

---

---

# 軽自動車の使用実態調査報告書

---

---

2020年3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、令和元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・高齢者・女性別に見た「軽自動車の存在意義」に加え、「安全技術に対するユーザー意識」「次世代環境技術に対する関心度」「軽自動車の持つ魅力」「車の保有に関する意識の変化」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実態をより詳細に明らかにするためWEB調査およびデプス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、女性にとって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。

先進安全装備・機能や次世代環境車への意向は高まっており、今後軽自動車を選択する上で重要なポイントにな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。

令和2年3月

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 本田技研工業株式会社)

# 目次

■ 調査背景	-----	5	
■ 調査設計	-----	8	
■ 調査結果の要約	-----	12	
<b>I. 軽自動車の使用と購買実態</b>	<b>18</b>	<b>II. 軽自動車の存在意義</b>	<b>41</b>
<b>1. 軽乗用系</b>		<b>1. 地域別</b>	
(1) 保有車特性	19	(1) 人口密度別軽自動車保有比率	42
(2) ユーザー属性	20	(2) 生活条件(公共交通機関の利便性)	43
(3) 使用状況	21	(3) 生活条件(公共施設へのアクセス)	44
(4) 併有状況	22	(4) ユーザー属性	45
(5) 購入形態	23	(5) 使用実態	46
(6) 軽自動車を選択する理由	24	(6) 軽自動車の役割	47
(7) 次期購入意向	25	(7) 軽自動車がなくなった場合の困窮度	48
(8) 軽自動車税の負担感	26	<b>2. 高齢者</b>	
<b>2. 軽キャブバン</b>		(1) 高齢者ユーザー特性	49
(1) 保有車特性	27	(2) 軽自動車の使用頻度と用途	50
(2) ユーザー属性	28	(3) 公共交通機関の利便性と困窮度	51
(3) 使用状況	29	(4) 免許保有意向	52
(4) 併有状況	30	<b>3. 女性</b>	
(5) 購入形態	31	(1) 女性ユーザー特性	53
(6) 軽自動車を選択する理由	32	(2) 軽自動車の使用頻度と用途	54
(7) 次期購入意向	33	(3) 公共交通機関の利便性と困窮度	55
<b>3. 軽トラック</b>		<b>III. 安全技術に対するユーザー意識</b>	<b>56</b>
(1) 保有車特性	34	<b>1. 運転不安と安全性期待</b>	<b>57</b>
(2) ユーザー属性	35	<b>2. 安全装備・機能の魅力度</b>	<b>58</b>
(3) 使用状況	36	<b>3. 安全装備・機能の装着意向</b>	<b>59</b>
(4) 併有状況	37	<b>4. 安全装備・機能の支払限度額と不安</b>	<b>60</b>
(5) 購入形態	38	<b>5. サポカー認知と購入意向</b>	<b>61</b>
(6) 軽自動車を選択する理由	39		
(7) 次期購入意向	40		

# 目次

---

IV. 次世代環境技術に対する関心度	62
1. 環境意識	63
2. 環境対応車の認知・関心・意向	64
3. 環境対応車の検討理由と懸念点	65
V. 軽自動車の持つ魅力点	66
1. 購入時の軽選択理由	67
2. 軽自動車の満足点とイメージ	68
3. 軽自動車の魅力	69
VI. 車の保有に関する意識の変化	70
1. 新サービスの認知・利用意向	71
2. 新サービスの利用理由と非利用理由	
(1) 使用サービス	72
(2) 購入サービス	73
< 付属資料 >	
■ 基本クロス集計表	76

## ■ 調査背景

軽自動車の保有台数は2016年3月末時点で3,000万台を超え、年々拡大。

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6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. 軽自動車の存在意義
- III. 安全技術に対するユーザー意識
- IV. 次世代環境技術に対する関心度
- V. 軽自動車を持つ魅力点
- VI. 車の保有に関する意識の変化

6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(オンラインデプスインタビュー)

軽自動車の魅力や社会的役割に対する声を、都市部だけでなく車への依存度が高い地方部、若年層から高齢層まで幅広く聴取するため、オンラインによるデプス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)マーケティングセンターに委託した。

軽調査分科会 参画会社

分科会主査 本田技研工業株式会社

委員 スズキ株式会社

〃 株式会社SUBARU

〃 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

〃 マツダ株式会社

〃 三菱自動車工業株式会社

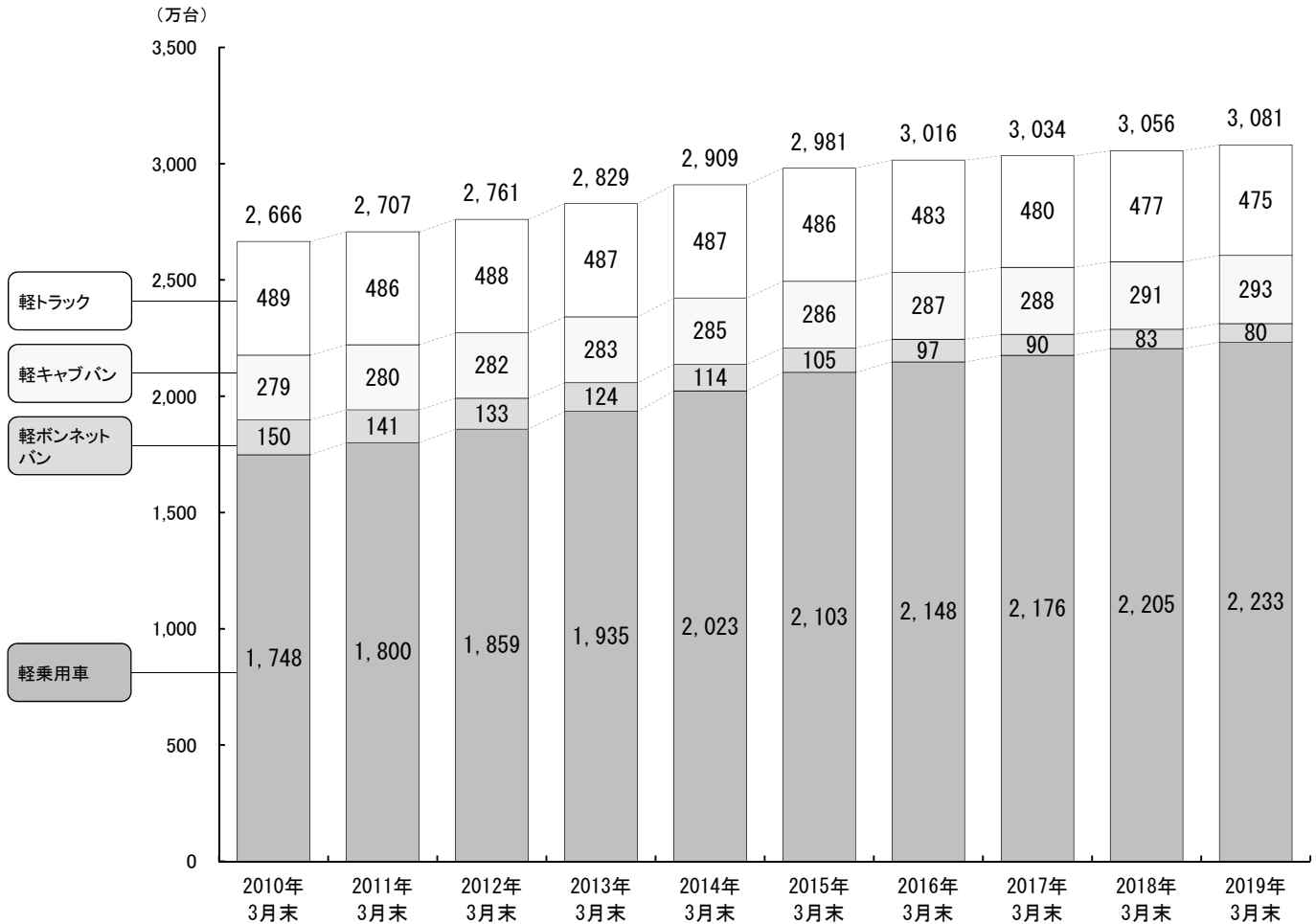
委託先 株式会社マーケティングセンター

## ■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、2019年3月末で3,081万台。微増が継続。
- 軽乗用系（軽乗用車＋軽ボンネットバン）は、2019年3月末で2,313万台。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、2019年3月末で768万台と横ばい。軽キャブバンは293万台で微増、軽トラックは475万台で減少傾向が継続。

図表：軽自動車保有台数 推移



上段：保有台数(万台) 下段：前年同月比(%)

	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	2018年 3月末	2019年 3月末
軽自動車全体	2,666	2,707	2,761	2,829	2,909	2,981	3,016	3,034	3,056	3,081
	+1.8	+1.6	+2.0	+2.4	+2.9	+2.5	+1.2	+0.6	+0.7	+0.8
軽乗用系	1,898	1,942	1,991	2,058	2,137	2,208	2,245	2,266	2,288	2,313
	+2.8	+2.3	+2.6	+3.4	+3.8	+3.3	+1.7	+0.9	+1.0	+1.1
軽乗用車	1,748	1,800	1,859	1,935	2,023	2,103	2,148	2,176	2,205	2,233
	+3.6	+3.0	+3.2	+4.1	+4.6	+3.9	+2.1	+1.3	+1.3	+1.2
軽ボンネットバン	150	141	133	124	114	105	97	90	83	80
	▲5.8	▲5.6	▲5.9	▲6.9	▲7.7	▲7.6	▲7.7	▲7.4	▲7.8	▲3.3
軽商用系	768	766	770	770	772	773	771	768	768	768
	▲0.4	▲0.2	+0.5	+0.1	+0.3	+0.1	▲0.3	▲0.4	+0.0	+0.1
軽キャブバン	279	280	282	283	285	286	287	288	291	293
	+0.1	+0.4	+0.6	+0.5	+0.8	+0.4	+0.3	+0.3	+1.0	+0.7
軽トラック	489	486	488	487	487	486	483	480	477	475
	▲0.6	▲0.6	+0.4	▲0.2	0.0	▲0.1	▲0.6	▲0.7	▲0.6	▲0.4

※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

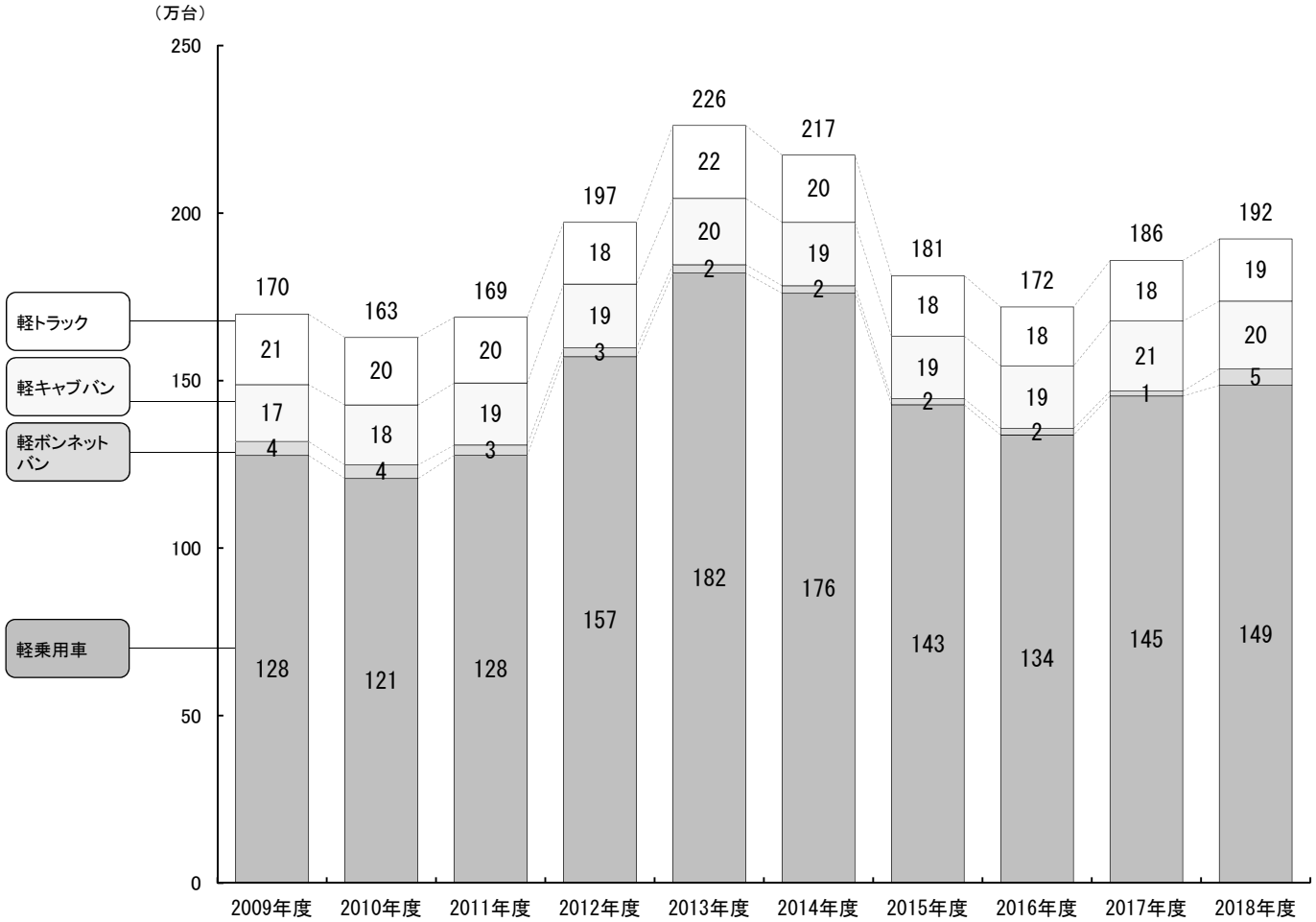
出所：(一社)全国軽自動車協会連合会

# ■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、2018年度192万台。2014年度は消費税増税後減少に転じ、以降も軽自動車税の増税を背景に、減少が続いたものの2016年度を底に2017年度、2018年度と2年連続増加。
- 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、2018年度154万台で前年度比+4.5%の増加。
  - 軽商用系(軽キャブバン+軽トラック)は、2018年度39万台で前年度比▲0.6%。

図表: 軽自動車新車販売台数 推移



上段:販売台数(万台) 下段:前年度比(%)

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
軽自動車全体	170	163	169	197	226	217	181	172	186	192
	▲6.1	▲4.1	+3.7	+16.8	+14.7	▲3.9	▲16.6	▲5.1	+8.1	+3.4
軽乗用系	132	125	131	160	185	178	145	136	147	154
	▲8.3	▲5.3	+4.8	+22.2	+15.5	▲3.4	▲18.9	▲6.1	+8.2	+4.5
軽乗用車	128	121	128	157	182	176	143	134	145	149
	▲8.1	▲5.4	+5.8	+23.0	+15.9	▲3.3	▲18.9	▲6.3	+8.7	+2.2
軽ボンネットバン	4	4	3	3	2	2	2	2	1	5
	▲14.5	▲2.1	▲25.4	▲11.7	▲6.6	▲11.1	▲20.3	+11.0	▲26.8	+241.9
軽商用系	38	38	38	37	42	39	37	36	39	39
	+2.2	+0.1	+0.2	▲1.7	+11.0	▲6.2	▲5.7	▲1.3	+7.6	▲0.6
軽キャブバン	17	18	19	19	20	19	19	19	21	20
	▲5.3	+5.2	+3.4	+2.9	+4.0	▲4.2	▲1.4	▲0.1	+12.1	▲3.5
軽トラック	21	20	20	18	22	20	18	18	18	19
	+9.2	▲4.1	▲2.7	▲6.1	+18.2	▲7.9	▲9.9	▲2.6	+2.8	+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

出所: (一社)全国軽自動車協会連合会



# ■ 調査設計 [①全国訪問留置調査]

<p><b>狙い</b></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><b>調査課題</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 軽自動車の使用実態・保有・購買意識の変化の把握</li> <li>2. 軽自動車の存在意義の把握</li> <li>3. 安全技術に対するユーザー意識の把握</li> <li>4. 次世代環境技術に対する関心度の把握</li> </ol>																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
<p><b>調査方法</b></p>	<p><b>【調査手法】</b> 訪問留置調査</p> <p><b>【調査対象者】</b> 軽自動車を保有する世帯及び事業所</p> <p><b>【調査期間】</b> 2019年5月7日～6月14日</p> <p><b>【調査地域】</b> 全国</p> <p><b>【回収結果】</b></p> <table border="1" data-bbox="347 1021 1382 1872"> <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>30,385,442</td> <td>100.0%</td> <td>100.0%</td> <td>200</td> <td>3,000</td> <td>3,044</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>23,030,621</td> <td>75.8%</td> <td>75.8%</td> <td></td> <td>2,125</td> <td>2,149</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>22,278,827</td> <td>73.3%</td> <td>73.3%</td> <td></td> <td>1,765</td> <td>1,784</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>751,794</td> <td>2.5%</td> <td>2.5%</td> <td></td> <td>360</td> <td>365</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>7,354,821</td> <td>24.2%</td> <td>24.2%</td> <td></td> <td>875</td> <td>895</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>2,860,705</td> <td>9.4%</td> <td>9.4%</td> <td></td> <td>369</td> <td>378</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>4,494,116</td> <td>14.8%</td> <td>14.8%</td> <td></td> <td>506</td> <td>517</td> </tr> <tr> <td>100万人以上の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>2,546,689</td> <td>8.4%</td> <td>100.0%</td> <td>38</td> <td>570</td> <td>586</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>1,942,440</td> <td>6.4%</td> <td>76.3%</td> <td></td> <td>390</td> <td>401</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>1,859,175</td> <td>6.1%</td> <td>73.0%</td> <td></td> <td>300</td> <td>310</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>83,265</td> <td>0.3%</td> <td>3.3%</td> <td></td> <td>90</td> <td>91</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>604,249</td> <td>2.0%</td> <td>23.7%</td> <td></td> <td>180</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>400,261</td> <td>1.3%</td> <td>15.7%</td> <td></td> <td>90</td> <td>93</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>203,988</td> <td>0.7%</td> <td>8.0%</td> <td></td> <td>90</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>30～100万人未満の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>6,214,341</td> <td>20.5%</td> <td>100.0%</td> <td>43</td> <td>645</td> <td>655</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>5,002,857</td> <td>16.5%</td> <td>80.5%</td> <td></td> <td>465</td> <td>470</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>4,842,435</td> <td>15.9%</td> <td>77.9%</td> <td></td> <td>375</td> <td>380</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>160,422</td> <td>0.5%</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>1,211,484</td> <td>4.0%</td> <td>19.5%</td> <td></td> <td>180</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>598,249</td> <td>2.0%</td> <td>9.6%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>613,235</td> <td>2.0%</td> <td>9.9%</td> <td></td> <td>90</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>10～30万人未満の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>7,762,596</td> <td>25.5%</td> <td>100.0%</td> <td>43</td> <td>630</td> <td>642</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>6,119,839</td> <td>20.1%</td> <td>78.8%</td> <td></td> <td>450</td> <td>456</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>5,924,286</td> <td>19.5%</td> <td>76.3%</td> <td></td> <td>360</td> <td>362</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>195,553</td> <td>0.6%</td> <td>2.5%</td> <td></td> <td>90</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>1,642,757</td> <td>5.4%</td> <td>21.2%</td> <td></td> <td>180</td> <td>187</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>686,100</td> <td>2.3%</td> <td>8.8%</td> <td></td> <td>90</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>956,657</td> <td>3.1%</td> <td>12.3%</td> <td></td> <td>90</td> <td>94</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>13,861,816</td> <td>45.6%</td> <td>100.0%</td> <td>76</td> <td>1,155</td> <td>1,160</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>9,965,485</td> <td>32.8%</td> <td>71.9%</td> <td></td> <td>820</td> <td>822</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>9,652,931</td> <td>31.8%</td> <td>69.6%</td> <td></td> <td>730</td> <td>732</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>312,554</td> <td>1.0%</td> <td>2.3%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>3,896,331</td> <td>12.8%</td> <td>28.1%</td> <td></td> <td>335</td> <td>340</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>1,176,095</td> <td>3.9%</td> <td>8.5%</td> <td></td> <td>99</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>2,720,236</td> <td>9.0%</td> <td>19.6%</td> <td></td> <td>236</td> <td>237</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【ウェイト補正】</b> 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= <math>\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}}</math>      補正值2= <math>\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}</math></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	30,385,442	100.0%	100.0%	200	3,000	3,044		軽乗用系	23,030,621	75.8%	75.8%		2,125	2,149		軽乗用車	22,278,827	73.3%	73.3%		1,765	1,784		軽ボンネットバン	751,794	2.5%	2.5%		360	365		商用車合計	7,354,821	24.2%	24.2%		875	895		軽キャブバン	2,860,705	9.4%	9.4%		369	378		軽トラック	4,494,116	14.8%	14.8%		506	517	100万人以上の市	軽自動車全体	2,546,689	8.4%	100.0%	38	570	586		軽乗用系	1,942,440	6.4%	76.3%		390	401		軽乗用車	1,859,175	6.1%	73.0%		300	310		軽ボンネットバン	83,265	0.3%	3.3%		90	91		商用車合計	604,249	2.0%	23.7%		180	185		軽キャブバン	400,261	1.3%	15.7%		90	93		軽トラック	203,988	0.7%	8.0%		90	92	30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,214,341	20.5%	100.0%	43	645	655		軽乗用系	5,002,857	16.5%	80.5%		465	470		軽乗用車	4,842,435	15.9%	77.9%		375	380		軽ボンネットバン	160,422	0.5%	2.6%		90	90		商用車合計	1,211,484	4.0%	19.5%		180	185		軽キャブバン	598,249	2.0%	9.6%		90	90		軽トラック	613,235	2.0%	9.9%		90	94	10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,762,596	25.5%	100.0%	43	630	642		軽乗用系	6,119,839	20.1%	78.8%		450	456		軽乗用車	5,924,286	19.5%	76.3%		360	362		軽ボンネットバン	195,553	0.6%	2.5%		90	94		商用車合計	1,642,757	5.4%	21.2%		180	187		軽キャブバン	686,100	2.3%	8.8%		90	92		軽トラック	956,657	3.1%	12.3%		90	94	10万人未満の市及び郡部	軽自動車全体	13,861,816	45.6%	100.0%	76	1,155	1,160		軽乗用系	9,965,485	32.8%	71.9%		820	822		軽乗用車	9,652,931	31.8%	69.6%		730	732		軽ボンネットバン	312,554	1.0%	2.3%		90	90		商用車合計	3,896,331	12.8%	28.1%		335	340		軽キャブバン	1,176,095	3.9%	8.5%		99	103		軽トラック	2,720,236	9.0%	19.6%		236	237
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	30,385,442	100.0%	100.0%	200	3,000	3,044																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	23,030,621	75.8%	75.8%		2,125	2,149																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	22,278,827	73.3%	73.3%		1,765	1,784																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	751,794	2.5%	2.5%		360	365																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	7,354,821	24.2%	24.2%		875	895																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	2,860,705	9.4%	9.4%		369	378																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	4,494,116	14.8%	14.8%		506	517																																																																																																																																																																																																																																																																																																
100万人以上の市	軽自動車全体	2,546,689	8.4%	100.0%	38	570	586																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	1,942,440	6.4%	76.3%		390	401																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	1,859,175	6.1%	73.0%		300	310																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	83,265	0.3%	3.3%		90	91																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	604,249	2.0%	23.7%		180	185																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	400,261	1.3%	15.7%		90	93																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	203,988	0.7%	8.0%		90	92																																																																																																																																																																																																																																																																																																
30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,214,341	20.5%	100.0%	43	645	655																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	5,002,857	16.5%	80.5%		465	470																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	4,842,435	15.9%	77.9%		375	380																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	160,422	0.5%	2.6%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	1,211,484	4.0%	19.5%		180	185																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	598,249	2.0%	9.6%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	613,235	2.0%	9.9%		90	94																																																																																																																																																																																																																																																																																																
10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,762,596	25.5%	100.0%	43	630	642																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	6,119,839	20.1%	78.8%		450	456																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	5,924,286	19.5%	76.3%		360	362																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	195,553	0.6%	2.5%		90	94																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	1,642,757	5.4%	21.2%		180	187																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	686,100	2.3%	8.8%		90	92																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	956,657	3.1%	12.3%		90	94																																																																																																																																																																																																																																																																																																
10万人未満の市及び郡部	軽自動車全体	13,861,816	45.6%	100.0%	76	1,155	1,160																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	9,965,485	32.8%	71.9%		820	822																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	9,652,931	31.8%	69.6%		730	732																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	312,554	1.0%	2.3%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	3,896,331	12.8%	28.1%		335	340																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	1,176,095	3.9%	8.5%		99	103																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	2,720,236	9.0%	19.6%		236	237																																																																																																																																																																																																																																																																																																

## ■ 調査設計 [②WEB調査(インターネット調査)]

狙い	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																																																																																																																																																																																																										
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 軽自動車の存在意義の把握</li> <li>2. 安全技術に対するユーザー意識の把握</li> <li>3. 次世代環境技術に対する関心度の把握</li> <li>4. 軽自動車の持つ魅力の把握</li> <li>5. 車の保有に関する意識の変化の把握</li> </ol>																																																																																																																																																																																																										
調査方法	<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"> <li>・全国20-79歳男女個人</li> <li>・普通自動車免許保有者</li> <li>・軽乗用系及び普通乗用車を主運転車として所有されている方</li> <li>・主運転車を7年以内に新車で購入された方</li> </ul> <p>【調査期間】 2019年10月4日～10月7日</p> <p>【回収結果とウェイト補正】</p> <table border="1" data-bbox="339 1030 1449 1715"> <thead> <tr> <th colspan="4"></th> <th>母集団 構成比 %</th> <th>本調査 回収結果 サンプル数</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 サンプル数</th> <th>構成比 %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4"></td> <td>100.0</td> <td>1659</td> <td>100.0</td> <td>-</td> <td>1659</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="12">軽乗用系</td> <td rowspan="6">三大都市圏</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>0.7</td> <td>72</td> <td>4.3</td> <td>0.16</td> <td>12</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>1.4</td> <td>93</td> <td>5.6</td> <td>0.25</td> <td>23</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.0</td> <td>104</td> <td>6.3</td> <td>0.32</td> <td>33</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>1.3</td> <td>85</td> <td>5.1</td> <td>0.25</td> <td>21</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>3.2</td> <td>92</td> <td>5.6</td> <td>0.57</td> <td>52</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.2</td> <td>98</td> <td>5.9</td> <td>0.36</td> <td>36</td> <td>2.2</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>1.9</td> <td>81</td> <td>4.9</td> <td>0.38</td> <td>31</td> <td>1.9</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>2.9</td> <td>90</td> <td>5.4</td> <td>0.54</td> <td>48</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>4.7</td> <td>93</td> <td>5.6</td> <td>0.83</td> <td>77</td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>3.4</td> <td>92</td> <td>5.6</td> <td>0.61</td> <td>56</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>6.6</td> <td>90</td> <td>5.4</td> <td>1.22</td> <td>110</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>6.1</td> <td>94</td> <td>5.7</td> <td>1.07</td> <td>100</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="12">普通乗用車</td> <td rowspan="6">三大都市圏</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>6.0</td> <td>54</td> <td>3.3</td> <td>1.85</td> <td>101</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>8.4</td> <td>42</td> <td>2.5</td> <td>3.33</td> <td>140</td> <td>8.4</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>5.6</td> <td>59</td> <td>3.6</td> <td>1.57</td> <td>92</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>3.9</td> <td>40</td> <td>2.4</td> <td>1.62</td> <td>65</td> <td>3.9</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>5.8</td> <td>48</td> <td>2.9</td> <td>2.02</td> <td>97</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>3.1</td> <td>49</td> <td>3.0</td> <td>1.04</td> <td>51</td> <td>3.1</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>5.5</td> <td>52</td> <td>3.1</td> <td>1.75</td> <td>91</td> <td>5.5</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>7.4</td> <td>45</td> <td>2.7</td> <td>2.73</td> <td>123</td> <td>7.4</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>6.6</td> <td>53</td> <td>3.2</td> <td>2.07</td> <td>110</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>3.2</td> <td>42</td> <td>2.5</td> <td>1.27</td> <td>53</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>4.5</td> <td>42</td> <td>2.5</td> <td>1.79</td> <td>75</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>3.8</td> <td>49</td> <td>3.0</td> <td>1.27</td> <td>62</td> <td>3.8</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          中京圏-愛知県          近畿圏-大阪府、京都府、兵庫県          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"> <li>・軽乗用系: 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。</li> <li>・普通乗用車: 調査会社の免許保有モニターのうち普通乗用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。</li> <li>・軽乗用系/普通乗用車比率は、全国における自動車保有台数比率を適用している。</li> </ul>					母集団 構成比 %	本調査 回収結果 サンプル数	構成比 %	ウェイト バック値	ウェイト バック後 サンプル数	構成比 %					100.0	1659	100.0	-	1659	100.0	軽乗用系	三大都市圏	男性	20-39歳	0.7	72	4.3	0.16	12	0.7	40-59歳	1.4	93	5.6	0.25	23	1.4	60-79歳	2.0	104	6.3	0.32	33	2.0	女性	20-39歳	1.3	85	5.1	0.25	21	1.3	40-59歳	3.2	92	5.6	0.57	52	3.2	60-79歳	2.2	98	5.9	0.36	36	2.2	三大都市圏以外	男性	20-39歳	1.9	81	4.9	0.38	31	1.9	40-59歳	2.9	90	5.4	0.54	48	2.9	60-79歳	4.7	93	5.6	0.83	77	4.7	女性	20-39歳	3.4	92	5.6	0.61	56	3.4	40-59歳	6.6	90	5.4	1.22	110	6.6	60-79歳	6.1	94	5.7	1.07	100	6.1	普通乗用車	三大都市圏	男性	20-39歳	6.0	54	3.3	1.85	101	6.0	40-59歳	8.4	42	2.5	3.33	140	8.4	60-79歳	5.6	59	3.6	1.57	92	5.6	女性	20-39歳	3.9	40	2.4	1.62	65	3.9	40-59歳	5.8	48	2.9	2.02	97	5.8	60-79歳	3.1	49	3.0	1.04	51	3.1	三大都市圏以外	男性	20-39歳	5.5	52	3.1	1.75	91	5.5	40-59歳	7.4	45	2.7	2.73	123	7.4	60-79歳	6.6	53	3.2	2.07	110	6.6	女性	20-39歳	3.2	42	2.5	1.27	53	3.2	40-59歳	4.5	42	2.5	1.79	75	4.5	60-79歳	3.8	49	3.0	1.27	62	3.8
				母集団 構成比 %	本調査 回収結果 サンプル数	構成比 %	ウェイト バック値	ウェイト バック後 サンプル数	構成比 %																																																																																																																																																																																																		
				100.0	1659	100.0	-	1659	100.0																																																																																																																																																																																																		
軽乗用系	三大都市圏	男性	20-39歳	0.7	72	4.3	0.16	12	0.7																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	1.4	93	5.6	0.25	23	1.4																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	2.0	104	6.3	0.32	33	2.0																																																																																																																																																																																																		
		女性	20-39歳	1.3	85	5.1	0.25	21	1.3																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	3.2	92	5.6	0.57	52	3.2																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	2.2	98	5.9	0.36	36	2.2																																																																																																																																																																																																		
	三大都市圏以外	男性	20-39歳	1.9	81	4.9	0.38	31	1.9																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	2.9	90	5.4	0.54	48	2.9																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	4.7	93	5.6	0.83	77	4.7																																																																																																																																																																																																		
		女性	20-39歳	3.4	92	5.6	0.61	56	3.4																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	6.6	90	5.4	1.22	110	6.6																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	6.1	94	5.7	1.07	100	6.1																																																																																																																																																																																																		
普通乗用車	三大都市圏	男性	20-39歳	6.0	54	3.3	1.85	101	6.0																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	8.4	42	2.5	3.33	140	8.4																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	5.6	59	3.6	1.57	92	5.6																																																																																																																																																																																																		
		女性	20-39歳	3.9	40	2.4	1.62	65	3.9																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	5.8	48	2.9	2.02	97	5.8																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	3.1	49	3.0	1.04	51	3.1																																																																																																																																																																																																		
	三大都市圏以外	男性	20-39歳	5.5	52	3.1	1.75	91	5.5																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	7.4	45	2.7	2.73	123	7.4																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	6.6	53	3.2	2.07	110	6.6																																																																																																																																																																																																		
		女性	20-39歳	3.2	42	2.5	1.27	53	3.2																																																																																																																																																																																																		
			40-59歳	4.5	42	2.5	1.79	75	4.5																																																																																																																																																																																																		
			60-79歳	3.8	49	3.0	1.27	62	3.8																																																																																																																																																																																																		

## ■ 調査設計 [③インタビュー調査(デプスインタビュー)]

狙い	都市部や地方部、若年、女性、高齢者と幅広い軽ユーザーに焦点をあて、軽自動車の魅力や社会的役割、新しい保有形態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"> <li>1. 軽自動車の存在意義の把握</li> <li>2. 軽自動車の持つ魅力の把握</li> <li>3. 車の保有に関する意識の変化の把握</li> </ol>																						
調査方法	<p>■デプスインタビュー調査</p> <p>【調査手法】 オンラインデプスインタビュー調査</p> <p>【調査期間】 2019年10月13日・14日・20日の3日間</p> <table border="1" data-bbox="331 712 1453 1464"> <tr> <td data-bbox="331 712 512 1059" rowspan="2">調査目的</td> <td data-bbox="512 712 959 790">都市部、郊外部それぞれでの軽自動車の魅力や社会的役割を深掘りし、訪問留置調査を補足</td> <td data-bbox="959 712 1453 790"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 790 959 891">◇軽自動車の存在意義の深掘</td> <td data-bbox="959 790 1453 891"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車（乗用系）の地域特性</li> <li>・ユーザー層特徴</li> <li>・役割</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 891 959 1059">◇軽自動車の魅力点</td> <td data-bbox="959 891 1453 1059"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各世代の車の必要度</li> <li>・経済面と使用面の優先度</li> <li>・「2BOX」「ツール型」「スーパーツール型」の使用面における魅力内容</li> <li>・「2BOX」「ツール型」「スーパーツール型」の商品面における魅力内容</li> </ul> </td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1059 512 1137">調査対象</td> <td colspan="2" data-bbox="512 1059 1453 1137">【車保有者】軽自動車の主運転者かつ主購入決定者で最近5年以内に軽を新車で購入された方</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1137 512 1317" rowspan="2">対象グループ</td> <td data-bbox="512 1137 959 1238">①大都市圏在住層（軽自動車積極選択層）</td> <td data-bbox="959 1137 1453 1238"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車が好きで今後も積極的に軽を選ぶ</li> <li>・軽を「商品面」で選んでいる</li> <li>・サイズメリットで選んでいる</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1238 959 1317">②地方在住層（交通難民・買物難民層）</td> <td data-bbox="959 1238 1453 1317"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車がないと生活が困難</li> <li>・最寄りの鉄道駅、バス停まで車で15分以上</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1317 512 1395">対象者数</td> <td colspan="2" data-bbox="512 1317 1453 1395">20s</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1395 512 1464">調査地域</td> <td colspan="2" data-bbox="512 1395 1453 1464">全国</td> </tr> </table>	調査目的	都市部、郊外部それぞれでの軽自動車の魅力や社会的役割を深掘りし、訪問留置調査を補足		◇軽自動車の存在意義の深掘	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車（乗用系）の地域特性</li> <li>・ユーザー層特徴</li> <li>・役割</li> </ul>	◇軽自動車の魅力点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各世代の車の必要度</li> <li>・経済面と使用面の優先度</li> <li>・「2BOX」「ツール型」「スーパーツール型」の使用面における魅力内容</li> <li>・「2BOX」「ツール型」「スーパーツール型」の商品面における魅力内容</li> </ul>		調査対象	【車保有者】軽自動車の主運転者かつ主購入決定者で最近5年以内に軽を新車で購入された方		対象グループ	①大都市圏在住層（軽自動車積極選択層）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車が好きで今後も積極的に軽を選ぶ</li> <li>・軽を「商品面」で選んでいる</li> <li>・サイズメリットで選んでいる</li> </ul>	②地方在住層（交通難民・買物難民層）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車がないと生活が困難</li> <li>・最寄りの鉄道駅、バス停まで車で15分以上</li> </ul>	対象者数	20s		調査地域	全国	
調査目的	都市部、郊外部それぞれでの軽自動車の魅力や社会的役割を深掘りし、訪問留置調査を補足																						
	◇軽自動車の存在意義の深掘	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車（乗用系）の地域特性</li> <li>・ユーザー層特徴</li> <li>・役割</li> </ul>																					
◇軽自動車の魅力点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各世代の車の必要度</li> <li>・経済面と使用面の優先度</li> <li>・「2BOX」「ツール型」「スーパーツール型」の使用面における魅力内容</li> <li>・「2BOX」「ツール型」「スーパーツール型」の商品面における魅力内容</li> </ul>																						
調査対象	【車保有者】軽自動車の主運転者かつ主購入決定者で最近5年以内に軽を新車で購入された方																						
対象グループ	①大都市圏在住層（軽自動車積極選択層）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車が好きで今後も積極的に軽を選ぶ</li> <li>・軽を「商品面」で選んでいる</li> <li>・サイズメリットで選んでいる</li> </ul>																					
	②地方在住層（交通難民・買物難民層）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車がないと生活が困難</li> <li>・最寄りの鉄道駅、バス停まで車で15分以上</li> </ul>																					
対象者数	20s																						
調査地域	全国																						

## \* 本報告書を見るにあたっての留意点

<p><b>使用した調査データについて</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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」、「デプスインタビュー」と記している。</li> <li>・Ⅱ、Ⅲ、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。</li> <li>・WEB調査について、軽乗用系ユーザーサンプル、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」<math>n=1659</math>となる。</li> </ul>															
<p><b>図表データの表記について</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・図表内の数値は、断りのない限り%である。</li> <li>・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。</li> <li>・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、グラフの縦・横尺が一致しない場合がある。</li> <li>・訪問留置調査では、軽乗用系が2149サンプル、軽商用系が897サンプル。サンプル数の少ない軽商用系の最大誤差が<math>\pm 3\%</math>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1084サンプル、普通乗用車ユーザーが575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。</li> <li>・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。</li> </ul>															
<p><b>各表現の定義について</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・ライフステージは、未既婚を優先して区分している。</li> <li>・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</li> <li>・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。</li> <li>・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、もしくは産業住宅および純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</li> <li>・都市区分は、以下のように定義している。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="448 1559 1428 2101"> <thead> <tr> <th>密度区分</th> <th>人口密度</th> <th>調査地点例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高密度</td> <td>4000人/km<sup>2</sup>以上</td> <td><b>全41地点</b>                      ・北海道札幌市東区 ・東京都台東区 ・愛知県名古屋瑞穂区                      ・埼玉県さいたま市中央区 ・東京都町田市 ・京都府京都市右京区                      ・千葉県千葉市中央区 ・神奈川県横浜市港北区 ・大阪府大阪市大正区など</td> </tr> <tr> <td>中密度</td> <td>1500~4000人/km<sup>2</sup>未満</td> <td><b>全30地点</b>                      ・北海道札幌市西区 ・神奈川県厚木市 ・大阪府堺市南区                      ・宮城県仙台市宮城野区 ・静岡県浜松市東区 ・岡山県岡山市中区                      ・埼玉県川越市 ・愛知県東海市 ・福岡県福岡市早良区 など</td> </tr> <tr> <td>低中密度</td> <td>500~1500人/km<sup>2</sup>未満</td> <td><b>全61地点</b>                      ・宮城県仙台市青葉区 ・千葉県野田市 ・大阪府河内長野市                      ・茨城県水戸市 ・新潟県新潟市秋葉区 ・岡山県岡山市東区                      ・群馬県高崎市 ・愛知県岡崎市 ・長崎県佐世保市 など</td> </tr> <tr> <td>低密度</td> <td>500人/km<sup>2</sup>未満</td> <td><b>全68地点</b>                      ・北海道函館市 ・群馬県藤岡市 ・静岡県島田市                      ・岩手県花巻市 ・新潟県村上市 ・岡山県総社市                      ・福島県白河市 ・富山県富山市 ・鹿児島県南さつま市 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 <sup>2</sup> 以上	<b>全41地点</b> ・北海道札幌市東区 ・東京都台東区 ・愛知県名古屋瑞穂区 ・埼玉県さいたま市中央区 ・東京都町田市 ・京都府京都市右京区 ・千葉県千葉市中央区 ・神奈川県横浜市港北区 ・大阪府大阪市大正区など	中密度	1500~4000人/km <sup>2</sup> 未満	<b>全30地点</b> ・北海道札幌市西区 ・神奈川県厚木市 ・大阪府堺市南区 ・宮城県仙台市宮城野区 ・静岡県浜松市東区 ・岡山県岡山市中区 ・埼玉県川越市 ・愛知県東海市 ・福岡県福岡市早良区 など	低中密度	500~1500人/km <sup>2</sup> 未満	<b>全61地点</b> ・宮城県仙台市青葉区 ・千葉県野田市 ・大阪府河内長野市 ・茨城県水戸市 ・新潟県新潟市秋葉区 ・岡山県岡山市東区 ・群馬県高崎市 ・愛知県岡崎市 ・長崎県佐世保市 など	低密度	500人/km <sup>2</sup> 未満	<b>全68地点</b> ・北海道函館市 ・群馬県藤岡市 ・静岡県島田市 ・岩手県花巻市 ・新潟県村上市 ・岡山県総社市 ・福島県白河市 ・富山県富山市 ・鹿児島県南さつま市 など
密度区分	人口密度	調査地点例														
高密度	4000人/km <sup>2</sup> 以上	<b>全41地点</b> ・北海道札幌市東区 ・東京都台東区 ・愛知県名古屋瑞穂区 ・埼玉県さいたま市中央区 ・東京都町田市 ・京都府京都市右京区 ・千葉県千葉市中央区 ・神奈川県横浜市港北区 ・大阪府大阪市大正区など														
中密度	1500~4000人/km <sup>2</sup> 未満	<b>全30地点</b> ・北海道札幌市西区 ・神奈川県厚木市 ・大阪府堺市南区 ・宮城県仙台市宮城野区 ・静岡県浜松市東区 ・岡山県岡山市中区 ・埼玉県川越市 ・愛知県東海市 ・福岡県福岡市早良区 など														
低中密度	500~1500人/km <sup>2</sup> 未満	<b>全61地点</b> ・宮城県仙台市青葉区 ・千葉県野田市 ・大阪府河内長野市 ・茨城県水戸市 ・新潟県新潟市秋葉区 ・岡山県岡山市東区 ・群馬県高崎市 ・愛知県岡崎市 ・長崎県佐世保市 など														
低密度	500人/km <sup>2</sup> 未満	<b>全68地点</b> ・北海道函館市 ・群馬県藤岡市 ・静岡県島田市 ・岩手県花巻市 ・新潟県村上市 ・岡山県総社市 ・福島県白河市 ・富山県富山市 ・鹿児島県南さつま市 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、2019年3月末で3,081万台。微増が継続。
- 軽乗用系(軽乗用車+軽ボンネットバン)は、2019年3月末で2,313万台。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、2019年3月末で768万台。軽キャブバンは293万台で微増、軽トラックは475万台で減少傾向が継続。
- 軽自動車の販売台数は、2018年度192万台。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、減少が続いたが、2016年度を底に2年連続増加。

### 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となり、通勤・通学、買物、レジャーと幅広い場面で使用。商品の魅力が増し、使用面を理由に購入。軽からの買い替えが増加したことにより、2017年度から需要が回復。軽乗用系の新車購入が前回から増加した。
- 軽キャブバンは、勤労世帯が増加し、乗用用途使用が増加。使用用途でも「買物」が増加。
- 軽トラックは、農用用途が多く、乗用用途農業使用ありを加えると約6割が農業で使用。使用用途では「買物」が増加。軽トラックからの買い替え中心は変わらず。
- 軽乗用系、軽キャブバン、軽トラックとも共通して運転者の高齢化が進んでおり、買い替え意向無が増加。

