

---

---

# 軽自動車の使用実態調査報告書

---

---

2024年3月

一般社団法人 日本自動車工業会



# まえがき

一般社団法人日本自動車工業会軽自動車委員会では、軽自動車の使用実態と社会的位置づけを把握するために、「軽自動車の使用実態調査」を1981年から隔年で実施しております。このたび、2023年度の調査結果がまとまりましたのでご報告申し上げます。

今回はこれまでの調査で継続的に実施している「軽自動車の使用と購買実態」、地域・高齢者・女性別に見た「軽自動車の存在意義」、「安全技術、電動車に対するユーザー意識」に加え、物価上昇が軽自動車の購入や使用に及ぼす影響や、高齢者の運転免許返納に対する意識といった昨今注目されているテーマを取り上げ調査・分析を行いました。時系列分析には訪問留置調査を実施、各テーマ分析については実態をより詳細に明らかにするためWEB調査およびグループインタビュー調査を実施し、意識の深堀をいたしました。

調査結果からは、引き続き次回購入でも軽自動車に買い替える歩留り意向が高く、軽自動車の存在意義の高さが確認されました。また、公共交通の不便な地域に暮らす高齢者には、日常の移動手段として軽自動車が必要不可欠であり、運転免許返納を少しでも先延ばしするためにも、運転のしやすさや安全性能の更なる進化が期待されています。一方で、物価上昇の影響による新車購入の延期、断念といった行動変化も確認されており、ライフラインとしての軽自動車のあり方を考えていく上で重要なポイントになると考えられます。

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

2024年3月

一般社団法人日本自動車工業会  
軽自動車委員会 軽自動車企画部会  
部会長会社 スズキ株式会社

軽自動車使用実態調査TF  
リーダー会社 スズキ株式会社

# 目次

■調査背景	-----	6
■調査設計	-----	9
■調査結果の要約	-----	13
<b>I. 軽自動車の使用と購買実態</b>	<b>19</b>	
<b>1. 軽乗用系</b>		
(1) 保有車特性	22	
(2) ユーザー属性	23	
(3) 購入状況	24	
(4) 軽自動車を選択する理由	27	
(5) 使用状況	29	
(6) 併有状況	31	
(7) 次期購入意向	32	
(8) 軽自動車保有に関する税の負担感	34	
<b>2. 軽キャブバン</b>		
(1) 保有車特性	36	
(2) ユーザー属性	37	
(3) 購入状況	38	
(4) 軽自動車を選択する理由	39	
(5) 使用状況	42	
(6) 併有状況	45	
(7) 次期購入意向	46	
(8) 軽自動車保有に関する税の負担感	48	
<b>3. 軽トラック</b>		
(1) 保有車特性	49	
(2) ユーザー属性	50	
(3) 購入状況	51	
(4) 軽自動車を選択する理由	53	
(5) 使用状況	55	
(6) 併有状況	58	
(7) 次期購入意向	59	
(8) 軽自動車保有に関する税の負担感	61	
<b>II. 軽自動車の存在意義</b>	<b>62</b>	
<b>1. 地域別</b>		
(1) 人口密度別軽自動車保有比率	63	
(2) 生活条件(公共交通機関の利便性)	64	
(3) 生活条件(各訪問先へのアクセス)	65	
(4) ユーザー属性	66	
(5) 使用実態	67	
(6) 軽自動車の役割	68	
(7) 軽自動車がなくなった場合の困窮度	69	
<b>2. 高齢者</b>		
(1) 高齢者ユーザー属性	70	
(2) 軽自動車の使用頻度と用途	71	
(3) 軽自動車がなくなった場合の困窮度	72	
(4) 免許保有意向	73	
<b>3. 女性</b>		
(1) 女性ユーザー属性	75	
(2) 軽自動車の使用頻度と用途	76	
(3) 軽自動車がなくなった場合の困窮度	77	
<b>III. 2年前(新型コロナピーク時)と比べての 生活・移動手手段の変化 ／軽自動車の用途多様化の実態</b>	<b>78</b>	
<b>1. 生活の変化</b>		
(1) 全体	79	
(2) 属性別	80	
<b>2. 収入／業績の変化</b>	81	
<b>3. 移動手手段の変化</b>	82	
<b>4. 車使用の変化</b>	83	
<b>5. 各用途の利用・意向状況</b>	84	

# 目次

---

IV. 安全技術に対するユーザー意識	86	VI. 物価上昇の影響【WEB調査】	101
1. 運転不安と安全性期待	87	1. 直近1年間の軽自動車(新車)購入検討状況	102
2. 安全装備・機能の魅力度	88	2. 直近1年間の軽自動車購入状況	103
3. 安全装備・機能の装着意向	89	3. 軽自動車購入行動への物価上昇影響	106
4. 安全装備・機能の支払限度額	90	4. 直近1年間に自動車を手放した理由	107
5. 安全装備・機能への不安	91	5. 希望グレードや車種の軽自動車購入を断念した理由	108
V. 電動車に対するユーザー意識	92	6. 軽自動車の新車非購入理由	109
1. 電動車の意向	93	7. 登録車から軽自動車への買い替え理由	110
2. 電動車の懸念点	94	8. 物価上昇前後の運転頻度	111
3. 電動車に追加支払いできる額	95	9. 物価上昇前後の給油頻度	112
4. 電気自動車_1回充電当たり希望走行距離(用途別)	96	10. 物価上昇下での運転距離変化	113
5. 電気自動車_充電許容時間(場所別)／希望充電頻度	97	11. 物価上昇前後の使用用途	114
6. 電気自動車_充電設備設置意向／希望補助金額	98	12. 物価上昇前後の自動車使用サービスの利用割合	115
7. カーボンニュートラル宣言について	99	13. 物価上昇下での自動車関連費用に対する意識	116
		14. 物価上昇下に自動車利用者へのサポートとして期待すること	117
		15. 生活への物価上昇影響	118

<b>VII. 公共交通不便地域の 高齢者免許返納意識 【グループインタビュー調査】</b>	<b>119</b>
グランドサマリー	120
<b>G1: 免許返納前高齢者</b>	
1. サマリー	123
2. 対象者プロフィール	124
3. 運転実態	125
4. 返納意識	126
5. 運転時の不安・困りごと	127
6. 安全装置受容性	128
7. 代替モビリティ受容性	129
<b>G2: 免許返納後高齢者</b>	
1. サマリー	130
2. 対象者プロフィール	131
3. 返納前の運転実態	132
4. 返納までのプロセス	133
5. 返納後の生活の変化	134
6. 返納前における運転時の 不安・困りごと	135
7. 安全装置受容性	136
8. 代替モビリティ受容性	137
<b>G3: 高齢者家族</b>	
1. サマリー	138
2. 対象者プロフィール	139
3. 返納までのプロセスと返納後の 生活の変化（返納後家族）	140
4. 返納意識（返納前家族）	141
5. 免許返納の先延ばしの可能性	142
6. 安全装置受容性	143
7. 代替モビリティ受容性	144
<b>&lt; 付属資料 &gt;</b>	
■ 基本クロス集計表	145

## ■ 調査背景

---

本調査は、日本自動車工業会 軽自動車委員会において、1981年より継続的に行われており、軽自動車の使用状況や軽自動車ユーザーの生活意識、購買行動等の実態から、軽自動車が果たしている社会的な役割や位置付けを明らかにすることを目的とする。

また、変動しつつある社会経済において、今後の軽自動車の一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料としての活用を想定する。

今回の調査では、時系列分析に加え、調査・分析の視点として、以下の6つの分析課題を設定し、報告書を編集した。

- ・軽自動車の存在意義
- ・2年前と比べての生活・移動手段の変化／軽自動車の用途多様化の実態
- ・安全技術に対するユーザー意識
- ・電動車に対するユーザー意識
- ・物価上昇の影響
- ・公共交通不便地域の高齢者免許返納意識

6つの分析課題を明らかにするため、3つの調査研究を行った。

### ①全国訪問留置調査

軽自動車の使用・購入の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、一層の普及を図る諸施策を推進するための基礎資料とすることを目的に、全国の自家用軽自動車を保有する世帯及び事業所を対象に訪問留置調査を実施。

### ②WEB調査(インターネット調査)

物価上昇、車両価格上昇等が軽自動車の保有、購入、使用等へ与える影響を把握することを目的にWEB調査を実施。

### ③グループインタビュー調査

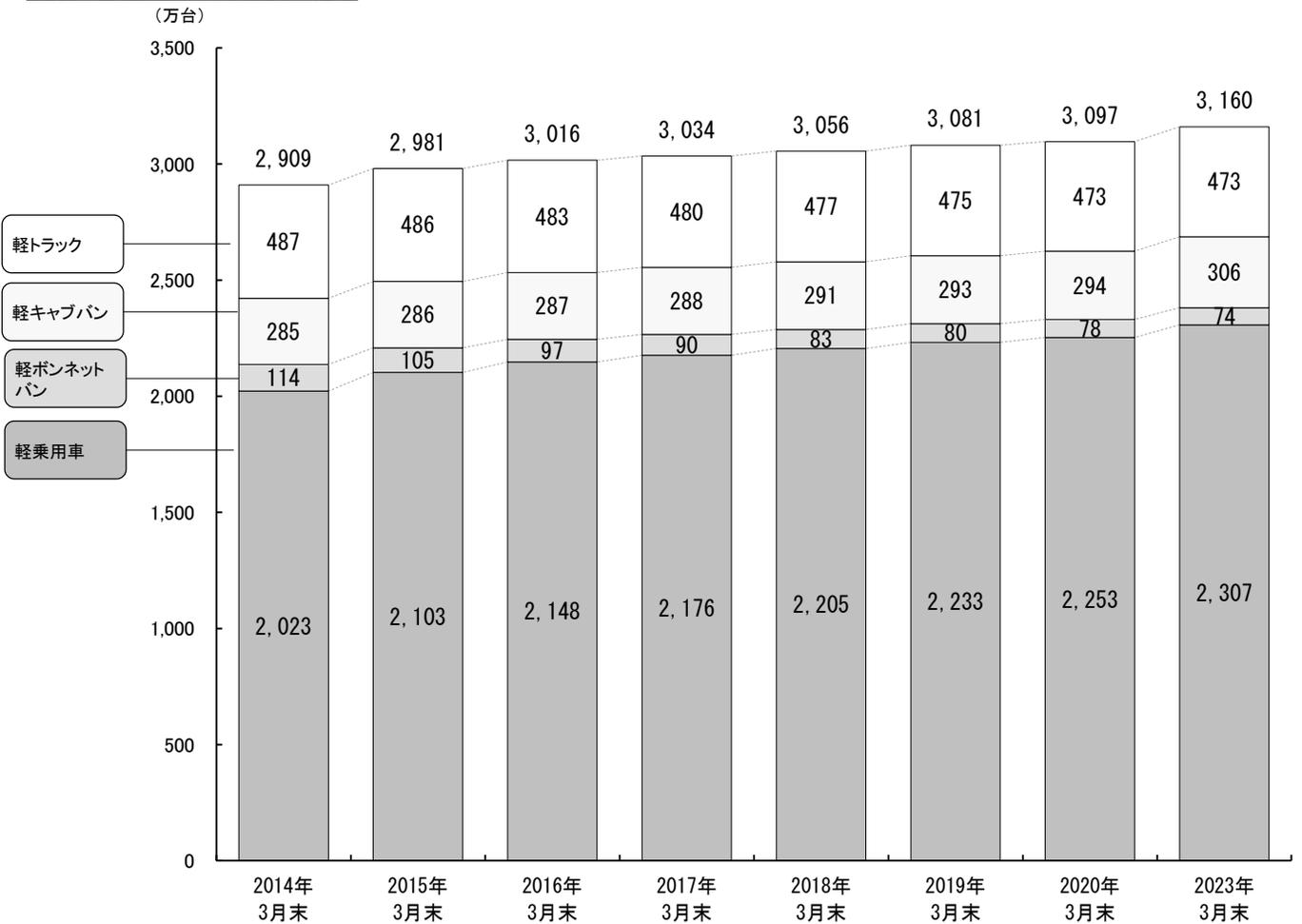
高齢者の軽自動車保有中止(免許返納)と中止後の移動手段についての実態や意識を把握することを目的に公共交通不便地域在住の高齢ユーザーを対象にインタビュー調査を実施。

# ■ 調査背景

## 軽自動車保有台数の推移

- 軽自動車の保有台数は、2023年3月末で3,160万台。
- 軽乗用系(軽乗用車+軽ボンネットバン)は、2023年3月末で2,381万台。内訳では、軽乗用車は2,307万台、軽ボンネットバンは74万台。
- 軽商用系(軽キャブバン+軽トラック)は、2023年3月末で779万台。軽キャブバンは306万台。軽トラックは473万台。

図表:軽自動車保有台数 推移



上段:保有台数(万台) 下段:前年同月比(%)

	2014年 3月末	2015年 3月末	2016年 3月末	2017年 3月末	2018年 3月末	2019年 3月末	2020年 3月末	2023年 3月末
軽自動車全体	2,909	2,981	3,016	3,034	3,056	3,081	3,097	3,160
	+2.9	+2.5	+1.2	+0.6	+0.7	+0.8	+0.5	-
軽乗用系	2,137	2,208	2,245	2,266	2,288	2,313	2,331	2,381
	+3.8	+3.3	+1.7	+0.9	+1.0	+1.1	+0.8	-
軽乗用車	2,023	2,103	2,148	2,176	2,205	2,233	2,253	2,307
	+4.6	+3.9	+2.1	+1.3	+1.3	+1.2	+0.9	-
軽ボンネットバン	114	105	97	90	83	80	78	74
	▲7.7	▲7.6	▲7.7	▲7.4	▲7.8	▲3.3	▲3.2	-
軽商用系	772	773	771	768	768	768	766	779
	+0.3	+0.1	▲0.3	▲0.4	+0.0	+0.1	▲0.2	-
軽キャブバン	285	286	287	288	291	293	294	306
	+0.8	+0.4	+0.3	+0.3	+1.0	+0.7	+0.3	-
軽トラック	487	486	483	480	477	475	473	473
	+0.0	▲0.1	▲0.6	▲0.7	▲0.6	▲0.4	▲0.6	-

※千の位を四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある  
 ※2021年、2022年についてはデータに不備があり除外

出所:(一社)全国軽自動車協会連合会

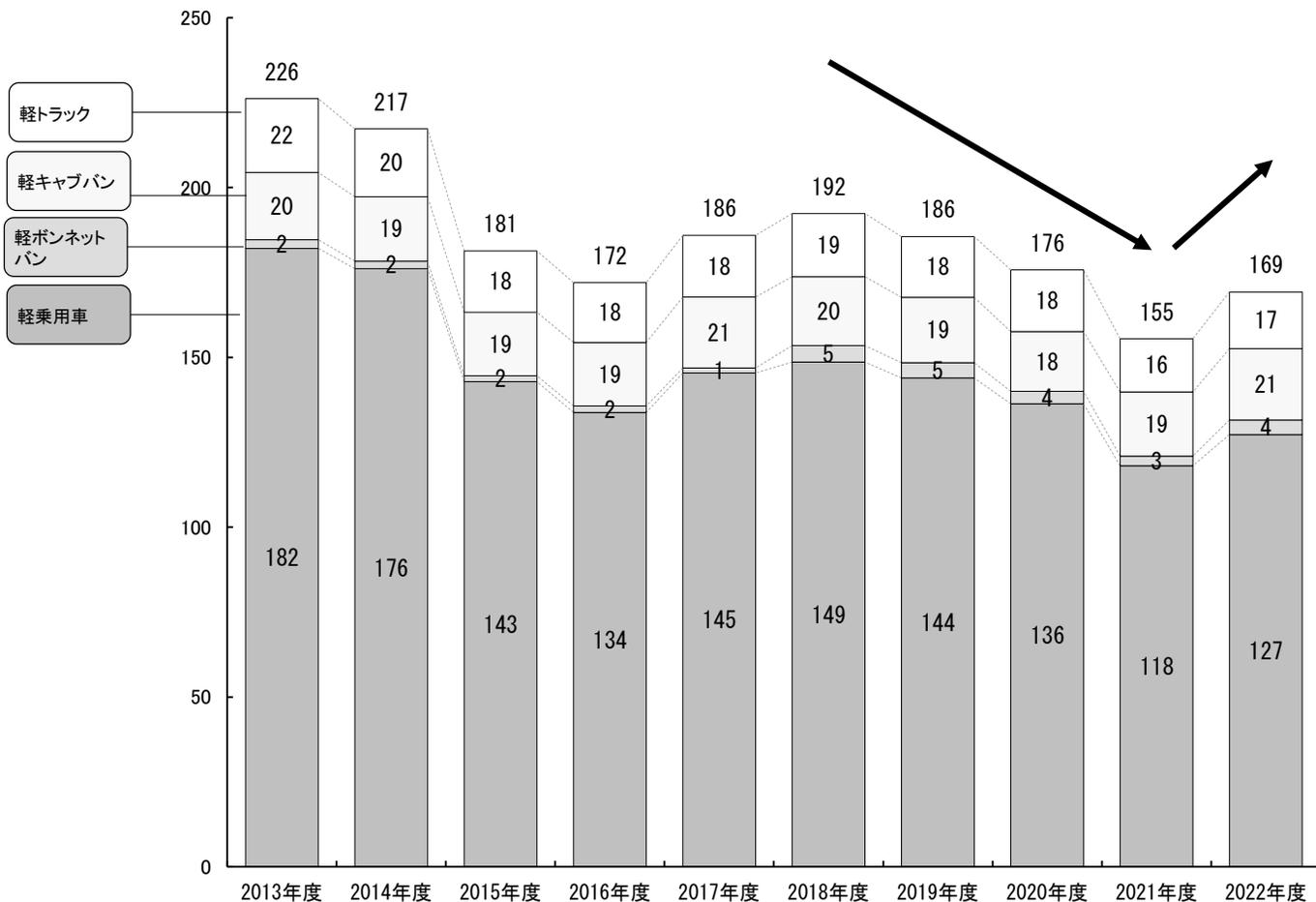
# ■ 調査背景

## 軽自動車新車販売台数の推移

- 軽自動車の販売台数は、2022年度169万台。2020年の新型コロナウイルスの影響で2021年まで減少が続いたが、感染拡大による影響が終息に向かい、2022年度には増加に転じた。
- 直近の販売台数をみると、
  - 軽乗用系(軽乗用車+軽ボンネットバン)は、2022年度132万台で前年度比+8.8%。
  - 軽商用系(軽キャブバン+軽トラック)は、2022年度38万台で前年度比+9.2%。

図表:軽自動車新車販売台数 推移

(万台)



上段:販売台数(万台) 下段:前年度比(%)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
軽自動車全体	226	217	181	172	186	192	186	176	155	169
	+14.7	▲3.9	▲16.6	▲5.1	+8.1	+3.4	▲3.5	▲5.3	▲11.5	+8.9
軽乗用系	185	178	145	136	147	154	148	140	121	132
	+15.5	▲3.4	▲18.9	▲6.1	+8.2	+4.5	▲3.3	▲5.7	▲13.6	+8.8
軽乗用車	182	176	143	134	145	149	144	136	118	127
	+15.9	▲3.3	▲18.9	▲6.3	+8.7	+2.2	▲3.1	▲5.3	▲13.3	+7.7
軽ボンネットバン	2	2	2	2	1	5	5	4	3	4
	▲6.6	▲11.1	▲20.3	+11.0	▲26.8	+241.9	▲8.3	▲18.4	▲22.1	+50.1
軽商用系	42	39	37	36	39	39	37	36	35	38
	+11.0	▲6.2	▲5.7	▲1.3	+7.6	▲0.6	▲4.3	▲3.6	▲3.6	+9.2
軽キャブバン	20	19	19	19	21	20	19	18	19	21
	+4.0	▲4.2	▲1.4	▲0.1	+12.1	▲3.5	▲5.2	▲7.9	+6.9	+11.1
軽トラック	22	20	18	18	18	19	18	18	16	17
	+18.2	▲7.9	▲9.9	▲2.6	+2.8	+2.6	▲3.3	+1.0	▲13.7	+6.9

※千の位を四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある

出所:(一社)全国軽自動車協会連合会

# ■ 調査設計 [①全国訪問留置調査]

狙い	軽自動車の使用・購入の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、一層の普及を図る諸施策を推進するための調査を行う。																																																																																																																																																																																																																																										
調査課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 軽自動車の使用実態・保有・購買意識の変化の把握</li> <li>2. 軽自動車の存在意義の深堀</li> <li>3. 先進安全技術に対するユーザー意識</li> <li>4. 電動車(主にEV)に対するユーザー意識</li> <li>5. 軽自動車の用途多様化の実態</li> </ol>																																																																																																																																																																																																																																										
調査方法	<p>【調査手法】 訪問留置調査</p> <p>【調査対象者】 軽自動車を保有する世帯及び事業所</p> <p>【調査期間】 2023年6月1日～7月12日</p> <p>【調査地域】 全国</p> <p>【回収結果】</p> <table border="1" data-bbox="329 1010 1263 1862"> <thead> <tr> <th rowspan="3">人口区分</th> <th rowspan="3">対象車</th> <th colspan="3">保有全体</th> <th rowspan="3">地点数</th> <th rowspan="3">目標回収</th> <th rowspan="3">回収結果</th> </tr> <tr> <th colspan="3">母集団</th> </tr> <tr> <th>全体(台)</th> <th>構成比</th> <th>各層別構成比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7">合計</td> <td>軽自動車全体</td> <td>30,697,979</td> <td>100.0%</td> <td>100.0%</td> <td rowspan="7">169</td> <td>2,535</td> <td>2,574</td> </tr> <tr> <td>軽乗用系</td> <td>23,415,925</td> <td>76.3%</td> <td>76.3%</td> <td>1,933</td> <td>1,961</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>22,713,788</td> <td>74.0%</td> <td>74.0%</td> <td>1,764</td> <td>1,784</td> </tr> <tr> <td>軽ポネットバン</td> <td>702,137</td> <td>2.3%</td> <td>2.3%</td> <td>169</td> <td>177</td> </tr> <tr> <td>商用車合計</td> <td>7,282,054</td> <td>23.7%</td> <td>23.7%</td> <td>602</td> <td>613</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>2,851,613</td> <td>9.3%</td> <td>9.3%</td> <td>236</td> <td>245</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>4,430,441</td> <td>14.4%</td> <td>14.4%</td> <td>366</td> <td>368</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">100万人以上の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>2,601,074</td> <td>8.5%</td> <td>100.0%</td> <td rowspan="7">14</td> <td>210</td> <td>215</td> </tr> <tr> <td>軽乗用系</td> <td>1,996,746</td> <td>6.5%</td> <td>76.8%</td> <td>161</td> <td>165</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>1,916,919</td> <td>6.2%</td> <td>73.7%</td> <td>147</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>軽ポネットバン</td> <td>79,827</td> <td>0.3%</td> <td>3.1%</td> <td>14</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>商用車合計</td> <td>604,328</td> <td>2.0%</td> <td>23.2%</td> <td>49</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>403,289</td> <td>1.3%</td> <td>15.5%</td> <td>33</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>201,039</td> <td>0.7%</td> <td>7.7%</td> <td>16</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">30～100万人未満の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>6,323,436</td> <td>20.6%</td> <td>100.0%</td> <td rowspan="7">35</td> <td>525</td> <td>541</td> </tr> <tr> <td>軽乗用系</td> <td>5,121,005</td> <td>16.7%</td> <td>81.0%</td> <td>425</td> <td>437</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>4,968,876</td> <td>16.2%</td> <td>78.6%</td> <td>390</td> <td>397</td> </tr> <tr> <td>軽ポネットバン</td> <td>152,129</td> <td>0.5%</td> <td>2.4%</td> <td>35</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>商用車合計</td> <td>1,202,431</td> <td>3.9%</td> <td>19.0%</td> <td>100</td> <td>104</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>597,962</td> <td>1.9%</td> <td>9.5%</td> <td>50</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>604,469</td> <td>2.0%</td> <td>9.6%</td> <td>50</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">10～30万人未満の市</td> <td>軽自動車全体</td> <td>7,747,966</td> <td>25.2%</td> <td>100.0%</td> <td rowspan="7">43</td> <td>645</td> <td>653</td> </tr> <tr> <td>軽乗用系</td> <td>6,151,580</td> <td>20.0%</td> <td>79.4%</td> <td>512</td> <td>517</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>5,972,734</td> <td>19.5%</td> <td>77.1%</td> <td>469</td> <td>473</td> </tr> <tr> <td>軽ポネットバン</td> <td>178,846</td> <td>0.6%</td> <td>2.3%</td> <td>43</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>商用車合計</td> <td>1,596,386</td> <td>5.2%</td> <td>20.6%</td> <td>133</td> <td>136</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>675,602</td> <td>2.2%</td> <td>8.7%</td> <td>56</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>920,784</td> <td>3.0%</td> <td>11.9%</td> <td>77</td> <td>78</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">10万人未満の市及び郡部</td> <td>軽自動車全体</td> <td>14,025,503</td> <td>45.7%</td> <td>100.0%</td> <td rowspan="7">77</td> <td>1,155</td> <td>1,165</td> </tr> <tr> <td>軽乗用系</td> <td>10,146,594</td> <td>33.1%</td> <td>72.3%</td> <td>835</td> <td>842</td> </tr> <tr> <td>軽乗用車</td> <td>9,855,259</td> <td>32.1%</td> <td>70.3%</td> <td>758</td> <td>764</td> </tr> <tr> <td>軽ポネットバン</td> <td>291,335</td> <td>0.9%</td> <td>2.1%</td> <td>77</td> <td>78</td> </tr> <tr> <td>商用車合計</td> <td>3,878,909</td> <td>12.6%</td> <td>27.7%</td> <td>320</td> <td>323</td> </tr> <tr> <td>軽キャブバン</td> <td>1,174,760</td> <td>3.8%</td> <td>8.4%</td> <td>97</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>軽トラック</td> <td>2,704,149</td> <td>8.8%</td> <td>19.3%</td> <td>223</td> <td>223</td> </tr> </tbody> </table> <p>【ウェイト補正】 集計にあたっては、以下の2段階のウェイト補正を行っている。</p> <p>補正值1 = <math>\frac{\text{調査地点別車種別母集団}}{\text{調査地点別車種別回収数}}</math>      補正值2 = <math>\frac{\text{人口区分別車種別母集団}}{\text{人口区分別調査地点車種別母集団}}</math> × 補正值1</p>	人口区分	対象車	保有全体			地点数	目標回収	回収結果	母集団			全体(台)	構成比	各層別構成比	合計	軽自動車全体	30,697,979	100.0%	100.0%	169	2,535	2,574	軽乗用系	23,415,925	76.3%	76.3%	1,933	1,961	軽乗用車	22,713,788	74.0%	74.0%	1,764	1,784	軽ポネットバン	702,137	2.3%	2.3%	169	177	商用車合計	7,282,054	23.7%	23.7%	602	613	軽キャブバン	2,851,613	9.3%	9.3%	236	245	軽トラック	4,430,441	14.4%	14.4%	366	368	100万人以上の市	軽自動車全体	2,601,074	8.5%	100.0%	14	210	215	軽乗用系	1,996,746	6.5%	76.8%	161	165	軽乗用車	1,916,919	6.2%	73.7%	147	150	軽ポネットバン	79,827	0.3%	3.1%	14	15	商用車合計	604,328	2.0%	23.2%	49	50	軽キャブバン	403,289	1.3%	15.5%	33	34	軽トラック	201,039	0.7%	7.7%	16	16	30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,323,436	20.6%	100.0%	35	525	541	軽乗用系	5,121,005	16.7%	81.0%	425	437	軽乗用車	4,968,876	16.2%	78.6%	390	397	軽ポネットバン	152,129	0.5%	2.4%	35	40	商用車合計	1,202,431	3.9%	19.0%	100	104	軽キャブバン	597,962	1.9%	9.5%	50	53	軽トラック	604,469	2.0%	9.6%	50	51	10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,747,966	25.2%	100.0%	43	645	653	軽乗用系	6,151,580	20.0%	79.4%	512	517	軽乗用車	5,972,734	19.5%	77.1%	469	473	軽ポネットバン	178,846	0.6%	2.3%	43	44	商用車合計	1,596,386	5.2%	20.6%	133	136	軽キャブバン	675,602	2.2%	8.7%	56	58	軽トラック	920,784	3.0%	11.9%	77	78	10万人未満の市及び郡部	軽自動車全体	14,025,503	45.7%	100.0%	77	1,155	1,165	軽乗用系	10,146,594	33.1%	72.3%	835	842	軽乗用車	9,855,259	32.1%	70.3%	758	764	軽ポネットバン	291,335	0.9%	2.1%	77	78	商用車合計	3,878,909	12.6%	27.7%	320	323	軽キャブバン	1,174,760	3.8%	8.4%	97	100	軽トラック	2,704,149	8.8%	19.3%	223	223
人口区分	対象車			保有全体						地点数	目標回収	回収結果																																																																																																																																																																																																																															
				母集団																																																																																																																																																																																																																																							
		全体(台)	構成比	各層別構成比																																																																																																																																																																																																																																							
合計	軽自動車全体	30,697,979	100.0%	100.0%	169	2,535	2,574																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用系	23,415,925	76.3%	76.3%		1,933	1,961																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用車	22,713,788	74.0%	74.0%		1,764	1,784																																																																																																																																																																																																																																				
	軽ポネットバン	702,137	2.3%	2.3%		169	177																																																																																																																																																																																																																																				
	商用車合計	7,282,054	23.7%	23.7%		602	613																																																																																																																																																																																																																																				
	軽キャブバン	2,851,613	9.3%	9.3%		236	245																																																																																																																																																																																																																																				
	軽トラック	4,430,441	14.4%	14.4%		366	368																																																																																																																																																																																																																																				
100万人以上の市	軽自動車全体	2,601,074	8.5%	100.0%	14	210	215																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用系	1,996,746	6.5%	76.8%		161	165																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用車	1,916,919	6.2%	73.7%		147	150																																																																																																																																																																																																																																				
	軽ポネットバン	79,827	0.3%	3.1%		14	15																																																																																																																																																																																																																																				
	商用車合計	604,328	2.0%	23.2%		49	50																																																																																																																																																																																																																																				
	軽キャブバン	403,289	1.3%	15.5%		33	34																																																																																																																																																																																																																																				
	軽トラック	201,039	0.7%	7.7%		16	16																																																																																																																																																																																																																																				
30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,323,436	20.6%	100.0%	35	525	541																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用系	5,121,005	16.7%	81.0%		425	437																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用車	4,968,876	16.2%	78.6%		390	397																																																																																																																																																																																																																																				
	軽ポネットバン	152,129	0.5%	2.4%		35	40																																																																																																																																																																																																																																				
	商用車合計	1,202,431	3.9%	19.0%		100	104																																																																																																																																																																																																																																				
	軽キャブバン	597,962	1.9%	9.5%		50	53																																																																																																																																																																																																																																				
	軽トラック	604,469	2.0%	9.6%		50	51																																																																																																																																																																																																																																				
10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,747,966	25.2%	100.0%	43	645	653																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用系	6,151,580	20.0%	79.4%		512	517																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用車	5,972,734	19.5%	77.1%		469	473																																																																																																																																																																																																																																				
	軽ポネットバン	178,846	0.6%	2.3%		43	44																																																																																																																																																																																																																																				
	商用車合計	1,596,386	5.2%	20.6%		133	136																																																																																																																																																																																																																																				
	軽キャブバン	675,602	2.2%	8.7%		56	58																																																																																																																																																																																																																																				
	軽トラック	920,784	3.0%	11.9%		77	78																																																																																																																																																																																																																																				
10万人未満の市及び郡部	軽自動車全体	14,025,503	45.7%	100.0%	77	1,155	1,165																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用系	10,146,594	33.1%	72.3%		835	842																																																																																																																																																																																																																																				
	軽乗用車	9,855,259	32.1%	70.3%		758	764																																																																																																																																																																																																																																				
	軽ポネットバン	291,335	0.9%	2.1%		77	78																																																																																																																																																																																																																																				
	商用車合計	3,878,909	12.6%	27.7%		320	323																																																																																																																																																																																																																																				
	軽キャブバン	1,174,760	3.8%	8.4%		97	100																																																																																																																																																																																																																																				
	軽トラック	2,704,149	8.8%	19.3%		223	223																																																																																																																																																																																																																																				

## ■調査設計〔②WEB調査(インターネット調査)〕

- テーマ: 物価上昇、車両価格上昇による軽自動車ユーザーの保有、購入、使用等への影響把握
- 調査手法: Web定量調査
- 調査対象者: 20歳以上男女(上限なし)、運転免許保有者
- 調査エリア: 全国
- 実施期間: 2023年6月23日(金)～26日(月)
- 回収サンプル数: SCR調査: 19,506s / 本調査: 500s
- スクリーニング割付: 都市部: 東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・愛知県・大阪府・兵庫県・京都府・福岡県  
地方: 上記9都府県以外とし、23年3月末時点の軽自動車保有台数構成比(都市部: 地方=33: 66)と、各性年代人口構成比を掛け合わせ設定

割付層		割付サンプル数		回収サンプル数	
		都市部	地方	都市部	地方
1	男性20代	440s	725s	440s	579s
2	男性30代	487s	873s	487s	873s
3	男性40代	622s	1,151s	622s	1,151s
4	男性50代	555s	1,044s	555s	1,044s
5	男性60代以上	1,112s	2,666s	1,112s	2,666s
6	女性20代	433s	680s	433s	680s
7	女性30代	475s	848s	475s	848s
8	女性40代	610s	1,130s	610s	1,130s
9	女性50代	546s	1,073s	546s	1,073s
10	女性60代以上	1,320s	3,210s	1,320s	2,862s

- 本調査割付: 以下5層での割付 ※割付条件は事前出現率調査の結果をもとに設定  
スクリーニング回答19,506sのうち、スクリーニングにおける  
以下2問の回答内容により、5つの層に割付を行った  
①直近1年間の軽自動車購入検討有無  
②検討後の購買行動



割付層		割付サンプル数	回収サンプル数
1	希望グレード購入者	100s	100s
2	グレードダウン購入者	100s	100s
3	中古購入者	100s	100s
4	保留者	100s	100s
5	完全断念者	100s	100s

※調査結果は、端数四捨五入の関係で合計が100%にならない場合があります。  
※ n=30以下は参考値となります。

## ■調査設計[③グループインタビュー調査]

- テーマ : 高齢者の免許返納と、返納後の移動手段についての実態や意識の把握
- 課題整理: 一定の年齢になると免許返納を勧められる風潮になった世の中に対し、実際の返納率は高くなく、特に地方においてはその傾向が顕著である。地方在住の高齢者は免許返納についてどう思っているのか、ボトルネックは何か、返納後はどうしているか、また高齢者を持つ家族は親世代の免許返納についてどう思っているかなど、免許返納について多面的に深掘り、実態を詳らかにして、今後の軽自動車の高齢者に対するアプローチの示唆を得る。
- 調査目的: 上記テーマおよび課題整理に基づき今回の調査にて、返納前高齢者／返納後高齢者／高齢者家族の3層毎に、以下の点を明らかにする。

返納前高齢者	・返納前の不安・心配、返納のボトルネック 等
返納後高齢者	・返納後の実態、生活の変化・代替交通手段、困りごと 等
高齢者家族	・返納前家族の不安、望むこと ・返納後家族の実態、サポート、困りごと 等

- 調査手法: ・フォーカスグループインタビュー(FGI)  
・対面式  
・1グループあたり3~5名

- 対象者条件およびグループ構成:

属性		性別	年齢	付帯条件(個別)	サンプル数
G1	返納前高齢者	男女	70代	週1回以上運転している	5
G2	返納後高齢者	女性	80代	免許返納後1~2年程度	3
G3	高齢者家族	女性	50代	免許返納前の親／返納後の親の子世代	5

### その他付帯条件(全グループ共通)

- ・交通環境が「不便」だと思うところに住んでいる
- ・これまで原則公共交通機関は利用せず、車での移動がメイン(だった)
- ・免許返納を望んでいない／望んでいなかった
- ・高齢者の乗っている車は軽自動車・登録車問わず(軽自動車優先)

- リクルート方法 : 機縁リクルーティング
- 調査エリア : 近畿2府4県
- インタビュー会場: 神戸国際会館セミナーハウス会議室(9F)
- 実施日 : 2023年6月24日(土)

# \* 本報告書を見るにあたっての留意点

<p><b>使用した調査データについて</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ I～V章は特に断りのない限り、訪問留置調査のデータを使用している。</li> <li>・ VI章はWEB調査のデータ、VII章はグループインタビュー調査のデータを使用している。</li> </ul>															
<p><b>図表データの表記について</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 図表内のベース数値は、各分類における集計の対象となった有効回答のサンプル数となる。</li> <li>・ 図表内の数値は、断りのない限り%である。</li> <li>・ 図表内の数値は、小数点第一位を四捨五入し表記している。</li> <li>・ 小数点1桁までのデータに基づくグラフを掲載しているため、整数値が一致していても、グラフの縦・横尺が一致しない場合がある。</li> <li>・ 訪問留置調査では、軽乗用系が1,961サンプル、軽商用系が613サンプル。サンプル数の少ない軽商用系の最大誤差が±3%のため、3ポイント以上の差を有意水準とする。</li> <li>・ 図表内のベース数値が30サンプル未満の場合、留置調査では「*」印を付け、WEB調査では灰色でハッチングし、標本誤差が大きくなることを示している。</li> <li>・ 図表内で使用している分析軸については、サンプル数が少なく、未掲載の分析項目があるため、掲載項目を足しても100%にならない場合がある。</li> </ul>															
<p><b>各表現の定義について</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本報告書で「ユーザー」と表記のあるものは「主運転者」のことを示す。</li> <li>・ 世帯の併有状況、軽乗用系における「軽自動車の併有」には、軽商用車を含めている。</li> <li>・ ライフステージは、未既婚を優先して区分している。</li> <li>・ ボディタイプは、以下のように定義している。  「その他軽乗用」は、軽スポーツ、軽ジープ型乗用車、軽キャブワゴン  「軽商用」は、軽キャブバン、軽トラック  「ワゴンタイプ」は、キャブワゴン、ステーションワゴン、ジープ型ワゴン  「商用系普通・小型車」は、ボンネットバン、キャブバン、ジープ型バン、トラック</li> <li>・ 回答した車種名とボディタイプが異なる場合、車種名のボディタイプに修正。</li> <li>・ 法人と個人の名義は調査結果を用いて以下のような定義で区分している。  法人名義は住居形態が純事業所、もしくは産業住宅および純住宅で家計の中心者の職業が自家営業かつ主運転者の職業が農業、林業、農業以外の人。  個人名義は上記以外の人。</li> <li>・ 都市区分は、以下のように定義している。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="368 1506 1329 2059"> <thead> <tr> <th>密度区分</th> <th>人口密度</th> <th>調査地点例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高密度</td> <td>4,000人/k㎡以上</td> <td> <b>全31地点</b>  ・ 北海道札幌市東区 ・ 愛知県名古屋市西区 ・ 兵庫県尼崎市  ・ 埼玉県さいたま市浦和区 ・ 京都府向日市 ・ 広島県安芸郡府中町  ・ 神奈川県大和市 ・ 大阪府枚方市 ・ 福岡県福岡市東区など </td> </tr> <tr> <td>中密度</td> <td>1,500～4,000人/k㎡未満</td> <td> <b>全29地点</b>  ・ 宮城県多賀城市 ・ 千葉県四街道市 ・ 愛知県日進市  ・ 埼玉県久喜市 ・ 神奈川県綾瀬市 ・ 大阪府高槻市  ・ 千葉県柏市 ・ 岐阜県各務原市 ・ 和歌山県和歌山市など </td> </tr> <tr> <td>低中密度</td> <td>500～1,500人/k㎡未満</td> <td> <b>全52地点</b>  ・ 青森県八戸市 ・ 埼玉県本庄市 ・ 静岡県袋井市  ・ 山形県天童市 ・ 新潟県燕市 ・ 鳥取県境港市  ・ 栃木県足利市 ・ 石川県金沢市 ・ 長崎県長崎市 など </td> </tr> <tr> <td>低密度</td> <td>500人/k㎡未満</td> <td> <b>全57地点</b>  ・ 北海道旭川市 ・ 福井県福井市 ・ 福岡県うきは市  ・ 岩手県北上市 ・ 島根県大田市 ・ 長崎県雲仙市  ・ 茨城県笠間市 ・ 山口県下関市 ・ 鹿児島県伊佐市 など </td> </tr> </tbody> </table>	密度区分	人口密度	調査地点例	高密度	4,000人/k㎡以上	<b>全31地点</b> ・ 北海道札幌市東区 ・ 愛知県名古屋市西区 ・ 兵庫県尼崎市 ・ 埼玉県さいたま市浦和区 ・ 京都府向日市 ・ 広島県安芸郡府中町 ・ 神奈川県大和市 ・ 大阪府枚方市 ・ 福岡県福岡市東区など	中密度	1,500～4,000人/k㎡未満	<b>全29地点</b> ・ 宮城県多賀城市 ・ 千葉県四街道市 ・ 愛知県日進市 ・ 埼玉県久喜市 ・ 神奈川県綾瀬市 ・ 大阪府高槻市 ・ 千葉県柏市 ・ 岐阜県各務原市 ・ 和歌山県和歌山市など	低中密度	500～1,500人/k㎡未満	<b>全52地点</b> ・ 青森県八戸市 ・ 埼玉県本庄市 ・ 静岡県袋井市 ・ 山形県天童市 ・ 新潟県燕市 ・ 鳥取県境港市 ・ 栃木県足利市 ・ 石川県金沢市 ・ 長崎県長崎市 など	低密度	500人/k㎡未満	<b>全57地点</b> ・ 北海道旭川市 ・ 福井県福井市 ・ 福岡県うきは市 ・ 岩手県北上市 ・ 島根県大田市 ・ 長崎県雲仙市 ・ 茨城県笠間市 ・ 山口県下関市 ・ 鹿児島県伊佐市 など
密度区分	人口密度	調査地点例														
高密度	4,000人/k㎡以上	<b>全31地点</b> ・ 北海道札幌市東区 ・ 愛知県名古屋市西区 ・ 兵庫県尼崎市 ・ 埼玉県さいたま市浦和区 ・ 京都府向日市 ・ 広島県安芸郡府中町 ・ 神奈川県大和市 ・ 大阪府枚方市 ・ 福岡県福岡市東区など														
中密度	1,500～4,000人/k㎡未満	<b>全29地点</b> ・ 宮城県多賀城市 ・ 千葉県四街道市 ・ 愛知県日進市 ・ 埼玉県久喜市 ・ 神奈川県綾瀬市 ・ 大阪府高槻市 ・ 千葉県柏市 ・ 岐阜県各務原市 ・ 和歌山県和歌山市など														
低中密度	500～1,500人/k㎡未満	<b>全52地点</b> ・ 青森県八戸市 ・ 埼玉県本庄市 ・ 静岡県袋井市 ・ 山形県天童市 ・ 新潟県燕市 ・ 鳥取県境港市 ・ 栃木県足利市 ・ 石川県金沢市 ・ 長崎県長崎市 など														
低密度	500人/k㎡未満	<b>全57地点</b> ・ 北海道旭川市 ・ 福井県福井市 ・ 福岡県うきは市 ・ 岩手県北上市 ・ 島根県大田市 ・ 長崎県雲仙市 ・ 茨城県笠間市 ・ 山口県下関市 ・ 鹿児島県伊佐市 など														

## ■ 調査結果の要約

### ■ 軽自動車の保有及び新車販売動向

- 軽自動車の保有台数は、2023年3月末で3,160万台。
- 軽乗用系(軽乗用車+軽ボンネットバン)は、2023年3月末で2,381万台。内訳では、軽乗用車は2,307万台、軽ボンネットバンは74万台。
- 軽自動車の販売台数は、2022年度169万台。2020年の新型コロナウイルスの影響で2021年まで減少が続いたが、感染拡大による影響が終息に向かい、2022年度には増加に転じた。

## I. 軽自動車の使用と購買実態

### 【軽乗用系】

#### <保有車特性>

- 軽乗用系の新車・中古車割合は、中古車の増加が継続。ボディタイプではスーパートール型が増加傾向でトール型と合わせ、保有の76%を占める。

#### <ユーザー属性>

- ユーザーは、60代以上と女性を中心。

#### <購入状況>

- 購入形態では「軽から買い替え」が6割強。
- 支払い方法は「現金一括」が中心。ローンやクレジットでは、支払い期間平均、支払い額平均とも減少している。
- 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入重視点は「スタイル・外観」が最も多い。

#### <軽自動車を選択する理由>

- 軽自動車を経済面で選ぶ人が増加している。経済面の理由では「税金が安いから」が最も高いものの、減少傾向。
- 軽の魅力点としては「移動に便利」「狭い道の走行・駐車しやすい」「気軽」が上位となっている。

#### <使用状況>

- 使用状況では、「ほとんど毎日」利用は減少傾向、月間平均走行距離は短距離化が下げ止まり。スーパートール型は成人未満を含む複数人乗車が高い特徴がある。燃費については6割強のユーザーが満足している。

#### <併有状況>

- 併有状況は、普通・小型車との併有が減少傾向。軽単数保有が約3割、特に70代以上で高い。

#### <次期購入意向>

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は増加傾向。軽自動車・同ボディタイプへの歩留まり意向が高い。「買い替え予定車」の車両本体価格は21年度より増加。スーパートール型が最も高い。

#### <軽自動車保有に関する税の負担感>

- 軽自動車維持費の負担感が21年度より増加。軽自動車税に負担を感じている人は4割強。買い替えによる軽自動車税の変更を考慮すると、4割が今乗っている軽を「乗り続けたい」と回答している。

## ■ 調査結果の要約

---

### 【軽キャブバン】

#### <保有車特性>

- 軽キャブバンの新車・中古車割合は新車6割弱、中古車4割強。ミッションタイプはオートマチックが増加。エンジンタイプは大きな変化なし。

#### <ユーザー属性>

- ユーザーは、60代以上が約半数を占める。世帯年収は21年度より増加している。

#### <購入状況>

- 購入形態は「増車」が大きく減少し、「軽から買い替え」が増加。
- 支払い方法は「現金一括」が中心。購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入重視点は「荷室・荷台の長さ」が最も多い。

#### <軽自動車を選択する理由>

- 軽自動車を車使用面で選ぶ理由では、「荷物の積み下ろしのしやすさ」「車庫スペースの狭さ」が21年度から増加。
- 「狭い道での走行・駐車の手やすさ」「移動に便利」「気軽」が軽の魅力。軽貨物の利点は「狭い道／仕事での使用に適している」「経済的」。

#### <使用状況>

- 主用途は「乗用用途」が増加。使用用途では、商品の仕入れ・納入や通勤・通学での使用割合が上昇している。
- 21年度と比べ、日常における積み荷では、仕事関連の積み荷が減少している。
- 燃費の向上により、満足している人が増加。また、複数人乗車での利用が増加している。

#### <併有状況>

- 保有台数は「3台以上」保有が減少し、複数保有率も低下。主な併有車は乗用系が増加。

#### <次期購入意向>

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は約2割。約7割が「軽貨物車」を意向。「買い替え予定車」の車両本体価格は21年度より増加しており、総予算も同傾向。

#### <軽自動車保有に関する税の負担感>

- 軽自動車税を負担と感じている人は約3割。

## ■ 調査結果の要約

---

### 【軽トラック】

#### <保有車特性>

- 軽トラックの新車・中古車割合は中古車が増加し約4割。ミッションタイプはオートマチックが増加。駆動方式は4輪駆動車が6割を占める。

#### <ユーザー属性>

- 軽トラックのユーザーは「男性」が約9割、「60代以上」が7割を占める。世帯年収は増加している。

#### <購入状況>

- 購入形態では「軽から買い替え」が最も高く、「増車」が増加している。前保有車は軽トラックが90%を占め、軽トラックから歩留まり中心の構造は変わらない。
- 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入時の重視点は「積み下ろしのしやすさ」が最も多い。

#### <軽自動車を選択する理由>

- 9割以上が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「狭い道に入っていけるから」「運転がしやすいから」が上位理由として挙がる。
- 「移動に便利」「狭い道での走行・駐車の手やすさ」「気軽」が軽の魅力。軽貨物の利点は「狭い道／仕事での使用に適している」「経済的」。

#### <使用状況>

- 使用頻度は「ほとんど毎日」が減少傾向。主用途は「農用用途」が増加傾向。
- 農用用途中心のため、農水産物など一次産品の積み荷が中心。
- 燃費の向上により、燃費に満足している人が増加。また、複数人乗車が増加している。

#### <併有状況>

- 車の複数台保有率は約9割。主な併有車は「乗用系」が約8割。

#### <次期購入意向>

- 今後の買い替えについては歩留り意向が高く、9割以上が次回も軽貨物車の購入を意向。軽貨物車の購入意向理由は「仕事に必要」が約6割。
- 「買い替え予定車」の車両本体価格は「101万円以上」が21年度より増加。総予算も同傾向で増加している。

#### <軽自動車保有に関する税の負担感>

- 軽自動車維持費で負担に感じるものは「車検費用」、「保険費用」が上位。

## ■ 調査結果の要約

### II. 軽自動車の存在意義

#### <地域別>

- 軽自動車の8割以上が人口密度4,000人/km<sup>2</sup>未満の地域(中密度、低中密度、低密度)で保有されており、その約半数が低密度地域での保有となっている。軽トラックは6割強が低密度地域での保有。
- 人口密度が低くなるほど公共交通機関を利用する機会が少なく、車を利用する割合が高くなる。低中密度以下の地域では3割以上が車がないと通勤・通学が困難になる。公共施設等へのアクセスは、人口密度が低いほど悪くなる。低密度地域は高齢者が最も多く、年収が最も低い。生活必需品としての役割は人口密度が低くなるほど高く、低中密度以下の地域では21年度より増加している。車がなくなった場合の困窮度は中密度以下で増加する。

#### <高齢者>

- 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの約4割を占める。60代以上の軽自動車の利用は、日常の買物や病院への通院・送迎が中心。60代以上の約9割は軽自動車から普通自動車に変えると不都合が発生し、約4割は車の維持が困難となる。
- 運転能力の低下や、事故の不安はあるも、生活上の必要性からあと数年は免許保有を考えている高齢者が多い。免許返納しても構わない理由は「運転に自信がない」「車の事故のニュースをよく見る」が上位となっている。

#### <女性>

- 女性ユーザーは軽自動車ユーザーの6割強を占める。女性ユーザーの軽自動車使用頻度は高く、日常の買物や友人・知人への訪問等様々な用途に使っている。女性ユーザーの約9割で軽から普通自動車に変えることで、経済・使用の両面の不都合が発生する。

### III. 2年前(新型コロナピーク時)と比べての生活・移動手段の変化

#### ／軽自動車の用途多様化の実態

- 新型コロナが収束する中にあっても、友人知人と会う、外食など外向きの活動はコロナ禍よりも「減った」人が「新たに始めた／増えた」人よりも多い。20代以下では外向きの活動が復活の兆し。
- 2年前と比べての収入は、軽乗用系保有者の30代以下では3割弱が増加。一方、50代以上は増えた人より減った人が多い。
- 主に乗っている車の利用は「増えた」人が「減った」人を上回る。
- 車の用途では、軽乗用系、軽トラックと比べ軽キャブバンは車内での仕事、キャンプ、車中泊など様々な用途での利用意向が高い。

## ■ 調査結果の要約

### IV. 安全技術に対するユーザー意識

- 年齢が高いほど運転への不安が高い。
- 軽自動車のイメージが良くなった理由として、軽乗用系・軽トラックユーザーの5割程度は「安全性能が良くなった」をあげる。
- 「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」は魅力度も装着意向も高い。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は60代以上での装着意向が高い。
- 装着意向が高い「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は4割以上が追加費用ありでも装着を意向しており、特に60代以上での意向が高い。
- 安全装備・機能への不安として「誤作動」が約6割を占めるが、21年度より低下している。

### V. 電動車に対するユーザー意識

- 電動車ではハイブリッド車の購入意向は約3割、電気自動車の購入意向は2割強で21年度から大きな変化がみられない。いずれの電動車も車両価格の高さが懸念点のトップ。一方、懸念点は「わからない」が3割以上とまだまだ理解が進んでいない状況も垣間見える。
- 電動車に追加費用を支払いきれないとする意見が3割。20万円までとする意見が3～4割と大勢を占める。
- 電気自動車の1回充電当たりの希望走行距離は、仕事・日常での利用に比べ、休日・レジャーでの利用の方が長距離を希望されている。
- 電気自動車の充電許容時間は、保管場所では1時間であれば約3/4が、外出先では30分であれば約8割が許容。
- カーボンニュートラル宣言を内容も含めて知っている人は2%、ある程度知っている人が22%。カーボンニュートラル宣言認知後の購入意向車は電気自動車とハイブリッド車が増加、ガソリン車、ディーゼル車が減少している。

### VI. 物価上昇の影響【WEB調査】

- 直近1年間に軽自動車の新車購入を検討した人を対象に購入行動を聞いたところ、実際に軽自動車の新車を購入したのは25%、26%は中古車に変更、45%は購入自体を延期、断念したとしている。
- 軽自動車の新車を購入した人の内、23%が登録車からのダウンサイジングとなっているが、その理由は、税金が安いから(56%)、燃費がいいから(41%)、購入価格が安いから(30%)等、経済面の項目が上位を占める。
- 軽自動車の新車を購入した人の内、24%が当初予定していたものよりも車種・グレードを下げた購入したとしている。
- 中古車への変更は特に若年層で割合が高い。また、購入の延期、断念は中高年層で割合が高くなっている。
- このように当初予定していた新車購入行動に変化が見られた層の7割近くが、行動変化に「物価上昇が影響している」と回答している。
- 新車を購入したものの車種・グレードを下げたという人の半数が、「物価高による車以外の支出の増加」を理由にあげている。また、新車購入自体をやめた人の理由では、車以外の支出増に加え、「軽自動車自体の価格上昇」をあげる人が多くなっている。
- 物価上昇を強く感じる支出としては、自動車関連費用ではガソリン代、自動車関連以外では、食費、光熱費をあげる人が多い。

## ■ 調査結果の要約

---

### VII.公共交通不便地域の高齢者免許返納意識【グループインタビュー調査】

#### <免許返納前高齢者>

- 高齢運転者の中には身体的衰えを自覚し、夜間や雨の日の運転、長距離運転を避ける等、運転への不安を抱えている人も多いが、その一方で、公共交通が不便な地域では、生活の足として高齢者もほぼ毎日車を運転せざるをえないという実態がある。
- このように日常的に運転をしている70代ユーザーには、まだ免許返納は自分事化されておらず、返納後の生活変化の想定や具体的準備は為されていない状況がみられた。

#### <免許返納後高齢者>

- 既に免許返納した80代からは、急用ができた際等に免許返納の不便さに気付いたとの後悔の声が聞かれた。タクシーがすぐには来ないこと、バスの運行本数が減っていること、コミュニティバスが廃止されたこと等、代替交通手段の不便さや行政への不満が多い。

#### <高齢者家族>

- 免許返納した親と同居する50代の子世代からは、免許返納をすすめたことによって親の外出機会を減らしたことや、自分自身の負担の増加を後悔する声があがった。
- 返納前の親と同居する子世代は、「いつか事故を起こすかも」という不安を抱えてはいるが、「返納されても十分なサポートができない」という現実の板挟みになっている。また、上記返納後家族と同様に、親の生きがいを奪ってしまう等の不安から返納をすすめることを躊躇する様子もみられる。
- このように運転免許返納を少しでも先延ばししたいという高齢者、及び、その家族の思いは強い。これに対して車体がコンパクトで運転がしやすい軽自動車に既に免許返納を先延ばしする為の一つの手段となっている。
- また、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の予防安全装備が、免許返納先延ばしにつながるとの期待も抱かれた。しかし、実際にはその認知率や理解度、現保有車への装備割合は低い。
- 以上から、軽自動車のより一層の予防安全装備充実に加えて、高齢者が安心して先進安全装備の充実した車両へ乗り替えられるよう、認知、理解促進の活動を強化していくことが重要であると考えられる。

# I. 軽自動車の使用と購買実態

## 【要約① 軽乗用系】

### <保有者特性>

- 軽乗用系の新車・中古車割合は、中古車の増加が継続。ボディタイプではスーパートール型が増加傾向でトール型と合わせ、保有の76%を占める。

### <ユーザー属性>

- ユーザーは、60代以上と女性が中心。

### <購入状況>

- 購入形態では「軽から買い替え」が6割強。
- 支払い方法は「現金一括」が中心。ローンやクレジットでは、支払い期間平均、支払い額平均とも減少している。
- 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入重視点は「スタイル・外観」が最も多い。

### <軽自動車を選択する理由>

- 軽自動車を経済面で選ぶ人が増加している。経済面の理由では「税金が安いから」が最も高いものの、減少傾向。
- 軽の魅力点としては「移動に便利」「狭い道の走行・駐車の手やすさ」「気軽」が上位となっている。

### <使用状況>

- 使用状況では、「ほとんど毎日」利用は減少傾向、月間平均走行距離は短距離化が下げ止まり。スーパートール型は成人未満を含む複数人乗車が高い特徴がある。燃費については6割強のユーザーが満足している。

### <併有状況>

- 併有状況は、普通・小型車との併有が減少傾向。軽単数保有が約3割、特に70代以上で高い。

### <次期購入意向>

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は増加傾向。軽自動車・同ボディタイプへの歩留まり意向が高い。「買い替え予定車」の車両本体価格は21年度より増加。スーパートール型が最も高い。

### <軽自動車保有に関する税の負担感>

- 軽自動車維持費の負担感が21年度より増加。軽自動車税に負担を感じている人は4割強。買い替えによる軽自動車税の変更を考慮すると、4割が今乗っている軽を「乗り続けたい」と回答している。

# I .軽自動車の使用と購買実態

## 【要約② 軽キャブバン】

### <保有車特性>

- 軽キャブバンの新車・中古車割合は新車6割弱、中古車4割強。ミッションタイプはオートマチックが増加。エンジンタイプは大きな変化なし。

### <ユーザー属性>

- ユーザーは、60代以上が約半数を占める。世帯年収は21年度より増加している。

### <購入状況>

- 購入形態は「増車」が大きく減少し、「軽から買い替え」が増加。
- 支払い方法は「現金一括」が中心。購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入重視点は「荷室・荷台の長さ」が最も多い。

### <軽自動車を選択する理由>

- 軽自動車を車使用面で選ぶ理由では、「荷物の積み下ろしのしやすさ」「車庫スペースの狭さ」が21年度から増加。
- 「狭い道での走行・駐車の手やすさ」「移動に便利」「気軽」が軽の魅力。軽貨物の利点は「狭い道／仕事での使用に適している」「経済的」。

### <使用状況>

- 主用途は「乗用用途」が増加。使用用途では、商品の仕入れ・納入や通勤・通学での使用割合が上昇している。
- 21年度と比べ、日常における積み荷では、仕事関連の積み荷が減少している。
- 燃費の向上により、満足している人が増加。また、複数人乗車での利用が増加している。

### <併有状況>

- 保有台数は「3台以上」保有が減少し、複数保有率も低下。主な併有車は乗用系が増加。

### <次期購入意向>

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は約2割。約7割が「軽貨物車」を意向。「買い替え予定車」の車両本体価格は21年度より増加しており、総予算も同傾向。

### <軽自動車保有に関する税の負担感>

- 軽自動車税を負担と感じている人は約3割。

# I.軽自動車の使用と購買実態

## 【要約③ 軽トラック】

### <保有車特性>

- 軽トラックの新車・中古車割合は中古車が増加し約4割。ミッションタイプはオートマチックが増加。駆動方式は4輪駆動車が6割を占める。

### <ユーザー属性>

- 軽トラックのユーザーは「男性」が約9割、「60代以上」が7割を占める。世帯年収は増加している。

### <購入状況>

- 購入形態では「軽から買い替え」が最も高く、「増車」が増加している。前保有車は軽トラックが90%を占め、軽トラックから歩留まり中心の構造は変わらない。
- 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入時の重視点は「積み下ろしのしやすさ」が最も多い。

### <軽自動車を選択する理由>

- 9割以上が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「狭い道に入っていけるから」「運転がしやすいから」が上位理由として挙がる。
- 「移動に便利」「狭い道での走行・駐車しやすい」「気軽」が軽の魅力。軽貨物の利点は「狭い道／仕事での使用に適している」「経済的」。

### <使用状況>

- 使用頻度は「ほとんど毎日」が減少傾向。主用途は「農用用途」が増加傾向。
- 農用用途中心のため、農水産物など一次産品の積み荷が中心。
- 燃費の向上により、燃費に満足している人が増加。また、複数人乗車が増加している。

### <併有状況>

- 車の複数台保有率は約9割。主な併有車は「乗用系」が約8割。

### <次期購入意向>

- 今後の買い替えについては歩留り意向が高く、9割以上が次回も軽貨物車の購入を意向。軽貨物車の購入意向理由は「仕事に必要」が約6割。
- 「買い替え予定車」の車両本体価格は「101万円以上」が21年度より増加。総予算も同傾向で増加している。

### <軽自動車保有に関する税の負担感>

- 軽自動車維持費で負担に感じるものは「車検費用」、「保険費用」が上位。

# 1. 軽乗用系 (1) 保有車特性

■ 中古車の増加が継続。スーパーツール型は増加傾向でツール型と合わせ、保有の76%。

- 新車・中古車比率は「新車」が62%、「中古車」が38%で中古車の増加が継続。
- ボディタイプは、「ツール型」が38%、「スーパーツール型」が38%でスーパーツール型の増加が21年度から継続。
- エンジンタイプは、「標準エンジン(ガソリンエンジン車)」が79%で最も高い。ハイブリッド車(標準エンジン+ターボエンジン)は6%で21年度から変化はなかった。
- 駆動方式は「4輪駆動車」が22%と21年度から微増。

図表1-1 新車・中古車

軽乗用系 全体ベース n=	新車	中古車
15年度 2114	67	33
17年度 2137	65	35
19年度 2149	64	36
21年度 2133	63	37
23年度 1961	62	38

図表1-2 ボディタイプ

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	スーパー ツール型	ツール型	2ボックス・ 3ボックス	キャブワゴン	ジープ型	スポーツ ・その他
15年度 2115	20	47	23	5	4	1
17年度 2140	26	44	18	6	5	1
19年度 2149	25	47	19	3	3	3
21年度 2134	30	39	20	3	4	4
23年度 1961	38	38	13	3	6	3

図表1-3 ドア数

軽乗用系 全体ベース n=	2ドア・3ドア	4ドア・5ドア
15年度 2113	8	92
17年度 2138	7	93
19年度 2149	6	94
21年度 2134	6	94
23年度 1959	7	93

図表1-4 ミッションタイプ

軽乗用系 全体ベース n=	マニュアル	オートマチック
15年度 2111	8	92
17年度 2138	5	95
19年度 2149	4	96
21年度 2134	5	95
23年度 1952	5	95

図表1-5 エンジンタイプ

軽乗用系 全体ベース n=	標準 エンジン	ターボ エンジン	電気自動車
15年度 2110	86	14	0
17年度 2129	83	15	2
19年度 2149	83	15	2
21年度 2134	80	13	7
23年度 1960	79	15	6

標準エンジン      ターボエンジン      標準エンジン      ターボエンジン

ガソリンエンジン車      ハイブリッド車

図表1-6 駆動方式

軽乗用系 全体ベース n=	2輪駆動車	4輪駆動車
15年度 2073	80	20
17年度 2106	79	21
19年度 2149	79	21
21年度 2134	81	19
23年度 1919	78	22

※17年度から「ハイブリッド」「電気」を図表に反映。

# 1. 軽乗用系 (2) ユーザー属性

## ■ 軽乗用系は、21年度から変わらず60代以上と女性がユーザーの中心。

- 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上(42%)、女性(62%)。ボディタイプ別では2BOXとトール型は60代以上の高齢層がそれぞれ55%/45%を占める。一方、スーパートール型は30~50代のファミリー層が57%を占める。
- 既婚比率に変化はみられない。世帯年収は、「400~600万円未満」層が26%で高い。世帯年収中央値は495万円と21年度より増加。

単位：%

図表1-7 主運転者年代

軽乗用系 全体ベース n=	20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	平均 年齢 (歳)	65歳 以上 比率
17年度 2140	10	18	19	19	22	12	51	24
19年度 2149	8	15	18	19	24	16	53	28
21年度 2134	7	11	18	19	24	21	55	35
23年度 1961	8	12	18	20	21	21	55	32
2BOX 232	8	10	12	15	25	30	58	40
トール型 692	8	11	17	19	22	23	56	36
スーパートール型 692	7	14	20	23	20	16	53	26

図表1-8 主運転者性別

軽乗用系 全体ベース n=	15年度	17年度	19年度	21年度	23年度	性別	
						男性	女性
15年度 2114	36	64					
17年度 2140	34	66					
19年度 2149	36	64					
21年度 2134	37	63					
23年度 1961	38	62					
2BOX 232	43	57					
トール型 692	37	63					
スーパートール型 692	30	70					

図表1-9 主運転者ライフステージ

軽乗用系 全体ベース n=	既婚					離婚 (含む) (%)	
	夫婦のみ 未婚	末子 未就学児	末子 小中学生	末子 高校生以上	子独立		
15年度 2078	15	4	17	17	21	26	85
17年度 2081	16	3	16	15	23	27	84
19年度 2042	14	2	12	15	25	32	86
21年度 1956	15	2	11	14	23	35	85
23年度 1782	15	2	9	15	28	31	85
2BOX 198	20	2	6	12	24	37	80
トール型 634	15	3	8	11	31	33	85
スーパートール型 643	12	2	11	19	28	28	88

図表1-10 世帯年収

軽乗用系 全体ベース n=	15年度	17年度	19年度	21年度	23年度	1000万円以上					中央値 (万円)
						200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円未満	1000万円未満	
15年度 1752	10	27	28	18	9	8	481				
17年度 1829	11	28	27	20	7	7	487				
19年度 1807	10	24	25	20	12	9	527				
21年度 1743	11	29	26	18	9	7	469				
23年度 1593	12	24	26	19	9	9	495				
2BOX 197	18	36	19	12	7	8	381				
トール型 564	13	27	26	17	9	8	470				
スーパートール型 579	9	19	29	22	10	10	547				

図表1-11 主運転者就業状況

軽乗用系 全体ベース n=	自営業・家族従業員・農林漁業			
	フルタイム	パートタイム	仕事は持っていない	
15年度 2115	34	22	14	30
17年度 2131	36	23	12	29
19年度 2146	36	26	9	29
21年度 2134	34	22	12	32
23年度 1961	35	26	11	29
2BOX 232	30	19	10	43
トール型 692	36	27	10	27
スーパートール型 692	33	30	11	25

図表1-12 就業形態別収入あり家族人数

軽乗用系 全体ベース n=	0人	1人	2人	3人以上
フルタイム 1719	26	48	21	5
パートタイム 1719	56	40	4	0
21年度全体 1853	11	24	46	19
フルタイム 1853	25	47	22	6
パートタイム 1853	56	39	4	1

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (3) 購入状況①

■ 購入形態は「軽から買い替え」が6割強。

- 購入形態は、「軽から買い替え」が62%で最も高く、「登録車から買い替え」は減少傾向で20%。
- 前保有車をみると軽自動車の「トール・スーパーモデル型」が53%と半数以上を占める。
- 前使用軽乗用車の平均使用年数は8.3年。
- 車両購入価格は「180万円以上」が増加し6割。平均価格上昇が継続。
- 購入時の比較状況は「比較検討はしなかった」と回答した人が73%を占める。
- 比較検討した中では最終比較検討したボディタイプは「トール・スーパーモデル型」が44%であった。

図表1-13 購入形態

最近2年内 新車購入者 ベース n=	新規	増車	軽から 買い替え	登録車から 買い替え
15年度 411	6	9	57	28
17年度 321	8	13	57	23
19年度 252	10	11	58	21
21年度 270	12	5	62	21
23年度 216	8	10	62	20

図表1-14 属性別 購入形態

単位：%

		2年内 新車購入者 ベース	新規	増車	買い 替 え	登録 車 から 買い 替 え
最近2年内新車購入者		216	8	10	62	20
性別	男性	82	7	13	57	23
	女性	134	9	8	65	18
主 運 転 者 年 代	20代以下	15*	32	17	38	13
	30代	25*	16	18	63	3
	40代	40	13	14	57	16
	50代	44	2	9	63	26
	60代	45	0	5	74	21
	70代以上	47	3	5	66	26

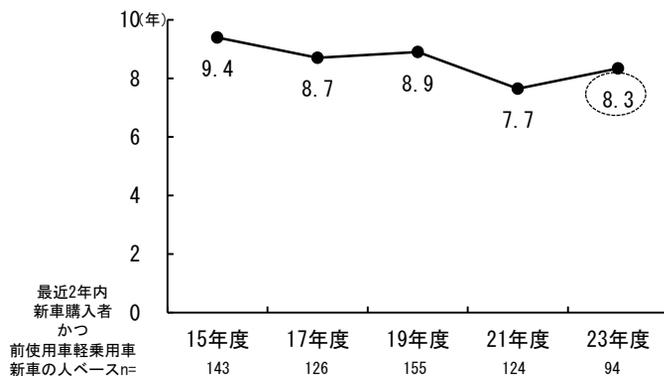
■ 全体+3ポイント以上

図表1-15 前保有車のボディタイプ

最近2年内新車 かつ 買い替え購入者 ベース n=	軽自動車				普通・小型車			
	ス ト ー ル ・ ト ー ル 型	ポ 3 2 ン ボ ッ ク ネ ッ ク ト ス ・ ト ス ・ バ ン	そ の 他 軽 乗 用	軽 商 用	ハ ッ チ バ ッ ク	セ ダ ン ・ ク ー ペ	ワ ゴ ン タ イ プ ( 商 用 系 )	普 通 ・ 小 型 車
15年度 338	40	20	4	6	14	4	11	1
17年度 257	43	20	7	5	11	6	7	1
19年度 199	43	24	6	4	9	8	6	0
21年度 224	44	18	8	5	10	6	9	0
23年度 176	53	13	4	6	10	5	9	0
2BOX 9*	16	64			16	0	4	0
トール型 50	49	18	7	6	10	5	5	0
スーパ ー ト ー ル 型 85	64	7	0	8	6	13	0	0

※ボディタイプの詳細な分類については、P.13参照

図表1-16 前使用軽乗用車の平均使用年数



図表1-18 購入時の比較状況

最近2年内新車 購入者ベース n=	他の自動車と 比較した	比較検討は しなかった
17年度 248	24	76
19年度 252	27	73
21年度 273	29	71
23年度 216	27	73

図表1-17 購入時 車両価格

最近2年内新車 購入者ベース n=	100万円						平均 価格 (万円)
	80万円 未満	120万円 未満	140万円 未満	160万円 未満	160万円以上		
15年度 409	2	12	22	24	24	16	129
17年度 331	5	17	24	26	27		144
19年度 250	3	10	21	25	15	17	151
21年度 271	6	4	9	19	22	14	165
23年度 214	2	9	12	16	21	18	184
2BOX 11*0		28	29	15	28	0	132
トール型 53	0	18	13	17	20	21	177
スーパ ー ト ー ル 型 105	2	10	13	23	23	26	194

※2019年度より160万円以上を細分化

図表1-19 最終比較検討したボディタイプ

最近2年内新車 購入者かつ比較検討 した人ベース n=	軽自動車				普通・小型車			
	ス ト ー ル ・ ト ー ル 型	ポ 3 2 ン ボ ッ ク ネ ッ ク ト ス ・ ト ス ・ バ ン	そ の 他 軽 乗 用	軽 商 用	ハ ッ チ バ ッ ク	セ ダ ン ・ ク ー ペ	ワ ゴ ン タ イ プ ( 商 用 系 )	普 通 ・ 小 型 車
17年度 63	24	48	11	6	3	4	4	0
19年度 66	14	65	18	1	1	1	1	0
21年度 74	52	9	21	11	4	0	2	0
23年度 53	44	12	15	14	1	3	1	0

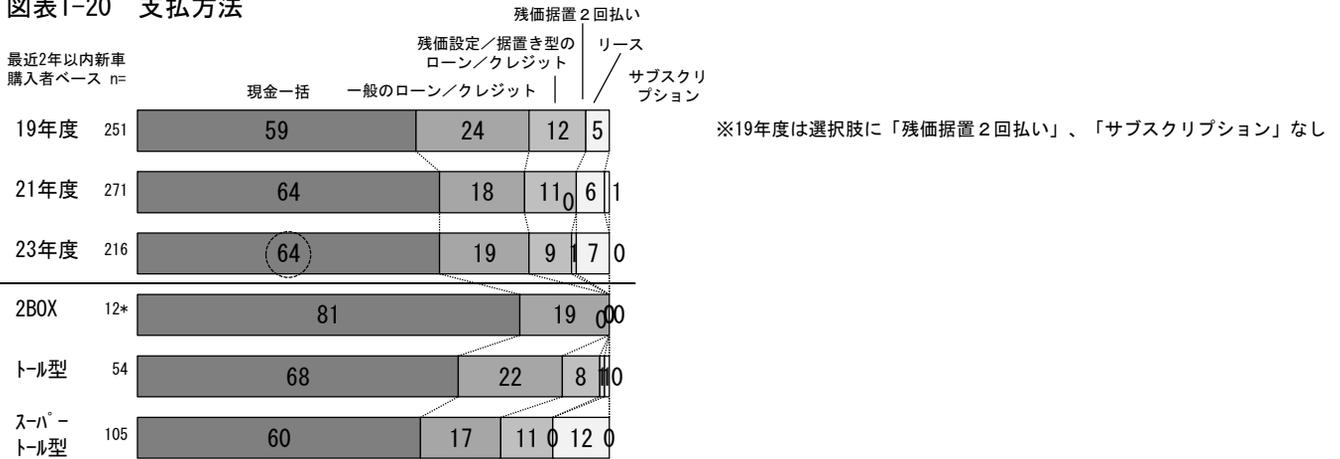
# 1. 軽乗用系 (3) 購入状況②

■ 支払い方法は「現金一括」が中心。支払い期間平均、支払い額平均とも減少。

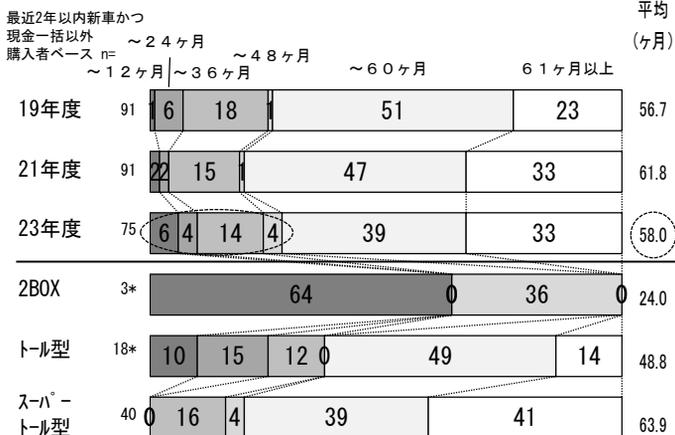
- 支払い方法は「現金一括」が64%で最も高く、21年度より変化はなかった。
- 支払い期間は「48ヶ月以下」が28%で21年度より増加。支払い期間平均は58.0ヶ月で21年度より短期化。
- 月々の支払額は「1万円未満」が18%で21年度より増加。支払い額平均も減少している。

