の地域と比較してやや高い傾向がみられる。
- 都市規模別で見ると大差はなく、「校則で禁止すべき」はどの都市規模でも40%前後を占める。

<地域・都市規模別 × 校則で禁止することについての考え方>

※07年は「わからない」という選択肢は無し

	校則禁止はよくない	どちらかというときよくない	校則で禁止すべき	わからない	無回答
2007年度全体(1054)	11	24	61		3
2013年度全体(2400)	14	20	39	27	0
地域別					
北海道・東北(288)	11	19	41	29	0
関東(804)	15	18	41	25	1
甲信越・北陸(156)	15	19	39	27	1
東海(288)	12	21	44	23	0
関西(384)	14	24	35	27	0
中国・四国・九州(480)	15	22	34	29	0
都市規模別					
23区(168)	16	16	41	27	0
政令指定都市(516)	13	21	38	28	1
市(1488)	14	21	39	26	1
町村(228)	15	18	39	28	0

(2) 校則で二輪車保有を禁止することについての考え方

②親子調査

- 親の性年代別の意識は、父親と母親で大きく異なり、父親は年代に関わらず25%前後が「校則で禁止するのはよくない」と考えているが、母親は年代に関わらず60%前後が「校則で禁止すべきである」と回答している。
- 子ども自身は、高校に入学したばかりの1年生で「校則で禁止するのはよくない」が男女とも他と比較して高いが、学年が上になるほど「校則で禁止すべき」が高くなる。女性では高校1年生以外の学年で60%前後が「校則で禁止すべき」と回答しており、また男子でも高校3年生では半数近くが「校則で禁止すべき」と回答するなど、高校生自身でも校則禁止の抵抗感は低い。

<性年代別×校則で禁止することについての考え方(親)>

	校則禁止はよくない	どちらかというがよくない	校則で禁止すべき	わからない
全体(514)	14	21	52	13
男性(父親)(243)	25	24	42	10
男性(父親)37~44歳(45)	24	22	36	18
男性(父親)45~49歳(109)	24	22	48	6
男性(父親)50~55歳(89)	26	26	38	10
女性(母親)(271)	4	20	61	16
女性(母親)37~44歳(96)	5	19	58	18
女性(母親)45~49歳(124)	2	19	64	15
女性(母親)50~55歳(51)	6	22	59	14

<性学年別×校則で禁止することについての考え方>

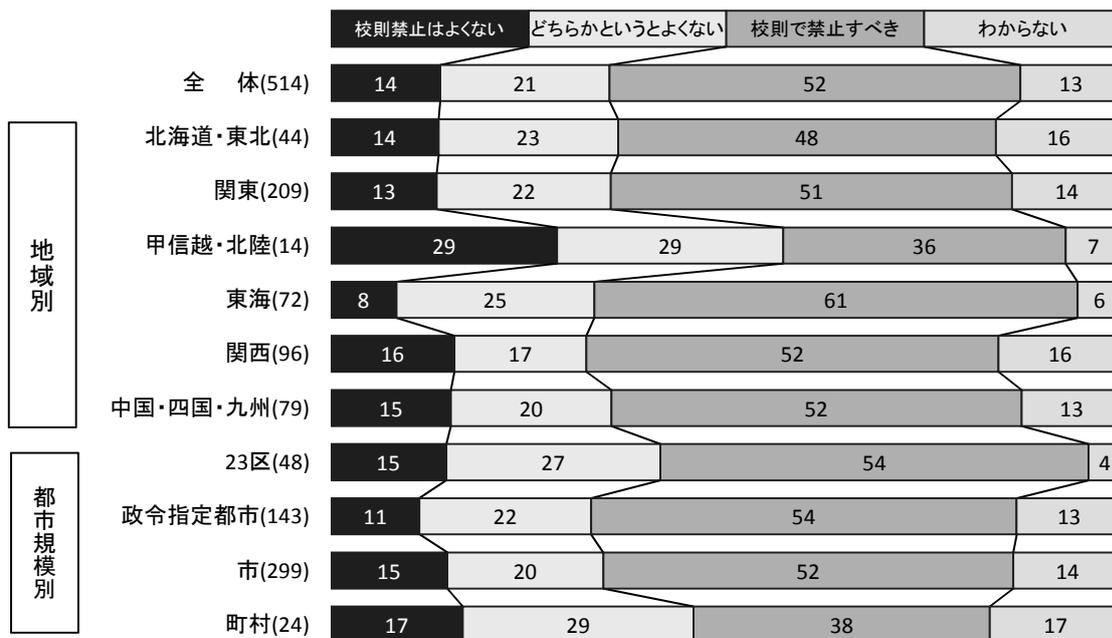
	校則禁止はよくない	どちらかというがよくない	校則で禁止すべき
全体(514)	16	33	51
男子(257)	20	37	43
男子・中学3年(63)	19	44	37
男子・高校1年(60)	33	22	45
男子・高校2年(61)	13	44	43
男子・高校3年他(73)	16	36	48
女子(257)	12	29	59
女子・中学3年(65)	12	28	60
女子・高校1年(62)	21	26	53
女子・高校2年(65)	9	28	63
女子・高校3年他(65)	6	35	59

(2) 校則で二輪車保有を禁止することについての考え方

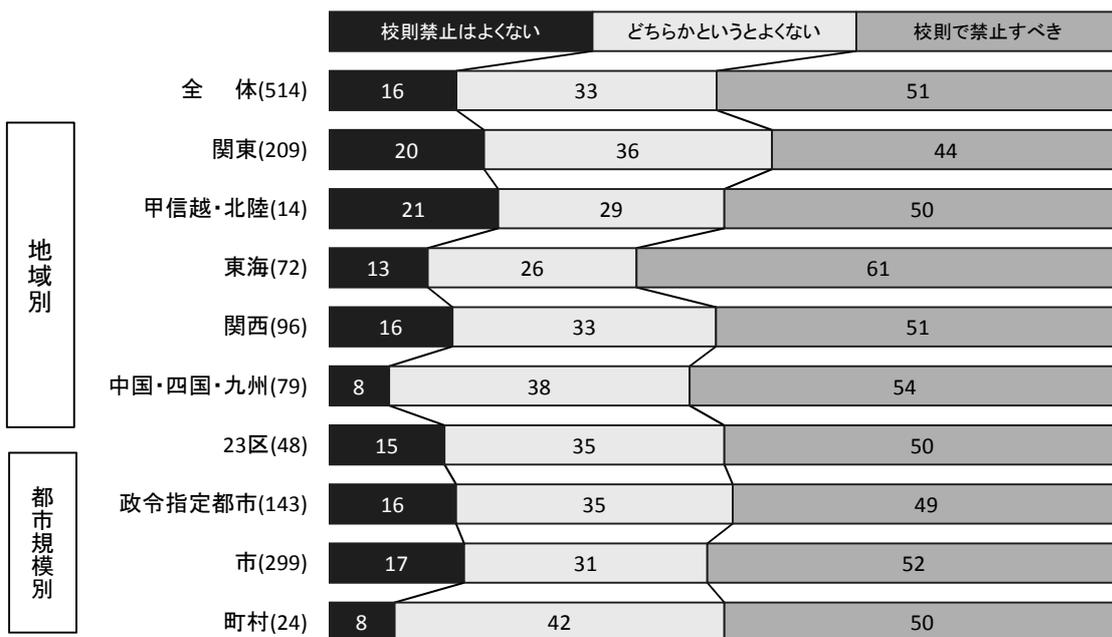
② 親子調査

- 親では、甲信越・北陸はサンプル過少で参考値ではあるものの、他地域と比較して「校則で禁止するのはよくない」という意識が強い傾向がみられる。一方、東海は「校則で禁止すべき」が60%を超え、他の地域と比較して高い。都市規模別では、町村で「校則で禁止すべき」が38%と他と比較して低く、公共交通機関が不備な地域では、親も校則禁止には懐疑的である傾向がみられる。
- 子では、親と同様、東海で「校則で禁止すべき」が60%を超え、他の地域と比較して高いのが特徴的である。関東、甲信越・北陸(サンプル過少で参考値)では「校則禁止はよくない」が20%を超え、他の地域と比較すると高くなっている。都市規模別では、町村の傾向は親とは逆である。

<地域・都市規模別×校則で禁止することについての考え方(親)>



<地域・都市規模別×校則で禁止することについての考え方((子)>



(3)「三ない運動」の方向転換認知

①一般市民調査

- <「三ない運動」の方向転換の認知>については、「知らない」が87%を占め、「内容もよく知っている」は2%に留まり、ほとんどが認知していない。
- 性年代別で見ると、男性の50代以上、女性の10代、60代以上で「内容もよく知っている」「聞いたことがある」を合わせた割合が15%以上で、他と比較して若干高いものの、全体的には性年代を問わず認知は低い。特に小中学生の親の中心世代である30代では男性・女性とも90%以上が認知しておらず、中高生の親の中心世代である40代、50代でも、男性、女性とも80%以上が認知していない。

<性年代×「三ない運動」の方向転換認知>

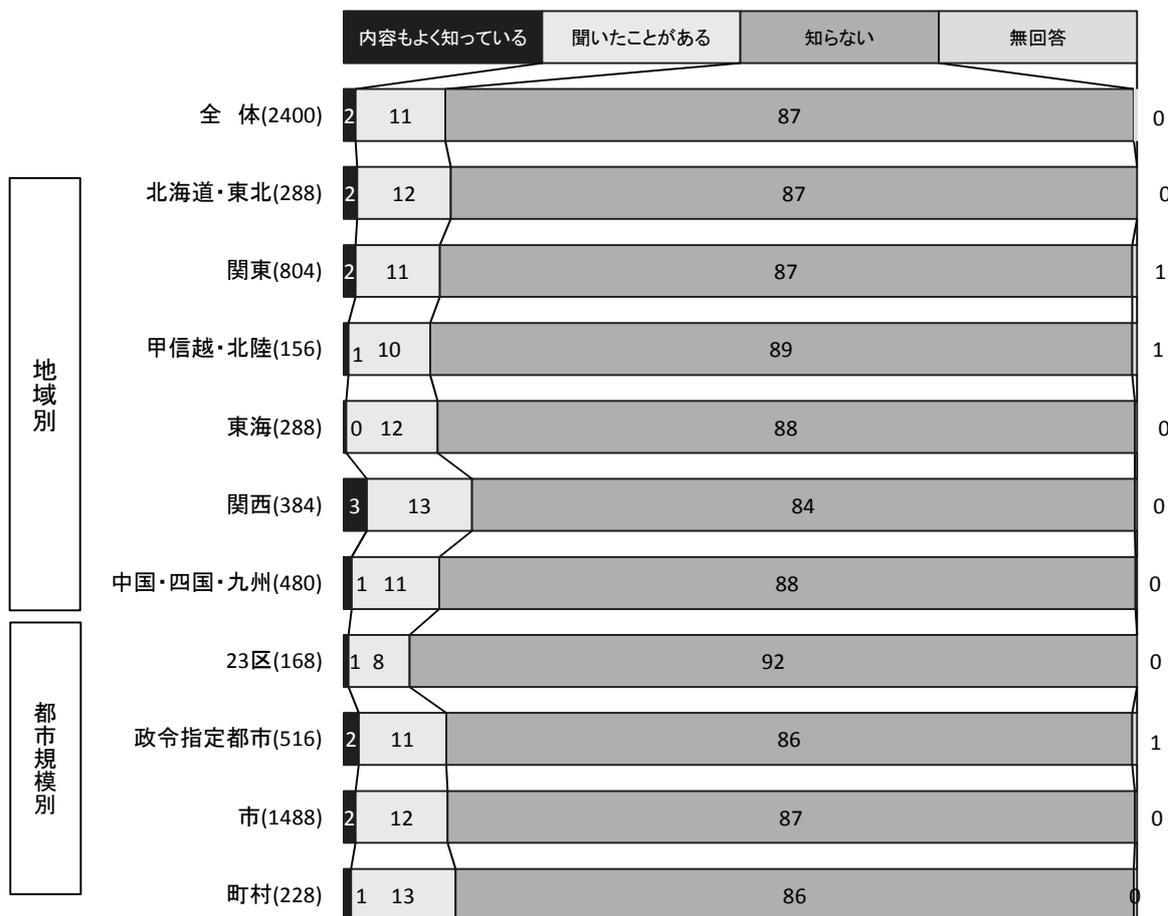
	内容もよく知っている	聞いたことがある	知らない	無回答
全 体(2400)	2	11	87	0
男性小計(1184)	2	12	85	1
15～19歳(72)	1	13	86	0
20～29歳(158)	3	10	88	0
30～39歳(206)	1	9	91	0
40～49歳(204)	2	11	87	0
50～59歳(186)	2	17	81	1
60～69歳(211)	3	14	82	1
70～79歳(147)	1	15	82	1
女性小計(1216)	1	10	88	0
15～19歳(72)	3	17	81	0
20～29歳(154)	5	5	95	0
30～39歳(200)	6	6	94	0
40～49歳(206)	3	8	89	0
50～59歳(186)	0	11	89	0
60～69歳(223)	1	14	85	0
70～79歳(175)	1	15	82	1

