
軽自動車の使用実態調査報告書

2022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」を昭和56年から隔年で実施し
ております。このたび、令和3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」に加え、軽自動車を含む今後の自動
車の使い方・ニーズに大きく影響を与えうるであろうコロナやカーボンニュートラル・
電動化といったトレンドの側面も踏まえた上で調査・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
調査およびデプスインタビュー調査を実施し、意識の深掘りをいたしました。

調査結果からは、コロナの影響で軽自動車の使用頻度は多少落ちていることが確認さ
れたものの、依然として交通不便地域ほど生活に欠かせないライフラインとして捉えら
れている一方で、スーパートールを始めとし、軽自動車は単なる生活の必需品という枠
を超え、デザインや居住性を求められ、かつそれを提供できるというイメージが高まっ
ていることも確認できました。

また、今回の大きなテーマであるカーボンニュートラルや電動化に対する態度変容とし
ては以前の認知のみという段階から関心が高まっている傾向にあり、今後軽自動車を選
択する上で重要なポイントになっていくであろうことが推察できました。

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

令和4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 ダイハツ工業株式会社

軽自動車使用実態調査TF

リーダー会社 日産自動車株式会社

目次

■調査背景	-----	5
■調査設計	-----	8
■調査結果の要約	-----	12
I. 新型コロナウイルスによる 生活の変化／移動手段の変化		19
1.生活の変化		
(1)全体	20	
(2)属性別	21	
2.収入／業績への影響	22	
3.移動手段の変化	23	
II. 軽自動車の使用と購買実態		24
1.軽乗用系		
(1)保有車特性	25	
(2)ユーザー属性	26	
(3)使用状況	27	
(4)併有状況	28	
(5)購入形態	29	
(6)軽自動車を選択する理由	30	
(7)次期購入意向	31	
(8)軽自動車税の負担感	32	
2.軽キャブバン		
(1)保有車特性	33	
(2)ユーザー属性	34	
(3)使用状況	35	
(4)併有状況	36	
(5)購入形態	37	
(6)軽自動車を選択する理由	38	
(7)次期購入意向	39	
3.軽トラック		
(1)保有車特性	40	
(2)ユーザー属性	41	
(3)使用状況	42	
(4)併有状況	43	
(5)購入形態	44	
(6)軽自動車を選択する理由	45	
(7)次期購入意向	46	
III. 軽自動車の存在意義		47
1.地域別		
(1)人口密度別軽自動車保有比率	48	
(2)生活条件(公共交通機関の利便性)	49	
(3)生活条件(各訪問先へのアクセス)	50	
(4)ユーザー属性	51	
(5)使用実態	52	
(6)軽自動車の役割	53	
(7)軽自動車がなくなった場合の困窮度	54	
2.高齢者		
(1)高齢者ユーザー特性	55	
(2)軽自動車の使用頻度と用途	56	
(3)軽自動車がなくなった場合の困窮度	57	
(4)免許保有意向	58	
3.女性		
(1)女性ユーザー特性	60	
(2)軽自動車の使用頻度と用途	61	
(3)軽自動車がなくなった場合の困窮度	62	
IV. 安全技術に対するユーザー意識		63
1.運転不安と安全性期待	64	
2.安全装備・機能の魅力度	65	
3.安全装備・機能の装着意向	66	
4.安全装備・機能の支払限度額	67	
5.安全装備・機能への不安	68	

目次

V. 次世代環境技術に対する関心度	69
1.環境対応車の認知	70
2.環境対応車の関心	71
3.環境対応車の意向	72
4.環境対応車の懸念点	73
5.電気自動車に対する意識	74
6.カーボンニュートラル宣言について	76
VI. 軽自動車の持つ魅力点	78
1.購入時の軽選択理由	79
2.購入時重視点と次期軽選択理由	80
3.軽のイメージ	81
<付属資料>	
■基本クロス集計表	82

■ 調査背景

軽自動車の保有台数は2021年3月末時点で3,118万台。微増が継続。

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4つの課題を設定し、報告書を編集した。

- I. 新型コロナウイルスによる生活の変化／移動手段の変化
- II. 軽自動車の存在意義
- III. 次世代環境技術に対する関心度
- IV. 軽自動車の持つ魅力点

4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、全国の自家用軽四輪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。

② WEB調査(インターネット調査)

現軽自動車市場におけるユーザーのニーズを把握し、今後の軽自動車市場としてのあるべき姿を検討するため、軽自動車・登録自動車ユーザーを対象者にWEB調査を実施。

③ インタビュー調査(オンラインデプスインタビュー)

EVなど環境車を選択する背景やカーボンニュートラルが推進されている中で前提条件とするインフラ設備などを都市・地方別に把握するため、軽自動車購入意向者を対象にオンラインでのインタビューを実施。

調査の企画・立案、調査結果の分析・検討は軽自動車使用実態調査TFがあたり、実査・集計・分析および報告書作成は(株)マーケティングセンターに委託した。

軽自動車使用実態調査TF 参画会社

TFリーダー	日産自動車株式会社
委員	スズキ株式会社
〃	ダイハツ工業株式会社
〃	本田技研工業株式会社
〃	三菱自動車工業株式会社
委託先	株式会社マーケティングセンター

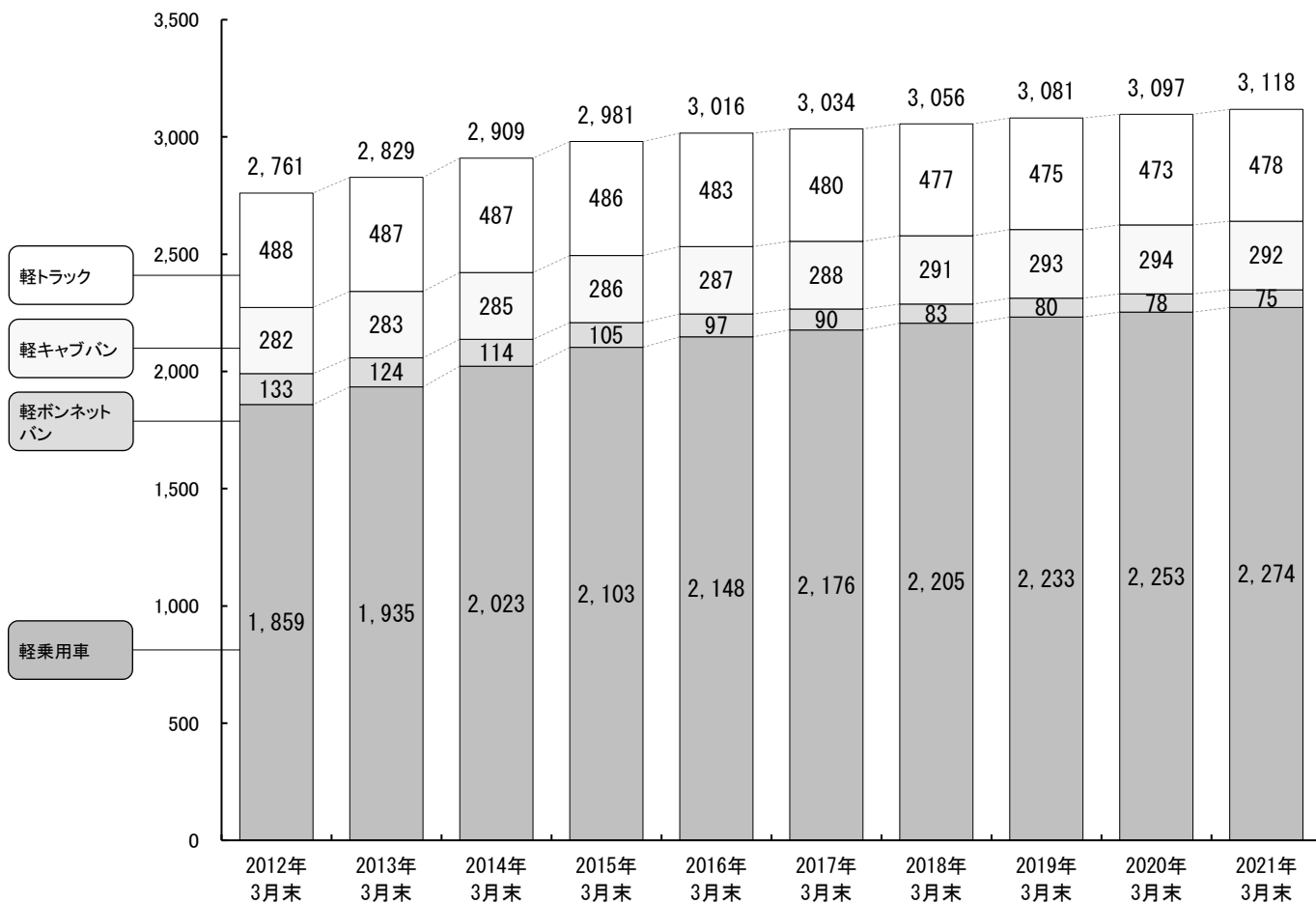
■ 調査背景

軽自動車保有台数の推移

- 軽自動車の保有台数は、2021年3月末で3,118万台。微増が継続。
- 軽乗用系（軽乗用車＋軽ボンネットバン）は、2021年3月末で2,349万台。内訳をみると、軽乗用車は継続的に増加しているものやや鈍化、軽ボンネットバンは継続的に減少している。
- 軽商用系（軽キャブバン＋軽トラック）は、2021年3月末で769万台と増加。軽キャブバンは292万台で微減、軽トラックは478万台で増加に転じた。

図表：軽自動車保有台数 推移

(万台)



上段：保有台数(万台) 下段：前年同月比(%)

	2012年 3月末	2013年 3月末	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	2021年 3月末
軽自動車全体	2,761	2,829	2,909	2,981	3,016	3,034	3,056	3,081	3,097	3,118
	+2.0	+2.4	+2.9	+2.5	+1.2	+0.6	+0.7	+0.8	+0.5	+0.7
軽乗用系	1,991	2,058	2,137	2,208	2,245	2,266	2,288	2,313	2,331	2,349
	+2.6	+3.4	+3.8	+3.3	+1.7	+0.9	+1.0	+1.1	+0.8	+0.8
軽乗用車	1,859	1,935	2,023	2,103	2,148	2,176	2,205	2,233	2,253	2,274
	+3.2	+4.1	+4.6	+3.9	+2.1	+1.3	+1.3	+1.2	+0.9	+0.9
軽ボンネットバン	133	124	114	105	97	90	83	80	78	75
	▲5.9	▲6.9	▲7.7	▲7.6	▲7.7	▲7.4	▲7.8	▲3.3	▲3.2	▲3.4
軽商用系	770	770	772	773	771	768	768	768	766	769
	+0.5	+0.1	+0.3	+0.1	▲0.3	▲0.4	+0.0	+0.1	▲0.2	+0.4
軽キャブバン	282	283	285	286	287	288	291	293	294	292
	+0.6	+0.5	+0.8	+0.4	+0.3	+0.3	+1.0	+0.7	+0.3	▲0.2
軽トラック	488	487	487	486	483	480	477	475	473	478
	+0.4	▲0.2	0.0	▲0.1	▲0.6	▲0.7	▲0.6	▲0.4	▲0.6	+1.1

※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

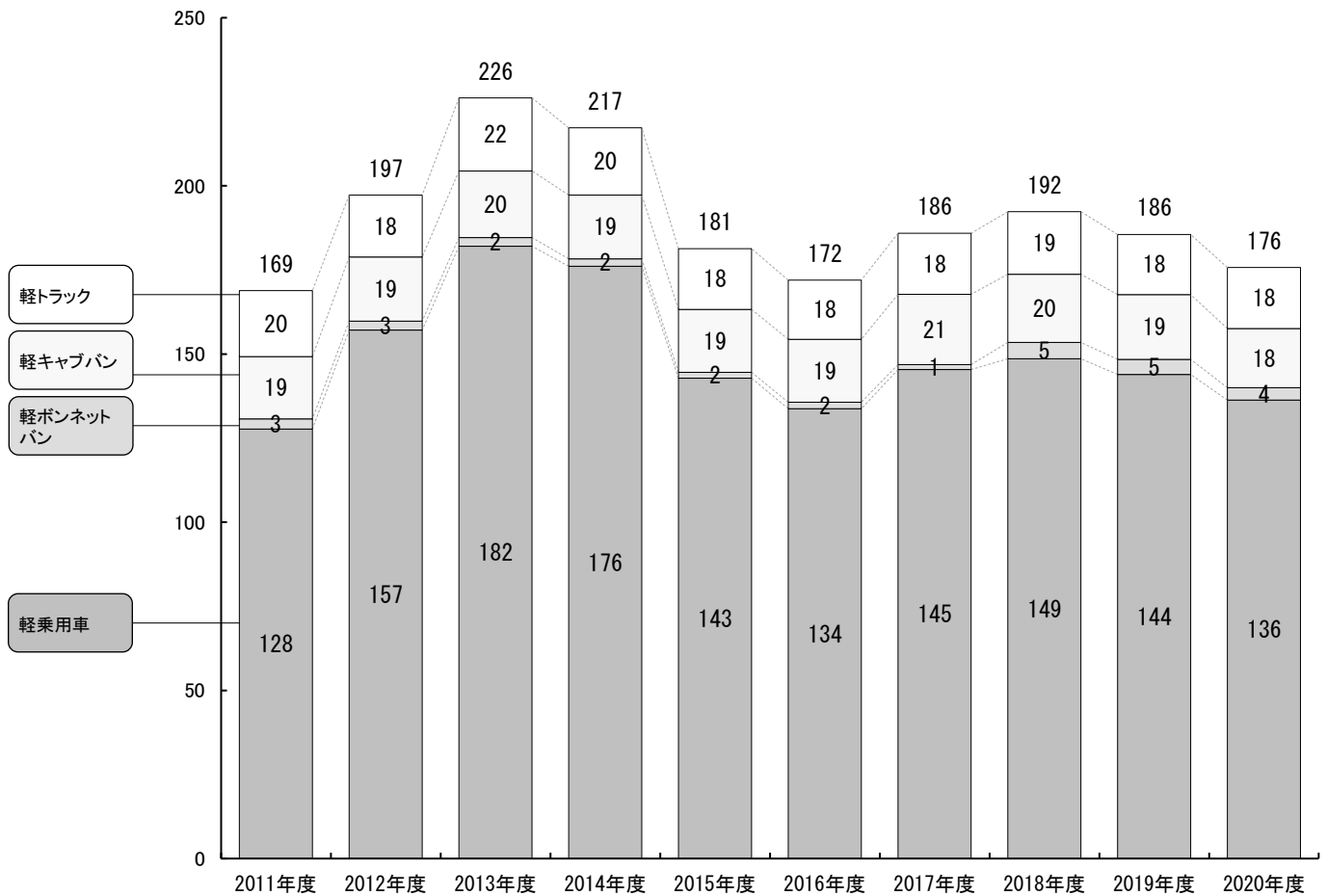
■ 調査背景

軽自動車新車販売台数の推移

- 軽自動車の販売台数は、2020年度176万台。2019年10月の消費税増税及び2020年の新型コロナウイルスの影響で減少した。
- 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、2020年度140万台で前年度比▲5.7%。
 - 軽商用系(軽キャブバン+軽トラック)は、2020年度36万台で前年度比▲3.6%。

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(%)

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
軽自動車全体	169	197	226	217	181	172	186	192	186	176
	+3.7	+16.8	+14.7	▲3.9	▲16.6	▲5.1	+8.1	+3.4	▲3.5	▲5.3
軽乗用系	131	160	185	178	145	136	147	154	148	140
	+4.8	+22.2	+15.5	▲3.4	▲18.9	▲6.1	+8.2	+4.5	▲3.3	▲5.7
軽乗用車	128	157	182	176	143	134	145	149	144	136
	+5.8	+23.0	+15.9	▲3.3	▲18.9	▲6.3	+8.7	+2.2	▲3.1	▲5.3
軽ボンネットバン	3	3	2	2	2	2	1	5	5	4
	▲25.4	▲11.7	▲6.6	▲11.1	▲20.3	+11.0	▲26.8	+241.9	▲8.3	▲18.4
軽商用系	38	37	42	39	37	36	39	39	37	36
	+0.2	▲1.7	+11.0	▲6.2	▲5.7	▲1.3	+7.6	▲0.6	▲4.3	▲3.6
軽キャブバン	19	19	20	19	19	19	21	20	19	18
	+3.4	+2.9	+4.0	▲4.2	▲1.4	▲0.1	+12.1	▲3.5	▲5.2	▲7.9
軽トラック	20	18	22	20	18	18	18	19	18	18
	▲2.7	▲6.1	+18.2	▲7.9	▲9.9	▲2.6	+2.8	+2.6	▲3.3	+1.0

※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・選好の実態を明らかにし、ユーザーニーズに沿った軽自動車のあり方を模索するとともに、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"> 軽自動車の使用実態・保有・購買意識の変化の把握 軽自動車の存在意義の把握 安全技術に対するユーザー意識 カーボンニュートラルに向けた実態把握と課題抽出 新型コロナ禍におけるクルマ使用用途の変化 																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
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】 2021年10月1日～11月23日</p> <p>【調査地域】 全国</p> <p>【回収結果】</p> <table border="1" data-bbox="268 963 1289 1821"> <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>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>200</td> <td>3,000</td> <td>3,013</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>23,415,925</td> <td>76.3%</td> <td>76.3%</td> <td></td> <td>2,125</td> <td>2,134</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>22,713,788</td> <td>74.0%</td> <td>74.0%</td> <td></td> <td>1,765</td> <td>1,821</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>702,137</td> <td>2.3%</td> <td>2.3%</td> <td></td> <td>360</td> <td>313</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>7,282,054</td> <td>23.7%</td> <td>23.7%</td> <td></td> <td>875</td> <td>879</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>2,851,613</td> <td>9.3%</td> <td>9.3%</td> <td></td> <td>369</td> <td>374</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>4,430,441</td> <td>14.4%</td> <td>14.4%</td> <td></td> <td>506</td> <td>505</td> </tr> <tr> <td>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>38</td> <td>570</td> <td>573</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>1,996,746</td> <td>6.5%</td> <td>76.8%</td> <td></td> <td>390</td> <td>393</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>1,916,919</td> <td>6.2%</td> <td>73.7%</td> <td></td> <td>300</td> <td>331</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>79,827</td> <td>0.3%</td> <td>3.1%</td> <td></td> <td>90</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>604,328</td> <td>2.0%</td> <td>23.2%</td> <td></td> <td>180</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>403,289</td> <td>1.3%</td> <td>15.5%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>201,039</td> <td>0.7%</td> <td>7.7%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>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>43</td> <td>645</td> <td>647</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>5,121,005</td> <td>16.7%</td> <td>81.0%</td> <td></td> <td>465</td> <td>467</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>4,968,876</td> <td>16.2%</td> <td>78.6%</td> <td></td> <td>375</td> <td>387</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>152,129</td> <td>0.5%</td> <td>2.4%</td> <td></td> <td>90</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>1,202,431</td> <td>3.9%</td> <td>19.0%</td> <td></td> <td>180</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>597,962</td> <td>1.9%</td> <td>9.5%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>604,469</td> <td>2.0%</td> <td>9.6%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>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>42</td> <td>630</td> <td>635</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>6,151,580</td> <td>20.0%</td> <td>79.4%</td> <td></td> <td>450</td> <td>451</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>5,972,734</td> <td>19.5%</td> <td>77.1%</td> <td></td> <td>360</td> <td>368</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>178,846</td> <td>0.6%</td> <td>2.3%</td> <td></td> <td>90</td> <td>83</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>1,596,386</td> <td>5.2%</td> <td>20.6%</td> <td></td> <td>180</td> <td>184</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>675,602</td> <td>2.2%</td> <td>8.7%</td> <td></td> <td>90</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>920,784</td> <td>3.0%</td> <td>11.9%</td> <td></td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>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>77</td> <td>1,155</td> <td>1,158</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用系</td> <td>10,146,594</td> <td>33.1%</td> <td>72.3%</td> <td></td> <td>820</td> <td>823</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽乗用車</td> <td>9,855,259</td> <td>32.1%</td> <td>70.3%</td> <td></td> <td>730</td> <td>735</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽ボンネットバン</td> <td>291,335</td> <td>0.9%</td> <td>2.1%</td> <td></td> <td>90</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td></td> <td>商用車合計</td> <td>3,878,909</td> <td>12.6%</td> <td>27.7%</td> <td></td> <td>335</td> <td>335</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽キャブバン</td> <td>1,174,760</td> <td>3.8%</td> <td>8.4%</td> <td></td> <td>99</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td></td> <td>軽トラック</td> <td>2,704,149</td> <td>8.8%</td> <td>19.3%</td> <td></td> <td>236</td> <td>235</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= $\frac{\text{調査地点別車種別母集団}}{\text{調査地点別車種別回収数}}$ 補正值2= $\frac{\text{層別車種別母集団}}{\text{調査地点層別車種別母集団計}} \times \text{補正值1}$</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%	200	3,000	3,013		軽乗用系	23,415,925	76.3%	76.3%		2,125	2,134		軽乗用車	22,713,788	74.0%	74.0%		1,765	1,821		軽ボンネットバン	702,137	2.3%	2.3%		360	313		商用車合計	7,282,054	23.7%	23.7%		875	879		軽キャブバン	2,851,613	9.3%	9.3%		369	374		軽トラック	4,430,441	14.4%	14.4%		506	505	100万人以上の市	軽自動車全体	2,601,074	8.5%	100.0%	38	570	573		軽乗用系	1,996,746	6.5%	76.8%		390	393		軽乗用車	1,916,919	6.2%	73.7%		300	331		軽ボンネットバン	79,827	0.3%	3.1%		90	62		商用車合計	604,328	2.0%	23.2%		180	180		軽キャブバン	403,289	1.3%	15.5%		90	90		軽トラック	201,039	0.7%	7.7%		90	90	30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,323,436	20.6%	100.0%	43	645	647		軽乗用系	5,121,005	16.7%	81.0%		465	467		軽乗用車	4,968,876	16.2%	78.6%		375	387		軽ボンネットバン	152,129	0.5%	2.4%		90	80		商用車合計	1,202,431	3.9%	19.0%		180	180		軽キャブバン	597,962	1.9%	9.5%		90	90		軽トラック	604,469	2.0%	9.6%		90	90	10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,747,966	25.2%	100.0%	42	630	635		軽乗用系	6,151,580	20.0%	79.4%		450	451		軽乗用車	5,972,734	19.5%	77.1%		360	368		軽ボンネットバン	178,846	0.6%	2.3%		90	83		商用車合計	1,596,386	5.2%	20.6%		180	184		軽キャブバン	675,602	2.2%	8.7%		90	94		軽トラック	920,784	3.0%	11.9%		90	90	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	1,158		軽乗用系	10,146,594	33.1%	72.3%		820	823		軽乗用車	9,855,259	32.1%	70.3%		730	735		軽ボンネットバン	291,335	0.9%	2.1%		90	88		商用車合計	3,878,909	12.6%	27.7%		335	335		軽キャブバン	1,174,760	3.8%	8.4%		99	100		軽トラック	2,704,149	8.8%	19.3%		236	235
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%	200	3,000	3,013																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	23,415,925	76.3%	76.3%		2,125	2,134																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	22,713,788	74.0%	74.0%		1,765	1,821																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	702,137	2.3%	2.3%		360	313																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	7,282,054	23.7%	23.7%		875	879																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	2,851,613	9.3%	9.3%		369	374																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	4,430,441	14.4%	14.4%		506	505																																																																																																																																																																																																																																																																																																
100万人以上の市	軽自動車全体	2,601,074	8.5%	100.0%	38	570	573																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	1,996,746	6.5%	76.8%		390	393																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	1,916,919	6.2%	73.7%		300	331																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	79,827	0.3%	3.1%		90	62																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	604,328	2.0%	23.2%		180	180																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	403,289	1.3%	15.5%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	201,039	0.7%	7.7%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
30～100万人未満の市	軽自動車全体	6,323,436	20.6%	100.0%	43	645	647																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	5,121,005	16.7%	81.0%		465	467																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	4,968,876	16.2%	78.6%		375	387																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	152,129	0.5%	2.4%		90	80																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	1,202,431	3.9%	19.0%		180	180																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	597,962	1.9%	9.5%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	604,469	2.0%	9.6%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
10～30万人未満の市	軽自動車全体	7,747,966	25.2%	100.0%	42	630	635																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	6,151,580	20.0%	79.4%		450	451																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	5,972,734	19.5%	77.1%		360	368																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	178,846	0.6%	2.3%		90	83																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	1,596,386	5.2%	20.6%		180	184																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	675,602	2.2%	8.7%		90	94																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	920,784	3.0%	11.9%		90	90																																																																																																																																																																																																																																																																																																
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	1,158																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用系	10,146,594	33.1%	72.3%		820	823																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽乗用車	9,855,259	32.1%	70.3%		730	735																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽ボンネットバン	291,335	0.9%	2.1%		90	88																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	商用車合計	3,878,909	12.6%	27.7%		335	335																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽キャブバン	1,174,760	3.8%	8.4%		99	100																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	軽トラック	2,704,149	8.8%	19.3%		236	235																																																																																																																																																																																																																																																																																																

■ 調査設計 [②WEB調査(インターネット調査)]

<p>背景</p>	<p>自動車ユーザーの意識や車選択状況から軽自動車ユーザーの特徴を比較することに加え、各政策による今後の軽自動車市場への影響を確認し、訪問留置調査を補足するための調査を行う。</p>																																																																																																																																																																														
<p>調査課題</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自動車車体価格に対する態度 2. 税制変更に伴う軽自動車マーケット変化の把握 3. カーボンニュートラル宣言に対する態度 4. BEVに対する態度 																																																																																																																																																																														
<p>調査方法</p>	<p>【調査手法】 自記式WEB質問紙調査(インターネット調査)</p> <p>【調査対象者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国20-79歳男女個人 ・普通自動車免許保有者 ・軽乗用系及び普通乗用車を主運転車として所有されている方 ・主運転車を新車で購入し、今後3年以内に買替え意向のある方 <p>【調査期間】 2021年12月7日～12月12日</p> <p>【回収結果とウェイト補正】</p> <table border="1" data-bbox="262 963 1358 1627"> <thead> <tr> <th colspan="4"></th> <th>母集団 構成比 %</th> <th>本調査 回収結果 サンプル数</th> <th>構成比 %</th> <th>ウェイト バック値</th> <th>ウェイト バック後 サンプル数</th> <th>構成比 %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4"></td> <td>100.0</td> <td>1097</td> <td>100.0</td> <td>-</td> <td>1097</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="12">軽乗用系</td> <td rowspan="6">三大都市圏</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>0.5</td> <td>56</td> <td>5.1</td> <td>0.09</td> <td>5</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>1.0</td> <td>71</td> <td>6.5</td> <td>0.16</td> <td>11</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>1.2</td> <td>74</td> <td>6.7</td> <td>0.18</td> <td>13</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>1.1</td> <td>60</td> <td>5.5</td> <td>0.21</td> <td>13</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>1.6</td> <td>69</td> <td>6.3</td> <td>0.25</td> <td>17</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>0.7</td> <td>57</td> <td>5.2</td> <td>0.14</td> <td>8</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">三大都市圏以外</td> <td rowspan="3">男性</td> <td>20-39歳</td> <td>1.8</td> <td>61</td> <td>5.6</td> <td>0.32</td> <td>20</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>2.4</td> <td>72</td> <td>6.6</td> <td>0.37</td> <td>27</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>2.5</td> <td>71</td> <td>6.5</td> <td>0.39</td> <td>28</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">女性</td> <td>20-39歳</td> <td>1.6</td> <td>65</td> <td>5.9</td> <td>0.26</td> <td>17</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>40-59歳</td> <td>4.9</td> <td>76</td> <td>6.9</td> <td>0.71</td> <td>54</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>60-79歳</td> <td>3.2</td> <td>71</td> <td>6.5</td> <td>0.50</td> <td>35</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">普通乗用車</td> <td rowspan="4">三大都市圏</td> <td rowspan="2">男性</td> <td>20-49歳</td> <td>13.6</td> <td>33</td> <td>3.0</td> <td>4.54</td> <td>150</td> <td>13.6</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>12.6</td> <td>38</td> <td>3.5</td> <td>3.63</td> <td>138</td> <td>12.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">女性</td> <td>20-49歳</td> <td>5.9</td> <td>34</td> <td>3.1</td> <td>1.90</td> <td>65</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>5.4</td> <td>39</td> <td>3.6</td> <td>1.53</td> <td>60</td> <td>5.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">三大都市圏以外</td> <td rowspan="2">男性</td> <td>20-49歳</td> <td>12.1</td> <td>36</td> <td>3.3</td> <td>3.67</td> <td>132</td> <td>12.1</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>14.2</td> <td>51</td> <td>4.6</td> <td>3.06</td> <td>156</td> <td>14.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">女性</td> <td>20-49歳</td> <td>6.7</td> <td>33</td> <td>3.0</td> <td>2.22</td> <td>73</td> <td>6.7</td> </tr> <tr> <td>50-79歳</td> <td>6.9</td> <td>30</td> <td>2.7</td> <td>2.51</td> <td>75</td> <td>6.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>※居住エリア区分 ①三大都市圏(以下3つの都市圏居住者) 首都圏-東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県 中京圏-愛知県 近畿圏-大阪府、京都府、兵庫県 ②三大都市圏以外(上記以外の地域の居住者)</p> <p>【ウェイト補正の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽乗用系: 留置調査の新車保有台数とWEB調査の次期3年以内購入意向割合から算出した構成比を母集団としてウェイトバック値を作成。 ・普通乗用車: 調査会社の免許保有モニターのうち普通乗用車保有モニターにおける上記母集団構成比をもとに、ウェイトバック値を作成。 ・軽乗用系/普通乗用車比率は、全国における自動車保有台数比率を適用している。 					母集団 構成比 %	本調査 回収結果 サンプル数	構成比 %	ウェイト バック値	ウェイト バック後 サンプル数	構成比 %					100.0	1097	100.0	-	1097	100.0	軽乗用系	三大都市圏	男性	20-39歳	0.5	56	5.1	0.09	5	0.5	40-59歳	1.0	71	6.5	0.16	11	1.0	60-79歳	1.2	74	6.7	0.18	13	1.2	女性	20-39歳	1.1	60	5.5	0.21	13	1.1	40-59歳	1.6	69	6.3	0.25	17	1.6	60-79歳	0.7	57	5.2	0.14	8	0.7	三大都市圏以外	男性	20-39歳	1.8	61	5.6	0.32	20	1.8	40-59歳	2.4	72	6.6	0.37	27	2.4	60-79歳	2.5	71	6.5	0.39	28	2.5	女性	20-39歳	1.6	65	5.9	0.26	17	1.6	40-59歳	4.9	76	6.9	0.71	54	4.9	60-79歳	3.2	71	6.5	0.50	35	3.2	普通乗用車	三大都市圏	男性	20-49歳	13.6	33	3.0	4.54	150	13.6	50-79歳	12.6	38	3.5	3.63	138	12.6	女性	20-49歳	5.9	34	3.1	1.90	65	5.9	50-79歳	5.4	39	3.6	1.53	60	5.4	三大都市圏以外	男性	20-49歳	12.1	36	3.3	3.67	132	12.1	50-79歳	14.2	51	4.6	3.06	156	14.2	女性	20-49歳	6.7	33	3.0	2.22	73	6.7	50-79歳	6.9	30	2.7	2.51	75	6.9
				母集団 構成比 %	本調査 回収結果 サンプル数	構成比 %	ウェイト バック値	ウェイト バック後 サンプル数	構成比 %																																																																																																																																																																						
				100.0	1097	100.0	-	1097	100.0																																																																																																																																																																						
軽乗用系	三大都市圏	男性	20-39歳	0.5	56	5.1	0.09	5	0.5																																																																																																																																																																						
			40-59歳	1.0	71	6.5	0.16	11	1.0																																																																																																																																																																						
			60-79歳	1.2	74	6.7	0.18	13	1.2																																																																																																																																																																						
		女性	20-39歳	1.1	60	5.5	0.21	13	1.1																																																																																																																																																																						
			40-59歳	1.6	69	6.3	0.25	17	1.6																																																																																																																																																																						
			60-79歳	0.7	57	5.2	0.14	8	0.7																																																																																																																																																																						
	三大都市圏以外	男性	20-39歳	1.8	61	5.6	0.32	20	1.8																																																																																																																																																																						
			40-59歳	2.4	72	6.6	0.37	27	2.4																																																																																																																																																																						
			60-79歳	2.5	71	6.5	0.39	28	2.5																																																																																																																																																																						
		女性	20-39歳	1.6	65	5.9	0.26	17	1.6																																																																																																																																																																						
			40-59歳	4.9	76	6.9	0.71	54	4.9																																																																																																																																																																						
			60-79歳	3.2	71	6.5	0.50	35	3.2																																																																																																																																																																						
普通乗用車	三大都市圏	男性	20-49歳	13.6	33	3.0	4.54	150	13.6																																																																																																																																																																						
			50-79歳	12.6	38	3.5	3.63	138	12.6																																																																																																																																																																						
		女性	20-49歳	5.9	34	3.1	1.90	65	5.9																																																																																																																																																																						
			50-79歳	5.4	39	3.6	1.53	60	5.4																																																																																																																																																																						
	三大都市圏以外	男性	20-49歳	12.1	36	3.3	3.67	132	12.1																																																																																																																																																																						
			50-79歳	14.2	51	4.6	3.06	156	14.2																																																																																																																																																																						
		女性	20-49歳	6.7	33	3.0	2.22	73	6.7																																																																																																																																																																						
			50-79歳	6.9	30	2.7	2.51	75	6.9																																																																																																																																																																						

