

2 0 1 1 年度

乗用車市場動向調査

2012 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 日本自動車工業会が、1963 年度（昭和 38 年度）以降、継続的に実施しております「乗用車市場動向調査」の 2011 年度の調査結果がまとまりましたので、ご報告致します。

この「乗用車市場動向調査」は、全国一般世帯をベースに乗用車ユーザーの保有・使用・購入の実態等を時系列で捉え、市場構造の変化を把握することを目的としています。

今年度の調査については、前回同様保有動向・使用実態・今後の購入意向等の時系列分析に加え、電気自動車等 次世代環境対応車への意識や車に対する価値観等いくつかのテーマについても分析を実施しました。

ここでご報告させて頂く内容が、今後のよりよい車社会の発展に貢献出来るものとなれば幸いです。

また、本調査を進めるにあたり、多大なご協力を頂いた分科会の各委員、ならびに（株）日本リサーチセンターのご担当者の方々、分科会事務局に深く感謝申し上げます。

2012 年（平成 24 年）3 月

一般社団法人日本自動車工業会
調査部会
市場調査・乗用車分科会
分科会長 玉川 圭治

— 目 次 —

■ 調査実施概要	i
■ 調査結果要約	iv
■ まとめと提言	viii

I 乗用車市場動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率	1
乗用車世帯保有率の動向	1
[参考] 2年前と比較した保有台数の増減と減少理由	5
[参考] 2年前と比較し保有台数が減少した世帯における、減車の主運転者	6
2. 保有状況と利便性・必要性との関係性	7
交通の利便性と車保有の必要性	7
乗用車保有台数と利便性・必要性の関係性	8
3. 車種タイプ・車種別保有率	9
車種タイプと乗用車車種の変化	9
車種排気量・駆動方式とドア数の変化	10
乗用車車種の変化	11
複数保有組み合わせの変化	15
4. 非保有とその理由	17
非保有率・保有中止率	17
保有中止世帯と保有未経験世帯の現在非保有の理由	18
非保有世帯の潜在的保有意欲	20
非保有世帯の今後の購入意向	21

II 乗用車ユーザーの特性と使用状況

1. ユーザー層の特性	22
ユーザー層の変化	22
2. 使用状況	25
車の使い方の変化	25
使用用途の変化	26
前保有車と現保有車の使用用途の違い	27
複数保有世帯の車の使い方	28
維持費の負担感	29
保有車の燃費	30

Ⅲ 購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造	31
購入形態の変化と流入状況	31
流出状況	32
現保有車の購入決定者と購入きっかけ	35
2. 前保有車の保有期間	36
前保有車の保有期間	36

Ⅳ 今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間	38
今後の買い替え・保有意向	38
今後の保有を減らす理由	39
保有台数の意向	40
現保有車の保有予定期間	42
保有長期化予定ユーザーのプロフィール	43
2. 購入意向	44
乗用車市場全体の構造変化	44
車体サイズに対する意向	46
希望する車（予定車の車体サイズ別）	47
エンジン（動力）タイプ意向の変化	48

Ⅴ トピック

1. ガソリン価格上昇による影響	50
ガソリン価格上昇による影響	50
2. 次世代自動車への意識	53
電気自動車（EV）の認知	53
EVの認知内容	55
EVの購入意向	57
EVの購入障壁、関心	59
プラグインハイブリッド（PHV）の認知	60
PHVの認知内容	62
PHVの購入意向	64
PHVの購入障壁	66
ハイブリッド（HV）の認知	67
HVの認知内容	69
超低燃費ガソリン技術の認知	71
次世代自動車の購入検討順位とその理由	73
次世代自動車に関する東日本大震災前後での考え	78

[参考]ハイブリッド志向者のプロフィール	79
3. 車の価値観	80
希望する車	80
車への考え・関心	82
車を持つ利点	83
4. 余暇活動の変化	84
余暇活動の変化	84
5. 東日本大震災の影響	85
車の利用や購入への東日本大震災の影響	85
6. レンタカー、カーシェアリングへの意識	88
レンタカー、カーシェアリングの認知と利用状況	88
レンタカー、カーシェアリングの利用意向	89
レンタカー、カーシェアリングの利用意向理由	90
レンタカー、カーシェアリングの非利用意向理由	91
レンタカー、カーシェアリングの保有への影響	92
■ 巻末資料（車種区分）	94

～ 調査実施概要 ～

1. 調査の目的

この調査は、単身世帯を含む全国の一般世帯における乗用車の保有、今後の購入意向などを隔年毎に調査し、需要の質的变化の見通しに役立てようとするものである。

今年度は保有状況・使用実態・今後の購入意向等について時系列の動きに注目することに主眼を置いた。また、トピックとして次世代自動車や車の価値観などに注目した。

2. 調査設計概要

- 1) 調 査 地 域 : 全国（沖縄県を含む）
- 2) 調 査 対 象 : 単身世帯を含む一般世帯 合計 10,468s
- 3) 対象回答者 : 自動車保有世帯では直近購入車の主運転者
非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者
- 4) 標本抽出方法 : 層化多段無作為抽出法
- 5) 調 査 方 法 : 訪問面接、留置併用
- 6) 調査実施時期 : 2011 年 9 月 6 日～10 月 4 日

3. 標本設計と回収状況

層別にあたっては、全国 10 地域ブロック×市郡規模 6 分類の 60 層を設定した。副次抽出の第 1 次抽出単位は、2005 年国勢調査時に設定された調査区とし、第 2 次抽出単位は、地図データベースに記載された世帯（調査単位）である。

市郡規模別標本数ならびに回収数は次の通りである。

	一 般 世 帯			参考 〔 前回 回収率 〕
	標本数	回収数	回収率%	
合 計	10,468	3,848	36.8	(37.5)
20 大都市	3,270	960	29.4	(30.2)
6 万世帯以上	3,200	1201	37.5	(25.5)
4 万世帯以上	952	379	39.8	(42.9)
2 万世帯以上	1,334	559	41.9	(28.3)
2 万世帯未満	836	341	40.8	(61.6)
町 村	876	408	46.6	(88.3)

4. 調査の企画・分析

調査の企画、立案、調査結果の分析・検討は、一般社団法人 日本自動車工業会の調査部に設けられた市場調査乗用車分科会があたり、フィールドワーク、集計、分析および報告書の作成は、(株) 日本リサーチセンターに委託した。

5. 本報告書を見るにあたっての留意点

1) 本報告書における乗用車の定義

本報告書では、基本的には次のように使い分けている。

軽ボンバンを除いた乗用車（登録乗用車+キャブワゴン・ボンネットワゴン+軽乗用車）	I 章、II 章
軽ボンバンを含めた乗用車（上記+軽ボンバン+1,4ナンバーのオフロード 4WD）	III 章、IV 章

*V 章は四輪保有者全体を対象としている。（但し、保有別は四輪自動車非保有世帯のデータも掲載）

*上記の原則に当てはまらない場合は、注記してあるので留意されたい

2) 本報告書における保有車の定義

A	1 番最近に購入した車
A + B	購入時期が新しい順に数え、2 番目に買った車までを含む ※1 台のみ保有の場合は、1 台（A）のみ
直近 2 年内購入車	A のうち、調査時点を含めた最近過去 2 年間の購入車のこと （今回調査の場合は、2011 年および 2010 年の購入車） ※本調査は保有（ストック）の把握をベースとしているため、購入状況の分析の際は直近 2 年内購入者（擬似フロー）を基本としている。

3) 本報告書における車型（クラス）区分 （詳細の車名は巻末の資料参照）

大・中型車	クラウン、フーガなど
小型車	マーク X、ティアナ、プレミオ、ブルーバードなど
大衆車	カローラ、ヴィッツ、マーチなど
軽乗用・軽ボンバン	ミラ、ワゴン R など

4) 本報告書における R V 系の定義 （詳細の車名は巻末の資料参照）

キャブワゴン（キャブタイプ、セミキャブタイプを含む） + ボンネットワゴン（ステーションワゴン、オフロード型を含む） + 4 ナンバーのオフロード 4WD * 上記のステーションワゴンには、背の高いワゴン、3 列シートミニバンを含む。
--

5) サンプル数・グラフ表記について

- ・図表の n（サンプル数）欄にある は、サンプル数些少（30 未満）を示す。参考に残められたい（当該行は増減の変化を示す網掛けもしていない）。
- ・比率は、各設問の無回答を除いた有効回答を母数（n）として算出している。
- ・比率は四捨五入している関係で、項目の和が計の数値と一致しないことがある。
- ・【 】内は比率の母数（ベース）を表す。例）【新車】の場合は新車ベース
- ・パーセントは整数表示を基本としているが、保有率（1～4 頁）においては小数点以下第 1 位まで表示している。

6. 基本軸の定義について

本調査では、主に以下の分析軸を用いて、集計・分析を行っている。

1) 地域別分析軸

首都圏		
地方圏（首都圏以外）		
首都圏	中心部（23 区）	東京 23 区
	近郊（40 k m 圏）	東京 23 区を除く 40km 圏（旧都庁起点）
	周辺（40 k m 圏外）	40km 圏外
地方圏	大都市	政令指定都市
	中都市	4 万世帯以上の人口集中地区*
	小都市	4 万世帯未満の人口集中地区*
	周辺部	郡部以外の非人口集中地区*
	郡部	郡部
主要 5 都市		東京 23 区、横浜市、川崎市、大阪市、京都市

*人口集中地区の判断は、2005 年国勢調査に従っている。定義は下記のとおり。

：市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上）が隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地域。

2) 年収別分析軸（年収 5 分位）

年収 5 分位とは、本調査の全世帯の世帯年収を 5 等分（各層 20%）した所得階層。

今年度の年収 5 分位の平均年収（単位：万円）は下記のとおり。

第 1 分位	第 2 分位	第 3 分位	第 4 分位	第 5 分位	全 体
126	293	438	633	1098	518

*世帯年収は参考値。世帯年収質問は選択肢から選ぶ回答方式のため、上記平均年収はカテゴリー値で算出した。

3) ライフステージ別分析軸

独身期	39 歳以下の単身者
家族形成期	家計中心者の長子が未就学児の世帯、または家計中心者が 39 歳以下で子どものいない世帯
家族成長前期	家計中心者の長子が小・中学生の世帯
家族成長後期	家計中心者の長子が高校・大学生の世帯
家族成熟期	家計中心者の長子が学校を終えて、まだ結婚していない世帯
結晶期	子供が結婚して同居している世帯、または結婚した子供は別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯 （子がいなか、単身で 40～54 歳のものを含む）
高齢期	子は（すべて）結婚して別居している世帯、または子供がいなか、単身で 55 歳以上の世帯

～ 調査結果要約 ～

2011 年 3 月末の乗用車保有台数は 5,813 万台と、前回調査時の 2009 年 3 月末からの増加は 45 万台に留まった。これは、2007 年度→2009 年度の増加台数 17 万台よりは多いが、2005 年度→2007 年度の増加台数 122 万台や、2003 年度→2005 年度は 182 万台などと比べ伸びが少ない。

2011 年 3 月 11 日には東日本大震災が発生し、それに伴う原発事故の影響で、夏場には東日本を中心に節電や、一部地域では計画停電が実施された。そのような状況の中、2011 年 9 月を中心に実施した調査の結果を要約すると、下記のとおりである。

注：保有台数は、財団法人 自動車検査登録情報協会の公表データより算出。

I 乗用車市場動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率

- ・ 11 年の乗用車世帯保有率は 77.5%。乗用車複数保有率は 41.8%。ともに長期時系列において大きな変化はみられない。
- ・ 乗用車世帯保有率は例年同水準がほとんどだが、首都圏中心部(23 区)では減少傾向。
- ・ 乗用車複数保有率は地方圏大都市と地方圏周辺部で上昇傾向。
- ・ 乗用車保有率は家族成熟期以上のステージで増加傾向がうかがえる。
- ・ 乗用車複数保有率は年収第 5 分位、家族成長前期・後期で増加傾向がうかがえる。

2. 保有状況と利便性・必要性との関係性

- ・ 車の保有には、利便性（居住地域の交通の便利さ）よりも必要性(*1)の関係が深いことがうかがわれる。*1. 必要性：『お宅様でお車をお持ちになる必要性についてお知らせください。電車・バス・タクシー等の公共交通機関の便利さは除き、家族の送り迎え、小さなお子様を伴う移動、大荷物の運搬、介護、ご趣味での利用など、ふだんの必要性からお知らせください。』という質問文。
- ・ 乗用車複数保有率が高い世帯は「（居住地域の交通が）不便で車の必要性が高い」世帯。

3. 車種タイプ・車型別保有率

- ・ 「大・中・小型」の減少傾向、「軽乗用車」の増加傾向が継続。市場全体としてはダウンサイジングが継続。
- ・ 排気量は 660cc 以下が増加し、1701cc 以上の減少傾向が続く。
- ・ 「軽」は、地域・年収・ライフステージ、単数/複数保有別のほとんどの層で増加傾向が継続。「軽」は地域×ライフステージ別でも、ほとんどの層で増加傾向。
- ・ 複数保有組み合わせは、軽同士の組み合わせが増える等、複数台保有における小型化の進行が継続。地方圏、地方圏中都市、年収第 3 分位、家族成熟期では「大中小型+RV 系」が減少し「軽同士」が増加。

4. 非保有とその理由

- ・ 四輪自動車の非保有世帯は全体の 2 割。首都圏中心部は 05 年から増加傾向。
- ・ 現在非保有理由は、保有中止世帯が身体的要因、保有未経験世帯が経済的要因。
- ・ 経済的な問題や免許有無などのすべての制約条件が一切ない場合、車を「保有したい」計は 32%、なお独身期では 72%と全体より高め。
- ・ 非保有世帯の今後の購入意向は、「自分、家族は誰も欲しいと思っていない」が 67%。

Ⅱ 乗用車ユーザーの特性と使用状況

1. ユーザー層の特性

- ・主運転者の世帯ライフステージは高齢期が増加。続柄は、家計の中心者が6割。
- ・女性の運転者比率が増加。主運転者の年齢は60歳以上の割合が増加傾向。

2. 使用状況

- ・長期的には主使用用途は「買物・用足し」が増加傾向。走行距離は短縮傾向。
- ・複数回答での使用用途に大きな変化はないが、「レジャー」は結晶期で増加傾向。
- ・現保有車の使用用途は前保有車の使用用途と比べて、実用的な日常生活用途に集約傾向。
- ・複数車の使い方は「1人1人が自分の専用として」が増加傾向。
- ・維持費の「負担感大きい」計は55%。
- ・燃費は7～12km/lが55%。

Ⅲ 購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造

- ・小型車はワゴン・RVから、軽は上級クラスからの流入が増加。
- ・大衆車は下級クラスへ、ワゴン・RVは大・中・小型への流出が増加。
- ・現保有車の購入決定者は主運転者計が77%。購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」等、前保有車の経年変化が上位。

2. 前保有車の保有期間

- ・前保有車の保有期間は6.8年とさらに長期化の傾向。

Ⅳ 今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間

- ・今後の買い替え・保有意向は、「買い替える時期は未定」が6割台と過去と同水準で推移。「5年以内買い替え予定」は減少傾向。
- ・今後保有を減らす・やめると答えた比率は1割弱。理由は、台数減少志向者は維持費の負担で、保有中止志向者は「高齢・病気・体力」。
- ・保有台数の意向は、依然として、減車意向が増車意向を上回る。
- ・現保有車の保有予定期間は新車・中古車ともに長期化傾向が継続。
- ・保有予定期間が7年超のユーザーは、家族成長後期、ボンネットワゴン保有、通勤通学・買物・送迎用途が多い。

2. 購入意向

- ・大・中型車にダウンサイズ化の傾向（但しn数少なく参考値）。軽は引き続き同サイズ支持。
- ・現保有車「661cc以上新車計」から「1701cc以上新車計」を予定車とする割合は減少傾向。
- ・車体サイズについては「今の車より大きい車を買う予定」が減少傾向。「今の車より小さい車」は07年同水準。
- ・大きいサイズの車意向者は、小さいサイズの車意向者に比べて、希望する事柄が多い。

- ・次世代エンジン（11年はハイブリッド+プラグインハイブリッド+電気）志向は09年同水準。その一方で、減少傾向にあったガソリンは09年同水準。
- ・買い替え予定車型別においても、次世代エンジン（11年はHV+PHV+電気）志向及び、ガソリン志向は09年同水準。

V トピック

1. ガソリン価格上昇による影響

- ・車の保有・購入に関し何らかの行動を起こすガソリン価格は200円以上の割合が高い。燃費が良い層と悪い層は全体に比べ反応が低め。
- ・ガソリン価格上昇時の反応は買替期間延長や買替実施が過半数、保有中止は38%。

2. 次世代自動車への意識

- ・電気自動車（EV）の認知率は9割超。
- ・EVの認知内容（具体的な特徴）は8割超が多く、軒並み高い。
- ・EV購入意向は11%。購入意向が高いのは高所得層の年収第5分位、男性50代等。
- ・EVの購入障壁は「車両価格が高い」「充電場所が少ない」。
- ・EVへの関心は5割。震災をきっかけとした関心は3%にとどまる。
- ・プラグインハイブリッド車（PHV）認知率は4割弱。
- ・PHVの認知内容はいずれも3割。
- ・PHVの購入意向は11%。購入意向が高いのは、首都圏中心部、年収第5分位等。
- ・PHVの購入障壁は「車両価格が高い」「充電場所が少ない」。
- ・ハイブリッド車（HV）の認知率は9割超。
- ・HVの認知内容はいずれも8割超。
- ・超低燃費ガソリン技術の認知率は4割強。
- ・次世代自動車内における購入検討順位の1位は「超低燃費ガソリン技術搭載車」「HV」。
- ・超低燃費ガソリン技術搭載車の特徴は、一般のガソリン車と同じ使い方ができ、車両価格も比較的安い点。HVは、ガソリン車と同じ使い方ができ、環境負荷や運転時の騒音が少なく、車種が多い点。EVは、家庭用コンセントで充電でき、最先端技術、環境負荷や騒音が少ない点。PHVは、いざというときガソリンで走れ、家庭用コンセントで充電でき、環境負荷少なく、長距離走行可能な点。
- ・次世代自動車に関する考えは、東日本大震災前、震災後ともにガソリン車を支持。（【A：節電時電気がなくても、ガソリンがあれば走れるガソリン車がいい】、【B：ガソリンがなくても充電すれば走れる電気自動車が良い】を比較）

3. 車の価値観

- ・希望する車は「運転しやすい」「経済的で実用性高い」「長距離走行しても疲れない」が高い。「車体サイズが小さくて、小回りのきく」「内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い」「自分の好みの色を選べる」等が徐々に増加。
- ・車への考え・関心は、「借りるのではなく保有」志向が9割で最も高い。四輪自動車非保有世帯でも4割に及ぶ。
- ・車を持つ利点は、「いつでも使える・どこでも行ける・荷物があっても気にせず買い物・レジャーが出来る」が上位に。

4. 余暇活動の変化

- ・ 20 年位前に比べ余暇活動の経験率が減少。車を利用する割合は同程度。

5. 東日本大震災の影響

- ・ 東日本大震災が車利用・購入に影響があったとする割合は 12%。
- ・ 震災後に購入予定がなくなった割合は 5%、購入延期が 2%。

6. レンタカー、カーシェアリングへの意識

- ・ 認知はレンタカーはほぼ 100%、カーシェアリングは 58%。
- ・ レンタカーの利用経験ありは 52%、カーシェアリングの利用経験ありは 1%未満。
- ・ レンタカーの今後の利用意向は 64%、カーシェアリングは 12%。
- ・ レンタカーの利用意向理由は旅先利用、カーシェアリングは維持費の安さ。
- ・ レンタカー・カーシェアリングの非利用意向理由は「自家用車で用が足せる」から。
- ・ レンタカー・カーシェアリングは「身近にあったとしても利用しない」が 6 割。

～ まとめと提言 ～

我が国の乗用車世帯保有率は 1999 年以降 8 割弱で頭打ちとなった。

長引くデフレ経済の下で、保有期間は長期化し、低価格志向の高まりなどによる保有車のダウンサイジングが進展している。

また、経済的理由による若者の車離れの傾向がみられるが、潜在的購入意向は約 7 割と高い水準にある。

一方で、ユーザーの高齢化は着実に進展しており、将来的には身体的理由による乗用車保有中止の増加が予想される。

乗用車は、日常用途が中心となっておりコモディティ化が進んでいるが、他の交通機関にない乗用車の利点（いつでも・どこでも・荷物があっても）は認識されている。

上記より、自動車業界としては、車両価格の低減及び安全性をより強化した商品開発に引き続き努力すると共に、政府に対しては引き続き、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の早期実現を要望する。

2009 年の第 15 回気候変動枠組条約締約国会議（C O P 15）での日本政府宣言（温室効果ガス 25%削減）を受け、自動車業界としても一層の環境対応への取り組みが求められており、次世代環境対応車の開発・導入を進めてきている。

ユーザーの環境意識の高まりが見られる中、直近では HV を中心とした環境対応車の登録台数比率（軽自動車を除く）は約 2 割（自販連調べ）となっている。一方で、次世代環境対応車のうち EV・PHV については、EV は「価格・充電環境・走行可能距離」、PHV は「価格」が主たる購入障壁となっている。

上記より、次世代環境対応車普及の為、自動車業界としては、車両価格の低減・技術開発に引き続き取り組み、政府・地方自治体に対しては購入時及びインフラ整備に対する一層の支援を期待したい。

I 乗用車市場動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率

乗用車世帯保有率の動向

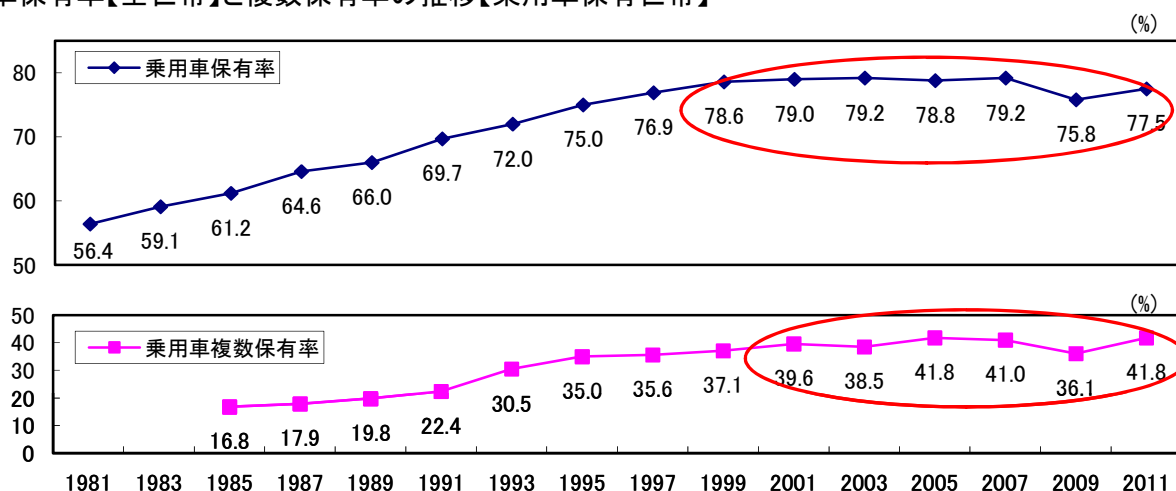
●11年の世帯保有率と複数保有率は、ともに長期時系列において大きな変化はみられない。

＜乗用車保有率*＞11年は77.5%。1999年以降は概ね80%弱で推移しており、大きな変化はみられない。

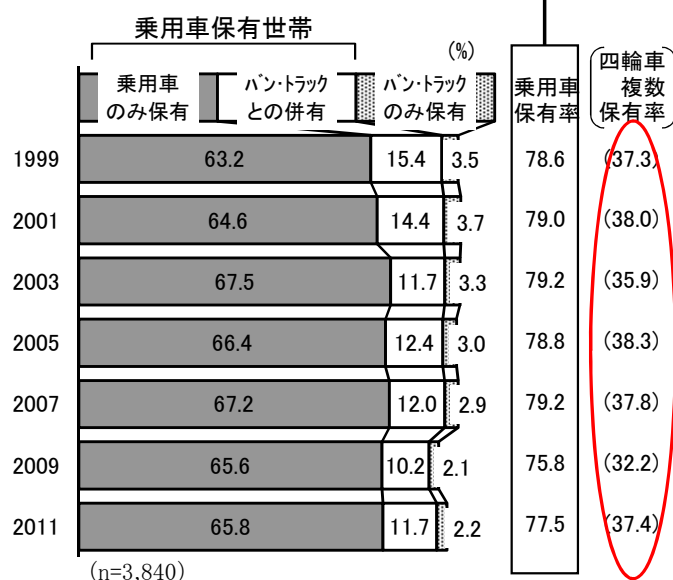
＜乗用車複数保有率＞11年は41.8%。2001年以降は概ね40%前後で推移しており、今年度も同水準。

＜四輪車複数保有率*＞11年は37.4%。1999年以降は概ね37%前後で推移しており、今年度も同水準。

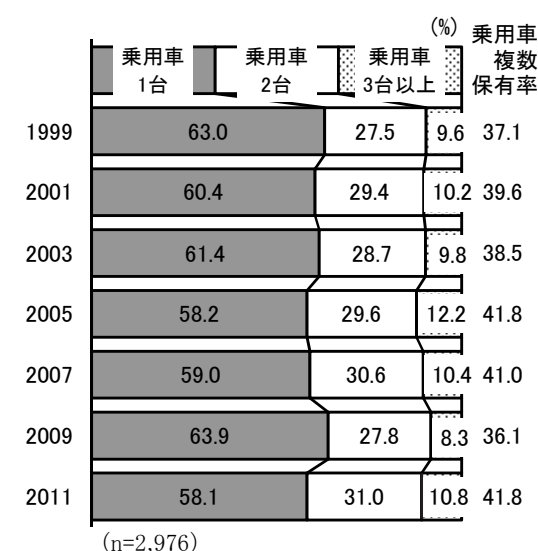
乗用車保有率【全世帯】と複数保有率の推移【乗用車保有世帯】



保有率の変化【全世帯】



保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 乗用車の定義は、ii 頁参照。また保有率はいずれも単身世帯を含む一般世帯を対象としている。

* 乗用車複数保有率の折れ線グラフは現在と同様の形でデータを取り扱うようになった1985年分からの掲載。

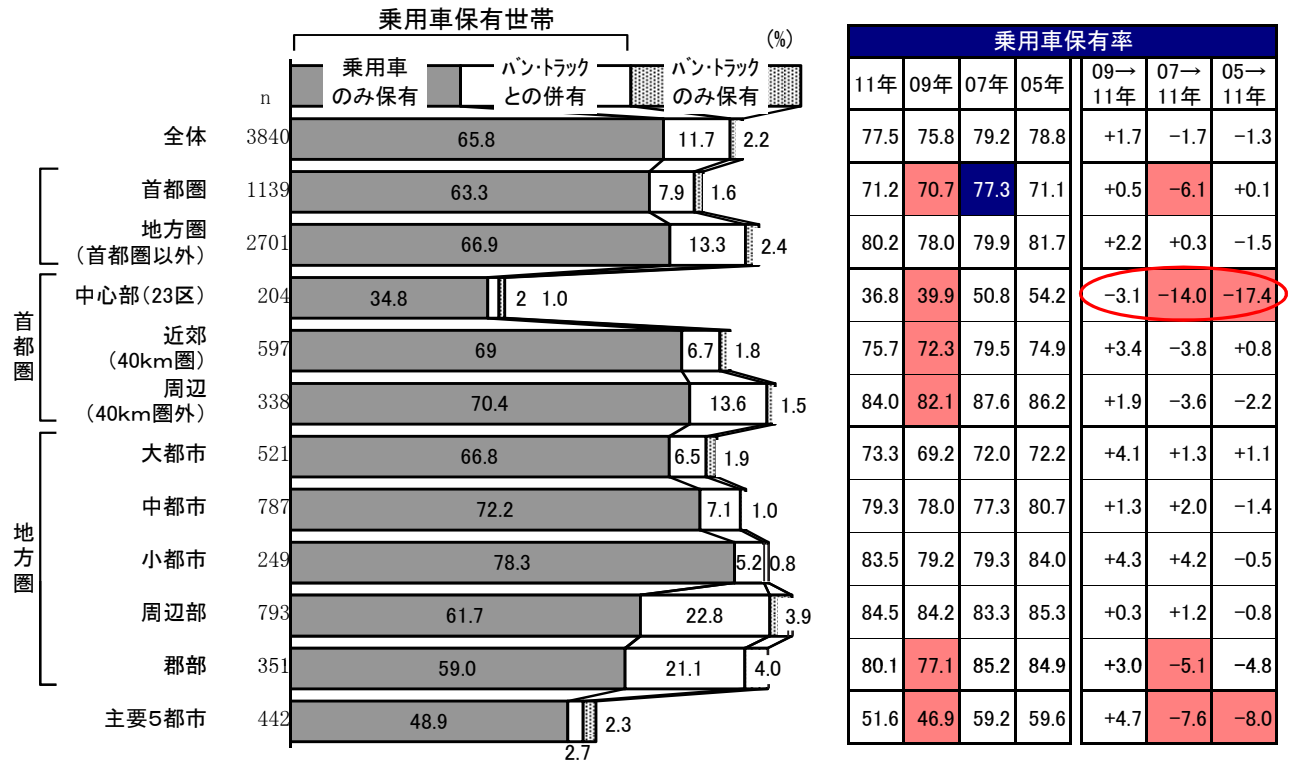
* 四輪車とはバン・トラック等の商用車も含めた自動車すべてを指す。

乗用車世帯保有率の動向（地域別）

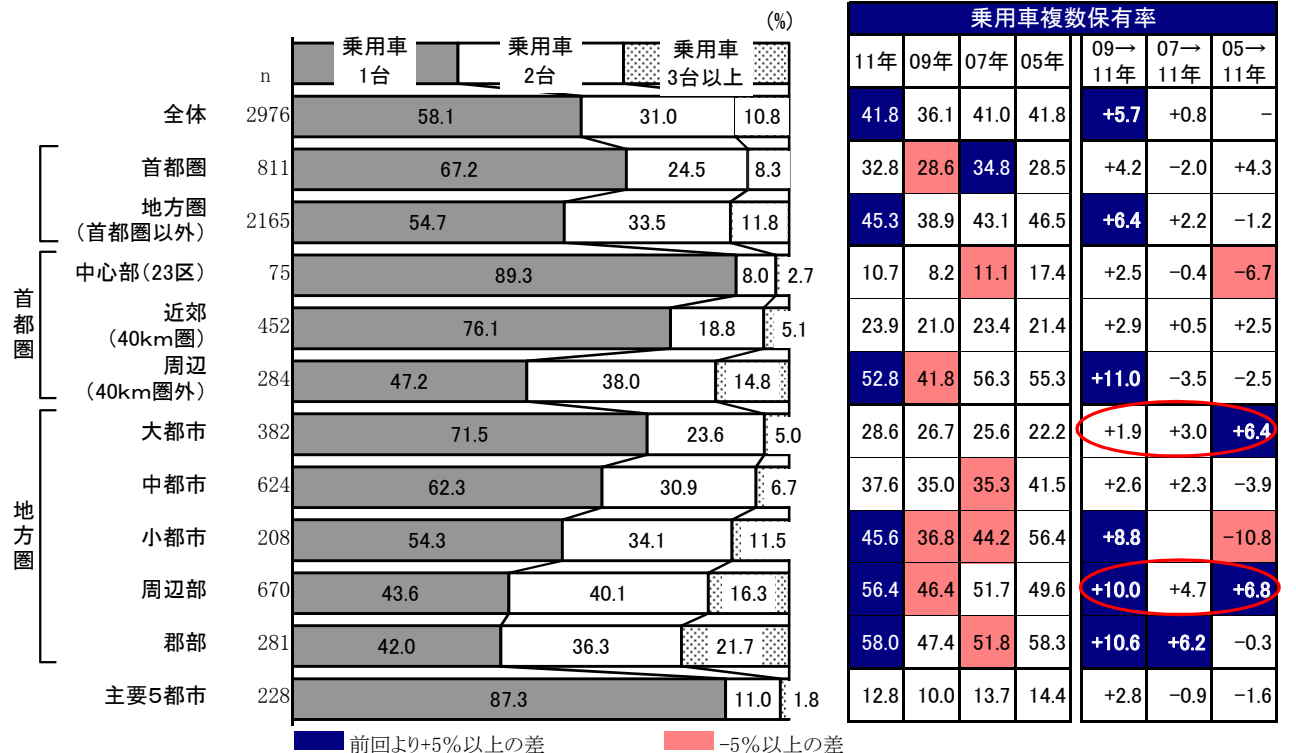
- 保有率は例年同水準がほとんどだが、首都圏中心部(23区)では減少傾向。
- 複数保有率は地方圏大都市と地方圏周辺部で上昇傾向。

＜乗用車保有率＞05年からの推移では、特に増加傾向はみられないが、首都圏中心部では減少傾向。
 ＜乗用車複数保有率＞05年からの推移では、地方圏大都市、地方圏周辺部で上昇傾向。

保有率の変化【全世帯】



保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 地域の定義は、iii頁参照。

乗用車世帯保有率の動向（年収・ライフステージ別）

●保有率は家族成熟期以上のステージで増加傾向がうかがえる。

●複数保有率は年収第5分位、家族成長前期・後期で増加傾向がうかがえる。

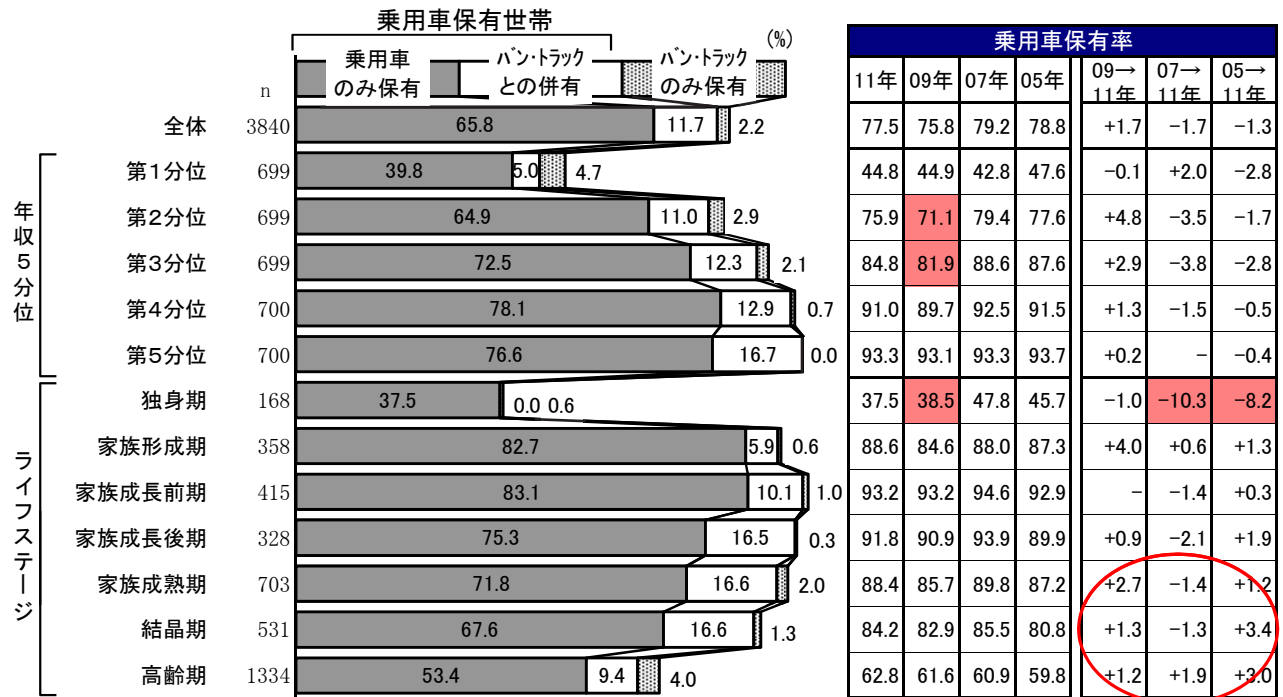
<保有率（年収別）>05年からの推移でみると、各分位とも同水準。

<保有率（ライフステージ別）>05年からの推移でみると、家族成熟期以上のステージで増加傾向がうかがえる。

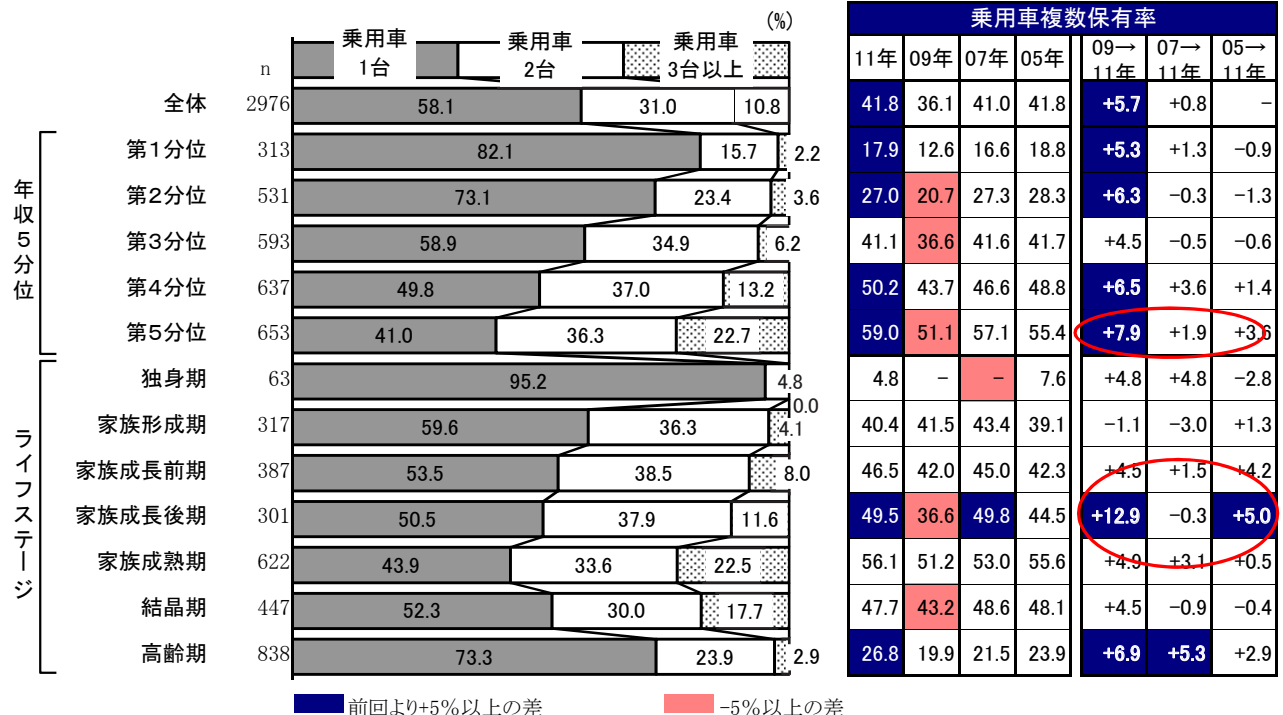
<複数保有率（年収別）>05年からの推移でみると、第5分位で増加傾向がうかがえる。

<複数保有率（ライフステージ別）>05年からの推移でみると、家族成長前期・後期で増加傾向がうかがえる。

保有率の変化【全世帯】

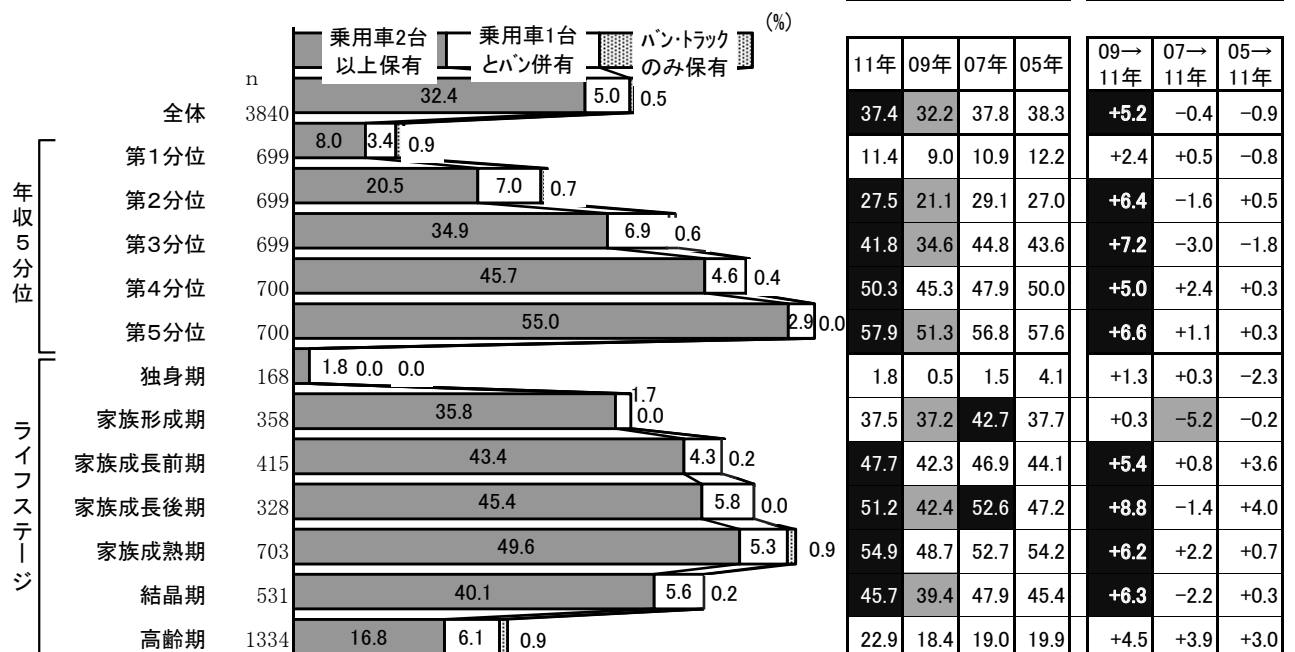
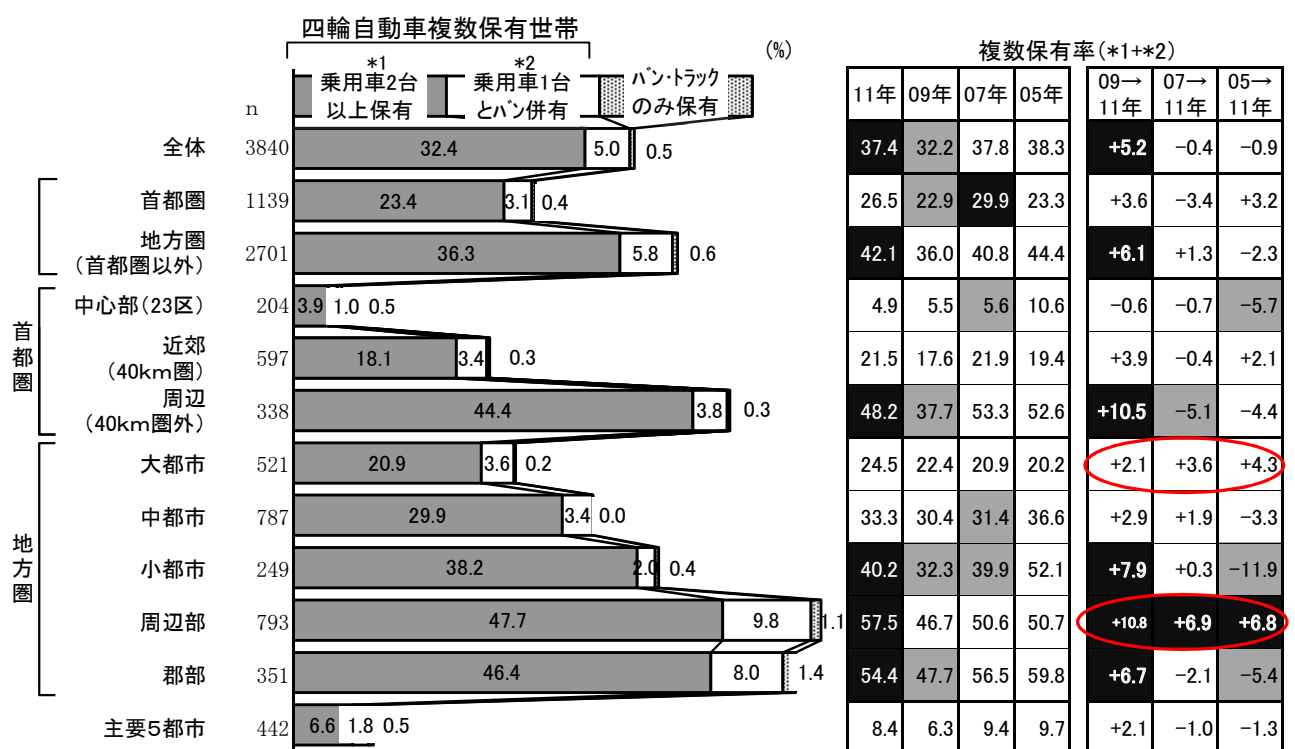
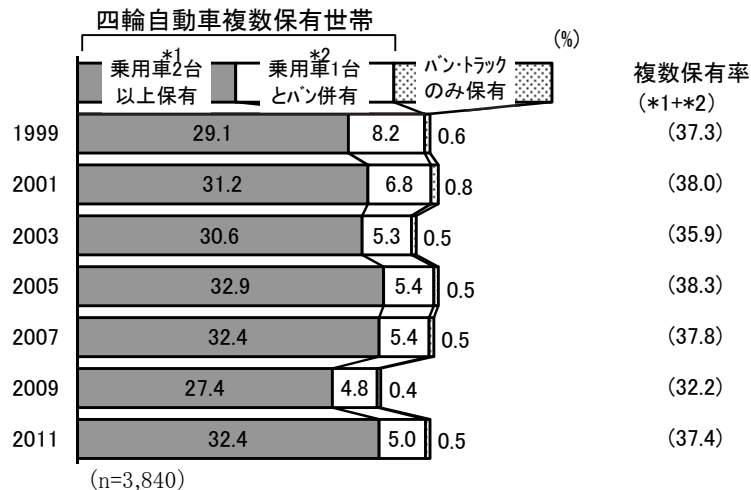


保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 年収5分位、ライフステージの定義は、iii頁参照。

参 考 四輪自動車複数保有率の動向
複数保有率の変化【全世帯】

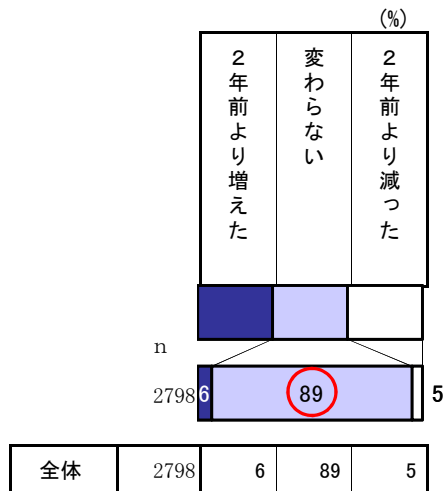


参考

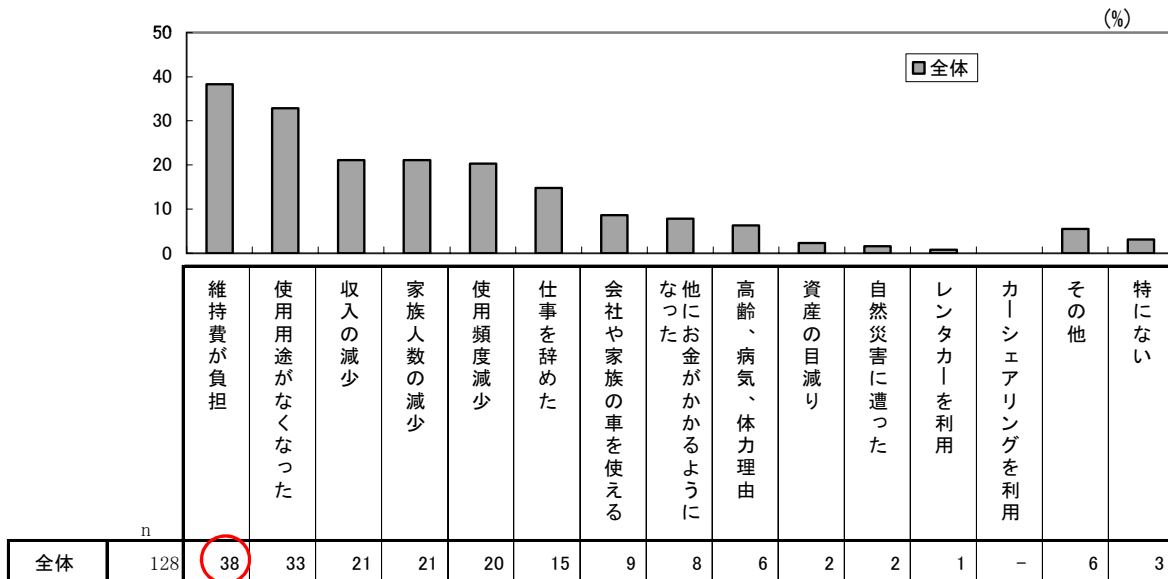
2年前と比較した保有台数の増減と減少理由

●保有台数は「変わらない」が89%。減車理由は「維持費が負担」(38%)がトップ。
減車理由としては、経済的要因(「維持費が負担」(38%)、「収入の減少」(21%)等)と必要性要因(「使用用途がなくなった」(33%)、「使用頻度減少」(20%)等)が多い。