(3)「三ない運動」の方向転換認知

①一般市民調査

- 居住地域別で見ると、「内容もよく知っている」「聞いたことがある」が関西で若干高いものの、各地域とも85%前後が「知らない」と回答しており、地域を問わず認知は低い。
- 都市規模別で見ると、23区では「知らない」が92%と最も高く、その他の都市規模でも、85%以上が認知していない。

<地域・都市規模別×「三ない運動」の方向転換認知>

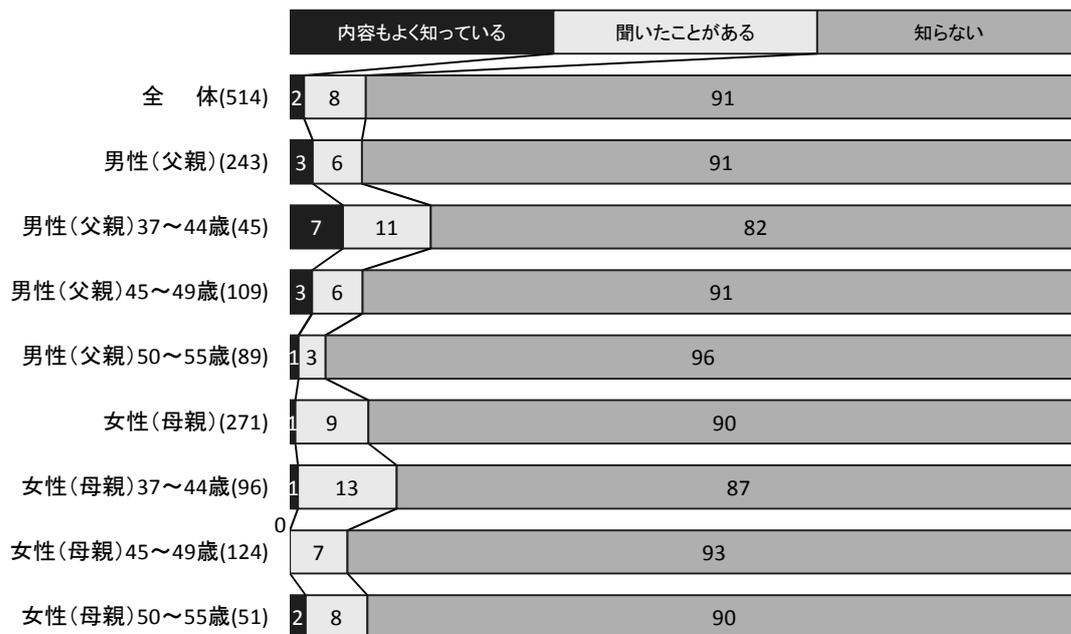


(3)「三ない運動」の方向転換認知

②親子調査

- 男性(父親)37歳～44歳で「内容もよく知っている」が7%、「聞いたことがあるを合わせた割合が18%と、他と比較してやや高く、女性でも同様の傾向が見られるものの、中高生を持つ親でも全体で90%以上が認知していない。
- 地域別でみると、関西、中国・四国・九州で若干認知が高いものの、他の地域では90%以上が認知していない。
都市規模別でみると、町村で「聞いたことがある」が17%と他と比較してやや高いものの、他の都市規模では90%以上が認知していない。

<性年代別×「三ない運動」の方向転換認知(親)>



<地域・都市規模別×「三ない運動」の方向転換認知(親)>



(4)「三ない運動」方向転換についての考え方

①一般市民調査

○ <「三ない運動」方向転換についての考え方>については、方向転換の方向性を示し、その賛否を聞いたところ、全体では「賛成である」30%、「どちらかという賛成できる」46%と、76%が賛同している。

○ 性年代別で見ると、男性では20代と70代でやや反対が高く、女性では60代以上で反対が強くなる傾向が見られるが、賛否でみた場合は、年代を問わず賛成が反対を上回る。

<性年代×「三ない運動」方向転換についての考え方>

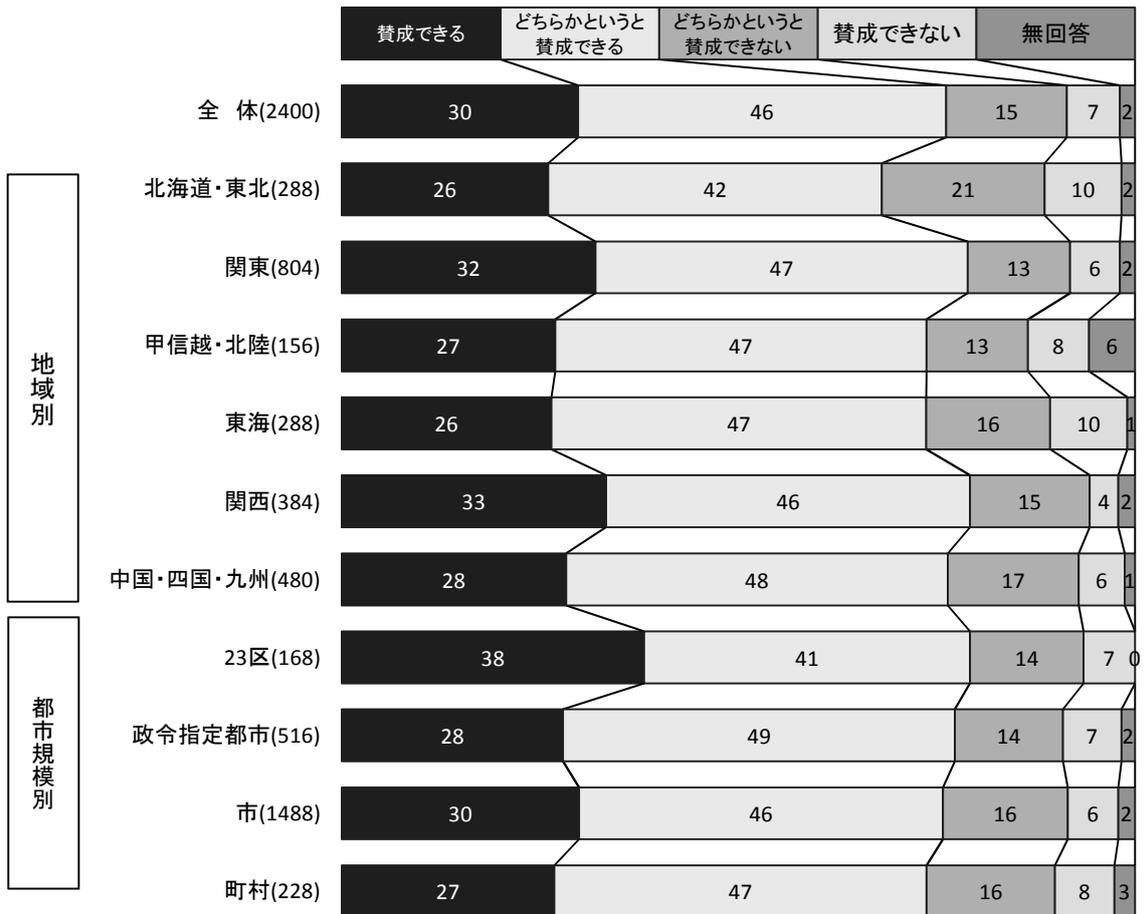
	賛成できる	どちらかという賛成できる	どちらかという賛成できない	賛成できない	無回答	
全 体(2400)	30	46	15	7		2
男性小計(1184)	31	47	14	7		2
15～19歳(72)	28	57	6	8		1
20～29歳(158)	32	44	13	9		2
30～39歳(206)	33	48	14	5		1
40～49歳(204)	31	48	16	4		1
50～59歳(186)	30	48	13	8		1
60～69歳(211)	33	46	14	6		1
70～79歳(147)	27	43	16	8	6	
女性小計(1216)	29	46	17	7		2
15～19歳(72)	31	46	17	4	3	
20～29歳(154)	30	51	12	6		1
30～39歳(200)	27	54	13	5		2
40～49歳(206)	32	42	17	8		1
50～59歳(186)	31	50	15	4		1
60～69歳(223)	26	42	22	8	3	
70～79歳(175)	26	38	19	11	6	

(4)「三ない運動」方向転換についての考え方

①一般市民調査

- 居住地域別で見ると、関東、関西、中国・四国・九州で「賛成できる」「どちらかという賛成できる」を合わせた割合が80%前後で、北海道・東北、甲信越・北陸、東海と比較して高い。
- 都市規模別で見ると、23区では「賛成できる」が38%で、他と比較して高い。「賛成できる」「どちらかという賛成できる」を合わせた割合は、都市規模では大差はない。

<地域・都市規模別×「三ない運動」方向転換についての考え方>

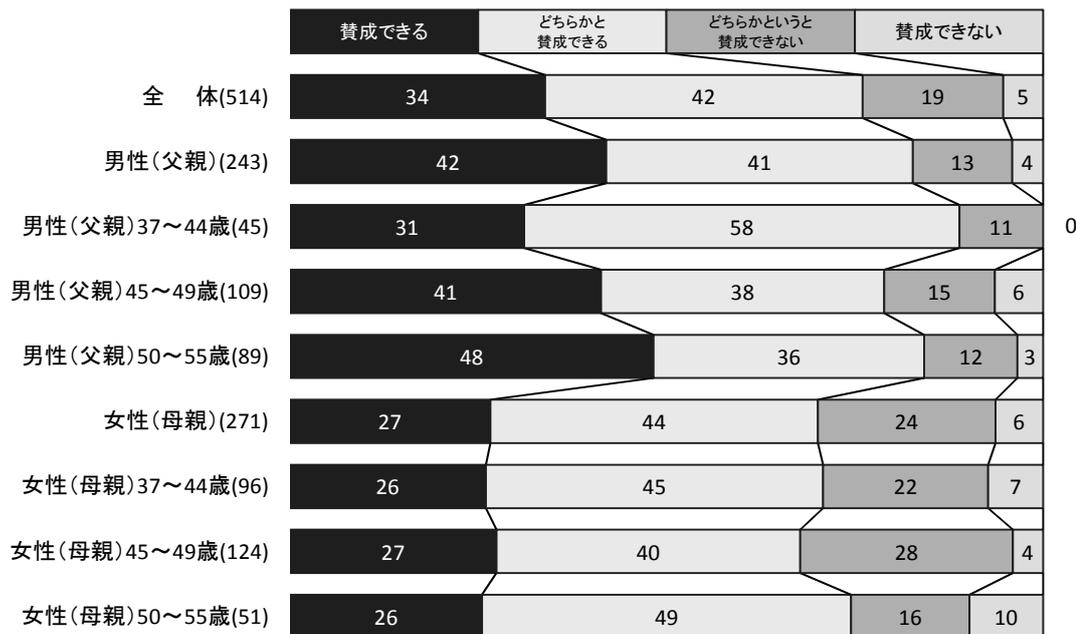


(4)「三ない運動」方向転換についての考え方

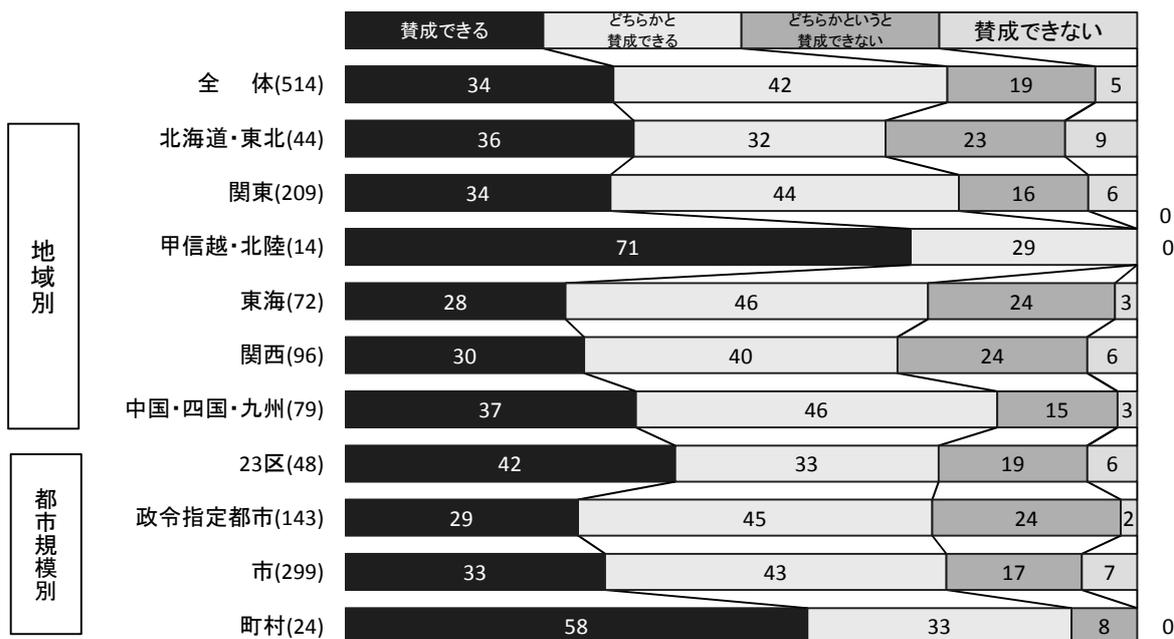
②親子調査

- 親全体では「賛成できる」「どちらかという賛成できる」を合わせた割合は76%を占める。男性(父親)では80%以上が賛成で、年代が高いほど「賛成できる」の割合が高まり、父親の50代では半数近くが賛成している。
一方、女性(母親)では「賛成できる」は全体で27%に留まり、年代を問わず男性と比較すると反対の傾向が強いものの、「賛成できる」「どちらかという賛成できる」を合わせた割合は70%前後を占める。
- 地域別でみると、サンプル過少で参考値ではあるものの、甲信越・北陸では100%が賛成している。関東、中国・四国・九州では、80%前後が賛成である。
都市規模別にみると、23区と町村で賛成が高い。

