
軽自動車の使用実態調査報告書

改訂版

2018年7月

一般社団法人 日本自動車工業会

まえがき

一般社団法人日本自動車工業会 軽自動車特別委員会では、軽自動車の使用実態と社会的な位置づけを把握するために、「軽自動車の使用実態調査」を昭和56年から隔年で実施しております。このたび、平成29年度の調査結果がまとまりましたのでご報告申し上げます。

今回はこれまでの調査で継続的に実施している「軽自動車の使用と購買実態」、地域別に見た「軽自動車の社会的役割」、高齢者・女性・若者別に見た「軽自動車を必要とする層」に加え、「税制改定の影響と意識変化」および「先進安全装備・機能の評価」にスポットを当て調査・分析を行いました。時系列分析には訪問留置調査を実施、各テーマ分析については使用実態をより詳細に明らかにするためWEB調査およびグループインタビュー調査を実施し、意識の深堀をいたしました。

調査結果からは、軽自動車の使用頻度は年々増加し、交通不便地域ほど生活に欠かせないライフラインとして捉えられており、高齢者、女性、若者のいずれも軽自動車はなくてはならないものであることが再認識できました。

税制改定による軽自動車税増税の影響は大きく、負担に感じる人は今後さらに増加することが明らかになりました。

先進安全装備・機能の認知は高まっており、軽自動車の安全イメージも向上し、賢い選択として軽自動車が購入されていることが明らかになりました。

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

一般社団法人日本自動車工業会

軽自動車特別委員会

軽自動車企画部会

(部会長会社 ダイハツ工業株式会社)

軽自動車調査分科会

(分科会長会社 株式会社SUBARU)

目次

■調査背景	5
■調査設計	8
■調査結果の要約	12
I. 軽自動車の使用と購買実態	20
1. 軽乗用系	
(1) 保有車特性	21
(2) ユーザー属性	22
(3) 使用状況	23
(4) 併有状況	24
(5) 購入形態	25
(6) 軽自動車を選択する理由	26
(7) 次期購入意向	27
2. 軽キャブバン	
(1) 保有車特性	28
(2) ユーザー属性	29
(3) 使用状況	30
(4) 併有状況	31
(5) 購入形態	32
(6) 軽自動車を選択する理由	33
(7) 次期購入意向	34
3. 軽トラック	
(1) 保有車特性	35
(2) ユーザー属性	36
(3) 使用状況	37
(4) 併有状況	38
(5) 購入形態	39
(6) 軽自動車を選択する理由	40
(7) 次期購入意向	41
II. 税制改定の影響と意識変化	42
1. 税制改定の影響	
(1) 税制改定認知と購入への影響	43
(2) 税制改定の影響を受けた人	44
2. 軽自動車税の負担感	
(1) 負担感の変化	45
(2) 負担を感じている人	46
3. 税制改定による今後の影響	47
4. 消費税10%への増税による影響	48

Ⅲ. 軽自動車の社会的役割	49	Ⅳ. 軽自動車を必要とする層	64
1. 地域別の軽自動車普及率		1. 高齢者	
(1) 都道府県別 普及率	50	(1) 高齢者ユーザーと車の必要度	65
(2) 人口規模別 軽自動車保有比率	51	(2) 軽自動車の使用頻度と用途	66
2. 軽乗用系の地域特性		(3) 今後の利用意向	67
(1) 生活条件	52	2. 女性	
(2) ユーザー属性	54	(1) 女性ユーザーと車の必要度	68
(3) 車保有状況	55	(2) 軽自動車の使用頻度と用途	69
(4) 購入形態	56	(3) 軽自動車の使用と魅力	70
(5) 使用実態	57	(4) 軽自動車の魅力と購入意向	71
(6) 軽自動車の役割	58	3. 若者	
3. 移動に対する本質ニーズ		(1) 若者ユーザーと車の必要度	72
(1) 底堅い免許更新意向	60	(2) 軽自動車の魅力	73
(2) 地方における車での移動状況	61	(3) 今後の自動車選択	74
(3) 背景にある移動ニーズ	62		
(4) 商品・サービスへの期待	63	Ⅴ. 先進安全装備・機能の評価	75
		1. 運転不安と安全性期待	76
		2. 装備・機能の認知浸透状況	77
		3. 軽自動車の安全性イメージ変化	78
		4. 装備・機能の重視度と購入意向	79
		5. サポカー認知と購入意向	80

■ 調査背景

軽自動車の保有台数は年々拡大しており、2017年3月末時点で3,000万台を超えている。

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

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

今回の調査では、調査・分析の視点として、以下の5つの課題を設定し、報告書を編集した。

- I. 軽自動車の使用と購買実態
- II. 税制改定の影響と意識変化
- III. 軽自動車の社会的役割
- IV. 軽自動車を必要とする層
- V. 先進安全装備・機能の評価

5つの分析課題を明らかにするため、3つの調査研究を行った。

① 全国訪問留置調査

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

② WEB調査(インターネット調査)

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

③ インタビュー調査(FGI:フォーカスグループインタビュー)

軽自動車の魅力や社会的役割、軽自動車の税制に対する声を聴取するため、都市部だけでなくクルマへの依存度が高い地方部、保有者だけでなく非保有者にも焦点をあて、グループインタビュー調査を実施。

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

軽調査分科会 参画会社

分科会長 株式会社SUBARU

委員 スズキ株式会社

〃 ダイハツ工業株式会社

〃 トヨタ自動車株式会社

〃 日産自動車株式会社

〃 本田技研工業株式会社

〃 マツダ株式会社

〃 三菱自動車工業株式会社

委託先 株式会社ジェイ・エム・アール生活総合研究所

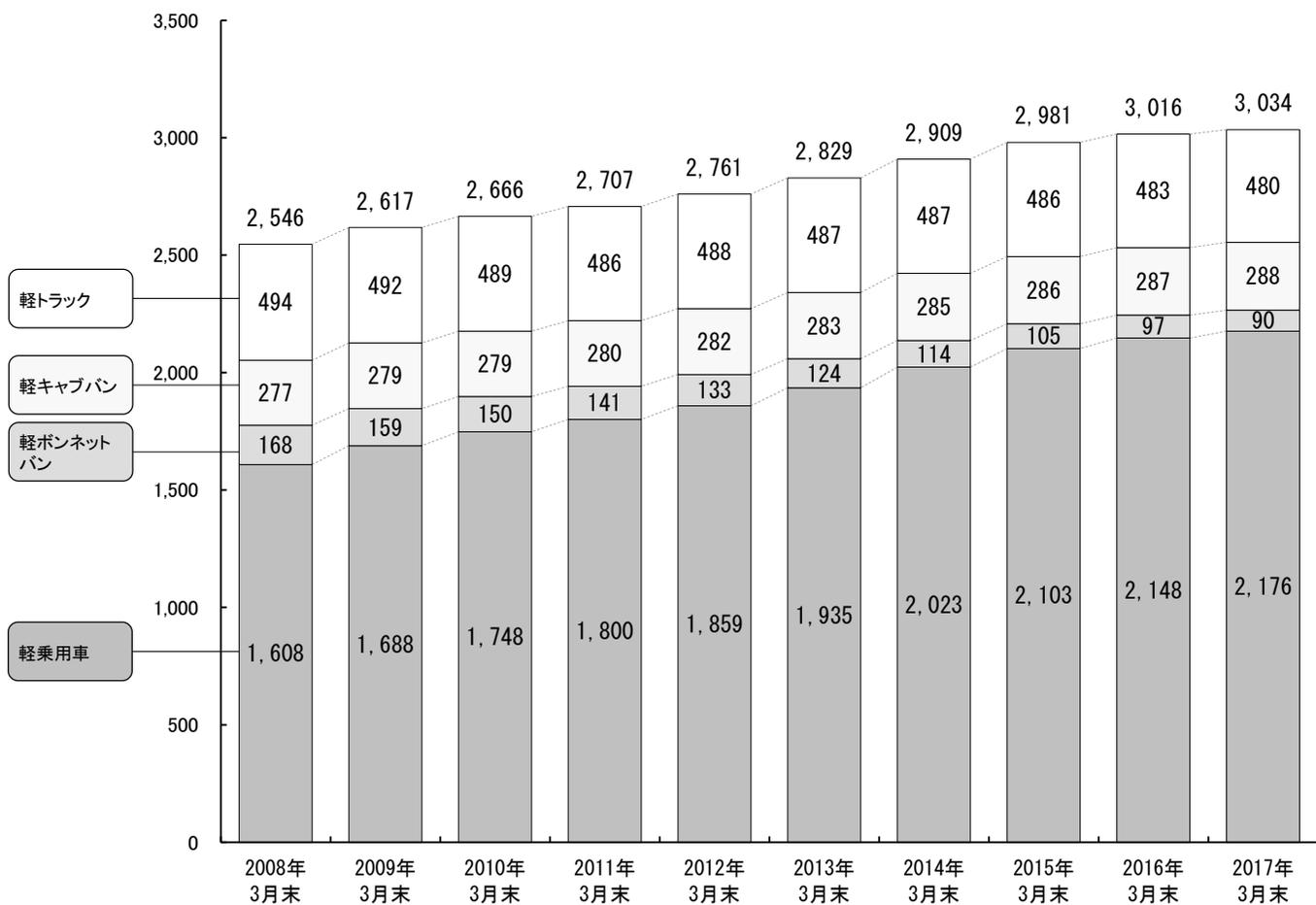
■調査背景

軽自動車保有台数の推移

- 軽自動車の保有台数は、2017年3月末で3,034万台。微増を続けているが伸び率は足下で鈍化。
- 軽乗用系（軽乗用車＋軽ボンネットバン）は、2017年3月末で2,266万台。内訳をみると、軽乗用車は継続的に増加、軽ボンネットバンは継続的に減少している。
- 軽商用系（軽キャブバン＋軽トラック）は、2017年3月末で768万台。軽キャブバンは288万台で横ばい、軽トラックは480万台で微減傾向だった。

図表：軽自動車保有台数 推移

(万台)



上段：保有台数(万台) 下段：前年同月比(%)

	2008年3月末	2009年3月末	2010年3月末	2011年3月末	2012年3月末	2013年3月末	2014年3月末	2015年3月末	2016年3月末	2017年3月末
軽自動車全体	2,546	2,617	2,666	2,707	2,761	2,829	2,909	2,981	3,016	3,034
	+2.8	+2.8	+1.8	+1.6	+2.0	+2.4	+2.9	+2.5	+1.2	+0.6
軽乗用系	1,776	1,847	1,898	1,942	1,991	2,058	2,137	2,208	2,245	2,266
	+4.1	+4.0	+2.8	+2.3	+2.6	+3.4	+3.8	+3.3	+1.7	+0.9
軽乗用車	1,608	1,688	1,748	1,800	1,859	1,935	2,023	2,103	2,148	2,176
	+5.2	+5.0	+3.6	+3.0	+3.2	+4.1	+4.6	+3.9	+2.1	+1.3
軽ボンネットバン	168	159	150	141	133	124	114	105	97	90
	▲5.6	▲5.3	▲5.8	▲5.6	▲5.9	▲6.9	▲7.7	▲7.6	▲7.7	▲7.4
軽商用系	771	770	768	766	770	770	772	773	771	768
	+0.0	-0.0	▲0.4	▲0.2	+0.5	+0.1	+0.3	+0.1	▲0.3	▲0.4
軽キャブバン	277	279	279	280	282	283	285	286	287	288
	+1.0	+0.6	+0.1	+0.4	+0.6	+0.5	+0.8	+0.4	+0.3	+0.3
軽トラック	494	492	489	486	488	487	487	486	483	480
	▲0.6	▲0.4	▲0.6	▲0.6	+0.4	▲0.2	+0.0	▲0.1	▲0.6	▲0.7

※千の位を四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある

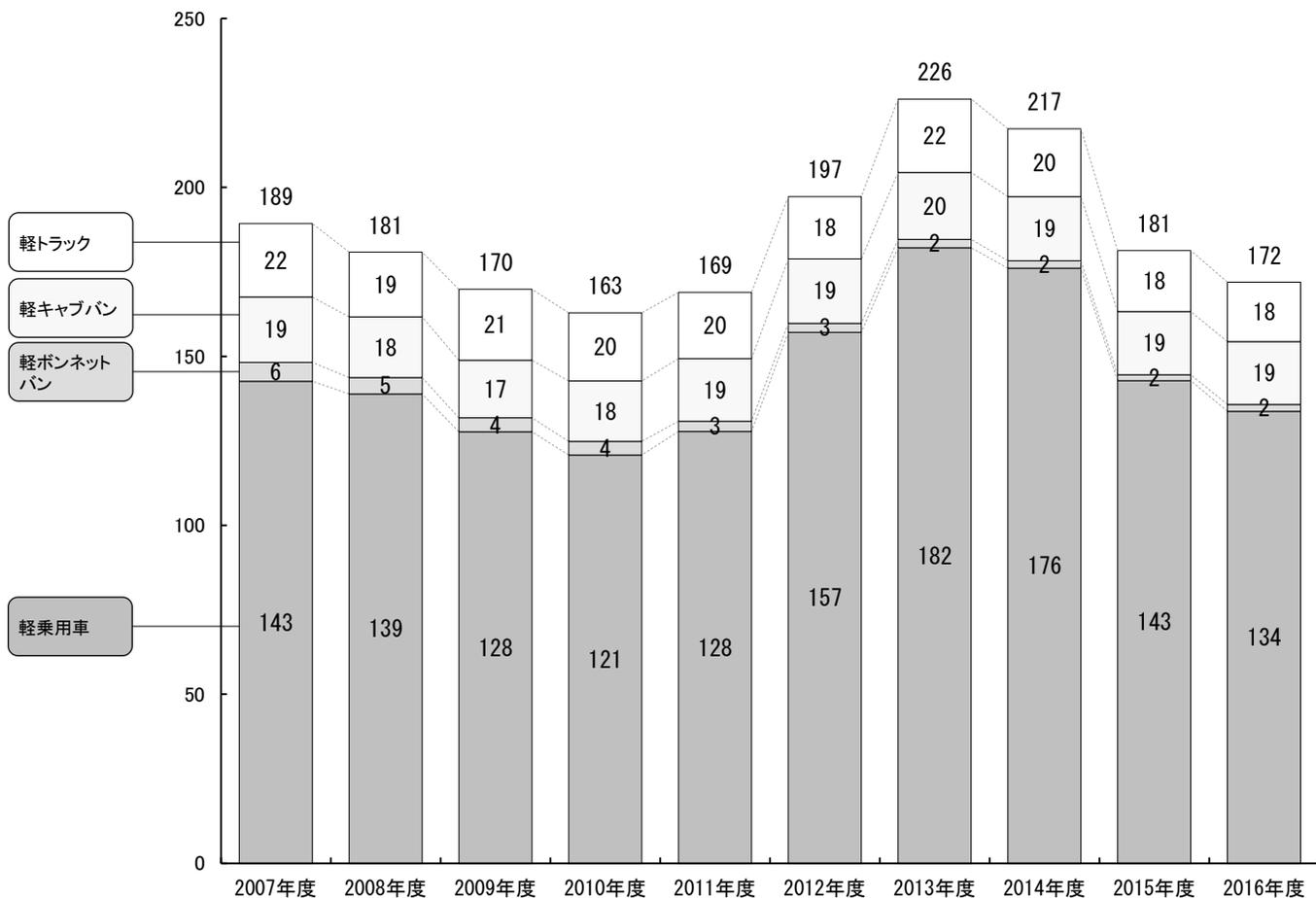
■調査背景

軽自動車新車販売台数の推移

- 軽自動車の販売台数は、2016年度172万台。2014年度は主に消費税増税後の反動減により前年度比3.9%の減少。以降も軽自動車税の増税を背景に、2015年度は前年度比16.6%の減少、2016年度は前年度比5.1%の減少と、三年連続で減少。
- 直近の販売台数をみると、
 - 軽乗用系（軽乗用車＋軽ボンネットバン）は、2016年度136万台で前年度比6.1%の減少。
 - 軽商用系（軽キャブバン＋軽トラック）は、2016年度36万台で前年度比1.3%の減少。

図表：軽自動車新車販売台数 推移

(万台)



上段：販売台数(万台) 下段：前年度比(%)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
軽自動車全体	189	181	170	163	169	197	226	217	181	172
	▲ 6.8	▲ 4.4	▲ 6.1	▲ 4.1	+3.7	+16.8	+14.7	▲ 3.9	▲ 16.6	▲ 5.1
軽乗用系	148	144	132	125	131	160	185	178	145	136
	▲ 7.0	▲ 3.1	▲ 8.3	▲ 5.3	+4.8	+22.2	+15.5	▲ 3.4	▲ 18.9	▲ 6.1
軽乗用車	143	139	128	121	128	157	182	176	143	134
	▲ 6.8	▲ 2.6	▲ 8.1	▲ 5.4	+5.8	+23.0	+15.9	▲ 3.3	▲ 18.9	▲ 6.3
軽ボンネットバン	6	5	4	4	3	3	2	2	2	2
	▲ 13.2	▲ 14.1	▲ 14.5	▲ 2.1	▲ 25.4	▲ 11.7	▲ 6.6	▲ 11.1	▲ 20.3	+11.0
軽商用系	41	37	38	38	38	37	42	39	37	36
	▲ 5.9	▲ 9.5	+2.2	+0.1	+0.2	▲ 1.7	+11.0	▲ 6.2	▲ 5.7	▲ 1.3
軽キャブバン	19	18	17	18	19	19	20	19	19	19
	▲ 4.2	▲ 7.0	▲ 5.3	+5.2	+3.4	+2.9	+4.0	▲ 4.2	▲ 1.4	▲ 0.1
軽トラック	22	19	21	20	20	18	22	20	18	18
	▲ 7.3	▲ 11.6	+9.2	▲ 4.1	▲ 2.7	▲ 6.1	+18.2	▲ 7.9	▲ 9.9	▲ 2.6

※千の位を四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある

■ 調査設計 [①全国訪問留置調査]

<p>狙い</p>	<p>軽自動車の使用・選好の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、一層の普及を図る諸施策を推進するための調査を行う。</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
<p>調査課題</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 軽自動車の存在意義の深堀り 2. ダウンサイジング層の定量的把握 3. 税制改定の軽自動車市場への影響把握 4. 安全性能に対するユーザーの意識把握 5. 地方・低所得層のモビリティに対する本質ニーズ把握 																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
<p>調査方法</p>	<p>【調査手法】 訪問留置調査</p> <p>【調査対象者】 軽自動車を保有する世帯及び事業所</p> <p>【調査期間】 2017年5月9日～6月9日</p> <p>【調査地域】 全国</p> <p>【回収結果】</p> <table border="1" data-bbox="268 936 1288 1786"> <thead> <tr> <th rowspan="3">人口区分</th> <th rowspan="3">対象車</th> <th colspan="3">保有全体</th> <th rowspan="3">地点数</th> <th rowspan="3">目標回収</th> <th rowspan="3">回収結果</th> </tr> <tr> <th colspan="3">母集団</th> </tr> <tr> <th>全体(台)</th> <th>構成比</th> <th>各層別構成比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>合計</td> <td>軽自動車全体</td> <td>29,941,632</td> <td>100.0%</td> <td>100.0%</td> <td>200</td> <td>3,000</td> <td>3,025</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>22,582,217</td> <td>75.4%</td> <td>75.4%</td> <td></td> <td>2,125</td> <td>2,140</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>21,731,289</td> <td>72.6%</td> <td>72.6%</td> <td></td> <td>1,765</td> <td>1,783</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>850,928</td> <td>2.8%</td> <td>2.8%</td> <td></td> <td>360</td> <td>357</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>7,359,415</td> <td>24.6%</td> <td>24.6%</td> <td></td> <td>875</td> <td>885</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>2,815,526</td> <td>9.4%</td> <td>9.4%</td> <td></td> <td>369</td> <td>376</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>4,543,889</td> <td>15.2%</td> <td>15.2%</td> <td></td> <td>506</td> <td>509</td> </tr> <tr> <td>100万人以上の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>2,487,604</td> <td>8.3%</td> <td>100.0%</td> <td>38</td> <td>570</td> <td>576</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>1,892,013</td> <td>6.3%</td> <td>76.1%</td> <td></td> <td>390</td> <td>395</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>1,799,997</td> <td>6.0%</td> <td>72.4%</td> <td></td> <td>300</td> <td>305</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>92,016</td> <td>0.3%</td> <td>3.7%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>595,591</td> <td>2.0%</td> <td>23.9%</td> <td></td> <td>180</td> <td>181</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>389,225</td> <td>1.3%</td> <td>15.6%</td> <td></td> <td>90</td> <td>91</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>206,366</td> <td>0.7%</td> <td>8.3%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>30～100万人未満の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>6,198,244</td> <td>20.7%</td> <td>100.0%</td> <td>43</td> <td>645</td> <td>653</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>4,962,884</td> <td>16.6%</td> <td>80.1%</td> <td></td> <td>465</td> <td>471</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>4,780,295</td> <td>16.0%</td> <td>77.1%</td> <td></td> <td>375</td> <td>384</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>182,589</td> <td>0.6%</td> <td>2.9%</td> <td></td> <td>90</td> <td>87</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>1,235,360</td> <td>4.1%</td> <td>19.9%</td> <td></td> <td>180</td> <td>182</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>595,398</td> <td>2.0%</td> <td>9.6%</td> <td></td> <td>90</td> <td>91</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>639,962</td> <td>2.1%</td> <td>10.3%</td> <td></td> <td>90</td> <td>91</td> </tr> <tr> <td>10～30万人未満の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>7,817,275</td> <td>26.1%</td> <td>100.0%</td> <td>42</td> <td>630</td> <td>632</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>6,118,086</td> <td>20.4%</td> <td>78.3%</td> <td></td> <td>450</td> <td>451</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>5,890,989</td> <td>19.7%</td> <td>75.4%</td> <td></td> <td>360</td> <td>361</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>227,097</td> <td>0.8%</td> <td>2.9%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>1,699,189</td> <td>5.7%</td> <td>21.7%</td> <td></td> <td>180</td> <td>181</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>691,911</td> <td>2.3%</td> <td>8.9%</td> <td></td> <td>90</td> <td>93</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>1,007,278</td> <td>3.4%</td> <td>12.9%</td> <td></td> <td>90</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>10万人未満の市及び郡部</td> <td>軽自動車全体</td> <td>13,438,509</td> <td>44.9%</td> <td>100.0%</td> <td>77</td> <td>1,155</td> <td>1,164</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>9,609,234</td> <td>32.1%</td> <td>71.5%</td> <td></td> <td>820</td> <td>823</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>9,260,008</td> <td>30.9%</td> <td>68.9%</td> <td></td> <td>730</td> <td>733</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>349,226</td> <td>1.2%</td> <td>2.6%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>3,829,275</td> <td>12.8%</td> <td>28.5%</td> <td></td> <td>335</td> <td>341</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>1,138,992</td> <td>3.8%</td> <td>8.5%</td> <td></td> <td>99</td> <td>101</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>2,690,283</td> <td>9.0%</td> <td>20.0%</td> <td></td> <td>236</td> <td>240</td> </tr> </tbody> </table> <p>【ウェイト補正】 集計にあたっては、以下の2段階のウェイト補正を行っている。</p> <p>補正值1 = $\frac{\text{調査地点別車種別母集団}}{\text{調査地点別車種別回収数}}$ 補正值2 = $\frac{\text{層別車種別母集団}}{\text{調査地点層別車種別母集団計}} \times \text{補正值1}$</p>	人口区分	対象車	保有全体			地点数	目標回収	回収結果	母集団			全体(台)	構成比	各層別構成比	合計	軽自動車全体	29,941,632	100.0%	100.0%	200	3,000	3,025		軽乗用系	22,582,217	75.4%	75.4%		2,125	2,140		軽乗用車	21,731,289	72.6%	72.6%		1,765	1,783		軽ボンネットバン	850,928	2.8%	2.8%		360	357		商用車合計	7,359,415	24.6%	24.6%		875	885		軽キャブバン	2,815,526	9.4%	9.4%		369	376		軽トラック	4,543,889	15.2%	15.2%		506	509	100万人以上の市	軽自動車全体	2,487,604	8.3%	100.0%	38	570	576		軽乗用系	1,892,013	6.3%	76.1%		390	395		軽乗用車	1,799,997	6.0%	72.4%		300	305		軽ボンネットバン	92,016	0.3%	3.7%		90	90		商用車合計	595,591	2.0%	23.9%		180	181		軽キャブバン	389,225	1.3%	15.6%		90	91		軽トラック	206,366	0.7%	8.3%		90	90	30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,198,244	20.7%	100.0%	43	645	653		軽乗用系	4,962,884	16.6%	80.1%		465	471		軽乗用車	4,780,295	16.0%	77.1%		375	384		軽ボンネットバン	182,589	0.6%	2.9%		90	87		商用車合計	1,235,360	4.1%	19.9%		180	182		軽キャブバン	595,398	2.0%	9.6%		90	91		軽トラック	639,962	2.1%	10.3%		90	91	10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,817,275	26.1%	100.0%	42	630	632		軽乗用系	6,118,086	20.4%	78.3%		450	451		軽乗用車	5,890,989	19.7%	75.4%		360	361		軽ボンネットバン	227,097	0.8%	2.9%		90	90		商用車合計	1,699,189	5.7%	21.7%		180	181		軽キャブバン	691,911	2.3%	8.9%		90	93		軽トラック	1,007,278	3.4%	12.9%		90	88	10万人未満の市及び郡部	軽自動車全体	13,438,509	44.9%	100.0%	77	1,155	1,164		軽乗用系	9,609,234	32.1%	71.5%		820	823		軽乗用車	9,260,008	30.9%	68.9%		730	733		軽ボンネットバン	349,226	1.2%	2.6%		90	90		商用車合計	3,829,275	12.8%	28.5%		335	341		軽キャブバン	1,138,992	3.8%	8.5%		99	101		軽トラック	2,690,283	9.0%	20.0%		236	240
人口区分	対象車			保有全体						地点数	目標回収	回収結果																																																																																																																																																																																																																																																																																											
				母集団																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
		全体(台)	構成比	各層別構成比																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
合計	軽自動車全体	29,941,632	100.0%	100.0%	200	3,000	3,025																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	22,582,217	75.4%	75.4%		2,125	2,140																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	21,731,289	72.6%	72.6%		1,765	1,783																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	850,928	2.8%	2.8%		360	357																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	7,359,415	24.6%	24.6%		875	885																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	2,815,526	9.4%	9.4%		369	376																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	4,543,889	15.2%	15.2%		506	509																																																																																																																																																																																																																																																																																																
100万人以上の市	軽自動車全体	2,487,604	8.3%	100.0%	38	570	576																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	1,892,013	6.3%	76.1%		390	395																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	1,799,997	6.0%	72.4%		300	305																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	92,016	0.3%	3.7%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	595,591	2.0%	23.9%		180	181																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	389,225	1.3%	15.6%		90	91																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	206,366	0.7%	8.3%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,198,244	20.7%	100.0%	43	645	653																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	4,962,884	16.6%	80.1%		465	471																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	4,780,295	16.0%	77.1%		375	384																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	182,589	0.6%	2.9%		90	87																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	1,235,360	4.1%	19.9%		180	182																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	595,398	2.0%	9.6%		90	91																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	639,962	2.1%	10.3%		90	91																																																																																																																																																																																																																																																																																																
10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,817,275	26.1%	100.0%	42	630	632																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	6,118,086	20.4%	78.3%		450	451																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	5,890,989	19.7%	75.4%		360	361																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	227,097	0.8%	2.9%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	1,699,189	5.7%	21.7%		180	181																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	691,911	2.3%	8.9%		90	93																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	1,007,278	3.4%	12.9%		90	88																																																																																																																																																																																																																																																																																																
10万人未満の市及び郡部	軽自動車全体	13,438,509	44.9%	100.0%	77	1,155	1,164																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	9,609,234	32.1%	71.5%		820	823																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	9,260,008	30.9%	68.9%		730	733																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	349,226	1.2%	2.6%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	3,829,275	12.8%	28.5%		335	341																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	1,138,992	3.8%	8.5%		99	101																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	2,690,283	9.0%	20.0%		236	240																																																																																																																																																																																																																																																																																																

■ 調査設計 [②WEB調査(インターネット調査)]

<p>狙い</p>	<p>自動車ユーザーの意識や車選択状況から軽自動車ユーザーの特徴を比較することに加え、各政策による今後の軽自動車市場への影響を確認し、訪問留置調査を補足するための調査を行う。</p>																																																																																																																																																																														
<p>調査課題</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 軽自動車の存在意義の把握 2. 税制改定によるユーザーの意識・行動への影響把握 3. ダウンサイズ・リサイズ状況把握 4. 軽自動車の安全性への期待や興味把握 																																																																																																																																																																														
<p>調査方法</p>	<p>【調査手法】 自記式WEB質問紙調査(インターネット調査)</p> <p>【調査対象者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国20-79歳男女個人 ・普通自動車免許保有者 ・軽自動車及び普通自動車を主運転車として所有されている方 ・主運転車を7年以内に新車で購入された方 <p>【調査期間】 2017年9月22日～9月25日</p> <p>【回収結果とウェイト補正】</p> <table border="1" data-bbox="262 948 1349 1533"> <thead> <tr> <th colspan="4"></th> <th>母集団 構成比 %</th> <th>本調査 回収結果 サンプル</th> <th>構成比 %</th> <th>ウェイト バック値</th> <th>ウェイト バック後 サンプル</th> <th>構成比 %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4"></td> <td>100.0</td> <td>1140</td> <td>100.0</td> <td>-</td> <td>1140</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="12">軽乗用車</td> <td rowspan="6">三大都市圏</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>1.0</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.22</td> <td>12</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>2.0</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.41</td> <td>22</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>1.9</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.40</td> <td>22</td> <td>1.9</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>2.9</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.59</td> <td>33</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>4.4</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.90</td> <td>50</td> <td>4.4</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.5</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.51</td> <td>28</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">三大都市圏以外</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>2.4</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.49</td> <td>27</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>1.9</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.39</td> <td>22</td> <td>1.9</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.5</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.51</td> <td>29</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>4.3</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.88</td> <td>49</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>5.8</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>1.19</td> <td>66</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>4.3</td> <td>55</td> <td>4.8</td> <td>0.90</td> <td>49</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">普通乗用車</td> <td rowspan="4">三大都市圏</td> <td rowspan="2">男性</td> <td>20-49歳</td> <td>10.0</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>1.91</td> <td>114</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>19.6</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>3.72</td> <td>223</td> <td>19.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">女性</td> <td>20-49歳</td> <td>8.5</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>1.62</td> <td>97</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>5.1</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>0.97</td> <td>58</td> <td>5.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">三大都市圏以外</td> <td rowspan="2">男性</td> <td>20-49歳</td> <td>5.2</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>0.99</td> <td>59</td> <td>5.2</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>8.5</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>1.62</td> <td>97</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">女性</td> <td>20-49歳</td> <td>5.0</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>0.94</td> <td>57</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>2.3</td> <td>60</td> <td>5.3</td> <td>0.43</td> <td>26</td> <td>2.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>※居住エリア区分 ①三大都市圏(以下3つの都市圏居住者) 首都圏-東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、群馬県、栃木県、茨城県、山梨県 中京圏-愛知県、岐阜県、三重県 近畿圏-大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県 ②三大都市圏以外(上記以外の地域の居住者)</p> <p>【ウェイト補正の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽乗用車: 留置調査の構成比を母集団としてウェイトバック値を作成。 ・普通乗用車: 調査会社の免許保有モニターのうち普通自動車保有モニターにおける上記母集団構成比をもとに、ウェイトバック値を作成。 ・軽自動車/普通自動車比率は、全国における自動車保有台数比率を適用している。 					母集団 構成比 %	本調査 回収結果 サンプル	構成比 %	ウェイト バック値	ウェイト バック後 サンプル	構成比 %					100.0	1140	100.0	-	1140	100.0	軽乗用車	三大都市圏	男性	20-39歳	1.0	55	4.8	0.22	12	1.0	40-59歳	2.0	55	4.8	0.41	22	2.0	60-79歳	1.9	55	4.8	0.40	22	1.9	女性	20-39歳	2.9	55	4.8	0.59	33	2.9	40-59歳	4.4	55	4.8	0.90	50	4.4	60-79歳	2.5	55	4.8	0.51	28	2.5	三大都市圏以外	男性	20-39歳	2.4	55	4.8	0.49	27	2.4	40-59歳	1.9	55	4.8	0.39	22	1.9	60-79歳	2.5	55	4.8	0.51	29	2.5	女性	20-39歳	4.3	55	4.8	0.88	49	4.3	40-59歳	5.8	55	4.8	1.19	66	5.8	60-79歳	4.3	55	4.8	0.90	49	4.3	普通乗用車	三大都市圏	男性	20-49歳	10.0	60	5.3	1.91	114	10.0	50-79歳	19.6	60	5.3	3.72	223	19.6	女性	20-49歳	8.5	60	5.3	1.62	97	8.5	50-79歳	5.1	60	5.3	0.97	58	5.1	三大都市圏以外	男性	20-49歳	5.2	60	5.3	0.99	59	5.2	50-79歳	8.5	60	5.3	1.62	97	8.5	女性	20-49歳	5.0	60	5.3	0.94	57	5.0	50-79歳	2.3	60	5.3	0.43	26	2.3
				母集団 構成比 %	本調査 回収結果 サンプル	構成比 %	ウェイト バック値	ウェイト バック後 サンプル	構成比 %																																																																																																																																																																						
				100.0	1140	100.0	-	1140	100.0																																																																																																																																																																						
軽乗用車	三大都市圏	男性	20-39歳	1.0	55	4.8	0.22	12	1.0																																																																																																																																																																						
			40-59歳	2.0	55	4.8	0.41	22	2.0																																																																																																																																																																						
			60-79歳	1.9	55	4.8	0.40	22	1.9																																																																																																																																																																						
		女性	20-39歳	2.9	55	4.8	0.59	33	2.9																																																																																																																																																																						
			40-59歳	4.4	55	4.8	0.90	50	4.4																																																																																																																																																																						
			60-79歳	2.5	55	4.8	0.51	28	2.5																																																																																																																																																																						
	三大都市圏以外	男性	20-39歳	2.4	55	4.8	0.49	27	2.4																																																																																																																																																																						
			40-59歳	1.9	55	4.8	0.39	22	1.9																																																																																																																																																																						
			60-79歳	2.5	55	4.8	0.51	29	2.5																																																																																																																																																																						
		女性	20-39歳	4.3	55	4.8	0.88	49	4.3																																																																																																																																																																						
			40-59歳	5.8	55	4.8	1.19	66	5.8																																																																																																																																																																						
			60-79歳	4.3	55	4.8	0.90	49	4.3																																																																																																																																																																						
普通乗用車	三大都市圏	男性	20-49歳	10.0	60	5.3	1.91	114	10.0																																																																																																																																																																						
			50-79歳	19.6	60	5.3	3.72	223	19.6																																																																																																																																																																						
		女性	20-49歳	8.5	60	5.3	1.62	97	8.5																																																																																																																																																																						
			50-79歳	5.1	60	5.3	0.97	58	5.1																																																																																																																																																																						
	三大都市圏以外	男性	20-49歳	5.2	60	5.3	0.99	59	5.2																																																																																																																																																																						
			50-79歳	8.5	60	5.3	1.62	97	8.5																																																																																																																																																																						
		女性	20-49歳	5.0	60	5.3	0.94	57	5.0																																																																																																																																																																						
			50-79歳	2.3	60	5.3	0.43	26	2.3																																																																																																																																																																						

■ 調査設計 [③インタビュー調査 (FGI:フォーカスグループインタビュー)]

狙い	都市部や地方部、保有者だけでなく非保有者にも焦点をあて、軽自動車の魅力や社会的役割、軽自動車の税制に対する声を聴取し、訪問留置調査の補足情報を得る。																																				
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 軽自動車ユーザーの使用実態と魅力の把握 2. ダウンサイズ・リサイズの意識把握 3. 税制改定によるユーザーの意識・行動への影響把握 4. 地方・低所得層の移動の本質ニーズ把握 																																				
調査方法	<p>■事前調査 【調査手法】 移動ニーズ探索のため、インタビュー調査に先立って訪問留置調査を実施</p> <p>【調査対象者】 ・静岡県居住者 ・65～75歳男女 ・自身(家庭)で車を保有していない 上記の条件を満たす30サンプル</p> <p>【調査期間】 2017年7月28日～8月24日</p> <hr/> <p>■フォーカスグループインタビュー調査</p> <p>【調査手法】 フォーカスグループインタビュー調査</p> <p>【調査対象者】 ・関東一都三県在住(23区除く)、及び静岡県居住者 ・普通自動車免許保有者 ・家庭に最近5年以内に購入した軽自動車あり(車購入時の選択・決定に関与) ・上記の車を月に2～3回以上運転する ・所有車タイプ、併有車については偏らないように設定</p> <p>【調査期間】 2017年10月～11月(詳細は下記参照)</p> <p>【調査対象グループ】</p> <table border="1" data-bbox="239 1247 1370 2011"> <thead> <tr> <th></th> <th>層</th> <th>対象者条件</th> <th>地域</th> <th>実施日</th> <th>会場</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>G1</td> <td>サイズ変更層</td> <td>・登録車歩留まり ①軽にダウンサイズする予定だったがコンパクトカー選択 ②登録車内でダウンサイズした人 ・軽自動車から登録車(HVなど)にアップサイズした人</td> <td rowspan="2">関東一都三県在住</td> <td>2017年10月19日</td> <td rowspan="2">JMR生活総合研究所インタビュールーム</td> </tr> <tr> <td>G2</td> <td>軽自動車積極選択層</td> <td>・軽が好きで、今後も積極的に軽を選んでいる ・軽を「経済性以外」の理由で選んでいる ・サイズメリットで選んでいる ・軽を積極的に評価(エコカー、次々と新車が出る、選ぶ楽しさ等) ・以下の層が含まれるように設定 -個人の趣味・スポーツ・アウトドア等で積極使用 -家族のレジャーで積極的に使っている人</td> <td>2017年10月16日</td> </tr> <tr> <td>G3</td> <td>地方居住者</td> <td>・「車がないと生活ができない」意識 ・最寄りの鉄道駅まで車で15分以上</td> <td rowspan="3">静岡県在住</td> <td>2017年10月15日</td> <td>静岡市内会議室</td> </tr> <tr> <td>G4</td> <td>税負担層</td> <td>・20～60代男女 ・世帯所得300～400万円未満 ・軽自動車税について負担を感じている</td> <td>2017年11月5日</td> <td>静岡市内貸会議室</td> </tr> <tr> <td>G5</td> <td>非保有層</td> <td>・65～93歳男女 ・自動車非保有者 過去家庭で車を所有、手放して非保有となった人 -もともと非保有だった人を除く -同居家族が車を保有している人を除く ・現在運転していない人</td> <td>2017年10月15日</td> <td>静岡市内貸会議室</td> </tr> </tbody> </table>						層	対象者条件	地域	実施日	会場	G1	サイズ変更層	・登録車歩留まり ①軽にダウンサイズする予定だったがコンパクトカー選択 ②登録車内でダウンサイズした人 ・軽自動車から登録車(HVなど)にアップサイズした人	関東一都三県在住	2017年10月19日	JMR生活総合研究所インタビュールーム	G2	軽自動車積極選択層	・軽が好きで、今後も積極的に軽を選んでいる ・軽を「経済性以外」の理由で選んでいる ・サイズメリットで選んでいる ・軽を積極的に評価(エコカー、次々と新車が出る、選ぶ楽しさ等) ・以下の層が含まれるように設定 -個人の趣味・スポーツ・アウトドア等で積極使用 -家族のレジャーで積極的に使っている人	2017年10月16日	G3	地方居住者	・「車がないと生活ができない」意識 ・最寄りの鉄道駅まで車で15分以上	静岡県在住	2017年10月15日	静岡市内会議室	G4	税負担層	・20～60代男女 ・世帯所得300～400万円未満 ・軽自動車税について負担を感じている	2017年11月5日	静岡市内貸会議室	G5	非保有層	・65～93歳男女 ・自動車非保有者 過去家庭で車を所有、手放して非保有となった人 -もともと非保有だった人を除く -同居家族が車を保有している人を除く ・現在運転していない人	2017年10月15日	静岡市内貸会議室
	層	対象者条件	地域	実施日	会場																																
G1	サイズ変更層	・登録車歩留まり ①軽にダウンサイズする予定だったがコンパクトカー選択 ②登録車内でダウンサイズした人 ・軽自動車から登録車(HVなど)にアップサイズした人	関東一都三県在住	2017年10月19日	JMR生活総合研究所インタビュールーム																																
G2	軽自動車積極選択層	・軽が好きで、今後も積極的に軽を選んでいる ・軽を「経済性以外」の理由で選んでいる ・サイズメリットで選んでいる ・軽を積極的に評価(エコカー、次々と新車が出る、選ぶ楽しさ等) ・以下の層が含まれるように設定 -個人の趣味・スポーツ・アウトドア等で積極使用 -家族のレジャーで積極的に使っている人		2017年10月16日																																	
G3	地方居住者	・「車がないと生活ができない」意識 ・最寄りの鉄道駅まで車で15分以上	静岡県在住	2017年10月15日	静岡市内会議室																																
G4	税負担層	・20～60代男女 ・世帯所得300～400万円未満 ・軽自動車税について負担を感じている		2017年11月5日	静岡市内貸会議室																																
G5	非保有層	・65～93歳男女 ・自動車非保有者 過去家庭で車を所有、手放して非保有となった人 -もともと非保有だった人を除く -同居家族が車を保有している人を除く ・現在運転していない人		2017年10月15日	静岡市内貸会議室																																

* 本報告書を見るにあたっての留意点

<p>使用した調査データについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・特に断りのない限り、訪問留置調査のデータを使用している。 ・WEB調査のデータ、及びインタビュー調査から得られた結果を用いる場合、図表横に「WEB調査」、「FGI」と記している。 ・Ⅱ、Ⅳ、Ⅴ章の分析において、訪問留置調査のデータを使用した部分には「軽乗用系」のデータを使用している。 ・WEB調査について、軽乗用車ユーザーサンプル、普通乗用車ユーザーサンプルを合わせたものが「全体ベース」$n=1140$となる。 																									
<p>図表データの表記について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・図表内のベース数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数となる。 ・図表内の数値は、断りのない限り%である。 ・図表内の数値は、小数点第一位を四捨五入し表記している。 ・小数点1桁までのデータに基づくグラフを掲載しているため、整数値が一致していても、グラフの横尺が一致しない場合がある。 ・訪問留置調査では、軽乗用系が2140サンプル、軽商用系が885サンプル。サンプル数の少ない軽商用系の最大誤差が$\pm 3\%$のため、3ポイント以上の差を有意水準とする。WEB調査も同様に軽乗用車ユーザーが660サンプル、普通乗用車ユーザーが480サンプル。サンプル数の少ない普通乗用車ユーザーの最大誤差が5%のため、5ポイント以上の差を有意水準とする。 ・図表内のベース数値について、留置調査、WEB調査で30サンプル未満については「*」印を付け、標本誤差が大きくなることを示している。(今回は留置調査については信頼度を考慮して50サンプル未満としていたが、今回留置調査に関しても、必要最低限のサンプルである30サンプルとし、WEB調査と基準を統一させることとした) ・時系列比較は、13年度と17年度の比較を基本とした。(前回調査の15年度は、2014年4月の消費税増税による影響があることを考慮) 																									
<p>各表現の定義について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本報告書で「ユーザー」と表記のあるものは「主運転者」のことを示す。 ・世帯の併有状況、軽乗用系における「軽自動車の併有」には、軽商用車を含めている。 ・ライフステージは、未既婚を優先して区分している。 ・ボディタイプは、以下のように定義している。 「その他軽乗用」は、軽スポーツ、軽ジープ型乗用車、軽キャブワゴン 「軽商用」は、軽キャブバン、軽トラック 「ワゴンタイプ」は、キャブワゴン、ステーションワゴン、ジープ型ワゴン 「商用系普通・小型車」は、ボンネットバン、キャブバン、ジープ型バン、トラック ・回答した車種名とボディタイプが異なる場合、車種名のボディタイプに修正。 ・法人と個人の名義は以下のような定義で区分している。 法人名義は住居形態が純事業所、もしくは産業住宅で家計の中心者の職業が自家営業かつ主運転者の職業が農業、林業、農業以外の人 個人名義は上記以外の人 ・都市区分は、以下のように定義している。 <table border="1" data-bbox="368 1475 1333 2022"> <thead> <tr> <th>密度区分</th> <th>人口密度</th> <th colspan="3">調査地点例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高密度</td> <td>4000人/km²以上</td> <td> 全39地点 ・北海道札幌市北区 ・埼玉県所沢市 ・埼玉県上尾市 </td> <td> ・神奈川県横浜市南区 ・愛知県名古屋市長区 ・大阪府大阪市住吉区 </td> <td> ・兵庫県神戸市長田区 ・広島県広島市中区 ・福岡県福岡市東区 など </td> </tr> <tr> <td>中密度</td> <td>1500～4000人/km²未満</td> <td> 全21地点 ・茨城県ひたちなか市 ・東京都八王子市 ・埼玉県北本市 </td> <td> ・神奈川県綾瀬市 ・神奈川県平塚市 ・岐阜県岐阜市 </td> <td> ・愛知県春日井市 ・大阪府泉佐野市 ・大阪府箕面市 など </td> </tr> <tr> <td>低中密度</td> <td>500～1500人/km²未満</td> <td> 全61地点 ・山形県山形市 ・茨城県日立市 ・茨城県神栖市 </td> <td> ・群馬県前橋市 ・埼玉県加須市 ・新潟県新潟市 </td> <td> ・石川県金沢市 ・愛知県豊橋市 ・滋賀県大津市 など </td> </tr> <tr> <td>低密度</td> <td>500人/km²未満</td> <td> 全79地点 ・岩手県花巻市 ・宮城県登米市 ・福島県伊達市 </td> <td> ・栃木県佐野市 ・茨城県笠間市 ・長野県松本市 </td> <td> ・新潟県五泉市 ・山梨県山梨市 ・山口県岩国市 など </td> </tr> </tbody> </table>	密度区分	人口密度	調査地点例			高密度	4000人/km ² 以上	全39地点 ・北海道札幌市北区 ・埼玉県所沢市 ・埼玉県上尾市	・神奈川県横浜市南区 ・愛知県名古屋市長区 ・大阪府大阪市住吉区	・兵庫県神戸市長田区 ・広島県広島市中区 ・福岡県福岡市東区 など	中密度	1500～4000人/km ² 未満	全21地点 ・茨城県ひたちなか市 ・東京都八王子市 ・埼玉県北本市	・神奈川県綾瀬市 ・神奈川県平塚市 ・岐阜県岐阜市	・愛知県春日井市 ・大阪府泉佐野市 ・大阪府箕面市 など	低中密度	500～1500人/km ² 未満	全61地点 ・山形県山形市 ・茨城県日立市 ・茨城県神栖市	・群馬県前橋市 ・埼玉県加須市 ・新潟県新潟市	・石川県金沢市 ・愛知県豊橋市 ・滋賀県大津市 など	低密度	500人/km ² 未満	全79地点 ・岩手県花巻市 ・宮城県登米市 ・福島県伊達市	・栃木県佐野市 ・茨城県笠間市 ・長野県松本市	・新潟県五泉市 ・山梨県山梨市 ・山口県岩国市 など
密度区分	人口密度	調査地点例																								
高密度	4000人/km ² 以上	全39地点 ・北海道札幌市北区 ・埼玉県所沢市 ・埼玉県上尾市	・神奈川県横浜市南区 ・愛知県名古屋市長区 ・大阪府大阪市住吉区	・兵庫県神戸市長田区 ・広島県広島市中区 ・福岡県福岡市東区 など																						
中密度	1500～4000人/km ² 未満	全21地点 ・茨城県ひたちなか市 ・東京都八王子市 ・埼玉県北本市	・神奈川県綾瀬市 ・神奈川県平塚市 ・岐阜県岐阜市	・愛知県春日井市 ・大阪府泉佐野市 ・大阪府箕面市 など																						
低中密度	500～1500人/km ² 未満	全61地点 ・山形県山形市 ・茨城県日立市 ・茨城県神栖市	・群馬県前橋市 ・埼玉県加須市 ・新潟県新潟市	・石川県金沢市 ・愛知県豊橋市 ・滋賀県大津市 など																						
低密度	500人/km ² 未満	全79地点 ・岩手県花巻市 ・宮城県登米市 ・福島県伊達市	・栃木県佐野市 ・茨城県笠間市 ・長野県松本市	・新潟県五泉市 ・山梨県山梨市 ・山口県岩国市 など																						

■ 調査結果の要約

■ 軽自動車の保有及び新車販売動向

- ・軽自動車の保有台数は、2017年3月末で3,034万台。微増を続けているが伸び率は足下で鈍化。
- ・軽乗用系（軽乗用車＋軽ボンネットバン）は、2017年3月末で2,266万台。内訳をみると、軽乗用車は継続的に増加、軽ボンネットバンは継続的に減少している。軽商用系（軽キャブバン＋軽トラック）は、2017年3月末で768万台。軽キャブバンは288万台で横ばい、軽トラックは480万台で微減傾向だった。
- ・軽自動車の販売台数は、2016年度172万台。2014年度は主に消費税増税後の反動減により前年度比3.9%の減少。以降も軽自動車税の増税を背景に、2015年度は前年度比16.6%の減少、2016年度は前年度比5.1%の減少と、三年連続で減少。

