

2 0 1 3 年度

乗用車市場動向調査

2014年3月

一般社団法人 日本自動車工業会

まえがき

一般社団法人 日本自動車工業会が、1963 年度（昭和 38 年度）以降、継続的に実施しております「乗用車市場動向調査」の 2013 年度の調査結果がまとまりましたので、ご報告致します。

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

今年度の調査については、過去同様保有動向・使用実態・今後の購入意向等の時系列分析に加え、次世代自動車への意識、先進安全技術車に対する意識や高齢層の特性等いくつかのテーマについても分析を実施しました。

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

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

2014 年（平成 26 年）3 月

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

目次

調査実施概要	
--------------	--

調査結果要約	
--------------	--

乗用車市場動向

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

乗用車ユーザーの特性と使用状況

1. ユーザー層の特性	22
ユーザー層の変化	22
2. 使用状況	24
車の使い方の変化	24
使用用途の変化	25
維持費全体の負担感	26
各維持費の負担感	27
保有車の燃費	28

購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造	29
購入形態の変化と流入状況	29
流出状況	31
現保有車の購入決定者と購入きっかけ	33
2. 前保有車の保有期間	34
前保有車の保有期間	34

今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間	36
今後の買い替え・保有意向	36
保有台数の意向	37
今後の保有を減らす理由	39
現保有車の保有予定期間	40
2. 購入意向	41
乗用車市場全体の構造変化	41
車体サイズに対する意向	43
エンジン（動力）タイプ意向の変化	44

トピック

1. 次世代自動車への意識	46
環境対応車の認知状況	46
環境対応車の受容性	55
環境対応車の普及力	64
次世代自動車の購入検討順位とその理由	65
2. 先進安全技術車に対する意識	68
先進安全技術車の魅力度	68
3. 消費税率引き上げの車に対する影響	80
消費税率引き上げ前に買いたいモノ	80
消費税率引き上げの車への影響度合い	82
消費税率引き上げの車に対する影響内容	83
4. 高齢層の特性	84
高齢層の就業状況	84
高齢層の経済状況	85
高齢層の健康状態	86
健康と資産からみた高齢層の4類型	87
高齢層の運転をやめる年齢	88
高齢層の今後の買い替え・保有意向	89

高齢層の次回購入予定車の車体サイズ	90
高齢層の車使用頻度	91
高齢層の車走行距離	92
高齢層の使用用途	93
高齢層のレジャーでの車利用	94
高齢層の身体機能の衰え	95
高齢層の車に対する要望	96
高齢層の先進安全技術に対する意識	97
巻末資料（車種区分）	98

～ 調査実施概要 ～

1. 調査の目的

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

今年度は保有状況・使用実態・今後の購入意向等について時系列の動きに注目することに主眼を置いた。また、トピックとして次世代自動車・先進安全技術・消費税引き上げに対する影響・高齢層に注目した。

2. 調査設計概要

- 1) 調査地域 : 全国(沖縄県を含む)
- 2) 調査対象 : 単身世帯を含む一般世帯
- 3) 対象回答者 : 自動車保有世帯では直近購入車の主運転者
非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者
- 4) 標本抽出方法 : 層化二段抽出法
- 5) 調査方法 : 訪問面接、留置併用
- 6) 調査実施時期 : 2013年8月19日～9月17日

3. 標本設計と回収状況

標本抽出は、全国10地域ブロック×市郡規模6分類の60層を設定。

60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 : 10地域ブロック×市郡規模6分類の60層ごとに回収目標数を割付けた上で、計150地点になるように各層ごとに地点数を確定
各層ごとに地点数に応じて2010年国勢調査の調査区を抽出
- (2) 標本抽出 : 150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

標本抽出については、前回調査は地図データベースによる世帯抽出、今回調査はランダムウォークと異なるため、対象世帯の特性(世帯構成や住居形態など)に違いがあり、保有率などに影響。

「世帯(単数/複数)構成比」「住居形態(戸建/戸建以外)構成比」について、前回と以下の差異が発生。

- 「世帯(単数/複数)構成比」 「保有率の高い複数世帯の構成比が高い」
- 「住居形態(戸建/戸建以外)構成比」 「保有率の高い戸建の構成比が高い」

地域ブロック別×市郡規模別標本数は次の通りである。

	合計	20大都市	6万世帯以上	4万世帯以上	2万世帯以上	2万世帯未満	町村
全国	4,500	1,425	1,395	405	600	330	345
北海道	210	75	45	15	15	15	45
東北	285	45	90	15	60	30	45
関東	1,575	690	495	135	150	45	60
甲信越	165	30	45		45	30	15
北陸	105		45		30	15	15
東海	510	135	135	75	90	30	45
近畿	750	270	255	60	105	30	30
中国	255	75	90	30	15	30	15
四国	135		60	15	15	30	15
九州	510	105	135	60	75	75	60

4. 調査の企画・分析

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

5. 本報告書を見るにあたっての留意点

1) 本報告書における乗用車の定義

本報告書では、基本的には次のように使い分けている。

軽ボンバンを除いた乗用車(登録乗用車+キャブワゴン・ボンネットワゴン+軽乗用車)	I章、 章
軽ボンバンを含めた乗用車(上記+軽ボンバン+1,4ナンバー-の初年度 4WD)	章、 章

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

*上記の原則に当てはまらない場合は、注記してあるので留意されたい。

2) 本報告書における保有車の定義

A	1番最近に購入した車
A + B	購入時期が新しい順に数え、2番目に買った車までを含む 1台のみ保有の場合は、1台(A)のみ
直近2年内購入車	Aのうち、調査時点を含めた最近過去2年間の購入車のこと (今回調査の場合は、2013年および2012年の購入車) 本調査は保有(ストック)の把握をベースとしているため、購入状況の分析の際は直近2年内購入者(擬似フロー)を基本としている。

3) 本報告書における車型(クラス)区分 (詳細の車名は巻末の資料参照)

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

4) 本報告書におけるRV系の定義 (詳細の車名は巻末の資料参照)

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

5) サンプル数・グラフ表記について

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

6. 基本軸の定義について

本調査では、主に以下の分析軸を用いて、集計・分析を行っている。

1) 地域別分析軸

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

*人口集中地区の判断は、2010年国勢調査に従っている。定義は下記のとおり。

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

2) 年収別分析軸（年収5分位）

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

今年度の年収5分位の平均年収および境界値（単位：万円）は下記のとおり。

全体	第1分位	第2分位	第3分位	第4分位	第5分位
550	172	340	485	656	1096
境界値	270.7	404.7	557.8	784.9	

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

3) ライフステージ別分析軸

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

～ 調査結果要約 ～

ダウンサイジング、高齢化が進展する等車作りの環境が大きく変化している中、次世代自動車・先進安全技術や高齢層に注目して、今回実施した調査の結果を要約すると、下記のとおりである。

乗用車市場動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率

乗用車世帯保有率は82%。地方圏で高く、独身期と高齢期で低い傾向

- ・13年の乗用車世帯保有率は82.0%。乗用車複数保有率は39.1%。
- ・乗用車世帯保有率は地方圏で高く、独身期と高齢期で低い傾向は変わらず。
- ・乗用車複数保有率は首都圏周辺部と地方圏周辺部・郡部で高く、独身期と高齢期で低い傾向は変わらず。

2. 保有状況と利便性・必要性との関係性

車の保有は利便性よりも必要性との相関が高い

- ・保有率は不便と感じる比率（利便性）よりも必要と感じている比率（必要性）と近く、必要性との相関が高いと思われる。

3. 車種タイプ・車型別保有率

軽の増加傾向が継続。軽を含めた複数保有も増加傾向

- ・「大・中・小型」の減少傾向、「軽乗用車」の増加傾向が続いており、市場全体ではダウンサイジングが継続しているといえる。
- ・また、排気量でも、「660cc以下」の増加、「1701cc以上」の減少傾向が継続。
- ・「軽」は地方圏周辺部・郡部、低年収層、家族成熟期で高い傾向は変わらず。
- ・複数保有の組み合わせでは「軽同土」「軽+大衆車」の軽を含めたスモールカーの組み合わせが増加傾向。一方、「大・中・小型車」との組み合わせは減少傾向。

4. 非保有とその理由

非保有理由は経済的要因が上位。低年齢層で購入意向がやや高い

- ・四輪自動車の非保有世帯は全体の15%。首都圏中心部、独身期・高齢期で高い傾向。
- ・現在非保有理由は、保有中止世帯、保有未経験世帯とも経済的要因が上位。
- ・非保有世帯の今後の購入意向は6%。独身期や長子が中学生以下の世帯で意向がやや高い。

乗用車ユーザーの特性と使用状況

1. ユーザー層の特性

高齢層及び女性層の増加が継続

- ・主運転者の世帯ライフステージは高齢期が1/4を占める。続柄は家計の中心者が約6割。
- ・主運転者における女性比率は4割強。60歳以上の高齢層が1/3を占める。

2. 使用状況

使用用途は「買物・用足し」中心。維持費は約6割が負担感あり

- ・主使用用途は「買物・用足し」が4割強。月間走行距離は400kmを下回る。
- ・複数回答の使用用途では、首都圏及び独身期～家族形成期でレジャーが高い傾向。
- ・維持費の「負担感大きい」計は58%。「車検代」「自動車税」「自動車重量税」「自賠責保険料」「任意保険料」は7割が負担を感じている。
- ・実燃費は7～12km/lが半数を占める。

購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造

ダウンサイジングが継続

- ・軽は上級クラス+RVからの流入が4割程度。
- ・小型車は下級クラス移行が上級クラス+RV移行を上回る。
- ・現保有車の購入決定者は主運転者が74%。購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した（車検時期が来たり、走行距離が一定に達した等）」等、前保有車の経年変化が上位。

2. 前保有車の保有期間

保有長期化傾向は変わらず

- ・前保有車の保有期間は6.9年。前保有新車では7.5年、10年超の長期保有者が24%を占める。
- ・首都圏に比べ、地方圏で長期化。

今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間

減車意向・保有長期化意向が継続

- ・今後の買い替え・保有意向は、「買い替える時期は未定」が6割台。「5年以内買い替え予定」は2割に止まる。
- ・保有台数の意向は、減車意向が増車意向を上回る傾向が継続。
- ・減車意向の理由は身体的要因及び経済的要因。
- ・現保有車の保有予定期間は新車で7年超が約7割。前保有車よりも長期保有意向。

2. 購入意向

ダウンサイズ意向が継続

- ・大・中・小型・大衆はダウンサイズ意向が継続。軽は引き続き同サイズ意向。
- ・排気量では現保有車「661～1700cc 新車」から「1701cc 以上新車」への意向は1割強。「660cc 以下新車」への意向が2割弱。
- ・車体サイズでは、「今より小さい車を買う予定」が「今より大きい車を買う予定」を上回る傾向は継続。
- ・次世代エンジン（ハイブリッド+プラグインハイブリッド+電気）意向は35%。
- ・買い替え予定車型別では大・中・小型・大衆で次世代エンジン意向が高い。

トピック

1. 次世代自動車への意識

ハイブリッド車は一般化。他次世代自動車は普及途上

- ・「ハイブリッド車（HV）」「電気自動車（EV）」の「名前＋特徴」認知は全体では6割を超え、男性では7割、女性でも5割を超え、既に一般化。
- ・一方、「プラグインハイブリッド車（PHV）」「燃料電池車（FC）」の認知は4割未満に止まり、女性では2割に満たないレベル。
- ・次世代エンジン車の受容層（購入を検討したい＋やや検討したい計）はHVで約5割、EV及びPHVでは約3割。FCは1割に満たないレベル。
- ・次世代自動車内における購入検討順位の1位は「HV」、以下「EV」「PHV」と続く。
- ・各次世代自動車の購入検討した理由を見ると、「HV」はガソリンで走れて、環境負荷が少ない点。「EV」は家庭用コンセントで充電でき、最先端の技術である点。「PHV」はいざというときガソリンで走れ、家庭用コンセントで充電でき、長距離走行が可能な点。

2. 先進安全技術車に対する意識

「予防安全技術」の魅力が高い。60歳を境に魅力度が上昇

- ・先進安全技術で魅力度の高い技術は「歩行者の検知・保護支援システム」「前方障害物衝突防止支援システム」「誤発進防止システム」。
- ・年齢でみると、60歳以上で各先進安全技術とも魅力度が増す傾向。

3. 消費税率引き上げの車に対する影響

消費税率引き上げが車に影響があると答えた人は約7割

- ・消費税率引き上げ前に買いたいモノの上位は「家電製品（3割強）」「日用品・生活雑貨（3割弱）」。「自動車」は5% 8%引き上げ前、8% 10%引き上げ前とも2割強が買いたいモノとしてあげる。
- ・消費税率引き上げが車に影響があると答えた人は約7割。影響内容の内訳は、購入時期への影響が約8割、車選択への影響が7割、使用への影響が約3割、保有への影響が約2割（複数回答）。

4. 高齢層の特性（四輪保有者）

健康状態がよく、有職者が多く、資産も比較的持っている

- ・60代前半では6割以上、後半でも4割以上が働いている。
- ・世帯年収は60歳を超えると徐々に下がっていくが、資産は高齢になるほど多くなる。
- ・健康状態が「良い」と回答したのは6割強と高い。

運転意欲、買い替え意欲はまだ衰えない

- ・多くの高齢者は、あと10年は運転を続けたいと考えている。
- ・今後の車の買い替えについても、約8割は買い替え意向があり、75歳以上でも6割近くが買い替え意向を持っている。

レジャー用途が多い「健康・資産1千万円以上」や「首都圏」の高齢者

- ・60歳を超えて使用頻度は下がるが、レジャー用途は大きく下がることはなく、特に「健康・資産1千万円以上」や「首都圏」の高齢者は、レジャー用途が多い。

「視力」「注意力」「反応の速さ」に身体の衰えを自覚し、それを補うための機能や技術を要望

- ・「視力」「注意力」「反応の速さ」での衰えを感じており、車への要望についても、「前方・後方視界」「夜間に視界を明るく」といった『視界』への要望が多い。
- ・一方、レジャー用途が多い「健康・資産1千万円以上」「首都圏」の高齢者では、「長時間運転でも疲れない車」「簡単操作・わかりやすいカーナビ」の比率が高い。
- ・先進安全技術については、「歩行者検知」「誤発進防止」「前方障害物衝突防止」など、事故の防止・軽減のための技術に魅力を感じている。

乗用車市場動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率

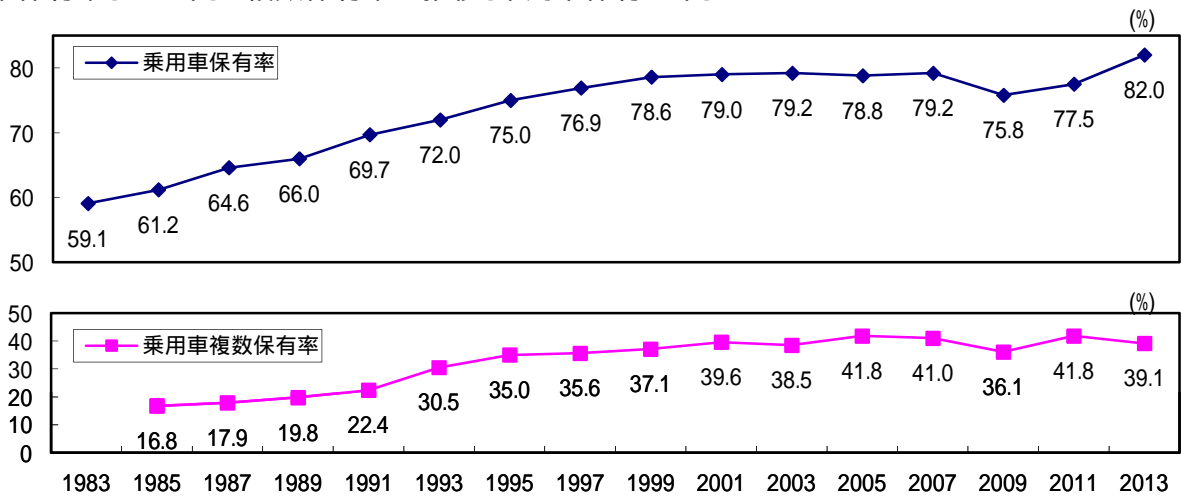
乗用車世帯保有率の動向

13年の乗用車保有率は82.0%、複数保有率は39.1%。

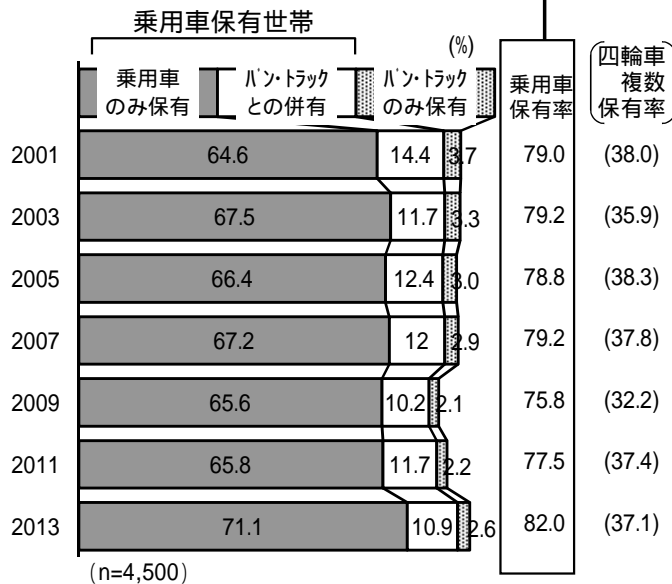
- <乗用車保有率> 13年は82.0%。
- <乗用車複数保有率> 13年は39.1%。
- <四輪車複数保有率* > 13年は37.1%。

標本抽出方法を変更。詳細は 頁参照。

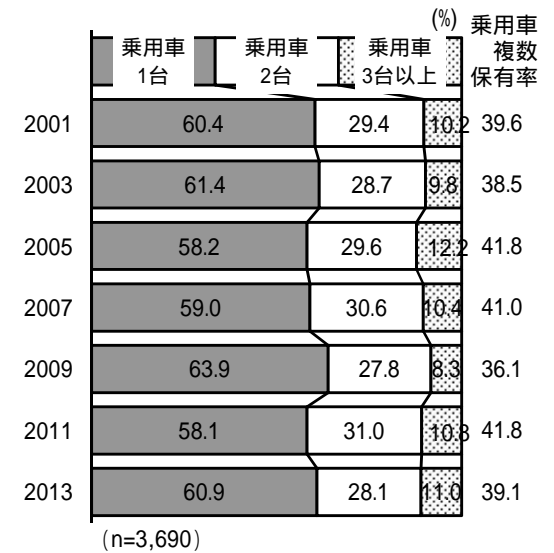
乗用車保有率【全世帯】と複数保有率の推移【乗用車保有世帯】



保有率の変化【全世帯】



保有台数の割合【乗用車保有世帯】



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

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

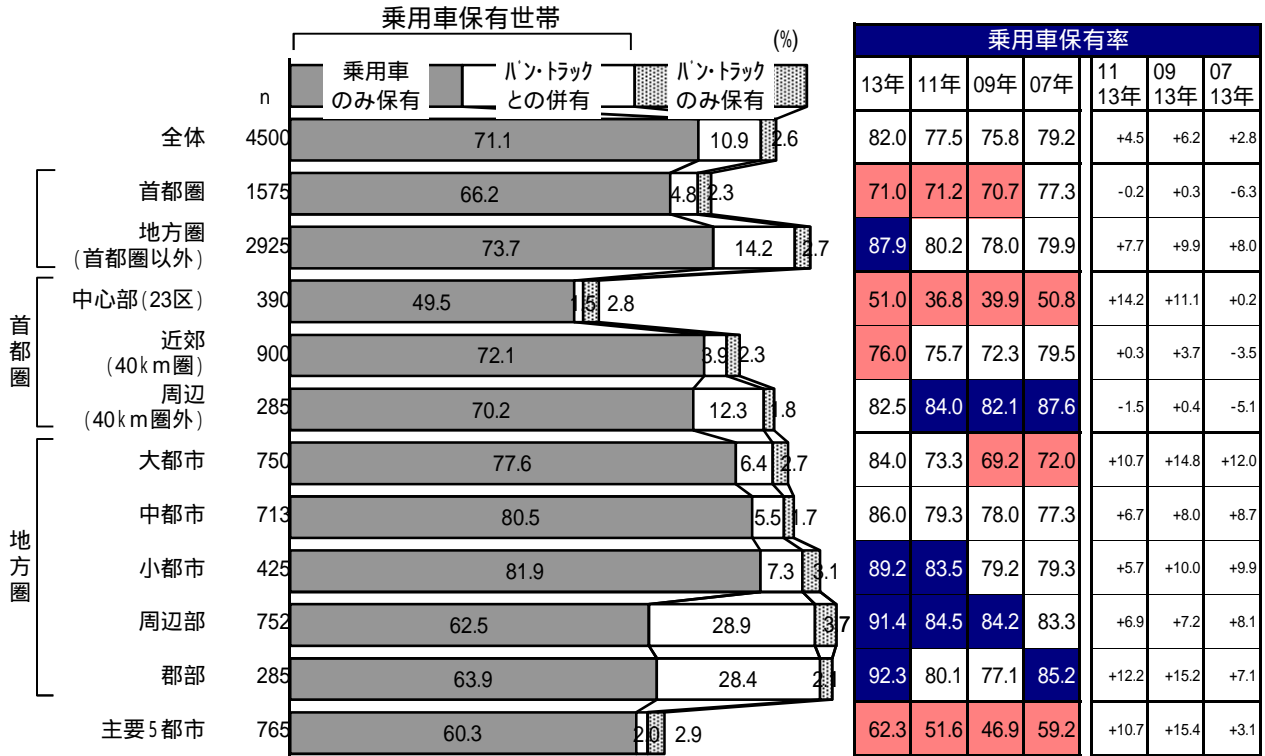
* 四輪車とはバン・トラック等の商用車も含めた自動車すべてを指す。

乗用車世帯保有率の動向（地域別）

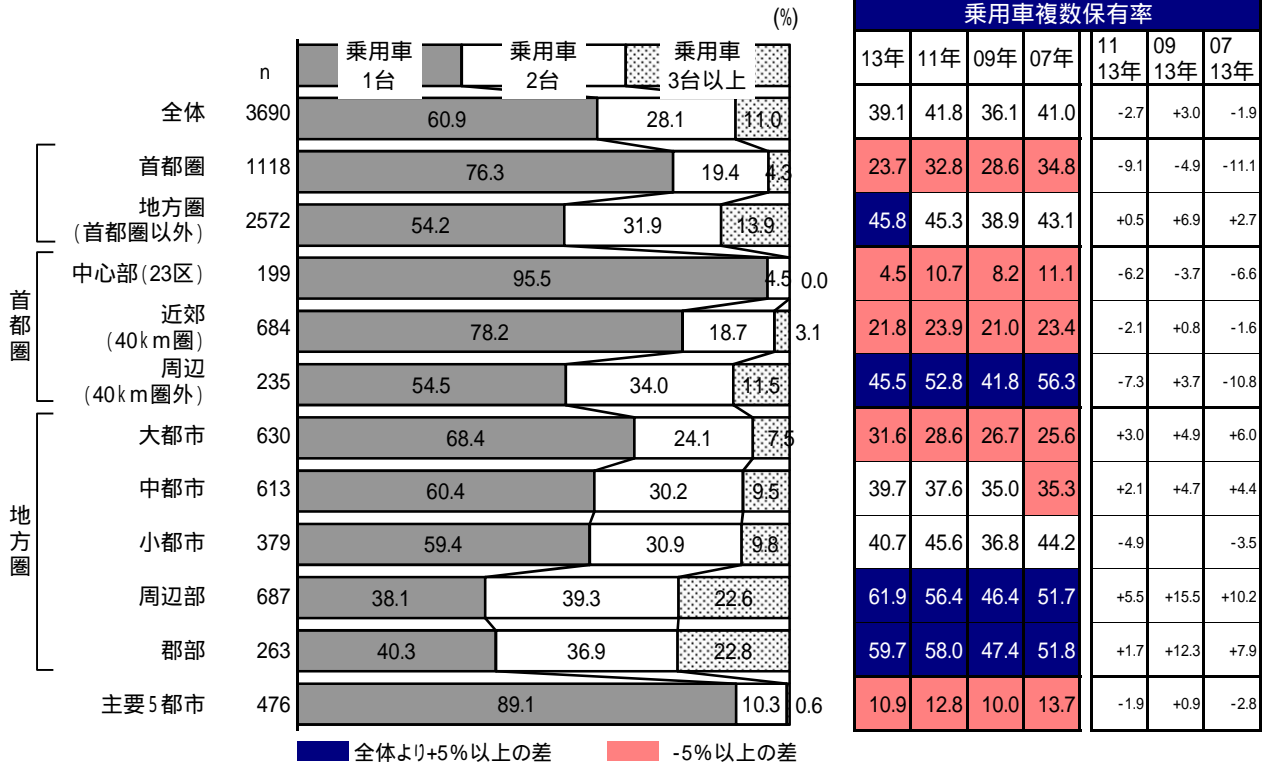
保有率は首都圏で71.0%、地方圏で87.9%。
 複数保有率は首都圏で23.7%、地方圏で45.8%。

<乗用車保有率> 地方圏で都市規模が小さくなるほど保有率が高くなる傾向は変わらず。
 <乗用車複数保有率> 地方圏の複数保有率は首都圏の2倍程度。

保有率の変化【全世帯】



保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 地域の定義は、 頁参照。

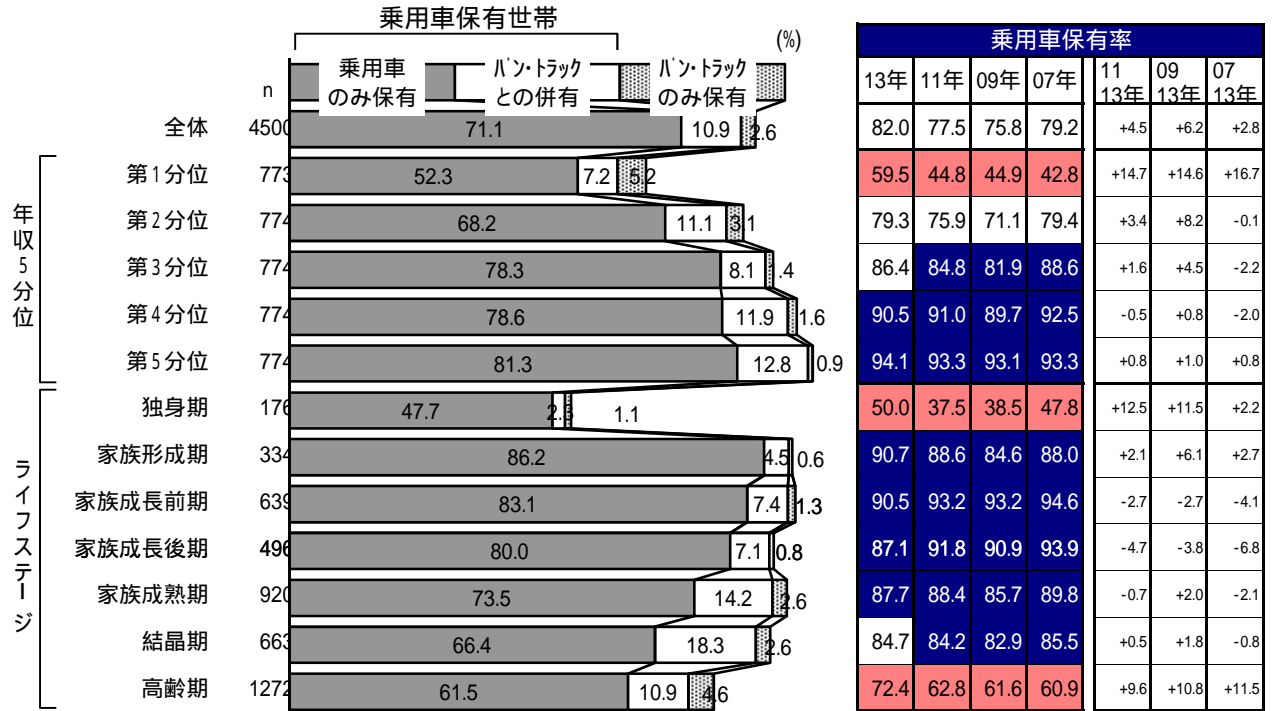
乗用車世帯保有率の動向（年収・ライフステージ別）

乗用車保有率、複数保有率とも独身期及び高齢期で保有率が低い傾向は変わらず。

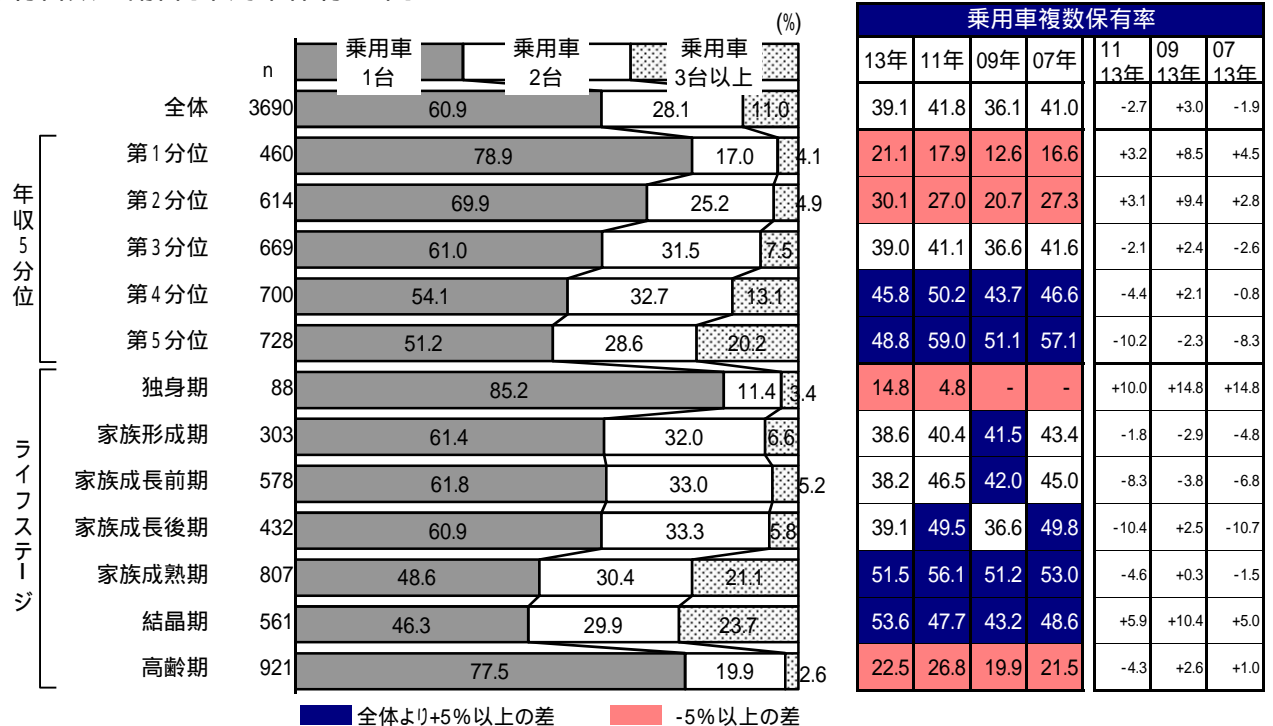
<保有率（ライフステージ別）> 独身期と高齢期で保有率が低い傾向は変わらず。

<複数保有率（ライフステージ別）> 独身期と高齢期で複数保有率が低い傾向は変わらず。

保有率の変化【全世帯】

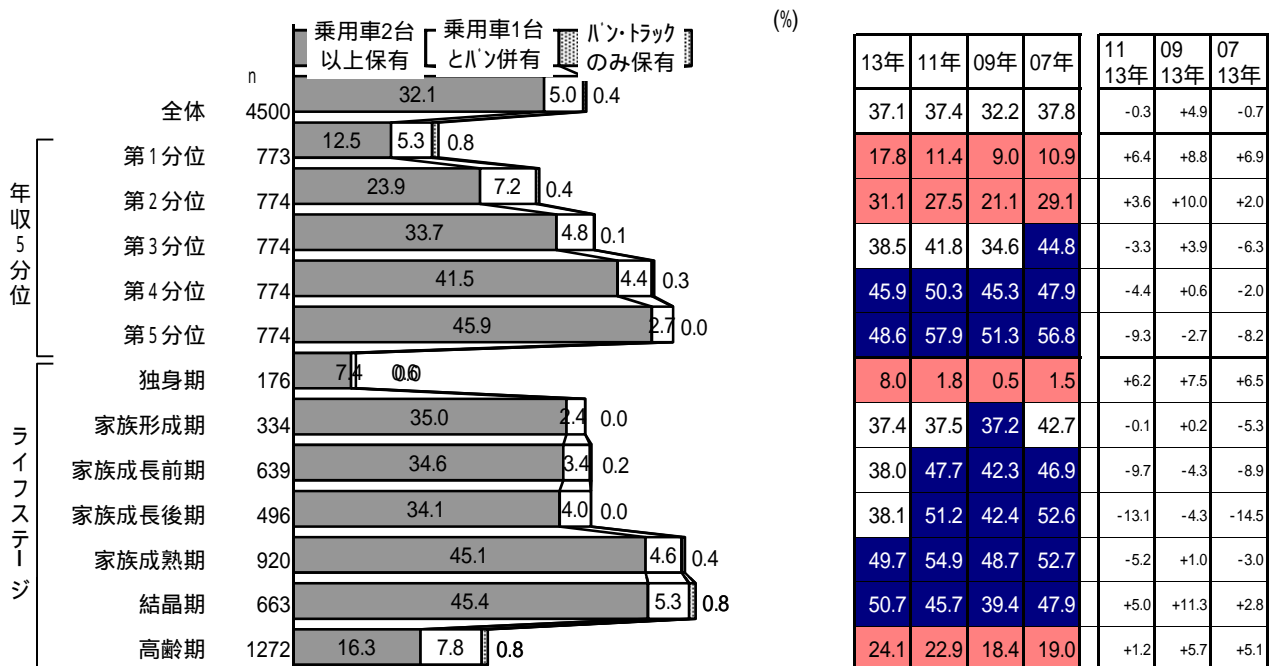
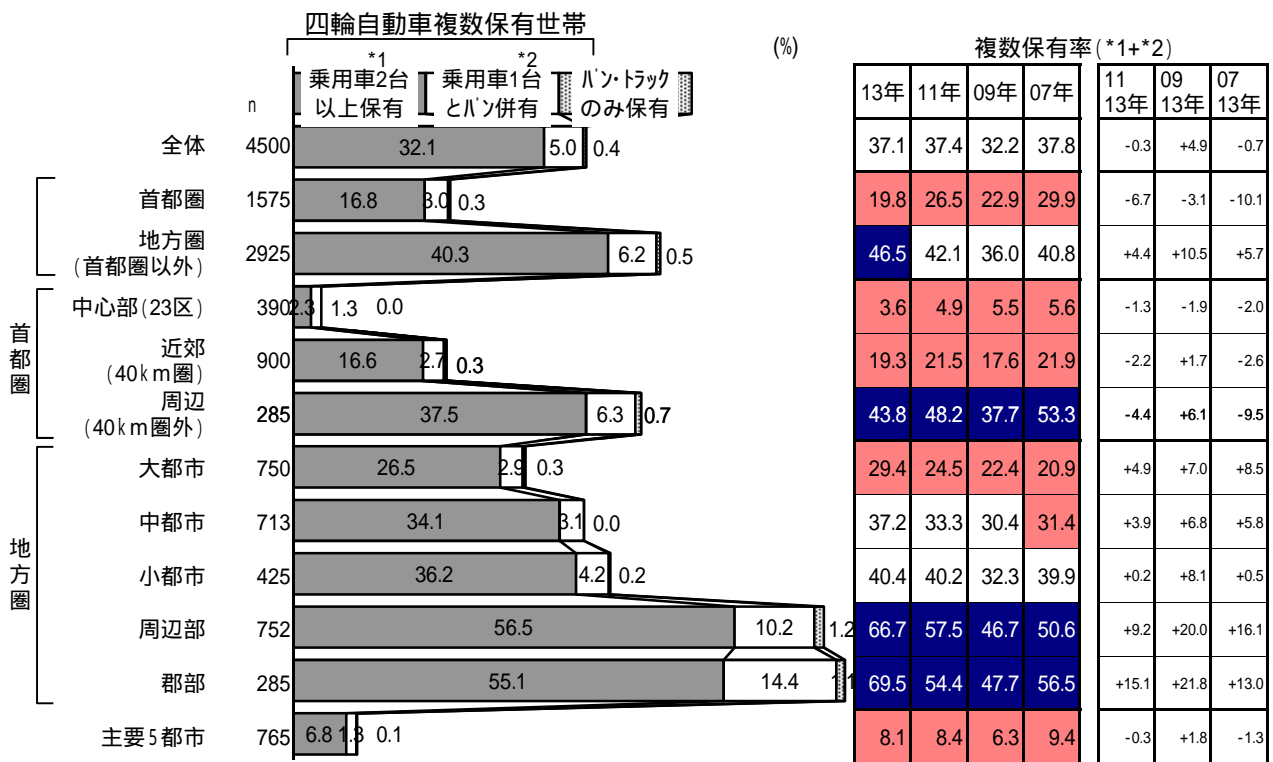
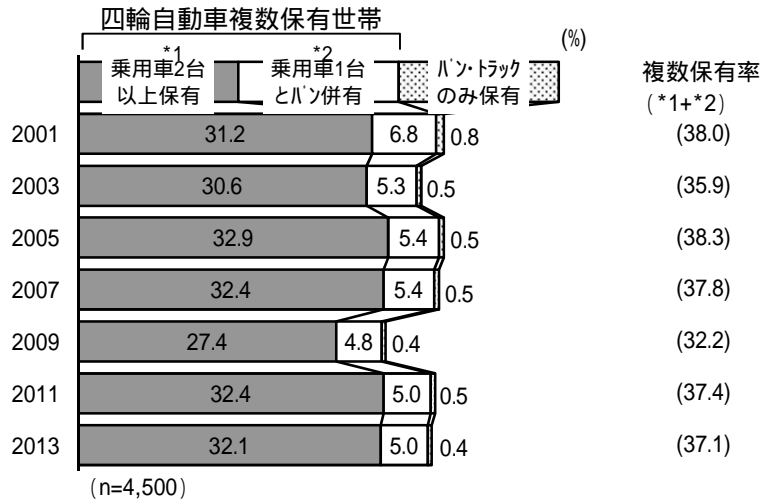


保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 年収5分位、ライフステージの定義は、頁参照。

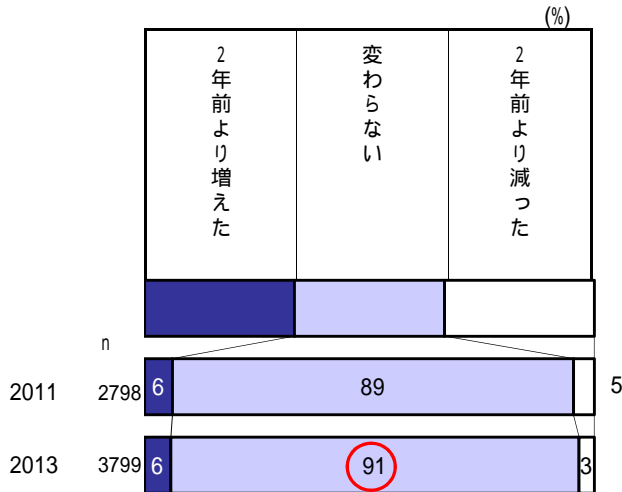
四輪自動車複数保有率の動向
複数保有率の変化[全世帯]



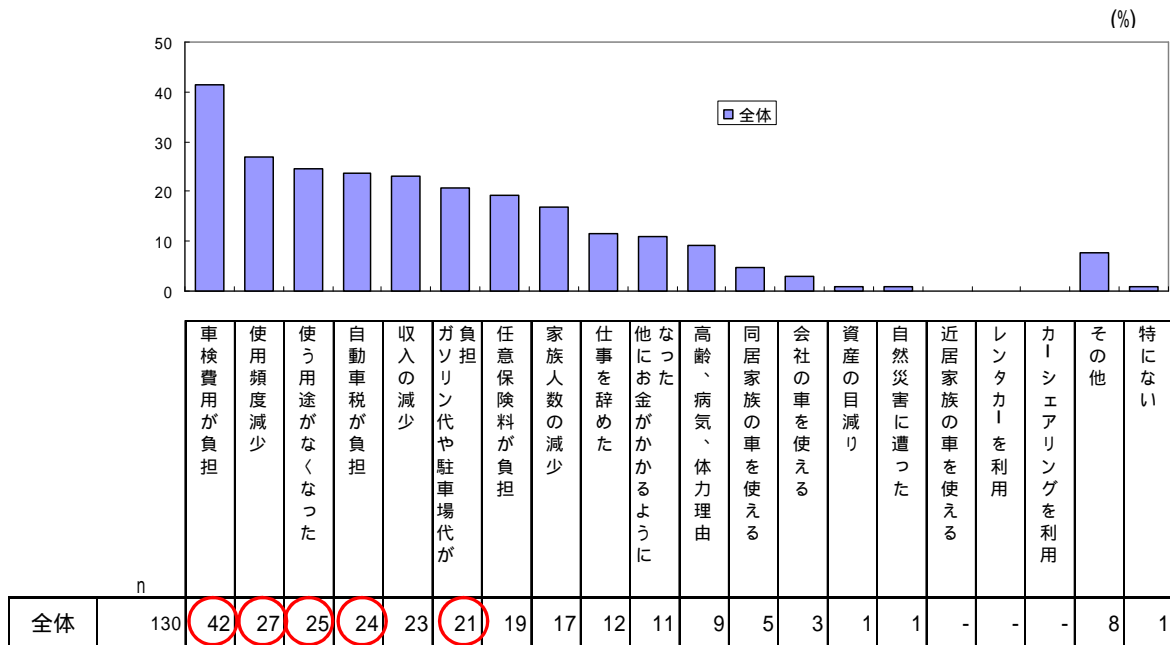
2年前と比較した保有台数の増減と減少理由

保有台数は「変わらない」が91%。減車理由は「車検費用が負担」(42%)がトップ。減車理由としては、維持費負担(「車検費用」(42%)、「自動車税」(24%)、「ガソリン・駐車場代」(21%)等)と必要性要因(「使用頻度減少」(27%)、「使用用途がなくなった」(25%))が多い。

2年前からみた四輪自動車保有台数の増減【乗用車・バン保有】



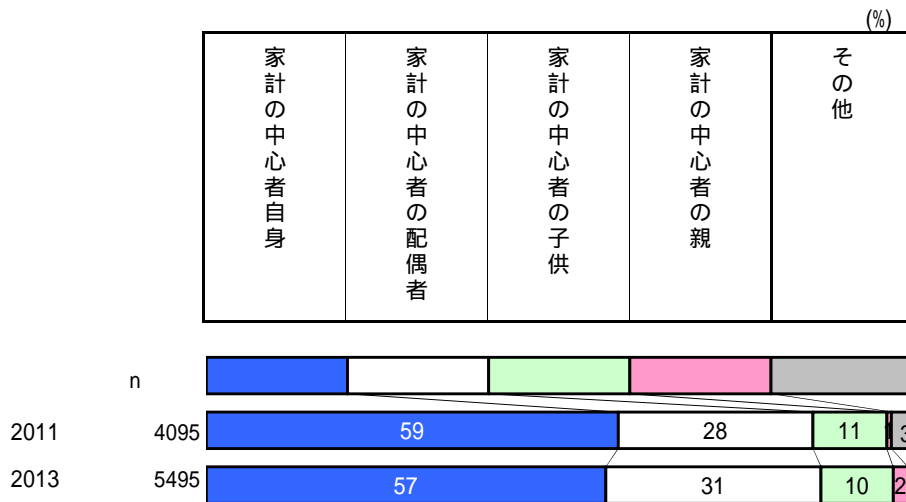
2年前と比べて車を減らした理由(複数回答)【乗用車・バン保有】



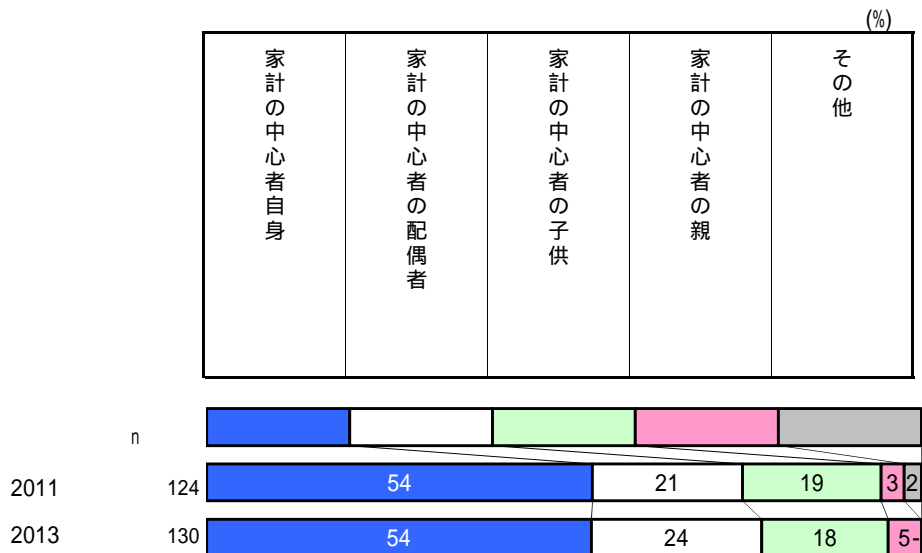
2年前と比較し保有台数が減少した世帯における、減車の主運転者

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

主運転者の続柄【A+B】



2年前と比べて減らした車の主運転者【乗用車・バン保有】



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

2. 保有状況と利便性・必要性との関係性

交通の利便性と車保有の必要性

車の保有率は利便性よりも必要性との相関が高いと思われる

< 利便性 > 「不便計」は50%。「不便計」が全体に比べ高い地域は首都圏周辺及び地方圏小都市以下。

< 必要性 > 「必要性高い計」は77%。「必要性低い計」が高い地域は首都圏中心部及び近郊。

< 利便性 × 必要性 > 利便性と必要性の組み合わせでは、「不便で必要性高い」が49%で最も高い。

利便性【全世帯】

		利便性【全世帯】 (%)				不便計	不便でない計	乗用車保有率	保有率と不便計との差
n		車がないと不便な場所	どちらかといえば車がないと不便	どちらかといえば車なしで不便でない	不便でない場所				
2011	3833	31	26	21	22	50	50	82	-32
2013	4498	27	24	25	25				
全体	4498	27	24	25	25	50	50	82	-32
首都圏	1574	15	19	28	37	35	66	71	-37
地方圏(首都圏以外)	2924	33	26	23	18	59	41	88	-29
首都圏*中心部(23区)	390	1	3	25	71	4	96	51	-47
近郊(40km圏)	899	11	23	35	31	34	66	76	-42
周辺(40km圏外)	285	49	30	11	10	79	21	83	-4
地方圏*大都市	750	10	22	35	33	32	68	84	-52
中都市	712	17	28	31	25	45	55	86	-41
小都市	425	27	29	27	17	56	44	89	-34
周辺部	752	65	27	6	2	92	8	91	1
郡部	285	60	24	12	5	84	17	92	-9
主要5都市	765	1	8	29	63	9	91	62	-54

必要性【全世帯】

		必要性【全世帯】 (%)				必要性高い計	必要性低い計	乗用車保有率	保有率と必要性との差
n		車を保有する必要性は高い	どちらかといえば必要性は高い	どちらかといえば必要性は低い	車を保有する必要性は低い				
2011	3830	53	24	9	13	77	23	82	-5
2013	4498	50	27	12	11				
全体	4498	50	27	12	11	77	23	82	-5
首都圏	1574	34	29	19	18	63	38	71	-9
地方圏(首都圏以外)	2924	59	27	8	7	85	15	88	-3
首都圏*中心部(23区)	390	16	21	27	36	37	63	51	-14
近郊(40km圏)	899	33	33	19	14	66	34	76	-10
周辺(40km圏外)	285	60	25	8	7	85	15	83	3
地方圏*大都市	749	45	31	15	10	75	25	84	-9
中都市	713	48	32	10	10	81	20	86	-6
小都市	425	53	31	8	8	84	16	89	-5
周辺部	752	79	17	2	2	96	4	91	5
郡部	285	75	21	2	3	95	5	92	3
主要5都市	765	23	24	26	28	46	54	62	-16

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

利便性 × 必要性【全世帯】

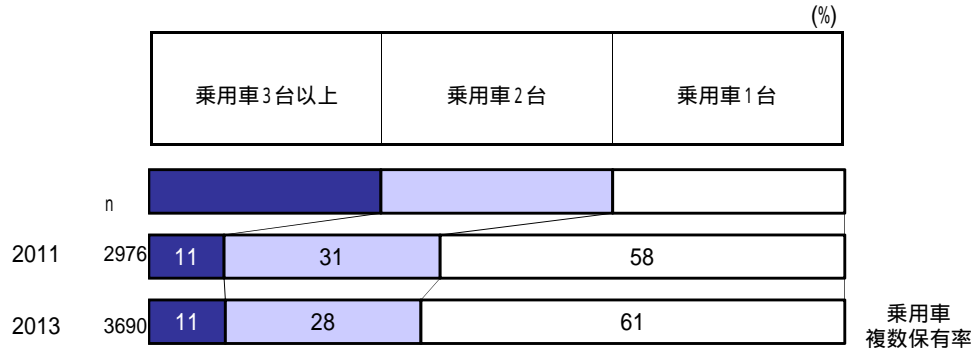
		利便性 × 必要性【全世帯】 (%)			
n		不便で必要性高い	不便で必要性低い	便利で必要性高い	便利で必要性低い
2011	3830	54	3	23	20
2013	4497	49	1	28	22