<性年代別×「三ない運動」方向転換についての考え方(親)>



<地域・都市規模別×「三ない運動」方向転換についての考え方(親)>

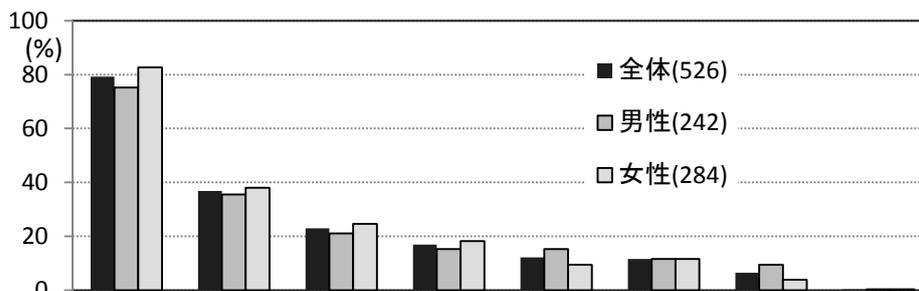


(5)「三ない運動」方向転換に反対の理由

①一般市民調査

- <「三ない運動」方向転換に反対の理由>としては、全体では「二輪車の事故が心配」が79%と最も高い。性年代別でみると、性別の傾向では大差はないが、男性の40代、女性の50代、60代では事故を心配する割合が他を上回る。また、中学生の親の中心世代である男性の40代、女性の30代、40代では「16歳で二輪車に乗るのは早すぎる」も他の年代と比較して高くなっている。
- 地域別でみると、東海で事故を心配する割合が高く、関西では「早すぎる」が他の地域と比較して高い。都市規模別でみると、23区では「他の乗り物に乗れば良い」、町村では事故への心配とともに「お金がかかる」が高いことも特徴的である。

<「三ない運動」方向転換に反対の理由>



	n	二輪車の事故が心配	16歳で二輪車に乗るのは早すぎる	他の乗り物に乗ればよい	二輪車に乗っているイメージが悪い	お金がかかる	学校が禁止している	その他	無回答	
全体	526	79	37	23	17	12	12	7	0	
性年代別	男性小計	242	75	36	21	15	15	12	10	0
	15~19歳	10*	60	10	30	0	20	30	10	0
	20~29歳	35	63	14	14	14	23	11	17	3
	30~39歳	39	82	36	28	21	21	15	10	0
	40~49歳	41	88	49	15	20	7	2	7	0
	50~59歳	40	75	25	23	13	20	13	10	0
	60~69歳	42	74	52	12	19	10	5	7	0
	70~79歳	35	71	40	34	9	11	20	6	0
	女性小計	284	83	38	25	18	10	12	4	0
	15~19歳	15*	87	20	7	20	7	40	0	0
	20~29歳	28	82	36	25	32	11	18	4	0
	30~39歳	35	83	43	37	20	14	9	6	0
	40~49歳	52	83	50	17	12	14	8	6	0
	50~59歳	35	86	29	23	6	9	11	3	3
60~69歳	66	85	38	24	24	11	9	6	0	
70~79歳	53	77	36	30	17	2	9	0	0	
地域別	北海道・東北	87	76	40	23	14	17	9	6	0
	関東	155	77	35	27	16	8	10	5	1
	甲信越・北陸	32	75	19	28	9	6	16	9	0
	東海	73	86	38	18	16	12	12	4	0
	関西	72	79	44	19	21	14	15	7	1
	中国・四国・九州	107	82	36	22	21	15	12	9	0
都市規模別	23区	35	74	40	29	11	9	6	3	3
	政令指定都市	108	74	32	25	21	12	10	7	1
	市	329	80	40	23	17	12	13	7	0
	町村	54	91	26	15	9	19	11	6	0

*はサンプル過少のため参考値

■ 全体より5%以上大きい

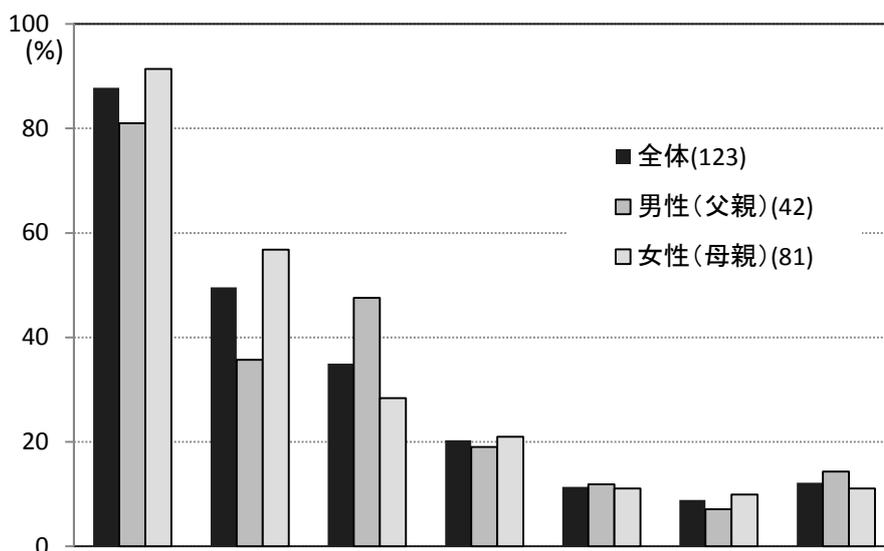
■ 全体より5%以上小さい

(5)「三ない運動」方向転換に反対の理由

②親子調査

- 親自身は「事故が心配」が88%と、一般市民調査よりもさらに高い。また、「早すぎる」も全体で50%を占め、女性(母親)では60%近くを占める。逆に男性(父親)では、「他の乗り物に乗れば良い」が女性(母親)を大きく上回る。
- 年齢別でみると、「事故が心配」は45～49歳で94%を占め、37～44歳の若い親の層では「早すぎる」が他の年齢と比較して高い。また、その他の意見としては「二輪車に乗るのは親子の問題でPTAが関与すべきではない」が最も多い。

<「三ない運動」方向転換に反対の理由(親)>



		n	二輪車の事故が心配	16歳で二輪車に乗るのは早すぎる	他の乗り物に乗ればよい	人の二輪車にイメージが悪い	お金がかかる	学校が禁止している	その他
全体		123	88	50	35	20	11	9	12
性別	男性(父親)	42	81	36	48	19	12	7	14
	女性(母親)	81	91	57	28	21	11	10	11
年代別	37～44歳	33	85	58	33	21	12	6	15
	45～49歳	63	94	49	32	22	10	13	8
	50～55歳	27	78	41	44	15	15	4	19

■ 全体より5%以上大きい

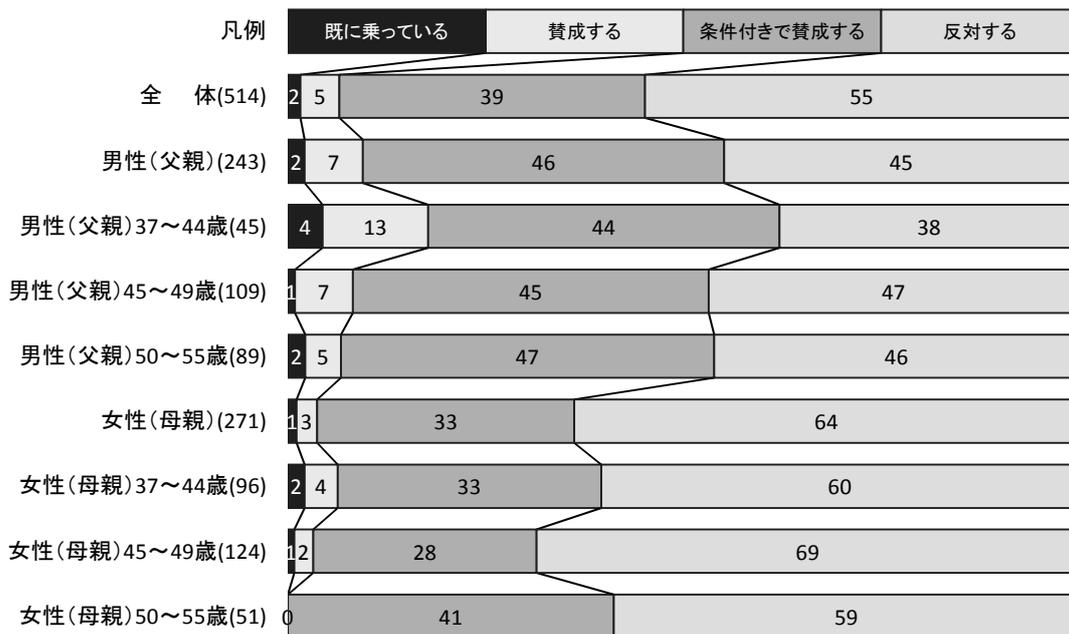
■ 全体より5%以上小さい

(6) 将来有望層の市場回帰 中高生

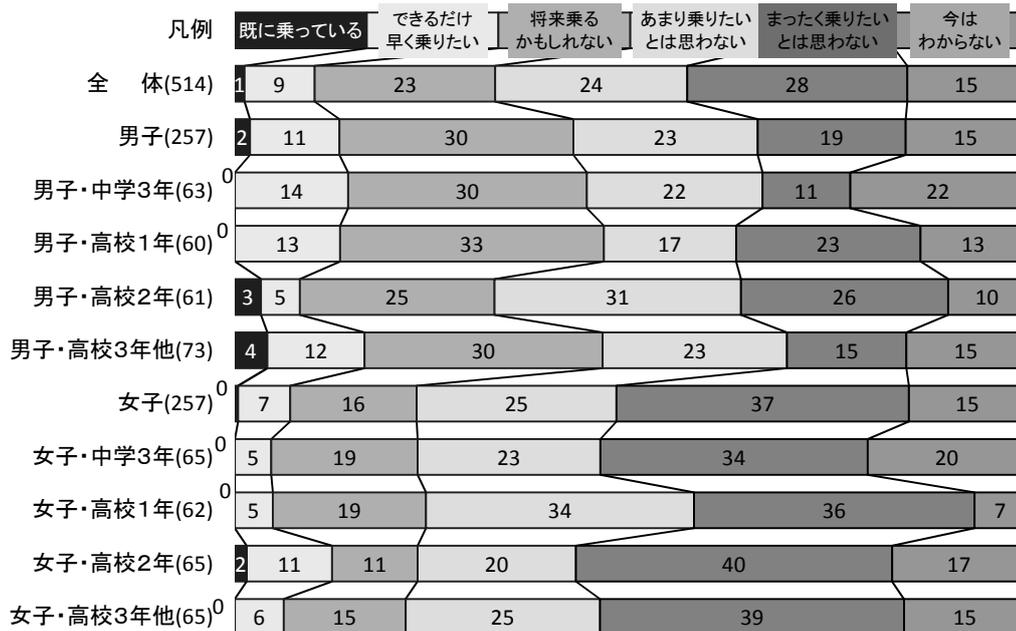
① 親子の二輪免許取得意識(親子調査)