単位：%

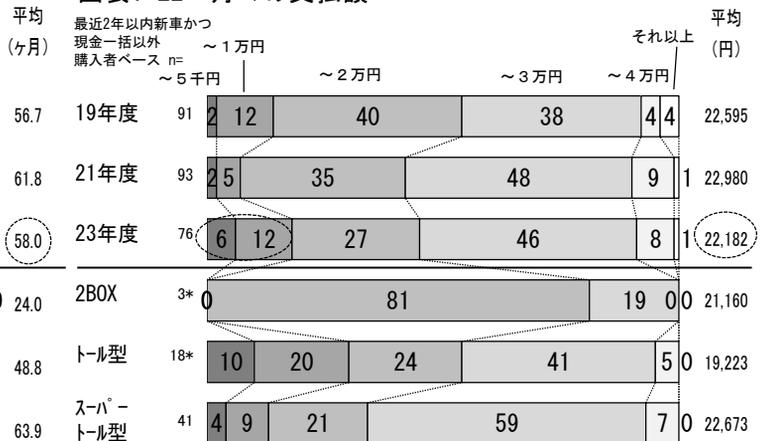
図表1-20 支払方法



図表1-21 支払期間



図表1-22 月々の支払額



I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (3) 購入状況③

■ 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入重視点は「スタイル・外観」が最も多い。

- 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」が48%と最も高く約半数を占める。
- 購入時重視点は「スタイル・外観」が62%、「車体色」45%「小回りがききやすいこと」41%が続く。

単位：%

図表1-23 購入のきっかけ上位20項目（複数回答）

	最近2年内 新車 購入者 ベース	前の車が古くなったので	前の車が車検時期だったので	で通勤・通学に車が必要になった	ので 買物や送迎に車が必要になった	欲しい車があったので	車の維持費を節約したかった	自分用の車が欲しかった	免許を取った（運転する人が増えた）	購入条件が魅力的だった	迎えたので	通院や介護・福祉施設への足として車が必要になった	実際の使い方にあつた車が欲しくなった	家族構成が変わつた	で エコカー減税／補助金があつた	仕事の内容や仕事量が変わつた	軽自動車税の経年車重課（車齢13年超の増税）が実施された	軽自動車税の経年車重課（車齢13年超の増税）の前だったので	仕事の効率を上げるため	新型車が発売された（あるいはその噂を聞いた）	新型コロナウイルスの影響で
15年度	412	54	21	12	9	8	17	5	4	3	2	5	2	5	3	1	1	2	2	4	4
17年度	250	46	18	17	12	17	10	10	11	8	4	8	5	1	1	2	2	2	2	3	3
19年度	251	43	26	17	13	9	9	9	7	5	2	6	5	2	1	2	2	2	2	5	5
21年度	271	46	21	16	15	11	13	16	7	2	3	4	8	3	2	0	1	3	4	4	2
23年度	216	48	24	13	12	12	11	11	7	7	6	6	5	4	3	2	2	2	1	1	1
23年度-21年度 差	+2	+3	▲3	▲3	+1	▲2	▲5	0	+5	+3	+2	▲3	▲2	0	0	+2	0	▲2	▲3	▲1	
2BOX	12*	53	34	0	32	23	0	12	0	9	7	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
トール型	54	56	13	10	10	4	6	7	8	7	6	4	2	8	0	7	2	0	1	0	
スーパートール型	105	43	25	18	13	7	15	13	8	6	6	6	4	5	1	3	0	2	0	0	

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-24 購入時重視点上位20項目（複数回答）

	最近2年内 新車 購入者 ベース	スタイル・外観	車体色	小回りがききやすいこと	室内全体が広いこと	燃費	駐車しやすいこと	と後席ドアがスライド式であること	乗り降りしやすいこと	狭い道が通りやすいこと	車両価格	乗り心地が良いこと	内装デザイン（全体の感じ）	安全面における最新技術の搭載	運転をサポートする最新技術の搭載	機構・メカニズム	加速性能	走りにパワーがあること	衝突安全性の高さ	快適性における最新技術の搭載	室内（トランクルーム）の大きさ
15年度	410	57	44	44	41	47	31	25	27	33	24	34	9	7	10	8	7	10	8	8	8
17年度	250	65	56	40	40	39	40	26	34	31	31	38	12	7	11	10	7	11	10	10	10
19年度	252	64	52	46	47	29	38	26	29	35	30	33	25	16	13	7	13	17	4	13	13
21年度	271	61	43	37	44	33	29	31	32	27	27	27	21	20	7	7	6	13	7	7	7
23年度	216	62	45	41	38	33	29	28	27	26	26	25	23	14	12	11	7	7	6	6	5
23年度-21年度 差	+1	+2	+4	▲6	0	0	▲3	▲5	▲1	▲1	▲2	▲4	▲7	▲8	+4	0	+1	▲7	▲1	▲2	
2BOX	12*	53	52	67	21	35	42	0	28	74	54	28	12	27	12	0	4	0	11	4	0
トール型	54	59	51	37	23	24	25	16	23	20	28	23	27	14	8	12	6	7	3	2	4
スーパートール型	105	63	36	42	49	38	30	43	31	23	26	27	22	13	16	8	5	7	8	8	6

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

# 1. 軽乗用系 (4) 軽自動車を選択する理由①

## ■ 軽自動車を経済面で選ぶ人が増加。経済面の理由では「税金が安いから」が最も高いものの、減少傾向。

- 軽自動車を選んだ理由は「経済面」が21年度より増加し49%、「車使用面」が51%。軽自動車を使用面で選ぶ人はトール型で高い。軽自動車の使用面での選択理由をみると、「運転がしやすいから」が69%と最も高く、次いで「狭い道で使いやすいから」が43%となっている。経済面では、「税金が安いから」が62%と最も高く、次いで「価格が安いから」が45%、「燃費が良いから」が44%となっている。時系列でみると「税金が安いから」は減少傾向、「価格が安いから」が21年度より増加。

単位：%

図表1-25 軽自動車の選択理由

最近2年内新車購入者ベース n=	どちらかというどどちらかというど				経済面計	車使用面計		
	経済面	経済面	車使用面	車使用面				
15年度 408	35	24	27	14	59	41		
17年度 334	26	24	31	19	50	50		
19年度 252	30	16	29	25	46	54		
21年度 269	19	21	30	30	40	60		
23年度 216	29	20	23	28	49	51		
2BOX 12*	64			10	14	12	74	26
トール型 54	27	20	25	28	47	54		
スハートール型 105	28	21	24	27	49	51		

※21年度までは「経済・法規・税制面」、「使用面」で聴取、23年度より「経済性・法規・税制面」、「車使用面」で聴取に変更

図表1-26 軽自動車の選択理由（車使用面）（複数回答）

最近2年内新車購入者ベース	運転がしやすいから	狭い道で使いやすいから	使い物や用足しに使うのに向いているから	駐停車が容易だから	長距離を走ることがあまりないから	通勤・通学専用の車だから	高速道路を使用することがあまりないから	2台目の車だから	乗車人員が少ないから	荷物の積み下ろしがしやすいから	活用できそうだから	レジャーや趣味に車庫スペースが狭いから	自分以外の人でも運転しやすいから	車の安全性から	人や荷物を乗せて使用することはあまりないから	環境に良いから	初めての車だから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから
15年度 412	65	47	38	37	29	21	19	14	8	13	9	12	9	6	10	6	3	1
17年度 334	72	43	32	35	27	17	16	14	13	16	11	18	7	5	6	2	4	1
19年度 252	72	50	44	41	23	16	12	15	14	16	7	15	7	12	4	5	4	3
21年度 273	62	49	36	38	26	17	17	11	14	15	6	13	8	12	7	3	5	1
23年度 216	69	43	40	34	26	22	15	15	14	13	10	9	9	6	5	5	3	1
23年度-21年度 差	+7	▲6	+4	▲4	0	+5	▲2	+4	0	▲2	+4	▲4	+1	▲6	▲2	+2	▲2	0
2BOX 12*	72	70	55	21	48	15	29	7	3	-	23	20	-	14	-	8	-	-
トール型 54	62	35	48	34	30	19	17	15	8	4	-	6	17	5	4	10	5	-
スハートール型 105	79	42	40	34	24	20	13	15	15	13	7	9	8	7	5	3	2	1

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 □ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-27 軽自動車の選択理由（経済面）（複数回答）

最近2年内新車購入者ベース	税金が安いから	価格が安いから	燃費が良いから	車検費用が安いから	保険が安いから	車検が3年だから	簡単だから	車庫届出の手続きが	車検が2年だから
11年度 310	79	37	60	38	22	5	4	0	
13年度 361	84	37	66	40	22	1	1	0	
15年度 412	79	34	59	36	19	2	4	0	
17年度 333	67	36	56	31	18	5	3	0	
19年度 252	64	44	48	29	15	5	3	0	
21年度 273	62	37	47	26	12	2	2	1	
23年度 216	62	45	44	30	12	5	2	1	
23年度-21年度 差	0	+8	▲3	+4	0	+3	0	0	
2BOX 12*	32	67	43	30	23	30	0	0	
トール型 54	57	42	34	18	5	2	3	2	
スハートール型 105	67	46	52	35	14	4	3	0	

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 □ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

# 1. 軽乗用系 (4) 軽自動車を選択する理由②

■ 軽の魅力は「移動に便利」「狭い道の走行・駐車しやすい」「気軽」が上位。

- 軽に対する意見は、「移動に便利」「狭い道の走行や駐車しやすい」「気軽に乗れる」が9割以上で上位。「モノを運ぶのに便利」は21年度から7ポイント増加。スーパートール型では「室内が広く使い勝手が良い」74%が他ボディタイプに比べ高い。

単位：%

図表1-28 軽に対する意見上位20項目（そう思う＋ややそう思う）

	軽乗用系全体 ベース	移動に便利	狭い道の走行や駐車しやすい	気軽に乗れる	選ぶのは経済的	交通不便エリアの役に立つ	一家で2台持つなら、1台は軽がよい	使い方に合うサイズ	最近の軽は値段が高い	ボディサイズの小ささが魅力	衝突に弱い感じがする	ライフラインである	室内が広く使い勝手が良い	軽が好き	運転する人を選ばない	モノを運ぶのに便利	高齢者の移動手段として必要	環境問題に配慮	エコカーという感じ	コスト以上の価値がある	工夫が凝縮されているのが好き
15年度	2106	95	94	90	86	81	87	69	79	70	67	68	39	60	57	51	61	52	43	61	
17年度	2125	96	95	91	85	81	88	79	79	70	67	76	39	54	58	51	59	52	43	61	
19年度	2149	94	92	93	88	81	78	74	77	73	73	74	61	55	60	51	52	53	46	47	
21年度	2134	93	93	93	87	81	79	78	78	72	72	73	61	59	58	50	52	49	46	45	
23年度	1961	93	92	92	87	80	78	78	78	75	74	74	64	60	60	57	56	51	48	48	
23年度-21年度 差		0	▲1	▲1	0	▲1	▲1	0	+3	+2	+1	+3	+1	+2	+7	+4	+2	+2	+3	+3	
2BOX	232	94	95	93	88	82	79	76	82	72	76	79	49	55	58	50	63	53	50	47	
トル型	692	94	92	91	86	81	76	77	78	75	72	72	61	60	60	55	53	48	48	48	
スーパートール型	692	94	92	93	87	81	83	80	78	77	75	73	74	63	62	61	55	56	48	48	

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 □ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

# 1. 軽乗用系 (5) 使用状況①

■ 「ほとんど毎日」利用は減少傾向。月間平均走行距離は短距離化が下げ止まり。

- 使用頻度は、「ほとんど毎日」使う人が67%と21年度に引き続き7割を下回る。
- 月間平均走行距離は平均398km、「200km未満」が42%と最も多いが、短距離化は下げ止まり。
- 使用用途(複数回答)は、「買物」が88%、「通勤・通学」55%／「趣味・レジャー」49%など幅広い用途で使われている。単数回答では「通勤・通学」が増加し、最も多くなっている。
- 普段積む荷物(日常)は「仕事の道具」7%、「仕事で運ぶもの」10%がそれぞれ21年度から減少。

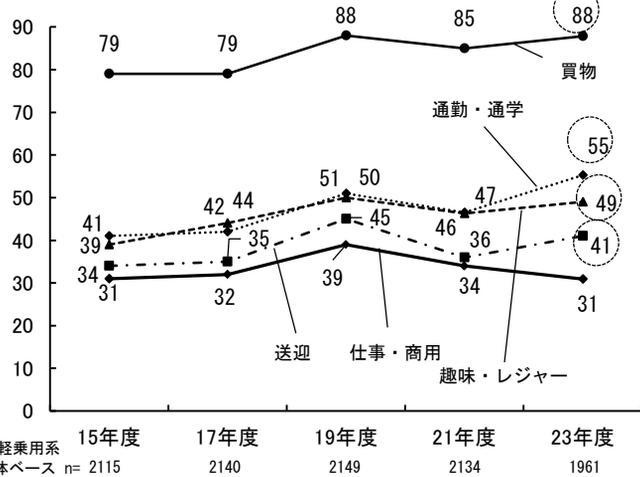
図表1-29 使用頻度

軽乗用系 全体ベース n=	使用頻度			
	ほとんど毎日	週に2~3日 週に4~5日	週に1日	それ以下
15年度 2114	72	13	10	4
17年度 2103	77	11	10	1
19年度 2149	75	11	10	3
21年度 2134	68	16	10	4
23年度 1960	67	15	11	4
2BOX 232	63	16	14	6
トル型 691	68	15	10	5
スパー トル型 692	70	16	10	3

図表1-30 月間平均走行距離

軽乗用系 全体ベース n=	月間平均走行距離					平均 距離 (km)
	200km 未満	400km 未満	600km 未満	800km 未満	1000km 以上	
15年度 2097	38	23	13	9	9	473
17年度 2103	37	24	15	8	7	466
19年度 2148	38	21	12	8	13	456
21年度 2121	45	20	13	9	6	399
23年度 1947	42	25	11	8	7	398
2BOX 232	47	21	5	9	8	444
トル型 684	42	25	13	7	7	390
スパー トル型 689	40	28	11	10	6	384

図表1-31 使用用途 (複数回答)



図表1-32 主な使用用途 (単数回答)

軽乗用系 全体ベース n=	主な使用用途 (単数回答)			
	通勤・通学	買物	仕事・ 商用	送迎
15年度 2106	32	35	22	6
17年度 2090	35	32	22	4
19年度 2149	36	36	19	4
21年度 2103	35	36	19	4
23年度 1939	40	36	14	4
2BOX 230	33	46	14	2
トル型 687	41	36	14	4
スパー トル型 684	42	36	13	5

図表1-33 普段積む荷物 (日常) (複数回答)

軽乗用系 全体ベース	軽乗用系全体 ベース	普段積む荷物 (日常)						
		大きな 買い物 荷物	仕事 の道具	仕事 で運ぶ もの	動物・ ペット	レジャー 用品や スポーツ 用品	自転 車	ベビ ーカー
19年度	2149	38	12	14	15	8	7	
21年度	2134	44	12	14	16	28	8	
23年度	1961	43	7	10	17	28	8	
23年度-21年度 差		▲1	▲5	▲4	+1	0	▲1	
2BOX	232	32	6	7	14	17	1	
トル型	692	40	8	9	15	25	5	
スパー トル型	692	48	7	10	20	30	7	

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

# 1. 軽乗用系 (5) 使用状況②

## ■ 6割強が燃費に満足。スーパーモデル型は成人未満を含む複数人乗車が高い。

- 実燃費満足度は「非常に満足している+まあ満足している」が64%と半数以上を占める。2BOXの満足度は「非常に満足している+まあ満足している」が74%で高い。
- 乗車人数は「1人」が65%、同乗者は「成人」が61%で最も高い。スーパーモデル型では乗車人数「3人以上」、同乗者「成人未満」の割合が他ボディタイプに比べ高い。
- 高速道路の利用は「利用しない」が45%を占める。スーパーモデル型、モデル型、2BOXの順で利用率が高い。

図表1-34 保有車の燃費

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	6 km/L以下								平均 (km/L)	
	~8 km/L	~10 km/L	~12 km/L	~14 km/L	~16 km/L	~18 km/L	~20 km/L	それ以上		
15年度 1973	2	4	13	20	19	13	12	11	6	13.8
17年度 1973	2	4	11	17	18	17	12	11	8	14.1
19年度 2142	2	5	9	13	19	19	12	11	10	14.4
21年度 2018	2	3	9	12	21	19	13	11	10	14.5
23年度 1933	1	4	10	16	18	17	15	11	8	14.3
2BOX 228	4	4	10	11	19	19	10	12	11	14.5
モデル型 679	1	5	9	16	17	16	17	11	8	14.5
スーパーモデル型 684	1	3	10	17	18	17	16	11	7	14.4

図表1-35 実燃費満足度

軽乗用系 全体ベース n=	あまり満足していない				非常に満足している	
	全く満足していない	どちらともいえない	まあ満足している	非常に満足している	満足している	満足している
15年度 2078	7	12	50	28	12	3
17年度 2108	8	11	52	27	11	2
19年度 2148	10	11	55	21	11	3
21年度 2134	9	11	56	25	9	1
23年度 1961	8	9	56	25	9	2
2BOX 232	12	22	62	22	3	1
モデル型 692	7	8	57	26	8	2
スーパーモデル型 692	7	11	57	24	11	1

図表1-36 乗車人数

軽乗用系 全体ベース n=	4人			
	1人	2人	3人	4人
15年度 2115	61	27	8	4
17年度 2136	60	27	9	4
19年度 2149	60	28	8	4
21年度 2134	65	26	6	3
23年度 1953	65	26	7	2
2BOX 231	71	25	3	1
モデル型 690	66	26	6	2
スーパーモデル型 689	60	26	10	4

図表1-37 最もよく乗せる同乗者

軽乗用系 全体ベース n=	乳児 (0~2歳)				幼児 (3~5歳)		車いすを使用している方		介護が必要な方		その他
	小学生	中・高・大学生	成人	小学生	中・高・大学生	成人	小学生	中・高・大学生	成人		
19年度 1712	5	7	11	12	61	3	3	3	3	3	
21年度 1664	4	7	10	12	61	1	1	1	1	1	
23年度 1538	3	7	11	14	61	1	1	1	1	1	
2BOX 169	3	9	12	72	3	3	3	3	3	3	
モデル型 547	3	3	9	13	67	1	1	1	1	1	
スーパーモデル型 599	4	11	14	15	52	1	1	1	1	1	

図表1-38 すれ違うのが困難な道路の有無

軽乗用系 全体ベース n=	ない		
	たくさんある	ある	ない
15年度 2112	4	26	70
17年度 2139	5	28	67
19年度 2148	5	28	67
21年度 2134	5	33	62
23年度 1961	5	33	62
2BOX 232	6	31	63
モデル型 692	4	35	61
スーパーモデル型 692	6	33	61

図表1-39 高速道路の利用頻度

軽乗用系 全体ベース n=	週に1日以上		利用しない	
	~月に1日以上	それ以下		
15年度 2114	3	13	35	49
17年度 2140	3	17	39	41
19年度 2149	3	17	35	45
21年度 2134	3	15	34	48
23年度 1961	2	13	40	45
2BOX 232	3	8	26	63
モデル型 692	2	12	38	48
スーパーモデル型 692	2	16	47	35

# 1. 軽乗用系 (6) 併有状況

■ 普通・小型車との併有が減少傾向。軽単数保有が約3割、特に70代以上で高い。

- 併有状況では「併有車なし」が31%。属性別では、20代以下～60代の幅広い年代で50%以上が「軽自動車+普通・小型車」の併有、70代以上では「併有車なし」が高い。
- 併有車のボディタイプは普通・小型車の「ワゴンタイプ」が34%と最も高い。ボディタイプ別ではスーパートール型の40%が普通・小型車の「ワゴンタイプ」を併有。
- 主運転車を専用車として使用している人は67%と21年度より減少。ボディタイプ別ではスーパートール型は63%と他のボディタイプに比べ専用車率が低い。

単位：%

図表1-40 併有状況

軽乗用系 全体ベース n=	軽自動車のみ 2台以上			複数台 保有率 (%)	世帯 人数 (人)
	併有車なし	軽自動車のみ 2台以上	軽自動車+普通・小型車		
15年度 2070	24	13	63	76	3.4
17年度 2082	29	14	57	71	3.3
19年度 2149	29	15	56	71	3.1
21年度 2134	31	14	55	69	3.0
23年度 1956	31	15	54	69	3.0
2BOX 231	33	19	48	67	2.7
トル型 690	32	17	51	68	2.9
スーパ- トル型 690	31	12	57	69	3.2

図表1-41 属性別 併有状況

		軽乗用系 全体 ベース	併有車なし	併有軽自動車のみ	普通・小型車と併有軽自動車
軽乗用系 全体		1956	31	15	54
性別	男性	769	35	15	50
	女性	1187	29	15	56
主運転者年代	20代以下	133	21	14	65
	30代	228	25	9	66
	40代	354	20	10	70
	50代	397	25	20	55
	60代	404	32	17	50
	70代以上	440	53	17	31

■ 全体+3ポイント以上

図表1-42 併有車ボディタイプ

(併有車のうち、最もよく使用しているもののボディタイプ)

軽乗用系 併有車あり ベース n=	軽自動車				普通・小型車			(普通・小型車) (商用系)
	スト ール バ ー ト ー ル 型	ポ ン ト ネ ッ ク ス ト ー ル 型	2 ポ ン ト ネ ッ ク ス ト ー ル 型	そ の 他 軽 乗 用 車	ハ ッ チ バ ッ ク	ス セ ド ン ツ ー ル 型	ワ ゴ ン タ イ プ	
15年度 1337	12	14	3	4	12	16	36	3
17年度 1246	13	13	4	5	14	15	34	2
19年度 1439	12	11	3	4	16	15	36	3
21年度 1364	17	12	3	5	15	14	31	3
23年度 1293	17	10	3	6	14	13	34	3
2BOX 146	7	25	4	4	16	12	29	3
トル型 452	22	8	3	5	13	18	29	2
スーパ- トル型 465	16	8	2	6	13	11	40	4

※ボディタイプの詳細な分類については、P.13参照

図表1-43 併有車利用者

併有車の 主運転者 ベース n=	その他家族			
	配偶者	両親	子供 (婿/嫁)	その他
15年度 1187	70	12	14	2
17年度 1131	68	13	15	2
19年度 1233	71	12	14	1
21年度 1159	71	10	15	3
23年度 1098	71	10	15	3
2BOX 122	70	11	15	4
トル型 397	69	12	17	2
スーパ- トル型 404	74	8	14	5

図表1-44 主運転車専用、共用状況

軽乗用系 全体ベース n=	専用車 として使用	複数の 運転者で 共用
15年度 2115	70	30
17年度 2137	70	30
19年度 2149	73	27
21年度 2134	72	28
23年度 1959	67	33
2BOX 232	75	25
トル型 691	68	32
スーパ- トル型 691	63	37

I. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (7) 次期購入意向①

■ 「今後5年以内での買い替え意向有」は20%と増加傾向。軽自動車・同ボディタイプへの歩留まり意向が高い。

- 今後の買い替え意向は、「今後5年以内での買い替え意向有」が20%。買い替え意向無が19%と21年度から微減。属性別にみると、20代以下～60代は買い替え意向が高いが、70代以上は「買い替え意向無」が高い。
- 次期購入意向車を見ると、軽自動車への意向が88%と高い。40代以上の軽自動車以外の選択意向率は1割未満に対し、20代以下と30代では軽以外の選択意向が高く、20代では4割弱。
- 次期意向ボディタイプは、スーパートール型・トール型を合わせて52%。ボディタイプ別では、同タイプへの意向が最も高い。
- 次に軽自動車を選ぶ理由では「税金が安いから」が62%と最も高いものの減少が続く。

図表1-45 今後の買い替え意向

軽乗用系 全体ベース n=	今後5年以内 での買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
15年度 2115	17	71	12
17年度 2048	14	73	13
19年度 2149	17	62	21
21年度 2134	19	60	21
23年度 1961	20	61	19
2BOX 232	25	49	26
トール型 692	20	60	20
スーパ- トール型 692	19	67	14

図表1-46 属性別 今後の買い替え意向

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	今後5年以内 での買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
軽乗用系 全体 1961	20	61	19
20代以下 133	20	75	5
23年度 30代 228	20	76	4
40代 354	24	69	7
50代 399	21	68	11
60代 406	20	54	26
70代以上 441	16	42	42
軽乗用系 全体 2134	19	60	21
20代以下 135	27	68	5
21年度 30代 225	21	73	6
40代 379	24	70	6
50代 419	17	70	13
60代 497	18	60	22
70代以上 479	13	36	51

図表1-47 次期意向車 軽自動車・軽自動車以外

次期買い替え意向者 ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
15年度 1820	90	10
17年度 1793	88	12
19年度 1631	87	13
21年度 1652	89	11
23年度 1552	88	12
2BOX 174	90	10
トール型 542	89	11
スーパ- トール型 589	88	12

図表1-48 属性別 軽自動車・軽自動車以外

軽乗用系買い替え 意向者全体	次期 買い替え 意向者 ベース	軽自動車に 対する意向	
		軽自動車に する	軽自動車以外 にする
1552	1552	88	12
主運転者年代	20代以下 127	61	39
	30代 217	81	19
	40代 322	92	8
	50代 348	91	9
	60代 302	94	6
	70代以上 236	96	4

■ 全体+3ポイント以上

図表1-49 次期意向 軽自動車ボディタイプ

次期軽自動車 購入意向者 ベース n=	軽商用			
	スーパ- トール型	トール型	2BOX・3BOX ボンネットバン	その他 軽乗用
15年度 1355	16	31	33	13
17年度 1136	20	33	29	12
19年度 1415	16	35	33	8
21年度 1449	21	32	28	12
23年度 1370	22	30	26	14
2BOX 155	4	16	67	10
トール型 474	10	49	22	12
スーパ- トール型 525	43	21	17	10

図表1-50 次期軽自動車購入意向理由（複数回答）

次期軽自動車買い 替え意向者 ベース	税金が安 いから	運転がし やすいから	価格が安 いから	燃費が良 いから	車検費用 が安いから	保険が安 いから	最使用 状況の 大きさを みたら	適道路 況の大き さをみ たら
11年度 1582	82	50	59	54	40	37	25	15
13年度 1626	81	46	51	50	42	35	24	13
15年度 1627	75	51	52	49	38	35	25	13
17年度 1608	75	52	53	49	38	36	28	16
19年度 1423	72	49	54	52	38	33	25	15
21年度 1461	65	52	50	44	35	27	24	15
23年度 1369	62	51	50	43	32	25	21	15
23年度-21年度 差	▲3	▲1	0	▲1	▲3	▲2	▲3	0

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

# 1. 軽乗用系 (7) 次期購入意向②

■ 「買い替え予定車」の車両本体価格は21年度より増加。スーパーツール型が最も高い。

- 「買い替え予定車」の車両本体価格は、「161万円以上」が49%と21年度より増加。ボディタイプ別ではスーパーツール型、ツール型、2BOXの順で価格が高い。
- 「買い替え予定車」総予算は、車両本体価格と同傾向。

単位：%

図表1-51 「買い替え予定車」車両本体価格

次期軽自動車新車 購入意向者 ベース n=	~180万円				平均 (万円)	
	~100万円	~120万円	~160万円	それ以上		
15年度 1003	27	32	34	5	119	
17年度 975	15	33	39	6	128	
19年度 729	13	20	48	9	135	
	~250万円					
	~100万円	~120万円	~160万円	~200万円	それ以上	
21年度 909	8	18	39	31	3	148
23年度 822	6	14	31	42	6	157
2BOX 84	18	31	24	26	0	133
ツール型 256	7	18	36	34	4	150
スーパー ツール型 349	9	30	48	9	2	168

図表1-52 「買い替え予定車」総予算

次期軽自動車新車 購入意向者 ベース n=	~180万円				平均 (万円)	
	~100万円	~120万円	~160万円	それ以上		
19年度 729	8	13	54	9	152	
	~250万円					
	~100万円	~120万円	~160万円	~200万円	それ以上	
21年度 897	10	11	38	34	6	160
23年度 823	5	8	31	44	10	176
2BOX 84	17	20	32	28	2	150
ツール型 256	4	10	40	39	5	168
スーパー ツール型 350	23	25	53	14	3	188

# 1. 軽乗用系 (8) 軽自動車保有に関する税の負担感①

## ■ 軽自動車維持費の負担感が21年度より増加。軽自動車税に負担を感じている人は4割強。

- 「燃料費・充電費」「車検費用」「整備点検費用」「保険費用」といった必要不可欠な維持費の負担感が21年度より増加している。
- 軽自動車税を負担に感じている人は44%。
- 軽自動車税の支払金額は10,800円が50%で17年度以降、増加が継続。
- 支払い金額が1万円を超えると5割の人が負担を感じている。一方で、負担に感じない人は1割に留まる。

図表1-53 軽自動車維持費の負担感（負担を感じる＋少し負担に感じる）

単位：%

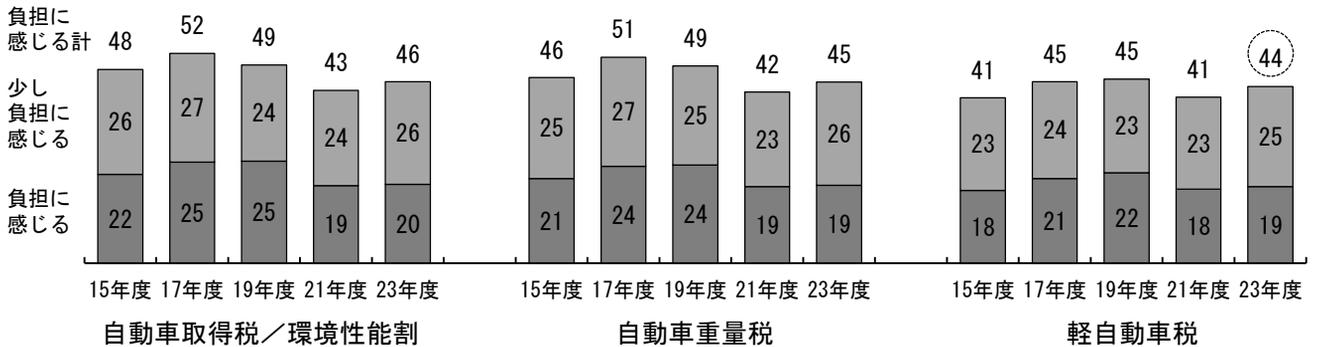
	軽乗用系全体ベース	燃料費・充電費	車検費用	整備点検費用	保険費用	高速道路などの有料道路費用	駐車場費用
15年度	2114	27	36	30	37	18	
17年度	2137	23	43	34	41	20	
19年度	2149	26	42	27	38	9	8
21年度	2134	26	38	25	34	12	8
23年度	1961	32	43	29	37	10	7
23年度-21年度 差	-16	+6	+5	+4	-3	▲2	▲1
2BOX	232	33	45	29	40	8	10
トル型	692	31	45	31	39	12	7
スパートル型	692	33	43	29	37	10	8

	軽乗用（自家用）	軽商用（自家用）
最初の新規検査から13年経過した車両	12,900円	6,000円
2015年4月以降に最初の新規検査を受けた車両	10,800円	5,000円
上記のいずれにも該当しない車両	7,200円	4,000円

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 □ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

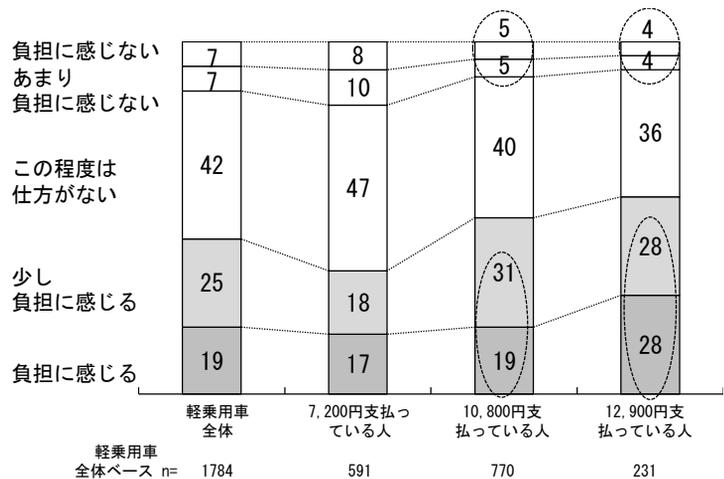
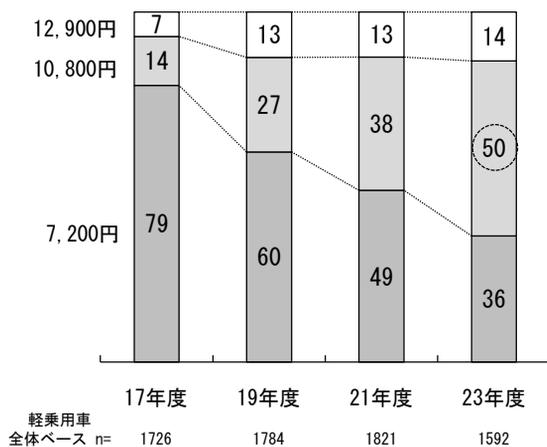
図表1-54 税の負担感

軽乗用系全体ベース 2015年度 n=2097、2017年度 n=2117、2019年度 n=2149、2021年度 n=2134、2023年度 n=1961



図表1-55 軽自動車税の支払金額（乗用車）

図表1-56 軽自動車税の支払金額別負担感（乗用車）





## 2. 軽キャブバン (1) 保有車特性

■ 新車・中古車割合は新車6割弱、中古車4割強。オートマチックが増加。エンジンタイプは大きな変化なし。

- ・新車・中古車比率は、「新車」が57%、「中古車」が43%。
- ・ミッションタイプは、「マニュアル」が22%、「オートマチック」が78%とオートマチックが21年度より増加。
- ・エンジンタイプは、「標準エンジン」が87%と21年度から変化なし。
- ・駆動方式は、「2輪駆動車」が66%と21年度から変化なし。
- ・保有車の年式では2011年式以前が20%を占める。

図表1-58 新車・中古車

軽キャブバン 全体ベース n=		新車	中古車
15年度	423	62	38
17年度	374	64	36
19年度	378	62	38
21年度	374	56	44
23年度	245	57	43

図表1-59 ミッションタイプ

単位：%

軽キャブバン 全体ベース n=		マニュアル	オートマチック
15年度	423	44	56
17年度	373	39	61
19年度	378	26	74
21年度	374	27	73
23年度	245	22	78

図表1-60 エンジンタイプ

軽キャブバン 全体ベース n=		標準エンジン	ターボエンジン
15年度	423	90	10
17年度	373	92	8
19年度	378	93	7
21年度	374	87	13
23年度	245	87	12

標準エンジン  
ガソリンエンジン車

ターボエンジン  
電気自動車  
ターボエンジン  
ハイブリッド車

図表1-61 駆動方式

軽キャブバン 全体ベース n=		2輪駆動車	4輪駆動車
15年度	423	63	37
17年度	376	65	35
19年度	378	70	30
21年度	374	67	33
23年度	242	66	34

図表1-62 保有車の年式

軽キャブバン 全体ベース n=	2003年式以前		2004～2005年式		2006～2007年式		2008～2009年式		2010～2011年式		2012～2013年式		2014年式以降	
	2005年式以前		2006～2007年式		2008～2009年式		2010～2011年式		2012～2013年式		2014～2015年式		2016年式以降	
15年度	412	22	11	15	14	17	11	10						
17年度	366	22	11	14	13	15	17	8						
19年度	377	27	8	11	14	14	16	10						
21年度	369	23	12	14	10	17	12	12						
23年度	244	20	14	12	15	14	15	10						

## 2. 軽キャブバン (2) ユーザー属性

### ■ 60代以上が約半数を占める。世帯年収が増加。

- 男女別就業形態は「男性有職」が70%で最も高い。
- 主運転者の年代は「60代以上」が49%と約半数を占める。
- 業種は「建設業」「卸・小売業」が減少。「勤労世帯」「サービス業他」が21年度から増加。
- 世帯年収では「400万円以上」が67%と増加し、世帯年収中央値は494万と21年度より増加。

単位：%

図表1-63 主運転者男女別就業形態

軽キャブバン 全体ベース n=	男性		女性		有職計 (%)	無職計 (%)
	有職*	無職*	有職	無職		
15年度 409	65	15	17	3	82	18
17年度 422	72	11	15	2	87	13
19年度 375	67	13	14	6	81	19
21年度 374	65	14	17	4	82	18
23年度 244	70	10	16	4	86	14

※有職、無職の定義

【有職】フルタイム、パートタイム、自営業、農林漁業  
【無職】仕事は持っていない

図表1-64 キャブバンの名義

軽キャブバン 全体ベース n=	法人		個人	
	15年度 422	51	49	
17年度 376	58	42		
19年度 378	50	50		
21年度 374	55	45		
23年度 245	53	47		

図表1-65 主運転者年代

軽キャブバン 全体ベース n=	年代					平均年齢 (歳)	
	20代 以下	30代	40代	50代	60代		70代 以上
15年度 422	3	9	18	21	27	22	57
17年度 375	2	12	23	18	20	25	57
19年度 378	3	7	23	19	23	25	58
21年度 374	3	7	18	21	22	29	59
23年度 245	3	7	17	24	21	28	59

図表1-66 主運転者業種

	軽キャブバン 全体ベース	農業 (専業)	農業 (兼業)	その他 第1次産業	建設業	製造業	卸・小売業	サービス業他	勤労世帯	無職他
15年度	407	4	1	1	10	2	23	15	32	12
17年度	359	5	0	2	15	3	19	19	26	11
19年度	378	7	1	0	11	5	18	13	33	12
21年度	333	4	1	0	20	6	23	12	24	10
23年度	228	6	1	1	14	5	20	16	29	9
23年度-21年度差		+2	0	+1	▲6	▲1	▲3	+4	+5	▲1

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-67 世帯年収

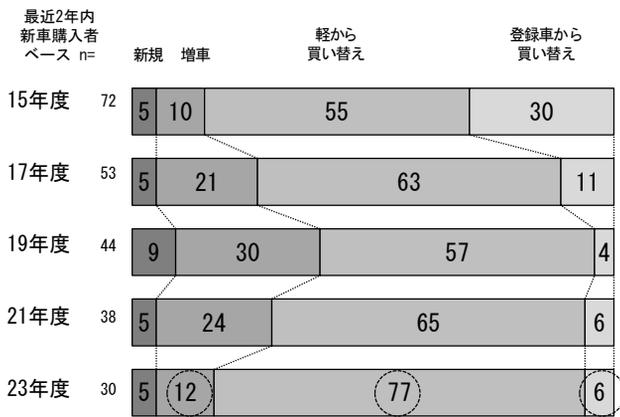
軽キャブバン 純住宅+産業住宅 ベース n=	1000万円未満						1000万円以上	中央値 (万円)
	200万円未満	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円未満	1000万円以上		
15年度 291	15	32	24	11	7	11	407	
17年度 276	15	21	28	15	8	13	497	
19年度 258	10	22	23	25	11	9	559	
21年度 229	13	30	25	13	7	12	454	
23年度 134	9	24	27	18	8	14	494	
純住宅 78	11	21	27	18	10	13	496	
産業住宅 56	8	28	26	17	6	15	489	
商用用途 65	8	26	32	16	6	12	468	
乗用用途 62	12	24	21	19	10	14	530	

## 2. 軽キャブバン (3) 購入状況①

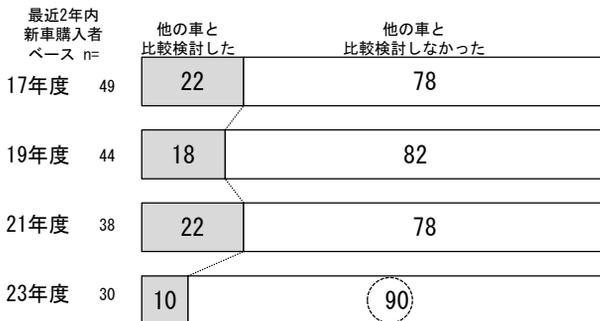
### ■ 購入形態は「増車」が大きく減少し、「軽から買い替え」が増加。

- 購入形態では、「軽から買い替え」が77%と21年度から増加。「登録車から買い替え」6%。「増車」12%は減少傾向。
- 購入時の比較状況をみると、「比較検討はしなかった」が90%を占める。
- 購入時車両価格は、「120～140万円未満」が31%と最も高い。平均価格は140万円と上昇傾向が続く。

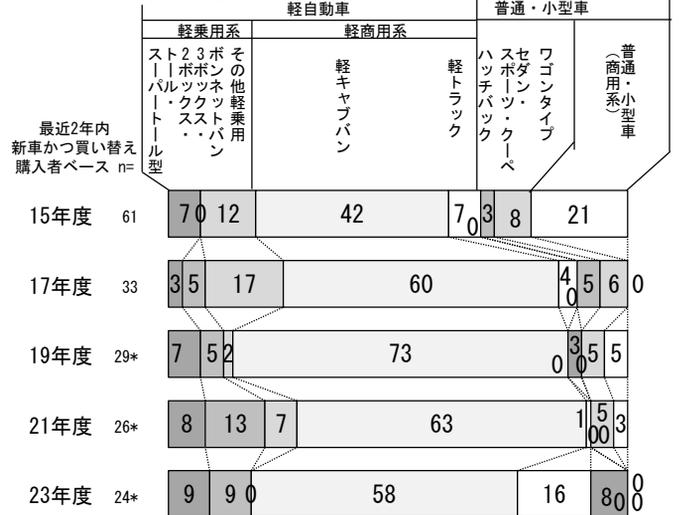
図表1-68 購入形態



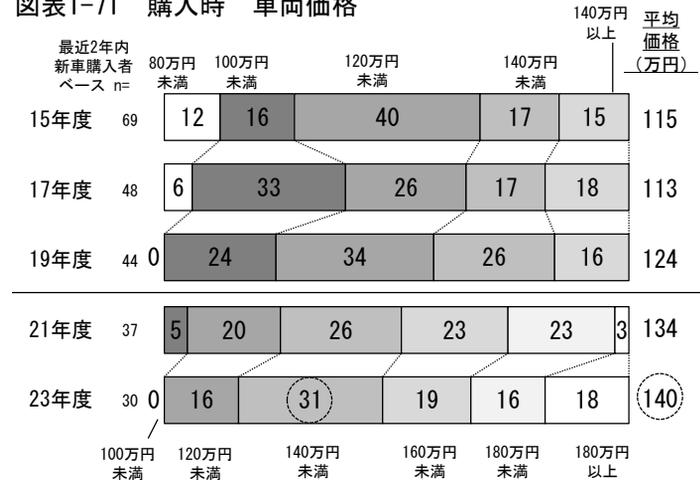
図表1-70 購入時の比較状況



図表1-69 前保有車のボディタイプ



図表1-71 購入時 車両価格



## 2. 軽キャブバン (3) 購入状況②

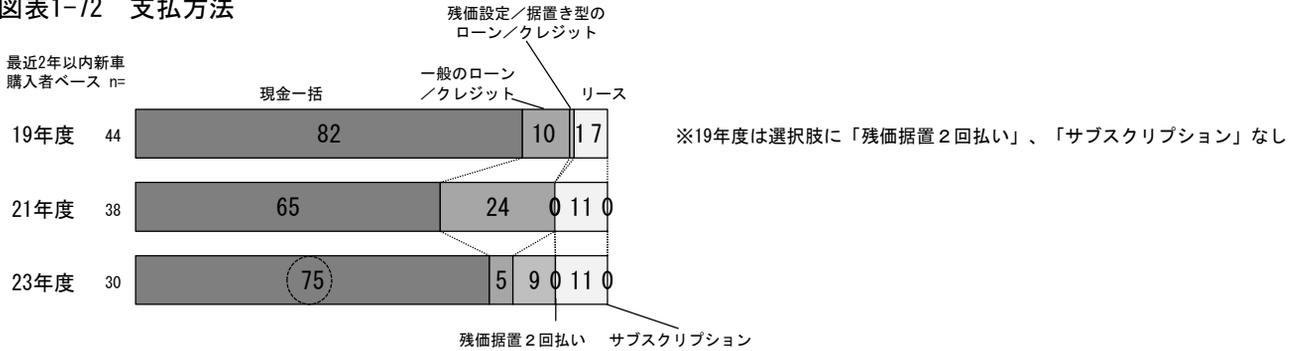
■ 支払い方法は「現金一括」が中心。

■ 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入重視点は「荷室・荷台の長さ」が最も多い。

- ・ 支払い方法は「現金一括」が75%で最も高く、21年度より10ポイント増加。
- ・ 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」が76%と最も高く、約8割を占め、21年度より大きく増加。
- ・ 購入時重視点は「荷室・荷台の長さ」が34%「荷物がたくさん積めること」32%「荷室・荷台の高さ」31%「狭い道が通りやすいこと」30%が3割以上で続く。(n数過少)

単位：%

図表1-72 支払方法



図表1-73 購入のきっかけ上位20項目 (複数回答)

項目	15年度	17年度	19年度	21年度	23年度	23年度-21年度 差
前の車が古くなったので	63	57	47	43	76	+33
実際の使い方があった車が欲しくなったので	7	2	11	1	13	+12
仕事の効率を上げるため	9	26	9	18	12	▲6
前の車が車検時期だったので	14	13	19	21	7	▲14
自分用の車が欲しかったので	7	2	2	2	7	+5
仕事の内容や仕事量が変わったので	7	25	15	12	6	▲6
買ひ物や送迎に車が必要になったので	0	0	10	5	6	+1
通院や介護・福祉施設への足として車が必要になったので	1	3	5	3	6	+3
車の維持費を節約したかったため	9	9	0	2	5	+3
前の車のローン/リースが満了を迎えたので	0	0	3	1	4	+3
購入条件が魅力的だったため	5	5	1	0	2	+2
新たに事業を始めたため	0	0	4	5	0	+1
免許を取った(運転する人が増えた)ので	0	8	6	3	0	▲5
通勤・通学に車が必要になったため	0	0	0	0	0	▲3
住む場所が変わったため	0	0	0	1	0	0
エコカー減税/補助金があったため	0	0	0	0	0	▲1
サポカー補助金があったため	0	0	0	7	0	▲7
消費税が増税される前だったので	3	0	0	0	0	0
軽自動車税が増税される前だったので	0	0	0	0	0	0

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-74 購入時重視点上位20項目 (複数回答)

項目	15年度	17年度	19年度	21年度	23年度	23年度-21年度 差
荷室・荷台の長さ	18	19	13	22	34	+12
荷物がたくさん積めること	24	33	28	34	32	▲2
荷室・荷台の高さ	41	24	20	16	31	+15
狭い道が通りやすいこと	39	30	45	37	30	▲7
積み下ろしのしやすさ	32	29	45	32	29	▲3
車両価格	17	41	34	36	27	▲9
荷室・荷台の幅	47	17	18	17	24	+7
小回りがききやすいこと	30	46	50	45	18	▲27
駐車がしやすいこと	38	18	38	8	17	+9
荷室・荷台の大きさ	17	38	10	10	16	+6
室内全体が広いこと	27	27	11	27	13	▲7
燃費	28	38	36	25	10	▲15
悪路・雪道の走破性	5	4	8	1	10	+9
運転をサポートする最新技術の搭載	9	9	8	1	9	+8
乗り心地が良いこと	3	5	3	11	7	+4
駆動方式	0	0	9	5	7	+2
衝突安全性の高さ	3	1	11	10	7	▲3
と後席ドアがスライド式であること	21	21	21	24	6	▲18
安全面における最新技術の搭載	15	0	0	0	6	+4

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

## 2. 軽キャブバン (4) 軽自動車を選択する理由①

### ■ 「車使用面」の選択理由で、「荷物の積み下ろしのしやすさ」「車庫スペースの狭さ」が21年度から増加。

- 軽自動車を選んだ理由として、使用面を挙げている人は合計で60%を占めるが21年度から減少。
- 軽自動車の選択理由では、「荷物の積み下ろしがしやすいから」「狭い道に入っていけるから」が上位。「荷物の積み下ろしがしやすいから」、「レジャーや趣味に活用できそうだから」「車庫スペースが狭いから」は21年度から増加する一方、「仕事に必要だから」「人も荷物も乗せられるから」は21年度から大きく減少。
- 経済面については、「税金が安いから」「価格が安いから」「燃費が良いから」が上位。「税金が安いから」は減少傾向。

単位：%

図表1-75 軽自動車の選択理由

最近2年内 新車購入者 ベース n=	どちらかというと		どちらかというと		経済面 計	車使用面 計
	経済面	経済面	使用面	使用面		
15年度 70	19	11	39	31	30	70
17年度 49	18	15	35	32	33	67
19年度 44	22	11	30	37	33	67
21年度 38	20	11	46	23	31	69
23年度 30	23	17	20	40	40	60

※21年度までは「経済・法規・税制面」、「使用面」で聴取、  
23年度より「経済性・法規・税制面」、「車使用面」で聴取に変更

図表1-76 軽自動車の選択理由（車使用面）（複数回答）

最近2年内 新車 購入者 ベース	荷物の積み下ろしが しやすいから	狭い道に入っていけるから	人も荷物も乗せられるから	運転がしやすいから	仕事に必要だから	レジャーや趣味に活用できそう だから	車庫スペースが狭いから	乗り慣れているので	駐停車が容易だから	乗車人員が少ないから	少量の荷物を何度にも分けて運 ぶのに向いているから	自分以外の人でも運 転しやすく安心だから	車内で作業しやすいから	長距離を走ることが あまりないから	高速道路を使用することがあ まりないから	環境に良いから	この中には1つも ない
15年度 73	53	-	-	46	-	19	14	-	26	5	7	5	-	14	12	0	6
17年度 49	59	20	44	34	51	8	16	23	24	4	12	7	4	14	12	2	3
19年度 44	39	51	48	30	38	8	18	13	19	5	9	6	3	8	11	0	0
21年度 37	32	47	51	38	46	9	4	33	9	-	8	9	4	21	20	-	11
23年度 30	45	41	34	32	19	16	14	12	10	8	7	1	0	0	0	0	5
23年度-21年度 差	+13	▲6	▲17	▲6	▲27	+7	+10	▲21	+1	0	▲1	▲8	▲4	▲21	▲20	0	▲6

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-77 軽自動車の選択理由（経済面）（複数回答）

最近2年内 新車 購入者 ベース	税金が安いから	価格が安いから	燃費が良いから	車検費用が安いから	車検が2年だから	保険が安いから	簡単だから 車庫届け出の 手続きが	この中には1つも ない
11年度 68	76	41	52	40	8	17	7	11
13年度 59	78	56	29	38	3	31	0	3
15年度 71	55	42	28	25	12	17	10	25
17年度 49	59	60	39	16	5	8	10	8
19年度 44	42	41	47	25	0	13	10	33
21年度 38	46	34	31	24	13	13	12	32
23年度 30	38	35	30	19	5	5	3	30
23年度-21年度 差	▲8	+1	▲1	▲5	▲8	▲8	▲9	▲2

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

## 2. 軽キャブバン (4) 軽自動車を選択する理由②

■ 「狭い道での走行・駐車しやすい」「移動に便利」「気軽」が軽の魅力。軽貨物の利点は「狭い道／仕事での使用に適している」「経済的」。

- 軽に対する意見は、「狭い道の走行や駐車しやすい」「移動に便利」「気軽に乗れる」が上位となるが、21年度からは減少。一方、「最近の軽は値段が高い」が増加。
- 軽貨物に対する意見は、「狭い道で使うのに適している」「仕事で使うのに適している」「経済的である」が7割以上で上位。

単位：%

図表1-78 軽に対する意見上位20項目（そう思う＋ややそう思う）

	軽キャブバン 全体 ベース	狭い道の走行や駐車しやすい	移動に便利	気軽に乗れる	選ぶのは経済的	交通不便エリアの役に立つ	最近の軽は値段が高い	衝突に弱い感じがする	モノを運ぶのに便利	使い方に合うサイズ	ライフレインである	ボディサイズの小ささが魅力	室内が広く使い勝手が良い	運転する人を選ばない	高齢者の移動手段として必要	コスト以上の価値がある	軽が好き	環境問題に配慮	軽を選ぶのはかきこい選択	工夫が凝縮されているのが好き	エコカーという感じ
15年度	423	93	92	90	84	84	69	78	77	70	68	62	65	58	66	59	53	50	58	42	
17年度	374	92	90	81	80	75	77	67	77	70	68	62	41	48	55	58	40	49	48	35	
19年度	378	88	91	89	85	82	70	74	75	80	67	71	62	63	54	52	50	50	44	44	
21年度	374	92	91	90	81	78	72	75	73	75	69	73	62	59	57	51	48	48	43	42	
23年度	245	89	87	85	81	76	76	75	73	72	68	67	62	60	58	52	48	47	47	40	
23年度-21年度 差		▲3	▲4	▲5	0	▲2	+4	0	0	▲3	▲1	▲6	0	+1	+1	+1	0	▲1	+4	0	

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-79 軽貨物に対する意見（そう思う＋ややそう思う）

	軽キャブバン 全体 ベース	狭い道で使うのに適している	仕事に使うのに適している	経済的である	安全機能は必要だ	配送効率が良い	荷物の積み下ろしなどでの身体への負担が少ない	頑丈で使い勝手が良い	乗り心地が悪い	荷室を自分でアレンジして使いやすい
17年度	374	88	80	75	74	70	68	53	51	43
19年度	378	86	83	78	83	72	69	55	49	51
21年度	374	80	76	69	82	68	65	51	45	44
23年度	245	79	75	73	67	66	65	55	53	44
23年度-21年度 差		▲1	▲1	+4	▲15	▲2	0	+4	+8	0

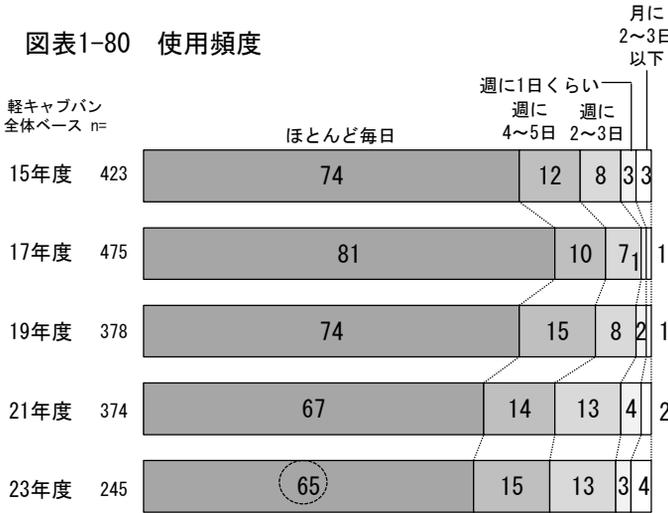
23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

## 2. 軽キャブバン (5) 使用状況①

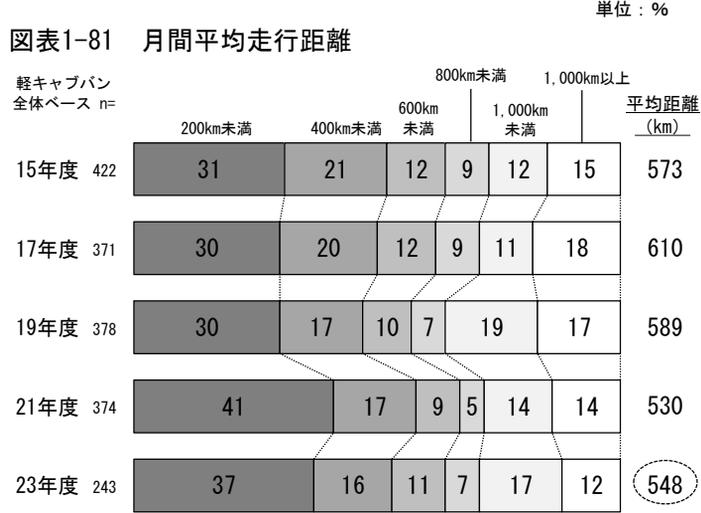
### ■ 「乗用用途」が増加。商品の仕入れ・納入や通勤・通学での使用割合が上昇している。

- ・ 使用頻度は、「ほとんど毎日」が65%と最も高いものの減少傾向。
- ・ 月間平均走行距離は548kmで21年度より増加。乗用用途で増加している。
- ・ 主用途は、「商用用途」が55%を占めるが、21年度より減少。
- ・ 使用用途では、「仕事・商用」71%、「買物」47%で上位だが、21年度から減少。「通勤・通学」28%は増加。
- ・ 使用用途の詳細では、「人員の輸送」が21年度より大きく減少、「商品の仕入れ・納入」「通勤・通学」は増加。

図表1-80 使用頻度



図表1-81 月間平均走行距離



図表1-82 属性別 月間平均走行距離

		軽キャブバン全体ベース	月間平均走行距離 (km)	
			23年度	21年度
軽キャブバン全体		243	548	530
用途	商用用途	143	662	673
	乗用用途	89	409	349
住居形態	純住宅	102	439	384
	産業住宅	72	639	669
	純事業所	69	639	626

図表1-83 主用途

年度	軽キャブバン全体ベース n	主用途		
		商用用途	乗用用途	農用用途
15年度	411	61	35	4
17年度	354	65	28	7
19年度	378	53	39	8
21年度	374	57	38	5
23年度	244	55	40	4

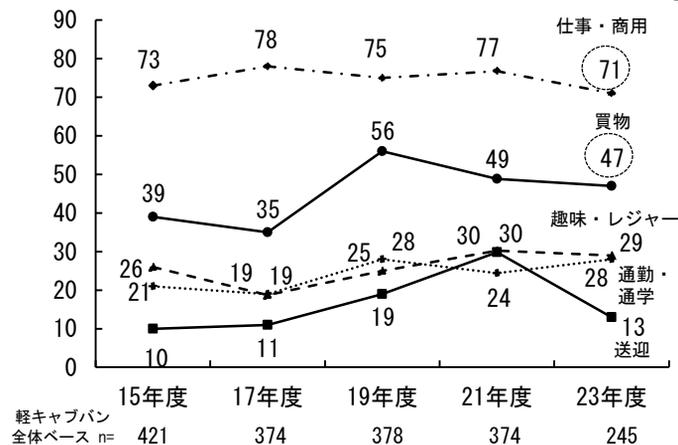
※用途の定義 (15年度)

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

(17年度～)

- 【商用用途】主用途が仕事や商用で一次産業以外の業種で使用、かつ農業以外で使用している人
- 【乗用用途】主用途が仕事や商用以外の人
- 【農用用途】主用途が仕事や商用で一次産業の業種で使用、もしくは、主用途が仕事や商用でその他の業種かつ農業に使用している人

図表1-84 使用用途 (複数回答)



図表1-85 使用用途 詳細 (複数回答)

年度	軽キャブバン全体ベース	買い物	商品の仕入れ・納入	趣味・レジャーなどの用途	通勤・通学	耕具・清掃用具などの用途	仕事用の道具の運搬(農業)	一般家庭など最終消費者への配達	セールの営業関係	農作物の運搬、農機具、田畑への往復、農機具、人員の輸送	売弁・花きなどの移動販売	その他
15年度	417	15	25	26	15	18	19	19	19	19	19	19
17年度	372	21	18	8	11	33	20	9	39	1	0	4
19年度	378	56	33	25	28	29	20	10	12	25	0	1
21年度	374	48	26	30	24	29	22	11	7	29	0	5
23年度	245	47	34	29	28	24	20	12	9	4	2	4
23年度-21年度差		▲1	+8	▲1	+4	▲5	▲2	+1	+2	▲25	+2	▲1

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 □ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

## 2. 軽キャブバン (5) 使用状況②

■ 21年度と比べ、日常における積み荷では、仕事関連の積み荷が減少。

- ・ 仕事における積み荷は、「食料品・飲料」が24%で最も高い。「配送物」「機械類」「人員」が各18%で続く。
- ・ 日常における積み荷は、「大きな買い物荷物」が34%で最も高く、21年度より増加。「仕事の道具」27%、「仕事で運ぶもの」26%で続くが、21年度より減少。

単位：%

図表1-86 普段積む荷物（仕事）

	軽キャブバン 全体ベース	食料品・飲料	配送物	機械類	人員	農水産物など一次産品	素材類	衣類
17年度	372	27	7	9	16	4	4	4
19年度	374	34	4	7	16	9	6	6
21年度	374	27	15	20	22	12	12	6
23年度	245	24	18	18	18	13	13	7
23年度-21年度 差		▲ 3	+ 3	▲ 2	▲ 4	+ 1	+ 1	+ 1

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-87 普段積む荷物（日常）

	軽キャブバン 全体ベース	大きな買い物荷物	仕事の道具	仕事で運ぶもの	釣り、ゴルフ用品等のスポーツ用品	キャンプやバーベキュー等のレジャー用品	自転車	動物・ペット
19年度	378	39	50	59	13	13	12	6
21年度	374	29	29	29	14	8	7	4
23年度	245	34	27	26	16	13	13	2
23年度-21年度 差		+ 5	▲ 2	▲ 3	+ 2	+ 5	+ 6	▲ 2

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

## 2. 軽キャブバン (5) 使用状況③

### ■ 燃費の向上により、満足している人(非常に+まあ満足)が増加。また、複数人での乗車利用が増加。

- 燃費は「～16km/L」が増加。「15km/L以上」は28%と21年度より増加しており燃費は向上。
- 実燃費満足度は「非常に満足している+まあ満足している」が49%と21年度より増加。
- 乗車人数は「1人」78%。同乗者は「成人」81%が最も高い。
- すれ違うのが困難な道路がある(たくさんある+ある)は45%で約半数を占める。
- 「高速道路を利用しない」は55%で、17年度以降、増加傾向。

図表1-88 保有車の燃費

単位：%

軽キャブバン 全体ベース n=	6 km/L以下		～8 km/L	～10 km/L	～12 km/L	～14 km/L	～16 km/L	～18 km/L	～20 km/L	それ以上	平均 (km/L)
	4	4	21	23	25	11	3	5	4		
15年度 389	4	4	21	23	25	11	3	5	4	12.1	
17年度 359	2	8	15	26	23	9	9	6	2	12.5	
19年度 377	2	4	19	32	18	10	6	5	4	12.5	
21年度 355	1	7	21	29	17	10	8	3	4	12.2	
23年度 241	0	5	22	27	18	15	6	4	3	12.8	

図表1-89 実燃費満足度

軽キャブバン 全体ベース n=	非常に満足している		まあ満足している	どちらともいえない	あまり満足していない	全く満足していない
	15年度 419	3	41	30	21	5
17年度 376	6	40	36	15	3	
19年度 377	10	48	28	11	3	
21年度 373	6	38	37	11	8	
23年度 245	8	41	39	10	2	

図表1-90 乗車人数

軽キャブバン 全体ベース n=	1人			2人		3人		4人	
	15年度 423	74	22	3	1				
17年度 375	77	18	3	2					
19年度 378	71	26	2	1					
21年度 374	81	15	2	2					
23年度 245	78	19	2	1					

図表1-91 最もよく乗せる同乗者

軽キャブバン 全体ベース n=	乳児 (0～2歳)		幼児 (3～5歳)		小学生		中・高・大学生		成人		介護が必要な方		車いすを使用している方		その他	
	19年度 234	0	3	0	1	0	0	91	0	2	0	0	0	0	0	0
21年度 214	0	4	6	5	0	0	80	0	4	1	0	0	0	0		
23年度 126	0	3	6	10	0	0	81	0	0	0	0	0	0	0		

図表1-92 すれ違うのが困難な道路の有無

軽キャブバン 全体ベース n=	たくさんある		ある	ない
	15年度 423	8	38	54
17年度 375	13	41	46	
19年度 378	4	37	59	
21年度 374	11	38	51	
23年度 244	8	37	55	

図表1-93 高速道路の利用頻度

軽キャブバン 全体ベース n=	週に1日以上		週に1日以上	利用しない
	～月に1日以上	それ以下		
15年度 421	7	14	26	53
17年度 376	9	19	27	45
19年度 378	7	14	28	51
21年度 374	9	12	26	53
23年度 245	9	13	23	55

## 2. 軽キャブバン (6) 併有状況

■ 「3台以上」保有が減少し、複数保有率も低下。主な併有車は乗用系が増加。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が41%と高いが21年度より減少。複数保有率も減少。用途別の商用用途および住居形態別の産業住宅・純事業所で「3台以上」が高い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用」との併有が44%と最も高い。乗用系は69%で21年度より増加。商用系は31%と減少。住居形態別では、純住宅が「普通・小型乗用」との併有、産業住宅では軽自動車(「軽乗用」「軽商用」)、純事業所は軽商用との併有が多い。

図表1-94 世帯や事業所の保有車台数

軽キャブバン 全体ベース n=	1台 (併有車なし)    2台    3台以上			複数台 保有率 (%)
	15年度 411	24	30	
17年度 358	27	35	38	73
19年度 378	24	32	44	76
21年度 373	22	35	43	78
23年度 245	25	34	41	75

単位：%

図表1-95 用途別 世帯や事業所の保有車台数

		1台	2台	3台以上	
軽キャブバン全体		245	25	34	41
用途	商用用途	145	26	27	47
	乗用用途	89	24	46	30
住居形態	純住宅	102	25	39	36
	産業住宅	73	28	26	46
	純事業所	70	21	33	46

■ 全体+3ポイント以上

図表1-96 併有状況

(併有車のうち最もよく使用している車)

軽キャブバン 複数台保有者ベース n=	普通・小型商用			乗用系 計 (%)	商用系 計 (%)	
	軽乗用	軽商用	普通・小型乗用			
15年度 269	27	18	47	8	74	26
17年度 234	24	24	44	8	68	32
19年度 286	27	17	52	4	79	21
21年度 288	23	25	43	9	65	35
23年度 184	25	25	44	6	69	31

図表1-97 属性別 併有状況

		軽自動車		普通・小型車		
		軽乗用	軽商用	普通・小型乗用	普通・小型商用	
軽キャブバン複数台保有者ベース		184	25	25	44	6
用途	商用用途	110	23	30	37	10
	乗用用途	64	29	15	55	1
住居形態	純住宅	77	30	12	53	5
	産業住宅	53	28	29	40	3
	純事業所	54	13	44	31	12

■ 全体+3ポイント以上

## 2. 軽キャブバン (7) 次期購入意向①

### ■ 「今後5年以内での買い替え意向有」は約2割。約7割が「軽貨物車」を意向。

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は約2割で変化はなし。用途別では商用用途で「今後5年以内での買い替え意向有」が高い。
- 次期購入意向車は「軽貨物車」が71%と最も高いが21年度より減少。商用用途及び産業住宅・純事業所は「軽貨物車」、乗用用途、純住宅は「軽乗用車」意向が高い。
- 軽貨物車の購入意向理由では「人も荷物も乗せられるから」が最も高く、「税金が安いから」、「価格が安いから」、「仕事に必要だから」が続く。非購入理由では「乗車人数が足りない」「エンジンのパワーが足りない」が各26%と最も高い。

単位：％

図表1-98 今後の買い替え意向

軽キャブバン 全体ベース n=	今後5年以内 での買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
15年度 411	15	69	16
17年度 359	17	70	13
19年度 378	16	62	22
21年度 374	18	57	25
23年度 245	18	54	28

図表1-99 属性別 今後の買い替え意向

		軽キャブバン 全体 ベース	意 向 有 今 後 5 年 以 内 替 え	買 時 期 は 未 定 だ が 有	買 い 替 え 意 向 無
軽キャブバン全体		245	18	54	28
用途	商用用途	145	23	55	22
	乗用用途	89	12	54	34
住居 形態	純住宅	102	15	50	35
	産業住宅	73	21	51	28
	純事業所	70	19	68	13

■ 全体+3ポイント以上

図表1-100 次期購入意向車

軽キャブバン保有者で 買い替え意向者ベース n=	軽自動車		軽自動車 以外	
	軽貨物車	普通/ 小型貨物車	軽乗用車	普通/ 小型乗用車
15年度 358	93		7	
17年度 323	79	14	5	2
19年度 293	82	10	3	5
21年度 284	79	17	3	1
23年度 182	71	18	6	5

図表1-101 属性別 次期購入意向車

		買 い 替 え 意 向 者 ベ ー ス	軽 貨 物 車 に す る	軽 乗 用 車 に す る	に 普 通 / 小 型 貨 物 車	に 普 通 / 小 型 乗 用 車
軽キャブバン 買い替え意向者全体		182	71	18	6	5
用途	商用用途	117	79	16	2	3
	乗用用途	57	54	24	12	10
住居 形態	純住宅	67	60	23	8	9
	産業住宅	53	79	12	5	4
	純事業所	62	76	17	5	2

■ 全体+3ポイント以上

図表1-102 軽貨物車 購入意向理由 (複数回答)

軽貨物 買い替え 意向者 ベース	人も荷物も乗せられるから	税金が安いから	価格が安いから	仕事に必要なから	荷物の積み下ろしがしやすいから	運転がしやすいから	燃費が良いから	乗り慣れているので
17年度 261	41	53	43	41	32	19	28	21
19年度 239	38	49	50	42	28	24	34	17
21年度 221	39	49	38	38	31	29	22	23
23年度 140	46	36	35	34	31	27	25	25

図表1-103 軽貨物車 非購入意向理由 (複数回答)

軽貨物以外 買い替え 意向者 ベース	乗車人数が足りない	エンジンのパワーが足りない	安全性に不安がある	仕事を辞めるから	荷室や荷台の大きさが足りない	積載量が足りない	自分/自社で運ばなくなるから	積荷の種類や業務の内容が変わった
17年度 92	24	20	19	14	12	13	1	7
19年度 53	10	29	19	14	5	17	8	13
21年度 50	13	6	9	21	14	7	7	17
23年度 41	26	26	17	9	5	4	4	2

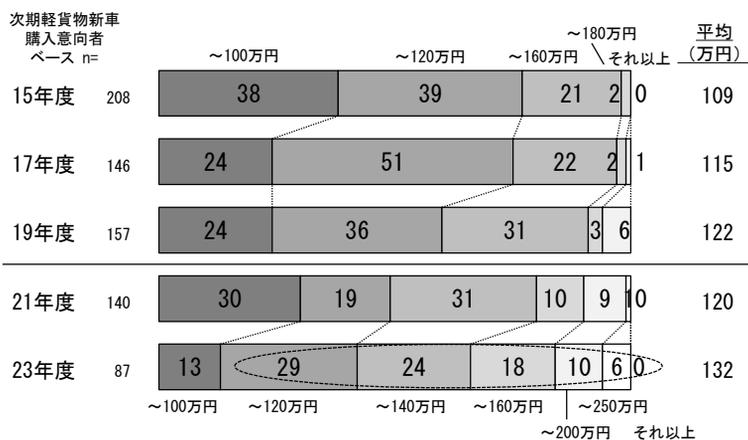
## 2. 軽キャブバン (7) 次期購入意向②

■ 「買い替え予定車」の車両本体価格は21年度より増加。総予算も同傾向。

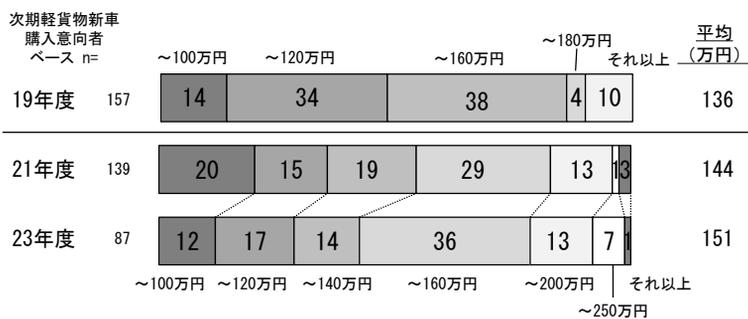
- ・「買い替え予定車」の車両本体価格は、「101万円以上」が87%と21年度より増加。
- ・「買い替え予定車」総予算は、車両本体価格と同傾向。

単位：%

図表1-104 「買い替え予定車」車両本体価格



図表1-105 「買い替え予定車」総予算



## 2. 軽キャブバン (8) 軽自動車保有に関する税の負担感

### ■ 軽自動車税を負担と感じている人は約3割。

- 軽自動車維持費の負担感は「燃料費・充電費」29%、「車検費用」28%が上位。
- 軽自動車税を負担と感じている人は26%。
- 支払い金額が6千円になると負担と感じている人は38%へ上昇、一方で負担を感じていない人は11%まで減少。
- 軽自動車税変更を考慮した場合の購入・保有への影響は、「今持っている軽を、車齢に関係なく乗り続けたい」が45%で最も高い。

図表1-106 軽自動車維持費の負担感

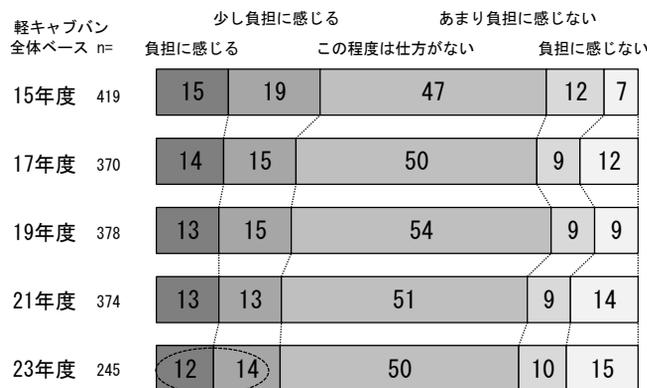
(負担を感じる+少し負担を感じる)