* 「利便性」は『お宅様のお住まいがある場所の、交通の便利さについてお知らせください。』、
「必要性」は『お宅様でお車をお持ちになる必要性についてお知らせください。電車・バス・タクシー等の公共交通機関の利便さは除き、ふだんの必要性からお知らせください。(は1つだけ) お車をお持ちでない世帯の方もお答えください。』という質問文。

乗用車保有台数と利便性・必要性の関係性

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

乗用車複数保有率(利便性×必要性)【乗用車保有世帯】



全体		3690	11	28	61	39
利便性× 必要性	不便で必要性高い	2099	16	35	48	52
	不便で必要性低い	17	-	6	94	6
	便利で必要性高い	1163	5	22	74	27
	便利で必要性低い	409	2	10	89	12
	不便	2116	16	35	49	51
	便利	1573	4	19	77	23
	必要性高い	3263	12	31	57	43
	必要性低い	426	2	9	89	11

全体より+5%以上の差
 -5%以上の差

3. 車種タイプ・車型別保有率

車種タイプと乗用車車型の変化

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

<車種タイプ> 3ボックスが減少し、2ボックスは40%強で安定。

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

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

車種タイプ[A+B*] ~ 新中古計

	乗用車						バン・トラック					小計	その他
	3BOXセダン	2BOXハッチバック	スポーツクーペ	ボンネットワゴン	キャブワゴン	小計	軽ボンネットバン	ボンネットバン	キャブバン	ボンネットトラック	キャブトラック		
2001	30	24	2	21	11	88	2	1	4	1	4	12	0
2003	27	28	2	23	10	90	1	1	3	1	4	10	0
2005	23	31	2	24	11	90	1	1	4	0	4	10	0
2007	19	34	2	25	11	91	1	1	3	0	5	9	0
2009	16	41	1	23	10	92	2	0	3	0	4	8	0
2011	16	42	1	21	11	91	1	0	3	0	4	9	0
2013	14	42	1	22	13	91	2	1	3	0	4	9	0

(n=5,493)

2BOX(軽除き)	12%
2BOX(軽)	30%

乗用車車型[A+B*]

~ 新中古計(乗用車小計を100%として計算)

	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン	軽乗用車
2001	6	21	18	24	12	19
2003	6	18	16	26	12	23
2005	6	15	16	26	13	25
2007	5	13	15	27	12	28
2009	4	12	18	25	11	30
2011	3	11	17	23	12	33
2013	3	9	17	25	14	33

(n=5,028)

(参考) 乗用車車型[A+B*(軽除き)]問1-2

	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン
2003 (n=4,377)	7	24	21	33	15
2005 (n=4,289)	7	20	22	35	17
2007 (n=2,879)	6	18	21	38	17
2009 (n=2,790)	6	17	26	35	16
2011 (n=2,756)	5	17	26	34	18
2013 (n=3,347)	4	13	25	37	21

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

* A+Bの定義は、 頁を参照。

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

車種排気量・駆動方式とドア数の変化

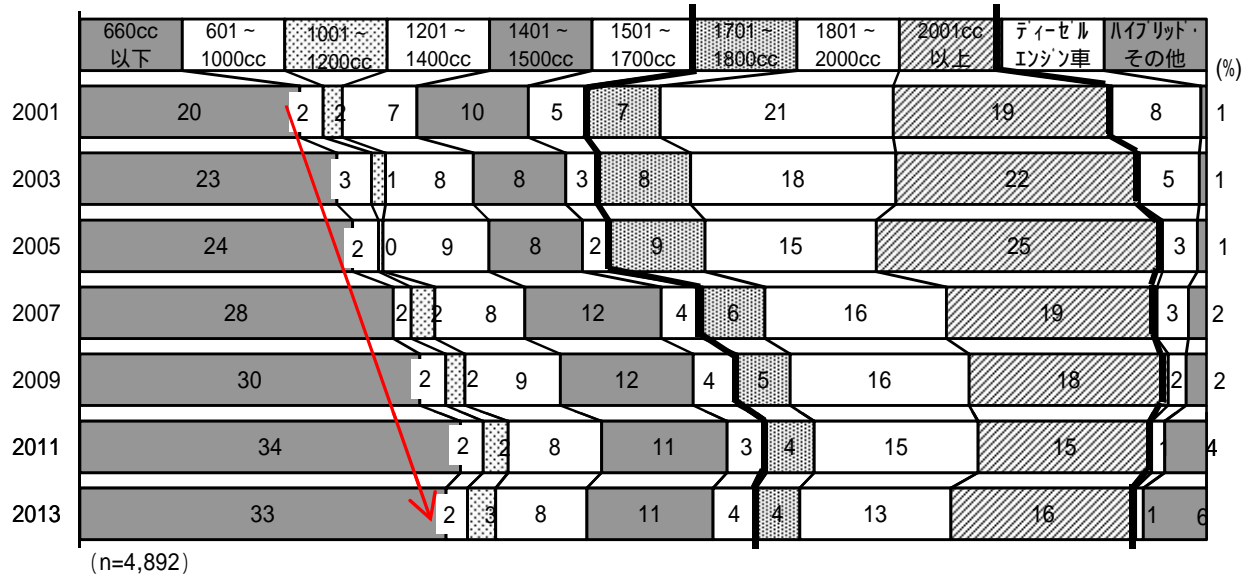
排気量は660cc以下が1/3を占め、1701cc以上の減少傾向は継続。

<排気量> 「660cc以下」が1 / 3を占める一方で、1701cc以上(ガソリン車)の減少傾向が続く。

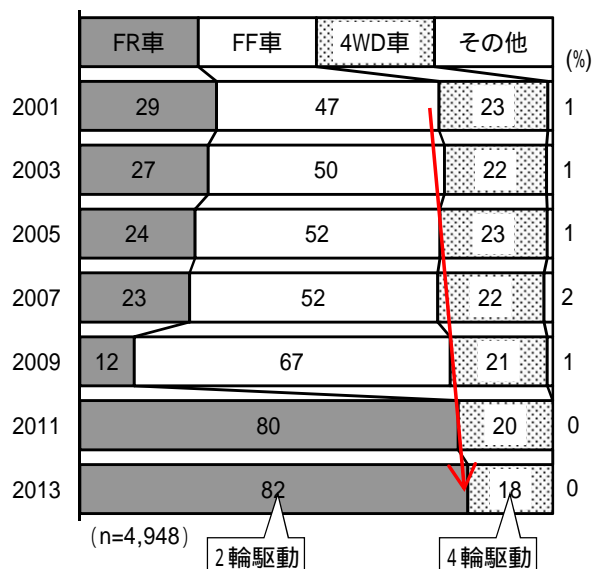
<駆動方式> 2輪駆動の増加が継続し82%。

<ドア数> 09年以降、5ドアは75%程度で安定。

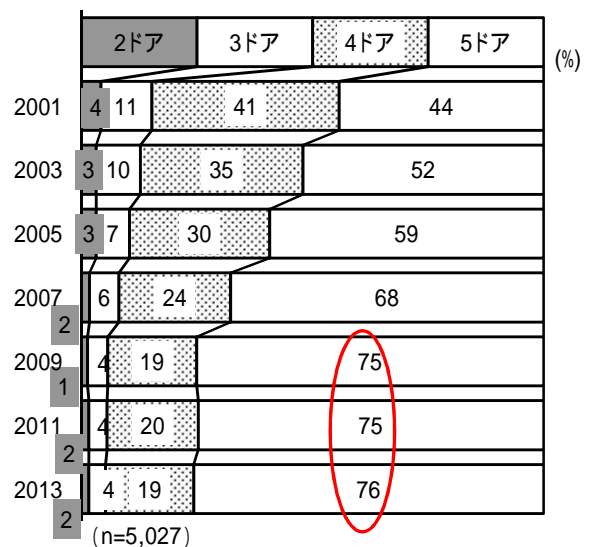
乗用車排気量【A + B*】



乗用車駆動方式【A + B*】



乗用車ドア数【A + B*】



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

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

乗用車車型の変化

「軽」は、首都圏周辺及び地方圏周辺部・郡部で高い。

- <大・中型・小型> 年収第5分位、高齢期で高い。
- <大衆> 特に目立った変化はなし。
- <軽> 首都圏周辺、地方圏周辺部及び郡部で高い。
- <ボンネットワゴン> 家族形成期で高い傾向。
- <キャブワゴン> 家族成長期で高い傾向。

乗用車車型 [A + B]

(%)

		n				大・中型				小型				大衆				軽			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体		3555	2859	2870	2789	4	5	6	7	12	17	16	19	23	25	25	21	47	47	41	40
地域	首都圏	1094	792	784	754	5	6	9	9	13	17	19	20	20	24	24	22	30	31	26	25
	地方圏(首都圏以外)	2461	2067	2086	2035	3	4	5	6	12	16	15	18	25	25	26	21	55	54	47	45
	首都圏*中心部(23区)	191	74	69	90	8	14	10	12	13	19	28	24	12	22	12	17	7	7	6	8
	近郊(40km圏)	670	442	388	372	5	6	7	6	12	17	17	20	20	23	23	18	29	27	21	19
	周辺(40km圏外)	233	276	327	292	3	4	11	10	13	17	21	19	28	26	28	29	52	44	36	37
	地方圏*大都市	606	371	378	301	4	5	6	8	15	18	17	23	22	23	21	17	38	36	31	20
	中都市	597	604	591	525	3	4	5	6	11	16	15	19	22	25	28	19	48	50	42	39
	小都市	372	206	219	176	4	5	3	5	14	17	18	17	26	27	30	21	52	51	40	52
	周辺部	639	622	630	686	4	3	4	5	10	17	12	17	26	27	24	24	74	65	61	54
	郡部	247	264	268	347	2	4	6	6	13	16	18	15	31	25	27	23	72	63	56	55
	主要5都市	462	224	196	230	7	7	8	10	15	17	19	25	15	21	18	16	14	12	9	13
	年収5分位	第1分位	449	307	318	272	1	3	3	4	9	13	8	15	23	20	23	23	59	55	58
第2分位		586	507	493	493	3	3	5	5	12	13	15	19	24	28	24	22	52	51	47	42
第3分位		644	562	570	548	3	4	6	5	12	14	15	13	19	26	21	20	48	52	45	45
第4分位		671	612	627	583	3	5	5	6	10	16	16	18	23	22	27	20	45	48	37	37
第5分位		702	636	649	585	7	6	8	10	17	24	23	24	26	26	31	23	37	38	30	31
ライフステージ	独身期	88	63	79	31	1	8	5	-	14	14	10	23	26	10	22	7	40	38	33	13
	家族形成期	296	312	330	267	2	2	2	2	6	10	13	13	17	17	18	16	43	48	45	40
	家族成長前期	561	374	379	418	2	2	3	2	5	8	6	11	13	12	14	12	42	44	42	38
	家族成長後期	418	283	302	292	3	3	3	4	9	11	11	14	19	27	22	16	41	45	36	43
	家族成熟期	776	600	554	618	5	5	7	7	13	19	21	21	29	34	34	27	56	58	47	46
	結晶期	529	424	435	412	4	5	7	10	16	15	20	20	28	26	26	24	58	51	44	43
	高齢期	887	802	783	742	5	7	9	10	19	24	20	24	26	28	30	26	42	41	38	33

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

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

乗用車車型【A + B*】

(%)

		n				ボンネットワゴン				キャブワゴン			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体		3555	2859	2870	2789	35	33	34	39	20	18	16	18
地域	首都圏	1094	792	784	754	37	37	37	42	21	19	15	19
	地方圏(首都圏以外)	2461	2067	2086	2035	34	31	33	38	19	17	16	17
	首都圏*中心部(23区)	191	74	69	90	40	32	41	32	26	16	17	18
	近郊(40km圏)	670	442	388	372	36	36	38	44	23	17	16	18
	周辺(40km圏外)	233	276	327	292	39	40	35	43	13	21	14	20
	地方圏*大都市	606	371	378	301	36	32	37	38	18	18	17	19
	中都市	597	604	591	525	35	29	31	36	23	15	15	18
	小都市	372	206	219	176	33	33	34	33	15	16	13	17
	周辺部	639	622	630	686	33	31	32	40	19	19	18	16
	郡部	247	264	268	347	28	33	33	40	21	20	16	17
	主要5都市	462	224	196	230	37	38	43	35	26	19	15	17
	年収5分位	第1分位	449	307	318	272	24	20	19	28	10	8	4
第2分位		586	507	493	493	29	24	24	30	14	12	11	12
第3分位		644	562	570	548	36	30	36	40	24	19	17	22
第4分位		671	612	627	583	40	39	41	43	26	23	20	23
第5分位		702	636	649	585	42	43	41	50	21	20	19	20
ライフステージ	独身期	88	63	79	31	26	30	27	52	8	5	5	7
	家族形成期	296	312	330	267	47	43	47	51	25	21	18	22
	家族成長前期	561	374	379	418	35	40	40	48	44	44	39	37
	家族成長後期	418	283	302	292	39	40	42	52	31	28	28	24
	家族成熟期	776	600	554	618	36	32	35	40	14	11	10	14
	結晶期	529	424	435	412	37	36	38	37	15	17	10	16
	高齢期	887	802	783	742	27	22	21	25	7	7	7	7

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽バンを除く)で割って算出。

「軽」は地方圏家族成熟期～結晶期で高い傾向が継続。

- <大・中型> 首都圏の結晶期及び高齢期でやや高い。
- <小型> 首都圏、地方圏とも高齢期が高い。
- <大衆> 首都圏の地方圏家族成熟期～結晶期が高い。
- <軽> 地方圏家族成熟期～結晶期で高い傾向が継続。
- <ボンネットワゴン> 首都圏家族形成期～成長期で高い傾向が継続。
- <キャブワゴン> 首都圏家族成長前期、地方圏家族成長期で高い傾向が継続。

乗用車車種【A + B*】

(%)

		n				大・中型				小型				大衆				軽			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体		3555	2859	2870	2789	4	5	6	7	12	17	16	19	23	25	25	21	47	47	41	40
首都圏	首都圏 独身期	48	18	28	9	-	-	7	-	13	17	18	33	25	11	14	11	31	22	32	11
	首都圏 家族形成期	97	100	92	75	5	3	3	-	7	6	15	11	14	23	17	19	26	30	23	20
	首都圏 家族成長前期	189	98	104	129	4	2	3	3	4	5	8	14	14	10	12	12	24	24	24	22
	首都圏 家族成長後期	154	81	89	94	3	7	2	5	8	11	14	16	14	25	30	12	21	32	26	26
	首都圏 家族成熟期	237	153	155	163	4	6	11	8	15	19	23	25	25	37	27	29	37	36	28	32
	首都圏 結晶期	142	133	120	118	6	7	9	18	16	18	26	29	25	22	24	20	32	35	31	24
	首都圏 高齢期	227	209	194	164	7	9	16	12	21	28	23	20	22	24	30	31	35	29	22	24
地方圏	地方圏 独身期	40	45	51	22	3	11	4	-	15	13	6	18	28	9	26	5	50	44	33	14
	地方圏 家族形成期	199	212	238	192	1	1	2	3	5	12	12	14	18	15	18	15	52	56	53	48
	地方圏 家族成長前期	372	276	275	289	1	3	3	2	5	8	6	9	12	12	15	11	51	51	48	45
	地方圏 家族成長後期	264	202	213	198	3	2	3	3	9	11	10	13	22	27	18	19	53	50	40	51
	地方圏 家族成熟期	539	447	399	455	5	4	5	7	12	20	21	19	31	32	36	26	65	65	54	51
	地方圏 結晶期	387	291	315	294	3	3	6	7	16	13	17	16	30	28	26	25	67	58	49	51
	地方圏 高齢期	660	593	589	578	5	6	7	9	18	23	19	25	28	30	29	24	45	46	43	35

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

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

乗用車車型【A + B*】

(%)

		n				ボンネットワゴン				キャブワゴン			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体		3555	2859	2870	2789	35	33	34	39	20	18	16	18
首都圏	首都圏 独身期	48	18	28	9	25	39	21	44	13	11	11	-
	首都圏 家族形成期	97	100	92	75	49	45	50	57	19	21	20	24
	首都圏 家族成長前期	189	98	104	129	40	46	48	47	41	47	32	40
	首都圏 家族成長後期	154	81	89	94	45	46	46	53	30	20	20	26
	首都圏 家族成熟期	237	153	155	163	35	33	39	41	18	16	14	15
	首都圏 結晶期	142	133	120	118	41	38	33	36	16	18	11	12
	首都圏 高齢期	227	209	194	164	27	28	25	31	8	7	7	6
地方圏	地方圏 独身期	40	45	51	22	28	27	29	55	3	2	2	9
	地方圏 家族形成期	199	212	238	192	46	42	45	48	28	21	17	21
	地方圏 家族成長前期	372	276	275	289	33	38	38	48	45	43	41	35
	地方圏 家族成長後期	264	202	213	198	35	38	40	52	32	31	32	23
	地方圏 家族成熟期	539	447	399	455	37	31	34	40	13	9	9	13
	地方圏 結晶期	387	291	315	294	35	35	40	38	14	16	10	18
	地方圏 高齢期	660	593	589	578	27	20	19	23	7	7	8	7

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

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

複数保有組み合わせの変化

軽同士の組み合わせが増える等、複数台保有における小型化の進行が継続。

05年からの推移でみると、「大・中・小型車とボンネットワゴン・キャブワゴン・RV」の組み合わせが減少傾向で、「大衆車と軽乗用車・軽ボンネットバン」、「軽乗用車・軽ボンネットバン同士の組み合わせは増加傾向。複数台保有の内訳は軽を2台以上保有する世帯の増加傾向が継続している。

乗用車複数保有世帯の保有車組合せ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

(%)

	大・中・小型車					大衆車					軽乗用車・ 軽ボンネットバン					ボンネットワゴン キャブワゴン RV				
	13年	11年	09年	07年	05年	13年	11年	09年	07年	05年	13年	11年	09年	07年	05年	13年	11年	09年	07年	05年
大・中・小型車	1	2	4	1	3	5	6	8	6	7	8	11	8	7	8	5	7	7	9	12
大衆車						3	4	3	2	2	13	10	10	8	8	12	13	16	12	13
軽乗用車・ 軽ボンネットバン											10	9	8	7	6	36	29	30	35	31
ボンネットワゴン キャブワゴン RV																7	8	7	12	9

*13年 (n=605)。

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

*各保有組み合わせの%を全て足すと100%となる。

「大衆 + 軽」「軽同土」の組み合わせは地方圏周辺部及び郡部で高い

- < 大中小型 + RV系*の組み合わせ > 首都圏周辺で全体より高い。
- < 大衆 + 軽の組み合わせ > 低年収層、高齢期で高い。
- < 軽同土の組み合わせ > 地方圏、低年収層、家族成熟期～結晶期で高い。

複数保有率の変化【A・Bともに新車の複数保有世帯】

(%)

		n			大・中・小型車 + ボンネットワゴン ・キャブワゴン・RV			大衆車 + 軽乗用 ・軽ボンネットバン			軽乗用・軽ボンネットバン + 軽乗用・軽ボンネットバン		
		13年	11年	09年	13年	11年	09年	13年	11年	09年	13年	11年	09年
全体		696	590	594	5	7	7	13	10	10	10	9	8
地域	首都圏	114	141	127	8	8	8	14	5	10	6	4	6
	地方圏(首都圏以外)	582	449	467	4	7	6	13	12	9	10	11	9
	首都圏*中心部(23区)	4	4	4	-	50	-	-	-	-	-	-	-
	近郊(40km圏)	67	63	46	5	8	9	16	3	13	8	3	2
	周辺(40km圏外)	43	74	77	14	5	8	12	7	9	5	5	8
	地方圏*大都市	86	45	53	9	4	15	13	7	6	6	11	-
	中都市	119	108	126	5	5	4	9	11	7	8	12	9
	小都市	84	51	55	5	8	2	16	6	13	7	8	2
	周辺部	217	181	169	3	7	6	13	15	12	12	11	12
	郡部	76	64	64	3	9	8	18	13	8	15	11	13
	主要5都市	24	19	13	8	16	23	8	-	-	4	-	-
	年収5分位	第1分位	45	22	15	7	-	-	22	23	20	13	18
第2分位		81	60	54	1	5	-	24	23	19	11	12	20
第3分位		120	103	106	4	6	7	9	13	13	15	14	7
第4分位		151	159	159	3	5	6	11	8	6	5	6	8
第5分位		187	198	215	8	12	8	12	7	8	9	7	6
ライフステージ	独身期	5	0	0	-	-	-	20	-	-	-	-	-
	家族形成期	48	51	66	2	6	8	11	2	5	6	6	11
	家族成長前期	94	88	84	-	2	6	6	5	2	5	2	4
	家族成長後期	99	74	73	4	7	8	12	5	4	6	4	6
	家族成熟期	183	169	153	7	8	5	12	15	11	14	17	8
	結晶期	137	92	107	7	9	9	13	15	9	12	12	13
	高齢期	130	116	110	5	8	5	22	10	20	8	7	7

■ n = 30未満

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

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

* RV系の定義は 頁参照。

4. 非保有とその理由

非保有率・保有中止率

非保有世帯は全体の15%。首都圏では3割弱、地方圏では1割弱。

四輪自動車^{*}の非保有率は15%。

非保有世帯のうち、保有未経験世帯は13年では60%。

<地域別>首都圏の非保有率が、地方圏に比べ高く、特に中心部（23区）で46%と特に高い。

地方圏では、都市規模が小さくなるほど非保有率は減少。

<年収別>年収が高いほど非保有率が低くなる傾向は変わらず。

<ライフステージ別>独身期が49%、高齢期が23%と非保有率が高く、傾向は変わらず。

四輪自動車保有状況

		四輪自動車の保有有無				乗用車の保有経験【四輪非保有世帯】							
		持っていない				(以前乗用車を持っていた)保有中止世帯 [*]				持っていたことはない			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
n		694	781	863	657	278	286	355	248	416	495	507	407
全体		15	20	22	18	40	37	41	38	60	63	59	62
地域	首都圏	27	27	28	21	37	39	40	45	63	61	60	55
	地方圏 (首都圏以外)	9	17	20	17	45	35	42	35	55	65	58	66
	首都圏 [*] 中心部(23区)	46	62	60	48	33	40	43	45	67	60	57	55
	近郊 (40km圏)	22	22	27	18	38	37	40	47	62	63	61	53
	周辺 (40km圏外)	16	15	15	10	47	41	37	42	53	59	64	58
	地方圏 [*] 大都市	13	25	29	25	45	30	36	39	55	70	64	61
	中都市	12	20	21	21	52	41	49	37	48	59	51	63
	小都市	8	16	19	17	46	31	50	26	55	69	50	74
	周辺部	5	12	13	13	35	37	40	30	65	63	60	70
	郡部	6	16	17	12	31	32	35	34	69	68	65	66
	主要5都市	35	46	52	39	35	35	40	45	65	65	60	55
年収5分位	第1分位	35	51	52	53	39	31	36	32	61	69	64	68
	第2分位	18	21	26	18	40	42	45	42	60	58	55	58
	第3分位	12	13	16	9	42	43	47	55	59	57	53	45
	第4分位	8	8	9	5	37	43	54	46	63	57	46	54
	第5分位	5	7	6	6	26	43	54	69	74	57	46	31
ライフステージ	独身期	49	62	60	49	17	3	18	9	83	97	82	91
	家族形成期	9	11	14	10	14	26	41	50	86	74	59	50
	家族成長前期	8	6	6	4	34	38	50	50	66	63	50	50
	家族成長後期	12	8	9	6	38	42	57	95	62	58	43	5
	家族成熟期	10	10	12	8	48	54	53	38	52	46	47	62
	結晶期	13	15	15	11	44	48	39	42	57	52	61	58
	高齢期	23	33	35	35	47	41	44	36	53	59	56	64

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

* バントラック等を含めた四輪自動車。

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

保有中止世帯と保有未経験世帯の現在非保有の理由

現在非保有理由は、保有中止世帯、保有未経験世帯とも経済的要因が上位。

< 保有中止世帯の現在非保有の理由 >

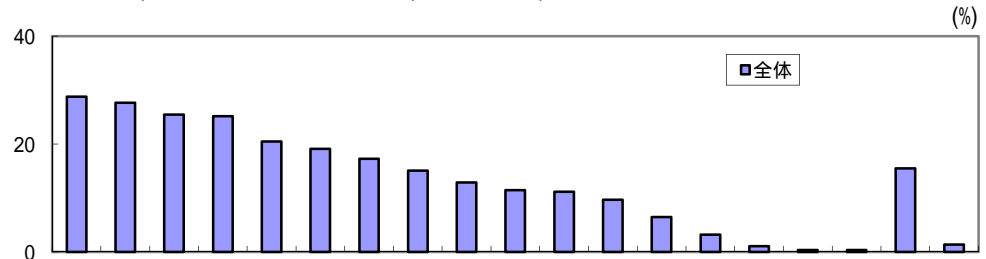
「ガソリン・駐車場代が負担」が29%と最も高い。「車検費用が負担」(28%)

「高齢、病気、体力理由」(26%)と続く。

< 地域別 > 首都圏では「ガソリン・駐車場代が負担」「車検費用が負担」が36%と最も高く、
地方圏では「高齢、病気、体力理由」が38%で最も高い。

< ライフステージ別 > 高齢期では全体に比べ「高齢、病気、体力理由」が高い。

〔保有中止世帯(乗用車を以前保有)〕現在非保有の理由(複数回答)



		n	ガソリン代や駐車場代が負担	車検費用が負担	高齢、病気、体力理由	使用用途がなくなる・使用頻度減少	収入の減少・少ない	自動車税が負担	任意保険が負担	家族人数の減少	他に金がかかるとか、お金の都合	仕事を辞めたから	レンタカーを利用	近居家族の車を使える	会社の車を使える	資産の目減り	カーシェアリング	を利用	自然災害に遭った	その他	特にな
全体		278	29	28	26	25	21	19	17	15	13	12	11	10	7	3	1	0	0	16	1
地域	首都圏	154	36	36	16	31	26	27	21	20	11	17	14	15	9	3	2	1	1	8	1
	地方圏(首都圏以外)	124	19	17	38	18	14	10	12	10	15	5	8	3	3	3	-	-	-	25	2
	首都圏*中心部(23区)	59	48	37	12	24	31	20	20	19	14	14	10	20	12	5	2	-	-	3	2
	近郊(40km圏)	74	30	35	22	37	26	30	23	22	7	22	15	14	8	1	3	1	1	10	-
	周辺(40km圏外)	21	29	38	5	33	14	33	19	14	19	10	19	5	5	5	-	-	-	14	5
	地方圏*大都市	45	36	27	20	18	22	13	20	13	11	4	2	7	7	2	-	-	-	22	2
	中都市	46	13	17	46	20	15	9	9	9	13	7	9	2	2	4	-	-	-	22	2
	小都市	15	7	7	40	13	-	-	7	7	33	-	-	-	-	7	-	-	-	33	-
	周辺部	13	8	-	62	15	-	8	8	8	15	8	8	-	-	-	-	-	-	31	-
	郡部	5	-	-	60	20	-	20	-	-	20	-	80	-	-	-	-	-	-	40	-
主要5都市	94	46	38	14	28	31	22	21	20	11	15	12	15	14	3	1	-	-	5	2	
年収5分位	第1分位	107	20	22	32	22	11	15	13	9	15	6	16	3	4	2	1	-	-	21	2
	第2分位	55	27	35	29	15	20	24	20	18	18	20	6	7	6	6	2	-	2	13	-
	第3分位	39	33	36	26	41	33	31	28	26	13	10	10	18	5	-	-	-	-	13	-
	第4分位	23	61	39	4	22	39	22	22	17	-	17	-	22	17	17	-	-	-	4	-
	第5分位	10	40	30	-	40	20	10	20	20	-	20	-	30	-	-	10	10	-	10	-
ライフステージ	独身期	15	47	53	13	33	33	13	20	20	-	7	7	7	-	7	-	7	-	13	-
	家族形成期	4	50	25	-	-	25	-	25	25	-	50	-	25	25	25	-	-	-	-	-
	家族成長前期	18	56	44	6	28	22	28	44	33	6	39	11	17	28	11	-	-	-	-	-
	家族成長後期	23	39	44	4	22	30	30	30	26	9	22	4	17	9	4	-	-	4	9	-
	家族成熟期	43	42	44	9	21	30	28	30	26	12	14	9	19	5	2	7	-	-	16	2
	結晶期	37	35	35	16	35	24	27	11	14	11	14	16	14	11	3	-	-	-	14	-
	高齢期	138	15	13	41	24	13	12	9	7	17	4	12	4	3	1	-	-	-	20	2

■ n = 30未満 ■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

*13年質問項目を見直し。

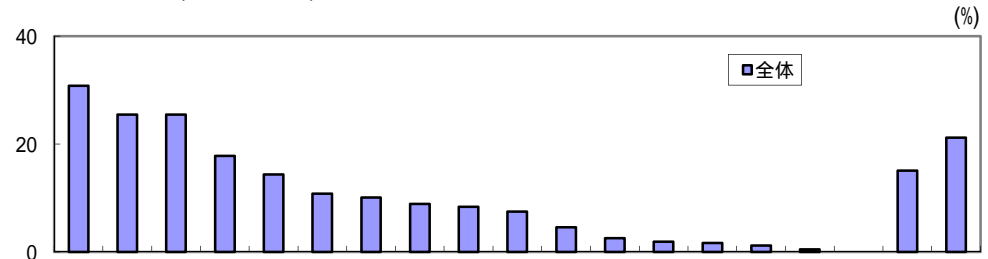
<保有未経験世帯の現在非保有の理由>

「ガソリン・駐車場代が負担」が31%と最も高い。「車検費用が負担」「使う用途がなくなる・ない」(26%)と続く。

<地域別> 地方圏は「高齢、病気、体力理由」が全体に比べ最も高い。

<ライフステージ別> 高齢期では全体に比べ「高齢、病気、体力理由」が高い。

【保有未経験世帯】現在非保有の理由(複数回答)



		n	ガソリン代や駐車場代が負担	車検費用が負担	使う用途がなくなる・ない	自動車税が負担	任意保険が負担	他にかりそうなお金がかかる	レンタカーを利用	収入の減少・少ない	高齢、病気、体力理由	近居家族の車を使える	会社の車を使える	使用頻度減少	家族人数の減少	カーシェアリングを利用	仕事を辞めたから	資産の目減り	自然災害に遭った	その他	特になし	
全体		416	31	26	26	18	14	11	10	9	8	8	5	3	2	2	1	1	-	15	21	
地域	首都圏	266	35	27	25	19	15	14	14	10	4	7	5	3	2	2	1	0	-	11	22	
	地方圏(首都圏以外)	150	24	23	26	16	13	6	4	7	17	9	4	2	1	1	2	1	-	22	19	
	首都圏*中心部(23区)	121	33	24	24	17	12	15	18	10	2	7	3	4	2	4	-	1	-	6	26	
	近郊(40km圏)	121	40	32	27	22	19	12	10	10	6	7	7	3	3	-	2	-	-	14	19	
	周辺(40km圏外)	24	17	17	21	13	13	13	8	13	4	4	4	-	-	-	-	-	-	-	25	17
	地方圏*大都市	55	27	27	29	18	13	9	2	6	9	11	6	2	-	2	2	-	-	-	15	24
	中都市	42	26	26	24	19	19	2	10	14	14	5	2	2	-	2	-	-	-	-	29	12
	小都市	18	17	11	33	11	11	6	-	6	17	-	-	-	-	-	-	-	6	-	22	28
	周辺部	24	21	17	25	8	4	8	-	-	33	13	4	-	8	-	8	-	-	-	33	8
	郡部	11	18	18	9	18	18	-	9	-	27	18	9	9	-	-	-	-	-	-	9	36
主要5都市	173	35	26	26	20	15	15	14	9	2	8	4	4	4	1	3	-	1	-	9	24	
年収5分位	第1分位	166	20	17	25	10	10	6	1	9	14	5	2	1	2	-	2	1	-	22	27	
	第2分位	81	35	22	21	14	9	12	14	16	7	5	4	3	4	1	3	-	-	12	22	
	第3分位	55	42	44	26	31	20	13	18	13	4	7	9	-	-	7	-	-	-	7	16	
	第4分位	39	64	49	23	39	33	13	26	3	3	21	8	8	3	5	-	3	-	3	8	
	第5分位	29	38	35	28	28	24	28	14	-	3	10	7	3	-	-	-	-	-	-	17	17
ライフステージ	独身期	71	44	30	39	20	14	14	13	11	-	4	7	-	-	3	-	-	-	9	13	
	家族形成期	25	52	64	32	56	40	24	28	24	-	24	8	4	-	4	-	-	-	16	4	
	家族成長前期	35	51	46	9	34	29	29	11	11	3	23	3	6	-	3	3	-	-	6	11	
	家族成長後期	37	38	32	32	22	19	27	11	8	-	5	5	8	-	-	-	-	-	14	16	
	家族成熟期	46	33	26	24	20	20	9	11	7	7	2	7	-	2	-	-	2	-	24	17	
	結晶期	48	44	29	23	19	17	6	13	13	4	2	6	2	2	6	-	2	-	13	17	
	高齢期	154	10	10	21	5	4	1	5	5	19	7	2	3	4	-	3	-	-	19	34	

■ n=30未満 ■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

*13年質問項目を見直し。

非保有世帯の今後の購入意向

「自分、家族は誰も欲しいと思っていない」が62%。

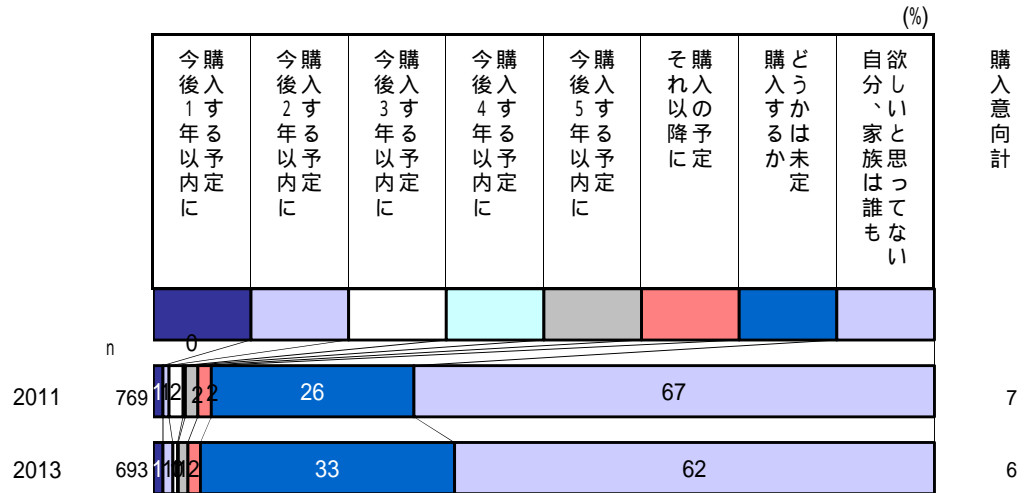
時期はともあれ購入意向がある計は6%。

<地域別> 首都圏中心部は「購入するかどうかは未定」が全体に比べ高い。

<ライフステージ別> 独身期～家族成長前期までの購入意向計が全体に比べ高い。

<保有経験別> 保有中止世帯と保有未経験世帯では差は見られない。

今後の四輪自動車購入意向【四輪非保有世帯】



		n	今購入する 1年以内 に	今購入する 2年以内 に	今購入する 3年以内 に	今購入する 4年以内 に	今購入する 5年以内 に	その後購入 の予定に	購入する かどうか 未定	欲しいと 思ってい ない	購入 意向計
全体		693	1	1	1	0	1	2	33	62	6
地域	首都圏	419	1	1	1	0	2	2	39	54	7
	地方圏(首都圏以外)	274	2	1	0	-	-	1	22	73	4
	首都圏*中心部(23区)	179	1	2	1	-	2	2	38	55	7
	近郊(40km圏)	195	-	2	1	1	2	2	43	51	6
	周辺(40km圏外)	45	2	-	-	-	4	4	31	58	11
	地方圏*大都市	100	1	3	-	-	-	2	29	65	6
	中都市	88	1	-	1	-	-	-	26	72	2
	小都市	33	-	-	-	-	-	-	12	88	-
	周辺部	37	5	-	-	-	-	-	11	84	5
	郡部	16	6	-	-	-	-	6	6	81	13
	主要5都市	266	1	2	0	0	2	2	37	57	7
年収5分位	第1分位	272	1	-	0	-	-	2	22	75	3
	第2分位	136	2	-	2	-	2	-	32	63	5
	第3分位	94	1	1	-	-	3	1	44	50	7
	第4分位	62	2	7	2	-	5	7	47	32	21
	第5分位	39	-	-	-	-	-	-	46	54	-
ライフステージ	独身期	86	5	2	1	-	1	6	59	26	15
	家族形成期	29	3	3	3	-	3	-	66	21	14
	家族成長前期	53	-	4	4	-	2	8	49	34	17
	家族成長後期	60	-	-	-	2	2	-	62	35	3
	家族成熟期	89	-	2	-	-	1	1	40	55	4
	結晶期	85	4	-	-	-	4	-	31	62	7
	高齢期	291	-	1	-	-	-	0	11	88	1
保有経験	保有中止世帯	277	1	1	0	-	1	2	34	60	6
	持っていたことはない	416	1	1	1	0	1	1	32	62	6

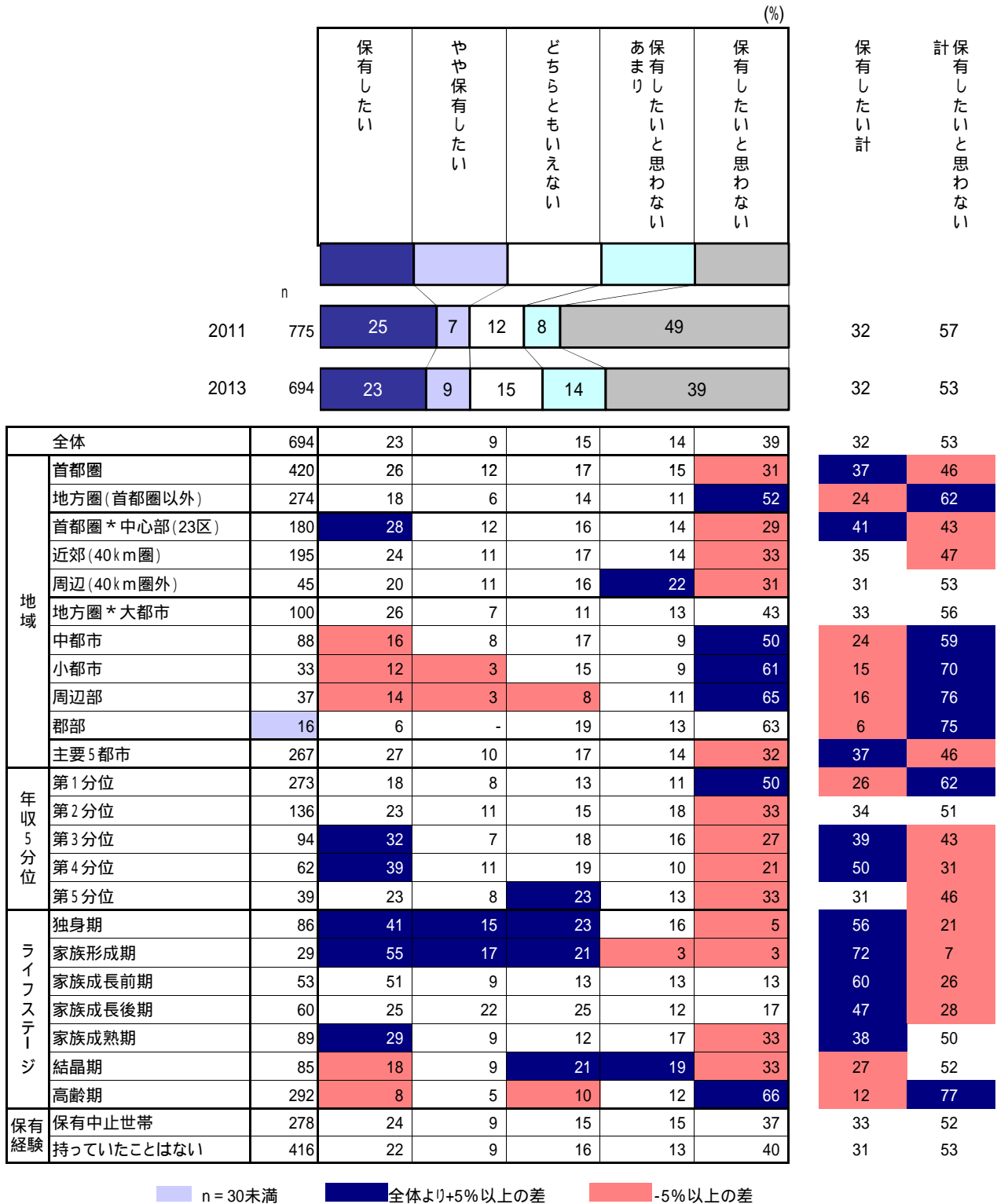
■ n = 30未満 ■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

非保有世帯の潜在的保有意欲

経済的な問題や免許有無などのすべての制約条件が一切ない場合、「保有したい」計は32%。

- <地域別> 首都圏で「保有したい」が全体に比べ高く、特に中心部で高い。
- <ライフステージ別> 独身期～家族成熟期で「保有したい」が全体に比べ高い。
- <保有経験別> 保有中止世帯と保有未経験世帯では差は見られない。

そもそも車を保有したいか【四輪非保有世帯】



乗用車ユーザーの特性と使用状況

1. ユーザー層の特性

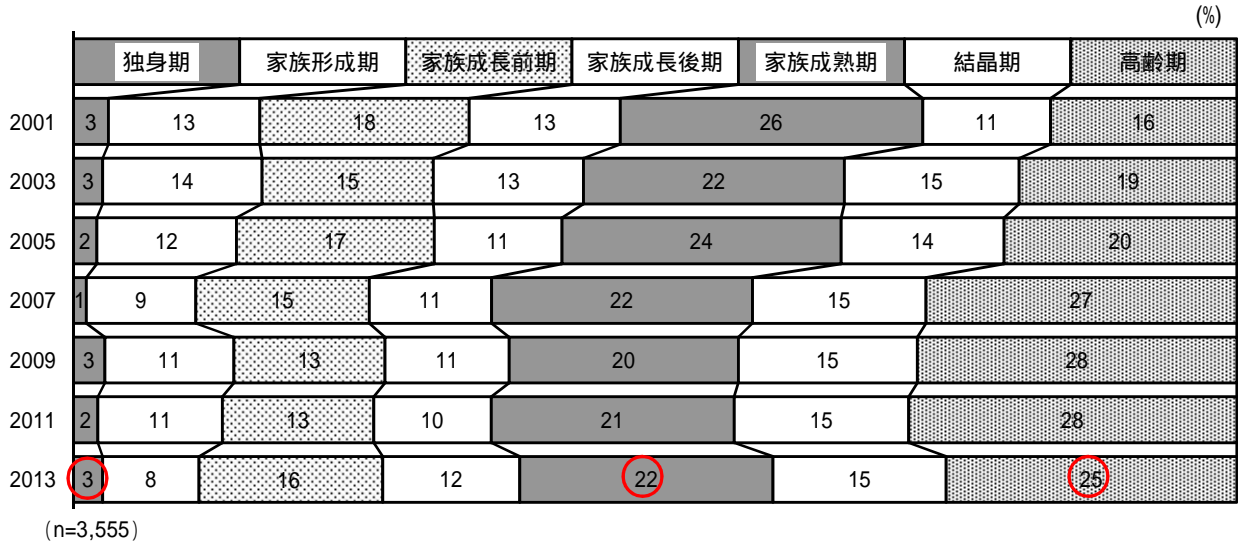
ユーザー層の変化

主運転者の世帯ライフステージは高齢期が1/4を占める。続柄は、家計の中心者が約6割。

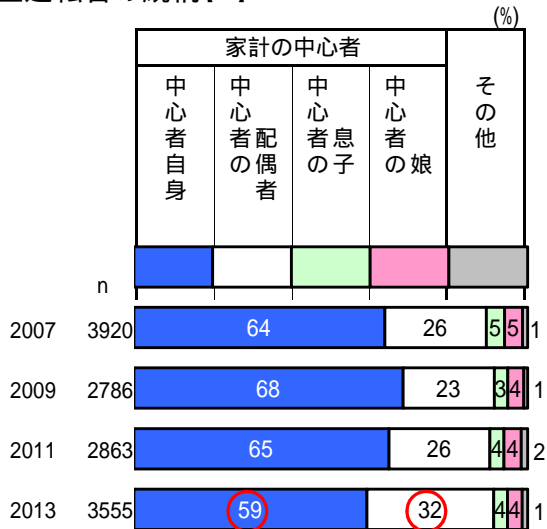
<乗用車の主運転者*の世帯ライフステージ> 高齢期が25%、次いで家族成熟期。独身期は3%程度。

<主運転者の続柄> 主運転者の続柄は、家計の中心者が約6割、配偶者が約3割。

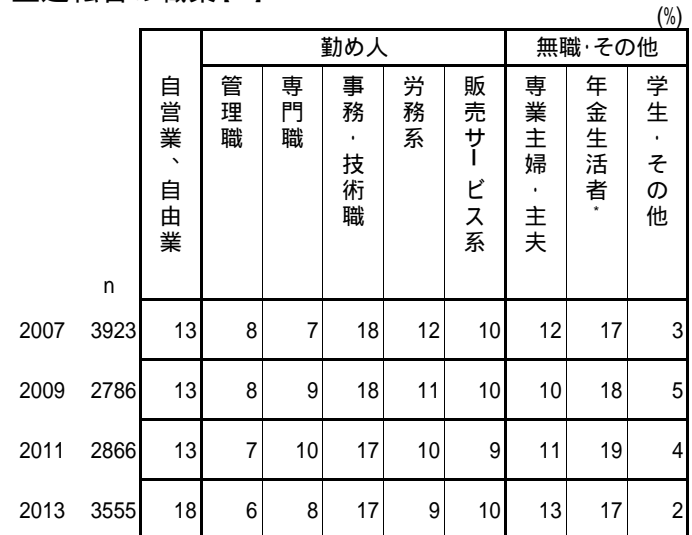
世帯ライフステージ【乗用車保有世帯】



主運転者の続柄【A】



主運転者の職業【A】



* 主運転者は、その車の運転頻度が最も多いドライバー。
* 世帯ライフステージの定義は、 頁を参照。

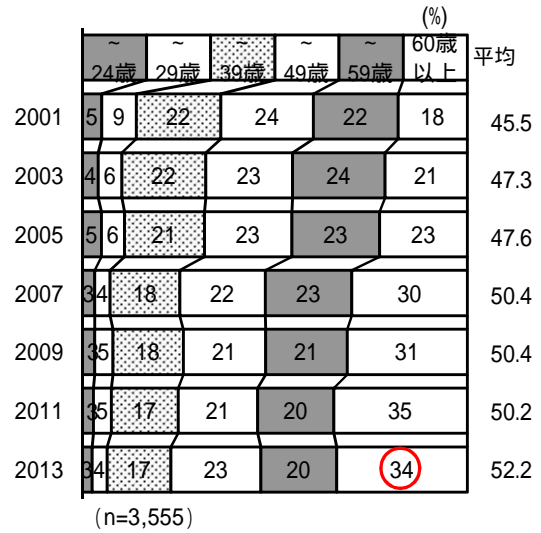
**女性の運転者比率は4割強。
主運転者の1/3を60歳以上が占める。**

- <性別・未既婚> 女性比率が43%。
- <年齢> 60歳以上が1/3を占める。
- <男女別の年齢> 60歳以上の割合は男性では4割強、女性では2割強。
- <運転者比率> 女性の運転者比率は7割強。

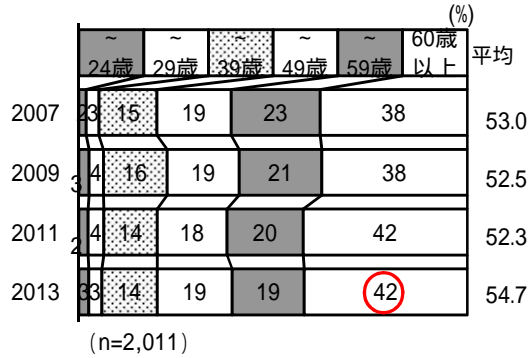
主運転者性別・未既婚 [A]



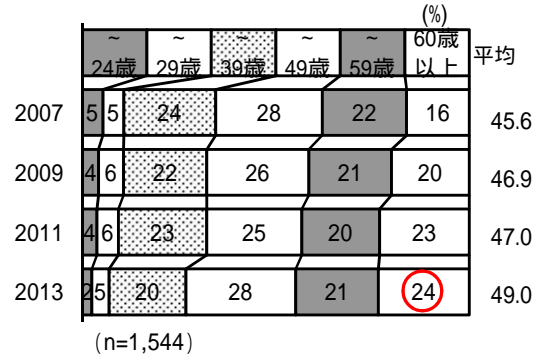
主運転者年齢 [A]