I. 軽自動車の使用と購買実態

- ・軽乗用系は、トール型・スーパートール型が保有の中心になる中、従来の通勤・通学、買物に、レジャーが加わり、使用頻度が増加。購入状況は軽自動車税の増税を背景に、軽自動車の経済メリットが薄れた結果、軽乗用系からの代替需要が減少。軽乗用系の新車購入が15年度調査に対し減少した。税制改定に高齢化も加わって、5年内の買い替え意向はかつてない低水準である。
- ・軽キャブバンは、建設業、サービス業従事者が増加。乗用用途使用が減少する一方、商用用途使用が増加。また15年度から個人名義が減少しており、用途が商用に純化している。5年内の買い替え意向は、15年4月の軽自動車税増税以降、低水準が続く。
- ・軽トラックは軽キャブバンと比べて農業従事者が多い。主用途として「商用用途」が増加。また、軽キャブバン同様に個人名義が減少している。軽トラックからの買い替えが中心。「買い替え意向がない」ユーザーが13年度調査から増加。

1. 軽乗用系

(1) 保有車特性

- ・15年度に20%だったスーパートール型が26%に増加。トール型と合わせると保有の70%。

(2) ユーザー属性

- ・軽自動車の中心ユーザーは、60代以上と女性で増加傾向。
ライフステージ、年収構成に大きな変化はみられない。「年収400万円未満」が約4割を占める。

(3) 使用状況

- ・「ほとんど毎日」使う人が約8割で拡大傾向。月間平均走行距離は「200km未満」が約4割で変わらず。
主な用途は、「買物」、「通勤・通学」が多い中、近年は「趣味・レジャー」も増加傾向。

(4) 併有状況

- ・軽自動車の単数保有が増加、年代別にみると60代以上で軽自動車を1台だけ持っている人（併有車なし）の比率が高い。

(5) 購入形態

- ・新車購入形態を販売台数に換算してみると、15年度よりも38万台減少しており、その内、最も減少台数が多いのは「軽から代替」で22万台減少。

(6) 軽自動車を選択する理由

- ・軽自動車を経済面で選ぶ人が減少。背景に税制改定が考えられる。

(7) 次期購入意向

- ・「今後5年内での買い替え意向有」は14%で減少傾向。
20代以下～40代の買い替え意向が高い一方で、60代以上で買い替え意向がない人が多い。

2.軽キャブバン

(1)保有車特性

- ・オートマチック比率が増加傾向。2輪駆動車が増加している。

(2)ユーザー属性

- ・40代が増加し、60代ユーザーが減少。個人名義は15年度から減少。
「建設業」、「サービス業他」従事者が増加。「年収400万円未満」が減少している。

(3)使用状況

- ・乗用用途が減少する一方、商用用途が増加。用途が商用に純化してきている。

(4)併有状況

- ・「3台以上」併有が最も多いが、15年度より減少。「普通・小型乗用」との併有が約半数を占め、「軽商用」との併有が15年度に比べ増加している。

(5)購入形態

- ・購入形態では「軽から代替」が最大で、「増車」が拡大。
2015年7月～2017年6月までの1年あたりの平均販売台数は19万台/年と微減。

(6)軽自動車を選択する理由

- ・軽自動車を選んだ理由は、「車使用面」の理由が6割を超え、運転や荷物の積み下ろしに加え、人も荷物も載せられることを挙げる人が多くみられる。一方、「経済面」では価格の安さを挙げる人が多い。

(7)次期購入意向

- ・「今後5年内の買い替え意向有」は、15年4月の軽自動車税増税以降、低水準が続く。
購入意向理由では、コストメリットとあわせて使用面でのメリットも重視されている。

3.軽トラック

(1)保有車特性

- ・「中古車」、「オートマチック」が15年度より増加している。

(2)ユーザー属性

- ・「男性」と「年収400万円未満」が多く、年代では60代以上が増加。個人名義は減少傾向。

(3)使用状況

- ・主用途の「農用用途」は15年度から減少。月間平均走行距離は減少。

(4)併有状況

- ・保有車台数に大きな変化が見られない中、軽乗用車との併有率が増加。

(5)購入形態

- ・前保有車のボディタイプは軽トラックが89%を占め、軽トラックからの買い替えが中心。
購入時の車両価格は横ばい。平均使用年数は15年度から横ばい。

(6)軽自動車を選択する理由

- ・車使用面を挙げる人が8割で、時系列では11年度以降変化がみられない。経済面では価格の安さや税金の安さを挙げる人が、使用面では仕事+サイズメリットを挙げる人が多い。

(7)次期購入意向

- ・軽トラックへの歩留まり意向が高い。「買い替え意向無」ユーザーが13年度より増加。

II. 税制改定の影響と意識変化

- 軽自動車の基本税額の増額は、新車を購入すると税金が高くなる改定であったために、購入の早期化（駆け込み）と反動減、購入の延期により需要が停滞した。軽自動車の税制改定のうち、基本税額の増額が最も大きな影響があり、駆け込みや延期など、購入時期に影響を及ぼしていた。
- 税制改定により、軽自動車税への負担感は45%に上昇、将来的には63%が負担を感じるようになる見込み。7,200円でも負担を感じる人が4割近く存在する中、軽自動車税が上がると、リタイア前後の先行き不安層が新たに負担を感じるようになる。
- 税制改定がきっかけで、「今後の車の買い方・持ち方」に影響がある人は約8割にのぼり、「保有期間の延長」、「保有中止・減車」など、軽自動車の販売減だけでなく、自動車の保有減が懸念される。
- さらに、今後、消費税10%への増税で、駆け込み後の反動減が懸念される。

1. 税制改定の影響

(1) 税制改定認知と購入への影響

- 軽自動車税の基本税額増額の認知率は74%。13年超車への重課の認知率は55%で15年度調査から上昇。基本税額の増額が、購入の早期化・延期など購入時期に影響。

(2) 税制改定の影響を受けた人

- 税制改定により、購入を早期化（駆け込み）したのは、「既婚・子独立」が多い。
購入を延期したのは「男性」、「既婚・末子未就学児」、「年収200～400万円未満」が多い。

2. 軽自動車税の負担感

(1) 負担感の変化

- 増税により、軽自動車税を負担に感じる割合は年々上昇。現在7,200円を支払っている人が10,800円以上を支払うようになると、今後軽自動車税を負担に感じる割合は、現在の45%から63%に拡大。

(2) 負担を感じている人

- 現在7,200円を支払っている人が10,800円支払うようになると、負担に感じる人は「女性無職」、「60代」、「既婚・子独立」、「年収600万円未満」など、女性やリタイア前後の層に広がる。

3. 税制改定による今後の影響

- 軽自動車税の増税がきっかけで、「今後の車の買い方・持ち方」に影響がある人は約8割にのぼる。「保有期間の延長」、「保有中止・減車」など、軽自動車の販売減、自動車の保有減が懸念される。

4. 消費税10%への増税の影響

- 消費税の増税が買い替え検討のきっかけになる人は64%。
10%への増税がない場合、買い替え時期が遅くなる（増税で駆け込む人）が26%いる。

Ⅲ.軽自動車の社会的役割

- 軽自動車は、公共交通機関が不便な地域で多く普及している。買い物、通勤・通学などの移動手段、病院・学校・金融機関などの公共施設へのアクセス手段として、生活に欠かせない存在である。いずれの地域でも、軽自動車はライフラインとして捉えられている。
- 本年度テーマ設定した、地方の移動ニーズ分析では、より安価で安全な移動手段が求められていることが確認できた。地方では、高齢者を中心に「運転不安があつて運転を控える」、「収入減で買えなくなる」といった問題を抱えている。それでも運転を継続するのは、「変化」「自由」「交流」を求める意識があつた。公共交通機関が少なく車がないと不便な地方では、自立的で自由な移動を支えるような安全な乗り物やサービスが期待される。

1.地域別の軽自動車普及率

(1)都道府県別 普及率

- 軽自動車の100世帯当たり普及台数は、全国平均54.3台／100世帯(平成28年12月時点)である。人口が少ない地域、人口密度の低い地域で、軽自動車普及率が特に高い。

(2)人口規模別 軽自動車保有比率

- 全国の乗用と商用の両方を含む軽自動車の約9割は、人口密度4000人/km²未満の地域で保有されており、比較的人口密度の低い地域で保有されている。

2.軽乗用系の地域特性

(1)生活条件

- 人口密度が低い地域ほど公共交通機関の運行本数が少なく、不便な状態にある。
- 公共施設へのアクセスは、人口密度が低い地域ほど悪く、車の必要性がうかがえる。

(2)ユーザー属性

- 人口密度の低い地域ほど、女性や高齢者が多く、年収が低い傾向があり、同じ軽自動車ユーザーでも地域によって特性が異なる。

(3)車保有状況

- 人口密度の低い地域ほど世帯あたりの保有台数が多く、軽自動車のみでの複数保有比率が増加。

(4)購入形態

- いずれの地域でも「軽自動車から代替」が最も高い。購入重視点は、中・低中密度地域では「小回りがききやすいこと」、高・中密度地域では過密な生活環境から「駐車しやすいこと」が挙げられる。

(5)使用実態

- 使用用途はいずれの地域でも「買物」中心になっている。
- 使用頻度は人口密度が低い地域ほど高く、低密度地域の平均走行距離が最も長い。

(6)軽自動車の役割

- いずれの地域でも軽自動車は生活に必要なライフラインとなっている。
- 人口密度の低い地域だけでなく、高密度地域でも道路状況から軽自動車の必要性が高い。

Ⅲ.軽自動車の社会的役割

3.移動に対する本質ニーズ

(1)底堅い免許更新意向

- ・加齢に伴い、運転に不安を抱えても、免許を更新したい人が多い。
地域別にみると低密度地域では免許更新意向が65%と高い。

(2)地方における車での移動状況

- ・地方では、公共交通が不便なこと、移動支援を他者をお願いしづらいこと、自転車には転倒などの安全不安があることが挙げられ、車に乗り続けざるをえない事情がうかがえた。

(3)背景にある移動ニーズ

- ・車の保有をやめても自力で自由な移動ニーズは衰えず、その背景には、「変化のある生活」「自由な移動」「人との交流」を求める意識がある。

(4)商品・サービスへの期待

- ・地方における移動を支えるには、リスクや維持コストなどの車を手放さざるをえない要因の解消など、低維持費で安全なモビリティとサービスが求められる。

IV.軽自動車を必要とする層

- 本章では、軽自動車の中心ユーザーである「60代以上」(高齢者)、「女性」、新規需要を支える「20代以下～30代」(若者)に焦点をあて、軽自動車の持ち方、使い方を踏まえ、軽自動車を必要とする理由を探索した。
- 60代以上の高齢者は34%を占める。加齢に伴い収入が減少する中、軽自動車への依存度は増加。軽自動車は有職、無職問わず、人口密度が高い地域からそうでない地域まで様々な高齢者の移動を支えており、免許の更新意向は高い。運転不安を抱える中、安全性の高まりを背景に、根強い運転継続意向がある。
- 女性は、車がないと生活に困る人が男性より多く8割にのぼり、子育てや有職者で軽自動車の必要度が高い。軽自動車は、ふだんの買い物や送迎などの生活の効率化に役立っており、女性のライフスタイルに適合する車として、幅広い移動・シーンを支えている。
- 若者は、軽自動車の必要度が高い。普通自動車ではなく軽自動車を選ぶ理由として、価格と運転のしやすさが挙げられる。20代以下の若者ほど保有コスト負担や維持・管理にストレスを感じていることから、レンタカーやカーシェアに興味関心がある。

1.高齢者

(1)高齢者ユーザーと車の必要度

- 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの34%を占め、有職者が増加。年齢が上がるほど、また人口密度が中密度以下の居住者ほど収入は少なく、軽自動車がなくなった場合の困窮度が高い。

(2)軽自動車の使用頻度と用途

- 60代以上になっても日常の買物を中心に、軽自動車を様々な用途に使っている。

(3)今後の利用意向

- 買物、通院などでの移動の必要性から、運転を継続したいと考えている。

2.女性

(1)女性ユーザーと車の必要度

- 軽乗用系の66%を占める女性ユーザーでは「子育て」(56%)が中心ながら、「子独立」が増加傾向にある。年代構成では60代以上が増加傾向。全国一般女性に比べ有職が多い。

(2)軽自動車の使用頻度と用途

- 女性の軽自動車の使用頻度は高く、特に子育てや有職者で「ほとんど毎日」使用されており、多様な用途・シーンで利用されている。

(3)軽自動車の使用と魅力

- 軽自動車は、女性の幅広い移動ニーズに応えられる存在として、生活に欠かせないものとなっている。普通自動車より軽自動車の方が、苦手意識なく、意志どおり動かせる分身のような存在として捉えられている。

(4)軽自動車の魅力と購入意向

- 軽自動車の女性ユーザーにとって車は生活を賢く効率的に回すために必要な存在であり、子供が小さい子育て層を中心に車の購入意向が高い。

IV.軽自動車を必要とする層

3.若者

(1)若者ユーザーと車の必要度

- ・若者(20代以下～30代)は、軽自動車がなくなった場合の困窮度、今後の軽自動車購入意向が高い。運転の苦手意識や、収入がまだ少ないことが背景と考えられる。

(2)軽自動車の魅力

- ・軽自動車に対する意見として、『軽』は移動に便利だ、『軽』は狭い道の走行や駐車しやすい」という意見が全体同様、若者でも高い。若者が軽自動車を選んだ理由として「取り回しが良かった」、「維持費条件が良かった」が普通自動車を選んだ若者に比べ高い。

(3)今後の自動車選択

- ・20代以下の若者を中心に、保有コスト負担・維持ストレスからレンタカーやカーシェアの利用意向が高い。

V.先進安全装備・機能の評価

- 軽自動車購入時の安全性重視度が上昇している。背景には、60代以上のユーザーの運転不安、若年層の運転苦手意識がある。安全性重視度が高まる中、自動車の安全装備・機能の認知が進んでいる。自動ブレーキを中心に、誤発進防止システムなど多様な装備・機能が認知されるようになった。
- 安全装備・機能の認知拡大に伴って、「軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる」イメージを持たれるようになっている。軽自動車の「安全性」に対するネガティブイメージが15年度より低下するなど、徐々に変化が起きている。
- 安全装備・機能が搭載された車への購入意向は高いものの、軽自動車のユーザーはコストに厳しく、安全性に対する追加コストが購入のネックとなっている。このような状況の下、官民で普及啓発に取り組んでいるサポカーの認知は、情報発信してから約半年で24%まで広がり、潜在需要も大きい。サポカー購入意向が高いのは「60代以上」、「年収400万円未満」、運転不安のある人であった。

1.運転不安と安全性期待

- 軽自動車購入時の安全性重視度が54%と、13年度調査開始時から上昇。背景に、60代以上のユーザーの運転不安、若年層の運転苦手意識がある。

2. 装備・機能の認知浸透状況

- 安全性重視度が高まる中、自動車の安全装備・機能の認知が進んでいる。中でも自動ブレーキは認知率が最も高く、15年度に比べて認知が拡大している。

3.軽自動車の安全性イメージ変化

- 安全装備・機能の認知拡大に伴って、「軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる」イメージを持たれるようになっている。軽自動車の「安全性」に対するネガティブイメージが、15年度より低下している。

4.装備・機能の重視度と購入意向

- 軽自動車のユーザーはコストに厳しく、安全性に対する追加コストが購入のネックとなっている。

5.サポカー認知と購入意向

- サポカーの認知は、情報発信されてから約半年で24%まで広がっており、潜在需要も大きい。サポカー購入意向が高いのは「60代以上」、「年収400万円未満」、運転不安のある人であった。

I .軽自動車の使用と購買実態

【要約】

- 軽乗用系は、トール型・スーパートール型が保有の中心になる中、従来の通勤・通学、買物に、レジャーが加わり、使用頻度が増加。購入状況は軽自動車税の増税を背景に、軽自動車の経済メリットが薄れた結果、軽乗用系からの代替需要が減少。軽乗用系の新車購入が15年度調査に対し減少した。税制改定に高齢化も加わって、5年内の買い替え意向はかつてない低水準である。
- 軽キャブバンは、建設業、サービス業従事者が増加。乗用用途使用が減少する一方、商用用途使用が増加。また15年度から個人名義が減少しており、用途が商用に純化している。5年内の買い替え意向は、15年4月の軽自動車税増税以降、低水準が続く。
- 軽トラックは軽キャブバンと比べて農業従事者が多い。主用途として「商用用途」が増加。また、軽キャブバン同様に個人名義が減少している。軽トラックからの買い替えが中心。「買い替え意向がない」ユーザーが13年度調査から増加。

1.軽乗用系 (1) 保有車特性

■ 15年度に20%だったスーパートル型が26%に増加。トル型と合わせると保有の70%。

- ・新車・中古車比率は、「新車」が65%、「中古車」が35%。
- ・ボディタイプは、「トル型」が44%、「スーパートル型」が26%と合わせて70%と最も多く、次いで「2ボックス・3ボックス」18%となっている。時系列では、「2ボックス・3ボックス」は減少傾向にあり、「トル型・スーパートル型」が増加傾向。
- ・ミッションタイプは、「マニュアル」が5%となり、マニュアルの減少が継続。
- ・エンジンタイプは、「標準エンジン」が85%、駆動方式は、「2輪駆動」が79%であり、変化はみられない。

図表1-1 新車・中古車

軽乗用系 全体ベース n=	新車	中古車
09年度 2084	66	34
11年度 2033	66	34
13年度 2103	64	36
15年度 2114	67	33
17年度 2137	65	35

図表1-2 ボディタイプ

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	トル型	2ボックス・3ボックス	ジープ型 キャブワゴン	スポーツ その他
09年度 2085	53	36	5	5
11年度 2040	60	30	4	5
13年度 2103	65	25	4	5
15年度 2115	20	47	23	5
17年度 2140	26	44	18	6

スーパートル型
(15年度より追加)

図表1-3 ドア数

軽乗用系 全体ベース n=	2ドア・3ドア	4ドア・5ドア
09年度 1879	17	83
11年度 1521	8	92
13年度 2100	11	89
15年度 2113	8	93
17年度 2138	7	93

図表1-4 ミッションタイプ

軽乗用系 全体ベース n=	マニュアル	オートマチック
09年度 2084	15	85
11年度 2039	12	88
13年度 2100	9	91
15年度 2111	8	92
17年度 2138	5	95

図表1-5 エンジンタイプ

軽乗用系 全体ベース n=	標準エンジン	ターボ エンジン
09年度 2082	82	18
11年度 2039	84	16
13年度 2099	84	16
15年度 2110	86	14
17年度 2129	85	15

図表1-6 駆動方式

軽乗用系 全体ベース n=	2輪駆動車	4輪駆動車
09年度 2083	77	23
11年度 1995	78	22
13年度 2050	78	22
15年度 2073	80	20
17年度 2106	79	21

※15年度、17年度の「ハイブリッド・電気」を図表に反映していない。

1.軽乗用系 (2) ユーザー属性

■ 軽自動車の中心ユーザーは、60代以上と女性で増加傾向。ライフステージ、年収構成に大きな変化はみられない。「年収400万円未満」が約4割を占める。

- 軽自動車の中心ユーザーは、60代以上(34%)、女性(66%)。09年度と比べ60代以上は27%から34%に増加、女性は63%から66%に増加。
- ライフステージ、既婚者比率に変化はみられない。世帯年収は、「200万円未満」11%、「200～400万円未満」28%で合計39%を占める。中央値は487万円となった。

図表1-7 主運転者年代

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	年代						平均年齢 (歳)
	20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	
09年度 2084	13	19	19	22	19	8	48
11年度 2039	11	18	19	20	21	11	50
13年度 2103	11	19	20	21	19	10	49
15年度 2114	10	21	19	18	20	12	50
17年度 2140	10	18	19	19	22	12	51

図表1-8 主運転者性別

軽乗用系 全体ベース n=	性別	
	男性	女性
09年度 2084	37	63
11年度 2039	36	64
13年度 2103	38	62
15年度 2114	36	64
17年度 2140	34	66

図表1-9 主運転者ライフステージ

軽乗用系 全体ベース n=	既婚						既婚 (離死別 含む)
	未婚	夫婦 のみ	未子 未就学児	未子 小中学生	未子 高校生以上	子独立	
09年度 1938	18	4	14	16	22	26	83
11年度 1883	17	3	12	15	25	28	83
13年度 2072	17	4	16	16	23	24	84
15年度 2078	15	4	17	17	21	26	86
17年度 2081	16	3	16	15	23	27	84

図表1-10 世帯年収

軽乗用系 全体ベース n=	1000万円以上					中央値 (万円)
	200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円未満	1000万円未満	
09年度 1659	9	27	28	18	9	491
11年度 1686	10	29	31	16	8	465
13年度 1785	10	29	29	18	9	473
15年度 1752	10	27	28	18	9	481
17年度 1829	11	28	27	20	7	487

図表1-11 主運転者就業状況

軽乗用系 全体ベース n=	自営業・家族従業員・農林漁業			
	フルタイム	パートタイム	仕事は持っていない	
09年度 1879	36	21	12	31
11年度 2040	31	23	11	36
13年度 2100	35	22	13	30
15年度 2115	34	22	14	30
17年度 2131	36	23	12	29

1.軽乗用系 (3) 使用状況

■ 「ほとんど毎日」使う人が約8割で拡大傾向。月間平均走行距離は「200km未満」が約4割で変わらず。主な用途は、「買物」、「通勤・通学」が多い中、近年は「趣味・レジャー」も増加傾向。

- ・ 使用頻度は、「ほとんど毎日」使う人が年々増加し、77%となっている。
- ・ 月間平均走行距離は、平均466km、「200km未満」が37%と最も多い。15年度から変化はみられない。
- ・ 使用用途(複数回答)は、「買物」が79%、「趣味・レジャー」が44%、「通勤・通学」が42%と幅広い用途で使われている。
- ・ 使用用途(単数回答)は、「通勤・通学」が35%と最も多く、次いで「買物」が32%となっている。
- ・ 属性別に載せる人や積載物をみると、女性では「乳幼児」や「小学生」、男性は「仕事道具・運搬物」を載せている。

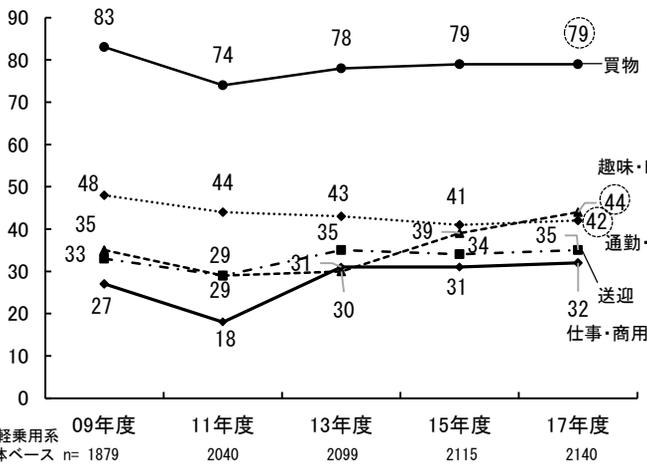
図表1-12 使用頻度

軽乗用系 全体ベース n=	ほとんど毎日	週に		それ以下	
		週に 4~5日	週に 2~3日	週に 1日	週に 1日以下
09年度 2085	68	16	12	3	1
11年度 2035	72	13	11	3	1
13年度 2103	75	12	9	3	1
15年度 2114	72	13	10	4	1
17年度 2103	77	11	10	1	1

図表1-13 月間平均走行距離

軽乗用系 全体ベース n=	200km 未満	400km 未満	600km 未満	1000km 未満		1000km 以上	平均 距離 (km)
				800km 未満	1000km 未満		
09年度 2065	38	23	14	8	8	9	454
11年度 2019	38	25	12	9	8	8	438
13年度 2083	34	26	14	9	9	8	488
15年度 2097	38	23	13	9	9	8	473
17年度 2103	37	24	15	8	7	9	466

図表1-14 使用用途 (複数回答)



図表1-15 主な使用用途 (単数回答)

軽乗用系 全体ベース n=	通勤・通学	買物	趣味・レジャー	
			仕事・商用	送迎
09年度 2085	38	38	16	5
11年度 2035	37	41	13	5
13年度 2103	36	32	21	6
15年度 2106	32	35	22	5
17年度 2090	35	32	22	7

図表1-16 乗車人数別 軽自動車に乗せる人/積載物

	軽乗用系 全体ベース	成人	乳幼児	小学生	大学生・高生	運搬物・仕事道具	スポーツ用品	動物・ペット	介護が必要な方
軽乗用系 全体	2081	73	17	16	15	9	5	5	4
乗車人数 1人	1236	73	8	11	14	12	5	5	4
乗車人数 2人	588	81	14	14	18	6	5	5	5
乗車人数 3人	187	61	54	39	15	5	6	5	4
乗車人数 4人	70	62	73	53	18	4	4	6	2

■ 全体+3ポイント以上

図表1-17 属性別 軽自動車に乗せる人/積載物

	軽乗用系 全体ベース	成人	乳幼児	小学生	大学生・高生	運搬物・仕事道具	スポーツ用品	レジャー用品	動物・ペット	介護が必要な方
軽乗用系 全体	2085	73	17	16	15	9	5	5	5	4
性別 男性	832	76	9	9	10	14	10	3	3	3
性別 女性	1253	72	21	20	18	7	2	6	5	5
主運転者年代 20代以下	195	86	21	4	8	6	2	3	2	2
主運転者年代 30代	354	60	45	34	9	6	6	4	3	3
主運転者年代 40代	410	66	15	32	39	10	5	5	2	2
主運転者年代 50代	389	81	5	6	19	9	5	8	8	8
主運転者年代 60代	461	77	9	9	4	9	6	6	6	6
主運転者年代 70代以上	276	77	5	4	7	16	4	2	3	3

■ 全体+3ポイント以上

1.軽乗用系 (4) 併有状況

■ 軽自動車の単数保有が増加、年代別にみると60代以上で軽自動車を1台だけ持っている人(併有車なし)の比率が高い。

- 併有状況では「併有車なし」が13年度から増加。属性別では、20代以下～50代の幅広い年代で6割以上が「軽自動車+普通・小型車」の併有、60代以上では「併有車なし」が多い。
- 併有車のボディタイプは普通・小型車の「ワゴンタイプ」が34%と最も多い。09年度との比較でみると、軽自動車では「トール・スーパートール型」が7ポイント、普通・小型車では「ハッチバック」が5ポイント増加している。
- 主運転車を専用車として使用している人は7割。

図表1-18 併有状況

軽乗用系 全体ベース n=	軽自動車のみ			複数台 保有率	世帯 人数 (人)
	併有車なし	併有	軽自動車と普通乗用車を併有		
09年度 2085	25	11	64	75	3.5
11年度 2019	27	14	59	73	3.5
13年度 2006	22	10	68	78	3.4
15年度 2070	24	13	63	76	3.4
17年度 2082	29	14	57	71	3.3

※2013年度以降、軽自動車と普通・小型車それぞれの保有台数を確認する質問の仕方に変更

図表1-19 属性別 併有状況

		軽乗用系 全体 ベース	併有車なし	併有軽自動車のみ	併有普通乗用車と軽自動車と
軽乗用系 全体		2082	29	14	57
性別	男性	839	35	17	48
	女性	1243	26	13	62
主運転者年代	20代以下	191	20	11	69
	30代	352	26	11	64
	40代	405	20	15	66
	50代	391	22	17	61
	60代	454	35	16	49
70代以上		289	56	13	31

単位：%

■ 全体+3ポイント以上

図表1-20 併有車ボディタイプ

(併有車のうち、最もよく使用しているもののボディタイプ)

軽乗用系 併有車あり ベース n=	軽自動車				普通・小型車			(普通・小型車 商用系)
	スーパートール型	ポトック	ポトック	その他軽乗用	ハッチバック	セダン・ツークレ	ワゴンタイプ	
09年度 1434	6	13	4	7	9	20	37	4
11年度 1368	10	14	2	8	10	17	35	4
13年度 1429	11	12	4	4	14	17	35	3
15年度 1337	12	14	3	4	12	16	36	3
17年度 1246	13	13	4	5	14	15	34	2

※：ボディタイプの詳細な分類については、P.13参照

図表1-21 併有車利用者

併有車の 主運転者 ベース n=	その他家族			
	配偶者	両親	子供(婿/嫁)	その他
09年度 1100	66	11	17	33
11年度 1161	65	12	17	42
13年度 1250	68	12	15	32
15年度 1187	70	12	14	22
17年度 1131	68	13	15	22

図表1-22 主運転車専用、共用状況

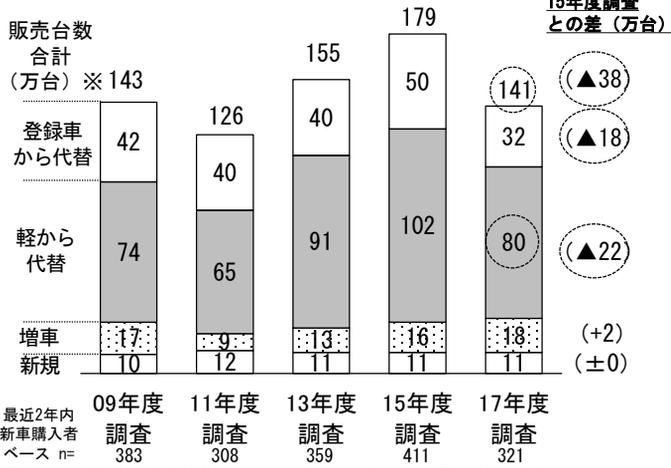
軽乗用系 全体ベース n=	専用車 として使用	複数の 運転者で 共用
09年度 1879	73	27
11年度 2019	74	26
13年度 2103	72	28
15年度 2115	70	30
17年度 2137	70	30

1.軽乗用系 (5) 購入形態

■ 新車購入形態を販売台数に換算してみると、15年度よりも38万台減少しており、その内、最も減少台数が大きいのは「軽から代替」で22万台減少。

- 購入形態は、「軽から代替」が80万台、15年度より22万台減少。「登録車から代替」が32万台、18万台減少。
- 属性別でみると、男性は「登録車からの代替」、女性は「軽から代替」が多い。
- 前保有車をみると軽の「トール・スーパーモデル型」が増加傾向にある。
- 前保有車の平均使用年数は09年に比べ長期化、車両購入価格は上昇。
- 購入時の比較状況は「比較検討はしなかった」と回答した人が77%存在している。
- 最終比較検討したボディタイプは「トール・スーパーモデル型」が68%であった。

図表1-23 購入形態



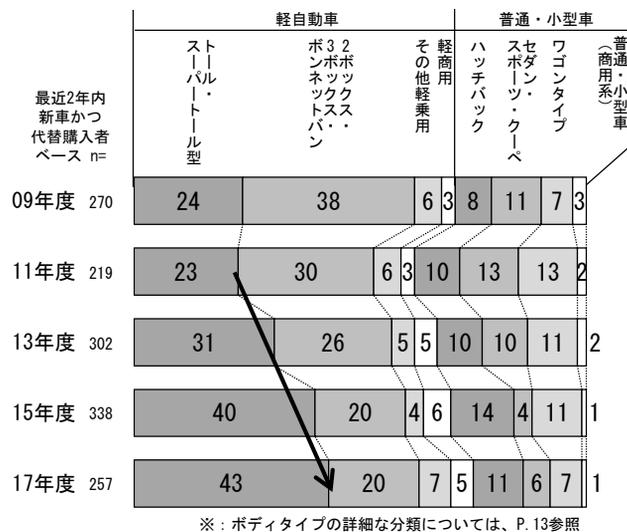
図表1-24 属性別 購入形態

単位：%

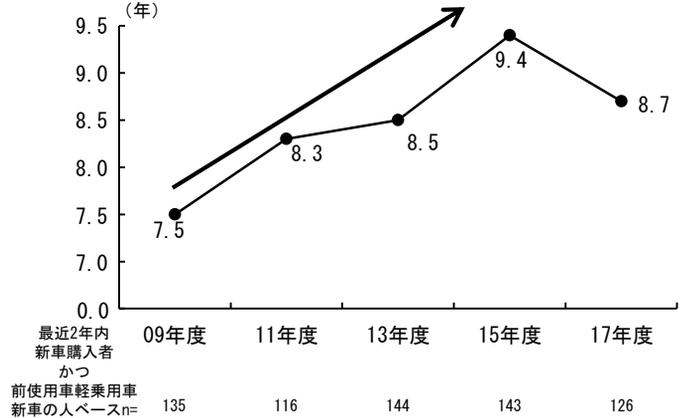
	2年内新車購入者ベース	新規	増車	軽から代替	登録車から
最近2年内新車購入者	321	8	13	56	23
性別					
男性	118	6	6	52	36
女性	203	8	16	60	16
主運転者年代					
20代以下	40	50	21	28	1
30代	59	1	8	63	28
40代	58	2	14	57	27
50代	58	3	19	65	13
60代	72	0	11	64	25
70代以上	34	0	6	51	43

■ 全体+3ポイント以上

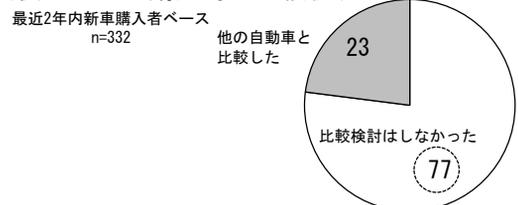
図表1-25 前保有車のボディタイプ



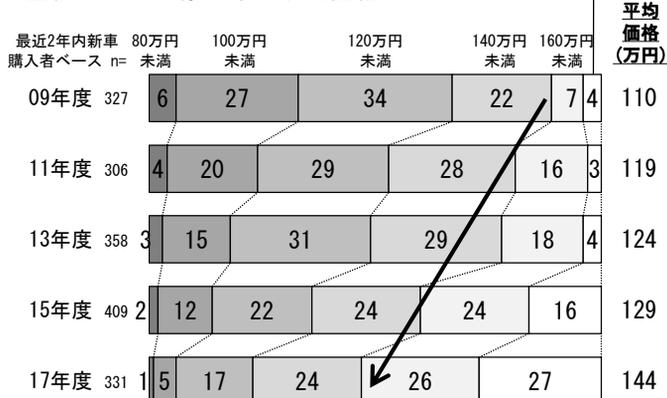
図表1-26 前使用軽乗用車の平均使用年数



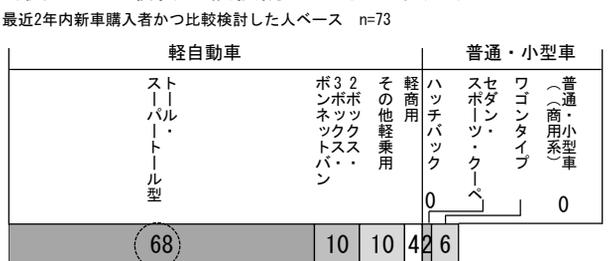
図表1-28 購入時の比較状況



図表1-27 購入時 車両価格



図表1-29 最終比較検討したボディタイプ



1.軽乗用系 (6) 軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車を経済面で選ぶ人が減少。背景に税制改定が考えられる。

- 軽自動車を選んだ理由は「経済面」が50%、「車使用面」も50%となっている。15年度以降、軽自動車を経済面で選ぶ人が減少傾向にある。
- 軽自動車の使用面での選択理由をみると、「運転がしやすいから」が72%と最も多く、次いで「狭い道で使いやすいから」が43%となっている。13年度と比較すると「運転がしやすいから」は10ポイント増加している。
- 経済面では、「税金が安いから」が67%と最も多く、次いで「燃費が良いから」が56%である。時系列でみると「税金が安いから」が13年度から減少。税制改定により経済メリットが薄れたと考えられる。

単位：%

図表1-30 軽自動車の選択理由

最近2年内新車 購入者ベース n=	経済面		車使用面	
	35	24	27	14
09年度 383	72		28	
11年度 310	75		25	
13年度 361	72		28	
15年度 408	35	24	27	14
17年度 334	26	24	31	19

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

図表1-31 軽自動車の選択理由（車使用面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	運転 がし やす い か ら	狭 い 道 で 使 い やす い か ら	使 い 物 や 用 足 し に 向 い て い る か ら	駐 停 車 が 容 易 だ か ら	あ ま り な い か ら	長 距 離 を 走 る こ と が	通 勤 ・ 通 学 専 用 の 車 だ か ら	高 速 道 路 を 使 用 す る こ と が あ ま り な い か ら	2 台 目 の 車 だ か ら	荷 物 の 積 み 下 ろ し が	車 庫 ス ペ ー ス が 狭 い か ら	人 や 荷 物 を 乗 せ て 使 用 す る こ と は あ ま り な い か ら	運 転 し やす く 安 心 だ か ら	自 分 以 外 の 人 で も 活 用 で き そ う だ か ら	レ ジ ャ ー や 趣 味 に	乗 車 人 員 が 少 な い か ら	車 の 安 全 性 か ら	環 境 に 良 い か ら	初 め て の 車 だ か ら
09年度 383	53	51	41	37	29	22	-	18	10	21	6	7	-	7	2	-	2		
11年度 310	59	53	48	41	26	22	14	16	13	18	5	6	-	14	7	-	4		
13年度 361	62	47	44	40	37	23	20	16	7	19	6	5	-	9	3	-	3		
15年度 412	65	47	38	37	29	21	19	14	13	12	10	9	9	8	6	6	3		
17年度 334	72	43	32	35	27	17	16	14	16	18	6	7	11	13	5	2	4		
17年度-13年度 差	+10	▲4	▲12	▲5	▲10	▲5	▲4	▲2	+9	▲1	±0	+2	-	+4	+2	-	+1		

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下 □ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

図表1-32 軽自動車の選択理由（経済面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	税 金 が 安 い か ら	燃 費 が 良 い か ら	車 検 費 用 が 安 い か ら	価 格 が 安 い か ら	保 険 が 安 い か ら	簡 単 だ か ら	車 庫 届 出 の 手 続 き が	車 検 が 2 年 だ か ら	車 検 が 3 年 だ か ら
09年度 383	85	60	38	40	21	4	0	4	
11年度 310	79	60	38	37	22	4	0	5	
13年度 361	84	66	40	37	22	1	0	1	
15年度 412	79	59	36	34	19	4	0	2	
17年度 333	67	56	31	36	18	3	0	5	
17年度-13年度 差	▲17	▲10	▲9	▲1	▲4	+2	±0	+4	

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下 □ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

1. 軽乗用系 (7) 次期購入意向

■ 「今後5年内での買い替え意向有」は14%で減少傾向。

20代以下～40代の買い替え意向が高い一方で、60代以上で買い替え意向がない人が多い。

- 今後の買い替え意向は、「今後5年内での買い替え意向有」が14%で、13年度より減少傾向にある。属性別にみると、20代以下～40代は買い替え意向が高いが、60代以上は「買い替え意向無」が多い。
- 次期購入意向車を見ると、軽自動車への意向が9割近い。40代以上の軽自動車以外の選択意向率は1割以下だが、20代以下～30代の若年層で軽以外の選択意向が高い。
- 次期意向ボディタイプは、スーパートール型・トール型を合わせて53%。次に軽自動車を選ぶ人では税制改定を背景に、税金の安さを理由にあげる人が13年度に比べ減少している。

図表1-33 今後の買い替え意向

軽乗用系 全体ベース n=	今後5年内での 買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
09年度 1879	19	71	10
11年度 2040	17	71	12
13年度 2103	20	68	12
15年度 2115	17	71	12
17年度 2048	14	73	13

図表1-34 属性別 今後の買い替え意向

単位：%

		軽乗用系 全体 ベース	買今 替後 5 年 内 向 で 有	買時 期は 未 定 向 だ が 有	買 替 え 意 向 無
軽乗用系 全体		2048	14	73	13
性別	男性	816	17	67	17
	女性	1232	12	76	12
主 運 転 者 年 代	20代以下	186	19	76	5
	30代	340	15	82	4
	40代	399	13	82	5
	50代	386	18	75	8
	60代	452	13	68	20
	70代以上	285	6	50	43

図表1-35 次期意向車 軽自動車・軽自動車以外

自動車買い替え 意向者 ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
09年度 1648	88	12
11年度 1735	91	9
13年度 1821	90	10
15年度 1820	90	10
17年度 1793	88	12

図表1-36 属性別 軽自動車・軽自動車以外

		買 替 え 意 向 者 ベ ー ス	軽 自 動 車 に す る	車 軽 に 自 動 車 以 外 の
軽乗用系 全体		1793	88	12
性別	男性	707	86	14
	女性	1086	89	11
主 運 転 者 年 代	20代以下	182	72	28
	30代	335	82	18
	40代	385	90	10
	50代	364	90	10
	60代	367	94	6
	70代以上	160	98	2

図表1-37 次期意向 軽自動車ボディタイプ

次期軽自動車 購入意向者 ベース n=	軽商用			その他 軽乗用
	トール型	2ボックス・3ボックス ボンネットバン	その他	
09年度 1457	42	41	10	7
11年度 1565	42	37	13	8
13年度 1318	48	30	13	9
15年度 1355	16	31	33	7
17年度 1136	20	33	29	6

スーパートール型

図表1-38 次期軽自動車購入意向理由

	税金が安いから	価格が安いから	運転がしやすいから	燃費が良いから	車検費用が安いから	保険が安いから	使用状況から 最適の大きさだから	2 台 目 以 上 の 車 な の で
09年度	1467	84	60	52	59	42	40	31
11年度	1582	82	59	50	54	40	37	25
13年度	1626	81	51	46	50	42	35	24
15年度	1627	75	52	51	49	38	35	25
17年度	1608	75	53	52	49	38	36	28
17年度-13年度 差	▲6	+2	+6	▲1	▲4	+1	+4	+1

17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下
17年度-13年度 差 +3ポイント以上

2.軽キャブバン (1)保有車特性

■ オートマチック比率が増加傾向。2輪駆動車が増加している。

- 新車・中古車比率は、「新車」が64%、「中古車」が36%であり、「新車」が増加している。
- ミッションタイプは、「マニュアル」が39%、「オートマチック」が61%を占める。「オートマチック」の比率が09年度以来増加傾向にある。
- エンジンタイプは、「標準エンジン」が93%と大半を占める。
- 駆動方式は、「2輪駆動車」が70%と15年度より5ポイント増加している。

単位：%

図表1-39 新車・中古車

軽キャブバン 全体ベース n=		新車	中古車
09年度	321	59	41
11年度	409	63	37
13年度	409	58	42
15年度	423	62	38
17年度	374	64	36

図表1-40 ミッションタイプ

軽キャブバン 全体ベース n=		マニュアル	オートマチック
09年度	321	51	49
11年度	409	49	51
13年度	410	45	55
15年度	423	44	56
17年度	373	39	61

図表1-41 エンジンタイプ

軽キャブバン 全体ベース n=		標準エンジン	ターボエンジン
09年度	321	93	7
11年度	409	93	7
13年度	409	90	10
15年度	423	92	8
17年度	372	93	7

図表1-42 駆動方式

軽キャブバン 全体ベース n=		2輪駆動車	4輪駆動車
09年度	321	68	32
11年度	409	66	34
13年度	409	63	37
15年度	423	65	35
17年度	367	70	30

2.軽キャブバン (2)ユーザー属性

■ 40代が増加し、60代ユーザーが減少。個人名義は15年度から減少。
「建設業」、「サービス業他」従事者が増加。「年収400万円未満」が減少している。

- 男女別就業形態は「男性有職」が72%で、15年度から増加。
- 主運転者の年代は「60代」が20%と減少。代わって、40代が増加。
- 「勤労世帯」が減少し、「建設業」、「サービス業他」が増加。
- 世帯年収では「400万円未満」が36%と13年度から減少傾向。
- 住居・事業所形態は、「純住宅」が49%と11年度から減少傾向。

単位：%

図表1-43 主運転者男女別就業形態

軽キャブバン 全体ベース n=	男性		女性		有職計	無職計
	有職*	無職*	有職	無職		
09年度 321	67	13	16	4	83	17
11年度 409	62	13	18	7	80	20
13年度 409	70	9	16	5	86	14
15年度 422	65	15	17	3	82	18
17年度 375	72	11	15	2	87	13

図表1-44 軽キャブバンの名義

軽キャブバン 全体ベース n=	法人	個人
	09年度 321	44
11年度 409	40	60
13年度 411	51	49
15年度 423	52	48
17年度 376	58	42

※有職、無職の定義

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

図表1-45 主運転者年代

軽キャブバン 全体ベース n=	20代 以下 30代 40代 50代 60代 70代 以上						平均年齢 (歳)
	09年度 321	5	13	17	22	24	
11年度 409	3	15	19	15	22	26	56
13年度 409	2	13	25	19	25	16	55
15年度 422	3	9	18	21	27	22	57
17年度 376	2	12	23	18	20	25	57

図表1-46 主運転者業種

	軽 キャブ バン 全体 ベース	農業 (専業)	農業 (兼業)	その他 第1次 産業	建設 業	製造 業	卸・ 小売 業	サー ビス 業他	勤 労 世 帯	無 職 他
09年度	290	12	2	0	14	5	7	17	29	14
11年度	408	13	1	1	10	4	18	7	32	14
13年度	353	4	1	0	10	2	19	14	39	12
15年度	407	4	1	1	10	2	23	15	32	12
17年度	359	5	0	2	15	3	19	19	26	11
17年度-13年度差		+1	▲1	+2	+5	+1	±0	+5	▲13	▲1

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下
□ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

図表1-47 世帯年収

軽キャブバン 純住宅+ 産業住宅 ベース n=	1000万円 以上					中央値 (万円)	
	200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 未満		
09年度 221	11	32	24	15	9	9	457
11年度 297	13	34	25	14	4	10	426
13年度 275	18	35	22	14	4	7	387
15年度 291	15	32	24	11	7	11	407
17年度 276	15	21	28	15	8	13	497

図表1-48 住居・事業所形態*

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

軽キャブバン 全体ベース n=	純住宅	産業住宅	純事業所
	09年度 321	55	29
11年度 409	58	28	14
13年度 409	55	30	15
15年度 423	54	28	18
17年度 376	49	33	18

2.軽キャブバン (3)使用状況

■ 乗用用途が減少する一方、商用用途が増加。用途が商用に純化してきている。

- ・ 主用途は、「商用用途」が65%を占めている。
- ・ 使用用途では、「仕事・商用」が増加傾向にある。
- ・ 詳細をみると、道具の運搬、商品の仕入などに使われている。
- ・ 使用頻度は、「ほとんど毎日」が81%を占める。
- ・ 月間平均走行距離は、平均610kmと、15年度よりも伸びている。商用用途のユーザーは736kmと、軽キャブバン全体平均と比べて月間走行距離が長い傾向を示している。

図表1-49 主用途

軽キャブバン 全体ベース n=	商用用途	乗用用途	農用用途
09年度 321	45	43	12
11年度 409	43	43	14
13年度 402	52	41	7
15年度 411	61	35	4
17年度 366	65	28	7

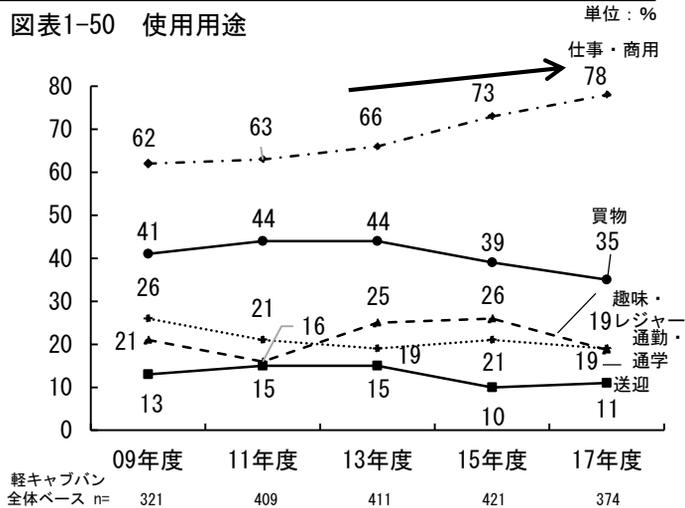
※用途の定義 (09~15年度)

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

(17年度)

- 【商用用途】主用途が仕事や商用で一次産業以外の業種で使用、かつ農業以外で使用している人
- 【乗用用途】主用途が仕事や商用以外の人
- 【農用用途】主用途が仕事や商用で、一次産業の業種で使用、もしくは、主用途が仕事商用で、その他の業種かつ農業に使用している人

