

2007年度

乗用車市場動向調査

2008年3月

社団法人 日本自動車工業会

ま え が き

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2007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・購入・使用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。

また、その時々々の市場動向から特に興味深いと思われるいくつかのテーマを取り上げ、背景理解のための分析を行っています。

今回は分科会内での討議の結果、下記の2つのテーマを取り上げ、分析を行いました。

- ・保有に関する意識変化（保有長期化の動向把握）
- ・中高年分析（50歳以上の中高年層における消費意識の把握）

ここでご報告させて頂く内容が、クルマづくりに関わる多くの方たちの市場理解を深め、今後のよりよい車社会づくりに貢献でき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、(株)日本リサーチセンターのご担当者の方々、分科会事務局に深く感謝申し上げます。

2008年（平成20年）3月

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 高橋 まき

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調査し、乗用車の需要構造を明らかにして、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。

今年度は特に、保有に関する意識変化（乗用車保有構造と意識の変化、買い替えに関する意識）、中高年分析（消費意識と引退後の生活の変化、保有車の特性と車に対する意識、今後の乗用車利用意向）を調査・分析することに主眼を置いた。

2. 調査の概要

- 1) 調査地域 : 全国（沖縄県を含む）
- 2) 調査対象 : 単身世帯を含む一般世帯 合計 7,480 S
- 3) 対象回答者 : 自動車保有世帯では主運転者
(非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者)
- 4) 標本抽出方法 : 層化多段無作為抽出法
- 5) 調査方法 : 訪問面接、留置併用
- 6) 調査実施時期 : 2007年8月28日～9月18日

3. 標本設計と回収状況

層別にあたっては、全国12地域ブロック×市郡規模7分類の84層を設定した。副次抽出の第1次抽出単位は、2005年国勢調査時に設定された調査区とし、第2次抽出単位は、地図データベースに記載された世帯（調査単位）である。

今回は最低回収数を3,600とするため、設定数で回収目標数に満たない場合は、同調査地点で不足数を補充することとした。

市郡規模別標本数ならびに回収数は次の通りである。

	一般世帯		
	標本数	回収数	回収率%
合計	7,480 (9,154)	3,031 (3,666)	40.5 (40.0)
15大都市	2,024 (2,522)	619 (760)	30.6 (30.1)
6万世帯以上	2,442 (2,990)	672 (810)	27.5 (27.1)
4万世帯以上	616 (752)	307 (382)	49.8 (50.8)
2万世帯以上	902 (1,098)	268 (324)	29.7 (29.5)
2万世帯以下	616 (736)	402 (485)	65.3 (65.9)
町 村	880 (1,056)	763 (905)	86.7 (85.7)

※（ ）内は補充数を含む総回収率

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、(社)日本自動車工業会の調査部に設けられた市場調査乗用車分科会があたり、フィールドワーク、集計、分析および報告書の作成は、(株)日本リサーチセンターに委託した。

5. 本報告書を見るにあたっての留意点

1) 本報告書におけるクラス区分 (詳細は巻末の資料参照)

- 大・中型車クラス : クラウン、フーガなど。
- 小型車 (A) クラス : 小型車クラスの中のマークX、ティアナなど比較的大きなクラス。
- 小型車 (B) クラス : 小型車クラスの中のプレミオ、ブルーバードなど比較的小きなクラス。
- 大衆車 (A) クラス : 大衆車クラスの中のカローラ、シビックなど比較的大きなクラス。
- 大衆車 (B) クラス : 大衆車クラスの中のヴィッツ、マーチなど比較的小きなクラス。
- 軽乗用・軽ボンバン : ミラ、ワゴンRなど。
(=軽B V)

2) 本報告書における保有車のレベル

- イ) A + B : 2台以上保有の場合は、購入時期が新しい順に数え、2番目に最近買った車までを含む。
- ロ) A : 2台以上保有の場合は最近購入車のみ。(このレベルが最も一般的)
- ハ) 最近時点購入車 : 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、2007年および2006年の購入車)

3) 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。

- イ) 登録乗用車 + キャブワゴン・ボンネットワゴン + 軽乗用車 : [P7~P23のデータ]
- ロ) イ) + 軽ボンバン + 1、4ナンバーのオフロード4WD : [上記以外のデータ]

4) 本報告書におけるRV系の定義 (詳細は巻末の資料参照)

- イ) 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、ワゴド型を含む) + 4ナンバーのオフロード4WD : [P7~P23のデータ]
- ロ) イ) + 軽RV : [上記以外のデータ]
- ハ) 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。
*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。

5) サンプル数について

- ・図表のn (サンプル数) 欄にある*印は、サンプル数30未満を示す。参考に留められたい。

～ 目 次 ～

まとめ	1
I. 乗用車市場動向	7
1. 保有・使用実態の変化	7
乗用車世帯保有率の動向	7
保有率の変化	10
ユーザー層の変化	13
使用状況の変化	14
複数保有化の状況	15
複数保有組み合わせの変化	17
2. 最近の購入状況の変化	18
購入形態の変化	18
移行状況の変化	20
II. クルマ市場をめぐる環境意識の変化	24
1. 環境への意識	24
1) 環境問題に対する考え方・態度	24
2) 環境に配慮した車の認知と関心	25
2. 安全への意識	26
1) 安全意識の変化	26
2) 安全志向層構成比の変化	27
3) A S Vへの関心度	28
4) 現在保有車の安全性への満足度と今後購入時の重視度	34
III. 保有に関する意識変化	35
1. 乗用車保有構造と意識の変化	35
1) 保有期間の変化（時系列）	35
2) 性・年令別保有期間の変化	36
3) 買い替え理由と保有長期化理由	37
4) '05年以降の購入検討状況と非購入理由	39
2. 買い替えに関する意識	41
1) 予定保有期間の変化（時系列）	41
2) 定保有期間の変化（性・年令別）	42
3) 今後の買い替え間隔と促進への影響要因	43

IV. 中高年分析	46
1. 中高年層の消費意識と引退後の生活の変化	46
1) 回答者のプロフィール	46
2) 消費意識	48
3) 引退による生活の変化	49
－引退の実態	49
－引退前後の生活の比較	50
－退職金と購入希望商品	51
2. 中高年層の保有車の特性と車に対する意識	52
1) 現保有車の特性	52
2) 車に対する意識	55
－車保有の利点	55
－現保有車の購入時重視点	56
3. 中高年層の今後の乗用車利用意向	57
1) 乗用車の買い替え意向	57
2) 買い替え予定車の特性	58
－車型	58
－エンジンタイプ及び車両価格	59
－重視点の変化	60
－買い替え予定車の利用への期待	61
－希望する車	62

～ ま と め ～

'07年(暦年)の乗用車新車販売台数は440万台(含軽乗用車)、対前年比マイナスの94.8%。'05年以降、対前年比マイナスが続く中、今回調査結果を要約すると下記である。

■ 乗用車市場動向では

- ・世帯保有率は79.2%で前回('05年度)の78.8%とほぼ同水準。
- ・複数保有率は33.5%で前回の38.3%から減少。
- ・乗用車の主運転者の変化をみると「女性運転者」比率は'05年度調査とほぼ同じ。
- ・買い替えユーザーの前保有車新車使用期間は7.1年で前回差+0.3年と長期化が進んでいる。

■ クルマ市場をめぐる環境意識の変化では

- ・環境意識の時系列では、小型化・低燃費志向が漸増傾向。
- ・「環境に配慮した車」の認知では、「ハイブリッドカー」と「電気自動車」に高い認知がみられた。
- ・購入時の重視度では、「エアバッグ等の安全装備」が増加しているが「ABS等の安全装置」「車の大きさ・ボディ剛性」「ボディタイプ・形状による安全性」はほぼ前回と同水準。
- ・ASV※については「夜間前方歩行者情報提供装置」が最も関心が高く、「車両死角部障害物衝突防止支援システム」や「飲酒運転防止装置」への関心も同水準。

※ASV:アドバンスドセーフティビークル(先進安全自動車)

■ 保有に関する意識変化では

- ・新車の保有期間は依然として長期化傾向にあり、「7年以上保有」が5割を超え、平均7.1年。特に女性50代での保有長期化が顕著。
- ・長期化の理由として'01年度と同様に「前の車のいたみが少なく、まだ十分乗れそうだった」が多い。
- ・今後「従来より買い替え間隔が長くなる」は45%と'03年度から増加。
- ・保有が長期化すると考える理由としては「今の車の傷みが少ない」「老後の不安から」が'03年度から増加。
- ・買い替え時期を早める条件は、「非常に低燃費の車が発売されたら」が全年代で増加。

■ 中高年分析では(50歳以上回答者を中高年と定義)

- ・「自動車購入費」や「自動車関連費」は、中高年全体が消費を抑えたい分野として挙がる。ただし、退職金で購入したいサービスや物品のうち、「車」は19項目中4番目と高い。
- ・中高年層の車の主使用用途は、年齢が低いほど「通勤・通学」、年齢が高いほど「買い物・用足し」が高い。ただし複数回答では、男女とも全年代で「買い物・用足し」が高く、さらに男性では「レジャー」、女性では「家族の送迎」もやや高くなる。
- ・買い替え意向は年齢が高いほど低く、男性70代以上、女性60代後半以上では5割台。
- ・買い替え予定車の重視点は、現保有車の購入時重視点と比較して「経済性」「環境」「安全性」が大きく増加。希望するエンジンは男性で全世代を通じてハイブリッドが2割以上と高く、50代後半では3割以上。
- ・買い替え予定車の利用への期待は、男女とも「気軽に出かけたい」「緊急時にすぐ動きたい」「パートナーとドライブを楽しみたい」が上位。女性ではさらに「知人・友人との交流を深めたい」が挙がる。年齢が低いほど「自分の車があるという満足感を得たい」「高速走行の爽快感が得たい」等の車で得られる楽しみへの期待が高い。
- ・希望する車は、男女とも「操作性が高く運転しやすい車」「経済的で実用的な車」「排気ガスが少なく環境配慮の車」が上位。男性ではさらに「長距離走行でも疲れが少ない車」が挙がる。また男性では、年齢が低いほど「生活スタイルをアピールできる車」「高性能エンジンのスポーティな車」等の自己表現や運転を楽しめる車への希望が高く、年齢が高いほど実利的な車への希望が高い。

I. 乗用車市場動向

1. 保有・使用実態の変化

<乗用車世帯保有率の動向／保有率の変化>

- ・'07年度の全国乗用車世帯保有率（単身世帯を含む）は79.2%となり、前回（'05年度78.8%）に比べてほぼ同水準であった。

世帯年収を5等分（各層20%）した所得階層別に世帯保有率をみると、「第1分位」の低所得層は43%、「第2分位」は79%、「第3分位」以上の中高所得層では9割前後（第3分位89%、第4分位92%、第5分位93%）で'05年度とほぼ同水準となっている。また、乗用車ユーザーの中で占めるライフステージの割合では、家族形成期が減少し、高齢期が増加した。

（ライフステージの定義は9頁参照）

- ・車種タイプ別の世帯保有率の変化をみると、「小型・大衆クラス（3BOXセダン）」が減少し、「軽乗用車（2BOX）」が増加。「ボンネットワゴン」（「ステーションワゴン」「3列シートミニバン」「背の高いワゴン」「オフロード型」の合計）などのRVも漸増傾向にある。

また、保有乗用車の排気量をみると、'05年度調査に続き、ガソリンエンジン車の「1401cc～1500cc」と「660cc以下のクラス（軽乗用車）」が大きく増加した反面、「2001cc以上クラス」は減少。

ドア数は、'05年度調査に続き「5ドア」が増加し、67.7%を占めた。

<ユーザー層の変化>

- ・乗用車の主運転者（その車の運転頻度が最も高いドライバー）の変化をみると、「女性運転」比率は36%で'05年度調査とほぼ同じ。

<使用状況の変化>

- ・最近の使用状況の変化をみると、主使用用途では「買物・用足し」が微増、「通勤・通学」は横這い。'05年度調査で増加した平均月間走行距離は減少に転じた。

<複数保有化の状況／複数保有組み合わせの変化>

- ・世帯に2台以上の車を持つ「複数保有率」は'05年度調査では増加に転じたが、'07年度調査では減少に転じた（前回：38.3%→今回：33.5%）。「複数保有率」を所得階層別にみると、「第2分位」を除き、減少に転じた。高所得層ほど減少率が高い。
- ・乗用車複数保有世帯の保有車の組み合わせをみると、「1台はRV」「1台は軽クラス」「RVと軽クラスの組み合わせ」が引き続き増加傾向にあり、「1台は大・中型車」は減少傾向。

2. 最近の購入状況の変化

<購入形態の変化>

- ・買い替えユーザーの前保有車使用期間の長期化は依然続いている（前保有車が新車の場合で平均7.1年）。「一番最近買った新車」の平均購入価格は'05年度調査に続き上昇しており（前回：205万円→今回：214万円）購入価格は'03年度を底に反転している。

＜移行状況の変化＞

- ・過去2年以内（最近時点購入車）における「前保有車から現保有車への移行状況」をみると、「クラウン、セドリック（フーガ）、マークⅡ（マークⅩ）、ローレル（ティアナ）などの小型（A）クラス以上」では、移行状況は「同クラス移行」「下級クラス移行」「RV系移行」がほぼ同じ程度で、'05年度調査と大きな変化はない。一方、「カローラ、サニー（ティエダ）、マーチ、フィットなどの大衆車クラス」では、「同クラス移行」が減少し、「RV系移行」が増加している。

Ⅱ. クルマ市場をめぐる環境意識の変化

1. 環境への意識

- ・環境への意識は、'05年度調査と比べると全体的に高まる傾向がみられ、小型車志向が強まっている。
- ・「クルマは必要なもので、多少高くても、環境にできるだけ負担の少ない車を選ぶ」は'05年度調査より7ポイント、「大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、環境にやさしい小さい車や低燃費車の方を選ぶ」は5ポイント増加。その他の項目も前回より3～4ポイント増加している項目が多く、環境についてより身近な問題と考えている実状が伺える。
- ・「環境に配慮した車」の認知では、「ハイブリッドカー」が89%、「電気自動車」も86%と高い認知がみられた。「ソーラーカー」（76%）「（バイオ）エタノール車」（65%）も高く認知されている。

2. 安全への意識

- ・購入時における安全性に関する重視度は、「エアバッグ等の安全装備」で増加傾向がみられる一方、「ABS等の安全装置」「車の大きさ・ボディ剛性」「ボディタイプ・形状による安全性」はほぼ'05年度調査と同水準。
- ・車への安全装備の装着とボディ構造をともに重視している「安全最重視層」や2番目に安全志向の強い「安全重視層」は、ほぼ'05年度調査と同水準である。ただし、直近購入者（'06年度以降購入者）において、「安全最重視層」は21%で、購入年度の新しいユーザーほど安全を重視する傾向がみられる。
- ・ASVへの関心度では、今回5項目を追加して関心度を聞いた。「非常に関心がある」が高いのは「夜間前方歩行者情報提供装置」（49%）、「車両死角部障害物衝突防止支援システム」（48%）、「飲酒運転防止装置」（46%）である。「前方障害物衝突防止支援システム」「被害軽減ブレーキ」は前回調査からやや増加、「タイヤ空気圧モニタリングシステム」はやや減少した。

Ⅲ. 保有に関する意識変化

1. 乗用車保有構造と意識の変化

- ・乗用車（前保有車）の保有期間は、「7年以上」が4割を超え、平均では6.4年である。新車・中古車とも保有期間が長くなっており、保有の長期化は依然進行中である。
- ・新車に限ってみると、保有期間は「7年以上」が5割を超える。また、男女とも40代以降で保有期間7年以上が半数を超えて高く、特に女性50代での保有長期化が顕著。

- 買い替え理由としては「車体がいたんできた」「車検時期がきた」が高い。「燃費が悪い」は'01年度調査時に比べ増加している。
- 保有長期化の理由としては、「前の車のいたみが少なく、まだ十分乗れそうだった」が最も多く、男性40代、50代では「収入の伸びが思わしくなかった」が増加している。一方、女性では「子供の教育費がかかる」が増加。
- '04年以前に購入した車について、'05年以降での購入検討は約3割。「購入を検討した」は世帯年収が多いユーザーほど多い。検討して結局購入しなかった理由は「今の車が十分乗れるから」が半数を占めている。次いで「気に入った車がなかったから」「少し待てばよい車が出そう」「景気・収入もよくなさそう」となっている。

2. 買い替えに関する意識

- 現在保有している車（新車）の予定保有期間（算出値）は「7年以上」が66%で平均7.4年と'05年調査時より長くなった。男性40代、50代で「7年以上」の比率が'03年調査時と比べ大きく増加したが、60才以上では減少。女性30代以下、50代、60才以上で「7年以上」の比率が増加した。
- 今後の車の買い替え間隔は、45%の人が従来よりも長期化することを予想しており、特に、女性の40代以上での長期化予想が増加している。保有長期化の理由としては、「今の車の傷みが少ない」「今の車が気に入っている」「収入の伸びが思わしくない」が高い理由となっている。「今の車の傷みが少ない」「老後の不安のために消費を控えたい」は'03年調査時に比べて増加し、'03年調査時で最も多かった「収入の伸びが思わしくない」は3位。
- 買い替え時期を早める条件は、「非常に低燃費の車が発売されたら」「自動車関連税が軽減されたら」をはじめとする経済的負担感の緩和が上位。「非常に低燃費の車が発売されたら」は'03年調査時より増加したが、「価格が非常に安い車が発売されたら」は減少。

IV. 中高年分析

1. 中高年層の消費意識と引退後の生活の変化

<消費意識>

- 男女とも50代では消費や資産形成に関する関心が高く、消費の対象は健康増進、旅行や趣味まで広範囲。男性の70代以上、女性の60代後半以上では、全体的な消費への関心が低くなる。「自動車購入費」は、中高年全体でみると、充実させたい消費分野19項目のうち17番目と低い。「燃料・有料道路などの自動車関連費」は、中高年全体が抑えたい消費分野で「外食費」に次ぎ2番目。

<引退による生活の変化>

- 仕事以外に行う活動を60代前半の男性で比較すると、「趣味・スポーツなどのサークルに参加」「国内・海外旅行」「ドライブ」をはじめ、多くの項目で既引退者の方が引退予定者よりも高い。引退予定者も既引退者も、現状行っている活動では「ドライブ」が最上位の項目。女性の既引退者は「国内や海外旅行」「自宅での読書・音楽鑑賞」が上位項目。「ドライブ」は男性に比べて低い。
- 引退予定者、既引退者共に退職金の使用用途として「貯蓄」と回答とする率が6割と最も高い。「物品の購入」は引退予定者では2割、既引退者では3割。購入したいサービスや物品19項目中で「車」は4番目。

2. 中高年層の保有車の特性と車に対する意識

<現保有車の特性>

- 車型は、「ボンネットワゴン」「軽乗用車」「大衆車」「小型車」の順に割合が高く、男性に比べて女性では「大衆車」「軽乗用車」の割合が高い。男性では年齢が高いほど「ボンネットワゴン」や「キャブワゴン」の割合が低い。女性では、どの年代でも「大衆車」「軽乗用車」の割合が高く、年代による顕著な差は見られない。
- 平均購入価格は、男性では50代では230万円台だが、年齢が高いほど安くなり、70代以上では190万円。女性では年齢の違いによる顕著な差は見られない。
- 使用期間の平均は約4年。年代別にみると、男女とも高年齢層で長くなる傾向。
- 車の主使用用途は、男性50代、女性50代前半は「通勤・通学」の割合が高いが、男性60代以上、女性50代後半以上では「買い物・用足し」が高い。ただし複数回答では、男女とも全年代で「買い物・用足し」が高く、さらに男性では「レジャー」、女性では「家族の送迎」もやや高くなる。

<車に対する意識>

- 車保有の利点は、男女ともに、「いつでも気軽に外出できる」が他に差をつけて最も高い。年代別には、男女ともに高年齢層で「重いものでも楽に運べる」が増える。
- 重視度が高いのは、男女ともに、経済性（「車両価格」「燃費の良さ」等）、居住性・操作性（「小回り・取り回し」「乗り降りのしやすさ」等）、安全性（「エアバッグ等」「ABS等安全性能」等）の領域。このうち、経済性、居住性・操作性は、男性より女性の方が重視度が高く、安全性は男女で同等の高さ。

3. 中高年層の今後の乗用車利用意向

<乗用車の買い替え意向>

- 男性の買い替え意向は50代で8割台、60代で7割台だが、70代以上では5割台に留まる。女性の買い替え意向は50代から60代前半で6～7割台であるが、60代後半以上では5割台に留まる。主用途別にみると、買い替え意向は「仕事・商用・通勤」「レジャー」「買い物・用足し」の順に高い。退職金支給額（予定含む）別にみると、金額のより高い層で購入意向が高い傾向。

<買い替え予定車の特性>

- 車型は、男性では50代前半で「ボンネットワゴン」「キャブワゴン」の割合が高いが、50代後半以上では「大衆車」「小型車」「軽乗用車・ボンバン」が高い。女性では「大衆車」「軽乗用車・ボンバン」が高く、年代による差は見られない。
- 買い替え予定車のエンジンは、男性では全世代を通じてハイブリッドが2割以上と高い。特に50代後半では3割強。女性では50代が2割強で、年齢が高いほど低く60代後半以上では1割以下に留まる。
- 買い替え予定車の重視点を現保有車の購入時重視点と比較すると、男女ともに「経済性」「環境」「安全性」次いで「居住性・操作性」に対する重視度が大きく増加している。これらの重視度の増加は、男性では特に60代後半以上で大きい。
- 買い替え予定車の利用への期待は、男女とも上位の項目は「いつでもどこでも気軽に出かけたい」「緊急時にすぐ動きたい」「夫婦やパートナーとドライブを楽しみたい」。女性ではさらに「知人・友人との交流を深めたい」が上位に挙がる。男女とも、50代前半では「自分の車があるという満足感を得たい」「高速走行などで爽快感が得た

い」「自分らしさやスタイル等を表現したい」等の車で得られる楽しみに対する期待が高いが、50代後半以上では低くなる傾向。

- 主用途別にみると、「レジャー」使用層では「知人・友人との交流を深めたい」「趣味やスポーツ活動で仲間と一緒に行動」等の生活の幅を広げることに対する期待をはじめ「より多様なアウトドアレジャーを楽しみたい」「車を運転することで気晴らししたい」「自分らしさやスタイル等を表現したい」等の車で得られる楽しみに対する期待が高い。

<希望する車>

- 男女とも、上位の項目は「走行時の操作性が高く運転しやすい車」「使い勝手がよく経済的で実用的な車」「排気ガスなどが少なく環境配慮の車」。男性では、さらに「長距離を走行しても疲れが少ない車」が上位に挙がる。
- 男性では、年齢が低いほど「生活スタイルをアピールできる車」「高性能エンジンのスポーティな車」等の自己表現や運転を楽しめる車への希望が高く、年齢が高いほど実利的な車への希望が高い。女性では、50代で実利的な車の希望が高い。自己表現できる車の希望は男性と同様に年齢が高いほど低い傾向。
- 主用途別では、「レジャー」用途では自己表現や運転を楽しめる車の希望が高い。

I 乗用車市場動向

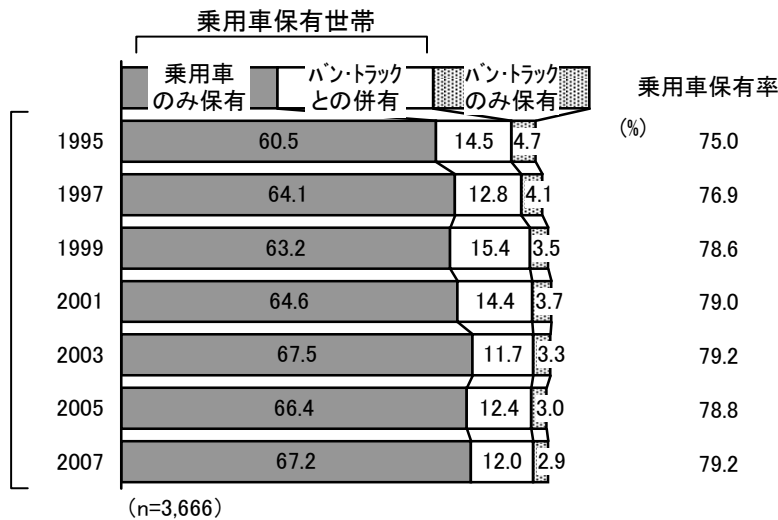
1. 保有・使用実態の変化

<乗用車世帯保有率の動向>

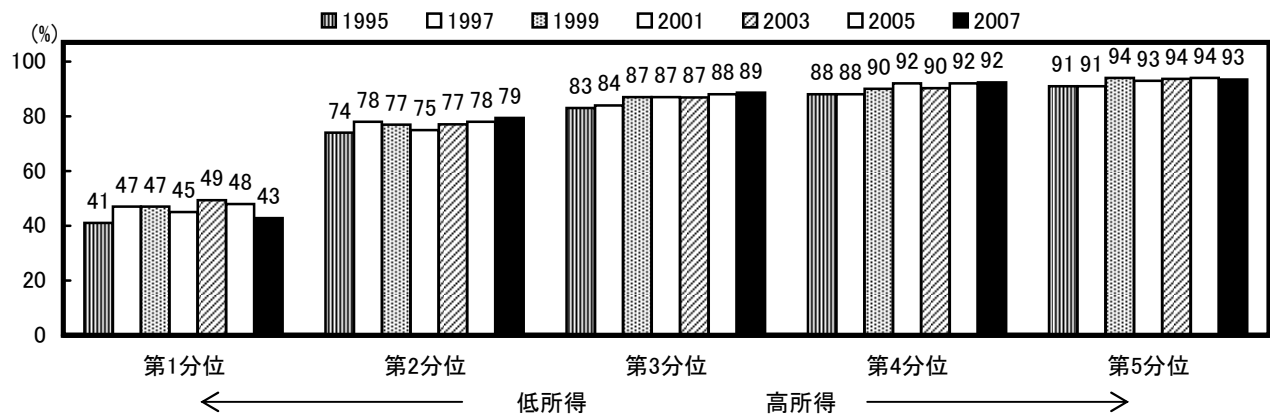
- ・全国の乗用車世帯保有率（単身世帯を含む）は、'07年実施の今回調査では79.2%であり、前回（'05年：78.8%）とほぼ同水準にとどまった。
- ・世帯年収を5等分（各層20%）した所得階層別にみると、「第1分位：43%」、「第2分位：79%」、「第3分位：89%」、「第4分位：92%」、「第5分位：93%」。
- ・'05年度調査と比べて、「第1分位」が前回から5ポイント減少していることが注目される。

1. 保有率の変化(全世帯)

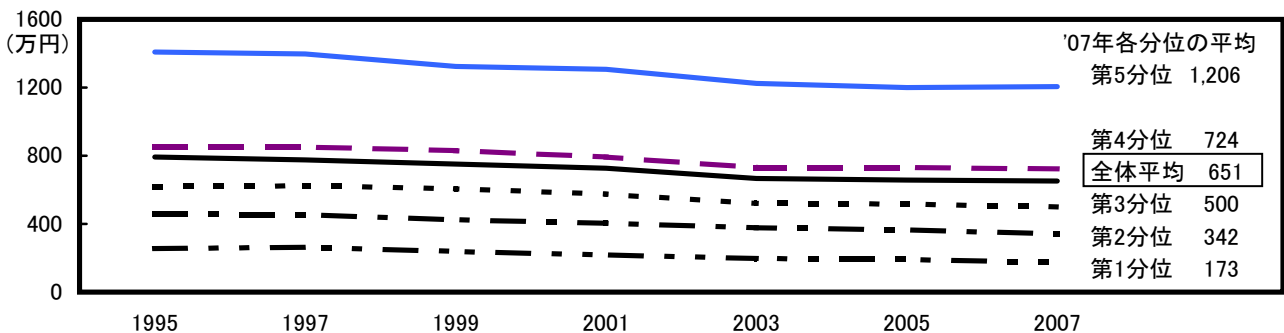
注1)「乗用車」の定義については、前頁参照。



2. 所得階層別 乗用車保有率



3. 所得階層別世帯年収(平均値の推移) (乗用車ユーザー)

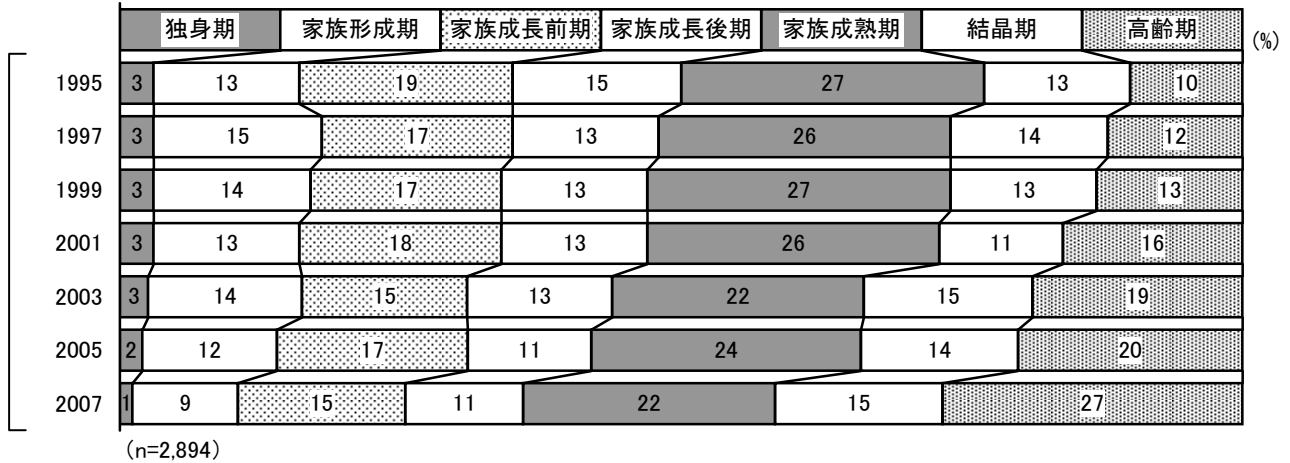


注1) 年収5分位とは、全世帯の世帯年収を5等分(各層20%)した所得階層。

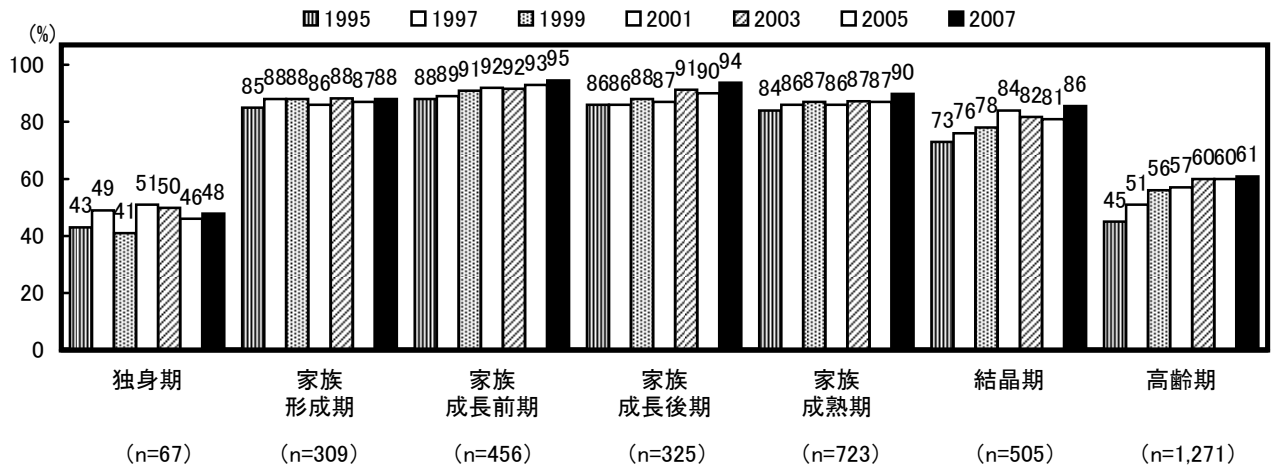
注2) 上図には各分位の世帯年収の平均値の推移を示してある。

- ・乗用車ユーザーの中で占めるライフステージの割合では、家族形成期が減少し、高齢期が増加した。
- ・世帯ライフステージ別に乗用車保有率をみると、'05年度調査と比べ各層で保有率は、わずかながら増加している。

4. 世帯ライフステージ(乗用車ユーザー)



5. ライフステージ別 乗用車保有率



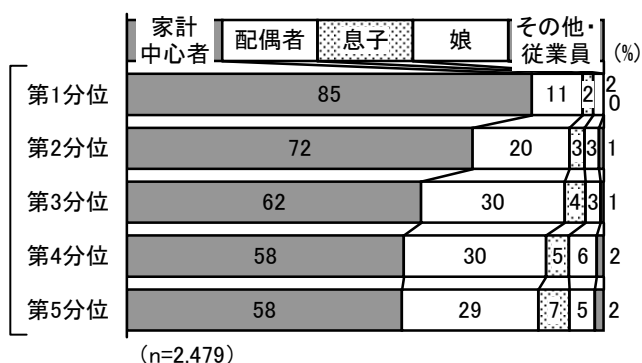
ライフステージ定義

- (イ) 独身期=39歳以下の単身者
- (ロ) 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普通世帯
- (ハ) 家族成長前期=家計中心者の長子が小・中学生の世帯
- (ニ) 家族成長後期=家計中心者の長子が高校・大学生の世帯
- (ホ) 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
- (ヘ) 結晶期=子供が結婚して同居している世帯、または結婚した子供は別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯(子がいないか、単身で40~54歳のものを含む)
- (ト) 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