	軽キャブバン 全体ベース	燃料費・ 充電費	車検 費用	整備 点検 費用	保険 費用	高 速 道 路 な ど の 有 料 道 路 費 用	駐 車 場 費 用
15年度	423	33	35	24	34	18	
17年度	374	24	32	27	33	16	
19年度	378	28	34	23	31	9	6
21年度	374	31	24	20	31	11	8
23年度	245	29	28	21	24	12	6
23年度-21年度 差		▲2	+4	+1	▲7	+1	▲2

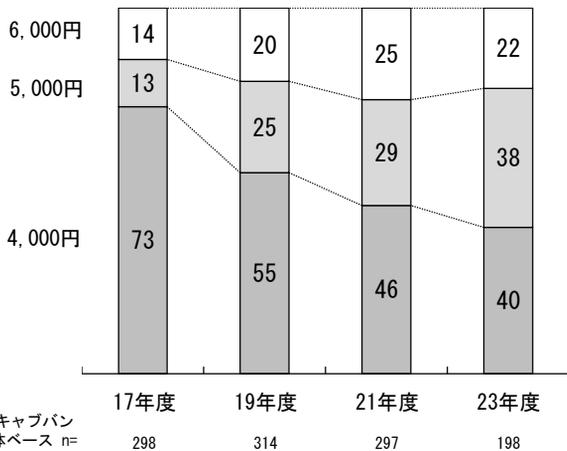
■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-107 軽自動車税の負担感

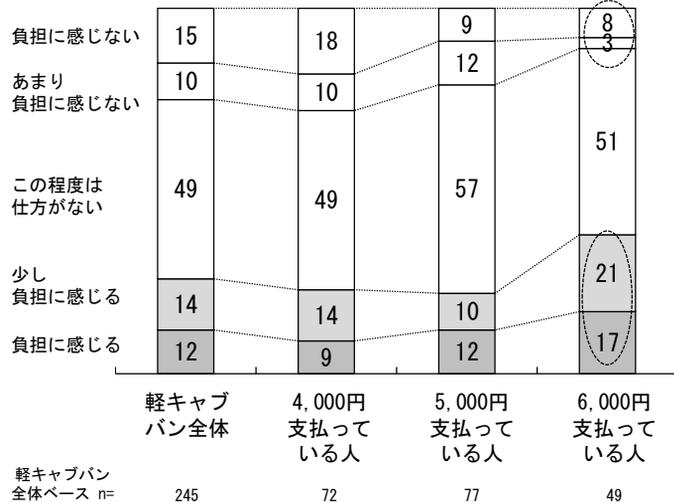
単位：%



図表1-108 軽自動車税の支払金額 (商用車)



図表1-109 軽自動車税の支払金額別負担感 (商用車)



※ 軽自動車税の税率については36ページ参照

図表1-110 軽自動車税変更を考慮した場合の今後の購入・保有への影響 (複数回答)

	軽キャブバン 全体ベース	継続 購入 する 割合	今 持 つ て い る 軽 自 動 車 を 乗 り つ つ い く	控 え ま う た い と し て 購 入 し な い	軽 自 動 車 税 が 増 え た と し て 購 入 し な い	期 間 を 伸 ば し て 購 入 し な い	今 持 つ て い る 軽 自 動 車 を 乗 り つ つ い く															
19年度	378	39	9	10	12	6	4	3	2	2	2	0	33									
21年度	374	46	5	7	10	4	2	3	2	2	1	26										
23年度	245	45	12	8	7	4	3	3	2	1	1	27										
23年度-21年度 差		▲1	+7	+1	▲3	0	+1	0	0	▲1	0	+1										

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

※ 19年度より設問内容変更のため、15・17年度は非掲載

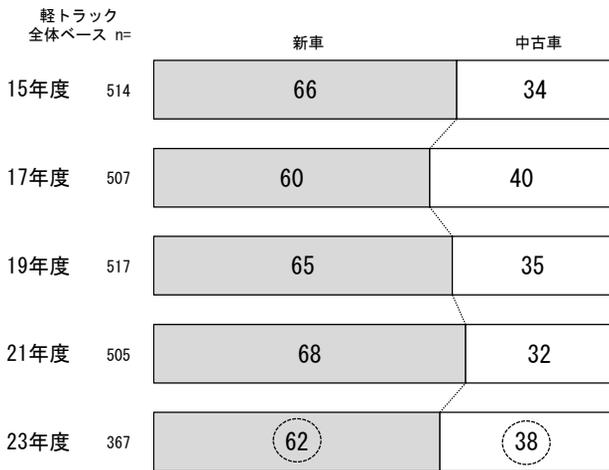
### 3. 軽トラック (1) 保有車特性

■ 新車・中古車割合は中古車が増加し約4割。オートマチックが増加。駆動方式は4輪駆動車が6割を占める。

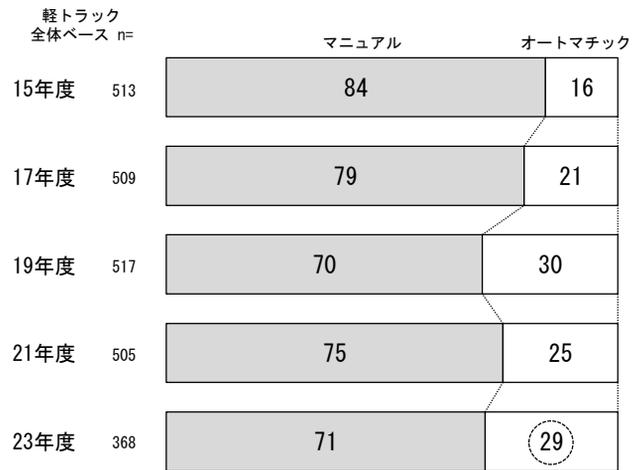
- 保有車の特性についてみると、「新車」62%、「中古車」38%。「中古車」が21年度より増加。
- ミッションタイプは「オートマチック」が29%で21年度より増加。
- エンジンタイプは「標準エンジン」が99%を占め、変化なし。
- 駆動方式は「4輪駆動車」が59%と引き続き軽乗用系や軽キャブバンに対し割合が高い。

単位：%

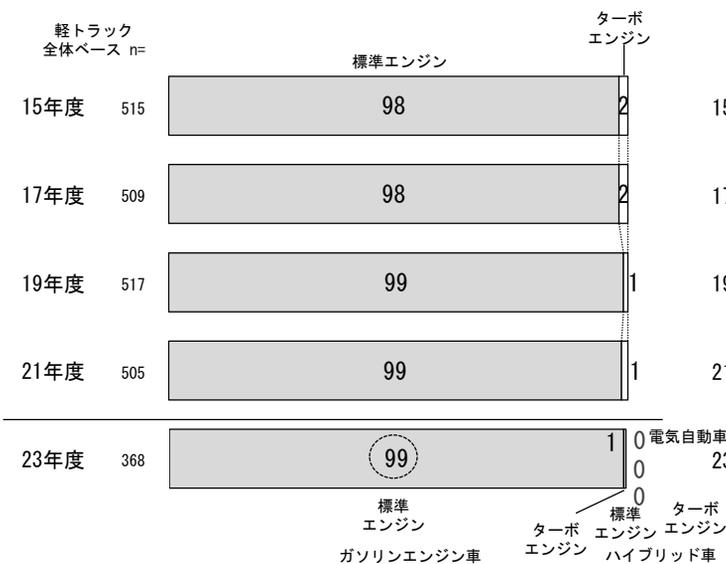
図表1-111 新車・中古車



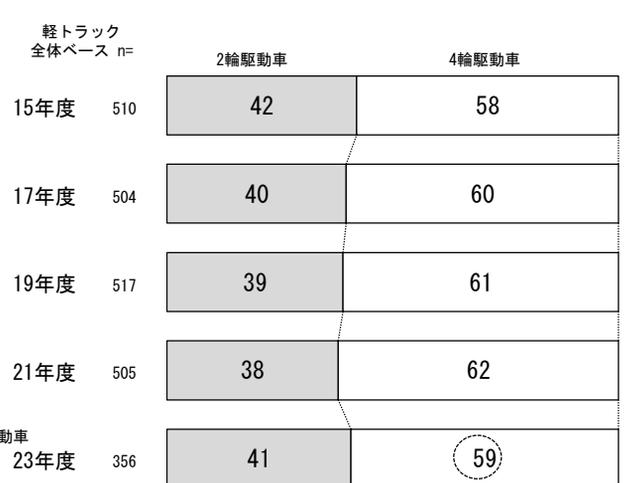
図表1-112 ミッションタイプ



図表1-113 エンジンタイプ



図表1-114 駆動方式



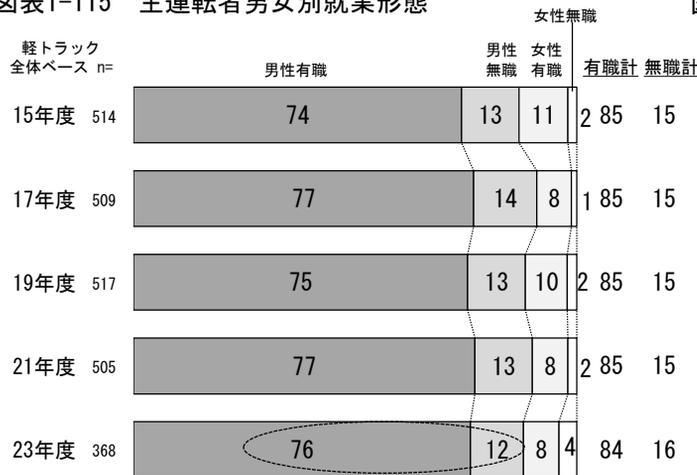
### 3. 軽トラック (2) ユーザー属性

■ 主運転者は「男性」が約9割、「60代以上」が7割を占める。世帯年収が増加。

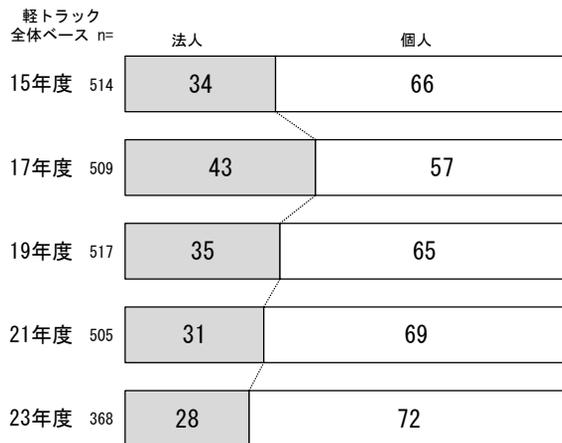
- 性別は「男性」が88%、年代は「60代」が30%、「70代以上」が37%と60代以上で約7割を占めている。
- 主運転者の業種は、軽キャブバンと比べて「農業(専業)」が多い。
- 世帯年収は、「401万円以上」が21年度から微増し、中央値も429万円に増加。農用用途に比べ、農用以外で年収が高い。

単位：%

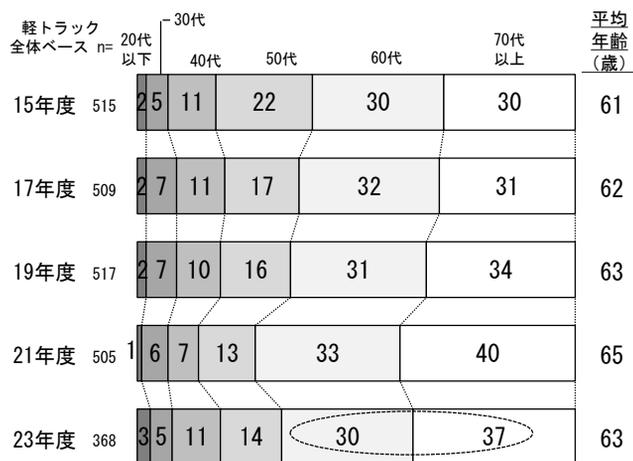
図表1-115 主運転者男女別就業形態



図表1-116 軽トラックの名義



図表1-117 主運転者年代

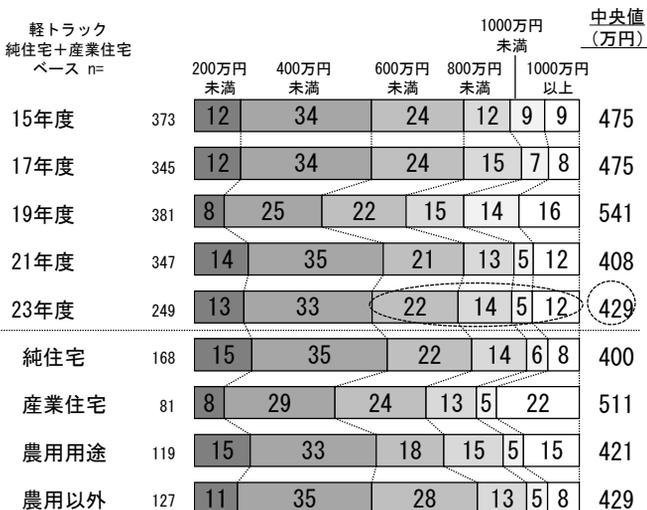


図表1-118 主運転者業種

軽トラック 全体ベース	農業 (専業)	農業 (兼業)	その他第 1次産業	建設 業	製造 業	卸・小 売業	サー ビス業 他	勤労 世帯	無職 他	
15年度	476	18	5	2	10	3	14	7	24	17
17年度	408	22	3	1	10	2	13	7	25	17
19年度	517	29	2	1	10	2	17	5	25	9
21年度	459	29	6	1	7	3	18	5	20	11
23年度	333	28	5	3	8	1	14	7	25	11
23年度-21年度差	▲1	▲1	+2	+1	▲2	▲4	+2	+5	0	0

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-119 世帯年収



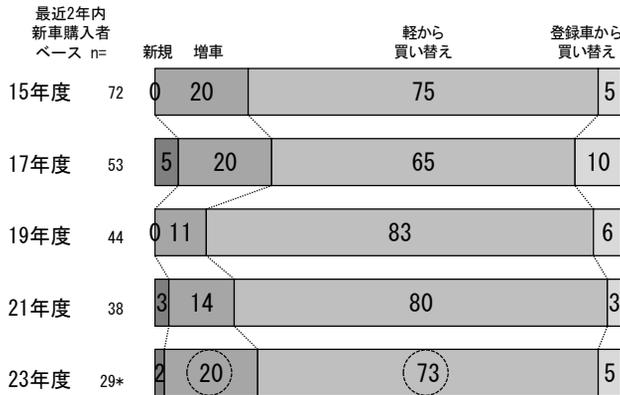
### 3. 軽トラック (3) 購入状況①

■ 「軽から買い替え」が最も高く、「増車」が増加している。前保有車は軽トラックが90%を占め、軽トラックから歩留まり中心の構造は変わらない。

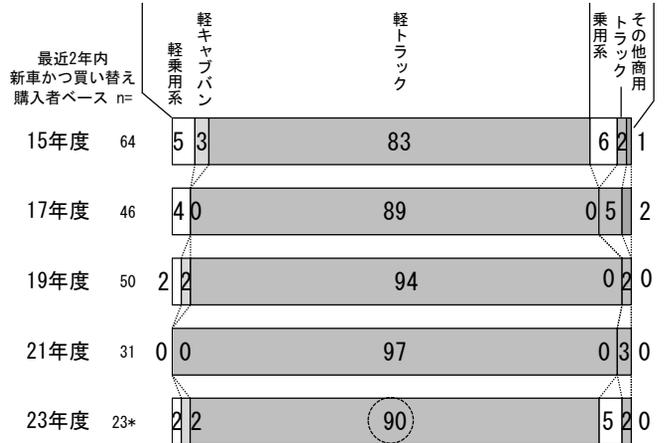
- 購入形態は「軽から買い替え」が73%で最も高い。「増車」が20%と21年度から増加。(n数過少)
- 前保有車は軽トラックが90%を占める。(n数過少)
- 購入時の比較状況を見ると、「比較検討はしなかった」が91%と21年度より増加。(n数過少)
- 購入時の平均車両価格は上昇傾向。(n数過少)

単位：%

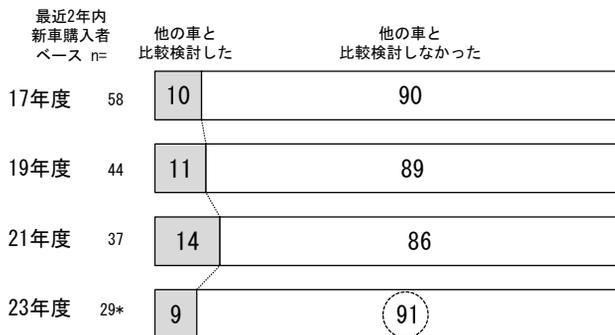
図表1-120 購入形態



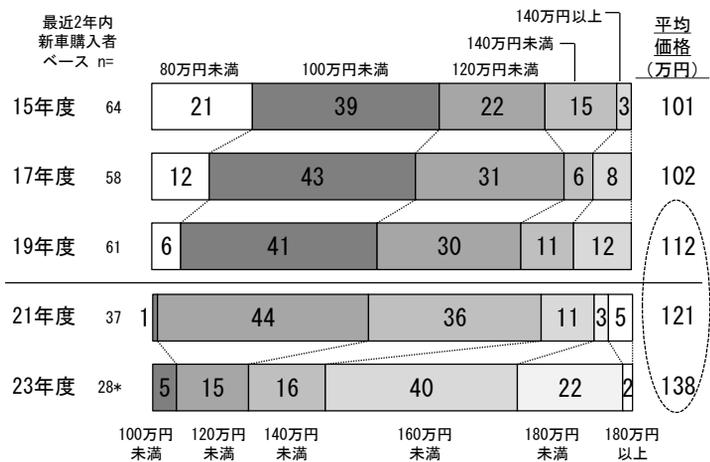
図表1-121 前保有車のボディタイプ



図表1-122 購入時の比較状況



図表1-123 購入時 車両価格



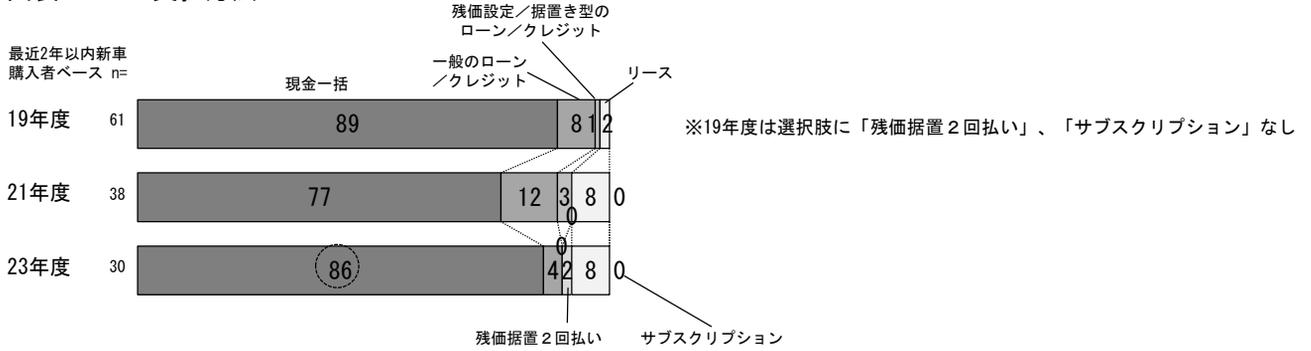
### 3. 軽トラック (3) 購入状況②

■ 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」、購入時の重視点は「積み下ろしのしやすさ」が最も多い。

- 支払い方法は「現金一括」が86%で最も高い。(n数過少)
- 購入のきっかけは「前の車が古くなったので」が72%と最も高い。(n数過少)
- 購入時重視点は「積み下ろしのしやすさ」が51%「小回りがききやすいこと」「車両価格」47%が上位。(n数過少)

単位：%

図表1-124 支払方法



図表1-125 購入のきっかけ上位20項目

項目	15年度	17年度	19年度	21年度	23年度	23年度-21年度 差
前の車が古くなったので	61	74	60	48	72	+24
前の車が車検時期だったので	12	35	7	20	22	+2
仕事の効率を上げるため	19	13	33	15	20	+5
仕事の内容や仕事量が変わったので	6	10	13	4	13	+9
前の車のローン/リースが満了を迎えたので	1	6	9	3	11	+8
欲しい車があったので	1	6	9	3	9	+6
サポカー補助金があったので	7	4	9	7	7	0
実際の使い方にあった車が欲しかったので	3	1	4	0	4	+2
自分用の車が欲しかったので	4	4	4	6	2	▲4
新型車が発売された(あるいはその噂を聞いた)ので	0	1	1	3	2	▲1
新たに事業を始めたので	0	0	2	0	2	+1
通院や介護・福祉施設への足として車が必要になったので	0	2	0	0	0	0
免許を取った(運転する人が増えた)ので	2	0	2	4	0	▲4
買い物や送迎に車が必要になったので	3	7	7	0	0	0
住む場所が変わったので	0	0	0	0	0	0
通勤・通学に車が必要になったので	0	0	0	0	0	0
エコカー減税/補助金があったので	7	0	0	0	0	0
消費税が増税される前だったので	0	0	0	0	0	0
軽自動車税が増税される前だったので	0	0	0	0	0	0
軽自動車税の経年車重課(車齢13年超の増税)の前だったので	0	0	0	0	0	0

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-126 購入時重視点上位20項目

項目	15年度	17年度	19年度	21年度	23年度	23年度-21年度 差
積み下ろしのしやすさ	50	39	34	39	51	+12
小回りがききやすいこと	55	51	35	45	47	+2
車両価格	38	31	18	23	47	+24
狭い道が通りやすいこと	40	52	48	34	40	+6
荷物がたくさん積めること	29	21	28	7	29	+8
燃費	35	37	19	34	27	+20
荷室・荷台の大きさ	13	33	27	37	26	▲8
駆動方式	3	3	12	1	26	▲11
車体の頑丈さ	13	7	16	13	25	+9
荷室・荷台の高さ	12	10	12	14	21	+7
荷室・荷台の長さ	13	25	12	13	20	+7
車体色	18	25	10	9	17	+8
駐車がしやすいこと	12	11	12	12	16	+4
悪路、雪道の走破性	14	11	18	11	16	+5
荷室・荷台の幅	7	7	3	0	15	+15
ブレーキの効きの良さ	5	13	10	13	14	+1
機構・メカニズム	8	4	5	0	14	+14
耐久性	4	5	1	7	14	+5
搭載	0	0	0	0	0	0
運転をサポートする最新技術の	0	1	0	7	12	+10
衝突安全性の高さ	4	0	1	0	10	+10

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

### 3. 軽トラック (4) 軽自動車を選択する理由①

■ 9割以上が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「狭い道に入っていけるから」「運転がしやすいから」が上位理由として挙がる。

- 軽自動車を選んだ理由として使用面を挙げる人が91%と増加が継続。(n数過少)
- 使用面では「狭い道に入っていけるから」「運転がしやすいから」が21年度から大きく増加し上位。次ぐ「仕事に必要だから」は減少となった。(n数過少)
- 経済面では、「税金が安いから」が51%で最も高い。「価格が安いから」37%、「燃費がよいから」30%が続く。(n数過少)

単位：%

図表1-127 軽自動車の選択理由

	最近2年内 新車購入者 ベース n=	どちらかという と経済面		どちらかという と使用面		経済面 計	車使用面 計
		経済面	使用面	経済面	使用面		
15年度	79	16	6	44	34	22	78
17年度	58	10	10	48	32	20	80
19年度	61	14	8	33	45	22	78
21年度	37	10	4	23	63	14	86
23年度	29*	5	4	23	68	9	91

※21年度までは「経済・法規・税制面」、「使用面」で聴取、  
23年度より「経済性・法規・税制面」、「車使用面」で聴取に変更

図表1-128 軽自動車の選択理由 (車使用面) (複数回答)

最近2年内 新車 購入者 ベース	狭い道に入 っていける から	運転がし やすいから	仕事に必 要だから	荷物の積 み下ろし が しやすい から	人も荷物 も乗せら れるから	長距離を 走ること が あまりな いから	駐停車が 容易だか ら	乗り慣れ ているの で	乗車人員 が少ない から	少量の荷 物を何度 にも分け て運	自分以外 の人でも 運転 しやすい から	車庫ス ペースが 狭いから	車内で作 業しやす いから	高速道路 を使用す ることが あま りない から	レジャー や趣味に 活用でき そう	環境に良 いから	この中 には1つ もない	
15年度	79	-	33	-	71	-	9	23	-	0	16	5	7	-	6	6	0	6
17年度	58	62	49	63	59	32	10	25	11	1	14	1	4	0	1	6	0	1
19年度	61	65	35	40	66	27	8	19	10	1	11	0	2	4	0	1	0	2
21年度	37	46	32	53	40	34	9	10	18	0	6	0	18	0	10	3	0	3
23年度	29*	64	58	51	44	24	16	13	10	10	8	7	7	5	0	0	0	6
23年度-21年度 差		+18	+26	▲2	+4	▲10	+7	+3	▲8	+10	+2	+7	▲11	+5	▲10	▲3	0	+3

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-129 軽自動車の選択理由 (経済面) (複数回答)

最近2年内 新車 購入者 ベース	税金が安 いから	価格が安 いから	燃費がよ いから	車検費用 が安い から	車庫届け 出が簡 単だか ら	車検が2 年だか ら	保険が安 いから	この中 には1つ もない
11年度	77	46	39	34	18	10	0	7
13年度	62	62	50	30	18	6	0	17
15年度	79	46	46	35	28	6	4	17
17年度	58	42	61	36	19	0	12	2
19年度	61	34	44	32	11	0	9	3
21年度	37	15	32	9	13	2	3	3
23年度	29*	51	37	30	22	16	8	1
23年度-21年度 差		+36	+5	+21	+9	+14	+5	▲2

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

### 3. 軽トラック (4) 軽自動車を選択する理由②

■ 「移動に便利」「狭い道での走行・駐車しやすい」「気軽」が軽の魅力。軽貨物の利点は「狭い道／仕事での使用に適している」「経済的」。

- 軽に対する意見は、「移動に便利」「気軽に乗れる」「狭い道の走行や駐車しやすい」が9割以上で上位。
- 軽貨物に対する意見は、「狭い道で使うのに適している」「仕事で使うのに適している」「経済的である」が8割前後で上位。

単位：%

図表1-130 軽に対する意見上位20項目（そう思う＋ややそう思う）

	軽トラック 全体 ベース	移動に 便利	気 軽 に 乗 れ る	狭 い 道 の 走 行 や 駐 車 が し や す い	選 ぶ の は 経 済 的	交 通 不 便 エ リ ア の 役 に 立 つ	使 い 方 に 合 う サ イ ズ	モ ノ を 運 ぶ の に 便 利	最 近 の 軽 は 値 段 が 高 い	衝 突 に 弱 い 感 じ が す る	ラ イ フ ラ イ ン で あ る	ボ デ イ サ イ ズ の 小 さ さ が 魅 力	運 転 す る 人 を 選 ば な い	高 齢 者 の 移 動 手 段 と し て 必 要	コ ス ト 以 上 の 価 値 が あ る	環 境 問 題 に 配 慮	軽 を 選 ぶ の は か し こ い 選 択	エ コ カ ー と い う 感 じ	室 内 が 広 く 使 い 勝 手 が 良 い	軽 が 好 き	一 家 に 1 台 の 車 で も 、 軽 が よ い
15年度	515	95	91	95	80	78	79	71	64	61	63	57	53	53	43	47	45	47	45	47	45
17年度	509	91	86	92	78	70	63	84	72	66	65	62	48	54	58	45	47	38	24	35	44
19年度	517	93	90	90	86	82	77	81	66	73	71	70	57	56	51	48	47	45	45	46	42
21年度	505	87	87	92	85	80	79	82	75	76	72	70	62	60	52	46	40	39	45	47	42
23年度	368	92	90	90	86	82	81	80	77	76	74	68	64	60	56	54	46	44	44	42	42
23年度-21年度 差		+5	+3	▲2	+1	+2	+2	▲2	+2	0	+2	▲2	+2	0	+4	+8	+6	+5	▲1	▲5	0

■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-131 軽貨物に対する意見（そう思う＋ややそう思う）

	軽トラック 全体 ベース	狭 い 道 で 使 う の に 適 し て い る	仕 事 に 使 う の に 適 し て い る	経 済 的 で あ る	安 全 機 能 は 必 要 だ	配 送 効 率 が 良 い	荷 物 の 積 み 下 ろ し な ど で の 身 体 へ の 負 担 が 少 な い	頑 丈 で 使 い 勝 手 が 良 い	乗 り 心 地 が 悪 い	荷 室 を 自 分 で ア レ ン ジ し て 使 い や す い
17年度	509	88	84	79	70	72	72	58	49	31
19年度	517	87	81	75	75	76	76	63	48	35
21年度	505	89	82	74	79	72	71	64	57	34
23年度	368	83	80	77	75	74	68	65	57	37
23年度-21年度 差		▲6	▲2	+3	▲4	+2	▲3	+1	0	+3

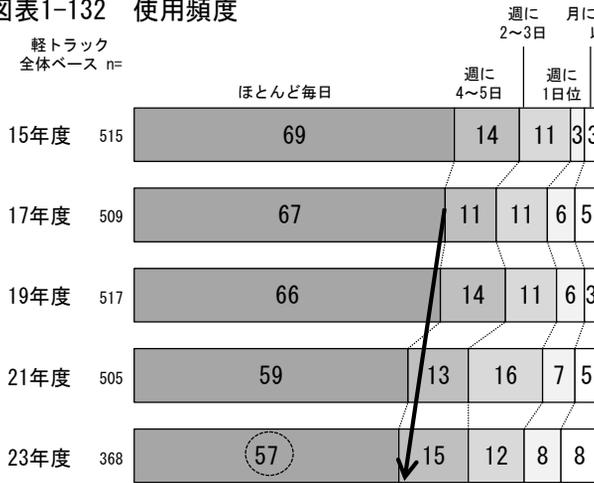
■ 23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
□ 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

### 3. 軽トラック (5) 使用状況①

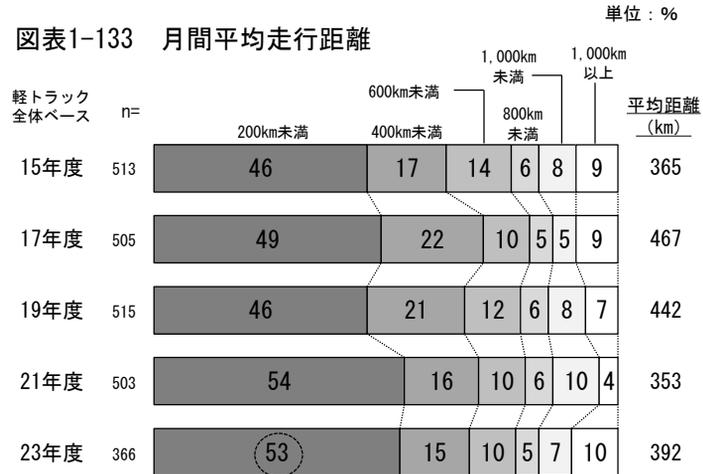
■ 使用頻度は「ほとんど毎日」が減少傾向。主用途は「農用用途」が増加傾向。

- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が57%と最も高いものの減少傾向。
- 月間走行距離「200km未満」が53%。農用用途、農用以外ともに月間平均走行距離が増加。
- 主用途は「農用用途」が46%で増加傾向。
- 使用用途としては、「田畑への往復、農機具、農作物の運搬」「買い物」「仕事用の道具の運搬」が上位。

図表1-132 使用頻度



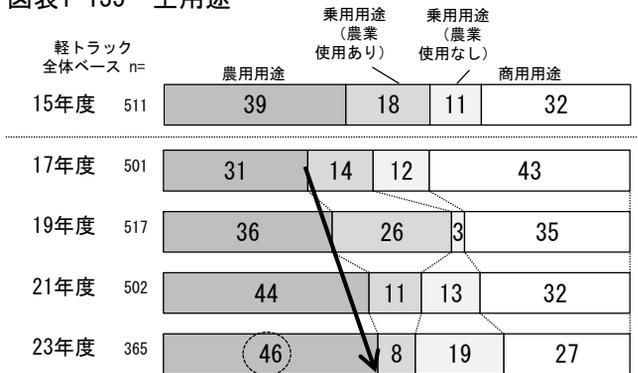
図表1-133 月間平均走行距離



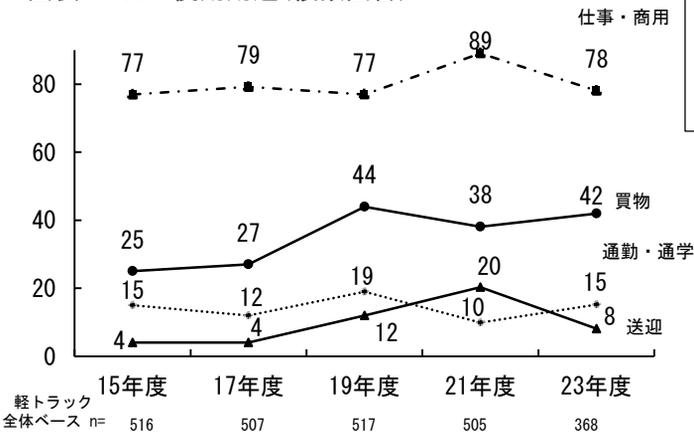
図表1-134 属性別 月間平均走行距離

	用途	軽トラック全体ベース	月間平均走行距離 (km)		
			23年度	21年度	
軽トラック全体			366	392	353
用途	農用用途	149	359	295	
	農用以外	214	423	399	
住居形態	純住宅	207	313	289	
	産業住宅	93	523	406	
	純事業所	66	510	504	

図表1-135 主用途



図表1-136 使用用途(複数回答)



**※用途の定義(15年度)**  
 【農用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用がある人  
 【商用用途】主用途が仕事や商用で、かつ農業使用がない人  
 【兼用用途(農業使用あり)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用がある人、または主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用は無いが仕事が農業の人  
 【兼用用途(農業使用なし)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用は無く仕事が農業以外の人(17年度～)  
 【農用用途】主用途が仕事や商用で一次産業の業種で使用、もしくは、主用途が仕事や商用でその他の業種かつ農業に使用している人  
 【兼用用途(農業使用あり)】主用途が仕事や商用以外で一次産業の業種で使用、もしくは主用途が仕事や商用でその他の業種かつ農業に使用している人  
 【兼用用途(農業使用なし)】主用途が仕事や商用以外で一次産業以外の業種で使用、かつ農業以外で使用している人  
 【商用用途】主用途が仕事や商用で一次産業以外の業種で使用、かつ農業以外で使用している人

図表1-137 使用用途 詳細(複数回答)

	軽トラック全体ベース	具田・畑への作物の往復、農機具の運搬	買い物	仕事用の道具の運搬	趣味・レジャーなどの用具の運搬	商品の仕入れ・納入	通勤・通学	一般家庭など最終消費	セールス、営業などの	人員の輸送
15年度	511	57	16	6	16	9				
17年度	507	39	21	33	8	18	11	20	9	1
19年度	517	47	44	38	29	18	19	12	4	13
21年度	505	51	37	44	24	17	10	17	6	20
23年度	368	51	42	38	27	18	15	10	6	2
23年度-21年度 差		0	+5	▲3	+3	+1	+5	▲7	0	▲18

### 3. 軽トラック (5) 使用状況②

■ 農用用途中心のため、農水産物など一次産品の積み荷が中心。

- 仕事における積み荷は、「農水産物など一次産品」が47%で最も高い。
- 日常における積み荷は、「仕事の道具」44%、「大きな買い物・荷物」40%が4割以上で上位。

単位：%

図表1-138 普段積む荷物（仕事）

	軽トラック 全体ベース	農水産物など 一次産品	機 械 類	素 材 類	人 員	食 料 品 ・ 飲 料	配 送 物	衣 類
17年度	501		9	9	5	11	9	0
19年度	516		11	10	5	13	5	1
21年度	505	45	26	20	18	15	15	5
23年度	368	47	23	20	17	15	13	4
23年度-21年度 差	+ 2	▲ 3	▲ 3	0	▲ 1	0	▲ 2	▲ 1

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

図表1-139 普段積む荷物（日常）

	軽トラック 全体ベース	仕 事 の 道 具	大 き な 買 い 物 荷 物	仕 事 で 運 ぶ も の	自 転 車	用 品 釣 り 、 ゴ ル フ 用 品 等 の ス ポ ー ツ	キ ャ ン プ や バ ー ベ キ ュ ー 等 の レ ジ ャ ー 用 品	動 物 ・ ベ ツ ト
19年度	517	68	40	53	15	10	6	3
21年度	505	47	39	31	14	8	6	3
23年度	368	44	40	28	13	7	6	4
23年度-21年度 差		▲ 3	+ 1	▲ 3	▲ 1	▲ 1	0	+ 1

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

### 3. 軽トラック (5) 使用状況③

■ 燃費の向上により、満足している人(非常に+まあ満足)が増加。また、複数人乗車が増加。

- 燃費は「～16km/L」が増加。「15km/L以上」は37%と21年度より増加しており燃費は向上。
- 実燃費満足度は「非常に満足している+まあ満足している」が57%と21年度より増加。
- 乗車人数は「1人」82%で21年度よりも減少。一方で「2人」が18%へ増加。同乗者は「成人」92%が最も高い。
- 「すれ違うのが困難な道路がたくさんある+ある」は57%。「高速道路を利用しない」は75%で21年度より大きな変化はない。

単位：%

図表1-140 保有車の燃費

軽トラック 全体ベース n=	6 km/L以下								～20 km/L		平均 (km/L)
	～8 km/L	～10 km/L	～12 km/L	～14 km/L	～16 km/L	～18 km/L	それ以上				
15年度 477	7	19	22	23	13	6	6	3		12.6	
17年度 490	5	17	24	19	14	5	8	6		13.0	
19年度 516	7	15	27	20	12	10	6	2		12.5	
21年度 481	8	15	32	16	13	7	5	2		12.3	
23年度 366	3	7	19	20	14	18	8	7	4	12.8	

図表1-141 実燃費満足度

軽トラック 全体ベース n=	非常に満足している		まあ満足している		どちらとも いえない		あまり満足していない		全く満足していない	
	15年度 499	5	43	34	15	3				
17年度 505	4	45	40	10	1					
19年度 517	7	46	34	10	3					
21年度 505	8	42	35	11	4					
23年度 367	7	50	33	9						

図表1-142 乗車人数

軽トラック 全体ベース n=	乗車人数	
	1人	2人
15年度 513	85	15
17年度 504	83	17
19年度 517	89	11
21年度 505	88	12
23年度 367	82	18

図表1-143 最もよく乗せる同乗者

軽トラック 全体ベース n=	同乗者				その他	
	乳児 (0～2歳)	幼児 (3～5歳)	小学生	中・高・大学生	成人	介護が必要な方 車いすを使用 している方
19年度 254	0	1	4	94	0	1
21年度 258	0	1	2	91	0	0
23年度 186	0	2	5	92	0	0

図表1-144 すれ違うのが困難な道路の有無

軽トラック 全体ベース n=	道路の有無		
	たくさんある	ある	ない
15年度 512	8	43	49
17年度 505	9	39	52
19年度 517	10	44	46
21年度 503	11	44	45
23年度 368	10	47	43

図表1-145 高速道路の利用頻度

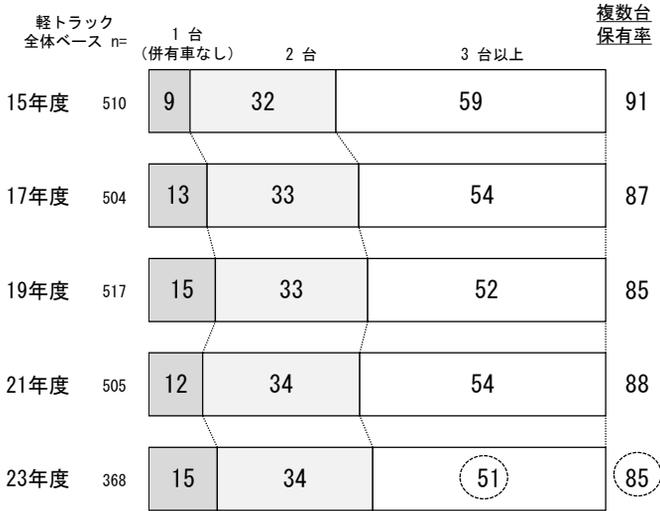
軽トラック 全体ベース n=	利用頻度			利用しない
	週に1日以上	～月に1日以上 それ以下		
15年度 511	10	18		71
17年度 503	5	7	16	72
19年度 517	3	4	16	78
21年度 504	4	7	14	75
23年度 368	4	6	15	75

### 3. 軽トラック (6) 併有状況

■ 複数台保有率は約9割。主な併有車は「乗用系」が約8割。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が51%と最も多い。複数台保有率は85%。ともに21年度からは微減。
- 純事業所では「3台以上」が約7割と高い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用」との併有が51%と最も高く、21年度から増加。「軽商用」との併有は17%に減少。
- 住居形態別にみると、純住宅、産業住宅は「普通・小型乗用」、純事業所は「軽商用」との併有が高い。

図表1-146 世帯や事業所の保有車台数

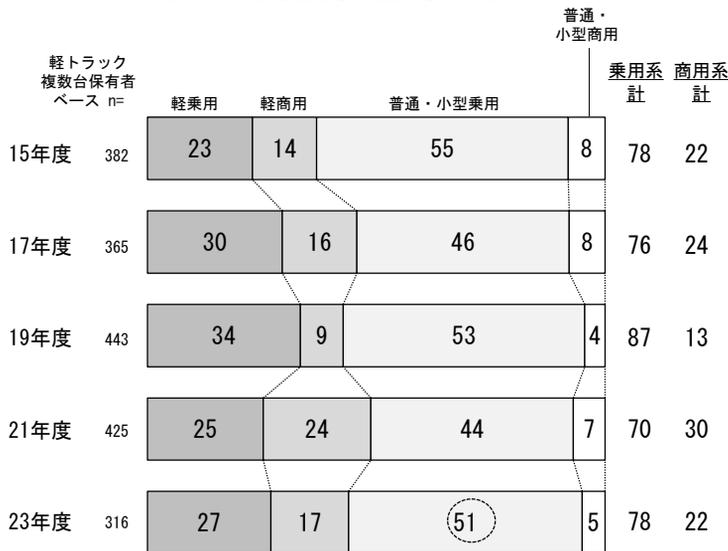


図表1-147 属性別 世帯や事業所の保有車台数 単位：%

		軽トラック 全体 ベース	1台	2台	3台以上
軽トラック全体		368	15	34	51
用途	農用用途	149	13	34	53
	農用用途以外	216	17	34	49
住居形態	純住宅	208	16	38	46
	産業住宅	94	15	31	54
	純事業所	66	10	21	69

■ 全体+3ポイント以上

図表1-148 併有状況  
(併有車のうち最もよく使用している車)



図表1-149 属性別 併有状況

		軽自動車 軽乗用 軽商用	普通・小型車 普通・小型乗用 普通・小型商用			
軽トラック 複数台 保有者 ベース			軽乗用	軽商用	普通・小型乗用	普通・小型商用
軽トラック複数台保有者		316	27	17	51	5
用途	農用用途	130	32	11	54	2
	農用用途以外	183	23	23	47	7
住居形態	純住宅	177	27	13	57	3
	産業住宅	81	33	16	49	3
	純事業所	58	17	38	30	15

■ 全体+3ポイント以上

### 3. 軽トラック (7) 次期購入意向①

■ 歩留り意向が高く、9割以上が次回も軽貨物車の購入を意向。意向理由は「仕事に必要」が約6割。

- 買い替え意向者は「5年以内」+「時期未定」で75%を占め、21年度より増加。70代以上主運転者では「買い替え意向無」が高い。
- 買い替え意向者のうち、軽貨物車への買い替え意向者は95%。
- 軽貨物車購入意向理由は「仕事に必要だから」が59%と最も高い。「荷物の積み下ろしがしやすいから」「狭い道に入っていけるから」「人も荷物も乗せられるから」は30%以上で21年度よりも増加。

単位：%

図表1-150 今後の買い替え意向

軽トラック全体ベース n=	5年以内の買い替え意向有	時期は未定だが買い替え意向有	買い替え意向無
15年度 500	12	70	18
17年度 493	12	66	22
19年度 517	10	59	31
21年度 505	13	58	29
23年度 368	14	61	25

図表1-151 属性別 今後の買い替え意向

	軽トラック全体ベース	買い替え5年以内の有	買い替え時期は未定だが有	買い替え意向無
軽トラック全体	368	14	61	25
用途				
農用用途	149	17	62	21
農用用途以外	216	11	61	28
住居形態				
純住宅	208	15	54	31
産業住宅	94	12	73	15
純事業所	66	12	74	14
60代以下主運転者	236	14	70	16
70代以上主運転者	132	15	47	38

■ 全体+3ポイント以上

図表1-152 次期購入意向車

軽トラック保有者で買い替え意向者ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
15年度 420	97	3
17年度 404	93	5, 1, 1
19年度 365	88	6, 3, 3
21年度 345	93	2, 4, 1
23年度 273	95	1, 3, 1

軽貨物車      軽乗用車      普通/小型乗用車

図表1-153 属性別 次期購入意向車

	買い替え意向者ベース	軽貨物車にする	軽乗用車にする	小型貨物車にする	普通/小型乗用車にする
軽トラック買い替え意向者全体	273	95	1	3	1
用途					
農用用途	116	98	1	1	0
農用用途以外	154	94	0	3	3
住居形態					
純住宅	140	94	1	3	2
産業住宅	78	96	0	4	0
純事業所	55	98	0	2	0

■ 全体+3ポイント以上

図表1-154 軽貨物車購入意向理由（複数回答）

	仕事に必要だから	荷物の積み下ろしがしやすいから	入っただけ狭い道にあげ道など狭い道に	人も荷物も乗せられるから	価格が安いから	税金が安いから	燃費が良いから	運転がしやすいから
軽貨物購入意向者ベース								
17年度 379	47	40	38	30	34	35	18	15
19年度 324	45	42	33	25	31	28	19	16
21年度 320	61	32	30	26	28	23	16	14
23年度 263	59	38	36	32	26	24	16	16

図表1-155 軽貨物車非購入意向理由（複数回答）

	乗車人数が足りない	安全性に不安がある	荷室や荷台の長さが足りない	荷室や荷台の幅が足りない	自分/自社で運ばなくなるから	積荷の種類や業務の内容が変わった	仕事を辞めるから	荷室や荷台の大きさが足りない
軽貨物以外購入意向者ベース								
17年度 65	15	14	5	3	6	2	19	12
19年度 39	14	16	11	0	8	14	14	11
21年度 17*	16	12	1	1	2	12	39	13
23年度 8*	38	22	19	19	19	18	9	9

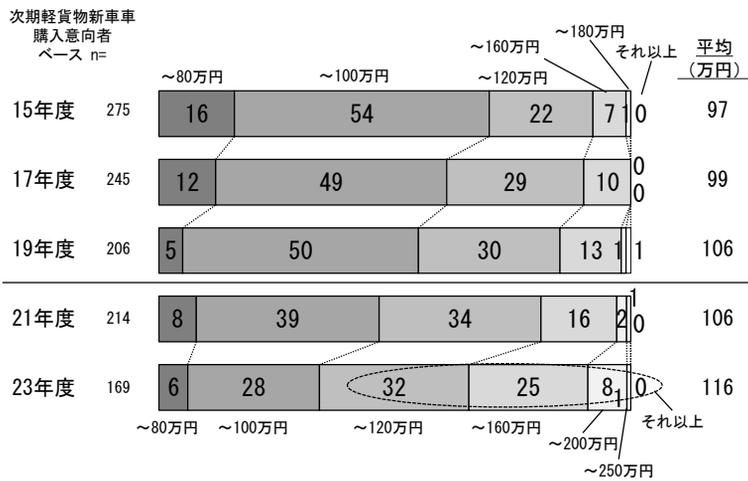
### 3. 軽トラック (7) 次期購入意向②

■ 「買い替え予定車」の車両本体価格は「101万円以上」が21年度より増加。総予算も同傾向。

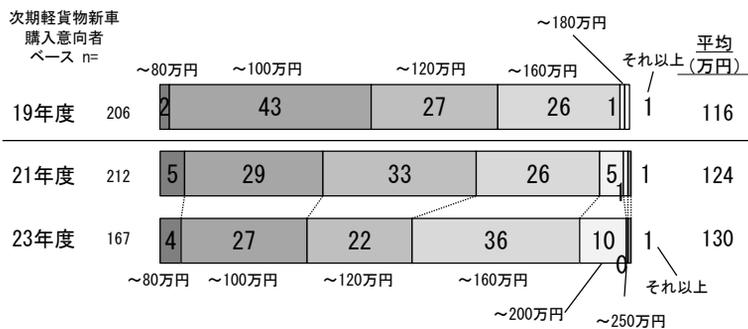
- ・「買い替え予定車」の車両本体価格は、「101万円以上」が66%と21年度より増加。
- ・「買い替え予定車」総予算は、車両本体価格と同傾向。

単位：%

図表1-156 「買い替え予定車」車両本体価格



図表1-157 「買い替え予定車」総予算



### 3. 軽トラック (8) 軽自動車保有に関する税の負担感

■ 軽自動車維持費で負担に感じるものは「車検費用」、「保険費用」が上位。

- 軽自動車維持費の負担感は「車検費用」32%、「保険費用」28%が上位。
- 軽自動車税を負担に感じている人は23%。
- 支払金額が6千円になると、負担に感じる人は29%まで上昇。
- 軽自動車税変更を考慮した場合の購入・保有への影響は、「今持っている軽を、車齢に関係なく乗り続けたい」が45%で最も高い。

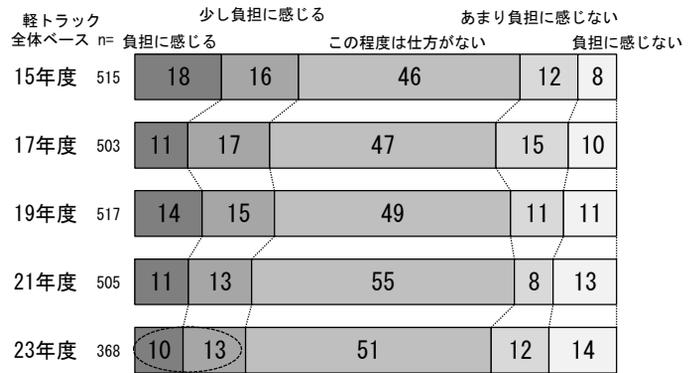
図表1-158 軽自動車維持費の負担感  
(負担に感じる+少し負担に感じる)

軽トラック全体ベース	燃料費・充電費	車検費用	整備点検費用	保険費用	道路高速道路などの有料	駐車場費用
15年度	515	25	38	33	37	15
17年度	509	17	30	22	28	9
19年度	517	19	29	19	25	6
21年度	505	26	33	19	28	5
23年度	368	22	32	23	28	4
23年度-21年度 差	▲4	▲4	▲1	+4	0	▲1

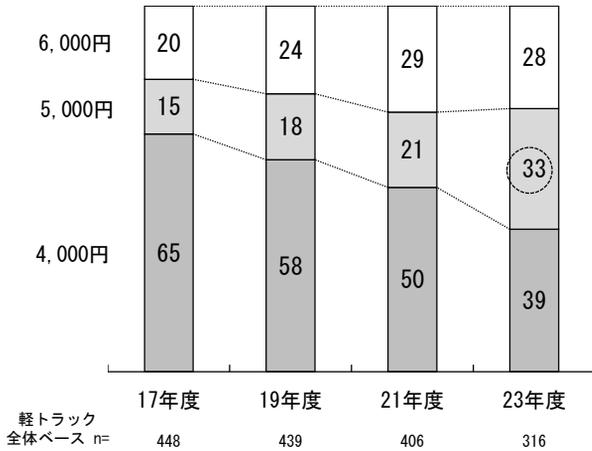
23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

単位：%

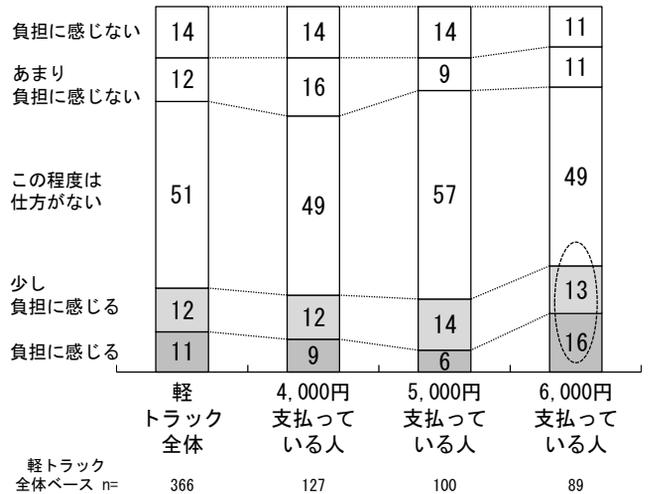
図表1-159 軽自動車税の負担感



図表1-160 軽自動車税の支払金額 (商用車)



図表1-161 軽自動車税の支払金額別負担感 (商用車)



※ 軽自動車税の税率については36ページ参照

図表1-162 軽自動車税変更を考慮した場合の今後の購入・保有への影響 (複数回答)

軽トラック全体ベース	継続して保有する	今持っている軽を、期間を伸ばして保有する	今持っている軽を、期間を伸ばして保有する	控えた自動車の購入は、軽自動車税が増える	軽自動車税が増える	今持っている軽を、今持っている軽に替える	今持っている軽を、今持っている軽に替える	車が4回以上、軽自動車税を支払う	有償以外を、手放した	軽自動車税を減らした	軽自動車税を減らした	軽自動車税を減らした	普通小型乗用車に替える	次回、軽自動車税を支払う	車の保有を、そのものを止めた	その他	た車の購入や持ち方
19年度	517	44	7	9	7	2	3	4	1	3	0	32					
21年度	505	51	7	5	7	4	3	2	0	3	1	27					
23年度	367	45	15	9	8	7	3	2	1	1	0	28					
23年度-21年度 差	▲6	+8	+4	+1	+3	0	0	+1	▲2	▲1	+1						

23年度-21年度 差 ▲3ポイント以下  
 23年度-21年度 差 +3ポイント以上

※ 19年度より設問内容変更のため、15・17年度は非掲載

## Ⅱ.軽自動車の存在意義

### 【要約】

#### <地域別>

- 軽自動車の8割以上が人口密度4,000人/km<sup>2</sup>未満の地域(中密度、低中密度、低密度)で保有されており、その約半数が低密度地域での保有となっている。軽トラックは6割強が低密度地域での保有。
- 人口密度が低くなるほど公共交通機関を利用する機会が少なく、車を利用する割合が高くなる。低中密度以下の地域では3割以上が車がないと通勤・通学が困難になる。公共施設等へのアクセスは、人口密度が低いほど悪くなる。低密度地域は高齢者が最も多く、年収が最も低い。生活必需品としての役割は人口密度が低くなるほど高く、低中密度以下の地域では21年度より増加している。車がなくなった場合の困窮度は中密度以下で増加する。

#### <高齢者>

- 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの約4割を占める。60代以上の軽自動車の利用は、日常の買物や病院への通院・送迎が中心。60代以上の約9割は軽自動車から普通自動車に変えると不都合が発生し、約4割は車の維持が困難となる。
- 運転能力の低下や、事故の不安はあるも、生活上の必要性からあと数年は免許保有を考えている高齢者が多い。免許返納しても構わない理由は「運転に自信がない」「車の事故のニュースをよく見る」が上位となっている。

#### <女性>

- 女性ユーザーは軽自動車ユーザーの6割強を占める。女性ユーザーの軽自動車使用頻度は高く、日常の買物や友人・知人への訪問等様々な用途に使っている。女性ユーザーの約9割で軽から普通自動車に変えることで、経済・使用の両面の不都合が発生する。

## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (1) 人口密度別 軽自動車保有比率

■ 軽自動車の8割以上が人口密度4,000人/㎢未満の地域で保有されており、その約半数が低密度地域での保有となっている。軽トラックは6割強が低密度地域での保有。

- ・「4,000人/㎢以上の市」では、人口構成比が35%を占める一方で軽自動車の保有構成比は14%と低い。
- ・車種別にみると、軽乗用系の構成比は「500人/㎢未満の市及び郡部」が42%を占める。一方で軽キャブバンは4,000人/㎢以上の地域で22%と高く、軽トラックは「500人/㎢未満の市及び郡部」が63%と半分以上を占める。

※以降の地域別の分析にあたっては、人口密度を用いて調査地点を4つに区分して分析する。

単位：%

図表2-1 車種別 保有地域

		低密度	低中密度	中密度	高密度		
23年度	人口構成比	28	22	15	35		
	保有台数構成比	軽自動車 全体	45	28	13	14	
		車種別	軽乗用系	42	30	14	14
			軽キャブバン	41	25	12	22
			軽トラック	63	22	8	7

		低密度	低中密度	中密度	高密度		
21年度	人口構成比	28	23	15	34		
	保有台数構成比	軽自動車 全体	45	28	13	14	
		車種別	軽乗用系	42	30	14	14
			軽キャブバン	41	25	12	22
			軽トラック	62	23	8	7

出所：【軽自動車保有台数】(一社)全国軽自動車協会連合会(21年度：令和3年3月時点、23年度：令和5年3月時点)  
【人口】21年度：平成27年 国勢調査、23年度：令和2年 国勢調査

#### 【再掲】人口密度別 調査地点例

人口密度区分	人口密度	調査地点例
高密度	4,000人/㎢以上	<b>全31地点</b> ・北海道札幌市東区 ・愛知県名古屋市中区 ・兵庫県尼崎市 ・埼玉県さいたま市浦和区 ・京都府向日市 ・広島県安芸郡府中町 ・神奈川県大和市 ・大阪府枚方市 ・福岡県福岡市東区など
中密度	1,500～4,000人/㎢未満	<b>全29地点</b> ・宮城県多賀城市 ・千葉県四街道市 ・愛知県日進市 ・埼玉県久喜市 ・神奈川県綾瀬市 ・大阪府高槻市 ・千葉県柏市 ・岐阜県各務原市 ・和歌山県和歌山市など
低中密度	500～1,500人/㎢未満	<b>全52地点</b> ・青森県八戸市 ・埼玉県本庄市 ・静岡県袋井市 ・山形県天童市 ・新潟県燕市 ・鳥取県境港市 ・栃木県足利市 ・石川県金沢市 ・長崎県長崎市 など
低密度	500人/㎢未満	<b>全57地点</b> ・北海道旭川市 ・福井県福井市 ・福岡県うきは市 ・岩手県北上市 ・島根県大田市 ・長崎県雲仙市 ・茨城県笠間市 ・山口県下関市 ・鹿児島県伊佐市 など

II. 軽自動車の存在意義

1. 地域別 (2) 生活条件 (公共交通機関の利便性)

■ 人口密度が低くなるほど公共交通機関を利用する機会が少なく、車を利用する割合が高くなる。  
 低中密度以下の地域では3割以上が車がないと通勤・通学が困難。

- 公共交通機関の利便性をみると、人口密度が低くなるほど利便性は低下。
- 通勤・通学における公共交通機関の利便性をみると、人口密度が低くなるほど「公共交通機関では行けない」が高く、低中密度、低密度の地域では3割以上。車利用も9割以上を占める。
- スーパー・コンビニへは中密度以下の地域では7割以上が車を利用。

図表2-2 自宅/事業所周辺の公共交通機関の利便性評価

単位：%

		軽乗用系 全体ベース n=	非常に 便利	まあ 便利	どちらとも いえない	やや 不便	非常に 不便
軽乗用系 全体		1961	9	27	15	26	23
人口 密度	高密度	368	22	42	15	16	5
	中密度	341	12	34	16	22	16
	低中密度	606	6	26	16	28	24
	低密度	646	5	20	14	29	32

図表2-3 公共交通機関での移動の可否

		軽乗用系 通勤・通学者ベース n=	車利用					車利用 計		21年度 公共 交通機関 では行けない
<通勤・通学>			車以外 利用	近いので 公共 交通機関を 使わずに行ける	公共 交通機関で 行ける	公共 交通機関を 乗り継げば 行ける	公共 交通機関 では行けない	23年	21年	
軽乗用系 全体		1326	14	15	21	21	29	86	87	28
23 年度	高密度	263	38	13	13	21	15	62	68	16
	中密度	243	20	14	21	20	25	80	83	24
	低中密度	411	9	14	22	24	31	91	87	29
	低密度	409	6	17	22	19	36	94	94	32

<スーパー・コンビニ>

		軽乗用系 全体ベース n=	車利用					車利用 計		21年度 公共 交通機関 では行けない
23 年度			車以外 利用	近いので 公共 交通機関を 使わずに行ける	公共 交通機関で 行ける	公共 交通機関を 乗り継げば 行ける	公共 交通機関 では行けない	23年	21年	
軽乗用系 全体		1949	27	47	12	4	10	73	69	9
23 年度	高密度	367	49	41	7	12	51	57	3	
	中密度	337	29	46	11	4	10	71	71	8
	低中密度	602	23	50	11	4	12	77	66	11
	低密度	643	21	46	17	6	10	79	74	10

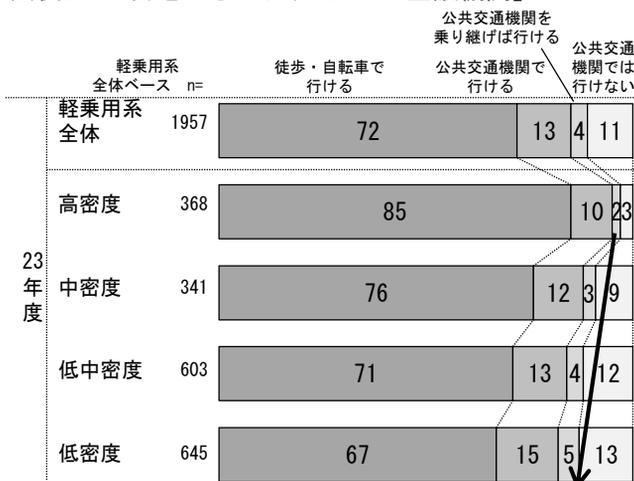
## II. 軽自動車の存在意義

### 1. 地域別 (3) 生活条件 (各訪問先へのアクセス)

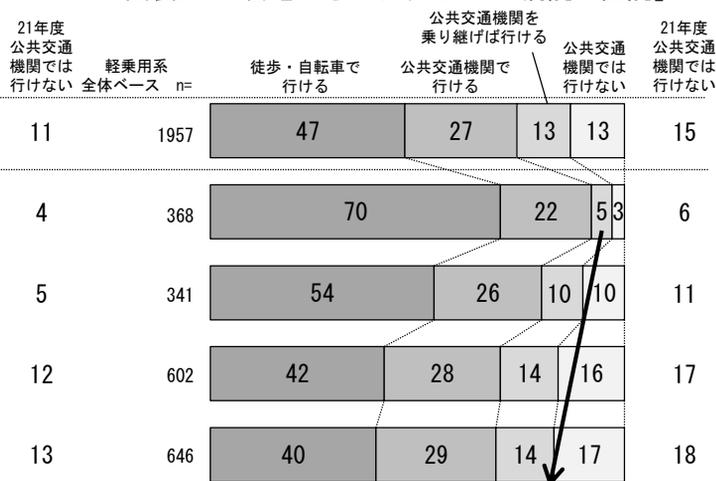
■ 公共施設等へのアクセスは、人口密度が低いほど悪い。ガソリンスタンドについては、いずれの地域でも約9割が「10分以内」で行ける。

- 各訪問先へのアクセスをみると、人口密度が低くなるほど「公共交通機関では行けない」割合が高くなり、「別の場所に住む家族・友人の家」は低密度地域では約3割にのぼる。
- 最寄りのガソリンスタンドまでの距離は、「10分以内」が約9割を占める。低密度でも「10分以内」は86%。

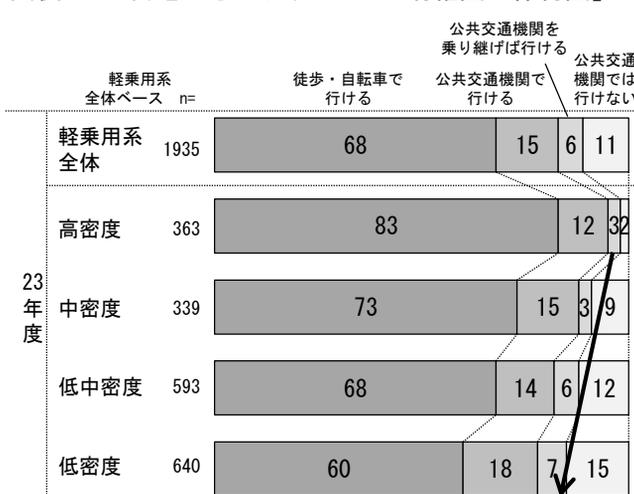
図表2-4 自宅からのアクセス 「金融機関」



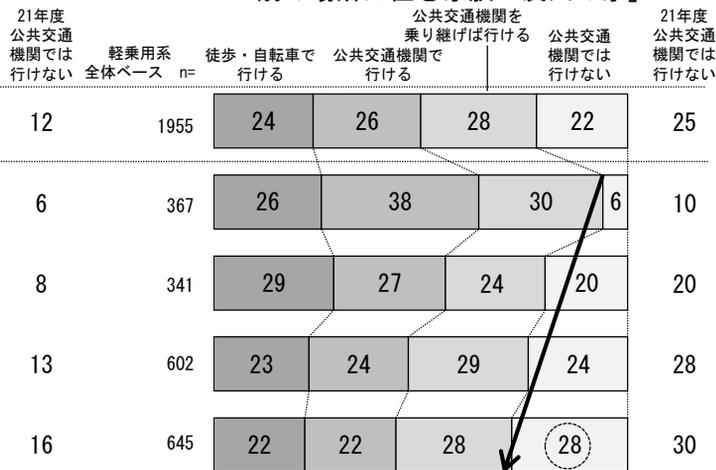
図表2-5 自宅からのアクセス 「病院・医院」



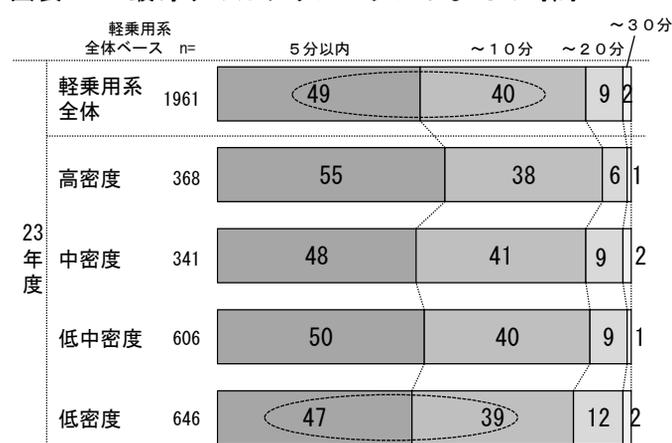
図表2-6 自宅からのアクセス 「幼稚園・保育園」



図表2-7 自宅からのアクセス 「別の場所に住む家族・友人の家」



図表2-8 最寄りのガソリンスタンドまでの時間



II. 軽自動車の存在意義

1. 地域別 (4) ユーザー属性

■ 低密度は高齢者が最も多く、年収が最も低い。高密度以外の地域では21年度より世帯年収が増加。

- 低密度地域では、60代以上が48%を占める。
- 職業はどの地域でも有職の割合が7割程度であるものの、世帯年収では低密度が最も低く464万円。但し、高密度を除く地域では21年度より世帯年収が増加している。

単位：%

図表2-9 主運転者 性・未既婚

	軽乗用系 全体ベース n=	女性計				23年 21年	
		男性 未婚	男性 既婚	女性 未婚	女性 既婚		
軽乗用系 全体	1960	7	31	7	55	62	63
高密度	368	7	31	7	55	62	62
中密度	341	4	34	5	57	62	64
低中密度	605	6	32	9	53	62	62
低密度	646	7	30	7	56	63	65

図表2-10 年代

	軽乗用系 全体ベース n=	20代 以下						60代以上	
		30代	40代	50代	60代	70代 以上	23年	21年	
軽乗用系 全体	1961	8	12	18	20	21	21	42	45
高密度	368	8	9	18	29	17	19	36	39
中密度	341	6	10	25	21	18	20	38	44
低中密度	606	9	16	16	18	21	20	41	44
低密度	646	8	10	17	17	25	23	48	49

図表2-11 ライフステージ

	軽乗用系 全体ベース n=	既婚					子独立	
		未婚	夫婦のみ 未就学児	末子 小学生以上	末子 高校生以上	子独立	23年	21年
軽乗用系 全体	1782	15	9	15	28	31	31	35
高密度	336	16	9	14	33	27	27	31
中密度	316	10	8	20	32	27	27	37
低中密度	540	17	10	15	25	30	30	34
低密度	590	14	8	13	27	36	36	36

図表2-12 世帯年収

	軽乗用系 全体ベース n=	200万円 未満					1000万円以上			中央値 (万円)
		400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 未満	1000万円 以上	23年	21年		
軽乗用系 全体	1593	12	24	26	19	10	9	495	469	
高密度	269	14	18	25	16	11	16	533	544	
中密度	246	6	20	26	26	11	11	576	498	
低中密度	456	13	26	26	18	8	9	486	455	
低密度	447	14	26	26	18	9	7	464	445	

図表2-13 職業

	軽乗用系 全体ベース n=	自営業・家族従業員・農林漁業				有職計	
		フルタイム	パートタイム	仕事は持っていない	23年	21年	
軽乗用系 全体	1961	34	26	11	29	71	68
高密度	368	42	24	11	23	77	75
中密度	341	31	31	13	25	75	67
低中密度	606	36	26	9	29	71	66
低密度	646	32	24	12	32	68	69

図表2-14 世帯人数

	軽乗用系 全体ベース n=	2人以下計					6人以上		
		単身	2人	3人	4人	5人	23年	21年	
軽乗用系 全体	1931	11	31	25	21	8	4	42	43
高密度	360	9	28	29	24	7	3	37	38
中密度	334	6	30	24	22	11	7	36	42
低中密度	601	13	30	24	21	8	4	43	45
低密度	636	11	34	24	18	8	5	45	44

II. 軽自動車の存在意義

1. 地域別 (5) 使用実態

■ 使用用途はいずれの地域でも「買物」中心。走行距離は、低中密度以下の地域では増加。高密度地域では大きく減少している。

- 使用用途は、いずれの地域でも「買物」が9割程度と最も高くなっている。「通勤・通学」はいずれの地域も21年度より増加。中密度以下の地域では5割以上と高い。一方、高密度地域では「趣味・レジャー」も増加し5割以上と高い。
- 使用頻度は、低中密度地域で「ほとんど毎日」71%と21年度より増加し、比率が最も高い。
- 21年度に比べ、低中密度以下の地域では、平均走行距離が増加。一方、高密度では大きく減少。

単位：%

図表2-15 使用用途

軽乗用系 全体ベース n=		買物	趣味・レジャー	通勤・通学	送迎	仕事・商用	
23年度	軽乗用系 全体	1961	88	49	55	41	31
	高密度	368	90	54	44	44	28
	中密度	341	87	47	53	48	24
	低中密度	606	88	47	59	38	32
	低密度	646	87	49	57	40	34

21年度→23年度の変化		21年	23年	変化	21年	23年	変化	21年	23年	変化	21年	23年	変化	21年	23年	変化
軽乗用系 全体		88	88	▲1	49	49	▲1	48	55	+7	47	41	▲6	39	31	▲8
高密度		88	90	+2	49	54	+5	36	44	+8	53	44	▲9	27	28	+1
中密度		87	87	+1	53	47	▲6	48	53	+5	56	48	▲8	31	24	▲7
低中密度		88	88	▲0	50	47	▲3	48	59	+11	49	38	▲11	40	32	▲8
低密度		89	87	▲2	47	49	+2	51	57	+6	39	40	+1	45	34	▲11

図表2-16 使用頻度

軽乗用系 全体ベース n=		ほとんど毎日				週に4~5日	週に2~3日	週にそれ以下	ほとんど毎日				
									23年	21年	差		
23年度	軽乗用系 全体	1960	67				15	11	4	3	67	68	▲1
	高密度	368	52				15	16	13	4	52	53	▲1
	中密度	341	64				16	13	4	3	64	65	▲1
	低中密度	606	71				14	10	3	2	71	66	+5
	低密度	645	70				16	10	2	2	70	75	▲5

図表2-17 月間平均走行距離

軽乗用系 全体ベース n=		平均走行距離 (km)						平均走行距離 (km)			
		200km未満	400km未満	600km未満	800km未満	1000km未満	1000km以上	23年	21年	差	
23年度	軽乗用系 全体	1947	42	25	11	8	7	7	398	399	▲1
	高密度	367	52	26	10	7	3	2	288	358	▲70
	中密度	341	40	29	10	11	3	7	387	395	▲8
	低中密度	602	39	24	14	7	8	8	429	417	+12
	低密度	637	41	25	9	9	10	6	412	395	+17