■ 調査設計 [③インタビュー調査(デプスインタビュー)]

狙い	CN(カーボンニュートラル)が推進されている中、直近の買替意向でEVなど環境車選択の可能性や10年後の買替意向車や前提となるインフラ設備について把握する。				
調査課題	1. EV購入に対する態度や考え 2. カーボンニュートラル宣言による認知や買替意向				
調査方法	【調査手法】 デプスインタビュー調査(オンライン)				
	【調査期間】 2022年1月27日～29日の3日間				
	調査目的	都市部、郊外部それぞれでの軽自動車の買替意向を把握し今後の軽自動車市場のあるべき姿を検討する。			
		◇EV購入に対する態度や考え	<ul style="list-style-type: none"> ・EV購入意向とその理由意向者について ・想定している使い方/エンジンタイプ ・価格上昇許容度/補助金やインフラへの要望 ・非意向者について ・電動車を選ばない理由/電動車にする条件 		
		◇カーボンニュートラル(CN)宣言に対する態度	<ul style="list-style-type: none"> ・次々回(2030年頃)のEV購入意向 ・(EVIにしない場合)EVIにしようと思う条件 		
	調査対象	【車所有者】軽乗用車/登録乗用車の主運転者かつ主購入決定者で3年以内に乗用車の購入意向がある方			
	対象グループと対象者数	保有台数	買替予算	次期EV検討	次期EV非検討
		1台	増額予定	2名	1名
維持・減額予定			2名	3名	
複数台		増額予定	2名	2名	
		維持・減額予定	2名	1名	
合計			15名		
調査地域	全国				

* 本報告書を見るにあたっての留意点

<p>使用した調査データについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・WEB調査のデータ、及びインタビュー調査から得られた結果を用いる場合、図表横に「WEB調査」、「デプスインタビュー」と記している。 ・Ⅲ、Ⅵ章の分析において、訪問留置調査のデータを使用した部分には「軽乗用系」のデータを使用している。 ・WEB調査について、軽乗用系ユーザーサンプル、普通乗用車ユーザーサンプルを合わせたものが「全体ベース」$n=1097$となる。 															
<p>図表データの表記について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・図表内の数値は、断りのない限り%である。 ・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。 ・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。 ・訪問留置調査では、軽乗用系が2134サンプル、軽商用系が879サンプル。サンプル数の少ない軽商用系の最大誤差が$\pm 3\%$のため、3ポイント以上の差を有意水準とする。WEB調査も同様に軽乗用車ユーザーが803サンプル、普通乗用車ユーザーが294サンプル。サンプル数の少ない普通乗用車ユーザーの最大誤差が5%のため、5ポイント以上の差を有意水準とする。 ・図表内のベース数値について、留置調査、WEB調査で30サンプル未満については「*」印を付け、標本誤差が大きくなることを示している。 ・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。 															
<p>各表現の定義について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・ライフステージは、未既婚を優先して区分している。 ・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 ・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。 ・法人と個人の名義は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 ・都市区分は、以下のように定義している。 <table border="1" data-bbox="368 1506 1335 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>4000人/km²以上</td> <td> 全49地点 ・北海道札幌市東区 ・愛知県名古屋市中区 ・兵庫県神戸市東灘区 ・埼玉県さいたま市浦和区 ・京都府京都市伏見区 ・広島県広島市中区 ・東京都品川区 ・大阪府大阪市生野区 ・福岡県福岡市東区など </td> </tr> <tr> <td>中密度</td> <td>1500～4000人/km²未満</td> <td> 全28地点 ・北海道札幌市手稲区 ・新潟県新潟市西区 ・大阪府交野市 ・茨城県ひたちなか市 ・岐阜県岐阜市 ・熊本県熊本市東区 ・埼玉県さいたま市岩槻区 ・静岡県三島市 ・沖縄県豊見城市 など </td> </tr> <tr> <td>低中密度</td> <td>500～1500人/km²未満</td> <td> 全60地点 ・宮城県仙台市太白区 ・富山県滑川市 ・岡山県倉敷市 ・茨城県水戸市 ・山梨県甲府市 ・福岡県久留米市 ・千葉県市原市 ・滋賀県守山市 ・宮崎県宮崎市 など </td> </tr> <tr> <td>低密度</td> <td>500人/km²未満</td> <td> 全63地点 ・北海道網走郡美幌町 ・栃木県栃木市 ・愛媛県西条市 ・山形県米沢市 ・山梨県韮崎市 ・山口県岩国市 ・福島県いわき市 ・三重県津市 ・鹿児島県日置市 など </td> </tr> </tbody> </table>	密度区分	人口密度	調査地点例	高密度	4000人/km ² 以上	全49地点 ・北海道札幌市東区 ・愛知県名古屋市中区 ・兵庫県神戸市東灘区 ・埼玉県さいたま市浦和区 ・京都府京都市伏見区 ・広島県広島市中区 ・東京都品川区 ・大阪府大阪市生野区 ・福岡県福岡市東区など	中密度	1500～4000人/km ² 未満	全28地点 ・北海道札幌市手稲区 ・新潟県新潟市西区 ・大阪府交野市 ・茨城県ひたちなか市 ・岐阜県岐阜市 ・熊本県熊本市東区 ・埼玉県さいたま市岩槻区 ・静岡県三島市 ・沖縄県豊見城市 など	低中密度	500～1500人/km ² 未満	全60地点 ・宮城県仙台市太白区 ・富山県滑川市 ・岡山県倉敷市 ・茨城県水戸市 ・山梨県甲府市 ・福岡県久留米市 ・千葉県市原市 ・滋賀県守山市 ・宮崎県宮崎市 など	低密度	500人/km ² 未満	全63地点 ・北海道網走郡美幌町 ・栃木県栃木市 ・愛媛県西条市 ・山形県米沢市 ・山梨県韮崎市 ・山口県岩国市 ・福島県いわき市 ・三重県津市 ・鹿児島県日置市 など
密度区分	人口密度	調査地点例														
高密度	4000人/km ² 以上	全49地点 ・北海道札幌市東区 ・愛知県名古屋市中区 ・兵庫県神戸市東灘区 ・埼玉県さいたま市浦和区 ・京都府京都市伏見区 ・広島県広島市中区 ・東京都品川区 ・大阪府大阪市生野区 ・福岡県福岡市東区など														
中密度	1500～4000人/km ² 未満	全28地点 ・北海道札幌市手稲区 ・新潟県新潟市西区 ・大阪府交野市 ・茨城県ひたちなか市 ・岐阜県岐阜市 ・熊本県熊本市東区 ・埼玉県さいたま市岩槻区 ・静岡県三島市 ・沖縄県豊見城市 など														
低中密度	500～1500人/km ² 未満	全60地点 ・宮城県仙台市太白区 ・富山県滑川市 ・岡山県倉敷市 ・茨城県水戸市 ・山梨県甲府市 ・福岡県久留米市 ・千葉県市原市 ・滋賀県守山市 ・宮崎県宮崎市 など														
低密度	500人/km ² 未満	全63地点 ・北海道網走郡美幌町 ・栃木県栃木市 ・愛媛県西条市 ・山形県米沢市 ・山梨県韮崎市 ・山口県岩国市 ・福島県いわき市 ・三重県津市 ・鹿児島県日置市 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、2021年3月末で3,118万台。微増が継続。
- 軽乗用系（軽乗用車＋軽ボンネットバン）は、2021年3月末で2,349万台。内訳をみると、軽乗用車は継続的に増加、軽ボンネットバンは継続的に減少している。軽商用系（軽キャブバン＋軽トラック）は、2021年3月末で769万台。軽キャブバンは292万台で微減、軽トラックは478万台で増加に転じた。
- 軽自動車の販売台数は、2020年度176万台。2019年度の消費税増税および新型コロナウイルスの影響で前年度比▲5.3%の減少。

I. 新型コロナウイルスによる生活の変化／移動手段の変化

- 新型コロナ禍による外出自粛により外食、友人知人と会う、ショッピング、旅行等外向きの活動が減少。特に高密度地域での減少が大きい。
- 新型コロナ禍は家庭では収入、事業では業績に影響。
- 鉄道などの公共交通機関の利用を控える一方で車の利用を増やしており、車利用頻度の少ない高密度地域で顕著。

1. 生活の変化

- 新型コロナ禍により外食、友人知人と会う、ショッピング、旅行等外向きの活動が減少。
- 各属性ともコロナ禍により生活が変化。特に性別では女性、年代では40代、地域では中・高密度地域で移動や旅行、ショッピングが減った人が多い。

2. 収入／業績への影響

- 軽乗用系保有者の約3割、軽商用車保有者の4割弱で収入減少。軽商用車保有事業所の約5割が業績悪化

3. 移動手段の変化

- 新型コロナ禍により鉄道利用が減少し、車の利用が増加。特に高密度地域で顕著。

II.軽自動車の使用と購買実態

- 軽乗用系は、トール型・スーパートール型が保有の中心で、通勤・通学、買物、レジャーなど使用用途は多岐にわたる。車使用面で購入している人が増えており、運転がしやすい、狭い道でも使いやすい、駐停車がしやすいといったサイズが小さいことを理由に購入。使用状況では一人での乗車、短距離移動が増加しており、コロナ禍の影響がうかがえる。
- 軽キャブバンは、商用用途に加え、乗用用途での使用も多く、仕事・商用に加え、買物、レジャー、送迎など幅広い用途で使用。狭い道に入っていける、人も荷物ものせられる、荷物の積み下ろしがしやすいなど仕事面の理由で購入。使用頻度や走行距離が減少しており、コロナ禍により車利用が減少したものと思われる。
- 軽トラックは、農用用途が主で、農用以外での使用は減少。軽トラックからの買い替えがほとんど。荷物の積み下ろしがしやすい、狭い道に入っていけるなどが購入理由の上位にあがり、農業での使用を踏まえ購入。軽トラック全体としては使用頻度が減少、農用用途以外では月間平均走行距離も短くなっており、コロナ禍の影響により使用が減少したものと思われる。
- 軽乗用系、軽キャブバン、軽トラックとも運転者の高齢化が進んでおり、高齢者の買替意向なしが高いことから今後の需要への影響の可能性あり。

1.軽乗用系

(1)保有車特性

- スーパートール型とトール型を合わせ、保有の69%。

(2)ユーザー属性

- 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上と女性で変わらず。高齢化が進展。

(3)使用状況

- 「ほとんど毎日」使う人が減少。月間平均走行距離は短くなり、コロナ以降、遠出の利用を控えたことが影響。

(4)併有状況

- 軽単数保有が約3割、特に70代以上が高い。

(5)購入形態

- 購入形態は「軽から買い替え」が増加、「増車」は半減。

(6)軽自動車を選択する理由

- 軽自動車を使用面で選ぶ人の増加傾向が継続している。

(7)次期購入意向

- 「今後5年以内での買い替え意向有」は19%と増加傾向。70代以上では約5割が買い替え意向無。

(8)軽自動車税の負担感

- 軽自動車税に負担を感じている人が約4割。10,800円支払者が増加し負担に感じている割合も高いため、今後負担感を感じる人が増加傾向にあると思われる。

2.軽キャブバン

(1)保有車特性

- ・新車・中古車では新車6割弱、中古車4割強。ミッションタイプは大きな変化なし。

(2)ユーザー属性

- ・60代以上が51%と半数を超えている。コロナの影響で世帯年収が減少。

(3)使用状況

- ・主な用途で「商用用途」が増加、「乗用用途」は横ばい。「商用用途」で走行距離が減少しており、コロナによる休業・時短・テレワークで車利用が低下したものと思われる。

(4)併有状況

- ・「3台以上」併有が最も多い。「普通・小型乗用」との併有が約4割。

(5)購入形態

- ・購入形態は「軽から買い替え」が最も多く、「増車」が減少。

(6)軽自動車を選択する理由

- ・軽自動車を選んだ理由は、「車使用面」が7割。

(7)次期購入意向

- ・「今後5年以内での買い替え意向有」は2割。購入意向理由は「税金」と「人も荷物も乗せられる」が上位。

3.軽トラック

(1)保有車特性

- ・「新車」が約7割。

(2)ユーザー属性

- ・主運転者は「男性」が約9割を占める。「70代以上」が増加傾向。コロナの影響で世帯年収減。

(3)使用状況

- ・主用途は「農用用途」が増加傾向。使用頻度は「ほとんど毎日」が減少。

(4)併有状況

- ・複数台保有率は約9割。軽商用車との併有率が増加。

(5)購入形態

- ・「軽から買い替え」が最も高い。前保有車は軽トラックが97%を占め、軽トラックからの買い替え中心の構造は変わらず。

(6)軽自動車を選択する理由

- ・8割強が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「積み下ろしのしやすさ」や「狭い道に入っている」など、サイズ面でのメリットが上位理由。

(7)次期購入意向

- ・軽トラックへの歩留り意向が高く、約9割が次回も軽貨物車の購入意向。

Ⅲ.軽自動車の存在意義

- 人口密度が低いほど、通勤通学や買い物など生活のあらゆる場面で車使用割合が高く、車での移動が前提になっており、軽自動車はライフラインの存在。人口密度が低い地域ほど公共交通機関でのアクセスが悪く、車がなくなると移動の代替手段がないため生活に影響。また人口密度が低い地域ほど高齢者の割合が高く、世帯年収も低く、軽自動車がなくなって大きな車しか使えなくなった場合、「生活費が圧迫」「経済的な負担が増し車を保有できなくなる」といった経済面での影響が大きく、車保持が困難になる。また、コロナ禍で人口密度が高い地域での車利用用途が広がり、必要度が上昇。
- 軽ユーザーの約5割を占める高齢者は、「日常の買物」や「病院への通院」といった日常的な移動手段のほか、「友人・知人と会いに行く」「趣味やレジャーをする」など様々な用途で軽自動車を使用しており、生活を充実させるための不可欠な存在。軽自動車がなくなって大きな車しか使えなくなった場合には経済的な理由から保有できなくなることや大きい車に対する不安から、車保有が難しく、生活行動が制約される。また、雇用延長により仕事が継続する60代前半は次回購入意向が上昇。
- 軽ユーザーの6割強を占める女性は、「日常の買物」や「病院への通院・送迎」「家族の送り迎えをする」など生活の足として「ほとんど毎日」軽自動車を使用しており、生活にかかせない存在。軽自動車がなくなって大きな車しか使えなくなった場合には「生活が圧迫される」といった経済面に加え、「大きな車は運転できない」「道路条件の関係で行けないところがある」といった運転面での問題もあり、日々の生活行動に影響する。また、コロナ禍によりパートタイムでの仕事が減少し、世帯年収が減少。軽自動車がなくなることによって車保有にも影響。

1.地域別

(1)人口密度別軽自動車保有比率

- 軽自動車の約9割が人口密度4000人/km²未満の地域で保有されており、その半数以上が低密度地域での保有となっている。

(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。低密度地域では約3割は車がないと通勤・通学が困難。

(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く、前回より悪化。

(4)ユーザー属性

- 人口密度が低いほど高齢者が多く、年収が低い傾向。すべての地域で前回より世帯年収が減少している。

(5)使用実態

- 使用用途はいずれの地域でも「買物」中心。人口密度が低くなるほど、使用頻度が多くなる。高密度地域では前回に比べ使用用途が拡大。

(6)軽自動車の役割

- いずれの地域でも軽自動車は生活に必要なライフラインとなっており、人口密度の高い地域で生活必需品としての車の役割が上昇。

(7)軽自動車がなくなった場合の困窮度

- 低密度地域では自動車がない生活は考えられず、経済的理由や道路状況から普通車ではなく軽自動車の必要性を感じている。高密度地域でも車の必要度が上昇。

2.高齢者

(1) 高齢者ユーザー特性

- ・高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの約5割を占める。75歳以上では低年収、単身、軽1台のみ保有世帯が多い。

(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を中心に、軽自動車を様々な用途に使っている。

(3) 軽自動車がな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。

(4) 免許保有意向

- ・生活での必要性からあと数年は免許を保有したいと考えている。
- ・運転能力の低下や事故への不安から運転をやめることや免許返納を考えている。

3.女性

(1) 女性ユーザー特性

- ・女性ユーザーは軽自動車の6割強を占める。年代別では60代以上が増加し4割強。有職率が低下し、世帯年収も低下しており、パートタイムが多い女性へのコロナ禍影響がうかがえる。

(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。「まとまった買物」が増加し、「友人・知人への訪問」が減るなどコロナ禍での使用変化がうかがえる。

(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不都合が発生。

IV.安全技術に対するユーザー意識

- ・ 40歳以上では運転に対する不安を感じており、年齢が上がるほど身体的衰えからくる不安を強く感じている。軽自動車に対しては安全性イメージが向上しており、軽選択の重要なファクターになっていると思われる。自動車の安全装備・機能への興味が高まっており、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などに魅力を感じている。
- ・ 安全装備・機能の装着意向も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など高い。ただし、安全装備・機能への支払いは追加費用なしが約3割、3万円未満が約2~3割。
- ・ 商用車も乗用車と同様に安全性能を求めており、安全装備・機能の装着意向も高い。

1.運転不安と安全性期待

- ・年齢が高くなるほど運転への不安を感じており、安全性能の向上も軽選択の理由。

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」を魅力に感じている。

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。

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割前後。先進安全装備の支払い限度額は、追加費用なしが約3割、費用を払う場合で3万円未満が3割弱。

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。標準装備化による車両価格上昇を3割強が不安。

V.次世代環境技術に対する関心度

- 次世代環境対応車では「ハイブリッド車」「電気自動車」の認知が8～9割。ただし、購入意向は「ハイブリッド車」は3割強、「電気自動車」は2割強。「電気自動車」の購入意向は前回より1割弱上昇。懸念点としては各環境対応車とも「価格が高い」ことが上位。「わからない」が3割以上おり、次世代環境対応車そのものの理解がまだ進んでいない状態。
- 軽トラックで電気自動車への認知・関心・購入意向が上昇。
- 電気自動車は環境にやさしく、今後当たり前になるエンジンタイプであるといったイメージが多い。一方で価格が高い、充電施設の数や場所が少なそう、満充電当たりの走行距離が短そうといったイメージも高い。
- カーボンニュートラル宣言については、内容も含めて知っている人は3%にとどまっており、きちんと理解はされていない状態。

1.環境対応車の認知

- ハイブリッド車の認知は9割弱、電気自動車の認知は約8割。

2.環境対応車の関心

- ハイブリッド車の関心は約6割、電気自動車の関心は5割。

3.環境対応車の意向

- ハイブリッド車の購入意向は3割強、電気自動車の購入意向は2割強。

4.環境対応車の懸念点

- 懸念点は「車両価格が高い」こと。「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態。

5.電気自動車に対する意識

- 電気自動車は環境にやさしく、今後当たり前になるエンジンタイプであるといったイメージが多い。約半数は次々回での検討では購入候補として検討したい意向。
- 普段での使用では多くの軽保有者が1回充電あたり100kmまでを希望。一方、レジャー時では100km超の距離を求めるユーザーが多い。

6.カーボンニュートラル宣言について

- 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3%、ある程度知っている人が30%。
- 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、ガソリン・ディーゼル車は減少。

VI.軽自動車の持つ魅力点

- 軽自動車の主要ユーザーである女性や子供独立世帯の6割強は車使用面を理由に軽自動車を選択。特に女性では「運転のしやすさ」や「狭い道での使いやすさ」「駐停車が容易」が選択理由の上位に挙がり、小さいボディサイズであることが車選択における重要なポイント。
- 女性や未婚＋夫婦のみ世帯では購入時の重視点として「スタイル・外観」「車体色」が高く、運転のしやすいボディサイズに加え、デザイン性も魅力の一つとして捉えられている。
- 約8割が軽のイメージが良くなったと感じており、「デザイン」「室内空間」「安全性能」が理由の上位。スーパーツール型の投入や先進安全装備の充実が軽自動車の魅力をより一層高めていると思われる。

1.購入時の軽選択理由

- 経済面よりも車使用面を重視しており、車型ではツール型/スーパーツール型、性別では女性、ライフステージでは子供独立で特に高い。

2.購入時重視点と次期軽選択理由

- スタイル・外観や室内が広いことといった車使用面を経済面より重視しており、特にスーパーツール型では約6割がスタイル・外観、室内が広いことを重視している。

3.軽のイメージ

- 約8割が軽のイメージが良くなったと思っており、理由としては「デザイン」「室内空間」「安全性能」が上位。

I .新型コロナウイルスによる生活の変化 ／移動手段の変化

【要約】

- 新型コロナ禍による外出自粛により外食、友人知人と会う、ショッピング、旅行等外向きの活動が減少。特に高密度地域での減少が大きい。
- 新型コロナ禍は家庭では収入、事業では業績に影響。
- 鉄道などの公共交通機関の利用を控える一方で車の利用を増やしており、車利用頻度の少ない高密度地域で顕著。

I. 新型コロナウイルスによる生活の変化/移手段の変化

1. 生活の変化 (1) 全体

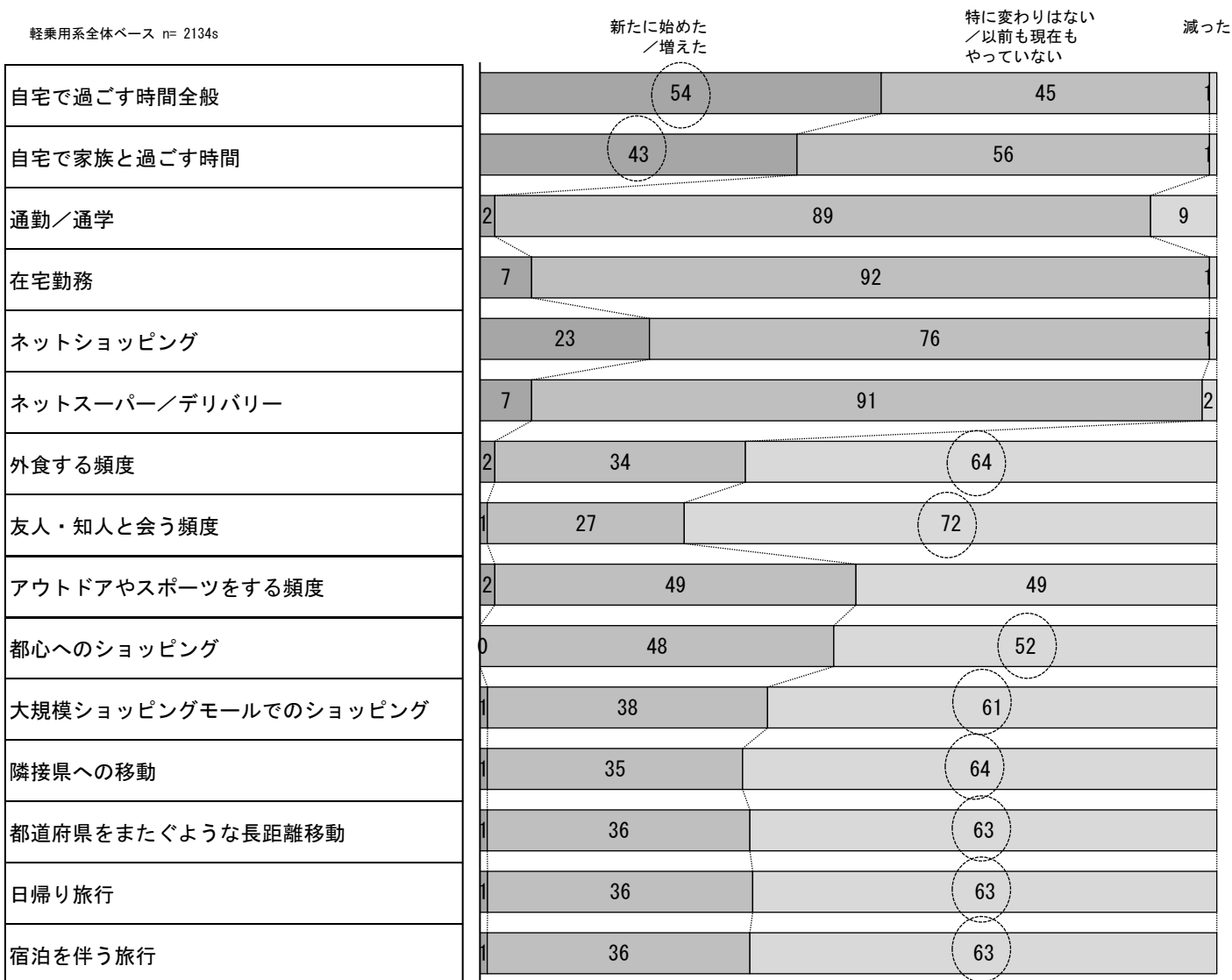
■ 新型コロナ禍により外食、友人知人と会う、ショッピング、旅行等外向きの活動が減少。

- ・ 新型コロナ禍により自宅で過ごす時間や自宅で家族で過ごす時間など内向きの活動が増え、友人・知人と会う頻度、外食する頻度、ショッピングや旅行などの外向きの活動が減少。
- ・ 仕事では「在宅勤務」が増えたことで、「通勤・通学」が減少。また、買物では外出しての買物が減ったことで「ネットショッピング」が増加。

図表1-1 新型コロナ禍以降の生活変化 (全体)

単位：%

軽乗用系全体ベース n= 2134s



I. 新型コロナウイルスによる生活の変化/移手段の変化

1. 生活の変化 (2) 属性別

■ 各属性ともコロナ禍により生活が変化。特に性別では女性、年代では40代、地域では中・高密度地域で移動や旅行、ショッピングが減った人が多い。

- 女性は「外食する頻度」「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」「日帰り旅行」が減少した人が多い。
- 40代は外出を伴う活動全般が減少した人が多い。

図表1-2 新型コロナ禍以降の生活変化（属性別）

単位：%

	軽乗用系全体ベース	自宅で過ごす時間全般	間 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	都道府県をまたぐような長距離移動	日帰り旅行	宿泊を伴う旅行
--	-----------	------------	---------------	-------	------	-----------	---------------	--------	------------	-----------------	------------	----------------------	---------	------------------	-------	---------

<新たに始めた+増えた>

軽乗用系 全体	2134	55	43	2	7	23	7	2	1	2	0	1	1	1	1	1
男性	857	48	38	2	9	20	6	2	1	2	1	1	1	1	1	1
女性	1276	59	46	2	7	24	7	2	1	2	0	1	1	0	1	1
20代以下	135	59	48	12	12	32	16	6	7	4	4	5	4	4	4	4
30代	225	58	47	1	13	42	13	1	0	4	1	2	1	1	0	0
40代	379	63	58	2	13	34	8	3	0	3	0	1	0	0	0	0
50代	419	58	45	1	7	23	6	1	0	2	0	0	0	0	0	0
60代	497	56	38	3	5	15	3	1	1	1	0	1	0	0	0	0
70代以上	479	41	31	0	2	9	4	2	1	1	0	1	0	0	1	1
高密度	523	60	48	4	11	29	11	2	0	3	1	1	1	1	1	1
中密度	295	59	47	2	9	23	9	1	1	2	0	2	0	0	0	0
低中密度	648	53	42	2	7	21	5	2	1	3	0	0	0	0	0	0
低密度	668	53	41	2	6	21	6	2	1	2	1	1	1	1	1	1
軽キャブバン	374	36	28	1	1	15	4	1	2	5	0	0	0	1	1	0
軽トラック	505	31	23	0	2	9	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0

全体+3ポイント以上

<減った>

軽乗用系 全体	2134	1	1	9	1	1	2	64	73	49	52	61	65	64	63	64
男性	857	1	1	10	0	2	1	55	65	44	42	51	59	59	55	56
女性	1276	1	1	9	1	1	2	69	78	52	57	66	68	66	68	69
20代以下	135	2	2	8	1	1	3	57	59	45	52	56	61	65	58	61
30代	225	1	1	8	0	1	2	59	73	59	62	61	73	70	69	69
40代	379	1	3	12	1	2	4	72	81	56	66	71	75	75	73	74
50代	419	0	0	12	0	1	1	69	78	51	59	67	69	65	65	63
60代	497	0	1	10	1	1	1	65	74	46	44	60	65	63	62	64
70代以上	479	1	0	5	0	1	2	57	65	40	37	49	51	51	54	55
高密度	523	0	1	13	0	1	3	65	78	57	61	62	68	66	61	65
中密度	295	0	2	12	0	1	2	65	78	55	63	64	68	67	66	67
低中密度	648	1	2	9	1	1	2	64	71	49	53	60	65	65	64	65
低密度	668	1	1	8	1	1	2	63	71	45	44	60	63	61	63	61
軽キャブバン	374	2	2	5	0	1	2	53	54	32	35	44	46	46	49	49
軽トラック	505	3	1	3	1	1	3	55	60	36	34	46	46	44	51	51

