
軽自動車の使用実態調査報告書

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 軽自動車特別委員会 では、軽自動車の使用実態と社会的位置づけを把握するために、「軽自動車の使用実態調査」を昭和56年から隔年で実施しております。このたび、平成23年度の調査結果がまとまりましたので、ご報告申し上げます。

今回は、これまでの調査で継続的に実施している軽自動車の使用実態の変化と、「地方」、「働く女性」、「高齢者」という3つのテーマ分析に加え、「若者軽自動車ユーザーの車意識」と「エコカー減税・補助金の影響」にスポットを当て、調査・分析を行いました。特に若者軽自動車ユーザーの分析については、使用実態をより詳細に明らかにするため、グループインタビュー調査を実施し、意識の深掘りをいたしました。

調査結果からは、軽自動車ユーザーの高齢化や、ダウンサイジング（普通・小型車から軽自動車への代替）が進行している事実が明らかになるとともに、軽自動車が交通不便地域や働く女性、高齢者にとって、なくてはならない生活必需品であることが再認識できました。

また、若者の車意識については、合理的に軽自動車を選択する男性とは対照的に、女性は積極的に軽自動車を選択し、購入後もカーライフを楽しむなど、男女の車意識に興味深い差異を見出すことができました。

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

最後に、ご多用中にもかかわらず、この調査研究に参画いただき、熱心かつ積極的に討議に取り組んでいただきました軽自動車調査分科会の委員の方々、ならびに(株)マーケティングセンターのスタッフの皆様のご尽力に深く感謝申し上げます。

平成24年3月

軽自動車特別委員会
軽自動車企画部会
部会長 赤間 俊一

軽自動車調査分科会
分科会長 森 文雄

目 次

調査概要	1
調査結果の要約	5
＜保有台数の推移＞	10
＜需要台数の推移＞	11
．軽自動車使用実態の変化	12
1．軽乗用系の実態変化	13
（1）保有車の変化	13
（2）ユーザー層の変化	14
（3）使用状況の変化	15
（4）併有状況の変化	17
（5）購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	18
（6）軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	19
（7）最近2年間新車購入ユーザーの変化	20
（8）次期購入意向車（最近2年間新車購入ユーザー）	21
2．軽キャブバン・軽キャブワゴンの実態変化	22
（1）保有車の変化	22
（2）ユーザー層の変化	23
（3）使用状況の変化	24
（4）併有状況の変化	26
（5）購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	27
（6）軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	28
（7）次期購入意向車（最近2年間新車購入ユーザー）	29
3．軽トラックの実態変化	30
（1）保有車の変化	30
（2）ユーザー層の変化	31
（3）使用状況の変化	32
（4）併有状況の変化	34
（5）購入形態・前保有車の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	35
（6）軽自動車選択理由の変化（最近2年間新車購入ユーザー）	36
（7）次期購入意向車（最近2年間新車購入ユーザー）	37
．人口規模別にみた軽自動車の社会的役割	38
【参考】軽自動車の地域別の普及率	39
1．生活環境の利便性	40
（1）人口規模別の軽自動車保有台数と公共交通機関の利便性	40
（2）公共交通機関の利便性	41
（3）公共施設等の状況	42
（4）狭隘路の有無	43
2．人口規模別にみた軽ユーザーの特性	44
（1）ユーザープロフィール	44
（2）暮らし向き状況	46
3．人口規模別にみた軽ユーザーの使用実態	48
4．人口規模別にみた軽ユーザーの保有状況	49
5．人口規模別にみた軽購入時の状況	50

6 . 地方の日常を支える軽自動車の実態 -----	51
(1) 通勤・通学の実態 -----	51
(2) 買物の実態 -----	53
7 . 軽自動車の必要性 -----	54
. 女性の日常生活を支える軽自動車 -----	57
【参考】女性の運転免許保有状況 -----	58
1 . 女性軽ユーザーの特性 -----	59
(1) ユーザープロフィール -----	59
(2) 女性軽ユーザーの生活実態と使用実態 -----	61
2 . 主用途別にみた軽自動車の役割 -----	65
(1) 生活実態 -----	65
(2) 軽自動車選択理由 -----	66
(3) 軽自動車の魅力と必要性 -----	67
3 . 働く女性にとっての軽自動車の役割 -----	68
(1) 生活実態 -----	68
(2) 軽自動車の必要性 -----	69
. 高齢者の生活を支える軽自動車 -----	71
1 . 高齢者ユーザーの特性 -----	72
(1) 高齢者ユーザーのプロフィール -----	72
(2) 高齢者ユーザーの購入状況（最近2年間新車購入ユーザー） -----	74
2 . 高齢者ユーザーの使用実態 -----	75
3 . 軽自動車の必要性 -----	76
(1) 車の役割 -----	76
(2) 軽がなくなった場合の困窮度 -----	77
(3) 今後の意向 -----	78
. 若者の車意識について -----	80
(1) 若者の軽自動車保有率の推移 -----	81
(2) 若者にとっての軽自動車の必要度 -----	82
(3) 初めて保有した車の購入動機と購入重視点（性・年代別比較） -----	83
(4) 若者の車への関わり方と車意識（グループインタビューより） -----	85
. エコカー減税・エコカー補助金の影響 -----	88
1 . エコカー減税・エコカー補助金期間中の購入者の状況 -----	89
2 . 軽ユーザーへの影響 -----	90
3 . 軽購入も考慮していた普通・小型乗用購入ユーザーへの影響 -----	91
軽自動車調査分科会 委員名簿 -----	92

調査概要

1. 調査目的

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

2. 調査の構成と実施概要

調査は下記の構成で実施した。

基本定量調査

- 1) 調査対象 自家用軽四輪自動車を保有する世帯及び事業所
- 2) 調査地域 全 国 ただし、東日本大震災で被害が甚大であった市区町村は調査対象地点から除外した。
- 3) 標本抽出
標本抽出は、軽自動車車種タイプ5区分と都市規模4層、計20層を設定。
 - ・ 車種区分 ： 軽乗用系 = 軽乗用車（軽キャブワゴン含む）、軽ボンバン
 軽商用系 = 軽キャブバン、軽トラック
 - ・ 都市規模 ： 100万人以上の市、30～100万人未満の市、10～30万人未満の市、10万人未満の市及び郡部上記の計20層ごとに標本抽出するための方法として、次の層化二段抽出法を採用。
 - (1) 地点抽出： 全国の市郡を人口規模に応じて4層に層化
 層別に車種区分ごとの回収目標数を割付けた上で、計200地点になるように各層ごとの地点数を確定
 軽自動車保有台数に基づき、各層ごとに地点数に応じて市町村を無作為抽出
 - (2) 標本抽出： 200地点ごとに無作為抽出した町丁をスタート地点とし、調査員のランダムウォークにより、対象者を抽出
- 4) 標 本 数 3,066サンプル（軽乗用系 / 2,040サンプル、軽商用系 / 1,026サンプル）
- 5) 調査方法 訪問留置法
- 6) 調査期間 2011年6月中旬～7月中旬
- 7) ウェイト補正 集計にあたっては、以下の2段階のウェイト補正を行なっている。
 補正值1 =
$$\frac{\text{調査地点別車種別母集団}}{\text{調査地点別車種別回収数}}$$

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

 上の「補正值2」を使ってウェイト補正している。

母集団：2011年3月時点の対象車保有台数
（出典 （社）全国軽自動車協会連合会）

．WEB調査

- 1) 調査目的 2009年4月から実施された『エコカー減税・エコカー補助金』が、軽自動車市場にどの程度影響があったのかを、普通・小型車購入者の実態を把握することで明らかにする。
- 2) 調査対象 2009年4月以降に普通・小型乗用車の新車を購入しかつ購入前に軽自動車も考慮していた保有者
- 3) 調査時期 2011年8月2日（火）～8月10日（水）
- 4) 標本抽出 Web調査モニター登録者に対して事前調査を実施し、対象条件に合致するモニターを抽出。対象地域は全国。
- 5) 有効回収数 計 3 2 2 サンプル
 - ・前保有車が普通・小型車 1 3 6 サンプル
 - ・前保有車が軽自動車 8 4 サンプル
 - ・新規または増車で購入 1 0 2 サンプル
- 6) ウェイト補正 一般Webモニター対象の事前調査結果 = 母集団A
 母集団Aの購入形態「新規／増車／軽からの代替／普通・小型車からの代替」の各構成比 = 補正值A
 今年度「乗用車市場動向調査」の結果 = 母集団B
 母集団Bで得た性・年代構成比 = 補正值B
 補正值A × 補正值B = 本調査の補正值

．グループインタビュー

- 1) 調査目的 若者の意識と実態をさらに深掘りし、現代の若者の車への意識と車の保有・使用の実態がどのように変化しているのかを分析する。
- 2) 調査日時 2011年10月29日（土）・30日（日）
- 3) 調査場所 愛知県名古屋市
- 4) 調査対象 35歳以下の軽自動車の主運転者
- 5) 標本数 計 28名（男性：10名、女性：18名） 計5グループで実施

- 6) グループ内訳

グループ区分	グループNo.	参加者数		
		男性	女性	合計
交通利便性が低い 地域居住者		2	3	5
		2	3	5
		2	4	6
交通利便性が高い 地域居住者		2	4	6
		2	4	6

- 7) 標本抽出 基本定量調査の回答者およびWeb調査モニター登録者から、対象条件に合致する方を対象にリクルート

3. 本報告書を見るにあたっての留意点

- 1) 本報告書では軽自動車を次のように定義している。
 - ・乗用系 : 軽乗用車と軽ボンネットバンを「乗用系」としてまとめ、集計・分析した。
 - ・商用系 : 軽キャブバン、軽トラックを「商用系」とした。なお、軽キャブバン、軽トラックの用途区分は下記の通りとした。
 - ・キャブバンの商用用途 : 主用途が仕事・商用で農業以外に使うケース
 - " の乗用用途 : 主用途が通勤、買物、送迎、レジャーのケース
 - ・トラックの農業用途 : 主用途が仕事・商用で田畑への往復、農機具、農作物の運搬といった農業用途に使うケース
 - " の農業用途以外 : 上記以外の用途のトラック
- 2) 本報告書では「純住宅世帯」「産業世帯」「純事業所」を次のように定義している。
 - ・純住宅世帯 : 対象者の居所(調査員の訪問先)を住居だけに使用している
 - ・産業世帯 : 対象者の居所(")を商売・事業と住居に使用している
 - ・純事業所 : 対象者の居所(")を商売・事業だけに使用している
- 3) 本報告書で「ユーザー」と表記のあるものは「主運転者」のことを示している。
- 4) 図表内の「n」欄の数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数を表示してある。
- 5) 上記の通りウェイト補正を行なっているため、n数と構成比は必ずしも一致しない。
- 6) 図表上の数値は、ことわりのない限り%である。
- 7) 図表上の分類項目中、n数が50未満のものについては「*」印を付し、標本誤差が大きくなること示している。
- 8) 「中央値」とは一般に有限個のデータを小さい順に並べたとき中央に位置する値をいう。本報告書においては、数値回答結果を順に並べたとき、全体の中央にくる値を示す。データが偶数個の場合は、中央に近い2つの値の算術平均をとる。

～ はじめに ～

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

主なテーマとして -----

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

(2) 下記の5点にスポットをあて、軽自動車の社会的な存在意義を明らかにする。

人口規模別にみた軽自動車の必要性（交通不便地域を中心に）

女性（特に働く女性）の日常生活を支える軽自動車の役割

高齢者の生活を支える軽自動車の役割

若者軽ユーザーの車意識と軽自動車の位置づけ

エコカー減税・エコカー補助金の影響

(3) 特定ユーザーの実態や意識面の深掘りや、軽ユーザー以外の意見の収集による結果の補強を目的に、以下の追加調査も行った。

若者の車への意識と軽自動車の使用実態をより詳細に明らかにするために、グループインタビューを実施した。

エコカー減税・エコカー補助金の影響を多面的に明らかにするために、普通・小型車ユーザーを対象としたWeb調査を実施した。

～ 調査結果の要約 ～

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

需要動向

- ・軽乗用系は2006年度の159万台をピークに減少傾向にあり、2010年度は125万台となった。軽商用系も2006年度以降減少傾向にあったが歯止めがかかり、2010年度は前年度並みとなった。
- ・結果、軽自動車全体での2010年度の新車販売台数は前年を下回り、163万台となった。

軽自動車使用実態の変化

ユーザーの高齢化はさらに進展し、60歳以上が3割を超える。また、世帯年収は低下傾向。複数保有世帯は多いが、軽のみ2台保有や軽単数保有世帯の比率が増加している。ダウンサイジング傾向はさらに進み、前回の29%から32%と増加している。

軽乗用系

- ・女性ユーザーが6割台と高い比率で推移、特に女性既婚は今回55%。
- ・高齢化の流れは止まらず、60歳以上が3割を超え、平均年齢は50歳の大台に乗った。また、世帯年収は低下傾向が続いている。
- ・「買物」「通勤・通学」用途の比率が高く、軽乗用車は日常的に使われている。
- ・併有率は7割台。普通・小型車との併有が多いという傾向に変化はないが、軽との併有率が増加。
- ・購入形態が代替の場合、前保有車は軽乗用車が多く、特にトール型、2ボックスが多い。一方で、普通・小型車からの代替は3割を超えて、前回比率を上回る。
- ・前使用車の長期保有化傾向が続いている。
- ・購入時には「経済性面」を重視して軽を選択する傾向が強い。その中でも、税金の安さ、燃費の良さが多い。
- ・次期購入意向車も軽自動車にするという比率が高い。

軽キャブバン・軽トラックとも、ユーザーの高齢化がさらに進んでいる。また、世帯年収の低下も継続。

軽キャブバンの農用関係での使用用途に増加傾向がみられる。

前保有車の長期保有化が顕在化した背景には、エコカー補助金の効果によって長期保有車の代替促進が図られたことが考えられる。

軽商用系（軽キャブバン・軽トラック）

- ・軽商用系は男性ユーザーが多く、特に軽トラックでは男性が約9割と高い比率で推移。そのなかでも無職男性の比率が微増。
- ・高齢化傾向は変わらず。60歳以上が軽キャブバンでは増加して48%、軽トラックでは60%を占め、平均年齢も60歳の台に。
- ・世帯年収は低下傾向で推移。特に軽キャブバンでは乗用用途ユーザー、軽トラックでは農用用途以外ユーザーで、高齢・無職率が高くなっており、収入は低い。
- ・軽キャブバンの乗用用途ユーザーでは買物用途の比率が高いが、農用関係の用途の増加がみられる。軽トラックでの農用用途比率は4割台で推移。
- ・軽キャブバンの併有率は7割と高い水準にはあるが、減少傾向がみられる。軽トラックの併有率は8割台とさらに高い。
- ・購入形態が代替の場合、同車種からの買い替えが多い。軽キャブバンで前回増えたダウンサイジングユーザーが今回は減少。
- ・軽商用系ユーザーは経済性面よりも車使用面を重視して車を購入。特に軽キャブバンでは経済性面を重視する比率は年々減少し、今回調査では使用面重視が6割を超えた。
- ・車使用面での選択理由で多いのは、狭い道での使いやすさ、荷物の積み下ろしのしやすさ、運転のしやすさ。経済性面では、税金、価格の安さ、燃費の良さを重視。
- ・次に買おうと考えている車も同車種。

エコカー減税・エコカー補助金の影響

- ・エコカー補助金による長期保有車の代替促進の効果が表れ、11年以上の長期保有車の代替が図られた。その結果、各車種とも前保有車の使用期間の長期化傾向は今回調査でも継続し、特に軽トラックでは、前保有車の使用年数が11年以上の比率が64%と飛躍的に増加した。
- ・軽乗用系で、新車購入者の世帯年収が前回までよりも中央値で約100万円低下。これは減税・補助金により、今までより低所得層でも購入しやすくなったことが理由のひとつと考えられる。

・人口規模別にみた軽自動車の社会的役割

人口密度を基準にみた場合、人口密度が低いほど鉄道・バスの運行本数が少ない。公共交通機関の利便性、公共施設等までのアクセス利便性は地方ほど低く、その不便度は年々進行していることがわかる。

地方ほど高齢化が進み、かつ世帯年収は人口密度の低い地方ほど低下傾向が著しい。

地方では使用頻度が高く、走行距離も長い。併有率も地方ほど高くなる。

都市・地方にかかわらず、ダウンサイジングの傾向はみられるが、軽から軽への代替の比率は、地方ほど高くなり、地方における軽自動車の必要性を裏付ける結果といえる。

地方では、通勤や買物に車は不可欠であり、特に軽自動車は日常の足として地方の生活を支えている。もしも軽自動車を使えなくなるとたちまち生活に支障が生じる。人口密度350人/km²未満では、車がない場合、通勤時間が普段の2倍以上かかるユーザーが3割にも達する。

したがって、経済的な負担はあっても軽自動車だから保有できる人が地方には多い。軽ではなく大きな車になると、生活費は圧迫され、経済的に車が持てない人も出てくる。

- ・軽自動車の46%は人口10万人未満の市・郡部で保有されており、人口構成比の31%と比べ非常に高い比率となっている。

<地方の生活環境>

- ・人口密度の低い地方になるほど公共交通機関の利便性が低く、また以前に比べ悪くなっている。都市部に比べ人口密度が低い地方ほど鉄道やバスの運行本数が少なく、公共交通機関の不便が目立つ。

<地域別軽ユーザーの特性>

- ・地方ほど高齢化が進み、かつ世帯年収は人口密度の低い地方ほど低下傾向が著しい。

<使用実態と保有状況>

- ・地方では、使用頻度が高く、かつ走行距離も長い。
- ・人口規模が小さくなるほど、また人口密度が低い地方ほど四輪駆動比率は高くなる。
- ・世帯併有率は地方ほど高く、平均保有台数も多くなる。自分専用車がある比率は、人口100万人以上では低いが、人口100万人未満かつ人口密度1500人/km²未満では、約8割と高い。

<購入実態>

- ・地方の軽ユーザーは都市部に比べて代替時にダウンサイズする比率は低く、人口密度350人/km²未満では軽自動車からの代替比率が高い。

<地方の生活を支える軽自動車の実態>

- ・通勤・通学に軽自動車が使われる比率は人口密度の低い地方ほど高い。またその軽ユーザーが公共交通機関を使わなければならない場合、地方では通勤・通学が困難になり、公共交通機関を使った場合の通勤時間が通常の2倍になる比率は、地方ほど高くなる。
- ・軽自動車がなく、公共交通機関を使って通勤しなければならない場合、人口密度350人/km²未満では「家事の時間にしわ寄せが来る」「交通費が今以上にかかる」「用足しができなくなる」などさまざまな問題が生じ、2割が「勤務先を辞めなければならない」と回答するなど、影響が大きい。
- ・人口密度の低い地方ほど、車がなくなった場合「買物に行けなくなる」比率は高い。

<軽自動車の必要度>

- ・「車は生活必需品に近いもの」という比率は地方になるほど高い。また軽自動車がなくなると困る度合いも地方ほど高い。
- ・軽がなくなって大きい車になった場合、地方では生活費が圧迫されるとともに、経済的な理由で車を持つこと自体できなくなるという不都合が生じる。また地方では、道路条件が悪くて大きな車では行けない場所があるなど、使用面・サイズ面からも軽自動車の必要度が高い。

・女性の日常生活を支える軽自動車

女性軽ユーザーでは高齢化が進んでおり、60歳以上の比率が年々拡大。就業率をみると、各年代ともに女性軽ユーザーは一般女性よりも高いという傾向は変わらず、「働く女性の生活を支える」という軽自動車の役割が定着している。

働きながら未就学児の育児もしている女性が通勤で軽自動車を使う比率は高く、このような女性にとって、通勤に不可欠の足として軽自動車はその生活を支えている。

働く既婚女性の暮らし向きの満足度は、子どもの学齢が高くなるほど低下する。軽自動車がなくなった場合の困窮度も、働く既婚女性では子どもの学齢が高い層ほど高まる。このような女性は、意識面で軽自動車を必要としていることがわかる。

実際の生活場面として通勤や買物で車が使えなくなった場合には、子どもが小さい方がさまざまな場面で支障が出る。通勤に軽自動車が不可欠な場合が多い未就学児を持つ働く女性は、仕事・家事・育児を両立させるために多忙な生活を送っており、これを軽自動車が支えているといえる。

<女性軽ユーザーの特性>

- ・女性軽ユーザーにも高齢化の傾向が続いており、60歳以上の比率が年々拡大。平均年齢はこの4年間で4歳の上昇となった。
- ・就業率をみると、各年代ともに女性軽ユーザーは一般女性よりも高いという傾向は変わらない。「働く女性の生活を支える」という軽自動車の役割が定着していることがわかる。
- ・未子中学生以下の女性は、子どもと軽自動車に乗ることが多く、特に未就学児を持つ場合は乗車人数も多くなる。
- ・未婚女性の有職率は高いが、未子未就学児の女性になると有職率は一旦下降し、小・中学生になると再び上昇するという、いわゆる「M字曲線」を描く。
- ・主用途が「通勤・通学」の比率をみると、有職率との相関がみられ、軽自動車が働く女性の通勤の足となって、その生活を支えていることがうかがわれる。
- ・未子が小・中学生の女性ユーザーは家族人数が多い上に、収入が減り暮らしのゆとりもなくなってきたという傾向がみられ、車の維持費に対する負担感も大きい。
- ・高齢女性ほど車が生活必需品であり、軽自動車がなくなると困るという意識を持っている。
- ・もし軽自動車がなくなって大きな車を持つことになった場合、生活費の圧迫や燃費の悪化等から困るという回答は、未子が小・中学生の比較的若い女性で多い。

<働く女性の生活実態と軽自動車の必要度>

- ・暮らし向きの満足度は、働く女性の方が無職よりも若干低く、働く既婚女性でみると子どもが大きくなるほど満足度は低くなる。
- ・働く女性の軽自動車の主用途は当然「通勤・通学」で、有職男性よりもその比率は高い。最も高いのは未婚で7割を占める。それ以外のステージでも「通勤・通学」は5割以上。
- ・軽自動車がなくなると困るのも、無職女性よりも有職女性に多い。既婚女性では未子の年齢が高い層ほど困窮度は高まる。未子が高校生以上や子どもが独立している高年齢の働く女性は、意識面で軽自動車を必要としていることがわかる。

<主用途別にみた軽自動車の役割>

- ・主用途が「通勤・通学」の女性は、収入面は比較的恵まれているが、軽を購入する際の重視点は車使用面よりも経済性面、特に維持費を重視。
- ・主用途が「買い物」の女性は、比較的高齢で60歳以上が約4割。「買い物・用足しに向いている」「長距離を走ることが少ない」「2台目の車」という、使用面から合理的に軽を選択している。
- ・主用途が「仕事・商用」の女性は、地方での比率が高く、収入面で厳しく、暮らし向きの満足度は低い。軽の魅力は「サイズ」という傾向が比較的強い。
- ・「通勤・通学」「仕事・商用」用途の女性は、軽自動車がなくなった場合、非常に困まる。

<生活実態からみた働く子育て女性にとっての軽自動車の役割>

- ・実際の生活場面として通勤や買物で車が使えなくなった場合には、子どもが小さい方がさまざまな場面で支障が出る。未子が未就学児の場合、通勤時に車が使えなくなると出勤が間に合わないという仕事上の問題だけでなく、帰宅が遅くなる、家事にしわ寄せ、用足しができないといった、日常生活や家事にまで支障が出る傾向が強くなる。
- ・買物に車が使えない場合も、未子が未就学児であれば、子どもを買物に連れて行けない、買物に行けない、休日しか買物できないなど、通常の買物が思いどおりにできなくなる。
- ・未就学児を持つ働く既婚女性は、仕事・家事・育児を両立させるために時間に追われる生活を送っており、通勤に軽自動車が不可欠な場合が多く、彼女たちの生活を軽自動車が支えている。

・高齢者の生活を支える軽自動車

軽乗用系ユーザーの3割を60歳以上が占め、高齢化が進んでいる。そのうちの4割が就労しているものの収入は少なく、生活のゆとりもなくなってきており、厳しい状況にある。用途は買物が多いが、特に有職で所得が低い場合は、仕事・商用に軽を使う場合が多い。ダウンサイジングの傾向がみられる軽市場にあって、高齢者はより顕著である。ただし、無職で収入が少ない場合は、軽から軽への代替比率が高い。軽がなくなった場合、経済的な理由で車を持たなくなる高齢者は3割を超える。特に比較的収入が低い高齢者では4割に達し、軽がなくなると非常に困るという比率も高い。今後も運転し続ける、具体的に買い替える予定を持っているという、意欲的な高齢者は多い。そしてそのほとんどが次に買い替える車も軽自動車と考えている。

<高齢軽ユーザーの特性>

- ・軽ユーザーの高齢化が進行。60歳以上は32%を占め、70歳以上でも増加傾向。
- ・1～2人の小規模世帯が多く、年収は下の年代に比べて低く、約4割が世帯年収300万円未満。また、下の年代に比べ暮らし向きの満足度は低く、ゆとりがなくなってきたとする比率は高い。
- ・高齢軽ユーザーの就業率は、約4割。ただし、有職者で収入が比較的低い場合、暮らし向きの満足度は非常に低く、また6割がゆとりがなくなってきたとしており、厳しい状況がうかがえる。

<使用実態と保有状況>

- ・買物用途の比率が高い。また病院への通院・送迎に使用する高齢者も多い。
- ・有職の高齢者が仕事・商用で軽を使用する比率は高く、有職高齢者の多くが自営業であることがうかがえる。なかでも世帯年収300万円未満の有職高齢者の4割の主用途が仕事・商用。
- ・家族人数が少なく、収入も低い高齢者世帯での車併有率は低い。世帯年収300万円未満では、6割以上が1台のみの保有。

<購入実態>

- ・下の年代と比較し、普通・小型車からの代替比率が高い。ただし、無職の高齢者の場合、軽自動車からの代替比率が高い。

<軽自動車の必要性>

- ・軽がなくなった場合、経済的な理由で車を持たなくなる高齢者は3割を超える。特に収入が低い高齢者は、経済的な理由で車を持たなくなる割合は4割と高い。また、乗車人数が少なく大きな車は適さない、行動範囲が広くなく大きい車は適さない、といった車使用面で不都合が生じるとする比率も下の年代より高い。
- ・有職で収入が比較的低い高齢者は仕事で軽を使うことも多く、軽がなくなるとその仕事に支障が生じるということで「非常に困る」とする比率が高い。
- ・今後も車を運転し続け、また将来的に買い替える意向ありという高齢者は多い。次に買い替える場合も軽自動車とする比率は非常に高い。
- ・今後も運転免許の更新を継続したいとする高齢者は、60歳以上で65%、80歳以上の高齢者で69%みられる。
- ・有職かつ収入が比較的高い高齢者の今後増えそうな用途として、趣味やレジャー、介護・介助必要者を乗せる、家族そろっての外出といった用途が比較的多い。

・若者の車意識について

若年輕ユーザーは、車を憧れや興味・関心の対象ではなく、移動の道具として捉えている。初めての車の購入重視点をみると、上の世代に比べてスタイルやブランドは低く、維持費・燃費・室内の広さが高く、合理的な商品選択の志向がうかがえる。ただし、女性軽ユーザーは軽自動車のスタイルや運転のしやすさを重視し、男性軽ユーザーは価格や維持費重視という男女差がみられ、積極的にカーライフを楽しむ女性の姿勢がうかがえる。

<車選択時の状況と軽へのこだわり>

- ・若年輕ユーザーの収入は低く、経済的には決して恵まれた状況とはいえない。初めて持った車を選択する際に重視した項目も、「維持費、燃費、室内の広さ」という傾向が強い。
- ・若年ユーザーは車を選ぶ際に、憧れの対象としてではなく、通勤・通学の足という実用重視で選ぶ傾向が、上の世代に比べて強い。特に若年男性に顕著にみられる。
- ・インタビュー結果からも現代の若者は車購入に際しては堅実で、「見栄や憧れ」で無理して所有しようという欲求は薄く、「身の丈にあった車」を持つとする傾向がみられる。
- ・その結果、車に対して「移動の道具」「走ればいい」という実用重視、あるいは関心の希薄さがみられ、収入の少なさもあいまって軽自動車を選択する。そこには、車へのこだわりや軽に対する否定的イメージは薄い。

- ・これらの傾向は特に男性に強くみられた。経済的な理由から軽で十分というある種のあきらめを持っている男性と、もともと車に対する関心が薄い男性とに分類できそうである。
- ・一方、女性はこだわりを持って軽を選ぶケースが多い。スタイル・車体色、内装から自分の好みの車に「一目惚れ」して選ぶ。それも「かわいい」という基準だけではなく、「かっこいい」「走りが楽しそう」など多様である。

<車への興味・関心>

- ・若年男性は、通勤・通学などの実用用途を目的として車を選ぶ傾向がみられる。一方で運転への興味や車への憧れという意識は、上の世代の男性に比べて弱まっている。
- ・若年女性は上の世代の女性に比べて車への興味・関心は高まっており、レジャー用途を考えて軽を選ぶ割合も男性より高い。また、経済性より車のスタイルや運転のしやすさを重視している。
- ・男性は軽自動車を移動の道具と割り切っているが、女性は内装に手を加えて自分の好みの空間を演出する。運転は苦手といいながら走ることへの楽しさを見つけ出し、車内空間を自分の部屋の延長や癒しの空間と捉えている。
- ・そこには女性は車で自己表現しようとする意識が、男性に比べて強いことがわかる。たとえば、いつか乗ってみたい車・憧れの車を、男性は「強いていえば、お金があれば高級車」という程度だが、女性からは欧州の多様な小型車を中心に具体的な名前が多数挙がった。
- ・「自分に合った車を持ちたい」「自分の好みの車に仕上げたい」ということで自己表現し、そういう車を持つことで女性は満足感を得ているようだ。
- ・ただし、車に自分を重ねて自己アピールしたい、という意識にまでは至っていない。車を介して自己顕示しようとする欲求は現代の若者には薄れている、ということもわかった。

・エコカー減税・エコカー補助金の影響

<軽購入ユーザー>

- ・2009年4月以降の新車購入ユーザーのうち半数以上は、購入車をエコカー減税・補助金の対象車と認識。
- ・24%のユーザーは、エコカー減税・補助金が車購入のきっかけになっている。なかでも高齢者、年収600万円未満のユーザー、ダウンサイジングユーザーで比率が高くなっている。
- ・ダウンサイジングユーザーは、比較車なしで軽を購入している比率が比較的高く、維持費を重視して軽を選択している。

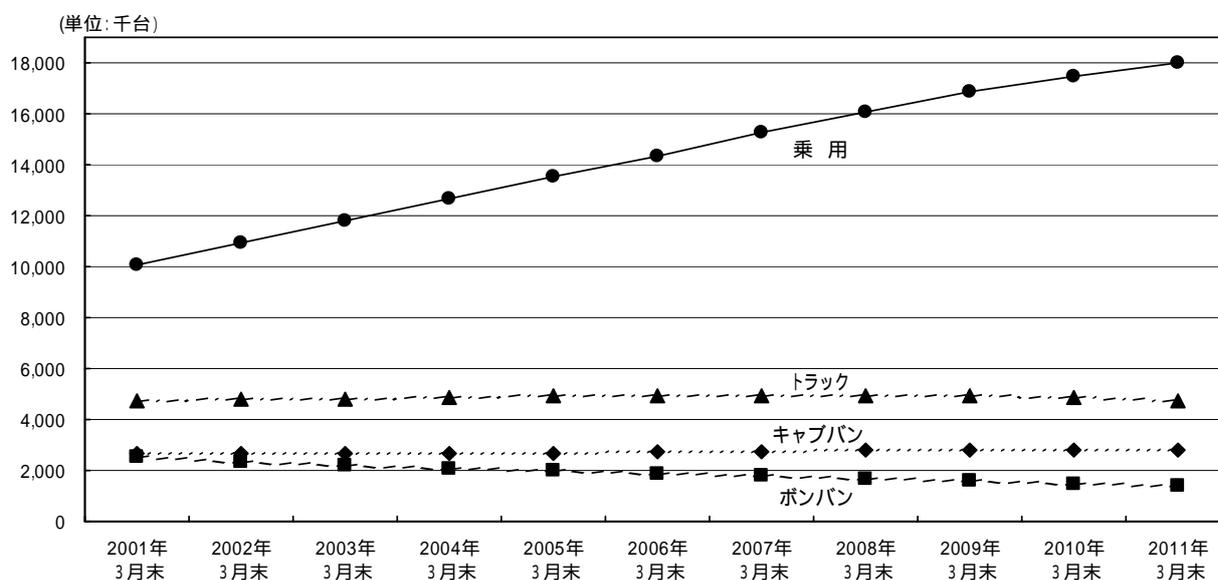
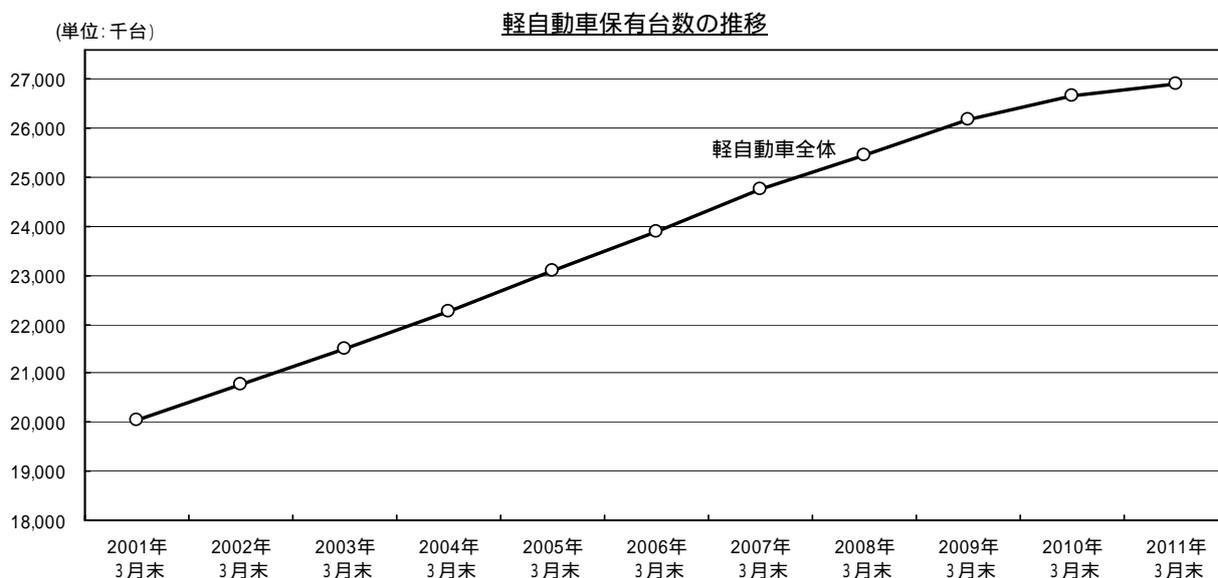
<軽購入も考慮していた普通・小型乗用購入ユーザー>

- ・普通・小型乗用ユーザーの約9割がエコカー減税・補助金の対象車とわかって購入。また、4割がエコカー減税・補助金が車購入のきっかけになっている。軽ユーザーと比較するとその比率は高く、より影響が大きいことがうかがえる。
- ・普通・小型乗用ユーザーで、車種選択に減税・補助金が影響した比率は高い。軽の購入を考えながら、結果として軽を選ばなかった理由では、代替ユーザーの場合「減税・補助金が軽よりも優位」が上位。
- ・減税・補助金がきっかけになって、車市場全体の需要を喚起し、それは軽市場にも同様の効果をもたらしたことが今回の調査でわかった。一方で、ダウンサイジングも考慮していた普通・小型車ユーザーが結果的に普通・小型車に留まったという結果もみられた。

保有台数の推移

軽自動車保有台数は堅調な増加を続け、2011年3月末には2,692万台に達した。ただし、2010年ごろから増加のペースにややブレーキがかかっている。

車種別にみると、乗用系は、乗用車の増加とボンバンの減少が続いている。2011年3月末で乗用車は1,798万台、ボンバンは141万台。乗用系合計では1,939万台で増加傾向。一方、商用系では、軽キャブバンは微増、軽トラックは微減で推移、2011年3月末の保有台数はキャブバンで280万台、トラックでは473万台となっている。



(単位:千台)	2001年 3月末	2002年 3月末	2003年 3月末	2004年 3月末	2005年 3月末	2006年 3月末	2007年 3月末	2008年 3月末	2009年 3月末	2010年 3月末	2011年 3月末
軽自動車全体	20,043	20,779	21,494	22,264	23,093	23,898	24,758	25,462	26,174	26,655	26,924
乗用系	12,617	13,318	14,017	14,737	15,480	16,228	17,054	17,757	18,470	18,978	19,394
乗用	10,084	10,960	11,816	12,664	13,512	14,350	15,280	16,082	16,883	17,484	17,982
ボンバン	2,532	2,358	2,200	2,073	1,968	1,878	1,774	1,675	1,587	1,495	1,412
商用系	7,426	7,461	7,477	7,528	7,613	7,671	7,706	7,706	7,704	7,677	7,529
キャブバン	2,666	2,661	2,651	2,665	2,689	2,725	2,742	2,770	2,786	2,789	2,804
トラック	4,760	4,800	4,826	4,863	4,924	4,946	4,964	4,936	4,918	4,888	4,725

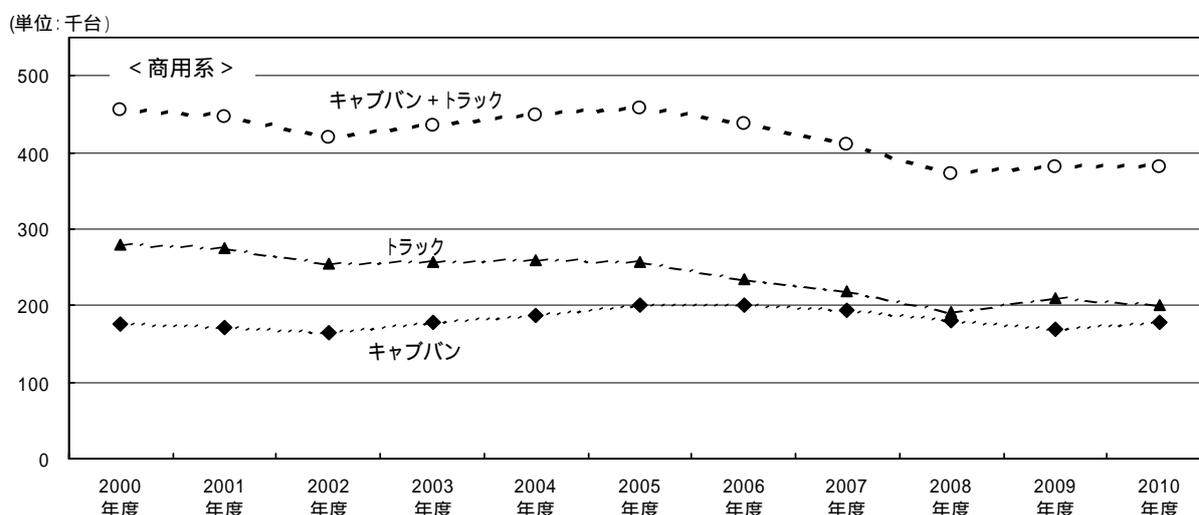
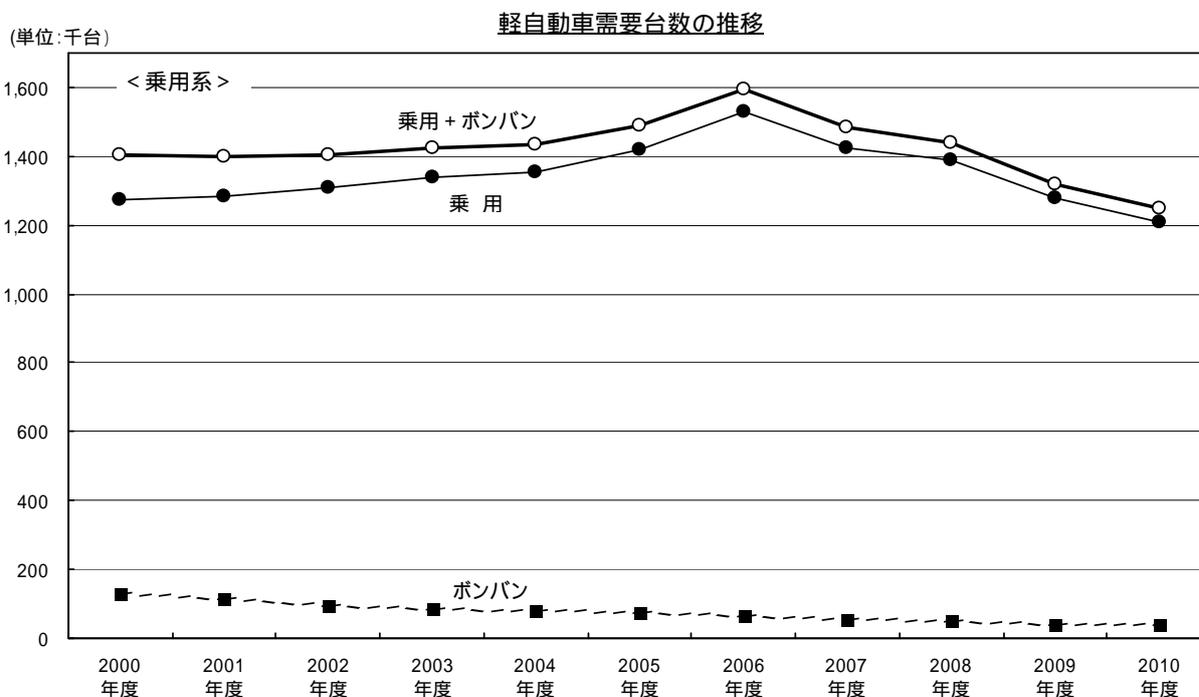
百の位を四捨五入しているため、合計数が合わない場合がある
出典:(社)全国軽自動車協会連合会

需要台数の推移

乗用系の年度別新車販売台数は2006年度の159万台をピークに減少傾向にあり、2010年度は125万台となった。

商用系の新車販売台数も2006年度以降減少傾向にある。2010年度は軽キャブバンが微増し、商用系合計では38万台で、前年度並みであった。

軽自動車全体では2006年度以降減少傾向にあり、2010年度は163万台となった。これは1998年度並みの水準である。



(単位:千台)	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度
軽自動車全体	1,861	1,845	1,825	1,861	1,881	1,948	2,031	1,893	1,809	1,698	1,629
乗用系	1,405	1,398	1,406	1,425	1,433	1,492	1,594	1,482	1,437	1,318	1,248
乗用	1,272	1,282	1,309	1,340	1,356	1,417	1,529	1,426	1,388	1,277	1,208
ボンパン	133	116	97	85	78	74	65	56	49	42	41
商用系	456	447	419	436	448	457	436	411	372	380	380
キャブバン	177	172	164	179	188	200	201	193	180	170	179
トラック	280	276	254	257	260	257	235	218	192	210	202

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

軽自動車使用実態の変化

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

従来からの流れ

1. 軽乗用系の使用実態

保有ベースで新車比率は7割弱、AT車、4・5ドア車の増加傾向など保有車のタイプは従来からの流れで推移。(13頁)

女性ユーザーが6割台と高い比率で推移、特に女性既婚は今回55%。(14頁)

高齢化の流れは止まらず、60歳以上が3割を超え、平均年齢は50歳の大台に乗った。また世帯年収は低下傾向が続いている。(14頁)

「買物」「通勤・通学」用途の比率が高く、軽自動車は日常的に使われている。(15頁)

購入形態が代替の場合、前保有車は軽乗用車が多く、特にトール型、2ボックスが多い。

一方でダウンサイジング傾向は継続、普通・小型車からの代替は3割を超えた。(18頁)

購入時には「経済性面」を重視して軽を選択する傾向が強い。その中でも、税金の安さ、燃費の良さが多い。(19頁)

次期購入意向車も軽自動車にするという比率が高い。(21頁)

2. 軽商用系（軽キャブバン・軽トラック）の使用実態

軽キャブバンでは、新車が60%前後、AT車は50%前後で推移。軽トラックでは、新車、マニュアルシフト車、四輪駆動車が高い比率で推移。(22,30頁)

軽商用系は男性ユーザーが多く、特に軽トラックでは男性が約9割と高い比率で推移。その中でも、無職の男性の比率が微増。(23,31頁)

高齢化傾向は変わらず。60歳以上が軽キャブバンでは増加して48%、軽トラックでは60%を占め、平均年齢も60歳の台に。(23,31頁)

世帯年収は低下傾向で推移。特に軽キャブバンでは乗用用途ユーザー、軽トラックでは農用用途以外ユーザーで、高齢・無職率が高くなっており、収入は低い。(23,31頁)

用途では、軽キャブバンの乗用用途ユーザーは買物用途が高い比率で推移。軽トラックでは農用用途が4割台で推移。(24,30頁)

購入形態が代替の場合、同車種からの買い替えが多い。(27,35頁)

軽商用系ユーザーは経済性面よりも車使用面を重視して軽を選択。特に軽キャブバンでは経済性面重視の比率は年々減少、今回調査では使用面重視が6割を超えた。(28,36頁)

車使用面での選択理由で多いのは、狭い道での使いやすさ、荷物の積み下ろしのしやすさ、運転のしやすさ。経済性面では、税金、価格の安さ、燃費の良さを重視。

(28,36,37頁)

次期購入意向車も同車種の軽自動車の比率が高い。(29,37頁)

変化のきざし

軽乗用系ユーザー世帯の併有率は7割台、小型・普通車との併有が多いという傾向は変わらないが、軽との併有、特に軽自動車のみ2台保有比率の増加とともに、単数保有世帯も増加傾向。(17頁)

軽キャブバンの用途は仕事・商用が多いが、なかでも農用関係の用途で増加傾向がみられる。(24頁)

軽キャブバン保有世帯の併有率は7割と高い水準にはあるが、減少傾向がみられる。

(26頁)

軽キャブバンで前回増えたダウンサイジングが今回は減少、一方、増車が増加。(27頁)

エコカー減税・エコカー補助金の影響

エコカー補助金による長期保有車の代替促進の効果が表れ、11年以上の長期保有車の代替が図られた。その結果、各車種とも前使用車保有期間の長期化傾向は今回調査でも継続し、特に軽トラックでは、前保有車の使用年数が11年以上の比率が64%と飛躍的に増加した。(18,27,35頁)

軽乗用系で、新車購入車の世帯年収が前回までよりも中央値で約100万円低下。これは減税・補助金により、今までより低所得層でも購入しやすくなったことが理由のひとつと考えられる。(20頁)