II. 軽自動車の存在意義

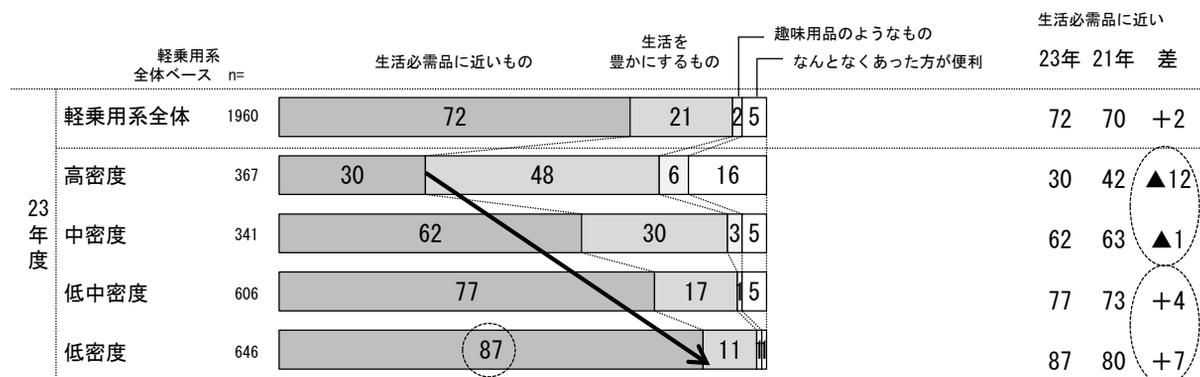
1. 地域別 (6) 軽自動車の役割

■ 生活必需品としての役割は人口密度が低くなるほど高く、低中密度以下の地域では21年度より増加。

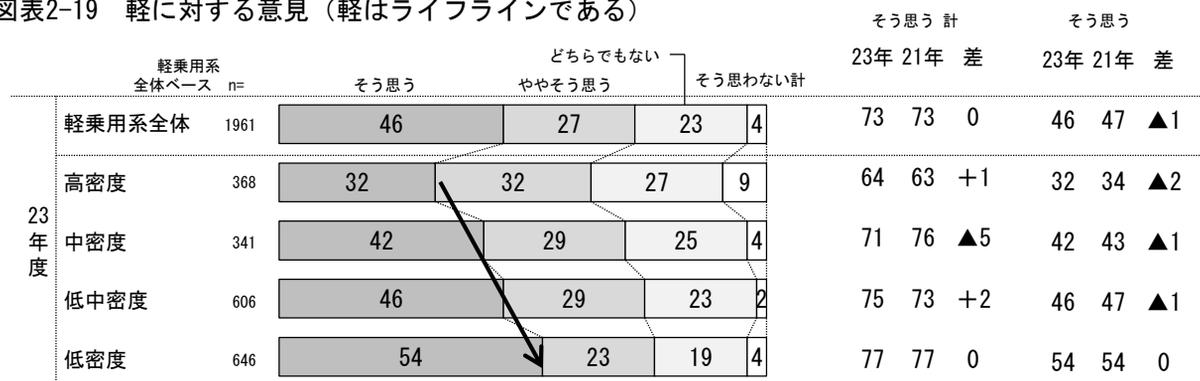
- 車の役割は人口密度が低いほど「生活必需品に近いもの」が高く、低密度地域では約9割。21年度より高密度地域ほど減少、低密度地域ほど増加となった。
- 「軽はライフラインである」とする割合は人口密度が低いほど高い。
- 軽自動車の用途をみると、高密度、中密度地域では「まとまった買物」「家族の送迎」が、低密度地域では「日常の買い物」や「病院へ通院・送迎をするため」「友人や知人に会いに行くため」などが全体と比べ高い。

単位：%

図表2-18 車の役割



図表2-19 軽に対する意見 (軽はライフラインである)



図表2-20 日常生活の軽乗用車の用途 (複数回答)

	軽乗用系全体ベース	日常生活の買物をするため	職場や学校に行くため	病院への通院・送迎をするため	友人や知人に会いに行くため	まとまった買物をするため	家族の送り迎えをするため	趣味やレジャーをするため	別の場所に住む家族に会いに行くため	家族揃っての外出をするため	あらたまった外出をするため	泊りがけの旅行をするため	祭りや花見など地域のイベントに参加するため	地域のコミュニティに参加するため	介護・介助が必要な人を乗せるため	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をするため	
		23年度	21年度	差	23年度	21年度	差	23年度	21年度	差	23年度	21年度	差	23年度	21年度	差	23年度
軽乗用系全体	1961	84	59	55	53	51	43	37	36	27	17	15	12	10	7	6	
高密度	368	76	45	47	37	58	47	32	28	28	15	14	4	5	7	5	
中密度	341	86	56	53	48	56	49	39	35	27	17	14	11	9	8	4	
低中密度	606	82	64	53	55	47	40	37	37	27	17	16	13	11	8	7	
低密度	646	88	59	62	60	51	42	37	38	26	17	14	15	11	7	6	
軽乗用系全体	2134	85	56	52	56	42	38	23	5	16	16	16	8	6	6		
高密度	523	79	46	50	62	45	44	30	5	26	26	26	6	4	4		
中密度	295	85	52	53	65	48	38	28	8	18	18	18	9	6	6		
低中密度	648	84	56	49	55	39	36	24	5	16	16	16	9	5	5		
低密度	668	87	61	56	52	41	38	18	4	13	13	13	8	7	7		

2023年度 全体+3ポイント以上

II. 軽自動車の存在意義

1. 地域別 (7) 軽自動車がなくなった場合の困窮度

■ 車がなくなった場合の困窮度は中密度以下で増加。軽から普通自動車に変えることは不都合とする人が約9割で、主に経済面の理由が挙がる。

- 車がなくなった場合の困窮度は人口密度が低くなるほど「非常に困る」割合が高い。「非常に困る」割合は21年度より高密度地域では減少、中密度地域以下で増加となった。
- 大きい車しか使えなかった場合、いずれの地域も5割以上が「困る(困る 計)」と回答。
- 軽から普通自動車に変えることで、いずれの地域も約9割が「不都合あり」と回答。
- 軽から普通自動車に変えると生じる不都合では、「生活費が圧迫される」「経済的な負担が増すので車を持つことができなくなる」「大きな車は燃費が悪く、経済性が悪い」といった経済的な理由が上位。次いで「狭い道があるなど道路条件の関係で、行けない場所がでてくる」という使用面の理由が続く。

図表2-21 車がなくなった場合の困窮度

単位：%

	軽乗用系 全体ベース n=	困らない計				困る 計			非常に困る		
		非常に困る	それほどではないが 困る	どちらとも いえない	困らない	23年	21年	差	23年	21年	差
軽乗用系 全体	1961	78	15	3	4	93	92	+1	78	76	+2
23年度 高密度	368	55	27	7	11	82	87	▲5	55	64	▲9
中密度	341	75	18	4	3	93	90	+3	75	74	+1
低中密度	606	81	12	3	4	93	92	+1	81	75	+6
低密度	646	86	11	1	2	97	93	+4	86	81	+5

図表2-22 軽より大きい車しか使えなくなった場合の困窮度

	軽乗用系 全体ベース n=	困る 計				23年度	21年度
		非常に困る	それほどでもない が困る	どちらでもない	困らない		
軽乗用系 全体	1959	27	32	17	24	59	61
23年度 高密度	367	20	37	19	24	57	60
中密度	341	24	32	20	24	56	55
低中密度	605	27	29	19	25	56	59
低密度	646	31	33	14	22	64	64

図表2-23 軽から普通自動車に変えると生じる不都合有無

	21年度	
	不都合あり	不都合なし
軽乗用系 全体	87	13
23年度 高密度	81	19
中密度	87	13
低中密度	85	15
低密度	90	10

図表2-24 軽から普通自動車に変えると生じる不都合 (複数回答)

	軽乗用系 全体ベース n=	「不都合あり」 ベース	生活費が 圧迫される	経済的な 負担が増す	大きな車は 燃費が悪い	狭い道や 場所が狭い	運転が 大変	乗人数が 少ない	趣味や 貯蓄などの 余裕がなくなる	行動範囲が 広い車は 不便	車が狭く、 大きな車 は置けない	日常の足として 使えない	車も大きい とどこに 置けない	荷物が多い と載せない	場所関係で 行けない	出先の駐車 スペースが 狭い	経済面で、 今の仕事 が成り立た ない
23年度 軽乗用系 全体	1677	55	36	35	35	26	21	20	19	18	18	15	15	4			
高密度	294	48	38	41	28	27	18	16	19	24	13	16	13	4			
中密度	294	46	33	32	41	22	18	19	18	16	19	13	14	4			
低中密度	510	57	36	34	33	28	20	19	18	15	18	15	15	4			
低密度	579	58	37	37	35	24	23	22	20	20	19	16	16	5			
21年度 軽乗用系 全体	1816	54	37	36	35	26	23	25	22	18	19	15	16	3			
高密度	437	43	32	33	34	25	21	18	20	22	18	12	14	3			
中密度	251	57	35	32	34	21	26	24	25	22	17	15	15	3			
低中密度	550	54	38	39	38	26	23	27	22	18	20	16	17	2			
低密度	578	57	38	35	33	29	24	25	22	15	20	15	16	4			

2023年度 全体+3ポイント以上

## 2. 高齢者 (1) 高齢者ユーザー属性

■ 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの約4割を占める。世帯年収は増加。75歳以上では軽1台のみ保有世帯が6割弱で21年度より増加。

- 主運転者において「60代以上」は42%を占める。60代以上の世帯年収は「400万円未満」が55%、21年度より中央値が367万円へ増加。
- 家族構成では60代以上は単身、夫婦のみが高く、6割弱を占める。
- 併有状況では60代以上は軽1台のみの比率が高く、年齢が上がるほどその傾向が強い。75歳以上では6割弱、21年度より増加。

【再掲】主運転者年代

年度	軽乗用系全体ベース n=	年代						平均年齢(歳)
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
15年度	2114	10	21	19	18	20	12	50
17年度	2140	10	18	19	19	22	12	51
19年度	2149	8	15	18	19	24	16	53
21年度	2134	7	11	18	19	24	21	55
23年度	1961	8	12	18	20	21	21	55

図表2-25 高齢者の就業状況の変化

単位：%

年度	軽乗用系60代以上全体ベース n=	パートタイム			無職
		フルタイム	パートタイム 自営業・農林漁業	パートタイム	
15年度	766	9	16	20	55
17年度	764	13	16	17	54
19年度	895	13	24	10	53
21年度	976	13	20	15	52
23年度	847	11	24	13	52

図表2-26 属性別の就業状況

属性	軽乗用系全体ベース n=	有職				23年	21年	
		フルタイム	パートタイム	自営業・農林漁業	無職			
軽乗用系全体	1961	34	26	11	29	71	68	
50代以下	1114	53		27	10	10	90	85
60代以上	847	11	24	13	52	48	48	
60~64歳	201	25	37	13	25	75	78	
65~74歳	434	7	24	15	54	46	45	
75歳以上	212	3	8	9	80	20	19	

図表2-27 世帯年収

属性	軽乗用系全体ベース n=	世帯年収						中央値(万円)	23年	21年
		200万円未満	400万円未満	600万円未満	800万円未満	1000万円未満	1000万円以上			
軽乗用系全体	1593	12	24	26	19	10	9	495	469	
50代以下	898	5	18	27	24	13	13	603	567	
60代以上	695	23	32	25	11	5	4	367	355	
60~64歳	174	14	30	30	11	7	8	438	402	
65~74歳	351	25	34	23	11	4	3	336	352	
75歳以上	170	26	32	21	12	5	4	343	312	

図表2-28 家族構成

属性	軽乗用系全体ベース n=	単身+夫婦のみ			23年	21年
		単身のみ	夫婦のみ	それ以外		
軽乗用系全体	1961	11	26	63	37	36
50代以下	1114	6	14	80	20	19
60代以上	847	17	42	41	59	57
60~64歳	201	13	35	52	48	46
65~74歳	434	18	45	37	63	59
75歳以上	212	19	42	39	61	63

図表2-29 併有状況

属性	軽乗用系全体ベース n=	併有状況			軽1台のみ	23年	21年
		軽1台のみ	軽のみ複数保有	軽+普通乗用車保有			
軽乗用系全体	1956	31	15	54	31	31	
50代以下	1112	23	14	63	23	25	
60代以上	844	42	17	41	42	39	
60~64歳	200	28	17	55	28	28	
65~74歳	433	43	17	40	43	40	
75歳以上	211	57	18	25	57	49	

II. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者 (2) 軽自動車の使用頻度と用途

■ 60代以上の軽自動車の利用は日常の買物や病院への通院・送迎が中心。

- 使用頻度では、60代以上は「ほとんど毎日」が61%だが、75歳以上になると「ほとんど毎日」の割合は50%程度まで減少。
- 車の使用用途をみると60代以上では「日常の買物をする」が86%、「病院への通院・送迎をする」が60%で上位。「日常の買物をする」は年齢による差はあまり見られないが、「病院への通院・送迎をする」は年齢が上がるほど高くなる傾向。

図表2-30 使用頻度

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	ほとんど毎日	週に 4-5日	週に 2-3日	週に それ 1日以下	ほとんど毎日			
					23年	21年	差	
軽乗用系 全体 1960	67	15	11	4	3	67	68	▲1
50代以下 1113	72	14	8	4	2	72	74	▲2
60代以上 847	61	17	16	4	2	61	60	+1
60～64歳 201	66	15	12	5	2	66	66	±0
65～74歳 434	61	18	16	3	2	61	57	+4
75歳以上 212	52	17	22	7	2	52	59	▲7
有職 410	72	13	9	3	3	72	71	+1
無職 437	51	20	22	6	1	51	49	+2

図表2-31 車の使用用途 詳細(複数回答)

軽乗用系 全体ベース	日常の買物をするため	病院への通院・送迎をするため	友人や知人に会いに行くため	まとまった買物をするため	職場や学校に行くため	趣味やレジャーをするため	別の場所に住む家族に会いに行くため	家族の送り迎えをするため	家族揃っての外出をするため	あらたまった外出をするため	地域のコミュニティに参加するため	泊りがけの旅行をするため	事業所間や現場に向かうため	介護・介助が必要な人を乗せるため	祭りや花見など地域のイベントに参加するため	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をするため	荷物の搬送や集荷をするため	取引先や顧客訪問などを行うため	従業員の送迎を行うため
軽乗用系 全体 1961	84	55	53	51	59	37	36	43	27	17	10	15	15	7	12	6	7	7	2
50代以下 1114	82	51	55	56	76	39	38	53	33	19	9	18	19	7	15	5	8	7	2
60代以上 847	86	60	51	44	35	34	33	29	19	13	12	10	9	8	8	8	6	6	1
60～64歳 201	89	57	57	43	60	32	41	34	18	14	9	10	16	12	8	11	5	8	0
65～74歳 434	84	59	50	46	34	35	34	29	19	14	11	10	7	9	8	8	7	8	1
75歳以上 212	87	69	46	43	11	34	24	22	17	11	15	10	3	3	8	4	6	1	0
有職 410	82	53	54	45	67	33	38	29	19	16	10	13	18	9	8	8	10	12	1
無職 437	90	67	49	44	6	35	29	29	18	11	13	7	0	8	8	7	3	1	0
23年度																			
21年度																			
差																			
軽乗用系 全体 2134	85	52	56	56	38	42	23	5	16	12	8	6	9	6	9	6	1		
50代以下 1158	84	47	61	74	36	54	29	5	19	14	8	5	8	7	1				
60代以上 976	85	59	51	34	41	27	16	5	13	10	9	7	9	5	1				
60～64歳 220	86	54	57	62	37	30	23	9	15	14	15	8	6	8	2				
65～74歳 545	84	58	53	31	44	28	15	3	13	11	9	6	11	5	1				
75歳以上 211	86	67	37	11	33	21	8	6	10	3	3	8	6	2	1				
有職 475	82	55	49	67	36	27	17	6	15	19	9	6	16	11	2				
無職 501	88	62	52	4	45	28	14	5	11	1	10	8	3	0	0				
60代以上差 (23年-21年)	+1	+1	▲7	+1	▲7	+2	+3	+8	▲3	▲1	▲	+1	▲3	+1	0				

2023年度 全体+3ポイント以上

II. 軽自動車の存在意義

## 2. 高齢者 (3) 軽自動車が無くなった場合の困窮度

■ 高齢者の約9割は軽自動車から普通自動車に変えると不都合が発生。約4割は車の維持が困難。

- ・ 60代以上では車がなくなった場合、7割の人が「非常に困る」と回答。21年度より困窮度は増加。
- ・ 60代以上の約7割が大きい車しか使えなくなった場合困ると回答。年齢が上がるほど困窮度が高い。
- ・ 60代以上の約9割で軽自動車が無くなって普通車に変えることで不都合が発生。
- ・ 不都合が生じる60代以上の4割以上が「生活費が圧迫される」「経済的な負担が増すので車を持つことができなくなる」と回答。60代以上のいずれの年齢層も「経済的な負担が増すので車を持つことができなくなる」が4割を超え高い。

図表2-32 車がなくなった場合の困窮度

	軽乗用系 全体ベース n=	非常に困る	それほどでもないが 困る			困らない計	困る 計			非常に困る		
			困る	どちらとも いえない	困らない		23年	21年	差	23年	21年	差
23年度	軽乗用系 全体 1961	78	15	3	4	93	92	+1	78	76	+2	
	50代以下 1114	84	11	2	3	95	96	▲1	84	85	▲1	
	60代以上 847	70	20	4	6	90	87	+3	70	65	+5	
	60～64歳 201	77	15	4	4	92	93	▲1	77	75	+2	
	65～74歳 434	70	20	5	5	90	86	+4	70	65	+5	
	75歳以上 212	65	22	5	8	87	83	+4	65	53	+12	

図表2-33 軽より大きい車しか使えなくなった場合の困窮度

	軽乗用系 全体ベース n=	非常に困る	それほどでもないが 困る			困る 計
			困る	どちらとも いえない	困らない	
23年度	軽乗用系 全体 1959	27	32	17	24	59
	50代以下 1113	23	31	18	28	54
	60代以上 846	33	33	16	18	66
	60～64歳 201	28	32	17	23	60
	65～74歳 433	32	35	15	18	67
	75歳以上 212	41	27	18	14	68

図表2-34 軽から普通自動車に変えると生じる不都合有無

	21年度	不都合あり		不都合なし	不都合あり
		不都合あり	不都合なし		
23年度	86	87	13	86	
	84	87	13	84	
	89	87	13	89	
	90	88	12	90	
	88	86	14	88	
	91	90	10	91	

図表2-35 軽から普通自動車に変えると生じる不都合内容 (複数回答)

	「不都合あり」ベース	生活費が圧迫される	経済的な負担が増す	大きな経済性が悪い	大きな燃費が悪い	狭い道がある	走行距離が長い	乗車人数が少ない	乗車人数が少ない	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	行動範囲が狭くなる	車が狭く、大きな車は置けない	日常の足として使えない	荷物はあまり載せない	出先での駐車スペースが足りない	経済面で、今の仕事や商売が成り立たなくなる
23年度	軽乗用系 全体 1677	55	36	35	35	26	21	20	19	18	19	18	15	15	15	4
	50代以下 945	59	31	33	33	26	16	23	15	17	15	13	13	14	4	
	60代以上 732	48	43	39	36	26	27	15	24	19	23	19	17	17	4	
	60～64歳 171	53	41	39	36	25	23	13	21	21	20	12	13	13	4	
	65～74歳 370	47	44	38	37	24	29	17	23	20	25	19	18	18	5	
	75歳以上 191	45	43	41	36	30	29	13	31	14	22	26	18	18	4	
21年度	軽乗用系 全体 1816	54	37	36	35	26	23	25	22	18	19	15	16	16	3	
	50代以下 965	59	33	34	35	24	18	28	17	16	16	13	15	15	3	
	60代以上 851	48	41	38	36	28	30	21	27	20	23	17	17	17	3	
	60～64歳 194	50	39	39	39	29	30	24	27	21	23	13	18	18	2	
	65～74歳 473	51	42	39	33	29	30	20	26	20	24	18	17	17	5	
	75歳以上 184	37	40	35	40	26	29	19	33	17	22	22	17	17	2	

2023年度 全体+3ポイント以上

## 2. 高齢者 (4) 免許保有意向①

### ■ 運転能力の低下や、事故の不安はあるも、生活上の必要性からあと数年は免許保有を考えている。

- 60代以上で若い頃と比べて運転で変化したことは、「慎重に運転するようになった」「雨天、夜間などに、まわりの状況が見えづらくなった」「長く運転すると疲れやすくなった」が上位にあがる。
- 運転をやめたい年齢は60代以上では「80～84歳」44%が最も高く、年代別では60～64歳は「75～79歳」「80～84歳」、65～74歳は「80～84歳」、75歳以上は「85歳以上」が最も高く、各年代ともあと数年は運転継続意向がある。
- 60代以上の運転をやめたい理由は、「運転能力の低下に不安を感じるため」が72%と最も高く、次いで「事故が不安だから」が60%で続くが、75歳以上よりも60代前半の方が回答割合が高い。

図表2-36 若い頃と比べての運転変化 (複数回答)

単位：%

	40代以上 全体ベース	慎重に運転するようになった	雨天、夜間などに、まわりの状況が見えづらくなった	長く運転すると疲れやすくなった	経験を積み上手に運転できるようになった	つつさの動作や複雑な動作がスムーズにできないようになった	信号、車、歩行者が見えづらくなった	周囲に対する注意がおろそかになりがちになった	まわりの車のスピードについていけなくなった	道路標識を見落としがちなようになった	同乗者から運転に関して指摘されるが増えた	周囲の音が聞こえづらくなった	ベダルの踏み間違いをする不安が出てきた	その他	特に変わったことはない	
		23年度	軽乗用系 全体	1600	62	42	38	12	12	10	10	6	5	5	3	3
	40～50代	753	53	38	33	17	8	10	7	6	3	3	2	3	0	21
	60代以上	847	69	47	42	8	15	10	12	7	6	6	4	3	1	11
	60～64歳	201	67	42	40	8	12	9	15	7	5	4	1	3	1	14
	65～74歳	434	69	50	43	7	16	11	11	5	5	7	4	2	1	10
	75歳以上	212	73	44	42	9	18	8	12	10	8	8	6	5	1	8
21年度	軽乗用系 全体	1774	63	44	37	14	14	10	8	8	5	4	4	4	1	15
	40～50代	798	54	40	31	19	8	9	5	6	3	2	3	2	1	21
	60代以上	976	71	48	43	9	19	10	11	10	7	6	5	6	1	10
	60～64歳	220	65	53	51	10	16	12	8	9	6	5	5	6	1	10
	65～74歳	545	72	47	39	10	21	10	13	9	8	7	5	6	1	9
	75歳以上	211	72	46	44	5	19	10	9	13	6	4	2	4	10	

2023年度 全体+3ポイント以上

図表2-37 運転をやめたい年齢

	40代以上全体ベース n=	平均年齢 (歳)					平均年齢 (歳)
		～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	
軽乗用系 全体	1568	5	15	24	39	17	78
40～50代	735	10	26	22	34	8	75
60代以上	833	5	27	44	24		80
60代以上	197	1	18	36	36	9	77
60代以上	429	2	32	48	18		80
60代以上	207	4	40	56			84

図表2-38 運転をやめたい理由 (複数回答)

	40代以上 運転をやめたい 人 ベース	運転能力の低下に不安を感じるため	事故が不安だから	家族等が自分を送迎をしてくれなくなるから	使用頻度が減ると思う	自身で送迎の必要がなくなるため	仕事などを引退し、車を使用する必要がなくなるため	他の交通手段が使えるようになるから	周囲から止めるようになるから	子供等の家族と同居/近居する様になるから	講習予備検査(認知機能検査)があるため	経済的負担を減らすため	レジャーに車を使用しなくなるため	車がなくても生活に支障がないところに引越す
		軽乗用系 全体	1591	75	62	23	14	13	5	4	4	4	3	3
40～50代	749	78	65	22	15	13	7	4	3	4	2	2	1	1
60代以上	842	72	60	24	13	13	3	4	5	3	5	4	1	1
60～64歳	199	78	69	26	17	19	3	3	2	4	3	1	1	1
65～74歳	431	73	61	25	13	12	3	4	4	4	5	5	1	1
75歳以上	212	58	48	17	6	9	3	6	9	1	7	4	1	0

全体+3ポイント以上

II. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者 (4) 免許保有意向②

■ 免許返納理由は「運転に自信がない」「車の事故のニュースをよく見る」が上位。

- 免許を返納しても構わない理由として、60代以上は「車の運転に自信がないから」「車の事故をニュースなどでよく見るから」が約5割で上位。
- 次回買い替え意向では、60代以上の意向ありは66%と21年度より増加。年齢が上がるほど買い替え意向は低くなるが、75歳以上は21年度より大きく意向ありが増加。

単位：%

図表2-39 免許を返納しても構わない理由（複数回答）

	40代以上 自主返納 全体 ベース	車の運 転に自 信がな いから	車の事 故をニ ュース などで よく見 るから	車が無 くても 困らな いから	会社・家 族・友 人など が車に 乗せて くれる から	公共交 通機関 で十分 だから	バス（市 営バス・ 循環バ スなど） を利用 するから	親族に 運転す ることを 止め られた から	タクシ ーを利用 するから
		23年度	軽乗用系 全体 1455	52	49	16	15	13	11
23年度	40～50代 697	57	51	19	11	13	10	10	6
	60代以上 758	47	48	14	18	13	12	10	13
	60～64歳 184	56	51	12	17	14	14	9	9
	65～74歳 387	45	49	15	16	13	12	9	14
	75歳以上 187	43	41	11	24	12	10	16	18
21年度	軽乗用系 全体 1622	53	49	15	15	13	12	11	8
	40～50代 749	57	47	17	13	14	9	14	6
	60代以上 873	50	50	13	16	13	14	10	9
	60～64歳 203	58	44	13	19	8	9	11	3
	65～74歳 489	49	52	15	15	15	15	9	10
75歳以上 181	43	50	10	16	14	20	10	17	

■ 2023年度 全体+3ポイント以上

60代以上差（23年-21年）	▲3	▲2	+1	+2	0	▲2	0	+4
-----------------	----	----	----	----	---	----	---	----

図表2-40 次回買い替え意向

	軽乗用系全体ベース n=	買い替え意向あり 計				23年 21年 差		
		今後5年以内	それ以降	買い替え時期未定	買い替えしない			
23年度	軽乗用系 全体 1961	20	8	53	19	81	79	+2
23年度	50代以下 1114	22	9	62	7	93	92	+1
	60代以上 847	18	7	41	34	66	64	+2
	60～64歳 201	21	10	45	24	76	84	▲8
	65～74歳 434	18	9	39	34	66	65	+1
75歳以上 212	13	2	41	44	56	37	+19	

### 3. 女性 (1) 女性ユーザー属性

■ 女性ユーザーは軽自動車ユーザーの6割強を占める。有職率は増加し、世帯年収も増加。

- 女性ユーザーは、軽自動車のユーザーの6割強を占める。
- 就業状況を見ると、50代以下では8割以上が就業。軽自動車女性ユーザーの有職率は一般女性有職率に比べて高い。
- 女性全体で世帯年収が21年度より増加。「未婚+夫婦のみ」と「子独立」で年収が低いが、増加となった。
- 併有状況では「未婚+夫婦のみ」で軽1台のみの比率が4割以上と高い。

【再掲】主運転者性別

年度	軽乗用系 全体ベース n=	性別	
		男性	女性
15年度	2114	36	64
17年度	2140	34	66
19年度	2149	36	64
21年度	2134	37	63
23年度	1961	38	62

図表2-41 軽乗用系女性ユーザーの年代構成

年度	軽乗用系 女性全体 ベース n=	年代						平均年齢 (歳)
		20代 以下	30代	40代	50代	60代	70代 以上	
15年度	1249	11	20	22	19	20	8	49
17年度	1281	10	19	19	21	22	9	50
19年度	1293	8	15	19	21	25	12	53
21年度	1276	7	12	19	20	25	17	55
23年度	1191	7	13	18	22	22	18	54

図表2-42 軽乗用系女性ユーザーの就業状況

年度	軽乗用系 女性全体ベース n=	就業状況				有職率			
		フルタイム	パートタイム	無職	23年	21年	全国 一般女性 有職率※		
女性全体	1191	27	36	9	28	72	67	30	53
20代以下	81	78	11	4	7	93	75	14	61
30代	153	40	40	7	13	87	80	31	78
40代	214	40	39	9	12	88	83	37	80
50代	267	29	47	9	15	85	77	35	77
60代	248	11	42	11	36	64	62	35	52
70代以上	228	19	10	69	31	29	14	13	

図表2-43 軽乗用系女性ユーザーのライフステージ

年度	軽乗用系 女性全体 ベース n=	ライフステージ			
		未婚+ 夫婦のみ	子育て (末子 中学生以下)	子育て (末子 高校生以上)	子独立
15年度	1249	17	37	21	25
17年度	1281	16	33	23	28
19年度	1218	14	28	28	30
21年度	1174	15	27	24	34
23年度	1068	15	26	31	28

※全国データ出所：『労働力調査』（総務省統計局）

図表2-44 世帯年収

年度	軽乗用系 全体ベース n=	世帯年収					中央値 (万円)		
		200万円 未満	400万円 未満	600万円 未満	800万円 未満	1000万円 以上	23年	21年	
軽乗用系 全体	1593	12	24	26	19	10	9	495	469
女性 全体	964	13	25	25	20	8	9	494	486
未婚+夫婦 のみ	122	12	36	19	16	6	11	419	374
末子中学生 以下	237	4	14	32	28	11	11	603	592
末子高校生 以上	261	8	18	24	23	12	15	600	607
子独立	241	11	32	28	19	6	4	447	424

図表2-45 併有状況

年度	軽乗用系 全体ベース n=	併有状況			軽1台のみ	
		軽1台のみ	軽のみ複数保有	軽+普通乗用車保有	23年	21年
軽乗用系 全体	1956	31	15	54	31	31
女性 全体	1187	29	15	56	29	27
未婚+夫婦 のみ	149	42	16	42	42	45
末子中学生 以下	282	16	7	77	16	16
末子高校生 以上	337	18	21	61	18	13
子独立	298	25	23	52	25	24

II. 軽自動車の存在意義

3. 女性 (2) 軽自動車の使用頻度と用途

■ 女性ユーザーの使用頻度は高く、日常の買物や友人・知人への訪問等様々な用途に使っている。「職場や学校に行くため」が増加し、コロナ終息による生活面での使用変化がうかがえる。

- 女性ユーザーの使用頻度をみると、「ほとんど毎日」が71%。21年度よりもわずかに増加。「末子高校生以上」と「子独立」世帯で増加がみられた。
- 車の使用用途をみると、「日常の買物をする」が約9割で最も高い。「友人や知人に会いに行く」「職場や学校に行くため」が続く。「職場や学校に行くため」「あらたまった外出をするため」は21年度より増加。

図表2-46 使用頻度

単位：%

軽乗用系全体ベース n=		使用頻度				ほとんど毎日		
		ほとんど毎日	週に4-5日	週に2-3日	週にそれ以下	23年	21年	差
軽乗用系 全体	1960	67	15	11	4 3	67	68	▲1
女性計	1190	71	14	10	4 1	71	69	+2
未婚+夫婦のみ	149	77	10	7	5 1	77	77	0
末子中学生以下	282	78	10	9	2 1	78	80	▲2
末子高校生以上	336	68	17	8	5 2	68	65	+3
子独立	300	63	18	15	2 2	63	61	+2
有職	850	78	11	7	3 1	78	78	0
無職	340	53	22	18	6 1	53	52	+1

図表2-47 車の使用用途 詳細 (複数回答)

	軽乗用系全体ベース	日常の買物をするため	友人や知人に会いに行くため	職場や学校に行くため	病院への通院・送迎をするため	まとまった買物をするため	家族の送り迎えをするため	別の場所に住む家族に会いに行くため	趣味やレジャーをするため	家族揃っての外出をするため	あらたまった外出をするため	事業所間や現場に向かうため	祭りや花見など地域のイベントに参加するため	泊りがけの旅行をするため	地域のコミュニティに参加するため	介護・介助が必要な人を乗せるため	荷物の搬送や集荷をするため	取引先や顧客訪問などを行うため	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をするため	従業員の送迎を行うため
		23年度	軽乗用系 全体	84	53	59	55	51	43	36	37	27	17	15	12	15	10	7	7	7
	女性 計	89	61	61	59	55	46	41	34	27	17	14	13	13	11	7	7	6	6	1
	未婚+夫婦のみ	82	69	80	48	55	29	35	48	22	31	14	14	22	5	10	8	6	6	3
	末子中学生以下	91	61	75	62	65	83	46	32	43	20	17	25	15	12	3	4	6	7	1
	末子高校生以上	89	52	58	60	52	50	37	27	22	9	13	6	8	10	10	6	4	7	1
	子独立	91	66	48	63	54	28	42	37	26	16	14	11	12	13	10	8	9	6	1
	有職	88	62	81	56	57	50	43	34	30	20	19	15	15	9	7	8	8	6	2
	無職	92	59	8	67	50	35	34	34	19	10	1	8	7	14	8	3	2	7	1
21年度	軽乗用系 全体	85	56	52	56	42	38	23	5	12	16	16	8	9	6	6	6	6	1	
	女性 計	90	56	59	61	47	37	25	4	11	16	10	8	8	6	7	7	6	1	
	未婚+夫婦のみ	84	78	49	61	31	39	20	2	12	16	8	8	8	3	6	6	0		
	末子中学生以下	94	69	58	68	79	35	37	4	13	15	7	8	7	6	2				
	末子高校生以上	91	53	60	65	52	34	25	5	13	19	14	10	6	9	1				
	子独立	90	40	63	55	29	38	21	4	8	14	12	7	7	6	1				
	有職	90	80	57	63	50	34	27	4	15	17	8	10	9	6	2				
	無職	91	7	63	57	40	42	22	3	1	13	13	4	0	7	-				

2023年度 全体+3ポイント以上

女性計差 (23年-21年)	▲1	+5	0	▲6	▲1	▲3	+2	+13	+3	▲3	▲3	▲1	0	▲1	0
----------------	----	----	---	----	----	----	----	-----	----	----	----	----	---	----	---

### 3. 女性 (3) 軽自動車がなくなった場合の困窮度

■ 女性ユーザーの約9割で軽から普通自動車に変えることで、経済・使用の両面の不都合が発生。

- 車がなくなった場合に、女性の79%が「非常に困る」、特に末子中学生以下の世帯では89%と高い。
- 女性ユーザーの約9割は軽から普通自動車に変えることで不都合が発生。
- 軽から普通自動車に変えることで生じる不都合は「生活費が圧迫される」「経済的な負担が増すので車を持つことができなくなる」「大きな車は燃費が悪く、経済性が悪い」といった経済面に加え、「狭い道があるなど道路条件の関係で、行けない場所がでてくる」「大きい車は運転ができない」といった使用面での不都合が3割以上で上位にあがる。

図表2-48 車がなくなった場合の困窮度

	軽乗用系 全体ベース n=	困らない計			困る 計			非常に困る		
		非常に困る	それほどではないが 困る	どちらとも いえない	23年	21年	差	23年	21年	差
23年度	軽乗用系 全体 1961	78	15	3	93	92	+1	78	76	+2
	女性 全体 1191	79	14	3	93	93	0	79	78	+1
	未婚+夫婦のみ 149	79	15	2	94	92	+2	79	76	+3
	末子中学生以下 282	89	7	2	96	98	▲2	89	89	0
	末子高校生以上 337	80	15	3	95	95	0	80	82	▲2
	子独立 300	74	19	2	93	91	+2	74	72	+2

図表2-49 軽より大きい車しか使えなくなった場合の困窮度

	軽乗用系 全体ベース n=	非常に困る	それほどではないが 困る	どちらとも いえない	困らない	困る 計	21年度		
							不都合あり	不都合なし	不都合あり
23年度	軽乗用系 全体 1959	27	32	17	24	59	87	13	86
	女性 全体 1189	29	32	18	21	61	88	12	88
	未婚+夫婦のみ 149	25	33	20	22	58	85	15	82
	末子中学生以下 281	19	36	17	28	55	90	10	90
	末子高校生以上 337	32	31	17	20	63	85	15	86
	子独立 299	29	35	18	18	64	89	11	90

図表2-50 軽から普通自動車に変えると生じる不都合の有無

	軽乗用系 全体ベース n=	非常に困る	それほどではないが 困る	どちらとも いえない	困らない	困る 計	21年度		
							不都合あり	不都合なし	不都合あり
23年度	軽乗用系 全体 1959	27	32	17	24	59	87	13	86
	女性 全体 1189	29	32	18	21	61	88	12	88
	未婚+夫婦のみ 149	25	33	20	22	58	85	15	82
	末子中学生以下 281	19	36	17	28	55	90	10	90
	末子高校生以上 337	32	31	17	20	63	85	15	86
	子独立 299	29	35	18	18	64	89	11	90

図表2-51 軽から普通自動車に変えると生じる不都合 (複数回答)

	「不都合あり」 ベース	生活費が 圧迫される	るけ な い 場 所 が で て く る	狭 い 道 が あ る な ど	で き な く な る こ と が あ る	経 済 的 な 負 担 が 増 す こ と が あ る	が 運 転 し な い こ と が あ る	大 き い 車 は 運 転 が し や い な い	大 き い 車 は 燃 費 が 悪 い	さ な い こ と が あ る	の で 、 大 き い 車 は 適 さ ない	行 動 範 囲 が 広 く な い	な い こ と が あ る	乗 車 人 数 が 少 な い こ と が あ る	日 常 の 足 と し て 使 え な い	車 が 大 き い こ と が あ る	裕 が な く な る	趣 味 や 貯 蓄 な ど の 余 裕 が な い	は 置 け な い	ス が 狭 く 、 大 き い 車 は 適 さ ない	車 を 保 管 す る ス ペ ー ス が な い	出 先 の 駐 車 ス ペ ー ス が な い	適 さ な い	荷 物 は あ ま り 載 せ な い	く や 商 売 が 成 り 立 た な い	経 済 面 で 、 今 の 仕 事 が あ る
23年度	軽乗用系 全体 1677	55	35	36	26	35	19	21	18	20	18	15	15	4												
	女性 計 1031	52	39	38	34	32	20	20	20	19	18	17	14	4												
	未婚+夫婦のみ 127	58	35	36	34	26	13	20	12	23	24	11	12	7												
	末子中学生以下 248	58	39	29	37	30	15	9	15	28	15	16	9	3												
	末子高校生以上 286	52	39	40	33	33	23	20	20	18	22	19	15	4												
	子独立 260	45	41	38	33	36	24	26	27	13	15	15	17	3												
21年度	軽乗用系 全体 1816	54	35	37	26	36	22	23	19	25	18	16	15	3												
	女性 計 1110	53	40	36	35	33	22	22	22	24	16	19	15	3												
	未婚+夫婦のみ 144	55	44	48	39	35	20	31	20	35	21	16	20	6												
	末子中学生以下 282	61	37	32	32	30	17	11	18	29	13	16	13	3												
	末子高校生以上 250	49	37	36	31	31	25	22	25	21	21	23	15	4												
	子独立 346	44	41	31	40	35	27	26	22	18	12	20	15	3												

2023年度 全体+3ポイント以上

# Ⅲ.2年前(新型コロナピーク時)と比べての 生活・移動手段の変化 ／軽自動車の用途多様化の実態

## 【要約】

- 新型コロナが収束する中であっても、友人知人と会う、外食など外向きの活動コロナ禍よりも「減った」人が「新たに始めた／増えた」人よりも多い。20代以下では外向きの活動が復活の兆し。
- 2年前と比べての収入は、軽乗用系保有者の30代以下では3割弱が増加。一方、50代以上は増えた人より減った人が多い。
- 主に乗っている車の利用は「増えた」人が「減った」人を上回る。
- 車の用途では、軽乗用系、軽トラックと比べ軽キャブバンは車内での仕事、キャンプ、車中泊など様々な用途での利用意向が高い。

# 1. 生活の変化（1）全体

■ 新型コロナが収束する中であっても、友人知人と会う、外食など外向きの活動はコロナ禍よりも「減った」人が「新たに始めた／増えた」人よりも多い。

- ・ 内向きの生活変化では、自宅で過ごす時間全般や自宅で家族と過ごす時間、ネットショッピングについて「新たに始めた／増えた」は2割以上と高い。内向きの行動全般で「新たに始めた／増えた」が「減った」を上回る。
- ・ 外向きの生活変化では、外食する頻度、友人・知人と会う頻度が「新たに始めた／増えた」が1割程度。外向きの行動全般で「減った」が「新たに始めた／増えた」を上回る。

単位：％

図表3-1 2年前と比べての生活の変化（全体）

23年度 軽乗用系全体ベース n= 1961

	新たに始めた ／増えた	特に変わりはない ／以前も現在もやっていない	減った
自宅で過ごす時間全般	29	65	6
自宅で家族と過ごす時間	21	71	8
通勤／通学	8	85	7
在宅勤務	4	93	3
ネットショッピング	20	77	3
ネットスーパー／デリバリー	4	93	3
外食する頻度	11	61	28
友人・知人と会う頻度	10	57	33
アウトドアやスポーツをする頻度	6	74	20
都心へのショッピング	4	73	23
大規模ショッピングモールでのショッピング	7	69	24
隣接県への移動	8	63	29
都道府県をまたぐような長距離移動	8	62	30
日帰り旅行	8	62	30
宿泊を伴う旅行	7	60	33

21年度 軽乗用系全体ベース n= 2134

	新たに始めた ／増えた	特に変わりはない ／以前も現在もやっていない	減った
自宅で過ごす時間全般	54	45	1
自宅で家族と過ごす時間	43	56	1
通勤／通学	2	89	9
在宅勤務	7	92	1
ネットショッピング	23	76	1
ネットスーパー／デリバリー	7	91	2
外食する頻度	2	34	64
友人・知人と会う頻度	1	27	72
アウトドアやスポーツをする頻度	2	49	49
都心へのショッピング	0	48	52
大規模ショッピングモールでのショッピング	1	38	61
隣接県への移動	1	35	64
都道府県をまたぐような長距離移動	1	36	63
日帰り旅行	1	36	63
宿泊を伴う旅行	1	36	63

※21年度調査は「新型コロナ禍以降の生活の変化」として聴取

# 1. 生活の変化（2）属性別

■ 20代以下では、内向きの活動が減少し、外向きへの活動が復活の兆し。高密度地域では、外向きの活動が減少。

- ・「新たに始めた+増えた」では20代以下で通勤／通学をはじめ外向きの活動での割合が他年代より高い。
- ・「減った」では30代以下で自宅で過ごす時間が減った割合が高い。高密度地域では、友人・知人と会う機会、宿泊を伴う旅行、日帰り旅行、外出等、中近距離への移動活動が減った割合が高い。

図表3-2 2年前と比べての生活の変化（属性別）

単位：%

	軽乗用系全体ベース	自宅で過ごす時間全般	自宅で家族と過ごす時間	通勤／通学	在宅勤務	ネットショッピング	ネットスーパー／デリバリー	外食する頻度	友人・知人と会う頻度	アウトドアやスポーツをする頻度	都心へのショッピング	大規模ショッピングモールでのショッピング	隣接県への移動	長距離移動	都道府県をまたぐような移動	日帰り旅行	宿泊を伴う旅行
--	-----------	------------	-------------	-------	------	-----------	---------------	--------	------------	-----------------	------------	----------------------	---------	-------	---------------	-------	---------

<新たに始めた+増えた>

21年度軽乗用系 全体	2134	55	43	2	7	23	7	2	1	2	0	1	1	1	1	1	1
23年度軽乗用系 全体	1961	29	21	8	4	20	4	11	10	6	4	7	8	8	8	8	7
男性	770	30	24	7	5	16	4	10	8	7	3	6	5	6	7	7	6
女性	1191	28	19	9	4	22	5	12	11	6	4	8	10	9	9	9	8
20代以下	133	23	17	27	6	25	10	24	21	16	15	17	21	21	20	15	15
30代	228	34	30	17	4	28	10	19	18	11	4	13	13	13	14	11	11
40代	354	28	23	11	5	26	4	14	8	8	3	7	6	7	5	8	8
50代	399	29	18	6	6	22	4	9	8	6	6	8	10	10	8	8	8
60代	406	30	21	2	3	15	2	7	7	4	0	5	5	4	7	6	6
70代以上	441	29	17	2	2	9	1	6	7	2	1	3	3	3	5	2	2
高密度	368	33	22	5	6	20	8	9	7	6	3	8	5	8	7	6	6
中密度	341	32	23	8	4	25	4	12	10	6	3	8	6	6	8	6	6
低中密度	606	27	19	10	5	16	4	12	12	8	4	8	10	9	8	8	8
低密度	646	29	21	7	3	21	4	11	9	5	4	7	8	7	8	8	8

[商用系]

21年度軽キャブバン	374	36	28	1	1	15	4	1	2	5	0	0	0	1	1	0	0
23年度軽キャブバン	129	14	12	2	3	9	5	4	6	10	0	1	2	4	5	4	4
21年度軽トラック	505	31	23	0	2	9	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
23年度軽トラック	196	16	12	2	1	11	2	7	7	4	1	3	2	2	5	5	5

■ 23年度全体+3ポイント以上

<減った>

21年度軽乗用系 全体	2134	1	1	9	1	1	2	64	73	49	52	61	65	64	63	64	64
23年度軽乗用系 全体	1961	6	8	7	3	3	3	28	33	20	23	24	29	30	30	33	33
男性	770	5	6	7	3	3	2	26	29	17	20	21	26	28	27	31	31
女性	1191	6	9	7	2	3	3	29	35	21	25	26	30	32	32	34	34
20代以下	133	14	12	4	4	1	3	20	23	12	17	14	15	14	13	14	14
30代	228	10	10	9	5	4	3	28	33	19	26	23	28	29	29	34	34
40代	354	7	11	4	5	3	3	28	37	24	24	27	32	35	32	35	35
50代	399	6	10	5	2	5	4	33	37	22	25	26	27	30	31	30	30
60代	406	2	4	10	2	3	2	27	33	23	26	27	32	34	32	34	34
70代以上	441	3	4	7	1	2	2	28	28	14	18	22	30	30	33	37	37
高密度	368	6	10	8	4	4	4	34	41	27	31	22	32	32	36	39	39
中密度	341	9	11	5	2	2	2	32	34	19	29	26	31	33	31	34	34
低中密度	606	5	7	7	2	3	3	24	29	16	19	23	26	26	28	28	28
低密度	646	5	5	7	3	4	2	28	34	21	22	26	30	33	31	34	34

[商用系]

21年度軽キャブバン	374	2	2	5	0	1	2	53	54	32	35	44	46	46	49	49	49
23年度軽キャブバン	129	2	4	2	1	3	2	26	26	10	12	16	23	22	24	28	28
21年度軽トラック	505	3	1	3	1	1	3	55	60	36	34	46	46	44	51	51	51
23年度軽トラック	196	2	3	3	1	1	1	20	22	11	16	21	24	22	26	27	27

■ 23年度全体+3ポイント以上

## 2. 収入／業績の変化

- 軽乗用系保有者の30代以下では3割弱の人が収入増加。一方、50代以上は増えた人より減った人が多い。
- 軽キャブバンでは純事業所が、軽トラックでは農用用途で使用する事業所で業績が悪化。
  - 軽乗用系保有者では30代以下で収入が増加した人が多く、年齢が高い層では収入が減った人が多い。
  - 軽キャブバン・軽トラックでは収入が減った人が6割近くを占める。
  - 軽キャブバン保有事業所では純事業所の約6割が業績が悪化と回答。
  - 軽トラック保有事業所では農用用途で使用している事業所の約8割が業績が悪化と回答。

単位：％

図表3-3 2年前と比べての収入（月収）変化

全体ベース	n=	増えた	特に変わりはない	減った
21年度軽乗用系 全体	2134	3	68	29
23年度軽乗用系 全体	1958	12	58	30
男性	767	11	57	32
女性	1191	13	58	29
20代以下	133	26	55	19
30代	228	28	49	23
40代	354	21	58	21
50代	398	10	61	29
60代	404	5	51	44
70代以上	441	2	66	32
高密度	368	14	62	24
中密度	341	9	60	31
低中密度	606	15	55	30
低密度	643	10	58	32
21年度軽キャブバン	374	5	58	37
23年度軽キャブバン	239	11	33	56
21年度軽トラック	505	11	63	36
23年度軽トラック	364	8	36	56

図表3-4 2年前と比べての業績変化

軽商用系全体ベース	n=	業績が良くなった	変わらない	業績が悪くなった
21年度軽キャブバン	267	6	40	54
23年度軽キャブバン	173	7	41	52
商用用途	137	8	45	48
乗用用途	25*	9	24	67
純住宅	36	11	47	52
産業住宅	68	8	53	39
純事業所	69	10	26	64
21年度軽トラック	320	3	52	45
23年度軽トラック	245	6	22	72
農用用途	113	7	14	79
農用用途以外	131	5	31	64
純住宅	96	6	19	75
産業住宅	85	5	21	74
純事業所	64	7	28	65

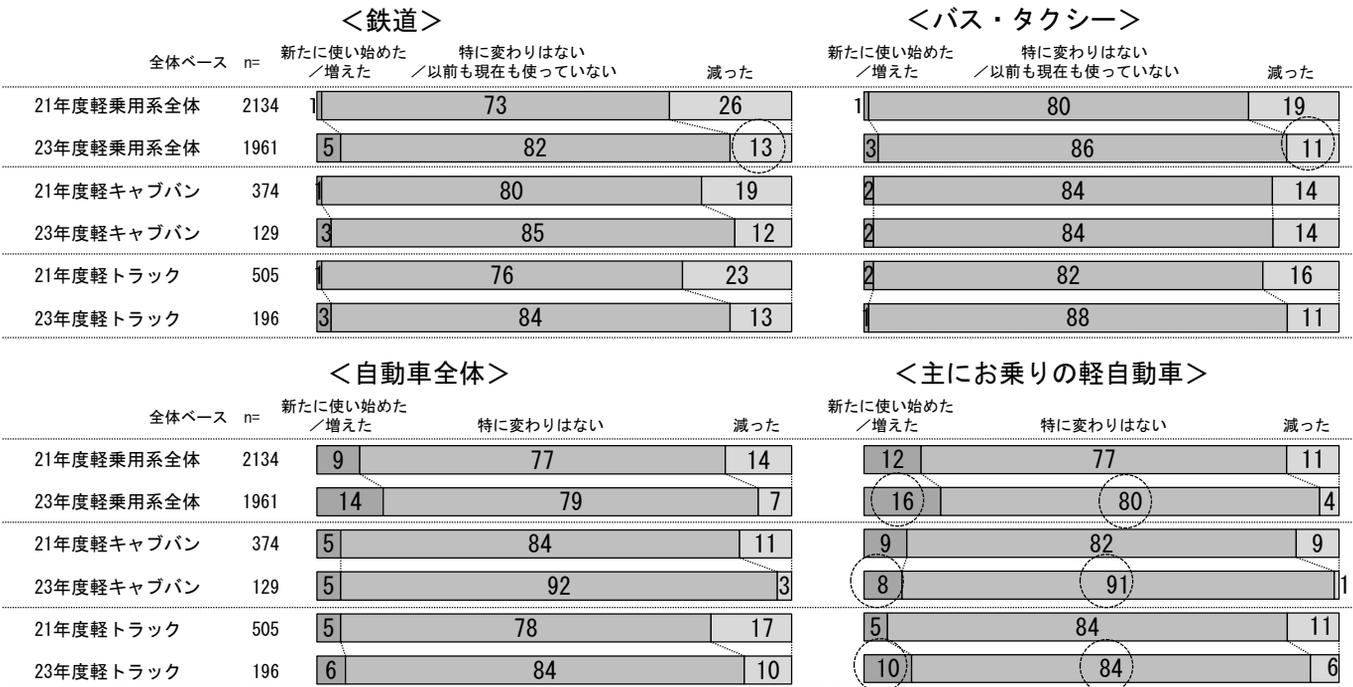
### 3. 移動手段の変化

■ 公共交通機関利用が「減った」人は「新たに始めた/増えた」人を上回る。主に乗っている車の利用は「新たに始めた/増えた」人が「減った」人を上回る。車の考え方では「以前と比べて長く乗り続けたい」が増加。

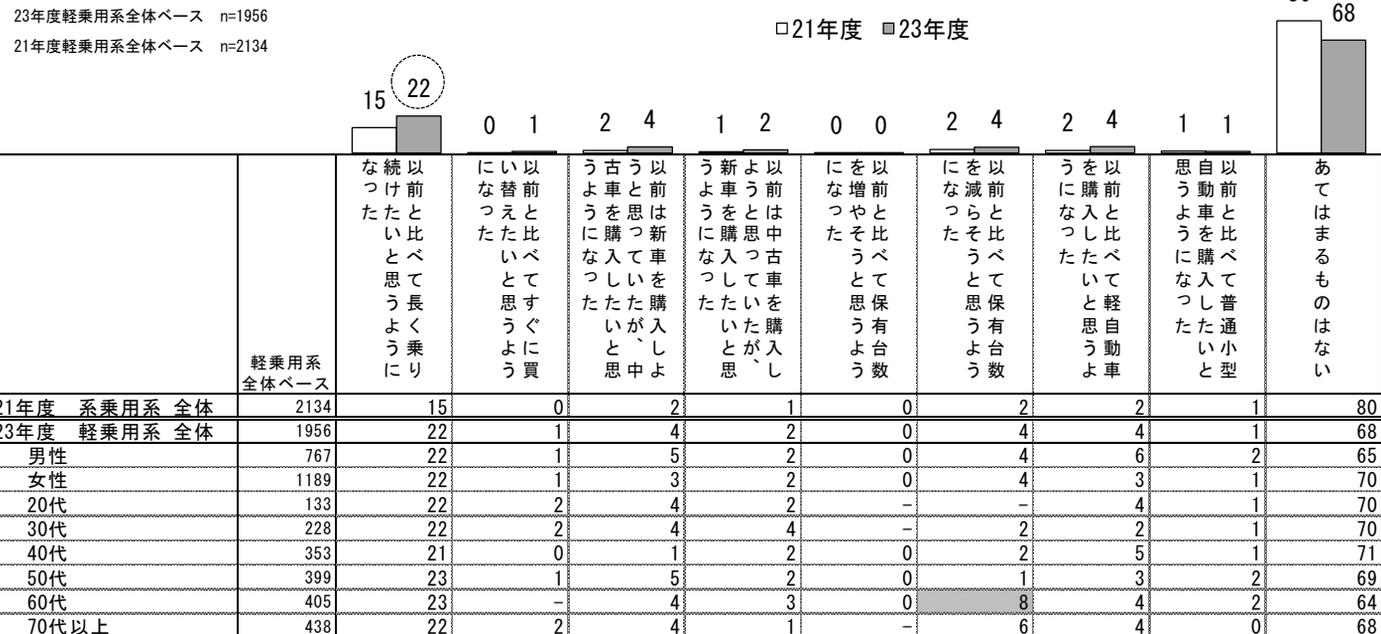
- ・ 鉄道・バスなど公共交通機関での利用は「減った」が「新たに使い始めた/増えた」を上回る。
- ・ 主に乗っている軽自動車の利用は、軽乗用系、軽キャブバン、軽トラックのいずれも「新たに使い始めた/増えた」が高く、「減った」を上回る。但し8割以上は、2年前より「特に変わりはない」と回答。
- ・ 新型コロナウイルスによる車についての考え方の変化については、「以前と比べて長く乗り続けたいと思うようになった」が21年度よりも増加。その他の項目については大きな変化はなし。

図表3-5 2年前と比べての移動手段変化

単位：%



図表3-6 新型コロナウイルスによる車についての考え方の変化（複数回答）



【軽商用系】

21年度軽キャブバン	369	14	1	4	2	0	3	4	2	75
23年度軽キャブバン	236	20	1	1	1	2	3	4	1	76
21年度軽トラック	504	11	0	1	2	0	3	1	1	84
23年度軽トラック	360	20	0	2	1	0	5	2	1	74

■ 23年度全体+3ポイント以上

## 4. 車使用の変化

### ■ 車の使用変化のうち、近場の使用状況は8割が変化なし。

- 軽乗用系の車使用変化は、「近場」「隣接県」「遠出」のすべてで「特に変わらない／以前も現在もやっていない」が7割以上を占める。
- 軽キャブバン、軽トラックの車使用変化は、近場の利用は「特に変わらない／以前も現在もやっていない」が9割弱で変化なし。隣接県・遠出の利用は「減った」が1割強。

図表3-7 2年前と比べての車使用変化（軽乗用系）

単位：%

	軽乗用系 全体ベース n=		増えた/ 新たに始めた	特に変わらない/ 以前も現在もやっていない	減った
	21年度	23年度			
近場	21年度	2134	11	78	11
	23年度	1961	17	78	5
隣接県	21年度	2134	2	58	40
	23年度	1961	8	74	18
遠出	21年度	2134	1	55	44
	23年度	1961	7	71	22

図表3-8 2年前と比べての車使用変化（軽キャブバン）

	軽キャブバン 全体ベース n=		増えた/ 新たに始めた	特に変わらない/ 以前も現在もやっていない	減った
	21年度	23年度			
近場	21年度	371	5	87	8
	23年度	245	7	88	5
隣接県	21年度	370	1	80	19
	23年度	245	4	83	13
遠出	21年度	370	2	75	23
	23年度	245	3	83	14

図表3-9 2年前と比べての車使用変化（軽トラック）

	軽トラック 全体ベース n=		増えた/ 新たに始めた	特に変わらない/ 以前も現在もやっていない	減った
	21年度	23年度			
近場	21年度	505	3	89	8
	23年度	368	8	89	3
隣接県	21年度	504	1	86	13
	23年度	368	2	87	11
遠出	21年度	504	0	86	14
	23年度	368	3	87	10

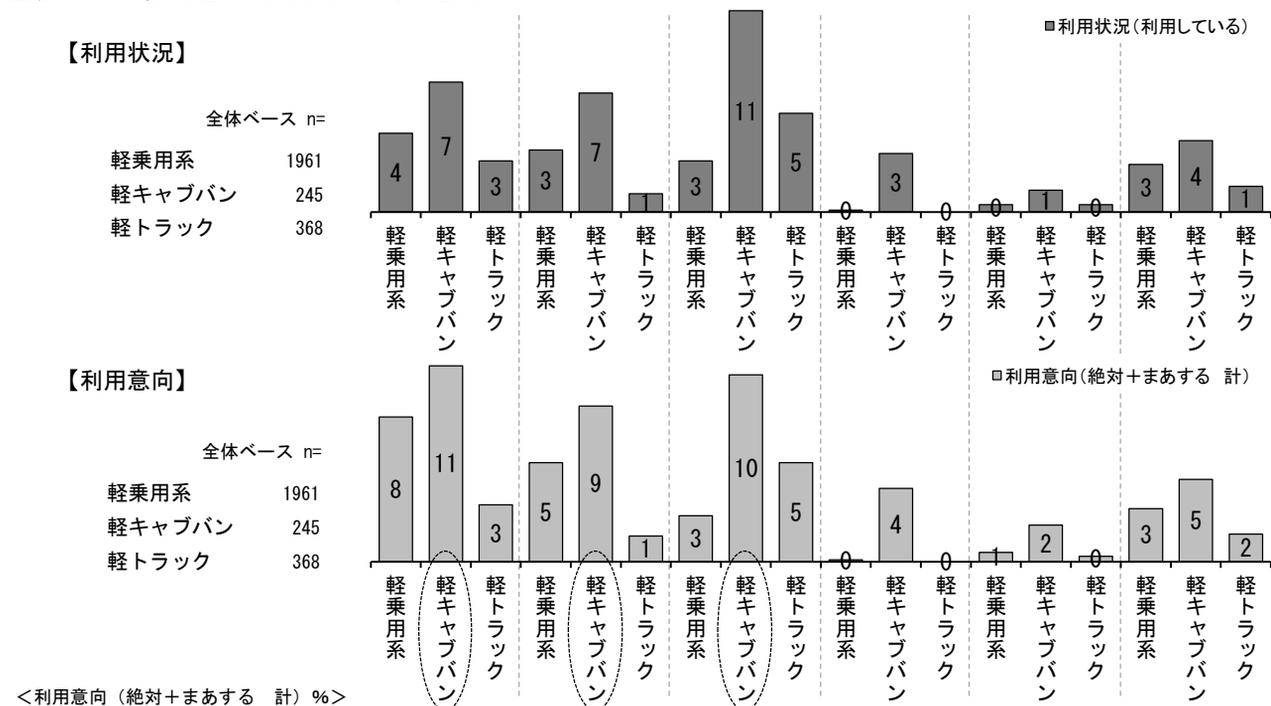
## 5. 各用途の利用・意向状況①

■ 軽乗用系、軽トラックと比べ軽キャブバンは車内での仕事、キャンプ、車中泊など様々な用途での利用意向が高い。

- いずれの用途も、軽キャブバンでの利用意向が最も高く、「車内で仕事をする」「キャンプに行く・キャンプ場で使用する」「車の中で寝泊まりする」意向が高い。
- 年代別では、20代～30代で「キャンプに行く・キャンプ場で使用する」の利用意向が高い。

単位：%

図表3-10 各用途の利用状況・利用意向



<利用意向（絶対+まあする 計）%>

	全体ベース	キャンプ場へ使用する	車の中で寝泊まりする（車中泊）	車内で仕事をする	運送事業として使用する	移動販売車として使用する	カスタマイズ・ドレスアップする
23年度 軽乗用系 全体	1961	8	5	3	0	1	3
男性	770	12	8	3	0	1	6
女性	1191	6	4	2	0	0	1
20代	133	19	9	4	0	1	8
30代	228	15	11	5	0	1	3
40代	354	11	7	2	0	0	4
50代	399	7	5	3	0	0	4
60代	406	4	4	2	0	1	1
70代以上	441	2	3	1	0	0	1
2BOX	232	5	3	2	0	1	2
トル型	692	6	5	2	0	1	2
スバートル型	692	8	5	3	0	0	2

■ 全体+3ポイント以上

### 【軽商用系】

23年度 軽キャブバン	245	11	9	10	4	2	5
23年度 軽トラック	368	3	1	5	-	0	2

## 5. 各用途の利用・意向状況②

### ■ 各用途に共通して必要度が高い装備は、「作業灯」「AC100V電源」

- いずれの用途でも、「作業灯」「AC100V電源」の必要度が高く、その他、キャンプや車中泊では「カーテン・シェード」「車中泊用ベット／マットレス」、車内での仕事では「車載用wifiルーター」「車用テーブル」が必要アイテムの上位。
- 貨物運送業の意向は軽キャブバンが最も高いものの、意向は1割未満。

単位：%

図表3-11 用途別 必要アイテム（複数回答）

		「各使い方をしない人」除きベース	ルーフボックス	サイクルホルダー	荷台幌・シート	ラゲージマット（荷室・荷台）	作業灯	カーテン・シェード	車載用wifiルーター	車用テーブル	空気清浄機	AC100V電源	カーテン・シェード	車中泊用ベット／マットレス	パッドクッション	必要アイテムはここにはない
キャンプに行く・キャンプ場で使用する	軽乗用系	673	33	8	12	22	30	33	26	27	9	42	11	34	13	12
	軽キャブバン	66	33	12	23	25	33	38	27	22	2	41	6	34	17	9
	軽トラック	74	37	8	29	12	48	17	14	29	5	33	4	23	7	10
車の中で寝泊まりする（車中泊）	軽乗用系	648	10	5	7	14	22	53	27	27	18	34	11	61	20	9
	軽キャブバン	63	15	3	14	6	27	49	26	22	6	37	5	66	20	9
	軽トラック	57	16	5	19	6	24	32	18	27	13	39	8	65	19	14
車内で仕事をする	軽乗用系	422	4	2	5	5	37	18	40	51	13	36	6	4	8	14
	軽キャブバン	58	11	4	8	7	50	13	26	27	5	39	1	3	4	23
	軽トラック	56	5	-	9	3	31	7	28	24	10	34	0	6	2	20
運送事業として使用する	軽乗用系	225	10	7	13	23	25	7	27	14	10	25	8	2	7	22
	軽キャブバン	24*	-	7	25	32	35	10	9	-	-	13	-	-	9	23
	軽トラック	32	9	-	36	16	37	-	19	9	2	11	5	0	4	31
移動販売車として使用する	軽乗用系	233	15	5	14	16	34	16	32	29	20	46	11	3	5	21
	軽キャブバン	20*	18	-	38	30	29	33	16	34	16	39	13	-	-	26
	軽トラック	34	25	3	18	16	37	4	8	19	7	31	-	3	9	27

■ 各項目第一位 太字は各項目上位5アイテム

図表3-12 貨物運送業の意向

- 4ナンバーの軽自動車で貨物運送業をしたいと思う
- 5ナンバーの軽自動車で貨物運送業をしたいと思う
- 軽自動車を使って貨物運送業はしないと思う
- わからない

全体ベース n=

軽乗用系	1948	2	2	52	44
軽キャブバン	236	7	1	48	44
軽トラック	356	4	2	50	44

## IV.安全技術に対するユーザー意識

### 【要約】

- 年齢が高いほど運転への不安が高い。
- 軽自動車のイメージが良くなった理由として、軽乗用系・軽トラックユーザーの5割程度は「安全性が良くなった」をあげる。
- 「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」は魅力度も装着意向も高い。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は60代以上での装着意向が高い。
- 装着意向が高い「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は4割以上が追加費用ありでも装着を意向しており、特に60代以上での意向が高い。
- 安全装備・機能への不安として「誤作動」が約6割を占めるが、21年度より低下している。

IV. 安全技術に対するユーザー意識

1. 運転不安と安全性期待

- 年齢が高いほど運転への不安が高い。
- 軽自動車のイメージが良くなった理由として、軽乗用系・軽トラックユーザーの5割程度は「安全性が良くなった」をあげる。
  - ・「慎重に運転するようになった」「雨天、夜間などに、まわりの状況が見えづらくなった」「長く運転すると疲れやすくなった」など、年齢が上がるほど運転への不安が高まっている模様。
  - ・4割の軽乗用ユーザーは「軽は安全な移動をサポートしてくれる」と思っている。
  - ・5割程度の軽乗用ユーザー・軽トラックユーザーが軽自動車のイメージが良くなった理由として「安全性が良くなった」と回答。

図表4-1 若い頃と比べての運転変化（複数回答）

単位：%

年度	乗用系	世代	ベース	慎重に運転するようになった	雨天、夜間などに、まわりの状況が見えづらくなった	長く運転すると疲れやすくなった	経験を積み上手に運転できるようになった	とつきの動作や複雑な動作がスムーズにできなかった	信号、車、歩行者が見えづらくなった	周囲に対する注意がおろそかになりがちになった	まわりの車のスピードについていけなくなった	道路標識を見落としがちになった	同乗者から運転に関して指摘されることが増えた	周囲の音が聞こえづらくなった	ペダルの踏み間違いをする不安が出てきた	その他	特に変わったことはない
				23年度	軽乗用系 全体	1600	62	42	38	12	12	10	10	6	5	5	3
23年度	年代	40代	354	49	31	29	24	5	8	5	4	1	1	1	3	-	26
		50代	399	58	44	37	12	11	12	8	8	5	4	4	3	0	16
		60代	406	68	46	42	8	14	8	12	6	5	6	2	2	1	11
		70代以上	441	70	47	42	8	17	11	12	8	7	7	5	3	1	10
21年度	年代	軽乗用系 全体	1774	63	44	37	14	14	10	8	8	5	4	4	4	1	15
		40代	379	46	33	25	25	5	9	4	5	2	2	2	0	0	27
		50代	419	62	46	36	14	10	10	6	6	3	2	3	3	1	16
		60代	497	69	51	45	10	20	12	12	9	7	5	5	7	1	9
		70代以上	479	73	46	40	9	18	9	11	10	7	6	5	4	2	10

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

軽キャブバン	23年度	220	58	34	27	8	12	12	6	9	8	2	4	0	0	26
	21年度	337	58	30	25	11	14	10	7	6	3	2	4	2	0	25
軽トラック	23年度	342	53	35	29	9	16	9	12	7	6	4	4	3	0	23
	21年度	470	53	35	35	7	14	11	9	7	5	4	6	4	0	26

図表4-2 軽自動車に対する意見 「軽」は安全な移動をサポートしてくれる

性別	年代別	乗用系	ベース	意見					計	
				そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない	23年度	21年度
		軽乗用系 全体	1961	15	25	44	12	4	40	36
性別	男性	770	13	21	45	14	7	34	32	
	女性	1191	16	27	43	11	3	43	39	
年代別	20代以下	133	11	35	44	9	46	34		
	30代	228	18	26	39	13	4	44	30	
	40代	354	14	17	49	15	5	31	37	
	50代	399	17	24	43	12	4	41	36	
	60代	406	13	27	43	13	4	40	37	
	70代以上	441	16	25	44	11	4	41	40	
		軽キャブバン	245	16	19	49	12	4	35	37
		軽トラック	368	13	23	46	10	8	36	37

図表4-3 イメージが良くなった理由（複数回答） 「安全性が良くなった」の回答割合

性別	年代別	乗用系	ベース	割合	
				23年度	21年度
		軽乗用系 全体	1474	53	53
性別	男性	593	54	52	
	女性	881	53	54	
年代別	20代以下	81	54	63	
	30代	151	50	50	
	40代	252	50	51	
	50代	287	52	60	
	60代	337	59	56	
	70代以上	366	53	46	
		軽キャブバン	159	43	52
		軽トラック	238	50	51

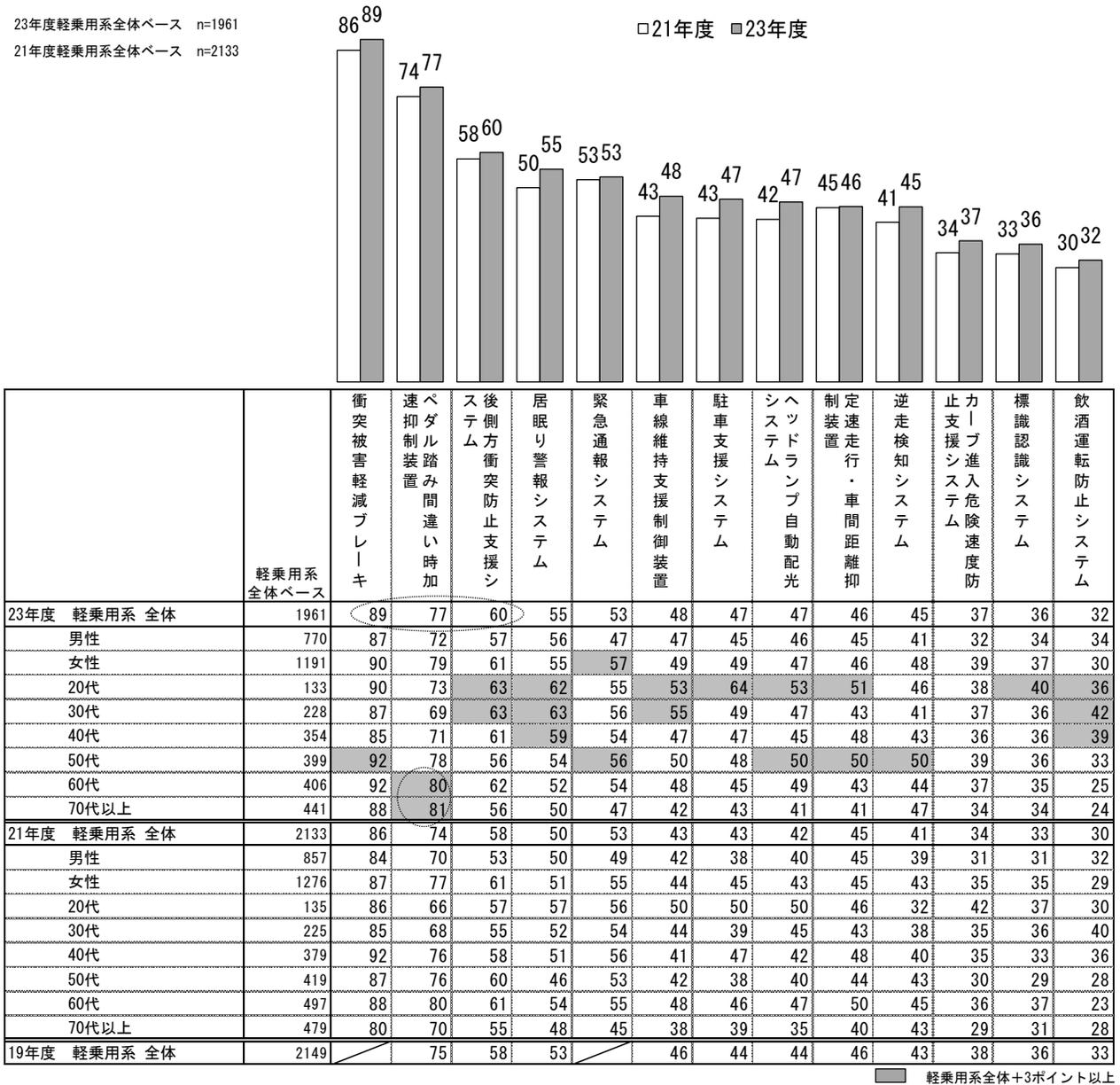
## 2. 安全装備・機能の魅力度

■ 「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」が上位。

- 自動車の安全にかかわる装備・機能の魅力では、「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」が上位。すべての装備・機能で21年度より魅力が増加。60代以上では「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」を8割以上が魅力と回答。

単位：%

図表4-4 先進安全装備・機能 魅力を感じるもの（複数回答）



	軽乗用系全体ベース	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	後側方衝突防止支援システム	居眠り警報システム	緊急通報システム	車線維持支援制御装置	駐車支援システム	ヘッドランプ自動配光システム	制装置	逆走検知システム	カーブ進入危険速度防止支援システム	標識認識システム	飲酒運転防止システム
23年度 軽乗用系 全体	1961	89	77	60	55	53	48	47	47	46	45	37	36	32
男性	770	87	72	57	56	47	47	45	46	45	41	32	34	34
女性	1191	90	79	61	55	57	49	49	47	46	48	39	37	30
20代	133	90	73	63	62	55	53	64	53	51	46	38	40	36
30代	228	87	69	63	63	56	55	49	47	43	41	37	36	42
40代	354	85	71	61	59	54	47	47	45	48	43	36	36	39
50代	399	92	78	56	54	56	50	48	50	50	50	39	36	33
60代	406	92	80	62	52	54	48	45	49	43	44	37	35	25
70代以上	441	88	81	56	50	47	42	43	41	41	47	34	34	24
21年度 軽乗用系 全体	2133	86	74	58	50	53	43	43	42	45	41	34	33	30
男性	857	84	70	53	50	49	42	38	40	45	39	31	31	32
女性	1276	87	77	61	51	55	44	45	43	45	43	35	35	29
20代	135	86	66	57	57	56	50	50	50	46	32	42	37	30
30代	225	85	68	55	52	54	44	39	45	43	38	35	36	40
40代	379	92	76	58	51	56	41	47	42	48	40	35	33	36
50代	419	87	76	60	46	53	42	38	40	44	43	30	29	28
60代	497	88	80	61	54	55	48	46	47	50	45	36	37	23
70代以上	479	80	70	55	48	45	38	39	35	40	43	29	31	28
19年度 軽乗用系 全体	2149	75	58	53	46	44	44	46	43	38	36	33	33	