全体+3ポイント以上

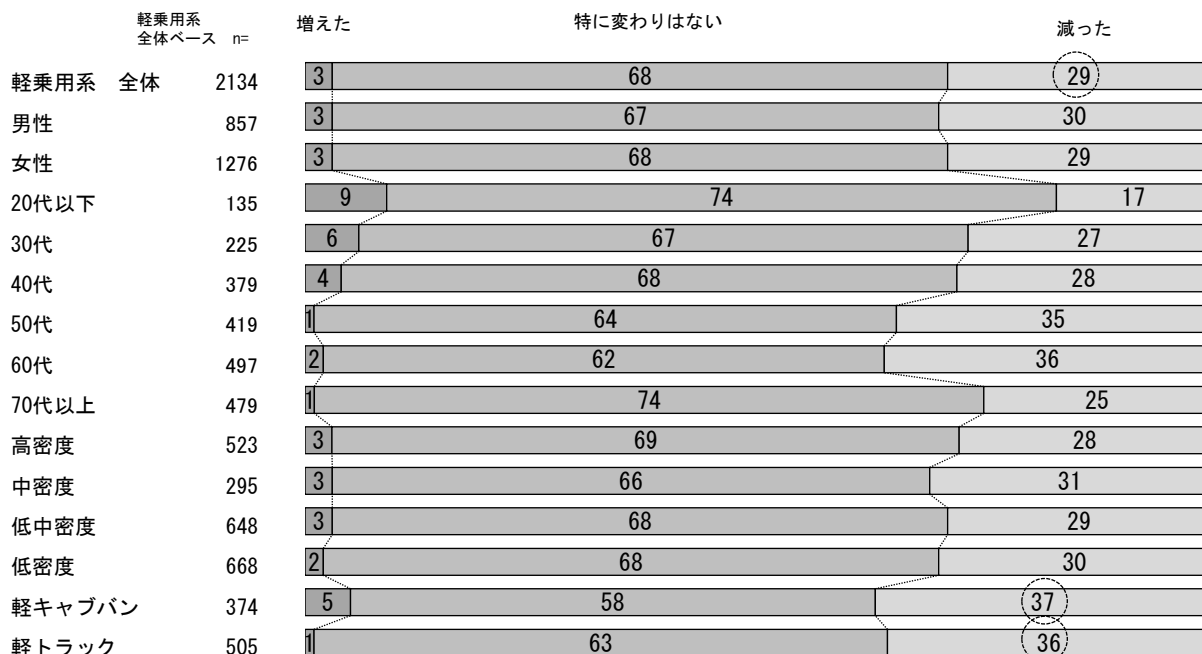
2. 収入／業績への影響

■ 軽乗用系保有者の約3割、軽商用車保有者の4割弱で収入減少。軽商用車保有事業所の約5割が業績悪化

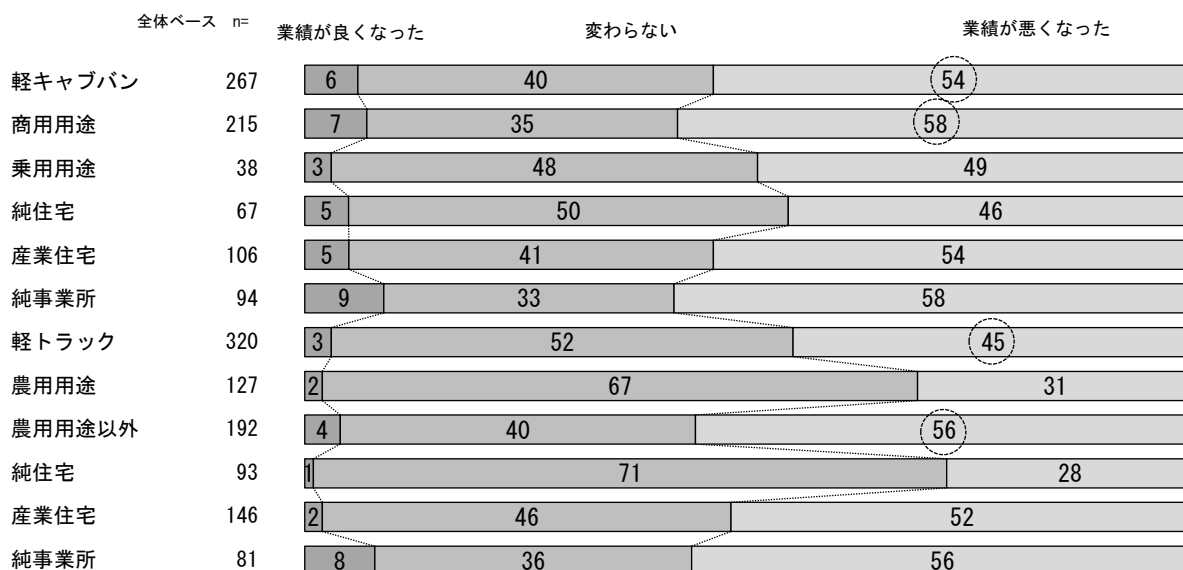
- 軽乗用系保有者では年齢が高くなるほど収入が減少した人が多く、60代では4割弱。
- 軽キャブバン保有事業者では商用用途で使用している事業所で6割弱が業績悪化。
- 軽トラック保有事業所では農用用途以外で使用している事業所で6割弱が業績悪化。

図表1-3 新型コロナウイルス感染拡大と比べた収入（月収）変化

単位：%



図表1-4 新型コロナウイルス感染拡大の業績への影響



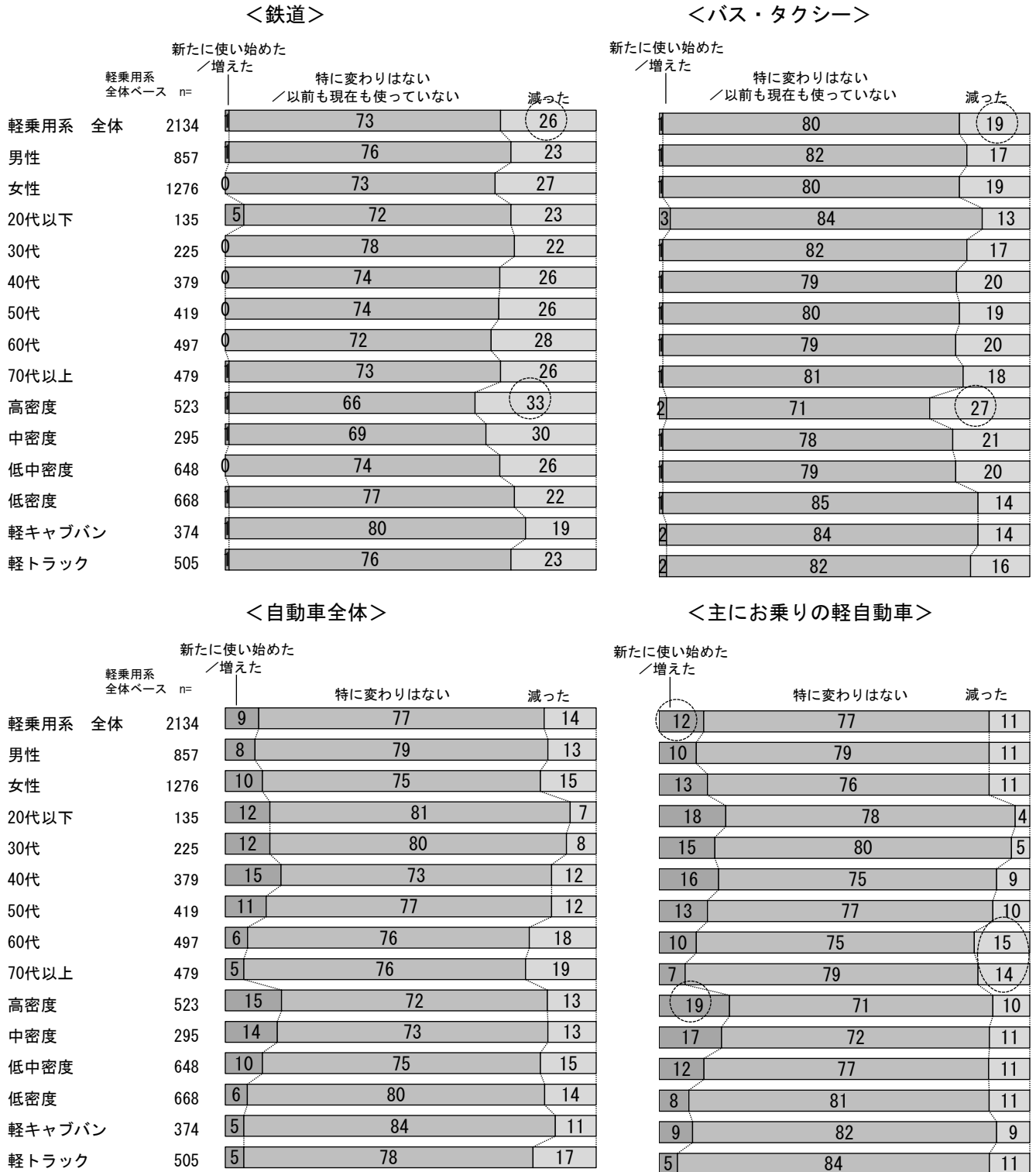
3. 移動手段の変化

■ 新型コロナ禍により鉄道利用が減少し、車の利用は「減った」割合に比べ「新たに始めた/増えた」割合が高い。特に高密度地域で顕著。

- 新型コロナ禍により鉄道・バスなど公共交通機関での利用を減らしている。
- 60代以上では主に乗っている軽自動車の利用を減らしている人が増やしている人より多い。
- 高密度では約3割が公共交通機関の利用を減らし、約2割が主に乗っている軽自動車の利用を増やしている。

単位：%

図表1-5 新型コロナ禍以降の移動手段変化



Ⅱ.軽自動車の使用と購買実態

【要約】

- 軽乗用系は、トール型・スーパートール型が保有の中心で、通勤・通学、買物、レジャーなど使用用途は多岐にわたる。車使用面で購入している人が増えており、運転がしやすい、狭い道でも使いやすい、駐停車がしやすいといったサイズが小さいことを理由に購入。使用状況では一人での乗車、短距離移動が増加しており、コロナ禍の影響がうかがえる。
- 軽キャブバンは、商用用途に加え、乗用用途での使用も多く、仕事・商用に加え、買物、レジャー、送迎など幅広い用途で使用。狭い道に入っていける、人も荷物ものせられる、荷物の積み下ろしがしやすいなど仕事面の理由で購入。使用頻度や走行距離が減少しており、コロナ禍により車利用が減少したものと思われる。
- 軽トラックは、農用用途が主で、農用以外での使用は減少。軽トラックからの買い替えがほとんど。荷物の積み下ろしがしやすい、狭い道に入っていけるなどが購入理由の上位にあがり、農業での使用を踏まえ購入。軽トラック全体としては使用頻度が減少、農用用途以外では月間平均走行距離も短くなっており、コロナ禍の影響により使用が減少したものと思われる。
- 軽乗用系、軽キャブバン、軽トラックとも運転者の高齢化が進んでおり、高齢者の買替意向なしが高いことから今後の需要への影響の可能性あり。

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (1) 保有車特性

■ スーパートル型とトル型を合わせ、保有の69%。

- ・新車・中古車比率は「新車」が63%、「中古車」が37%で中古車が増加傾向。
- ・ボディタイプは、「トル型」が39%、「スーパートル型」が30%でスーパートル型が増加。
- ・ミッションタイプは、「オートマチック」が95%を占め、「マニュアル」は5%と17年度以降変化はなし。
- ・エンジンタイプは、「標準エンジン」が80%で最も高い。ハイブリッド車が7%で19年度から増加。
- ・駆動方式は「2輪駆動」が81%と19年度と比べ大きな変化はなかった。

図表2-1 新車・中古車

軽乗用系 全体ベース n=		新車	中古車
13年度	2103	64	36
15年度	2114	67	33
17年度	2137	65	35
19年度	2149	64	36
21年度	2133	63	37

図表2-2 ボディタイプ

軽乗用系 全体ベース n=		トル型		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	
13年度	2103	65		25		4		5			
15年度	2115	20	47	23		5		4			
17年度	2140	26	44	18		6		5			
19年度	2149	25	47	19		3		3			
21年度	2134	30	39	20		3		4		4	

スーパートル型 (15年度より追加)

図表2-3 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
13年度	2100	11	89
15年度	2113	8	92
17年度	2138	7	93
19年度	2149	6	94
21年度	2134	6	94

図表2-4 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
13年度	2100	9	91
15年度	2111	8	92
17年度	2138	5	95
19年度	2149	4	96
21年度	2134	5	95

図表2-5 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
13年度	2099	84	16
15年度	2110	86	14
17年度	2129	83	15
19年度	2149	83	15
21年度	2134	80	13

図表2-6 駆動方式

軽乗用系 全体ベース n=		2輪駆動車	4輪駆動車
13年度	2050	78	22
15年度	2073	80	20
17年度	2106	79	21
19年度	2149	79	21
21年度	2134	81	19

※17年度から「ハイブリッド・電気」を図表に反映。

電気自動車
ハイブリッド車

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (2) ユーザー属性

■ 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上と女性で変わらず。高齢化が進展。

- 軽乗用系の中心ユーザーは、60代以上(45%)、女性(63%)。60代以上が占める割合は増加傾向が続く。ボディタイプ別では2BOXとトル型は60代以上の高齢層がそれぞれ49%/50%を占める。一方、スーパートル型は30～50代のファミリー層が59%を占める。
- 既婚比率に変化はみられない。世帯年収は、「200～400万円未満」層が29%で高い。19年度と比べると800万円以上の世帯が減り、世帯年収中央値は469万円と減少。コロナ前と比べて世帯月収の減少や収入のある同居家族がいな割合が高くなったことが原因と考えられる。

図表2-7 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	
									13年度
15年度	2114	10	21	19	18	20	12	50	22
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
2BOX	369	9	9	16	17	24	25	56	37
トル型	707	6	11	15	18	27	23	57	38
スーパートル型	587	6	15	22	22	19	16	53	27

図表2-8 主運転者性別

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=	13年度 <th rowspan="2">15年度 <th rowspan="2">17年度 <th rowspan="2">19年度 <th rowspan="2">21年度 <th colspan="2">性別</th> </th></th></th></th>	15年度 <th rowspan="2">17年度 <th rowspan="2">19年度 <th rowspan="2">21年度 <th colspan="2">性別</th> </th></th></th>	17年度 <th rowspan="2">19年度 <th rowspan="2">21年度 <th colspan="2">性別</th> </th></th>	19年度 <th rowspan="2">21年度 <th colspan="2">性別</th> </th>	21年度 <th colspan="2">性別</th>	性別	
						男性	女性
13年度	2103	38	62				
15年度	2114	36	64				
17年度	2140	34	66				
19年度	2149	36	64				
21年度	2134	37	63				
2BOX	369	34	66				
トル型	707	38	62				
スーパートル型	587	32	68				

図表2-9 主運転者ライフステージ

軽乗用系 全体ベース n=	未婚	既婚					既婚 (離死別 含む) (%)	
		夫婦のみ	末子 未就学児	末子 小中学生	末子 高校生以上	子独立		
13年度	2072	17	4	16	16	23	24	83
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
2BOX	338	14	2	12	9	23	40	87
トル型	659	18	2	7	12	22	39	82
スーパートル型	552	13	2	16	20	25	24	87

図表2-10 世帯年収

軽乗用系 全体ベース n=	13年度	15年度	17年度	19年度	21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	
13年度	1785	10	29	29	18	9	5	473			
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			
2BOX	309	13	29	28	18	8	4	471			
トル型	586	13	31	25	16	10	5	444			
スーパートル型	480	9	25	26	21	9	10	517			

図表2-11 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				仕事は持っていない
	フルタイム	パートタイム			
13年度	2100	35	22	13	30
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
2BOX	369	29	21	12	38
トル型	707	35	22	9	34
スーパートル型	587	36	25	13	26

図表2-12 コロナ前後の月収変化と就業形態別人数

<コロナ前後の月収変化>

軽乗用系 全体ベース n=	月収は増えた	変わらない	月収は減った	
21年度	2134	3	67	30

<コロナ前後の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	
21年度全体	1853	13	29	43	15
フルタイム	1853	30	47	19	4
パートタイム	1853	61	35	40	
19年度全体	1916	11	24	46	19
フルタイム	1916	25	47	22	6
パートタイム	1916	56	39	4	

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (3) 使用状況

■ 「ほとんど毎日」使う人が減少。月間平均走行距離は短くなり、コロナ以降、遠出の利用を控えたことが影響。

- 使用頻度は、「ほとんど毎日」使う人が68%と7割を下回り、週に4~5回が16%と増加。
- 月間平均走行距離は平均399km、「200km未満」が45%と最も多い。13年度から年々短距離化、特にコロナ以降は隣接県への利用や遠出の利用が減っていることが影響している。
- 使用用途(複数回答)は、「買物」が85%、「通勤・通学」47%／「趣味・レジャー」46%など幅広い用途で使われている。「送迎」用途は減少し、コロナ以降、複数人で乗ることを控えている可能性がある。

単位：%

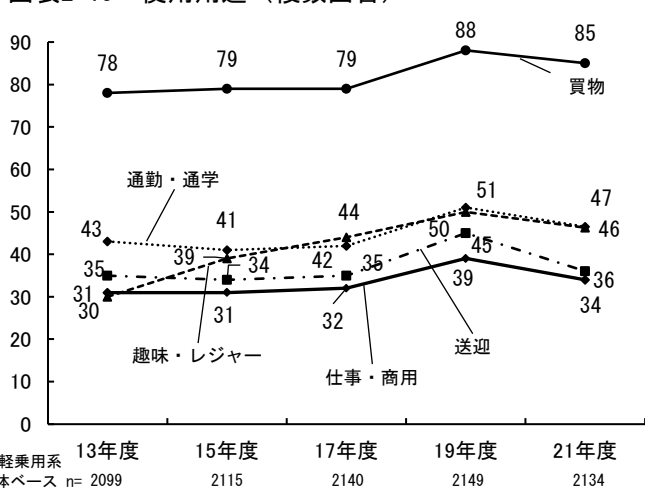
図表2-13 使用頻度

軽乗用系 全体ベース n=	ほとんど毎日	週に		それ以下 週に1日
		2~3日 4~5日	週に 4~5日	
13年度 2103	75	12	9	3
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
2BOX 369	65	20	10	4
トル型 707	67	17	11	4
スパー トル型 587	74	12	8	4

図表2-14 月間平均走行距離

軽乗用系 全体ベース n=	200km 未満	400km 未満	1000km 未満		1000km 以上	平均 距離 (km)
			600km 未満	800km 未満		
13年度 2083	34	26	14	9	9	488
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
2BOX 366	48	20	11	7	8	379
トル型 703	46	19	14	10	3	396
スパー トル型 584	42	21	14	9	8	411

図表2-15 使用用途(複数回答)



図表2-16 主な使用用途(単数回答)

軽乗用系 全体ベース n=	通勤・通学	買物	趣味・レジャー	
			仕事・ 商用	送迎
13年度 2103	36	32	21	5
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
2BOX 362	41	32	19	5
トル型 700	37	35	18	4
スパー トル型 580	33	38	20	5

図表2-17 乗車人数

軽乗用系 全体ベース n=	乗車人数			
	1人	2人	3人	4人
19年度 2149	61	29	7	3
21年度 2134	66	26	6	2

図表2-18 コロナ前後での車使用変化

<コロナ前後での車使用変化>

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
	近場	隣接県	遠出	送迎	
2134	11	78	11		
2134	2	58	40		
2134		55	44		

<コロナ前後での車使用用途変化>

軽乗用系 全体ベース n=	用途		
	増えた	変わらない	減った
2134	14	70	16
2134	17	75	8
2134	2	84	14
2134	3	74	23
2134	12	83	5

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (4) 併有状況

■ 軽単数保有が約3割、特に70代以上が高い。

- 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」が多い。
- 併有車のボディタイプは普通・小型車の「ワゴンタイプ」が31%と最も多いものの前回からは減少。ボディタイプ別ではスーパートール型の35%が普通・小型車の「ワゴンタイプ」も併有。
- 主運転車を専用車として使用している人は7割。ボディタイプ別ではスーパートール型は69%と他のボディタイプに比べ専用車率が低い。

図表2-19 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		
13年度 2006	22	10	68	78	3.4
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
2BOX 369	26	10	64	74	2.9
トル型 707	34	15	51	66	2.9
スーパ- トル型 587	31	13	56	70	3.2

図表2-20 属性別 併有状況

単位：％

		軽乗用系 全体 ベース	併有 車なし	併有 軽 自動 車 のみ	普 通 ・ 軽 自 動 車 と 併 有
軽乗用系 全体		2134	31	14	55
性別	男性	857	39	13	48
	女性	1276	27	14	59
主 運 転 者 年 代	20代以下	135	28	11	61
	30代	225	27	7	66
	40代	379	20	12	68
	50代	419	27	14	59
	60代	497	33	16	51
	70代以上	479	45	17	38

■ 全体+3ポイント以上

図表2-21 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			軽乗用系 併有車あり ベース n=
	スト ー パ ー ト ー ル 型	ポ ン ト ネ ッ ク ト ー ル 型	ポ ン ト ネ ッ ク ト ー ル 型	そ の 他 軽 乗 用 車	ハ ッ チ バ ッ ク	セ ダ ン ・ ハ ー ブ ・ ク ー ペ	ワ ゴ ン タ イ プ	
13年度 1429	11	12	4	4	14	17	35	3
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
2BOX 250	6	21	3	3	15	18	30	4
トル型 440	22	8	3	5	18	14	27	3
スーパ- トル型 377	20	8	3	7	11	12	35	4

※ボディタイプの詳細な分類については、P. 11参照

図表2-22 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
13年度 1250	68	12	15	32
15年度 1187	70	12	14	22
17年度 1131	68	13	15	22
19年度 1233	71	12	14	21
21年度 1159	71	10	15	31
2BOX 209	75	10	12	21
トル型 378	69	10	18	30
スーパ- トル型 329	72	10	14	31

図表2-23 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 運転車で 共用
13年度 2103	72	28
15年度 2115	70	30
17年度 2137	70	30
19年度 2149	73	27
21年度 2134	72	28
2BOX 369	77	23
トル型 707	72	28
スーパ- トル型 587	69	31

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (5) 購入形態

■ 購入形態は「軽から買い替え」が増加、「増車」は半減。

- 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」が21%。「増車」は5%と前回から半減。
- 前保有車をみると軽の「トール・スーパー・トール型」が44%を占める。
- 前保有車の平均使用年数は7.7年で19年度に比べ短縮。
- 車両購入価格は「200～220万円」が増加し18%。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71%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・トール型」が52%であった。

図表2-24 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
13年度 359	7	8	59	26
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

図表2-25 属性別 購入形態

単位：%

		2年内 新車購入者 ベース	新規	増車	軽 い か ら 替 え	登 録 車 か ら 替 え
最近2年内新車購入者		270	12	5	62	21
性別	男性	103	6	6	60	28
	女性	167	15	4	63	18
主 運 転 者 年 代	20代以下	24*	61	6	27	6
	30代	33	7	11	68	14
	40代	44	11	3	63	23
	50代	54	5	8	62	25
	60代	67	4	3	69	24
	70代以上	48	6	2	67	25

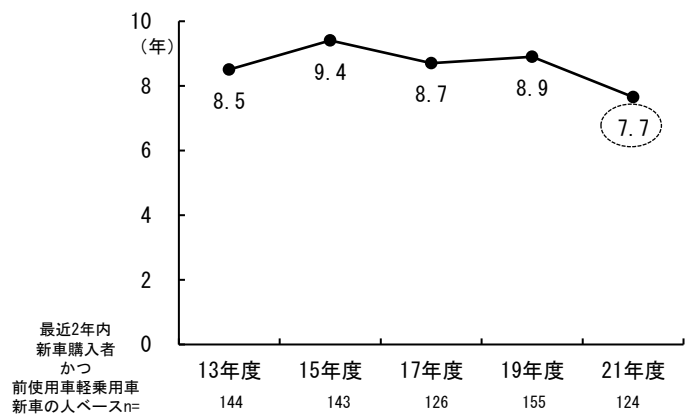
■ 全体+3ポイント以上

図表2-26 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 ー パ ー ト ー ル 型	ポ ン ボ ク ス ト ス ト 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	普 通 ・ 小 型 車 (商 用 系)
13年度 302	31	26	5	5	10	10	11	2
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
2BOX 14*	11	33	3	9	12	11	21	0
トール型 65	48	23	4	4	5	8	8	0
スー パ ー ト ー ル 型 99	56	10	5	4	12	3	10	0

※ボディタイプの詳細な分類については、P.11参照

図表2-27 前使用軽乗用車の平均使用年数



図表2-28 購入時 車両価格

最近2年内新車 購入者ベース n=	160万円以上					平均 価格 (万円)
	80万円 未満	100万円 未満	120万円 未満	140万円 未満	160万円 未満	
13年度 358	3	15	31	29	18	124
15年度 409	2	12	22	24	16	129
17年度 331	5	17	24	26	27	144
19年度 250	3	10	21	25	17	151
21年度 271	6	4	9	19	22	165
2BOX 21*	8	21	29	14	5	136
トール型 80	7	5	10	24	22	157
スー パ ー ト ー ル 型 116	4	6	17	24	16	174

100万円 120万円 140万円 160万円 180万円 200万円 220万円 220万円以上
未満 未満 未満 未満 未満 未満 未満

※2019年度より160万円以上を細分化

図表2-29 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
19年度 252	27	73
21年度 273	29	71

図表2-30 最終比較検討したボディタイプ

軽自動車				普通・小型車		
ス ー パ ー ト ー ル 型	ポ ン ボ ク ス ト ス ト 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 (普 通 ・ 小 型 車)
52	9	21	11	4	0	2

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (6) 軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車を使用面で選ぶ人の増加傾向が継続している。

- 軽自動車を選んだ理由は「経済面」が40%、「車使用面」が60%。軽自動車を使用面で選ぶ人が多く、ツール型とスーパーツール型でその傾向が高い。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62%と最も多く、次いで「狭い道で使いやすいから」が49%となっている。
- 経済面では、「税金が安いから」が62%と最も多く、次いで「燃費が良いから」が47%である。時系列でみると「税金が安いから」が減少が続き、税制改定による影響が大きいと考えられる。

単位：%

図表2-31 軽自動車の選択理由

最近2年内新車 購入者ベース n=	経済面				車使用面				経済面 計	車使用面 計
	2	3	4	5	6	7	8	9		
13年度 361	72				28				72	28
15年度 408	35	24	27	14	27				59	41
17年度 334	26	24	31	19	31				50	50
19年度 252	30	16	29	25	29				46	54
21年度 269	19	21	30	30	30				40	60
2BOX 20*	15	42	8	35	35				57	43
ツール型 80	20	18	32	30	30				38	62
スーパー ツール型 115	20	17	36	27	27				37	63

※15年度より「どちらかというと経済面」「どちらかというと使用面」という選択肢を2つ加え、計4つで質問している

図表2-32 軽自動車の選択理由（車使用面）

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 向いているから	買い物や用足しに 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	車庫スペースが狭いから	荷物積み下ろしが しやすいから	通勤・通学専用の 車だから	2台目の車だから	乗車人員が少ないから	高速道路を使用する ことがあまりないから	車の安全性から	レジャーや趣味に 活用できそうだから	自分以外の人でも 運転しやすく安心だから	環境に良いから	初めての車だから	人や荷物を乗せて使用 することはあまりないから	少量の荷物を何度にも 分けて運ぶのに向いて いるから
13年度 361	62	47	44	40	37	23	7	19	16	9	20	3	-	5	-	3	6	0	
15年度 412	65	47	38	37	29	21	13	12	14	8	19	6	9	9	6	3	10	1	
17年度 334	72	43	32	35	27	17	16	18	14	13	16	5	11	7	2	4	6	1	
19年度 252	72	50	44	41	23	16	16	15	15	14	12	12	7	7	5	4	4	3	
21年度 273	62	49	36	38	26	17	15	13	11	14	17	12	6	8	3	5	7	1	
21年度-19年度 差	▲10	▲1	▲8	▲3	+3	+1	▲1	▲2	▲4	0	+5	0	▲1	+1	▲2	+1	+3	▲2	
2BOX 21*	76	59	33	56	38	9	30	19	12	30	18	5	5	14	6	-	9	12	
ツール型 81	62	47	36	36	28	21	9	17	10	12	19	13	5	5	3	6	5	-	
スーパー ツール型 116	64	51	35	35	27	19	14	10	13	11	16	12	5	11	2	6	8	-	

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

図表2-33 軽自動車の選択理由（経済面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	税金が安いから	燃費が良いから	価格が安いから	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 手続きが	車庫届出の 手続が	車検が2年だから
13年度 361	84	66	37	40	22	1	1	0	
15年度 412	79	59	34	36	19	2	4	0	
17年度 333	67	56	36	31	18	5	3	0	
19年度 252	64	48	44	29	15	5	3	0	
21年度 273	62	47	37	26	12	2	2	1	
21年度-19年度 差	▲2	▲1	▲7	▲3	▲3	▲3	▲1	+1	
2BOX 21*	68	70	62	37	16	0	0	0	
ツール型 81	55	44	41	24	13	3	1	0	
スーパー ツール型 116	69	46	34	27	11	2	4	1	

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (7) 次期購入意向

■ 「今後5年以内での買い替え意向有」は19%と増加傾向。70代以上では約5割が買い替え意向無。

- 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19%。買い替え意向無が21%。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」が多い。
- 次期購入意向車を見ると、軽自動車への意向が89%と高い。40代以上の軽自動車以外の選択意向率は1割以下に対し、20代以下と30代では軽以外の選択意向が2割超となっている。
- 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53%。同じボディタイプへの意向が最も高い。
- 次に軽自動車を選ぶ人では「税金が安いから」が65%と最も高いものの年々減少している。

図表2-34 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
13年度 2103	20	68	12
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
2BOX 369	18	58	24
トール型 707	23	55	22
スパー トール型 587	15	71	14

図表2-35 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 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
軽乗用系 全体 2149	17	62	21
20代以下 140	20	71	9
19年度 30代 295	17	73	10
40代 404	21	70	9
50代 414	18	68	14
60代 486	17	54	29
70代以上 410	10	43	47

図表2-36 次期意向車 軽自動車・軽自動車以外

自動車買い替え意向者 ベース n=	軽自動車	軽自動車以外
13年度 1821	90	10
15年度 1820	90	10
17年度 1793	88	12
19年度 1631	87	13
21年度 1652	89	11
2BOX 348	88	12
トール型 701	88	12
スパー トール型 595	90	10

図表2-37 属性別 軽自動車・軽自動車以外

		軽自動車に 買い替え 意向者 ベース	軽自動車以外 の自動車 に買い替え 意向者
軽乗用系買い替え 意向者全体		1652	89
主 運 転 者 年 代	20代以下	124	73
	30代	209	78
	40代	351	92
	50代	359	90
	60代	376	92
70代以上	233	96	

■ 全体+3ポイント以上

図表2-38 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			その他 軽乗用
	トール型	2BOX・3BOX ボンネットバン	スーパートール型	
13年度 1318	48	30	13	9
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
2BOX 244	3	20	67	7
トール型 483	7	57	22	8
スパー トール型 437	52	17	12	10

図表2-39 次期軽自動車購入意向理由

	税金が 安いから	価格が 安いから	燃費が 良いから	運転が しやすい から	車検費用 が安いから	保険が 安いから	使用状況 が大き さだから	道路状況 からみて 最適な 大きさだ から
次期 軽自動車買 替え意向者 ベース	1626	81	51	50	46	42	35	24
13年度	1626	81	51	50	46	42	35	24
15年度	1627	75	52	49	51	38	35	25
17年度	1608	75	53	49	52	38	36	28
19年度	1423	72	54	52	49	38	33	25
21年度	1461	65	50	44	52	35	27	24
21年度-19年度 差	▲7	▲4	▲8	+3	▲3	▲6	▲1	0

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

II. 軽自動車の使用と購買実態

1. 軽乗用系 (8) 軽自動車税の負担感

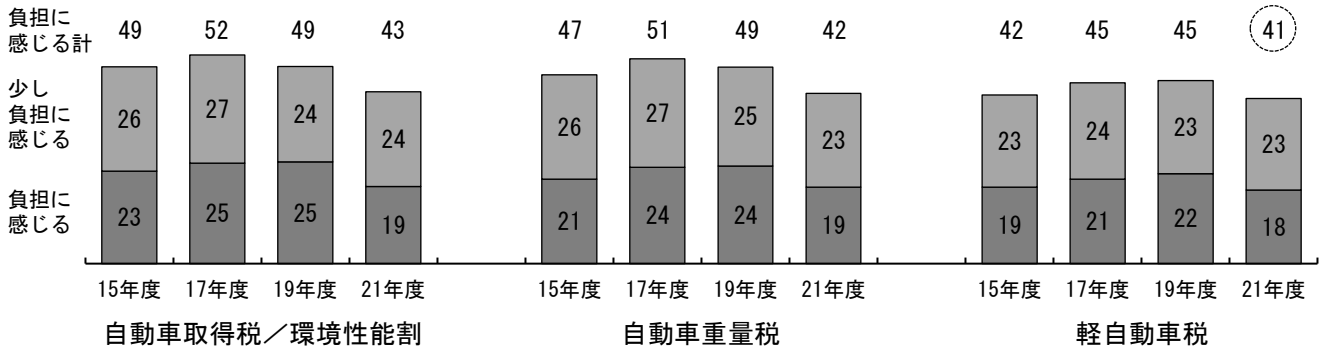
■ 軽自動車税に負担を感じている人が約4割。10,800円支払者が増加し負担に感じている割合も高いため、今後負担感を感じる人が増加傾向にあると思われる。

- 軽自動車税を負担に感じている人は41%。軽自動車税の支払金額は10,800円が38%で2019年度と比べて増加。
- 7,200円を支払っている人に比べ、10,800円を支払っている人では負担を感じている割合が高い(35% < 47%)。
- 軽自動車税変更を考慮した場合の今後の購入・保有への影響では、「車齢に関係なく乗り続けたい」が43%、「車齢13年まで保有期間を伸ばしたい」が13%と長期保有を考えている。