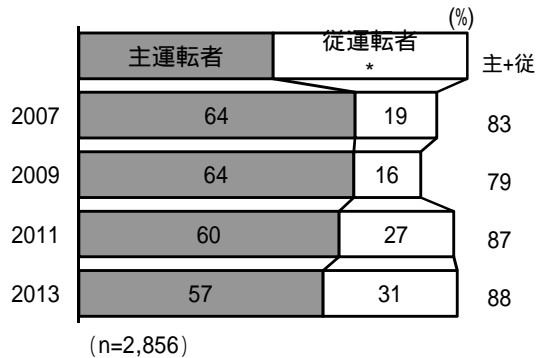
男性主運転者年齢 [A]



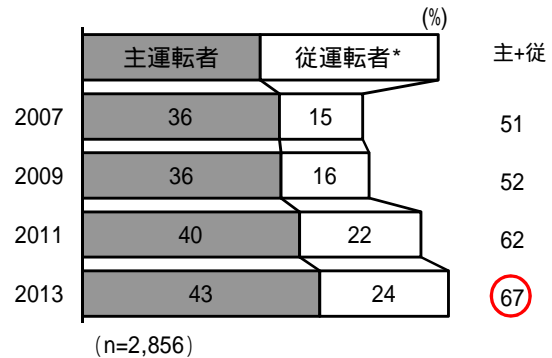
女性主運転者年齢 [A]



男性運転者比率 [A]



女性運転者比率 [A]



* 従運転者とはその車の運転頻度が2番目に多いドライバー。

2. 使用状況

車の使い方の変化

主使用用途は「買物・用足し」が4割強。月間走行距離は400km弱。

<主使用用途> 「買物・用足し・他」が4割強、「通勤・通学」は3割弱。

<月間維持費> 「～6,000円」が3割弱、「～12,000円」が4割弱。

<使用頻度と走行距離> 毎日利用が4割強。月間走行距離は400km弱。

<乗車人数> 1人乗車が1/3を占める。

主運転者の主使用用途[A]

	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し・他
2001	17	35	17	31
2003	17	33	16	34
2005	16	33	16	35
2007	15	33	14	37
2009	15	31	16	38
2011	14	32	14	40
2013	14	27	15	44

(n=3,523)

月間維持費[A]

	～6,000円	～12,000円	～20,000円	20,001円～	平均(円)
2001	24	37	21	18	13,200
2003	26	39	19	16	12,700
2005	24	38	21	17	13,100
2007	24	40	20	17	13,000
2009	27	37	20	16	12,500
2011	26	40	20	15	12,500
2013	27	39	19	14	12,100

(n=3,548)

主運転者の一週間当り使用頻度[A]

	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	平均(日)
2001	8	21	17	13	41	5.0
2003	9	20	19	12	40	4.9
2005	8	21	19	14	39	5.0
2007	7	20	19	13	41	5.0
2009	9	19	18	13	41	5.0
2011	9	19	17	14	41	5.0
2013	7	21	17	13	43	5.1

(n=3,555)

月間走行距離[A]

	～300km	～600km	～1,200km	1,201km～	平均(km)
2001	51	19	23	7	450
2003	52	20	23	6	430
2005	51	19	23	7	450
2007	52	19	22	7	430
2009	53	18	21	7	430
2011	54	18	22	7	410
2013	58	17	21	5	380

(n=3,548)

主な乗車人数[A]

	1人	2～3人	4～5人	6人以上
2003	45	35	18	2
2005	43	36	19	3
2007	34	48	17	1
2009	34	49	17	1
2011	37	49	13	1
2013	36	46	16	1

(n=3,555)

大勢乗る時の乗車人数[A]

	1人	2～3人	4～5人	6人以上
2003	1	20	65	14
2005	2	20	64	15
2007	2	20	64	14
2009	2	22	63	13
2011	3	23	62	13
2013	3	19	58	16

(n=3,553)

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

使用用途の変化

複数回答での使用用途は3 / 4が「買物・用足し・他」で使用。

<使用用途（複数回答）> 3 / 4が「買物・用足し・他」で使用。

<地域別> 全体に比べ、首都圏では「レジャー」使用が高く、特に首都圏中心部で高い傾向。

<ライフステージ別> 独身期～家族形成期では「通勤・通学」「レジャー」での使用が高い。

主運転者の使用用途（複数回答）【A】

		n				仕事・商用				通勤・通学				レジャー				買物・用足し・他			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体		3554	2830	2857	2779	21	21	22	22	32	39	38	40	57	54	56	52	75	71	70	71
地域	首都圏	1093	781	780	752	20	20	19	18	26	30	29	32	66	61	60	55	78	73	69	71
	地方圏（首都圏以外）	2461	2049	2077	2027	22	21	23	23	35	42	41	43	53	52	54	51	74	71	70	71
	首都圏*中心部（23区）	190	72	68	90	27	22	22	26	13	13	12	19	85	74	79	72	78	69	66	66
	近郊（40km圏）	670	434	385	370	17	17	18	16	24	25	23	27	65	64	61	58	81	78	68	76
	周辺（40km圏外）	233	275	327	292	22	23	18	18	45	43	38	43	54	52	54	46	68	68	70	67
	地方圏*大都市	606	371	375	301	19	22	24	23	28	37	40	32	59	56	58	63	77	71	64	78
	中都市	597	598	587	520	19	20	23	22	35	40	38	43	56	56	55	54	75	75	71	72
	小都市	372	203	218	176	25	19	23	23	27	43	38	47	54	48	57	47	76	68	74	70
	周辺部	639	615	630	684	25	22	23	22	42	45	47	47	47	49	49	46	70	71	70	69
	郡部	247	262	267	346	25	24	23	28	41	46	38	43	46	47	54	45	70	63	73	69
	主要5都市	461	220	195	230	23	21	20	22	15	15	19	18	75	69	71	68	79	74	68	72
年収5分位	第1分位	449	304	318	271	22	21	19	19	28	25	26	24	51	50	48	44	82	79	82	80
	第2分位	586	503	489	491	21	19	20	18	27	34	35	34	57	51	54	53	79	76	73	76
	第3分位	644	554	568	545	21	22	24	24	37	44	37	41	59	57	55	50	73	70	69	69
	第4分位	671	609	624	582	22	21	23	22	36	44	42	49	57	55	59	51	72	71	66	68
	第5分位	701	632	647	583	21	21	24	24	31	41	41	44	61	56	58	55	73	66	67	68
ライフステージ	独身期	88	63	78	31	21	25	17	29	66	62	67	42	73	65	68	71	71	64	68	52
	家族形成期	296	309	328	267	18	21	24	20	39	43	41	45	68	63	58	55	73	74	66	76
	家族成長前期	561	370	378	418	18	20	23	17	39	46	43	46	60	59	60	57	74	75	73	76
	家族成長後期	418	282	300	292	23	22	24	21	36	50	45	55	57	47	53	47	80	73	74	71
	家族成熟期	776	593	554	617	23	21	20	25	38	42	41	45	55	51	54	48	72	63	67	63
	結晶期	529	422	433	410	25	23	25	28	30	44	43	44	52	57	57	55	72	67	65	68
	高齢期	886	790	778	735	21	19	20	19	17	23	23	22	56	52	52	50	79	77	73	76

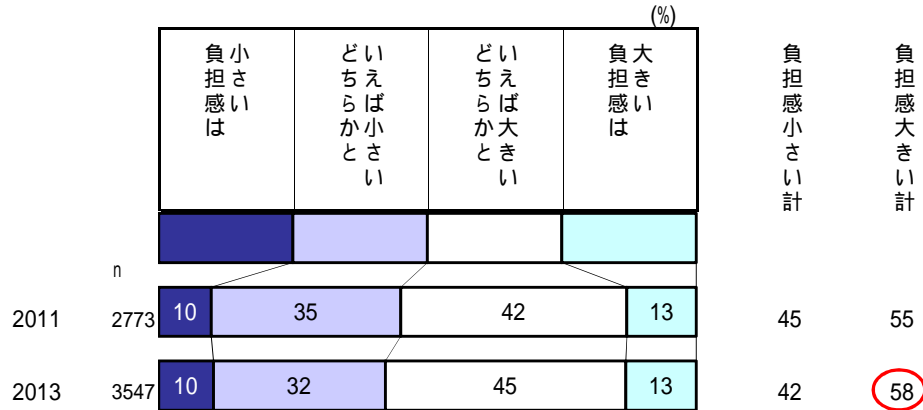
■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

維持費全体の負担感

維持費の「負担感大きい計」は58%。
 <ライフステージ別> 家族形成期および家族成長前期では、「負担感大きい計」が全体に比べやや高い。

維持費負担感【A】



	n	負担感小さい	どちらか小さい	どちらか大きい	負担感大きい	負担感小さい計	負担感大きい計	
全体	3547	10	32	45	13	42	58	
地域	首都圏	1090	10	32	46	12	42	58
	地方圏(首都圏以外)	2457	10	32	44	14	42	58
	首都圏*中心部(23区)	190	7	33	50	11	40	60
	近郊(40km圏)	670	10	31	46	13	41	59
	周辺(40km圏外)	230	12	34	43	12	45	55
	地方圏*大都市	605	8	34	45	13	42	58
	中都市	597	9	35	44	11	44	56
	小都市	372	11	30	46	13	41	59
	周辺部	638	11	29	43	16	41	59
	郡部	245	12	30	42	16	42	58
	主要5都市	461	8	33	48	12	41	59
年収5分位	第1分位	448	12	34	39	15	46	54
	第2分位	585	10	34	44	13	44	56
	第3分位	644	9	30	47	14	40	60
	第4分位	669	11	30	48	12	40	60
	第5分位	699	11	35	44	11	45	55
ライフステージ	独身期	87	7	36	45	13	43	57
	家族形成期	296	9	26	51	14	35	65
	家族成長前期	560	8	24	49	19	33	68
	家族成長後期	418	11	32	44	13	43	57
	家族成熟期	774	11	33	44	13	43	57
	結晶期	528	10	32	46	13	41	59
	高齢期	884	12	38	41	9	50	50

■ 全体より+5%以上の差

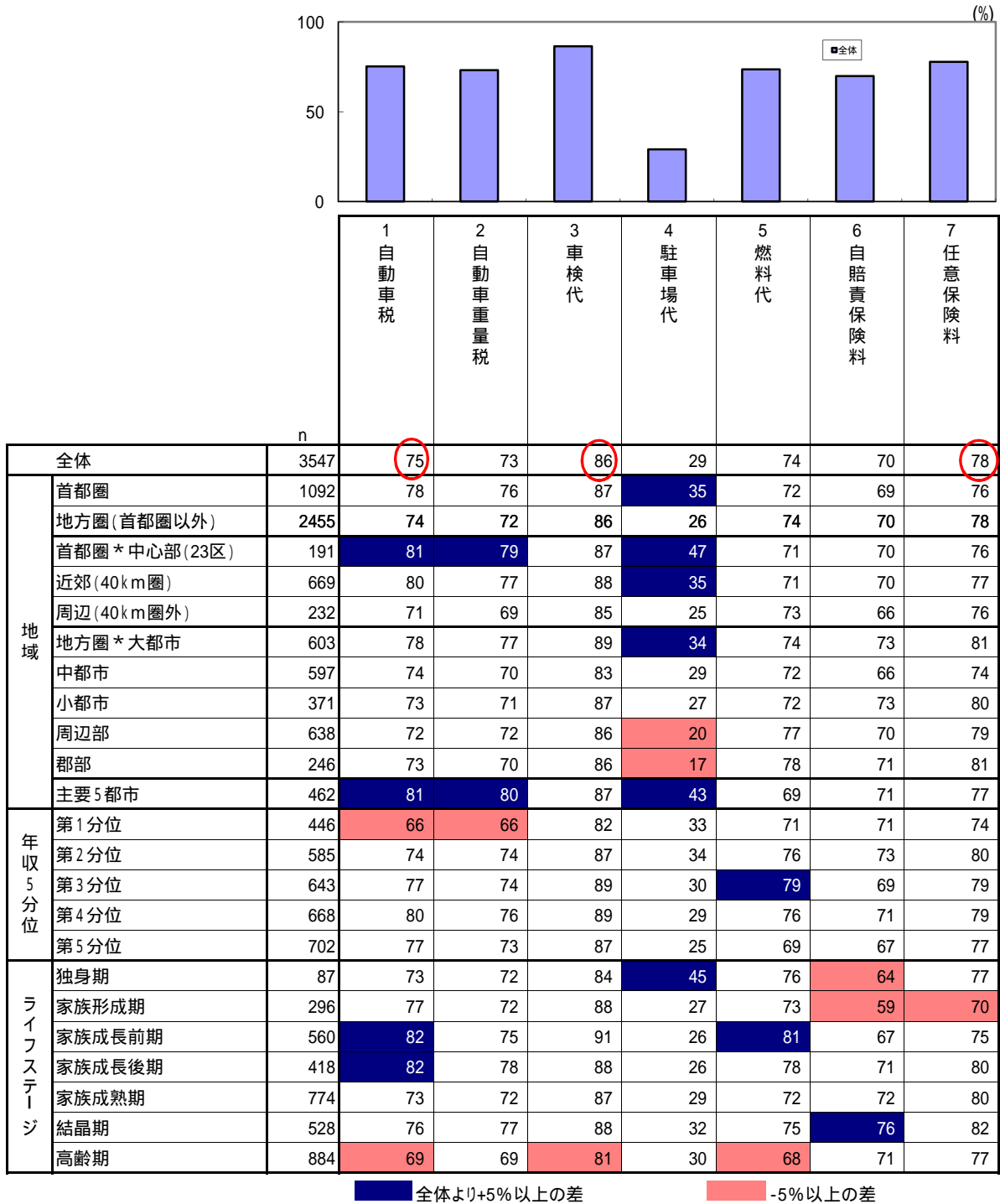
■ -5%以上の差

各維持費の負担感

駐車場代を除く各維持費とも7割以上が負担感が大きいと感じており、各特性間での差はあまりない

「負担感大きい計」では、「車検代」がトップで86%、次いで「自動車税」「任意保険料」。「駐車場代」を除き、「地域」「年収」「ライフステージ」間での差異はあまりない。

負担感大きい(大きい+どちらかといえば大きい) 計【乗用車保有世帯】

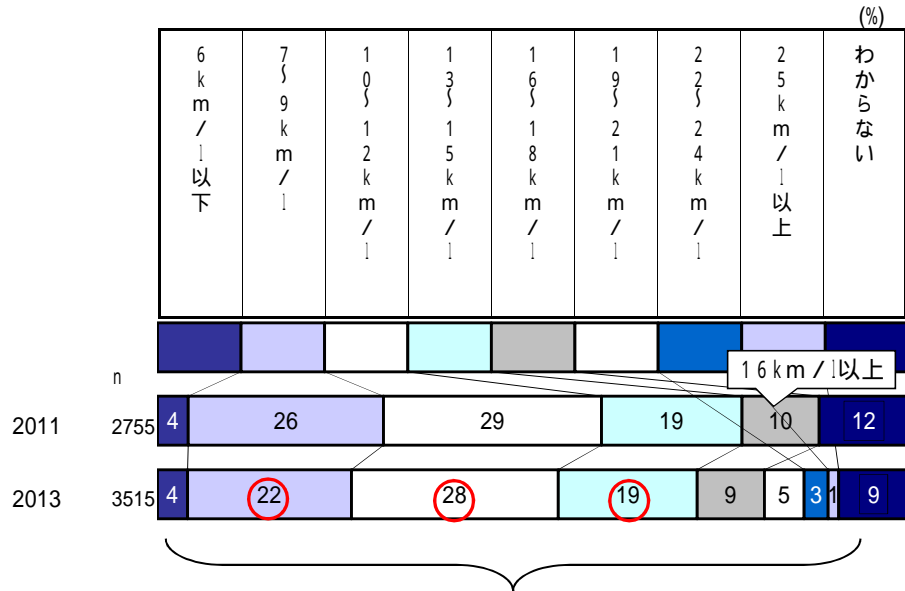


保有車の燃費

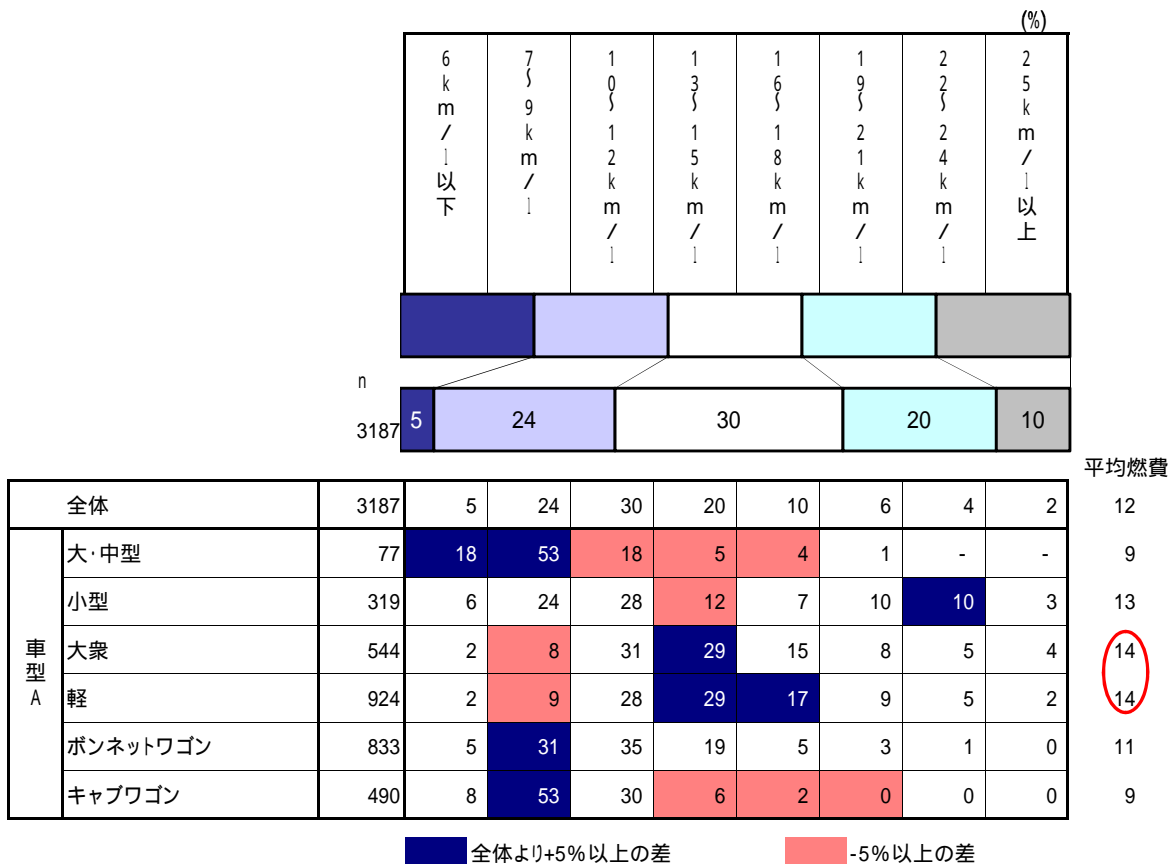
燃費は7～12 km/lが50%。

燃費は多い順に「10～12km/l」（28%）、「7～9km/l」（22%）、「13～15km/l」（19%）。
 <車種A別> 「わからない」を除き、燃費の平均を見ると、大衆車・軽の燃費が14km/lで
 トップ。

燃費【A】



燃費【A「わからない」を除いた割合】



購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造

購入形態の変化と流入状況

軽は上級クラス + RVからの流入が4割程度。

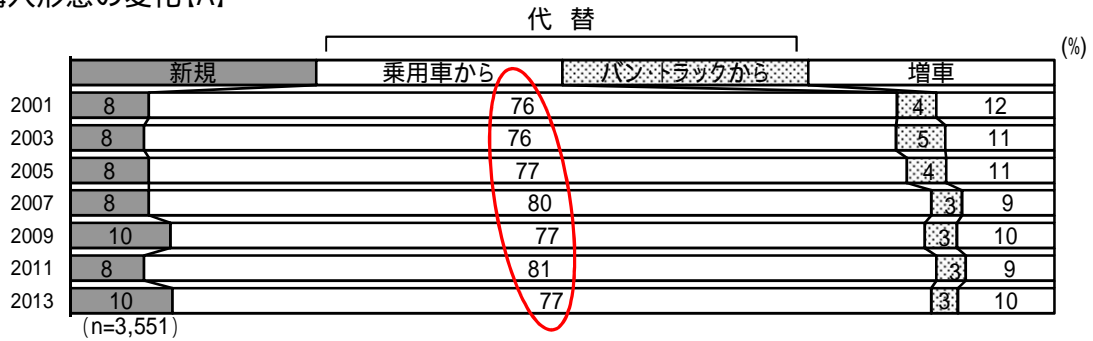
<購入形態> 代替が8割、新規・増車が2割。

<流入状況> 新車と中古車の組み合わせは、新車 新車が5割強。中古 中古は2割強。

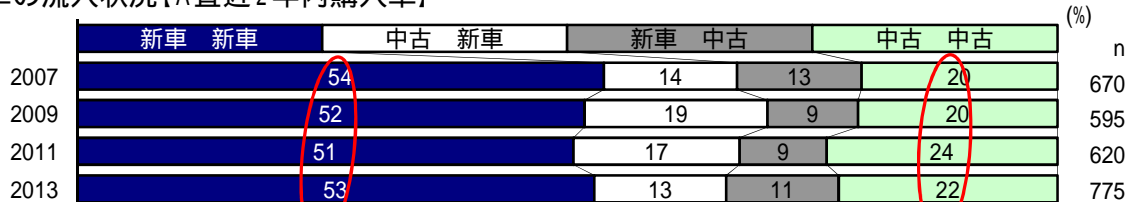
<軽乗用車・軽ボンバン> 上級 + RVからの流入が4割程度。

<ワゴン・RV> ワゴン・RVからの流入が8割弱。

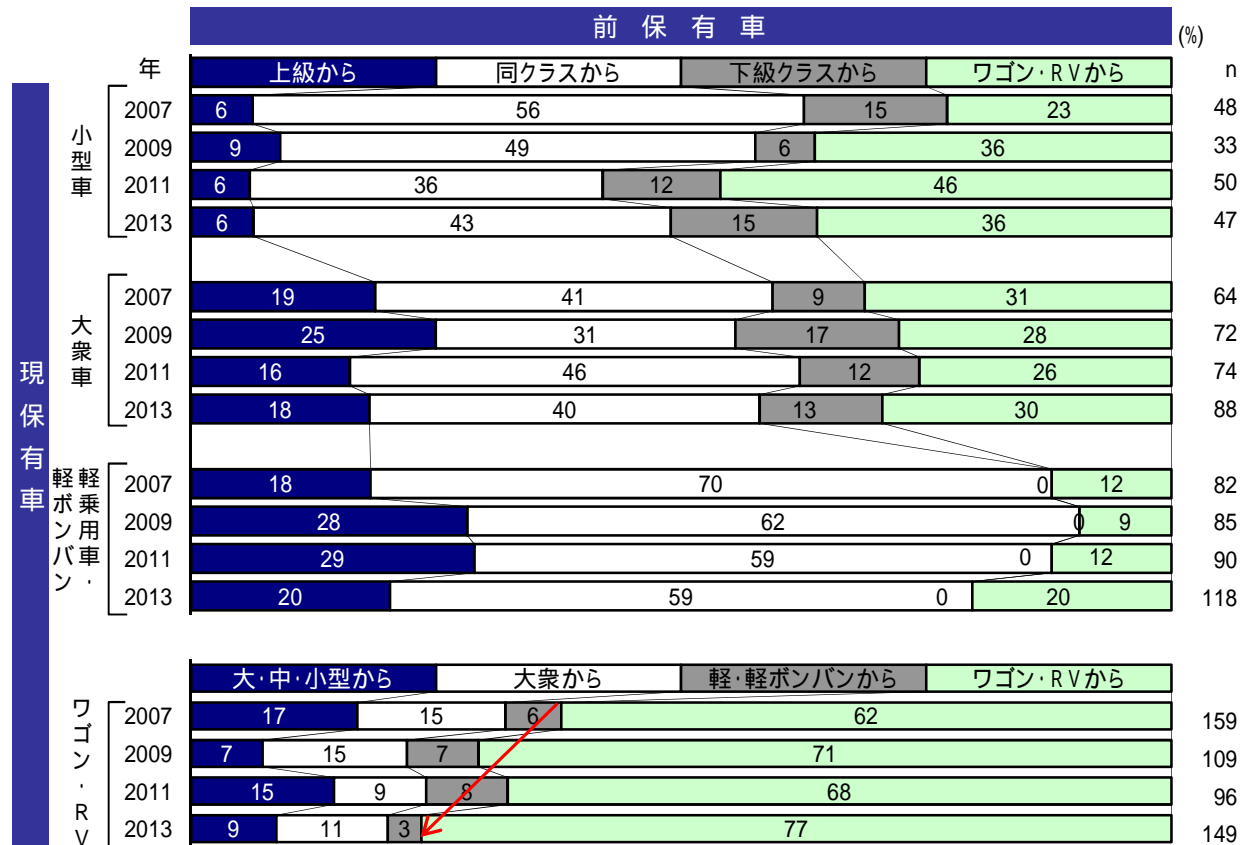
乗用車購入形態の変化 [A]



現保有車の流入状況 [A 直近2年内購入車]



現保有車の流入状況 [A・前保有とともに新車 直近2年内購入車]



* 乗用車購入形態は、軽ボンバンを除く。

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

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

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

現保有車別の流入状況(現保・前保ともに新車)【直近2年内購入車】
[車 型]

(%)

		前 保 有 車																
		新車																
		n				大・中型車				小型車				大衆車				
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
現 保 有 車	新 車	大・中型	7	4	9	7	57	100	89	100	14	-	11	-	14	-	-	-
		小型車	47	50	33	48	6	6	9	6	43	36	49	56	13	12	6	15
		大衆車	88	74	72	64	1	3	4	2	17	14	21	17	40	46	31	41
		軽乗用車・軽ボンパン	118	90	85	82	-	1	1	2	5	4	7	4	15	23	20	12
		ワゴン・RV	149	96	109	159	1	2	3	3	7	13	5	14	11	9	15	15
合計		409	314	308	360	2	4	6	5	13	14	14	18	19	22	19	19	

		新車								(合計)				
		軽乗用車・軽ボンパン				ワゴン・RV								
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
現 保 有 車	新 車	大・中型	-	-	-	-	14	-	-	-	100	100	100	100
		小型車	2	-	-	-	36	46	36	23	100	100	100	100
		大衆車	13	12	17	9	30	26	28	31	100	100	100	100
		軽乗用車・軽ボンパン	59	59	62	70	20	12	9	12	100	100	100	100
		ワゴン・RV	3	8	7	6	77	68	71	62	100	100	100	100
合計		21	22	24	20	45	38	38	39	100	100	100	100	

[排気量]

(%)

		前 保 有 車																
		新車																
		n				2501cc以上				2001cc~2500cc				1501cc~2000cc				
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
現 保 有 車	新 車	2501cc以上	16	6	15	20	63	83	60	55	13	17	13	25	13	-	27	15
		2001cc~2500cc	46	31	40	52	30	29	15	15	46	29	40	39	22	39	30	39
		1501cc~2000cc	95	78	61	92	7	6	8	9	21	15	10	12	50	46	56	57
		661cc~1500cc	137	101	103	106	2	5	3	1	9	10	13	9	27	22	28	35
		660cc以下	117	84	85	78	3	1	2	4	6	5	5	1	11	11	9	9
合計		418	300	304	348	9	8	8	9	15	12	14	14	26	26	29	34	

		新車								(合計)				
		661cc~1500cc				660cc以下								
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
現 保 有 車	新 車	2501cc以上	6	-	-	5	6	-	-	-	100	100	100	100
		2001cc~2500cc	2	3	13	6	-	-	3	2	100	100	100	100
		1501cc~2000cc	20	28	21	20	1	4	5	3	99	100	100	100
		661cc~1500cc	51	50	42	45	10	14	15	9	99	100	100	100
		660cc以下	28	25	21	17	51	58	62	69	100	100	100	100
合計		30	31	26	24	19	22	24	20	100	100	100	100	

n = 30未満

*直近2年内購入車を分析対象としている。
*表頭の前保有車(乗用車)から、表側の現保有車(乗用車)への流入を示す。

流出状況

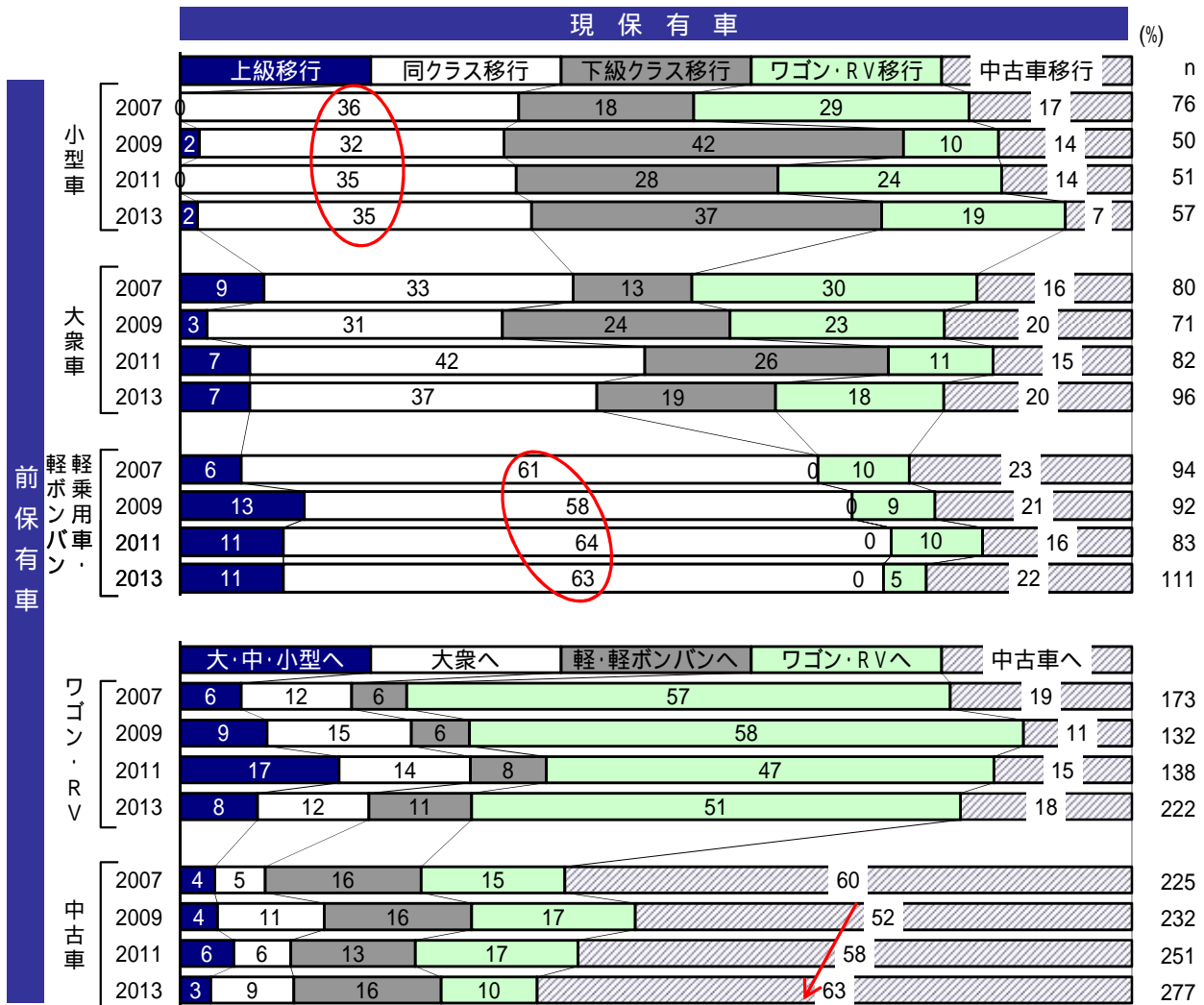
小型車、軽自動車は同クラス移行が一定量で安定。

<小型車> 同クラス移行と下級クラス移行が4割弱と同レベル。

<軽> 同クラス移行が6割程度。

<中古車> 中古車移行が6割程度。

前保有車別の流出状況〔直近2年内購入車〕



* 直近2年内購入車を分析対象としている。

* 表側の前保有車(乗用車)から、表頭の現保有車(乗用車)への流入を示す。

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

よって、「大型車」「中型車」への移行の場合でも、「同クラス」としている。

前保有車別の流出状況(直近2年内購入車)
[車 型]

(%)

		現 保 有 車															
		n				大・中型車				小型車				大衆車			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
前 保 有 車	大・中型	10	12	18	18	40	33	44	39	30	25	17	17	10	17	17	6
	小型車	53	44	43	63	2	-	2	-	38	41	37	43	28	23	35	18
	大衆車	77	70	57	67	1	-	-	-	8	9	4	10	46	49	39	39
	軽乗用車・軽ボンバン	87	70	73	72	-	-	-	-	1	-	-	-	13	13	16	8
	合計	227	196	191	220	3	2	5	3	13	14	11	17	27	28	27	20
		軽乗用車・軽ボンバン				ワゴン・RV				(合計)							
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年				
大・中型		-	8	6	11	20	17	17	28	100	100	100	100				
小型車		11	9	14	5	21	27	12	35	100	100	100	100				
大衆車		23	30	30	15	22	13	28	36	100	100	100	100				
軽乗用車・軽ボンバン		81	76	73	79	6	11	11	13	100	100	100	100				
合計		41	40	40	33	15	16	17	27	100	100	100	100				

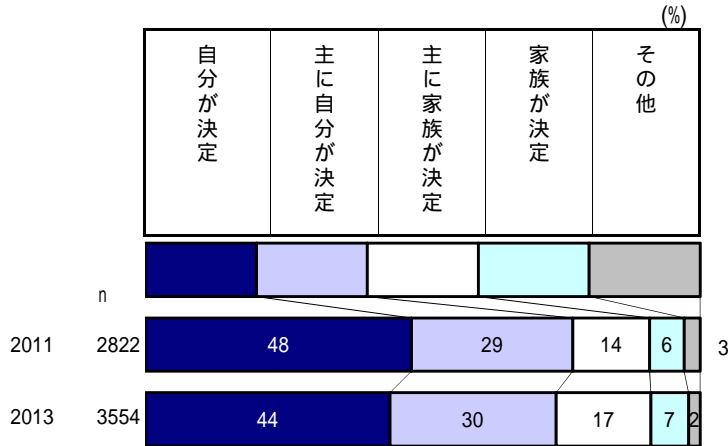
n = 30未満

現保有車の購入決定者と購入きっかけ

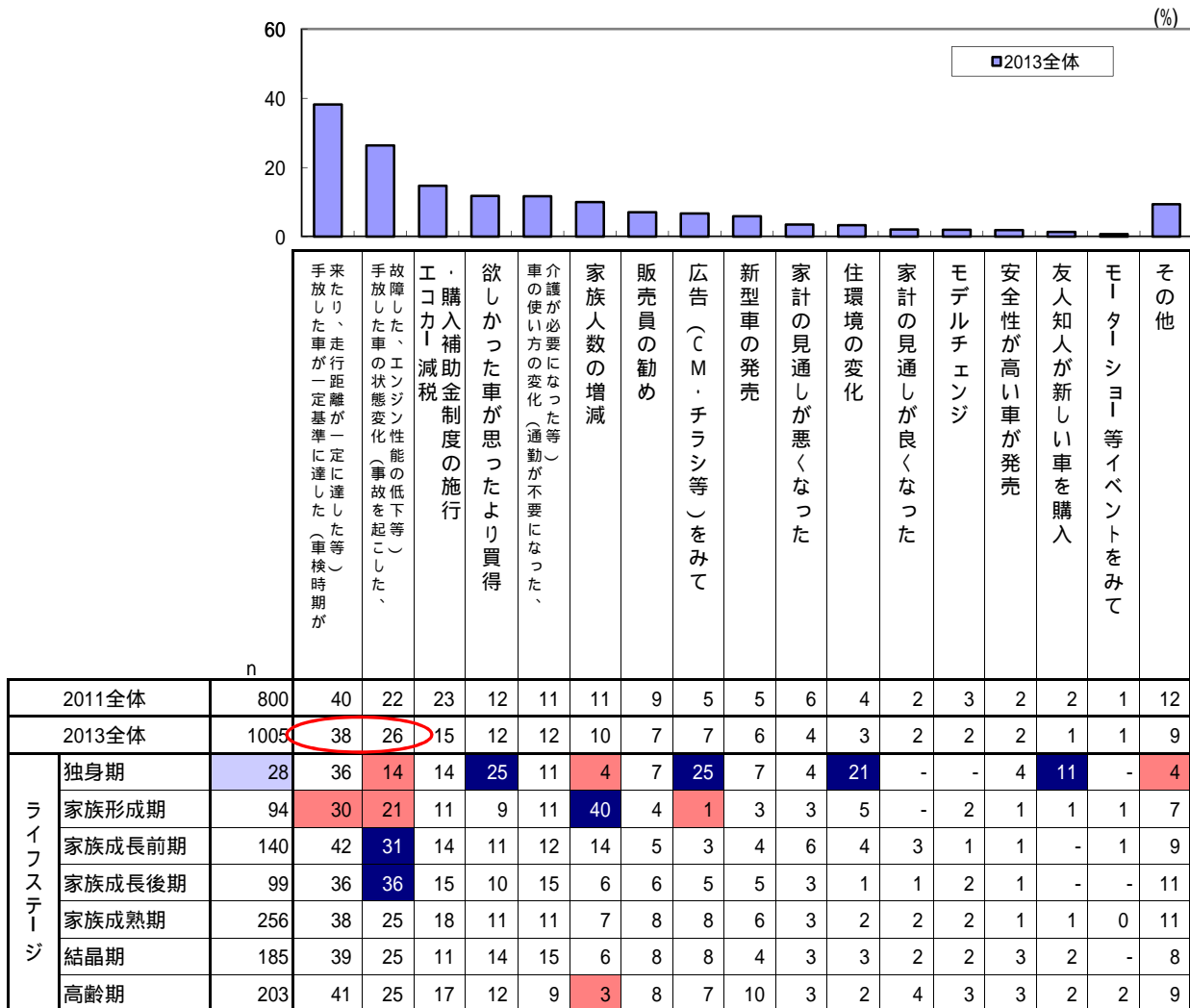
購入決定者は主運転者計が74%。購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」等、前保有車の経年変化が上位。

購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」(38%)がトップ、次いで「手放した車の状態変化」(26%)が多く、経年変化項目が上位を占める。

購入関与度【A】



A車購入きっかけ(複数回答)【A直近2年以内購入】



■ n = 30未満 ■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

2. 前保有車の保有期間

前保有車の保有期間

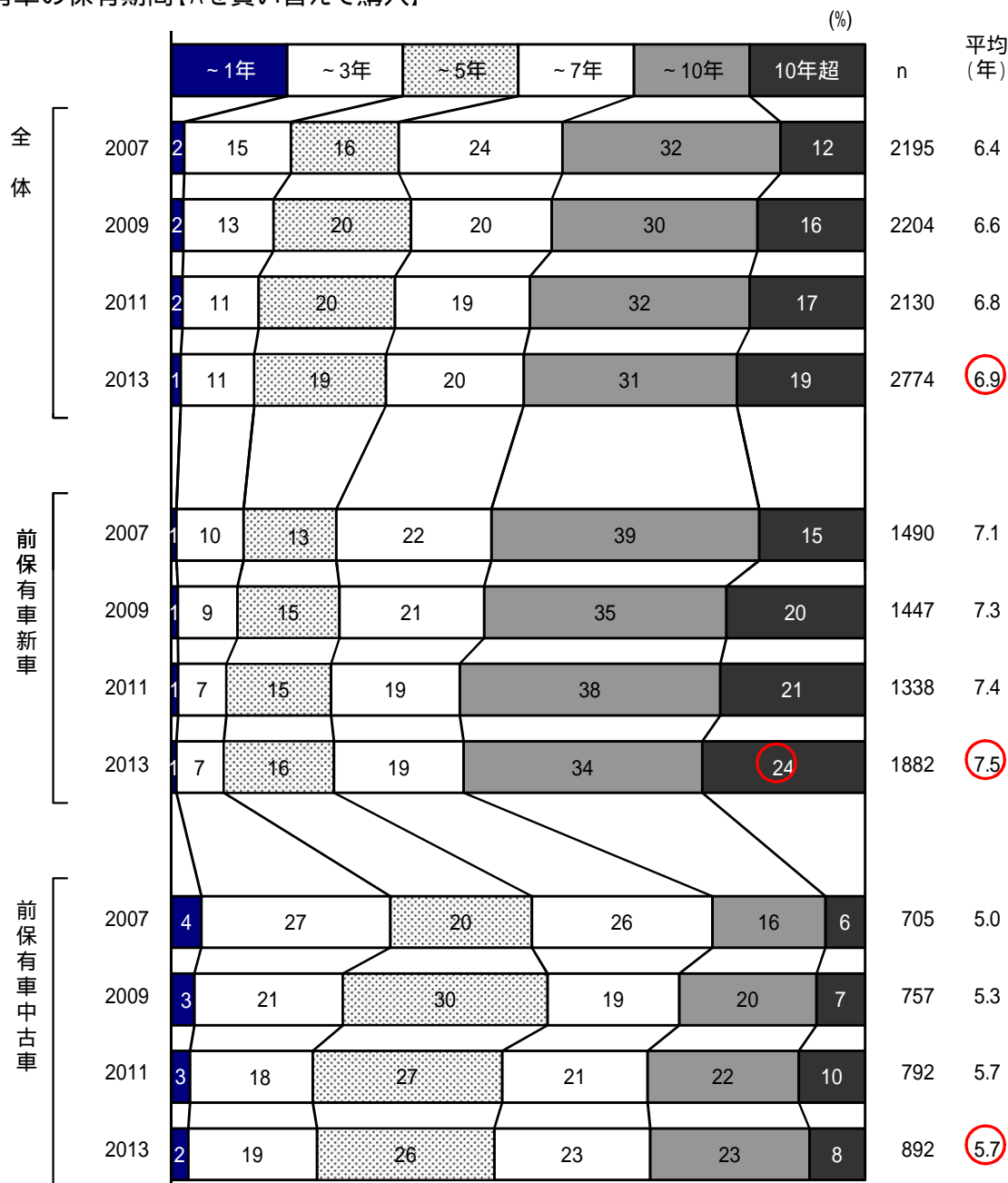
前保有車の保有期間は6.9年。

< 前保有車の保有期間（使用期間） > 保有期間の平均値は、全体では6.9年、前保有新車では7.5年、前保有中古車では5.7年。

前保有新車では10年超の長期保有者が約1 / 4を占める。

< 地域別 > 首都圏、特に首都圏中心部で保有期間が短い傾向は継続。

前保有車の保有期間【Aを買い替えて購入】



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

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

前保有車の保有期間【前保有車新車】

	13年								11年								09年							
	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)
		1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)		1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)		1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)
全体	1882	1	7	16	19	35	24	7.5	1338	1	7	15	18	38	21	7.4	1447	1	9	15	21	35	20	7.3
地域																								
首都圏	532	1	9	21	17	33	19	7.0	364	1	7	17	18	35	23	7.4	402	1	9	19	20	33	18	7.1
地方圏(首都圏以外)	1350	1	6	14	19	35	25	7.7	974	1	7	15	19	38	20	7.4	1045	1	9	13	21	36	21	7.4
首都圏*中心部(23区)	104	1	12	20	26	29	13	6.5	44	-	11	11	25	39	14	7.0	46	-	7	28	9	40	17	7.2
近郊(40km圏)	336	1	10	21	15	32	20	7.0	204	1	6	19	19	32	23	7.3	196	1	10	20	20	31	18	7.0
周辺(40km圏外)	92	1	3	20	14	37	25	7.7	116	-	8	14	13	39	27	7.7	160	1	9	16	24	33	18	7.2
地方圏*大都市	327	0	7	16	19	34	24	7.5	183	2	10	16	18	38	16	7.1	192	-	10	16	23	33	18	7.1
中都市	339	2	5	13	17	35	27	7.8	271	1	7	16	19	36	21	7.4	306	2	9	12	24	31	23	7.3
小都市	222	1	6	18	19	32	24	7.5	111	1	7	14	19	42	17	7.4	115	2	8	16	19	37	19	7.3
周辺部	336	0	4	11	23	38	25	8.0	288	1	5	14	18	40	21	7.6	308	1	8	12	21	38	20	7.5
郡部	126	-	9	13	16	37	26	7.6	121	1	6	12	20	38	23	7.7	124	-	6	11	15	45	23	8.1
主要5都市	251	0	11	20	23	28	18	6.8	122	-	9	21	21	35	15	7.0	117	1	11	22	16	28	22	7.0

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差
■ 平均値は全体より+0.3年以上の差 ■ -0.3年以上の差

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

今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間

今後の買い替え・保有意向

「買い替える時期は未定」が6割台。「5年以内買い替え予定」は2割弱。

「買い替える時期は未定」が66%、「今後5年以内に買い替える予定」が19%。
 <地域別> 全体と比べ、首都圏中心部では「今後5年以内に買い替える予定」が高い。
 <年収別> 年収第1分位で「やめる予定」が高い傾向は継続。
 <ライフステージ別> 高齢期で「やめる予定」が高い傾向は継続。

買い替え予定(A)

	今後5年以内に 買い替える予定	それ以降に 買い替える予定	買い替える時期は 未定	自動車の保有を やめる予定
n				(%)
2007 2681	22	6	69	3
2009 2834	22	7	64	7
2011 2677	20	6	67	8
2013 3567	19	7	66	8

	13年 n	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体	3567	19	20	22	22	7	6	7	6	66	67	64	69	8	8	7	3
地域																	
首都圏	1096	22	20	22	28	5	6	7	7	65	67	64	64	8	7	8	2
地方圏(首都圏以外)	2471	17	19	23	20	8	6	7	6	66	66	65	71	8	9	7	3
首都圏*中心部(23区)	192	28	25	21	32	5	-	3	6	63	64	63	59	5	10	13	4
近郊(40km圏)	671	23	20	22	28	5	7	9	6	64	66	63	64	8	7	7	2
周辺(40km圏外)	233	16	19	22	26	6	6	7	8	68	70	65	64	10	5	7	2
地方圏*大都市	607	22	19	28	24	7	4	5	6	62	66	62	67	9	11	5	3
中都市	599	18	19	22	20	8	5	8	6	67	66	64	72	7	10	6	3
小都市	374	17	18	25	23	10	6	7	8	63	67	62	67	10	9	6	3
周辺部	643	14	20	19	19	6	7	7	6	72	66	67	72	8	7	7	3
郡部	248	15	19	21	19	11	7	4	5	66	68	66	74	8	7	9	3
主要5都市	464	23	24	21	26	6	3	5	7	64	63	66	64	8	10	8	3
年収5分位																	
第1分位	453	15	18	18	13	5	3	5	3	62	62	61	74	19	17	16	9
第2分位	590	15	19	22	25	6	3	4	6	67	65	63	65	12	14	11	4
第3分位	645	22	20	22	23	9	7	7	5	63	67	66	69	5	7	5	2
第4分位	673	19	21	23	23	7	6	8	8	70	69	65	69	4	4	4	1
第5分位	702	25	21	26	28	9	8	9	7	63	67	63	64	3	4	2	1
ライフステージ																	
独身期	88	20	30	17	29	7	2	4	7	69	67	77	65	3	2	3	-
家族形成期	297	21	18	21	17	13	7	6	6	65	73	73	77	2	2	0	-
家族成長前期	561	22	18	20	19	8	6	11	7	69	75	68	73	1	2	2	1
家族成長後期	418	20	20	22	27	9	9	8	7	68	69	67	66	2	3	3	1
家族成熟期	779	19	18	21	23	7	5	8	6	69	71	67	69	6	6	5	1
結晶期	531	17	18	24	22	6	6	7	6	72	69	66	71	6	7	3	1
高齢期	893	17	22	25	23	4	5	4	5	57	55	54	64	22	18	17	8

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差 (%)

* 07年の「買い替える時期は未定」は「買い替えずに乗りつぶす」を含む。

保有台数の意向

減車意向が増車意向を上回る傾向が継続。

「台数はそのまま」が76%、「減車予定」が9%、「増車予定」が3%で、「減車予定」が「増車予定」を上回る傾向は継続。
 <地域別>首都圏中心部で「台数はそのまま」が高い傾向。
 <ライフステージ別>高齢期で「減車予定」が高い傾向。

今後の四輪自動車の増減車意向 [乗用車保有世帯]

		増車したいと思わない		増車する予定	増車するか未定
		台数はそのまま	減車予定 (少なくする+保有中止)		
	n				
	2009	2789	76	8	3
	2011	2644	75	9	4
	2013	3567	76	9	3