- <自身の子どもが二輪車を運転することについての考え方>としては、「反対する」が全体で半数を超え、母親では64%。父親の37歳～44歳では条件付きまでを含めると61%が賛成で、他の年代層と比較すると高いものの、母親は50歳～55歳を除いて60%以上が反対である。
- <子ども自身が二輪車を運転することについての考え方>については、「既に乗っている」「できるだけ早く乗りたい」を合わせた割合でみると、全体10%、男子13%、女子7%で、男子がやや高いものの、積極的に「乗りたい」割合は高いものとは言えない。「将来乗るかも知れない」を合わせた割合でみると、全体33%、男子43%、女子23%で、興味まで含めると、男子では4割以上が興味を持っている。
学年別でみると、興味までを合わせた割合では男子の高校2年が他の年代と比較して低い。

<自身の子どもが二輪車を運転することについての考え方(親)>



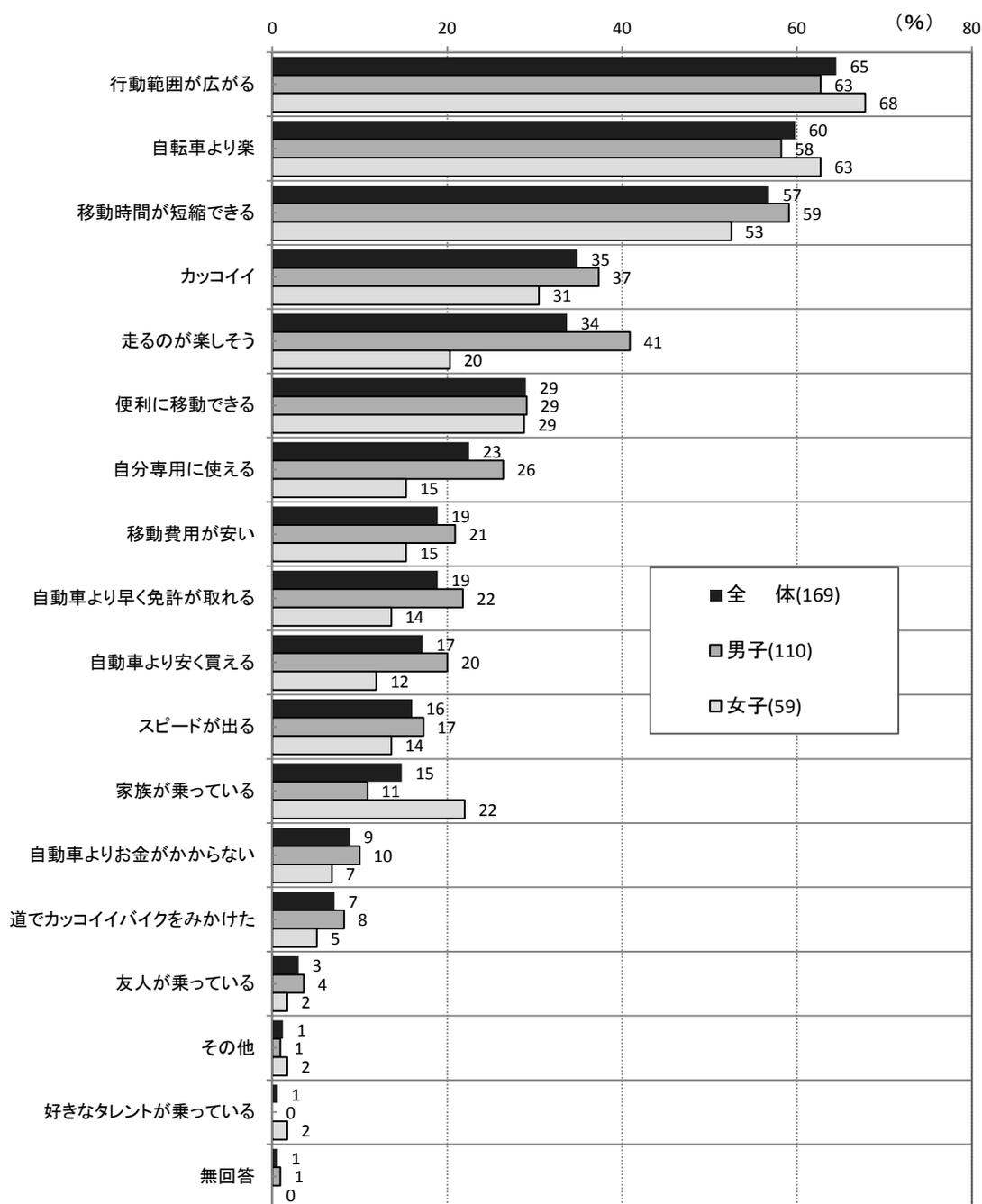
<自身が二輪車を運転することについての考え方(子)>



(6) 将来有望層の市場回帰 中高生
 ②子が二輪車に乗りたい理由(親子調査)

○ 二輪車の免許取得について「既に乗っている」「できるだけ早く乗りたい」「将来乗るかもしれない」と回答した高興味層に対して「二輪車に乗りたい理由」を聞いた。
 男女とも、「行動範囲が広がる」「自転車より楽」「移動時間が短縮できる」といった利便性が上位を占め、女子でその傾向が顕著。
 男子では「カッコイイ」「走るのが楽しそう」といった二輪車の魅力に興味を示す傾向が女子よりも強い。また女子では「家族が乗っている」が22%を占め、家庭環境によって興味をもつ傾向が男子より強いことが特徴的である。

＜二輪車に乗りたい理由(子)＞

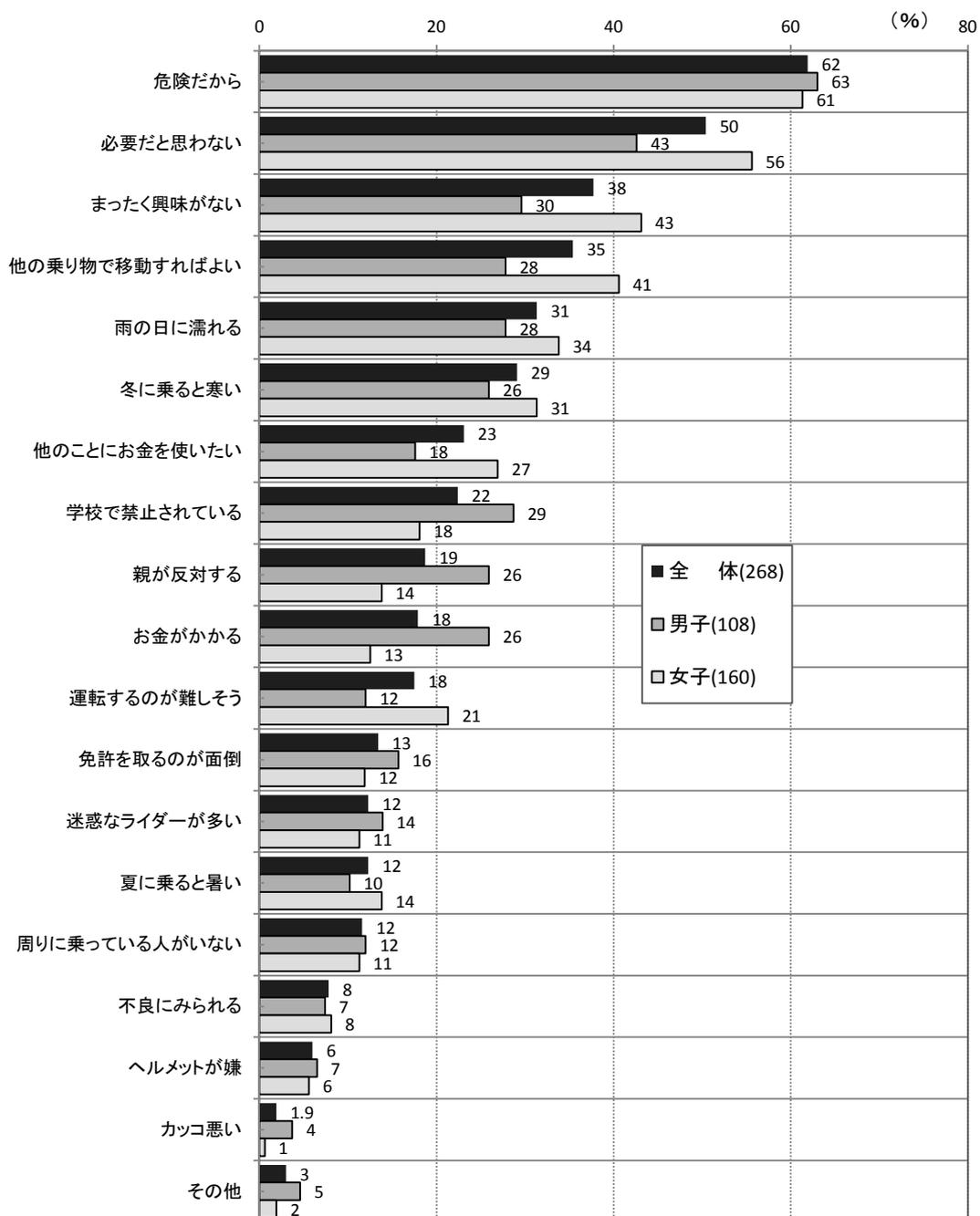


(6) 将来有望層の市場回帰 中高生

③子が二輪車に乗りたくない理由(親子調査)

- 二輪車に「あまり乗りたいたとは思わない」「まったく乗りたいたとは思わない」と回答した低興味層に＜二輪車に乗りたくない理由＞を聞いた。
- 男子、女子とも「危険だから」が60%以上で最も高く、二輪車を危ないものだと思っている意識の強さをうかがわせる。その他、女子では「必要だと思わない」「まったく興味がない」「他の乗り物で移動すればよい」等二輪車への興味の薄さが男子より顕著。また「雨の日に濡れる」「冬乗ると寒い」といった利用時のマイナスイメージも男子より高い。一方で、男子では「学校で禁止されている」「親が反対する」といった外部要因が女子より高く、興味はあるものの、外部要因で乗りたくないと回答している傾向が女子より高い。

＜二輪車に乗りたくない理由(子)＞



(6) 将来有望層の市場回帰 中高生

④子の二輪車免許取得意向と普通自動車免許取得意向の比較

○ <自動車免許の保有意向>は、「既に乗っている」「できるだけ早く乗りたい」を合わせた割合でみると、全体で二輪車が10%であることと比較して、自動車は38%と高い。しかし、自動車の運転についても、積極的であるのは4割以下という数値は、留意すべき結果である。

○ 自動車への興味は圧倒的に男子が高く、男子の高校3年では57%が運転への興味を持っているが、女子では学年による差は男子ほど大きくはなく、全体的に興味は低い。

<自身が二輪車を運転することについての考え方(子) 再掲>

凡例	既に乗っている	できるだけ早く乗りたい	将来乗るかもしれない	あまり乗りたいとは思わない	まったく乗りたいとは思わない	今はわからない
全体(514)	19	23	24	28	15	
男子(257)	11	30	23	19	15	
男子・中学3年(63)	14	30	22	11	22	
男子・高校1年(60)	13	33	17	23	13	
男子・高校2年(61)	5	25	31	26	10	
男子・高校3年他(73)	12	30	23	15	15	
女子(257)	7	16	25	37	15	
女子・中学3年(65)	5	19	23	34	20	
女子・高校1年(62)	5	19	34	36	7	
女子・高校2年(65)	11	11	20	40	17	
女子・高校3年他(65)	6	15	25	39	15	

<自身が自動車を運転することについての考え方(子)>

凡例	免許取得 運転経験 有	できるだけ早く 取得・運転	運転する かも	運転は嫌	運転した くない	取得 しない	わからない
全体(514)	1	37	40	6	5	9	
男子(257)	2	46	37	5	2	6	
男子・中学3年(63)	0	49	37	10	0	5	
男子・高校1年(60)	0	43	43	2	3	5	
男子・高校2年(61)	0	43	41	5	0	8	
男子・高校3年他(73)	6	51	30	6	3	6	
女子(257)	0	28	43	7	8	13	
女子・中学3年(65)	0	25	46	8	2	17	
女子・高校1年(62)	0	32	47	7	0	8	
女子・高校2年(65)	0	28	37	9	2	17	
女子・高校3年他(65)	2	29	42	5	0	14	9