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

項目	23年度	21年度	19年度	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	後側方衝突防止支援システム	居眠り警報システム	緊急通報システム	車線維持支援制御装置	駐車支援システム	ヘッドランプ自動配光システム	制装置	逆走検知システム	カーブ進入危険速度防止支援システム	標識認識システム	飲酒運転防止システム				
軽キャブバン	245	374	378	84	78	64	67	48	46	47	50	37	43	32	34	37	37	23	28	27
	21年度	374	378	78	80	64	49	46	38	36	34	38	38	33	28	26	25	28	26	25
	19年度	378	378	64	45	47	45	29	31	45	29	31	39	34	31	29	28	29	28	28
軽トラック	368	505	517	78	80	68	41	45	37	35	29	33	33	34	27	27	28	27	28	28
	21年度	505	505	78	80	68	47	44	39	36	29	41	39	38	30	30	30	30	30	30
	19年度	517	517	69	44	42	39	29	36	39	29	36	36	33	29	28	31	28	28	31

### 3. 安全装備・機能の装着意向

■ 装着意向も魅力と同様、「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」が高い。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は60代以上の装着意向が高い。

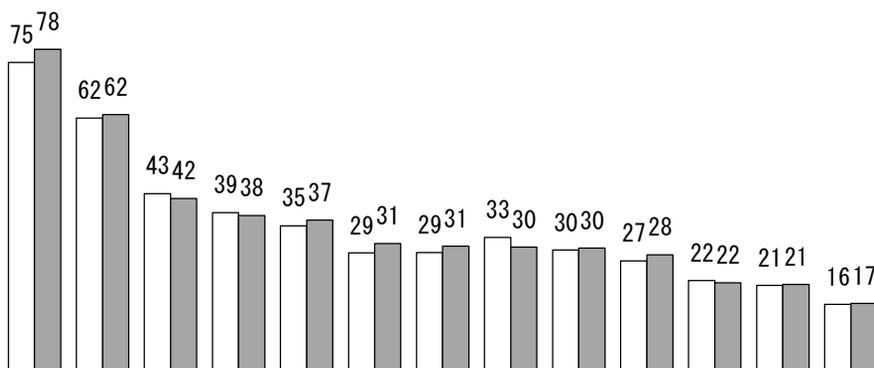
- 自動車の安全にかかわる装備・機能の装着意向は、「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」が上位。すべての装備・機能が21年度より装着意向が増加。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は60代以上の装着意向が高い。

単位：%

図表4-5 先進安全装備・機能 装着したいもの（複数回答）

23年度軽乗用系全体ベース n=1961  
21年度軽乗用系全体ベース n=2133

□21年度 ■23年度



年度	軽乗用系全体	機能													
		衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	後側方衝突防止支援システム	緊急通報システム	居眠り警報システム	車線維持支援制御装置	駐車支援システム	定速走行・車間距離抑制装置	ヘッドランプ自動配光システム	逆走検知システム	止支援システム	カーブ進入危険速度防	標識認識システム	飲酒運転防止システム
23年度	軽乗用系全体	1961	78	62	42	38	37	31	31	30	30	28	22	21	17
	男性	770	76	56	41	35	40	33	28	33	32	26	20	22	20
	女性	1191	79	66	43	40	35	30	32	29	29	30	23	21	15
	20代	133	81	51	44	41	43	40	45	35	34	28	25	26	19
	30代	228	76	51	42	34	39	36	31	27	29	22	18	20	20
	40代	354	74	56	42	40	38	27	32	31	30	25	20	23	18
	50代	399	81	62	39	38	35	32	29	33	29	30	21	19	17
	60代	406	80	70	46	39	33	30	30	30	33	28	24	20	14
	70代以上	441	77	70	40	36	38	29	26	28	28	34	22	22	15
21年度	軽乗用系全体	2133	75	62	43	39	35	29	29	33	30	27	22	21	16
	男性	857	73	58	40	37	39	30	24	35	31	28	22	21	20
	女性	1276	76	63	45	40	33	28	32	31	29	26	23	21	14
	20代	135	69	46	42	42	47	37	36	32	34	20	24	22	16
	30代	225	69	48	42	39	35	28	29	29	28	21	21	21	21
	40代	379	80	60	44	38	36	28	31	35	29	24	22	21	19
	50代	419	77	63	42	39	30	27	22	30	29	26	20	19	15
	60代	497	79	69	47	43	36	32	33	37	32	31	24	24	14
	70代以上	479	70	65	41	33	36	25	27	30	26	32	23	20	17
19年度	軽乗用系全体	2149	59	41	34	30	29	31	29	29	26	24	23	17	

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

年度	軽商用系	機能													
		衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	後側方衝突防止支援システム	緊急通報システム	居眠り警報システム	車線維持支援制御装置	駐車支援システム	定速走行・車間距離抑制装置	ヘッドランプ自動配光システム	逆走検知システム	止支援システム	カーブ進入危険速度防	標識認識システム	飲酒運転防止システム
23年度	軽キャブバン	245	70	51	32	23	36	24	17	26	23	19	11	14	13
21年度	軽キャブバン	374	69	54	36	28	38	27	24	26	27	20	18	18	16
19年度	軽キャブバン	378	51	35	30	28	18	25	21	21	20	17	15		
23年度	軽トラック	368	67	61	26	24	32	23	19	23	23	25	14	17	17
21年度	軽トラック	505	71	57	37	32	32	25	21	26	29	27	21	21	18
19年度	軽トラック	517	54	30	28	22	16	22	24	18	17	16	17		

## 4. 安全装備・機能の支払限度額

■ 有料装着意向は「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が4割以上。特に60代以上で意向が高い。軽キャブバン・軽トラックでは有料装着意向は減少。

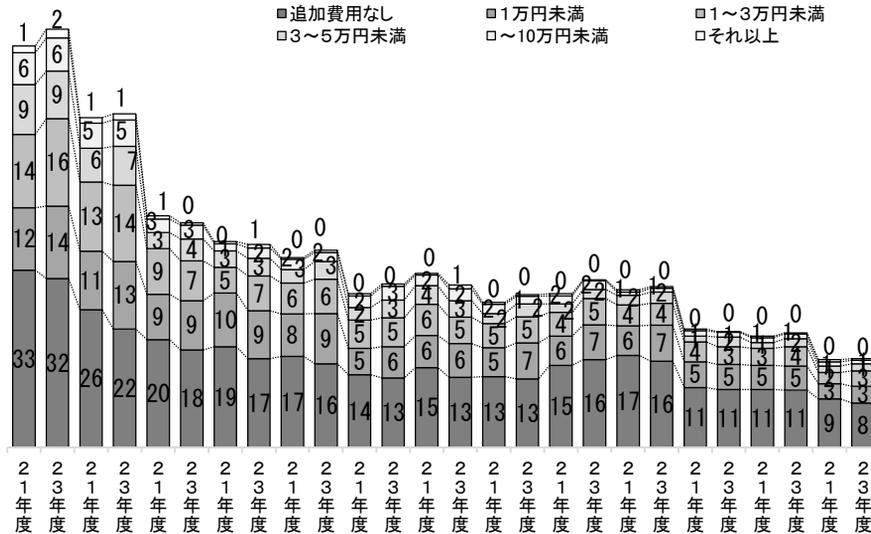
- 先進安全装備・機能の有料装着意向は、「衝突被害軽減ブレーキ」、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が4割以上で有料での装着意向は21年度より増加。60代以上で有料装着意向が高い。
- 軽キャブバン・軽トラックでは、ほぼ全ての装備・機能で有料装着意向が減少。

単位：%

図表4-6 先進安全装備・機能支払限度額

23年度軽乗用系全体ベース n=1961  
21年度軽乗用系全体ベース n=2133

□追加費用なし □1万円未満 □1～3万円未満  
□3～5万円未満 □～10万円未満 □それ以上



<有料装着意向%>

	軽乗用系全体ベース	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	ステータスシステム	緊急通報システム	居眠り警報システム	駐車支援システム	制装置	定速走行・車間距離抑制装置	逆走検知システム	車線維持支援制御装置	システム	ヘッドランプ自動配光	止支援システム	カープ進入危険速度防	標識認識システム	飲酒運転防止システム
23年度 軽乗用系 全体	1961	47	40	24	21	21	18	17	16	15	14	11	11	8			
男性	770	45	36	24	20	23	15	19	14	15	15	10	11	10			
女性	1191	47	42	24	22	20	19	16	16	15	13	11	11	7			
20代	133	50	29	20	22	25	27	20	12	14	18	11	11	8			
30代	228	42	31	23	16	24	15	13	11	18	13	6	8	10			
40代	354	43	33	23	22	19	17	15	12	12	11	9	11	8			
50代	399	43	39	20	19	19	15	16	14	15	11	8	8	6			
60代	406	51	48	29	24	20	21	20	19	17	17	16	13	10			
70代以上	441	50	48	25	23	24	16	18	21	14	15	12	12	8			
21年度 軽乗用系 全体	2133	42	36	23	20	18	15	18	14	13	12	11	10	7			
男性	857	41	34	22	20	23	13	19	15	15	13	12	10	10			
女性	1276	43	37	24	20	16	16	17	13	13	12	10	10	6			
20代	135	39	22	19	22	24	14	17	7	15	14	9	10	9			
30代	225	37	25	22	20	18	18	17	11	12	15	10	12	8			
40代	379	43	31	24	19	15	17	17	12	14	12	11	10	8			
50代	419	43	35	23	18	15	13	17	13	11	12	11	10	6			
60代	497	47	42	26	24	21	18	21	18	16	13	11	12	7			
70代以上	479	38	43	22	17	20	13	15	15	13	10	12	8	8			
19年度 軽乗用系 全体	2025	38	26	20	17	17	14	16	15	13	12	8	8				

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

	23年度	21年度	19年度	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	ステータスシステム	緊急通報システム	居眠り警報システム	駐車支援システム	制装置	定速走行・車間距離抑制装置	逆走検知システム	車線維持支援制御装置	システム	ヘッドランプ自動配光	止支援システム	カープ進入危険速度防	標識認識システム	飲酒運転防止システム
軽キャブバン	23年度	245	38	12	20	30	8	10	21	9	6	6	15	12	14				
	21年度	374	42	34	23	15	25	16	16	12	14	15	11	11	9				
	19年度	378	31	21	19	11	14	13	13	9	12	10	9						
軽トラック	23年度	368	46	13	20	39	7	8	17	11	6	6	13	10	11				
	21年度	505	48	39	23	17	21	12	14	16	14	15	11	10	7				
	19年度	517	38	19	16	10	15	10	13	12	10	9	10						

## 5. 安全装備・機能への不安

### ■ 安全装備・機能に対して誤作動の不安が約6割を占めるが、21年度より低下。

- 装備・機能への不安としては、「正しく作動するか不安」が56%で最も高く、「標準装備化することで車両価格が高くなる」「ドライバーの意思と無関係に作動する」が続く。「正しく作動するか不安」「ドライバーの意思と無関係に作動する」は21年度より減少。
- 軽キャブバンでは「警告音がなるとびっくりする」が21年度より増加し高い。

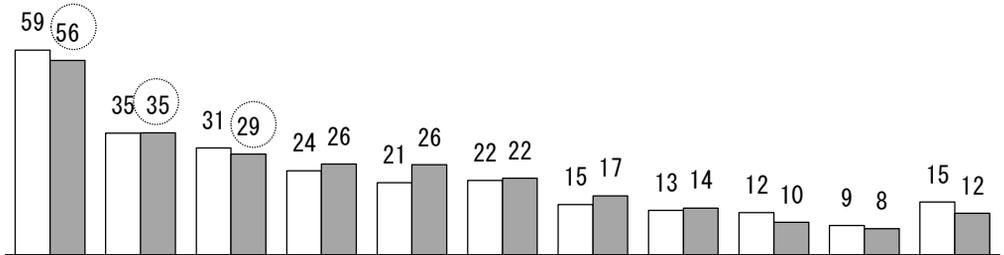
単位：%

図表4-7 先進安全装備・機能への不安（複数回答）

23年度軽乗用系全体ベース n=1961

21年度軽乗用系全体ベース n=2134

□21年度 ■23年度



	軽乗用系全体ベース	正しく作動するか不安	車両価格が高くなる	ドライバーの意思と無関係に作動する	注意や警告が過敏に反応しすぎる感じがする	警告音がなるとびっくりする	機能がたくさんついていてよくわからない	警告音がうるさい	いろいろな機能がついている	作動がワントンポ遅い	作動がギクシャクする	特に気にしていることはない
23年度 軽乗用系 全体	1961	56	35	29	26	26	22	17	14	10	8	12
男性	770	55	41	30	25	21	19	17	15	10	8	13
女性	1191	57	32	29	27	29	24	17	13	9	7	12
20代	133	61	32	32	27	32	15	20	12	13	8	9
30代	228	65	31	30	27	26	19	16	8	11	8	12
40代	354	54	36	34	28	23	23	20	19	13	13	12
50代	399	57	38	31	25	28	24	17	16	10	5	10
60代	406	57	34	29	28	24	22	17	14	10	9	12
70代以上	441	51	38	23	24	26	25	15	11	4	3	16
21年度 軽乗用系 全体	2134	59	35	31	24	21	22	15	13	12	9	15
男性	857	57	38	29	24	12	18	14	15	13	9	17
女性	1276	60	34	32	25	26	24	15	12	12	8	14
20代	135	59	29	28	24	15	13	24	9	15	8	16
30代	225	61	37	42	25	21	19	18	10	13	14	14
40代	379	58	31	36	22	23	14	17	11	13	11	18
50代	419	58	39	32	30	22	23	16	15	16	9	14
60代	497	61	40	29	26	23	27	10	14	10	8	13
70代以上	479	58	31	24	20	19	26	12	14	9	5	18
19年度 軽乗用系 全体	2148	64	37	28	21	18	18	15	9	13	10	13

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

### 【軽商用系】

軽キャブバン	23年度	245	46	27	22	19	24	20	16	16	6	9	19
	21年度	374	55	33	27	19	19	20	17	15	10	8	17
	19年度	378	64	28	25	15	9	10	11	12	9	8	18
軽トラック	23年度	367	53	32	21	19	18	17	13	13	9	7	17
	21年度	505	55	31	21	17	16	17	12	13	8	6	19
	19年度	517	52	31	21	15	7	14	9	8	6	4	22

# V. 電動車に対するユーザー意識

## 【要約】

- 電動車ではハイブリッド車の購入意向は約3割、電気自動車の購入意向は2割強で21年度から大きな変化がみられない。いずれの電動車も車両価格の高さが懸念点のトップ。一方、懸念点は「わからない」が3割以上とまだまだ理解が進んでいない状況も垣間見える。
- 電動車に追加費用を支払いきれないとする意見が3割。20万円までとする意見が3～4割と大勢を占める。
- 電気自動車の1回充電当たりの希望走行距離は、仕事・日常での利用に比べ、休日・レジャーでの利用の方が長距離を希望されている。
- 電気自動車の充電許容時間は、保管場所では1時間であれば約3/4が、外出先では30分であれば約8割が許容。
- カーボンニュートラル宣言を内容も含めて知っている人は2%、ある程度知っている人が22%。カーボンニュートラル宣言認知後の購入意向車は電気自動車とハイブリッド車が増加、ガソリン車、ディーゼル車が減少している。

# 1. 電動車の意向

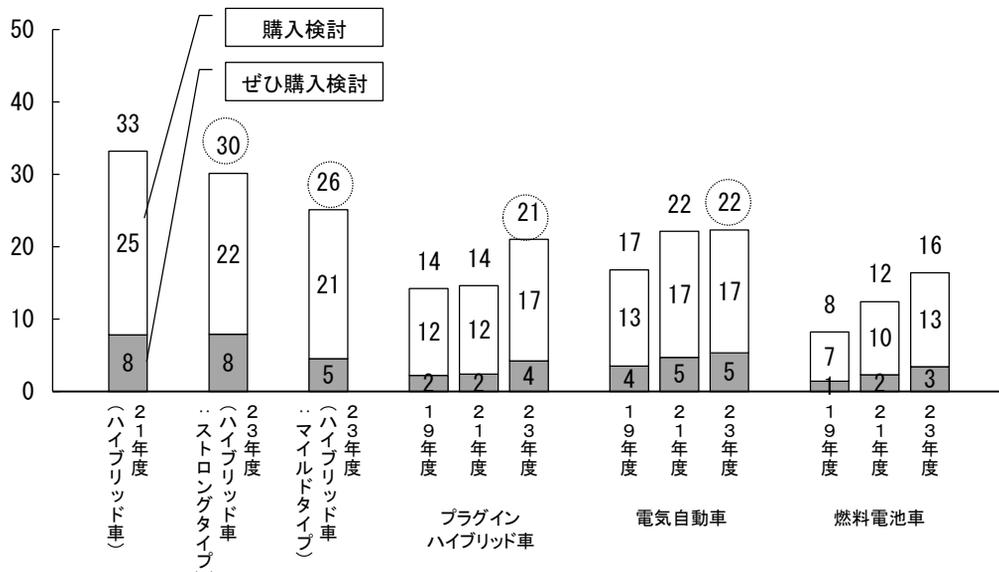
## ■ ハイブリッド車の購入意向は約3割、電気自動車の購入意向は2割強で変わらず。

- ハイブリッド車(ストロングタイプ)の購入意向は30%、ハイブリッド車(マイルドタイプ)の購入意向は26%。
- 電気自動車の購入意向は22%と21年度より大きな変化はなかった。
- プラグインハイブリッド車は購入意向が21%と21年度より増加。
- 軽キャブバンで燃料電池車の購入意向は16%と21年度から増加。

単位：%

図表5-1 電動車の購入意向

23年度軽乗用系全体ベース n=1961  
 21年度軽乗用系全体ベース n=2134  
 19年度軽乗用系全体ベース n=2148



<購入検討(ぜひ購入検討+購入検討)計 %>

年度	性別	年代	軽乗用系全体ベース	ハイブリッド車		プラグインハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車
				ハイブリッド車(ストロングタイプ)	ハイブリッド車(マイルドタイプ)	プラグインハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車
23年度	全体		1961	30	26	21	22	16
	男性		770	34	25	26	25	18
	女性		1191	28	25	18	21	14
	20代		133	46	36	28	18	16
	30代		228	34	30	28	30	20
	40代		354	38	33	25	24	17
	50代		399	37	33	22	22	17
	60代以上		406	24	22	19	23	15
21年度	全体		2134	33		14	22	12
	男性		857	33		17	26	14
	女性		1276	34		13	20	12
	20代		135	46		19	20	9
	30代		225	38		17	25	13
	40代		379	40		18	21	13
	50代		419	39		19	26	17
	60代以上		497	29		12	25	13

■ 軽乗用系全体+5ポイント以上

### 【軽商用系】

年度	車種	軽乗用系全体ベース	ハイブリッド車(ストロングタイプ)	ハイブリッド車(マイルドタイプ)	プラグインハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車
23年度	軽キャブバン 全体	245	21	18	18	22	16
	軽トラック 全体	368	26	19	17	18	15
21年度	軽キャブバン 全体	374	27		10	21	9
	軽トラック 全体	505	30		13	28	15

## 2. 電動車の懸念点

■ 懸念点は「車両価格が高い」こと。一方、「わからない」が3割以上とまだまだ理解が進んでいない状況も垣間見える。

- 電動車に対する懸念点は、21年度と同様に「車両価格が高い(導入コストが高い)」が最も高く、3割以上を占める。電気自動車では「充電するにあたり時間がかかる」「1回の充電での走行可能な距離が短い」「充電施設の場所や数が心配」が2割前後。
- 電動車への懸念点が「わからない」ユーザーが3~4割おり、理解が進んでいない状況も垣間見える。

単位：%

図表5-2 電動車別懸念点（複数回答）

		全体ベース	車両価格が高い（導入コストが高い）	維持費用で不安がある	燃費がよくない	耐久性／信頼性に不安	修理できる工場が限定される	1回の充電での走行可能な距離が短い	充電するにあたり時間がかかる	トランク容量が少ない	燃料供給施設・充電施設の場所や数が心配	製造・廃棄、発電を含めた全体のCO2排出量が減らない	国の電力供給能力が不安	わからない	特にない	
軽乗用系	23年度	ハイブリッド車（ストロングタイプ）	1961	38	10	2	4	7	0	0	2	0	2	0	33	22
		ハイブリッド車（マイルドタイプ）	1961	33	10	3	3	6	0	0	2	0	1	0	36	24
		プラグインハイブリッド車	1961	34	10	1	4	7	6	10	2	10	1	6	35	21
		電気自動車	1961	38	11	1	7	10	16	22	2	15	2	9	30	17
		燃料電池車	1961	35	10	1	7	10	7	0	2	13	2	0	37	20
	21年度	ハイブリッド車	2134	46	11	2	6	6	0	0	2	0	2	0	33	15
		プラグインハイブリッド車	2134	32	10	1	4	6	8	11	1	11	2	3	45	14
		電気自動車	2134	39	12	2	6	9	19	21	1	16	3	6	35	12
		燃料電池車	2134	35	11	1	6	9	8	0	1	15	2	0	44	14
	軽キャブバン	23年度	ハイブリッド車（ストロングタイプ）	245	35	11	2	6	5	0	0	3	0	2	0	31
ハイブリッド車（マイルドタイプ）			245	32	11	2	6	5	0	0	3	0	2	0	32	28
プラグインハイブリッド車			245	31	8	2	5	6	8	10	2	8	3	4	34	26
電気自動車			245	33	11	0	6	8	17	19	2	12	4	8	29	23
燃料電池車			245	30	9	0	5	6	8	0	2	12	3	0	36	25
21年度		ハイブリッド車	374	40	7	1	5	5	0	0	4	0	1	0	23	30
		プラグインハイブリッド車	374	28	4	0	4	3	7	9	4	5	1	2	35	29
		電気自動車	374	35	6	1	7	6	15	15	4	11	2	4	26	25
		燃料電池車	374	30	5	0	4	5	8	0	3	9	1	0	34	26
軽トラック		23年度	ハイブリッド車（ストロングタイプ）	368	37	5	1	5	5	0	0	1	0	2	0	31
	ハイブリッド車（マイルドタイプ）		368	32	5	1	5	4	0	0	1	0	2	0	33	28
	プラグインハイブリッド車		368	35	5	1	5	5	7	6	1	8	2	3	34	25
	電気自動車		368	36	7	1	10	10	15	14	2	14	5	8	31	22
	燃料電池車		368	36	9	2	10	10	8	0	2	13	3	0	34	23
	21年度	ハイブリッド車	505	37	5	1	3	7	0	0	2	0	4	0	26	26
		プラグインハイブリッド車	505	26	4	0	2	5	6	9	1	6	3	2	35	30
		電気自動車	505	31	5	2	5	8	16	17	2	11	2	5	29	23
		燃料電池車	505	29	6	1	5	7	5	0	2	12	2	0	34	26

### 3. 電動車に追加支払いできる額

■ 電動車に追加で支払いできないとする意見が3割。20万円までとする意見が3～4割と大勢を占める。

- 電動車に追加支払いできる額は「支払い追加なし」が最も高く、3割以上を占める。
- 追加支払い意向ありでも、「～20万円」までの割合が、3～4割程度を占める。

単位：%

図表5-3 電動車別追加で支払いできる額（車型別）

	検討者 ベース	支 払 い 追 加 な し	5	1	1	2	2	3	3	4	4	5	6	8	1	1	平均 (万円)	
			万 円	0 万 円	5 万 円	0 万 円	5 万 円	0 万 円	5 万 円	0 万 円	5 万 円	0 万 円	0 万 円	0 万 円	0 万 円	0 万 円		0 万 円
軽乗用系	ハイブリッド車 (ストロングタイプ)	916	34	12	14	4	11	1	9	0	2	1	7	0	0	2	2	15
	ハイブリッド車 (マイルドタイプ)	863	36	14	13	4	9	2	9	0	2	0	7	1	0	1	2	14
	プラグイン ハイブリッド車	767	35	11	11	4	9	3	8	1	2	1	10	1	1	2	2	17
	電気自動車	820	34	9	11	2	10	2	9	0	3	1	11	2	1	4	3	21
	燃料電池車	653	38	11	11	2	10	2	8	1	2	1	8	1	2	2	3	18
軽キャブバン	ハイブリッド車 (ストロングタイプ)	90	31	10	15	2	16	4	8	0	2	0	11	0	1	2	0	15
	ハイブリッド車 (マイルドタイプ)	83	31	13	14	2	14	4	9	2	0	0	10	0	1	2	0	15
	プラグイン ハイブリッド車	79	36	9	8	5	11	7	8	0	4	0	12	0	1	0	1	16
	電気自動車	86	33	13	6	3	10	7	9	2	0	2	11	0	3	1	1	18
	燃料電池車	70	39	10	6	2	10	7	9	0	3	2	12	0	1	0	0	15
軽トラック	ハイブリッド車 (ストロングタイプ)	150	37	7	14	5	10	1	12	1	0	1	8	0	0	2	2	16
	ハイブリッド車 (マイルドタイプ)	132	37	9	11	7	11	1	8	3	0	0	10	0	0	1	2	15
	プラグイン ハイブリッド車	121	36	7	9	6	9	2	8	4	2	1	5	0	3	7	2	20
	電気自動車	133	32	6	17	3	10	1	9	1	3	0	5	0	3	7	3	21
	燃料電池車	114	35	8	14	2	9	4	9	1	1	2	6	0	0	7	2	19

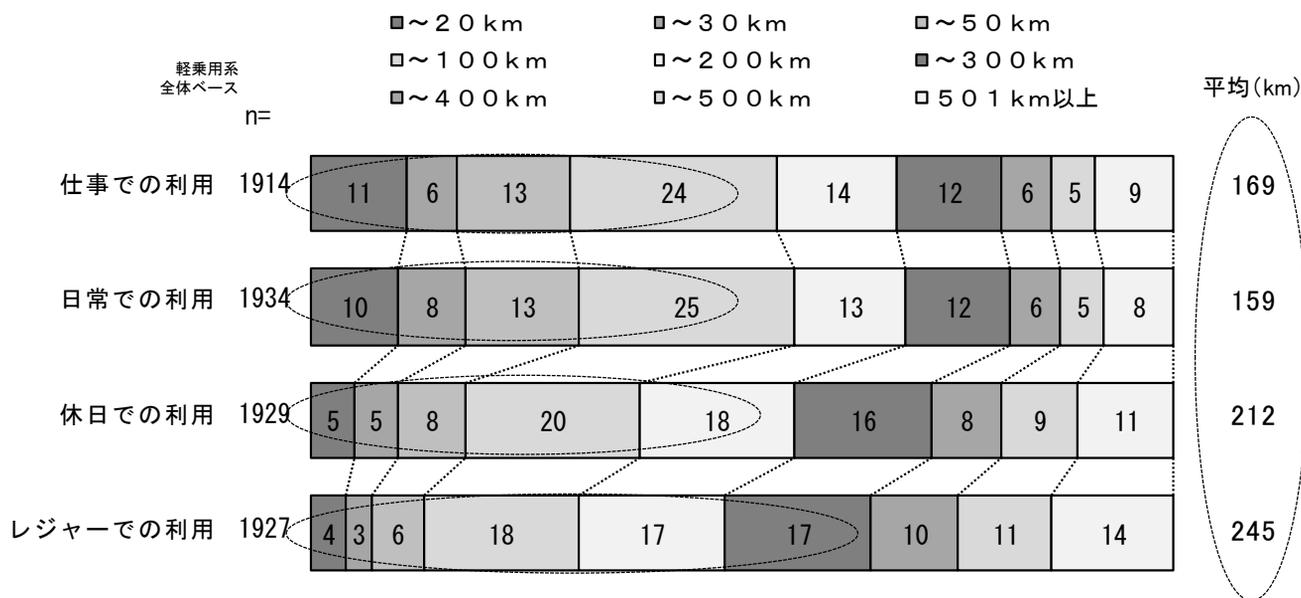
## 4. 電気自動車\_1回充電当たり希望走行距離（用途別）

■ 1回充電当たりの希望走行距離は仕事・日常での利用に比べ、休日、レジャーでの利用の方が長距離を希望。

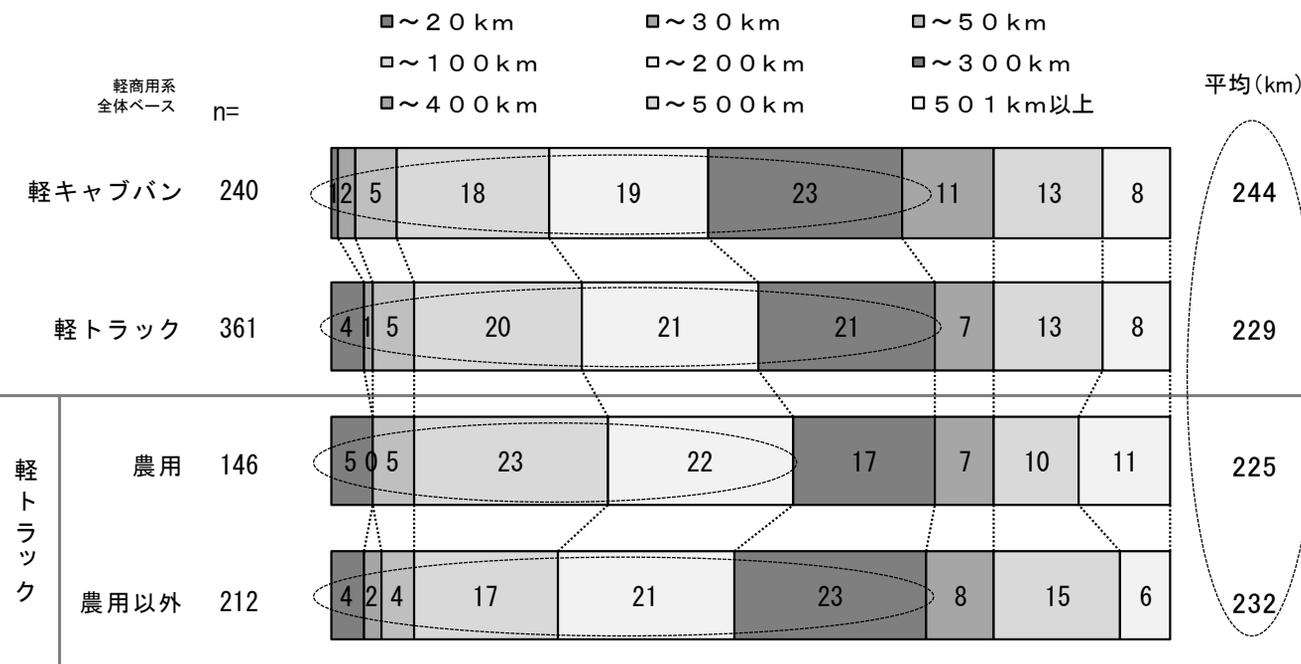
- 軽乗用系での1回充電当たりの走行距離では仕事と日常は100km、休日は200km、レジャーは300kmまでを半数が希望。平均希望走行距離は仕事では169km、日常では159km、休日では212km、レジャーでは245km。
- 軽商用系では、軽キャブバン、軽トラック、農用以外は300km、農用は200kmまでを半数が希望。平均走行距離は軽キャブバンは244km、軽トラックは229km、農用は225km、農用以外は232km。

単位：%

図表5-4 1回充電当たり希望走行距離（軽乗用系利用シーン別）



図表5-5 1回充電当たり希望走行距離（軽商用系）



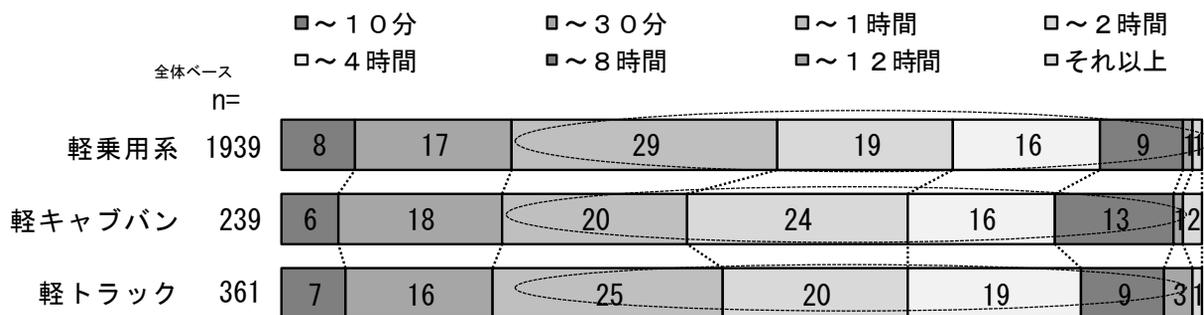
## 5. 電気自動車\_充電許容時間（場所別）／希望充電頻度

■ 自宅や仕事場などの保管場所での充電時間は1時間であれば約3/4が許容。保管場所以外の外出先での充電時間は30分であれば約8割が許容。

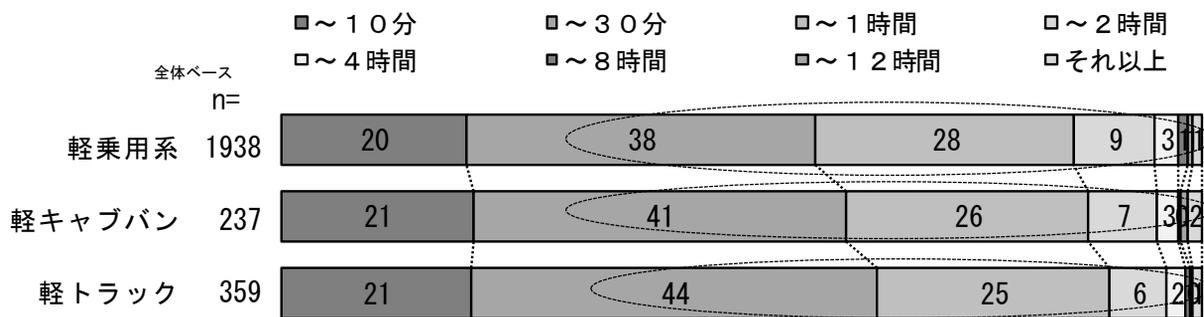
- 自宅や仕事場などの保管場所での充電時間について軽乗用系は75%、軽キャブバンは76%、軽トラックは77%が1時間であれば許容。
- 外出先での充電時間では軽乗用系は80%、軽キャブバンは79%、軽トラックは79%が30分であれば許容。1時間では軽乗用系は42%、軽キャブバンは38%、軽トラックは35%と保管場所よりも許容時間が短い。
- 充電頻度では軽乗用系は49%、軽キャブバンは54%、軽トラックは58%が「週に1～2日」を希望。

単位：%

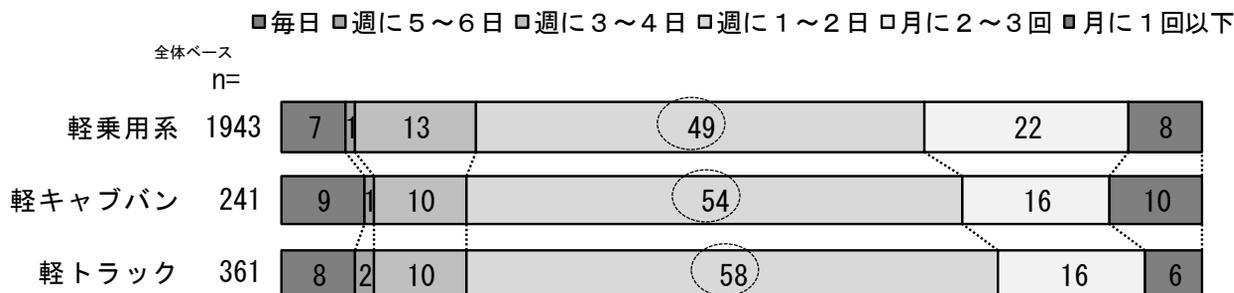
図表5-6 充電許容時間（自宅や仕事場などの保管場所）



図表5-7 充電許容時間（保管場所以外の外出先）



図表5-8 希望充電頻度

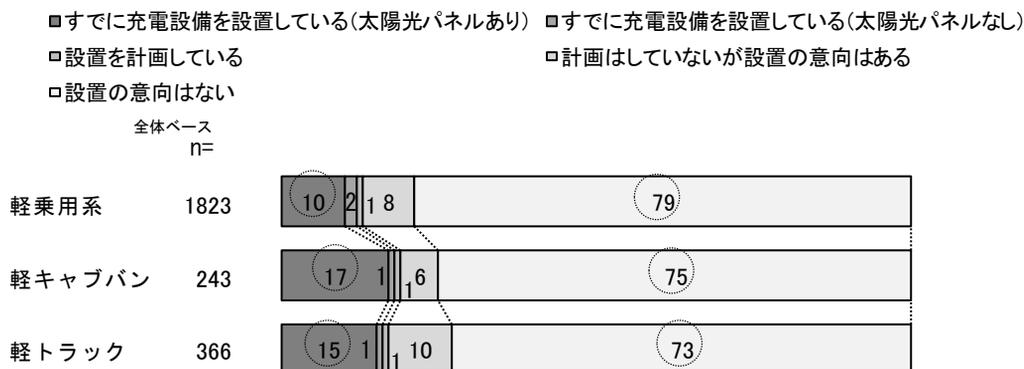


## 6. 電気自動車\_充電設備設置意向／希望補助金額

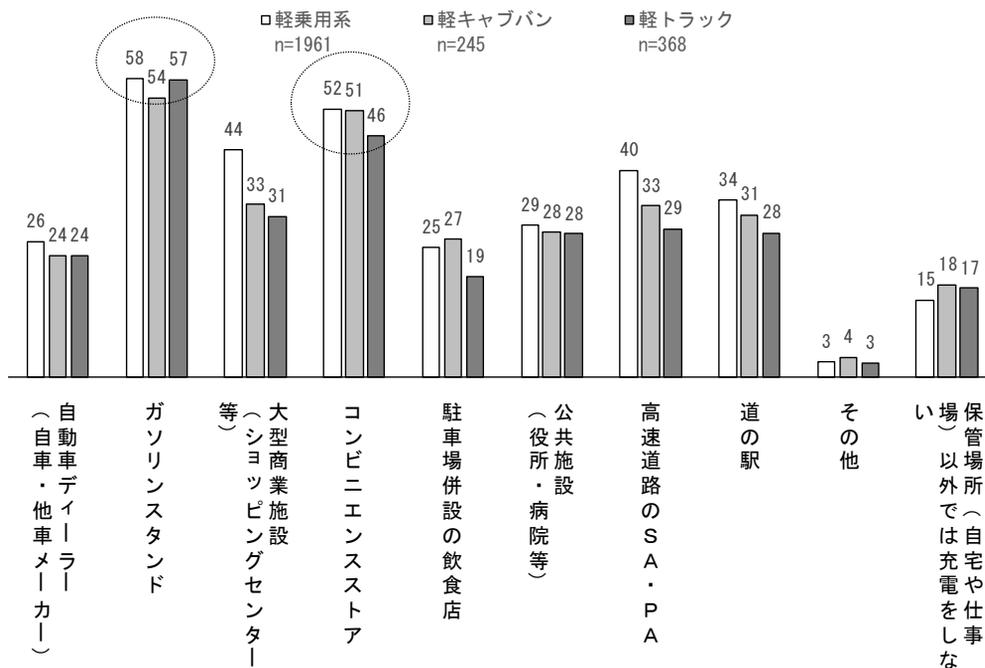
- 充電設備を設置する意向は7割以上がなく、充電設備設置場所としては、「ガソリンスタンド」、「コンビニエンスストア」を5割～6割程度が希望。
- 電気自動車への希望補助金額の平均は軽乗用、軽キャブバン、軽トラックともに70万円程度。
- 充電設備設置意向についてはいずれも「設置の意向はない」が7割以上と最も高い。すでに充電設備を設置している（太陽光パネルあり）は1割～2割弱程度。
- 充電設備設置場所については「ガソリンスタンド」を約6割、「コンビニエンスストア」を5割程度が希望している。
- 電気自動車への希望補助金額の平均は軽乗用、軽キャブバン、軽トラックともに70万円程度。

図表5-9 充電設備設置意向

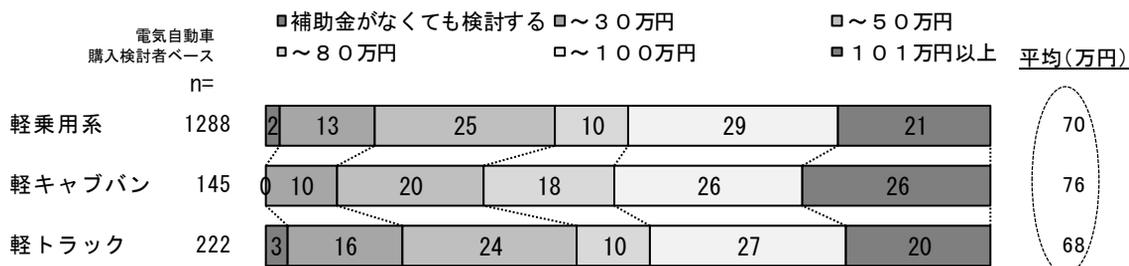
単位：％



図表5-10 充電設備設置場所意向（複数回答）



図表5-11 電気自動車への希望補助金額



# 7. カーボンニュートラル宣言について①

## ■ カーボンニュートラル宣言を内容も含めて知っている人は2%、ある程度知っている人が22%。

- カーボンニュートラル宣言を「内容も含めて知っている」が2%、「詳細は知らないが知っている」が22%、「聞いたことはある」が42%と、21年より認知が減少傾向。男性の方が女性よりも認知が高く、年代別では年齢が若くなるにつれ「知らない」割合が高く、20代～30代は44%が「知らない」と回答。
- カーボンニュートラルに対する意見において、全体では「走行時のCO2排出量が少ない車を選びたい」が最も高く、「軽が電動化して車両価格が上がると困る」が続く。認知レベルが高いほど、「エネルギー生成の過程まで含めてCO2排出量が少ない車を選びたい」「環境貢献とは言え、車両価格アップは許容できない」といった意識も高くなる。

図表5-12 カーボンニュートラル認知

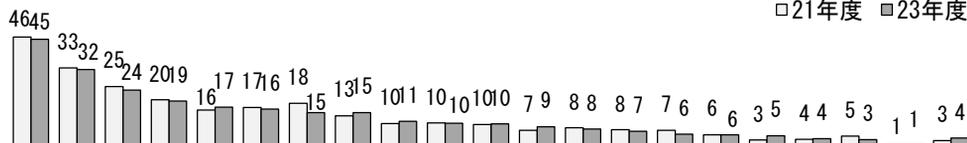
単位：%

軽乗用系全体ベース n=	内容も含めて知っている		詳細は知らないが知っている	聞いたことはある	知らない
	3	22			
21年度軽乗用系全体 2134	3	30	37	30	
23年度軽乗用系全体 1956	2	22	42	34	
男性 770	3	27	45	25	
女性 1186	1	19	40	40	
20代以下 133	0	20	36	44	
30代 227	1	15	40	44	
40代 354	2	23	40	35	
50代 397	3	18	44	35	
60代 405	2	25	45	28	
70代以上 440	2	26	42	30	
21年度軽キャブバン 370	4	35	37	24	
23年度軽キャブバン 244	5	23	42	30	
21年度軽トラック 503	4	32	37	27	
23年度軽トラック 364	1	25	46	28	

図表5-13 カーボンニュートラルに対する意見（複数回答）

□21年度 ■23年度

21年度軽乗用系全体ベース n=2030  
23年度軽乗用系全体ベース n=1922



軽乗用系全体ベース	意見	21年度		23年度																			
		2030	46	33	1922	32																	
21年度 軽乗用系全体	2030	46	33	25	20	16	17	18	13	10	10	10	7	8	8	7	6	3	4	5	1	3	
	23年度 軽乗用系全体	1922	45	32	24	19	17	16	15	11	10	10	9	8	7	6	6	5	4	3	1	4	
性別	男性	752	43	37	23	23	20	17	15	14	12	12	11	10	8	9	6	5	7	6	3	2	4
	女性	1170	46	30	24	18	15	15	14	15	11	10	9	8	8	6	4	4	2	4	1	4	
年代	20代	130	48	27	19	15	13	13	7	17	10	4	9	7	5	6	5	7	5	3	2	3	
	30代	223	35	33	15	21	16	15	9	14	13	7	7	7	4	5	6	5	4	1	2	6	
	40代	351	49	33	25	26	15	15	10	17	8	9	7	11	7	5	7	7	5	6	2	1	3
	50代	395	43	31	22	21	17	16	16	19	11	8	8	8	10	6	4	7	7	3	3	2	3
	60代	398	49	34	28	15	19	18	19	14	11	13	13	7	10	9	8	6	4	4	1	4	
70代以上	425	43	33	27	17	18	17	20	9	12	15	13	11	8	8	5	3	5	2	6	1	7	
C N 認知	知っている計	483	46	38	32	28	22	24	21	13	10	16	15	12	10	10	7	8	5	5	6	2	2
	聞いたことはある	790	47	36	25	19	19	16	18	14	11	11	11	9	8	8	6	6	5	3	1	3	
	知らない	645	40	24	16	14	10	10	5	17	12	6	6	7	6	4	5	3	5	2	2	1	8
21年度 軽キャブバン全体	354	43	30	23	16	13	16	17	9	11	10	8	8	14	8	7	10	5	6	2	3	3	
23年度 軽キャブバン全体	240	41	26	22	18	16	12	12	7	18	6	8	9	12	3	3	6	5	6	4	1	8	
21年度 軽トラック全体	481	45	36	24	12	19	18	16	7	10	12	15	8	13	10	5	5	5	6	6	2	3	
23年度 軽トラック全体	361	36	34	22	17	15	21	13	6	13	10	11	7	15	6	5	9	8	5	3	1	5	

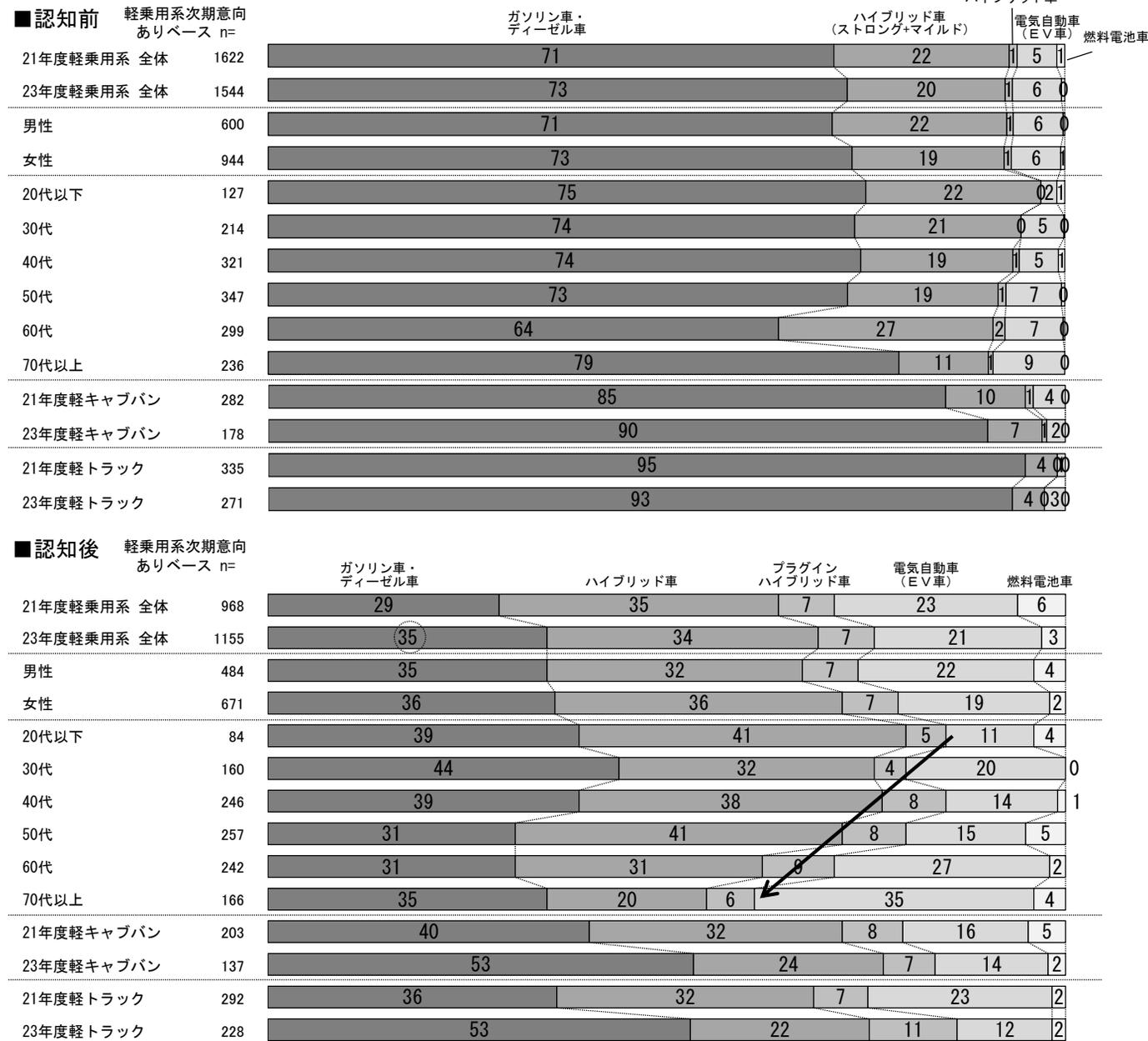
全体+3ポイント以上

## 7. カーボンニュートラル宣言について②

### ■ カーボンニュートラル宣言認知後の購入意向車は電気自動車とハイブリッド車は増加。一方ガソリン車・ディーゼル車は減少している。

- ・カーボンニュートラル宣言認知後の購入意向車は、全体では電気自動車が認知前6%から21%に大幅増加、ハイブリッド車も認知前20%（ストロング+マイルド）から34%に増加。ガソリン車・ディーゼル車は認知前71%から大幅に減少しているものの、それでも35%と最も高い。
- ・年代別で見ると、カーボンニュートラル宣言認知後の購入意向は年代が上がるほど電気自動車の意向が増加する傾向となっている。

図表5-14 カーボンニュートラル認知前後の購入意向エンジンタイプ（次期購入意向あり） 単位：%



### ■ 認知前後変化 認知後-認知前 差

	ガソリン車・ ディーゼル車	ハイブリッド車 (ストロング・ マイルドタイプ)	プラグイン ハイブリッド車	電気自動車 (EV車)	燃料電池車
23年度軽乗用系	▲38	+14	+6	+15	+3
23年度軽キャブバン	▲33	+16	+3	+12	+2
23年度軽トラック	▲39	+20	+10	+8	+1

## VI.物価上昇の影響【WEB調査】

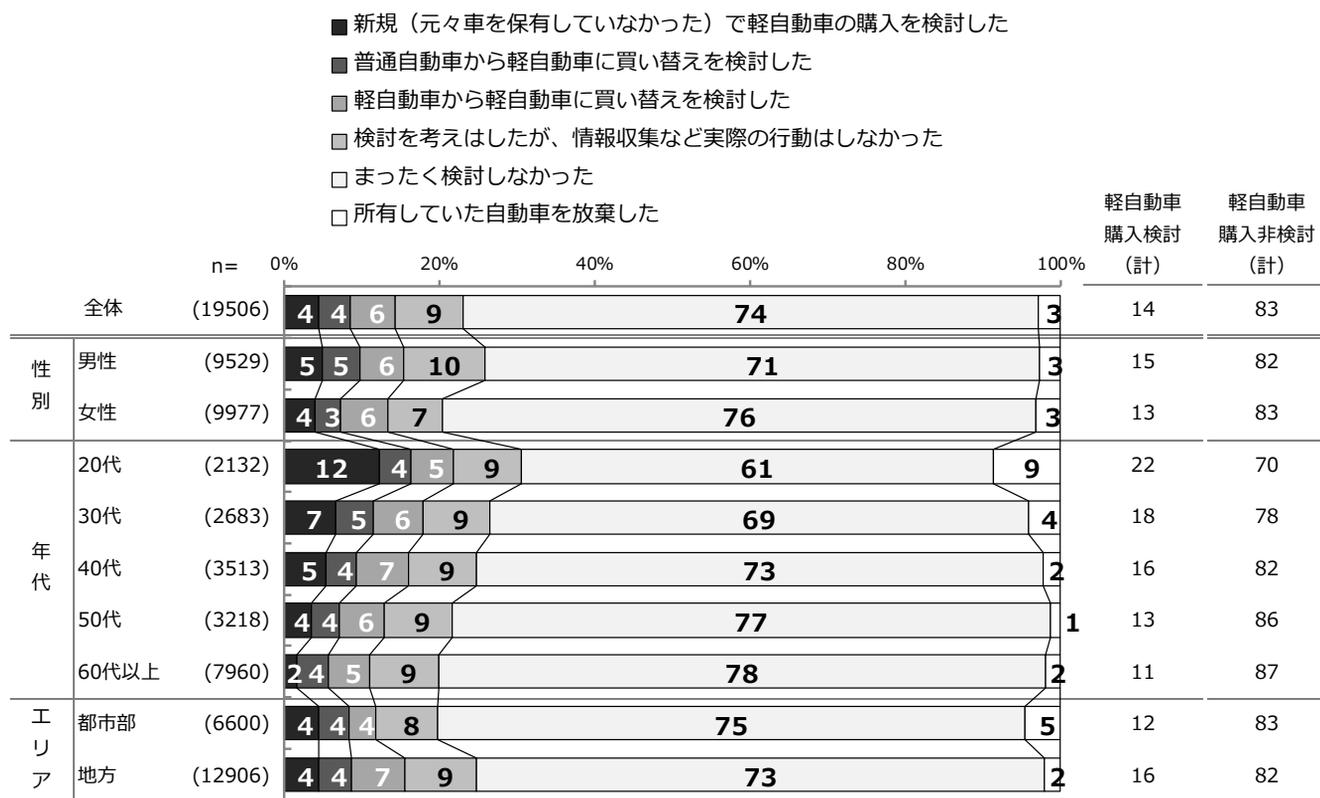
### 【要約】

- 直近1年間に軽自動車の新車購入を検討した人を対象に購入行動を聞いたところ、実際に軽自動車の新車を購入したのは25%、26%は中古車に変更、45%は購入自体を延期、断念したとしている。
- 軽自動車の新車を購入した人の内、23%が登録車からのダウンサイジングとなっているが、その理由は、税金が安いから(56%)、燃費がいいから(41%)、購入価格が安いから(30%)等、経済面の項目が上位を占める。
- 軽自動車の新車を購入した人の内、24%が当初予定していたものよりも車種・グレードを下げて購入したとしている。
- 中古車への変更は特に若年層で割合が高い。また、購入の延期、断念は中高年層で割合が高くなっている。
- このように当初予定していた新車購入行動に変化が見られた層の7割近くが、行動変化に「物価上昇が影響している」と回答している。
- 新車を購入したものの車種・グレードを下げたという人の半数が、「物価高による車以外の支出の増加」を理由にあげている。また、新車購入自体をやめた人の理由では、車以外の支出増に加え、「軽自動車自体の価格上昇」をあげる人が多くなっている。
- 物価上昇を強く感じる支出としては、自動車関連費用ではガソリン代、自動車関連以外では、食費、光熱費をあげる人が多い。

# 1. 直近1年間の軽自動車（新車）購入検討状況

- 今回の調査対象者（運転免許保有者）全体のうち、「直近1年間に軽自動車の購入検討をした」のは14%となった。検討者の内訳は「新規購入の検討」が4%、「普通自動車からの買い替え」が4%、「軽自動車からの買い替え」が6%。
- 年代別では、若年層ほど軽自動車の購入検討割合が高くなっている。20代では「新規購入での検討」が12%となり、初めての車としての検討が多く含まれている。

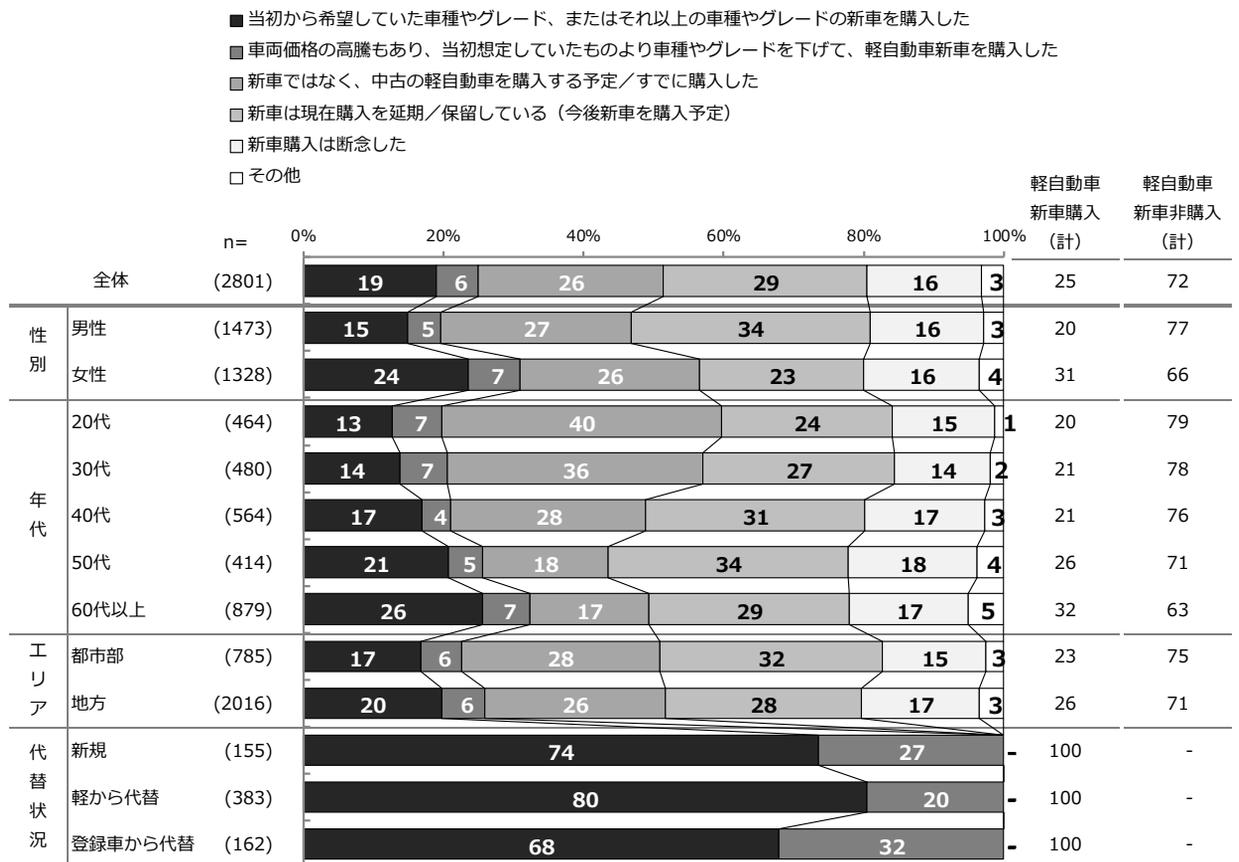
図表6-1 軽自動車（新車）の購入検討



## 2-1. 直近1年間の軽自動車購入状況

- 直近1年間の軽自動車新車購入検討者のうち、実際に「軽自動車新車購入」をしたのは25%となっている。
- 軽自動車新車購入者の内訳は「希望グレード・車種の購入」が19%、「グレードダウンでの購入」が6%と、新車購入者の多数は希望グレード・車種の購入をしている。
- 軽自動車新車非購入者の内訳は「中古軽自動車購入/購入予定」が26%、「延期/保留」が29%、「完全断念」が16%となる。
- 年代別では、高齢層になるほど「希望グレード・車種の購入」が高い。一方、若年層になるほど「中古軽自動車購入/購入予定」が高い。

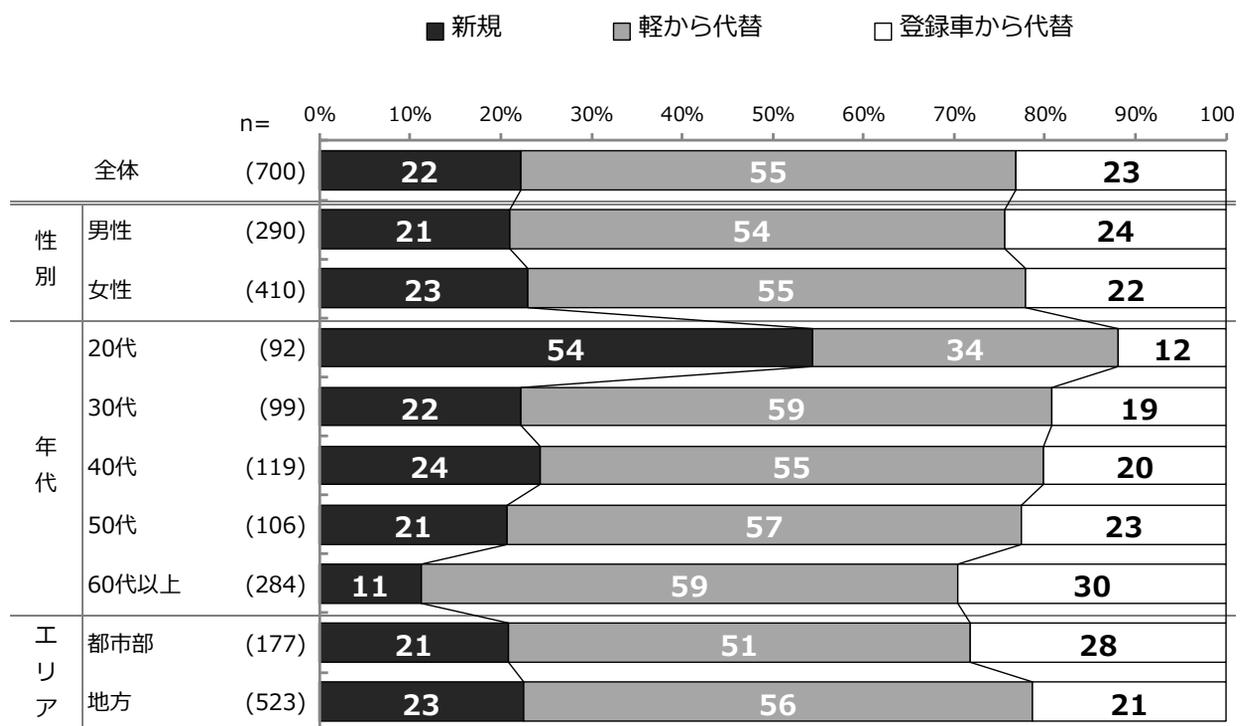
図表6-2 (軽自動車新車購入検討者) 購入検討後の実際の購入行動



## 2-2. 直近1年間の軽自動車新規・代替購入状況（購入者ベース）

- 直近1年間の軽自動車新車購入者ベースの新規・代替購入の内訳をみると、「新規」が22%、「軽から代替」が55%、「登録車から代替」が23%となる。
- 20代のみ「新規」が半数を超える。30代以上の年代では「軽から代替」が半数を超える。また、「登録車から代替」は年齢層が高くなるにつれ高くなっている。

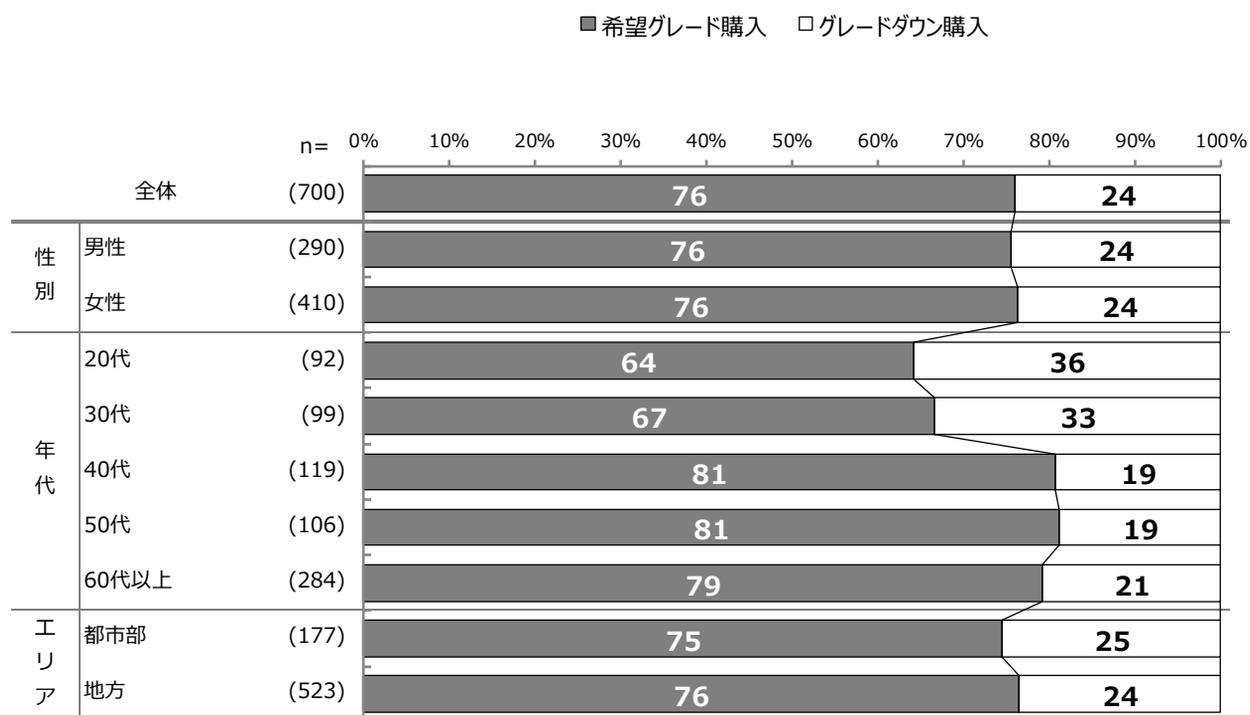
図表6-3 （軽自動車新車購入者）購入した新車軽自動車の新規・代替状況



## 2-3. 直近1年間の軽自動車希望グレード購入状況（購入者ベース）

- 直近1年間の軽自動車新車購入者の購入状況をみると、「希望グレード購入」が76%、「グレードダウン購入」が24%となる。
- 20代・30代の若年層では「グレードダウン購入」が3割を超え、他の年代よりも希望グレードから下げでの購入割合が高い。

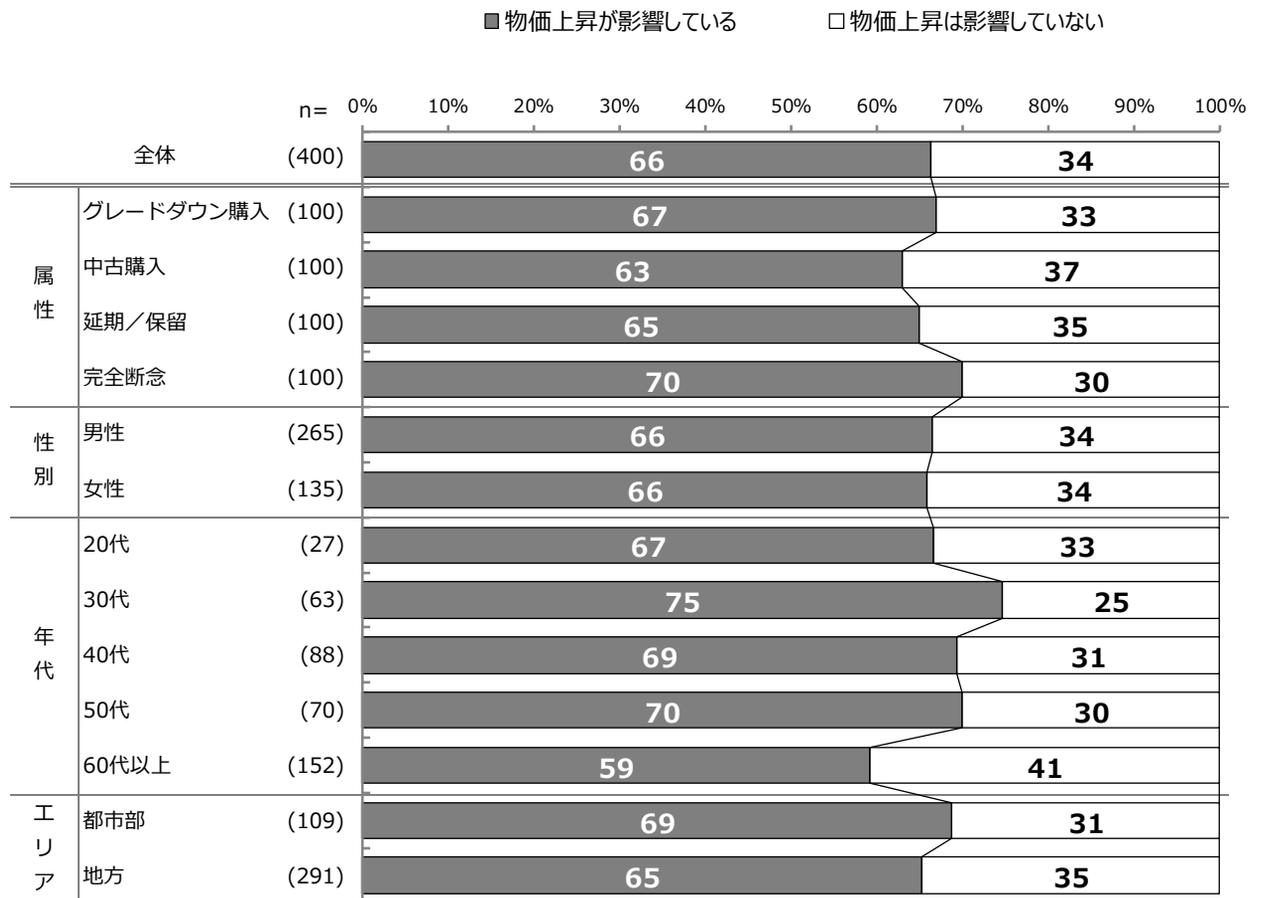
図表6-4 （軽自動車新車購入者）当初の希望通りの車種やグレードを購入したか



### 3. 軽自動車購入行動への物価上昇影響

■ 【消極的な消費行動（グレードや車種を下げての購入、新車を購入しなかった）の理由】には「物価上昇が影響している」が66%、「物価上昇は影響していない」は34%となった。

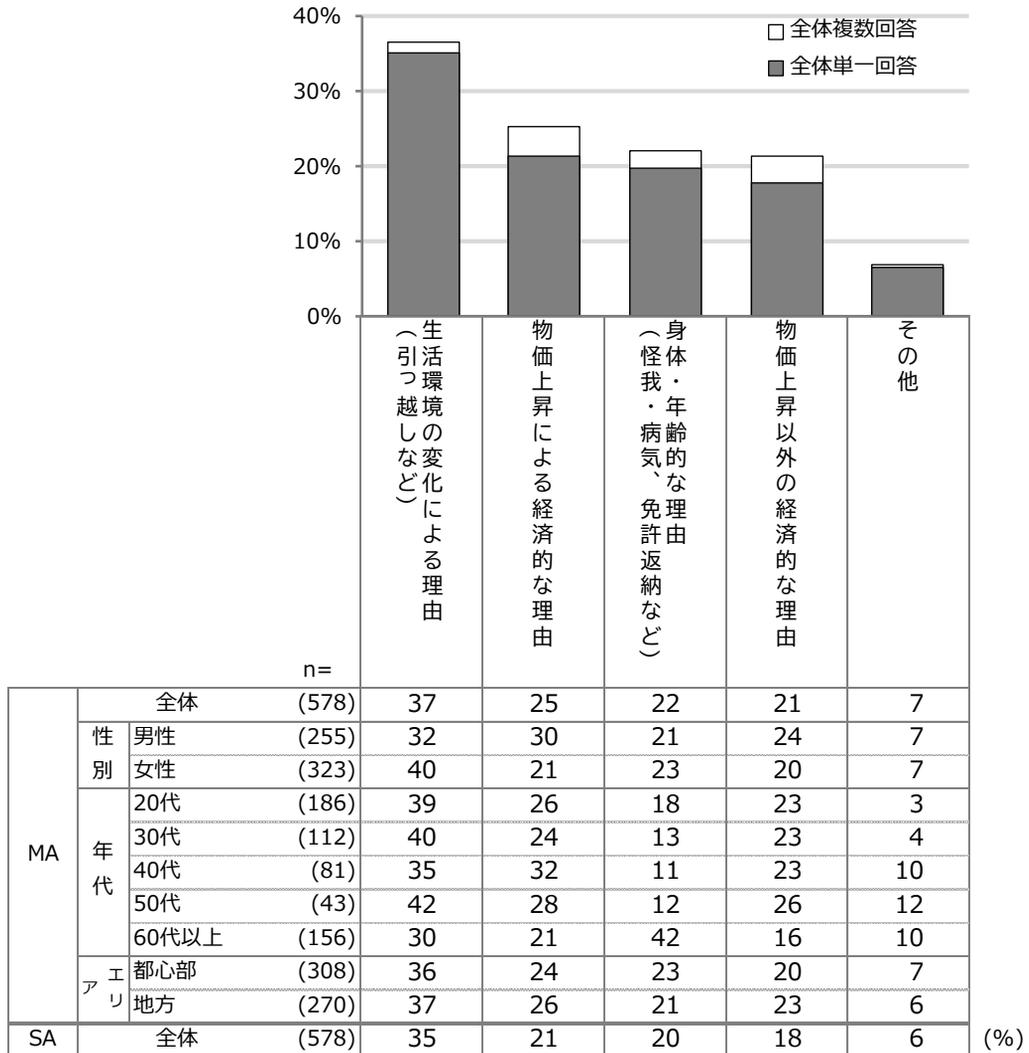
図表6-5 消極的な消費行動（グレードや車種を下げての購入、新車を購入しなかった）の理由