1. 軽乗用系の実態変化

(1) 保有車の変化

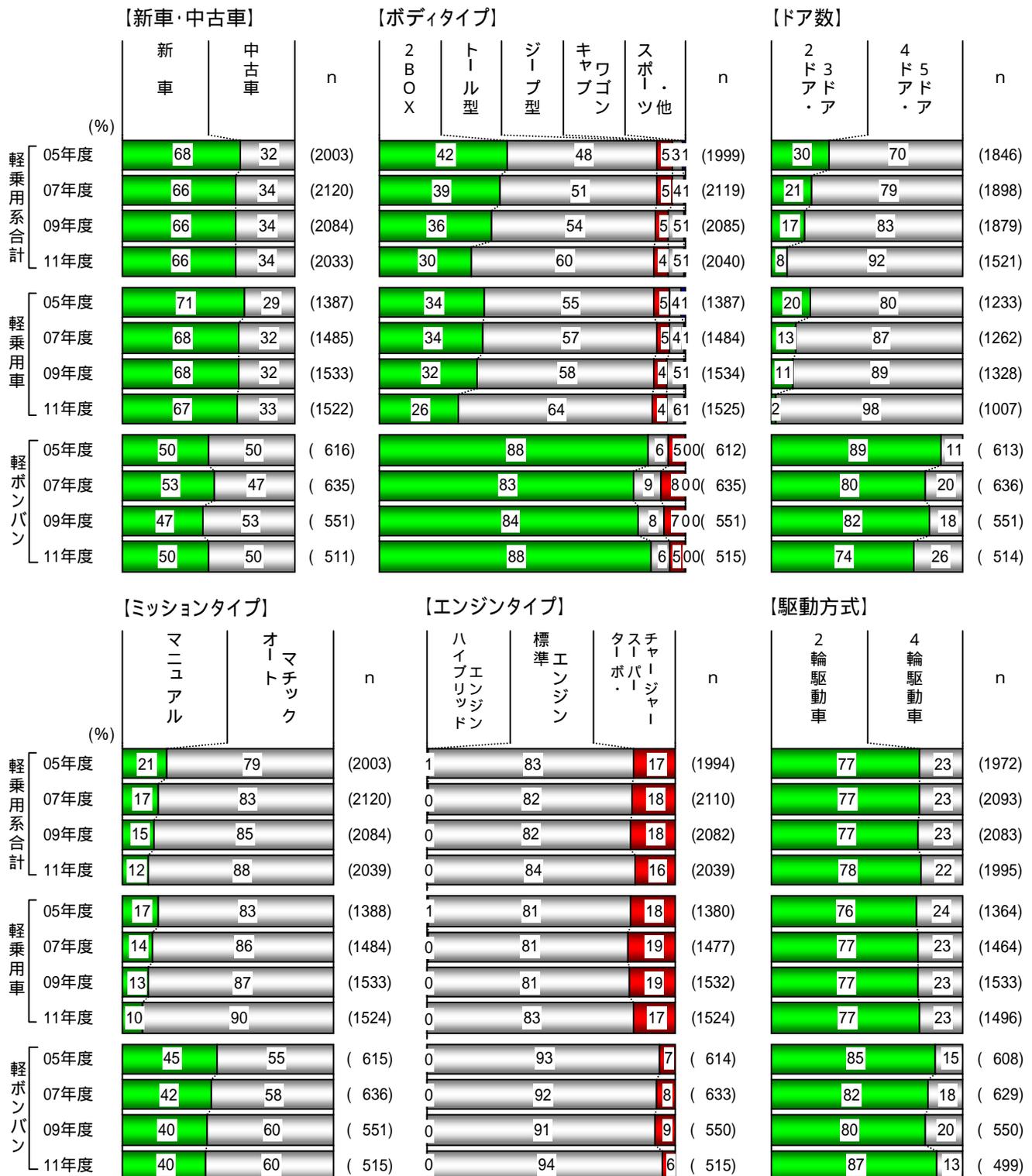
軽乗用系合計の「新車」比率は66%で前回(09年度)から変化はない。軽乗用車も67%と変化はなく、軽ボンバンが47%から50%と増加した。

ボディタイプは、軽乗用系合計で「トール型」が60%で増加傾向、「2BOX」が30%で減少傾向にある。

ドア数は「4ドア・5ドア」比率が軽乗用車で98%と増加し、軽乗用系合計でも92%に達した。

「オートマチック」比率は軽乗用系合計では88%で、一貫して増加傾向にある。軽乗用車も増加傾向にあり90%となっている。軽ボンバンは60%。

「4輪駆動車」比率は軽乗用系合計で22%で、大きな変化がなく推移している。



(2) ユーザー層の変化

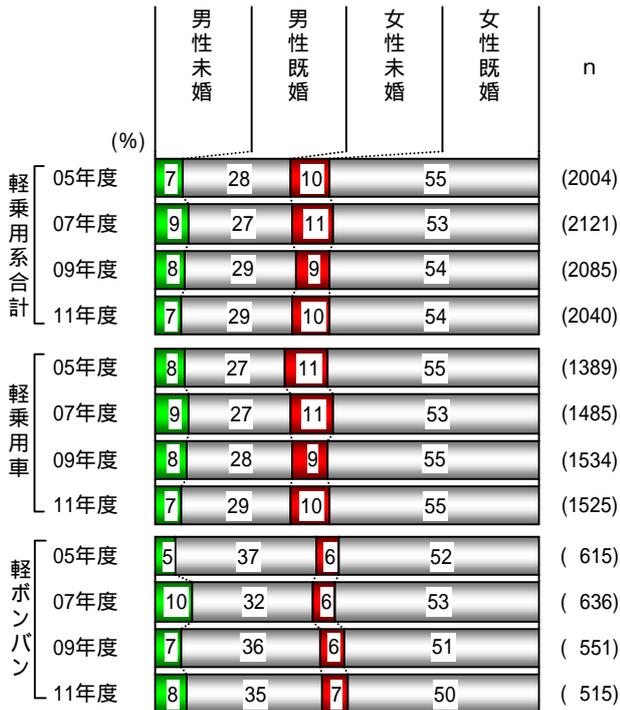
軽乗用系合計の男女比率は、「男性」が36%、「女性」が64%。特に「女性既婚」の比率が高く、軽乗用車では55%、軽ボンバンで50%と、過半数に達する。

主運転者の年齢を軽乗用系合計で見ると、「60代」「70歳以上」の比率が増加し、平均年齢は50歳台に乗り、高齢化がさらに進んだ。

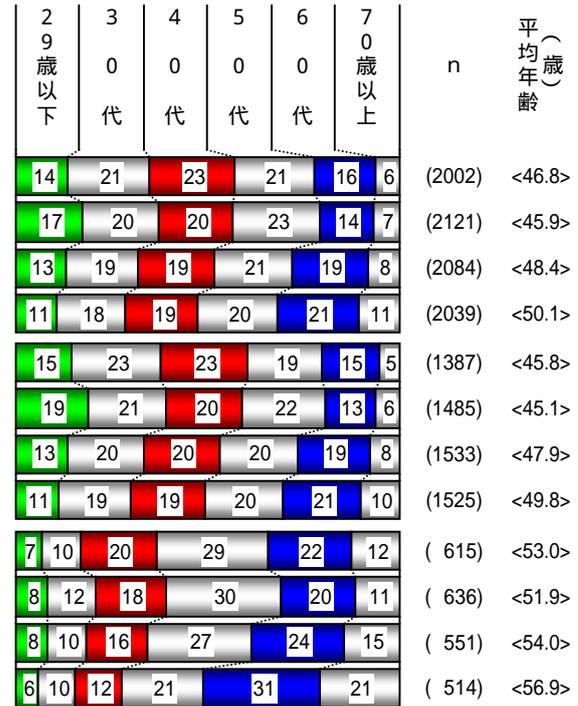
軽乗用系合計のライフステージの構成比に大きな変化はなく、「45歳以上・子ども非同居」の比率が最も高く、次いで「末子高校生以上」が続く。

世帯年収は前回からさらに下降しており、今回調査の中央値は465万円となり、収入の低下傾向が続いている。

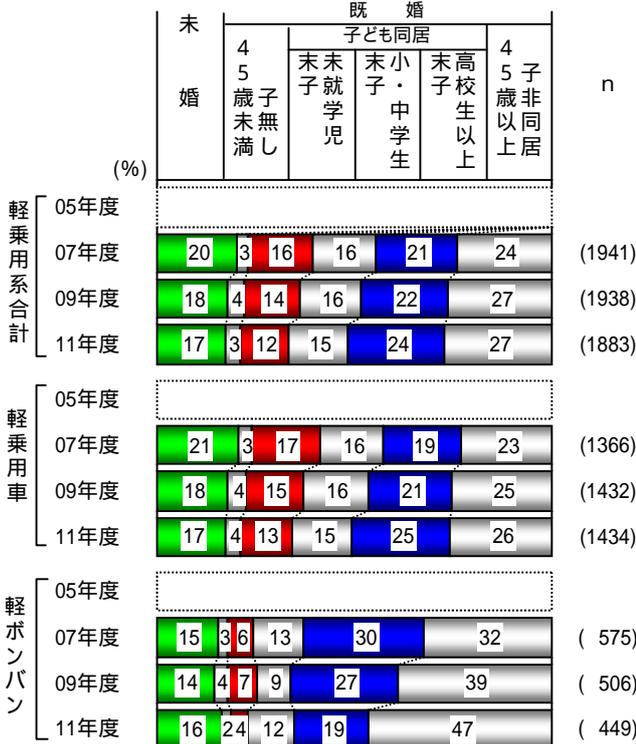
【主運転者の性別と未既婚別】



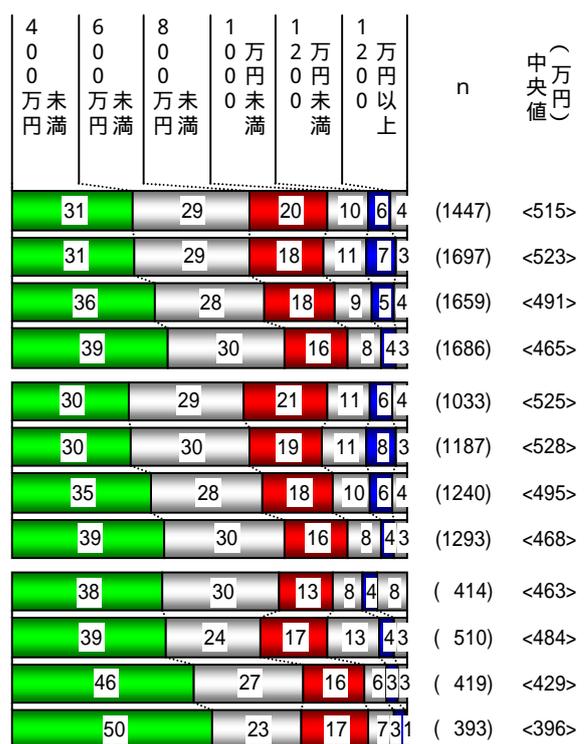
【主運転者の年齢】



【ライフステージ】



【世帯年収(税込み)】



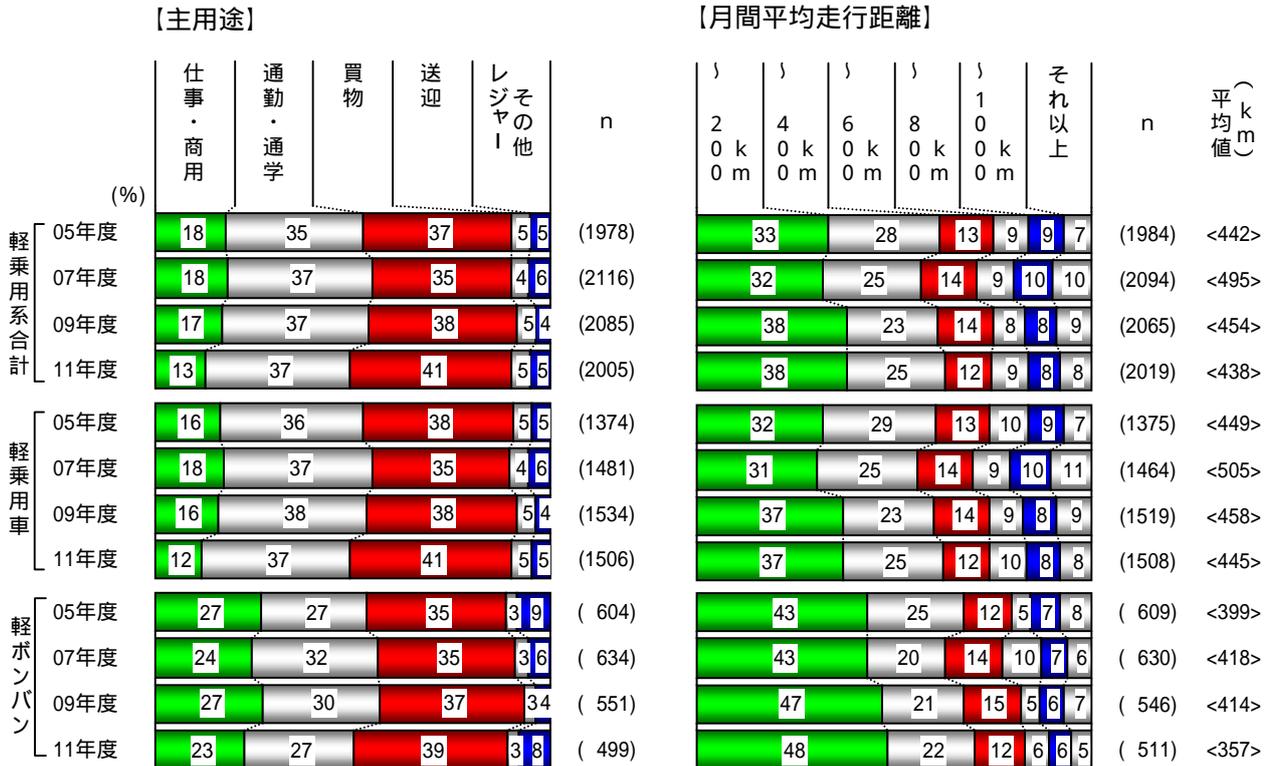
05年度以前の調査は、ライフステージを区分できる質問がない

(3) 使用状況の変化

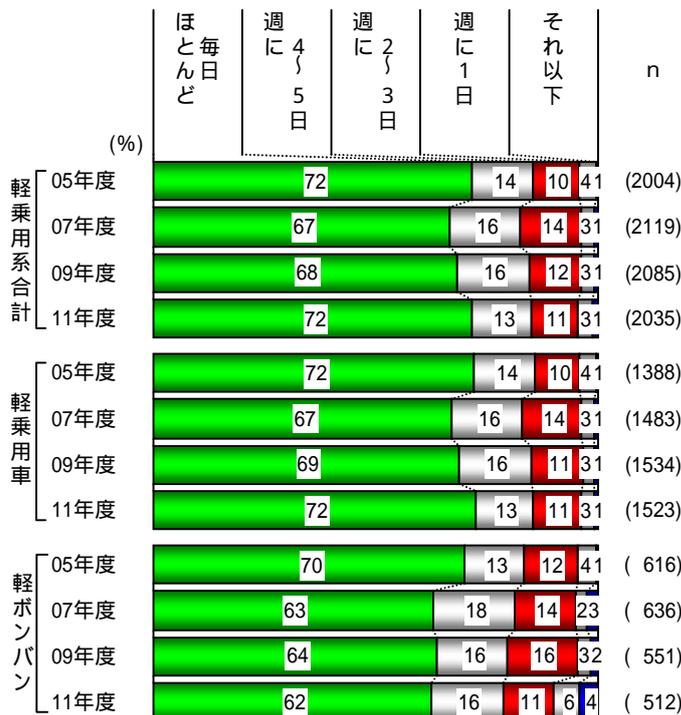
主用途をみると、軽乗用系合計では「買物」が41%、「通勤・通学」37%と高く、この傾向に変化はない。

月間平均走行距離は軽乗用系合計で438kmとなり、前回に比べ減少した。

使用頻度をみると「ほとんど毎日」は、軽乗用車が72%、軽ボンバンが62%で、ともに高い比率で推移している。



【使用頻度】

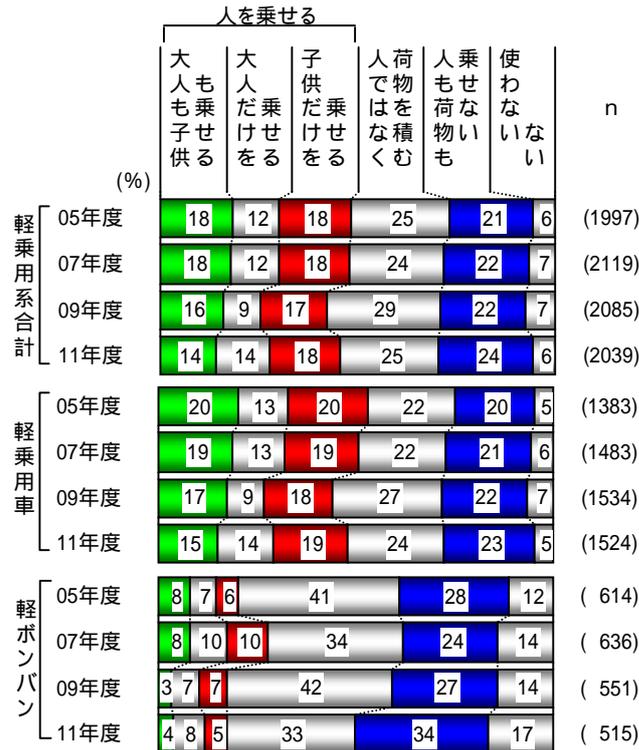


後部座席の使用状況では、軽乗用系合計で「人を乗せる」比率は46%、軽乗用車では48%となっている。

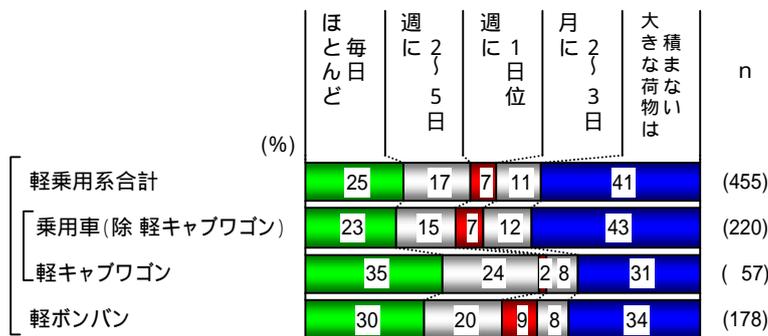
荷物積載（手荷物除く）の頻度をみると、「大きな荷物は積まない」が軽乗用系合計の約4割を占める。

車種別にみると、軽キャブワゴンでは「ほとんど毎日」が35%と他に比べ高く、軽ボンバンでは30%。一方、軽乗用車（軽キャブワゴン除く）は「大きな荷物は積まない」が43%みられる。

【後部座席の使用状況】



【荷物積載頻度】



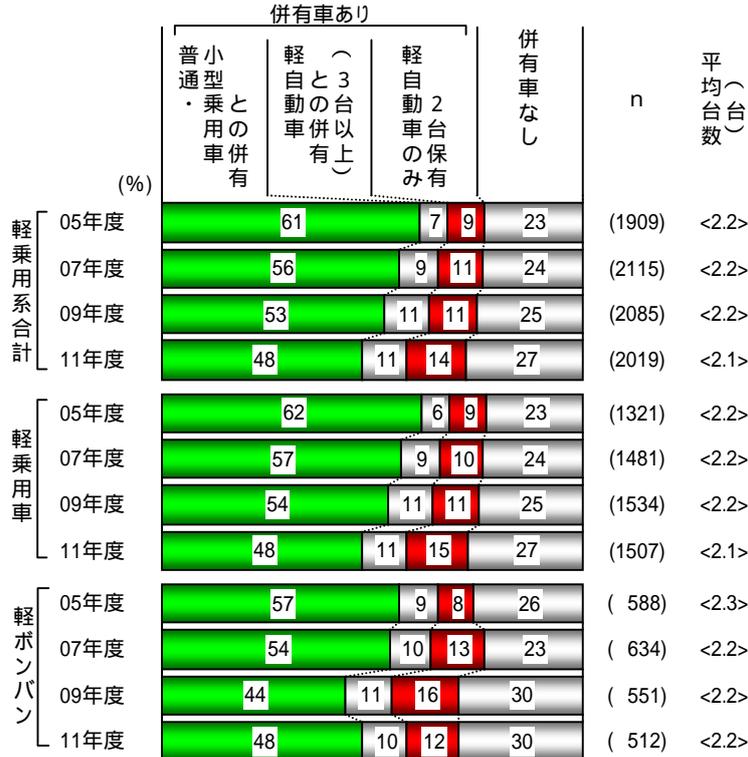
今回調査から新設した項目
「仕事・商用」用途(複数回答)限定の質問

(4) 併有状況の変化

併有率は軽乗用系合計で73%と前回調査とほぼ同じで、高い併有率を示す。「併有車あり」層では「普通・小型車との併有」が多数を占める。ただし、「併有車なし」27%、「軽自動車のみ2台保有」14%、計41%が軽自動車のみ保有の世帯で、この層の増加がみられる。

併有車タイプでは、「ボンネットワゴン」の比率が最も高く、前回調査より5ポイント増加している。一方で「セダン・クーペ・スポーツ」「キャブワゴン」は前回から減少。

【併有車の有無と併有車の車種】



注) 車を2台以上併有している場合の併有車の普通・小型車/軽自動車の区分は、最もよく使用している車種に基づく。

【併有車タイプ】

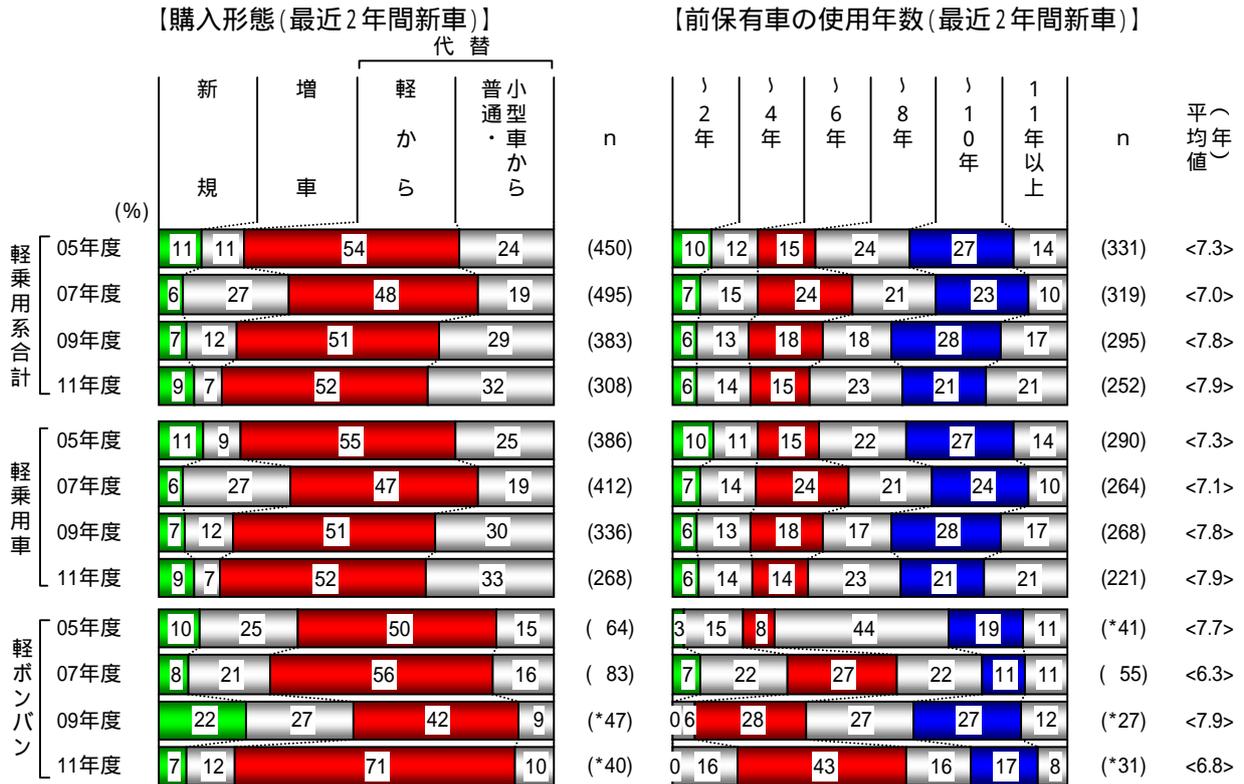
	軽自動車	普通・小型車					全体 (n)						
		乗用車				その他商用車							
		2BOX	トール型	キャブワゴン	その他乗用								
(%)	ボンネットバン	小型ハッチバック	セダン・クーペ	ボンネットワゴン	キャブワゴン	その他商用車							
軽乗用系合計	05年度	7	4	1	1	1	5	6	29	22	18	0	1382
	07年度	10	5	1	1	2	6	7	28	17	17	-	1531
	09年度	10	6	2	2	3	7	9	20	18	19	-	1434
	11年度	11	10	1	1	3	8	10	17	23	12	-	1368
軽乗用車	05年度	7	5	1	1	1	5	6	27	23	18	0	961
	07年度	10	5	1	1	2	5	7	28	17	18	-	1058
	09年度	9	6	2	2	3	7	9	20	18	20	-	1056
	11年度	11	11	1	1	2	8	10	16	23	12	-	1028
軽ボンバン	05年度	7	2	3	2	3	7	6	41	12	14	-	421
	07年度	10	4	2	1	2	9	7	30	16	11	0	473
	09年度	14	4	2	2	6	10	8	21	16	12	-	378
	11年度	10	5	1	1	5	10	12	23	18	10	-	340

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

軽乗用系合計で最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、「代替」比率が増加傾向にあり、「増車」は減少した。代替をみると「軽から」が過半数に達するが、「普通・小型車から」が32%で、前回からのダウンサイジングの傾向は続いている。

前保有車の使用年数を見ると、軽乗用系合計の平均使用年数は7.9年で、前回からわずかに伸びており、長期化傾向は続いている。特に「11年以上」の長期保有は21%に達している。

前保有車タイプは、軽乗用系合計では「軽乗用車」の比率が最も高く、そのなかでも「トール型」「2BOX」の比率が高い。普通・小型車では「セダン・クーペ・スポーツ」「小型ハッチバック」の比率が高く、いずれも増加傾向にある。



【前保有車タイプ(最近2年間新車)】(代替 = 100%)

	前保有車タイプ (%)	軽自動車				普通・小型車							全体 (n)
		乗用車				ボンネットバン	その他商用車	小型ハッチバック	セダン・クーペ	ボンネットワゴン	キャブワゴン	その他商用車	
		2BOX	トール型	キャブワゴン	その他乗用								
軽乗用系合計	05年度	38	18	3	2	4	4	8	10	6	5	2	327
	07年度	30	24	5	1	8	3	8	11	4	3	3	320
	09年度	25	23	3	3	6	3	10	13	9	4	2	270
	11年度	24	26	2	6	3	0	12	14	9	2	1	219
軽乗用車	05年度	38	19	3	2	4	4	9	9	6	5	2	286
	07年度	31	25	5	1	6	3	9	11	4	3	3	265
	09年度	24	24	3	3	6	3	10	13	9	4	2	243
	11年度	24	26	2	6	2	0	13	14	9	3	1	188
軽ボンバン	05年度	50	1	5	1	16	4	3	11	-	2	6	*41
	07年度	25	7	-	9	32	5	2	10	6	3	-	55
	09年度	31	-	-	10	39	3	1	14	3	0	-	*27
	11年度	23	11	-	4	45	4	3	8	-	0	2	*31

*n数過少のため、参考値として掲出

(6) 軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

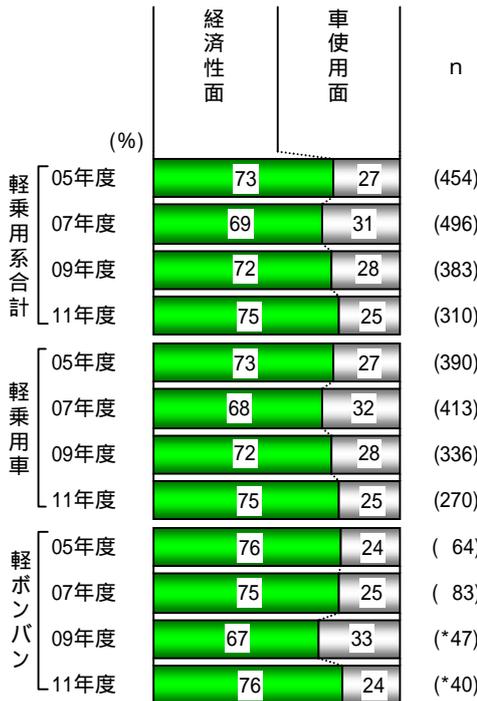
軽乗用系合計で最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点をみると、「経済性面」を重視する比率が75%と高く、増加傾向がみられる。

経済性・法規・税制面からの選択理由を軽乗用系合計でみると、「税金が安い」の比率が79%で最も高く、「燃費が良い」が60%でそれに続く。

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

【軽選択時の重視点(最近2年間新車)】

【経済性・法規・税制面からの選択理由(最近2年間新車)】



		税金が安い	燃費が良い	車検費用が安い	価格が安い	保険が安い	車庫届け出が簡単なので	車検が3年だから	車検が2年だから	この中にはない	全体 (n)
軽乗用系合計	05年度	86	52	47	49	28	4	4	2	3	455
	07年度	83	53	32	46	22	6	8	0	4	496
	09年度	85	60	38	40	21	4	4	0	5	383
	11年度	79	60	38	37	22	4	5	0	6	310
軽乗用車	05年度	87	51	47	46	28	4	4	1	3	391
	07年度	83	53	32	45	22	6	8	0	4	413
	09年度	86	60	38	39	21	4	4	0	5	336
	11年度	79	60	37	35	22	4	5	0	6	270
軽ボンバン	05年度	74	66	43	86	27	7	2	9	2	64
	07年度	79	61	38	66	26	6	2	2	3	83
	09年度	75	50	35	75	25	5	-	-	1	*47
	11年度	61	58	56	84	38	1	2	0	1	*40

* n数過少のため、参考値として掲出

【車使用面からの選択理由(最近2年間新車)】

		運転がしやすいから	狭い道で使いやすいから	買物や用足しに使うのに向いている	駐停車が容易だから	長距離を走ることが多いから	通勤・通学専用車だから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	荷物の積み下ろししやすいから	乗車人員が少ないから	高速道路を使用する	ことがあまりないから	人や荷物に乗せる	自分以外の人も安心	運転しやすいから	初めての車だから	車の安全性から	少量荷物を何度も運ぶのに向いている	この中には1つもない	全体 (n)
軽乗用系合計	05年度	55	60	43	48	29	18	18	17	11	12		7	5	3	2	1	1	1	455	
	07年度	65	56	45	38	29	17	15	19	10	13		7	6	9	2	1	1	1	496	
	09年度	53	51	41	37	29	22	21	18	10	7		6	7	2	2	1	1	3	383	
	11年度	59	53	48	41	26	22	18	16	13	14	14	5	6	4	6	1	2	2	310	
軽乗用車	05年度	55	60	43	49	29	19	17	18	10	11		7	5	3	2	1	1	1	391	
	07年度	66	56	46	39	30	17	14	19	9	13		6	6	9	2	1	1	1	413	
	09年度	53	51	41	36	29	22	21	19	9	7		6	7	2	2	1	3	3	336	
	11年度	58	53	48	40	26	22	17	16	12	14	14	5	6	4	7	1	2	2	270	
軽ボンバン	05年度	49	57	39	33	31	7	36	8	25	20		11	3	1	-	1	2	2	64	
	07年度	54	52	33	35	18	15	22	20	17	11		19	7	2	1	3	3	3	83	
	09年度	34	60	44	42	32	25	13	12	28	12		7	4	-	0	10	-	1	*47	
	11年度	64	65	30	51	21	17	33	15	21	25	15	3	3	0	1	6	0	0	*40	

11年度より新設項目

* n数過少のため、参考値として掲出

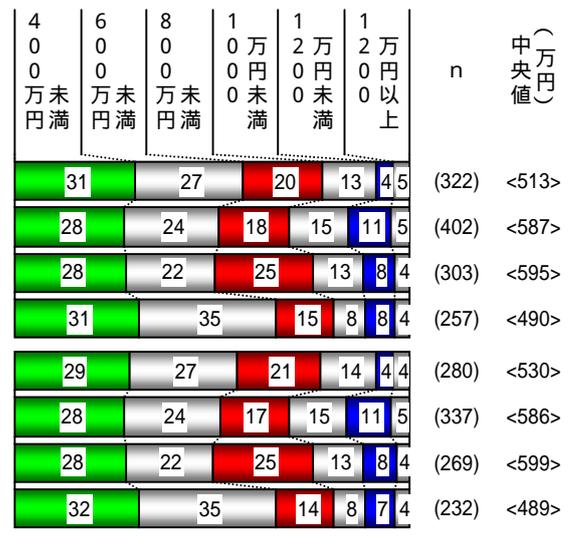
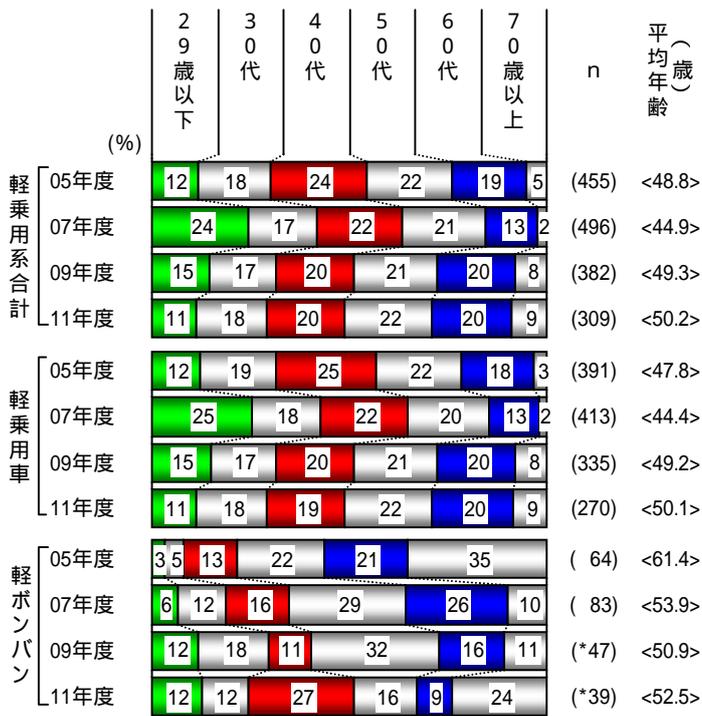
(7) 最近2年間新車購入ユーザーの変化

最近2年の新車購入ユーザーの年齢をみると、やはり高齢化傾向がみられ、「60代」と「70歳以上」で3割近くを占め、平均年齢は50.2歳。一方で「29歳以下」は、07年度をピークに減少傾向にある。

世帯年収中央値をみると、前回調査の595万円に対し、今回は490万円と大幅に下降した。エコカー減税・補助金により、収入が低い層の購入促進の効果があったことがうかがえる。

【年代別(最近2年間新車)】

【世帯年収(最近2年間新車)】



* n数過少のため参考値として掲出

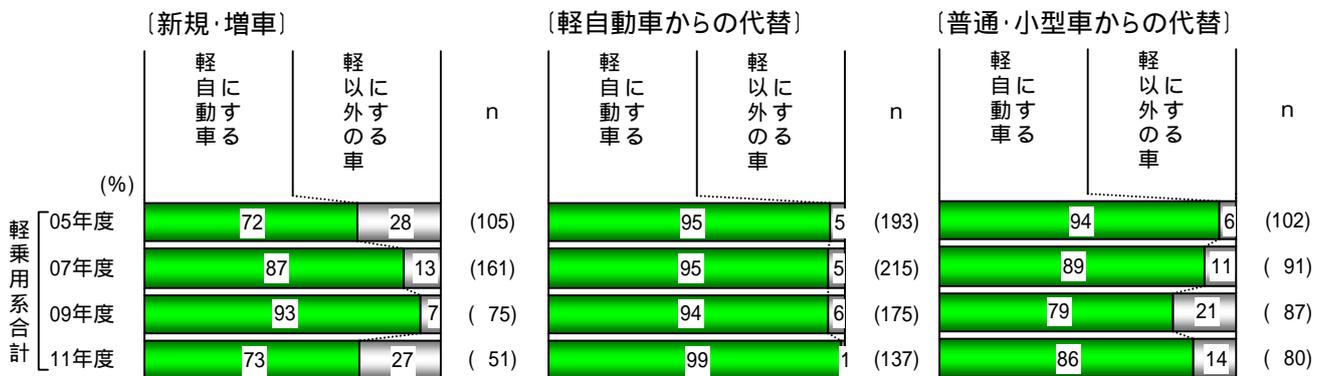
* 軽ボンバンはサンプル過少のため掲出せず

(8) 次期購入意向車(最近2年間新車購入ユーザー)

最近2年の新車購入ユーザーの次期意向車の変化をみると、「新規・増車」層では前回まで「軽自動車にする」が増加傾向にあったが、今回調査では「軽以外の車にする」が27%で前回より増えた。「軽自動車からの代替」層では、「次も軽」が安定して高く、今回は99%。「普通・小型車からの代替」層は、「軽以外の車にする(戻る)」が前回の21%から今回は14%に減った。

次期意向車タイプでは、「新規・増車」「軽からの代替」「普通・小型車からの代替」ともに「軽トール型」の比率が最も高い。また、いずれも「軽キャブワゴン」の比率が今回上昇している。「新規・増車」は「普通・小型車」の比率も27%と高い。一方で、「普通・小型車からの代替」が再び「普通・小型車」への回帰を考えている比率は、前回に比べ減少している。

【次期購入意向(最近2年間新車)】



【次期意向車のタイプ(最近2年間新車)】

	軽自動車	乗用車						普通・小型車	全体 (n)
		2BOX	トール型	キャブワゴン	その他乗用	ボンネットバン	その他商用車		
新規・増車	05年度	37	21	4	6	1	3	29	102
	07年度	32	38	4	8	5	2	11	158
	09年度	19	43	1	4	23	3	7	75
	11年度	26	31	12	-	3	-	27	50
軽からの代替	05年度	33	44	6	3	4	5	5	190
	07年度	34	45	6	1	6	2	5	211
	09年度	28	53	6	2	5	1	6	172
	11年度	29	45	11	5	7	1	1	136
普通・小型車からの代替	05年度	44	30	4	5	8	3	6	102
	07年度	47	24	7	1	8	1	11	88
	09年度	20	36	6	9	6	1	21	87
	11年度	17	39	11	1	18	-	14	79

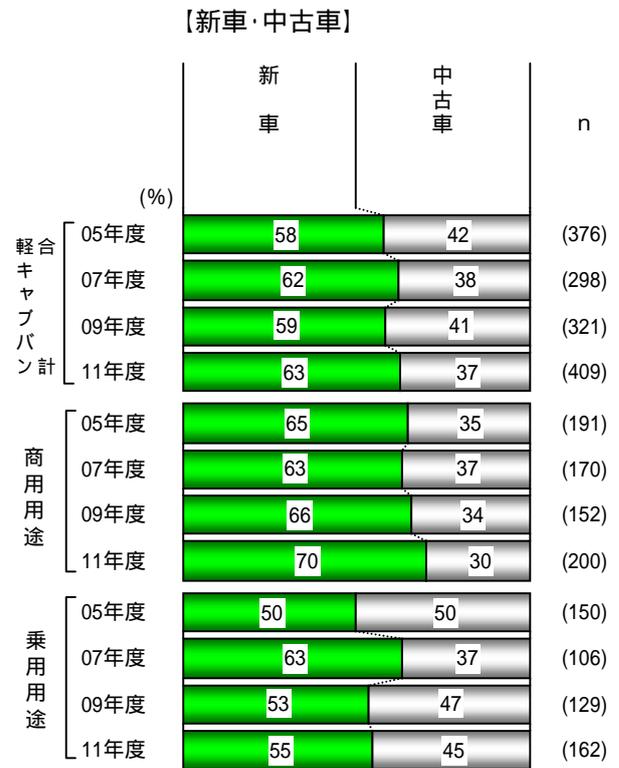
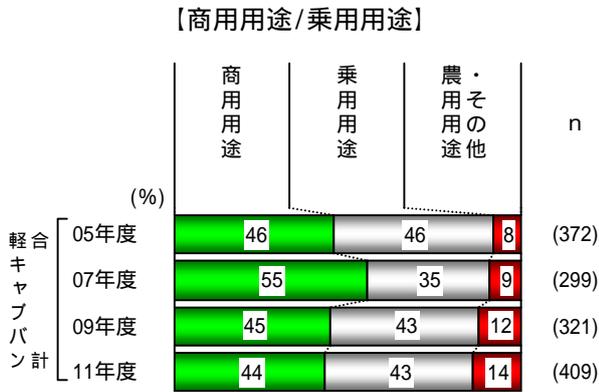
2. 軽キャブバンの実態変化

(1) 保有車の変化

軽キャブバンユーザーの用途をみると「商用用途」が44%と漸減傾向にあり、「乗用用途」は43%と、ほぼ同率となった。また「農用用途・その他」に微増傾向がみられる。

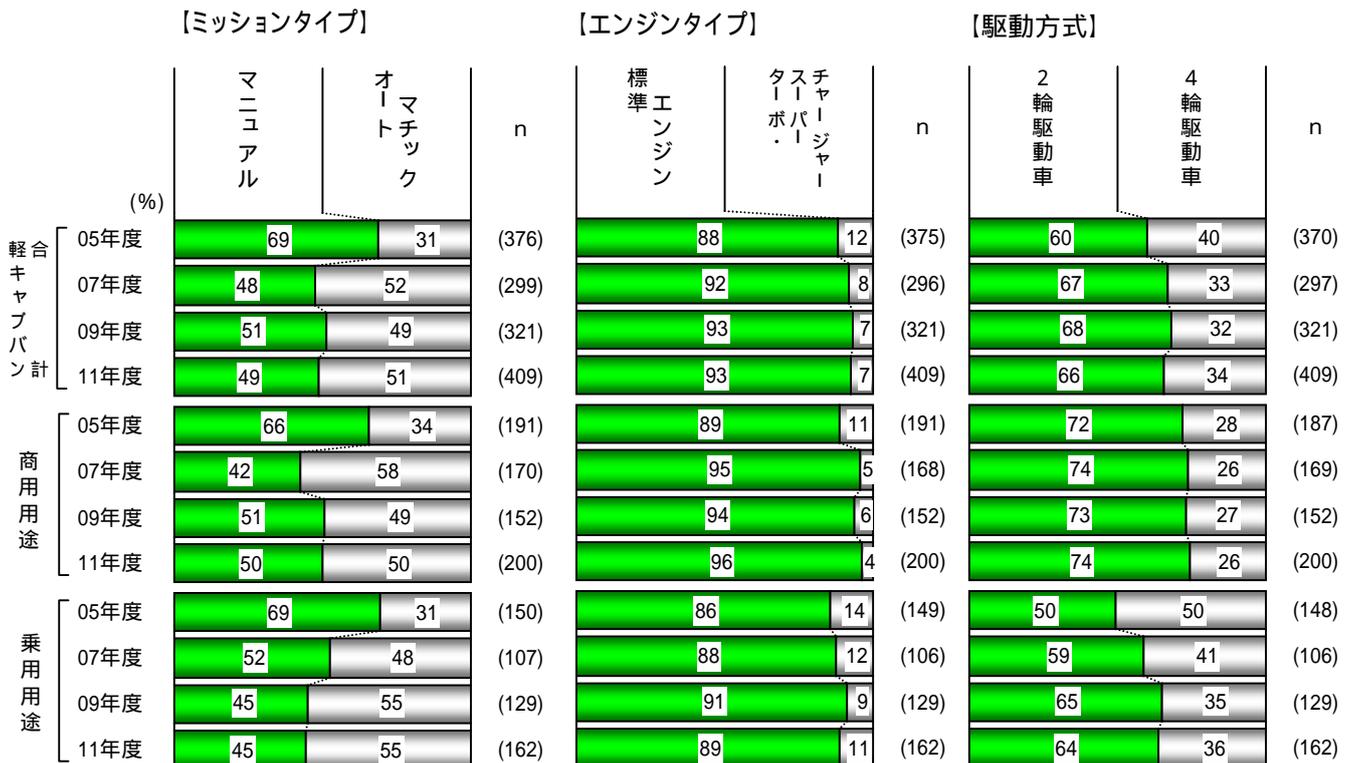
「新車」比率は63%で、6割前後で推移している。商用用途では70%、乗用用途では55%。

ミッションタイプでは「オートマチック」が51%、エンジンタイプでは「標準エンジン」が93%、駆動方式では「4輪駆動」が34%で、それぞれ大きな変化はない。



注) 商用用途、乗用用途の定義

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



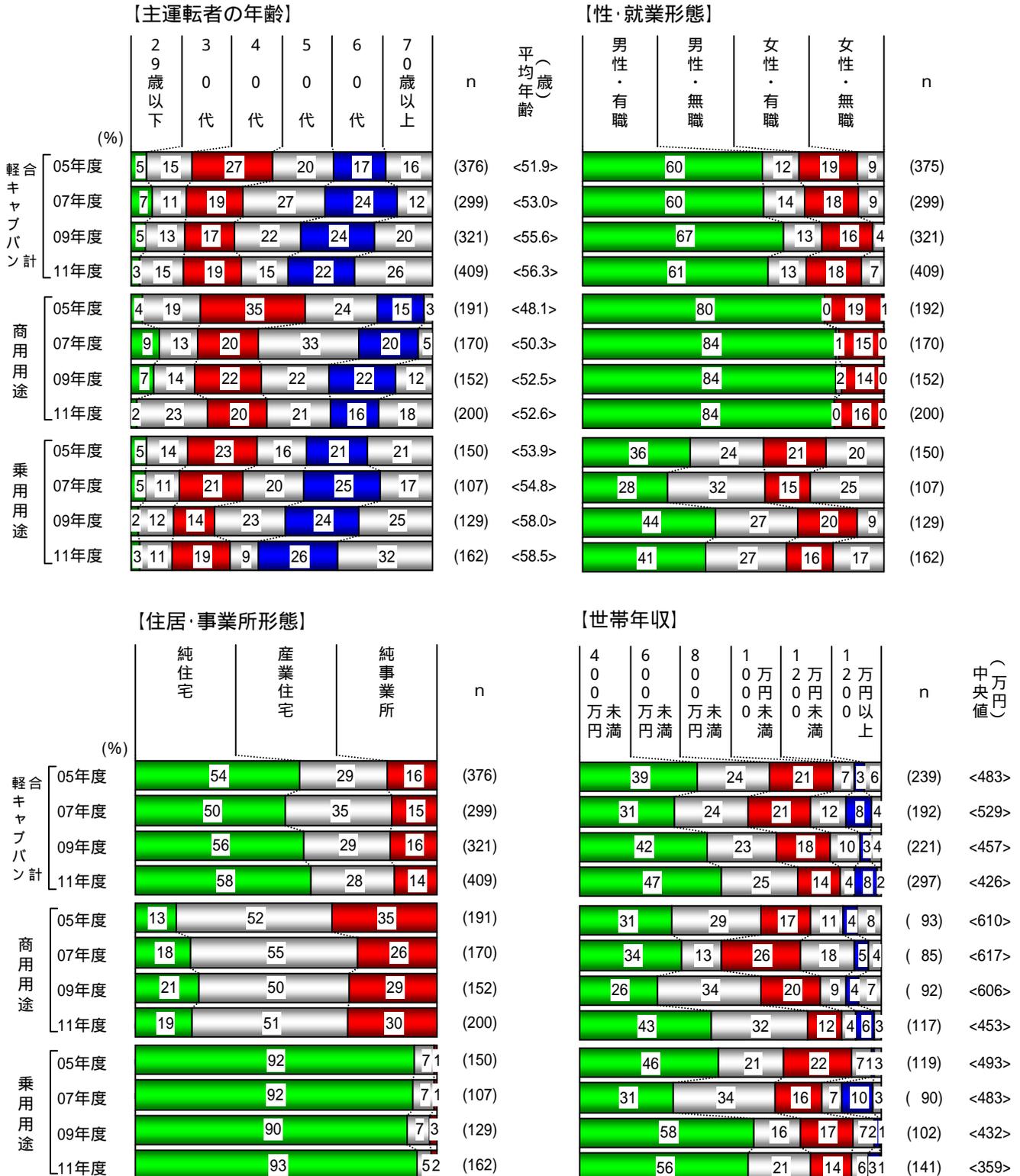
(2) ユーザー層の変化

平均年齢は56.3歳でユーザーの高齢化が進んでいる。特に70歳以上は26%に達する。用途別平均年齢では、商用用途52.6歳、乗用用途58.5歳で、乗用用途ユーザーの方が平均年齢が高い。

性別では男性が74%と高く、その多くは有職者である。ただし、高齢者率が高い乗用用途ユーザーは、商用用途ユーザーに比べ無職の比率が高い。

住居・事業所形態をみると、商用用途では「産業住宅」の比率が高く、乗用用途では「純住宅」の比率が高い。

世帯年収は、中央値が426万円で、07年度をピークに下降している。高齢・無職率の高い乗用用途ではさらに世帯年収が低くなる。



(3)使用状況の変化

軽キャブバン全体での主運転者の用途では、「仕事・商用・農作業」の比率が63%で最も高く、次いで「買物」が44%となっている。
乗用用途ユーザーの場合は、「買物」の比率が75%で最も高くなり、「通勤・通学」が37%で続く。