#### 1. 軽乗用系

##### (1) 保有車特性

- スーパートール型とトール型を合わせ、保有の72%。

##### (2) ユーザー属性

- 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上と女性で変わらず。高齢化が進展。

##### (3) 使用状況

- 「ほとんど毎日」使う人が約8割。月間平均走行距離は短縮傾向。主な用途では、「趣味・レジャー」の増加傾向が継続。

##### (4) 併有状況

- 軽単数保有が約3割、軽のみ複数保有は増加傾向。特に70代以上は軽単数保有が5割を超える。

##### (5) 購入形態

- 新車販売台数は17年度より増加しており、最も増加台数が大きいのは「軽からの買い替え」。

##### (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。15年度を境に大幅減少しており、税制改定の影響が窺える。

##### (7) 次期購入意向

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は17%と17年度から増加。70代以上では約5割が買い替え意向無。

##### (8) 軽自動車税の負担感

- 軽自動車税に負担を感じている人が約5割。7,200円支払者より10,800円支払者の負担感比率が高く、今後負担感を感じている人が増加すると考えられる。

---

## 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しており、7割超。その他は大きな変化なし。

### (2)ユーザー属性

- ・60代以上が48%と半数近くを占める。「勤労世帯」が増加。「年収400万円未満」が減少傾向。

### (3)使用状況

- ・「商用用途」が減少し、「乗用用途」が増加。使用用途では「買物」が増加。

### (4)併有状況

- ・「3台以上」併有が最も多い。「普通・小型乗用」との併有が約5割、乗用系との併有が約8割。

### (5)購入形態

- ・販売台数が17年度から増加。「軽から買い替え」が最大で、「増車」が増加傾向。

### (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」が7割。「狭い道に入っていける」が増加。

### (7)次期購入意向

- ・「今後5年以内での買い替え意向有」は、15年度以降低水準が継続。購入意向理由は「税金」と「価格」が上位に並ぶ。

## 3.軽トラック

### (1)保有車特性

- ・「オートマチック」の増加傾向が継続し、19年度は3割。

### (2)ユーザー属性

- ・主運転者は「男性」が約9割を占める。「70代以上」が増加傾向。

### (3)使用状況

- ・主用途は「農用用途」+「乗用用途(農業使用あり)」で約6割。月間走行距離は短縮傾向。

### (4)併有状況

- ・複数台保有率は約9割。軽乗用車との併有率が増加。

### (5)購入形態

- ・販売台数は減少。「軽からの買い替え」が最大で増加。前保有車は軽トラックが94%を占め、軽トラックからの買い替え中心の構造は変わらず。

### (6)軽自動車を選択する理由

- ・約8割が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「積み下ろしのしやすさ」や「狭い道に入っていける」など、サイズ面でのメリットが上位理由。

### (7)次期購入意向

- ・軽トラックへの歩留まり意向が高く、約9割が次回も軽貨物車。一方、買い替え意向無層が増加。70代以上ユーザーが増加していることが一因と考えられる。

## II. 軽自動車の存在意義

- 人口密度が低いほど、公共交通機関が不便と感じており、軽自動車は「買物」「通勤・通学」などの移動手段、病院・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。特に人口密度の低い地域では、軽自動車はライフラインとして捉えられている。
- 人口密度が低い地域ほど、高齢者比率が高く、年収も低い。そのため「運転不安があつて運転を控える」「収入減で今後保有できなくなる」といった問題を抱えている。軽自動車がなくなった場合、人口密度が低い地域では車の保有維持ができず、移動手段を失い、行動が大幅に制約されると思われる。公共交通機関が不便な人口密度が低い地域にとって、軽自動車は必要不可欠な存在である。
- 軽ユーザーの4割を占める高齢者は「日常の買物」「病院への通院」と日常的な移動の足として軽自動車を使用しており、軽自動車を保有している前提で生活が成り立っている。収入が減少する高齢者にとって、経済的メリットは当然ながら、体力的な衰えからも小さくて運転がしやすい軽自動車は生活を送る上での必要条件。
- 軽ユーザーの6割を占める女性ユーザーは「ほとんど毎日」使用しており、「日常の買物」「知人・友人と会う」「病院への通院・送迎」など生活のあらゆる場面で軽自動車を活用している。6割が軽自動車がなくなった場合、「非常に困る」状態。運転が苦手と感じている女性ユーザーは「大きい車を運転すること」に不安を感じており、より小さい車を求めている。軽自動車がなくなった場合、日常の行動が制約される。

### 1. 地域別

#### (1) 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/km<sup>2</sup>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) 生活条件(公共交通機関の利便性)

- 人口密度が低くなるほど交通機関の運行本数が少なく、不便な状態にある。

#### (3) 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、人口密度が低いほど悪く、車が重要な交通手段。

#### (4) ユーザー属性

- 人口密度が低いほど高齢者が多く、年収が低い傾向にあり、地域によってユーザー特性が異なる。

#### (5) 使用実態

- 使用用途はいずれの地域でも「買物」中心。人口密度が低くなるほど、使用頻度が多く、走行距離は長くなる。

#### (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。

#### (7) 軽自動車がなくなった場合の困窮度

- 低密度地域だけでなく、高密度地域でも経済的理由や道路状況から軽自動車の必要性は高い。

### 2. 高齢者

#### (1) 高齢者ユーザー特性

- 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの40%を占める。有職者が増加。年齢が上がるほど、低年収、単身、軽1台のみ保有世帯が多い。

#### (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) 公共交通機関の利便性と困窮度

- 高齢者の半数以上が軽自動車がなくなると「非常に困る」と回答。

#### (4) 免許保有意向

- 「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。

### 3.女性

#### (1)女性ユーザー特性

- ・女性ユーザーは軽自動車の6割強を占める主要ユーザー。60代以上が増加し、4割弱。未婚＋夫婦のみ、高密度地域で、軽1台のみ保有世帯が多い。

#### (2)軽自動車の使用頻度と用途

- ・女性ユーザーの使用頻度は高く、日常の買物や友人・知人への訪問等様々な用途に使っている。

#### (3)公共交通機関の利便性と困窮度

- ・女性ユーザーの半数以上が軽自動車がなくなると「非常に困る」と回答。

## Ⅲ.安全技術に対するユーザー意識

- ・ 約5割が軽自動車購入時に安全性を重視。背景には、60代以上ユーザーの身体的衰えに伴う運転不安がある。安全性重視度が高まる中、自動車の安全装備・機能への興味が高まっており、衝突被害軽減ブレーキを中心に、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などに魅力を感じている。
- ・ 安全装備・機能の装着意向も衝突被害軽減ブレーキを中心に、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など高い。ただし、追加費用なしが約1～2割、3万円未満が約2～3割と価格面で差。

#### 1.運転不安と安全性期待

- ・約半数が購入時に安全性を重視。背景に60代以上の身体的衰えを機能でカバーしたい意識あり。

#### 2.安全装備・機能の魅力度

- ・「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」を魅力に感じており、特に60代以上の高齢層で魅力が高い。

#### 3.安全装備機能の装着意向

- ・装着意向も魅力と同様、「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が高い。

#### 4.安全装備・機能の支払い限度額と不安

- ・有料装着意向は「衝突被害軽減ブレーキ」でも4割程度。追加費用なしが約2割、3万円未満が約3割。

#### 5.サポカー認知と購入意向

- ・軽乗用車保有者のサポカーの認知は28%。認知者の64%が購入意向。



## IV.次世代環境技術に対する関心度

- 約4割が購入時に環境を意識している。軽自動車に対して「環境に配慮している」イメージを持っている。
- 次世代環境対応車では「ハイブリッド車」「電気自動車」の認知が約9割まで達している。ただし、購入意向は「ハイブリッド車」は4割弱、「電気自動車」は3割弱にとどまる。懸念点としては各環境対応車とも「価格が高い」ことが上位。追加支払額は追加コストなしが約2割、10万円までが約1～2割。価格上昇に対する意識が高く、価格にシビアな軽ユーザーは関心はあっても価格がネックで購入に至らず。

### 1.環境意識

- 購入時に環境性能を重視する人は約4割。約5割が軽に対して「環境に配慮している」イメージ。

### 2.環境対応車の認知・関心・意向

- ハイブリッド車の認知は9割以上、購入意向は4割弱。電気自動車の認知は9割、購入意向は3割弱。

### 3.環境対応車の検討理由と懸念点

- 環境対応車の検討理由は共通して、「燃料価格変動影響小」「維持コスト低」「排出ガス少」。車両価格上昇が購入のネック。

## V.軽自動車の持つ魅力点

- 軽自動車の主要ユーザーである女性や子供独立世帯の約半数は車使用面を理由に軽自動車を選択。「運転のしやすさ」や「狭い道での使いやすさ」が選択理由の上位に挙がり、小さいボディサイズであることが車選択における重要なポイント。実際の使用時の満足度も高く、小さいボディサイズであることは軽自動車を継続選択する理由となっている。
- 経済面(価格・税金・維持費)のメリットを享受した上で、
  - 家族人数の少ない子供独立者にとっては自分の生活にジャストサイズ(乗員数・大きさ)であること
  - 運転が苦手と感じている人が多い女性にとっては取り回しのしやすい小さい車であること
  - スーパートール型購入者にとっては普通乗用車に負けない空間と機能性を実現していることが魅力となっている。

### 1.購入時の軽選択理由

- 経済面、車使用面が拮抗するも女性、子供独立世帯では約半数が車使用面で軽自動車を選択。「スタイル・外観」「車体色」を重視。

### 2.軽自動車の満足点とイメージ

- サイズが小さいことで実現している「運転のしやすさ」が軽自動車の魅力。

### 3.軽自動車の魅力

- 軽自動車の魅力は、経済面(価格・税金・維持費)のメリットを享受した上で、
  - 家族人数の少ない子供独立者にとっては自分の生活にジャストサイズ(乗員数・大きさ)であること
  - 運転が苦手と感じている女性にとっては取り回しのしやすい小さい車であること
  - スーパートール型購入者にとっては普通乗用車に負けない空間と機能性を実現していること

## VI.車の保有に関する意識の変化

- 「カーシェア」の認知率は9割を超えており、約5割が特徴も認知。「個人間シェア」「ライドシェア」の認知は4割にも満たない。一方、各サービスとも利用意向は低レベルにとどまっており、車を持っているユーザーにとっては魅力的なサービスにはなっていない。ただし、「カーシェア」利用意向者の3割弱が保有中止、約2割が保有減と「カーシェア」利用者が増えることで今後の保有台数に影響があると思われる。
- 「残価設定ローン」の認知は5割強、サブスクリプションの認知は2割。利用意向も低レベルにとどまる。自己所有できないことが利用しない理由として挙がっており、車を自己所有することに価値を持っている人がまだまだ多い。

### 1.新サービスの認知・利用意向

- カーシェア認知は9割を超える。一方、利用意向は2割程度にとどまる。

### 2.新サービスの利用理由と非利用理由

#### (1)使用サービス

- カーシェア利用検討者のうち、45%が保有に影響と回答。

#### (2)購入サービス

- 残価設定ローンでは「月々の支払額が安い」、サブスクリプションは「様々な車に乗れる」ことが魅力。

## 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となり、通勤・通学、買物、レジャーと幅広い場面で使用。商品の魅力が増し、使用面を理由に購入。軽からの買い替えが増加したことにより、2017年度から需要が回復。軽乗用系の新車購入が前回から増加した。
- 軽キャブバンは、勤労世帯が増加し、乗用用途使用が増加。使用用途でも「買物」が増加。
- 軽トラックは、農用用途が多く、乗用用途農業使用ありを加えると約6割が農業で使用。使用用途では「買物」が増加。軽トラックからの買い替え中心は変わらず。
- 軽乗用系、軽キャブバン、軽トラックとも共通して運転者の高齢化が進んでおり、買い替え意向無が増加。

# I. 軽自動車の使用と購買実態

## 1. 軽乗用系（1）保有車特性

### ■ スーパートール型とツール型を合わせ、保有の72%。

- 新車・中古車比率は「新車」が64%、「中古車」が36%と変化はなし。
- ボディタイプは、「ツール型」が47%、「スーパートール型」が25%とツール型が72%を占め、増加傾向。
- ミッションタイプは、「オートマチック」が96%を占め、「マニュアル」は4%と減少が継続。
- 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%と変化はなし。

図表1-1 新車・中古車

軽乗用系 全体ベース n=		新車	中古車
11年度	2033	66	34
13年度	2103	64	36
15年度	2114	67	33
17年度	2137	65	35
19年度	2149	64	36

図表1-2 ボディタイプ

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=		ツール型		2ボックス・3ボックス		キャブワゴン		ジープ型		スポーツ・その他	
11年度	2040	60		30		4	5				
13年度	2103	65		25		4	5				
15年度	2115	20	47	23		5	4				
17年度	2140	26	44	18		6	5				
19年度	2149	25	47	19		3	3				

スーパートール型  
(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
11年度	1521	8	92
13年度	2100	11	89
15年度	2113	8	92
17年度	2138	7	93
19年度	2149	6	94

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
11年度	2039	12	88
13年度	2100	9	91
15年度	2111	8	92
17年度	2138	5	95
19年度	2149	4	96

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
11年度	2039	84	16
13年度	2099	84	16
15年度	2110	86	14
17年度	2129	85	15
19年度	2149	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
11年度	1995	78	22
13年度	2050	78	22
15年度	2073	80	20
17年度	2106	79	21
19年度	2149	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。

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (2) ユーザー属性

■ 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上と女性で変わらず。高齢化が進展。

- 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上(40%)、女性(64%)。60代以上が占める割合は増加傾向が続き、今回は4割に達した。ボディタイプ別では2BOXは60代以上の高齢層が46%を占める。一方、スーパートール型は30~50代のファミリー層が63%占める。
- ライフステージ、既婚比率に変化はみられない。世帯年収は、「200万円未満」10%、「200~400万円未満」24%で合計34%と1/3を占める。前回と比べると800万円以上の世帯が増加し、世帯年収中央値も500万円を超えた。ボディタイプ別ではスーパートール型は2BOXに比べ、100万円近く、世帯年収が高い。

単位：%

図表1-7 主運転者年代

軽乗用系 全体ベース n=	年代						平均 年齢 (歳)	65歳 以上 比率
	20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上		
11年度 2039	11	18	19	20	21	11	65	19
13年度 2103	11	19	20	21	19	10	49	19
15年度 2114	10	21	19	18	20	12	50	22
17年度 2140	10	18	19	19	22	12	51	24
19年度 2149	8	15	18	19	24	16	53	28
2BOX 350	7	12	14	21	25	21	56	31
トル型 840	8	14	17	19	25	17	53	29
スパー トル型 471	7	21	24	18	21	9	50	21

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
11年度 2039	36	64
13年度 2103	38	62
15年度 2114	36	64
17年度 2140	34	66
19年度 2149	36	64
2BOX 350	33	67
トル型 840	35	65
スパー トル型 471	31	69

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	末子 未就学児	末子 小中学生	末子 高校生以上	子独立	
11年度 1883	17	3	12	15	25	28	83
13年度 2072	17	4	16	16	23	24	83
15年度 2078	15	4	17	17	21	26	85
17年度 2081	16	3	16	15	23	27	84
19年度 2042	14	2	12	15	25	32	86
2BOX 335	14	2	7	14	30	33	86
トル型 794	14	9	13	28	35		86
スパー トル型 454	9	21	20	22	27		91

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	8	6	
11年度 1686	10	29	31	16	8	6	465
13年度 1785	10	29	29	18	9	5	473
15年度 1752	10	27	28	18	9	8	481
17年度 1829	11	28	27	20	7	7	487
19年度 1807	10	24	25	20	12	9	527
2BOX 308	13	23	29	15	12	8	496
トル型 709	11	25	25	20	12	7	517
スパー トル型 402	6	21	26	25	12	10	580

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	
11年度 2040	31	23	11	35
13年度 2100	35	22	13	30
15年度 2115	34	22	14	30
17年度 2131	36	23	12	29
19年度 2146	36	26	9	29
2BOX 350	32	27	9	32
トル型 839	37	26	8	29
スパー トル型 470	39	30	8	23

図表1-12 収入のある同居家族人数と人数別世帯年収

<収入のある家族人数>

軽乗用系 全体ベース n=	0人	1人	2人	3人以上
17年度 1442	14	32	36	18
19年度 1916	11	24	46	19

<収入のある家族人数別世帯年収>

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	8	6	
19年度 1807	10	24	25	20	12	9	527
0人 191	27	61	10	1	0	0	275
1人 415	9	28	28	24	5	6	505
2人 750	3	20	29	25	15	8	585
3人以上 305	2	22	30	18	23		739

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (3) 使用状況

■ 「ほとんど毎日」使う人が約8割。月間平均走行距離は短縮傾向。主な用途では、「趣味・レジャー」の増加傾向が継続。

- 使用頻度は、「ほとんど毎日」使う人が75%と70%以上で安定。
- 月間平均走行距離は、平均456km、「200km未満」が38%と最も多い。13年度から年々短距離化。
- 使用用途(複数回答)は、「買物」が88%、「通勤・通学」が51%、「趣味・レジャー」が50%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」と「買物」がそれぞれ36%。

単位：%

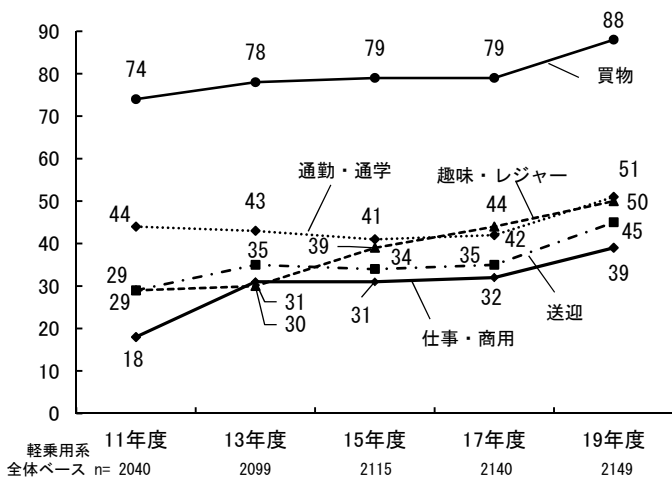
図表1-13 使用頻度

軽乗用系 全体ベース n=	使用頻度	使用頻度			
		ほとんど毎日	週に2~3日	週に4~5日	それ以下 週に1日
11年度 2035	72	13	11	3	
13年度 2103	75	12	9	3	
15年度 2114	72	13	10	4	
17年度 2103	77	11	10	1	
19年度 2149	75	11	10	3	
2BOX 350	72	11	12	3	
トル型 840	76	10	10	3	
スーパー トル型 471	78	12	7	1	

図表1-14 月間平均走行距離

軽乗用系 全体ベース n=	月間平均走行距離 (km)	走行距離					
		200km未満	400km未満	600km未満	800km未満	1000km以上	平均距離 (km)
11年度 2019	438	38	25	12	9	8	8
13年度 2083	488	34	26	14	9	9	8
15年度 2097	473	38	23	13	9	9	8
17年度 2103	466	37	24	15	8	7	9
19年度 2148	456	38	21	12	8	13	8
2BOX 350	415	43	20	13	9	7	8
トル型 840	446	38	23	12	8	12	7
スーパー トル型 471	512	33	18	13	8	18	10

図表1-15 使用用途 (複数回答)



図表1-16 主な使用用途 (単数回答)

軽乗用系 全体ベース n=	主な使用用途	主な使用用途			
		通勤・通学	買物	仕事・商用	趣味・レジャー
11年度 2035	37	41	13	4	
13年度 2103	36	32	21	5	
15年度 2106	32	35	22	6	
17年度 2090	35	32	22	4	
19年度 2149	36	36	19	4	
2BOX 350	36	36	22	3	
トル型 840	38	36	17	5	
スーパー トル型 471	35	35	20	4	

図表1-17 属性別・乗車人数別 軽自動車に乗せる人

属性	乗車人数	軽乗用系 全体ベース	乗車人数						
			成人	大学・生高・	小学生	幼児	乳児	必要護 なが方	使用い のす方
軽乗用系 全体	2149	66	19	18	11	9	6	1	
性別	男性	856	67	14	13	9	7	5	
	女性	1293	65	22	21	13	10	6	
主 年 運 代 転 者	20代以下	140	70	14	3	7	15	4	
	30代	295	61	13	36	30	23	2	
	40代	404	66	47	33	10	4	3	
	50代	414	71	20	5	6	7	7	
	60代	486	61	11	18	11	7	11	
	70代以上	410	69	8	9	4	2	6	
人 乗 数 車	1人	1303	58	18	15	7	5	6	
	2人	615	83	24	16	15	8	9	
	3人	158	75	30	42	20	23	6	
	4人	73	82	26	45	31	22	8	

■ 全体+3ポイント以上

図表1-18 属性別 軽自動車に積載する物

属性	軽乗用系 全体ベース	積載する物										
		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日位	年に2~3日	月に1日以下	積まない		
大きな買い物荷物	2149	1	1	1	1	2	4	14	14	62		
仕事の道具	2149	3	1	1	1	1	1	2	2	88		
仕事で運ぶもの	2149	3	2	2	1	1	1	2	2	86		
動物・ペット	2149	0	1	1	1	2	3	5	2	85		
レジャー用品	2149	0	0	0	0	0	1	7	7	85		
スポーツ用品	2149	1	0	1	2	1	3	5	3	84		
自転車	2149	0	0	0	0	0	1	2	4	93		
ベビーカー	2149	2	0	0	0	1	1	2	1	93		

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (4) 併有状況

■ 軽単数保有が約3割、軽のみ複数保有は増加傾向。特に70代以上は軽単数保有が5割を超える。

- 併有状況では「併有車なし」が29%と17年度と同レベル。軽自動車のみ複数保有が15%と増加傾向。属性別では、20代以下～60代の幅広い年代で50%以上が「軽自動車+普通・小型車」の併有、70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36%と最も多い。17年度に比べ、普通・小型車が増加。ボディタイプ別ではスーパートール型は47%が普通・小型車の「ワゴンタイプ」も併有。
- 主運転車を専用車として使用している人は7割。ボディタイプ別ではスーパートール型は他のボディタイプに比べ専用車率が低い。

図表1-19 併有状況

軽乗用系 全体ベース n=	併有状況			複数台 保有率 (%)	世帯 人数 (人)
	併有車なし	軽自動車のみ 2台以上	軽自動車+普通・小型車		
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
19年度 2149	29	15	56	71	3.1
2BOX 350	26	17	57	74	3.1
トル型 840	29	16	55	71	3.1
スーパ- トル型 471	29	12	59	71	3.4

※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1-20 属性別 併有状況

		軽乗用系 全体 ベース	併有車なし	併有自動車のみ	普通・小型車と併有
軽乗用系 全体		2149	29	15	56
性別	男性	856	37	19	45
	女性	1293	25	13	62
主運転者年代	20代以下	140	19	9	72
	30代	295	18	13	70
	40代	404	21	15	64
	50代	414	24	19	57
	60代	486	32	16	51
	70代以上	410	53	15	33

■ 全体+3ポイント以上

図表1-21 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-トル型	ボクシング・ネットスバン	その他軽乗用	軽商用	ハッチバック	セダン・クーペ	ワゴンタイプ	
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
19年度 1439	12	11	3	4	16	15	36	3
2BOX 247	8	16	3	5	19	20	27	2
トル型 564	14	9	3	4	17	16	35	2
スーパ-トル型 309	10	11	2	4	10	11	47	5

※ボディタイプの詳細な分類については、P.10参照

図表1-22 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
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
19年度 1233	71	12	14	21
2BOX 219	66	13	18	21
トル型 502	71	15	13	10
スーパ-トル型 269	75	9	12	11

図表1-23 主運転車専用、共用状況

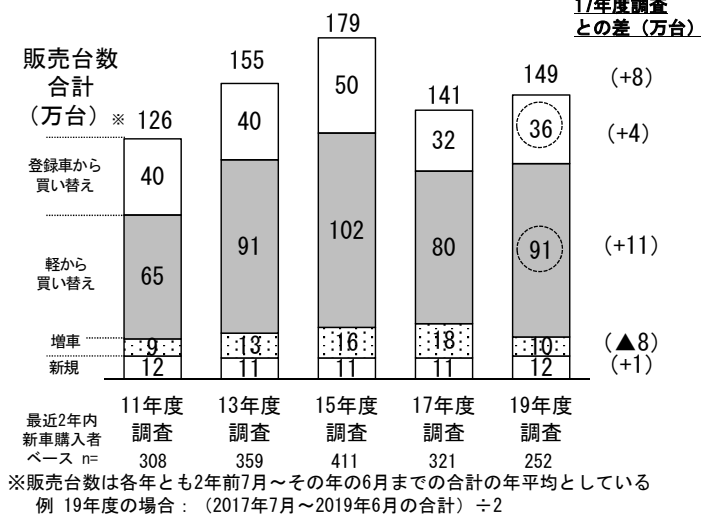
軽乗用系 全体ベース n=	専用車 として使用	複数の 運転者で 共用
11年度 2019	74	26
13年度 2103	72	28
15年度 2115	70	30
17年度 2137	70	30
19年度 2149	73	27
2BOX 350	74	26
トル型 840	76	24
スーパ-トル型 471	64	36

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (5) 購入形態

- 新車販売台数は17年度より増加しており、最も増加台数が多いのは「軽からの買い替え」。
- 購入形態は、「軽から買い替え」が91万台、17年度より11万台増加。「登録車からの買い替え」が36万台、4万台増加。
- 属性別でみると、男性は「登録車からの買い替え」、女性は「軽から買い替え」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43%を占める。
- 前保有車の平均使用年数は17年度に比べ長期化。
- 車両購入価格は160万円以上が増加し42%。平均価格の上昇が継続。
- 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73%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59%であった。

図表1-24 購入形態



図表1-25 属性別 購入形態

		2年内新車購入者ベース	新規	増車	軽いから替え	買登録車から
最近2年内新車購入者		252	10	11	58	21
性別	男性	91	11	12	47	30
	女性	161	10	10	64	16
主運転者年代	20代以下	20	55	10	25	10
	30代	42	12	17	59	12
	40代	55	4	16	71	9
	50代	48	8	8	61	23
	60代	46	2	4	55	39
70代以上		41	7	7	56	30

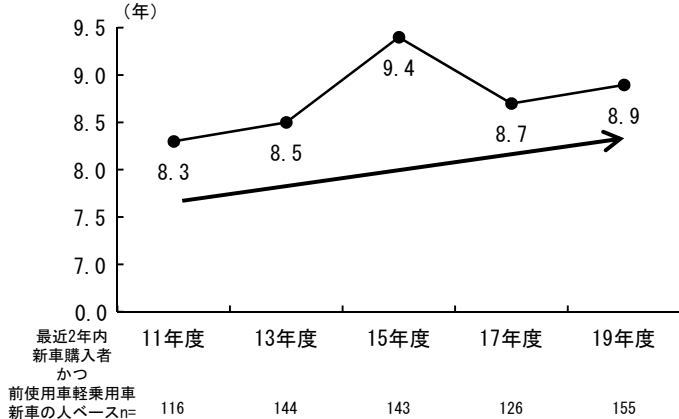
■ 全体+3ポイント以上

図表1-26 前保有車のボディタイプ

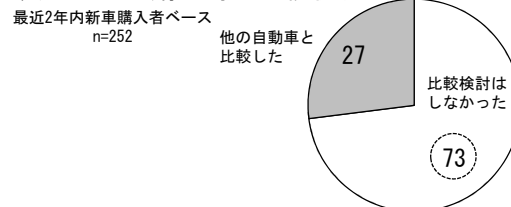
最近2年内新車かつ買い替え購入者ベース n=	軽自動車				普通・小型車			
	スーパートール型	ポ3ポ2ポ1	その他軽乗用	軽商用	ハッチバック	セダン・クーペ	ワゴンタイプ	普通・小型車(商用系)
11年度 219	23	30	6	3	10	13	13	2
13年度 302	31	26	5	5	10	10	11	2
15年度 338	40	20	4	6	14	4	11	1
17年度 257	43	20	7	5	11	6	7	1
19年度 199	43	24	6	4	9	8	6	0
2BOX 18	13	58	9	0	8	10	2	0
トール型 71	49	23	3	5	12	6	2	0
スーパーモデル型 85	49	17	8	0	8	9	9	0

※ボディタイプの詳細な分類については、P.11参照

図表1-27 前使用軽乗用車の平均使用年数



図表1-29 購入時の比較状況



図表1-28 購入時 車両価格

最近2年内新車購入者ベース n=	平均価格(万円)						
	80万円未満	100万円未満	120万円未満	140万円未満	160万円以上		
11年度 306	4	20	29	28	16	3	119
13年度 358	3	15	31	29	18	4	124
15年度 409	2	12	22	24	24	16	129
17年度 331	1	5	17	24	26	27	144
19年度 250	1	3	9	21	24	42	151
2BOX 27	0	8	14	40	24	14	135
トール型 83	2	11	20	28	37		146
スーパーモデル型 102	0	5	19	22	53		160

図表1-30 最終比較検討したボディタイプ

軽自動車				普通・小型車		
スーパートール型	ポ3ポ2ポ1	その他軽乗用	軽商用	ハッチバック	セダン・クーペ	ワゴンタイプ
59	17	20	1	2	0	0

最近2年内新車購入者かつ比較検討した人ベース n=66



I. 軽自動車の使用と購買実態

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。15年度を境に大幅減少しており、税制改定の影響が窺える。

- 軽自動車を選んだ理由は「経済面」が46%、「車使用面」が54%。15年度以降、軽自動車を経済面で選ぶ人が減少傾向にあり、今回は50%を割り込んだ。
- 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50%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64%と最も多く、次いで「燃費が良いから」が48%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1-31 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	
	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
19年度 252	30	16	29	25
2BOX 27	30	26	38	6
トル型 84	28	16	28	28
スパー トル型 102	34	13	27	26

※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1-32 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	使うのに向いているから	買うのに向いているから	駐停車が容易だから	あまり距離を走ることが	車庫スペースが狭いから	荷物の積み下ろしが	しやすいため	通学専用の	2台目の車だから	乗車人員が少ないから	高速度路を使用する	ことがあまりないから	車の安全性から	活用できそうだから	レジャーや趣味に	環境に良いから	初めての車だから	人や荷物を乗せて使用する	ことはあまりないから	少量の荷物を何度にも	分けて運ぶのに向いているから
	11年度 310	59	53	48	41	26	22	13	18	16	14	14	7	-	6	-	4	5	1	4	3	6	10
13年度 361	62	47	44	40	37	29	21	13	12	14	8	19	6	9	9	7	2	4	6	3	10	6	0
15年度 412	65	47	38	37	29	21	13	12	14	8	19	6	9	9	7	2	4	6	3	10	6	1	
17年度 334	72	43	32	35	27	17	16	18	14	13	16	5	11	7	2	4	6	1	4	3	10	6	1
19年度 252	72	50	44	41	23	16	16	15	15	14	12	12	7	7	5	4	4	3	4	3	10	6	1
19年度-17年度 差	+7	+12	+6	+4	+1	-1	+3	+1	+1	+4	+7	+4	+7	+4	0	+3	0	+2	+1	+2	+3	+3	+2
19年度-13年度 差	+10	+3	0	+1	+14	+7	+9	+4	+1	+5	+8	+9	-	+2	-	-	+1	+2	+3	+3	+3	+3	+2
2BOX 27	58	53	49	24	25	22	6	4	3	12	11	15	5	13	4	12	0	0	4	12	0	0	0
トル型 84	76	51	49	44	20	15	7	12	18	13	12	8	4	4	6	7	6	3	7	6	3	0	3
スパー トル型 102	72	48	39	44	26	16	21	15	17	14	15	8	7	5	0	4	2	1	5	0	4	2	2

19年度-17・13年度 差 ▲3ポイント以下

19年度-17・13年度 差 +3ポイント以上

図表1-33 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	価格が安いから	車検費用が安いから	保険が安いから	車検が3年だから	簡単だから	車庫届出の手続きが	車検が2年だから
	11年度 310	79	60	37	38	22	5	4	0
13年度 361	84	66	37	40	22	1	1	0	
15年度 412	79	59	34	36	19	2	4	0	
17年度 333	67	56	36	31	18	5	3	0	
19年度 252	64	48	44	29	15	5	3	0	
19年度-17年度 差	+3	+8	+8	+2	+3	0	0	0	
19年度-13年度 差	+20	+18	+7	+11	+7	+4	+2	0	
2BOX 27	66	56	44	26	18	8	0	0	
トル型 84	59	48	51	28	14	1	1	0	
スパー トル型 102	69	46	38	31	17	7	6	1	

19年度-17・13年度 差 ▲3ポイント以下

19年度-17・13年度 差 +3ポイント以上

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (7) 次期購入意向

■ 「今後5年以内での買い替え意向有」は17%と17年度から増加。70代以上では約5割が買い替え意向無。

- 今後の買い替え意向は、「今後5年以内での買い替え意向有」が17%。買い替え意向無が増加。属性別にみると、20代以下～60代は買い替え意向が高いが、70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割に近いが緩やかに減少傾向。50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2割超となっている。
- 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51%。ボディタイプ別にみると、各ボディタイプとも同ボディタイプ意向が最も高い。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1-34 今後の買い替え意向

軽乗用系 全体ベース	n=	今後5年以内 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
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
19年度	2149	17	62	21
2BOX	350	16	62	22
トール型	840	19	60	21
スーパ ートール型	471	16	67	17

図表1-35 属性別 今後の買い替え意向

単位：%

		軽乗用系 全体 ベース	意 向 有 買 い 替 え 意 向 無	買 い 替 え 意 向 無	
軽乗用系 全体		2149	17	62	21
性 別	男性	856	20	58	22
	女性	1293	15	64	21
主 運 転 者 年 代	20代以下	140	20	71	9
	30代	295	17	73	10
	40代	404	21	70	9
	50代	414	18	68	14
	60代	486	17	54	29
	70代以上	410	10	43	47

全体+3ポイント以上

図表1-36 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
11年度	1735	91	9
13年度	1821	90	10
15年度	1820	90	10
17年度	1793	88	12
19年度	1631	87	13
2BOX	260	87	13
トール型	653	87	13
スーパ ートール型	387	86	14

図表1-37 属性別 軽自動車・軽自動車以外

		買 い 替 え 意 向 者 ベ ー ス	軽 自 動 車 に 買 い 替 え 意 向 有	軽 自 動 車 以 外 の 自 動 車 に 買 い 替 え 意 向 有
軽乗用系買い替え 意向者全体		1631	87	13
性 別	男性	642	85	15
	女性	989	88	12
主 運 転 者 年 代	20代以下	125	74	26
	30代	259	77	23
	40代	355	86	14
	50代	347	92	8
	60代	341	91	9
	70代以上	204	96	4

全体+3ポイント以上

図表1-38 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			
		トール型	2BOX・3BOX ボンネットバン	その他 軽乗用	軽商用
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
19年度	1415	16	35	33	8
2BOX	227	4	14	73	6
トール型	560	7	55	26	6
スーパ ートール型	331	45	19	16	7

スーパートール型

図表1-39 次期軽自動車購入意向理由

	次 期 軽 自 動 車 買 い 替 え 意 向 者 ベ ー ス	税 金 が 安 い か ら	価 格 が 安 い か ら	燃 費 が 良 い か ら	運 転 が し や す い か ら	車 検 費 用 が 安 い か ら	保 険 が 安 い か ら	最 適 の 状 況 か ら	道 路 状 況 か ら
11年度	1582	82	59	54	50	40	37	25	15
13年度	1626	81	51	50	46	42	35	24	13
15年度	1627	75	52	49	51	38	35	25	13
17年度	1608	75	53	49	52	38	36	28	16
19年度	1423	72	54	52	49	38	33	25	15
19年度-17年度 差		▲3	+1	+3	▲3	0	▲3	▲3	▲1
19年度-13年度 差		▲9	+3	+2	+3	▲4	▲2	+1	+2

■ 19年度-17・13年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 19年度-17・13年度 差 +3ポイント以上

I. 軽自動車の使用と購買実態

# 1. 軽乗用系 (8) 軽自動車税の負担感

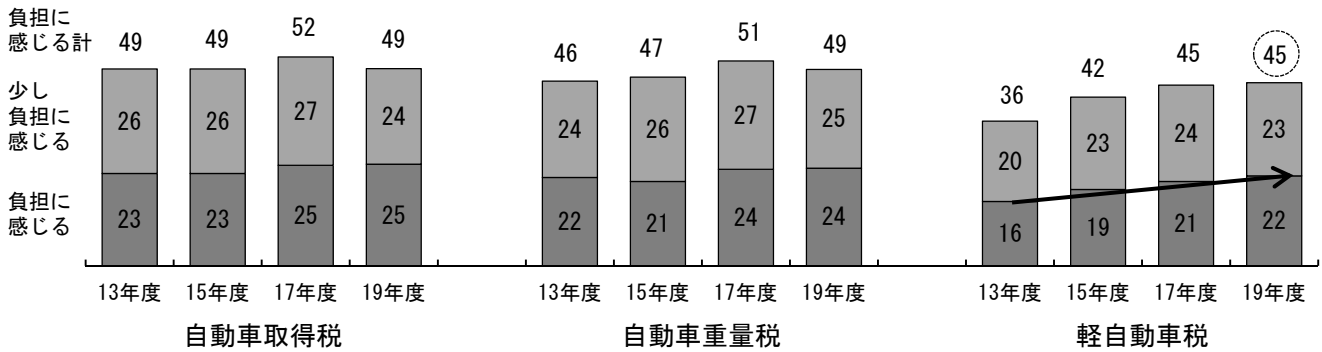
■ 軽自動車税に負担を感じている人が約5割。7,200円支払者より10,800円支払者の負担感比率が高く、今後負担感を感じている人が増加すると考えられる。

- 軽自動車税を負担に感じている人は45%であり、強く負担に感じている人が年々上昇している。軽自動車税の支払額でみると、7,200円に比べ、10,800円では負担を感じている人が多い(42% < 46%)。
- 軽自動車税変更を考慮した場合の今後の購入・保有への影響では、「車齢に関係なく乗り続けたい」が42%、「購入を控えたい」および「車齢13年まで保有期間を伸ばしたい」が各11%と保有長期化の意向。

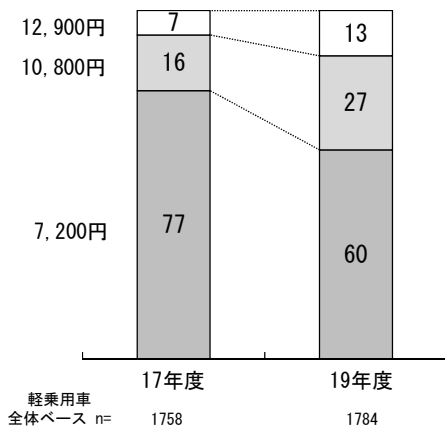
単位：%

図表1-40 軽自動車税の負担感

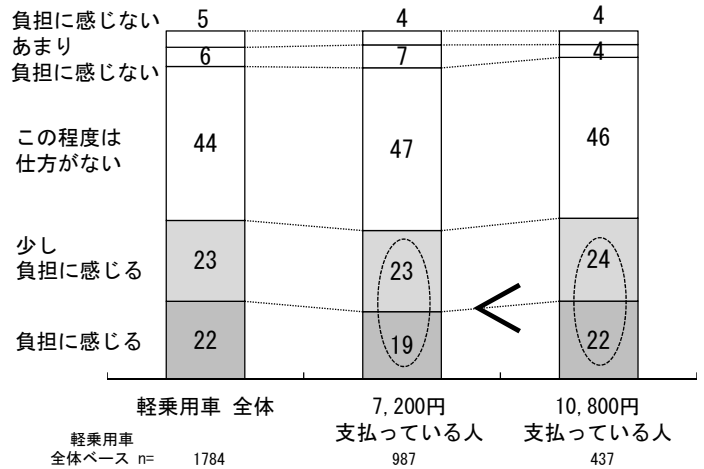
軽乗用系全体ベース 2013年度 n=2096、2015年度 n=2099、2017年度 n=2117、2019年度 n=2149



図表1-41 軽自動車税の支払金額 (乗用車)



図表1-42 軽自動車税の支払金額別負担感 (乗用車)



図表1-43 軽自動車税変更を考慮した場合の今後の購入・保有への影響

性別	年齢	軽乗用系全体ベース	継続	購入	控	軽	期	車	車	次	普	消	今	止	有	軽	数	軽	し	消	そ	た
			維持	1つ	え	自	間	今	が	い	普	前	今	め	台	を	を	前	費	の	考	
軽乗用系 全体	2149	42	17	11	11	7	6	4	4	2	1	1	0	21								
男性	856	39	16	12	12	9	7	3	5	1	2	0	1	22								
女性	1293	43	18	11	11	5	5	4	3	2	1	1	0	21								
20代以下	140	36	21	13	4	7	10	5	1	2	0	0	0	23								
30代	295	36	17	16	8	4	11	3	2	1	0	1	0	24								
40代	404	39	23	11	10	8	8	3	2	1	2	1	1	17								
50代	414	38	20	12	11	7	6	4	2	3	1	1	1	24								
60代	486	45	17	9	16	8	4	5	3	3	3	0	0	19								
70代以上	410	50	5	8	12	5	2	2	10	2	2	0	1	22								

■ 全体+5ポイント以上

I. 軽自動車の使用と購買実態

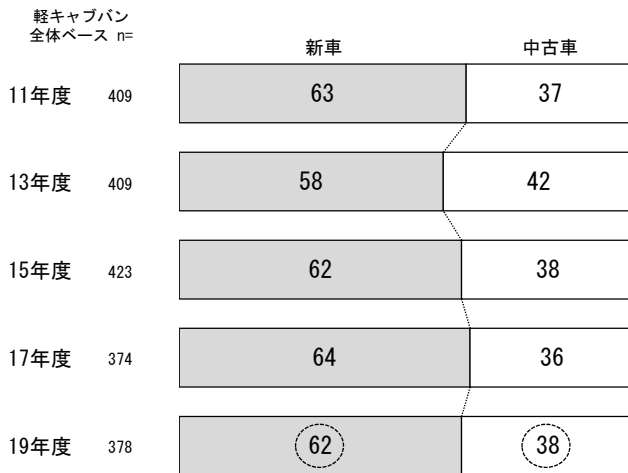
## 2. 軽キャブバン (1) 保有車特性

■ オートマチック比率が増加しており、7割超。その他は大きな変化なし。

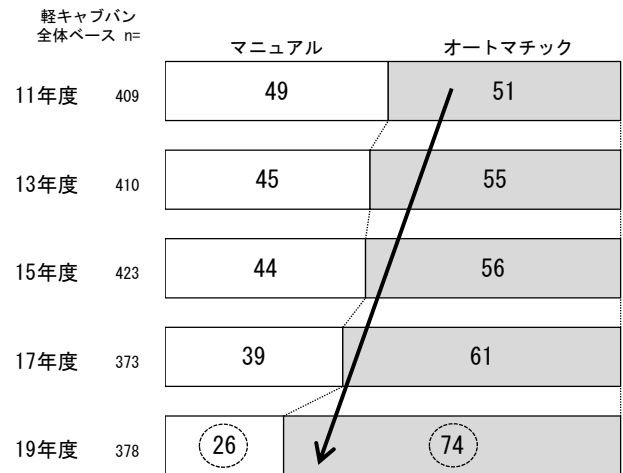
- 新車・中古車比率は、「新車」が62%、「中古車」が38%と大きな変化はみられない。
- ミッションタイプは、「マニュアル」が26%、「オートマチック」が74%を占める。「オートマチック」の比率が11年度以来増加傾向にある。
- エンジンタイプは、「標準エンジン」が93%と大半を占める。
- 駆動方式は、「2輪駆動車」が60~70%で推移。