図表1-50 使用用途

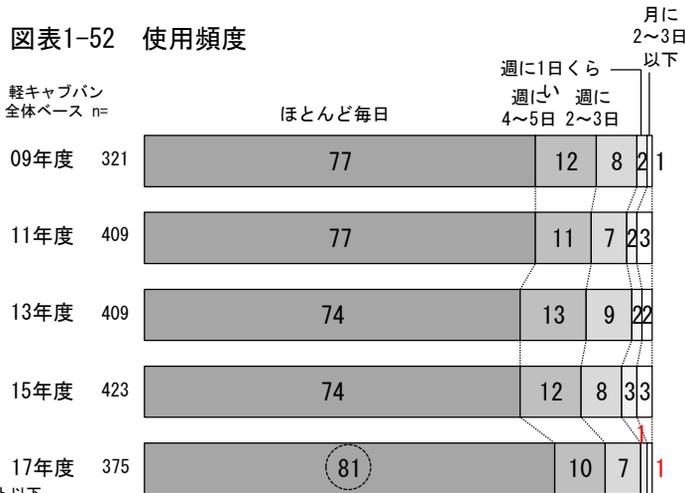


図表1-51 使用用途 詳細

軽キャブバン 全体ベース	仕事用の道具の運搬 (農耕具、清掃用具など)	商品の仕入れ・納入	買物	一般家庭など最終消費者への配達	通勤・通学	セールス、営業関係	趣味・レジャーなどの用具の運搬	田畑への往復、農機具、農作物の運搬	人員の輸送	弁当・花きなどの移動販売	その他
09年度*	210	-	-	33	-	20	-	23	-	-	1
11年度*	268	-	-	31	-	18	-	28	-	-	4
13年度	407	-	-	21	-	10	22	12	-	-	23
15年度	417	-	-	26	-	15	25	18	-	-	19
17年度	372	30	30	27	23	18	13	10	7	1	2
17年度-13年度差	-	30	30	-6	13	-5	-12	-8	7	1	-11

※ 09年度~11年度は「仕事・商用」での使用者ベース 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下

図表1-52 使用頻度



図表1-53 月間平均走行距離

軽キャブバン 全体ベース n=	800km未満					1,000km以上	平均距離 (km)
	200km未満	400km未満	600km未満	1,000km未満			
09年度 320	37	19	10	4	13	17	567
11年度 405	34	18	12	11	10	15	571
13年度 405	29	23	12	8	13	15	604
15年度 422	31	21	12	9	12	15	573
17年度 371	30	20	12	9	11	18	610

図表1-54 属性別 月間平均走行距離 (km)

		軽キャブバン 全体ベース	月間平均 走行距離 (km)
軽キャブバン全体		371	610
用途	商用用途	244	736
	乗用用途	98	395
	農用用途*	19	399
住居形態	純住宅	180	518
	産業住宅	126	669
	純事業所	65	759

2.軽キャブバン (4)併有状況

■ 「3台以上」併有が最も多いが、15年度より減少。「普通・小型乗用」との併有が約半数を占め、「軽商用」との併有が15年度に比べ増加している。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が38%と多いが、15年度より減少。用途別では、商用用途で「3台以上」が多い。住居形態別では、純事業所で「3台以上」が多い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用」との併有が44%と最も大きい。用途別では、商用用途は「軽商用」との併有が多い。
- 住居形態別では、産業住宅が「普通・小型乗用」との併有、純事業所が「軽商用」、「普通・小型商用」との併有が多い。

単位：%

図表1-55 世帯や事業所の保有車台数

軽キャブバン 全体ベース n=	複数台 保有率			複数台 保有率
	1台 (併有車なし)	2台	3台以上	
09年度 321	25	34	41	75
11年度 409	30	37	33	70
13年度 391	21	37	42	79
15年度 411	24	30	46	77
17年度 358	27	35	38	73

図表1-56 用途別 世帯や事業所の保有車台数

用途	軽 キャブ バン 全体 ベース	1台	2台	3台以上
		軽キャブバン全体	358	27
商用用途	239	21	34	46
乗用用途	93	41	34	25
農用用途*	18	6	50	45
住居形態				
純住宅	170	36	36	28
産業住宅	127	23	40	37
純事業所	61	9	19	72

■ 全体+3ポイント以上

図表1-57 併有状況

(併有車のうち最もよく使用している車)

軽キャブバン 複数台保有者ベース n=	普通・小型商用			乗用系 計	商用系 計	
	軽乗用	軽商用	普通・小型乗用			
09年度 241	27	31	37	5	75	43
11年度 287	19	24	48	9	70	33
13年度 291	17	20	56	7	79	27
15年度 269	27	18	47	8	77	26
17年度 234	24	24	44	8	69	31

図表1-58 属性別 併有状況

用途	軽 キャブ バン 複数台 保有者 ベース	軽自動車		普通・小型車	
		軽 乗用	軽 商用	普 通 ・ 小 型 乗 用	普 通 ・ 小 型 商 用
軽キャブバン併有者全体	234	24	24	44	8
商用用途	159	17	30	44	10
乗用用途	56	50	5	43	3
農用用途*	15	17	25	51	7
住居形態					
純住宅	100	36	10	52	2
産業住宅	82	17	23	53	7
純事業所	52	15	49	17	20

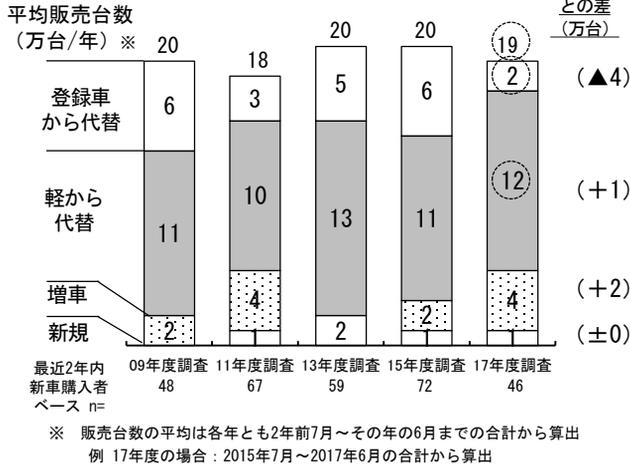
■ 全体+3ポイント以上

2.軽キャブバン (5)購入形態

■ 購入形態では「軽から代替」が最大で、「増車」が拡大。2015年7月～2017年6月までの1年あたりの平均販売台数は19万台/年と微減。

- 購入形態では、「軽から代替」が12万台を占める。「登録車から代替」は2万台で、15年度調査より4万台減少。
- 購入時の比較状況を見ると、「比較検討はしなかった」が78%を占める。
- 購入時車両価格は、「80～100万円未満」が33%と最も多く、増加している。
- 軽キャブバンの年式では2014～2015年の年式が17%で最も高い。

図表1-59 購入形態

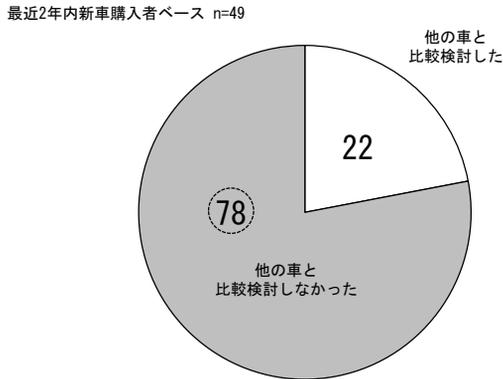


図表1-60 前保有車のボディタイプ

単位：%

最近2年内新車かつ代替購入者ベース n=	軽自動車	軽商用系		普通・小型車				
		軽乗用系	軽商用系	軽トラック	ハッチバック	セダン・クーペ	ワゴンタイプ	普通・小型車 (商用系)
09年度	42	5	10	14	37	14	9	10
11年度	52	0	14	8	48	10	2	6
13年度	53	20	19		55	5	6	3
15年度	61	7	0	12	42	7	3	8
17年度	33	3	5	17	60	4	5	6

図表1-61 購入時の比較状況



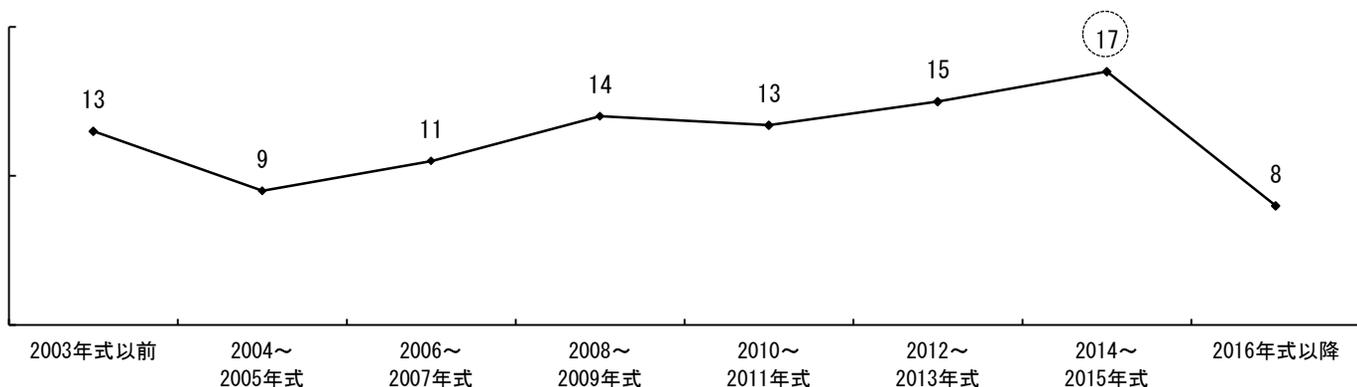
図表1-62 購入時 車両価格

平均価格 (万円)

最近2年内新車購入者ベース n=	80万円未満	100万円未満	120万円未満	140万円未満	140万円以上	平均価格	
09年度	0	33	19	32	16	118	
11年度	3	29		47	15	6	104
13年度	2	24		39	25	10	112
15年度		12	16	40	17	15	115
17年度	6	33		26	17	18	113

図表1-63 軽キャブバンの年式

キャブバン全体ベース n=366



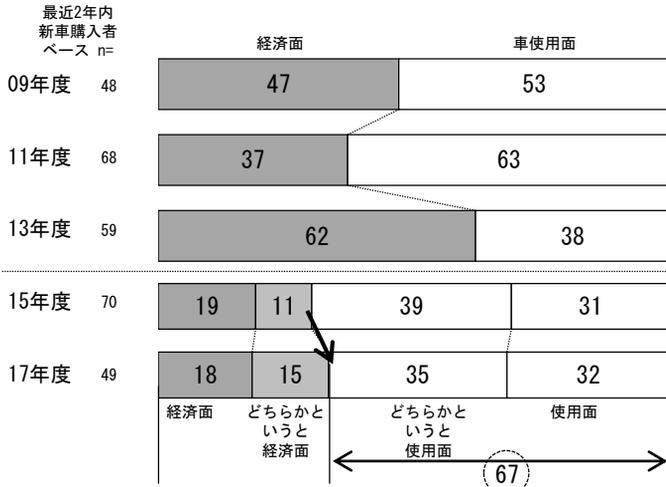
2.軽キャブバン (6)軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車を選んだ理由は、「車使用面」の理由が6割を超え、運転や荷物の積み下ろしに加え、人も荷物も載せられることを挙げる人が多くみられる。一方、「経済面」では価格の安さを挙げる人が多い。

- 軽自動車を選んだ理由として、使用面を挙げている人は合計で67%を占める。
- 軽自動車の選択理由では、「荷物の積み下ろしがしやすいから」が増加。「駐停車が容易だから」、「運転がしやすいから」は、13年度と比べ減少。
- 経済面については、「燃費が良いから」、「価格が安いから」が上昇。一方で「保険が安いから」、「車検費用が安いから」、「税金が安いから」を選択理由に挙げる人が減少している。

単位：%

図表1-64 軽自動車の選択理由



図表1-65 軽自動車の選択理由（車使用面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	荷物の積み下ろしが しやすいから	仕事に必要なだから	人も荷物も乗せられるから	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	車庫スペースが狭いから	あぜ道など狭い道にも入ってい けるから	乗り慣れているので	少量の荷物を何度にも分けて運 ぶのに向いているから	自分以外の人でも運転 しやすく安心だから	あまりないから	長距離を走ることが できるから	高速道路を使用することがあま りないから	乗車人員が少ないから	レジャーや趣味に活用できそう だから	車内で作業しやすいから	環境に良いから	この中には1つもない
09年度 48	43	-	-	39	29	11	-	-	3	8	18	0	6	-	-	-	-	0
11年度 68	55	-	-	45	26	14	-	-	9	1	18	7	0	-	-	-	-	5
13年度 59	45	-	-	53	46	19	-	-	17	2	26	22	8	-	-	-	-	2
15年度 73	53	-	-	46	26	14	-	-	7	5	14	12	5	19	-	-	0	6
17年度 49	59	51	44	34	24	23	20	16	14	12	12	8	7	4	4	2	3	3
17年度-13年度 差	+14	-	-	▲19	▲22	+4	-	-	▲3	+10	▲14	▲14	▲1	-	-	-	-	+1

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下 □ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

図表1-66 軽自動車の選択理由（経済面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	価格が安いから	税金が安いから	燃費が良いから	車検費用が安いから	保険が安いから	簡単だから 車庫届け出の 手続きが	車検が2年 だから	この中には1つも ない
09年度 48	46	50	47	37	16	2	-	28
11年度 68	41	76	52	40	17	7	8	11
13年度 59	56	78	29	38	31	0	3	3
15年度 71	42	55	28	25	17	10	12	25
17年度 49	60	59	39	16	8	10	5	8
17年度-13年度 差	+4	▲19	+10	▲22	▲23	+10	+2	+5

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下 □ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

2.軽キャブバン (7) 次期購入意向

■「今後5年内での買い替え意向有」は、15年4月の軽自動車税増税以降、低水準が続く。
購入意向理由では、コストメリットとあわせて使用面でのメリットも重視されている。

- ・「今後5年内での買い替え意向有」層は軽自動車税増税以降の15年調査からほぼ同じで低い水準が続いている。
- ・次期購入意向車は軽貨物車が79%を占める。軽貨物車の購入意向は30代～40代で高く、軽乗用車の購入意向は50代と70代で高い。
- ・軽貨物車の購入意向理由では「税金が安いから」が53%、「価格が安いから」が43%となっている。非購入理由では「エンジンパワーが足りないから」が27%となっている。

単位：%

図表1-67 今後の買い替え意向

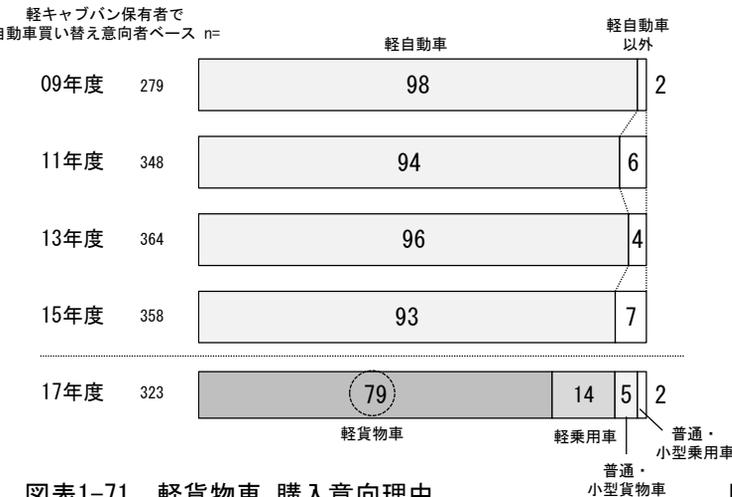
軽キャブバン 全体ベース n=	今後5年内での 買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
09年度 321	24	63	13
11年度 408	18	67	15
13年度 411	24	66	10
15年度 423	15	69	16
17年度 359	17	70	13

図表1-68 属性別 今後の買い替え意向

	軽キャブ バン 全体 ベース	買 今 後 5 年 内 で 有	買 時 期 は 未 定 だ が 有	買 い 替 え 意 向 無
軽キャブバン 全体	359	17	70	13
性別 男性	295	18	70	12
性別 女性	64	10	73	17
主運転者年代 20代以下*	8	28	72	0
30代	34	13	83	4
40代	87	18	79	3
50代	65	23	68	9
60代	85	11	76	13
70代以上	80	17	55	28

■ 全体+3ポイント以上

図表1-69 次期購入意向車

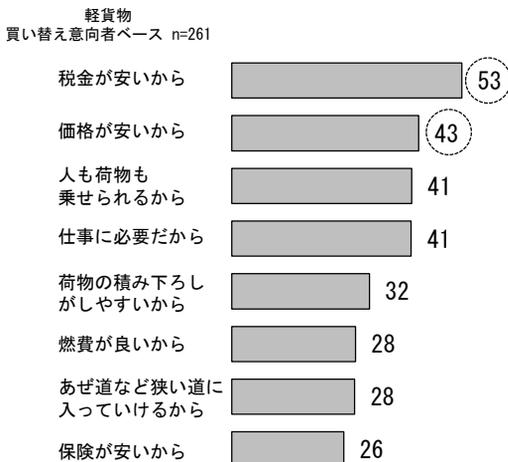


図表1-70 属性別 次期購入意向車

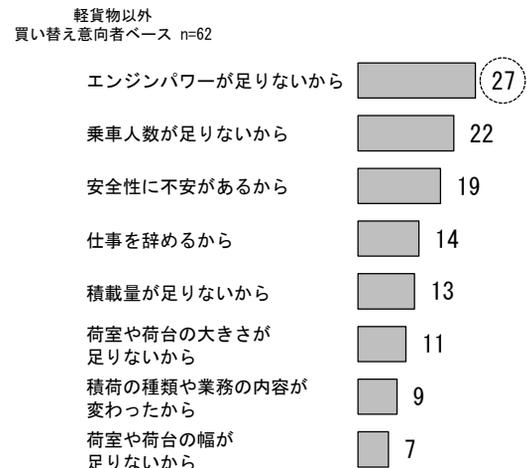
	買 い 替 え 意 向 者 ベ ー ス	軽 貨 物 車 に す る	軽 乗 用 車 に す る	に 普 通 ・ 小 型 貨 物 車	に 普 通 ・ 小 型 乗 用 車
軽キャブバン 全体	323	79	14	5	2
性別 男性	265	79	14	5	2
性別 女性	58	78	18	2	2
主運転者年代 20代以下*	7	78	6	16	0
30代	35	84	6	9	1
40代	85	85	7	5	3
50代	64	75	18	6	1
60代	76	80	16	2	2
70代以上	56	68	26	5	1

■ 全体+3ポイント以上

図表1-71 軽貨物車 購入意向理由



図表1-72 軽貨物車 非購入意向理由



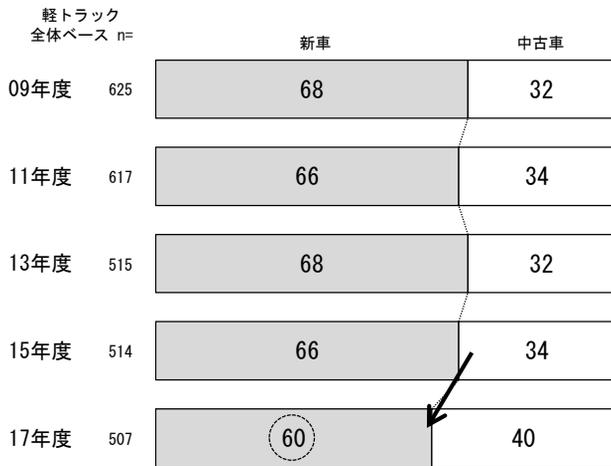
3.軽トラック (1)保有車特性

■ 「中古車」、「オートマチック」が15年度より増加している。

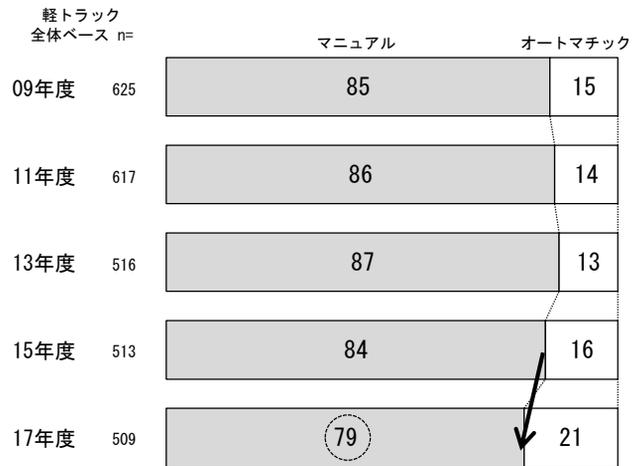
- 保有車の特性についてみると、「新車」60%「中古車」40%で、中古車が増加している。
- ミッションタイプは「マニュアル」79%、「オートマチック」21%で、「オートマチック」が増加傾向にある。
- エンジンタイプは「標準エンジン」が98%を占める。
- 駆動方式は、軽乗用系や軽キャブバンに対し、高い比率で「4輪駆動車」が選ばれている。

単位：%

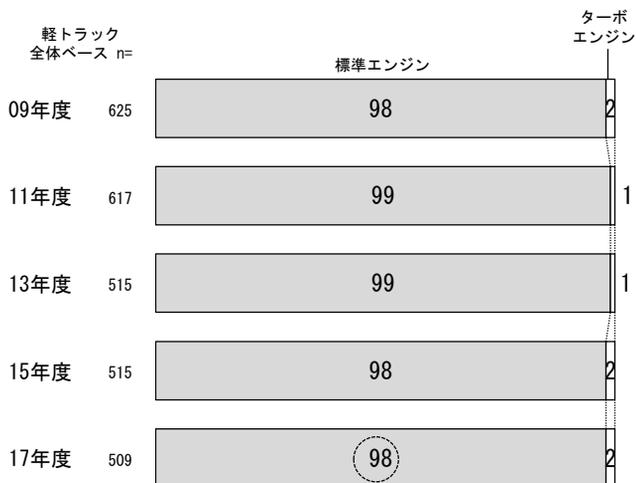
図表1-73 新車・中古車



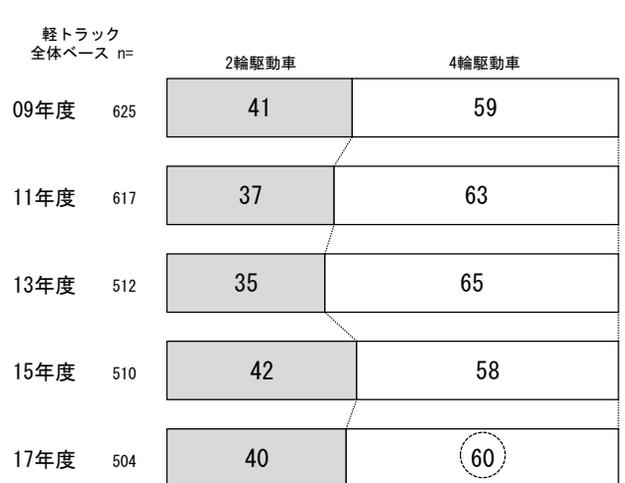
図表1-74 ミッションタイプ



図表1-75 エンジンタイプ



図表1-76 駆動方式



3.軽トラック (2)ユーザー属性

■ 「男性」と「年収400万円未満」が多く、年代では60代以上が増加。個人名義は減少傾向。

- ・ 性別は「男性」が91%、年代は「60代」が32%、「70代以上」が31%と60代以上で6割以上を占めている。
- ・ 主運転者の業種は、軽キャブバンと比べて「農業(専業)」が多い。
- ・ 世帯年収は、「年収400万円未満」が46%。

図表1-77 主運転者男女別就業形態

軽トラック 全体ベース n=	男性有職		男性 無職	女性 有職	女性 無職	有職計	無職計
	有職	無職					
09年度 625	72	17	7	4	1	79	21
11年度 617	70	19	7	4	1	77	23
13年度 516	77	13	9	1	1	86	14
15年度 514	74	13	11	2	2	85	15
17年度 509	77	14	8	1	1	85	15

図表1-78 軽トラックの名義

単位：%

軽トラック 全体ベース n=	法人	個人
09年度 625	32	68
11年度 617	26	74
13年度 516	34	66
15年度 514	34	66
17年度 509	43	57

図表1-79 主運転者年代

軽トラック 全体ベース n=	年代					平均 年齢 (歳)	
	20代 以下	30代	40代	50代	60代		70代 以上
09年度 625	2	7	16	21	27	27	59
11年度 617	3	7	13	19	30	28	60
13年度 515	3	6	11	18	40	22	60
15年度 515	2	5	11	22	30	30	61
17年度 509	2	7	11	17	32	31	62

図表1-80 主運転者業種

軽トラック 全体 ベース	農業 (専業)	農業 (兼業)	その他第 1次産業	建設 業	製造 業	卸・小 売業	サー ビス業 他	勤 労世 帯	無 職 他
09年度 625	21	4	2	11	4	2	15	25	16
11年度 617	27	4	2	10	2	9	4	24	18
13年度 516	18	8	0	8	3	13	9	28	13
15年度 514	18	5	2	10	3	14	7	24	17
17年度 509	22	3	1	10	2	13	7	25	17
17年度-13年度差	+4	▲5	+1	+2	▲1	0	▲2	▲3	+4

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下
■ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

図表1-81 世帯年収

軽トラック 純住宅+産業住宅 ベース n=	1,000万円 未満					中央値 (万円)	
	200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1,000万円 以上		
09年度 424	11	24	27	16	8	14	500
11年度 439	13	29	24	15	7	12	463
13年度 362	11	33	31	11	8	6	436
15年度 373	12	34	24	12	9	9	475
17年度 345	12	34	24	15	7	8	475

図表1-82 住居・事業所形態※

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

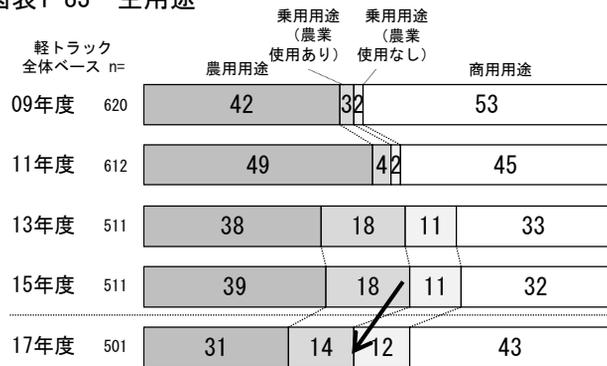
軽トラック 全体ベース n=	純住宅	産業住宅	純事業所
09年度 625	66	23	11
11年度 617	65	25	10
13年度 515	66	24	10
15年度 515	63	24	12
17年度 509	60	26	14

3.軽トラック (3)使用状況

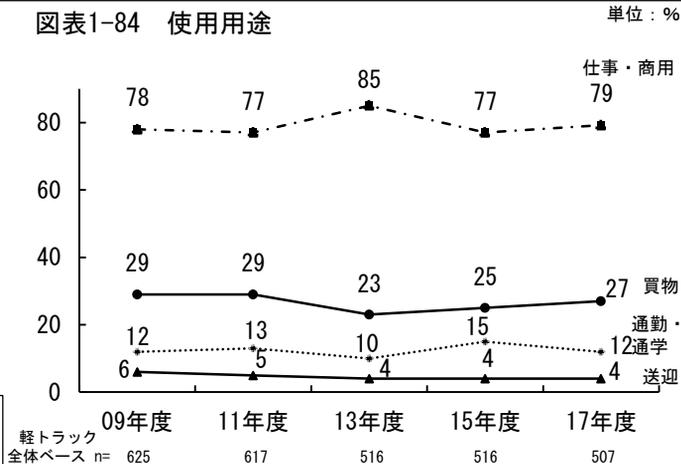
■ 主用途の「農用用途」は15年度から減少。月間平均走行距離は減少。

- 15年度から「農用用途」が減少。
- 使用用途としては、「一般家庭への配達」、「セールス・営業関係」が増加している。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が67%を占めるが、2015年調査からは横ばいとなっている。
- 月間走行距離「400km未満」が15年度から増加した結果、月間平均走行距離が15年度より短くなった。

図表1-83 主用途



図表1-84 使用用途



※用途の定義 (09~15年度)

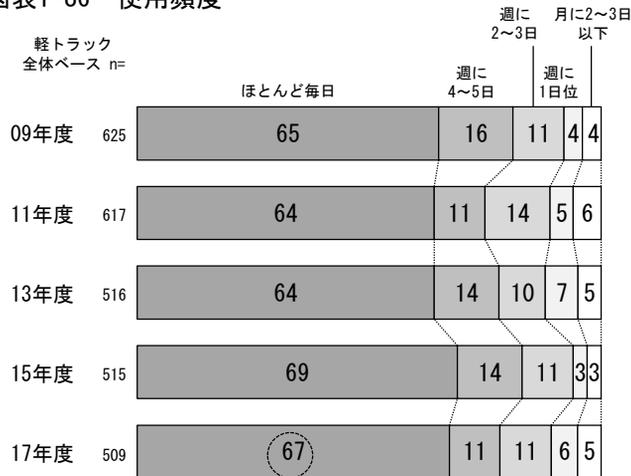
【農用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用あり
 【商用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用なし
 【乗用用途 (農業使用あり)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用あり、または主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用は無いが仕事が農業
 【乗用用途 (農業使用なし)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用は無く仕事が農業以外
 (17年度)
 【農用用途】主用途が仕事や商用で、一次産業の業種で使用、もしくは、主用途が仕事商用で、その他の業種かつ農業に使用している人
 【乗用用途 (農業使用あり)】主用途が仕事や商用以外で上記の条件の人
 【乗用用途 (農業使用なし)】主用途が仕事や商用以外で一次産業以外の業種で使用、かつ農業以外で使用している人
 【商用用途】主用途が仕事や商用で上記の条件の人

図表1-85 使用用途 詳細

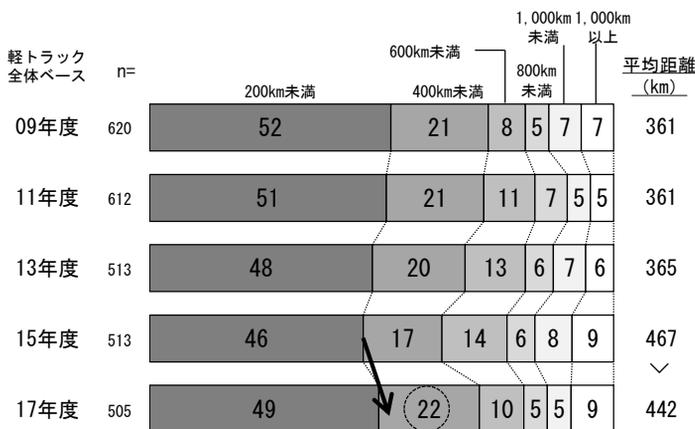
年度	軽トラック全体ベース	田畑の往復、農機具農作物運搬	仕事用道具の運搬 (農耕具など)	買い物	一般家庭などへの配達	商品の仕入れ・納入	通勤・通学	セールス・営業関係	趣味・レジャーの用具運搬	その他
09年度*	495	52	-	-	23	-	-	11	-	1
11年度*	454	61	-	-	17	-	-	8	-	4
13年度	515	56	-	-	13	-	-	4	16	23
15年度	511	57	-	-	16	-	-	6	16	19
17年度	507	39	33	21	20	18	11	9	8	4

※ 09年度~11年度は「仕事・商用」での使用者ベース

図表1-86 使用頻度



図表1-87 月間平均走行距離



図表1-88 属性別 月間平均走行距離 (km)

属性	軽トラック全体ベース	月間平均走行距離 (km)
軽トラック全体	505	442
用途	農用用途	133
	農用以外	365
住居形態	純住宅	286
	産業住宅	136
	純事業所	83

3.軽トラック (4)併有状況

■ 保有車台数に大きな変化が見られない中、軽乗用車との併有率が増加。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が54%と最も多い。
- 産業住宅や純事業所では「3台以上」が多い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用」との併有が46%と減少。一方で「軽乗用」との併有は15年度調査から増加。
- 住居形態別にみると、産業住宅や純事業所は「普通・小型商用」との併有が複数台保有者平均より高い。

単位：%

図表1-89 世帯や事業所の保有車台数

軽トラック 全体ベース n=	複数台 保有率			
	1台 (併有車なし)	2台	3台以上	
09年度 625	15	31	54	85
11年度 617	14	38	48	86
13年度 497	12	33	55	88
15年度 510	9	32	59	91
17年度 504	13	33	54	87

図表1-90 属性別 世帯や事業所の保有車台数

		軽トラック 全体 ベース	1台	2台	3台以上
軽トラック全体		504	13	33	54
用途	農用用途	132	13	38	50
	農用用途以外	351	13	31	56
住居形態	純住宅	287	11	39	50
	産業住宅	136	12	26	62
	純事業所	81	21	22	57

■ 全体+3ポイント以上

図表1-91 併有状況
(併有車のうち最もよく使用している車)

軽トラック 複数台保有者 ベース n=	普通・ 小型商用			軽乗用 係計	商用係 計
	軽乗用	軽商用	普通・小型乗用		
09年度 531	19	11	63	7	84 18
11年度 503	23	13	58	6	81 19
13年度 424	24	11	55	10	79 21
15年度 382	23	14	55	8	78 22
17年度 365	30	16	46	8	76 24

図表1-92 属性別 併有状況

		軽乗用車		普通・小型車		
		軽乗用	軽商用	普通・小型乗用	普通・小型商用	
軽トラック複数台保有者		365	30	16	46	8
用途	農用用途	102	29	19	47	5
	農用用途以外	256	31	16	43	10
住居形態	純住宅	217	32	16	48	3
	産業住宅	97	23	16	45	16
	純事業所	51	31	17	39	13

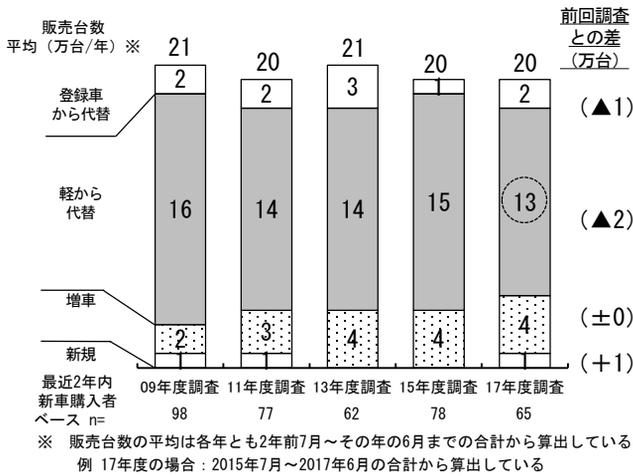
■ 全体+3ポイント以上

3.軽トラック (5)購入形態

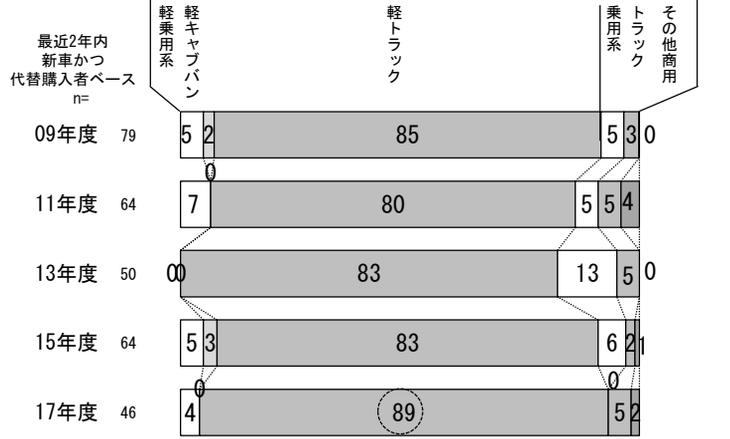
■ 前保有車のボディタイプは軽トラックが89%を占め、軽トラックからの買い替えが中心。
購入時の車両価格は横ばい。平均使用年数は15年度から横ばい。

- 購入形態は「軽から代替」が最も多く、販売台数は平均13万台/年である。内訳に大きな変化はみられない。
- 購入時の比較状況を見ると、「比較検討はしなかった」が90%を占めている。
- 購入時の平均車両価格の上昇は落ち着いた。
- 前軽トラックの平均使用年数は8.2年であった。

図表1-93 購入形態

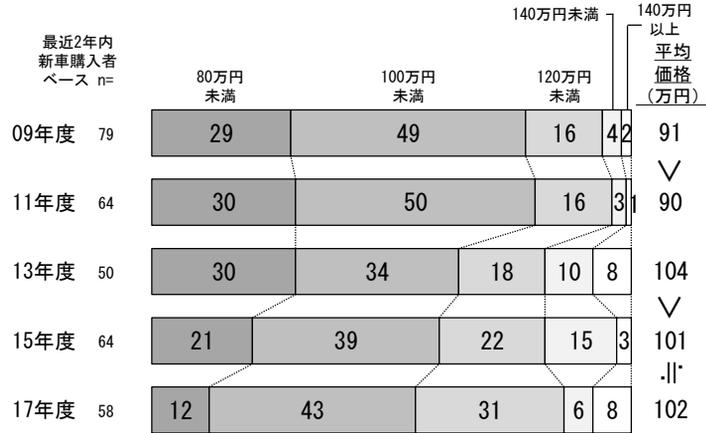
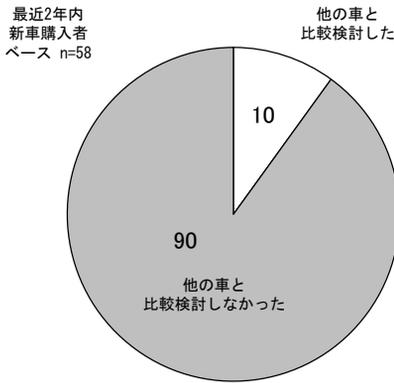


図表1-94 前保有車のボディタイプ



図表1-95 購入時の比較状況

図表1-96 購入時 車両価格



図表1-97 軽トラックの使用年数 (前保有車)

調査年度	平均使用年数 (年)							
	2年以内	2年以下	3~4年	5~6年	7~8年	9~10年	11年以上	
09年度	80	7	16	28	18	16	15	7.1
11年度	92	6	13	21	25	17	18	7.9
13年度	97	3	8	26	28	15	20	7.9
15年度	96	10	19	19	22	22	8	6.7
17年度	62	5	13	21	13	27	21	8.2

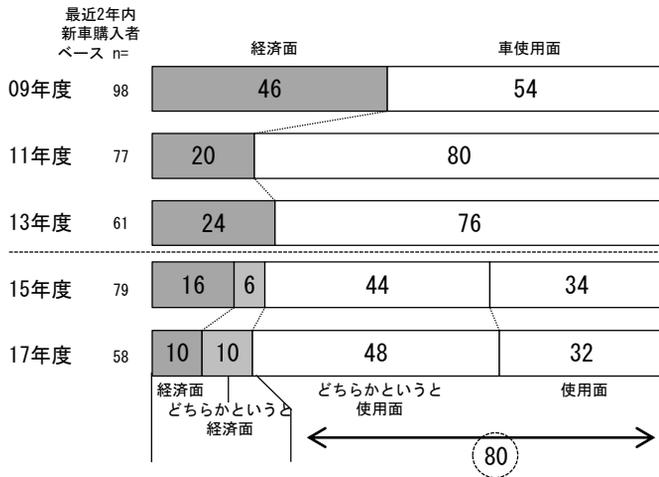
3.軽トラック (6)軽自動車を選択する理由

■ 車使用面を挙げる人が8割で、時系列では11年度以降変化がみられない。経済面では価格の安さや税金の安さを挙げる人が、使用面では仕事+サイズメリットを挙げる人が多い。

- 軽自動車を選んだ理由として使用面を挙げる人が80%を占めている。
- 使用面では「運転がしやすいから」などは13年度調査から上昇している。
- 経済面では、軽自動車選択理由として「価格が安い」が増加し、61%で最大となった。次いで「税金が安い」が13年度調査から減少し42%となっている。

単位：%

図表1-98 軽自動車の選択理由



図表1-99 軽自動車の選択理由（車使用面）

最近2年内 新車購入者 ベース	仕事に必要だから	けるから	あせ道など狭い道にも入って	しやすいから	荷物の積み下ろしが	運転がしやすいから	人も荷物も乗せられるから	駐停車が容易だから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	乗り慣れてるので	長距離を走ることが	あまりないから	だから	レジャーや趣味に活用できそう	車庫スペースが狭いから	乗車人員が少ないから	高速道路を使用することがあまりないから	自分以外の人でも運転しやすく安心だから	環境に良いから	車内で作業しやすいから	この中には1つもない
09年度 98	-	-	49	39	-	22	11	-	14	-	6	1	-	3	-	-	0				
11年度 77	-	-	67	46	-	25	21	-	19	-	13	7	3	5	-	-	2				
13年度 62	-	-	70	44	-	25	10	-	17	-	12	9	10	10	0	-	5				
15年度 79	-	-	71	33	-	23	16	-	9	6	7	0	6	5	0	-	6				
17年度 58	63	62	59	49	32	25	14	11	10	6	4	1	1	1	0	0	1				
17年度-13年度 差	-	-	▲11	+5	-	±0	+4	-	▲7	-	▲8	▲8	▲9	▲9	-	-	+1				

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下 □ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

図表1-100 軽自動車の選択理由（経済面）

最近2年内 新車購入者 ベース	価格が安い	税金が安い	燃費がよい	車検費用が安い	車検が2年だから	保険が安い	車庫届け出が簡単なので	この中には1つもない
09年度 98	48	60	46	35	-	18	0	19
11年度 77	39	46	34	18	0	7	10	37
13年度 62	50	62	30	18	0	17	6	19
15年度 79	46	46	35	28	4	17	6	20
17年度 58	(61)	(42)	36	19	12	2	0	20
17年度-13年度 差	+11	▲20	+6	+1	+12	▲15	▲6	+1

■ 17年度-13年度 差 ▲3ポイント以下 □ 17年度-13年度 差 +3ポイント以上

3.軽トラック (7) 次期購入意向

■ 軽トラックへの歩留まり意向が高い。「買い替え意向無」ユーザーが13年度より増加。

- 「買い替え意向無」が13年より増加。70代以上で「買い替え意向無」が多い。
- 軽貨物車への買い替え意向は93%を占めている。
- 軽貨物車の次期購入意向理由として「仕事に必要だから」「荷物の積み下ろしがしやすいから」「あぜ道などの狭い道に入っていけるから」など使い勝手の良さが上位に挙がる。
- 買わない理由では「仕事を辞めるから」が34%となっている。

単位：%

図表1-101 今後の買い替え意向

軽トラック 全体ベース n=	今後5年以内の 買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
09年度 625	22	56	22
11年度 617	14	71	15
13年度 515	18	68	14
15年度 500	12	70	18
17年度 493	12	66	22

図表1-102 属性別 今後の買い替え意向

		軽トラック 全体 ベース	買今 後 替 5 年 意 向 有 の	買時 期は 未 定 だ が 有	買 い 替 え 意 向 無
軽トラック 全体		493	12	66	22
性別	男性	455	13	66	22
	女性	38	8	71	21
主 運 転 者 年 代	20代以下*	6	54	29	17
	30代	36	10	88	2
	40代	56	24	71	5
	50代	84	12	76	11
	60代	177	12	70	18
	70代以上	134	8	52	41

■ 全体+3ポイント以上

図表1-103 次期購入意向車

自動車 買い替え意向者 ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
09年度 507	97	3
11年度 520	99	1
13年度 429	97	3
15年度 420	97	3
17年度 404	93	5

軽貨物車 軽乗用車 普通・小型乗用車 普通・小型貨物車

図表1-104 属性別 次期購入意向車

		買 い 替 え 意 向 者 ベ ー ス	軽 貨 物 車 に す る	小 普 通 ・ 小 型 貨 物 車 に す る	軽 乗 用 車 に す る	小 普 通 ・ 小 型 乗 用 車 に す る
軽トラック 全体		404	93	1	5	1
性別	男性	371	94	1	5	0
	女性	33	86	0	11	3
主 運 転 者 年 代	20代以下*	5	98	0	2	0
	30代	35	100	0	0	0
	40代	56	97	0	3	0
	50代	81	88	2	9	1
	60代	146	92	1	7	0
	70代以上	81	96	0	3	1

■ 全体+3ポイント以上

図表1-105 軽貨物車購入意向理由

軽貨物 購入意向者ベース n=375	理由	割合
	仕事に必要だから	47
	荷物の積み下ろしがしやすいから	40
	あぜ道など狭い道に入っていけるから	38
	税金が安いから	35
	価格が安いから	34
	人も荷物も乗せられるから	30
	燃費が良いから	18
	保険が安いから	16

図表1-106 軽貨物車非購入意向理由

軽貨物以外 購入意向者ベース n=32	理由	割合
	仕事を辞めるから	34
	乗車人数が足りないから	27
	積載量が足りないから	21
	安全性に不安があるから	16
	エンジンのパワーが足りないから	11
	自分/自社で運ばなくなるから	10
	荷室や荷台の大きさが足りないから	8
	荷室や荷台の高さが足りないから	6

Ⅱ. 税制改定の影響と意識変化

【要約】

- 軽自動車の基本税額の増額は、新車を購入すると税金が高くなる改定であったために、購入の早期化(駆け込み)と反動減、購入の延期により需要が停滞した。軽自動車の税制改定のうち、基本税額の増額が最も大きな影響があり、駆け込みや延期など、購入時期に影響を及ぼしていた。
- 税制改定により、軽自動車税への負担感は45%に上昇、将来的には63%が負担を感じるようになる見込み。7,200円でも負担に感じる人が4割近く存在する中、軽自動車税が上がると、リタイア前後の先行き不安層が新たに負担を感じるようになる。
- 税制改定がきっかけで、「今後の車の買い方・持ち方」に影響がある人は約8割にのぼり、「保有期間の延長」、「保有中止・減車」など、軽自動車の販売減だけでなく、自動車の保有減が懸念される。
- さらに、今後、消費税10%への増税で、駆け込み後の反動減が懸念される。

1. 税制改定の影響 (1) 税制改定認知と購入への影響

■ 軽自動車税の基本税額増額の認知率は74%。13年超車への重課の認知率は55%で15年度調査から上昇。基本税額の増額が、購入の早期化・延期など購入時期に影響。

- 税制改定の認知度をみると、軽自動車税の基本税額増額の認知率は74%で前回とほぼ同等。13年超車への重課の認知率が前回調査の47%から55%に上昇した。
- 軽自動車税の改定によって購入への影響があった人は18%。影響のあった税制改定をみると基本税額の増額が63%と最も影響があった。軽自動車税の改定により、購入を早めた人が82%、購入時期を延期した人が18%だった。

単位：%

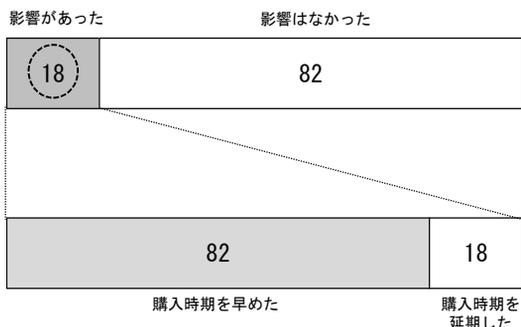
図表2-1 税制改定の認知度

軽乗用系全体ベース n=2124

軽自動車税	認知度			17年度 (知っていた+ なんとなく 知っていた)	15年度 (知っていた+ なんとなく 知っていた)
	知っていた	なんとなく 知っていた	まったく 知らなかった		
基本税額の増額 「平成27年（2015年）4月以降」に「新車で購入」した車両の軽自動車税が7,200円から10,800円に増税（平成28年度（2016年）の支払いから適用）	43	31	26	74	72
長期保有車に対する増税（経年車重課） 「平成28年（2016年）4月以降」に「車齢が13年を超える」車両の軽自動車税が7,200円から12,900円に増税	27	28	45	55	47
中古車の税額の維持 「平成27年（2015年）3月までに初回届出された」車両を中古車として購入した場合、軽自動車税は7,200円を維持	22	25	53	47	48
環境性能に応じた減税 「平成27年（2015年）4月以降」に「新車で購入」した車両の軽自動車税が、環境性能に応じて、「翌年度のみ」減税される制度	17	30	53	47	37

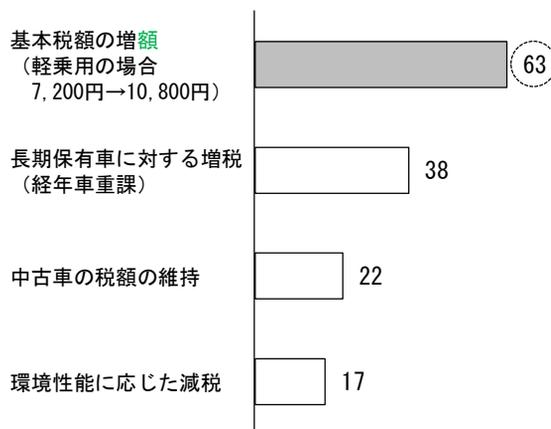
図表2-2 税制改定（2015年4月）の購入への影響

軽乗用系全体ベース n=2140



図表2-3 影響のあった税制

軽乗用系・影響があった人ベース n=353



図表2-4 購入時期への影響内容 (FGI)