2年前からみた四輪自動車保有台数の増減【乗用車・バン保有】



2年前と比べて車を減らした理由(複数回答)【乗用車・バン保有】

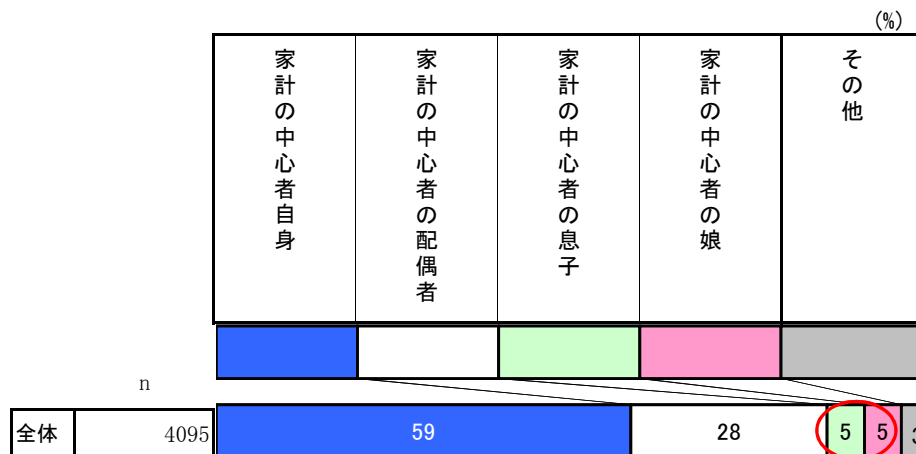


2年前と比較し保有台数が減少した世帯における、減車の主運転者

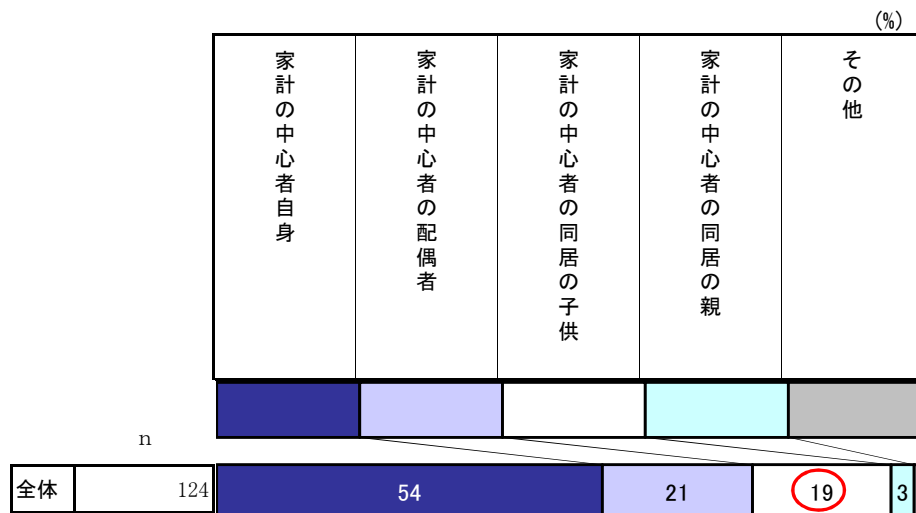
●減車の主運転者は、現保有車に比べ、家計の中心者の同居の子供の割合が高い。

現保有車の主運転者の続柄と、2年前と比べて減らした車の主運転者の続柄を比較すると、減車における「家計の中心者の同居の子供」の割合が高い。

主運転者の続柄【A+B】



2年前と比べて減らした車の主運転者【乗用車・バン保有】



*主運転者の続柄（A+B）の構成比はA+Bでの保有車の合計をA保有世帯+B保有世帯の合計で割って算出。

2. 保有状況と利便性・必要性との関係性

交通の利便性と車保有の必要性

●車の保有には、利便性よりも必要性の関係が深いことがうかがわれる。

＜利便性＞「不便計」が57%。「不便計」が全体に比べて高い地域は、地方圏、郡部など。

＜必要性＞「必要性高い計」が78%。「必要性が高い計」は全体に比べて高い地域がほとんどだが、首都圏中心部では「必要性低い計」が高い。

＜保有率との差分＞必要性高い計と乗用車保有率の差分は、不便計と乗用車保有率の差分よりも小さいことから、利便性よりも必要性が車の保有に関係が深いことがうかがえる。

＜利便性×必要性＞居住地域の交通の便利さ(利便性)と世帯として車を保有することの必要性(必要性)を掛け合わせた分析軸でみると、「不便で必要性高い」が54%で最も高い。

利便性【全世帯】

		車がないと不便な場所	どちらかといえば車がないと不便	どちらかといえば車なしで不便でない	不便でない場所		不便計	不便でない計	乗用車保有率	保有率と不便計との差
n										
	3833	31	26	21	22		57	43	78	-21
全体	3833	31	26	21	22		42	58	71	-29
首都圏	1137	19	24	24	34		63	37	80	-17
地方圏(首都圏以外)	2696	36	27	20	17		3	97	37	-34
首都圏*中心部(23区)	204	1	3	19	78		41	59	76	-34
近郊(40km圏)	597	13	29	30	29		68	32	84	-16
周辺(40km圏外)	336	40	28	17	16		35	65	73	-38
地方圏*大都市	520	14	21	28	37		51	49	79	-28
中都市	785	23	29	28	21		58	42	84	-25
小都市	249	29	29	24	18		84	16	85	0
周辺部	791	57	28	10	6		86	14	80	6
郡部	351	57	30	8	6		13	87	52	-39
主要5都市	442	3	10	21	66					

必要性【全世帯】

		車を保有する必要性は高い	どちらかといえば必要性は高い	どちらかといえば必要性は低い	車を保有する必要性は低い		必要性高い計	必要性低い計	乗用車保有率	保有率と必要性との差
n										
	3830	53	24	9	13		78	23	78	0
全体	3830	53	24	9	13		69	31	71	-2
首都圏	1134	41	28	13	18		81	19	80	1
地方圏(首都圏以外)	2696	58	23	8	11		33	68	37	-4
首都圏*中心部(23区)	203	11	21	21	47		72	28	76	-3
近郊(40km圏)	595	40	33	15	13		86	14	84	2
周辺(40km圏外)	336	63	23	6	9		70	30	73	-3
地方圏*大都市	520	42	28	13	17		75	25	79	-4
中都市	785	51	24	11	14		81	19	84	-3
小都市	249	59	22	7	12		91	9	85	6
周辺部	791	71	20	3	6		89	11	80	9
郡部	351	71	17	4	7		46	54	52	-6
主要5都市	440	23	23	22	32					

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

利便性×必要性【全世帯】

		不便で必要性高い	不便で必要性低い	便利で必要性高い	便利で必要性低い
n	3830	2067	114	900	749
%	100	54	3	23	20

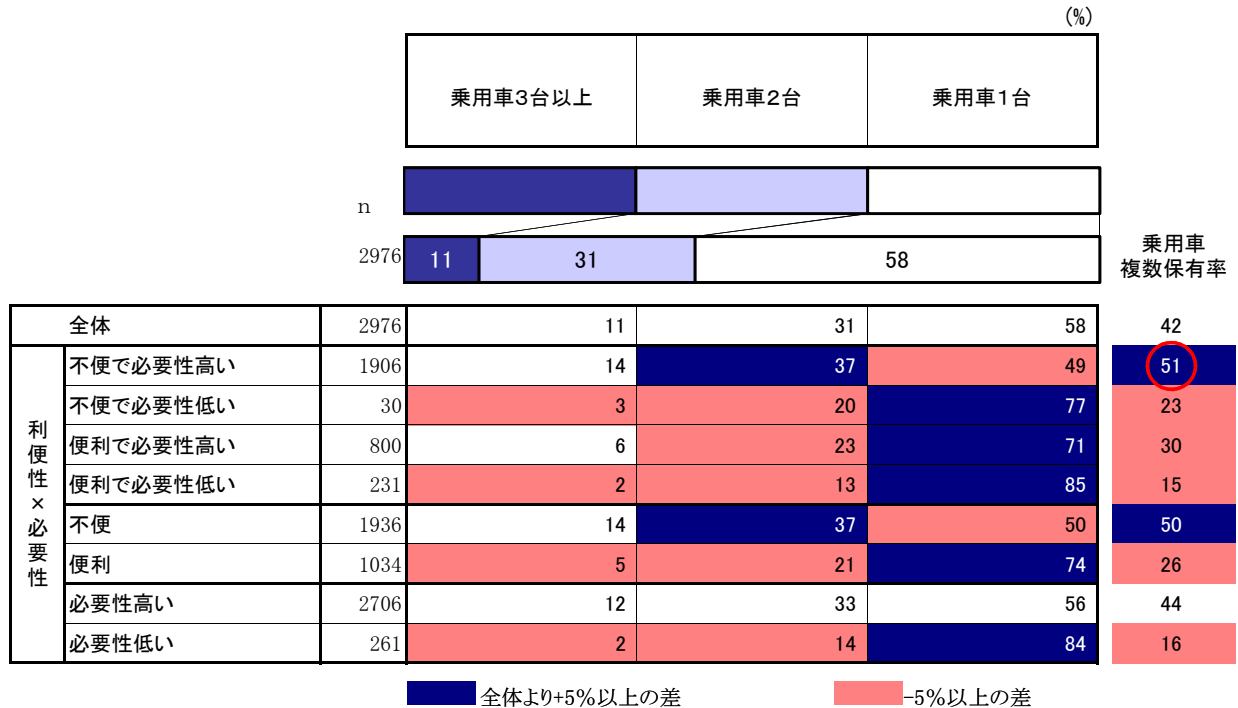
* 「利便性」は『お宅様のお住まいがある場所の、交通の便利さについてお知らせください。』。

* 「必要性」は『お宅様でお車をお持ちになる必要性についてお知らせください。電車・バス・タクシー等の公共交通機関の便利さは除き、家族の送り迎え、小さなお子様を伴う移動、大荷物の運搬、介護、ご趣味での利用など、ふだんの必要性からお知らせください。(○は1つだけ) ※お車をお持ちでない世帯の方もお答えください。』という質問文。

乗用車保有台数と利便性・必要性の関係性

- 乗用車複数保有率が高い世帯は「（居住地域の交通が）不便で車の必要性が高い」世帯。
「不便で必要性が高い」世帯は、全体と比べて乗用車複数保有率が高い。

乗用車複数保有率(利便性×必要性)【乗用車保有世帯】



3. 車種タイプ・車型別保有率

車種タイプと乗用車車型の変化

- 「大・中・小型」の減少傾向、「軽乗用車」の増加傾向が継続。
- 市場全体としてはダウンサイジングが継続。

<車種タイプ> 3ボックスが減少し、2ボックスの増加傾向は変わらず。

<乗用車車型> 「大・中型」「小型」の減少傾向、および「軽自動車」は増加傾向が継続。

また、09年に増加に転じた「大衆車」と、減少に転じた「ボンネットワゴン」は09年と同水準。

車種タイプ【A+B*】～新中古計

(%)

	乗 用 車						バン・トラック					小計	その他
	3BOXセダン	2BOXハッチバック	スーパースポーツカー	ボンネットワゴン	キャブワゴン	小計	軽ボンネットバン	ボンネットバン	キャブバン	ボンネットトラック	キャブトラック		
1999	37	22	3	18	9	88	3	1	4	1	4	12	0
2001	30	24	2	21	11	88	2	1	4	1	4	12	0
2003	27	28	2	23	10	90	1	1	3	1	4	10	0
2005	23	31	2	24	11	90	1	1	4	0	4	10	0
2007	19	34	2	25	11	91	1	1	3	0	5	9	0
2009	16	41	1	23	10	92	2	0	3	0	4	8	0
2011	16	42	1	21	11	91	1	0	3	0	4	9	0

(n=4,508)



2BOX(軽除き)	12%
2BOX(軽)	30%

乗用車車型【A+B】

～新中古計(乗用車小計を100%として計算)

	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン	軽乗用車	(%)
1999	7	26	20	20	10	17	
2001	6	21	18	24	12	19	
2003	6	18	16	26	12	23	
2005	6	15	16	26	13	25	
2007	5	13	15	27	12	28	
2009	4	12	18	25	11	30	
2011	3	11	17	23	12	33	

(n=4,112)

(参考)乗用車車型【A+B(軽除き)】問1-2

	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン	(%)
2001 (n=4,715)	8	26	22	30	15	
2003 (n=4,377)	7	24	21	33	15	
2005 (n=4,289)	7	20	22	35	17	
2007 (n=2,879)	6	18	21	38	17	
2009 (n=2,790)	6	17	26	35	16	
2011 (n=2,756)	5	17	26	34	18	

* 車型は大・中型>小型>大衆>軽の順になる。車型の定義の詳細はii頁を参照。

* A+Bの定義は、ii頁を参照。

* 図表の構成比はA+Bでの保有車の合計をA保有世帯+B保有世帯の合計で割って算出。

車種排気量・駆動方式とドア数の変化

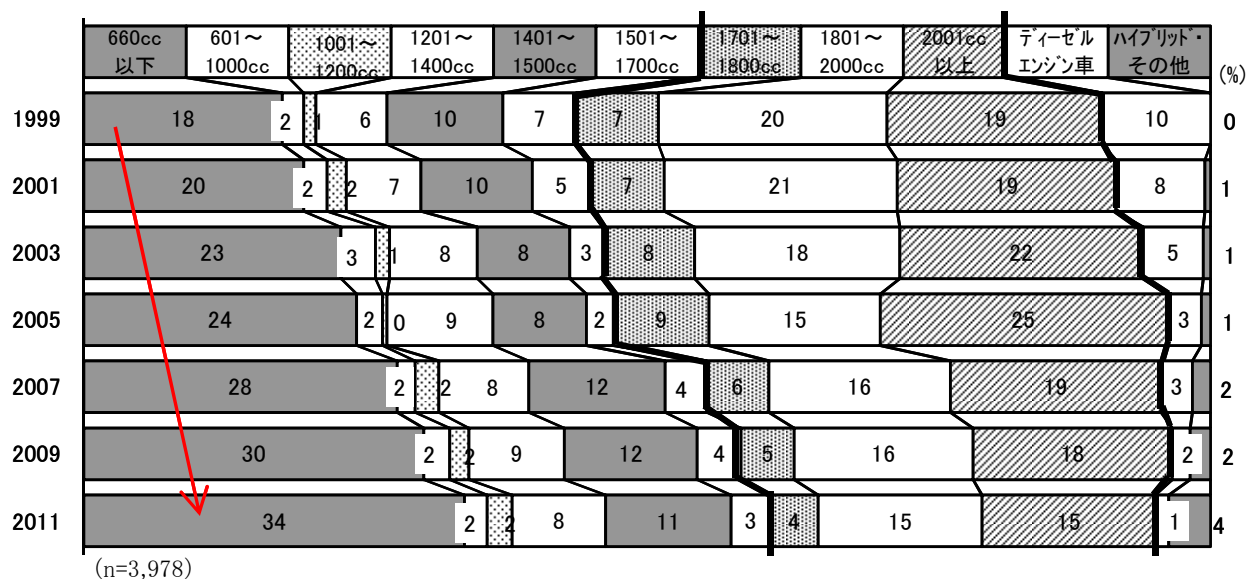
●排気量は660cc以下が増加し、1701cc以上の減少傾向が続く。

<排気量> 「660cc以下」の増加傾向が継続する一方で、1701cc以上(ガソリン車)の減少傾向が続く。

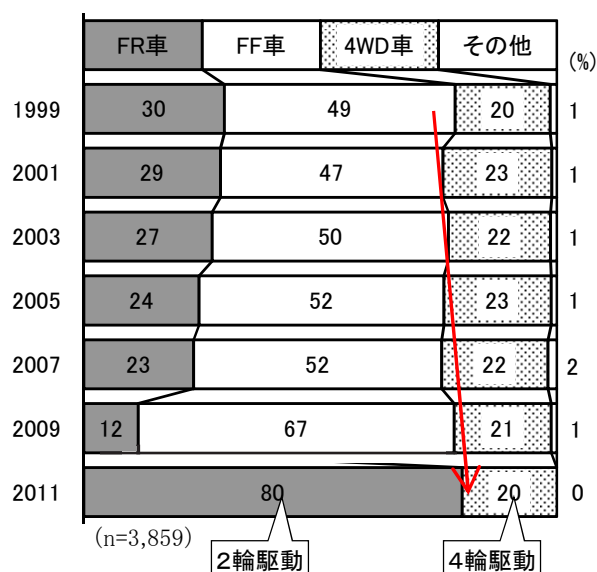
<駆動方式> 2輪駆動の増加が継続し80%。

<ドア数> 09年まで5ドアの増加傾向が続いていたが、11年は09年と同水準。

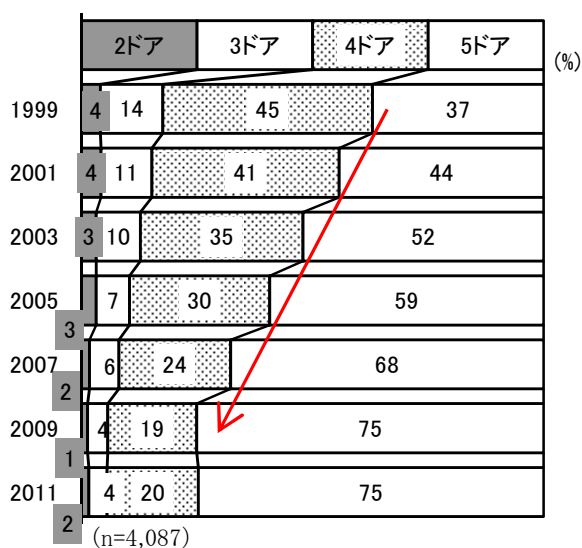
乗用車排気量【A+B】



乗用車駆動方式【A+B】



乗用車ドア数【A+B】



* 前頁の軽自動車の比率と本頁660cc以下の比率は、n(母数)が設問によって相違するため一致しない(詳しくはii頁参照)。

* 駆動方式は11年より選択肢を変更し「2輪駆動(FR車、FF車、MR車、RR車)」「4輪駆動(4WD車)」に。

乗用車車型の変化

●「軽」は、地域・年収・ライフステージ、単数/複数保有別のほとんどの層で増加傾向が継続。

＜大・中型・小型＞05年からの推移において、首都圏、地方圏、年収第2～3、5分位、長子が学校を終えている家族成熟期～結晶期（小型は家族成長後期も）等で減少傾向。また、大・中型は複数保有世帯で減少傾向。

＜大衆＞首都圏中心部、主要5都市、長子が高校生以上の家族成長後期～成熟期で増加傾向がうかがえる。

＜軽＞ほとんどの地域区分で増加傾向。年収も全分位で増加傾向だが、中～高所得層の第3～5分位での増加傾向が目立つ。ライフステージのいずれの層も増加傾向だが、独身期や子育て期である家族成長後期～家族成熟期、その後の結晶期での増加が目立つ。また、単数保有、複数保有のどちらでも増加傾向。

＜ボンネットワゴン＞地方圏大都市、年収第3～4分位、家族成熟期等で減少傾向。複数保有世帯で09年以前に比べて減少。

乗用車車型【A+B】

(%)

	n	大・中型				小型				大衆				軽			
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全体	2859	2870	2789	3940	5	6	7	8	17	16	19	21	25	25	21	24	47
地域	首都圏	792	784	754	1010	6	9	9	9	17	19	20	24	24	24	20	31
	地方圏(首都圏以外)	2067	2086	2035	2855	4	5	6	8	16	15	18	20	25	26	21	54
	首都圏*中心部(23区)	74	69	90	226	14	10	12	11	19	28	24	25	22	12	17	7
	近郊(40km圏)	442	388	372	550	6	7	6	8	17	17	20	24	23	23	18	27
	周辺(40km圏外)	276	327	292	234	4	11	10	11	17	21	19	24	26	28	29	44
	地方圏*大都市	371	378	301	432	5	6	8	7	18	17	23	22	23	21	17	36
	中都市	604	591	525	802	4	5	6	8	16	15	19	19	25	28	19	50
	小都市	206	219	176	281	5	3	5	5	17	18	17	23	27	30	21	50
	周辺部	622	630	686	556	3	4	5	7	17	12	17	19	27	24	24	65
	郡部	264	268	347	784	4	6	6	9	16	18	15	21	25	27	23	63
	主要5都市	224	196	230	479	7	8	10	8	17	19	25	21	21	18	16	12
年収5分位	第1分位	307	318	272	422	3	3	4	3	13	8	15	17	20	23	23	55
	第2分位	507	493	493	687	3	5	5	5	13	15	19	17	28	24	22	51
	第3分位	562	570	548	755	4	6	5	7	14	15	13	19	26	21	20	52
	第4分位	612	627	583	802	5	5	6	6	16	16	18	23	22	27	20	48
	第5分位	636	649	585	812	6	8	10	16	24	23	24	28	26	31	23	38
ライフステージ	独身期	63	79	31	78	8	5	-	8	14	10	23	19	10	22	7	38
	家族形成期	312	330	267	463	2	2	2	6	10	13	13	11	17	18	16	48
	家族成長前期	374	379	418	677	2	3	2	4	7	6	11	11	11	14	12	44
	家族成長後期	283	302	292	448	3	3	4	6	11	11	14	20	27	22	16	45
	家族成熟期	600	554	618	933	5	7	7	11	19	21	21	25	34	34	27	58
	結晶期	424	435	412	544	4	7	10	10	15	20	20	25	26	26	24	51
	高齢期	802	783	742	792	7	9	10	9	24	20	24	30	28	30	26	41
保有台数	乗用車単数保有(除軽BV)	1537	1711	1515	2117	3	4	5	4	14	14	17	18	19	19	17	26
	乗用車複数保有(除軽BV)	1322	1153	1274	1621	6	8	9	11	20	20	20	26	32	35	27	72

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを除く)で割って算出。

乗用車車型【A+B】

(%)

					ボンネットワゴン				キャブワゴン							
n																
					11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年				
全体					2859	2870	2789	3940	33	34	39	38	18	16	18	18
地域	首都圏				792	784	754	1010	37	37	42	41	19	15	19	19
	地方圏(首都圏以外)				2067	2086	2035	2855	31	33	38	37	17	16	17	18
	首都圏＊中心部(23区)				74	69	90	226	32	41	32	35	16	17	18	21
	近郊(40km圏)				442	388	372	550	36	38	44	41	17	16	18	19
	周辺(40km圏外)				276	327	292	234	40	35	43	47	21	14	20	18
	地方圏＊大都市				371	378	301	432	32	37	38	39	18	17	19	16
	中都市				604	591	525	802	29	31	36	37	15	15	18	17
	小都市				206	219	176	281	33	34	33	36	16	13	17	16
	周辺部				622	630	686	556	31	32	40	37	19	18	16	17
	郡部				264	268	347	784	33	33	40	36	20	16	17	21
	主要5都市				224	196	230	479	38	43	35	36	19	15	17	19
年収5分位	第1分位				307	318	272	422	20	19	28	25	7	4	6	9
	第2分位				507	493	493	687	23	24	30	29	12	11	12	16
	第3分位				562	570	548	755	30	36	40	42	19	17	22	22
	第4分位				612	627	583	802	39	41	43	44	23	20	23	20
	第5分位				636	649	585	812	43	41	50	43	20	19	20	19
ライフステージ	独身期				63	79	31	78	30	27	52	35	5	5	7	4
	家族形成期				312	330	267	463	43	47	51	44	21	18	22	24
	家族成長前期				374	379	418	677	40	40	48	43	44	39	37	36
	家族成長後期				283	302	292	448	40	42	52	44	28	28	24	24
	家族成熟期				600	554	618	933	32	35	40	43	11	10	14	12
	結晶期				424	435	412	544	36	38	37	35	17	10	16	15
	高齢期				802	783	742	792	22	21	25	23	7	7	7	7
保有台数	乗用車単数保有(除軽BV)				1537	1711	1515	2117	27	26	31	31	12	11	11	14
	乗用車複数保有(除軽BV)				1322	1153	1274	1621	40	46	48	47	24	22	26	23

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを除く)で割って算出。

●「軽」は地域×ライフステージ別でも、ほとんどの層で増加傾向。

＜大・中型＞地方圏家族成長後期（長子が高校生以上）以上で減少傾向。

＜小型＞首都圏の家族成長前期（長子が小中学生）～結晶期で減少傾向。

＜大衆＞首都圏の家族形成期（長子が未就学児、または家計中心者が39歳以下で子供なし）、および家族成熟期で増加傾向がうかがえる。

＜軽について＞05年からの推移において、ほとんどの区分で増加だが、その中でも首都圏家族成熟期（長子が学校を終えて未婚）、首都圏高齢期、地方圏家族成熟期が目立つ。

＜ボンネットワゴン＞首都圏および地方圏の家族成熟期で減少傾向。

乗用車車種【A+B】

(%)

					大・中型				小型				大衆				軽							
					n																			
					11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全体					2859	2870	2789	3940	5	6	7	8	17	16	19	21	25	25	21	24	47	41	40	36
首都圏	首都圏 独身期	18	28	9	17	-	7	-	12	17	18	33	24	11	14	11	18	22	32	11	12			
	首都圏 家族形成期	100	92	75	137	3	3	-	10	6	15	11	12	23	17	19	12	30	23	20	25			
	首都圏 家族成長前期	98	104	129	183	2	3	3	4	5	8	14	15	10	12	12	14	23	24	22	15			
	首都圏 家族成長後期	81	89	94	110	7	2	5	5	11	14	16	25	25	30	12	16	32	26	26	18			
	首都圏 家族成熟期	153	155	163	228	6	11	8	11	19	23	25	25	37	27	29	21	36	28	32	20			
	首都圏 結晶期	133	120	118	139	7	9	18	12	18	26	29	23	22	24	20	30	35	31	24	22			
	首都圏 高齢期	209	194	164	194	9	16	12	11	28	23	20	38	24	30	31	27	29	22	24	12			
地方圏	地方圏 独身期	45	51	22	60	11	4	-	7	13	6	18	18	9	26	5	13	44	33	14	33			
	地方圏 家族形成期	212	238	192	317	1	2	3	5	12	12	14	11	15	18	15	17	56	53	48	45			
	地方圏 家族成長前期	276	275	289	474	3	3	2	3	8	6	9	10	12	15	11	16	51	48	45	44			
	地方圏 家族成長後期	202	213	198	327	1	3	3	6	11	10	13	18	27	18	19	23	50	40	51	39			
	地方圏 家族成熟期	447	399	455	690	4	5	7	10	19	21	19	25	32	36	26	30	65	54	51	48			
	地方圏 結晶期	291	315	294	394	3	6	7	10	13	17	16	25	28	26	25	28	58	49	51	46			
	地方圏 高齢期	593	589	578	590	6	7	9	9	23	19	25	27	30	29	24	30	46	43	35	34			

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを除く)で割って算出。

乗用車車型【A+B】

(%)

					ボンネットワゴン				キャブワゴン							
					n											
					11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年				
全体					2859	2870	2789	3940	33	34	39	38	18	16	18	18
首都圏	首都圏 独身期				18	28	9	17	39	21	44	41	11	11	-	-
	首都圏 家族形成期				100	92	75	137	45	50	57	44	21	20	24	25
	首都圏 家族成長前期				98	104	129	183	46	48	47	46	47	32	40	32
	首都圏 家族成長後期				81	89	94	110	46	46	53	41	20	20	26	23
	首都圏 家族成熟期				153	155	163	228	33	39	41	48	16	14	15	15
	首都圏 結晶期				133	120	118	139	38	33	36	37	18	11	12	15
	首都圏 高齢期				209	194	164	194	28	25	31	27	7	7	6	10
地方圏	地方圏 独身期				45	51	22	60	27	29	55	32	2	2	9	5
	地方圏 家族形成期				212	238	192	317	42	45	48	44	21	17	21	24
	地方圏 家族成長前期				276	275	289	474	38	38	48	42	43	41	35	37
	地方圏 家族成長後期				202	213	198	327	38	40	52	45	31	32	23	25
	地方圏 家族成熟期				447	399	455	690	31	34	40	41	9	9	13	10
	地方圏 結晶期				291	315	294	394	35	40	38	35	16	10	18	14
	地方圏 高齢期				593	589	578	590	20	19	23	22	7	8	7	6

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを除く)で割って算出。

複数保有組み合わせの変化

●軽同士の組み合わせが増える等、複数台保有における小型化の進行が継続。

03年からの推移でみると、①「大・中・小型車同士」、②「大・中・小型車とボンネットワゴン・キャブワゴン・RV」の組み合わせが減少傾向で、③「大衆車と軽乗用車・軽ボンネットバン」、④「軽乗用車・軽ボンネットバン」同士の組み合わせは増加傾向。複数台保有の内訳は軽を2台以上保有する世帯の増加傾向が継続している。

乗用車複数保有世帯の保有車組合せ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

(%)

	大・中・小型車					大 衆 車					軽乗用車・ 軽ボンネットバン					ボンネットワゴン キャブワゴン RV				
	11年	09年	07年	05年	03年	11年	09年	07年	05年	03年	11年	09年	07年	05年	03年	11年	09年	07年	05年	03年
大・中・小型車	2 ①	4	1	3	4	6	8	6	7	7	11	8	7	8	10	7 ②	7	9	12	11
大 衆 車						4	3	2	2	3	10 ③	10	8	8	7	13	16	12	13	15
軽乗用車・ 軽ボンネットバン											9 ④	8	7	6	5	29	30	35	31	28
ボンネットワゴン キャブワゴン R V																8	7	12	9	11

*11年 (n=590)。

*本頁および次頁では乗用車に軽ボンバン、1、4ナンバーのオフロード4WDを含めている。

*各保有組み合わせの%を全て足すと100%となる。

●地方圏、地方圏中都市、年収第3分位、家族成熟期では「大中小型+RV系」が減少し「軽同土」が増加。

＜②大中小型+RV系の組み合わせ＞

首都圏、地方圏、年収第3～4分位、家族成長前期、家族成熟期等で減少傾向。

＜④軽同士の組み合わせ＞

地方圏、年収第3分位、家族成熟期等で増加傾向。

複数保有率の変化【A・Bともに新車の複数保有世帯】

(%)

		n				②大・中・小型車 + ボンネットワゴン ・キャブワゴン・RV				④軽乗用・軽ボンネットバン + 軽乗用・軽ボンネットバン			
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全体		590	594	622	912	7	7	9	12	9	8	7	6
地域	首都圏	141	127	155	178	8	8	12	17	4	6	5	3
	地方圏(首都圏以外)	449	467	467	716	7	6	8	11	11	9	8	7
	首都圏*中心部(23区)	4	4	6	24	50	-	-	29	-	-	-	-
	近郊(40km圏)	63	46	49	68	8	9	10	15	3	2	4	3
	周辺(40km圏外)	74	77	100	86	5	8	14	15	5	8	5	4
	地方圏*大都市	45	53	42	49	4	15	10	20	11	-	-	-
	中都市	108	126	103	178	5	4	7	12	12	9	6	5
	小都市	51	55	46	100	8	2	11	8	8	2	13	10
	周辺部	181	169	193	148	7	6	8	12	11	12	9	8
	郡部	64	64	83	241	9	8	7	8	11	13	8	7
	主要5都市	19	13	20	40	16	23	10	23	-	-	-	-
年収5分位	第1分位	22	15	25	41	-	-	-	2	18	27	12	7
	第2分位	60	54	62	93	5	-	7	7	12	20	13	8
	第3分位	103	106	117	174	6	7	8	12	14	7	11	6
	第4分位	159	159	150	221	5	6	6	11	6	8	4	5
	第5分位	198	215	207	269	12	8	12	16	7	6	4	4
ライフステージ	独身期	0	0	0	3	-	-	-	33	-	-	-	-
	家族形成期	51	66	54	85	6	8	7	7	6	11	4	5
	家族成長前期	88	84	116	173	2	6	10	10	2	4	3	3
	家族成長後期	74	73	81	121	7	8	7	7	4	6	5	4
	家族成熟期	169	153	177	261	8	5	8	15	17	8	13	10
	結晶期	92	107	103	138	9	9	9	11	12	13	8	6
	高齢期	116	110	91	128	8	5	12	15	7	7	4	3

(%)

n=30未満
 前回より+5%以上の差
 -5%以上の差

* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを含む)で割って算出。

* RV系の定義はii頁参照。

4. 非保有とその理由

非保有率・保有中止率

●非保有世帯は全体の2割。首都圏中心部は05年から増加傾向。

四輪自動車*の非保有率は20%で、05年からの傾向を見ると、ほとんど変化はない。
 非保有世帯のうち、保有未経験世帯は11年では63%。05年からの傾向も6割前後を維持。
 <地域別>首都圏の非保有率が、地方圏に比べ高い。
 首都圏は中心部（23区）で、非保有世帯の増加傾向が05年から続いている。
 地方圏では、05年から見ると、郡部で非保有世帯が増加傾向にある。
 <年収別>第1分位の非保有率が51%であり、05年からの傾向も5割前後と変わらず。
 <ライフステージ別>独身期が62%で、07年から非保有世帯が増加傾向にある。

四輪自動車保有状況

		(%)												n	n
		四輪自動車の保有有無				乗用車の保有経験【四輪非保有世帯】								四輪自動車 の保有有無	乗用車 の保有経験
		持っていない				(以前乗用車を持っていた)保有中止世帯*				持っていたことはない				11年	11年
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年		
全体		781	863	657	961	286	355	248	335	495	507	407	607		
全体		20	22	18	18	37	41	38	36	63	59	62	64	3840	781
地域	首都圏	27	28	21	27	39	40	45	37	61	60	55	63	1139	310
	地方圏 (首都圏以外)	17	20	17	15	35	42	35	35	65	58	66	65	2701	471
	首都圏* 中心部(23区)	62	60	48	44	40	43	45	28	60	57	55	72	204	127
	近郊 (40km圏)	22	27	18	23	37	40	47	43	63	61	53	57	597	134
	周辺 (40km圏外)	15	15	10	12	41	37	42	50	59	64	58	50	338	49
	地方圏* 大都市	25	29	25	26	30	36	39	35	70	64	61	65	521	129
	中都市	20	21	21	17	41	49	37	35	59	51	63	65	787	155
	小都市	16	19	17	12	31	50	26	34	69	50	74	66	249	39
	周辺部	12	13	13	10	37	40	30	31	63	60	70	69	793	92
	郡部	16	17	12	11	32	35	34	38	68	65	66	62	351	56
	主要5都市	46	52	39	38	35	40	45	32	65	60	55	68	442	204
年収 5分位	第1分位	51	52	53	47	31	36	32	33	69	64	68	67	699	353
	第2分位	21	26	18	19	42	45	42	40	58	55	58	60	699	148
	第3分位	13	16	9	10	43	47	55	38	57	53	45	62	699	91
	第4分位	8	9	5	6	43	54	46	45	57	46	54	55	700	58
	第5分位	7	6	6	5	43	54	69	38	57	46	31	62	700	47
ライフ ステージ	独身期	62	60	49	53	3	18	9	26	97	82	91	74	168	104
	家族形成期	11	14	10	12	26	41	50	31	74	59	50	69	358	39
	家族成長前期	6	6	4	6	38	50	50	38	63	50	50	62	415	24
	家族成長後期	8	9	6	9	42	57	95	41	58	43	5	59	328	26
	家族成熟期	10	12	8	11	54	53	38	41	46	47	62	59	703	67
	結晶期	15	15	11	15	48	39	42	35	52	61	58	66	531	77
	高齢期	33	35	35	35	41	44	36	37	59	56	64	64	1334	442

■ 前回より+5%以上の差

■ -5%以上の差

■ n=30未満

* バントラックを含めた四輪自動車。

* 保有中止世帯は四輪自動車非保有世帯のうち、過去に乗用車(含ステーションワゴン・オフロード型・キャブワゴン)保有経験のある世帯。

保有中止世帯と保有未経験世帯の現在非保有の理由

●現在非保有理由は、保有中止世帯が身体的要因、保有未経験世帯が経済的要因。

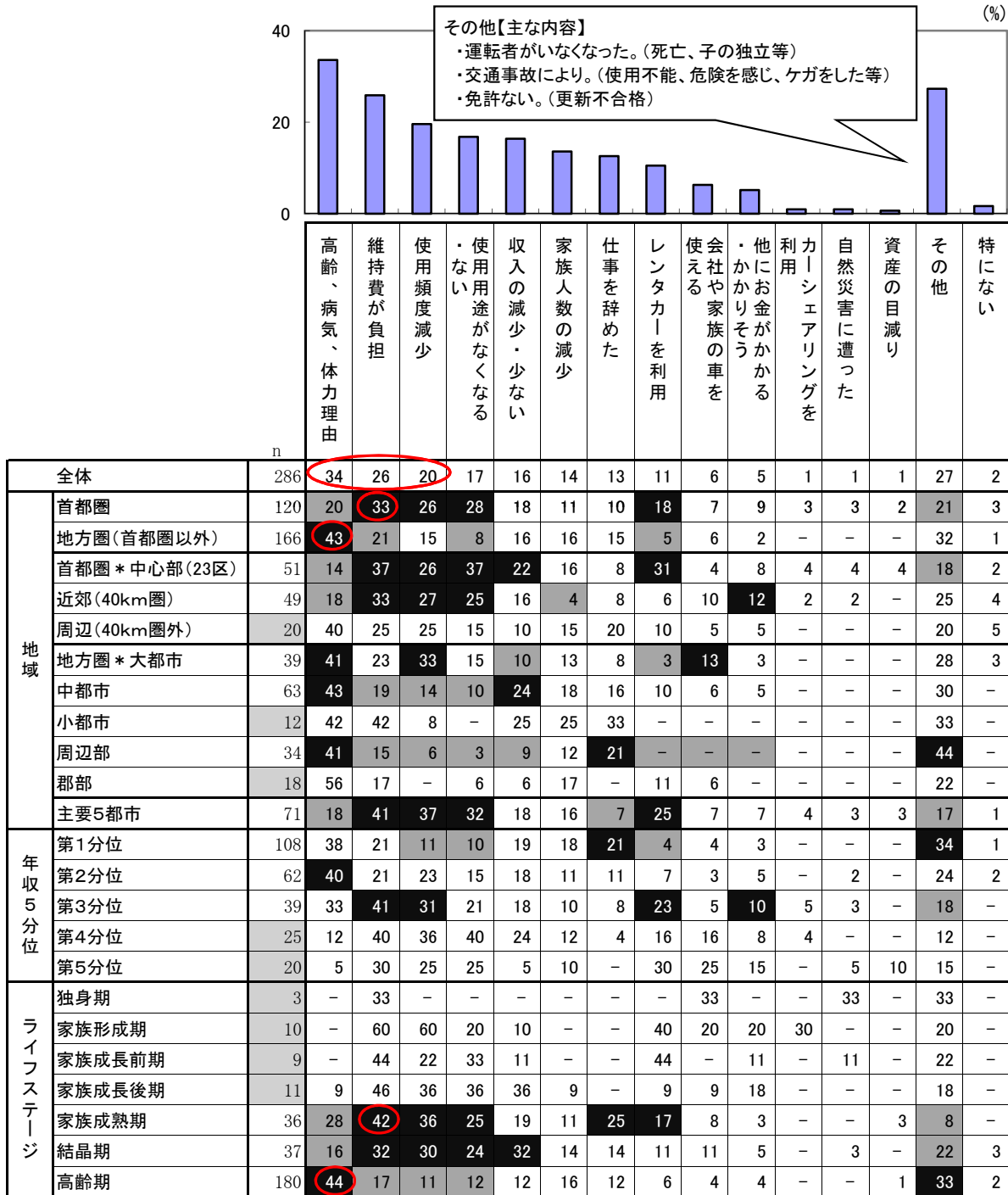
<保有中止世帯の現在非保有の理由>

「高齢、病気、体力理由」が34%と最も高い。「維持費が負担」(26%)「使用頻度減少」(20%)と続く。

<地域別>首都圏では「維持費が負担」が33%と最も高く、地方圏では「高齢、病気、体力理由」が43%で最も高い。

<ライフステージ別>高齢期では全体に比べ「高齢、病気、体力理由」が高い。家族成熟期では全体に比べ「維持費が負担」が高い。

【保有中止世帯(乗用車を以前保有)】現在非保有の理由(複数回答)



n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

*07年追加項目「排出ガスなどが環境に良くない」。

*09年追加項目「ガソリン代が高騰した」。

*11年質問項目を全面見直し。

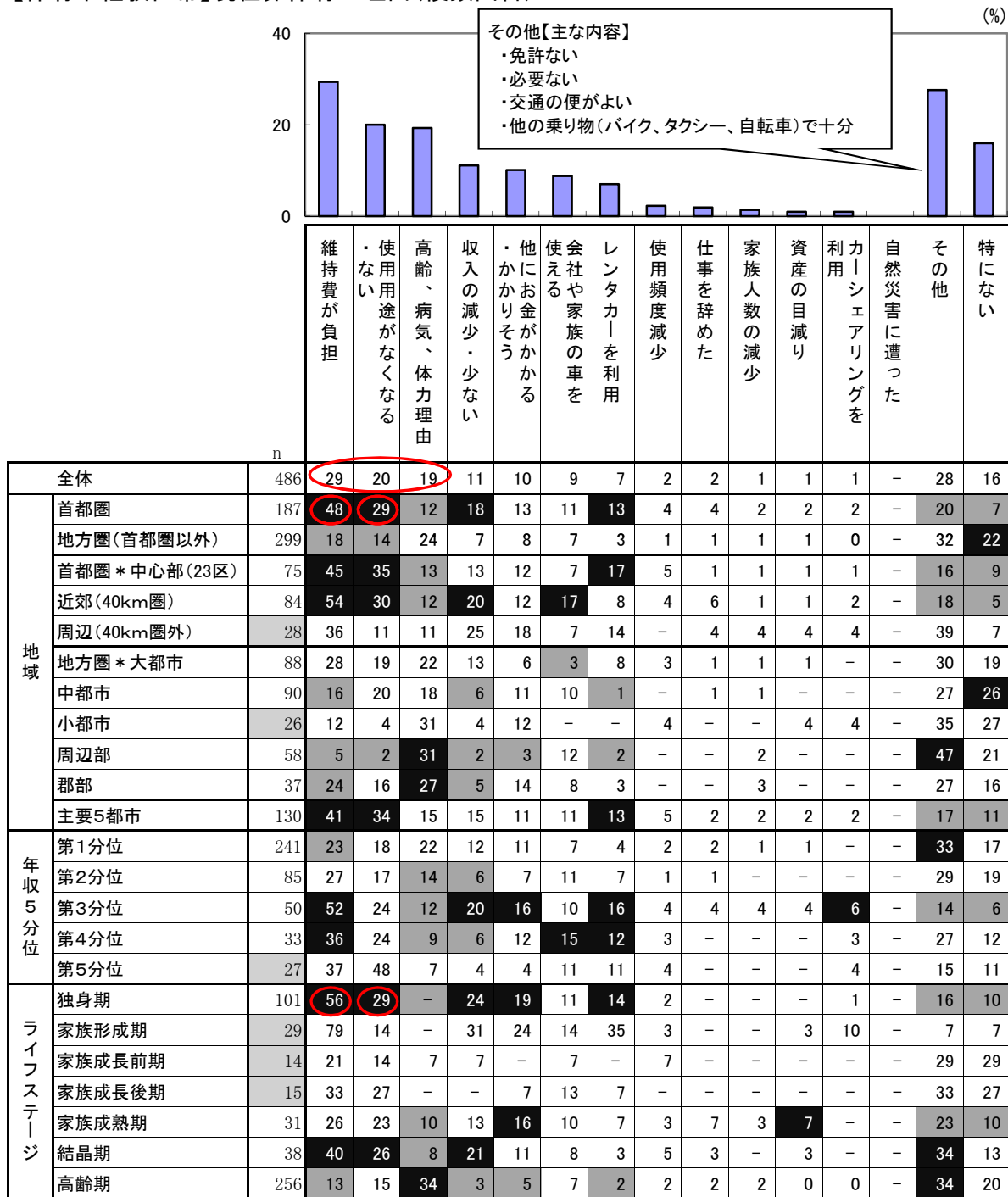
＜保有未経験世帯の現在非保有理由＞

「維持費が負担」が29%でトップ。「使用用途がなくなる・ない」(20%)、「高齢、病気、体力理由」(19%)と続く。

＜地域別＞首都圏は「維持費が負担」、「使用用途がなくなる・ない」が全体に比べ高い。

＜ライフステージ別＞独身期で「維持費が負担」、「使用用途がなくなる・ない」が全体に比べ高い。

【保有未経験世帯】現在非保有の理由(複数回答)



n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

*07年追加項目「排出ガスなどが環境に良くない」。

*09年追加項目「ガソリン代が高騰した」。

*11年質問項目を全面見直し。

非保有世帯の潜在的保有意欲

●経済的な問題や免許有無などのすべての制約条件が一切ない場合、「保有したい」計は32%。
なお独身期では72%と全体より高め。

10年前どう考えていたかとの比較では、「保有したい」計は同水準も、
「保有したいと思わない」計は+9ポイントと保有意向の低下が伺える。

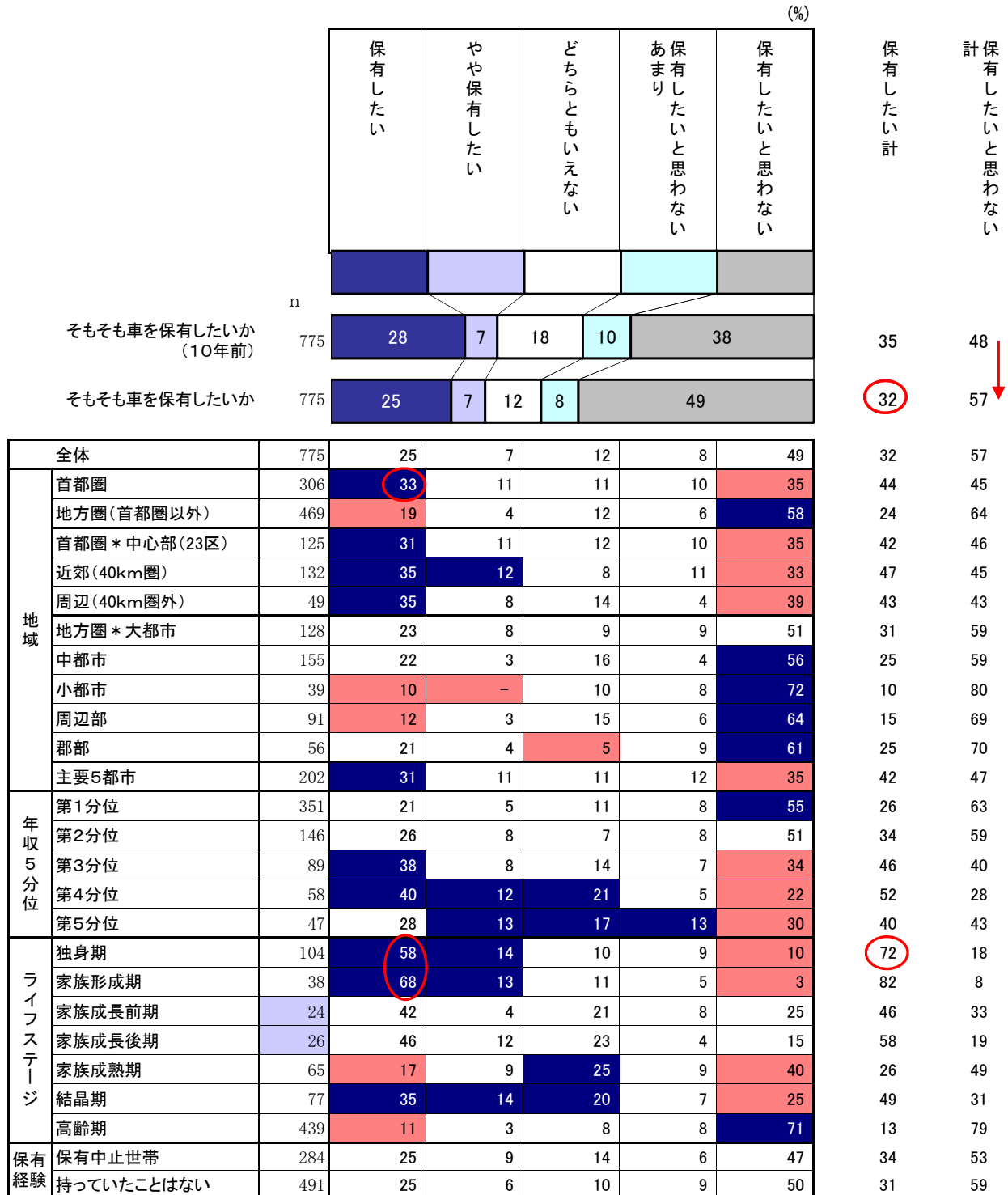
＜地域別＞首都圏において、「保有したい」が全体に比べ高い。

＜ライフステージ別＞独身期・家族形成期において「保有したい」が全体に比べ高い。独身期は
「保有したい」計が72%と全体に比べ高め。

＜保有経験別＞保有中止世帯と保有未経験世帯で、傾向の差は見られない。

そもそも車を保有したいか【四輪非保有世帯】

そもそも車を保有したいか(10年前)【四輪非保有世帯】



非保有世帯の今後の購入意向

●「自分、家族は誰も欲しいと思っていない」が67%。

時期はともあれ購入意向がある計は7%。

＜地域別＞首都圏は「購入するかどうかは未定」が全体に比べ高い。

＜ライフステージ別＞独身期の購入意向計が30%と全体に比べ高い。

＜保有経験別＞保有中止世帯は、未経験世帯に比べ「購入するかどうかは未定」が全体に比べ高い。

今後の四輪自動車購入意向【四輪非保有世帯】

		(%)								購入意向計
		今購入する 1年以内 に	今購入する 2年以内 に	今購入する 3年以内 に	今購入する 4年以内 に	今購入する 5年以内 に	それ以降 に	購入する かどうか 未定	自分、家族 は誰も 欲しい と思っ てない	
全体		769	1	1	2	0	2	2	26	67
地域	首都圏	301	1	1	3	-	2	2	39	51
	地方圏(首都圏以外)	468	1	1	1	0	1	2	18	77
	首都圏*中心部(23区)	126	-	2	3	-	1	1	37	56
	近郊(40km圏)	129	2	-	3	-	5	2	42	47
	周辺(40km圏外)	46	2	-	4	-	-	4	37	52
	地方圏*大都市	127	2	-	1	-	2	2	21	72
	中都市	155	-	2	1	1	1	2	24	70
	小都市	39	3	-	3	-	-	-	10	85
	周辺部	91	3	-	-	-	-	-	8	89
	郡部	56	-	-	-	2	2	2	13	82
年収5分位	主要5都市	200	1	2	4	-	2	2	34	56
	第1分位	350	-	1	1	1	1	2	17	77
	第2分位	144	1	1	1	-	3	-	26	68
	第3分位	89	2	-	2	-	1	1	45	48
	第4分位	55	6	-	6	-	2	-	55	33
ライフステージ	第5分位	47	-	4	4	-	2	4	45	40
	独身期	104	2	3	8	1	6	11	47	23
	家族形成期	38	5	-	8	-	8	-	61	18
	家族成長前期	23	4	4	4	4	-	-	52	30
	家族成長後期	26	4	-	-	-	-	-	65	31
	家族成熟期	63	-	-	-	-	2	-	46	52
	結晶期	77	1	-	1	-	1	1	46	49
保有経験	高齢期	436	1	0	0	-	0	0	8	91
	保有中止世帯	282	1	1	1	0	1	0	32	64
持っていたことはない		487	1	1	2	0	2	3	23	69

n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

II 乗用車ユーザーの特性と使用状況

1. ユーザー層の特性

ユーザー層の変化

●主運転者の世帯ライフステージは高齢期が増加。続柄は、家計の中心者が6割。

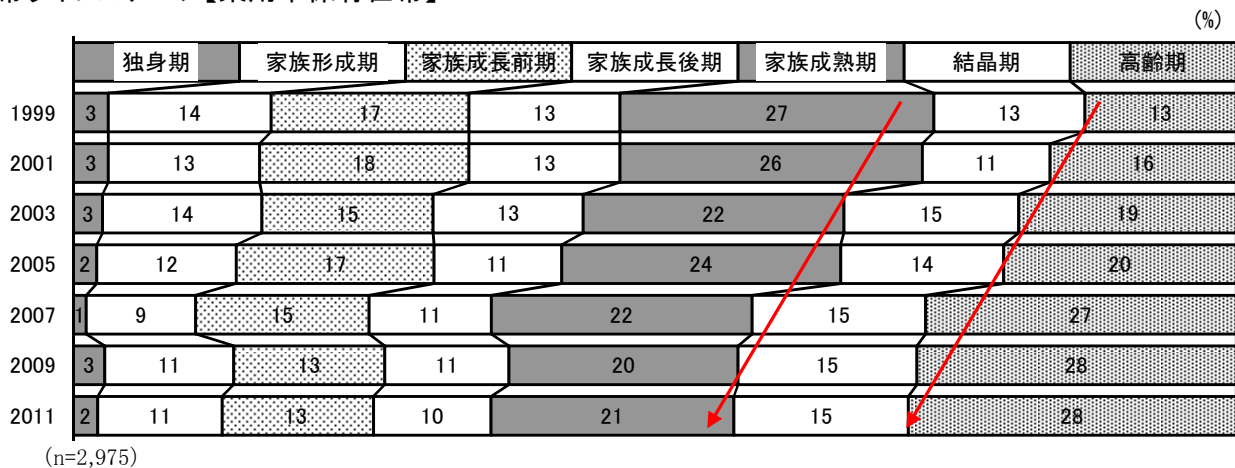
＜乗用車の主運転者*の世帯ライフステージ＞

99年からの傾向を見ると、家族形成期～家族成熟期が減少傾向。高齢期は増加傾向。

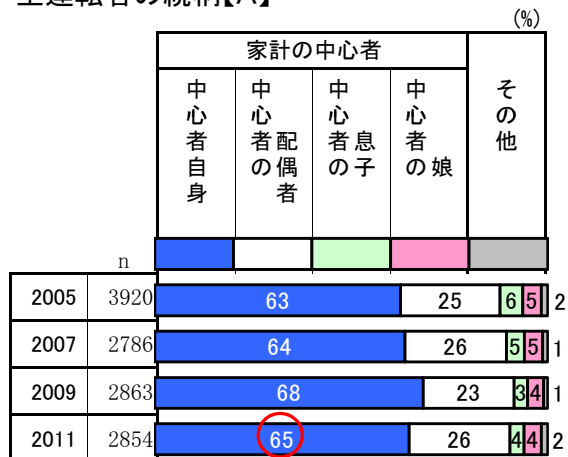
＜主運転者の続柄＞主運転者の続柄は、05年から見て、家計の中心者が65%前後で安定。