単位：%

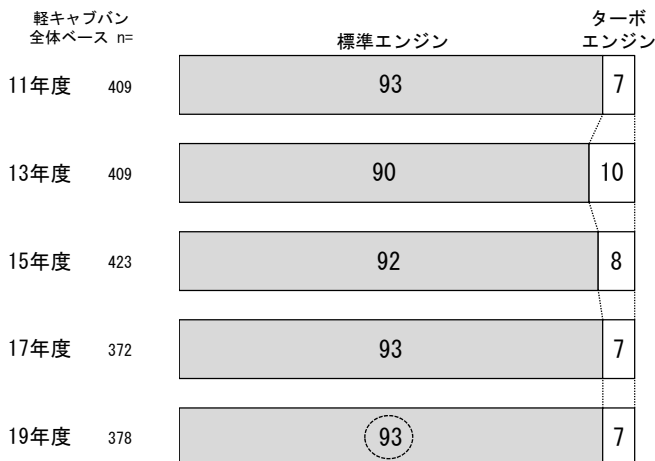
図表1-44 新車・中古車



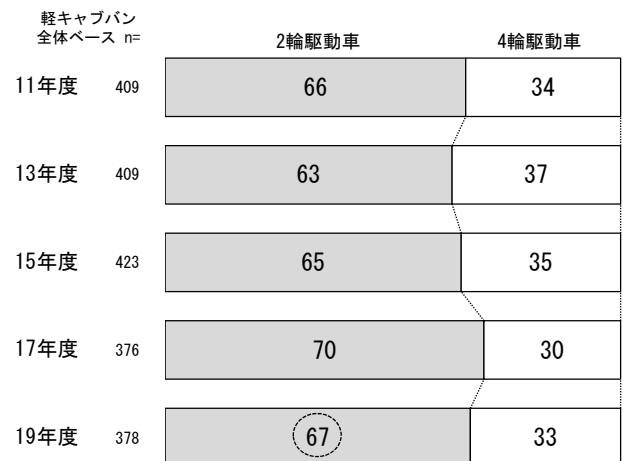
図表1-45 ミッションタイプ



図表1-46 エンジンタイプ



図表1-47 駆動方式



I. 軽自動車の使用と購買実態

2. 軽キャブバン (2) ユーザー属性

■ 60代以上が48%と半数近くを占める。「勤労世帯」が増加。「年収400万円未満」が減少傾向。

- 男女別就業形態は「男性有職」が67%。無職が19%。
- 主運転者の年代は「60代以上」が48%。高齢化が進展。
- 業種はサービス業他、建設業が減少し、勤労世帯が増加。
- 世帯年収では「400万円未満」が32%と13年度から減少傾向。2人以上の収入のある家族がいる世帯が増加。

単位：%

図表1-48 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		
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
19年度 378	67	13	14	6	81	19

※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】仕事を持っていない

図表1-49 キャブバンの名義

軽キャブバン 全体ベース n=	法人		個人	
	11年度 409	40	60	
13年度 409	51	49		
15年度 422	51	49		
17年度 376	58	42		
19年度 378	50	50		

図表1-50 主運転者年代

軽キャブバン 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	
11年度 409	3	15	19	15	22	26
13年度 409	2	13	25	19	25	16
15年度 422	3	9	18	21	27	22
17年度 375	2	12	23	18	20	25
19年度 378	3	7	23	19	23	25

図表1-51 主運転者業種

軽キャブバン 全体ベース	業種	農業	農業	その他	建設	製造	卸・小	サー	勤労	無職
		(専業)	(兼業)	第1次産業	業	業	売業	ビス業他	世帯	他
11年度 408		13	1	1	10	4	18	7	32	14
13年度 353		4	1	0	10	2	19	14	38	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
19年度 378		7	1	0	11	5	18	13	33	12
19年度-17年度差		+2	+1	▲2	▲4	+2	▲1	▲6	+7	+1

19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下  
19年度-17年度 差 +3ポイント以上

図表1-52 世帯年収

軽キャブバン 純住宅+ 産業住宅 ベース n=	中央値 (万円)					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		
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
19年度 258	10	22	23	25	11	9	559
純住宅 152	12	27	21	23	12	5	494
産業住宅 106	8	16	25	27	11	13	612
商用用途 111	6	19	23	32	10	10	613
乗用用途 125	13	29	23	18	11	6	467
農用用途 22	22	6	19	21	20	12	627

図表1-53 収入のある家族人数と人数別世帯年収

<収入のある家族人数>

軽キャブバン 全体ベース n=	0人	1人	2人	3人以上
17年度 260	14	34	36	16
19年度 276	11	21	43	25

<収入のある家族人数別世帯年収>

軽キャブバン 全体ベース n=	中央値 (万円)					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		
19年度 258	10	22	23	25	11	9	559
0人 25	47		35		18		209
1人 47	12	38	25	14	11	0	398
2人 109	4	16	30	31	15	4	604
3人以上 57	16	21	29	12	22	0	716

I. 軽自動車の使用と購買実態

## 2. 軽キャブバン (3) 使用状況

■ 「商用用途」が減少し、「乗用用途」が増加。使用用途では「買物」が増加。

- 主用途は、「商用用途」が53%を占めている。
- 使用用途では、「買物」他、仕事・商用以外が増加。
- 詳細をみると、道具の運搬、商品の仕入のほか、配達などに使われている。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が74%を占める。
- 月間平均走行距離は、平均589km。商用用途のユーザーは743kmと、乗用用途・農用用途と比べて月間走行距離が長い。

図表1-54 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
11年度 409	43	43	14
13年度 402	53	40	7
15年度 411	61	35	4
17年度 354	65	28	7
19年度 378	53	39	8

※用途の定義（11～15年度）

- 【商用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用がない人
- 【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、かつ農業使用がある人

（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、主用途が仕事や商用でその他の業種かつ農業に使用している人

図表1-56 使用用途 詳細（複数回答）

軽キャブバン 全体ベース	買物	商品の仕入れ・納入	清掃用具など	仕事用の道具の運搬 （農耕具、農機具、農作物の運搬）	一般家庭など最終消費者への配達	通勤・通学	人員の輸送	セーリング、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	その他	弁当・花きなどの移動販売
17年度 372	27	30	30	23	18	7	13	13	10	2	1	
19年度 276	44	44	38	26	26	21	13	12	12	1	1	
19年度-17年度差	+17	+14	+8	+3	+8	+14	0	▲1	+2	▲1	0	

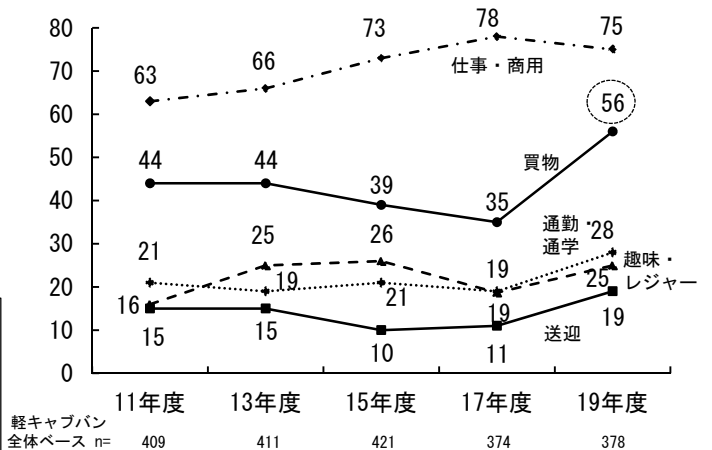
■ 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下

図表1-58 月間平均走行距離

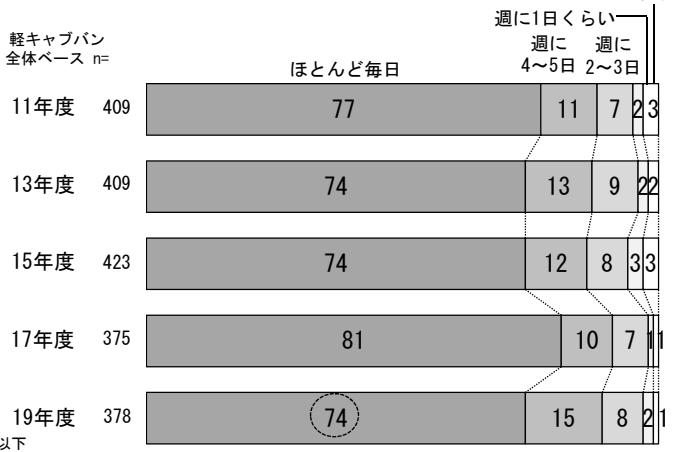
軽キャブバン 全体ベース n=	800km未満					1,000km以上	平均距離 (km)
	200km未満	400km未満	600km未満	800km未満	1,000km未満		
11年度 405	34	18	12	11	10	15	571
13年度 405	29	23	12	8	13	15	604
15年度 422	31	21	12	9	12	15	573
17年度 371	30	20	12	9	11	18	610
19年度 378	30	17	10	7	19	17	589

図表1-55 使用用途（複数回答）

単位：%



図表1-57 使用頻度



図表1-59 属性別 月間平均走行距離

		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		378	589
用途	商用用途	209	743
	乗用用途	143	439
	農用用途*	26	366
住居形態	純住宅	175	474
	産業住宅	126	674
	純事業所	77	752

I. 軽自動車の使用と購買実態

## 2. 軽キャブバン (4) 併有状況

■ 「3台以上」併有が最も多い。「普通・小型乗用」との併有が約5割、乗用系との併有が約8割。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が44%と多い。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52%と最も多い。用途別では、商用用途は全体に比べ、「軽商用」との併有が多い。
- 住居形態別では、純住宅・産業住宅が「普通・小型乗用」との併有、純事業所は「軽商用」、「普通・小型商用」との併有が多い。

図表1-60 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 (%)			
	1台 (併有車なし)	2台	3台以上	
11年度 409	30	37	33	70
13年度 391	21	37	42	79
15年度 411	24	30	46	76
17年度 358	27	35	38	73
19年度 378	24	32	44	76

図表1-61 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	複数台 保有率 (%)		
		1台	2台	3台以上
軽キャブバン全体	378	24	32	44
商用用途	209	18	29	53
乗用用途	143	33	39	28
農用用途*	26	21	29	50
住居形態				
純住宅	175	28	38	34
産業住宅	126	24	31	45
純事業所	77	13	23	64

単位：%

■ 全体+3ポイント以上

図表1-62 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		
11年度 287	19	24	48	9	67 33
13年度 291	17	20	56	7	73 27
15年度 269	27	18	47	8	74 26
17年度 234	24	24	44	8	68 32
19年度 286	27	17	52	4	79 21

図表1-63 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 複数台保有者全体	286	27	17	52	4
商用用途	169	22	23	50	5
乗用用途	94	32	4	59	5
農用用途*	23	36	21	43	0
住居形態					
純住宅	121	26	17	55	2
産業住宅	100	28	13	57	2
純事業所	65	24	24	39	13

■ 全体+3ポイント以上

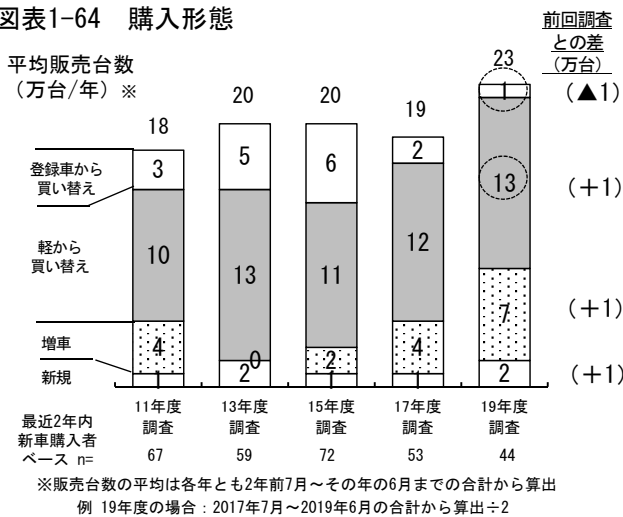
I. 軽自動車の使用と購買実態

## 2. 軽キャブバン (5) 購入形態

■ 販売台数が17年度から増加。「軽からの買い替え」が最大で、「増車」が増加傾向。

- 購入形態では、「軽からの買い替え」が13万台を占める。「登録車からの買い替え」は1万台で15年度以降減少傾向。
- 前保有車ボディタイプは軽キャブバンが73%を占める。
- 購入時の比較状況をみると、「比較検討はしなかった」が82%を占める。
- 購入時車両価格は、「100～120万円未満」が34%と最も多い。平均価格が高価格化。
- 軽キャブバンの年式では2005年式以前が17%でもっとも多い。

図表1-64 購入形態



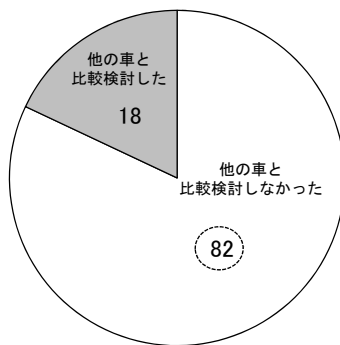
図表1-65 前保有車のボディタイプ

単位：%

最近2年内 新車かつ買い替え 購入者ベース n=	軽自動車				普通・小型車			
	軽乗用系 スバル・ ポルポ ポルポ ポルポ ポルポ ポルポ	軽商用系 軽キャブバン	その他軽乗用	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	
11年度 52	0	14	8	48	10	2	6	12
13年度 53	2	19	55	0	5	6	3	10
15年度 61	7	0	12	42	7	3	8	21
17年度 33	3	5	17	60	4	5	6	60
19年度 29	7	5	2	73	0	0	5	5

図表1-66 購入時の比較状況

最近2年内新車購入者ベース n=44



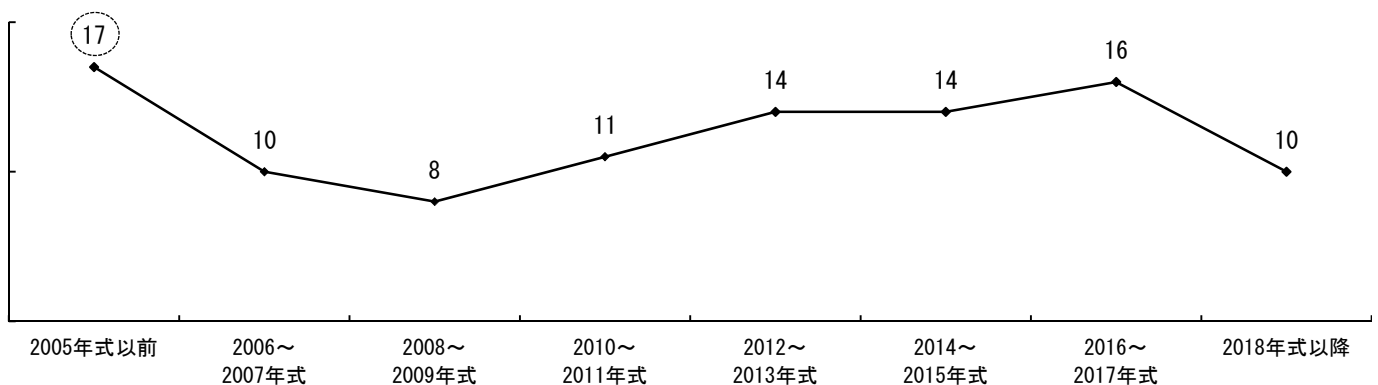
図表1-67 購入時 車両価格

最近2年内新車購入者ベース n=

調査年度	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 (万円)
11年度 67	3	29	47	15	6	104
13年度 58	2	24	39	25	10	112
15年度 69	12	16	40	17	15	115
17年度 48	6	33	26	17	18	113
19年度 44	0	24	34	26	16	124

図表1-68 軽キャブバンの年式

軽キャブバン全体ベース n=377





I. 軽自動車の使用と購買実態

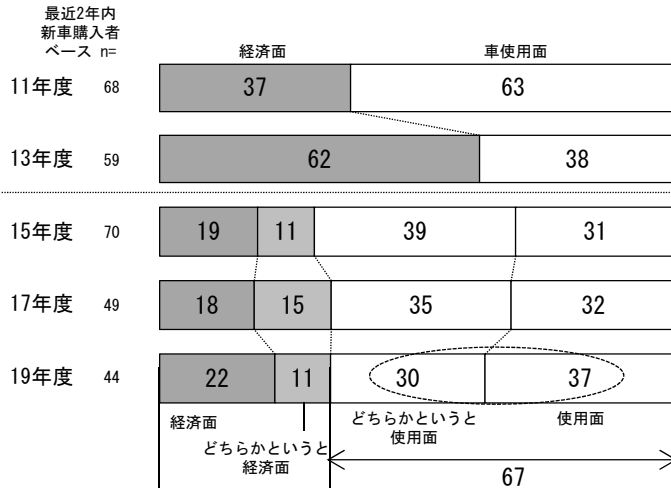
## 2. 軽キャブバン (6) 軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車を選んだ理由は、「車使用面」が7割。「狭い道に入っていける」が増加。

- 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、「狭い道に入っていけるから」「人も荷物も乗せられるから」「荷物の積み下ろしがしやすいから」、「仕事に必要だから」が上位。
- 経済面については、「燃費が良いから」「税金が安いから」「価格が安いから」が上位。しかしながら、「税金が安いから」「価格が安いから」を選択理由に挙げる人が減少している。

単位：%

図表1-69 軽自動車の選択理由



図表1-70 軽自動車の選択理由 (車使用面)

理由	11年度	13年度	15年度	17年度	19年度	19年度-17年度 差
狭い道に入っていけるから	-	-	-	20	51	+31
人も荷物も乗せられるから	-	-	-	44	48	+4
荷物の積み下ろしがしやすいから	55	45	53	59	39	▲20
仕事に必要だから	-	-	-	51	38	▲13
運転がしやすいから	45	53	46	34	30	▲4
駐停車が容易だから	26	46	26	24	19	▲5
車庫スペースが狭いから	14	19	14	16	18	+2
乗り慣れていたので	-	-	-	23	13	▲10
高速道路を使用することがあまりないから	7	22	12	12	11	▲1
少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	9	17	7	12	9	▲3
長距離を走ることがあまりないから	18	26	14	14	8	▲6
レジャーや趣味に活用できそうだから	-	-	19	8	8	0
自分以外の人でも運転しやすく安心だから	1	2	5	7	6	▲1
乗車人員が少ないから	0	8	5	4	5	+1
車内で作業しやすいから	-	-	-	4	3	▲1
環境に良いから	-	-	-	2	2	▲2
この中には1つもない	5	2	6	3	0	▲3

■ 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下 □ 19年度-17年度 差 +3ポイント以上

図表1-71 軽自動車の選択理由 (経済面)

理由	11年度	13年度	15年度	17年度	19年度	19年度-17年度 差
価格が安いから	68	56	42	60	41	▲19
税金が安いから	76	78	55	59	42	▲17
燃費が良いから	52	29	28	39	47	+8
車検費用が安いから	40	38	25	16	25	+9
保険が安いから	17	31	17	8	13	+5
車庫届け出の手続きが簡単だから	7	0	10	10	10	0
車検が2年だから	8	3	12	5	0	▲5
この中には1つもない	11	3	25	8	33	+25

■ 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下 □ 19年度-17年度 差 +3ポイント以上

I. 軽自動車の使用と購買実態

2. 軽キャブバン (7) 次期購入意向

■ 「今後5年以内での買い替え意向有」は、15年度以降低水準が継続。購入意向理由は「税金」と「価格」が上位に並ぶ。

- 「5年以内での買い替え意向有」層は軽自動車税増税以降の15年調査からはほぼ同じで低い水準が続いている。
- 次期購入車は軽貨物車が82%を占める。商用用途及び純事業所は軽貨物車、乗用用途及び純住宅は乗用車意向が高い。
- 購入意向理由では「税金が安いから」が51%、「価格が安いから」が51%となっている。一方で「人も荷物も乗せられるから」など実用面でも選択されている。非購入理由では「エンジンパワーが足りないから」が34%となっている。

単位：%

図表1-72 今後の買い替え意向

軽キャブバン全体ベース n=	今後5年以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
11年度 408	18	67	15
13年度 411	24	66	10
15年度 411	15	69	16
17年度 359	17	70	13
19年度 378	16	62	22

図表1-73 属性別 今後の買い替え意向

属性	軽キャブバン全体ベース	意で今後5年以内で買い替え	買い替え時期は未定だが有	買い替え意向無
軽キャブバン全体	378	16	62	22
用途				
商用用途	209	20	65	15
乗用用途	143	15	53	32
農用用途*	26	3	61	36
住居形態				
純住宅	175	14	55	31
産業住宅	126	25	61	14
純事業所	77	11	71	18

■ 全体+3ポイント以上

図表1-74 次期購入意向車

軽キャブバン保有者で自動車買い替え者ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
11年度 348	94	6
13年度 360	96	4
15年度 358	93	7
17年度 323	79	14
19年度 293	82	10

注：軽貨物車、軽乗用車、普通/小型貨物車、普通/小型乗用車

図表1-75 属性別 次期購入意向車

属性	買い替え意向者ベース	軽貨物車にする	に普通/小型貨物車にする	軽乗用車にする	に普通/小型乗用車にする
軽キャブバン買い替え意向者全体	293	82	3	10	5
用途					
商用用途	183	87	5	6	2
乗用用途	92	70	3	18	9
農用用途*	18	87	0	13	0
住居形態					
純住宅	117	75	3	16	6
産業住宅	110	83	4	8	5
純事業所	66	93	4	3	0

注：全体+3ポイント以上

図表1-76 軽貨物車 購入意向理由

軽貨物買い替え意向者ベース n=239	理由	割合
	価格が安いから	51
	税金が安いから	51
	人も荷物も乗せられるから	41
	仕事に必要だから	33
	燃費が良いから	31
	荷物の積み下ろしがしやすいから	29
	運転がしやすいから	23
	乗り慣れているので	21

図表1-77 軽貨物車 非購入意向理由

軽貨物以外買い替え意向者ベース n=63	理由	割合
	エンジンパワーが足りないから	34
	安全性に不安があるから	23
	積載量が足りないから	20
	積荷の種類や業務の内容が変わった	15
	乗車人数が足りないから	11
	自分/自社で運ばなくなるから	9
	荷室や荷台の高さが足りないから	9
	仕事を辞めるから	8

I. 軽自動車の使用と購買実態

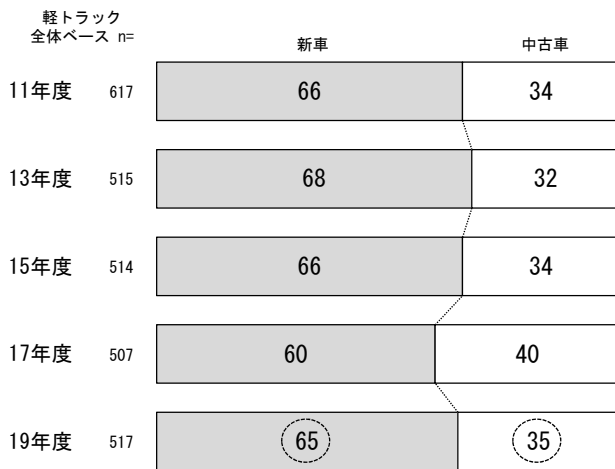
### 3. 軽トラック (1) 保有車特性

■ 「オートマチック」の増加傾向が継続し、19年度は3割。

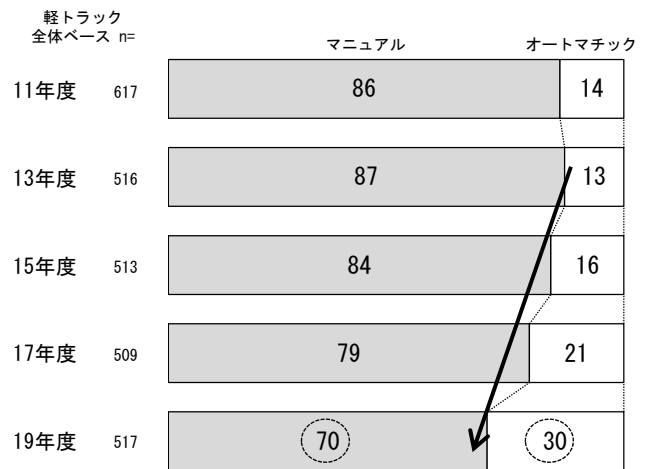
- 保有車の特性についてみると、「新車」65%、「中古車」35%。新車が60%台で安定。
- ミッションタイプは「マニュアル」70%、「オートマチック」30%と「オートマチック」の増加が継続、3割まで達した。
- エンジンタイプは「標準エンジン」が99%を占める。
- 駆動方式は「4輪駆動車」が61%と引き続き軽乗用系や軽キャブバンに対し、高比率。

単位：%

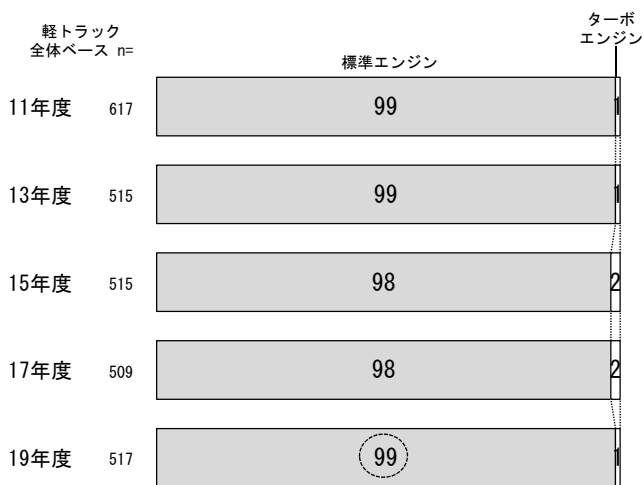
図表1-78 新車・中古車



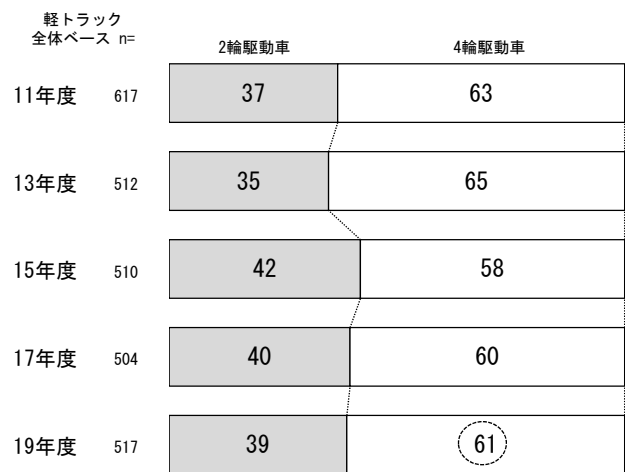
図表1-79 ミッションタイプ



図表1-80 エンジンタイプ



図表1-81 駆動方式



I. 軽自動車の使用と購買実態

### 3. 軽トラック (2) ユーザー属性

■ 主運転者は「男性」が約9割を占める。「70代以上」が増加傾向。

- 性別は「男性」が88%、年代は「60代」が31%、「70代以上」が34%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。卸・小売業が増加。
- 世帯年収は、「400万円未満」が減少し、33%。商用用途、農用用途に比べ、乗用用途で年収が低い。2人以上の収入のある家族がいる世帯が増加。

図表1-82 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		女性有職		無職計	
	有職	無職	有職	無職	有職計	無職計
11年度 617	70	19	7	4	77	23
13年度 516	77	13	9	1	86	14
15年度 514	74	13	11	2	85	15
17年度 509	77	14	8	1	85	15
19年度 517	75	13	10	2	85	15

図表1-83 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	
	11年度 617	26	74	
13年度 516	34	66		
15年度 514	34	66		
17年度 509	43	57		
19年度 517	35	65		

図表1-84 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
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
19年度 517	2	7	10	16	31	34	63

図表1-85 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
11年度	616	27	4	2	10	2	9	4	24	18
13年度	426	18	8	0	8	3	13	9	28	13
15年度	476	18	5	2	10	3	14	7	24	17
17年度	408	22	3	1	10	2	13	7	25	17
19年度	517	29	2	1	10	2	17	5	25	9
19年度-17年度差	+7	▲1	▲1	0	0	0	+4	▲2	0	▲8

■ 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 19年度-17年度 差 +3ポイント以上

図表1-86 世帯年収

軽トラック 純住宅+産業住宅 ベース n=	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	1000万円 以上	
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
19年度 381	8	25	22	15	14	16	541
純住宅 244	7	28	21	15	12	17	502
産業住宅 137	10	20	22	16	20	12	580
商用用途 94	5	24	23	22	17	9	582
乗用用途 125	9	28	25	11	11	16	465
農用用途 162	8	24	18	14	16	20	595

図表1-87 収入のある家族人数と人数別世帯年収  
＜収入のある家族人数＞

軽トラック 全体ベース n=	人数別世帯年収				中央値 (万円)		
	0人	1人	2人	3人以上			
17年度 355	13	31	35	21	247		
19年度 407	10	24	38	28	247		
19年度 381	8	25	22	15	14	16	541
0人 33	35	46	19	0	247		
1人 78	7	31	19	22	15	6	548
2人 146	8	22	26	18	14	12	542
3人以上 101	4	16	14	30	36	0	936

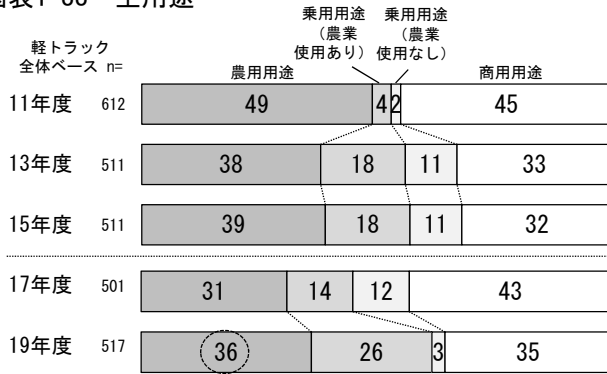
I. 軽自動車の使用と購買実態

### 3. 軽トラック (3) 使用状況

■ 主用途は「農用用途」+「乗用用途(農業使用あり)」で約6割。月間走行距離は短縮傾向。

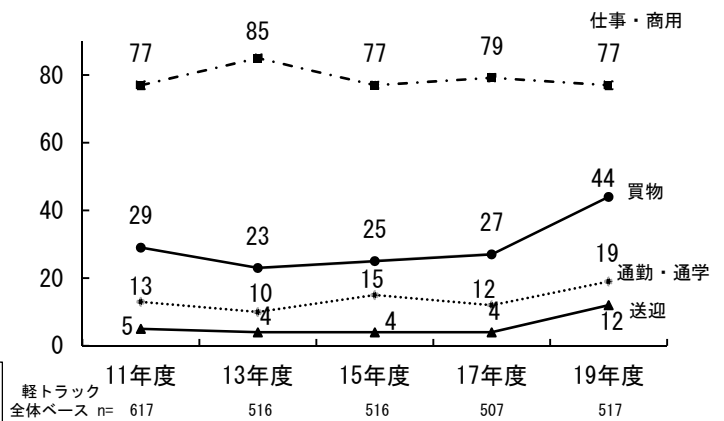
- 主用途は13年度以降「農用用途」が30%台で推移。
- 使用用途としては、「田畑への往復、農機具農作物運搬」「仕事用道具の運搬」「買い物」が上位。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が66%を占めるが、減少傾向。
- 月間走行距離「200km未満」が緩やかに減少傾向。

図表1-88 主用途



図表1-89 使用用途(複数回答)

単位: %



※用途の定義 (11~15年度)

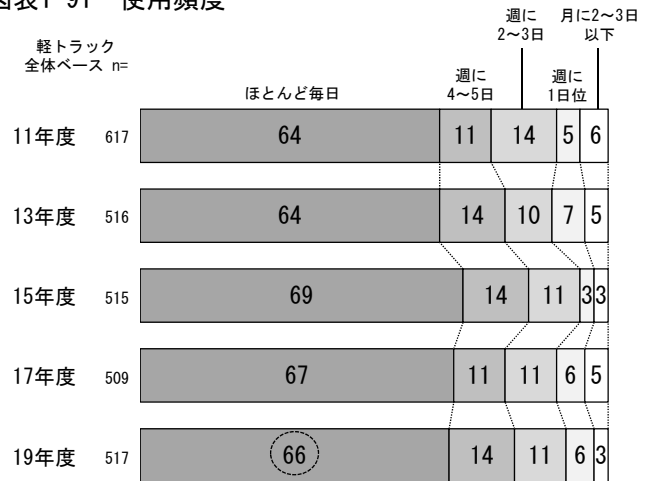
- 【農用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用がある人
- 【商用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用がない人
- 【乗用用途(農業使用あり)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用がある人、または主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用は無いが仕事が農業の人
- 【乗用用途(農業使用なし)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用は無く仕事が農業以外の人 (17年度~)
- 【農用用途】主用途が仕事や商用で一次産業の業種で使用、もしくは、主用途が仕事や商用でその他の業種かつ農業に使用している人
- 【乗用用途(農業使用あり)】主用途が仕事や商用以外で一次産業の業種で使用、もしくは主用途が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

図表1-90 使用用途 詳細(複数回答)

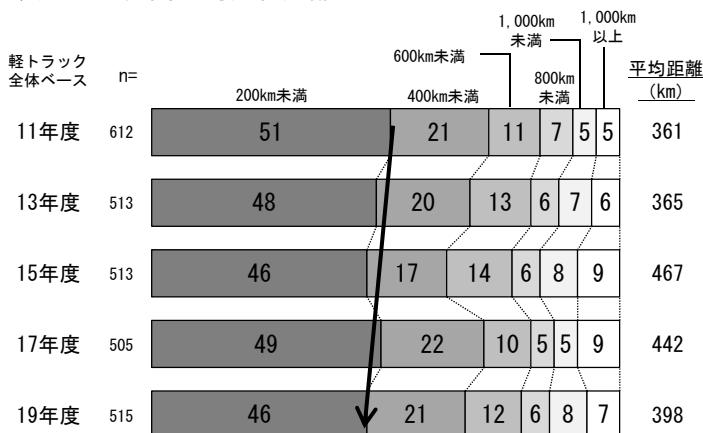
軽トラック 全体ベース	田畑の往復、農機具農作物運搬	仕事用道具の運搬(農耕具など)	買い物	一般家庭などへの配達	商品の仕入れ・納入	通勤・通学	セールス、営業関係	趣味・レジャーの用具運搬	その他
17年度 507	39	33	21	20	18	11	9	8	4
19年度 414	48	49	37	16	24	15	0	12	5
19年度-17年度 差	+9	+16	+16	▲4	+6	+4	▲9	+4	+1

※ 11年度は「仕事・商用」での使用者ベース  
 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下  
 19年度-17年度 差 +3ポイント以上

図表1-91 使用頻度



図表1-92 月間平均走行距離



図表1-93 属性別 月間平均走行距離

		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		515	398
用途	農用用途	190	299
	農用以外	325	454
住居形態	純住宅	274	325
	産業住宅	159	472
	純事業所	82	546

I. 軽自動車の使用と購買実態

### 3. 軽トラック (4) 併有状況

■ 複数台保有率は約9割。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52%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53%と半数を超える。また「軽乗用」との併有は増加傾向。
- 住居形態別にみると、純住宅は「普通・小型乗用」、産業住宅は「軽乗用」「軽商用」、純事業所は「軽商用」「普通・小型商用」との併有が高い。

単位：%

図表1-94 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	
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
19年度 517	15	33	52	85

図表1-95 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		517	15	33	52
用途	農用用途	191	15	39	46
	農用用途以外	326	14	30	56
住居形態	純住宅	275	14	38	48
	産業住宅	160	15	32	53
	純事業所	82	14	20	66

■ 全体+3ポイント以上

図表1-96 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			乗用系 計	商用系 計
	軽乗用	軽商用	普通・小型乗用		
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
19年度 443	34	9	53	4	87 13

図表1-97 属性別 併有状況

		軽自動車 軽乗用 軽商用	普通・小型車 普通・小型乗用 普通・小型商用			
軽トラック 複数台 保有者 ベース			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		443	34	9	53	4
用途	農用用途	169	36	5	58	1
	農用用途以外	274	32	12	50	6
住居形態	純住宅	236	33	2	63	2
	産業住宅	136	41	13	42	4
	純事業所	71	24	29	34	13

■ 全体+3ポイント以上

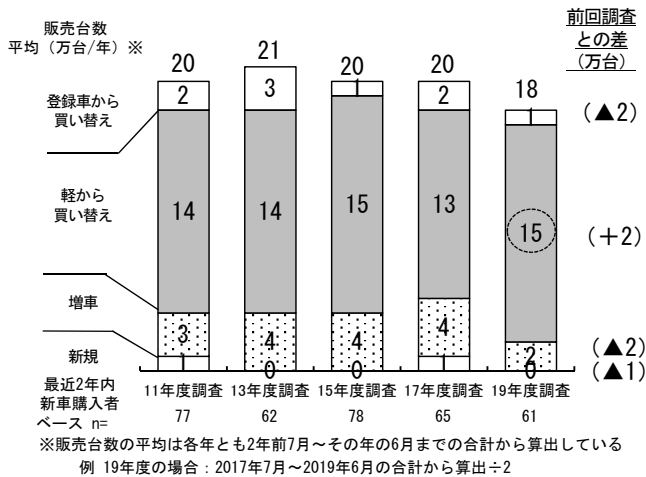
I. 軽自動車の使用と購買実態

3. 軽トラック (5) 購入形態

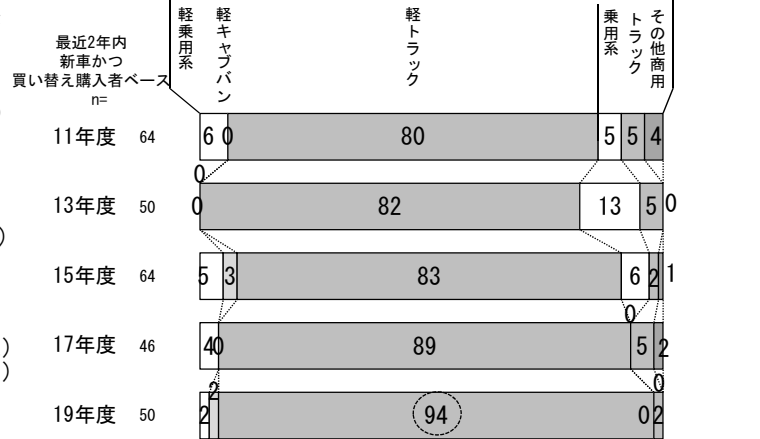
■ 販売台数は減少。「軽からの買い替え」が最大で増加。前保有車は軽トラックが94%を占め、軽トラックからの買い替え中心の構造は変わらず。

- 購入形態は「軽から買い替え」が最も多く、販売台数は平均15万台/年である。前保有車は軽トラックが94%を占める。
- 購入時の比較状況をみると、「比較検討はしなかった」が89%。
- 購入時の平均車両価格は上昇傾向。
- 前保有軽トラックの平均使用年数は10.6年であった。

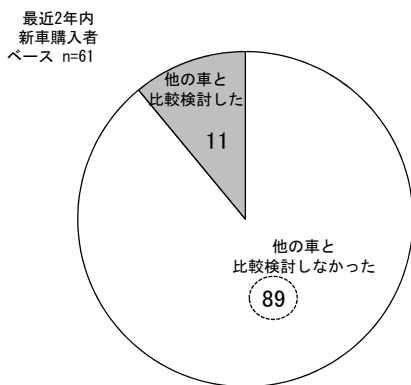
図表1-98 購入形態



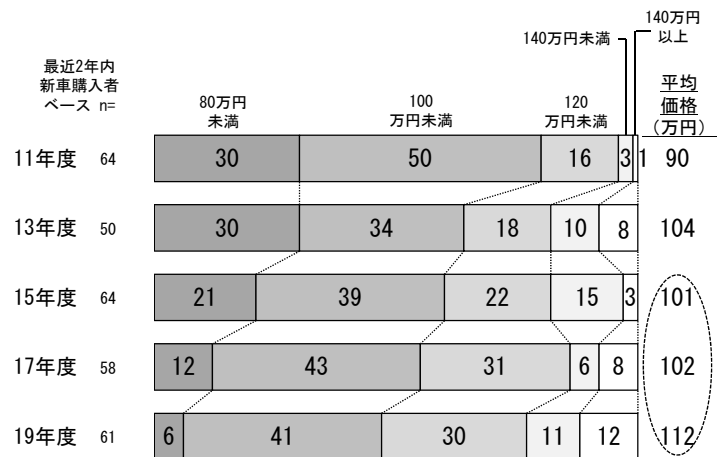
図表1-99 前保有車のボディタイプ



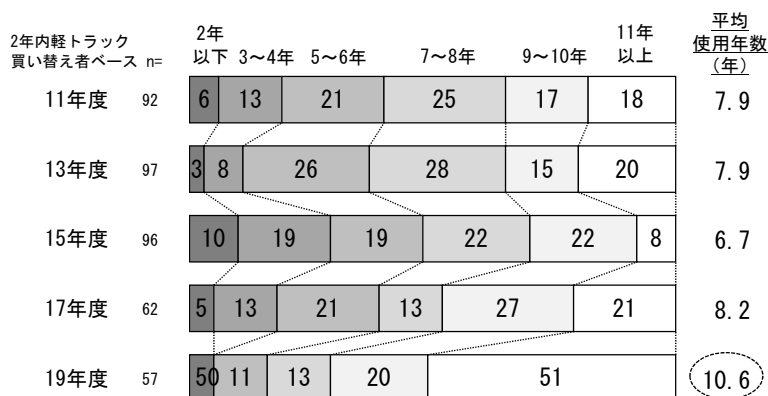
図表1-100 購入時の比較状況



図表1-101 購入時 車両価格



図表1-102 軽トラックの使用年数 (前保有車)



I. 軽自動車の使用と購買実態

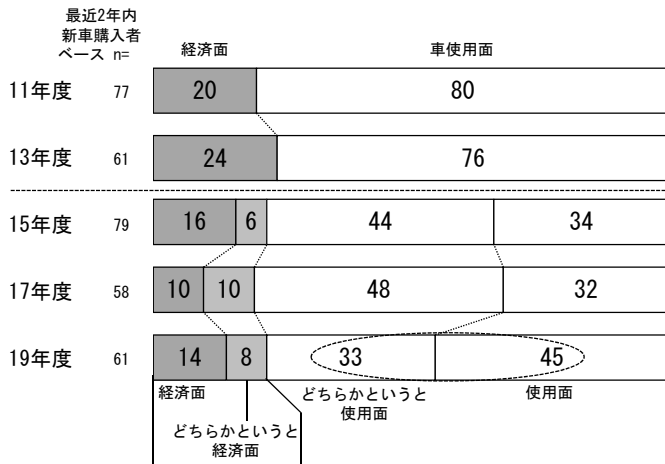
3. 軽トラック (6) 軽自動車を選択する理由

■ 約8割が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「積み下ろしのしやすさ」や「狭い道に入っていける」など、サイズ面でのメリットが上位理由。

- 軽自動車を選んだ理由として使用面を挙げる人が78%。
- 使用面では「仕事に必要なだから」「運転がしやすいから」が前回より10ポイント以上低下。
- 経済面では、「価格が安い」「税金が安い」「燃費が良い」が上位で30%を超える。ただし、「保険が安い」「車庫届け出が簡単」を除き、各項目とも前回より低下。

単位：%

図表1-103 軽自動車の選択理由



図表1-104 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	狭い道に入っていけるから	仕事に必要なだから	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	乗り慣れているので	長距離を走ることが あまりないから	車内で作業しやすいから	車庫スペースが狭いから	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	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	この中には1つもない
11年度	77	67	-	-	46	-	25	21	-	19	-	13	7	-	3	5	-	5
13年度	62	70	-	-	44	-	25	10	-	17	-	12	9	-	10	10	0	2
15年度	79	71	-	-	33	-	23	16	-	9	-	7	0	6	6	5	0	6
17年度	58	59	62	63	49	32	25	14	11	10	0	4	1	6	1	1	0	1
19年度	61	66	65	40	35	27	19	11	10	8	4	2	1	1	0	0	0	2
19年度-17年度 差	+7	+3	+3	-23	-14	+5	+6	+3	+1	+2	+4	+2	0	+5	+1	+1	0	+1

■ 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下 □ 19年度-17年度 差 +3ポイント以上

図表1-105 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	燃費がよい	税金が安い	車検費用が安い	保険が安い	車検が2年だから	車庫届け出が簡単なので	この中には1つもない
11年度	77	39	34	46	18	7	0	10	37
13年度	62	50	30	62	18	17	0	6	19
15年度	79	46	35	46	28	17	4	6	20
17年度	58	61	36	42	19	2	12	0	20
19年度	61	44	32	34	11	3	9	0	36
19年度-17年度 差	-7	-17	-4	-8	-8	+1	+3	0	+16