	発言
購入時期を早めた	<ul style="list-style-type: none"> • 普通車の税額が負担で困っていたので、少しでも税金が安いうちに軽自動車を買おうと思って。(58歳：女性) • 2016年4月に車齢が13年を超えるので、(税額が上がる前に) 廃車にして、やむを得ず購入した。(53歳：男性)
購入時期を延期した	<ul style="list-style-type: none"> • 今、購入すると税額が10,800円になるので、現使用車のローンが終わるまでは購入を控える。(44歳：女性) • 普通車と軽自動車と車が複数台あるので税金がかかる。税金を抑えるため、買い替えは後回し。(30歳：女性)

1. 税制改定の影響 (2) 税制改定の影響を受けた人

■ 税制改定により、購入を早期化(駆け込み)したのは、「既婚・子独立」が多い。
 購入を延期したのは「男性」、「既婚・末子未就学児」、「年収200～400万円未満」が多い。

- ・ 税制改定により「車の購入時期を早めた人」は、軽乗用系全体に比べ、「既婚・子独立」が高い比率を占めている。
- ・ 「車の購入時期を延期した人」は、軽乗用系全体に比べ、「男性」、「70代以上」、「既婚・末子未就学児」、「既婚・子独立」、「年収200万円～年収400万円未満」が高い比率を占めている。

単位：%

図表2-5 税制改定により購入への影響があった人

【性別】

軽乗用系 全体ベース	n=	性別	
		男性	女性
軽乗用系 全体	2140	34	66
車の購入時期を 早めた人	206	32	68
車の購入時期を延期 (先延ばし)した人	40	48	52

【年代】

軽乗用系 全体ベース	n=	年代					
		20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上
軽乗用系 全体	2140	10	18	19	19	22	12
車の購入時期を 早めた人	206	7	19	20	21	23	10
車の購入時期を延期 (先延ばし)した人	40	9	23	14	8	17	29

【ライフステージ】

軽乗用系 全体ベース	n=	ライフステージ					
		未婚	既婚・ 末子未就学児	既婚・ 末子 高校生以上	既婚・ 子独立	既婚・ 子独立	
軽乗用系 全体	2081	16	3	16	15	23	27
車の購入時期を 早めた人	200	14	3	17	13	22	31
車の購入時期を延期 (先延ばし)した人	38	6	3	32	10	12	37

【人口密度】

軽乗用系 全体ベース	n=	人口密度			
		低密度	低・中密度	中密度	高密度
軽乗用系 全体	2140	46	36	9	9
車の購入時期を 早めた人	206	47	33	10	10
車の購入時期を延期 (先延ばし)した人	40	66	31	0	3

【世帯年収】

軽乗用系 全体ベース	n=	世帯年収					
		200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 未満	1000万円 以上
軽乗用系 全体	1829	11	28	27	20	7	7
車の購入時期を 早めた人	176	14	21	29	21	7	8
車の購入時期を延期 (先延ばし)した人	33	19	35	29	13	0	4

【併有状況】

軽乗用系 全体ベース	n=	併有状況		
		併用車なし	軽自動車のみ 2台以上	軽自動車+ 普通自動車
軽乗用系 全体	2082	29	14	57
車の購入時期を 早めた人	200	34	15	51
車の購入時期を延期 (先延ばし)した人	40	42	9	49

2. 軽自動車税の負担感 (1) 負担感の変化

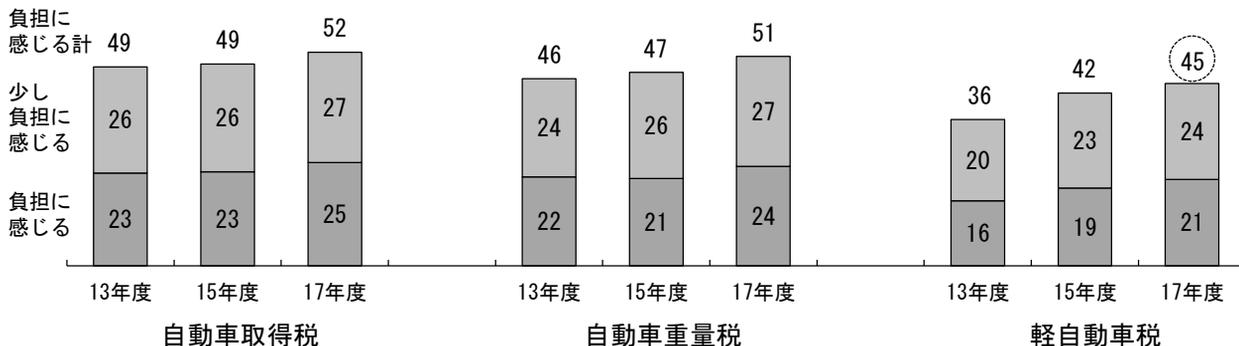
■ 増税により、軽自動車税を負担に感じる割合は年々上昇。現在7,200円を支払っている人が10,800円以上を支払うようになると、今後軽自動車税を負担に感じる割合は、現在の45%から63%に拡大。

- 軽自動車税を負担に感じている人は45%であり、年々上昇している。軽自動車税の支払額が7,200円から、10,800円になると、負担感が6割に上昇(41%→59%)。
- 将来、軽自動車の税額が10,800円以上になると、これまでは仕方なく払っていた人も負担に感じるようになる。最終的に負担に感じる人は合計で63%に達し、現在の45%から18ポイント増加する。

単位：%

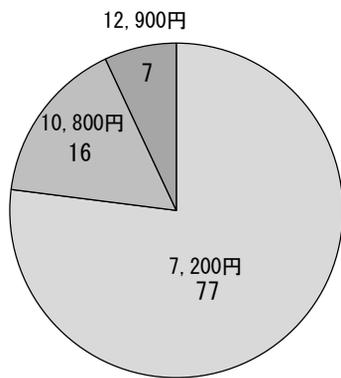
図表2-6 軽自動車税の負担感

軽乗用系全体ベース 2013年度 n=2096、2015年度 n=2099、2017年度 n=2117

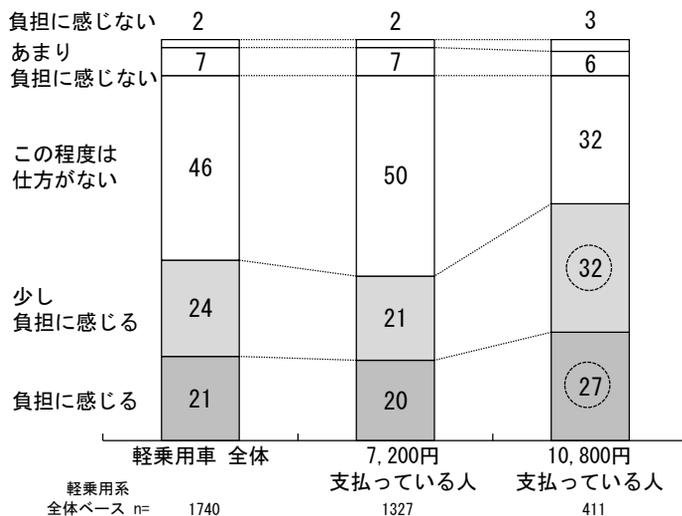


図表2-7 軽自動車税の支払金額（乗用車）

軽乗用系全体ベース n=1758

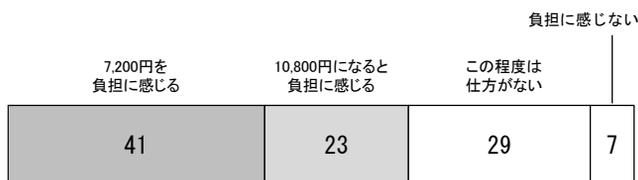


図表2-8 軽自動車税の支払金額別負担感（乗用車）



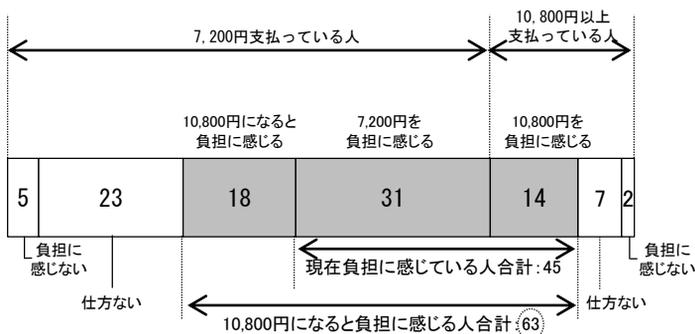
図表2-9 軽自動車税増税による負担感の変化（留置/WEB調査）

軽乗用系・軽自動車税7,200円支払い者ベース n=1340



図表2-10 軽自動車税増税後の負担感（乗用車）（留置/WEB調査）

軽乗用系全体ベース n=1768



2. 軽自動車税の負担感 (2) 負担を感じている人

■ 現在7,200円を支払っている人が10,800円支払うようになると、負担を感じる人は「女性無職」、「60代」、「既婚・子独立」、「年収600万円未満」など、女性やリタイア前後の層に広がる。

- ・ 現在支払っている軽自動車税で負担を感じている人は、「30代」、「年収400万円未満」(200万円未満と200～400万円未満の合計)の人たちが多い。
- ・ 10,800円になると新たに負担を感じる人は、「女性無職」、「60代」、「既婚・子独立」、「年収400～600万円」の人たちであり、リタイア前後の先行き不安層と想定される。

単位：%

図表2-11 軽自動車税を負担に感じる人 (WEB調査)

【性別】	軽自動車 全体ベース n=	男性		女性	
		有職	無職	有職	無職
軽自動車 全体	627	25	7	35	33
現在負担に 感じる	313	23	6	37	34
10,800円になると 感じる	82	20	7	35	38
仕方がない・ 負担に感じない	232	29	10	33	28

【年代】	軽自動車 全体ベース n=	年代					平均 年齢 (歳)
		20代 以下	30代	40代	50代	60代	
軽自動車 全体	627	5	25	17	22	26	5
現在負担に 感じる	313	7	32	19	18	20	4
10,800円になると 感じる	82	4	17	19	25	32	3
仕方がない・ 負担に感じない	232	3	16	14	27	32	8

【ライフステージ】	軽自動車 全体ベース n=	ライフステージ					
		既婚・ 未婚	既婚・ 子なし	既婚・ 末子未就学児	既婚・ 末子小中高生	既婚・ 末子高校生以上	既婚・ 既婚・子独立
軽自動車 全体	627	26	14	10	13	4	33
現在負担に 感じる	313	29	14	12	14	3	28
10,800円になると 感じる	82	19	8	11	17	6	39
仕方がない・ 負担に感じない	232	24	15	7	9	6	39

【世帯年収】	軽自動車 全体ベース n=	世帯年収				
		200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 以上
軽自動車 全体	498	14	28	26	15	10
現在負担に 感じる	240	16	31	26	15	7
10,800円になると 感じる	65	17	29	31	10	9
仕方がない・ 負担に感じない	193	10	23	23	17	12

【都市規模】	軽自動車 全体ベース n=	都市規模				
		地方都市 (人口30万～100万未満)	市町村 (人口10万未満)	地方都市 (人口10～30万程度)	政令指定 都市 (人口100万未満)	政令指定都市 (人口100万～200万未満)
軽自動車 全体	627	30	25	17	12	11
現在負担に 感じる	313	32	26	16	11	11
10,800円になると 感じる	82	33	30	13	10	8
仕方がない・ 負担に感じない	232	26	22	18	13	12

【使用頻度】	軽自動車 全体ベース n=	使用頻度				平均 月間 走行 距離 (km)
		ほとんど毎日	週に 4～5回	週に 2～3回	週に 1回程度	
軽自動車 全体	627	48	19	21	10	
現在負担に 感じる	313	53	19	18	8	
10,800円になると 感じる	82	48	16	25	9	
仕方がない・ 負担に感じない	232	40	20	24	14	

Web調査では、都市規模を上記の選択肢で聴取

補足：現在負担に感じる (7,200円を負担に感じる人+10,800円を負担に感じる人)、10,800円になると負担を感じる (10,800円になると負担に感じる人)、仕方がない・負担に感じない (それ以外の人)

3. 税制改定による今後の影響

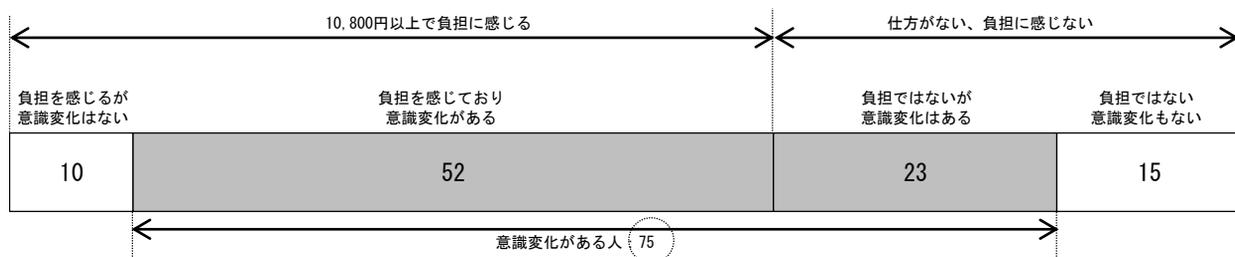
■ 軽自動車税の増税がきっかけで、「今後の車の買い方・持ち方」に影響がある人は約8割にのぼる。「保有期間の延長」、「保有中止・減車」など、軽自動車の販売減、自動車の保有減が懸念される。

- 軽自動車税の増税をきっかけに、車の持ち方、買い方に何らかの影響がある人は75%にのぼる。影響の中身をみると、「低コスト車へのシフト」が多く、「保有期間延長」、「維持費削減」、「保有中止・減車」、「普通車へのシフト」と続く。
- 保有期間延長による販売減、保有中止・減車が懸念される。軽自動車の経済メリットが薄れることだけでなく、金額以上の心理的インパクトがあり、家計への圧迫になるためである。

単位：%

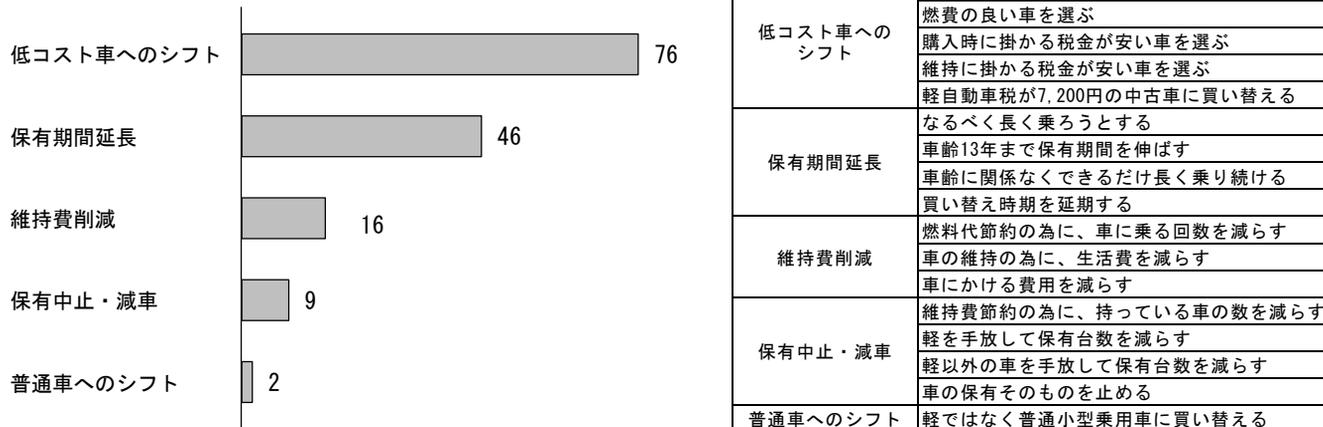
図表2-12 軽自動車税増税による購入・保有意識変化（WEB調査）

軽自動車全体ベース n=660



図表2-13 購入・保有意識の変化の内容（軽乗用車）（WEB調査）

購入・保有意識が変わった人ベース n=487



	購入・保有意識が変わった人ベース	低コスト車へのシフト	保有期間延長	維持費削減	保有中止・減車	普通車へのシフト
購入・保有意識が変わった人	487	76	46	16	9	2
仕方がない・負担に感じない	154	77	47	15	6	1
現在負担に感じる	263	76	45	19	10	1
10,800円になると感じる	70	76	46	11	11	5

図表2-14 軽自動車税増税による負担感（FGI）

	発言
心理的インパクトの大きさ	・ 7,200円から10,800円になるというのは、自分としては倍になる感覚。(48歳：男性) ・ 引き落としではなくコンビニ支払いであれば、躊躇してギリギリまで支払いを先伸ばしてしまう。(39歳：女性)
軽の税制メリットの低下	・ ローン支払いが大変なため、税金が安い軽自動車に乗っているのに、説明もなく金額が上がるのは納得がいかない。(44歳：女性) ・ 次回の代替では、税が7,200円の中古車も含めて検討するつもり。(41歳：女性)
保有期間延長	・ 現在の税額でも家庭内の買い物の決定が左右される金額になってきているのに、子どもが受験になると税金がより負担になる。クルマを簡単には買い替えられなくなる。(39歳：女性)
保有中止・減車	・ 車が3台あり負担。軽自動車の税金が増税されたら軽自動車をやめ、浮いたお金を子供の養育費に回す。(24歳：女性) ・ 税金が上がるので現在乗っている軽自動車を次の車検の時に廃車にしようと思っている。(59歳：男性)

4. 消費税10%への増税の影響

■ 消費税の増税が買い替え検討のきっかけになる人は64%。

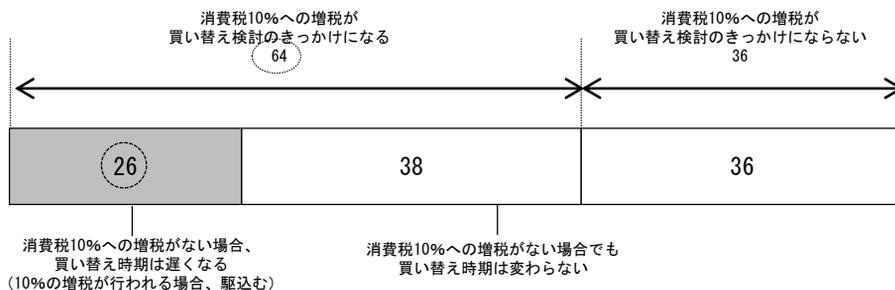
10%への増税がない場合、買い替え時期が遅くなる(増税で駆込む人)が26%いる。

- 消費税10%への増税による買い替え検討のきっかけになると回答した人は64%。
- 10%への増税がない場合、買い替え時期が遅くなると回答した人は26%であった。10%への増税が行われる場合はこの人たちが駆込み需要となる。
- 買い替え検討のきっかけになる人と比べ、駆込む人たちは「30代」、「低中密度」、「世帯年収600万円以上」の人たちであった。

図表2-15 消費税10%への増税による買い替え検討と時期の変化

単位：%

2019年9月までに買い替え予定者ベース n=300



図表2-16 消費税10%の増税による買い替え検討と時期を変更した人

【性別】

軽乗用系ベース n=	男性	女性
買い替え検討のきっかけになる	38	62
増税がない場合、買い替え時期延期	37	63
増税がない場合も変わらない	39	61
買い替え検討のきっかけにならない	36	64

【年代】

軽乗用系ベース n=	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上
買い替え検討のきっかけになる	11	21	18	19	23	8
増税がない場合、買い替え時期延期	11	28	16	19	20	6
増税がない場合も変わらない	11	11	21	19	26	12
買い替え検討のきっかけにならない	13	21	19	20	22	5

【ライフステージ】

軽乗用系ベース n=	既婚・未婚子なし		既婚・末子小中学生		既婚・末子高校生以上		既婚・子独立	
	未婚	既婚・末子未就学児	既婚・末子小中学生	既婚・末子高校生以上	既婚・末子高校生以上	既婚・子独立	既婚・子独立	既婚・子独立
買い替え検討のきっかけになる	13	4	18	15	25	25		
増税がない場合、買い替え時期延期	15	6	20	18	22	19		
増税がない場合も変わらない	10	2	15	11	28	34		
買い替え検討のきっかけにならない	20	2	18	13	22	25		

【都市規模】

軽乗用系ベース n=	低密度	中密度	高密度
買い替え検討のきっかけになる	47	41	5 7
増税がない場合、買い替え時期延期	42	46	5 7
増税がない場合も変わらない	53	34	6 7
買い替え検討のきっかけにならない	48	33	9 10

【世帯年収】

軽乗用系ベース n=	200万円未満		400万円未満		600万円未満		800万円未満		1000万円以上	
	200万円未満	400万円未満	400万円未満	600万円未満	600万円未満	800万円未満	800万円未満	1000万円以上	1000万円以上	1000万円以上
買い替え検討のきっかけになる	8	21	27	23	10	11				
増税がない場合、買い替え時期延期	6	21	24	25	14	10				
増税がない場合も変わらない	12	20	29	21	4	14				
買い替え検討のきっかけにならない	8	29	28	24	6	5				

Ⅲ.軽自動車の社会的役割

【要約】

- 軽自動車は、公共交通機関が不便な地域で多く普及している。買い物、通勤・通学などの移動手段、病院・学校・金融機関などの公共施設へのアクセス手段として、生活に欠かせない存在である。いずれの地域でも、軽自動車はライフラインとして捉えられている。
- 本年度テーマ設定した、地方の移動ニーズ分析では、より安価で安全な移動手段が求められていることが確認できた。地方では、高齢者を中心に「運転不安があつて運転を控える」、「収入減で買えなくなる」といった問題を抱えている。それでも運転を継続するのは、「変化」「自由」「交流」を求める意識があつた。公共交通機関が少なく車がないと不便な地方では、自立的で自由な移動を支えるような安全な乗り物やサービスが期待される。

III.軽自動車の社会的役割

1.地域別の軽自動車普及率 (1)都道府県別 普及率

- 軽自動車の100世帯当たり普及台数は、全国平均54.3台/100世帯(平成28年12月時点)である。
- 人口が少ない地域、人口密度の低い地域で、軽自動車普及率が特に高い。
 - ・ 軽自動車普及率(100世帯あたり普及台数)は、佐賀が最も高く103.8台/100世帯。最も低いのは東京で11.9台/100世帯である。人口が少ない地域、人口密度の低い地域ほど、軽自動車が普及している。

図表3-1 都道府県別 軽自動車普及台数 軽自動車普及台数 90.0台以上 50.0台以上90.0台未満 50.0台未満

都道府県	軽自動車の 100世帯あたり普及台数	軽自動車の 保有シェア(%)	人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)
全国計	54.3	39.1	12,708	341
佐賀	103.8	51.0	84	341
鳥取	103.2	52.6	57	164
長野	102.7	47.2	211	155
山形	101.3	45.3	113	120
島根	101.2	52.9	70	104
福井	100.4	43.6	79	188
山梨	95.3	45.5	84	187
沖縄	94.5	55.2	142	629
新潟	93.1	45.7	231	183
宮崎	92.1	52.1	111	143
徳島	90.2	49.2	76	182
富山	89.6	41.2	107	251
和歌山	89.3	53.6	97	204
岩手	88.7	53.6	128	84
秋田	88.2	45.7	104	88
岡山	87.4	48.0	192	270
鹿児島	86.5	52.7	167	179
香川	86.5	48.7	98	521
熊本	86.2	48.6	179	241
高知	85.8	55.0	74	103
福島	85.4	40.9	194	139
群馬	85.2	39.6	198	310
岐阜	84.5	40.4	204	191
三重	84.4	43.7	183	315
大分	83.9	48.9	117	184
滋賀	81.6	45.4	142	352
長崎	80.0	54.8	139	333
愛媛	79.7	51.8	140	244
青森	77.9	46.3	132	136
茨城	77.0	36.4	292	479
山口	76.6	47.5	141	230
静岡	74.9	41.3	371	476
栃木	74.8	36.0	198	308
石川	74.6	39.5	116	276
宮城	64.1	37.8	233	321
広島	63.5	44.2	283	336
奈良	59.3	42.7	138	370
福岡	57.1	41.1	509	1,023
愛知	51.6	31.9	746	1,447
兵庫	43.5	37.0	554	659
京都	43.1	39.5	261	566
北海道	42.0	31.7	540	69
千葉	41.2	32.4	620	1,207
埼玉	40.9	32.9	724	1,912
大阪	28.0	32.5	884	4,640
神奈川	22.9	25.6	910	3,778
東京	11.9	20.2	1,339	6,168

データ出所：【軽自動車普及台数】(一社)全国軽自動車協会連合会 (平成28年12月末時点)

【軽自動車の保有シェア】(一社)全国軽自動車協会連合会 (平成29年3月末時点)

【人口】【人口密度】(平成27年国勢調査)

※普及台数3区分別(90台以上県/50~90台未満県/50台未満県)の平均人口は各県の数値を単純平均したもの。平均人口密度は各県内の人口の和を各県の面積の和で割ったもの

III.軽自動車の社会的役割

1.地域別の軽自動車普及率 (2)人口密度別 軽自動車保有比率

■ 全国の乗用と商用の両方を含む軽自動車の約9割は、人口密度4000人/km²未満の地域で保有されており、比較的人口密度の低い地域で保有されている。

- ・「4000人/km²以上の市」では、人口構成比が34%を占める一方で軽自動車の保有構成比は13%と低い。
 - ・車種別にみると、軽乗用系の構成比は「500人/km²未満の市及び郡部」が46%と約半分を占める。一方で軽キャブバンは4000人/km²以上の地域で25%と大きく、軽トラックは「500人/km²未満の市及び郡部」が65%と半分以上を占める。
- ※以降の地域別の分析にあたっては、人口密度を用いて調査地点を4つに区分して分析する。

単位：%

図表3-2 車種別 保有地域

		低密度	低中密度	中密度	高密度	
人口構成比		28	23	15	34	
保有台数構成比	車種別	軽自動車 全体	46	28	13	13
		軽乗用系	46	36	9	9
		軽キャブバン	33	30	12	25
		軽トラック	65	26	5	4

出所：【軽自動車保有台数】(一社)全国軽自動車協会連合会(平成29年3月時点)
【人口】27年度 国勢調査

【再掲】人口密度別 調査地点例

人口密度	密度区分	人口密度	調査地点例
高	高密度	4000人/km ² 以上	全39地点 ・北海道札幌市北区 ・神奈川県横浜市南区 ・兵庫県神戸市長田区 ・埼玉県所沢市 ・愛知県名古屋市長区 ・広島県広島市中区 ・埼玉県上尾市 ・大阪府大阪市住吉区 ・福岡県福岡市東区など
中	中密度	1500~4000人/km ² 未満	全21地点 ・茨城県ひたちなか市 ・京都府宇治市 ・岐阜県岐阜市 ・愛知県春日井市 ・東京都八王子市 ・神奈川県平塚市 ・大阪府泉佐野市 ・兵庫県宝塚市 ・埼玉県北本市 ・神奈川県綾瀬市 ・大阪府箕面市 ・和歌山県和歌山市など
低中	低中密度	500~1500人/km ² 未満	全61地点 ・山形県山形市 ・群馬県前橋市 ・石川県金沢市 ・兵庫県姫路市 ・茨城県日立市 ・埼玉県加須市 ・愛知県豊橋市 ・岡山県岡山市北区 ・茨城県神栖市 ・新潟県新潟市 ・滋賀県大津市 ・長崎県長崎市など
低	低密度	500人/km ² 未満	全79地点 ・岩手県花巻市 ・栃木県佐野市 ・新潟県五泉市 ・高知県香南市 ・宮城県登米市 ・茨城県笠間市 ・山梨県山梨市 ・熊本県山鹿市 ・福島県伊達市 ・長野県松本市 ・山口県岩国市 ・鹿児島県日置市など

2.軽乗用系の地域特性 (1)生活条件(公共交通機関の利便性)

■ 人口密度が低い地域ほど公共交通機関の運行本数が少なく、不便な状態にある。

- 公共交通機関の利便性をみると、人口密度が低い地域ほど不便と感じる割合が高く、低密度では57%が不便と感じている。
- 人口密度が低い地域ほど、鉄道、バスともに運行本数が少なくなっていく。

単位：%

図表3-3 自宅/事業所周辺の公共交通機関の利便性評価

	軽乗用系 全体ベース n=	利便性					便利計	不便計
		非常に 便利	まあ 便利	どちらとも いえない	やや 不便	非常に 不便		
軽乗用系 全体	2138	9	28	14	25	24	37	49
人口密度	高密度	412	23	40	16	18	63	21
	中密度	221	13	35	17	18	48	35
	低中密度	661	11	30	13	23	41	46
	低密度	844	7	22	14	28	29	57

図表3-4 最寄りの鉄道駅までの距離

	軽乗用系 全体ベース n=	距離					
		500m 未満	1km未満	2km未満	3km 未満	3km以上	
軽乗用系 全体	1975	13	27	27	12	21	
人口密度	高密度	382	30	37	22	5	6
	中密度	212	4	33	36	8	19
	低中密度	620	11	26	25	12	26
	低密度	761	14	24	28	14	20

図表3-5 最寄りの鉄道駅の運行本数

	軽乗用系 全体ベース n=	1時間 1本よりも少ない			
		1時間に 4本以上	1時間に 2-3本	1時間に 1本程度	1本 未満
軽乗用系 全体	1461	40	32	24	4
人口密度	高密度	325	84	15	0
	中密度	176	69	25	5
	低中密度	429	48	35	16
	低密度	531	16	37	40

図表3-6 最寄りのバス停までの距離

	軽乗用系 全体ベース n=	距離				
		100m未満	500m未満	1km未満	1km 以上	
軽乗用系 全体	1870	26	50	18	6	
人口密度	高密度	368	26	58	11	5
	中密度	199	29	52	15	4
	低中密度	580	24	53	18	5
	低密度	723	28	46	20	6

図表3-7 最寄りのバス停の運行本数

	軽乗用系 全体ベース n=	1時間 1本よりも少ない				
		1時間に 4本以上	1時間に 2-3本	1時間に 1本程度	1本 未満	
軽乗用系 全体	1227	18	36	32	14	
人口密度	高密度	277	48	35	12	5
	中密度	144	33	46	15	6
	低中密度	380	17	42	31	10
	低密度	426	6	28	44	22

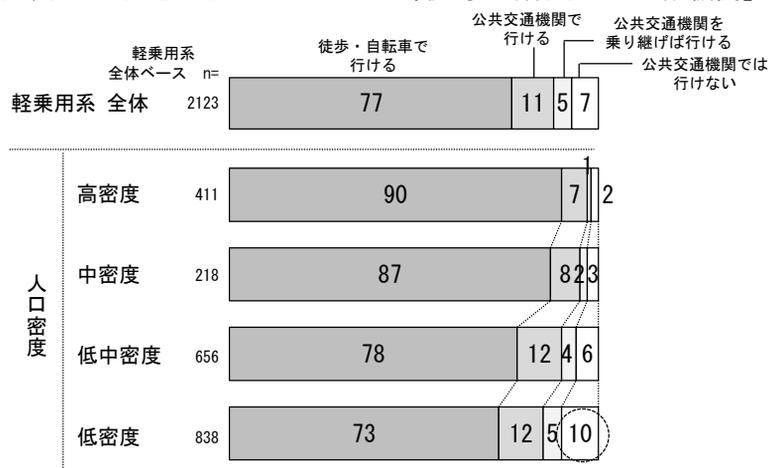
2.軽乗用系の地域特性 (1)生活条件(公共施設へのアクセス)

■ 公共施設へのアクセスは、人口密度が低い地域ほど悪く、車の必要性がうかがえる。

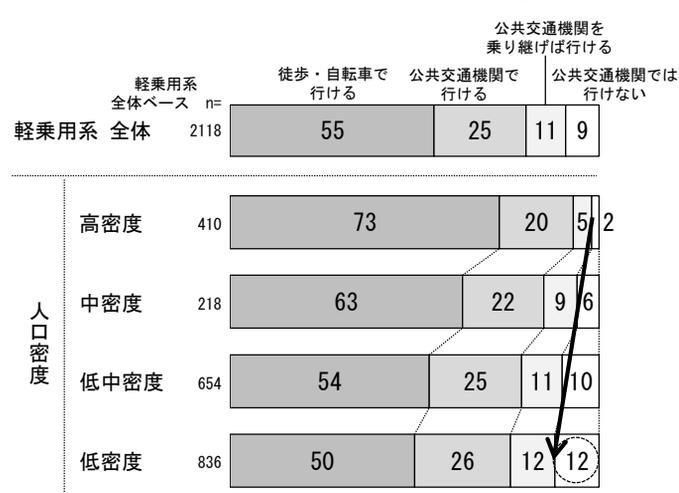
- ・ 自宅からのアクセスをみると、どの施設も人口密度が低くなるほど「公共交通機関では行けない」割合が高くなる。
- ・ 低密度地域の「公共交通機関では行けない」の比率は、金融機関で10%、病院・医院で12%、幼稚園・保育園で11%と、他の地域に比べ高く、車がないと生活ができない状況がうかがえる。
- ・ 普段の通勤・通学、買い物時の交通手段でみると、低密度地域では自分で車を運転する人が90%以上と、車が日常の足となっている。

単位：%

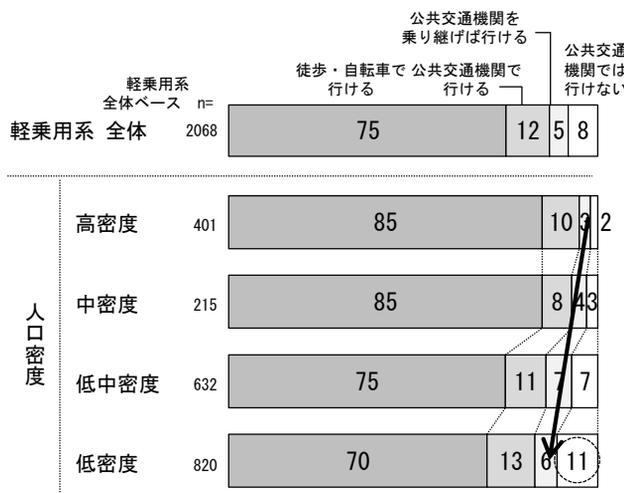
図表3-8 自宅からのアクセス 「郵便局や銀行などの金融機関」



図表3-9 自宅からのアクセス 「病院・医院」



図表3-10 自宅からのアクセス 「幼稚園・保育園」



図表3-11 普段の通勤・通学手段

人口密度	軽乗用系全体ベース	通勤・通学手段							
		車 (自分で運転)	自転車	鉄道	徒歩	バス	バイク (家族による送迎)	車 (家族による送迎)	その他
軽乗用系 全体	1427	86	5	4	4	2	2	0	1
高密度	292	62	12	15	12	5	4	1	1
中密度	151	73	10	9	3	2	4	2	2
低中密度	435	89	4	3	3	2	2	1	0
低密度	549	92	3	1	4	1	2	0	1

■ 全体+3ポイント以上

図表3-12 普段の食品買い物時 交通手段

人口密度	軽乗用系全体ベース	食品買い物時 交通手段							
		車 (自分で運転)	徒歩	自転車	車 (家族による送迎)	バイク	バス	鉄道	その他
軽乗用系 全体	2129	91	7	6	3	1	0	0	0
高密度	406	76	18	19	1	3	0	0	0
中密度	219	83	10	11	3	2	0	0	1
低中密度	660	93	5	5	3	1	0	0	0
低密度	844	94	5	2	3	1	0	0	0

■ 全体+3ポイント以上

2.軽乗用系の地域特性 (2)ユーザー属性

■ 人口密度の低い地域ほど女性や高齢者が多く、年収が低い傾向があり、同じ軽自動車ユーザーでも地域によって特性が異なる。

- 人口密度の低い地域ほど、女性比率が高まり、低密度地域では68%となっている。また、人口密度の低い地域ほど、60代以上の比率が高まり、低密度では37%となっている。世帯年収をみると低密度地域では「200万円未満」の比率が高く、14%となっている。

単位: %

図表3-13 主運転者 性・未既婚

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	性別				女性計
		男性 未婚	男性 既婚	女性 未婚	女性 既婚	
軽乗用系 全体	2140	7	27	9	57	66
高密度	413	7	35	6	52	58
中密度	221	8	29	10	53	63
低中密度	662	7	27	10	56	66
低密度	844	6	26	9	59	68

図表3-14 主運転者年代

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	年代						平均 年齢(歳)
		20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	
軽乗用系 全体	2140	10	18	19	19	22	12	51
高密度	413	10	18	23	21	17	11	50
中密度	221	8	15	24	20	24	9	51
低中密度	662	11	20	18	19	21	11	50
低密度	844	10	17	18	18	23	14	51

図表3-15 主運転者ライフステージ

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	既婚					子独立
		夫婦のみ 未婚	末子 未就学児	末子 小中学生	末子 高校生以上	子独立	
軽乗用系 全体	2081	16	3	16	15	23	27
高密度	397	13	4	18	17	26	22
中密度	214	18	1	13	13	25	30
低中密度	650	17	2	16	16	22	27
低密度	820	15	4	16	14	21	30

図表3-16 世帯年収

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	1000万円以上					中央値 (万円)
		200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 未満	
軽乗用系 全体	1829	11	28	27	20	7	487
高密度	351	9	24	25	22	10	541
中密度	175	10	24	30	27	5	503
低中密度	563	9	27	26	20	10	500
低密度	740	14	27	27	19	6	464

図表3-17 主運転者就業状況

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	自営業・家族従業員・農林漁業			
		フルタイム	パートタイム	仕事は持っていない	その他
軽乗用系 全体	2131	36	23	12	29
高密度	411	41	24	12	23
中密度	221	33	27	10	30
低中密度	660	38	22	10	30
低密度	839	34	23	15	28

図表3-18 世帯人数

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	世帯人数					平均 人数(人)	
		単身	2人	3人	4人	5人以上		
軽乗用系 全体	2042	8	25	25	25	10	7	3.3
高密度	388	5	26	27	23	13	6	3.3
中密度	208	7	28	26	28	6	5	3.2
低中密度	637	7	26	23	28	11	5	3.3
低密度	809	9	26	25	22	8	10	3.3

2.軽乗用系の地域特性 (3)車保有状況

■ 人口密度の低い地域ほど世帯あたりの保有台数が多く、軽自動車のみでの複数保有比率が増加。

- 世帯保有台数は、低密度地域ほど2台以上が多い。併有状況では軽自動車と普通車を併有が中密度地域で半数を超える。低密度地域では「軽自動車のみ併有」が17%となり他の地域よりも高い。
- 主運転車専用、共用状況を見ると、人口密度が低くなるほど「専用車として使用」比率が高い。
- 人口密度が低くなるほど乗車人数が1人のところが多く、特に中密度以下の地域ではおよそ6割。
- 低密度地域の駆動方式を見ると「4輪駆動車」が31%と他の地域よりも多い。

単位：%

図表3-19 世帯保有車台数

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	複数台保有率			複数台 保有率
		1台 (併有車なし)	2台	3台 以上	
軽乗用系 全体	2082	29	45	26	71
高密度	398	52	37	11	48
中密度	215	38	43	19	62
低中密度	647	28	47	25	72
低密度	822	23	45	32	77

図表3-20 併有状況

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	併有状況		
		併有車 なし	軽自動車 のみ併有	軽自動車と 普通乗用車を併有
軽乗用系 全体	2082	29	14	57
高密度	398	50	8	42
中密度	215	37	7	56
低中密度	647	28	13	59
低密度	822	22	17	61

図表3-21 主運転車専用、共用状況

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	複数の運転者で	
		専用車として使用	共用
軽乗用系 全体	2137	70	30
高密度	413	57	43
中密度	219	64	36
低中密度	661	70	30
低密度	844	75	25

図表3-22 乗車人数

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	乗車人数			平均 乗車人数 (人)
		1人	2人	3人 4人	
軽乗用系 全体	2136	60	27	94	1.6
高密度	412	46	38	115	1.8
中密度	221	57	32	110	1.6
低中密度	660	58	27	114	1.6
低密度	843	63	25	84	1.5

図表3-23 駆動方式

人口密度	軽乗用系 全体ベース n=	駆動方式	
		2輪駆動車	4輪 駆動車
軽乗用系 全体	2106	79	21
高密度	406	85	15
中密度	213	86	14
低中密度	650	89	11
低密度	837	69	31

2.軽乗用系の地域特性 (5)使用実態

■ 使用用途はいずれの地域でも「買物」中心になっている。使用頻度は人口密度が低い地域ほど高く、低密度地域の平均走行距離が最も長い。

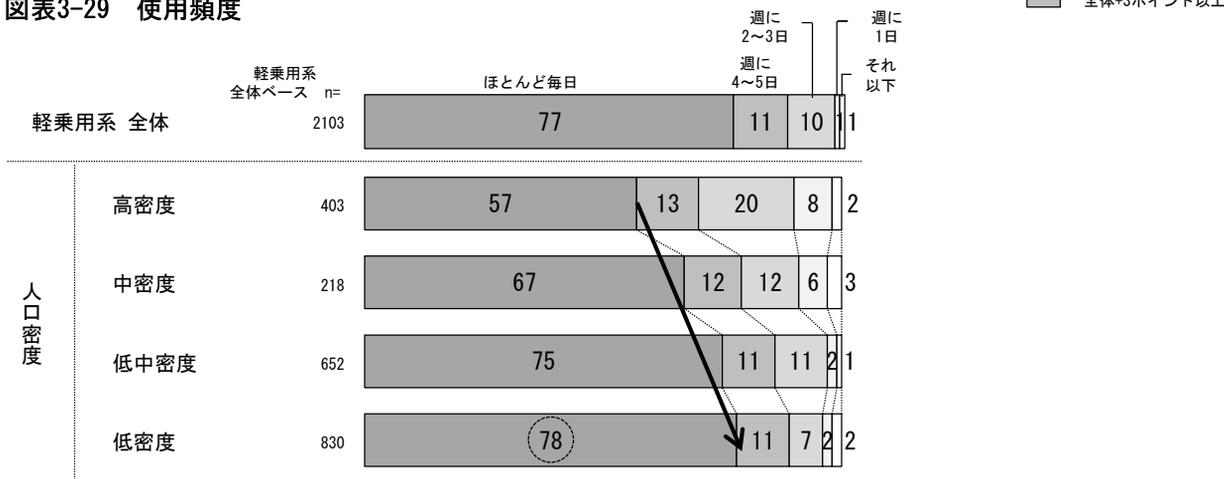
- 使用用途は、いずれの地域でも「買物」が約8割と最も多く、中心的な用途となっている。低中密度地域では「通勤・通学」が、低密度地域では「仕事・商用」が多く、高密度地域では「趣味・レジャー」「送迎」が多い。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が低密度地域で78%と高い。月間平均走行距離をみると、低密度地域では平均492kmと他の地域よりも長く、内訳をみると「1000km以上」が1割を超える。

単位：%

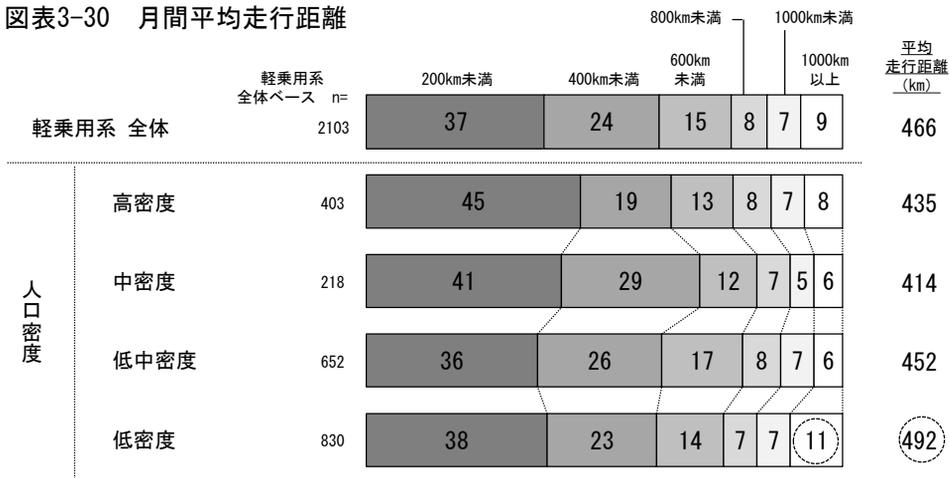
図表3-28 使用用途

軽乗用系 全体ベース n=		買物	趣味・レジャー	通勤・通学	送迎	仕事・商用
軽乗用系 全体	2140	79	44	42	35	32
人口密度	高密度	86	51	34	47	30
	中密度	85	41	37	34	27
	低中密度	79	45	46	36	29
	低密度	77	42	42	32	35

図表3-29 使用頻度



図表3-30 月間平均走行距離



2.軽乗用系の地域特性 (6)軽自動車の役割

■ いずれの地域でも軽自動車は生活に必要なライフラインとなっている。

- 「軽はライフラインである」と認識している人はいずれの地域でも多くなっているが、人口密度の低い地域ほど多くなっていく。背景には、軽自動車が、買物、通勤、通院、送迎など、生活の足としてだけでなく、職場や家族、地域のコミュニティ、イベント参加など、多様な人々との交流に使われていることがあると思われる。
- 低密度地域では、職場・取引先に「車以外では行けない」人は33%、別の場所に住む家族・友人の家に「車以外では行けない」人は32%で、車は勤労や人との交流を維持する役割を果たしている。

図表3-31 軽への意見（軽はライフラインである）

単位：%

軽乗用系 全体ベース	n=	どちらでもない			そう思わない計	
		そう思う	ややそう思う	そう思わない		
軽乗用系 全体	2114	50	26	21	3	
人口密度	高密度	404	38	33	25	4
	中密度	215	44	23	30	3
	低中密度	657	50	27	19	4
	低密度	838	53	26	19	2

図表3-32 日常生活の軽乗用車の用途

軽乗用系 全体ベース	n=	日常の買物	職場や学校	まとまった買物	友人や知人と会いに	病院への通院・送迎	家族の送り迎え	離れて住む家族に会う	趣味やレジャー	家族揃っての外出	動	事業所間や現場への移	あらたまった外出	泊りがけの旅行	加	地域コミュニティに参	地域イベントへの参加 (祭りや花見など)	荷物の搬送や集荷
		軽乗用系 全体	2128	84	58	58	56	55	50	42	41	32	26	22	22	16	16	16
人口密度	高密度	410	73	45	67	48	52	53	38	42	41	22	24	24	8	10	11	8
	中密度	219	83	52	51	52	53	48	36	39	27	17	19	10	11	13	13	8
	低中密度	661	86	61	56	58	57	52	44	40	33	26	23	16	13	14	14	10
	低密度	838	85	60	59	58	55	47	42	41	30	30	21	16	21	20	20	13

■ 全体+3ポイント以上

図表3-33 日常移動における車の必要性

【職場・取引先】

軽乗用系 全体ベース	n=	徒歩・ 自転車 で行ける	公共交通 機関で 行ける	公共交通 機関(乗継) で行ける	車以外では 行けない	
		軽乗用系 全体	1900	24	26	23
人口密度	高密度	371	30	31	32	7
	中密度	205	28	22	32	18
	低中密度	581	20	27	26	27
	低密度	743	25	25	17	33

図表3-34 日常移動における車の必要性

【別の場所に住む家族・友人の家】

軽乗用系 全体ベース	n=	徒歩・ 自転車 で行ける	公共交通 機関で 行ける	公共交通 機関(乗継) で行ける	車以外では 行けない	
		軽乗用系 全体	2116	20	23	31
人口密度	高密度	410	29	26	38	7
	中密度	216	20	25	35	20
	低中密度	654	21	22	33	24
	低密度	836	18	23	27	32

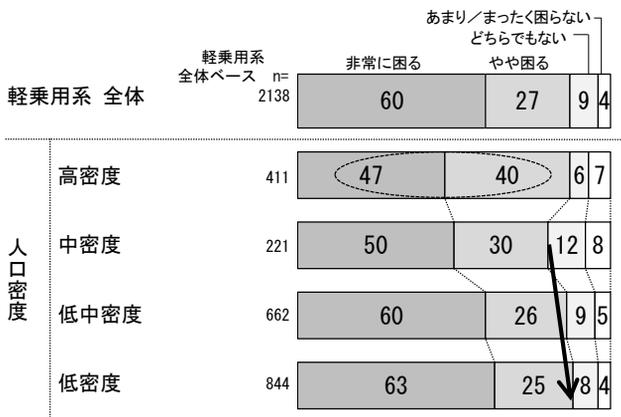
2.軽乗用系の地域特性 (6)軽自動車の役割

■ 人口密度の低い地域だけでなく、高密度地域でも道路状況から軽自動車の必要性が高い。

- 「軽自動車」がなくなった場合の困窮度では、高密度地域でも87%が困ると感じている。軽から普通車に変えたときの不都合として、高密度地域では「生活費が圧迫される」「経済的な負担が増し車を保有ができなくなる」などの経済的理由や「荷物を載せないのが適さない」「保管するスペースが狭く、置けない」などのサイズの理由が挙げられる。
- また普段の運転で狭い道を運転する機会が「ある(たくさんある+ある)」と答えた人の合計が、高密度地域で最も高く38%である。
- 支出金額の駐車場代をみると、平均額は大都市では9,100円と地方よりも約2,000円多く払っている。土地代が高い大都市では駐車場代金が経済的にも影響していると思われる。