直近2年内購入車に限定してもほぼ同様の傾向。

世帯ライフステージ【乗用車保有世帯】



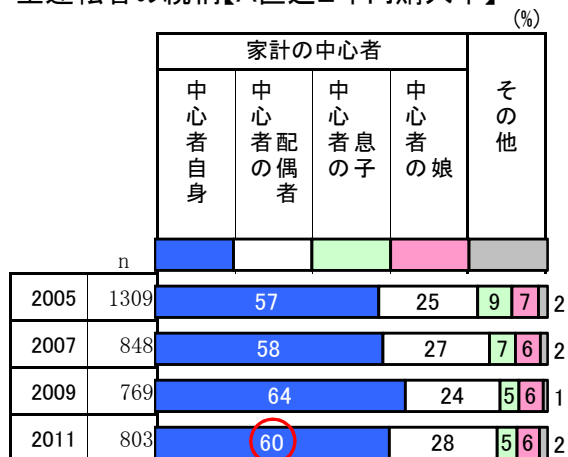
主運転者の続柄【A】



主運転者の職業【A】



主運転者の続柄【A直近2年内購入車】



主運転者の職業【A直近2年内購入車】



■ 前回より+5%以上の差

■ -5%以下の差

* 主運転者は、その車の運転頻度が最も多いドライバー。

* 世帯ライフステージの定義は、iii頁を参照。

* 07年追加項目「年金生活者」。

- 女性の運転者比率が増加。
- 主運転者の年齢は60歳以上の割合が増加傾向。

＜性別・未既婚＞99年からの長期トレンドでは、女性比率が増加傾向にある。
 ＜年齢＞99年からの長期トレンドは高齢化傾向にあり、60歳以上の割合が増加。
 ＜男女別の年齢＞男女とも60歳以上の割合が増加。
 ＜運転者比率＞05年から見ると、女性の運転者比率が主従とも増加傾向。
 ＜直近2年内購入車＞上記とほぼ同様の結果である。

主運転者性別・未既婚【A】

	男 性		女 性		(%)
	未婚	既婚	未婚	既婚	
1999	12	59	6	23	
2001	12	57	6	25	
2003	10	57	6	26	
2005	11	55	6	29	
2007	10	55	6	30	
2009	12	52	7	29	
2011	10	51	8	32	

(n=2,856)

主運転者年齢【A】

							平均 年齢(才)
	～ 24才	～ 29才	～ 39才	～ 49才	～ 59才	60才 以上	
1999	7	9	22	26	21	15	44.6
2001	5	9	22	24	22	18	45.5
2003	4	6	22	23	24	21	47.3
2005	5	6	21	23	23	23	47.6
2007	3	4	18	22	23	30	50.4
2009	3	5	18	21	21	31	50.4
2011	3	5	17	21	20	35	50.2

(n=2,855)

男性主運転者年齢【A】

							平均 年齢(才)
	～ 24才	～ 29才	～ 39才	～ 49才	～ 59才	60才 以上	
2005	4	5	18	20	24	29	49.7
2007	3	3	15	19	23	38	53.0
2009	3	4	16	19	21	38	52.5
2011	2	4	14	18	20	42	52.3

(n=1,721)

女性主運転者年齢【A】

							平均 年齢(才)
	～ 24才	～ 29才	～ 39才	～ 49才	～ 59才	60才 以上	
2005	7	7	26	28	22	11	43.7
2007	5	5	24	28	22	16	45.6
2009	4	6	22	26	21	20	46.9
2011	4	6	23	25	20	23	47.0

(n=1,132)

男性運転者比率【A】

			主+従 比率
	主運転者	従運転者*	
2005	65	20	85
2007	64	19	83
2009	64	16	79
2011	60	27	87

(n=2,856)

女性運転者比率【A】

			主+従 比率
	主運転者	従運転者*	
2005	35	16	51
2007	36	15	51
2009	36	16	52
2011	40	22	62

(n=2,856)

* 免許保有者に占める「50才以上」の比率は、警察庁運転免許統計課 各年末現在の数字。

免許保有者は'07年以降は「中型免許」+「普通免許」。

* 従運転者とはその車の運転頻度が2番目に多いドライバー。

主運転者性別・未既婚【A直近2年内購入車】

	男 性		女 性		(%)
	未婚	既婚	未婚	既婚	
2005	13	51	8	28	
2007	10	52	7	32	
2009	13	49	9	29	
2011	10	48	9	33	

(n=804)

主運転者年齢【A直近2年内購入車】

	(%)						平均 年齢(才)
	24才 以下	25才 ～29才	30才 ～39才	40才 ～49才	50才 ～59才	60才 以上	
2005	8	8	21	22	25	17	45.1
2007	6	5	20	23	24	23	47.6
2009	7	6	20	19	23	25	47.4
2011	6	6	16	19	22	30	48.5

(n=802)

男性主運転者年齢【A直近2年内購入車】

	(%)						平均 年齢(才)
	24才 以下	25才 ～29才	30才 ～39才	40才 ～49才	50才 ～59才	60才 以上	
2005	7	7	19	19	26	22	46.9
2007	4	5	17	21	24	30	50.0
2009	5	5	19	18	23	30	49.4
2011	5	6	13	20	20	37	50.2

(n=467)

女性主運転者年齢【A直近2年内購入車】

	(%)						平均 年齢(才)
	24才 以下	25才 ～29才	30才 ～39才	40才 ～49才	50才 ～59才	60才 以上	
2005	11	8	24	27	22	8	41.9
2007	8	6	25	27	23	12	43.8
2009	10	8	23	21	23	16	44.2
2011	8	8	21	18	25	21	46.0

(n=335)

男性運転者比率【A直近2年内購入車】

	(%)		主+従 比率
	主運転者	従運転者	
2005	64	19	83
2007	61	19	80
2009	62	16	78
2011	58	29	87

(n=804)

女性運転者比率【A直近2年内購入車】

	(%)		主+従 比率
	主運転者	従運転者	
2005	36	15	51
2007	39	14	53
2009	38	17	55
2011	42	24	66

(n=804)

2. 使用状況

車の使い方の変化

●長期的には主使用用途は「買物・用足し」が増加傾向。走行距離は短縮傾向。

＜主使用用途＞99年からの長期トレンドでは、「通勤・通学」は減少傾向の一方、「買物・用足し」は増加傾向が継続。

＜月間維持費＞99年からの長期トレンドでもほぼ変化なし。

＜使用頻度と走行距離＞99年からの長期トレンドでも使用頻度はほぼ変化なし。

月間走行距離の平均は、99年からの長期トレンドで見た際、短距離化傾向にある。

＜乗車人数＞主な乗車人数は、01年からの長期トレンドで見ると「4～5人」が減少傾向。

主運転者の主使用用途【A】

(%)

	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し・他
1999	16	38	18	28
2001	17	35	17	31
2003	17	33	16	34
2005	16	33	16	35
2007	15	33	14	37
2009	15	31	16	38
2011	14	32	14	40

(n=2,826)

月間維持費【A】

(%)

	～6,000円	～12,000円	～20,000円	～20,001円	平均 (円)
1999	27	37	20	16	12,800
2001	24	37	21	18	13,200
2003	26	39	19	16	12,700
2005	24	38	21	17	13,100
2007	24	40	20	17	13,000
2009	27	37	20	16	12,500
2011	26	40	20	15	12,500

(n=2,805)

主運転者の一週間当り使用頻度【A】

(%)

	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	平均 (日)
1999	9	20	18	13	40	5.1
2001	8	21	17	13	41	5.0
2003	9	20	19	12	40	4.9
2005	8	21	19	14	39	5.0
2007	7	20	19	13	41	5.0
2009	9	19	18	13	41	5.0
2011	9	19	17	14	41	5.0

(n=2,820)

月間走行距離【A】

(%)

	～300km	～600km	～1,200km	1,201km～	平均 (km)
1999	47	20	25	8	480
2001	51	19	23	7	450
2003	52	20	23	6	430
2005	51	19	23	7	450
2007	52	19	22	7	430
2009	53	18	21	7	430
2011	54	18	22	7	410

(n=2,815)

主な乗車人数【A】

(%)

	1人	2～3人	4～5人	6人以上
2001	46	33	19	2
2003	45	35	18	2
2005	43	36	19	3
2007	34	48	17	1
2009	34	49	17	1
2011	37	49	13	1

(n=2,784)

大勢乗る時の乗車人数【A】

(%)

	1人	2～3人	4～5人	6人以上
2001	19	66	14	
2003	20	65	14	
2005	20	64	15	
2007	20	64	14	
2009	22	63	13	
2011	23	62	13	

(n=2,799)

* 月間維持費とは燃料代・修理代・有料駐車場代・有料道路通行料等で車両代・ローン返済・保険料・税金は除外。

使用用途の変化

●複数回答での使用用途に大きな変化はないが、「レジャー」は結晶期で増加傾向。

<使用用途（複数回答）>「買物・用足し・他」が依然大きな割合を占める。

<地域別>05年からの傾向を見ると、主要5都市で「通勤・通学」が減少傾向。

<ライフステージ別>05年からの傾向を見ると、「レジャー」は独身期で減少傾向がうかがえる一方、結晶期では増加傾向。「買物・用足し・他」は結晶期～高齢期で増加傾向。

主運転者の使用用途（複数回答）【A】

		n				仕事・商用				通勤・通学				レジャー				買物・用足し・他			
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
地域	全体	2830	2857	2779	3929	21	22	22	22	39	38	40	41	54	56	52	55	71	70	71	68
	首都圏	781	780	752	1005	20	19	18	18	30	29	32	29	61	60	55	62	73	69	71	72
	地方圏(首都圏以外)	2049	2077	2027	2849	21	23	23	24	42	41	43	45	52	54	51	53	71	70	71	66
	首都圏 * 中心部(23区)	72	68	90	226	22	22	26	22	13	12	19	17	74	79	72	66	69	66	66	71
	近郊(40km圏)	434	385	370	547	17	18	16	17	25	23	27	29	64	61	58	65	78	68	76	74
	周辺(40km圏外)	275	327	292	232	23	18	18	16	43	38	43	41	52	54	46	51	68	70	67	68
	地方圏 * 大都市	371	375	301	431	22	24	23	24	37	40	32	32	56	58	63	60	71	64	78	73
	中都市	598	587	520	798	20	23	22	23	40	38	43	42	56	55	54	55	75	71	72	67
	小都市	203	218	176	280	19	23	23	21	43	38	47	53	48	57	47	54	68	74	70	68
	周辺部	615	630	684	556	22	23	22	25	45	47	47	42	49	49	46	53	71	70	69	67
	郡部	262	267	346	784	24	23	28	25	46	38	43	53	47	54	45	46	63	73	69	60
	主要5都市	220	195	230	478	21	20	22	22	15	19	18	22	69	71	68	62	74	68	72	72
年収5分位	第1分位	304	318	271	421	21	19	19	20	25	26	24	33	50	48	44	52	79	82	80	76
	第2分位	503	489	491	686	19	20	18	21	34	35	34	38	51	54	53	53	76	73	76	72
	第3分位	554	568	545	753	22	24	24	23	44	37	41	42	57	55	50	59	70	69	69	68
	第4分位	609	624	582	797	21	23	22	22	44	42	49	44	55	59	51	56	71	66	68	66
	第5分位	632	647	583	811	21	24	24	22	41	41	44	42	56	58	55	58	66	67	68	64
ライフステージ	独身期	63	78	31	78	25	17	29	15	62	67	42	71	65	68	71	72	64	68	52	69
	家族形成期	309	328	267	462	21	24	20	20	43	41	45	42	63	58	55	64	74	66	76	70
	家族成長前期	370	378	418	676	20	23	17	18	46	43	46	44	59	60	57	59	75	73	76	73
	家族成長後期	282	300	292	447	22	24	21	21	50	45	55	45	47	53	47	54	73	74	71	73
	家族成熟期	593	554	617	928	21	20	25	23	42	41	45	45	51	54	48	52	63	67	63	60
	結晶期	422	433	410	543	23	25	28	30	44	43	44	43	57	57	55	51	67	65	68	60
	高齢期	790	778	735	790	19	20	19	23	23	23	22	24	52	52	50	51	77	73	76	72

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

前保有車と現保有車の使用用途の違い

●使用用途は実用的な日常生活用途に集約傾向。

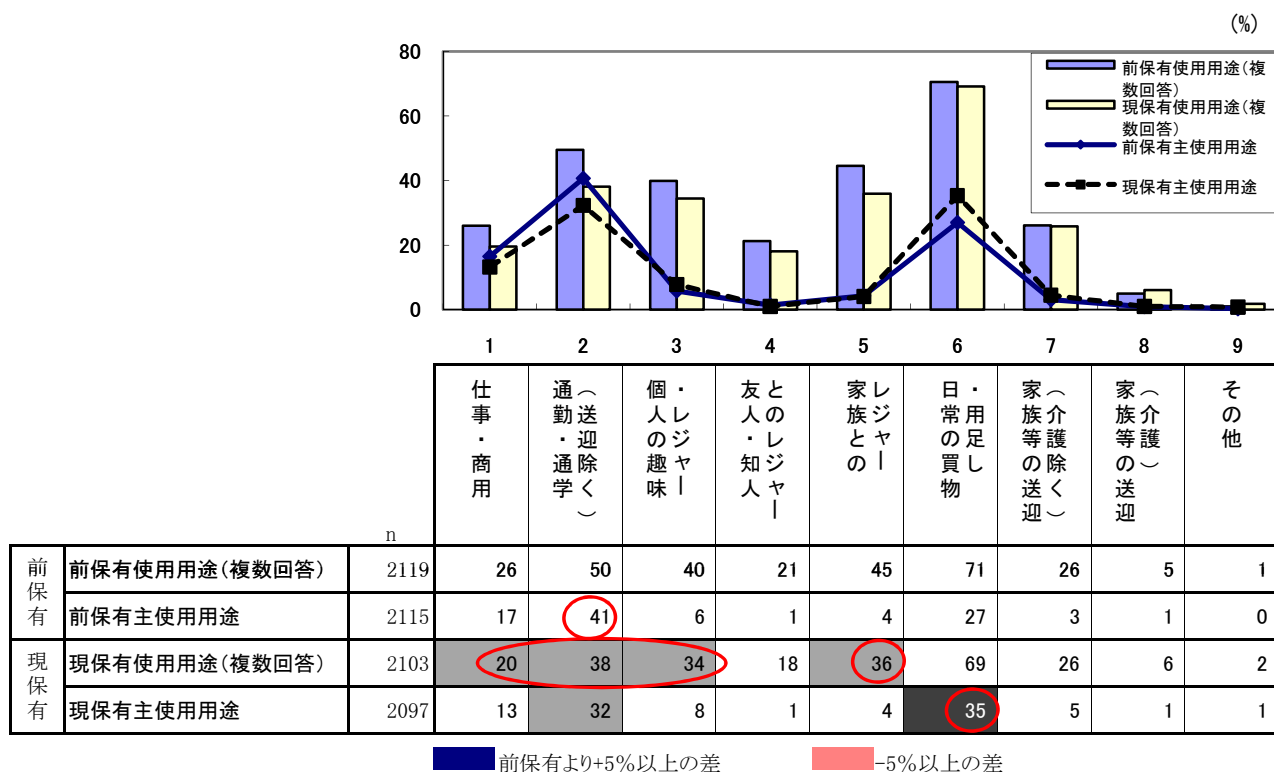
＜前保有車の主使用用途＞「通勤・通学（送迎除く）」（41%）がトップ。

＜現保有車の主使用用途＞「日常の買物・用足し」（35%）がトップ。

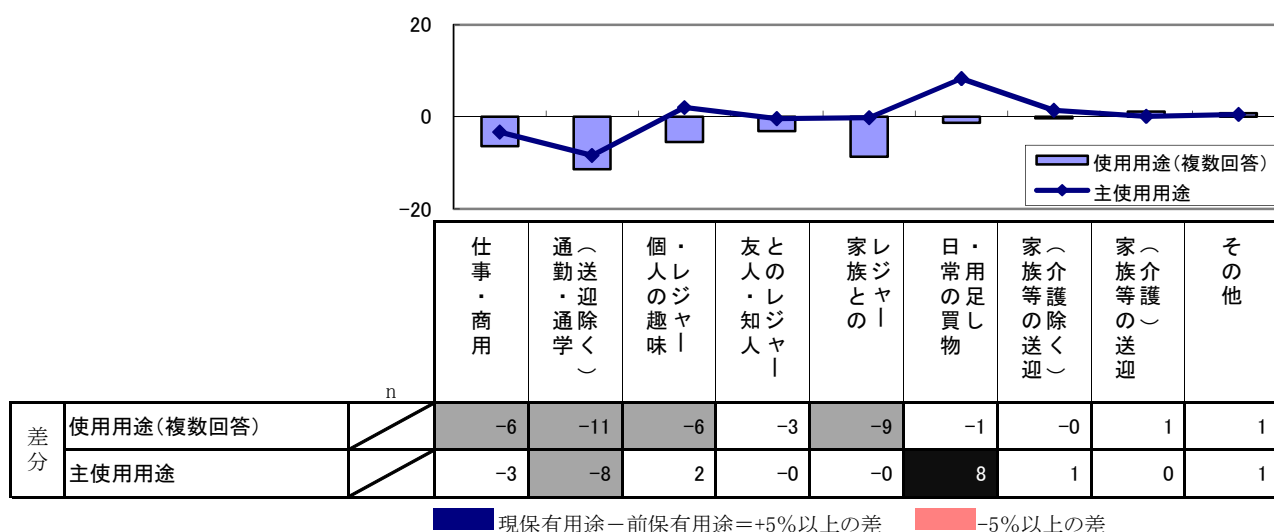
＜使用用途（複数回答）＞「仕事・商用」「通勤・通学（送迎除く）」

「個人の趣味・レジャー」「家族とのレジャー」などの項目において、現保有車の反応は低め。

前保有車（手放した車）と現保有車の使用用途比較【Aを買い替えて購入】



前保有車と現保有車の使用用途の差分（現保有ー前保有）



* 手放した車と用途を比較するため、手放した車の用途を回答している対象者という条件をかけている。

複数保有世帯の車の使い方

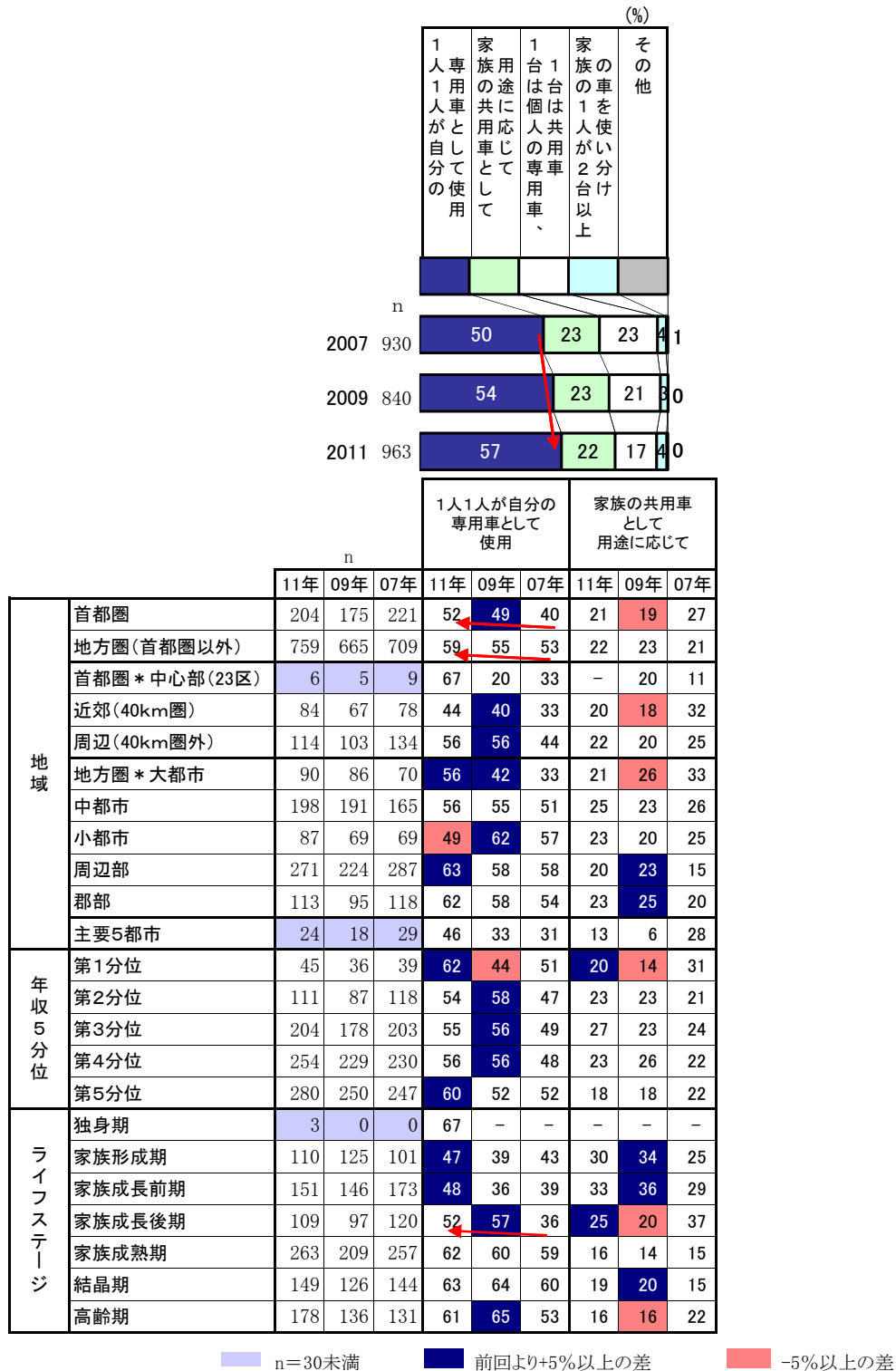
●複数車の使い方は「1人1人が自分の専用として」が増加傾向。

「1人1人が自分の専用車として使用」が増加傾向。

＜地域別＞07年から見ると、首都圏・地方圏ともに専用車使用が増加傾向。

＜ライフステージ別＞07年から見ると、家族成長後期で専用車使用が増加。

複数の車の使い方【乗用車複数保有世帯】



*このページは軽バンを含めた乗用車で集計している。

*専用車とは、「1人1人が自分の専用車として使用」している車を意味する。

維持費の負担感

●維持費の「負担感大きい」計は55%。

＜地域別＞地方圏大都市および郡部では、「負担感大きい計」が全体に比べやや高い。

維持費負担感【A】

		(%)				負担感小さい計	負担感大きい計
		小さい負担感は	どちらか小さい	どちらか大きい	大きい負担感は		
n							
2773		10	35	42	13	45	55

全体		2773	10	35	42	13	45	55
地域	首都圏	764	11	37	40	12	48	52
	地方圏(首都圏以外)	2009	9	35	43	13	44	56
	首都圏＊中心部(23区)	70	11	41	36	11	53	47
	近郊(40km圏)	426	10	36	42	12	46	54
	周辺(40km圏外)	268	13	37	37	13	51	49
	地方圏＊大都市	365	5	35	48	12	40	60
	中都市	588	10	36	41	13	46	54
	小都市	199	11	34	43	13	44	56
	周辺部	602	10	36	40	14	46	54
	郡部	255	11	29	46	15	39	61
	主要5都市	213	9	34	44	14	42	58
年収5分位	第1分位	303	13	32	39	16	45	55
	第2分位	495	9	35	43	14	43	57
	第3分位	542	8	36	42	14	44	56
	第4分位	597	8	36	43	13	44	56
	第5分位	614	13	38	38	11	51	49
ライフステージ	独身期	60	3	35	45	17	38	62
	家族形成期	306	7	36	41	16	43	57
	家族成長前期	364	9	32	46	14	41	59
	家族成長後期	278	8	33	44	16	41	59
	家族成熟期	573	10	34	42	14	45	56
	結晶期	415	9	38	41	13	47	54
	高齢期	776	13	37	41	9	49	51

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

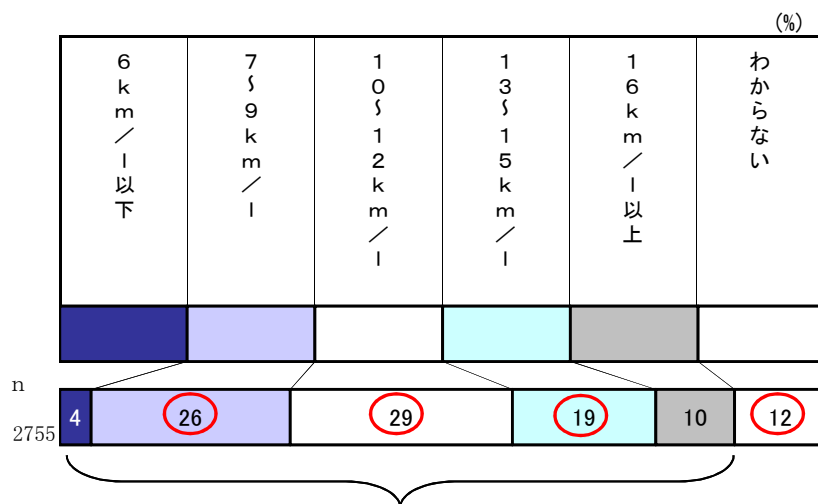
保有車の燃費

●燃費は7～12km/lが55%。

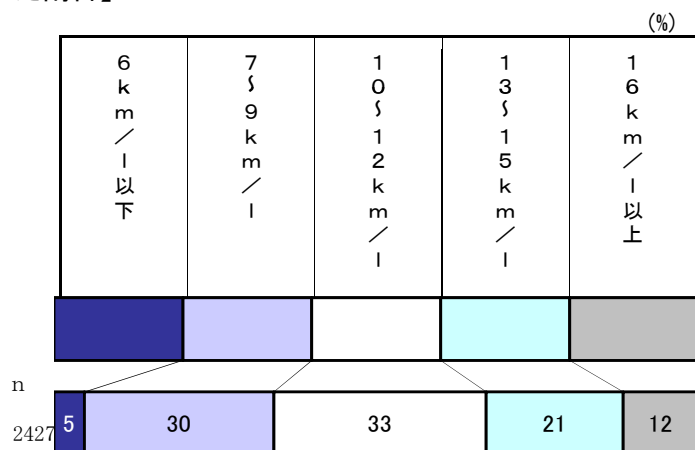
燃費は多い順に「10～12km/l」（29%）、「7～9km/l」（26%）、「13～15km/l」（19%）となっている。「わからない」は全体の12%。

＜車種別＞「わからない」を除き、燃費の平均を見ると、大衆車の燃費が13km/lでトップ。

燃費【A】



燃費【A「わからない」を除いた割合】



全体		2427	5	30	33	21	12
車 型 A （ 含 軽 B V ）	大・中型	83	23	63	11	4	-
	小型	312	4	34	27	9	26
	大衆	435	1	12	35	34	17
	軽	692	2	15	34	34	15
	ボンネットワゴン	610	4	39	39	14	3
	キャブワゴン	295	11	56	28	5	1

平均燃費

11

8

12

13

12

10

9

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

Ⅲ 購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造

購入形態の変化と流入状況

●小型車はワゴン・RVから、軽は上級クラスからの流入が増加。

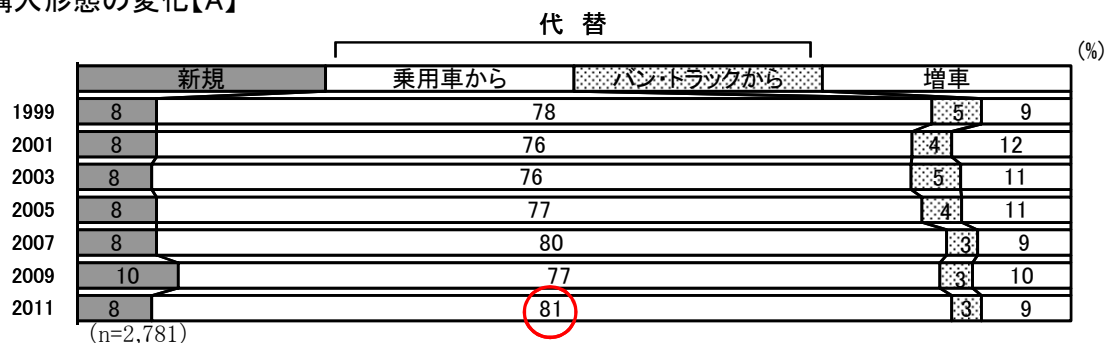
＜購入形態＞99年からの長期トレンドとしては、代替が8割で維持。

＜流入状況＞新車と中古車の組み合わせは、新車→新車が5割台で推移。中古→中古は2割程度。

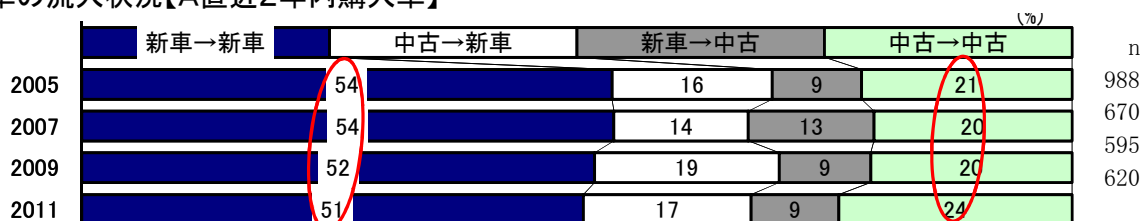
＜小型車＞05年から見るとワゴン・RVからの流入が増加傾向。

＜軽乗用車・軽ボンバン＞05年から見ると上級からの流入が増加傾向。

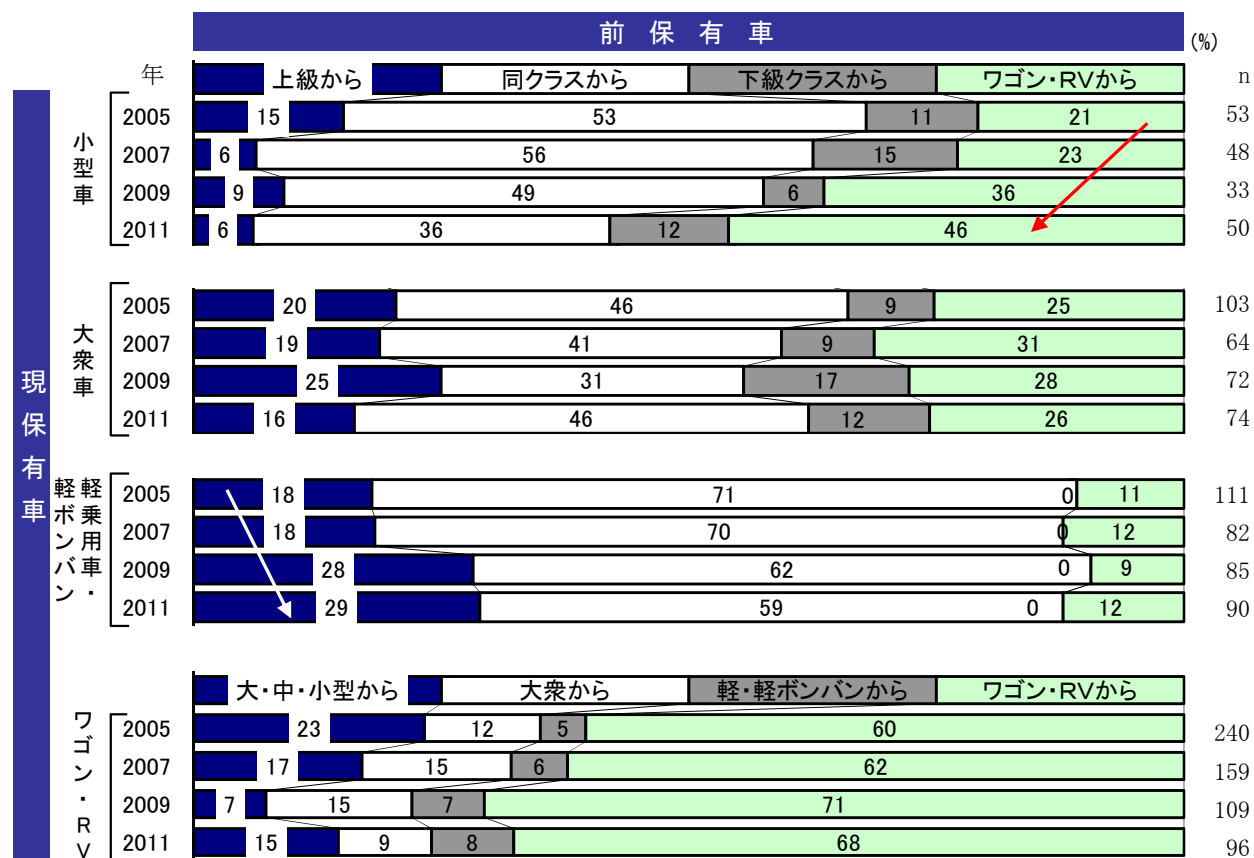
乗用車購入形態の変化【A】



現保有車の流入状況【A直近2年内購入車】



現保有車の流入状況【A・前保有ともに新車 直近2年内購入車】



* 乗用車購入形態は、軽ボンバンを除く。

* 現保有車の流入状況は直近2年内新車購入車を分析対象とし、表頭の前保有車(乗用車)から、表側の現保有車(乗用車)への流入を示す。

* 「上級・同・下級クラス」の定義は、「大・中型」>「小型車」>「大衆車」>「軽」の単位で算出。

よって、巻末の車種区分における「小型車A」→「小型車B」への流入の場合でも、「同クラス」としている。

流出状況

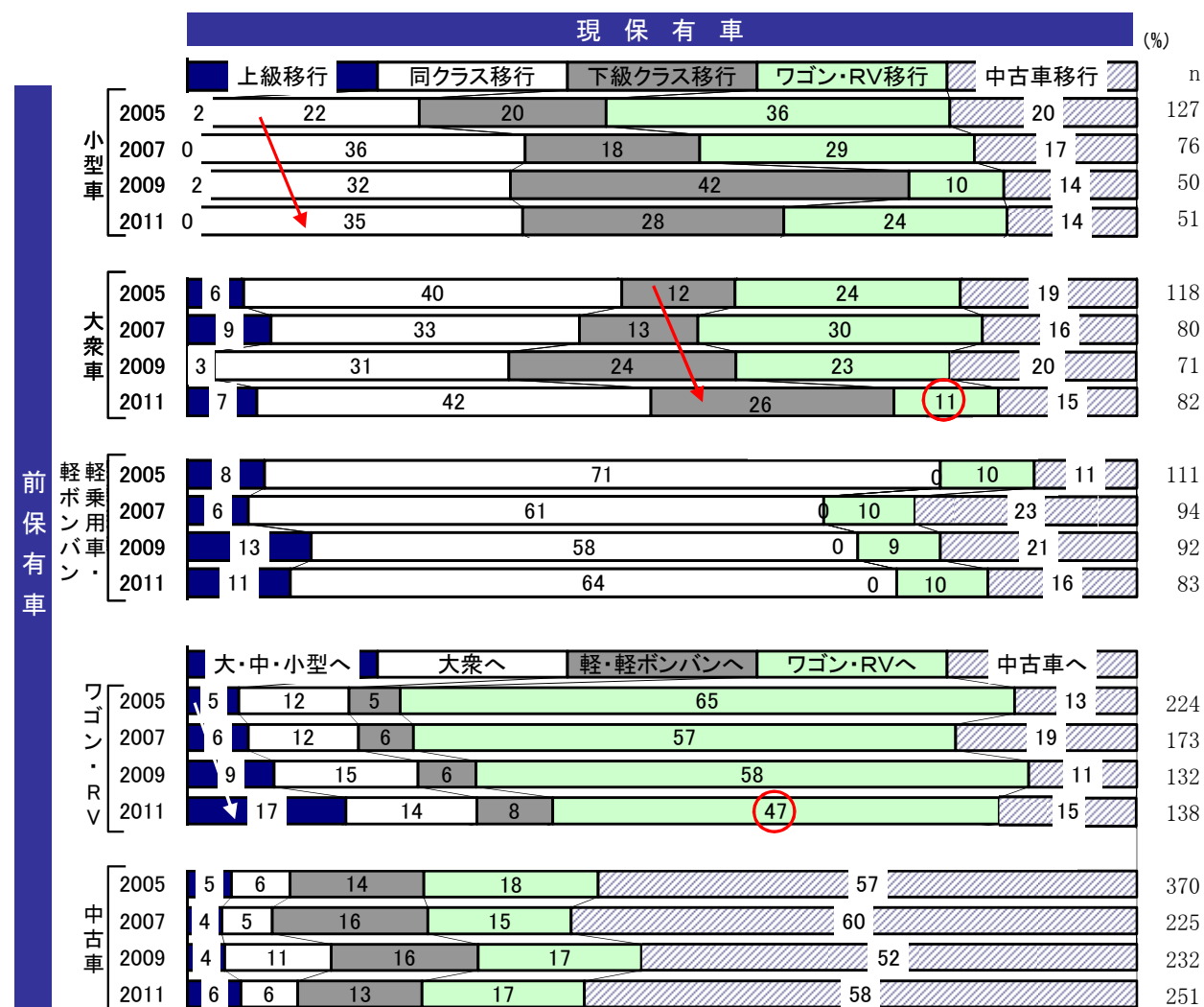
●大衆車は下級クラスへ、ワゴン・RVは大・中・小型への流出が増加。

<小型車>05年から見ると、同クラス移行が増加傾向。

<大衆車>ワゴン・RV移行が減少し、下級クラス移行が増加傾向。

<ワゴン・RV>大・中・小型移行が増加し、ワゴン・RVへの移行が減少。

前保有車別の流出状況【直近2年内購入車】



* 直近2年内購入車を分析対象としている。

* 表側の前保有車(乗用車)から、表頭の現保有車(乗用車)への流入を示す。

* 「上級・同・下級クラス」の定義は、「大・中型」>「小型車」>「大衆車」>「軽」の単位で算出。

よって、「大型車」→「中型車」への移行の場合でも、「同クラス」としている。

参 考

現保有車別の流入状況(現保・前保ともに新車)【直近2年内購入車】

[車 型]

(%)

		前 保 有 車																
		新車																
		n				大・中型車				小型車				大衆車				
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
現保有車	新車	大・中型	4	9	7	22	100	89	100	77	-	11	-	14	-	-	-	5
		小型車	50	33	48	53	6	9	6	15	36	49	56	53	12	6	15	11
		大衆車	74	72	64	103	3	4	2	2	14	21	17	18	46	31	41	46
		軽乗用車・軽ボンバン	90	85	82	111	1	1	2	-	4	7	4	5	23	20	12	13
		ワゴン・RV	96	109	159	240	2	3	3	4	13	5	14	19	9	15	15	12
		合計	314	308	360	529	4	6	5	7	14	14	18	19	22	19	19	18

		新車								(合計)				
		軽乗用車・軽ボンバン				ワゴン・RV								
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
現保有車	新車	大・中型	-	-	-	-	-	-	5	100	100	100	100	
		小型車	-	-	-	-	46	36	23	21	100	100	100	100
		大衆車	12	17	9	9	26	28	31	25	100	100	100	100
		軽乗用車・軽ボンバン	59	62	70	71	12	9	12	11	100	100	100	100
		ワゴン・RV	8	7	6	5	68	71	62	60	100	100	100	100
		合計	22	24	20	19	38	38	39	37	100	100	100	100

[排気量]

(%)

		前 保 有 車																
		新車																
		n				2501cc以上				2001cc～2500cc				1501cc～2000cc				
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
現保有車	新車	2501cc以上	6	15	20	46	83	60	55	59	17	13	25	26	-	27	15	11
		2001cc～2500cc	31	40	52	70	29	15	15	31	29	40	39	36	39	30	39	27
		1501cc～2000cc	78	61	92	131	6	8	9	15	15	10	12	21	46	56	57	47
		661cc～1500cc	101	103	106	154	5	3	1	10	10	13	9	14	22	28	35	33
		660cc以下	84	85	78	96	1	2	4	2	5	5	1	-	11	9	9	18
		合計	300	304	348	497	8	8	9	17	12	14	14	17	26	29	34	31

		新車								(合計)				
		661cc～1500cc				660cc以下								
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
現保有車	新車	2501cc以上	-	-	5	4	-	-	-	-	100	100	100	100
		2001cc～2500cc	3	13	6	3	-	3	2	3	100	100	100	100
		1501cc～2000cc	28	21	20	13	4	5	3	4	100	100	100	100
		661cc～1500cc	50	42	45	37	14	15	9	7	100	100	100	100
		660cc以下	25	21	17	14	58	62	69	67	100	100	100	100
		合計	31	26	24	18	22	24	20	16	100	100	100	100

n=30未満

*直近2年内購入車を分析対象としている。

*表頭の現保有車(乗用車)から、表側の現保有車(乗用車)への流入を示す。

参 考

前保有車別の流出状況(直近2年内購入車)

[車 型]

(%)

	現 保 有 車															
	n				大・中型車				小型車				大衆車			
	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
大・中型	12	18	18	37	33	44	39	46	25	17	17	22	17	17	6	5
小型車	44	43	63	102	-	2	-	3	41	37	43	28	23	35	18	19
大衆車	70	57	67	96	-	-	-	1	9	4	10	6	49	39	39	49
軽乗用車・軽ボンバン	70	73	72	99	-	-	-	-	-	-	-	-	13	16	8	9
合計	196	191	220	334	2	5	3	6	14	11	17	13	28	27	20	23

	軽乗用車・軽ボンバン				ワゴン・RV				(合計)			
	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
大・中型	8	6	11	-	17	17	28	27	100	100	100	100
小型車	9	14	5	6	27	12	35	45	100	100	100	100
大衆車	30	30	15	15	13	28	36	29	100	100	100	100
軽乗用車・軽ボンバン	76	73	79	80	11	11	13	11	100	100	100	100
合計	40	40	33	30	16	17	27	28	100	100	100	100