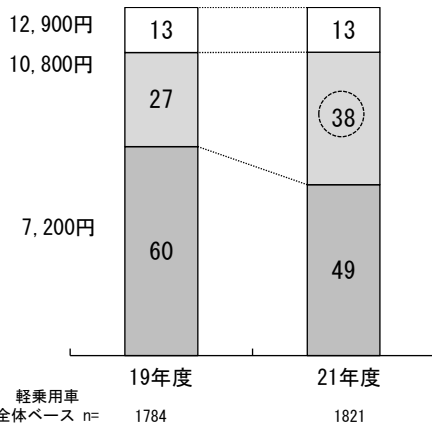
単位: %

図表2-40 軽自動車税の負担感

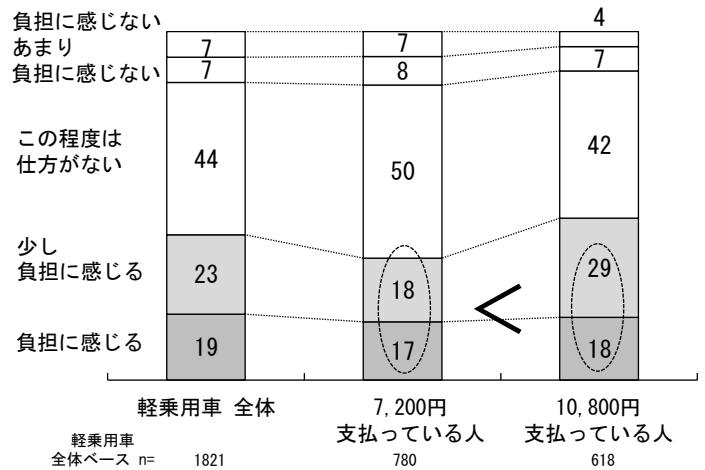
軽乗用系全体ベース 2015年度 n=2099、2017年度 n=2117、2019年度 n=2149、2021年度 n=2134



図表2-41 軽自動車税の支払金額 (乗用車)



図表2-42 軽自動車税の支払金額別負担感 (乗用車)



図表2-43 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

	軽乗用系全体ベース	継続して購入したい	今年購入する	今年購入しない	控える	軽自動車税が増える	期間を伸ばす	今年購入する	車が買えない	次回購入する	普通車に買い替える	止めた	有償で減額	軽自動車以外を減額	数を減らす	その他	考えは購入しない
19年度	2149	42	17	11	11	7	6	4	2	1	0	21					
21年度	2134	43	14	10	13	7	6	4	1	3	1	17					
性別																	
男性	857	44	13	11	15	8	5	5	2	3	1	16					
女性	1276	43	15	9	12	6	6	4	1	3	1	17					
年代																	
20代以下	135	24	15	15	7	2	14	3	-	1	1	24					
30代	225	36	10	18	11	9	10	0	0	3	-	21					
40代	379	41	19	11	12	6	6	4	0	0	0	15					
50代	419	41	19	7	11	6	8	2	1	4	1	16					
60代	497	47	14	6	16	7	4	4	3	5	1	15					
70代以上	479	52	8	9	16	8	2	10	2	2	2	15					

全体+3ポイント以上

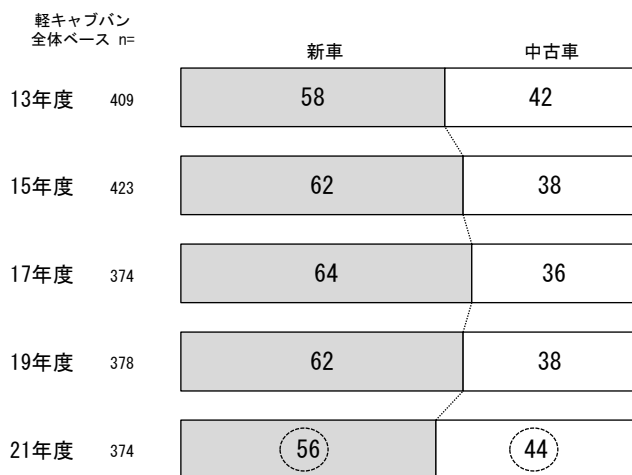
2. 軽キャブバン (1) 保有車特性

■ 新車・中古車では新車6割弱、中古車4割強。ミッションタイプは大きな変化なし。

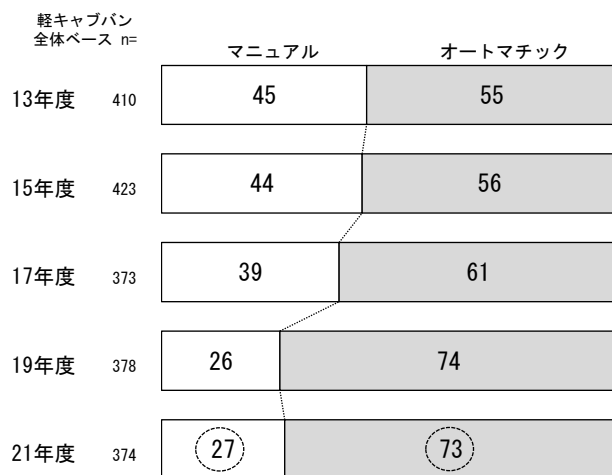
- 新車・中古車比率は、「新車」が56%、「中古車」が44%。
- ミッションタイプは、「マニュアル」が27%、「オートマチック」が73%を占める。
- エンジンタイプは、「標準エンジン」が87%。
- 駆動方式は、「2輪駆動車」が60~70%で推移。

単位：%

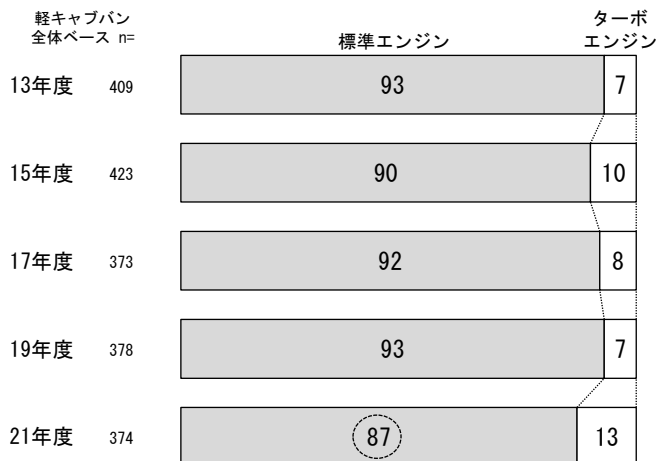
図表2-44 新車・中古車



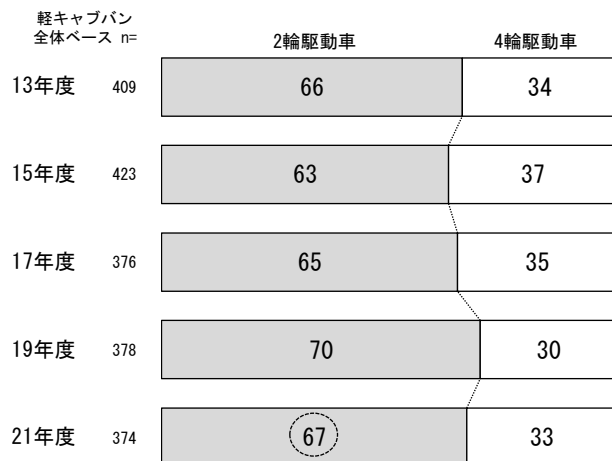
図表2-45 ミッションタイプ



図表2-46 エンジンタイプ



図表2-47 駆動方式



2. 軽キャブバン (2) ユーザー属性

■ 60代以上が51%と半数を超えている。コロナの影響で世帯年収が減少。

- 男女別就業形態は「男性有職」が65%で最も高い。
- 主運転者の年代は「60代以上」が51%と半数を超え、高齢化が進展。
- 業種は「農業(専業)」「勤労世帯」が減少、「建設業」「卸・小売業」が増加。
- 世帯年収では「400万円未満」が43%と増加し、世帯年収が減少。コロナ前と比べて4割弱で月収が減少しており、コロナの影響がうかがえる。

単位：%

図表2-48 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	(%)	(%)
13年度 409	70	9	16	5	86	14
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

※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2-49 キャブバンの名義

軽キャブバン 全体ベース n=	法人		個人	
	13年度 409	51		49
15年度 422	51		49	
17年度 376	58		42	
19年度 378	50		50	
21年度 374	55		45	

図表2-50 主運転者年代

軽キャブバン 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)	
	13年度 409	2	13	25	19		25
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

図表2-51 主運転者業種

軽キャブバン 全体ベース	業種 (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
21年度-19年度差	▲3	0	0	+9	+1	+5	▲1	▲9	▲2

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下
□ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

図表2-52 世帯年収

軽キャブバン 純住宅+産業住宅 ベース n=	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					中央値 (万円)	
	13年度 275	18	35	22	14		4
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
純住宅 130	16	34	25	12	7	6	397
産業住宅 99	7	25	25	15	8	20	533
商用用途 115	8	26	29	16	9	12	485
乗用用途 102	18	34	21	10	7	10	380

図表2-53 コロナ前後の月収変化

軽キャブバン 純住宅+産業住宅 ベース n=	月収は増えた 変わらない 月収は減った		
	21年度全体 279	5	58
純住宅 163	4	68	28
産業住宅 115	7	48	45
商用用途 139	4	49	47
乗用用途 124	4	70	26

2. 軽キャブバン (3) 使用状況

■ 主な用途で「商用用途」が増加、「乗用用途」は横ばい。「商用用途」で走行距離が減少しており、コロナによる休業・時短・テレワークで車利用が低下したものと思われる。

- ・ 主用途は、「商用用途」が57%を占めている。
- ・ 使用用途では、「仕事・商用」が77%。「買物」「通勤・通学」は減少。
- ・ 使用頻度は、「ほとんど毎日」が67%と最も高いものの減少傾向。「週に2～3日」が増加。
- ・ 月間平均走行距離は530kmで減少傾向。商用用途のユーザーは673kmと、乗用用途と比べて月間走行距離が長いものの2019年度から減少。

図表2-54 主用途

軽キャブバン 全体ベース n=	商用用途	乗用用途	農用用途
13年度 402	53	40	7
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

※用途の定義 (13～15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2-56 使用用途 詳細 (複数回答)

	清掃用具など	仕事の仕入れ・納入	一般家庭など最終消費者への配達	人員の輸送	買物	通勤・通学	趣味・レジャーなどの用具の運搬	セールの関係	田畑への往復、農機具、農作物の運搬	弁当・花きなどの移動販売	その他
19年度	276	38	44	26	21	44	26	12	13	12	1
21年度	266	41	37	32	31	31	22	18	16	5	4
21年度-19年度差	+3	▲7	+6	+10	▲13	▲4	+6	+3	▲7	0	+3

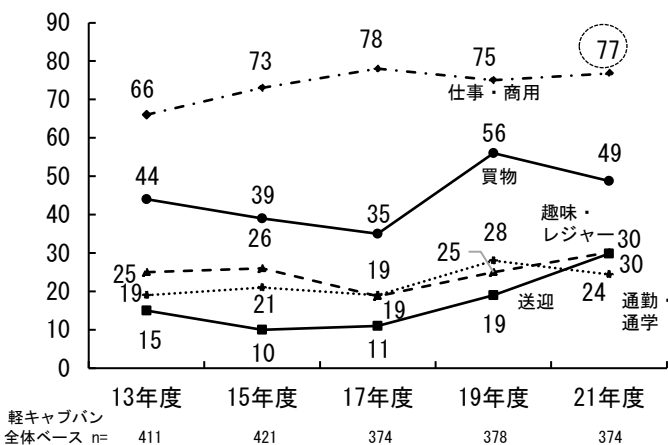
■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下

図表2-58 月間平均走行距離

軽キャブバン 全体ベース n=	800km未満						平均距離 (km)
	200km未満	400km未満	600km未満	800km未満	1,000km未満	1,000km以上	
13年度 405	29	23	12	8	13	15	604
15年度 422	31	21	12	9	12	15	573
17年度 371	30	20	12	9	11	18	610
19年度 378	30	17	10	7	19	17	589
21年度 374	41	17	9	5	14	14	530

図表2-55 使用用途 (複数回答)

単位: %



図表2-57 使用頻度

軽キャブバン 全体ベース n=	ほとんど毎日	月に2～3日以下		
		週に1日くらい	週に4～5日	週に2～3日
13年度 409	74	13	9	22
15年度 423	74	12	8	33
17年度 475	81	10	7	11
19年度 378	74	15	8	21
21年度 374	67	14	13	4

図表2-59 属性別 月間平均走行距離

用途	軽キャブバン 全体ベース	月間平均走行距離 (km)		
		21年度	19年度	
軽キャブバン全体	374	530	589	
商用用途	227	673	743	
乗用用途	129	628	439	
住居形態	純住宅	164	384	474
	産業住宅	115	669	674
	純事業所	95	626	752

2. 軽キャブバン (4) 併有状況

■ 「3台以上」併有が最も多い。「普通・小型乗用」との併有が約4割。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が43%と多い。用途別の商用用途および住居形態別の純事業所で「3台以上」が多い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用」との併有が43%と最も高い。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「軽商用」、純事業所は軽自動車(「軽乗用」「軽商用」との併有が多い。

図表2-60 世帯や事業所の保有車台数

軽キャブバン 全体ベース n=	複数台 保有率 (%)			79
	1台 (併有車なし)	2台	3台以上	
13年度 391	21	37	42	79
15年度 411	24	30	46	76
17年度 358	27	35	38	73
19年度 378	24	32	44	76
21年度 373	22	35	43	78

図表2-61 用途別 世帯や事業所の保有車台数

		軽 キャブ バン 全体 ベース	1台	2台	3台以上
軽キャブバン全体			373	22	35
用途	商用用途	226	17	34	49
	乗用用途	129	33	35	32
住居 形態	純住宅	164	28	39	33
	産業住宅	114	24	35	41
	純事業所	95	9	28	63

単位：%

■ 全体+3ポイント以上

図表2-62 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			7	73	27
	軽乗用	軽商用	普通・小型乗用			
13年度 291	17	20	56	7	73	27
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

図表2-63 属性別 併有状況

		軽 キャブ バン 複数台 保有者 ベース	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全体		288	23	25	43	9
用途	商用用途	189	23	26	39	12
	乗用用途	82	23	21	50	6
住居 形態	純住宅	116	21	18	54	7
	産業住宅	88	18	32	38	12
	純事業所	84	29	29	31	11

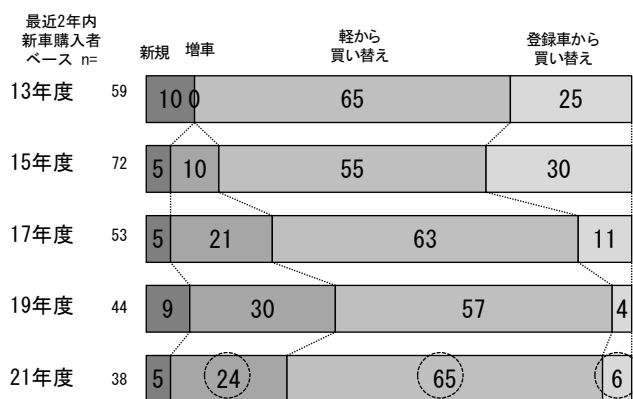
■ 全体+3ポイント以上

2. 軽キャブバン (5) 購入形態

■ 購入形態は「軽から買い替え」が最も多く、「増車」が減少。

- 購入形態では、「軽から買い替え」が65%。「登録車から買い替え」は6%。「増車」が24%で減少。
- 購入時の比較状況を見ると、「比較検討はしなかった」が78%を占める。
- 購入時車両価格は、「120～140万円未満」が26%と最も高い。平均価格は134万円と上昇傾向が続く。
- 軽キャブバンの年式では2009年式以前が23%で最も高い。

図表2-64 購入形態

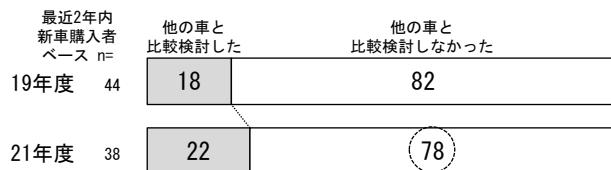


図表2-65 前保有車のボディタイプ

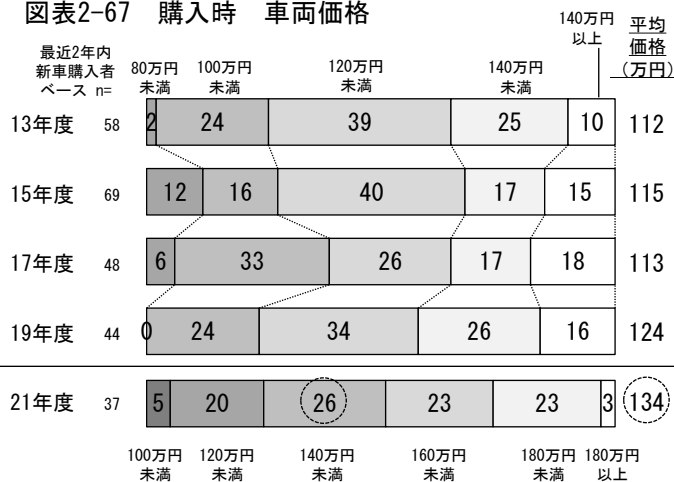
単位：%



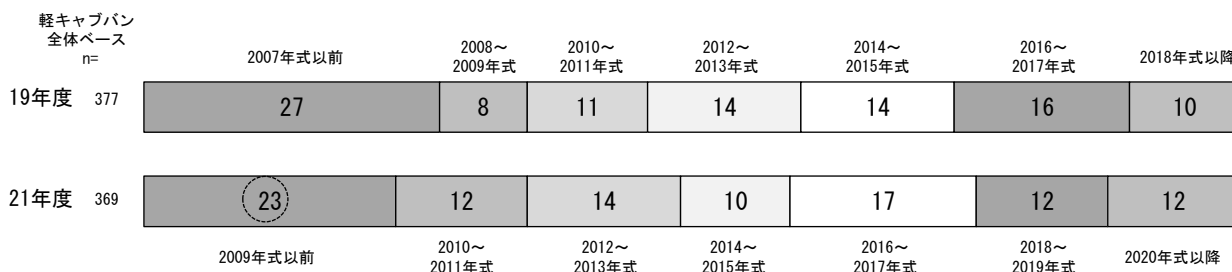
図表2-66 購入時の比較状況



図表2-67 購入時 車両価格



図表2-68 軽キャブバンの年式



2. 軽キャブバン (6) 軽自動車を選択する理由

■ 軽自動車を選んだ理由は、「車使用面」が7割。

- 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69%を占める。
- 軽自動車の選択理由では、「人も荷物も乗せられるから」「狭い道に入っていけるから」「仕事に必要なだから」が上位。「乗り慣れているので」「長距離を走ることがあまりないから」が2019年度から増加。
- 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。「価格が安いから」「燃費が良いから」は2019年度から減少している。

単位：%

図表2-69 軽自動車の選択理由

最近2年内 新車購入者 ベース n=	経済面		車使用面	
	19年度	21年度	19年度	21年度
59	62	38		
70	19	11	39	31
49	18	15	35	32
44	22	11	30	37
38	20	11	46	23

注：21年度、車使用面46%と経済面23%の合計69%が「どちらかという」として括弧で囲まれている。

図表2-70 軽自動車の選択理由（車使用面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	人も荷物も乗せられるから	狭い道に入っていけるから	仕事に必要なだから	運転がしやすいから	乗り慣れているので	荷物の積み下ろしがしやすいから	あまりないから	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	自分以外の人でも運転しやすく安心だから	駐停車が容易だから	レジャーや趣味に活用できそうだから	少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	車庫スペースが狭いから	車内で作業しやすいから	乗車人員が少ないから	環境に良いから	この中には1つもない
59	-	-	-	53	-	45	26	22	2	46	-	17	19	-	8	-	2	
73	-	-	-	46	-	53	14	12	5	26	19	7	14	-	5	0	6	
49	44	20	51	34	23	59	14	12	7	24	8	12	16	4	4	2	3	
44	48	51	38	30	13	39	8	11	6	19	8	9	18	3	5	0	0	
37	51	47	46	38	33	32	21	20	9	9	9	8	4	4	-	-	11	
21年度-19年度 差	+3	▲4	+8	+8	+20	▲7	+13	+9	+3	▲10	+1	▲1	▲14	+1	0	0	+11	

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

図表2-71 軽自動車の選択理由（経済面）

最近2年内 新車 購入者 ベース	価格が安いから	税金が安いから	燃費が良いから	車検費用が安いから	保険が安いから	簡単だから 車庫届け出の手続きが	車検が2年だから	この中には1つもない
59	56	78	29	38	31	0	3	3
71	42	55	28	25	17	10	12	25
49	60	59	39	16	8	10	5	8
44	41	42	47	25	13	10	0	33
38	34	46	31	24	13	12	13	32
21年度-19年度 差	▲7	+4	▲16	▲1	0	+2	+13	▲1

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

II. 軽自動車の使用と購買実態

2. 軽キャブバン (7) 次期購入意向

■ 「今後5年以内での買い替え意向有」は2割。購入意向理由は「税金」と「人も荷物も乗せられる」が上位。

- ・ 「今後5年以内での買い替え意向有」は2割程度でほとんど変わらない。
- ・ 次期購入意向車は「軽貨物車」が79%を占める。商用用途及び純事業所は「軽貨物車」、乗用用途、純住宅及び産業住宅は「軽乗用車」意向が高い。
- ・ 購入意向理由では「税金が安いから」「人も荷物も乗せられるから」が同率で最も高く、「仕事に必要なだから」「価格が安いから」が続く。非購入理由では「仕事を辞めるから」が21%と最も高い。

単位：%

図表2-72 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
13年度 411	24	66	10
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

図表2-73 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 替 え 内	買 い 替 え 時 期 は 未 定 だ が 有	買 い 替 え 意 向 無
軽キャブバン全体		374	18	57	25
用途	商用用途	227	25	59	16
	乗用用途	129	10	54	36
住居形態	純住宅	164	12	55	33
	産業住宅	115	32	49	19
	純事業所	95	13	70	17

■ 全体+3ポイント以上

図表2-74 次期購入意向車

軽キャブバン保有者で 自動車買い替え者ベース n=	軽自動車	軽自動車 以外
13年度 360	96	4
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

軽貨物車 軽乗用車 普通/小型貨物車 普通/小型乗用車

図表2-75 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		284	79	17	3	1
用途	商用用途	190	85	12	2	1
	乗用用途	83	67	25	5	3
住居形態	純住宅	110	70	22	5	3
	産業住宅	96	76	21	2	1
	純事業所	78	94	5	1	0

■ 全体+3ポイント以上

図表2-76 軽貨物車 購入意向理由

軽貨物 買い替え意向者ベース n=221	理由	割合
	税金が安いから	39
	人も荷物も乗せられるから	39
	仕事に必要なだから	38
	価格が安いから	38
	荷物の積み下ろしがしやすいから	31
	運転がしやすいから	29
	乗り慣れているので	23
	燃費が良いから	22

図表2-77 軽貨物車 非購入意向理由

軽貨物以外 買い替え意向者ベース n=50	理由	割合
	仕事を辞めるから	21
	積荷の種類や業務の内容が変わったから	17
	荷室や荷台の大きさが足りないから	14
	乗車人数が足りないから	13
	安全性に不安があるから	9
	積載量が足りないから	7
	自分/自社で運ばなくなるから	7
	エンジンのパワーが足りないから	6

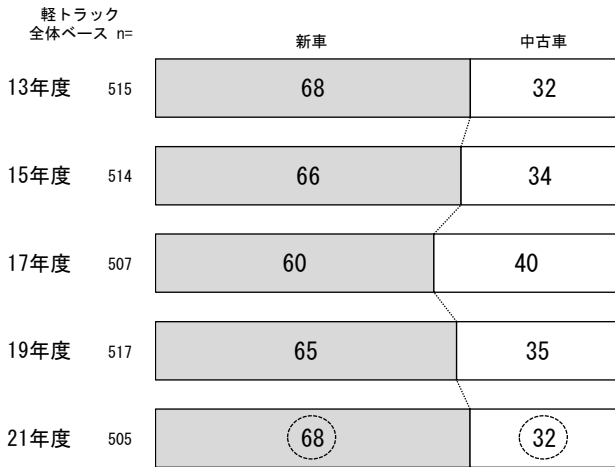
3. 軽トラック (1) 保有車特性

■ 「新車」が約7割。

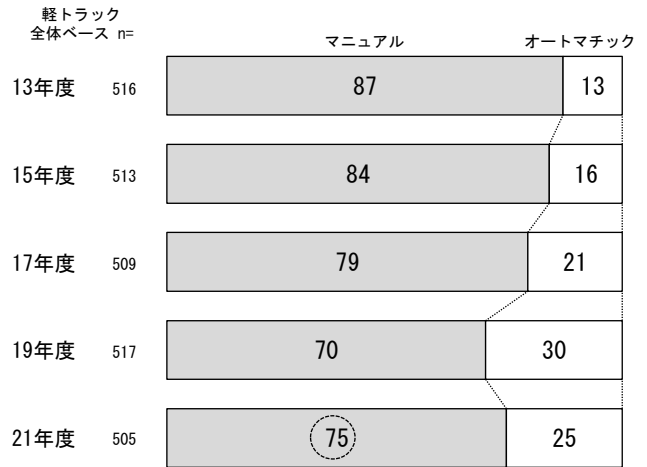
- 保有車の特性についてみると、「新車」68%、「中古車」32%。
- ミッションタイプは「マニュアル」が75%。
- エンジンタイプは「標準エンジン」が99%を占め、変化なし。
- 駆動方式は「4輪駆動車」が62%と引き続き軽乗用系や軽キャブバンに対し割合が高い。

単位：%

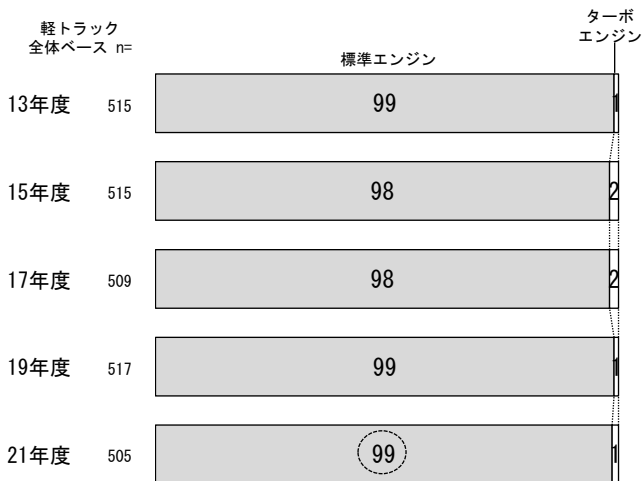
図表2-78 新車・中古車



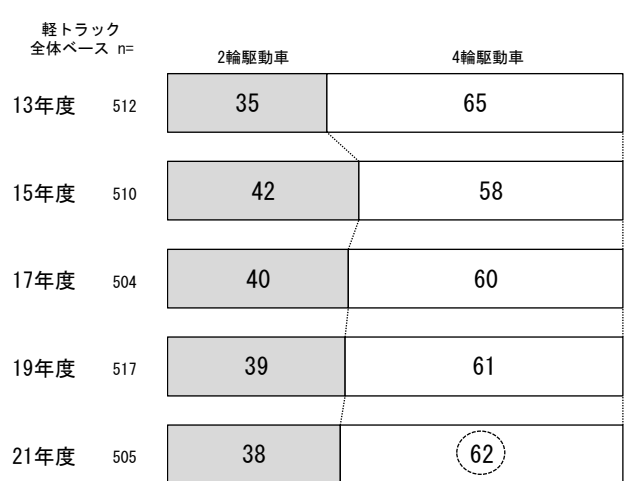
図表2-79 ミッションタイプ



図表2-80 エンジンタイプ



図表2-81 駆動方式



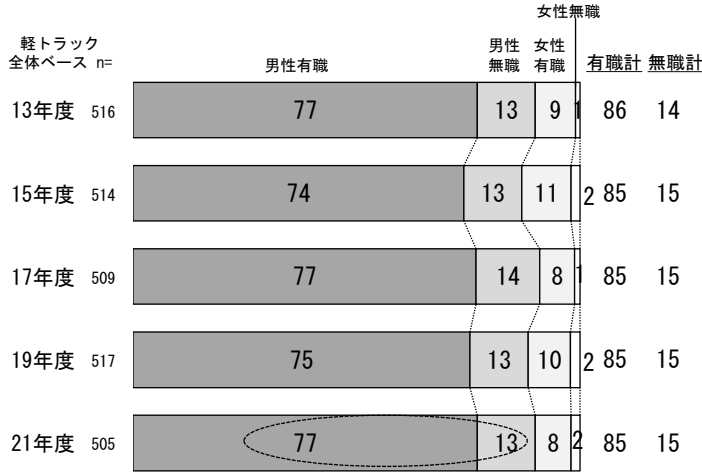
II. 軽自動車の使用と購買実態

3. 軽トラック (2) ユーザー属性

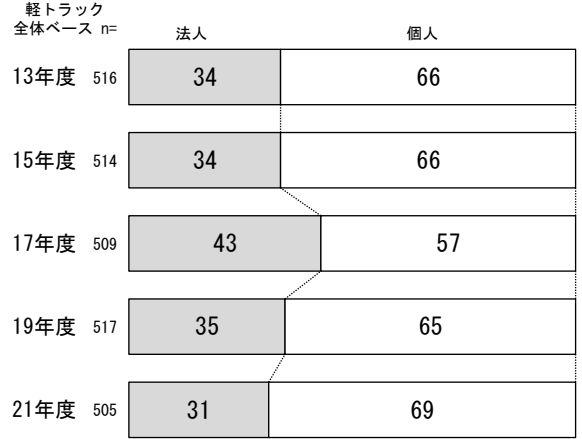
■ 主運転者は「男性」が約9割を占める。「70代以上」が増加傾向。コロナの影響で世帯年収減。

- 性別は「男性」が90%、年代は「60代」が33%、「70代以上」が40%と60代以上で7割以上を占めている。
- 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。「農業(兼業)」が増加。
- 世帯年収は、「400万円未満」が増加し49%。農用用途に比べ、農用以外で年収が低い。コロナ前と比べて3割強で世帯月収が減少しており、コロナの影響がうかがえる。

図表2-82 主運転者男女別就業形態

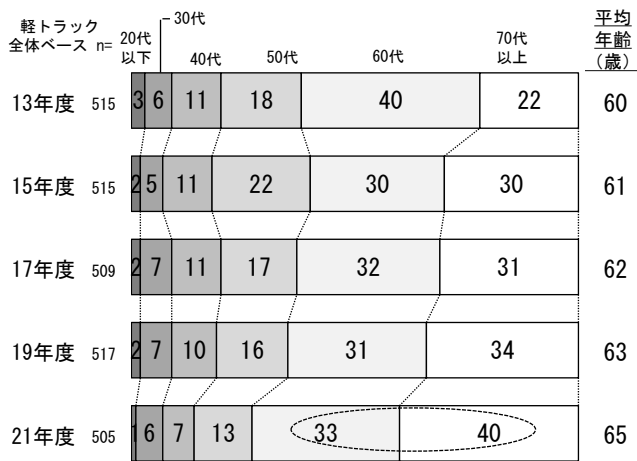


図表2-83 軽トラックの名義



単位：%

図表2-84 主運転者年代

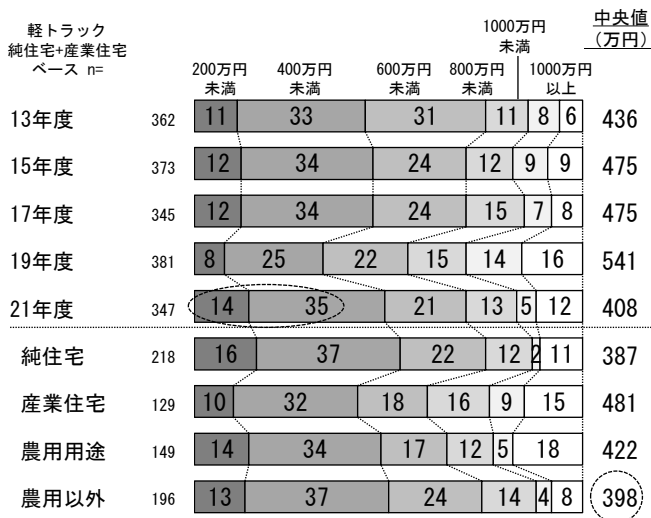


図表2-85 主運転者業種

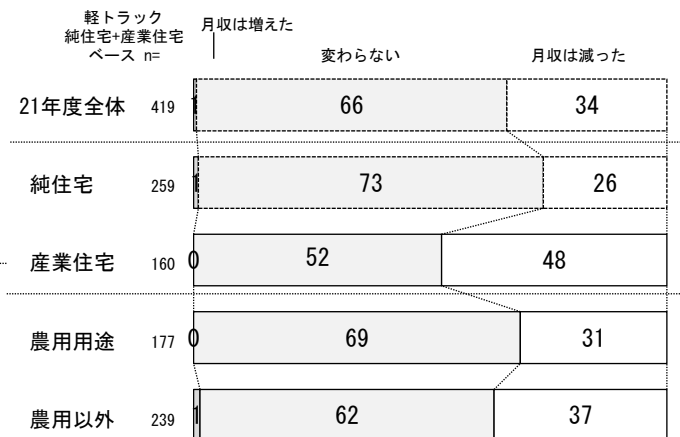
年度	軽トラック全体ベース	農業(専業)	農業(兼業)	その他第1次産業	建設業	製造業	卸・小売業	サービス業他	勤労世帯	無職他
13年度	426	18	8	0	8	3	13	9	28	13
15年度	476	18	5	2	10	3	14	7	24	17
17年度	408	22	3	1	10	2	13	7	25	17
19年度	517	29	2	1	10	2	17	5	25	9
21年度	459	29	6	1	7	3	18	5	20	11
21年度-19年度差	0	+4	0	▲3	+1	+1	0	▲5	+2	