図表3-35 軽自動車なくなった場合の困窮度

単位：%



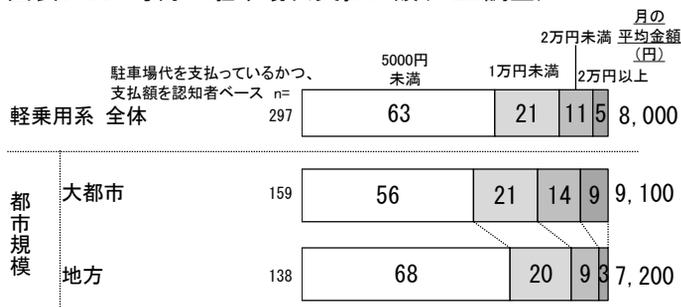
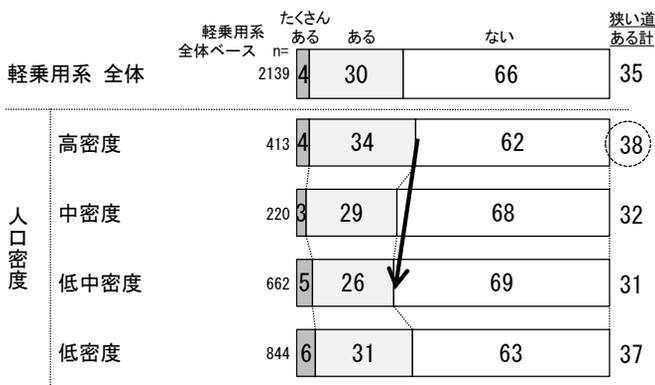
図表3-36 軽から普通自動車に変えると生じる不都合

人口密度	軽乗用系全体ベース n	軽自動車の困窮度「困る」選択者ベース	軽から普通自動車に変えると生じる不都合												
			生活費が圧迫される	経済的な負担が増し車を保有できなくなる	大きな車は経済性が悪い	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、行動範囲が狭まる	乗車人数が少ないので適さない	車は適さない	行動範囲が広がらないので、大きい車は適さない	保管するスペースが狭く、置けない	日常の足として使えなくなる	運転ができない(大きな車は運転しにくい、運転が怖い)	荷物を載せないのが適さない	行けない場所がでてくる
軽乗用系 全体	1851	57	37	36	31	33	23	21	18	19	25	14	15	6	
高密度	346	61	45	40	30	29	26	25	23	22	20	20	14	9	
中密度	179	50	34	37	27	21	22	16	15	21	24	14	17	7	
低中密度	577	58	34	37	30	34	25	22	16	21	25	13	17	5	
低密度	749	58	38	34	33	35	20	20	19	16	25	14	13	6	

■ 全体+3ポイント以上

図表3-37 普段の運転で狭い道を運転する機会

図表3-38 毎月の駐車場代支払い額(WEB調査)



3.移動に対する本質ニーズ (1) 底堅い免許更新意向

■ 加齢に伴い、運転に不安を抱えても、免許を更新したい人が多い。地域別にみると低密度地域では免許更新意向が65%と高い。

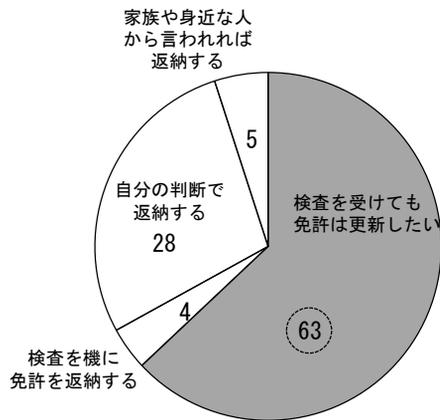
- 年代別買い替え意向をみると、年代が高い人ほど「買い替える予定はない」が多くなっている。
- 60代以上の軽自動車ユーザーのうち、6割が免許を更新したいと考えている。地域別にみると低密度地域では免許更新意向が65%と高い。
- 50代以上の運転状況をみると、年齢が上がるにつれて、運転を控えたり、家族から注意されながらも、運転を継続する人が多くなる。

【再掲】年代

人口密度	軽乗用系 全体	軽乗用系 全体ベース n=2140	年代					
			20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上
高密度	413		10	18	24	21	17	11
中密度	221		8	15	24	20	24	9
低中密度	662		10	20	18	19	22	11
低密度	844		10	17	18	18	24	14

図表3-40 講習予備検査（認知機能検査）に対する考え方

軽乗用系・60代以上ベース n=750



図表3-42 年代別運転状況（家族からの意見の影響）

年代	軽乗用系 全体	軽乗用系 全体ベース n=1148	運転状況		
			注意されている	注意されていない	注意されていない
50代以上	1148		6	82	11
50代	394		2	93	5
60代前半	202		2	90	7
60代後半	260		5	83	12
70代以上	292		15	59	22

図表3-39 年代別 今後の買い替え意向

単位：%

年代	軽乗用系 全体	軽乗用系 全体ベース n=2121	買い替え意向				
			2年以内	5年以内	5年後以降	時期は不明だが買い替えるつもり	買い替える予定はない
50代以下	1364		9	9	8	62	12
60代前半	204		9	6	11	61	13
60代後半	263		7	9	5	54	25
70代以上	290		3	5	2	47	43

図表3-41 地域別講習予備検査に対する考え方

人口密度	軽乗用系 全体	軽乗用系 全体ベース n=750	更新意向	
			更新意向無し	更新意向有り
高密度	122		43	57
中密度	72		43	57
低中密度	237		39	61
低密度	319		35	65

図表3-43 加齢による運転意識の変化

50代以上軽乗用系ベース	慎重に運転するようになった	雨天などにまわりの状況が見えづらくなった	疲れやすくなった	長く運転するようになった	スムーズに動作できなくなった	上手に運転がなくなった	おろそかになりがちになった	周囲への注意がなくなった	信号、車、歩行者が見えづらくなった	他の車のスピードについていけなくなった	指摘されるようになった	同乗者から運転に聞いた	見落としがちになった	道路標識をちがった	聞こえづらくなった	周囲の音がなくなった	不安はない(該当選択なし)
全体	1153	76	47	42	13	12	11	10	7	6	5	4	2	2	2	2	2
50代	395	71	47	43	11	17	9	10	8	5	3	1	2	2	2	2	2
60代	463	75	47	42	12	10	10	10	4	5	4	5	2	2	2	2	2
70代以上	295	85	47	42	19	8	18	11	11	9	10	7	1	1	1	1	1

全体+3ポイント以上

3.移動に対する本質ニーズ (2)地方における車での移動状況

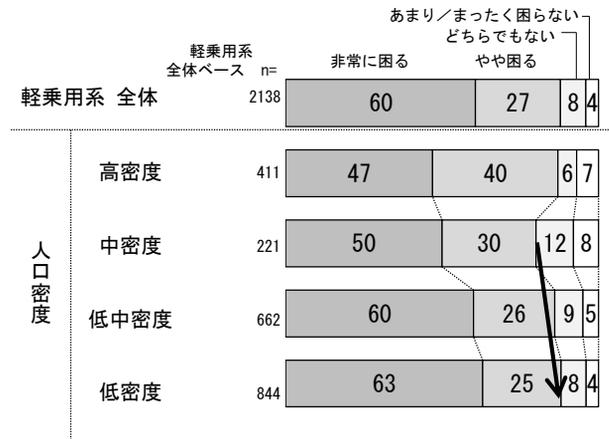
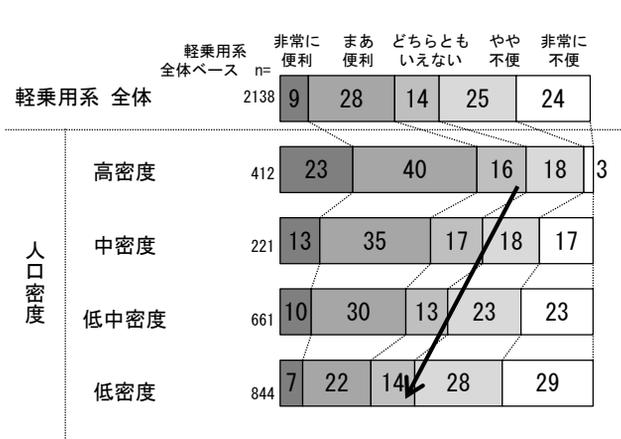
■ 地方では、公共交通が不便なこと、移動支援を他者をお願いしづらいこと、自転車には転倒などの安全不安があることが挙げられ、車に乗り続けざるをえない事情がうかがえた。

- 地方居住の軽自動車ユーザーに、軽自動車を乗り続ける理由を聞くと、公共交通機関(最寄りの駅やバス停)へのアクセスの悪さや運行本数が少ないこと、車での移動を家族に依頼するにしても、平日は仕事をしている等の事情から頻りに頼みづらいこと、転倒による怪我の危険などから、容易には自転車に代替できない事情がうかがえた。
- 車を運転しない、持たない選択が可能なのは、都市に限られており、多くの地方ユーザーにとっては、様々な支障があっても、車に依存せざるをえない事情がうかがえる。

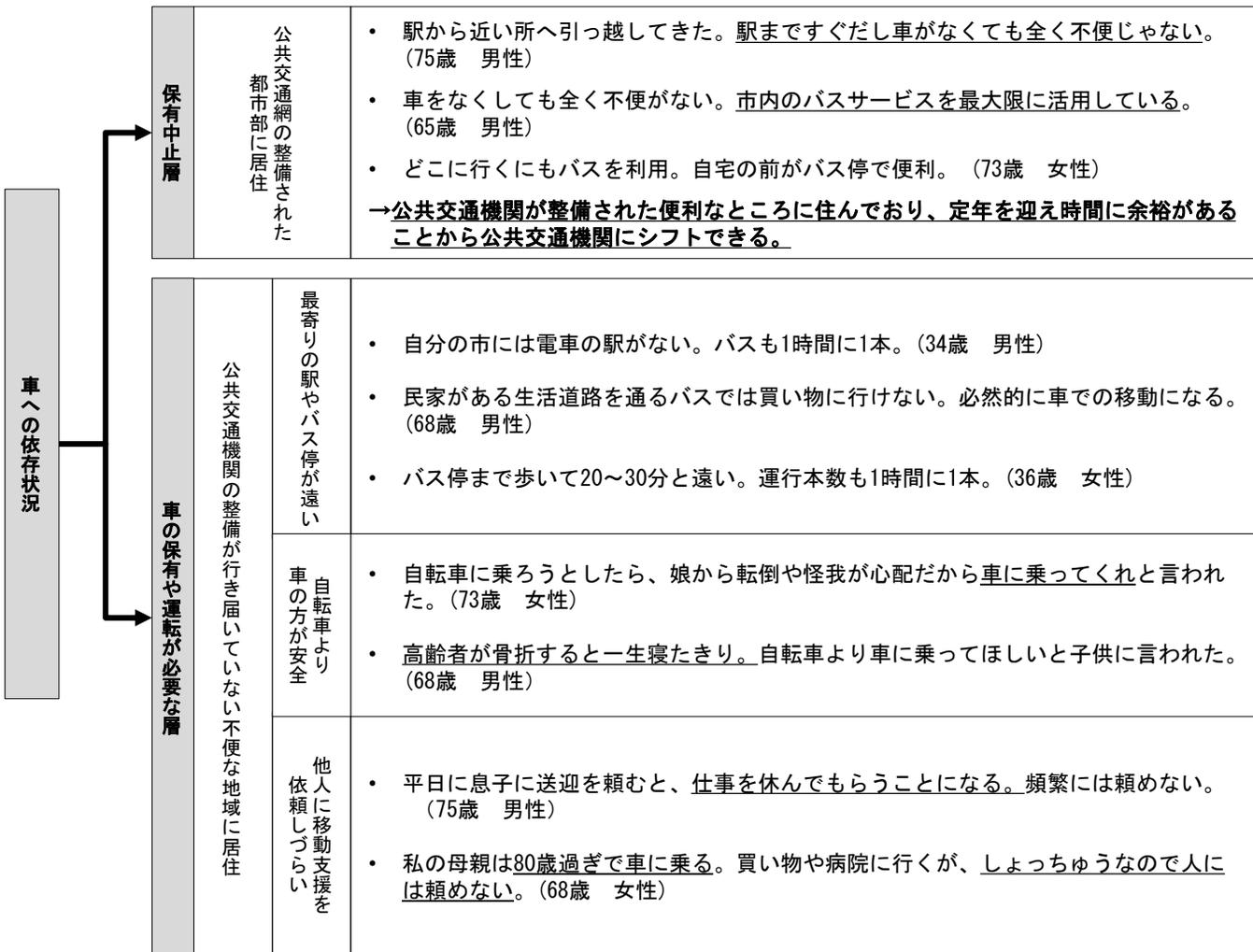
【再掲】 自宅/事業所周辺の公共交通機関の利便性評価

【再掲】 自動車がなくなった場合の困窮度

単位: %



図表3-44 地方における車の保有・運転の阻害要因 (FGI)



3.移動に対する本質ニーズ (3) 背景にある移動ニーズ

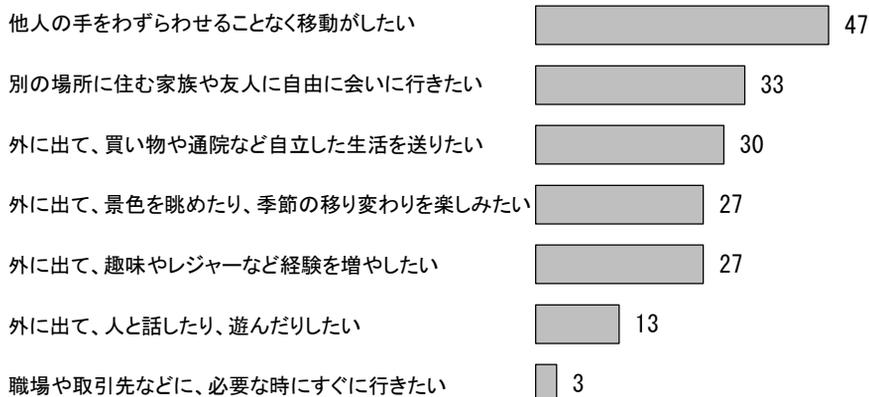
■ 車の保有をやめても自力で自由な移動ニーズは衰えず、その背景には、「変化のある生活」「自由な移動」「人との交流」を求める意識がある。

- 本質的な移動への意識を探るため、車の保有をやめて、移動に制約が出ると考えられる非保有者に注目し、インタビューをおこなった。
- 65歳以上の生活者の移動意識をみると、他人の手をわずらわせることなく、家族や友人に会いたい、買い物や通院など自立した生活を送りたい、景色や季節の移り変わりを楽しむ、といった「自力で自由な移動」へのニーズが強い。
- 背景にある動機を探ると、「人との交流」「変化のある生活」「自由な移動」を求める意識があることが確認できた。

図表3-45 65歳以上の生活者の移動ニーズ (FGI対象候補者への事前調査)

単位：%

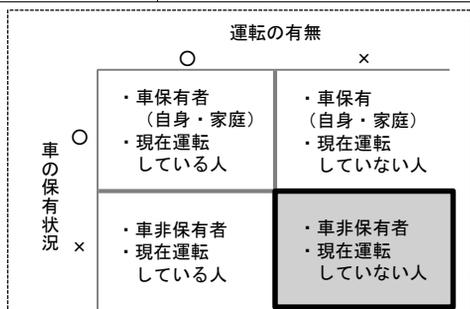
非保有非運転・65歳以上有効回答者ベース n=30



図表3-46 非保有で運転しない層の移動についての本質ニーズ (FGI)

移動ニーズの背景にある気持ち	より遠距離や便利な移動	
	変化のある生活	<ul style="list-style-type: none"> • <u>テレビで観光スポットを紹介しているが、普通に近所を走っているバスじゃ行けない。</u> (75歳 男性) • <u>祖父母が大きな吊り橋に行ってみたいというので、夏休みにひ孫と連れて行った。</u> (34歳 女性) • <u>祖母が某テーマパークに行きたいというので、連れて行く。</u> (34歳 女性)
	自由な移動	<ul style="list-style-type: none"> • <u>雨の日の買い物には車が必要。足が悪い母を連れて行くのに車があったら便利。車でしか行けない場所にある安いスーパーに行きたい。</u> (24歳 女性)
非保有を原因とした不都合	人との交流	<ul style="list-style-type: none"> • <u>1週間に3日は家にいる。隣近所の人とのコミュニケーションがないと駄目。参加できないとなると「付き合いが悪い」ということになる。</u> (75歳 男性) • <u>車をなくしてから、車を持っている娘や友達に、どこかへ行くときは必ず声をかけて欲しい言っている。何にも用がなくて、家にいることが1番良くない。</u> (73歳 女性) • <u>(運転して)仲間と泊まりに行ったりして、今では女房も連れて行く。ずっと家にいるのは良くないので、できるだけ連れ出している。</u> (73歳 男性) • <u>家にじっとしてたら足がなまって、何もできなくなってしまう。運動を兼ねて、外に出ることが大事。</u> (75歳 男性)

補足：
非保有非運転層



3.移動に対する本質ニーズ (4)商品・サービスへの期待

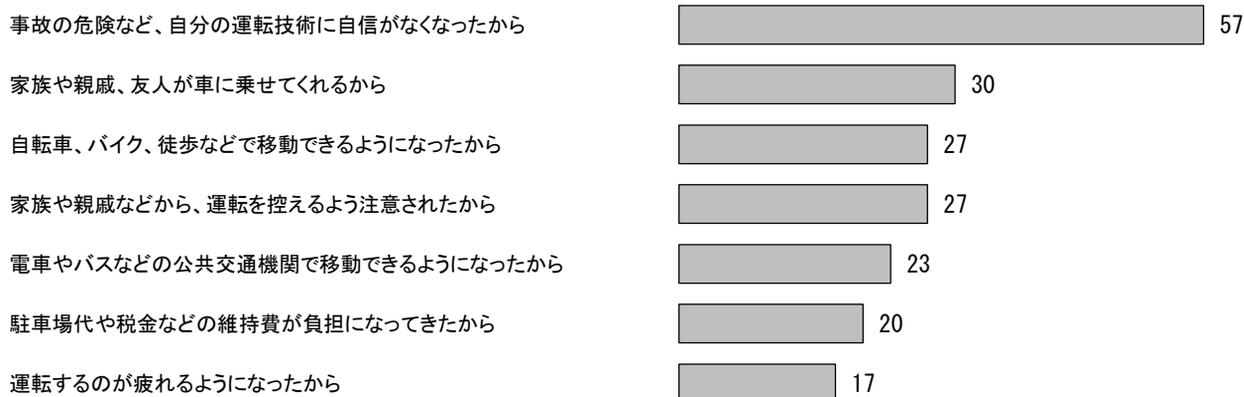
■ 地方における移動を支えるには、リスクや維持コストなどの車を手放さざるをえない要因の解消など、低維持費で安全なモビリティとサービスが求められる。

- 車の保有や運転をやめた人の理由をみると、用途の喪失、加害者リスク、維持コスト負担が挙げられた。外出をサポートするためには、自動車として加害者リスク、維持コスト負担の低減が求められる。他方、車を持ってない非保有層を中心に、よりコンパクトで、維持費の負担が少ない小型のモビリティが期待されている。
- 運転不安を持ちながら、車の運転を継続せざるをえない地方では、低維持費で安全なモビリティとサービスが求められる。

図表3-47 車の運転をやめた人の理由 (FGI対象候補者への事前調査)

単位：%

非運転・65歳以上有効回答者ベース n=30



図表3-48 地方居住者による今後の移動に求められること (FGI)

車非保有理由の解消	定年等による用途の喪失	<ul style="list-style-type: none"> • 仕事で乗っていたが、<u>定年で必要なくなり手放した。</u>(73歳 男性) • <u>仕事をしなくなると、全く用事がない。</u>外出機会も減るので手放した。(75歳 男性)
	加害者リスクを考慮	<ul style="list-style-type: none"> • <u>老後を楽しく過ごす上で、交通事故の加害者になるのは避けたいから手放した。</u>(65歳 男性)
	収入と維持コストのバランス	<ul style="list-style-type: none"> • <u>年金暮らし。維持費を考え車を手放した。</u>(73歳 男性) • <u>プライベート利用がほとんど、維持費がかかるから手放した。</u>(73歳 女性) • <u>母と二人暮らし。私のアルバイト代が収入源なので、車を維持する余裕がない。</u>(24歳 女性)
非保有者の求める移動方法	既存の移動手段改良	<ul style="list-style-type: none"> • <u>歩道をゆっくり走れて転ばない電動カートは良いが、いかにも高齢者という感じで乗りたくない。もっとおしゃれなものが出たら乗りたい。</u>(73歳 女性)
	次世代モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> • <u>雨の日に買い物に行けて、母と二人で乗れば充分。軽自動車よりコンパクトで価格も安く、税金も軽自動車より安い車があったら乗りたい。</u>(24歳 女性) • <u>バス等での移動が困難なほど動けなくなったら(完成されていれば)自動運転車を買う。</u>(65歳 男性)
	新サービス展開	<ul style="list-style-type: none"> • (時間が自由に使えるため) <u>観光やレジャースポットに週何度か、行政がシャトルバスなど出してくれたら利用する。</u>(73歳 女性)

IV. 軽自動車を必要とする層

【要約】

- 本章では、軽自動車の中心ユーザーである「60代以上」(高齢者)、「女性」、新規需要を支える「20代以下～30代」(若者)に焦点をあて、軽自動車の持ち方、使い方を踏まえ、軽自動車を必要とする理由を探索した。
- 60代以上の高齢者は34%を占める。加齢に伴い収入が減少する中、軽自動車への依存度は増加。軽自動車は有職、無職問わず、人口密度が高い地域からそうでない地域まで様々な高齢者の移動を支えており、免許の更新意向は高い。運転不安を抱える中、安全性の高まりを背景に、根強い運転継続意向がある。
- 女性は、車がないと生活に困る人が男性より多く8割にのぼり、子育てや有職者で軽自動車の必要度が高い。軽自動車は、ふだんの買い物や送迎などの生活の効率化に役立っており、女性のライフスタイルに適合する車として、幅広い移動・シーンを支えている。
- 若者は、軽自動車の必要度が高い。普通自動車ではなく軽自動車を選ぶ理由として、価格と運転のしやすさが挙げられる。20代以下の若者ほど保有コスト負担や維持・管理にストレスを感じていることから、レンタカーやカーシェアに興味関心がある。

1.高齢者 (1) 高齢者ユーザーと車の必要度

■ 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの34%を占め、有職者が増加。年齢が上がるほど、また人口密度が中密度以下の居住者ほど収入は少なく、軽自動車がなくなった場合の困窮度が高い。

- 高齢者は、軽自動車のユーザーの34%まで増加。就業状況を見ると、有職者が増加しており、70代以上でも32%は働いている。高齢者の世帯年収は400万円未満が多く、特に70代以上で低い。
- 60代以上の減車経験者は20代～50代に比べ、普通乗用車を減らして軽自動車を主運転車としている割合が高い。
- 高齢者も他の年代と同様に軽自動車がないと生活に困る人が多く、70代以上では「非常に困る」人が63%にのぼる。

【再掲】主運転者年代

軽乗用系全体ベース n=	平均年齢(歳)						
	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
09年度	2084	13	19	19	22	19	8
11年度	2039	11	18	19	20	21	11
13年度	2103	11	19	20	21	19	10
15年度	2114	10	21	19	18	20	12
17年度	2140	10	18	19	19	22	12

図表4-1 高齢者の就業状況の変化

単位：%

軽乗用系60代以上全体ベース n=	パートタイム				
	フルタイム	自営業・農林漁業	無職		
09年度	571	11	14	18	57
11年度	730	6	14	18	62
13年度	681	9	18	17	56
15年度	766	9	16	20	55
17年度	764	13	16	17	54

図表4-2 属性別の就業状況

軽乗用系全体ベース n=	パートタイム				
	フルタイム	自営業・農林漁業	無職		
軽乗用系全体	2131	36	23	12	29
20代以下～50代	1367	48	27	10	15
60代以上	764	13	16	17	54
60代前半	206	30	27	18	25
60代後半	263	7	12	17	64
70代以上	295	4	12	16	68
高密度	123	15	22	19	44
中密度以下	641	13	16	17	55

図表4-3 世帯年収

軽乗用系全体ベース n=	1000万円未満					1000万円以上	中央値(万円)
	200万円未満	400万円未満	600万円未満	800万円未満			
軽乗用系全体	1829	12	27	27	20	7	537
20代以下～50代	1171	6	20	30	26	9	609
60代以上	658	22	39	20	10	5	399
60代前半	178	16	30	26	16	6	477
60代後半	227	24	37	19	9	6	393
70代以上	253	26	47	16	7	2	362
高密度	108	20	37	21	7	6	421
中密度以下	550	22	39	20	10	5	397

図表4-4 減車した車種と現在の保有車 (WEB調査)

減車した車種 軽乗用系・普通乗用車	現在の主運転車	軽自動車		普通自動車		
		軽自動車	普通自動車	軽自動車	普通自動車	
減車経験のある人ベース n=	軽乗用系・普通乗用車 全体	144	16	25	30	29
20代～50代	85	14	22	31	33	
60代以上	59	19	30	28	23	
60代前半	32	20	32	25	23	
60代後半以上*	27	18	28	31	23	
三大都市圏	32	15	20	40	25	
三大都市圏以外*	27	25	45	10	20	

図表4-5 軽自動車なくなった場合の困窮度

軽乗用系全体ベース n=	どちらともいえない/困らない計			困る計	
	非常に困る	まあ困る			
軽乗用系全体	2138	60	27	13	87
20代以下～50代	1373	60	28	12	88
60代以上	765	58	26	16	84
60代前半	205	51	28	21	79
60代後半	264	60	27	13	87
70代以上	296	63	22	15	85
高密度	123	40	45	15	85
中密度以下	642	59	25	16	84

IV.軽自動車を必要とする層

1.高齢者 (2) 軽自動車の使用頻度と用途

■ 60代以上になっても日常の買物を中心に、軽自動車を様々な用途に使っている。

- 60代以上の軽自動車のユーザーの運転頻度をみると、「ほとんど毎日」が66%となっている。
- 自動車の使用用途をみると、20代以下～50代よりも、60代、70代の方が「病院への通院・送迎をするため」の用途が高い。働く高齢者は「事業所間や現場に向かうため」、無職の高齢者は日常の買物、通院、高密度地域の高齢者はまとまった買物、中密度地域以下の高齢者は通院と、様々な移動を軽自動車支えている。
- 載せている人やものをみると、全体に比べ、60代前半では「大きくかさばるもの」、60代後半では「その他、重いもの」を載せている割合が高い。

図表4-6 使用頻度

単位：%

軽乗用系全体ベース n=		ほとんど毎日	週に4-5日	週に2-3日	週に1日以下	それ
軽乗用系 全体	2139	74	11	10	4	1
20代以下～50代	1373	78	10	8	3	1
60代以上	766	66	15	13	4	2
60代前半	206	72	14	10	3	1
60代後半	264	69	14	12	2	3
70代以上	296	58	16	18	6	2
高密度	124	54	15	21	7	3
中密度以下	642	66	15	13	4	3
有職	369	76	10	10	2	2
無職	395	58	19	16	5	1

図表4-7 自動車の使用用途

軽乗用系全体ベース	日常の買物をするため	職場や学校に行くため	まとまった買物をするため	友人や知人との会合に行くため	病院への通院・送迎をするため	家族の送り迎えをするため	別荘に家族の集まるため	趣味やレジャーをするため	家族揃って外出をするため	事業所間や現場に向かうため	あらたまったため	地域のイベントに参加するため	祭りや花見などに
軽乗用系 全体	2128	84	58	58	57	55	50	42	41	32	27	22	16
20代以下～50代	1367	84	72	61	61	52	58	43	41	39	31	25	19
60代以上	761	85	31	53	47	62	33	38	41	18	18	16	12
60代前半	205	86	53	57	51	60	38	44	36	22	32	19	16
60代後半	262	86	27	50	47	60	34	36	44	19	14	16	11
70代以上	294	85	16	51	44	65	28	35	41	14	9	14	10
高密度	123	65	30	63	43	46	36	32	39	22	14	14	9
中密度以下	648	87	32	52	47	62	33	38	40	18	18	16	13
有職	366	78	62	52	44	51	33	37	35	17	34	15	13
無職	393	92	5	54	51	71	33	40	45	19	4	17	12

全体+3ポイント以上

図表4-8 載せている人、もの (WEB調査)

軽乗用系全体ベース	親や祖父母等	その他、重いもの	学生(中学生以上の)	子供(乳幼児)	ペット	かさばるもの(家電、家具等)	大きくなるもの	お年寄りや地域の親戚	3(小学校1年生)	6(小学校4年生)	ベビーカー	その他(脚立等)	介護が必要な方
軽乗用系 全体	660	39	24	18	12	10	10	7	6	5	4	4	3
20代～50代	440	47	23	21	14	9	9	5	7	6	5	2	2
60代以上	220	22	27	13	8	11	12	11	4	4	3	7	7
60代前半	110	32	24	11	12	11	15	9	5	4	4	5	6
60代後半	71	15	32	19	2	14	8	14	4	4	1	11	7
70代以上	39	4	25	5	4	7	10	12	0	2	2	7	7
高密度	110	19	28	13	7	13	14	7	5	6	3	7	8
中密度以下	110	24	26	12	8	10	11	13	4	2	3	8	6
有職	80	33	33	19	6	4	13	10	6	3	2	8	9
無職	140	16	24	9	8	15	12	11	3	4	3	7	6

全体+5ポイント以上

1.高齢者 (3) 今後の利用意向

■ 買物、通院などでの移動の必要性から、運転を継続したいと考えている。

- 免許更新時の認知機能検査に対する考え方をみると、60代後半以降を中心に「検査を受けても免許を更新したい」と考える人が多い。その理由として、60代後半で買物、送迎での使用、70代以上で買物、通院と答える人の割合が高く、日常での必要性の高さが挙げられている。
- 運転継続理由をみると、60代後半で「車の安全性が高まっていくから」と「車がないと生活に不便な地域だから」、70代以上では、「車の安全性が高まっていくから」、「車で出かけるのが好きだから」という理由が多い。

図表4-9 講習予備検査（認知機能検査）に対する考え方

単位：%

軽乗用系 全体	1173	検査を機会に免許を返納する		制度に関係なく 自分の判断で 自主返納		
		検査を受けても 免許を更新したい	50代以上全体ベース n=	制度に関係なく 言われたら自主返納	制度に関係なく 言われたら自主返納	
全体	1173	61	5	26	8	
50代	423	59	8	22	12	
60代以上	750	63	4	28	6	
60代以上	60代前半	202	55	4	32	9
	60代後半	258	63	5	27	5
	70代以上	290	69	3	25	3
	高密度	122	57	58	8	30
	中密度以下	638	63	4	27	5
	有職	361	64	3	27	5
無職	387	61	5	29	6	

講習予備検査（認知機能検査）について

75歳以上の方を対象に免許更新の際に記憶力・判断力を測定する検査。

記憶力・判断力が低くなっていても免許更新は可能。しかし、特定の交通違反があった場合、専門医の診断を受け、認知症が認められれば、免許が取り消される。

図表4-10 検査を受けても免許を更新したい理由

	50代以上 免許更新 意向あり ベース	運転 まだ できる 普通 から	支障 がない と 生活 から	車 がない と 生活 から	使 つ て に い る か ら	買 物 に い る か ら	使 つ て に い る か ら	通 院 に い る か ら	使 つ て い る か ら	仕 事 や 商 用 に い る か ら	交 通 機 関 が な い か ら	代 わ り の 機 関 が な い か ら	返 納 は な さ る か ら	低 下 は 感 じ る か ら	運 転 能 力 の 感 じ る か ら	使 つ て い る か ら	レ ジ ャ ー に い る か ら	使 つ て い る か ら	通 勤 や 通 学 に い る か ら	使 つ て い る か ら	送 迎 に い る か ら
乗用系 全体	745	59	56	56	24	22	19	17	16	15	15										
50代	250	55	57	46	19	21	22	13	12	24	18										
60代以上	495	62	55	61	26	22	17	19	17	11	14										
60代前半	118	66	46	49	10	31	14	17	15	17	5										
60代後半	171	60	58	67	26	23	21	21	16	8	18										
70代以上	206	61	59	64	38	16	14	20	20	8	15										
高密度	77	60	25	57	20	26	9	36	17	8	12										
中密度以下	418	62	57	61	27	22	17	18	17	11	14										
有職	245	61	53	49	16	42	14	19	15	22	9										
無職	248	63	57	71	34	4	18	20	19	1	18										

全体+3ポイント以上

図表4-11 今後の運転意向 (WEB調査)

軽乗用系 全体	660	継続しない計			継続 したい計	
		継続したい	まあ 継続したい	どちらとも いえない		
全体	660	37	38	18	75	
20代~50代	440	40	37	18	77	
60代以上	220	31	41	16	72	
60代以上	60代前半	110	38	39	14	77
	60代後半	71	21	52	16	73
	70代以上	39	30	25	23	55
	三大都市圏	110	30	45	18	75
	三大都市圏 以外	110	31	39	15	70
	有職	80	42	34	16	76
無職	140	25	45	17	70	

図表4-12 運転を継続したい理由 (WEB調査)

	運 転 能 力 の 感 じ る か ら	不 便 な 地 域 に 生 活 し て い る か ら	頻 度 が 多 い か ら	好 ま し い 車 が な い か ら	仕 事 に 必 要 な か ら	好 ま し い 車 が な い か ら	持 ち たい 車 が な い か ら	自 分 の 車 が な い か ら	高 ま つ て い く か ら
軽乗用系 全体	497	73	52	21	16	12	8	5	
50代以下	335	74	58	21	18	15	9	2	
60代以上	162	73	38	20	12	7	5	13	
60代前半	84	71	40	22	14	5	4	9	
60代後半	54	80	32	16	10	12	7	16	
70代以上*	24	59	46	26	9	4	7	16	
三大都市圏	83	56	36	31	6	9	7	15	
三大都市圏 以外	79	84	39	13	16	6	5	11	
有職	60	72	46	23	32	10	5	14	
無職	102	73	34	19	1	5	6	12	

全体+5ポイント以上

2.女性 (1) 女性ユーザーと車の必要度

■ 軽乗用系の66%を占める女性ユーザーでは「子育て」(56%)が中心ながら、「子独立」が増加傾向にある。年代構成では60代以上が増加傾向。全国一般女性に比べ有職が多い。

- 年代をみると、女性ユーザーは60代以上が増加傾向にあり、平均年齢が50歳となった。
- 全国の一般女性と比較すると、軽乗用系女性ユーザーの有職率は各年代とも高い。
- ライフステージをみると、子育て女性が56%と多くを占める一方で、子独立が継続して増加している。
- 車がなくなった場合の困窮度は、子育て女性で全体と比べて高い。

【再掲】主運転者性別

年度	軽乗用系 全体ベース n=	性別	
		男性	女性
09年度	2084	37	63
11年度	2039	36	64
13年度	2103	38	62
15年度	2114	36	64
17年度	2140	34	66

図表4-13 軽乗用系女性ユーザーの年代構成

単位：%

年度	軽乗用系 女性ベース n=	年代						平均年齢 (歳)
		20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	
09年度	1153	13	21	22	23	17	4	47
11年度	1224	10	19	22	23	20	6	49
13年度	1199	10	21	21	23	19	6	49
15年度	1249	11	20	22	19	20	8	49
17年度	1281	10	19	19	21	22	9	50

図表4-14 軽乗用系女性ユーザーの就業状況

軽乗用系女性ベース n=	就業状況				有職計	全国 一般女性 有職率※	
	フルタイム	パートタイム	自営業・家族従業員・ 農林漁業	無職			
軽乗用系女性全体	1275	29	31	9	31	69	50
20代以下	124	62		20	17	83	67
30代	218	35	39	6	20	80	72
40代	249	29	45	7	19	81	77
50代	271	33	36	10	21	79	74
60代以上	413	11	20	14	55	45	22

※全国データ 出所：『平成28年労働力調査』（総務省統計局）

図表4-15 軽乗用系女性ユーザーのライフステージ

年度	軽乗用系 女性ベース n=	ライフステージ			
		未婚+ 夫婦のみ	子育て (末子 中学生以下)	子育て (末子 高校生以上)	子独立
09年度	1130	19	38	23	20
11年度	1224	19	35	24	22
13年度	1199	16	37	26	22
15年度	1249	17	37	21	25
17年度	1281	16	33	23	28

図表4-16 車がなくなった場合の困窮度 (WEB調査)

軽乗用系全体ベース n=	困窮度			困る計		
	非常に困る	どちらともいえない/ 困らない計		17年度	15年度	
		まあ困る	困らない			
軽乗用系全体	660	48	34	18	82	80
女性計	330	51	33	16	84	83
未婚+ 夫婦のみ	113	55	29	16	84	87
子育て	89	54	37	9	91	84
子独立	123	45	35	20	80	79
有職計	172	58	28	14	86	83
未婚+ 夫婦のみ	81	63	26	11	89	87
子育て 中学生以下	30	62	30	8	92	80
子育て 高校生以上	61	51	29	20	80	78
無職計	158	43	40	17	83	84

図表4-17 軽自動車がなくなった場合の困窮度

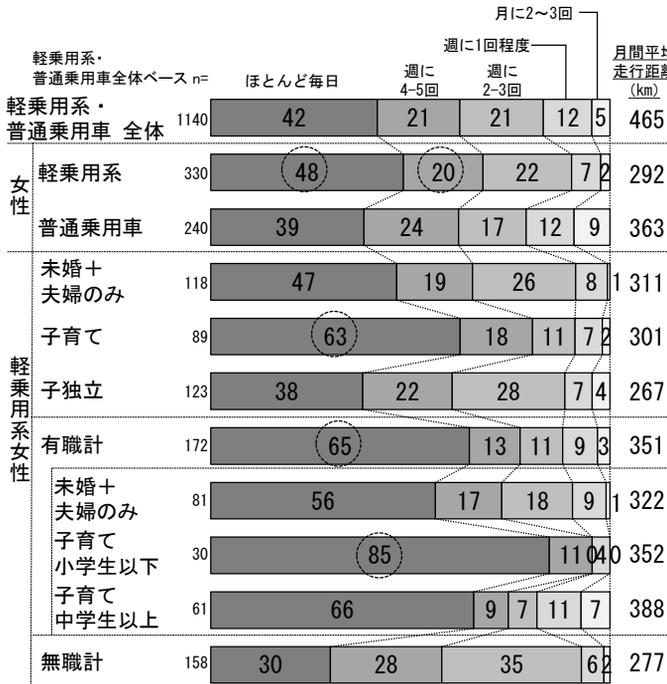
軽乗用系全体ベース n=	困窮度			困る計		
	非常に困る	どちらともいえない/ 困らない計		17年度	15年度	
		まあ困る	困らない			
軽乗用系全体	2137	60	27	13	87	86
女性計	1279	63	25	12	88	88
未婚+ 夫婦のみ	194	66	24	10	90	89
子育て	684	64	25	11	89	89
子独立	363	58	28	14	86	88
有職計	877	63	25	12	88	88
未婚+ 夫婦のみ	171	65	25	10	90	90
子育て 中学生以下	280	67	24	9	91	89
子育て 高校生以上	210	64	24	12	88	87
無職計	396	64	25	11	89	88

2.女性 (2) 軽自動車の使用頻度と用途

■ 女性の軽自動車の使用頻度は高く、特に子育てや有職者で「ほとんど毎日」使用されており、多様な用途・シーンで利用されている。

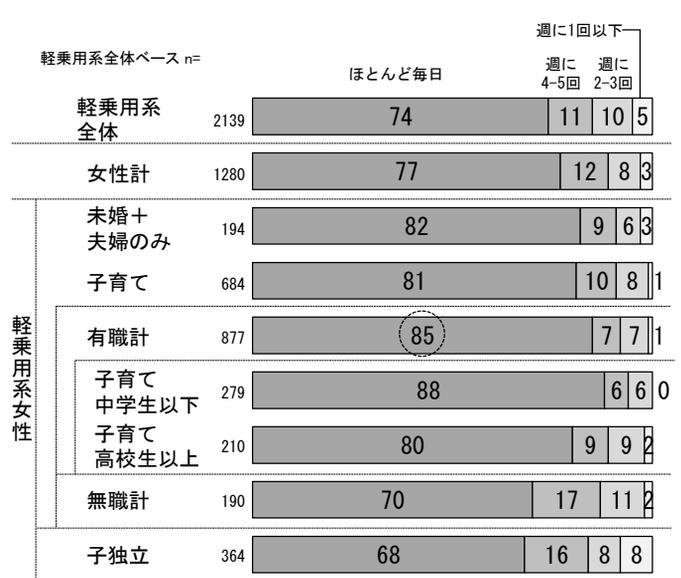
- 女性の軽自動車の使用頻度をみると、「ほとんど毎日」48%、「週に4~5回」20%となっており、ほぼ毎日のように使用されている。なかでも、有職かつ小学生以下の子供を持つ子育て女性が、全体と比べて「ほとんど毎日」使用する割合が高く、85%となっている。
- 有職かつ小学生以下の子供を持つ子育て女性の使用用途は、「通勤・通学」、「親戚・友人・知人宅への訪問」、「郊外大型店でのショッピング」、「コンビニへのちょっとした買い物」、「帰省、里帰り」が多く、多場面で使われている。

図表4-18 車使用頻度と使用距離 (WEB調査)



図表4-19 車使用頻度

単位: %



図表4-20 車の使用用途 (WEB調査)

グループ	軽乗用系全体ベース	常食の買い物	郵便局や銀行、役所などへの足	通勤・通学	コンビニへのちょっとした買い物	親戚・友人・知人宅への訪問	病院や介護・福祉施設への通院	駅などへの家族の送迎	郊外大型店でのショッピングセンターなど	複合ショッピングセンターなど	アウトレット、郊外大型店でのショッピングなど	日帰り旅行	中心市街地などへのショッピング	ドライブ	帰省、里帰り	一泊以上の旅行
軽乗用系全体	660	82	44	43	37	36	34	31	30	28	27	23	19	18		
女性	330	85	48	43	39	41	37	33	32	28	29	22	22	16		
未婚+夫婦のみ	118	83	47	56	47	40	39	29	40	34	31	31	24	19		
子育て	89	82	49	50	44	43	32	37	44	28	32	24	28	14		
子独立	123	91	47	23	26	42	39	35	13	23	25	12	16	15		
有職計	172	81	48	71	44	42	34	31	35	33	31	26	25	17		
無職計	158	90	48	12	33	41	40	36	28	23	27	18	19	15		
未婚+夫婦のみ	81	78	49	75	50	40	39	29	41	34	33	31	25	19		
子育て小学生以下	30	84	45	76	42	57	28	34	53	30	42	29	29	18		
子育て中学生以上	61	83	47	63	37	38	31	32	20	33	23	17	25	16		

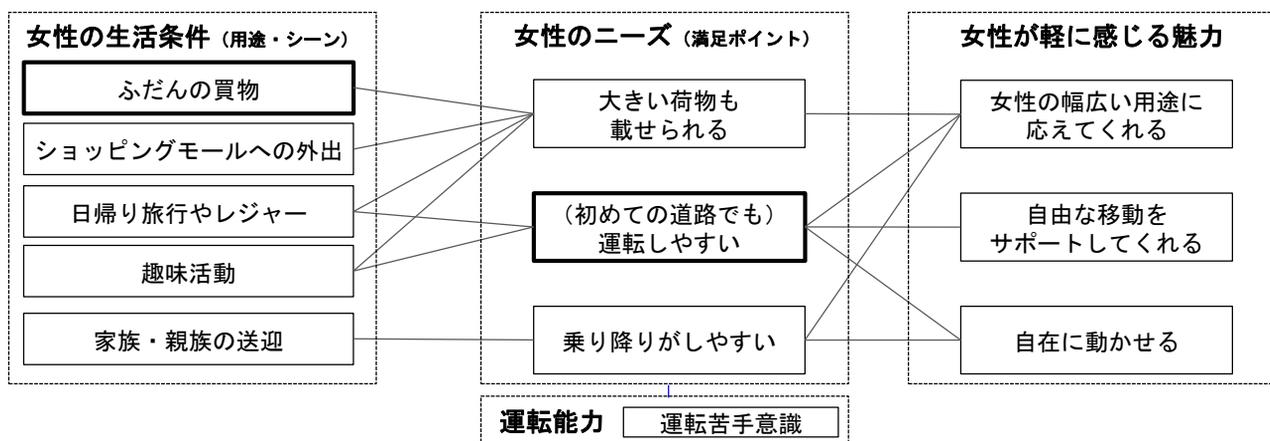
全体 +5ポイント以上

2.女性 (3) 軽自動車の使用と魅力

■ 軽自動車は、女性の幅広い移動ニーズに応えられる存在として、生活に欠かせないものとなっている。普通自動車より軽自動車の方が、苦手意識なく、意志どおり動かせる分身のような存在として捉えられている。

- 軽自動車は、女性の買物、家族の送迎、旅行・レジャー、趣味に幅広く使われている。女性のライフスタイルに寄り添い、細かな移動ニーズに応えられる存在として、女性の生活に欠かせないものとなっている。
- 女性にとって軽自動車は、その運転のしやすさから、運転の苦手意識が軽減したり、自分の意志どおりに動かせる分身のような存在として感じられ、用途・シーンに合わせて変化する点が魅力に感じられている。

図表4-21 女性対象者から得られた軽自動車の用途、満足ポイントと軽自動車の魅力 (FGI)



図表4-22 女性対象者から得られた発言 (FGI)

利用シーン	買物	ふだんの買物	・ 休みの日は遠出して箱で野菜や果物を買う。リンゴを30個くらい買ったが、結構載るものだ。(46歳)
		ショッピングモールへの外出	・ 夫と一緒にでも、自分1人でも、ショッピングに出かけるときに乗る。(36歳)
	レジャー活動	日帰り旅行やレジャー	・ テニスやスキーに軽自動車で行く。ラケットなど、3本くらいバッグに入れてそのまま載せられる。(46歳) ・ 休日に友達と日帰り温泉に行く。(29歳)
		趣味活動	・ 76鍵の電子ピアノなど、大きな楽器を載せて運ぶ。(39歳)
送迎	家族・親族の送迎	・ 甥っ子の迎えに使う。(39歳) ・ 子どもの習い事の送迎。(46歳)	
満足ポイント	大きな荷物も載せられる	・ 170cmくらいの本棚を2つ買ったが、シートを倒して積めた。(46歳)	
	運転しやすい	・ 以前は知らない道路だとぶつけてしまうことがあったが、(軽自動車にしてから)一度もぶつけないことがない。(46歳)	
	乗り降りしやすい	・ 大型犬を抱えながらも乗り降りしやすい。(36歳)	
運転能力	運転が苦手	・ (軽自動車にしてから)運転がすごく上手くなったと感じる。 ・ 軽自動車じゃないと、自信を持って運転できない。(46歳) ・ 絶対ぶつけないという自信を持って乗れる安心感は、何にも代えられない。大きい車だと、そういう感覚がない。(36歳)	
軽自動車の魅力	女性の幅広い用途に応えてくれる	・ 運転があまり得意でなく、狭い道も多いが、買い物で毎日使っている。楽器の演奏を頼まれるので大きな楽器を載せたりもする。この小さな1台だが七変化して、色々なことが出来る可能性が広がっている。(39歳)	
	自由な移動をサポートしてくれる	・ 自分が行きたいと思ったところに一緒に行ける。自分と同じ気持ちを持っている分身のような存在。(29歳)	
	自在に動かせる	・ 自分の身体が動くように、一緒に道を動ける感覚を持てる。(36歳)	

2.女性 (4) 軽自動車の魅力と購入意向

■ 軽自動車の女性ユーザーにとって車は生活を賢く効率的に回すために必要な存在であり、子供が小さい子育てを中心に車の購入意向が高い。

- 女性軽自動車ユーザーは「車をうまく利用して、日々の生活を賢く効率的に回したい」意識が64%と男性軽自動車ユーザーに比べ高い。中でも「未婚+夫婦のみ」で「そう思う」と答える人が多い。
- 女性全体での今後の車の購入意向は52%、中でも子育てや無職女性に対して有職女性で高い。車の購入意向者の中で軽自動車の購入意向は46%。有職女性において軽自動車の購入意向が無職女性と比べ高い。