## 4. 直近1年間に自動車を放棄した理由

- 直近1年間に自動車を放棄した理由（複数回答）は「生活環境の変化による理由」が37%と最も高い。
- 「物価上昇による経済的な理由」は複数回答で25%、単一回答で21%と、「生活環境の変化による理由」に次いで高く、多くの人に物価上昇の影響が及んでいることがうかがえる。

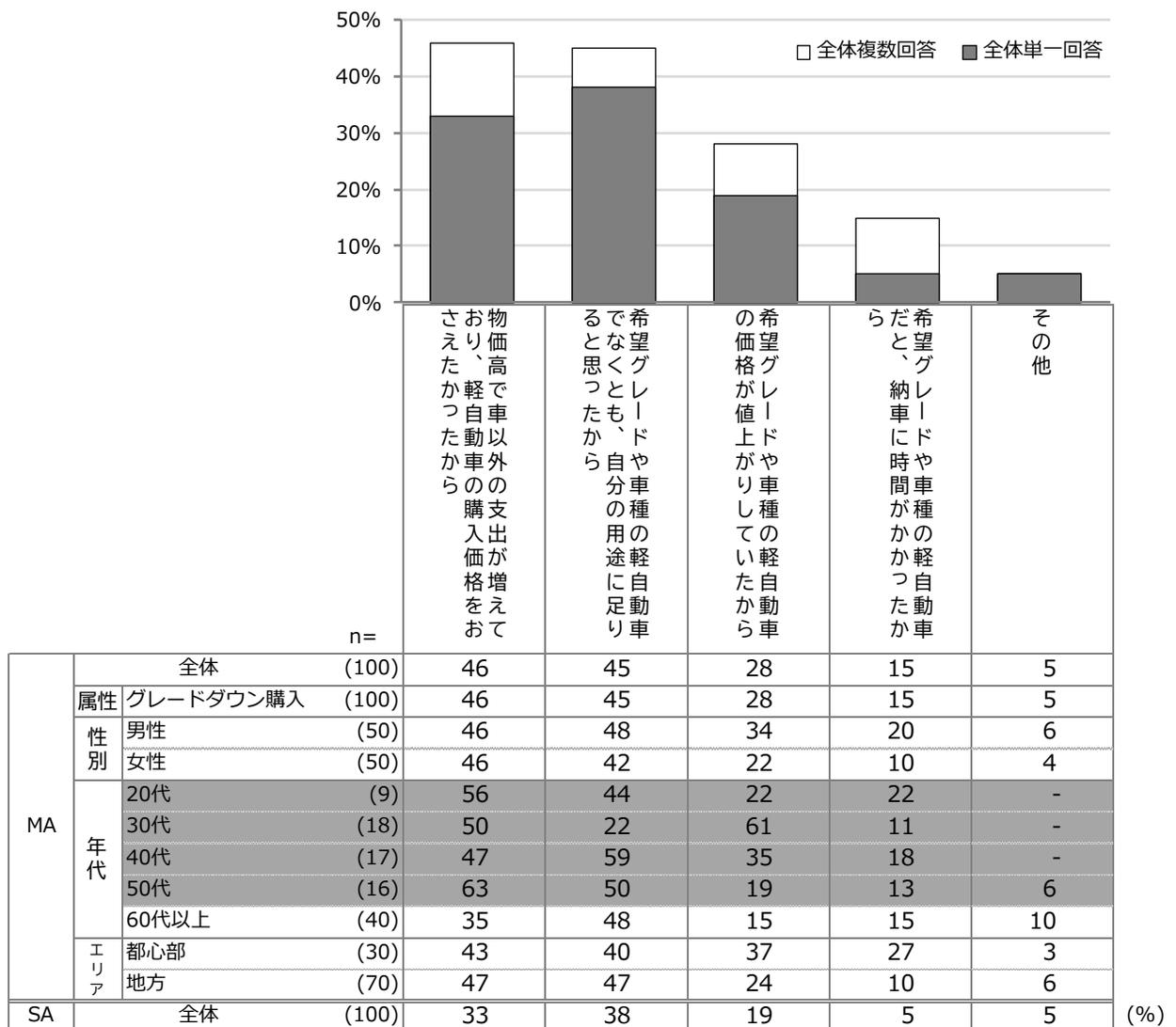
図表6-6 自動車を放棄した理由（自動車を放棄した方）



## 5. 希望グレードや車種の軽自動車購入を断念した理由

- 希望の軽自動車の新車購入をしなかった理由（複数回答）は「物価高で車以外の支出が増えており、軽自動車の購入価格をおさえたかったから」「希望グレードや車種の軽自動車でなくとも、自分の用途に足りると思ったから」がそれぞれ46%、45%とほぼ同率で並ぶ。
- 「希望グレードや車種の軽自動車の価格が値上がりしていたから」は28%、「希望グレードや車種の軽自動車だと、納車に時間がかかったから」は15%となっている。

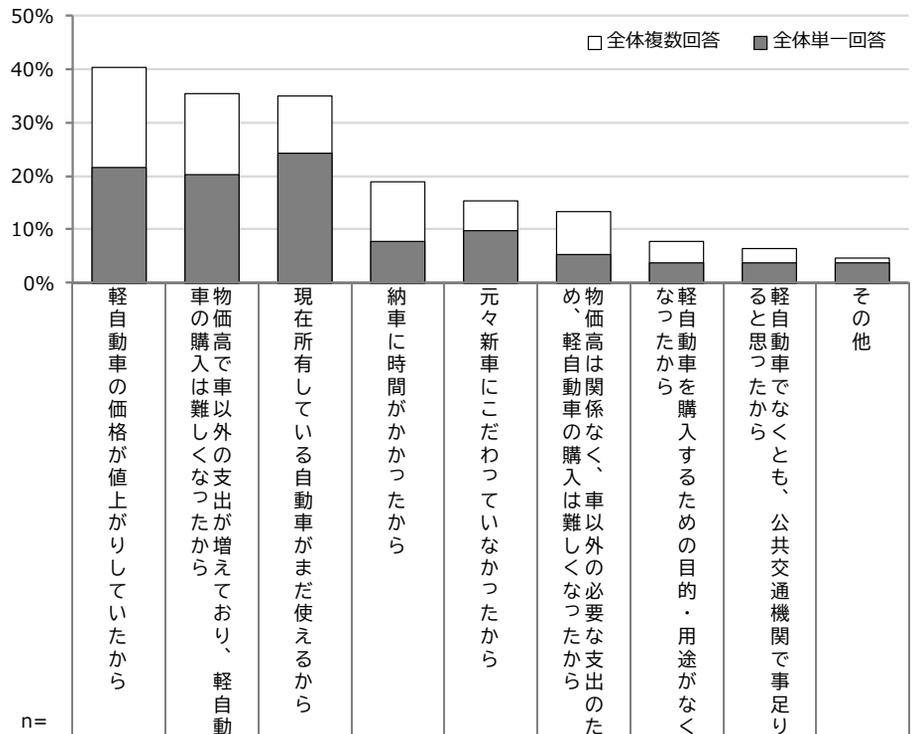
図表6-7 希望グレードや車種の軽自動車導入を断念した理由（軽自動車購入あり&グレードダウン購入者）



## 6. 軽自動車の新車非購入理由

- 軽自動車の新車非購入理由(複数回答)としては、「軽自動車の価格が値上がりしていたから」が40%で最も高い。次いで「物価高で車以外の支出が増えたから」「現所有車がまだ使えるから」が35%で並んだ。
- 層別では、『中古購入層』『完全断念層』で「軽自動車の価格が値上がりしていたから」、『延期/保留層』では「現所有車がまだ使えるから」が最も高い。

図表6-8 検討はしたが軽自動車新車購入しなかった理由（軽自動車購入検討あり&軽自動車新車非購入者）

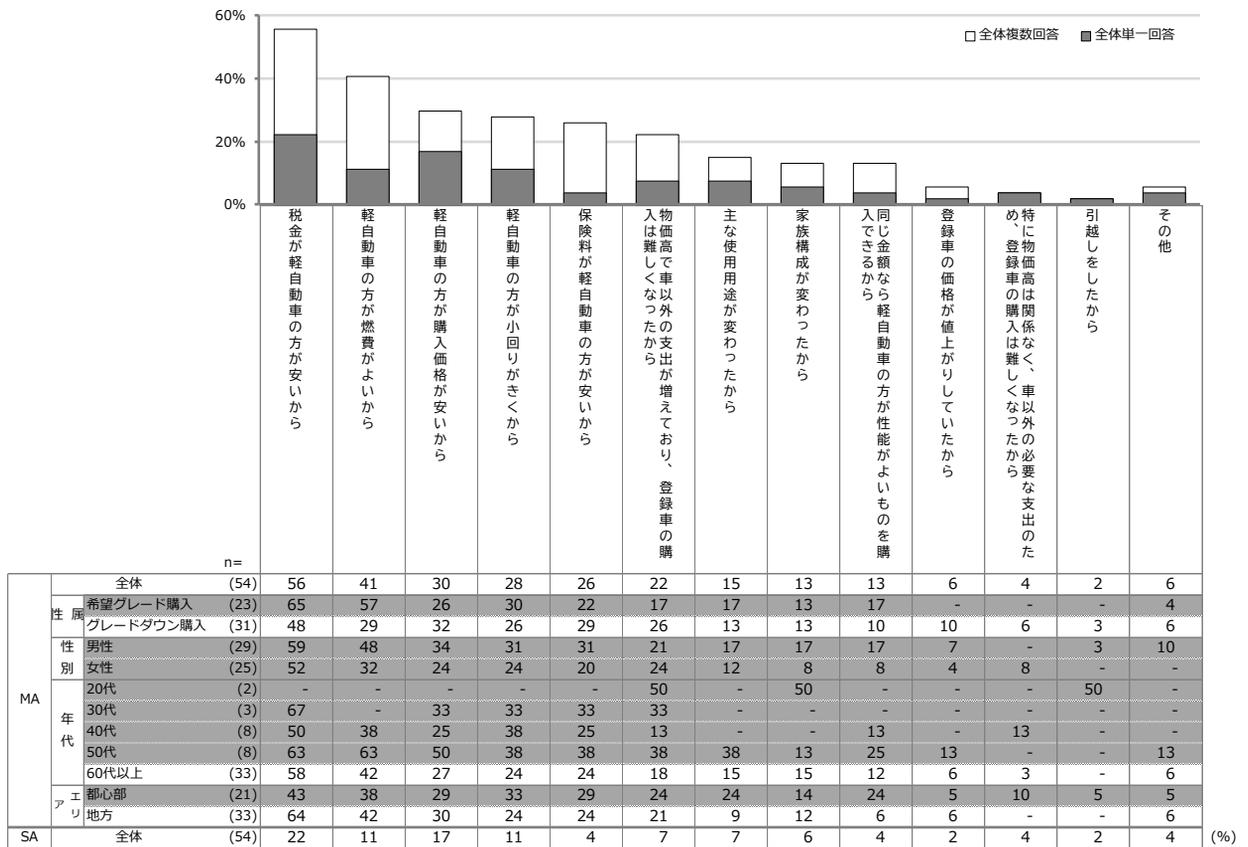


属性	n=	理由 (%)									
		軽自動車の価格が値上がりしていたから	物価高で車以外の支出が増えており、軽自動車の購入は難しくなったから	現在所有している自動車はまだ使えるから	納車に時間がかかったから	元々新車にこだわっていなかったから	物価高は関係なく、車以外の必要な支出のため、軽自動車の購入は難しくなったから	軽自動車を購入するための目的・用途がなくなったから	軽自動車でなくとも、公共交通機関で事足りると思ったから	その他	
全体	(300)	40	35	35	19	15	13	8	6	5	
属性	中古購入	(100)	34	28	26	21	33	19	10	4	
	延期/保留	(100)	40	45	50	23	4	9	8	2	
	完全断念	(100)	47	33	29	13	9	12	5	8	
	性別										
男性	(215)	39	35	36	21	13	14	9	8	5	
女性	(85)	45	35	33	14	21	11	5	1	4	
MA 年代	20代	(18)	50	22	22	22	28	39	17	-	
	30代	(45)	36	49	24	20	22	18	22	-	
	40代	(71)	46	34	41	21	11	15	3	3	
	50代	(54)	43	33	28	31	11	6	9	2	
	60代以上	(112)	36	34	41	11	15	10	3	10	
エリア	都心部	(79)	41	33	37	27	14	18	8	3	
	地方	(221)	40	36	34	16	16	12	8	5	
SA 全体	(300)	22	20	24	8	10	5	4	4	4	

## 7. 登録車から軽自動車への買い替え理由

- 登録車から軽自動車へ買い替えした理由(複数回答)は「税金が軽自動車の方が安い」が56%で最も高い。次いで「軽自動車の方が燃費がよいから」が41%となる。
- 登録車から軽自動車へ買い替えした理由(単一回答)でも「税金が軽自動車の方が安い」が最も高い。その他「軽自動車の方が購入価格が安いから」「軽自動車の方が燃費がよいから」も上位に挙がり、初期費用・ランニングコストの費用面の理由が目立つ。

図表6-9 登録車から軽自動車への買い替え理由（軽自動車新車購入あり&前車が登録車所有者）

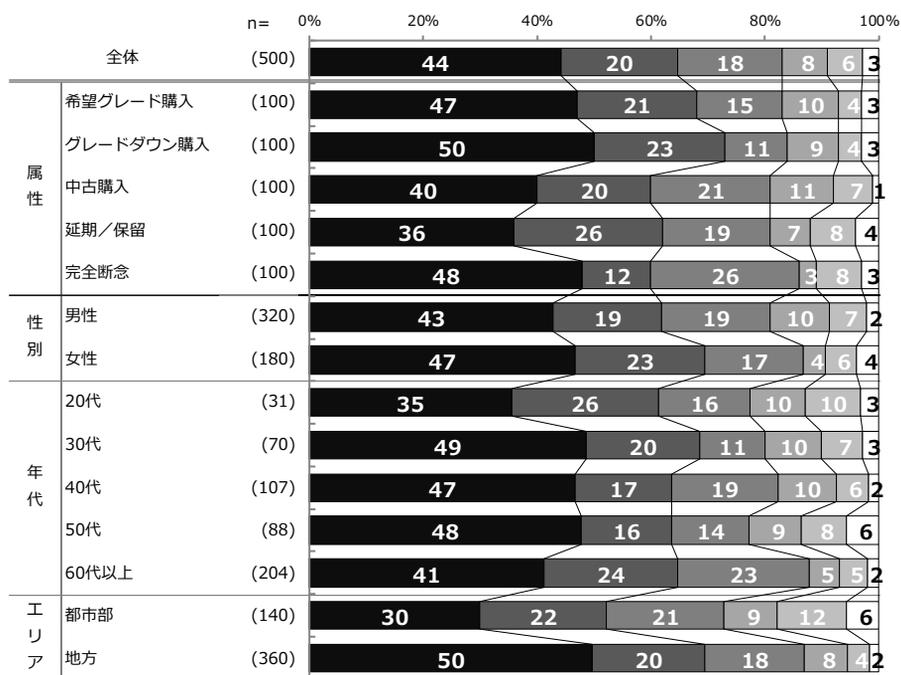


## 8. 物価上昇前後の運転頻度の比較

■ 物価上昇前後の運転頻度を比較すると、「ほぼ毎日」は上昇前44%、上昇後38%など上昇を機に運転頻度が全体的に微減している傾向にある。

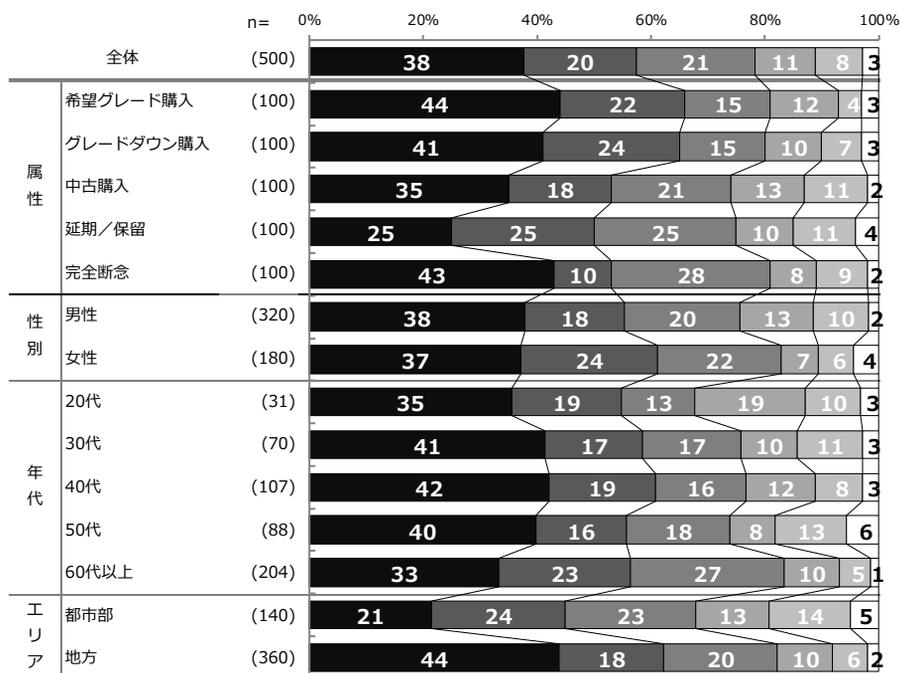
※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-10 物価上昇前（2021年頃）の運転頻度



■ ほぼ毎日  
 ■ 週4~5日  
 ■ 週2~3日  
 ■ 週1日  
 □ 2週間に1日以下  
 □ 自動車をもたなく運転しない

図表6-11 物価上昇後（現在）の運転頻度

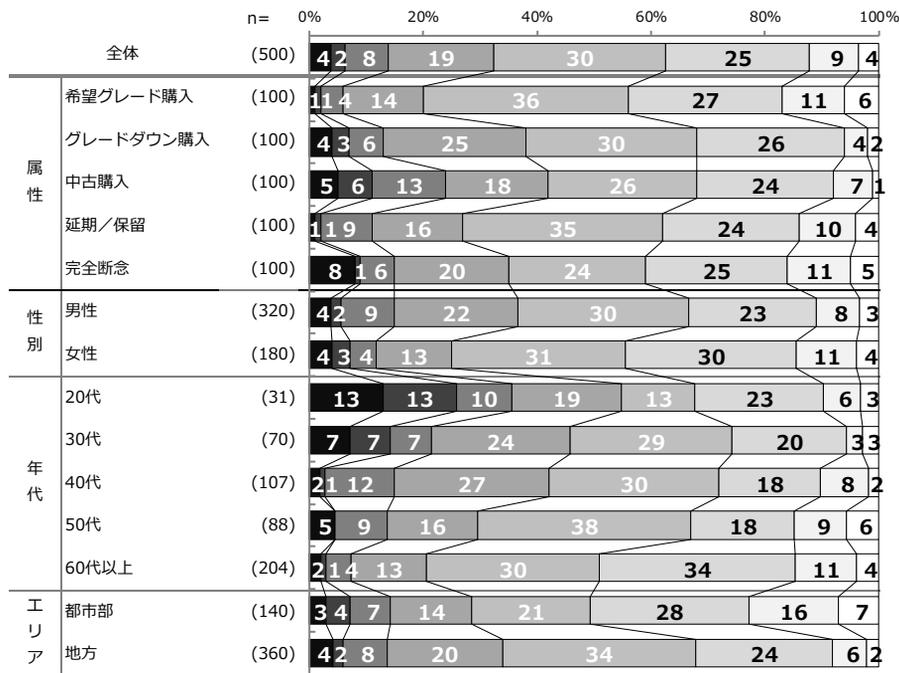


## 9. 物価上昇前後の給油頻度

- 物価上昇前後の給油頻度を比較すると、「ほぼ毎日」「週4～5日」などの高頻度での給油の場合は上昇前後でほぼ変わりはないものの、「週2～3日」「週1日」「2週間に1日」の中頻度での給油は上昇を機に微減傾向にある。

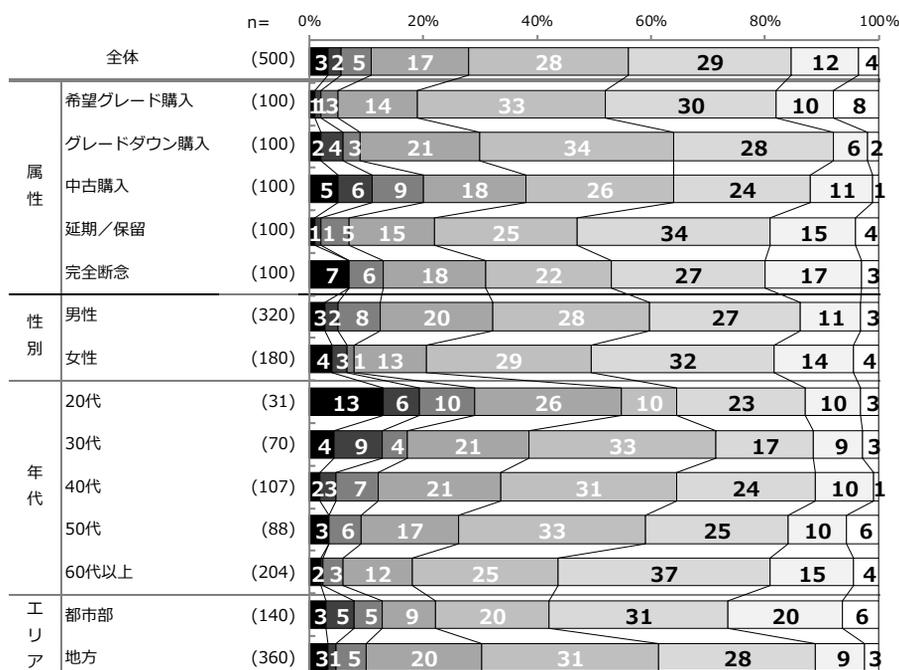
※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-12 物価上昇前（2021年頃）の給油頻度



- ほぼ毎日
- 週4～5日
- 週2～3日
- 週1日
- 2週間に1日
- 1ヶ月に1日
- 2～3ヶ月に1日以下
- 自動車にまったく給油しない

図表6-13 物価上昇後（現在）の給油頻度

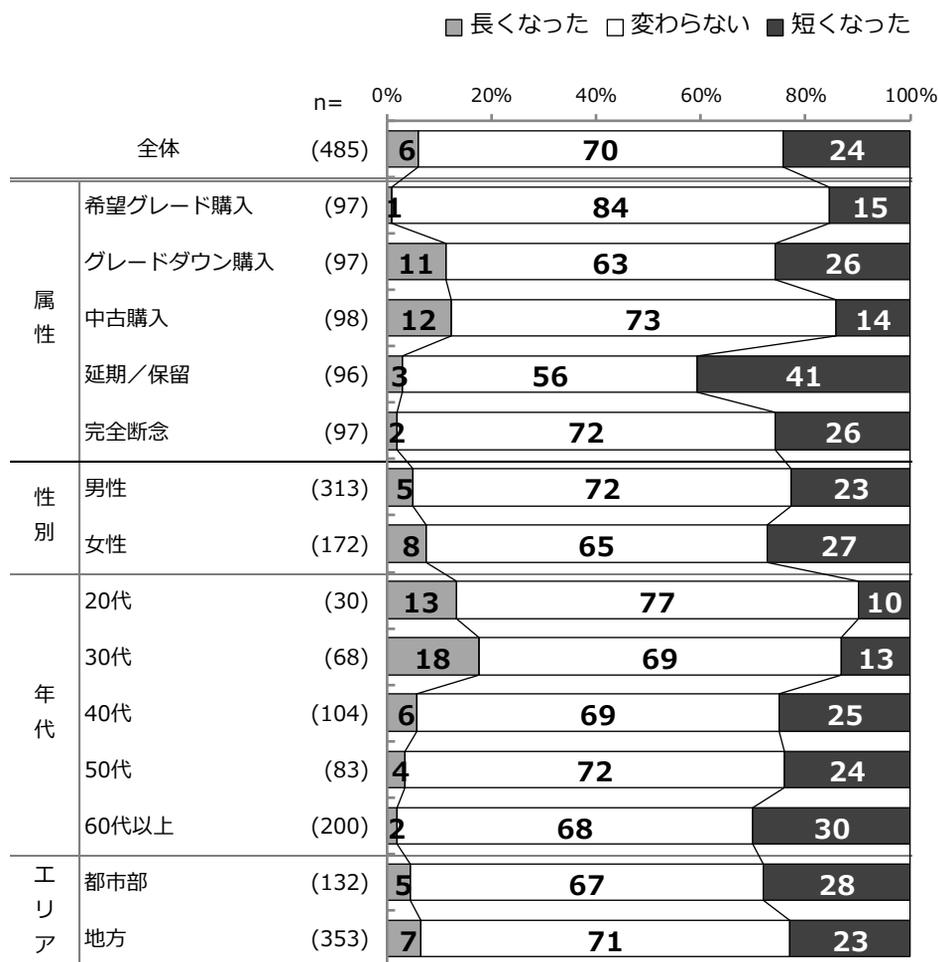


## 10. 物価上昇下での運転距離変化

- 物価上昇下での運転距離変化では「変わらない」が70%と大部分を占めるものの、「長くなった」(6%)に対しては、「短くなった」(24%)の方が高くなっている。層別にみると『延期/保留層』で「短くなかった」が41%と顕著に高い。

※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-14 物価上昇前と現在を比べた自動車の運転距離の変化（物価上昇前も自動車を運転していた方）



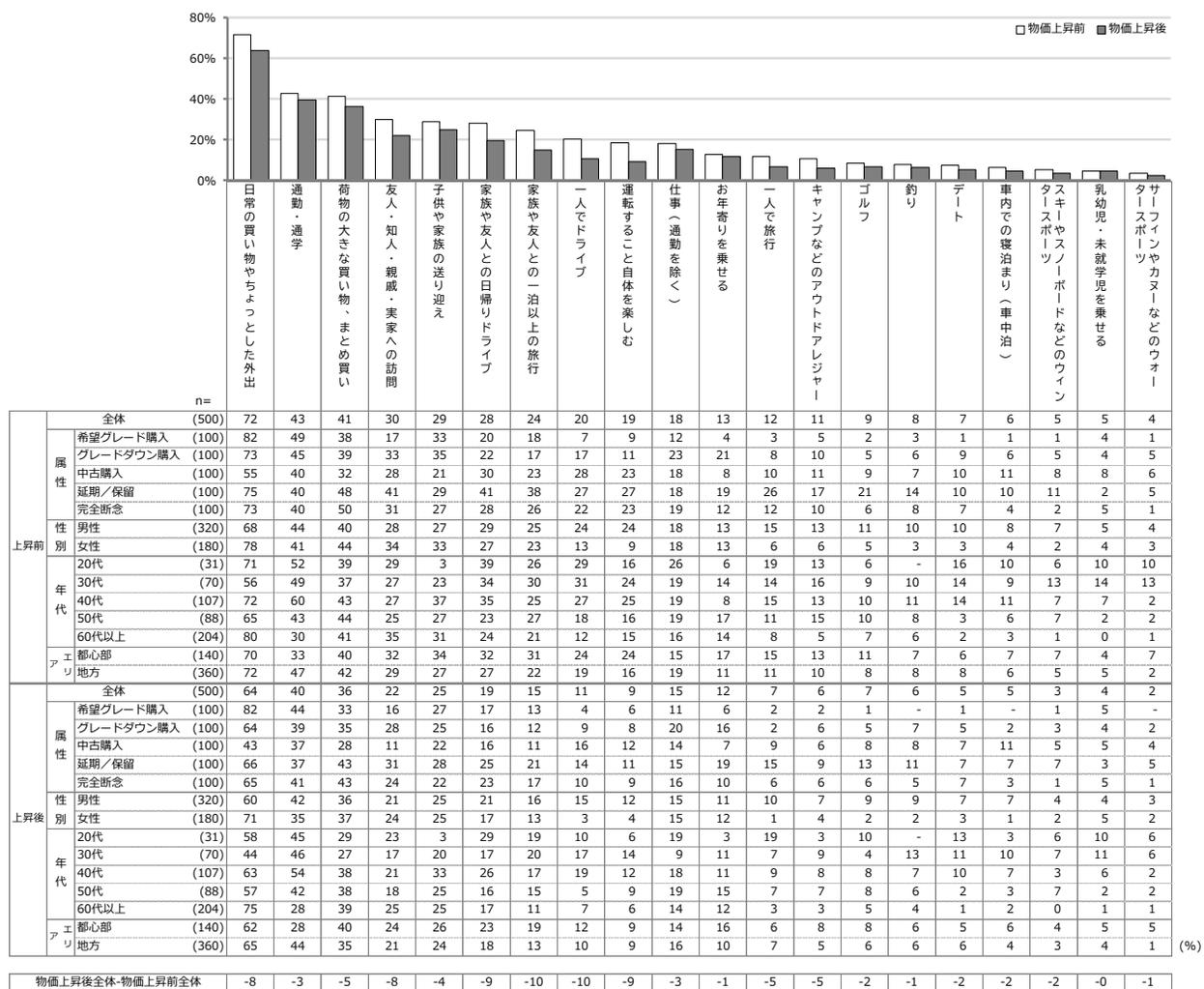
# 11. 物価上昇前後の使用用途

■ 物価上昇前後の使用用途の傾向は変わらず、「日常の買い物やちょっとした外出」「通勤・通学」「荷物の大きな買い物、まとめ買い」が上位に挙がる。

ただし、物価上昇後はすべての項目が物価上昇前より低くなっており、物価上昇により自動車の使用を控えるようになってきていることがうかがえる。特に、ドライブや旅行といったレジャー用途の減少が大きい。

※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-15 自動車の使用用途

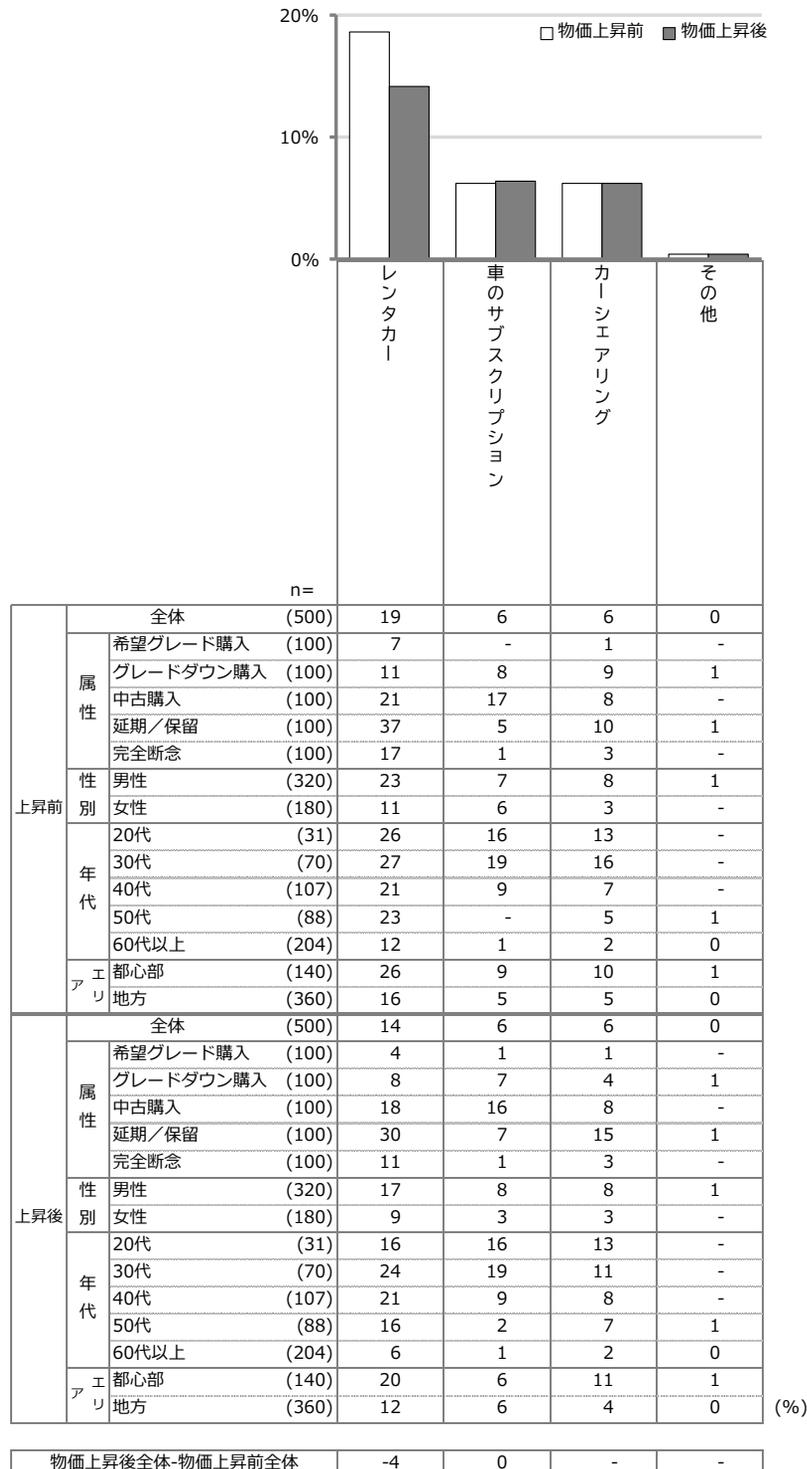


## 12. 物価上昇前後の自動車使用サービスの利用割合

- 使用サービスの利用割合は物価上昇前後ともに「レンタカー」が最も高い。  
ただし、「車のサブスクリプション」「カーシェアリング」は物価上昇前後でほぼ変わらないのに対し、「レンタカー」は物価上昇後に物価上昇前より減少している。

※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-16 自動車使用サービスの利用割合

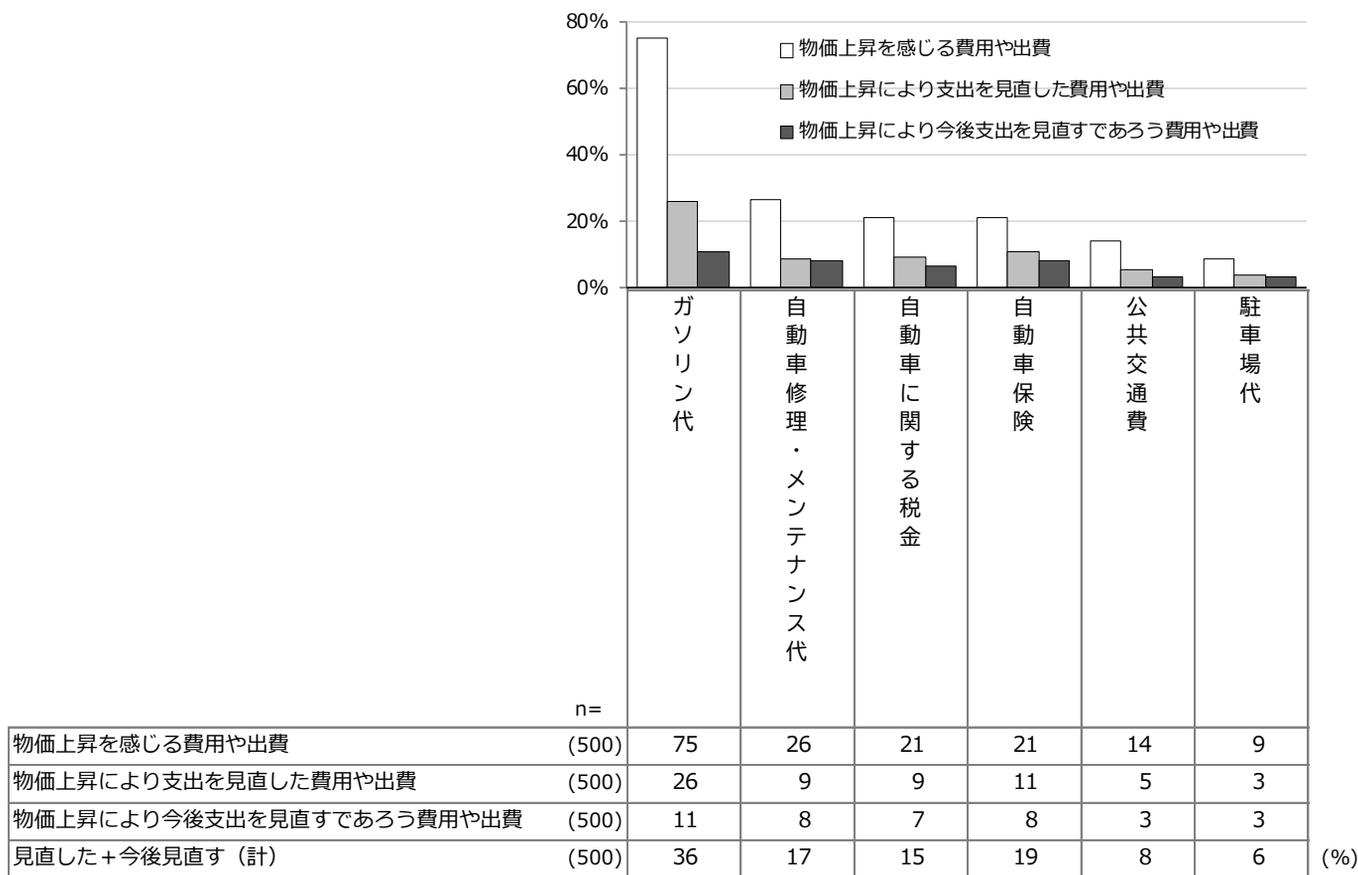


## 13. 物価上昇下での自動車関連費用に対する意識

- 【物価上昇を感じる費用や出費】では「ガソリン代」が他の項目より顕著に高く、75%に上る。
- 【物価上昇で支出を見直した費用や出費】【物価上昇により今後支出を見直すであろう費用や出費】でも「ガソリン代」がもっとも高い。次いで「自動車保険」が高い。

※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-17 物価上昇での自動車関連費用に対する意識

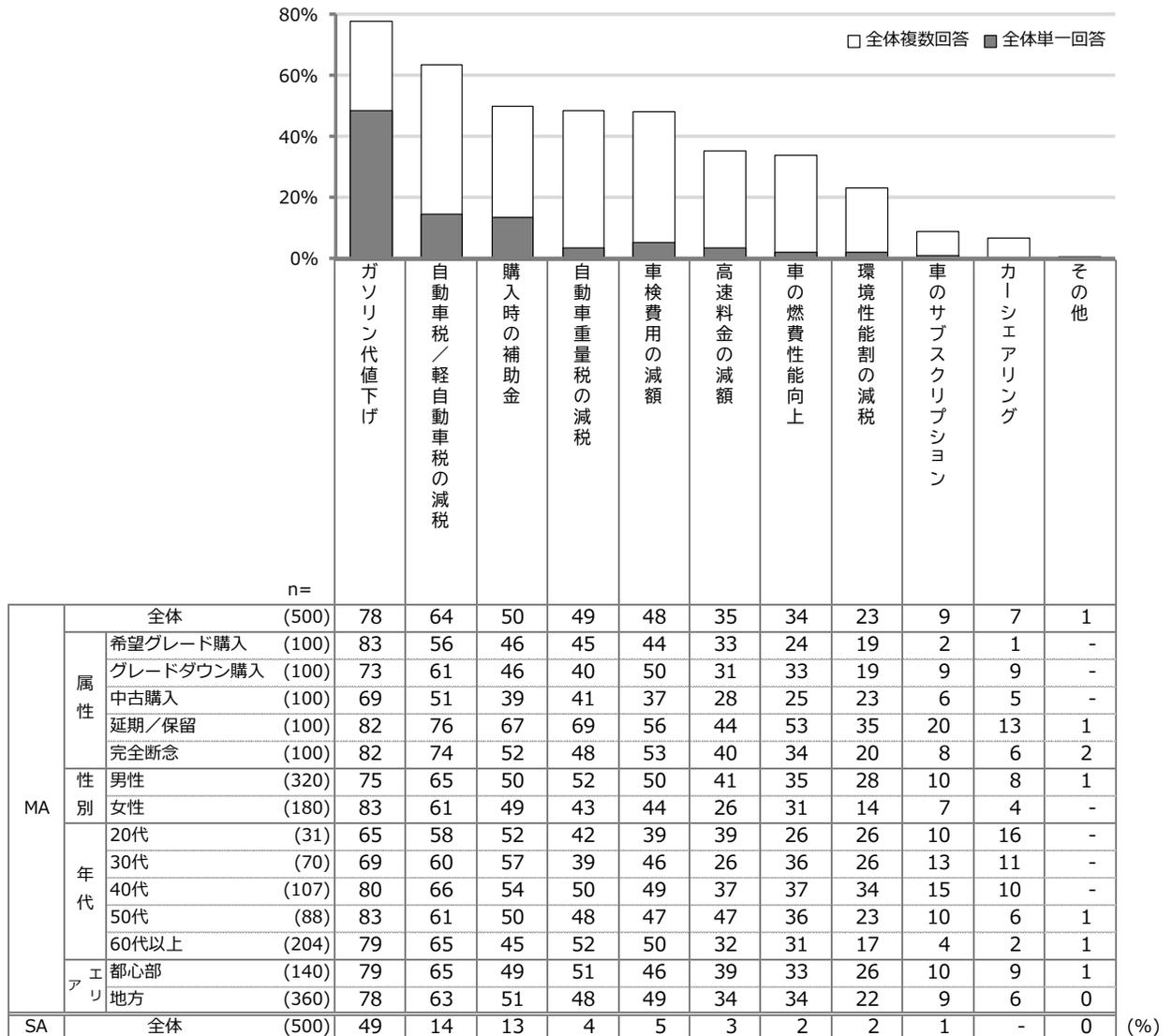


## 14. 物価上昇下に自動車利用者へのサポートとして期待すること

- 物価上昇下に自動車利用者へのサポートとして期待すること(複数回答)は「ガソリン代値下げ」が78%と突出して高い。次いで「自動車税/軽自動車税の減税」が64%と高く、ランニングコスト部分へのサポートの期待が大きいことがうかがえる。
- 層別では『延期/保留層』で「購入時の補助金」が67%と高く、現所有車はまだ使えるものであっても購入費用さえ用意できれば『延期/保留層』は買い替えに前向きな行動を取る見込みがある。

※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-18 期待する自動車利用者へのサポート

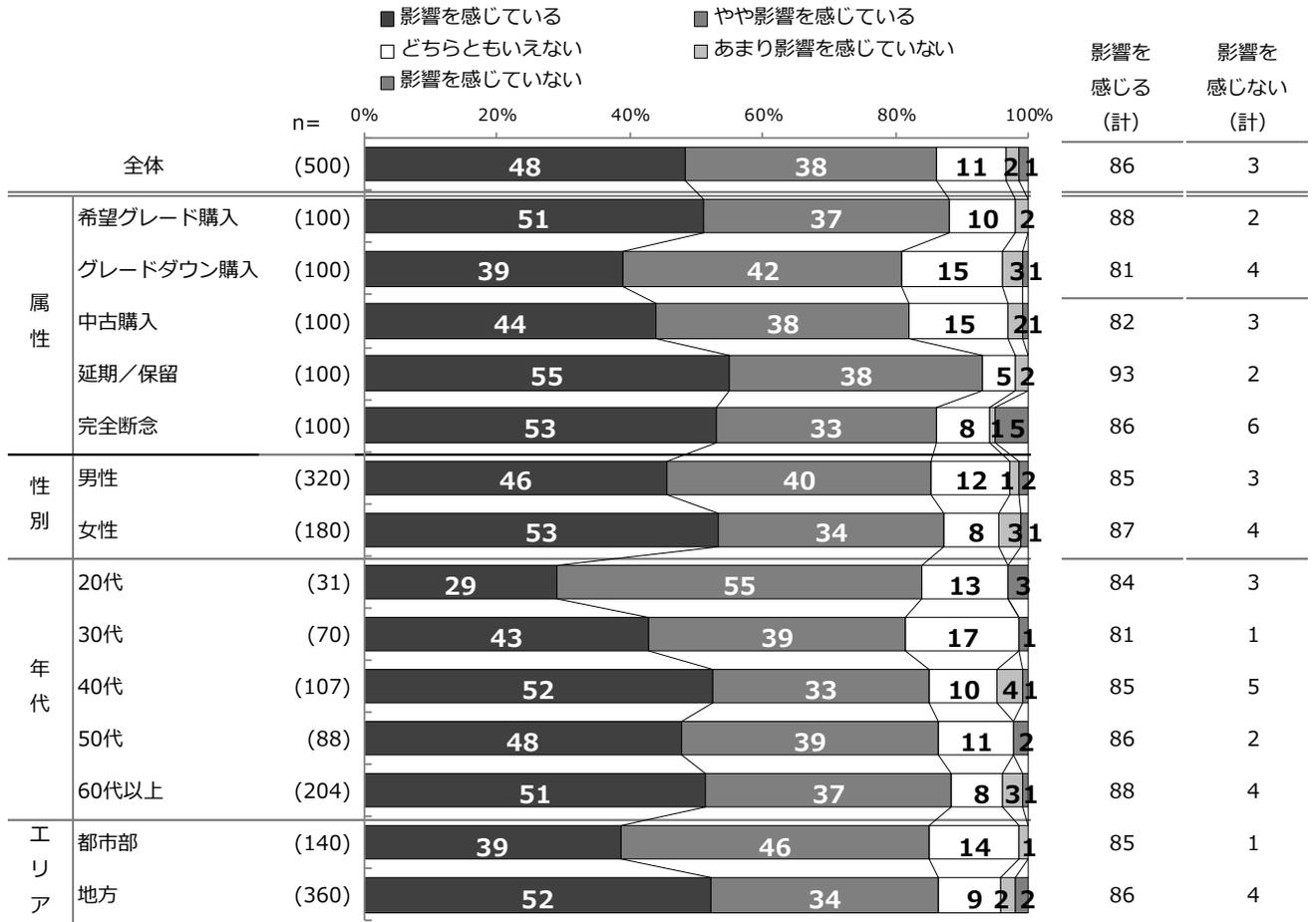


# 15. 生活への物価上昇影響

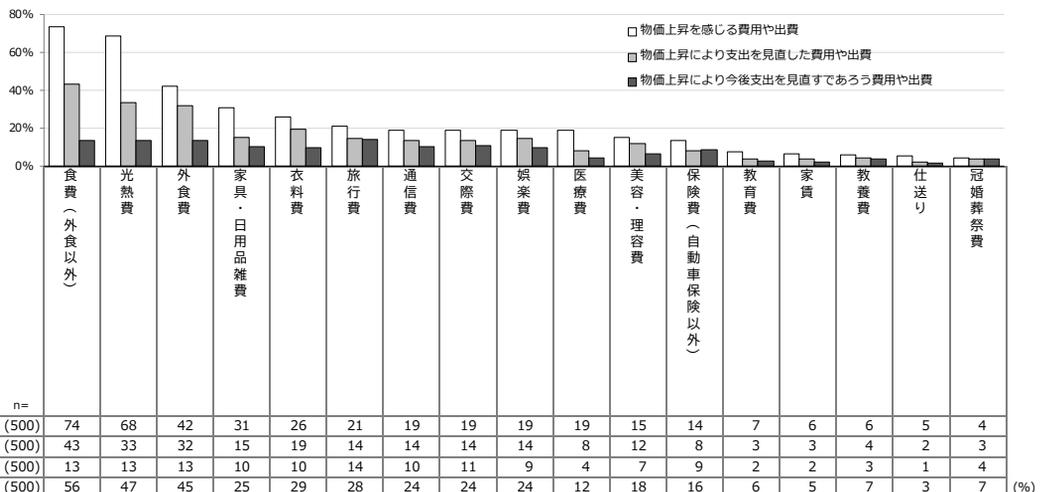
- 最近の物価上昇による日常生活への影響については、「影響を感じている」人が約半数。「やや影響を感じている」と合わせると9割近くの人が影響を感じている。
- 物価上昇を感じる支出の上位は、「食費」「光熱費」「外食費」となっている。

※物価上昇前は2021年頃、物価上昇後は現在を想定。

図表6-19 最近の物価上昇による日常生活への影響有無



図表6-20 物価上昇下での生活関連費用に対する意識



# VII. 公共交通不便地域の高齢者免許返納意識

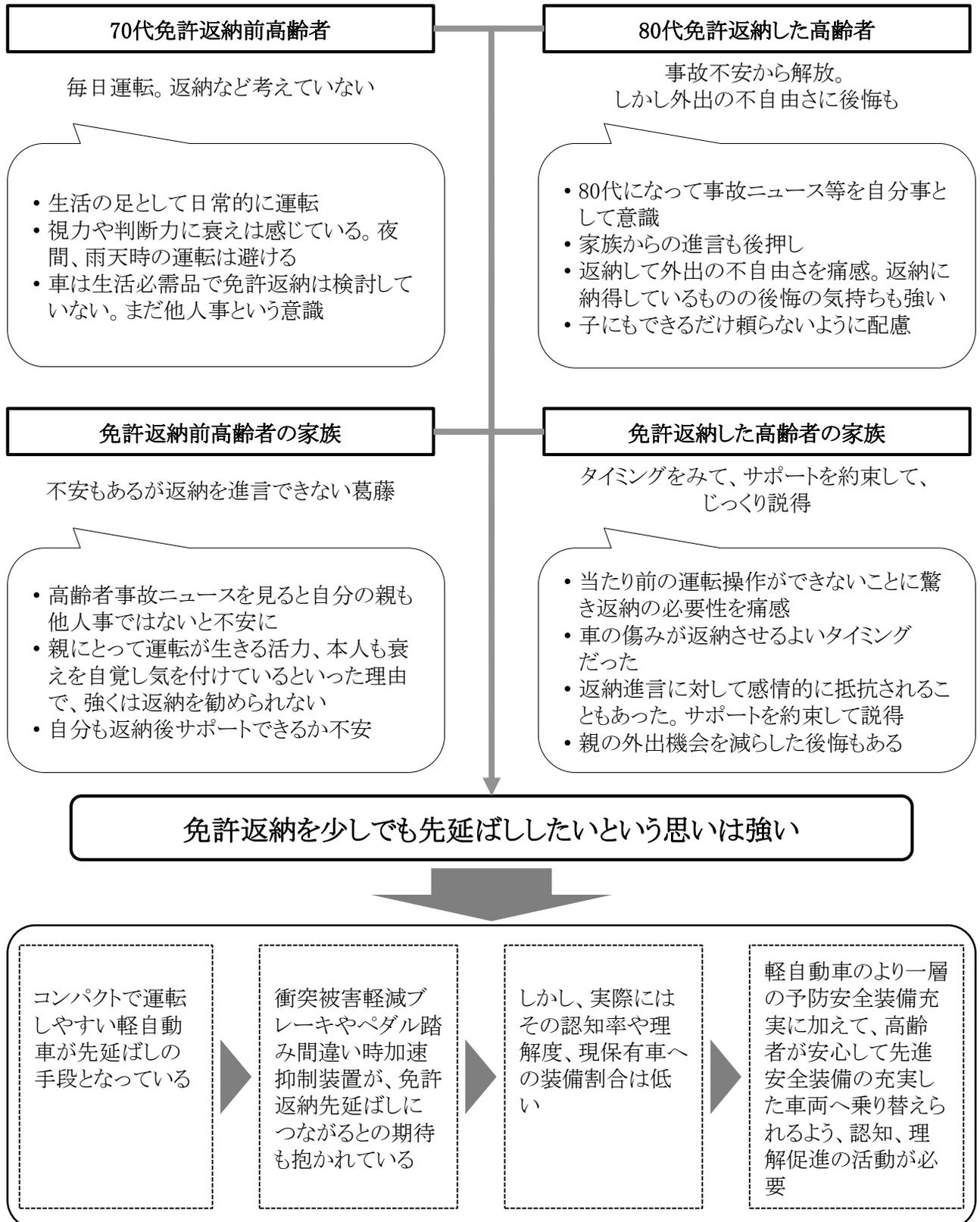
## 【グループインタビュー調査】

### 【要約】

- 高齢運転者の中には身体的衰えを自覚し、夜間や雨の日の運転、長距離運転を避ける等、運転への不安を抱えている人も多いが、その一方で、公共交通が不便な地域では、生活の足として高齢者もほぼ毎日車を運転せざるをえないという実態がある。
- このように日常的に運転をしている70代ユーザーには、まだ免許返納は自分事化されておらず、返納後の生活変化の想定や具体的準備は為されていない状況がみられた。
- 既に免許返納した80代からは、急用ができた際等に免許返納の不便さに気付いたとの後悔の声が聞かれた。タクシーがすぐには来ないこと、バスの運行本数が減っていること、コミュニティバスが廃止されたこと等、代替交通手段の不便さや行政への不満が多い。
- 免許返納した親と同居する50代の子世代からは、免許返納をすすめたことによって親の外出機会を減らしたことや、自分自身の負担の増加を後悔する声があがった。
- 返納前の親と同居する子世代は、「いつか事故を起こすかも」という不安を抱えてはいるが、「返納されても十分なサポートができない」という現実の板挟みになっている。また、上記返納後家族と同様に、親の生きがいを奪ってしまう等の不安から返納をすすめることを躊躇する様子もみられる。
- このように運転免許返納を少しでも先延ばししたいという高齢者、及び、その家族の思いは強い。これに対して車体がコンパクトで運転がしやすい軽自動車は既に免許返納を先延ばしする為の一つの手段となっている。
- また、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の予防安全装備が、免許返納先延ばしにつながるとの期待も抱かれた。しかし、実際にはその認知率や理解度、現保有車への装備割合は低い。
- 代替モビリティとして、マイクロカーは一人乗りや積載性の低さ、シニアカーは速度や充電時間、雨天での利用がネガティブポイントとしてあげられ、返納前高齢者の受容性は低かった。
- 以上から、軽自動車のより一層の予防安全装備充実に加えて、高齢者が安心して先進安全装備の充実した車両へ乗り替えられるよう、認知、理解促進の活動を強化していくことが重要であると考えられる。

## グランドサマリー (1) まとめ

- 公共交通が不便な地域での高齢者の免許返納は、本人にとっても、家族にとっても容易にできるものではない。少しでも返納を先延ばしする手段として、運転しやすい軽自動車や安全装備普及への期待がある。



## グランドサマリー (2) 高齢者運転時の不安・困りごとおよび免許返納の意識・実態

<p>高齢者運転時の不安・困りごと</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視界・視力・認知機能など身体能力の衰えによる不安が中心となっているが、具体的には以下の通り。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 夜間の運転(白線が見えない、ハイビームによる幻惑)</li> <li>➢ 雨の日の運転</li> <li>➢ 長距離運転(30km以上)</li> <li>➢ 自転車・歩行者・子供の飛び出し(認知遅れ・見落とし)</li> <li>➢ 信号(赤と矢印)が理解しにくい</li> <li>➢ 狭い道の運転</li> <li>➢ 大きな通りに出る時</li> <li>➢ 運転中の会話</li> <li>➢ バックが苦手</li> </ul> </li> </ul>	
<p>免許返納意識</p>	<p>返納前の運転実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の対象者は、公共交通機関に不便を感じている人であり、生活の足(買い物、仕事、通勤、友人宅訪問、家族介護、旅行、趣味など)としてほぼ毎日クルマを使っている。(G1)</li> <li>・返納前高齢者は、家族の減少、維持費、小回りの良さといった理由で軽自動車へのダウンサイジングが主流(G1)。</li> <li>・一方で、既に返納した高齢者は登録車に乗っていた人が多い。(G2)</li> </ul>
	<p>返納のボトルネック</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納前高齢者は、視力・判断力の衰えや高齢者事故のニュースなどから不安を感じているが、生活の不便さを考えると免許返納に踏み切れずにいる。(G1)</li> <li>・また、高齢者家族も高齢者事故のニュースや親の運転を見るたびに心配しているものの、返納後の生活サポートが難しく、親のプライド面への配慮もあり、返納を進言できずにいる。(G3)</li> </ul>
	<p>返納のきっかけ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・返納前高齢者が返納を検討するきっかけとして想定されるのは、事故を起こした時、視力・判断力の衰えを実感した時、大病を患った時など。(G1)</li> <li>・一方、実際免許を返納した高齢者は、視力・判断力の衰えや仕事の引退などがきっかけとなり、家族からの進言や事故経験により返納の決断を行っている。(G2)</li> </ul>
<p>返納後の生活の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・返納後の生活予想、事前準備、情報収集が不足していたため想像以上の不便さを感じており、外出機会が減少し大きな不満を持っている。(G2)</li> <li>・ただし、不満を抱えながらも周囲の高齢者には返納を勧めるとしており、感情的には後悔しているが、理性としては納得している。(G2)</li> <li>・また、家族には不満を伝えておらず、出来ることは自分でと努力している。(G2)</li> </ul>	

G1 返納前高齢者 (70代男女)  
G2 返納後高齢者 (80代女性)  
G3 高齢者家族 (50代女性)

## グランドサマリー (3) 返納先延ばしの可能性

免許返納先延ばしの可能性	軽自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納前高齢者は、家族の減少、維持費、小回りの点で軽自動車へのダウンサイジングが主流となっており、軽自動車が返納先延ばしに貢献する可能性は大きい。(G1)</li> <li>高齢者家族についても、乗りやすさ、維持費の観点から先延ばしの選択肢として考えられている。(G3)</li> </ul>
	安全装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納前高齢者における安全装置に対する期待は大きく、返納先延ばしに貢献すると考えられているが、現段階では各装置への認知・理解は乏しく信頼性・コスト面に懐疑的な認識になっている。(G1)</li> <li>ただし、ペダル踏み間違い時加速抑制装置は、ペダル踏み間違いによる高齢者事故のニュースが多いためか、子世代の全員、高齢者当人たちも多くが「自転車に着きたい」と回答している。(G1,G3)</li> <li>返納後高齢者においても自動運転や予防安全装置(衝突回避、車線維持、踏み間違い防止など)が充実していたら免許を返納していなかったかもしれないと回答している。(G2)</li> </ul>
	マイクロカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>一人乗り、荷物が積めない、事故ダメージがネックであり、免許が必要であることから受容性は低い。(G1,G3)</li> </ul>
	シニアカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納前高齢者はまだ先のことと考えており現実味を感じていない。(G1)</li> <li>返納後高齢者は選択肢に入っており、充電の手間、段差対応、雨天利用などの心配があるものの身近な存在と考えている。(G2)</li> </ul>

G1 返納前高齢者 (70代男女)  
 G2 返納後高齢者 (80代女性)  
 G3 高齢者家族 (50代女性)

## G1：免許返納前高齢者

## 1. サマリー

<p>運転実態</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活の足(買い物、仕事、通勤、友人宅訪問、家族介護、旅行、趣味など)としてほぼ毎日クルマを使っている。</li> <li>若い頃は家族で乗れる大きい車に乗っていたが、同居家族の減少、維持費、運転のしやすさから、軽自動車にダウンサイズという流れが多い。</li> <li>居住地は不便なロケーション(最寄り駅・バス停が遠い、電車・バスの本数が少ない、買物先が遠い)でありクルマは生活必需品となっている。</li> <li>年齢とともに視力、注意力、判断力の衰えを感じており、運転に際して事故への不安を感じている。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>不安を感じる時</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>夜間の運転(白線が見えない、ハイビームによる幻惑など)</li> <li>狭い道の運転</li> <li>雨の日の運転</li> <li>大きな通りに出る時</li> <li>自転車・歩行者・子供の飛び出し(認知遅れ、見落とし)</li> <li>運転中に会話をするとう安定した運転ができない</li> <li>長距離運転(30km以上)</li> <li>視界が狭くなり周りの状況がわからない</li> </ul> </div>
<p>免許返納意識</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では生活必需品であり、まだ具体的に返納を検討していない。</li> <li>自身の衰えから運転に不安は感じているが、返納による不便さを考えると踏み切れずにいる。</li> <li>免許返納のボトルネックは、居住地が不便なロケーションにありクルマが生活必需品となっていること。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>想定される返納検討のきっかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事故を起こした(受けた)時</li> <li>大病をした時</li> <li>運転時に恐い思いをした時</li> <li>言葉、名前が出なくなった時</li> <li>視力衰えや視界が狭くなった時</li> <li>家族からの指摘があった時</li> <li>判断力がなくなった時</li> <li>運転講習や認知テストでひっかかった時</li> </ul> </div>
<p>免許返納後の生活予想</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納後の生活予想としては、以下の通りネガティブな内容になっており具体的な対応策には至っていない。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ コミュニティバスや支給されるタクシー券をうまく使うしかないが、呼んですぐに来るわけではなく現実的ではない。</li> <li>▶ 現在行っている活動を制限せざるを得ず家に引籠ることになる。</li> <li>▶ 家族など周りの人に迷惑(負担)をかけることになる。</li> </ul> </li> </ul>
<p>安全装置</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援制御装置、ヘッドランプ自動配光システムは5人中4人が認知している。</li> <li>事故ニュースで頻繁に取り上げられている為か、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、衝突被害軽減ブレーキの装着意向が高い。</li> <li>上記以外の安全装置については、総じて認知・理解度が低く、装着意向の醸成にまでは至っていない。</li> <li>高速道路入口表示は見落とすことがあるので、逆走検知システムを望む声も出た。</li> </ul>
<p>代替モビリティ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイクロカー：一人乗り、荷物が積めない、事故ダメージ、要免許がネガティブポイント</li> <li>シニアカー：免許返納後、体力が衰えた時に利用意向は見られるが、低速度、充電時間がネガティブポイントとなっており、また、現状は認知症の人や交通ルールを知らない人などが乗っているイメージもあり、まだ、現実味を感じていない。</li> </ul>

## 2. 対象者プロフィール

- 本グループの対象者は、公共交通機関の不便なところにお住いの、日常的に車を運転する高齢者(70代)となっている。
- 詳細は以下の通り

	属性						交通環境(不便さ)
	居住地	性別 年齢	職業/ 家族構成	趣味	所有車	その他	
1	兵庫県 加古川市	男性 71歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>パート(技術職)</li> <li>配偶者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ウクレレ演奏、ハワイアンが好き</li> </ul>	ミニバン	<ul style="list-style-type: none"> <li>今の車は孫の希望(旅行に大勢乗って行くため)で8人乗りにした。免許返納したらミニバンは孫に譲る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JRの駅まで徒歩25分、妻は35分ぐらいかかっている。</li> <li>会社は大阪市内なので、電車で行く。駅まではバイク。</li> <li>妻は電動自転車に乗っていたが、足を悪くして今は歩いている。</li> </ul>
2	大阪府 豊能郡	女性 79歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>専業主婦</li> <li>配偶者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以前はテニス</li> <li>最近は週イチでグランドゴルフ</li> </ul>	軽 2ボックス	<ul style="list-style-type: none"> <li>20年前にあったコミュニティバスは乗客が少なく5年前に廃止、当時は見向きもしなかったが、今頃になって欲しいと思っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスは1時間1本。</li> <li>買物も友人宅に行くのも歩くと遠いので基本は車。</li> <li>夫と一緒に出掛ける時は1台で行くが、普段は1人1台で行動。</li> </ul>
3	兵庫県 明石市	男性 70歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>営業</li> <li>配偶者、三女</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>テレビでスポーツ観戦(野球、サッカー)</li> </ul>	軽 トール型	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR土山駅と山電東二見駅のどちらも徒歩15分。</li> <li>コミュニティバスがあるが乗りたい時間にバスは来ない。</li> <li>自宅のすぐ近くにインターがあり、会社も玉津インターの近く。</li> <li>車の方が早いので電車は使わない。</li> </ul>
4	兵庫県 明石市	男性 72歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>無職</li> <li>配偶者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>魚釣り(海釣り)。</li> <li>釣った魚はさばいて妻に食べてもらう</li> </ul>	軽 トール型	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅まで徒歩30分。</li> <li>妻は免許を持っていないし、自分も足が悪いので、車がないと生活できない。</li> </ul>
5	兵庫県 三田市	女性 76歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>無職</li> <li>娘、娘婿</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>庭で家庭菜園。玉ねぎ、ジャガイモ、スナップエンドウ、ゴーヤ</li> <li>ボランティア活動で近所をあちこち回っている。</li> </ul>	軽 2ボックス	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイク歴20数年。周りに勧められて54歳の時に車の免許を取得。雨天時などは車が最高に良いと感じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR広野駅から徒歩10分。</li> <li>バスもあるがJRと競合しているので減便。</li> <li>JRも昨春より日中は減便された。</li> <li>公共交通に合わせた生活は難しい。</li> </ul>

## 3. 運転実態

- 全員が日常の生活の足(通勤、買物、仕事、友人知人宅訪問など)として毎日運転している。
- 買物については、荷物があることやよりよいものを買うために、複数の店舗を車で回っている。
- 若い頃は家族で乗れる大きい車に乗っていたが、子供の独立とともに同居家族も減り、また維持費や運転のしやすさもあり、軽にダウンサイズという流れが多い。

運転頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 週3～4日。仕事は電車で行くので毎日は乗っていない。</li> <li>• 移動手段は基本車。ほぼ毎日乗っている。</li> </ul>
用途	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 友人宅まで徒歩15分ぐらいだが、15分も歩くなら車に乗ってしまう。</li> <li>• 毎日通勤で運転する。買物なども全て車。買物は歩いても行けなくはないが、帰りの荷物を思うと車で行ってしまう。</li> <li>• ホームセンターなども車で行っている。</li> <li>• 買物は週1回、娘と交代で行く。スーパーまで徒歩30分だが、歩いていこうと思ったことはない。</li> <li>• 物によって店を使い分けているので車で回っている。</li> <li>• ボランティアをしていて、相談者宅をあちこち車で回ったりする。</li> </ul>
運転遍歴	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50歳の時最後の車と思い、アメリカの大きい車にした。18年乗っていったん手放したが、半年ほどして妻にやはり車が欲しいと言われ、今の車(ミニバン)に乗っている。</li> <li>• 以前は登録車に乗っていたが、自宅の駐車場は軽なら2台駐車できるから20年前に軽にした。子供もだんだん独立して同居の家族が減っていったので軽で間に合うようになった。</li> <li>• 若い時は8人乗りミニバンに乗っていた。旅行やキャンプによく行った。子供が独立し、全員で乗ることもなくなったので軽にした。</li> <li>• 以前はコンパクトカーに乗っていた。燃費もよくてよかったが、2年前に娘の軽と交換した。小回りがきいて、運転がしやすい。家の近所の細い道も通りやすい。満足している。</li> </ul>

## 4. 返納意識

- 返納意識は薄く、周囲に返納者がいても、“他人事”だと感じている人が多い。
- 周囲の返納者は「交通の便利な所に住んでいる」「事故にあったことがある」「大病を患った」など、自分と異なる境遇の人であり、返納が自分事化していない。
- 一部、返納がよぎったことがある人は、物忘れがあったり、同乗中の家族に運転の衰えを指摘されたなど、若い世代とのコミュニケーションが多い。
- 返納後の生活変化予想については、「タクシーを使うしかない」「毎日家で酒を飲んで過ごすしかない」などネガティブなもので、具体的な対応策には至っていない。

<p>検討状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 70歳を越えて知人の名前がすっと出てこないことがあり、返納がよぎった。</li> <li>• 1年前に免許更新して、あと4年乗れると思っている。4年後の認知症検査でひっかかったら返納する。</li> <li>• 考えていない。乗れる間は乗りたい。</li> <li>• 高齢者の運転講習や認知テストで判定されたら返納するしかないと思ったことはある。</li> </ul>
<p>周囲の状況 (家族/ 友人・知人)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 家族が同乗したときに、「今の運転だと迷惑運転になってるから早く返納した方がいい」と言ってくる。</li> <li>• 娘は、返納した方がいいかもしれないが、今の生活状況を考えると返納は無理だと思っている。</li> </ul>
<p>返納後の 生活変化 予想</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コミュニティバスやタクシー券が支給されたり、通院支援用のタクシー券などもあるのでこれらをうまく使うしかないかと思う。</li> <li>• お酒が好きだから、妻に怒られながらも毎日飲むしかないと思う。</li> <li>• タクシーは呼んでもすぐ来てくれない。現実的ではない。</li> <li>• 公共交通で何とかなる人もいるが、私の環境では無理。車の維持費を考えるとタクシーの方が安上がりではないかという話もしたが、年金暮らしの主婦には考えられない。</li> </ul>
<p>周囲の 返納状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 友人が返納して、あまり外出しなくなった。「車がないから行けない」と言っている。</li> <li>• 先輩が脳出血になり、幸い運転中ではなかったからよかったが、運転中だったら事故になると思い、返納を決めたい。</li> <li>• 姉は返納はしていないが運転をやめた。確か以前事故にあっていたと思う。</li> <li>• 友人で返納した人がいた。話を聞いたら、交通の便がそれほど不便ではないので返納できたのだと思う。</li> </ul>

## 5. 運転時の不安・困りごと

- 「視野が狭くなった」「歩行者や自転車に気づかない」「夜間のライトがまぶしい」「白線が見えにくい」などの視界や視力の衰え、「安定した走り」に費やす集中力がこれまで以上に必要になるなど、身体能力の衰えによる不安や困りごとは、若い頃より確実に増えている。
- また、歩行者や自転車など、他者の交通マナー違反にも悩まされている。
- 対策として、「夜間は乗らない」「慣れた道だけ走る」「遠出はしない」など運転シーンの制限もみられる。

不安・ 困りごと	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転中に話集中していると安定した走りができず、速くなったり遅くなったりして、家族に注意された。</li> <li>• まぶたが垂れてきて視界が悪くなった。整形外科で切ってもらったら視野が広がった。</li> <li>• 住宅地の狭い道路では一時停止で停止しても、更に前に出さないと左右がよく見えない。右がよく見えず確認に時間をとられている間に、左から来ている自転車や歩行者を見落とす、という怖い思いをしたことがあった。</li> <li>• 最近の車は自動でハイビームになるし、対向車のLEDライトがまぶしすぎると思う。</li> <li>• 自転車の一時停止が全くなって怖い思いをしている。</li> <li>• 自転車や歩行者の“ながらスマホ”も危ない。</li> </ul>
現在、 運転時に 注意して いること	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 夜間は乗らないようにしている。黄色いラインは見えるが白いラインは見えにくい。</li> <li>• 慣れた道しか走らないようにしている。</li> <li>• 遠出はしない。30kmが限度。</li> </ul>

## 6. 安全装置受容性

- 「衝突被害軽減ブレーキ」「車線維持支援制御装置」「ヘッドランプ自動配光システム」は5名中4名が認知。
- 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は全員が、「衝突被害軽減ブレーキ」は5名中4名が、魅力的・自車に付けたいと思っている。
- ただし、上記以外の安全装置については、総じて認知・理解度が低い。

○ :5名中4名以上

		認知 (人)	自車に 付いて いる(人)	魅力/ 付けたい (人)	コメント
1	衝突被害軽減ブレーキ	○4	0	○4	
2	車線維持支援制御装置	○4	2	2	
3	居眠り警報システム	3	0	3	
4	ペダル踏み間違い時 加速抑制装置	2	0	○5	・年齢問わず全ての車についていた方がいいと思う。
5	飲酒運転防止システム	2	0	1	
6	駐車支援システム	2	0	2	
7	後側方衝突防止支援シ ステム	2	1	2	
8	ヘッドランプ自動配光 システム	○4	2	1	
9	標識認識システム	3	0	1	
10	カーブ進入危険速度防 止支援システム	2	0	2	
11	定速走行・車間距離制 御装置	3	0	3	
12	逆走検知システム	3	0	2	・高速道路に標識はあるが、見落とされているんだと思う。警告音が鳴れば絶対に気づくからあった方がいい。
13	緊急通報システム	3	0	1	

## 7. 代替モビリティ受容性

- マイクロカーは、全般的に認知が低い。一部で「小さいから運転しやすそう」という意見は出たものの、「人も物ものせられない」「事故を起こした時に危なすぎる」といった印象で、受容性は低い。
- シニアカーは、マイクロカーより認知者が多く、実際街中で見たことがある人も多いものの、現時点では現役ドライバー目線での意見が多く、危険なイメージが先行している。“自分が将来的に代替するかもしれない”という現実味はまだ感じていない。

<p>マイクロカー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 初めて見た。自動車免許がいるんですね。</li> <li>• 隣人が所有している。小さくて軽より運転しやすそう。軽でもぶつけるようになったらアリだと思う。</li> <li>• 事故を考えた時に、軽でも弱いと思っていて、登録車に戻してもいいと思うぐらいなのに、更に危ない。</li> <li>• 現在、軽の後部座席にいろいろものを載せて、動く事務所のように使っていることを考えると、この選択肢はナシ。</li> <li>• 人も乗せられない。</li> </ul>
<p>シニアカー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自動車側から見ると、絶対止まるという保証がない。シニアカーにも安全装置を付けてくれると少し安心できる。</li> <li>• 認知症の人や交通ルールを知らない人も乗っている。時々見るが道路の真ん中を走っていて危ないし、追い抜けない。</li> <li>• 妻の足が今より悪くなったら検討する。</li> <li>• 充電時間が長い。</li> <li>• 最高時速6kmはやはり遅いと思う。</li> <li>• 免許返納してもタクシーに頼りきる生活は考えられないので、返納すればこれはアリ。</li> </ul>