		(%)									
		台数はそのまま		減車予定 (少なくする+保有中止)		増車する予定		増車するか未定			
		13年	11年	13年	11年	13年	11年	13年	11年	13年	11年
	n										
	全体	3567	2644	76	75	9	9	3	4	12	12
地域	首都圏	1096	698	80	78	7	7	2	4	11	12
	地方圏(首都圏以外)	2471	1946	74	74	10	10	4	4	12	12
	首都圏*中心部(23区)	192	62	90	86	2	5	1	2	8	8
	近郊(40km圏)	671	392	80	78	7	8	2	3	10	11
	周辺(40km圏外)	233	244	73	77	9	5	2	5	16	13
	地方圏*大都市	607	360	77	79	9	9	3	4	12	8
	中都市	599	566	76	76	8	10	5	3	11	11
	小都市	374	196	73	78	13	9	3	4	11	10
	周辺部	643	574	71	69	12	11	3	5	14	14
	郡部	248	250	67	72	11	10	8	4	15	14
	主要5都市	464	192	85	80	6	6	1	2	8	12
年収5分位	第1分位	453	295	70	70	18	14	3	4	10	13
	第2分位	590	472	73	72	12	14	2	3	12	12
	第3分位	645	510	79	80	6	7	4	4	10	10
	第4分位	673	574	81	78	6	7	3	5	10	10
	第5分位	702	583	80	77	5	7	4	5	11	12
ライフステージ	独身期	88	63	84	92	3	-	1	2	11	6
	家族形成期	297	298	80	80	4	2	4	7	12	11
	家族成長前期	561	342	84	85	3	2	2	5	10	8
	家族成長後期	418	253	73	72	5	4	11	11	11	13
	家族成熟期	779	540	74	72	8	9	4	3	14	16
	結晶期	531	390	74	78	9	9	3	3	14	10
	高齢期	893	757	71	70	18	18	1	1	11	11

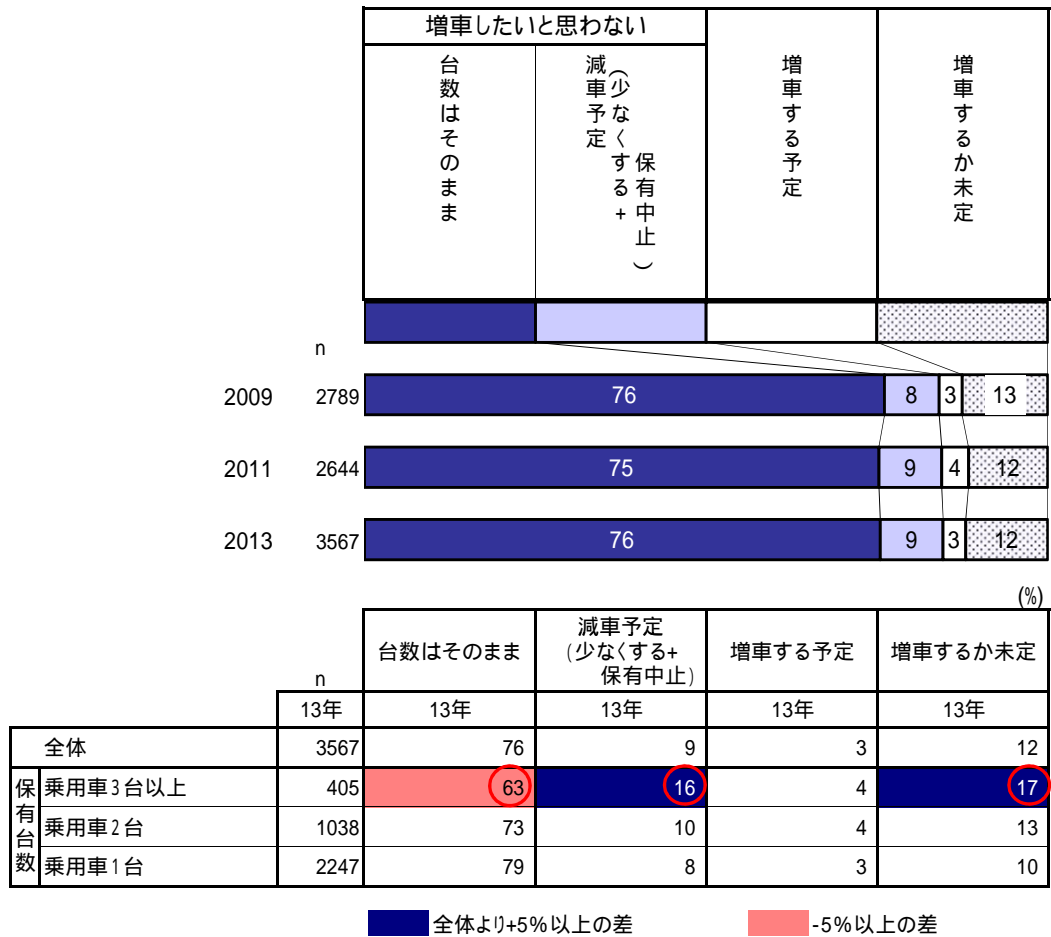
■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

*減車予定は「保有台数を少なくする」+「保有をやめる(0台にする)」。

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

今後の四輪自動車の増減車意向 [乗用車保有世帯]



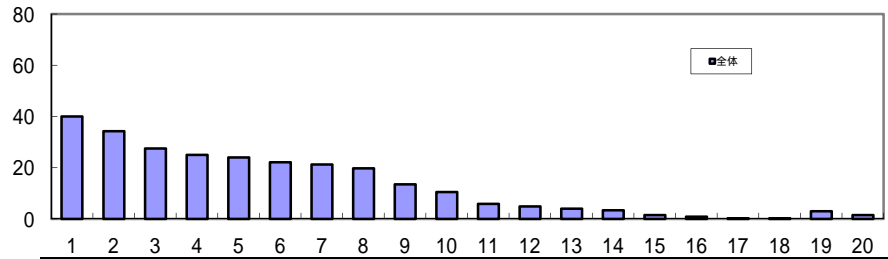
*減車予定は「保有台数を少なくする」+「保有をやめる(0台にする)」。

今後の保有を減らす理由

保有を減らす・やめると答えた比率は1割弱。理由は、「高齢・病気・体力」「車検費用が負担」「使用頻度減少」が上位。

全体では「高齢、病気、体力理由」が40%で最も高く、次いで「車検費用が負担」が34%。
 高齢層では「高齢、病気、体力理由」が58%で圧倒的に高い。

今後の四輪自動車の保有を減らす・やめる理由(複数回答)【乗用車保有世帯】



	n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
全体	324	40	34	28	25	24	22	21	20	14	11	6	5	4	3	2	1	0	0	3	2	
地域	首都圏	75	32	32	32	28	31	31	23	25	11	13	3	3	5	7	3	-	-	1	3	1
	地方圏(首都圏以外)	249	43	35	26	24	22	20	21	18	15	10	7	6	4	2	1	1	0	-	3	2
	首都圏*中心部(23区)	4	25	25	75	50	50	25	25	50	-	25	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-
	近郊(40km圏)	49	35	31	29	29	29	25	18	20	10	10	2	-	4	4	2	-	-	-	2	-
	周辺(40km圏外)	22	27	36	32	23	32	46	32	32	14	18	5	9	9	5	5	-	-	5	5	5
	地方圏*大都市	54	37	33	37	26	24	24	24	20	15	15	6	4	7	4	-	2	-	-	4	4
	中都市	45	36	33	36	16	18	20	16	11	11	11	4	11	4	4	-	2	-	-	2	-
	小都市	49	55	37	20	20	18	20	20	16	6	6	10	4	2	-	2	2	-	-	4	-
	周辺部	75	45	33	20	29	24	19	21	17	19	11	5	7	1	1	3	-	1	-	3	3
	郡部	26	35	42	15	27	27	12	23	31	23	-	12	-	4	4	-	-	-	-	4	-
主要5都市	27	33	30	41	26	26	30	22	15	19	11	-	-	7	11	4	-	-	-	7	7	
年収5分位	第1分位	79	57	30	27	25	15	19	18	14	15	8	5	5	6	1	1	1	-	1	3	1
	第2分位	70	50	34	31	29	27	30	20	14	10	6	-	6	1	4	1	1	-	-	1	3
	第3分位	41	24	24	27	27	20	12	17	34	15	15	7	12	-	2	2	2	-	-	5	-
	第4分位	39	23	44	31	23	31	23	33	26	21	13	10	5	8	5	-	-	-	-	-	-
	第5分位	37	19	43	32	8	27	27	16	24	5	8	19	3	5	5	5	-	-	-	5	5
ライフステージ	独身期	3	-	33	33	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
	家族形成期	13	8	31	39	8	23	15	31	15	-	15	-	23	-	-	15	8	-	-	-	8
	家族成長前期	19	16	47	16	16	32	32	26	32	5	37	-	5	-	5	5	-	5	-	-	-
	家族成長後期	21	14	62	29	29	48	43	29	29	24	33	10	-	-	5	5	-	-	-	-	-
	家族成熟期	61	28	44	31	30	33	33	33	15	15	8	12	7	8	3	-	-	-	-	3	2
	結晶期	47	30	34	32	28	19	23	19	21	15	6	9	4	4	9	2	-	-	-	6	2
高齢期	160	58	26	25	25	18	14	16	19	14	6	4	4	4	2	-	1	-	1	3	1	

■全体より+5%以上の差

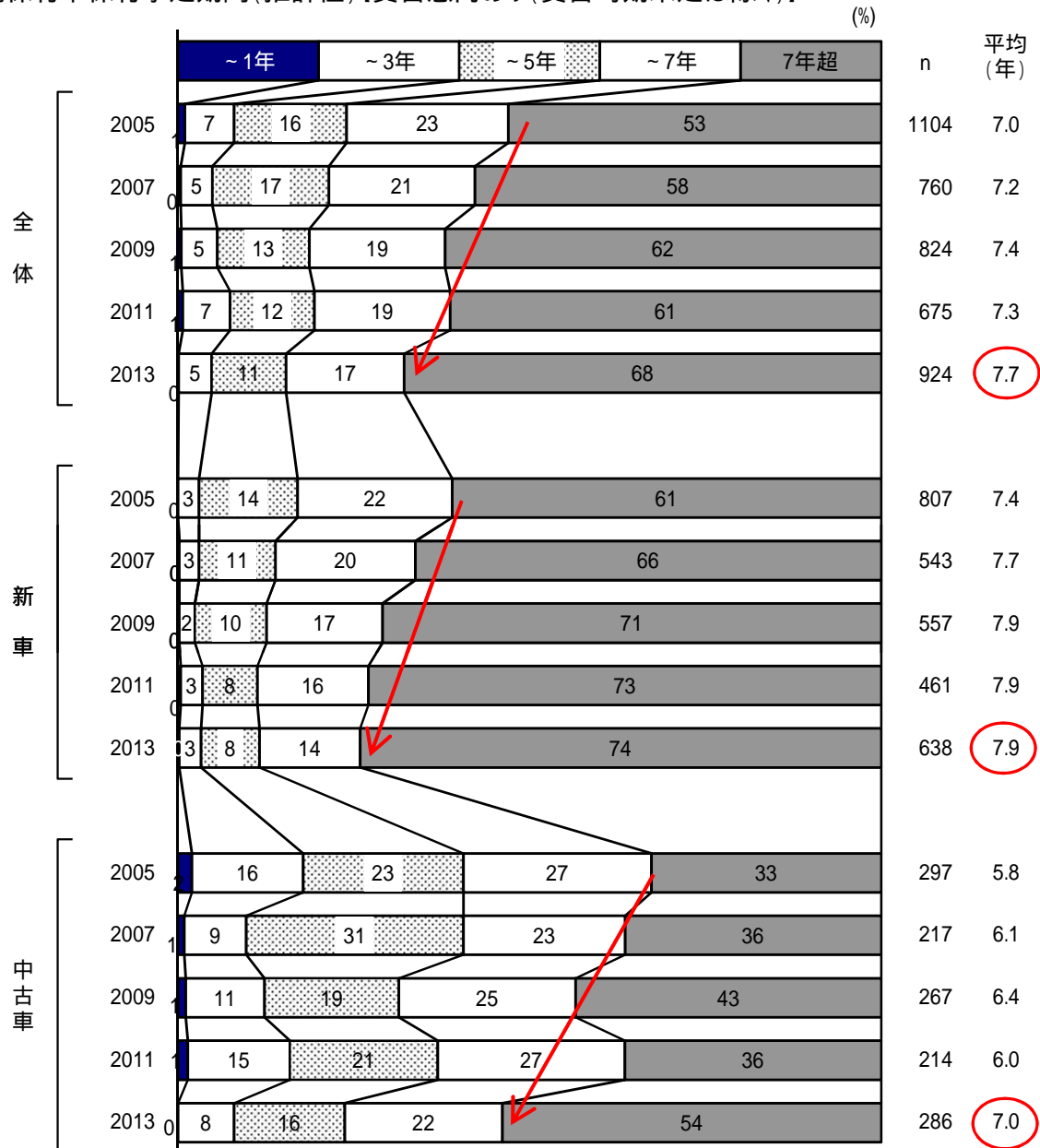
■-5%以上の差

現保有車の保有予定期間

保有予定期間は新車では約7割、中古車では約5割が7年超。

13年は全体（平均）で7.7年、新車が7.9年、中古車が7.0年。

現保有車保有予定期間（推計値）【買替意向あり（買替時期未定は除く）】



* 予定保有期間の推計値は下記の手順で算出。

-保有期間を以下の数式で算出し、1年単位で7年超までカテゴリー化。
 $13\text{年(本調査年)} - \text{問2(現保有車購入年)} + \text{問32(買い替え予定時期)}$

-各カテゴリーに対して、下記の代入値(ウエイト値)により平均を算出。
 1年以内 = 0.5年、2年以内 = 1.5年、3年以内 = 2.5年、4年以内 = 3.5年、
 5年以内 = 4.5年、6年以内 = 5.5年、7年以内 = 6.5年、7年超 = 9年**

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

2. 購入意向

乗用車市場全体の構造変化

大・中型車～大衆車はダウンサイズ化の傾向が継続。軽は引き続き同サイズ支持。

<大・中型> 13年は32%が下級クラス意向。

<小型> 13年は28%が下級クラス意向。下級クラス意向が上級クラス意向を上回る傾向は継続。

<大衆> 13年19%が下級クラス意向。下級クラス意向が上級クラス意向を上回る傾向は継続。

<軽> 13年は同クラス意向が9割弱。

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

(%)

		クラス別意向																
		上級クラス意向				同クラス意向				下級クラス意向				ワゴン・RV意向				
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
現保有車	新車	大・中型	-	-	-	-	62	52	75	73	32	39	19	27	5	10	5	0
		小型車	10	12	10	10	50	55	54	53	28	22	28	27	12	11	8	10
		大衆車	13	11	13	9	56	59	57	64	19	16	16	14	13	14	14	13
		軽乗用車 軽ボンパン	7	9	10	11	89	83	82	81	-	-	-	-	4	8	8	9
		ワゴン・RV																
	中古車																	

(%)

		買い替え予定車別意向																								
		新車																中古車								
		大・中型車				小型車				大衆車				軽乗用車・ 軽ボンパン				ワゴン・RV								
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年					
現保有車	新車	大・中型	61	46	73	72	24	14	10	24	-	14	9	2	8	6	0	0	5	9	5	0	3	11	3	2
		小型車	9	11	10	10	47	53	52	52	20	14	21	19	7	7	6	8	12	11	8	9	5	4	5	2
		大衆車	1	2	4	1	11	8	8	8	53	55	52	62	17	15	14	14	12	13	13	12	6	7	9	3
		軽乗用車 軽ボンパン	1	1	1	1	2	2	2	3	5	6	6	6	81	75	76	75	4	7	8	8	8	10	8	8
		ワゴン・RV	3	3	2	5	8	9	6	7	12	13	15	15	12	9	7	8	59	60	65	64	5	7	5	2
	中古車	2	2	3	4	3	4	3	6	6	8	8	8	15	14	12	14	13	13	12	21	60	60	62	47	
	合計	3	4	5	6	8	10	9	11	14	15	17	17	27	23	22	21	24	23	26	30	23	25	22	15	

(n)

		クラス別意向				買い替え予定車別意向				
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
現保有車	新車	大・中型	37	31	57	45	38	35	59	46
		小型車	185	199	191	169	195	208	200	173
		大衆車	329	258	287	203	350	278	314	209
		軽乗用車 軽ボンパン	529	356	367	257	578	395	398	278
		ワゴン・RV	830	515	589	527	879	555	619	537
	中古車	-	-	-	-	966	706	641	474	
	合計	1910	1359	1491	1201	3006	2177	2231	1717	

<新車予定割合(現保新車ベース)>

13年	11年	09年	07年
94	92	94	97

ワゴン・RVを含む

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

現保有車「661～1700cc新車計」から「1701cc以上新車計」を予定車とする割合は1割強。

現保有車「661～1700cc新車計」で予定車が「1701cc以上新車計」の割合は1割強、
「660cc以下新車」が2割弱。

現保有車「1701cc以上新車計」で、予定車が「1701cc以上新車計」の割合は7割強。

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

		買替予定車																							
		新車																							
		660cc以下				1000ccクラス				1300ccクラス				1500cc・1600ccクラス				1800ccクラス							
n		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年				
全体		3147	2327	2575	1890	26	24	24	22	2	1	3	2	7	9	7	6	13	14	14	16	4	4	6	6
現保有車の排気量	660cc以下	562	429	517	305	82	76	78	76	1	1	2	2	3	5	4	4	2	4	4	4	1	1	1	1
	661～1000cc	34	34	37	20	21	21	11	40	35	21	46	30	15	21	19	15	9	9	8	-	-	-	3	10
	1001～1200cc	48	35	36	23	23	20	19	22	4	-	22	17	44	49	31	39	10	14	11	17	2	-	3	-
	1201～1400cc	190	140	153	113	21	21	16	19	3	1	4	7	38	44	38	40	23	13	26	17	2	5	5	4
	1401～1500cc	286	228	267	233	17	11	15	12	2	2	3	3	14	11	9	8	50	53	52	58	4	5	9	4
	1501～1700cc	92	62	80	48	11	11	6	15	3	2	-	-	3	5	8	2	44	60	45	58	7	5	15	8
	1701～1800cc	144	110	106	85	8	10	9	14	1	1	3	-	3	7	8	7	20	15	19	26	35	31	35	31
	1801～2000cc	358	255	280	254	11	5	6	7	1	1	1	-	2	4	3	4	12	11	10	10	5	6	14	12
	2001～2500cc	260	188	229	179	7	10	5	5	1	-	1	1	2	2	2	2	8	8	14	7	5	5	6	7
	2501～3000cc	77	45	71	76	7	9	6	1	-	-	-	-	1	2	1	-	8	7	7	7	3	7	1	5
3001cc以上	41	27	49	34	-	4	2	3	-	-	-	-	0	4	-	6	5	15	8	9	5	-	-	-	
中古車	1013	774	750	520	15	14	13	14	1	1	1	1	4	5	3	2	6	6	5	7	2	1	3	4	
661～1700cc新車計	650	499	573	437	18	15	14	16	4	3	7	6	22	23	18	17	36	37	39	42	4	4	8	5	
1701cc以上新車計	880	625	735	628	8	8	6	6	1	1	1	0	2	4	3	3	12	10	12	11	10	10	12	12	

		買替予定車																							
		新車																中古車							
		2000ccクラス				2500ccクラス				3000ccクラス				それ以上				13年	11年	09年	07年				
n		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年				
全体		3147	2327	2575	1890	13	12	14	17	8	8	5	8	3	3	3	6	1	1	1	1	24	25	23	16
現保有車の排気量	660cc以下	562	429	517	305	2	2	3	2	1	1	0	1	0	1	1	2	1	0	0	-	7	10	8	7
	661～1000cc	34	34	37	20	9	3	5	-	3	6	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	9	18	8	5
	1001～1200cc	48	35	36	23	2	3	6	4	2	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	13	11	6	-
	1201～1400cc	190	140	153	113	5	4	5	8	2	-	-	2	-	3	-	2	-	-	1	-	6	10	5	2
	1401～1500cc	286	228	267	233	4	8	3	12	3	3	2	-	1	1	1	1	1	0	-	-	4	8	7	2
	1501～1700cc	92	62	80	48	14	8	13	10	7	3	3	-	3	-	-	-	1	-	-	-	8	7	11	6
	1701～1800cc	144	110	106	85	22	23	17	14	5	5	2	5	4	1	3	2	1	-	-	-	2	8	5	1
	1801～2000cc	358	255	280	254	51	51	53	52	8	15	7	9	1	1	2	4	1	1	0	-	7	5	4	4
	2001～2500cc	260	188	229	179	22	17	34	30	42	43	28	34	8	6	4	11	1	4	0	3	5	5	5	2
	2501～3000cc	77	45	71	76	13	7	17	15	25	13	27	29	34	40	31	37	5	2	4	5	5	13	6	1
3001cc以上	41	27	49	34	5	22	10	21	17	11	6	12	27	7	37	35	39	37	31	15	2	-	6	-	
中古車	1013	774	750	520	6	5	7	11	4	5	3	7	2	2	2	5	1	1	1	1	61	60	63	48	
661～1700cc新車計	650	499	573	437	6	6	5	10	3	2	1	1	1	1	1	1	1	0	0	-	6	9	7	3	
1701cc以上新車計	880	625	735	628	32	31	35	34	20	21	15	18	8	6	8	11	3	3	3	2	5	6	5	2	

		買替予定車															
		新車															
		661～1700cc新車計								1701cc以上新車計							
n		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
全体		3147	2327	2575	1890	21	23	24	24	29	28	29	38				
現保有車の排気量	660cc以下	562	429	517	305	6	10	10	10	5	4	5	6				
	661～1000cc	34	34	37	20	59	50	73	45	12	12	8	10				
	1001～1200cc	48	35	36	23	58	63	64	74	6	6	11	4				
	1201～1400cc	190	140	153	113	64	58	68	64	9	11	11	16				
	1401～1500cc	286	228	267	233	66	65	64	68	13	17	14	18				
	1501～1700cc	92	62	80	48	50	66	53	60	32	16	30	19				
	1701～1800cc	144	110	106	85	24	23	29	33	67	59	57	52				
	1801～2000cc	358	255	280	254	15	16	14	13	67	75	75	76				
	2001～2500cc	260	188	229	179	11	10	17	10	78	75	73	84				
	2501～3000cc	77	45	71	76	9	9	9	7	79	69	80	91				
3001cc以上	41	27	49	34	5	19	8	15	93	78	84	82					
中古車	1013	774	750	520	10	12	10	10	14	13	15	28					
661～1700cc新車計	650	499	573	437	62	62	64	65	14	14	15	16					
1701cc以上新車計	880	625	735	628	14	15	16	14	73	72	73	77					

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

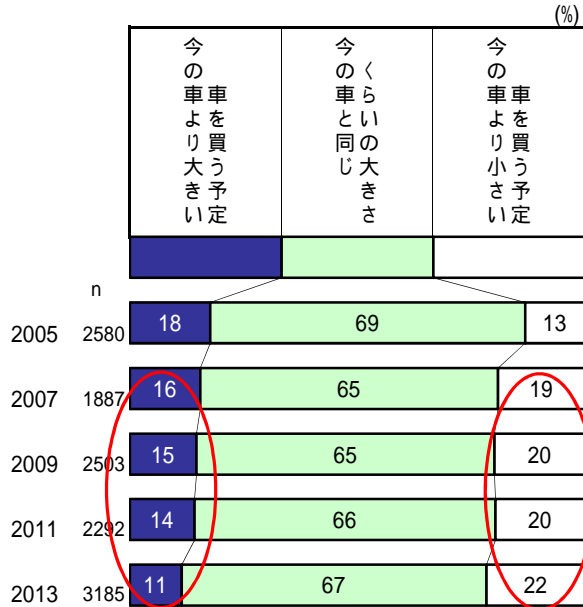
車体サイズに対する意向

ダウンサイズ意向は継続。特に高齢期で顕著。

<車体サイズ意向> 「今の車より小さい車を買う予定」が「今の車より大きい車を買う予定」を上回る傾向。

<ライフステージ別> 高齢期はダウンサイズ意向が高く、
独身期～家族形成期はアップサイズ意向が高い。

買い替え予定車の車体サイズ【A買い替え意向あり(買い替え時期未定含む)】



	n	今の車より大きい車を買う予定 (%)	今の車と同じの大きさ (%)	今の車より小さい車を買う予定 (%)	
全体	3185	11	67	22	
地域	首都圏	998	14	65	22
	地方圏(首都圏以外)	2187	10	68	22
	首都圏*中心部(23区)	182	15	65	20
	近郊(40km圏)	610	13	64	23
	周辺(40km圏外)	206	15	67	18
	地方圏*大都市	532	12	63	25
	中都市	540	13	66	21
	小都市	330	7	68	25
	周辺部	565	9	75	17
	郡部	220	9	69	22
主要5都市	427	14	65	21	
年収5分位	第1分位	358	10	63	27
	第2分位	507	12	63	25
	第3分位	602	11	68	21
	第4分位	637	13	68	20
	第5分位	668	12	69	19
ライフステージ	独身期	84	27	60	13
	家族形成期	286	31	60	9
	家族成長前期	537	13	69	19
	家族成長後期	399	12	63	25
	家族成熟期	710	7	73	20
	結晶期	491	8	72	20
	高齢期	678	7	62	31

エンジン（動力）タイプ意向の変化

次世代エンジン（ハイブリッド+プラグインハイブリッド+電気）意向は35%。
ガソリンは6割強。

<地域> 首都圏、特に首都圏中心部で次世代エンジン意向（HV+PHV+電気の計）が高い。

<年収別> 年収が高まるほど、次世代エンジン意向も高まる傾向。

<ライフステージ別> 次世代エンジン意向におけるライフステージ間での差は小さい。

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

		ガソリンエンジン	ディーゼルエンジン	ハイブリッド	プラグインハイブリッド	電気(電気自動車)	その他
	n						
	2005 1862	82				2	16
	2007 1862	74				3	22
	2009 2474	61				32	5
	2011 2278	62				28	2 5
	2013 3154	61				2 31	2 3

	13年 n	ガソリン				ディーゼル				ハイブリッド				PHV		電気				その他			
		13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年
		全体	3154	61	62	61	74	2	1	1	3	31	28	32	22	2	2	3	5	5	-	1	2
地域																							
首都圏	994	56	56	56	71	3	1	1	3	36	34	36	26	2	2	2	6	5	-	1	1	2	1
地方圏(首都圏以外)	2160	64	64	63	76	2	2	1	3	28	25	30	20	2	2	3	5	5	-	1	2	1	1
首都圏*中心部(23区)	181	47	53	51	74	2	-	-	2	45	28	43	25	2	4	2	13	2	-	2	2	4	-
近郊(40km圏)	608	58	54	54	71	4	1	1	2	33	37	38	27	2	2	2	5	6	-	1	1	2	1
周辺(40km圏外)	205	58	60	59	71	1	1	1	4	39	30	33	25	1	2	1	5	5	-	1	1	2	1
地方圏*大都市	523	58	60	61	76	4	2	2	2	32	29	32	22	2	3	4	5	3	-	1	3	1	1
中都市	537	64	65	58	73	3	2	1	3	29	25	36	23	1	2	3	4	5	-	1	3	0	2
小都市	326	67	69	60	76	1	1	2	2	28	18	30	21	0	5	3	7	6	-	1	1	3	1
周辺部	556	68	63	68	78	1	2	1	3	23	26	25	19	2	1	4	6	5	-	1	2	1	1
郡部	218	62	69	69	76	1	1	0	6	31	24	25	17	2	1	3	2	4	-	1	2	1	1
主要5都市	425	50	49	55	76	3	1	1	1	41	37	37	23	2	2	2	9	6	-	1	2	3	-
年収5分位																							
第1分位	355	72	73	75	80	1	1	1	6	21	17	18	13	1	1	3	6	5	-	1	2	1	1
第2分位	503	66	70	70	80	2	2	1	1	27	20	23	18	1	2	3	4	4	-	1	2	2	1
第3分位	592	61	64	62	75	1	2	1	3	32	24	32	22	2	2	3	6	5	-	1	2	1	1
第4分位	632	59	59	56	73	3	1	2	4	33	32	37	23	1	2	3	4	4	-	1	2	1	1
第5分位	663	51	52	53	70	4	2	0	2	39	37	40	27	2	3	3	5	6	-	1	2	1	1
ライフステージ																							
独身期	82	56	73	70	76	2	2	1	-	35	19	23	24	4	-	-	5	4	-	2	2	1	-
家族形成期	283	58	68	68	79	4	2	1	3	34	25	27	18	2	1	3	3	3	-	1	1	1	1
家族成長前期	536	59	66	57	72	4	2	2	3	31	25	35	24	2	1	3	3	4	-	1	4	2	1
家族成長後期	395	59	56	52	76	2	0	2	2	34	34	39	22	1	3	2	5	6	-	2	2	2	1
家族成熟期	702	63	58	64	73	2	2	1	4	30	30	30	22	1	3	3	6	4	-	1	2	1	1
結晶期	485	66	64	62	73	3	1	1	2	27	26	32	24	1	3	2	4	4	-	1	1	1	1
高齢期	671	62	61	60	75	1	1	1	3	30	27	30	21	2	2	5	7	7	-	1	2	1	1

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

*11年追加項目「プラグインハイブリッド」。

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

買い替え予定車種別においては、大・中型車、小型車、大衆車で次世代エンジン（HV+PHV+電気）意向が高い。

< 買い替え予定車種別 > 大・中型車、小型車ではHV（PHV含む）意向が6割弱。

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

(%)

		ガソリンエンジン				ディーゼルエンジン				ハイブリッド				プラグインハイブリッド				電気（電気自動車）				その他			
		13年 n	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	13年	11年	09年	07年	13年	11年	09年	07年	
全体		3154	61	62	61	74	2	1	1	3	31	28	32	22	2	2	3	5	5	-	1	2	1	1	
買い 替え 予定 車種 別 (A)	大・中型車	81	40	48	51	67	1	-	-	1	52	42	44	32	4	6	4	3	3	-	-	2	1	-	
	小型車	225	36	42	38	57	3	-	-	4	53	48	53	39	4	5	2	5	8	-	1	1	1	1	
	大衆車	366	45	52	51	76	1	-	1	2	48	39	40	22	1	3	4	6	7	-	1	1	1	0	
	軽乗用 ・軽BV	706	82	78	79	88	-	0	-	0	13	12	15	11	0	1	4	7	6	-	1	2	1	1	
	ボンネット ワゴン	351	47	48	55	69	4	1	0	7	43	42	42	23	4	3	1	5	3	-	1	1	-	1	
	キャブ ワゴン	288	47	55	50	63	5	6	2	4	42	31	44	31	4	2	2	3	3	-	1	4	2	2	

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

トピック

1. 次世代自動車への意識

環境対応車の認知状況

「ハイブリッド車」「電気自動車」は一般化。「プラグインハイブリッド車」「燃料電池車」の認知は限定的

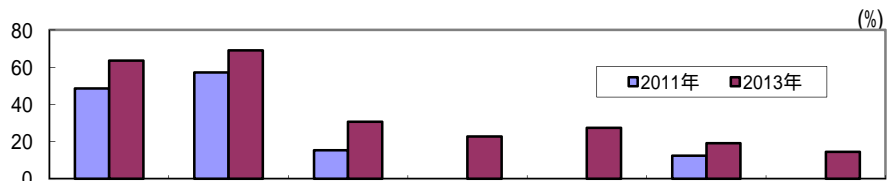
ハイブリッド車（HV）、「電気自動車（EV）」とも「名前+特徴」認知は6割超。女性でも5割を超える認知状況。

一方、プラグインハイブリッド車（PHV）は3割強、燃料電池車（FC）は2割強の認知。

女性の認知は特に低く、2割に満たないレベル。

各環境対応車とも首都圏中心部、年収第5分位の高所得層、男性30～50代で認知が高い。

名前と特徴を知っている【四輪自動車保有世帯】



		n	(1) 電 気 (EV) 自 動 車	(2) ハ イ ブ リ ッ ド 車 (HV)	(3) プ ラ グ イ ン ハ イ ブ リ ッ ド 車 (PHV)	(4) 燃 料 電 池 車 (FC)	(5) ク リ ー ン ゼ ル 車	(6) 超 低 燃 費 ガ ソ リ ン	(7) 過 給 機 付 小 搭 載 エ ン ジ ン 車
全体	3794	64	69	31	23	27	19	15	
地域	首都圏	1154	65	72	34	28	31	22	18
	地方圏(首都圏以外)	2640	63	68	29	21	26	18	13
	首都圏*中心部(23区)	209	73	80	40	33	42	26	25
	近郊(40km圏)	705	67	71	34	28	30	22	17
	周辺(40km圏外)	240	52	65	30	22	25	16	14
	地方圏*大都市	647	63	71	33	23	29	21	15
	中都市	620	64	68	31	23	26	16	12
	小都市	390	66	71	29	24	25	18	13
	周辺部	714	60	63	25	15	22	17	12
	郡部	269	65	69	28	21	26	20	12
主要5都市	495	73	77	39	31	39	27	22	
年収5分位	第1分位	498	53	56	23	18	21	16	12
	第2分位	635	58	64	25	20	22	16	12
	第3分位	677	64	70	32	23	28	17	12
	第4分位	711	68	75	34	26	32	24	16
	第5分位	735	72	79	41	28	35	25	21
ライフステージ	独身期	89	66	72	31	26	27	17	11
	家族形成期	304	65	69	34	25	34	20	16
	家族成長前期	585	68	73	34	23	32	20	14
	家族成長後期	436	71	75	32	22	28	18	13
	家族成熟期	827	63	69	32	24	28	20	15
	結晶期	578	64	69	33	24	30	25	20
	高齢期	975	57	63	25	21	21	15	12
性別	男性	2205	70	76	41	32	37	26	22
	女性	1589	55	59	16	10	14	9	4
男性年代	男性*~29歳	127	68	74	25	21	31	16	13
	*~39歳	296	79	84	50	35	49	31	24
	*~49歳	419	73	79	52	37	46	35	30
	*~59歳	411	76	85	51	38	42	32	28
	*60歳以上	952	63	69	32	28	28	20	17
女性年代	女性*~29歳	109	55	56	16	11	16	11	5
	*~39歳	308	55	61	16	11	16	10	4
	*~49歳	449	63	67	19	11	17	9	3
	*~59歳	339	57	62	20	11	15	11	5
	*60歳以上	384	44	46	10	8	8	7	4

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

< 次期車 > 各環境対応車とも2000cc超の大排気量車、300万円超の高価格車意向層で認知が高い。

名前と特徴を知っている【四輪自動車保有世帯】

(%)

			(1) 電 気 自 動 車 (E V)	(2) ハ イ ブ リ ッ ト 車 (H V)	(3) ハ イ ブ リ ッ ト 車 (P H V)	(4) 燃 料 電 池 車 (F C)	(5) ク レ イ ー ゼ ル 車	(6) 超 技 術 車 低 燃 費 ガ ソ リ ン	(7) 過 給 機 付 小 排 気 量 エ ン ジ ン 搭 載 車	
全体			3794	64	69	31	23	27	19	15
次 期 車 車 型	セダン/ ハッチバック/ クーペ	大中型クラス	133	68	77	39	29	36	27	26
		小型車(A)クラス	130	69	75	48	30	39	29	20
		小型車(B)クラス	165	69	78	39	26	26	18	12
		大衆車(A)クラス	222	73	80	40	31	33	21	19
		大衆車(B)クラス	306	65	73	29	21	25	16	13
	軽以外の ボンネット ワゴン	ステーションワゴン	448	70	79	41	30	37	25	21
		オフロード型	100	78	78	50	35	48	32	26
	軽以外の キャブワゴ ン	キャブタイプ	100	66	74	41	30	40	26	17
		セミキャブタイプ	329	71	76	35	26	34	22	16
	軽乗用車	乗用車	943	60	63	22	16	19	14	9
オフロード/キャブワゴン		146	66	67	28	25	32	18	13	
次 期 車 購 入 時 期	1年以内に買替える予定		108	70	72	32	22	29	15	14
	3年以内に買替える予定		364	67	76	36	27	33	23	18
	5年以内に買替える予定		243	69	75	43	31	41	30	22
	7年以内に買替える予定		110	66	76	38	24	36	22	17
	それ以降に買替える予定		151	68	72	33	22	24	13	11
	買替える時期は未定		2496	65	70	31	23	27	19	15
次 期 車 排 気 量	660cc以下		1263	60	63	23	18	21	15	11
	～1500cc		725	65	72	34	26	29	21	16
	～2000cc		836	73	80	41	28	35	23	18
	～3000cc		458	69	77	40	30	39	28	23
	それ以上		68	71	77	54	37	49	34	29
次 期 車 車 両 価 格	～100万円		666	58	60	24	20	23	17	13
	～200万円		1720	65	70	29	22	26	19	14
	～300万円		635	74	80	43	27	36	21	17
	～400万円		229	73	82	46	34	47	31	25
	それ以上		97	78	83	54	46	56	41	40

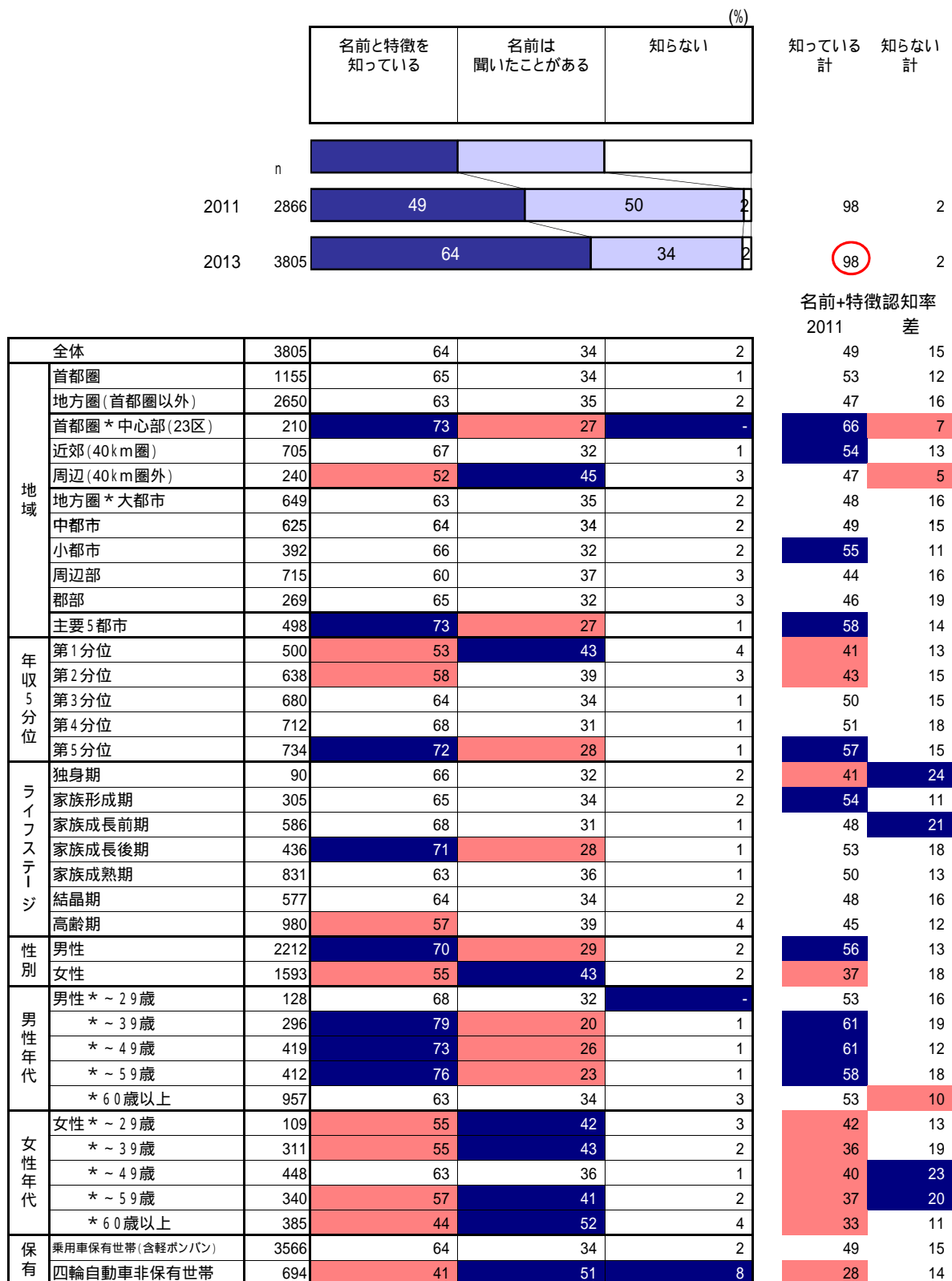
全体より+5%以上の差

-5%以上の差

電気自動車（EV）の認知

EVの認知率は9割超。名前+特徴認知率は約5割。
 電気自動車（EV）の認知計（知っている+聞いたことがある）を全体でみると、9割以上。
 男性30代～50代では「名前+特徴認知」が7割を超える。

EV認知[四輪自動車保有世帯]



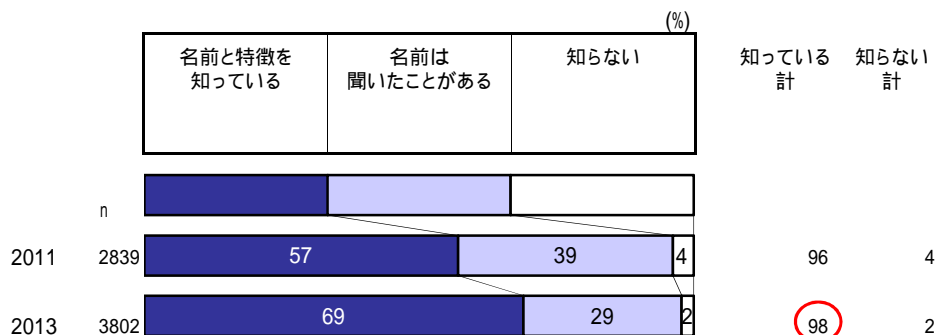
■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

ハイブリッド車（HV）の認知

HVの認知率は9割超。名前+特徴認知は約7割。
 ハイブリッド車（HV）の認知計（知っている+聞いたことがある）は9割以上。
 男性20代～50代では「名前+特徴認知」が7割を超える。

HV認知【四輪自動車保有世帯】



属性	属性名	n	名前と特徴を知っている (%)	名前は聞いたことがある (%)	知らない (%)	知っている計 (%)	知らない計 (%)
全体	全体	3802	69	29	2	98	2
地域	首都圏	1154	72	27	2	99	1
	地方圏(首都圏以外)	2648	68	30	3	98	2
	首都圏*中心部(23区)	210	80	21	-	101	0
	近郊(40km圏)	704	71	26	2	97	3
	周辺(40km圏外)	240	65	35	1	100	0
	地方圏*大都市	649	71	27	2	98	2
	中都市	624	68	31	2	99	1
	小都市	392	71	27	2	98	2
	周辺部	714	63	33	4	96	4
	郡部	269	69	28	3	97	3
年収5分位	主要5都市	496	77	22	1	99	1
	第1分位	499	56	40	4	96	4
	第2分位	636	64	33	4	97	3
	第3分位	680	70	29	2	99	1
	第4分位	711	75	24	2	99	1
ライフステージ	第5分位	735	79	20	1	99	1
	独身期	90	72	27	1	99	1
	家族形成期	305	69	29	2	98	2
	家族成長前期	586	73	26	1	99	1
	家族成長後期	436	75	25	0	100	0
	家族成熟期	831	69	30	1	99	1
性別	結晶期	576	69	29	3	98	2
	高齢期	978	63	32	5	95	5
男性年代	男性	2211	76	22	2	98	2
	女性	1591	59	39	2	98	2
	男性*~29歳	128	74	26	-	100	0
	*~39歳	296	84	15	2	99	1
	*~49歳	419	79	21	1	100	0
女性年代	*~59歳	412	85	15	1	100	0
	*60歳以上	956	69	27	4	96	4
	女性*~29歳	109	56	43	1	99	1
	*~39歳	311	61	38	2	99	1
	*~49歳	448	67	32	1	99	1
保有	*~59歳	340	62	36	2	98	2
	*60歳以上	383	46	49	6	95	5
	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3563	69	29	2	98	2
	四輪自動車非保有世帯	694	39	47	14	86	14

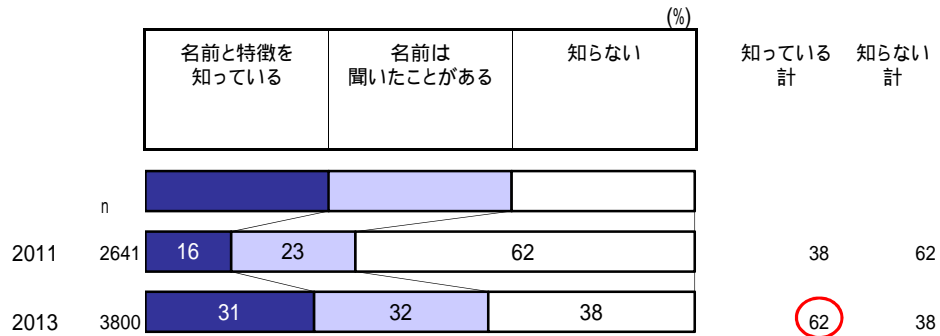
■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

プラグインハイブリッド車（PHV）の認知

PHVの認知は4割弱。

プラグインハイブリッド車（PHV）の認知計（知っている+聞いたことがある）は6割強。
男性30代～50代では「名前+特徴認知」が約5割と高い。

PHV認知【四輪自動車保有世帯】



		知っている	名前を聞いたことがある	知らない	知っている計	知らない計	
全体	3800	31	32	38	15	15	
地域	首都圏	1154	34	33	33	20	14
	地方圏(首都圏以外)	2646	29	31	40	14	15
	首都圏*中心部(23区)	210	40	38	22	34	5
	近郊(40km圏)	704	34	31	35	19	15
	周辺(40km圏外)	240	30	33	37	17	13
	地方圏*大都市	650	33	32	36	14	19
	中都市	623	31	30	39	15	16
	小都市	392	29	31	40	16	13
	周辺部	713	25	32	43	13	12
	郡部	268	28	31	40	14	14
年収5分位	主要5都市	498	39	33	28	24	16
	第1分位	499	23	30	47	8	15
	第2分位	637	25	35	41	11	14
	第3分位	677	32	35	33	16	16
	第4分位	712	34	33	34	16	17
ライフステージ	第5分位	735	41	28	32	23	17
	独身期	90	31	38	31	14	17
	家族形成期	304	34	33	33	19	15
	家族成長前期	586	34	33	34	13	21
	家族成長後期	436	32	32	36	19	13
	家族成熟期	830	32	32	36	17	15
性別	結晶期	576	33	30	37	16	17
	高齢期	978	25	31	44	13	12
男性年代	男性	2208	41	31	28	21	20
	女性	1592	16	33	51	7	10
	男性*~29歳	128	25	42	33	15	10
	*~39歳	296	50	28	21	26	25
	*~49歳	419	52	28	20	27	25
女性年代	*~59歳	411	51	29	20	27	24
	*60歳以上	954	32	32	37	17	15
	女性*~29歳	108	16	33	51	10	6
	*~39歳	311	16	37	48	5	11
	*~49歳	449	19	36	46	8	11
保有	*~59歳	340	20	30	49	7	13
	*60歳以上	384	10	29	60	6	5
乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3562	31	32	38	16	15	
四輪自動車非保有世帯	693	12	26	62	5	7	

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

燃料電池車（FC）の認知

燃料電池車（FC）の認知は6割強。
 燃料電池車（FC）の認知計（知っている+聞いたことがある）は6割強。
 男性30代～50代では「名前+特徴認知」が3割を超える。

燃料電池車（FC）認知【四輪自動車保有世帯】

		(%)			知っている計	知らない計
		名前と特徴を知っている	名前は聞いたことがある	知らない		
n						
3794		23	39	39	61	39
全体	3794	23	39	39	61	39
地域	首都圏	1154	28	40	67	33
	地方圏(首都圏以外)	2640	21	38	59	41
	首都圏*中心部(23区)	209	33	44	77	23
	近郊(40km圏)	705	28	40	68	33
	周辺(40km圏外)	240	22	35	57	43
	地方圏*大都市	647	23	39	62	39
	中都市	620	23	37	60	40
	小都市	390	24	38	62	38
	周辺部	714	15	41	56	44
	郡部	269	21	34	55	45
主要5都市	495	31	40	71	29	
年収5分位	第1分位	498	18	38	56	44
	第2分位	635	20	38	57	43
	第3分位	677	23	41	64	36
	第4分位	711	26	38	64	36
	第5分位	735	28	40	68	32
ライフステージ	独身期	89	26	46	72	28
	家族形成期	304	25	34	60	41
	家族成長前期	585	23	38	61	40
	家族成長後期	436	22	41	63	37
	家族成熟期	827	24	40	63	37
	結晶期	578	24	39	63	37
	高齢期	975	21	38	59	41
性別	男性	2205	32	41	73	27
	女性	1589	10	36	46	54
男性年代	男性*~29歳	127	21	44	65	35
	*~39歳	296	35	40	75	25
	*~49歳	419	37	41	78	22
	*~59歳	411	38	39	76	24
	*60歳以上	952	28	41	69	31
女性年代	女性*~29歳	109	11	37	48	52
	*~39歳	308	11	34	45	55
	*~49歳	449	11	37	49	51
	*~59歳	339	11	36	46	54
	*60歳以上	384	8	36	43	57
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3555	23	38	61	39
	四輪自動車非保有世帯	693	11	28	39	61