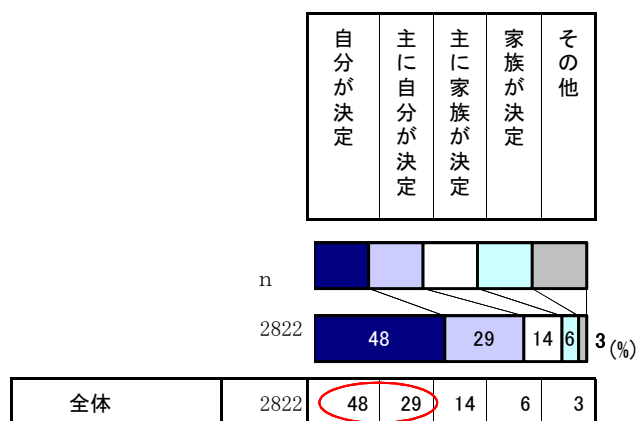
n=30未満

現保有車の購入決定者と購入きっかけ

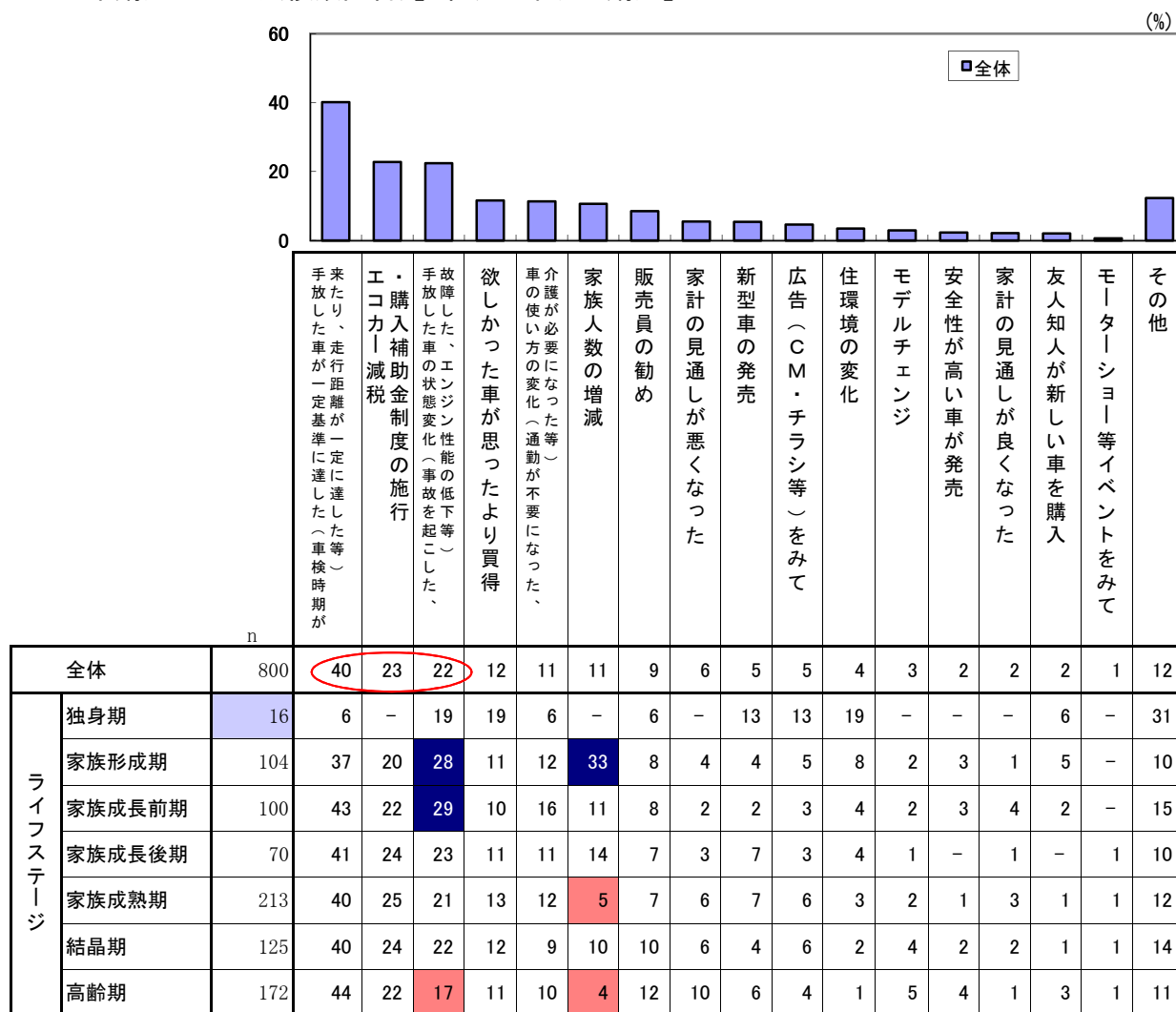
●購入決定者は主運転者計が77%。購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」等、前保有車の経年変化が上位。

購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」（40%）がトップ、「手放した車の状態変化」（22%）が3番目に多く、経年変化項目が上位を占める一方、「エコカー減税・購入補助金制度の施行」（23%）も2位になっており、施策の影響の大きさもうかがえる。

購入関与度【A】



A車購入きっかけ(複数回答)【A直近2年以内購入】



n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

2. 前保有車の保有期間

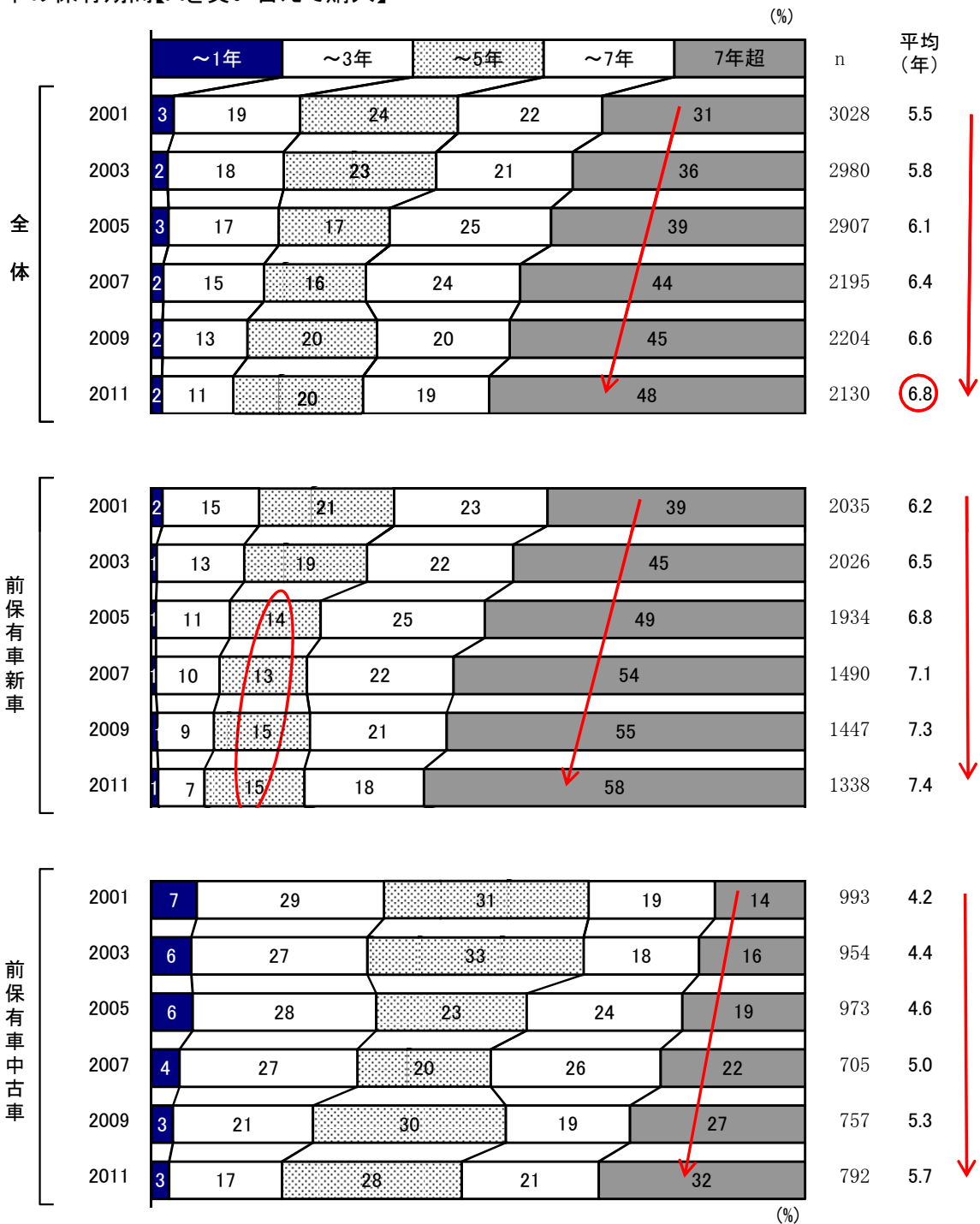
前保有車の保有期間

●前保有車の保有期間は6.8年とさらに長期化の傾向。

＜前保有車の保有期間（使用期間）＞保有期間の平均値は、全体、前保有新車、前保有中古車いずれも01年から増加傾向。内訳は、7年超の長期保有者の比率がいずれも01年から増加傾向が継続中で、11年は全体の48%。

＜前保有新車＞7年超が増加し11年には6割近くを占める一方、「～5年」は2005年以降15%程度で推移。

前保有車の保有期間【Aを買い替えて購入】



* 保有期間平均値の算出には、各カテゴリーに対して、下記の代入値(ウェイト値)を用いている。

1年以内=0.75年、2年以内=1.5年、3年以内=2.5年、4年以内=3.5年、
5年以内=4.5年、6年以内=5.5年、7年以内=6.5年、8年以上=7.5年、
9年以内=8.5年、10年以内=9.5年、10年超=10.5年

前保有車の保有期間【前保有車新車】

(%)

		11年							09年							07年							05年							(%)
		n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)	
全体		1338	1	7	15	18	58	7.4	1447	1	9	15	21	55	7.3	1490	1	10	13	22	54	7.1	1934	1	11	14	25	49	6.8	
地域	首都圏	364	1	7	17	18	58	7.4	402	1	9	19	20	51	7.1	426	1	13	13	25	48	6.8	520	1	14	13	28	44	6.6	
	地方圏(首都圏以外)	974	1	7	15	19	58	7.4	1045	1	9	13	21	56	7.4	1064	1	8	13	22	56	7.2	1375	1	10	14	24	51	7.0	
	首都圏* 中心部(23区)	44	-	11	11	25	52	7.0	46	-	7	28	9	57	7.2	53	-	21	6	25	49	6.7	100	1	10	16	34	39	6.4	
	近郊(40km圏)	204	1	6	19	19	55	7.3	196	1	10	20	20	50	7.0	204	1	13	17	23	46	6.7	295	1	13	14	28	44	6.6	
	周辺(40km圏外)	116	-	8	14	13	66	7.7	160	1	9	16	24	51	7.2	169	1	11	11	27	51	7.1	125	-	18	9	25	49	6.7	
	地方圏* 大都市	183	2	10	16	18	54	7.1	192	-	10	16	23	51	7.1	166	-	8	14	23	55	7.2	213	1	11	16	31	42	6.6	
	中都市	271	1	7	16	19	57	7.4	306	2	9	12	24	53	7.3	266	1	8	13	32	47	7.0	383	1	13	13	26	48	6.8	
	小都市	111	1	7	14	19	59	7.4	115	2	8	16	19	56	7.3	87	2	12	18	15	53	6.9	148	1	10	12	23	55	7.2	
	周辺部	288	1	5	14	18	61	7.6	308	1	8	12	21	58	7.5	364	1	9	14	17	60	7.4	261	1	10	14	20	54	7.1	
郡部	121	1	6	12	20	61	7.7	124	-	6	11	15	69	8.1	181	-	8	12	17	64	7.6	370	1	8	15	22	54	7.1		
主要5都市	122	-	9	21	21	50	7.0	117	1	11	22	16	50	7.0	124	-	15	12	26	48	6.7	249	0	14	12	32	42	6.5		

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差
■ 平均値は前回より+0.3%以上の差 ■ -0.3%以上の差

*前保有車の買い替え時期は回答者によって違い、地域は調査時点の居住地であることに留意。

IV 今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間

今後の買い替え・保有意向

●「買い替える時期は未定」が6割台と過去と同水準で推移。「5年以内買い替え予定」は減少傾向。

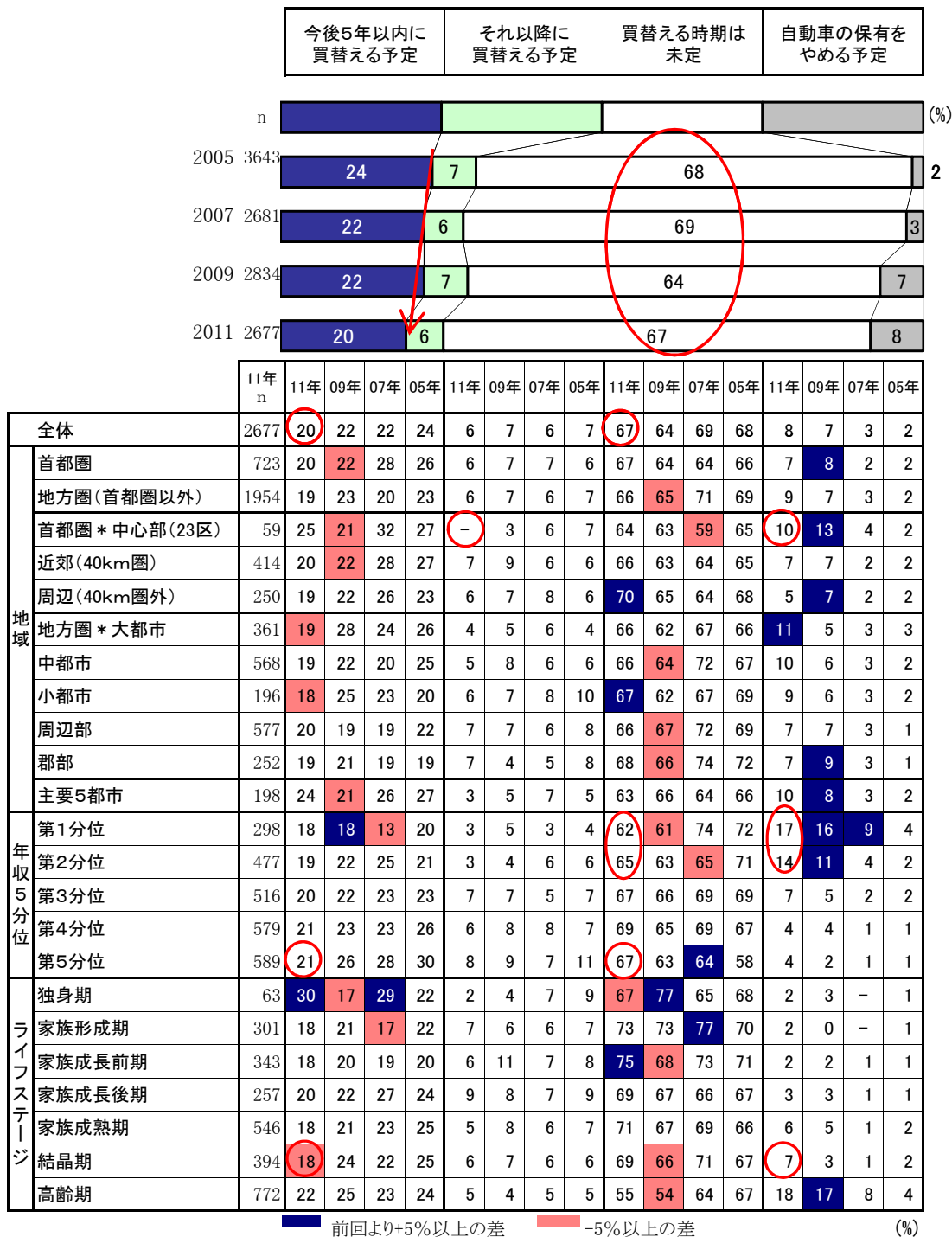
「買い替える時期は未定」は6割台と過去と同水準で推移しており11年は67%。「今後5年以内に買い替える予定」は20%で05年からは減少傾向。

＜地域別＞05年からの推移でみると、首都圏中心部では「それ以降（5年後以降）」に買い替える予定が減り、「やめる予定」の増加がうかがえる。

＜年収別＞年収第1、2分位は「時期未定」が減り「やめる予定」が増加傾向。高所得層である第5分位では「5年以内」が減り「未定」が増加傾向。

＜ライフステージ別＞結晶期では「5年以内」が減り「やめる」が増加傾向である。

買い替え予定【A】



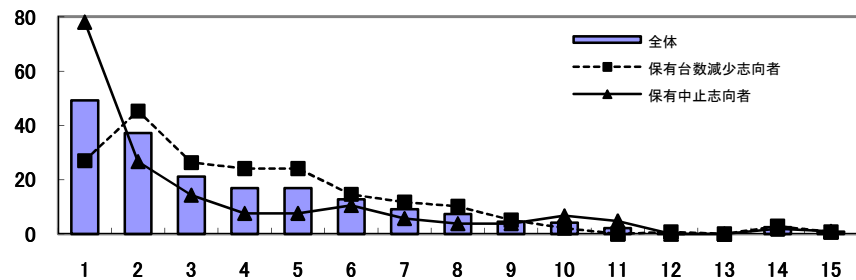
* 07年、05年の「買い替える時期は未定」は「買い替えずに乗りつぶす」を含む。

今後の保有を減らす理由

●保有を減らす・やめると答えた比率は1割弱。理由は、台数減少志向者は維持費の負担で、保有中止志向者は「高齢・病気・体力」。

全体では「高齢、病気、体力理由」が49%で最も高く、次いで「維持費が負担」が37%。台数減少志向者は「維持費が負担」が45%で圧倒的に高く、保有中止志向者は、「高齢、病気、体力理由」が78%で圧倒的に高い。

今後の四輪自動車の保有を減らす・やめる理由(複数回答)【乗用車保有世帯】



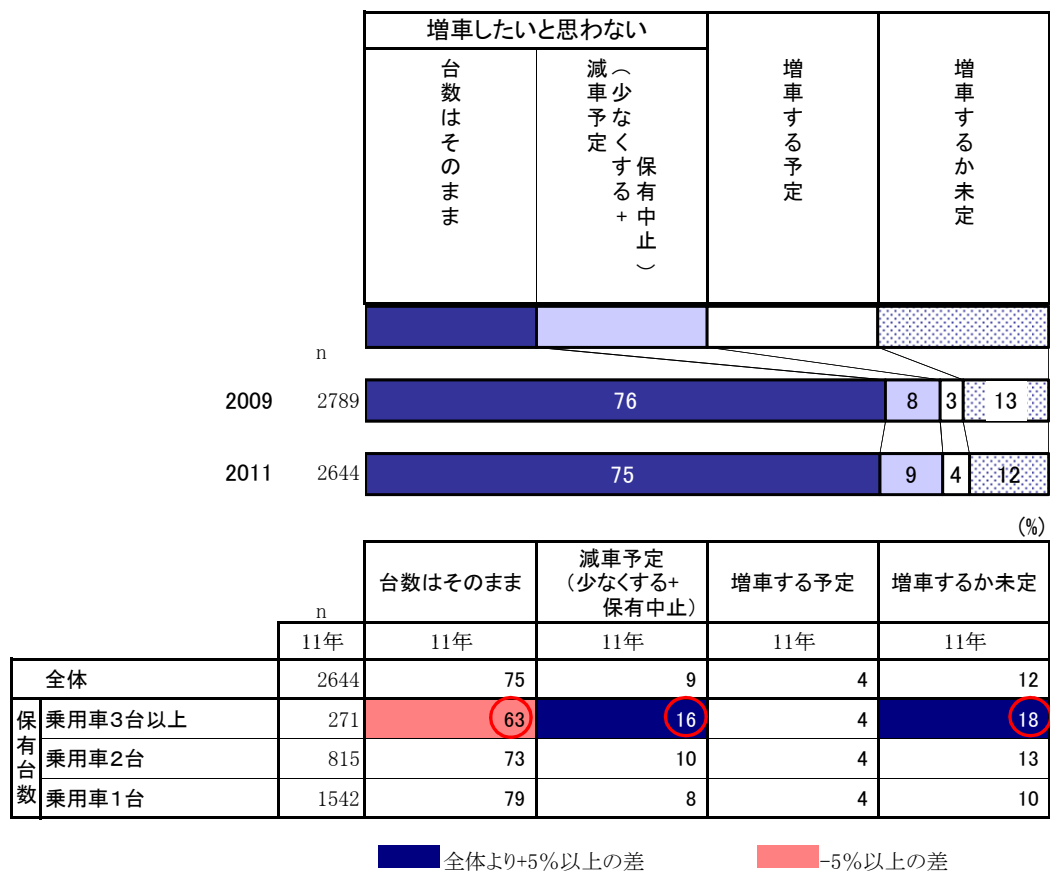
	n	1 高齢、病気、体力理由	2 維持費が負担	3 収入の減少・減少見込み	4 使用用途がなくなる	5 使用頻度減少・減少しそう	6 仕事を辞めた・辞める	7 他にお金がかかる・かかりそう	8 家族人数の減少	9 会社や家族の車を使える	10 レンタカーを利用	11 資産の目減り	12 自然災害に遭った	13 カーシェアリングを利用	14 その他	15 特にない	(%)
全体	242	49	37	21	17	17	13	9	7	5	4	2	0	-	3	1	
地域																	
首都圏	48	52	42	21	8	19	10	15	4	-	8	2	2	-	4	-	
地方圏(首都圏以外)	194	49	36	21	19	17	13	8	8	6	3	2	-	-	2	1	
首都圏*中心部(23区)	3	67	33	33	-	33	-	33	-	-	33	33	-	-	-	-	
近郊(40km圏)	33	42	49	27	9	21	12	12	6	-	6	-	3	-	6	-	
周辺(40km圏外)	12	75	25	-	8	8	8	17	-	-	8	-	-	-	-	-	
地方圏*大都市	32	44	53	28	25	9	25	9	3	3	-	3	-	-	-	3	
中都市	54	56	28	19	24	19	15	4	9	4	2	4	-	-	4	-	
小都市	17	65	29	29	6	12	-	6	6	6	-	-	-	-	-	-	
周辺部	65	46	32	12	20	19	9	9	8	8	6	-	-	-	2	2	
郡部	26	35	46	35	8	19	15	12	15	8	4	4	-	-	4	-	
主要5都市	12	42	42	42	17	25	8	33	8	-	8	8	-	-	-	-	
年収5分位																	
第1分位	41	61	32	22	20	7	12	5	5	5	-	5	-	-	-	-	
第2分位	64	58	31	17	9	16	9	6	9	-	3	3	-	-	3	2	
第3分位	34	50	41	27	15	24	21	6	3	3	6	-	-	-	-	3	
第4分位	42	29	45	33	17	21	12	12	7	12	10	2	-	-	2	-	
第5分位	40	40	35	8	25	23	8	18	15	5	5	-	3	-	8	-	
ライフステージ																	
独身期	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
家族形成期	5	20	60	40	-	40	40	20	20	-	-	-	-	-	-	-	
家族成長前期	8	25	38	-	38	25	-	25	-	-	13	-	-	-	-	-	
家族成長後期	11	18	73	9	18	18	-	18	-	-	-	-	-	-	9	-	
家族成熟期	50	30	52	26	20	18	10	14	4	6	6	2	-	-	2	-	
結晶期	34	38	44	27	18	27	9	15	9	9	6	-	3	-	6	-	
高齢期	134	64	26	19	15	13	16	4	9	4	3	3	-	-	2	2	
志向																	
保有台数減少志向者	137	27	45	26	24	24	15	12	10	5	2	-	1	-	3	1	
保有中止志向者	105	78	27	14	8	8	11	6	4	4	7	5	-	-	2	1	

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

乗用車3台以上保有は全体に比べ、「台数はそのまま」が低く、「減車予定」「増車するか未定」が高い。

今後の四輪自動車の増減車意向【乗用車保有世帯】



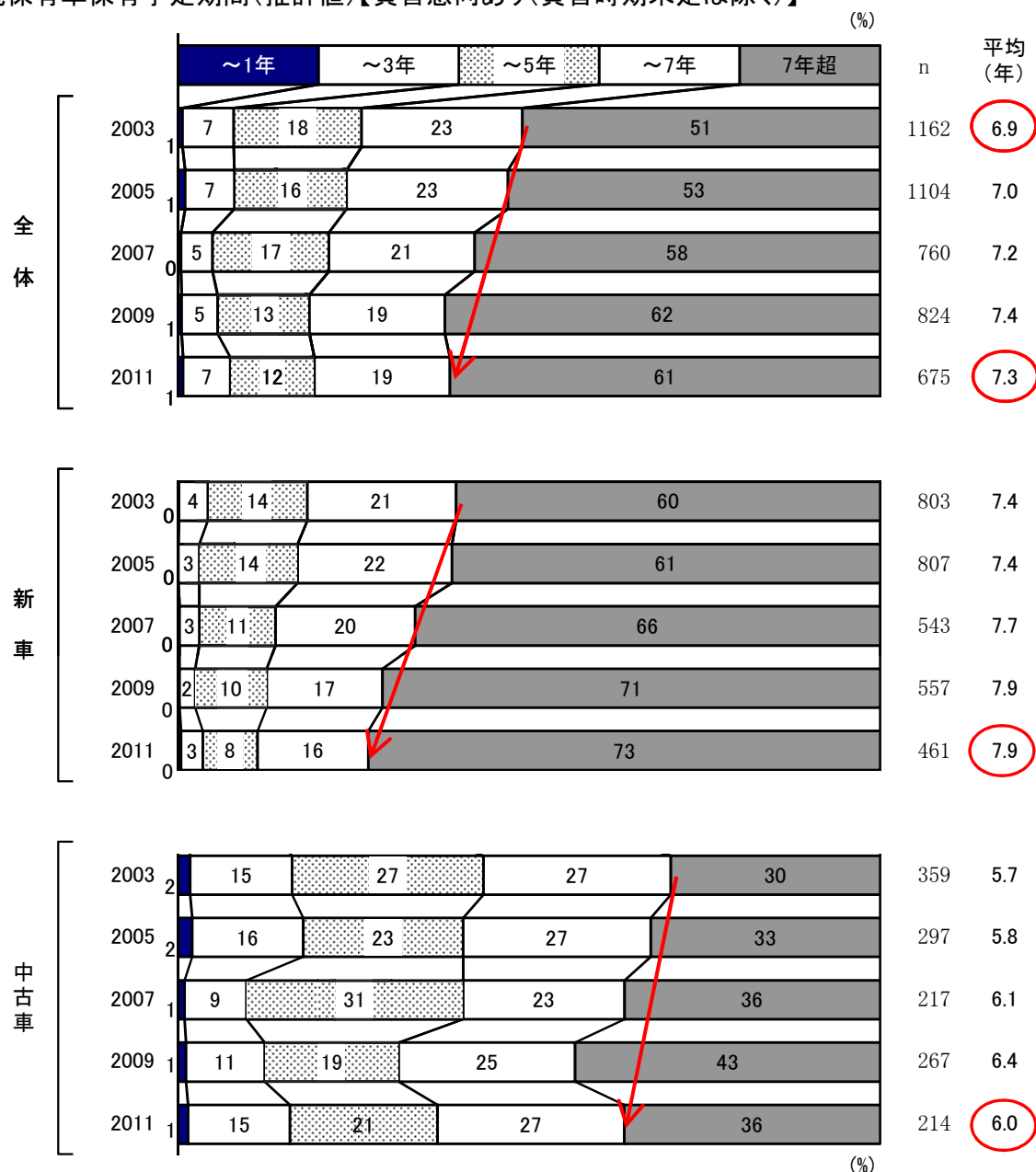
*減車予定は「保有台数を少なくする」+「保有をやめる（0台にする）」。

現保有車の保有予定期間

●保有予定期間は新車・中古車ともに長期化傾向が継続。

11年は全体（平均）で7.3年。07年からは同水準だが、03年からみると保有予定期間が長期化の傾向。新車も中古車も同様の傾向で、11年は新車が7.9年、中古車が6.0年。03年からみると、いずれも「7年超」が増加傾向にある。

現保有車保有予定期間(推計値)【買替意向あり(買替時期未定は除く)】



* 予定保有期間の推計値は下記の手順で算出。

-保有期間を以下の数式で算出し、1年単位で7年超までカテゴリー化。

11年(本調査年)－問2(現保有車購入年)＋問32(買い替え予定時期)

-各カテゴリーに対して、下記の代入値(ウェイト値)により平均を算出。

1年以内＝0.5年、2年以内＝1.5年、3年以内＝2.5年、4年以内＝3.5年、
5年以内＝4.5年、6年以内＝5.5年、7年以内＝6.5年、7年超＝9年**

**「7年超」の代入値は、'07年調査の前保有車の「7年超」の平均9.2年を参考に9年とした

なお03年度、05年度報告書では、「7年超」を一律7.5年として算出したため、本報告書の平均値とは異なる。

保有長期化予定ユーザーのプロフィール

●保有予定期間が7年超のユーザーは、家族成長後期、ボンネットワゴン保有、通勤通学・買物・送迎用途が多い。

保有予定期間が7年以内と7年超のユーザーを比較すると、7年超ユーザーは7年以内ユーザーに比べて、「家族成長後期」「ボンネットワゴン」「通勤・通学」「日常の買物・用足し・他（家族等の送迎とその他含む）」がやや高い傾向がうかがえる。

ライフステージ【A新車】

(%)

		独身期	家族形成期	家族成長前期	家族成長後期	家族成熟期	結晶期	高齢期
保有 予定 期間	全体	2	9	11	11	19	15	34
	～7年	1	10	12	6	21	16	34
	7年超	2	8	10	13	18	15	33

現保有車車型【A新車】

(%)

		大・中型	小型	大衆	軽	ボンネットワゴン	キャブワゴン
保有 予定 期間	全体	3	16	19	22	28	12
	～7年	2	19	21	24	23	10
	7年超	3	14	19	21	30	12

年収5分位【新車】

(%)

		第1分位	第2分位	第3分位	第4分位	第5分位
保有 予定 期間	全体	10	14	20	26	31
	～7年	10	13	20	22	35
	7年超	10	14	20	28	29

主運転者の主使用用途【A新車】

(%)

		%									
		仕事・商用	通勤・通学（送迎除く）	個人の趣味・レジャー	友人・知人とのレジャー	家族とのレジャー	日常の買物・用足し	家族等の送迎（介護除く）	家族等の送迎（介護）	その他	
保有 予定 期間	全体	12	33	12	1	4	32	5	1		
	～7年	20	28	15	2	5	27	2	1		
	7年以降	9	35	11	1	3	34	6	1		

* 今後の購入時の重視度はTOPBOX（重視する）の比率。下表の経済性は6項目の平均比率。
各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は項目によって若干異なる。

2. 購入意向

乗用車市場全体の構造変化

●大・中型車にダウンサイズ化の傾向（但しn数少なく参考値）。軽は引き続き同サイズ支持。

＜大・中型＞n数が少ないため参考扱いだが、09年と比較するとダウンサイズ化の傾向がみられる。流出先は小型、大衆、軽・軽ボンバン、ワゴン・RVなど広範囲。

＜小型＞07年、09年と比較すると、これまでのダウンサイズ化が弱まった傾向がうかがえる。

＜大衆＞05年と比較するとダウンサイズ化の傾向がうかがえるが、09年とは同水準。

＜軽＞これまで同様、同クラス移行が8割を占める。

乗用車市場の構造変化 A→買い替え予定車【買替意向あり(買替時期未定含む)】

		クラス別意向*																	
		上級クラス意向				同クラス意向				下級クラス意向				ワゴン・RV意向					
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年		
現保有車	新車	大・中型	-	-	-	-	52	75	73	68	39	19	27	25	10	5	-	7	
		小型車	12	10	10	12	55	54	53	56	22	28	27	19	11	8	10	13	
		大衆車	11	13	9	10	59	57	64	64	16	16	14	10	14	14	13	16	
		軽乗用車 軽ボンバン	9	10	11	11	83	82	81	82	-	-	-	-	8	8	9	8	
		ワゴン・RV																	
	中古車																		

		買い替え予定車別意向																				(%)				
		新車																中古車								
		大・中型車				小型車				大衆車				軽乗用車・ 軽ボンバン								ワゴン・RV				
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
現保有車	新車	大・中型	46	73	72	68	14	10	24	19	14	9	2	4	6	-	-	1	9	5	-	7	11	3	2	-
		小型車	11	10	10	12	53	52	52	54	14	21	19	15	7	6	8	4	11	8	9	12	4	5	2	3
		大衆車	2	4	1	1	8	8	8	8	55	52	62	62	15	14	14	10	13	13	12	16	7	9	3	3
		軽乗用車 軽ボンバン	1	1	1	2	2	2	3	1	6	6	6	7	75	76	75	78	7	8	8	7	10	8	8	4
		ワゴン・RV	3	2	5	5	9	6	7	7	13	15	15	11	9	7	8	4	60	65	64	70	7	5	2	3
	中古車	2	3	4	6	4	3	6	6	8	8	8	9	14	12	14	12	13	12	21	21	60	62	47	46	
合 計		4	5	6	7	10	9	11	12	15	17	17	17	23	22	21	17	23	26	30	33	25	22	15	14	

(n)

		クラス別意向				買い替え予定車別意向				
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	
現保有車	新車	大・中型	31	57	45	72	35	59	46	72
		小型車	199	191	169	261	208	200	173	269
		大衆車	258	287	203	295	278	314	209	303
		軽乗用車 軽ボンバン	356	367	257	323	395	398	278	337
		ワゴン・RV	515	589	527	777	555	619	537	797
	中古車	—	—	—	—	706	641	474	649	
合 計		1359	1491	1201	1728	2177	2231	1717	2427	

＜新車予定割合(現保新車ベース)＞

11年	09年	07年	05年
92	94	97	97

※ワゴン・RVを含む

* クラス別意向比率：中古車を除いて算出（09年までは、ワゴン・RVと中古車を除いて算出）。

●現保有車「661cc以上新車計」から「1701cc以上新車計」を予定車とする割合は減少傾向。

現保有車が「661～1700cc新車計」と「1701cc以上新車計」はともに、予定車が「1701cc以上新車計」の割合が減少傾向。その一方で、どちらも予定車を「660cc以下」とする割合の増加傾向がうかがえる。

乗用車市場の構造変化 A排気量→買替予定車排気量【買替意向あり(買替時期未定含む)】 (%)

					買い替え予定車																							
					新車																							
n					660cc以下				1000ccクラス				1300ccクラス				1500cc・1600ccクラス				1800ccクラス							
					11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年				
全 体					2327	2575	1890	2636	24	24	22	19	1	3	2	2	9	7	6	6	14	14	16	15	4	6	6	7
現保有車の排気量	660cc以下				429	517	305	377	76	78	76	79	1	2	2	2	5	4	4	5	4	4	4	3	1	1	1	2
	661～1000cc				34	37	20	40	21	11	40	8	21	46	30	40	21	19	15	18	9	8	-	25	-	3	10	3
	1001～1200cc				35	36	23	11	20	19	22	9	-	22	17	27	49	31	39	46	14	11	17	-	-	3	-	-
	1201～1400cc				140	153	113	214	21	16	19	14	1	4	7	8	44	38	40	27	13	26	17	30	5	5	4	3
	1401～1500cc				228	267	233	208	11	15	12	9	2	3	3	3	11	9	8	9	53	52	58	52	5	9	4	7
	1501～1700cc				62	80	48	50	11	6	15	8	2	-	-	-	5	8	2	-	60	45	58	46	5	15	8	16
	1701～1800cc				110	106	85	202	10	9	14	4	1	3	-	1	7	8	7	6	15	19	26	39	31	35	31	26
	1801～2000cc				255	280	254	356	5	6	7	3	1	1	-	0	4	3	4	2	11	10	10	6	6	14	12	13
	2001～2500cc				188	229	179	294	10	5	5	5	-	1	1	-	2	2	2	2	8	14	7	7	5	6	7	7
	2501～3000cc				45	71	76	128	9	6	1	3	-	-	-	-	2	1	-	4	7	7	7	5	7	1	5	6
3001cc以上				27	49	34	48	4	2	3	-	-	-	-	-	4	-	6	-	15	8	9	2	-	-	-	-	
中古車				774	750	520	708	14	13	14	14	1	1	1	2	5	3	2	3	6	5	7	7	1	3	4	3	
661～1700cc新車計				499	573	437	523	15	14	16	11	3	7	6	8	23	18	17	17	37	39	42	39	4	8	5	6	
1701cc以上新車計				625	735	628	1028	8	6	6	4	1	1	0	0	4	3	3	3	10	12	11	12	10	12	12	12	

		買い替え予定車																			
		新車																			
		2000ccクラス				2500ccクラス				3000ccクラス				それ以上				中古車			
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
n		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全 体		2327	2575	1890	2636	12	14	17	20	8	5	8	9	3	3	6	6	1	1	1	2
現保有車の排気量	660cc以下	429	517	305	377	2	3	2	3	1	0	1	1	1	1	2	1	0	0	-	0
	661～1000cc	34	37	20	40	3	5	-	8	6	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-
	1001～1200cc	35	36	23	11	3	6	4	-	3	-	-	-	-	3	-	9	-	-	-	-
	1201～1400cc	140	153	113	214	4	5	8	12	-	-	2	3	3	-	2	1	-	1	-	-
	1401～1500cc	228	267	233	208	8	3	12	12	3	2	-	3	1	1	1	2	0	-	-	-
	1501～1700cc	62	80	48	50	8	13	10	20	3	3	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-
	1701～1800cc	110	106	85	202	23	17	14	12	5	2	5	6	1	3	2	2	-	-	-	1
	1801～2000cc	255	280	254	356	51	53	52	58	15	7	9	11	1	2	4	5	1	0	-	1
	2001～2500cc	188	229	179	294	17	34	30	34	43	28	34	31	6	4	11	11	4	0	3	0
	2501～3000cc	45	71	76	128	7	17	15	18	13	27	29	22	40	31	37	36	2	4	5	6
中古車		774	750	520	708	5	7	11	13	5	3	7	7	2	2	5	6	1	1	1	2
661～1700cc新車計		499	573	437	523	6	5	10	12	2	1	1	3	1	1	1	1	0	0	-	-
1701cc以上新車計		625	735	628	1028	31	35	34	35	21	15	18	17	6	8	11	12	3	3	2	3

					買い替え予定車											
					新車											
					661～1700cc新車計				1701cc以上新車計							
n					11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全 体					2327	2575	1890	2636	23	24	24	23	28	29	38	44
現保有車の排気量	660cc以下				429	517	305	377	10	10	10	10	4	5	6	7
	661～1000cc				34	37	20	40	50	73	45	83	12	8	10	10
	1001～1200cc				35	36	23	11	63	64	74	73	6	11	4	9
	1201～1400cc				140	153	113	214	58	68	64	65	11	11	16	19
	1401～1500cc				228	267	233	208	65	64	68	64	17	14	18	23
	1501～1700cc				62	80	48	50	66	53	60	46	16	30	19	40
	1701～1800cc				110	106	85	202	23	29	33	46	59	57	52	46
	1801～2000cc				255	280	254	356	16	14	13	8	75	75	76	87
	2001～2500cc				188	229	179	294	10	17	10	9	75	73	84	83
	2501～3000cc				45	71	76	128	9	9	7	9	69	80	91	88
3001cc以上					27	49	34	48	19	8	15	2	78	84	82	96
中古車					774	750	520	708	12	10	10	12	13	15	28	29
661～1700cc新車計					499	573	437	523	62	64	65	64	14	15	16	22
1701cc以上新車計					625	735	628	1028	15	16	14	15	72	73	77	78

*11年より、買い替え予定車の排気量の選択肢変更。11年の「1001～1400cc」は1300クラス、「1401～1700cc」は1500・1600ccクラスとみなした。

車体サイズに対する意向

●「今の車より大きい車を買う予定」が減少傾向。「今の車より小さい車」は07年同水準。

＜車体サイズ意向＞「今の車より大きい車」は減少傾向、「今の車より小さい車を買う予定」は07年から同水準。

＜地域別・ライフステージ別＞「今の車より小さい車」は全体と比べて、首都圏中心部、家族成長後期、高齢期等で高い傾向。

買い替え予定車の車体サイズ【A買替意向あり(買替時期未定含む)】

		(%)		
		今の車より大きい車 を買う予定	今の車と 同くらいの 大きさ	今の車より 小さい車 を買う予定
	n			
2005	2580	18	69	13
2007	1887	16	65	19
2009	2503	15	65	20
2011	2292	14	66	20

		(%)		
		今より 大きい車	同じく くらいの 大きさ	今より 小さい車
	n			
全体	2292	14	66	20
地域	首都圏	15	65	21
	地方圏(首都圏以外)	14	67	19
	首都圏*中心部(23区)	17	54	29
	近郊(40km圏)	15	65	20
	周辺(40km圏外)	15	66	19
	地方圏*大都市	16	65	19
	中都市	16	62	21
	小都市	15	66	19
	周辺部	12	69	19
	郡部	9	74	18
	主要5都市	18	55	27
年収5分位	第1分位	11	68	21
	第2分位	15	63	22
	第3分位	17	64	20
	第4分位	15	67	18
	第5分位	13	71	17
ライフステージ	独身期	27	63	10
	家族形成期	30	58	11
	家族成長前期	16	69	15
	家族成長後期	9	64	27
	家族成熟期	13	65	22
	結晶期	14	73	14
	高齢期	8	67	26

希望する車(予定車の車体サイズ別)

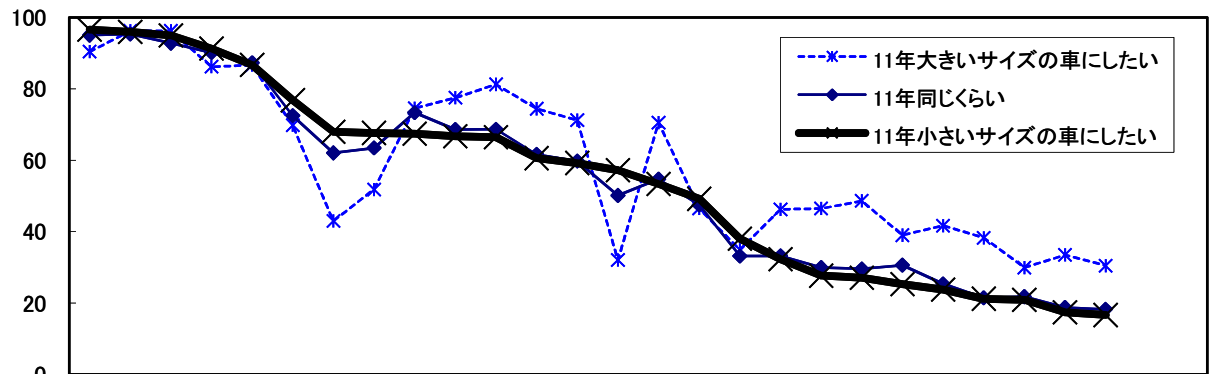
●大きいサイズの車意向者は、小さいサイズの車意向者に比べて、希望する事柄が多い。

＜大きいサイズの車意向者＞増加傾向がうかがえるものとして「自分の好みの色を選べる車」「運転することに爽快感を感じる車」「車体サイズ小さくても内装充実の車」「知性的でおしゃれな車」「高性能エンジンのスポーティーな車」。

＜小さいサイズの車意向者＞「予算を多少超えても気に入った車」に増加傾向がうかがえる。

車を買う場合の意見【A新車】

(%)



大きいサイズの車にしたい	n	属性																			
		05年	321	88	97	95	-	86	70	42	-	75	68	82	75	64	30	68	39	-	37
		07年	196	92	97	94	-	86	68	45	-	72	71	82	77	63	35	68	39	-	41
		09年	229	90	97	96	91	86	70	45	-	73	74	78	72	66	31	67	44	-	51
		11年	190	90	96	96	86	87	70	43	52	75	78	81	74	71	32	71	47	35	46
同じくらい	n	05年	1314	94	96	94	-	86	73	53	-	73	66	74	65	58	43	55	44	-	30
		07年	886	93	96	89	-	84	72	61	-	77	66	66	67	57	45	54	44	-	32
		09年	1169	92	96	93	92	85	72	59	-	69	68	72	63	63	49	56	48	-	37
		11年	1029	95	95	93	90	87	73	62	63	73	69	69	62	60	50	55	47	33	33
		05年	238	96	95	97	-	85	74	70	-	71	62	71	55	54	53	56	54	-	27
小さいサイズの車にしたい	n	07年	268	96	96	93	-	83	76	69	-	76	65	71	57	53	59	54	44	-	30
		09年	366	93	96	92	90	85	77	68	-	67	68	66	59	59	57	56	53	-	34
		11年	325	97	96	95	91	87	77	68	68	67	67	66	61	59	57	53	49	38	32
		05年	238	96	95	97	-	85	74	70	-	71	62	71	55	54	53	56	54	-	27
		07年	268	96	96	93	-	83	76	69	-	76	65	71	57	53	59	54	44	-	30

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

- * 09年追加項目「高級感のある車」「排出ガスなどが少なく環境配慮の車」。
- * 11年追加項目「売れている車、定番の車」「車種にはこだわらず、とにかく経済性に優れた車」。
- * 11年削除項目「全体のバランスのとれた車」「特別仕様車などの買得な車」。
- * グラフは「小さい車にしたい」ユーザーの11年降順。
- * 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は項目によって若干異なる。
- * 比率はTOP2BOX(非常に思う+そう思う)。

エンジン（動力）タイプ意向の変化

●次世代エンジン（ハイブリッド+プラグインハイブリッド+電気）志向は09年同水準。
その一方で、減少傾向にあったガソリンは09年同水準。

＜時系列変化＞09年まで増加し続けたハイブリッド（HV）志向は、11年調査よりプラグインハイブリッド（PHV）が追加された影響もあり、09年と同水準。次世代エンジン（HV+PHV+電気の計）でも09年と同水準。「ガソリン車」は09年まで減少傾向だったが、11年は09年と同水準。

＜地域・年収・ライフステージ別＞HVは05年からみれば、ほとんどの層で増加傾向だが、09年とは同水準ないし減少傾向。電気は首都圏中心部で増加傾向。ガソリンは05年からはいずれも減少傾向だが、長子が小中学生である家族成長前期等では09年よりの増加がうかがえる。

買い替え予定車のエンジン（動力）タイプ【A買替意向あり（買替時期未定含む）】 (%)

		ガソリン エンジン	ディーゼル エンジン	ハイブリッド	プラグイン ハイブリッド	電気（電気 自動車）	その他
n							
2005	2540	82	2	16	0		
2007	1862	74	3	22	1		
2009	2474	61	32	5	1		
2011	2278	62	28	2	5	2	