■ 19年度-17年度 差 ▲3ポイント以下 □ 19年度-17年度 差 +3ポイント以上



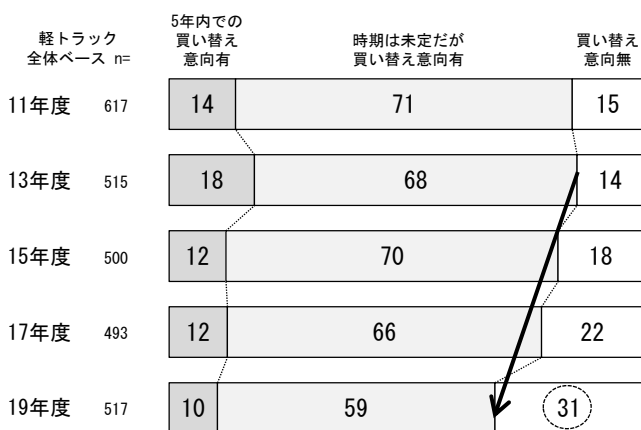
### 3. 軽トラック (7) 次期購入意向

■ 軽トラックへの歩留り意向が高く、約9割が次回も軽貨物車。一方、買い替え意向無層が増加。70代以上ユーザーが増加していることが一因と考えられる。

- ・「買い替え意向無」の増加傾向が継続しており、今回は31%。
- ・買い替え意向者のうち、軽貨物車への買い替え意向者は88%。普通・小型車への買い替え意向が増加傾向。
- ・軽貨物車購入意向理由は「仕事に必要だから」「荷物の積み下ろしがしやすいから」「価格が安いから」「狭い道に入っていけるから」が上位に挙がる。
- ・軽貨物車を買わない理由は「乗車人数が足りないから」「積荷の種類や業務の内容が変わったから」が上位。

単位：%

図表1-106 今後の買い替え意向

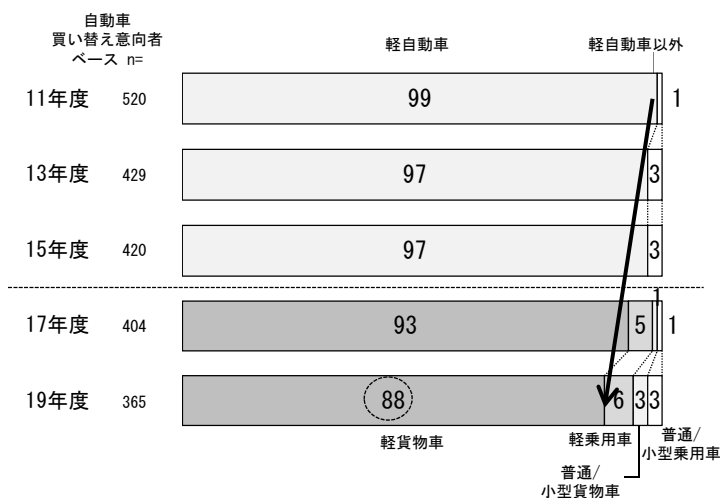


図表1-107 属性別 今後の買い替え意向

		軽トラック全体ベース	買い後5年内意向有	買い時期は未定だが意向有	買い替え意向無
軽トラック全体		517	10	59	31
用途	農用用途	191	9	62	29
	農用用途以外	326	11	57	33
住居形態	純住宅	275	10	55	36
	産業住宅	160	9	63	28
	純事業所	82	15	64	21
70代以上主運転者		54	7	52	41

全体+3ポイント以上

図表1-108 次期購入意向車

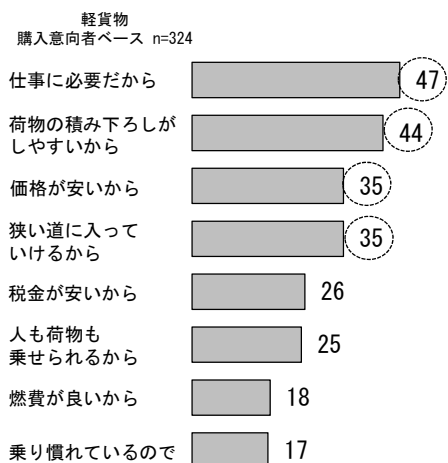


図表1-109 属性別 次期購入意向車

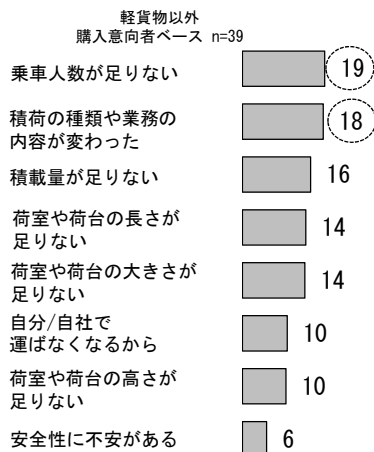
		買い替え意向者ベース	軽貨物車にする	小普通貨物車にする	軽乗用車にする	小普通乗用車にする
軽トラック買い替え意向者全体		365	88	3	6	3
用途	農用用途	134	94	3	1	2
	農用用途以外	231	84	3	10	3
住居形態	純住宅	179	88	2	7	3
	産業住宅	117	86	4	7	3
	純事業所	69	90	6	4	0

全体+3ポイント以上

図表1-110 軽貨物車購入意向理由



図表1-111 軽貨物車非購入意向理由



## Ⅱ.軽自動車の存在意義

### 【要約】

- 人口密度が低いほど、公共交通機関が不便と感じており、軽自動車は「買物」「通勤・通学」などの移動手段、病院・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。特に人口密度が低い地域では、軽自動車はライフラインとして捉えられている。
- 人口密度が低い地域ほど、高齢者比率が高く、年収も低い。そのため「運転不安があって運転を控える」「収入減で今後保有できなくなる」といった問題を抱えている。軽自動車がなくなった場合、人口密度の低い地域では車の保有維持ができず、移動手段を失い、行動が大幅に制約されると思われる。公共交通機関が不便な人口密度の低い地域にとって、軽自動車は必要不可欠な存在である。
- 軽ユーザーの4割を占める高齢者は「日常の買物」「病院への通院」と日常的な移動の足として軽自動車を使用しており、軽自動車を保有している前提で生活が成り立っている。収入が減少する高齢者にとって、経済的メリットは当然ながら、体力的な衰えからも小さくて運転がしやすい軽自動車は生活を送る上での必要条件。
- 軽ユーザーの6割を占める女性ユーザーは「ほとんど毎日」使用しており、「日常の買物」「知人・友人と会う」「病院への通院・送迎」など生活のあらゆる場面で軽自動車を活用している。6割が軽自動車がなくなった場合、「非常に困る」状態。運転が苦手と感じている女性ユーザーは「大きい車を運転すること」に不安を感じており、より小さい車を求めている。軽自動車がなくなった場合、日常の行動が制約される。

## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (1) 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/k㎡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/k㎡以上の市」では、人口構成比が35%を占める一方で軽自動車の保有構成比は14%と低い。
- ・車種別にみると、軽乗用系の構成比は「500人/k㎡未満の市及び郡部」が42%を占める。一方で軽キャブバンは4000人/k㎡以上の地域で22%と大きく、軽トラックは「500人/k㎡未満の市及び郡部」が62%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2-1 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	軽自動車 全体	45	28	13	14
	軽乗用系	42	30	14	14
	軽キャブバン	41	25	12	22
	軽トラック	62	23	8	7

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31年3月時点)  
【人口】平成27年 国勢調査

#### 【再掲】人口密度別 調査地点例

人口密度 高 ↑ ↓ 低	密度区分	人口密度	調査地点例
	高密度	4000人/k㎡以上	<b>全41地点</b> ・北海道札幌市東区 ・東京都台東区 ・愛知県名古屋瑞穂区 ・埼玉県さいたま市中央区 ・東京都町田市 ・京都府京都市右京区 ・千葉県千葉市中央区 ・神奈川県横浜市港北区 ・大阪府大阪市大正区など
	中密度	1500~4000人/k㎡未満	<b>全30地点</b> ・北海道札幌市西区 ・神奈川県厚木市 ・大阪府堺市南区 ・宮城県仙台市宮城野区 ・静岡県浜松市東区 ・岡山県岡山市中区 ・埼玉県川越市 ・愛知県東海市 ・福岡県福岡市早良区 など
	低中密度	500~1500人/k㎡未満	<b>全61地点</b> ・宮城県仙台市青葉区 ・千葉県野田市 ・大阪府河内長野市 ・茨城県水戸市 ・新潟県新潟市秋葉区 ・岡山県岡山市東区 ・群馬県高崎市 ・愛知県岡崎市 ・長崎県佐世保市 など
	低密度	500人/k㎡未満	<b>全68地点</b> ・北海道函館市 ・群馬県藤岡市 ・静岡県島田市 ・岩手県花巻市 ・新潟県村上市 ・岡山県総社市 ・福島県白河市 ・富山県富山市 ・鹿児島県南さつま市 など

## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (2) 生活条件 (公共交通機関の利便性)

#### ■ 人口密度が低くなるほど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、人口密度が低くなるほど不便と感じる割合が高く、低密度地域では58%が不便と感じている。
- 人口密度が低くなるほど、鉄道、バスともに運行本数が少なくなっていく。

単位：%

図表2-2 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=	利便性評価					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	7	28	15	24	26	35	50	
人口密度	高密度	437	17	48	13	17	5	65	22
	中密度	338	14	39	16	22	9	53	31
	低中密度	656	6	24	16	27	27	30	54
	低密度	718	5	23	14	24	34	28	58

図表2-3 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	14	22	25	12	27	
人口密度	高密度	411	24	27	31	6	12
	中密度	316	18	35	23	11	13
	低中密度	610	11	18	25	15	31
	低密度	677	13	21	24	11	31

図表2-4 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時間に 1本程度 以下	
軽乗用系 全体	1909	36	35	24	5	
人口密度	高密度	351	80	19	0	
	中密度	261	75	21	3	
	低中密度	477	36	43	17	4
	低密度	471	12	38	43	7

図表2-5 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 以上		
軽乗用系 全体	1870	25	50	18	7	
人口密度	高密度	417	26	64	100	
	中密度	293	24	57	13	6
	低中密度	601	28	46	20	6
	低密度	599	23	47	20	10

図表2-6 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時間に 1本程度 以下	
軽乗用系 全体	1227	20	35	28	17	
人口密度	高密度	343	52	41	70	
	中密度	212	40	37	18	5
	低中密度	417	17	40	28	15
	低密度	377	8	28	38	26

## II. 軽自動車の存在意義

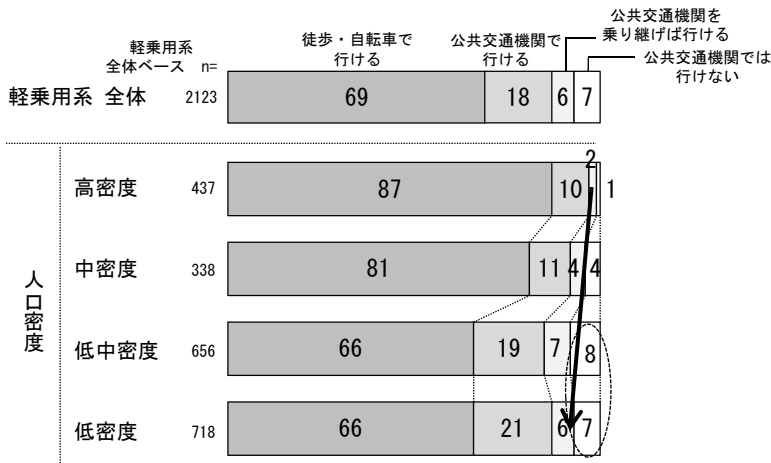
### 1. 地域別 (3) 生活条件 (公共施設へのアクセス)

#### ■ 公共施設へのアクセスは、人口密度が低いほど悪く、車が重要な交通手段。

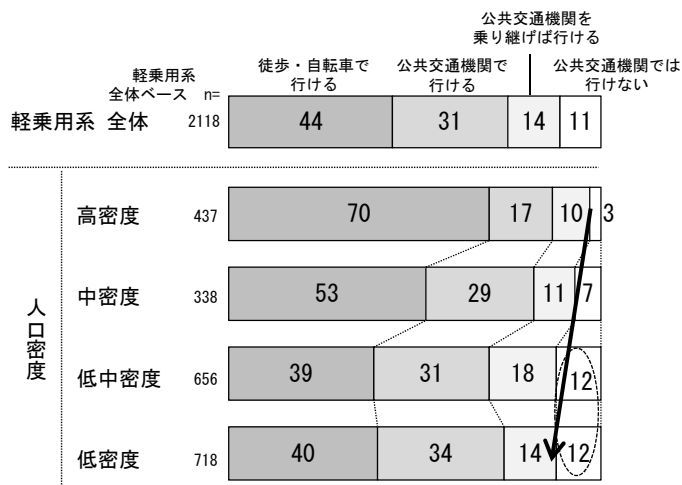
- 自宅からのアクセスをみると、どの施設も人口密度が低くなるほど「公共交通機関では行けない」割合が高くなる。
- 低中密度～低密度地域では「公共交通機関では行けない」の比率は、金融機関で7～8%、病院・医院で12%、幼稚園・保育園で10～11%と、中密度以上地域に比べ高く、車が重要な交通手段となっていることが窺える。
- 普段の通勤・通学、買い物時の交通手段でみると、低中密度～低密度地域では自分で車を運転する人が9割前後と、車が日常の足となっている。

単位：%

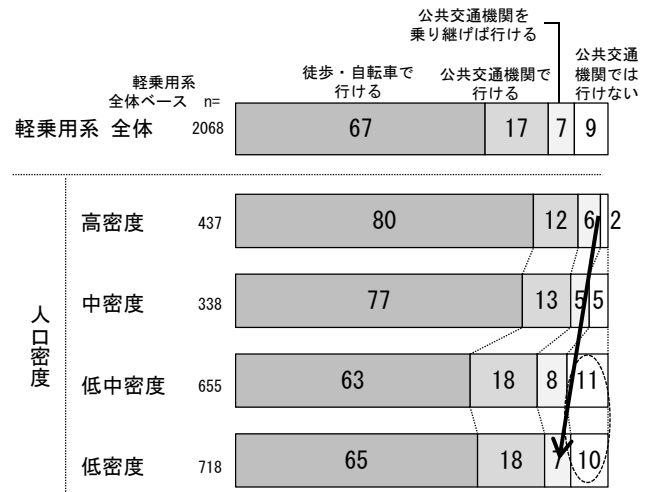
図表2-7 自宅からのアクセス 「郵便局や銀行などの金融機関」



図表2-8 自宅からのアクセス 「病院・医院」



図表2-9 自宅からのアクセス 「幼稚園・保育園」



図表2-10 普段の通勤・通学手段

	通勤 使用者 ベース	交通手段								
		(自分で運転) 車	自転車	徒歩	鉄道	バイク	バス (家族による送迎)	車 (家族による送迎)	その他	
軽乗用系 全体	1458	85	5	5	4	2	1	1	0	
人口密度	高密度	305	50	21	8	15	7	7	2	0
	中密度	230	75	7	12	5	2	2	1	0
	低中密度	425	87	3	4	4	2	1	1	0
	低密度	498	93	1	3	2	1	0	1	0

全体+3ポイント以上

図表2-11 普段の食品買い物時 交通手段

	食品 買い物 使用者 ベース	交通手段								
		(自分で運転) 車	自転車	徒歩	(家族による送迎) 車	バイク	バス	鉄道	その他	
軽乗用系 全体	2146	91	5	5	2	1	0	0	0	
人口密度	高密度	435	69	20	13	4	4	1	0	0
	中密度	338	86	11	7	1	2	1	0	0
	低中密度	656	93	3	4	2	0	0	0	0
	低密度	717	94	3	4	2	0	0	0	0

全体+3ポイント以上

## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (4) ユーザー属性

■ 人口密度が低いほど高齢者が多く、年収が低い傾向にあり、地域によってユーザー特性が異なる。

- 人口密度が低いほど、60代以上の比率が高まり、低密度地域では43%を占める。
- 人口密度が低いほど、ライフステージでは「子独立」が高く、世帯年収は低くなっている。

単位：%

図表2-12 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	2149	6	29	8	57	65
高密度	437	4	33	4	59	63
中密度	338	5	31	8	56	64
低中密度	656	7	29	6	58	64
低密度	718	7	28	9	56	65

図表2-13 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	2149	8	15	18	19	24	16	53
高密度	437	4	13	25	21	19	18	54
中密度	338	6	13	27	18	22	14	53
低中密度	656	9	15	15	20	24	17	53
低密度	718	8	17	15	17	27	16	53

図表2-14 ライフステージ

人口密度	軽乗用系全体ベース n=	既婚				
		未婚	夫婦のみ 末子 未就学児	末子 小中学生 高校生以上	子独立	その他
軽乗用系 全体	2042	14	12	15	25	32
高密度	414	8	13	18	31	28
中密度	322	13	11	21	23	30
低中密度	620	13	13	14	25	33
低密度	686	17	12	12	24	33

図表2-15 世帯年収

人口密度	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	その他	
軽乗用系 全体	1829	10	24	25	20	12	9	527
高密度	351	9	21	23	19	17	11	578
中密度	175	8	18	27	29	10	8	588
低中密度	563	9	22	25	20	13	11	550
低密度	740	13	28	26	17	10	6	460

図表2-16 職業

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	2146	36	26	9	29
高密度	436	36	27	10	27
中密度	337	32	27	10	31
低中密度	656	33	29	8	30
低密度	717	40	24	9	27

図表2-17 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	30	25	22	10	3.1
高密度	421	9	25	25	27	8	3.2
中密度	333	9	25	21	24	15	3.3
低中密度	645	8	30	24	23	10	3.1
低密度	707	8	32	27	20	8	3.1

## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (5) 使用実態

■ 使用用途はいずれの地域でも「買物」中心。人口密度が低くなるほど、使用頻度が多く、走行距離は長くなる。

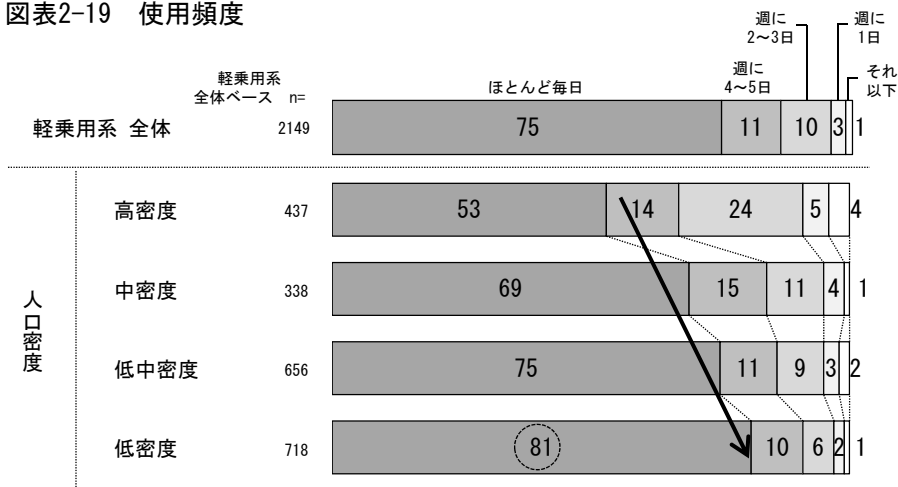
- 使用用途は、いずれの地域でも「買物」が約9割と最も多く、中心的な用途となっている。人口密度が低くなるほど、「通勤・通学」「仕事・商用」が高い。
- 使用頻度は、人口密度が低いほど「ほとんど毎日」比率が高くなり、低密度地域では81%。月間平均走行距離では、低密度地域は平均485kmと他の地域よりも長い。

単位：%

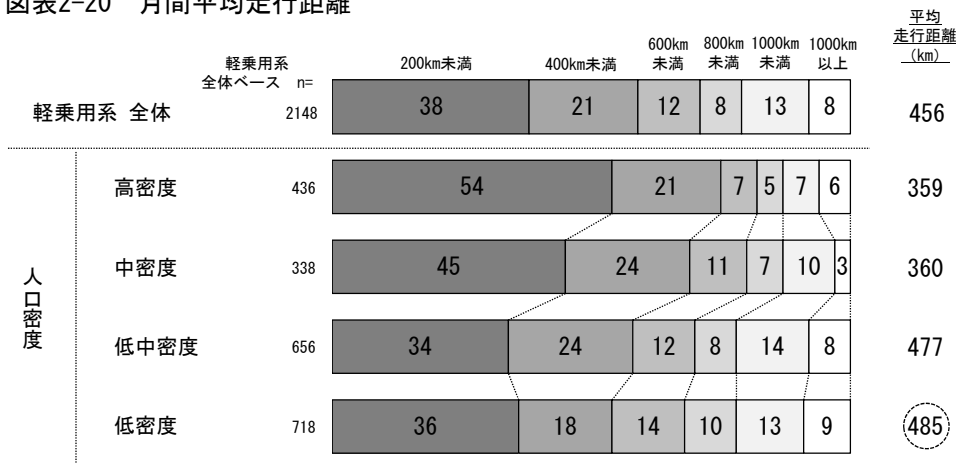
図表2-18 使用用途

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	2149	88	49	48	47	39
人口密度	高密度	88	49	36	53	27
	中密度	87	53	48	56	31
	低中密度	88	50	48	49	40
	低密度	89	47	51	39	45

図表2-19 使用頻度



図表2-20 月間平均走行距離



## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (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。

- 「軽は生活に欠かせないライフラインである」と認識している人は人口密度が低いほど高くなっていく。背景には、軽自動車が、買物、通勤、通院、送迎など、生活の足を中心に、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など幅広い用途に使われていることがあると思われる。
- 低密度地域では、職場に「車以外では行けない」人は31%、別の場所に住む家族のところに「車以外では行けない」人は28%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2-21 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				そう思う 計
		そう思う	ややそう思う	そう思わない計		
軽乗用系 全体	2149	46	28	22	4	74
人口密度	高密度	34	28	30	8	62
	中密度	38	32	25	5	70
	低中密度	49	27	21	3	76
	低密度	49	27	21	3	76

図表2-22 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	友人や知人と会いに行く	病院への通院送迎	まとまった買物	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	あらたまった外出	地域のコミュニティに参加	地域のイベントへの参加	泊りがけの旅行	介護・介助	送迎	施設などへの行き来
		軽乗用系 全体	2149	85	59	54	52	52	46	39	36	27	17	15	14	13	9
人口密度	高密度	410	75	36	48	48	62	51	35	41	35	21	8	7	17	9	6
	中密度	219	84	54	53	52	56	55	32	38	26	15	11	8	14	9	7
	低中密度	661	87	59	58	53	51	48	41	36	29	17	16	13	13	10	9
	低密度	838	85	65	52	52	49	42	40	35	24	16	17	17	12	8	8

■ 全体+3ポイント以上

図表2-23 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	1922	19	27	26
人口密度	高密度	385	30	30	30	10
	中密度	300	26	29	25	20
	低中密度	582	14	24	31	31
	低密度	655	19	28	22	31

図表2-24 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	2148	17	25	34
人口密度	高密度	437	24	30	37	9
	中密度	338	24	24	37	15
	低中密度	655	14	22	39	25
	低密度	718	19	26	27	28



## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (7) 軽自動車がなくなった場合の困窮度

#### ■ 低密度地域だけでなく、高密度地域でも経済的理由や道路状況から軽自動車の必要性は高い。

- 「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79%が困ると感じている。軽から普通乗用車に変えた時の不都合として、「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」などの経済的理由や「狭い道など道路条件の関係で、行動範囲が狭まる」「運転できない」「保管するスペースが狭く、置けない」などのサイズの原因が挙げられる。
- 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3割強と、狭い道を運転する機会も多い。

図表2-25 軽自動車がなくなった場合の困窮度

単位: %

軽乗用系 全体ベース	n=	困窮度				困る 計
		非常に困る	それほどでもないが困る	どちらでもない	あまり/まったく困らない	
軽乗用系 全体	2149	57	28	9	6	85
人口密度	高密度	41	38	9	12	79
	中密度	50	31	10	9	81
	低中密度	58	28	9	5	86
	低密度	61	24	9	6	85

図表2-26 軽から普通自動車に変えると生じる不都合

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												
		生活費が圧迫される できなくなる	経済的な負担が増し車を保有 できなくなる	狭い道など道路条件の関係で、 行動範囲が狭まる	大きな車は経済性が悪い	運転ができない(大きな車は運転しにくい 運転が怖い)	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	乗車人数が少ないので適さない	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	大きい車は適さない	行動範囲が広がらないので、 行けない場所が出てくる	出先の駐車スペースの関係で、 行けない場所が出てくる	荷物を載せないで適さない
軽乗用系 全体	1783	50	32	31	28	24	19	17	17	15	13	12	9	3
人口密度	高密度	43	36	27	26	19	18	18	22	19	14	10	8	0
	中密度	48	30	35	23	23	19	15	21	19	16	10	14	4
	低中密度	48	30	33	28	24	19	16	14	13	13	11	8	3
	低密度	53	33	30	29	25	20	19	17	14	13	14	10	4

■ 全体+3ポイント以上

図表2-27 普段の運転で狭い道を運転する機会

軽乗用系 全体ベース	n=	たふさん			狭い道 ある計
		ある	ある	ない	
軽乗用系 全体	2148	5	28	67	33
人口密度	高密度	4	28	68	32
	中密度	5	32	63	37
	低中密度	5	29	66	34
	低密度	5	27	68	32

## II. 軽自動車の存在意義

### 2. 高齢者 (1) 高齢者ユーザー特性

■ 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの40%を占める。有職者が増加。年齢が上がるほど、低年収、単身、軽1台のみ保有世帯が多い。

- 高齢者は、軽自動車のユーザーの40%まで増加。就業状況を見ると、60～64歳では約7割、前期高齢者で約4割、後期高齢者でも約2割が働いている。世帯年収は400万円未満が多く、後期高齢者では7割が400万円未満。
- 家族構成では60代以上は単身、夫婦のみが高く、後期高齢者では2割が単身。
- 併有状況では60代以上は軽1台のみの比率が高く、後期高齢者では6割強。

【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	
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
19年度	2149	8	15	18	19	24	16

図表2-28 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=	平均年齢(歳)				
	フルタイム	パートタイム	自営業・農林漁業	無職	
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
19年度	895	12	21	12	55

図表2-29 属性別の就業状況

軽乗用系全体ベース n=	就業状況				
	フルタイム	パートタイム	自営業・農林漁業	無職	
軽乗用系全体	2146	36	26	9	29
50代以下	1251	50	26	11	13
60代以上	895	13	24	10	53
60代以上					
60～64歳	234	29	33	9	29
65～74歳	470	8	24	10	58
75歳以上	191	4	13	82	
高密度	162	14	21	9	56
中密度	125	12	21	11	56
低中密度	288	11	24	9	56
低密度	320	16	24	11	49

図表2-30 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	1000万円未満	1000万円以上		
軽乗用系全体	1807	10	24	25	20	12	9	527
50代以下	1059	4	18	28	25	15	10	630
60代以上	748	19	34	21	13	7	6	384
60代以上								
60～64歳	197	15	24	26	14	10	11	472
65～74歳	391	18	36	22	13	8	3	372
75歳以上	160	26	44	10	12	6		289
高密度	129	21	37	15	9	12	6	359
中密度	105	15	36	16	24	5	4	397
低中密度	240	15	35	20	14	9	7	400
低密度	274	23	31	25	10	6	5	374

図表2-31 家族構成

軽乗用系全体ベース n=	家族構成			
	単身	夫婦のみ	それ以外	
軽乗用系全体	2149	8	25	67
50代以下	1253	5	12	83
60代以上	896	13	44	43
60代以上				
60～64歳	234	11	37	52
65～74歳	471	13	46	41
75歳以上	191	20	48	32
高密度	162	19	39	42
中密度	126	16	42	42
低中密度	288	14	48	38
低密度	320	12	42	46

図表2-32 併有状況

軽乗用系全体ベース n=	併有状況			
	軽1台のみ	軽のみ複数保有	軽+普通乗用車保有	
軽乗用系全体	2149	29	15	56
50代以下	1253	21	15	64
60代以上	896	41	15	44
60代以上				
60～64歳	234	30	16	54
65～74歳	471	40	17	43
75歳以上	191	62	10	28
高密度	162	67	8	25
中密度	126	51	16	33
低中密度	288	35	15	50
低密度	320	38	17	45

II. 軽自動車の存在意義

2. 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使用頻度をみると、「ほとんど毎日」が66%となっている。年齢が上がるほど、使用頻度が低下し、走行距離も短い。
- 自動車の使用用途をみると、50代よりも、60代以上は「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「職場や学校に行く」「事業所間や現場に向かう」といった通勤・仕事の足、仕事をリタイアした高齢者は日常の買物、通院の足、年齢が上がるほど地域コミュニティの足として高齢者の移動を軽自動車が支えている。

図表2-33 使用頻度

単位：%

軽乗用系全体ベース	n	使用頻度			月間平均 走行距離 (km)	
		ほとんど毎日	週に 4-5日	週に 2-3日		週に 1日 以下
軽乗用系 全体	2149	75	11	10	3	456
50代以下	1253	81	8	7	3	513
60代以上	896	66	16	13	3	373
60～64歳	234	76	13	7	3	445
65～74歳	471	67	15	13	3	356
75歳以上	191	46	23	24	4	297
60代以上						
男性	418	62	15	17	4	413
女性	478	69	17	10	3	345
高密度	162	50	20	23	5	324
中密度	126	66	19	11	4	315
低中密度	288	63	17	15	3	384
低密度	320	71	14	11	3	387
有職	417	79	9	8	3	437
無職	478	55	22	17	4	317

図表2-34 自動車の使用用途 詳細(複数回答)

軽乗用系全体ベース	日常の買物をする	病院への通院・送迎をする	友人や知人と会いに行く	まとまった買物をする	別の場所に住む家族に会いに行く	職場や学校に行く	趣味やレジャーをする	家族の送り迎えをする	地域のコミュニティに参加する	事業所間や現場に向かう	家族揃っての外出をする	あたらまった外出をする	祭りや花見など地域のイベントに参加する	介護・介助が必要な人を乗せる	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をする	泊りがけの旅行をする	
軽乗用系 全体	2149	85	52	54	52	39	59	36	46	15	23	27	17	14	9	8	13
50代以下	1253	83	45	57	55	40	75	38	56	13	27	34	20	16	9	8	16
60代以上	896	88	62	50	48	37	35	33	32	18	17	17	12	10	9	8	8
60～64歳	234	90	58	54	51	44	59	28	31	14	29	17	12	10	13	13	9
65～74歳	471	87	62	52	49	35	29	38	36	19	16	18	14	9	7	7	9
75歳以上	191	85	67	35	39	29	8	29	22	20	3	14	9	9	5	4	6
男性	418	83	60	38	43	29	33	37	32	17	18	21	14	7	6	9	10
女性	478	91	63	58	51	43	36	31	31	19	17	14	11	12	10	8	7
高密度	162	75	52	45	55	35	28	34	36	11	22	24	19	7	8	4	8
中密度	126	91	63	46	54	27	29	34	40	13	13	21	12	4	6	6	10
低中密度	288	90	60	52	45	37	35	33	32	17	17	16	12	8	8	8	9
低密度	320	87	64	50	47	39	37	33	28	21	18	15	12	13	9	10	7
有職	417	86	55	49	43	39	69	27	30	14	34	16	11	8	9	8	9
無職	478	89	68	50	51	35	4	38	33	22	3	18	14	11	8	8	7

■ 全体+3ポイント以上

II. 軽自動車の存在意義

## 2. 高齢者 (3) 公共交通機関の利便性と困窮度

■ 高齢者の半数以上が軽自動車がなくなると「非常に困る」と回答。

- 60代以上の高齢層の約半数、特に低中密度以下の地域では約6割が公共交通機関の不便な場所に住んでいる
- 60代以上の約6割が軽自動車がなくなった場合、「非常に困る」と回答。「困る」と合わせると8割を超える。なくなった場合の不都合としては「生活費が圧迫」「経済的な負担増で車が持てなくなる」「道路条件の関係で行けない場所が出てくる」が上位。75歳以上の後期高齢層、中密度以上地域では4割以上が「経済的な負担で車が持てなくなる」と回答しており、軽自動車がなくなることによって車を持たない世帯が増加。

図表2-35 公共交通機関の利便性

単位：%

全体ベース n=	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	便利 計	不便 計	
軽乗用系 全体	2149	7	28	15	24	26	35	50
50代以下	1253	7	29	15	25	24	36	49
60代以上	896	7	26	16	23	28	33	51
60代以上								
60～64歳	234	9	25	15	18	33	34	51
65～74歳	471	7	27	15	24	27	34	51
75歳以上	191	6	23	16	30	25	29	55
高密度	162	16	50	19	13	2	66	15
中密度	126	17	36	17	24	6	53	30
低中密度	288	4	23	14	28	31	27	59
低密度	320	6	21	16	21	36	27	57

図表2-36 軽自動車がなくなった場合の困窮度

全体ベース n=	非常に困る	それほどでもないが 困る	どちらとも いえない	困らない計	困る 計	
軽乗用系 全体	2149	57	28	9	6	85
50代以下	1253	58	28	8	6	86
60代以上	896	56	28	9	7	84
60代以上						
60～64歳	234	56	24	13	7	80
65～74歳	471	55	30	8	7	85
75歳以上	191	58	26	7	9	84
高密度	162	38	40	8	14	78
中密度	126	46	35	9	10	81
低中密度	288	61	26	9	4	87
低密度	320	58	24	10	8	82

図表2-37 軽から普通自動車に変えると生じる不都合

	軽自動車 の困窮度 「困る」 選択者 ベース	生活費が 圧迫され る	経済的な 負担が増 える	狭い道が 関係する 道路	狭い道が 関係する 道路	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い	大きな 燃費が 悪い
軽乗用系 全体	1783	50	32	31	28	24	17	15	13	17	9	19	12		
50代以下	1253	52	26	28	25	21	11	11	9	15	7	22	12		
60代以上	747	42	38	33	31	27	26	20	19	18	14	13	12		
60～64歳	192	41	33	33	31	34	27	15	19	18	14	12	17		
65～74歳	401	46	38	32	31	23	25	22	20	18	14	13	9		
75歳以上	154	35	48	34	27	25	27	21	17	18	15	14	14		
高密度	125	26	42	26	26	24	26	28	18	27	13	13	9		
中密度	105	42	41	37	26	25	21	28	22	24	20	14	12		
低中密度	245	42	39	32	32	23	24	15	16	13	14	13	9		
低密度	272	46	37	33	31	31	29	21	21	19	13	13	15		

全体+3ポイント以上

II. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者（4）免許保有意向

■ 「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、年齢があがるほど「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、買物、通院での使用の割合が高くなり、日常での必要性の高さが窺える。
- 免許を返納しても構わない理由として、「車の事故をニュースなどでよく見る」を挙げている高齢者が5割を超えており、昨今の報道の影響の大きさが感じられる。

図表2-38 講習予備検査（認知機能検査）に対する考え方

単位：%

40代以上全体ベース n=	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		制度に関係なく 言われたら自主返納	
	検査を受けても 免許を更新したい					
軽乗用系 全体	1711	50	9	29	12	
40～50代	816	43	11	32	14	
60代以上	895	57	7	26	10	
60代以上						
60～64歳	234	44	6	34	16	
65～74歳	470	62	7	23	8	
75歳以上	191	64	7	23	6	
60代以上						
高密度	162	43	10	40	7	
中密度	126	50	8	24	18	
低中密度	287	59	6	24	11	
低密度	320	59	7	26	8	

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2-39 検査を受けても免許を更新したい理由

	40代以上 免許更新 意向あり ベース	る買物 に使用 して いて	運だ 転だ ま で ま だ 普 通 に	に車 支 障 が あ る 生 活	る通 院 に 使 っ て い	関代 が わ り の 交 通 機 関	ど を 感 じ て は な い す る ほ ろ	運 転 能 力 の 低 下	仕 事 や 商 用 に 使 っ て い る	る送 迎 に 使 っ て い	てレ ジ ヤ ー に 使 っ て い る	使 っ て い る 通 学 に	し運 転 す る の が 楽	身 分 証 代 わ り
軽乗用系 全体	862	49	50	50	22	20	14	16	13	11	16	6	3	
40～50代	348	39	52	48	11	19	7	19	12	10	22	6	4	
60代以上	514	56	51	48	30	20	19	15	13	12	11	6	2	
60～64歳	114	45	48	46	24	18	14	14	11	8	19	4	0	
65～74歳	284	58	53	48	30	20	20	15	14	14	11	8	0	
75歳以上	116	66	51	52	36	23	26	15	14	8	1	4	7	
高密度	79	43	29	59	31	6	17	9	15	13	5	15	1	
中密度	64	57	39	55	21	8	19	10	26	12	9	13	6	
低中密度	173	51	52	48	21	23	24	15	13	9	12	3	0	
低密度	198	62	56	46	40	23	16	16	11	13	12	7	2	

全体+3ポイント以上

図表2-40 免許を返納しても構わない理由

	40代以上 免許更新 意向なし ベース	よ二車 く一車 見事 る故 スな を で	が車 の運 転に 自 信	どバス ・バス を循 環利 用す るな	せ人 社 な ど が 家 族 を 乗	会 社 ・ 家 族 を 乗	十分 公共 交通 機関 で	すタク シー を利用	ら車 が 無 く も 困	たご親 族 を 止 め ら す る
軽乗用系 全体	849	59	22	20	17	19	11	12	8	
40～50代	467	63	19	20	16	20	8	12	8	
60代以上	382	54	26	21	19	19	16	12	8	
60～64歳	120	58	33	20	21	15	19	8	5	
65～74歳	187	55	22	25	19	23	15	15	4	
75歳以上	75	43	21	13	14	17	7	10	25	
高密度	83	50	15	42	17	41	22	14	3	
中密度	62	45	16	18	26	32	15	18	8	
低中密度	115	51	23	25	23	11	14	7	13	
低密度	122	61	35	13	15	16	15	13	4	

全体+3ポイント以上

## II. 軽自動車の存在意義

### 3. 女性 (1) 女性ユーザー特性

■ 女性ユーザーは軽自動車の6割強を占める主要ユーザー。60代以上が増加し、4割弱。未婚+夫婦のみ、高密度地域で、軽1台のみ保有世帯が多い。

- 女性ユーザーは、軽自動車のユーザーの6割強を占める。年代構成では60代以上が増加しており、4割。就業状況を見ると、40～50代では8割以上が就業。ライフステージでは3割が子独立。
- 世帯年収では、子独立、低密度地域で年収が低い。
- 併有状況では未婚+夫婦のみ、高密度地域で軽1台のみの比率が高い。

【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
11年度	2039	36	64
13年度	2103	38	62
15年度	2114	36	64
17年度	2140	34	66
19年度	2149	36	64

図表2-41 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	
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
19年度	1293	8	15	19	21	25	12	53

図表2-42 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=	自営業・家族従業員・農林漁業				有職計 (%)	全国一般女性有職率※
	フルタイム	パートタイム	無職			
軽乗用系女性全体	28	36	7	29	69	51
20代以下	70	18	11	11	83	58
30代	40	32	6	22	72	74
40代	42	42	5	11	88	78
50代	24	50	10	16	83	75
60代	11	41	10	38	60	45
70代以上	12	8	79		24	11

※全国データ出所：『平成30年労働力調査』（総務省統計局）

図表2-43 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
11年度	1224	19	35	24	22
13年度	1199	16	36	26	22
15年度	1249	17	37	21	25
17年度	1281	16	33	23	28
19年度	1218	14	28	28	30

図表2-44 世帯年収

軽乗用系全体ベース n=	世帯年収(万円)					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	10	24	25	20	12	9	527
女性計	10	21	26	20	14	9	548
未婚+夫婦のみ	14	29	16	16	9	16	509
末子中学生以下	3	15	35	27	13	7	586
末子高校生以上	5	12	26	23	23	11	660
子独立	9	31	26	16	12	6	471
高密度	7	16	25	20	20	12	616
中密度	9	16	27	28	11	9	593
低中密度	9	21	25	19	16	10	566
低密度	12	24	27	18	13	6	503

図表2-45 併有状況

軽乗用系全体ベース n=	併有状況		
	軽1台のみ	軽のみ複数保有	軽+普通乗用車保有
軽乗用系全体	29	15	56
女性計	25	13	62
未婚+夫婦のみ	37	16	47
末子中学生以下	15	8	77
末子高校生以上	16	15	69
子独立	21	18	61
高密度	51	6	43
中密度	29	10	61
低中密度	19	13	68
低密度	23	16	61

II. 軽自動車の存在意義

3. 女性（2）軽自動車の使用頻度と用途

■ 女性ユーザーの使用頻度は高く、日常の買物や友人・知人への訪問等様々な用途に使っている。

- 女性ユーザーの使用頻度をみると、「ほとんど毎日」が77%。末子中学生以下のいる世帯、低密度地域、有職者では8割以上が「ほとんど毎日」使用している。
- 自動車の使用用途をみると、「日常の買物をする」「友人・知人に会いに行く」「職場や学校に行く」が上位。未婚＋夫婦のみ、末子中学生以下世帯では、「職場や学校に行く」、子独立世帯では「まとまった買物をする」が高い。

図表2-46 使用頻度

単位：%

軽乗用系全体ベース	n	使用頻度				月間平均 走行距離 (km)
		ほとんど毎日	週に 4-5日	週に 2-3日	週に 1日以下	
軽乗用系 全体	2149	75	11	10	3	456
女性 計	1293	77	11	9	2	421
未婚＋夫婦のみ	165	80	9	10	0	451
末子中学生以下	346	86	8	5	0	448
末子高校生以上	338	74	11	11	3	437
子独立	369	75	13	8	2	385
高密度	254	54	11	27	4	330
中密度	196	72	15	10	2	338
低中密度	400	78	11	7	2	439
低密度	443	84	9	6	0	446
有職	891	84	6	7	2	461
無職	401	61	21	13	3	322

図表2-47 自動車の使用用途 詳細（複数回答）

軽乗用系全体ベース	n	日常の買物をする	友人や知人に会いに行く	職場や学校に行く	まとまった買物をする	病院への通院・送迎をする	家族の送り迎えをする	別の場所に住む家族に会いに行く	趣味やレジャーをする	家族揃っての外出をする	事業所間や現場に向かう	あらたまった外出をする	地域のコミュニティに参加する	祭りや花見など地域のイベントに参加する	泊りがけの旅行をする	介護・介助が必要な人を乗せる	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をする
		軽乗用系 全体	2149	85	54	59	52	52	46	39	36	27	23	17	15	14	13
女性 計	1293	90	61	60	56	55	49	44	33	27	22	16	15	14	12	9	7
未婚＋夫婦のみ	165	80	61	81	49	32	30	24	39	19	25	17	2	8	12	9	3
末子中学生以下	346	91	68	73	63	56	79	50	30	40	26	21	17	23	15	6	6
末子高校生以上	338	91	54	52	52	57	53	41	34	29	22	17	17	12	9	9	10
子独立	369	93	61	49	59	63	34	49	35	21	16	13	14	13	11	13	9
高密度	254	77	54	36	65	52	56	39	39	37	20	19	7	6	17	10	5
中密度	196	91	57	54	63	57	61	36	33	25	16	13	9	9	9	8	6
低中密度	400	92	66	61	57	56	52	47	34	29	23	17	13	13	13	10	7
低密度	443	89	59	67	52	55	43	44	32	25	23	16	19	19	11	8	8
有職	891	89	62	80	55	51	51	44	32	29	29	17	12	14	13	9	7
無職	401	91	60	12	59	66	45	43	35	23	4	15	21	16	8	10	8

□ 全体+3ポイント以上

II. 軽自動車の存在意義

3. 女性 (3) 公共交通機関の利便性と困窮度

■ 女性ユーザーの半数以上が軽自動車がなくなると「非常に困る」と回答。

- 女性ユーザーの約半数、特に低密度地域では6割以上が公共交通機関の不便な場所に住んでいる
- 女性ユーザーの約6割が軽自動車がなくなった場合、「非常に困る」と回答。「困る」と合わせると約9割。なくなった場合の不都合としては「生活費が圧迫」「道路条件の関係で行けない場所が出てくる」「大きい車は運転ができない」が上位。教育費のかかる子供のいる世帯では5割以上が「生活費を圧迫」。

図表2-48 公共交通機関の利便性

単位：%

軽乗用系 全体	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	2149	7	28	15	24	26	35	50
女性 計	1293	6	27	14	26	27	33	53
未婚+夫婦のみ	165	3	27	11	29	30	30	59
末子中学生以下	346	5	30	13	27	25	35	52
末子高校生以上	338	5	30	14	25	26	35	51
子独立	369	8	22	15	25	30	30	55
高密度	254	15	44	16	20	5	59	25
中密度	196	10	42	17	22	9	52	31
低中密度	400	6	24	15	27	28	30	55
低密度	443	4	23	11	26	36	27	62