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

クリーンディーゼルの認知

クリーンディーゼルの認知は7割強。
 クリーンディーゼルの認知計（知っている+聞いたことがある）は7割強。
 男性30代～50代では「名前+特徴認知」が4割を超える。

クリーンディーゼル認知【四輪自動車保有世帯】

		(%)			知っている計	知らない計	
		名前と特徴を知っている	名前は聞いたことがある	知らない			
n							
3798		27	42	30	70	30	
全体	3798	27	42	30	70	30	
地域	首都圏	1155	31	43	26	75	26
	地方圏(首都圏以外)	2643	26	42	32	68	32
	首都圏*中心部(23区)	210	42	46	12	88	12
	近郊(40km圏)	705	30	42	28	72	28
	周辺(40km圏外)	240	25	44	31	69	31
	地方圏*大都市	649	29	41	30	70	30
	中都市	622	26	44	30	70	30
	小都市	390	25	44	31	69	31
	周辺部	713	22	42	36	64	36
	郡部	269	26	38	36	64	36
主要5都市	497	39	40	21	79	21	
年収5分位	第1分位	498	21	38	41	59	41
	第2分位	637	22	42	36	64	36
	第3分位	679	28	46	26	74	26
	第4分位	711	32	42	26	74	26
	第5分位	735	35	42	23	77	23
ライフステージ	独身期	90	27	54	19	81	19
	家族形成期	305	34	46	20	80	20
	家族成長前期	585	32	45	24	76	24
	家族成長後期	436	28	47	25	75	25
	家族成熟期	828	28	44	28	72	28
	結晶期	577	30	40	31	69	31
	高齢期	977	21	37	42	58	42
性別	男性	2207	37	40	23	77	23
	女性	1591	14	46	40	60	40
男性年代	男性*~29歳	128	31	49	20	81	20
	*~39歳	296	49	38	14	86	14
	*~49歳	418	46	41	13	87	13
	*~59歳	412	42	43	15	85	15
	*60歳以上	953	28	38	34	66	34
女性年代	女性*~29歳	108	16	54	31	69	31
	*~39歳	310	16	51	33	67	33
	*~49歳	449	17	52	32	68	32
	*~59歳	339	15	44	41	59	41
	*60歳以上	385	8	33	59	41	59
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3559	27	43	30	70	30
	四輪自動車非保有世帯	693	11	36	54	46	54

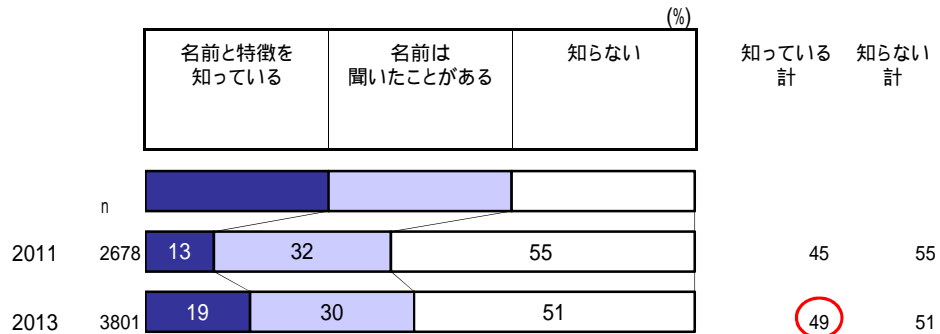
■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

超低燃費ガソリン技術車の認知

超低燃費ガソリン技術の認知は4割強。
 超低燃費ガソリン技術の認知計（知っている+聞いたことがある）は5割弱。
 男性30代～50代では「名前+特徴認知」が3割を超える。

超低燃費ガソリン技術認知[四輪自動車保有世帯]



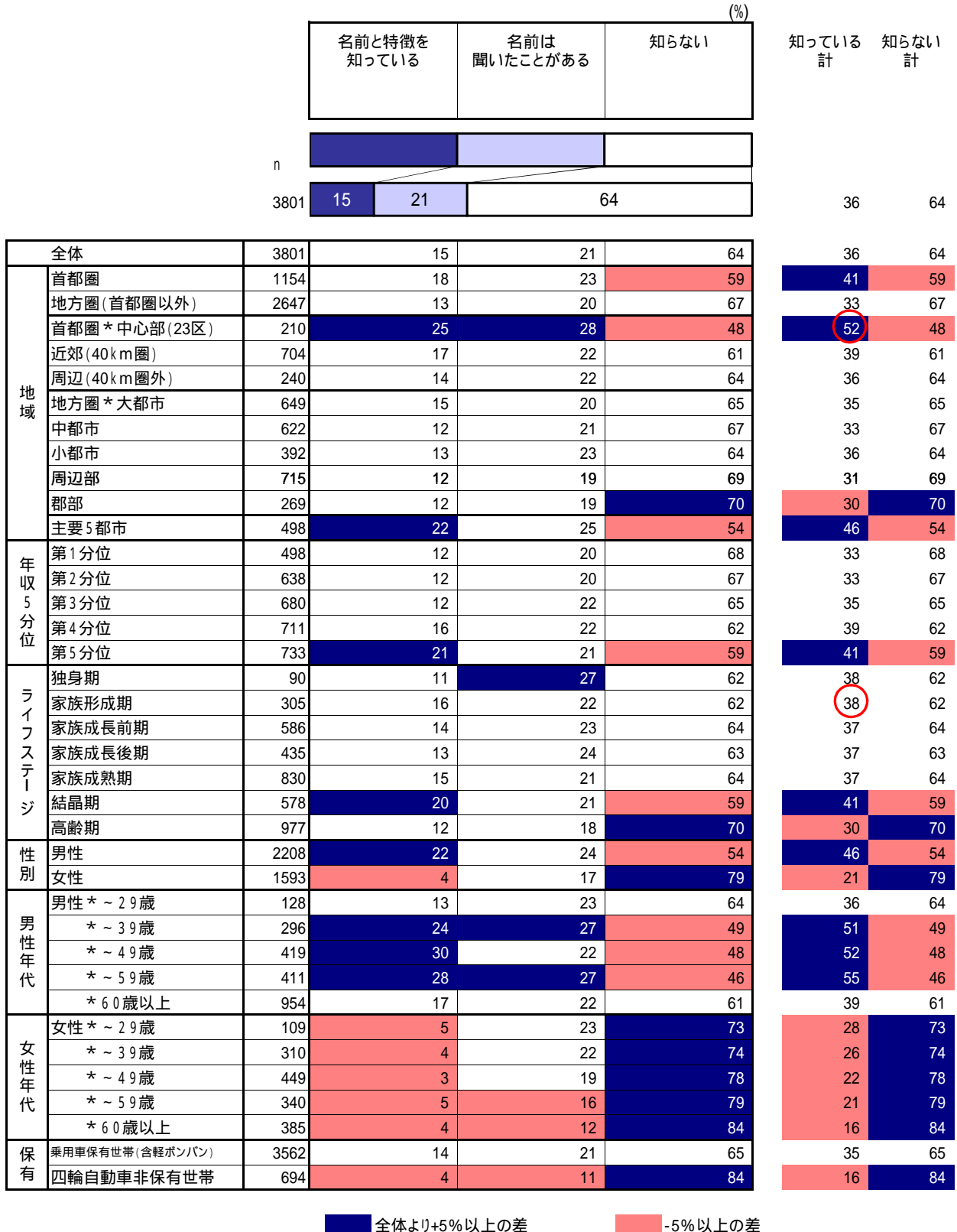
属性	属性名	n	知っている (%)	名前と特徴を知っている (%)	知らない (%)	知っている計 (%)	知らない計 (%)
全体	全体	3801	19	30	51	12	7
地域	首都圏	1154	22	30	48	13	9
	地方圏(首都圏以外)	2647	18	30	52	12	6
	首都圏*中心部(23区)	210	26	36	38	22	4
	近郊(40km圏)	704	22	28	49	11	11
	周辺(40km圏外)	240	16	31	53	14	2
	地方圏*大都市	649	21	31	49	13	8
	中都市	623	16	33	51	13	3
	小都市	392	18	30	52	10	8
	周辺部	714	17	27	56	11	6
	郡部	269	20	26	55	14	6
年収5分位	主要5都市	498	27	32	42	18	9
	第1分位	498	16	26	58	7	9
	第2分位	638	16	31	53	9	7
	第3分位	680	17	30	53	13	4
	第4分位	711	24	29	47	15	9
ライフステージ	第5分位	734	25	32	44	17	8
	独身期	90	17	34	49	16	1
	家族形成期	305	20	32	48	16	4
	家族成長前期	586	20	34	46	11	9
	家族成長後期	435	18	32	50	16	2
	家族成熟期	828	20	32	49	14	6
性別	結晶期	578	25	27	48	13	12
	高齢期	979	15	25	60	9	6
男性年代	男性	2208	26	32	42	17	9
	女性	1593	9	27	63	6	4
	男性*~29歳	127	16	42	43	21	-5
	*~39歳	296	31	32	37	21	10
	*~49歳	419	35	30	35	19	16
女性年代	*~59歳	412	32	35	33	20	12
	*60歳以上	954	20	29	51	13	7
	女性*~29歳	109	11	30	59	4	7
	*~39歳	310	10	35	55	7	3
	*~49歳	449	9	29	62	6	3
保有	*~59歳	340	11	24	65	5	6
	*60歳以上	385	7	22	72	4	2
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3562	19	30	51	13	6
	四輪自動車非保有世帯	693	7	21	73	3	4

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

過給機付小排気量エンジン搭載車の認知

過給機付小排気量エンジン搭載車の認知は4割弱。
 過給機付小排気量エンジン搭載車の認知計（知っている+聞いたことがある）は4割強。
 男性40代では「名前+特徴認知」が4割。

過給機付小排気量エンジン搭載車認知[四輪自動車保有世帯]

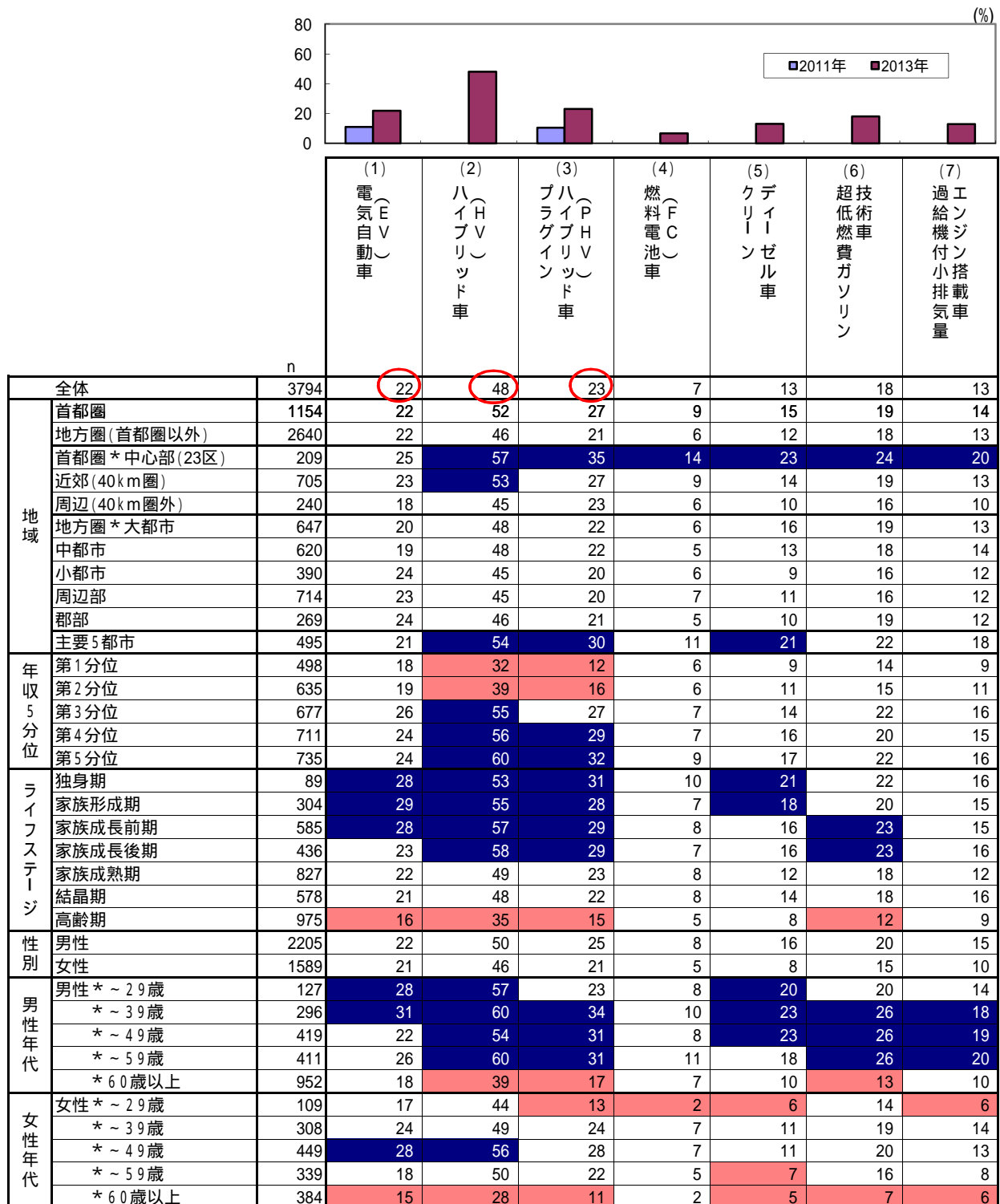


環境対応車の受容性

「ハイブリッド車」受容層は約5割、「EV」「PHV」受容層は約2割。

「名前+特徴」認知が6割を超える「ハイブリッド車(HV)」は受容層が約5割、一方、「電気自動車(EV)」は約2割に止まる。「プラグインハイブリッド車(PHV)」は約2割。各環境対応車とも首都圏中心部、年収第3分位以上、男性30~50代で受容性が高い。

購入を検討したい+やや購入を検討したい計【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

<次期車車型> セダン/ハッチバック/クーペ-小型車以上でHVの受容性が高く、
軽以外のオフロード型・キャブタイプでクリーンディーゼルの受容性が高い。

購入を検討したい+やや購入を検討したい計【四輪自動車保有世帯】

(%)

			(1) 電 気 自 動 車 (E V)	(2) ハ イ ブ リ ッ ト 車 (H V)	(3) プ ハ イ ブ リ ッ ト 車 (P H V)	(4) 燃 料 電 池 車 (F C)	(5) ク レ イ ン ゼ ル 車 (D E V)	(6) 超 技 術 車 低 燃 費 ガ ソ リ ン	(7) 過 給 機 付 小 排 気 車 搭 載 車 量	
全体			3794	22	48	23	7	13	18	13
次 期 車 車 型	セダン/ ハッチバック/ クーペ	大中型クラス	133	29	53	32	11	18	20	17
		小型車(A)クラス	130	19	56	27	7	11	20	12
		小型車(B)クラス	165	31	72	36	12	19	22	17
		大衆車(A)クラス	222	19	59	25	7	11	21	14
		大衆車(B)クラス	306	21	57	27	9	14	21	13
	軽以外の ボンネット ワゴン	ステーションワゴン	448	28	62	32	9	22	22	16
		オフロード型	100	32	49	36	12	25	23	16
	軽以外の キャブワゴ ン	キャブタイプ	100	27	53	23	4	10	18	12
		セミキャブタイプ	329	26	64	34	10	20	25	18
	軽乗用車	乗用車	943	21	42	17	5	9	16	11
オフロード/キャブワゴン		146	18	37	21	10	9	20	14	
次 期 車 購 入 時 期	1年以内に買替える予定		108	16	47	21	5	15	19	12
	3年以内に買替える予定		364	23	60	23	6	15	21	15
	5年以内に買替える予定		243	30	59	34	15	23	29	19
	7年以内に買替える予定		110	32	67	30	13	18	30	23
	それ以降に買替える予定		151	27	55	30	8	13	21	17
	買替える時期は未定		2496	22	48	24	7	13	17	12
次 期 車 排 気 量	660cc以下		1263	20	40	17	5	9	16	11
	～1500cc		725	23	54	27	9	15	21	16
	～2000cc		836	26	64	34	8	18	22	16
	～3000cc		458	25	57	28	10	19	21	15
	それ以上		68	25	53	28	9	25	24	13
次 期 車 車 両 価 格	～100万円		666	17	34	16	7	10	16	11
	～200万円		1720	23	52	23	6	12	19	14
	～300万円		635	30	64	35	11	18	22	15
	～400万円		229	25	62	34	6	21	23	15
	それ以上		97	28	59	34	14	34	23	26

全体より+5%以上の差

-5%以上の差

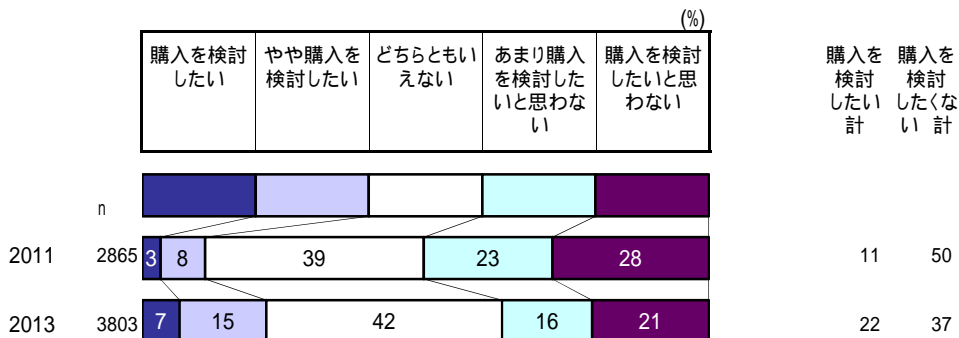
電気自動車（EV）の受容性

EVの受容層は22%。

全体でみると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が22%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が37%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、独身期～家族成長前期。

EVの購入検討意向 [四輪自動車保有世帯]



		全体	7	15	42	16	21	購入を検討したい計	購入を検討したくない計	差	
		全体	3803	7	15	42	16	21	22	11	11
地域	首都圏	1155	6	17	44	16	17	22	11	12	
	地方圏(首都圏以外)	2648	7	15	40	16	22	22	11	11	
	首都圏*中心部(23区)	210	6	19	41	17	17	25	13	12	
	近郊(40km圏)	705	6	17	44	16	17	23	12	12	
	周辺(40km圏外)	240	4	14	49	15	19	18	9	9	
	地方圏*大都市	648	8	13	38	17	24	20	10	10	
	中都市	624	6	13	42	18	22	19	11	8	
	小都市	392	5	19	38	14	24	24	13	11	
	周辺部	715	7	16	43	16	18	23	12	12	
	郡部	269	9	15	38	14	24	24	10	14	
年収5分位	主要5都市	498	5	16	43	18	18	21	12	9	
	第1分位	500	5	13	34	17	30	18	5	13	
	第2分位	638	6	14	42	17	22	19	8	11	
	第3分位	679	8	18	42	14	17	26	12	14	
	第4分位	712	7	18	42	17	16	24	11	14	
ライフステージ	第5分位	734	8	16	44	16	17	24	17	7	
	独身期	90	9	19	38	10	24	28	11	17	
	家族形成期	304	11	17	45	15	12	29	12	16	
	家族成長前期	586	9	20	39	16	17	28	9	20	
	家族成長後期	436	7	16	44	18	16	23	12	11	
	家族成熟期	830	6	16	43	17	19	22	12	10	
性別	結晶期	578	7	14	45	15	20	21	13	7	
	高齢期	979	5	12	39	16	29	16	10	7	
男性年代	男性	2209	7	15	40	16	22	22	13	9	
	女性	1594	6	16	44	16	18	21	8	13	
	男性*~29歳	127	11	17	36	14	22	28	12	16	
	*~39歳	296	10	22	42	13	14	31	10	21	
	*~49歳	419	8	14	42	16	20	22	11	11	
女性年代	*~59歳	412	8	18	41	17	17	26	18	8	
	*60歳以上	955	6	12	38	16	28	18	13	5	
	女性*~29歳	109	5	13	46	12	25	17	9	8	
	*~39歳	311	8	16	47	14	15	24	10	14	
	*~49歳	449	7	21	45	16	12	28	8	21	
保有	*~59歳	340	3	15	48	17	17	18	9	9	
	*60歳以上	385	5	10	38	19	28	15	7	8	
	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3564	7	16	42	16	20	22	11	11	
	四輪自動車非保有世帯	693	2	8	22	9	59	10	4	6	

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

* 購入検討意向は、認知/非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

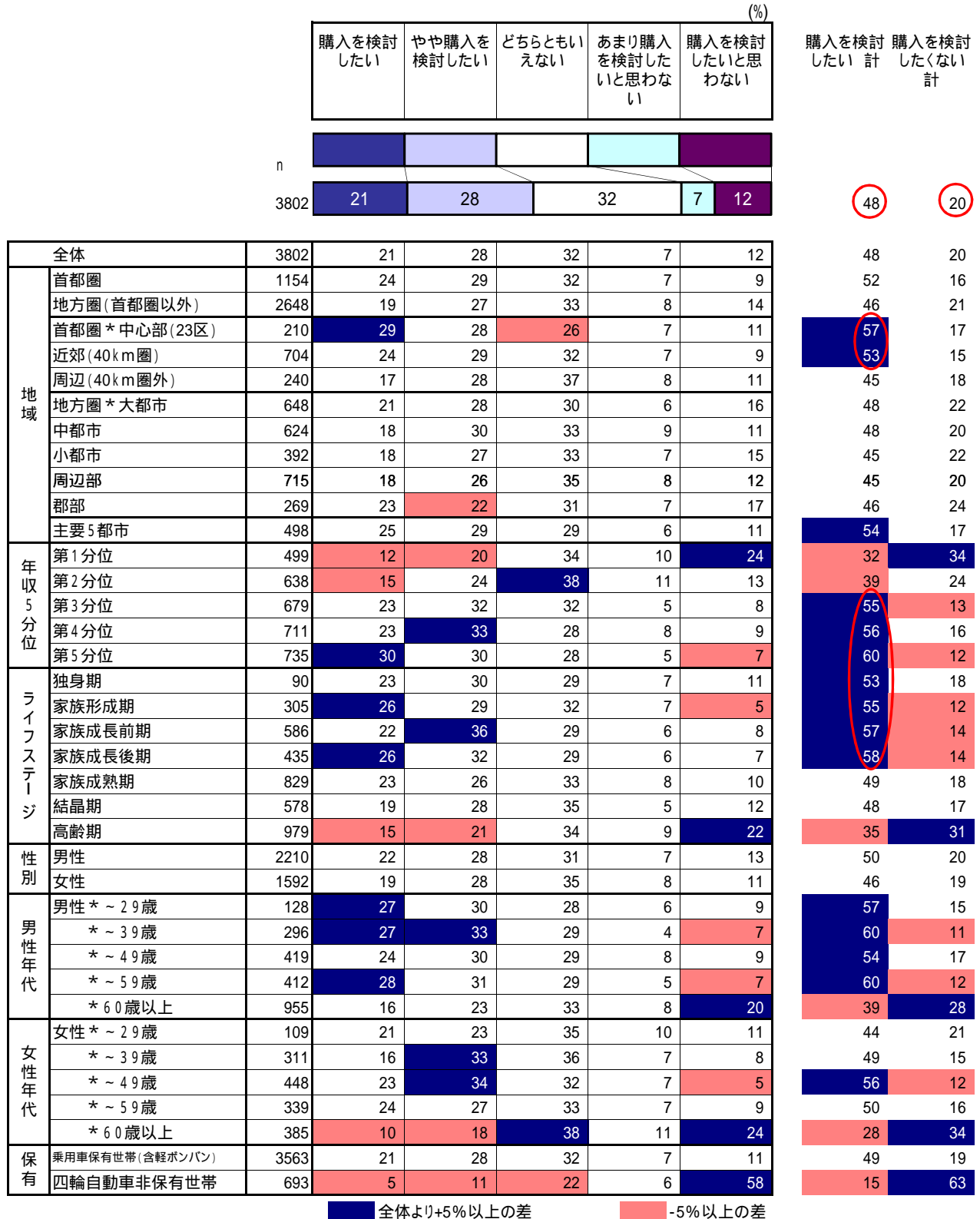
ハイブリッド車（HV）の受容性

HVの受容層は48%。

全体で見ると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が48%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が20%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、首都圏中心部及び近郊、年収3分位以上、独身期～家族成長期。

HVの購入検討意向〔四輪自動車保有世帯〕



* 購入検討意向は、認知/非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

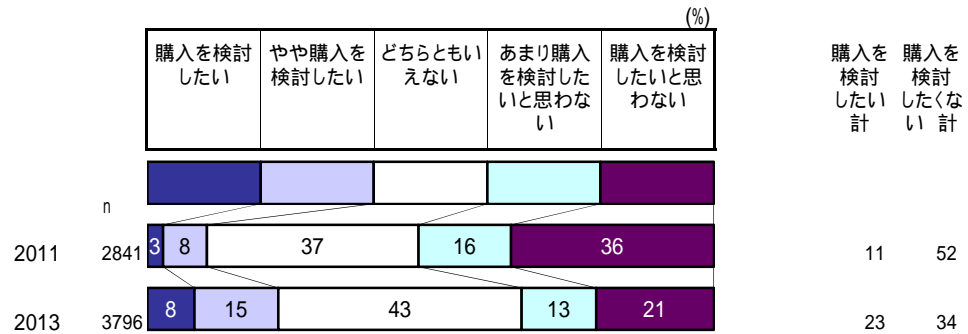
プラグインハイブリッド車（PHV）の受容性

PHVの受容層は23%。

全体とみると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が23%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が21%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、高所得層である年収第4分位～第5分位、独身期～家族成長期。

PHVの購入検討意向【四輪自動車保有世帯】



	n	購入を検討したい	やや購入を検討したい	どちらともいえない	あまり購入を検討したいと思わない	購入を検討したいと思わない	購入を検討したい計	購入を検討したくない計	差	
全体	3796	8	15	43	13	21	23	11	13	
地域	首都圏	1152	10	17	44	13	16	27	13	14
	地方圏(首都圏以外)	2644	8	14	43	13	23	21	10	12
	首都圏*中心部(23区)	209	16	19	38	12	15	35	19	16
	近郊(40km圏)	704	10	17	44	14	16	27	12	14
	周辺(40km圏外)	239	6	17	49	10	18	23	12	10
	地方圏*大都市	649	8	14	40	14	24	22	8	15
	中都市	624	9	13	43	15	20	22	10	13
	小都市	392	6	14	43	11	26	20	11	9
	周辺部	712	7	13	45	14	21	20	10	10
	郡部	267	7	14	42	11	26	21	10	11
主要5都市	497	13	18	40	13	17	30	16	14	
年収5分位	第1分位	498	4	8	38	16	34	12	2	11
	第2分位	637	6	10	46	16	22	16	7	9
	第3分位	680	9	18	43	12	17	27	10	17
	第4分位	711	9	20	42	13	16	29	13	16
	第5分位	732	13	19	42	11	15	32	18	14
ライフステージ	独身期	90	11	20	39	9	21	31	10	22
	家族形成期	305	10	18	45	14	13	28	13	15
	家族成長前期	585	10	19	42	13	16	29	14	16
	家族成長後期	435	10	19	45	14	12	29	14	16
	家族成熟期	829	9	15	45	13	19	23	10	13
	結晶期	578	9	13	45	13	20	22	11	11
性別	高年齢期	974	5	10	41	13	32	15	7	8
	男性	2203	10	15	42	13	21	25	12	13
	女性	1593	6	15	45	14	21	21	8	13
男性年代	男性*~29歳	128	11	13	46	11	20	23	12	12
	*~39歳	296	11	24	43	10	13	34	12	22
	*~49歳	417	14	16	42	14	14	31	15	15
	*~59歳	412	14	17	42	12	15	31	17	14
	*60歳以上	950	6	11	41	14	30	17	9	8
女性年代	女性*~29歳	109	4	9	44	16	28	13	6	7
	*~39歳	311	6	18	44	14	18	24	13	11
	*~49歳	449	9	19	48	13	12	28	8	20
	*~59歳	339	5	17	49	12	16	22	9	14
	*60歳以上	385	4	7	38	16	35	11	4	7
保有	乗用車保有世帯(含軽ボンバン)	3558	9	15	43	13	20	24	11	13
	四輪自動車非保有世帯	692	2	5	20	11	62	7	3	4

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

* 購入検討意向は、認知/非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

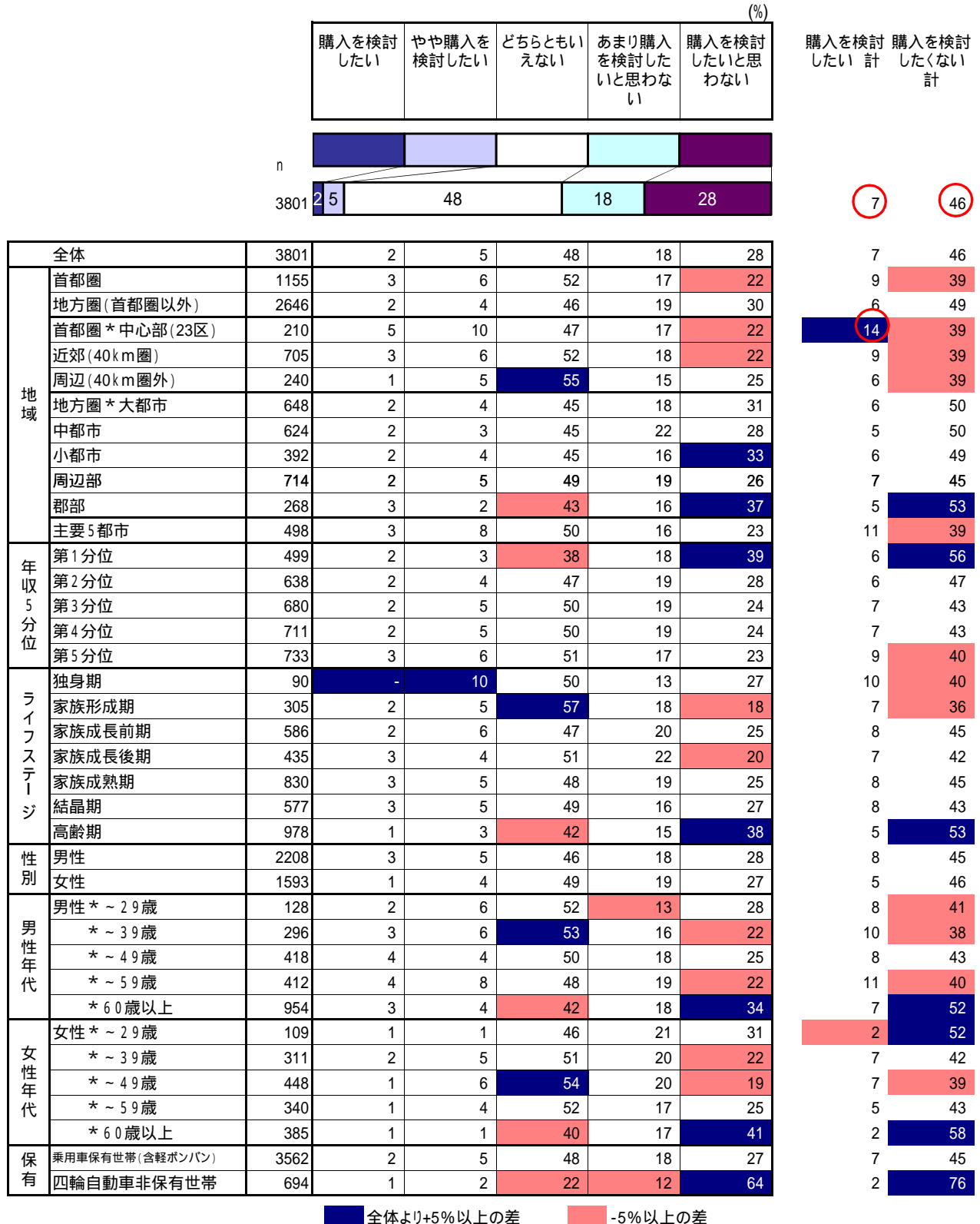
燃料電池車（FC）の受容性

FCの受容層は7%。

全体で見ると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が7%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が46%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、首都圏中心部。「購入を検討したくない計」が高いのは地方圏郡部、低年収層である年収第1分位、高齢期。

FCの購入検討意向【四輪自動車保有世帯】



* 購入検討意向は、認知 / 非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

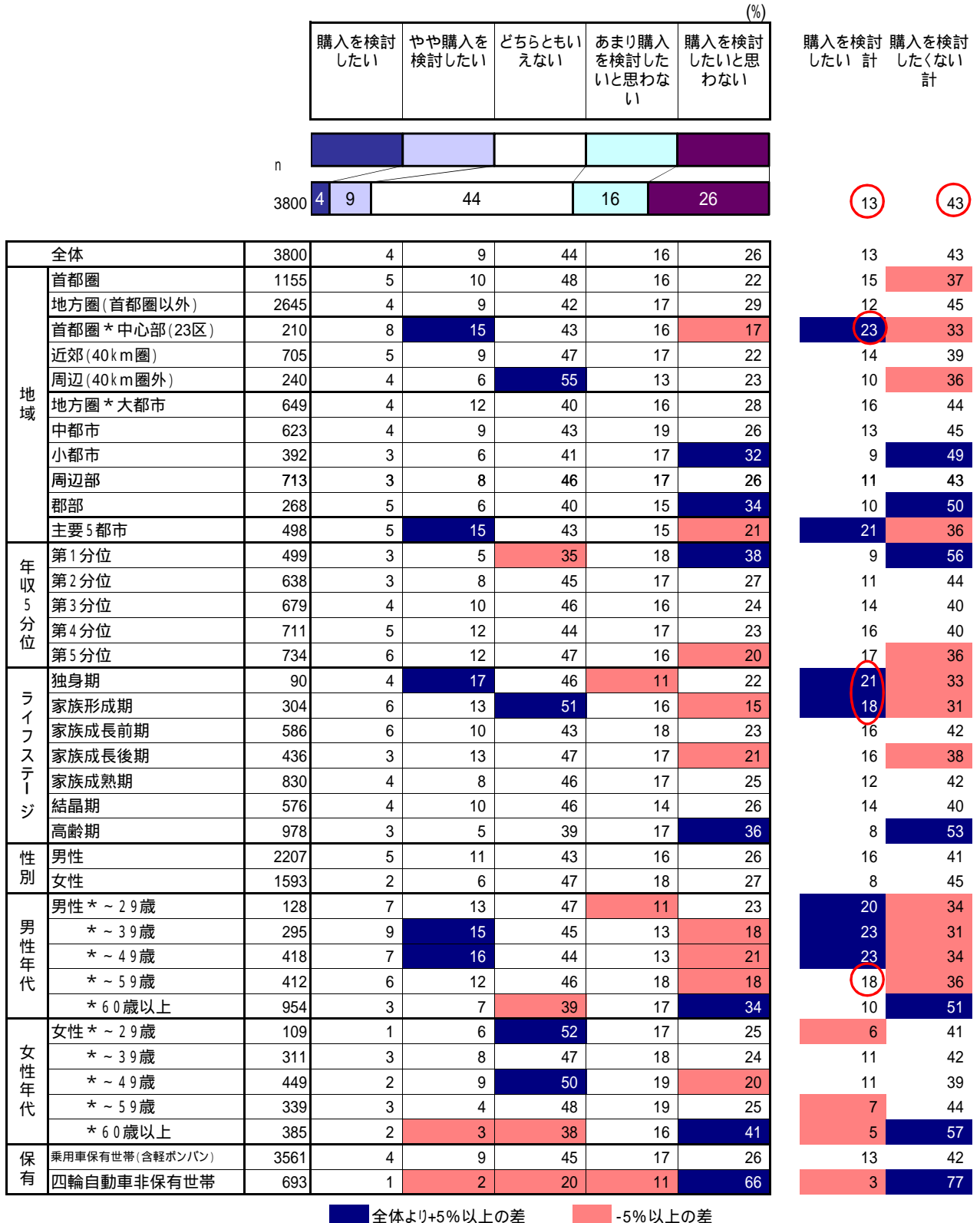
クリーンディーゼルの受容性

クリーンディーゼルの受容層は13%。

全体で見ると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が13%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が43%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、首都圏中心部、独身期～家族形成期。

クリーンディーゼルの購入検討意向【四輪自動車保有世帯】



* 購入検討意向は、認知/非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

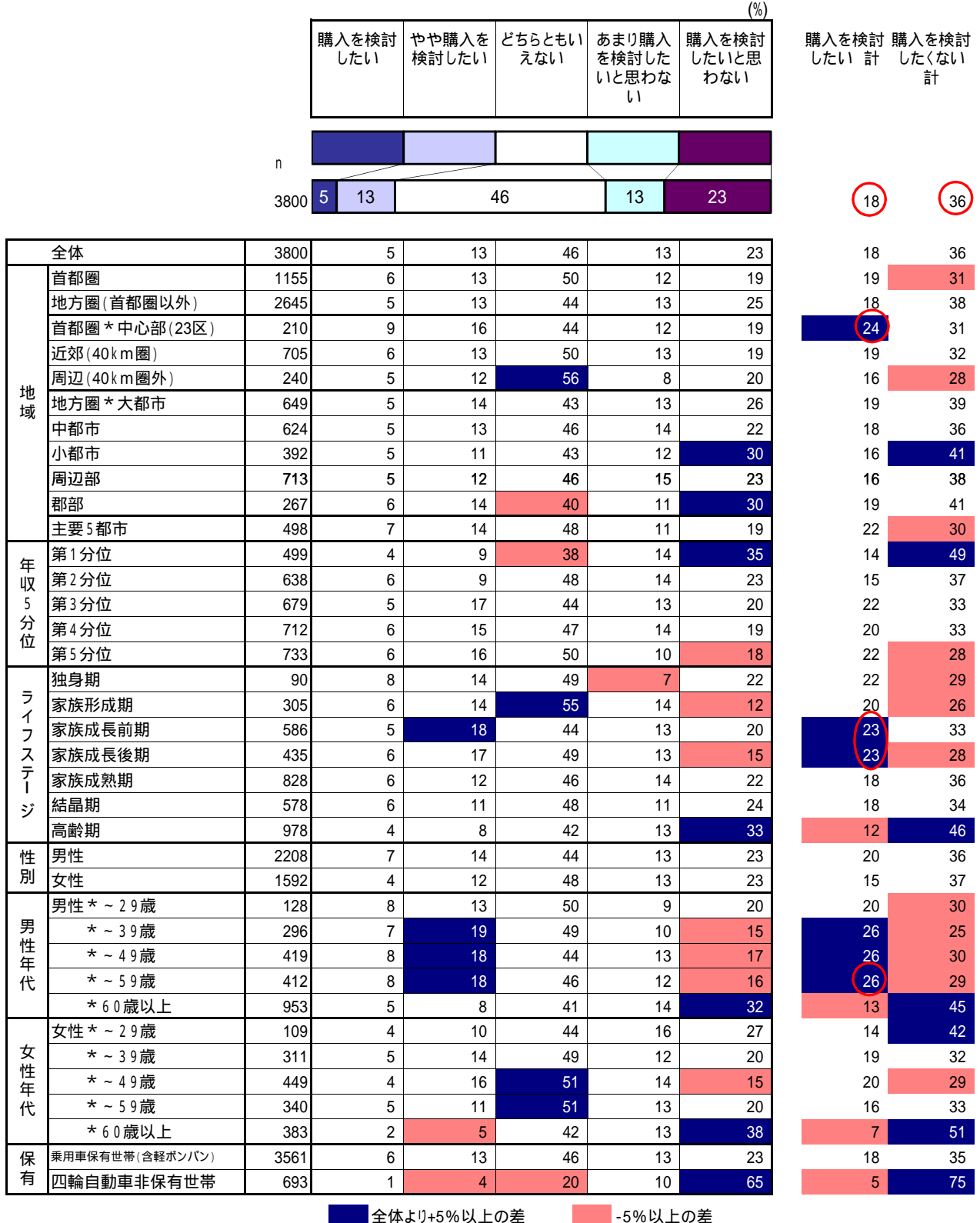
超低燃費ガソリン技術車の受容性

超低燃費ガソリン技術車の受容層は18%。

全体でみると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が18%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が36%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、首都圏中心部、家族成長期。

超低燃費ガソリン技術の購入検討意向【四輪自動車保有世帯】



* 購入検討意向は、認知 / 非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

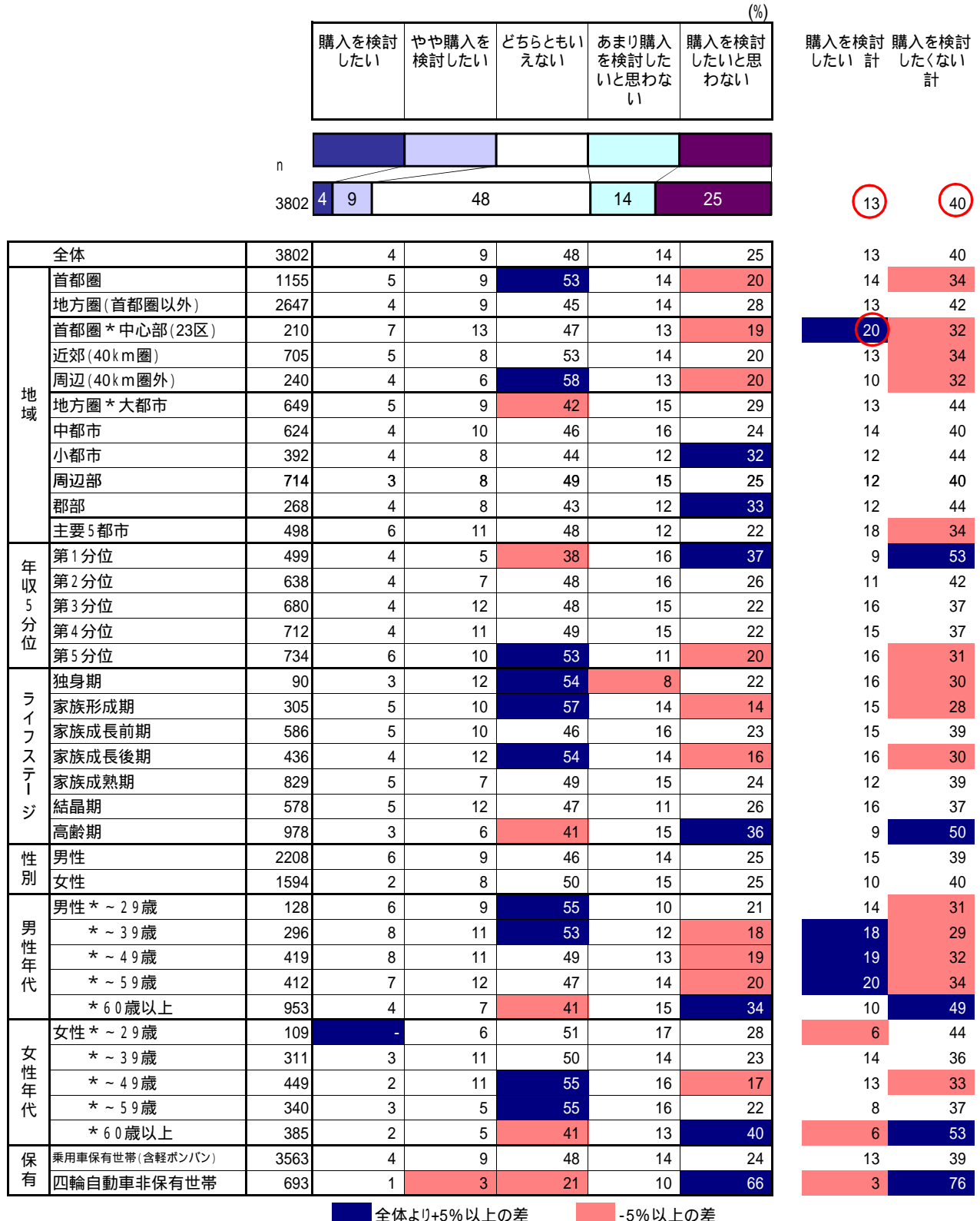
過給機付小排気量エンジン搭載車の受容性

過給機付小排気量エンジン搭載車の購入意向は13%。

過給機付小排気量エンジン搭載車の購入意向を全体でみると、「購入を検討したい計（購入を検討したい+やや）」が13%、「購入を検討したくない計（あまり+購入を検討したいと思わない）」が40%。

全体と比べて「購入を検討したい計」が高いのは、首都圏中心部。

過給機付小排気量エンジン搭載車の購入意向【四輪自動車保有世帯】



* 購入検討意向は、認知/非認知に関わらず、各環境対応車の特徴を踏まえて回答を得た。

環境対応車の普及力（認知と購入意向の関係から）

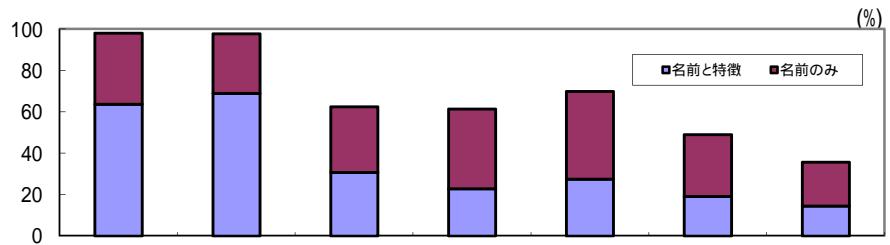
普及力 = 「名前 + 特徴」認知者の受容性（購入検討率）から判定
 普及力が高い 認知が高まることで普及が加速する

普及力が高いのは「ハイブリッド車」。EV及びFCは低普及力

普及力が高いのは「ハイブリッド車」「過給機付小排気量エンジン搭載車」「プラグインハイブリッド車」「超低燃費ガソリン技術車」。一方、「電気自動車」「燃料電池車」は普及力が低い。

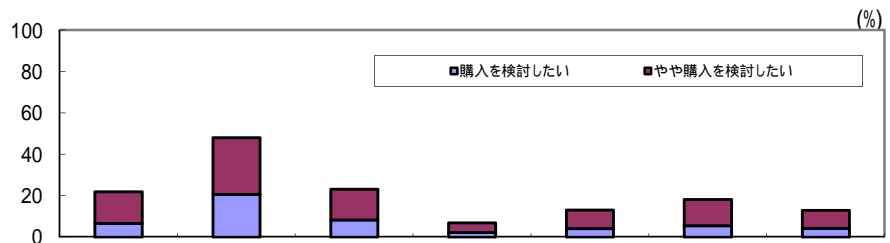
(1) 電 気 自 動 車 (EV)	(2) ハ イ ブ リ ッ ド 車 (HV)	(3) プ ラ グ ィ ン ハ イ ブ リ ッ ド 車 (PHEV)	(4) 燃 料 電 池 車 (FC)	(5) ク レ イ ー ゼ ル 車 (LPG)	(6) 超 低 燃 費 ガ ソ リ ン 技 術 車	(7) 過 給 機 付 小 排 気 量 エ ン ジ ン 搭 載 車
--------------------------------------	--	---	--------------------------------------	---	--	--

環境対応車認知（四輪自動車保有世帯）



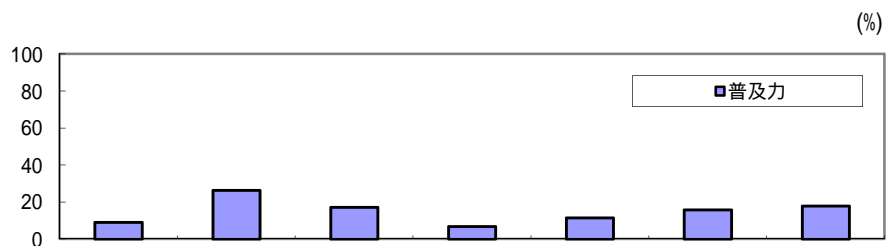
名前と特徴	64	69	31	23	27	19	15
名前のみ	34	29	32	39	42	30	21
認知計	98	98	62	61	70	49	36

環境対応車受容性（四輪自動車保有世帯）



購入を検討したい	7	21	8	2	4	5	4
やや購入を検討したい	15	28	15	5	9	13	9
購入意向計	22	48	23	7	13	18	13

環境対応車普及力（「名前 + 特徴」認知者のうち「購入を検討したい」率）（四輪自動車保有世帯）



普及力	9	26	17	7	12	16	18
-----	---	----	----	---	----	----	----

次世代自動車の購入検討順位とその理由

次世代自動車内における購入検討順位の1位は「HV」。

次世代自動車の購入検討順位(1位)を全体で見ると、最も高いのは「HV」で59%。以下、「EV」が18%、「PHV」が14%である。

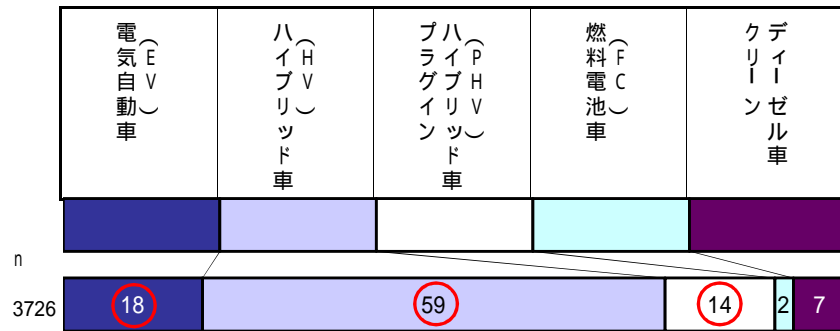
<EV>全体と比べて、年収第1~2分位、高齢期が高い。

<HV>男女20代以下が高い。次期意向大・中・小型車

<クリーンディーゼル>男性30代以下が高い。

次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯】

(%)