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下
□ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

図表2-86 世帯年収



図表2-87 コロナ前後の月収変化



II. 軽自動車の使用と購買実態

3. 軽トラック (3) 使用状況

■ 主用途は「農用用途」が増加傾向。使用頻度は「ほとんど毎日」が減少。

- 主用途は「農用用途」が44%で増加傾向。
- 使用用途としては、「仕事用道具の運搬」「田畑への往復、農機具農作物運搬」「買い物」が上位。
- 使用頻度は、「ほとんど毎日」が59%と最も高いものの減少傾向。
- 月間走行距離「200km未満」が54%。農用以外の月間平均走行距離が短くなりコロナの影響で減少したと思われる。

図表2-88 主用途

軽トラック 全体ベース n=	農用用途	乗用用途 (農業 使用あり)		商用用途
		乗用用途 (農業 使用なし)	乗用用途 (農業 使用あり)	
13年度 511	38	18	11	33
15年度 511	39	18	11	32
17年度 501	31	14	12	43
19年度 517	36	26	3	35
21年度 502	44	11	13	32

※用途の定義 (13~15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
- 【乗用用途 (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、かつ農業使用はないが仕事が農業の人
- 【乗用用途 (農業使用なし)】主用途が仕事や商用以外で、かつ農業使用はな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
- 【乗用用途 (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
- 【乗用用途 (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2-90 使用用途 詳細 (複数回答)

軽トラック 全体ベース	(仕事用道具の運搬 農機具など)	田畑の往復、 農機具農作物運搬	買い物	商品の仕入れ・ 納入	一般家庭などへの 配達	趣味・レジャーの 用具運搬	通勤・通学	セールス、 営業関係	その他
19年度 414	49	48	37	24	16	12	15	0	5
21年度 397	54	53	29	21	21	14	10	7	3
21年度-19年度 差	+5	+5	▲8	▲3	+5	+2	▲5	+7	▲2

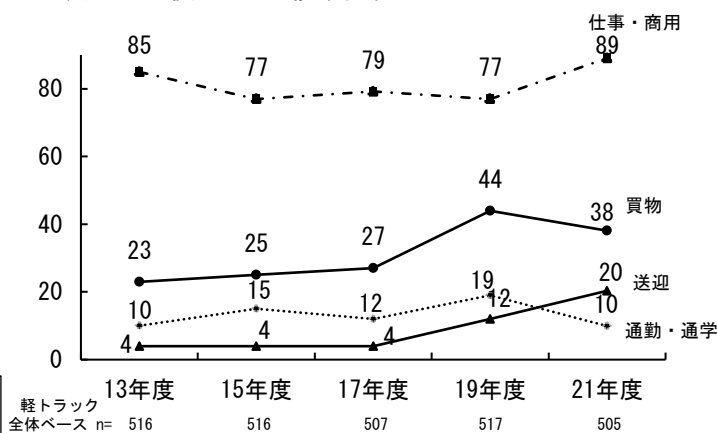
■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下
□ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

図表2-92 月間平均走行距離

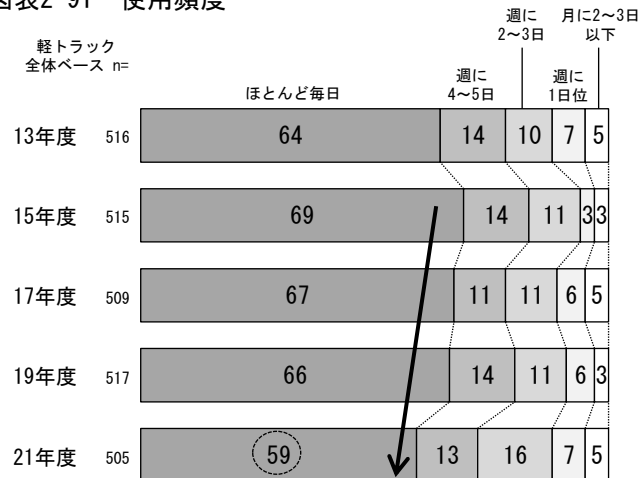
軽トラック 全体ベース n=	平均距離 (km)						平均距離 (km)
	200km未満	400km未満	600km未満	800km未満	1,000km未満	1,000km以上	
13年度 513	48	20	13	6	7	6	361
15年度 513	46	17	14	6	8	9	365
17年度 505	49	22	10	5	5	9	467
19年度 515	46	21	12	6	8	7	442
21年度 503	54	16	10	6	10	4	353

図表2-89 使用用途 (複数回答)

単位: %



図表2-91 使用頻度



図表2-93 属性別 月間平均走行距離

	軽トラック 全体 ベース	月間平均 走行距離 (km)	
		21年度	19年度
軽トラック全体	503	353	398
用途	農用用途	188	295
	農用以外	312	399
住居 形態	純住宅	262	289
	産業住宅	160	406
	純事業所	81	504

3. 軽トラック (4) 併有状況

■ 複数台保有率は約9割。軽商用車との併有率が増加。

- 保有車台数をみると、「3台以上」が54%と最も多い。複数台保有率は88%。
- 産業住宅や純事業所では「3台以上」が多い。
- 併有状況は、「普通・小型乗用」との併有が44%と最も高いものの2019年度からは減少。「軽商用」との併有が増加。
- 住居形態別にみると、純住宅は「軽乗用」「普通・小型乗用」、純事業所は「軽商用」「普通・小型商用」との併有が高い。

図表2-94 世帯や事業所の保有車台数

軽トラック 全体ベース n=	1台 (併有車なし)			複数台 保有率
	2台	3台以上		
13年度 497	12	33	55	88
15年度 510	9	32	59	91
17年度 504	13	33	54	87
19年度 517	15	33	52	85
21年度 505	12	34	54	88

図表2-95 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		505	12	34	54
用途	農用用途	188	10	35	55
	農用用途以外	314	13	34	53
住居形態	純住宅	262	13	38	49
	産業住宅	160	11	31	58
	純事業所	83	8	29	63

■ 全体+3ポイント以上

図表2-96 併有状況
(併有車のうち最もよく使用している車)

軽トラック 複数台保有者 ベース n=	普通・ 小型商用			乗用系 社	商用系 社
	軽乗用	軽商用	普通・小型乗用		
13年度 424	24	11	55	10	79 21
15年度 382	23	14	55	8	78 22
17年度 365	30	16	46	8	76 24
19年度 443	34	9	53	4	87 13
21年度 425	25	24	44	7	70 30

図表2-97 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	
軽トラック複数台保有者		425	25	24	44	7
用途	農用用途	163	27	18	51	4
	農用用途以外	259	24	28	39	9
住居形態	純住宅	215	29	14	53	4
	産業住宅	139	27	23	41	9
	純事業所	71	7	62	18	13

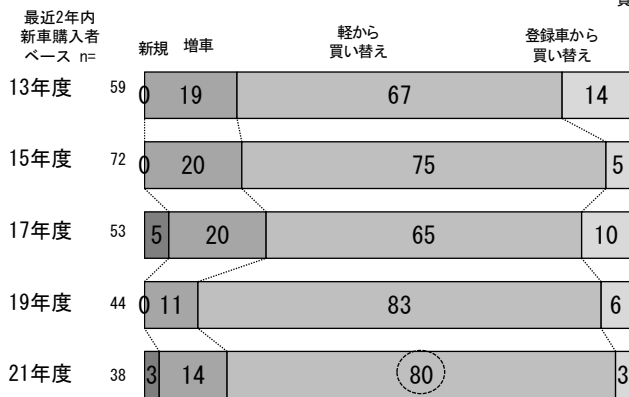
■ 全体+3ポイント以上

3. 軽トラック (5) 購入形態

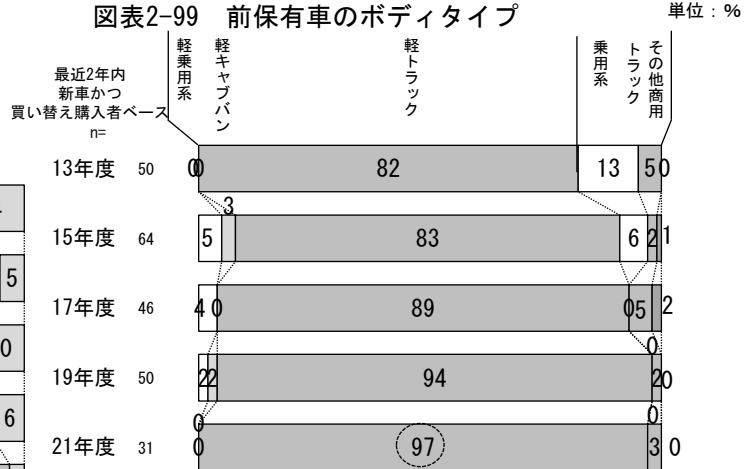
■ 「軽から買い替え」が最も高い。前保有車は軽トラックが97%を占め、軽トラックからの買い替え中心の構造は変わらず。

- 購入形態は「軽から買い替え」が80%で最も多い。
- 前保有車は軽トラックが97%を占める。
- 購入時の比較状況を見ると、「比較検討はしなかった」が86%。
- 購入時の平均車両価格は上昇傾向。

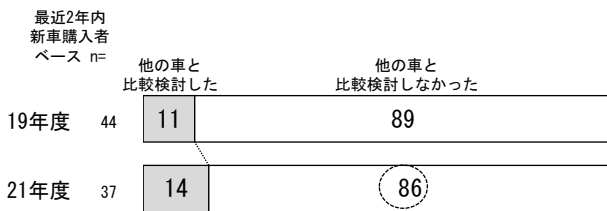
図表2-98 購入形態



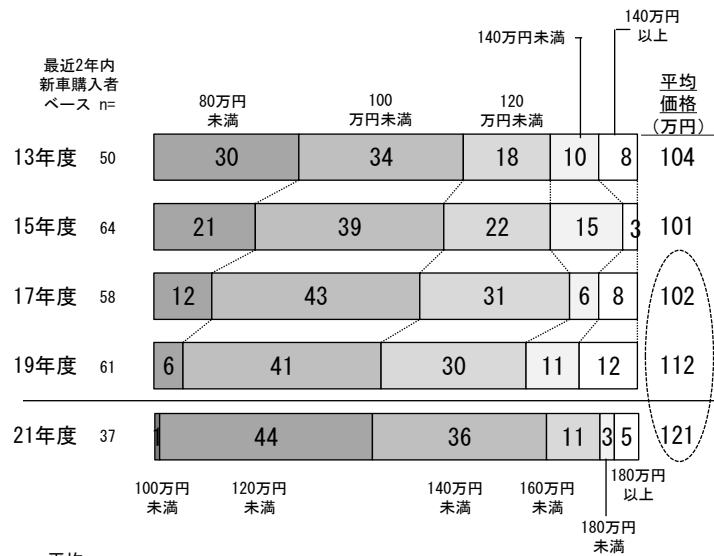
図表2-99 前保有車のボディタイプ



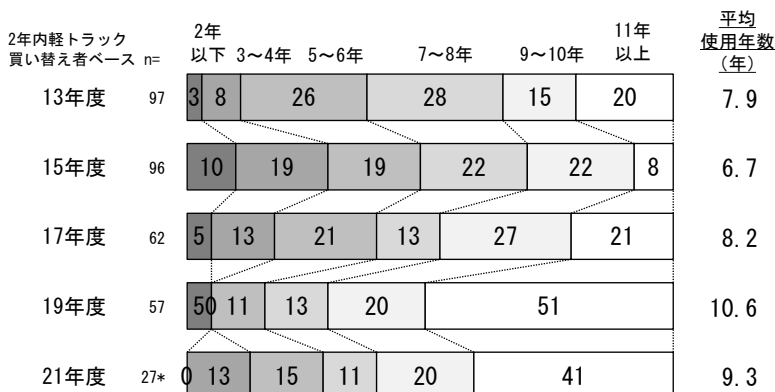
図表2-100 購入時の比較状況



図表2-101 購入時 車両価格



図表2-102 軽トラックの使用年数 (前保有車)



II. 軽自動車の使用と購買実態

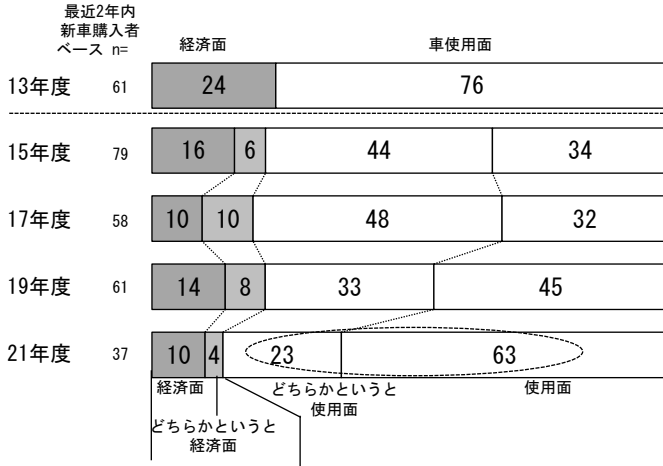
3. 軽トラック (6) 軽自動車を選択する理由

■ 8割強が車使用面を選択理由として挙げる。使用面では「積み下ろしのしやすさ」や「狭い道に入っていける」など、サイズ面でのメリットが上位理由。

- 軽自動車を選んだ理由として使用面を挙げる人が86%。
- 使用面では「仕事に必要だから」が増加、「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」が減少。
- 経済面では、「価格が安い」が32%で最も高いものの、多くの項目で2019年度より減少している。

単位：%

図表2-103 軽自動車の選択理由



図表2-104 軽自動車の選択理由（車使用面）

理由	13年度	15年度	17年度	19年度	21年度	21年度-19年度 差
この中には1つもない	2	6	1	2	3	+1
環境に良いから	0	0	0	0	0	0
自分以外の人でも運転しやすく安心だから	10	5	1	0	0	-10
高速道路を使用することがあまりないから	10	6	1	0	10	-10
レジャーや趣味に活用できそうだから	-	6	6	1	3	-10
乗車人員が少ないから	9	0	1	1	0	+1
車庫スペースが狭いから	12	7	4	2	18	-16
車内で作業しやすいから	-	-	0	4	0	-4
長距離を走ることがあまりないから	17	9	10	8	9	+8
乗り慣れているので	-	-	11	10	18	+7
少量の荷物を何度にも分けて運ぶのに向いているから	10	16	14	11	6	-5
駐停車が容易だから	25	23	25	19	10	+9
人も荷物も乗せられるから	-	-	32	27	34	+7
運転がしやすいから	44	33	49	35	32	+3
仕事に必要なだから	-	-	63	40	53	+13
狭い道に入っていけるから	-	-	62	65	46	-19
荷物の積み下ろしがしやすいから	70	71	59	66	40	-26

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

図表2-105 軽自動車の選択理由（経済面）

理由	13年度	15年度	17年度	19年度	21年度	21年度-19年度 差
この中には1つもない	19	20	20	36	62	+26
車庫届け出が簡単なので	6	6	0	0	2	+2
車検が2年だから	0	4	12	9	3	+6
保険が安い	17	17	2	3	3	0
車検費用が安い	18	28	19	11	13	+2
税金が安い	62	46	42	34	15	-19
燃費がよい	30	35	36	32	9	-23
価格が安い	50	46	61	44	32	-12

■ 21年度-19年度 差 ▲3ポイント以下 □ 21年度-19年度 差 +3ポイント以上

II. 軽自動車の使用と購買実態

3. 軽トラック (7) 次期購入意向

■ 軽トラックへの歩留り意向が高く、約9割が次回も軽貨物車の購入意向。

- 買い替え意向者は「5年以内」+「時期未定」で7割程度、「買い替え意向無」は29%と19年度とほとんど変わらない。
- 買い替え意向者のうち、軽貨物車への買い替え意向者は93%。
- 軽貨物車購入意向理由は「仕事に必要だから」が61%と最も高い。

単位：%

図表2-106 今後の買い替え意向

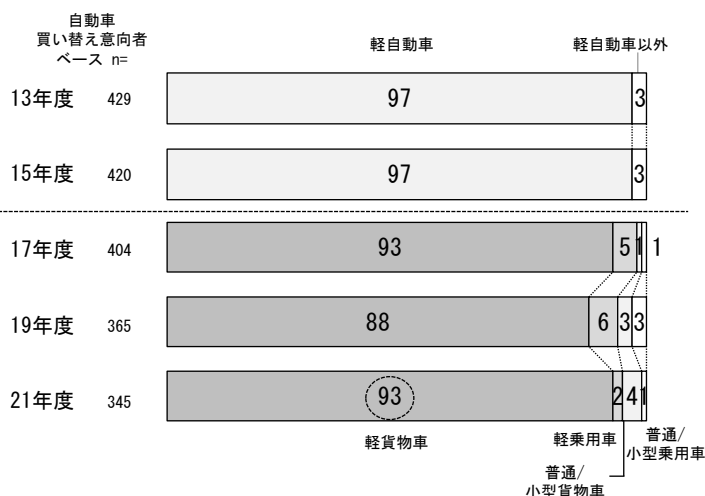
軽トラック 全体ベース n=	5年以内での 買い替え 意向有	時期は未定だが 買い替え意向有	買い替え 意向無
13年度 515	18	68	14
15年度 500	12	70	18
17年度 493	12	66	22
19年度 517	10	59	31
21年度 505	13	58	29

図表2-107 属性別 今後の買い替え意向

	軽トラック 全体 ベース	買今 後 5 年 内 で 有 の	買時 期 は 未 定 だ が 有	買 い 替 え 意 向 無
軽トラック全体	505	13	58	29
用途	農用用途	15	66	19
	農用用途以外	11	52	37
住居 形態	純住宅	13	51	36
	産業住宅	15	65	20
	純事業所	8	69	23
60代以下主運転者	307	11	69	20
70代以上主運転者	198	14	42	44

■ 全体+3ポイント以上

図表2-108 次期購入意向車

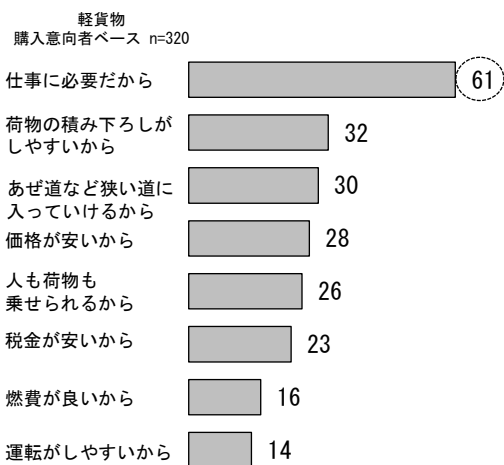


図表2-109 属性別 次期購入意向車

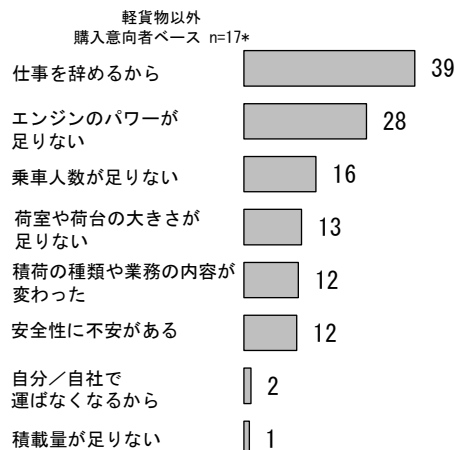
	買い替え 意向者 ベース	軽 貨 物 車 に す る	軽 乗 用 車 に す る	小 型 普 通 貨 物 車 に す る	小 型 普 通 乗 用 車 に す る
軽トラック 買い替え意向者全体	345	93	2	4	1
用途	農用用途	92	1	5	2
	農用用途以外	95	2	3	0
住居 形態	純住宅	92	1	6	1
	産業住宅	94	3	2	1
	純事業所	97	3	0	0

■ 全体+3ポイント以上

図表2-110 軽貨物車購入意向理由



図表2-111 軽貨物車非購入意向理由



Ⅲ.軽自動車の存在意義

【要約】

- 人口密度が低いほど、通勤通学や買い物など生活のあらゆる場面で車使用割合が高く、車での移動が前提になっており、軽自動車はライフラインの存在。人口密度が低い地域ほど公共交通機関でのアクセスが悪く、車がなくなると移動の代替手段がないため生活に影響。また人口密度が低い地域ほど高齢者の割合が高く、世帯年収も低く、軽自動車がなくなって大きな車しか使えなくなった場合、「生活費が圧迫」「経済的な負担が増し車を保有できなくなる」といった経済面での影響が大きく、車保持が困難になる。また、コロナ禍で人口密度が高い地域での車利用用途が広がり、必要度が上昇。
- 軽ユーザーの約5割を占める高齢者は、「日常の買物」や「病院への通院」といった日常的な移動手段のほか、「友人・知人と会いに行く」「趣味やレジャーをする」など様々な用途で軽自動車を使用しており、生活を充実させるための不可欠な存在。軽自動車がなくなって大きな車しか使えなくなった場合には経済的な理由から保有できなくなることや大きい車に対する不安から、車保有が難しく、生活行動が制約される。また、雇用延長により仕事が継続する60代前半は次回購入意向が上昇。
- 軽ユーザーの6割強を占める女性は、「日常の買物」や「病院への通院・送迎」「家族の送り迎えをする」など生活の足として「ほとんど毎日」軽自動車を使用しており、生活にかかせない存在。軽自動車がなくなって大きな車しか使えなくなった場合には「生活が圧迫される」といった経済面に加え、「大きな車は運転できない」「道路条件の関係で行けないところがある」といった運転面での問題もあり、日々の生活行動に影響する。また、コロナ禍によりパートタイムでの仕事が減少し、世帯年収が減少。軽自動車がなくなることによって車保有にも影響。

III. 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

■ 軽自動車の約9割が人口密度4000人/km²未満の地域で保有されており、その半数以上が低密度地域での保有となっている。

- ・「4000人/km²以上の市」では、人口構成比が34%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/km²未満の市及び郡部」が42%を占める。一方で軽キャブバンは4000人/km²以上の地域で22%と大きく、軽トラックは「500人/km²未満の市及び郡部」が62%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。

図表3-1 車種別 保有地域

単位：%

		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	車種別	軽自動車 全体	45	28	13	14
			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

		低密度	低中密度	中密度	高密度		
19年度	人口構成比	28	23	15	34		
	保有台数構成比	車種別	軽自動車 全体	45	28	13	14
			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、19年度平成31年3月時点)
【人口】平成27年 国勢調査

【再掲】人口密度別 調査地点例

人口密度	密度区分	人口密度	調査地点例
↑	高密度	4000人/km ² 以上	全49地点 ・北海道札幌市東区 ・埼玉県さいたま市浦和区 ・東京都品川区 ・愛知県名古屋市区 ・京都府京都市伏見区 ・大阪府大阪市生野区 ・兵庫県神戸市東灘区 ・広島県広島市中区 ・福岡県福岡市東区など
	中密度	1500~4000人/km ² 未満	全28地点 ・北海道札幌市手稲区 ・茨城県ひたちなか市 ・埼玉県さいたま市岩槻区 ・新潟県新潟市西区 ・岐阜県岐阜市 ・静岡県三島市 ・大阪府交野市 ・熊本県熊本市東区 ・沖縄県豊見城市 など
	低中密度	500~1500人/km ² 未満	全60地点 ・宮城県仙台市太白区 ・茨城県水戸市 ・千葉県市原市 ・富山県滑川市 ・山梨県甲府市 ・滋賀県守山市 ・岡山県倉敷市 ・福岡県久留米市 ・宮崎県宮崎市 など
↓	低密度	500人/km ² 未満	全63地点 ・北海道網走郡美幌町 ・山形県米沢市 ・福島県いわき市 ・栃木県栃木市 ・山梨県韮崎市 ・三重県津市 ・愛媛県西条市 ・山口県岩国市 ・鹿児島県日置市 など

Ⅲ. 軽自動車の存在意義

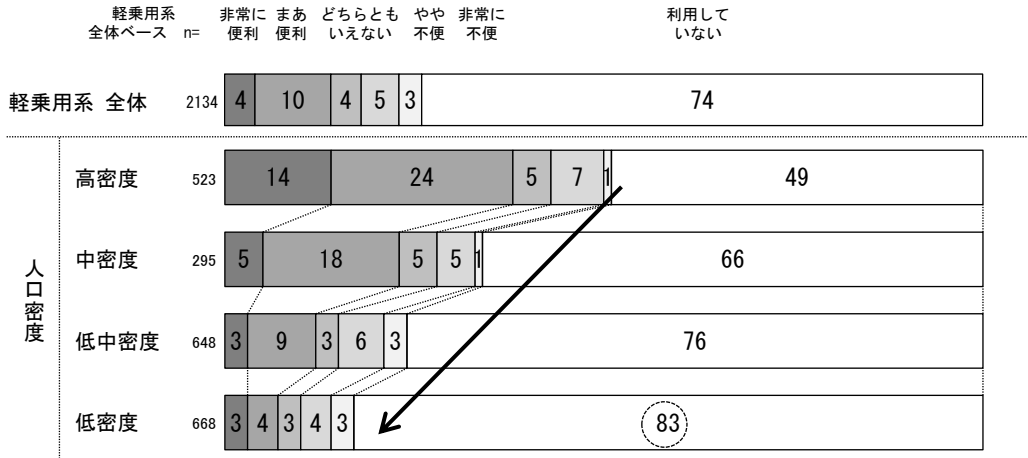
1. 地域別 (2) 生活条件 (公共交通機関の利便性)

■ 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。低密度地域では約3割は車がないと通勤・通学が困難。

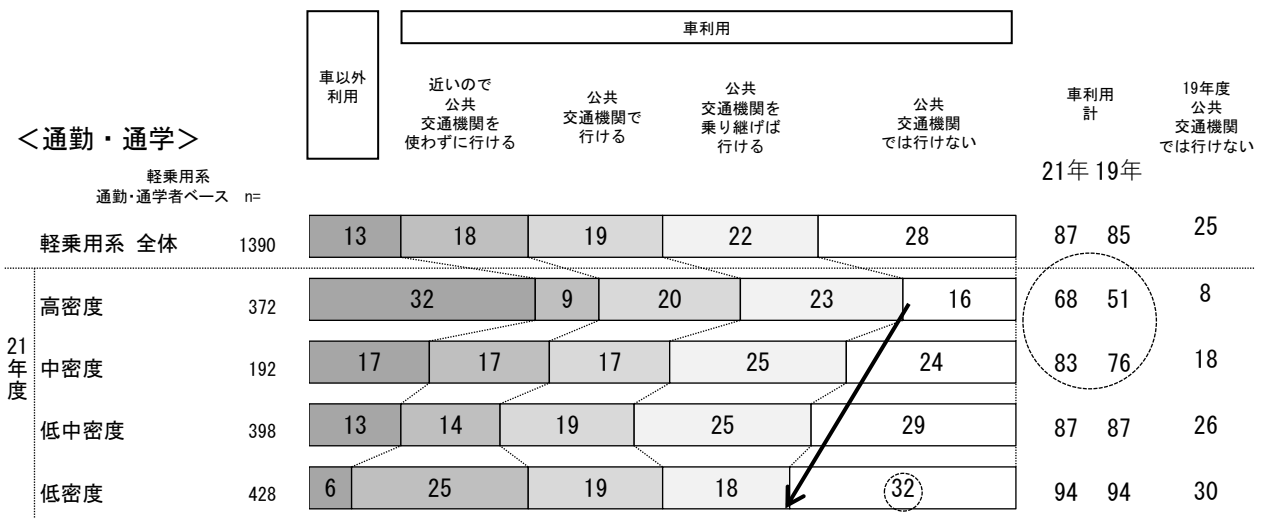
- 公共交通機関の利便性をみると、人口密度が低くなるほど公共交通機関の利用が少なくなり、低密度地域では83%が利用していない。
- 通勤・通学における公共交通機関の利便性をみると、人口密度が低くなるほど公共交通機関では行けない人が多く、低密度地域では3割。高密度、中密度地域では車利用率が上昇し、公共交通機関では行けない割合が上昇。
- スーパー・コンビニへも低密度地域では7割強、高密度地域でも6割弱が車を利用。

図表3-2 自宅/事業所周辺の公共交通機関の利便性評価

単位:%

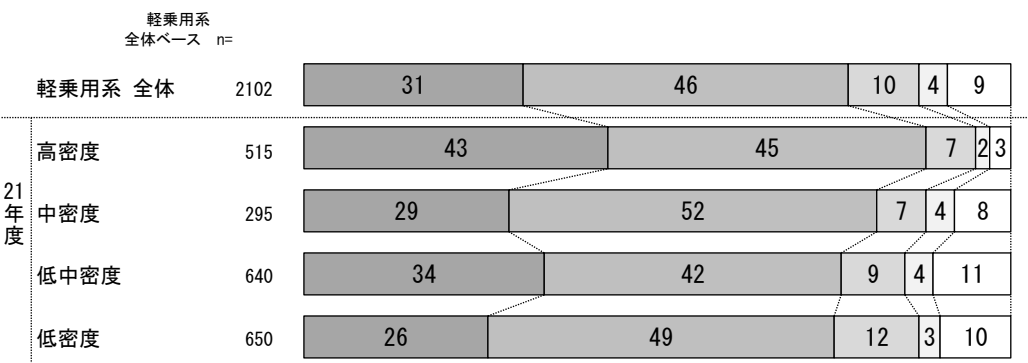


図表3-3 公共交通機関での移動の可否



<スーパー・コンビニ>

車利用 計



Ⅲ. 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)

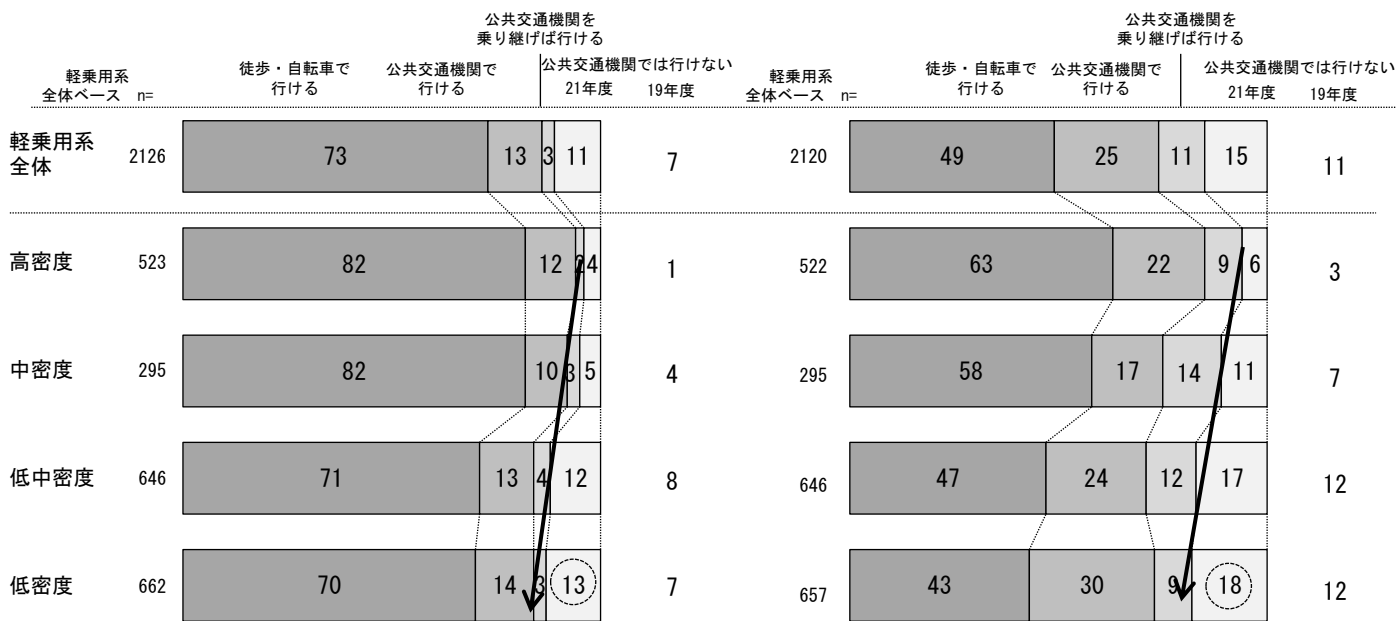
■ 公共施設等へのアクセスは、人口密度が低いほど悪く、前回より悪化。

- 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3割になる。
- 「公共交通機関では行けない」割合は前回よりも増加しており、低密度地域で顕著。