(参考資料) 所得階層別ユーザー特性 ('07年)

- ・所得階層別にみて乗用車保有率が最も少ない「第1分位」のユーザーは、60才以上が最も多く平均年齢も59.5才。職業別では今回調査より加えた「年金生活者」が半数を超える割合となっている。

(1) 主運転者続柄(乗用車ユーザー)(A)

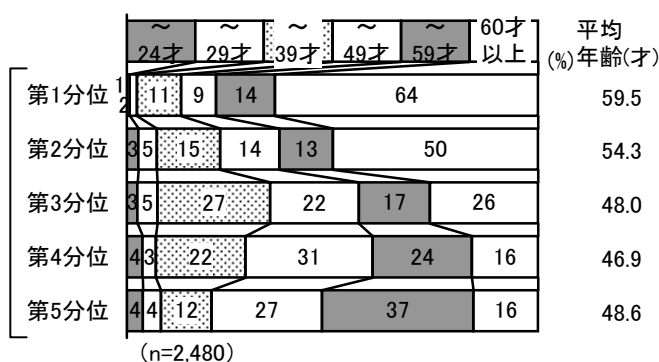


(2) 主運転者性別・未既婚(乗用車ユーザー)(A)

所得階層	男性		女性		女性比率 (%)
	未婚	既婚	未婚	既婚	
第1分位	12	55	8	25	33
第2分位	8	62	5	25	30
第3分位	11	52	5	32	37
第4分位	9	53	5	33	38
第5分位	8	56	6	31	36

(n=2,478)

(3) 主運転者年齢(乗用車ユーザー)(A)

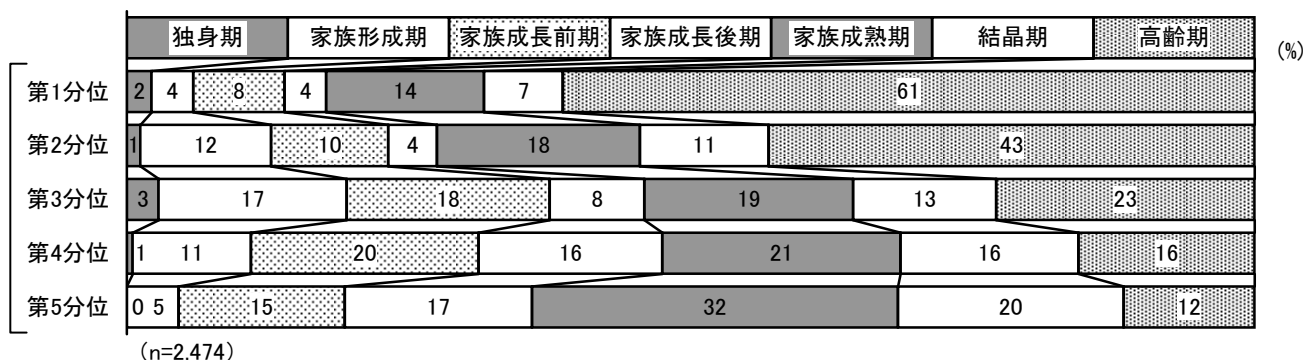


(4) 主運転者職業(乗用車ユーザー)(A)

所得階層	勤め人				無職								
	農業・林業・漁業	商工・サービス業	自由業	管理職	専門職	事務・技術職	労務系	販売・サービス系	学生	専業主婦	年金生活者	その他	
第1分位	3	0	4	1	0	3	6	11	11	1	7	50	4
第2分位	3	0	8	1	2	4	10	17	9	1	10	33	2
第3分位	2	0	11	1	2	6	21	14	13	1	13	14	2
第4分位	1	0	9	1	10	10	26	13	10	1	13	5	1
第5分位	2	-	10	2	20	10	22	6	8	1	11	5	2

(n=2,480) (%)

(5) ライフステージ(乗用車ユーザー)(A)



注1)「ライフステージ」の定義については、前ページを参照。

<保有率の変化(車種タイプ・車型別)>

・世帯保有率(2台以上保有の場合は、購入時期が新しい順に数え、2番目に最近買った車までを含む)の変化をみると、「大・中型、小型、大衆クラス(3BOXセダン)」の割合が減少の傾向にあり、「軽乗用車(2BOX)」が増加。「ボンネットワゴン」(「ステーションワゴン」「3列シートミニバン」「背の高いワゴン」「オフロード型」の合計)などのRVも漸増傾向にある。

6. 車種タイプ(A+B) ~新中古計

(構成比:横100%)

(%)	乗用車					小計	バン・トラック					小計	その他	
	セダン		クハドドップ	ボンネットワゴン	キャブワゴン		軽バン	バン	ボンネット	キャブバン	ボトラ			キトラ
	3BOX	2BOX												
1995	39.3	21.3	10.1	7.3	7.9	85.9	3.9	2.1	3.8	1.4	2.9	14.1	0.0	
1997	34.3	22.0	9.8	13.5	8.4	88.0	2.9	1.4	3.3	1.1	3.3	12.0	0.0	
1999	36.7	22.1	2.9	17.7	8.9	88.3	2.8	0.9	3.7	0.7	3.6	11.7	0.0	
2001	30.4	24.1	2.2	21.2	10.5	88.4	1.9	0.8	4.1	0.7	4.1	11.6	0.0	
2003	26.9	28.0	1.8	23.2	10.4	90.3	1.5	0.7	2.5	0.6	4.4	9.7	0.0	
2005	23.1	30.7	1.7	23.6	11.2	90.3	1.1	0.7	3.5	0.1	4.2	9.6	0.0	
2007	18.8	34.1	1.7	24.9	11.2	90.7	1.2	0.6	2.9	0.0	4.6	9.3	0.0	

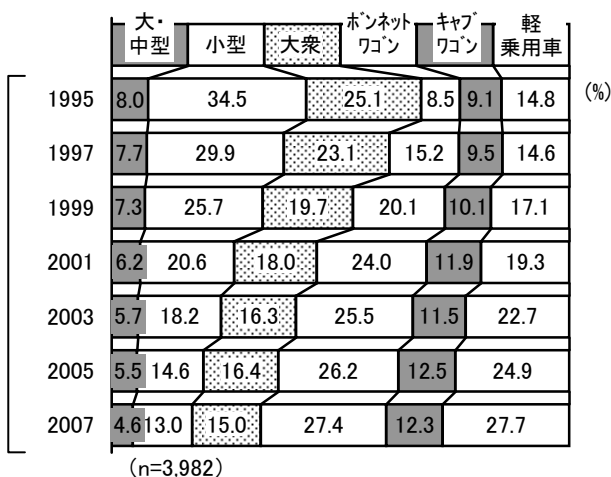
(n=4,393)

*

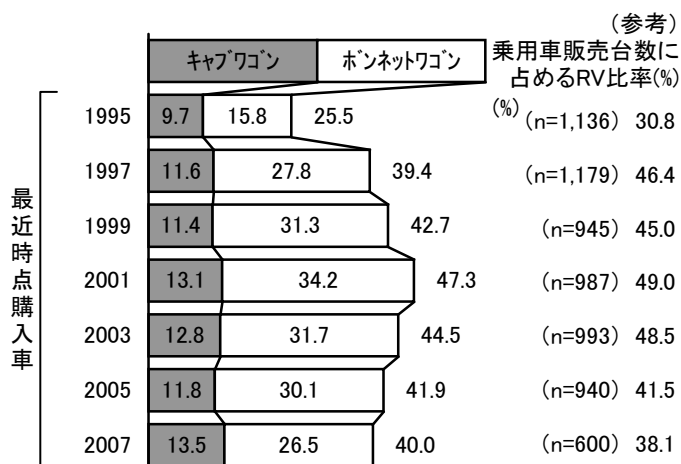
* 2BOXセダン 9.0%
* 軽乗用車 25.1%

7. 乗用車車型(A+B)

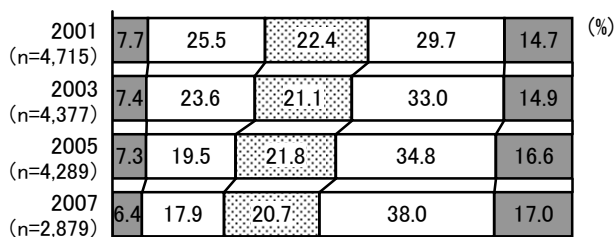
~新中古計(乗用車小計を100%として計算)



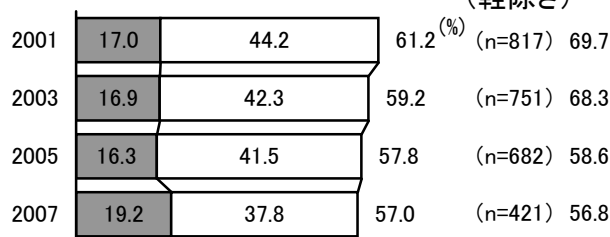
8. 乗用車(新車)に占めるRV構成比の変化



(参考)乗用車車型(A+B:軽除き)



(参考)乗用車(新車)に占めるRV構成比の変化(軽除き)



注1) 最近購入時点とは、調査時点を含めた最近過去2年間の購入車のこと

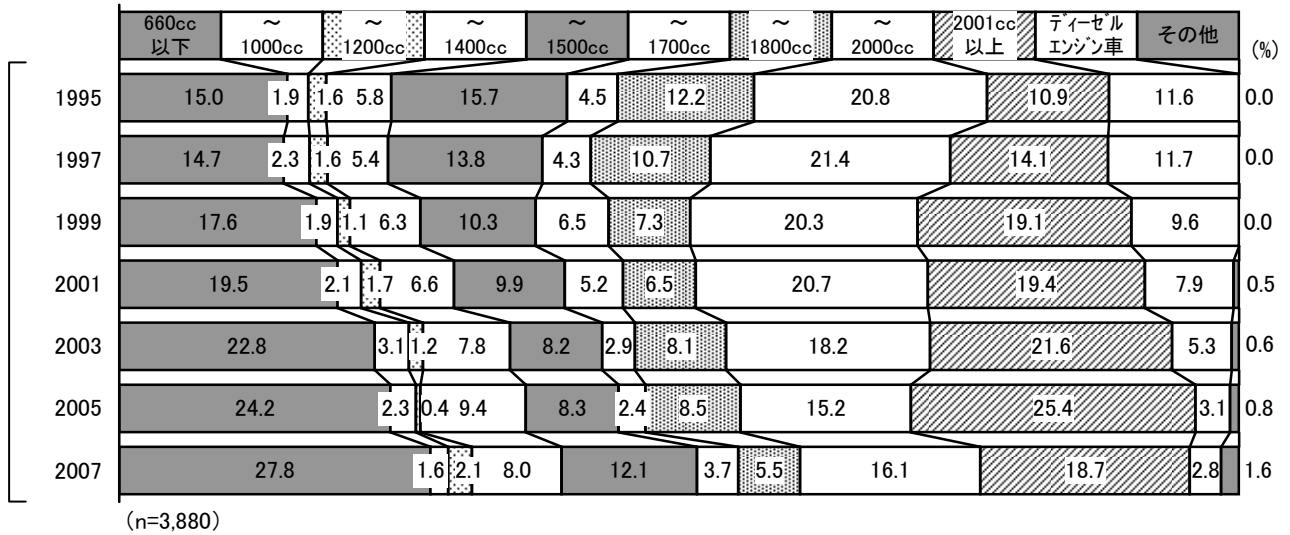
注2) キャブワゴン=キャブワゴン+セミキャブワゴン

ボンネットワゴン=ステーションワゴン+背の高いワゴン+3列シートミニバン+ボンネットワゴン・オフロード型

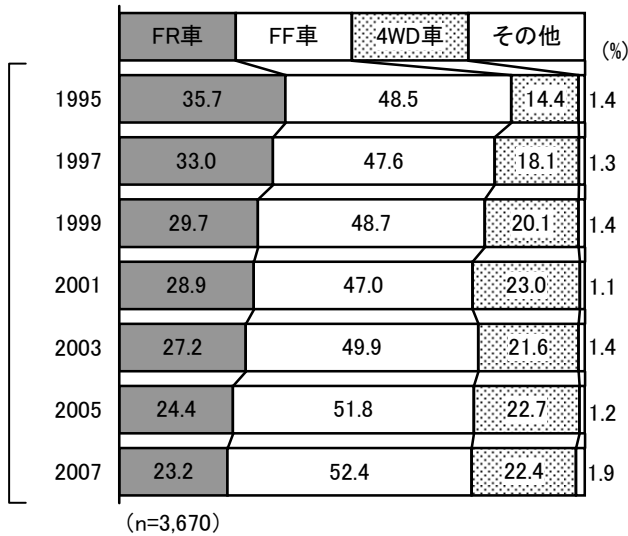
注3) 「乗用車販売台数に占めるRV比率」は自販連データより作成

- ・保有乗用車の排気量をみると、ガソリンエンジンの「1401cc～1500cc」と、「660cc以下（軽乗用車）」の割合が大きく増加した反面、「2001cc以上」は減少。
- ・駆動方式は、'05年度調査と同程度。
- ・ドア数は、'05年度調査に引き続き「5ドア」が増加し、67.7%を占めた。

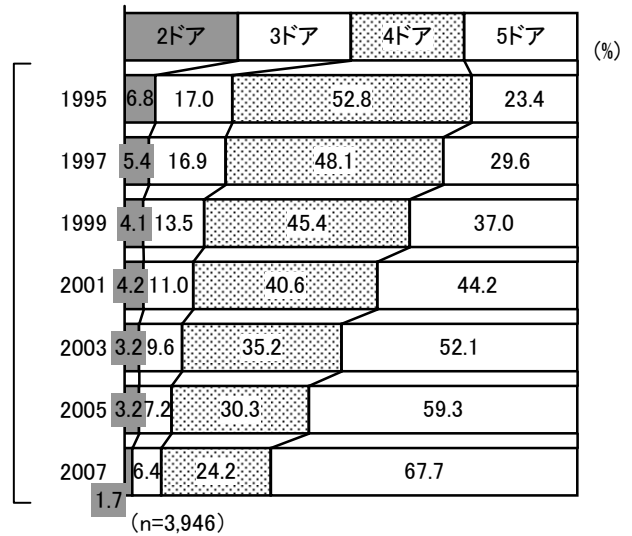
9. 乗用車排気量(A+B)



10. 乗用車駆動方式(A+B)



11. 乗用車ドア数(A+B)



(参考) 乗用車車型 (A+B) × 駆動方式 (A+B) ('01年、'03年、'05年、'07年)

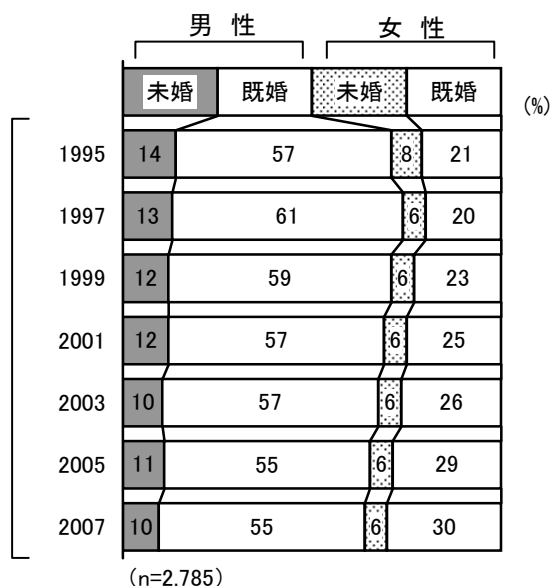
		全 体	FR車	FF車	4WD車	その他
全 体	'01年	5,677 100.0	1,641 28.9	2,672 47.1	1,304 23.0	60 1.1
	'03年	5,469 100.0	1,485 27.2	2,731 49.9	1,179 21.6	74 1.4
	'05年	5,453 100.0	1,329 24.4	2,823 51.8	1,237 22.7	64 1.2
	'07年	3,670 100.0	853 23.2	1,924 52.4	823 22.4	70 1.9
大・中型	'01年	351 100.0	258 73.5	75 21.4	16 4.6	2 0.6
	'03年	309 100.0	211 68.3	75 24.3	14 4.5	9 2.9
	'05年	299 100.0	198 66.2	76 25.4	22 7.4	3 1.0
	'07年	163 100.0	120 73.6	30 18.4	8 4.9	5 3.1
小型	'01年	1,176 100.0	526 44.7	564 48.0	75 6.4	11 0.9
	'03年	1,002 100.0	429 42.8	473 47.2	87 8.7	13 1.3
	'05年	802 100.0	330 41.1	373 46.5	84 10.5	15 1.9
	'07年	481 100.0	207 43.0	213 44.3	52 10.8	9 1.9
大衆車	'01年	1,017 100.0	234 23.0	688 67.6	86 8.5	9 0.9
	'03年	887 100.0	206 23.2	605 68.2	64 7.2	12 1.4
	'05年	894 100.0	184 20.6	622 69.6	77 8.6	11 1.2
	'07年	551 100.0	105 19.1	387 70.2	50 9.1	9 1.6
軽乗用車	'01年	1,091 100.0	210 19.2	606 55.5	254 23.3	21 1.9
	'03年	1,227 100.0	218 17.8	731 59.6	254 20.7	24 2.0
	'05年	1,340 100.0	242 18.1	782 58.4	295 22.0	21 1.6
	'07年	1,006 100.0	178 17.7	581 57.8	222 22.1	25 2.5
ボンネットワゴン	'01年	1,369 100.0	179 13.1	582 42.5	600 43.8	8 0.6
	'03年	1,408 100.0	195 13.8	640 45.5	564 40.1	9 0.6
	'05年	1,438 100.0	173 12.0	737 51.3	516 35.9	12 0.8
	'07年	1,023 100.0	146 14.3	506 49.5	358 35.0	13 1.3
キャブワゴン	'01年	673 100.0	234 34.8	157 23.3	273 40.6	9 1.3
	'03年	636 100.0	226 35.5	207 32.5	196 30.8	7 1.1
	'05年	680 100.0	202 29.7	233 34.3	243 35.7	2 0.3
	'07年	446 100.0	97 21.7	207 46.4	133 29.8	9 2.0

〔上段：n〕
〔下段：%〕

<ユーザー層の変化>

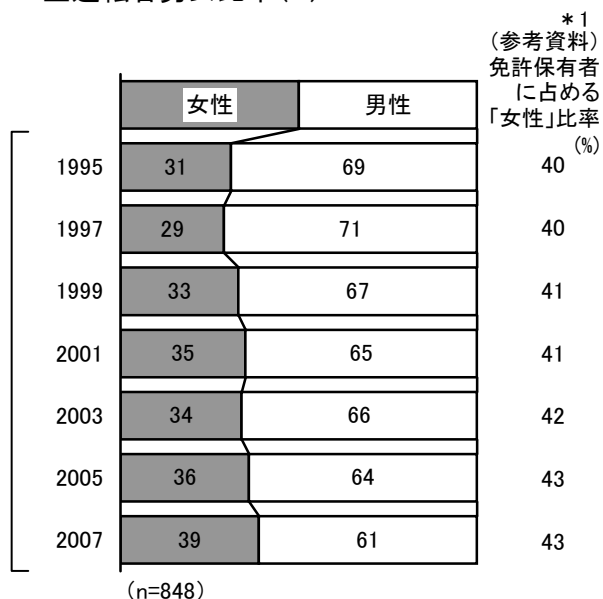
- ・乗用車の主運転者（その車の運転頻度が最も多いドライバー）の変化をみると、「女性運転者」比率は36%で、'05年度調査とほぼ同じ。
- ・最近時点購入車（＝調査時点を含めた最近2年間の購入車）に限ってみると、「女性運転者」比率は39%と微増。
- ・主運転者の年齢をみると、「60才以上」比率が7ポイント増加し、30%に達する。

12. 主運転者性別・未既婚(A)



～最近時点購入車～

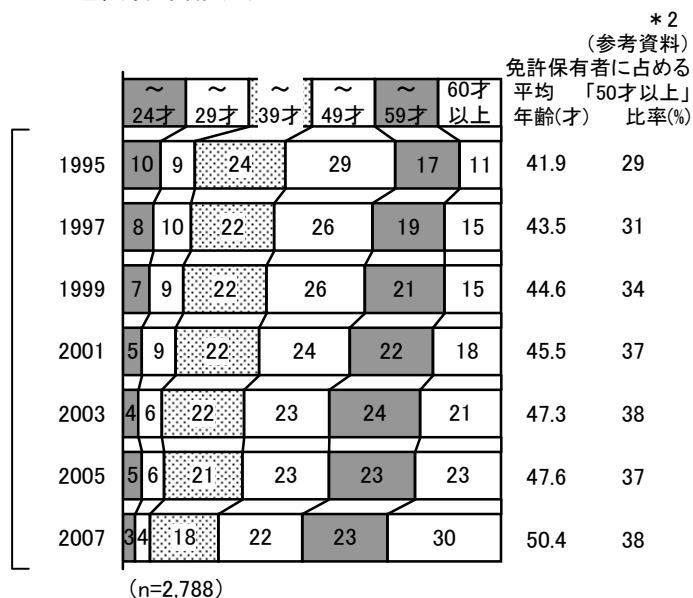
13. 主運転者男女比率(A)



*1) データソース: 警察庁運転免許統計課 各年末現在の数字。

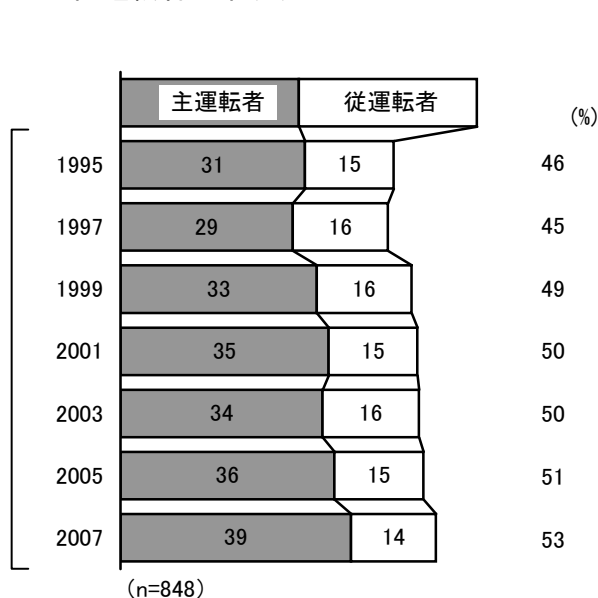
*2) 免許保有者: '07年は「中型免許」+「普通免許」

14. 主運転者年齢(A)



～最近時点購入車～

15. 女性運転者比率(A)



*3) データソース: 警察庁運転免許統計課 各年末現在の数字。

*4) 免許保有者: '07年は「中型免許」+「普通免許」

<使用状況の変化>～乗用車新中古計(軽ボンバン除き)

- ・使用状況の変化をみると、主使用用途では、「買物・用足し」が微増、「通勤・通学」は'03年度、'05年度調査と変わらず横ばいとなっている。
- ・平均月間走行距離は、430kmと、前回からやや減少。
- ・主な乗車人数は、「1人」が減少し「2～3人」が増加している。

16. 主使用用途(A)

	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し	
1995	17	41	17	25	(n=2,767) (%)
1997	18	39	18	25	
1999	16	38	18	28	
2001	17	35	17	31	
2003	17	33	16	34	
2005	16	33	16	35	
2007	15	33	14	37	

17. 月間維持費(A)*1

	～6,000円	～12,000円	～20,000円	20,001円～	平均(円)
1995	21	35	22	22	14,600
1997	23	36	22	19	14,000
1999	27	37	20	16	12,800
2001	24	37	21	18	13,200
2003	26	39	19	16	12,700
2005	24	38	21	17	13,100
2007	24	40	20	17	13,000

*1) 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。

18. 一週間当り稼働日数(A)

	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	平均(日)
1995	8	20	14	15	43	5.0
1997	8	21	17	13	41	4.9
1999	9	20	18	13	40	5.1
2001	8	21	17	13	41	5.0
2003	9	20	19	12	40	4.9
2005	8	21	19	14	39	5.0
2007	7	20	19	13	41	5.0

19. 月間走行距離(A)

	～300Km	～600Km	～1,200Km	1,201km～	平均(Km)
1995	48	18	26	8	480
1997	49	18	25	8	480
1999	47	20	25	8	480
2001	51	19	23	7	450
2003	52	20	23	6	430
2005	51	19	23	7	450
2007	52	19	22	7	430

20. 主な乗車人数(A)

	1人	2～3人	4～5人	6人以上	
1999	44	38	16	2	(n=2,750) (%)
2001	46	33	19	2	
2003	45	35	18	2	
2005	43	36	19	3	
2007	34	48	17	1	

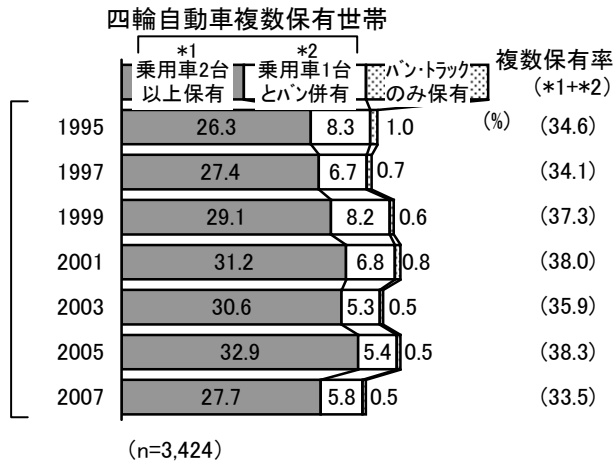
21. 大勢乗る時の乗車人数(A)

	1人	2～3人	4～5人	6人以上	
1999	2	31	57	10	(n=2,754) (%)
2001	1	19	66	14	
2003	1	20	65	14	
2005	2	20	64	15	
2007	2	20	64	14	

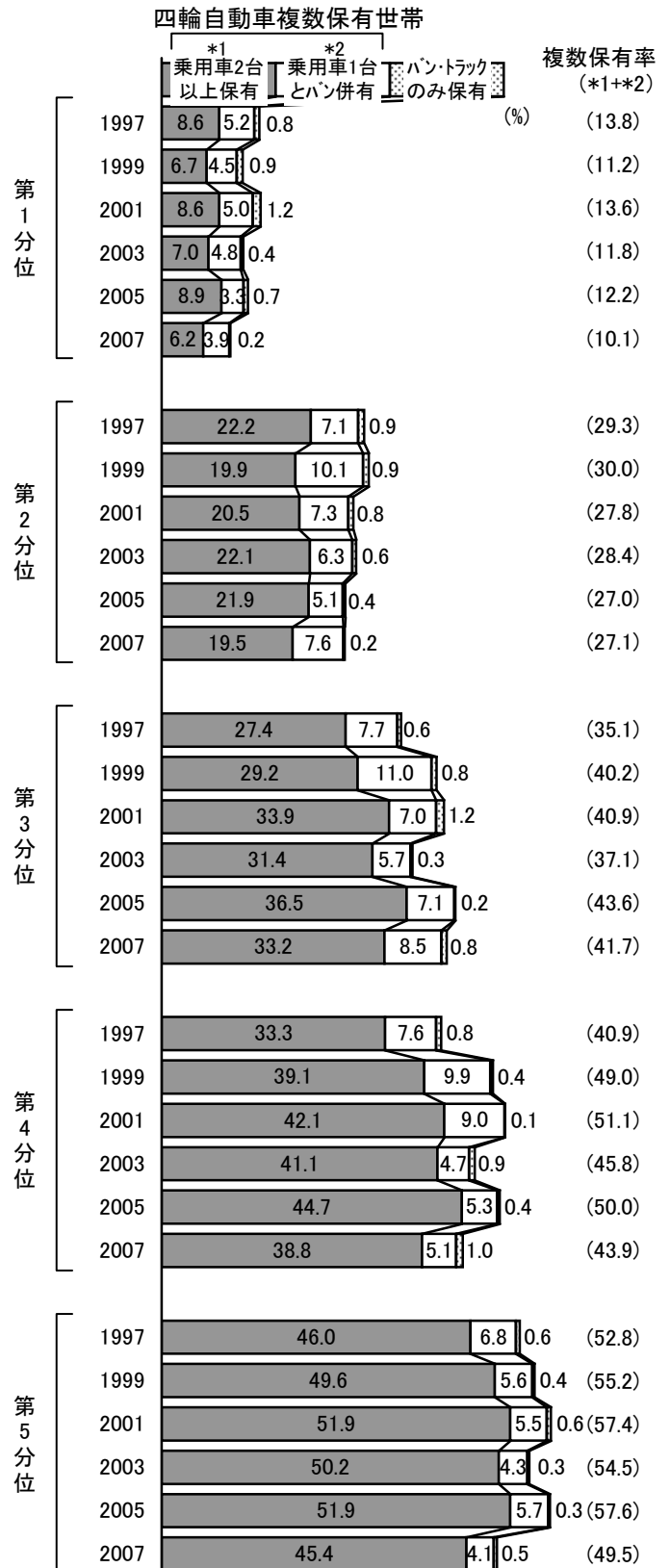
<複数保有化の状況>

- ・世帯に2台以上の車を持つ「複数保有率」は、'05年度調査では増加したが'07年度調査では再び減少に転じた（'03年度調査：35.9%→'05年度調査：38.3%→今回：33.5%）。
- ・「複数保有率」を所得階層別にみると、「第4分位」（50.0%→43.9%）、「第5分位」（57.6%→49.5%）での減少が大きい。
- ・市郡規模では、町村部で減少。また、世帯形態では、産業世帯、農林漁業世帯で減少。

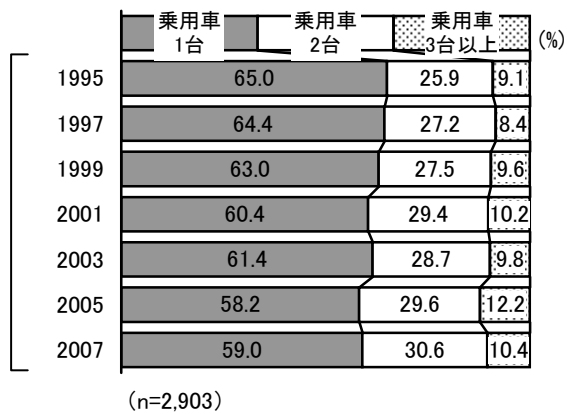
22. 複数保有率の変化(全世帯)



24. 所得階層別複数保有率の変化



23. 乗用車保有世帯に占める割合



(参考資料)