	11年 n	ガソリン				ディーゼル				ハイブリッド				PHV	電気				その他			
		11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全体	2278	62	61	74	82	1	1	3	2	28	32	22	16	2	5	5	-	-	2	1	1	1
地域																						
首都圏	614	56	56	71	75	1	1	3	1	34	36	26	23	2	6	5	-	-	1	2	1	1
地方圏（首都圏以外）	1664	64	63	76	84	2	1	3	2	25	30	20	14	2	5	5	-	-	2	1	1	0
首都圏＊中心部（23区）	47	53	51	74	69	-	-	2	1	28	43	25	29	4	13	2	-	-	2	4	-	1
近郊（40km圏）	351	54	54	71	74	1	1	2	2	37	38	27	24	2	5	6	-	-	1	2	1	1
周辺（40km圏外）	216	60	59	71	82	1	1	4	1	30	33	25	16	2	5	5	-	-	1	2	1	1
地方圏＊大都市	306	60	61	76	80	2	2	2	2	29	32	22	18	3	5	3	-	-	3	1	1	0
中都市	482	65	58	73	84	2	1	3	1	25	36	23	15	2	4	5	-	-	3	0	2	0
小都市	170	69	60	76	84	1	2	2	5	18	30	21	11	5	7	6	-	-	1	3	1	1
周辺部	495	63	68	78	87	2	1	3	1	26	25	19	12	1	6	5	-	-	2	1	1	-
郡部	211	69	69	76	86	1	0	6	1	24	25	17	12	1	2	4	-	-	2	1	1	1
主要5都市	162	49	55	76	71	1	1	1	0	37	37	23	27	2	9	6	-	-	2	3	-	2
年収5分位																						
第1分位	220	73	75	80	89	1	1	6	1	17	18	13	10	1	6	5	-	-	2	1	1	-
第2分位	386	70	70	80	85	2	1	1	2	20	23	18	13	2	4	4	-	-	2	2	1	1
第3分位	455	64	62	75	83	2	1	3	2	24	32	22	15	2	6	5	-	-	2	1	1	1
第4分位	533	59	56	73	80	1	2	4	1	32	37	23	18	2	4	4	-	-	2	1	1	0
第5分位	530	52	53	70	77	2	0	2	1	37	40	27	22	3	5	6	-	-	2	1	1	1
ライフステージ																						
独身期	59	73	70	76	89	2	1	-	2	19	23	24	9	-	5	4	-	-	2	1	-	-
家族形成期	283	68	68	79	82	2	1	3	2	25	27	18	16	1	3	3	-	-	1	1	1	0
家族成長前期	313	66	57	72	81	2	2	3	2	25	35	24	17	1	3	4	-	-	4	2	1	1
家族成長後期	230	56	52	76	78	0	2	2	3	34	39	22	19	3	5	6	-	-	2	2	1	0
家族成熟期	470	58	64	73	83	2	1	4	2	30	30	22	16	3	6	4	-	-	2	1	1	1
結晶期	337	64	62	73	83	1	1	2	1	26	32	24	16	3	4	4	-	-	1	1	1	1
高齢期	585	61	60	75	83	1	1	3	1	27	30	21	15	2	7	7	-	-	2	1	1	1
震災																						
影響あり	282	57	-	-	-	2	-	-	-	31	-	-	-	4	5	-	-	-	0	-	-	-
影響なし	1575	63	-	-	-	1	-	-	-	26	-	-	-	2	5	-	-	-	2	-	-	-

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

*表側の「震災」は11年新規質問。

*11年追加項目「プラグインハイブリッド」。

*09年追加項目「電気（電気自動車）」また、07年、05年の「買い替える時期は未定」は「買い替えずに乗りつぶす」を含む。

●買い替え予定車型別においても、次世代エンジン（HV+PHV+電気）志向及び、ガソリン志向は09年同水準。

＜買い替え予定車車型別＞09年まで増加傾向にあったHVは、11年に新規追加したPHVの影響もあり、キャブワゴンを除き09年同水準。一方、09年まで減少傾向にあったガソリンは、キャブワゴンを除き09年と同水準。

買い替え予定車のエンジン（動力）タイプ【A新車 買替意向あり（買替時期未定含む）】

(%)

		ガソリンエンジン				ディーゼルエンジン				ハイブリッド				プラグインハイブリッド	電気（電気自動車）				その他				
		11年 n	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
買い替え 予定車 車型（A）	大・中型車	67	48	51	67	79	-	-	1	1	42	44	32	20	6	3	3	-	-	2	1	-	-
	小型車	189	42	38	57	73	-	-	4	-	48	53	39	27	5	5	8	-	-	1	1	1	1
	大衆車	293	52	51	76	87	-	1	2	-	39	40	22	13	3	6	7	-	-	1	1	0	-
	軽乗用・軽BV	419	78	79	88	94	0	-	0	0	12	15	11	6	1	7	6	-	-	2	1	1	-
	ボンネットワゴン	266	48	55	69	74	1	0	7	2	42	42	23	24	3	5	3	-	-	1	-	1	1
	キャブワゴン	163	55	50	63	77	6	2	4	4	31	44	31	20	2	3	3	-	-	4	2	2	-

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

V トピック

1. ガソリン価格上昇による影響

ガソリン価格上昇による影響

●車の保有・購入に関し何らかの行動を起こすガソリン価格は200円以上の割合が高い。燃費が良い層と悪い層は全体に比べ反応が低め。

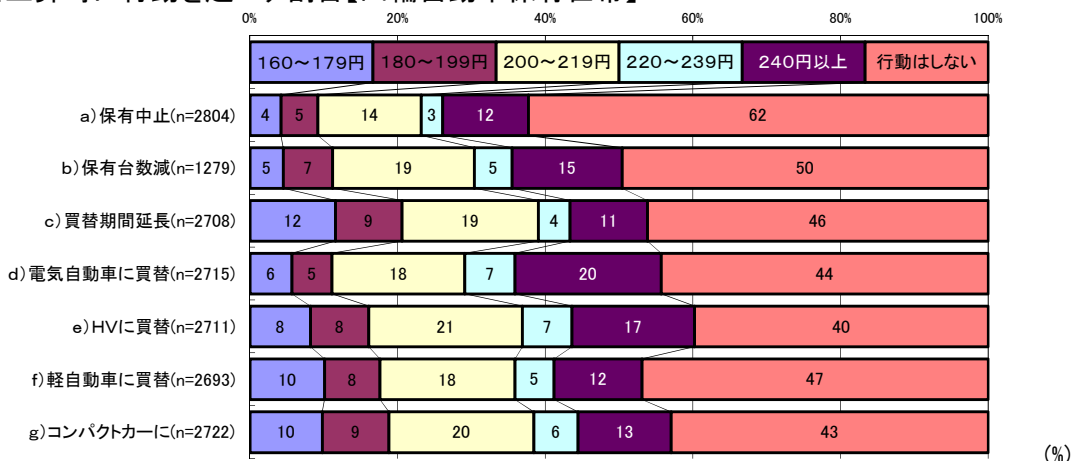
いずれの行動においても200円以上で何らかの行動を起こす割合が高い。

<燃費が6km/l以下・燃費が16km/l以上>「保有中止」「HV（ハイブリッド車）に買替」「コンパクトカーに」の項目で、全体に比べ反応が低め。

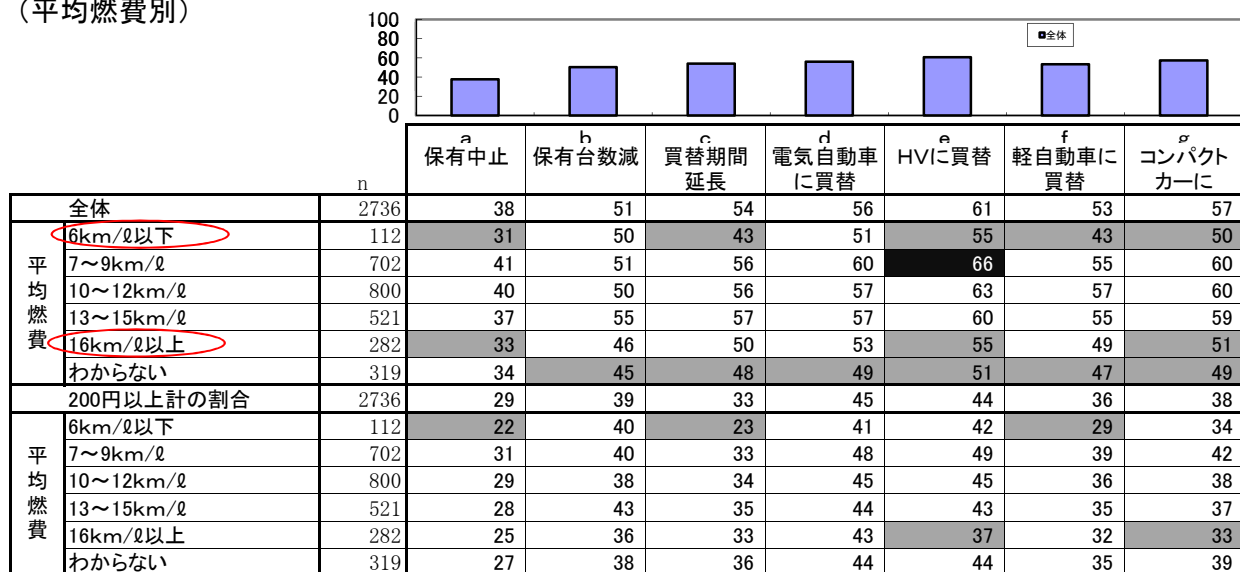
<燃費がわからない層>「保有中止」以外の項目で、全体に比べ反応が低い。

<A車の燃費別にみた維持費負担感>燃費が12km/l以下の層では、「負担感は大い」計が過半数を占める一方、燃費が13km/l以上の層では逆であり、12-13km/lが境界線となっていることがうかがえる。

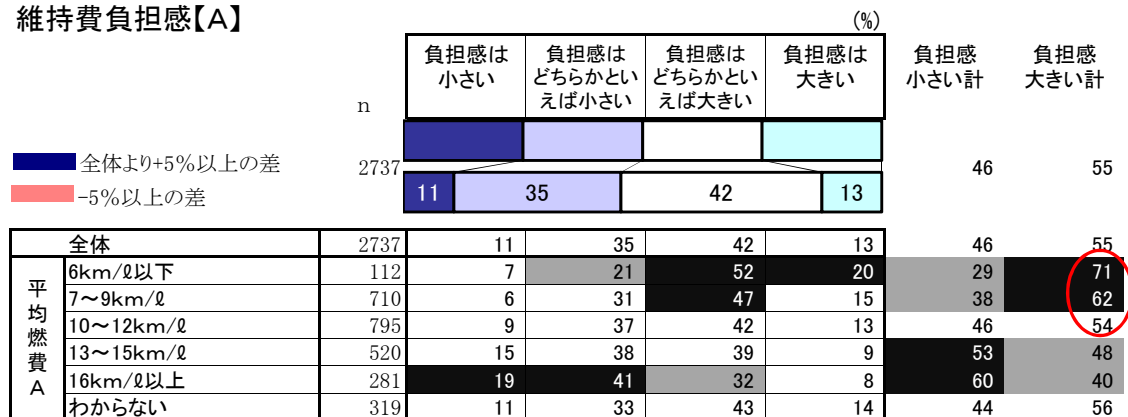
ガソリン価格上昇時に行動を起こす割合【四輪自動車保有世帯】



(平均燃費別)



維持費負担感【A】



* V章の図表における「全体」は特に言及がない限り「四輪自動車保有世帯」である点に留意。

* 「保有台数減」のみ、四輪自動車複数台保有世帯。

* ガソリン価格上昇時に行動を起こす割合は、各項目の有効回答者数をベースとしているため各項目のn数は若干異なる。

*ガソリン価格上昇時の行動は、レギュラーガソリン価格が「160円～179円」～（中略）～「240円以上」のいずれかにおいて行動するとした各項目の割合。

●ガソリン価格上昇時の反応は買替期間延長や買替実施が過半数、保有中止は38%。

＜ガソリン価格高騰時の買替や保有への影響＞

「影響がある」が44%、「影響はない」が38%。

＜ガソリン価格による行動＞

保有世帯の過半数が買替期間延長や買替等の行動をすると回答。「保有台数減」は50%、「保有中止」は38%。

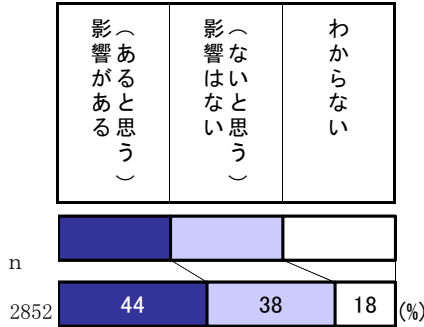
＜地域別＞首都圏の中心部（23区）～近郊で「保有中止」が全体に比べ高い一方、地方圏郡部では低い。

＜年収別＞所得の高い第4～5分位では「電気自動車に買替」「HVに買替」が全体に比べ高い。

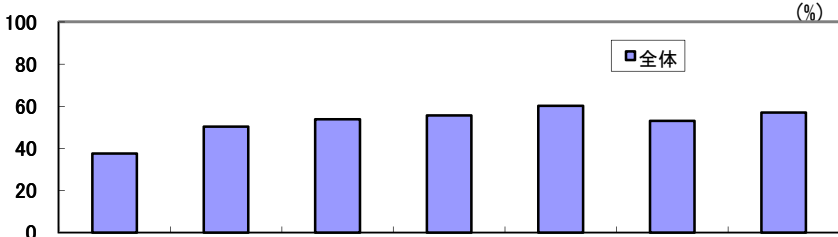
＜ライフステージ別＞家族形成期～成長後期にかけて、買替への反応が全体に比べ高め。

高齢期では全体に比べ買替への反応が低めで、「保有台数減」が全体に比べ高い。

ガソリン価格高騰時の車の買替や保有状況への影響【四輪自動車保有世帯】



ガソリン価格上昇時に行動を起こす割合【四輪自動車保有世帯】



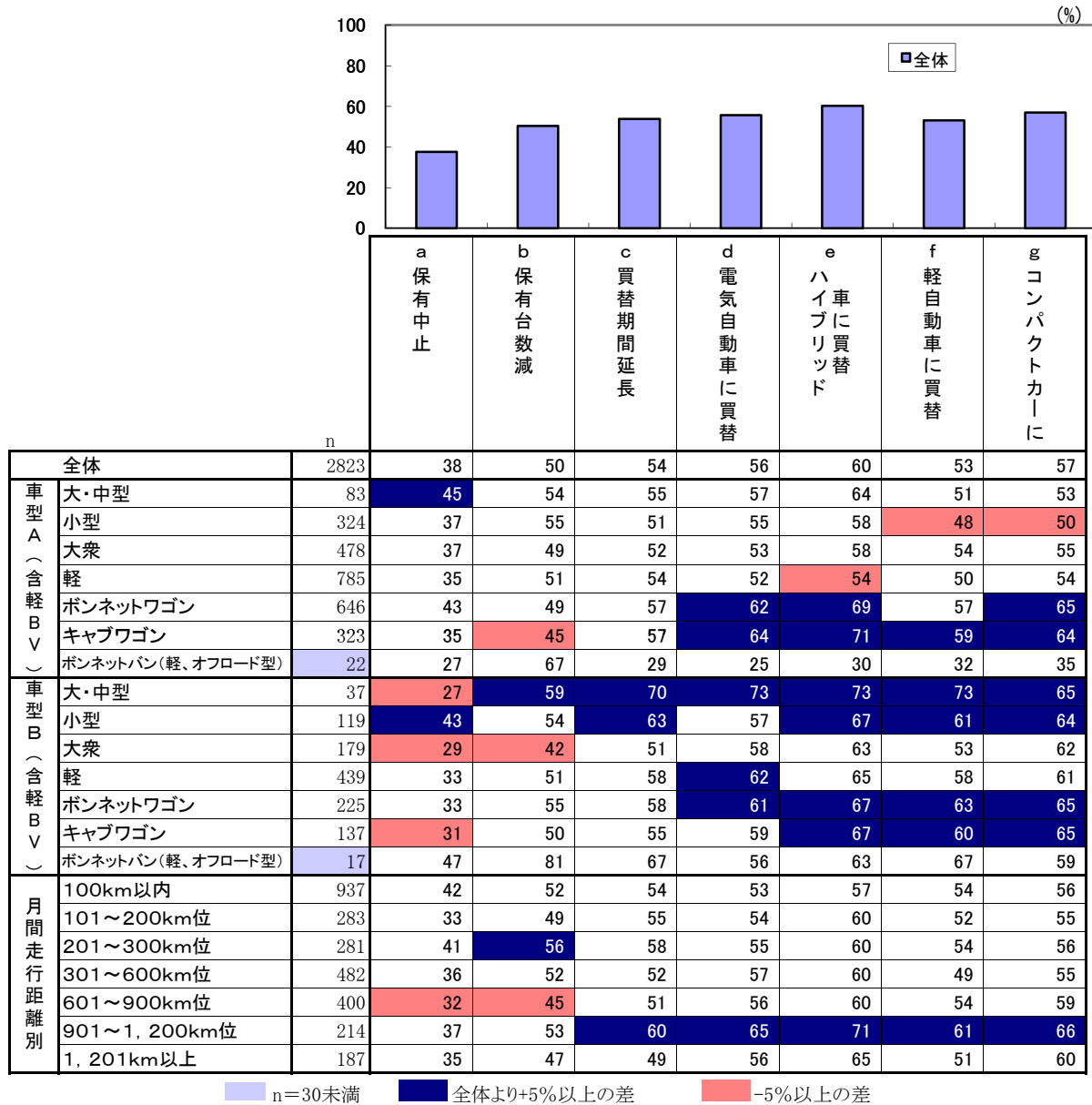
		n	a 保有 中止	b 保有 台数 減	c 買替 期間 延長	d 電 気 自 動 車 に 買 替	e ハ イ ブ リ ッ ド 車 に 買 替	f 軽 自 動 車 に 買 替	g コ ン パ ク ト カ ー に 買 替
全体		2823	38	50	54	56	60	53	57
地域	首都圏	730	40	53	56	59	65	52	59
	地方圏(首都圏以外)	2093	37	50	53	55	58	53	56
	首都圏*中心部(23区)	62	55	40	62	59	63	49	55
	近郊(40km圏)	416	43	59	55	62	68	55	62
	周辺(40km圏外)	252	33	49	56	54	62	49	56
	地方圏*大都市	377	40	48	52	52	57	49	54
	中都市	589	40	53	51	54	59	53	57
	小都市	201	39	53	58	57	62	54	57
	周辺部	649	33	46	53	55	57	55	57
	郡部	277	33	53	57	57	61	56	56
年収 5分 位	主要5都市	210	47	48	56	59	64	45	53
	第1分位	323	43	49	50	46	48	47	49
	第2分位	516	39	49	52	49	52	52	53
	第3分位	553	40	57	58	57	63	57	61
	第4分位	603	36	51	58	64	68	58	64
ライフ ステ ージ	第5分位	602	33	48	52	61	66	52	56
	独身期	61	36	33	57	57	61	51	54
	家族形成期	305	34	51	56	61	71	56	62
	家族成長前期	359	35	49	57	65	72	59	66
	家族成長後期	274	32	44	54	60	66	57	64
	家族成熟期	575	37	47	55	56	59	55	57
	結晶期	417	40	53	52	56	59	53	56
高齢期		831	42	56	51	47	50	47	49

* 「保有台数減」のみ、四輪自動車複数台保有世帯。

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

ガソリン価格上昇時に行動を起こす割合【四輪自動車保有世帯】



* 「保有台数減」のみ、四輪自動車複数台保有世帯。

2. 次世代自動車への意識

電気自動車（EV）の認知

●EVの認知率は9割超。

電気自動車（EV）の認知計（知っている+聞いたことがある）を全体でみると、EVは9割以上である。

地域・年収・ライフステージ等でみても、すべて9割以上である。

EV認知【四輪自動車保有世帯】

					(%)	
		名前と特徴を 知っている	名前は 聞いたことがある	知らない	知っている 計	知らない 計
n						
2866		49	50	2	98	2

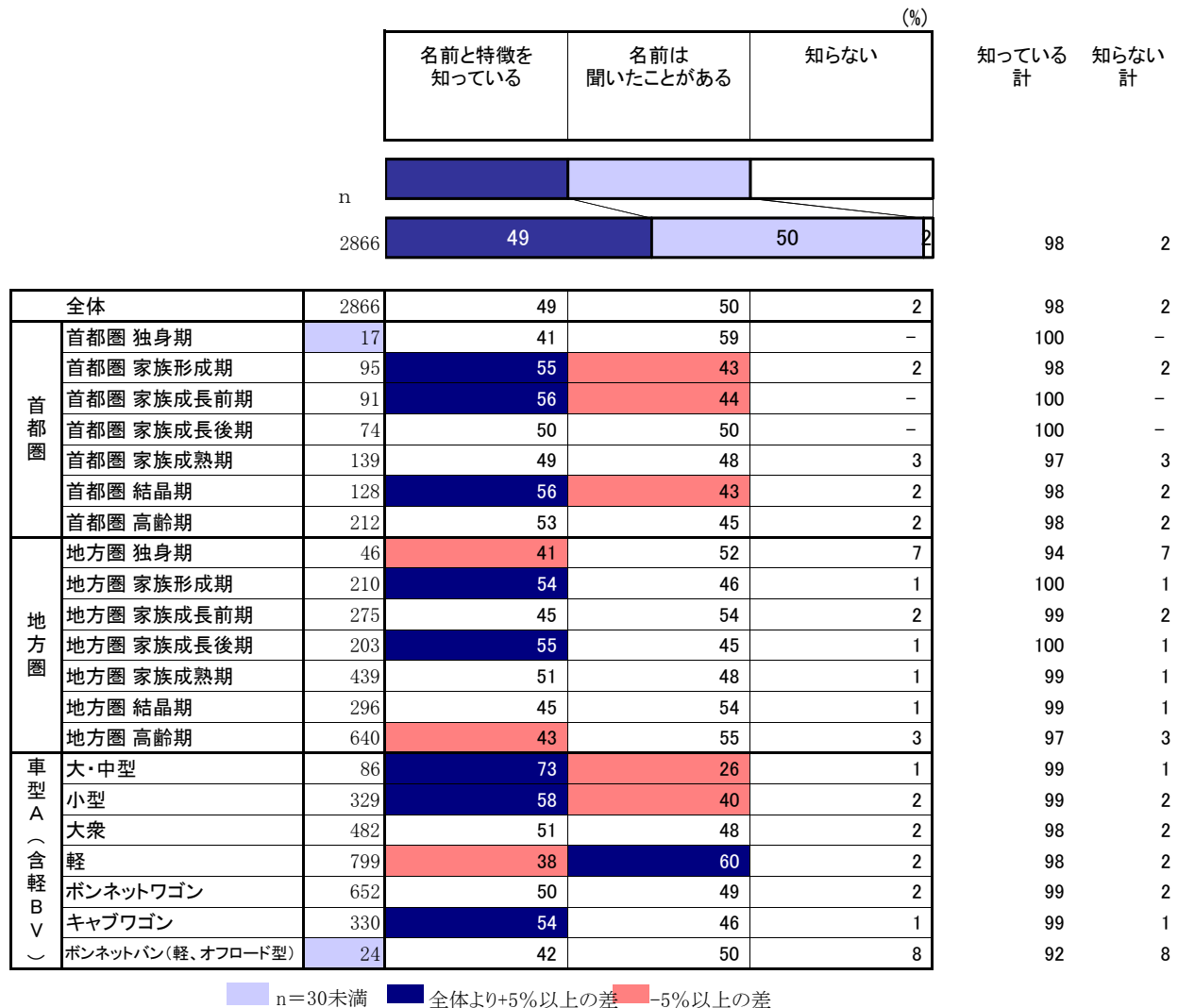
全体		2866	49	50	2	98	2
地域	首都圏	756	53	46	2	98	2
	地方圏(首都圏以外)	2110	47	51	2	98	2
	首都圏* 中心部(23区)	68	66	34	—	100	—
	近郊(40km圏)	427	54	45	1	99	1
	周辺(40km圏外)	261	47	50	3	97	3
	地方圏* 大都市	379	48	51	2	98	2
	中都市	597	49	50	2	99	2
	小都市	201	55	45	—	100	—
	周辺部	653	44	54	2	98	2
	郡部	280	46	51	3	98	3
	主要5都市	220	58	41	1	100	1
	年収5分位	第1分位	328	41	56	4	96
第2分位		520	43	55	2	98	2
第3分位		561	50	49	1	99	1
第4分位		608	51	49	1	100	1
第5分位		610	57	43	1	99	1
ライフステージ	独身期	63	41	54	5	95	5
	家族形成期	305	54	45	1	99	1
	家族成長前期	366	48	51	1	99	1
	家族成長後期	277	53	46	0	100	0
	家族成熟期	578	50	48	2	98	2
	結晶期	424	48	51	1	99	1
	高齢期	852	45	52	3	97	3
性別	男性	1644	56	42	2	98	2
	女性	1058	37	62	1	99	1
男性年代	男性* ~29歳	101	53	42	6	94	6
	* ~39歳	221	61	38	1	99	1
	* ~49歳	294	61	38	1	99	1
	* ~59歳	320	58	41	1	99	1
	* 60歳以上	708	53	45	2	98	2
女性年代	女性* ~29歳	96	42	58	—	100	—
	* ~39歳	238	36	63	1	99	1
	* ~49歳	267	40	60	1	99	1
	* ~59歳	209	37	61	2	98	2
	* 60歳以上	248	33	65	2	98	2
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	2702	49	50	2	98	2
	四輪自動車非保有世帯	779	28	62	10	90	10

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

EV認知【四輪自動車保有世帯】



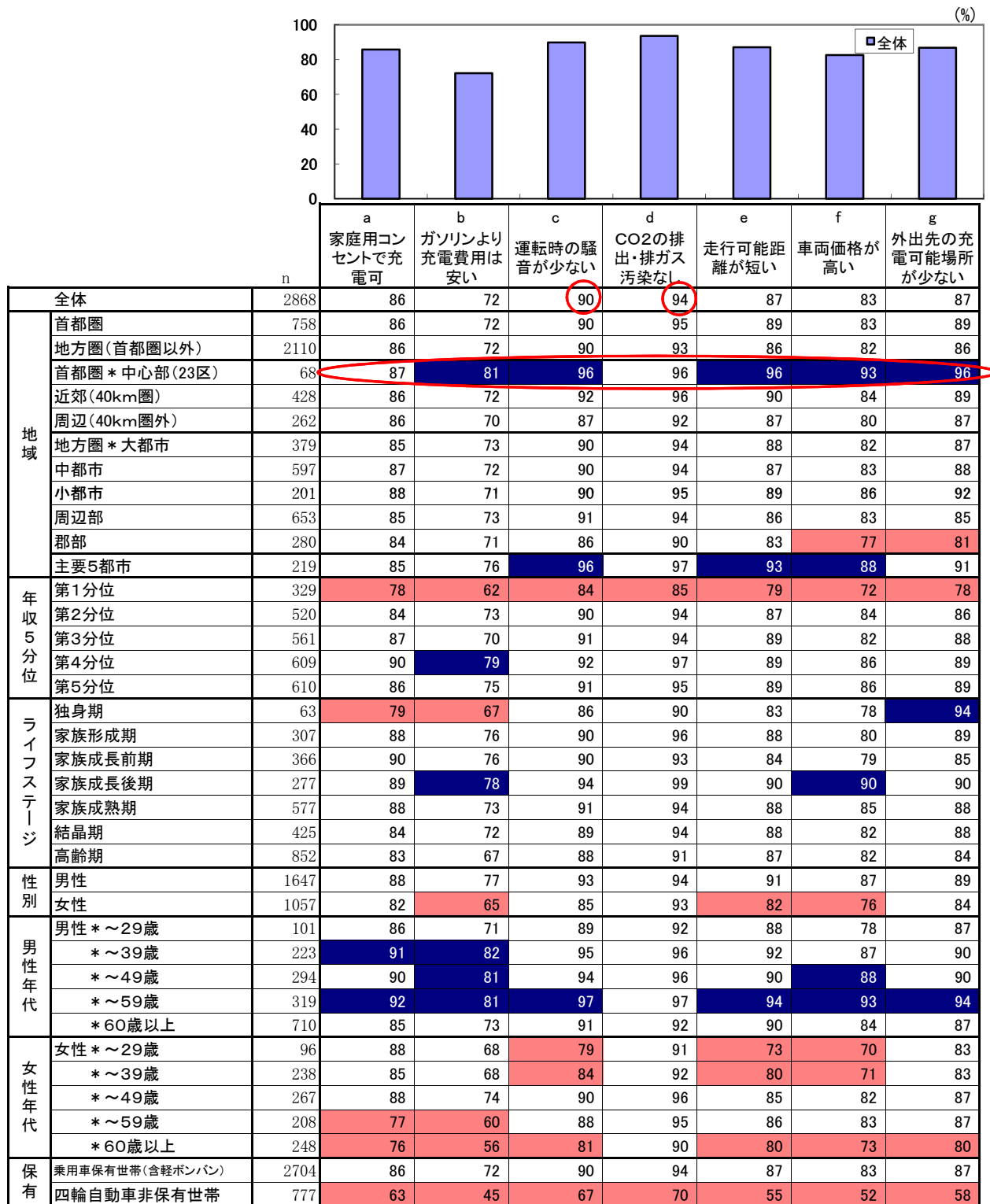
EVの認知内容

●EVの認知内容は8割超が多く、軒並み高い。

EVの認知内容計（知っている+聞いたことがある）を全体でみると、「CO₂の排出・排ガス汚染なし」、「運転時の騒音が少ない」の9割超をはじめ、8割超の項目が多い。「ガソリンより充電費用は安い」が72%で最も低い。

全体と比べて、首都圏中心部、首都圏および地方圏の（長子が学生である）家族成長前期～後期等で高い項目が多い。

EVの認知内容（知っている+聞いたことがある計）【四輪自動車保有世帯】

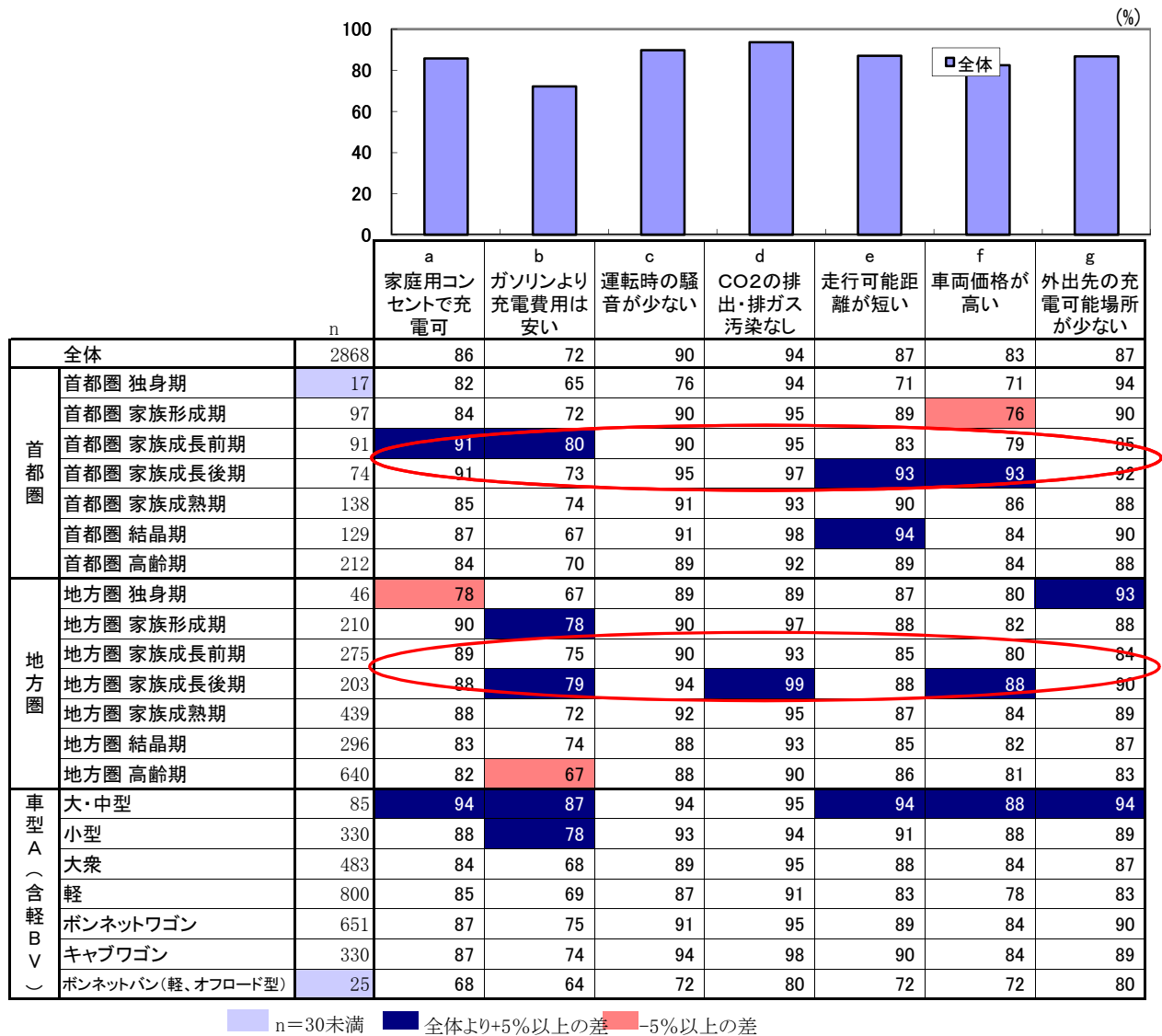


■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

EVの認知内容(知っている+聞いたことがある計)【四輪自動車保有世帯】



* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

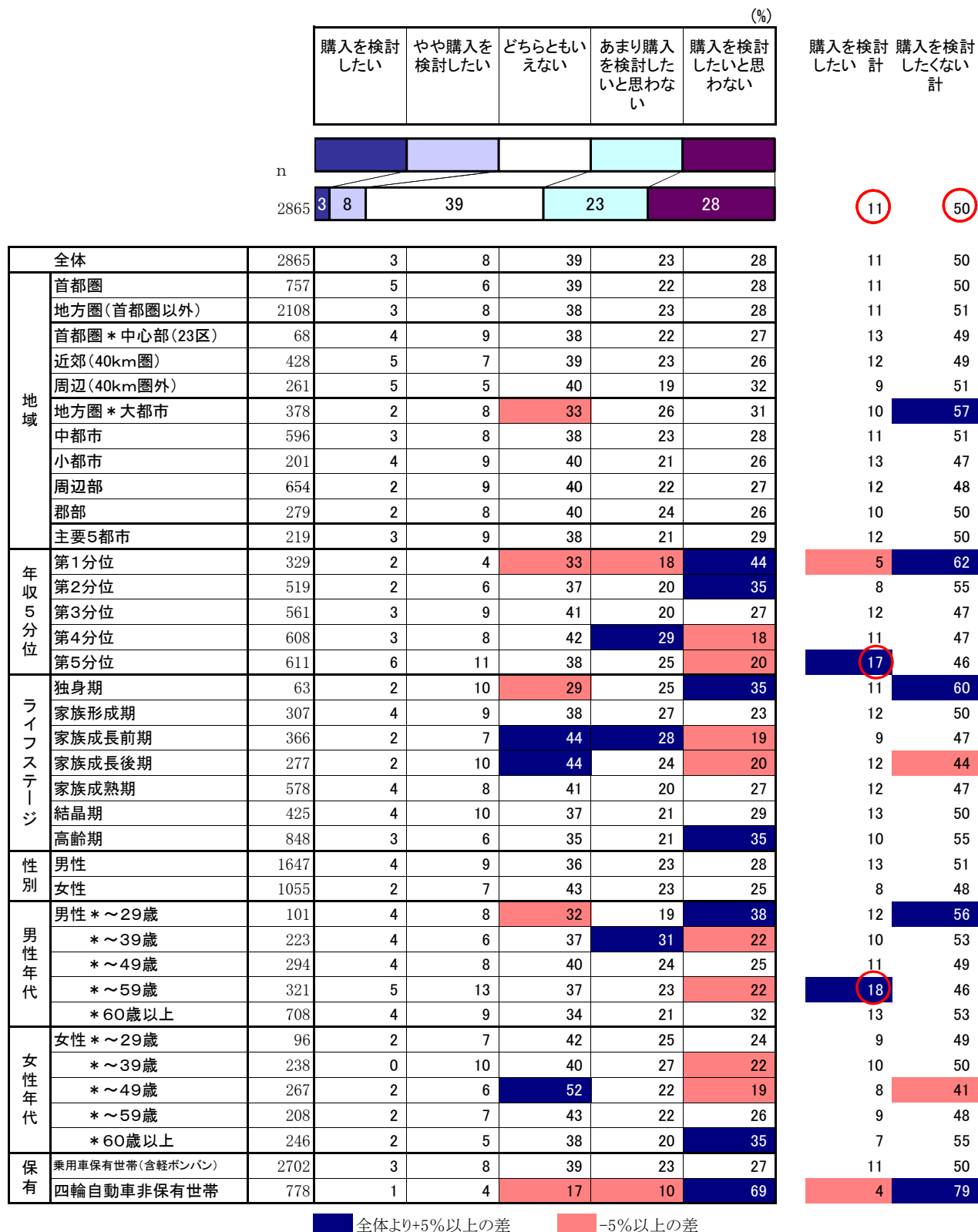
EVの購入意向

●EV購入意向は11%。購入意向が高いのは高所得層の年収第5分位、男性50代等。

EVの購入意向を全体でみると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が11%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が50%である。

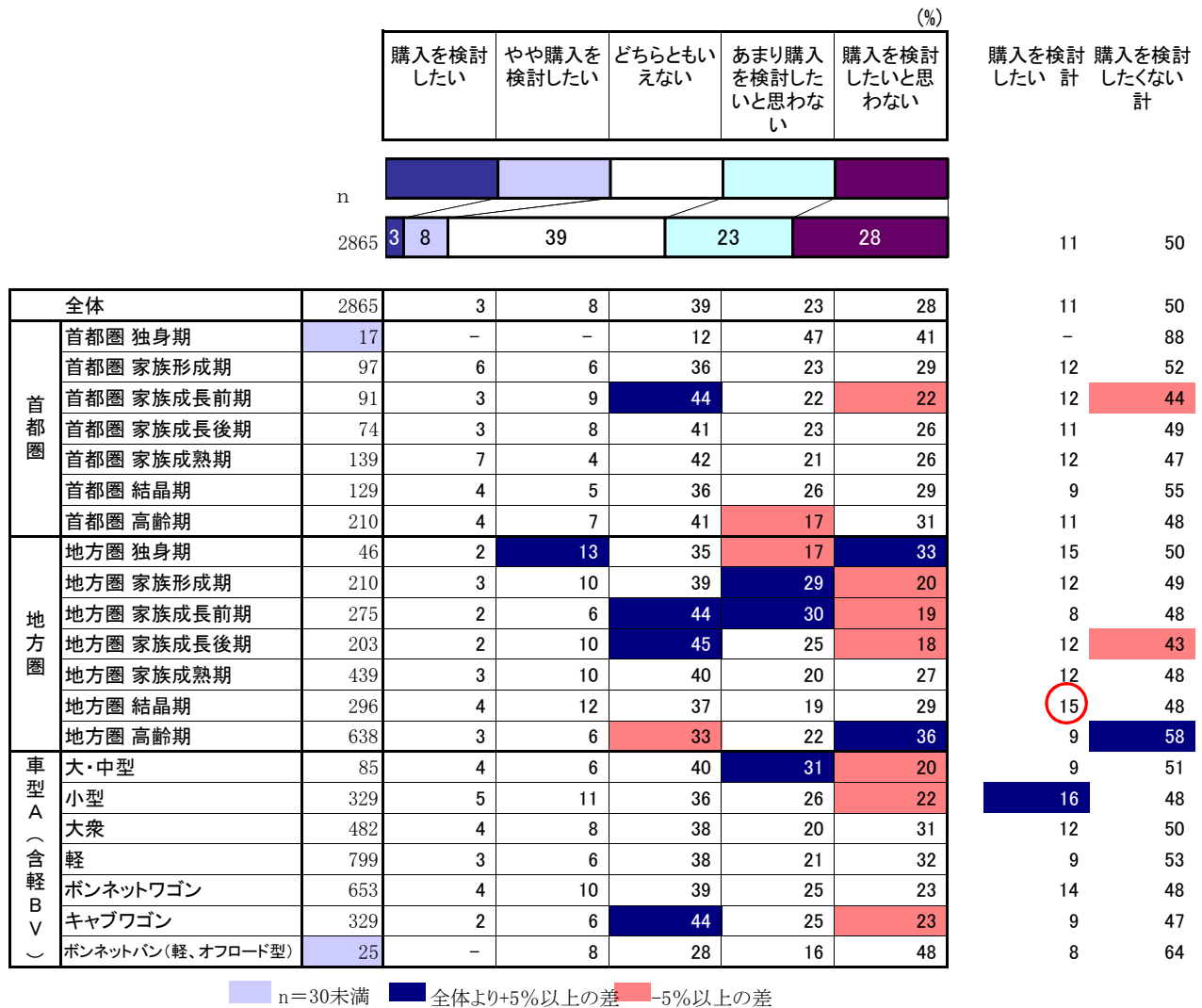
全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、高所得層である年収第5分位、男性50代、地方圏結晶期等である。

EVの購入意向【四輪自動車保有世帯】



* EV購入意向は、EVの認知/非認知に関わらず、EVの認知内容にある特徴を踏まえて回答を得た。

EVの購入意向【四輪自動車保有世帯】



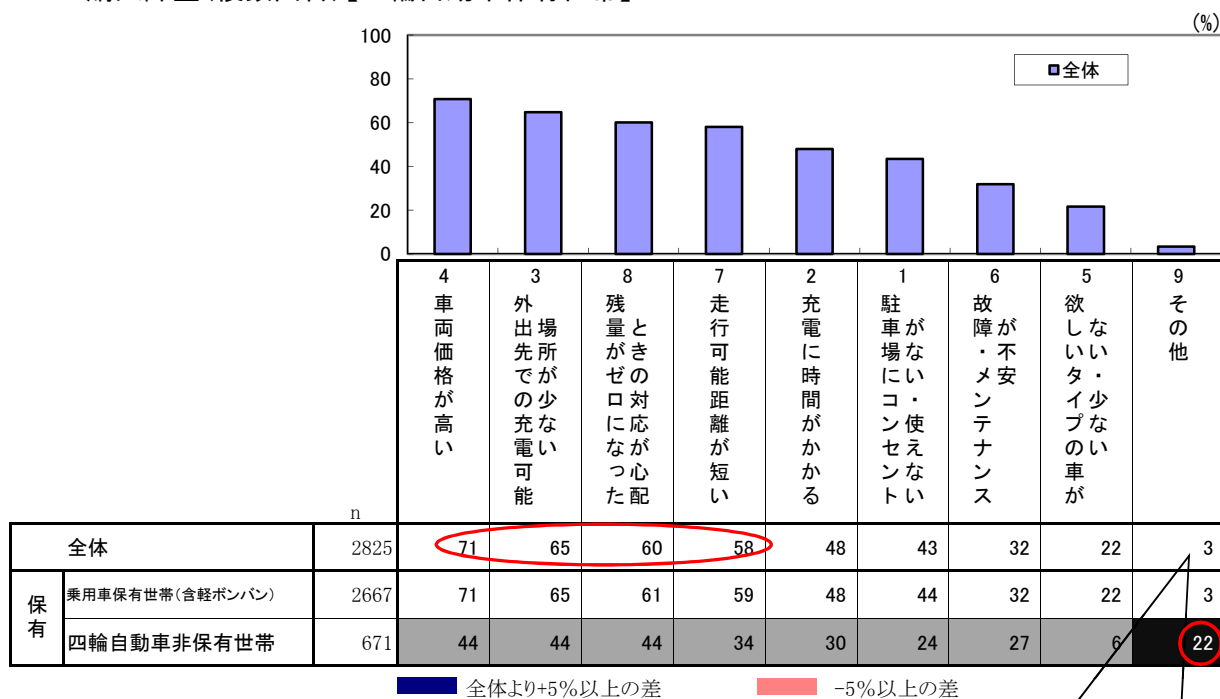
* EV購入意向は、EVの認知／非認知に関わらず、EVの認知内容にある特徴を踏まえて回答を得た。

EVの購入障壁、関心

●EVの購入障壁は「車両価格が高い」「充電場所が少ない」。

＜EV購入障壁＞全体でみると「車両価格が高い」が71%、「外出先での充電可能場所が少ない」「残量がゼロになったときの対応が心配」が6割超、「走行可能距離が短い」が5割台で続く。
 ＜保有別＞四輪自動車非保有世帯では「その他」（「車はいらない、興味・関心ない等」）が高い。

EVの購入障壁(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



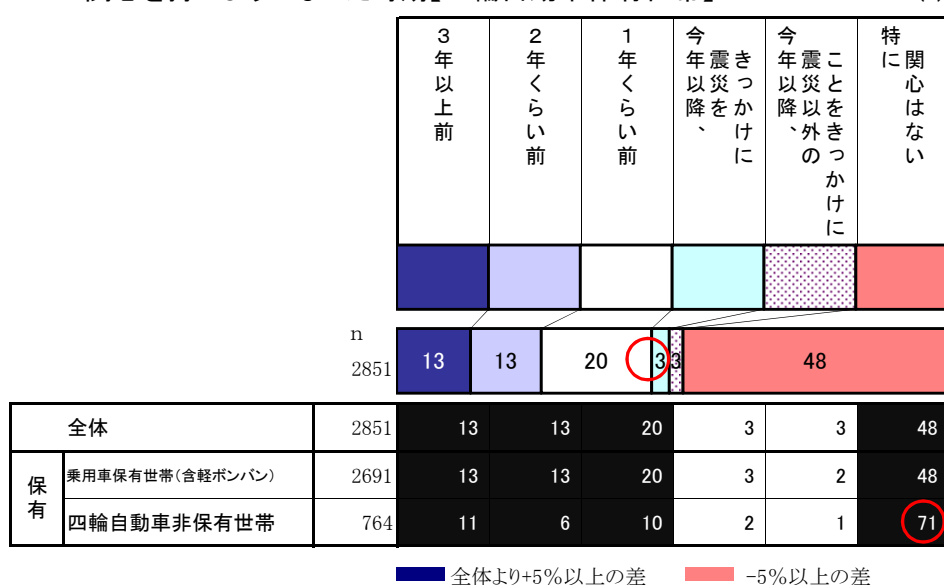
その他【主な内容】

- ・いらない ・興味、関心ない
- ・車自体不要 ・免許ない ・高齢なので

●EVへの関心は5割。震災きっかけは3%にとどまる。

EVに関心を持つようになった時期を全体でみると、「特に関心はない」が48%で最も高い。「1年くらい前」が20%、「2年くらい前」「3年以上前」がそれぞれ13%で、「今年の震災をきっかけに」「今年の震災以外をきっかけに」がそれぞれ3%。
 ＜保有別＞四輪自動車非保有世帯は「特に関心はない」が71%と高い。

EVに関心を持つようになった時期【四輪自動車保有世帯】



* 購入障壁はEV/PHVの認知内容質問より後に質問をしているため、特徴を理解した上で回答したと考えられる。

プラグインハイブリッド（PHV）の認知

●PHV認知は4割弱。

プラグインハイブリッド車（PHV）の認知計は4割弱である。
全体と比べて、首都圏中心部、主要5都市、年収第5分位等が高い。

PHV認知【四輪自動車保有世帯】

		(%)				
		名前と特徴を知っている	名前は聞いたことがある	知らない	知っている計	知らない計
n						
2641		16	23	62	38	62

地域	全体	2798	15	23	62	38	62
	首都圏	736	20	20	60	40	60
	地方圏(首都圏以外)	2062	14	24	63	37	63
	首都圏*中心部(23区)	67	34	21	45	55	45
	近郊(40km圏)	414	19	21	60	40	60
	周辺(40km圏外)	255	17	19	64	36	64
	地方圏*大都市	370	14	26	61	40	61
	中都市	584	15	22	63	37	63
	小都市	194	16	21	63	37	63
	周辺部	643	13	24	63	37	63
	郡部	271	14	23	63	37	63
	主要5都市	213	24	22	55	46	55
年収5分位	第1分位	317	8	21	71	29	71
	第2分位	509	11	20	69	31	69
	第3分位	552	16	22	62	38	62
	第4分位	596	16	25	58	42	58
	第5分位	599	23	23	53	47	53
ライフステージ	独身期	63	14	16	70	30	70
	家族形成期	305	19	20	61	39	61
	家族成長前期	360	13	21	66	34	66
	家族成長後期	271	19	24	57	43	57
	家族成熟期	571	17	23	59	41	59
	結晶期	412	16	26	59	42	59
	高齢期	815	13	23	65	35	65
性別	男性	1604	21	28	51	49	51
	女性	1037	7	15	79	21	79
男性年代	男性*~29歳	101	15	28	57	43	57
	*~39歳	220	26	25	50	50	50
	*~49歳	287	27	30	43	57	43
	*~59歳	313	27	29	44	56	44
	*60歳以上	683	17	27	56	44	56
女性年代	女性*~29歳	94	10	15	76	25	76
	*~39歳	233	5	13	82	18	82
	*~49歳	265	8	15	77	23	77
	*~59歳	207	7	18	74	26	74
	*60歳以上	238	6	13	82	18	82
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	2641	16	23	62	38	62
	四輪自動車非保有世帯	757	5	11	85	15	85