(6) 将来有望層の市場回帰 中高生

⑤ 免許を取得したいと相談した時の親の反応(子)

○ <自身が免許を取得したいと相談した時の親の反応>については、「親から勧める」「賛成する」「たぶん賛成する」を合わせた割合で見ると、二輪については父親が38%に対して、母親は28%で、母親の方が反対する傾向が強いと子は感じており、これは親調査の結果とも一致する。父親では子が女子の場合の賛成が男子と比較して低いが、母親は子が男子、女子に関わらず反対すると子が予測しているという結果も興味深い。

○ 比較として四輪免許の取得についての親の反応を聞いたところ、「親から勧める」「賛成する」「たぶん賛成する」を合わせた割合で見ると、父親84%、母親85%と、二輪と比較して圧倒的に高く、さらに父母の意識の差もないと子どもは感じている。子の性別で見ると、父親、母親とも女子に積極的に免許取得を勧める割合が低いことも注目すべき結果である。

<免許を取得したいと相談した時の親の反応(子)>

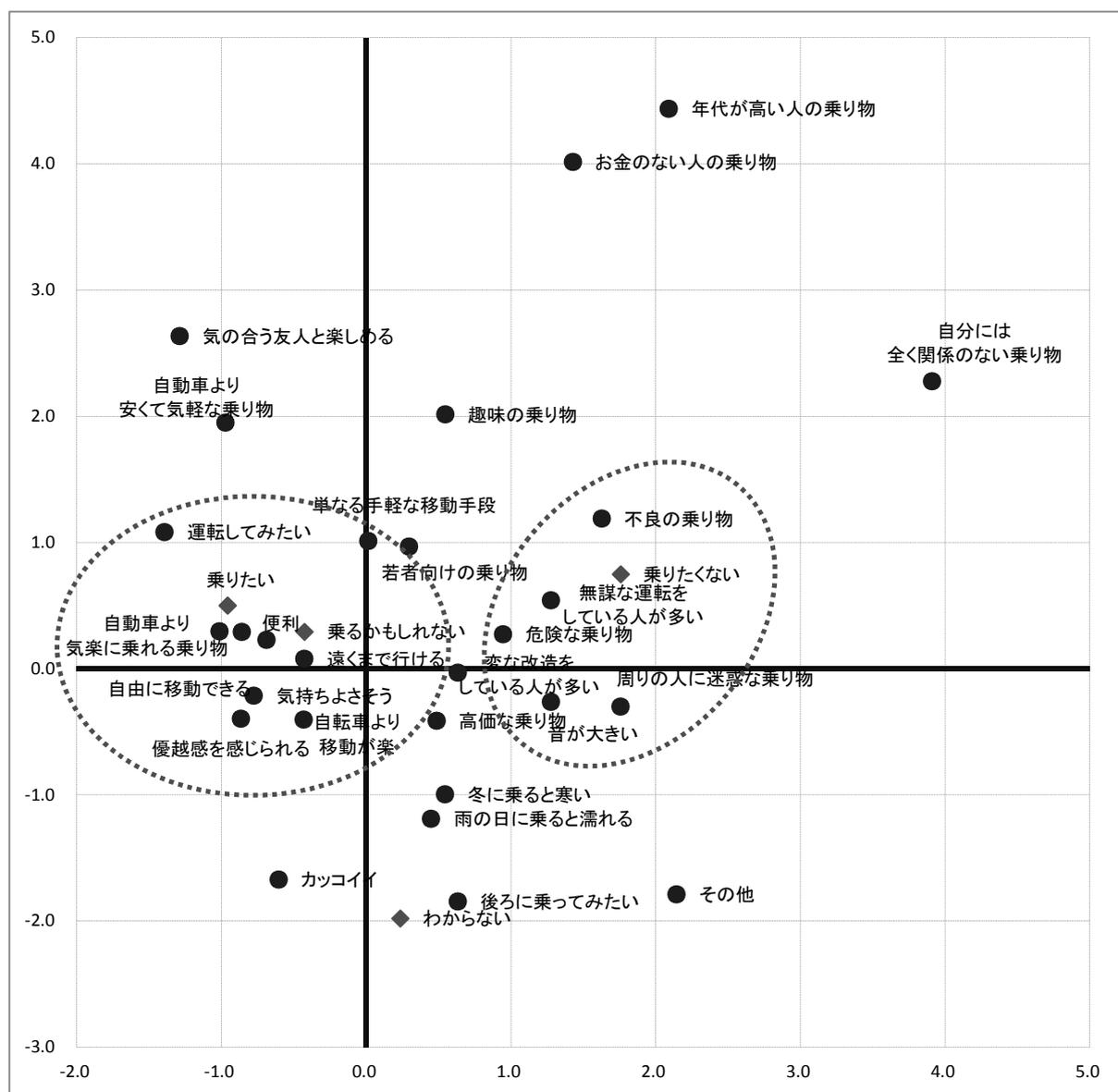
		親から勧める	賛成する	たぶん賛成する	たぶん反対する	絶対に反対する	わからない/いない
二輪 (父親)	全 体(514)	4	13	21	29	16	17
	男子(257)	6	14	21	32	12	14
	女子(257)	2	12	21	27	19	19
四輪 (父親)	全 体(514)	21	42	21	3	2	11
	男子(257)	26	43	18	2	2	11
	女子(257)	17	42	25	4	2	11
二輪 (母親)	全 体(514)	2	9	17	34	26	13
	男子(257)	2	9	17	37	25	11
	女子(257)	1	10	16	31	28	14
四輪 (母親)	全 体(514)	21	41	23	4	2.9	8
	男子(257)	25	40	22	2	2.7	9
	女子(257)	18	42	23	6	3.1	7

(6) 将来有望層の市場回帰 中高生

⑥ 中高生のバイクに対するイメージ

- 将来の二輪車乗車意向別と<バイクのイメージ>の関係を見ると、「乗りたい」「乗るかもしれない」という乗車意向が高い層のイメージとしては、「気軽に乗れる」「自由に移動できる」「自転車より移動が楽」といった利便性ととも、「気持ちよさそう」「優越感を感じられる」「運転してみたい」といったイメージが強い。爽快感や運転できる喜びは、新規購入ユーザー調査において、新規で購入した層で期待よりも満足感が上回ったイメージと似ており、実際に乗ってみることでさらに「乗りたい」という気持ちを高められることが期待できる。
- 「乗りたくない」層では、「危険」とともに、「周りの人に迷惑」「無謀な運転をしている人が多い」「音が大きい」「周りの人に迷惑」など、危険性とともに、運転マナーを守らない人々の行動によって悪いイメージを持っていることがわかる。今後は安全性の向上を図るとともに、マナーアップを図ること、子ども自身が二輪車を身近に感じることで「乗りたい」と感じる気持ちを和らげることにつながると考えられる。

<将来の二輪車乗車意向×バイクのイメージ(子)>

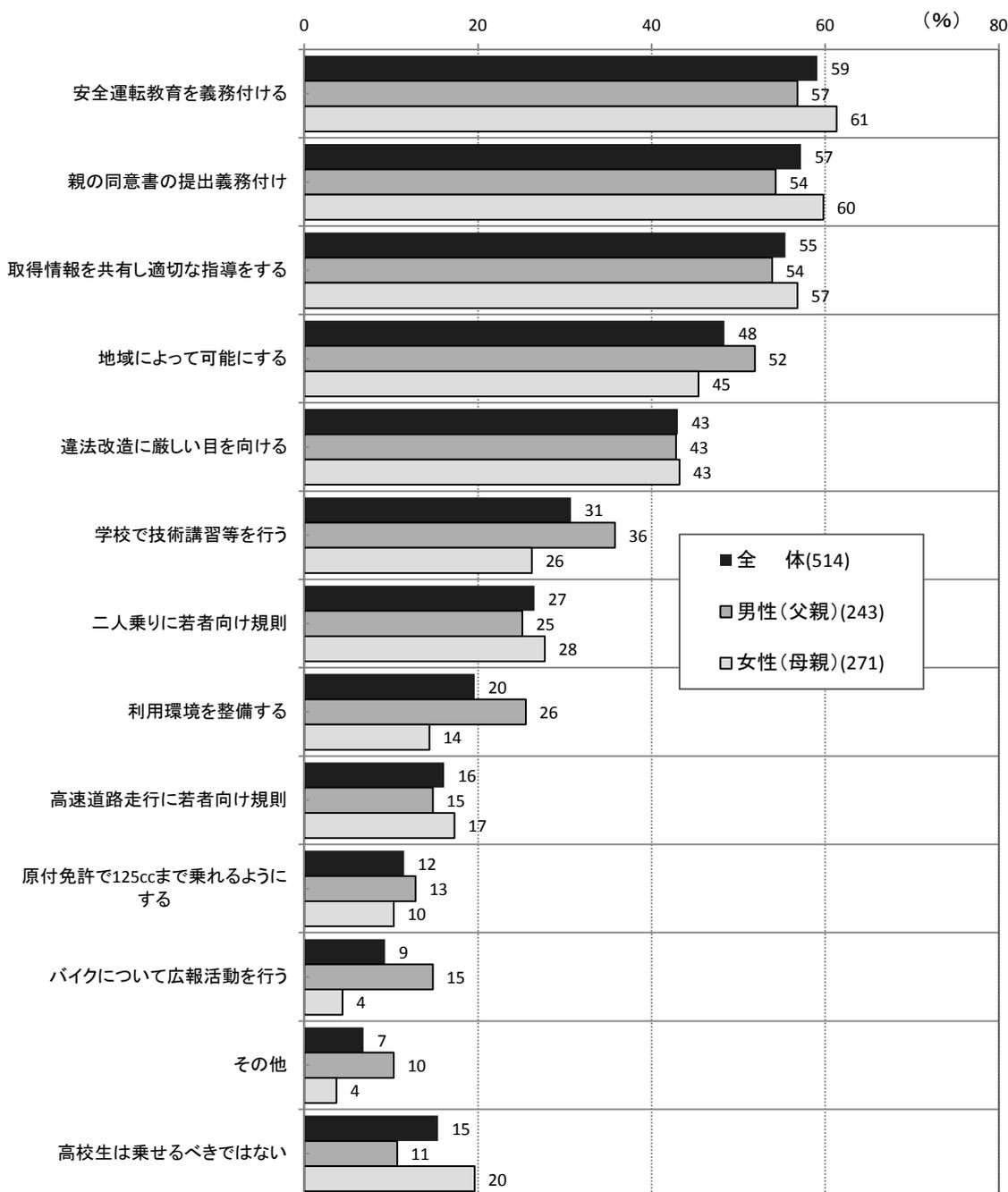


(6) 将来有望層の市場回帰 中高生

⑦ 社会がすべき取り組み(親)

○ 高校生を含めた若者が二輪に興味を持つために「社会がすべき取り組み」についての親の考え方は、「安全運転教育を義務付ける」「親の同意書の提出を義務付ける」「取得情報を共有し適切な指導をする」が上位で、安全運転教育とともに、親や学校等、大人の管理の元に利用すべきであるという意識が強い。
 自分の子に限っての二輪車免許取得・保有については否定的であった親も、社会的な課題として考えた場合は「高校生は乗せるべきではない」は全体15%、父親11%、母親20%であり、高校生を含めた若者全てが二輪車に乗るべきではないと考える意識は高いものではないことがわかる。