図表2-49 軽自動車がなくなった場合の困窮度

軽乗用系 全体	全体ベース n=	困窮度				困る計
		非常に困る	それほどではないが困る	どちらともいえない	困らない	
軽乗用系 全体	2149	57	28	9	6	85
女性 計	1293	62	26	7	5	88
未婚+夫婦のみ	165	63	31	4	2	94
末子中学生	346	63	24	7	6	87
末子高校生	338	57	28	11	4	85
子独立	369	66	24	6	4	90
高密度	254	43	39	8	10	82
中密度	196	55	27	9	9	82
低中密度	400	63	27	7	3	90
低密度	443	66	23	7	4	89

図表2-50 軽から普通自動車に変えると生じる不都合

軽自動車 の困窮度 「困る」 選択者 ベース	生活費が 圧迫され る	道路条件 が悪い場 所がある と、行く のが大変	狭い道に は、運転 が難しい	大きな車 は、運転 が難しい	経済的な 負担が増 える	大きな車 は、燃費 が悪い	趣味や貯 蓄などに 余裕がな くなる	乗る人数 が少ない と、不便	日常でも 足らない と、不便	車が狭く ない、大 きな車は 運転が楽	行動範囲 が広い車 は、不便	出先での 駐車場の 確保が難 しい	荷物は大 きく、運 搬が楽な 車は、適 当
軽乗用系 全体	1783	50	31	24	32	28	19	17	15	17	13	12	9
女性 計	1117	49	34	32	31	25	19	17	17	17	15	14	9
未婚+夫婦のみ	149	42	35	35	30	15	21	12	11	24	12	19	8
末子中学生以下	290	59	31	30	28	27	23	10	12	13	11	13	6
末子高校生以上	288	52	32	27	29	25	17	16	14	20	18	11	10
子独立	329	45	39	37	33	28	16	24	24	16	16	17	12
高密度	205	45	32	26	35	23	20	18	24	21	14	13	6
中密度	160	47	39	28	32	21	19	17	20	20	17	8	14
低中密度	354	47	35	33	28	26	18	18	16	13	14	14	8
低密度	398	53	32	33	32	25	21	16	16	18	16	17	9

全体+3ポイント以上



### Ⅲ.安全技術に対するユーザー意識

---

#### 【要約】

- 約5割が軽自動車購入時に安全性を重視。背景には、60代以上ユーザーの身体的衰えに伴う運転不安がある。安全性重視度が高まる中、自動車の安全装備・機能への興味が高まっており、衝突被害軽減ブレーキを中心に、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などに魅力を感じている。
- 安全装備・機能の装着意向も衝突被害軽減ブレーキを中心に、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など高い。ただし、追加費用なしが約1～2割、3万円未満が約2～3割と価格面で差。

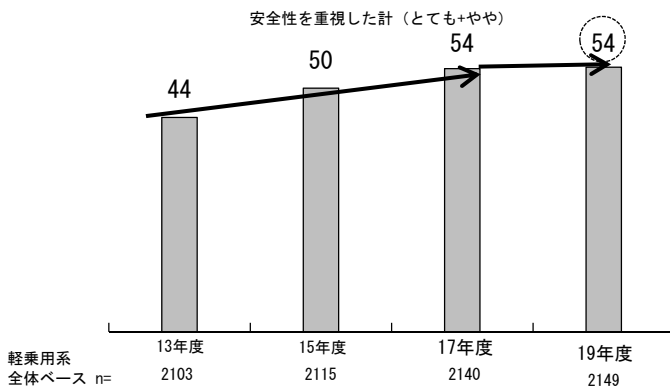
### Ⅲ. 安全技術に対するユーザー意識

## 1. 運転不安と安全性期待

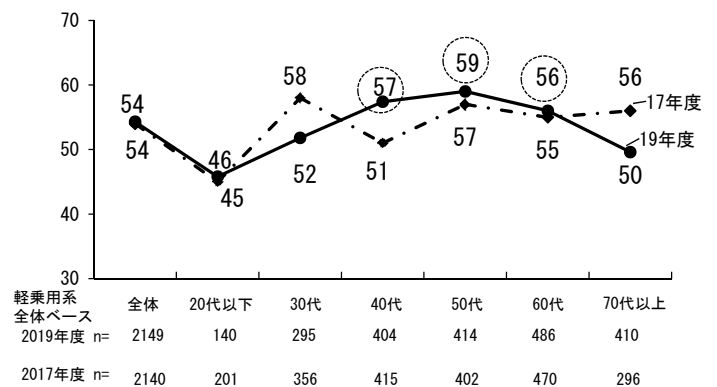
■ 約半数が購入時に安全性を重視。背景に60代以上の身体的衰えを機能でカバーしたい意識あり。

- 軽自動車購入時に安全性を重視する人は54%と前回と同レベル。年代で見ると、40代～60代ユーザーの安全性重視度が上昇している。
- 30歳前後からの運転変化として「慎重に運転するようになった」が63%と高く、「雨天、夜間などにまわりの状況が見えづらくなった」「長く運転すると疲れるようになった」等の運転時の不安が背景として考えられる。
- 高齢層で軽自動車に対する安全イメージが高く、また先進安全技術への興味も高まっている。

図表3-1 軽自動車購入時の安全性重視度



図表3-2 年代別軽自動車購入時の安全性重視度 単位：%



図表3-3 30歳前後からの運転変化

軽乗用系全体ベース	軽乗用系全体ベース	慎重に運転するようになった	雨天、夜間などにまわりの状況が見えづらくなった	長く運転すると疲れやすくなった	経験を積み上手に運転できるようになった	周囲の音が聞こえづらくなった	周りに対する注意がなくなった	がすみずみに動きが複雑な動作になった	とっさの動作が複雑な動作になった	信号、車、歩行者が見えづらくなった	同乗者から運転に関して指摘されることが増えた	まわりの車のスピードについていけなくなった	道路標識を見落としがちになった	周囲の音が聞こえづらくなった	その他	とくに変わったことはない
		軽乗用系全体	1779	63	40	37	12	9	8	7	5	5	3	3	3	0
40代	407	53	29	28	19	7	2	5	1	2	2	1	0	28		
50代	437	61	35	34	15	4	6	6	4	2	2	1	0	19		
60代	560	69	45	44	10	14	10	9	5	5	4	4	1	9		
70代以上	375	69	51	41	6	10	14	8	9	9	6	5	0	7		

■ 全体+5ポイント以上

図表3-4 軽自動車は安全な移動をサポートしてくれる

軽乗用系全体ベース	軽乗用系全体ベース	そう思う				どちらともいえない		あまりそう思わない	
		そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	どちらともいえない	あまりそう思わない	あまりそう思わない		
軽乗用系全体	2149	14	23	46	12	5			
男性	856	10	21	48	15	6			
女性	1293	15	25	45	10	5			
20代以下	140	17	31	39	9	4			
30代	295	15	18	46	15	6			
40代	404	10	20	49	13	8			
50代	414	13	27	44	12	4			
60代	486	14	23	48	10	5			
70代以上	410	14	24	47	11	4			

図表3-5 1年前と比べた先進安全技術への興味 (WEB調査)

軽乗用系全体ベース	軽乗用系全体ベース	興味が高まった			変化はなかった		興味はなくなった
		興味が高まった	変化はなかった	変化はなかった	興味はなくなった		
軽乗用系全体	1084	46	49	5			
男性	533	46	50	4			
女性	551	46	48	6			
20代以下	94	52	40	8			
30代	236	48	45	7			
40代	180	34	60	6			
50代	185	39	58	3			
60代	298	51	44	5			
70代以上	91	63	33	4			

### Ⅲ. 安全技術に対するユーザー意識

## 2. 安全装備・機能の魅力度

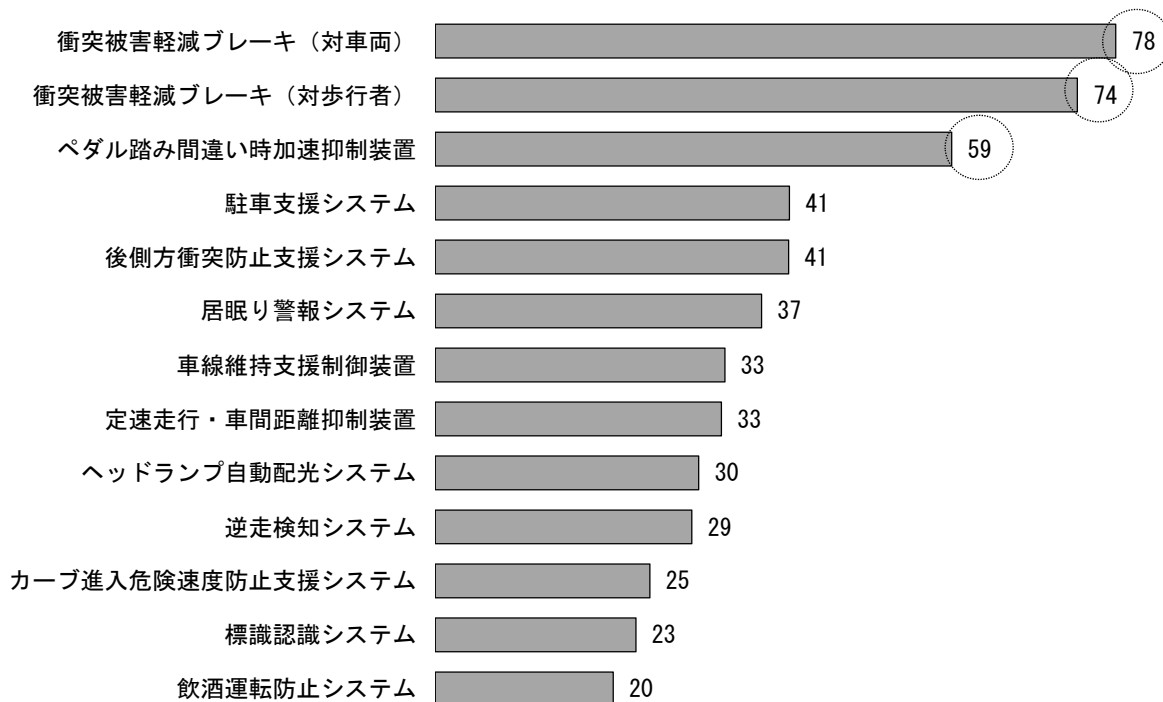
■ 「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」を魅力に感じており、特に60代以上の高齢層で魅力が高い。

- 自動車の安全にかかわる装備・機能の魅力度は、衝突被害軽減ブレーキ(対車両・対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が上位。次いで駐車支援システム、後側方衝突防止支援システムが4割を超える。
- 属性別でみると、60代以上の高齢層で魅力度が高い。

図表3-6 先進安全装備・機能の魅力 (WEB調査)

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=1084



図表3-7 属性別にみた先進安全装備・機能の魅力 (WEB調査)

	軽乗用系・普通乗用車全体ベース	衝突被害軽減ブレーキ (対車両)	衝突被害軽減ブレーキ (対歩行者)	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	駐車支援システム	後側方衝突防止支援システム	居眠り警報システム	車線維持支援制御装置	定速走行・車間距離抑制装置	ヘッドランプ自動配光システム	逆走検知システム	カーブ進入危険速度防止支援システム	標識認識システム	飲酒運転防止システム
		対車両	対歩行者											
軽乗用系・普通乗用車全体	1659	74	71	57	42	43	40	35	34	31	28	25	25	21
軽乗用系 全体	1084	78	74	59	41	41	37	33	33	30	29	25	23	20
性別														
男性	533	76	70	56	37	41	41	36	35	30	30	26	24	25
女性	551	79	76	61	43	41	35	32	32	30	29	24	22	18
年代														
20代	94	69	61	45	37	31	40	24	22	19	23	16	20	22
30代	236	73	67	49	41	44	46	34	35	32	28	30	28	31
40代	180	72	67	55	35	33	30	25	27	27	24	20	19	19
50代	185	75	72	59	41	40	33	37	32	34	23	21	23	14
60代	298	85	81	66	43	44	38	36	36	30	33	28	23	19
70代以上	91	88	83	72	46	49	45	39	39	35	46	30	26	26
普通乗用車 全体	575	72	69	55	42	44	41	36	35	31	27	25	26	22
軽-普通乗用車 差		+6	+5	+4	▲1	▲3	▲4	▲3	▲2	▲1	+2	0	▲3	▲2

■ 軽乗用系・普通乗用車全体+5ポイント以上

Ⅲ. 安全技術に対するユーザー意識

3. 安全装備・機能の装着意向

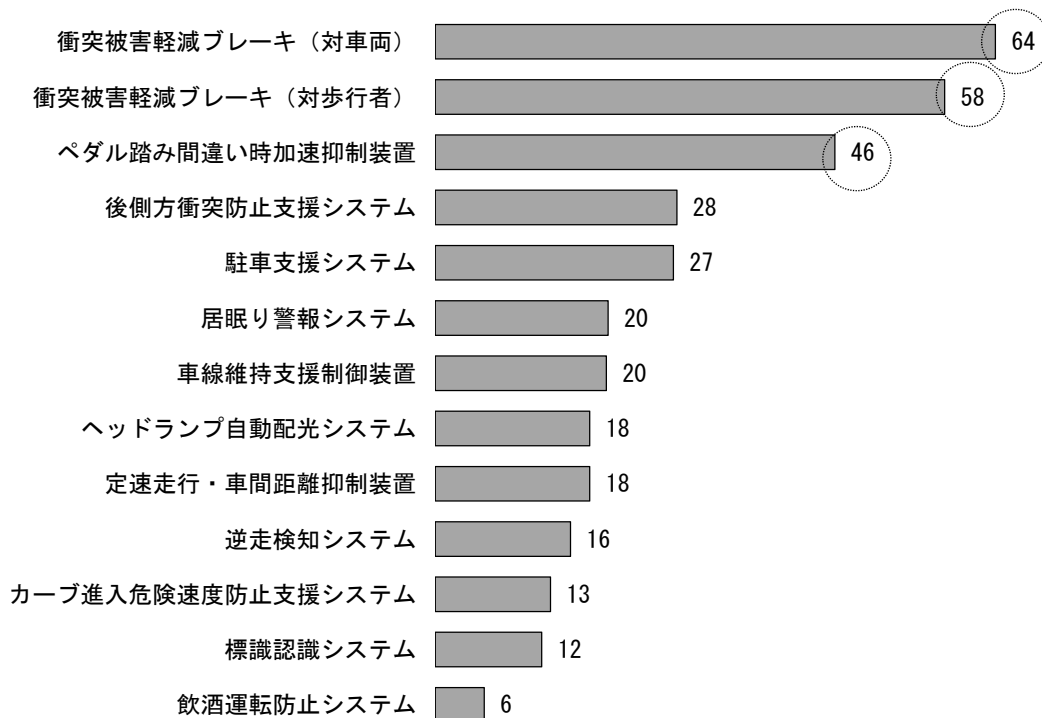
■ 装着意向も魅力と同様、「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が高い。

- ・ 自動車の安全にかかわる装備・機能の装着意向は、衝突被害軽減ブレーキ(対車両・対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が上位。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキ(対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置は60代以上で意向が高い。

図表3-8 先進安全装備・機能の装着意向 (WEB調査)

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=1084



図表3-9 属性別にみた先進安全装備・機能の装着意向 (WEB調査)

		軽乗用系・普通乗用車全体ベース	衝突被害軽減ブレーキ (対車両)	衝突被害軽減ブレーキ (対歩行者)	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	後側方衝突防止支援システム	駐車支援システム	居眠り警報システム	車線維持支援制御装置	ヘッドランプ自動配光システム	定速走行・車間距離抑制装置	逆走検知システム	カーブ進入危険速度防止システム	標識認識システム	飲酒運転防止システム
軽乗用系・普通乗用車全体		1659	63	59	42	31	29	21	22	19	23	15	14	13	6
軽乗用系 全体		1084	64	58	46	28	27	20	20	18	18	16	13	12	6
性別	男性	533	63	58	44	28	26	24	23	21	23	16	14	15	8
	女性	551	65	59	47	28	28	17	18	16	15	15	13	11	4
年代	20代	94	59	44	35	22	24	14	14	12	12	12	9	10	7
	30代	236	63	56	35	31	29	28	26	20	20	13	18	14	10
	40代	180	59	55	38	23	25	19	18	20	18	11	13	14	7
	50代	185	63	57	46	30	26	18	22	20	20	15	11	13	4
	60代	298	69	66	52	28	29	19	16	15	15	18	14	11	4
	70代以上	91	67	59	64	31	27	20	22	18	22	21	14	11	4
普通乗用車 全体		575	63	59	40	33	30	22	23	19	25	14	14	14	6
軽-普通乗用車 差			+ 1	▲ 1	+ 6	▲ 5	▲ 3	▲ 2	▲ 3	▲ 1	▲ 7	+ 2	▲ 1	▲ 2	0

■ 軽乗用系・普通乗用車全体+5ポイント以上

### Ⅲ. 安全技術に対するユーザー意識

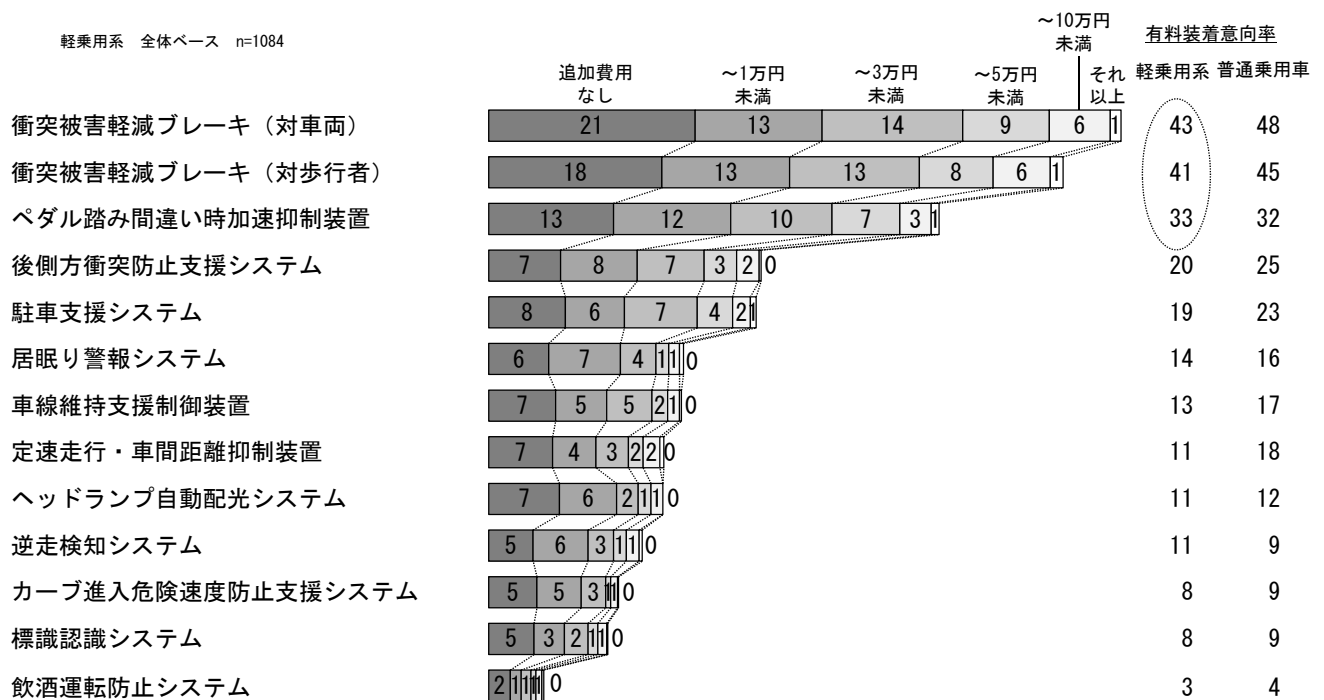
## 4. 安全装備・機能の支払限度額と不安

■ 有料装着意向は「衝突被害軽減ブレーキ」でも4割程度。追加費用なしが約2割、3万円未満が約3割。

- 自動車の安全にかかわる装備・機能の有料装着意向は、衝突被害軽減ブレーキ（対車両・対歩行者）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が3～4割程度。支払限度額は追加費用なしが約1～2割、3万円未満が約2～3割。
- 装備・機能への不安としては、「正しく作動するかが不安」が64%。「車両価格が高くなる」が30%。

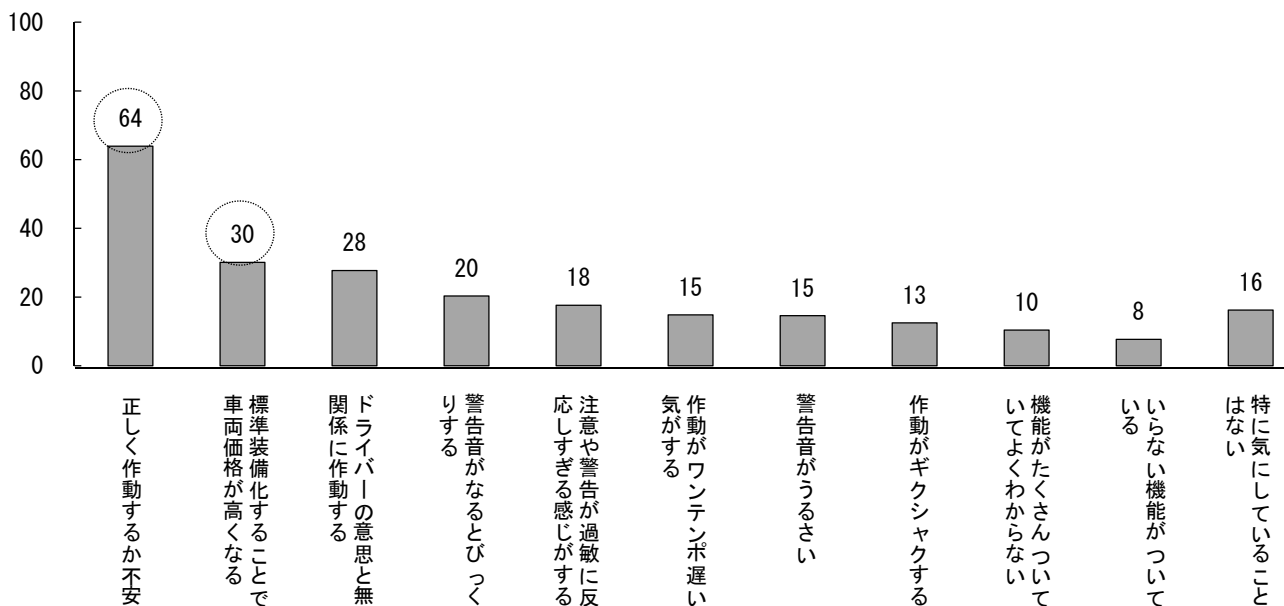
図表3-10 先進安全装備・機能支払限度額（WEB調査）

単位：%



図表3-11 先進安全装備・機能への不安（WEB調査）

軽乗用系 全体ベース n=1084



Ⅲ. 安全技術に対するユーザー意識

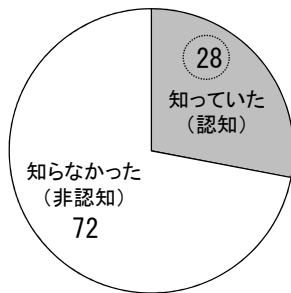
5. サポカー認知と購入意向

■ 軽乗用系保有者のサポカーの認知は28%。認知者の64%が購入意向。

- サポカー認知率は28%となった。若年層認知率が高く、高齢になるほど認知率が低下。
- サポカーの購入意向は64%。性別では女性、年代では40-50代で意向が高い。

図表3-12 サポカーの認知 (WEB調査)

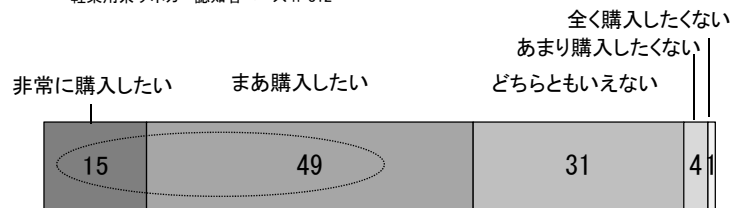
軽乗用系全体ベース n=1084



図表3-13 サポカーの購入意向 (WEB調査)

単位: %

軽乗用系サポカー認知者ベース n=312



図表3-14 属性別サポカー認知・購入意向 (WEB調査)

		軽乗用系・普通乗用車全体ベース n=	認知	非常に購入したい	まあ購入したい	購入意向計
軽乗用系・普通乗用車全体		1659	32	19	50	69
軽乗用系 全体		1084	28	15	49	64
性別	男性	533	28	22	40	62
	女性	551	27	11	54	65
年代	20代以下	94	39	26	31	57
	30代	236	34	10	46	56
	40代	180	32	12	59	71
	50代	185	27	20	52	72
	60代	298	22	13	48	61
	70代以上	91	19	19	38	57
普通乗用車 全体		575	34	21	50	71

## IV.次世代環境技術に対する関心度

### 【要約】

- 約4割が購入時に環境を意識している。軽自動車に対して「環境に配慮している」イメージを持っている。
- 次世代環境対応車では「ハイブリッド車」「電気自動車」の認知が約9割まで達している。ただし、購入意向は「ハイブリッド車」は4割弱、「電気自動車」は3割弱にとどまる。懸念点としては各環境対応車とも「価格が高い」ことが上位。追加支払額は追加コストなしが約2割、10万円までが約1～2割。価格上昇に対する意識が高く、価格にシビアな軽ユーザーは関心はあっても価格がネックで購入に至らず。

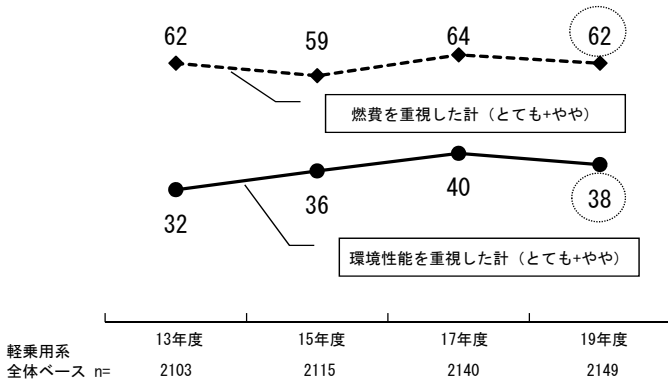
## IV. 次世代環境技術に対する関心度

### 1. 環境意識

#### ■ 購入時に環境性能を重視する人は約4割。約5割が軽に対して「環境に配慮している」イメージ。

- 軽自動車購入時に環境性能を重視する人は38%、燃費を重視する人は62%と17年度調査と同レベル。
- 年代でみると、40代～60代ユーザーの燃費重視度が高い。
- 「環境問題に配慮されている」53%、「エコカーという感じがする」46%。
- 自動車の税金に対する意見では、「地球環境に配慮しているため、税金が安いのは妥当」が増加傾向。

図表4-1 軽自動車購入時の重視度



図表4-2 属性別購入時の重視度

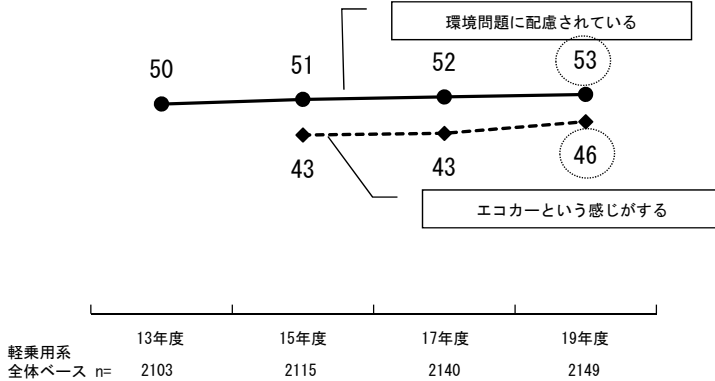
単位：%

		軽乗用系 全体ベース	環境性能を重視	燃費を重視した
軽乗用系 全体		2149	38	62
性別	男性	856	35	61
	女性	1293	39	62
主運転者年代	20代以下	140	36	56
	30代	295	39	59
	40代	404	34	68
	50代	414	40	63
	60代	486	40	65
	70代以上	410	35	54

■ 全体+3ポイント以上

図表4-3 軽自動車の環境イメージ

「軽自動車は環境問題に配慮されている」そう思う計 (そう思う+ややそう思う)



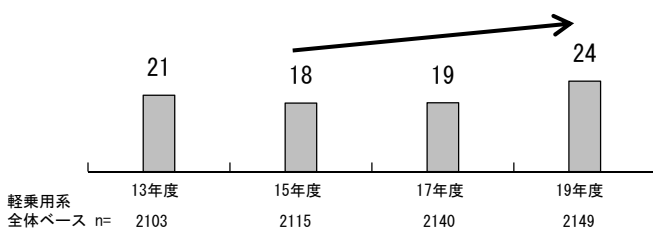
図表4-4 属性別環境イメージ

		軽乗用系 全体ベース	環境問題に配慮	エコカーという感じがする
軽乗用系 全体		2149	53	46
性別	男性	856	52	48
	女性	1293	53	45
主運転者年代	20代以下	140	59	47
	30代	295	50	42
	40代	404	46	37
	50代	414	55	45
	60代	486	54	49
	70代以上	410	54	55

■ 全体+3ポイント以上

図表4-5 軽自動車の税金についての意見

「軽自動車は地球環境に配慮しているため、税金が安いのは妥当である」





IV. 次世代環境技術に対する関心度

2. 環境対応車の認知・関心・意向

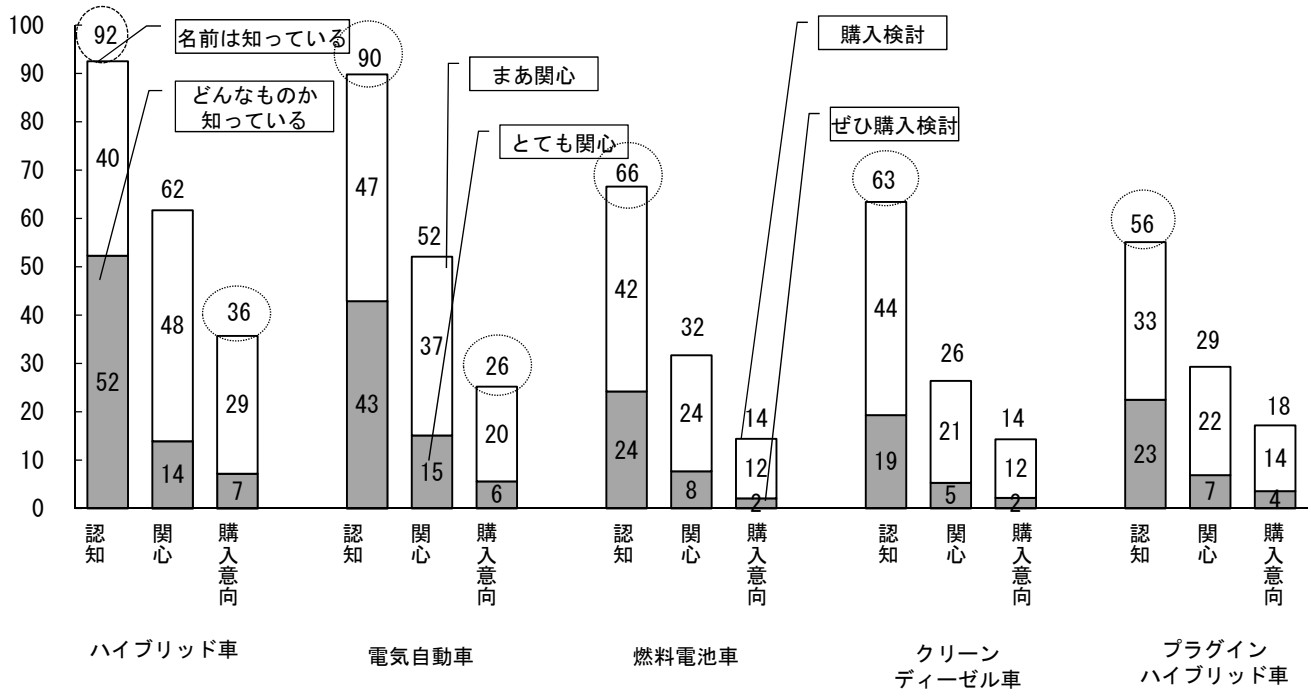
■ ハイブリッド車の認知は9割以上、購入意向は4割弱。電気自動車の認知は9割、購入意向は3割弱。

- ・ハイブリッド車と電気自動車の認知は9割程度。プラグインハイブリッド車、燃料電池車、クリーンディーゼル車は6割前後。購入意向では、ハイブリッド車は4割弱、電気自動車は3割弱、他は2割に満たない。
- ・属性別では男性、30代以下で認知、関心、購入意向とも高い。また、普通乗用車保有者に比べ、軽乗用系保有者は認知、関心、購入意向とも低い。

図表4-6 環境対応車の認知・関心・購入意向 (WEB調査)

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=1084



図表4-7 属性別にみた環境対応車の認知・関心・購入意向 (WEB調査)

		軽乗用系・普通車全体ベース	認知	関心	購入意向	認知	関心	購入意向	認知	関心	購入意向	認知	関心	購入意向	認知	関心	購入意向
軽乗用系・普通車 全体		1659	96	74	53	92	55	31	72	36	17	73	35	21	68	44	29
軽乗用系 全体		1084	93	62	36	90	52	25	67	32	14	63	26	14	55	29	17
性別	男性	533	96	68	41	94	62	32	84	46	20	77	33	17	75	43	25
	女性	551	90	58	33	88	46	21	56	23	11	55	22	13	43	21	13
年代	20代	94	93	75	39	83	61	22	63	37	16	54	32	18	37	21	11
	30代	236	89	73	45	84	58	31	57	36	18	62	40	21	53	36	19
	40代	180	88	54	33	85	44	19	54	24	14	60	25	13	48	27	17
	50代	185	92	53	35	89	39	18	67	24	12	60	21	13	58	23	14
	60代	298	97	63	37	95	55	31	74	33	16	67	22	15	60	31	23
	70代以上	91	93	66	25	98	69	28	83	50	9	73	31	7	62	37	10
普通乗用車 全体		575	97	81	63	93	57	33	74	39	19	79	39	25	75	53	36
軽-普通乗用車 差			▲ 4	▲ 19	▲ 27	▲ 3	▲ 5	▲ 8	▲ 7	▲ 7	▲ 5	▲ 16	▲ 13	▲ 11	▲ 20	▲ 24	▲ 19

■ 全体+5ポイント以上

IV. 次世代環境技術に対する関心度

3. 環境対応車の検討理由と懸念点

- 環境対応車の検討理由は共通して、「燃料価格変動影響小」「維持コスト低」「排出ガス少」。車両価格上昇が購入のネック。
- 各環境対応車の検討理由は共通して「燃料価格変動の影響を受けにくくなる」「使用コスト・維持コストが安い」「排出ガスがない・少ない」。
- 各環境対応車への懸念点は「車両価格が高い」。現状のガソリン車の燃費性能が高いことが背景にあると思われる。
- 追加支払額は追加コストなしが約2割、10万円までが約1～2割。

図表4-8 環境対応車別検討理由 (WEB調査)

単位：%

	軽乗用系・ 検討者 ベース	にの燃 く影 響格 なる 受け 変動	安維使 い持用 コ ス ト が・	い排 ・出 少ガ ない がな	る静 粛 性 に 優 れ	優 れ る の 加 速 が	メ ー ジ が 良 い	社 会 評 価 ・ イ ン ジ ン	ロ ジ ン の テ ク ノ ロ ジ ー	術 信 頼 で き る 技 術	が 良 い メ ー ジ の 評	価 客 か ら の メ ー ジ の 評
ハイブリッド車	424	42	42	35	22	8	15	15	26	6		
電気自動車	298	45	31	54	27	13	23	22	20	8		
燃料電池車	180	33	23	44	16	7	14	30	17	3		
クリーン ディーゼル車	179	24	25	42	10	8	16	19	18	5		
プラグイン ハイブリッド車	211	35	29	37	25	15	20	21	29	10		

図表4-9 環境対応車別懸念点 (WEB調査)

	軽乗用系・ 全体 ベース	車 両 価 格 が 高 い ( 導 入 コ ス ト が 高 い )	あ る と 維 持 費 面 で 不 安 が 考 え ら れ る	燃 費 が よ く な い	あ る 技 術 的 な 信 頼 性 に 不 安 が あ る	耐 久 性 に 不 安 が あ る	修 理 で き る 工 場 が 限 定 さ れ る	ク ラ ン ク 容 量 が 少 な い	同 じ サ イ ズ の ガ ソ リ ン ・ デ イ ゼ ル 車 よ り ト ラ ン ク 容 量 が 少 な い	な ら ば 短 い 充 電 の 走 行 可 能 な 距 離 が 短 い	E V 走 行 が で き な い	の 燃 料 供 給 施 設 ・ 充 電 施 設 が 心 配	そ の 他	わ か ら な い	特 に な い
ハイブリッド車	1084	48	15	4	2	5	4	2	2	2	3	1	13	22	
電気自動車	1084	43	14	4	3	6	9	4	20	2	22	2	13	18	
燃料電池車	1084	40	7	4	5	6	8	3	8	2	19	1	20	20	
クリーン ディーゼル車	1084	30	5	4	3	3	5	2	2	3	3	1	27	26	
プラグイン ハイブリッド車	1084	38	11	3	2	5	5	3	5	1	7	1	23	22	

図表4-10 環境対応車追加支払い額 (WEB調査)

	軽乗用系・ 全体 ベース	支 払 い 追 加 な し	5 万 円	1 0 万 円	1 5 万 円	2 0 万 円	3 0 万 円	4 0 万 円	5 0 万 円	1 0 0 万 円	1 0 1 万 円 以 上	購 入 の 検 討 は し な い
ハイブリッド車	1084	22	11	11	4	6	4	1	2	1	0	39
電気自動車	1084	19	7	6	3	4	8	2	3	1	1	47
燃料電池車	1084	18	7	6	2	4	6	2	2	1	0	54
クリーン ディーゼル車	1084	21	7	8	1	4	4	1	1	1	0	52
プラグイン ハイブリッド車	1084	19	7	7	2	5	5	2	1	1	0	51

## V.軽自動車の持つ魅力点

### 【要約】

- 軽自動車の主要ユーザーである女性や子供独立世帯の約半数は車使用面を理由に軽自動車を選択。「運転のしやすさ」や「狭い道での使いやすさ」が選択理由の上位に挙がり、小さいボディサイズであることが車選択における重要なポイント。実際の使用時の満足度も高く、小さいボディサイズであることは軽自動車を継続選択する理由となっている。
- 経済面(価格・税金・維持費)のメリットを享受した上で、
  - 家族人数の少ない子供独立者にとっては自分の生活にジャストサイズ(乗員数・大きさ)であること
  - 運転が苦手と感じている女性にとっては取り回しのしやすい小さい車であること
  - スーパーカー型購入者にとっては普通乗用車に負けない空間と機能性を実現していることが魅力となっている。

V. 軽自動車の持つ魅力点

1. 購入時の軽選択理由

■ 経済面、車使用面が拮抗するも女性、子供独立世帯では約半数が車使用面で軽自動車を選択。「スタイル・外観」「車体色」を重視。

- 選択理由としては、経済面と車使用面が拮抗。女性、高齢者では約半数が車使用面で選択。
- 車使用面での選択理由としては、「運転がしやすい」「狭い道で使いやすい」が上位に挙がり、特に女性で高い。経済面では「税金が安い」「価格が安い」が5割を超える
- 軽自動車の購入重視点は女性、未婚+夫婦のみ世帯、子供同居世帯では「スタイル・外観」「車体色」が高い。

図表5-1 軽自動車の選択理由

単位：%

軽乗用系全体ベース n=		どちらかといえば		車使用面	
		経済面	経済面		
軽乗用系 全体	2148	36	19	24	21
2BOX	350	40	15	27	18
トル型	840	35	19	24	22
スポーツトル型	471	40	20	21	19
男性	855	42	20	20	18
女性	1293	34	18	26	22
未婚+夫婦のみ	340	39	19	19	23
子供同居	1027	40	18	23	19
子供独立	674	32	19	28	21

図表5-2 軽自動車選択理由

軽乗用系全体ベース	n	使用面								経済面			
		運転がしやすいから	狭い道で使いやすい	買い物や足に使いやすい	駐車車が容易だから	長距離を走ることが多いから	通勤・通学専用の車だから	高速道路をあまり使わないから	車庫スペースが狭いから	税金が安いから	価格が安いから	燃費が良いから	車検費用が安いから
軽乗用系 全体	2148	69	48	43	40	24	21	18	16	64	53	46	33
2BOX	350	66	45	40	44	25	22	17	16	57	62	44	31
トル型	840	69	50	43	40	25	22	17	17	63	55	45	31
スポーツトル型	471	76	47	47	41	25	19	21	16	71	43	51	36
男性	856	59	42	34	35	25	22	16	19	62	54	48	33
女性	1293	75	52	48	43	24	19	19	14	64	52	44	32
未婚+夫婦のみ	341	63	44	19	41	22	24	15	19	51	59	32	27
子供同居	1027	72	48	42	41	23	23	17	16	66	55	49	34
子供独立	674	65	50	54	38	27	16	20	17	66	47	47	32

■ 全体+3ポイント以上

図表5-3 軽自動車購入時重視点

軽乗用系全体ベース	n	スタイル・外観	小回りがきやすい	車体色	駐車がしやすいこと	車両価格	狭い道が通りやすい	燃費	室内全体が広いこと	内装デザイン 全体	乗り心地が良いこと	乗り降りがしやすい	後席ドアがスライド式であること
軽乗用系 全体	2144	53	51	46	41	41	37	34	30	27	25	22	14
2BOX	349	46	54	47	42	47	39	42	14	24	17	12	3
トル型	837	51	52	47	41	44	39	33	24	27	27	21	3
スポーツトル型	471	65	48	48	39	31	32	35	57	34	33	35	44
男性	852	44	47	37	38	43	37	37	26	21	22	18	11
女性	1292	58	54	51	42	40	38	33	32	31	27	25	15
未婚+夫婦のみ	339	53	46	44	40	39	35	25	30	31	26	20	10
子供同居	1026	60	49	49	38	43	35	38	31	31	27	21	18
子供独立	672	44	54	41	45	38	40	34	29	23	25	25	10

■ 全体+3ポイント以上

V. 軽自動車の持つ魅力点

## 2. 軽自動車の満足点とイメージ

■ サイズが小さいことで実現している「運転のしやすさ」が軽自動車の魅力。

- 女性ユーザーを中心に運転に対する苦手意識が高い。
- 満足点をみると普通乗用車に比べ、「小回りのききやすさ」「駐車の手やすさ」「狭い道での運転のしやすさ」「税金の経費」が高く、経済的メリットに加え、小さい車のメリットを享受。
- 軽自動車のイメージでは「燃費性能がよさそう」「買物向け」「日常的に使いやすそう」が上位。女性では「かわいい」のイメージも高い。

図表5-4 運転得意度 (WEB調査)

単位：%

軽乗用系全体ベース n=	どちらかといえば 得意		どちらともいえない		どちらかといえば 苦手		計
	得意	得意	苦手	苦手	計		
軽乗用系・普通乗用車全体	165	11	29	39	17	4	
軽乗用系 全体	108	6	22	43	21	8	29
2BOX	15	6	22	43	19	10	29
トル型	38	5	19	45	23	8	31
スハ <sup>o</sup> トル型	44	5	27	43	19	6	25
男性	53	10	29	46	12	3	15
女性	55	3	19	42	26	10	36
未婚+夫婦のみ	44	6	21	41	22	10	32
子供同居	27	8	24	39	21	8	29
子供独立	36	4	23	48	20	5	25
三大都市圏	54	7	25	43	17	8	25
三大都市圏以外	54	5	21	43	23	8	31
普通乗用車 計	57	13	33	37	15	2	17

図表5-5 保有車の満足点 (WEB調査)