## G2：免許返納後高齢者

## 1. サマリー

免許返納前の 運転実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活の足(買い物、通勤、通院、友人宅訪問、孫の送迎など)として毎日運転しており、生活必需品となっていた。</li> </ul>
免許返納までの プロセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>80歳ころから高齢者の事故ニュースや身近で起こる事故を見ることにより漠然と免許返納を意識するようになる。</li> <li>ただし、生活の足としてほぼ毎日クルマを運転する生活を送っており、なかなか返納に踏み切れない。</li> <li>返納のきっかけとしては、認知機能の衰え、仕事引退などがあげられる。</li> <li>最終的な決断は、事故経験や事故を心配する家族からの強力な進言があげられる。</li> </ul>
免許返納後の 生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納後の生活予想、事前準備、情報収集が不足していた為か想像以上に不便を感じている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>不便を感じる時 <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーを呼んでもすぐに来ない</li> <li>遠くの大型スーパーに行けなくなった</li> <li>通院先が点在しており公共交通では回りにくい</li> <li>雨の日に外出ができない</li> <li>場所がら友人宅を訪問できない</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>返納者自身は買物、通院など外出や遠出の機会が減少し、後悔している。</li> <li>ただし、家族には不満を伝えておらず、出来ることは極力自分でと考えている。</li> <li>不満を抱えながらも周囲の高齢者には返納を勧めるとしており、感情的には後悔が残るが理性としては「いつかは通る道」として納得している。</li> </ul>
運転をしていた頃の 不安・困りごと	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な不安・困りごとは以下の通り <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 白内障で対向車のヘッドライト、朝日・夕日に視界が確保できない。</li> <li>➢ 夜間の運転が怖い。</li> <li>➢ バックでの運転が苦手な不自由を感じる。</li> <li>➢ エンジン始動の方法を忘れてしまう。(始動時のブレーキ踏み忘れ)</li> <li>➢ 車線がわかりにくい。</li> <li>➢ 信号(赤と矢印など)が理解しにくい。</li> </ul> </li> </ul>
安全装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>予防安全装置については、認知・理解が乏しく信頼性・コスト面に懐疑的な認識にある。</li> <li>ただし、自動運転や予防安全装置(衝突回避、車線維持、踏み間違い防止など)が充実したらコスト面もあるが免許を返納していなかったと回答している。</li> </ul>
代替 モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイクロカー：免許が必要なら軽自動車やバイクを選択する。</li> <li>シニアカー：スピードの遅さ、充電の手間、段差対応、雨天利用などの心配が解消されれば、代替手段としての選択肢にはなり得る。 (免許返納前高齢者に比べ、より身近な存在になっている様子)</li> </ul>

## 2. 対象者プロフィール

- 本グループの対象者は、公共交通機関の不便なところにお住いで、返納前は日常的に車を運転していた高齢者(80代)となっている。
- 詳細は以下の通り

	属性								交通環境(不便さ)
	居住地	性別 年齢	職業/ 家族構成	趣味	その他	返納時期	返納直 前の 所有車	返納後 の 交通手 段	
1	京都府 木津川 市	女性 82歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専業主婦</li> <li>・ 一人暮らし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅行が好き</li> <li>・ お遍路さんを回っている</li> </ul>	-	2022年 1月	軽 トール型	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電動自転車</li> <li>・ 公共交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 返納前はバスが多かったので大丈夫だと思っていたら、返納したとたんバスが減便し不便。</li> </ul>
2	京都府 京都市 伏見区	女性 82歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専業主婦</li> <li>・ 一人暮らし</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一昨年もらい事故に遭遇。相手が気の毒なぐらい謝ってきて、自分もし事故を起こしたらこうなるのかと思うと怖くなった。</li> </ul>	2022年 2月	ハッチ バック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徒歩</li> <li>・ 公共交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市バスが1時間に1本しかない。休日は3時間に1本。市内でもエリアによっては10分に1本のところもあるのに。</li> </ul>
3	大阪府 堺市	女性 81歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無職</li> <li>・ 娘</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ以降、人との交流がなくなり、引きこもりがちになってしまったため、要介護1の認定を受けて、週1回デイサービスに通っている。</li> </ul>	2022年 6月	セダン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徒歩</li> <li>・ 娘の運転する車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスが30分に1本。</li> <li>・ 大型バスの運行をやめて、マイクロバスにして本数を増やして欲しい。</li> </ul>

## 3. 返納前の運転実態

- 3名とも返納前は毎日運転していた。
- 用途は通勤、買物といった自身の日常の用事や、「娘を病院に連れていく」「孫の送迎」といった家族サポートとしての運転も見られる。
- 人によっては半世紀もの間車を運転しており、「車は相棒」と表現するぐらい、車は生活必需品となっていた。

運転頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 毎日運転していた。</li> </ul>
用途	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 買物。チラシを見て、安いものを買回。</li> <li>• 通勤。</li> <li>• 娘を病院に連れて行く。</li> <li>• 孫の送迎。</li> <li>• 友人宅に遊びに行く。</li> </ul>
運転遍歴	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 56年間、出産時以外は毎日運転していた。</li> <li>• 夫はいなくても車はないと困る、という感じ。車が相棒だった。</li> <li>• 子供が幼い頃から脳内出血を繰り返し、病院へ連れて行っていた。</li> <li>• 40歳の時に免許を取得。</li> </ul>

## 4. 返納までのプロセス

- いずれの人にも共通して、高齢者の事故のニュースを“自分事”としてとらえている。
- 返納のきっかけとしては、認知機能の衰え、仕事引退があげられる。
- 最終的な決断は、事故体験や家族からの促しとなっている。
- いつ起こるか分からない事故で迷惑をかけないようになど、“返納しない＝老人のわがまま”ととらえ、家族への配慮もうかがわれる。

対象者1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 漠然と80歳になったら返納しようと思っていた。事故のニュースをいろいろと見たり、自分も逆走する車に遭遇したりしていた。とても怖い。未練たらしくせず、潔く返納しようと思っていた。</li> <li>・ 逆走する車を見て「自分はそういうことはしないな」と思いつつ、「言い切れない面もある」とも思った。</li> <li>・ その間も娘は「まだ車に乗っているの？」と怒っていた。「用事があるならこちらから行くから車に乗るな」と言われていた。</li> </ul>
対象者2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 返納は全く考えていなかった。娘を子供のころから病院に連れて行っている。娘婿は日中仕事をしているので、いつでも車を出すというわけにはいかない。私の役目だと思っていた。</li> <li>・ 一昨年、娘婿の運転する車に同乗中、事故に巻き込まれた。娘夫婦から、こういうことを起こす前に返納した方がいいと言われた。</li> <li>・ 事故の相手が気の毒なぐらい謝罪をするので、「自分も事故を起こしたらこうなるのか」と身につまされた。</li> <li>・ 勤務先がコロナで稼働率が下がり、また年齢的にも大変になってきて仕事を辞めたことや、いつまでも我を通して仕方がない、家族が言ってくれているうちに、迷惑をかける前に、返納した方がいいと思うようになり、仕方なく返納した。</li> </ul>
対象者3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ある日、度忘れなのか、エンジンのかけ方が急にわからなくなった。車の故障ではなく自分がブレーキを踏んでいなかったから。娘を呼んでその原因がわかり、心配された。</li> <li>・ 「事故を起こしたら」と考えると、娘に迷惑をかけないうちに返納しようと思った。</li> </ul>

## 5. 返納後の生活の変化

- 返納後、家族の入院や自身の通院など、緊急・必要な時にフットワーク軽く対応できなくなったことに、特に不自由さを感じている。
- 全員がその不自由さに大きな不満を持っているが、事故のニュースを見た時だけ「返納していてよかった」と思う。
- 有料のサービスや行政の福祉を利用し、自分のことは自分で、家族に頼らない生き方を模索している。
- 返納後の生活の変化に対して「不便になる」という認識しかなく、具体的な対応策を考えていなかった様子。
- 車の無い生活に対しては、いまだに運転に未練が残り「今からでも免許を取り直したい」人もいれば、「誰もが通る道」だと自分を納得させて矜持を保つ人もいる。

返納後の生活の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一番困ったのは、返納して数週間後に夫が倒れて入院。危篤になって、夜中に呼び出された。タクシーはすぐに来ず、近所の人も気を使って声をかけてくれていたが、夜中に頼めるわけがない。何とか娘を呼び寄せて連れて行ってもらった。</li> <li>・年齢的に通院が多い。眼科、歯科、整形外科、全て点在していて、車があれば近いのに、公共交通だと回りにくい。タクシーも呼びたいときにすぐ来てはくれない。</li> <li>・車で友人宅に行っていたが、行けなくなった。でも外出した方がいいと思い、意識的に近所の自治会館に通っている(週4回)。コロナで人と接する機会も減ったのでちょうどいいと思った。</li> <li>・近所に薬局がないので、各都道府県にあるまごころサービスというのを利用するようになった。薬だけでなく水など重いものも買ってきてもらう。お金を払ってやってもらった方が、家族に頼むより気が楽でいい。家族も声はかけてくれるが、自分のことは自分でしょうと思っている。</li> <li>・買物は以前よりは不便になり、安いものを買いに回ったりということはしなくなったが、何とかなっている。</li> <li>・自転車で20分ほどの大きいスーパーは行けなくなったが、手押し車を押して近場のスーパーで食料品を買っている。</li> <li>・雨が降ったら「今日は休日だ」と思うようになった。</li> </ul>
車の無い生活に慣れたか	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次第に慣れてきた。運転している人を見ても「そのうちあなたも返さないといけないのよ」と思うようになった。</li> <li>・未練がましいが、いまだに「運転したい、返納しなければよかった」と後悔している。不自由なことが多すぎる。</li> <li>・今からでも免許を取り直したい。</li> <li>・事故のニュースを見た時だけ「返納していてよかった」と思う。</li> </ul>

## 6. 返納前における運転時の不安・困りごと

- G1(返納前高齢者)と同様に、ヘッドライトや朝日・夕日がまぶしい、夜は見えにくい、といった視力の理由で、運転を日中だけに限定するなどの対策をしていた。
- これまで普通にできていたバックの駐車を何回もやり直したりして、多少の能力の衰えは自覚していた。
- 車線が見えにくい、複雑な信号機(矢印が出るもの)の指示がわかりにくい、といった困りごとも散見された。

<p>返納前 運転時の 不安 ・困りごと</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 白内障で、ヘッドライトや朝日・夕日がとてもまぶしいと感じるようになり、その時間帯は運転しないようにしていた。</li> <li>• 夜間も75歳ぐらいから運転しなくなった。</li> <li>• 以前は1回切り返しでできていたバックの駐車が2回とかになり、少し運転能力が落ちたと感じてはいたが、運転自体はまだ行けると思っていた。</li> <li>• もともとバックは苦手だった。</li> <li>• 車線がわかりにくいことがある。2車線から急に1車線になったりして、そのせいで逆走する人が出ているんじゃないか。</li> <li>• 赤なのに下に矢印が出る信号。行ってもいいのかダメなのか、わかりにくい。</li> <li>• 特にこれと言って感じたことはない。</li> </ul>
--------------------------------------	---

## 7. 安全装置受容性

- 返納前に乗っていた車が旧型車であり安全装置の装着がなく、新しい情報を取り入れる機会がなかったため、当然のことながら安全装置の認知・理解は低い。
- ただし、自動運転や予防安全装置（衝突回避、車線維持、踏み間違い防止など）が充実したらコスト面もあるが、免許を返納していなかったと回答している。

		認知 (人)	自車に 付いて いる(人)	魅力/ 付けたい (人)	コメント
1	衝突被害軽減ブレーキ	2	0	1	
2	車線維持支援制御装置	1	0	0	
3	居眠り警報システム	1	0	1	・一度居眠りしかけてヒヤッとしたことがあったので、ついているといい。
4	ペダル踏み間違い時 加速抑制装置	1	0	1	
5	飲酒運転防止システム	0	0	0	
6	駐車支援システム	2	0	0	
7	後側方衝突防止支援シ ステム	2	0	1	
8	ヘッドランプ自動配光 システム	2	0	0	
9	標識認識システム	1	0	1	
10	カーブ進入危険速度防 止支援システム	0	0	1	
11	定速走行・車間距離制 御装置	1	0	0	
12	逆走検知システム	0	0	0	
13	緊急通報システム	0	0	2	

## 8. 代替モビリティ受容性

- マイクロカーは、“一人乗り”であることがボトルネック。「免許があるなら軽自動車の方がいい」「一人ならバイクの方がいい」という意見が出た。
- シニアカーは、実際ディーラーに見に行った人もいたり、すでに車の無い生活を送る中で、より良い代替手段として選択肢に入っている。歩く速さで役に立つのか、小さい店舗など狭い場所での駐車はどうするか、集合住宅での充電方法など、懸念点もより具体的。(免許返納者は、シニアカーがより身近な存在になっている様子)

マイクロカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 免許があるなら軽の方がいい。</li> <li>• パッと見よさそうだが、一人しか乗れないなら、やはり軽を選ぶ。</li> <li>• 一人ならバイクを選ぶ。</li> <li>• これで横をちよろちよろ走られたら、ちょっと怖い。</li> </ul>
シニアカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 最近販売店に見に行った。欲しいと思うが、自転車より遅いので悩んでいる。</li> <li>• 知人が乗っている。「歩くにはちょっと遠い」ところに行くらしい。</li> <li>• 四輪なら段差などでの転倒もないと思うからいい。</li> <li>• 小さいスーパーなどでどこに駐車するのか、雨天時は乗れない、マンション住まいなので充電をどうするか、など懸念点はある。</li> <li>• 足腰が弱っているのに乗れるのか疑問。元気な人の乗り物ではないか。</li> </ul>

## G3：高齢者家族

## 1. サマリー

免許返納についての意識・実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高齢者事故のニュースを見るたびに心配しており、実際の親の運転を見ている危険な感じがしている。</li> <li>• ただし、以下の理由で免許返納を進言できずにいるのが現実になっている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 現実的には返納後の生活サポートができない。</li> <li>➢ 公共交通機関、タクシーチケットなど高齢者サポート施策が不十分。</li> <li>➢ 親の生きがいをとってしまいモチベーションが下がる。</li> <li>➢ 本人の自覚が薄くプライドを傷つけてしまう。</li> <li>➢ 生活範囲が狭くなり老け込む(衰える)。</li> </ul> </li> </ul>
免許返納先延ばしの可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 安全装置への期待は大きく、免許返納先延ばしの可能性を感じている。</li> <li>• ただし、安全装置に関する知識が乏しくその精度・信頼性について半信半疑であり、警告音程度では返納先延ばしの判断には至らない。</li> <li>• 軽自動車は、乗りやすさ、維持費の観点から先延ばしの選択肢になるが、登録車からの乗換え抵抗感や事故ダメージについての指摘もみられる。</li> <li>• 高齢者の路上講習を義務化し、返納時期の明確な基準作りができることを望んでいる。</li> </ul>
安全装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 低速走行・車間距離抑制装置、衝突被害軽減ブレーキの認知度は高いが、その他の安全装置の認知・理解は総じて低い。</li> <li>• ペダル踏み間違い時加速抑制装置は、高齢者事故の多くがペダル踏み間違いだという認識が強い為か全員が装着意向を示す。</li> </ul>
代替モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• マイクロカー：本人の用事はマイクロカーで十分とする意見もみられるが、一人乗りでは使えない、市場に出回っていないなど賛否が分かれる。</li> <li>• シニアカー：障がいや高齢で歩行が困難な人が乗る車いすのイメージがある。また、段差が恐いなどネガティブイメージが強い。</li> </ul>

## 2. 対象者プロフィール

- 本グループの対象者は、免許返納前および返納後の高齢者家族のいる子世代となっている。
- 詳細は以下の通り

		本人属性			親について			
		居住地	性別 年齢	職業/ 家族構成	交通環境(不便さ)	性別 年齢	所有車 (現在/ 返納前)	(返納前)普段の運転状況 (返納後)現在の交通手段 /返納前の運転状況
返納前	1	兵庫県 神戸市 西区	女性 50歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門職 (製造/販売)</li> <li>・両親、配偶者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅まではバスがあるが、駅まで行けば全ての用事が済ませられるわけではない。</li> <li>・普段の用事の多くは車がないと不便なところ。</li> </ul>	男性 78歳	軽 トール型	<ul style="list-style-type: none"> <li>・週3～4日。</li> <li>・畑が車で15分ぐらいのところであり、そこまで通っている。時期によって苗や肥料といった道具を買いにホームセンターに行ったりもする。</li> <li>・運転に自信があり、近所の高齢者の運転を「危ない」と揶揄することもある。自分が高齢者という自覚がない。</li> </ul>
	2	兵庫県 神戸市 西区	女性 52歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教育関係</li> <li>・義母、配偶者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家から1分でバス停はあるが、利用者が少なく、今では2時間に1本にまで減便。</li> <li>・駅までは根性で歩いて30分。若い世代でも大変なのに、高齢の義母には厳しい、不便な所に住んでいる。</li> </ul>	女性 78歳	軽 トール型	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日運転。</li> <li>・若い頃から運転していて、私よりうまいと思っている。</li> <li>・本人が高齢者だという自覚があり、今は、慣れた道しか走らない、雨天・夜間は運転しない、他人は乗せない、などルールを決めている。</li> </ul>
	3	兵庫県 三田市	女性 50歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保育育成</li> <li>・母、配偶者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JRの駅まで徒歩15分だが、基本は生活は車。電車は街中に通勤する人が利用している程度。</li> <li>・普段の生活でバスや電車を使う人はいないと思う。</li> </ul>	女性 76歳	軽 2ボックス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日運転。</li> <li>・買い物などの他、ボランティアで相談者の家もあちこち回っている。時間も場所も異なるので、本数の少ない公共交通は使わない。</li> </ul>
返納後	4	大阪府 堺市	女性 55歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社員</li> <li>・母</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家から2～3分でバス停はあるが、駅には何も無い。金融機関などがある駅に行くバスはない。</li> </ul>	女性 81歳	セダン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩、娘の運転する車。</li> <li>・返納前ほぼ毎日、買物や、友人・知人宅を訪問したりしていた。</li> </ul>
	5	兵庫県 尼崎市 (義母:豊 能郡)	女性 51歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社員</li> <li>・本人家族:配偶者、子供</li> <li>・義両親(別居)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自分は交通の便利なところに住んでいるが、義両親は不便な所に住んでいる。</li> <li>・私鉄の終点駅に近い方で、本数もとても少ない。</li> </ul>	女性 75歳	ハッチ バック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車</li> <li>・返納前は毎日運転していたが、年齢とともに判断力なども衰えていった。孫の送迎をしたがったが、私がさせないようにしていた。</li> </ul>

■ 返納後家族2名の返納プロセスは異なっており、以下の通り。

- ① 実母が突然エンジンのかけ方を忘れてしまったことがきっかけで、返納を考え始めた。自身の車の廃車を機に、親の車を譲り受け、親には返納をしてもらった。それまでは別居していたが、返納後はコロナ禍も重なり外出も叶わず、急に老化が進み、現在は同居して面倒を見ている。平日は仕事、休日は親の買い物などのサポートで休まる時間のない日々が始まった。
- ② 別居の義母の返納について、家族全体が集まるタイミングで返納を話題にしたり、義父の協力を得たりして、数年かけて外堀を埋めていき、本人を説得。週1回夫と交代で義両親のために車を出すなど、返納後の生活のサポートの約束もしている。また、義母自身も電動自転車を話題にしたり、双方試行錯誤しながら、返納後の生活をスタートしている。

	返納までのプロセス	返納後の生活の変化
対象者 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>返納は2022年だったが、車自体2020年(コロナ当初)から運転していない状態だった。</li> <li>人と話すのが好きで、以前は、毎日のように車に乗って、あちこちの老人会に参加していた。</li> <li>ある日、工作中に、母から「車のエンジンがかけれなくなった」と電話が来た。慌てて現地へ行ったら、ブレーキを踏むのを忘れていてエンジンがかからない状況だった。いつもの当たり前の動作を忘れるのはやばいと思った。</li> <li>それからしばらく車に乗っていたが、私の車を廃車するタイミングで、ちょうどいい機会だと思い、母の車を譲り受けることにして、返納してもらった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当時は別居していて、しばらくは週1回、車で帰ってまとめ買いをしに行った。</li> <li>元気だったのでバスで外出すると思っていたが、返納した途端に元気がなくなり引きこもり状態になり、どんどん老けていった。</li> <li>コロナの影響もあり、外出できなくなって、母から戻ってきて欲しいと言われ、同居することになった。</li> <li>普段、母は家で一人であるので、市役所に相談して週1回デイサービスに行っている。体のどこが悪いというわけではないが、人と交流する機会を求めて。</li> <li>車の運転は頭も使うし、無理に取り上げるんじゃないかと思った。</li> </ul>
対象者 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニュースで高齢者の事故があるたびに夫と話をしていた。</li> <li>正月に義弟夫婦も来るタイミングで、数年かけて何気なしに返納の話を出した。それでも義母は、車がないと不便だと言っていた。</li> <li>義母はいつもは穏やかな性格だが、返納の話を出した時は「私から車をとったらどうするの」と、とても攻撃的になって怖かった。</li> <li>時々、私たち夫婦が運転して義母の外出に付き合うことを提案したり、義父からも義母の車に同乗して怖いと思うことがある、というような話をしてもらい、徐々に外堀を埋めていった。</li> <li>3回目の正月、夫と「週1回車を出す」ことを提案し、返納してくれることになった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別居のため、週1回で満足してくれているかわからないが、普段の生活を聞いて、こちらでできることをやっている。</li> <li>義母も「電動自転車に乗ってみようか」など言い出して、双方試行錯誤しながら動いている。</li> <li>返納を決心してくれたのだから、できるだけ力になりたいとは思っている。</li> </ul>

## 4. 返納意識(返納前家族)

- 返納前家族は、現状では、高齢者事故のニュースを見るたびに「他人事ではない」と感じるものの、「返納後の親のサポートを十分にできるわけではない」ため免許返納を進言できない点が全員一致。
- 本人が返納を考えてもいないのに、返納話を切り出すことは、「生きる活力を奪ってしまう」「プライドを傷つけてしまう」といった精神面での配慮もうかがえる。
- 親の返納を全く考えていない人は、親本人が衰えを自覚しており、雨天や夜間の運転、遠出、他人は乗せないなどリスク回避を行っているため。

対象者 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故を思うと返納してほしいとは思ふ。物損ならいいが、対人だと皆が不幸になってしまう。</li> <li>・ ただ、免許を返納すると、父の生きる活力を全て取り上げてしまう感じがする。畑に行ったり畑関係の買い物も車で行っている。通院も車なら30分だが、電車とバスを乗り継ぐと1時間かかる。</li> <li>・ 結局、現状では出かけたときに付き合っあげられるわけではないので、「運転に気を付けて」と言うことしかできない。</li> <li>・ 父は運転に自信があり、返納が自分事だとは思っていない。プライドを傷つけずに返納を切り出すにはどうすればいいのか。</li> </ul>
対象者 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今はまだ返納の話は出ていない。高齢者事故のニュースがあると「やっぱり気を付けないとね」と戒めになっている。</li> <li>・ 今日も駅まで義母に車で送ってもらった。私より運転が上手。</li> <li>・ 義母本人も運転には十分気を付けるという意識を持っている。雨の日や夜間は運転しない、人は乗せない、慣れた道しか行かないなど、決めている。</li> <li>・ 高齢者講習の時に警察からも「90歳まで運転したいでしょう。子供に迷惑をかけることにもなるし、十分気を付けて運転しましょう」と励まされたことが心の支えになっている。</li> </ul>
対象者 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 返納の話は出るが、具体的にいつ返す、という話にはならない。返納後の生活が想像つかないから。</li> <li>・ 車の維持費とタクシー代でどちらが安いのか考えたことがあるが、毎日目的地が1か所ではなく、いろいろと回っている。毎日貸し切るわけにもいかないから、タクシーでは間に合わないと思う。</li> <li>・ 強硬に返納をお願いしたらしてくれるかもしれないが、あちこちでかける母のその後の生活は到底面倒見切れないので、私の方が考えることから逃避している。</li> <li>・ ウィンカーを出すのが遅かったり、しょっちゅうブレーキを踏んで逆に危ない感じだったり。元々どんくさい運転をしていたが、それに年齢が加わった。</li> <li>・ 高齢者事故のニュースを見ると、「他人事じゃない」と家族3人黙ってしまう。</li> </ul>

## 5. 免許返納の先延ばしの可能性

- 安全装置の認知・理解はそれほど深くない。返納後家族で「事前によく知っておけば、親の免許返納が先延ばしできたかも」と考える人がいるものの、「どの程度の精度かわからないため装置を信頼できず、本当に付けた方がいいのか判断できない」といった意見もあがった。
- 軽自動車は、返納前家族で実際に乗り替えて「ぶつけなくなった」「運転しやすくなったと言っている」と小さい車体の利点を実感した人もいる。一方で、軽へのサイズダウンへの抵抗感や事故ダメージを懸念する指摘もみられた。
- その他、免許更新時に、認知症検査だけでなく路上での技能講習も行い、加齢による運転の衰えを客観的に指摘してもらい、本人に自覚を促して欲しいという声も挙がった。

安全装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10年前に車を買うとき、母が安全装置の話をしていたように思う。当時はよく知らないし面倒でスルーしてしまったが、今思えばもっとよく調べておけばよかった。</li> <li>・ ライトもオートボタンを押さなければオートにならない。そのオートも母は「ちょっとタイミングがずれる」と言う。</li> <li>・ 本当に全て自動ならいいが、今はまだ様々な自動を個別に自分で設定しなければならず、認識が追いつかない。</li> <li>・ 実母の車に障害物を認識するセンサーがついている。警告音が鳴るが、最近はそれにも慣れて、気にしなくなった。これでは事故が防げるとは思えない。</li> <li>・ 母が安全運転支援システムをつけたいと言っていた。安全になってより長く運転できると思っていた。私は本当にそれだけで危険を回避できるのかよくわからないし、判断ができなかった。</li> <li>・ 安全装置にどの程度の精度があるのかわからないし、まだ信頼できない。</li> </ul>
軽自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 父が1年前に軽に替えたらぶつけなくなった。それまではちょこちょこぶつけていた。</li> <li>・ 軽の方が小回りがきき、運転も駐車もしやすく、維持費も安い。前がないから見通しもいい。</li> <li>・ 安全面ではどうかと思うが、事故の時は、どちらにしても一緒だと思うようになった。</li> <li>・ 私は登録車に乗ってもらいたかった。何かの時に軽はペしゃんこになるという意識があった(実際のところはわからないが)。</li> <li>・ 母が軽に替えて乗りやすくなったと喜んでいる。</li> <li>・ 元々免許を持っていない義父の方が嫌がった。昔は「軽は、、、」というのがあったから。</li> <li>・ 最近の軽はカラフルで、駐車場で見つけやすいのも便利と言っている。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者講習は認知症検査だけでなく、路上で技能講習もしてほしい。本当に問題なければ自信を持ってもらえるし、運転能力が衰えている人は自覚するよう、第三者から注意を促してもらいたい。</li> </ul>

## 6. 安全装置受容性

- 高齢者家族でも全般的に認知者はそれほど多くないが、「定速走行・車間距離制御装置」は全員、「衝突被害軽減ブレーキ」は5名中4名と比較的多い。
- 自転車に着いている装置はほとんどないものの、高齢者事故の多くがペダル踏み間違いだという認識が強いためか、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は全員が魅力的だと感じている。

○ :5名中4名以上

		認知 (人)	自転車に 付いて いる(人)	魅力/ 付けたい (人)	コメント
1	衝突被害軽減ブレーキ	○4	2	2	
2	車線維持支援制御装置	2	1	1	
3	居眠り警報システム	1	0	1	
4	ペダル踏み間違い時 加速抑制装置	1	0	○5	・大事故につながるのはいれだと思つていて欲しい。
5	飲酒運転防止システム	1	0	0	
6	駐車支援システム	2	0	0	
7	後側方衝突防止支援シ ステム	2	0	3	・免許取りたての次男が車線変更した時、後続車にクラクションを鳴らされた。これがついていれば回避できたと思う。
8	ヘッドランプ自動配光 システム	3	1	0	
9	標識認識システム	0	0	1	
10	カーブ進入危険速度防 止支援システム	1	0	1	
11	定速走行・車間距離制 御装置	○5	0	2	
12	逆走検知システム	0	0	1	
13	緊急通報システム	1	0	0	

## 7. 代替モビリティ受容性

- マイクロカーは高齢者家族にも認知は低い。自分の用事はこれで済ませられるとポジティブにとらえる人もいるものの、免許が必要なのに車の利点(人や物をのせる)がなく、まだ市場にも出回っていない為、受容性は低い。
- シニアカーは、車の代替ではなく、歩行困難者や障がい者のツールというイメージが持たれている。整備されていない道路での転倒を危惧する人もいる。また、“おしゃれな若々しい高齢者”の乗り物ではなく、“田舎の年寄り”が乗っているというイメージ。一部、田舎では“金持ちの象徴”だと感じている人もいる。

マイクロカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• これは一人乗りなのか、荷物は載せられるのか、わからないことが多い。</li> <li>• 市場に出回っておらず、知らない人が多い。自分が村の第1号にはなりたくない。</li> <li>• 自分の用事の時はこちらがいいと思う。</li> </ul>
シニアカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車の代替というよりは、歩行困難の人の手段というイメージ。</li> <li>• 田舎の年寄りが乗るイメージ。三宮など街中でおしゃれな若々しい人が乗っているというイメージがない。</li> <li>• 段差が怖い。ハンドルの切り方によって転倒しないか心配。一度乗っている人を一緒に見た時に、母に聞いたら「怖い」と言っていた。</li> <li>• どこに駐車するのかわからない。駐輪場も狭いし。</li> <li>• 近所のおじいさんが乗っていて、私も乗りたいと憧れている。うちの村では金持ちの象徴。</li> </ul>

# 基本クロス集計表

	主運転者性・未既婚									ライフステージ						
	ベース	男性・未婚	男性・既婚	男性・離死別	女性・未婚	女性・既婚	女性・離死別	男性計	女性計	ベース	未婚	既婚子なし	未既婚・末子	小既婚・末子	高既婚・末子	既婚子独立
軽乗用系全体	1961	6.2	29.5	1.9	7.4	45.4	9.6	37.5	62.5	1782	14.8	2.4	8.6	14.7	28.2	31.3
軽乗用車	1721	6.1	28.3	1.8	7.5	46.4	9.8	36.2	63.8	1576	14.8	2.5	8.8	14.8	28.3	30.7
軽ボンバン	240	7.5	48.1	2.8	5.0	29.6	7.0	58.4	41.6	206	13.8	0.5	6.2	12.1	26.9	40.6

	主運転者年齢															
	ベース	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	平均年齢
軽乗用系全体	1961	0.4	3.0	4.2	4.8	7.2	6.9	11.1	9.9	9.9	10.7	10.6	12.0	5.6	3.8	54.86
軽乗用車	1721	0.5	2.9	4.4	4.8	7.4	7.1	10.9	9.6	9.9	10.8	10.7	12.0	5.3	3.7	54.65
軽ボンバン	240	0.0	3.3	0.8	3.8	4.4	3.9	13.5	14.3	9.0	8.9	9.1	12.2	10.3	6.5	58.21
軽商用系全体	613	0.2	0.7	1.3	2.0	3.9	5.7	7.9	7.7	10.4	12.6	13.9	16.0	11.1	6.7	61.44
軽キャブバン	245	0.6	0.9	1.3	2.7	4.2	9.1	8.1	10.9	13.1	10.0	11.0	13.4	7.7	7.0	58.90
軽トラック	368	0.0	0.5	1.3	1.6	3.7	3.5	7.8	5.6	8.7	14.2	15.8	17.6	13.3	6.5	63.09

	世帯年収													
	ベース	200万円未満	200～299万円	300～399万円	400～499万円	500～599万円	600～699万円	700～799万円	800～899万円	900～999万円	1,000～1,199万円	1,200～1,499万円	1,500万円以上	中央値
軽乗用系全体	1593	12.3	11.4	12.9	14.2	11.9	10.7	7.9	6.2	3.2	5.9	1.8	1.7	494.8
軽乗用車	1418	12.0	11.6	12.5	14.5	12.0	10.6	7.9	6.3	3.2	5.9	1.7	1.7	495.3
軽ボンバン	175	16.6	7.6	18.4	9.2	9.5	12.9	8.4	3.6	4.1	5.4	2.4	1.9	480.4
軽商用系全体	383	11.5	13.3	16.7	15.0	9.0	7.0	8.3	1.7	4.6	6.1	2.6	4.0	456.2
軽キャブバン	134	9.4	7.5	16.6	17.6	9.4	8.3	9.5	2.0	6.0	5.6	4.8	3.4	493.9
軽トラック	249	12.8	16.5	16.8	13.6	8.8	6.3	7.6	1.5	3.9	6.3	1.5	4.4	429.0

	主運転者職業						保有車使用用途						
	ベース	勤めている（フルタイム）	勤めている（パートタイム）	自営業・家族従業員	農林漁業	仕事は持っていない	ベース	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	趣味・レジャー	その他
軽乗用系全体	1961	35.0	25.5	9.7	1.2	28.5	1961	30.9	55.3	87.8	41.0	48.5	5.2
軽乗用車	1721	34.8	26.3	9.4	1.1	28.3	1721	30.6	55.9	88.3	41.7	48.2	5.1
軽ボンバン	240	38.5	13.6	14.5	1.6	31.7	240	37.0	45.2	80.2	29.3	53.8	6.4

	保有車使用頻度							保有車主使用用途						
	ベース	ほとんど毎日	週に4～5日	週に2～3日	週に1日位	月に2～3日	月に1日以下	ベース	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	趣味・レジャー	その他
軽乗用系全体	1960	67.3	15.3	11.2	4.2	1.7	0.3	1953	14.3	39.9	35.3	4.0	5.8	0.8
軽乗用車	1720	67.9	15.3	10.8	4.1	1.6	0.3	1715	13.6	40.7	35.3	4.1	5.5	0.8
軽ボンバン	240	59.1	15.5	16.6	5.6	2.9	0.3	238	24.9	26.8	35.1	2.0	10.3	0.9
軽商用系全体	613	60.2	15.4	12.2	6.2	5.1	0.9	610	67.9	9.5	10.1	1.3	10.0	1.2
軽キャブバン	245	64.6	15.4	12.9	3.3	3.7	0.2	244	59.4	12.6	14.5	2.4	10.9	0.2
軽トラック	368	57.4	15.4	11.8	8.1	6.0	1.3	366	73.5	7.5	7.2	0.5	9.5	1.7

	保有車走行距離													平均
	ベース	200 km 以下	~ 400 km	~ 600 km	~ 800 km	~ 1,000 km	~ 1,200 km	~ 1,400 km	~ 1,600 km	~ 1,800 km	~ 2,000 km	~ 2,500 km	2,500 km 超	
軽自動車全体	2556	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	411.1
軽乗用系全体	1947	41.7	25.2	11.3	8.2	7.2	2.4	0.9	0.8	0.2	1.1	0.2	0.8	397.8
軽乗用車	1709	41.6	25.3	11.4	8.3	7.0	2.3	0.9	0.9	0.2	1.0	0.2	0.8	395.9
軽ボンバン	238	42.2	23.4	8.5	6.9	10.3	4.7	0.7	0.2	0.0	2.0	0.5	0.7	428.4
軽商用系全体	609	46.5	15.5	10.5	5.6	11.3	3.3	0.8	2.4	1.4	1.3	0.8	0.7	453.7
軽キャブバン	243	36.5	16.4	11.0	6.3	17.4	3.1	1.1	2.9	0.7	1.8	1.4	1.3	547.7
軽トラック	366	53.1	15.0	10.1	5.1	7.2	3.4	0.6	2.0	1.8	1.0	0.4	0.3	392.2

	併有車タイプ			
	ベース	併有車なし	普通乗用車+	2台以上の上のみ
軽乗用系全体	1956	31.3	53.6	15.1
軽乗用車	1716	31.4	53.6	15.0
軽ボンバン	240	30.6	53.2	16.1

	併有車ボディタイプ																	
	ベース	乗用車	軽2・3ボックス	軽スポーツ	軽トール型乗用車	乗用車	軽スーパートール型	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	バン	軽スーパートール型	軽キャブバン	軽トラック	ハッチバックタイプ	セダンタイプ
軽乗用系全体	1293	9.9	0.5	10.8	5.8	0.7	1.9	0.4	1.1	0.5	0.9	1.5	1.6	13.7	12.2	1.2		
軽乗用車	1138	9.8	0.4	11.2	5.7	0.7	1.6	0.3	1.1	0.4	0.9	1.3	1.6	13.8	12.6	1.2		
軽ボンバン	155	11.8	0.7	3.1	7.1	0.4	5.7	1.9	0.1	2.1	0.5	4.7	1.7	10.9	7.2	0.9		

	併有車ボディタイプ									購入形態 (直近2年以内新車購入)					
	ベース	ワゴン	ジープ型	スワゴ	ミニバン	ワゴン	キャブ	ボンネット	キャブバン	ジープ型	トラック	ベース	買い替え	増車	再購入
軽乗用系全体	1293	5.4	5.5	16.4	7.3	0.5	0.9	1.1	0.4	216	82.0	9.9	2.0	6.1	
軽乗用車	1138	5.5	5.3	16.1	7.3	0.5	1.0	1.2	0.3	188	83.4	8.4	2.2	6.0	
軽ボンバン	155	3.6	7.4	20.3	7.3	0.0	0.3	0.9	1.4	28	63.8	28.4	0.0	7.8	

	手放した車ボディタイプ(直近2年以内新車購入)																
	ベース	軽2・3ボックス乗用車	軽スポーツ	軽トール型乗用車	軽スーパートール型乗用車	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	軽バン	軽スーパートール型	軽キャブバン	軽トラック	ハッチバックタイプ	セダンタイプ	クーペ・スポーツ
軽乗用系全体	176	12.9	0.0	30.2	22.6	3.0	1.2	0.1	1.4	1.2	0.9	1.4	1.1	9.6	4.9	0.0	1.5
軽乗用車	155	13.2	0.0	29.6	23.8	3.2	0.6	0.0	1.5	1.3	0.9	0.6	0.9	10.1	5.2	0.0	1.4
軽ボンバン	21	7.9	0.0	40.7	3.1	0.0	12.3	2.6	0.0	0.0	0.0	15.7	3.8	0.0	0.0	0.0	3.8
軽商用系全体	47	4.5	0.0	5.7	0.0	0.0	0.0	0.0	5.5	0.0	0.0	24.7	52.5	3.9	2.2	0.0	0.0
軽キャブバン	24	9.0	0.0	9.2	0.0	0.0	0.0	0.0	10.8	0.0	0.0	47.3	15.9	7.7	0.0	0.0	0.0
軽トラック	23	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	89.9	0.0	4.5	0.0	0.0

	手放した車ボディタイプ(直近2年以内新車購入)								世帯保有台数			
	ベース	ステーションワゴン	ミニバン	キャブワゴン	ボンネットバン	キャブバン	ジープ型バン	トラック	ベース	1台	2台	3台以上
軽乗用系全体	176	1.0	3.9	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1956	31.3	43.8	24.9
軽乗用車	155	1.0	4.0	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1716	31.4	44.1	24.6
軽ボンバン	21	1.0	3.3	5.8	0.0	0.0	0.0	0.0	240	30.6	40.0	29.3
軽商用系全体	47	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	613	18.7	34.0	47.2
軽キャブバン	24	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	245	24.6	34.0	41.4
軽トラック	23	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	368	14.9	34.1	51.0

	手放した車使用年数(直近2年以内新車購入)																
	ベース	1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年以上	平均
軽乗用系全体	176	1.1	5.3	8.2	2.7	7.6	3.9	8.1	6.9	7.0	18.6	7.4	6.7	7.6	1.5	7.6	8.64
軽乗用車	155	1.1	4.8	7.7	2.8	8.0	3.5	8.6	6.2	6.8	18.8	7.8	6.7	7.7	1.5	7.8	8.72
軽ボンバン	21	2.0	13.9	15.2	0.0	0.0	9.8	0.0	18.5	10.5	15.3	0.0	5.9	5.1	0.0	3.8	7.25
軽商用系全体	47	4.8	2.4	0.0	0.0	4.2	7.7	0.0	9.8	7.5	22.4	6.7	1.3	6.9	4.2	22.0	10.34
軽キャブバン	24	7.2	4.8	0.0	0.0	6.3	7.9	0.0	17.2	0.0	25.3	3.8	2.6	9.2	3.3	12.4	8.93
軽トラック	23	2.4	0.0	0.0	0.0	2.1	7.6	0.0	2.2	15.1	19.5	9.7	0.0	4.6	5.1	31.8	11.78

	他車比較(直近2年以内新車購入)			保有車購入理由(直近2年以内新車購入)				
	ベース	他の軽自動車と比較した	他の車と比較検討はしなかった	ベース	軽自動車を選んだ	経済・法規・税制面の理由で	どちらかというところ、経済・法規・税制面の理由で	理由で軽自動車を選んだ
軽乗用系全体	216	27.3	72.7	216	29.5	19.5	23.1	27.9
軽乗用車	188	28.2	71.8	188	30.0	19.1	23.7	27.2
軽ボンバン	28	15.5	84.5	28	22.8	25.0	15.1	37.1
軽商用系全体	59	9.3	90.7	59	13.7	10.0	21.2	55.1
軽キャブバン	30	9.8	90.2	30	22.6	16.8	19.5	41.1
軽トラック	29	8.8	91.2	29	5.1	3.5	22.8	68.6

	保有車価格(直近2年以内新車購入)																
	ベース	40万円以下	~50万円	~60万円	~70万円	~80万円	~90万円	~100万円	~110万円	~120万円	~130万円	~140万円	~150万円	~160万円	~180万円	~200万円	~220万円
軽乗用系全体	214	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.2	0.6	3.3	5.5	3.7	8.1	15.8	21.1	21.9
軽乗用車	186	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	1.3	0.6	3.2	5.5	3.9	7.1	15.2	22.2	21.5
軽ボンバン	28	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	4.6	2.1	20.4	23.4	7.1	28.1
軽商用系全体	58	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.7	4.9	10.5	19.5	4.1	15.4	14.2	19.1	8.9	0.9
軽キャブバン	30	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	7.5	27.2	4.0	12.1	7.2	15.8	17.7	0.0
軽トラック	28	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	1.5	1.4	13.5	11.7	4.2	18.7	21.1	22.4	0.0	1.8

	保有車価格 (直近2年以内新車購入)		
	ベース	220万円以上	平均
軽乗用系全体	214	17.8	184.1
軽乗用車	186	18.5	184.8
軽ボンバン	28	8.9	175.6
軽商用系全体	58	0.0	139.0
軽キャブバン	30	0.0	139.8
軽トラック	28	0.0	138.2

	保有車購入理由(経済面)(直近2年以内新車購入)									
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	車検費用が安いから	保険が安いから	車検が2年だから	車検が3年だから	車庫届出の手続きが簡単だから	この中には1つもない
軽乗用系全体	216	44.5	44.0	62.2	30.4	11.6	0.5	5.2	2.0	13.4
軽乗用車	188	45.0	44.4	62.6	28.8	11.9	0.6	4.6	2.1	13.3
軽ボンバン	28	37.9	38.9	57.1	50.9	8.3	0.0	13.5	0.0	14.4

	保有車購入理由(使用面)(直近2年以内新車購入)																				
	ベース	運転がしやすいから	駐車車が容易だから	狭い道で使いやすいから	車庫スペースが狭いから	2台目の車だから	初めての車だから	通勤・通学専用の車だから	向いているから	買い物や用足しに使うのに	はあまりないから	人や荷物を乗せて使用すること	あまりないから	長距離を走ることが	高速道路を使用することが	乗車人員が少ないから	車の安全性から	荷物の積み下ろしがしやすいから	ぶのに向いているから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶ	運転しやすいから
軽乗用系全体	216	69.2	34.1	42.8	8.9	15.0	3.2	21.5	40.1	5.2	26.4	15.4	14.4	5.8	12.5	0.6	8.7				
軽乗用車	188	70.4	34.1	42.4	9.0	15.0	2.9	20.2	42.6	5.4	26.8	16.5	14.0	6.2	9.2	0.5	9.1				
軽ボンバン	28	53.6	34.9	46.9	7.0	15.2	7.8	38.3	7.7	2.4	20.6	1.7	18.3	0.0	54.4	2.1	3.7				

	保有車購入理由(使用面) (直近2年以内新車購入)			
	ベース	レジャーや趣味だから	環境に良いから	この中には1つも
軽乗用系全体	216	9.7	4.8	3.1
軽乗用車	188	9.5	5.2	3.0
軽ボンバン	28	12.0	0.0	5.0

	保有車購入理由(使用面) (直近2年以内新車購入)													
	ベース	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	入っ広い道にけるから	狭い道にけるから	車庫スペースが狭いから	乗り慣れているので	車内で作業しやすいから	人も荷物も乗せられるから	長距離を走ることがあまりないから	高速道路を使用することがあまりないから	乗車人員が少ないから	荷物の積み下ろしがしやすいから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから
軽商用系全体	59	45.1	11.6	52.6	10.2	10.9	2.5	28.6	8.1	0.0	8.9	44.3	7.7	4.3
軽キャブバン	30	32.0	9.9	40.9	13.7	11.5	0.0	33.8	0.0	0.0	7.5	44.6	7.4	1.4
軽トラック	29	57.8	13.2	63.9	6.8	10.2	4.9	23.6	15.9	0.0	10.1	44.0	7.9	7.1

	保有車購入理由(使用面) (直近2年以内新車購入)				
	ベース	活レ環境に良いから	レジャーや趣味に	仕事に必要だから	この中には一つもない
軽商用系全体	59	7.9	0.0	35.3	5.5
軽キャブバン	30	16.1	0.0	19.2	4.5
軽トラック	29	0.0	0.0	50.9	6.4

	買い替え予定時期									
	ベース	今後半年以内	今後1年以内	今後2年以内	今後3年以内	今後4年以内	今後5年以内	それ以降	期はずれ買替えるが時	い
軽乗用系全体	1961	1.8	2.6	4.6	4.2	2.4	4.4	8.4	52.8	18.7
軽乗用車	1721	1.8	2.5	4.7	4.4	2.4	4.3	8.5	53.4	18.0
軽ボンバン	240	2.5	2.9	3.7	1.3	2.0	6.0	7.9	43.4	30.2
軽商用系全体	613	0.1	0.5	3.7	4.1	2.7	4.4	7.1	51.8	25.7
軽キャブバン	245	0.1	0.9	3.6	6.6	2.3	4.4	8.0	46.5	27.6
軽トラック	368	0.0	0.2	3.7	2.6	3.0	4.4	6.5	55.2	24.5

	買い替え予定車		
	ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の
軽乗用系全体	1552	88.5	11.5
軽乗用車	1390	88.5	11.5
軽ボンバン	162	88.8	11.2

	買い替え予定車				
	ベース	軽貨物車にする	普通/小型貨物車にする	軽乗用車にする	普通/小型乗用車にする
軽商用系全体	455	85.8	2.6	8.8	2.8
軽キャブバン	182	70.8	6.0	18.1	5.2
軽トラック	273	95.2	0.5	3.1	1.3

	買い替え予定車ボディタイプ(次期軽購入意向)												
	ベース	軽2・3ボックス乗用車	軽スポーツ	軽トール型乗用車	軽スーパートール型乗用車	軽ジープ型乗用車	軽1ボックス乗用車	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	軽バン	軽スーパートール型	軽キャブバン
軽乗用系全体	1370	24.6	2.6	30.7	21.9	5.0	6.6	1.2	2.1	0.6	3.1	1.2	0.5
軽乗用車	1227	24.9	2.8	32.0	22.6	5.0	5.2	0.6	2.2	0.5	3.2	0.7	0.5
軽ボンバン	143	20.8	0.0	5.6	7.7	4.7	33.0	12.4	0.5	3.4	1.9	10.0	0.0

	買い替え予定車ボディタイプ						
	ベース	軽ボンネットバン	軽トール型バン	軽ジープ型バン	軽スーパートール型	軽キャブバン	軽トラック
軽商用系全体	399	2.3	0.9	0.1	1.7	27.2	67.9
軽キャブバン	139	7.1	2.8	0.0	5.1	82.1	3.0
軽トラック	260	0.0	0.0	0.1	0.1	1.6	98.2

	軽自動車購入意向理由																
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	保険が安いから	車検費用が安いから	簡単だから	車庫届出の手続きが	車庫が狭いから	運転がしやすいから	道路状況からみて最適の大きさだから	使用状況からみて最適の大きさだから	価格が同じくらいなら軽自動車の方が装備や機能が優れているので	軽自動車のスタイルやイメージが好きなので	2台目以上の車なので	安全性が高まり、不安がなくなつたので	地球環境に優しいから
軽乗用系全体	1369	49.6	43.3	61.9	24.5	31.6	4.7	9.6	51.1	14.6	21.2	5.4	6.6	11.4	3.0	2.1	0.7
軽乗用車	1226	49.5	43.3	62.3	24.3	31.3	4.4	9.6	51.8	14.7	21.4	5.2	6.8	11.2	3.1	2.2	0.7
軽ボンバン	143	50.7	43.8	54.1	28.0	36.6	9.2	11.3	38.9	11.8	18.5	8.4	4.4	15.0	1.7	0.6	0.4

	軽貨物車購入意向理由																			
	ベース	価格が安いから	燃費が良いから	税金が安いから	保険が安いから	車検費用が安いから	簡単だから	車庫届出の手続きが	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	入っていきけるから	狭い道に狭いから	車庫スペースが	乗り慣れているので	作業しやすいから	車内で乗せられるから	人も荷物も	あまりないから	長距離を走ることが	高速道路を使用することがあまりないから
軽商用系全体	403	29.2	18.9	27.5	12.1	12.1	2.1	19.4	9.1	28.3	4.9	15.8	3.1	36.3	7.3	6.2	0.7			
軽キャブバン	140	35.4	24.8	36.2	14.7	18.3	3.8	26.5	14.9	12.7	6.6	24.5	8.7	45.8	7.7	6.6	0.5			
軽トラック	263	26.3	16.2	23.5	10.9	9.2	1.3	16.1	6.5	35.6	4.1	11.7	0.4	31.9	7.1	6.0	0.8			

	軽貨物車購入意向理由							
	ベース	荷物の積み下ろしがしやすいから	運ぶのに向いているから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	自分以外の人も活用できそうだから	レジャーや趣味に活用できるから	環境に良いから	仕事に必要なから
軽商用系全体	403	35.8	8.0	3.1	5.7	0.6	51.4	0.3
軽キャブバン	140	30.6	5.3	2.2	9.3	1.3	34.4	0.7
軽トラック	263	38.3	9.3	3.5	4.0	0.3	59.2	0.1

	世帯保有台数				
	ベ ー ス	1 台	2 台	3 台 以 上	
軽乗用系全体	1956	31.3	43.8	24.9	
軽乗用車	1716	31.4	44.1	24.6	
軽ボンバン	240	30.6	40.0	29.3	
世帯 年 収 別	200万円未満	194	71.5	21.7	6.8
	200～299万円	182	59.5	29.1	11.5
	300～399万円	207	37.2	45.4	17.4
	400～499万円	224	27.1	57.0	15.9
	500～599万円	189	22.3	49.0	28.8
	600～699万円	162	17.5	57.8	24.7
	700～799万円	129	14.5	50.6	34.9
	800～899万円	95	15.4	54.7	29.9
	900～999万円	51	18.2	66.2	15.5
	1000～1199万円	93	8.4	38.0	53.5
	1200～1499万円	33	7.5	54.4	38.2
	1500万円以上	30	8.1	23.7	68.2
	軽商用系全体	613	18.7	34.0	47.2
軽キャブバン	245	24.6	34.0	41.4	
軽トラック	368	14.9	34.1	51.0	
世帯 年 収 別	200万円未満	42	29.4	47.2	23.3
	200～299万円	47	26.5	49.6	23.9
	300～399万円	60	27.1	36.8	36.0
	400～499万円	60	20.5	39.5	40.0
	500～599万円	37	11.2	46.3	42.5
	600～699万円	29	9.5	43.8	46.7
	700～799万円	35	7.8	24.4	67.8
	800～899万円	9	0.0	43.1	56.9
	900～999万円	19	0.0	32.2	67.8
	1000～1199万円	21	32.8	8.8	58.4
	1200～1499万円	9	0.0	8.4	91.6
	1500万円以上	15	0.0	10.4	89.6

	世帯保有台数				
	ベ ー ス	1 台	2 台	3 台 以 上	
軽乗用系全体	1956	31.3	43.8	24.9	
軽乗用車	1716	31.4	44.1	24.6	
軽ボンバン	240	30.6	40.0	29.3	
年 代	軽乗用系・20代以下	133	20.5	39.7	39.9
	軽乗用系・30代	228	25.2	57.6	17.3
	軽乗用系・40代	354	20.3	57.4	22.3
	軽乗用系・50代	397	25.0	42.5	32.4
	軽乗用系・60代	404	32.3	40.9	26.8
	軽乗用系・70代以上	440	52.7	30.2	17.1
	軽乗用系・60代以上 計	844	42.5	35.5	21.9
	軽乗用系・65歳以上 計	644	47.5	32.6	19.9
	軽商用系全体	613	18.7	34.0	47.2
軽キャブバン	245	24.6	34.0	41.4	
軽トラック	368	14.9	34.1	51.0	
年 代	軽商用系・20代以下	12	17.8	12.0	70.2
	軽商用系・30代	37	14.3	27.8	57.9
	軽商用系・40代	95	12.2	40.7	47.2
	軽商用系・50代	117	14.7	32.4	52.9
	軽商用系・60代	162	16.8	21.5	61.7
	軽商用系・70代以上	190	25.9	44.6	29.4
	軽商用系・60代以上 計	352	21.9	34.5	43.6
	軽商用系・65歳以上 計	272	23.0	38.9	38.1

	主運転者職業					
	ベース	勤めて いる (フルタイム)	勤めて いる (パートタイム)	自 営 業 ・ 家 族 従 業 員	農 林 漁 業	仕 事 は 持 っ て い な い
軽乗用系全体	1961	35.0	25.5	9.7	1.2	28.5
軽乗用系・男性 計	770	48.1	8.1	13.2	1.2	29.5
軽乗用系・女性 計	1191	27.2	36.0	7.7	1.1	28.0
軽乗用系・男性20代以下	52	58.3	5.5	1.2	1.2	33.8
軽乗用系・男性30代	75	79.6	7.2	10.6	1.9	0.7
軽乗用系・男性40代	140	82.0	2.9	13.9	0.8	0.4
軽乗用系・男性50代	132	81.4	1.1	15.9	0.2	1.4
軽乗用系・男性60代	158	30.0	18.1	18.4	0.9	32.6
軽乗用系・男性70代以上	213	4.9	8.8	11.7	2.0	72.5
軽乗用系・男性60代以上 計	371	15.9	12.9	14.6	1.5	55.0
軽乗用系・男性65歳以上 計	299	7.0	11.9	14.9	1.9	64.3
軽乗用系・女性20代以下	81	78.2	10.6	3.9	0.0	7.3
軽乗用系・女性30代	153	40.1	40.1	6.4	0.0	13.4
軽乗用系・女性40代	214	40.1	39.4	7.9	0.7	11.8
軽乗用系・女性50代	267	29.2	47.0	8.1	0.8	14.8
軽乗用系・女性60代	248	10.7	42.2	8.9	2.3	35.9
軽乗用系・女性70代以上	228	2.1	18.9	8.0	1.7	69.3
軽乗用系・女性60代以上 計	476	6.8	31.6	8.5	2.0	51.2
軽乗用系・女性65歳以上 計	347	4.6	25.3	7.8	1.9	60.4
軽商用系全体	613	21.6	5.9	30.3	27.4	14.8
軽商用系・男性 計	527	22.9	4.4	31.6	28.1	13.1
軽商用系・女性 計	85	14.9	15.1	21.0	24.0	25.1
軽商用系・男性20代以下	11	40.4	0.0	35.3	24.2	0.0
軽商用系・男性30代	34	45.3	0.0	27.9	26.8	0.0
軽商用系・男性40代	87	46.1	0.0	35.7	17.3	0.9
軽商用系・男性50代	99	29.9	0.0	50.8	14.8	4.5
軽商用系・男性60代	136	21.9	9.7	25.3	37.7	5.5
軽商用系・男性70代以上	160	4.1	5.6	25.1	32.9	32.4
軽商用系・男性60代以上 計	296	11.9	7.4	25.2	35.0	20.6
軽商用系・男性65歳以上 計	233	6.7	8.0	24.8	35.4	25.0
軽商用系・女性20代以下	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
軽商用系・女性30代	3	39.5	25.5	35.0	0.0	0.0
軽商用系・女性40代	8	0.0	61.4	32.4	0.0	6.3
軽商用系・女性50代	17	29.7	36.9	21.5	11.9	0.0
軽商用系・女性60代	26	12.7	6.0	11.9	27.0	42.5
軽商用系・女性70代以上	30	7.9	0.0	25.2	35.7	31.2
軽商用系・女性60代以上 計	56	10.0	2.7	19.3	31.8	36.2
軽商用系・女性65歳以上 計	39	10.6	0.0	20.8	32.3	36.2

	買い替え予定時期									
	ベース	今後半年以内	今後1年以内	今後2年以内	今後3年以内	今後4年以内	今後5年以内	それ以降	期はずれ わから ない 替える が 時	この車の 買い替え はし ない
軽乗用系全体	1961	1.8	2.6	4.6	4.2	2.4	4.4	8.4	52.8	18.7
軽乗用車	1721	1.8	2.5	4.7	4.4	2.4	4.3	8.5	53.4	18.0
軽ボンバン	240	2.5	2.9	3.7	1.3	2.0	6.0	7.9	43.4	30.2
軽商用系全体	613	0.1	0.5	3.7	4.1	2.7	4.4	7.1	51.8	25.7
軽キャブバン	245	0.1	0.9	3.6	6.6	2.3	4.4	8.0	46.5	27.6
軽トラック	368	0.0	0.2	3.7	2.6	3.0	4.4	6.5	55.2	24.5
軽商用系・20代以下	12	0.0	3.1	2.3	0.0	0.0	22.6	0.0	69.1	3.0
軽商用系・30代	37	0.0	0.0	0.0	9.6	0.8	6.1	14.7	58.6	10.2
軽商用系・40代	95	0.3	0.4	3.1	2.5	0.8	3.9	9.1	60.9	19.0
軽商用系・50代	117	0.0	0.4	2.3	7.6	2.7	6.8	7.5	58.1	14.5
軽商用系・60代	162	0.0	0.8	2.1	2.9	5.4	3.5	9.5	55.5	20.4
軽商用系・70代以上	190	0.1	0.2	6.6	3.2	2.0	2.5	3.3	39.4	42.8
軽商用系・60代以上 計	352	0.0	0.4	4.6	3.1	3.5	3.0	6.0	46.5	32.9
軽商用系・65歳以上 計	272	0.0	0.1	5.3	3.3	3.2	2.6	6.0	43.4	36.1
軽キャブバン・20代以下	7	0.0	6.0	4.4	0.0	0.0	44.4	0.0	45.2	0.0
軽キャブバン・30代	16	0.0	0.0	0.0	11.7	0.0	3.4	18.3	53.1	13.4
軽キャブバン・40代	46	0.6	0.0	3.1	0.0	0.0	7.8	10.5	57.4	20.5
軽キャブバン・50代	59	0.0	0.8	3.2	12.4	3.9	0.0	5.6	59.8	14.3
軽キャブバン・60代	59	0.0	2.4	4.0	3.4	5.7	4.8	11.7	43.2	24.8
軽キャブバン・70代以上	58	0.0	0.0	4.8	7.4	0.8	1.8	4.1	29.2	51.9
軽キャブバン・60代以上 計	117	0.0	1.0	4.5	5.7	2.9	3.1	7.3	35.2	40.3
軽キャブバン・65歳以上 計	85	0.0	0.0	3.8	6.3	2.8	2.8	5.1	34.8	44.4
軽トラック・20代以下	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	93.9	6.1
軽トラック・30代	21	0.0	0.0	0.0	7.8	1.4	8.3	11.6	63.3	7.5
軽トラック・40代	49	0.0	0.9	3.1	4.9	1.6	6.0	7.8	64.3	17.4
軽トラック・50代	58	0.0	0.0	1.2	2.4	1.3	14.3	9.6	56.2	14.9
軽トラック・60代	103	0.0	0.0	1.2	2.7	5.2	3.0	8.5	61.1	18.4
軽トラック・70代以上	132	0.1	0.3	7.5	1.2	2.6	2.8	2.8	44.4	38.3
軽トラック・60代以上 計	235	0.1	0.1	4.7	1.9	3.7	2.9	5.3	51.8	29.5
軽トラック・65歳以上 計	187	0.1	0.2	6.0	1.8	3.4	2.5	6.4	47.6	32.1

	買い替え予定車		
	ベース	軽自動車にする	軽自動車以外の車にする
軽乗用系全体	1552	88.5	11.5
軽乗用車	1390	88.5	11.5
軽ボンバン	162	88.8	11.2
軽乗用系・20代以下	127	60.6	39.4
軽乗用系・30代	217	81.3	18.7
軽乗用系・40代	322	92.0	8.0
軽乗用系・50代	348	91.1	8.9
軽乗用系・60代	302	94.4	5.6
軽乗用系・70代以上	236	95.8	4.2
軽乗用系・60代以上 計	538	95.0	5.0
軽乗用系・65歳以上 計	385	94.8	5.2
軽乗用車・20代以下	120	61.2	38.8
軽乗用車・30代	200	81.0	19.0
軽乗用車・40代	288	92.0	8.0
軽乗用車・50代	306	91.0	9.0
軽乗用車・60代	268	95.0	5.0
軽乗用車・70代以上	208	95.5	4.5
軽乗用車・60代以上 計	476	95.2	4.8
軽乗用車・65歳以上 計	338	94.8	5.2
軽ボンバン・20代以下	7	42.1	57.9
軽ボンバン・30代	17	89.1	10.9
軽ボンバン・40代	34	92.9	7.1
軽ボンバン・50代	42	92.4	7.6
軽ボンバン・60代	34	81.3	18.7
軽ボンバン・70代以上	28	100.0	0.0
軽ボンバン・60代以上 計	62	91.4	8.6
軽ボンバン・65歳以上 計	47	95.2	4.8

	買い替え予定車				
	ベース	軽自動車にする	普通／小型貨物車にする	軽乗用車にする	普通／小型乗用車にする
軽商用系全体	455	85.8	2.6	8.8	2.8
軽キャブバン	182	70.8	6.0	18.1	5.2
軽トラック	273	95.2	0.5	3.1	1.3
軽商用系・20代以下	11	86.1	0.0	8.0	5.9
軽商用系・30代	34	72.3	6.0	21.7	0.0
軽商用系・40代	75	83.8	5.4	5.9	4.9
軽商用系・50代	98	76.5	5.2	11.6	6.7
軽商用系・60代	127	91.4	0.0	6.9	1.8
軽商用系・70代以上	110	92.0	1.0	7.0	0.0
軽商用系・60代以上 計	237	91.7	0.5	6.9	0.9
軽商用系・65歳以上 計	175	90.9	0.7	8.2	0.2
軽キャブバン・20代以下	7	73.5	0.0	15.2	11.3
軽キャブバン・30代	15	66.5	4.5	29.1	0.0
軽キャブバン・40代	36	72.4	11.0	12.0	4.5
軽キャブバン・50代	50	59.0	9.9	18.3	12.7
軽キャブバン・60代	44	81.1	0.0	17.7	1.2
軽キャブバン・70代以上	30	76.2	3.7	20.0	0.0
軽キャブバン・60代以上 計	74	78.9	1.7	18.8	0.6
軽キャブバン・65歳以上 計	51	74.9	2.3	21.9	0.9
軽トラック・20代以下	4	100.0	0.0	0.0	0.0
軽トラック・30代	19	77.0	7.2	15.8	0.0
軽トラック・40代	39	94.7	0.0	0.0	5.3
軽トラック・50代	48	95.8	0.0	4.2	0.0
軽トラック・60代	83	95.7	0.0	2.3	2.0
軽トラック・70代以上	80	98.0	0.0	2.0	0.0
軽トラック・60代以上 計	163	96.8	0.0	2.2	1.0
軽トラック・65歳以上 計	124	97.1	0.0	2.9	0.0

	主運転者年齢															
	ベ ー ス	19歳 以下	20～ 24歳	25～ 29歳	30～ 34歳	35～ 39歳	40～ 44歳	45～ 49歳	50～ 54歳	55～ 59歳	60～ 64歳	65～ 69歳	70～ 74歳	75～ 79歳	80歳 以上	平均 年齢
軽乗用系全体	1961	0.4	3.0	4.2	4.8	7.2	6.9	11.1	9.9	9.9	10.7	10.6	12.0	5.6	3.8	54.9
軽乗用車	1721	0.5	2.9	4.4	4.8	7.4	7.1	10.9	9.6	9.9	10.8	10.7	12.0	5.3	3.7	54.7
軽ボンバン	240	0.0	3.3	0.8	3.8	4.4	3.9	13.5	14.3	9.0	8.9	9.1	12.2	10.3	6.5	58.2
軽乗用系・男性 計	770	0.9	4.2	3.2	3.8	6.4	6.8	11.7	7.2	8.0	9.2	11.7	13.8	6.0	7.1	56.4
軽乗用系・女性 計	1191	0.2	2.2	4.7	5.4	7.7	6.9	10.7	11.5	11.0	11.5	10.0	10.9	5.4	1.8	54.0
軽乗用系・20代以下	133	5.8	39.2	55.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.6
軽乗用系・30代	228	0.0	0.0	0.0	39.9	60.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.0
軽乗用系・40代	354	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.2	61.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.1
軽乗用系・50代	399	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.1	49.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.5
軽乗用系・60代	406	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.1	49.9	0.0	0.0	0.0	64.5
軽乗用系・70代以上	441	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	56.0	26.3	17.7	75.6
軽乗用系・60代以上 計	847	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	24.9	28.1	13.2	8.9	70.1
軽乗用系・65歳以上 計	646	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.1	37.4	17.6	11.9	72.8
軽乗用車・男性	617	0.9	4.4	3.5	3.6	6.5	7.1	11.1	7.2	8.0	8.8	12.1	13.6	6.1	63.2	0.0
軽乗用車・女性	1104	0.2	2.1	4.9	5.5	7.9	7.0	10.9	11.0	11.0	11.9	9.9	11.1	4.9	55.5	0.0
軽乗用車・20代以下	126	6.0	37.8	56.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.6
軽乗用車・30代	210	0.0	0.0	0.0	39.7	60.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.0
軽乗用車・40代	314	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	39.2	60.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.0
軽乗用車・50代	347	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	49.2	50.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.5
軽乗用車・60代	358	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.1	49.9	0.0	0.0	0.0	64.5
軽乗用車・70代以上	366	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	57.2	25.5	17.3	75.5
軽乗用車・60代以上 計	724	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.4	25.2	28.2	12.6	8.6	69.9
軽乗用車・65歳以上 計	545	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.8	37.8	16.9	11.5	72.6
軽ボンバン・男性	153	0.0	2.0	0.7	5.5	5.5	3.8	17.7	6.5	8.0	13.0	7.7	15.1	5.5	67.1	0.0
軽ボンバン・女性	87	0.0	5.1	1.0	1.3	2.8	4.1	7.6	25.1	10.4	3.2	11.2	8.1	17.1	61.3	0.0
軽ボンバン・20代以下	7	0.0	80.1	19.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.0
軽ボンバン・30代	18	0.0	0.0	0.0	46.0	54.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.7
軽ボンバン・40代	40	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.5	77.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.9
軽ボンバン・50代	52	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	61.3	38.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	53.9
軽ボンバン・60代	48	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	49.4	50.6	0.0	0.0	0.0	64.5
軽ボンバン・70代以上	75	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	42.0	35.7	22.4	76.7
軽ボンバン・60代以上 計	123	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.0	19.4	25.9	22.0	13.8	72.0
軽ボンバン・65歳以上 計	101	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.0	32.0	27.1	17.0	74.4

	主運転者年齢															平均年齢
	ベース	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	
軽商用系全体	613	0.2	0.7	1.3	2.0	3.9	5.7	7.9	7.7	10.4	12.6	13.9	16.0	11.1	6.7	61.4
軽キャブバン	245	0.6	0.9	1.3	2.7	4.2	9.1	8.1	10.9	13.1	10.0	11.0	13.4	7.7	7.0	58.9
軽トラック	368	0.0	0.5	1.3	1.6	3.7	3.5	7.8	5.6	8.7	14.2	15.8	17.6	13.3	6.5	63.1
軽商用系・男性	527	0.3	0.6	1.5	2.4	4.2	5.8	8.8	6.3	11.2	11.6	14.3	16.9	10.1	6.1	61.0
軽商用系・女性	85	0.0	1.2	0.0	0.0	2.5	5.4	3.1	16.2	3.9	18.3	11.7	10.8	17.1	9.8	64.0
軽商用系・20代以下	12	10.8	31.6	57.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.6
軽商用系・30代	37	0.0	0.0	0.0	34.4	65.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.3
軽商用系・40代	95	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.9	58.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.9
軽商用系・50代	117	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	42.6	57.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.9
軽商用系・60代	162	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.5	52.5	0.0	0.0	0.0	64.6
軽商用系・70代以上	190	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.4	32.9	19.6	76.2
軽商用系・60代以上 計	352	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.9	23.1	26.6	18.4	11.0	71.1
軽商用系・65歳以上 計	272	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	29.2	33.6	23.3	14.0	73.5
軽キャブバン・男性	198	0.8	0.6	1.7	3.4	4.6	8.9	9.0	7.2	13.9	10.4	11.5	13.8	8.3	5.9	58.7
軽キャブバン・女性	46	0.0	2.2	0.0	0.0	2.9	10.2	4.7	26.3	6.2	8.6	9.3	12.6	5.2	11.7	59.9
軽キャブバン・20代以下	7	21.2	32.6	46.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.7
軽キャブバン・30代	16	0.0	0.0	0.0	39.0	61.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.1
軽キャブバン・40代	46	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	52.8	47.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.4
軽キャブバン・50代	59	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.5	54.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.7
軽キャブバン・60代	59	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.6	52.4	0.0	0.0	0.0	64.6
軽キャブバン・70代以上	58	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.9	27.3	24.9	76.6
軽キャブバン・60代以上 計	117	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4	22.4	27.4	15.6	14.2	71.5
軽キャブバン・65歳以上 計	85	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.2	34.4	19.6	17.9	73.9
軽トラック・男性	329	0.0	0.6	1.4	1.8	3.9	4.0	8.6	5.7	9.6	12.3	15.9	18.8	11.1	6.3	62.4
軽トラック・女性	39	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	1.2	4.8	1.3	29.2	14.4	8.8	30.5	7.6	68.7
軽トラック・20代以下	5	0.0	30.5	69.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.5
軽トラック・30代	21	0.0	0.0	0.0	30.4	69.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.5
軽トラック・40代	49	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.1	68.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.5
軽トラック・50代	58	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	39.4	60.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	55.0
軽トラック・60代	103	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.4	52.6	0.0	0.0	0.0	64.6
軽トラック・70代以上	132	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.2	35.7	17.1	76.0
軽トラック・60代以上 計	235	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.1	23.4	26.2	19.8	9.5	70.9
軽トラック・65歳以上 計	187	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	29.7	33.2	25.1	12.1	73.3

	主運転者職業														
	ベース	農業	林業・漁業	商工サービス業	自由業	会社経営・役員	管理職	専門職	事務・技術系勤め人	労務系勤め人	人販売サービス系勤め	学生	専業主婦・主夫	無職	その他
軽乗用系全体	1960	1.2	0.0	8.2	1.1	0.4	3.1	10.9	17.1	14.4	15.0	1.2	12.3	15.0	0.1
軽乗用車	1720	1.1	0.0	7.9	1.1	0.4	3.1	11.0	17.4	14.1	15.3	1.2	12.5	14.6	0.2
軽ボンバン	240	1.6	0.0	13.3	0.6	0.6	3.4	8.1	12.1	18.8	9.8	0.9	9.2	21.7	0.0
軽乗用系・男性	770	1.2	0.0	10.7	1.6	0.9	6.3	5.9	15.7	22.0	6.2	2.7	0.3	26.3	0.2
軽乗用系・女性	1190	1.1	0.0	6.7	0.8	0.1	1.2	13.9	17.9	9.8	20.3	0.3	19.5	8.2	0.1
軽乗用系・20代以下	133	0.5	0.0	1.8	1.0	0.0	1.7	26.1	20.2	12.9	17.6	15.6	2.0	0.6	0.0
軽乗用系・30代	228	0.6	0.0	5.9	1.4	0.5	1.3	17.9	27.8	15.8	19.4	0.0	7.9	1.5	0.0
軽乗用系・40代	353	0.8	0.0	9.6	0.4	0.3	5.3	13.2	23.0	21.5	18.7	0.0	6.3	1.1	0.0
軽乗用系・50代	399	0.6	0.0	8.3	1.6	0.4	7.0	12.6	25.6	14.4	18.0	0.0	8.4	2.5	0.4
軽乗用系・60代	406	1.8	0.0	10.7	1.4	0.3	1.8	6.4	12.6	15.3	15.0	0.0	17.5	16.9	0.3
軽乗用系・70代以上	441	1.9	0.0	8.2	0.8	0.8	0.7	2.5	1.5	7.3	5.7	0.0	21.9	48.9	0.0
軽乗用系・60代以上 計	847	1.8	0.0	9.5	1.1	0.5	1.2	4.4	7.0	11.3	10.4	0.0	19.7	32.9	0.1
軽乗用系・65歳以上 計	646	1.9	0.0	9.8	0.5	0.7	0.8	3.0	3.5	9.4	8.3	0.0	20.8	41.2	0.2

	主運転者職業														
	ベース	農業	林業・漁業	商工サービス業	自由業	会社経営・役員	管理職	専門職	事務・技術系勤め人	労務系勤め人	人販売サービス系勤め	学生	専業主婦・主夫	無職	その他
軽商用系全体	613	25.9	1.5	29.9	0.3	0.0	2.6	1.6	5.1	12.8	5.5	0.0	2.2	12.6	0.0
軽キャブバン	245	6.1	0.0	41.6	0.2	0.0	2.7	2.5	8.9	16.0	7.8	0.0	2.1	12.1	0.0
軽トラック	368	38.8	2.4	22.3	0.4	0.0	2.6	1.0	2.6	10.7	4.0	0.0	2.3	12.9	0.0
軽商用系・男性	527	26.4	1.7	31.3	0.3	0.0	2.7	1.2	5.4	13.6	4.3	0.0	0.0	13.1	0.0
軽商用系・女性	85	23.6	0.3	20.6	0.5	0.0	2.5	4.1	3.0	8.1	12.2	0.0	15.1	10.0	0.0
軽商用系・20代以下	12	22.3	0.0	32.6	0.0	0.0	0.0	7.7	5.8	31.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
軽商用系・30代	37	25.1	0.0	28.4	0.0	0.0	4.9	4.8	13.8	19.6	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0
軽商用系・40代	95	14.8	1.0	33.7	1.7	0.0	3.2	0.0	6.7	24.1	13.5	0.0	0.6	0.9	0.0
軽商用系・50代	117	14.1	0.0	46.9	0.0	0.0	5.6	5.2	6.8	10.3	7.4	0.0	0.0	3.7	0.0
軽商用系・60代	162	33.9	2.0	22.6	0.4	0.0	1.8	0.7	7.5	12.2	7.3	0.0	4.9	6.7	0.0
軽商用系・70代以上	190	30.9	2.4	25.1	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	7.6	0.5	0.0	2.5	29.7	0.0
軽商用系・60代以上 計	352	32.2	2.2	24.0	0.2	0.0	1.5	0.3	3.3	9.6	3.5	0.0	3.6	19.6	0.0
軽商用系・65歳以上 計	272	32.2	2.7	24.2	0.0	0.0	0.9	0.4	1.4	8.2	3.3	0.0	2.9	23.9	0.0