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

PHV認知【四輪自動車保有世帯】

					(%)					
					名前と特徴を知っている	名前は聞いたことがある	知らない	知っている計	知らない計	
n										
2798					15	23	62	38	62	
全体					2798	15	23	62	38	62
首都圏	首都圏 独身期	17	24	-	77	24	77	24	77	
	首都圏 家族形成期	97	25	18	58	42	58	42	58	
	首都圏 家族成長前期	90	16	24	60	40	60	40	60	
	首都圏 家族成長後期	73	27	15	58	43	58	43	58	
	首都圏 家族成熟期	136	20	21	59	41	59	41	59	
	首都圏 結晶期	123	18	20	62	38	62	38	62	
	首都圏 高齢期	200	17	22	61	39	61	39	61	
	地方圏	地方圏 独身期	46	11	22	67	33	67	33	67
地方圏 家族形成期		208	17	21	63	38	63	38	63	
地方圏 家族成長前期		270	12	20	68	32	68	32	68	
地方圏 家族成長後期		198	16	27	57	43	57	43	57	
地方圏 家族成熟期		435	17	24	60	41	60	41	60	
地方圏 結晶期		289	15	28	57	43	57	43	57	
地方圏 高齢期		615	11	23	66	34	66	34	66	
車 型 A (含 軽 B V)		大・中型	81	30	21	49	51	49	51	49
	小型	323	28	23	49	51	49	51	49	
	大衆	471	14	22	64	36	64	36	64	
	軽	782	9	20	71	29	71	29	71	
	ボンネットワゴン	641	17	25	59	42	59	42	59	
	キャブワゴン	318	15	26	59	41	59	41	59	
	ボンネットバン(軽、オフロード型)	25	8	20	72	28	72	28	72	

n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

n=30未満
全体より+5%以上の差
-5%以上の差

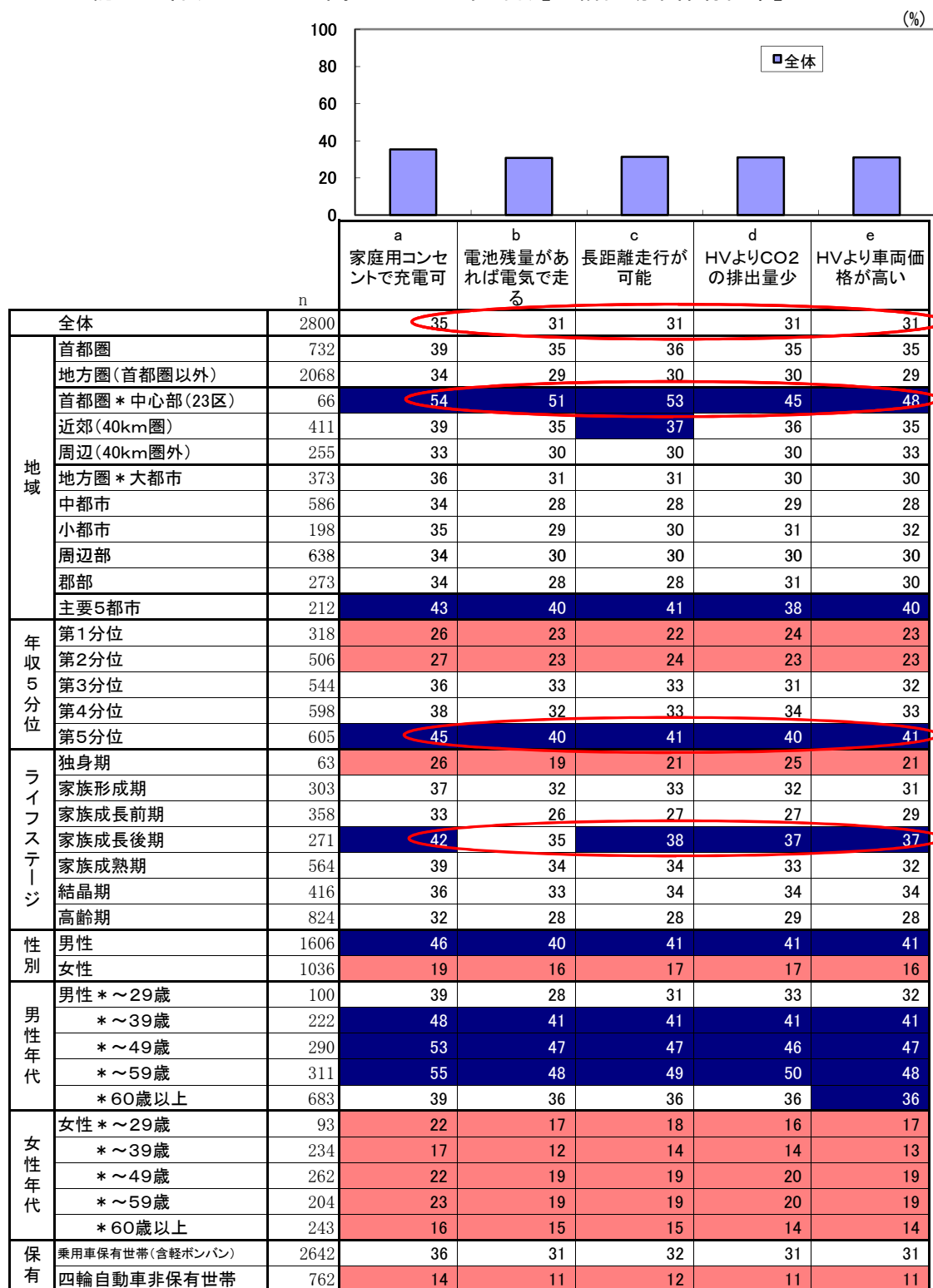
PHVの認知内容

●PHVの認知内容はいずれも3割。

PHVの認知内容計（知っている+聞いたことがある）を全体で見ると、いずれも3割で認知率は高いとは言えない。

首都圏中心部、高所得層の年収第5分位、首都圏家族成長後期（長子が高校・大学生）等は、ほとんどの項目で全体と比べて高い。

PHVの認知内容（知っている+聞いたことがある計）【四輪自動車保有世帯】

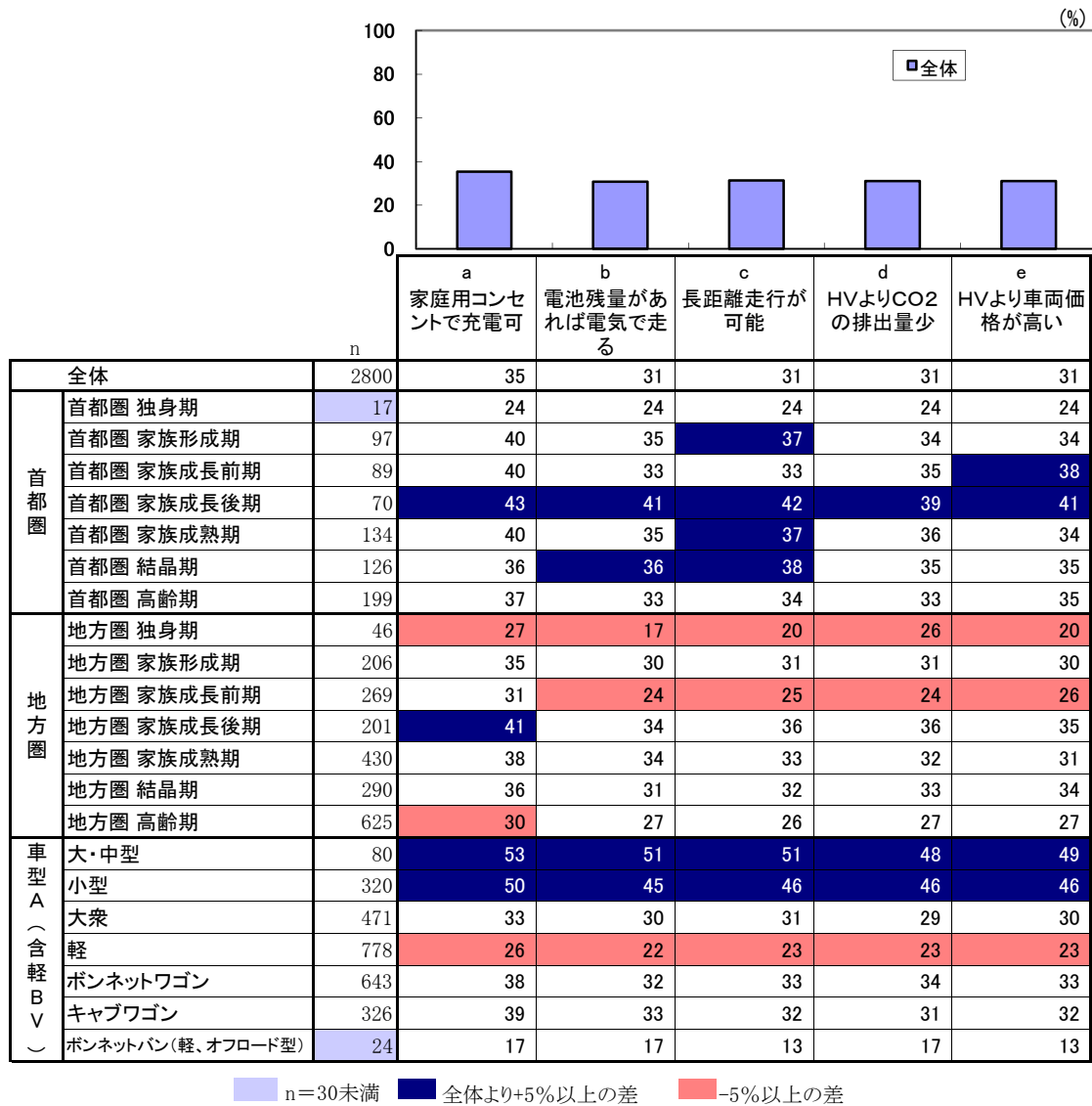


全体より+5%以上の差

-5%以上の差

* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

PHVの認知内容(知っている+聞いたことがある計)【四輪自動車保有世帯】



* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

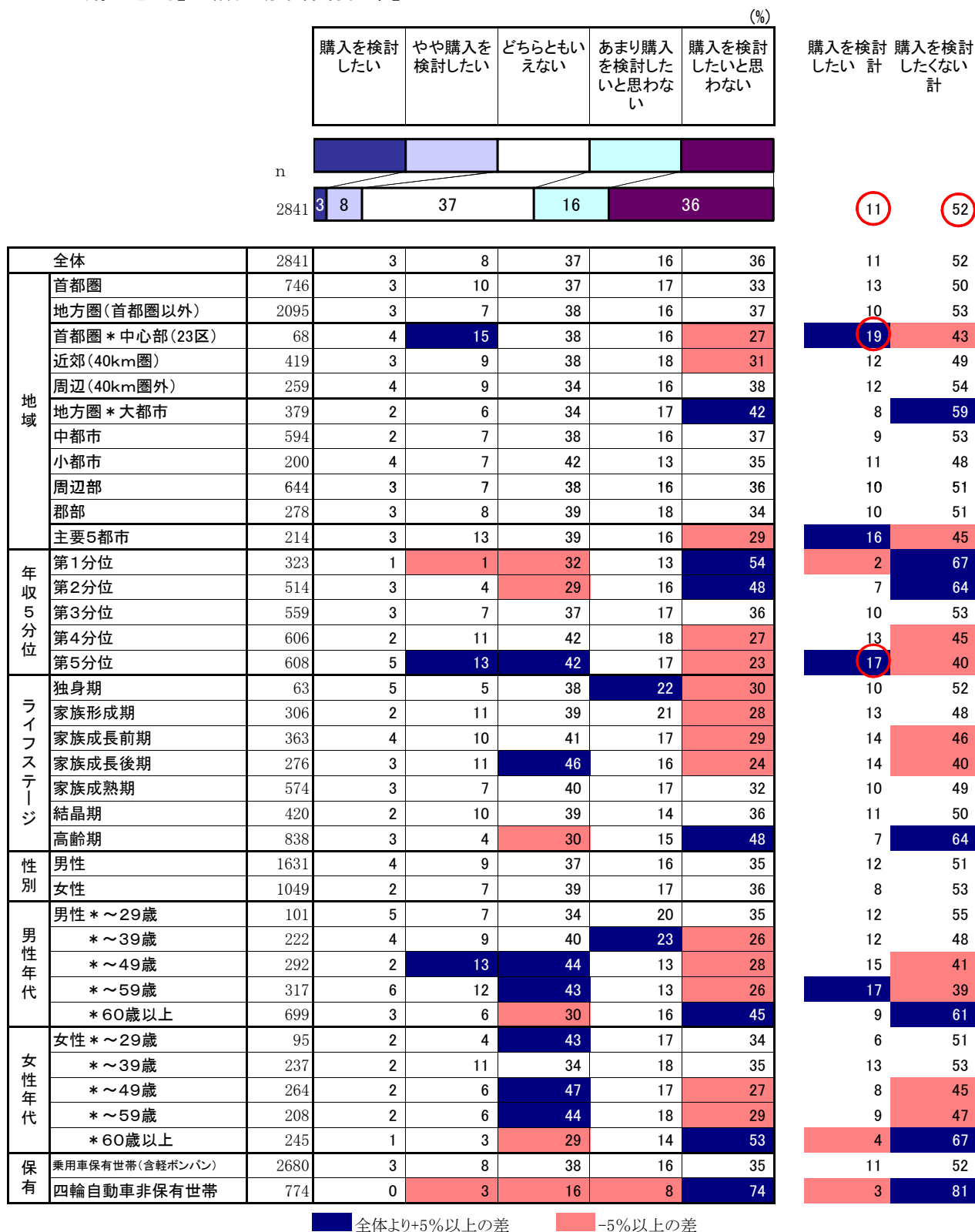
PHVの購入意向

●PHVの購入意向は11%。購入意向が高いのは、首都圏中心部、年収第5分位等。

PHVの購入意向を全体でみると、「購入を検討したい計」が11%、「購入を検討したくない計」が52%である。

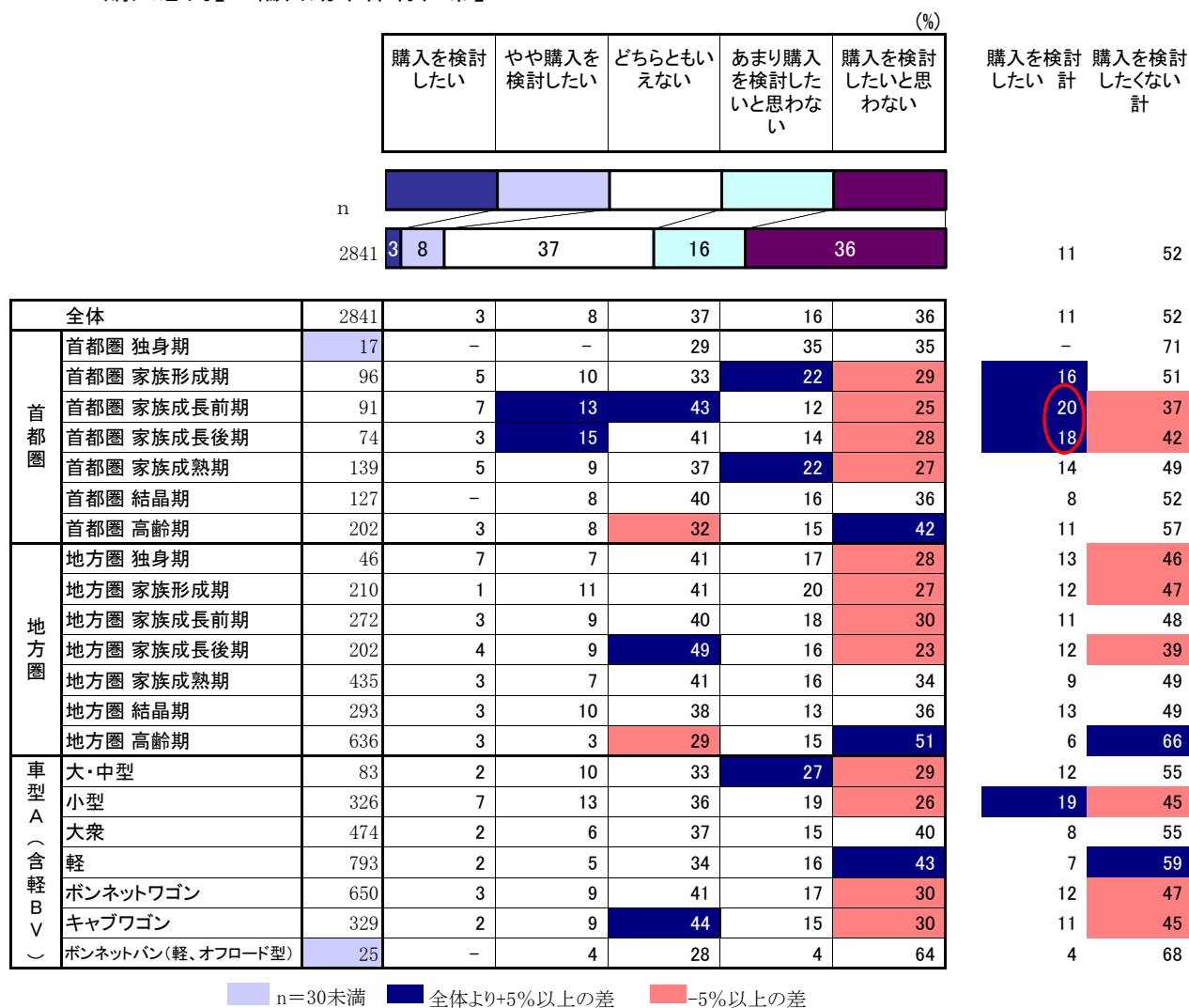
全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、首都圏中心部、年収第5分位、首都圏家族成長前期～後期等である。

PHVの購入意向【四輪自動車保有世帯】



* PHV購入意向は、PHVの認知／非認知に関わらず、PHVの認知内容にある特徴を踏まえて回答を得た。

PHVの購入意向【四輪自動車保有世帯】



* PHV購入意向は、PHVの認知／非認知に関わらず、PHVの認知内容にある特徴を踏まえて回答を得た。

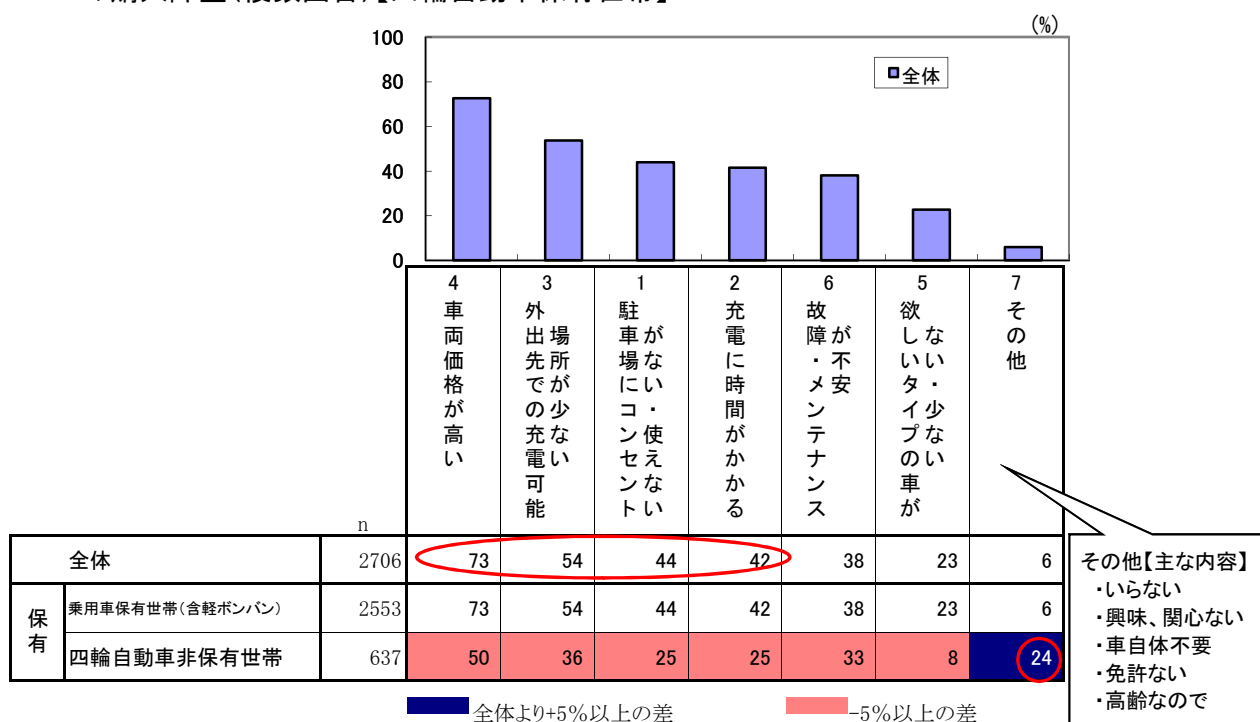
PHVの購入障壁

●PHVの購入障壁は「車両価格が高い」「充電場所が少ない」。

＜PHVの購入障壁＞全体でみると「車両価格が高い」が73%で最も高い。次いで「外出先での充電可能場所が少ない」が54%、以下「駐車場にコンセントがない・使えない」が44%「充電に時間がかかる」が42%等と続く。

＜保有別＞四輪自動車非保有世帯は「その他」（“車はいらない、興味関心ない等”）が高い。

PHVの購入障壁(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



* 購入障壁はEV／PHVの認知内容質問より後に質問をしているため、特徴を理解した上で回答したと考えられる。

ハイブリッド（HV）の認知

●HVの認知率は9割超。

ハイブリッド車（HV）の認知計（知っている+聞いたことがある）を全体でみると、9割以上である。

地域・年収・ライフステージ等でみても、HVは9割以上がほとんどである。

HV認知【四輪自動車保有世帯】

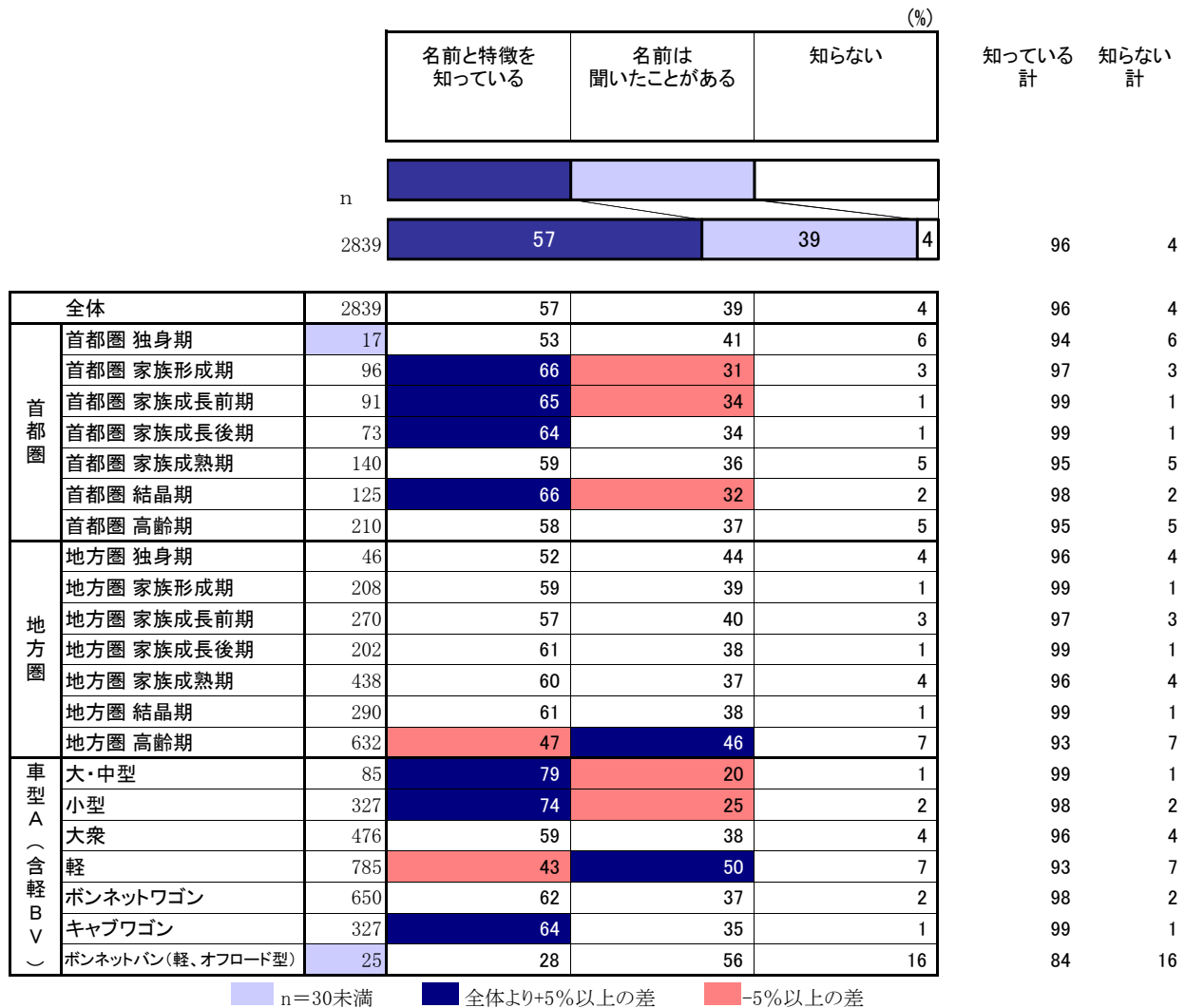
		(%)					
		名前と特徴を 知っている	名前は 聞いたことがある	知らない	知っている 計	知らない 計	
n							
2839		57	39	4	96	4	

地域	全体	2839	57	39	4	96	4
	首都圏	752	62	35	4	96	4
	地方圏(首都圏以外)	2087	56	41	4	96	4
	首都圏＊中心部(23区)	68	74	25	2	99	2
	近郊(40km圏)	427	63	34	3	97	3
	周辺(40km圏外)	257	56	39	5	95	5
	地方圏＊大都市	378	58	40	2	98	2
	中都市	594	56	39	5	95	5
	小都市	199	60	38	3	98	3
	周辺部	640	53	43	4	96	4
	郡部	276	54	41	5	95	5
	主要5都市	219	69	29	3	97	3
年収5分位	第1分位	328	42	49	9	91	9
	第2分位	514	48	47	5	95	5
	第3分位	556	57	41	3	98	3
	第4分位	599	66	33	1	99	1
	第5分位	606	69	29	2	98	2
ライフステージ	独身期	63	52	43	5	95	5
	家族形成期	304	61	37	2	98	2
	家族成長前期	361	59	38	3	98	3
	家族成長後期	275	62	37	1	99	1
	家族成熟期	578	60	37	4	96	4
	結晶期	415	62	36	2	98	2
	高齢期	842	49	44	7	93	7
	性別	男性	1629	66	30	3	97
女性		1046	44	52	4	96	4
男性年代	男性＊～29歳	101	60	36	4	96	4
	＊～39歳	220	73	26	1	99	1
	＊～49歳	291	72	28	1	99	1
	＊～59歳	316	76	23	1	99	1
	＊60歳以上	701	59	36	5	95	5
女性年代	女性＊～29歳	96	42	56	2	98	2
	＊～39歳	235	45	51	4	96	4
	＊～49歳	263	48	50	2	98	2
	＊～59歳	206	49	48	3	97	3
	＊60歳以上	246	36	55	9	92	9
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	2675	58	39	4	96	4
	四輪自動車非保有世帯	773	26	49	26	74	26

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

HV認知【四輪自動車保有世帯】



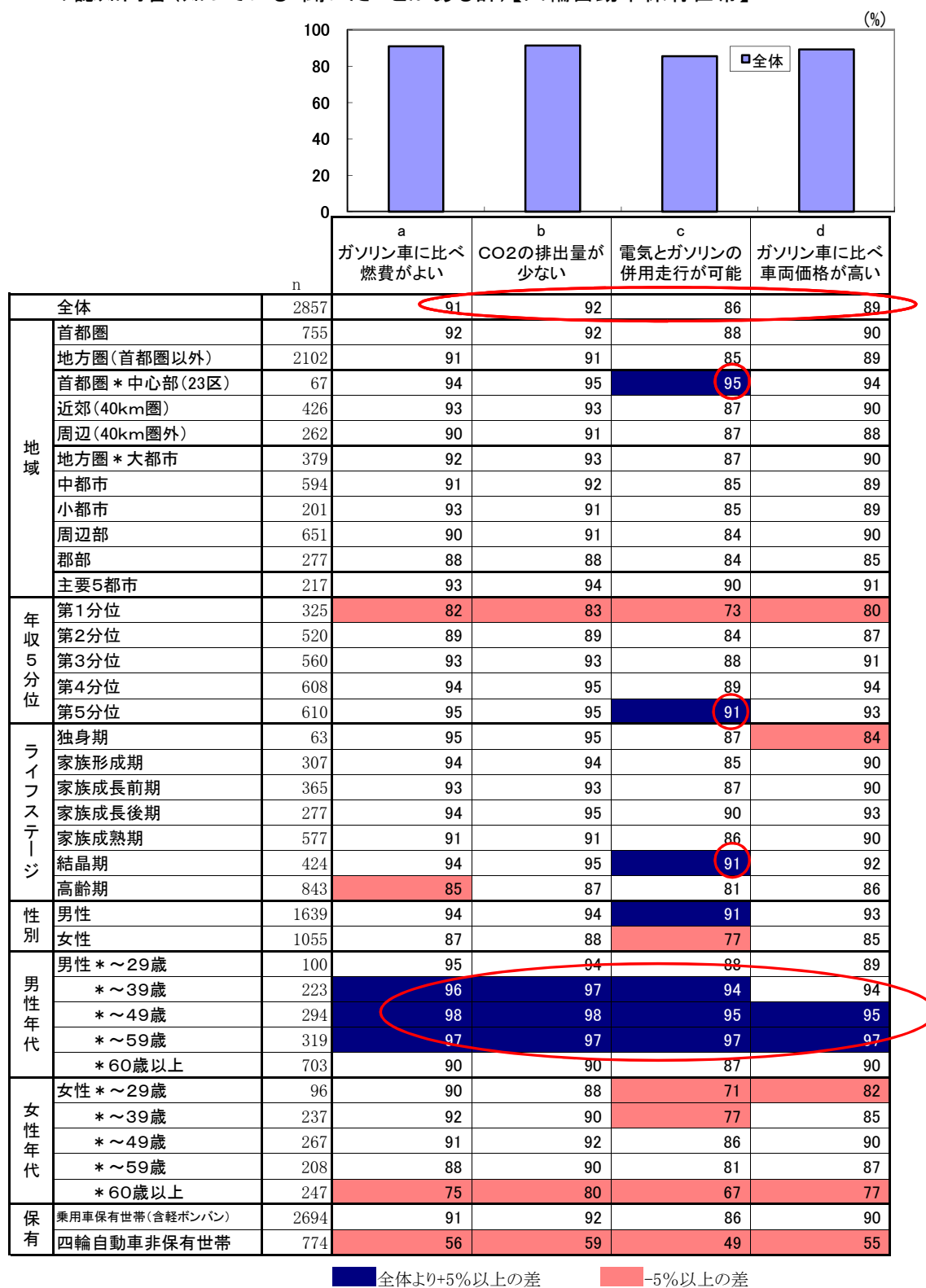
HVの認知内容

●HVの認知内容はいずれも8割超。

HVの認知内容計（知っている+聞いたことがある）を全体でみると、いずれも8割超の認知率で、「CO₂の排出量が少ない」「ガソリン車に比べ燃費がよい」は9割以上で特に高い。

全体と比べて、男性30～50代、大・中型等で高い項目が多い。「電気とガソリンの併用走行が可能」は上記に加えて、首都圏中心部、年収第5分位、結晶期等でも高い。

HVの認知内容(知っている+聞いたことがある計)【四輪自動車保有世帯】

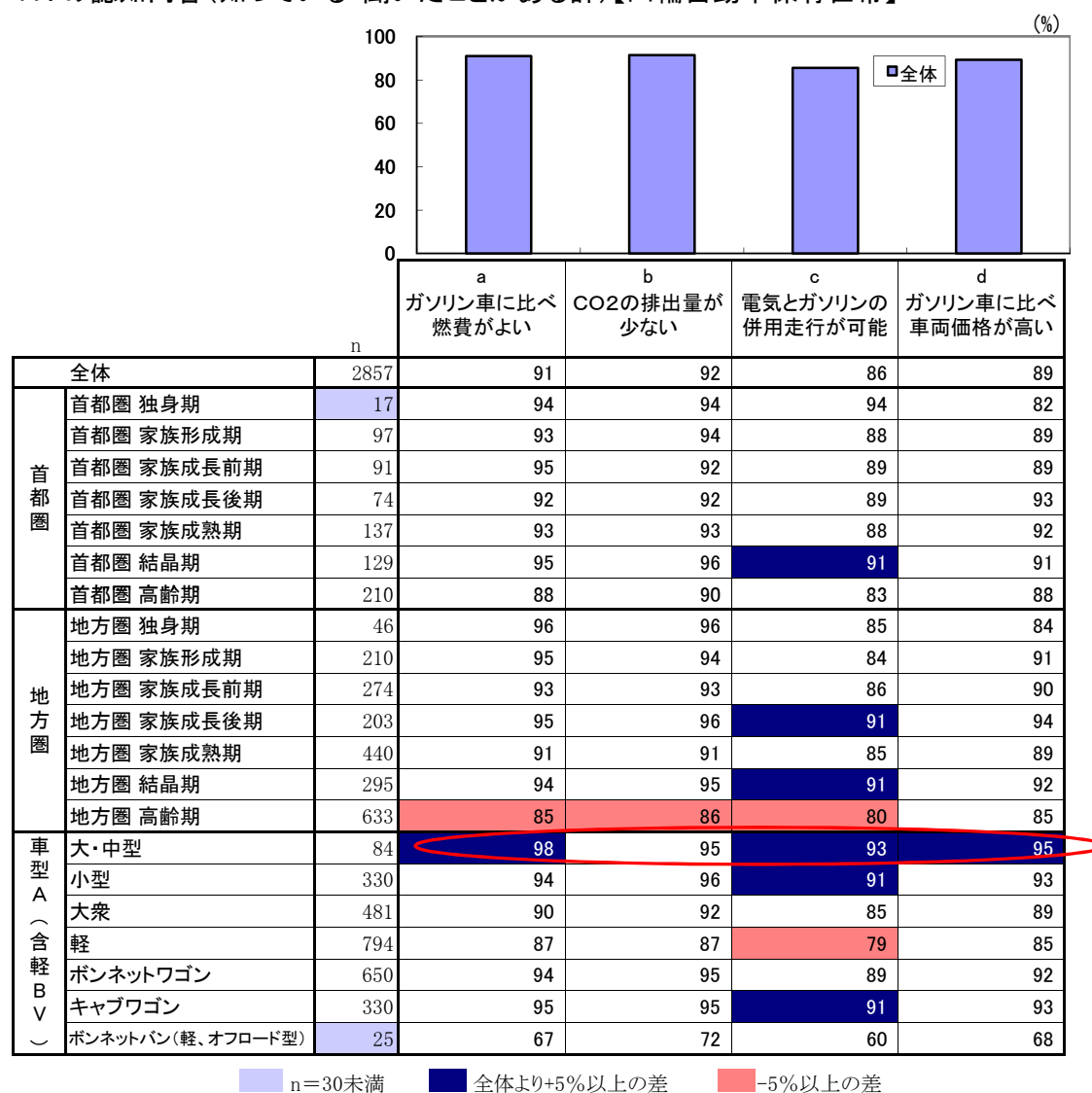


■全体より+5%以上の差

■-5%以上の差

* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

HVの認知内容(知っている+聞いたことがある計)【四輪自動車保有世帯】



* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

超低燃費ガソリン技術の認知

●超低燃費ガソリン技術の認知は4割強。

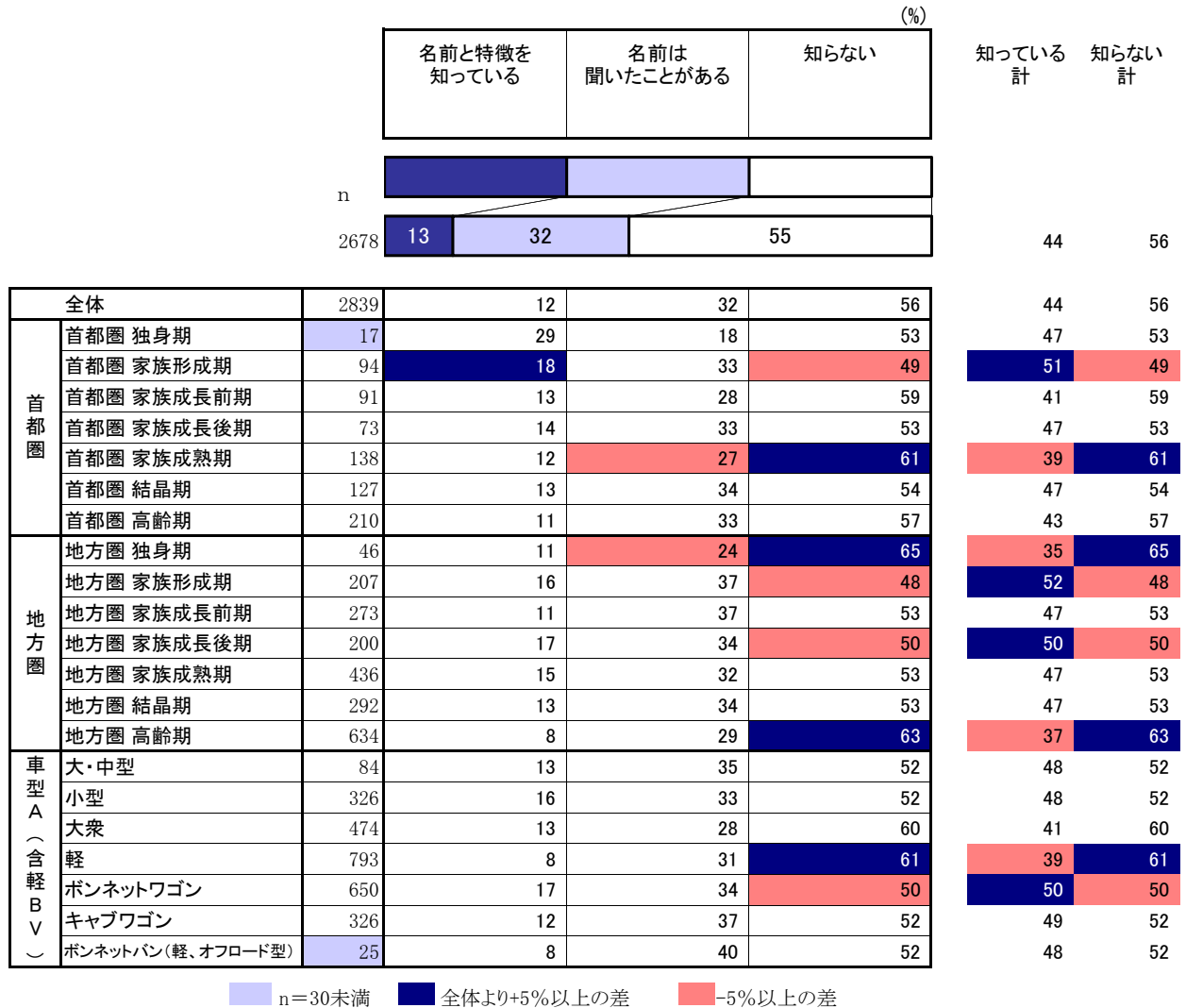
超低燃費ガソリン技術の認知計は4割強である。
全体と比べて、首都圏中心部、家族形成期等が高い。

超低燃費ガソリン技術認知【四輪自動車保有世帯】

		(%)				
		名前と特徴を知っている	名前は聞いたことがある	知らない	知っている計	知らない計
n						
2678		13	32	55	44	56
地域	全体	2839	12	32	56	44
	首都圏	750	13	31	56	44
	地方圏(首都圏以外)	2089	12	32	56	44
	首都圏*中心部(23区)	67	22	34	43	57
	近郊(40km圏)	421	11	30	59	41
	周辺(40km圏外)	262	14	32	55	45
	地方圏*大都市	377	13	33	54	46
	中都市	594	13	32	55	46
	小都市	199	10	35	56	44
	周辺部	643	11	32	57	43
	郡部	276	14	30	56	44
	主要5都市	215	18	31	52	48
年収5分位	第1分位	328	7	27	67	33
	第2分位	515	9	31	60	40
	第3分位	561	13	36	52	49
	第4分位	600	15	33	52	48
	第5分位	605	17	30	53	47
ライフステージ	独身期	63	16	22	62	38
	家族形成期	301	16	36	48	52
	家族成長前期	364	11	34	54	46
	家族成長後期	273	16	33	51	49
	家族成熟期	574	14	31	55	45
	結晶期	419	13	34	53	47
	高齢期	844	9	30	62	38
性別	男性	1632	17	36	47	53
	女性	1046	6	27	68	32
男性年代	男性*~29歳	100	21	35	44	56
	*~39歳	221	21	37	42	58
	*~49歳	292	19	45	36	64
	*~59歳	316	20	34	47	53
	*60歳以上	703	13	33	54	46
女性年代	女性*~29歳	96	4	35	60	40
	*~39歳	236	7	28	65	35
	*~49歳	265	6	28	65	35
	*~59歳	206	5	28	67	33
	*60歳以上	243	4	19	77	24
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	2678	13	32	55	45
	四輪自動車非保有世帯	769	3	19	79	21

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

超低燃費ガソリン技術認知【四輪自動車保有世帯】



次世代自動車の購入検討順位とその理由

●次世代自動車内における購入検討順位の1位は「超低燃費ガソリン技術搭載車」「HV」。
次世代自動車の購入検討順位（1位）を全体とみると、最も高いのは「超低燃費ガソリン技術搭載車」で38%。同程度で「HV」が36%。以下、「EV」が15%、「PHV」が11%である。

＜超低燃費ガソリン技術搭載車＞全体と比べて、年収第1～2分位、独身期や、女性29歳以下、女性60歳以上等で高い。

次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯】

(%)

		電 気 自 動 車 (EV)	ハ イ ブ リ ッ ド 車 (HV)	プ ラ イ グ イ ン ド 車 (PHV)	超 低 燃 費 ガ ソ リ ン 技 術 搭 載 車
n					
2689		15	36	11	38
全体	2689	15	36	11	38
地域					
首都圏	712	16	38	13	34
地方圏(首都圏以外)	1977	15	36	10	39
首都圏*中心部(23区)	65	12	32	20	35
近郊(40km圏)	407	16	36	14	34
周辺(40km圏外)	240	17	41	10	33
地方圏*大都市	365	17	36	10	37
中都市	558	13	35	10	42
小都市	192	18	29	11	43
周辺部	604	15	38	10	36
郡部	258	11	38	10	42
主要5都市	209	21	33	17	29
年収5分位					
第1分位	290	19	29	6	46
第2分位	481	17	28	10	45
第3分位	541	15	34	10	41
第4分位	587	11	43	11	35
第5分位	590	13	44	15	28
ライフステージ					
独身期	63	14	35	6	44
家族形成期	296	11	42	10	37
家族成長前期	355	11	40	14	36
家族成長後期	268	8	46	11	35
家族成熟期	553	19	33	12	36
結晶期	397	12	37	10	42
高齢期	756	20	32	10	39
性別					
男性	1552	16	36	11	37
女性	993	13	38	10	39
男性年代					
男性*~29歳	98	9	50	14	27
*~39歳	218	11	39	10	40
*~49歳	289	13	35	11	41
*~59歳	308	15	38	11	36
*60歳以上	639	21	33	11	36
女性年代					
女性*~29歳	91	8	42	8	43
*~39歳	229	9	42	12	38
*~49歳	257	9	45	12	34
*~59歳	196	14	40	8	38
*60歳以上	220	23	24	10	44
保有					
乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	2545	15	37	11	38
四輪自動車非保有世帯	513	30	29	13	29

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

<HV>全体と比べて、高所得層である第4～5分位、長子が高校～大学生の家族成長後期や、男性29歳以下、女性20～40代等で高い。

<EV>全体と比べて、男女60歳以上、四輪自動車非保有世帯等で高い。

<PHV>全体と比べて、首都圏中心部、長子が小中学生の首都圏家族成長前期や、首都圏家族成熟期等で高い。

次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯】

(%)

		電気自動車 (EV)	ハイブリッド車 (HV)	プラグイン (PHV)	超低燃費搭載 ガソリン技術
n					
2689		15	36	11	38

全体		2689	15	36	11	38
首都圏	首都圏 独身期	17	6	35	—	59
	首都圏 家族形成期	94	12	47	10	32
	首都圏 家族成長前期	85	9	41	20	29
	首都圏 家族成長後期	71	6	47	16	32
	首都圏 家族成熟期	135	19	34	18	30
	首都圏 結晶期	121	17	33	9	41
	首都圏 高齢期	189	22	33	11	33
	地方圏	地方圏 独身期	46	17	35	9
地方圏 家族形成期		202	10	40	10	40
地方圏 家族成長前期		270	12	39	12	37
地方圏 家族成長後期		197	9	46	9	36
地方圏 家族成熟期		418	19	32	11	38
地方圏 結晶期		276	10	38	10	42
地方圏 高齢期		567	19	31	9	41
車 型 A (含 軽 B V)	大・中型	79	15	42	9	34
	小型	312	21	40	16	23
	大衆	448	18	38	9	36
	軽	741	14	31	8	47
	ボンネットワゴン	626	12	41	11	36
	キャブワゴン	319	10	39	15	36
	ボンネットバン(軽、オフロード型)	20	25	20	5	50

n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

●超低燃費ガソリン技術搭載車の特徴は、一般のガソリン車と同じ使い方ができ、車両価格も比較的安い点。HVは、ガソリン車と同じ使い方ができ、環境負荷や運転時の騒音が少なく、車種が多い点。EVは、家庭用コンセントで充電でき、最先端技術、環境負荷や騒音が少ない点。PHVは、いざというときガソリンで走れ、家庭用コンセントで充電でき、環境負荷少なく、長距離走行可能な点。

それぞれの次世代自動車を1位にした理由をみる。

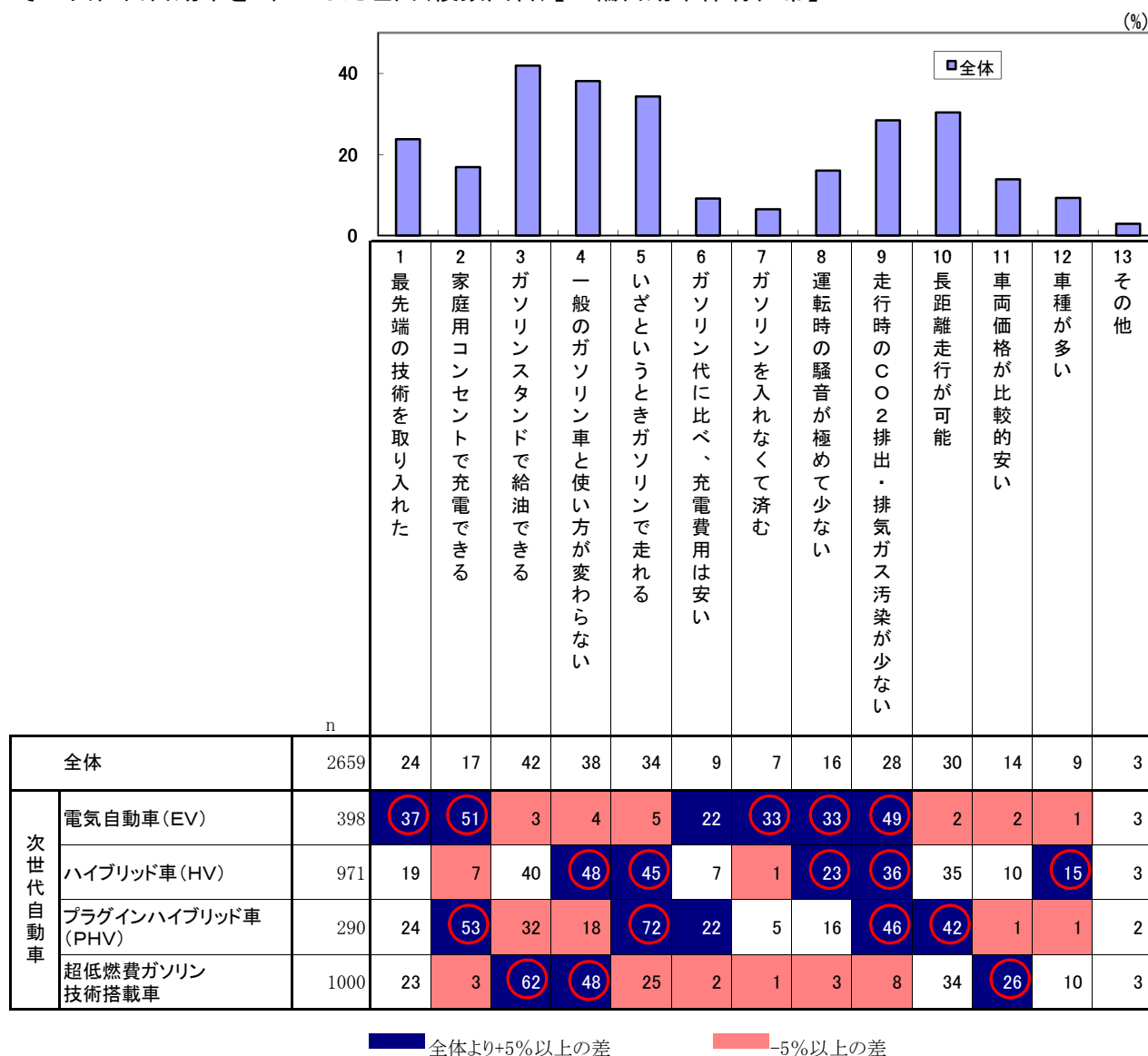
＜超低燃費ガソリン技術搭載車＞「ガソリンスタンドで給油できる」「一般のガソリン車と使い方が変わらない」が高く、ガソリン車と同じ使い方ができる点や、「車両価格が比較的安い」点が高い。