	軽乗用系・普通乗用車全体ベース	運転のしやすさ	スタイル・外観	小回りのききやすさ	燃費のよさ	車体色	駐車の手やすさ	ボディサイズが小さいこと	室内空間の広さ	狭い道での運転のしやすさ	車両価格	税金の経費
軽乗用系・普通乗用車全体	1659	61	58	28	40	36	25	23	26	14	20	11
軽乗用系 全体	1084	61	53	40	40	37	34	29	25	24	23	20
2BOX	154	56	44	43	56	35	36	43	4	25	38	27
トル型	386	65	51	43	38	36	35	30	21	24	22	18
スハ <sup>o</sup> トル型	442	61	60	35	31	36	32	17	49	22	13	15
男性	533	59	43	36	47	32	37	33	24	29	31	29
女性	551	62	59	43	37	40	33	27	27	22	19	15
未婚+夫婦のみ	448	59	56	38	42	39	33	28	21	22	23	16
子供同居	271	53	55	38	31	35	35	23	28	23	19	15
子供独立	365	67	50	44	43	36	36	34	28	27	25	26
普通乗用車 全体	575	61	60	21	40	35	20	20	27	8	18	5
軽-普通乗用車 差		0	▲ 7	+ 19	0	+ 2	+ 14	+ 9	▲ 2	+ 16	+ 5	+ 15

■ 軽乗用系・普通乗用車全体+5ポイント以上

図表5-6 軽自動車のイメージ (WEB調査)

	軽乗用系全体ベース	燃費性能がよさそう	買物向け	日常的に使いやすい	運転がしやすい	親しみやすい	車のサイズがちょうどよい	事故に弱そう	かわいい	誰にでも運転ができて	1人乗車向け	通勤・通学向け	経済的な人が乗って
軽乗用系 全体	1084	55	54	47	46	44	42	41	37	36	33	31	25
2BOX	154	52	57	43	50	39	49	42	33	40	36	33	25
トル型	386	56	54	50	44	45	43	40	39	36	35	30	26
スハ <sup>o</sup> トル型	442	55	49	44	46	44	36	38	36	32	29	31	23
男性	533	61	54	47	45	41	42	39	30	35	31	34	30
女性	551	51	53	47	46	46	43	41	41	37	35	29	22
未婚+夫婦のみ	448	51	50	44	43	43	40	40	37	34	32	29	21
子供同居	271	44	42	43	46	41	34	37	37	34	22	32	22
子供独立	365	64	63	53	48	46	48	42	37	39	40	32	30

■ 軽乗用系全体+5ポイント以上

V. 軽自動車の持つ魅力点

### 3. 軽自動車の魅力

- 軽自動車の魅力は、経済面(価格・税金・維持費)のメリットを享受した上で、
  - 家族人数の少ない子供独立者にとっては自分の生活にジャストサイズ(乗員数・大きさ)であること
  - 運転が苦手と感じている女性にとっては取り回しのしやすい小さい車であること
  - スーパーツール型購入者にとっては普通乗用車に負けない空間と機能性を実現していること
- ・ 女性では「軽自動車のサイズ感がよい」「運転がしやすい」「軽自動車に慣れている」、子供独立は「燃費がよい」「狭い道で運転がしやすい」「自分の生活スタイルに合っている」といった理由で次回も軽自動車を選択。

単位：%

図表5-7 次期軽自動車選択理由 (WEB調査)

	次期軽 意向者 ベース	が軽 自動 車の サイ ズ感	燃 費 がよ い か ら	運 転 がし やす い か ら	ら 税 金 や 保 険 が 安 い か	る 軽 自 動 車 に 慣 れ て い	価 格 が 安 い か ら	す 狭 い 道 で 運 転 が し や	い 街 中 の 運 転 に 向 い て	に 自 分 の 生 活 ス タ イ ル	ち 乗 車 定 員 が い 分 分 ・	取 り 回 し が よ い か ら	か 走 り に 安 定 感 が あ る
軽乗用系次期軽意向者 全体	728	73	48	42	35	30	29	23	18	14	11	11	10
2BOX	102	74	53	43	30	32	40	27	11	12	11	4	12
ツール型	260	72	49	42	36	31	31	23	20	14	15	11	10
スーパーツール型	301	73	40	42	37	27	17	18	18	14	5	12	11
男性	359	64	61	36	40	20	34	26	20	12	12	14	9
女性	369	78	41	45	32	36	25	22	17	16	11	9	11
未婚+夫婦のみ	297	72	48	41	36	29	31	20	20	13	12	11	12
子供同居	191	74	37	37	31	27	31	19	14	9	9	9	13
子供独立	240	73	54	45	37	33	25	29	18	19	12	11	6

全体+5ポイント以上

図表5-8 軽の魅力：デプスインタビューの声

経済性(価格・税金・維持費)メリットを享受した上で	狭い道路の多い地域の運転が苦手と感じている女性にとっては最も小さい車であること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小回りがきく、視界がいい、狭い道走れる(地方圏 女性50代)</li> <li>・狭い道でもすれ違える(地方圏 女性60代)</li> <li>・小回りがきいて、運転に自信のない人の味方(大都市圏 女性20代)</li> <li>・小回りがきくので狭い道でぶつけにくい(地方圏 女性50代)</li> </ul>
スーパーツール型購入者にとっては普通乗用車に負けない空間と機能性を実現していること		<ul style="list-style-type: none"> <li>・室内空間が広いこと。スライドドアは狭い車庫で便利(大都市圏 男性50代)</li> <li>・高さがいい、立って移動できる。電動スライドドア(地方圏 男性20代)</li> <li>・室内が広い、両側電動スライドドア(大都市圏 男性30代)</li> <li>・電動スライドドアは買物袋で両手が塞がっているとき便利(地方圏 女性50代)</li> </ul>
女性にとっては自分の好みを実現するデザイン+ボディカラーバリエーションであること		<ul style="list-style-type: none"> <li>・飽きがこないフロントデザイン(地方圏 女性50代)</li> <li>・丸っこいフォルム、魅力的なカラー(大都市圏 女性20代)</li> <li>・ツートンカラー、かわいくて魅力的(地方圏 女性50代)</li> <li>・茶色+白模様のシート柄、淡いボディカラー(地方圏 女性40代)</li> <li>・皆がかわいいといってくれる(地方圏 女性30代)</li> </ul>

## VI.車の保有に関する意識の変化

---

### 【要約】

- 「カーシェア」の認知率は9割を超えており、約5割が特徴も認知。「個人間シェア」「ライドシェア」の認知は4割にも満たない。一方、各サービスとも利用意向は低レベルにとどまっており、車を持っているユーザーにとっては魅力的なサービスにはなっていない。ただし、「カーシェア」利用意向者の3割弱が保有中止、約2割が保有減と「カーシェア」利用者が増えることで今後の保有台数に影響があると思われる。
- 「残価設定ローン」の認知は5割強、サブスクリプションの認知は2割。利用意向も低レベルにとどまる。自己所有できないことが利用しない理由として挙がっており、車を自己所有することに価値を持っている人がまだまだ多い。

VI. 車の保有に関する意識の変化

1. 新サービスの認知・利用意向

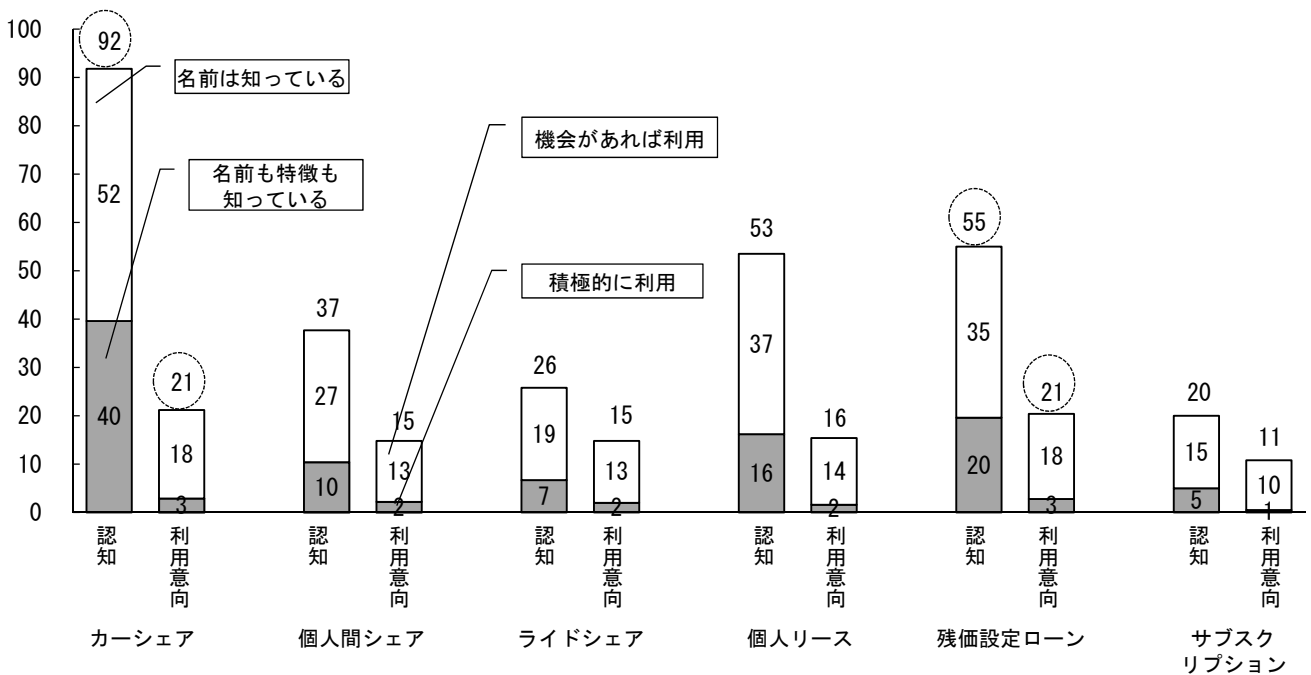
■ カーシェアの認知は9割を超える。一方、利用意向は2割程度にとどまる。

- カーシェアの認知は9割を超えるものの、利用意向は2割程度。残価設定ローンの認知は5割強で、利用意向は2割程度。
- 属性別では各サービスとも40代以下で利用意向が高い。また、普通乗用車保有者に比べ、軽乗用車保有者は利用意向が低い。

図表6-1 新サービスの認知・利用意向 (WEB調査)

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=1084



図表6-2 属性別にみた新サービスの認知・利用意向 (TOP2) (WEB調査)

	軽乗用系・普通乗用車全体ベース	カーシェア		個人間シェア		ライドシェア		個人リース		残価設定ローン		サブスクリプション	
		認知	利用意向	認知	利用意向	認知	利用意向	認知	利用意向	認知	利用意向	認知	利用意向
軽乗用系・普通乗用車全体	1659	94	26	45	19	34	20	61	20	64	27	29	16
軽乗用系 全体	1084	92	21	38	15	26	15	54	15	55	20	20	11
性別													
男性	533	95	26	44	20	33	19	63	20	64	24	24	13
女性	551	90	18	34	12	21	12	48	13	49	18	18	9
年代													
20代	94	90	29	41	26	28	20	49	22	50	26	27	17
30代	236	91	32	41	26	30	23	50	27	54	29	29	18
40代	180	89	29	37	20	26	20	51	18	58	27	21	14
50代	185	90	16	31	9	23	12	58	12	61	23	21	10
60代	298	94	17	36	12	25	12	53	12	49	15	15	8
70代以上	91	97	10	51	3	26	4	56	8	60	6	13	2
人口													
100万人以上	216	96	30	47	23	33	20	64	20	59	23	23	15
10万-100万人未満	578	92	22	37	15	26	15	53	17	56	24	21	12
10万人未満	275	92	14	33	11	21	11	50	9	52	12	16	5
普通乗用車 全体	575	95	29	49	22	39	23	65	23	70	30	34	18
軽-普通乗用車 差		▲ 3	▲ 8	▲ 11	▲ 7	▲ 13	▲ 8	▲ 11	▲ 8	▲ 15	▲ 10	▲ 14	▲ 7

■ 軽乗用系・普通乗用車全体+5ポイント以上



VI. 車の保有に関する意識の変化

2. 新サービスの利用理由と非利用理由 (1) 使用サービス

■ カーシェア利用検討者のうち、45%が保有に影響と回答。

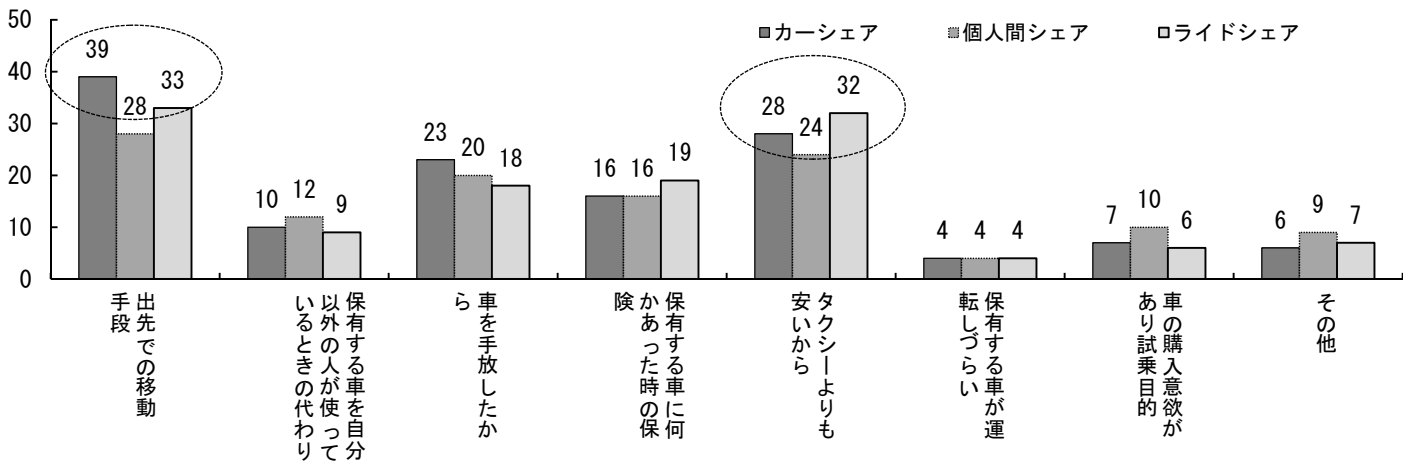
- 約3割は特に影響はないとの意見で約7割が影響ありと回答。新サービスを利用することで2～3割弱が車の保有をやめるとの意見。
- 利用理由は「出先での移動手段」「タクシーよりも安い」「自分の車の代わり」が上位。
- 非利用理由は「車を持っているから」。

図表6-3 新サービス（使用）利用による影響（WEB調査）

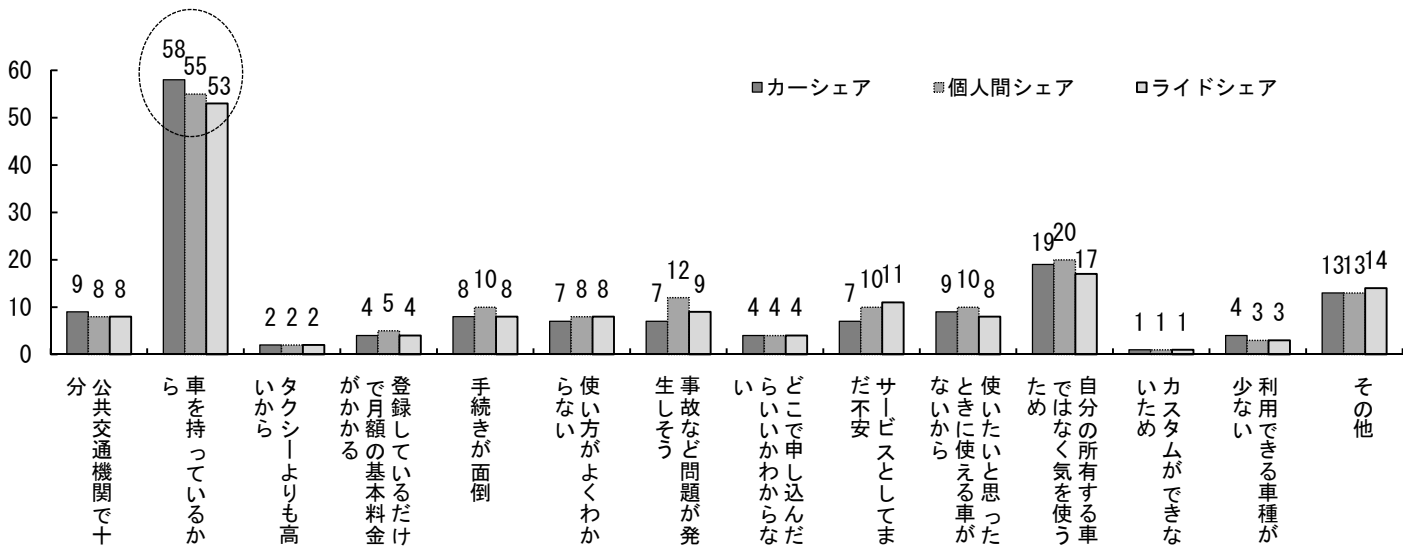
単位：%

軽乗用系 意向者ベース n=	車の保有はやめ ると思う	車の台数を減 らすと思う	このサービス メイン利用	自分の車をメ イン利用	特に影響は ない
カーシェア 424	26	19	11	16	28
個人間シェア 211	22	18	18	10	32
ライドシェア 179	22	19	12	16	31

図表6-4 新サービス(使用)利用意向理由(WEB調査)



図表6-5 新サービス(使用)非利用意向理由(WEB調査)



VI. 車の保有に関する意識の変化

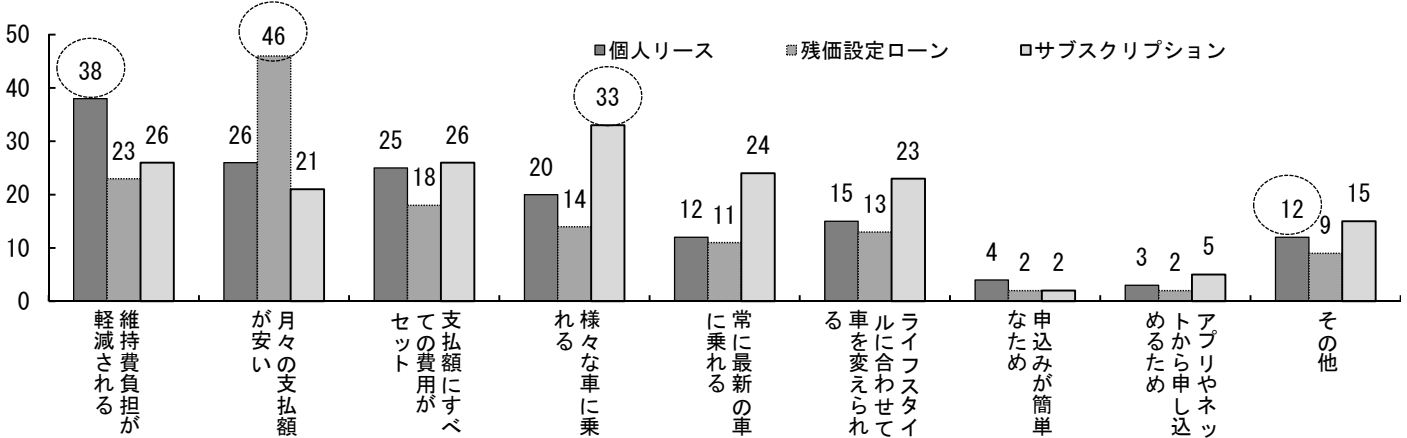
2. 新サービスの利用理由と非利用理由 (2) 購入サービス

■ 残価設定ローンでは「月々の支払額が安い」、サブスクリプションは「様々な車に乗れる」ことが魅力。

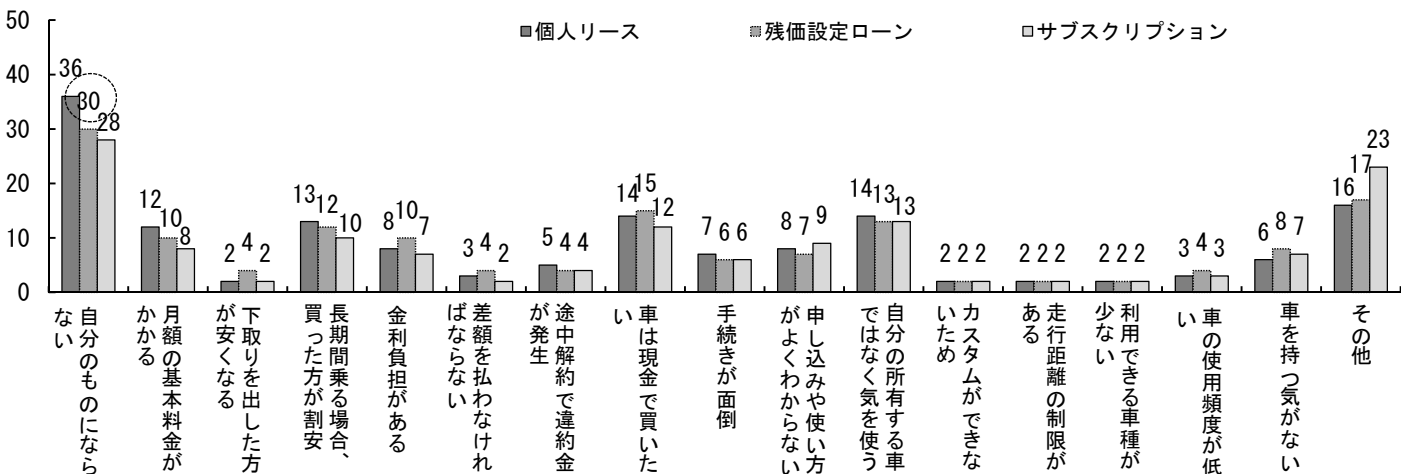
- ・利用理由は個人リースでは「維持費負担が軽減される」、残価設定ローンでは「月々の支払額が安い」、サブスクリプションは「様々な車に乗れる」。
- ・非利用理由は「自分のものにならないから」。

図表6-6 新サービス(購入)利用意向理由(WEB調査)

単位：%



図表6-7 新サービス(購入)非利用意向理由(WEB調査)



図表6-8 新サービスへの意見：デプスインタビューの声

<p><b>【カーシェア】</b> 年齢が高いほど車をステイタスととらえており車を持つことへの拘りが強い。 また、現在いつでもすぐに車に乗れる環境を享受しており、その環境が維持できることが必要条件。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車が好きなので自分の所有物として車は持っていたい(地方圏 男性40代)</li> <li>・カーシェアは24時間好きなときに使えないと思うからNG(地方圏 男性40代)</li> <li>・価格が格安で、いつでも借りたいときに借りれるならカーシェアに切り替えてもよい(地方圏 女性30代)</li> </ul>
<p><b>【ライドシェア】</b> 今後高齢になり運転ができなくなったときの移動手段として利用意向はありそう(現在は必要ではない)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライドシェアは必要。高齢になって運転できなくなったら利用したい(大都市圏 男性50代)</li> <li>・親が高齢であり運転をして欲しくないのライドシェアは魅力(地方圏 女性30代)</li> <li>・運転が苦手で自分では運転をしたくないので利用したい(大都市圏 女性20代)</li> </ul>
<p><b>【サブスクリプション】</b> 他財(洋服・かばん等)のように毎月好きな車に乗り換えることができるサービスであれば利用意向はありそう。 年齢が高いほど好きな車に乗り続ける意向が高く、メリットは感じられない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20代のころは短期間で車を買替えたが、今は1台の車を長く乗り続けたいので利用しない(大都市圏 男性50代)</li> <li>・乗りなれない車を運転するのは大変なので乗りなれた1台の車でよい(地方圏 男性60代)</li> <li>・色々な車に乗ってみたいのでサブスクリプションは1回は利用したい(地方圏 女性20代)</li> </ul>

# 付属資料



# ■ 基本クロス集計表

	主運転者性・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	男性計	女性計	ベース	未婚	既婚子なし	未就学児	既婚・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	2149	6.3	27.1	2.1	7.3	48.8	8.4	35.5	64.5	2042	14.3	1.9	12.1	14.4	25.1	32.1		
軽乗用車	1784	6.2	26.5	2.1	7.4	49.4	8.4	34.8	65.2	1699	14.3	1.8	12.3	14.6	25.4	31.6		
軽ボンバン	365	10.0	43.9	3.0	5.0	29.9	8.2	56.9	43.1	343	16.0	5.8	4.9	9.1	17.6	46.6		

	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	2149	0.6	2.9	4.2	6.5	8.7	8.0	9.6	9.2	9.8	12.5	11.8	9.2	5.0	2.1	53.24
軽乗用車	1784	0.6	3.0	4.3	6.6	8.8	8.1	9.7	9.2	9.7	12.5	11.7	8.9	4.8	1.9	52.99
軽ボンバン	365	0.0	1.3	1.9	2.3	5.8	5.1	6.5	7.5	10.0	10.5	14.7	16.2	12.0	6.1	60.97
軽商用系全体	895	0.0	0.5	1.8	3.0	4.3	6.4	8.3	8.0	9.1	12.1	15.9	16.2	8.6	5.7	60.76
軽キャブバン	378	0.0	0.3	3.1	3.5	3.7	9.2	13.2	9.6	9.7	8.9	13.6	13.4	8.1	3.7	58.04
軽トラック	517	0.0	0.7	1.0	2.7	4.7	4.6	5.2	6.9	8.8	14.2	17.3	18.0	8.9	7.1	62.48

	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	中央値
軽乗用系全体	1807	10.3	10.2	13.8	12.2	13.1	11.6	8.4	7.2	4.9	5.6	1.8	1.1	526.6
軽乗用車	1523	10.2	9.8	13.7	12.2	13.2	11.7	8.4	7.2	4.9	5.6	1.8	1.1	529.8
軽ボンバン	284	13.4	22.7	15.8	9.5	9.6	8.3	7.1	4.0	3.4	3.8	1.3	1.1	386.6
軽商用系全体	639	8.7	10.2	14.1	11.8	10.3	9.1	9.6	6.5	6.7	9.3	1.4	2.3	549.4
軽キャブバン	258	10.5	9.1	13.1	9.4	13.3	11.6	13.4	6.5	4.7	5.3	1.4	1.8	558.6
軽トラック	381	7.7	10.8	14.6	13.2	8.6	7.6	7.4	6.5	7.8	11.7	1.4	2.6	541.2

	主運転者職業						保有車使用用途						
	ベース	勤めていないタイム	勤めているタイム	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	2146	36.3	26.4	7.4	1.4	28.5	2149	38.8	51.4	88.4	44.5	49.5	3.5
軽乗用車	1782	36.7	26.7	7.0	1.4	28.2	1784	38.7	52.0	88.7	45.1	49.8	3.5
軽ボンバン	364	23.2	16.1	19.2	3.5	38.0	365	41.4	31.5	78.3	26.0	40.7	2.5

	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	2149	74.9	11.4	9.7	2.8	1.1	0.2	2149	19.1	35.6	36.2	4.0	4.3	0.7
軽乗用車	1784	75.7	11.0	9.5	2.7	1.0	0.1	1784	18.8	36.1	36.1	4.1	4.2	0.8
軽ボンバン	365	52.0	24.0	14.7	5.6	2.0	1.7	365	27.2	20.3	42.0	2.1	7.9	0.4
軽商用系全体	895	69.4	14.2	9.6	4.7	1.8	0.4	895	68.7	8.2	11.2	0.4	10.7	0.8
軽キャブバン	378	74.3	14.6	8.2	2.2	0.6	0.1	378	64.9	11.9	16.7	1.1	5.0	0.4
軽トラック	517	66.3	13.9	10.5	6.2	2.6	0.6	517	71.1	5.9	7.7	0.0	14.3	1.1

	保有車走行距離													平均
	ベース	200km以下	~400km	~600km	~800km	~1,000km	~1,200km	~1,400km	~1,600km	~1,800km	~2,000km	~2,500km	2,500km超	
軽乗用系全体	2148	37.8	21.2	12.3	8.3	12.6	3.1	0.7	1.1	0.6	1.1	0.4	0.8	456.2
軽乗用車	1784	37.5	21.2	12.4	8.4	12.7	3.2	0.6	1.2	0.6	1.1	0.4	0.8	458.5
軽ボンバン	364	48.0	20.8	10.4	6.8	8.4	0.4	1.3	0.4	0.2	2.4	0.2	0.6	383.5
軽商用系全体	893	39.2	19.1	11.6	6.3	12.5	1.8	1.2	3.0	1.3	2.3	1.0	0.8	500.1
軽キャブバン	378	29.6	16.6	10.2	6.6	19.3	3.7	1.6	4.4	1.7	3.2	1.6	1.4	588.8
軽トラック	515	45.2	20.7	12.4	6.1	8.1	0.6	0.9	2.0	1.1	1.7	0.5	0.4	397.7

	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	2149	29.0	15.1	56.0
軽乗用車	1784	28.8	14.9	56.3
軽ボンバン	365	33.9	19.8	46.3

	併有車ボディタイプ																
	ベース	乗用車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	1439	10.9	0.4	9.3	2.8	1.1	1.5	0.3	0.7	0.4	0.3	0.4	2.5	15.3	13.5	1.6	
軽乗用車	1193	10.7	0.4	9.3	2.8	1.1	1.5	0.2	0.7	0.5	0.3	0.4	2.5	15.3	13.5	1.6	
軽ボンバン	246	18.7	0.0	8.8	3.1	0.1	1.6	3.9	0.4	0.0	0.4	2.5	3.9	13.7	12.0	0.8	

	併有車ボディタイプ									購入形態(直近2年以内新車購入)				
	ベース	ワゴン型	ステーションワゴン	ミニバン	ワゴン	バン	ボンネット	キャブバン	バジープ型	トラック	ベース	買い替え	増車	再購入
軽乗用系全体	1439	3.7	7.1	16.8	8.5	0.4	0.8	1.2	0.3	252	79.0	10.7	0.8	9.5
軽乗用車	1193	3.8	7.2	16.8	8.6	0.4	0.8	1.2	0.3	222	82.0	9.0	0.9	8.1
軽ボンバン	246	0.8	4.0	16.0	4.5	0.4	1.2	0.8	2.4	30	56.7	23.3	0.0	20.0

	手放した車ボディタイプ(直近2年以内新車購入)																
	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	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	クーペ・スポーツ	ジープ型ワゴン
軽乗用系全体	199	22.8	1.7	33.9	9.1	0.1	4.6	1.2	1.0	0.0	0.0	2.6	0.0	8.9	7.6	0.5	0.8
軽乗用車	182	22.8	1.7	34.4	9.3	0.1	4.7	1.0	1.0	0.0	0.0	2.2	0.0	9.1	7.2	0.6	0.9
軽ボンバン	17	23.9	0.0	10.8	0.0	0.0	0.0	11.5	0.0	0.0	0.0	20.6	0.0	0.0	20.8	0.0	0.0
軽商用系全体	79	0.4	0.0	5.2	0.0	0.0	0.7	1.3	1.7	0.7	0.0	22.7	63.4	1.2	0.0	0.0	0.0
軽キャブバン	29	1.2	0.0	7.1	0.0	0.0	2.1	3.7	4.3	0.0	0.0	68.6	0.0	3.4	0.0	0.0	0.0
軽トラック	50	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.6	94.1	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	199	3.3	1.6	0.3	0.0	0.2	0.0	0.0	2149	29.0	47.0	24.1
軽乗用車	182	3.3	1.4	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1784	28.8	47.2	24.0
軽ボンバン	17	0.0	6.2	0.0	0.0	6.1	0.0	0.0	365	33.9	39.1	26.9
軽商用系全体	79	1.1	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	895	18.1	33.0	48.9
軽キャブバン	29	3.2	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	4.6	378	23.7	32.6	43.8
軽トラック	50	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	517	14.6	33.3	52.1

	手放した車使用年数(直近2年以内新車購入)																
	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	199	2.7	5.0	9.1	3.0	6.5	3.8	9.6	7.7	8.6	18.1	5.3	3.3	8.6	2.2	6.5	8.33
軽乗用車	182	2.8	4.7	9.3	3.0	6.3	3.5	9.7	7.7	8.8	17.9	5.4	3.3	8.7	2.2	6.6	8.34
軽ボンバン	17	0.0	18.1	0.0	0.0	21.2	20.4	3.0	3.9	0.0	29.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	6.71
軽商用系全体	78	0.5	2.4	0.9	3.5	4.6	5.6	3.5	7.3	2.2	19.3	8.3	4.7	9.1	4.4	23.8	10.57
軽キャブバン	29	0.0	0.0	2.9	10.8	7.9	4.1	2.8	10.8	0.0	32.8	0.0	2.0	10.7	7.7	7.5	9.33
軽トラック	49	0.7	3.6	0.0	0.0	3.0	6.4	3.8	5.7	3.2	12.8	12.2	6.0	8.3	2.7	31.6	11.16

	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	制面のうちかという理由で軽自動車を選んだ	理由で軽自動車を選んだ
軽乗用系全体	252	27.2	72.8	252	30.3	16.0	29.3	24.4
軽乗用車	222	28.3	71.7	222	30.1	16.3	28.9	24.7
軽ボンバン	30	13.8	86.2	30	37.6	4.3	41.6	16.5
軽商用系全体	105	13.4	86.6	105	16.7	8.6	32.4	42.2
軽キャブバン	44	18.0	82.0	44	22.3	10.8	29.9	36.9
軽トラック	61	9.0	91.0	61	14.2	7.8	32.7	45.4

	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	250	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.7	1.1	4.4	5.3	9.4	11.8	11.0	13.8	10.0	5.5	12.1
軽乗用車	221	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.5	0.8	3.9	5.2	9.5	11.9	11.2	14.1	10.0	5.4	12.1
軽ボンバン	29	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	7.7	12.7	27.5	13.0	2.1	5.5	0.0	1.4	9.1	9.0	9.2
軽商用系全体	105	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	4.3	26.8	11.9	21.4	12.6	8.7	6.9	2.9	0.4	0.7
軽キャブバン	44	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	15.9	11.1	26.8	18.3	11.1	8.6	1.7	1.1	1.7
軽トラック	61	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.1	4.9	33.9	12.3	17.9	8.9	7.0	5.8	3.6	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	5.2	8.8	150.7
軽乗用車	318	5.3	9.0	151.7
軽ボンバン	13	0.0	0.0	119.6
軽商用系全体	105	0.0	0.4	116.9
軽キャブバン	44	0.0	0.0	123.5
軽トラック	61	0.0	0.6	112.3

	保有車購入理由(経済面)									
	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ない
軽乗用系全体	252	44.1	48.1	63.5	29.0	15.4	0.2	4.5	3.2	13.1
軽乗用車	222	43.1	47.4	63.8	28.7	15.5	0.3	4.6	3.3	13.3
軽ボンバン	30	76.8	70.6	53.7	38.2	12.2	0.0	0.0	0.0	8.0



	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	向いているから	買い物や用足しに使うのに	ことはあまりないから	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	運ぶのに向いているから	自分以外の人でも
軽乗用系全体	252	72.0	41.3	50.1	15.4	14.6	4.2	15.6	43.9	4.2	22.7	12.4	14.3	11.5	15.5	3.2	6.5					
軽乗用車	222	72.3	41.5	50.0	15.4	14.7	4.2	16.0	44.5	4.0	23.2	12.5	14.4	11.7	14.6	3.0	6.7					
軽ボンバン	30	61.9	36.2	52.5	16.0	8.7	6.0	0.4	23.2	11.1	7.8	9.5	9.9	5.5	47.3	10.4	0.0					

	保有車購入理由(使用面)			
	ベース	レジャーや趣味に活用できるから	環境に良いから	この中には1つも
軽乗用系全体	252	7.4	5.4	1.6
軽乗用車	222	6.9	5.5	1.5
軽ボンバン	30	21.5	0.0	4.7

	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	狭い道に入っていくから	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	高速道路を使用することが	乗車人員が少ないから	荷物の積み下ろしが	運ぶのに向いているから	少量の荷物を何度にも分けて	自分以外の人でも	運転しやすく安心だから
軽商用系全体	105	33.1	18.1	59.5	7.9	11.0	3.6	34.1	8.1	4.0	2.3	55.9	9.7	2.1				
軽キャブバン	44	29.9	18.8	51.3	17.5	12.8	3.4	47.7	8.4	10.6	4.8	38.9	9.4	5.6				
軽トラック	61	34.9	18.7	64.8	2.4	10.1	4.0	27.3	8.4	0.0	0.9	66.4	10.5	0.0				

	保有車購入理由(使用面)				
	ベース	レジャーや趣味に活用できるから	環境に良いから	仕事に必要だから	この中には1つも
軽商用系全体	105	3.3	0.0	40.7	1.4
軽キャブバン	44	7.6	0.0	37.5	0.0
軽トラック	61	0.8	0.0	39.7	2.3

	買い替え予定時期									
	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	期はずれ買換えない	この車の買換えはしない
軽乗用系全体	2149	2.0	2.3	4.7	3.5	1.3	3.1	4.5	57.5	21.1
軽乗用車	1784	2.1	2.3	4.8	3.6	1.4	3.1	4.5	57.8	20.6
軽ボンバン	365	1.0	2.3	2.7	1.5	0.4	1.6	3.7	48.4	38.3
軽商用系全体	895	1.2	1.5	1.7	2.5	1.0	4.7	5.4	54.2	27.8
軽キャブバン	378	1.9	2.2	2.4	3.5	1.8	4.4	7.5	54.2	22.2
軽トラック	517	0.7	1.0	1.2	1.9	0.5	4.9	4.1	54.3	31.3

	買い替え予定車		
	ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の
軽乗用系全体	1631	86.7	13.3
軽乗用車	1391	86.6	13.4
軽ボンバン	240	91.8	8.2

	買い替え予定車				
	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	658	85.3	2.9	7.9	3.9
軽キャブバン	293	82.1	3.3	10.1	4.6
軽トラック	365	87.6	2.6	6.3	3.5

	買い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 乗用車	軽スーパードール型	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 軽スーパードール型	軽キャブバン
軽乗用系全体	1415	31.1	0.6	34.8	16.0	3.2	4.8	1.6	3.1	0.5	3.3	0.9	0.2
軽乗用車	1196	31.1	0.6	35.5	16.4	3.2	4.8	0.7	3.1	0.4	3.3	0.7	0.2
軽ボンバン	219	29.8	0.6	10.0	4.1	2.7	4.5	36.7	3.0	2.2	0.5	5.3	0.5

	買い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	軽スーパードール型バ	軽キャブバン	軽トラック
軽商用系全体	563	5.3	2.4	0.2	0.7	32.9	58.4
軽キャブバン	239	11.2	6.0	0.6	0.9	78.6	2.7
軽トラック	324	1.4	0.1	0.0	0.5	2.3	95.7

	軽自動車購入意向理由													
	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	価格が同じくらいなら軽自動車の方が装備や機能が優れているので
軽乗用系全体	1423	53.8	51.5	72.1	33.2	37.7	5.4	11.5	49.2	15.1	24.6	4.0	4.9	
軽乗用車	1201	53.4	51.7	72.2	33.2	37.8	5.3	11.5	49.5	14.9	24.4	4.0	4.9	
軽ボンバン	222	69.7	45.7	67.0	35.3	35.3	6.4	12.0	37.3	22.5	30.4	4.2	4.2	

	軽自動車買い替え理由				
	ベース	2台目以上の車なので	不安性がなくなつたので	地球環境に優しいから	その他
軽乗用系全体	1423	14.9	3.3	1.7	0.2
軽乗用車	1201	15.2	3.3	1.6	0.2
軽ボンバン	222	6.4	2.6	2.6	0.9

	軽貨物車購入意向理由																					
	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	入っただけから	狭い道に	狭いから	車庫スペースが	乗り慣れているので	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
軽商用系全体	563	41.2	23.6	36.3	15.7	13.6	3.0	18.9	12.3	27.1	5.0	18.6	4.3	30.8	6.2	3.6	1.6					
軽キャブバン	239	51.2	31.1	50.6	18.5	16.0	2.6	23.2	16.0	15.8	6.1	20.8	4.5	40.6	6.7	5.2	3.7					
軽トラック	324	34.5	17.8	25.7	13.8	12.0	3.2	15.7	9.9	34.5	4.3	17.3	4.2	24.9	5.9	2.5	0.3					

	軽貨物車購入意向理由							
	ベース	荷物の積み下ろしが	少量の荷物を何度にも分け	運分しやすくなるから	活用できそうだから	環境に良いから	仕事に必要なだから	この中には1つも無い
軽商用系全体	563	37.3	8.2	2.9	5.4	1.2	42.3	0.9
軽キャブバン	239	28.8	6.1	4.6	6.2	1.0	33.3	0.4
軽トラック	324	43.5	9.6	1.9	4.8	1.3	47.3	1.3

	主運転者職業					
	ベース	勤めている (フルタイム)	勤めている (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
軽乗用系全体	2146	36.3	26.4	7.4	1.4	28.5
軽乗用系・男性 計	854	51.4	8.3	9.5	2.0	28.8
軽乗用系・女性 計	1292	28.0	36.3	6.2	1.1	28.3
軽乗用系・男性20代以下	55	68.9	8.6	3.7	0.0	18.7
軽乗用系・男性30代	102	91.9	4.1	3.1	0.0	0.9
軽乗用系・男性40代	138	79.3	1.8	15.9	0.6	2.5
軽乗用系・男性50代	141	72.6	6.2	17.8	1.7	1.7
軽乗用系・男性60代	194	37.3	15.5	8.0	1.2	38.0
軽乗用系・男性70代以上	224	4.4	9.2	7.4	5.5	73.5
軽乗用系・男性60代以上 計	418	20.6	12.3	7.7	3.4	56.0
軽乗用系・男性65歳以上 計	324	9.6	12.7	7.7	4.4	65.6
軽乗用系・女性20代以下	85	70.1	17.6	0.9	0.0	11.4
軽乗用系・女性30代	192	39.7	32.6	5.4	0.7	21.7
軽乗用系・女性40代	265	42.1	41.8	5.4	0.0	10.7
軽乗用系・女性50代	273	24.3	50.1	7.7	1.8	16.0
軽乗用系・女性60代	292	11.6	40.9	8.4	1.3	37.8
軽乗用系・女性70代以上	185	0.8	11.9	5.4	2.7	79.3
軽乗用系・女性60代以上 計	477	8.1	31.5	7.4	1.8	51.2
軽乗用系・女性65歳以上 計	337	3.0	24.8	7.0	2.3	62.8