単位：%

図表3-4 自宅からのアクセス 「金融機関」

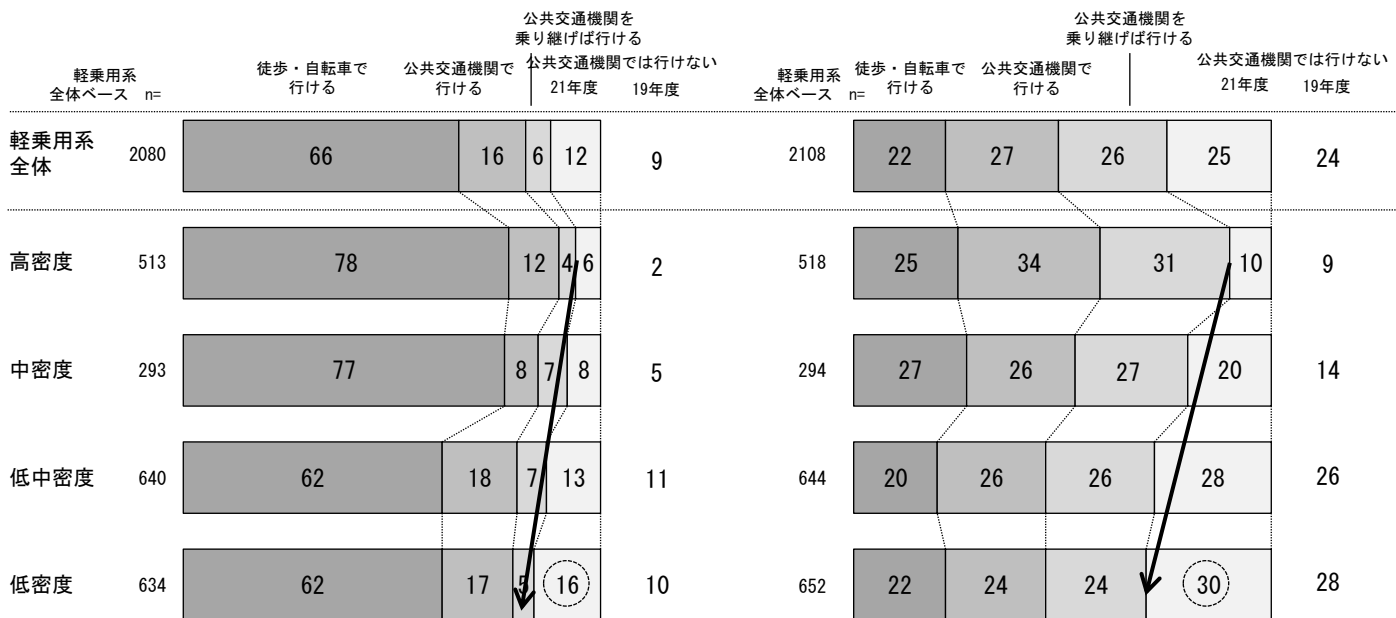
図表3-5 自宅からのアクセス 「病院・医院」



図表3-6 自宅からのアクセス 「幼稚園・保育園」

図表3-7 自宅からのアクセス
「別の場所に住む家族・友人の家」

単位：%



Ⅲ. 軽自動車の存在意義

1. 地域別 (4) ユーザー属性

■ 人口密度が低いほど高齢者が多く、年収が低い傾向。すべての地域で前回より世帯年収が減少している。

- 低密度地域では、60代以上の比率が高まり49%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、世帯年収では人口密度が低いほど低くなる傾向があり、低密度地域では445万円である。人口密度の高い地域で前回より世帯年収が減少している。

単位：%

図表3-8 主運転者 性・未既婚

	軽乗用系 全体ベース n=	女性計				21年 19年	
		男性 未婚	男性 既婚	女性 未婚	女性 既婚		
軽乗用系 全体	2133	6	31	8	55	63	65
高密度	523	6	33	5	56	62	63
中密度	295	5	31	6	58	64	64
低中密度	647	7	31	9	53	62	64
低密度	668	6	30	9	55	65	65

図表3-9 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	21年 19年	
軽乗用系 全体	2134	7	11	18	19	24	21	45 40
高密度	523	6	12	21	22	20	19	39 37
中密度	295	5	9	18	24	23	21	44 36
低中密度	648	7	12	19	18	23	21	44 41
低密度	668	8	10	16	17	26	23	49 43

図表3-10 ライフステージ

	軽乗用系 全体ベース n=	既婚					子独立	
		夫婦のみ 未就学児	末子 未就学児	末子 小学生	末子 高校生以上	子独立	21年 19年	
軽乗用系 全体	1956	15	21	14	23	35	35 32	
高密度	486	12	22	16	27	31	31 28	
中密度	284	11	21	11	28	37	37 30	
低中密度	577	17	21	13	23	34	34 33	
低密度	609	16	21	15	21	36	36 33	

図表3-11 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	21年 19年			
軽乗用系 全体	1743	11	29	26	18	9	7	469	527	
高密度	433	10	22	25	20	11	12	544	578	
中密度	251	7	27	29	23	7	7	498	588	
低中密度	528	12	31	24	17	10	6	455	550	
低密度	531	13	30	27	17	7	6	445	460	

図表3-12 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	21年 19年		
軽乗用系 全体	2134	34	22	12	32	68	71
高密度	523	35	26	14	25	75	73
中密度	295	33	22	12	33	67	69
低中密度	648	35	21	10	34	66	70
低密度	668	33	22	14	31	69	73

図表3-13 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	21年 19年	
軽乗用系 全体	2091	10	33	24	19	9	5	43 38
高密度	508	8	30	30	17	8	7	38 34
中密度	294	7	35	22	20	10	6	42 34
低中密度	637	12	33	23	20	7	5	45 38
低密度	652	10	34	22	17	12	5	44 40

Ⅲ. 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。人口密度が低くなるほど、使用頻度が多くなる。高密度地域では前回に比べ使用用途が拡大。

- 使用用途は、いずれの地域でも「買物」が8割以上と最も多く、中心的な用途となっている。「通勤・通学」「仕事・商用」は人口密度が低くなるほど高くなり、「送迎」は人口密度の高い地域の割合が大きい。高密度地域では前回に比べ「趣味・レジャー」「通勤・通学」「仕事・商用」が増えており、コロナ禍で車利用が広がっているもよう。
- 使用頻度は、人口密度が低いほど「ほとんど毎日」比率が高くなり、低密度地域では75%。
- 前回に比べ、人口密度の低い地域では、使用頻度、走行距離が低下。

図表3-14 使用用途

単位：%

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	
21年度	軽乗用系 全体	2134	85	46	47	36	34
	高密度	523	88	55	41	43	31
	中密度	295	92	50	43	45	32
	低中密度	648	84	46	45	35	33
	低密度	668	82	43	51	32	37

19年度→21年度の変化		19年	21年	変化	19年	21年	変化	19年	21年	変化	19年	21年	変化	19年	21年	変化
軽乗用系 全体		88	85	▲3	49	46	▲3	48	47	▲2	47	36	▲11	39	34	▲5
高密度		88	88	+0	49	55	+7	36	41	+5	53	43	▲10	27	31	+4
中密度		87	92	+5	53	50	▲4	48	43	▲6	56	45	▲12	31	32	+1
低中密度		88	84	▲4	50	46	▲4	48	45	▲3	49	35	▲14	40	33	▲7
低密度		89	82	▲7	47	43	▲4	51	51	▲0	39	32	▲7	45	37	▲8

図表3-15 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						
		21年				19年		21年		19年		21年						
		68				16		10		4		2						
人口密度別	軽乗用系 全体	2134	68				16		10		4		2			68	75	▲7
	高密度	523	53				18		18		8		3			53	53	±1
	中密度	295	65				19		9		5		2			65	69	▲4
	低中密度	648	66				18		11		4		1			66	75	▲9
	低密度	668	75				13		8		3		1			75	81	▲6

図表3-16 月間平均走行距離

平均走行距離 (km)

軽乗用系 全体ベース n=		200km未満		400km未満		600km未満	800km未満	1000km未満	1000km以上	21年 19年 差			
21年度	軽乗用系 全体	2121	45		20		13	9	6	7	399	456	▲57
	高密度	520	51		20		10	8	5	6	358	359	▲1
	中密度	293	45		20		15	6	7	7	395	360	+35
	低中密度	643	39		23		14	10	6	8	417	477	▲60
	低密度	665	47		18		13	9	5	8	395	485	▲90

Ⅲ. 軽自動車の存在意義

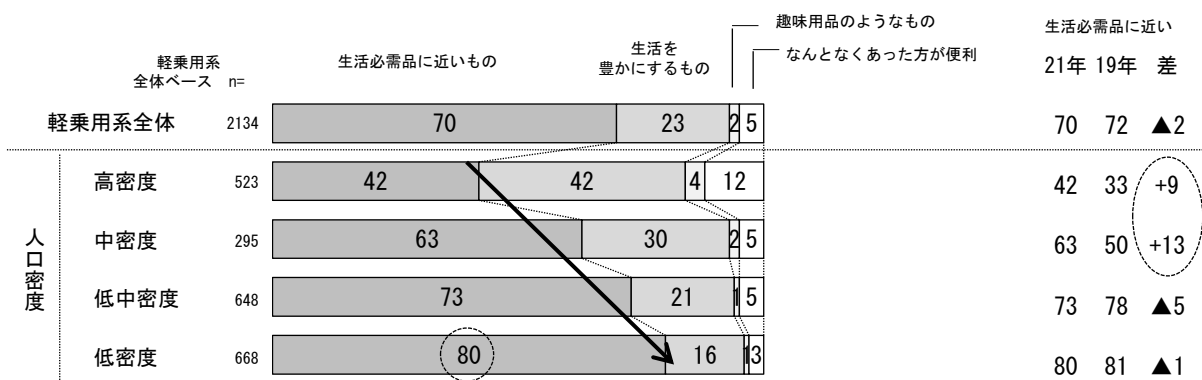
1. 地域別 (6) 軽自動車の役割

■ いずれの地域でも軽自動車は生活に必要なライフラインとなっており、人口密度の高い地域で生活必需品としての車の役割が上昇。

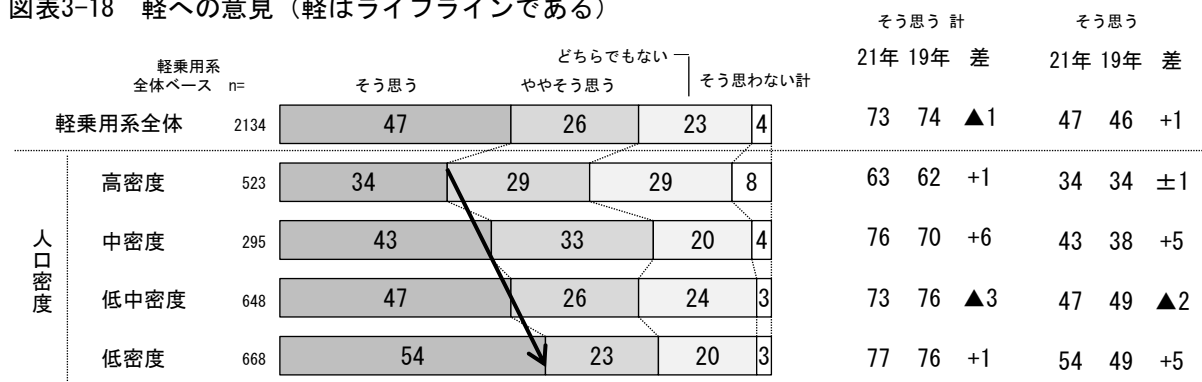
- 自動車の役割は人口密度が低いほど生活必需品に近いものの割合が高く、低密度地域では8割。前回より高密度、中密度地域で上昇。
- 「軽はライフラインである」と強く認識している人の割合は人口密度が低いほど高くなっていく。
- 軽自動車の用途をみると、高密度、中密度地域ではまとまった買物、家族の送迎、趣味やレジャーなどが高く、低密度地域では通勤・通学や病院へ通院などが高い。前回と比べると人口密度にかかわらず友人・知人などに会いに行く、あらたまった外出が低下、高密度地域では職場や学校での利用が上昇。

図表3-17 自動車の役割

単位：%



図表3-18 軽への意見 (軽はライフラインである)



図表3-19 日常生活の軽乗用車の用途

年度	軽乗用系全体ベース	軽乗用系全体ベース n=	用途												
			日常の買物	まとまった買物	職場や学校	病院への通院・送迎	友人や知人、離れて住む家族に会いに行く	家族の送り迎え	趣味やレジャー	家族揃っての外出	泊りがけの旅行	地域のイベントへの参加	介護・介助	施設などへの行き来・送迎	あらたまった外出
21年度	軽乗用系全体	2134	85	56	56	52	46	42	38	23	16	12	8	6	5
	高密度	523	79	62	46	50	44	45	44	30	26	10	6	4	5
	中密度	295	85	65	52	53	51	48	38	28	18	14	9	6	8
	低中密度	648	84	55	56	49	45	39	36	24	16	12	9	5	5
	低密度	668	87	52	61	56	47	41	38	18	13	11	8	7	4
19年度	軽乗用系全体	2149	85	52	59	52	54	46	36	27	13	14	9	8	17
	高密度	437	75	62	36	48	48	51	41	35	17	7	9	6	21
	中密度	338	84	56	54	52	53	55	38	26	14	8	9	7	15
	低中密度	656	87	51	59	53	58	48	36	29	13	13	10	9	17
	低密度	718	85	49	65	52	52	42	35	24	12	17	8	8	16

2021年度 全体+3ポイント以上

Ⅲ. 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

■ 低密度地域では自動車がない生活は考えられず、経済的理由や道路状況から普通車ではなく軽自動車の必要性を感じている。高密度地域でも車の必要度が上昇。

- 自動車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。前回に比べ、高密度、中密度地域で「非常に困る」割合が上昇。
- 地域にかかわらず、約6割が大きい車しか使えなかった場合困ると回答。
- 地域にかかわらず、約9割が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のほか「狭い道があるなど道路条件の関係でいけない場所がでてくる」といった使用面の理由が高い。

図表3-20 自動車なくなった場合の困窮度

全体ベース n=	非常に困る	困らない計			困る計			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	21年	19年	差	21年	19年	差
軽乗用系 全体 2134	76	16	3	5	92	92	±0	76	78	▲2
高密度 523	64	23	6	7	87	81	+6	64	54	+10
中密度 295	74	16	5	5	90	89	+1	74	65	+9
低中密度 648	75	17	3	5	92	95	▲3	75	80	▲5
低密度 668	81	12	3	4	93	94	▲1	81	83	▲2

図表3-21 軽より大きい車しか使えなくなった場合の困窮度

全体ベース n=	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	困る計
高密度 523	23	37	19	21	60
中密度 295	22	33	21	24	55
低中密度 648	26	33	20	21	59
低密度 668	32	32	15	21	64

図表3-22 軽から普通自動車に変えると生じる不都合の有無

19年度	不都合あり		不都合なし
	軽乗用系 全体	86	
高密度	85	15	83
中密度	86	14	83
低中密度	86	14	87
低密度	88	12	90

図表3-23 軽から普通自動車に変えると生じる不都合

	「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	大きな車は運転が怖い	狭い道がある	道路状況が悪い	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	乗車人数が少ない	行動範囲が広い	日常の足として使えない	車庫が狭い	車を保管するスペースが狭い	出先の駐車スペースがない	荷物はあまり載せない
高密度	437	43	32	33	34	25	18	21	20	18	22	14	12		
中密度	251	57	35	32	34	21	24	26	25	17	22	15	15		
低中密度	550	54	38	39	38	26	27	23	22	20	18	17	16		
低密度	578	57	38	35	33	29	25	24	22	20	15	16	15		
19年度	1838	54	34	31	33	26	21	19	14	15	18	13	11		
高密度	355	48	39	29	28	22	22	21	17	20	25	11	11		
中密度	284	54	34	27	37	25	21	17	17	19	23	11	16		
低中密度	559	53	31	31	35	25	21	18	14	14	15	13	8		
低密度	640	57	35	32	32	27	20	21	14	14	18	14	11		

2021年度 全体+3ポイント以上

Ⅲ. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者 (1) 高齢者ユーザー特性

■ 高齢者(60代以上)は軽自動車ユーザーの約5割を占める。75歳以上では低年収、単身、軽1台のみ保有世帯が多い。

- 高齢者は軽自動車ユーザーの45%で増加傾向。就業状況をみると60～64歳では8割弱、65～74歳で4割強、75歳以上でも約2割が働いている。世帯年収は400万円未満が多く、75歳以上では7割が400万円未満。
- 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、75歳以上で5割弱。

【再掲】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)
		11	19	20	21	19	10	
13年度	2103	11	19	20	21	19	10	49
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

図表3-24 高齢者の就業状況の変化

単位：%

軽乗用系60代以上全体ベース	n=	パートタイム 自営業・農林漁業 無職			
		フルタイム	パートタイム	自営業・農林漁業	無職
13年度	681	9	18	17	56
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

図表3-25 属性別の就業状況

軽乗用系全体ベース	n=	自営業・農林漁業 無職				有職 計	
		フルタイム	パートタイム	自営業・農林漁業	無職	21年	19年
軽乗用系全体	2134	34	22	12	32	68	71
50代以下	1158	51	24	10	15	85	87
60代以上	976	13	20	15	52	48	47
60～64歳	220	36	30	12	22	78	71
65～74歳	545	7	21	17	55	45	42
75歳以上	211	3	14	81	19	19	18

図表3-26 世帯年収

軽乗用系全体ベース	n=	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					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	21年	19年
軽乗用系全体	1743	11	29	26	18	9	7	469	527
50代以下	951	5	20	30	25	11	9	567	630
60代以上	792	20	40	21	9	6	4	355	384
60～64歳	185	16	34	25	14	5	6	402	472
65～74歳	433	20	41	21	8	7	3	352	372
75歳以上	174	23	46	16	9	2	4	312	289

図表3-27 家族構成

軽乗用系全体ベース	n=	単身+夫婦のみ			計	
		単身	夫婦のみ	それ以外	21年	19年
軽乗用系全体	2134	10	26	64	36	33
50代以下	1158	7	12	81	19	17
60代以上	976	14	43	43	57	57
60～64歳	220	9	37	54	46	48
65～74歳	545	16	43	41	59	59
75歳以上	211	11	52	37	63	68

図表3-28 併有状況

軽乗用系全体ベース	n=	軽1台のみ			軽のみ複数保有 軽+普通乗用車保有	
		軽1台のみ	軽のみ複数保有	軽+普通乗用車保有	21年	19年
軽乗用系全体	2134	31	14	55	31	29
50代以下	1158	25	11	64	25	21
60代以上	976	39	16	45	39	41
60～64歳	220	28	15	57	28	30
65～74歳	545	40	16	44	40	40
75歳以上	211	49	18	33	49	62

Ⅲ. 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を中心に、軽自動車を様々な用途に使っている。

- 使用頻度では、60代以上は「ほとんど毎日」が60%で、年齢が上がるほど、「週に2～3回」未満の割合が多くなる。
- 自動車の使用用途をみると、50代以下よりも、60代以上は「病院への通院・送迎をするため」の用途が高い。60代以上で仕事をリタイアした高齢者は「日常の買物をする」「病院への通院・送迎をする」など日常の足に加えて「趣味やレジャーをする」ことにも使用している。前回に比べると「病院への通院・送迎をする」が減少しており、コロナ禍による通院控えの影響もうかがえる。

図表3-29 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1日	21年	19年	差
軽乗用系 全体	2134	68	16	10	4	68	75	▲7
50代以下	1158	74	12	8	4	74	81	▲7
60代以上	976	60	21	13	5	60	66	▲6
60～64歳	220	66	19	9	5	66	76	▲10
65～74歳	545	57	24	14	3	57	67	▲10
75歳以上	211	59	17	14	8	59	46	+13
有職	475	71	16	10	3	71	79	▲8
無職	501	49	27	16	6	49	55	▲6

図表3-30 自動車の使用用途 詳細(複数回答)

	軽乗用系全体ベース	日常の買物をする	病院への通院・送迎をする	まとまった買物をする	友人や知人と会いに行く	趣味やレジャーをする	職場や学校に行く	家族の送り迎えをする	家族揃っての外出をする	泊りがけの旅行をする	事業所間や現場に向かう	介護・介助が必要な人を乗せる	介護・介助が必要な人を乗せる	荷物の搬送や集荷をするため	祭りや花見など地域のイベントに参加する	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をする	あらたまった外出をする	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
		21年度	軽乗用系 全体	2134	85	52	56	46	38	56	42	23	16	12	8	9	12	6	5
	50代以下	1158	84	47	61	46	36	74	54	29	19	14	8	8	15	5	5	7	1
	60代以上	976	85	59	51	46	41	34	27	16	13	10	9	9	8	7	5	5	1
	60～64歳	220	86	54	57	50	37	62	30	23	15	14	15	6	9	8	9	8	2
	65～74歳	545	84	58	53	48	44	31	28	15	13	11	9	11	8	6	3	5	1
	75歳以上	211	86	67	37	38	33	11	21	8	10	3	3	6	8	8	6	2	1
	有職	475	82	55	49	44	36	67	27	17	15	19	9	16	10	6	6	11	2
	無職	501	88	62	52	48	45	4	28	14	11	1	10	3	7	8	5	0	0
19年度	軽乗用系 全体	2149	85	52	52	54	36	59	46	27	13	23	9	-	14	8	17	-	-
	50代以下	1253	83	45	55	57	38	75	56	34	16	27	9	-	16	8	20	-	-
	60代以上	896	88	62	48	50	33	35	32	17	8	17	9	-	10	9	12	-	-
	60～64歳	234	90	58	51	54	28	59	31	17	9	29	13	-	10	13	12	-	-
	65～74歳	471	87	62	49	52	38	29	36	18	9	16	7	-	9	7	14	-	-
	75歳以上	191	85	67	39	35	29	8	22	14	6	3	5	-	9	5	9	-	-
	有職	417	86	55	43	49	27	69	30	16	9	34	9	-	8	8	11	-	-
	無職	478	89	68	51	50	38	4	33	18	7	3	8	-	11	8	14	-	-

2021年度 全体+3ポイント以上

60代以上差 (21年-19年)	▲3	▲3	3	▲4	8	▲1	▲5	▲1	5	▲7	0	-	▲2	▲2	▲7	-	-
------------------	----	----	---	----	---	----	----	----	---	----	---	---	----	----	----	---	---

III. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者 (3) 軽自動車がな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代以上の6割強が大きい車しか使えなくなった場合困ると回答。75歳以上では7割を超える。
- 60代以上の約9割で軽自動車がな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代以上の約4割が「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。年齢に関わらず約5割が「生活費が圧迫される」と日々の生活を過ごす上での支障が発生。

図表3-31 自動車がなくなった場合の困窮度

	全体ベース n=	非常に困る	それほどでもないが困る	どちらともいえない	困らない計	困る計			非常に困る		
						21年	19年	差	21年	19年	差
軽乗用系 全体	2134	76	16	3	5	92	92	±0	76	77	▲1
50代以下	1158	85	11	2	2	96	93	+3	85	80	+5
60代以上	976	65	22	5	8	87	92	▲5	65	74	▲9
60～64歳	220	75	18	4	3	93	95	▲2	75	82	▲7
65～74歳	545	65	21	6	8	86	91	▲5	65	71	▲6
75歳以上	211	53	30	6	11	83	90	▲7	53	66	▲13

図表3-32 軽より大きい車しか使えなくなった場合の困窮度

	全体ベース n=	非常に困る	それほどでもないが困る	どちらともいえない	困らない	困る計	困る計		
							21年	19年	差
軽乗用系 全体	2134	27	33	18	22	60	86	14	87
50代以下	1158	26	32	18	24	58	84	16	87
60代以上	976	30	34	18	18	64	89	11	88
60～64歳	220	29	33	21	17	62	90	10	85
65～74歳	545	26	35	18	21	61	88	12	90
75歳以上	211	40	33	16	11	73	91	9	89

図表3-33 軽から普通自動車に変えると生じる不都合有無

	困る計	不都合あり			不都合なし		
		21年	19年	差	21年	19年	差
軽乗用系 全体	60	86	14	87			
50代以下	58	84	16	87			
60代以上	64	89	11	88			
60～64歳	62	90	10	85			
65～74歳	61	88	12	90			
75歳以上	73	91	9	89			

図表3-34 軽から普通自動車に変えると生じる不都合内容

	「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	大きな燃費が悪い	狭い道がある	乗車人数が少ない	運転が怖い	大きな車は運転が難しい	日常の足として使いにくい	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	車を保管するスペースが狭く、大きな車は置けない	出先の駐車スペース不足	荷物はあまり載せない
軽乗用系 全体	1816	54	37	36	35	23	26	22	19	25	18	16	15
50代以下	965	59	33	34	35	18	24	17	16	28	16	15	13
60代以上	851	48	41	38	36	30	28	27	23	21	20	17	17
60～64歳	194	50	39	39	39	30	29	27	23	24	21	18	13
65～74歳	473	51	42	39	33	30	29	26	24	20	20	17	18
75歳以上	184	37	40	35	40	29	26	33	22	19	17	17	22
軽乗用系 全体	1838	54	34	31	33	19	26	14	15	21	18	13	11
50代以下	1061	60	30	29	33	13	24	10	12	25	18	14	8
60代以上	777	46	40	33	34	28	28	20	20	15	19	12	15
60～64歳	199	45	36	33	36	30	35	18	15	15	19	16	15
65～74歳	415	49	40	35	33	27	25	22	22	15	19	10	14
75歳以上	163	37	50	28	34	29	26	20	22	14	19	14	17

全体+3ポイント以上

III. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者 (4) 免許保有意向 1

■ 生活での必要性からあと数年は免許を保有していきたいと考えている。

- 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」が上位である。
- 運転をやめたい年齢は、60代以上では「80～84歳」が44%で最も高い。年代別では60～64歳までは「75～79歳」、65～74歳までは「80～84歳」、75歳以上は「85歳以上」が最も高く、あと数年は免許を保有し続けたいと考えている。
- 60代以上の運転をやめたい理由のうち、「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。

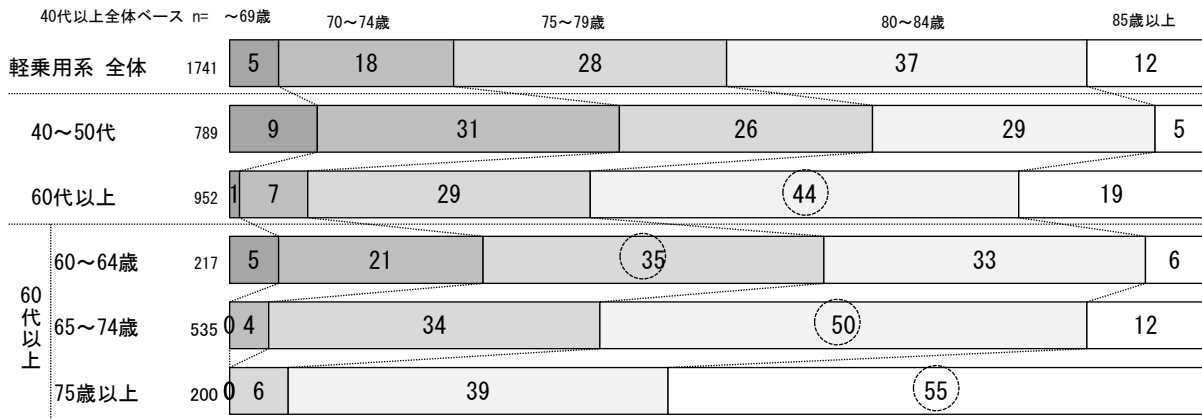
図表3-35 若い頃と比べての運転変化

単位：%

	40代以上ベース	慎重に運転するように	経験を積み上手に運転できるように	雨天、夜間などに、まわりの状況が見えづらくなった	信号、車、歩行者が見えづらくなった	周囲の音が聞こえづらくなった	周囲に対する注意がおろそかになりがちになった	道路標識を見落としがちになった	とつきの動作や複雑な動作がスムーズにできないようになった	まわりの車のスピードについていけなくなった	長く運転すると疲れやすくなった	同乗者から運転に関して指摘されるが増えた	ベダルの踏み間違いをする不安が出てきた	その他	とくに変わったことはない	
		21年度	軽乗用系 全体	1774	63	14	44	10	4	8	5	14	8	37	4	4
	40～50代	798	54	19	40	9	3	5	3	8	6	31	2	2	1	21
	60代以上	976	71	9	48	10	5	11	7	19	10	43	6	6	1	10
	60～64歳	220	65	10	53	12	5	8	6	16	9	51	5	6	1	10
	65～74歳	545	72	10	47	10	5	13	8	21	9	39	7	6	1	9
	75歳以上	211	72	5	46	10	4	9	6	19	13	44	4	2	4	10
19年度	軽乗用系 全体	1714	63	12	40	7	3	9	3	8	5	37	5		0	15
	40～50代	414	61	15	35	6	1	4	2	6	4	34	6		0	19
	60代以上	896	69	8	47	9	4	12	5	11	7	43	7		1	8
	60～64歳	234	65	10	48	10	2	15	3	8	4	46	3		0	9
	65～74歳	471	71	9	45	8	5	12	5	12	8	39	8		1	7
	75歳以上	191	69	3	52	11	7	9	7	15	6	48	10		1	9

全体+3ポイント以上

図表3-36 運転をやめたい年齢



図表3-37 運転をやめたい理由

	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	周囲から止めるように言われているから	講習予備検査(認知機能検査)があるため	自身で送迎の必要がなくなるため	仕事などを引退し、車を必要がなくなるため	経済的負担を減らすため	家族等が自分を送迎をしにくれるようになるから	使用頻度が減ると思うので	子供等の家族と同居/近居する様になるから	他の交通手段が使えるようになるから	レジャーに車を使用しなくなるため	たがなくて生活に支障	車がないと生活に支障
軽乗用系 全体	1741	75	62	30	23	13	14	4	3	4	3	4	5	1	1
40～50代	789	78	65	19	22	13	15	3	2	4	2	4	7	1	1
60代以上	952	72	60	39	24	13	13	5	5	4	4	3	3	1	1
60～64歳	217	78	69	26	26	19	17	2	3	3	1	4	3	1	1
65～74歳	270	73	61	41	25	12	13	4	5	4	5	4	3	1	1
75歳以上	465	58	48	51	17	9	6	9	7	6	4	1	3	1	1

全体+3ポイント以上

Ⅲ. 軽自動車の存在意義

2. 高齢者 (4) 免許保有意向 2

■ 運転能力の低下や事故への不安から運転をやめることや免許返納を考えている。

- 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」が同率で高い。
- 60代前半は次回買い替え意向が増加。一方、75歳以上の後期高齢者は意向が減少。