対象者特性別自動車複数保有形態（'07年、'05年、'03年）

	【'07年】							【'05年】							【'03年】						
	全 体	乗 用 車 複 数 保 有 以 上 *1	乗 用 車 1 台 と 併 有 *2	バ ン ・ ト ラ ク の み 保 有	四 輪 単 数 保 有	四 輪 非 保 有	* 1 + * 2 複 数 保 有 率	全 体	乗 用 車 複 数 保 有 以 上 *1	乗 用 車 1 台 と 併 有 *2	バ ン ・ ト ラ ク の み 保 有	四 輪 単 数 保 有	四 輪 非 保 有	* 1 + * 2 複 数 保 有 率	全 体	乗 用 車 複 数 保 有 以 上 *1	乗 用 車 1 台 と 併 有 *2	バ ン ・ ト ラ ク の み 保 有	四 輪 単 数 保 有	四 輪 非 保 有	* 1 + * 2 複 数 保 有 率
	3424 100.0	947 27.7	199 5.8	18 0.5	1603 46.8	657 19.2	1146 33.5	5250 100.0	1729 32.9	286 5.4	25 0.5	2249 42.8	961 18.3	2015 38.3	5298 100.0	1619 30.6	281 5.3	27 0.5	2448 46.2	923 17.4	1900 35.9
市郡規模*	754 100.0	104 13.8	15 2.0	2 0.3	406 53.8	227 30.1	119 15.8	1297 100.0	163 12.6	36 2.8	3 0.2	690 53.2	405 31.2	199 15.4	1255 100.0	158 12.6	36 2.9	2 0.2	681 54.3	378 30.1	194 15.5
15大都市	781 100.0	207 26.5	40 5.1	4 0.5	368 47.1	162 20.7	247 31.6	1465 100.0	459 31.3	65 4.4	5 0.3	675 46.1	261 17.8	524 35.7	1548 100.0	430 27.8	43 2.8	7 0.5	821 53.0	247 16.0	473 30.6
10万世帯以上の市	363 100	101 27.8	12 3.3	0 -	188 51.8	62 17.1	113 31.1	74 100	24 32.4	4 5.4	0 -	35 47.3	11 14.9	28 37.8	80 100.0	25 31.3	1 1.3	- -	34 42.5	20 25.0	26 32.6
6万世帯以上の市	297 100.0	96 32.3	12 4.0	0 -	151 50.8	38 12.8	108 36.3	405 100.0	146 36.0	17 4.2	2 0.5	188 46.4	52 12.8	163 40.2	394 100.0	138 35.0	22 5.6	2 0.5	178 45.2	54 13.7	160 40.6
4万世帯以上の市	435 100.0	163 37.5	29 6.7	4 0.9	179 41.1	60 13.8	192 44.2	567 100.0	233 41.1	28 4.9	2 0.4	227 40.0	77 13.6	261 46.0	564 100.0	217 38.5	30 5.3	1 0.2	244 43.3	72 12.8	247 43.8
2万世帯以上の市	794 100.0	276 34.8	91 11.5	8 1.0	311 39.2	108 13.6	367 46.3	1442 100.0	704 48.8	136 9.4	13 0.9	434 30.1	155 10.7	840 58.2	1457 100.0	651 44.7	149 10.2	15 1.0	490 33.6	152 10.4	800 54.9
町村部	82 100.0	10 12.2	32 39.0	6 7.3	25 30.5	9 11.0	42 51.2	210 100.0	80 38.1	53 25.2	8 3.8	53 25.2	16 7.6	133 63.3	243 100.0	99 40.7	67 27.6	12 4.9	53 21.8	12 4.9	166 68.3
世帯形態*	324 100.0	86 26.5	42 13.0	7 2.2	165 50.9	24 7.4	128 39.5	796 100.0	305 38.3	94 11.8	10 1.3	298 37.4	89 11.2	399 50.1	772 100.0	273 35.4	78 10.1	6 0.8	333 43.1	82 10.6	351 45.5
農林漁業世帯	1930 100.0	709 36.7	86 4.5	3 0.2	932 48.3	200 10.4	795 41.2	3156 100.0	1187 37.6	126 4.0	6 0.2	1441 45.7	396 12.5	1313 41.6	3183 100.0	1083 34.0	113 3.6	8 0.3	1577 49.5	402 12.6	1196 37.6
産業世帯	1075 100.0	138 12.8	38 3.5	2 0.2	473 44.0	424 39.4	176 16.3	1057 100.0	146 13.8	13 1.2	1 0.1	447 42.3	450 42.6	159 15.0	1062 100.0	157 14.8	23 2.2	1 0.1	478 45.0	403 37.9	180 17.0
勤労世帯	644 100.0	40 6.2	25 3.9	1 0.2	237 36.8	341 53.0	65 10.1	917 100.0	82 8.9	30 3.3	6 0.7	371 40.5	428 46.7	112 12.2	935 100.0	65 7.0	45 4.8	4 0.4	402 43.0	419 44.8	110 11.8
その他	632 100.0	123 19.5	48 7.6	1 0.2	346 54.7	114 18.0	171 27.1	917 100.0	201 21.9	47 5.1	4 0.4	489 53.3	176 19.2	248 27.0	935 100.0	207 22.1	59 6.3	6 0.6	487 52.1	176 18.8	266 28.4
年収5分位*	614 100.0	204 33.2	52 8.5	5 0.8	295 48.0	58 9.4	256 41.7	917 100.0	335 36.5	65 7.1	2 0.2	422 46.0	93 10.1	400 43.6	935 100.0	294 31.4	53 5.7	3 0.3	486 52.0	99 10.6	347 37.1
第1分位	603 100.0	234 38.8	31 5.1	6 1.0	297 49.3	35 5.8	265 43.9	916 100.0	409 44.7	49 5.3	4 0.4	395 43.1	59 6.4	458 50.0	937 100.0	385 41.1	44 4.7	8 0.9	432 46.1	68 7.3	429 45.8
第2分位	555 100.0	252 45.4	23 4.1	3 0.5	241 43.4	36 6.5	275 49.5	916 100.0	475 51.9	52 5.7	3 0.3	338 36.9	48 5.2	527 57.6	936 100.0	470 50.2	40 4.3	3 0.3	377 40.3	46 4.9	510 54.5
第3分位	67 100.0	0 -	1 1.5	0 -	33 49.3	33 49.3	1 1.5	173 100.0	6 3.5	1 0.6	0 -	75 43.4	91 52.6	7 4.1	207 100.0	1 0.5	- -	1 0.5	105 50.7	100 48.3	1 0.5
独身期	293 100.0	102 34.8	14 4.8	1 0.3	146 49.8	30 10.2	116 39.6	544 100.0	185 34.0	20 3.7	1 0.2	274 50.4	64 11.8	205 37.7	640 100.0	173 27.0	19 3.0	2 0.3	378 59.1	68 10.6	192 30.0
家族形成期	437 100.0	175 40.0	20 4.6	0 -	224 51.3	18 4.1	195 44.6	751 100.0	295 39.3	36 4.8	1 0.1	376 50.1	43 5.7	331 44.1	675 100.0	251 37.2	38 5.6	- -	344 51.0	42 6.2	289 42.8
家族成長前期	296 100.0	123 41.6	19 6.4	0 -	135 45.6	19 6.4	142 48.0	525 100.0	210 40.0	38 7.2	0 -	232 44.2	45 8.6	248 47.2	586 100.0	255 43.5	29 4.9	3 0.5	261 44.5	38 6.5	284 48.4
家族成長後期	638 100.0	259 40.6	37 5.8	4 0.6	277 43.4	61 9.6	296 46.4	1125 100.0	545 48.4	65 5.8	8 0.7	389 34.6	118 10.5	610 54.2	1083 100.0	486 44.9	65 6.0	4 0.4	419 38.7	109 10.1	551 50.9
家族成熟期	442 100.0	147 33.3	32 7.2	6 1.4	202 45.7	55 12.4	179 40.5	736 100.0	286 38.9	48 6.5	6 0.8	284 38.6	112 15.2	334 45.4	784 100.0	301 38.4	51 6.5	6 0.8	311 39.7	115 14.7	352 44.9
結晶期	1241 100.0	136 11.0	75 6.0	7 0.6	583 47.0	440 35.5	211 17.0	1388 100.0	198 14.3	78 5.6	9 0.6	618 44.5	485 34.9	276 19.9	1316 100.0	150 11.4	79 6.0	11 0.8	627 47.6	449 34.1	229 17.4
高齢期																					

* 15大都市：'07年

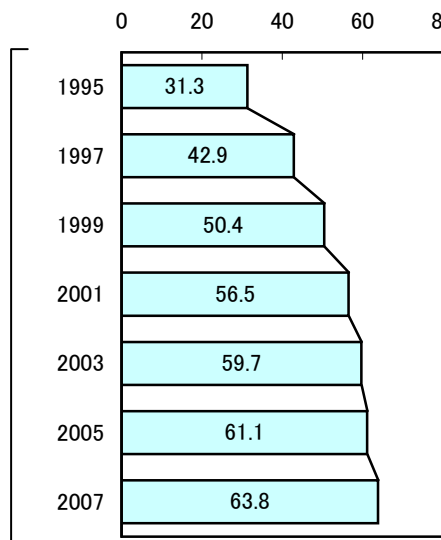
* 13大都市：'05年、'03年

上段：n
下段：%

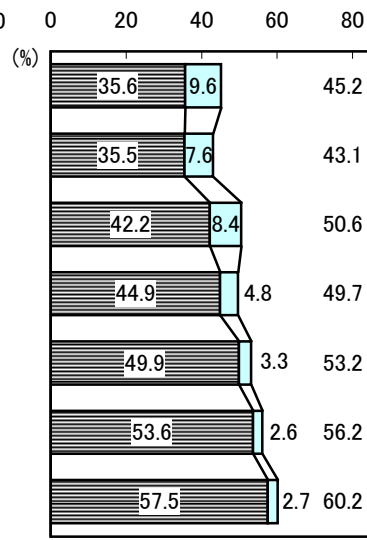
<複数保有組み合わせの変化>

- ・乗用車等複数保有世帯の保有車組み合わせをみると、「1台はRV系」（キャブワゴン、ボンネットワゴン等）「1台は軽クラス」「RVと軽クラスの組み合わせ」が引き続き増加傾向にあり、「1台は大・中型車」は減少傾向にある。
- ・「1台は軽クラス」の組み合わせでは、軽乗用車との組み合わせの増加傾向が顕著である。

25. 複数保有世帯で「1台はRV系」の組み合わせ推移

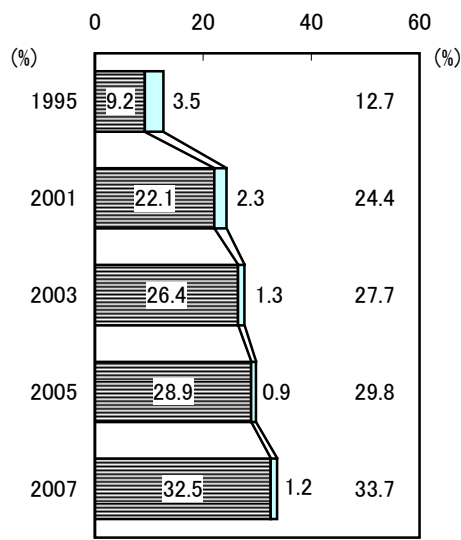


26. 複数保有世帯で「1台は軽クラス」の組み合わせの推移



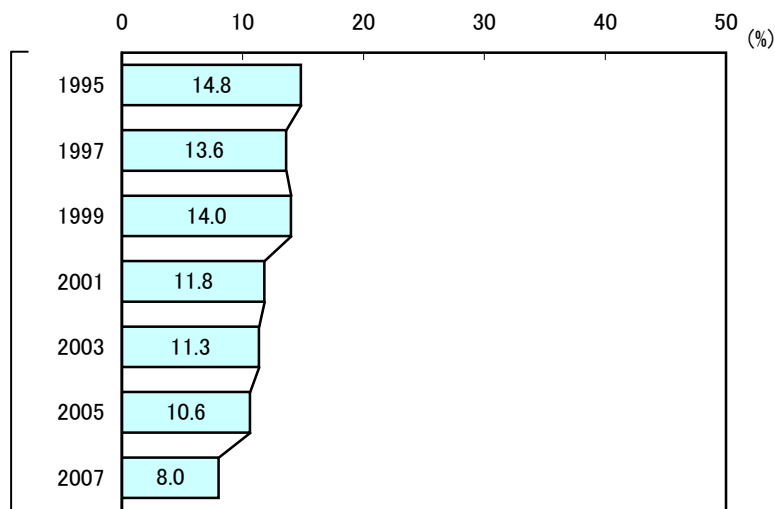
■ 1台は軽乗用車 □ 1台は軽ボンネットバン

27. 複数保有世帯で「RVと軽クラス」の組み合わせの推移



■ 1台はRV、1台は軽乗用
□ 1台はRV、1台は軽ボンネットバン

28. 複数保有世帯で「1台は大・中型車」の組み合わせの推移



2. 最近の購入状況の変化

<購入形態の変化>

- ・最近の購入形態では「乗用車からの代替」（80%）が中心。
代替ユーザーの前保有車使用期間は長期化が続いており、7.1年。
- ・また、最近時点購入車に限定した場合でも平均使用期間は7.2年と前回並み。

29. 乗用車購入形態の変化(A)

	代替			
	新規	乗用車 から	バン・トラック から	増車
1995	10	72	5	13
1997	9	74	5	12
1999	8	78	5	9
2001	8	76	4	12
2003	8	76	5	11
2005	8	77	4	11
2007	8	80	3	9

(n=2,748) (%)

30. 乗用車前保有車使用期間(前保有新車)(A)

	前保有車使用期間						平均 (年)
	~2年	~4年	~6年	~8年	~10年	それ 以上	
1995	8	24	29	20	15	4	5.4
1997	7	22	29	19	18	5	5.6
1999	6	19	26	22	21	7	5.9
2001	6	18	26	22	20	9	6.1
2003	5	14	24	22	25	11	6.5
2005	3	13	24	20	26	14	6.8
2007	3	11	20	18	32	15	7.1

(n=1,502) (%)

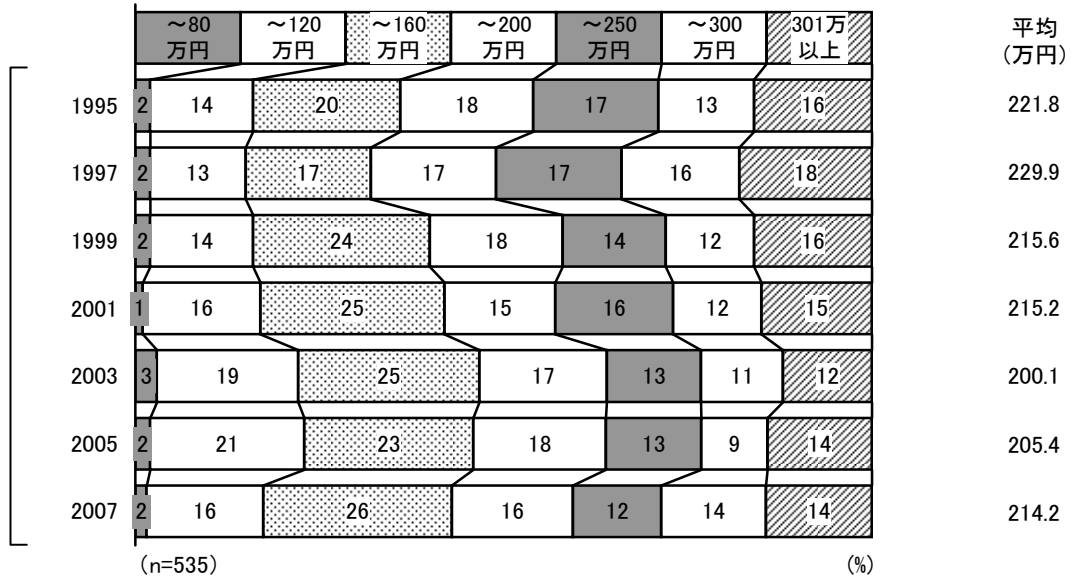
(参考)最近時点購入車の場合

	前保有車使用期間						平均 (年)
	~2年	~4年	~6年	~8年	~10年	それ 以上	
2003	6	13	23	20	25	13	6.6
2005	3	14	19	19	26	19	7.1
2007	4	13	17	15	31	20	7.2

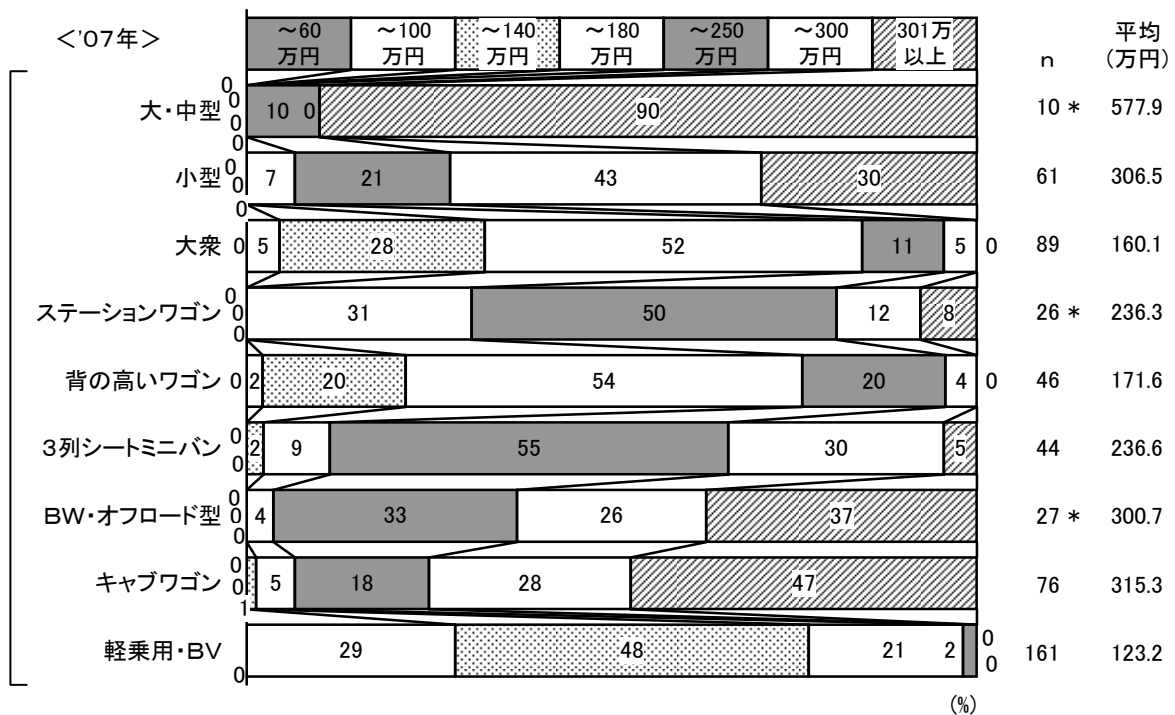
(n=453) (%)

- ・一番最近買った新車（最近時点購入車）の平均購入価格は、'03年度調査から上昇しており（'03年度調査：200万円→'05年度調査：205万円→今回：214万円）、「251～300万円」での割合の増加が目を引く。

31. 最近時点購入車の購入価格(A)～新車～



32. 最近時点購入車の購入価格(A)～新車～<車種別>

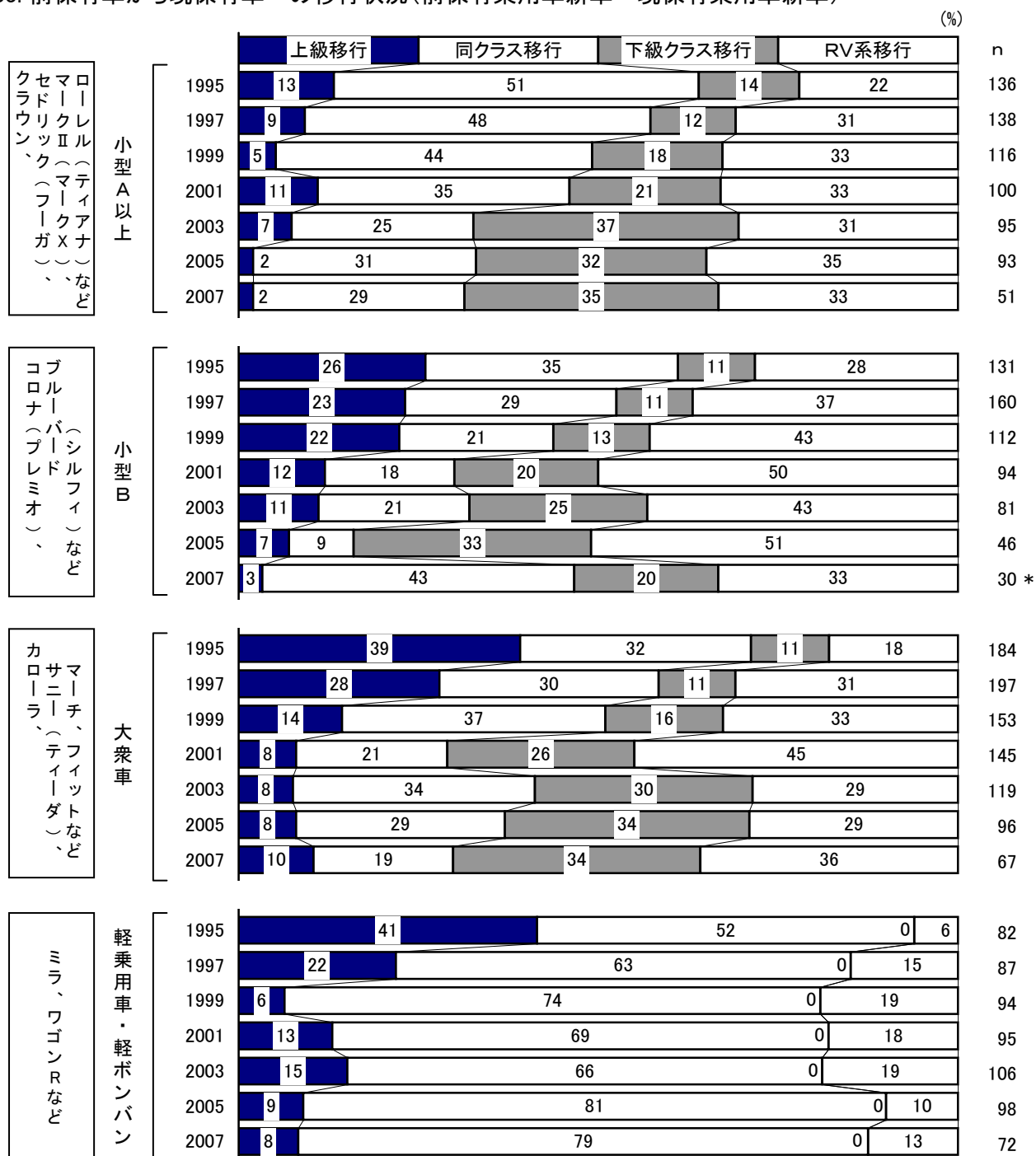


* : サンプル数30未満につき参考値

<移行状況の変化>

- ・最近時点購入車における「前保有車から現保有車への移行状況」をみると、「クラウン、セドリック（フーガ）、マークII（マークX）、ローレル（ティアナ）などの小型（A）クラス以上」では、移行状況に大きな変化はない。
- ・一方、「カローラ、サニー（ティーダ）、マーチ、フィットなどの大衆車クラス」では、「同クラス移行」が減少し、「RV系移行」が増加。
- ・「ミラ、ワゴンRなどの軽乗用・軽ボンバンクラス」は「同クラス移行」が約80%を占めるなど、'05年度調査と同じ傾向にある。

33. 前保有車から現保有車への移行状況（前保有乗用車新車→現保有乗用車新車）

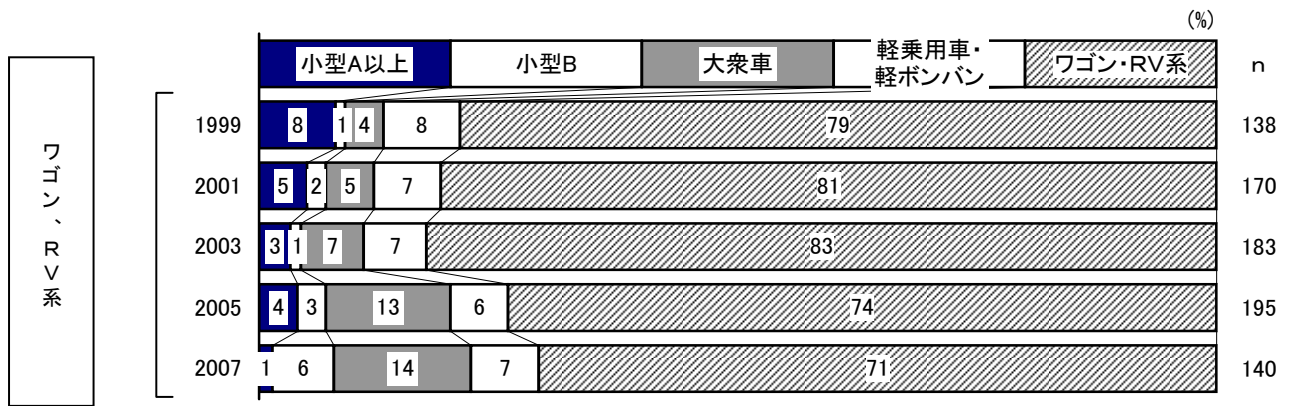


注1) 最近時点購入車を分析対象としている

注2) 上図は、表側の前保有車(乗用車新車)から、表頭の現保有車(乗用車新車)への移行状況を示している

注3) 小型Bについては、n=30につき参考値

34. 前保有車から現保有車への移行状況(前保有乗用車新車→現保有乗用車新車)



注1) 最近時点購入車を分析対象としている

注2) 上図は、表側の前保有車(乗用車新車)から、表頭の現保有車(乗用車新車)への移行状況を示している

(参考資料)

(1)RV新中古の移行推移(前保有RV新・中古車→現保有RV新・中古車)

			新車移行	中古車移行
'01年	新車	318 100.0	283 89.0	35 11.0
	中古車	107 100.0	53 49.5	54 50.5
'03年	新車	371 100.0	333 89.8	38 10.2
	中古車	118 100.0	67 56.8	51 43.2
'05年	新車	411 100.0	367 89.3	44 10.7
	中古車	142 100.0	78 54.9	64 45.1
'07年	新車	312 100.0	271 86.9	41 13.1
	中古車	129 100.0	53 41.1	76 58.9

〔上段：n〕
〔下段：%〕

(参考資料)

(2)RV車種間の移行内訳(前保有RV新車→現保有RV新車)('01年、'03年、'05年、'07年)

'01年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	79 100.0	32 40.5	11 13.9	13 16.5	6 7.6	0 0.0	17 21.5
背の高いワゴン	25 100.0	5 20.0	4 16.0	6 24.0	5 20.0	0 0.0	5 20.0
3列シートミニバン	26 100.0	2 7.7	1 3.8	11 42.3	2 7.7	1 3.8	9 34.6
BW・オフロード型	39 100.0	3 7.7	2 5.1	10 25.6	17 43.6	0 0.0	7 17.9
キャブワゴン	69 100.0	2 2.9	5 7.2	6 8.7	6 8.7	18 26.1	32 46.4
セミキャブワゴン	45 100.0	6 13.3	2 4.4	9 20.0	2 4.4	1 2.2	25 55.6
RV新車 計	283 100.0	50 17.7	25 8.8	55 19.4	38 13.4	20 7.1	95 33.6

'03年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	93 100.0	26 28.0	10 10.8	24 25.8	9 9.7	1 1.1	23 24.7
背の高いワゴン	25 100.0	3 12.0	13 52.0	4 16.0	1 4.0	0 0.0	4 16.0
3列シートミニバン	40 100.0	4 10.0	4 10.0	21 52.5	2 5.0	0 0.0	9 22.5
BW・オフロード型	51 100.0	7 13.7	4 7.8	4 7.8	20 39.2	1 2.0	15 29.4
キャブワゴン	52 100.0	4 7.7	3 5.8	7 13.5	2 3.8	11 21.2	25 48.1
セミキャブワゴン	72 100.0	3 4.2	4 5.6	10 13.9	2 2.8	2 2.8	51 70.8
RV新車 計	333 100.0	47 14.1	38 11.4	70 21.0	36 10.8	15 4.5	127 38.1

'05年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	106 100.0	32 30.2	12 11.3	25 23.6	10 9.4	2 1.9	25 23.6
背の高いワゴン	41 100.0	4 9.8	14 34.1	11 26.8	0 0.0	0 0.0	12 29.3
3列シートミニバン	41 100.0	2 4.9	2 4.9	24 58.5	2 4.9	0 0.0	11 26.8
BW・オフロード型	56 100.0	7 12.5	7 12.5	11 19.6	15 26.8	1 1.8	15 26.8
キャブワゴン	43 100.0	3 7.0	5 11.6	8 18.6	3 7.0	5 11.6	19 44.2
セミキャブワゴン	80 100.0	3 3.8	8 10.0	22 27.5	3 3.8	1 1.3	43 53.8
RV新車 計	367 100.0	51 13.9	48 13.1	101 27.5	33 9.0	9 2.5	125 34.1

'07年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	62 100.0	21 33.9	9 14.5	15 24.2	5 8.1	0 0.0	12 19.4
背の高いワゴン	30 100.0	1 3.3	14 46.7	6 20.0	4 13.3	0 0.0	5 16.7
3列シートミニバン	45 100.0	5 11.1	1 2.2	20 44.4	1 2.2	0 0.0	18 40.0
BW・オフロード型	52 100.0	6 11.5	4 7.7	7 13.5	16 30.8	0 0.0	19 36.5
キャブワゴン	24 100.0	2 8.3	2 8.3	4 16.7	1 4.2	4 16.7	11 45.8
セミキャブワゴン	60 100.0	4 6.7	4 6.7	12 20.0	5 8.3	3 5.0	32 53.3
RV新車 計	273 100.0	39 14.3	34 12.5	64 23.4	32 11.7	7 2.6	97 35.5

〔上段：n
下段：%〕

*注:「BW」は「ボンネットワゴン」を示す。

(参考資料)

(3)RV車種間の移行内訳(前保有RV新・中古車→現保有RV新・中古車)('01年、'03年、'05年、'07年)

'01年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	119 100.0	42 35.3	19 16.0	19 16.0	11 9.2	5 4.2	23 19.3
背の高いワゴン	37 100.0	7 18.9	7 18.9	9 24.3	7 18.9	1 2.7	6 16.2
3列シートミニバン	33 100.0	3 9.1	1 3.0	15 45.5	4 12.1	1 3.0	9 27.3
BW・オフロード型	64 100.0	4 6.3	2 3.1	13 20.3	30 46.9	2 3.1	13 20.3
キャブワゴン	117 100.0	8 6.8	6 5.1	11 9.4	9 7.7	35 29.9	48 41.0
セミキャブワゴン	55 100.0	8 14.5	2 3.6	11 20.0	3 5.5	1 1.8	30 54.5
RV 計	425 100.0	72 16.9	37 8.7	78 18.4	64 15.1	45 10.6	129 30.4

'03年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	138 100.0	47 34.1	13 9.4	30 21.7	10 7.2	4 2.9	34 24.6
背の高いワゴン	32 100.0	4 12.5	13 40.6	5 15.6	2 6.3	0 0.0	8 25.0
3列シートミニバン	49 100.0	5 10.2	4 8.2	24 49.0	2 4.1	0 0.0	14 28.6
BW・オフロード型	76 100.0	11 14.5	6 7.9	6 7.9	31 40.8	2 2.6	20 26.3
キャブワゴン	93 100.0	6 6.5	6 6.5	9 9.7	5 5.4	26 28.0	41 44.1
セミキャブワゴン	101 100.0	8 7.9	9 8.9	16 15.8	2 2.0	3 3.0	63 62.4
RV 計	489 100.0	81 16.6	51 10.4	90 18.4	52 10.6	35 7.2	180 36.8

'05年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	155 100.0	51 32.9	16 10.3	37 23.9	12 7.7	4 2.6	35 22.6
背の高いワゴン	59 100.0	7 11.9	18 30.5	13 22.0	2 3.4	1 1.7	18 30.5
3列シートミニバン	55 100.0	4 7.3	4 7.3	28 50.9	2 3.6	0 0.0	17 30.9
BW・オフロード型	85 100.0	13 15.3	10 11.8	13 15.3	24 28.2	1 1.2	24 28.2
キャブワゴン	88 100.0	6 6.8	8 9.1	14 15.9	4 4.5	15 17.0	41 46.6
セミキャブワゴン	118 100.0	7 5.9	10 8.5	28 23.7	6 5.1	4 3.4	63 53.4
RV 計	560 100.0	88 15.7	66 11.8	133 23.8	50 8.9	25 4.5	198 35.4

'07年		ステーション ワゴン	背の高い ワゴン	3列シート ミニバン	BW・* オフロード型	キャブワゴン	セミ キャブワゴン
ステーションワゴン	105 100.0	35 33.3	13 12.4	21 20.0	14 13.3	1 1.0	21 20.0
背の高いワゴン	45 100.0	4 8.9	14 31.1	10 22.2	4 8.9	0 0.0	13 28.9
3列シートミニバン	58 100.0	6 10.3	3 5.2	27 46.6	2 3.4	0 0.0	20 34.5
BW・オフロード型	76 100.0	9 11.8	7 9.2	10 13.2	21 27.6	1 1.3	28 36.8
キャブワゴン	51 100.0	4 7.8	4 7.8	8 15.7	4 7.8	10 19.6	21 41.2
セミキャブワゴン	106 100.0	7 6.6	9 8.5	24 22.6	8 7.5	5 4.7	53 50.0
RV 計	441 100.0	65 14.7	50 11.3	100 22.7	53 12.0	17 3.9	156 35.4

上段：n
下段：%

*注:「BW」は「ボンネットワゴン」を示す。

II クルマ市場をめぐる環境意識の変化

1. 環境への意識

1) 環境問題に対する考え方・態度

- 環境への意識は、'05年度調査と比べると全体的に増加傾向がみられ、小型車志向が強まっている。
- ・環境問題に対する考え方・態度について聞いた結果をみると、乗用車新車ユーザーでは「あてはまる」+「まああてはまる」と答えた比率は、'05年度調査と比べ、全体的に増加傾向が見られた。
- ・「クルマは必要なもので、多少高くても、環境にできるだけ負担の少ない車を選ぶ」は'05年度調査より7ポイント、「大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、環境にやさしい小さい車や低燃費車の方を選ぶ」は、5ポイント増加し、その他の項目も'05年度調査より3～4ポイント増加している項目が多くみられ、環境への意識についてより身近な問題と考えられている実状が伺える。

*この数値は下記2つの足し上げ

□まああてはまる

■あてはまる

(%)