＜HV＞「一般のガソリン車と使い方が変わらない」「いざというときガソリンで走れる」というガソリン車と同じ使い方ができる点や、「走行時のCO₂排出・排気ガス汚染が少ない」「運転時の騒音が極めて少ない」「車種が多い」点が高い。

＜EV＞「家庭用コンセントで充電できる」といった充電すれば済む点や、「最先端の技術を取り入れた」「走行時のCO₂排出・排気ガス汚染が少ない」「ガソリンを入れなくて済む」「運転時の騒音が極めて少ない」が高い。

＜PHV＞「いざというときガソリンで走れる」「家庭用コンセントで充電できる」「走行時のCO₂排出・排気ガス汚染が少ない」「長距離走行が可能」等で高い。

その次世代自動車を1位にした理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



その次世代自動車を1位にした理由が全体で2割以上の項目についてみる。

＜最先端技術＞高齢期等で高い。

＜ガソリンスタンドで給油できる＞首都圏家族形成期～家族成長前期（長子が小中学生）、地方圏結晶期で高い。

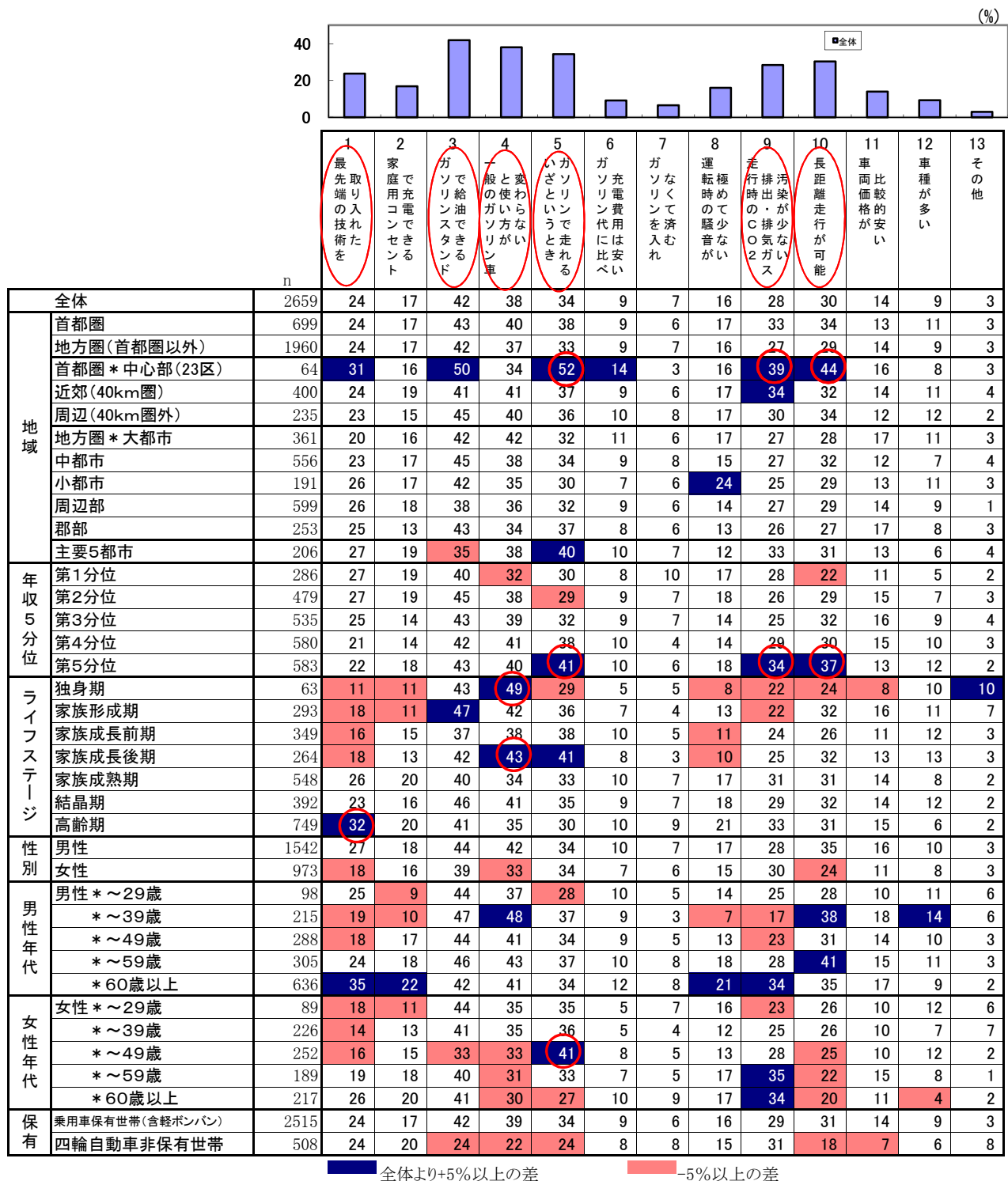
＜一般のガソリン車と使い方が変わらない＞独身期や長子が高校・大学生である家族成長後期等で高い。

＜いざというときガソリンで走れる＞首都圏中心部、高所得層の第5分位、女性40代、首都圏家族成長前期～後期（長子が学生）、地方圏家族成長後期等で高い。

＜走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない＞首都圏中心部、年収第5分位、首都圏家族成熟期および高齢期等で高い。

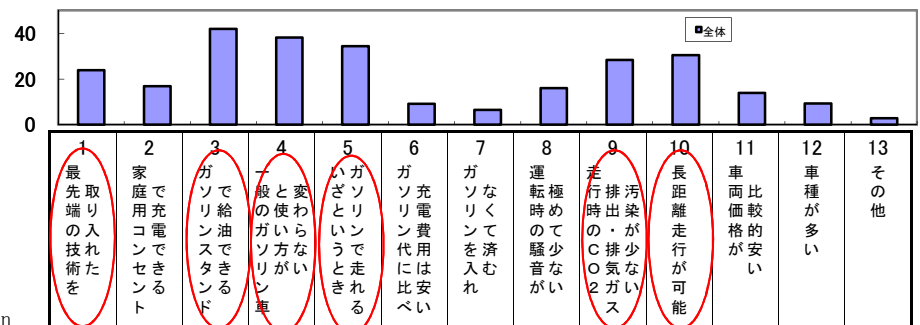
＜長距離走行が可能＞首都圏中心部、年収第5分位、首都圏家族成長後期等で高い。

その次世代自動車を1位にした理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



その次世代自動車を1位にした理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】

(%)



		n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
全体		2659	24	17	42	38	34	9	7	16	28	30	14	9	3
首都圏	首都圏 独身期	17	-	12	53	65	29	-	-	6	12	29	6	6	6
	首都圏 家族形成期	93	12	8	48	44	32	3	3	12	23	32	16	11	9
	首都圏 家族成長前期	82	17	18	48	40	49	13	2	6	31	35	11	10	2
	首都圏 家族成長後期	69	23	10	41	48	46	6	1	7	29	36	16	16	4
	首都圏 家族成熟期	134	26	19	41	38	37	8	5	18	37	31	8	8	2
	首都圏 結晶期	117	18	19	44	42	39	12	10	19	29	35	14	19	1
	首都圏 高齢期	187	38	21	39	33	34	12	11	26	42	34	17	6	3
	地方圏 独身期	46	15	11	39	44	28	7	7	9	26	22	9	11	11
地方圏	地方圏 家族形成期	200	21	13	47	42	37	9	5	13	22	32	16	11	6
	地方圏 家族成長前期	267	15	14	34	37	35	9	5	12	21	23	11	12	3
	地方圏 家族成長後期	195	16	13	43	42	40	9	4	11	24	30	12	11	3
	地方圏 家族成熟期	414	25	21	39	33	32	10	8	16	29	31	16	8	2
	地方圏 結晶期	275	25	15	47	40	34	8	6	18	29	31	14	9	3
	地方圏 高齢期	562	30	20	42	36	29	9	8	19	30	30	15	5	2
車種A(含軽B・V)	大・中型	79	33	20	47	41	34	15	8	25	43	35	14	11	1
	小型	310	28	27	41	42	41	14	9	22	36	39	14	10	3
	大衆	443	28	16	43	38	30	9	7	19	31	28	18	9	4
	軽	731	23	17	40	34	28	7	7	13	26	25	11	8	3
	ボンネットワゴン	617	21	15	41	41	39	10	5	14	28	33	14	10	3
	キャブワゴン	315	19	15	47	41	41	6	4	12	22	36	13	11	3
	ボンネットバン(軽、オフロード型)	20	5	5	35	35	25	-	15	20	20	25	25	5	-

n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

次世代自動車に関する東日本大震災前後での考え

●震災前、震災後ともにガソリン車を支持。

＜東日本大震災以前の考え＞全体でみると【A：節電時電気がなくても、ガソリンがあれば走れるガソリン車がいい】に近い計が58%、【B：ガソリンがなくても充電すれば走れる電気自動車がよい】に近い計が13%で、ガソリン車を支持。四輪自動車非保有世帯では、AとBが拮抗していた。

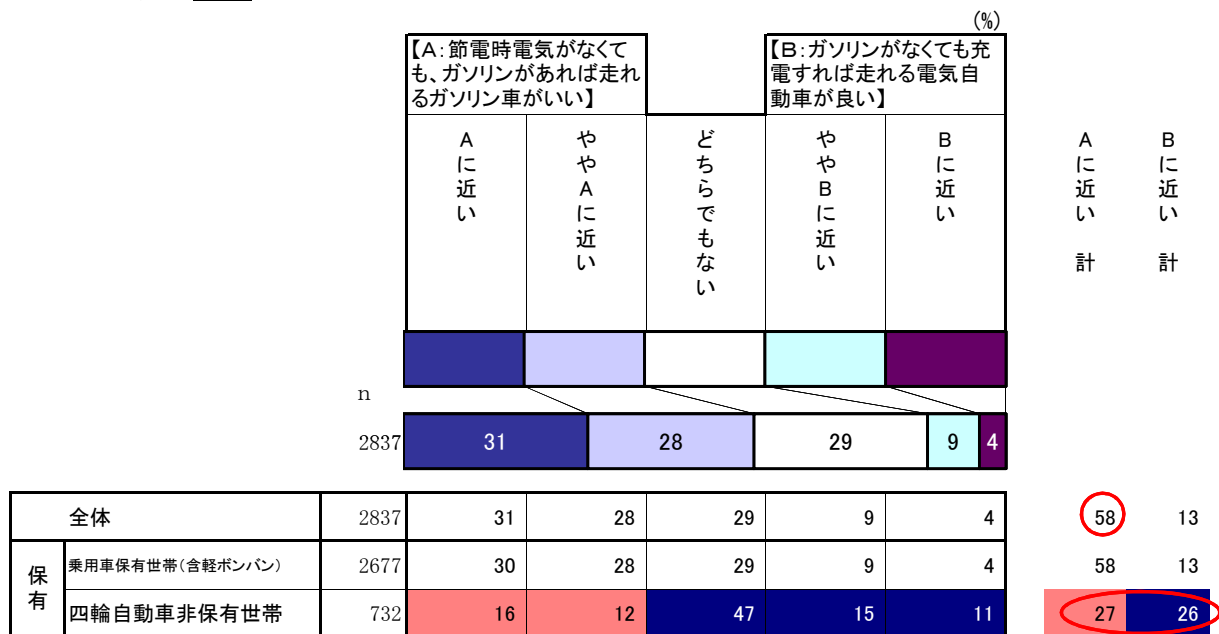
＜東日本大震災以後の考え＞

全体でみると【A：節電時電気がなくても、ガソリンがあれば走れるガソリン車がいい】に近い計が52%、【B：ガソリンがなくても充電すれば走れる電気自動車がよい】に近い計が16%。

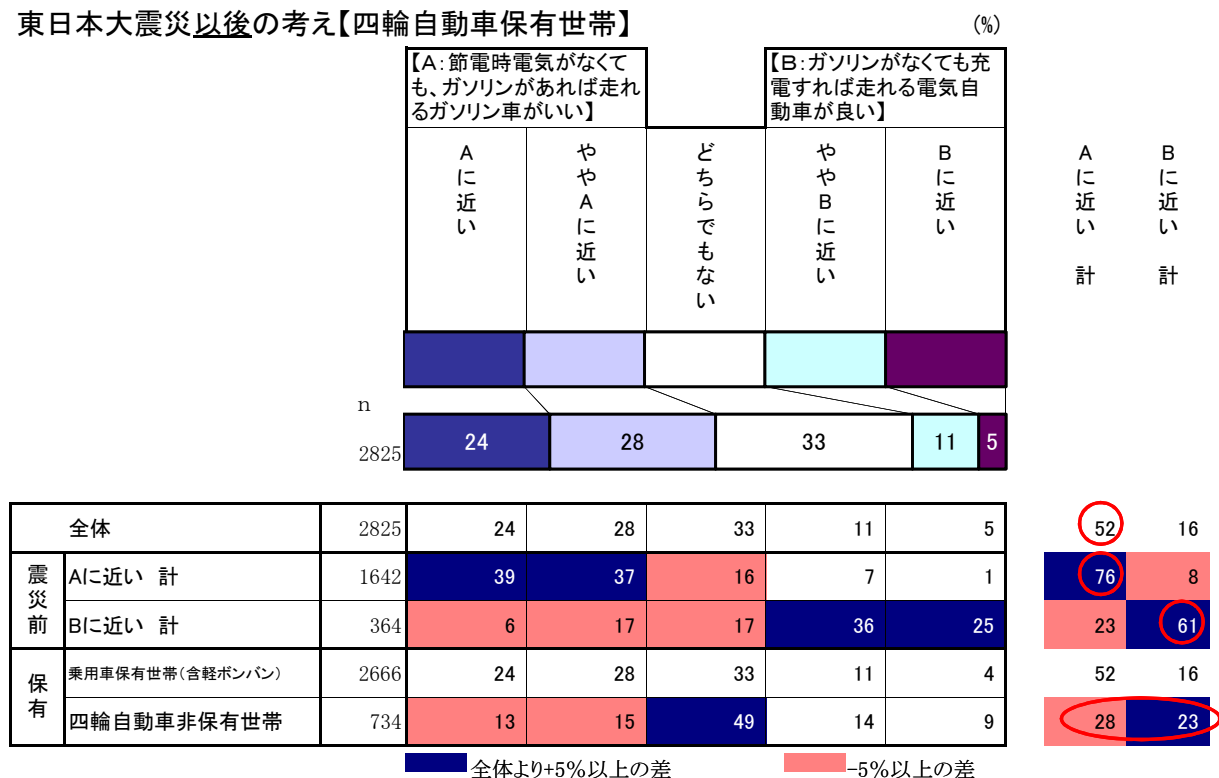
＜震災前の考え別＞震災前後ともにガソリン車支持は76%、同じく電気自動車支持は61%である。

＜保有別＞四輪自動車非保有世帯の震災前後での支持の傾向は同水準である。

東日本大震災以前の考え【四輪自動車保有世帯】



東日本大震災以後の考え【四輪自動車保有世帯】



参考

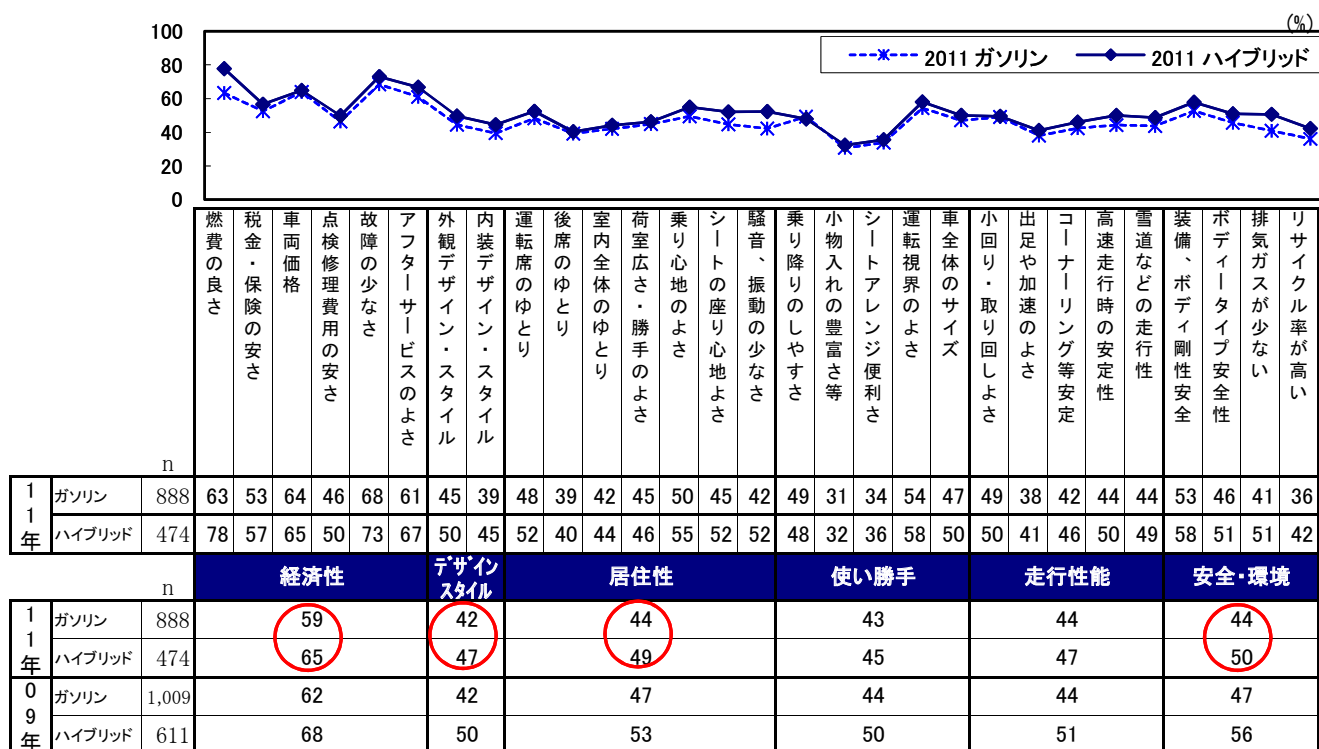
ハイブリッド志向者のプロフィール

●ハイブリッド志向者は多くの項目でガソリン志向者よりも重視度が高い。

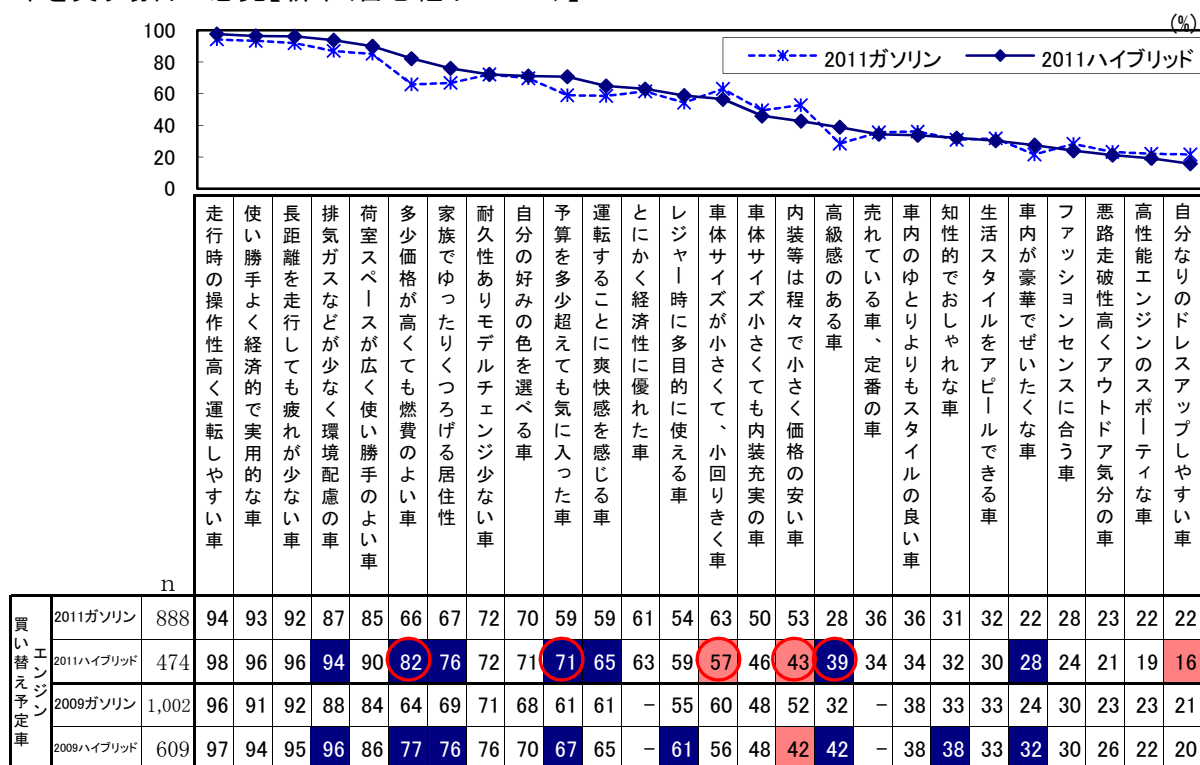
＜今後の購入時重視度＞11年のハイブリッド志向者は経済性や安全・環境面に加え、デザイン・スタイル、居住性の項目でガソリン志向者より高い傾向。

＜車を買う場合の意見＞11年のハイブリッド志向者はガソリン志向者に比べ、「多少高格が高くても燃費のよい車」「予算を多少超えても気に入った車」「高級感のある車」等で高く、「車体サイズが小さくて、小回りきく車」や「内装等は程々で小さく価格の安い車」等で低い。

今後の購入時の重視度【新車(含む軽ボンバン)】



車を買う場合の意見【新車(含む軽ボンバン)】



■ ガソリンよりハイブリッドが+5%以上高い ■ -5%以上低い

* 「今後の購入時の重視度」の比率はTOPBOX(重視する)、下表(経済性、デザインスタイル等の値)は平均比率。

* 「車を買う場合の意見」のグラフは11年のハイブリッド予定ユーザーの降順で、比率はTOP2BOX(「非常にそう思う」+「そう思う」)。

* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は項目によって若干異なる。

3. 車の価値観

希望する車

●希望する車は「運転しやすい」「経済的で実用性高い」「長距離走行しても疲れしない」が高い。希望する車を全体でみると、「走行時の操作性が高く、運転しやすい」「使い勝手がよく、経済的で実用性の高い」「長距離を走行しても疲れが少ない」が9割超で特に高く、以下「排気ガスなどが少なく、環境に配慮した」「荷室スペースが広く、使い勝手のよい」が8割超で続く。

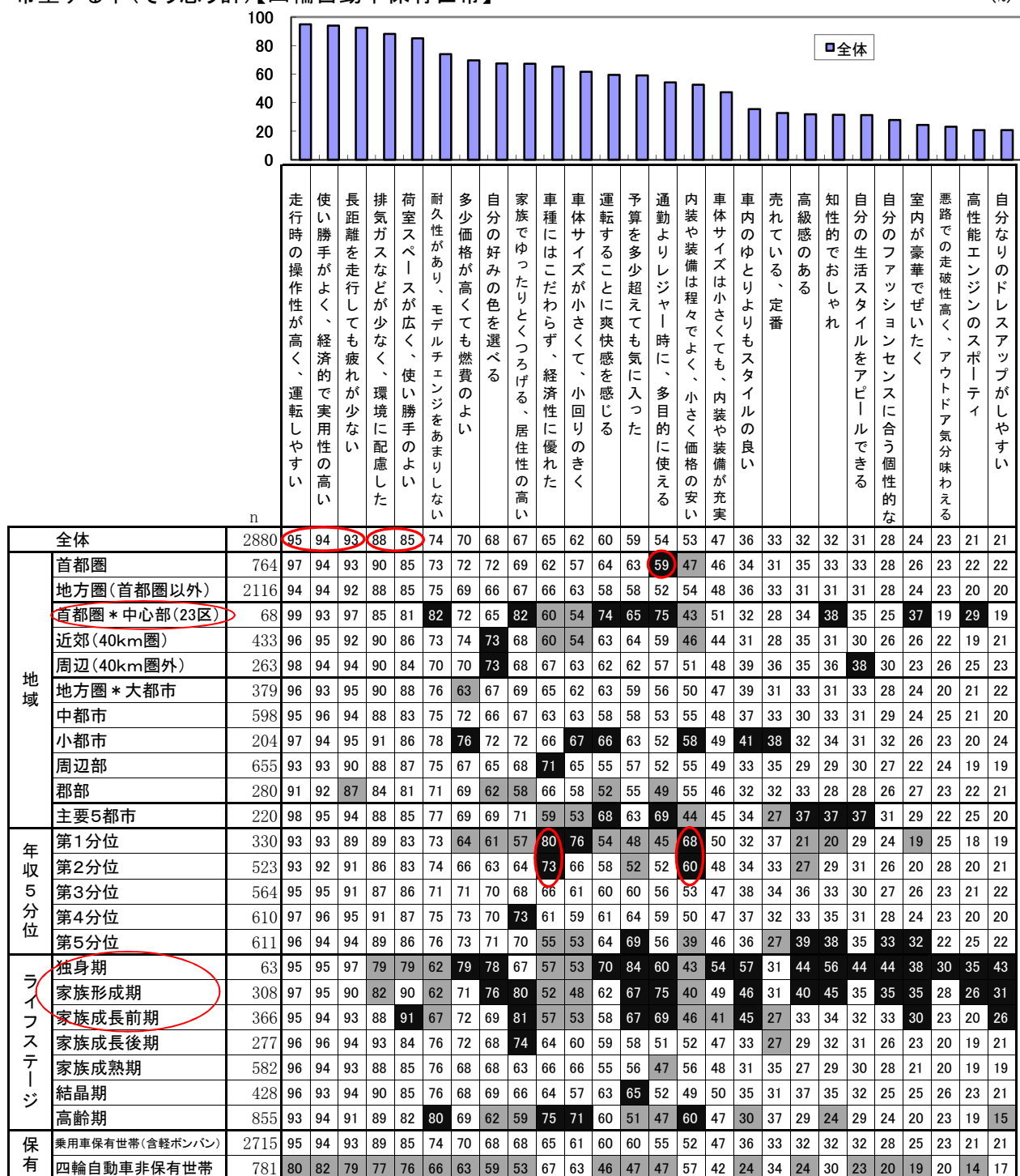
＜地域別＞全体と比べて、首都圏は「通勤よりレジャー時に、多目的に使える」が高く、首都圏中心部は他の地域に比べて高い項目が多いのが特徴。

＜年収別＞第1～2分位では「車種にはこだわらず、経済性に優れた」「内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い」が高い。

＜ライフステージ別＞独身期～家族成長前期（長子が小中学生）までは、他のステージと比べて高い項目が多い。

希望する車(そう思う計)【四輪自動車保有世帯】

(%)



全体より+5%以上の差

-5%以上の差

* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

●「車体サイズが小さくて、小回りのきく」「内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い」「自分の好みの色を選べる」等が徐々に増加。

時系列でみると、「車体サイズが小さくて、小回りのきく」「内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い」「自分の好みの色を選べる」は05年～11年にかけて徐々に増加している。

＜地域・年収・ライフステージ＞「車体サイズが小さくて、小回りのきく」は地方圏、長子が学校を終えて未婚の家族成熟期等で、「内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い」は地方圏、家族成長後期～成熟期等で、「自分の好みの色を選べる」は首都圏、高所得層の第4～5分位、家族形成期～成長前期等で高い。

希望する車(そう思う計)【四輪自動車保有世帯】

(%)

	n	室内が豪華でぜいたく	車内のゆとりよりもスタイルの良い	車体サイズが小さくて、小回りのきく	荷室スペースが広く、使い勝手のよい	多少価格が高くて燃費のよい	内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い	車体サイズは小さくても、内装や装備が充実	高性能エンジンのスポーティ	悪路での走破性高く、アウトドア気分味わえる	耐久性があり、モデルチェンジをあまりしない	予算を多少超えても気に入った	走行時の操作性が高く、運転しやすい	使い勝手がよく、経済的で実用性の高い	家族でゆつたりとくつろげる、居住性の高い	通勤よりレジャー時に、多目的に使える	自分の生活スタイルをアピールできる	自分のファッションセンスに合う個性的な	自分の好みの色を選べる	自分なりのドレスアップがしやすい	知性的でおしゃれ	運転することに爽快感を感じる	長距離を走行しても疲れが少ない
2005	3911	27	31	54	86	71	46	43	23	26	72	62	95	92	73	57	31	28	61	19	32	57	93
2007	2828	26	32	59	83	74	49	43	23	24	72	61	94	92	67	54	29	27	62	19	32	56	89
2009	2974	27	37	60	84	66	50	46	22	24	72	60	95	91	69	54	32	29	66	21	33	60	92
2011	2843	24	36	62	85	70	53	47	21	23	74	59	95	94	67	54	31	28	68	21	32	60	93

					3				6				18							
					車体サイズが小さくて、小回りのきく				内装や装備は程々でよく、小さく価格の安い				自分の好みの色を選べる							
n					11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年	11年	09年	07年	05年
全体					2833	2950	2818	3903	62	60	59	54	53	50	49	46	68	66	62	61
地域	首都圏	746	777	738	965	57	57	58	48	47	47	45	41	72	69	64	62			
	地方圏(首都圏以外)	2087	2173	2080	2863	63	61	60	56	54	51	51	47	66	65	61	61			
	首都圏＊中心部(23区)	68	71	84	210	54	62	54	44	43	37	41	39	65	58	60	59			
	近郊(40km圏)	419	379	370	538	54	55	55	49	46	46	42	40	73	71	64	61			
	周辺(40km圏外)	259	327	284	217	63	57	62	50	51	51	49	46	73	68	64	64			
	地方圏＊大都市	374	389	309	438	62	60	52	53	50	46	44	42	67	67	64	58			
	中都市	591	595	525	777	63	60	61	57	55	50	52	45	66	63	67	64			
	小都市	200	220	179	285	67	60	66	57	58	49	56	46	72	65	52	60			
	周辺部	646	666	701	569	65	62	60	58	55	55	51	53	65	67	59	62			
	郡部	276	303	366	794	58	64	62	56	55	55	52	49	62	62	58	59			
	主要5都市	217	198	230	470	53	59	55	49	44	46	40	43	69	64	65	60			
年収5分位	第1分位	322	333	298	452	76	69	75	68	68	65	62	64	61	59	54	58			
	第2分位	515	514	513	672	66	65	67	60	60	57	58	54	63	66	59	61			
	第3分位	560	590	554	769	61	61	59	53	53	52	52	45	70	67	60	61			
	第4分位	604	636	577	789	59	57	53	51	50	48	42	39	70	67	65	61			
	第5分位	608	660	559	775	53	55	52	43	39	39	37	35	71	70	65	63			
ライフステージ	独身期	63	80	34	81	53	45	32	41	43	40	29	42	78	68	70	70			
	家族形成期	305	331	265	445	48	45	51	46	40	32	37	35	76	73	66	68			
	家族成長前期	362	383	410	652	53	52	51	45	46	43	40	37	69	66	64	63			
	家族成長後期	275	310	286	435	60	59	57	54	52	50	46	44	68	64	63	57			
	家族成熟期	574	583	606	886	66	65	61	55	56	54	51	48	68	67	64	61			
	結晶期	420	450	423	560	57	64	56	56	49	51	47	50	69	70	61	62			
	高齢期	833	806	787	841	71	67	69	66	60	59	60	54	62	61	57	55			

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

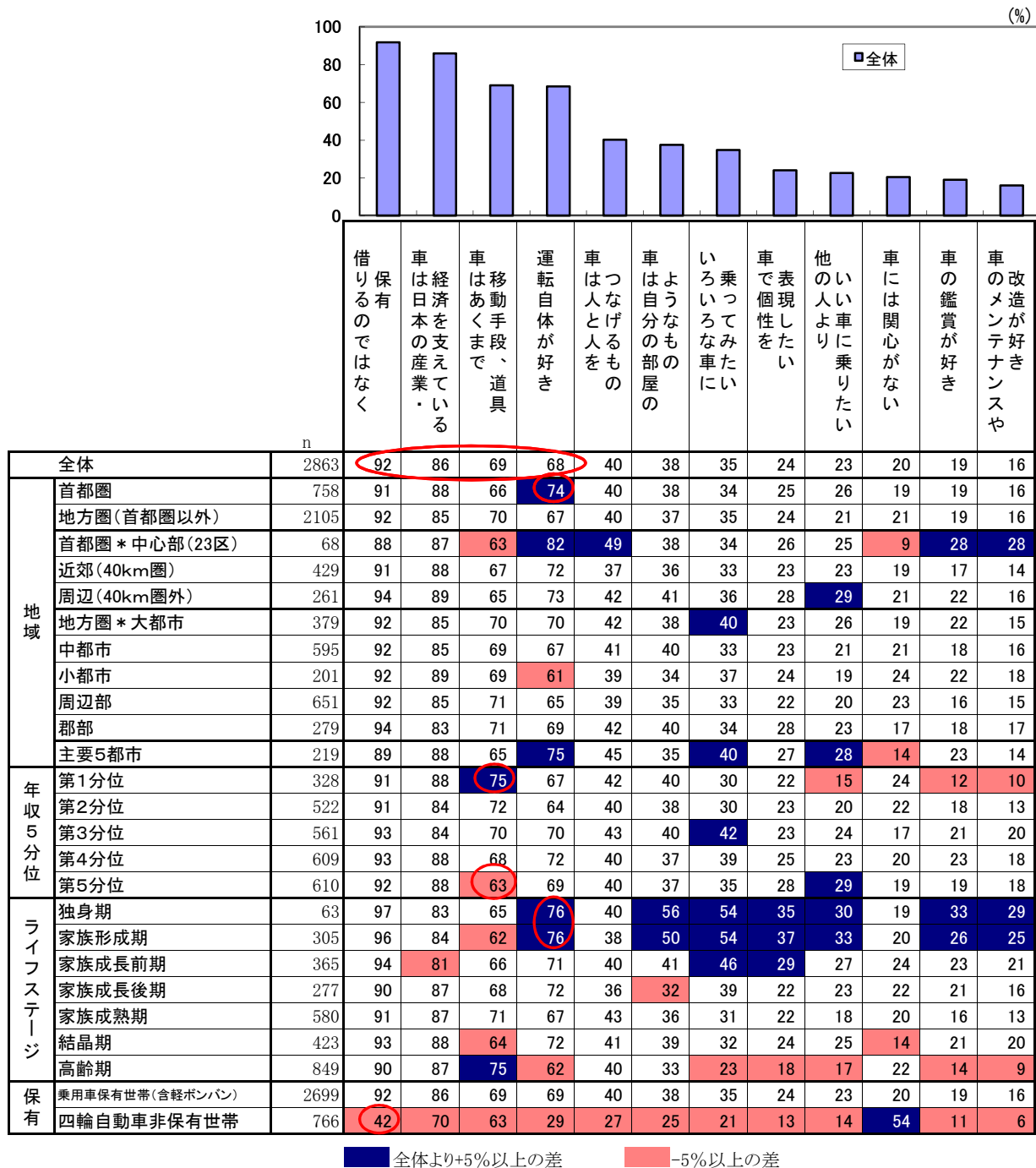
* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

* 表頭項目は、05年～11年に共通している項目のみ掲載。

車への考え・関心

- 「借りるのではなく保有」志向が9割で最も高い。四輪自動車非保有世帯でも4割に及ぶ。
 車に対する考え・関心は、「借りるのではなく保有」（92%）「車は日本の産業・経済を支えている」（86%）「車はあくまで移動手段、道具」（69%）「運転自体が好き」（68%）が高い。
 <地域別>首都圏は「運転自体が好き」が全体に比べ高い。
 <年収別>年収が高くなるにつれて「車はあくまで移動手段、道具」が低下傾向。
 <ライフステージ別>独身期、家族形成期は「運転自体が好き」が全体に比べ高い。

車への考え・関心(そう思う計)【四輪自動車保有世帯】



* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は各項目によって若干異なる。

車を持つ利点

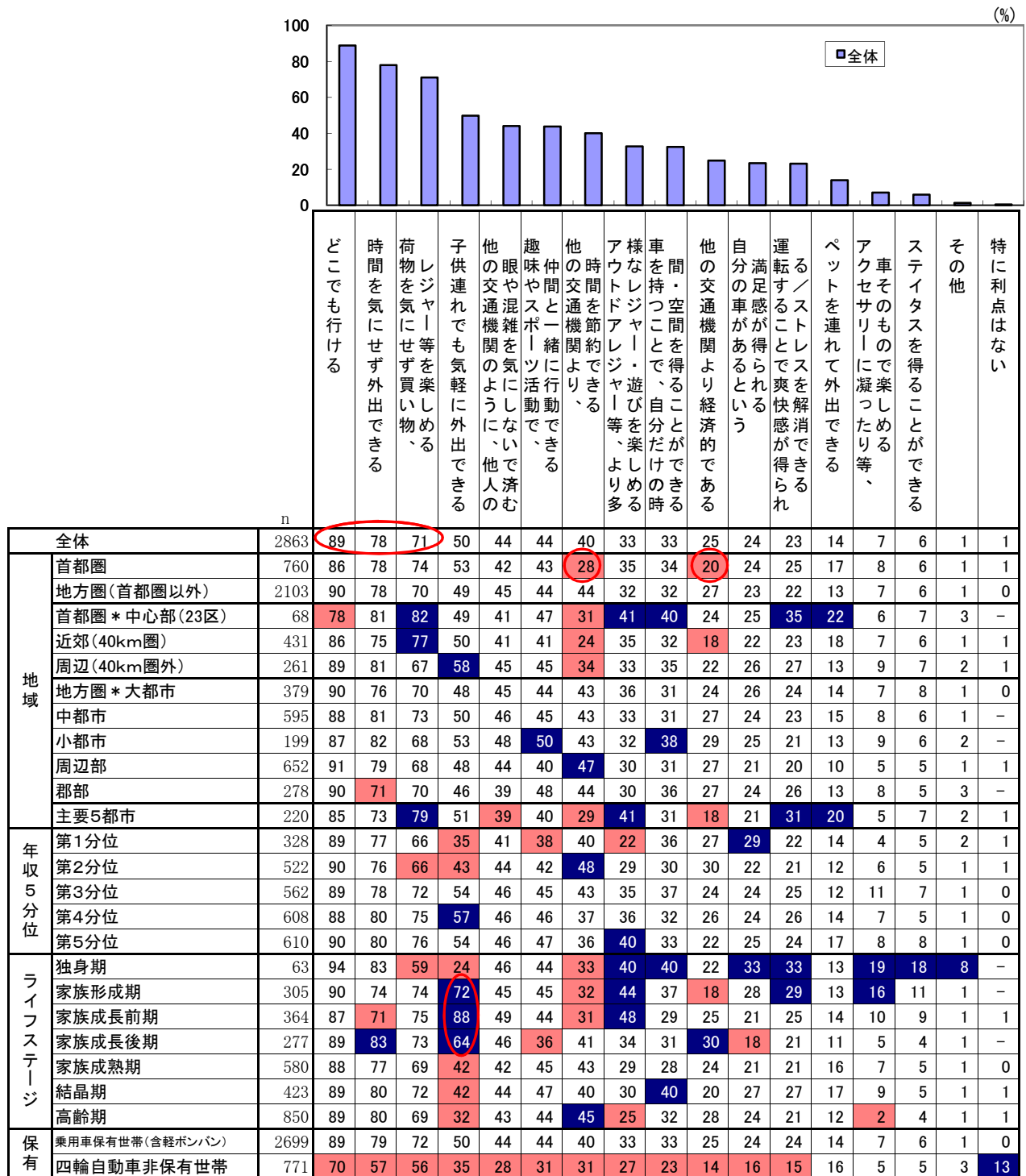
●車を持つ利点は、「いつでも使える・どこでも行ける・荷物があっても気にせず買い物・レジャーが出来る」が上位に。

車を持つ利点は、「どこでも行ける」(89%)「時間を気にせず外出できる」(78%)「荷物を気にせず買い物、レジャー等を楽しめる」(71%)が高い。

＜地域別＞首都圏では、「他の交通機関より経済的」「時間を節約できる」で反応が低め。

＜ライフステージ別＞家族形成期～成長後期は「子供連れでも気軽に外出できる」が全体に比べ高い。

車を持つ利点(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



■全体より+5%以上の差

■-5%以上の差

4. 余暇活動の変化

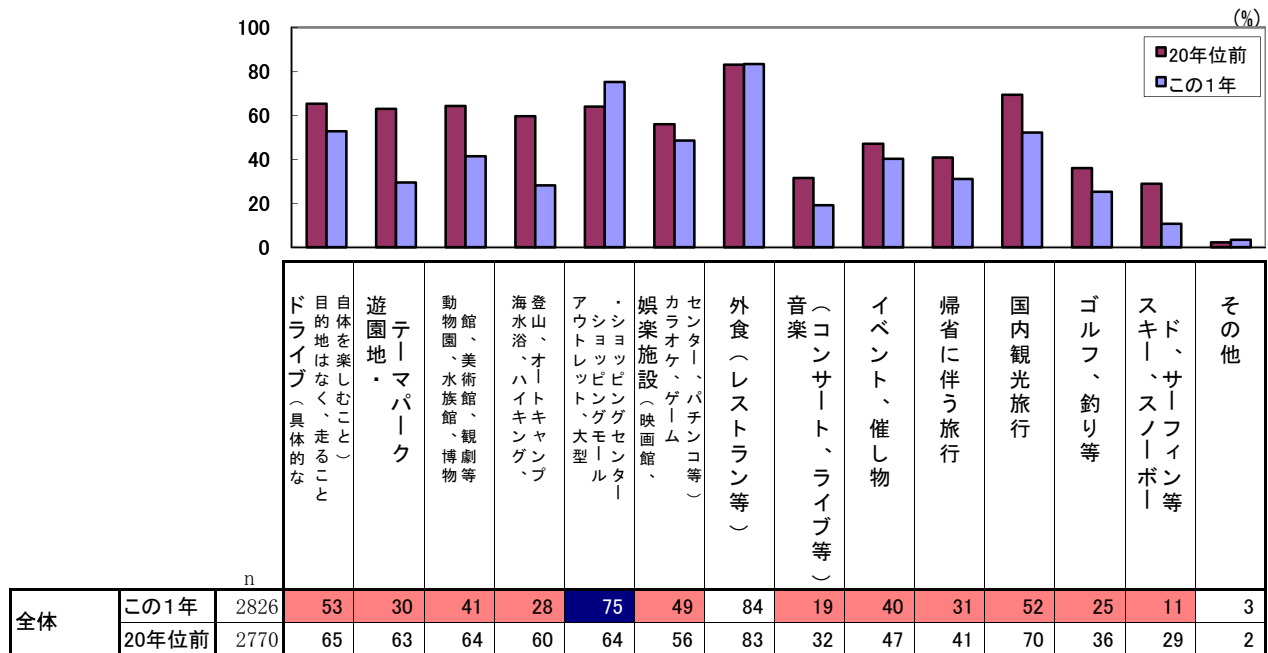
余暇活動の変化

●20年位前に比べ余暇活動の経験率が減少。車を利用する割合は同程度。

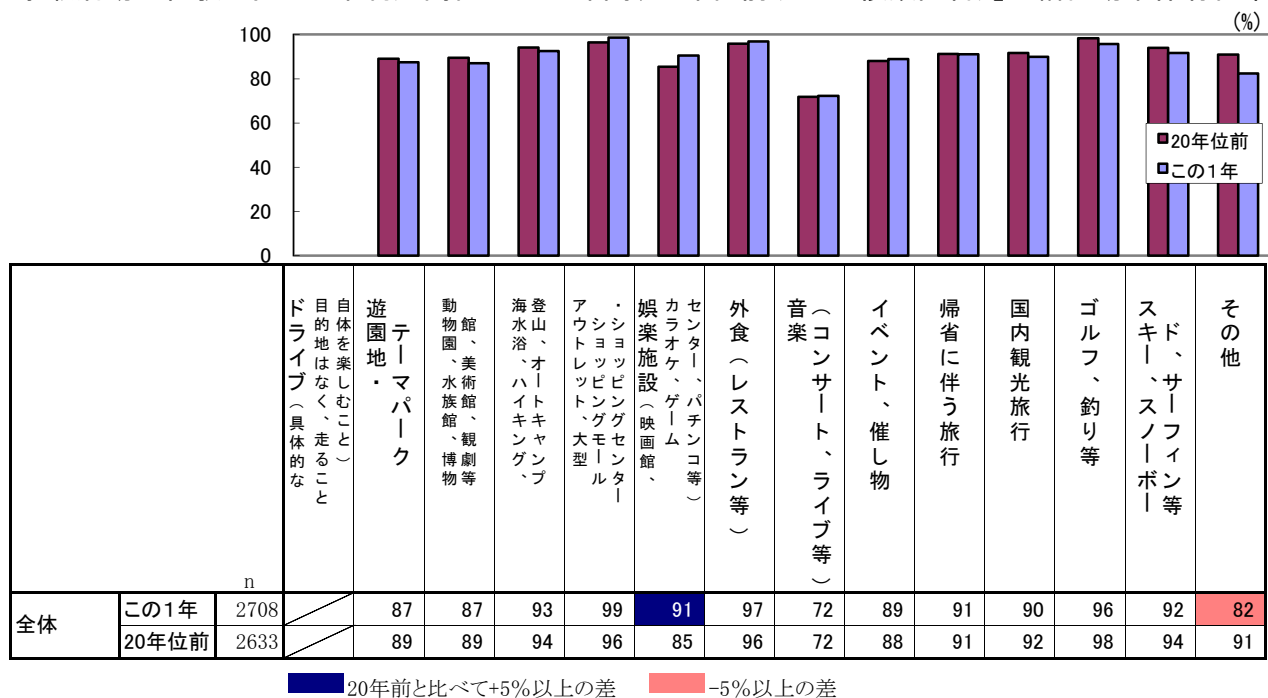
＜余暇活動の経験（車利用以外も含む）＞この1年で経験したレジャーと20年位前に経験したレジャーを比較すると、この1年の経験率はほとんどの項目で20年前に比べて経験率が低下していることがわかる。