仕事・商用での使い方では、「一般家庭など最終消費者への配達」(31%)、「工場、現場まわり」(29%)、「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」(28%)が上位を占めている。
「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」は増加傾向にある。

【主運転者の用途】

- 複数回答 -

(%)		仕事・農 商用業	買 物	通 勤・ 通学	レ ジ ャ ー	送 迎	そ の 他	全 体 (n)
軽キャブバン計	05年度	57	47	25	18	19	5	376
	07年度	67	43	15	11	13	4	299
	09年度	62	41	26	21	13	1	321
	11年度	63	44	21	16	15	7	409
商用用途	05年度	100	20	9	6	6	0	191
	07年度	100	23	9	3	7	0	170
	09年度	100	17	9	4	6	0	152
	11年度	100	15	10	4	5	1	200
乗用用途	05年度	6	76	45	32	32	9	150
	07年度	6	75	28	26	23	9	107
	09年度	12	69	49	43	23	3	129
	11年度	13	75	37	31	27	15	162

【仕事・商用での使い方】

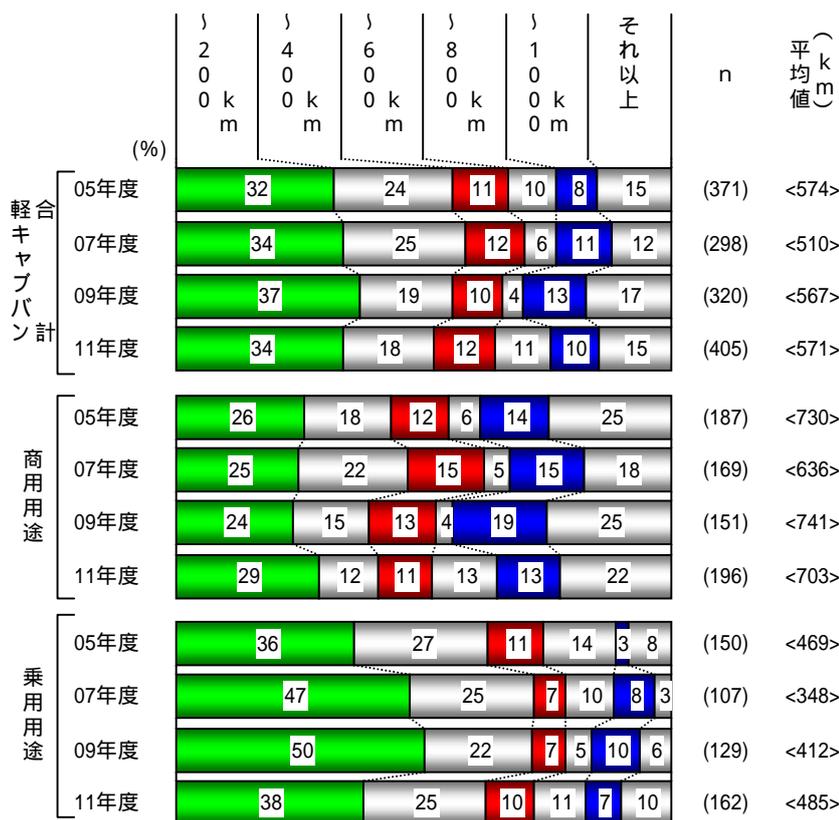
- 複数回答 -

(%)		一 最 終 家 庭 な ど へ の 配 達	工 場、 現 場 ま わ り	田 農 畑 機 へ 具、 の 往 農 復、 作 物 の 運 搬	セ ー ル ス、 営 業 関 係	問 屋、 卸 問 屋 へ の	小 売 店 へ の 配 達	事 業 所 間 の 連 絡 便	メ ー カ ー へ の 配 達、 仕 入 れ	そ の 他	全 体 (n)
軽キャブバン計	05年度	36	27	16	21	23	24	7	8	6	239
	07年度	38	25	16	24	21	15	8	7	3	200
	09年度	35	29	23	22	13	14	8	6	1	210
	11年度	31	29	28	18	17	15	6	5	4	268
商用用途	05年度	42	29	0	24	28	29	8	10	6	191
	07年度	45	29	0	28	25	17	9	8	3	169
	09年度	45	33	0	29	15	17	9	6	0	152
	11年度	43	39	0	24	22	19	8	7	3	200

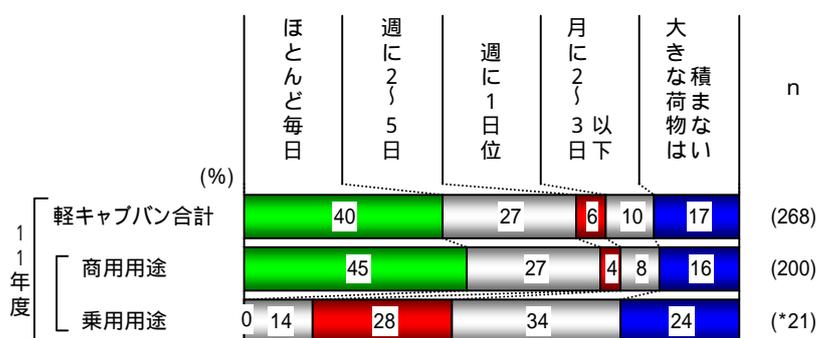
月間平均走行距離の平均値では、軽キャブバン全体は571kmで前回との変化は少ない。
用途別では、商用用途が703kmで前回に比べ減少、乗用用途は485kmで前回に比べ上昇している。

荷物積載（手荷物除く）の頻度をみると、「ほとんど毎日」が軽キャブバン全体では40%、商用用途では45%を占める。

【月間走行距離】



【荷物積載頻度】



* n数過少のため参考値として掲出

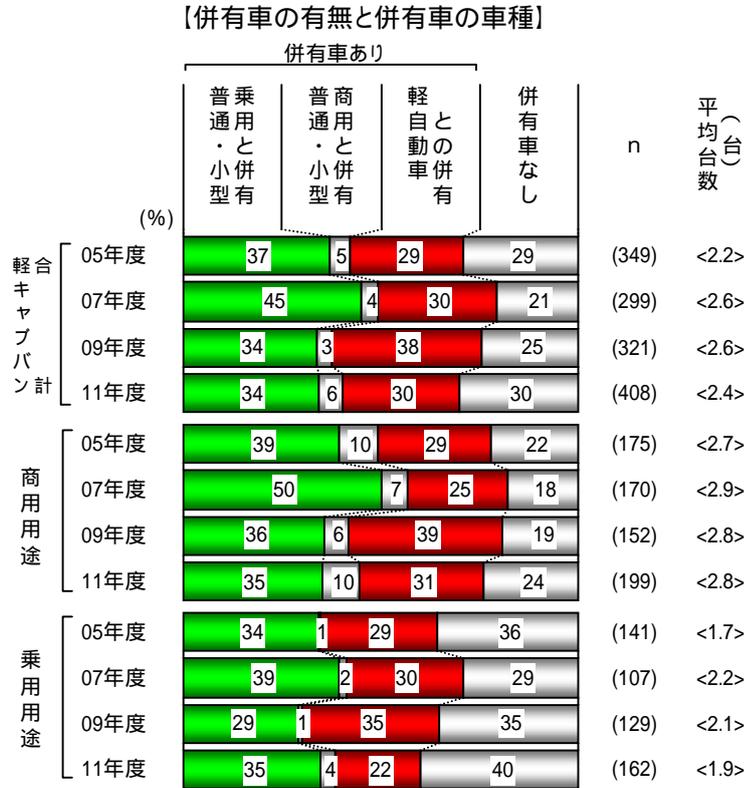
今回調査から新設した項目
「仕事・商用」用途（複数回答）限定の質問

(4) 併有状況の変化

併有率は軽キャブバン全体で70%で、減少傾向にある。併有車種別では「軽自動車と併有」の比率が減少した。

併有率の減少傾向は乗用用途で顕著で、今回調査では60%となった。

併有車のタイプをみると、「セダン・クーペ・スポーツ」「ボンネットワゴン」が多い。用途別では、商用用途は「軽キャブバン」との併有、乗用用途では「小型ハッチバック」が、上位2タイプに次いで多くなっている。



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

【併有車のタイプ】

	(%)	軽自動車							普通・小型車					全体 (n)	
		乗用車				ボンネットバン	キャブバン	トラック	小型ハッチバック	セダン・クーペ・スポーツ	ボンネットワゴン	キャブワゴン	トラック		その他商用車
		2BOX	トール型	キャブワゴン	その他乗用										
キャブバン合計	05年度	8	10	6	2	0	3	11	7	23	12	10	5	2	250
	07年度	11	3	4	1	2	7	10	4	27	8	18	2	3	220
	09年度	15	2	7	2	2	8	14	10	15	8	12	2	2	240
	11年度	8	7	2	1	1	10	13	10	18	17	3	6	3	287
商用用途	05年度	3	5	11	1	0	6	11	5	22	11	13	8	4	139
	07年度	8	2	2	-	1	11	8	3	30	5	23	4	4	133
	09年度	8	2	9	3	1	14	12	7	13	11	14	4	3	119
	11年度	4	7	2	0	0	15	13	9	16	18	4	9	3	146
乗用用途	05年度	15	19	1	2	1	0	8	11	22	14	6	-	1	86
	07年度	19	7	3	3	5	-	5	4	21	15	15	-	2	67
	09年度	27	1	7	2	4	2	11	11	17	7	9	0	1	84
	11年度	12	8	1	3	1	4	7	16	19	20	3	4	2	102

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

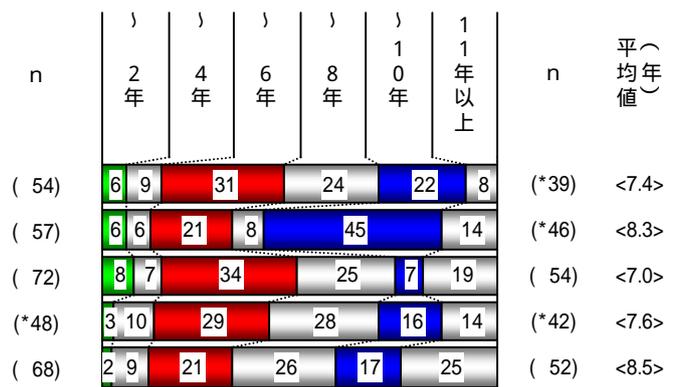
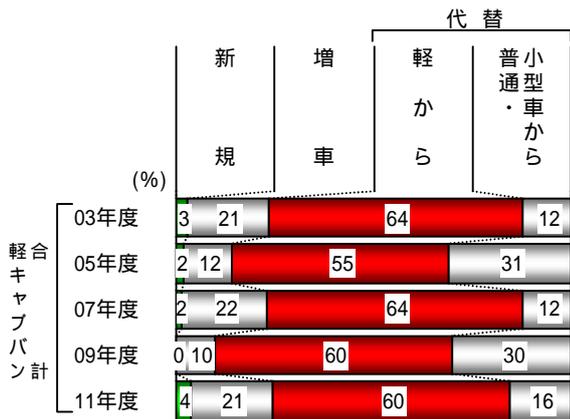
最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、「代替」比率は76%で前回から減少。
 「軽から」の代替の比率が60%で最も高い。
 前回からの変化をみると、「増車」が増えて「普通・小型車から」の代替が減少している。

前保有車の平均使用年数は8.5年で、保有の長期化傾向は変わらない。今回は特に「11年以上」の比率が25%と前回よりも大きく増加している。

前保有車のタイプをみると、「軽キャブバン」からの同タイプ移行が約半数で最も多い。また、「軽トラック」からの代替が10%みられ、前回よりも比率が高くなっている。

【購入形態(最近2年間新車)】

【前保有車の使用年数(最近2年間新車)】



* n数過少のため参考値として掲出

* n数過少のため参考値として掲出

【前保有車タイプ(最近2年間新車)】(代替 = 100%)

	軽自動車	乗用車					普通・小型車					全体 (n)			
		2BOX	トール型	キャブワゴン	その他乗用	ボンネットバン	キャブバン	トラック	小型ハッチバック	セダン・クーペ	スポーツワゴン		ボンネットワゴン	キャブワゴン	その他商用車
軽キャブバン合計	03年度	7	-	-	2	13	57	5	8	2	-	6	-	*39	
	05年度	7	0	12	-	2	37	6	-	-	-	-	36	*46	
	07年度	4	4	17	-	1	50	7	1	2	2	6	3	55	
	09年度	2	5	13	1	8	38	1	14	9	8	2	-	*42	
	11年度	7	0	8	-	7	47	10	-	2	6	-	12	52	

* n数過少のため参考値として掲出

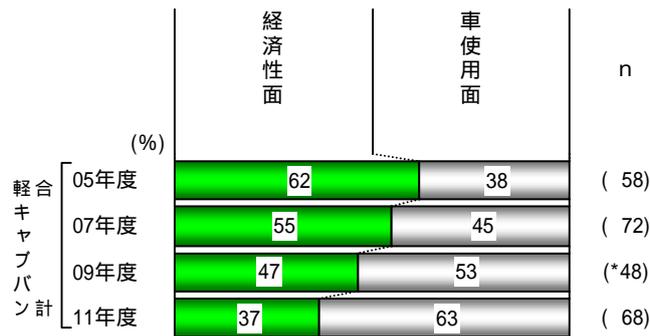
(6)軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点は、「経済性面」比率が減少傾向にあり、今回は前回より10ポイント下げて37%に、一方で「車使用面」は63%と6割を超えた。

経済性・法規・税制面からの選択理由では、「税金が安い」が76%で最も高く、次いで「燃費が良い」52%。いずれも前回より増加している。

車使用面からの選択理由としては、「荷物の積みおろしがしやすいから」(55%)、「狭い道で使いやすいから」(53%)、「運転がしやすいから」(45%)の比率が高い。

【軽キャブバン選択時の重視点(最近2年間新車)】



* n数過少のため参考値として掲出

【経済性・法規・税制面からの選択理由(最近2年間新車)】

- 複数回答 -

		税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	車庫届簡単な	この中にはない	全 体 (n)
(%)									
軽キャブバン計	05年度	78	47	67	35	31	1	2	58
	07年度	73	48	45	35	29	2	16	72
	09年度	50	47	46	37	16	2	28	*48
	11年度	76	52	41	40	17	7	11	68

* n数過少のため参考値として掲出

【車使用面からの選択理由(最近2年間新車)】

- 複数回答 -

		荷物の積みおろしがしやすいから	狭い道で使いやすいから	運転がしやすいから	買物や向いているから	駐停車が容易だから	長距離を走ることが	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	少量の荷物を何度か分けるから	高速道路を使用することが	車の安全性から	人や荷物を乗せて使用しないから	自分以外の人でも安心して運転できるから	乗車人数が少ないから	通勤・通学専用の車だから	初めての車だから	この中にはない	全 体 (n)
(%)																			
05年度	38	73	34	6	26	17	9	5	14			-	3	4	2	-	-	-	58
07年度	57	51	59	27	40	12	22	7	11			7	-	9	10	4	3	0	72
09年度	43	61	39	26	29	18	11	7	3			1	10	8	6	1	-	-	*48
11年度	55	53	45	31	26	18	14	11	9	7		2	1	1	0	-	-	5	68

11年度より新設項目

* n数過少のため参考値として掲出

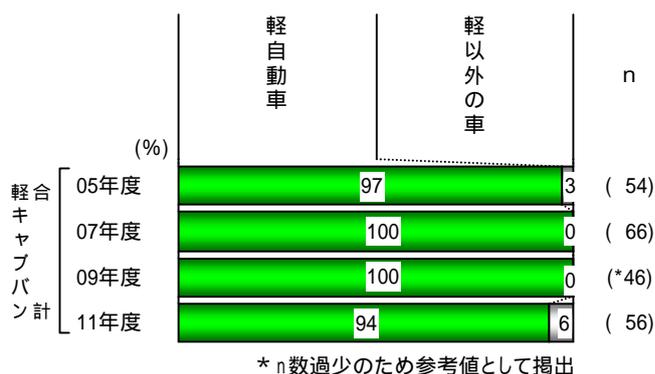
(7)次期購入意向車(最近2年間新車購入ユーザー)

最近2年間の新車購入ユーザーのほとんどが、次回買い替え時にも軽自動車にしようという意向をもっており、この傾向に変化はない。

次期購入意向車タイプをみると、「軽キャブバン」が56%で最も高く、次いで「軽キャブワゴン」が25%と続く。

「軽キャブバン」は減少傾向にあったが、今回は増加している。一方、増加傾向にあった「軽キャブワゴン」は減少した。

【次期購入意向(最近2年間新車)】



【次期意向車のタイプ(最近2年間新車)】

	軽自動車	乗用車						普通・小型車	全体 (n)
		乗用車			ボンネットバン	キャブバン	トラック		
		2BOX	トール型	キャブワゴン					
(%)									
軽キャブバン合計	05年度	4	1	13	0	78	-	3	54
	07年度	10	8	24	-	59	-	-	65
	09年度	10	-	35	6	42	7	-	*46
	11年度	10	-	25	5	56	-	5	56

* n数過少のため参考値として掲出

3. 軽トラックの実態変化

(1) 保有車の変化

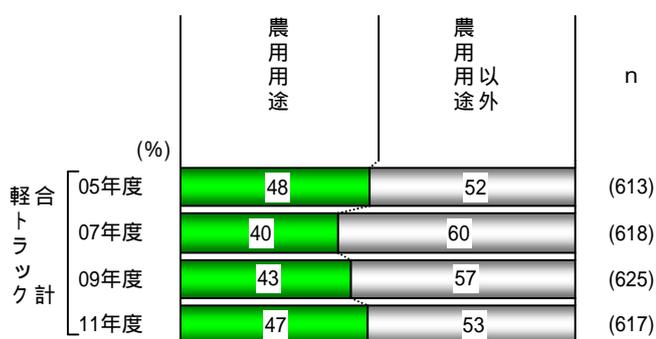
用途別では、「農用用途」比率が47%を占める。

新車・中古車比率をみると、軽トラック合計で「新車」比率が66%。ただし、「中古車」比率が微増している。

ミッションタイプでは、軽トラック合計で「マニュアル」が86%と高く、その傾向に変化はない。

駆動方式では、軽トラック合計で07年度以降「4輪駆動車」比率は上昇しており、今回は63%となった。

【トラック用途のセグメント】



注) 農用用途の定義

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

【新車・中古車】

【ミッション】

【駆動方式】



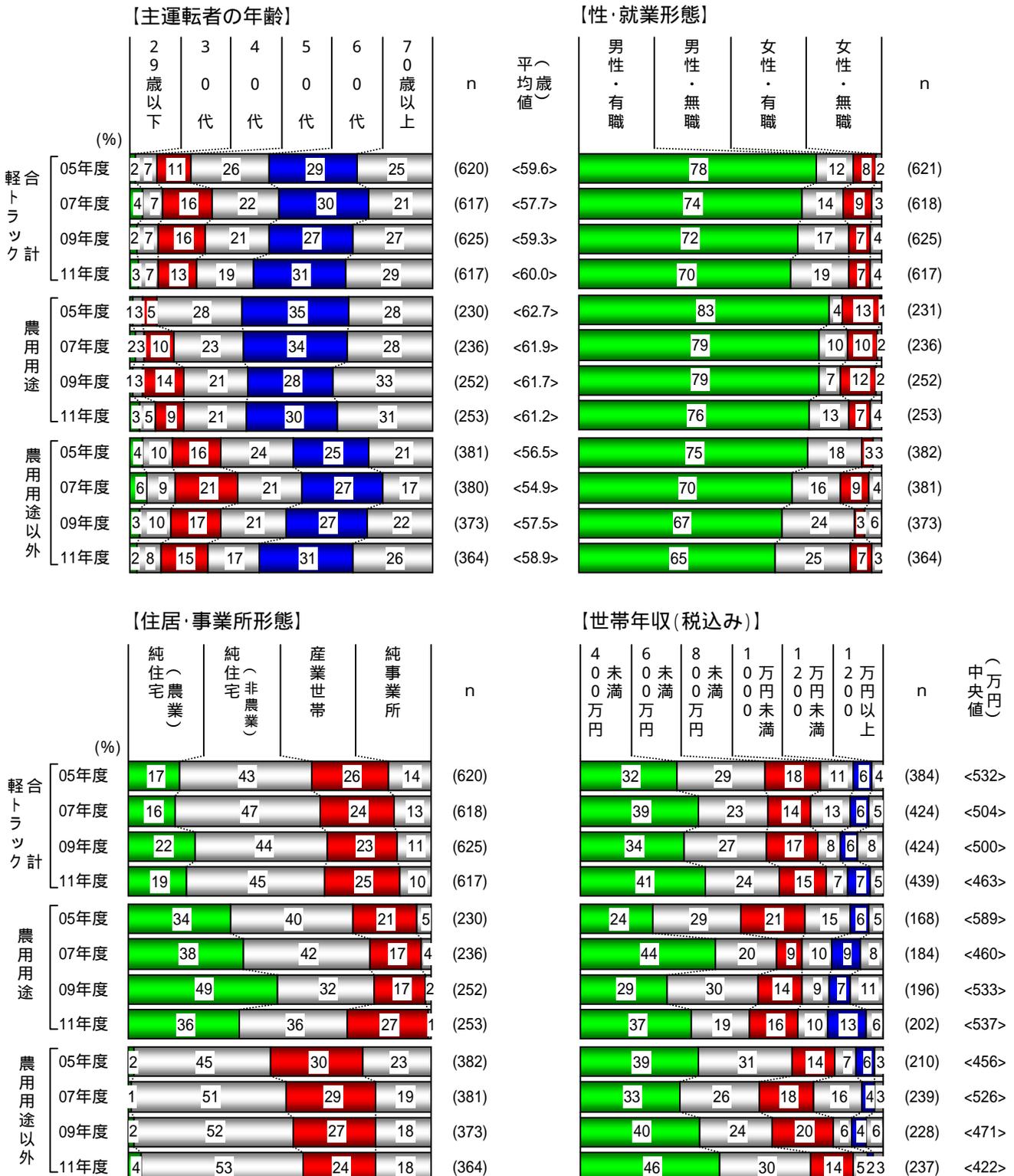
(2) ユーザー層の変化

主運転者の年齢をみると、軽トラック合計の平均年齢は60.0歳と上昇、60歳以上の比率も60%に達し、高齢化はさらに進んでいる。農用用途での平均年齢は61.2歳で大きな変化はない。

男性比率が89%と高く、高齢者が多いトラックユーザーにあってその多くは有職である。ただし、「男性・無職」も19%みられる。

住居・事業所形態では、「純住宅」の比率が高い。農用用途では「純住宅」の中でも「農業」が36%を占める。

世帯年収の中央値は、軽トラック合計で463万円となり、前回から低下した。農用用途での中央値は537万円で前回とほとんど変化はない。

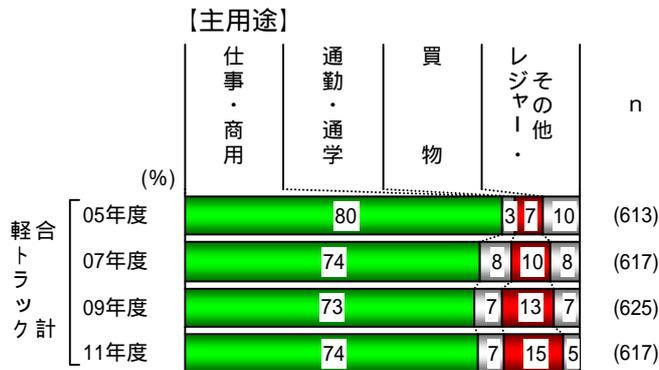


(3) 使用状況の変化

軽トラックユーザーの主用途は「仕事・商用」の比率が最も高い。

主運転者の用途（複数回答）をみると、「仕事・商用」が77%で最も高く、次いで「買物」が29%で続く。

仕事・商用での使い方は、「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」の比率が64%で最も高く、次いで「工場、現場まわり」19%、「一般家庭など最終消費者への配達」15%と続く。農用用途以外では、「工場、現場まわり」、「一般家庭など最終消費者への配達」の比率が高い。



【主運転者の用途】

- 複数回答 -

		仕事・商用	買物	通勤・通学	送迎	レジャー	その他	全体 (n)
軽トラック合計	05年度	83	24	8	6	6	8	621
	07年度	81	23	14	5	4	6	618
	09年度	78	29	12	6	7	6	625
	11年度	77	29	13	5	5	6	617

【仕事・商用での使い方】

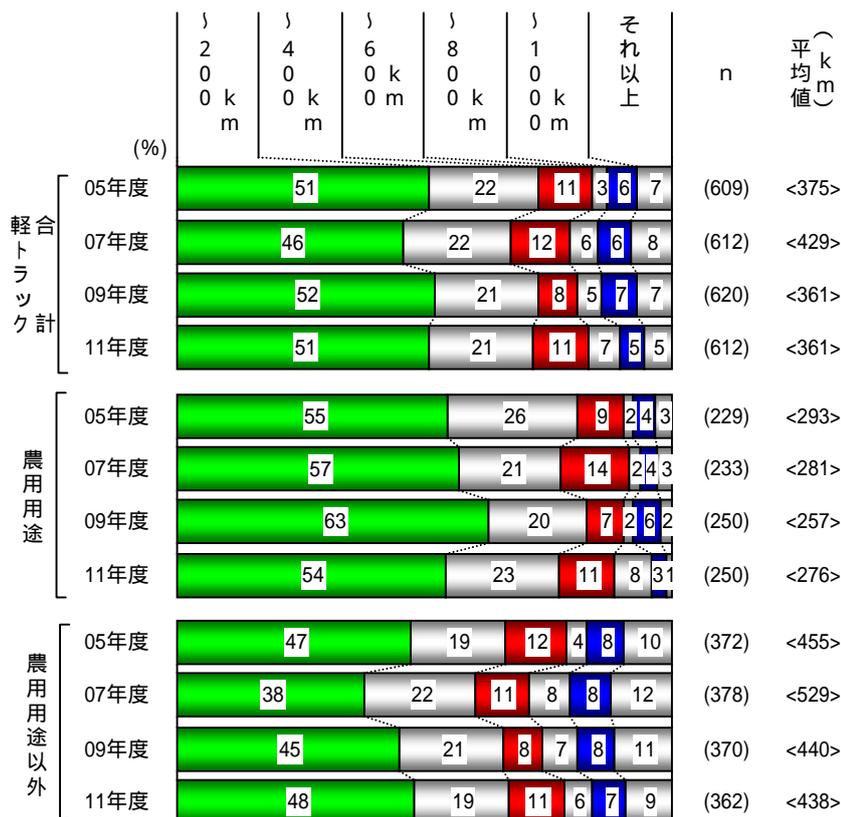
- 複数回答 -

		田農 畑機 への具 往復、農 作物の 運搬	工 場、 現場 まわり	一 般最 家庭終 等消 費者 への 配達	セ ール ス、 営業 関係	問 屋、 卸問 屋へ の配 達	小 売店 への 配達	事 業所 間の 連絡 便	メ ーカ ー配 達、 仕入 れ	そ の他	全 体 (n)
軽トラック合計	05年度	61	19	16	5	9	6	3	3	8	512
	07年度	56	21	18	8	12	8	5	4	5	500
	09年度	61	24	19	8	7	6	2	1	2	495
	11年度	64	19	15	8	8	5	2	3	4	490
農業用途	05年度	100	2	6	1	3	3	1	1	2	231
	07年度	100	3	8	2	3	2	1	0	1	236
	09年度	100	4	5	0	1	3	0	0	3	252
	11年度	100	6	3	3	3	1	0	1	2	253
農業用途以外	05年度	8	42	30	10	18	9	7	6	16	277
	07年度	12	39	28	14	21	14	8	8	8	263
	09年度	12	49	36	17	15	9	4	2	2	243
	11年度	7	41	35	16	14	11	6	6	7	237

月間平均走行距離の平均値は、361kmで前回から変化はない。
農用用途は276km、農用用途以外は438kmで、いずれも前回から大きな変化はない。

荷物積載（手荷物除く）の頻度をみると、「ほとんど毎日」が全体では30%、農用用途では26%、農用用途以外では36%となっている。

【月間平均走行距離】



【荷物積載頻度】



今回調査から新設した項目
「仕事・商用」用途（複数回答）限定の質問

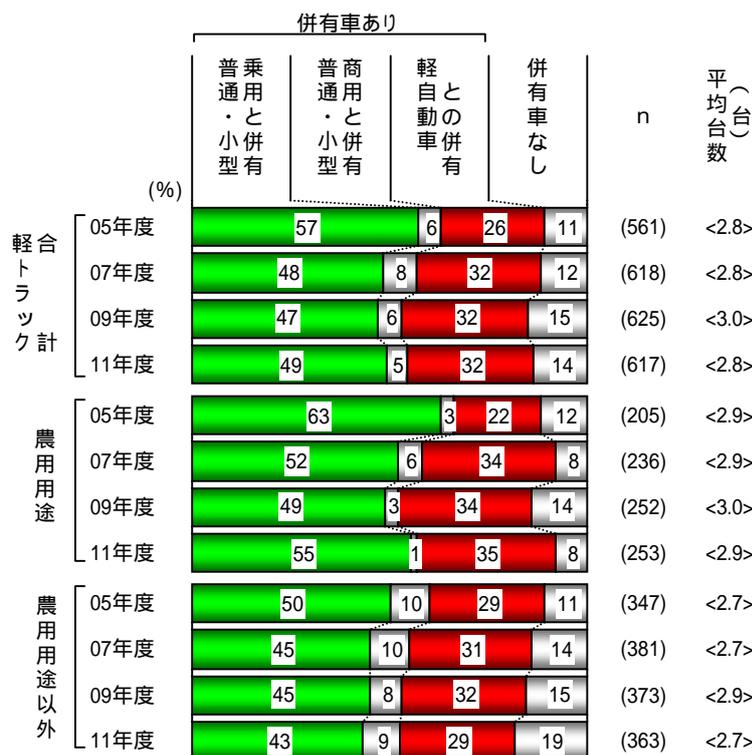
(4) 併有状況の変化

軽トラック合計の併有率は86%を占め、高い水準で推移している。

「併有車あり」層の中では「普通・小型乗用車と併有」が49%で多いという傾向に変わりはなく、「軽自動車との併有」は32%。

併有車タイプでは、「セダン・クーペ・スポーツ」21%、「ボンネットワゴン」19%と続く。特に農用用途では「セダン・クーペ・スポーツ」が26%と高い。

【併有車の有無と併有車の車種】



【併有車のタイプ】

	(%)	軽自動車							普通・小型車						全体 (n)
		乗用車				ボンネットバン	キャブバン	トラック	小型ハッチバック	セダン・クーペ・スポーツ	ボンネットワゴン	キャブワゴン	トラック	その他商用車	
		2BOX	トール型	キャブワゴン	その他乗用車										
軽トラック合計	05年度	12	3	4	0	2	4	5	9	30	11	14	6	1	481
	07年度	12	5	3	2	3	4	8	6	28	10	10	6	3	538
	09年度	10	7	5	2	2	5	7	8	25	8	14	5	2	521
	11年度	13	6	4	1	3	4	7	12	21	19	6	4	3	503
農用用途	05年度	14	2	4	0	0	1	3	11	34	14	14	3	0	184
	07年度	9	5	5	1	4	3	10	5	35	10	8	3	4	211
	09年度	11	9	4	2	2	7	4	8	27	10	12	3	1	216
	11年度	13	6	3	1	4	3	8	13	26	15	6	1	1	227
農用用途以外	05年度	9	4	3	-	3	7	6	7	27	8	15	9	1	291
	07年度	13	6	2	2	3	4	6	8	23	11	12	9	3	326
	09年度	9	5	6	2	2	4	9	8	23	7	16	7	2	305
	11年度	13	5	4	1	2	5	6	10	17	22	5	7	4	276

(5) 購入形態・前保有車の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

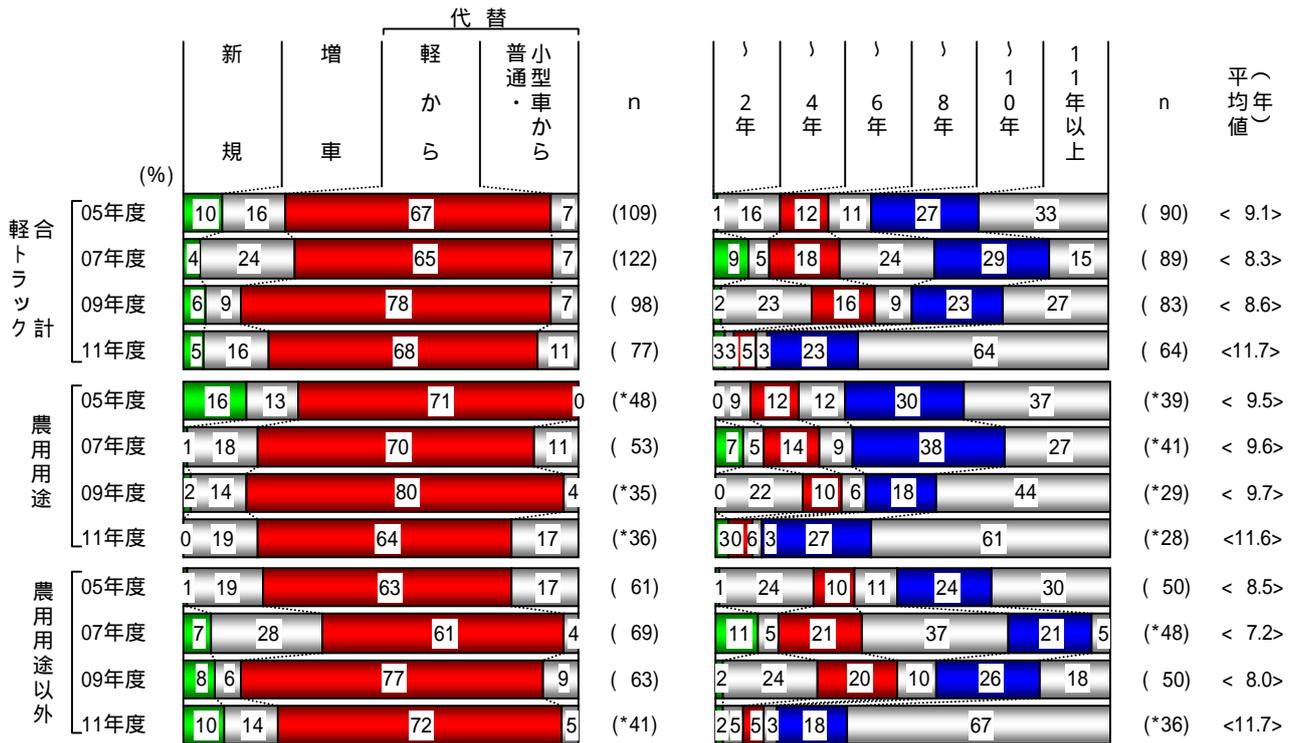
最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態をみると、軽トラック合計では「軽から」の代替が全体の68%を占める。「代替」合計では79%。

前保有車の使用年数は「11年以上」が64%を占め、平均使用年数は11.7年と前回から大きく伸びた。これは、エコカー補助金による長期保有車の代替促進の影響と考えられる。

前保有車タイプでは、「軽トラック」が80%を占める。

【購入形態(最近2年間新車)】

【前保有車の使用年数(最近2年間新車)】



* n数過少のため参考値として掲出

* n数過少のため参考値として掲出

【前保有車タイプ(最近2年間新車)】(代替 = 100%)

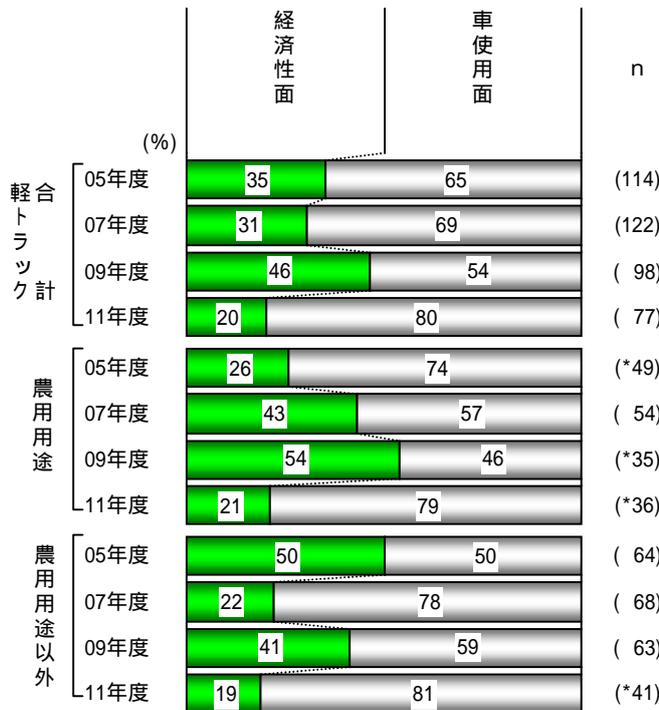
	(%)	軽自動車				普通・小型車					全体 (n)
		乗用車	ボンネットバン	キャブバン	トラック	乗用車	ボンネットワゴン	キャブワゴン	トラック	その他商用車	
軽トラック合計	05年度	0	-	-	88	4	4	0	3	-	88
	07年度	7	-	1	82	1	-	-	9	0	89
	09年度	0	1	2	85	2	2	2	3	0	79
	11年度	7	-	-	80	-	3	2	5	4	64

(6)軽自動車選択理由の変化(最近2年間新車購入ユーザー)

最近2年間の新車購入ユーザーの軽選択時の重視点は、軽トラック合計で「車使用面」重視の比率が80%を占め、前回から大きく増加した。「経済性面」重視は20%。

経済性・法規・税制面からの選択理由では、「税金が安い」46%、「価格が安い」39%、「燃費がよい」34%と、この3項目が高い。ただし、いずれも前回の比率を下回っている。

【軽トラック選択時の重視点(最近2年間新車)】



* n数過少のため参考値として掲出

【経済性・法規・税制面からの選択理由(最近2年間新車)】

- 複数回答 -

		税金が安い	価格が安い	燃費がよい	車検費用が安い	保険が安い	車庫届け出が簡単なので	この中にはない	全体(n)
		(%)							
軽トラック合計	05年度	66	61	41	23	20	9	16	114
	07年度	59	56	56	28	26	2	15	123
	09年度	60	48	46	35	18	0	19	98
	11年度	46	39	34	18	7	10	37	77
農業用途	05年度	68	69	28	21	17	10	16	*49
	07年度	56	51	59	35	24	-	8	54
	09年度	59	64	56	29	5	0	11	*35
	11年度	46	35	26	22	6	9	41	*36
農業用途以外	05年度	65	50	60	25	24	7	16	64
	07年度	61	59	54	24	27	3	20	69
	09年度	61	37	39	39	26	0	24	63
	11年度	45	42	41	14	8	11	33	*41

* n数過少のため、参考値として掲出

車使用面からの選択理由としては、軽トラック合計で「狭い道で使いやすいから」68%、「荷物の積みおろしがしやすいから」67%の比率が高く、「運転がしやすいから」が46%で続く。

【車使用面からの選択理由(最近2年間新車)】

- 複数回答 -

	(%)	狭い道で使いやすいから	荷物の積みおろしがしやすいから	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	買物や用足しに使うのに	長距離を走ることが	少量の荷物を何度も分けて	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	通勤・通学専用の車だから	自分以外の人も	高速道路を使用する	人や荷物を乗せて使用する	乗車人数が少ないから	車の安全性から	初めての車だから	この中にはない	全体(n)
		軽トラック合計	05年度	72	69	29	17	20	13	13	17	7	1	2		3	3	4	-
	07年度	64	68	35	23	9	13	10	8	8	1	6		1	7	0	-	3	123
	09年度	57	49	39	22	16	14	11	6	6	3	3		2	1	1	-	6	98
	11年度	68	67	46	25	9	19	21	13	3	0	5	3	3	7	1	3	1	77
農業用途	05年度	78	71	29	10	21	15	10	18	4	1	1		4	-	6	-	1	*49
	07年度	65	73	40	13	8	13	10	1	3	-	2		2	1	-	-	-	54
	09年度	65	47	51	11	20	17	11	13	8	-	2		4	-	-	-	8	*35
	11年度	74	72	45	17	7	16	31	14	6	-	4	-	5	3	3	-	-	*36
農業用途以外	05年度	64	68	30	27	20	10	16	16	10	0	3		0	8	2	-	3	64
	07年度	63	64	32	31	9	13	11	13	11	2	9		-	11	1	-	4	69
	09年度	51	49	32	28	13	11	11	1	4	4	3		-	2	1	-	5	63
	11年度	62	63	47	33	12	23	12	12	1	1	6	5	-	10	-	5	2	*41

11年度より新設項目

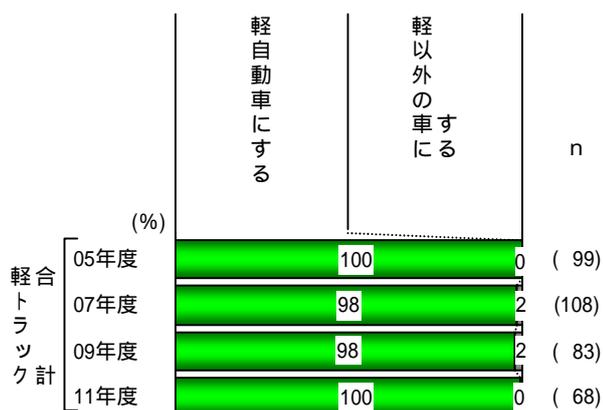
* n数過少のため、参考値として掲出

(7)次期購入意向車(最近2年間新車購入ユーザー)

ほとんどのユーザーが次も軽自動車を購入する意向であり、購入タイプも9割以上が軽トラックとする傾向は変わっていない。

【次期購入意向(最近2年間新車)】

【次期意向車のタイプ(最近2年間新車)】



	(%)	軽自動車				普通・小型車	全体(n)
		乗用車	ボンネットバン	キャブバン	トラック		
軽トラック合計	05年度	2	-	0	98	-	99
	07年度	4	0	3	91	2	108
	09年度	6	-	-	92	2	83
	11年度	7	-	-	93	-	68

人口規模別にみた軽自動車の社会的役割

：保有者全体で集計した結果での分析コメント

：最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

人口100万人未満の市および郡部については、市町村合併の影響を考慮し、人口密度3区分（1500人/km²以上、350～1500人/km²未満、350人/km²未満）での分析を中心とした都市・地方の比較を行った（コメント中の「～人/km²」は100万人未満の市・郡）。

前回から引き続き分析した内容

【地方の生活環境】

人口密度の低い地方になるほど公共交通機関の利便性が低く、また以前に比べ悪くなっている。(41頁)

【地域別軽ユーザーの特性】

地方ほど高齢化が進み、かつ世帯年収は人口密度の低い地方ほど低下傾向が顕著。(44,45頁)

【使用実態と保有状況】

地方では、使用頻度が高く、かつ走行距離も長い。(48頁)

世帯併有率は地方ほど高く、平均保有台数も多くなる。自分専用車がある比率は、人口100万人以上では低いが、人口密度1500人/km²未満では約8割と高い。(49頁)

【購入実態】

地方の軽ユーザーは都市部に比べて代替時にダウンサイズする比率は低く、人口密度350人/km²未満では軽自動車からの代替比率が高い。(50頁)

【地方の生活を支える軽自動車の実態】

通勤・通学に軽自動車が使われる比率は人口密度の低い地方ほど高い。また軽利用者が通勤等で公共交通機関を使わなければならない場合、地方では困難になる比率が高い。(51頁)

軽自動車がなく、公共交通機関を使って通勤しなければならない場合、人口密度350人/km²未満では「家事の時間にしわ寄せが来る」「交通費が今以上にかかる」「用足しができなくなる」などさまざまな問題が生じ、2割が「勤務先を辞めなければならない」と回答するなど、影響が大きい。(52頁)

人口密度の低い地方ほど、車がなくなった場合「買物に行けなくなる」比率は高い。(53頁)

【軽自動車の必要度】

「車は生活必需品に近いもの」という比率は地方になるほど高い。また軽自動車がなくなると困る度合いも地方ほど高くなる。(54,55頁)

軽がなくなって大きい車になった場合、地方では生活費が圧迫されるとともに、車を持つこと自体できなくなるという不都合が生じる。また地方では、道路条件が悪くて大きな車では行けない場所があるなど、使用面・サイズ面からも軽自動車の必要度が高い。(55頁)

今回新たな視点で確認した内容

【地方の生活環境】

人口密度350人/km²未満の地方は、鉄道やバスの運行本数が都市部に比べ少なく、地方における公共交通機関の不便さが特に目立つ。(41頁)

【地域別軽ユーザーの特性】

世帯年収は、人口密度350人/km²未満の地方で減少傾向が顕著。(45頁)

【使用実態と保有状況】

人口規模が小さくなるほど、また人口密度が低い地方ほど四輪駆動を保有する比率は高くなる。(43頁)

【地方の生活を支える軽自動車の実態】

通勤・通学に車を利用しているユーザーが公共交通機関を利用した場合、人口密度が低い地方ほど、所要時間が2倍以上となる比率が高くなる。(52頁)

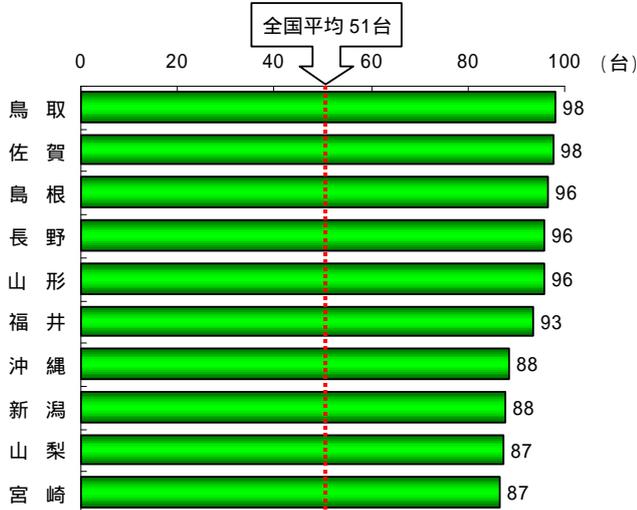
用途別にみた場合、通勤・通学、買い物に軽を利用するユーザーの維持費負担感は、地方ほど高い。(54頁)

【参考】軽自動車の地域別の普及率

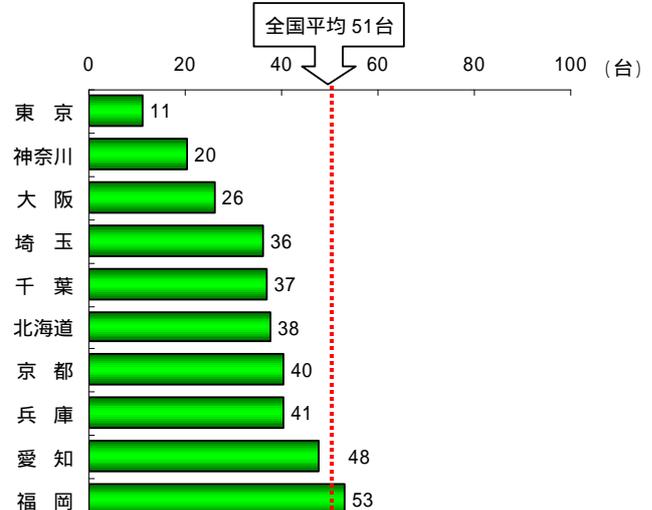
軽自動車の世帯当たり普及率は、地方で高く、大都市圏で低い。また、人口密度や1人当たり県民所得の低い県で、軽自動車の世帯普及率は高くなっている。