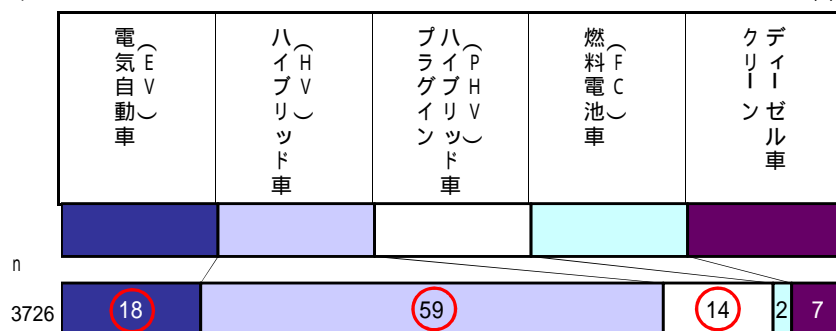
属性	属性名	世帯数 (n)	EV (%)	HV (%)	PHV (%)	FC (%)	ディーゼル (%)
全体	全体	3726	18	59	14	2	7
地域	首都圏	1141	16	61	14	3	7
	地方圏(首都圏以外)	2585	19	59	14	2	7
	首都圏*中心部(23区)	208	14	61	14	3	8
	近郊(40km圏)	698	16	61	14	3	6
	周辺(40km圏外)	235	20	59	13	1	6
	地方圏*大都市	629	16	59	13	2	10
	中都市	617	18	59	16	2	6
	小都市	381	19	60	13	3	5
	周辺部	696	21	59	13	3	6
	郡部	262	21	54	17	2	7
年収5分位	主要5都市	492	13	63	12	3	9
	第1分位	479	25	56	10	3	7
	第2分位	625	24	57	11	2	6
	第3分位	665	17	61	15	2	5
	第4分位	708	14	59	16	3	9
	第5分位	730	13	60	17	3	8
ライフステージ	独身期	89	10	64	15	2	9
	家族形成期	302	15	61	14	1	10
	家族成長前期	583	13	62	15	2	8
	家族成長後期	434	14	61	18	3	5
	家族成熟期	821	17	61	13	2	7
	結晶期	564	18	56	14	4	7
	高齢期	933	25	56	12	3	5
性別	男性	2162	18	58	13	3	9
	女性	1564	18	61	15	2	4
男性年代	男性*~29歳	128	14	64	6	-	16
	*~39歳	294	11	60	14	2	13
	*~49歳	416	11	61	14	3	11
	*~59歳	407	14	58	18	3	7
	*60歳以上	917	25	55	11	4	6
女性年代	女性*~29歳	108	13	68	8	1	10
	*~39歳	310	16	62	17	2	4
	*~49歳	444	15	63	17	1	4
	*~59歳	333	14	63	16	3	5
	*60歳以上	369	30	53	13	1	3
保有	乗用車保有世帯(含軽バン)	3496	17	59	14	2	7
	四輪自動車非保有世帯	605	37	43	13	4	3

■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

<次期車車型> セダン/ハッチバック/クーペ-小型車以上でHV意向が高く、
軽以外のオフロード型・キャブタイプでクリーンディーゼル意向が高い。

次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯】

(%)



全体		3726	18	59	14	2	7	
次期車車型	セダン/ハッチバック/クーペ	大中型クラス	133	11	68	14	2	6
		小型車(A)クラス	129	14	64	12	-	9
		小型車(B)クラス	163	12	64	17	1	6
		大衆車(A)クラス	221	14	62	15	4	5
		大衆車(B)クラス	302	16	64	13	2	6
		軽以外のボクセツワゴン	446	12	62	14	3	9
	軽以外のキャブワゴン	オフロード型	99	13	47	19	2	19
		キャブタイプ	100	14	61	11	2	12
	軽乗用車	セミキャブタイプ	328	9	65	17	2	7
		乗用車	928	21	59	14	2	5
次期車購入時期	オフロード/キャブワゴン	142	18	56	16	4	7	
	1年以内に買替える予定	107	11	60	18	1	10	
	3年以内に買替える予定	359	12	67	11	2	7	
	5年以内に買替える予定	243	16	58	14	2	11	
	7年以内に買替える予定	109	11	66	12	5	6	
	それ以降に買替える予定	150	20	55	14	5	6	
買替える時期は未定	2455	17	60	15	2	7		
次期車排気量	660cc以下	1240	21	57	14	3	6	
	~1500cc	716	18	61	13	2	6	
	~2000cc	833	10	63	18	2	7	
	~3000cc	455	10	65	13	2	10	
	それ以上	67	9	57	15	2	18	
次期車車両価格	~100万円	654	20	56	13	3	8	
	~200万円	1699	17	61	14	2	6	
	~300万円	633	11	63	17	2	7	
	~400万円	228	11	60	17	1	11	
	それ以上	96	6	62	15	-	18	

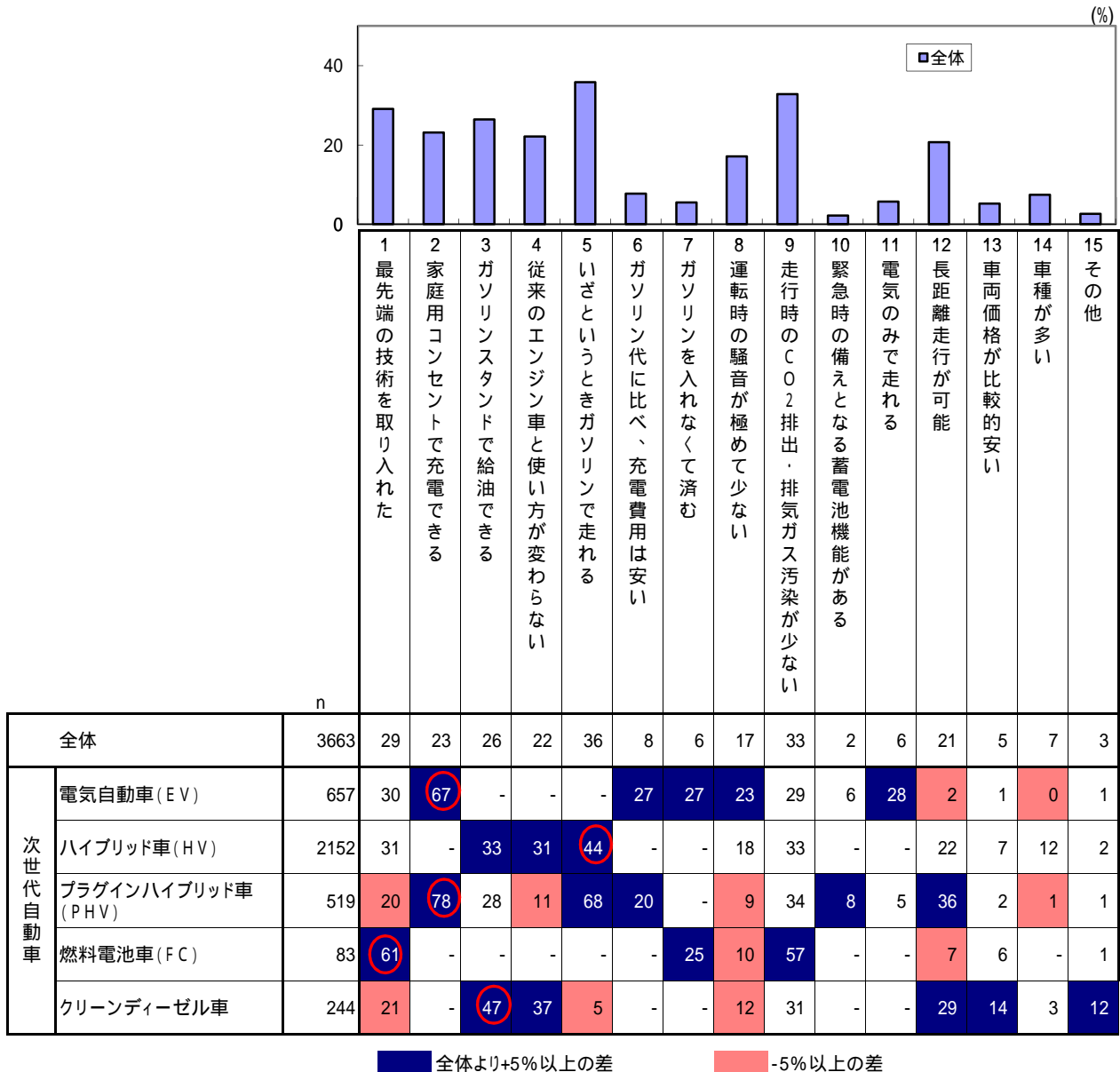
■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

各車の特徴をみると、EVは「家庭用コンセントで充電できる」、HVは「いざというときガソリンで走れる」、PHVは「家庭用コンセントで充電できる」、FCは「最先端の技術を取り入れた」、クリーンディーゼル車は「ガソリンスタンドで給油できる」点。

それぞれの次世代自動車を1位にした理由トップ3。

- <EV> 「家庭用コンセントで充電できる」「最先端の技術を取り入れた」「電気のみで走れる」「ガソリンを入れなくて済む」。
- <HV> 「いざというときガソリンで走れる」「ガソリンスタンドで給油できる」「CO²排出・排気ガス汚染が少ない」
- <PHV> 「家庭用コンセントで充電できる」「いざというときガソリンで走れる」「長距離走行が可能」
- <FC> 「最先端の技術を取り入れた」「CO²排出・排気ガス汚染が少ない」「ガソリンを入れなくて済む」
- <クリーンディーゼル車> 「ガソリンスタンドで給油できる」「従来のエンジン車と使い方が変わらない」「長距離走行が可能」

その次世代自動車を1位にした理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



2. 先進安全技術車に対する意識

先進安全技術車の魅力度

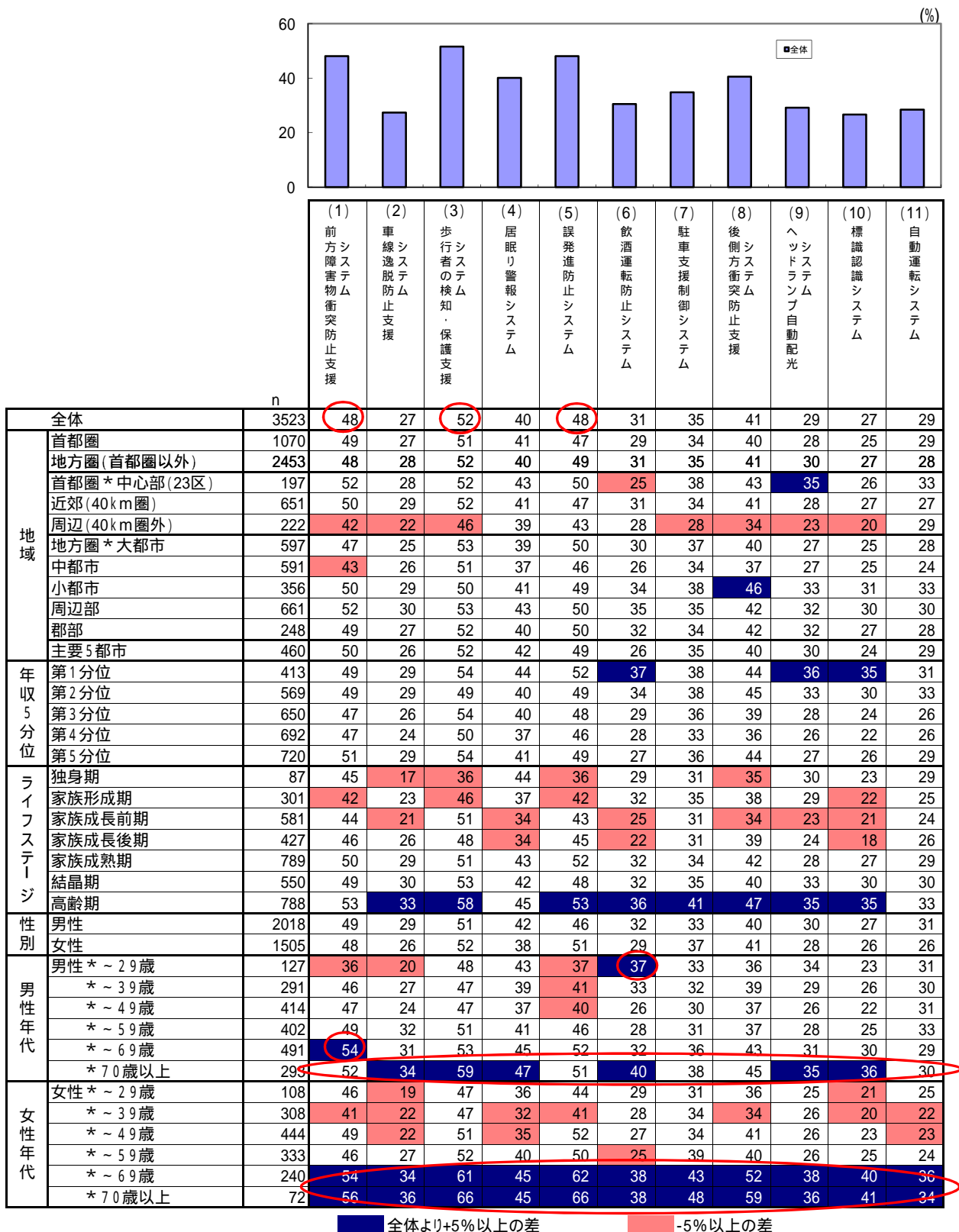
魅力度の高い上位技術は「歩行者の検知・保護支援システム」

「前方障害物衝突防止支援システム」「誤発進防止システム」。

各先進安全技術とも男性70歳以上、女性60歳以上で特に魅力度が高く、「前方障害物衝突防止支援

システム」は男性60代、「飲酒運転防止システム」は男性20代以下でも高い。

先進安全技術(非常に魅力がある)【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



5-2. 先進安全技術車に対する意識

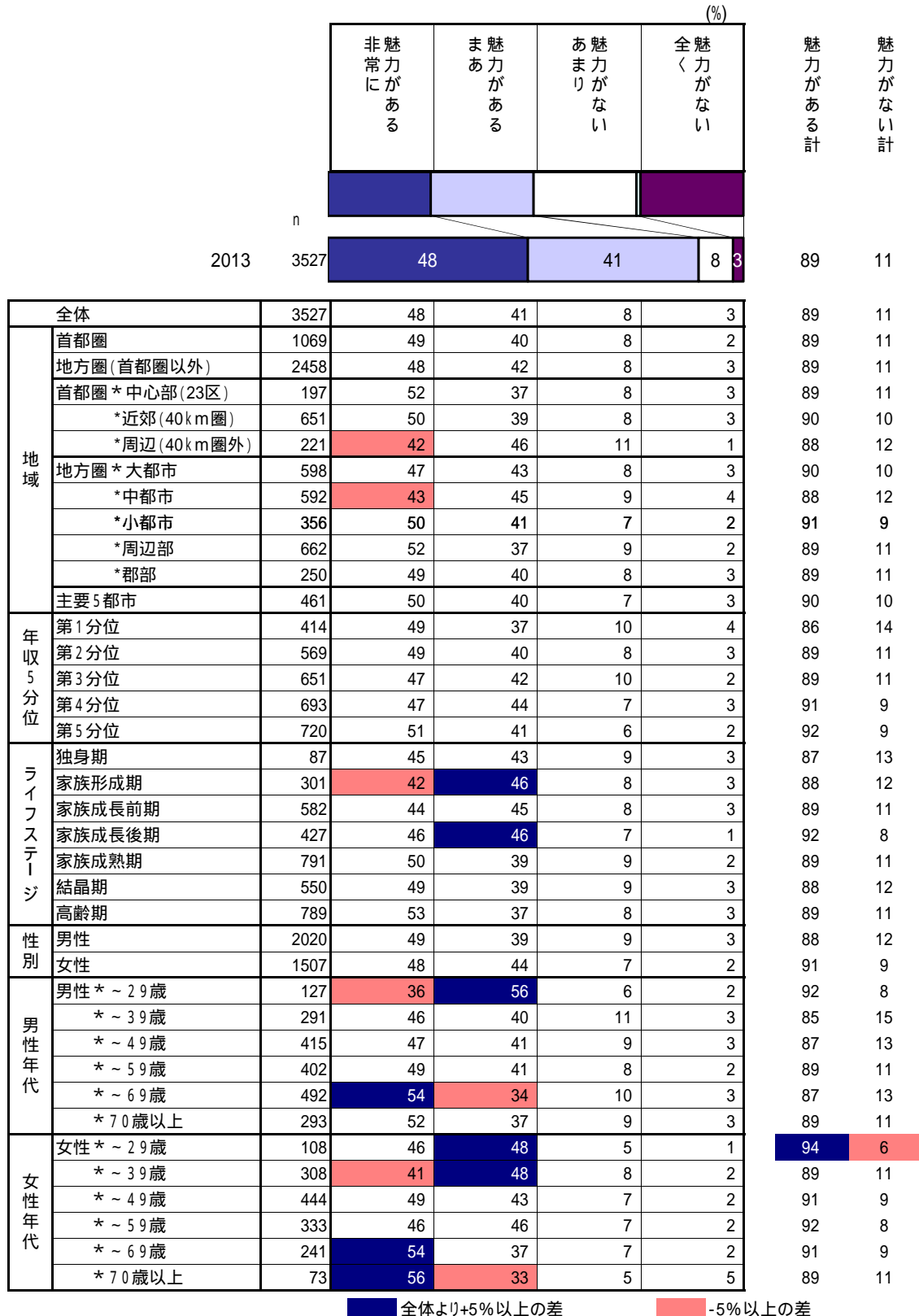
(1) 前方障害物衝突防止支援システム

前方走行車との距離や相対速度を検出して警告を出し、ドライバーの回避操作が不適切な場合は、ブレーキが自動作動する

魅力がある計（非常に+まあ）は89%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも90%前後が魅力を感じており、特に女性20代以下が高い。

(1) 前方障害物衝突防止支援システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



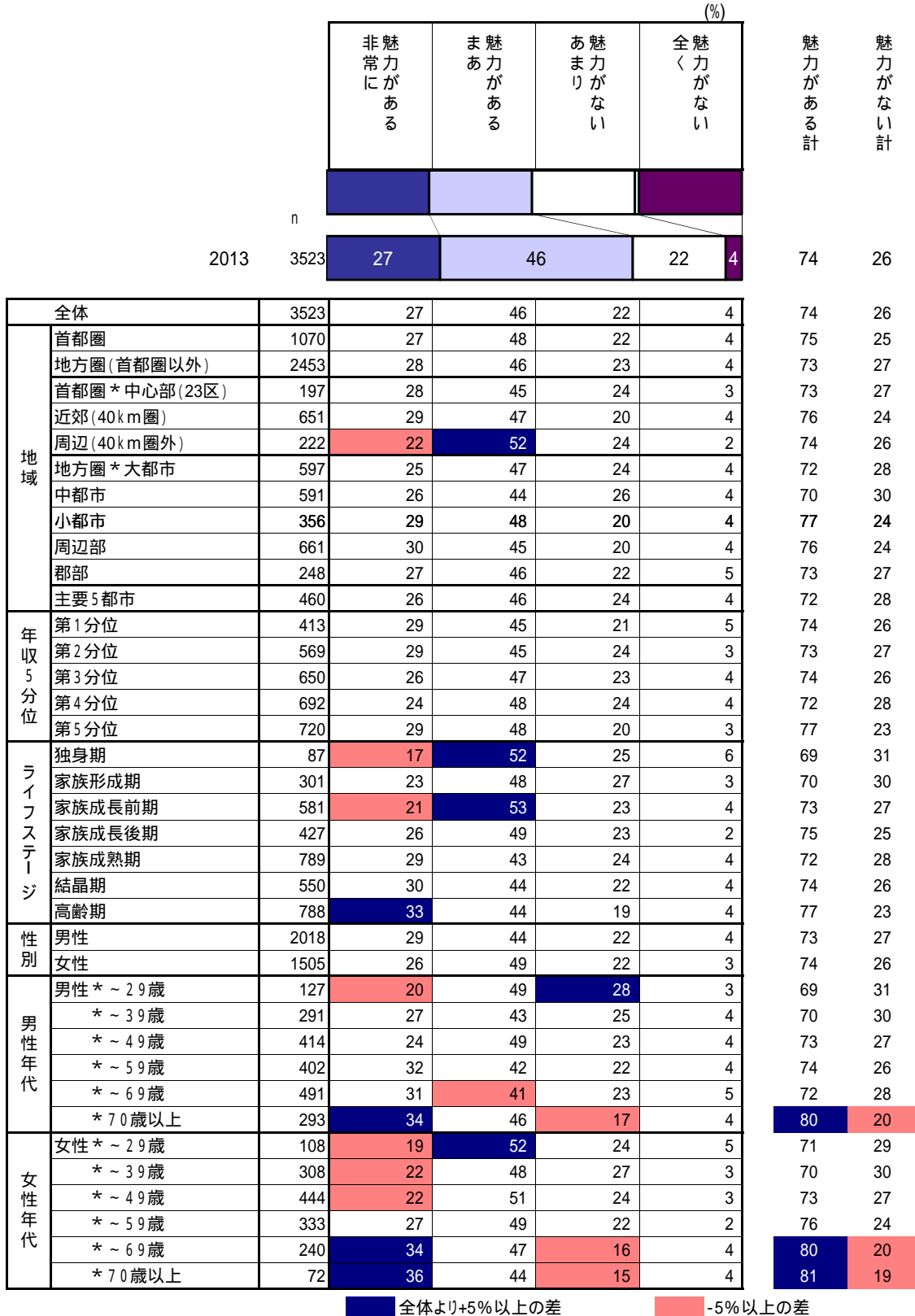
(2) 車線逸脱防止支援システム

方向指示器を作動させていない時に、車両が車線からはみ出す可能性がある時、音やハンドル振動で警告し、ドライバーが修正しない場合は、自動で修正操作を行う

魅力がある計(非常に+まあ)は74%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも70%程度が魅力を感じており、特に男性70代以上、女性60代以上が高い。

(2) 車線逸脱防止支援システム [四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり]



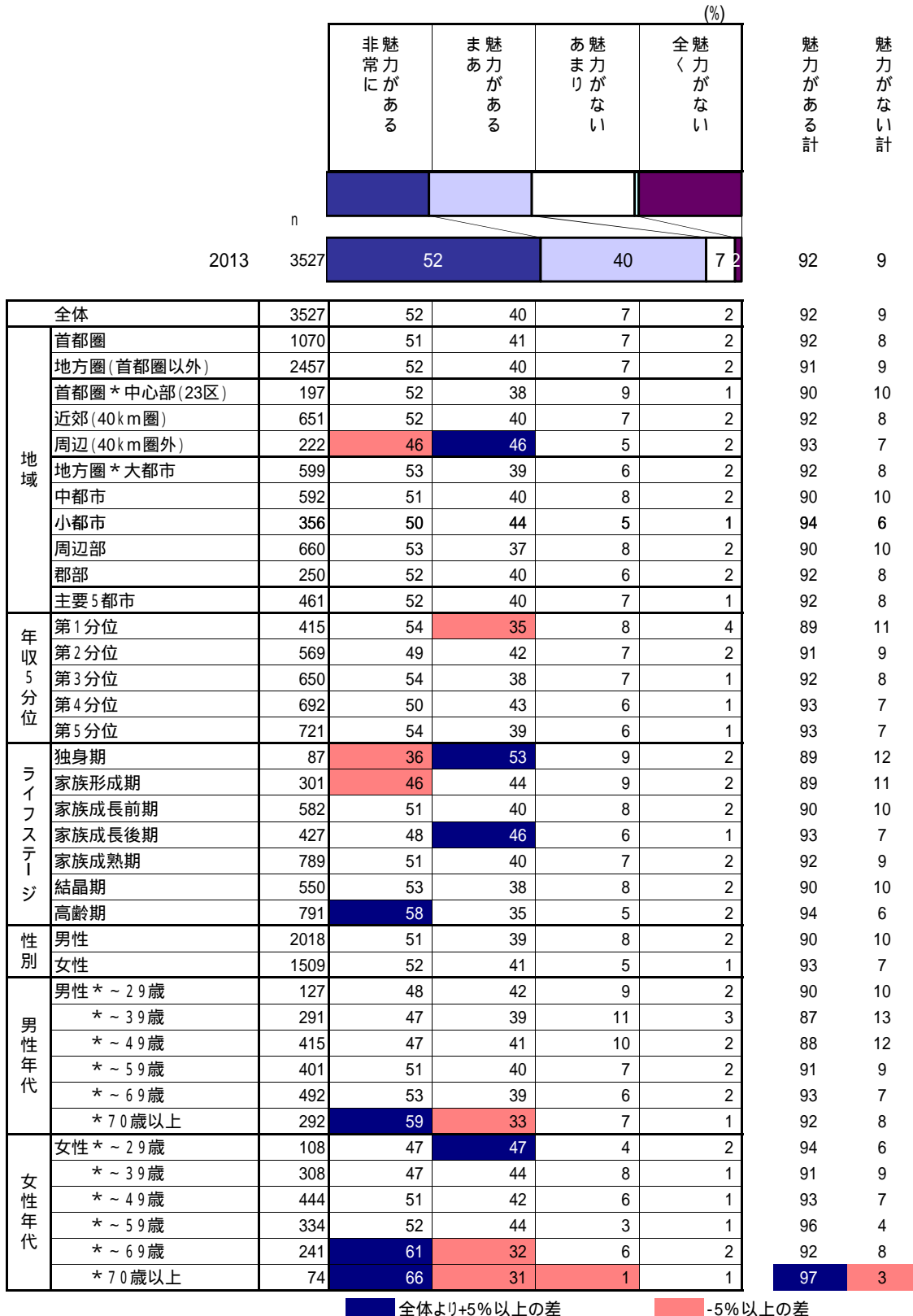
(3) 歩行者の検知・保護支援システム

車両の死角や前方の歩行者を検知し、モニターや警報などで運転者に歩行者情報を提供する。また、歩行者との衝突の危険を感知した時には、自動ブレーキで衝突を回避、または被害を軽減する

魅力がある計（非常に+まあ）は92%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも90%前後が魅力を感じている。
特に女性70代以上が高い。

(3) 歩行者の検知・保護支援システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



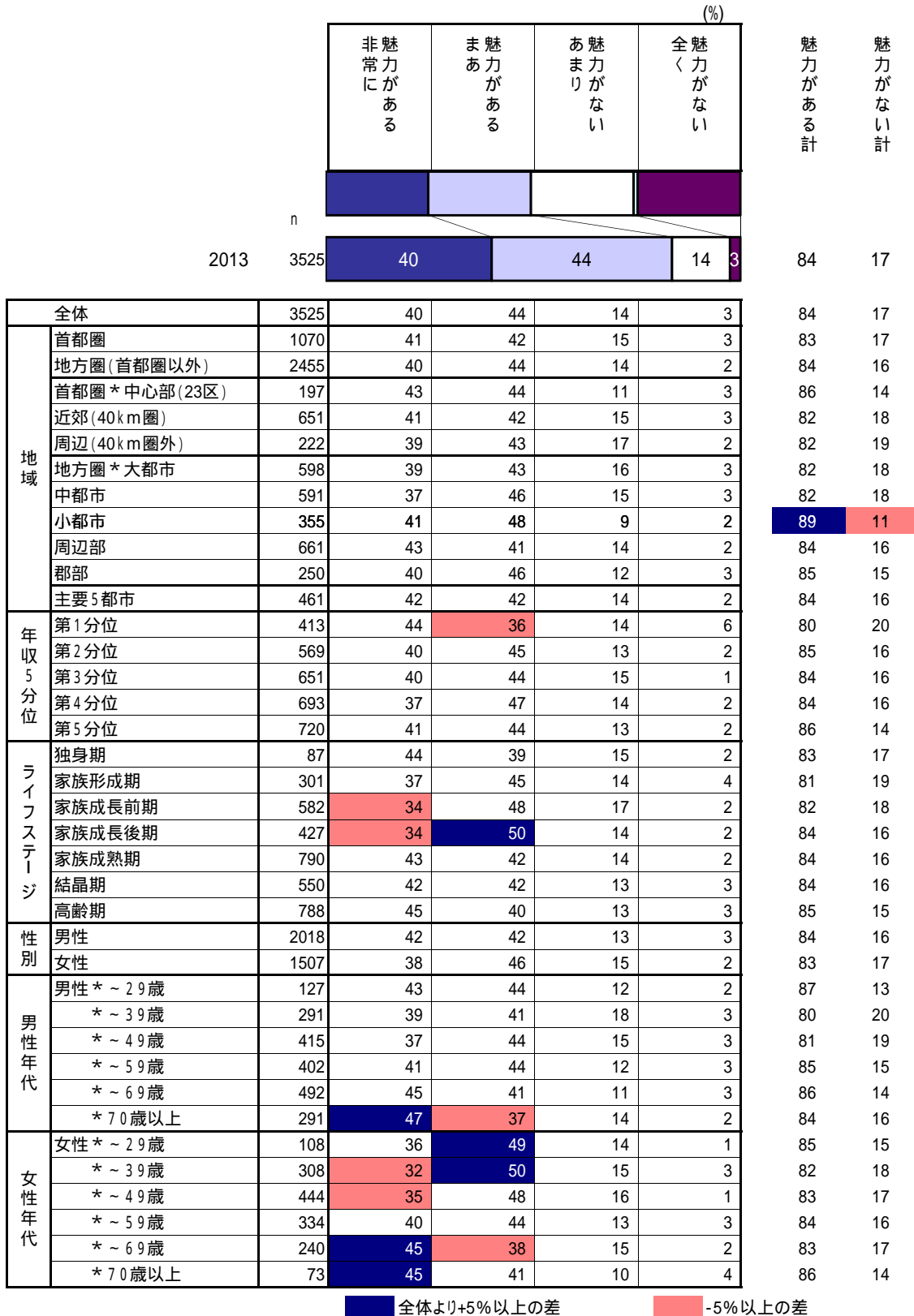
(4) 居眠り警報システム

運転者の目の動きや表情、ハンドルの操作状況などから、運動能力の低下(居眠り)を推定し、音やハンドルの振動などで注意を喚起する

魅力がある計(非常に+まあ)は84%。

<地域・年収・ライフステージ>各層とも80%台が魅力を感じている。

(4) 居眠り警報システム [四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり]



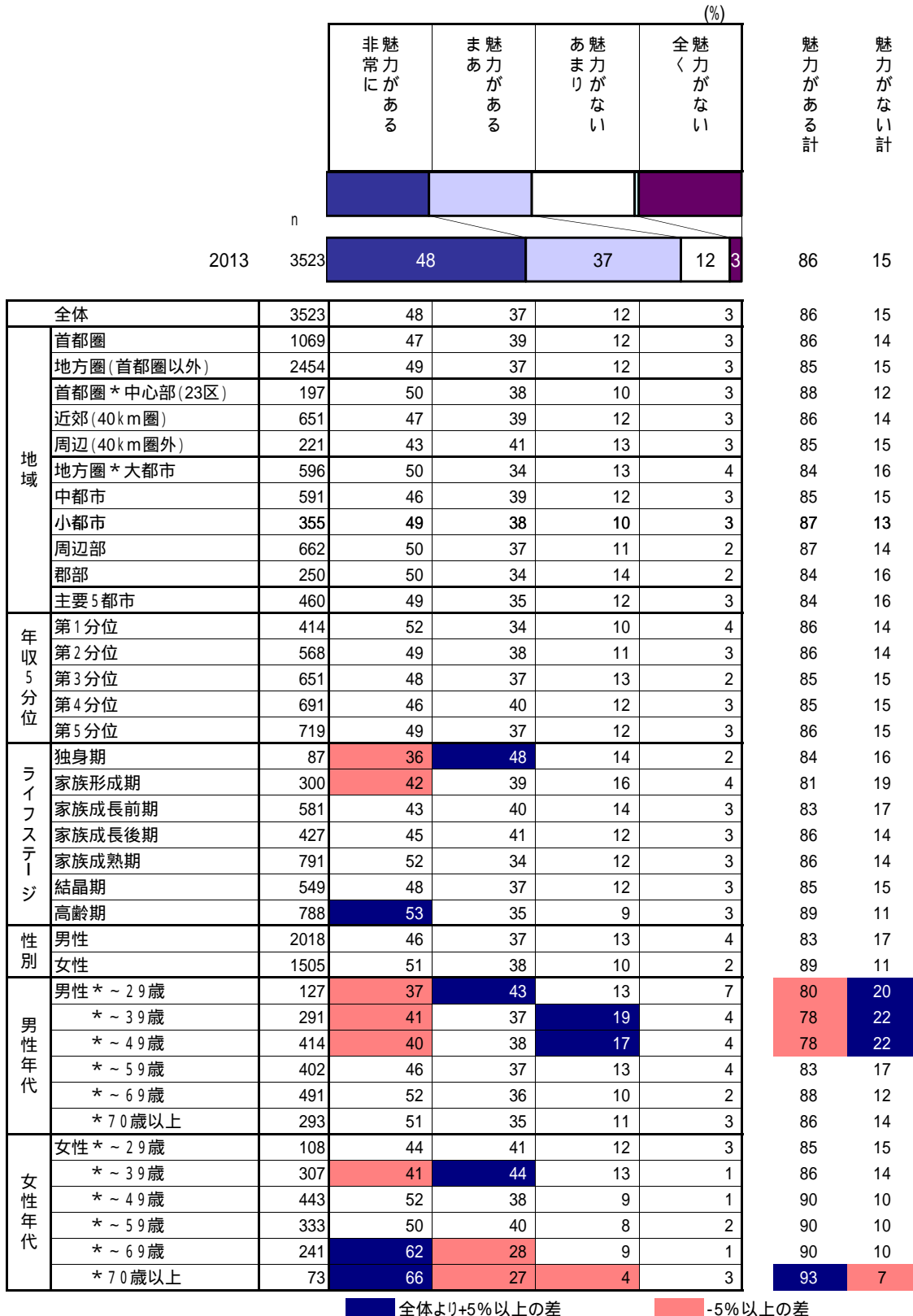
(5) 誤発進防止システム

運転者がアクセルペダルとブレーキペダルを踏み間違えたと検知した際に、運転者に警告するとともに、自動ブレーキを掛けて発進を防ぐ

魅力がある計（非常に+まあ）は86%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも80%台が魅力を感じており、特に女性70代以上が高い。

(5) 誤発進防止システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



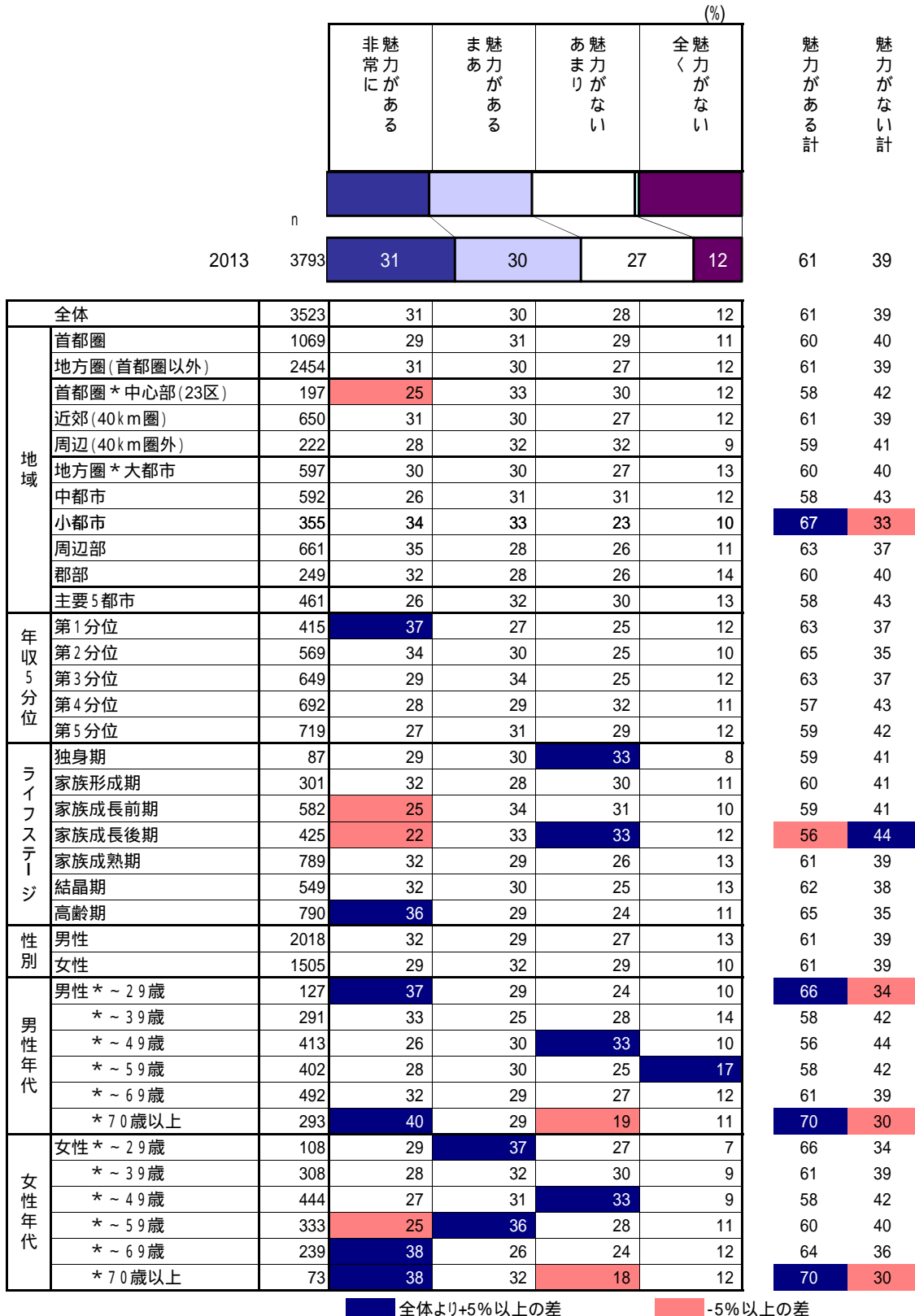
(6) 飲酒運転防止システム

バック駐車や縦列駐車の際に、カメラの映像により運転をアシスト、さらに自動運転システムによりハンドル操作を自動化し、より容易な駐車が可能になる

魅力がある計(非常に+まあ)は61%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも60%前後が魅力を感じており、特に男性20代以下、男女70代以上が高い。

(6) 飲酒運転防止システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



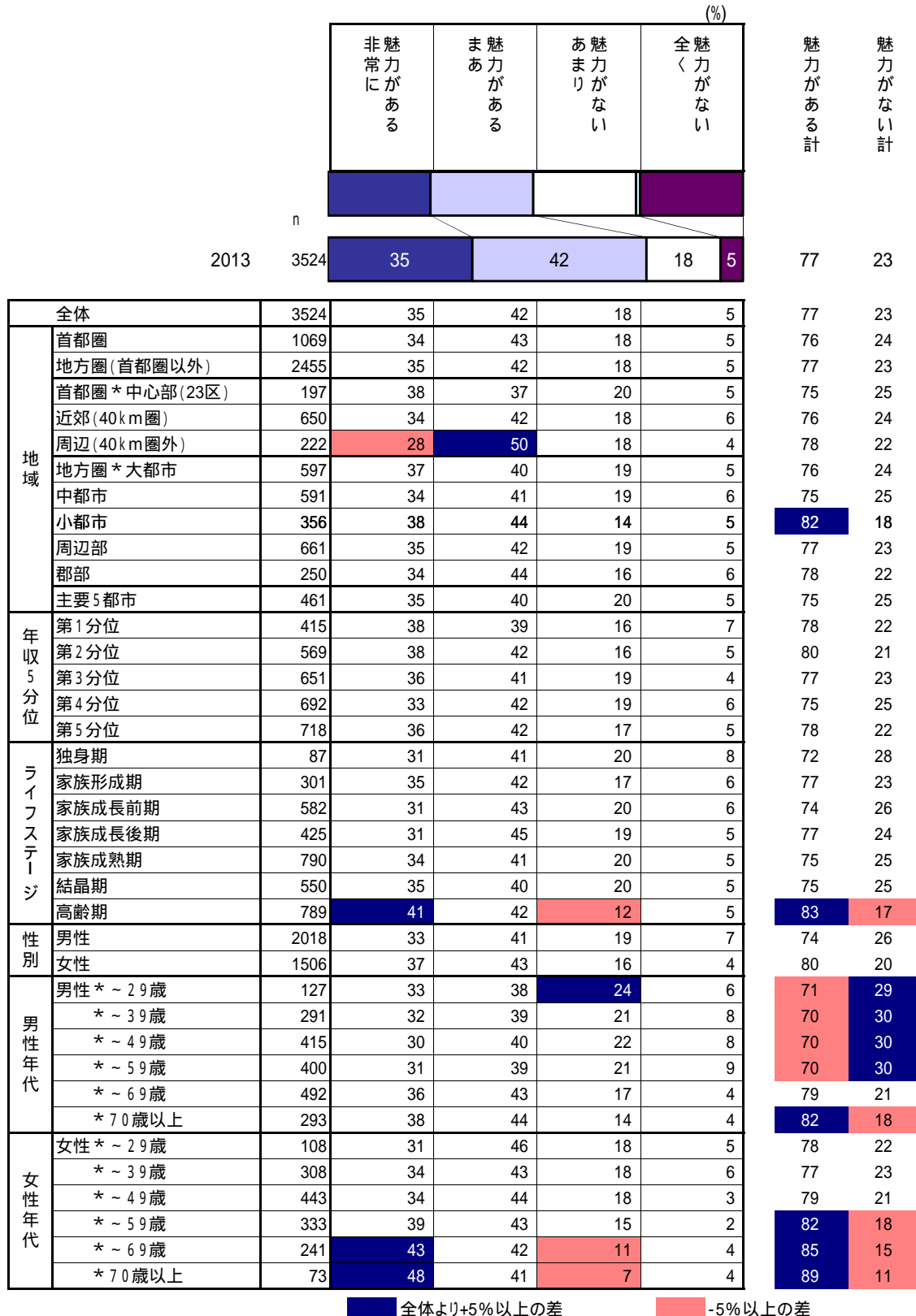
(7) 駐車支援制御システム

バック駐車や縦列駐車の際に、カメラの映像により運転をアシスト、さらに自動運転システムによりハンドル操作を自動化し、より容易な駐車が可能になる

魅力がある計(非常に+まあ)は77%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも70~80%前後が魅力を感じており、特に男性70代以上、女性50代以上が高い。

(7) 駐車支援制御システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



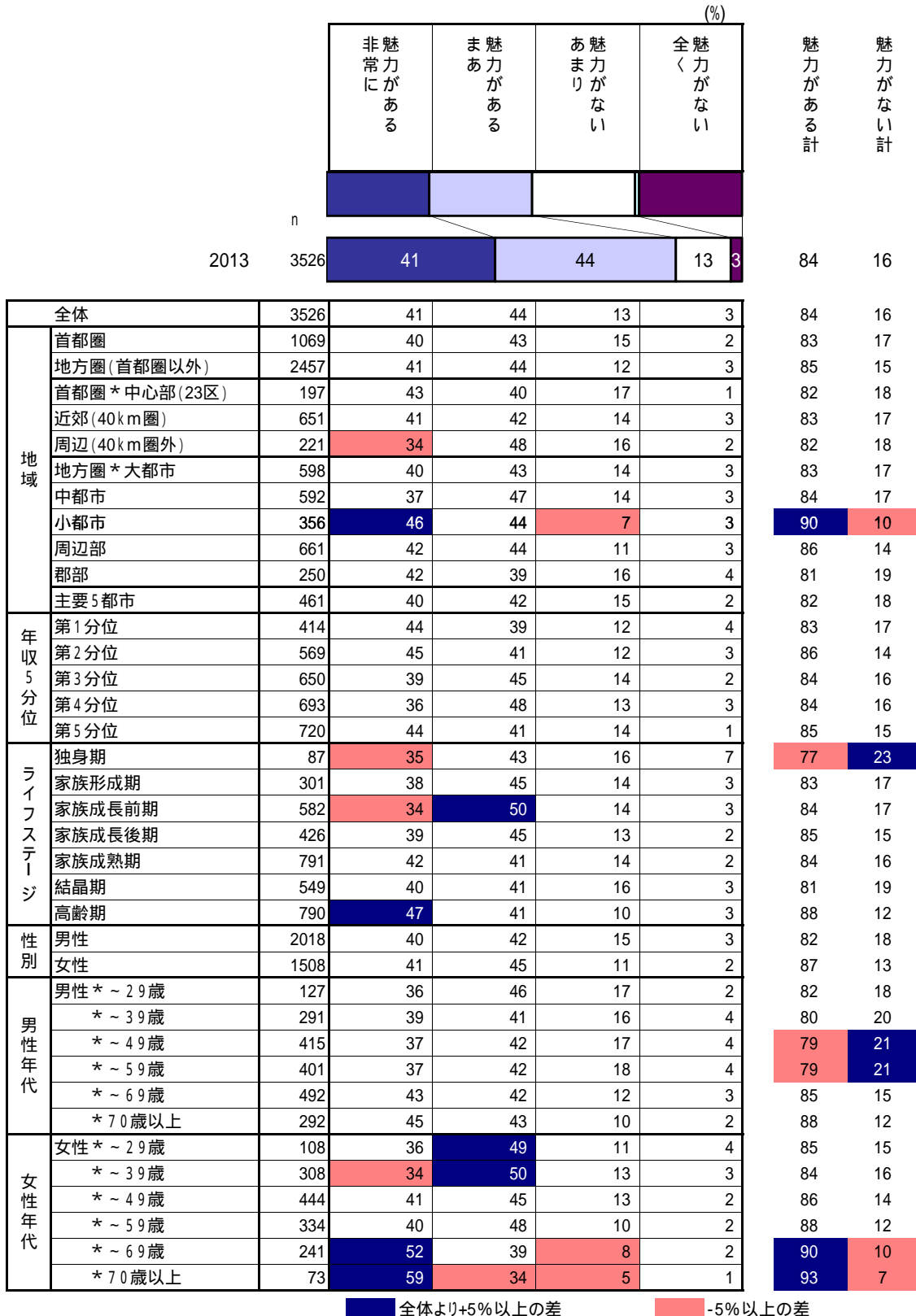
(8) 後側方衝突防止支援システム

車線変更時に後側方の車両を検知し、衝突や急接近の危険が予測される場合には、音やハンドル振動などで運転者に警告し、ドライバーが修正しない場合には、自動で修正操作を行い、衝突を防ぐ

魅力がある計(非常に+まあ)は84%。

<地域・年収・ライフステージ>各層とも70~80%前後が魅力を感じている。
特に女性60代以上が高い。

(8) 後側方衝突防止支援システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



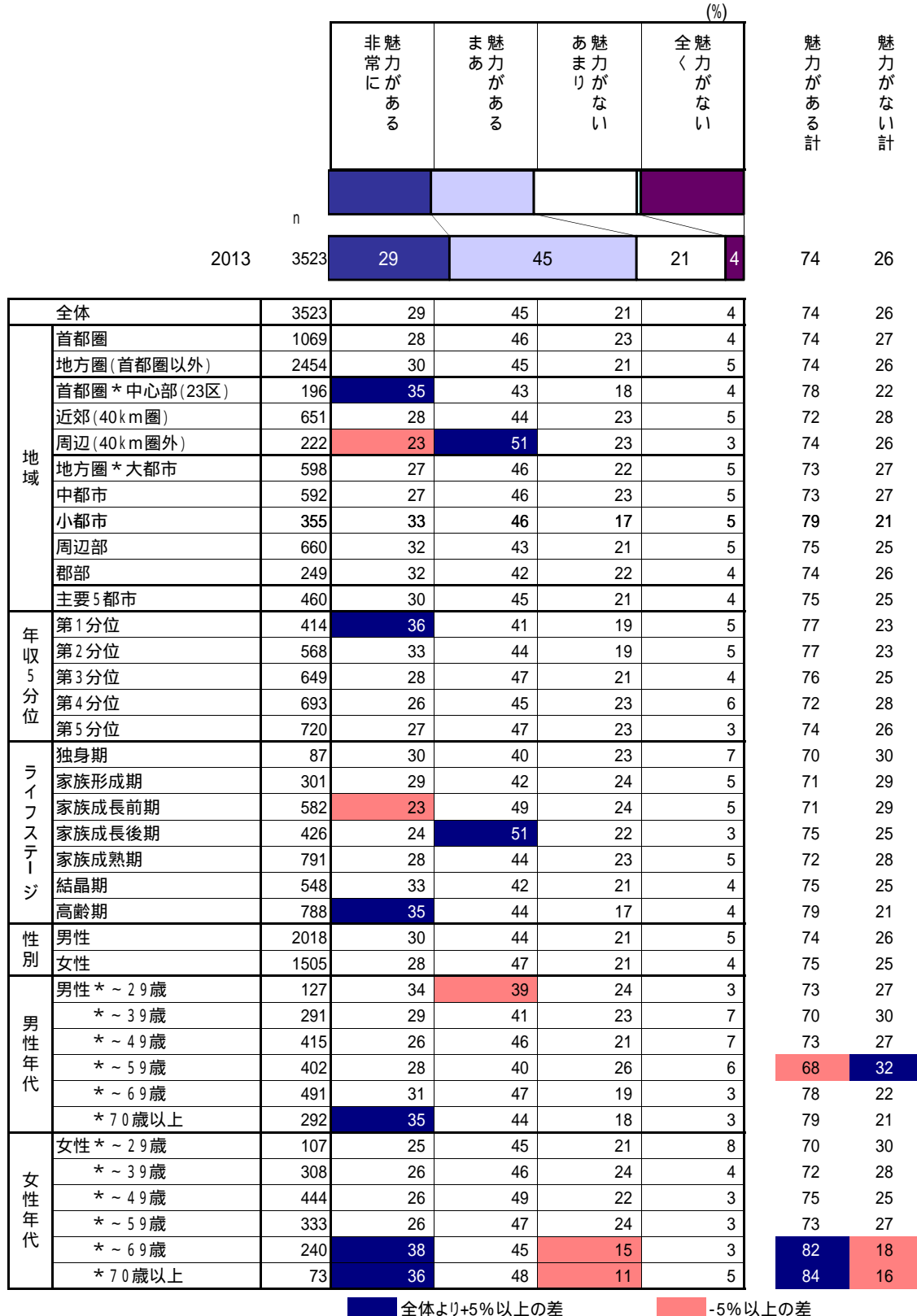
(9) ヘッドランプ自動配光システム

対向車や歩行者を検知し、対向車・歩行者に直接光が当たらないよう、ライト照射位置や角度を自動で調整する

魅力がある計（非常に+まあ）は74%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも70%台が魅力を感じており、特に女性60代以上が高い。