1. 環境問題に対する考え方・態度 ～「あてはまる」+「まああてはまる」比率

われわれの消費態度が環境破壊につながるのだから、消費態度や生活水準を多少おさえることもやむを得ないと思う	86	87	87	88	86	89 *	n
	49	50	51	57	56	53	
	37	37	36	31	30	36	1,929
すでに環境問題に関心のある人たちが集まって、勉強会やエコロジー活動をけっこう楽しみながらやっている	18	18	21	18	19	23	
	14	14	16	15	15	18	
	4	4	5	3	4	5	1,922
豊かな生活を楽しむためには、資源の利用やゴミの増加もやむを得ないことだと思う	30	26	26	29	29	28	
	23	19	19	23	23	20	
	7	7	7	6	6	8	1,922
環境問題の重要性は、頭ではわかっているも自分の生活や行動には実際にはなかなか結びつかないのが実情である	81	79	78	77	77	78	
	50	52	53	57	57	56	
	31	27	25	20	20	22	1,926
メーカーが環境問題やリサイクル(再利用)に積極的に取り組む姿勢には自分も協力したい (メーカーが企業の社会責任や自然との「共生」を自覚して、環境問題やリサイクル(再利用)に積極的に取り組む姿勢には自分も協力したい)	87	90	90	89	87	91	
	46	45	53	55	54	53	
	41	45	37	34	33	38	1,926
大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、環境にやさしい小さい車や低燃費車のほうを選ぶ (大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、小さい車や低燃費車のほうが自分にあっている)	69	71	72	75	77	82	
	36	34	39	43	43	40	
	33	37	33	32	34	42	1,932
クルマは必要なもので、多少高くても、環境にできるだけ負担の少ない車を選ぶ (クルマなしでは生きていけないのだから、徹底的に比較して多少高くても、環境にできるだけ負担の少ない車を選ぶ)	71	71	71	72	72	79	
	47	48	53	54	52	54	
	24	23	18	18	20	25	1,924
多少値段が高くなっても、クルマを選ぶ場合は、排ガスがなるべく少なく、クリーンなものを選ぶ	75	75	74	74	75	78	
	47	49	53	54	54	53	
	28	26	21	20	21	25	1,928
同じクルマを大切に使い、なるべく長く乗り、省資源に協力したい (手入れをよくして大切に使い、同じ車になるべく長く乗り、地球の資源の節約(省資源)に協力したい)	85	88	88	89	89	89	
	42	42	49	49	50	45	
	43	46	39	40	39	44	1,930
高品質で耐久性のあるものを買ったと、当初はお金があるものの、時間の経過とともに安い買い物になり、いろいろな面で環境を守る	81	81	82	82	79	82	
	49	49	56	56	55	53	
	32	32	26	26	24	29	1,922

()内は'97、'99、'01年度調査の質問紙

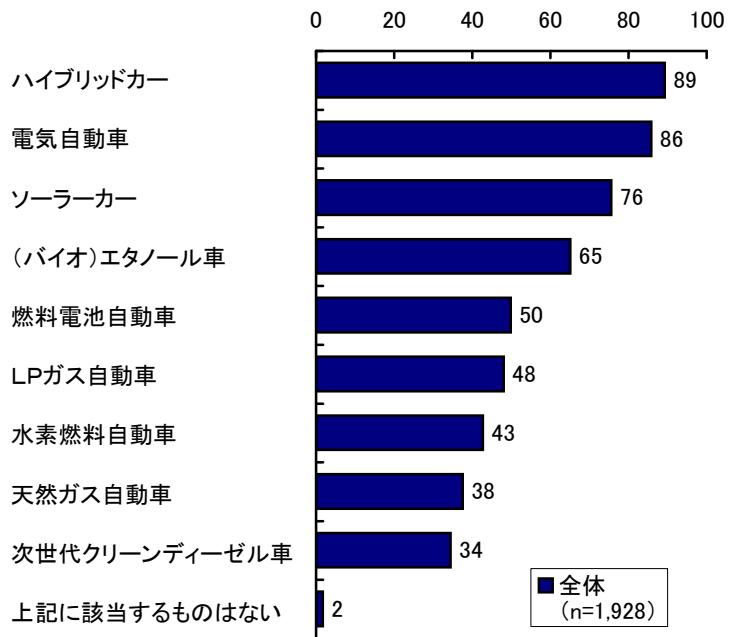
'97 '99 '01 '03 '05 '07

2) 環境に配慮した車の認知と関心

- ・「環境に配慮した車」の認知では、「ハイブリッドカー」が89%、「電気自動車」も86%と高い認知がみられた。「ソーラーカー」(76%)、「(バイオ)エタノール車」(65%)も高く認知されている。他のタイプも34~50%の認知があった。
- ・「環境に配慮した車」で興味のあるタイプは、「ハイブリッドカー」が60%で他を引き離している。他のタイプは20~36%と拮抗しているが、「LPガス自動車」「天然ガス自動車」は10%に満たない。
- ・環境に配慮した車の購入時での車両購入費と維持費のいずれを重視するかでは、両者ほぼ半々という状況。

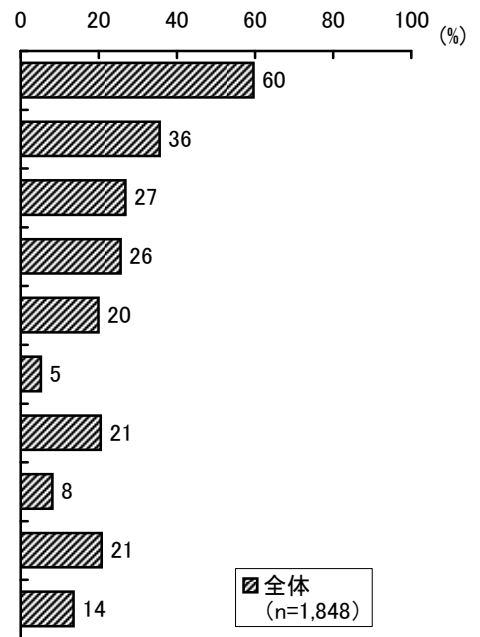
2. 知っている

「環境に配慮した車」(乗用車新車)

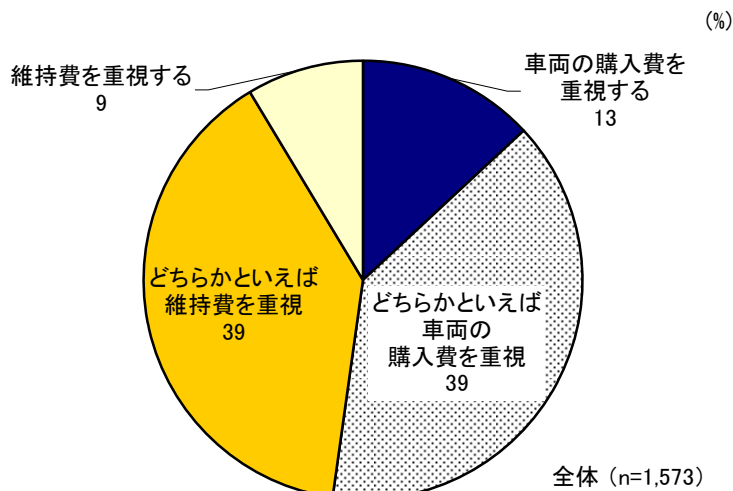


3. 興味のある

「環境に配慮した車」(乗用車新車)



4. 環境に配慮した車の購入時の重視(乗用車新車)



2. 安全への意識

1) 安全意識の変化

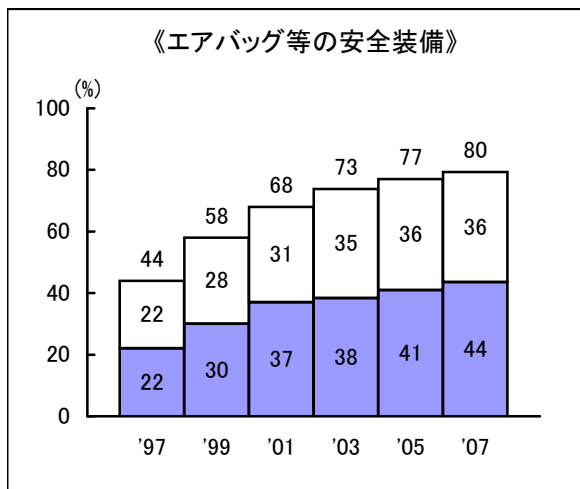
●車に対する安全性への志向では、安全装備項目の重視度が引き続き強まっている。

- ・乗用車新車ユーザー（以下同様）が、購入時に車の安全性についてどの程度重視したかをみると、「エアバッグ等の安全装備」で増加傾向がみられた。
- ・一方、「ABS等の安全装置」「車の大きさ・ボディ剛性」「ボディタイプ・形状による安全性」は、ほぼ'05年度調査と同水準。

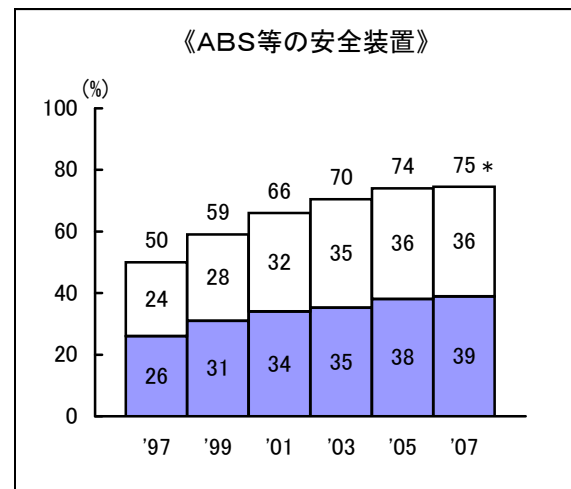
5. 購入時の重視度(乗用車新車)

*この数値は下記2つの足し上げ

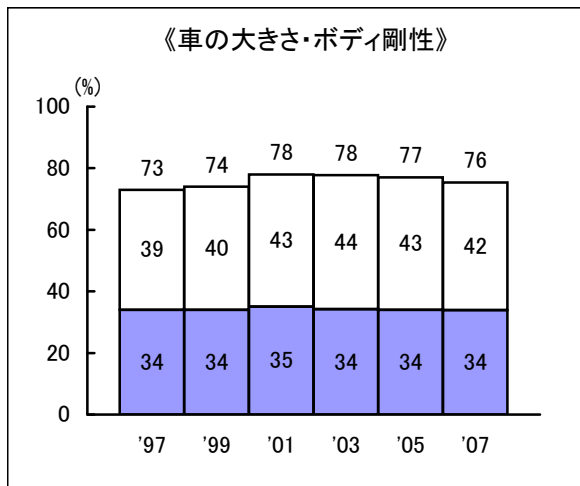
□ やや重視した
■ 重視した



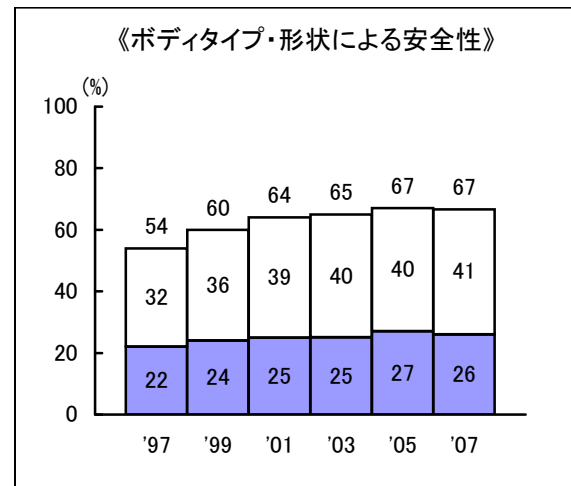
'07年 (n=1,877)



'07年 (n=1,867)



'07年 (n=1,875)



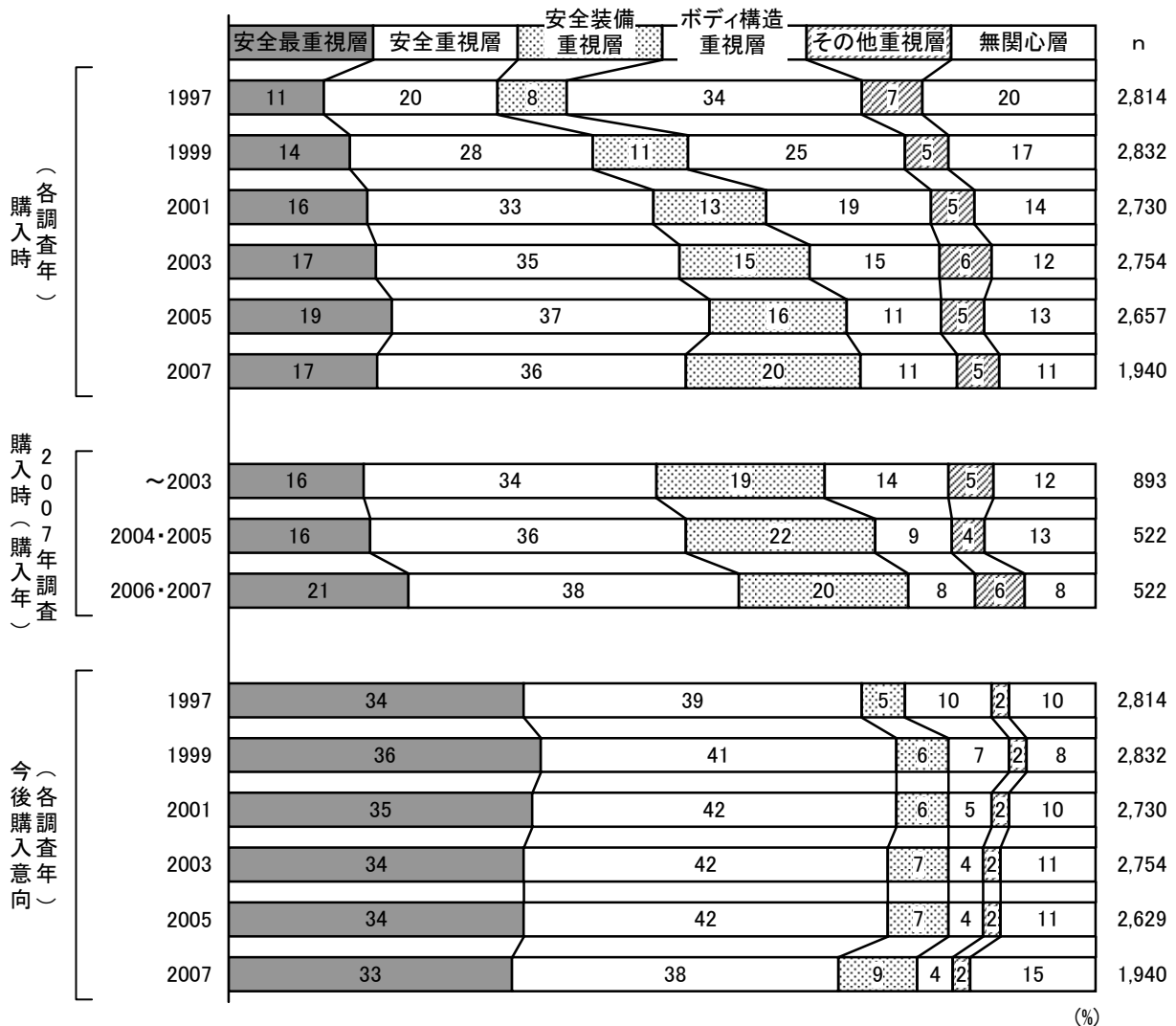
'07年 (n=1,851)

2) 安全志向層構成比の変化

- 安全最重視層と安全重視層の割合は'05年度調査と同水準。購入年度の新しいさとの相関も同様。
- ・車への安全装備の装着とボディ構造をともに重視している「安全最重視層」や2番目に安全志向の強い「安全重視層」は、ほぼ'05年度調査と同水準である。
- すべての項目で安全を重視していない「無関心層」は、長期的にみると減少の傾向にある。
- ・直近購入者（'06年度以降購入者）において、「安全最重視層」は21%で、購入年度の新しいユーザーほど安全を重視する傾向がみられる。
- ・今後購入意向時の重視度は、'05年度に比べ、意識の強まりはみられない。

乗用車新車ユーザーを、車の安全性に関する4項目への反応によって、「安全最重視層」「安全重視層」「安全装置重視層」「ボディ構造重視層」「その他重視層」「無関心層」の6グループに分類し、その変化をみたのが下図である。
(購入時重視度および今後の重視度の結果を用いて、同様の分類を行って、比較した。)

6. 安全志向層構成比の変化(乗用車新車)



<安全志向層構成比の変化>

* 車を購入したときの重視度や今後車を購入する時の重視度に関する質問で、車の安全性について以下の4項目を尋ね、その回答パターンによりユーザーを分類した。

①エアバッグ等の安全装備②ABS等の安全性能③車の大きさ・ボディ剛性④ボディタイプ・形状による安全性
(以下では①②を装備関係、③④をボディ構造とくくっている)

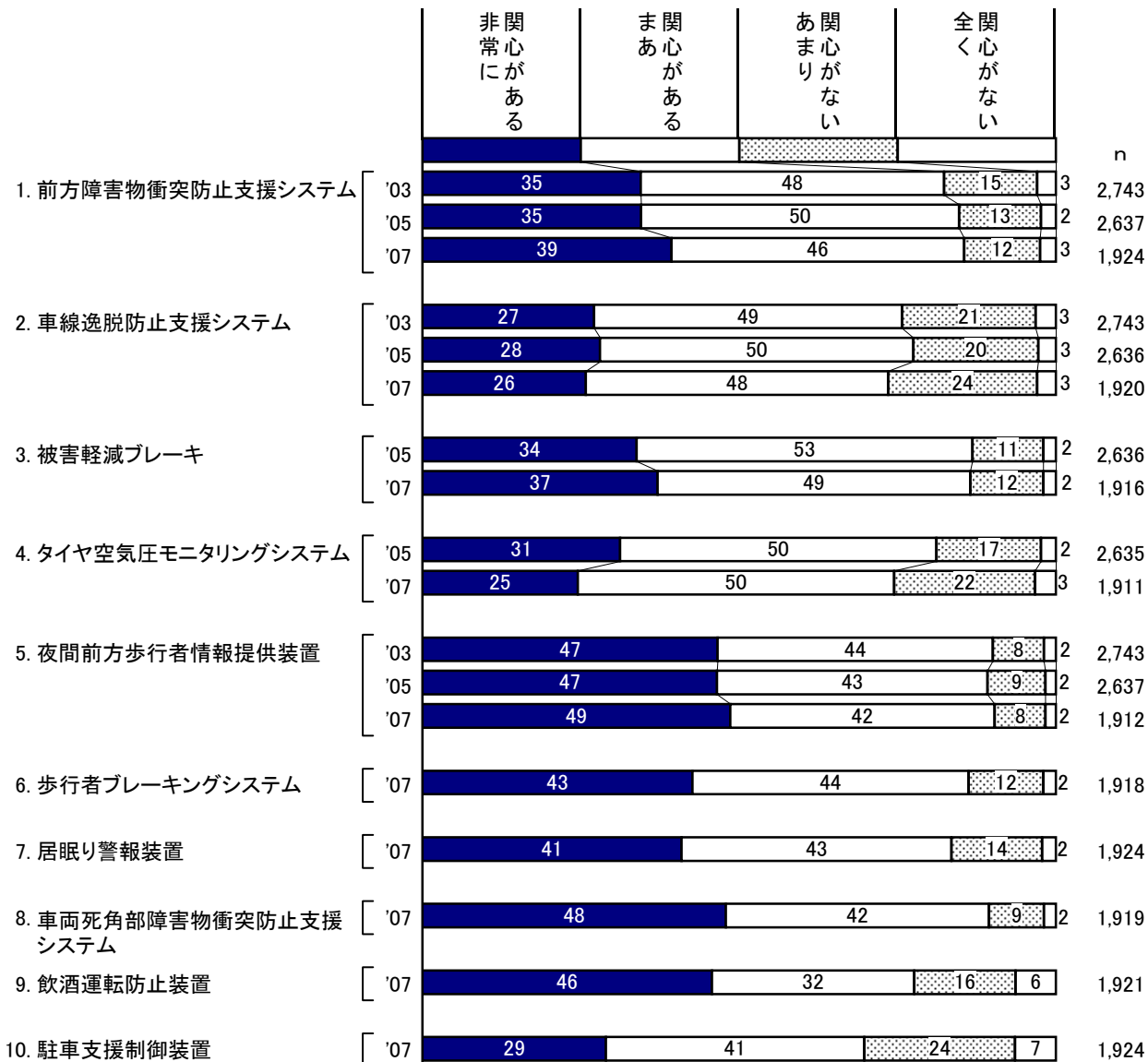
- 安全最重視層 : 安全装備、ボディ構造ともに「重視した(する)」と答えた最も安全を重視する層
- 安全重視層 : 安全最重視層に次いで装備、ボディ構造ともに「(やや)重視した(する)」と答えた層
- 安全装置重視層 : 装備関係に重視が偏った層
- ボディ構造重視層 : ボディ構造関係に重視が偏った層
- その他重視層 : 重視傾向が分散している層
- 無関心層 : 全ての項目で安全を「(あまり)重視しなかった(しない)」と答えた安全に無関心の層

3) ASV*への関心度

*ASV:アドバンスド セーフティ ビークル(先進安全自動車)

- 今後の普及とさらなる技術の進展が予想されるASVへの関心度では、「夜間前方歩行者情報提供装置」「車両死角部障害物衝突防止支援システム」「飲酒運転防止装置」の関心度が高い。
- ・「前方障害物衝突防止支援システム」「被害軽減ブレーキ」は'05年度調査からやや増加、「タイヤ空気圧モニタリングシステム」はやや減少。
- ・「非常に関心がある」が高いのは「夜間前方歩行者情報提供装置」(49%)、「車両死角部障害物衝突防止支援システム」(48%)、「飲酒運転防止装置」(46%)である。

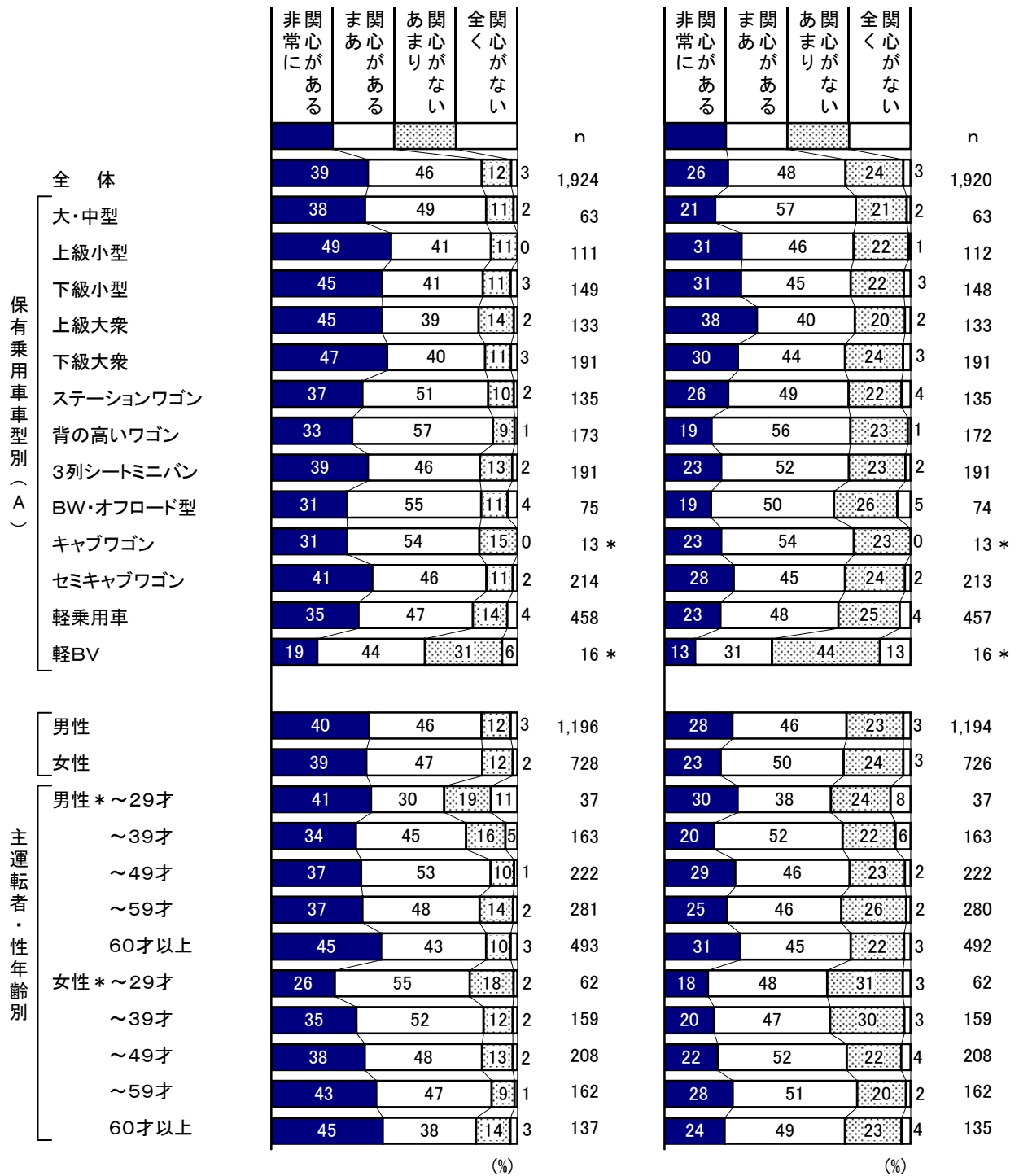
7. ASVへの関心度



※3. 4. は'05年、6. 7. 8. 9. 10. は'07年新設項目 (%)

- 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、ブレーキが作動する
- 車線逸脱防止支援システム**
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、ドライバーが位置を修正しない場合は、位置修正操作を促す
- 被害軽減ブレーキ**
車両が衝突を感知した時に、ブレーキをかけ衝突時の衝撃を少なくする。またシートベルトで乗員を固定させるためベルトも巻き込む
- タイヤ空気圧モニタリングシステム**: タイヤ空気圧を管理し、空気圧の低下をユーザーに知らせる装置
- 夜間前方歩行者情報提供装置**: 夜間走行中、前方の歩行者を検知し、運転者に情報提供する
- 歩行者ブレーキングシステム**: 歩行者との衝突を回避するため、車が状況を判断してブレーキを作動する
- 居眠り警報装置**: 運転者の顔や表情などから、運転能力の低下を推定し、注意喚起のための情報を提供する
- 車両死角部障害物衝突防止支援システム**
発進時に、車両の死角に人がいることを察知し、運転者に警報するとともに、発進できないようにする
- 飲酒運転防止装置**: 運転者の呼気等からアルコールを検出した場合、車が動かなくなるようにする
- 駐車支援制御装置**: 自動運転システム等により、バック駐車や縦列駐車運転をアシストし簡単に駐車ができる

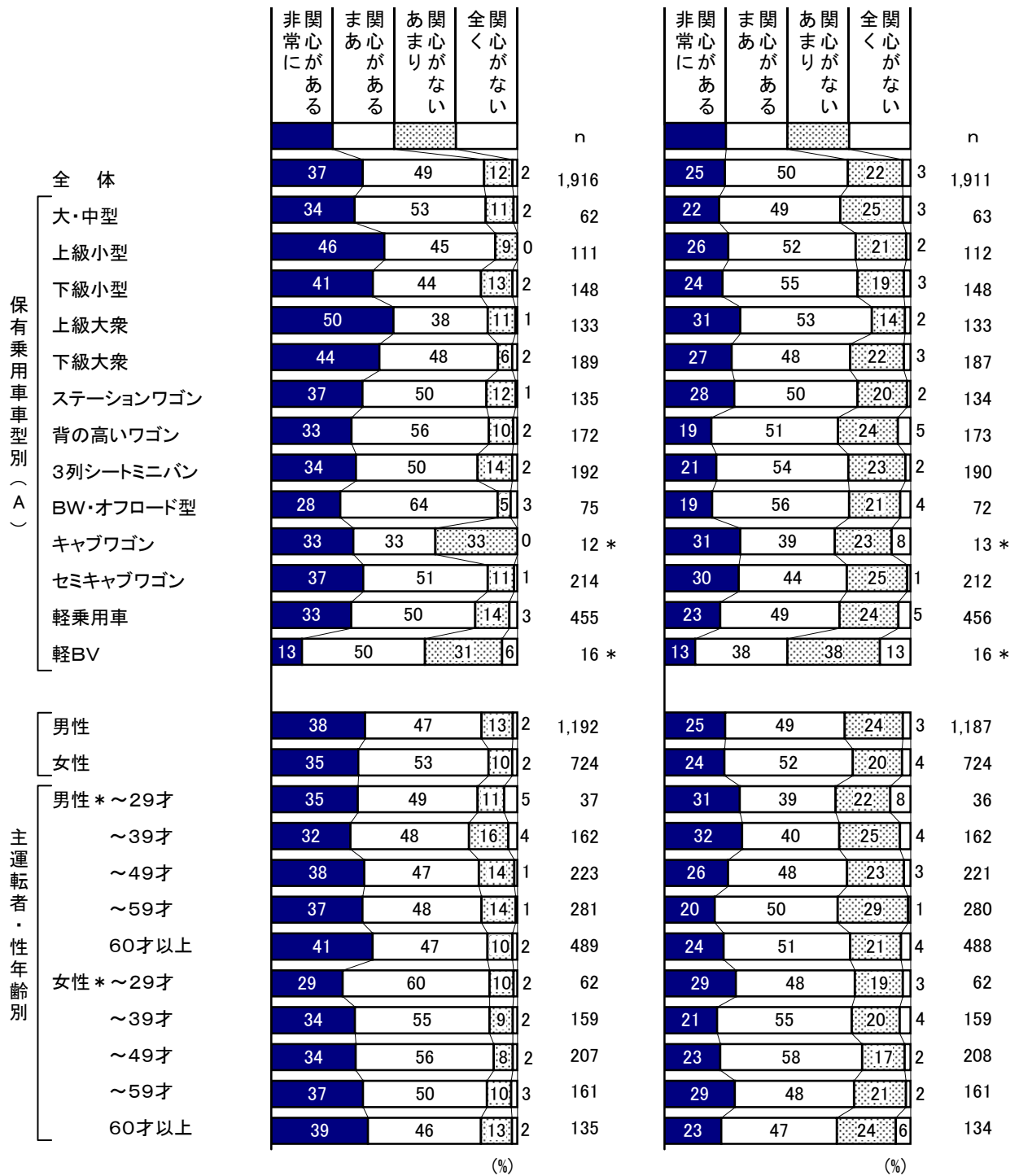
7. ASVへの関心度 (1)前方障害物衝突防止支援システム (2)車線逸脱防止支援システム