【軽自動車の世帯当たり普及順位(100世帯当たり普及台数)】

<軽自動車普及率 上位10県>



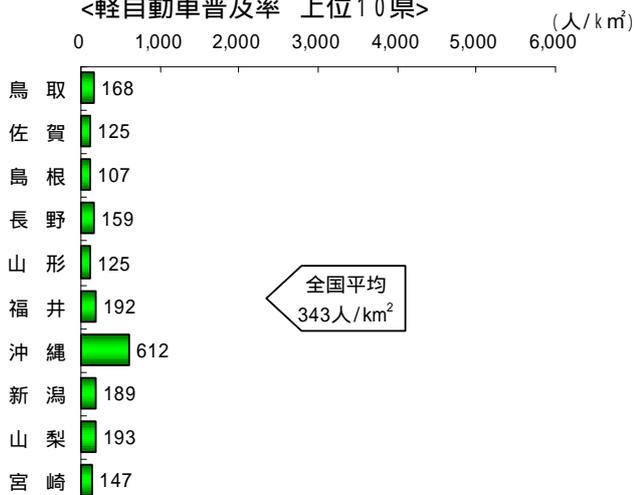
<軽自動車普及率 下位10県>



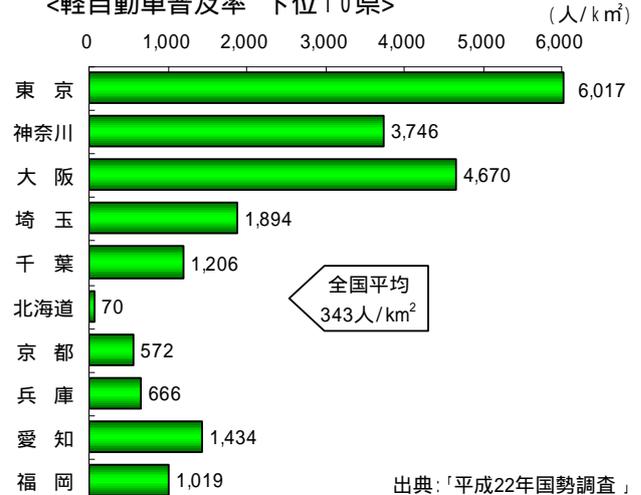
出典:「(社)全国軽自動車協会連合会」発表資料(保有台数は2011年3月末時点)

【人口密度】

<軽自動車普及率 上位10県>



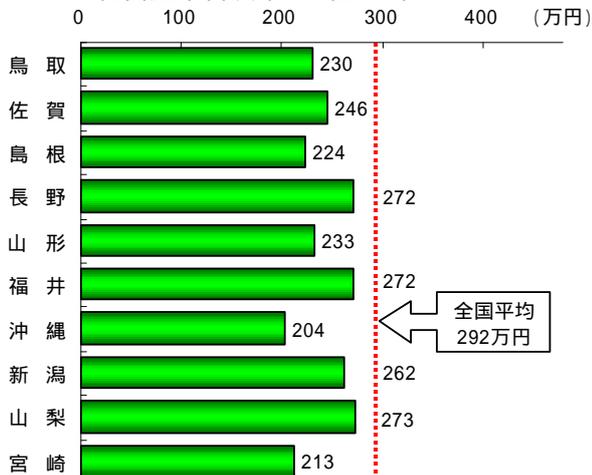
<軽自動車普及率 下位10県>



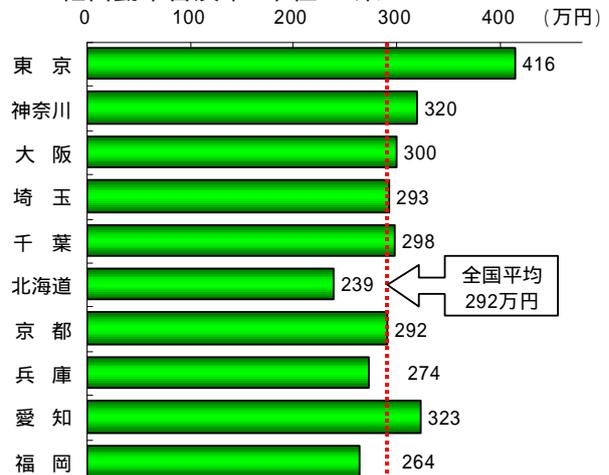
出典:「平成22年国勢調査」

【1人当たり県民所得】

<軽自動車普及率 上位10県>



<軽自動車普及率 下位10県>



出典:「平成20年度 県民経済計算」(内閣府)

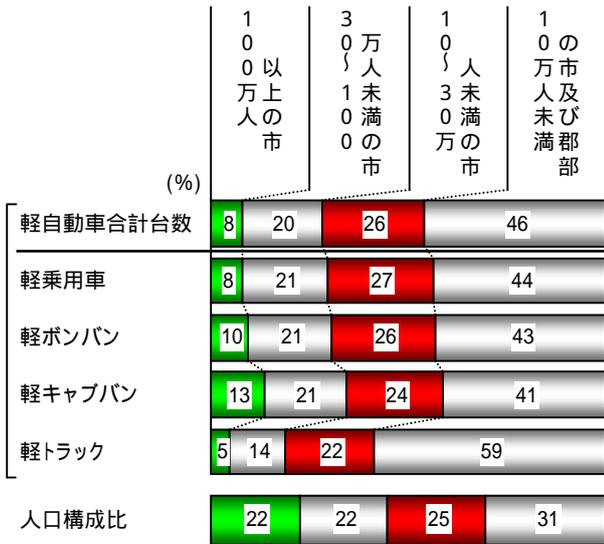
1. 生活環境の利便性

(1) 人口規模別の軽自動車保有台数

軽自動車の46%は人口10万人未満の市・郡部で保有されており、人口構成比の31%と比べ非常に高い比率となっている。特に軽トラックは、59%が「10万人未満の市および郡部」で保有されている。

一方、人口100万人以上の大都市では、人口構成比に比べ軽自動車の保有台数構成比は低い。

【軽自動車保有台数の人口規模別構成比】



【人口規模別調査地点例】

- 【人口100万人以上の市】
神奈川県横浜市・大阪府大阪市・愛知県名古屋市
北海道札幌市・兵庫県神戸市 他5市
東京特別区（都内6区）
- 【人口30～100万人未満の市】
福岡県北九州市・神奈川県相模原市・大阪府堺市
新潟県新潟市・静岡県浜松市 他31市
- 【人口10～30万人未満の市】
山口県下関市・千葉県市原市・山形県山形市
京都府宇治市・鳥取県米子市 他37市
- 【人口10万人未満の市及び郡部】
鹿児島県薩摩川内市・秋田県横手市・岐阜県可児市
栃木県日光市・滋賀県近江八幡市 他72市町村

出典：保有台数(社)全国軽自動車協会連合会 2010年3月末
人口 2010年10月1日推計人口

市町村合併により、人口100万人未満の市および郡では、人口規模のみで「都市」「地方」と定義することが難しい地域があることをふまえ、次ページ以降は人口密度高低（3区分）による分析も合わせて行った。

*なお、本文中で「～人/km²以上」や「～人/km²未満」の表記はすべて、「人口100万人未満の市および郡部の人口密度」を意味する。

【人口密度別調査地点例】

人口密度	人口規模	人口30～100万人未満の市	人口10～30万人未満の市	人口10万人未満の市・郡
1500人/km ² 以上		東京都八王子市 岐阜県岐阜市 大阪府高槻市 兵庫県西宮市 熊本県熊本市 他10地点	東京都府中市 神奈川県鎌倉市 愛知県刈谷市 京都府宇治市 兵庫県川西市 他6地点	埼玉県鳩ヶ谷市 京都府長岡京市 兵庫県加古郡播磨町 徳島県板野郡藍住町 福岡県太宰府市 他9地点
350～1500人/km ² 未満		青森県青森市 群馬県前橋市 愛知県岡崎市 兵庫県姫路市 鹿児島県鹿児島市 他20地点	群馬県伊勢崎市 静岡県沼津市 滋賀県彦根市 島根県松江市 佐賀県佐賀市 他15地点	秋田県潟上市 岐阜県揖斐郡池田町 兵庫県たつの市 和歌山県海南市 長崎県大村市 他9地点
350人/km ² 未満		富山県富山市 静岡県浜松市北区 静岡県浜松市天竜区	北海道北見市 栃木県佐野市 岡山県津山市 愛媛県西条市 宮崎県都城市 他11地点	青森県三戸郡三戸町 新潟県南魚沼市 鳥取県東伯郡琴浦町 徳島県阿南市 鹿児島県志布志市 他44地点

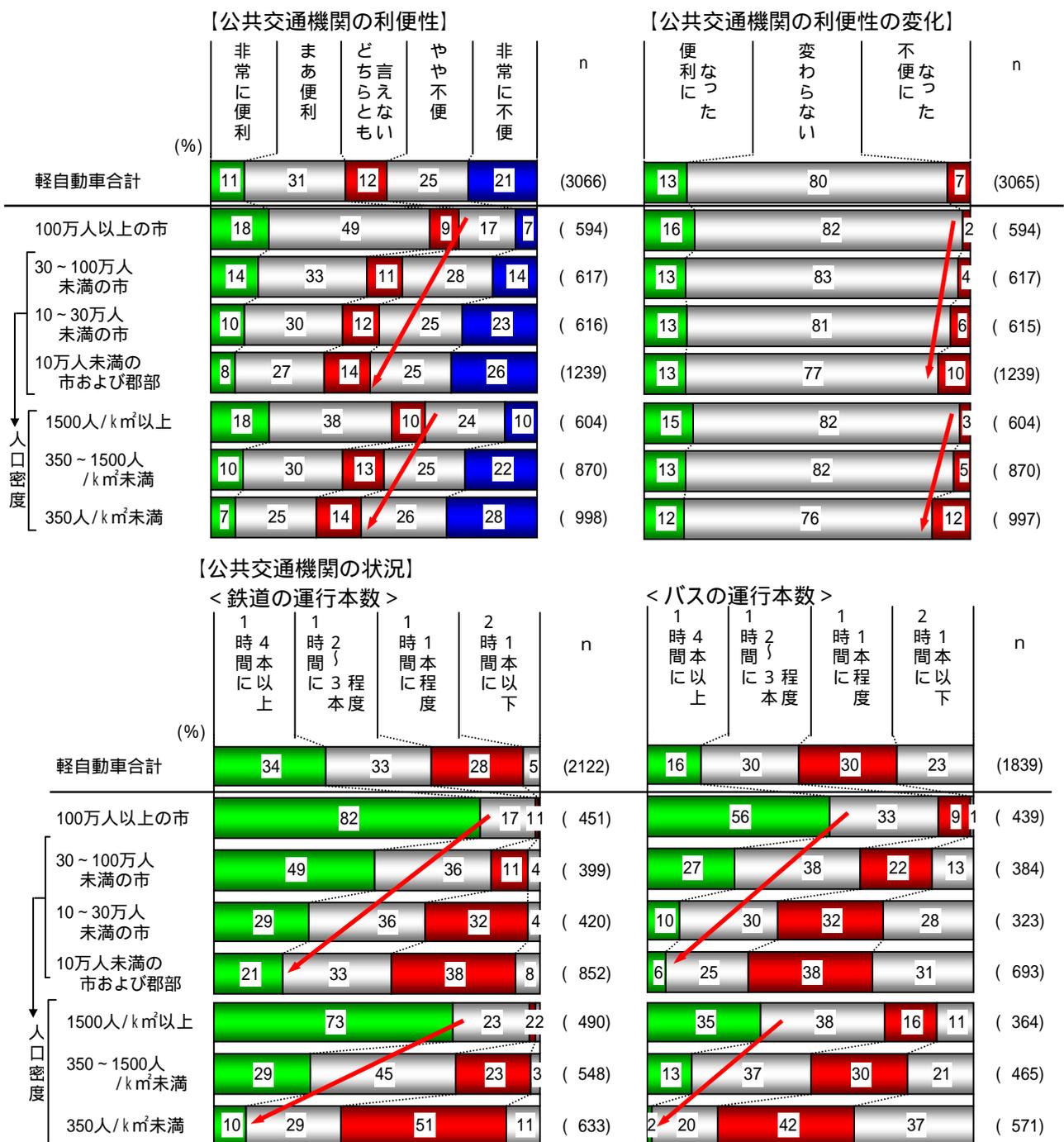
(2) 公共交通機関の利便性

公共交通機関の利便性を人口規模別にみると、「やや不便」「非常に不便」をあわせた比率は人口規模が小さくなるほど高くなる。
 また100万人未満の市および郡部では、人口密度が低くなるほど「不便」の比率が高くなる。

公共交通機関の利便性変化を人口規模別にみると「不便になった」は、人口規模が小さくなるほど、また人口密度が低くなるほど、比率が高くなる。

鉄道の運行本数をみると、「1時間に4本以上」の比率は「100万人以上の市」では82%と高く、人口規模が小さくなるほど低くなり、「10万人未満の市および郡部」では21%。人口密度別にみると、「1500人/km²以上」は73%、「350~1500人/km²未満」29%で、「350人/km²未満」は10%と非常に低くなる。

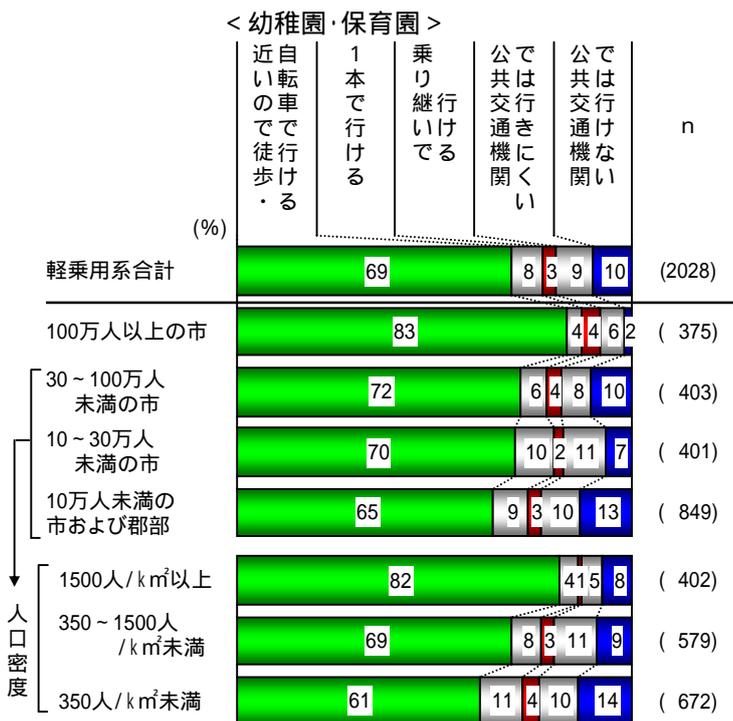
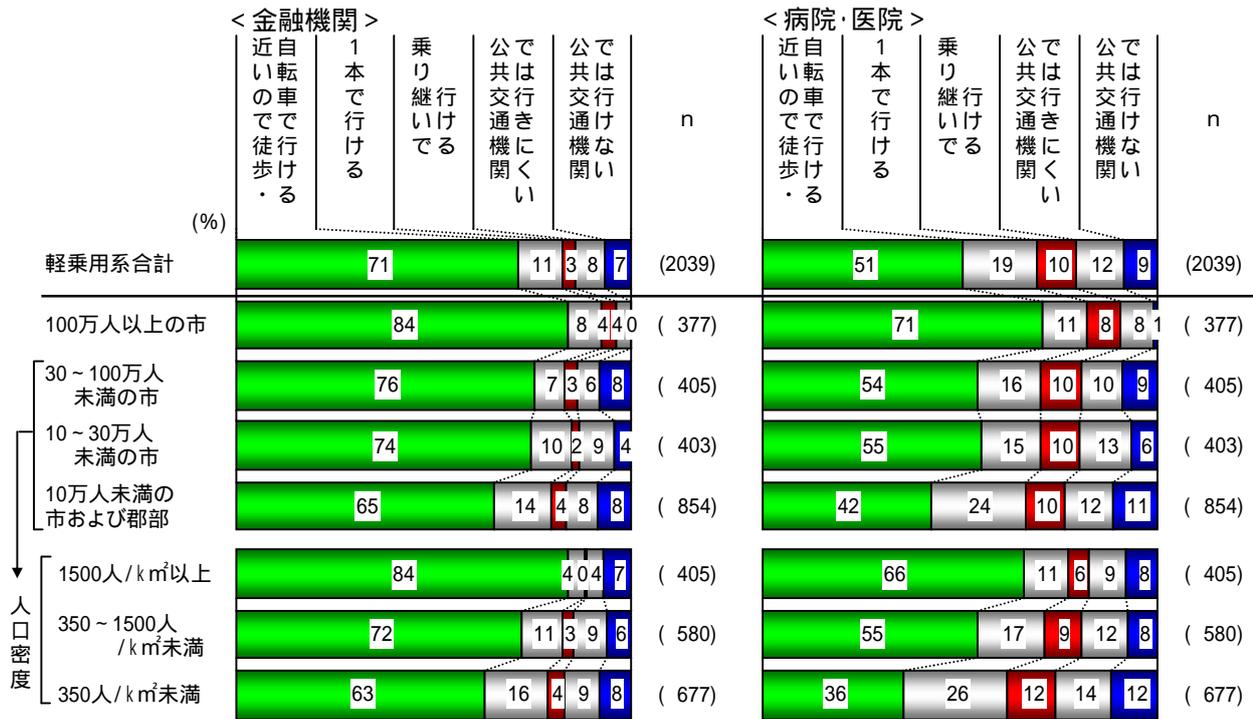
バスの運行本数を人口規模別にみると「100万人以上の市」は「1時間に4本以上」が56%で、人口規模が小さくなるほど比率は下がり、「10万人未満の市および郡部」ではわずか6%。人口密度別にみると、「350人/km²未満」では「1時間に4本以上」がわずか2%であるのに対し、「2時間に1本以下」の比率が37%にのぼっており、地方での不便さがうかがえる。



(3) 公共施設等の状況

金融機関、病院・医院、幼稚園・保育園の公共施設等とともに、人口規模が小さくなるほど、また人口密度が低いほど、公共交通機関で「行きにくい」+「行けない」の比率は高くなる。

【公共交通機関での公共施設等へのアクセス】

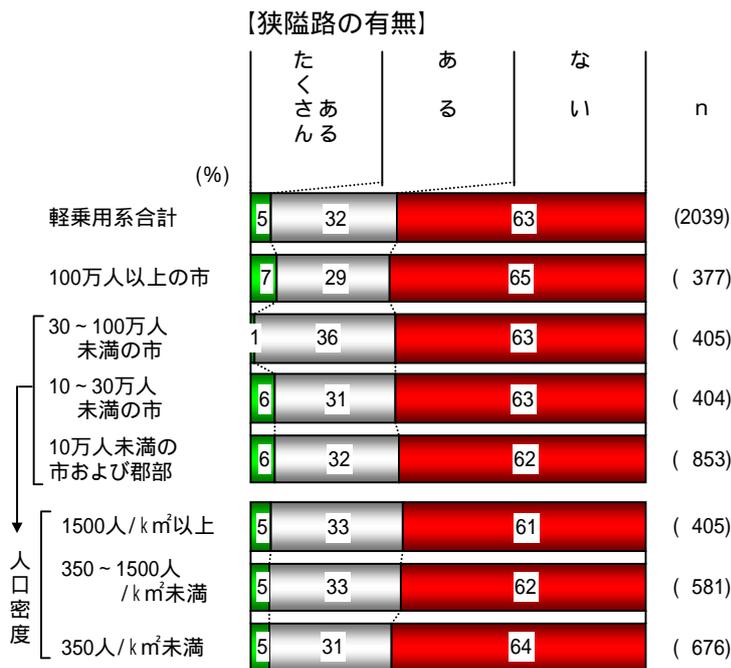


(4) 狭隘路の有無

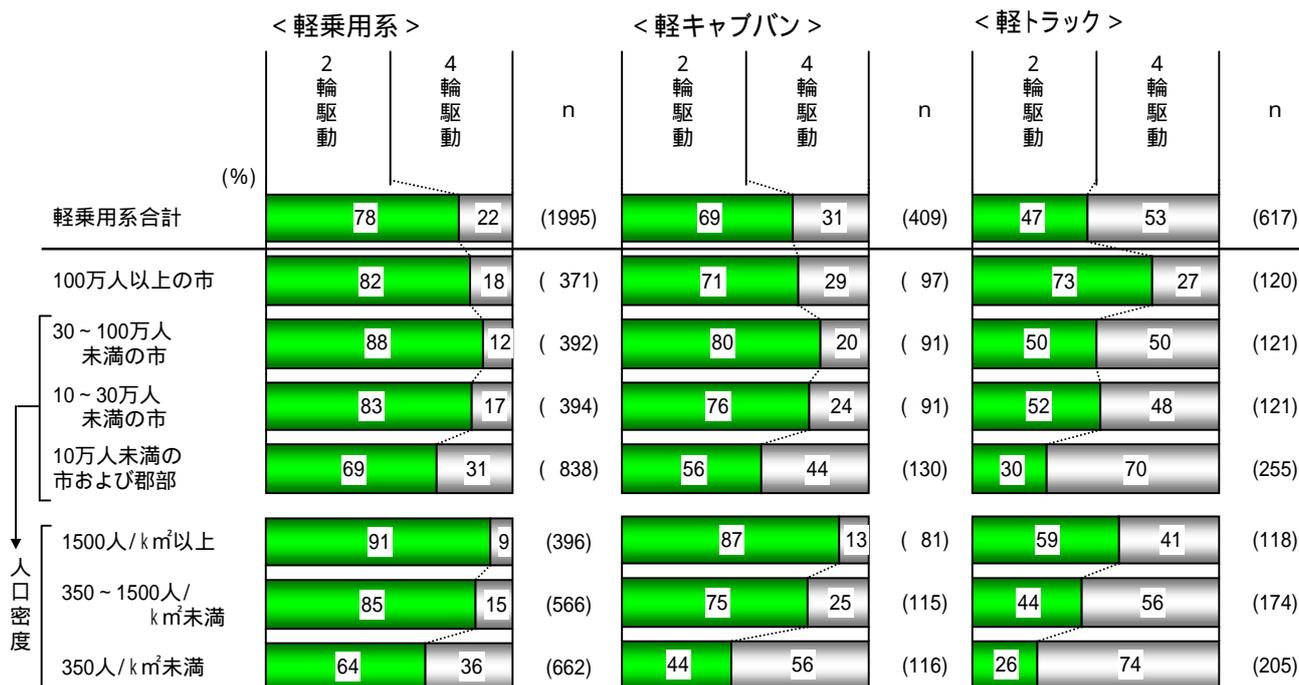
「狭隘路が『たくさんある』+『ある』」の比率は、「100万人以上の市」で36%、「30～100万人未満の市」「10～30万人未満の市」で37%、「10万人未満の市および郡部」で38%。

保有車の駆動方式をみると、人口規模「10万人未満の市および郡部」は、「4輪駆動」の比率が軽乗用系で31%、軽キャブバンで44%、軽トラックで70%とそれぞれ他の人口規模と比較し、高い。

また、人口密度が低くなるほど「4輪駆動」の比率は高く、「350人/km²未満」では、軽乗用系で36%、軽キャブバンで56%、軽トラックで74%となっている。



【保有車の駆動方式】



2. 人口規模別にみた軽ユーザーの特性

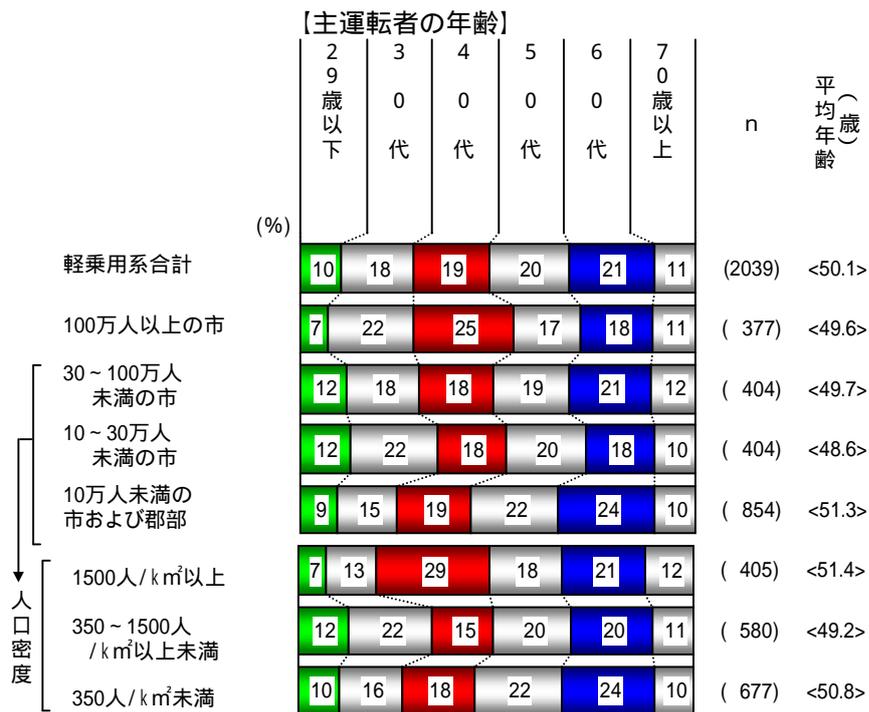
(1) ユーザープロフィール

「50歳以上」ユーザーの比率は、「100万人以上の市」で46%、これに対し「10万人未満の市および郡部」では56%と高い。

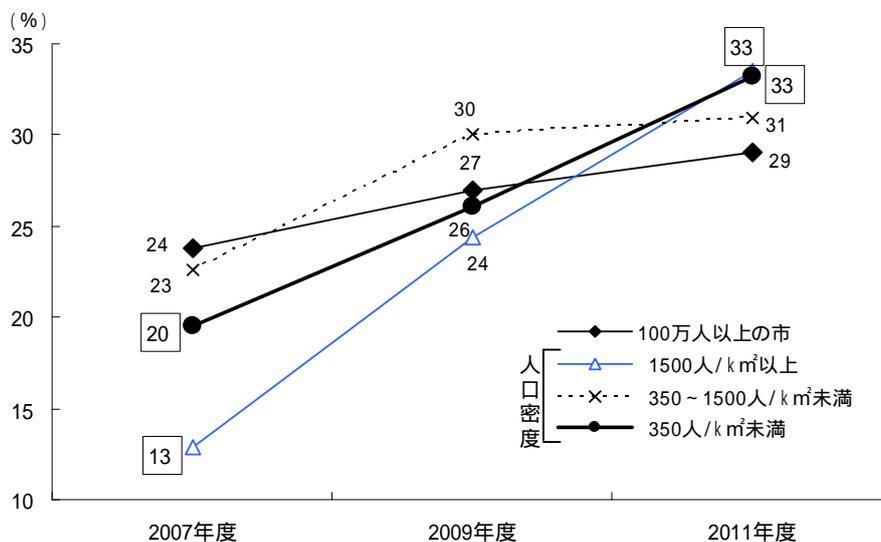
人口密度別にみると、「1500人/km²以上」、「350～1500人/km²未満」がそれぞれ51%であるのに対し、「350人/km²未満」では56%。

「60歳以上」の比率の推移をみると、「350人/km²未満」で一定の速度で増加が見られ、今回3割を超えた。

また、大都市近郊部が多く含まれる「1500人/km²以上」では、軽ユーザーの高齢化が急激に進んでいることがうかがえる。

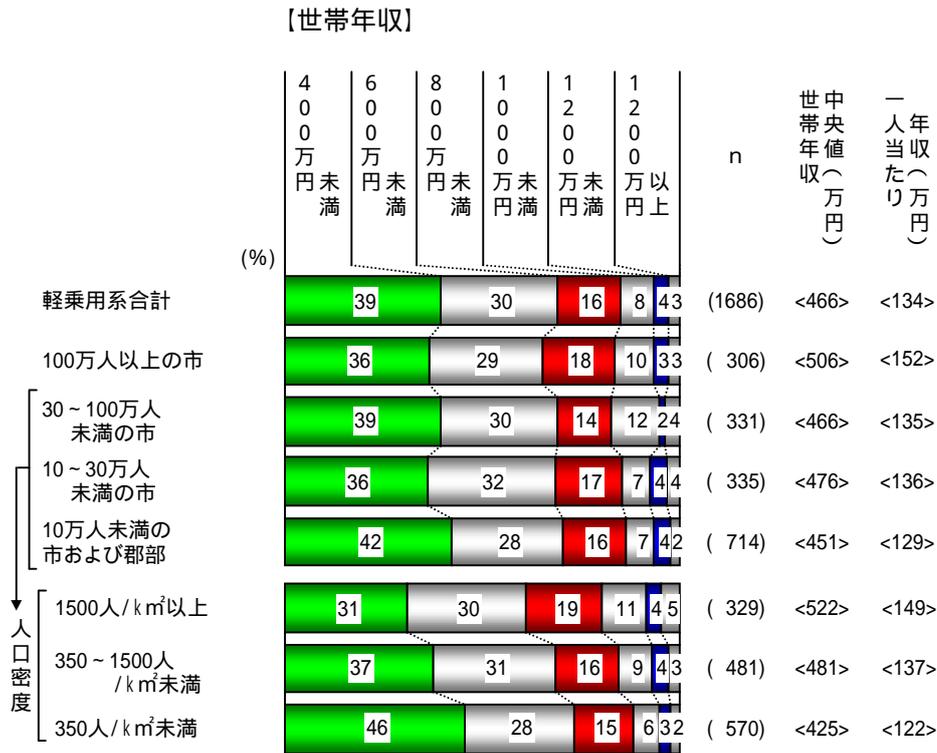


【主運転者の年齢「60歳以上」比率の推移】

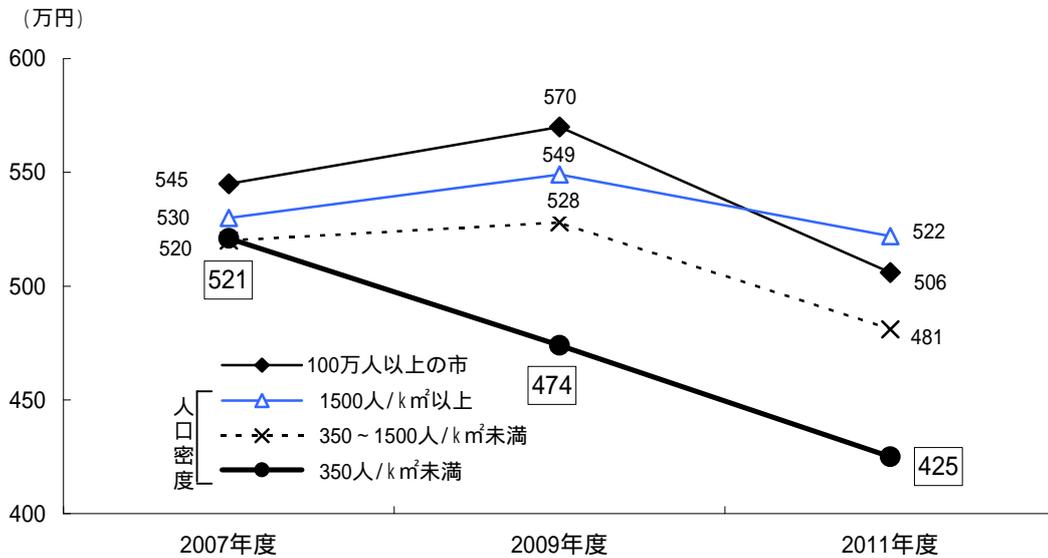


世帯年収の中央値は「100万人以上の市」では506万円であるのに対し、「10万人未満の市及び郡部」では451万円と低い。人口密度別にみると、人口密度が低くなるほど、年収中央値は下がる。
 また1人当たりの年収をみても、人口密度が低くなるほど下がる。

年収中央値の推移について、人口密度「350人/km²未満」での減少が顕著である。



【主運転者の世帯年収中央値の推移】



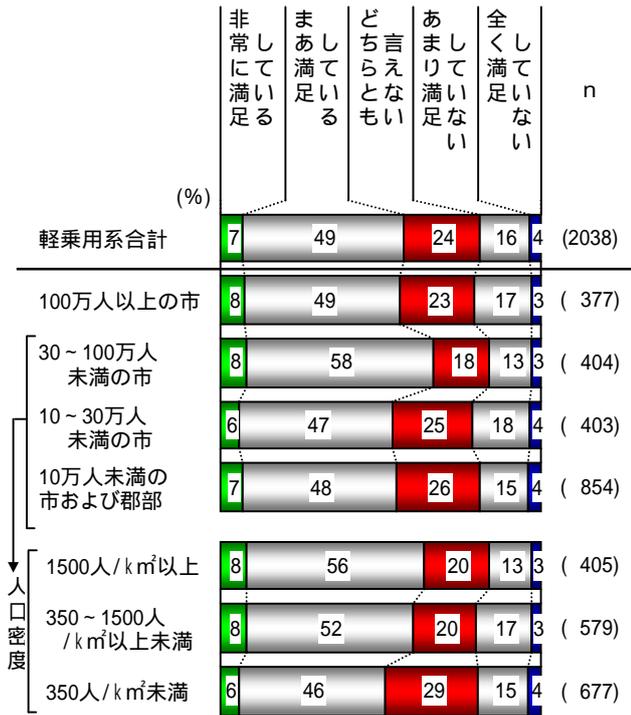
(2) 暮らし向きの状況

暮らし向きの満足度は、人口密度が低いほど「非常に+まあ満足している」比率は低くなる。

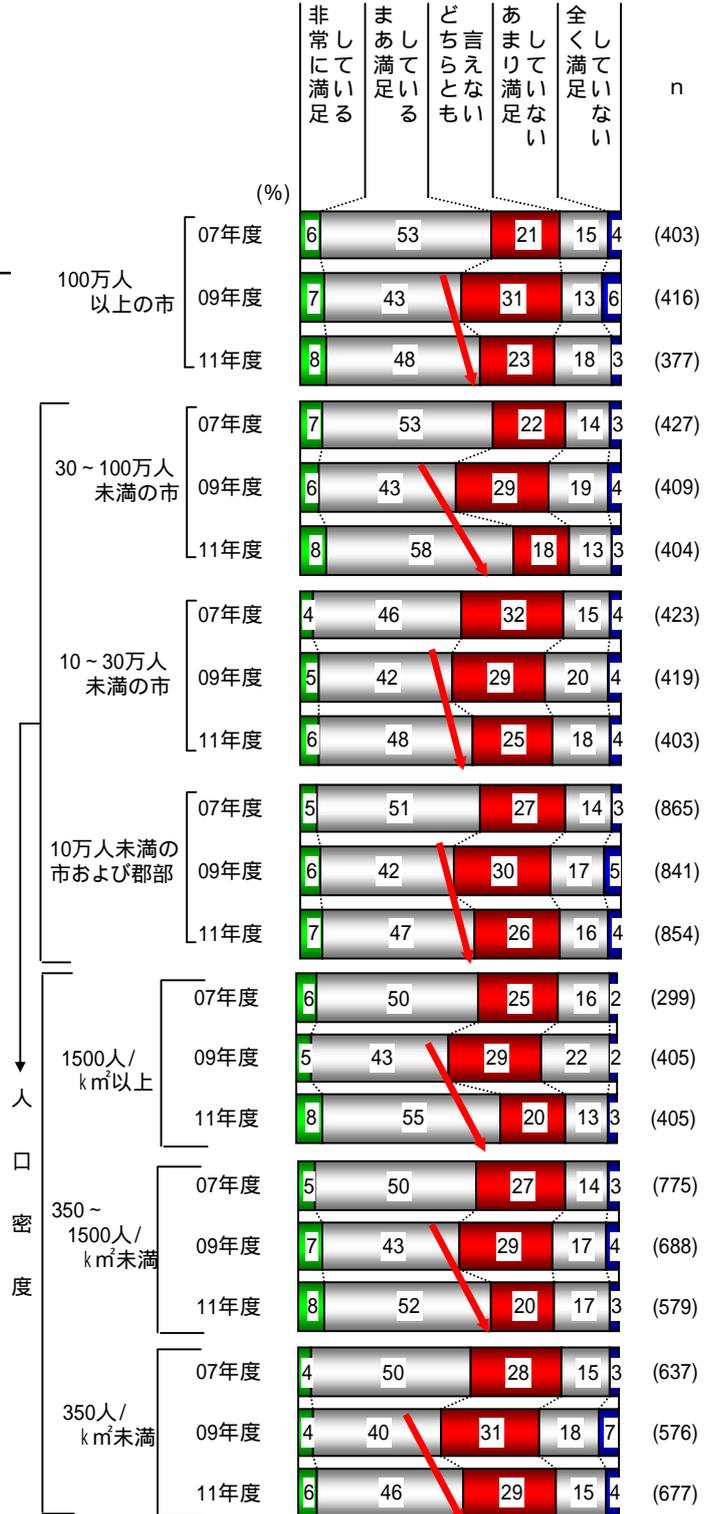
時系列比較すると、人口規模や人口密度にかかわらず、前回下がった満足度が今回は高くなって

いる。

【暮らし向きの満足度】



【暮らし向きの満足度時系列】

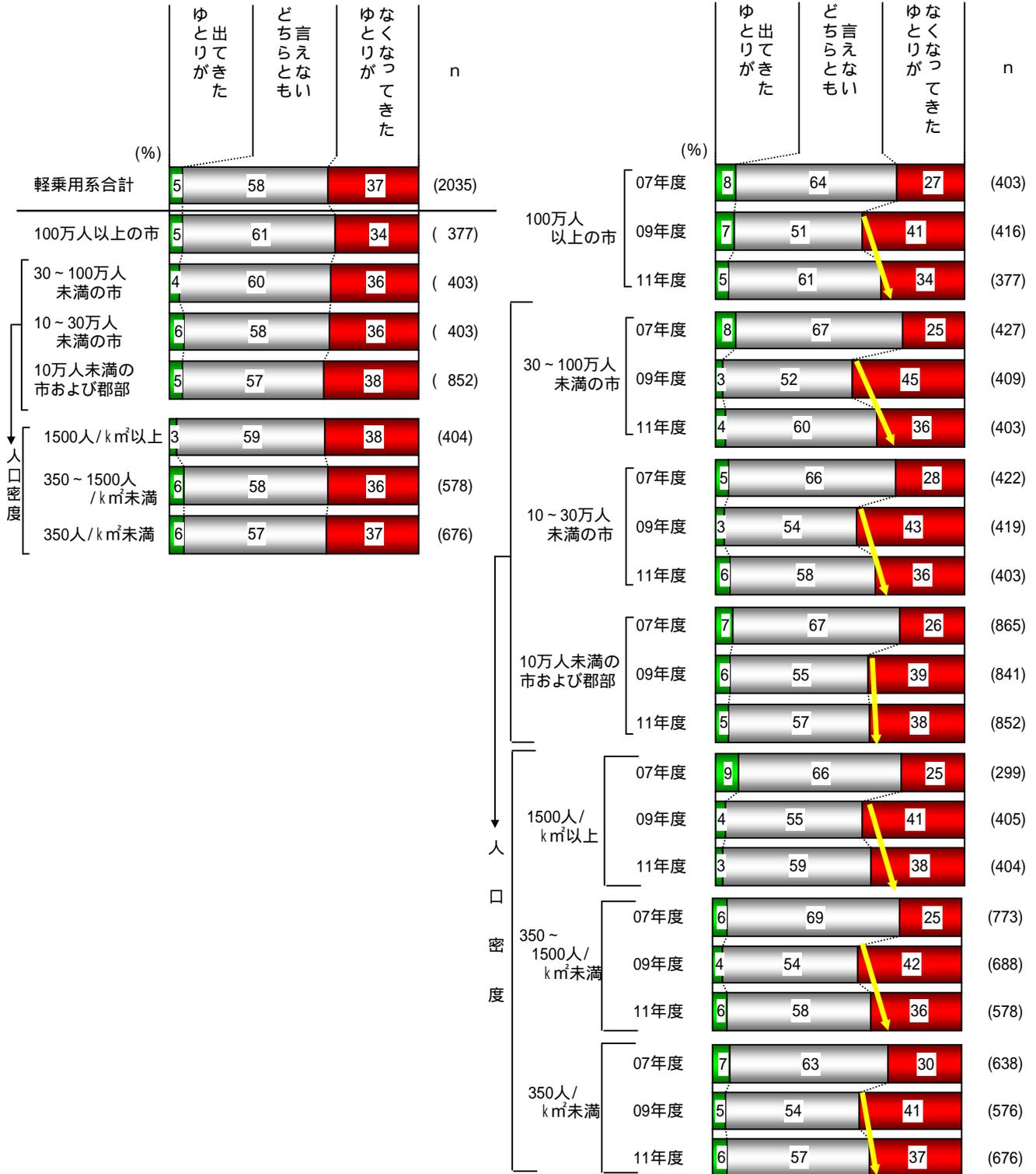


暮らし向きの変化をみると、「10万人未満の市及び郡部」は、「ゆとりがなくなってきた」比率が他地域に比べるとわずかに高い。

前回と比較すると「ゆとりがなくなってきた」比率は、「100万人以上の市」で7ポイント、「30～100万人未満の市」で9ポイント、「10～30万人未満の市」で7ポイントと減少しているが、「10万人未満の市及び郡部」ではほとんど変化がみられない。

【暮らし向きの変化】

【暮らし向きの変化時系列】



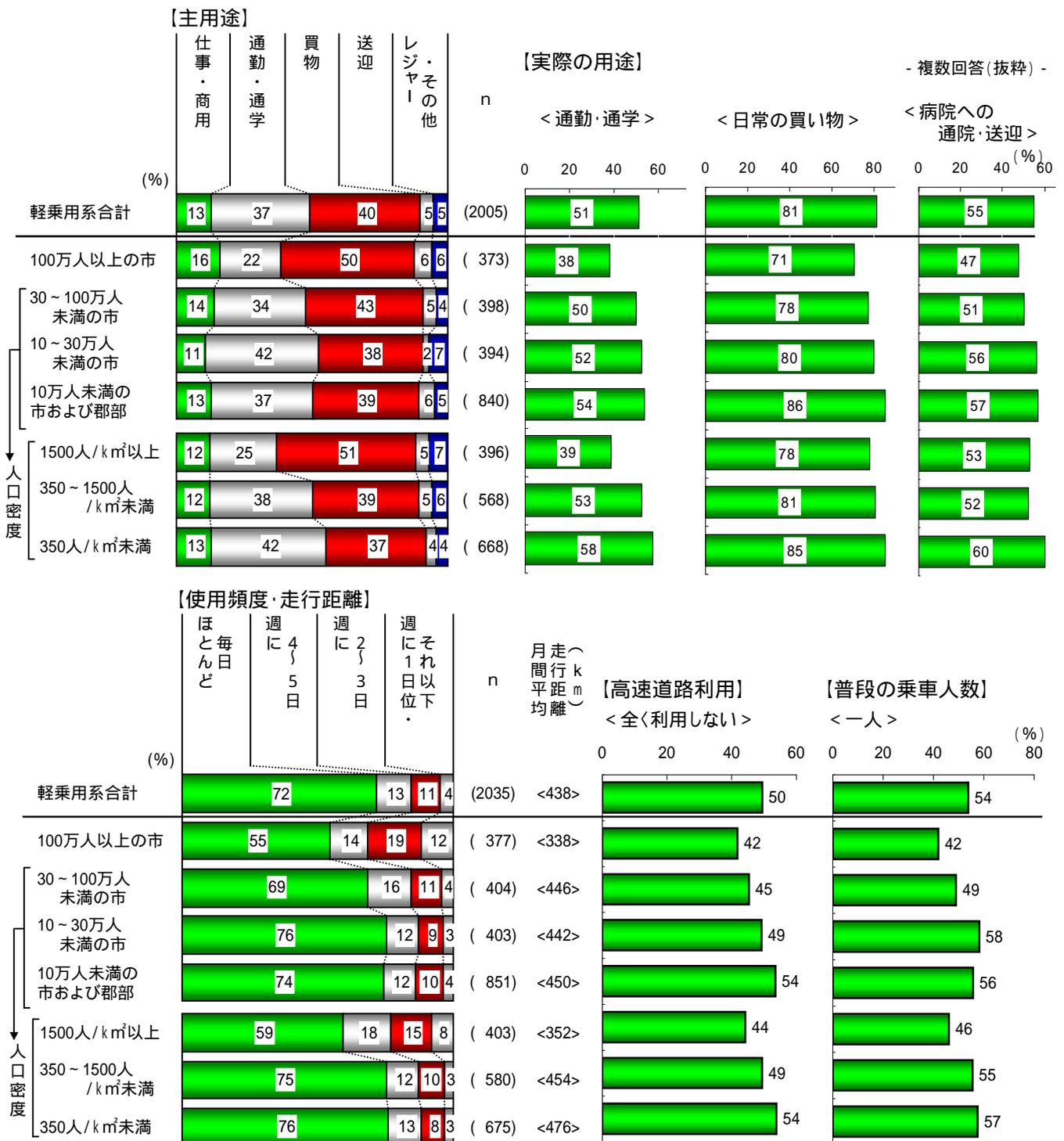
3. 人口規模別にみた軽ユーザーの使用実態

軽乗用系合計の主用途をみると、「100万人以上の市」は「通勤・通学」の比率が22%。「1500人/km²以上」は25%、「350～1500人/km²未満」は38%、「350人/km²未満」は42%となり、人口密度が低いほど「通勤・通学」の比率が高い。

実際の用途では、「通勤・通学」、「日常の買い物」、「病院への通院・送迎」のいずれも人口規模が小さくなるほど、また人口密度が低くなるほど比率が高い。

使用頻度をみると、「ほとんど毎日」「週に4～5日以上」使用するユーザーの比率は、「100万人以上の市」は69%。「1500人/km²以上」は74%、「350～1500人/km²未満」は87%、「350人/km²未満」は89%と、人口密度が低いほど比率が高くなる。月間平均走行距離も人口密度が低いほど長い。

「高速道路を全く利用しない」「普段の乗車人数が一人」の比率とともに、人口密度が低いほど高い。



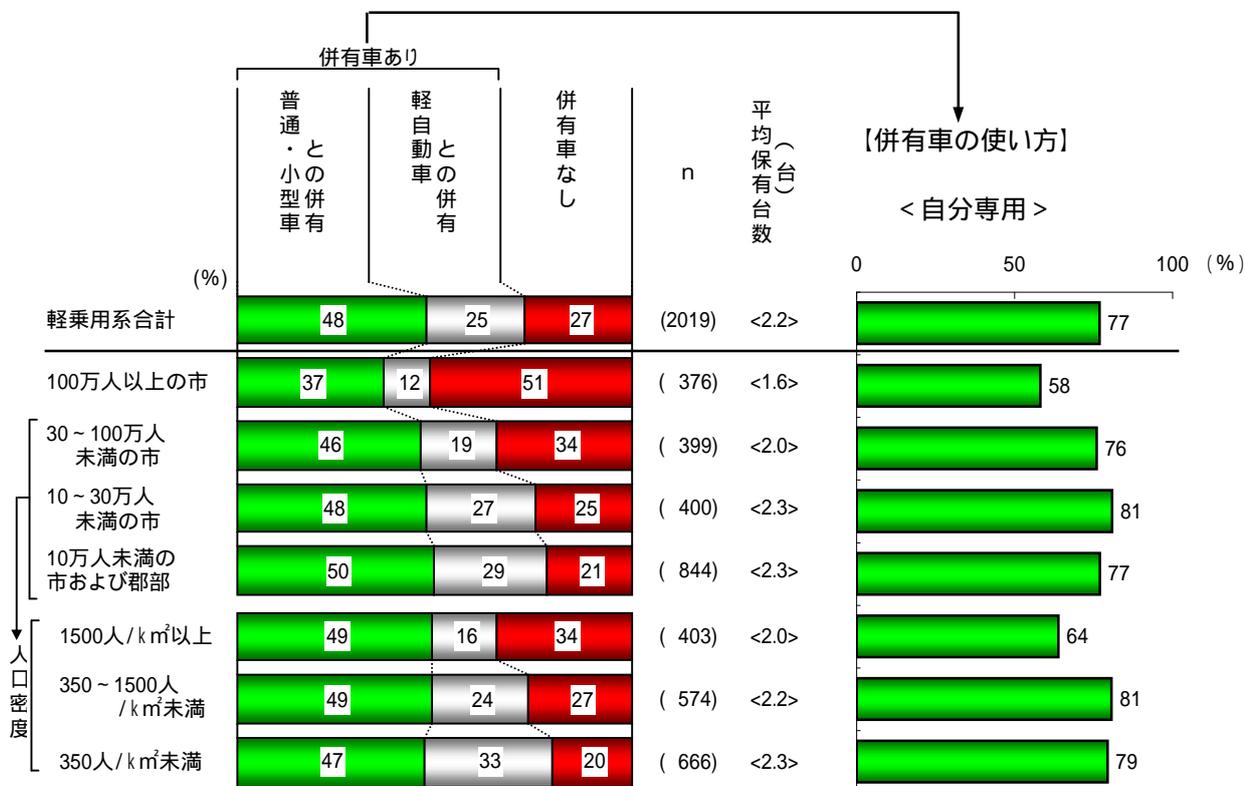
4. 人口規模別にみた軽ユーザーの保有状況

併有状況を見ると、人口規模が小さくなるほど併有率は高く、「人口100万人以上の市」の世帯は併有率49%、平均保有台数は1.6台であるが、一方「10万人未満の市及び郡部」の世帯は併有率79%、平均保有台数は2.3台となっている。