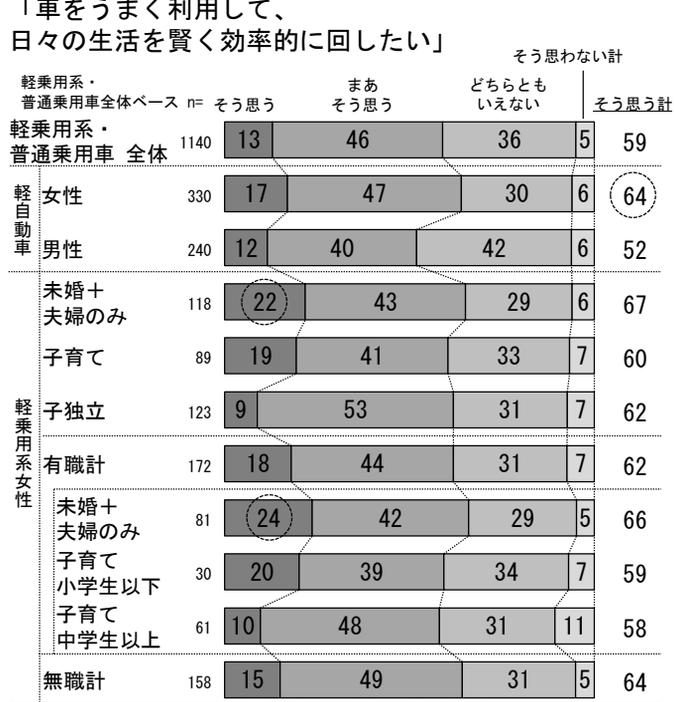
図表4-23 使っている車の満足ポイント (WEB調査)

	軽乗用系女性全体ベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	燃費のよさ	小回りのききやすさ	車体色	室内空間の広さ	駐車場のしやすさ	乗り心地の良さ	車両価格	ボディサイズが小さいこと
軽乗用系 女性全体	330	67	49	40	36	34	30	29	26	24	21
未婚+夫婦のみ	118	64	63	37	42	38	30	40	30	20	24
子育て	89	61	42	36	25	30	32	15	25	15	13
子独立	123	75	41	46	40	34	28	28	23	36	26
有職計	172	62	52	37	32	32	34	27	28	21	19
未婚+夫婦のみ	81	63	66	37	41	38	34	39	33	18	22
子育て小学生以下	30	53	44	25	18	12	29	8	32	12	6
子育て中学生以上	61	65	38	43	28	34	37	21	20	29	22
無職計	158	72	45	44	40	37	25	31	23	27	24

■ 軽乗用系女性全体 +5ポイント以上

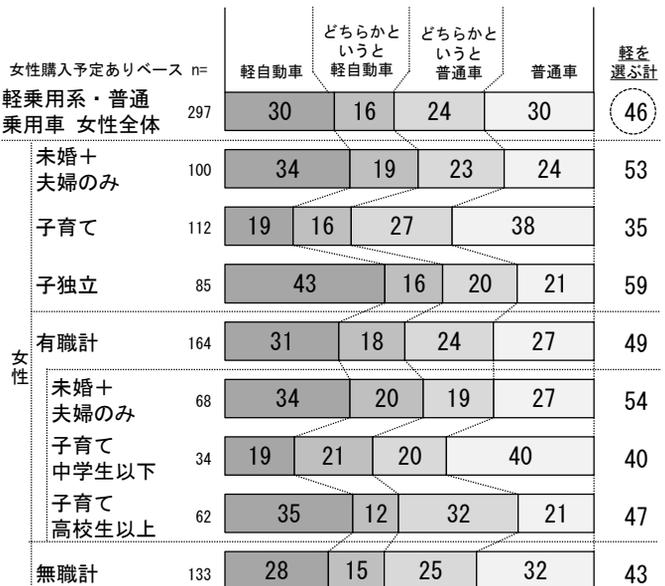
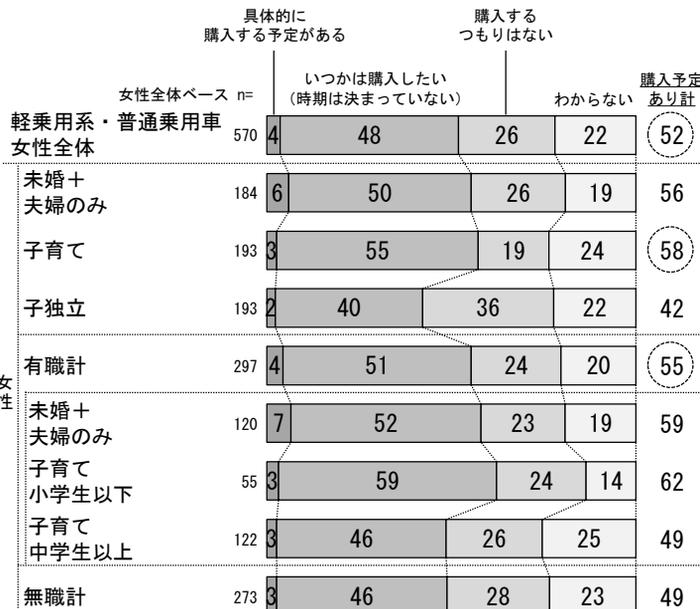
図表4-24 車の利用意識 (WEB調査)

単位：%



図表4-25 今後の車の購入意向 (WEB調査)

図表4-26 次期購入車 (WEB調査)



3.若者 (1) 若者ユーザーと車の必要度

■ 若者(20代以下～30代)は、軽自動車がなくなった場合の困窮度、今後の軽自動車購入意向が高い。運転の苦手意識や、収入がまだ少ないことが背景と考えられる。

- ・ 若者(20代以下～30代)は、軽自動車ユーザーの約3割を占める。
- ・ 車所有状況を見ると、20代以下～30代で親元を離れている層は軽自動車のみ比率が高く、同居している層に比べ世帯年収が低い。
- ・ 軽自動車がなくなった場合の困窮度は、30代、親別居、地方居住の若者で「非常に困る」と答える人が多い。
- ・ 今後、車の購入予定のある人の中で、若者の軽自動車購入意向は40代以上よりも高く、特に地方の若者で高い。

【再掲】主運転者年代

年度	軽乗用系全体ベース n	平均年齢(歳)						平均年齢(歳)
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
09年度	2084	13	19	19	22	19	8	48
11年度	2039	11	18	19	20	21	11	50
13年度	2103	11	19	20	21	19	10	49
15年度	2114	10	21	19	18	20	12	50
17年度	2140	10	18	19	19	22	12	51

図表4-28 車所有状況

軽乗用系全体ベース n	軽自動車			中央値(万円)
	軽自動車	軽自動車のみ複数台	軽自動車+普通乗用車	
軽乗用系全体	2082	29	14	57
20代以下～30代	543	24	11	65
20代以下	191	20	11	69
30代	352	26	11	63
40代以上	1539	31	16	53
20代以下				
親元同居	164	11	11	78
親別居	379	29	11	60
高密度	102	56	3	41
中密度以下	441	20	12	68

図表4-30 軽自動車がなくなった場合の困窮度

軽乗用系全体ベース n	どちらともいえない/困らない計			困る計	
	非常に困る	まあ困る	困らない		
軽乗用系全体	2138	60	27	13	87
20代以下～30代	557	63	26	11	89
20代以下	201	58	28	14	85
30代	356	65	25	10	90
40代以上	1581	58	28	14	86
20代以下					
親元同居	173	61	29	10	90
親別居	384	63	25	12	88
高密度	106	50	40	10	90
中密度以下	451	63	25	12	88

図表4-27 運転意識 (WEB調査)

軽乗用系全体ベース n	運転意識					中央値(万円)	
	苦手である	やや苦手	どちらでもない	やや得意	得意		
軽乗用系全体	660	6	17	48	22	7	23
20代以下～30代	220	9	22	35	25	9	31
20代以下	34	7	20	22	38	13	27
30代	186	9	22	39	22	8	31
40代以上	440	5	14	54	20	7	19

図表4-29 世帯年収

軽乗用系全体ベース n	世帯年収					中央値(万円)	
	200万円未満	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円以上		
軽乗用系全体	1829	11	28	27	20	7	487
20代以下～30代	484	7	23	31	22	10	533
20代以下	172	6	25	20	16	20	587
30代	312	7	23	35	26	5	516
40代以上	1345	13	28	25	20	6	467
20代以下							
親元同居	146	6	16	20	28	20	651
親別居	338	8	26	34	20	6	495
高密度	89	4	30	31	21	8	526
中密度以下	395	7	23	30	23	10	534

図表4-31 今後の購入意向車種 (WEB調査)

購入予定ありベース n	購入意向車種				軽を選ぶ計	
	軽	軽	普通車	普通車		
軽乗用系全体	656	18	14	31	37	32
20代以下～30代	173	23	21	24	32	44
20代以下*	24	33	33	29	5	66
30代	149	22	19	23	36	41
40代以上	483	17	11	33	39	29
20代以下						
親元同居	66	36	22	24	18	58
親別居	107	18	21	24	37	39
高密度	96	16	21	26	37	37
中密度以下	77	33	22	21	24	55

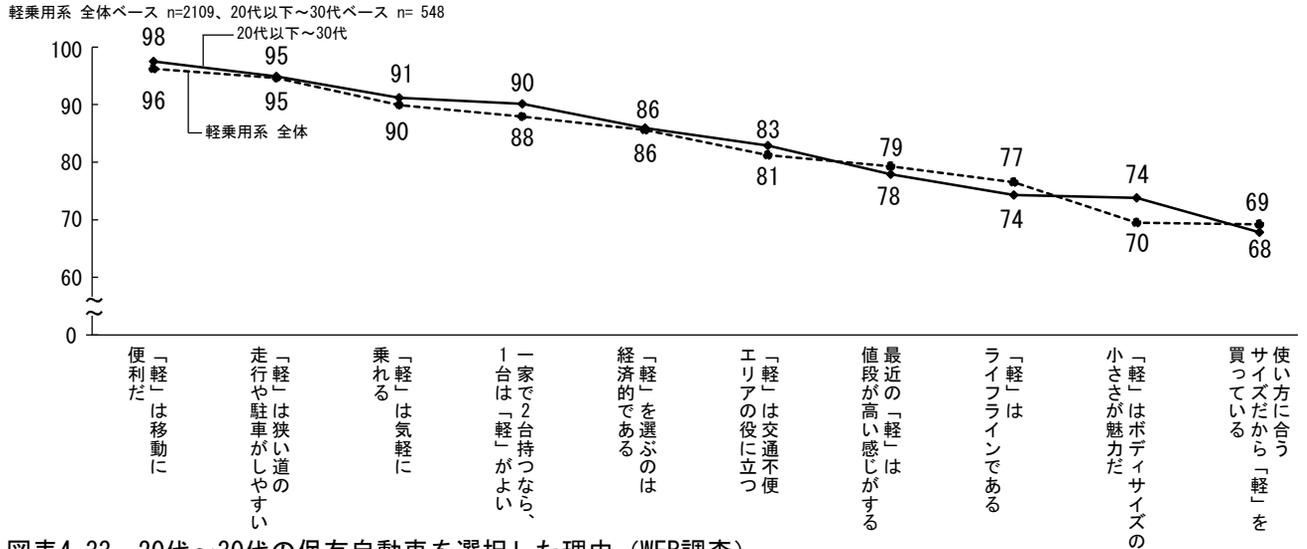
3.若者 (2) 軽自動車の魅力

■ 軽自動車に対する意見として、「『軽』は移動に便利だ」、「『軽』は狭い道の走行や駐車しやすい」という意見が全体同様、若者でも高い。若者が軽自動車を選んだ理由として「取り回しが良かった」、「維持費条件が良かった」が普通自動車を選んだ若者に比べ高い。

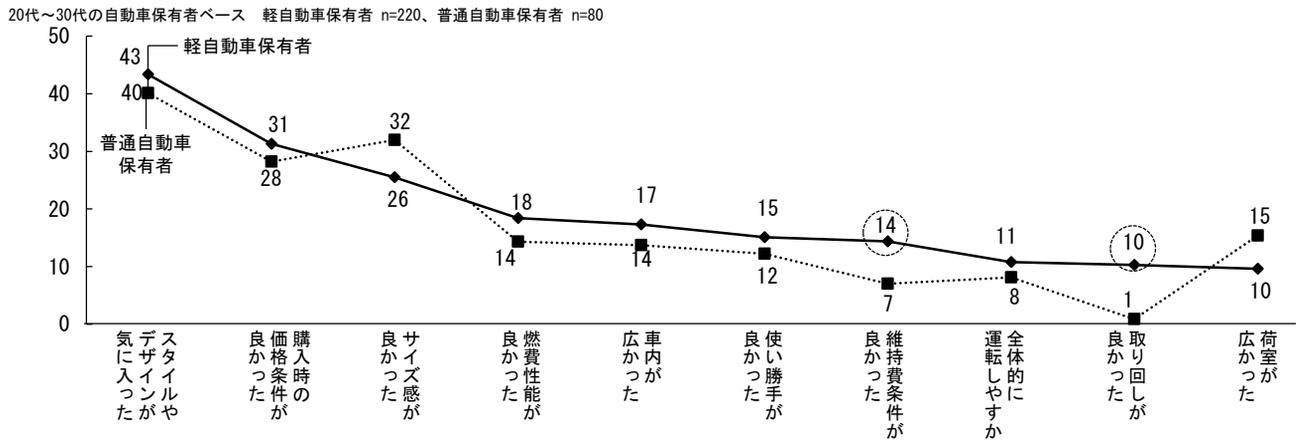
- 軽自動車に対する意見をみると、20代以下～30代で「『軽』は移動に便利だ」が98%、「『軽』は狭い道の走行や駐車しやすい」が95%であった。
- 20代～30代の若者が軽自動車を選んだ理由のうち、普通自動車を選んだ若者よりも高い理由は、「維持費条件が良かった」、「取り回しが良かった」であり、価格と運転のしやすさから、軽自動車が選ばれている。
- 若者ほど、通勤・通学や、ショッピング、ドライブ、レジャーに軽自動車を活用している。

図表4-32 若者ユーザーの軽自動車に対する意見

単位：%



図表4-33 20代～30代の保有自動車を選択した理由 (WEB調査)



図表4-34 軽自動車の使用用途 (WEB調査)

	軽自動車 全体ベース	通勤・通学 スーパー・日用品などの日常の買い物	ちよつとした買った買い物	コンビニへの足	郵便局や銀行、役所などの足	郊外大型店でのショッピング	親戚・友人・知人宅への訪問	日帰り旅行	中心市街地などへのショッピング	ドライブ	福祉施設への通院	病院や介護・駅などへの家族の送迎	帰省、里帰り	一泊以上の旅行	子供の保育園や学校、塾等への送り迎え	レジャー・スポーツへの足
軽自動車 全体	660	82	43	37	44	30	36	28	27	23	34	31	19	18	14	13
20代以下～30代	220	80	(57)	(43)	40	(38)	35	32	(31)	31	28	28	22	21	17	17
40代以上	440	83	38	35	45	26	37	26	26	20	36	32	18	16	12	11
差 (20代以下～30代-40代以上)	-	▲ 3	19	8	▲ 5	12	▲ 2	6	5	11	▲ 8	▲ 4	4	5	5	6

3.若者 (3) 今後の自動車選択

■ 20代以下の若者を中心に、保有コスト負担・維持ストレスからレンタカーやカーシェアの利用意向が高い。

- ・ 若者の中でも、親と離れて暮らす若者ほど保有コストによる生活への負担を感じている。また、維持や管理の手間は20代以下の若者ほど感じている。
- ・ 上記の負担を背景に、20代の若者ほど、レンタカーやカーシェアリングサービスの利用意向が高い。

図表4-35 車の保有に対する考え (WEB調査)

単位：%

【保有にはコストがかかるので、生活への負担が大きい】

軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=		そう思う計	どちらともいえない	そう思わない計
軽乗用系・普通乗用車 全体	1140	41	44	15
20代以下~30代	300	44	44	12
20代以下	45	44	44	12
30代	255	44	44	12
40代以上	840	40	45	15
20代以下~30代				
親元同居	109	39	49	12
親別居	191	46	42	12
三大都市圏	153	45	42	13
三大都市圏以外	147	42	46	12

【車を持つと維持や管理に手間がかかり、ストレス】

軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=		そう思う計	どちらともいえない	そう思わない計
軽乗用系・普通乗用車 全体	1140	21	52	27
20代以下~30代	300	28	49	23
20代以下	45	32	46	22
30代	255	27	50	23
40代以上	840	20	51	29
20代以下~30代				
親元同居	109	28	50	22
親別居	191	28	49	23
三大都市圏	153	27	52	21
三大都市圏以外	147	30	46	24

図表4-36 サービスの利用意向 (WEB調査)

【レンタカー】

軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=		利用したい		どちらともいえない		利用したくない計		利用したい計
		まあ利用したい	利用したい	まあ利用したい	利用したい			
軽乗用系・普通乗用車 全体	1140	5	27	31	37			32
20代以下~30代	300	5	26	36	33			31
20代以下	45	7	29	39	25			36
30代	255	5	26	35	34			31
40代以上	840	5	27	30	38			32
20代以下~30代								
親元同居	109	1	29	38	32			30
親別居	191	7	25	35	33			32
三大都市圏	153	8	25	34	33			33
三大都市圏以外	147	2	28	37	33			30

【カーシェアリングサービス】

軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=		利用したい		どちらともいえない		利用したくない計		利用したい計
		まあ利用したい	利用したい	まあ利用したい	利用したい			
軽乗用系・普通乗用車 全体	1140	2	11	33	54			13
20代以下~30代	300	4	14	34	48			18
20代以下	45	3	27	26	44			30
30代	255	4	12	35	49			16
40代以上	840	2	10	32	56			12
20代以下~30代								
親元同居	109	2	14	39	45			16
親別居	191	5	15	31	49			20
三大都市圏	153	5	17	31	47			22
三大都市圏以外	147	2	11	37	50			13

V.先進安全装備・機能の評価

【要約】

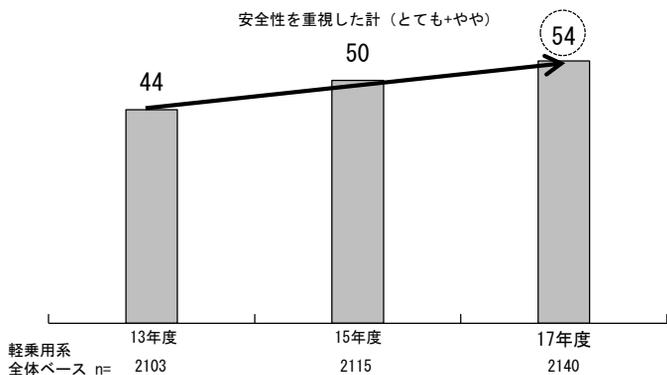
- 軽自動車購入時の安全性重視度が上昇している。背景には、60代以上のユーザーの運転不安、若年層の運転苦手意識がある。安全性重視度が高まる中、自動車の安全装備・機能の認知が進んでいる。自動ブレーキを中心に、誤発進防止システムなど多様な装備・機能が認知されるようになった。
- 安全装備・機能の認知拡大に伴って、「軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる」イメージを持たれるようになってきている。軽自動車の「安全性」に対するネガティブイメージが15年度より低下するなど、徐々に変化が起きている。
- 安全装備・機能が搭載された車への購入意向は高いものの、軽自動車のユーザーはコストに厳しく、安全性に対する追加コストが購入のネックとなっている。このような状況の下、官民で普及啓発に取り組んでいるサポカーの認知は、情報発信してから約半年で24%まで広がり、潜在需要も大きい。サポカー購入意向が高いのは「60代以上」、「年収400万円未満」、運転不安のある人であった。

1.運転不安と安全性期待

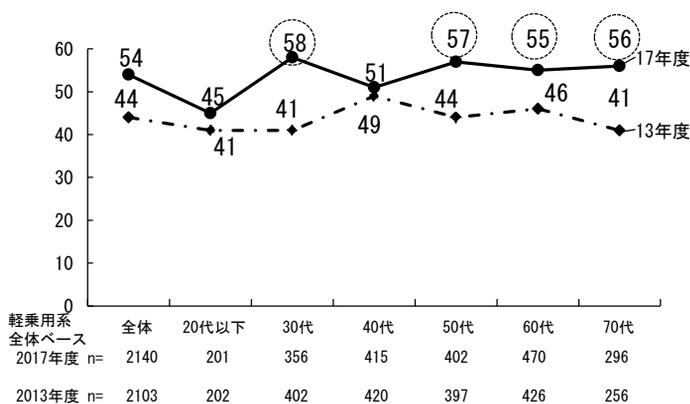
■ 軽自動車購入時の安全性重視度が54%と、13年度調査開始時から上昇。
背景に、60代以上のユーザーの運転不安、若年層の運転苦手意識がある。

- 軽自動車購入時に安全性を重視する人は54%。13年度と比べて10ポイント上昇している。年代で見ると、30代および50代以上のユーザーの安全性重視度が上昇している。
- 背景をみると、運転時の不安としてまわりの状況が見えづらい、疲れやすいが60代、「道路標識が見づらいこと」が70代以上で高いこと、20代～30代は運転の苦手意識が高く苦手意識を持つ人ほど安全性を重視していることが分かる。

図表5-1 軽自動車購入時の安全性重視度



図表5-2 年代別軽自動車購入時の安全性重視度 単位：%



図表5-3 運転時の不安 (WEB調査)

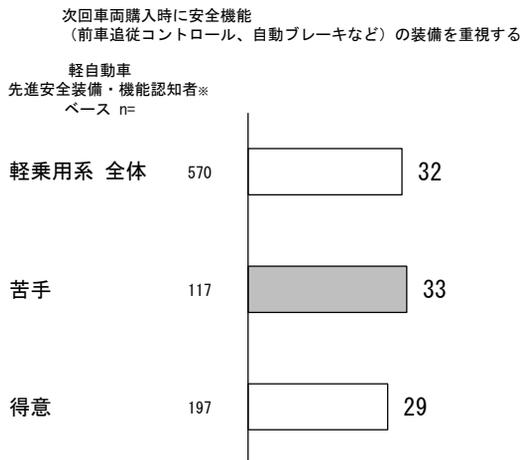
不安の種類	軽乗用系・普通乗用車全体ベース	見えづらい状況など	雨天、夜間などに、見えづらい状況など	疲れやすくなると	長く運転すると	見信号、車、歩行者が見えづら	複雑な動作や	とつきの動作や	見道路標識が	行き周	聞き周	とつ	つま	増え	同乗	その他	不安に思うことはない
軽乗用系・普通乗用車 全体	1140	60	26	22	16	12	12	7	5	4	2	19					
20代以下	45	51	11	20	15	12	16	21	7	2	0	10					
30代	255	61	21	31	24	14	12	7	7	1	1	18					
40代	254	59	23	22	13	11	11	5	4	4	1	22					
50代	249	56	26	18	15	6	11	8	3	3	4	21					
60代	281	67	33	23	17	16	12	8	5	5	1	17					
70代以上	56	57	30	13	9	28	14	3	1	4	0	18					

全体+5ポイント以上

図表5-4 年代別運転苦手意識 (WEB調査)

年代	軽乗用系全体ベース n	苦手	どちらともいえない	得意
軽乗用系 全体	660	23	48	29
20代～30代	220	31	35	34
20代	34	27	22	51
30代	186	31	39	30
40代	94	21	50	29
50代	126	21	53	26
60代以上	220	18	56	26

図表5-5 運転苦手意識別
次回購入車両の安全性重視度 (WEB調査)



※「前車追従コントロール」「自動ブレーキ」「誤発進(踏み間違い)防止システム」「車線逸脱防止支援システム」「駐車支援モニター」「車線変更支援システム」いずれかの認知者

2. 装備・機能の認知浸透状況

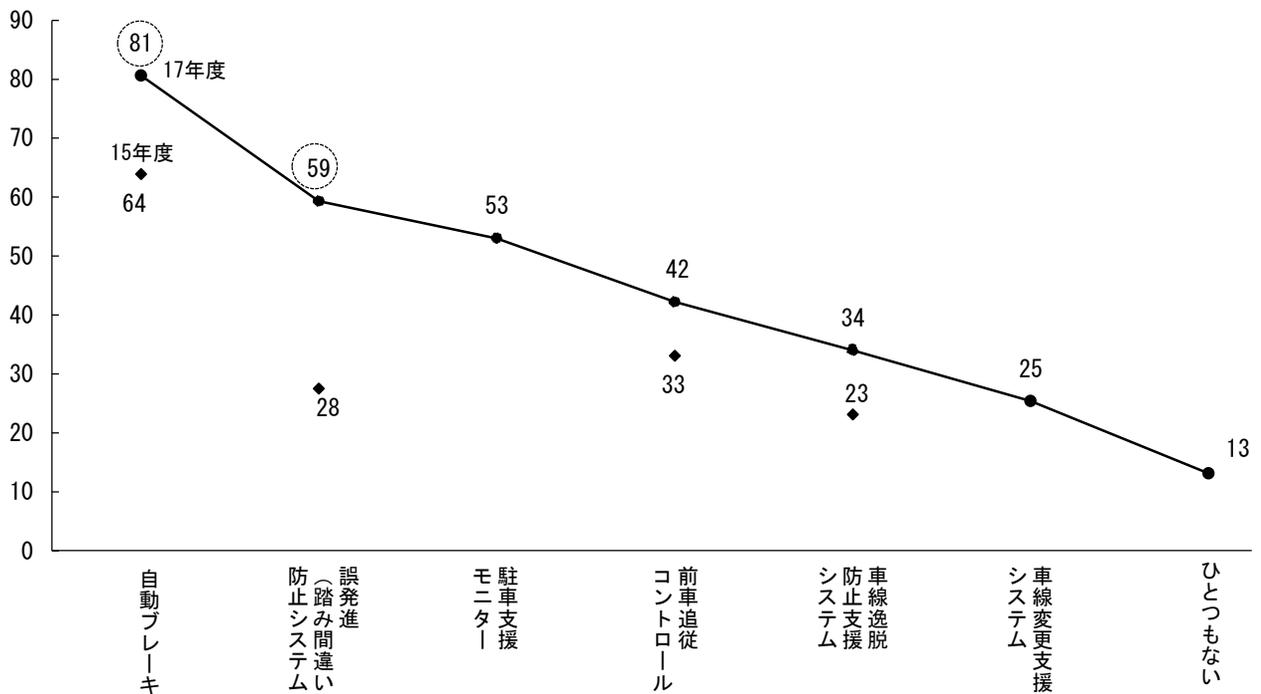
■ 安全性重視度が高まる中、自動車の安全装備・機能の認知が進んでいる。
中でも自動ブレーキは認知率が最も高く、前回に比べて認知が拡大している。

- 自動車の安全にかかわる装備・機能の認知率は、自動ブレーキが81%と最も高く、次いで誤発進(踏み間違い)防止システムが59%と高い。誤発進防止システムの認知率は、15年度と比べて約2倍になっている。
- 性別でみると、男性の方が安全装備・機能の認知率が高い。年代別でみると、60代～70代の高齢者は自動ブレーキと誤発進(踏み間違い)防止システムの認知率が高い。

単位：%

図表5-6 先進安全装備・機能の認知（WEB調査）

軽乗用系 全体ベース n=640（2015年）、n=660（2017年）



図表5-7 属性別にみた先進安全装備・機能の認知（WEB調査）

		軽乗用系・全体ベース	自動ブレーキ	誤発進(踏み間違い)防止システム	駐車支援モニター	前車追従コントロール	車線逸脱防止支援システム	車線変更支援システム	ひとつもない
軽乗用系 全体		660	81	59	53	42	34	25	13
性別	男性	330	79	64	57	53	46	34	15
	女性	330	82	57	51	37	28	21	12
年代	20代	34	77	59	43	56	38	14	11
	30代	186	77	53	50	44	30	24	15
	40代	94	80	50	53	35	23	24	16
	50代	126	82	57	53	42	42	29	10
	60代	181	83	69	58	42	37	27	12
	70代	39	82	79	55	48	39	31	16

■ 全体+5ポイント以上

*以降のページで分析する先進安全装備・機能に関しては、以下のように定義している。

自動ブレーキ	前の車両に追突する危険が高まると、自動でブレーキが作動するシステム
誤発進防止システム	駐車操作など低速走行時に、アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いを警告するシステム
駐車支援モニター	ドライバーから見えにくい死角を映し、映像で確認することで駐車時の操作などを支援するシステム
前車追従コントロール	周囲の状況を踏まえて車間距離をコントロールするシステム
車線逸脱防止支援システム	車線を逸脱した場合に、ドライバーに警報やディスプレイに表示するなどして注意を促すシステム
車線変更支援システム	周囲の歩行者や二輪車、動く物体を感知してドライバーに知らせしてくれるシステム

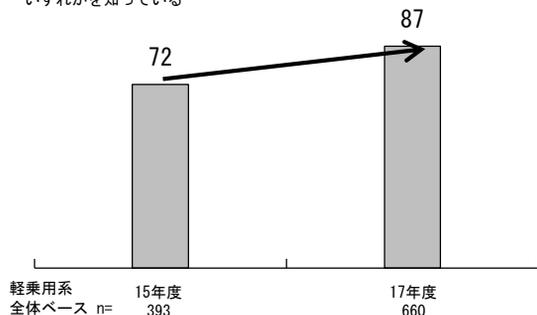
3.軽自動車の安全性イメージ変化

■ 安全装備・機能の認知拡大に伴って、「軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる」イメージを持たれるようになってきている。軽自動車の「安全性」に対するネガティブイメージが、前回より低下している。

- ・ 安全装備・機能の認知拡大に伴って、「軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる」というイメージが43%と、13年度より上昇。軽自動車の安全性は、デザイン、室内空間、燃費、豊富な選択肢に次いで、イメージ向上に寄与。
- ・ 軽自動車の安全イメージの変化により、軽自動車を選ばない理由として、「衝撃に弱いから」、「車そのものの安全性が低いから」といったネガティブイメージも低下しつつある。

図表5-8 安全装備・機能認知 (WEB調査)

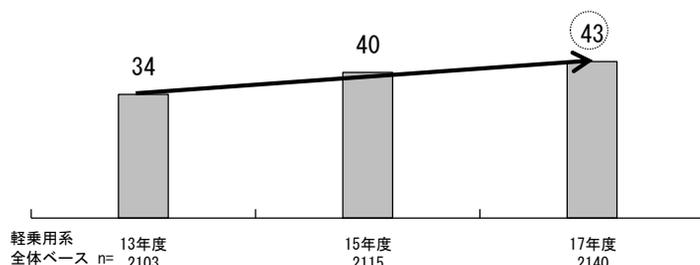
自動ブレーキなどの6つの安全装備・機能のうち、いずれかを知っている



図表5-9 軽自動車の安全イメージ

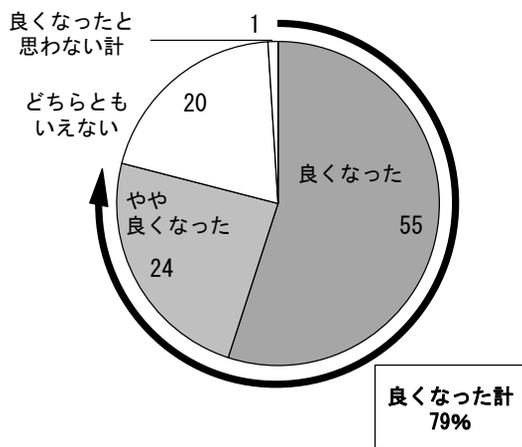
単位：%

「軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる」そう思う計 (そう思う+ややそう思う)



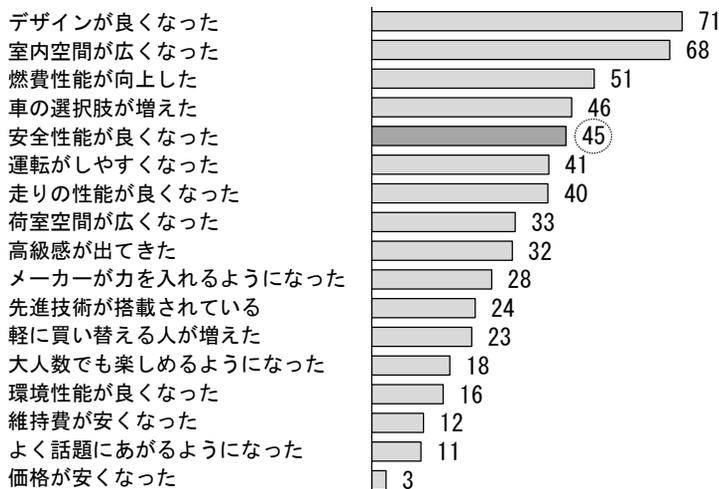
図表5-10 軽自動車に対するイメージ変化

軽乗用系全体ベース n=2140



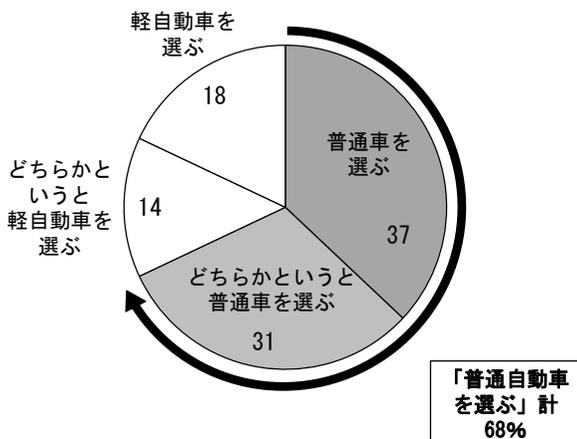
図表5-11 イメージ向上要因

軽乗用系全体ベース n=1656

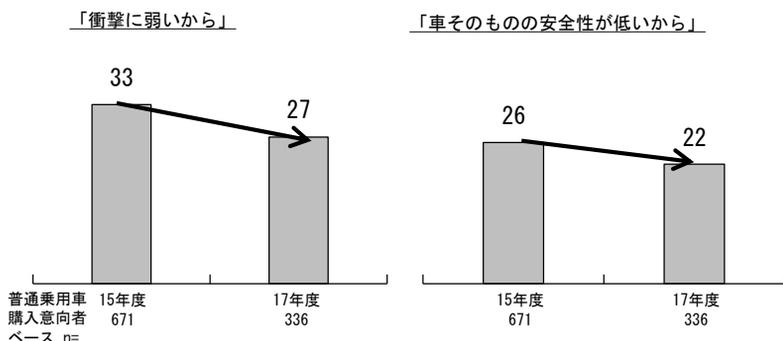


図表5-12 次期購入意向車 (WEB調査)

軽乗用系・普通乗用車 次期購入意向者ベース n=656



図表5-13 次期普通自動車購入意向者の軽自動車を選ばない理由 (WEB調査)



4. 装備・機能の重視度と購入意向

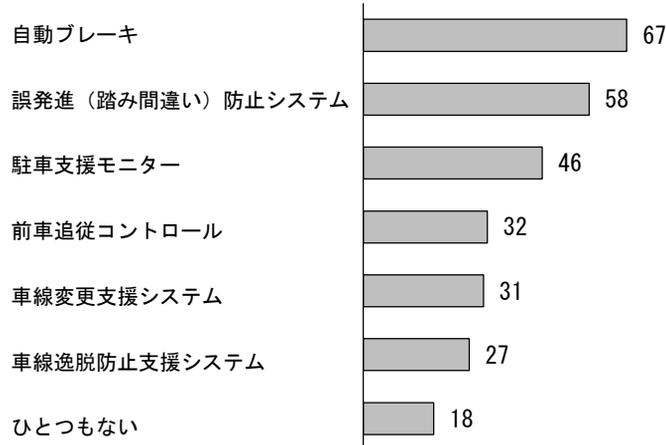
■ 軽自動車のユーザーはコストに厳しく、安全性に対する追加コストが購入のネックとなっている。

- ・年代別にみると、60代～70代は安全装備・機能のニーズが高い。
- ・しかし、実際の購入場面では、「予算の範囲で装備を選びたい」「金額が高くなるならこのような機能は要らない」といった声があがっている。背景には、軽自動車ユーザーは車両価格などのコスト意識が非常に強いことが挙げられる。

単位：%

図表5-14 付いていたら欲しいと思う機能（WEB調査）

軽乗用系 全体ベース n=660

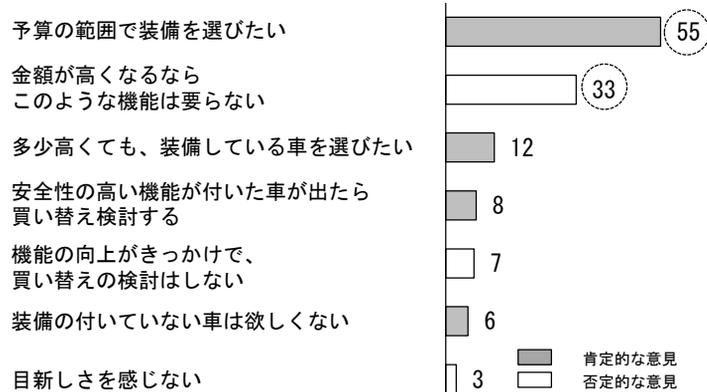


図表5-15 属性別付いていたら欲しいと思う機能（WEB調査）

	軽乗用系全体ベース	自動ブレーキ	誤発進（踏み間違い）防止システム	駐車支援モニター	前車追従コントロール	車線変更支援システム	車線逸脱防止支援システム	ひとつもない	
		全体	660	67	58	46	32	31	27
性別	男性	330	64	52	39	33	30	31	22
	女性	330	69	61	49	31	31	25	16
年代	20代	34	67	51	41	26	27	17	16
	30代	186	62	46	39	30	25	26	25
	40代	94	66	51	37	26	29	19	23
	50代	126	66	57	50	31	32	27	17
	60代	181	75	72	55	38	34	34	12
	70代	39	62	73	49	34	42	37	16
	全体+5ポイント以上								

図表5-16 安全装備・機能への考え方（WEB調査）

軽乗用系 全体ベース n=660

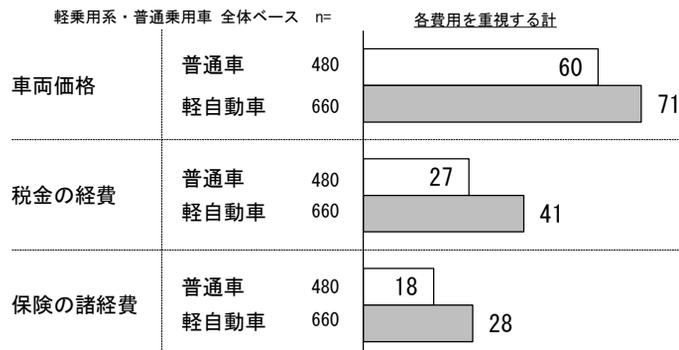


図表5-17 属性別安全装備・機能への考え方（WEB調査）

	軽乗用系全体ベース	予算の範囲で装備を選びたい	金額が高くなるならこのような機能は要らない	多少高くても、装備している車を選びたい	安全性の高い機能が出たら買い替え検討する	機能の向上がきっかけで、買い替えの検討はしない	装備の付いていない車は欲しくない	目新しさを感じない
		全体	660	55	33	12	8	7
性別	男性	330	56	32	15	7	9	4
	女性	330	55	34	11	8	7	4
年代	20代	34	53	53	9	4	9	8
	30代	186	57	38	6	6	7	6
	40代	94	47	48	7	4	10	5
	50代	126	55	26	9	8	7	5
	60代	181	57	24	22	12	6	5
	70代	39	61	21	28	13	7	9
	全体+5ポイント以上							

図表5-18 軽自動車ユーザーのコスト意識（WEB調査）

軽乗用系・普通乗用車 全体ベース n=



図表5-19 安全装備・機能搭載車購入意向者の安全装備・機能へのコスト意識（WEB調査）

先進安全装備搭載車の購入意向者ベース n=

属性	人数	「金額が高くなるくらいだったらこのような機能や技術は要らない」 (%)	
全体	831	18	
車両価格重視する	普通乗用車	233	15
	軽自動車	362	25
車両価格重視しない	普通乗用車	108	13
	軽自動車	128	22

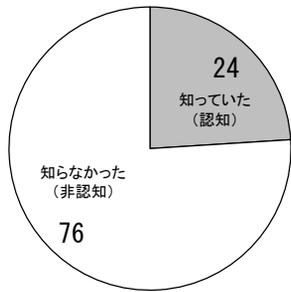
5.サポカー認知と購入意向

■ サポカーの認知は、情報発信されてから約半年で24%まで広がっており、潜在需要も大きい。
サポカー購入意向が高いのは「60代以上」、「年収400万円未満」、運転不安のある人であった。

- ・ サポカー認知率は情報発信されてから約半年(9月下旬、調査時点)で24%となった。60代以上の認知率が高い。
- ・ サポカーの潜在需要は大きい。サポカー購入意向者と安全装備・機能搭載車の購入意向者の合計は80%に達する。特にサポカーの購入意向が高いのは「60代以上」、「年収400万円未満」、運転不安のある人であった。

図表5-20 サポカーの認知と購入意向 (WEB調査)

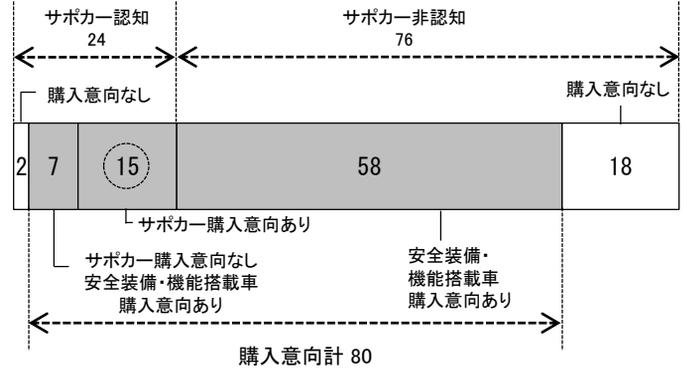
軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=1140
* 2017年9月調査時点



図表5-21 サポカーの潜在需要 (WEB調査)

単位: %

軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=1140



図表5-22 属性別サポカー認知・購入意向と潜在購入層 (WEB調査)

属性	属性別	n	認知		購入意向			購入意向計 全体+5ポイント以上
			全体+5ポイント以上	全体+5ポイント未満	サポカー購入意向なし 安全装備・機能搭載車 購入意向あり	サポカー認知あり 購入意向あり	安全装備・機能搭載車 購入意向あり (サポカー非認知)	
全体	軽乗用系・普通乗用車全体ベース	1140	24	76	7	15	58	80
性別	男性	570	28	72	7	19	51	77
	女性	570	20	80	8	10	66	84
年代	20代	45	25	75	5	19	60	84
	30代	255	19	81	8	9	58	75
	40代	254	17	83	6	8	58	72
	50代	249	26	74	9	15	55	79
	60代以上	337	33	67	7	24	60	91
年収	400万円未満計	321	24	76	4	17	65	86
	20代~30代	75	14	86	5	7	71	82
	40代~50代	109	18	82	4	13	66	83
	60代以上	137	33	67	5	25	61	91
	400~600万円未満	230	26	74	7	16	55	78
600万円以上	355	25	75	8	15	56	79	
都市規模	人口200万人以上の大都市	104	25	75	8	14	56	78
	人口30~200万人未満の都市	468	29	71	9	17	52	78
	人口30万人未満の都市、市町村	557	21	79	6	13	64	83
運転時不安※	不安多(3個以上)	110	31	69	4	25	64	93
	不安中(2個)	258	24	76	9	13	65	87
	不安少(1個)	432	23	77	7	14	57	78
	不安に思うことはない	218	26	74	11	10	41	62

※図表5-3で取り上げた10の運転時不安の選択肢に対する回答個数

付属資料

	保有車購入タイプ			保有車ミッションタイプ			
	ベース	新車	中古車	ベース	シフトマニュアル	オートマ	A T 無段変速
軽乗用系全体	2137	64.7	35.3	2138	5.4	87.3	7.3
軽乗用車	1780	65.5	34.5	1782	4.5	88.0	7.5
軽ボンバン	357	40.6	59.4	356	36.1	62.6	1.3
軽商用系全体	881	61.6	38.4	882	63.7	35.8	0.5
軽キャブバン	374	64.0	36.0	373	38.8	60.4	0.8
軽トラック	507	60.1	39.9	509	79.3	20.4	0.4

※「軽乗用車」は、軽乗用車+軽キャブワゴン

	保有車ボディタイプ								保有車ドア数					
	ベース	ポツク・ス3	軽スポート	軽トール型	トール型	軽スパー	軽ジープ型	ポツク1	その他	ベース	3ドア	2ドア	5ドア	4ドア
軽乗用系全体	2140	18.7	0.7	43.3	25.1	6.2	5.9	0.0	2138	6.5	93.5			
軽乗用車	1783	18.1	0.7	45.8	26.5	6.3	2.6	0.0	1781	4.9	95.1			
軽ボンバン	357	2.0	0.5	19.9	15.5	1.9	60.2	0.0	357	59.3	40.7			

	保有車エンジンタイプ					保有車駆動方式		
	ベース	標準エンジン	ターボエンジン	ハイブリッド	電気自動車	ベース	2輪駆動車	4輪駆動車
軽乗用系全体	2129	83.3	15.2	1.5	0.0	2106	79.3	20.7
軽乗用車	1772	83.1	15.4	1.5	0.0	1752	79.5	20.5
軽ボンバン	357	90.5	8.6	0.9	0.0	354	74.3	25.7
軽商用系全体	881	95.9	3.5	0.1	0.5	871	50.9	49.1
軽キャブバン	372	92.6	6.5	0.2	0.7	367	69.7	30.3
軽トラック	509	98.0	1.7	0.0	0.3	504	39.5	60.5

	主運転者未既婚							ライフステージ									
	ベース	男性・未婚	男性・既婚	男性・離死別	女性・未婚	女性・既婚	女性・離死別	ベース	未婚	既婚子なし	未就学児	既婚・末子	小中学生	既婚・末子	高校生以上	既婚・末子	既婚子独立
軽乗用系全体	2140	6.6	25.8	1.6	8.8	49.7	7.6	2081	15.8	2.6	15.8	14.9	22.5	28.4			
軽乗用車	1783	6.3	25.2	1.6	8.9	50.4	7.6	1731	15.7	2.5	16.1	15.1	22.5	28.0			
軽ボンバン	357	14.7	46.5	1.4	4.9	25.9	6.6	350	19.9	5.5	6.4	5.7	21.8	40.6			

	主運転者年齢															
	ベース	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	平均年齢
軽乗用系全体	2140	0.9	3.8	5.2	8.3	9.5	10.8	8.1	8.8	10.0	10.6	11.9	6.5	4.0	1.4	50.72
軽乗用車	1783	0.9	3.9	5.2	8.5	9.6	10.9	8.2	8.9	10.0	10.6	11.8	6.3	3.8	1.3	50.52
軽ボンバン	357	0.8	1.7	5.0	4.0	7.8	7.7	4.3	6.1	7.7	10.8	17.0	11.5	9.5	6.2	57.45
軽商用系全体	885	0.0	0.4	1.4	2.6	6.1	6.8	8.9	6.4	11.0	12.4	15.5	11.2	11.6	5.7	59.82
軽キャブバン	376	0.0	1.0	0.5	2.3	9.8	10.9	12.0	6.3	11.9	10.8	9.3	9.9	12.0	3.4	56.98
軽トラック	509	0.0	0.0	1.9	2.8	3.8	4.3	7.0	6.5	10.4	13.3	19.4	12.0	11.3	7.1	61.61

	世帯年収													
	ベース	200万円未満	200～299万円	300～399万円	400～499万円	500～599万円	600～699万円	700～799万円	800～899万円	900～999万円	1,000～1,199万円	1,200～1,499万円	1,500万円以上	平均
軽乗用系全体	1829	11.2	10.6	16.3	13.7	13.0	11.3	9.0	5.1	2.3	3.6	2.8	1.0	533.7
軽乗用車	1554	11.0	10.4	16.2	13.8	13.1	11.5	9.1	5.2	2.3	3.6	2.8	1.0	535.8
軽ボンバン	275	18.4	15.1	20.5	11.7	12.5	5.9	4.9	3.8	1.1	2.0	3.2	1.0	457.1
軽商用系全体	626	13.5	12.5	16.4	16.9	8.6	8.5	6.2	4.6	2.6	5.1	1.9	3.3	535.7
軽キャブバン	276	15.4	6.5	14.8	17.4	9.8	11.2	3.8	3.8	3.9	8.0	1.6	3.7	567.1
軽トラック	350	12.2	16.3	17.3	16.5	7.8	6.8	7.8	5.0	1.7	3.2	2.1	3.1	515.6

	主運転者職業						保有車使用用途						
	ベース	勤めてフルタイム	勤めてパートタイム	自営業・家族従業員	農林漁業	仕事は持っていない	ベース	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	趣味・レジャー	その他
軽乗用系全体	2131	36.2	23.2	11.0	1.1	28.5	2140	31.9	41.9	79.1	34.9	43.9	2.2
軽乗用車	1775	36.4	23.5	10.6	1.1	28.5	1783	31.5	42.5	79.8	35.6	44.2	2.1
軽ボンバン	356	29.9	13.7	26.5	1.5	28.5	357	47.6	22.9	57.6	11.4	33.7	7.8