	公共交通機関の利便性						
	ベ ー ス	非 常 に 便 利	ま あ 便 利	え ど ち ら と も い	や や 不 便	非 常 に 不 便	
軽乗用系全体	1961	8.7	27.0	15.2	25.9	23.2	
人口 密度	軽乗用系・高密度	368	21.8	42.1	14.8	16.3	5.0
	軽乗用系・中密度	341	12.2	33.8	16.0	22.2	15.8
	軽乗用系・低中密度	606	6.4	25.6	15.9	28.1	23.9
	軽乗用系・低密度	646	4.6	19.9	14.2	28.9	32.4
	軽乗用車・高密度	322	21.9	41.4	15.3	16.4	4.9
	軽乗用車・中密度	303	10.8	34.3	16.4	22.4	16.0
	軽乗用車・低中密度	531	6.1	26.3	16.0	27.3	24.3
	軽乗用車・低密度	565	4.6	20.1	14.6	28.6	32.1
	軽ボンバン・高密度	46	20.1	50.9	8.2	14.5	6.2
	軽ボンバン・中密度	38	32.7	25.2	9.3	18.7	14.1
軽ボンバン・低中密度	75	12.0	15.1	15.1	39.8	18.0	
軽ボンバン・低密度	81	5.1	16.2	7.6	33.3	37.8	
人口 規模	軽乗用系・大都市	165	22.4	40.0	14.5	16.3	6.9
	軽乗用系・30～100万人都市	436	9.0	32.3	15.3	31.2	12.2
	軽乗用系・10～30万人未満	517	7.4	27.2	18.2	21.8	25.5
	軽乗用系・10万人未満	843	6.6	21.6	13.5	27.6	30.7

	最寄駅までの距離							
	ベ ー ス	5 0 0 m 以 下	5 k m	5 k m	5 k m	3 k m 超	ら 知 ら な い 、 わ か	
軽乗用系全体	1961	54.0	22.1	9.7	2.8	0.6	10.8	
人口 密度	軽乗用系・高密度	368	65.0	23.8	5.5	0.3	0.0	5.3
	軽乗用系・中密度	341	51.8	28.0	11.7	1.8	0.9	5.8
	軽乗用系・低中密度	606	48.1	22.3	12.4	2.4	0.5	14.2
	軽乗用系・低密度	646	56.9	18.8	7.6	4.6	0.8	11.3
	軽乗用車・高密度	322	65.4	23.4	5.3	0.2	0.0	5.7
	軽乗用車・中密度	303	51.5	28.1	11.9	1.8	0.9	5.9
	軽乗用車・低中密度	531	47.5	23.0	12.7	2.3	0.5	13.9
	軽乗用車・低密度	565	57.1	18.9	7.4	4.3	0.7	11.6
	軽ボンバン・高密度	46	58.8	29.8	8.9	2.5	0.0	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	56.8	26.6	8.9	1.3	0.9	5.5
軽ボンバン・低中密度	75	57.5	12.2	7.9	3.1	0.5	18.8	
軽ボンバン・低密度	81	54.0	18.0	11.2	9.4	1.8	5.7	
人口 規模	軽乗用系・大都市	165	65.0	23.4	7.6	0.3	0.0	3.8
	軽乗用系・30～100万人都市	436	61.9	20.8	7.3	1.1	0.7	8.3
	軽乗用系・10～30万人未満	517	53.6	20.4	8.5	2.6	0.4	14.3
	軽乗用系・10万人未満	843	48.0	23.7	12.1	4.3	0.8	11.3

	最寄り駅の運行本数								
	ベ ー ス	4 1 本 時 以 上 に	2 1 時 3 間 本 程 度	1 1 本 時 程 度 に	1 2 本 時 程 度 に	3 1 日 4 に 本 程 度	1 1 日 2 に 本 程 度	ら 知 ら な い 、 わ か	
軽乗用系全体	1767	23.8	26.1	20.9	3.6	4.9	1.0	19.8	
人口 密度	軽乗用系・高密度	351	63.4	25.6	3.0	0.2	0.9	0.0	7.0
	軽乗用系・中密度	321	40.2	34.2	8.3	0.7	3.3	0.0	13.2
	軽乗用系・低中密度	519	19.3	28.7	22.0	3.2	3.1	0.6	23.2
	軽乗用系・低密度	576	4.7	20.1	32.8	6.7	9.0	2.2	24.5
	軽乗用車・高密度	306	62.3	27.0	3.2	0.2	0.9	0.0	6.4
	軽乗用車・中密度	284	40.3	34.5	8.3	0.8	3.0	0.0	13.2
	軽乗用車・低中密度	459	19.4	28.6	21.5	3.4	2.9	0.6	23.5
	軽乗用車・低密度	502	4.8	20.4	32.5	6.7	8.9	2.2	24.5
	軽ボンバン・高密度	45	77.3	8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.7
	軽ボンバン・中密度	37	39.1	30.0	8.8	0.0	8.3	0.0	13.8
軽ボンバン・低中密度	60	16.7	29.1	29.2	0.0	6.5	0.0	18.5	
軽ボンバン・低密度	74	3.2	16.6	37.2	7.3	9.6	2.3	23.7	
人口 規模	軽乗用系・大都市	160	58.5	29.1	3.0	1.1	2.5	0.0	5.8
	軽乗用系・30～100万人都市	405	29.2	34.5	11.0	1.8	3.6	0.4	19.4
	軽乗用系・10～30万人未満	446	23.9	24.0	23.1	4.6	3.3	1.5	19.6
	軽乗用系・10万人未満	756	13.3	22.2	28.8	4.5	6.9	1.2	23.1

	狭路走行機会				
	ベ ー ス	あ た く さ ん	あ る	な い	
軽乗用系全体	1961	5.2	33.1	61.7	
人口 密度	軽乗用系・高密度	368	4.2	32.3	63.5
	軽乗用系・中密度	341	7.2	37.2	55.5
	軽乗用系・低中密度	606	5.7	33.4	60.9
	軽乗用系・低密度	646	4.2	31.2	64.5
	軽乗用車・高密度	322	4.2	32.3	63.5
	軽乗用車・中密度	303	7.4	37.8	54.7
	軽乗用車・低中密度	531	5.7	33.6	60.7
	軽乗用車・低密度	565	4.1	31.7	64.2
	軽ボンバン・高密度	46	4.0	32.3	63.6
	軽ボンバン・中密度	38	4.2	28.3	67.5
	軽ボンバン・低中密度	75	6.7	30.2	63.2
	軽ボンバン・低密度	81	7.1	22.7	70.2
人口 規模	軽乗用系・大都市	165	5.6	31.6	62.8
	軽乗用系・30～100万人都市	436	6.1	32.9	61.0
	軽乗用系・10～30万人未満	517	2.4	34.0	63.5
	軽乗用系・10万人未満	843	6.4	32.8	60.8
軽商用系全体	612	9.3	43.2	47.5	
人口 密度	軽キャブバン	244	7.7	37.1	55.2
	軽トラック	368	10.3	47.2	42.5
	軽商用系・高密度	109	7.2	25.7	67.0
	軽商用系・中密度	94	7.3	48.2	44.5
	軽商用系・低中密度	184	5.8	49.4	44.8
	軽商用系・低密度	225	12.5	42.9	44.5
	軽キャブバン・高密度	71	10.3	20.5	69.2
	軽キャブバン・中密度	37	4.4	42.9	52.7
	軽キャブバン・低中密度	65	8.1	44.5	47.4
	軽キャブバン・低密度	71	6.9	38.6	54.5
	軽トラック・高密度	38	1.0	36.3	62.7
	軽トラック・中密度	57	10.0	53.3	36.7
	軽トラック・低中密度	119	4.1	52.9	42.9
	軽トラック・低密度	154	14.8	44.6	40.6

	郵便局や銀行などの金融機関					
	ベ ー ス	で 近 行 い け の る で 徒 歩 ・ 自 転 車	公 共 交 通 機 関 で 行 け る	げ 公 ば 共 行 交 通 機 関 を 乗 り 継	な 公 い 共 交 通 機 関 で は 行 け	
軽乗用系全体	1957	72.4	13.0	3.9	10.7	
人口 密度	軽乗用系・高密度	368	85.4	9.8	1.9	2.9
	軽乗用系・中密度	341	76.6	12.0	2.9	8.5
	軽乗用系・低中密度	603	71.1	13.0	3.5	12.4
	軽乗用系・低密度	645	67.0	14.7	5.4	12.9
	軽乗用車・高密度	322	85.1	9.8	2.0	3.1
	軽乗用車・中密度	303	76.6	11.5	3.1	8.8
	軽乗用車・低中密度	529	71.0	12.8	3.5	12.7
	軽乗用車・低密度	564	67.5	14.4	5.1	13.0
	軽ボンバン・高密度	46	89.9	9.6	0.5	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	76.0	19.7	1.0	3.3
	軽ボンバン・低中密度	74	72.2	16.5	4.1	7.2
	軽ボンバン・低密度	81	58.7	20.2	9.6	11.6
人口 規模	軽乗用系・大都市	165	83.6	11.7	2.2	2.5
	軽乗用系・30～100万人都市	436	80.5	10.3	1.9	7.3
	軽乗用系・10～30万人未満	515	71.7	13.1	5.2	10.1
	軽乗用系・10万人未満	841	66.4	14.6	4.4	14.5

	病院・医院					幼稚園・保育園					
	ベース	車で近いで行ける	る公共交通機関で行ける	る公共交通機関を乗り継げば行ける	けな公共交通機関では行	ベース	車で近いで行ける	る公共交通機関で行ける	る公共交通機関を乗り継げば行ける	けな公共交通機関では行	
軽乗用系全体	1957	47.4	27.1	12.2	13.3	1935	68.1	15.3	5.2	11.3	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	70.4	21.6	5.1	2.9	363	82.9	11.6	3.4	2.1
	軽乗用系・中密度	341	53.8	26.2	10.3	9.7	339	72.5	14.9	3.3	9.3
	軽乗用系・低中密度	602	42.8	28.0	13.7	15.5	593	68.2	14.2	5.4	12.2
	軽乗用系・低密度	646	40.8	28.6	14.1	16.5	640	60.5	18.2	6.6	14.8
	軽乗用車・高密度	322	70.3	21.8	4.8	3.2	318	82.6	11.6	3.5	2.3
	軽乗用車・中密度	303	53.1	26.5	10.1	10.2	302	72.9	14.0	3.4	9.7
	軽乗用車・低中密度	530	42.9	27.9	13.6	15.6	520	67.9	14.0	5.4	12.7
	軽乗用車・低密度	565	40.8	28.7	14.1	16.4	559	61.3	18.0	5.7	14.9
	軽ボンバン・高密度	46	71.7	19.1	9.2	0.0	45	87.1	11.6	1.2	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	64.1	21.5	12.7	1.7	37	67.6	28.7	1.8	1.9
軽ボンバン・低中密度	72	40.6	30.1	15.8	13.5	73	71.8	17.4	5.6	5.2	
軽ボンバン・低密度	81	41.4	25.5	14.5	18.6	81	45.2	20.3	22.6	11.9	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	70.1	22.0	5.0	2.9	164	78.5	17.2	3.0	1.3
	軽乗用系・30～100万人都市	434	49.3	27.3	12.8	10.6	432	77.1	13.6	3.8	5.5
	軽乗用系・10～30万人未満	516	43.8	26.8	17.3	12.1	507	65.3	16.3	7.3	11.1
	軽乗用系・10万人未満	842	44.2	28.1	10.2	17.5	832	63.0	15.3	5.2	16.5

	通勤・通学手段									
	ベース	転車して(自分で運)	る車(家族による送迎)	乗合バス	鉄道	バイク	自転車	徒歩	その他	
軽乗用系全体	1330	85.6	1.6	2.0	4.5	2.4	7.3	4.3	0.0	
人口密度	軽乗用系・高密度	263	61.9	1.3	3.3	12.2	6.1	23.2	7.6	0.0
	軽乗用系・中密度	244	79.0	1.9	2.7	7.1	4.1	11.9	7.9	0.0
	軽乗用系・低中密度	413	89.9	2.0	2.1	3.4	1.6	2.1	3.0	0.0
	軽乗用系・低密度	410	94.1	1.3	0.9	1.2	0.8	4.3	2.8	0.0
	軽乗用車・高密度	231	61.9	1.4	3.5	12.4	6.2	22.7	7.2	0.0
	軽乗用車・中密度	214	79.0	1.9	2.9	7.4	4.5	12.4	7.5	0.0
	軽乗用車・低中密度	371	90.0	2.1	2.2	3.6	1.2	2.2	2.9	0.0
	軽乗用車・低密度	365	94.5	1.3	0.9	1.2	0.8	3.9	2.9	0.0
	軽ボンバン・高密度	32	62.3	0.0	0.0	9.0	5.0	30.3	13.3	0.0
	軽ボンバン・中密度	30	79.2	1.3	0.0	3.5	0.0	5.5	12.8	0.0
軽ボンバン・低中密度	42	87.8	0.0	0.0	0.0	7.8	0.6	3.8	0.0	
軽ボンバン・低密度	45	84.9	0.0	0.0	0.5	0.0	12.7	1.9	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	118	67.4	0.6	2.8	12.7	6.0	20.0	8.0	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	318	81.6	2.3	3.5	4.6	3.0	7.8	4.8	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	344	85.1	1.5	2.8	4.5	3.2	8.8	3.3	0.0
	軽乗用系・10万人未満	550	92.2	1.6	0.4	2.7	0.7	3.4	3.9	0.0

	食品買い物交通手段									
	ベース	転車して(自分で運)	る車(家族による送迎)	乗合バス	鉄道	バイク	自転車	徒歩	その他	
軽乗用系全体	1956	93.3	3.6	0.3	0.1	0.8	6.9	7.1	0.0	
人口密度	軽乗用系・高密度	366	83.3	1.9	0.2	0.6	2.3	20.5	12.9	0.0
	軽乗用系・中密度	339	91.9	3.7	0.0	0.1	1.8	13.0	12.2	0.0
	軽乗用系・低中密度	605	93.5	4.5	0.7	0.0	0.7	4.4	5.8	0.1
	軽乗用系・低密度	646	97.3	3.2	0.0	0.0	0.0	1.8	4.0	0.0
	軽乗用車・高密度	321	83.3	1.9	0.2	0.6	2.5	20.6	13.6	0.0
	軽乗用車・中密度	301	92.4	3.9	0.0	0.1	1.9	12.7	12.3	0.0
	軽乗用車・低中密度	530	93.6	4.7	0.7	0.0	0.8	4.4	5.7	0.1
	軽乗用車・低密度	565	97.3	3.4	0.0	0.0	0.0	1.8	3.7	0.0
	軽ボンバン・高密度	45	84.5	0.9	0.0	0.0	0.0	18.2	3.9	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	85.4	0.0	0.0	0.0	0.0	17.4	11.2	0.0
軽ボンバン・低中密度	75	93.1	1.3	0.0	0.0	0.0	4.0	7.5	0.0	
軽ボンバン・低密度	81	97.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	10.3	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	86.3	0.6	0.0	0.9	2.8	15.4	15.1	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	435	89.7	4.1	1.0	0.1	1.2	9.2	8.9	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	515	94.5	3.7	0.2	0.0	0.7	6.4	5.6	0.0
	軽乗用系・10万人未満	841	95.7	3.8	0.0	0.0	0.3	4.4	5.5	0.1

		主運転者未既婚						
		ベース	男性・未婚	男性・既婚	男性・離死別	女性・未婚	女性・既婚	女性・離死別
軽乗用系全体		1961	6.2	29.5	1.9	7.4	45.4	9.6
人口密度	軽乗用系・高密度	368	7.0	30.3	0.6	7.2	45.3	9.4
	軽乗用系・中密度	341	4.3	32.2	1.4	5.2	49.9	7.0
	軽乗用系・低中密度	606	6.1	28.7	3.1	9.1	42.3	10.3
	軽乗用系・低密度	646	6.7	28.7	1.3	6.5	46.7	10.1
	軽乗用車・高密度	322	7.2	29.2	0.7	7.7	45.3	9.9
	軽乗用車・中密度	303	3.9	31.5	1.4	5.0	51.0	7.2
	軽乗用車・低中密度	531	6.1	27.7	2.9	9.2	43.3	10.5
	軽乗用車・低密度	565	6.7	27.2	1.4	6.7	48.0	10.1
	軽ボンバン・高密度	46	5.1	45.9	0.0	0.0	45.2	3.8
	軽ボンバン・中密度	38	10.2	43.8	1.6	8.3	32.6	3.5
軽ボンバン・低中密度	75	7.4	45.3	7.0	6.9	26.4	7.0	
軽ボンバン・低密度	81	7.4	54.4	0.0	3.6	24.3	10.2	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	8.1	31.2	0.0	5.3	46.4	9.1
	軽乗用系・30～100万人都市	436	6.1	31.9	3.6	6.1	44.3	7.9
	軽乗用系・10～30万人未満	517	4.9	27.8	1.8	9.8	44.4	11.3
	軽乗用系・10万人未満	843	6.6	28.8	1.5	6.9	46.3	9.6

		主運転者年齢														
		ベース	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上
軽乗用系全体		1961	0.4	3.0	4.2	4.8	7.2	6.9	11.1	9.9	9.9	10.7	10.6	12.0	5.6	3.8
人口密度	軽乗用系・高密度	368	0.0	2.4	5.7	5.2	4.2	7.1	10.6	18.1	10.6	8.7	8.3	12.3	5.0	1.8
	軽乗用系・中密度	341	0.6	2.0	3.0	3.3	6.8	11.4	14.4	10.2	10.4	8.8	8.7	10.0	6.6	3.9
	軽乗用系・低中密度	606	0.8	3.6	4.2	7.1	8.6	6.7	9.2	9.7	8.7	11.8	8.7	11.9	4.0	5.0
	軽乗用系・低密度	646	0.1	3.0	4.1	2.9	7.1	5.1	11.9	6.8	10.6	11.0	14.4	12.8	7.2	3.2
	軽乗用車・高密度	322	0.0	2.5	5.9	5.3	4.5	7.1	10.3	17.1	10.7	8.3	8.8	12.9	5.0	1.5
	軽乗用車・中密度	303	0.7	1.8	3.2	3.2	7.0	11.9	14.1	9.9	10.3	8.9	8.7	9.6	6.4	4.3
	軽乗用車・低中密度	531	0.9	3.4	4.4	7.1	8.6	6.8	8.9	9.7	8.8	12.0	8.8	12.2	3.7	4.7
	軽乗用車・低密度	565	0.1	3.1	4.2	3.0	7.4	5.3	12.0	6.5	10.7	11.3	14.2	12.4	6.8	3.1
	軽ボンバン・高密度	46	0.0	0.0	2.7	3.5	0.4	7.0	13.9	31.6	9.8	13.6	1.8	3.6	5.7	6.3
	軽ボンバン・中密度	38	0.0	5.3	0.0	3.8	5.0	2.5	17.6	13.9	11.1	7.2	8.6	15.4	9.7	0.0
軽ボンバン・低中密度	75	0.0	6.6	0.0	6.3	8.2	5.1	15.0	9.8	6.9	9.2	6.2	7.4	9.2	10.0	
軽ボンバン・低密度	81	0.0	0.0	1.3	0.9	1.6	1.7	9.6	11.3	10.1	7.2	16.3	20.3	14.2	5.5	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	0.0	1.3	5.3	5.5	5.5	8.5	15.0	17.0	9.2	7.7	5.4	11.9	6.2	1.5
	軽乗用系・30～100万人都市	436	0.0	2.4	6.5	4.3	4.4	7.1	12.0	12.4	11.2	10.9	11.1	10.6	2.7	4.3
	軽乗用系・10～30万人未満	517	0.8	5.1	2.8	4.2	8.1	6.0	10.5	8.4	8.5	11.6	11.4	12.7	6.9	2.8
	軽乗用系・10万人未満	843	0.5	2.3	3.5	5.2	8.4	7.0	10.2	8.1	10.1	10.5	10.9	12.3	6.2	4.6
軽商用系全体		613	0.2	0.7	1.3	2.0	3.9	5.7	7.9	7.7	10.4	12.6	13.9	16.0	11.1	6.7
人口密度	軽キャブバン	245	0.6	0.9	1.3	2.7	4.2	9.1	8.1	10.9	13.1	10.0	11.0	13.4	7.7	7.0
	軽トラック	368	0.0	0.5	1.3	1.6	3.7	3.5	7.8	5.6	8.7	14.2	15.8	17.6	13.3	6.5
	軽商用系・高密度	110	0.0	1.9	1.6	2.1	2.3	5.5	8.6	10.3	19.2	8.5	9.2	9.9	11.8	9.1
	軽商用系・中密度	94	1.9	0.0	1.9	0.5	1.8	10.0	6.0	8.8	15.2	10.7	5.7	15.8	16.0	5.6
	軽商用系・低中密度	184	0.0	0.0	1.1	2.3	6.1	4.2	11.1	6.2	11.5	15.3	17.7	11.5	7.1	6.1
	軽商用系・低密度	225	0.1	1.0	1.2	2.2	3.4	5.8	6.0	7.8	6.2	12.3	14.4	20.6	12.4	6.6
	軽キャブバン・高密度	72	0.0	2.8	0.0	2.6	2.3	6.5	5.8	11.6	19.2	12.7	5.1	12.2	11.6	7.5
	軽キャブバン・中密度	37	3.9	0.0	3.9	0.0	2.3	9.0	2.5	6.5	23.9	12.9	0.0	9.1	20.5	5.5
	軽キャブバン・低中密度	65	0.0	0.0	2.5	2.9	8.7	7.8	10.3	9.1	12.5	9.5	17.2	11.3	1.8	6.4
	軽キャブバン・低密度	71	0.4	1.0	0.0	3.7	1.8	12.0	9.5	13.9	5.6	7.7	12.9	17.9	6.0	7.7
	軽トラック・高密度	38	0.0	0.0	4.8	1.0	2.3	3.4	14.2	7.6	19.2	0.0	17.6	5.3	12.1	12.4
	軽トラック・中密度	57	0.0	0.0	0.0	1.0	1.3	10.9	9.3	11.1	6.9	8.6	11.1	22.2	11.8	5.8
	軽トラック・低中密度	119	0.0	0.0	0.0	2.0	4.2	1.6	11.7	4.0	10.7	19.5	18.0	11.7	10.9	5.8
	軽トラック・低密度	154	0.0	1.0	1.7	1.6	4.0	3.4	4.6	5.4	6.5	14.1	15.0	21.7	15.0	6.1

		家族人数								
		ベース	単身	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人以上
軽乗用系全体		1931	10.6	31.4	24.9	20.5	8.4	3.1	0.8	0.4
人口密度	軽乗用系・高密度	360	8.5	27.9	29.9	24.3	6.8	1.7	0.6	0.3
	軽乗用系・中密度	334	5.9	30.7	24.8	21.5	10.5	5.0	1.4	0.2
	軽乗用系・低中密度	601	13.1	30.6	23.9	20.7	8.0	2.8	0.6	0.2
	軽乗用系・低密度	636	10.9	33.9	24.0	18.4	8.4	3.1	0.7	0.7
	軽乗用車・高密度	319	9.0	28.1	30.1	22.9	7.0	1.8	0.7	0.4
	軽乗用車・中密度	301	5.3	30.9	25.5	21.0	10.2	5.3	1.5	0.2
	軽乗用車・低中密度	528	13.2	30.3	24.8	21.0	7.4	2.6	0.6	0.2
	軽乗用車・低密度	560	10.7	32.8	24.4	18.8	8.5	3.3	0.8	0.7
	軽ボンバン・高密度	41	0.8	23.7	27.1	46.0	2.4	0.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・中密度	33	14.6	27.7	14.0	28.5	15.2	0.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・低中密度	73	11.8	36.4	10.7	17.0	17.7	5.4	0.9	0.0
	軽ボンバン・低密度	76	13.8	52.2	15.4	10.3	7.2	1.1	0.0	0.0
人口規模	軽乗用系・大都市	162	8.6	26.6	28.6	27.6	5.8	2.3	0.0	0.5
	軽乗用系・30～100万人都市	432	11.0	30.4	26.0	21.5	6.6	3.6	0.9	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	512	11.6	34.2	21.4	19.5	9.4	2.8	0.7	0.5
	軽乗用系・10万人未満	825	10.3	31.2	25.7	19.2	9.2	3.1	0.9	0.4

		ライフステージ						
		ベース	未婚	既婚子なし	未既婚学児・末子	小既婚中・末子	高既婚生・以上子	既婚子独立
軽乗用系全体		1782	14.8	2.4	8.6	14.7	28.2	31.3
人口密度	軽乗用系・高密度	336	15.5	0.5	8.7	14.2	34.0	27.1
	軽乗用系・中密度	316	10.0	3.0	7.8	19.6	32.2	27.3
	軽乗用系・低中密度	540	16.9	2.8	10.1	14.6	25.2	30.5
	軽乗用系・低密度	590	14.4	2.4	7.5	12.8	27.4	35.5
	軽乗用車・高密度	296	16.2	0.5	9.1	14.1	32.7	27.4
	軽乗用車・中密度	285	9.4	3.1	8.1	20.2	31.9	27.3
	軽乗用車・低中密度	475	17.0	2.9	10.1	14.6	25.4	30.0
	軽乗用車・低密度	520	14.5	2.5	7.7	13.1	28.0	34.2
	軽ボンバン・高密度	40	5.6	0.0	3.7	15.9	52.6	22.2
	軽ボンバン・中密度	31	20.1	1.4	3.2	10.7	37.0	27.5
	軽ボンバン・低中密度	65	15.5	0.4	10.2	14.2	21.6	38.1
	軽ボンバン・低密度	70	12.6	0.4	4.1	8.2	15.3	59.3
人口規模	軽乗用系・大都市	151	14.5	1.5	9.0	15.3	33.6	26.0
	軽乗用系・30～100万人都市	400	13.3	3.0	6.7	16.7	30.4	29.8
	軽乗用系・10～30万人未満	472	16.1	1.4	8.9	17.4	22.0	34.1
	軽乗用系・10万人未満	759	14.8	2.8	9.4	11.8	29.7	31.5
軽商用系全体		460	14.1	0.8	3.3	8.8	31.2	41.8
	軽キャブバン	178	15.8	0.0	3.6	13.0	30.7	36.8
	軽トラック	282	13.0	1.2	3.2	6.2	31.4	44.9
人口密度	軽商用系・高密度	78	15.7	0.6	5.0	3.2	35.6	39.8
	軽商用系・中密度	65	16.2	1.5	4.3	9.7	25.1	43.2
	軽商用系・低中密度	135	16.8	0.7	2.7	11.8	35.0	32.9
	軽商用系・低密度	182	11.7	0.7	3.1	8.3	29.0	47.2
	軽キャブバン・高密度	55	17.1	0.0	2.7	4.3	33.8	42.2
	軽キャブバン・中密度	24	18.5	0.0	6.0	12.9	22.9	39.7
	軽キャブバン・低中密度	46	17.5	0.0	1.9	17.9	31.4	31.3
	軽キャブバン・低密度	53	12.4	0.0	4.8	14.7	30.9	37.1
	軽トラック・高密度	23	11.7	2.6	12.1	0.0	41.1	32.5
	軽トラック・中密度	41	13.9	3.1	2.5	6.4	27.3	46.8
	軽トラック・低中密度	89	16.4	1.2	3.3	7.7	37.4	34.0
	軽トラック・低密度	129	11.4	0.9	2.5	6.0	28.3	50.8

	主運転者職業						
	ベース	イ ム め て い る ( フ ル タ	タ 勤 め て い る ( パ ー ト	自 営 業 ・ 家 族 従 業 員	農 林 漁 業	仕 事 は 持 っ て い な い	
軽乗用系全体	1961	35.0	25.5	9.7	1.2	28.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	368	42.2	24.2	10.0	0.3	23.2
	軽乗用系・中密度	341	31.4	30.9	12.2	0.5	25.1
	軽乗用系・低中密度	606	36.6	25.6	8.5	0.7	28.5
	軽乗用系・低密度	646	32.1	23.7	9.9	2.2	32.1
	軽乗用車・高密度	322	42.3	25.2	8.7	0.3	23.5
	軽乗用車・中密度	303	31.1	31.7	11.1	0.4	25.6
	軽乗用車・低中密度	531	36.0	26.4	8.5	0.7	28.5
	軽乗用車・低密度	565	32.3	24.4	10.0	2.2	31.1
	軽ボンバン・高密度	46	41.1	10.6	27.9	1.1	19.3
	軽ボンバン・中密度	38	35.2	18.1	28.3	1.0	17.3
	軽ボンバン・低中密度	75	47.4	14.0	9.7	0.7	28.2
軽ボンバン・低密度	81	28.4	12.5	7.0	3.3	48.8	
人口 規模	軽乗用系・大都市	165	45.0	26.4	6.5	0.0	22.1
	軽乗用系・30～100万人都市	436	38.9	26.5	10.7	0.4	23.5
	軽乗用系・10～30万人未満	517	32.4	25.9	8.5	1.2	32.0
	軽乗用系・10万人未満	843	32.6	24.7	10.6	1.8	30.3
軽商用系全体	613	21.6	5.9	30.3	27.4	14.8	
人口 密度	軽キャブバン	245	29.9	7.9	41.8	6.1	14.2
	軽トラック	368	16.2	4.6	22.7	41.3	15.2
	軽商用系・高密度	110	20.3	4.3	49.8	8.4	17.3
	軽商用系・中密度	94	24.9	4.2	46.1	13.3	11.6
	軽商用系・低中密度	184	22.0	6.2	35.9	21.5	14.5
	軽商用系・低密度	225	21.1	6.5	17.7	39.6	15.0
	軽キャブバン・高密度	72	24.3	4.2	43.7	4.6	23.1
	軽キャブバン・中密度	37	28.1	5.5	55.4	0.0	11.0
	軽キャブバン・低中密度	65	33.1	5.6	47.5	3.2	10.7
	軽キャブバン・低密度	71	31.2	13.6	29.8	12.3	13.1
	軽トラック・高密度	38	12.1	4.6	62.0	15.9	5.5
	軽トラック・中密度	57	21.8	2.9	37.2	25.9	12.2
	軽トラック・低中密度	119	14.0	6.7	27.5	34.7	17.2
	軽トラック・低密度	154	17.1	3.8	12.9	50.5	15.8

	世帯年収													
	ベ ー ス	2 0 0 万 円 未 満	2 0 0 万 円 未 満	3 0 0 万 円 未 満	4 0 0 万 円 未 満	5 0 0 万 円 未 満	6 0 0 万 円 未 満	7 0 0 万 円 未 満	8 0 0 万 円 未 満	9 0 0 万 円 未 満	1 0 0 万 円 未 満	1 0 0 万 円 未 満	1 0 0 万 円 未 満	1 0 0 万 円 未 満
軽乗用系全体	1593	12.3	11.4	12.9	14.2	11.9	10.7	7.9	6.2	3.2	5.9	1.8	1.7	
人口 密度	軽乗用系・高密度	303	13.5	8.4	9.8	14.6	11.5	11.4	4.7	4.1	6.4	7.7	4.1	4.1
	軽乗用系・中密度	268	5.7	7.9	12.4	15.0	11.6	13.8	11.9	6.6	4.5	6.8	2.6	1.2
	軽乗用系・低中密度	519	12.8	11.2	14.7	13.1	12.6	10.1	7.7	6.2	2.2	6.4	1.6	1.2
	軽乗用系・低密度	503	13.9	14.3	12.2	15.0	11.3	9.8	7.8	6.7	2.6	4.3	0.7	1.5
	軽乗用車・高密度	269	14.0	8.6	10.1	14.2	11.7	11.5	4.5	4.2	6.6	7.9	3.2	3.5
	軽乗用車・中密度	246	5.3	8.2	12.4	15.7	11.8	12.6	11.9	6.8	4.6	6.7	2.7	1.3
	軽乗用車・低中密度	456	12.5	11.4	14.1	13.4	12.9	10.3	7.6	6.2	2.0	6.7	1.7	1.3
	軽乗用車・低密度	447	13.5	14.5	11.8	15.4	11.3	9.7	7.9	7.1	2.5	4.0	0.8	1.5
	軽ボンバン・高密度	34	4.1	3.8	5.2	21.0	8.7	9.5	8.5	2.2	2.2	4.3	17.3	13.4
	軽ボンバン・中密度	22	12.4	3.1	12.6	3.5	9.3	37.2	10.9	1.3	1.7	8.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・低中密度	63	17.4	8.5	23.9	9.9	8.0	7.6	9.6	7.4	5.8	2.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・低密度	56	23.0	10.0	19.5	5.4	12.1	11.1	5.7	0.0	3.6	9.4	0.0	0.0
人口 規模	軽乗用系・大都市	134	14.2	6.8	8.4	18.5	10.0	12.8	4.5	5.1	6.8	7.5	2.8	2.6
	軽乗用系・30～100万人都市	369	11.9	12.3	12.6	12.1	10.4	10.3	8.7	6.6	3.0	6.6	2.4	2.9
	軽乗用系・10～30万人未満	428	12.0	10.9	13.8	13.3	13.6	13.9	8.5	4.3	2.1	4.2	2.5	0.9
	軽乗用系・10万人未満	662	12.2	12.1	13.4	15.1	11.9	8.5	7.8	7.3	3.3	6.3	0.8	1.3
軽商用系全体	383	11.5	13.3	16.7	15.0	9.0	7.0	8.3	1.7	4.6	6.1	2.6	4.0	
人口 密度	軽キャブバン	134	9.4	7.5	16.6	17.6	9.4	8.3	9.5	2.0	6.0	5.6	4.8	3.4
	軽トラック	249	12.8	16.5	16.8	13.6	8.8	6.3	7.6	1.5	3.9	6.3	1.5	4.4
	軽商用系・高密度	60	9.2	9.6	13.8	24.1	4.7	2.8	11.6	1.7	5.7	9.0	0.0	7.8
	軽商用系・中密度	62	0.0	12.1	15.6	22.7	19.6	9.6	6.1	6.1	1.3	2.0	3.0	1.8
	軽商用系・低中密度	121	10.4	10.6	14.8	19.6	9.5	8.7	11.3	2.1	3.6	3.8	3.1	2.4
	軽商用系・低密度	140	15.3	16.0	18.9	8.5	7.4	6.4	6.1	0.5	5.8	7.7	2.9	4.7
	軽キャブバン・高密度	39	11.8	2.0	16.4	29.4	2.8	2.9	5.8	2.5	6.6	12.4	0.0	7.5
	軽キャブバン・中密度	20	0.0	10.2	17.2	29.0	13.7	14.7	1.5	9.1	0.0	4.6	0.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	41	6.4	6.6	23.1	17.3	8.9	4.3	14.6	1.0	3.0	5.6	6.5	2.8
	軽キャブバン・低密度	34	14.8	11.1	9.3	5.9	12.6	13.7	9.3	0.0	11.2	1.6	7.7	2.7
	軽トラック・高密度	21	3.9	25.7	8.3	12.8	8.6	2.6	23.8	0.0	3.8	1.9	0.0	8.6
	軽トラック・中密度	42	0.0	13.6	14.4	17.6	24.2	5.6	9.8	3.7	2.4	0.0	5.4	3.2
軽トラック・低中密度	80	13.2	13.5	9.0	21.2	10.0	11.7	9.1	2.8	4.1	2.6	0.8	2.1	
軽トラック・低密度	106	15.4	17.6	21.9	9.3	5.8	4.1	5.0	0.6	4.1	9.6	1.3	5.3	

	併有状況				
	ベ ー ス	併 有 車 な し	軽 の み	軽 と 登 録	
軽乗用系全体	1956	31.3	15.1	53.6	
人口 密度	軽乗用系・高密度	368	51.6	7.8	40.7
	軽乗用系・中密度	340	27.5	12.5	60.0
	軽乗用系・低中密度	604	31.0	15.1	53.8
	軽乗用系・低密度	644	25.4	19.0	55.6
	軽乗用車・高密度	322	53.5	7.5	38.9
	軽乗用車・中密度	302	28.2	11.9	60.0
	軽乗用車・低中密度	529	30.6	15.2	54.2
	軽乗用車・低密度	563	25.1	19.0	55.9
	軽ボンバン・高密度	46	24.5	10.9	64.5
	軽ボンバン・中密度	38	17.4	22.4	60.2
	軽ボンバン・低中密度	75	38.6	13.7	47.7
	軽ボンバン・低密度	81	30.7	18.4	50.8
人口 規模	軽乗用系・大都市	165	50.8	6.7	42.5
	軽乗用系・30～100万人都市	434	35.4	10.4	54.2
	軽乗用系・10～30万人未満	517	30.6	16.6	52.8
	軽乗用系・10万人未満	840	25.7	18.3	56.0

	保有車エンジンタイプ					保有車駆動方式			
	ベース	標準エンジン	ターボエンジン	ハイブリッド	電気自動車	ベース	2輪駆動車	4輪駆動車	
軽乗用系全体	1960	79.3	14.7	5.8	0.2	1919	77.9	22.1	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	78.5	18.0	3.5	0.0	362	82.4	17.6
	軽乗用系・中密度	341	81.1	13.1	5.7	0.1	329	90.6	9.4
	軽乗用系・低中密度	606	79.9	14.5	5.4	0.3	593	82.7	17.3
	軽乗用系・低密度	645	78.1	14.4	7.2	0.3	635	66.0	34.0
	軽乗用車・高密度	322	80.0	16.4	3.5	0.0	317	83.1	16.9
	軽乗用車・中密度	303	82.9	10.9	6.1	0.1	293	91.0	9.0
	軽乗用車・低中密度	531	80.6	13.5	5.6	0.3	519	83.3	16.7
	軽乗用車・低密度	564	78.1	14.2	7.3	0.4	555	65.5	34.5
	軽ボンバン・高密度	46	57.8	39.7	2.4	0.0	45	71.8	28.2
	軽ボンバン・中密度	38	53.2	46.8	0.0	0.0	36	83.5	16.5
	軽ボンバン・低中密度	75	68.0	29.8	2.2	0.0	74	74.1	25.9
	軽ボンバン・低密度	81	78.1	17.5	4.4	0.0	80	74.4	25.6
人口規模	軽乗用系・大都市	165	78.0	16.8	5.2	0.0	162	73.0	27.0
	軽乗用系・30～100万人都市	436	76.5	18.4	5.1	0.1	428	85.1	14.9
	軽乗用系・10～30万人未満	517	81.6	12.8	5.1	0.5	507	75.4	24.6
	軽乗用系・10万人未満	842	79.5	13.6	6.8	0.2	822	76.7	23.3

	世帯保有台数				
	ベース	1台のみ (併有)	2台	3台以上	
軽乗用系全体	1956	31.3	43.8	24.9	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	51.6	34.3	14.1
	軽乗用系・中密度	340	27.5	53.1	19.5
	軽乗用系・低中密度	604	31.0	43.2	25.7
	軽乗用系・低密度	644	25.4	44.3	30.3
	軽乗用車・高密度	322	53.5	34.0	12.5
	軽乗用車・中密度	302	28.2	53.4	18.4
	軽乗用車・低中密度	529	30.6	43.6	25.8
	軽乗用車・低密度	563	25.1	44.5	30.4
	軽ボンバン・高密度	46	24.5	38.8	36.7
	軽ボンバン・中密度	38	17.4	47.6	34.9
	軽ボンバン・低中密度	75	38.6	36.7	24.7
	軽ボンバン・低密度	81	30.7	40.8	28.5
人口規模	軽乗用系・大都市	165	50.8	37.2	11.9
	軽乗用系・30～100万人都市	434	35.4	44.5	20.1
	軽乗用系・10～30万人未満	517	30.6	44.2	25.2
	軽乗用系・10万人未満	840	25.7	44.6	29.7
軽商用系全体	613	18.7	34.0	47.2	
人口密度	軽キャブバン	245	24.6	34.0	41.4
	軽トラック	368	14.9	34.1	51.0
	軽商用系・高密度	110	47.8	20.4	31.8
	軽商用系・中密度	94	12.6	44.8	42.6
	軽商用系・低中密度	184	14.9	34.5	50.6
	軽商用系・低密度	225	14.5	35.2	50.2
	軽キャブバン・高密度	72	54.8	17.0	28.1
	軽キャブバン・中密度	37	15.9	41.4	42.7
	軽キャブバン・低中密度	65	20.9	36.6	42.5
	軽キャブバン・低密度	71	11.8	39.6	48.5
	軽トラック・高密度	38	33.5	27.1	39.4
	軽トラック・中密度	57	9.4	48.2	42.4
	軽トラック・低中密度	119	10.6	32.9	56.5
	軽トラック・低密度	154	15.6	33.5	50.9

	併有車の所有形態				
	ベース	一人用車を一人が持っている	用途により使っている	自分が用途により使っている	
軽乗用系全体	1292	79.1	11.5	9.3	
人口密度	軽乗用系・高密度	177	64.6	21.0	14.4
	軽乗用系・中密度	238	72.7	12.8	14.5
	軽乗用系・低中密度	402	83.0	10.7	6.3
	軽乗用系・低密度	475	81.6	9.5	8.9
	軽乗用車・高密度	146	64.6	21.2	14.2
	軽乗用車・中密度	208	75.4	10.9	13.7
	軽乗用車・低中密度	362	82.7	10.9	6.4
	軽乗用車・低密度	422	82.3	9.3	8.4
	軽ボンバン・高密度	31	64.0	19.9	16.1
	軽ボンバン・中密度	30	38.4	36.5	25.0
	軽ボンバン・低中密度	40	87.8	7.3	4.9
	軽ボンバン・低密度	53	67.9	12.7	19.4
人口規模	軽乗用系・大都市	69	68.9	15.1	16.0
	軽乗用系・30～100万人都市	275	77.9	13.0	9.1
	軽乗用系・10～30万人未満	348	74.6	13.9	11.5
	軽乗用系・10万人未満	600	83.6	9.0	7.4
軽商用系全体	498	47.6	25.8	26.6	
人口密度	軽キャブバン	184	52.6	28.2	19.2
	軽トラック	314	44.7	24.4	30.9
	軽商用系・高密度	67	28.7	40.8	30.6
	軽商用系・中密度	82	48.3	19.9	31.8
	軽商用系・低中密度	156	48.5	28.5	23.0
	軽商用系・低密度	193	50.0	22.9	27.1
	軽キャブバン・高密度	41	40.1	40.5	19.4
	軽キャブバン・中密度	31	54.2	24.2	21.5
	軽キャブバン・低中密度	50	62.3	25.2	12.5
	軽キャブバン・低密度	62	48.2	28.0	23.8
	軽トラック・高密度	26	12.8	41.2	46.1
	軽トラック・中密度	51	43.0	16.0	40.9
軽トラック・低中密度	106	40.0	30.5	29.5	
軽トラック・低密度	131	50.8	20.7	28.5	

	購入形態					
	ベース	買い替え	増車	再購入	新規	
軽乗用系全体	1959	75.6	13.3	3.4	7.7	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	62.1	19.0	7.0	11.8
	軽乗用系・中密度	340	79.9	12.2	1.8	6.1
	軽乗用系・低中密度	605	75.0	11.4	3.6	10.0
	軽乗用系・低密度	646	79.6	13.6	2.4	4.3
	軽乗用車・高密度	322	62.0	18.2	7.3	12.6
	軽乗用車・中密度	302	80.5	11.6	1.9	5.9
	軽乗用車・低中密度	530	75.1	11.1	3.7	10.1
	軽乗用車・低密度	565	79.5	13.6	2.4	4.5
	軽ボンバン・高密度	46	64.3	30.1	3.8	1.8
	軽ボンバン・中密度	38	71.7	20.2	0.0	8.1
	軽ボンバン・低中密度	75	74.3	15.0	2.3	8.4
	軽ボンバン・低密度	81	81.7	14.4	2.5	1.3
人口規模	軽乗用系・大都市	165	62.8	19.0	7.4	10.8
	軽乗用系・30～100万人都市	435	70.9	13.7	4.8	10.6
	軽乗用系・10～30万人未満	517	76.7	11.7	2.9	8.7
	軽乗用系・10万人未満	842	79.9	12.9	2.2	5.0

	保有車購入重視点																			
	ベース	スタイル・外観	車体色	内装デザイン（全体的感じ）	機構・メカニズム	加速性能	の安定感	コナーリング時	高速走行時の安定感	悪路、雪道の走破性	ブレーキの効きの良さ	走行時の静粛性	走る（運転すること）が楽なこと	走り（運転すること）にパワーがあること	長距離運転がしやすいこと	小回りがききやすいこと	狭い道が通りやすいこと	駐車しやすいこと	乗り心地が良いこと	室内全体が広いこと
軽乗用系全体	1952	53.6	36.9	19.7	7.4	4.5	2.0	1.9	4.0	2.4	2.4	3.5	5.0	2.5	40.2	27.8	29.6	18.9	32.9	
人口密度	軽乗用系・高密度	364	52.4	36.1	19.2	5.5	5.2	1.9	1.2	1.3	2.4	1.4	3.6	6.9	1.9	46.8	28.1	35.3	15.9	34.1
	軽乗用系・中密度	339	52.3	36.9	22.4	6.4	5.7	2.7	2.2	1.7	3.1	3.9	4.8	5.0	2.8	41.1	29.9	29.2	20.4	39.3
	軽乗用系・低中密度	606	53.8	37.8	18.1	7.9	4.4	2.2	2.0	4.0	2.1	2.0	3.7	4.0	3.0	37.1	27.2	27.2	19.2	30.3
	軽乗用系・低密度	643	54.3	36.3	20.4	8.1	3.8	1.4	1.9	6.1	2.3	2.7	2.7	5.4	2.0	40.6	27.4	30.2	19.0	32.3
	軽乗用車・高密度	319	52.8	35.1	19.8	5.4	4.3	1.9	1.3	1.3	2.6	1.4	3.7	6.1	1.9	46.6	27.1	34.9	15.7	33.5
	軽乗用車・中密度	301	53.2	36.7	23.8	6.5	6.1	2.9	2.3	1.7	3.3	4.2	5.0	5.1	2.5	41.2	30.0	28.9	20.9	38.6
	軽乗用車・低中密度	531	54.4	38.2	19.0	8.4	4.7	2.2	2.2	4.0	2.2	2.1	3.9	4.2	3.2	36.9	26.7	27.7	20.0	31.0
	軽乗用車・低密度	562	55.7	37.1	20.9	8.1	4.0	1.5	2.0	5.5	2.4	2.8	2.6	5.2	2.2	41.3	27.2	30.4	19.1	32.4
	軽ボンバン・高密度	45	47.2	50.1	11.3	7.8	17.5	1.3	0.5	1.5	0.5	2.5	2.1	17.0	1.3	48.9	41.7	40.4	19.4	42.4
	軽ボンバン・中密度	38	40.0	39.7	1.0	3.7	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	2.5	3.7	6.7	39.5	28.4	32.9	13.9	49.6
軽ボンバン・低中密度	75	45.1	31.1	3.7	0.3	0.0	1.2	0.0	5.5	0.0	0.0	1.4	0.0	0.1	39.3	35.3	19.2	7.5	20.1	
軽ボンバン・低密度	81	29.7	23.0	11.0	7.3	0.4	1.0	0.4	16.5	1.4	0.7	3.8	8.4	0.0	29.1	31.4	26.4	17.1	30.7	
人口規模	軽乗用系・大都市	162	52.5	33.3	19.9	5.5	6.6	2.4	1.6	2.2	3.0	1.7	3.4	6.7	1.6	49.9	26.7	32.1	18.0	36.0
	軽乗用系・30～100万人都市	434	56.9	37.5	18.2	7.3	3.5	2.2	2.0	3.9	1.4	2.0	3.5	3.8	3.8	36.1	27.2	26.6	16.6	33.0
	軽乗用系・10～30万人未満	517	51.1	34.3	18.3	8.0	5.5	1.8	1.9	3.9	2.4	2.8	3.1	5.6	1.9	39.4	30.5	30.8	16.4	30.9
	軽乗用系・10万人未満	839	53.7	39.0	21.3	7.5	3.9	1.8	1.9	4.6	2.7	2.5	3.8	4.9	2.3	40.9	26.7	29.9	21.8	33.3

	保有車購入重視点																
	ベース	乗り降りがしやすいこと	後席ドアがスライド式であること	ルーム（トランク）の大きさ	荷物（トランク）の取り出しやすさ	シートアレンジがしやすいこと	小物入れが豊富、使いやすいこと	いやすいこと	燃費	車両価格	衝突安全性の高さ	走行時のCO2排出量が少ないこと	全体でのCO2排出量が少ないこと	生産／廃棄までの期間が短いこと	最新技術の搭載	最新技術の搭載	最新技術の搭載
軽乗用系全体	1952	23.6	19.1	5.3	4.5	2.7	1.7	29.4	37.3	3.3	2.4	0.3	6.2	1.7	4.6	3.7	
人口密度	軽乗用系・高密度	364	25.8	19.5	6.0	4.5	1.8	32.7	33.8	0.8	2.0	0.2	2.7	0.2	4.9	3.5	
	軽乗用系・中密度	339	28.0	21.0	6.3	6.3	3.0	1.7	30.2	38.1	3.6	1.9	0.2	7.9	3.7	5.9	2.7
	軽乗用系・低中密度	606	22.6	19.7	4.7	4.4	2.2	1.3	26.7	38.5	3.5	2.9	0.1	6.1	1.4	2.4	3.7
	軽乗用系・低密度	643	22.1	17.6	5.1	3.8	3.6	1.7	32.7	37.0	4.0	2.3	0.5	7.0	1.8	6.2	4.0
	軽乗用車・高密度	319	25.7	18.4	4.0	3.6	1.9	2.5	27.4	34.1	0.8	2.1	0.2	2.9	0.2	5.1	3.5
	軽乗用車・中密度	301	27.9	21.3	4.5	6.4	3.2	1.9	30.7	38.3	3.9	2.0	0.0	8.2	3.9	5.9	2.8
	軽乗用車・低中密度	531	23.2	19.8	3.9	4.6	2.2	1.3	27.3	37.8	3.7	3.0	0.2	6.4	1.4	2.3	3.8
	軽乗用車・低密度	562	22.0	17.9	4.0	3.6	3.7	1.8	33.6	37.5	4.2	2.4	0.5	7.2	1.8	6.4	3.9
	軽ボンバン・高密度	45	27.3	34.8	33.6	18.0	0.0	11.7	18.1	29.0	0.5	0.0	0.0	1.0	0.5	1.0	3.4
	軽ボンバン・中密度	38	30.0	16.5	34.0	4.9	0.0	0.0	23.4	35.4	0.0	0.0	3.7	3.7	0.0	5.3	1.1
軽ボンバン・低中密度	75	12.4	18.0	17.9	1.1	1.7	1.2	17.5	49.2	0.0	0.0	0.0	2.2	0.4	2.9	2.2	
軽ボンバン・低密度	81	22.3	11.8	23.9	6.1	1.5	0.0	18.0	27.8	1.8	0.3	0.0	2.9	1.2	3.3	5.5	
人口規模	軽乗用系・大都市	162	28.4	20.6	5.8	5.3	1.1	4.1	32.8	34.9	1.4	1.7	0.4	4.1	1.1	4.8	3.9
	軽乗用系・30～100万人都市	434	28.3	19.0	5.2	3.8	1.6	1.3	25.9	42.6	3.5	2.3	0.0	6.0	1.8	3.7	3.5
	軽乗用系・10～30万人未満	517	22.5	17.7	4.5	4.9	3.4	0.9	26.4	35.0	2.6	2.4	0.3	7.1	1.7	4.8	3.9
	軽乗用系・10万人未満	839	21.0	19.8	5.6	4.4	3.3	2.0	32.3	36.3	4.1	2.6	0.4	6.2	1.8	4.8	3.5

	保有車価格															
	ベース	40万円以下	50万円	60万円	70万円	80万円	90万円	100万円	110万円	120万円	130万円	140万円	150万円	160万円	161万円以上	
軽乗用系全体	1937	6.9	2.0	3.5	3.4	3.0	3.7	3.0	8.7	1.9	7.0	6.2	4.6	11.8	34.1	
人口密度	軽乗用系・高密度	364	5.0	2.5	3.2	2.4	2.4	3.7	3.9	10.7	2.2	8.2	6.4	3.9	11.1	34.4
	軽乗用系・中密度	338	4.7	1.9	2.3	4.8	1.6	2.8	2.9	11.9	2.7	5.4	4.8	6.0	12.7	35.6
	軽乗用系・低中密度	601	8.1	1.5	3.0	3.9	3.4	4.2	3.3	8.1	1.9	7.5	6.9	4.0	9.7	34.6
	軽乗用系・低密度	634	7.3	2.4	4.7	2.8	3.5	3.5	2.4	7.3	1.5	6.6	6.0	5.0	13.9	33.0
	軽乗用車・高密度	318	5.3	2.5	2.2	2.4	2.1	3.6	4.1	11.3	2.3	8.5	6.6	3.9	11.5	33.8
	軽乗用車・中密度	300	4.2	1.8	1.8	5.1	1.7	2.9	2.9	12.1	2.9	5.1	5.1	6.4	12.7	35.3
	軽乗用車・低中密度	527	7.7	1.5	2.7	4.0	3.0	3.8	3.3	8.0	1.9	7.9	7.0	4.2	9.9	35.1
	軽乗用車・低密度	555	6.9	2.3	4.6	2.7	3.6	3.4	2.1	7.4	1.6	6.7	6.1	5.0	14.0	33.5
	軽ボンバン・高密度	46	0.8	2.5	17.6	1.9	7.8	5.0	2.3	2.9	0.4	4.2	4.3	3.9	4.7	41.7
	軽ボンバン・中密度	38	11.1	3.6	10.5	0.8	0.7	1.1	2.9	7.9	0.0	10.4	0.0	0.0	13.1	37.9
軽ボンバン・低中密度	74	13.0	1.5	6.7	1.9	9.6	10.8	4.3	10.4	2.5	0.8	5.8	0.8	6.6	25.3	
軽ボンバン・低密度	79	14.0	2.6	5.6	4.2	1.5	5.1	6.7	5.2	0.3	5.1	5.3	4.6	12.7	27.1	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	5.2	1.8	2.4	1.3	3.2	3.0	4.8	9.7	2.4	6.6	4.6	3.4	11.6	40.0
	軽乗用系・30～100万人都市	432	6.8	2.5	2.4	4.0	3.5	4.6	2.3	12.0	2.1	7.5	5.3	5.5	9.2	32.4
	軽乗用系・10～30万人未満	509	7.8	1.3	4.8	4.7	2.4	3.1	2.3	8.2	2.5	7.0	5.6	4.0	11.8	34.4
	軽乗用系・10万人未満	831	6.6	2.2	3.5	2.8	3.1	3.7	3.5	7.2	1.4	6.7	7.4	4.8	13.2	33.8

	保有車使用頻度							
	ベース	ほとんど毎日	週に4日	週に2日	週に1日位	月に2日	月に1日以下	
軽乗用系全体	1960	67.3	15.3	11.2	4.2	1.7	0.3	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	53.0	14.7	15.7	12.8	3.4	0.3
	軽乗用系・中密度	341	65.0	16.0	12.6	3.9	2.4	0.1
	軽乗用系・低中密度	606	70.9	14.2	9.7	3.3	1.4	0.5
	軽乗用系・低密度	645	70.2	16.3	10.4	2.1	1.1	0.0
	軽乗用車・高密度	322	54.8	12.9	15.5	12.8	3.6	0.4
	軽乗用車・中密度	303	64.5	16.5	12.4	4.1	2.4	0.0
	軽乗用車・低中密度	531	71.2	14.4	9.3	3.0	1.5	0.5
	軽乗用車・低密度	564	70.7	16.6	10.0	2.0	0.7	0.0
	軽ボンバン・高密度	46	27.9	40.1	18.2	12.9	0.9	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	71.7	9.2	15.3	0.0	1.9	1.9
軽ボンバン・低中密度	75	65.2	11.5	15.9	6.8	0.5	0.0	
軽ボンバン・低密度	81	61.1	11.3	17.1	3.3	7.2	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	56.0	13.8	14.7	13.3	1.9	0.3
	軽乗用系・30～100万人都市	436	66.8	15.1	10.5	5.1	2.2	0.4
	軽乗用系・10～30万人未満	517	66.7	16.3	11.1	3.0	2.3	0.5
	軽乗用系・10万人未満	842	70.3	15.1	10.8	2.7	1.1	0.0
軽商用系全体	613	60.2	15.4	12.2	6.2	5.1	0.9	
人口密度	軽キャブバン	245	64.6	15.4	12.9	3.3	3.7	0.2
	軽トラック	368	57.4	15.4	11.8	8.1	6.0	1.3
	軽商用系・高密度	110	54.4	14.9	14.0	4.6	11.4	0.6
	軽商用系・中密度	94	59.0	18.6	7.6	10.9	3.9	0.0
	軽商用系・低中密度	184	63.5	20.4	6.8	4.1	4.1	1.1
	軽商用系・低密度	225	59.9	11.5	16.4	7.1	4.2	0.9
	軽キャブバン・高密度	72	53.4	11.3	17.9	5.4	12.1	0.0
	軽キャブバン・中密度	37	66.2	22.5	6.7	4.6	0.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	65	68.5	21.2	5.9	2.1	1.7	0.6
	軽キャブバン・低密度	71	67.4	9.7	18.8	2.6	1.5	0.0
	軽トラック・高密度	38	56.5	22.2	6.3	3.0	10.1	1.9
	軽トラック・中密度	57	52.2	14.9	8.4	17.0	7.6	0.0
	軽トラック・低中密度	119	60.0	19.8	7.4	5.5	5.9	1.5
	軽トラック・低密度	154	56.9	12.3	15.4	8.8	5.3	1.3

	保有車使用用途							
	ベース	仕事・商用	通勤・通学	買物	送迎	趣味・レジャー	その他	
軽乗用系全体	1961	30.9	55.3	87.8	41.0	48.5	5.2	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	28.2	43.5	90.1	44.1	53.7	3.9
	軽乗用系・中密度	341	24.4	52.8	87.2	47.6	46.8	5.3
	軽乗用系・低中密度	606	31.9	58.6	87.6	38.1	46.6	5.5
	軽乗用系・低密度	646	33.7	57.4	87.4	40.0	49.3	5.4
	軽乗用車・高密度	322	26.9	44.4	90.3	44.7	53.9	3.8
	軽乗用車・中密度	303	23.1	53.4	87.8	48.5	45.6	5.5
	軽乗用車・低中密度	531	31.9	58.8	88.3	38.3	46.7	5.4
	軽乗用車・低密度	565	33.7	58.4	87.7	41.3	48.7	5.3
	軽ボンバン・高密度	46	46.5	29.7	87.2	36.0	51.3	6.6
	軽ボンバン・中密度	38	44.4	44.8	78.7	34.0	64.9	1.8
	軽ボンバン・低中密度	75	31.9	56.4	75.8	34.2	45.4	6.9
	軽ボンバン・低密度	81	34.8	39.9	82.7	18.0	59.2	8.0
人口規模	軽乗用系・大都市	165	28.9	47.8	90.9	47.1	53.2	3.6
	軽乗用系・30～100万人都市	436	31.1	54.8	87.4	40.1	45.5	4.0
	軽乗用系・10～30万人未満	517	26.5	53.0	86.6	40.0	52.8	5.5
	軽乗用系・10万人未満	843	34.0	58.4	88.2	40.8	46.5	6.0

	保有車走行距離													
	ベース	200km以下	400km	600km	800km	1000km	1100km	1200km	1300km	1400km	1500km	1600km	1700km	1800km
軽乗用系全体	1947	41.7	25.2	11.3	8.2	7.2	2.4	0.9	0.8	0.2	1.1	0.2	0.8	0.0
人口密度	軽乗用系・高密度	367	52.4	26.0	9.8	6.8	2.6	0.6	0.4	0.5	0.0	0.6	0.2	0.0
	軽乗用系・中密度	341	40.0	28.6	10.4	10.6	3.2	3.1	1.4	0.3	0.4	1.2	0.4	0.4
	軽乗用系・低中密度	602	39.3	23.9	14.1	7.2	7.7	2.5	0.9	1.1	0.1	1.8	0.1	1.2
	軽乗用系・低密度	637	40.6	24.8	9.2	8.9	10.1	2.7	0.9	0.8	0.4	0.5	0.2	0.9
	軽乗用車・高密度	321	53.2	25.9	9.0	7.3	2.7	0.4	0.3	0.6	0.0	0.7	0.0	0.0
	軽乗用車・中密度	303	39.9	28.8	11.0	10.3	3.0	2.9	1.3	0.3	0.4	1.2	0.4	0.4
	軽乗用車・低中密度	528	39.4	24.0	14.7	6.9	7.2	2.4	1.0	1.2	0.1	1.7	0.1	1.3
	軽乗用車・低密度	557	40.2	25.0	9.1	9.3	10.1	2.5	0.9	0.9	0.4	0.4	0.2	0.8
	軽ボンバン・高密度	46	41.4	27.2	20.6	0.4	2.3	3.3	1.5	0.0	0.0	0.0	3.3	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	41.2	26.5	2.0	14.7	6.0	5.8	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
	軽ボンバン・低中密度	74	37.4	23.4	3.7	11.1	16.0	4.4	0.0	0.0	0.0	4.1	0.0	0.0
	軽ボンバン・低密度	80	48.7	20.0	11.3	1.1	9.7	5.4	0.0	0.5	0.0	1.4	0.0	1.9
人口規模	軽乗用系・大都市	165	46.4	27.9	11.4	11.5	1.0	0.3	0.5	0.6	0.0	0.5	0.0	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	433	39.1	25.7	12.5	8.0	8.6	1.6	0.4	0.0	0.3	2.2	0.2	1.4
	軽乗用系・10～30万人未満	513	45.1	19.6	11.8	10.7	6.2	3.3	0.9	1.0	0.1	0.9	0.0	0.5
	軽乗用系・10万人未満	836	39.9	27.8	10.2	6.2	8.3	2.7	1.3	1.2	0.3	0.7	0.3	0.9
軽商用系全体	609	46.5	15.5	10.5	5.6	11.3	3.3	0.8	2.4	1.4	1.3	0.8	0.7	
人口密度	軽キャブバン	243	36.5	16.4	11.0	6.3	17.4	3.1	1.1	2.9	0.7	1.8	1.4	1.3
	軽トラック	366	53.1	15.0	10.1	5.1	7.2	3.4	0.6	2.0	1.8	1.0	0.4	0.3
人口規模	軽商用系・高密度	107	52.5	15.5	7.2	1.4	15.0	0.8	1.1	5.3	0.0	1.5	0.0	0.0
	軽商用系・中密度	93	47.2	9.6	17.3	7.2	9.5	2.3	2.1	0.9	0.7	2.2	1.1	0.0
	軽商用系・低中密度	184	43.7	15.6	11.6	5.7	12.7	3.6	0.5	3.0	1.4	1.1	0.0	1.1
	軽商用系・低密度	225	46.6	16.8	9.2	6.3	9.7	3.9	0.6	1.5	1.8	1.3	1.5	0.8
	軽キャブバン・高密度	70	48.6	19.0	6.5	2.0	17.1	1.1	1.6	2.3	0.0	1.7	0.0	0.0
	軽キャブバン・中密度	37	40.5	3.9	23.2	0.6	19.3	2.3	3.9	1.8	0.0	4.5	0.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	65	31.9	15.5	10.0	9.2	20.5	3.8	0.0	3.8	0.0	2.7	0.0	2.5
	軽キャブバン・低密度	71	31.7	20.3	10.4	8.3	13.9	3.9	0.9	2.9	2.0	0.0	4.1	1.4
	軽トラック・高密度	37	60.3	8.4	8.4	0.0	10.6	0.0	0.0	11.2	0.0	1.1	0.0	0.0
	軽トラック・中密度	56	53.7	15.2	11.4	13.5	0.0	2.3	0.5	0.0	1.4	0.0	2.1	0.0
	軽トラック・低中密度	119	52.2	15.7	12.8	3.1	7.0	3.4	0.8	2.5	2.4	0.0	0.0	0.0
	軽トラック・低密度	154	52.5	15.4	8.7	5.5	8.0	3.9	0.5	0.9	1.8	1.8	0.5	0.5



	車がなくなった場合の困窮度						
	ベース	非常に困る	それが困るまでも	えんちらともい	あまり困らな	まったく困ら	
軽乗用系全体	1961	78.5	14.8	2.7	3.1	0.8	
人口密度	軽乗用系・高密度	368	55.2	27.2	6.9	8.3	2.3
	軽乗用系・中密度	341	75.4	18.3	3.6	2.2	0.4
	軽乗用系・低中密度	606	81.2	12.2	2.9	3.0	0.6
	軽乗用系・低密度	646	85.9	11.3	0.6	1.6	0.6
	軽乗用車・高密度	322	53.8	27.8	7.3	8.6	2.5
	軽乗用車・中密度	303	75.1	18.6	3.8	2.1	0.3
	軽乗用車・低中密度	531	81.1	12.5	2.9	3.0	0.6
	軽乗用車・低密度	565	86.2	11.1	0.5	1.5	0.6
	軽ボンバン・高密度	46	75.4	19.3	1.0	4.3	0.0
	軽ボンバン・中密度	38	79.7	14.9	0.7	3.7	1.1
軽ボンバン・低中密度	75	83.0	8.8	4.4	2.9	0.9	
軽ボンバン・低密度	81	80.8	15.1	1.2	2.9	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	165	60.4	26.0	6.8	4.1	2.7
	軽乗用系・30～100万人都市	436	74.6	15.8	4.2	4.7	0.7
	軽乗用系・10～30万人未満	517	81.4	12.4	1.8	3.7	0.7
	軽乗用系・10万人未満	843	82.3	13.6	1.7	1.8	0.5
軽商用系全体	355	75.3	14.9	4.2	3.7	1.9	
人口密度	軽キャブバン	148	72.0	18.4	4.6	1.9	3.0
	軽トラック	207	77.7	12.3	4.0	4.9	1.1
	軽商用系・高密度	57	42.5	26.4	10.2	11.1	9.8
	軽商用系・中密度	51	70.6	16.8	8.2	4.4	0.0
	軽商用系・低中密度	104	78.3	15.0	3.6	1.9	1.2
	軽商用系・低密度	143	82.7	11.5	2.3	2.7	0.8
	軽キャブバン・高密度	42	47.0	25.6	12.9	4.9	9.6
	軽キャブバン・中密度	23	72.1	14.1	7.2	6.6	0.0
	軽キャブバン・低中密度	38	80.9	16.8	2.3	0.0	0.0
	軽キャブバン・低密度	45	79.7	17.1	0.5	0.0	2.7
	軽トラック・高密度	15	29.6	28.8	2.3	29.0	10.3
	軽トラック・中密度	28	68.7	20.0	9.5	1.9	0.0
	軽トラック・低中密度	66	76.3	13.7	4.6	3.3	2.0
	軽トラック・低密度	98	83.9	9.1	3.1	3.8	0.0

	普通車買い替えによる不都合																			
	ベース	なる車を持つことができなく	生活費が圧迫される	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	大きな車は燃費が悪く、	大きい車は運転がで	ない場所がでてくる	道路条件の関係で、行	けな場所がでてくる	駐車スペース関係で、行	狭く、車は置けなく	乗車人数が少ないので大	で大きい車は適さない	荷物はいずれも載せない	で、大きい車は適さない	行、動範囲が広くなる	車が大いどこにも	売が成り立たなくなる	経済面で、今の仕事や商	その他
軽乗用系全体	1961	31.6	47.5	17.2	30.7	22.3	30.0	13.0	15.6	18.0	13.4	16.3	15.7	3.6	0.2	13.1				
人口密度	軽乗用系・高密度	368	30.6	39.2	12.6	33.0	21.9	22.7	10.3	19.7	14.6	13.4	15.5	10.9	3.5	0.0	18.6			
	軽乗用系・中密度	341	28.7	40.2	16.9	28.0	19.4	36.1	12.4	14.1	16.0	10.9	15.3	16.7	3.2	0.6	12.5			
	軽乗用系・低中密度	606	31.0	48.9	16.4	28.6	24.0	28.4	12.8	12.4	17.3	13.1	15.4	15.6	3.0	0.2	14.9			
	軽乗用系・低密度	646	33.8	52.2	19.9	33.1	21.9	31.9	14.4	18.1	20.9	14.8	17.9	17.1	4.6	0.0	9.5			
	軽乗用車・高密度	322	31.5	40.5	13.1	34.1	23.3	23.3	10.6	19.0	14.7	13.9	16.3	11.3	3.2	0.0	17.5			
	軽乗用車・中密度	303	30.0	41.5	16.6	29.2	19.1	36.6	12.5	14.4	16.5	10.9	16.2	17.1	3.4	0.7	11.3			
	軽乗用車・低中密度	531	31.3	49.5	16.5	28.0	24.3	28.8	13.1	12.1	17.4	13.3	15.5	15.4	3.1	0.2	14.9			
	軽乗用車・低密度	565	34.4	52.7	20.4	33.6	22.5	32.3	14.3	18.1	21.1	15.1	18.3	17.3	4.3	0.0	9.5			
	軽ボンバン・高密度	46	18.5	21.6	6.5	17.4	3.0	14.2	6.4	29.0	14.0	6.1	3.8	5.6	7.2	0.0	34.0			
	軽ボンバン・中密度	38	8.3	19.4	22.4	9.0	24.2	28.4	10.0	9.2	8.2	12.0	1.8	9.8	1.0	0.0	29.3			
軽ボンバン・低中密度	75	26.6	38.8	13.6	38.6	18.7	21.1	8.1	16.4	15.9	9.4	13.5	17.7	0.8	0.0	14.0				
軽ボンバン・低密度	81	24.3	44.6	12.4	24.7	11.4	24.7	16.6	18.3	15.7	9.5	11.6	13.9	9.8	0.8	8.7				
人口規模	軽乗用系・大都市	165	31.9	38.8	13.2	32.6	22.7	21.2	12.5	16.1	11.8	13.4	16.8	11.2	3.6	1.1	17.4			
	軽乗用系・30～100万人都市	436	30.9	43.5	12.4	29.8	18.7	28.6	12.8	16.5	15.2	10.2	10.4	13.3	1.7	0.0	16.6			
	軽乗用系・10～30万人未満	517	33.5	47.6	16.2	33.9	23.9	31.9	13.5	14.8	19.5	15.3	17.6	16.6	2.9	0.3	13.7			
	軽乗用系・10万人未満	843	30.8	51.2	21.1	28.9	23.1	31.3	12.8	15.6	19.7	13.9	18.4	17.1	5.1	0.0	10.1			
軽商用系全体	613	22.9	25.4	7.5	25.0	9.5	42.9	13.7	9.7	7.0	17.0	11.8	13.7	10.7	0.4	16.5				
人口密度	軽キャブバン	245	23.3	25.5	6.7	23.3	8.2	29.4	13.4	12.3	4.6	15.2	10.6	10.3	10.6	0.7	22.5			
	軽トラック	368	22.7	25.4	8.0	26.1	10.3	51.7	13.8	7.9	8.6	18.2	12.6	15.9	10.7	0.2	12.7			
	軽商用系・高密度	110	15.2	14.6	2.2	19.2	6.2	30.5	12.2	8.1	3.1	26.8	9.1	7.7	15.5	1.1	26.8			
	軽商用系・中密度	94	38.1	22.6	5.1	20.2	11.0	49.8	26.5	7.7	8.6	19.1	11.4	7.4	10.4	0.0	10.7			
	軽商用系・低中密度	184	17.5	25.6	6.5	24.4	10.7	41.8	10.2	8.8	6.5	16.9	13.2	14.1	13.1	0.0	15.1			
	軽商用系・低密度	225	25.4	28.9	10.2	28.1	9.2	45.5	13.6	11.1	8.1	13.9	11.7	16.4	7.8	0.5	15.9			
	軽キャブバン・高密度	72	10.2	18.5	2.2	22.1	3.8	25.6	12.6	9.3	3.1	29.7	6.9	4.4	9.6	1.6	30.7			
	軽キャブバン・中密度	37	49.0	31.5	8.7	20.3	5.3	40.4	32.9	11.1	0.0	19.5	14.2	5.1	6.0	0.0	9.9			
	軽キャブバン・低中密度	65	17.8	24.6	5.8	23.3	14.3	26.0	7.7	12.9	1.4	12.4	14.0	13.7	14.5	0.0	19.5			
	軽キャブバン・低密度	71	27.7	28.7	9.8	25.1	6.3	31.0	12.4	14.2	10.5	7.0	8.2	12.8	9.1	1.0	24.7			
	軽トラック・高密度	38	25.3	6.8	2.1	13.2	11.2	40.3	11.4	5.7	3.0	20.8	13.8	14.5	27.3	0.0	18.9			
	軽トラック・中密度	57	27.7	14.2	1.6	20.1	16.4	58.7	20.4	4.5	16.8	18.8	8.7	9.6	14.7	0.0	11.4			
	軽トラック・低中密度	119	17.3	26.3	7.0	25.2	8.2	53.2	12.0	5.9	10.2	20.1	12.7	14.3	12.2	0.0	12.0			
	軽トラック・低密度	154	24.5	28.9	10.4	29.2	10.3	51.3	14.1	9.9	7.1	16.7	13.1	17.8	7.2	0.3	12.4			