人口密度でも、人口密度が低い地域の世帯ほど併有率は高くなる。

併有車の持ち方では、「自分専用」の比率が、「100万人以上の市」の世帯では58%、「1500人/km²以上」は64%であるが、「350～1500人/km²未満」(81%)、「350人/km²未満」(79%)では、「自分専用」の比率が約8割と高い。

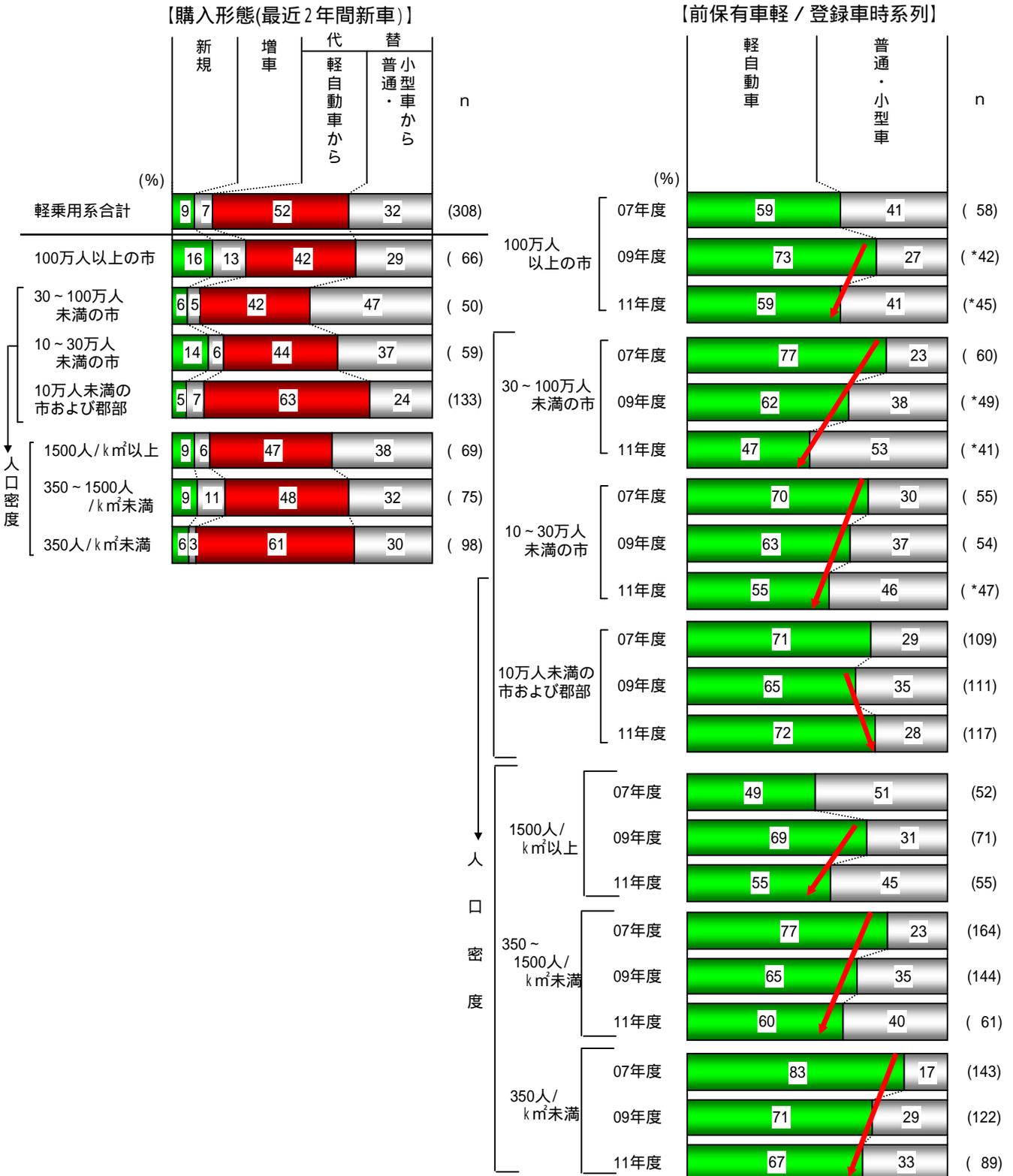
【併有車の有無と併有車の車種】



5. 人口規模別にみた軽購入時の状況

最近2年間の新車購入ユーザーの購入形態を人口規模別にみると、「普通・小型車からの代替」の比率は「30～100万人未満の市」が47%で最も高く、次いで「10～30万人未満の市」。「10万人未満の市及び郡部」ではダウンサイジングしたユーザーは24%と少ない。

代替ユーザーの前保有車を見ると、「100万人以上の市」は前回いったん減少したダウンサイジングが、今回再び増加。「30～100万人未満の市」「10～30万人未満の市」ではいずれもダウンサイジングが増加傾向。「10万人未満の市及び郡部」は、ダウンサイジングが前回から減少している。



6. 地方の日常を支える軽自動車の実態

(1) 通勤・通学の実態

普段の通勤・通学の交通手段をみると、100万人未満の市および郡部では、「車（自分で運転して）」の比率が約9割。

また人口密度「350人/km²未満」では、97%とほとんどのユーザーが通勤・通学に車を使用している。

車を利用して通勤・通学する人の公共交通機関でのアクセス条件をみると、「100万人以上の市」では「行きにくい」+「行けない」の比率は約3割であるが「30～100万人未満の市」、「10～30万人未満の市」、「10万人未満の市及び郡部」では約5割となっている。

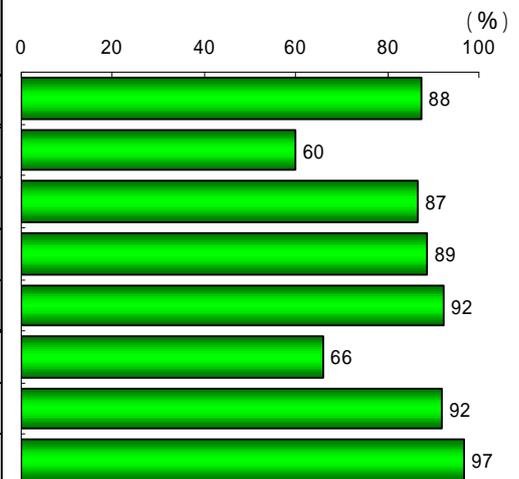
また、人口密度が低いほど「行きにくい」+「行けない」の比率が高く、「350人/km²未満」では56%となっている。

【普段の通勤・通学の交通手段】

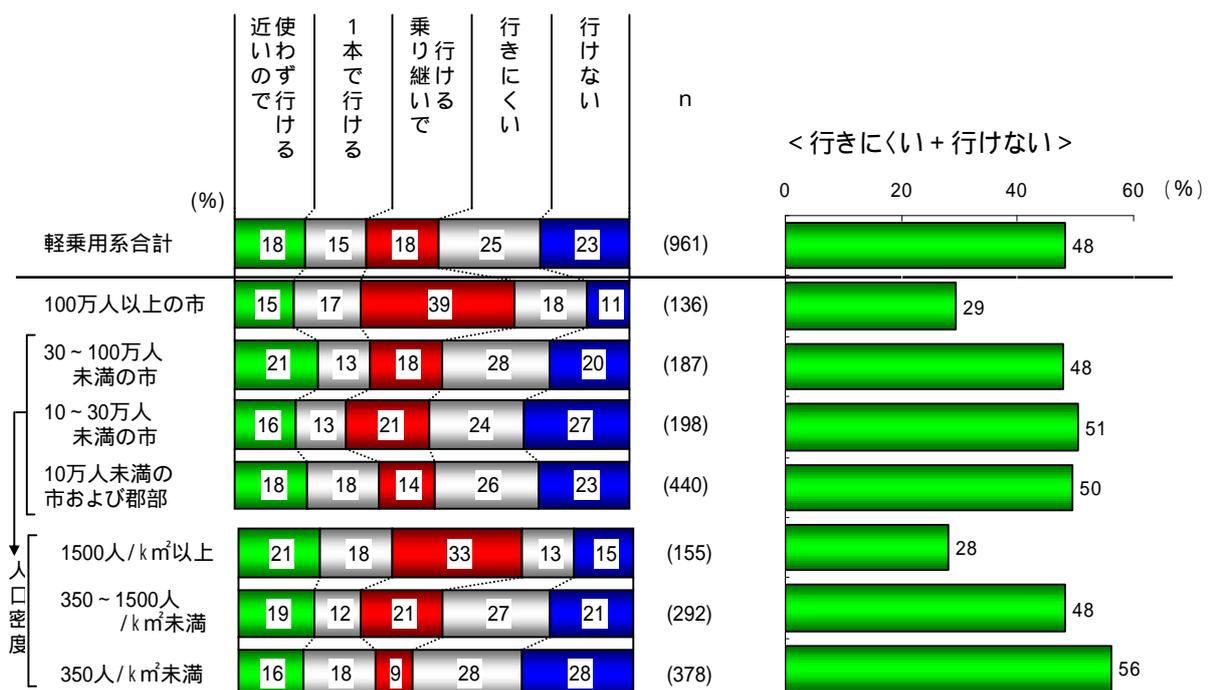
- 複数回答 -

		車 (自分で 運転して)	車 (家族による 送迎)	乗 合 バ ス	鉄 道	バ イ ク / 自 転 車	徒 歩	そ の 他	n
		(%)							
軽乗用系合計		88	2	2	4	8	4	0	1168
100万人以上の市		60	2	5	18	26	5	0	220
30～100万人 未満の市		87	4	5	2	10	1	0	218
10～30万人 未満の市		89	1	0	5	4	6	0	240
10万人未満の市 および郡部		92	1	1	3	6	4	0	490
100万人 未満 市・ 郡 部	1500人 /km ² 以上	66	2	8	12	14	11	0	233
	350～1500人 /km ² 未満	92	2	1	2	6	3	0	317
	350人/km ² 未満	97	0	0	1	4	2	0	398

【普段の通勤・通学の交通手段が車
(自分で運転して)】



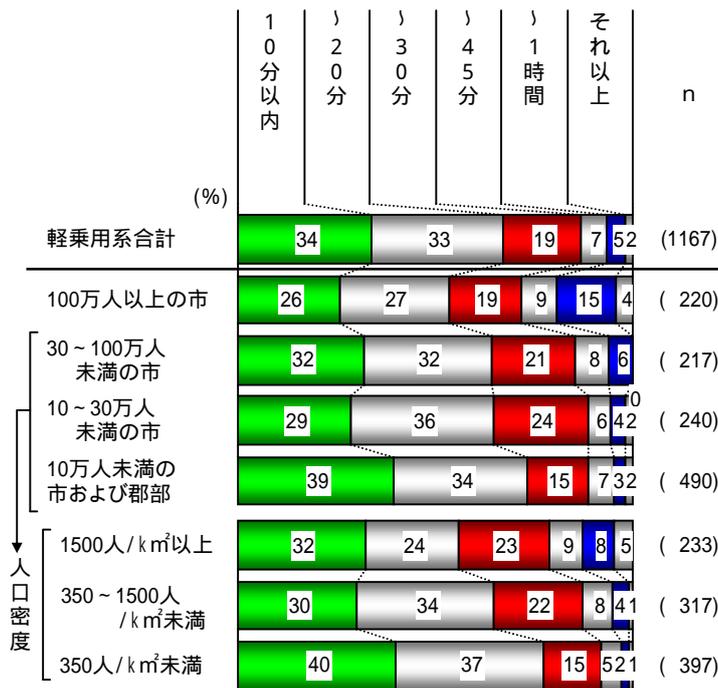
【車利用者の公共交通機関での
通勤・通学先へのアクセスの可否】



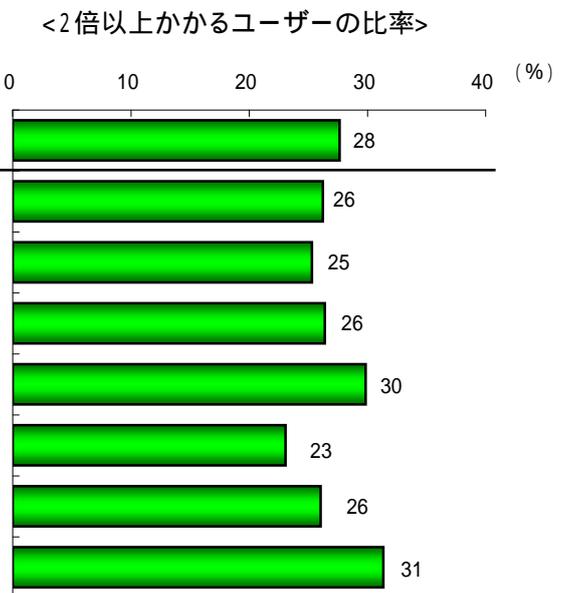
車利用者の通勤・通学の時間は、「100万人以上の市」で「20分以内」は53%。
 人口密度が低いほどこの比率は高く、「350人/km²未満」で約8割。
 また公共交通機関を利用した場合、所要時間が2倍以上になるユーザーは、人口密度が低くなるほど比率が高くなり、「350人/km²未満」では約3割。

公共交通機関で通勤・通学しなければならない場合の不都合は、「今より早く出ないといけなくなる」「帰宅時間が遅くなる」「時間待ちで時間を浪費する」の比率が高い。
 「350人/km²未満」では、「家事の時間にしわ寄せが来る」41%、「交通費が今以上にかかる」36%、「用足しができなくなる」33%、「始業時間に間に合わなくなる」28%、「仕事・勉強に打ち込めない」25%と、多方面での影響が大きい。さらには「勤務先を辞めなければならぬ」という深刻な影響を受けるユーザーが21%にのぼる。

【車利用者の普段の通勤・通学の所要時間】



【車利用者が公共交通機関を利用した場合の通勤・通学の所要時間】



【車利用者が公共交通機関を利用した場合の通勤・通学先へのアクセスの不都合】

- 複数回答 -

	家を出ないといけなくなる	帰宅時間が遅くなる	時間待ちで時間を浪費する	家事の時間にしわ寄せがくる	交通費が今以上にかかる	用足しができなくなる	始業時間に間に合わなくなる	仕事・勉強に打ち込めない	安心して通学できない	勤務先を辞めなければならない	便がなくなる	引越さなければならない	n	
軽乗用系合計	77	57	39	35	31	29	22	17	16	15	14	6	949	
100万人以上の市	77	62	41	33	33	22	10	9	11	1	7	2	136	
30~100万人未満の市	81	54	35	33	26	30	16	12	14	15	11	3	184	
10~30万人未満の市	75	57	38	29	31	25	29	15	10	14	20	8	194	
10万人未満の市および郡部	76	57	41	40	32	33	21	22	21	17	13	7	435	
100万人未満の市・郡部	1500人/km ² 以上	80	52	39	37	26	31	13	12	16	12	8	4	151
	350~1500人/km ² 未満	78	57	36	29	26	26	19	12	12	14	6	290	
	350人/km ² 未満	75	57	42	41	36	33	28	25	21	16	7	372	

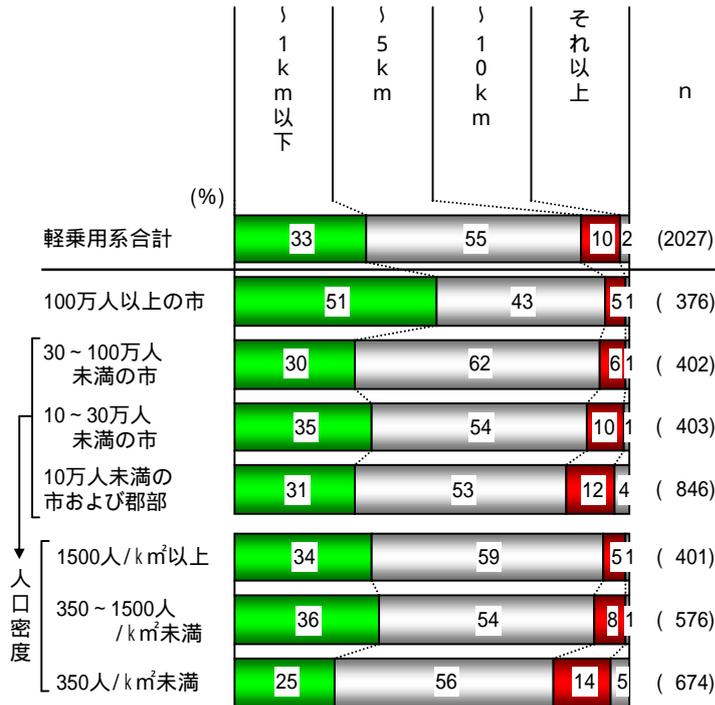
(2) 買物の実態

日常の食品の買物先までの距離は、人口規模が小さくなるほど「5 km超」の比率が高くなる。

日常の食品の買物先までの交通手段をみると、「車（自分で運転して）」は「10～30万人未満の市」「10万人未満の市および郡部」で94%、「350人/km²未満」では96%と、高い比率を示す。

車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合をみると、「買物に行けなくなる」の比率が「10万人未満の市及び郡部」は30%、「350人/km²未満」は31%となっている。

【日常の食品の買物先までの距離】



【日常の食品の買物先までの交通手段】

【車利用者の車がなくなった場合の買物の不都合】

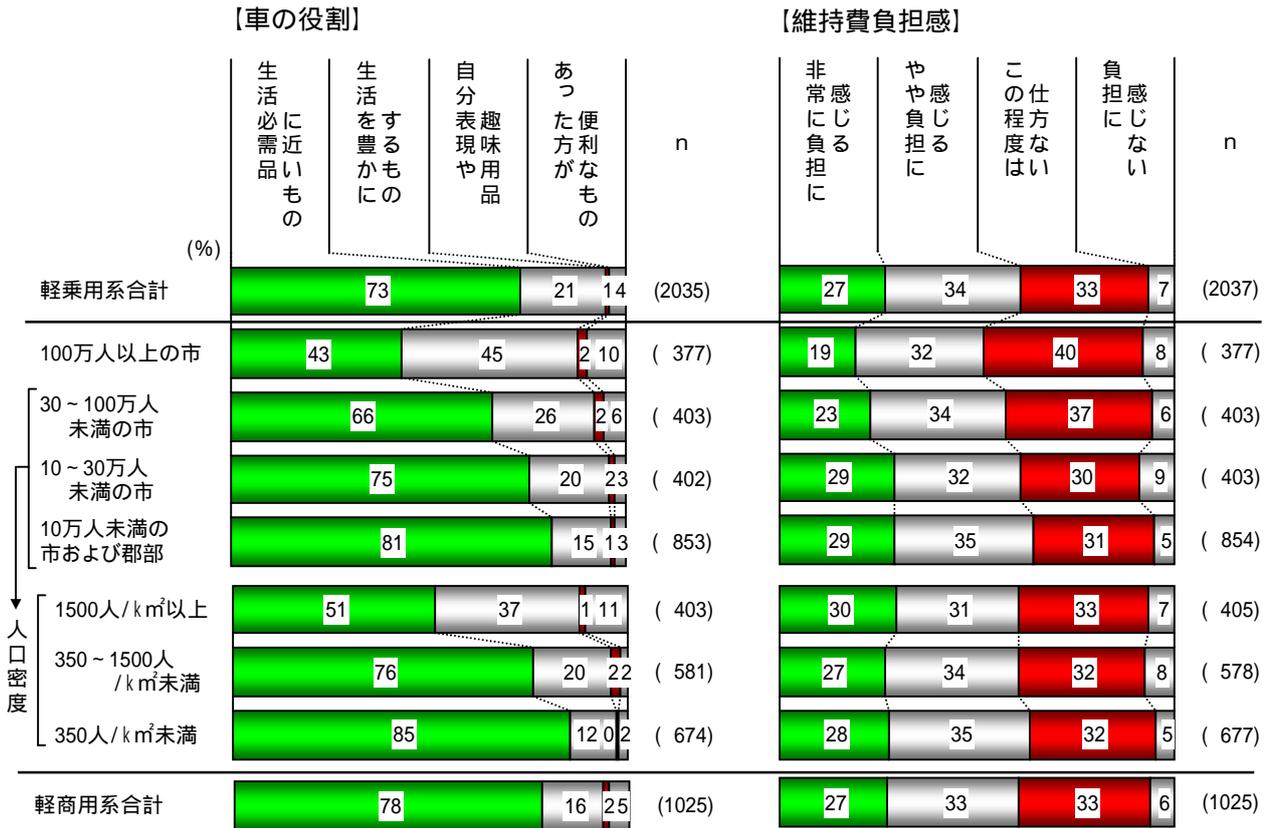
Category	- 複数回答 -					n	- 複数回答 -											n	
	車 (自分で運転して) (%)	車 (家族による送迎) (%)	乗合バス/鉄道 (%)	バイク/自転車 (%)	徒歩/その他 (%)		買物頻度が増える	天候の悪くなる	別の店に変えなければならない	買物に行けなくなる	買物の制約がなくなる	自分の自由な時間が減る	買物時間の増え	家事の時間が減る	頻度が少なくなるため	食生活に問題がでる	休日しか買えない		子供を連れて行く
軽乗用系合計	92	4	0	10	8	2032	43	45	25	25	24	21	19	16	15	15	14	1815	
100万人以上の市	78	6	0	20	16	376	50	43	25	18	19	16	15	10	11	21	11	291	
30～100万人未満の市	91	6	0	14	6	403	48	42	23	23	21	24	20	12	16	14	11	358	
10～30万人未満の市	94	3	0	9	7	403	42	47	22	21	26	17	19	17	14	15	12	375	
10万人未満の市および郡部	94	3	0	6	7	850	40	45	27	30	25	23	20	18	15	13	16	791	
10万人未満の市・郡部	1500人/km ² 以上	84	5	-	19	10	403	47	40	31	13	13	17	16	14	10	14	7	338
	350～1500人/km ² 未満	94	4	0	8	7	579	43	47	22	25	24	20	19	15	14	15	12	540
	350人/km ² 未満	96	3	0	5	5	674	41	43	25	31	30	24	21	20	18	13	18	646

7. 軽自動車の必要性

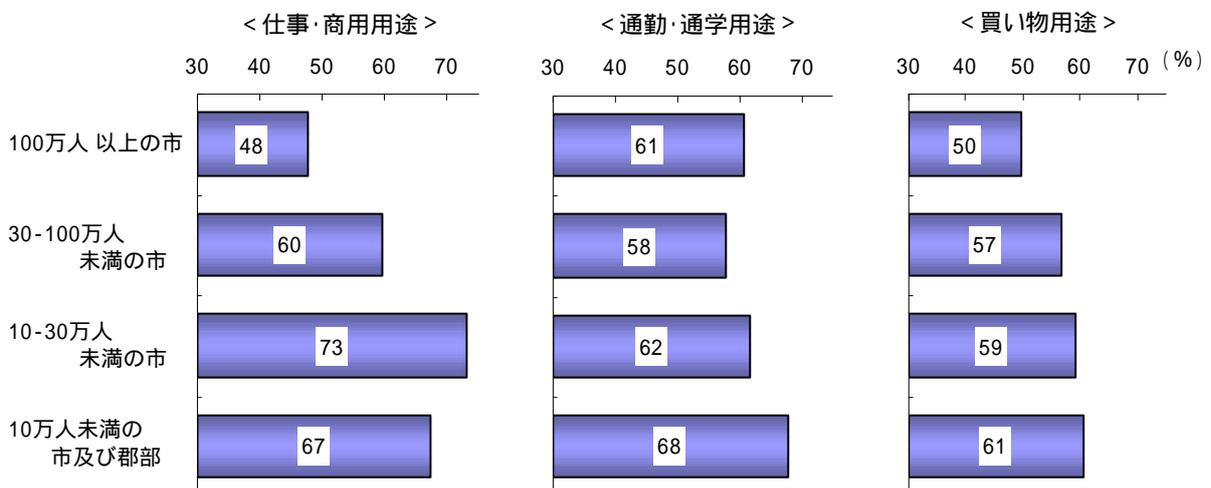
車の役割を人口規模別にみると、「生活必需品に近いもの」は人口規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市および郡部」では8割を超える。

維持費負担感は、人口規模が小さくなるほど、また人口密度が低くなるほど「非常に+やや負担に感じる」比率は高くなる。

また主用途別にみると「非常に+やや負担に感じる」比率は、「通勤・通学用途」「買い物用途」では人口規模の小さい地方ほど高い。



【主用途別にみた維持費負担感(非常に+やや負担に感じる)】



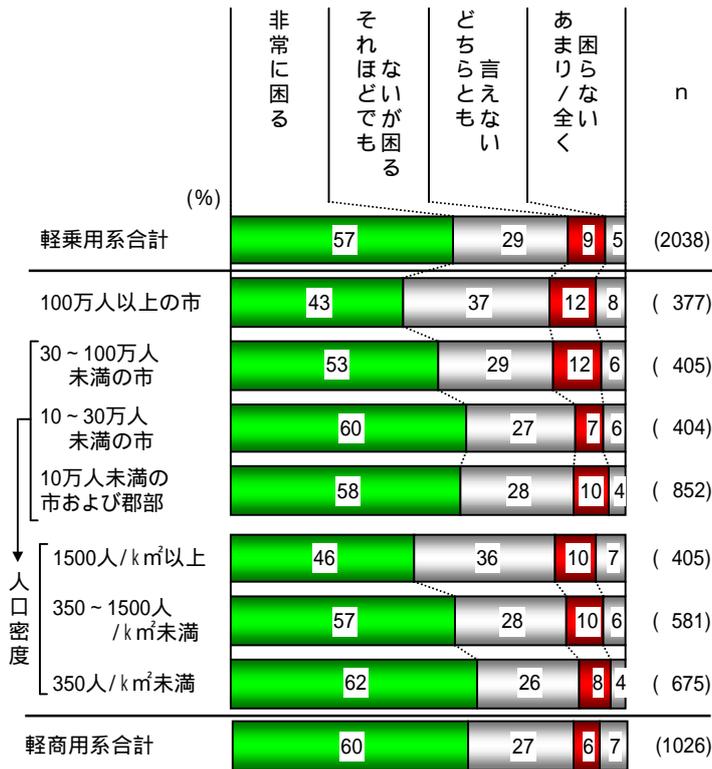
軽がなくなった場合の困窮度を人口規模別にみると、「非常に+それほどでもないが困る」は都市規模が小さくなるほど比率が高くなり、「10万人未満の市及び郡部」では86%を占める。人口密度別にみると、「350人/km²未満」で「非常に困る」が6割を超える高い比率となっている。

軽自動車がなくなり、大きい車にした場合の経済的な不都合点では、「生活費が圧迫される」が人口密度が低い地方ほど比率が高く、「350人/km²未満」では6割近い。「経済的な理由で車を持つことができなくなる」はいずれの都市規模でも3割を超える。

使用面では「道路条件が悪く行けない場所がある」、「乗車人数が少なく大きな車は適さない」が人口密度が低い地方ほど比率が高い。

一方「100万人以上の市」では、「大きな車は燃費が悪く不都合」「車を保管するスペースが狭い」の比率が、軽乗用系合計に比べ高い。

【軽自動車がなくなった場合の困窮度】



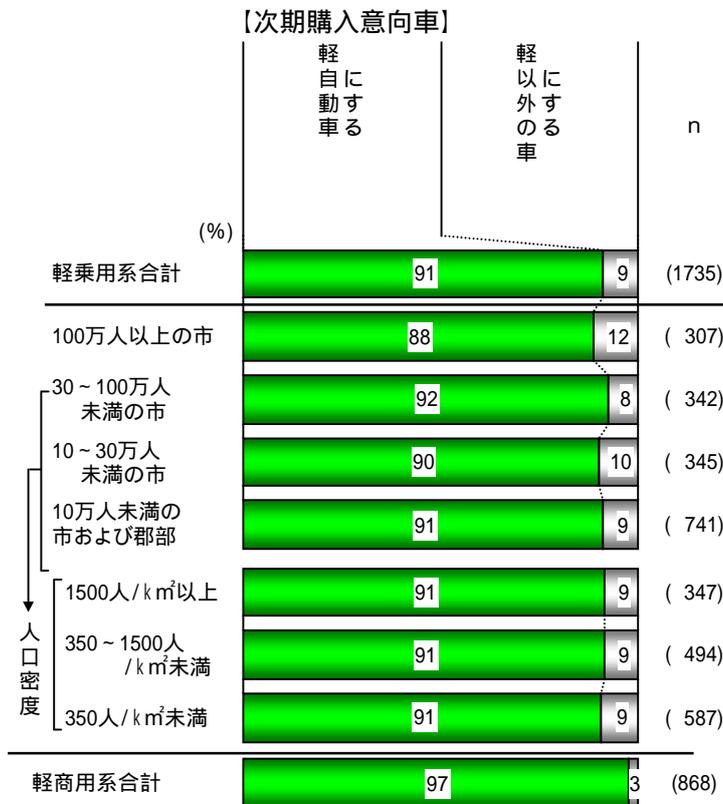
【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

- 複数回答 -

	経済的な面						大きさや使用面							n
	生活費が圧迫される (%)	大きな車は燃費が悪く不都合 (%)	経済的な理由で車を持つことができなくなる (%)	趣味や貯蓄などの余剰がなくなる (%)	経済面で仕事・商売が成り立たなくなる (%)	狭い道など道路条件の関係で行けない場所がある (%)	大きな車は運転しにくい (%)	乗車人数が少なく大きな車は適さない (%)	保管スペースが狭く大きな車は適さない (%)	行動範囲が広くなる (%)	大きな車は適さない (%)	荷物をあまり載せず大きい車は気軽に日常に足として使えない (%)	出先駐車スペースの関係で行けない場所がある (%)	
軽乗用系合計	54	37	33	25	4	24	20	20	17	17	16	12	11	2039
100万人以上の市	46	41	34	21	3	17	14	13	25	16	15	8	11	377
30～100万人未満の市	49	32	33	21	4	22	20	18	20	13	12	11	12	405
10～30万人未満の市	57	43	33	26	4	25	19	18	17	18	16	16	10	404
10万人未満の市および郡部	55	35	31	27	4	25	21	23	15	19	18	12	10	853
100万人未満の市・郡部	1500人/km ² 以上	46	34	32	27	4	22	19	18	19	20	11	12	405
	350～1500人/km ² 未満	53	37	31	24	4	23	21	19	17	16	14	9	581
	350人/km ² 未満	58	38	34	27	4	27	21	23	15	18	17	12	676
軽商用系合計	31	37	26	13	15	37	6	13	11	12	16	15	13	1026

次期購入意向車をみると、次も「軽自動車にする」比率はいずれの人口規模でも約9割。

次期意向車の軽歩留まり理由をみると、人口規模にかかわらず「税金が安い」「価格が安い」「燃費が良い」という経済性面の理由が上位となっている。車使用面では、「運転しやすい」「使用状況から見て最適の大きさ」「2台目以上の車なので」が上位となっている。



【次期購入車の軽歩留り理由】

- 複数回答 -

	経済性・法規・税制面						車使用面				その他					(n)	
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	車庫手続が簡単	運転しやすい	使用状況から見て最適の大きさ	2台目以上の車なので	道路状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	同価格ながら装備が優れる	地球環境に優しい	軽のイメージが好まれる	新規格で安全性に不安がなくなった		その他
軽乗用系合計	82	59	53	40	37	7	50	25	17	15	14	6	5	4	4	0	1588
100万人以上の市	85	62	63	39	45	7	50	22	18	16	24	5	6	6	5	0	268
30～100万人未満の市	80	63	53	38	34	7	50	24	16	14	16	5	5	2	6	0	320
10～30万人未満の市	81	59	55	42	38	5	48	28	18	14	15	6	5	4	4	0	318
10万人未満の市および郡部	83	57	51	40	36	8	50	24	16	16	12	6	5	5	3	0	682
100万人未満の市・郡部	1500人/km ² 以上	85	59	57	39	36	7	51	28	19	17	7	10	5	4	0	318
	350～1500人/km ² 未満	79	61	52	41	36	6	47	26	17	16	6	4	3	5	-	461
	350人/km ² 未満	84	56	52	40	36	7	52	24	16	13	10	5	4	3	0	541
軽商用系合計	63	54	43	30	29	8	24	43	12	21	9	4	4	2	3	8	845

女性の日常生活を支える軽自動車

前回から引き続き分析した内容

【女性軽ユーザーの特性】

女性軽ユーザーにも高齢化の傾向が続いており、60歳以上の比率が年々拡大。平均年齢は07年度以降上昇している。(59頁)

就業率は女性軽ユーザーが一般女性よりも高く、この傾向はすべての年代でみられる。「働く女性の生活を支える」という軽自動車の役割が定着していることがわかる。(60頁)

末子が中学生以下の女性は、子どもと軽自動車に乗ることが多く、特に末子が未就学児の場合には乗車人数も多くなる。(63頁)

【軽自動車をより必要と考える女性層】

高齢女性ほど車が生活必需品であり、軽自動車がなくなると困るという意識を持っている。もし軽自動車がなくなって大きな車を持つことになった場合、生活費の圧迫や燃費の悪化等から困るという回答は、末子が小・中学生の比較的若い女性で多い。(64頁)

【働く女性の生活実態と軽自動車の必要度】

暮らし向きの満足度は、働く女性の方が無職よりも若干低く、働く既婚女性でみると子どもが大きくなるほど満足度は低くなる。(68頁)

働く女性の軽自動車の主用途は「通勤・通学」で、有職男性よりもその比率は高い。最も高い層は未婚女性で7割。それ以外の層でも「通勤・通学」は5割以上占める。(69頁)

軽自動車がなくなると困る比率は、無職女性よりも有職女性で高い。既婚女性では末子の年齢が高い層ほど困窮度は増す。末子が高校生以上や子どもが独立している高年齢の働く女性は、意識面で軽自動車を必要としていることがわかる。(69頁)

今回新たな視点で確認した内容

【ライフステージ別にみた軽自動車の使い方】

未婚女性の有職率は高いが、末子未就学児の女性になると有職率は一旦下降し、小・中学生になると再び上昇するという、いわゆる「M字曲線」を描く。(62頁)

主用途が「通勤・通学」の比率を見ると、有職率との相関がみられ、軽自動車が働く女性の通勤の足となって、その生活を支えていることがうかがわれる。(62頁)

末子が小・中学生の女性ユーザーは家族人数が多い上に、収入が減り暮らしのゆとりもなくなってきたという傾向がみられ、車の維持費に対する負担感も大きい。(63頁)

【主用途別にみた軽自動車の役割】

主用途が「通勤・通学」の女性は、収入面は比較的恵まれているが、軽購入時の重視点は車使用面よりも経済性面、特に維持費を重視。軽の魅力もサイズよりも経済性。(65~67頁)

主用途が「買い物」の女性は、比較的高齢で60歳以上が約4割。「買物・用足しに向いている」「長距離を走ることが少ない」「2台目の車」という、使用面から合理的に軽を選択している。(65,66頁)

主用途が「仕事・商用」の女性は、人口10万人未満の地方での比率が高く、収入面で厳しく、暮らし向きの満足度は低い。軽の魅力は「サイズ」という傾向が比較的強い。(65,67頁)

使用頻度が高いのは「通勤・通学」「仕事・商用」でともに9割超がほぼ毎日使用。したがって、両者ともに軽自動車がなくなった場合に困窮度は非常に高い。(67頁)

【生活実態からみた働く子育て女性にとっての軽自動車の役割】

実際の生活場面として通勤や買物で車が使えなくなった場合には、子どもの学齢が小さいほどさまざまな場面で支障が出る。(70頁)

末子が未就学児の場合、通勤時に車が使えなくなると出勤が間に合わないという仕事上の問題だけでなく、帰宅が遅くなる、家事にしわ寄せ、用足しができないといった、日常生活や家事にまで支障が出る傾向が強くなる。(70頁)

買物に車が使えない場合も、末子が未就学児であれば、子どもを買物に連れて行けない、買物に行けない、休日しか買物できないなど、通常の買物が思いどおりにできなくなる。(70頁)

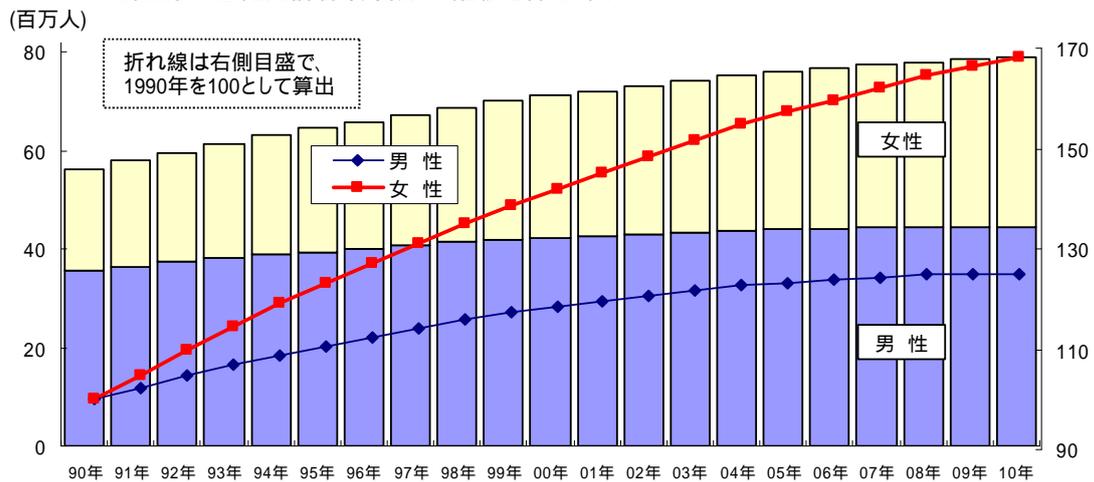
生活実態でみたとき、未就学児を持つ働く既婚女性は、仕事・家事・育児を両立させるために時間に追われる生活を送っており、通勤に軽自動車が不可欠な場合が多く、彼女たちの生活を軽自動車が支えている。(70頁)

【参考】女性の運転免許保有状況

運転免許保有者は増加傾向にあり、特に女性の増加は顕著である。この20年間で女性は約1.7倍増加したのに対し、男性は約1.3倍。

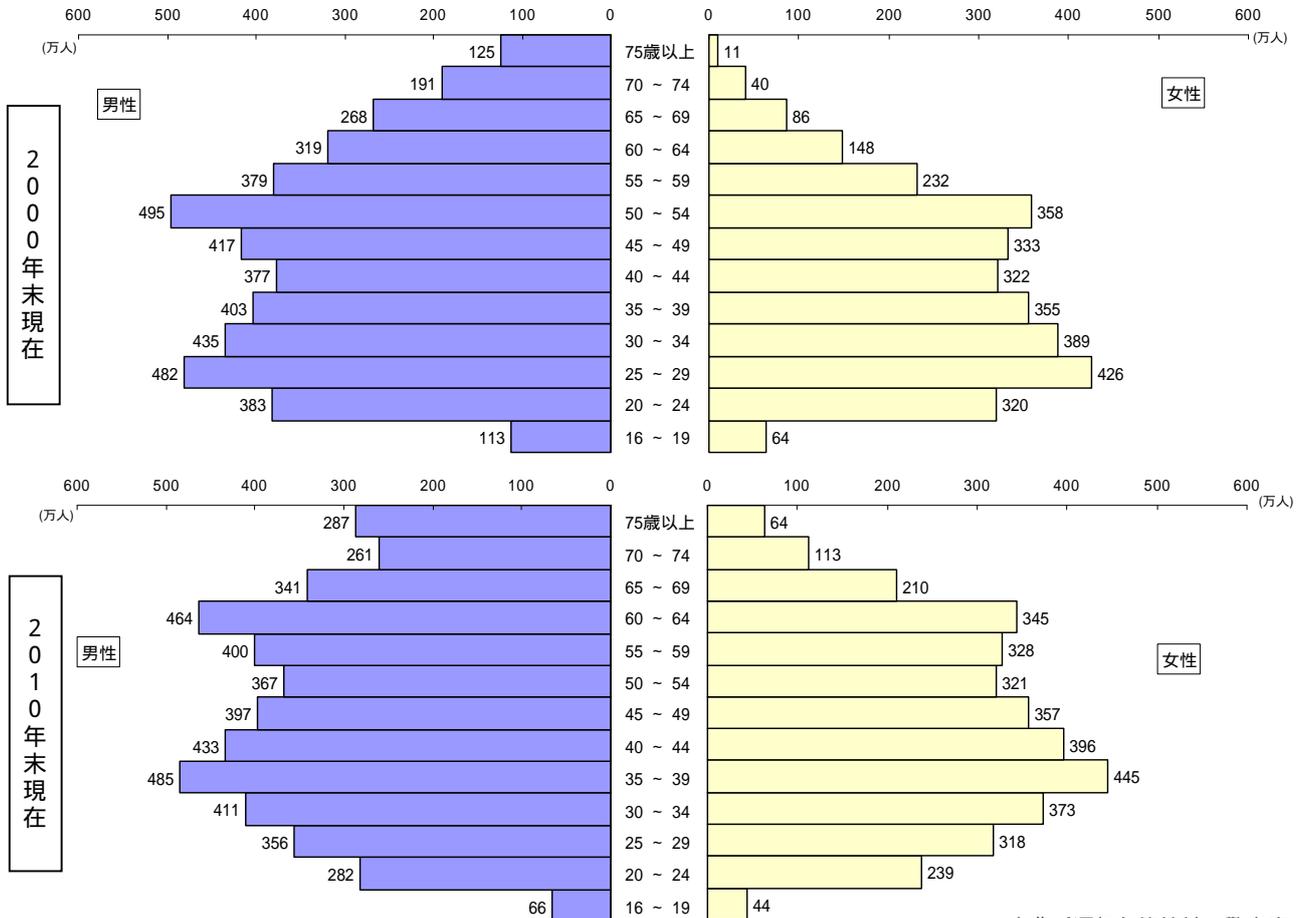
運転免許者数を性・年代別にみると、高齢者、特に女性高齢者の増加が顕著。

【性別の運転免許保有者数の推移と伸び率】



出典：「運転免許統計」(警察庁)
各年12月末時点 二輪・原付のみ免許を除く

【性・年代別の運転免許保有者数】



出典：「運転免許統計」(警察庁)
二輪・原付免許含む

1. 女性軽ユーザーの特性

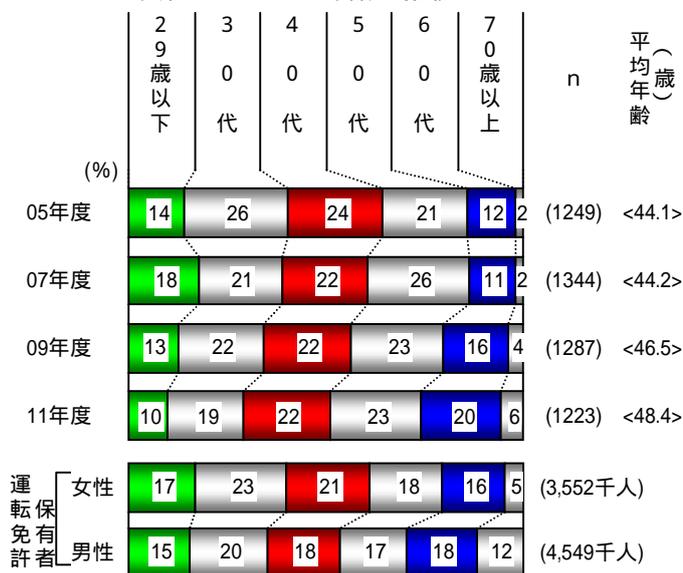
(1) ユーザープロフィール

女性軽ユーザーの年齢構成をみると、「60歳以上」の高年齢層の比率が増加傾向にあり、平均年齢は07年度以降上昇している。
女性の運転免許保有者の年齢構成比と比べても、女性軽ユーザーの高齢化率は高い。

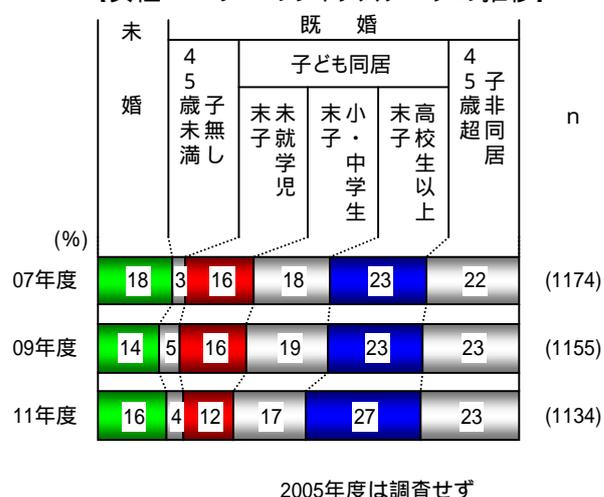
ライフステージをみると、「既婚・末子高校生以上」の比率が最も多く、増加している。一方で、「既婚・末子未就学児」の比率はやや減少。

女性軽ユーザーの有職率は62%で、前回調査より若干減少。有職のうち最も多いのは「パートタイム」で31%。「フルタイム」「自営業・家族従業員・農林漁業」は前回よりやや減少。