* : サンプル数30未満につき参考値

7. ASVへの関心度 (3)被害軽減ブレーキ

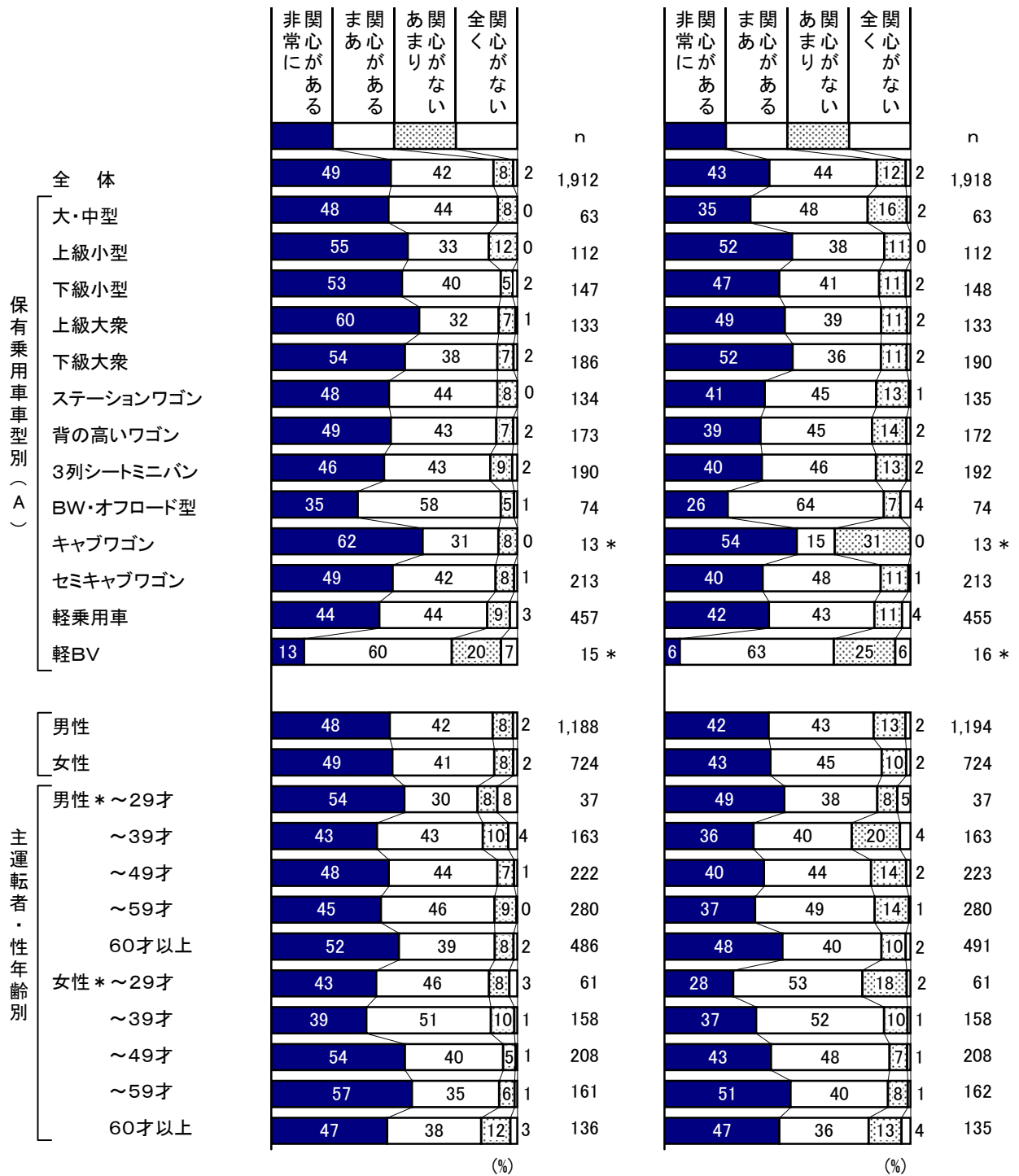
(4)タイヤ空気圧モニタリング



* : サンプル数30未満につき参考値

7. ASVへの関心度 (5)夜間前方歩行者情報提供装置

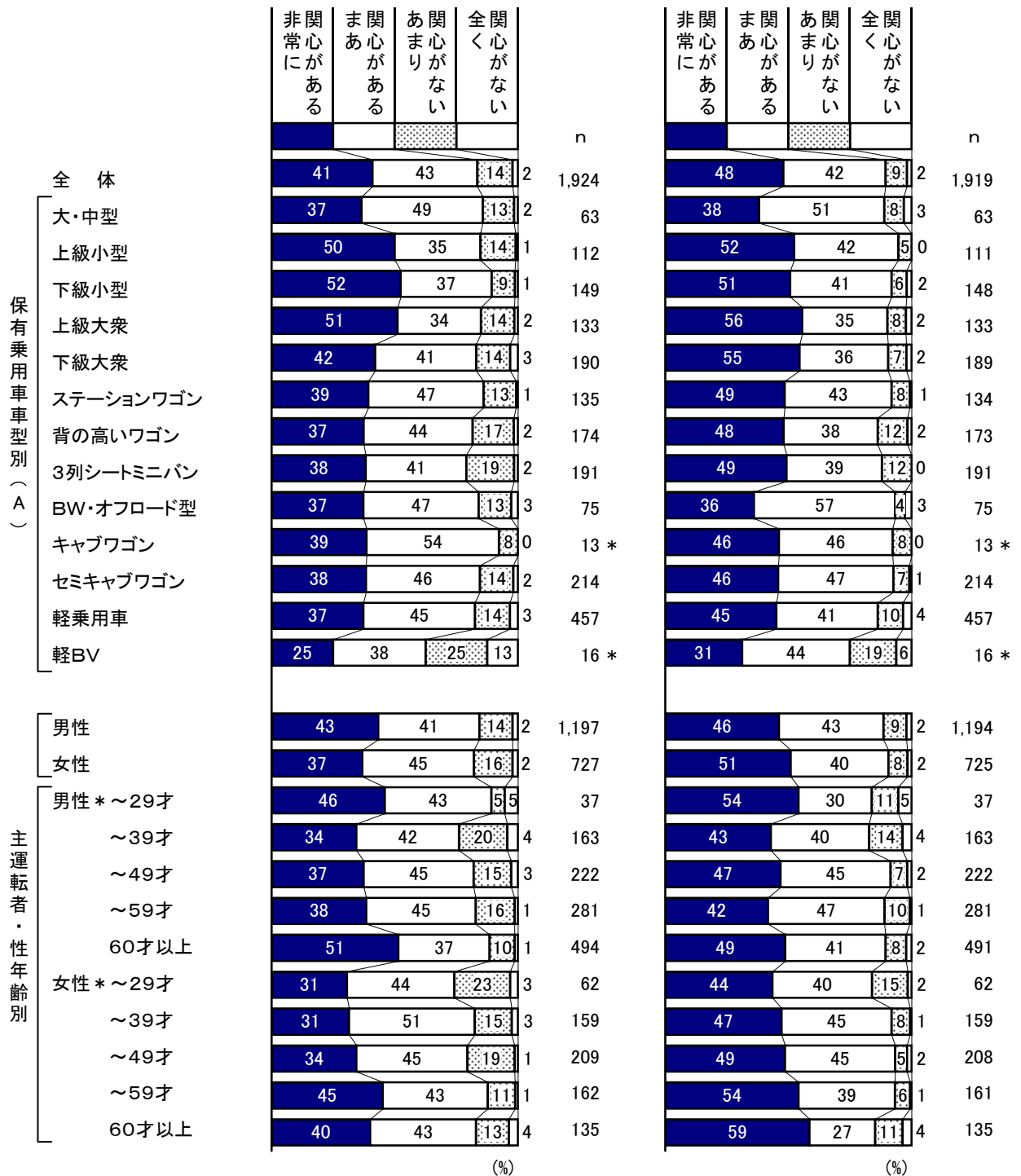
(6)歩行者保護ブレーキングシステム



* : サンプル数30未満につき参考値

7. ASVへの関心度 (7)居眠り警報装置

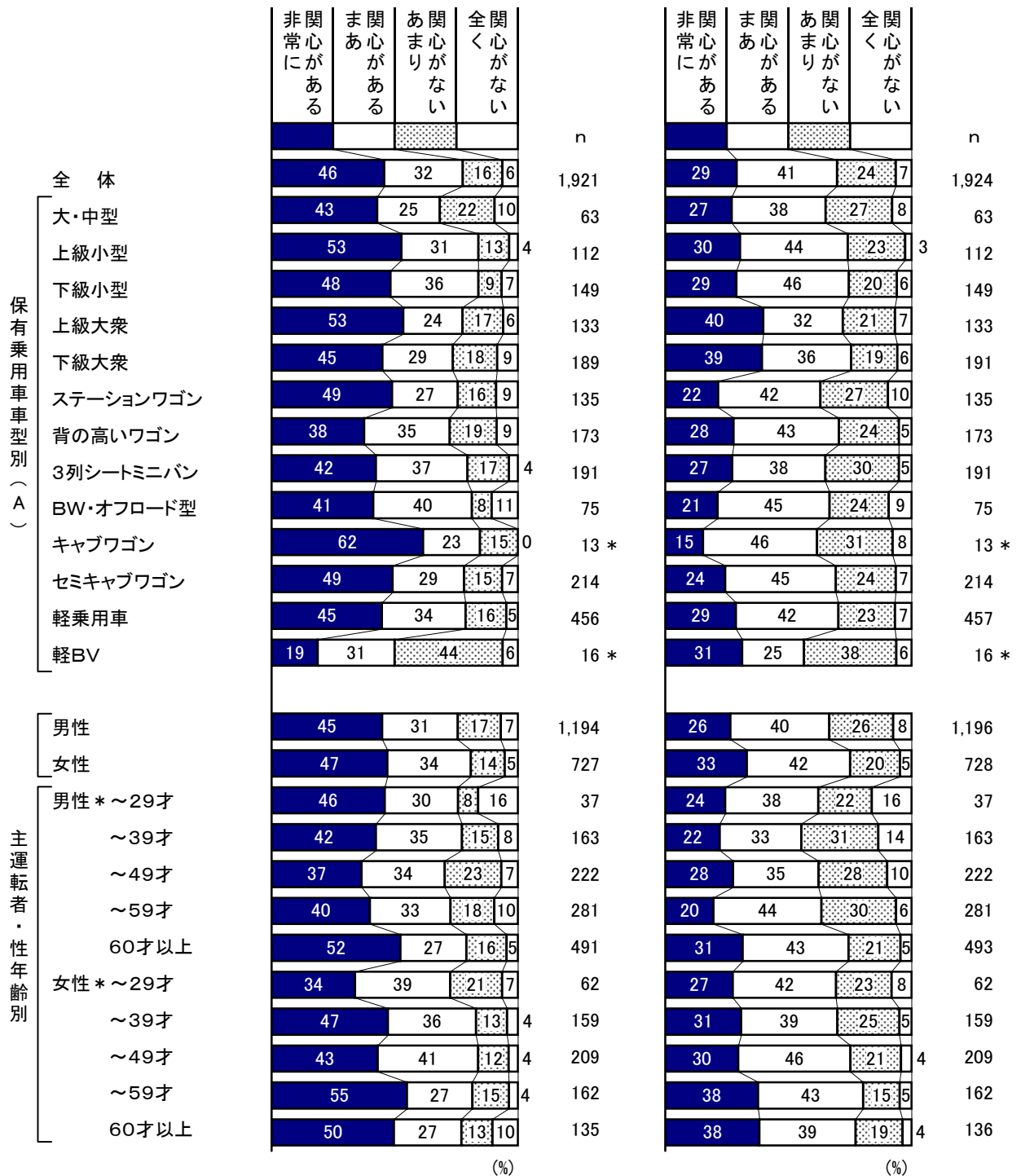
(8)車両死角部障害物衝突防止支援システム



* : サンプル数30未満につき参考値

7. ASVへの関心度 (9) 飲酒運転防止装置

(10) 駐車支援制御装置

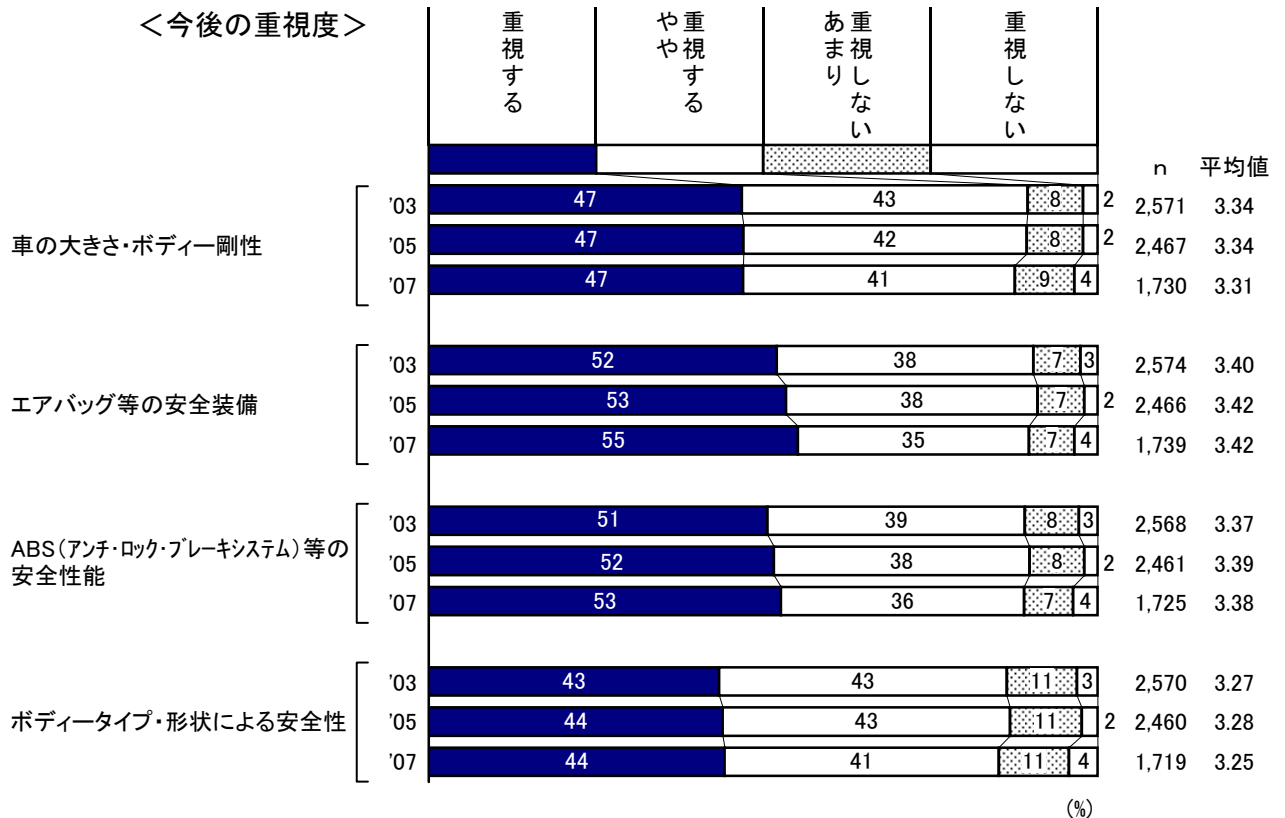
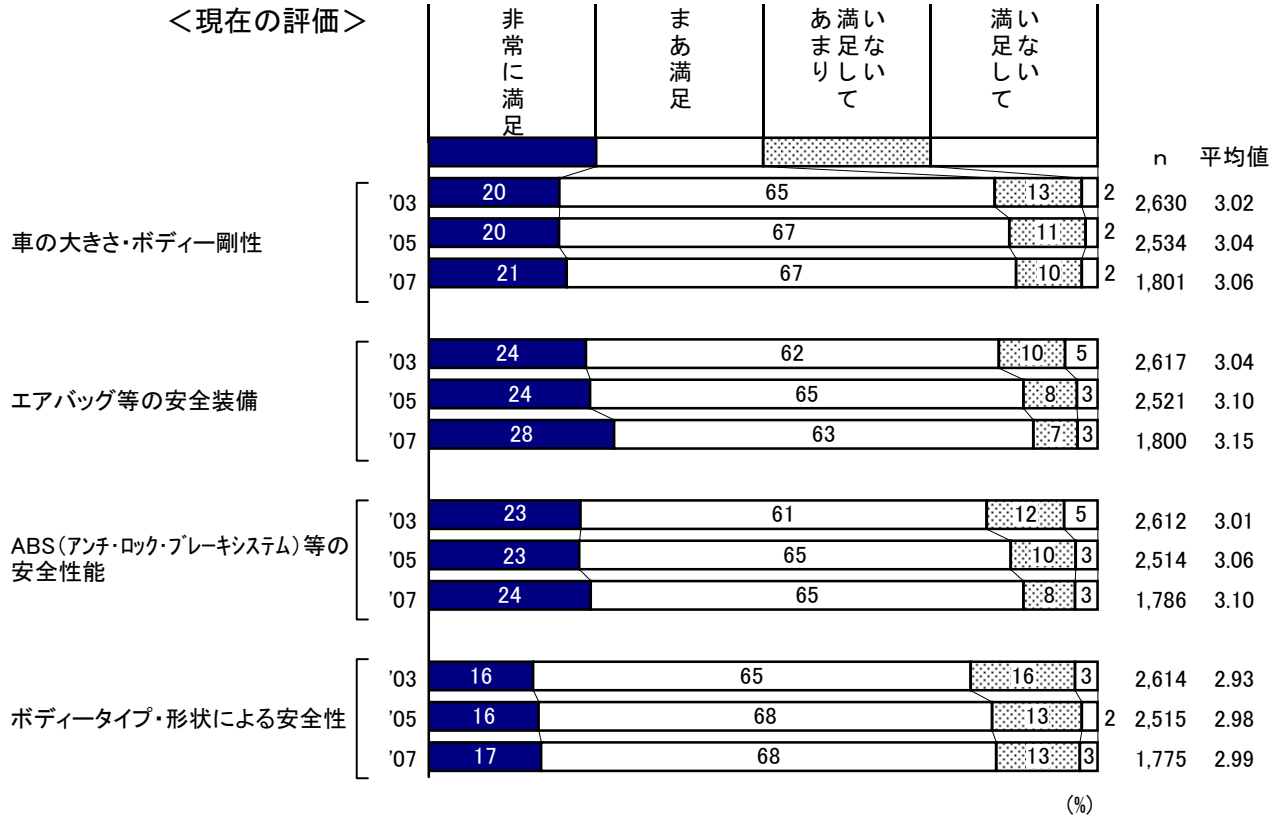


* : サンプル数30未満につき参考値

4) 現在保有車の安全性への満足度と今後購入時の重視度

- ・現在保有車の安全性への満足度は、「エアバッグ等の安全装備」が'05年度調査に比べ微増。
- ・今後購入時の重視度は「重視する」がいずれも50%前後で、ほぼ'05年度調査同様の水準といえる。

8. 安全性への満足度と今後購入時の重視度



Ⅲ 保有に関する意識変化

★本章は、前回（'05年度調査）のトピックスでも明らかになった保有の長期化傾向の継続的な把握を目的とし、下記の構成に基づき分析をおこなった。

*各節での分析対象サンプルを確認の上、報告書をご参照ください。

1：乗用車保有構造と意識の変化（前保有車新車主運転者）－'01年度調査と比較

2：買い替えに関する意識（乗用車新車主運転者）－'03年度調査と比較

尚、分析については、1：乗用車保有構造と意識の変化では、本トピックスの最初の掲載年である'01年度調査との性年令別での比較分析を基本に行った。

また、2：買い替えに関する意識（乗用車新車主運転者）については、'07年度と該当質問の最初の掲載年（'03年度）との比較を行った。

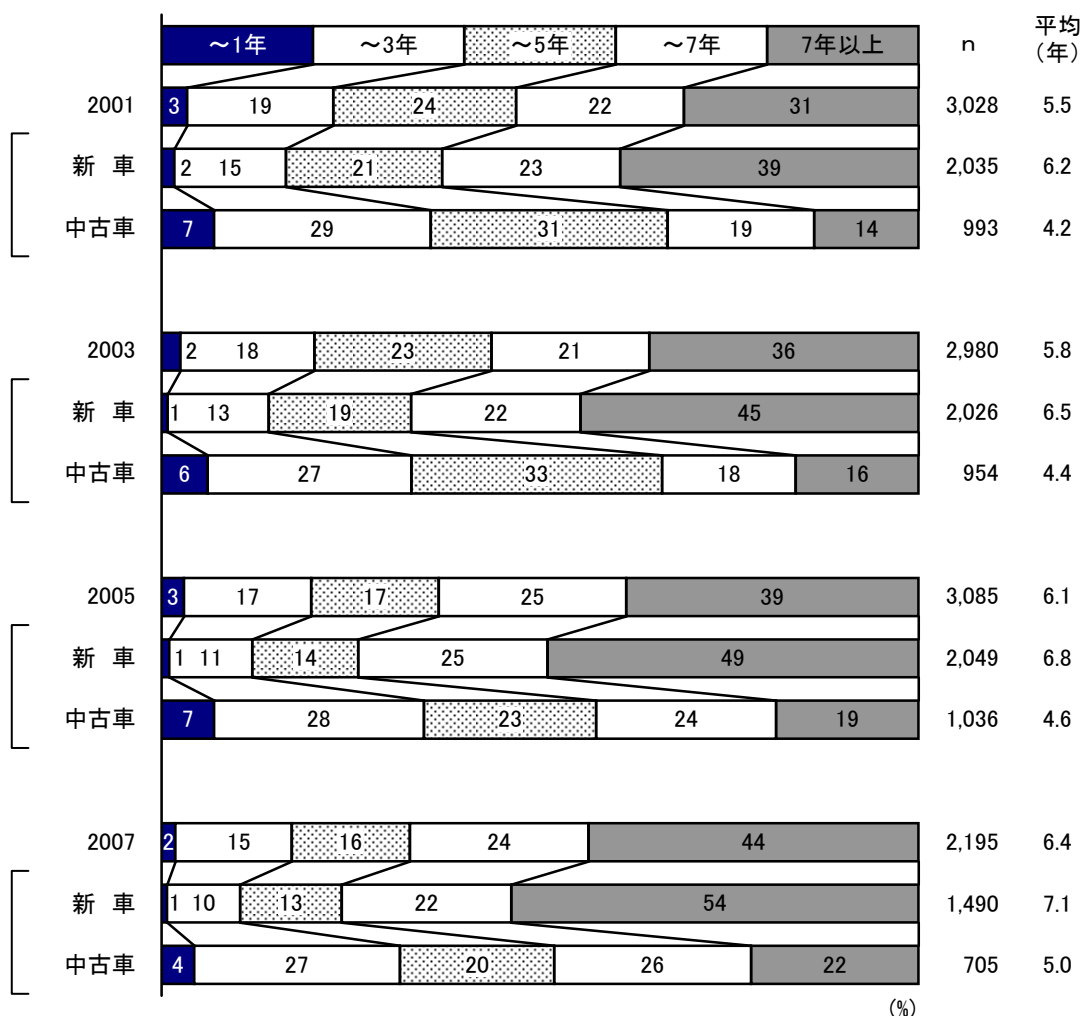
尚、性年令別での特徴の把握に加えて、世帯年収の影響についても考察した。

1. 乗用車保有構造と意識の変化

1) 保有期間の変化(時系列)

●'07年の乗用車（前保有車）の保有期間は「7年以上」が4割を超え、平均では6.4年である。新車・中古車とも保有期間は前回調査時点（'05年度調査）よりさらに長くなっており、保有の長期化は依然進行中。「新車」に限ってみると、保有期間は「7年以上」が5割を超える。

乗用車保有期間



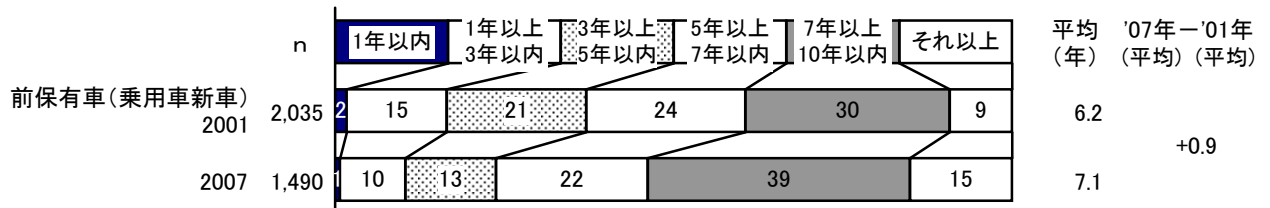
注) ①分析対象が現保有車の場合：乗用車新車の主運転者
②分析対象が前保有車の場合：前保有車新車の主運転者

尚、Ⅲ章のグラフ、表のハッチング等は小数点第1位までのデータを採用

2) 性・年齢別保有期間の変化

- 男性の50代、女性の50代の平均保有期間が最も長く、保有期間は全年代で長期化。
- ・ 前保有車保有期間の変化は、性別での大きな差は見られない。男性では、40代以上で、保有期間「7年以上」が半数を超えている。平均保有期間も50代までで0.9年上昇。
- ・ 女性では、40代以上で7年以上の保有期間が半数を超え、平均保有期間は50代で1.4年長期化している。

前保有車(乗用車新車)保有期間



性別	年齢	n	保有期間						平均 (年)	変化 (年)
			1年以内	1年以上 3年以内	3年以上 5年以内	5年以上 7年以内	7年以上 10年以内	それ以上		
男性	～39才	1,394	2	15	22	23	29	10	6.2	+0.9
		923	1	11	15	20	38	17	7.1	
女性	～39才	596	2	15	19	23	34	7	6.2	+1.0
		535	1	9	11	26	41	13	7.2	
男性	～49才	330	1	13	21	24	31	11	6.4	+0.9
		185	0	8	15	21	42	15	7.3	
	～59才	333	1	14	20	23	32	11	6.5	+0.9
		219	0	11	11	20	38	20	7.4	
	60才以上	423	1	14	18	22	34	11	6.5	+0.7
		401	1	10	14	20	38	18	7.2	
女性	～39才	224	1	23	21	21	30	5	5.7	+0.8
		127	2	12	10	37	33	6	6.5	
	～49才	186	3	10	16	23	38	10	6.6	+0.6
		159	0	9	13	22	44	12	7.2	
	～59才	135	2	11	19	24	37	7	6.4	+1.4
		126	1	4	9	25	43	19	7.8	
60才以上	51	2	8	18	35	29	8	6.3	+0.9	
	123	2	9	10	22	45	13	7.2		

上段：'01年
下段：'07年

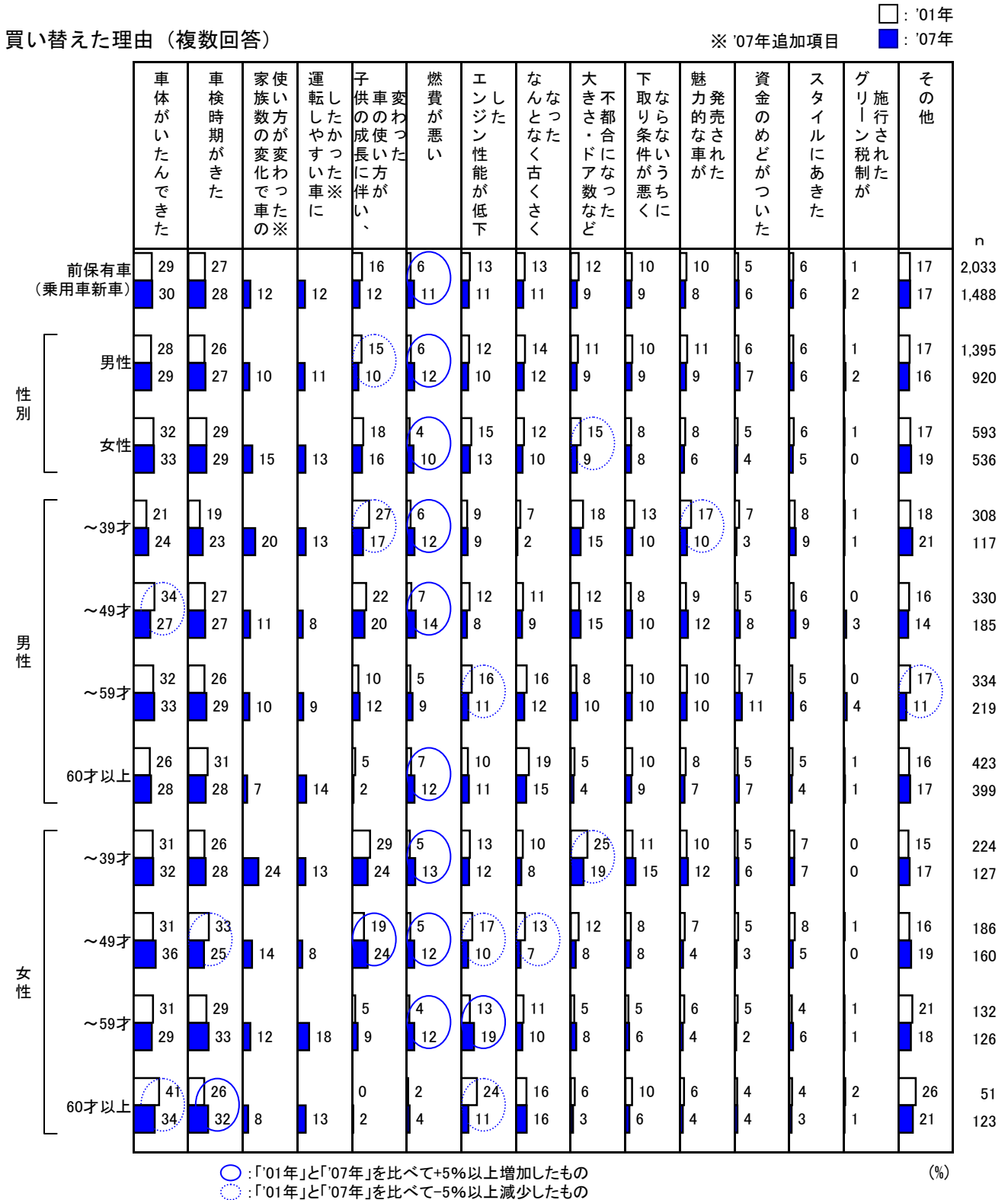
■：「'07年」の数値(%)が「'01年」より5%以上増加したもの

※：Ⅲ章は分析にあたり、20代のサンプル数30未満につき39才までの年齢として一括した
ただし、買い替え時期を早める要因を除く

3) 買い替え理由と保有長期化理由

● 買い替え理由をみると「車体がいたんできた」「車検時期がきた」が'01年度調査同様に高い。
「燃費が悪い」は前回に比べ増加。

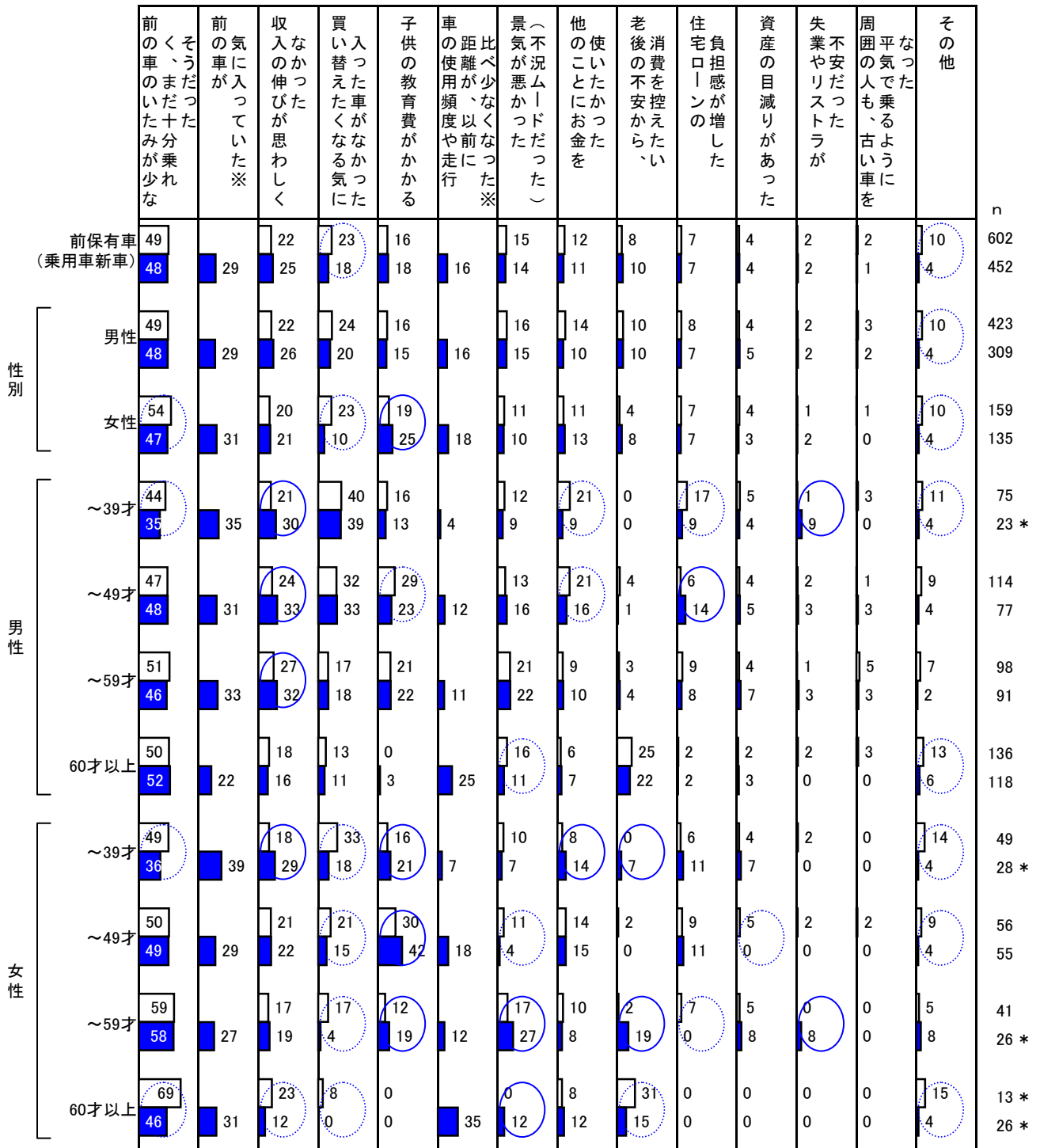
- ・ 「車体がいたんできた」「車検時期がきた」は男女とも、買い替えた理由の上位2項目。
- ・ 「燃費が悪い」が前回より増加、男性では「子供の成長に伴い車の使い方が変わった」、女性では「大きさ・ドア数など不都合になった」が前回から減少。



- 買い替え時期が遅くなった理由としては、「前の車が十分乗れそうだった」が'01年度調査と同様、最も多い理由。男性の40代、50代は、「収入の伸びが思わしくなかった」が増加。
- ・ '01年度調査と比べて、男性全体では増加、減少の傾向がみられるものはなく、女性全体では、「子供の教育費がかかる」が増加、「前の車のいたみが少なく、まだ十分乗れそうだった」「買い替えたくなる気に入った車がなかった」が減少。
- ・ 男性の40代、50代では「収入の伸びが思わしくなかった」が増加、40代では「住宅ローンの負担感が増した」も増加。

保有長期化理由(複数回答)(従来に比べて買い替え期間が長くなったユーザー)