単位：％

図表3-38 免許を返納しても構わない理由

	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	会社・家 族・友 人など が車に 乗せて くれる から	車が 無くても 困らな いから	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
21年度	1622	53	49	15	15	13	12	11	8
40～50代	749	57	47	13	17	14	9	14	6
60代以上	873	50	50	16	13	13	14	10	9
60～64歳	203	58	44	19	13	8	9	11	3
65～74歳	489	49	52	15	15	15	15	9	10
75歳以上	181	43	50	16	10	14	20	10	17
19年度	849	22	59	17	12	19	20	8	11
40～50代	467	19	63	16	12	20	20	8	8
60代以上	382	26	54	19	12	19	21	8	16
60～64歳	120	33	58	21	8	15	20	5	19
65～74歳	187	22	55	19	15	23	25	4	15
75歳以上	75	21	43	14	10	17	13	25	7
60代以上差 (21年-19年)		+24	▲ 4	▲ 3	+2	▲ 6	▲ 7	+2	▲ 6

■ 全体+3ポイント以上

図表3-39 次回買い替え意向

軽乗用系 全体ベース n=	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	買い替え意向あり 計		
			21年	19年		差		
軽乗用系 全体	2134	19	10	50	21	79	79	±0
50代以下	1158	22	12	58	8	92	89	+3
60代以上	976	16	7	41	36	64	64	±0
60～64歳	220	19	12	53	16	84	76	+8
65～74歳	545	17	6	42	35	65	65	±0
75歳以上	211	9	2	26	63	37	40	▲3

3. 女性 (1) 女性ユーザー特性

■ 女性ユーザーは軽自動車の6割強を占める。年代別では60代以上が増加し4割強。有職率が低下し、世帯年収も低下しており、パートタイムが多い女性へのコロナ禍の影響がうかがえる。

- 女性ユーザーは、軽自動車のユーザーの6割強を占める。年代構成では60代以上が増加しており4割程度。
- 就業状況を見ると、30～40代では8割以上が就業。前回に比べ、パートタイムが減少し、有職率が低下。
- 世帯年収では、「未婚+夫婦のみ」と「子独立」で年収が低く、前回より低下。
- 併有状況では「未婚+夫婦のみ」で軽1台のみの比率が高い。

【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
13年度	2103	38	62
15年度	2114	36	64
17年度	2140	34	66
19年度	2149	36	64
21年度	2134	37	63

図表3-40 軽乗用系女性ユーザーの年代構成

年度	軽乗用系女性ベース n=	年代別 (%)						平均年齢 (歳)
		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上	
13年度	1199	10	21	21	23	19	6	49
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

図表3-41 軽乗用系女性ユーザーの就業状況

年度	軽乗用系女性ベース n=	就業状況 (%)				有職率 (%)			
		フルタイム	パートタイム	無職	21年	19年	19年パート	全国一般女性有職率※	
女性全体	1276	28	30	9	33	67	72	37	52
20代以下	80	61	14	25	75	89	18	59	
30代	148	43	31	5	21	80	78	32	75
40代	247	40	37	6	17	83	89	42	78
50代	277	31	35	11	23	77	84	50	76
60代	302	17	35	10	38	62	62	41	49
70代以上	222	14	13	71		29	21	12	12

図表3-42 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
13年度	1199	16	36	26	22
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

※全国データ出所：『労働力調査』（総務省統計局）

図表3-43 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	21年	19年
軽乗用系全体	1743	11	29	26	18	9	7	469 527
女性全体	1046	11	28	26	19	9	7	486 548
未婚+夫婦のみ	140	10	44	21	13	6	6	374 509
末子中学生以下	270	3	16	32	31	12	6	592 586
末子高校生以上	236	5	17	27	22	13	16	607 660
子独立	315	11	36	29	13	8	3	424 471

図表3-44 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	21年	19年
軽乗用系全体	1743	31	14	55	31	29
女性全体	1276	27	14	59	27	25
未婚+夫婦のみ	179	45	8	47	45	37
末子中学生以下	317	16	9	75	16	15
末子高校生以上	289	13	19	68	13	16
子独立	389	24	19	57	24	21

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。「まとまった買物」が増加し、「友人・知人への訪問」が減るなどコロナ禍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69%。前回よりも減少。「末子高校生以上」と「子独立」世帯での減少が大きい。
- 自動車の使用用途をみると、「日常の買物をする」「まとまった買い物をする」「病院への通院・送迎をする」が上位。前回よりも「まとまった買物をする」が増加し、「友人や知人に会いに行く」が減少。

図表3-45 使用頻度

単位：%

	軽乗用系全体ベース n=	使用頻度				21年 19年 差		
		ほとんど毎日	週に4-5日	週に2-3日	週に1日以下	21年	19年	差
軽乗用系 全体	2134	68	16	10	4	68	75	▲7
女性計	1276	69	18	9	3	69	77	▲8
未婚+夫婦のみ	179	77	7	7	7	77	80	▲3
末子中学生以下	317	80		11	7	80	86	▲6
末子高校生以上	289	65	24	8	2	65	74	▲9
子独立	389	61	22	12	4	61	75	▲14
有職	452	78	13	6	2	78	84	▲6
無職	524	52	28	15	4	52	61	▲9

図表3-46 自動車の使用用途 詳細（複数回答）

	軽乗用系全体ベース	日常の買物をする	まとまった買物をする	病院への通院・送迎をする	職場や学校に行く	友人や知人に会いに行く	家族の送り迎えをする	趣味やレジャーをする	家族揃っての外出をする	泊りがけの旅行をする	祭りや花見など地域のイベントに参加する	事業所間や現場に向かう	介護・介助が必要な人を乗せる	介護・福祉施設などへの行き来や送迎をする	あらたまった外出をする	
		21年度	軽乗用系 全体	2134	85	56	52	56	46	42	38	23	16	12	12	8
	女性計	1276	90	61	59	56	53	47	37	25	16	14	11	10	7	4
	未婚+夫婦のみ	179	84	61	49	78	52	31	39	20	16	12	12	8	6	2
	末子中学生以下	317	94	68	58	69	46	79	35	37	15	17	13	7	6	4
	末子高校生以上	289	91	65	60	53	55	52	34	25	19	13	13	14	9	5
	子独立	389	90	55	63	40	57	29	38	21	14	11	8	12	6	4
	有職	853	90	63	57	80	51	50	34	27	17	15	15	8	6	4
	無職	423	91	57	63	7	57	40	42	22	13	10	1	13	7	3
19年度	軽乗用系 全体	2149	85	52	52	59	54	46	36	27	13	14	23	9	8	17
	女性計	1293	90	56	55	60	61	49	33	27	12	14	22	9	7	16
	未婚+夫婦のみ	165	80	49	32	81	61	30	39	19	12	8	25	9	3	17
	末子中学生以下	346	91	63	56	73	68	79	30	40	15	23	26	6	6	21
	末子高校生以上	338	91	52	57	52	54	53	34	29	9	12	22	9	10	17
	子独立	369	93	59	63	49	61	34	35	21	11	13	16	13	9	13
	有職	891	89	55	51	80	62	51	32	29	13	14	29	9	7	17
	無職	401	91	59	66	12	60	45	35	23	8	16	4	10	8	15

2021年度 全体+3ポイント以上

女性計差（21年-19年）	+0	+5	+4	▲4	▲8	▲2	+4	▲2	+4	+0	▲11	+1	+0	▲12
---------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	-----

III. 軽自動車の存在意義

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不都合が発生。

- 自動車がなくなった場合に、女性の78%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」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発生。

図表3-47 自動車なくなった場合の困窮度

全体ベース n=	非常に困る	困らない計			困る 計			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	21年	19年	差	21年	19年	差
軽乗用系 全体 2134	76	16	3	5	92	92	±0	76	77	▲1
女性 全体 1276	78	15	3	4	93	93	±0	78	79	▲1
未婚+夫婦のみ 179	76	16	5	3	92	94	▲2	76	79	▲3
末子中学生以下 317	89			9	98	94	+4	89	85	+4
末子高校生以上 289	82	13	1	4	95	92	+3	82	77	+5
子独立 389	72	18	5	5	91	92	▲1	72	75	▲3

図表3-48 軽より大きい車しか使えなくなった場合の困窮度

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
軽乗用系 全体 2134	27	33	18	22	60
女性 全体 1276	29	34	17	20	63
未婚+夫婦のみ 179	26	31	17	26	57
末子中学生以下 317	28	32	15	25	60
末子高校生以上 289	30	36	19	15	66
子独立 389	30	38	16	16	68

図表3-49 軽から普通自動車に変えると生じる不都合有無

不都合あり	不都合なし	19年度不都合あり
86	14	87
88	12	89
82	18	89
90	10	88
86	14	89
90	10	89

図表3-50 軽から普通自動車に変えると生じる不都合

年度	軽乗用系	全体	生活費が圧迫される	「不都合あり」ベース	生活費が圧迫される	狭い道があるなど	経済的な負担が増す	大きな車は燃費が悪い	大きな車は燃費が悪い	趣味や貯蓄などの余裕がなくなる	行動範囲が広い車は適さない	乗車人数が少ないので、大きな車は適さない	日常の足として使えない	車場が狭いなど、駐車スペースが足りない	出先での駐車スペースが足りない	車が狭く、大きな車は置けない	車を保管するスペースが足りない	荷物はあまり載せられない	荷物はあまり載せられない
21年度	軽乗用系 全体	1816	54	35	37	26	36	25	22	23	19	16	18	15					
	女性 計	1110	53	40	36	35	33	24	22	22	19	16	15						
	未婚+夫婦のみ	144	55	44	48	39	35	35	20	31	20	16	21	20					
	末子中学生以下	282	61	37	32	32	30	29	17	11	18	16	13	13					
	末子高校生以上	250	49	37	36	31	31	21	25	22	25	23	21	15					
子独立	346	44	41	31	40	35	18	27	26	22	20	12	15						
19年度	軽乗用系 全体	1838	54	33	34	26	31	21	14	19	15	13	18	11					
	女性 計	1125	53	36	32	34	27	21	16	19	17	15	18	10					
	未婚+夫婦のみ	140	47	39	33	40	16	24	13	14	12	20	26	11					
	末子中学生以下	294	63	33	29	32	29	26	11	11	14	14	14	7					
	末子高校生以上	298	56	34	30	29	26	18	19	19	15	11	21	11					
子独立	324	47	42	35	39	30	17	17	25	25	17	17	12						

2021年度 全体+3ポイント以上

IV.安全技術に対するユーザー意識

【要約】

- 40歳以上では運転に対する不安を感じており、年齢が上がるほど身体的衰えからくる不安を強く感じている。軽自動車に対しては安全性イメージが向上しており、軽選択の重要なファクターになっていると思われる。自動車の安全装備・機能への興味が高まっており、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などに魅力を感じている。
- 安全装備・機能の装着意向も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など高い。ただし、安全装備・機能への支払いは追加費用なしが約3割、3万円未満が約2～3割。
- 商用車も乗用車と同様に安全性能を求めており、安全装備・機能の装着意向も高い。

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

■ 年齢が高くなるほど運転への不安を感じており、安全性能の向上も軽選択の理由。

- ・「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もよう。
- ・4割弱のユーザーは「軽は安全な移動をサポートしてくれる」と思っている。
- ・軽のイメージが良くなった理由として5割強が「安全性能がよくなった」をあげており、20代以下では6割強。
- ・商用車も乗用車と同様の傾向。

図表4-1 若い頃と比べての運転変化

単位：%

年度	軽乗用系全体	40代以上ベース	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	とっ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	経験積み上手に運転できなくなった	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り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	ペダルの踏み間違いをする不安が出てきた	周囲の音が聞こえづらくなった	その他	とくに変わったことはな	
			21年度	軽乗用系全体	1774	63	44	37	14	14	10	8	8	5	4	4	4
21年度	年代	40代	379	46	33	25	5	25	9	4	5	2	2	0	2	0	27
		50代	419	62	46	36	10	14	10	6	6	3	2	3	3	1	16
		60代	497	69	51	45	20	10	12	12	9	7	5	7	5	1	9
		70代以上	479	73	46	40	18	9	9	11	10	7	6	4	5	2	10
19年度	年代	40代	404	53	29	28	2	19	5	7	2	2	1		1	0	28
		50代	414	61	35	34	6	15	6	4	4	2	6		1	0	19
		60代	486	69	45	44	10	10	9	14	5	4	5		4	1	9
		70代以上	410	69	51	41	14	6	8	10	9	6	9		5	0	7

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

軽キャブバン	21年度	337	58	30	25	14	11	10	7	6	3	2	2	4	0	25
	19年度	348	62	35	37	9	9	8	7	8	3	4		4	0	20
軽トラック	21年度	470	53	35	35	14	7	11	9	7	5	4	4	6	0	26
	19年度	478	57	31	29	8	8	4	6	4	2	4		6	1	22

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

	軽乗用系全体ベース n=	軽乗用系全体					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	21年度	19年度
性別	2134	14	22	48	10	6	36	37
男性	857	14	18	49	12	7	32	31
女性	1276	14	25	47	9	5	39	40
年代別	135	19	15	52	8	6	34	48
20代以下	225	10	20	48	14	8	30	34
30代	379	13	24	47	11	5	37	30
40代	419	13	23	44	12	8	36	40
50代	497	14	23	49	8	6	37	30
60代	479	16	24	49	7	4	40	37
70代以上	374	20	18	43	14	5	37	42
軽キャブバン	505	16	21	44	12	7	37	38
軽トラック								

図表4-3 イメージが良くなった理由 安全性能が良くなった

	軽自動車のイメージが「良くなった」選択者ベース n=	良くなった	
		21年度	19年度
軽乗用系全体	1628	53	52
性別	638	52	53
男性	990	54	52
女性	76	63	56
20代以下	147	50	49
30代	270	51	55
40代	331	60	55
50代	421	56	51
60代	383	46	49
70代以上	250	52	43
軽キャブバン	337	51	49
軽トラック			

2. 安全装備・機能の魅力度

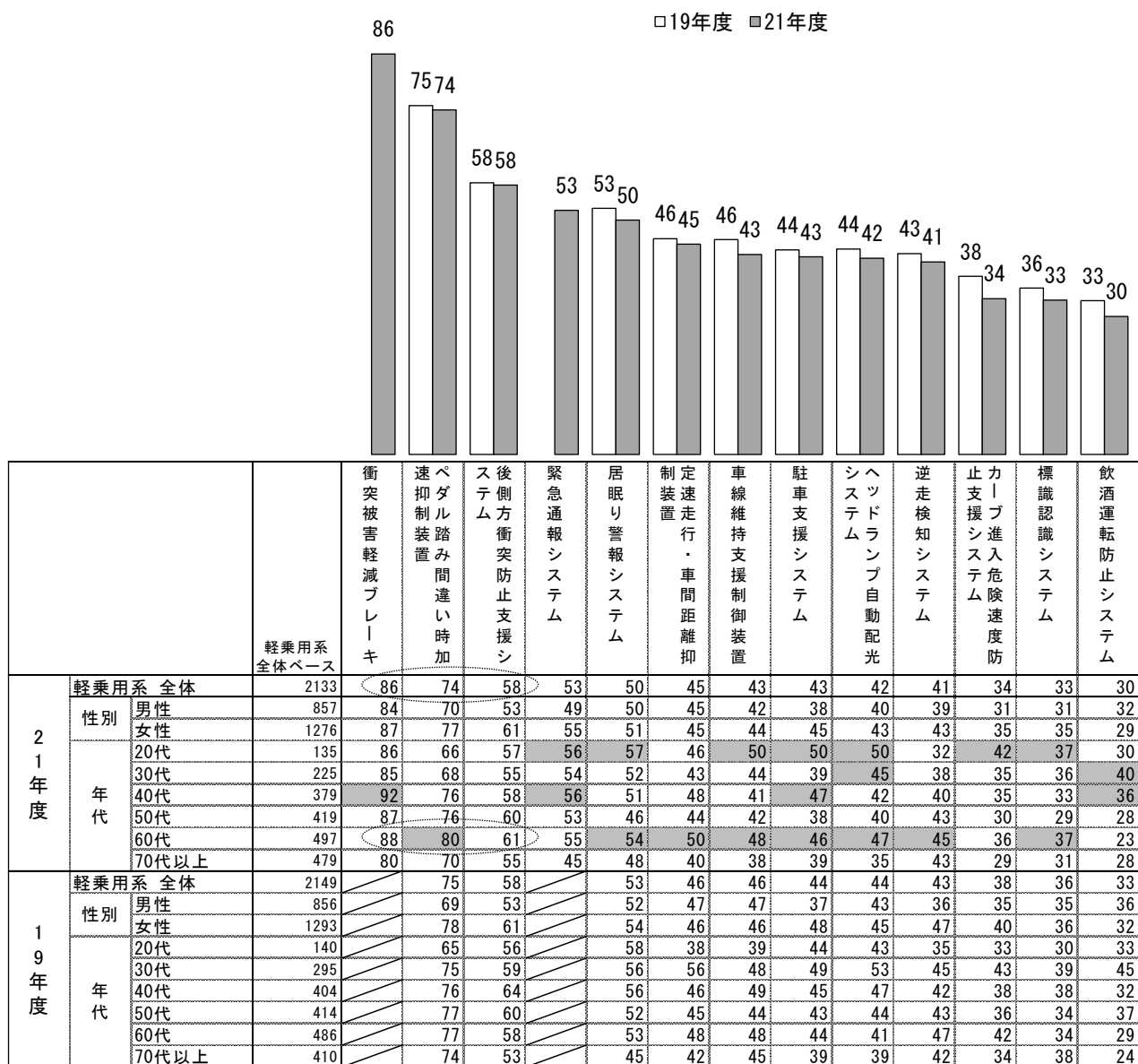
■ 「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」を魅力に感じている。

- ・ 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。60代が高い。前回からの変化はなし。

図表4-4 先進安全装備・機能の魅力

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=2044



【軽商用系】

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

軽商用系	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	緊急通報システム	居眠り警報システム	定速走行・車間距離抑制装置	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	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	374	378	78	64	49	38	46	38	36	34	38	33	28	26	25
軽トラック	505	517	80	68	47	39	44	39	36	29	41	38	30	30	30

2019年度衝突被害軽減ブレーキ魅力度

	対車両	対歩行者
軽乗用系	90	82
軽キャブバン	85	70
軽トラック	85	70

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。

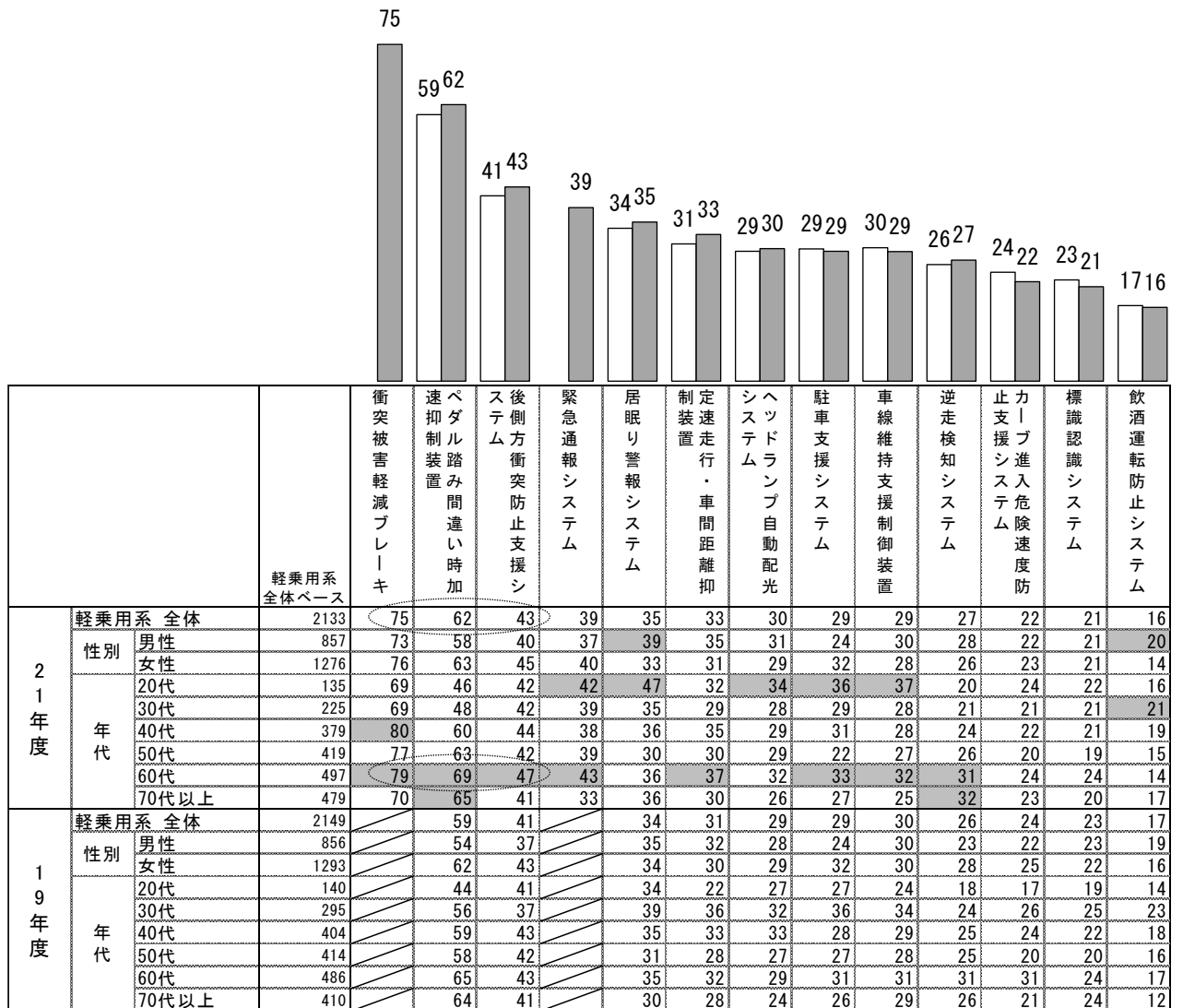
- 自動車の安全にかかわる装備・機能の装着意向は、「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「後側方衝突防止支援システム」が上位。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の意向が上昇。60代の意向が高い。
- 軽キャブバンで居眠り警報システムの装着意向が高い。

図表4-5 先進安全装備・機能の装着意向

単位：%

軽乗用系 全体ベース n=1936

□19年度 □21年度



年度	性別	年代	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	緊急通報システム	居眠り警報システム	制装置	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	駐車支援システム	車線維持支援制御装置	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止支援システム	標識認識システム
21年度	軽乗用系 全体		2133	75	62	43	39	35	33	30	29	29	27	22	21	16
	性別	男性	857	73	58	40	37	39	35	31	24	30	28	22	21	20
		女性	1276	76	63	45	40	33	31	29	32	28	26	23	21	14
	年代	20代	135	69	46	42	42	47	32	34	36	37	20	24	22	16
		30代	225	69	48	42	39	35	29	28	29	28	21	21	21	21
		40代	379	80	60	44	38	36	35	29	31	28	24	22	21	19
		50代	419	77	63	42	39	30	30	29	22	27	26	20	19	15
60代		497	79	69	47	43	36	37	32	33	32	31	24	24	14	
70代以上	479	70	65	41	33	36	30	26	27	25	32	23	20	17		
19年度	軽乗用系 全体		2149	59	41	34	31	29	29	29	30	26	24	23	17	
	性別	男性	856	54	37	35	32	28	24	30	23	22	23	19		
		女性	1293	62	43	34	30	29	32	30	28	25	22	16		
	年代	20代	140	44	41	34	22	27	24	18	17	19	14			
		30代	295	56	37	39	36	32	36	34	24	26	25	23		
		40代	404	59	43	35	33	33	28	29	25	24	22	18		
		50代	414	58	42	31	28	27	27	28	25	20	20	16		
60代		486	65	43	35	32	29	31	31	31	31	24	17			
70代以上	410	64	41	30	28	24	26	29	26	21	24	12				

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

車種	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	緊急通報システム	居眠り警報システム	制装置	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	駐車支援システム	車線維持支援制御装置	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	21年度	374	69	54	36	28	38	26	27	24	27	20	18	18	18	16
	19年度	378	51	35	30	25	21	18	28	21	20	17	15			
軽トラック	21年度	505	71	57	37	32	32	26	29	21	25	27	21	21	18	18
	19年度	517	54	30	28	22	24	16	22	18	17	16	17			

2019年度衝突被害軽減ブレーキ装着意向

	対車両	対歩行者
軽乗用系	78	68
軽キャブバン	70	55
軽トラック	68	54

4. 安全装備・機能の支払限度額

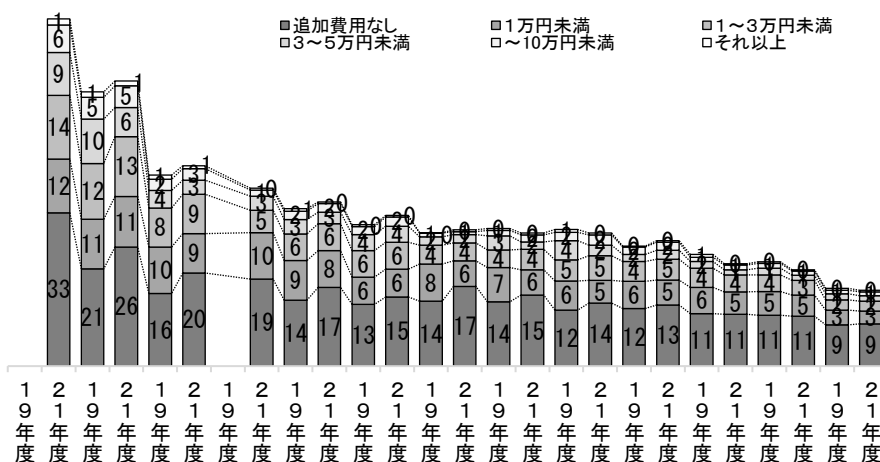
■ 有料装着意向は「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が4割前後。先進安全装備の支払い限度額は、追加費用なしが約3割、費用を払う場合で3万円未満が3割弱。

- 自動車の安全にかかわる装備・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割前後。支払限度額は追加費用なしが約3割、3万円未満が3割弱。
- 軽キャブバンで居眠り警報システムの有料装着意向が高い。

図表4-6 先進安全装備・機能支払限度額

単位：％

軽乗用系 全体ベース n=2134



<有料装着意向％>

年度	性別	年代	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	緊急通報システム	居眠り警報システム	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	駐車支援システム	車線維持支援制御装置	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
21年度	軽乗用系全体	2133	42	36	23	20	18	18	12	15	13	14	11	10	7	
	男性	857	41	34	22	20	23	19	13	13	15	15	12	10	10	
	女性	1276	43	37	24	20	16	17	12	16	13	13	10	10	6	
	20代	135	39	22	19	22	24	17	14	14	15	7	9	10	9	
	30代	225	37	25	22	20	18	17	15	18	12	11	10	12	8	
	40代	379	43	31	24	19	15	17	12	17	14	12	11	10	8	
	50代	419	43	35	23	18	15	17	12	13	11	13	11	10	6	
19年度	軽乗用系全体	2025	38	26	20	17	15	15	10	13	13	15	12	8	8	
	男性	796	36	23	21	20	16	15	18	12	13	13	10	10		
	女性	1229	40	27	19	16	14	19	15	14	13	11	7	7		
	20代	132	31	29	23	11	16	18	12	10	10	12	5	5		
	30代	283	31	24	19	20	14	22	15	12	12	11	8	8		
	40代	387	40	25	23	20	17	15	16	12	14	12	9	9		
	50代	389	33	25	17	15	14	16	16	12	9	9	8	8		
60代	463	44	26	20	16	15	19	16	17	17	12	9	9			
70代以上	371	44	26	20	19	14	15	19	16	13	15	7	7			

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

車種	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	緊急通報システム	居眠り警報システム	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	駐車支援システム	車線維持支援制御装置	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
軽キャブバン	21年度	374	42	34	23	15	25	16	15	16	14	12	11	11	9
	19年度	378	31	21	19	14	9	11	13	13	12	10	9	9	
軽トラック	21年度	505	48	39	23	17	21	14	15	12	14	16	11	10	7
	19年度	517	38	19	16	15	12	10	13	10	10	9	10	10	

2019年度衝突被害軽減ブレーキ有料装着

	対車両	対歩行者
軽乗用系	50	45
軽キャブバン	41	34
軽トラック	44	36

5. 安全装備・機能への不安

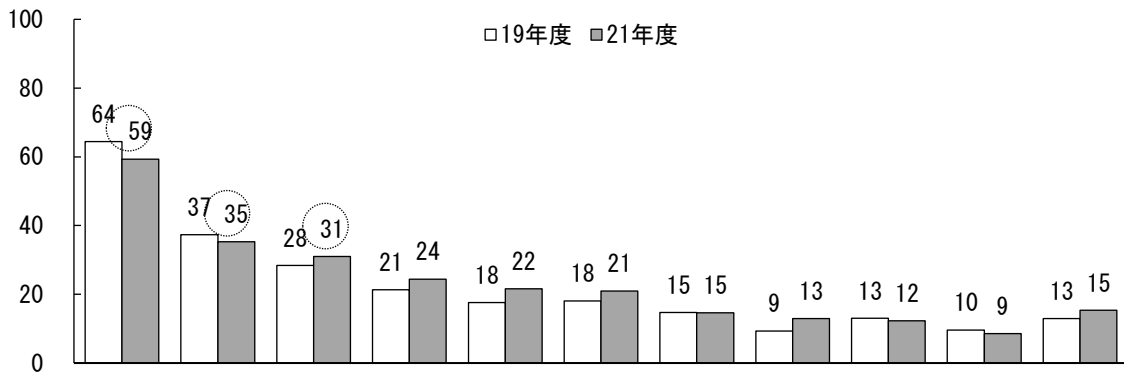
■ 安全装備・機能に対して誤作動の不安が約6割。標準装備化による車両価格上昇を3割強が不安。

- 装備・機能への不安としては、「正しく作動するか不安」が59%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」は前回から低下。
- 商用車も乗用車と同様の傾向。

単位：%

図表4-7 先進安全装備・機能への不安

軽乗用系 全体ベース n=2134



		軽乗用系全体ベース	正しく作動するか不安	標準装備化することで車両価格が高くなる	関係ない作動する	注意や警告が過敏に反応する	機能がたくわかんない	警告音がなるたびつきりする	警告音がうるさい	いろいろな機能がついていない	作動がワントーン遅い	作動がギクシャクする	特に気にしていること	
			軽乗用系全体ベース	不安	価格	関係	注意	機能	警告音	警告音	機能	作動	作動	不安
21年度	軽乗用系 全体	2134	59	35	31	24	22	21	15	13	12	9	15	
	性別	男性	857	57	38	29	24	18	12	14	15	13	9	17
		女性	1276	60	34	32	25	24	26	15	12	12	8	14
	年代	20代	135	59	29	28	24	13	15	24	9	15	8	16
		30代	225	61	37	42	25	19	21	18	10	13	14	14
		40代	379	58	31	36	22	14	23	17	11	13	11	18
		50代	419	58	39	32	30	23	22	16	15	16	9	14
		60代	497	61	40	29	26	27	23	10	14	10	8	13
70代以上		479	58	31	24	20	26	19	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	
	性別	男性	856	64	38	29	21	14	15	17	11	14	11	15
		女性	1292	65	37	28	22	20	20	14	9	12	9	12
	年代	20代	140	58	32	28	18	14	25	17	12	17	12	12
		30代	295	68	38	34	22	20	21	18	10	13	13	11
		40代	404	68	39	35	26	14	19	17	10	21	7	11
		50代	414	66	41	31	18	15	17	15	8	12	9	12
		60代	486	64	38	26	24	19	17	14	9	10	10	13
70代以上		409	58	32	17	17	22	14	10	9	7	8	18	

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】													
軽キャブバン	21年度	374	55	33	27	19	20	19	17	15	10	8	17
	19年度	378	64	28	25	15	10	9	11	12	9	8	18
軽トラック	21年度	505	55	31	21	17	17	16	12	13	8	6	19
	19年度	517	52	31	21	15	14	7	9	8	6	4	22

V.次世代環境技術に対する関心度

【要約】

- 次世代環境対応車では「ハイブリッド車」「電気自動車」の認知が8～9割。ただし、購入意向は「ハイブリッド車」は3割強、「電気自動車」は2割強。「電気自動車」の購入意向は前回より1割弱上昇。懸念点としては各環境対応車とも「価格が高い」ことが上位。「わからない」が3割以上おり、次世代環境対応車そのものの理解がまだ進んでいない状態。
- 軽トラックで電気自動車への認知・関心・購入意向が上昇。
- 電気自動車は環境にやさしく、今後当たり前になるエンジンタイプであるといったイメージが多い。一方で価格が高い、充電施設の数や場所が少なそう、満充電当たりの走行距離が短そうといったイメージも高い。
- カーボンニュートラル宣言については、内容も含めて知っている人は3%にとどまっており、きちんと理解はされていない状態。