	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	期はずれ買替えない	この車の買い替えはしない	
軽乗用系全体	2149	2.0	2.3	4.7	3.5	1.3	3.1	4.5	57.5	21.1	
軽乗用車	1784	2.1	2.3	4.8	3.6	1.4	3.1	4.5	57.8	20.6	
軽ボンバン	365	1.0	2.3	2.7	1.5	0.4	1.6	3.7	48.4	38.3	
軽乗用系・20代以下	140	2.6	2.3	4.3	5.8	2.6	2.1	3.4	68.1	8.9	
軽乗用系・30代	295	1.5	1.6	5.8	3.7	0.7	3.2	5.5	68.0	10.0	
軽乗用系・40代	404	1.7	3.1	5.8	4.4	1.5	4.5	5.7	63.8	9.4	
軽乗用系・50代	414	2.2	1.9	4.1	3.5	2.3	4.2	4.2	63.9	13.7	
軽乗用系・60代	486	2.4	3.0	4.5	3.1	1.0	2.7	5.2	49.2	28.9	
軽乗用系・70代以上	410	1.9	1.3	3.6	1.8	0.5	1.1	2.0	40.6	47.1	
軽乗用系・60代以上 計	896	2.2	2.3	4.1	2.6	0.8	2.1	3.9	45.8	36.2	
軽乗用系・65歳以上 計	662	2.4	1.9	3.1	3.1	0.5	1.4	3.4	42.7	41.5	
軽乗用車・20代以下	126	2.6	2.3	4.3	5.8	2.6	2.0	3.3	68.1	8.9	
軽乗用車・30代	259	1.5	1.6	5.7	3.8	0.8	3.2	5.5	68.2	9.8	
軽乗用車・40代	358	1.8	3.2	5.9	4.4	1.5	4.4	5.7	63.9	9.1	
軽乗用車・50代	342	2.1	1.7	4.1	3.5	2.4	4.3	4.3	64.0	13.6	
軽乗用車・60代	406	2.4	3.0	4.6	3.1	1.0	2.8	5.3	49.0	28.8	
軽乗用車・70代以上	293	2.1	1.4	3.7	1.9	0.5	1.1	1.9	41.3	46.0	
軽乗用車・60代以上 計	699	2.3	2.4	4.3	2.7	0.8	2.1	3.9	46.0	35.5	
軽乗用車・65歳以上 計	497	2.5	2.0	3.2	3.3	0.4	1.5	3.4	43.1	40.6	
軽ボンバン・20代以下	14	0.0	0.0	0.0	8.4	0.0	3.8	8.4	66.2	13.3	
軽ボンバン・30代	36	0.0	0.0	16.8	0.0	0.0	1.0	5.0	54.8	22.5	
軽ボンバン・40代	46	0.7	1.1	0.0	0.9	0.0	5.8	5.4	60.1	25.9	
軽ボンバン・50代	72	4.9	7.6	2.2	2.4	0.0	1.7	2.3	59.6	19.3	
軽ボンバン・60代	80	0.0	2.6	1.7	2.4	1.4	0.7	3.7	54.0	33.5	
軽ボンバン・70代以上	117	0.0	0.4	1.7	0.4	0.3	0.8	3.3	31.5	61.7	
軽ボンバン・60代以上 計	197	0.0	1.3	1.7	1.2	0.8	0.7	3.4	41.0	49.8	
軽ボンバン・65歳以上 計	165	0.0	0.2	1.3	0.3	0.9	0.5	3.0	37.1	56.6	
軽商用系全体	895	1.2	1.5	1.7	2.5	1.0	4.7	5.4	54.2	27.8	
軽キャブバン	378	1.9	2.2	2.4	3.5	1.8	4.4	7.5	54.2	22.2	
軽トラック	517	0.7	1.0	1.2	1.9	0.5	4.9	4.1	54.3	31.3	
軽商用系・20代以下	20	0.0	0.0	0.0	4.2	7.8	8.6	6.1	63.9	9.3	
軽商用系・30代	70	1.5	3.1	0.5	1.8	1.4	2.9	7.7	61.0	20.1	
軽商用系・40代	147	0.6	0.7	2.1	0.4	2.5	8.3	10.3	61.4	13.8	
軽商用系・50代	150	1.2	1.1	0.5	2.6	0.4	5.4	4.4	66.0	18.3	
軽商用系・60代	251	2.1	0.8	3.3	2.7	0.9	4.2	4.2	53.2	28.5	
軽商用系・70代以上	257	0.6	2.3	1.0	3.2	0.1	3.2	4.1	42.9	42.5	
軽商用系・60代以上 計	508	1.3	1.6	2.1	3.0	0.5	3.7	4.2	47.8	35.8	
軽商用系・65歳以上 計	398	0.5	1.9	2.3	3.3	0.4	3.6	3.7	43.9	40.3	
軽キャブバン・20代以下	12	0.0	0.0	0.0	7.5	9.8	15.5	11.0	39.5	16.7	
軽キャブバン・30代	30	4.0	6.1	1.4	4.7	0.0	1.4	6.5	55.9	20.0	
軽キャブバン・40代	82	1.0	0.3	2.1	0.0	4.2	5.6	12.7	64.2	9.9	
軽キャブバン・50代	75	2.6	2.6	1.1	2.1	0.5	4.3	4.3	65.0	17.5	
軽キャブバン・60代	86	1.8	2.5	5.1	3.0	1.6	6.7	5.1	52.8	21.4	
軽キャブバン・70代以上	93	2.0	2.5	1.7	7.1	0.3	0.8	7.2	39.6	38.9	
軽キャブバン・60代以上 計	179	1.9	2.5	3.3	5.2	0.9	3.6	6.2	45.8	30.6	
軽キャブバン・65歳以上 計	142	1.7	2.7	2.9	5.7	1.1	2.1	5.5	42.5	35.8	
軽トラック・20代以下	8	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	0.0	0.0	94.7	0.0	
軽トラック・30代	40	0.0	1.3	0.0	0.0	2.3	3.8	8.4	64.1	20.1	
軽トラック・40代	65	0.0	1.4	2.1	1.1	0.0	12.1	6.7	57.3	19.4	
軽トラック・50代	75	0.2	0.0	0.0	2.9	0.2	6.3	4.5	66.8	19.0	
軽トラック・60代	165	2.3	0.1	2.4	2.6	0.7	3.1	3.9	53.3	31.6	
軽トラック・70代以上	164	0.0	2.3	0.7	1.5	0.0	4.3	2.7	44.4	44.2	
軽トラック・60代以上 計	329	1.1	1.2	1.5	2.0	0.3	3.7	3.3	48.7	38.2	
軽トラック・65歳以上 計	256	0.0	1.6	2.0	2.2	0.0	4.4	2.9	44.5	42.5	

	買替え予定車		
	ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の
軽乗用系全体	1631	86.7	13.3
軽乗用車	1391	86.6	13.4
軽ボンバン	240	91.8	8.2
軽乗用系・20代以下	125	73.6	26.4
軽乗用系・30代	259	77.1	22.9
軽乗用系・40代	355	86.2	13.8
軽乗用系・50代	347	91.7	8.3
軽乗用系・60代	341	91.1	8.9
軽乗用系・70代以上	204	95.7	4.3
軽乗用系・60代以上 計	545	92.7	7.3
軽乗用系・65歳以上 計	367	95.4	4.6
軽乗用車・20代以下	113	73.4	26.6
軽乗用車・30代	231	77.3	22.7
軽乗用車・40代	320	86.1	13.9
軽乗用車・50代	288	91.6	8.4
軽乗用車・60代	285	91.0	9.0
軽乗用車・70代以上	154	95.5	4.5
軽乗用車・60代以上 計	439	92.5	7.5
軽乗用車・65歳以上 計	289	95.2	4.8
軽ボンバン・20代以下	12	90.4	9.6
軽ボンバン・30代	28	60.2	39.8
軽ボンバン・40代	35	90.3	9.7
軽ボンバン・50代	59	94.6	5.4
軽ボンバン・60代	56	96.4	3.6
軽ボンバン・70代以上	50	99.3	0.7
軽ボンバン・60代以上 計	106	97.7	2.3
軽ボンバン・65歳以上 計	78	99.5	0.5

	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	658	85.3	2.9	7.9	3.9
軽キャブバン	293	82.1	3.3	10.1	4.6
軽トラック	365	87.6	2.6	6.3	3.5
軽商用系・20代以下	16	94.3	0.0	0.8	4.8
軽商用系・30代	58	71.5	4.6	12.0	11.9
軽商用系・40代	133	81.7	6.8	8.2	3.3
軽商用系・50代	126	86.6	1.4	9.6	2.4
軽商用系・60代	183	88.2	3.4	5.4	3.0
軽商用系・70代以上	142	86.9	0.3	8.8	4.0
軽商用系・60代以上 計	325	87.6	2.0	7.0	3.5
軽商用系・65歳以上 計	237	88.0	1.1	7.5	3.3
軽キャブバン・20代以下	8	90.6	0.0	0.0	9.4
軽キャブバン・30代	25	76.4	5.2	13.2	5.3
軽キャブバン・40代	76	79.6	7.2	8.0	5.2
軽キャブバン・50代	62	84.8	0.3	12.1	2.7
軽キャブバン・60代	67	85.8	4.1	6.2	3.8
軽キャブバン・70代以上	55	78.8	0.0	16.0	5.2
軽キャブバン・60代以上 計	122	82.5	2.2	10.8	4.5
軽キャブバン・65歳以上 計	90	83.9	1.2	11.6	3.2
軽トラック・20代以下	8	98.3	0.0	1.7	0.0
軽トラック・30代	33	68.5	4.3	11.3	16.0
軽トラック・40代	57	85.1	6.1	8.7	0.2
軽トラック・50代	64	88.0	2.3	7.6	2.1
軽トラック・60代	116	89.4	3.1	4.9	2.6
軽トラック・70代以上	87	91.1	0.5	5.1	3.3
軽トラック・60代以上 計	203	90.2	1.9	5.0	2.9
軽トラック・65歳以上 計	147	90.2	1.1	5.3	3.4

	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	2149	7.3	27.4	15.1	24.4	25.8
軽乗用系・高密度	437	17.4	48.4	12.6	16.7	4.9
軽乗用系・中密度	338	13.8	38.6	16.3	22.4	8.9
軽乗用系・低中密度	656	5.5	24.3	16.0	27.0	27.2
軽乗用系・低密度	718	4.9	22.6	14.5	24.4	33.6
人口密度 軽乗用車・高密度	350	17.6	48.4	12.4	16.8	4.8
軽乗用車・中密度	279	14.0	38.6	16.1	22.5	8.7
軽乗用車・低中密度	537	5.5	24.3	15.9	27.2	27.1
軽乗用車・低密度	618	4.8	22.7	14.3	24.6	33.6
軽ボンバン・高密度	87	14.1	49.2	16.0	13.9	6.8
軽ボンバン・中密度	59	6.7	37.6	20.7	18.9	16.1
軽ボンバン・低中密度	119	7.3	24.7	16.7	19.6	31.7
軽ボンバン・低密度	100	8.8	20.1	20.5	17.9	32.7
人口規模 軽乗用系・大都市	401	15.4	43.0	13.8	18.5	9.3
軽乗用系・30～100万人都市	470	9.7	35.2	16.0	21.8	17.4
軽乗用系・10～30万人未満	456	5.9	26.5	14.8	29.6	23.2
軽乗用系・10万人未満	822	5.4	21.1	15.1	23.7	34.8

	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	2149	12.8	20.6	23.3	11.4	25.9	6.0
軽乗用系・高密度	437	22.2	25.0	29.0	6.0	11.1	6.7
軽乗用系・中密度	338	16.1	32.0	21.6	10.5	12.0	7.8
軽乗用系・低中密度	656	10.1	17.2	22.9	13.6	29.4	6.8
軽乗用系・低密度	718	12.2	19.6	22.9	10.9	29.8	4.6
人口密度 軽乗用車・高密度	350	22.1	25.0	29.5	5.9	11.0	6.5
軽乗用車・中密度	279	16.1	32.3	21.5	10.5	12.0	7.7
軽乗用車・低中密度	537	10.2	17.1	23.2	13.6	29.4	6.7
軽乗用車・低密度	618	12.1	19.8	23.1	10.8	29.7	4.5
軽ボンバン・高密度	87	23.1	25.2	16.8	8.2	14.3	12.5
軽ボンバン・中密度	59	18.6	21.9	25.0	9.7	13.2	11.5
軽ボンバン・低中密度	119	8.1	20.4	14.1	14.8	31.1	11.5
軽ボンバン・低密度	100	15.9	14.5	16.1	12.8	34.0	6.7
人口規模 軽乗用系・大都市	401	17.8	24.3	28.6	10.9	16.0	2.3
軽乗用系・30～100万人都市	470	14.4	22.0	23.5	10.5	22.6	7.1
軽乗用系・10～30万人未満	456	10.7	16.6	22.6	11.9	30.3	7.9
軽乗用系・10万人未満	822	12.3	21.7	22.6	11.6	26.8	5.0

	最寄り駅の運行本数							
	ベ ー ス	4 1 本 時 間 上 に	2 1 時 間 に 程 度	1 1 本 時 間 に	1 2 本 時 間 に	3 1 日 に 本 程 度	1 1 日 に 本 程 度	ら 知 ら な い 、 わ か
軽乗用系全体	2014	27.2	27.0	17.9	1.4	1.4	0.9	24.2
軽乗用系・高密度	411	67.6	16.3	0.4	0.0	0.0	0.0	15.7
軽乗用系・中密度	316	63.4	17.7	1.4	0.0	2.4	0.0	15.1
軽乗用系・低中密度	610	28.2	33.3	13.2	1.0	1.2	1.1	21.9
軽乗用系・低密度	677	8.4	26.3	29.8	2.4	1.7	1.2	30.3
人口密度 軽乗用車・高密度	331	67.5	16.5	0.3	0.0	0.0	0.0	15.6
軽乗用車・中密度	262	63.8	17.4	1.4	0.0	2.4	0.0	15.0
軽乗用車・低中密度	507	28.4	33.2	13.3	0.9	1.2	1.2	21.7
軽乗用車・低密度	586	8.4	26.6	29.6	2.4	1.6	1.2	30.2
軽ボンバン・高密度	80	68.2	10.8	4.4	0.0	0.0	0.0	16.7
軽ボンバン・中密度	54	47.3	28.7	1.3	0.0	3.9	0.0	18.9
軽ボンバン・低中密度	103	21.5	37.9	9.6	2.1	0.0	0.0	29.0
軽ボンバン・低密度	91	8.2	17.9	37.9	1.1	3.1	0.0	31.8
人口規模 軽乗用系・大都市	391	62.0	16.3	0.2	0.0	0.0	0.0	21.5
軽乗用系・30～100万人都市	434	34.1	27.6	12.1	0.5	2.4	1.1	22.1
軽乗用系・10～30万人未満	414	26.7	28.0	13.4	0.4	1.0	0.3	30.1
軽乗用系・10万人未満	775	17.0	28.2	27.0	2.7	1.5	1.3	22.2



	最寄りのバス停までの距離							知らない、わか	
	バス	1000m以下	5000m	10km	20km	30km	30km超		
軽乗用系全体	2149	23.0	45.2	16.6	4.3	0.9	1.2	8.8	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	25.0	62.2	9.4	0.4	0.0	0.0	2.9
	軽乗用系・中密度	338	21.5	50.7	12.0	4.8	0.0	0.6	10.6
	軽乗用系・低中密度	656	26.6	43.8	18.6	3.6	1.1	0.5	5.8
	軽乗用系・低密度	718	19.9	41.2	17.7	5.5	1.1	2.3	12.3
	軽乗用車・高密度	350	24.9	63.0	9.3	0.4	0.0	0.0	2.4
	軽乗用車・中密度	279	21.4	50.7	12.0	4.8	0.0	0.6	10.5
	軽乗用車・低中密度	537	26.8	43.8	18.7	3.7	1.0	0.5	5.5
	軽乗用車・低密度	618	20.0	41.2	17.8	5.5	1.1	2.3	12.1
	軽ボンバン・高密度	87	29.1	42.3	11.4	1.0	0.0	0.0	16.2
	軽ボンバン・中密度	59	22.5	48.2	10.3	4.6	0.0	0.0	14.4
軽ボンバン・低中密度	119	21.1	45.4	16.7	0.9	2.1	0.0	13.8	
軽ボンバン・低密度	100	18.2	41.0	16.9	4.5	0.0	2.8	16.6	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	30.7	59.0	7.7	1.3	0.0	0.0	1.3
	軽乗用系・30～100万人都市	470	21.5	49.0	16.9	5.0	1.0	1.1	5.5
	軽乗用系・10～30万人未満	456	27.1	47.4	15.5	2.1	0.4	0.4	7.1
	軽乗用系・10万人未満	822	19.8	39.2	18.9	5.8	1.2	2.1	13.0

	狭路走行機会				
	バス	あたる	ある	ない	
軽乗用系全体	2148	4.9	28.2	66.9	
人口密度	軽乗用系・高密度	436	3.7	28.2	68.1
	軽乗用系・中密度	338	5.1	31.9	62.9
	軽乗用系・低中密度	656	5.1	28.5	66.4
	軽乗用系・低密度	718	4.9	26.8	68.2
	軽乗用車・高密度	349	3.7	28.3	68.1
	軽乗用車・中密度	279	5.2	31.9	62.9
	軽乗用車・低中密度	537	5.0	28.5	66.4
	軽乗用車・低密度	618	4.9	26.9	68.2
	軽ボンバン・高密度	87	3.6	26.2	70.2
	軽ボンバン・中密度	59	2.1	33.5	64.4
軽ボンバン・低中密度	119	8.5	27.4	64.0	
軽ボンバン・低密度	100	6.9	24.4	68.6	
人口規模	軽乗用系・大都市	400	3.3	24.6	72.1
	軽乗用系・30～100万人都市	470	4.8	27.1	68.1
	軽乗用系・10～30万人未満	456	3.7	27.1	69.2
	軽乗用系・10万人未満	822	6.1	30.0	63.9
軽商用系全体	895	7.5	41.2	51.3	
軽キャブバン	378	4.4	36.5	59.0	
軽トラック	517	9.5	44.1	46.4	
人口密度	軽商用系・高密度	191	7.1	34.6	58.3
	軽商用系・中密度	120	7.3	33.0	59.7
	軽商用系・低中密度	283	8.1	41.8	50.1
	軽商用系・低密度	301	7.3	43.2	49.4
	軽キャブバン・高密度	97	6.4	30.2	63.4
	軽キャブバン・中密度	56	4.8	27.6	67.6
	軽キャブバン・低中密度	119	3.9	36.0	60.1
	軽キャブバン・低密度	106	3.9	41.8	54.3
	軽トラック・高密度	94	8.7	43.3	48.0
	軽トラック・中密度	64	9.9	38.5	51.6
軽トラック・低中密度	164	11.1	45.9	42.9	
軽トラック・低密度	195	8.8	43.9	47.3	

		郵便局や銀行などの金融機関				
		ベース	で近 行い ける ので 徒歩 ・ 自転 車	公 共 交 通 機 関 で 行 け る	け ば 公 共 交 通 機 関 を 乗 り 継 ぎ	公 共 交 通 機 関 で は 行 け ない
軽乗用系全体		2149	69.6	18.0	5.7	6.7
人口 密度	軽乗用系・高密度	437	86.4	10.3	2.2	1.1
	軽乗用系・中密度	338	80.8	10.6	4.2	4.4
	軽乗用系・低中密度	656	66.5	19.1	6.8	7.7
	軽乗用系・低密度	718	65.7	20.7	5.9	7.6
	軽乗用車・高密度	350	86.5	10.2	2.3	1.0
	軽乗用車・中密度	279	81.1	10.4	4.3	4.3
	軽乗用車・低中密度	537	66.5	19.0	6.8	7.7
	軽乗用車・低密度	618	65.9	20.7	5.7	7.6
	軽ボンバン・高密度	87	82.7	13.1	0.0	4.2
	軽ボンバン・中密度	59	71.2	19.0	1.0	8.8
人口 規模	軽乗用系・大都市	401	81.1	15.7	2.5	0.7
	軽乗用系・30～100万人都市	470	78.2	12.4	3.2	6.2
	軽乗用系・10～30万人未満	456	71.6	18.1	5.7	4.5
	軽乗用系・10万人未満	822	61.8	21.2	7.5	9.4

		病院・医院				
		ベース	車近 でい 行い ける ので 徒歩 ・ 自転 車	公 共 交 通 機 関 で 行 け る	け ば 公 共 交 通 機 関 を 乗 り 継 ぎ	公 共 交 通 機 関 で は 行 け ない
軽乗用系全体		2149	43.8	31.0	14.6	10.6
人口 密度	軽乗用系・高密度	437	69.5	17.3	10.1	3.0
	軽乗用系・中密度	338	52.6	29.3	11.4	6.8
	軽乗用系・低中密度	656	38.9	31.6	17.8	11.8
	軽乗用系・低密度	718	40.1	33.9	13.6	12.3
	軽乗用車・高密度	350	69.5	17.1	10.4	3.0
	軽乗用車・中密度	279	52.6	29.2	11.3	6.8
	軽乗用車・低中密度	537	38.7	31.6	17.8	11.8
	軽乗用車・低密度	618	40.4	33.7	13.4	12.5
	軽ボンバン・高密度	87	71.5	23.2	2.1	3.3
	軽ボンバン・中密度	59	51.0	31.2	13.2	4.6
人口 規模	軽乗用系・大都市	401	57.9	27.4	12.5	2.2
	軽乗用系・30～100万人都市	470	55.3	22.1	12.2	10.4
	軽乗用系・10～30万人未満	456	39.9	35.9	16.0	8.2
	軽乗用系・10万人未満	822	37.6	33.2	15.3	13.9

	幼稚園・保育園					
	ベ ー ス	車 近 い の で 行 け る 徒 歩 ・ 自 転	る 公 共 交 通 機 関 で 行 け	継 げ 共 交 通 機 関 を 乗 り	公 共 交 通 機 関 で は 行 け な い	
軽乗用系全体	2148	66.7	16.7	7.3	9.3	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	437	80.2	11.7	6.5	1.6
	軽乗用系・中密度	338	76.8	13.3	5.2	4.8
	軽乗用系・低中密度	655	62.8	18.1	7.9	11.3
	軽乗用系・低密度	718	64.6	17.6	7.4	10.4
	軽乗用車・高密度	350	80.7	11.3	6.5	1.5
	軽乗用車・中密度	279	77.2	13.2	5.0	4.6
	軽乗用車・低中密度	536	63.0	17.8	7.9	11.4
	軽乗用車・低密度	618	64.9	17.3	7.5	10.2
	軽ボンバン・高密度	87	67.3	22.4	6.7	3.6
	軽ボンバン・中密度	59	62.1	17.3	11.3	9.4
	軽ボンバン・低中密度	119	57.0	26.6	7.9	8.4
	軽ボンバン・低密度	100	53.8	25.4	5.2	15.6
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	401	75.9	16.2	6.7	1.1
	軽乗用系・30～100万人都市	470	71.3	15.7	4.9	8.2
	軽乗用系・10～30万人未満	456	69.9	16.8	6.0	7.3
	軽乗用系・10万人未満	821	60.7	17.3	9.3	12.6

	通勤・通学手段									
	ベ ー ス	転 車 し て 自 分 で 運	る 車 送 迎 （ 家 族 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	1458	84.7	0.9	1.3	3.8	1.9	4.5	4.8	0.0	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	305	49.6	1.5	7.0	14.7	7.2	21.3	8.1	0.4
	軽乗用系・中密度	230	75.2	0.8	2.1	4.9	2.2	7.1	11.9	0.0
	軽乗用系・低中密度	425	86.8	1.1	0.8	3.5	2.1	3.2	3.8	0.0
	軽乗用系・低密度	498	92.9	0.7	0.4	1.5	0.5	1.4	3.2	0.0
	軽乗用車・高密度	240	49.1	1.6	7.2	14.5	7.4	21.8	8.1	0.4
	軽乗用車・中密度	188	75.1	0.8	2.1	4.9	2.1	7.0	11.8	0.0
	軽乗用車・低中密度	364	87.0	1.1	0.7	3.6	2.0	3.1	3.6	0.0
	軽乗用車・低密度	441	93.0	0.7	0.4	1.5	0.6	1.3	3.2	0.0
	軽ボンバン・高密度	65	61.6	0.0	1.9	20.0	0.0	10.5	9.4	0.0
	軽ボンバン・中密度	42	77.5	0.0	0.0	3.2	6.5	10.6	17.3	0.0
	軽ボンバン・低中密度	61	74.5	0.0	6.1	2.2	3.4	4.5	13.9	0.0
	軽ボンバン・低密度	57	89.9	0.0	0.0	2.0	0.0	5.8	4.3	0.0
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	276	59.1	0.6	5.3	10.7	3.7	18.7	9.1	0.4
	軽乗用系・30～100万人都市	331	78.8	1.8	2.4	4.6	3.4	6.3	6.1	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	306	87.5	0.3	0.1	3.2	2.1	3.2	4.5	0.0
	軽乗用系・10万人未満	545	91.2	0.8	0.7	2.5	0.6	1.6	3.6	0.0

	食品買い物交通手段									
	ベ ー ス	転 車 し て 自 分 で 運	る 車 送 迎 （ 家 族 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	2146	90.7	2.2	0.3	0.0	0.8	5.2	5.1	0.0	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	435	68.5	3.9	0.8	0.1	3.9	19.8	12.8	0.0
	軽乗用系・中密度	338	86.2	1.0	0.7	0.0	2.3	11.0	6.6	0.0
	軽乗用系・低中密度	656	93.2	1.8	0.4	0.0	0.4	2.9	3.6	0.0
	軽乗用系・低密度	717	94.4	2.4	0.0	0.0	0.0	2.5	4.3	0.0
	軽乗用車・高密度	348	67.9	4.0	0.8	0.0	4.0	20.1	12.9	0.0
	軽乗用車・中密度	279	86.1	1.0	0.7	0.0	2.3	11.0	6.4	0.0
	軽乗用車・低中密度	537	93.3	1.8	0.4	0.0	0.5	2.9	3.5	0.0
	軽乗用車・低密度	618	94.6	2.4	0.0	0.0	0.0	2.3	4.2	0.0
	軽ボンバン・高密度	87	82.8	0.0	1.4	2.5	0.7	11.6	9.9	0.0
	軽ボンバン・中密度	59	87.5	2.1	0.0	0.0	3.3	10.3	13.5	0.0
	軽ボンバン・低中密度	119	88.4	2.2	1.4	0.0	0.0	4.2	7.3	0.0
	軽ボンバン・低密度	99	89.6	2.3	0.0	0.0	0.0	8.2	8.5	0.0
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	399	78.5	2.6	1.1	0.0	2.3	14.3	9.1	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	470	87.9	2.3	0.7	0.0	2.0	6.4	5.5	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	456	90.5	1.3	0.3	0.0	0.4	6.0	6.2	0.0
	軽乗用系・10万人未満	821	94.5	2.5	0.0	0.0	0.2	2.4	3.4	0.0

	食品買い物店までの距離							
	ベ ー ス	1 k m 以 下	5 k m	1 0 k m	2 0 k m	3 0 k m	5 0 k m	5 0 k m 超
軽乗用系全体	312	79.1	19.6	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0
人口 密度	軽乗用系・高密度	141	86.5	13.1	0.0	0.4	0.0	0.0
	軽乗用系・中密度	66	77.4	22.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	軽乗用系・低中密度	63	73.1	26.6	0.3	0.0	0.0	0.0
	軽乗用系・低密度	42	77.5	18.1	4.3	0.0	0.0	0.0
	軽乗用車・高密度	116	87.1	12.5	0.0	0.4	0.0	0.0
	軽乗用車・中密度	53	77.5	22.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	軽乗用車・低中密度	46	72.9	27.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	軽乗用車・低密度	30	77.5	17.8	4.7	0.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・高密度	25	65.1	34.9	0.0	0.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・中密度	13	74.9	25.1	0.0	0.0	0.0	0.0
軽ボンバン・低中密度	17	77.6	16.3	6.2	0.0	0.0	0.0	
軽ボンバン・低密度	12	78.0	22.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
人口 規模	軽乗用系・大都市	109	83.9	15.5	0.0	0.6	0.0	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	84	81.7	18.0	0.3	0.0	0.0	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	61	73.5	22.8	3.7	0.0	0.0	0.0
	軽乗用系・10万人未満	58	79.0	21.0	0.0	0.0	0.0	0.0

	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	2149	6.3	27.1	2.1	7.3	48.8	8.4	
人口 密度	軽乗用系・高密度	437	4.3	29.4	3.8	3.6	47.4	11.6
	軽乗用系・中密度	338	4.9	29.2	2.1	7.6	48.5	7.6
	軽乗用系・低中密度	656	6.3	27.7	1.5	6.2	50.5	7.7
	軽乗用系・低密度	718	7.1	25.5	2.4	8.9	47.7	8.4
	軽乗用車・高密度	350	3.9	28.9	3.8	3.4	48.4	11.6
	軽乗用車・中密度	279	4.6	28.6	2.2	7.8	49.3	7.5
	軽乗用車・低中密度	537	6.3	27.3	1.3	6.3	51.2	7.6
	軽乗用車・低密度	618	7.0	24.9	2.4	9.0	48.1	8.6
	軽ボンバン・高密度	87	15.1	42.0	5.3	6.6	21.1	10.0
	軽ボンバン・中密度	59	13.8	51.9	0.8	2.4	20.1	10.9
軽ボンバン・低中密度	119	8.3	42.7	5.2	4.5	28.2	11.1	
軽ボンバン・低密度	100	9.3	43.6	1.2	5.6	35.5	4.9	
人口 規模	軽乗用系・大都市	401	5.2	25.6	2.6	4.3	52.8	9.4
	軽乗用系・30～100万人都市	470	5.5	31.6	2.3	8.4	43.7	8.4
	軽乗用系・10～30万人未満	456	4.9	25.4	2.4	9.9	47.6	9.8
	軽乗用系・10万人未満	822	7.8	26.1	1.8	5.7	51.3	7.3

	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	2149	0.6	2.9	4.2	6.5	8.7	8.0	9.6	9.2	9.8	12.5	11.8	9.2	5.0	2.1	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	0.2	1.8	1.9	5.3	7.8	10.2	14.4	10.6	10.5	9.2	9.9	11.3	4.7	2.1
	軽乗用系・中密度	338	1.0	3.3	1.6	3.9	8.8	14.1	13.4	8.7	9.5	7.9	13.6	7.2	4.7	2.4
	軽乗用系・低中密度	656	1.0	3.1	4.8	6.0	8.6	6.9	8.6	9.0	11.4	12.6	11.3	8.7	5.6	2.4
	軽乗用系・低密度	718	0.2	2.9	4.9	7.8	9.0	6.9	8.4	9.1	8.2	14.3	12.1	9.7	4.6	1.7
	軽乗用車・高密度	350	0.2	1.7	1.9	5.2	8.0	10.4	14.3	10.7	10.4	9.4	10.1	11.3	4.5	2.0
	軽乗用車・中密度	279	1.0	3.4	1.5	4.0	8.7	14.3	13.5	8.7	9.3	7.9	13.7	6.9	4.7	2.2
	軽乗用車・低中密度	537	1.1	3.2	4.9	6.2	8.6	7.0	8.6	9.1	11.6	12.7	11.0	8.6	5.4	2.3
	軽乗用車・低密度	618	0.3	3.0	5.0	8.1	9.2	7.0	8.6	9.2	8.1	14.4	12.1	9.3	4.3	1.6
	軽ボンバン・高密度	87	0.0	5.5	2.8	9.0	3.3	5.6	17.3	7.8	14.7	4.9	2.8	10.4	11.6	4.4
	軽ボンバン・中密度	59	0.0	1.2	4.3	0.0	10.4	7.7	9.8	6.1	13.9	10.1	9.4	14.6	4.3	8.3
軽ボンバン・低中密度	119	0.0	0.9	0.0	2.1	7.0	5.3	6.1	7.7	5.8	10.1	21.4	12.9	13.3	7.4	
軽ボンバン・低密度	100	0.0	0.6	2.7	1.3	4.5	4.2	3.5	7.7	11.4	12.3	13.4	20.5	12.9	4.9	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	0.6	1.1	1.8	5.8	7.4	11.8	13.2	13.1	11.7	9.3	8.4	10.1	4.3	1.5
	軽乗用系・30～100万人都市	470	1.2	4.2	3.5	3.8	9.9	9.6	11.5	8.2	12.2	10.8	11.7	7.2	3.9	2.3
	軽乗用系・10～30万人未満	456	1.0	2.8	5.1	5.3	6.3	6.2	9.2	11.7	10.3	12.3	13.3	9.4	5.1	2.2
	軽乗用系・10万人未満	822	0.1	2.8	4.5	8.7	9.9	7.7	8.2	7.4	7.8	14.1	11.5	9.9	5.6	2.0
軽商用系全体	895	0.0	0.5	1.8	3.0	4.3	6.4	8.3	8.0	9.1	12.1	15.9	16.2	8.6	5.7	
軽キャブバン	378	0.0	0.3	3.1	3.5	3.7	9.2	13.2	9.6	9.7	8.9	13.6	13.4	8.1	3.7	
軽トラック	517	0.0	0.7	1.0	2.7	4.7	4.6	5.2	6.9	8.8	14.2	17.3	18.0	8.9	7.1	
人口密度	軽商用系・高密度	191	0.0	0.0	6.6	7.7	5.2	6.3	19.1	10.7	6.0	12.8	8.9	6.6	8.0	2.0
	軽商用系・中密度	120	0.0	1.3	0.4	0.0	5.3	9.1	6.1	13.2	7.9	14.2	13.8	11.6	13.2	3.9
	軽商用系・低中密度	283	0.0	0.7	0.4	3.7	5.3	7.8	8.2	6.8	8.9	10.8	18.3	13.3	8.7	7.2
	軽商用系・低密度	301	0.0	0.5	2.0	2.2	3.4	5.2	6.8	7.4	10.0	12.4	16.1	20.3	7.9	5.9
	軽キャブバン・高密度	97	0.0	0.0	8.7	9.7	5.7	5.0	18.5	10.6	6.6	10.3	7.4	6.5	8.3	2.7
	軽キャブバン・中密度	56	0.0	2.5	0.8	0.0	1.0	9.2	10.6	16.7	9.3	15.9	6.2	12.9	11.8	3.1
	軽キャブバン・低中密度	119	0.0	0.0	0.8	3.8	5.0	12.6	13.2	11.5	8.7	7.9	16.7	9.7	6.9	3.1
	軽キャブバン・低密度	106	0.0	0.0	3.3	1.7	2.6	8.2	11.7	6.0	11.7	7.2	15.5	19.2	8.1	4.6
	軽トラック・高密度	94	0.0	0.0	2.3	3.6	4.4	8.8	20.4	10.9	4.8	17.9	11.9	6.9	7.4	0.7
	軽トラック・中密度	64	0.0	0.0	0.0	0.0	9.7	9.0	1.6	9.5	6.5	12.5	21.7	10.3	14.6	4.7
軽トラック・低中密度	164	0.0	1.1	0.0	3.6	5.6	4.4	4.5	3.4	8.9	12.9	19.4	15.8	10.1	10.1	
軽トラック・低密度	195	0.0	0.7	1.4	2.4	3.7	3.9	4.7	8.0	9.3	14.6	16.3	20.8	7.8	6.4	

	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	2106	8.4	29.7	24.7	22.3	9.8	3.0	1.8	0.3	
人口密度	軽乗用系・高密度	421	9.1	25.1	24.7	27.5	7.7	4.9	0.4	0.6
	軽乗用系・中密度	333	9.4	24.5	20.9	24.1	14.8	5.4	0.8	0.0
	軽乗用系・低中密度	645	8.4	30.2	23.4	22.9	10.4	2.0	2.5	0.4
	軽乗用系・低密度	707	7.9	31.8	27.0	20.2	8.3	2.9	1.8	0.1
	軽乗用車・高密度	342	9.1	25.2	24.9	27.5	7.3	5.0	0.4	0.6
	軽乗用車・中密度	277	9.3	24.3	20.7	24.4	15.0	5.4	0.9	0.0
	軽乗用車・低中密度	531	8.1	30.1	23.3	23.1	10.5	1.9	2.6	0.4
	軽乗用車・低密度	609	7.7	30.9	27.4	20.7	8.3	2.9	1.9	0.1
	軽ボンバン・高密度	79	9.8	20.8	20.8	26.0	18.3	3.0	0.0	1.3
	軽ボンバン・中密度	56	14.6	31.4	26.0	15.5	6.9	5.6	0.0	0.0
軽ボンバン・低中密度	114	16.4	31.6	24.5	18.8	6.3	2.4	0.0	0.0	
軽ボンバン・低密度	98	13.5	57.5	15.4	5.6	6.7	1.3	0.0	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	389	8.5	27.8	25.2	27.1	7.0	3.2	0.5	0.7
	軽乗用系・30～100万人都市	465	10.9	26.7	22.1	26.6	8.7	3.5	1.6	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	448	9.8	32.5	22.2	19.8	11.6	2.2	1.3	0.5
	軽乗用系・10万人未満	804	6.2	29.9	27.6	20.8	9.7	3.2	2.5	0.2

	ライフステージ						
	ベ ー ス	未 婚	既 婚 子 な し	未 既 婚 ・ 学 児 ・ 未 子	小 既 婚 ・ 中 学 生 ・ 未 子	高 既 婚 生 ・ 以 上 子	既 婚 子 独 立
軽乗用系全体	2042	14.3	1.9	12.1	14.4	25.1	32.1
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	414	8.5	1.9	13.0	18.0	27.6
	軽乗用系・中密度	322	13.2	2.1	11.4	20.9	29.4
	軽乗用系・低中密度	620	13.3	1.7	12.9	14.1	25.4
	軽乗用系・低密度	686	16.8	2.1	11.4	12.3	24.2
	軽乗用車・高密度	329	7.9	1.6	13.3	17.9	31.3
	軽乗用車・中密度	267	13.1	2.0	11.5	21.2	23.1
	軽乗用車・低中密度	512	13.3	1.6	13.0	14.2	25.5
	軽乗用車・低密度	591	16.8	2.0	11.7	12.5	24.7
	軽ボンバン・高密度	85	22.5	8.6	5.1	21.1	25.0
	軽ボンバン・中密度	55	17.8	2.6	5.7	9.9	25.6
人 口 規 模	軽ボンバン・低中密度	108	14.0	7.9	7.2	8.5	21.3
	軽ボンバン・低密度	95	15.5	4.3	2.9	6.6	11.5
	軽乗用系・大都市	388	10.1	1.9	14.1	15.9	26.7
	軽乗用系・30～100万人都市	440	14.8	2.0	11.6	17.8	24.0
	軽乗用系・10～30万人未満	424	15.8	0.7	8.2	13.9	27.1
	軽乗用系・10万人未満	790	14.0	2.6	14.2	12.8	24.3
	軽商用系全体	728	13.0	9.6	6.3	5.4	35.8
	軽キャブバン	297	15.9	9.1	7.6	5.6	33.2
	軽トラック	431	11.2	9.9	5.5	5.3	37.3
	人 口 密 度	軽商用系・高密度	144	19.9	9.6	9.5	9.6
軽商用系・中密度		98	12.9	9.5	6.0	6.7	40.2
軽商用系・低中密度		235	8.9	10.0	8.2	6.0	40.4
軽商用系・低密度		251	14.1	9.4	4.7	4.2	33.5
軽キャブバン・高密度		70	22.0	10.6	8.5	9.3	26.3
軽キャブバン・中密度		44	18.2	11.4	2.1	6.4	47.0
軽キャブバン・低中密度		98	10.0	11.8	12.9	8.9	36.9
軽キャブバン・低密度		85	17.6	6.0	4.6	1.5	29.5
軽トラック・高密度		74	15.7	7.7	11.3	10.0	35.5
軽トラック・中密度		54	7.8	7.6	9.8	7.0	33.5
軽トラック・低中密度	137	8.0	8.7	4.8	4.0	43.0	
軽トラック・低密度	166	12.7	10.9	4.8	5.3	35.3	

	主運転者職業						
	ベ ー ス	イ 勤 ム め て い る ( フル タ ー )	タ 勤 イ 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	2146	36.3	26.4	7.4	1.4	28.5	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	436	36.1	27.2	9.8	0.1	26.8
	軽乗用系・中密度	337	32.4	26.9	8.9	0.8	31.1
	軽乗用系・低中密度	656	32.9	28.6	6.8	1.1	30.6
	軽乗用系・低密度	717	40.3	24.1	7.0	2.1	26.4
	軽乗用車・高密度	350	36.0	27.9	9.3	0.1	26.7
	軽乗用車・中密度	278	32.0	27.3	8.6	0.8	31.3
	軽乗用車・低中密度	537	33.3	28.9	6.6	1.0	30.2
	軽乗用車・低密度	617	41.1	24.4	6.5	2.1	25.9
	軽ボンバン・高密度	86	39.5	9.7	22.8	0.0	28.0
	軽ボンバン・中密度	59	45.2	14.7	17.6	1.0	21.5
人 口 規 模	軽ボンバン・低中密度	119	20.4	17.3	14.9	4.5	42.9
	軽ボンバン・低密度	100	16.6	17.1	22.0	4.1	40.2
	軽乗用系・大都市	400	35.3	28.2	9.7	0.2	26.6
	軽乗用系・30～100万人都市	470	36.5	27.7	8.7	0.8	26.3
	軽乗用系・10～30万人未満	456	35.3	28.1	5.2	0.9	30.5
	軽乗用系・10万人未満	820	37.1	24.3	7.6	2.3	28.7
	軽商用系全体	895	23.0	4.8	33.5	22.5	16.3
	軽キャブバン	378	28.9	7.5	42.2	5.7	15.7
	軽トラック	517	19.3	3.0	28.0	33.1	16.6
	人 口 密 度	軽商用系・高密度	191	45.3	4.7	32.0	8.8
軽商用系・中密度		120	25.0	4.0	34.5	14.9	21.5
軽商用系・低中密度		283	20.6	5.5	32.7	24.6	16.5
軽商用系・低密度		301	20.0	4.5	34.0	24.9	16.6
軽キャブバン・高密度		97	48.3	4.9	34.3	1.4	11.2
軽キャブバン・中密度		56	38.9	7.1	35.5	0.0	18.6
軽キャブバン・低中密度		119	25.7	9.5	39.1	11.2	14.4
軽キャブバン・低密度		106	21.1	7.2	49.4	4.5	17.8
軽トラック・高密度		94	39.3	4.3	27.4	23.6	5.4
軽トラック・中密度		64	10.8	1.0	33.5	30.2	24.5
軽トラック・低中密度	164	17.0	2.6	28.1	34.2	18.0	
軽トラック・低密度	195	19.6	3.3	27.4	33.6	16.1	

	世帯年収													
	ベース	200万円未満	200万円～599万円	600万円～999万円	1000万円～1499万円	1500万円～1999万円	2000万円～2499万円	2500万円～2999万円	3000万円～3499万円	3500万円～3999万円	4000万円～4499万円	4500万円～4999万円	5000万円以上	
軽乗用系全体	1807	10.3	10.2	13.8	12.2	13.1	11.6	8.4	7.2	4.9	5.6	1.8	1.1	
人口密度	軽乗用系・高密度	364	8.8	9.0	12.0	9.1	14.0	9.2	10.2	9.9	6.7	8.4	1.8	0.9
	軽乗用系・中密度	287	7.8	8.4	9.3	7.3	19.5	18.0	11.1	5.2	5.2	4.7	3.6	0.0
	軽乗用系・低中密度	550	8.7	9.4	12.8	13.2	11.6	11.6	8.6	7.5	5.8	7.0	2.5	1.3
	軽乗用系・低密度	606	12.6	11.6	16.2	13.3	12.4	10.3	7.1	6.8	3.6	4.0	0.8	1.3
	軽乗用車・高密度	299	8.7	9.0	12.0	9.2	14.2	9.3	10.4	10.0	6.5	8.3	1.7	0.7
	軽乗用車・中密度	242	7.8	8.2	9.0	7.3	19.8	18.3	11.2	5.0	5.2	4.6	3.7	0.0
	軽乗用車・低中密度	453	8.5	8.9	12.7	13.3	11.7	11.8	8.7	7.5	5.9	7.0	2.6	1.3
	軽乗用車・低密度	529	12.6	11.2	16.2	13.4	12.4	10.4	7.1	7.0	3.7	4.1	0.7	1.3
	軽ボンノバン・高密度	65	10.1	8.2	12.5	6.1	10.2	6.3	4.1	7.8	14.1	10.3	2.8	7.3
	軽ボンノバン・中密度	45	7.2	12.8	24.8	7.4	5.8	7.0	8.5	12.1	6.4	6.9	1.0	0.0
軽ボンノバン・低中密度	97	14.5	25.4	13.7	10.0	8.2	6.8	7.7	5.6	2.8	5.2	0.0	0.0	
軽ボンノバン・低密度	77	14.6	26.3	16.4	10.3	11.3	10.2	7.0	0.0	0.6	0.5	2.1	0.8	
人口規模	軽乗用系・大都市	328	6.9	8.7	14.3	13.5	16.2	5.8	8.5	6.9	8.7	8.6	1.3	0.7
	軽乗用系・30～100万人都市	398	8.4	8.9	13.9	11.6	13.6	11.9	8.5	7.3	5.5	6.2	2.4	1.7
	軽乗用系・10～30万人未満	385	10.9	12.7	11.9	11.5	12.2	14.8	6.6	6.7	5.6	4.5	2.1	0.4
	軽乗用系・10万人未満	696	11.5	9.6	14.7	12.5	12.8	10.7	9.4	7.4	3.4	5.3	1.5	1.2
軽商用系全体	639	8.7	10.2	14.1	11.8	10.3	9.1	9.6	6.5	6.7	9.3	1.4	2.3	
軽キャブバン	258	10.5	9.1	13.1	9.4	13.3	11.6	13.4	6.5	4.7	5.3	1.4	1.8	
軽トラック	381	7.7	10.8	14.6	13.2	8.6	7.6	7.4	6.5	7.8	11.7	1.4	2.6	
人口密度	軽商用系・高密度	119	6.7	6.5	14.6	12.9	17.1	7.3	6.4	5.4	10.1	5.1	5.2	2.6
	軽商用系・中密度	86	12.8	7.1	14.9	16.5	5.3	9.4	16.3	3.6	5.9	5.6	0.0	2.6
	軽商用系・低中密度	216	7.6	11.0	9.9	11.9	9.7	8.6	9.2	6.9	7.8	13.4	1.2	3.0
	軽商用系・低密度	218	9.1	10.8	16.3	10.9	10.3	9.5	9.3	6.9	5.6	8.2	1.1	1.9
	軽キャブバン・高密度	61	4.0	8.2	17.2	11.9	22.9	5.8	6.7	5.7	7.1	4.5	6.0	0.0
	軽キャブバン・中密度	37	20.8	3.7	16.4	11.7	4.2	9.4	25.5	2.9	2.3	0.0	0.0	3.0
	軽キャブバン・低中密度	87	4.8	8.6	8.2	8.7	14.0	12.7	16.0	8.3	5.2	12.8	0.0	0.6
	軽キャブバン・低密度	73	15.0	11.2	14.7	8.5	11.3	13.4	10.6	6.3	4.1	0.5	1.1	3.2
	軽トラック・高密度	58	12.2	3.0	9.4	15.2	5.1	10.5	5.7	4.8	16.3	6.2	3.6	8.0
	軽トラック・中密度	49	5.5	10.1	13.5	20.8	6.2	9.4	8.0	4.3	9.2	10.7	0.0	2.3
軽トラック・低中密度	129	9.4	12.5	11.0	14.1	6.9	5.9	4.6	5.9	9.5	13.8	2.0	4.6	
軽トラック・低密度	145	6.8	10.6	17.0	11.8	9.9	8.0	8.8	7.1	6.2	11.2	1.2	1.3	