※ '07年追加項目
 □ : '01年
 ■ : '07年

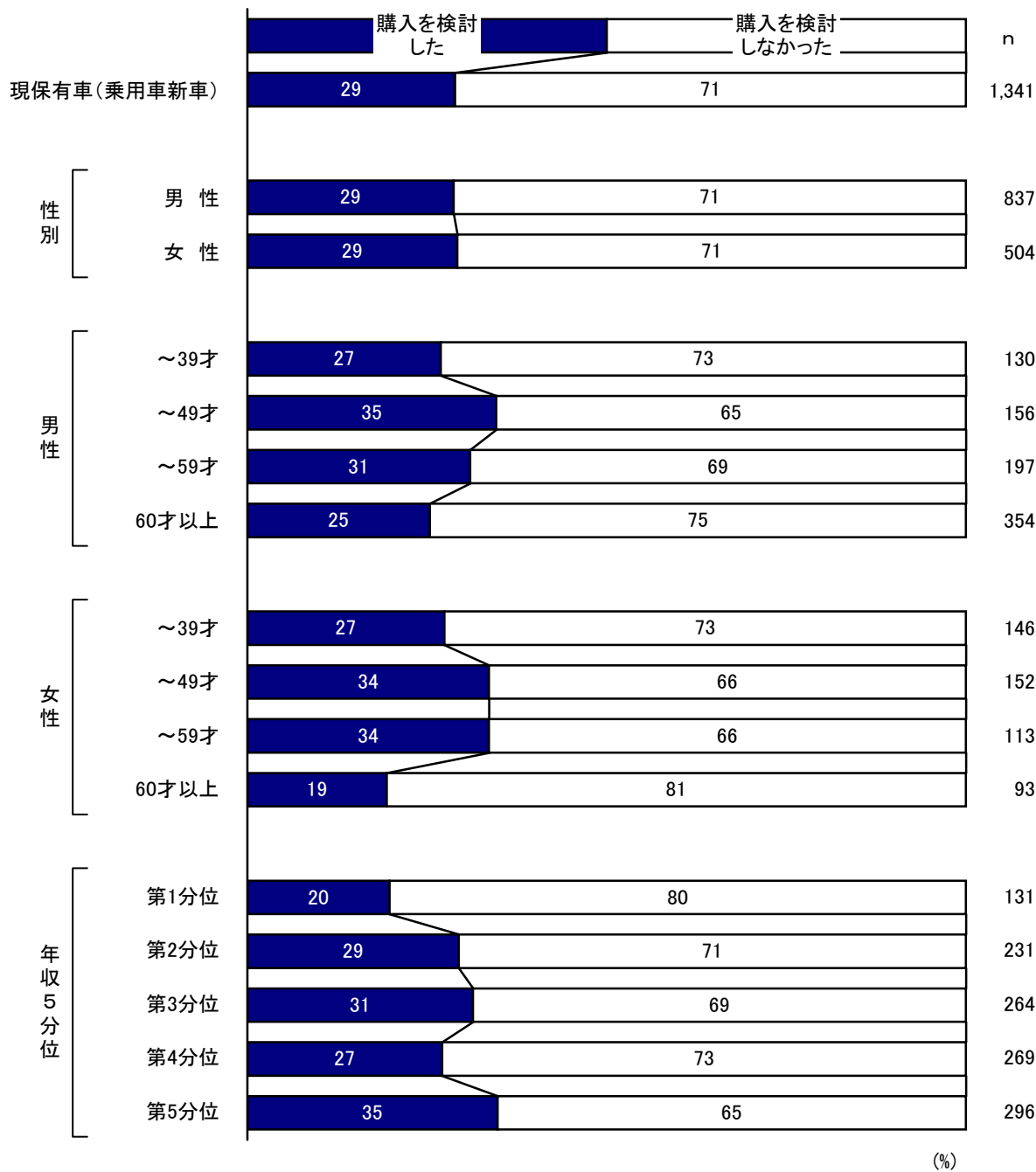


○ : '01年」と'07年」を比べて+5%以上増加したもの
 ○ : '01年」と'07年」を比べて-5%以上減少したもの
 * : サンプル数30未満につき参考値

4) '05年以降の購入検討状況と非購入理由

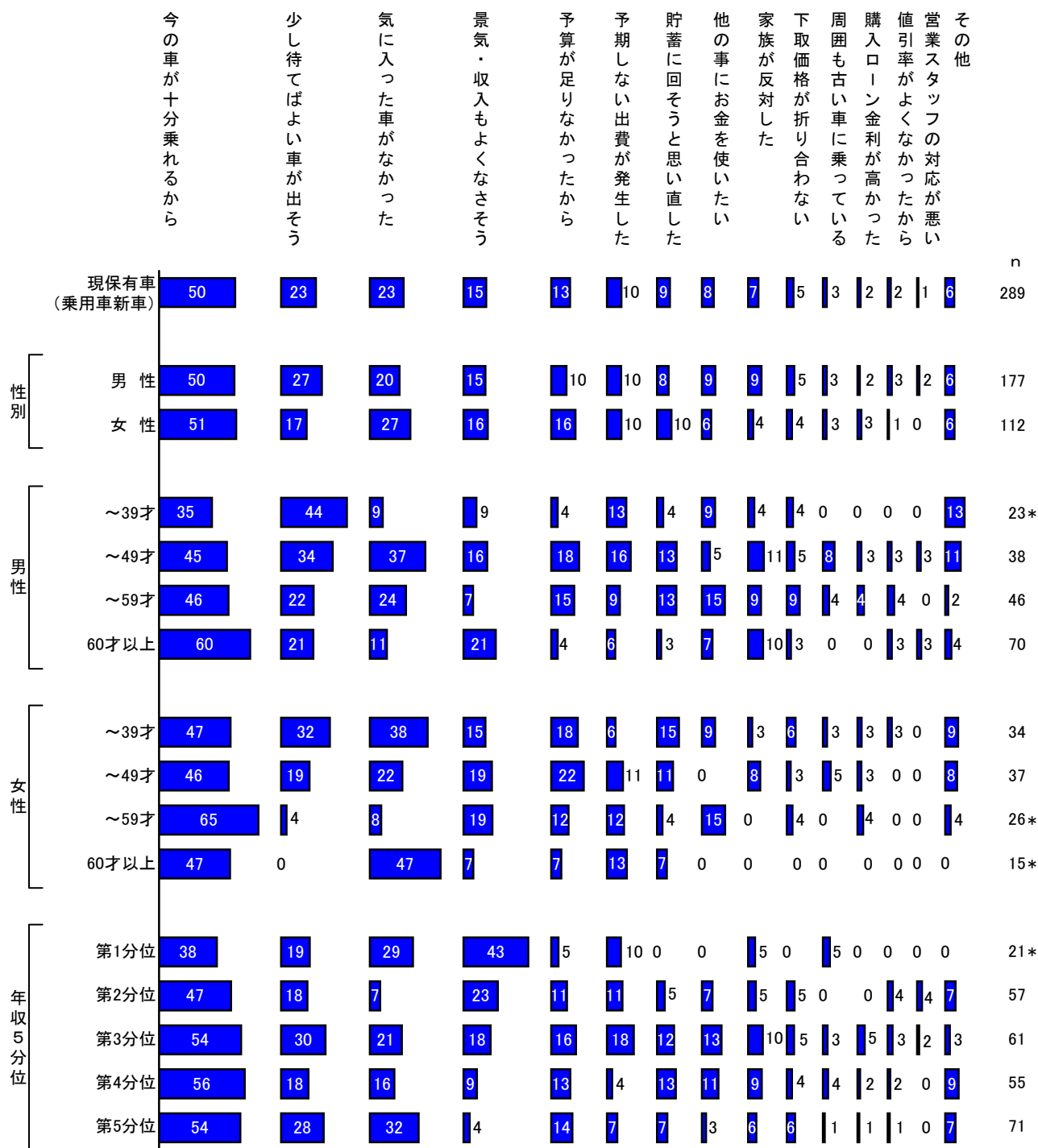
- '04年以前に購入した車について、'05年以降での購入検討は約3割。世帯年収別では第5分位の層での検討が高い。
- ・ 男性の40代、女性の40代、50代が他の年代に比べ高い。

購入検討状況



- '05年以降で購入検討し購入しなかったユーザーの非購入理由をみると、「今の車が十分乗れるから」が最も高く、「少し待てばよい車が出そう」「気に入った車がなかった」が続く。
- ・男性の非購入理由は、「今の車が十分乗れるから」、「少し待てばよい車が出そう」「気に入った車がなかった」の順。男性の高年齢層で「今の車が十分乗れるから」が高く、「少し待てばよい車が出そう」「気に入った車がなかった」や「予算が足りなかった」「予期しない出費が発生した」が低年代層で高い。
- ・女性の非購入理由は、「今の車が十分乗れるから」「気に入った車がなかった」「少し待てばよい車が出そう」の順。
- ・世帯年収第3～5分位では、「今の車に十分乗れるから」「気に入った車がなかった」が高い一方、第1～2分位では「景気も収入もよくなさそう」が高い。

購入検討者の非購入理由(複数回答)



* : サンプル数30未満につき参考値

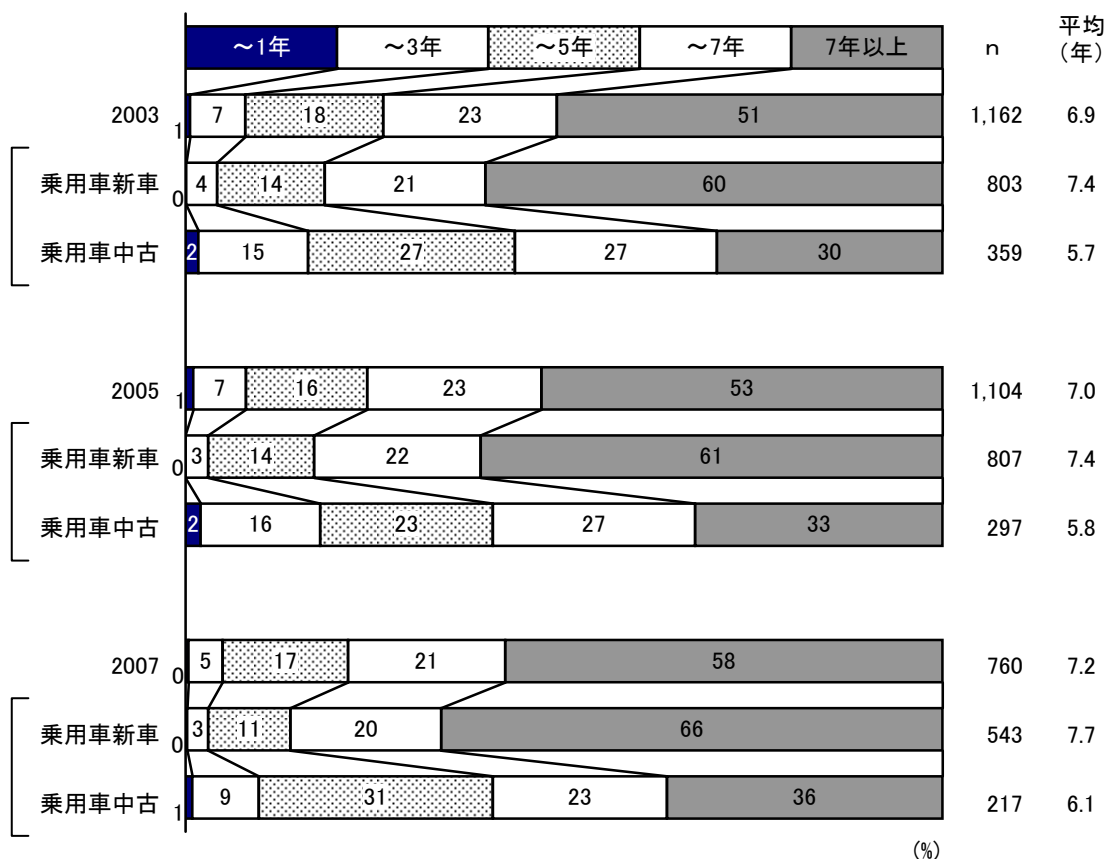
(%)

2. 買い替えに関する意識

1) 予定保有期間の変化(時系列)

- '07年の乗用車(現保有新車)の予定保有期間(算出値)は「7年以上」が6割強、'05年度調査からさらに増加。平均では7.7年。
- ・ 予定保有期間(算出値)は、今回と過去2回調査を通じて新車、中古車ともに増加傾向。新車では、「7年以上」の割合が、'03年、'05年度調査で60～61%だったものが、'07年度調査では66%に。

現保有車予定保有期間(算出値)



< 予定保有期間の算出値について >

保有期間は下記の手順で算出。

'07年(本調査年) - 問2(現保有購入年) + 問28(買い替え予定時期)

< 保有期間平均値の算出には、下記代入値により算出 >

各カテゴリーに対して、下記の代入値(ウエイト値)により平均を算出しました。
 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年以上=9年

※ 「7年以上」の代入値は、同年調査の前保有車の「7年以上」の平均9.2年を参考に9年とした。

※ 尚、'03年度、'05年度報告書では、「7年以上」を一律7.5年として算出しているため平均は異なります。

2) 予定保有期間の変化(性・年令別)

- 男性ユーザーでの予定保有期間は、'03年度調査とほぼ同様であるが、女性の予定保有期間は増加。
- ・男性では、40代、50代で「7年以上」の比率が'03年度調査と比べ大きく増加したが、60才以上では減少。
- ・女性では、30代以下、50代、60才以上で「7年以上」の比率が'03年度調査と比べ増加、特に30代以下での増加が大きい。
- ・世帯年収5分位では第3～5分位での「7年以上」の比率が大幅に増加。

現保有車予定期間(算出値)

現保有車(乗用車新車)	n	予定期間					平均(年)	'07年-'03年(平均)
		~1年	~3年	~5年	~7年	7年以上		
2003	803	4	14	21	60	7.4		
2005	807	3	14	22	61	7.4	+0.3	
2007	543	3	11	20	66	7.7		

性別	性別	n	予定期間					平均(年)	変化
			~1年	~3年	~5年	~7年	7年以上		
男性	男性	588	0	4	13	22	60	7.4	+0.2
		372	0	3	12	22	63	7.6	
女性	女性	215	0	4	16	18	62	7.4	+0.6
		171	0	2	8	16	74	8.0	
男性	~39才	122	0	6	18	24	53	7.1	+0.1
		51	0	4	20	22	55	7.2	
	~49才	135	0	4	14	19	62	7.4	+0.5
		71	0	0	10	23	68	7.9	
	~59才	151	0	6	13	24	57	7.2	+0.4
		103	0	4	12	21	63	7.6	
60才以上	180	1	2	10	22	66	7.7	-0.2	
	147	1	4	11	21	63	7.5		
女性	~39才	71	0	7	18	20	55	7.1	+1.2
		41	0	5	2	7	85	8.3	
	~49才	67	0	2	10	18	70	7.9	-0.1
		50	0	0	14	18	68	7.8	
	~59才	56	0	0	16	20	64	7.6	+0.5
		44	0	0	9	16	75	8.1	
60才以上	21*	0	10	29	10	52	6.5	+1.3	
	36	0	3	6	25	67	7.8		
年収5分位	第1分位	60	0	3	8	17	72	7.9	+0.2
		26*	0	0	4	23	73	8.1	
	第2分位	130	1	1	15	15	68	7.7	+0.3
		105	0	1	8	19	72	8.0	
	第3分位	131	0	3	7	25	65	7.7	+0.2
		101	0	4	10	13	73	7.9	
	第4分位	194	0	6	16	20	58	7.2	+0.5
		122	0	2	11	23	65	7.7	
	第5分位	214	0	6	18	24	52	7.0	+0.3
		153	1	5	14	24	58	7.3	

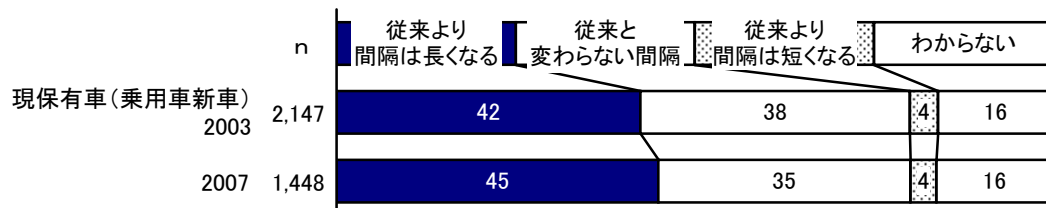
上段：'03年 (%)
下段：'07年

■：'07年の数値(%)が'03年より5%以上増加したもの
*：サンプル数30未満につき参考値

3) 今後の買い替え間隔と促進への影響要因

- 今後の買い替え間隔については、45%の人が従来よりも長期化することを予想。女性の40代以上での長期化予想が増加。
- ・男性では、各年代とも'03年度調査との差はあまりみられないが、女性では40代以上での長期化予想が増加。
- ・世帯年収では第1分位と第4分位で増加傾向がみられた。

今後の車買い替え間隔の変化(従来と比べて)



性別	性別	n	間隔の変化 (%)			
			従来より 間隔は長くなる	従来と 変わらない間隔	従来より 間隔は短くなる	わからない
男性	男性	1,458	44	37	4	15
		912	46	36	4	15
女性	女性	689	39	38	4	19
		536	44	34	4	18
男性	~39才	356	47	30	4	18
		147	46	27	2	25
	~49才	318	48	36	3	13
		188	50	36	2	13
	~59才	380	39	41	6	13
		235	43	41	4	12
60才以上	404	42	41	3	14	
	342	45	36	5	14	
女性	~39才	262	42	28	4	26
		161	42	24	4	30
	~49才	202	41	41	3	16
		164	46	35	3	16
	~59才	161	35	48	4	13
		124	42	41	5	12
60才以上	64	33	48	6	13	
	87	45	43	3	9	
年収5分位	第1分位	177	42	35	3	20
		107	51	32	2	16
	第2分位	340	46	34	3	17
		235	48	28	5	19
	第3分位	415	47	34	3	15
		283	49	36	4	12
	第4分位	475	42	39	5	14
		321	48	34	3	15
	第5分位	502	40	43	5	13
		358	39	42	4	15

上段：'03年
下段：'07年 (%)

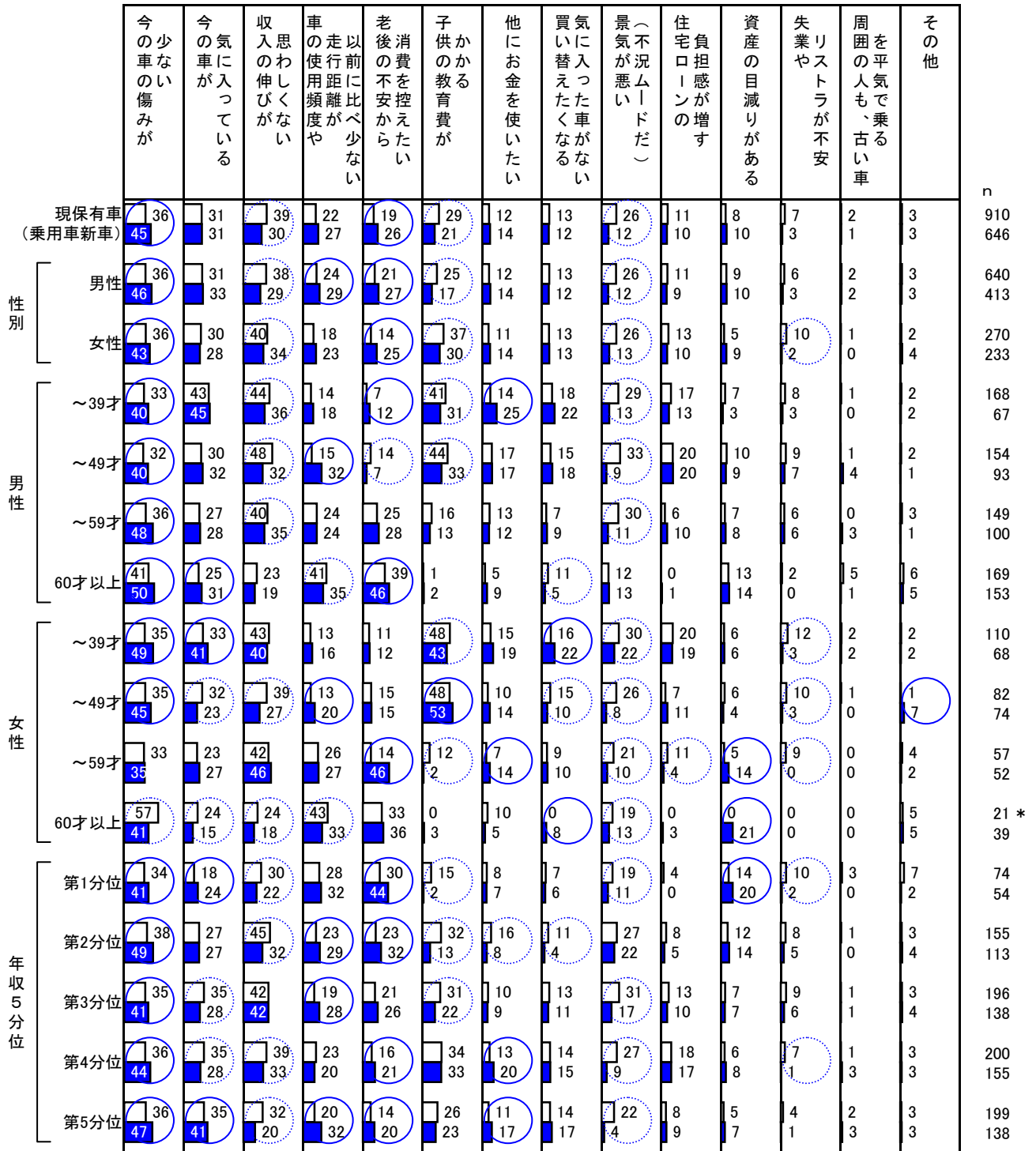
■：「'07年」の数値(%)が「'03年」より5%以上増加したもの

●保有長期化が予想される理由としては、「今の車の傷みが少ない」「今の車が気に入っている」「収入の伸びが思わしくない」が高い理由となっている。「今の車の傷みが少ない」「老後の不安のために消費を控えたい」は'03年度調査から増加し、'03年度調査で最も多かった「収入の伸びが思わしくない」が3位に後退。

- ・男性では、「今の車の傷みが少ない」は全年代で'03年度調査より増加。「老後の不安のために消費を控えたい」は60代以上で増加。
- ・女性では、40代までの層で「今の車の傷みが少ない」が増加。「景気が悪い」は全年代で'03年度調査より減少。
- ・世帯年収の第5分位では、「今の車の傷みが少ない」「今の車が気に入っている」「車の使用頻度や走行距離が以前に比べ少ない」「老後の不安から消費を控えたい」「他にお金を使いたい」が'03年度調査より増加、「収入の伸びが思わしくない」「景気が悪い」は減少。

□：'03年
■：'07年

保有長期化理由(複数回答)(従来と比べて)



○：「'03年」と「'07年」を比べて+5%以上増加したもの

○：「'03年」と「'07年」を比べて-5%以上減少したもの

*：サンプル数30未満につき参考値

(%)

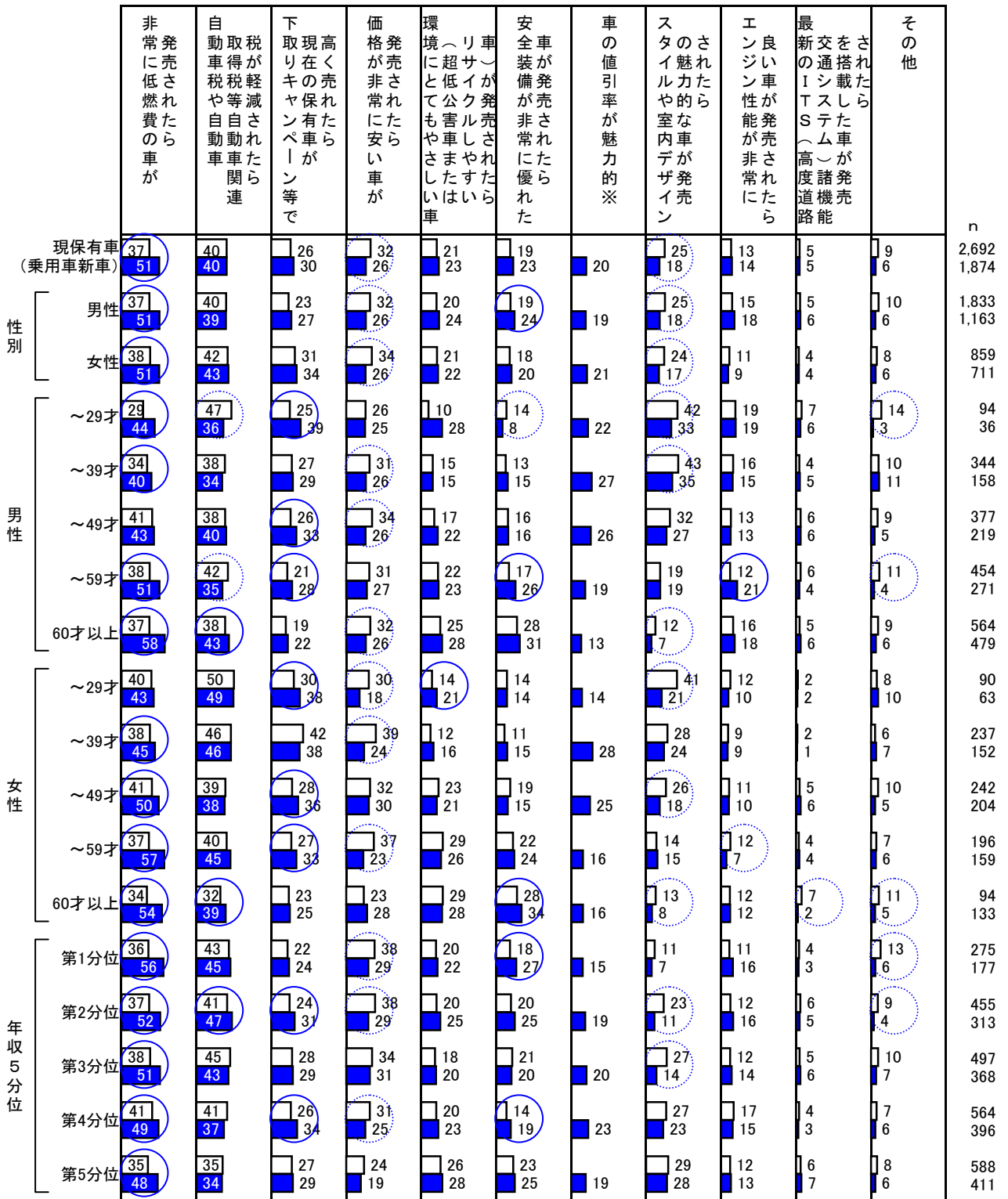
●今後の買い替え予定を早める場合の条件としては、「非常に低燃費の車が発売されたら」「自動車関連税が軽減されたら」をはじめとする経済的な条件の緩和が上位。「非常に低燃費の車が発売されたら」は'03年度調査より増加。

- ・男女とも全年代で「非常に低燃費の車が発売されたら」が増加したが「価格が非常に安い車が販売されたら」は減少。40代、50代で「下取りキャンペーン等で現在の保有車が安く売れたら」が増加。
- ・世帯年収の第2～3分位で「スタイルや室内デザインの魅力的な車が販売されたら」が減少。第1～2分位で'03年度調査で多かった「価格が非常に安い車が販売されたら」は減少。

買い替え時期を早める条件(3つまで回答)

※ '05年追加項目

□ : '03年
■ : '07年



○ : '03年」と'07年」を比べて+5%以上増加したもの
 ○ : '03年」と'07年」を比べて-5%以上減少したもの

(%)

IV 中高年分析

★本章は、大量退職期を迎えはじめた団塊世代の前後世代を含む中高年層の分析を、下記の構成に基づきおこなった。

*各節での分析対象サンプルを確認の上、報告書をご参照ください。

1：中高年層の消費意識と引退後の生活（中高年全体ベース）

2：中高年層の保有車の特性と車に対する意識（乗用車保有者（A）ベース）

3：中高年層の今後の乗用車利用意向（買い替え意向者ベース）

尚、分析については、本調査回答者の50歳以上を中高年と定義。性年齢別での比較分析と特定年代層から大きな変動の有無の確認を基本とし、車との関わりである主用途の面からの分析を加えることで、中高年層の横断的な考察をおこなった。

1. 中高年層の消費意識と引退後の生活の変化(全回答者ベース)

1) 回答者のプロフィール

●今回対象となる中高年の回答者の家族人数は、男女共に50代前半では「3人以上」が7割を占めるが、高年齢層ほどその割合は少なく、男性では60代後半、女性では60代前半以上では「2人」暮らしの方が多。女性では高年齢層での「単身」の割合が高く、60代後半以上では7割を占める。

●男性は、50代ではほとんどが有職者だが、60代前半では「年金生活者」が3割強、60代後半では7割近く、70代以上では8割に達する。

同居家族の人数

職業

		単身 (1人のみ)	2人	3人以上	職業														
		n			n	農業	林業・漁業	商工・サービス業	自由業	管理職	専門職	事務・技術職	労務系	販売・サービス系	学生	専業主婦	年金生活者	その他	
全体		3,649	15	31	55	3,662	3	0	9	1	7	6	16	12	9	1	10	24	3
中高年全体		2,170	20	43	38	2,178	4	0	9	1	7	3	8	11	6	-	7	41	3
性別	男性50歳～	1,514	10	48	42	1,518	5	0	11	1	10	3	9	14	4	-	-	42	2
	女性50歳～	656	41	30	29	660	2	1	6	1	1	3	6	5	10	-	25	37	3
男性	50～54歳	222	10	20	71	221	2	-	12	2	23	8	20	22	8	-	-	-	4
	55～59歳	303	10	29	62	304	3	0	16	1	20	5	18	24	8	-	-	1	3
	60～64歳	282	9	43	49	282	3	1	16	0	9	1	9	20	5	-	-	34	2
	65～69歳	254	8	61	31	255	6	0	8	2	3	2	3	8	1	-	-	67	1
	70歳～	453	13	72	16	456	7	0	6	0	1	1	-	2	1	-	-	81	2
女性	50～54歳	116	8	18	74	116	2	1	10	-	-	8	15	5	24	-	34	-	3
	55～59歳	125	14	41	46	127	3	1	8	2	2	6	13	6	15	-	35	4	6
	60～64歳	109	31	41	28	111	2	-	6	2	2	4	4	11	10	-	33	21	6
	65歳～	306	69	26	6	306	1	0	4	0	1	0	1	3	3	-	13	72	2

∨∨ : 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

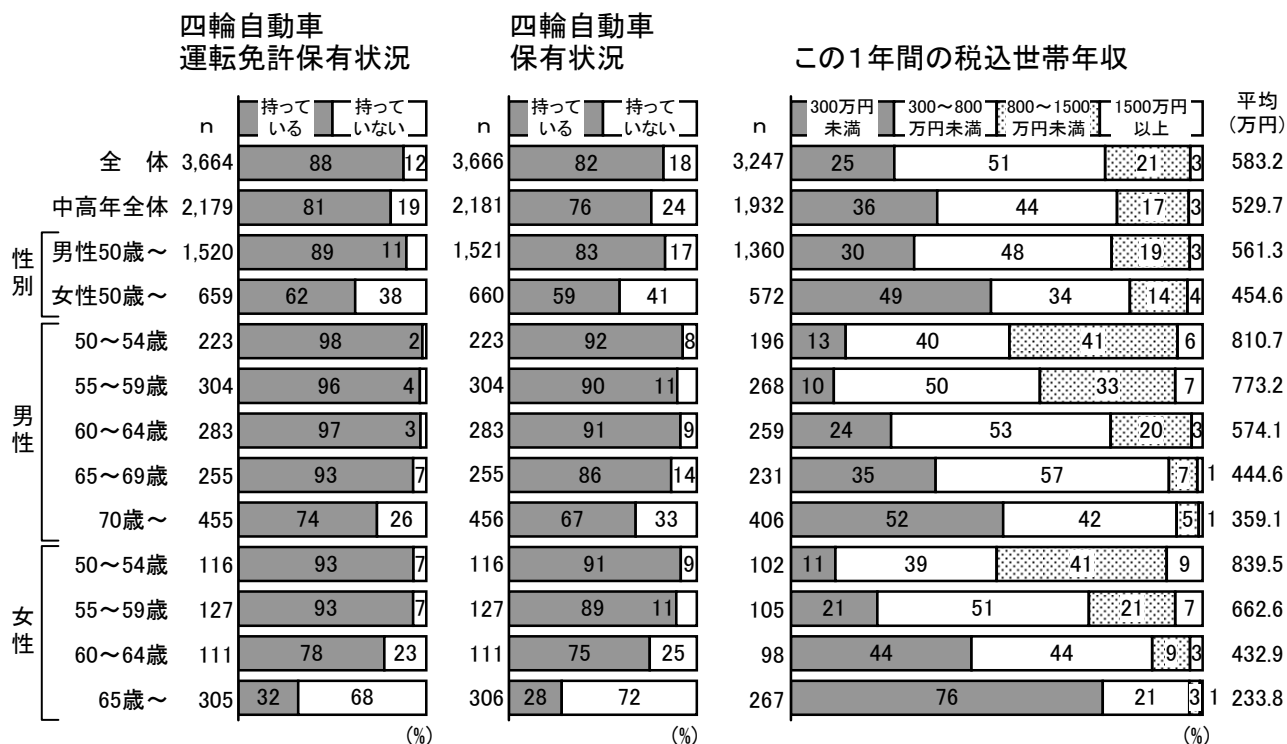
∨∧ : 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