<社会がすべき取り組み(親)>

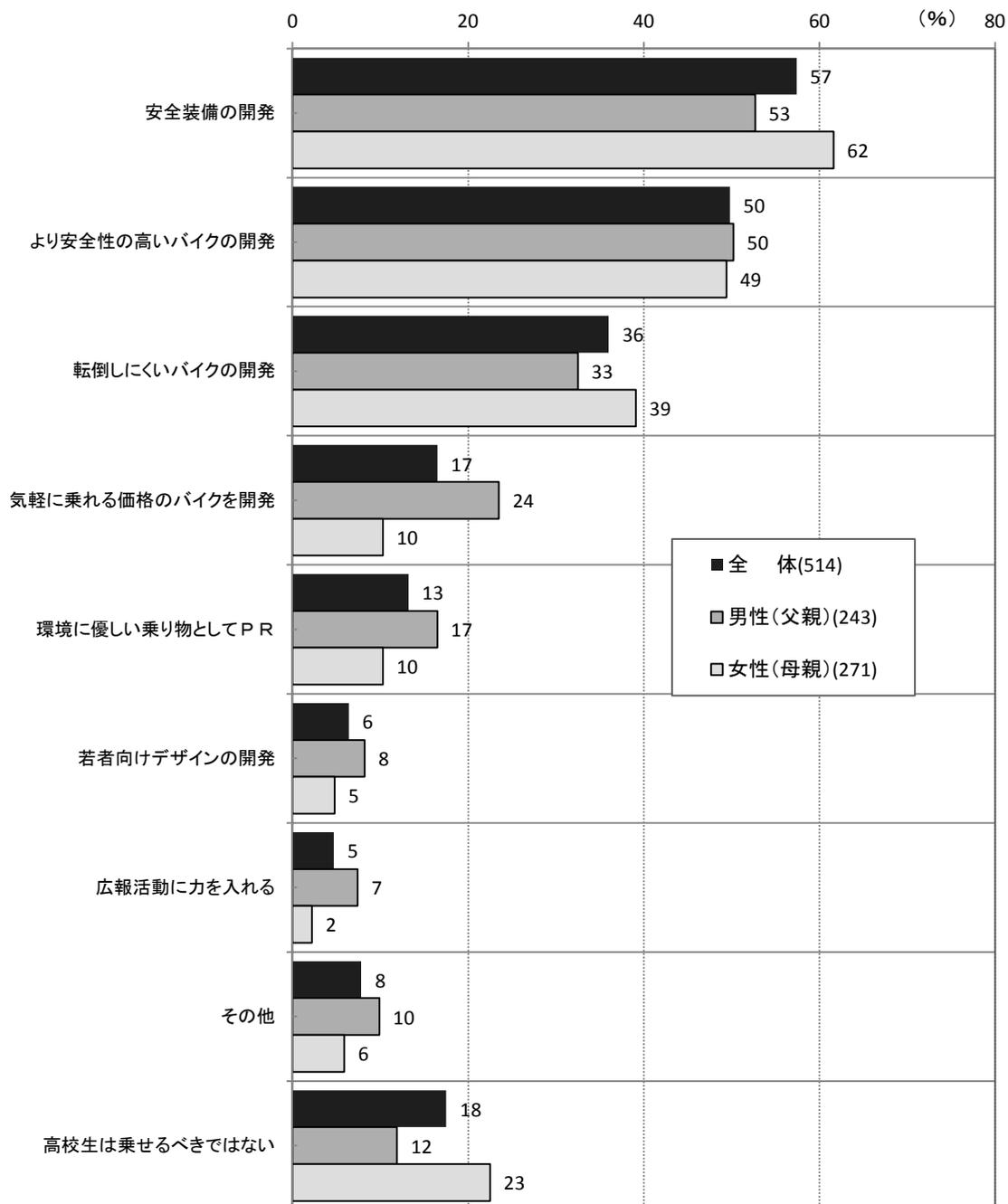


(6) 将来有望層の市場回帰 中高校生

⑧メーカーがすべき取り組み(親)

○ 高校生を含めた若者が二輪に興味を持つために<メーカーがすべき取り組み>についての親の考え方は、「安全装置の開発」「より安全性の高いバイクの開発」が半数以上を占め上位で、次いで「転倒しにくいバイクの開発」が30%台で続き、父親、母親に関わらず「安全性を高める」ことが最重要であると考えている。
 また父親では、「気軽に乗れる価格のバイクを開発」「環境に優しい乗り物としてPR」など、二輪の魅力を広める活動が必要であるという意識が、母親と比較して高い。
 また、「高校生は二輪に乗せるべきではない」はここでも父親12%、母親23%で、安全性の向上が図られれば、高校生を含めた若者の二輪車の利用に強く反対しているわけではないことがわかる。

<メーカーがすべき取り組み(親)>

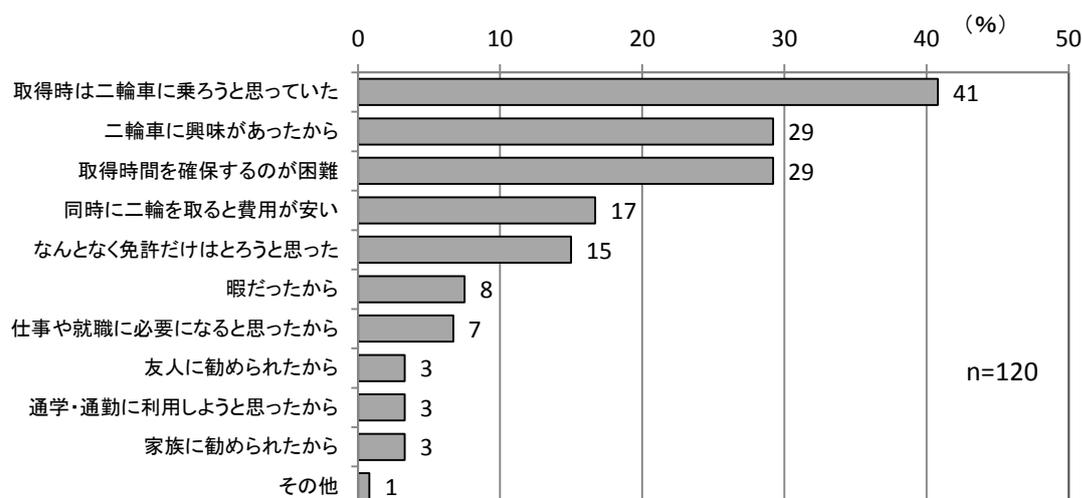


(7) 将来有望層の市場回帰 免許保有二輪非保有者

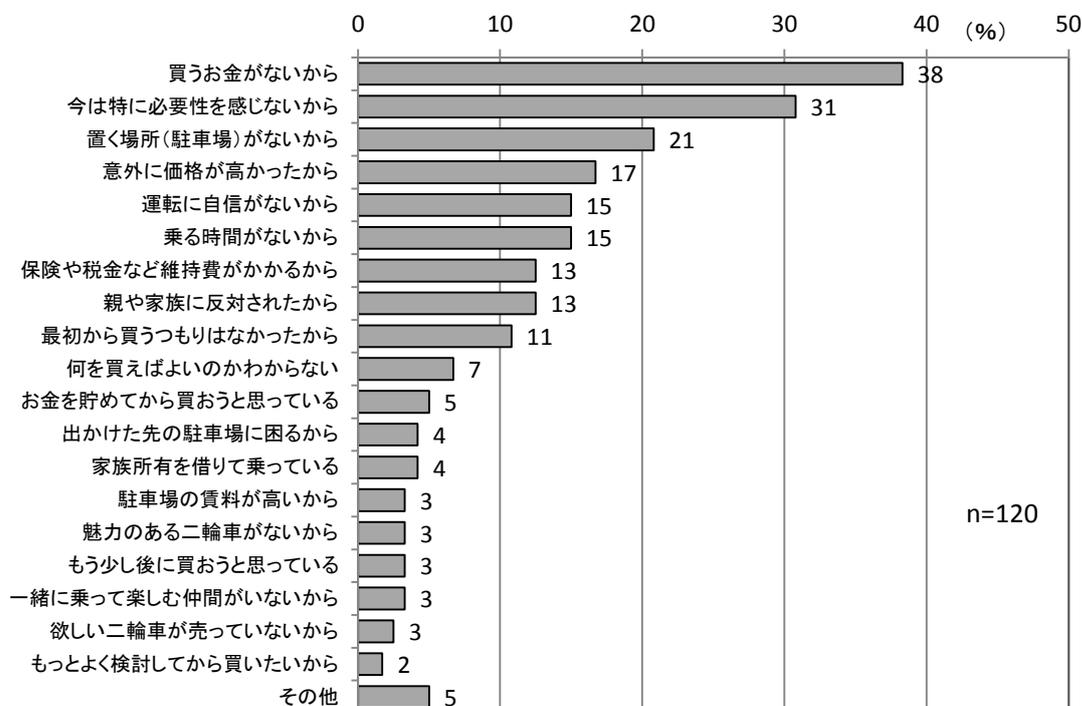
① 免許取得理由と二輪を買わない理由

- <免許取得理由>としては、「取得時は二輪車に乗ろうと思っていた」が41%で最も高い。「興味があったから」「取得時間を確保するのが困難」が29%で続く。取得時には二輪を運転する意思があり、また興味もあったことがわかるが、一方で、「とにかく取っておこう」という割合もそれに続く。
- <二輪を買わない理由>としては、「買うお金がないから」が38%で最も高い。「今は必要性を感じないから」が31%で続く。二輪そのものの要因としては「価格」が上位に上がるが、それほど強く欲しいと思っていない様子がうかがえる。一方、「親や家族に反対されたから」も13%を占める。

<免許取得理由>



<二輪を買わない理由>

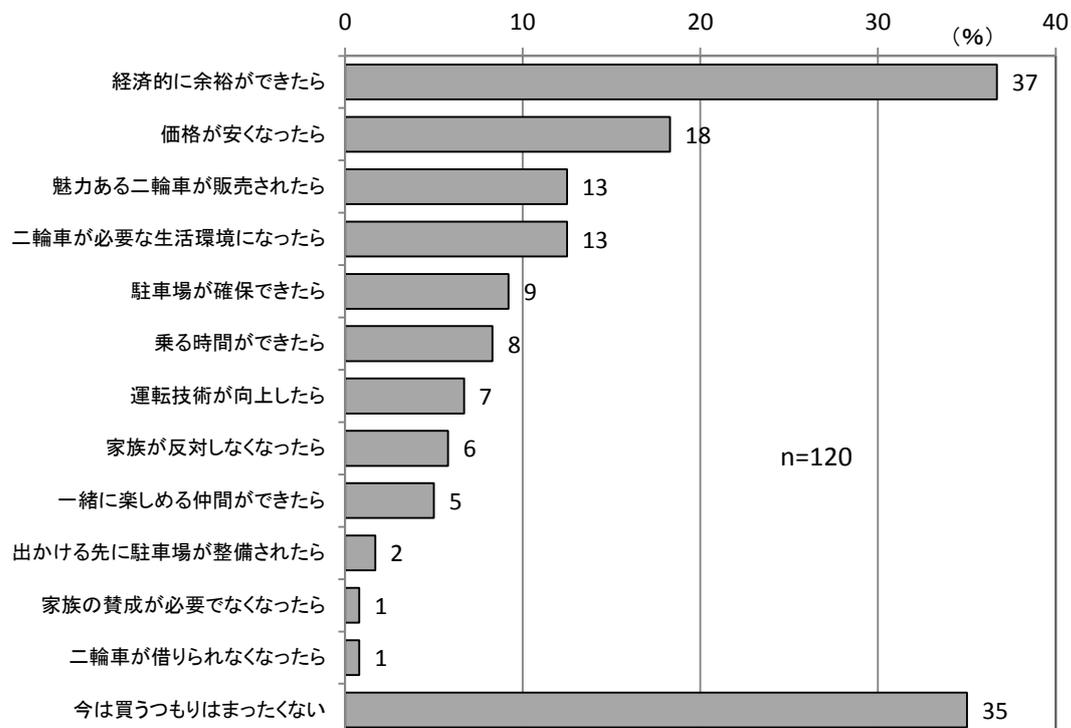


(7) 将来有望層の市場回帰 免許保有二輪車非保有者

② 二輪車を購入する条件

○ <今後二輪車を購入する条件>としては、経済的理由が上位。一方で、「今は買うつもりはまったくない」も35%を占める。しかし、逆に言えば、65%が条件が整えば購入する可能性があると言える。