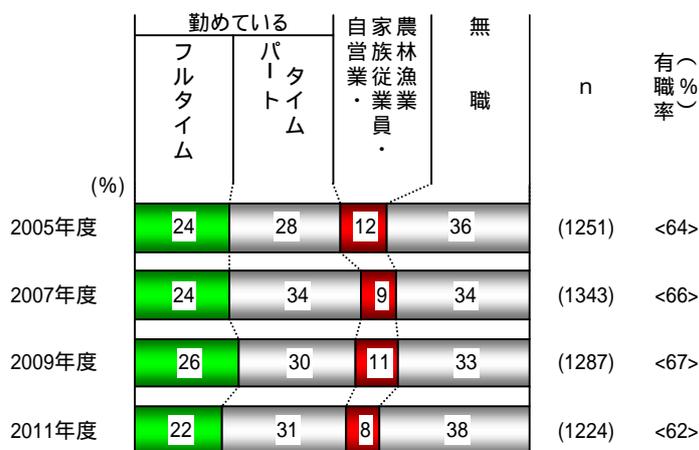
【女性ユーザーの年齢の推移】



【女性ユーザーのライフステージの推移】

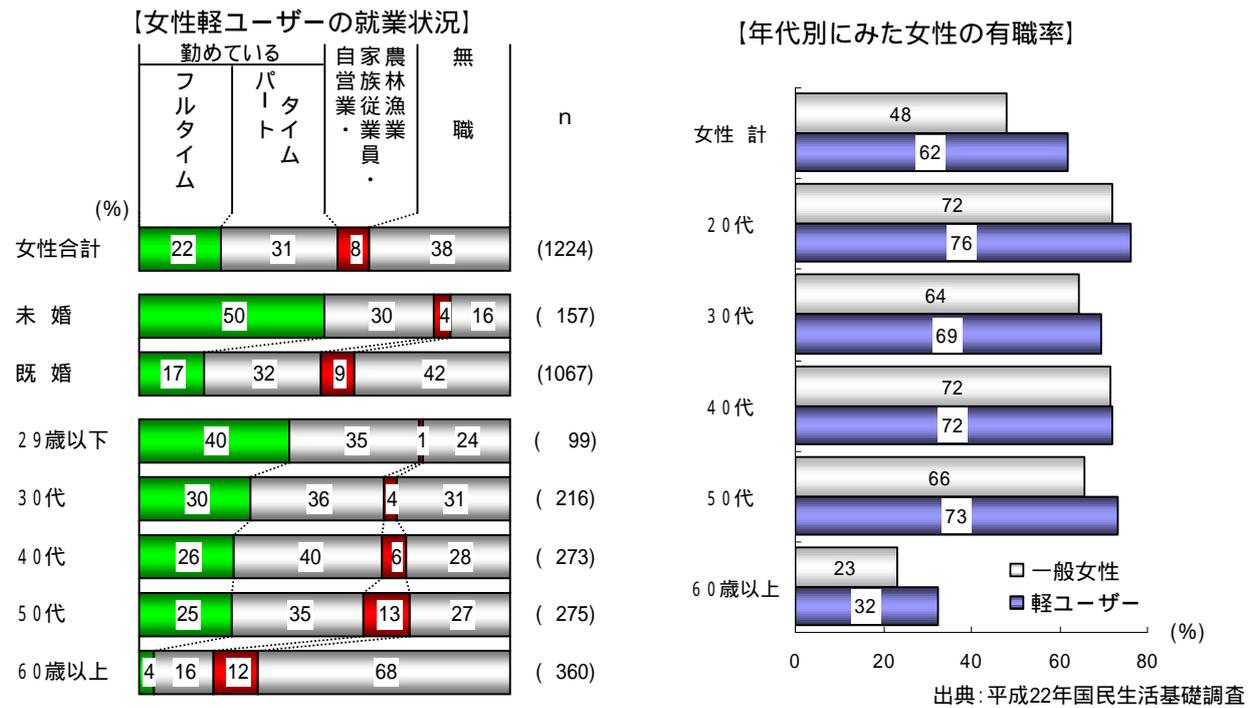


【女性ユーザーの就業状況の推移】

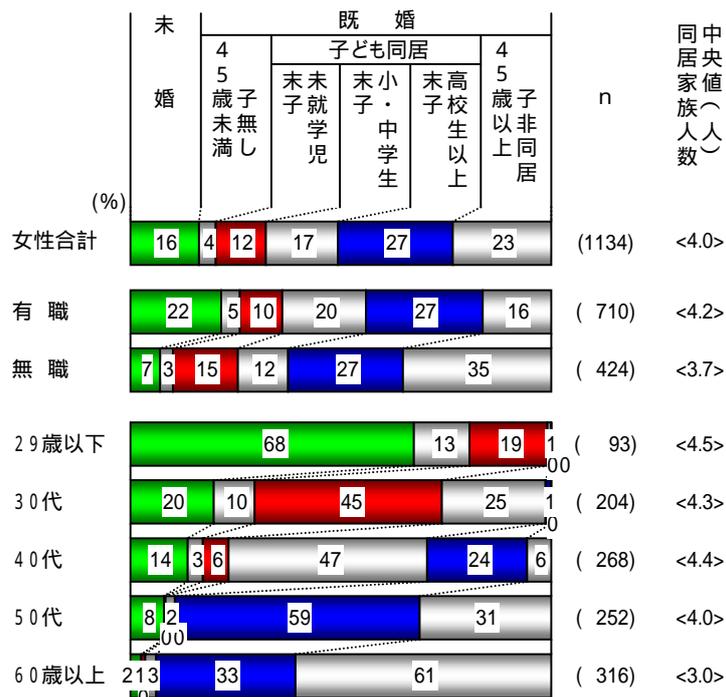


女性軽ユーザーの就業状況を年代別で見ると、「29歳以下」の就業率が76%で最も高く、次いで「50代」73%、「40代」72%と高い。
また、女性軽ユーザーの有職率はすべての年代で一般女性に比べ高く、特に高年齢層の比率が一般女性に比べ高い。

ライフステージでは、29歳以下は「未婚」、30代は「末子未就学児」、40代は「末子小・中学生」、50代は「末子高校生以上」、60歳以上は「子非同居」がそれぞれ最も多い。
同居家族人数中央値は4.0人。年齢別で見ると未婚層が多い29歳以下が最も多いが、40代までは中央値にそれほど差はない。60歳以上では中央値が3.0人と、下の年代に比べ少なくなる。



【女性軽ユーザーのライフステージと家族人数】



(2) 女性軽ユーザーの生活実態と使用実態

女性軽ユーザーの暮らし向きの満足度は、「非常に満足」と「まあ満足」を合わせると62%で男性に比べ高い。既婚女性の満足度をみると、末子学齢が高くなるほど満足度は低下する。

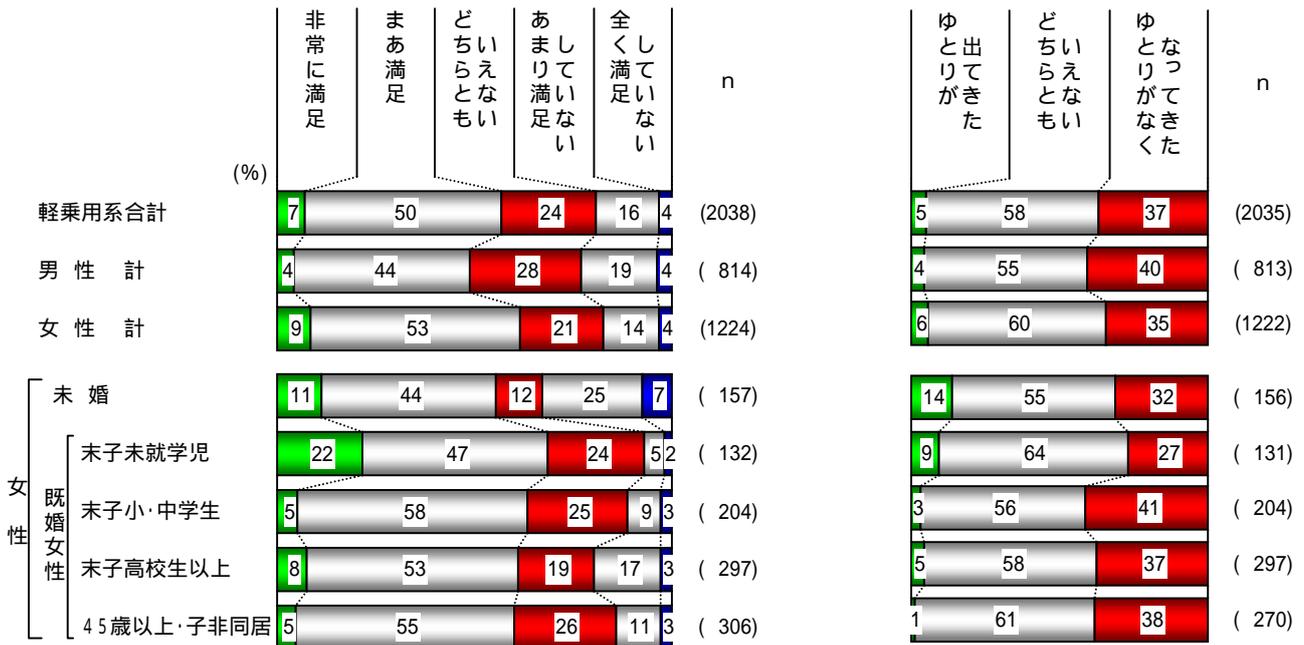
暮らし向きの変化では、「ゆとりがなくなってきた」は「末子小・中学生」が41%で最も高く、以下、「45歳以上・子非同居」「末子高校生以上」の順での比率が高い。

世帯年収をみると、「末子高校生以上」がピークで、その中央値は601万円である。家族1人当りの年収でみると、「45歳以上・子非同居」が最も高くなる。

世帯月収の増減では、「ゆとりがなくなってきた」比率が高い「末子小・中学生」女性軽ユーザーで「減った」との比率が66%と最も高くなっている。

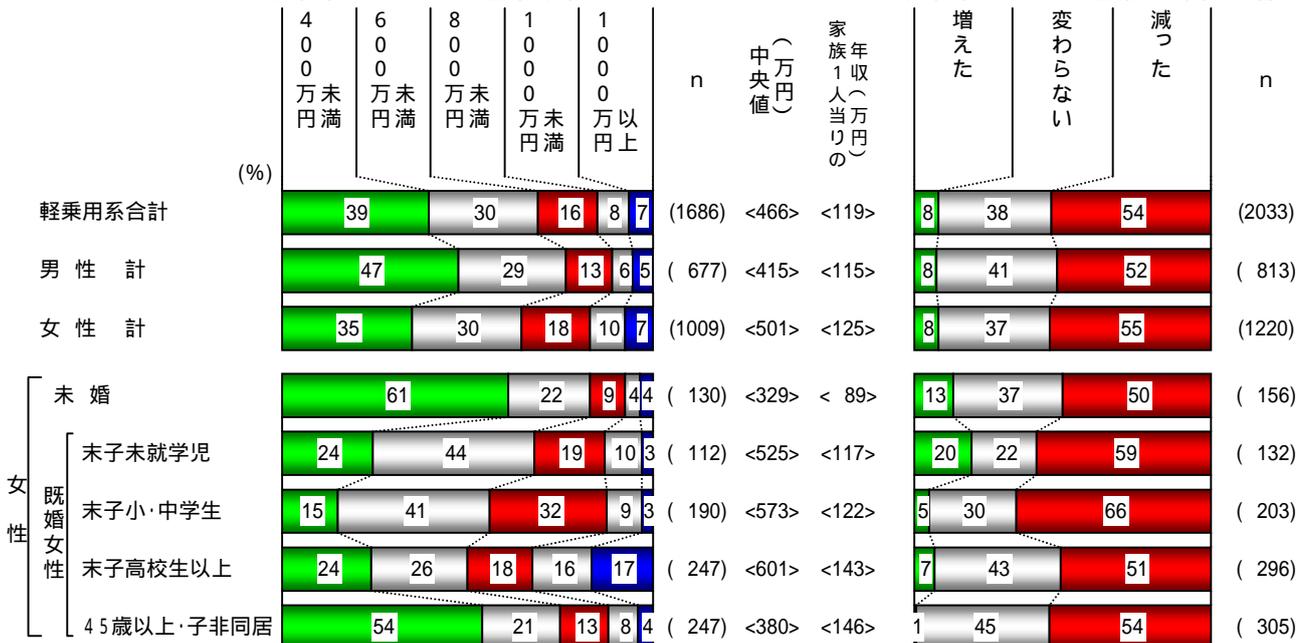
【女性軽ユーザーの暮らし向きの生活満足度】

【女性軽ユーザーの暮らし向きの変化】



【女性軽ユーザーの世帯年収】

【女性軽ユーザー世帯の月収の増減】



同居人数をライフステージ別にみると、「末子小・中学生」が平均4.7人で最も多い。以降は、子どもが成長するにつれて人数は減少。

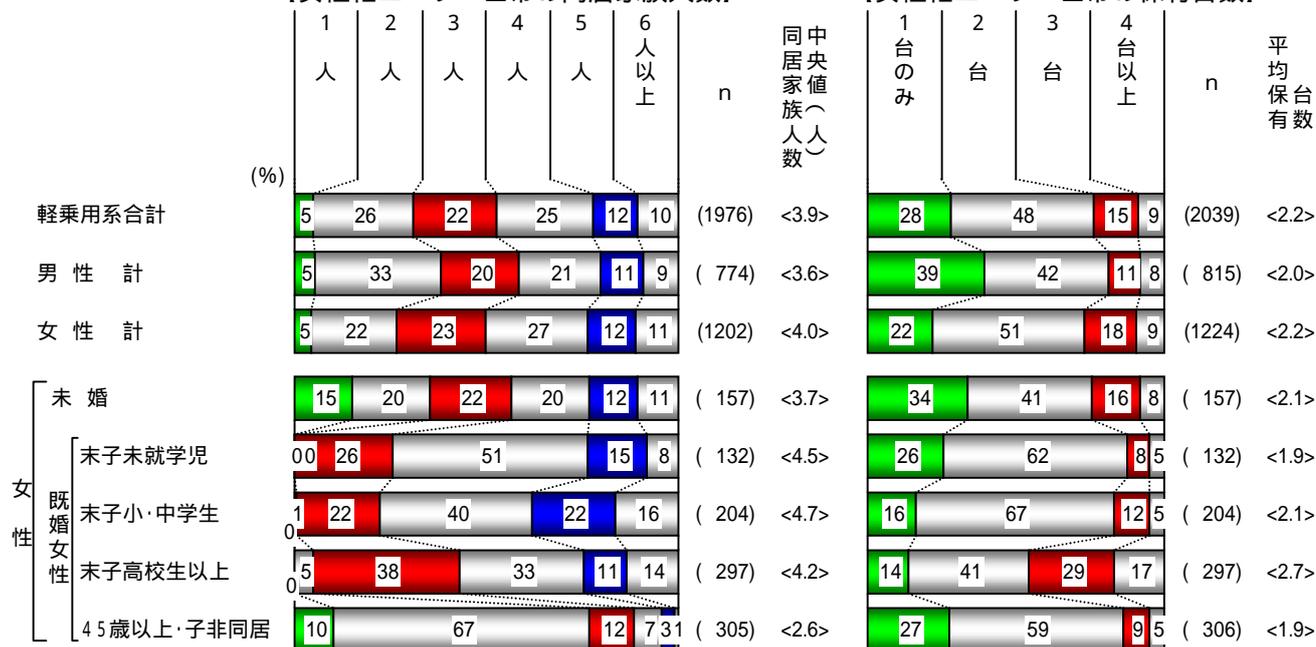
世帯保有台数をみると、「末子高校生以上」が平均2.7台で最も多く、特に「3台」29%、「4台以上」17%と、他に比べて高い。

有職率では、「未婚」が84%で最も高く、「末子未就学児」は52%と一旦落ちるが、「末子小・中学生」になると74%と跳ね上がり、その上のステージになると徐々に下がるという、いわゆる「M字曲線」を描く。

主用途をみると、「買物」は末子学齢が高くなるほど比率が高くなる。「通勤・通学」比率は有職率との相関がみられ、働く女性の通勤の足になっていることがうかがわれる。ただし、「末子未就学児」の「通勤・通学」比率は、有職率の高い「末子小・中学生」とそれほどの差はなく、小・中学生や未就学児を養育する母親にとっては、同等に通勤の足として車が使われていることがうかがえる。

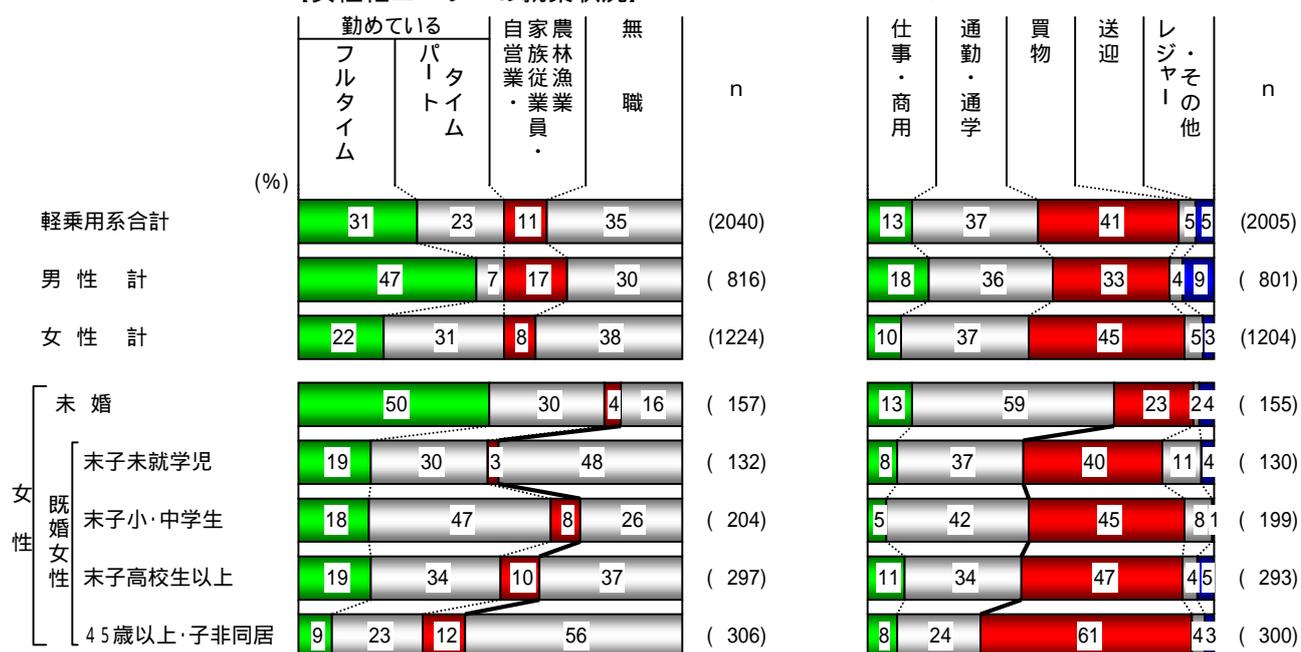
【女性軽ユーザー世帯の同居家族人数】

【女性軽ユーザー世帯の保有台数】



【女性軽ユーザーの就業状況】

【女性軽ユーザーの主用途】



普段の乗車人数をみると、「1人」が女性計で52%と過半数。ただし、「末子未就学児」では「1人」は17%と低く、「3人」が45%と高くなる。「末子小・中学生」では「2人」が41%で最も高い。

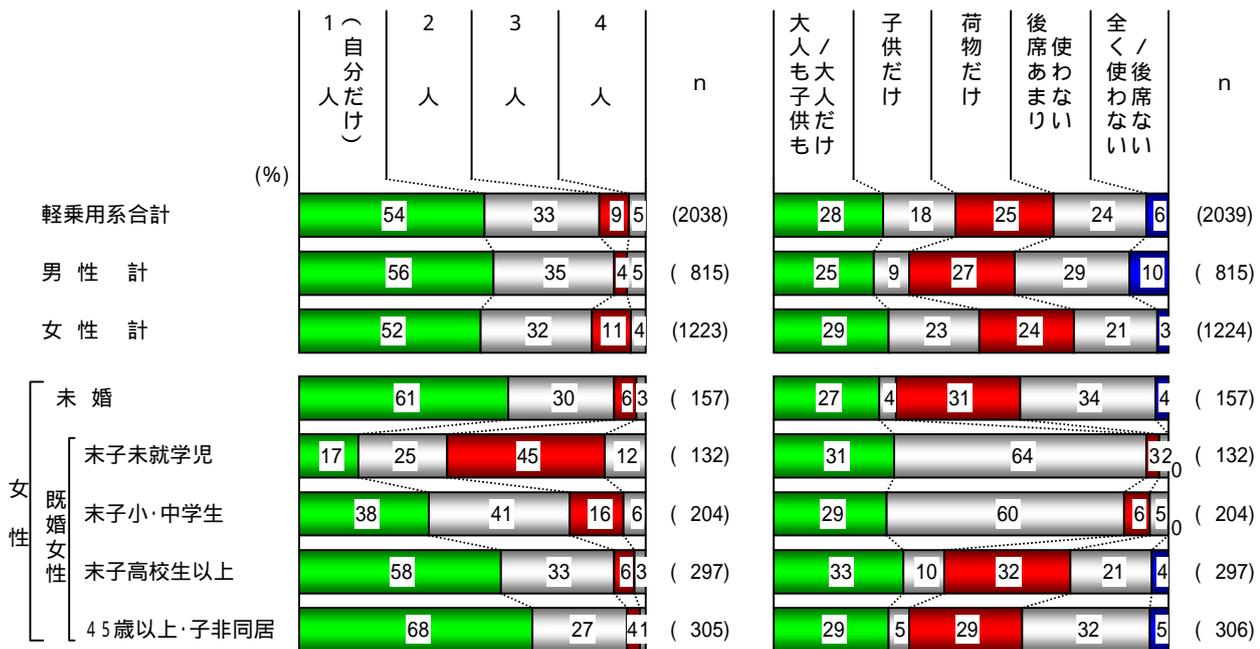
後席利用状況では、「末子未就学児」「末子小・中学生」がいずれも「子どもだけ」が6割に達しており、中学生までの子を持つ母親は、軽自動車に子どもと同乗する機会が多いことがわかる。

軽購入時の選択重視点は、世帯年収が比較的低い「未婚」と「45歳以上・子非同居」の女性で「経済性面」の比率が他に比べ高い。この両者は維持費よりも「価格重視」の傾向が他の女性層に比べてやや強い。一方、「末子未就学児」は「維持費重視」の傾向が強い。

保有車の維持費全体に対する負担感をみると、収入が減り、暮らし向きのゆとりがなくなってきた傾向がみられる「末子小・中学生」の負担感が最も大きい。

【女性軽ユーザーの普段の乗車人数】

【女性軽ユーザーの後席利用状況】



【軽購入時の重視点】

【価格/維持費の重視度合い】

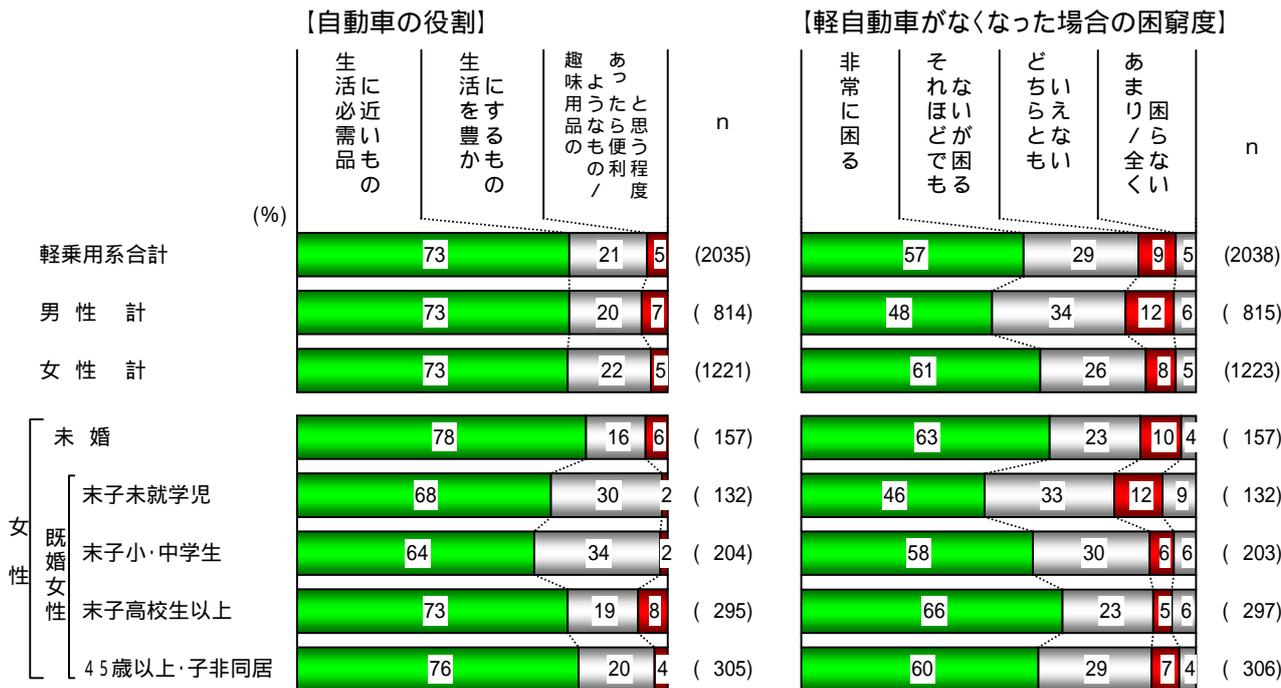
【全保有車の維持費に対する負担感】



自動車の役割を「生活必需品に近いもの」とする女性は、「未婚」と「45歳以上・子非同居」で多く、「末子未就学児」と「末子小・中学生」は「生活を豊かにするもの」の比率が他に比べ高い。

軽自動車がなくなった場合の困窮度をみると、男性に比べ女性の方が困窮度は高い。「非常に困る」が最も高いのは「末子高校生以上」で66%。

軽自動車がなくなった場合の不都合点では、「生活費が圧迫される」が女性で54%と最も高い。ライフステージ別では、「末子小・中学生」で、「生活費が圧迫される」「大きな車は燃費が悪く、不都合」「大きな車は運転しにくい」「狭い道など道路条件の関係でいけない場所がある」「出先駐車スペースの関係で行けない場所がある」など、経済性面やサイズ面など多様な不都合が出ることがわかる。



【軽自動車がなくなった場合の不都合点】

- 複数回答 -

性別	ライフステージ	経済的な理由					大きさや使用面								その他	不都合はない	n
		生活費が圧迫される	大きな車は燃費が悪く、不都合	経済的理由で車を持つことができない	趣味や貯蓄などの余剰がなくなる	経済面で成り立たなくなる	狭い道など道路条件の関係	大きな車は運転しにくい	乗車人数が少ない	大きな車は適さない	保管スペースが狭く	行動範囲が広くない	大きい車は気軽に	荷物大車は無駄が多い			
軽乗用車合計		54	37	33	25	4	24	20	20	17	17	16	12	11	0	10	2039
男性計		53	40	32	26	6	19	6	18	15	13	10	15	8	0	12	816
女性計		54	35	33	25	3	27	28	20	19	20	19	11	12	0	10	1223
既婚女性	未婚	56	30	34	34	7	22	26	21	16	14	18	13	9	-	12	157
	末子未就学児	53	32	36	21	0	20	20	4	14	13	14	5	9	-	12	132
	末子小・中学生	64	42	29	28	3	34	32	12	17	14	17	8	19	-	10	204
	末子高校生以上	51	37	31	15	3	25	32	25	21	25	20	13	10	1	8	297
	45歳以上・子非同居	49	37	38	26	4	31	28	28	22	24	23	12	16	0	9	270

2. 主用途別にみた軽自動車の役割

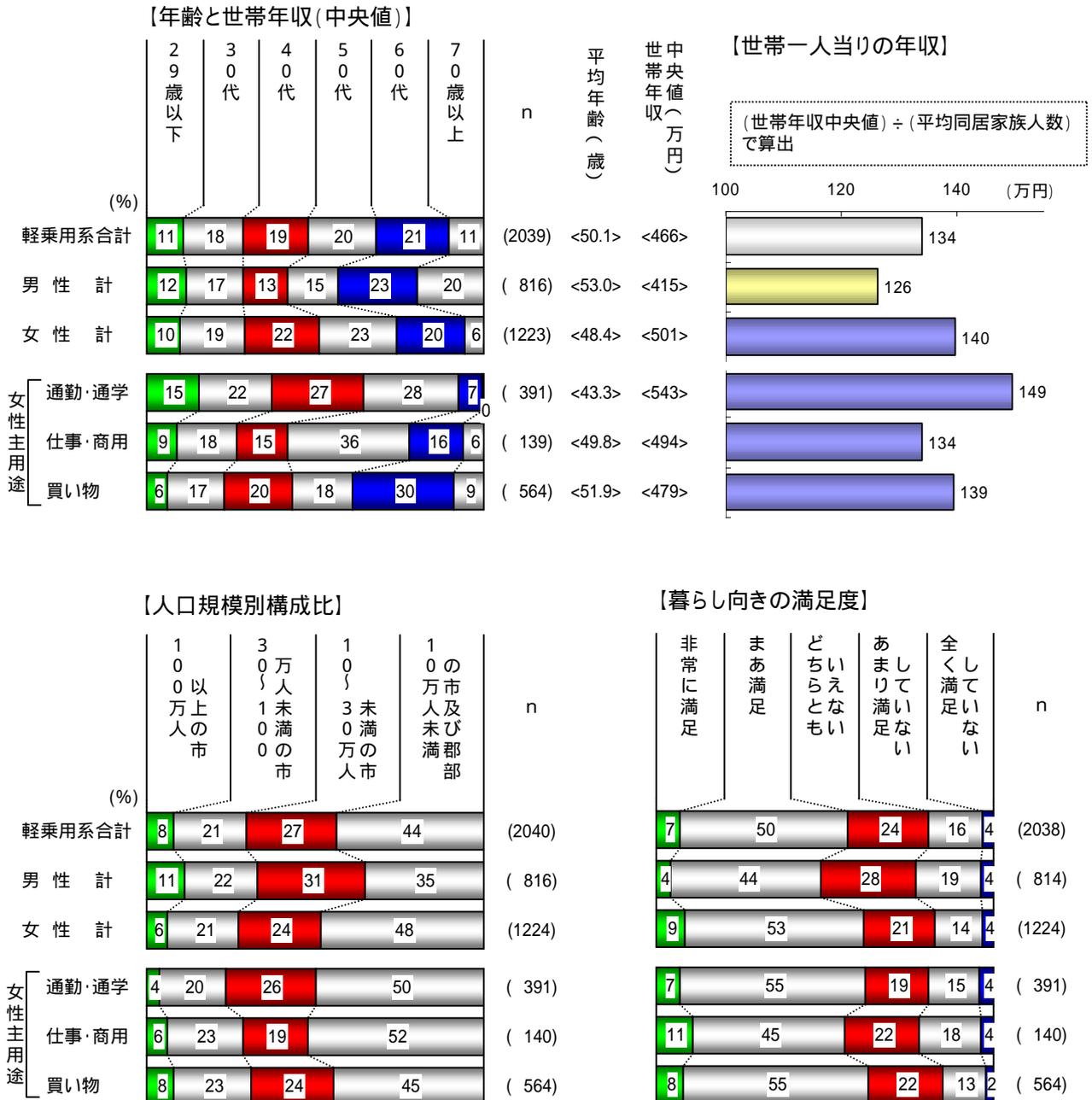
(1) 生活実態

主用途が「通勤・通学」の女性が多い年代は「40代」「50代」で合わせて55%、「仕事・商用」が多い年代は「50代」で36%、「買い物」は「60歳以上」で約4割を占める。平均年齢では「通勤・通学」が43.3歳と若い。

世帯年収中央値をみると、主用途「通勤・通学」の女性が最も高く、世帯一人当たり年収でも他の用途に比べ多い。主用途「仕事・商用」は世帯年収中央値では「買い物」を上回るが、世帯一人当たりで見ると「買い物」を若干下回る。

人口規模別の構成比をみると、「10万人未満の市及び郡部」の比率が最も高いのは「仕事・商用」。

暮らし向きの満足度（「非常に満足」+「まあ満足」）をみると、世帯一人当たりの年収が少なく、地方比率が高い「仕事・商用」用途の女性の満足度の比率が低い。



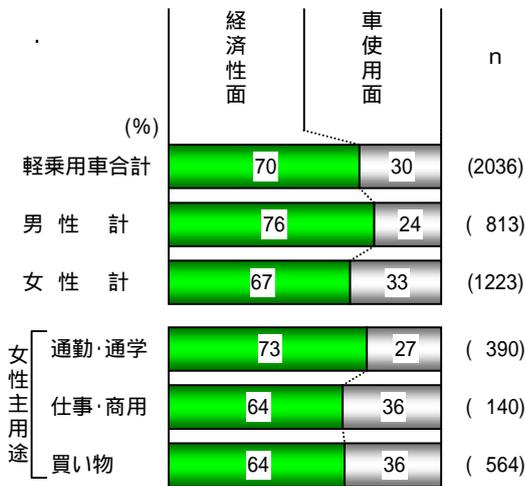
(2) 軽自動車選択理由

軽購入時の重視点を主用途別にみると、「経済性面」を重視したのは「通勤・通学」用途の女性が最も多い。

経済性面からの選択理由として多いのは「税金が安い」で、特に「通勤・通学」「買い物」用途の女性に多い。「仕事・商用」では「価格が安い」「車検費用が安い」の理由が他の用途に比べ多くなっている。

車使用面からの選択理由では、「運転がしやすい」が多く、特に「通勤・通学」用途で多い。「通勤・通学」では「通勤・通学専用の車だから」「駐停車が容易」でも他の用途に比べ多い。「買い物」用途では、「買い物用足しに向いているから」「長距離をあまり走ることがないから」「2台目の車だから」が他の用途に比べ多い。

【軽購入時の重視点】



【経済性面からの選択理由】

- 複数回答(抜粋) -

	税金が安い (%)	価格が安い	燃費が良い	車検費用が安い	保険が安い	n
軽乗用車合計	79	48	46	41	22	2040
男性計	77	48	47	49	29	816
女性計	80	48	46	36	18	1224
女性主用途						
通勤・通学	82	47	44	39	17	391
仕事・商用	76	56	44	43	23	140
買い物	83	49	49	34	20	564

【車使用面からの選択理由】

- 複数回答(抜粋) -

	運転がしやすい	狭い道で使いやすい	買物用足しにしているから	駐停車が容易	長距離をあまり走らない	通勤・通学専用の車だから	2台目の車だから	車庫のスペースが狭い	高速道路をあまり使用しない	荷物の積み下ろしがしやすい	乗車人員が少ない	人や荷物を乗せられない	初めての車だから	自分で運転しやすい	n
軽乗用車合計	58	55	44	39	25	23	18	18	13	10	10	6	4	5	2039
男性計	48	48	35	36	25	24	17	17	13	8	13	7	3	6	816
女性計	63	60	49	40	25	22	18	18	13	11	9	6	5	4	1223
女性主用途															
通勤・通学	69	60	31	44	24	45	14	18	15	7	7	7	8	3	391
仕事・商用	63	53	30	37	21	19	15	18	6	20	5	5	4	9	139
買い物	59	60	65	38	28	6	22	18	14	13	9	5	3	4	564

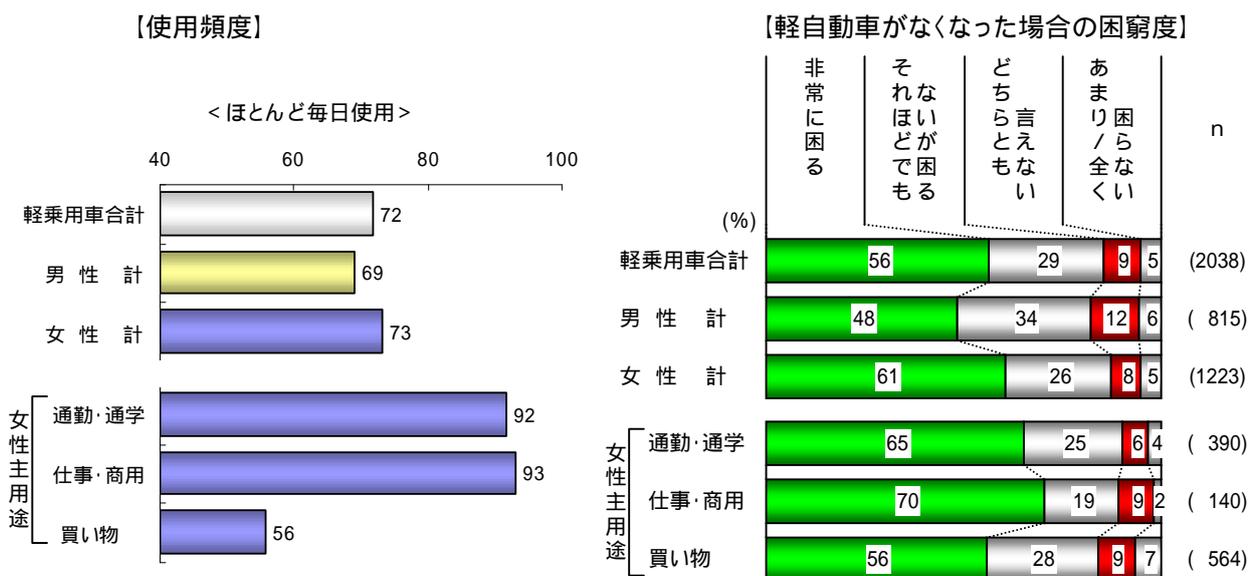
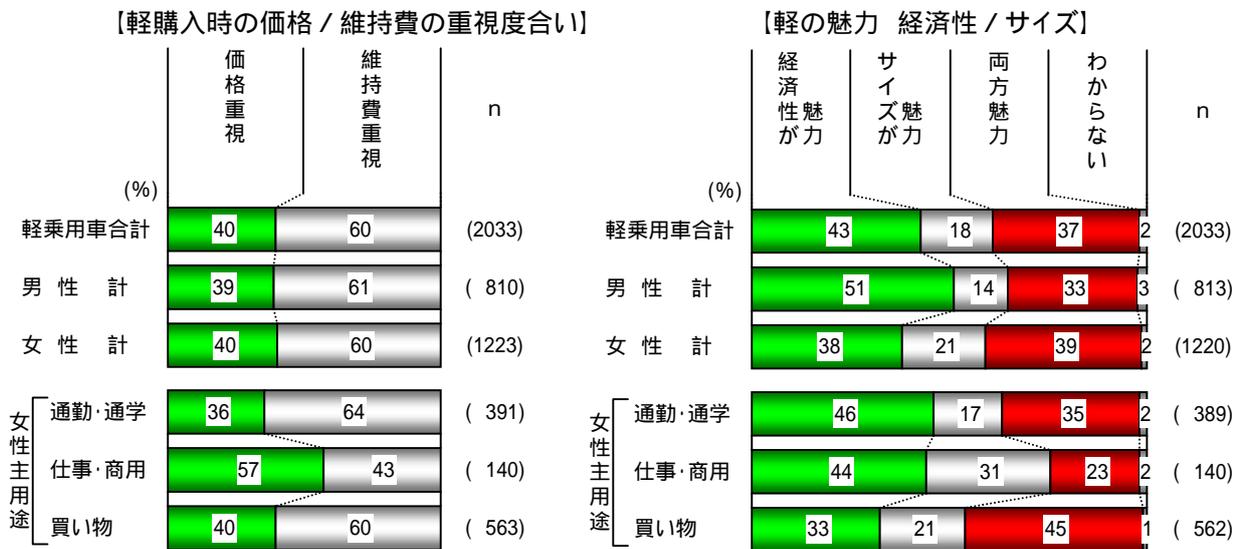
(3) 軽自動車の魅力と必要性

軽自動車を購入する際に、「価格重視」の割合が大きいのは「仕事・商用」用途の女性。
「維持費重視」は「通勤・通学」「買い物」用途の女性。

軽自動車の魅力が「経済性がサイズか」をみたところ、「仕事・商用」用途は、経済性とサイズに二分されるようである。「通勤・通学」は経済性、「買い物」用途は「両方とも魅力」の比率が最も高い。

実際の使い方として使用頻度をみたところ、「ほとんど毎日」は「仕事・商用」「通勤・通学」で9割を超えている。

軽自動車がなくなった場合の困窮度を主用途別でみると、「非常に困る」は「仕事・商用」が最も高く、70%を占める。
次いで「通勤・通学」が65%で、「それほどでもないが困る」を加えると90%に達する。



3. 働く女性にとっての軽自動車の役割

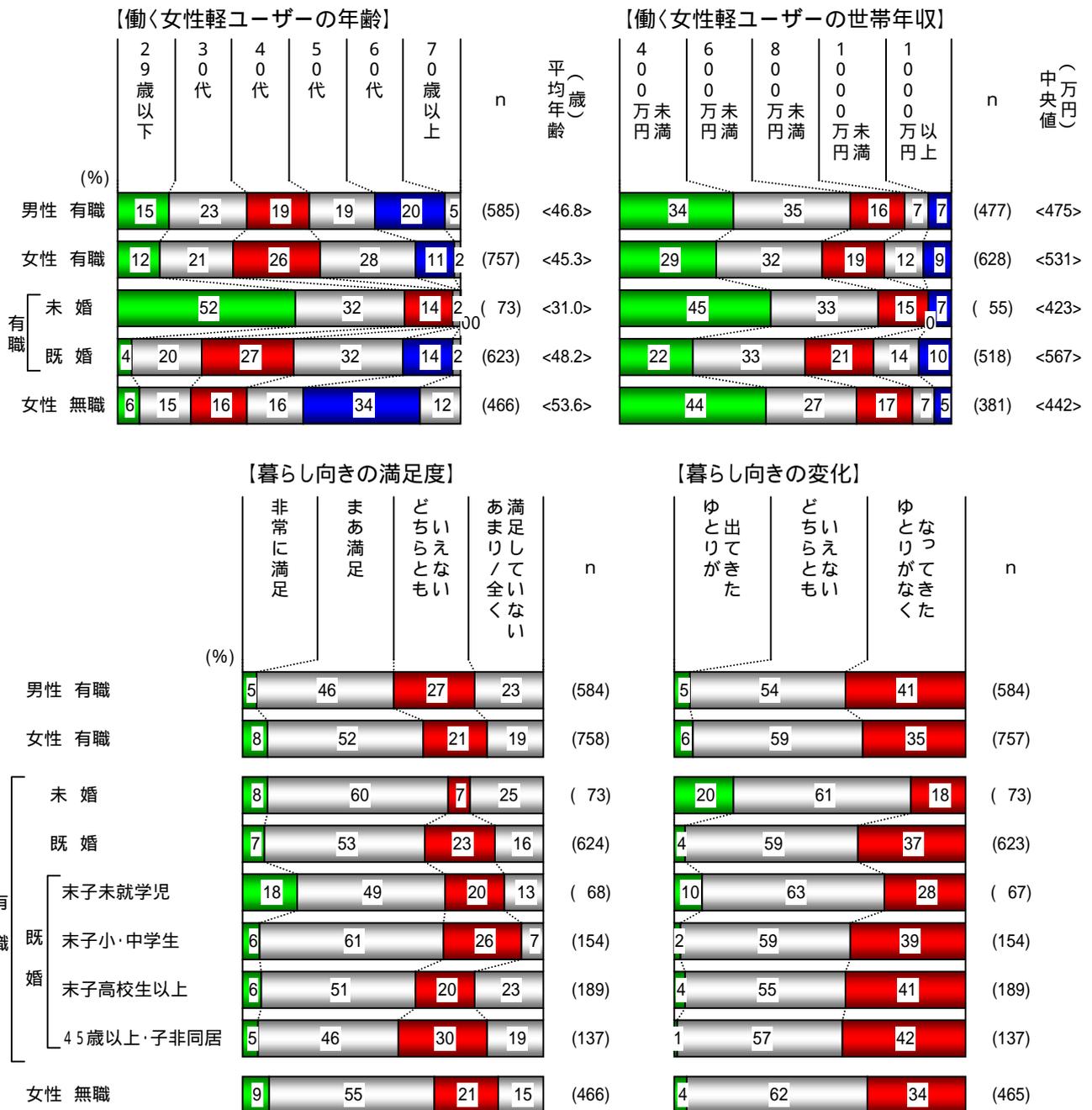
(1) 生活実態

働く女性軽ユーザーの平均年齢は45.3歳で、無職の女性の53.6歳に比べ若い。年代別では「40代」「50代」がボリュームゾーンで合わせて54%。

世帯年収をみると、有職女性の中央値は531万円。未婚では423万円、既婚では567万円。無職女性は442万円。

働く軽ユーザーの暮らし向きの満足度は男性より女性の方が高いが、無職女性に比べると満足度はやや低い。女性の中では未婚の方が満足度は高い。働く既婚女性で特に満足度が高いのは「末子未就学児」、子どもが大きくなるにつれて満足度は低下する。

暮らし向きの変化でも、未婚女性の「ゆとりが出てきた」の比率が既婚よりも高く、既婚の中では「末子未就学児」が最も高い。

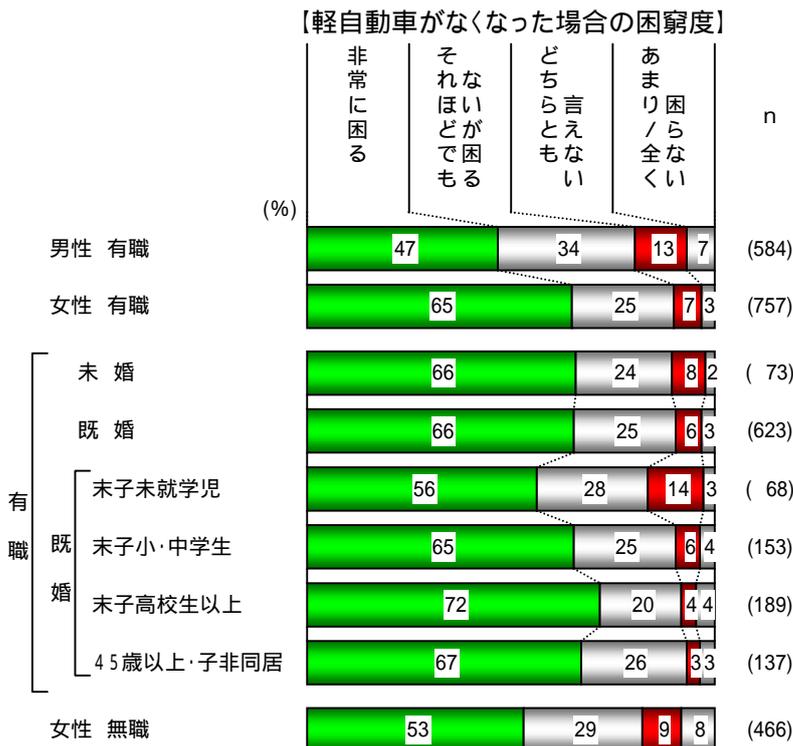
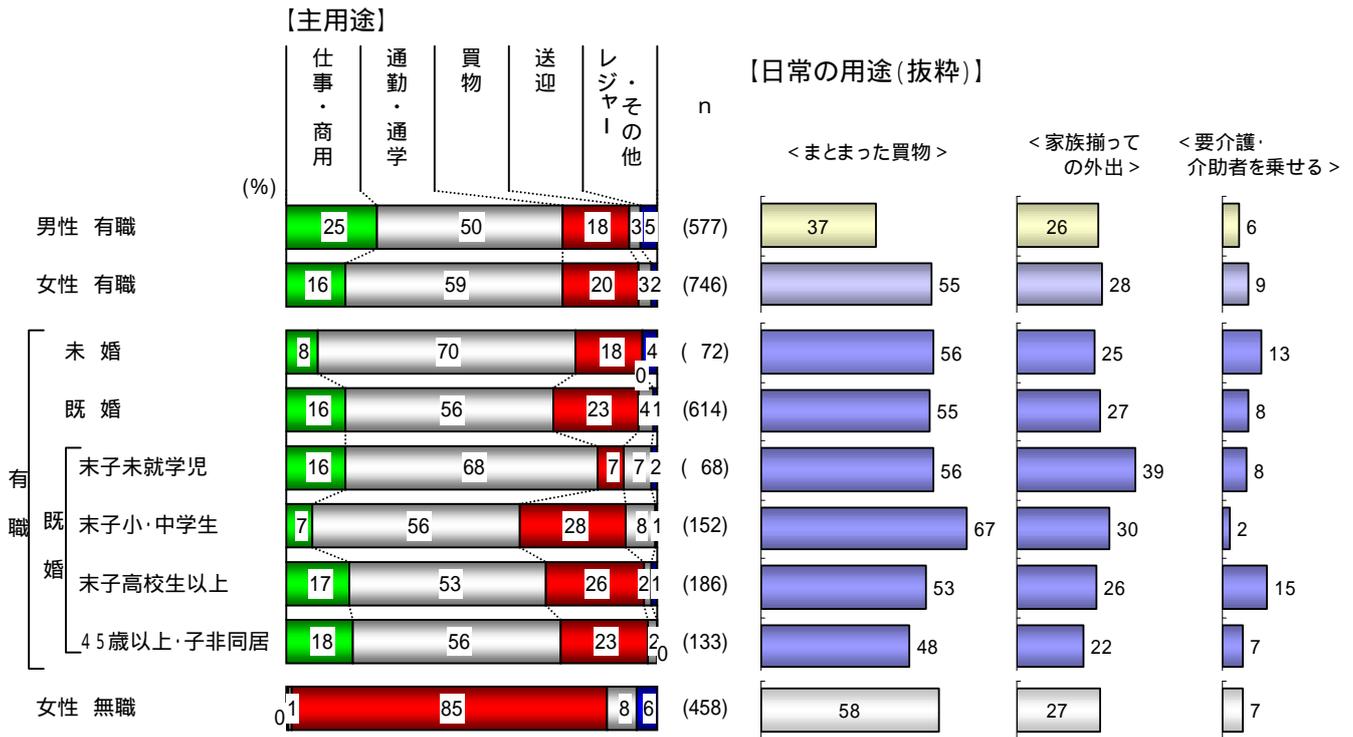