(%)

尚、IV章のグラフ、表のハッチング等は小数点第1位までのデータを採用

●今回対象となる中高年層の乗用車保有率は、男性の50代、60代では9割を超えるが、70代以上では7割強。女性は50代では9割以上だが、60代前半で8割弱、60代後半以上で3割と低い。

・平均世帯年収は、男性の50代前半で800万円超と最も多いが、年代が高いほど少なく、70代以上では300万円台。



2) 消費意識

- 男女とも50代では消費や資産形成に関する関心が高く、消費の対象は健康増進、旅行や趣味まで広範囲。男性の70代以上、女性の60代後半以上では、全体的な消費への関心が低くなる。
- 「自動車購入費」は、中高年全体でみると、充実させたい消費分野19項目のうち17番目と低い。
- 「燃料・有料道路などの自動車関連費」は、中高年全体が抑えたい消費分野で「外食費」に次ぐ2番目に挙がる。
- ・男性は、50代では「旅行関連費」「貯蓄・投信・資産運用など財産づくり」「技術・知識習得のための費用」をはじめ、多くの項目が充実させたい消費分野として挙がる。60代では「旅行関連費」「趣味・教養関連費」といった余暇の充実と「人間ドックなど体力増進や健康維持費」「食費」といった健康と食について関心が向く。70代以降は消費全般に対する意欲が低い。
- ・女性も同様に、女性の60代後半以上では、全体的な消費への関心が低くなる。50代では多くの項目に対して関心が高く、60代前半では「旅行関連費」「趣味・教養関連費」「人間ドックなど体力増進や健康維持費」「食費」に関心が向く。

充実させたい消費分野と抑えたい消費分野(複数回答)

		n	人間ドックや健康維持費など体力増進	食費(外食費は除く)	旅行関連費	趣味・教養関連費	貯蓄・投信・資産運用	技術・知識習得のための費用	民間の個人年金	住宅関連費	子供の教育費	生命保険・医療保険等への加入費	AV機器購入費	家電製品購入費	パソコンおよび周辺機器関連費	交際費	衣料費	外食費	自動車購入費	携帯電話などの通信費	燃料・有料道路などの自動車関連費	特にない	
充実させたい消費分野	全体	3,575	44	42	43	42	46	33	28	26	35	23	23	21	20	21	18	14	14	9	8	14	
	中高年全体	2,122	45	43	42	41	38	30	25	23	22	20	20	18	18	14	13	12	9	8	18		
	性別	男性50歳～	1,480	46	45	42	41	39	31	26	24	24	21	20	20	16	13	13	13	8	9	16	
	女性50歳～	642	42	40	41	40	35	26	22	21	16	19	16	19	12	22	14	11	8	9	7	25	
	男性	50～54歳	216	49	45	47	43	55	43	40	28	35	23	28	22	29	23	22	18	19	10	9	6
		55～59歳	294	48	41	50	46	50	39	34	31	26	25	24	27	18	18	16	17	8	11	10	
		60～64歳	275	49	47	48	43	42	30	23	22	21	23	20	17	22	17	14	15	18	10	11	14
		65～69歳	250	53	51	45	47	36	32	25	24	28	20	22	22	17	14	11	10	6	9	8	12
	70歳～	445	38	42	29	31	25	21	17	18	17	16	15	17	13	12	8	9	9	7	8	28	
	女性	50～54歳	113	58	41	50	50	55	43	36	30	31	22	28	27	27	22	24	15	17	8	10	9
55～59歳		126	53	41	59	54	47	34	27	27	15	24	17	22	18	27	10	13	12	13	10	14	
60～64歳		107	41	47	47	40	36	22	21	22	16	21	22	24	10	22	19	10	9	12	9	13	
65歳～		296	32	36	28	30	22	17	15	15	11	16	9	13	4	19	10	10	3	6	3	39	
抑えたい消費分野	全体	3,541	25	29	27	27	21	29	33	40	25	43	43	46	43	47	51	59	53	59	60	16	
	中高年全体	2,101	19	24	24	23	22	26	31	37	27	40	40	42	38	46	50	55	50	52	53	21	
	性別	男性50歳～	1,460	20	24	26	26	24	27	32	40	28	43	42	45	39	50	52	57	53	54	58	19
	女性50歳～	641	16	22	19	19	19	23	26	31	25	33	35	36	36	37	46	51	43	45	44	26	
	男性	50～54歳	214	25	32	31	30	22	30	31	48	36	50	46	51	44	53	49	59	57	67	69	10
		55～59歳	287	24	30	25	30	22	27	33	40	31	46	44	45	39	50	53	60	55	60	61	15
		60～64歳	270	23	27	24	25	27	32	39	45	32	46	46	52	44	53	54	59	53	59	60	15
		65～69歳	250	16	23	30	25	26	27	33	40	24	44	44	44	43	53	59	62	62	56	60	15
	70歳～	439	16	16	24	21	23	24	28	32	22	35	36	38	32	44	47	50	45	41	46	30	
	女性	50～54歳	112	21	37	28	24	22	27	34	42	37	51	46	50	45	55	56	70	62	69	63	5
55～59歳		124	15	31	15	19	17	23	29	36	32	39	45	44	41	39	58	60	52	53	55	16	
60～64歳		105	17	20	23	23	19	29	26	34	29	31	41	36	41	37	48	56	45	51	45	17	
65歳～		300	15	14	16	15	19	20	22	24	17	24	25	28	29	29	37	38	32	31	32	41	

□:「全体」より5%以上、または「中高年全体」より5%以上

■:「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上

∨:年令が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

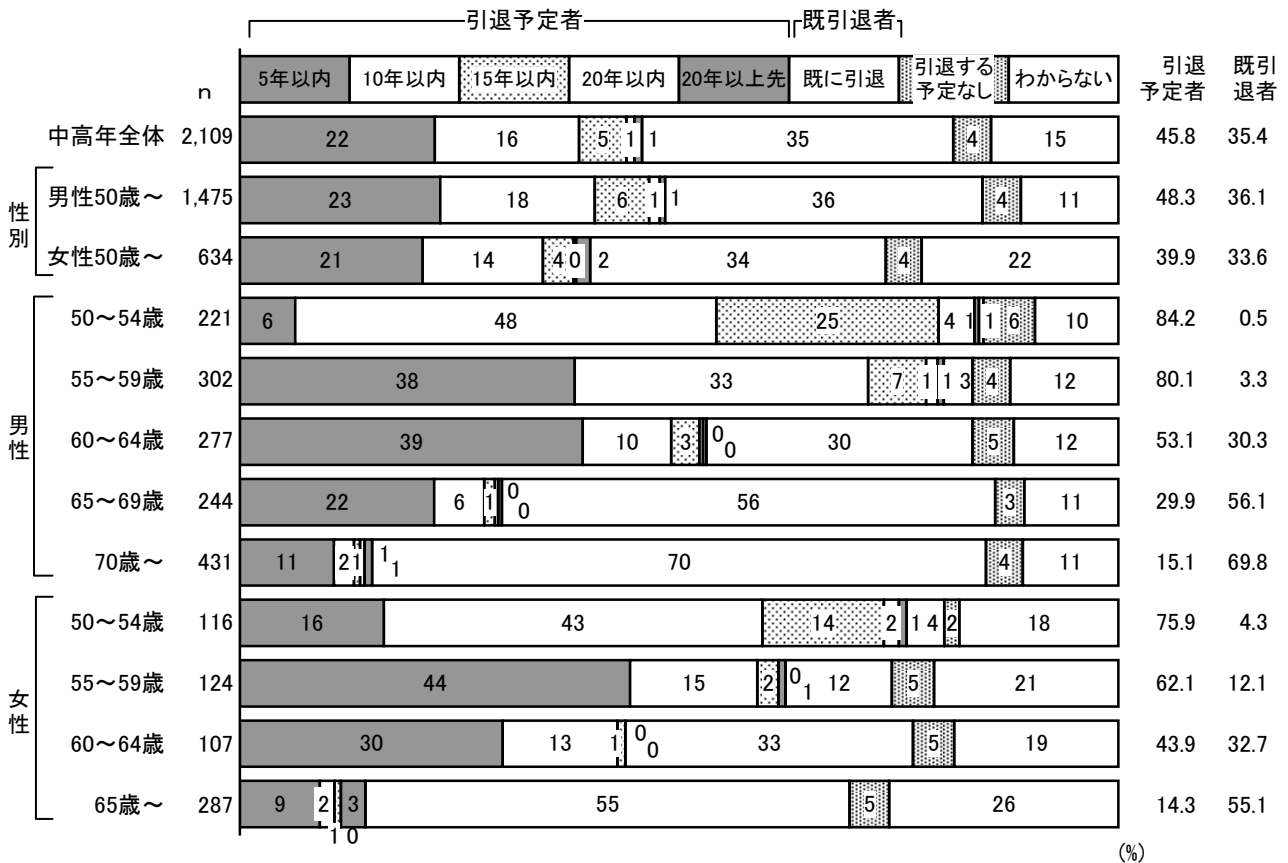
∧:年令が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

(%)

3) 引退による生活の変化－引退の実態

●男性の引退者は60代前半で3割、60代後半になると5割を超え、70代以上では7割を占める。

引退予定時期



注) 専業主婦は家計中心者の退職予定時期について回答

3) 引退による生活の変化－引退前後の生活の比較

- 60代前半の男性で比較すると、「趣味・スポーツなどのサークルに参加」「国内・海外旅行」「ドライブ」をはじめ、多くの項目で既引退者の方が引退予定者よりも高く、活動的である。
- 男性では、引退予定者も既引退者も、現状行っている活動では「ドライブ」が最上位の項目。
 - ・ 男性の引退予定者の現状では、「趣味やスポーツなどのサークルに参加」「国内や海外旅行」「家庭菜園や市民農園などの農作業」「ドライブ」「パソコンやインターネット」が上位項目。中でも「ドライブ」は最上位項目に挙がる。
 - ・ 彼らが引退後に行いたいと考える活動では、上記に加えて「映画鑑賞やコンサート・美術館めぐり」「学校などでの生涯学習」「ボランティアやNPOに参加」が上位項目に挙がり、「ドライブ」は5番目。
 - ・ 男性の既引退者では、ほとんどの項目で引退予定者の現状よりも活動的。引退予定者が引退後に行いたいと想定している「映画鑑賞やコンサート・美術館めぐり」「学校などでの生涯学習」「ボランティアやNPOに参加」は低い。
 - ・ 女性の既引退者は、男性と同様に引退予定者よりも活動的で、「国内や海外旅行」「自宅での読書・音楽鑑賞」が上位項目。「ドライブ」は男性に比べて低い。

仕事以外に行う活動(引退予定者の現状と引退後の想定、および既引退者の現状) <60代前半のみ>
(複数回答)

		n	趣味やサークルに参加 のスポーツなど	国内や海外旅行	自宅での読書、 音楽鑑賞	シヨッピング	家庭菜園や市民農園 などの農作業	ドライブ	町内会や自治会での 社会貢献	パソコンや インターネット	映画鑑賞やコンサート 美術館めぐり	ゴルフ	スポーツ一般	屋内でのレジャー	ボランティアや NPOに参加	株式運用や不動産 投資	学校などでの 生涯学習	求職や事業を開始 するための教育訓練	ふるさとや地方、 海外で暮らす準備	その他	特 に な い
中高年全体		2,107	27	26	25	24	22	21	20	20	16	12	11	10	9	8	4	2	1	3	25
性別	男性50歳～	1,471	27	26	24	20	22	25	22	24	13	15	13	12	9	10	4	2	1	3	23
	女性50歳～	636	28	26	28	33	20	13	17	11	22	3	7	6	8	4	6	1	1	2	28
60 5 6 4 歳 男性	引退予定者 (現状)	139	25	24	22	19	25	30	20	24	18	21	17	14	12	14	4	2	1	1	19
	引退予定者 (引退後想定)	132	33	47	18	11	28	24	18	24	27	13	14	11	19	14	20	5	8	2	20
	既引退者	84	37	31	29	23	26	37	25	29	7	17	21	17	11	13	1	-	-	5	14
60 5 6 4 歳 女性	引退予定者 (現状)	45	42	36	27	38	29	13	16	11	27	2	7	4	16	2	2	2	-	-	22
	引退予定者 (引退後想定)	39	21	39	18	15	39	13	23	8	26	5	10	13	23	5	10	3	5	-	15
	既引退者	35	37	43	43	34	23	17	9	9	31	3	6	3	6	9	11	-	3	3	20

:「中高年全体」より5%以上
 :「引退予定者(現状)」より5%以上
∨ ∧ : 年令が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの
∨ ∧ : 年令が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

(%)

3) 引退による生活の変化－退職金と購入希望商品

- 引退予定者、既引退者共に退職金の使用用途として「貯蓄」と回答とする率が6割と最も高い。
- 「物品の購入」は、引退予定者では2割であるが、既引退者では3割。また、中高年層が退職金で購入したいサービスや物品のうち、「車」は4番目。
- ・引退予定者の退職金の用途としては、「貯蓄」に次いで多いのが「ローン返済」、3番目が「物品の購入」。既引退者では「物品の購入」の順位が上がり、「ローン返済」と逆転する。
- ・中高年層が退職金で購入したいサービスや物品は、「住宅改修、リフォーム」「家電の買替え」「国内旅行」「車」「海外旅行」の順。

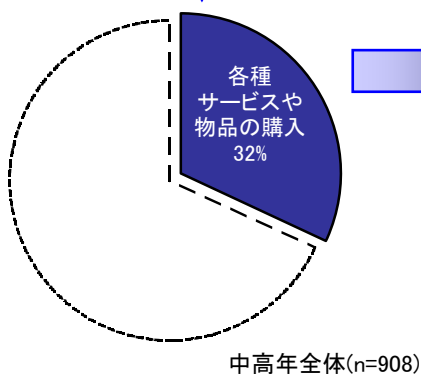
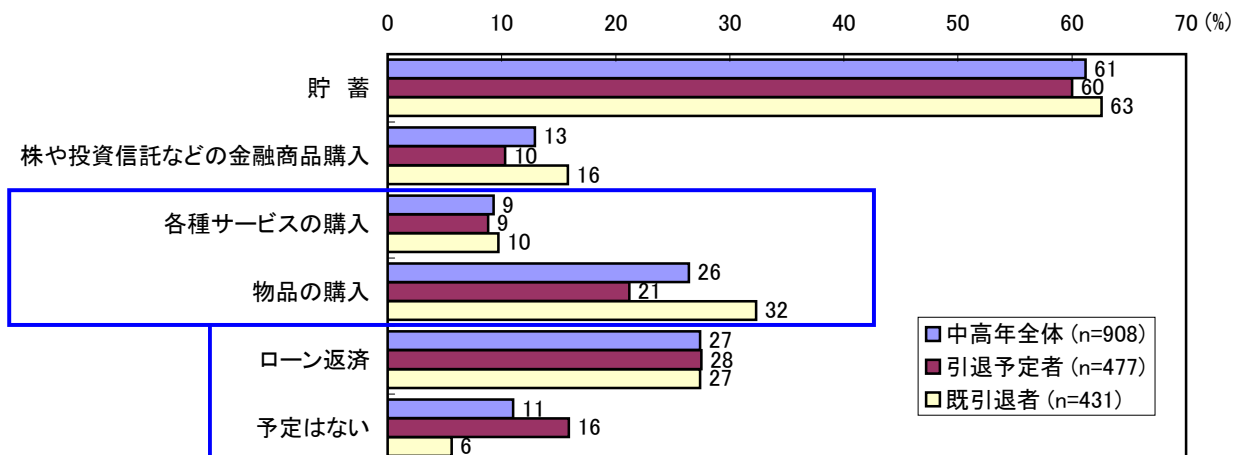
退職金予定額及び実際の支給額

	n	支給される	支給される				支給されない
			1000万円未満	2000万円未満	2000万円以上	わからない	
中高年全体	1,488	63	31	24	24	21	37
引退予定者	831	59	29	22	21	29	41
既引退者	657	68	33	27	28	12	32

注) 専業主婦は家計中心者の退職金について回答

(%)

退職金使用用途(複数回答)※



購入したいサービスや物品(複数回答)上位5項目

	n	住宅改修、リフォーム	家電の買替え	国内旅行	車	海外旅行
中高年全体	289	52	45	43	42	31
引退予定者	127	51	43	41	43	37
既引退者	162	52	48	45	41	27

(%)

2. 中高年層の保有車の特性と車に対する意識

1) 現保有車の特性(乗用車新車A)

- 車型は、「ボンネットワゴン」「軽乗用車」「大衆車」「小型車」の順に割合が高く、男性に比べて女性では「大衆車」「軽乗用車」の割合が高い。
男性では年齢が高いほど「ボンネットワゴン」や「キャブワゴン」の割合が低い。
女性では、どの年代でも「大衆車」「軽乗用車」の割合が高く、男性ほど年代による顕著な差はみられない。
- 平均購入価格は、男性では50代では230万円台だが、年齢が高いほど安くなり、70代以上では190万円。女性では年齢の違いによる顕著な差はみられない。

車型(乗用車新車A)

		n	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン	軽乗用・ボンバン	
全体		1,940	3	14	17	30	12	25	
中高年全体		1,087	5	18	21	25	7	25	
性別	男性50歳～	801	6	21	19	26	9	20	
	女性50歳～	286	1	10	27	21	2	38	
男性	50～54歳	131	2	15	12	37	18	15	
	55～59歳	157	6	23	14	33	10	14	
	60～64歳	176	9	21	19	24	8	19	
	65～69歳	140	9	17	23	26	6	19	
	70歳～	197	6	26	23	13	4	28	
	女性	50～54歳	74	0	7	22	27	4	41
		55～59歳	82	2	12	27	24	2	32
60～64歳		64	0	11	25	20	0	44	
65歳～		66	3	11	36	12	2	36	

(%)

購入価格(乗用車新車A)

		n	～80万円	～120万円	～160万円	～200万円	～250万円	～300万円	301万以上	平均(万円)	
全体		1,877	2	17	25	17	14	13	13	208.9	
中高年全体		1,049	2	19	26	18	13	12	11	203.5	
性別	男性50歳～	777	2	14	23	18	15	14	14	218.2	
	女性50歳～	272	3	31	32	17	7	6	3	161.7	
男性	50～54歳	128	0	11	19	20	20	15	16	234.5	
	55～59歳	154	1	14	14	22	13	20	17	239.3	
	60～64歳	171	2	12	30	14	13	14	16	223.7	
	65～69歳	134	3	11	23	22	14	10	16	210.8	
	70歳～	190	4	21	28	16	14	10	7	190.3	
	女性	50～54歳	69	3	36	28	15	10	9	0	156.6
		55～59歳	80	1	30	33	15	9	8	5	178.5
60～64歳		60	2	28	40	15	8	5	2	158.2	
65歳～		63	6	30	30	25	2	3	3	149.2	

(%)

乗用車新車(A)：本節は乗用車新車主運転者が対象。(2台以上保有の場合は最近購入車の主運転者となります)

*本節では、全体：全体の乗用車新車(A)

中高年全体：中高年全体の乗用車新車(A)

●現保有車の使用期間の平均は約4年。年代別にみると、男女とも高齢層で長くなる傾向がみられる。

購入年度(乗用車新車A)

	n	使用期間(年)										使用期間平均(年)
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
全体	1,937	11	16	15	12	9	7	7	6	4	13	3.9
中高年全体	1,087	10	15	13	12	10	7	7	7	4	16	4.1
性別												
男性50歳～	801	10	15	13	12	9	7	8	6	4	17	4.2
女性50歳～	286	11	17	15	11	12	8	4	7	4	13	3.8
男性												
50～54歳	131	14	18	14	8	10	5	4	8	7	14	3.9
55～59歳	157	10	17	13	13	6	8	11	5	3	15	4.0
60～64歳	176	10	19	18	13	9	7	6	6	2	10	3.5
65～69歳	140	12	9	8	16	10	9	9	7	4	15	4.3
70歳～	197	5	10	12	11	11	7	8	7	5	27	5.1
女性												
50～54歳	74	16	16	16	14	10	5	8	5	3	7	3.2
55～59歳	82	13	16	15	12	16	6	2	2	5	12	3.6
60～64歳	64	11	22	11	8	8	8	3	6	5	19	4.1
65歳～	66	2	14	17	9	15	12	2	15	2	14	4.5

(%)

●車の使用頻度は、男性より女性の方が高く、毎日車を利用している人の割合は、男性で3割強、女性では4割強。ただし、走行距離は男性の方が女性より長い。

- ・使用頻度は、男性では「週7日」が最も多く、次いで「週2日・3日」と、使用頻度が多い人と少ない人に両極化。「週7日」運転する人の割合は、50代で4割弱だが、60代以上では約3割となる。
- ・女性では、「週7日」が最も多く4割強だが、男性ほど使用頻度で両極化する傾向はみられない。また、年齢による差異も男性ほど顕著ではない。
- ・平均走行距離は、男女とも60代前半から年齢が高くなるに従って短くなる傾向がみられる。

使用頻度(乗用車新車A)

	n	週					平均
		0日・1日	2日・3日	4日・5日	6日	7日(毎日)	
全体	1,882	7	21	19	12	40	5.0
中高年全体	1,049	8	22	22	13	36	4.8
性別							
男性50歳～	772	10	24	21	12	33	4.6
女性50歳～	277	3	16	24	13	44	5.3
男性							
50～54歳	128	13	29	9	11	38	4.5
55～59歳	153	11	17	21	11	40	4.9
60～64歳	170	7	25	25	15	29	4.7
65～69歳	133	9	25	21	13	32	4.6
70歳～	188	9	27	24	11	29	4.5
女性							
50～54歳	71	4	11	20	17	48	5.6
55～59歳	79	1	22	23	9	46	5.3
60～64歳	64	5	9	23	16	47	5.5
65歳～	63	3	21	30	13	33	5.0

(%)

月間走行距離(乗用車新車A)

	n	月間走行距離(km)					平均(km)
		3000m	5000m	10000m	15000m	20000m	
全体	1,906	50	20	23	7	443.3	
中高年全体	1,066	51	19	23	8	445.8	
性別							
男性50歳～	789	48	18	24	9	476.5	
女性50歳～	277	59	19	19	3	358.3	
男性							
50～54歳	129	35	25	27	13	560.9	
55～59歳	154	37	19	30	14	585.7	
60～64歳	176	44	21	23	11	506.8	
65～69歳	137	53	15	25	7	451.5	
70歳～	193	66	13	19	3	323.1	
女性							
50～54歳	71	58	24	13	6	385.2	
55～59歳	79	48	20	30	1	429.7	
60～64歳	63	52	24	22	2	377.0	
65歳～	64	80	8	9	3	221.9	

(%)

■ : 「全体」より5%以上、または「中高年全体」より5%以上

■ : 「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上

∨ : 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

∧ : 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

- 車の主使用用途は、男性50代は「通勤・通学」の割合が高いが、60代以上では「買い物・用足し」が高い。
- ・女性50代前半は「通勤・通学」が高いが、50代後半以上では「買い物・用足し」が高い。
- ・使用用途を複数回答でみると、男女とも「買い物・用足し」は男性50代を除いてどの年代でも最も高い。また、「個人の趣味・レジャー」「家族とのレジャー」「家族等の送迎」も男女とも全年代で高くなる。

主使用用途(乗用車新車A)(単一回答)

		n	仕事・商用	通勤・通学	個人の趣味・レジャー	友人・知人とのレジャー	家族とのレジャー	買い物・用足し	家族等の送迎	その他
全体		1,923	14	32	8	1	6	33	6	1
中高年全体		1,074	15	25	10	1	5	38	5	1
性別	男性50歳～	790	17	24	12	1	7	34	4	1
	女性50歳～	284	11	28	5	0	1	48	6	1
男性	50～54歳	131	18	41	8	2	10	18	2	1
	55～59歳	156	24	44	8	-	4	19	1	-
	60～64歳	174	19	26	14	2	8	28	2	1
	65～69歳	139	14	12	15	1	6	41	9	2
	70歳～	190	10	2	13	1	7	60	6	2
女性	50～54歳	74	12	41	3	-	1	35	8	-
	55～59歳	81	14	28	5	-	1	42	7	3
	60～64歳	64	13	25	3	2	3	47	8	-
	65歳～	65	3	14	11	-	-	72	-	-

(%)

使用用途(乗用車新車A)(複数回答)

		n	仕事・商用	通勤・通学	個人の趣味・レジャー	友人・知人とのレジャー	家族とのレジャー	買い物・用足し	家族等の送迎	その他
全体		1,933	20	38	31	14	35	68	36	4
中高年全体		1,080	21	29	33	13	30	68	29	5
性別	男性50歳～	795	23	27	36	11	34	63	27	5
	女性50歳～	285	15	32	27	16	20	84	34	4
男性	50～54歳	131	26	51	34	12	41	50	28	6
	55～59歳	156	31	49	33	8	31	53	26	4
	60～64歳	176	26	28	40	15	38	60	24	6
	65～69歳	139	18	14	36	12	32	66	26	5
	70歳～	193	15	3	34	9	30	81	31	6
女性	50～54歳	74	18	49	19	14	15	78	42	3
	55～59歳	82	16	31	24	15	31	82	40	6
	60～64歳	64	17	31	34	23	16	88	31	5
	65歳～	65	11	14	32	14	17	89	20	2

□:「全体」より5%以上、または「中高年全体」より5%以上

■:「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上

∨: 年令が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

∧: 年令が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

(%)

2) 車に対する意識－車保有の利点

●男女ともに、「いつでも気軽に外出できる」が他に差をつけて最も高い。年代別には、男女ともに高齢層で「重いものでも楽に運べる」が増える。

- ・男性では、どの年代でも、「いつでも気軽に外出できる」に次いで「行動半径を広げられる」「どこへでも楽に行ける」等の移動手段としての利点と、「生活に楽しみと潤いが持てる」が挙がる。「重いものでも楽に運べる」は70代以上で高い。
- ・女性では、どの年代でも、「行動半径を広げられる」と並んで「重いものでも楽に運べる」が挙がる。「重いものでも楽に運べる」は60代後半以上で高い。

車保有の利点(2つまで回答)

		n	いつでも気軽に外出できる	行動半径を広げられる	どこへでも楽に行ける	重いものでも楽に運べる	生活に楽しみと潤いが持てる	早く行けて時間を節約できる	家族だけで親しい人と出かけられる	混雑する交通機関を避けられる	子供連れでも気軽に外出できる	他の交通機関より	その他	特になし	
全体		1,920	63	27	23	22	18	11	6	5	14	3	2	1	
中高年全体		1,078	66	26	24	23	22	12	5	5	4	3	2	1	
性別	男性50歳～	794	64	25	25	21	24	11	6	5	5	3	2	1	
	女性50歳～	284	70	30	19	30	18	17	3	3	1	3	1	1	
男性	50～54歳	127	61	27	28	18	22	9	7	6	12	3	2	2	
	55～59歳	155	64	30	25	16	25	8	8	8	6	3	1	1	
	60～64歳	176	67	26	22	20	25	11	5	5	3	4	2	2	
	65～69歳	140	61	28	25	22	22	14	7	5	4	3	2	1	
	70歳～	196	66	18	27	27	25	11	4	4	3	4	2	1	
女性	50～54歳	74	74	31	20	30	12	15	-	3	3	4	-	-	
	55～59歳	82	61	31	18	28	26	26	2	-	1	2	1	1	
	60～64歳	62	73	27	18	19	19	18	7	5	2	2	3	2	
	65歳～	66	74	30	20	41	14	6	3	6	-	3	2	-	
主用途	仕事・商用・通勤	422	66	28	23	17	20	15	5	7	5	4	2	1	
	レジャー	178	65	29	26	26	27	6	7	2	5	1	1	1	
	買物・用足し	465	67	24	23	28	23	11	5	3	3	3	2	1	
年代別	仕事・通勤・商用	50代	253	68	29	24	16	20	15	5	7	6	4	2	1
		60代	144	67	26	23	17	17	18	5	8	4	4	4	2
		70代～	25	44	32	16	24	36	4	4	8	8	8	-	-
	レジャー	50代	53	60	28	26	30	30	4	8	-	9	2	-	-
		60代	83	70	31	23	22	23	8	8	5	2	1	1	1
		70代～	42	60	26	31	31	31	5	5	-	2	-	2	-
	買物・用足し	50代	130	61	30	22	26	22	14	5	3	5	2	1	2
		60代	183	66	27	21	27	25	10	6	2	3	4	2	1
		70代～	152	72	15	26	32	20	11	3	5	2	4	1	1

■ :「全体」より5%以上、または「中高年全体」より5%以上 (%)
■ :「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上、「主用途」より5%以上
∨ : 年令が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの
∧ : 年令が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

2) 車に対する意識－現保有車の購入時重視点

- 中・高年齢全体で重視度が高い項目が多いのは、経済性（「車両価格」「燃費の良さ」等）、居住性・操作性（「小回り・取り回し」「乗り降りのしやすさ」等）、安全性（「エアバッグ等」「ABS等安全性能」等）の領域。このうち、経済性、居住性・操作性は、男性より女性の方が重視度が高く、安全性は男女で同等の高さ。
- ・男性では年齢が低い層で「室内全体のゆとり」「シートの座り心地」などの居住性に関わる項目、用途では「仕事通勤等での使用」が高い。年齢が高い層では経済性を重視する傾向がみられ、特に70代以上で高い。安全性に関する項目は、50代、60代で高いが、70代以上で低い。
- ・女性では、年齢が低い層では「エアバッグ等」「車の大きさ」などの安全性に関わる項目、用途では「仕事通勤等での使用」「家族の送迎での使用」が高い傾向。年齢が高い層では、特に60代後半以上で経済性に関わる項目が高い。

現保有車の購入時重視度（「重視した」回答者）

	中高年全体	性別		男性					女性				主用途			
		男性50歳～	女性50歳～	50歳～	55歳～	60歳～	65歳～	70歳～	50歳～	55歳～	60歳～	65歳～	仕事・通勤・商用	レジャー	買物・用足し	
	n 1,087	801	286	131	157	176	140	197	74	82	64	66	427	179	468	
経済性	燃費の良さ	41	40	45	31	34	41	40	49	48	48	31	52	42	37	42
	税金・保険の安さ	31	28	39	22	28	31	27	29	46	37	35	36	34	22	31
	車両価格	45	43	53	37	41	42	41	49	52	57	44	58	45	38	49
	点検修理費用の安さ	22	21	25	15	25	24	17	24	25	26	14	36	23	20	23
	故障の少なさ	38	38	37	33	43	41	37	37	29	45	28	44	39	39	37
用途や使用場面	仕事通勤等での使用	31	30	37	34	37	38	22	17	53	33	36	22	55	11	16
	買い物等での使用	33	28	47	23	21	25	29	40	47	47	44	50	25	24	44
	家族の送迎での使用	20	17	27	20	12	17	14	21	28	37	19	20	17	11	25
	友人とのレジャー	11	11	11	19	10	12	9	8	13	17	9	4	13	20	7
	家族とのレジャー	18	19	17	26	15	20	16	17	17	21	10	18	15	29	17
	恋人とのレジャー	12	13	8	14	11	10	14	16	9	10	5	6	9	23	10
	一人でのレジャー	9	9	8	7	9	11	11	8	9	12	3	6	7	15	8
	趣味等での外出	10	8	13	7	8	10	8	9	13	15	13	7	9	14	9
	冠婚葬祭などの使用	5	4	6	2	5	6	2	5	9	8	5	2	5	5	5
イメージ期待	高級感のある車	11	13	7	11	16	13	14	11	7	9	4	7	13	13	9
	スタイルの美しさ	22	23	18	26	25	22	25	17	16	19	18	21	22	29	18
	流行のボディタイプ	11	12	11	16	12	10	13	9	13	12	7	11	12	10	12
	レジャーイメージ	7	7	4	9	9	5	9	6	1	7	-	9	6	8	7
	ステータスのある車	6	7	3	9	11	7	5	5	1	5	2	2	7	8	4
居住性・操作性	小回り・取り回し	40	35	53	27	27	39	36	41	52	53	53	56	37	33	45
	乗り降りしやすさ	37	33	49	34	30	33	30	36	51	50	40	53	36	29	41
	座位位置の高さ	28	26	35	30	26	29	33	16	37	36	37	32	29	26	29
	頭上のゆとり	25	24	27	28	22	25	25	19	27	32	24	23	26	22	25
	荷室スペースの広さ	27	26	29	31	25	30	30	18	24	33	26	30	26	30	26
	荷室の使い勝手良さ	25	25	27	28	24	27	24	20	27	29	25	27	26	26	25
	シートの座り心地	26	26	27	23	31	28	27	20	23	29	26	30	27	25	26
	後席のゆとり	19	18	22	21	19	20	16	13	18	24	19	26	19	24	17
	街中走行の使い易さ	26	24	33	20	23	28	23	25	30	29	38	38	25	28	27
安全性	室内全体のゆとり	27	27	29	33	28	26	27	22	28	33	26	28	28	26	27
	車の大きさ	34	33	36	30	34	32	35	34	31	43	33	37	32	37	35
	エアバッグ等	44	43	45	38	46	47	51	35	47	51	47	35	45	43	43
	ABS等安全性能	38	39	34	41	47	41	42	29	35	36	34	31	40	43	35
	ボディタイプ安全性	26	27	25	27	31	27	31	20	28	25	26	18	28	31	24
環境	排気ガスが少ない	31	29	35	25	29	31	28	31	29	38	34	38	33	27	31
	リサイクル率が高い	15	14	18	12	15	14	16	13	17	18	17	21	17	10	15