(9)ヘッドランプ自動配光システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



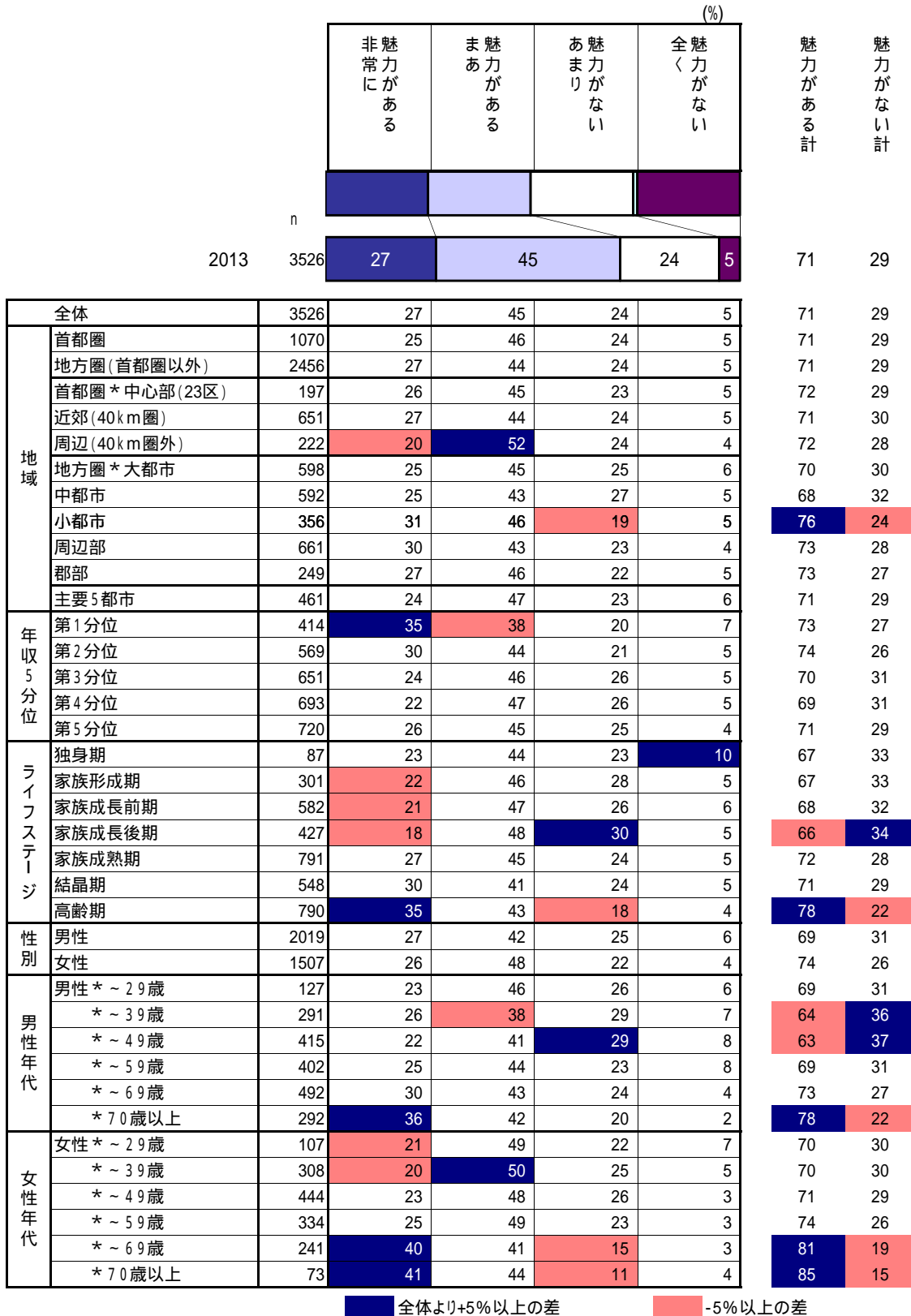
(10) 標識認識システム

カメラにより速度標識を自動認識し、最高速度を自動設定し、スピードの出し過ぎによる事故を予防する。
また、停止・右折禁止などの重大事故につながる標識を自動認識し、警告を発する

魅力がある計(非常に+まあ)は71%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも70%前後が魅力を感じており、特に女性60代以上で高い。

(10) 標識認識システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】



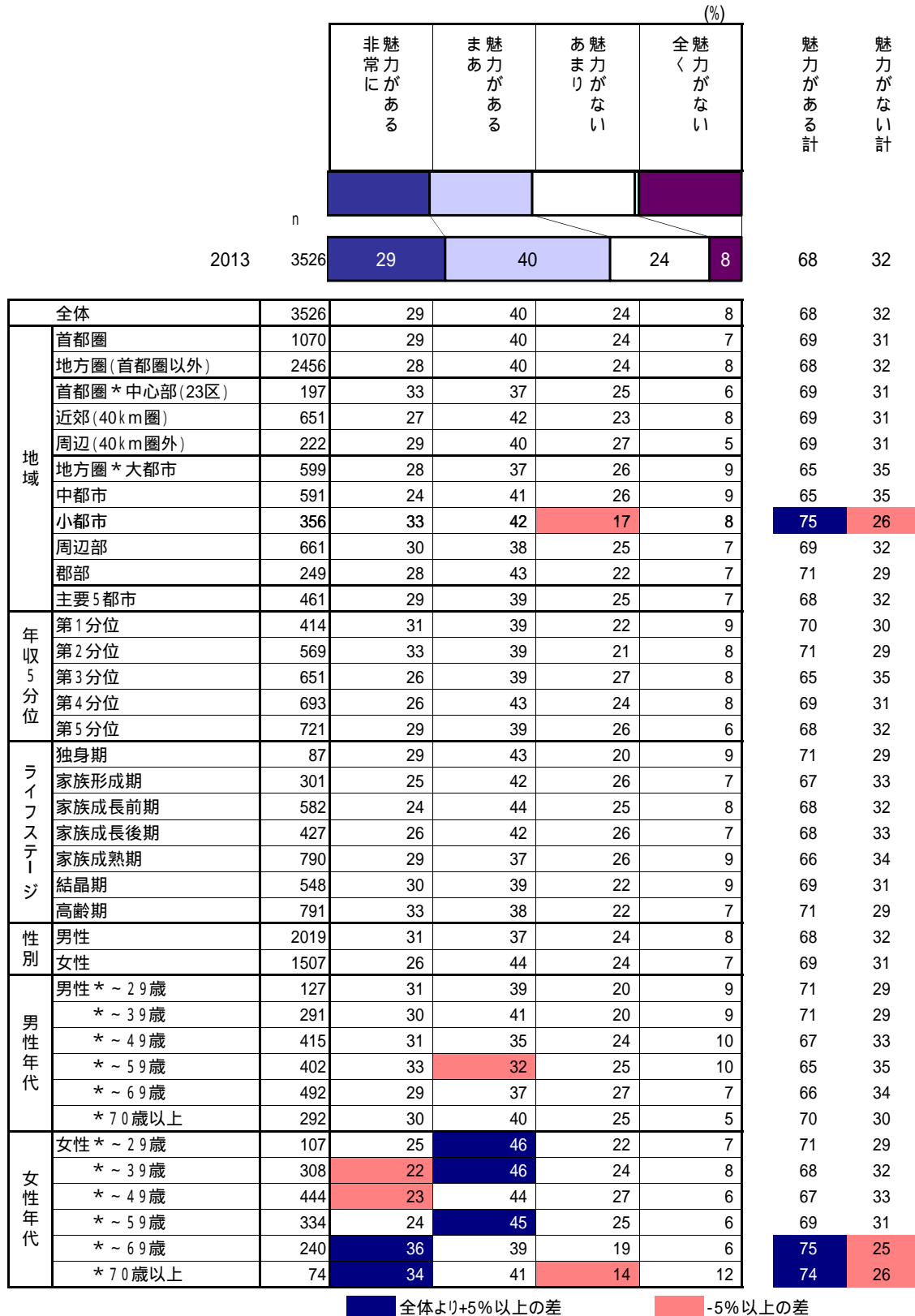
(11) 自動運転システム

各種運転支援システムや、車と道路間、車と車間、車と歩行者間の情報通信などを活用し、高速道路や一般道路での自動運転を実現する

魅力がある計（非常に+まあ）は68%。

<地域・年収・ライフステージ> 各層とも70%前後が魅力を感じている。

(11) 自動運転システム【四輪自動車保有世帯-買い替え意向あり】

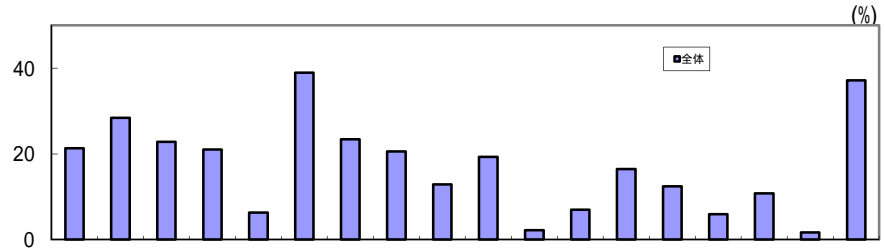


3. 消費税率引き上げの車に対する影響

消費税5% 8%引き上げ前に買いたいモノ

買いたいモノの上位は「家電製品」「日用品・生活雑貨」「AV機器」。「自動車」は21%。全体で見ると、買いたいモノの上位は「家電製品」「日用品・生活雑貨」「AV機器」。男性20代では「自動車」が37%で最も高い。

消費税5% 8%引き上げ前に買いたいモノ(複数回答)(四輪自動車保有世帯)



		n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
			食料品	日用品・生活雑貨	衣料品	自動車	自動車用品	家電製品(冷蔵庫)	AV機器(テレビ)	パソコンおよび周辺機器	携帯・タブレット端末	家具・インテリア	ラグジュアリー(宝石など)	住宅	住宅関連(リフォームなど)	旅行関連	子供の教育関連	趣味・教養関連	その他	特にない
全体	全体	3802	21	28	23	21	6	39	23	21	13	19	2	7	17	12	6	11	2	37
地域	首都圏	1154	23	30	25	24	8	42	27	22	16	21	3	9	18	12	8	13	2	33
	地方圏(首都圏以外)	2648	21	28	22	20	6	38	22	20	12	19	2	6	16	12	5	10	1	39
	首都圏*中心部(23区)	210	23	27	26	24	9	46	33	28	18	24	3	11	19	15	10	15	2	31
	近郊(40km圏)	704	24	32	26	25	8	42	27	22	16	21	3	9	19	13	9	13	2	32
	周辺(40km圏外)	240	21	25	21	21	5	35	21	19	15	18	3	8	16	10	6	13	3	39
	地方圏*大都市	648	20	30	24	20	7	38	23	20	12	20	3	6	15	14	5	11	2	38
	中都市	625	21	27	22	20	5	42	25	20	14	20	2	8	18	13	6	11	1	35
	小都市	392	23	28	20	18	5	35	20	20	10	16	1	5	13	11	5	10	1	41
	周辺部	714	19	28	20	21	6	38	22	19	11	18	2	6	16	11	4	8	1	41
	郡部	269	20	26	21	20	5	34	14	20	10	18	1	5	18	12	4	7	2	44
	主要5都市	498	21	27	24	22	7	43	29	24	16	22	3	11	19	14	7	12	2	33
年収5分位	第1分位	500	26	30	21	20	6	33	19	12	10	12	2	5	13	10	3	7	1	43
	第2分位	638	23	31	23	23	7	38	21	18	12	18	3	6	16	13	6	12	1	38
	第3分位	679	21	28	24	22	7	41	25	23	13	20	2	8	16	12	7	11	2	35
	第4分位	712	21	28	23	21	7	45	29	25	15	24	2	7	18	13	7	13	2	31
	第5分位	733	19	26	24	22	6	41	26	25	15	23	3	8	20	15	7	12	2	35
ライフステージ	独身期	90	29	28	29	32	22	39	38	29	30	19	4	11	10	12	-	18	1	30
	家族形成期	305	23	30	27	25	11	37	27	18	14	28	4	16	12	14	16	16	3	32
	家族成長前期	586	25	34	27	23	7	48	33	31	15	25	2	6	14	11	14	12	2	29
	家族成長後期	436	24	33	29	23	5	43	28	25	15	21	2	5	19	13	9	9	1	31
	家族成熟期	829	21	29	22	21	7	40	22	21	14	21	2	8	19	15	3	12	1	36
	結晶期	578	19	25	21	20	6	38	23	20	13	19	2	7	19	13	4	9	2	40
	高齢期	978	18	24	18	18	4	32	15	13	8	11	1	5	16	11	1	9	2	47
性別	男性	2209	18	23	20	22	7	36	24	21	12	16	2	7	16	12	6	11	2	40
	女性	1593	26	36	27	19	5	43	23	20	14	24	3	7	17	13	7	10	1	33
男性年代	男性*~29歳	128	25	29	32	37	19	44	31	31	31	23	2	13	11	15	5	14	1	26
	*~39歳	296	17	24	21	24	13	37	32	27	14	22	4	11	13	13	13	15	2	36
	*~49歳	419	18	25	21	24	8	42	32	28	14	19	1	9	16	10	11	13	3	34
	*~59歳	411	20	26	21	24	8	37	24	24	14	15	2	5	18	13	4	12	2	38
	*60歳以上	955	16	20	16	19	4	31	17	14	8	13	1	5	17	12	2	9	2	47
女性年代	女性*~29歳	109	40	42	35	25	20	41	28	22	15	32	6	14	14	16	13	17	2	23
	*~39歳	311	29	38	31	21	6	43	24	21	15	28	3	10	14	13	12	11	2	30
	*~49歳	449	26	37	30	24	5	48	29	25	17	28	2	6	16	11	10	10	1	28
	*~59歳	340	27	38	27	19	3	49	22	22	15	24	4	7	22	14	2	11	1	30
	*60歳以上	384	20	28	19	11	1	34	13	11	8	12	1	3	16	13	1	7	1	48
3年以内買い替え予定者	695	21	29	24	51	10	46	29	24	14	25	3	10	20	14	6	13	2	25	

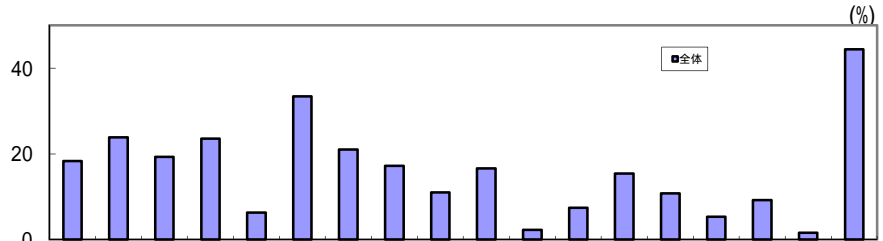
■全体より+5%以上の差

■-5%以上の差

消費税8% 10%引き上げ前に買いたいモノ

買いたいモノの上位は「家電製品」「日用品・生活雑貨」「自動車」。
 全体でみると、買いたいモノの上位は「家電製品」「日用品・生活雑貨」「自動車」。
 5% 8%引き上げ時に比べ、「自動車」が上昇。

消費税8% 10%引き上げ前に買いたいモノ(複数回答)[四輪自動車保有世帯]



		n	1 食料品	2 日用品・生活雑貨	3 衣料品	4 自動車	5 自動車用品 (アクセサリー)	6 家電製品(冷蔵庫 洗濯機など)	7 AV機器(テレビ DVDなど)	8 パソコンおよび周辺機器	9 携帯・タブレット端末	10 家具・インテリア	11 ラグジュアリー (宝石など)	12 住宅	13 住宅関連 (リフォームなど)	14 旅行関連	15 子供の教育関連	16 趣味・教養関連	17 その他	18 特にない
全体		3801	18	24	19	24	6	33	21	17	11	17	2	7	15	11	5	9	2	44
地域	首都圏	1154	20	25	22	27	8	36	23	18	14	18	3	10	18	13	7	11	2	40
	地方圏(首都圏以外)	2647	18	23	18	22	6	32	20	17	10	16	2	6	14	10	5	9	1	46
	首都圏*中心部(23区)	210	19	24	22	31	8	42	31	25	18	23	2	11	21	17	10	12	3	34
	近郊(40km圏)	704	20	27	22	27	8	36	23	18	14	18	3	10	19	13	7	10	2	41
	周辺(40km圏外)	240	18	21	20	24	6	30	17	13	12	14	3	8	14	8	4	11	1	45
	地方圏*大都市	648	20	28	22	23	7	33	19	16	9	18	2	7	14	12	5	11	2	43
	中都市	624	17	23	19	23	4	35	23	17	11	18	2	8	16	9	5	10	1	43
	小都市	392	19	21	18	20	6	30	17	17	9	11	2	5	11	9	3	8	1	49
	周辺部	715	17	22	17	24	6	32	22	16	10	15	3	6	15	10	5	7	2	48
	郡部	268	16	21	15	19	4	28	14	18	9	15	1	6	14	9	4	6	1	52
主要5都市	498	19	24	21	27	7	39	25	20	14	20	2	12	19	15	6	10	2	39	
年収5分位	第1分位	499	23	26	18	19	7	27	16	12	11	13	2	7	11	10	4	7	2	48
	第2分位	638	19	25	19	24	7	31	19	14	9	16	2	7	14	9	5	10	1	48
	第3分位	680	18	24	20	26	7	38	23	21	10	17	2	9	14	10	7	10	2	41
	第4分位	712	19	25	21	25	6	38	25	21	14	20	2	7	18	12	6	11	2	37
	第5分位	732	17	23	20	27	6	36	24	20	12	20	3	9	21	14	5	9	2	41
ライフステージ	独身期	90	21	27	26	37	18	36	33	26	28	19	4	16	10	9	1	13	-	39
	家族形成期	305	20	25	23	30	9	33	24	14	13	21	4	18	13	16	15	15	1	38
	家族成長前期	586	22	29	22	27	9	44	30	24	14	24	2	8	14	10	13	10	2	35
	家族成長後期	436	21	29	25	26	6	38	26	23	12	19	3	5	19	11	8	8	1	39
	家族成熟期	829	18	23	19	25	6	36	21	18	11	17	3	7	17	11	2	8	2	43
	結晶期	577	15	20	17	22	7	30	19	17	11	16	3	8	18	11	3	9	2	47
	高齢期	978	17	21	15	18	4	25	13	10	7	10	1	4	13	10	1	8	2	55
性別	男性	2209	15	20	16	24	7	30	21	18	11	14	2	8	15	10	5	10	2	48
	女性	1592	23	30	23	23	5	38	21	17	11	20	3	7	16	12	6	8	1	40
男性年代	男性*~29歳	128	21	25	26	40	14	34	29	31	27	20	2	16	13	10	6	11	1	34
	*~39歳	296	15	21	17	28	11	33	30	19	12	19	4	13	13	12	13	15	2	42
	*~49歳	419	16	21	17	28	9	36	28	24	13	19	3	9	16	8	10	12	3	40
	*~59歳	411	17	22	20	25	6	32	20	21	11	14	2	5	16	11	2	9	2	46
	*60歳以上	955	13	17	13	19	4	25	14	12	7	10	2	5	15	10	2	8	2	56
女性年代	女性*~29歳	109	35	37	34	23	15	42	25	20	18	30	6	11	11	13	8	14	2	33
	*~39歳	311	25	33	26	27	8	40	23	18	13	22	3	12	14	13	10	9	1	34
	*~49歳	449	23	32	25	27	6	44	28	23	14	26	3	7	17	13	9	9	1	34
	*~59歳	339	21	29	22	24	3	40	20	17	10	17	3	7	22	13	2	7	1	39
	*60歳以上	384	19	23	17	13	2	26	12	7	6	10	1	3	14	11	0	6	1	53
3年以内買い替え予定者	695	19	25	21	49	10	37	24	20	12	21	4	11	19	14	7	12	2	33	

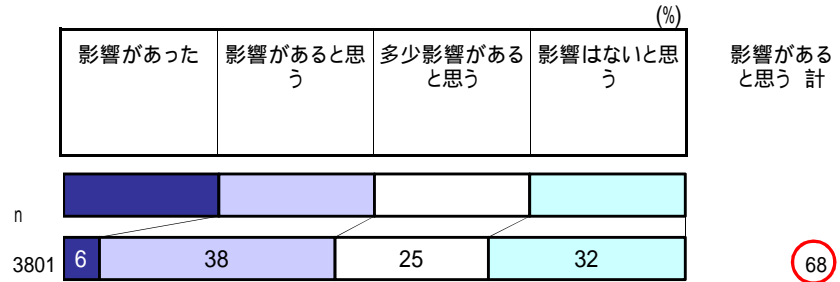
■全体より+5%以上の差

■-5%以上の差

消費税率引き上げの車への影響度合い

影響があると思う 計は68%。
 全体でみると「影響があると思う 計」は68%。

車への影響度合い〔四輪自動車保有世帯〕



属性	属性	n	影響があった (%)	影響があると思う (%)	多少影響があると思う (%)	影響はないと思う (%)	影響があると思う 計 (%)
全体		3801	6	38	25	32	68
地域	首都圏	1154	4	38	27	31	69
	地方圏(首都圏以外)	2647	7	38	24	32	68
	首都圏*中心部(23区)	210	2	38	26	34	66
	近郊(40km圏)	705	5	39	25	31	69
	周辺(40km圏外)	239	3	37	34	26	74
	地方圏*大都市	649	7	35	26	32	68
	中都市	625	6	36	26	33	67
	小都市	391	7	37	23	34	66
	周辺部	714	6	41	22	31	69
	郡部	268	8	41	19	32	68
	主要5都市	498	3	35	27	36	64
年収5分位	第1分位	498	8	36	24	32	68
	第2分位	638	7	41	22	30	70
	第3分位	679	5	39	24	33	68
	第4分位	711	5	38	29	27	73
	第5分位	735	5	34	25	36	64
ライフステージ	独身期	90	7	38	24	31	69
	家族形成期	305	4	32	26	38	62
	家族成長前期	586	5	35	28	33	67
	家族成長後期	436	5	35	28	32	68
	家族成熟期	830	8	40	24	29	71
	結晶期	575	5	41	23	30	70
	高齢期	979	6	39	23	32	68
性別	男性	2209	6	39	23	31	69
	女性	1592	5	36	27	32	68
男性年代	男性*~29歳	128	8	41	20	31	69
	*~39歳	296	8	32	26	34	66
	*~49歳	419	4	39	25	32	68
	*~59歳	412	5	39	24	32	69
	*60歳以上	954	7	41	22	31	70
女性年代	女性*~29歳	109	5	39	28	28	72
	*~39歳	311	4	37	25	34	66
	*~49歳	448	5	31	31	33	67
	*~59歳	340	5	40	26	29	71
	*60歳以上	384	7	38	23	33	68
保有車	登録車	2470	5	37	25	32	68
	軽自動車	1081	6	38	26	31	69
3年以内買い替え予定者		659	7	47	27	20	80

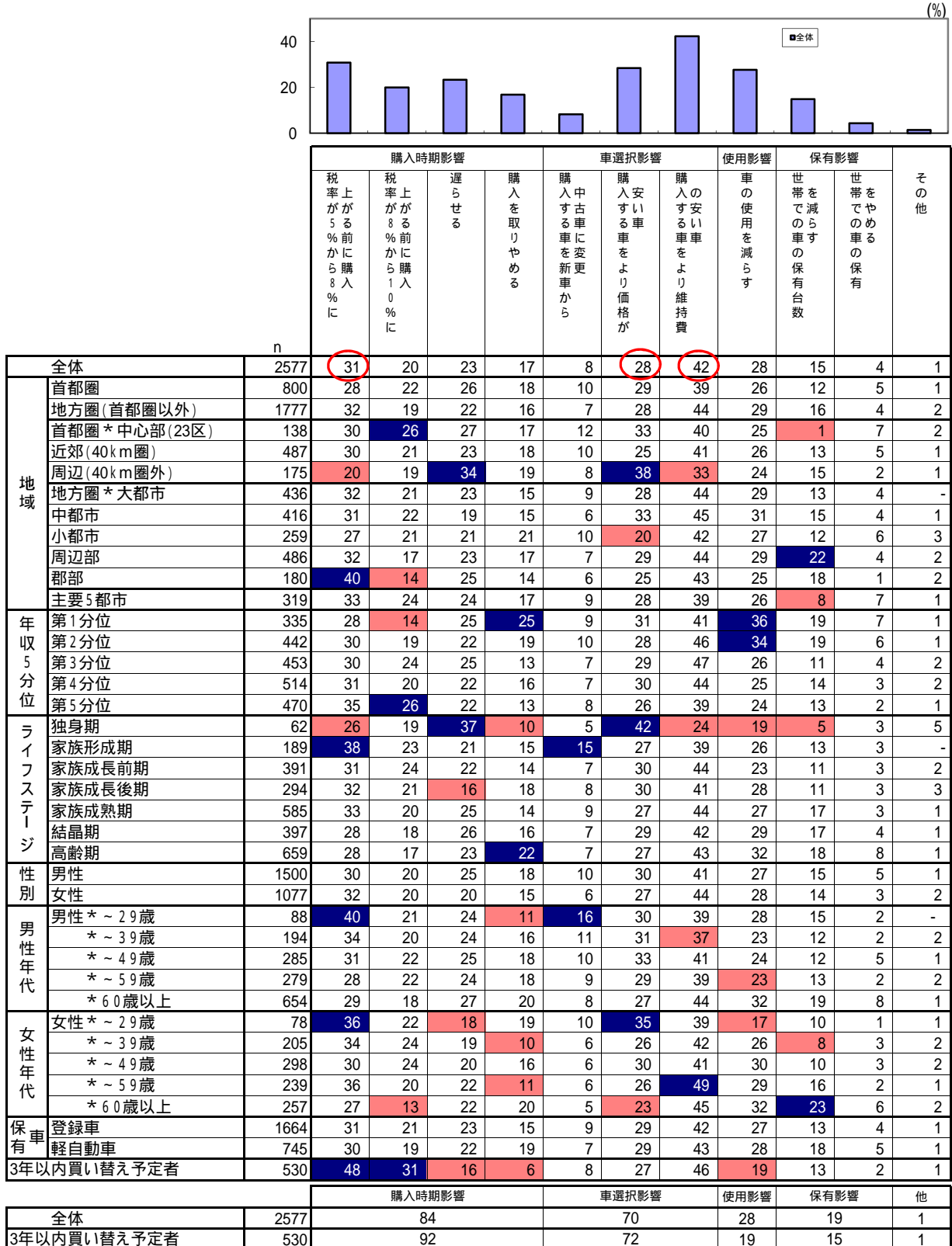
■ 全体より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

消費税率引き上げの車に対する影響内容

影響内容の上位は「より維持費の安い車」「より価格が安い車」
 「税率が5% 8%に上がる前に購入」。

「購入時期影響：84%」「車選択影響：70%」「使用影響：28%」「保有影響：19%」
 <年収> 年収第1分位の低年収層では「車の使用を減らす」「購入を取りやめる」が高い。
 <ライフステージ> 独身期では「より安い車にする」「購入時期を遅らせる」が高い。
 <年代> 男女とも20代では「5% 8%に引きあがる前に購入」が高い。

消費税率引き上げの車に対する影響内容(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



■全体より+5%以上の差 ■-5%以上の差

4. 高齢層(60歳以上)の特性(四輪保有世帯を中心に)

「高齢層(60歳以上)の分析」の要約

健康状態が良く、有職者が多く、資産も比較的持っている

- ・60代前半では6割以上、後半でも4割以上が働いている。
- ・世帯年収は60歳を超えると徐々に下がっていくが、資産は高齢になるほど多くなる。
- ・健康状態が「良い」と回答したのは6割強と高い。

運転意欲、買い替え意欲はまだ衰えない

- ・多くの高齢者は、あと10年は運転を続けたいと考えている。
- ・今後の車の買い替えについても、約8割は買い替え意向があり、75歳以上でも6割近くが買い替え意向を持っている。

レジャー用途が多い「健康・資産1千万円以上」や「首都圏」の高齢者

- ・60歳を超えると車の使用頻度は落ちるが、レジャー用途は大きく下がることはなく、特に「健康・資産1千万円以上」や「首都圏」の高齢者は、レジャー用途が多い。

「視力」「注意力」「反応の速さ」に身体の衰えを自覚し、それを補うための機能や技術を要望

- ・「視力」「注意力」「反応の速さ」での衰えを感じており、車への要望についても、「前方・後方視界」「夜間に視界を明るく」といった『視界』への要望が多い。
- ・一方、レジャー用途が多い「健康・資産1千万円以上」「首都圏」の高齢者では、「長時間運転でも疲れにくい車」「簡単操作・わかりやすいカーナビ」の比率が高い。
- ・先進安全技術については、「歩行者検知」「誤発進防止」「前方障害物衝突防止」など、事故の防止・軽減のための技術に魅力を感じている。

高齢層の就業状況

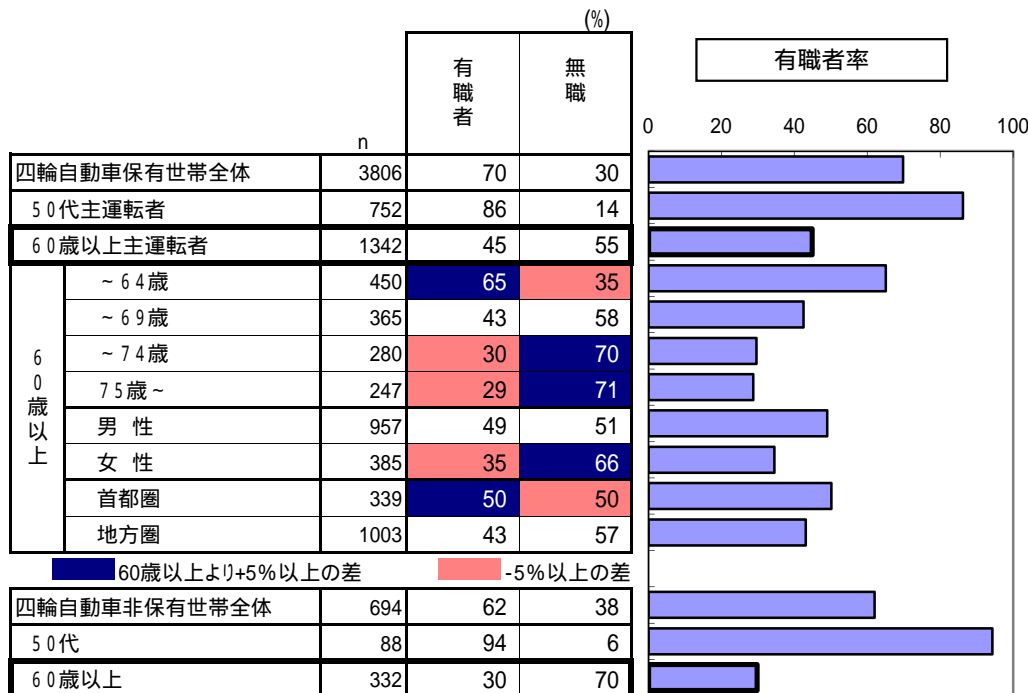
四輪保有の60歳以上の45%は有職者、「～64歳」の就業率は6割以上。

四輪保有車の60歳以上の45%が有職者であり、「～64歳」では65%に達する。加齢とともにその比率は

下がるが、70歳以降は大きな変化がなく、「75歳以上」でも就業率は約3割に達する。

また、60歳以上の男性の場合、約5割が有職者。

就業状況



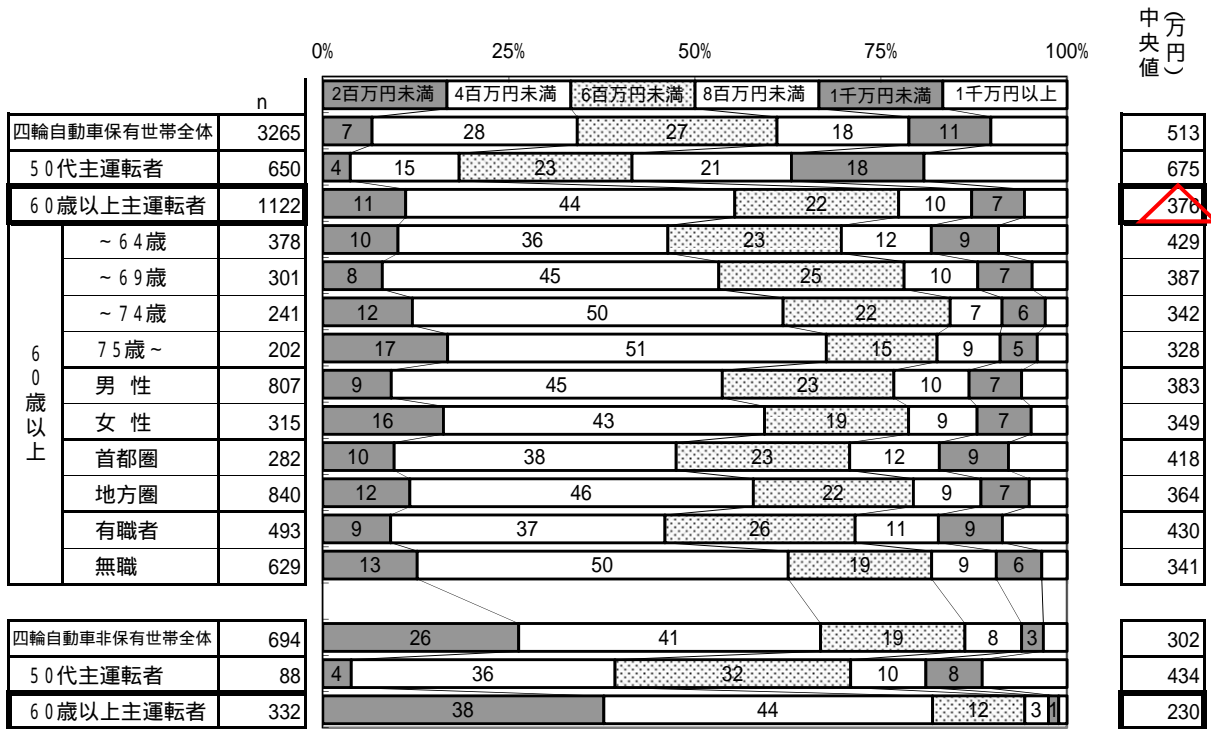
高齢層の経済状況

四輪保有の60歳以上では、世帯年収は低くなるが、世帯資産は全体に比べ高い。

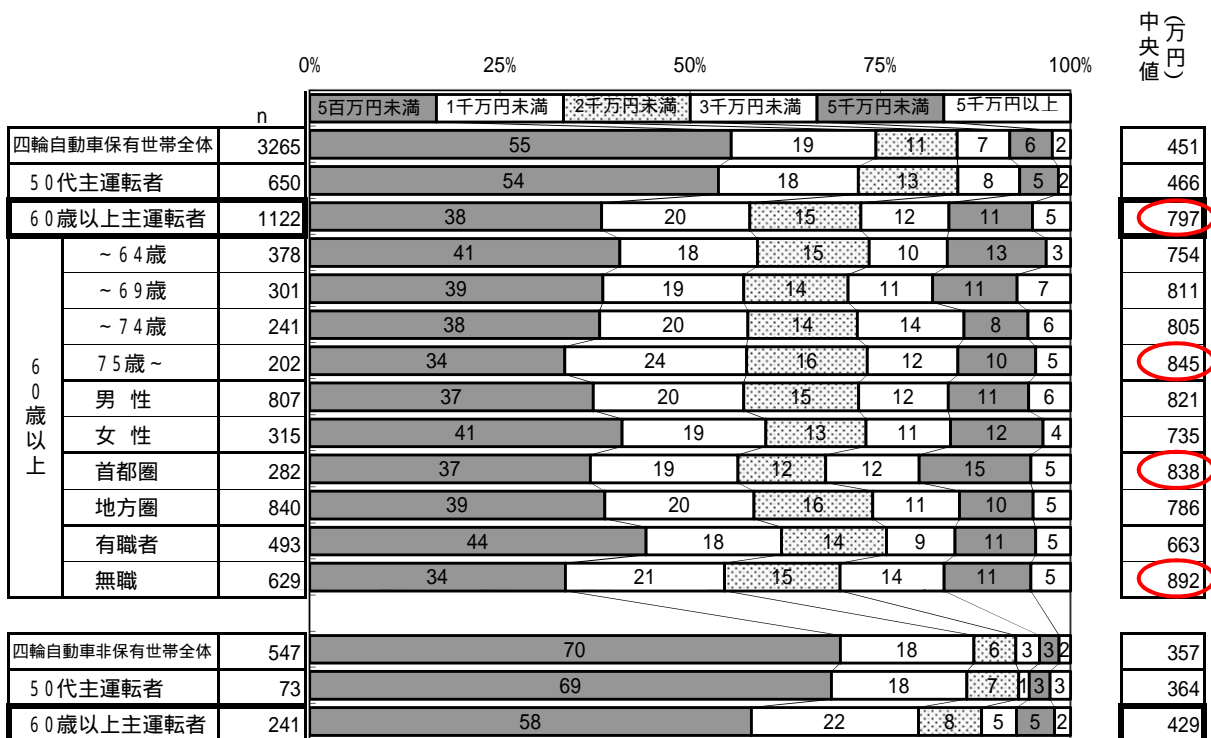
< 世帯年収 > 四輪保有の60歳以上は全体に比べ低く、年齢が高くなるほどさらに下がる。
ただし、「～64歳」では平均400万円を超え、「65～69歳」でも400万円弱。

< 世帯資産 > 世帯資産は全体に比べ高い。特に年齢が高くなるほど資産は多くなる。
また、首都圏の方が地方より資産が多く、就業状況では有職者より無職の方が資産は多い。

世帯年収



世帯資産(金融資産)



* ここでの世帯資産とは、貯蓄、有価証券、金融商品などの金融資産をいう。

高齢層の健康状態

60歳以上の6割強が「健康状態はよい」と回答。

<健康状態>「よい」+「まあよい」計は62%と6割を超える。「75歳～」でも5割を超える。

健康状態【四輪自動車保有世帯 60歳以上主運転者】

		(%)					よい計比率	
		よい	まあよい	ふつう	あまり	よくない		
60歳以上四輪保有		n						
60歳以上主運転者		1339	34	28	31	7	1	62
60歳以上	～64歳	447	36	27	32	5	0	63
	～69歳	365	32	29	31	7	1	61
	～74歳	280	38	29	26	6	1	67
	75歳～	247	26	28	35	10	2	54
	男性	956	32	30	31	6	1	61
	女性	383	38	24	30	8	0	62
	首都圏	337	37	28	30	5	1	65
	地方圏	1002	32	28	31	8	1	60
	有職者	600	34	31	30	5	0	65
	無職	739	33	26	31	8	2	59

60歳以上より+5%以上の差
 -5%以上の差

健康と資産からみた高齢層の4類型

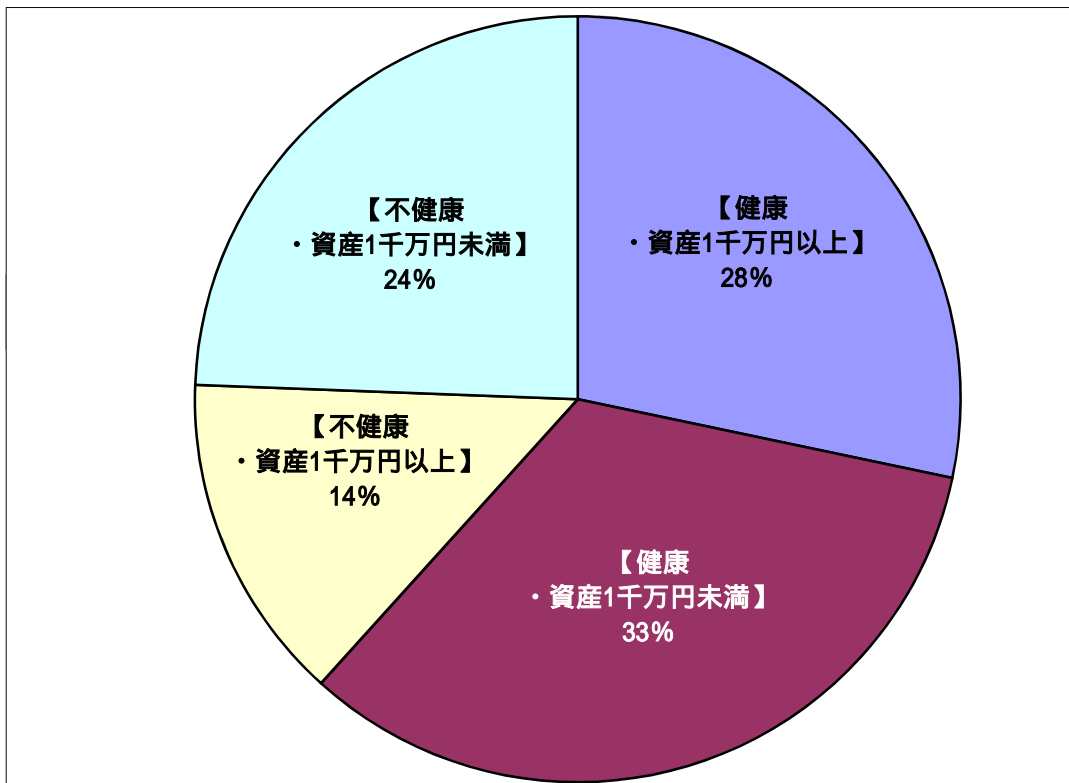
「健康・資産1千万円未満」層が33%で最も多く、次いで「健康・資産1千万円以上」層

< 4 類型 > 「健康状態」と「世帯資産」との関係から見た4 類型では、「健康・資産1千万円未満」が33%で最も多く、次いで「健康・資産1千万円以上」の28%。「健康・資産1千万円以上」は首都圏で多い。

健康と資産からみた高齢層の4 類型

60歳以上を「健康状態」×「世帯資産」によって4パターンに類型化し、60歳以上四輪保有者を分析する軸の1つとした。

	健康状態がよい 61.7%	健康状態が普通・よくない 38.3%
資産1千万円以上 42.2%	健康・資産1千万円以上 28.3%	不健康・資産1千万円以上 13.9%
資産1千万円未満 57.8%	健康・資産1千万円未満 33.4%	不健康・資産1千万円未満 24.4%



		n	(%)			
60歳以上主運転者		1007	28	33	14	24
60歳以上	～64才	346	30	34	12	25
	～69才	270	30	32	13	26
	～74才	215	29	37	13	21
	75才～	176	22	31	21	27
	男性	728	28	34	15	23
	女性	279	30	32	10	28
	首都圏	250	33	35	11	21
	地方圏	757	27	33	15	26
	有職者	454	27	39	12	23
	無職	553	30	29	16	26
	主に年金で生活	634	27	31	16	26
	主に年金以外で生活	373	30	37	11	22

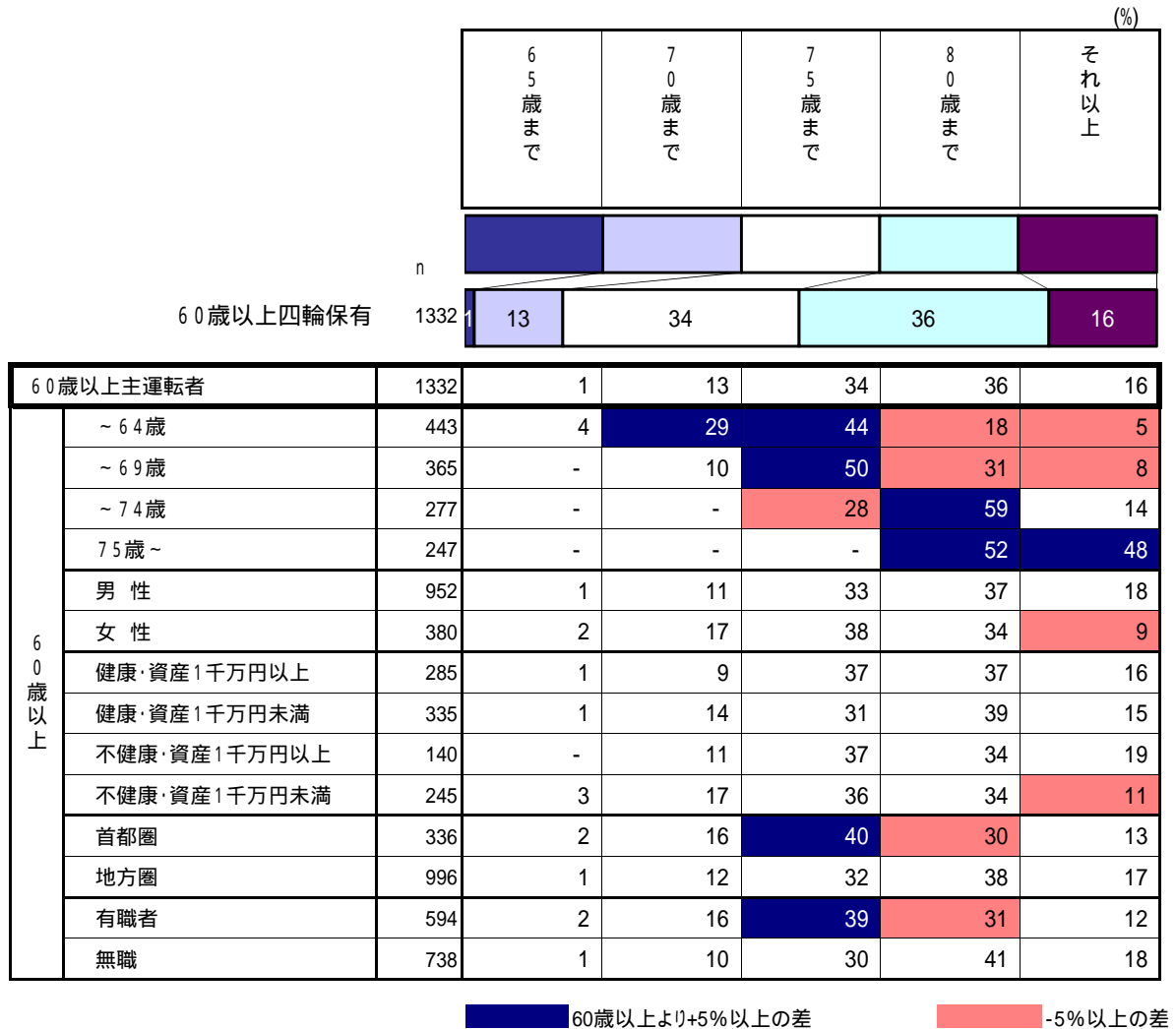
■ 60歳以上より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

高齢層の運転をやめる年齢

少なくとも10年くらいは運転したいと考えている。

「運転をやめる年齢は80歳以上になってから」は、60歳以上の16%。
年代別にみると、「～64歳」の73%は「75歳まで」、「65～69歳」の81%は「80歳まで」、
「70～74歳」の72%は「80歳以上」と回答しており、あと10年くらいは運転し続けるという意識を持っていることがわかる。そして、「75歳～」では、約5割が「80歳以上」。