＜余暇活動の経験に占める車利用割合＞車利用割合は、この1年も20年位前も同程度である。

余暇活動の経験（車利用以外も含む）この1年間、20年位前（各複数回答）【四輪自動車保有世帯】



余暇活動の経験に占める車利用割合 この1年間、20年位前（ともに複数回答）【四輪自動車保有世帯】



* 余暇活動の経験に占める車利用割合は、車利用率÷余暇活動経験率（車利用以外も含む）×100の値を用いた。

5. 東日本大震災の影響

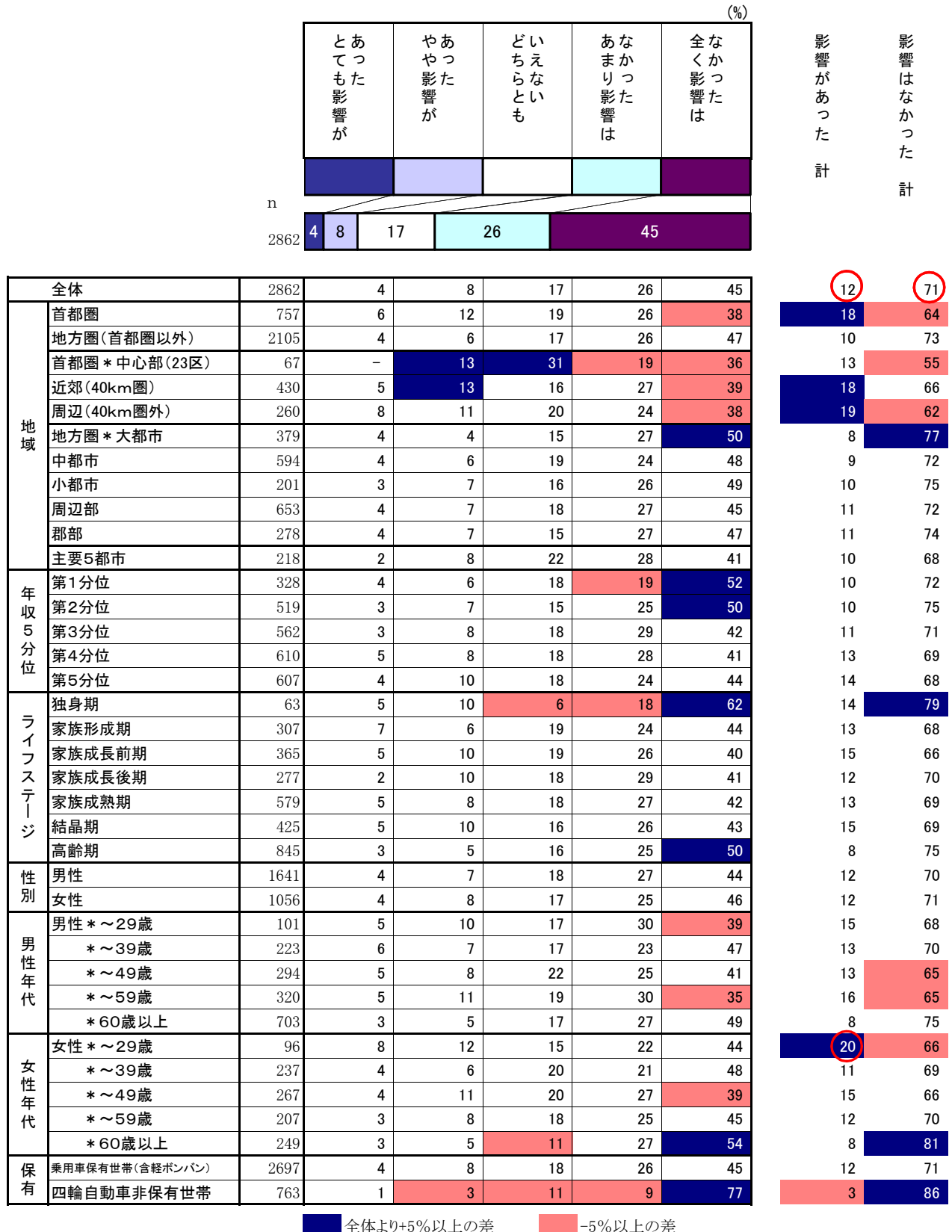
車の利用や購入への東日本大震災の影響

●東日本大震災が車利用・購入に影響があったとする割合は12%。

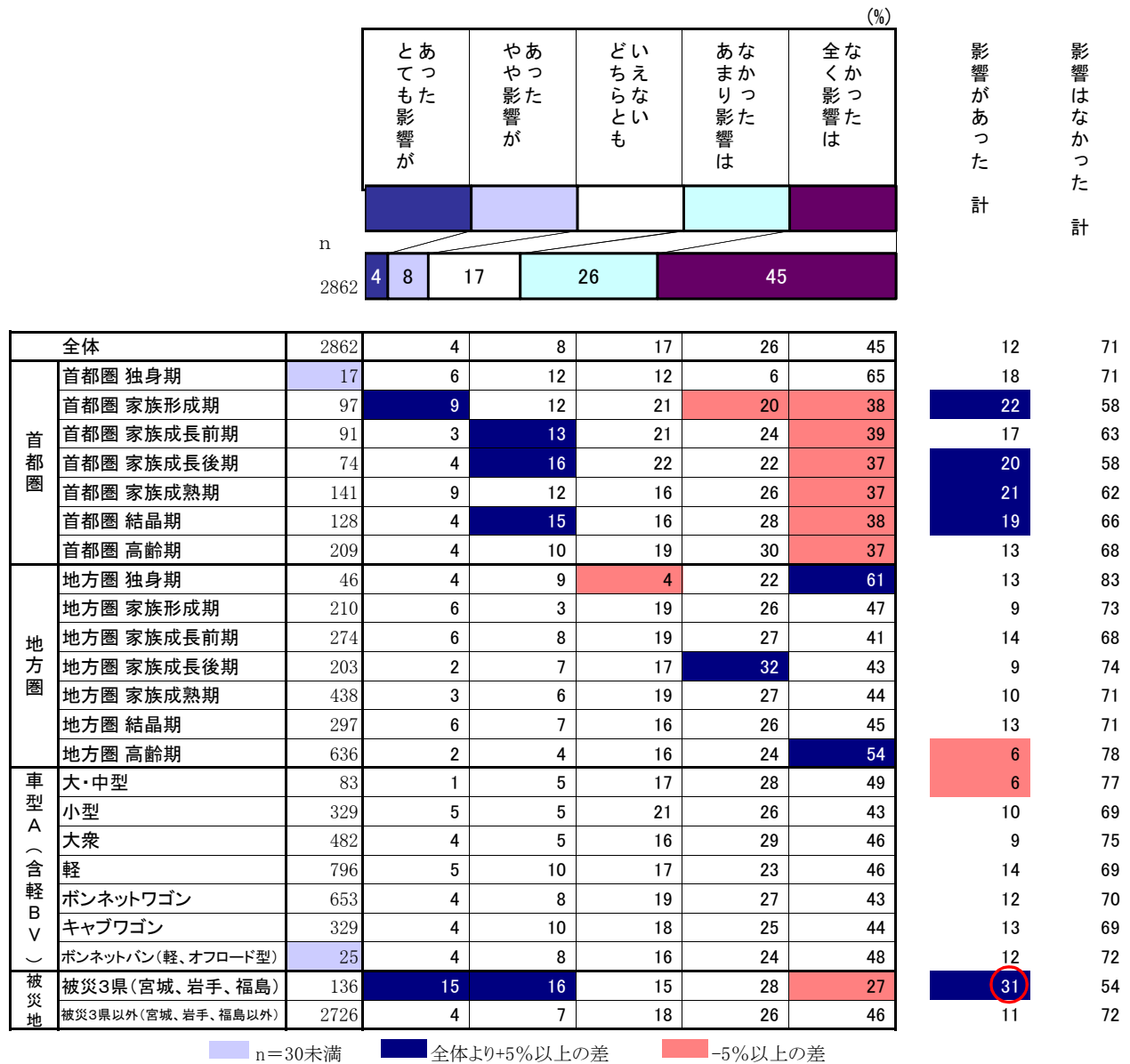
東日本大震災による車の利用や購入への影響を全体でみると、「影響があった計」が12%、「影響はなかった計」が71%である。

＜地域・性年代別等＞「影響があった計」が全体と比べて高いのは、女性29歳以下、被災3県等。

東日本大震災による車の利用や購入への影響【四輪自動車保有世帯】



東日本大震災による車の利用や購入への影響【四輪自動車保有世帯】



●震災後に購入予定がなくなった割合は5%、購入延期が2%。

震災の購入予定時期への影響を全体でみると「震災前・震災後ともに購入予定なし」が67%で最も高い。購入予定が消滅または延期となったのは、「震災前購入予定あり&震災後購入予定なし」が5%、「震災前後ともに購入予定ありのうち、購入延期」が2%である。

震災による購入予定時期への影響【四輪自動車保有世帯】

								(%)	
n			購入予定なし 震災前・震災後とも	震災前後購入予定あり &震災後購入予定なし	震災前後購入予定あり &震災前購入予定なし	購入予定あり 震災前・震災後ともに	ありのうち、購入延期 震災前後ともに購入予定	購入時期変わらず／前倒し 購入予定ありのうち、 震災前後とも	
全体			2880	67	16	5	9	2	3
地域	首都圏	764	65	16	5	9	1	3	
	地方圏(首都圏以外)	2116	68	16	6	9	2	3	
	首都圏＊中心部(23区)	68	65	13	9	9	2	2	
	近郊(40km圏)	433	67	16	3	8	1	2	
	周辺(40km圏外)	263	61	17	6	12	1	3	
	地方圏＊大都市	379	68	17	6	8	1	3	
	中都市	598	68	17	4	9	2	2	
	小都市	204	69	14	6	7	3	3	
	周辺部	655	67	15	6	10	3	3	
	郡部	280	67	17	5	7	2	2	
	主要5都市	220	62	18	6	8	1	2	
年収5分位	第1分位	330	75	12	4	6	1	1	
	第2分位	523	71	14	4	8	2	3	
	第3分位	564	65	16	7	9	2	3	
	第4分位	610	65	18	6	10	2	3	
	第5分位	611	60	19	6	12	3	3	
ライフステージ	独身期	63	64	16	5	13	－	2	
	家族形成期	308	65	19	5	10	3	4	
	家族成長前期	366	70	17	6	7	2	2	
	家族成長後期	277	64	19	5	9	3	2	
	家族成熟期	582	67	15	6	9	2	4	
	結晶期	428	63	16	7	10	1	4	
	高齢期	855	69	14	4	8	1	2	
被災地	被災3県(宮城、岩手、福島)	136	65	20	6	10	2	3	
	被災3県以外(宮城、岩手、福島以外)	2744	67	16	5	9	2	3	
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	2715	66	16	5	9	2	3	
	四輪自動車非保有世帯	781	87	4	1	2	0	0	

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

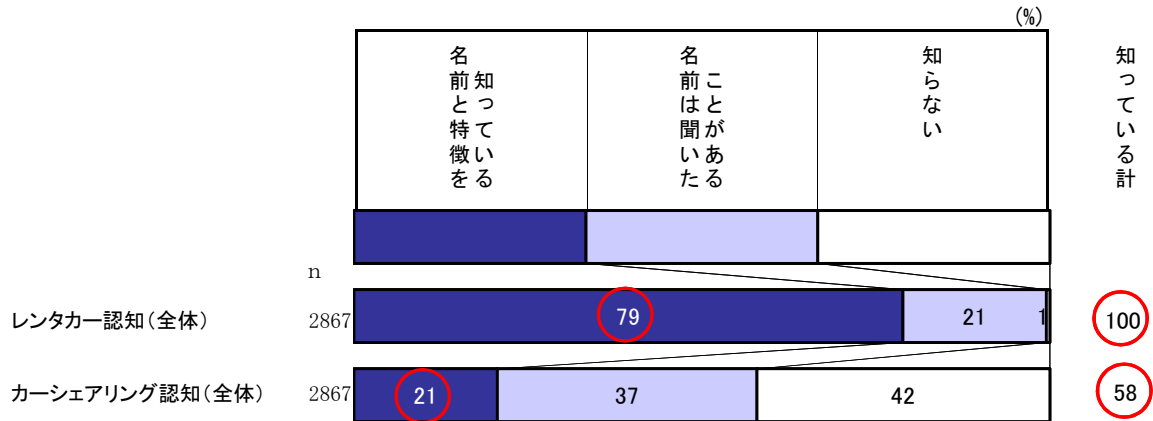
6. レンタカー、カーシェアリングへの意識

レンタカー、カーシェアリングの認知と利用状況

●認知はレンタカーはほぼ100%、カーシェアリングは58%。

＜レンタカー認知＞「知っている」計はほぼ100%。「名前と特徴を知っている」が全体の79%。
 ＜カーシェアリング認知＞「知っている」計は58%。「名前と特徴を知っている」が全体の21%。

レンタカー、カーシェアリングの認知【四輪自動車保有世帯】



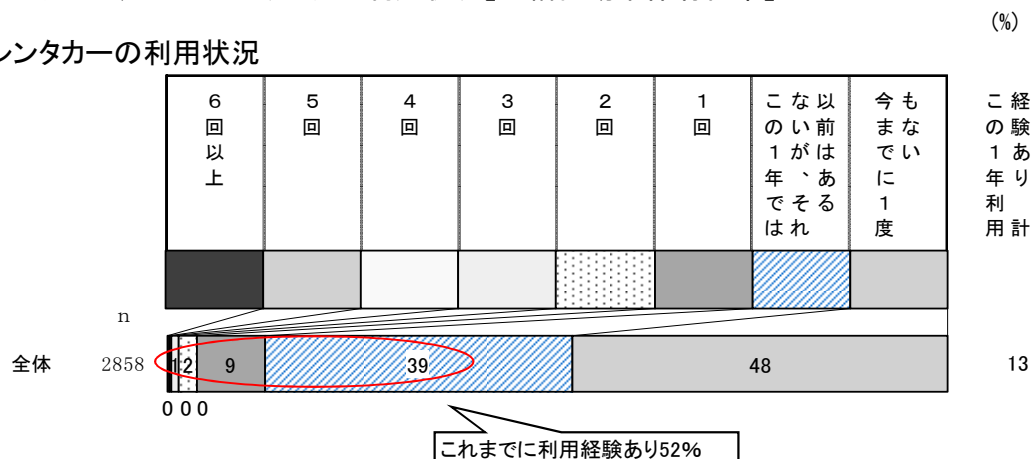
●レンタカーの利用経験ありは52%、カーシェアリングの利用経験ありは1%未満。

＜レンタカー利用頻度＞「今までに1度もない」(48%)が最も高く、「この1年ではないが、それ以前はある」(39%)「この1年で利用経験あり」(13%)。

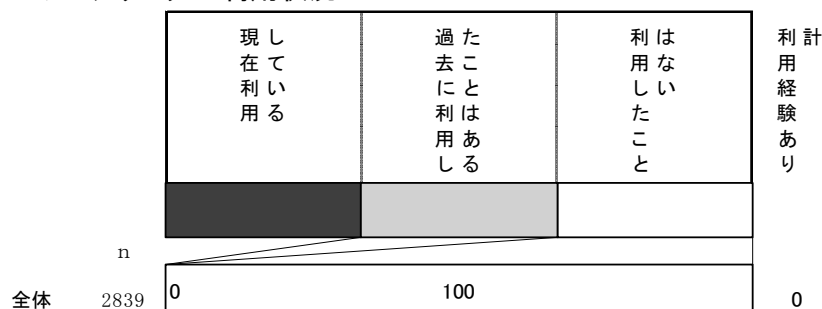
＜カーシェアリング利用経験＞「利用したことはない」が100%。

レンタカー、カーシェアリングの利用状況【四輪自動車保有世帯】

レンタカーの利用状況



カーシェアリングの利用状況



* カーシェアリングについては、母数2839sでは「経験あり」0%。

* レンタカー、カーシェアリングの利用状況は、仕事上での利用を除いて回答。

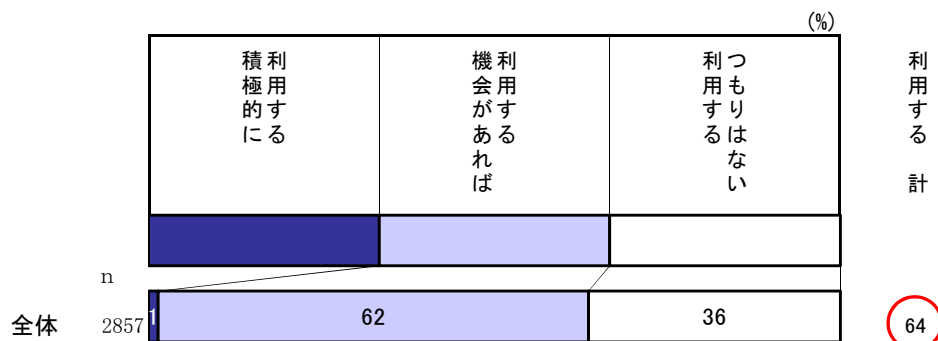
レンタカー、カーシェアリングの利用意向

●レンタカーの今後の利用意向は64%、カーシェアリングは12%。

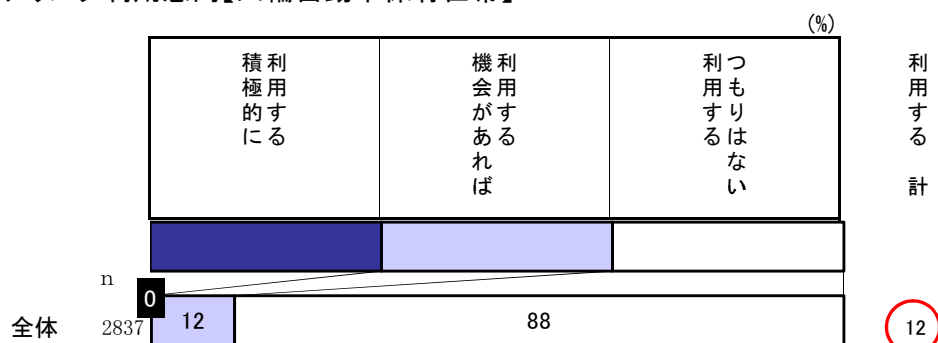
＜レンタカーの今後の利用意向＞「機会があれば利用する」が62%とトップ、
「利用するつもりはない」(36%)、「積極的に利用する」(1%)。

＜カーシェアリングの今後の利用意向＞「利用するつもりはない」が88%。

今後のレンタカー利用意向【四輪自動車保有世帯】



今後のカーシェアリング利用意向【四輪自動車保有世帯】



* レンタカー、カーシェアリングの利用意向は、仕事上での利用を除いて回答。

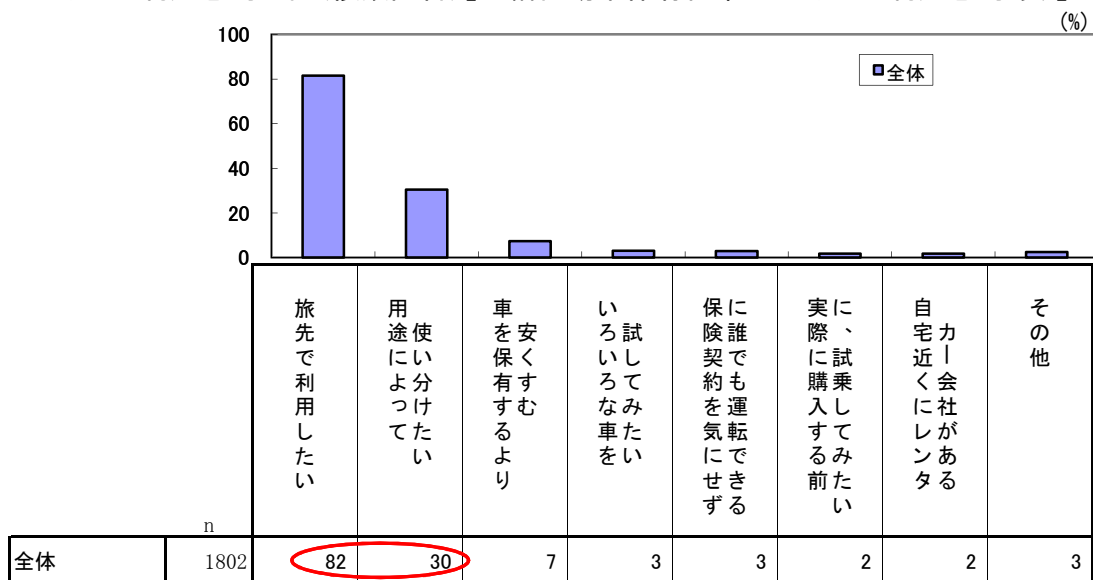
レンタカー、カーシェアリングの利用意向理由

●レンタカーの利用意向理由は旅先利用、カーシェアリングは維持費の安さ。

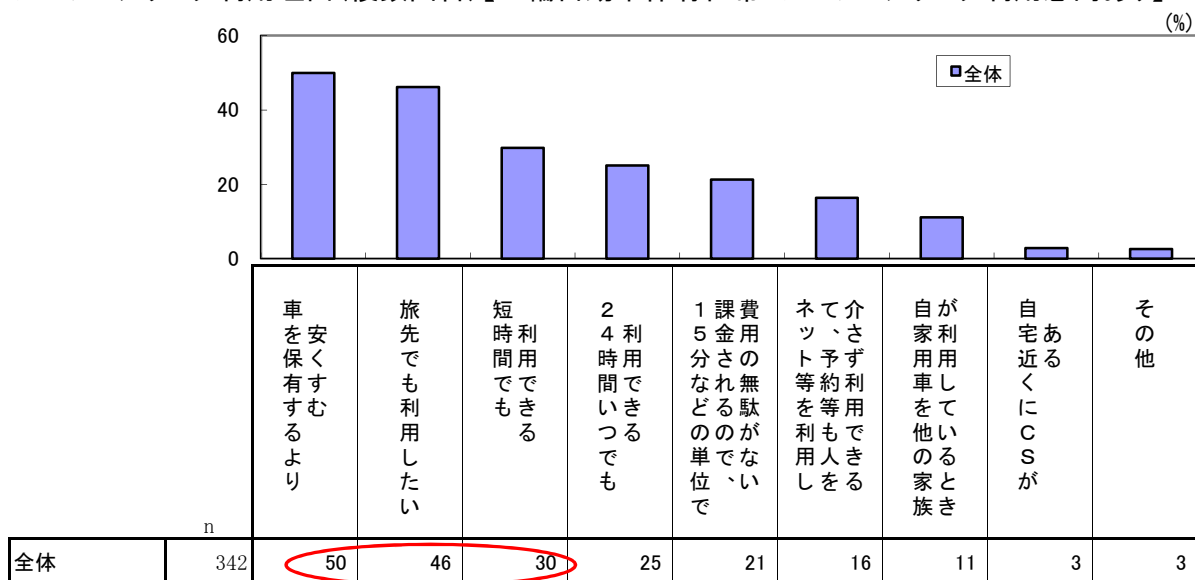
＜レンタカー利用意向理由＞「旅先で利用したい」が82%、「用途によって使い分けたい」(30%)が多い。

＜カーシェアリング利用意向理由＞「車を保有するより安くすむ」(50%)、「旅先でも利用したい」(46%)、「短時間でも利用できる」(30%)が多い。

レンタカー利用意向理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯 レンタカー利用意向あり】



カーシェアリング利用理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯 カーシェアリング利用意向あり】



* レンタカー、カーシェアリングの利用意向は、仕事上での利用を除いて回答。

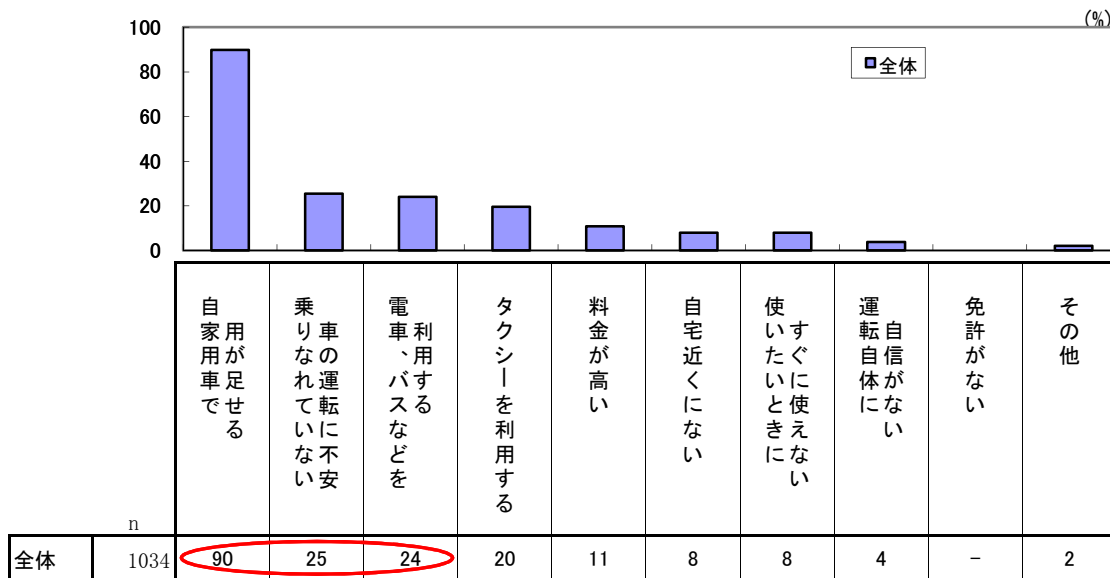
レンタカー、カーシェアリングの非利用意向理由

●レンタカー・カーシェアリングの非利用意向理由は「自家用車で用が足せる」から。

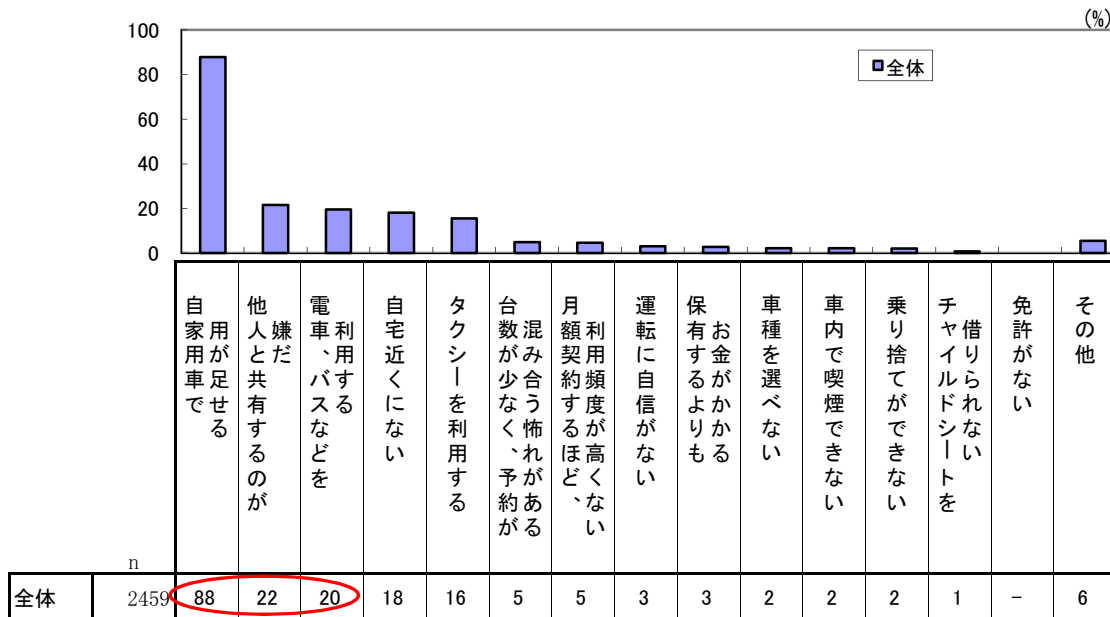
＜レンタカー非利用意向理由＞「自家用車で用が足せる」（90%）、「乗りなれていない車の運転に不安」（25%）「電車、バスなどを利用する」（24%）が多い。

＜カーシェアリング非利用意向理由＞「自家用車で用が足せる」（88%）、「他人と共有するのが嫌だ」（22%）、「電車、バスなどを利用する」（20%）が多い。

レンタカー非利用意向理由（複数回答）【四輪自動車保有世帯 レンタカー利用意向なし】



カーシェアリング非利用理由（複数回答）【四輪自動車保有世帯 カーシェアリング利用意向なし】



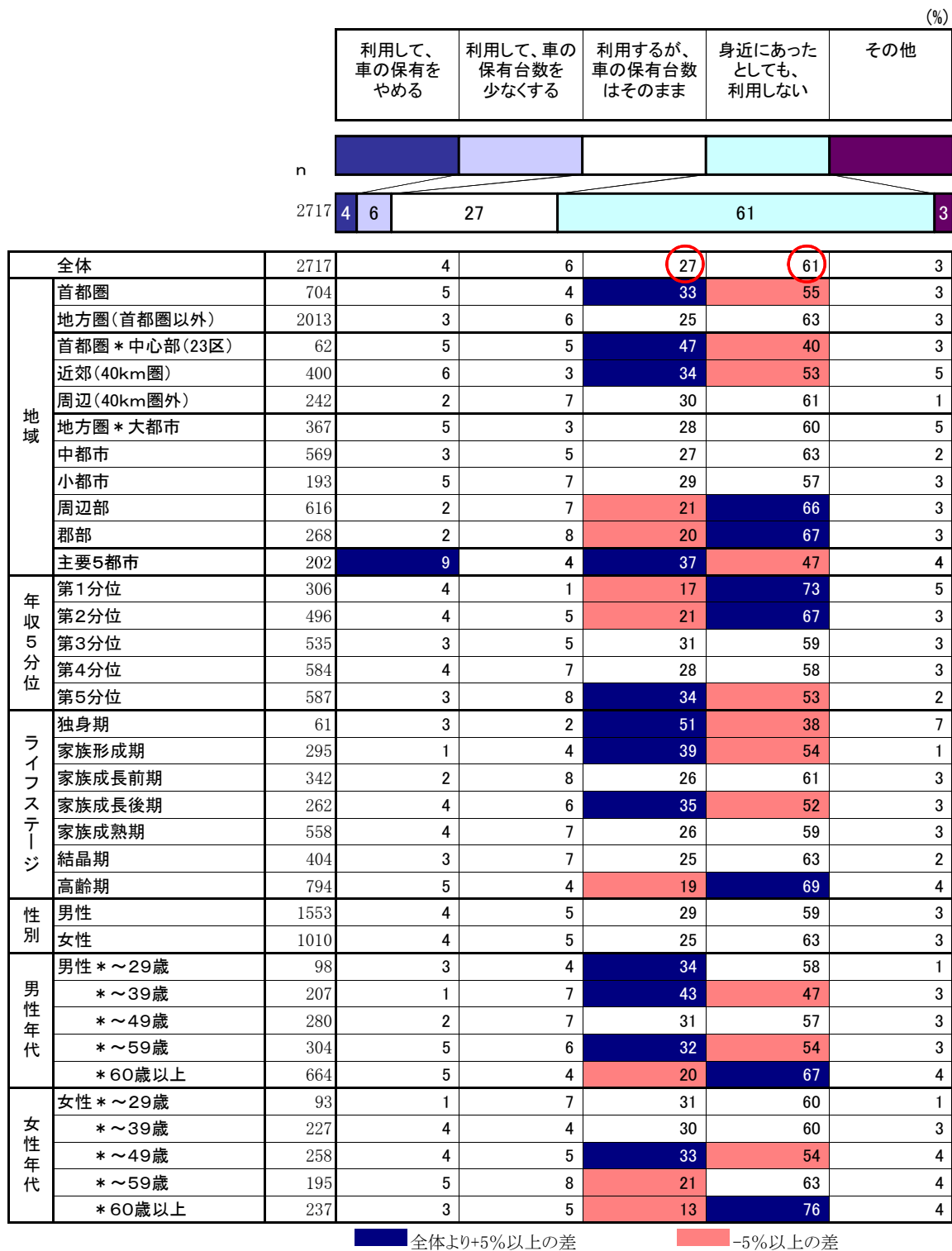
* レンタカー、カーシェアリングの利用意向は、仕事上での利用を除いて回答。

レンタカー、カーシェアリングの保有への影響

●レンタカー・カーシェアリングは「身近にあったとしても利用しない」が6割。

身近にレンタカー・カーシェアリングがあった場合、「身近にあったとしても利用しない」が61%でトップ。「利用はするが、保有台数はそのまま」(27%)まで含めた約88%へ車保有の影響はなく、「車の保有をやめる」「保有台数を減らす」で全体の1割程度。

身近にレンタカー・カーシェアリングがある場合の保有への影響【四輪自動車保有世帯】



身近にレンタカー・カーシェアリングがある場合の保有への影響【四輪自動車保有世帯】

(%)

		利用して、 車の保有を やめる	利用して、車の 保有台数を 少なくする	利用するが、 車の保有台数 はそのまま	身近にあった としても、 利用しない	その他
n						
2717		4	6	27	61	3

全体		2717	4	6	27	61	3
首都圏	首都圏 独身期	16	—	—	56	44	—
	首都圏 家族形成期	93	1	7	41	51	1
	首都圏 家族成長前期	83	5	6	33	54	2
	首都圏 家族成長後期	67	5	6	40	45	5
	首都圏 家族成熟期	136	6	5	33	52	4
	首都圏 結晶期	116	4	6	31	58	1
	首都圏 高齢期	193	6	1	28	61	5
地方圏	地方圏 独身期	45	4	2	49	36	9
	地方圏 家族形成期	202	2	4	38	55	2
	地方圏 家族成長前期	259	1	8	24	64	3
	地方圏 家族成長後期	195	4	6	33	54	3
	地方圏 家族成熟期	422	4	8	24	62	3
	地方圏 結晶期	288	2	7	23	65	2
	地方圏 高齢期	601	5	5	17	71	3
車 型 A （ 含 軽 B V ）	大・中型	79	10	9	29	52	—
	小型	309	3	5	32	56	4
	大衆	457	5	4	27	62	2
	軽	757	3	7	22	65	3
	ボンネットワゴン	626	5	5	30	57	3
	キャブワゴン	314	2	4	30	61	4
	ボンネットバン（軽、オフロード型）	21	—	—	14	86	—

n=30未満

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

■2011年度車名対応表（メーカー・ボディタイプから検索用①）

注）乗用車（ワゴン系）は次頁。

車種 メーカー名	乗用車（セダン・ハッチバック・クーペ・軽乗用車 ＊軽オフロード／軽キャブワゴンを含む）						
	大型車	中型車	小型車		大衆車		軽乗用車 （＊は軽オフロード型か軽キャブワゴンです）
			A	B	A	B	
いすゞ			ヒアツア	ジェミニ アスカ 117クーペ	PA ネロ		
スズキ			キサシ		カルタス エスティーム カルタス クレセント カルタス エリオ SX4 SX4セダン	スイフト スブラッシュ	セルボ セルボ・モード アルト カブチーノ ラバン MRワゴン ワゴン R Kei ツイン ハレット ＊シムニー(660cc) ＊エブリワゴン
ダイハツ				アルティス	スパイダー アプローズ	シャレード シャレードソシアル ストーリー YRV ブーン	フェロー(MAX) リーザ MAX ミラ ミラジーノ ミラココア ムーヴ ムーヴラテ ムーヴコンテ オプティ ＊テリオスキット ＊アトレーワゴン タント タントエグゼ ソニカ ネイキッド エッセ コペン
マツダ		ユーノスコスモ センチア MS-9	ルーチェ サバンナ RX-7 アンフィニ RX-7 MS-8 ユーノス800 ミレーニア RX-7 RX-8	カペラ ベルツナ ユーノス 300 ユーノス 500 MX-6 MS-6	ランティス クレフ アテンザ クロノス MS-6	ユーノス100 ファミリア エチュード フレzzo ロードスター AZ-3 アクセラ(除アクセラスポーツ)	レビュー デミオ ベリサ キャロル AZ-1 ラビュタ AZ-ワゴン ＊AZ-オフロード スクラムワゴン スピアーノ
トヨタ	センチュリー セルシオ	クラウンセダン系、ロイヤル、 アスリート、マジェスタ クラウンハイブリッド クラウンコンフォート プロナード セプター アバロン アリスト ウィンダム プログレ プレビス プロナード オリジン GS(含ハイブリッド)	マークII マークX チェイサー クレスタ スーブラ(含セリカXX) SAI ソアラ カムリ グラシア カムリ(2002～) ヴェロッサ	コロナ(プレミオ) カリナ(アリオン) セリカ アベンシス キャバリエ ビスタ ブレイド カレン MR2 カムリ(～2001) CT	プリウス アルテッツァ MR-S アベンシス サイノス ターセル コルサ	カローラ(含カローラランクス) カローラII カローラアクシオ オーリス セラ アレックス スプリンター ターセル コルサ	ウィッツ ハッツ イスト デュエット スターレット ブラッツ ベルタ WILL Vi iQ
レクサス	LS (含ハイブリッド)	GS(含ハイブリッド)	IS / IS F / IS C HS SC				
日産	プレジデント インフィニティ Q45	セドリック/グロリア シーマ J・フェリー レバード フーガ フーガ ハイブリッド GT-R	マキシマ セフィロ スカイライン スカイラインクーペ ローレル フェアレディZ サンタナ クルー ティアナ	ブルーバード ブルーバード シルフィ プリメーラ プリメーラ カミノ プリメーラ UK リーフ プレセア オースター/スタンザ シルビア 180SX	サニー ハルサー ローレル スピリット リベルタビラ ルキノ ティーダラティオ ティーダ	マーチ Be-1 PAO フィカロ マイクラC+C ノート	ハイパーミニ モコ オットー ビノ ＊キックス(KIX) クリッパ・リオ ルークス
富士重工 (スバル)		アルシオーネSVX	アルシオーネ	レオーネ レガシィ(B4) インプレッサ(アネシス) インプレッサXV		ジャスティ	スバル360 R-2 レックス ウィヴィオ プレオ ＊ティアスワゴン ＊ティアスクラシック R2 R1 ステラ ルクラ
ホンダ		レジェント NSX	アコード(08/12～) インスパイア ビガー(新型) セイバー アコードクーペ インスパイア/セイバー (98～03年)	アコード(～08/11) アスコット/イノーバ ビガー(旧型) プレリュート コンチェルト インテグラ/クイント ドマーニ(旧型) トルネオ ラファエル S2000 シビック(05/9～) シビックハイブリッド(05/11～)	シビック(～05/8) シビックフェリオ シビックハイブリッド(～05/10) CR-X インテグラSJ ドマーニ(新型) インサイト CR-Z シビッククーペ シビックGX	シティ ロコ フィット(含むハイブリッド) フィットアリア	ライフ ライフタンク トゥデイ ビート セスト セストスパーク ＊バモス ＊バモスホビオ ＊Z ＊サッツ
三菱	プラウディア ディグニティ	テホネア	ティアマンテ GTO	ギャラン アスパイア FTO ギャラン フォルティス エクリプス カリスマ	ランサー(含むエボリューション) ランサーセディア	コルト コルトプラス	ミニカ ミニカトッポ トッポBJ トッポ ekワゴン アイ ＊パジェロミニ ＊タウンボックス i-MiEV
輸入車 (海外 メーカー車)	ベンツS/Eクラス ベンツSL/CL/CLS アルファ164/166 クライスラー300C ボルボ S40/60/80 アウディ100/A8/A6 リンカーン タウンカー/LS BMW7/6/5シリーズ ジャガー ホルシェ キャデラックCTS等 サープ フォード トーラス	ベンツ190/Cクラス ベンツCLK/SLK BMW 3/1シリーズ BMW Z4/Z3/Z8 アウディ80/A5/A4/A3 アウディTT/TTS シボレー カマロ フォード マスタング フォード モンデオ VWシロcco/ボロー/イオス VWニュービートル クライスラーPTクルーザー	ベンツ306/307/308 ベンツ406/407 アルファ155/156/159 アルファ145/147 ルノー メガーヌ/ルーテシア オペル アストラ/ベクトラ ローバー ダッジ チャージャー/アベンジャー VWゴルフ/パサート/ジェッタ VWシロcco/ボロー/イオス フォード テルスター フォード テルスター II	ベンツA/B/パネオ ミニ(BMW/ローバー等) ルノー トインゴ ベンツ206/207 ベンツ1007 フィアット パンダ フィアット ウーノ フィアット500 フィアットグランデフント クーペ フィアット ロータス(エリーゼ等) フォード レーサー	アルファスパイダー/プレラ アルファGT/ミト ルノー トインゴ フォード フィエスタ フォード フォーカス シトロエン アウディA1 オペル スマート ランチアムーザ ヒュンダイTB フォード フェスティバ フォード フェスティバミニワゴン シボレークルーズ 等		

*（注1）：軽乗用車には、軽オフロード型/軽キャブワゴンを含む。

■2011年度車名対応表（メーカー・ボディタイプから検索用②）

車種 メーカー名	乗 用 車（ワゴン系。ステーションワゴン・ミニバン・オフロード型・キャブワゴン）				
	ボンネットワゴン			キャブワゴン	
	ステーションワゴン型		オフロード型	キャブタイプ	セミキャブタイプ
	ステーションワゴン	3列シートミニバン			
いすゞ			ビッグホンワゴン ビークロス ウィザード ミュー ミューウィザード	ファゴワゴン	ファゴフィール
スズキ	カルタスプレゼントワゴン カルタスワゴン	ワゴン R ホワイト ワゴン R プラス ワゴン R ソリオ ソリオ	ジムニーワイド エスクード グラントエスクード X-90 シエラ		エブリイプラス エブリイランディ ランディ
ダイハツ		ハイサー クー	ブーンルミナス ラガーワゴン ロッキー テリオス ビーゴ	デルタワイドワゴン	デルタワゴン アトレ7
マツダ	ルーチェワゴン サバンナワゴン ファミリアワゴン ファミリア S-ワゴン カペラワゴン カペラカーゴワゴン アテンザワゴン アクセラスポーツ		MPV プレマシー	プロシード・マービー プロシード・レバンテ トリビュート CX-7	ホンゴワゴン ホンゴ プローニワゴン ユーノス カーゴワゴン
トヨタ	クラウンワゴン（エステート） マークIIワゴン（クオリス） マークIIプリット カルティナ サクシードワゴン アルテッツァ シーター カローラ フィールダー カローラワゴン カムリグランドシアワゴン ビスタワゴン（アルテオ） スプリングターワゴン カリブ プロボックスワゴン Will VS アベンスワゴン マークXシオ セプターワゴン	ナディア オーバ スパシオ ラウム ファンカーゴ bB(含オープンデッキ) Will サイファ ボルテ ラクティス カローラルミオン	イフサム ガイア ウィッシュ アイシス シエンタ ハッツセッテ プリウスα (2列仕様含む)	ランドクルーザー ランドクルーザープラド ハイラックスサーフ ハリアー(含ハイブリッド) クルーガー(含ハイブリッド) RAV4 ラッシュ キャミ ウァンガード FJクルーザー ウオルツ	ハイエースワゴン タウンエースワゴン ライトエースワゴン マスターエースワゴン アルファード(含ハイブリッド) エスティマ(含ハイブリッド) グランドハイエース グランビア スパーキー ハイエース レシアス ツーリングハイエース ハイエースW レシアスW エスティマ ルシーダ エスティマ エミナ タウンエースノア ライトエースノア ノア ウォクシー ヴェルファイア
レクサス			RX(含ハイブリッド)		
日産	セドリック/グロリアワゴン ステシア セフィーロワゴン アベニール プリメーラワゴン プリメーラ カミノワゴン サニー カリフォルニア ウイングロード ADワゴン ラシーン S-RV	ルネッサ ティーノ キューブ	ブレイリー ブレイリー リハティ プレサージュ ハッサ ラフェスタ キューブキュービック	サファリワゴン テラノ レグラス テラノ ワゴン エクストレイル ムラーノ デュアリス スカイライン クロスオーバー ジューク ミストラル	キャラバン / ホーミーコーチ ハネット エルグランド ラルゴ ハネットセレナ セレナ NV200ハネットワゴン
富士重工 (スバル)	レオーネワゴン レガシワゴン インプレッサワゴン	DEX トレシア	トラウニック エクシカ	スバルビッグホンワゴン フォレスト レガシアウトバック	ドミンゴ
ホンダ	アコードワゴン アコードツアラー(08/12～) オルティア エアウェイブ シビックカントリー フィットシャトル(含むハイブリッド)	シビックシャトル SM-X キャバ アヴァンシア シビック5ドア フリードスパイク モビリオスパイク	オデッセイ ストリーム(2列仕様含む) エディックス エリシオン フリード(2列仕様含む)	CR-V HR-V ジャズ MDX ラグレイト ホライズン クロスロード エレメント	ステップワゴン モビリオ
三菱	リベロワゴン レクナム ランサーセディアワゴン ディアマンテワゴン	ミラージュ デインゴ トッポBJワイド	シャリオ シャリオ グランデイス グランデイス ディオ	パジェロ ワゴン パジェロ ジュニア パジェロ io チャレンジャー エアトレック アウトランダー RVR	デリカ(スターワゴン) デリカ(スペースギア) タウンボックス ワイド デリカ D:5 デリカ D:2
輸入車 (海外 メーカー車)	ベンツ C/E クラスワゴン BMW3/5ワゴン アウディ A4/A6 アバント ブジョー 206/207SW ブジョー 306/307/308SW ミニクラブマン モンテオワゴン フォード テルスターワゴン ボルボ V40/50/60/70 ルノーセニック	VWゴルフ ウェリアント(ワゴン) VWゴルフトゥーラン VWハサート ウェリアント(ワゴン) VWクロスホロ/クロスゴルフ オペル アストラ/ベクトラ ワゴン フォードクーガ シボレー MW ルノーカンゲー	ベンツRクラス クライスラーボイジャー ダッジラム フォード キャラクー ランドローバーレンジローバー フォード イクシオン	ベンツG/GL/GLK/M(ML) BMW X6/X5/X3/X1 VWトゥアレグ/ティグアン ボルボ XC60/70/90 ダッジJC/キャリバー/ナイトロ リンカーン ナビゲーター/MKX ルノー コレオス ジープ キャデラックSRX等 GMC フォード エスケープ ハマー ボルシェカイエン シボレーブレイザー ランドローバーデイスカハリー ランドローバーフリーランダー フォードエクスプローラー	フォード スペクトロン ベンツV/ピアノ シボレーアストラ シボレーエクスペス VWタイプ II フォード フリーダ

■2011年度車名対応表（メーカー・ボディタイプから検索用③）

車種 メーカー名	バン・トラック						
	ボンネットバン			キャブバン		キャブトラック	
	軽	軽以外	オフロード型	軽	軽以外	軽	軽以外
いすゞ			ビッグホーンバン ロデオ		ファーゴバン コモバン		ファーゴトラック
スズキ	アルトバン フロンテバン ジムニーバン (550・660) セルボバン マイティボーイ	カルタスバン	ジムニーバン エスクードバン	エブリイバン キャリイバン		キャリイトラック	
ダイハツ	フェローバン(含むMAX) ミラ リーザ ミラクオーレ クオーレバン	シヤルマンバン シヤレードバン	ラガー タフト	ハイゼットバン ハイゼットカーゴ アトレー	デルタバン	ハイゼットトラック ミゼット2	デルタトラック
マツダ	ポーターバン	カペラカーゴバン ルーチェバン ファミリアバン	フロシード	スクラムバン ポーターバン	ボンゴバン ボンゴブローニバン	スクラムトラック ポータートラック	ボンゴトラック ボンゴブローニトラック
トヨタ		クラウンバン マークIIバン コロナバン カリナバン カルディナバン サクシードバン カローラバン デリボーイ スプリンターバン プロボックスバン スターレットバン	ハイラックスサーフバン ハイラックス4WD ランドクルーザーバン ハイラックスピックアップ		ハイエースバン レジアスバン レジアスエースバン タウンエースバン ライトエースバン		ハイエーストラック タウンエーストラック ライトエーストラック トヨエーストラック ダイナ
レクサス							
日産	クリッパーリオ	セトリック/クローリアバン ブルーバードバン アベニールカーゴ サニーバン ADバン ADエクスパート	テラノ サファリ ダットサン	クリッパーバン	キャラバン ホーミー バネットバン バネットラルコ セレナカーゴ NV200バネットバン	クリッパートラック	バネットトラック アトラス
富士重工業 (スバル)	スバル R2バン レックスコンビ レックスバン ウイヴィオバン フレオバン	レオーネバン	スバルビッグホーン	サンバーバン ディアス		サンバートラック	
ホンダ	ホンダ N360バン ライフバン トゥディバン	シビックバン パートナー シティプロ シビックプロ		アクティバン ストリート バモスホビオバン		アクティトラック	
三菱	ミニカバン ミニカトッポバン	リベロカーゴ ランサーカーゴ ランサーバン	パジェロ ジープ ストラーダ トライトン	ミニキャブバン ブラホー	デリカバン デリカカーゴ	ミニキャブトラック	デリカトラック
輸入車 (海外 メーカー車)	ダッジ ダコタ						

調査部会 市場調査・乗用車分科会 委員名簿

(2012年3月現在)

一般社団法人 日本自動車工業会

分科会長	玉川 圭治	トヨタ自動車(株)	調査部 企画調査室 第1調査グループ長
委員	市川 真	スズキ(株)	四輪国内営業企画部 調査課 係長
〃	中谷 友輔	ダイハツ工業(株)	商品企画部
〃	萩原 隆宏	トヨタ自動車(株)	調査部 企画調査室 第1調査グループ 主幹
〃	金杉 安芳	日産自動車(株)	グローバル市場情報室 カスタマー・インサイト・スペシャリスト
〃	古波津 勝彦	日産自動車(株)	グローバル市場情報室
〃	宮寄 ^{みやぎ} 尚志 ^{ひさし}	富士重工業(株)	スバルグローバルマーケティング本部
〃	青山 舞子	本田技研工業(株)	営業開発室 マーケティング戦略ブロック
〃	坪井 圭太	本田技研工業(株)	営業開発室 マーケティング戦略ブロック
〃	片山 一郎	マツダ(株)	グローバルコンシューマーインサイト部 主任
〃	林 哲也	マツダ(株)	グローバルコンシューマーインサイト部 主任
〃	鈴木 俊邦	三菱自動車工業(株)	経営企画本部 企画部 エキスパート

調査担当	中野 尊寛	(株)日本リサーチセンター
〃	杉本 真義	(株)日本リサーチセンター
〃	西村 茉莉	(株)日本リサーチセンター
〃	大滝 進一	(株)日本リサーチセンター