■:「中高年全体」より5%以上

■:「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上

➤:年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

➤:年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

(%)

3. 中高年層の今後の乗用車利用意向

1) 乗用車の買い替え意向

- 男性の買い替え意向は50代で8割台、60代で7割台だが、70代以上では5割台に留まる。
女性の買い替え意向は50代から60代前半で6～7割台であるが、60代後半以上では5割台に留まる。
- ・ 主用途別にみると、買い替え意向は「仕事・商用・通勤」「レジャー」「買い物・用足し」の順に高い。
- ・ 退職金支給額（予定含む）別にみると、金額のより高い層で購入意向が高い傾向がある。

乗用車新車(A)保有者の買い替え意向

		n	今後1年以内	今後2年以内	今後3年以内	今後4年以内	今後5年以内	今後6年以内	今後7年以内	それ以降	買替え時期は未定	買い替えずに乗りつづける	自動車の保有をやめる	買い替え意向	n	新車	中古車
全体		1,934	2	5	5	3	6	1	2	4	45	24	3	73	1,354	97	3
中高年全体		1,082	2	7	6	3	6	2	2	3	41	25	4	71	736	96	4
性別	男性50歳～	797	2	7	6	3	7	2	2	3	40	23	5	72	551	96	4
	女性50歳～	285	3	7	4	2	4	1	3	3	42	29	3	68	185	96	4
男性	50～54歳	131	2	7	6	2	10	2	5	3	48	15	1	84	106	96	4
	55～59歳	156	2	9	6	3	12	2	3	3	45	17	-	83	125	96	4
	60～64歳	175	3	6	6	3	7	5	2	5	39	23	1	75	125	98	2
	65～69歳	140	1	8	7	4	6	-	1	3	43	24	4	72	96	96	4
	70歳～	195	3	5	6	2	3	2	2	3	29	32	15	53	99	94	6
女性	50～54歳	74	1	5	5	1	7	-	3	4	42	30	1	69	49	98	2
	55～59歳	82	4	6	4	2	4	1	1	2	55	21	-	79	61	92	8
	60～64歳	64	3	13	5	3	-	2	2	3	34	36	-	64	39	95	5
	65歳～	65	2	5	3	2	6	2	5	2	32	32	11	57	36	100	-
主用途	仕事・商用・通勤	426	3	7	5	3	7	2	2	3	44	23	1	76	308	95	5
	レジャー	178	1	9	7	3	8	1	5	1	38	24	5	71	123	97	3
	買い物・用足し	467	2	6	6	2	5	2	2	4	38	27	7	66	297	96	4
中高年全体		525	2	8	5	3	8	2	2	4	39	24	4	72	368	96	4
問48 退職金 支給額	500万円未満	94	1	1	4	3	7	2	3	3	44	28	3	69	62	94	7
	500～1000万円未満	55	-	11	7	4	7	2	2	4	33	26	6	69	37	97	3
	1000～1500万円未満	66	2	14	5	3	12	5	2	2	29	21	8	71	47	98	2
	1500～2000万円未満	67	5	13	5	2	6	2	3	5	36	22	3	75	50	94	6
	2000～3000万円未満	96	3	6	4	3	13	1	3	6	45	15	1	84	79	96	4
	3000～5000万円未満	40	-	13	10	3	3	5	-	5	33	25	5	70	27*	93	7
	5000万円以上	3*	33	-	-	33	-	-	-	-	33	-	-	100	3*	100	-
	わからない	104	1	6	5	3	4	-	1	3	42	33	3	64	63	97	3

□:「全体」より5%以上、または「中高年全体」より5%以上 (%)

■:「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上、「主用途」より5%以上 (%)

∨: 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

∨: 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

*: サンプル数30未満につき参考値、∨ ∨ ∨ ∨ ∨ ハッチング対象から除く

※本節では、全体: 全体の乗用車新車(A)

中高年全体: 中高年全体の乗用車新車(A)

新車買い替え意向者: 中高年全体乗用車新車(A)の内の新車買い替え意向者

2) 買い替え予定車の特性－車種

- 買い替え予定車の車種は、男性では50代前半で「ボンネットワゴン」「キャブワゴン」の割合が高いが、50代後半以上では「大衆車」「小型車」「軽乗用車・ボンバン」が高い。女性では「大衆車」「軽乗用車・ボンバン」が高く、年代による差はみられない。
- ・ 買い替え予定車種を現保有車種の構成と比較すると、男女とも全ての年代で、「軽乗用車・ボンバン」の割合が高く、「ボンネットワゴン」が低い。
- ・ 主用途別にみると、「仕事・商用・通勤」で「大衆車」が高い。

乗用車新車(A)保有者の買い替え予定車車種

	n	大・中型		小型車		大衆車		ボンネットワゴン		キャブワゴン		軽乗用車・ボンバン		
		予定車車種	現保有車種	予定車車種	現保有車種	予定車車種	現保有車種	予定車車種	現保有車種	予定車車種	現保有車種	予定車車種	現保有車種	
中高年全体	685	1,087	7	5	17	18	26	21	14	25	8	7	29	25
新車買い替え意向者	640	706	8	6	18	20	26	21	14	27	8	7	27	19
性別														
男性50歳～	480	529	9	7	20	23	23	18	15	28	9	9	23	16
女性50歳～	160	177	3	2	11	10	36	33	10	23	3	2	38	30
男性	50～54歳	88	102	10	3	16	16	16	10	22	41	19	17	14
	55～59歳	109	120	11	5	22	27	23	16	15	30	9	9	20
	60～64歳	113	122	17	12	16	22	20	17	16	25	6	9	25
	65～69歳	85	92	5	9	21	19	27	24	15	26	9	7	22
	70歳～	85	93	-	5	28	30	28	23	9	18	2	3	32
女性	50～54歳	42	48	2	-	10	10	33	23	10	27	5	4	41
	55～59歳	51	56	2	4	18	9	31	30	14	30	2	4	33
	60～64歳	33	37	-	-	6	14	39	35	12	19	-	-	42
	65歳～	34	36	6	6	9	8	44	47	3	8	3	-	35
主用途	仕事・商用・通勤	263	293	10	6	19	21	24	16	13	27	8	10	26
	レジャー	112	119	13	11	21	23	24	19	15	28	8	8	18
	買物・用足し	258	286	3	2	15	17	30	29	14	26	7	4	31

(%)

■:「現保有車車種」より5%以上

□:「予定車車種」より5%以上

∨∧: 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

∨∧: 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

※ 買い替え予定車については「その他」を除いた車種を100%として計算した。

2) 買い替え予定車の特性－エンジンタイプ及び車両価格

- 買い替え予定車のエンジンは、男性では全世代を通じてハイブリッドが2割以上と多い。特に50代後半では3割強。
- ・ ハイブリッドは、女性では50代が2割強で、年齢が高いほどその比率が低く60代後半以上では1割以下に留まる。
- ・ 買い替え予定車の車両価格は、男女とも年齢が高くなるほど価格が低い傾向にある。
- ・ 男性では、50代前半で220万円台だが70代以上では160万円台に留まる。女性では、50代では160万円台だが60代後半以上では140万円台。現保有車の購入価格と比較すると、男女ともほとんどの年代で低い。
- ・ 主用途別にみると、車両価格は「レジャー」「仕事・商用・通勤」「買い物・用足し」の順に高い。

乗用車新車(A)保有者の買い替え予定車エンジンタイプ

		n	ガソリンエンジン	ディーゼルエンジン	ハイブリッド	その他
中高年全体(現保有車)		1,072	96	2	2	0
中高年全体(買い替え予定車)		695	71	3	25	1
性別	男性50歳～	523	68	4	27	1
	女性50歳～	172	80	1	19	1
男性	50～54歳	101	73	4	23	-
	55～59歳	120	64	3	33	-
	60～64歳	121	69	3	27	-
	65～69歳	89	69	6	23	3
	70歳～	92	66	5	28	-
女性	50～54歳	47	75	-	23	2
	55～59歳	55	76	2	22	-
	60～64歳	35	83	-	17	-
	65歳～	35	91	-	9	-
主用途	仕事・商用・通勤	289	68	4	28	0
	レジャー	118	75	2	23	-
	買い物・用足し	280	73	3	23	1

(%)

乗用車新車(A)保有者の買い替え予定車車両価格

		買い替え予定車							平均(万円)	現購入平均保有金額(万円)	
n		80万円以下	120万円以下	160万円以下	200万円以下	250万円以下	300万円以下	301万円以上			
中高年全体		741	2	23	25	19	14	7	10	184.3	203.5
新車買い替え意向者		700	1	21	25	20	14	8	11	189.2	215.1
性別	男性50歳～	524	1	17	23	20	17	9	13	199.6	229.6
	女性50歳～	176	2	32	30	18	7	5	5	158.1	171.5
男性	50～54歳	99	1	9	17	22	24	9	17	221.3	239.0
	55～59歳	120	1	15	23	18	17	11	16	208.8	240.8
	60～64歳	122	1	16	25	19	14	9	16	207.3	241.2
	65～69歳	91	-	15	28	24	15	7	11	192.2	220.7
	70歳～	92	2	32	25	19	14	7	2	161.3	198.4
女性	50～54歳	48	2	33	19	25	8	6	6	166.0	166.5
	55～59歳	56	-	30	34	16	7	5	7	167.1	189.8
	60～64歳	36	3	33	36	14	6	3	6	150.1	165.7
	65歳～	36	6	33	33	17	6	6	-	141.7	154.6
主用途	仕事・商用・通勤	292	1	17	23	22	16	10	12	197.7	218.6
	レジャー	117	1	13	24	16	21	6	20	217.3	255.2
	買い物・用足し	283	2	28	28	19	10	6	7	169.0	189.8

(%)

■ : 「中高年全体」より5%以上、または「買い替え予定車」より5%以上、または「新車買い替え意向者」より5%以上

■ : 「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上

∨ : 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

∧ : 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

2) 買い替え予定車の特性－重視点の変化

- 買い替え予定車の重視点を現保有車の購入時重視点と比較すると、男女ともに「経済性」「環境」「安全性」次いで「居住性・操作性」に対する重視度が大きく増加している。これらの重視度の増加は、男性では特に60代後半以上で大きい。
- ・ 用途別にみると、「経済性」の重視度の増加には差がないが、「環境」「安全性」「居住性・操作性」の重視度の増加は、「仕事・商用・通勤」「買い物・用足し」の使用層の方が「レジャー」使用層より大きい傾向がある。

現保有車購入時重視度と買い替え予定車に対する重視度の差分

	中高年全体	性別		男性					女性				主用途			
		男性50歳	女性50歳	50歳	50歳	60歳	60歳	70歳	50歳	50歳	60歳	60歳	仕事・通勤・商用	レジャー	買物・用足し	
(n=中高年全体)	1,087	801	286	131	157	176	140	197	74	82	64	66	427	179	468	
(n=新車買い替え意向者)	706	529	177	102	120	122	92	93	48	56	37	36	293	119	286	
経済性	燃費の良さ	27	26	31	27	28	20<	30	32	37	30	37>	19	25	27	29
	税金・保険の安さ	19	19	20	11<	24	12<	30	22	16	22	24	18	17	16	23
	車両価格	13	13	15	18	14	11	12	12	16	17	12	11	15	14	12
	点検修理費用の安さ	25	24	27	20	27>	16<	32	29	29	32	30>	16	26	20	26
	故障の少なさ	26	24	33	18	26	17	26	35	33	26	47>	27	26	21	30
用途や使用場面	仕事通勤等での使用	1	-1	7	3	-4	-11	-4<	10	2<	13	8	-	-6	5	6
	買い物等での使用	5	4	10	-1<	10	5	6	5	14	5	18>	5	5	3	7
	家族の送迎での使用	8	5	15	-6<	6	4	13	14	13	11	31>	6	5	4	13
	友人とのレジャー	8	7	11	2	7	3	13	12	7	13	20>	4	6	5	12
	家族とのレジャー	5	5	4	5	5	-1	8	9	7	6	5>	-7	7	-1	6
	恋人とのレジャー	10	10	8	8	9	9	14	15	7	8	13>	2	11	5	11
	一人でのレジャー	8	9	7	9	9	5	9	13	7	8	4	5	7	13	8
イメージ期待	趣味等での外出	6	5	11	5	6	2	6	8	13	7	8	14	6	6	7
	冠婚葬祭などの使用	4	4	7	3	4	2	5	4	9	9	6	2	6	3	4
	高級感のある車	4	3	8	2	-1	5	5	2	17>	5	7	0	7	2	2
	スタイルの美しさ	1	-2	7	-2	-	-1	-6	-4	18>	1	8	1	3	-5	1
	流行のボディタイプ	2	1	5	-2	1	2	2	-1	9	7	7>	-7	4	4	-1
居住性・操作性	レジャーイメージ	3	2	5	-0	0	3	4	3	10	2	7	-2	4	4	1
	ステータスのある車	5	4	7	4	-1	4	7	7	14	5	9>	-2	6	7	3
	小回り・取り回し	8	9	8	9	13>	-1<	14	17	2<	13	13	4	7	10	9
	乗り降りしやすさ	12	12	11	3<	14	6<	24	19	2<	22	18>	1	13	7	13
	座位位置の高さ	14	15	10	7<	20	3<	17	28	5<	21	15>	-6	13	10	16
	頭上のゆとり	11	11	13	3<	16	3<	16	16	15	22	17>	-12	13	6	13
	荷室スペースの広さ	8	9	4	4	13>	2	8	14	9	9	11	-19	12	0	7
	荷室の使い勝手良さ	9	9	9	4	10	3<	13	13	10	13	17>	-13	11	4	8
	シートの座り心地	16	15	18	16	14	7<	20	18	17<	29	21>	-1	16	11	17
	後席のゆとり	11	11	11	11	13>	1	17	16	12	16	15>	-2	13	5	12
安全性	街中走行の使い易さ	12	13	10	10	15>	5<	17	25	14	24>	-0	-8	14	2	16
	室内全体のゆとり	11	11	11	7	13	5<	15	15	13	16	12>	-6	12	6	12
	車の大きさ	13	11	20	11	14	6	10	14	26	23	25>	-0	17	7	13
	エアバッグ等	13	11	17	3	11	4	11<	29	14	21	16	10	12	5	17
環境	ABS等安全性能	15	13	22	2<	12	5<	17	29	21	29	22>	11	13	10	20
	ボディタイプ安全性	19	17	25	7<	17	9<	25	27	24	24	34>	15	19	8	23
	排気ガスが少ない	22	22	22	13	27>	10<	30	31	26	24	26>	7	20	19	25
		25	26	14	33>	16<	36	29	30	30	23	16	24	19	30	

: 「中高年全体」より5%以上
 : 「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上
>> : 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの
>< : 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

2) 買い替え予定車の特性－希望する車

●男女とも、上位の項目は「走行時の操作性が高く運転しやすい車」「使い勝手がよく経済的で実用的な車」「排気ガスなどが少なく環境配慮の車」。男性では、さらに「長距離を走行しても疲れが少ない車」が上位に挙がる。

- ・男性では、年齢が高いほど「車体サイズが小さくて小回りがきく車」「内装等は程々で小さく価格の安い車」等の実利的な車の希望が高く、「生活スタイルをアピールできる車」「車内が豪華でぜいたくな車」「高性能エンジンのスポーティな車」等の自己表現や運転を楽しめる車の希望が低い傾向。
- ・女性では、50代で「荷室スペースが広く使い勝手のよい車」「多少価格が高くても燃費のよい車」等の実利的な車の希望が高い。「生活スタイルをアピールできる車」「ファッションセンスに合う車」等の自己表現できる車の希望は年齢が高いほど低い傾向。
- ・主用途別には、「レジャー」用途では「運転することに爽快感を感じる」や「生活スタイルをアピールできる車」のような自己表現や運転を楽しめる車の希望が高い。「買い物・用足し」用途では「車体サイズが小さくて小回りがきく車」「内装は程々で小さく価格の安い車」のような実利的な車への希望が高い。

今後購入を希望する車(「非常にそう思う」+「そう思う」回答者)

		n	走行時の操作性高く運転しやすい車	使い勝手よく経済的で実用的な車	排気ガスなどが少なく環境配慮の車	長距離を走行しても疲れが少ない車	全体のバランスのとれた車	荷室スペースが広く使い勝手のよい車	耐久性ありモデルチェンジが少ない車	多少価格が高くても燃費のよい車	車体サイズが小さくて、小回りがきく車	家族でゆったりくつろげる居住性	自分の好みの色を選べる車	予算を多少超えても気に入った車	内装等は程々で小さく価格の安い車	運転することに爽快感を感じる車	レジャー時に多目的に使える車	特別仕様車などの買い得な車	車体サイズ小さくても内装充実の車	車内のゆとりよりもスタイルの良い車	知性的でおしゃれな車	生活スタイルをアピールできる車	ファッションセンスに合う車	車内が豪華でぜいたくな車	悪路走行性高くアウトドア気分が車	高性能エンジンのスポーティな車	自分なりのドレスアップしやすい車
中高年全体		1,087	95	94	91	89	89	80	77	76	66	63	61	59	55	55	46	44	44	28	27	27	22	22	21	19	12
新車買い替え意向者		706	96	93	93	90	90	80	77	77	63	64	65	63	50	57	47	47	44	29	29	29	24	24	21	20	12
性別	男性50歳～	529	95	92	93	92	90	80	77	77	60	69	61	63	49	59	50	48	44	31	29	30	24	27	23	22	13
	女性50歳～	177	97	96	93	82	88	81	75	75	72	49	75	61	53	53	38	44	45	24	27	25	25	16	15	12	11
男性	50～54歳	102	94	85	85	92	86	82	76	67	44	64	62	67	36	62	50	44	40	37	27	35	23	31	25	30	15
	55～59歳	120	95	89	93	93	92	76	80	77	56	72	68	65	50	60	53	50	43	33	40	37	29	31	25	20	15
	60～64歳	122	97	95	97	93	92	78	76	81	56	72	58	62	51	58	47	48	45	31	31	30	24	31	17	19	13
	65～69歳	92	98	97	96	93	94	79	80	77	69	63	62	58	48	55	53	42	45	26	25	28	23	24	26	23	12
	70歳～	93	92	96	92	90	87	88	74	84	81	70	56	64	62	58	46	52	47	27	17	18	18	14	24	20	8
女性	50～54歳	48	98	94	94	88	88	89	73	83	79	48	79	67	57	60	42	51	55	31	34	33	31	17	15	19	15
	55～59歳	56	96	98	95	84	89	84	73	80	64	48	73	55	55	55	31	43	38	18	18	29	27	13	13	9	9
	60～64歳	37	94	100	89	72	91	79	77	68	71	44	71	60	54	51	49	46	46	37	29	18	26	17	17	6	14
	65歳～	36	100	91	94	83	83	67	81	64	78	57	74	66	43	44	31	34	40	11	31	11	14	19	14	14	6
主用途	仕事・商用・通勤	293	96	93	91	92	88	81	75	80	55	66	63	64	48	60	37	49	43	30	29	28	24	29	24	17	13
	レジャー	119	96	90	97	90	93	77	80	80	57	66	61	64	39	64	64	45	51	36	29	36	31	26	25	28	16
	買い物・用足し	286	96	94	93	87	90	81	78	73	75	60	68	60	58	52	49	45	43	26	28	27	21	19	16	19	10

■ : 「中高年全体」より5%以上、または「新車買い替え意向者」より5%以上

■ : 「男性50歳～」または「女性50歳～」より5%以上

▲ : 年齢が高くなるにつれて、20%以上の差がみられるもの

▼ : 年齢が高くなるにつれて、10%以上の差がみられるもの

(%)

本調査における車種区分

車種区分 (車名対応表) (~その1~)

注) 乗用車(ワゴン系)は次頁。

車種 メーカー名	乗用車 (セダン系)						軽乗用車 * 軽オフロード型、 軽キャブワゴン を含む
	大型車	中型車	小型車		大衆車		
			A	B	A	B	
いすゞ			ピアッツア	ジェミニ FR ジェミニ アスカ 117クーペ	ジェミニ FF PA ネロ		
スズキ					カルタス エスティーム カルタス クレセント カルタス(新型) エリオ SX4 SX4セダン	カルタス(旧型) カルタスM スイフト	フロンテ セルボ セルボ・モード アルト カブチーノ ワゴン R Kei MRワゴン ラパン ツイン * ジムニー(660) * エブリワゴン
ダイハツ				アルティス	コンパノー ヘルリーナ スパイダー シャルマン アプローズ	コンソルテ シャレード シャレードソシアル ストーリーア YRV ブーン クー ビーゴ	フェロー(MAX) クオアレ リーザ ミラ オブティ ムーヴ ネイキッド * テリオスキッド * アトレワゴン MAX コペン タント ムーヴラテ ミラジーノ エッセ ソニカ
マツダ		ユーノスコモ センチア MS-9	ルーチェ コスモ(旧) サバンナ RX-7 アンフィニ RX-7 MS-8 ユーノス800 ミレーニア RX-8	カペラ ヘルソナ ユーノス 300 ユーノス 500 クロノス MX-6	ランティス クレフ アテンザ ユーノス 500 アークセラセダン	ユーノス100 ファミリア エチュード サバンナ(除RX-7) プレッツ ロードスター AZ-3 アークセラセダン	レビュー キャロル AZ-1 AZ-ワゴン ラビュタ * AZ-オフロード スピアーノ
トヨタ	センチュリー セルシオ LS(ハイブリッド含む)	クラウンSD系、ロイヤル、 アスリート、マジェスタ クラウンコンフォート アリスト ウィンダム プロブレ プレビス プロナード オリジン GS(ハイブリッド含む)	マークII (マークX) チェイサー クレスタ スープラ ツア カムリ グラシア ヴェロッサ コンフォート SC	コロナ(プレミオ) フリウス カリナ(アリオン) アルテツツア カムリ MR-S ビスタ プレイト セリカ カムリ MR2 IS	カローラ カローラ (含カローラランクス) スプリンター ターセル コルサ カローラII サイノス アレックス カローラアクシオ オーリス	スターレット ウィッツ デュエット プラッツ WILL Vi パッツ バルタ	
日産	プレゼン特 インフィニティ Q45	セトリック/クローリア シーマ J・フェリー レバート フーガ	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	ブルーバード ブルーバード シルフィ プリメーラ プリメーラ カミノ プレセア オースター/スタンザ シルビア 180SX	サニー パルサー ローレル スピリット リハルタビラ ルキノ ティーダラティオ ティーダ	マーチ Be-1 PAO フィガロ ノート マイクラC+C	ハイパーミニ モコ オプティ ピノ クリッパーリオ
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 インプレッサ/リナ	スバル(1000~1300)	ジャスティ	レックス ウイヴィオ プレオ * ティアスワゴン * クラシック R2 R1 ステラ
ホンダ		レジェント NSX	インスパイア ビガー(新型) セイバー	アコード アスコット/イノーバ ビガー(旧型) プレリュート コンチェルト インテグラ/クイント トマーニ(旧型) ラファーガ トルネオ S2000	ホンダ1300 シビック シビックフェリオ シビックハイブリッド CR-X インテグラSJ トマーニ(新型) インサイト FCX EVプラス ホンダ1500	シティ ロコ フィット S600 S800	ホンダ N360 ライフ ライフダック トゥーティ ビート セスト * ハモス * ハモスビオ * Z * サッツ
三菱	プラウディア ディグニティ	テホネア	スタリオン ギャランラムダ(Λ) エテルナムダ(Λ) ギャランシグマ(Σ) (HTのみ) シグマ ディアマンテ GTO	ギャラン エテルナムダ(Σ) ギャランシグマ(Σ) (除 HT) ギャラン GTO エテルナ エメロート FTO アスパイア	ランサー ギャラン FTO ミラーシュ ランサーセディア ギャラン フォルティス	コルト コルトプラス	ミニカ ミニカトッポ トッポBJ ekワゴン * ハンシェロミニ * タウンボックス アイ
海外メーカー 国産車				テルスター テルスター II	レーサー	フェスティバ シボレークルーズ	
輸入車 *(注)	ベンツS/Eクラス BMW7/5シリーズ フォード トーラス ボルボ サブ ベンツCL/CLS ベンツSL アルファ166	ジャガー ホンティアック アウディ100/A8/A6 ボルシェ キャデラック 等	アウディ80/A4/A3 ベンツ190/Cクラス BMW3/1シリーズ VWビートル フォード モンテオ ベンツCLK/SLK アルファ155/156 アウディTT	VWゴルフ/パサート ブジョー306/307/406 ルノー オヘル アストラ/ベアトラ ローバー PTクルーザー アルファ147 等	フィアット パンダ フィアット ウーノ アウトビアンキ シトロエン2CV VW ホルホ ベンツAクラス	ローバークーバー(ミニ) オヘル ブジョー206 ルノー トウインゴ 等	
逆 輸入車	セプター アパロン	プロナード	アコードクーペ エクリプス キャバリエ インスパイア/セイバー(98~03年)	アヘンシス カリスマ プリメーラ UK シビックタイプR 等	シビッククーペ 等 シビックGX	フィットアリア	

* (注1) : 輸入車には、国産メーカーの輸入車を含む。 (注2) : 軽乗用車には、軽オフロード型/軽キャブワゴンを含む。

車種区分 (車名対応表) (~その2~)

注)バン・トラックは次頁。

車種 メーカー名	乗用車 (ワゴン系)					
	ボンネットワゴン			キャブワゴン		
	ステーションワゴン			オフロード型	キャブタイプ	セミキャブタイプ
	ステーションワゴン	背の高いワゴン	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 ミュ- (旧型) ミュウイザード	ファーゴワゴン	ファーゴファミリー
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 ツリオ		ジムニーワゴン ジムニーワイド エスクート エスクート・ノマド X-90 シエラ グラントエスクート		エブリイプラス エブリイランディ ランディ
ダイハツ		ハイザー		ラガーワゴン ロッキー テリオス	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 サハナワゴン 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 アクセラスホーツ	デミオ パリーサ	MPV フレマシー	プロシード・マービー プロシード・レバンテ トリビュート CX-7	ホンゴワゴン ホンゴ プローニワゴン ユーノスカーゴワゴン	ホンゴ フレンジイ
トヨタ	クラウンワゴン (エステート) マークIIワゴン (クオリス) カルディイ マークII フリット サクシードW 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 カリブ カムリ グランアワゴン ピスタワゴン (アルデオ) スプリンターワゴン プロボックスW WILL VS アベニスW	ナディア オーバ スパシオ ラウム ファンカーゴ bB bB オープンデッキ WILL サイファ イスト ホルテ ラクティス	イプサム ガイア ウイッシュ アイシス シエンタ	ランドクルーザー ランクルプラド ハイラックスP/U ハイラックスサーフ メガクルーザー ハリアー (含ハイブリッド) クルーガー V (含ハイブリッド) RAV4 ヴォルツ キャミ ラッシュ	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 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 ヴォクシー スパークー
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 アベニール プリメーラワゴン プリメーラ カミワゴン サニー カルフォルニア ウイングロード ADワゴン ラシーン S-RV ムラーノ テュアリス	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 フレサージュ パサタ 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	キャラバン/ホーミーコーチ パネット	エルグラン ラルゴ パネットセレナ セレナ
富士重工 (スバル)	レオーネワゴン レガシィワゴン インプレッサワゴン		トラヴィック	スバル ビッグホンワゴン フォレスター レガシィアウトバック	トミンゴ	
ホンダ	アコードワゴン シビックカントリー オルティア エアウェイブ	シビックシャトル SM-X キャバ アヴァンシア シビック5ドア モビリオスハイク	オデッセイ ストリーム エディックス	CR-V HR-V ジャズ ホライズン MDX クロスロード		ステップワゴン モビリオ エリシオン
三菱	ミラージュワゴン ランサーワゴン リベロワゴン レグナム ランサーセディアワゴン ランサーセディアワゴン	RVR 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 ディオ グランデイス	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	デリカ (スターワゴン)	デリカ (スペースギア) タウンボックス ワイド デリカ D:5
海外メーカー 国産車	テルスターワゴン	シボレー MW フェスティバ ミニワゴン	イクシオン	エスケープ	スベクトロン	フリーダ
輸入車 *(注)	ベンツ C クラスワゴン ベンツ E クラスワゴン アウディ A4 アバント モンデオワゴン BMW3/5ワゴン	ホルホ V70 ホルホ V40 オペル アストラワゴン オペル アストラワゴン ゴルフ/パサートワゴン ゴルフクーラン	シボレー プレーザー フォード エクスプローラー ローバー ティスカハリー クライスラー ホイジャ クライスラー フェロキー プジョー 206/307G	ルノー セニック BMW X5/X3 VW ヴァレグ ベンツ G/M 等		
逆 輸入車	デリアマンワゴン セプターワゴン	アコードワゴン (91~98年) クロスロード		ミストラル ラグレイト ミュ- (新型) ウイザード MDX エレメント ヴォルツ		ベンツ シボレーアストラ GM

* (注) 国産メーカーの輸入車を含む

車種区分（車名対応表）（～その3～）

メーカー名	バン・トラック					
	ボンネットバン			キャブバン	キャブトラック	その他
	軽	軽以外	オフロード型			
いすゞ			ビッグホンバン ムー（旧型） ロデオ	ファゴバン	ファゴトラック	
スズキ	アルト フロントバン ジムニーバン（550・660） セルボ マイティホーイ	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 キャレイバン	キャリイトラック	
ダイハツ	フェローバン（含むMAX） ミラ リーザ ミラクオーレ クオーレバン	シャルマンバン シャレードバン	ラガー タフト	デルタバン ハイゼットバン ハイゼットカーゴ アトレ	ハイゼットトラック ミゼット2 デルタトラック	
マツダ	ポーターバン	カペラカーゴバン ルーチェバン ファミリアバン	プロシード	ボンゴバン ボンゴプロニイバン スクラムバン ポーターバン	ボンゴトラック ボンゴプロニイトラック スクラムトラック ポータートラック	
トヨタ		クラウンバン マークIIバン コロナバン カリナバン カルディナバン サクシードバン カローラバン 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	ハイエスバン レジアスバン レジアスエースバン タウンエースバン ライトエースバン ハイメディック	ハイエストラック タウンエストラック ライトエストラック	
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 エクスパート	テラノ サファリ ダットサン	キャラバン ホーミー パネット パネットラルゴ セレナカーゴ クリッパーバン	パネットトラック クリパートラック	
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 ヴァイヴイオバン プレオバン	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	シビックバン パートナー シティプロ シビックプロ		アクティバン ストリート バモスホビオバン	アクティトラック	
三菱	ミニカエコノ ミニカバン ミニカトッポバン	ギャランバン エテルナバン ランサーバン ミラージュバン リベロカーゴ ランサーカーゴ	パジェロ ジープ ストラダー（旧型） フォルテ4WD	デリカバン デリカカーゴ ミニキャブバン プラホー	ミニキャブトラック デリカトラック	
海外メーカー 国産車						
輸入車 *（注）						
逆 輸入車			ストラダー（新型）			

*（注）国産メーカーの輸入車を含む

調査・市場調査 乗用車分科会 委員名簿

(2008年3月現在)

社団法人 日本自動車工業会

分科会長	高橋 まき	日産自動車(株)	市場情報室	カスタマー・インサイト・スペシャリスト
委員	斎藤 了	スズキ(株)	四輪国内営業企画部	調査課 係長
〃	惣内 茂	ダイハツ工業(株)	商品企画部	次長
〃	國田 高男	ダイハツ工業(株)	商品企画部	
〃	松崎 紘樹	ダイハツ工業(株)	商品企画部	
〃	小川 英助	トヨタ自動車(株)	調査部	第1調査グループ 主幹
〃	可世木 尚子	トヨタ自動車(株)	調査部	第1調査グループ
〃	伴 果純	日産自動車(株)	市場情報室	
〃	宇野 沙絵子	日産自動車(株)	市場情報室	
〃	宮崎 尚志	富士重工業(株)	スバル	グローバルマーケティング本部
〃	黒谷 博	富士重工業(株)	販売促進部	商品グループ 主事
〃	服部 裕美子	本田技研工業(株)	営業開発室	マーケティングブロック
〃	中島 創	本田技研工業(株)	営業開発室	マーケティングブロック
〃	片山 一郎	マツダ(株)	グローバル商品マーケティング部	戦略企画調査グループ 主任
〃	鈴木 俊邦	三菱自動車工業(株)	マーケティング戦略部	エキスパート
調査担当	伊東 浩史	(株)日本リサーチセンター		
〃	松永 秀和	(株)インサイトリサーチ		
〃	小野 桂一	(株)日本リサーチセンター		