運転をやめる年齢【四輪自動車保有世帯 60歳以上主運転者】



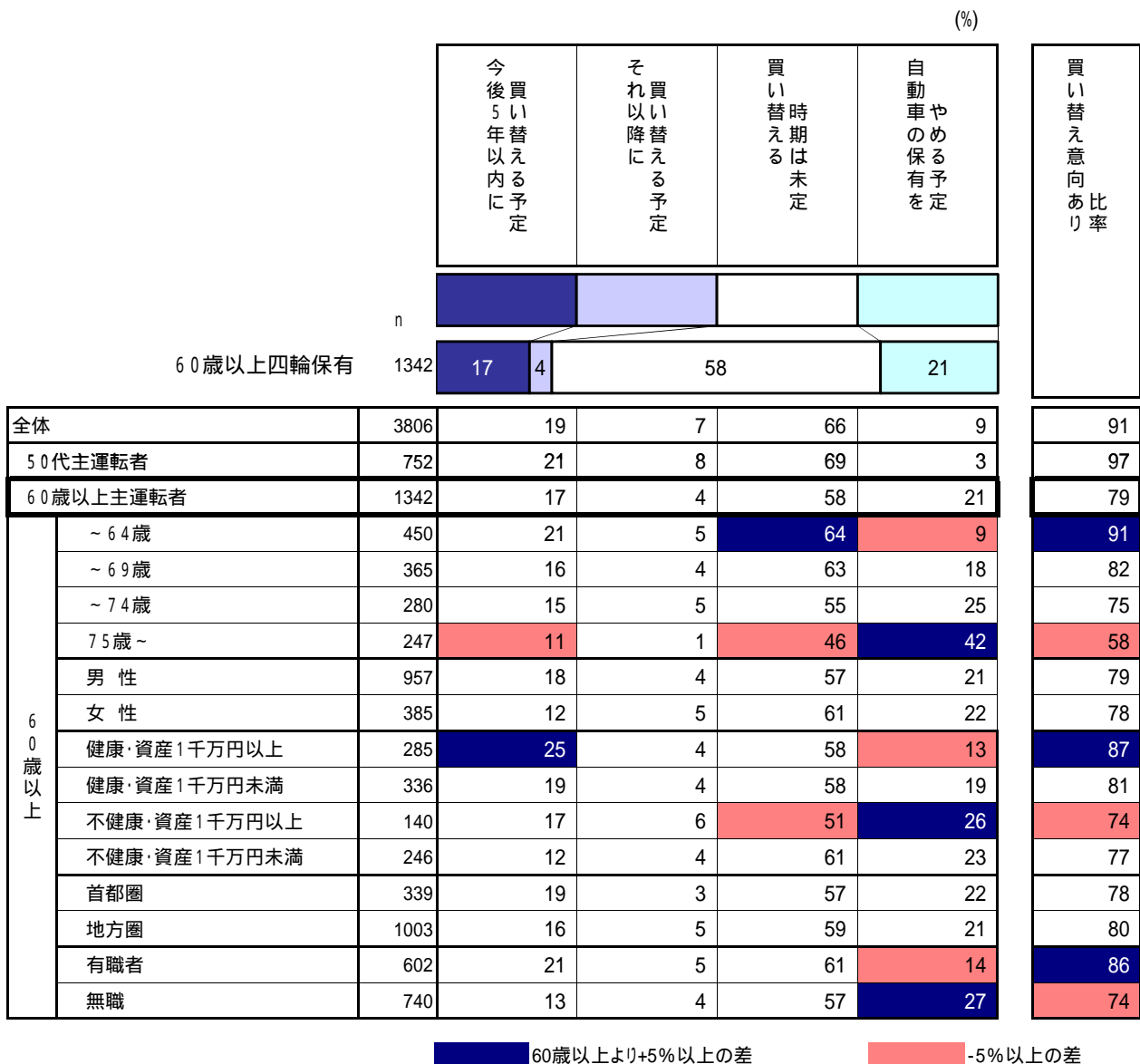
高齢層の今後の買い替え・保有意向

60歳以上全体で買い替え意向があるのは79%。「75歳～」でも58%と高い。

< 買い替え意向 > 60歳以上の約8割が買い替え意向あり。「75歳～」でも約6割と高い。
 また、「有職者」では86%。
 「5年以内に買い替え予定」は17%。「健康・資産1千万円以上」層では25%が5年以内に買い替えの意向を持つ。

< 保有中止意向 > 60歳以上の約2割が「保有をやめる予定」。

今後の買い替え・保有意向【四輪自動車保有世帯】



高齢層の次回購入予定車の車体サイズ

60歳以上の9割以上が今と同じか今よりも小さい車を買う予定、ダウンサイズ意向は約3割。

< 次回のサイズ意向 > 60歳以上全体の96%が、今と同じ位か今より小さい車を買う予定。
 ダウンサイズ意向は3割弱。
 特に70～74歳及び不健康・資産1千万円以上で高い。

次回購入予定車の車体サイズ [四輪自動車保有世帯]

(%)

		今の車より大きい予定	今の車と同じ位の予定	今の車より小さい予定	今の車と同じ大きさ 今より小さい車+	
n						
60歳以上四輪保有		1025	4	67	29	96
全体	3377	11	68	21	89	
50代主運転者	713	8	72	20	92	
60歳以上主運転者	1025	4	67	29	96	
60歳以上	～64歳	395	5	69	26	95
	～69歳	292	5	67	28	95
	～74歳	200	4	63	34	97
	75歳～	138	2	67	30	98
	男性	735	5	65	31	95
	女性	290	3	73	25	97
	健康・資産1千万円以上	244	6	64	30	94
	健康・資産1千万円未満	264	5	66	29	95
	不健康・資産1千万円以上	103	2	61	37	98
	不健康・資産1千万円未満	185	2	76	23	98
	首都圏	262	5	71	24	95
	地方圏	763	4	65	31	96
	有職者	501	5	71	24	95
	無職	524	4	63	33	96

60歳以上より+5%以上の差

-5%以上の差

高齢層の車使用頻度

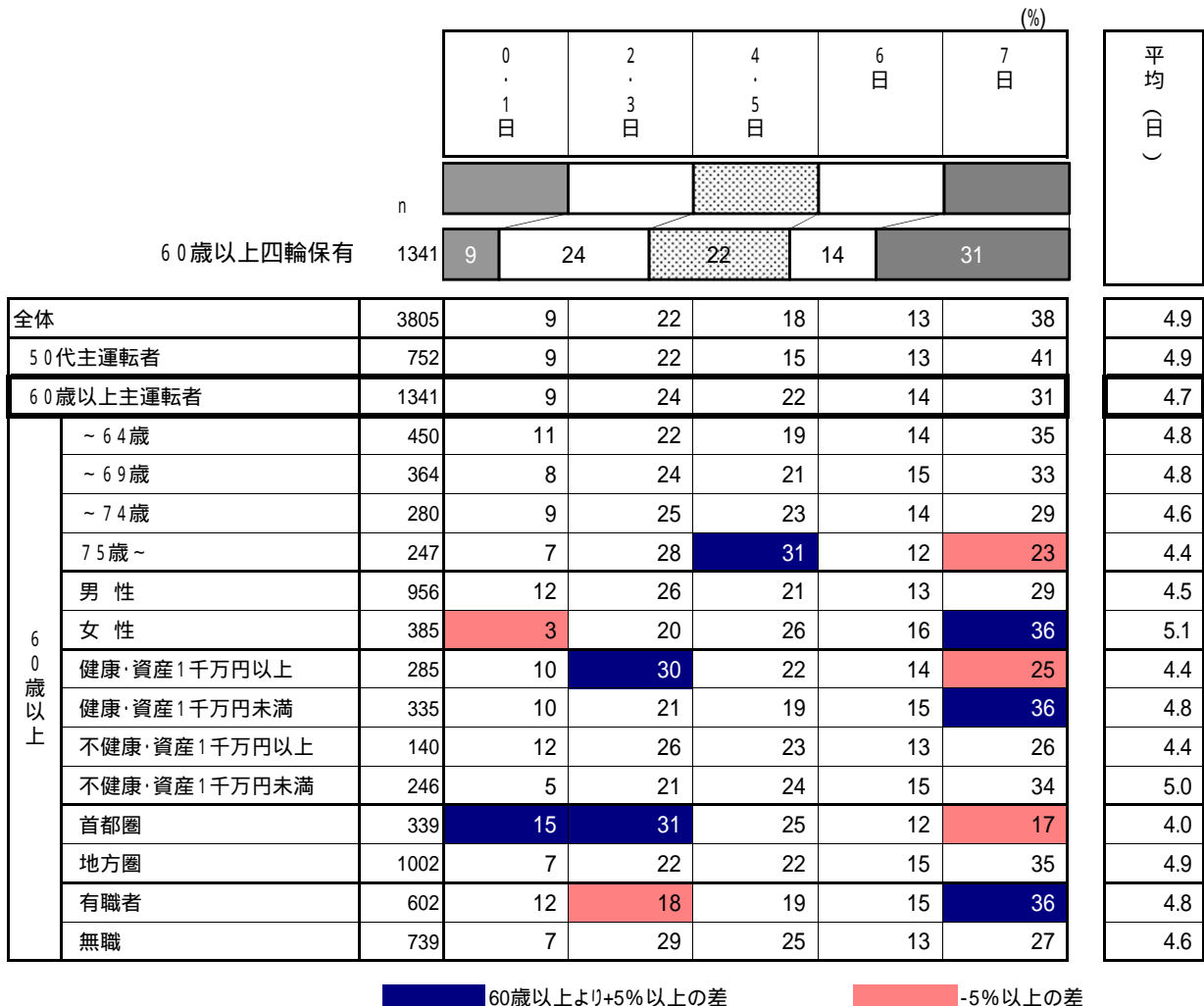
60歳以上になると、使用頻度は少なくなるが、「仕事・商用」「通勤・通学」使用を除くと頻度は高くなる。

<使用頻度> 60歳以上では使用頻度が平均4.7日と少なくなる。この傾向は年齢が高まるとともに進み、「75歳～」では4.4日まで下がる。

地域別では、首都圏での使用頻度が低く、地方圏では4.9日と多い。

「仕事・商用」「通勤・通学」使用を除くと使用頻度は平均4.2日と50代より多くなる。

主運転者の1週間当り使用頻度【A】



主運転者の1週間当り使用頻度【A「仕事・商用」「通勤・通学」使用者除く】

	n	0 ・ 1 日	2 ・ 3 日	4 ・ 5 日	6 日	7 日	平均 (日)	
全体	1933	15	35	21	9	20	3.9	
50代主運転者	318	18	40	17	7	19	3.6	
60歳以上主運転者	891	12	31	24	11	22	4.2	
60歳以上	～64歳	252	17	31	22	9	21	3.9
	～69歳	237	11	31	20	13	26	4.3
	～74歳	215	11	29	24	11	25	4.3
	75歳～	187	8	32	31	11	18	4.2

高齢層の車走行距離

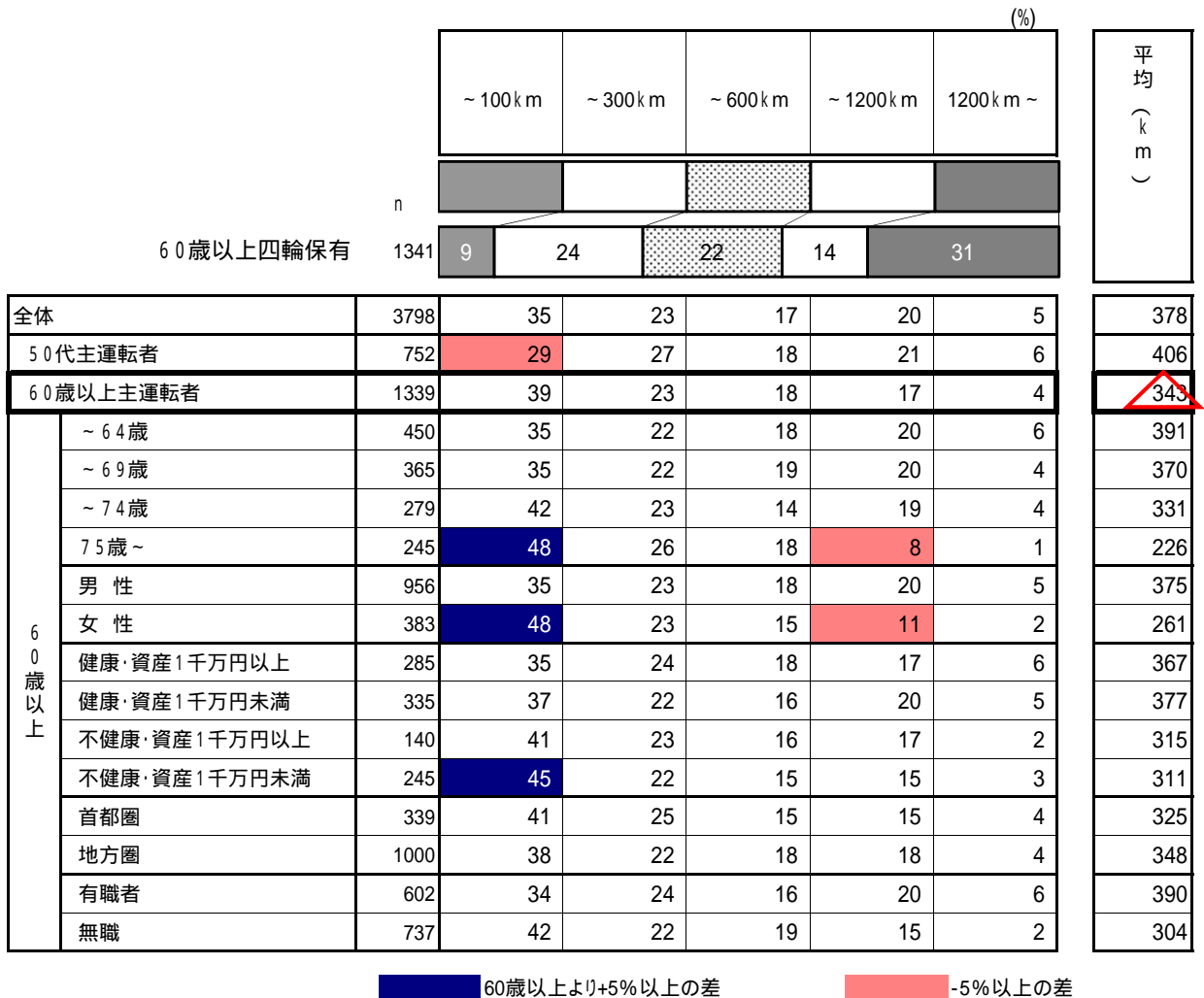
60歳以上になると、走行距離は短くなるが、「仕事・商用」「通勤・通学」使用者を除くと走行距離は長くなる。

< 走行距離 > 60歳以上では走行距離が平均343 k mと短くなる。

この傾向は年齢が高まるとともに進む。

「仕事・商用」「通勤・通学」使用者を除くと走行距離は50代より長くなる。

月間走行距離【A】



月間走行距離【A「仕事・商用」「通勤・通学」使用者除く】

		1929	43	24	17	14	2	284
四輪自動車保有世帯全体								
50代主運転者		318	41	29	19	11	1	270
60歳以上主運転者		889	42	23	18	14	2	292
60歳以上	~ 64歳	252	42	24	20	12	2	282
	~ 69歳	238	35	23	21	19	3	344
	~ 74歳	214	46	22	11	18	3	312
	75歳~	185	48	25	20	7	-	215

高齢層の車使用用途

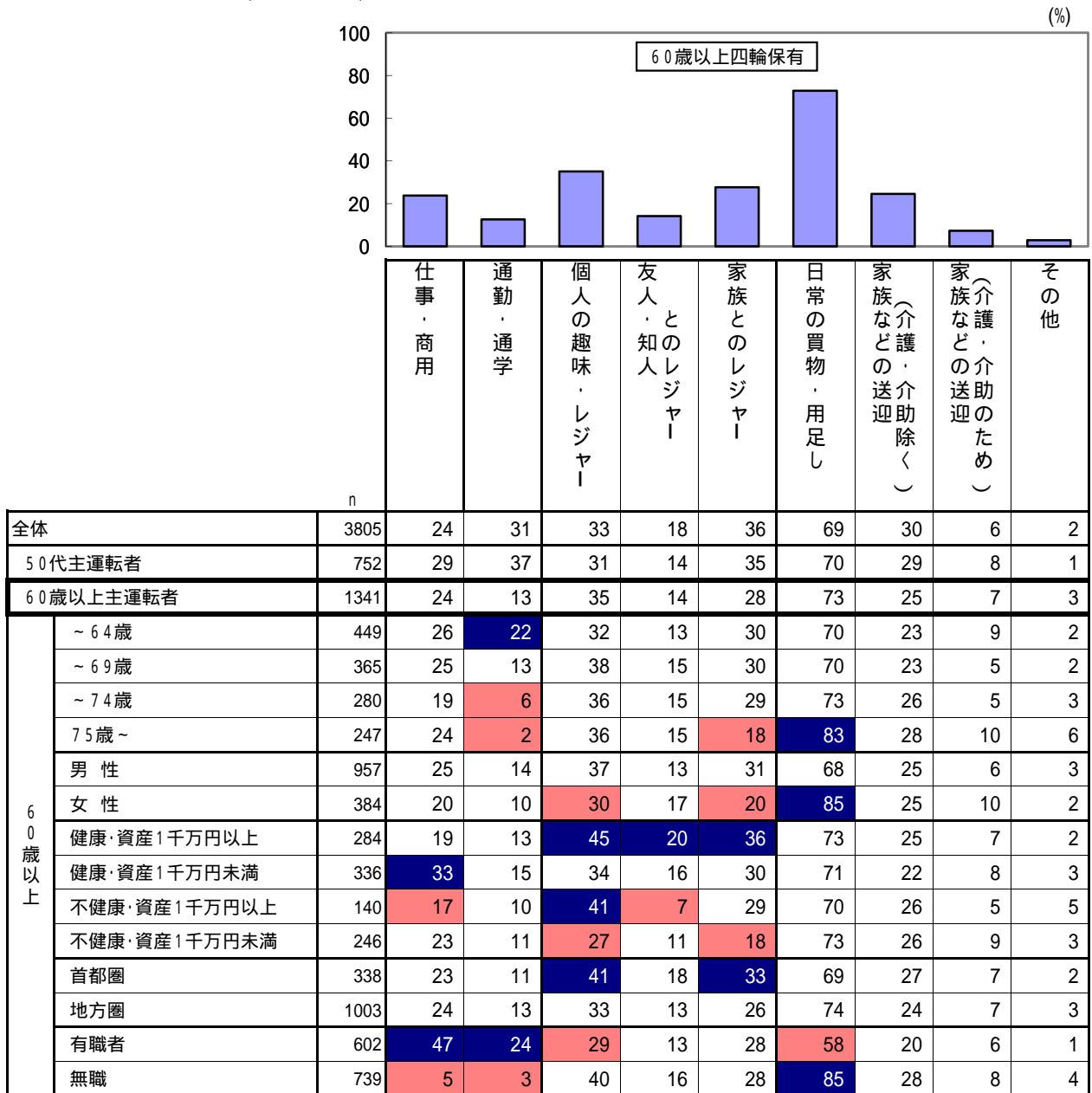
60歳以上の用途で最も多いのは「買物・用足し」で約7割。

「健康・資産1千万円以上」では「レジャー」関連の用途の比率が比較的高い。

60歳以上では「買物・用足し」が多くなる。特に、「75歳～」「女性」「無職」の各層。

「レジャー」関連での使用が多いのは、「健康・資産1千万円」と「首都圏」。

主運転者の使用用途(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



60歳以上より+5%以上の差

-5%以上の差

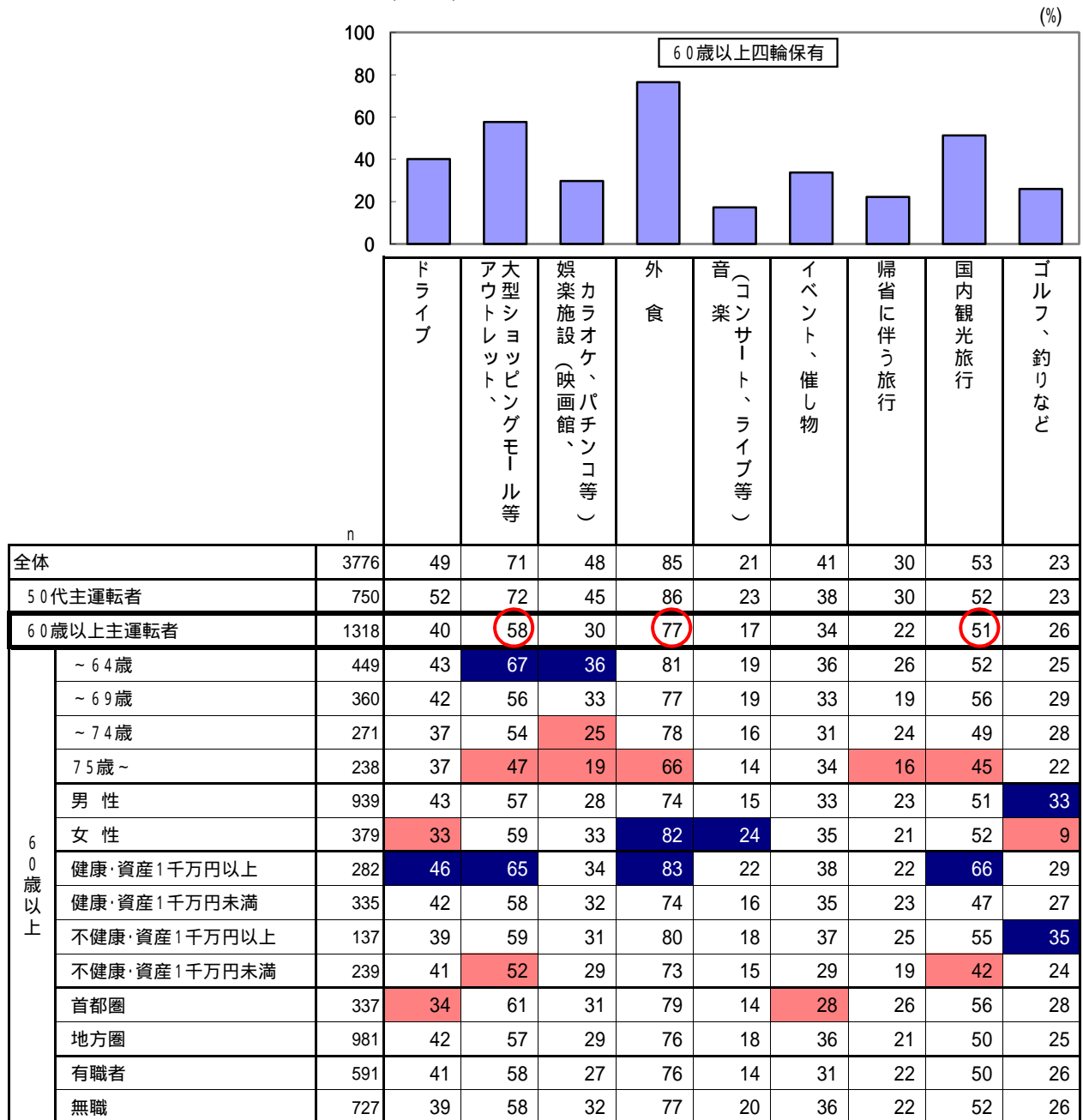
高齢層のレジャーでの車利用

60歳以上で多いのは、「外食」「アウトレット・大型ショッピングモール等」「国内観光旅行」。

最も多いのは「外食」の77%。次いで「アウトレット・大型ショッピングモール等」の58%、「国内観光旅行」51%。これらは5割を超える。

特に「健康・資産1千万円以上」の層は比率が高く、車を利用したレジャーに積極的といえる。

この一年間で車を利用したレジャー（抜粋）〔四輪自動車保有世帯〕



60歳以上より+5%以上の差

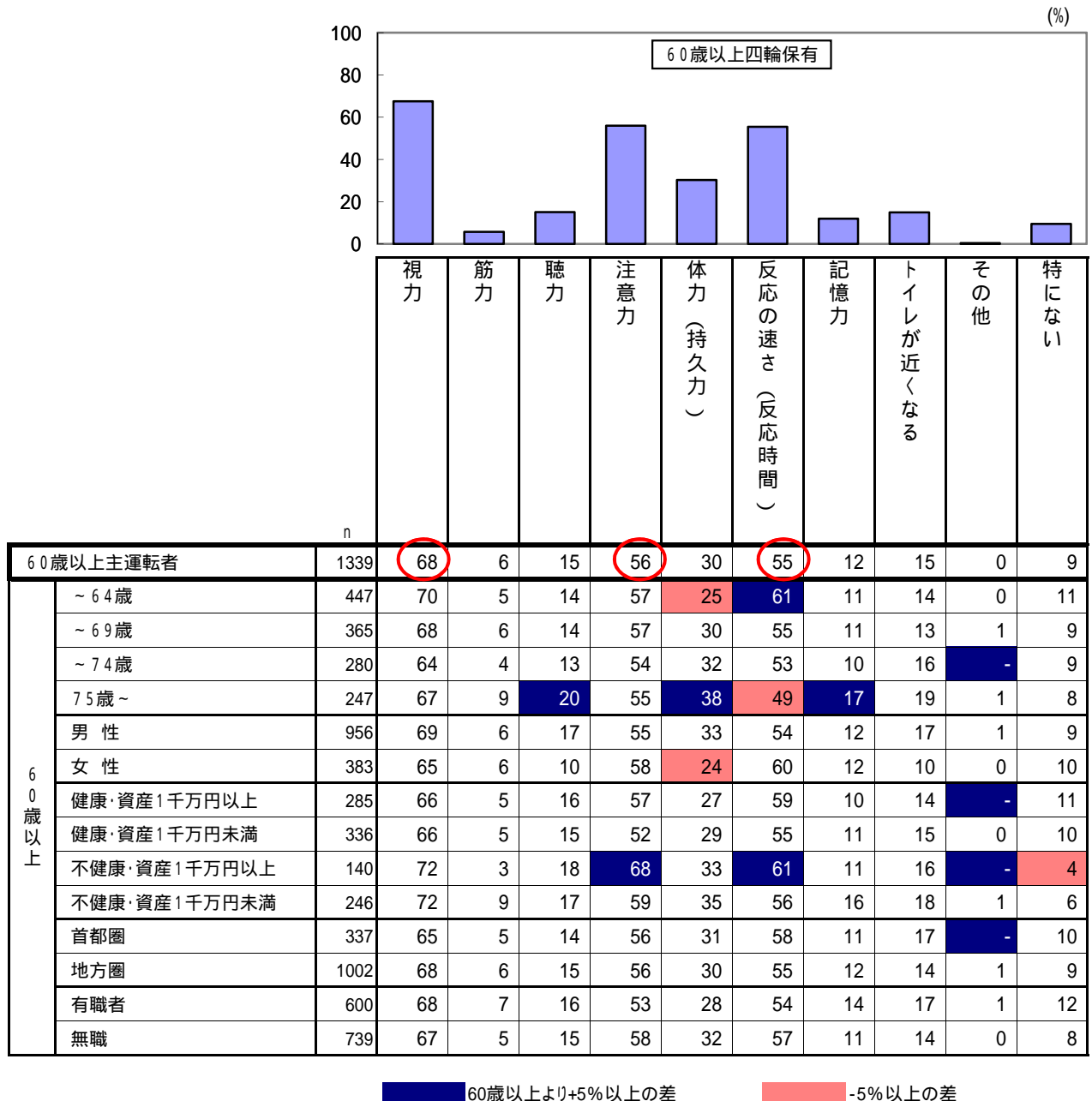
-5%以上の差

高齢層の身体機能の衰え

60歳以上で多い身体機能の衰えは「視力」「注意力」「反応の速さ」。

身体機能の衰えとして多かったのは、「視力」「注意力」「反応の速さ」で、いずれも5割以上。「75歳～」になると、「体力」「聴力」「記憶力」の衰えを感じる比率が高くなる。

身体機能の衰え〔四輪自動車保有世帯 60歳以上主運転者〕



高齢層の車に対する要望

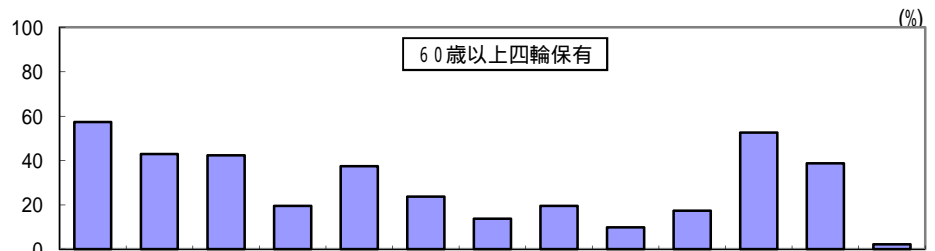
車に対する要望の上位は、「前方視界を見やすくする」「長時間運転しても疲れにくい車」。

車に対する要望で5割を超えるのは、「前方視界を見やすくする」「長時間運転しても疲れにくい車」。また、「後方視界を見やすくする」「夜間など視界が更に明るくなるヘッドライト」といった『視界』を良くすることへの要望も4割を超える。

「70～74歳」では「ハンドル操作を軽くする」、「75歳～」では「乗り降りのしやすい車」への要望が、それまでの年代より高くなる。

レジャー用途が多い「健康・資産1千万円以上」「首都圏」では、「長時間運転しても疲れにくい車」「簡単な操作で行き先をわかりやすくしてくれるカーナビ装置」の比率が高い。

車に対する要望(四輪自動車保有世帯 60歳以上主運転者)



		n	前方視界を見やすくする	後方視界を見やすくする	夜間など視界が更に明るくなるヘッドライト	メーター類を見やすくする	簡単な操作で行き先をわかりやすくしてくれるカーナビ装置	スイッチ類の操作を簡単にする	ドアの開閉を軽やかにする	ハンドル操作を軽くする	ブレーキペダルを軽くする	トランク(荷室)への積み降ろしをしやすいようにする	長時間運転しても疲れにくい車にする	乗り降りのしやすい車にする	その他
60歳以上主運転者		1309	57	43	42	20	38	24	14	20	10	17	53	39	2
60歳以上	～64歳	443	56	42	47	20	39	23	15	16	7	17	58	38	1
	～69歳	358	56	46	43	18	38	22	15	18	9	18	53	39	1
	～74歳	269	61	38	41	20	41	26	13	25	14	19	51	36	4
	75歳～	239	57	46	35	21	31	26	12	22	12	17	44	44	4
	男性	936	57	42	43	20	37	23	12	19	11	16	58	36	2
	女性	373	58	46	40	19	38	26	18	21	8	21	40	47	2
	健康・資産1千万円以上	280	57	42	44	20	48	23	13	17	9	16	59	39	2
	健康・資産1千万円未満	331	53	38	43	18	38	21	12	20	9	18	54	37	2
	不健康・資産1千万円以上	137	61	45	42	17	36	22	10	15	3	15	51	34	4
	不健康・資産1千万円未満	240	58	45	42	19	35	28	18	25	14	18	50	40	1
	首都圏	331	60	41	44	20	43	26	15	18	10	15	60	35	2
	地方圏	978	57	44	42	19	36	23	13	20	10	18	50	40	3
	有職者	590	56	40	43	18	36	23	12	18	8	15	55	35	2
無職	719	59	45	42	21	39	24	15	21	11	20	51	42	3	

60歳以上より+5%以上の差

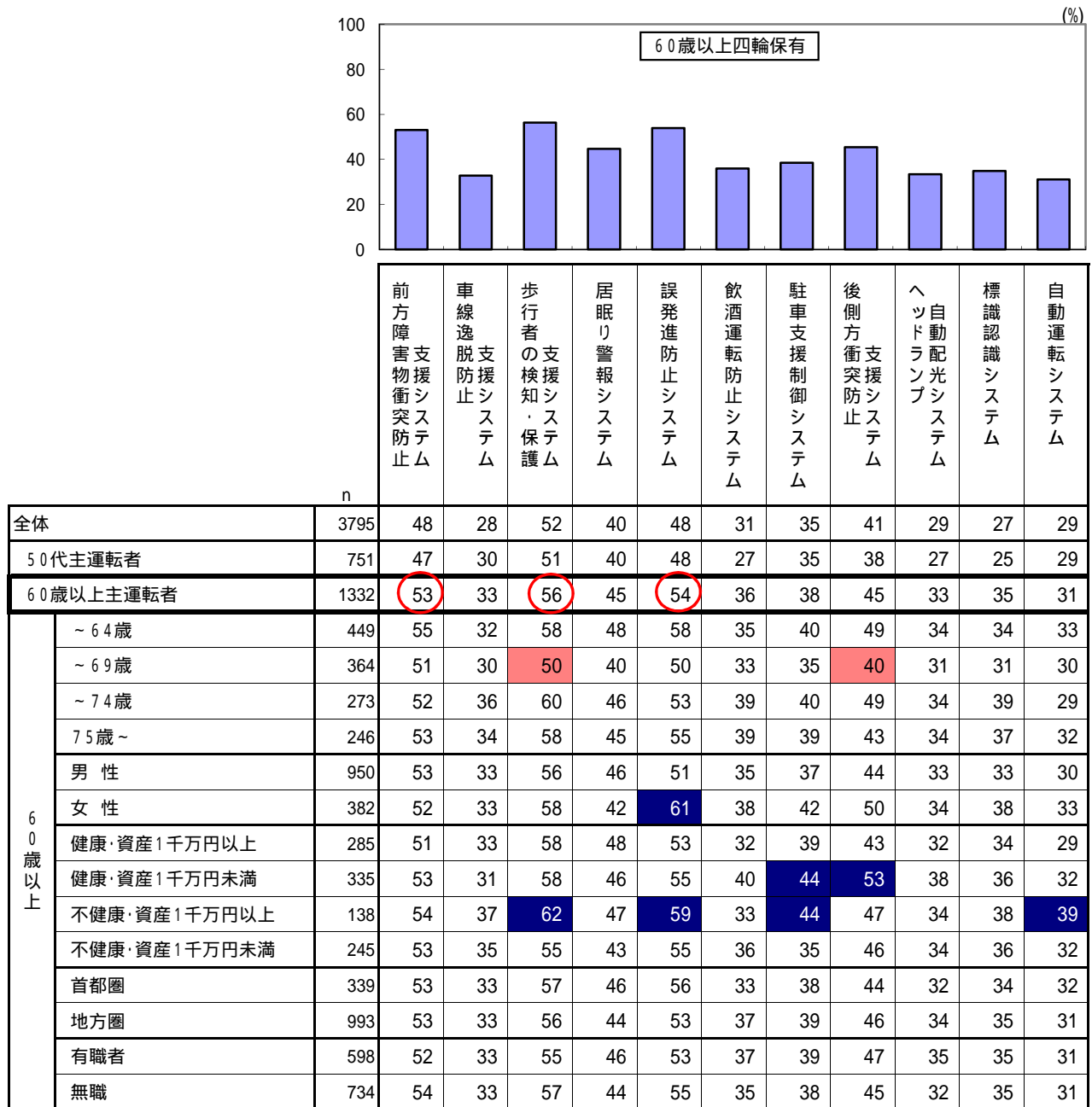
-5%以上の差

高齢層の先進安全技術に対する意識

魅力度の高い上位技術は「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「前方障害物衝突防止支援システム」。

60歳以上はすべての先進安全技術について、四輪保有者全体の回答比率より高い。特に高いのは、「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「前方障害物衝突防止支援システム」で、いずれも5割を超えている。運転の負担を減らす安全技術よりも、事故を防止・軽減する安全技術に魅力を感じている。

先進安全技術(非常に魅力がある)【四輪自動車保有世帯】



60歳以上より+5%以上の差

-5%以上の差

車種	乗用車(セダン・ハッチバック・クーペ・軽乗用車 *軽オフロード/軽キャブワゴンを含む)							
	メーカー	大型車	中型車	小型車		大衆車		軽乗用車 (*は軽オフロード型か軽キャブワゴンです)
				A	B	A	B	
いすゞ			ピアッツァ	ジェミニ アスカ	117クーペ	PA ネロ		
スズキ			キザシ			カルタス エスティーム カルタス クレセント カルタス エリオ SX4 SX4セダン	スイフト スブラッシュ	セルボ セルボ・モード アルト カブチーノ ラバン MRワゴン ワゴン R Kei ツイン ハレット スベ-シア *ジムニー(660cc) *エブリワゴン
ダイハツ				アルティス		スハイター アブローズ	シャレード シャレードソシアル ストーリア YRV ブーン	フェロ(MAX) リーザ MAX ミラ ミラジーノ ミラココア ミライース ム-グ ム-ウラテ ム-グコンテ オフティ *テリオスキッド *アトレワゴン タント タントエグゼ ソニカ ネイキッド エッセ コペン
マツダ		ユーノスコスE センチア MS-9	ルーチェ サバンナ RX-7 アンフィニ RX-7 MS-8 ユノス800 ミレニア RX-7 RX-8	カハラ ベルリナ ユーノス 300 ユーノス 500 MX-6	ランティス クレフ アテンザ クロノス MS-6	ユーノス100 ファミリア イチード フレzzo ロードスター AZ-3 アクセラ(除アクセラスポーツ)	レビュー デミオ ハリーサ	キャロル AZ-1 ラビュタ AZ-ワゴン *AZ-オフロード スクラムワゴン スピアーノ
トヨタ	センチュリー セルシオ	クラウンセダン系、ロイヤル、 アスリート、マジスタ クラウンハイブリッド クラウンコンフォート プロナード セプター アバロン アリスト ウィンダム プロダレ プレビス プロナード オリジン	マーク マークX フェイス クレスタ スーブラ(含セリカXX) SAI ソアラ カムリ グラシア カムリ (2002~ /含むハイブリッド) ヴェロッサ	コロナ(プレミオ) カリーナ(アリオ) アルテツツァ セリカ MR-S プリウス(含むプラグイン) キャバリエ アベンシス ピスタ プレイド カムリ MR2 カムリ(~2001) 86(ハチロク)		カローラ(含カローラランクス) カローラ カローラアクシオ セラ オーリス アレックス サイノス スプリンター ターセル コルサ	ウィッツ バッ イスト デュエット スタレット フラッツ ハルタ WILL Vi iQ アクア	ビクシススベ-ス ビクシスエボック
レクサス	LS (含ハイブリッド)	GS(含ハイブリッド)	IS / IS F / IS C HS SC	CT				
日産	プレジデント インフィニティ Q45	セドリック/グロリア シーマ(含むハイブリッド) J-フェリー レバード フーガ フーガ ハイブリッド GT-R	マキシマ セフィーロ スカイライン スカイラインクーペ ローレル フェアレディZ サンタナ クルー ティアナ	フルハーブ フルハーブ シルフィ/シルフィ プリメーラ プリメーラ カミノ プリメーラ UK リーフ プレセア オースター/スタンザ シルビア 180SX		サニー バルサー ローレル スピリット リハルタピラ ルキナ ティータラティオ/ラティオ ティータ	マーチ Be-1 PAO フィガロ マイクラC+C ノート	ハイバーミニ モコ オッティ ピノ *キックス(KIX) クリッパ-リオ ルークス
富士重工 (スバル)		アルシオーネSVX	アルシオーネ	レオーネ レガシイ(B4) インプレッサ(アネシス) インプレッサXV BRZ			ジャスティ	スバル360 R-2 レックス ウィヴィオ プレオ/プレオプラス *ティアスクワゴン *ティアスクラッシュ R2 R1 ストラ ルクラ
ホンダ		レジェンド NSX	アコード(08/12~) インスパイア ビガ- (新型) セイバー アコードクーペ インスパイア/セイバー (98~03年)	アコード(~08/11) アスコット/イノバ ビガ- (旧型) フレリユート コンチェルト インテグラ/クイント ドマーニ(旧型) トルネオ ラファ-ガ S2000 シビック(05/9~) シビックハイブリッド(05/11~)		シビック(~05/8) シビックフェリオ シビックハイブリッド(~05/10) CR-X インテグラSJ ドマーニ(新型) インサイト CR-Z シビッククーペ シビックGX	シティ ロコ フィット(含むハイブリッド) フィットアリア	ライフ ライフダンク トゥティ ビート セスト セストスバーク N BOX/N BOXプラス N ONE *ハモス *ハモスホビオ *Z *ザッツ
三菱	ブラヴァディア ディグニティ	デボネア	ディアマンテ GTO	ギャラン アスパイア FTO ギャラン フォルティス エクリプス カリスマ		ランサー(含むエボリューション) ランサーセディア	コルト コルトプラス	ミニカ ミニカトッホ トッホBJ トッホ ekワゴン アイ *パジェロミニ *タウンホックス i-MIEV
輸入車 (海外 メーカー車)	ベンツS/Eクラス ベンツSL/CL/CLS アルファ164/166 クライスラー300C ボルボ S40/60/80 アウディ100/A8/A6 リンカーン タウンカー-/LS BMW7/6/5シリーズ ジャガー ホルシエ キャデラックCTS等 サブ フォード トーラス	ベンツ190/Cクラス ベンツCLK/SLK BMW 3/1シリーズ BMW Z4/Z3/Z8 アウディ80/A5/A4/A3 アウディTT/TTS シボレー カマロ フォード マスタング フォード モンデオ VWシロココ/ホーラ/イオス VWニュービートル クライスラーPTクルーザー	ブジョ-306/307/308 ブジョ-406/407/508 アルファ155/156/159 アルファ145/147/ジュリエッタ ルノー メガ-ヌ/ル-テシア オベル アストラ/ベクトラ ローバー ダッジ チャージャー/アベンジャ VWゴルフ/パサート/ジェッタ フォード テルスター フォード テルスター クライスラーPTクルーザー	ベンツA/B/パネオ ミニ(BMW/ローバー等) VW ホロ/ルボ/up! ブジョ-206/207/208 ブジョ-1007 フィアット パンダ フィアット ウーノ フィアット500 フィアットグランデプリント クーペ フィアット ロータス(エリーセ等) フォード レーザー	アルファスハイター/プレ アルファGT/ミト ルノー トウンコ フォード フェイスタ フォード フォーカス シトロエン アウディA1 オベル スマート ランチアム-サ ヒュンダイTB フォード フェスティバ フォード フェスティバ ミニワゴン シボレークルーズ 等			

* (注1): 軽乗用車には、軽オフロード型/軽キャブワゴンを含む。

2013年度車名対応表 (メーカー・ボディタイプから検索用)

車種	乗用車 (ワゴン系・ステーションワゴン・ミニバン・オフロード型・キャブワゴン)					
	ボンネットワゴン			キャブワゴン		
	ステーションワゴン型		オフロード型	キャブタイプ	セミキャブタイプ	
メーカー	ステーションワゴン		3列シートミニバン			
いすゞ				ビッグホンワゴン ビークロス ウィザード ミュー ミューウィザード	ファゴワゴン ファゴフリー	
スズキ	カルタスクレセントワゴン カルタスワゴン	ワゴンR ワイド ワゴンR プラス ワゴンR ソリオ ソリオ		ジムニーワイド エスクード グラントエスクード X-90 シエラ	エブリイプラス エブリイランディ ランディ	
ダイハツ		ハイサー クー	ブーンルミナス	ラガーワゴン ロッキー テリオス ビーゴ	デルタワイドワゴン デルタワゴン アトレ-7	
マツダ	ルーチェワゴン サバンナワゴン ファミリアワゴン ファミリア S-ワゴン カペラワゴン カペラカーゴワゴン アテンザワゴン アクセラスポーツ		MPV プレマシー	プロシド・マービー プロシド・レバンテ トリビュート CX-7 CX-5	ボンゴワゴン ボンゴ プロ-ニワゴン ユーノス カーゴワゴン	
トヨタ	クラウンワゴン (エステート) マーク ワゴン (クオリス) マーク プリット カルディア サクシードワゴン アルテッツァ ジータ カローラ フィールダー カローラワゴン カムリグ ラシアワゴン ピスタワゴン (アルデオ) スプリンターワゴン カリブ プロボックスワゴン WILL VS アベンシスワゴン マークXシオ セプターワゴン	ナディア オーバ スバシオ ラウム ファンカーゴ bB(含オーブンデッキ) WILL サイファ ホルテ/スバイド ラクティス カローラルミオン	イブサム ガイア ウィッシュ アイシス シエンタ ハッツセット プリウス (2列仕様含む)	ランドクルーザー ランドクルーザー プラド ハイラックスサーフ ハリアー (含ハイブリッド) クルーガー (含ハイブリッド) RAV4 ラッシュ キャミ ウァンガード Fクルーザー ウオルト	ハイエースワゴン タウンエースワゴン ライトエースワゴン マスターエースワゴン	アルファード (含ハイブリッド) エスティマ (含ハイブリッド) グラントハイエース グランビア スパークキー ハイエース レジアス ツーリングハイエース ハイエースW レジアスW エスティマ ルシーダ エスティマ エミーナ タウンエースノア ライトエースノア ノア ウォクシー ヴェルファイア (含ハイブリッド)
レクサス				RX(含ハイブリッド)		
日産	セドリック/グロリアワゴン ステージア セフィーロワゴン アヘニール プリメーラワゴン プリメーラ カミノワゴン サニー カリアフォルニア ウイングロード ADワゴン ラジーン S-RV	ルネッサ ティノ キューブ	プレーリー プレーリー リバティ プレサージュ ハッサ ラフェスタ キューブキュービック	サファリワゴン テラノ レグラス テラノワゴン エクストレイル ムラーノ デュアリス スカイライン クロスオーバー ジューク ミストラル	キャラバン ノホーミーコチ パネット	エルグランド ラルゴ パネットセレナ セレナ NV200パネットワゴン
富士重工 (スバル)	レオーネワゴン レガシワゴン インプレッサワゴン	DEX レジア	トラヴィック イクシーガ	スバルビッグホンワゴン フォレスター レガシアウトバック	ドミンゴ	
ホンダ	アコードワゴン アコードツアラー (08/12~) オルティア エアウェイブ シビックカントリー フィットシャトル (含ハイブリッド)	シビックシャトル SM-X キャバ アウアンシア シビック5ドア フリードスバイク モビリティスバイク (含ハイブリッド)	オデッセイ ストリーム (2列仕様含む) エディックス エリシオン フリード (含2列仕様/ハイブリッド)	CR-V HR-V シヤス MDX ラクレイト エレメント ホライズン クロスロード	ステップワゴン モビリティ	
三菱	リベロワゴン レクナム ランサーセディアワゴン ディアマンテワゴン	ミラージュデインゴ トッポBJワイド	シャリオ シャリオ グランデイス グランデイス ディオ	パジエロワゴン パジエロ ジュニア パジエロ io チャレンジャー エアトレック アウトランダー (含プラグイン) RVR	デリカ (スターワゴン) デリカ (スヘースキア) タウンボックスワイド デリカ D:5 デリカ D:2 デリカ D:3	
輸入車 (海外メーカー車)	ベンツ C/E クラスワゴン BMW3/5ワゴン アウディ A4/A6 アバント ブジョー 206/207SW ブジョー 306/307/308SW ブジョー 3008/5008 ミニクラブマン モンデオワゴン フォード テルスターワゴン ボルボ V40/50/60/70 ルノーセニック	VWゴルフ ヴァリアント(ワゴン) VWゴルフトゥーラン VWパサートヴァリアント(ワゴン) VWクロスホロ/クロスゴルフ オペル アストラ/ベクトラ ワゴン フォードクーガ シボレー MW ルノーカンゲー	ベンツRクラス クライスラーホイジャーク ダッジラム フォード キャラクシー ランドローバーレンジローパー フォード イクシオン	ベンツG/GL/GLK/M(ML) BMW X6/X5/X3/X1 アウディQ7/Q5/Q3 VWトヨタアレグ/ティグアン ボルボ XC60/70/90 ダッジ JC/キャリバー/ナイトロ リンカーン ナビゲーター/MKX ルノー コレオス ジープ キャデラックSRX等 GMC フォード エスケープ ハマー ボルシェカイエン シボレーブレイザー ランドローバー-デイスカハリー ランドローバー-フリーランダー フォードエクスプローラー	フォード スペクトロン	ベンツV/ピアノ シボレーアストラ シボレー-エクスプレス VWタイプ フォード フリーダ

2013年度車名対応表（メーカー・ボディタイプから検索用）

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

調査部会 市場調査・乗用車分科会 委員名簿

(2 0 1 4 年 3 月 現 在)

一般社団法人 日本自動車工業会

分科会長	服部 みどり	本田技研工業(株)	営業開発室 マーケティング戦略ブロック 主任
委 員	若 杉 浩 寿	ス ズ キ (株)	国内営業企画部 調査課 係長
"	松 村 晃 宏	ダイハツ工業(株)	国内商品部 予測・調査グループ
"	俵 良 介	トヨタ自動車(株)	調査部 企画調査室 調査グループ
"	森 田 優 作	トヨタ自動車(株)	調査部 企画調査室 調査グループ
"	小曾木 宏行	日産自動車(株)	日本市場情報室 主担
"	大 林 麻 愛	日産自動車(株)	日本市場情報室
"	上 原 陽 子	富士重工業(株)	スバルグローバルマーケティング本部
"	金 子 奈 央	富士重工業(株)	スバルグローバルマーケティング本部
"	坪 井 圭 太	本田技研工業(株)	営業開発室 マーケティング戦略ブロック
"	松 原 弘 哲	マ ッ ダ (株)	グローバル販売&マーケティング本部 コンシューマーインサイト部 主幹
"	村 上 夕 夏	マ ッ ダ (株)	グローバル販売&マーケティング本部 コンシューマーインサイト部
"	鈴 木 俊 邦	三菱自動車工業(株)	経営企画本部 企画部 エキスパート
調査担当	南澤 裕二郎	(株)マーケティングセンター	
"	堀 越 岳	(株)マーケティングセンター	
"	糸 永 輝 生	(株)マーケティングセンター	