(2) 軽自動車の必要性

主用途が「通勤・通学」の比率は、有職男性よりも有職女性の方が高い。有職女性の中で最も高いのは「未婚女性」で70%。既婚の中では「末子未就学児」が高く68%に達するが、その一方で「買物」の比率は7%と他のステージに比べ少ない。

日常の用途として、「まとまった買物」は「末子小・中学生」、「家族揃っての外出」は「末子未就学児」で比率が高い。また、「介護・介助必要者を乗せる」は「末子高校生以上」と「未婚」で比率が高い。

軽自動車がなくなった場合の困窮度をみると、「末子高校生以上」の働く女性の「非常に困る」比率が72%で最も高く、次いで「45歳以上・子非同居」の67%で、高年齢層の働く女性の方が軽自動車の必要性をより感じていることがうかがわれる。



働く女性が通勤・通学に軽を使えなくなった場合の不都合点をみると、「家を今より早く出ないといけない」の比率が最も高い。
 「末子未就学児」の働く女性では、「帰宅時間が遅くなる」「家事の時間にしわ寄せがくる」「用足しができなくなる」「始業時間に間に合わなくなる」など、時間的なゆとりがなくなり、仕事や家事に影響が出る傾向が強くなる。

次に働く女性が買い物に軽を使えなくなった場合の不都合点をみると、「買い物の頻度が増える」の比率が最も高い。
 「末子未就学児」の働く女性では、「子どもを連れて行くのが大変になる」「買い物に行けなくなる」「休日しか買い物できなくなる」などで他に比べて影響が出る傾向が強い。

意識面での軽の必要性とは別に、生活実態として、子育ての大変さや時間的なゆとりがない「末子未就学児」の働く女性の日常生活を軽自動車が支えている様子がうかがわれる。

【通勤・通学に軽が使えなくなった場合の不都合点】

- 複数回答 -

	(%)	家を出ないといけ ない	帰宅時間が遅くなる	家事のしわ寄せがくる	時間待ちで時間を浪費する	用足しができなくなる	交通費が今以上にかかる	始業時間に間に合わない	安心して通学できない	仕事・打ち込めない	勤務先を辞めなければならない	便が帰れなくなる	引っ越さなければならない	その他	大きな影響はない	n
男性 有職		79	56	16	35	18	29	22	7	14	15	19	8	3	5	377
女性 有職		76	58	47	41	36	32	22	21	19	15	12	5	2	4	542
未婚		71	63	20	56	27	43	16	40	25	18	24	11	-	1	55
既婚		77	56	53	38	40	29	22	20	17	15	11	3	2	4	439
末子未就学児		81	64	57	26	63	29	41	17	14	9	16	4	1	-	53
末子小・中学生		82	62	57	44	51	30	23	20	22	16	7	2	0	4	113
末子高校生以上		70	53	50	38	35	26	19	16	18	15	10	4	2	7	129
45歳以上・子非同居		78	52	51	43	24	40	18	30	13	18	12	2	3	2	86

【買い物に軽が使えなくなった場合の不都合点】

- 複数回答 -

	(%)	買い物の頻度が増える	天候の悪影響がなくなる	買い物の制限がなくなる	別の店に買い換えられない	買物時間の増えがなくなる	自分の時間が制限される	買い物に行けなくなる	休日しか買えない物になる	頻度食生活に問題がなくなるため	子供を連れて行くのが大変になる	交通費が今以上にかかる	その他	大きな影響はない	n
男性 有職		37	32	25	22	15	22	19	14	11	16	18	0	18	511
女性 有職		49	47	28	28	26	25	25	20	18	16	14	1	7	686
未婚		44	36	28	28	7	20	39	19	8	1	14	-	8	66
既婚		48	47	27	30	28	25	23	21	19	19	14	2	8	563
末子未就学児		51	49	16	24	29	24	31	27	14	59	13	-	3	63
末子小・中学生		55	53	23	34	36	30	26	26	18	29	13	1	4	138
末子高校生以上		45	40	29	27	23	21	17	16	17	4	11	3	16	168
45歳以上・子非同居		50	47	36	34	25	25	21	18	25	4	14	2	5	124
女性 無職		43	49	20	23	18	15	29	11	18	16	10	1	12	417

高齡者の生活を支える軽自動車

：保有者全体で集計した結果での分析コメント

：最近2年間の新車購入ユーザーに限定した集計結果での分析コメント

前回から引き続き分析した内容

【高齡軽ユーザー（60歳以上）の特性】

軽ユーザーの高齡化が進行。特に70歳以上のユーザーが増加傾向。(72頁)

1～2人の小規模世帯が多く、年収は下の年代に比べて低い。約4割が「世帯年収300万円未満」。(72,73頁)

下の年代に比べ、暮らし向きの満足度は低く、「ゆとりがなくなってきた」比率は高い。(73頁)

【使用実態と保有状況】

買物用途の比率が高い。また「病院への通院・送迎」に使用する高齡者も多い。(75頁)

下の年代と比較すると使用頻度、走行距離ともに少ないが、高齡者の約6割が「毎日」使用。(75頁)

下の年代と比較し、併有率は低い。(73頁)

【購入実態】

下の年代と比較し、「普通・小型車からの代替」の比率が高い。(74頁)

【軽自動車の必要性】

軽がなくなった場合、「経済的理由で車を持てなくなる」高齡者は3割を超える。また車使用面では、「乗車人数が少なく大きな車は適さない」「行動範囲が広くなく大きい車は適さない」が下の年代と比較し高い比率。(77頁)

今後も車を運転し続け、また将来的に買い替える意向ありという高齡者は多い。次に買い替える場合も「軽自動車」とする比率は非常に高く、その理由として「税金が安い」「価格が安い」「燃費が良い」という経済的理由が上位を占める。(78,79頁)

今後も運転免許の更新を継続したいとする高齡者は、60歳以上で65%、80歳以上の高齡者でも69%みられる。(78頁)

今回新たな視点で確認した内容

【高齡軽ユーザー（60歳以上）の特性】

高齡軽ユーザーの就業率は、約4割。(72頁)

有職かつ世帯年収300万円未満の場合、暮らし向きの満足度は非常に低く、また6割が「ゆとりがなくなってきた」としており、この層の厳しい状況がうかがえる。(73頁)

【使用実態と保有状況】

有職の高齡者は、「仕事・商用」で軽を使用する比率が高く、特に世帯年収300万円未満の場合は約4割と高い。仕事を持つ高齡者の約7割が「ほとんど毎日」使用。(75頁)

世帯年収300万円未満の低年収世帯では、6割以上が1台のみの保有。(73頁)

【購入実態】

無職の高齡者の場合、「軽自動車からの代替」の比率が高い。(74頁)

【軽自動車の必要性】

軽がなくなった場合、軽乗用系では有職かつ世帯年収300万円未満の高齡者は「非常に困る」比率が他の高齡者よりも高く、また軽がなくなったら困る用途として「仕事・商用」比率が高い。さらに軽商用系の高齡者をみると「非常に困る」が約6割を占める。

有職の高齡者が仕事をする上で、軽の必需性の高さがうかがえる。(77頁)

軽がなくなった場合、就業の有無にかかわらず世帯年収300万円未満の場合、「経済的理由で車を持てなくなる」比率が他に比べ高い。(77頁)

有職かつ世帯年収300万円以上の高齡者は、今後の買い替え予定時期が他の層に比べ明確である。また、この層の今後増えそうな用途では、「趣味やレジャー」「介護・介助必要者を乗せる」「家族そろっての外出」が比較的多い。(78頁)

1. 高齢者ユーザーの特性

(1) 高齢者ユーザーのプロフィール

軽乗用系ユーザーの高齢化は進行している。60歳以上は32%を占める。65歳以上の比率は20%（2010年国勢調査での65歳以上人口比は23%）。

60歳以上の就業状況をみると、仕事を持っている割合は減少。

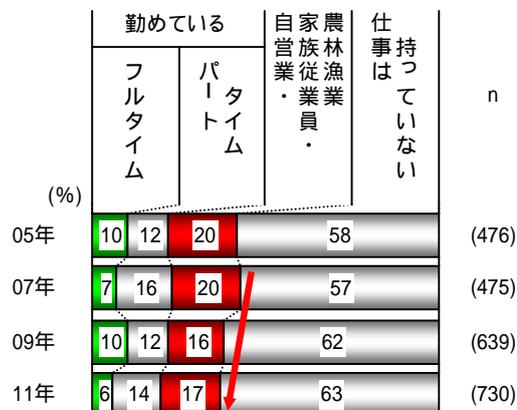
世帯収入をみると、60歳以上は「300万円未満」が41%を占め、中央値が341万円を下年代に比べ低い。

60歳以上を就業状況別にみると、「無職」は「300万円未満」が5割を占める。中央値は、「有職」が433万円、「無職」が301万円で、両者の差は大きい。

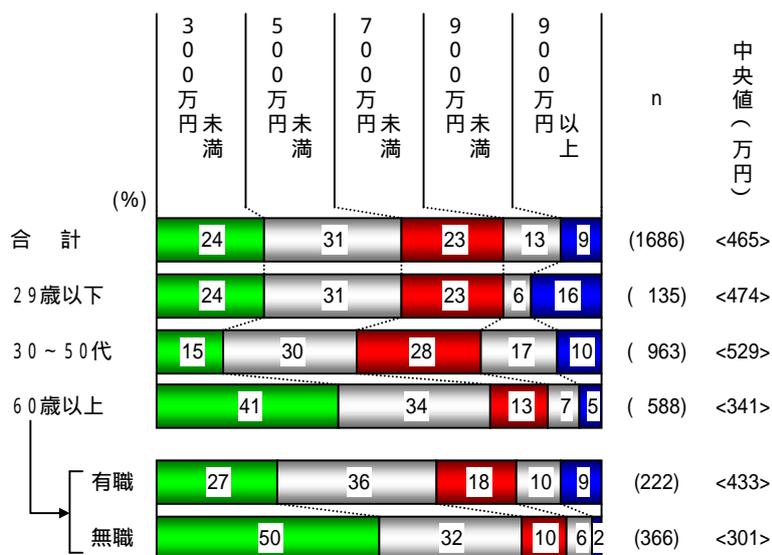
【主運転者（軽乗用系）の年齢】



【60歳以上就業状況の推移】



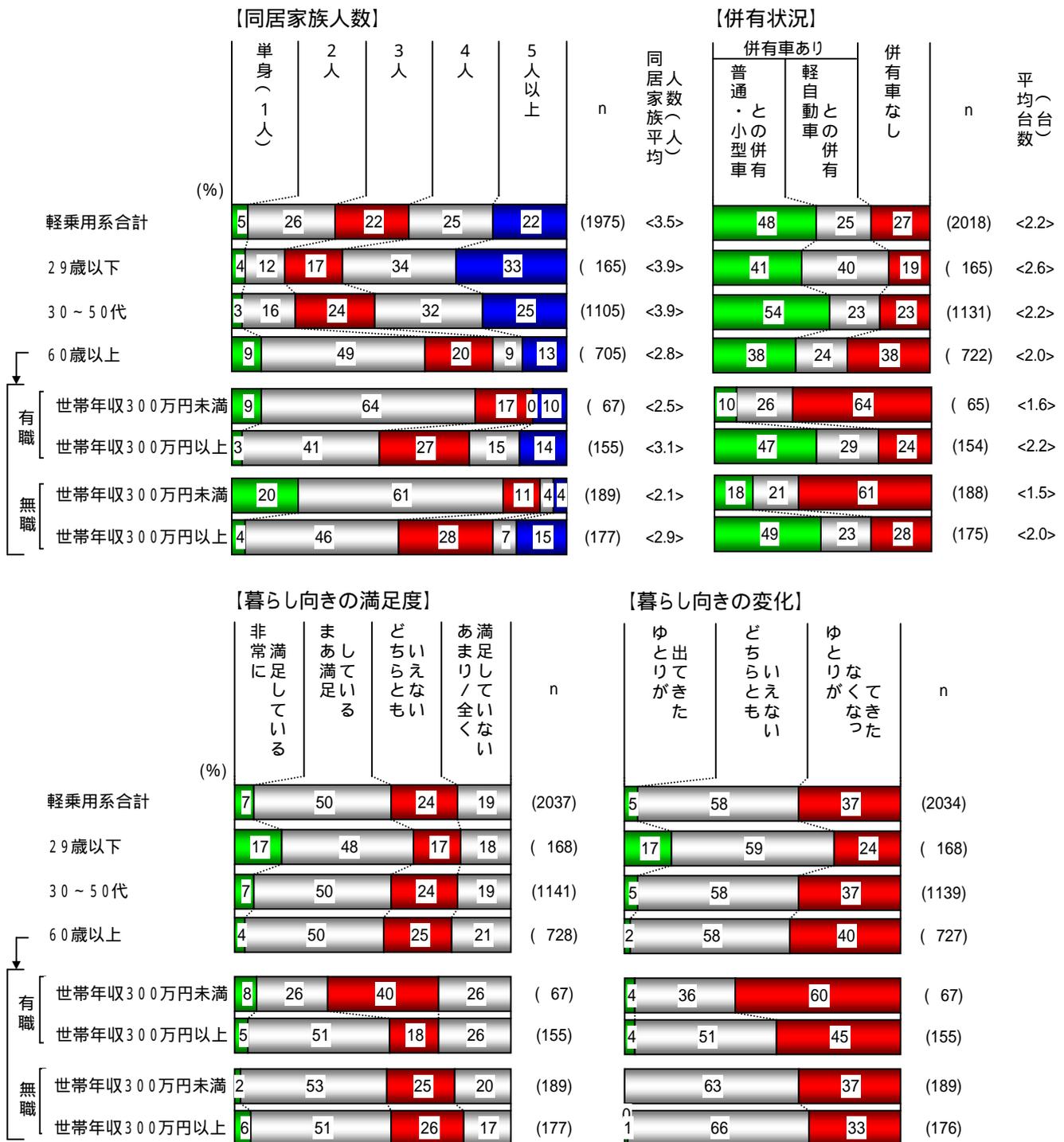
【世帯年収】



同居家族数をみると、60歳以上全体では「単身」「2人」の少人数世帯が58%で、下の年代に比べ高い比率となっている。
 また「世帯年収300万円未満」で「単身」「2人」の少人数世帯の比率が高く、「無職 世帯年収300万円未満」の場合は81%。

60歳以上世帯の併有率は、下の年代に比べ低いものの6割を超える。「普通・小型車との併有」は30~50代以上では5割を超えるが、60歳以上では38%と比率が低い。
 「世帯年収300万円未満」では「併有車なし」が6割を超える。一方、「世帯年収300万円以上」は「普通・小型車との併有」が5割近い。

暮らし向きを下の年代と比較すると、60歳以上の満足度は低く、「ゆとりがなくなってきた」の比率は高くなっている。
 また「有職 世帯年収300万円未満」の層の満足度は低く、「ゆとりがなくなってきた」比率は60%と高い。



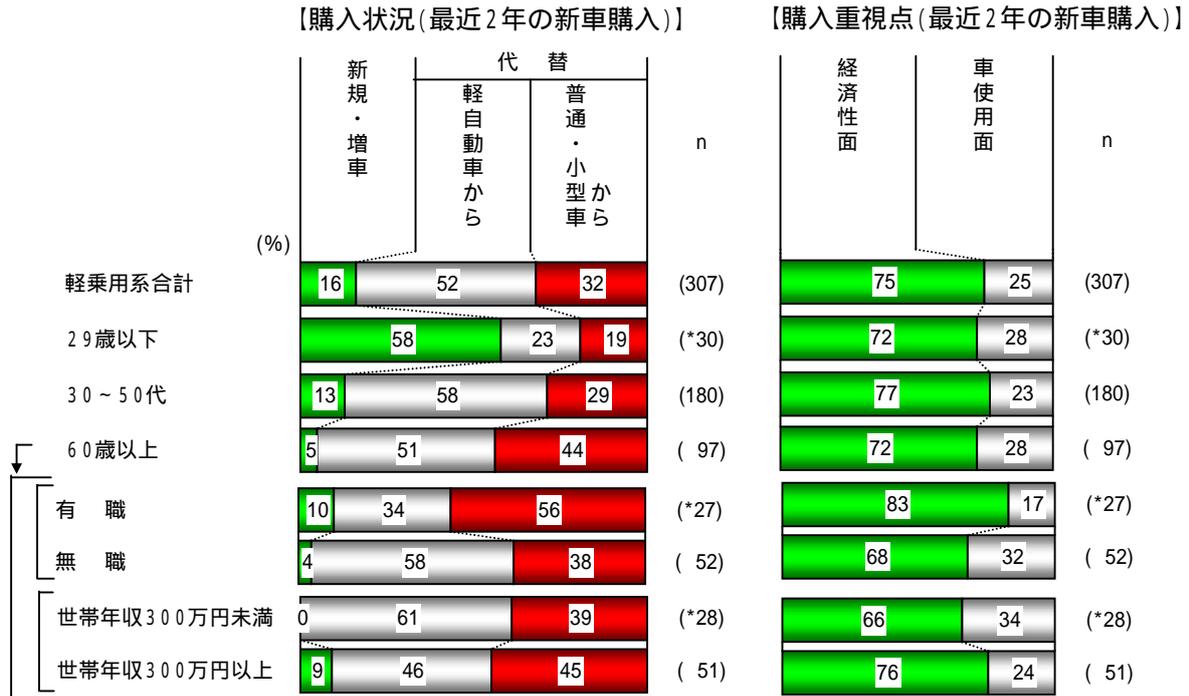
(2) 高齢者ユーザーの購入状況(最近2年間新車購入ユーザー)

最近2年の新車購入ユーザーでは、60歳以上の「代替」比率は95%と高く、また「普通・小型車からの代替」が44%と下の年代に比べ高い。

60歳以上の中でも「無職」では、「軽自動車からの代替」の比率が58%と高くなっている。

軽自動車購入時の重視点をみると、60歳以上は下の年代同様、「経済性面」が7割を超える。「無職」および「世帯年収300万円未満」は、「車使用面」が3割を超え他に比べ比率が高い。

60歳以上の軽選択理由をみると経済性面では「価格が安い」の比率が下の年代に比べて高い。使用面では「買い物・用足しに向いているから」が72%と非常に高い。また、「長距離を走ることがあまりない」は34%で下の年代に比べ高い。



【軽選択理由(最近2年新車購入)】

- 複数回答 -

	経済性面					車使用面													(n)
	税金が安い	燃費が良い	価格が安い	車検費用が安い	保険が安い	買物用足しに向いているから	狭い道で使いやすい	運転がしやすい	駐車車が容易	長距離を走ることがあまりない	乗車人員が少ない	車庫のスペースが狭い	高速道路を使用することがあまりない	2台目の車だから	荷物の積み下ろししやすい	車の安全性から	通勤・専用の車だから		
軽乗用系合計	79	60	37	38	23	47	53	59	41	26	14	18	14	16	13	7	22	307	
29歳以下	72	82	30	44	32	23	68	71	30	4	19	5	2	4	7	18	29	*30	
30~50代	82	56	35	37	21	40	52	62	45	26	12	21	16	19	14	4	28	180	
60歳以上	74	61	43	38	22	72	49	49	37	34	17	17	15	14	12	8	7	97	

2. 高齢者ユーザーの使用実態

軽乗用系ユーザーの主用途をみると、下の年代では「通勤・通学」が最も多いのに対し、60歳以上では「買物」の比率が6割を超える。一方で、「通勤・通学」は11%。

「有職 世帯年収300万円未満」は、「仕事・商用」が40%で最も高く、次いで「通勤・通学」27%、「買物」23%の順。

「無職 世帯年収300万円以上」は「レジャー/その他」が20%で、他に比べ高いのが特徴。

使用頻度をみると、下の年代に比べ頻度は低いものの60歳以上で「ほとんど毎日」が約6割。

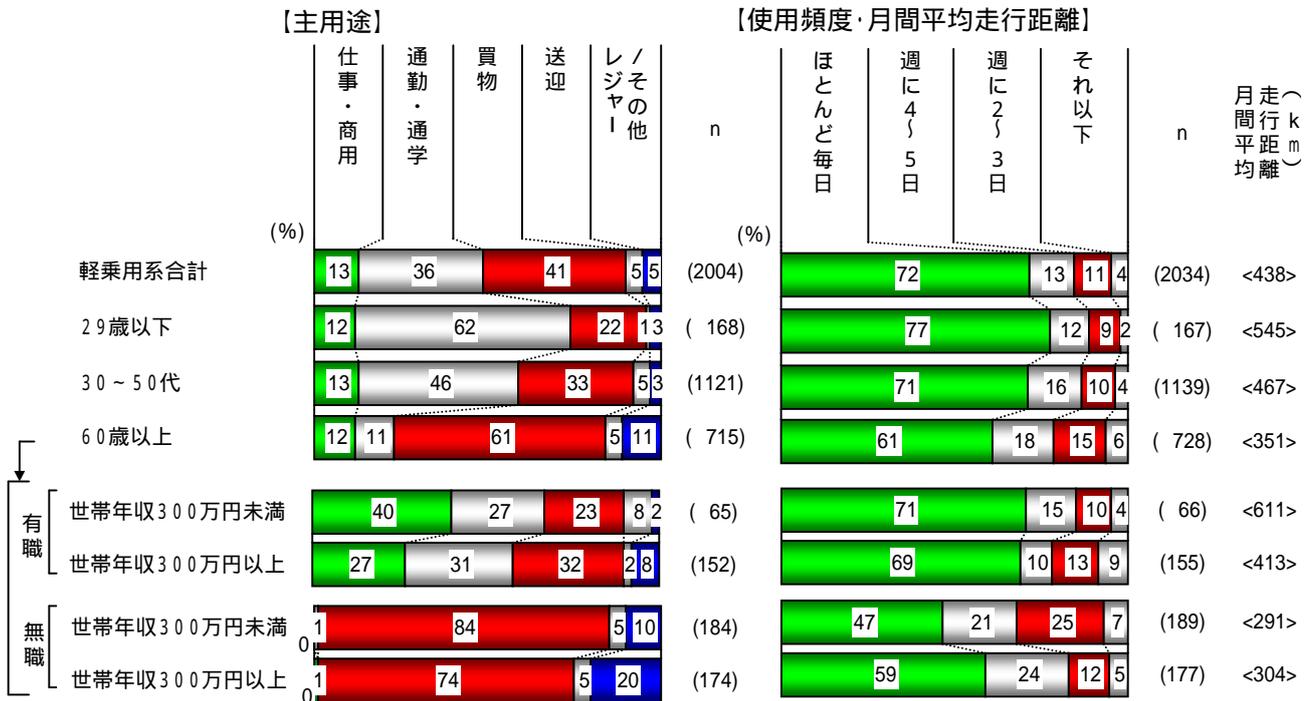
「有職」は約7割が「ほとんど毎日」使用。なかでも「世帯年収300万円未満」の場合、月間平均走行距離も611kmと長い。

実際の用途をみると「日常の買い物」、「病院への通院・送迎」の比率が他の年代に比べ高い。

「有職」は、「現場までの足」「荷物の搬送や集荷」の仕事・商用用途が高くなっている。

「無職」は、「日常の買い物」「病院への通院・送迎」が有職に比べて高い。

また、就業の有無にかかわらず「世帯年収300万円以上」では、「趣味やレジャーの足」の比率が約5割と高い。



【実際の用途】

- 複数回答 -

	日常生活											仕事・商用	(n)	
	日常の買い物	病院への送迎	まとまった買い物	趣味やレジャー	家族の送迎	家族の外出	職場や学校までの足	改まった外出	福祉施設への送迎	介護・介助を必要とする	現場までの足			荷物の搬送や集荷
軽乗用系合計	81	55	51	40	48	27	51	17	7	7	22	10	2038	
29歳以下	73	40	46	51	37	24	80	27	4	6	27	11	168	
30~50代	81	54	54	39	59	31	64	17	8	8	26	9	1141	
60歳以上	84	62	47	38	31	20	19	12	6	7	13	10	729	
有職	世帯年収300万円未満	64	56	29	20	29	19	49	13	3	2	29	16	66
	世帯年収300万円以上	78	55	38	49	27	24	48	14	7	7	32	19	155
無職	世帯年収300万円未満	90	72	51	30	28	22	1	10	8	8	0	5	189
	世帯年収300万円以上	85	61	50	49	33	19	1	14	5	4	4	3	177

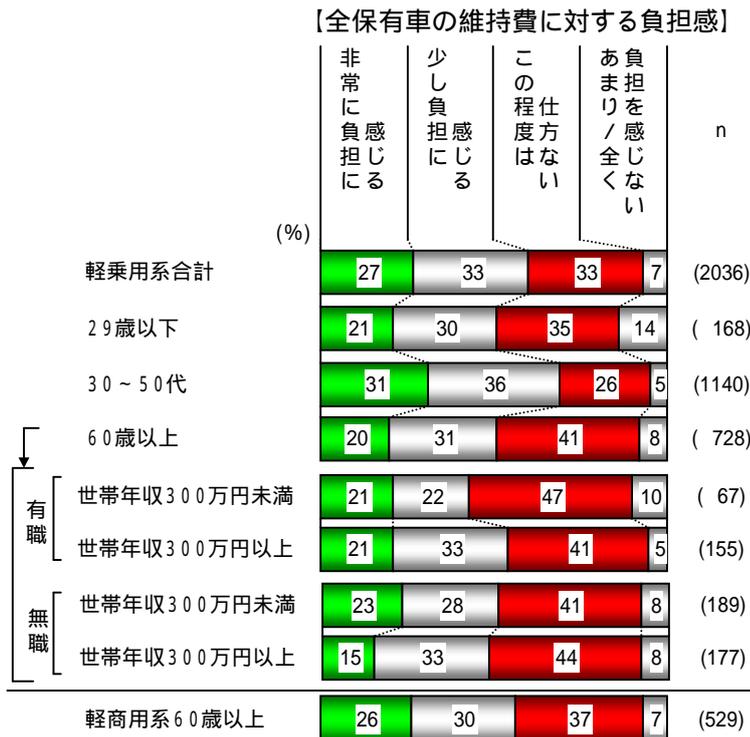
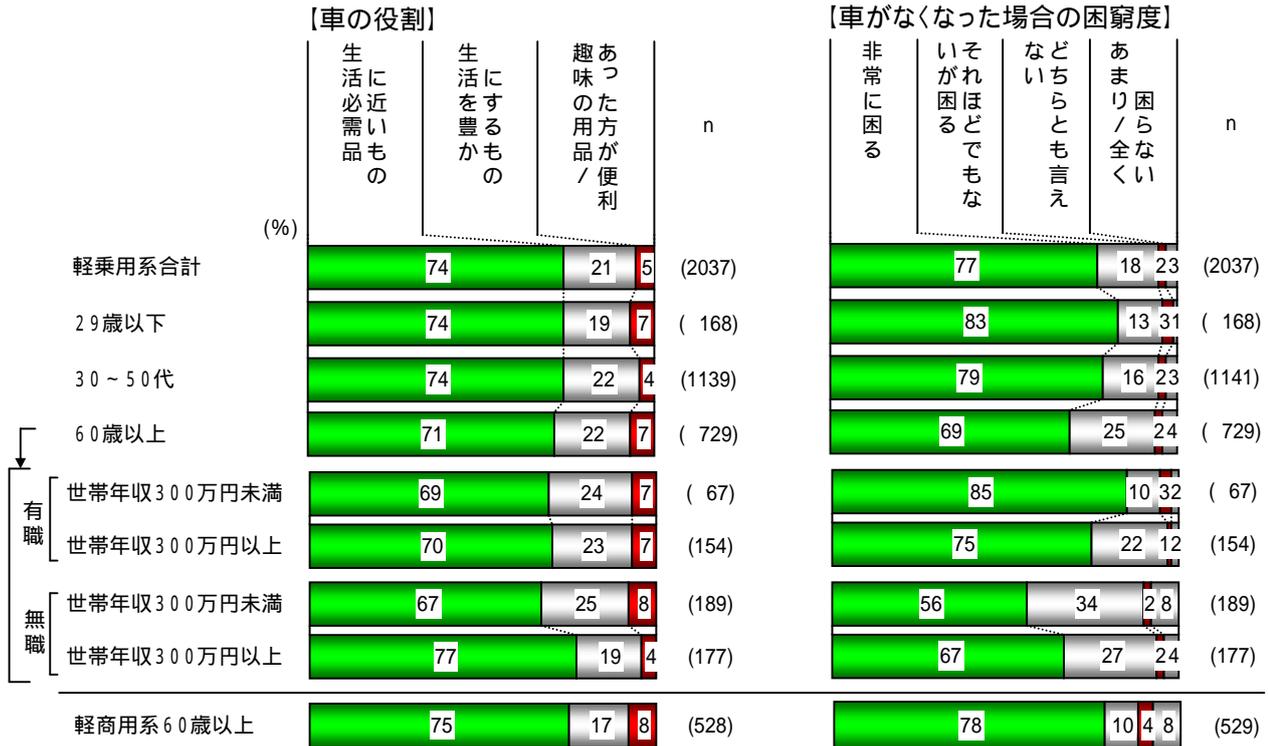
3. 軽自動車の必要性

(1) 車の役割

車の役割を「生活必需品に近いもの」とする比率は軽乗用系60歳以上では71%で、下の年代と大きな差は見られない。

車がなくなった場合に「非常に困る」とする比率は、軽乗用系60歳以上で69%で、下の年代に比べて高くはないが、「有職 世帯年収300万円未満」は85%と高くなる。また軽商用系60歳以上では78%で、軽乗用系と比較が高い。

保有車全体の維持費に関する負担感について、軽乗用系60歳以上では「この程度は仕方ない」とする比率が41%と下の年代に比べて高く、車の維持費負担に対する高齢者の割り切り感がうかがえる。

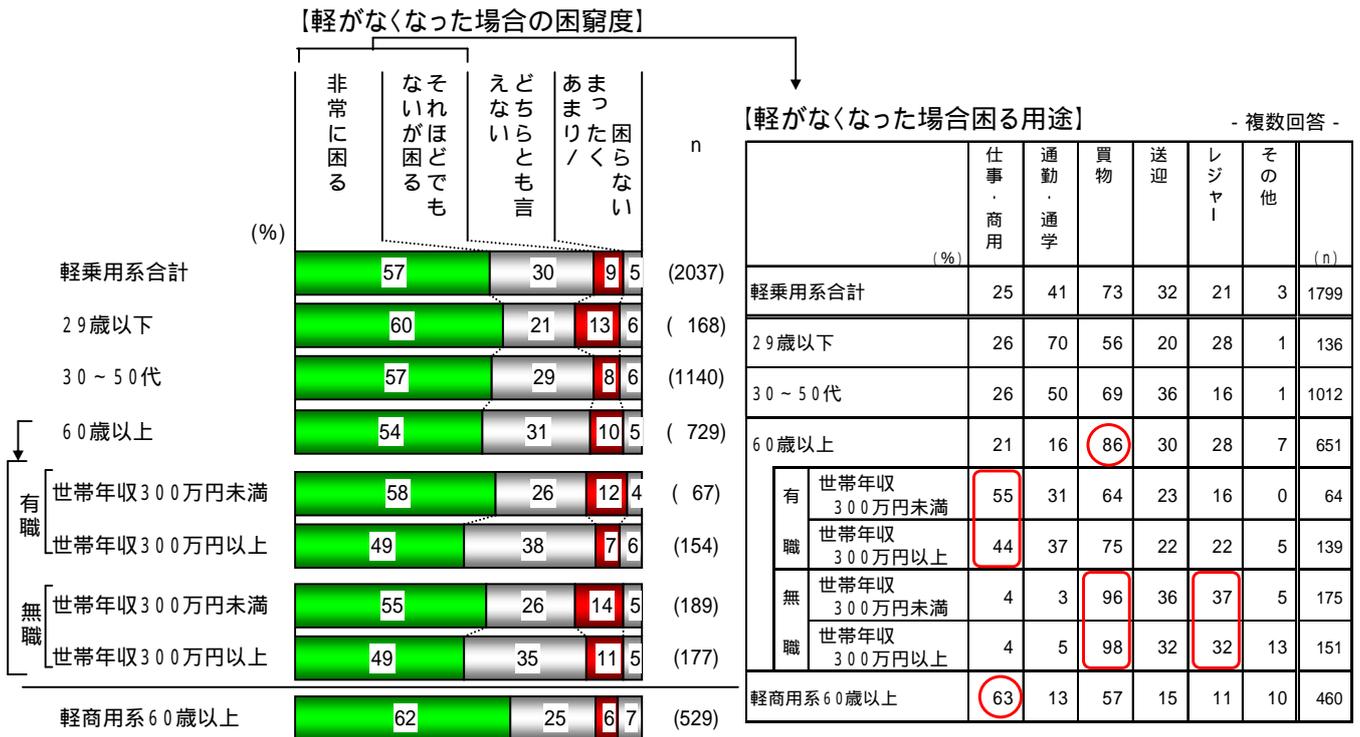


(2) 軽がなくなった場合の困窮度

軽自動車がなくなった場合に「非常に困る」の比率は、60歳以上は下の年代に比べわずかに低い。
 60歳以上の中では「有職 世帯年収300万円未満」が「非常に困る」とする比率が58%で高い。
 また軽商用系60歳以上は「非常に困る」が62%と高い。

軽自動車がなくなった場合に困る用途は、60歳以上で「買物」の比率が86%と非常に高い。
 「有職」では「仕事・商用」が高く、「無職」では「買物」「レジャー」が有職に比べ高い。
 また軽商用系60歳以上では「仕事・商用」が高い比率。

軽乗用系60歳以上の軽自動車がなくなった場合の不都合点をみると、「世帯年収300万円未満」は「車を持つことができなくなる」が約4割と高い比率。
 大きさや使用面では、「乗車人数少なく、大きな車は適さない」「道路条件が悪く行けない場所がある」「行動範囲が広くなく、大きい車は適さない」が上位となっている。
 「世帯年収300万円未満」では「乗車人数少なく、大きな車は適さない」が34%と高い。「無職」でかつ「世帯年収300万円未満」の場合は、「行動範囲が広くなく、大きい車は適さない」が他に比べて高い。



【軽がなくなった場合の不都合点】

	経済的な面				大きさや使用面								不都合はない	n
	生活費が圧迫される (%)	経済的理由でなくなる車を	大きな車は燃費が悪く	趣味や貯蓄がなくなる	乗車人数は適さない	狭い道など道路条件がある	悪く広い場所がない	行動範囲が広がらない	大きな車は運転しにくい	日常の足として使えない	荷物が多い車は載せず	大きい車は適さない		
軽乗用系合計	54	33	37	25	20	24	17	20	16	12	10	2038		
29歳以下	58	27	32	34	16	22	8	17	8	9	16	168		
30～50代	58	33	40	27	17	25	17	20	17	11	9	1141		
60歳以上	44	34	34	18	26	23	21	20	17	17	11	729		
有職 世帯年収300万円未満	48	40	28	27	34	19	14	23	11	14	2	67		
有職 世帯年収300万円以上	43	30	40	14	22	19	18	13	15	20	12	154		
無職 世帯年収300万円未満	52	41	33	20	34	22	25	18	19	16	6	189		
無職 世帯年収300万円以上	43	32	35	17	22	24	22	26	15	13	19	177		
軽商用系60歳以上	29	27	37	11	17	39	14	8	17	18	12	529		

(3) 今後の意向

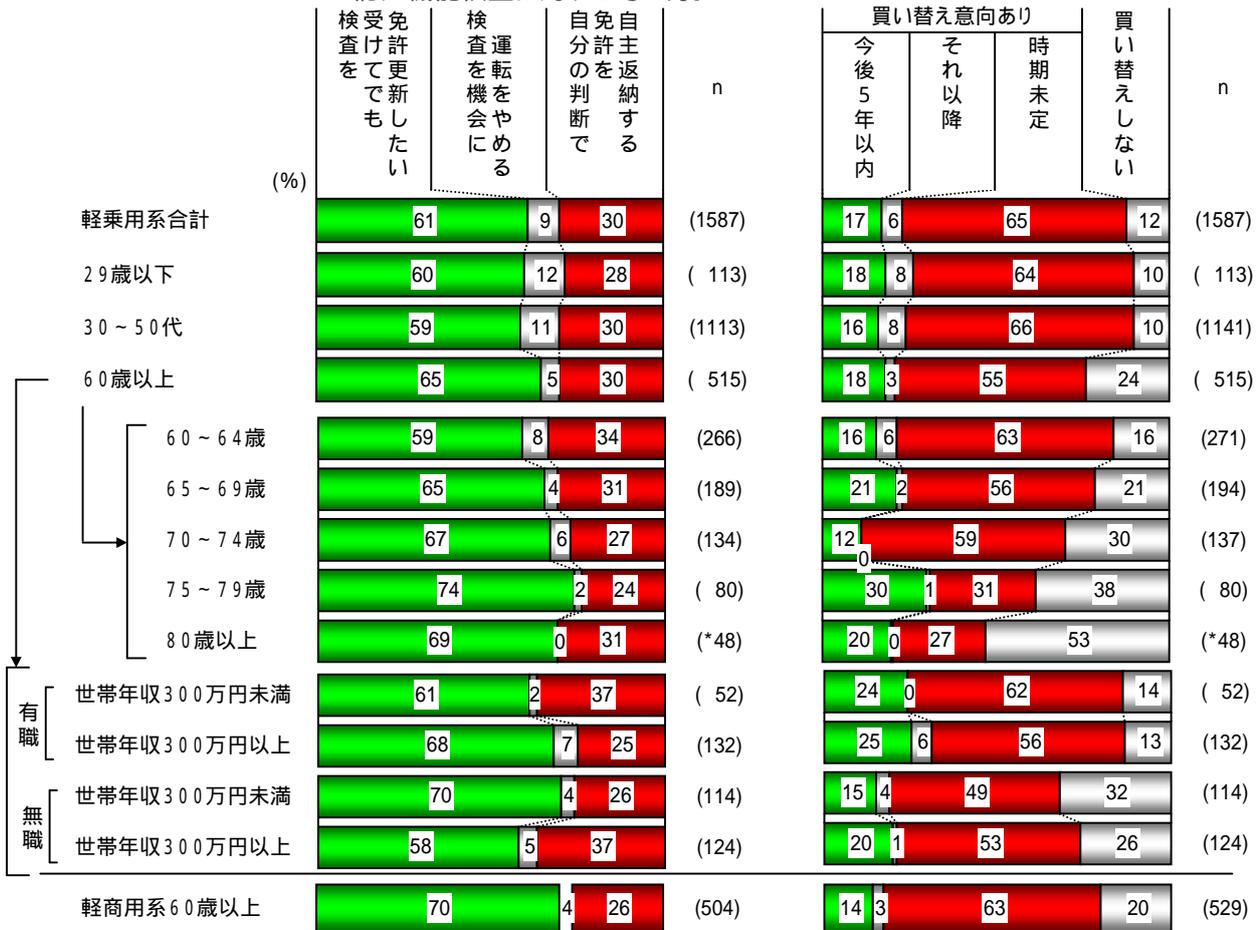
2009年6月より、運転免許更新時に75歳以上のドライバーは認知機能検査の受検が必要となっているが、60歳以上は「検査を受けても免許を更新したい」が65%と高く、その比率は79歳までは年齢が高くなるほど高まり、80歳以上でも69%を占める。

今後の買い替え予定時期をみると、60歳以上で「買い替え意向」がある比率は76%を占める。年齢が高くなるほど比率は減少するものの、80歳以上でも約半数が「買い替え意向」をもっている。

60歳以上で今後増えそうな用途は「病院への通院・送迎」、特に「無職 年収300万円未満」の層。「有職 年収300万円以上」では「趣味やレジャー」「介護・介助必要者を乗せる」「家族そろっての外出」が比較的多いのが特徴。

【75歳以上の免許更新時の
認知機能検査に対する考え方】

【買い替え予定時期】



【今後増えそうな用途】

- 複数回答 -

対象者	n	日常生活									
		病院への通院・送迎	日常の買い物	まとまった買い物	福祉施設への送迎	家族の送迎	介護・介助必要者を乗せる	趣味やレジャーの足	家族そろっての外出	改まった外出	職場や学校までの足
軽乗用系合計	1724	53	41	27	22	36	23	24	16	12	29
29歳以下	144	40	49	28	14	36	16	38	25	26	57
30~50代	978	49	44	30	24	37	27	25	17	11	37
60歳以上	602	66	39	23	22	22	20	20	10	9	7
有職											
世帯年収300万円未満	58	62	31	31	22	20	17	3	4	5	5
世帯年収300万円以上	127	61	35	16	21	19	23	30	16	11	17
無職											
世帯年収300万円未満	155	73	40	22	23	21	21	17	9	9	2
世帯年収300万円以上	151	65	43	28	22	26	13	21	12	9	2
軽商用系60歳以上	386	46	34	18	12	12	9	13	5	5	12

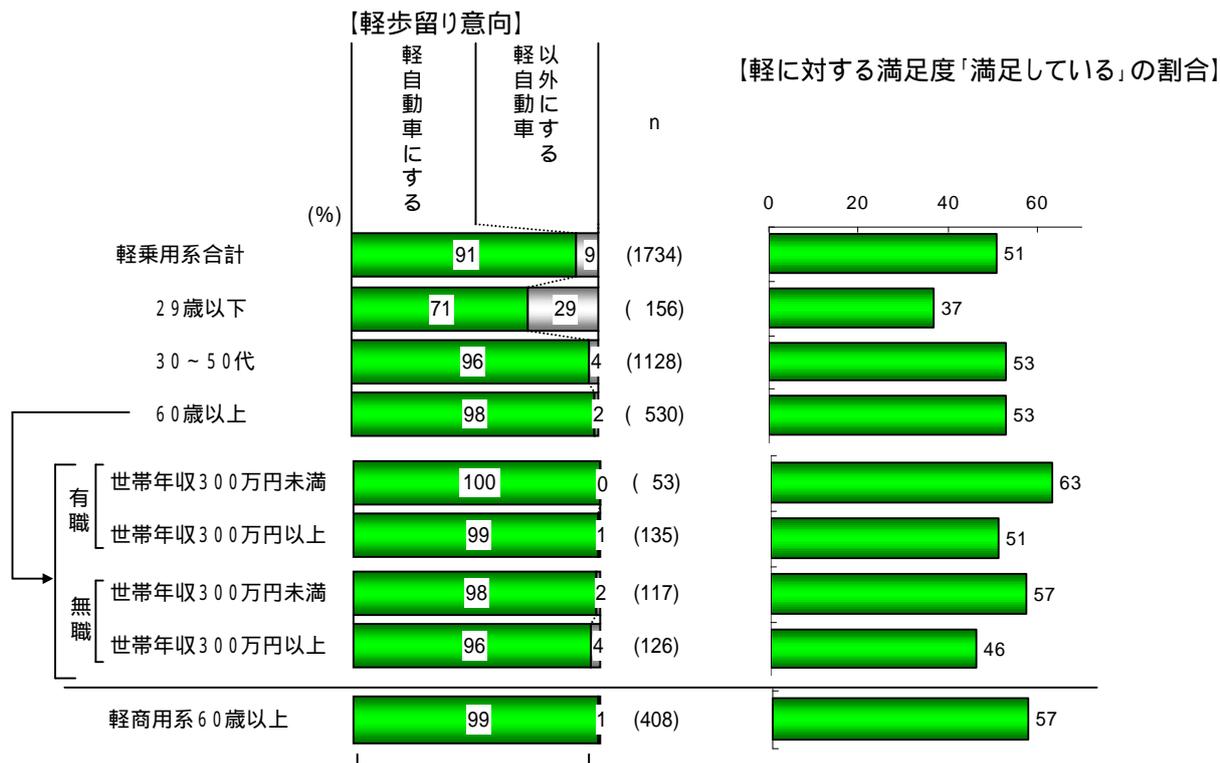
軽乗用系、軽商用系ともに60歳以上では、ほとんどが次期購入意向車を軽自動車と考えている。

軽歩留まり意向理由として「税金が安い」「価格が安い」「燃費が良い」といった経済性面の理由の比率が高い。

「有職 世帯年収300万円未満」では「車庫届け出手続きが簡単」「車庫が狭い」が他に比べて高い。「無職」では「価格が安い」の比率が高い。

軽商用系では「使用状況からみて最適の大きさ」「道路状況からみて最適の大きさ」というサイズ面からの理由が乗用系に比べ高い。

現在軽自動車を使用していることに対する満足度をみると、軽乗用系でみた場合60歳以上の「満足している」の比率は53%で30～50代との差はないが、「有職 世帯年収300万円未満」では63%と高い。



【軽歩留まり意向理由】

- 複数回答 -

	経済性・法規・税制面							車使用面				その他					(n)
	税金が安い	価格が安い	燃費が良い	保険が安い	車検費用が安い	車庫届け出が簡単	運転しやすい	使用状況から見て最適の大きさ	道路状況から見て最適の大きさ	車庫が狭い	2台目以上の車	同価格なら装備が優れる	地球環境に優しい	新規格で安全性	不安がなくなった	軽のイメージが好き	
軽乗用系合計	82	59	54	37	40	7	50	25	15	14	17	6	5	4	4	1587	
29歳以下	74	59	54	31	44	2	55	30	17	9	11	7	3	6	13	113	
30～50代	84	58	54	84	42	7	51	25	14	15	21	5	5	3	4	959	
60歳以上	81	61	52	35	34	8	44	23	17	14	10	7	6	6	2	515	
有職 世帯年収300万円未満	82	52	44	36	40	18	43	10	18	20	4	5	0	4	1	52	
有職 世帯年収300万円以上	83	59	56	36	40	10	43	28	18	14	13	10	8	6	3	132	
無職 世帯年収300万円未満	80	63	48	27	28	6	38	18	16	17	6	8	9	5	2	114	
無職 世帯年収300万円以上	78	62	49	40	34	6	43	30	16	13	15	5	4	7	2	124	
軽商用系60歳以上	62	55	42	27	26	8	24	37	23	10	10	4	4	3	1	404	

若者の車意識について

定量調査の要約

29歳以下の若年輕ユーザーの収入は低く、経済的に恵まれているとはいえない。初めての車を選択する際に重視するのも、「維持費、燃費、室内の広さ」という傾向が強い。(82,84頁)

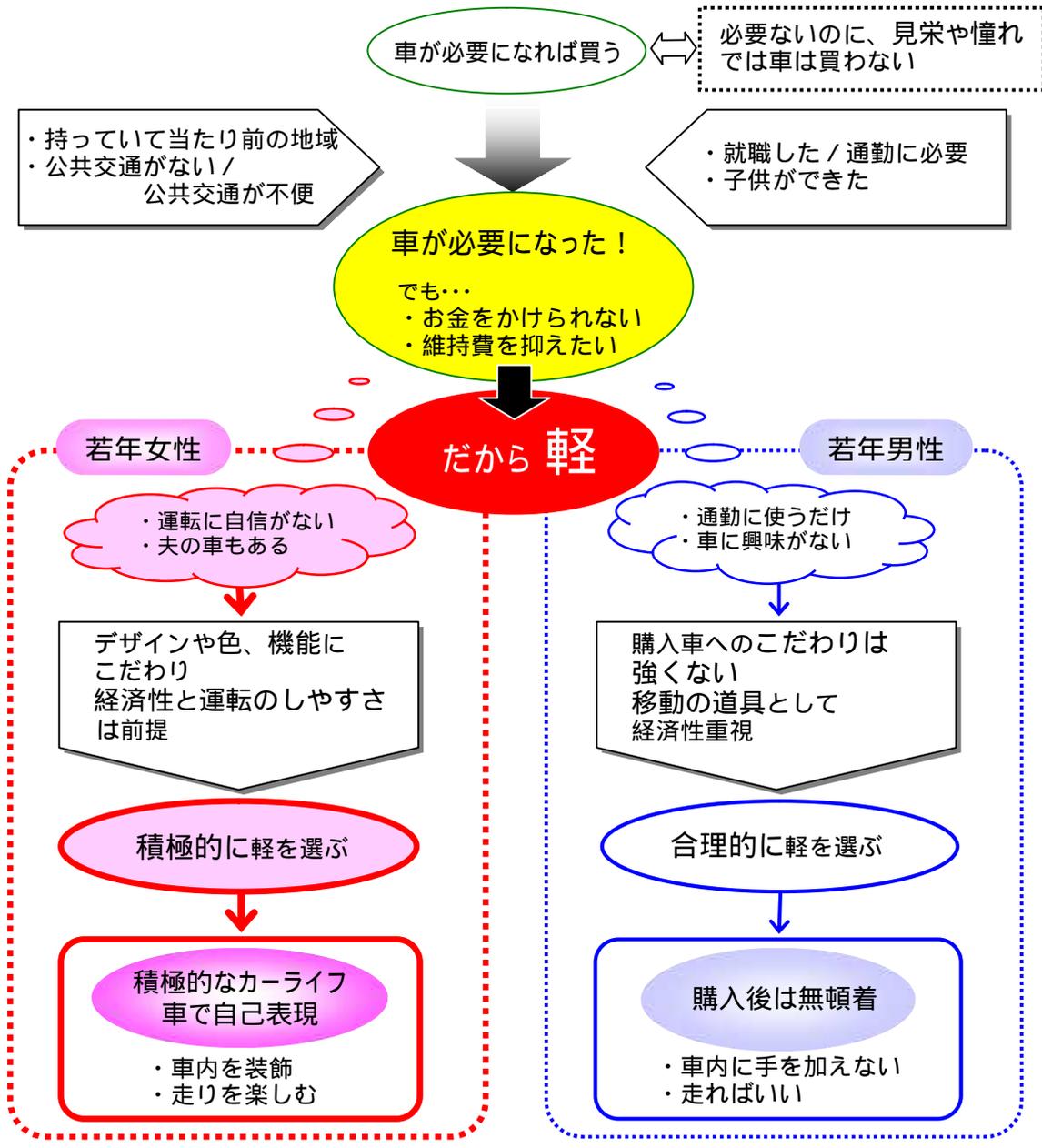
若年ユーザーは車を選ぶ際に、憧れの対象としてではなく、通勤・通学の足という実用重視で選ぶ傾向が、上の世代に比べて強い。特に若年男性に顕著にみられる。(83頁)