	保有車使用頻度							保有車主使用用途						
	ベース	ほとんど毎日	週に4～5日	週に2～3日	週に1日位	月に2～3日	月に1日以下	ベース	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	趣味・レジャー	その他
軽乗用系全体	2103	76.5	11.3	9.9	1.1	1.1	0.1	2115	21.8	35.0	31.9	4.0	6.4	1.0
軽乗用車	1751	76.9	11.2	9.8	1.0	1.0	0.1	1765	21.1	35.5	31.9	4.1	6.4	0.9
軽ボンバン	352	63.8	15.1	15.2	3.6	1.9	0.3	350	43.2	17.5	31.4	0.6	5.7	1.6
軽商用系全体	884	72.6	10.3	9.9	4.0	2.1	1.1	881	78.6	15.1	30.1	6.6	15.8	6.8
軽キャブバン	375	80.3	9.6	7.3	1.4	1.2	0.2	374	77.6	19.4	35.3	10.7	18.6	4.4
軽トラック	509	67.7	10.8	11.6	5.7	2.6	1.6	507	79.2	12.3	26.8	4.0	14.1	8.3

	保有車走行距離													
	ベース	200 km 以下	～ 400 km	～ 600 km	～ 800 km	～ 1,000 km	～ 1,200 km	～ 1,400 km	～ 1,600 km	～ 1,800 km	～ 2,000 km	～ 2,500 km	2,500 km 超	平均
軽乗用系全体	2103	38.1	24.3	14.6	7.5	6.7	3.3	1.5	1.0	0.5	1.1	0.6	0.7	466.0
軽乗用車	1751	38.0	24.4	14.8	7.5	6.7	3.3	1.5	0.9	0.5	1.1	0.6	0.6	465.4
軽ボンバン	352	42.1	24.0	8.3	7.2	8.4	2.1	0.4	3.3	0.5	2.4	0.3	0.9	485.6
軽商用系全体	876	42.4	20.8	10.5	6.6	7.3	3.7	1.3	1.1	0.8	2.6	0.5	2.4	520.2
軽キャブバン	371	30.2	19.7	12.1	9.2	11.0	5.1	1.5	2.3	1.1	3.1	0.5	4.1	609.8
軽トラック	505	49.8	21.5	9.5	5.0	5.1	2.8	1.2	0.4	0.5	2.2	0.5	1.4	442.8

	後部座席利用方法																
	ベース	乳児（0～2歳）	幼児（3～5歳）	小学生	中・高・大学生	成人	車いすを使用している方	介護が必要な方	仕事の道具	仕事で運ぶもの	動物・ペット	レジャー用品	スポーツ用品	自転車	ベビーカー	その他	
軽乗用系全体	2085	6.9	12.8	16.0	15.3	73.3	0.8	3.9	3.6	5.9	4.9	1.2	4.4	0.7	1.8	4.4	
軽乗用車	1741	7.1	13.1	16.4	15.7	73.6	0.8	3.9	3.3	5.4	5.0	1.2	4.4	0.7	1.9	4.3	
軽ボンバン	344	0.5	2.1	5.8	3.1	62.7	0.9	3.3	13.7	21.5	1.2	2.5	4.4	0.6	0.0	9.4	

	併有車タイプ			
	ベース	併有車なし	普通自動車＋軽自動車	2台以上の軽自動車のみ
軽乗用系全体	2082	28.9	57.0	14.2
軽乗用車	1733	28.7	57.3	14.1
軽ボンバン	349	35.5	47.1	17.3

	保有車ボディタイプ																	
	ベース	乗用車	軽2・3ボックス	軽スポーツ	軽トール型乗用車	乗用車	軽スーパートール型	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	バン	軽スーパートール型	軽キャブバン	軽トラック	ハッチバックタイプ	セダンタイプ
軽乗用系全体	1273	13.0	0.6	9.8	3.4	0.4	3.1	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.8	2.7	13.9	13.8	1.3	
軽乗用車	1072	12.8	0.6	9.8	3.5	0.4	3.2	0.3	0.3	0.3	0.2	0.6	2.7	13.8	13.8	1.3		
軽ボンバン	201	19.4	0.6	8.4	1.4	0.5	2.2	3.8	1.4	0.5	0.4	5.5	3.3	15.2	14.8	1.0		

	保有車ボディタイプ									保有車購入形態				
	ベース	ワゴン型	ジープ型	ステーションワゴン	ミニバン	ワゴン	キャブバン	ボンネット	ジープ型	トラック	ベース	代替	増車	再購入
軽乗用系全体	1273	2.1	7.7	15.2	9.3	0.3	1.0	0.3	0.3	331	80.1	12.5	0.0	7.4
軽乗用車	1072	2.0	7.8	15.4	9.5	0.2	1.0	0.4	0.3	317	79.9	12.6	0.0	7.4
軽ボンバン	201	3.9	4.5	8.2	2.9	1.4	0.7	0.1	0.0	14	97.2	2.8	0.0	0.0

	手放した車ボディタイプ																	
	ベース	軽乗用車	軽2・3ボックス	軽スポーツ	軽トール型乗用車	軽スーパートール型乗用車	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	バン	軽スーパートール型	軽キャブバン	軽トラック	ハッチバックタイプ	セダンタイプ	クーペ・スポーツ
軽乗用系全体	257	200	1.0	39.0	4.0	2.4	3.6	3.3	0.0	0.5	0.0	1.4	0.0	11.2	5.5	0.0	2.2	
軽乗用車	245	20.0	1.0	39.4	4.0	2.4	3.7	3.1	0.0	0.5	0.0	0.9	0.0	11.3	5.5	0.0	2.3	
軽ボンバン	12	15.9	0.0	0.0	0.0	6.1	0.0	25.2	0.0	0.0	0.0	52.4	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	
軽商用系全体	67	2.4	0.9	1.2	0.0	0.0	6.8	1.3	0.0	0.0	0.0	23.8	55.1	0.0	1.9	0.0	0.0	
軽キャブバン	33	2.5	0.0	2.5	0.0	0.0	17.1	2.8	0.0	0.0	0.0	60.0	4.1	0.0	4.9	0.0	0.0	
軽トラック	47	2.3	1.6	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	88.7	0.0	0.0	0.0	0.0	

	手放した車ボディタイプ								世帯保有台数			
	ベース	ステーションワゴン	ミニバン	キャブワゴン	ボンネットバン	キャブバン	ジープ型バン	トラック	ベース	1台	2台	3台以上
軽乗用系全体	257	2.7	1.3	0.7	0.0	1.0	0.3	0.0	2140	28.0	43.4	28.5
軽乗用車	245	2.7	1.3	0.7	0.0	1.0	0.3	0.0	1783	27.8	43.8	28.3
軽ボンバン	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	357	34.3	31.2	34.5
軽商用系全体	67	0.0	1.8	0.5	0.0	1.3	0.0	3.0	862	18.0	33.7	48.3
軽キャブバン	33	0.0	4.5	1.3	0.0	0.4	0.0	0.0	358	26.5	34.5	39.0
軽トラック	47	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	5.0	504	12.8	33.2	54.1

	手放した車使用年数																
	ベース	1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年以上	平均
軽乗用系全体	126	1.7	1.0	6.6	5.0	7.0	3.6	13.8	6.9	2.4	27.5	5.2	5.3	4.4	0.0	9.5	8.71
軽乗用車	123	1.7	1.0	6.6	5.0	7.0	3.6	13.9	6.9	2.4	27.6	5.2	5.3	4.4	0.0	9.4	8.70
軽ボンバン	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.2	0.0	0.0	0.0	26.8	0.0	0.0	56.1	13.00
軽商用系全体	322	0.2	0.0	1.7	4.3	7.0	4.8	6.8	9.3	1.9	32.0	2.5	9.6	3.5	0.4	15.8	9.79
軽キャブバン	104	0.0	0.0	4.6	4.9	10.1	9.2	5.8	11.2	0.5	35.2	0.5	6.8	5.4	0.0	5.8	8.69
軽トラック	218	0.2	0.0	0.6	4.5	7.3	4.2	9.0	9.4	2.2	30.0	3.0	9.2	1.9	0.5	17.8	9.84

	他車比較			保有車購入理由				
	ベース	他の軽自動車と比較した	他の車と比較検討はしなかった	ベース	軽自動車を選んだ	経済・法規・税制面の理由で	どちらかというところ、経済・法規・税制面の理由で軽自動車を選んだ	どちらかというところ、使用面の理由で軽自動車を選んだ
軽乗用系全体	332	22.7	77.3	334	25.8	24.0	31.7	18.6
軽乗用車	318	22.5	77.5	320	25.6	23.9	31.8	18.6
軽ボンバン	14	45.1	54.9	14	43.4	33.4	15.9	7.3
軽商用系全体	107	15.1	84.9	875	13.1	13.2	35.3	38.4
軽キャブバン	49	22.0	78.0	373	16.2	19.1	35.8	28.9
軽トラック	58	10.1	89.9	502	11.1	9.4	34.9	44.6

	保有車価格																
	ベース	40万円以下	~50万円	~60万円	~70万円	~80万円	~90万円	~100万円	~110万円	~120万円	~130万円	~140万円	~150万円	~160万円	~170万円	~180万円	~190万円
軽乗用系全体	331	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	4.4	6.9	9.9	13.8	10.3	15.7	11.1	8.2	7.2	2.8
軽乗用車	318	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	4.4	6.9	9.8	13.9	10.4	15.6	11.2	8.3	7.3	2.8
軽ボンバン	13	0.0	0.0	0.0	0.0	9.9	16.6	3.5	0.0	28.8	0.0	0.0	41.2	0.0	0.0	0.0	0.0
軽商用系全体	106	0.5	0.0	0.0	3.0	5.7	15.2	24.5	13.4	15.1	6.7	3.8	7.4	2.5	0.3	0.0	0.0
軽キャブバン	48	1.1	0.0	0.0	3.4	1.0	16.0	18.4	11.0	14.6	8.1	8.9	8.6	3.5	0.8	0.0	0.0
軽トラック	58	0.0	0.0	0.0	2.7	9.0	14.6	28.9	15.1	15.5	5.6	0.2	6.5	1.8	0.0	0.0	0.0

	保有車価格			
	ベース	~200万円	201万円以上	平均
軽乗用系全体	331	5.0	4.0	144.0
軽乗用車	318	5.0	4.1	144.2
軽ボンバン	13	0.0	0.0	117.7
軽商用系全体	106	2.0	0.0	106.5
軽キャブバン	48	4.8	0.0	113.3
軽トラック	58	0.0	0.0	101.7

	保有車購入理由									
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	車検費用が安いから	保険が安いから	車検が2年だから	車検が3年だから	簡単だから	車庫届出の手続きが
軽乗用系全体	333	36.3	55.3	66.4	31.4	18.2	0.0	4.5	3.1	11.0
軽乗用車	319	35.9	55.2	66.4	31.5	18.2	0.0	4.5	3.1	11.0
軽ボンバン	14	85.8	70.9	73.0	21.9	14.6	0.0	0.0	1.2	1.6

	保有車購入理由(使用面)																			
	ベース	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	狭い道で使いやすいから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	初めての車だから	通勤・通学専用の車だから	向いていないから	買い物や用足しに使うのに	人や荷物を乗せて使用する	あまりないから	長距離を走ることが	あまりないから	高速道路を使用することが	乗車人員が少ないから	車の安全性から	荷物の積み下ろしが	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	運転しやすいから
軽乗用系全体	334	72.2	35.3	43.3	18.4	13.6	3.7	17.2	31.8	6.2	27.2	15.5	12.8	5.3	15.5	1.3	7.0			
軽乗用車	320	72.5	35.5	43.2	18.3	13.7	3.8	17.2	32.0	6.3	27.4	15.6	12.9	5.3	15.1	1.3	6.8			
軽ボンバン	14	30.1	20.7	51.0	41.4	1.2	0.0	10.9	8.8	0.0	7.1	4.0	0.0	10.8	71.7	0.0	35.7			

	保有車購入理由(使用面)			
	ベース	活レ環境ないこの 用レジャーに できジャ―や きそや趣 うだ味 だから	環 境 に 良 い か ら	な い の 中 に は 1 つ も
軽乗用系全体	334	11.2	2.2	1.9
軽乗用車	320	11.0	2.1	1.9
軽ボンバン	14	35.7	13.7	1.6

	保有車購入理由(使用面)														
	ベース	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	あぜ道など狭い道に入っ ていけるから	車庫スペースが狭いから	乗り慣れているので	車内で作業しやすいから	人も荷物も乗せられるから	あまりないから	長距離を走ることが	あまりないから	乗車人員が少ないから	荷物の積み下ろしが	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	運転しやすいから
軽商用系全体	107	42.9	24.6	44.7	11.9	13.3	1.8	37.2	10.7	3.6	3.8	59.0	13.7	5.9	
軽キャブバン	49	33.9	24.2	20.3	22.9	16.3	4.4	43.9	12.2	7.5	7.1	59.0	13.5	12.4	
軽トラック	58	49.5	24.8	62.3	4.0	11.1	0.0	32.4	9.5	0.8	1.5	59.0	13.8	1.2	

	保有車購入理由(使用面)				
	ベース	活レ環境ないこの 用レジャーに できジャ―や きそや趣 うだ味 だから	環 境 に 良 い か ら	仕 事 に 必 要 だ か ら	な い の 中 に は 1 つ も
軽商用系全体	107	5.6	0.7	58.3	1.5
軽キャブバン	49	4.4	1.6	51.2	2.8
軽トラック	58	6.5	0.0	63.5	0.5

	買替え予定時期									
	ベース	今後半年以内	今後1年以内	今後2年以内	今後3年以内	今後4年以内	今後5年以内	それ以降	期はずれ買替えるが時期はわからない	この車の買い替えはない
軽乗用系全体	2048	1.3	2.2	5.0	4.1	0.6	0.6	8.1	64.8	13.3
軽乗用車	1707	1.3	2.1	5.1	4.2	0.7	0.5	8.3	64.9	12.9
軽ボンバン	341	2.5	3.3	3.2	1.6	1.1	0.7	2.7	60.0	25.0
軽商用系全体	852	0.9	1.8	3.6	3.7	1.1	2.4	2.6	66.2	17.6
軽キャブバン	359	1.1	1.7	5.4	2.6	1.4	3.8	3.9	67.9	12.1
軽トラック	493	0.8	1.9	2.5	4.3	1.0	1.6	1.8	65.1	21.1

	買替え予定車		
	ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の車にする
軽乗用系全体	1793	87.9	12.1
軽乗用車	1529	87.7	12.3
軽ボンバン	264	92.5	7.5

	買替え予定車				
	ベース	軽自動車にする	普通／小型貨物車にする	軽乗用車にする	普通／小型乗用車にする
軽商用系全体	727	87.2	2.4	9.3	1.1
軽キャブバン	323	78.1	5.1	15.2	1.6
軽トラック	404	93.6	0.6	5.2	0.6

	買替え予定車ボディタイプ												
	ベース	軽乗用車 2・3ボックス	軽スポーツ	軽トール型乗用車	軽乗用車 スーパートール型	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	バン 軽スーパートール型	軽キャブバン	軽トラック
軽乗用系全体	1567	31.0	2.0	31.3	18.2	2.4	8.4	1.5	1.5	0.9	1.6	1.0	0.3
軽乗用車	1324	30.9	2.0	31.9	18.6	2.3	8.5	0.9	1.5	0.9	1.6	0.7	0.3
軽ボンバン	243	34.7	2.4	8.0	0.9	6.6	8.3	22.4	2.2	2.2	0.6	10.8	0.9

	買替え予定車ボディタイプ						
	ベース	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	ン 軽スーパートール型バ	軽キャブバン	軽トラック
軽商用系全体	629	2.4	0.6	0.1	0.5	17.0	79.4
軽キャブバン	257	12.1	3.5	0.4	2.7	77.8	3.5
軽トラック	372	0.2	0.0	0.0	0.0	3.3	96.5

	軽自動車買替え理由																
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	保険が安いから	車検費用が安いから	簡単だから	車庫届出の手続きが	車庫が狭いから	運転がしやすいから	道路状況からみて	最適な大きさだから	使用状況からみて	軽自動車の方が装備や	価格が同じくらいなら	機能が優れているので	軽自動車のスタイルや
軽乗用系全体	1608	52.7	49.4	74.7	35.6	37.9	6.9	11.8	52.3	15.9	27.8	5.4	3.0	5.3			
軽乗用車	1357	52.3	49.4	74.8	35.7	38.0	6.8	11.6	52.8	15.9	28.0	5.5	3.0	5.4			
軽ボンバン	251	64.1	51.9	71.9	29.3	33.3	8.9	18.8	37.1	14.1	22.4	1.4	2.5	1.8			

	軽自動車買替え理由				
	ベース	2台目以上の車なので	不安性が高まったので	地球環境に優しいから	その他
軽乗用系全体	1608	18.0	4.6	3.8	0.9
軽乗用車	1357	18.1	4.7	3.9	0.8
軽ボンバン	251	13.8	0.2	1.7	2.2

	軽自動車買替え理由																						
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	保険が安いから	車検費用が安いから	簡単だから	車庫届出の手続きが	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	入っただけの狭い道に	あぜ道など狭い道に	狭いから	車庫スペースが	乗り慣れていないので	作業しやすいから	車内で	乗せられるから	人も荷物も	あまりないから	長距離を走ることが	高速道路を使用する	ことがあまりないから
軽商用系全体	636	37.0	21.7	41.6	19.5	16.5	3.3	16.6	13.2	34.2	7.1	17.0	4.9	34.3	8.4	5.4	3.9						
軽キャブバン	261	42.9	28.4	52.8	25.7	19.1	3.1	18.6	15.0	28.2	8.8	21.4	7.4	41.3	12.5	8.9	6.3						
軽トラック	375	33.5	17.7	35.0	15.8	14.9	3.4	15.4	12.1	37.7	6.1	14.4	3.4	30.3	6.0	3.3	2.5						

	軽自動車買替え理由								
	ベース	荷物の積み下ろしが	少量の荷物を何度にも分け	運転しやすくて安心だから	自分以外の人でも	活用できそうだから	レジャーや趣味に	環境に良いから	仕事に必要なだから
軽商用系全体	636	36.8	6.8	2.1	6.6	1.3	45.1	1.1	
軽キャブバン	261	31.6	5.2	3.0	6.7	2.6	41.2	1.6	
軽トラック	375	39.8	7.8	1.5	6.4	0.5	47.4	0.8	

	公共交通機関の利便性						
	ベ ー ス	非 常 に 便 利	ま あ 便 利	え ど ち ら と も い	や や 不 便	非 常 に 不 便	
軽乗用系全体	2138	10.1	27.6	14.2	24.6	23.6	
人口 密度	軽乗用系・高密度	412	23.2	39.6	15.8	18.4	3.1
	軽乗用系・中密度	221	12.6	35.4	16.7	18.1	17.2
	軽乗用系・低中密度	661	9.9	30.2	13.4	23.4	23.1
	軽乗用系・低密度	844	7.2	21.8	14.0	27.9	29.1
	軽乗用車・高密度	287	25.1	38.4	16.7	17.1	2.8
	軽乗用車・中密度	162	13.3	36.8	17.3	16.9	15.8
	軽乗用車・低中密度	520	9.1	30.8	13.4	23.6	23.1
	軽乗用車・低密度	698	7.5	21.2	14.4	27.5	29.3
	軽ボンバン・高密度	34	6.8	49.9	7.0	30.3	6.1
	軽ボンバン・中密度	17	6.7	20.5	11.5	26.3	35.0
人口 規模	軽乗用系・大都市	394	22.5	38.6	13.6	18.6	6.8
	軽乗用系・30～100万人都市	470	12.3	34.4	15.1	24.0	14.1
	軽乗用系・10～30万人未満	451	9.9	28.0	16.4	24.4	21.4
	軽乗用系・10万人未満	823	6.5	21.5	12.4	26.3	33.3

	最寄駅までの距離							
	ベ ー ス	5 0 0 m 以 下	1 k m	2 k m	3 k m	3 k m 超	ら 知 ら な い 、 わ か	
軽乗用系全体	2111	12.5	25.0	25.4	10.6	19.2	7.3	
人口 密度	軽乗用系・高密度	402	27.8	34.0	20.0	4.7	5.0	8.4
	軽乗用系・中密度	220	4.1	32.1	34.7	7.4	18.5	3.3
	軽乗用系・低中密度	657	10.1	24.5	23.7	11.1	24.3	6.2
	軽乗用系・低密度	832	13.1	22.3	26.0	11.9	18.1	8.7
	軽乗用車・高密度	280	26.6	34.6	20.4	4.8	5.3	8.2
	軽乗用車・中密度	162	4.5	33.6	37.0	7.2	14.8	2.9
	軽乗用車・低中密度	516	10.3	24.3	23.9	11.1	24.1	6.3
	軽乗用車・低密度	688	12.6	21.9	26.3	11.9	18.4	8.8
	軽ボンバン・高密度	33	40.1	29.9	16.7	2.8	-	10.5
	軽ボンバン・中密度	16	-	16.5	15.7	7.1	53.8	7.1
人口 規模	軽乗用系・大都市	394	24.5	26.6	24.6	6.0	13.0	5.4
	軽乗用系・30～100万人都市	460	9.2	25.2	29.6	10.5	19.8	5.8
	軽乗用系・10～30万人未満	449	9.5	29.9	26.3	11.1	16.0	7.3
	軽乗用系・10万人未満	808	13.8	21.3	22.8	11.3	22.4	8.5

	最寄り駅の運行本数								
	ベ ー ス	4 1 本 時 以 上 に	2 1 時 3 間 本 に 程 度	1 1 本 時 程 度 に	1 2 本 時 程 度 に	3 1 日 4 に 本 程 度	1 1 日 2 に 本 程 度	ら 知 ら な い 、 わ か	
軽乗用系全体	1972	28.6	23.2	17.0	1.9	0.5	0.2	28.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	382	71.3	13.1	0.5	0.1	-	15.1	
	軽乗用系・中密度	211	58.1	20.6	4.5	-	0.8	16.0	
	軽乗用系・低中密度	618	32.7	23.6	11.4	0.3	0.3	0.1	31.6
	軽乗用系・低密度	761	11.2	25.3	27.3	4.0	0.7	0.3	31.1
	軽乗用車・高密度	269	70.3	13.2	0.5	-	-	-	16.0
	軽乗用車・中密度	155	62.0	21.2	2.3	-	-	-	14.5
	軽乗用車・低中密度	483	33.4	24.0	10.9	0.3	0.3	0.1	30.9
	軽乗用車・低密度	632	11.4	24.7	27.1	3.9	0.8	0.3	31.8
	軽ボンバン・高密度	30	83.6	14.6	-	-	-	-	1.8
	軽ボンバン・中密度	16	22.3	13.2	28.2	-	8.6	-	27.8
人口 規模	軽乗用系・大都市	374	62.4	20.3	0.5	0.1	0.2	16.5	
	軽乗用系・30～100万人都市	440	36.2	21.1	5.9	0.5	0.4	35.9	
	軽乗用系・10～30万人未満	417	28.5	23.2	14.8	0.5	0.7	0.0	32.3
	軽乗用系・10万人未満	741	17.3	24.9	28.1	4.2	0.5	0.4	24.5

	最寄りのバス停までの距離								
	ベ ー ス	1 0 0 m 以 下	5 0 0 m	1 k m	2 k m	3 k m	3 k m 超	ら 知 ら な い 、 わ か	
軽乗用系全体	2131	22.8	43.6	15.7	3.5	0.6	0.7	13.0	
人口 密度	軽乗用系・高密度	412	24.0	53.1	10.4	2.9	0.4	0.1	9.1
	軽乗用系・中密度	220	26.3	47.0	13.5	2.9	-	0.6	9.7
	軽乗用系・低中密度	659	20.9	46.4	15.6	3.5	0.5	0.8	12.3
	軽乗用系・低密度	840	23.4	39.0	17.3	3.7	0.8	0.8	14.9
	軽乗用車・高密度	286	24.3	53.5	10.1	2.9	0.4	0.1	8.7
	軽乗用車・中密度	161	26.8	48.6	12.8	2.6	-	-	9.2
	軽乗用車・低中密度	519	21.0	46.0	15.9	3.6	0.4	0.9	12.2
	軽乗用車・低密度	697	22.7	39.0	17.6	3.9	0.8	0.8	15.1
	軽ボンバン・高密度	34	19.6	53.1	13.8	3.3	-	-	10.2
	軽ボンバン・中密度	17	18.9	35.2	19.1	6.7	-	6.7	13.4
	軽ボンバン・低中密度	31	17.0	56.0	9.1	1.5	1.4	-	15.0
	軽ボンバン・低密度	32	35.1	42.9	10.6	0.2	-	-	11.2
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	26.9	56.5	10.4	2.2	0.4	0.1	3.5
	軽乗用系・30～100万人都市	470	27.9	51.3	13.3	2.0	0.5	0.2	4.7
	軽乗用系・10～30万人未満	450	23.6	42.8	16.7	4.5	0.1	0.3	12.1
	軽乗用系・10万人未満	818	18.8	37.6	17.4	3.9	1.1	1.4	19.8

	狭路走行機会				
	ベ ー ス	あ た く さ ん	あ る	な い	
軽乗用系全体	2139	4.9	28.3	66.7	
人口 密度	軽乗用系・高密度	413	3.8	32.0	64.2
	軽乗用系・中密度	220	4.8	25.4	69.8
	軽乗用系・低中密度	662	4.7	25.7	69.5
	軽乗用系・低密度	844	5.4	30.1	64.5
	軽乗用車・高密度	287	2.8	31.9	65.2
	軽乗用車・中密度	161	5.3	22.0	72.7
	軽乗用車・低中密度	521	4.7	25.6	69.7
	軽乗用車・低密度	698	5.2	30.1	64.7
	軽ボンバン・高密度	34	11.5	33.3	55.2
	軽ボンバン・中密度	17	-	54.2	45.8
	軽ボンバン・低中密度	32	5.5	23.2	71.3
	軽ボンバン・低密度	32	9.2	34.3	56.5
人口 規模	軽乗用系・大都市	395	4.1	27.2	68.7
	軽乗用系・30～100万人都市	471	2.6	30.6	66.9
	軽乗用系・10～30万人未満	450	6.8	26.1	67.1
	軽乗用系・10万人未満	823	5.2	28.8	66.0
軽商用系全体	880	10.3	39.9	49.8	
軽キャブバン	375	12.8	40.9	46.3	
軽トラック	505	8.7	39.2	52.1	
人口 密度	軽商用系・高密度	180	22.0	29.4	48.6
	軽商用系・中密度	94	14.3	37.8	47.8
	軽商用系・低中密度	259	8.0	45.1	46.9
	軽商用系・低密度	347	9.2	39.1	51.8
	軽キャブバン・高密度	93	25.0	29.4	45.6
	軽キャブバン・中密度	46	17.5	52.2	30.3
	軽キャブバン・低中密度	113	6.5	46.9	46.6
	軽キャブバン・低密度	123	12.3	38.3	49.4
	軽トラック・高密度	87	15.5	29.5	55.0
	軽トラック・中密度	48	10.7	21.4	67.8
	軽トラック・低中密度	146	9.2	43.6	47.1
	軽トラック・低密度	224	7.8	39.4	52.8

		郵便局や銀行などの金融機関				
		ベース	で行ける	近いので徒歩・自転車	公共交通機関で行ける	公共交通機関を乗り継ぎ
軽乗用系全体		2123	77.4	11.4	3.9	7.3
人口密度	軽乗用系・高密度	411	90.6	7.0	0.9	1.6
	軽乗用系・中密度	218	87.4	8.4	1.7	2.5
	軽乗用系・低中密度	656	78.0	11.9	4.1	6.0
	軽乗用系・低密度	838	72.5	12.5	4.8	10.2
	軽乗用車・高密度	286	91.2	7.4	0.4	1.0
	軽乗用車・中密度	160	88.0	8.2	1.8	2.0
	軽乗用車・低中密度	516	78.2	12.2	3.9	5.8
	軽乗用車・低密度	696	72.2	12.5	4.8	10.4
	軽ボンバン・高密度	33	85.8	1.9	4.0	8.3
	軽ボンバン・中密度	17	85.5	7.8	-	6.7
	軽ボンバン・低中密度	32	77.4	8.4	6.3	7.9
	軽ボンバン・低密度	32	73.3	11.5	6.2	9.0
人口規模	軽乗用系・大都市	391	86.5	10.0	2.2	1.3
	軽乗用系・30~100万人都市	466	86.4	8.3	2.3	3.0
	軽乗用系・10~30万人未満	446	78.2	12.8	4.6	4.4
	軽乗用系・10万人未満	820	70.4	12.4	4.6	12.6

		病院・医院				
		ベース	車でいける	近いので徒歩・自転車	公共交通機関で行ける	公共交通機関を乗り継ぎ
軽乗用系全体		2118	54.9	24.7	10.7	9.7
人口密度	軽乗用系・高密度	410	72.6	20.4	5.3	1.6
	軽乗用系・中密度	218	63.4	22.3	8.7	5.6
	軽乗用系・低中密度	654	53.8	24.6	11.4	10.2
	軽乗用系・低密度	836	50.7	26.1	11.6	11.6
	軽乗用車・高密度	285	72.3	21.3	4.6	1.8
	軽乗用車・中密度	160	65.5	22.8	7.4	4.4
	軽乗用車・低中密度	515	53.3	25.0	11.6	10.2
	軽乗用車・低密度	692	51.0	25.7	11.5	11.8
	軽ボンバン・高密度	33	80.1	10.3	9.6	-
	軽ボンバン・中密度	16	51.3	12.3	20.8	15.6
	軽ボンバン・低中密度	32	62.4	18.6	10.6	8.3
	軽ボンバン・低密度	32	47.0	29.1	14.9	9.0
人口規模	軽乗用系・大都市	391	69.4	21.6	7.4	1.7
	軽乗用系・30~100万人都市	465	60.2	24.5	8.9	6.5
	軽乗用系・10~30万人未満	445	53.5	26.4	13.9	6.1
	軽乗用系・10万人未満	817	50.2	24.4	10.2	15.3

	幼稚園・保育園					
	ベ ー ス	車 近 で い の け る 徒 歩 ・ 自 転	る 公 共 交 通 機 関 で 行 け	繼 公 共 交 通 機 関 を 乗 り	け 公 共 交 通 機 関 で は 行	
軽乗用系全体	2068	74.5	11.7	5.9	7.9	
人口 密度	軽乗用系・高密度	401	85.3	10.5	2.6	1.6
	軽乗用系・中密度	215	85.1	7.6	4.4	3.0
	軽乗用系・低中密度	632	75.5	11.2	6.2	7.2
	軽乗用系・低密度	820	69.7	13.0	6.6	10.7
	軽乗用車・高密度	283	84.8	10.9	2.7	1.6
	軽乗用車・中密度	157	84.4	8.0	4.5	3.1
	軽乗用車・低中密度	497	75.3	11.4	6.2	7.1
	軽乗用車・低密度	681	69.5	12.9	6.6	11.0
	軽ボンバン・高密度	30	96.2	2.2	1.6	-
	軽ボンバン・中密度	17	100.0	-	-	-
人口 規模	軽ボンバン・低中密度	32	78.7	8.6	6.2	6.5
	軽ボンバン・低密度	32	70.6	16.1	6.2	7.1
	軽乗用系・大都市	385	79.4	14.1	3.5	3.0
	軽乗用系・30～100万人都市	450	80.7	10.8	4.9	3.6
	軽乗用系・10～30万人未満	430	73.1	12.8	8.8	5.4
	軽乗用系・10万人未満	803	71.3	10.9	5.0	12.8

	通勤・通学手段									
	ベ ー ス	転 車 し て 自 分 で 運	る 車 送 迎 に よ	乗 合 バ ス	鉄 道	バ イ ク	自 転 車	徒 歩	そ の 他	
軽乗用系全体	1427	86.0	0.4	1.7	3.8	2.2	5.2	4.4	0.7	
人口 密度	軽乗用系・高密度	292	61.8	1.0	4.9	14.8	4.3	12.0	11.6	1.0
	軽乗用系・中密度	151	72.6	1.7	1.9	8.8	3.6	10.5	3.2	1.7
	軽乗用系・低中密度	435	88.9	0.6	1.7	3.2	1.7	4.3	2.7	0.5
	軽乗用系・低密度	549	91.7	-	0.9	0.9	1.9	3.3	4.4	0.5
	軽乗用車・高密度	209	60.3	1.1	5.5	16.1	4.4	12.0	10.3	1.2
	軽乗用車・中密度	113	71.1	1.9	1.2	9.7	3.0	11.6	3.4	2.0
	軽乗用車・低中密度	354	89.3	0.6	1.8	3.4	1.4	4.3	2.6	0.2
	軽乗用車・低密度	462	92.0	-	0.6	0.9	2.0	2.8	4.6	0.5
	軽ボンバン・高密度	24	73.5	-	-	2.2	2.7	14.7	28.8	-
	軽ボンバン・中密度	11	83.4	-	7.1	-	9.5	-	-	-
人口 規模	軽ボンバン・低中密度	21	80.7	-	-	-	7.6	4.4	2.6	4.6
	軽ボンバン・低密度	19	86.2	-	10.5	-	-	18.7	-	-
	軽乗用系・大都市	289	66.5	0.9	6.0	9.7	3.8	14.2	10.0	0.8
	軽乗用系・30～100万人都市	318	81.5	0.7	1.9	4.5	3.1	6.0	5.1	1.2
	軽乗用系・10～30万人未満	295	89.2	0.3	1.9	3.0	1.8	4.1	2.7	0.7
	軽乗用系・10万人未満	525	91.0	0.3	0.4	2.6	1.7	3.4	3.9	0.3

	食品買い物交通手段									
	ベ ー ス	転 車 し て 自 分 で 運	る 車 送 迎 に よ	乗 合 バ ス	鉄 道	バ イ ク	自 転 車	徒 歩	そ の 他	
軽乗用系全体	2129	90.7	2.8	0.1	0.0	0.9	5.5	6.6	0.1	
人口 密度	軽乗用系・高密度	406	75.8	1.0	0.3	0.4	3.1	18.7	18.1	0.2
	軽乗用系・中密度	219	82.8	2.9	-	-	1.6	11.0	10.0	0.6
	軽乗用系・低中密度	660	92.7	2.8	-	-	0.6	5.0	4.8	-
	軽乗用系・低密度	844	93.6	3.2	0.2	-	0.6	2.3	5.1	0.0
	軽乗用車・高密度	284	75.2	0.8	0.3	-	3.1	19.2	17.8	0.2
	軽乗用車・中密度	162	82.4	3.3	-	-	1.7	11.3	10.0	0.6
	軽乗用車・低中密度	520	92.4	3.0	-	-	0.7	5.3	5.0	-
	軽乗用車・低密度	698	93.5	3.4	0.3	-	0.6	2.0	5.3	-
	軽ボンバン・高密度	34	83.0	3.7	-	4.9	2.0	17.6	20.9	-
	軽ボンバン・中密度	17	84.2	-	-	-	-	11.1	11.1	-
人口 規模	軽ボンバン・低中密度	32	100.0	-	-	-	-	-	-	-
	軽ボンバン・低密度	32	99.8	0.2	-	-	-	6.1	-	-
	軽乗用系・大都市	391	78.9	3.0	0.3	0.5	2.0	16.9	15.8	0.2
	軽乗用系・30～100万人都市	469	87.0	3.6	-	0.0	1.7	5.6	8.3	0.2
	軽乗用系・10～30万人未満	447	92.9	2.1	0.4	-	0.5	6.6	5.8	0.1
	軽乗用系・10万人未満	822	93.6	2.9	-	-	0.5	2.5	4.3	-

	食品買い物店までの距離							
	ベース	1 km 以下	1.5 km	1.0 km	2.0 km	3.0 km	5.0 km	5.0 km 超
軽乗用系全体	1300	39.6	50.0	8.7	1.4	0.1	0.2	-
人口密度	軽乗用系・高密度	280	61.4	34.3	4.2	-	-	-
	軽乗用系・中密度	133	52.0	40.7	6.3	1.0	-	-
	軽乗用系・低中密度	379	34.5	54.5	8.9	1.6	-	0.5
	軽乗用系・低密度	508	36.6	51.6	10.0	1.6	0.2	-
	軽乗用車・高密度	191	59.8	35.6	4.6	-	-	-
	軽乗用車・中密度	94	51.8	42.3	4.8	1.2	-	-
	軽乗用車・低中密度	302	34.1	55.7	8.8	0.8	-	0.5
	軽乗用車・低密度	417	35.4	52.6	10.1	1.7	0.3	-
	軽ボンバン・高密度	23	79.9	20.1	-	-	-	-
	軽ボンバン・中密度	13	53.6	26.7	19.7	-	-	-
	軽ボンバン・低中密度	23	36.8	42.7	8.4	12.1	-	-
	軽ボンバン・低密度	20	46.4	43.6	9.9	-	-	-
人口規模	軽乗用系・大都市	266	61.0	34.2	4.0	0.8	-	-
	軽乗用系・30～100万人都市	274	39.3	55.1	4.8	-	-	0.8
	軽乗用系・10～30万人未満	268	41.3	45.6	11.8	1.2	-	-
	軽乗用系・10万人未満	492	34.0	53.7	9.7	2.3	0.3	-

	主運転者未既婚							
	ベース	男性・未婚	男性・既婚	男性・離死別	女性・未婚	女性・既婚	女性・離死別	
軽乗用系全体	2140	6.6	25.8	1.6	8.8	49.7	7.6	
人口密度	軽乗用系・高密度	413	6.8	34.1	1.2	5.6	42.7	9.7
	軽乗用系・中密度	221	7.6	27.0	2.3	9.5	47.6	6.0
	軽乗用系・低中密度	662	6.8	25.3	1.8	9.7	50.1	6.3
	軽乗用系・低密度	844	6.2	24.4	1.4	8.6	51.0	8.4
	軽乗用車・高密度	287	5.5	33.4	1.2	6.1	43.4	10.4
	軽乗用車・中密度	162	6.2	26.8	1.8	10.6	47.9	6.6
	軽乗用車・低中密度	521	6.4	23.4	1.7	9.6	52.4	6.5
	軽乗用車・低密度	698	5.9	22.4	1.3	9.1	53.0	8.3
	軽ボンバン・高密度	34	14.7	37.2	0.4	-	44.2	3.5
	軽ボンバン・中密度	17	20.0	19.8	6.7	-	53.5	-
	軽ボンバン・低中密度	32	9.6	45.3	4.5	14.0	23.4	3.2
	軽ボンバン・低密度	32	6.8	54.7	2.4	-	25.0	11.1
人口規模	軽乗用系・大都市	395	6.0	33.3	2.0	6.4	45.5	6.8
	軽乗用系・30～100万人都市	471	8.4	27.3	1.7	7.4	47.2	7.9
	軽乗用系・10～30万人未満	451	6.1	22.6	1.8	11.9	47.7	9.8
	軽乗用系・10万人未満	823	6.0	25.6	1.3	8.0	53.0	6.0

	主運転者年齢															
	ベース	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	
軽乗用系全体	2140	0.9	3.8	5.2	8.3	9.5	10.8	8.1	8.8	10.0	10.6	11.9	6.5	4.0	1.4	
人口密度	軽乗用系・高密度	413	-	3.4	6.1	7.7	10.7	14.7	8.9	7.3	14.0	7.3	9.3	6.1	3.4	1.0
	軽乗用系・中密度	221	0.9	6.6	0.2	4.0	11.0	13.3	10.2	9.6	10.8	10.3	14.1	4.4	3.1	1.3
	軽乗用系・低中密度	662	0.8	4.5	5.1	8.1	11.5	10.1	8.1	10.2	9.0	9.3	12.4	6.7	3.7	0.4
	軽乗用系・低密度	844	1.2	2.8	6.1	9.5	7.5	10.2	7.4	7.9	9.8	12.4	11.6	6.8	4.5	2.3
	軽乗用車・高密度	287	-	3.8	5.4	7.9	11.8	15.0	8.4	6.5	14.7	6.8	8.6	6.4	3.7	1.0
	軽乗用車・中密度	162	1.0	7.3	0.2	3.8	10.3	12.9	10.8	8.9	12.0	9.3	14.2	4.6	3.3	1.3
	軽乗用車・低中密度	521	0.8	4.5	5.2	8.2	12.0	10.1	8.2	10.4	9.7	9.0	12.3	5.8	3.5	0.3
	軽乗用車・低密度	698	1.3	3.0	6.3	9.8	7.4	10.5	6.6	8.4	10.0	12.5	11.6	6.8	3.8	2.0
	軽ボンバン・高密度	34	-	-	11.7	5.7	0.9	14.5	15.4	12.8	10.0	9.6	17.4	2.0	-	-
	軽ボンバン・中密度	17	-	-	-	6.7	15.7	20.9	4.7	16.7	-	23.8	11.5	-	-	-
軽ボンバン・低中密度	32	-	5.5	5.7	8.9	6.4	7.4	9.4	8.7	-	13.9	9.7	19.0	5.5	-	
軽ボンバン・低密度	32	-	-	-	6.3	9.6	9.0	29.2	-	2.6	11.0	7.8	4.2	14.3	6.1	
人口規模	軽乗用系・大都市	395	-	2.4	7.1	9.0	8.8	13.6	10.9	8.3	14.5	7.6	8.7	4.4	3.1	1.5
	軽乗用系・30～100万人都市	471	1.2	5.2	4.0	7.9	10.9	9.7	10.6	7.5	10.2	8.5	13.6	6.7	3.3	0.9
	軽乗用系・10～30万人未満	451	1.4	5.2	6.4	7.7	6.9	12.3	8.2	8.2	9.3	10.9	11.6	5.6	4.6	1.6
	軽乗用系・10万人未満	823	0.6	2.4	4.7	8.9	10.7	9.9	6.0	10.1	9.4	12.2	11.8	7.4	4.2	1.6
軽商用系全体	885	0.0	0.4	1.4	2.6	6.1	6.8	8.9	6.4	11.0	12.4	15.5	11.2	11.6	5.7	
軽キャブバン	376	0.0	1.0	0.5	2.3	9.8	10.9	12.0	6.3	11.9	10.8	9.3	9.9	12.0	3.4	
軽トラック	509	0.0	0.0	1.9	2.8	3.8	4.3	7.0	6.5	10.4	13.3	19.4	12.0	11.3	7.1	
人口密度	軽商用系・高密度	181	0.0	0.4	2.1	4.5	2.3	7.2	13.4	8.9	11.9	15.6	13.8	10.2	7.1	2.5
	軽商用系・中密度	96	0.0	0.0	1.3	2.1	2.2	9.9	14.0	12.6	7.9	13.5	20.4	5.6	8.8	1.7
	軽商用系・低中密度	259	0.0	1.2	0.5	3.1	7.0	5.9	9.0	5.8	14.4	12.1	12.3	13.5	11.9	3.2
	軽商用系・低密度	349	0.0	0.0	1.7	2.1	6.7	6.9	7.6	5.6	9.4	11.9	16.9	10.8	12.5	7.9
	軽キャブバン・高密度	94	0.0	0.6	2.8	5.3	3.1	7.7	14.9	5.6	13.5	18.6	9.3	7.3	9.8	1.6
	軽キャブバン・中密度	46	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	17.9	19.0	16.1	10.2	6.1	19.6	6.4	1.6	0.7
	軽キャブバン・低中密度	113	0.0	2.8	0.1	2.7	7.5	12.3	11.1	6.1	15.8	12.0	6.8	9.3	12.8	0.7
	軽キャブバン・低密度	123	0.0	0.0	0.0	1.0	15.8	9.6	10.2	4.7	8.7	8.0	9.2	11.8	14.3	6.6
	軽トラック・高密度	87	0.0	0.0	0.8	2.7	0.7	6.2	10.2	16.2	8.4	9.2	23.7	16.4	1.1	4.5
	軽トラック・中密度	50	0.0	0.0	2.7	1.7	4.7	1.1	8.4	8.7	5.5	21.8	21.3	4.6	16.7	2.8
軽トラック・低中密度	146	0.0	0.0	0.8	3.5	6.6	0.8	7.3	5.6	13.3	12.1	16.6	16.9	11.2	5.1	
軽トラック・低密度	226	0.0	0.0	2.4	2.6	2.9	5.8	6.5	6.0	9.7	13.5	20.2	10.3	11.7	8.5	

	家族人数									
	ベース	単身	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人以上	
軽乗用系全体	2042	7.6	25.9	24.5	24.6	9.7	4.8	2.1	0.8	
人口密度	軽乗用系・高密度	388	5.1	25.5	27.4	22.9	13.0	4.3	1.5	0.3
	軽乗用系・中密度	208	7.1	28.0	25.7	27.9	6.4	3.1	1.4	0.3
	軽乗用系・低中密度	637	6.6	25.7	23.4	27.7	10.6	3.4	1.9	0.7
	軽乗用系・低密度	809	8.9	25.8	24.6	21.9	8.8	6.4	2.4	1.2
	軽乗用車・高密度	285	4.7	24.8	28.5	23.9	13.0	4.3	0.7	-
	軽乗用車・中密度	159	5.1	29.3	24.8	29.8	6.4	2.6	1.5	0.4
	軽乗用車・低中密度	507	6.8	24.1	23.1	29.1	11.1	3.0	2.0	0.7
	軽乗用車・低密度	676	8.5	25.6	24.5	22.7	8.7	6.5	2.2	1.1
	軽ボンバン・高密度	28	-	32.5	15.7	17.5	15.2	5.7	11.0	2.3
	軽ボンバン・中密度	17	24.5	15.1	34.6	11.2	6.7	7.8	-	-
軽ボンバン・低中密度	32	-	43.6	29.2	12.4	5.5	9.2	-	-	
軽ボンバン・低密度	32	8.6	25.4	25.2	15.5	13.3	4.1	5.9	2.1	
人口規模	軽乗用系・大都市	370	4.0	27.3	24.4	26.9	11.3	2.8	1.7	1.6
	軽乗用系・30～100万人都市	449	9.4	27.5	22.5	26.5	9.5	3.6	0.8	0.3
	軽乗用系・10～30万人未満	432	5.5	24.8	28.0	24.1	10.4	5.7	0.7	0.8
	軽乗用系・10万人未満	791	8.6	25.6	23.4	23.4	9.0	5.4	3.7	1.0

	ライフステージ							
	ベース	未婚	既婚子なし	未就学児・末子	小既婚・中学生・末子	高既婚・以上末子	既婚子独立	
軽乗用系全体	2081	15.8	2.6	15.8	14.9	22.5	28.4	
人口密度	軽乗用系・高密度	397	12.8	5.1	17.7	16.9	26.0	21.6
	軽乗用系・中密度	214	17.7	1.5	12.8	12.6	25.4	29.9
	軽乗用系・低中密度	650	16.8	1.9	15.8	15.5	22.5	27.4
	軽乗用系・低密度	820	15.2	2.9	16.0	14.3	21.3	30.2
	軽乗用車・高密度	275	12.1	5.4	19.1	16.5	26.5	20.5
	軽乗用車・中密度	157	17.4	1.4	12.8	13.1	25.0	30.3
	軽乗用車・低中密度	510	16.3	1.7	16.3	16.4	23.0	26.3
	軽乗用車・低密度	677	15.4	3.0	16.2	13.9	21.5	30.1
	軽ボンバン・高密度	34	14.7	0.9	8.9	26.2	25.0	24.3
	軽ボンバン・中密度	16	21.8	-	14.6	11.0	28.8	23.8
軽ボンバン・低中密度	32	23.6	2.6	13.7	6.0	13.7	40.4	
軽ボンバン・低密度	30	7.2	0.7	18.3	31.2	17.3	25.3	
人口規模	軽乗用系・大都市	382	12.8	5.2	17.4	17.6	22.4	24.6
	軽乗用系・30～100万人都市	458	16.3	3.2	14.5	16.3	21.1	28.6
	軽乗用系・10～30万人未満	441	18.5	0.7	15.4	13.3	25.8	26.2
	軽乗用系・10万人未満	800	14.3	3.0	16.5	14.5	21.2	30.5
軽商用系全体	871	12.0	4.4	7.3	10.6	21.5	44.3	
軽キャブバン	370	12.4	6.9	8.2	13.0	16.4	43.1	
軽トラック	501	11.8	2.8	6.7	9.0	24.7	45.1	
人口密度	軽商用系・高密度	178	13.2	3.2	7.1	10.4	15.4	50.6
	軽商用系・中密度	96	11.6	6.4	8.4	9.7	23.1	40.9
	軽商用系・低中密度	252	11.3	7.5	4.6	10.7	20.7	45.1
	軽商用系・低密度	345	12.3	2.8	8.5	10.6	22.6	43.3
	軽キャブバン・高密度	92	12.5	3.3	8.3	10.4	16.1	49.5
	軽キャブバン・中密度	46	10.8	12.1	8.7	14.7	23.1	30.6
	軽キャブバン・低中密度	109	12.6	9.7	6.3	14.5	14.3	42.6
	軽キャブバン・低密度	123	12.6	5.1	9.5	12.5	16.8	43.6
	軽トラック・高密度	86	14.7	3.0	4.6	10.6	14.0	53.1
	軽トラック・中密度	50	12.4	0.0	8.0	4.1	23.1	52.3
軽トラック・低中密度	143	10.3	5.7	3.3	7.8	25.7	47.1	
軽トラック・低密度	222	12.1	1.8	8.0	9.8	25.1	43.1	