<今後二輪車を購入する条件>

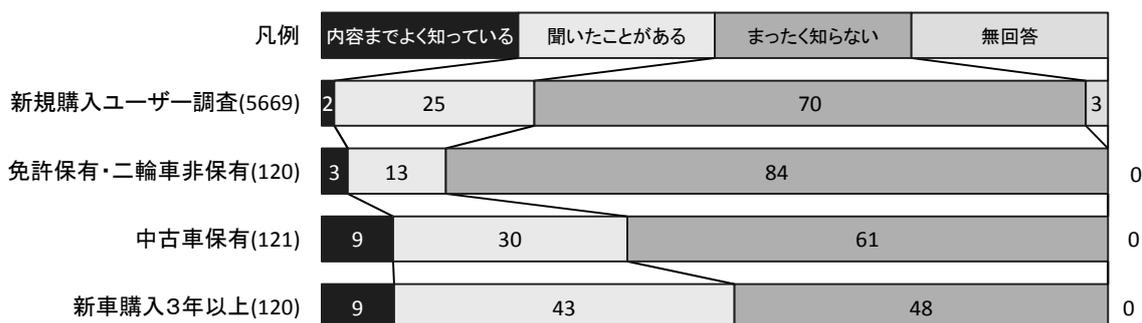


(8) 国際基準調和について

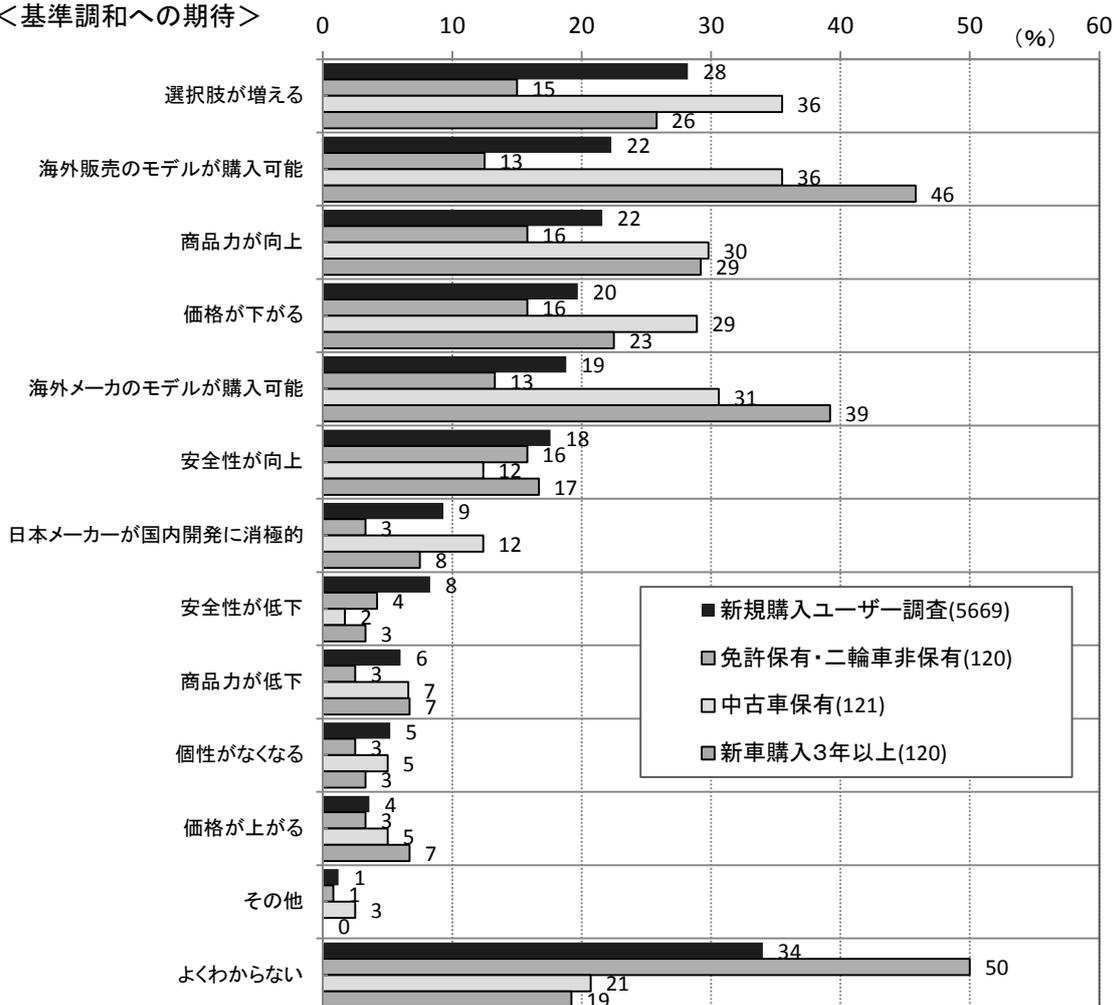
① 認知と期待

- <基準調和の認知>は、新規購入ユーザー調査全体で70%、中古車保有で61%、新車購入3年以上で48%が「まったく知らない」。二輪車への関心が低い免許保有・二輪車非保有では84%が認知していない。
- 新車購入3年以上では「内容までよく知っている」「聞いたことがある」を合わせた認知は半数以上で、他と比較して高い認知となっている。
- <基準調和への期待>については、選択肢の増加、海外販売のモデル購入、海外メーカーのモデル購入等、選択肢が増えることへの期待が、認知が高い中古車保有、新車購入3年以上で高いことが特徴的である。また、商品力の向上、価格低下への期待も高く、マイナスイメージは全体的に低い。

<基準調和の認知>



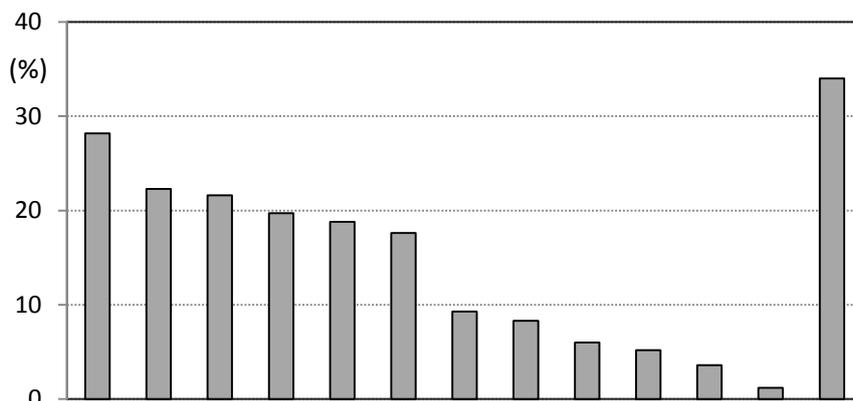
<基準調和への期待>



(8) 国際基準調和について
②期待と排気量の関係

- 期待とタイプ別排気量の関係を見ると、スクータータイプ、オンロードでは排気量が大きいほど「選択肢が増える」「海外販売のモデルが購入可能」「海外メーカーのモデルが購入可能」など、選択肢増加への期待が大きい。
また、ビジネスタイプ51cc以上とオンロード401cc以上、オフロード51cc～125ccでは「商品力が向上する」が他と比較して高いなど、それぞれのタイプ、排気量で期待の傾向は異なる。
- スクータータイプ、ビジネスタイプの50cc以下では「よくわからない」が40%以上を占め、イメージを持ってない。
また、オンロードの125cc以下では、「個性がなくなる」、オフロードでは「日本メーカーが国内開発に消極的になる」など、若干ではあるが、他のタイプ、排気量と比較してネガティブなイメージが高くなっている。

<タイプ・排気量 × 国際基準調査への期待>



	n	選択肢が増える	海外販売のモデルが購入可能	商品力が向上	価格が下がる	海外メーカーのモデルが購入可能	安全性が向上	日本メーカーが国内開発に消極的になる	安全性が低下	商品力が低下	個性がなくなる	価格が上がる	その他	よくわからない	
		全体	5,669	28	22	22	20	19	18	9	8	6	5	4	1
タイプ × 排気量別	スクータータイプ(50cc以下)	721	24	15	18	18	16	20	7	9	6	4	3	0	40
	スクータータイプ(51cc～125cc)	564	34	30	25	23	20	16	11	8	6	7	4	2	25
	スクータータイプ(126cc～250cc)	482	37	31	24	23	24	17	11	6	8	6	5	2	26
	スクータータイプ(251cc～400cc)	82	34	26	24	11	23	16	10	10	10	9	9	4	18
	スクータータイプ(401cc～)	133	37	44	22	23	35	19	12	10	8	6	5	2	19
	ビジネスタイプ(50cc以下)	341	16	13	21	18	12	19	8	11	4	3	3	1	44
	ビジネスタイプ(51cc～125cc)	342	28	27	28	20	16	18	13	9	7	6	3	2	31
	オンロード(50cc以下)	94	37	23	19	19	31	17	13	7	7	14	2	2	26
	オンロード(51cc～125cc)	127	44	38	25	21	29	12	13	10	9	11	4	2	20
	オンロード(126cc～250cc)	613	45	42	26	24	28	10	14	5	7	9	5	2	20
	オンロード(251cc～400cc)	487	42	44	25	19	29	12	15	5	8	7	5	3	21
	オンロード(401cc～)	1,139	43	48	31	21	38	14	12	4	5	8	4	2	17
	オフロード(51cc～125cc)	116	48	50	32	19	37	10	18	8	10	7	8	3	13
	オフロード(126cc～250cc)	428	41	41	25	20	34	9	15	5	10	9	3	4	17

全体より5%以上大きい

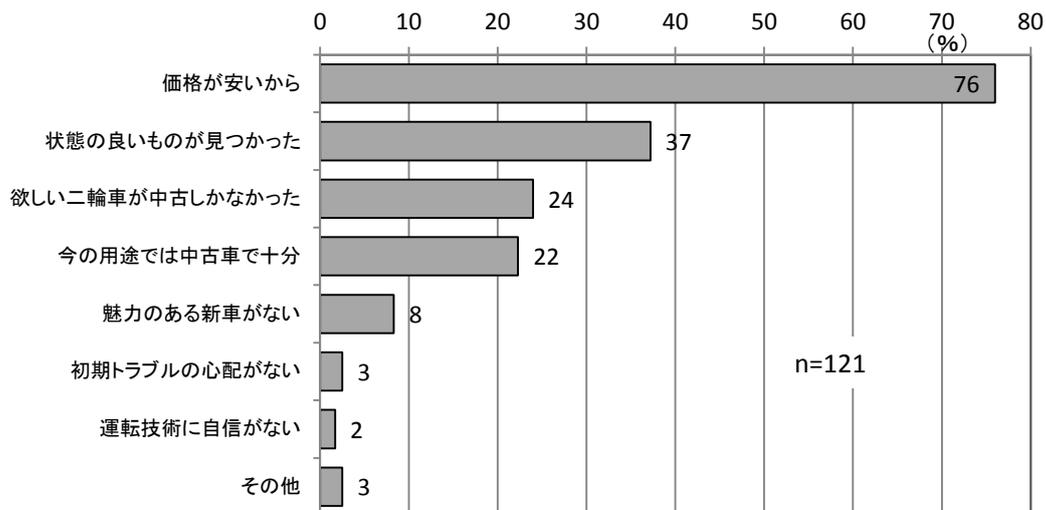
全体より5%以上小さい

(8) 国際基準調和について

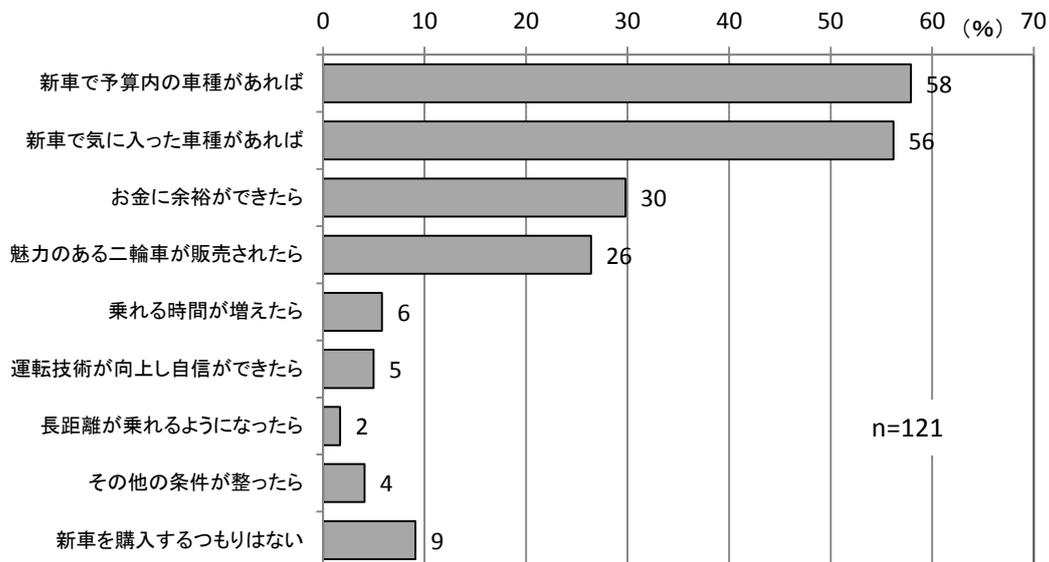
③ 中古車ユーザーの新車購入との関係

- <中古車購入理由>としては、「価格が安いから」が76%を占め、経済的な要因が最も高い。
- <今後新車を買う条件>としては、「新車で予算内の車種があれば」が58%を占める一方で、「新車で気に入った車種があれば」も56%を占め、気に入った車種さえあれば、新車を購入したい意向も高い。
- 中古車保有者は国際基準調和の進展によって、選択肢の増加や価格低下への期待が高く、これらが実現された場合、中古車から新車への転換が期待できる。