	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	2149	29.0	15.1	56.0	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	56.0	7.4	36.7
	軽乗用系・中密度	338	34.7	11.8	53.5
	軽乗用系・低中密度	656	23.0	14.3	62.7
	軽乗用系・低密度	718	26.8	18.3	55.0
	軽乗用車・高密度	350	56.8	7.3	35.9
	軽乗用車・中密度	279	35.1	11.5	53.4
	軽乗用車・低中密度	537	22.7	14.0	63.2
	軽乗用車・低密度	618	26.4	18.2	55.4
	軽ボンノバン・高密度	87	33.6	9.2	57.2
	軽ボンノバン・中密度	59	21.3	22.0	56.8
軽ボンノバン・低中密度	119	32.6	22.1	45.3	
軽ボンノバン・低密度	100	37.9	20.0	42.1	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	44.1	10.2	45.8
	軽乗用系・30～100万人都市	470	32.1	11.5	56.5
	軽乗用系・10～30万人未満	456	30.6	16.2	53.2
	軽乗用系・10万人未満	822	23.4	17.1	59.4

	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	2149	82.7	14.9	2.4	0.0	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	80.0	17.5	2.5	0.0
	軽乗用系・中密度	338	82.7	12.6	4.7	0.0
	軽乗用系・低中密度	656	80.8	16.6	2.6	0.1
	軽乗用系・低密度	718	84.8	13.4	1.7	0.0
	軽乗用車・高密度	350	79.6	17.8	2.6	0.0
	軽乗用車・中密度	279	82.6	12.6	4.9	0.0
	軽乗用車・低中密度	537	80.4	16.9	2.6	0.1
	軽乗用車・低密度	618	84.5	13.8	1.8	0.0
	軽ボンバン・高密度	87	90.0	10.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・中密度	59	87.6	12.4	0.0	0.0
軽ボンバン・低中密度	119	93.2	5.2	1.7	0.0	
軽ボンバン・低密度	100	95.9	4.1	0.0	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	81.2	16.1	2.4	0.4
	軽乗用系・30～100万人都市	470	82.8	15.6	1.7	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	456	81.1	15.7	3.2	0.0
	軽乗用系・10万人未満	822	83.8	13.7	2.4	0.0

	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	2149	78.5	21.5	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	85.2	14.8
	軽乗用系・中密度	338	87.0	13.0
	軽乗用系・低中密度	656	88.1	11.9
	軽乗用系・低密度	718	66.6	33.4
	軽乗用車・高密度	350	85.2	14.8
	軽乗用車・中密度	279	87.3	12.7
	軽乗用車・低中密度	537	88.1	11.9
	軽乗用車・低密度	618	66.3	33.7
	軽ボンバン・高密度	87	84.6	15.4
	軽ボンバン・中密度	59	77.3	22.7
軽ボンバン・低中密度	119	86.5	13.5	
軽ボンバン・低密度	100	74.2	25.8	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	76.2	23.8
	軽乗用系・30～100万人都市	470	85.7	14.3
	軽乗用系・10～30万人未満	456	78.7	21.3
	軽乗用系・10万人未満	822	75.2	24.8



	世帯保有台数				
	ベ ー ス	し て い な い ( 併 有 )	2 台	3 台 以 上	
軽乗用系全体	2149	29.0	47.0	24.1	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	437	56.0	36.8	7.3
	軽乗用系・中密度	338	34.7	48.6	16.7
	軽乗用系・低中密度	656	23.0	50.8	26.2
	軽乗用系・低密度	718	26.8	45.5	27.8
	軽乗用車・高密度	350	56.8	36.7	6.5
	軽乗用車・中密度	279	35.1	48.7	16.2
	軽乗用車・低中密度	537	22.7	51.2	26.1
	軽乗用車・低密度	618	26.4	45.7	27.9
	軽ボンバン・高密度	87	33.6	39.6	26.7
	軽ボンバン・中密度	59	21.3	43.5	35.2
軽ボンバン・低中密度	119	32.6	38.0	29.5	
軽ボンバン・低密度	100	37.9	39.0	23.2	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	401	44.1	49.3	6.6
	軽乗用系・30～100万人都市	470	32.1	46.8	21.1
	軽乗用系・10～30万人未満	456	30.6	46.8	22.6
	軽乗用系・10万人未満	822	23.4	46.7	29.8
軽商用系全体	895	18.1	33.0	48.9	
軽キャブバン	378	23.7	32.6	43.8	
軽トラック	517	14.6	33.3	52.1	
人 口 密 度	軽商用系・高密度	191	30.4	34.6	35.0
	軽商用系・中密度	120	15.3	42.9	41.8
	軽商用系・低中密度	283	15.7	31.7	52.5
	軽商用系・低密度	301	17.6	32.0	50.4
	軽キャブバン・高密度	97	33.1	33.6	33.3
	軽キャブバン・中密度	56	20.0	44.5	35.5
	軽キャブバン・低中密度	119	19.2	27.4	53.4
	軽キャブバン・低密度	106	24.3	33.1	42.6
	軽トラック・高密度	94	25.0	36.5	38.5
	軽トラック・中密度	64	10.4	41.2	48.4
軽トラック・低中密度	164	13.3	34.8	51.9	
軽トラック・低密度	195	14.7	31.5	53.8	

	併有車の所有形態				
	ベ ー ス	用 一 人 を 一 持 人 が て 自 い 分 の 専	け 用 て 途 に よ っ て 使 い 分	使 自 い 分 が け 用 て 途 に よ っ て	
軽乗用系全体	1442	76.3	16.3	7.4	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	206	61.7	27.8	10.5
	軽乗用系・中密度	217	72.9	20.0	7.1
	軽乗用系・低中密度	495	76.5	15.8	7.7
	軽乗用系・低密度	524	78.8	14.3	6.9
	軽乗用車・高密度	149	63.3	26.4	10.3
	軽乗用車・中密度	173	72.9	20.2	6.9
	軽乗用車・低中密度	416	76.5	15.7	7.8
	軽乗用車・低密度	459	79.2	14.0	6.7
	軽ボンバン・高密度	57	35.1	50.9	14.0
	軽ボンバン・中密度	44	72.4	15.8	11.8
軽ボンバン・低中密度	79	76.1	19.7	4.2	
軽ボンバン・低密度	65	64.4	23.0	12.6	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	216	69.6	21.7	8.7
	軽乗用系・30～100万人都市	304	72.4	17.6	10.0
	軽乗用系・10～30万人未満	302	80.7	14.1	5.1
	軽乗用系・10万人未満	620	76.5	16.1	7.4
軽商用系全体	730	42.1	33.1	24.8	
軽キャブバン	286	38.0	37.8	24.2	
軽トラック	444	44.4	30.5	25.1	
人 口 密 度	軽商用系・高密度	136	18.5	57.3	24.3
	軽商用系・中密度	103	34.0	33.3	32.6
	軽商用系・低中密度	241	46.2	31.2	22.6
	軽商用系・低密度	250	44.6	30.5	24.9
	軽キャブバン・高密度	63	16.3	63.1	20.5
	軽キャブバン・中密度	46	37.9	33.9	28.2
	軽キャブバン・低中密度	96	45.7	34.1	20.2
	軽キャブバン・低密度	81	39.3	33.0	27.7
	軽トラック・高密度	73	22.3	46.8	30.9
	軽トラック・中密度	57	30.5	32.8	36.7
軽トラック・低中密度	145	46.6	29.3	24.2	
軽トラック・低密度	169	46.6	29.6	23.8	

	購入形態				
	ベース	買い替え	増車	再購入	新規
軽乗用系全体	2149	76.8	11.9	3.4	7.9
軽乗用系・高密度	437	69.6	12.4	8.2	9.8
軽乗用系・中密度	338	78.2	11.4	3.5	6.9
軽乗用系・低中密度	656	75.7	14.2	2.2	7.9
軽乗用系・低密度	718	78.9	10.0	3.4	7.7
人口密度					
軽乗用車・高密度	350	70.4	11.8	8.1	9.8
軽乗用車・中密度	279	78.4	11.2	3.5	6.8
軽乗用車・低中密度	537	75.9	14.0	2.1	8.0
軽乗用車・低密度	618	79.1	9.6	3.4	7.8
軽ボンバン・高密度	87	48.9	29.2	11.3	10.7
軽ボンバン・中密度	59	71.2	17.2	3.7	7.9
軽ボンバン・低中密度	119	71.4	18.7	2.8	7.2
軽ボンバン・低密度	100	70.2	21.3	5.4	3.1
人口規模					
軽乗用系・大都市	401	68.8	14.3	7.2	9.6
軽乗用系・30～100万人都市	470	76.0	12.4	3.5	8.0
軽乗用系・10～30万人未満	456	78.8	10.2	3.0	7.9
軽乗用系・10万人未満	822	77.5	12.2	2.9	7.5

	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	感高速走行時の安定	悪路、雪道の走破	ブレーキの効きの良さ	走行時の静粛性	走りやすさがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること	走り（運転すること）にパワーがあること
軽乗用系全体	2144	52.8	46.0	28.0	7.2	6.1	2.4	2.1	5.5	4.6	3.7	4.6	8.7	2.2	49.9	36.2	38.9	25.3	30.9	
人口密度																				
軽乗用系・高密度	435	53.1	43.6	23.4	6.1	5.0	2.5	1.5	2.8	5.5	4.4	2.6	7.9	1.0	50.1	36.5	44.3	25.0	31.2	
軽乗用系・中密度	338	55.3	46.3	28.6	6.5	2.5	2.1	0.7	1.7	5.6	4.1	5.8	5.7	2.1	53.6	37.0	41.0	32.3	35.4	
軽乗用系・低中密度	655	52.4	46.8	31.8	7.6	6.1	1.8	2.2	2.7	3.7	3.3	5.6	9.8	2.8	49.9	36.7	38.0	24.5	29.9	
軽乗用系・低密度	716	52.3	45.6	25.5	7.3	7.2	3.0	2.6	9.4	5.0	3.8	3.8	8.8	2.0	48.8	35.4	38.0	24.3	30.5	
軽乗用車・高密度	348	54.2	44.4	24.2	5.8	5.2	2.5	1.5	2.5	5.5	4.5	2.6	8.0	1.0	49.9	36.3	44.5	25.6	32.3	
軽乗用車・中密度	279	56.0	47.1	29.3	6.5	2.5	2.1	0.8	1.5	5.7	4.2	5.7	5.8	2.1	53.7	37.0	41.0	32.9	36.0	
軽乗用車・低中密度	537	53.4	47.7	32.5	7.7	6.2	1.8	2.2	2.7	3.8	3.4	5.6	10.0	2.8	49.7	36.6	37.7	24.9	30.5	
軽乗用車・低密度	616	53.3	46.5	26.3	7.5	7.4	3.1	2.6	9.6	5.1	3.8	3.9	9.0	2.1	48.7	35.1	37.9	24.7	31.2	
軽ボンバン・高密度	87	23.6	22.0	2.8	13.4	1.2	1.1	1.3	9.4	5.6	3.0	2.8	5.8	1.2	56.2	40.9	39.5	10.0	3.3	
軽ボンバン・中密度	59	30.4	18.6	6.6	5.1	2.6	1.3	0.0	10.2	1.6	1.6	9.4	3.1	0.0	50.7	34.6	40.2	10.8	11.9	
軽ボンバン・低中密度	118	19.6	18.2	9.8	5.7	1.5	1.1	1.9	4.7	3.5	0.7	3.7	2.2	2.1	59.2	41.8	45.4	9.7	8.5	
軽ボンバン・低密度	100	22.3	19.4	4.0	2.4	2.7	0.8	0.8	2.3	1.8	3.6	1.7	2.5	0.0	52.5	43.1	41.4	12.0	7.9	
人口規模																				
軽乗用系・大都市	400	55.8	44.1	28.7	7.7	4.9	2.6	1.5	3.5	4.0	2.7	3.5	6.4	2.0	53.0	30.9	43.0	28.0	30.1	
軽乗用系・30～100万人都市	469	55.1	49.7	29.2	6.3	4.6	2.2	2.1	5.1	3.8	4.2	5.8	8.3	3.3	51.4	39.6	39.4	26.4	33.8	
軽乗用系・10～30万人未満	455	53.1	46.4	28.4	5.1	6.4	1.8	2.2	4.1	5.9	3.7	4.3	8.6	1.4	51.9	38.5	42.7	26.7	30.9	
軽乗用系・10万人未満	820	50.8	44.2	27.0	8.8	6.9	2.9	2.3	6.8	4.4	3.6	4.4	9.4	2.1	47.3	34.0	35.6	23.5	29.6	

	保有車購入重視点																	
	ベース	乗り降りしやすさ	後席ドアの大きさ	ルーム（トランク）の大きさ	と便利、使いやすさ	シートアレンジ	小物入れが豊富、使いやすいこと	い装飾品が豊富、使いやすいこと	燃費	車両価格	衝突安全性の高さ	環境問題への配慮	新技術の搭載	安全面における最	新技術の搭載	快適性における最	運転をサポーター搭載	その他（具体的に）
軽乗用系全体	2144	22.1	14.9	6.3	5.3	5.2	2.8	33.8	41.0	7.0	3.6	7.0	1.5	4.6	1.3			
人口密度																		
軽乗用系・高密度	435	22.3	14.3	9.1	4.5	2.9	1.7	38.3	48.5	5.5	2.2	7.3	2.0	4.7	0.2			
軽乗用系・中密度	338	25.6	18.3	7.9	8.3	5.2	2.5	33.3	41.8	6.4	5.1	6.2	1.7	4.0	0.0			
軽乗用系・低中密度	655	22.3	15.4	5.9	6.0	6.3	3.4	32.9	41.6	5.9	2.4	6.9	1.4	4.6	1.9			
軽乗用系・低密度	716	21.1	13.6	5.6	3.9	4.7	2.7	33.6	38.6	8.4	4.5	7.3	1.4	4.7	1.3			
軽乗用車・高密度	348	22.7	14.8	9.1	4.6	3.1	1.7	38.4	48.1	5.6	2.3	7.5	2.0	4.9	0.2			
軽乗用車・中密度	279	26.1	18.8	7.9	8.4	5.4	2.6	33.5	41.0	6.6	5.1	6.2	1.7	4.0	0.0			
軽乗用車・低中密度	537	22.6	15.9	5.9	6.2	6.4	3.4	32.8	41.5	6.0	2.4	7.1	1.5	4.8	1.9			
軽乗用車・低密度	616	21.4	14.0	5.4	4.0	4.8	2.8	33.7	38.4	8.6	4.6	7.5	1.5	4.9	1.2			
軽ボンバン・高密度	87	10.9	3.5	10.3	2.1	0.0	1.3	36.3	60.1	4.1	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0			
軽ボンバン・中密度	59	4.6	1.3	6.9	4.3	0.0	0.0	25.6	68.2	1.6	4.5	3.3	0.0	3.3	0.0			
軽ボンバン・低中密度	118	11.6	1.8	8.3	1.2	2.0	0.9	36.5	46.3	2.1	1.3	1.1	0.0	0.0	0.0			
軽ボンバン・低密度	100	10.2	2.0	11.2	3.3	1.3	0.8	30.6	46.1	2.9	1.1	1.7	0.0	0.0	5.4			
人口規模																		
軽乗用系・大都市	400	22.2	16.0	5.4	4.9	2.0	0.7	33.6	46.1	8.0	3.9	10.0	1.5	4.9	0.2			
軽乗用系・30～100万人都市	469	22.2	13.7	5.6	4.2	5.0	2.7	32.4	46.2	5.9	3.9	6.0	2.2	4.2	1.6			
軽乗用系・10～30万人未満	455	23.3	15.9	6.8	7.1	5.9	4.1	33.9	36.2	6.3	4.4	4.9	1.1	3.8	1.1			
軽乗用系・10万人未満	820	21.3	14.7	6.5	4.7	5.4	2.6	34.3	40.3	7.8	2.9	8.2	1.4	5.3	1.5			

	保有車価格																			
	ベース	40万円未満	満50万円未満	満60万円未満	満70万円未満	満80万円未満	満90万円未満	未満100万円	未満110万円	未満120万円	未満130万円	未満140万円	未満150万円	未満160万円	未満170万円	未満180万円	未満190万円	未満200万円	200万円以上	
軽乗用系全体	2129	5.6	2.5	4.0	3.2	3.0	5.1	4.0	9.8	4.1	10.2	10.4	6.1	12.7	6.4	3.6	4.1	1.6	3.5	
人口密度	軽乗用系・高密度	432	7.5	3.9	5.8	2.6	2.9	3.1	5.0	13.2	4.6	11.6	10.3	5.5	8.2	4.4	3.1	4.6	1.1	2.6
	軽乗用系・中密度	335	4.9	1.3	1.9	4.0	2.6	3.0	3.8	13.5	5.6	12.9	9.0	6.7	10.5	8.4	2.6	4.3	0.5	4.5
	軽乗用系・低中密度	651	4.8	2.6	3.7	4.0	3.5	5.0	4.1	10.3	3.4	11.4	9.7	5.4	13.3	7.6	2.7	3.8	1.9	2.9
	軽乗用系・低密度	711	6.1	2.6	4.4	2.4	2.8	6.2	3.8	7.7	4.3	8.1	11.4	6.7	13.8	5.2	4.7	4.3	1.6	4.0
	軽乗用車・高密度	348	6.8	3.7	5.8	2.4	2.7	2.9	4.6	13.4	4.7	11.9	10.7	5.5	8.5	4.6	3.2	4.8	1.1	2.7
	軽乗用車・中密度	277	4.0	1.0	1.7	4.1	2.5	2.9	3.8	13.5	5.7	13.2	9.1	6.9	10.7	8.6	2.6	4.4	0.5	4.6
	軽乗用車・低中密度	534	4.6	2.5	3.6	3.8	3.4	4.8	3.8	10.2	3.3	11.6	9.8	5.5	13.7	7.7	2.8	3.9	2.0	3.0
	軽乗用車・低密度	614	5.5	2.4	4.2	2.1	2.7	6.0	3.6	7.7	4.3	8.3	11.7	6.9	14.3	5.3	4.9	4.4	1.7	4.1
	軽ボンパン・高密度	84	25.9	8.0	4.8	8.1	8.3	8.0	14.8	8.9	2.2	2.7	0.5	5.9	0.4	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0
	軽ボンパン・中密度	58	38.2	11.4	8.8	1.3	5.8	5.6	3.2	11.6	1.4	2.8	4.2	0.0	2.5	1.0	0.0	2.0	0.0	0.0
軽ボンパン・低中密度	117	12.6	5.5	7.6	10.0	5.3	9.1	14.8	14.0	4.7	4.5	5.1	3.2	0.0	1.4	1.8	0.3	0.0	0.0	
軽ボンパン・低密度	97	24.4	8.1	9.2	10.2	4.6	13.7	11.0	8.1	1.6	2.9	0.9	1.2	1.6	0.8	0.0	1.7	0.0	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	396	7.0	3.4	4.6	3.1	1.6	3.0	3.7	16.6	5.3	12.1	8.3	6.6	7.0	5.2	2.6	5.1	1.8	3.0
	軽乗用系・30～100万人都市	467	6.0	1.2	5.4	3.3	5.4	3.8	3.7	10.9	3.8	11.9	10.2	6.1	11.0	7.8	1.8	3.7	0.9	3.2
	軽乗用系・10～30万人未満	451	5.0	3.5	3.1	4.4	2.8	5.2	3.3	7.3	3.3	10.6	11.2	6.8	15.7	7.7	4.6	2.9	0.8	1.9
	軽乗用系・10万人未満	815	5.6	2.4	3.7	2.4	2.2	6.1	4.8	9.6	4.6	8.7	10.4	5.6	12.9	5.0	4.1	4.9	2.3	4.8

	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	2149	74.9	11.4	9.7	2.8	1.1	0.2	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	52.8	14.0	24.3	5.4	3.5	0.0
	軽乗用系・中密度	338	68.9	15.6	10.7	4.0	0.9	0.0
	軽乗用系・低中密度	656	74.9	11.4	9.3	2.9	1.2	0.4
	軽乗用系・低密度	718	81.3	9.7	6.6	1.8	0.5	0.1
	軽乗用車・高密度	350	52.9	13.7	24.8	5.2	3.4	0.0
	軽乗用車・中密度	279	69.2	15.5	10.6	3.9	0.7	0.0
	軽乗用車・低中密度	537	75.8	10.8	9.1	2.8	1.1	0.3
	軽乗用車・低密度	618	82.2	9.4	6.3	1.7	0.5	0.0
	軽ボンパン・高密度	87	51.1	22.9	11.6	8.6	5.8	0.0
	軽ボンパン・中密度	59	57.6	19.2	12.8	5.7	4.6	0.0
軽ボンパン・低中密度	119	45.2	29.2	16.4	4.6	2.6	2.0	
軽ボンパン・低密度	100	56.2	21.2	14.5	5.7	0.0	2.4	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	56.5	15.0	20.2	4.3	3.6	0.5
	軽乗用系・30～100万人都市	470	73.3	11.6	10.7	4.0	0.4	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	456	74.7	10.7	9.9	2.9	1.5	0.3
	軽乗用系・10万人未満	822	79.4	11.0	7.0	1.8	0.6	0.1
軽商用系全体	895	69.4	14.2	9.6	4.7	1.8	0.4	
軽キャブバン	378	74.3	14.6	8.2	2.2	0.6	0.1	
軽トラック	517	66.3	13.9	10.5	6.2	2.6	0.6	
人口密度	軽商用系・高密度	191	74.1	10.7	5.8	7.6	0.8	1.0
	軽商用系・中密度	120	61.9	14.1	14.9	5.2	3.2	0.8
	軽商用系・低中密度	283	65.3	17.0	10.8	4.6	2.1	0.3
	軽商用系・低密度	301	72.0	13.3	8.8	4.1	1.6	0.2
	軽キャブバン・高密度	97	76.9	8.3	6.6	7.1	0.6	0.4
	軽キャブバン・中密度	56	76.7	7.6	14.5	0.0	1.2	0.0
	軽キャブバン・低中密度	119	70.9	15.0	10.8	3.3	0.0	0.0
	軽キャブバン・低密度	106	75.4	18.7	5.1	0.0	0.8	0.0
	軽トラック・高密度	94	68.4	15.5	4.2	8.6	1.2	2.2
	軽トラック・中密度	64	46.8	20.7	15.3	10.5	5.1	1.6
軽トラック・低中密度	164	61.2	18.4	10.7	5.5	3.6	0.5	
軽トラック・低密度	195	70.6	10.9	10.4	5.9	1.9	0.3	

	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	2149	38.8	51.4	88.4	44.5	49.5	3.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	437	27.4	36.3	87.9	53.0	48.8	2.9
	軽乗用系・中密度	338	31.5	46.9	86.5	55.5	54.0	2.4
	軽乗用系・低中密度	656	37.8	48.5	89.8	46.6	52.5	3.4
	軽乗用系・低密度	718	44.0	58.2	87.8	38.0	45.9	4.0
	軽乗用車・高密度	350	26.3	36.3	88.5	53.9	49.6	2.9
	軽乗用車・中密度	279	30.9	47.3	87.2	56.1	54.4	2.3
	軽乗用車・低中密度	537	38.1	49.1	90.0	47.2	52.6	3.5
	軽乗用車・低密度	618	44.0	59.1	88.0	38.5	46.2	4.1
	軽ボンバン・高密度	87	54.1	36.8	70.2	29.0	29.0	4.1
	軽ボンバン・中密度	59	50.5	31.2	62.5	31.6	39.7	4.1
軽ボンバン・低中密度	119	31.3	29.8	81.9	26.6	52.0	1.7	
軽ボンバン・低密度	100	44.3	31.6	80.9	23.7	34.8	2.5	
人口 規模	軽乗用系・大都市	401	30.6	40.0	87.3	52.8	50.9	1.7
	軽乗用系・30～100万人都市	470	38.9	48.4	86.1	48.7	50.5	4.6
	軽乗用系・10～30万人未満	456	33.9	53.3	90.2	42.9	51.5	4.2
	軽乗用系・10万人未満	822	43.3	53.8	88.6	41.8	47.5	2.9

	保有車走行距離													
	ベ ー ス	2 0 0 k m 以 下	5 4 0 k m	5 6 0 k m	5 8 0 k m	5 1 0 k m	5 1 0 k m	5 1 4 k m	5 1 6 k m	5 1 8 k m	5 2 0 k m	5 2 5 k m	2 5 0 k m 超	
軽乗用系全体	2148	37.8	21.2	12.3	8.3	12.6	3.1	0.7	1.1	0.6	1.1	0.4	0.8	
人口 密度	軽乗用系・高密度	436	54.2	21.4	6.5	4.5	7.5	1.3	0.7	1.0	0.3	1.2	0.0	1.6
	軽乗用系・中密度	338	44.9	24.2	11.0	6.9	9.7	1.3	0.8	0.2	0.0	0.2	0.6	0.3
	軽乗用系・低中密度	656	33.7	24.2	12.5	7.5	13.7	2.9	0.6	2.1	0.5	1.2	0.5	0.7
	軽乗用系・低密度	718	35.9	17.7	13.8	10.2	13.4	4.2	0.7	0.6	0.9	1.3	0.5	0.7
	軽乗用車・高密度	350	54.5	21.1	6.4	4.6	7.5	1.3	0.7	0.9	0.2	1.2	0.0	1.7
	軽乗用車・中密度	279	45.0	24.2	11.0	7.0	9.7	1.3	0.7	0.3	0.0	0.0	0.6	0.3
	軽乗用車・低中密度	537	33.1	24.3	12.6	7.6	13.8	3.0	0.6	2.1	0.5	1.2	0.5	0.8
	軽乗用車・低密度	618	35.6	17.7	13.9	10.2	13.7	4.4	0.7	0.6	0.9	1.2	0.5	0.7
	軽ボンバン・高密度	86	45.6	28.6	9.1	2.3	6.6	1.2	0.0	3.4	2.0	1.2	0.0	0.0
	軽ボンバン・中密度	59	39.9	25.5	11.3	1.6	7.8	2.7	4.9	0.0	0.0	6.2	0.0	0.0
軽ボンバン・低中密度	119	53.6	20.8	8.4	4.2	11.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.5	
軽ボンバン・低密度	100	46.1	18.0	11.9	11.2	6.3	0.0	1.9	0.0	0.0	3.2	0.4	1.0	
人口 規模	軽乗用系・大都市	400	51.8	22.1	5.7	5.3	8.0	2.4	0.7	1.0	0.3	0.9	0.0	1.8
	軽乗用系・30～100万人都市	470	42.4	22.2	9.3	5.8	14.4	2.6	0.6	0.9	0.3	0.6	0.4	0.6
	軽乗用系・10～30万人未満	456	38.7	22.9	12.6	8.6	9.8	2.9	0.7	1.3	0.4	0.4	0.8	0.9
	軽乗用系・10万人未満	822	32.2	19.4	15.0	10.0	14.2	3.7	0.7	1.2	0.9	1.9	0.3	0.6
軽商用系全体	893	39.2	19.1	11.6	6.3	12.5	1.8	1.2	3.0	1.3	2.3	1.0	0.8	
軽キャブバン	378	29.6	16.6	10.2	6.6	19.3	3.7	1.6	4.4	1.7	3.2	1.6	1.4	
軽トラック	515	45.2	20.7	12.4	6.1	8.1	0.6	0.9	2.0	1.1	1.7	0.5	0.4	
人口 密度	軽商用系・高密度	191	36.8	12.1	9.9	12.1	15.5	1.6	2.2	1.7	0.6	4.7	2.2	0.7
	軽商用系・中密度	120	40.4	14.8	7.1	7.5	13.8	4.3	0.9	7.3	0.0	3.3	0.0	0.5
	軽商用系・低中密度	282	43.4	16.8	12.4	6.4	12.5	0.9	1.5	1.8	0.7	1.9	0.7	1.1
	軽商用系・低密度	300	37.1	22.3	12.1	5.0	11.7	2.1	0.9	3.2	2.1	1.9	1.0	0.7
	軽キャブバン・高密度	97	31.8	10.7	10.9	14.7	15.4	1.4	3.3	0.5	0.6	6.6	3.3	0.6
	軽キャブバン・中密度	56	28.1	14.2	5.5	10.9	19.1	5.7	1.9	8.5	0.0	5.2	0.0	0.9
	軽キャブバン・低中密度	119	30.0	21.0	13.2	5.4	17.4	2.1	1.4	3.1	1.0	2.3	0.6	2.6
	軽キャブバン・低密度	106	28.8	16.1	8.7	3.1	22.4	5.5	1.1	6.0	3.1	2.1	2.2	0.8
	軽トラック・高密度	94	46.7	15.0	7.9	6.8	15.5	1.9	0.0	4.0	0.4	0.7	0.0	1.0
	軽トラック・中密度	64	53.1	15.5	8.6	4.0	8.4	3.0	0.0	6.0	0.0	1.4	0.0	0.0
軽トラック・低中密度	163	53.0	13.8	11.7	7.1	9.0	0.0	1.6	0.9	0.4	1.6	0.8	0.0	
軽トラック・低密度	194	40.6	25.0	13.6	5.8	7.1	0.6	0.8	1.9	1.7	1.8	0.5	0.6	

		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、趣味に潤いを与え	方が便利なくあった
軽乗用系全体		2149	71.7	22.5	1.7	4.1
人口密度	軽乗用系・高密度	437	32.8	47.1	4.3	15.8
	軽乗用系・中密度	338	50.2	40.1	2.6	7.0
	軽乗用系・低中密度	656	77.5	19.4	1.6	1.5
	軽乗用系・低密度	718	80.8	15.3	0.9	3.1
	軽乗用車・高密度	350	32.7	47.6	4.1	15.6
	軽乗用車・中密度	279	50.3	40.2	2.4	7.1
	軽乗用車・低中密度	537	77.7	19.4	1.6	1.3
	軽乗用車・低密度	618	80.7	15.4	0.9	3.0
	軽ボンバン・高密度	87	37.0	33.7	10.5	18.8
	軽ボンバン・中密度	59	46.8	36.7	10.0	6.5
	軽ボンバン・低中密度	119	71.1	20.4	1.4	7.0
軽ボンバン・低密度	100	84.1	10.6	0.0	5.3	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	40.5	43.7	4.3	11.5
	軽乗用系・30～100万人都市	470	65.8	28.4	2.4	3.4
	軽乗用系・10～30万人未満	456	71.4	22.6	0.7	5.2
	軽乗用系・10万人未満	822	80.8	15.5	1.4	2.3

		軽自動車困窮度					
		ベース	非常に困る	なそれがほども	えどちらともい	いあまり困らな	まいったく困ら
軽乗用系全体		2149	57.1	27.6	8.8	4.8	1.6
人口密度	軽乗用系・高密度	437	40.6	38.3	9.2	9.6	2.3
	軽乗用系・中密度	338	50.5	31.0	9.7	6.3	2.6
	軽乗用系・低中密度	656	58.5	28.0	8.7	3.9	0.9
	軽乗用系・低密度	718	61.3	24.1	8.7	4.1	1.8
	軽乗用車・高密度	350	40.6	38.6	9.1	9.5	2.1
	軽乗用車・中密度	279	50.4	31.0	9.6	6.4	2.6
	軽乗用車・低中密度	537	58.3	28.2	8.7	3.9	0.9
	軽乗用車・低密度	618	61.5	24.0	8.6	4.0	1.9
	軽ボンバン・高密度	87	40.7	29.5	10.7	11.1	8.0
	軽ボンバン・中密度	59	54.3	31.4	11.8	1.6	1.0
	軽ボンバン・低中密度	119	64.1	23.4	6.7	4.1	1.6
軽ボンバン・低密度	100	54.7	26.9	10.2	8.2	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	44.4	33.3	10.1	9.3	2.8
	軽乗用系・30～100万人都市	470	53.7	31.2	10.1	4.4	0.7
	軽乗用系・10～30万人未満	456	56.1	30.2	7.8	4.3	1.6
	軽乗用系・10万人未満	822	61.9	23.1	8.6	4.5	1.8

		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	えんちらないともい	わなあまりそう思	そう思わない
軽乗用系全体		2149	46.3	27.5	22.3	2.1	1.8
人口密度	軽乗用系・高密度	437	33.9	28.3	30.1	4.8	2.8
	軽乗用系・中密度	338	38.4	31.9	24.8	3.2	1.7
	軽乗用系・低中密度	656	48.5	26.8	21.1	1.6	2.0
	軽乗用系・低密度	718	49.3	26.7	21.0	1.7	1.3
	軽乗用車・高密度	350	33.6	28.4	30.1	5.0	2.9
	軽乗用車・中密度	279	38.1	31.9	25.0	3.2	1.8
	軽乗用車・低中密度	537	48.6	26.6	21.2	1.6	2.0
	軽乗用車・低密度	618	49.0	26.7	21.2	1.7	1.3
	軽ボンバン・高密度	87	42.6	25.6	29.1	1.4	1.4
	軽ボンバン・中密度	59	48.8	31.7	16.2	3.3	0.0
人口規模	軽ボンバン・低中密度	119	44.0	34.2	17.8	0.9	3.1
	軽ボンバン・低密度	100	57.1	24.5	15.5	2.6	0.3
	軽乗用系・大都市	401	32.6	29.5	28.6	6.1	3.2
	軽乗用系・30～100万人都市	470	43.4	27.4	24.7	2.1	2.3
人口規模	軽乗用系・10～30万人未満	456	43.2	33.1	20.8	2.1	0.7
	軽乗用系・10万人未満	822	52.3	23.6	20.8	1.4	1.8
軽商用系全体		895	46.1	23.4	23.9	3.9	2.6
軽キャブバン		378	42.8	23.8	27.4	3.7	2.2
軽トラック		517	48.2	23.2	21.7	4.1	2.8
人口密度	軽商用系・高密度	191	36.3	18.2	33.0	9.4	3.1
	軽商用系・中密度	120	43.3	25.0	28.9	0.5	2.3
	軽商用系・低中密度	283	45.6	27.8	18.5	4.7	3.5
	軽商用系・低密度	301	48.7	21.7	24.5	3.1	2.0
	軽キャブバン・高密度	97	34.4	16.9	35.0	10.1	3.5
	軽キャブバン・中密度	56	40.1	25.8	29.3	0.9	3.8
	軽キャブバン・低中密度	119	46.2	31.7	16.4	3.5	2.2
	軽キャブバン・低密度	106	44.3	19.9	32.5	2.1	1.3
	軽トラック・高密度	94	40.1	20.8	28.9	7.9	2.4
	軽トラック・中密度	64	46.6	24.2	28.3	0.0	0.8
人口密度	軽トラック・低中密度	164	45.1	25.0	20.0	5.6	4.4
	軽トラック・低密度	195	50.5	22.5	21.1	3.5	2.4

		車がなくなった場合の困窮度					
		ベース	非常に困る	なそいがほども	えんちらないともい	いあまり困らな	なまいたく困ら
軽乗用系全体		2149	77.2	15.2	3.2	3.8	0.6
人口密度	軽乗用系・高密度	437	53.5	27.3	4.9	11.1	3.2
	軽乗用系・中密度	338	65.4	23.4	6.7	3.6	0.9
	軽乗用系・低中密度	656	79.7	14.8	2.5	2.7	0.4
	軽乗用系・低密度	718	83.4	10.8	2.5	3.2	0.1
	軽乗用車・高密度	350	53.7	27.2	4.8	11.3	3.0
	軽乗用車・中密度	279	65.3	23.4	6.8	3.7	0.9
	軽乗用車・低中密度	537	79.7	14.8	2.4	2.7	0.4
	軽乗用車・低密度	618	83.6	10.7	2.4	3.2	0.1
	軽ボンバン・高密度	87	47.3	30.5	8.6	7.0	6.6
	軽ボンバン・中密度	59	68.9	23.9	3.9	3.3	0.0
人口規模	軽ボンバン・低中密度	119	77.0	13.5	5.5	2.2	1.9
	軽ボンバン・低密度	100	76.9	14.1	6.0	3.0	0.0
	軽乗用系・大都市	401	60.6	24.1	3.9	9.8	1.6
	軽乗用系・30～100万人都市	470	72.2	16.5	4.7	5.5	1.1
人口規模	軽乗用系・10～30万人未満	456	78.2	15.5	3.4	2.3	0.6
	軽乗用系・10万人未満	822	82.4	12.7	2.2	2.7	0.1
軽商用系全体		895	77.6	16.9	2.0	2.8	0.6
軽キャブバン		378	73.7	19.7	2.8	3.7	0.0
軽トラック		517	80.1	15.2	1.5	2.3	0.9
人口密度	軽商用系・高密度	191	57.7	26.7	5.7	8.7	1.2
	軽商用系・中密度	120	68.1	22.7	0.6	8.6	0.0
	軽商用系・低中密度	283	84.6	14.0	1.1	0.2	0.0
	軽商用系・低密度	301	78.8	15.9	2.1	2.4	0.8
	軽キャブバン・高密度	97	60.7	26.8	4.3	8.2	0.0
	軽キャブバン・中密度	56	64.5	27.3	1.2	7.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	119	85.0	14.0	1.0	0.0	0.0
	軽キャブバン・低密度	106	72.4	19.4	4.1	4.0	0.0
	軽トラック・高密度	94	51.7	26.7	8.6	9.5	3.5
	軽トラック・中密度	64	71.8	17.9	0.0	10.2	0.0
人口密度	軽トラック・低中密度	164	84.3	14.1	1.3	0.3	0.0
	軽トラック・低密度	195	81.5	14.4	1.2	1.7	1.2

	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い	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	大きな車は燃費が悪く、経済性が悪い	大きい車は運転ができない	道路条件の関係で、行けない場所がでてくる	狭く、車を保管するスペースが狭くなる	乗車人数が少ないので大きな車は適さない	荷物はあまり載せないの	で、大きい車は適さない	行動範囲が広くなる	車が大いどこにでも	経済面で、今の仕事や商売が成り立たなくなる	その他	特に不都合な点はない	
軽乗用系全体	2149	29.6	47.5	18.2	26.8	22.4	28.9	11.4	15.9	16.7	9.1	12.6	13.3	2.7	0.0	12.7	
人口密度	軽乗用系・高密度	437	32.3	40.2	18.2	24.4	18.1	23.4	9.1	20.9	17.2	9.3	14.1	16.4	0.3	0.0	17.0
	軽乗用系・中密度	338	28.0	44.6	17.5	22.4	20.4	30.9	8.7	18.9	13.7	13.2	14.0	15.9	3.4	0.0	17.0
	軽乗用系・低中密度	656	27.2	45.9	18.1	26.7	22.0	30.2	11.2	13.2	15.5	7.3	12.0	12.2	2.2	0.0	13.4
	軽乗用系・低密度	718	31.5	51.2	18.4	28.7	24.2	28.4	12.8	16.2	18.5	9.6	12.4	12.8	3.4	0.0	9.9
	軽乗用車・高密度	350	32.3	40.9	18.8	24.7	18.6	23.4	8.9	21.1	17.2	9.5	14.4	16.7	0.1	0.0	16.6
	軽乗用車・中密度	279	28.1	44.7	17.7	22.6	20.7	31.0	8.6	19.0	13.6	13.5	14.1	15.9	3.4	0.0	17.1
	軽乗用車・低中密度	537	27.1	46.2	18.3	26.6	22.1	30.1	11.1	12.9	15.6	7.1	12.1	12.0	2.2	0.0	13.3
	軽乗用車・低密度	618	31.5	51.6	18.7	28.7	24.4	28.5	13.0	16.3	18.3	9.5	12.3	12.7	3.2	0.0	9.9
	軽ボンバン・高密度	87	30.8	21.7	4.8	16.8	6.1	25.0	14.4	15.9	16.6	3.6	6.6	9.4	5.4	1.2	29.0
	軽ボンバン・中密度	59	23.1	39.8	10.9	16.9	10.1	27.6	13.7	18.6	15.7	3.8	10.6	15.0	5.1	0.0	13.6
軽ボンバン・低中密度	119	32.4	33.1	11.6	28.6	20.5	33.3	13.6	24.3	12.4	12.8	9.8	20.1	2.9	1.0	16.6	
軽ボンバン・低密度	100	31.9	40.1	8.0	27.4	19.7	26.4	6.6	14.8	24.3	12.7	16.6	15.1	7.3	0.0	10.6	
人口規模	軽乗用系・大都市	401	32.9	42.7	19.7	28.7	17.6	23.1	9.4	18.5	17.4	10.7	13.6	12.8	0.5	0.0	15.1
	軽乗用系・30～100万人都市	470	24.7	48.6	19.8	29.3	18.5	27.7	11.3	16.0	15.3	9.9	12.6	14.1	3.2	0.0	13.4
	軽乗用系・10～30万人未満	456	29.3	45.5	17.7	23.9	24.2	29.4	10.9	15.6	16.8	9.5	14.4	13.1	2.9	0.0	13.7
	軽乗用系・10万人未満	822	31.6	49.0	17.3	27.0	24.3	30.4	12.1	15.4	17.2	8.2	11.3	13.0	2.7	0.0	11.2
軽商用系全体	895	24.9	27.2	6.6	29.3	10.5	44.1	12.4	11.0	10.2	14.1	9.3	11.5	12.4	0.0	16.7	
軽キャブバン	378	24.0	32.0	9.7	34.1	10.1	37.7	16.0	13.1	12.4	10.7	6.6	8.2	17.4	0.0	19.7	
軽トラック	517	25.4	24.2	4.6	26.3	10.8	48.0	10.2	9.6	8.8	16.3	11.0	13.5	9.2	0.0	14.8	
人口密度	軽商用系・高密度	191	23.0	19.3	5.5	22.4	11.9	40.4	14.8	21.9	7.5	12.3	8.3	7.1	13.3	0.0	21.1
	軽商用系・中密度	120	19.8	27.5	14.4	18.3	10.8	43.2	16.3	11.8	12.6	14.3	14.7	6.9	12.4	0.0	21.6
	軽商用系・低中密度	283	23.8	29.1	5.5	30.8	6.2	42.7	13.6	10.0	8.8	11.0	8.7	8.5	12.4	0.0	19.8
	軽商用系・低密度	301	26.6	27.5	6.2	31.4	12.6	45.6	10.7	9.4	11.1	16.2	9.0	14.6	12.2	0.0	13.5
	軽キャブバン・高密度	97	26.3	23.7	6.7	23.4	14.3	37.2	11.6	26.3	8.4	9.7	9.1	5.8	15.5	0.0	20.0
	軽キャブバン・中密度	56	23.4	34.7	21.8	19.0	13.8	32.2	16.8	12.5	12.4	14.1	13.6	4.4	16.7	0.0	25.7
	軽キャブバン・低中密度	119	19.0	33.5	5.3	37.3	5.1	33.6	12.7	10.1	10.1	10.2	6.2	7.8	13.7	0.0	24.3
	軽キャブバン・低密度	106	27.2	33.4	11.3	39.7	11.4	42.6	20.0	10.3	15.8	10.6	4.0	10.6	21.3	0.0	14.6
	軽トラック・高密度	94	16.4	10.4	3.2	20.3	6.9	46.6	21.1	13.0	5.8	17.4	6.7	9.5	8.9	0.0	23.3
	軽トラック・中密度	64	16.1	20.0	6.8	17.5	7.7	54.5	15.8	11.2	12.7	14.5	15.7	9.4	8.1	0.0	17.4
軽トラック・低中密度	164	27.2	26.0	5.6	26.2	7.0	49.2	14.3	9.9	7.8	11.6	10.5	9.0	11.4	0.0	16.7	
軽トラック・低密度	195	26.3	25.0	4.0	27.8	13.2	46.9	6.7	9.0	9.2	18.6	11.1	16.4	8.3	0.0	13.0	