	主運転者職業						
	ベース	イムム（勤めて）いる（フルタイム）	タイム（勤めて）いる（パート）	自営業・家族従業員	農林漁業	仕事は持っていない	
軽乗用系全体	2131	36.2	23.2	11.0	1.1	28.5	
人口密度	軽乗用系・高密度	411	40.8	23.8	12.3	-	23.1
	軽乗用系・中密度	221	32.0	27.4	10.0	0.5	30.1
	軽乗用系・低中密度	660	38.9	21.8	8.5	0.7	30.1
	軽乗用系・低密度	839	33.9	23.4	12.9	1.7	28.1
	軽乗用車・高密度	285	40.0	25.6	11.2	-	23.2
	軽乗用車・中密度	162	31.8	27.4	10.1	0.6	30.1
	軽乗用車・低中密度	519	39.0	22.8	7.4	0.7	30.1
	軽乗用車・低密度	694	33.9	24.6	12.7	1.7	27.2
	軽ボンバン・高密度	34	51.3	10.0	13.7	-	25.0
	軽ボンバン・中密度	17	33.1	33.0	2.3	-	31.6
軽ボンバン・低中密度	32	41.8	9.2	18.4	-	30.6	
軽ボンバン・低密度	32	40.4	3.8	9.9	-	45.8	
人口規模	軽乗用系・大都市	394	37.3	26.8	12.7	0.5	22.7
	軽乗用系・30～100万人都市	466	39.2	23.7	10.0	0.4	26.6
	軽乗用系・10～30万人未満	451	38.1	22.0	10.4	0.7	28.7
	軽乗用系・10万人未満	820	33.0	23.0	11.6	1.8	30.6
軽商用系全体	884	23.8	5.0	41.9	14.6	14.6	
軽キャブバン	375	26.9	5.9	48.9	5.1	13.3	
軽トラック	509	21.9	4.5	37.5	20.6	15.5	
人口密度	軽商用系・高密度	181	20.1	2.1	66.8	3.5	7.6
	軽商用系・中密度	96	27.5	1.8	53.8	6.9	10.0
	軽商用系・低中密度	259	21.3	5.5	46.5	12.9	13.8
	軽商用系・低密度	348	25.3	5.6	34.4	18.0	16.6
	軽キャブバン・高密度	94	20.5	1.6	70.7	0.7	6.5
	軽キャブバン・中密度	46	32.1	0.0	57.1	0.0	10.8
	軽キャブバン・低中密度	113	27.0	9.2	48.6	2.7	12.4
	軽キャブバン・低密度	122	28.0	6.0	39.7	9.5	16.8
	軽トラック・高密度	87	19.3	3.1	58.2	9.4	10.0
	軽トラック・中密度	50	22.4	3.8	50.1	14.5	9.1
軽トラック・低中密度	146	16.7	2.4	44.9	21.1	14.9	
軽トラック・低密度	226	24.2	5.5	32.2	21.6	16.5	

	世帯年収													
	ベ ー ス	2 0 0 0 万 円 未 満	2 0 0 0 万 円	3 0 0 0 万 円	4 0 0 0 万 円	5 0 0 0 万 円	6 0 0 0 万 円	7 0 0 0 万 円	8 0 0 0 万 円	9 0 0 0 万 円	1 0 0 0 万 円	1 1 0 0 万 円	1 1 0 0 万 円	以 上 1 5 0 0 万 円
軽乗用系全体	1829	11.2	10.6	16.3	13.7	13.0	11.3	9.0	5.1	2.3	3.6	2.8	1.0	
人口 密度	軽乗用系・高密度	351	8.5	9.0	15.6	11.0	14.4	13.8	7.7	7.0	2.6	5.3	2.9	2.0
	軽乗用系・中密度	175	9.9	11.9	12.1	15.7	15.0	11.1	15.4	3.1	1.6	1.8	2.0	0.5
	軽乗用系・低中密度	563	9.1	11.8	15.7	13.4	12.5	12.3	7.7	6.6	3.0	5.0	2.5	0.5
	軽乗用系・低密度	740	13.6	9.7	17.7	14.1	12.9	10.2	9.2	4.0	1.8	2.5	3.1	1.2
	軽乗用車・高密度	257	9.3	9.6	14.4	9.7	14.3	14.9	8.3	6.4	2.4	5.9	2.7	2.1
	軽乗用車・中密度	135	10.0	11.6	11.3	13.9	16.2	11.2	16.1	3.4	1.8	2.0	1.9	0.5
	軽乗用車・低中密度	448	8.7	11.0	15.3	13.4	12.2	13.0	7.8	7.1	3.1	5.3	2.6	0.5
	軽乗用車・低密度	612	13.4	9.6	17.5	14.2	12.5	10.6	9.3	4.1	1.8	2.5	3.2	1.3
	軽ボンバン・高密度	29	0.5	2.3	23.9	19.6	16.0	6.4	1.8	15.4	5.5	-	6.4	2.2
	軽ボンバン・中密度	15	6.4	15.4	20.8	35.7	2.6	11.9	7.2	-	-	-	-	-
軽ボンバン・低中密度	28	11.1	21.1	21.5	13.5	18.2	3.7	6.9	-	2.2	-	1.6	-	
軽ボンバン・低密度	30	14.1	9.1	19.6	16.9	20.0	4.6	10.7	0.9	2.1	1.1	0.8	-	
人口 規模	軽乗用系・大都市	345	4.6	5.9	16.6	17.3	13.8	14.1	10.4	6.6	2.2	5.0	1.9	1.6
	軽乗用系・30～100万人都市	396	8.4	14.8	16.6	12.4	12.9	11.5	8.8	3.4	3.5	4.3	2.9	0.4
	軽乗用系・10～30万人未満	377	8.4	10.4	14.3	10.9	16.3	11.6	11.3	6.4	1.6	3.7	4.0	1.1
	軽乗用系・10万人未満	711	15.9	9.4	17.4	15.5	10.9	10.5	7.4	4.9	2.1	2.8	2.1	1.1
軽商用系全体	626	13.5	12.5	16.4	16.9	8.6	8.5	6.2	4.6	2.6	5.1	1.9	3.3	
軽キャブバン	276	15.4	6.5	14.8	17.4	9.8	11.2	3.8	3.8	3.9	8.0	1.6	3.7	
軽トラック	350	12.2	16.3	17.3	16.5	7.8	6.8	7.8	5.0	1.7	3.2	2.1	3.1	
人口 密度	軽商用系・高密度	120	5.8	11.5	19.8	20.4	6.8	11.9	2.8	1.9	0.2	9.6	0.6	8.5
	軽商用系・中密度	64	11.6	10.7	15.1	22.8	6.2	6.0	10.0	5.5	0.9	7.0	1.6	2.5
	軽商用系・低中密度	178	12.2	9.7	17.2	16.2	9.3	9.5	7.1	4.7	3.5	2.0	2.4	6.2
	軽商用系・低密度	264	15.3	14.1	15.7	16.0	8.8	7.9	5.9	4.7	2.6	5.6	1.9	1.4
	軽キャブバン・高密度	69	7.2	9.7	20.8	20.1	4.7	12.7	3.1	1.7	0.0	11.8	0.0	8.3
	軽キャブバン・中密度	33	12.3	11.6	10.4	25.9	6.8	10.6	11.5	3.5	0.0	0.0	2.9	4.4
	軽キャブバン・低中密度	80	11.8	9.4	13.9	16.3	11.6	11.7	3.5	5.9	3.1	2.9	3.4	6.5
	軽キャブバン・低密度	94	21.2	2.4	14.3	15.6	10.9	10.5	2.8	3.2	6.6	11.8	0.6	0.0
	軽トラック・高密度	51	1.9	16.4	17.1	21.4	12.7	9.8	2.2	2.7	0.7	3.5	2.3	9.3
	軽トラック・中密度	31	10.6	9.5	21.2	18.7	5.3	0.0	8.1	8.1	2.2	16.3	0.0	0.0
軽トラック・低中密度	98	12.6	9.9	19.9	16.2	7.3	7.7	10.1	3.8	3.9	1.2	1.5	6.0	
軽トラック・低密度	170	12.8	19.0	16.2	16.2	7.9	6.7	7.3	5.4	0.9	3.1	2.5	2.0	

	併有状況				
	ベ ー ス	併 有 車 な し	軽 の み	軽 と 登 録	
軽乗用系全体	2103	28.5	14.9	56.6	
人口 密度	軽乗用系・高密度	401	51.3	8.8	39.9
	軽乗用系・中密度	217	37.8	9.3	52.9
	軽乗用系・低中密度	653	28.1	14.0	57.9
	軽乗用系・低密度	832	22.6	17.8	59.6
	軽乗用車・高密度	278	52.1	7.2	40.6
	軽乗用車・中密度	159	37.7	9.7	52.5
	軽乗用車・低中密度	514	28.0	13.8	58.2
	軽乗用車・低密度	689	21.9	17.5	60.6
	軽ボンバン・高密度	32	43.0	25.6	31.4
	軽ボンバン・中密度	16	37.9	7.2	54.9
軽ボンバン・低中密度	32	27.0	15.7	57.3	
軽ボンバン・低密度	32	31.6	20.1	48.3	
人口 規模	軽乗用系・大都市	383	45.7	6.5	47.8
	軽乗用系・30～100万人都市	460	34.0	12.3	53.7
	軽乗用系・10～30万人未満	443	23.7	17.0	59.3
	軽乗用系・10万人未満	817	25.2	16.5	58.3

		保有車エンジンタイプ				
		ベース	標準エンジン	ターボエンジン	ハイブリッド	電気自動車
軽乗用系全体		2129	83.3	15.2	1.5	-
人口密度	軽乗用系・高密度	409	84.9	13.8	1.3	-
	軽乗用系・中密度	220	83.3	14.8	1.9	-
	軽乗用系・低中密度	660	84.3	14.0	1.7	-
	軽乗用系・低密度	840	82.2	16.4	1.4	-
	軽乗用車・高密度	285	84.7	13.8	1.5	-
	軽乗用車・中密度	161	83.3	14.5	2.2	-
	軽乗用車・低中密度	519	85.6	12.9	1.5	-
	軽乗用車・低密度	694	83.0	15.5	1.5	-
	軽ボンバン・高密度	32	84.8	15.2	-	-
	軽ボンバン・中密度	17	80.8	19.2	-	-
	軽ボンバン・低中密度	32	57.2	38.3	4.5	-
	軽ボンバン・低密度	32	60.9	39.1	-	-
人口規模	軽乗用系・大都市	391	87.6	11.6	0.7	-
	軽乗用系・30～100万人都市	470	82.3	15.6	2.0	-
	軽乗用系・10～30万人未満	450	82.2	16.2	1.6	-
	軽乗用系・10万人未満	818	83.7	15.0	1.4	-

		保有車駆動方式		
		ベース	2輪駆動車	4輪駆動車
軽乗用系全体		2106	79.3	20.7
人口密度	軽乗用系・高密度	406	84.9	15.1
	軽乗用系・中密度	213	86.4	13.6
	軽乗用系・低中密度	650	89.1	10.9
	軽乗用系・低密度	837	69.5	30.5
	軽乗用車・高密度	280	85.0	15.0
	軽乗用車・中密度	156	87.1	12.9
	軽乗用車・低中密度	510	89.5	10.5
	軽乗用車・低密度	691	70.5	29.5
	軽ボンバン・高密度	34	88.7	11.3
	軽ボンバン・中密度	17	85.9	14.1
	軽ボンバン・低中密度	32	82.3	17.7
	軽ボンバン・低密度	32	50.1	49.9
人口規模	軽乗用系・大都市	392	78.6	21.4
	軽乗用系・30～100万人都市	460	85.6	14.4
	軽乗用系・10～30万人未満	444	76.1	23.9
	軽乗用系・10万人未満	810	78.2	21.8

	併有台数				
	ベース	1台のみ(併有)	2台	3台以上	
軽乗用系全体	2082	28.9	44.7	26.4	
人口密度	軽乗用系・高密度	398	51.8	37.2	11.0
	軽乗用系・中密度	215	38.4	42.8	18.8
	軽乗用系・低中密度	647	28.4	46.7	24.9
	軽乗用系・低密度	822	22.9	45.0	32.1
	軽乗用車・高密度	276	52.7	38.0	9.3
	軽乗用車・中密度	157	38.5	45.0	16.5
	軽乗用車・低中密度	508	28.3	47.0	24.7
	軽乗用車・低密度	680	22.2	45.8	32.0
	軽ボンバン・高密度	32	43.0	33.0	24.0
	軽ボンバン・中密度	16	37.9	30.7	31.4
人口規模	軽乗用系・大都市	381	45.8	41.3	12.9
	軽乗用系・30～100万人都市	458	34.3	45.8	19.9
	軽乗用系・10～30万人未満	435	24.3	47.9	27.8
	軽乗用系・10万人未満	808	25.5	42.8	31.7
軽商用系全体	862	18.0	33.7	48.3	
軽キャブバン	358	26.5	34.5	39.0	
軽トラック	504	12.8	33.2	54.1	
人口密度	軽商用系・高密度	178	36.6	37.8	25.6
	軽商用系・中密度	92	21.9	35.5	42.5
	軽商用系・低中密度	252	14.2	31.9	53.9
	軽商用系・低密度	327	16.5	33.7	49.8
	軽キャブバン・高密度	92	39.9	39.3	20.8
	軽キャブバン・中密度	45	27.5	32.4	40.2
	軽キャブバン・低中密度	112	17.5	31.9	50.6
	軽キャブバン・低密度	109	28.7	35.3	35.9
	軽トラック・高密度	86	29.5	34.7	35.8
	軽トラック・中密度	47	15.6	39.2	45.2
軽トラック・低中密度	140	11.4	31.9	56.6	
軽トラック・低密度	218	11.9	33.1	55.0	

	併有車の所有形態				
	ベース	用一人車を一人が持っているの専	用に用いているよって使い分	自用分がけ用いてるよって	
軽乗用系全体	1396	77.9	14.9	7.2	
人口密度	軽乗用系・高密度	186	63.0	25.7	11.3
	軽乗用系・中密度	130	70.2	21.1	8.7
	軽乗用系・低中密度	465	74.9	16.9	8.2
	軽乗用系・低密度	615	83.0	11.2	5.7
	軽乗用車・高密度	122	63.8	24.5	11.7
	軽乗用車・中密度	94	69.7	20.9	9.5
	軽乗用車・低中密度	373	76.5	16.8	6.6
	軽乗用車・低密度	520	83.4	10.9	5.7
	軽ボンバン・高密度	17	69.7	25.6	4.7
	軽ボンバン・中密度	9	82.1	17.9	-
人口規模	軽乗用系・大都市	195	61.0	24.7	14.3
	軽乗用系・30～100万人都市	297	77.8	13.6	8.6
	軽乗用系・10～30万人未満	311	78.3	16.5	5.2
	軽乗用系・10万人未満	593	80.1	13.1	6.8
軽商用系全体	689	40.7	34.2	25.0	
軽キャブバン	267	36.4	44.0	19.5	
軽トラック	422	43.1	29.0	28.0	
人口密度	軽商用系・高密度	116	31.1	31.2	37.7
	軽商用系・中密度	75	42.1	28.3	29.6
	軽商用系・低中密度	216	38.1	39.2	22.7
	軽商用系・低密度	282	43.2	32.6	24.3
	軽キャブバン・高密度	53	28.2	33.2	38.7
	軽キャブバン・中密度	32	44.4	35.1	20.5
	軽キャブバン・低中密度	94	36.5	46.8	16.7
	軽キャブバン・低密度	88	37.3	46.8	15.9
	軽トラック・高密度	63	36.6	27.4	35.9
	軽トラック・中密度	43	39.9	21.9	38.3
軽トラック・低中密度	122	39.3	33.8	26.9	
軽トラック・低密度	194	45.2	27.5	27.2	

	購入形態					
	ベース	新規	増車	軽から代替	登録車から代替	
軽乗用系全体	2077	11.4	13.3	50.5	24.8	
人口密度	軽乗用系・高密度	397	12.6	14.6	45.0	27.7
	軽乗用系・中密度	209	12.6	16.8	39.3	31.3
	軽乗用系・低中密度	643	11.3	13.1	49.7	25.9
	軽乗用系・低密度	828	11.0	12.7	54.1	22.2
	軽乗用車・高密度	275	12.4	14.3	44.6	28.7
	軽乗用車・中密度	153	13.8	17.6	39.5	29.0
	軽乗用車・低中密度	505	11.2	13.2	49.4	26.2
	軽乗用車・低密度	683	11.6	12.5	53.7	22.2
	軽ボンバン・高密度	32	15.1	10.4	47.6	26.9
	軽ボンバン・中密度	17	-	6.7	38.4	54.9
人口規模	軽乗用系・大都市	382	10.1	15.3	49.7	24.9
	軽乗用系・30～100万人都市	454	12.1	14.1	44.7	29.2
	軽乗用系・10～30万人未満	442	11.2	13.6	48.5	26.7
	軽乗用系・10万人未満	799	11.5	12.4	54.9	21.2

	保有車購入重視点																					
	ベース	スタイル・外観	車体色	内装デザイン（全体的感じ）	機構・メカニズム	加速性能	コナーリング時の安定感	高速走行時の安定感	悪路、雪道の走破性	ブレーキの効きの良さ	走行時の静粛性	走り（運転すること）楽しさがあること	走りにパワーがあること	すいじき距離が長いこと	小回りがきやすいこと	狭い道が通りやすいこと	駐車しやすいこと	乗り心地が良いこと	室内全体が広いこと	乗り降りしやすいこと	荷室（トランク）の大きさ	
軽乗用系全体	2128	54.8	46.5	29.2	7.7	5.9	2.2	1.7	4.8	5.1	4.0	5.5	7.6	2.1	45.9	32.4	37.2	25.6	33.1	21.6	9.1	
人口密度	軽乗用系・高密度	409	56.1	49.3	26.7	9.0	7.0	2.5	1.9	2.8	7.8	6.0	5.3	6.1	1.9	44.6	31.3	47.0	29.3	40.8	26.5	13.2
	軽乗用系・中密度	217	55.8	38.8	24.3	5.1	5.6	0.6	2.3	2.1	3.7	3.0	4.1	4.8	2.3	48.2	32.3	45.0	25.4	28.4	16.5	6.5
	軽乗用系・低中密度	660	56.7	48.2	29.5	8.0	6.9	1.9	0.9	2.3	4.3	2.5	6.9	9.0	1.5	50.1	34.0	38.1	25.4	35.8	24.0	9.5
	軽乗用系・低密度	842	52.9	46.0	30.3	7.7	4.9	2.6	2.1	7.5	5.4	4.9	4.8	7.4	2.6	42.4	31.3	33.1	25.0	30.3	19.7	8.5
	軽乗用車・高密度	286	59.2	50.0	27.9	9.7	7.6	2.3	2.2	2.2	8.2	6.6	5.0	5.8	2.0	44.8	30.6	44.7	30.2	42.1	26.9	11.3
	軽乗用車・中密度	159	56.4	40.7	23.5	5.7	5.3	0.6	1.8	1.3	2.8	2.5	3.9	4.6	1.8	49.7	34.2	46.0	26.0	28.0	16.4	5.7
	軽乗用車・低中密度	520	57.9	49.2	30.3	7.7	6.8	1.9	1.0	2.0	4.0	2.4	6.5	8.7	1.3	50.4	34.1	38.0	26.7	35.7	25.0	8.2
	軽乗用車・低密度	696	55.0	46.9	31.7	7.8	4.7	2.8	2.3	7.1	5.6	5.2	5.1	7.3	2.7	42.6	30.9	33.2	25.4	30.7	20.3	7.1
	軽ボンバン・高密度	34	40.7	57.5	23.4	5.4	4.0	5.4	0.4	7.7	6.9	2.4	8.9	11.6	1.3	40.8	33.3	72.8	29.7	40.8	29.1	30.2
	軽ボンバン・中密度	17	56.2	28.3	37.4	-	8.1	-	8.1	6.3	13.0	8.1	4.7	8.1	8.1	33.8	11.1	37.4	26.6	38.9	21.1	13.3
軽ボンバン・低中密度	32	59.8	47.4	28.6	14.6	9.4	1.5	-	6.5	6.9	5.5	13.4	15.8	5.0	41.0	27.8	38.9	10.8	51.6	16.9	23.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	393	60.5	52.7	27.6	9.4	6.5	2.7	2.7	4.0	6.6	4.4	6.4	7.4	2.3	46.8	32.1	47.2	27.2	37.2	19.5	13.7
	軽乗用系・30～100万人都市	469	54.3	47.1	27.7	6.5	7.9	2.2	0.8	4.0	4.6	4.0	5.2	8.7	1.4	49.1	33.5	44.4	23.5	36.7	22.8	11.0
	軽乗用系・10～30万人未満	446	55.4	44.3	30.9	7.5	5.0	1.8	0.9	4.8	4.0	2.7	5.2	6.4	1.9	41.1	29.4	32.0	24.8	30.9	20.4	7.4
軽乗用系・10万人未満	820	53.4	46.3	29.2	8.1	5.2	2.3	2.5	5.3	5.7	4.7	5.7	8.0	2.6	47.0	33.7	34.7	26.9	31.7	22.1	8.3	

	保有車価格																			
	ベース	40万円以下	50万円	60万円	70万円	80万円	90万円	100万円	110万円	120万円	130万円	140万円	150万円	160万円	170万円	180万円	190万円	200万円	200万円以上	
軽乗用系全体	2099	9.7	5.0	2.7	2.8	3.6	3.9	7.2	9.6	12.6	10.2	7.2	9.8	5.3	3.2	3.0	1.1	1.9	1.2	
人口密度	軽乗用系・高密度	403	9.2	5.7	3.2	3.0	3.3	1.6	8.3	10.4	10.8	12.4	5.4	12.4	4.2	3.4	3.2	1.4	0.7	1.3
	軽乗用系・中密度	211	11.0	1.3	3.9	4.9	2.2	4.3	7.2	10.9	8.5	13.9	9.3	11.7	4.2	2.3	1.6	0.2	1.8	0.9
	軽乗用系・低中密度	654	8.2	5.1	3.3	2.3	3.7	5.4	7.6	8.8	14.7	10.5	6.6	10.0	5.7	2.7	2.1	0.8	1.3	1.2
	軽乗用系・低密度	831	10.7	5.5	2.0	2.8	3.7	3.1	6.6	9.8	12.0	9.0	7.7	8.9	5.4	3.8	4.0	1.3	2.5	1.2
	軽乗用車・高密度	284	8.8	4.6	2.5	2.8	3.4	1.7	8.7	10.3	10.6	13.4	6.1	11.8	4.8	3.6	3.2	1.6	0.7	1.5
	軽乗用車・中密度	157	9.6	1.3	3.5	5.1	2.1	4.5	7.0	11.6	8.8	14.1	9.9	11.8	4.7	1.8	1.1	-	2.1	1.0
	軽乗用車・低中密度	516	7.4	5.2	3.0	2.1	3.7	5.7	7.9	7.8	15.5	10.4	6.9	10.7	5.7	2.8	2.2	0.9	0.8	1.3
	軽乗用車・低密度	688	9.8	5.4	2.0	2.7	3.7	3.0	6.8	10.2	11.6	9.3	7.9	8.9	5.6	4.1	3.9	1.4	2.4	1.3
	軽ボンバン・高密度	34	2.4	13.7	10.2	4.0	1.5	-	5.5	13.1	10.6	7.0	0.4	22.8	-	2.9	4.9	-	0.9	-
	軽ボンバン・中密度	17	18.2	-	6.3	2.3	-	-	7.8	6.3	6.7	16.2	5.6	13.4	-	8.1	6.7	2.3	-	-
軽ボンバン・低中密度	31	9.6	2.5	5.9	2.7	-	-	1.4	26.9	5.8	15.0	4.0	1.5	9.0	2.4	1.4	-	10.2	1.5	
軽ボンバン・低密度	32	16.2	3.1	-	-	-	-	4.1	-	6.9	22.6	5.6	8.1	15.0	2.6	-	9.1	-	6.6	-
人口規模	軽乗用系・大都市	386	10.0	4.5	5.2	3.3	3.5	4.6	8.3	7.9	10.2	10.3	7.3	13.6	4.6	2.9	2.0	0.6	0.1	1.2
	軽乗用系・30～100万人都市	461	9.8	3.7	3.8	1.5	3.6	4.7	8.0	10.4	13.9	10.4	5.9	10.1	3.2	4.1	2.4	0.6	3.0	0.8
	軽乗用系・10～30万人未満	442	7.8	4.2	1.1	3.8	2.7	3.9	8.8	10.5	14.9	9.7	6.8	7.0	7.2	2.9	3.4	2.1	1.7	1.5
	軽乗用系・10万人未満	810	10.8	6.3	2.7	2.7	4.1	3.4	5.5	9.0	10.8	10.4	8.1	10.8	5.3	3.0	3.4	0.8	1.7	1.2

	保有車使用頻度							
	ベ ー ス	ほ と ん ど 毎 日	週 に 4 〜 5 日	週 に 2 〜 3 日	週 に 1 日 位	月 に 2 〜 3 日	月 に 1 日 以 下	
軽乗用系全体	2103	76.5	11.3	9.9	1.1	1.1	0.1	
人口 密度	軽乗用系・高密度	403	57.4	12.9	19.8	8.3	1.4	0.2
	軽乗用系・中密度	218	67.1	12.0	12.3	6.0	2.6	-
	軽乗用系・低中密度	652	75.1	11.0	10.9	1.8	1.1	-
	軽乗用系・低密度	830	78.2	11.2	6.9	1.9	1.3	0.4
	軽乗用車・高密度	287	59.0	12.3	18.9	8.4	1.3	0.1
	軽乗用車・中密度	162	67.1	11.2	12.3	6.7	2.6	-
	軽乗用車・低中密度	520	75.9	10.3	10.8	2.0	1.0	-
	軽乗用車・低密度	698	79.0	10.7	6.7	2.4	1.1	0.2
	軽ボンバン・高密度	34	41.0	18.4	33.0	5.5	2.0	-
	軽ボンバン・中密度	17	68.8	19.8	11.5	-	-	-
	軽ボンバン・低中密度	32	63.9	19.7	8.7	5.0	2.7	-
	軽ボンバン・低密度	32	73.1	19.9	3.8	3.1	-	-
人口 規模	軽乗用系・大都市	395	59.9	14.0	18.1	5.9	1.9	0.2
	軽乗用系・30〜100万人都市	471	71.2	10.7	13.7	4.2	0.2	-
	軽乗用系・10〜30万人未満	451	78.2	10.6	6.8	2.6	1.8	-
	軽乗用系・10万人未満	822	76.1	11.6	8.3	2.5	1.3	0.2
軽商用系全体	884	72.6	10.3	9.9	4.0	2.1	1.1	
軽キャブバン	375	80.3	9.6	7.3	1.4	1.2	0.2	
軽トラック	509	67.7	10.8	11.6	5.7	2.6	1.6	
人口 密度	軽商用系・高密度	181	75.5	13.8	7.7	0.3	2.7	0.0
	軽商用系・中密度	95	69.0	11.1	14.4	3.4	2.0	0.0
	軽商用系・低中密度	259	70.8	11.9	10.7	3.3	2.6	0.7
	軽商用系・低密度	349	73.4	8.9	9.4	5.0	1.8	1.6
	軽キャブバン・高密度	94	80.1	10.6	7.4	0.5	1.5	0.0
	軽キャブバン・中密度	45	82.9	7.0	10.1	0.0	0.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	113	71.9	12.5	9.8	2.2	3.1	0.5
	軽キャブバン・低密度	123	86.3	7.5	4.8	1.3	0.0	0.2
	軽トラック・高密度	87	65.7	20.7	8.3	0.0	5.3	0.0
	軽トラック・中密度	50	54.2	15.5	19.1	7.2	4.1	0.0
	軽トラック・低中密度	146	69.9	11.4	11.4	4.2	2.2	0.8
	軽トラック・低密度	226	67.9	9.6	11.3	6.5	2.5	2.2

	保有車使用用途							
	ベ ー ス	仕 事 ・ 商 用	通 勤 ・ 通 学	買 物	送 迎	趣 味 ・ レ ジ ャ ー	そ の 他	
軽乗用系全体	2140	31.9	41.9	79.1	34.9	43.9	2.2	
人口 密度	軽乗用系・高密度	411	30.0	33.8	86.0	46.8	50.9	4.5
	軽乗用系・中密度	221	27.5	37.3	84.7	34.1	41.4	2.3
	軽乗用系・低中密度	662	29.2	45.6	78.8	35.8	45.1	2.4
	軽乗用系・低密度	842	35.3	41.6	77.0	32.0	42.1	1.7
	軽乗用車・高密度	286	28.1	35.1	88.4	50.1	52.2	4.5
	軽乗用車・中密度	162	25.1	38.5	87.4	34.5	42.4	2.6
	軽乗用車・低中密度	521	28.1	46.5	79.3	36.5	44.7	2.4
	軽乗用車・低密度	696	35.6	42.4	77.8	32.5	41.7	1.4
	軽ボンバン・高密度	34	37.3	27.2	77.2	31.0	48.7	3.3
	軽ボンバン・中密度	17	42.2	28.9	64.4	36.0	28.6	-
	軽ボンバン・低中密度	32	36.1	40.8	82.8	38.7	59.8	-
	軽ボンバン・低密度	32	24.5	38.4	71.5	34.7	52.7	2.2
人口 規模	軽乗用系・大都市	394	34.2	36.0	85.1	42.3	53.3	4.2
	軽乗用系・30〜100万人都市	471	27.7	46.1	79.3	34.6	45.8	2.8
	軽乗用系・10〜30万人未満	450	33.1	41.7	77.1	35.6	45.4	2.2
	軽乗用系・10万人未満	821	33.0	41.1	79.2	33.2	40.0	1.6

	保有車走行距離													
	ベース	200km以下	400km以下	600km以下	800km以下	1000km以下	1100km以下	1400km以下	1600km以下	1800km以下	2000km以下	2200km以下	2500km以下	2500km超
軽乗用系全体	2103	38.1	24.3	14.6	7.5	6.7	3.3	1.5	1.0	0.5	1.1	0.6	0.7	
人口密度	軽乗用系・高密度	403	45.3	19.4	13.2	8.1	6.5	2.7	2.3	0.3	1.2	0.4	0.5	0.1
	軽乗用系・中密度	218	41.4	29.1	11.9	7.0	4.4	3.6	-	-	0.7	0.7	0.6	0.7
	軽乗用系・低中密度	652	36.0	25.6	16.8	8.0	6.8	3.3	0.9	0.3	0.5	0.8	0.4	0.7
	軽乗用系・低密度	830	37.7	23.4	13.8	7.2	7.1	3.3	2.1	1.8	0.4	1.6	0.8	0.7
	軽乗用車・高密度	279	46.3	19.9	13.6	7.8	5.5	2.8	2.0	0.1	1.3	-	0.6	-
	軽乗用車・中密度	160	41.5	30.4	11.8	5.9	4.6	3.4	-	-	0.8	0.8	-	0.8
	軽乗用車・低中密度	514	35.7	25.3	17.9	7.6	6.6	3.4	1.0	0.3	0.5	0.6	0.4	0.7
	軽乗用車・低密度	685	37.8	22.9	13.7	7.2	7.4	3.6	2.2	1.5	0.4	1.6	0.8	0.7
	軽ボンバン・高密度	33	35.1	14.4	11.0	12.2	15.4	-	6.0	-	0.9	5.0	-	-
	軽ボンバン・中密度	16	41.4	19.1	12.8	14.4	-	5.1	-	-	-	-	7.2	-
	軽ボンバン・低中密度	32	44.6	26.3	3.0	13.2	6.9	3.3	-	-	-	2.6	-	-
軽ボンバン・低密度	32	24.8	39.2	17.6	8.2	4.1	-	-	6.1	-	-	-	-	
人口規模	軽乗用系・大都市	389	38.6	21.2	14.4	9.6	8.0	2.8	2.2	0.8	0.8	0.4	1.2	0.1
	軽乗用系・30～100万人都市	462	39.6	26.8	12.8	8.4	5.8	2.1	1.4	0.7	0.3	1.4	0.5	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	445	38.6	22.8	14.3	6.9	9.2	4.0	0.8	0.6	0.8	1.0	-	0.9
	軽乗用系・10万人未満	807	36.8	24.6	15.9	7.1	5.4	3.5	1.9	1.3	0.4	1.2	0.9	0.9
軽商用系全体	876	42.4	20.8	10.5	6.6	7.3	3.7	1.3	1.1	0.8	2.6	0.5	2.4	
軽キャブバン	371	30.2	19.7	12.1	9.2	11.0	5.1	1.5	2.3	1.1	3.1	0.5	4.1	
軽トラック	505	49.8	21.5	9.5	5.0	5.1	2.8	1.2	0.4	0.5	2.2	0.5	1.4	
人口密度	軽商用系・高密度	181	35.5	11.4	9.0	9.9	9.3	8.8	2.9	4.4	1.0	4.4	0.9	2.5
	軽商用系・中密度	92	41.5	14.4	8.6	4.0	10.0	10.2	2.2	3.2	0.0	3.5	0.0	2.4
	軽商用系・低中密度	257	35.9	24.3	12.9	5.8	8.0	3.6	0.9	0.5	1.7	2.6	1.2	2.6
	軽商用系・低密度	346	46.8	21.2	9.7	6.8	6.4	2.2	1.2	0.7	0.4	2.1	0.2	2.3
	軽キャブバン・高密度	94	30.8	10.1	5.7	13.2	10.4	10.7	3.6	5.0	0.6	5.1	1.3	3.4
	軽キャブバン・中密度	45	32.3	9.1	14.6	2.5	14.6	12.2	0.0	6.2	0.0	5.5	0.0	3.0
	軽キャブバン・低中密度	112	33.4	20.8	15.7	5.0	7.1	4.6	0.0	1.1	3.2	3.0	0.0	6.0
	軽キャブバン・低密度	120	27.2	24.6	11.2	12.2	13.4	2.1	2.0	1.5	0.0	1.9	0.8	3.1
	軽トラック・高密度	87	45.8	14.1	16.2	2.6	7.0	4.7	1.3	3.0	1.8	2.9	0.0	0.5
	軽トラック・中密度	47	51.7	20.2	2.0	5.7	4.9	7.9	4.6	0.0	0.0	1.2	0.0	1.8
	軽トラック・低中密度	145	37.8	27.0	10.8	6.4	8.6	2.9	1.6	0.0	0.5	2.4	2.1	0.0
軽トラック・低密度	226	54.8	19.9	9.1	4.6	3.5	2.3	0.8	0.3	0.5	2.2	0.0	2.0	

	自動車の役割					
	ベース	生活必需品だ	豊かになった方が生活が	る生活に潤いを与え	方なんとなくあった	
軽乗用系全体	2121	73.0	20.9	2.0	4.1	
人口密度	軽乗用系・高密度	409	37.0	49.7	3.6	9.7
	軽乗用系・中密度	219	62.1	27.7	1.8	8.4
	軽乗用系・低中密度	654	75.5	19.1	2.0	3.4
	軽乗用系・低密度	839	80.3	15.2	1.7	2.8
	軽乗用車・高密度	285	35.2	51.1	3.5	10.2
	軽乗用車・中密度	160	59.9	29.0	1.8	9.3
	軽乗用車・低中密度	516	74.8	19.8	2.1	3.3
	軽乗用車・低密度	694	81.2	15.1	1.5	2.2
	軽ボンバン・高密度	33	52.0	44.5	3.5	-
	軽ボンバン・中密度	17	85.1	14.9	-	-
	軽ボンバン・低中密度	30	86.3	9.0	-	4.8
軽ボンバン・低密度	32	63.4	20.7	3.8	12.2	
人口規模	軽乗用系・大都市	391	43.1	42.9	4.4	9.5
	軽乗用系・30～100万人都市	466	69.4	25.4	2.0	3.1
	軽乗用系・10～30万人未満	447	73.8	18.9	1.6	5.7
	軽乗用系・10万人未満	817	80.4	15.3	1.7	2.6

	軽自動車困窮度						
	ベ ー ス	非 常 に 困 る	な い が 困 る	そ れ ほ ど で も	え ど ち ら と も い	い あ ま り 困 ら な	な ま っ た く 困 ら
軽乗用系全体	2138	59.4	27.2	8.5	3.7	1.2	
人口 密度	軽乗用系・高密度	411	46.6	39.6	6.3	6.1	1.3
	軽乗用系・中密度	221	49.9	30.3	12.2	4.7	2.9
	軽乗用系・低中密度	662	60.3	26.0	8.8	3.8	1.1
	軽乗用系・低密度	844	63.0	25.1	7.9	3.1	0.9
	軽乗用車・高密度	285	46.2	39.4	6.5	6.4	1.5
	軽乗用車・中密度	162	47.6	31.9	12.0	5.3	3.2
	軽乗用車・低中密度	521	59.8	26.3	8.8	3.8	1.2
	軽乗用車・低密度	698	63.9	24.5	7.5	3.1	0.9
	軽ボンバン・高密度	34	50.6	45.0	2.5	2.0	-
	軽ボンバン・中密度	17	70.6	15.1	14.2	-	-
	軽ボンバン・低中密度	32	68.1	22.6	9.3	-	-
軽ボンバン・低密度	32	50.6	26.7	21.7	1.0	-	
人口 規模	軽乗用系・大都市	394	50.6	36.1	7.2	4.6	1.5
	軽乗用系・30～100万人都市	471	57.4	27.5	9.5	4.8	0.8
	軽乗用系・10～30万人未満	450	56.4	27.6	11.4	2.4	2.2
	軽乗用系・10万人未満	823	64.2	25.0	6.3	3.9	0.7

	軽自動車意見:「軽自動車」はライフラインだ						
	ベ ー ス	そ う 思 う	や や そ う 思 う	え ど ち ら と も い	わ あ ま り そ う 思	そ う 思 わ な い	
軽乗用系全体	2114	49.7	26.7	20.6	1.7	1.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	404	37.8	32.7	25.1	2.6	1.8
	軽乗用系・中密度	215	43.6	23.4	29.8	2.5	0.7
	軽乗用系・低中密度	657	49.2	27.2	19.2	2.7	1.7
	軽乗用系・低密度	838	53.4	25.7	19.0	0.5	1.3
	軽乗用車・高密度	285	38.7	32.4	24.5	2.6	1.8
	軽乗用車・中密度	158	44.2	21.6	30.9	2.5	0.8
	軽乗用車・低中密度	516	49.0	27.1	19.4	2.9	1.7
	軽乗用車・低密度	694	54.0	25.9	18.2	0.5	1.4
	軽ボンバン・高密度	32	35.5	37.8	26.7	-	-
	軽ボンバン・中密度	17	32.7	45.7	21.6	-	-
	軽ボンバン・低中密度	32	53.2	31.1	15.7	-	-
軽ボンバン・低密度	32	40.7	25.5	33.7	-	-	
人口 規模	軽乗用系・大都市	389	36.7	35.4	24.2	2.4	1.3
	軽乗用系・30～100万人都市	469	47.1	27.7	20.2	2.3	2.6
	軽乗用系・10～30万人未満	439	48.2	24.6	24.0	2.3	0.9
	軽乗用系・10万人未満	817	54.6	25.6	17.8	0.8	1.2
軽商用系全体	869	39.9	26.2	27.4	2.6	4.0	
軽キャブバン	369	39.7	28.0	27.6	2.0	2.7	
軽トラック	500	40.0	25.1	27.2	2.9	4.9	
人口 密度	軽商用系・高密度	178	25.3	24.5	42.7	0.8	6.7
	軽商用系・中密度	92	30.6	29.9	31.9	4.2	3.5
	軽商用系・低中密度	253	43.4	22.4	27.1	2.9	4.3
	軽商用系・低密度	346	41.3	27.9	24.7	2.5	3.5
	軽キャブバン・高密度	93	30.5	24.8	37.3	0.0	7.4
	軽キャブバン・中密度	43	23.8	35.5	35.2	0.0	5.5
	軽キャブバン・低中密度	112	37.6	21.7	36.2	3.2	1.3
	軽キャブバン・低密度	121	47.7	32.5	16.1	2.2	1.4
	軽トラック・高密度	85	13.8	23.9	54.7	2.5	5.2
	軽トラック・中密度	49	37.8	23.8	28.3	8.8	1.2
	軽トラック・低中密度	141	48.1	22.9	19.5	2.6	6.8
軽トラック・低密度	225	38.7	26.0	28.2	2.6	4.4	

	車がなくなった場合の困窮度						
	ベ ー ス	非 常 に 困 る	な い が ほ ど も	え ど ち ら と も い	い あ ま り 困 ら な	な い ま っ た く 困 ら	
軽乗用系全体	2137	78.6	15.6	2.2	3.4	0.2	
人口 密度	軽乗用系・高密度	412	54.6	32.1	3.4	8.5	1.4
	軽乗用系・中密度	220	70.2	17.5	4.6	6.5	1.2
	軽乗用系・低中密度	661	82.3	13.8	1.2	2.7	-
	軽乗用系・低密度	844	82.1	13.3	2.2	2.4	0.0
	軽乗用車・高密度	287	53.3	33.3	3.6	8.4	1.4
	軽乗用車・中密度	161	68.1	18.6	5.2	6.8	1.3
	軽乗用車・低中密度	521	82.4	13.6	1.2	2.8	-
	軽乗用車・低密度	698	82.9	12.9	1.9	2.3	0.0
	軽ボンバン・高密度	34	70.3	20.7	-	9.0	-
	軽ボンバン・中密度	17	88.9	6.3	-	4.7	-
人口 規模	軽乗用系・大都市	395	60.4	25.4	4.3	8.5	1.5
	軽乗用系・30～100万人都市	470	78.5	16.8	1.4	3.3	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	449	79.0	13.8	2.9	3.9	0.4
	軽乗用系・10万人未満	823	82.1	14.1	1.6	2.2	0.0
軽商用系全体	882	81.0	13.4	2.8	2.4	0.4	
軽キャブバン	374	78.9	14.1	3.3	3.2	0.6	
軽トラック	508	82.4	12.9	2.5	1.9	0.3	
人口 密度	軽商用系・高密度	178	71.0	18.5	2.6	6.8	1.2
	軽商用系・中密度	96	73.0	16.1	5.1	5.8	0.0
	軽商用系・低中密度	259	81.1	12.9	3.7	1.8	0.5
	軽商用系・低密度	349	83.4	12.6	2.2	1.6	0.2
	軽キャブバン・高密度	92	75.7	16.1	1.7	6.5	0.0
	軽キャブバン・中密度	46	69.4	19.6	8.5	2.4	0.0
	軽キャブバン・低中密度	113	78.4	15.0	3.3	2.1	1.1
	軽キャブバン・低密度	123	82.1	11.7	2.8	2.9	0.5
	軽トラック・高密度	86	60.8	23.6	4.5	7.5	3.7
	軽トラック・中密度	50	77.0	12.2	1.2	9.6	0.0
軽トラック・低中密度	146	83.2	11.3	3.9	1.6	0.0	
軽トラック・低密度	226	84.0	12.9	1.9	1.0	0.1	

	普通車買換えによる不都合																	
	ベ ー ス	な る 車 を 持 つ こ と が で き な く	生 活 費 が 圧 迫 さ れ る	な い 趣 味 や 貯 蓄 な ど の 余 裕 が	経 済 性 が 悪 い 燃 費 が 悪 く、	大 き な 車 は 燃 費 が 悪 く、	大 き い 車 は 運 転 が で き な	な い 道 路 条 件 の 関 係 で、 行 け	駐 車 ス ペ ー ス 関 係 で、 行	狭 く、 車 を 保 管 す る ス ペ ー ス が	乗 車 人 数 が 少 な い の で 大	荷 物 は あ ま り 載 せ な い の	で、 大 き い 車 は 適 さ な い の	行 動 範 囲 が 広 く な い の	車 が 大 き い と ど こ に も	売 が 成 り 立 た な く な る	経 済 面 で、 今 の 仕 事 や 商	そ の 他
軽乗用系全体	2136	33.6	54.2	29.3	34.6	22.9	31.1	14.0	17.1	21.6	13.3	19.7	17.4	5.5	0.2	8.9		
人口 密度	軽乗用系・高密度	412	40.4	54.7	27.0	38.3	19.2	27.0	13.8	22.2	24.3	18.3	24.4	21.5	8.3	0.1	11.4	
	軽乗用系・中密度	218	29.2	47.5	25.0	36.0	22.2	19.5	14.5	12.8	19.7	14.2	13.2	17.9	5.4	0.3	9.6	
	軽乗用系・低中密度	662	29.9	53.9	28.0	34.7	23.0	31.9	15.4	15.5	23.4	11.8	20.4	19.0	4.5	0.2	10.1	
	軽乗用系・低密度	844	36.0	55.5	31.5	33.5	23.6	33.4	12.9	18.2	19.9	13.4	19.5	15.4	5.7	0.3	7.3	
	軽乗用車・高密度	286	39.9	56.1	27.6	39.9	20.7	27.0	13.3	22.4	24.9	20.1	26.6	22.1	6.8	-	11.5	
	軽乗用車・中密度	160	30.2	45.9	25.2	35.6	23.4	18.4	15.3	13.9	19.5	13.7	13.5	18.6	5.2	0.3	9.9	
	軽乗用車・低中密度	521	29.9	54.0	28.7	34.7	23.5	32.3	15.3	15.2	23.5	12.4	20.5	19.3	4.0	0.2	10.4	
	軽乗用車・低密度	698	36.3	56.3	32.0	33.1	24.5	33.2	12.4	18.4	20.3	13.6	19.8	15.6	5.7	0.4	7.2	
	軽ボンバン・高密度	34	55.3	55.0	27.6	24.5	7.4	24.4	19.1	21.7	23.5	5.2	7.3	19.5	20.5	-	4.4	
	軽ボンバン・中密度	17	20.2	64.3	21.5	38.3	14.5	29.0	6.3	-	22.5	18.2	9.5	10.4	6.7	-	4.7	
人口 規模	軽乗用系・大都市	394	41.5	57.3	25.2	37.9	19.6	24.3	11.2	16.9	23.8	13.3	20.4	17.2	7.2	0.7	9.7	
	軽乗用系・30～100万人都市	469	31.1	57.3	28.0	29.7	17.7	28.6	17.0	19.9	23.1	12.4	19.5	17.7	7.0	0.1	9.1	
	軽乗用系・10～30万人未満	450	34.0	50.5	30.4	39.6	23.3	31.7	14.9	15.4	21.2	14.2	19.1	17.3	4.2	0.2	8.0	
	軽乗用系・10万人未満	823	33.1	54.2	30.0	33.2	25.9	33.4	12.5	16.8	20.6	13.3	20.1	17.5	5.2	0.2	9.1	
軽商用系全体	879	19.8	29.4	9.1	30.8	7.8	41.4	17.9	11.6	10.9	16.7	12.7	14.3	19.5	1.0	15.2		
軽キャブバン	375	23.5	32.1	12.6	30.8	7.7	41.4	20.1	13.3	11.9	17.5	12.1	13.6	21.6	0.2	12.6		
軽トラック	504	17.5	27.8	6.8	30.8	7.9	41.4	16.5	10.5	10.3	16.1	13.2	14.7	18.3	1.6	16.9		
人口 密度	軽商用系・高密度	179	21.7	24.4	12.3	37.0	6.6	40.6	21.8	16.0	8.0	14.2	10.2	12.3	27.4	0.0	15.3	
	軽商用系・中密度	95	24.7	29.8	14.3	27.9	3.5	45.8	18.0	13.3	10.7	12.3	17.1	15.2	27.7	1.2	11.9	
	軽商用系・低中密度	257	16.4	21.2	7.8	28.4	7.4	39.9	14.8	9.4	10.0	20.4	12.3	16.3	20.7	2.7	15.5	
	軽商用系・低密度	348	20.7	34.4	8.6	31.4	8.7	41.8	18.9	11.9	11.9	15.7	12.9	13.5	16.9	0.3	15.4	
	軽キャブバン・高密度	93	24.4	25.8	13.1	34.7	8.0	40.5	24.4	18.0	7.8	11.2	9.6	13.2	23.7	0.0	17.0	
	軽キャブバン・中密度	46	26.8	32.2	10.2	32.1	2.3	50.6	16.9	13.2	9.8	8.1	17.3	16.1	31.7	0.0	2.8	
	軽キャブバン・低中密度	113	21.9	26.6	13.6	28.9	8.0	33.4	18.8	12.1	13.0	22.0	16.1	18.2	21.0	0.7	15.1	
	軽キャブバン・低密度	123	23.7	38.4	12.2	30.7	8.3	46.0	20.3	12.7	12.9	18.3	8.9	9.8	19.3	0.0	11.1	
	軽トラック・高密度	86	15.6	21.1	10.6	42.3	3.4	41.0	16.1	11.5	8.6	20.9	11.5	10.3	35.5	0.0	11.7	
	軽トラック・中密度	49	22.2	27.2	18.8	23.2	4.7	40.4	19.1	13.5	11.7	17.0	16.9	14.2	23.2	2.6	22.1	
軽トラック・低中密度	144	12.0	16.9	3.2	28.0	6.9	45.2	11.7	7.2	7.6	19.1	9.1	14.7	20.4	4.4	15.9		
軽トラック・低密度	225	19.5	32.6	7.1	31.7	8.8	40.0	18.3	11.5	11.5	14.5	14.6	15.0	15.9	0.5	17.3		