<中古車購入理由>



<今後新車を買う条件>

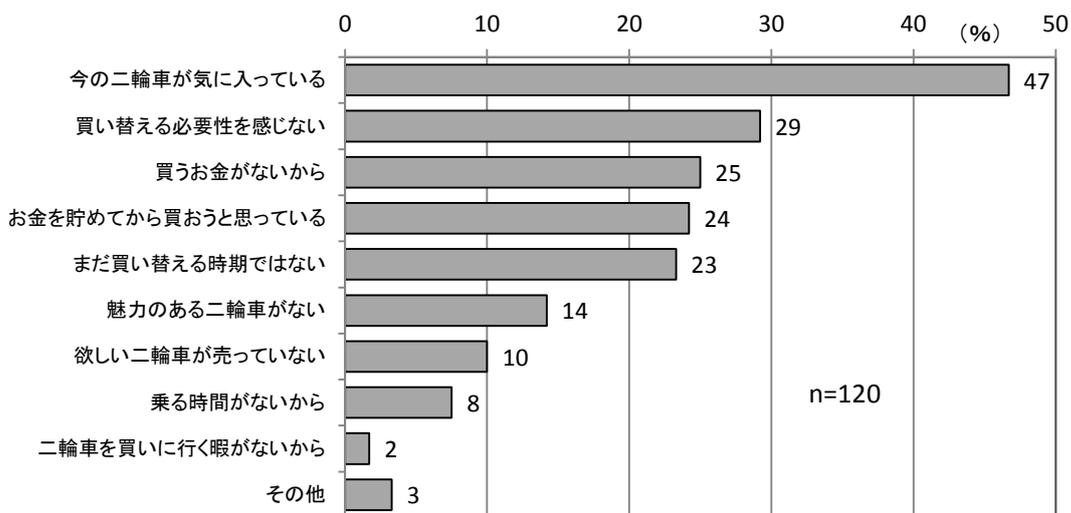


(8) 国際基準調和について

④ 新車購入後3年以上経過ユーザーの買い替えとの関係

- 新車購入後<3年以上買い替えない理由>としては、「今の二輪車が気に入っている」が47%でトップ。次いで「買い替える必要性を感じない」が29%で続く。経済的な要因が以下続くものの、気に入っていることが最も大きい理由である。
- 新車購入後3年以上経過ユーザーが国際基準調和の進展について最も期待していることは「海外販売のモデルが購入可能になる」(46%)、次いで「海外メーカーのモデルが購入可能になる」(39%)であり、選択肢の広がりによって今の二輪車を超える魅力のあるモデルが市場投入されれば、早期買替えの意欲につながる事が期待される。

<3年以上買い替えない理由>

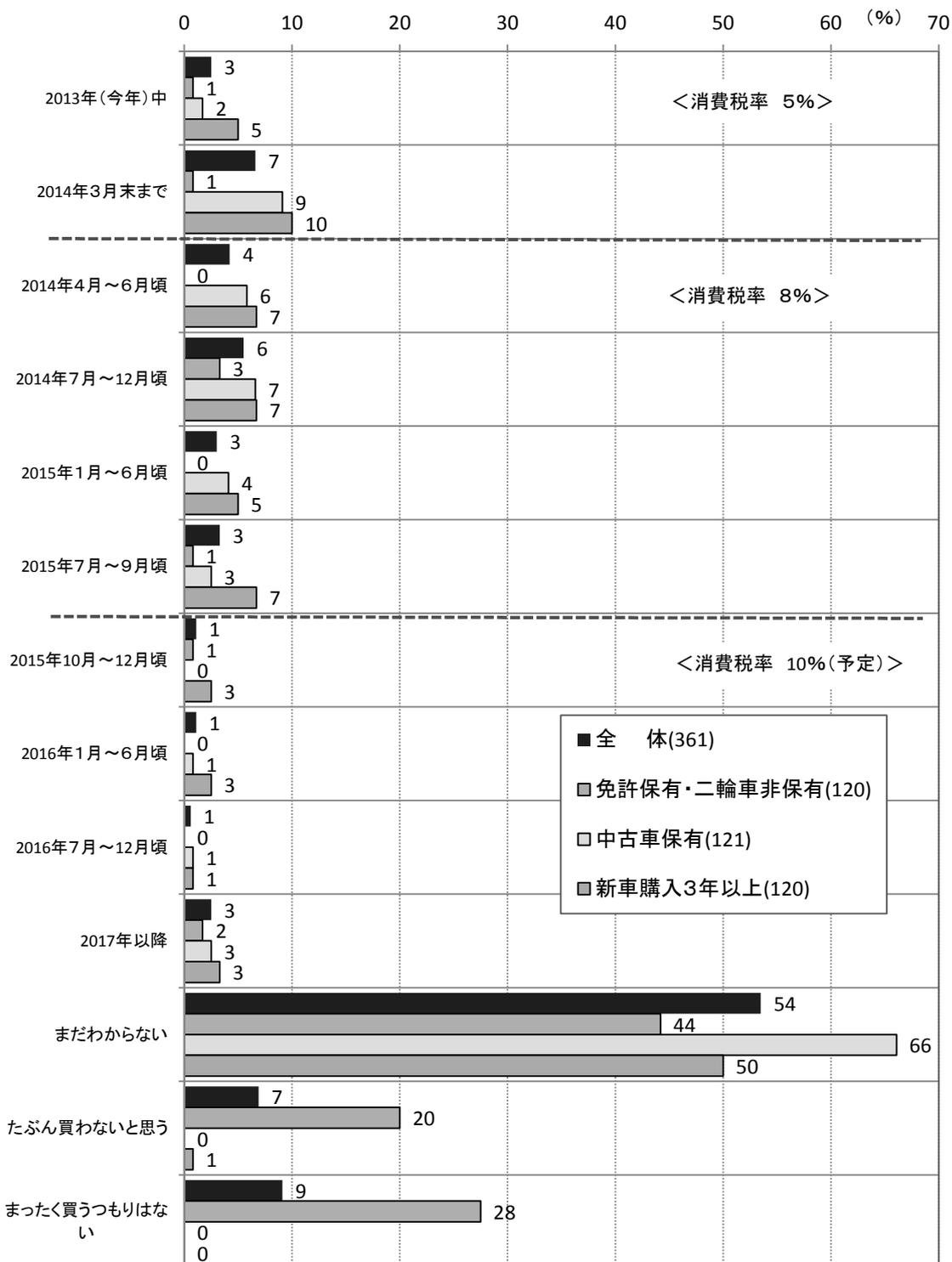


(9) 消費税増税について

① 次期車の購入時期

○ 消費税増税についての情報を示す前に、＜購入予定時期＞を聞いたところ、中古車保有の11%、新車購入3年以上の15%が、消費税率が8%に上がる前に購入したいと考えており、ある程度の駆け込み需要はあると考えられる。消費税率8%の間に購入を考えている割合も、それ以降と比較すると高い。免許保有・二輪車非保有では、消費税率との関連性は低く、「まったく買うつもりがない」が28%を占める。

＜購入予定時期＞



(9) 消費税増税について

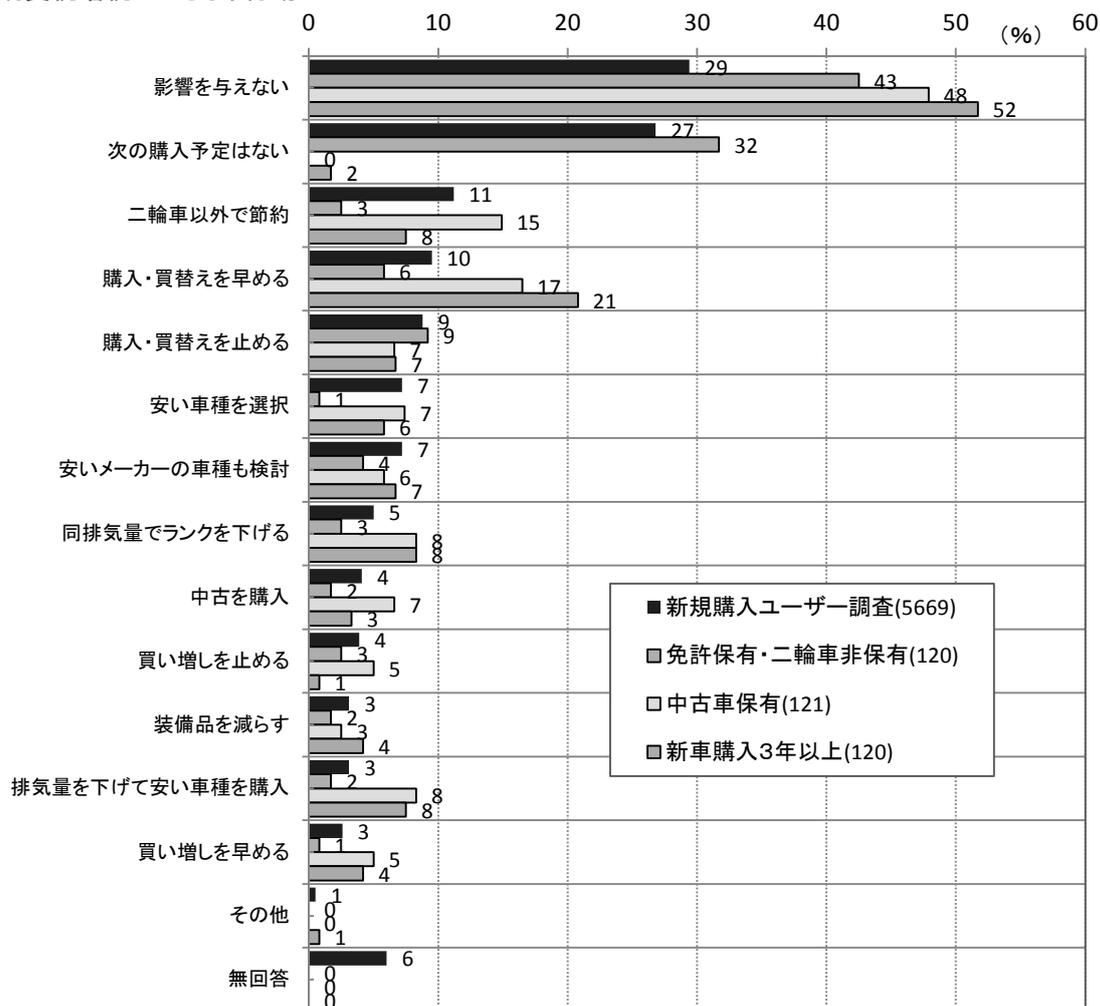
② 認知と行動

- <消費税増税の認知>は新規購入ユーザー調査全体で約75%が知っており、消費税増税の前の駆け込み需要が予測される中古車保有では、新車購入3年以上では90%近くが詳細を認知しており、このことから、前ページの購入時期について消費税の増税を意識していることがうかがえる。
- 一方で、<消費税増税にともなう行動>については、中古車保有、新車購入3年以上の約半数前後が「影響を与えない」と回答しており、増税前の購入意向が高いことは、税のみではなく、予定の買替え時期と重なっているとも考えられる。しかし、「購入・買替えを早める」は中古車保有17%、新車購入3年以上21%と、他と比較して高いことも注目すべき結果である。
- また、新規購入ユーザー調査は購入後1年以内のユーザーを対象としており、「次期購入」には消費税改定は影響を与えないものの、欄外に「今回の購入が消費税増税前を意識した」という記載が見られたことは留意すべき結果である。

<消費税増税の認知>



<消費税増税にともなう行動>



調査部会・二輪車分科会委員名簿

(2013年3月現在)

一般社団法人 日本自動車工業会

分科会長	原 淳一郎	(株)カワサキモーターズジャパン 企画統括部 渉外部 部長
副分科会長	磯本 欽也	ヤマハ発動機(株) MC事業本部 第二事業部 マーケティング部 日本グループ グループリーダー
委員	上村 一郎	川崎重工業(株) モーターサイクル&エンジンカンパニー 企画本部渉外部 渉外担当部長
〃	山岸 慈久	(株)カワサキモーターズジャパン 企画統括部 企画部 主任
〃	岩田 邦泰	スズキ(株) 東京支店 渉外課 係長
〃	木下 智之	(株)スズキ二輪 営業統括部 販売促進課
〃	瀧川 誠樹	(株)ホンダモーターサイクルジャパン 営業部 商品企画課 主任
〃	三奈木 浩一	(株)ホンダモーターサイクルジャパン 営業部 商品企画課
〃	山田 英一	ヤマハ発動機販売(株) 営業統括部 営業部 営業課 MCグループ 担当主任
事務局	一般社団法人	日本自動車工業会 総務統括部 企画・調査担当
調査担当	安藤 雅登	(株)日本リサーチセンター
	高原 佐紀子	(株)日本リサーチセンター
	加藤 雄太	(株)日本リサーチセンター