若年男性は、維持費、価格など経済性を重視し、通勤・通学などの実用用途を目的として車を選ぶ傾向がみられる一方、運転への興味や車への憧れという意識は、上の世代の男性に比べて薄い。実際に、若年男性の軽選択率はこの10年で上昇している。(83,84頁)

若年女性は、上の世代の女性に比べて、車への興味・関心は高まっており、レジャーでの使用を考えて軽を選ぶ割合も男性より高い。また、経済性より車のスタイルや運転のしやすさを重視している。(83,84頁)

グループインタビューのまとめ

【若年輕ユーザーの軽選択意識イメージ】 (85~87頁)

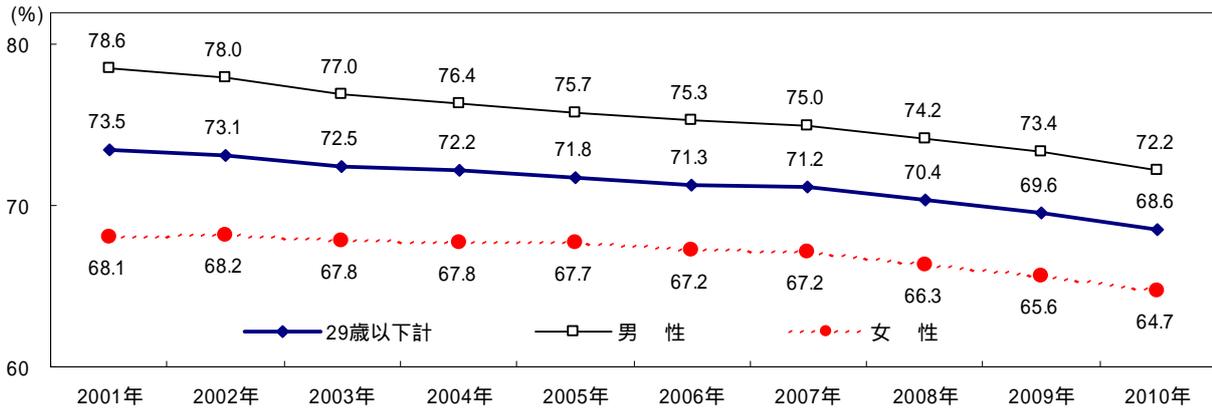


(1) 若者の軽自動車保有率の推移

29歳以下の免許保有率は、この10年間で73.5%から68.6%に低下している。特に男性で減少傾向が大きい。この結果から若者の車離れの一端がうかがわれる。

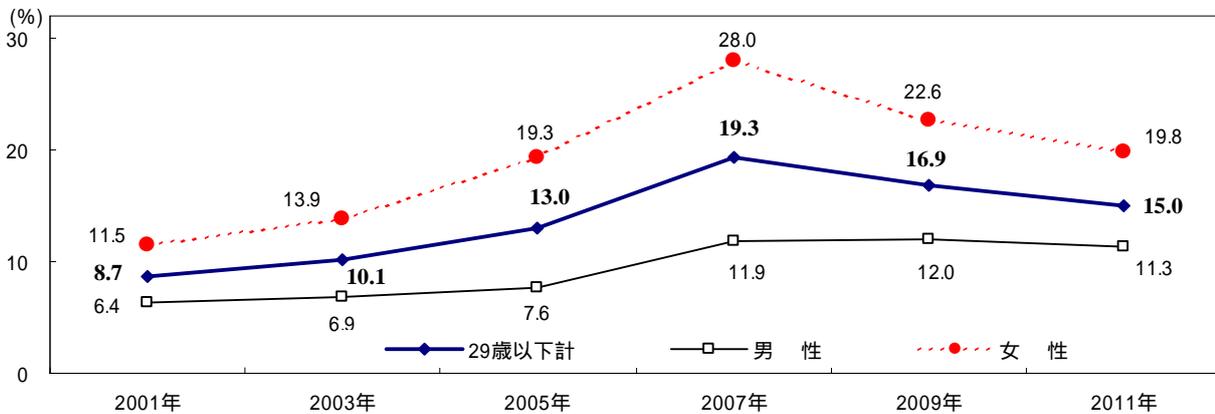
調査結果から若者の軽乗用車保有率を推計し、その変化をみたところ、2011年の比率は10年前に比べて6.3ポイント上昇しているものの、2007年をピークに減少している。

【29歳以下の運転免許保有率の推移】



「警察白書」より

【29歳以下の運転免許保有者に占める軽乗用車保有者(推計値)の比率】



上記グラフは以下の方法で算出している

29歳以下の軽乗用車保有者(推計値) =
軽乗用車総保有台数(3月末時) × 29歳以下の比率(各年度の調査結果)

29歳以下の運転免許保有者に占める軽乗用車保有者(推計値) =
29歳以下の軽乗用車保有者(推計値) / 29歳以下の免許保有者数(警察白書)

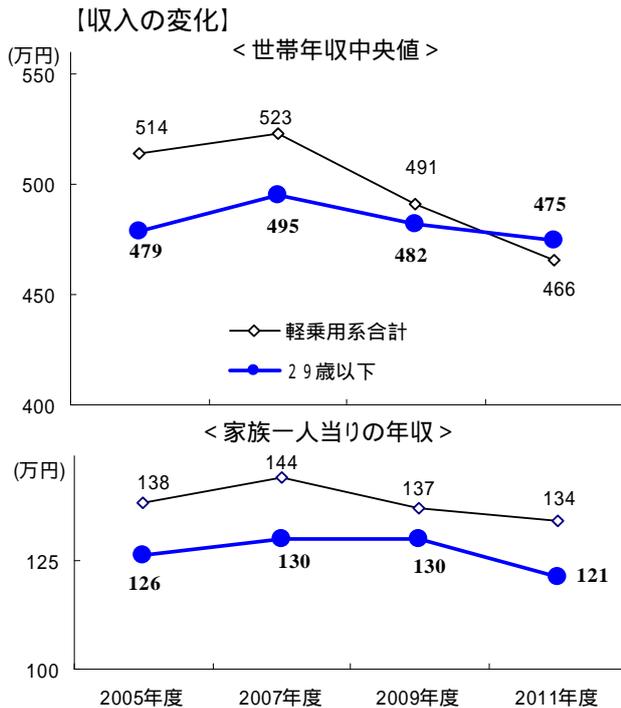
(2)若者にとっての軽自動車の必要度

家族一人当たりの年収をみると、29歳以下の世帯年収は軽乗用系ユーザー全体に比べて低い状態で推移しており、特に今回調査では数値が低下した。

29歳以下軽ユーザーの用途を軽乗用系ユーザー全体と比較すると、「通勤・通学」が多く、増加傾向がみられる。また「レジャー」も多いが、減少している。
男女別では、男性が「通勤・通学」、女性は「買物」の比率が高い。

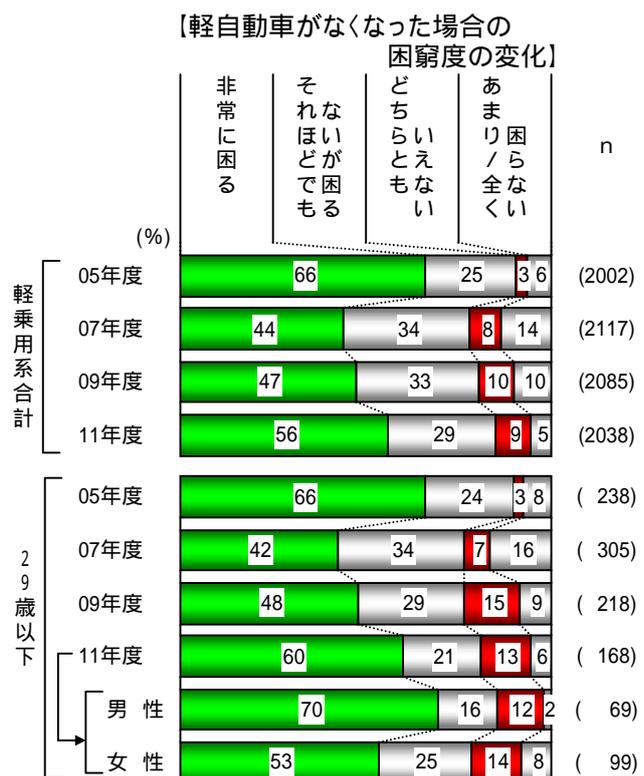
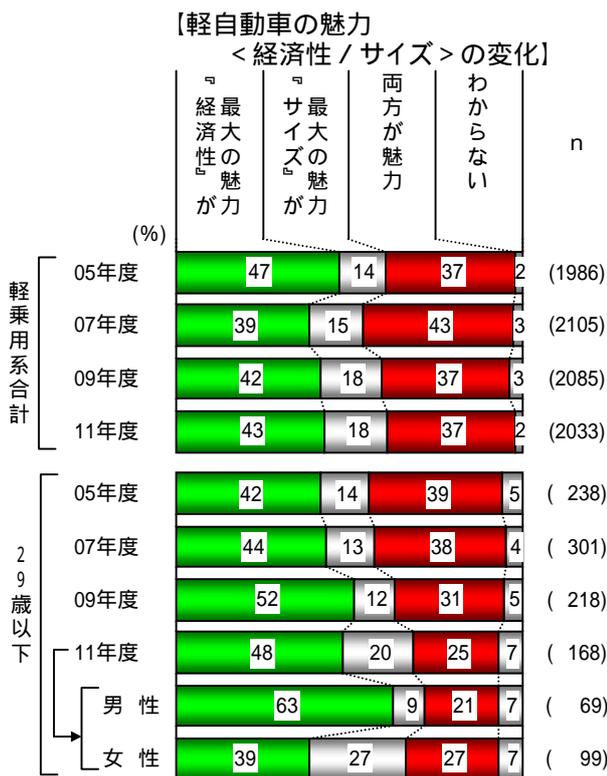
若者は、軽自動車の経済性とサイズとでは「経済性が最大の魅力」とする比率が軽乗用系ユーザー全体に比べて高い。特に男性でその傾向が顕著である。

軽自動車がなくなった場合に「非常に困る」の比率は、軽乗用系ユーザー全体に比べ29歳以下の比率は高く、増加傾向は顕著である。困窮度は男性のほうが高い。



【若者の使用用途の変化】 - 複数回答 -

		仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	レジャー	その他	n
軽乗用系合計	05年度	28	44	81	34	32	6	2005
	07年度	28	46	80	32	37	3	2121
	09年度	28	46	82	33	35	2	2085
	11年度	18	44	74	30	29	3	2040
29歳以下	05年度	23	59	80	29	40	2	238
	07年度	21	63	75	20	47	0	305
	09年度	20	70	78	27	44	0	218
	11年度	18	70	67	22	38	1	168
	男性	25	79	43	17	35	1	69
	女性	13	64	82	25	39	1	99



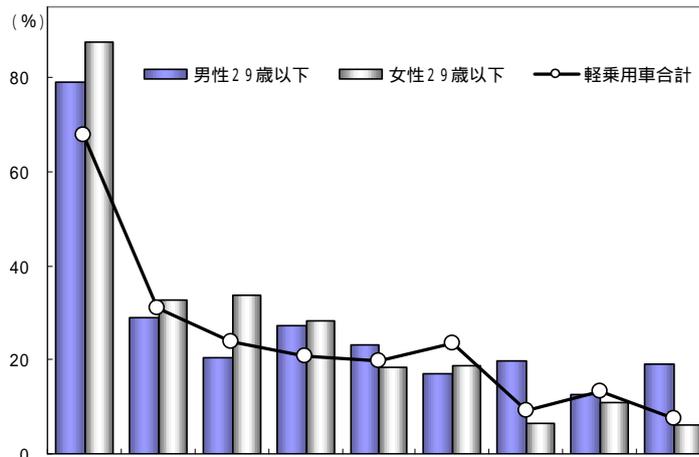
(3)初めて保有した車の購入動機と購入重視点(性・年代別比較)

初めての車保有年齢が24歳以下だったユーザーを現在年齢で区分し「初めて保有した車の購入動機」を比較した。

初めて車を持つきっかけとしては、各世代とも「通勤・通学の足として必要だった」が最も多い点は共通しているが、現在の若者の方がその比率は高い。一方、「車を持つことが憧れだった」比率は、現在の若者は上の世代に比べて低くなっている。

若者の購入動機は、男女間で顕著な差がみられる。「レジャーなどで使いたかった」「車を持つのが当たり前」「車の運転に興味」「車を持つことが憧れ」など車への興味・関心に関する項目の比率が、男性では上の世代に比べて明確に低い。一方、女性では上の世代よりも比率が高くなっている。若年女性は自分を表現する手段として、若年男性は生活のための手段として、車を捉える傾向が強まっていることがうかがわれる。

【性・年代別にみた「初めて保有した車の購入動機」
(初めての車保有年齢が24歳以下の人のみ)】



- 複数回答 -

		通勤・通学 の足として 必要だった	レジャー などで使 いたかった	買い物や 送迎の足 として必要 だった	車を 持つのが あたり前 だった	車の 運転に興 味があつ た	車を持 つことが 憧れだつ た	ほし い車があ つた	仕事・ 商用に 必要だつ た	家族 との共 用になつ た	なん となく	そ の他	n
(%)													
軽乗用車合計		68	31	24	21	20	23	9	13	8	0	1	1200
29歳以下		84	31	28	28	20	18	12	12	11	0	1	150
30代		71	26	24	22	20	21	11	10	8	1	2	262
40代		65	35	22	23	21	30	12	7	6	0	0	305
50代		65	31	23	21	18	20	6	13	7	0	2	246
60歳以上		54	33	23	8	19	27	6	28	6	0	0	237
男性	29歳以下	79	29	20	27	23	17	20	13	19	0	0	62
	30代	69	32	19	23	32	30	19	11	0	1	0	96
	40代	52	55	11	35	37	46	17	7	2	1	0	111
	50代	48	40	11	22	35	33	15	19	1	0	0	100
	60歳以上	52	36	10	8	22	37	6	26	6	0	0	153
女性	29歳以下	87	33	34	28	18	19	7	11	6	0	2	88
	30代	72	23	27	21	13	16	6	9	13	0	3	166
	40代	70	27	26	18	14	23	9	7	8	0	0	194
	50代	74	26	29	21	9	13	1	10	10	0	3	146
	60歳以上	56	28	44	7	16	12	5	32	5	0	0	84

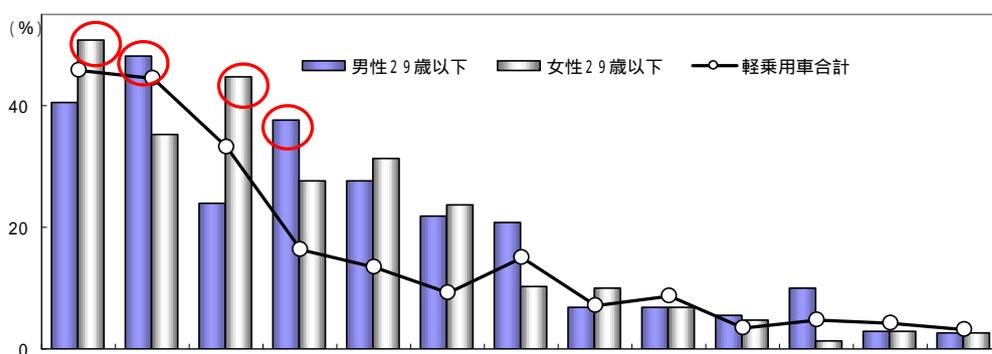
次に24歳までに「初めて保有した車の購入重視点」を性別・世代別に比較してみた。

現在の若者の特徴として「維持費」「燃費のよさ」「室内の広さ」を重視する比率が、上の世代が若かった頃に比べて高いことがあげられる。

男女別にみると、現在の若年男性は、30～40代の男性が初めて車を保有した時に比べて「スタイル・外観」の比率が低く、「車両価格」の比率が高い。
一方、若年女性は反対に、上の世代に比べて「スタイル・外観」の比率が高く、「車両価格」の比率が低くなっている。

若者の男女を比較すると、男性は「車両価格」「維持費」で女性を上回り、女性は「スタイル・外観」「運転のしやすさ」で男性を上回る。

【性・年代別にみた「初めて保有した車の購入重視点」
(初めての車保有年齢が24歳以下の人のみ)】



- 複数回答 -

	スタイル・外観	車両価格	運転のしやすさ	維持費	燃費のよさ	室内の広さ	走りのよさ	安全性	ブランドイメージ	目立つ車	多人数で乗れる	最新の性能・メカニズム	荷室の広さ	環境への配慮	その他	n
軽乗用車合計	46	45	33	16	13	9	15	7	9	3	5	4	3	1	5	1164
29歳以下	47	40	36	32	30	23	15	9	7	5	5	3	3	1	6	143
30代	54	34	28	14	7	7	15	6	9	3	4	3	3	1	4	250
40代	56	49	30	13	8	6	15	5	12	4	1	5	2	0	5	299
50代	40	51	37	14	12	5	13	8	5	3	5	4	2	0	5	237
60歳以上	28	48	38	14	17	9	18	9	10	2	10	6	7	1	3	235
男性																
29歳以下	41	48	24	38	28	22	21	7	7	6	10	3	3	1	0	59
30代	67	31	22	7	7	7	25	4	7	8	4	5	8	3	2	94
40代	69	41	20	13	9	10	21	4	18	11	1	10	2	0	1	110
50代	54	47	22	2	2	10	19	2	6	7	5	7	0	0	0	96
60歳以上	29	59	36	16	20	9	18	8	9	3	6	9	5	0	3	152
女性																
29歳以下	51	35	45	28	31	24	10	10	7	5	1	3	3	1	10	84
30代	46	36	31	18	7	7	10	7	10	1	4	1	0	0	5	156
40代	50	52	34	13	7	4	12	6	9	1	2	3	2	0	6	189
50代	33	53	44	19	17	3	11	12	5	1	5	2	2	1	7	141
60歳以上	27	32	41	12	13	10	17	9	10	2	14	2	9	1	3	83

(4)若者の車への関わり方と車意識(グループインタビューより)

【グループインタビューの実施概要】

実施目的：定量調査実施後、若者の意識と実態をさらに深掘りし、現代の若者の車への意識と車の保有・使用の実態がどのように変化しているのかを探る。

実施場所・日：愛知県名古屋市内 / 2011年10月29日(土)、30日(日)

対象者：35歳以下の軽保有ユーザー 計28名

グループ内訳：

グループ区分	グループNo.	参加者数		
		男性	女性	合計
交通利便性が低い 地域居住者		2	3	5
		2	3	5
		2	4	6
交通利便性が高い 地域居住者		2	4	6
		2	4	6

【結果の要約】

車の所有、購入の前提意識

無理して持たない
無理して買わない

- ・車は自分の収入で買った
- ・余裕ができてから買った
- ・必要になってから買った
- ・見栄や憧れで車は買わない
- ・乗りつぶしてから買い替え

堅実路線の所有・購入
車での上昇志向、
自己顕示欲は希薄

軽が前提の車選択

- ・維持費とサイズで軽
- ・セカンドカーは軽で十分
- ・軽でデザインがいいもの
- ・軽で使い方に合ったもの

維持費が安い車
コンパクトな車

車へのこだわり / 軽自動車への意識

若年男性軽ユーザー

- ・移動手段、道具
- ・割り切り、無関心

- ・使い方に見合った車でいい
- ・走ればいい
- ・興味がない
- ・身の丈にあう車
- ・必要だから持つ
- ・軽しか持てない

<若年男性>
割り切り、無関心、あきらめ

経済性優先

合理的に軽を選択

若年女性軽ユーザー

- ・自己表現
- ・お気に入りのもの

- ・自分に合った車を持ちたい
- ・自分好みに仕立てたい
- ・かわいい・カッコいい車
欧州車などにあこがれ
- ・軽でデザインのいい車
- ・大きい車は運転がこわい

<若年女性>

軽が前提(軽に肯定的)

デザイン、機能などこだわり

自分の好みに合わせて車選び

軽自動車の評価と次回購入意向

軽自動車の評価

- <満足している点>
- ・税金が安い(多数意見)
 - ・小回りがきく
 - ・駐車がしやすい
 - ・狭い道ですれ違いが楽
 - ・メンテナンスが安くすむ

- <不満な点>
- ・加速が悪い
 - ・高速道、坂道でパワー不足
 - ・高速走行時に室内がうるさい
 - ・長距離乗ると疲れる
 - ・人が乗ると荷物が積めない

次回購入意向

- <次回も軽>
- ・使い方が変わらなければ軽
 - ・お金持ちにならない限り軽
 - ・セカンドカーだから軽でいい

- <次回は普通・小型車も検討>
- ・家族が増えた(増える)から
 - ・今の車は経済的に我慢したから
 - ・次世代車に関心がある

【結果の詳細】

車の所有に対する意識と初めて保有した車について

憧れや見栄での所有ではなく、「クルマは単なる移動手段」
自分の収入で無理のない範囲で、「堅実、現実的な所有」

【運転免許取得の動機】

車社会が定着している地域ということもあり、免許取得可能年齢に達したらできるだけ早く免許を取得する。ただし、「運転に興味があったから」などの積極的な理由は乏しく、「就職時に有利」「親に勧められて」「みんなが取得するから」「学生で時間のあるうちに」という消極的な理由が多い。

【エントリーカー】

車の所有に関しては合理的な意識を持っている。車は「移動手段」「走ってくればいい」という存在であり、「憧れの対象」という動機で所有している若者は少ない。

購入に関しても堅実であり、所得が少ない間は家族所有の車を共用・借用、初めて自分が車を実質的に手にするのは自分の収入で購入できるようになってから。無理のない範囲で購入するから「エントリーカーは軽」というケースが多い。

買い替え時も同様で、「今の車を乗りつぶしてから」「15年は乗りたい」など、経済的理由からの堅実な志向であり、乗りたい車への欲求は薄い。

軽自動車の選択理由と評価

軽の魅力は、「税金が安い」、「小回りが効く」「駐車しやすい」「狭い道も通れる」
女性は、「かわいい」「かっこいい」「走りが楽しそう」で一目惚れ
不満は「パワー不足」、特に高速道路走行、登りの坂道

【軽自動車選択の理由】

経済性面では「税金が安い」、車使用面では「小回りが効く」という意見が多かった。

女性の場合、スタイルや車体の色、シートや速度メーターのデザインの良さに一目惚れして車種を選ぶケースも多い。その基準は「かわいい」「かっこいい」「走りが楽しそう」など多様。

運転に自信がないという女性は、「大きな車は運転が怖い」という理由から、普通車から軽に乗り替えたケースもある。

【軽自動車の満足点と不満点】

軽自動車の満足点も、「税金が安い」が非常に多く、「車検費用が安い」「オイル交換が安い」「燃費が良い」など維持費面での満足度が非常に高い。サイズ面では「小回りが効く」が多く、「駐車場に楽に停められる」「軽専用駐車場が助かる」「狭い道も通れる」なども挙げた。

不満点で最も多かったのは「パワー不足」。「坂道でスピードが出ない」「高速道路の進入時に十分加速しない」など。他にも高速道路走行で「追い越されたときの風圧が怖い」「乗り心地が悪く長距離には使わない」「走行音がうるさい」など。事実、軽自動車での高速道路走行はできるだけ避けている。友人関係や家族人数の関係から「多人数での移動には無理」という意見も。

軽自動車の使い方と車へのこだわり

女性：運転は苦手と言いつつ、かわいい内装やエアロパーツを装備し、「運転を楽しむ」
男性：車へのこだわりが希薄で、「走ればいい」「経済的割り切り」「あきらめ」
若年輕ユーザーは、軽に対する否定的イメージは薄い

【軽自動車の使い方】

通勤や買物・日常の用足しとして使うケースが多く、レジャーなどで遠乗りする場合は、女性は家族の別の大きなセダンやRV・ミニバン系の車を使い、その場合は極力自分では運転しない。ただし、「運転が楽しい」「運転が好き」という女性は多い。

男性の場合、軽自動車での遠乗りも女性ほど苦にはならず、一人で車内泊しながら旅行する人も。ただし、通勤など移動の手段と割り切り、車にそれ以上のものは求めないという傾向が強い。

【車へのこだわり】

女性の方が車へのこだわりは強い。シートやハンドルのカバーを自分の好みで揃える（手作りも）という女性らしい装飾だけではなく、エアロパーツを自分の意思で取り付ける女性もいる。

運転は苦手と言いつつ、「運転を楽しむ」姿勢を裏付けている。

男性には車へのこだわりが希薄。経済的な理由による割り切りやあきらめ、あるいは無関心から「車は走ればいい」という感覚が強い。あえていえば燃費へのこだわりがみられる程度。

多くの若者は軽に対する恥ずかしさや劣等感を持っておらず、男性は「走ればいい」、女性は「軽が自分に合っている」という捉え方で、軽に十分満足している。

次回購入したい車、憧れの車

「経済性重視」「使用用途が今と変わらない」なら軽で十分(上級志向は薄い)
「運転に興味」「遠出したい」「家族が増える」場合は、より大きい車に
男性: 明確な憧れの車はない
女性: 「かわいい」「かっこいい」「走りが良さそう」「上品そう」…具体的な車名が続出
車 = ステイタスという考えは否定、自分は自分に合った車に乗ればいい

【次期購入意向】

経済性面の優先と自身の使い方や運転技術を考慮して、次回も軽自動車、という意見が多い。複数保有の場合は、2台目は軽で十分という場合もある。

普通・小型車を検討する人は、運転に興味を持ったり、遠出をしたい、あるいは単数保有で将来的に家族が増える場合など。

【憧れの車：男女差】

実用性重視の男性からは、明確に憧れの車は出てこない。「可能であれば高級車」、燃費志向者から「EVに興味」という意見がみられた程度。

車選択に男性よりもこだわりを持つ女性は、「かわいい」「かっこいい」「快適な走り」などの理由で、憧れの車や乗ってみたい車として、欧州の小型車を中心に次々と挙げた。

ただし、例えばデートに車は必需品という意識は薄く、別にデートの移動が電車でも意に介さない。そういう点でも今の若者は身の丈にあった車の使い方を好む。バブル期前後の若者が高級車を志向していたことに対しては冷めた見方をする。

車がその人の社会的地位や収入を示す、いわばステイタスシンボルと捉える上の世代の考えに対しても、「車を介して人を評価しない」「自分の価値を押しつけない」という傾向が強く、「自分は自分に合った車に乗りたい」という意見が大半を占めた。

車に対する意識～若年輕ユーザーにとって車とは～

女性は「自分に合った車を持ちたい」「自分の好みに車を仕上げたい」と、車で『自己表現』を求める女性にとっての車内は「自分の部屋の延長」「リフレッシュ空間」
ただし、車に自分を重ねて『自己アピール』したいという欲求まではない
現実的・合理的な志向の男性にとって、車は「移動の手段」でしかない

【自己表現としての車】

車を所有することや運転することに対しては、女性の方が高い関心を持っている。「デザインに惚れて」購入し、車内空間を「自分の部屋の延長」「リフレッシュ空間」と捉え、「持ち物を自分の好みに作り上げる」という志向が女性には強い。

「その車はあなたに合っていると友人に言われてうれしかった」「おしゃれなモノを持っていたい」という自分の意識を満足させてくれる」という意見が出る女性は、車で自己表現しているといえるのかもしれない。

男性の場合、「カー用品店に行ったことがない」「買ったままの状態でも何も手を加えていない」が多く、車はあくまで「移動手段」と割りきり、実用的・合理的なものとして車を捉えている。

【自己アピールとしての車】

自己表現する女性ではあっても、車が自分の好みに合っていれば満足で、その車に自分を重ねて自己アピールしたいという意識にまでは至っていない。車を介して自己顕示しようとする欲求は、今の若者には薄れている、ともいえる。

・エコカー減税・エコカー補助金の影響

2009年4月に開始されたエコカー減税・エコカー補助金制度（エコカー補助金は2010年9月で終了）は、一定の環境基準を満たす車に対して減税措置や購入補助金が支給される制度。

この制度が軽自動車市場に与えた影響を把握するため、2009年4月～2011年7月に新車を購入した人を対象に分析を行った。

エコカー減税・補助金の軽自動車市場への影響をみるため、本調査に加え小型・普通乗用車ユーザーを対象としたWEB調査を実施し、本調査の結果と合わせて分析を行った。

対象：元々は軽購入も検討していた2009年4月以降の普通・小型乗用車新車購入者

前保有車 普通・小型車 136サンプル

前保有車 軽自動車 84サンプル

新規または増車で購入 102サンプル

合 計 322サンプル

【軽購入ユーザー】

2009年4月以降の新車購入ユーザーのうち半数以上はエコカー減税・補助金の「対象車とわかって購入」。(90頁)

24%は「エコカー減税・補助金が車購入のきっかけになった」。特に「60歳以上」、「年収600万円未満」、「普通・小型車からの代替」で比率が高くなっている。(90頁)
「普通・小型車からの代替」は、「比較車なし」の比率が比較的高く、購入時の重視点では「維持費」が高い。(90頁)

【軽購入も考慮していた普通・小型乗用購入ユーザー】

普通・小型乗用ユーザーは、約9割がエコカー減税・補助金の「対象車とわかって購入」。また「エコカー減税・補助金が車購入のきっかけになった」比率は4割。軽ユーザーと比較すると比率は高く、より影響が大きいことがうかがえる。(91頁)

普通・小型乗用ユーザーで、車種選択に減税・補助金が影響した比率は高い。(91頁)

軽の購入を考えながら、結果として軽を選ばなかった理由では、代替ユーザーの場合「減税・補助金が軽よりも優位」が上位。(91頁)

減税・補助金がきっかけになって、車市場全体の需要を喚起し、それは軽市場にも同様の効果をもたらしたことが今回の調査でわかった。(90頁)

一方で、ダウンサイジングも考慮していた普通・小型車ユーザーが結果的に普通・小型車に留まったという結果もみられた。(91頁)

1. エコカー減税・補助金期間中の購入者の状況

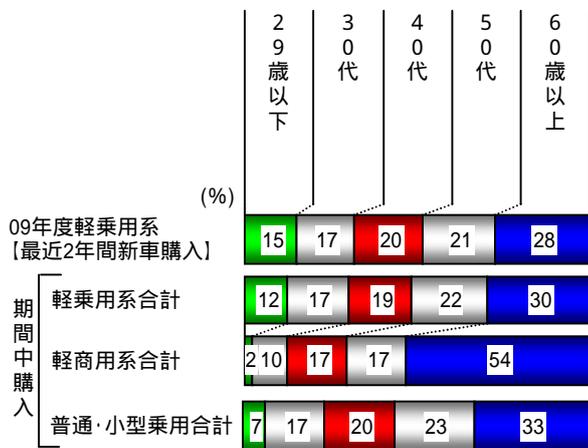
2009年4月以降の軽乗用系新車購入者の年齢をみると、「60歳以上」が28%で最も多い。軽商用系では「60歳以上」が5割以上。

年収は、軽乗用系ユーザーで「600万円未満」が約7割。

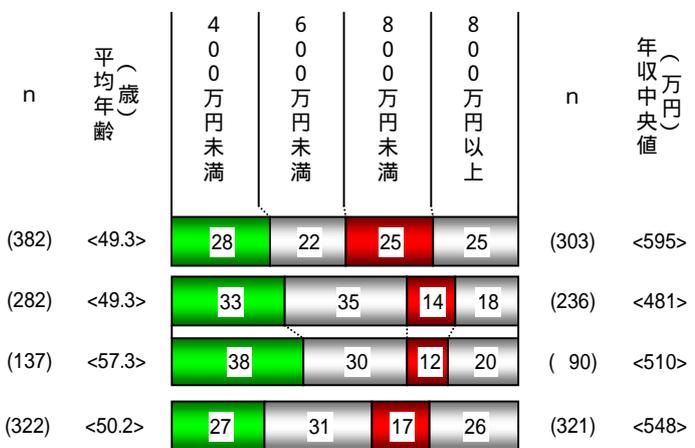
購入形態を軽乗用系ユーザーでみると、「普通・小型車からの代替」が32%。普通・小型乗用ユーザーの場合、「普通・小型車からの代替」が83%を占め、「軽からの代替」は7%にとどまる。

軽商用系では、前使用車（新車購入）の保有期間「13年以上」が46%に達する。

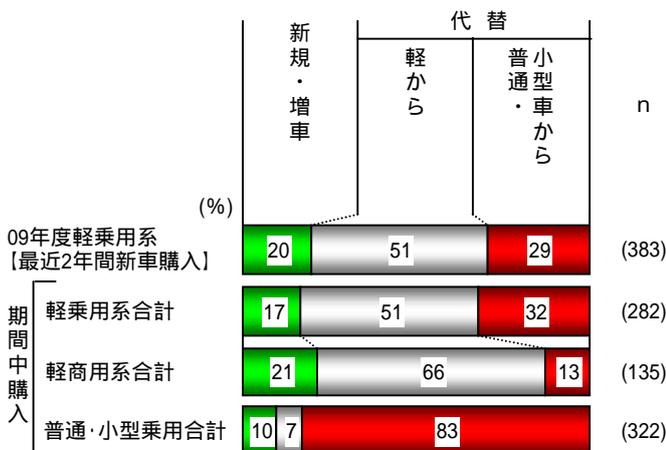
【減税・補助金期間中の新車購入者の年齢】



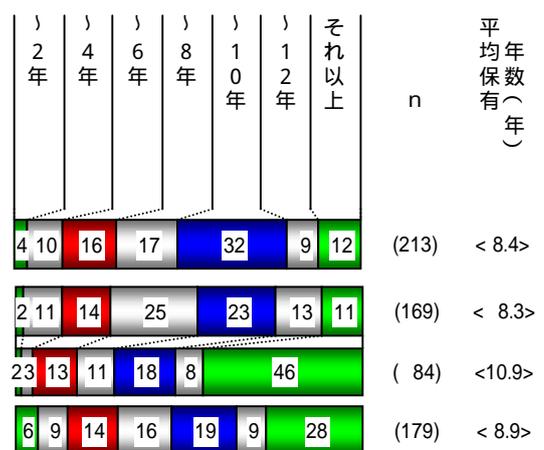
【減税・補助金期間中の新車購入者の年収】



【減税・補助金期間中の新車購入者の購入形態】



【減税・補助金期間中の新車購入者の前使用車保有期間(新車)】



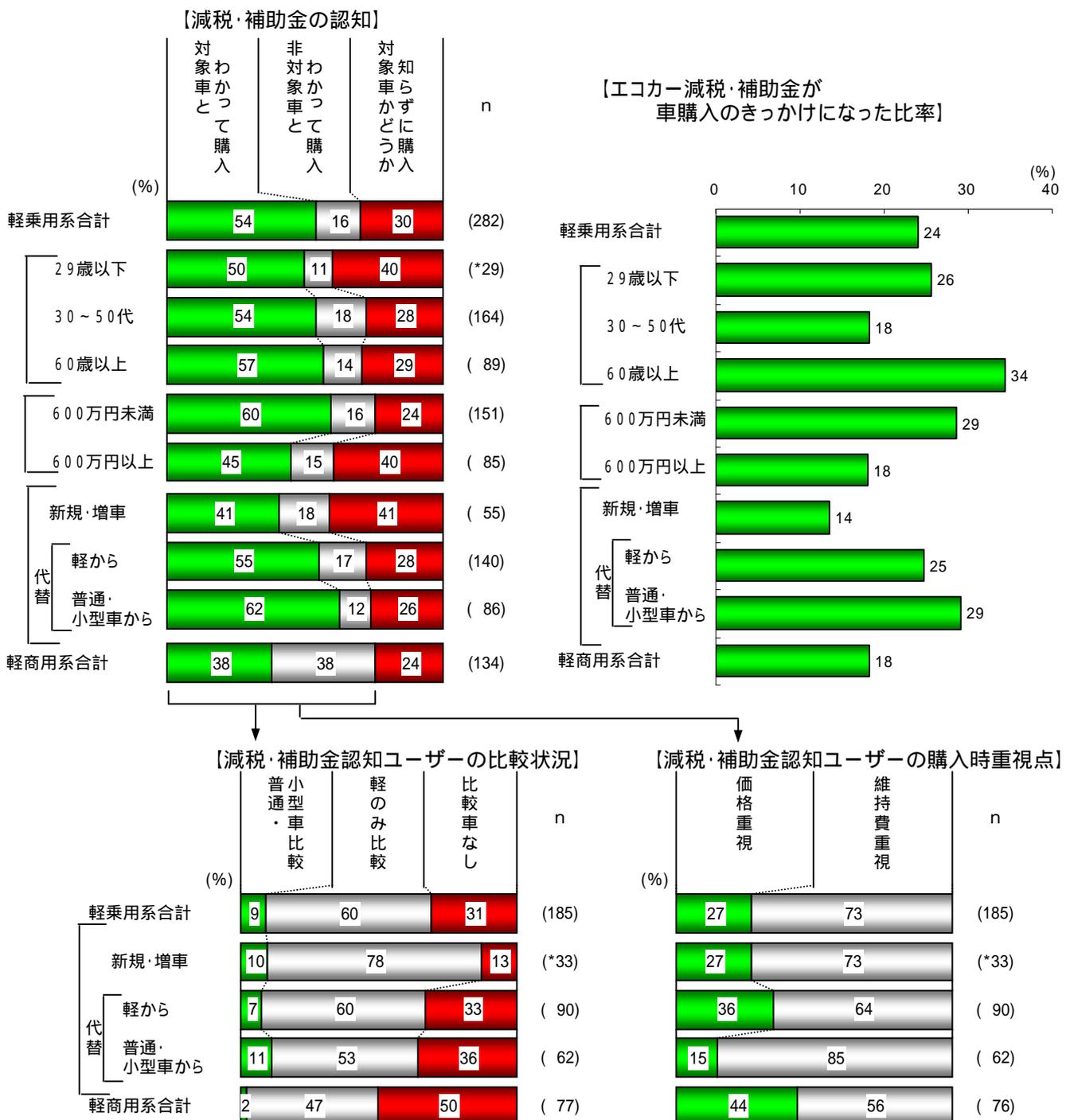
2. 軽ユーザーへの影響

軽乗用系ユーザーで、エコカー減税・補助金の「対象車とわかって購入」「対象車でないとわかって購入」をあわせて、認知していたのは70%。軽商用系ユーザーでは76%。
軽乗用系ユーザーの中で、「普通・小型車からの代替」で「対象車とわかって購入」の比率が62%と高い。

軽乗用系ユーザーの「エコカー減税・補助金が車購入のきっかけになった」比率を年齢別にみると、「60歳以上」が34%で他の年代に比べ高い比率。
世帯年収別にみると、「600万円未満」では29%が「エコカー減税・補助金が車購入のきっかけになった」としており、「600万円以上」に比べ高い。

購入時の比較状況を見ると、「普通・小型車からの代替」は他に比べて、「普通・小型車と比較」が11%と高い一方で、「比較車なし」の比率も36%と高い。

購入時の経済性面からの重視点では、「普通・小型車からの代替」は「維持費重視」の比率が8割を超え、他に比べ高い。



3. 軽購入も考慮していた普通・小型乗用購入ユーザーへの影響

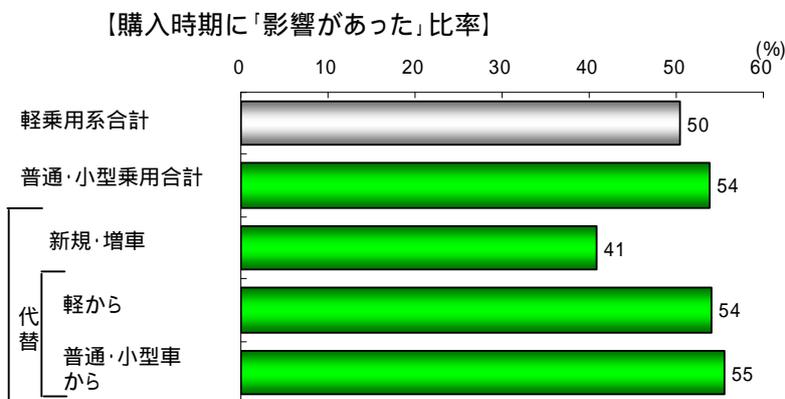
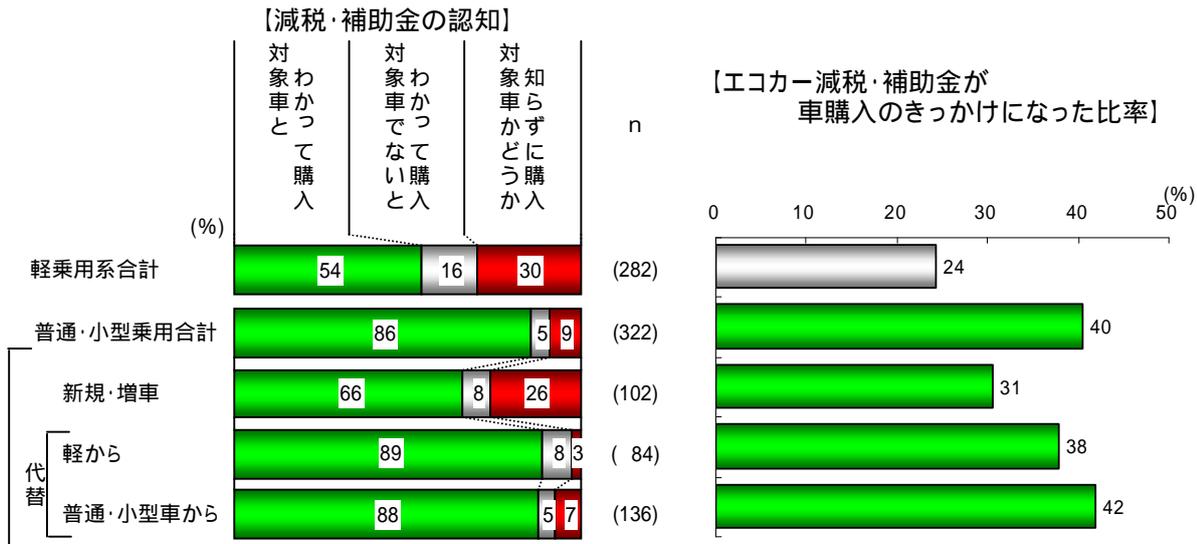
普通・小型乗用ユーザーは86%がエコカー減税・補助金の「対象車とわかって購入」と回答。

「エコカー減税・補助金が車購入のきっかけになった」比率は、普通・小型乗用ユーザーは40%で、軽乗用系と比較し比率が高い。

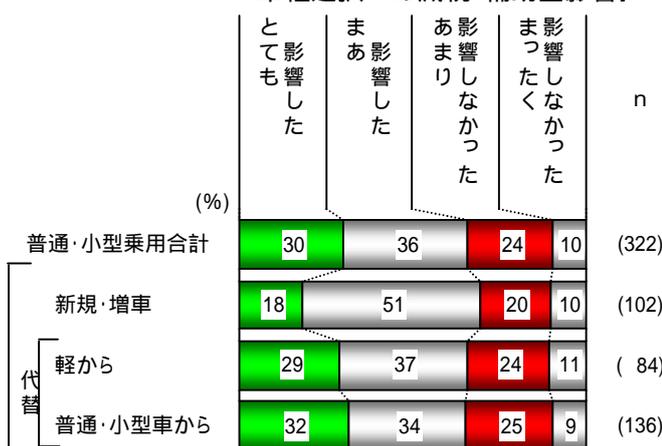
エコカー減税・補助金の購入時期への「影響があった」普通・小型乗用ユーザーは54%、軽乗用系と比較し、わずかに高い。

普通・小型乗用ユーザーで、車種選択に減税・補助金が「とても+まあ影響した」比率は66%。「新規・増車」で購入したユーザーの69%は「とても+まあ影響した」と回答。

軽も検討したが普通・小型乗用を購入した理由をみると、代替ユーザーは「減税・補助金が軽よりも優位」、新規・増車ユーザーは「気に入った車が軽以外」の比率が高い。



【普通・小型乗用ユーザーの車種選択への減税・補助金影響】



【軽も検討したが普通・小型乗用を購入した理由】

	減 税 軽 よ り も 優 位 、 補 助 金 が	気 に 車 入 つ た が 軽 以 外	大 き い 車 だ と 思 つ た	軽 と 低 価 格 の 車 が あ つ た	軽 と 低 燃 費 の 車 が あ つ た	n
普通・小型乗用合計	30	29	25	21	19	322
新規・増車	12	33	27	16	16	102
代替 軽から	35	30	11	27	30	84
代替 普通・小型車から	32	28	26	21	19	136

軽自動車調査分科会 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	森	文雄	ス	ズ	キ (株)	四輪国内営業企画部 調査課 課長
委員	峯岸	勲雄	ス	ズ	キ (株)	四輪国内営業推進部 推進課 課長
"	村木	政志	ス	ズ	キ (株)	四輪国内営業企画部 調査課
"	栗城	康雄	ス	ズ	キ (株)	東京支店 渉外課 係長
"	小池	賢	ダ	イ	ハ ツ 工 業 (株)	総合企画部 広報・渉外室 課長
"	飯室	豊	ダ	イ	ハ ツ 工 業 (株)	総合企画部 広報・渉外室 係長
"	加納	義之	ダ	イ	ハ ツ 工 業 (株)	商品企画部 課長
"	渡邊	あゆみ	ダ	イ	ハ ツ 工 業 (株)	商品企画部 総合戦略グループ
"	萩原	隆宏	ト	ヨ	タ 自 動 車 (株)	調査部 企画調査室第一調査グループ 主幹
"	大久保	真	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
"	岸田	英里	日	産	自 動 車 (株)	グローバル市場情報室
"	関根	謙一郎	富	士	重 工 業 (株)	スバルグローバルマーケティング本部 主査
"	田中	克尚	本	田	技 研 工 業 (株)	日本営業本部 営業開発室 マーケティング戦略ブロック
"	首藤	敬	マ	ツ	ダ (株)	国内営業本部 国内ビジネス企画部 主幹
"	竹田	充秀	マ	ツ	ダ (株)	国内営業本部 国内ビジネス企画部(東京) シニアコーディネーター
"	吉田	大輔	マ	ツ	ダ (株)	国内営業本部 国内ビジネス企画部
"	鷺海	尚弥	三	菱	自 動 車 工 業 (株)	商品戦略本部 商品企画部
調査会社	糸永	輝生	(株)	マ	ー ケ テ ィ ン グ セ ン タ ー	大阪支社 部長
"	松本	登志	(株)	マ	ー ケ テ ィ ン グ セ ン タ ー	大阪支社 課長