1. 環境対応車の認知

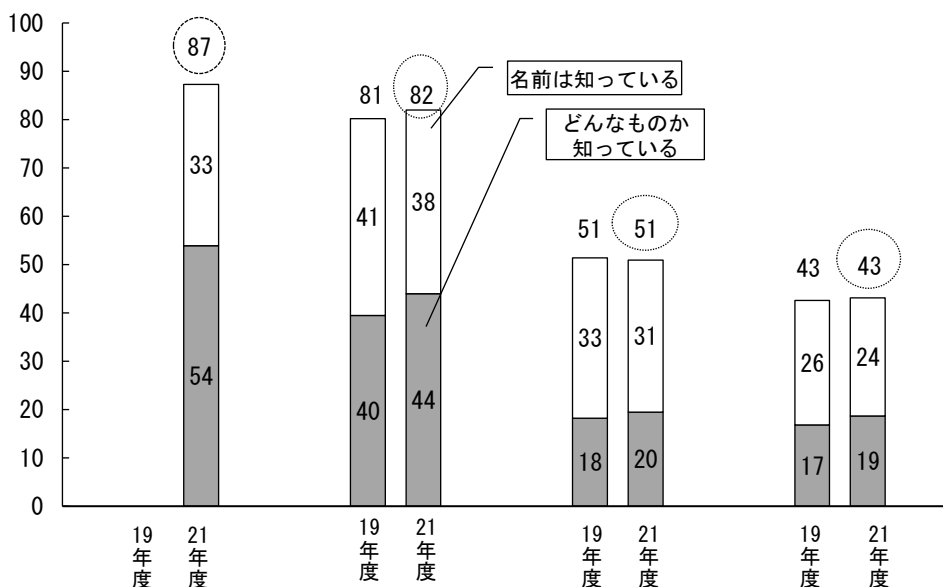
■ ハイブリッド車の認知は9割弱、電気自動車の認知は約8割。

- ・ハイブリッド車と電気自動車の認知は8～9割程度と高い。燃料電池車、プラグインハイブリッド車は4～5割。
- ・女性に比べ、男性の認知が高い。
- ・電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車の認知は前回と同レベル。
- ・軽トラックで電気自動車の認知が前回より上昇。

図表5-1 環境対応車の認知

単位：%

2021年軽乗用系 全体ベース n=2134



【知っている（どんなものか知っている+名前を知っている） 計 %】

年度	性別	年代	軽乗用系 全体ベース	ハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	プラグインハイブリッド車
			21年度	軽乗用系 全体	2134	87	82
21年度	性別	男性	857	91	87	70	61
		女性	1276	85	79	40	34
	年代	20代	135	84	73	49	43
		30代	225	86	82	47	44
		40代	379	89	82	46	45
		50代	419	92	87	57	52
		60代	497	88	82	51	42
70代以上	479	83	81	52	36		
19年度	性別	男性	2148	-	81	51	43
		女性	856	-	85	68	57
	年代	女性	1292	-	78	42	35
		20代	140	-	83	48	36
		30代	295	-	76	48	43
		40代	404	-	80	51	46
		50代	414	-	84	56	51
60代	486	-	83	52	42		
70代以上	409	-	75	51	33		

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】

車種	年度	軽乗用系全体ベース	ハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	プラグインハイブリッド車
軽キャブバン	21年度	374	89	88	63	51
	19年度	378	-	83	63	54
軽トラック	21年度	505	89	86	61	51
	19年度	517	-	79	62	54

※2019年はハイブリッド車の聴取内容が異なるため非掲載

(参考) 2019年ハイブリッドタイプ別認知

	スプリット	シリーズ	マイルド
軽乗用系	50	37	33
軽キャブバン	60	47	43
軽トラック	57	47	43

2. 環境対応車の関心

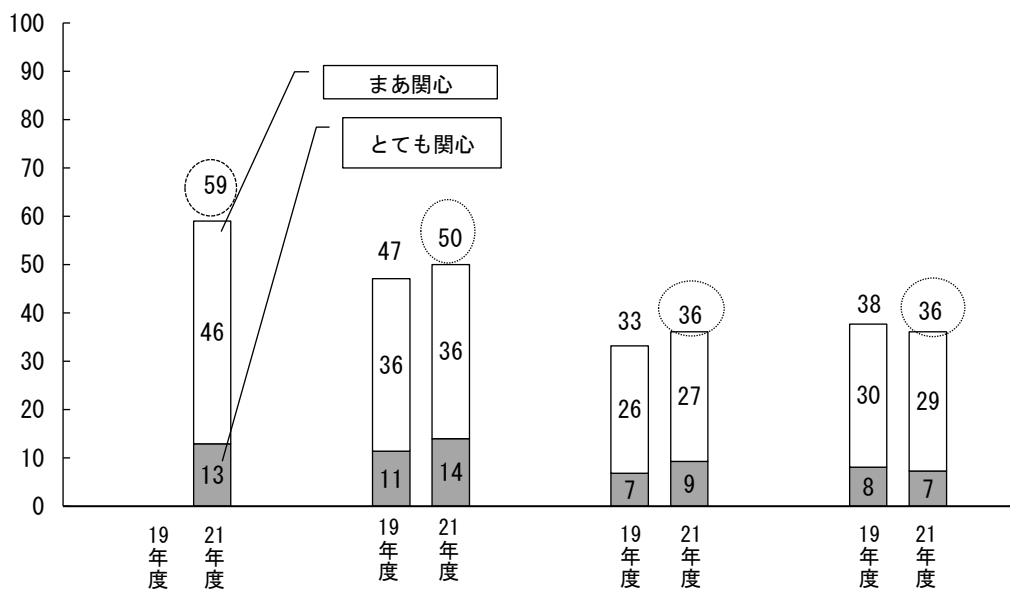
■ ハイブリッド車の関心は約6割、電気自動車の関心は5割。

- ・ハイブリッド車の関心は約6割、電気自動車の関心は5割。燃料電池車、プラグインハイブリッド車は4割弱。
- ・電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車は女性に比べ男性の関心が高い。ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車は40～50代の関心が高い。
- ・軽トラックで電気自動車の関心が前回より上昇。

図表5-2 環境対応車の関心

単位：%

2021年軽乗用系 全体ベース n=2134



【関心（とても関心+まあ関心） 計 %】

		軽乗用系 全体ベース	ハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	プラグイン ハイブリッド車	
21年度	軽乗用系 全体	2134	59	50	36	36	
	性別 男性	857	60	56	43	42	
	性別 女性	1276	59	45	32	33	
	年代	20代	135	56	39	34	31
		30代	225	61	51	36	37
		40代	379	65	46	38	43
		50代	419	64	52	39	43
		60代	497	60	53	39	37
70代以上	479	49	47	30	25		
19年度	軽乗用系 全体	2148	-	47	33	38	
	性別 男性	856	-	53	41	45	
	性別 女性	1292	-	44	29	34	
	年代	20代	140	-	46	35	36
		30代	295	-	46	30	37
		40代	404	-	51	35	41
		50代	414	-	48	35	40
		60代	486	-	48	33	39
70代以上	409	-	42	32	31		

■ 軽乗用系全体+3ポイント以上

【軽商用系】		21年度	19年度	21年度	19年度	21年度	19年度
軽キャブバン	21年度	374	52	49	39	37	42
	19年度	378	-	46	36	42	37
軽トラック	21年度	505	59	54	42	37	32
	19年度	517	-	39	32	32	32

※2019年はハイブリッド車の聴取内容が異なるため非掲載

(参考) 2019年ハイブリッドタイプ別関心

	スプリット	シリーズ	マイルド
軽乗用系	43	37	34
軽キャブバン	43	36	36
軽トラック	37	31	27

3. 環境対応車の意向

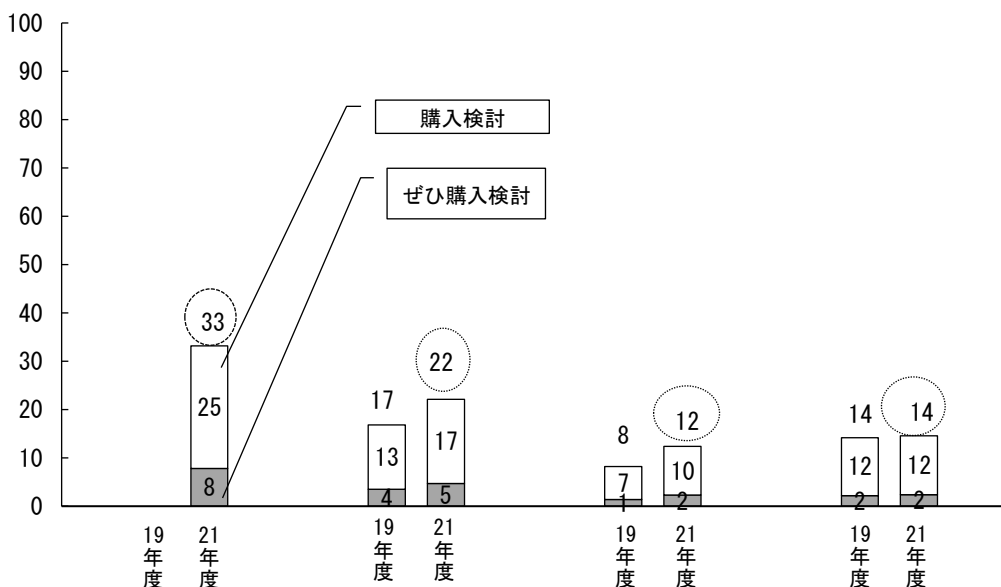
■ ハイブリッド車の購入意向は3割強、電気自動車の購入意向は2割強。

- ・ハイブリッド車の購入意向は3割強、電気自動車の購入意向は2割強。燃料電池車、プラグインハイブリッド車の購入意向は1割強。
- ・電気自動車は前回より5ポイント購入意向が上昇。
- ・軽トラックで電気自動車の購入意向が前回より上昇。

図表5-3 環境対応車の購入意向

単位：%

2021年輕乗用系 全体ベース n=2134



【購入検討（ぜひ購入検討＋購入検討） 計 %】

		軽乗用系全体ベース	ハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	プラグインハイブリッド車	
21年度	軽乗用系 全体	2134	33	22	12	14	
	性別	男性	857	33	26	14	17
		女性	1276	34	20	12	13
	年代	20代	135	46	20	9	19
		30代	225	38	25	13	17
		40代	379	40	21	13	18
		50代	419	39	26	17	19
		60代	497	29	25	13	12
70代以上		479	21	17	8	9	
19年度	軽乗用系 全体	2148	-	17	8	14	
	性別	男性	856	-	21	12	15
		女性	1292	-	15	6	14
	年代	20代	140	-	23	14	24
		30代	295	-	20	9	16
		40代	404	-	18	11	17
		50代	414	-	16	8	17
		60代	486	-	16	6	10
70代以上		409	-	11	6	8	

■ 軽乗用系全体+5ポイント以上

【軽商用系】

軽キャブバン	21年度	374	27	21	9	10
	19年度	378	-	17	9	16
軽トラック	21年度	505	30	28	15	13
	19年度	517	-	17	9	11

※2019年はハイブリッド車の聴取内容が異なるため非掲載

(参考) 2019年ハイブリッドタイプ別購入検討

	スプリット	シリーズ	マイルド
軽乗用系	18	14	12
軽キャブバン	19	14	12
軽トラック	13	10	9

4. 環境対応車の懸念点

■ 懸念点は「車両価格が高い」こと。「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態。

- 環境対応車に対する懸念点はいずれも「車両価格が高い(導入コストが高い)」が最も高い。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。
- 環境対応車への懸念点が「わからない」ユーザーが3～4割おり、理解が進んでいない。

単位：%

図表5-4 環境対応車別懸念点

		軽乗用系・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	特になし	
軽乗用系	21年度	ハイブリッド車	2134	46	11	2	6	6	-	-	2	-	2	-	33	15
		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	-	1	15	2	-	44	14
		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
軽乗用系	19年度	ハイブリッド車	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
		電気自動車	2149	34	13	2	-	6	16	-	2	15	-	-	40	11
		燃料電池車	2149	32	8	1	-	6	0	-	1	14	-	-	46	12
		プラグインハイブリッド車	2149	31	11	1	-	4	7	-	1	6	-	-	48	13
軽キャブバン	21年度	ハイブリッド車	374	40	7	1	5	5	-	-	4	0	1	0	23	30
		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	-	3	9	1	-	34	26
		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
軽トラック	21年度	ハイブリッド車	505	37	5	1	3	7	-	-	2	0	4	0	26	26
		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	-	2	12	2	-	34	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

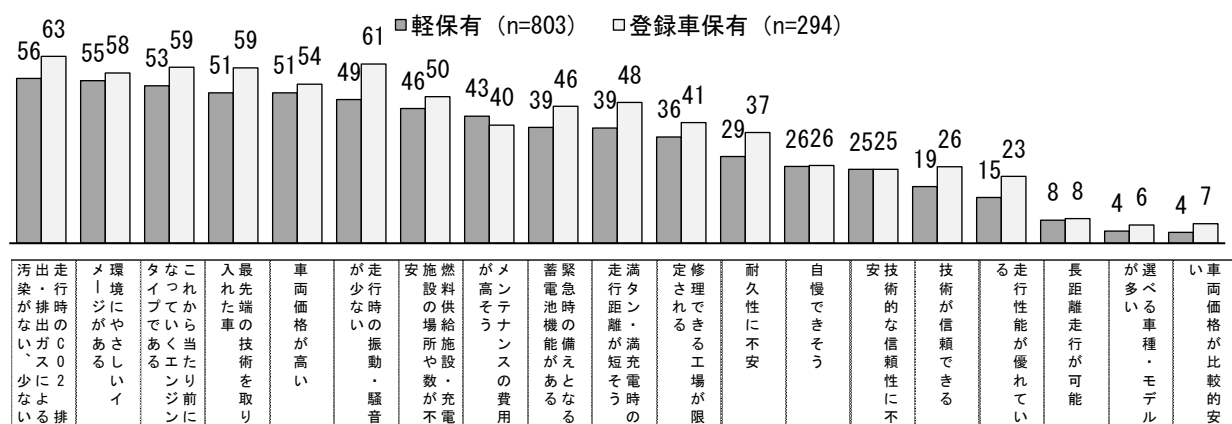
5. 電気自動車に対する意識①

■ 電気自動車は環境にやさしく、今後当たり前になるエンジンタイプであるといったイメージが多い。約半数は次々回での検討では購入候補として検討したい意向。

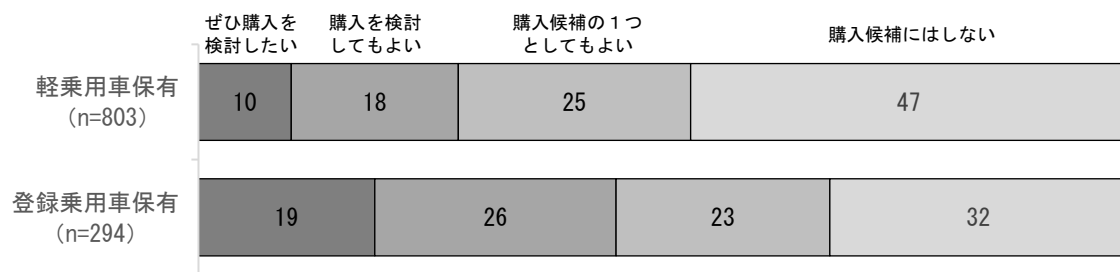
- 電気自動車に対するイメージは「走行時のCO2排出・排出ガスによる汚染がない、少ない」「環境にやさしいイメージがある」といった環境性能に優れている点や「これから当たり前になっていくエンジンタイプである」「最先端の技術を取り入れた車」といった今後の主流になる点が上位。一方、「車両価格が高い」に加え、「充電施設の場所や数が不安」「満充電時の走行距離が短そう」といった不安なイメージも持たれている。
- 軽保有者は次々回では5割強が電気自動車を購入候補として検討。一方、「車両価格が高い」「1回の充電での走行可能な距離が短そうだから」「充電するにあたり時間がかかる」「欲しい車に電気自動車の設定がない」などを理由に3～4割が非検討。

単位：％

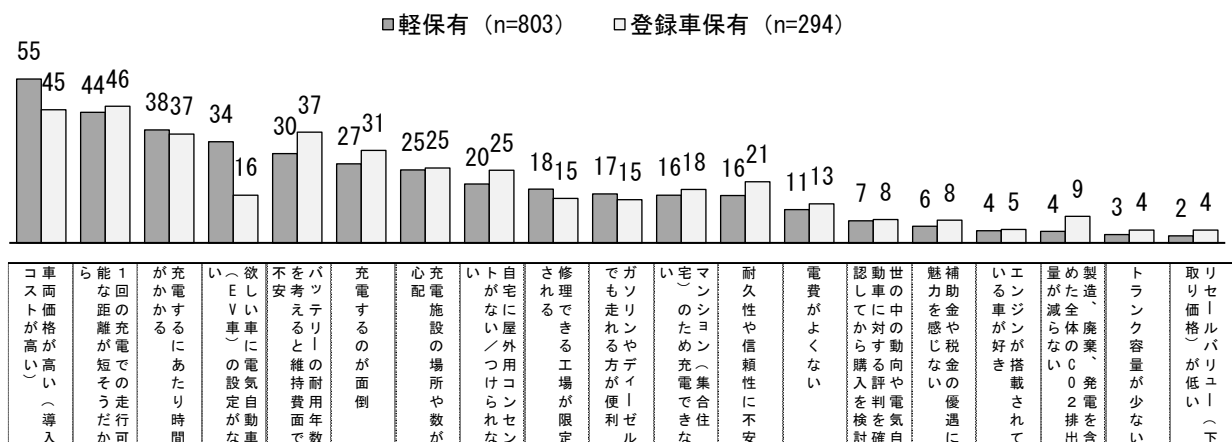
図表5-5 電気自動車に対するイメージ (WEB調査)



図表5-6 次々回電気自動車検討意向 (WEB調査)



図表5-7 次々回電気自動車非検討理由 (WEB調査)



5. 電気自動車に対する意識②

■ 普段での使用では多くの軽保有者が1回充電あたり100kmまでを希望。一方、レジャー時では100km超の距離を求めるユーザーが多い。

- 軽保有者は1回充電あたりの希望走行距離として平日利用では8割強、休日利用でも約7割が100kmまでを希望。一方、レジャー利用では4割強で100km超を希望しており、2割程度は300km超を希望。

単位：%

図表5-8 1回充電あたり希望走行距離（WEB調査）

		~20km	~50km	~100km	~300km	~500km	500km超
軽保有 (n=803)	平日利用	32	40	13	10	3	2
	休日利用	19	35	18	18	6	4
	レジャー利用	14	26	17	27	10	6
登録車保有 (n=294)	平日利用	23	40	19	11	4	3
	休日利用	10	33	19	20	12	6
	レジャー利用	5	18	16	29	21	11

図表5-9 電気自動車を検討するための条件：デプスインタビューの声

以下の不安解消が検討の条件

今のガソリン車の使い方が実現できない、毎日の充電が煩わしいなど航続距離が短いことへの不安

- 現在と同様の使い方（給油なしで往復400km）の航続距離がないと検討できない（地方圏 男性60代 併有なし）
- 通勤で毎日使うが毎日は充電したくない。3日に一度の充電なら良い（地方圏 女性30代 軽併有）
- 1ヶ月に一度の充電で済むぐらいの航続距離が欲しい。今は月に一回の給油（大都市圏 男性60代 併有なし）
- 冬の暖房を使うと航続距離が短くなるのが問題（地方圏 男性40代 登録車併有）

充電施設の数が少ない、自宅充電できないなど充電場所や数への不安

- ガソリンスタンドに近い環境になりどこでも充電できる安心感が欲しい（地方圏 男性30代 登録車併有）
- 高速道路や道の駅などで見かけるようになったが一般道では見かけない（地方圏 男性60代 併有なし）
- 電池が切れたら怖い。ガソリンスタンドはどこにでもある印象（地方圏 女性30代 軽併有）
- 集合住宅なので自宅充電できない（大都市圏 女性20代 併有なし）

電気自動車そのものの品質面等への不安

- 電気自動車は突然動かなくなる不都合、電池が切れるというイメージがある（大都市圏 男性30代 併有なし）
- バッテリーはいずれは劣化するだろうから心配（大都市圏 男性60代 併有なし）
- 地震などの災害時に電気自動車は充電できないイメージ（大都市圏 女性50代 併有なし）
- 電気自動車はまだ歴史が浅いので不都合や故障時が怖い（大都市圏 女性40代 併有なし）

補助金や優遇税制でトータルコストが下がることで上記の条件に対する許容度が上昇

- トータルコスト（車両代+維持費）が下がるなら、
- 航続距離200kmは短いとは思いますが、維持費などを考えると魅力的だと思う（地方圏 男性40代 登録車併有）
- 航続距離が200kmでも、安いので頑張って充電しようという気持ちになる（地方圏 女性30代 軽併有）
- 航続距離が短くてもこまめに充電していけばいいだけなのではないかと思う（大都市圏 女性20代 併有なし）

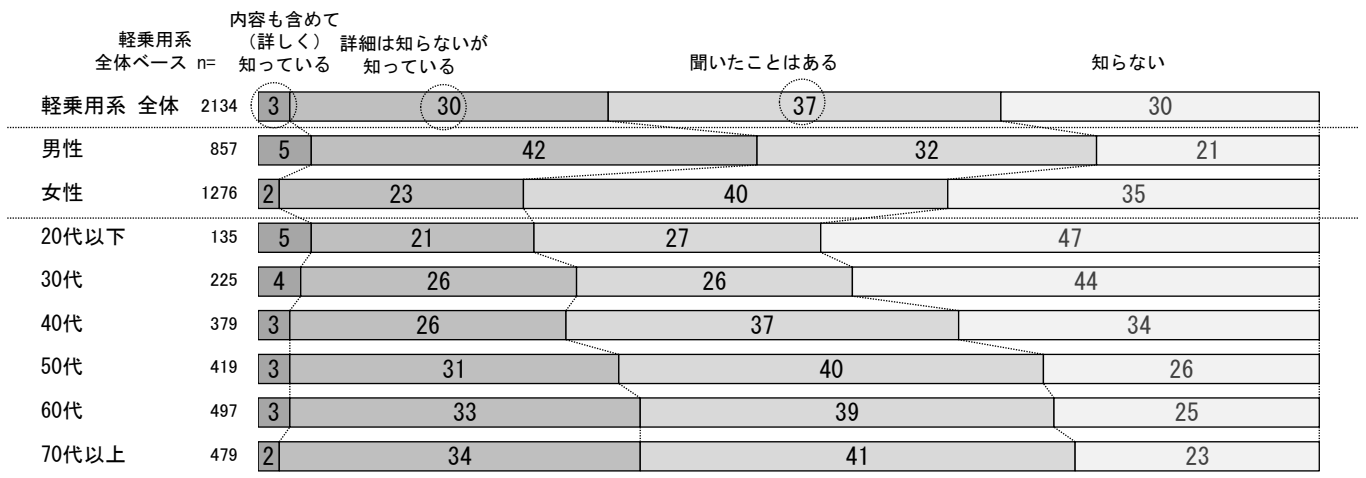
6. カーボンニュートラル宣言について①（認知と意見）

■ 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3%、ある程度知っている人が30%。

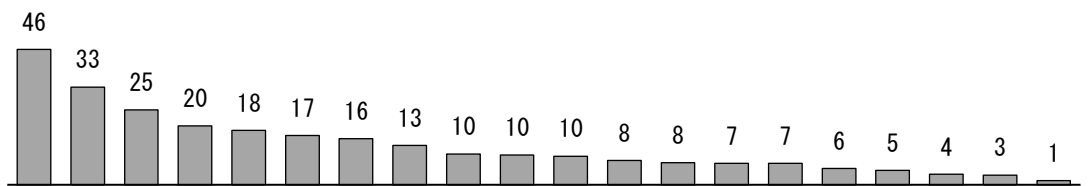
- カーボンニュートラル宣言を内容も含めて知っている3%、詳細は知らないが知っている30%、聞いたことはある37%。男性の方が女性よりも認知が高く、年代別では年齢が若くなるにつれ知らない割合が高くなる。
- カーボンニュートラルに対する意見において、全体では「走行時のCO2排出量が少ない車を選びたい」が最も高く、「軽が電動化して車両価格が上がると困る」が続く。認知レベルが高いほど、「エネルギー生成の過程まで含めてCO2排出量が少ない車を選びたい」「生産～廃棄まで含めた総CO2排出量が少ない車を選びたい」といった意識も高くなる。

単位：%

図表5-10 カーボンニュートラル認知



図表5-11 カーボンニュートラルに対する意見



	軽乗用系全体ベース	走行時のCO2排出量が少ない車を選びたい	軽が電動化して車両価格が上がると困る	エネルギー（ガソリン、電気）生成の過程まで含めてCO2排出量が少ない車を選びたい	環境貢献とは言い、車両価格アップは許容できない	環境貢献のためには軽の電動化はやむを得ないと思う	生産～廃棄まで含めた総CO2排出量が少ない車を選びたい	出量の少ない車を含めて比較してCO2排出量の少ない車を選びたい	購入条件に必要になったら、電動車を購入する	電動車の方がCO2排出量が少なそうなので、電動車を選びたい	軽は燃費がいいので電動化は必要ない	環境貢献のためには、多少の車両価格アップは仕方ないと、思う	CO2排出量が少ないと思う	軽は生産～廃棄までのトータルでのCO2排出量が少ないと思う	乗りたいと思う	電動車には先進的なイメージがあり、通小型車に思う	電動車を購入するならば軽ではなく、普通小型車に思う	環境貢献のためには今の車を選べるだけ長く使い続ける方がよいと思う	「新車販売電動車100%」になる前にガソリン車を購入し続けると思う	環境貢献のために、車の保有台数を減らした方がよいと思う	「新車販売電動車100%」になる前に中古車でもいいのでガソリン車を購入入すると思う	ガソリン車ならでは運転の面白さを味わいたいのので新車販売電動車100%になる前にガソリン車を購入入したい	環境貢献のために購入時期を早めて電動車を購入したい
21軽乗用系全体	2030	46	33	25	20	18	17	16	13	10	10	10	8	8	8	7	7	6	5	4	3	1	
性別																							
男性	827	45	35	25	21	22	20	17	14	14	9	10	12	9	9	8	7	4	5	6	2		
女性	1202	46	32	26	19	16	15	15	13	9	11	9	6	7	6	7	5	5	3	2	1		
年代																							
20代	132	43	22	15	17	7	10	7	19	7	9	6	3	5	4	3	4	0	2	3	2		
30代	221	36	27	19	18	9	9	14	17	9	11	8	7	9	7	7	9	4	7	5	1		
40代	368	45	32	20	26	12	14	11	16	7	8	8	4	5	7	7	6	3	5	3	0		
50代	406	47	35	25	22	18	16	16	13	9	8	9	7	7	9	9	7	5	5	5	2		
60代	470	49	38	32	22	24	21	19	10	11	11	11	11	10	6	8	8	4	7	1	2	2	
70代以上	433	48	33	30	13	28	21	19	11	15	13	13	12	8	8	7	4	7	3	3	2		
C N 認知																							
知っている計	709	50	37	31	26	28	23	22	13	15	8	14	12	11	10	10	8	6	5	6	3		
聞いたことはある	755	49	36	25	20	19	17	17	13	9	10	10	9	7	7	7	5	5	3	2	1		
知らない	566	36	24	19	12	6	9	6	15	7	13	4	4	4	5	5	3	3	3	2	-		

全体+3ポイント以上

6. カーボンニュートラル宣言について②（購入意向車）

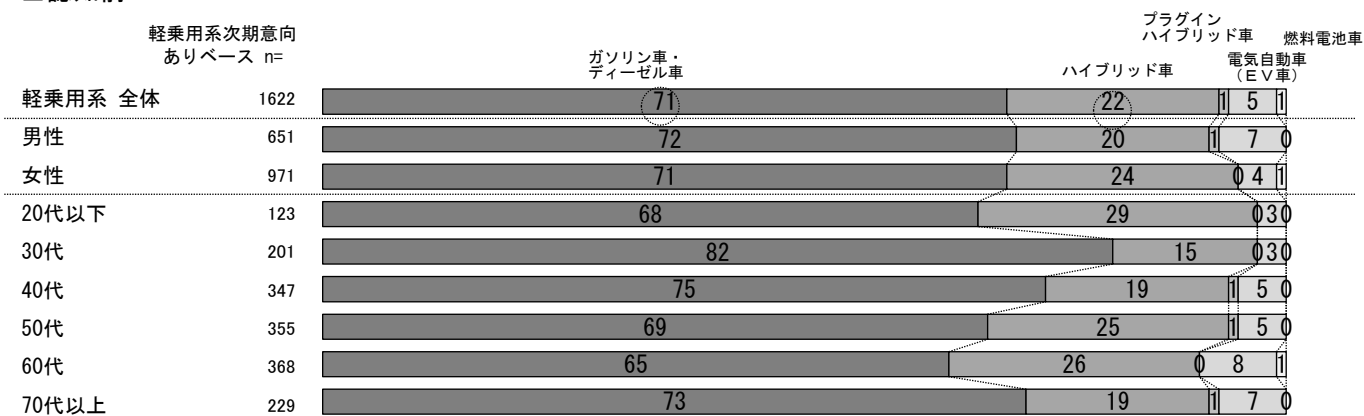
■ **カーボンニュートラル宣言認知後の購入意向車は電気自動車とハイブリッド車は増加、ガソリン・ディーゼル車は減少。**

- ・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大幅増加、ハイブリッド車も増加。ガソリン・ディーゼル車は大幅に減少。
- ・エンジンタイプ別で見ると、カーボンニュートラル宣言認知後では、現ガソリン・ディーゼル車ユーザーの6割弱が次期購入車として電動車を意向。

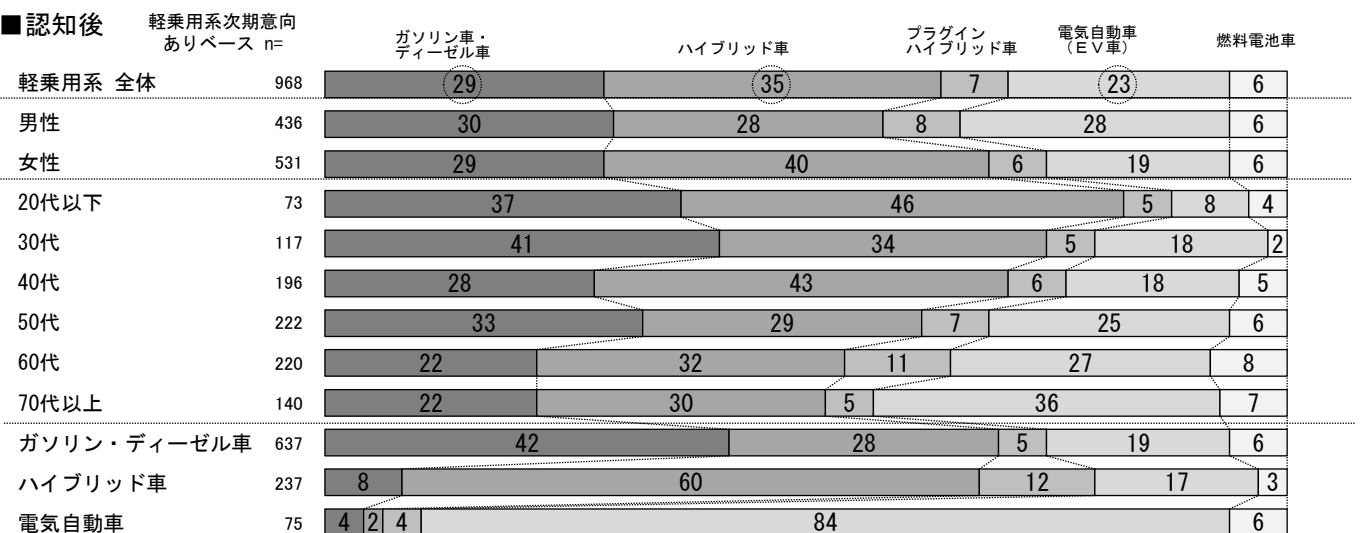
図表5-12 カーボンニュートラル認知前後の購入意向エンジンタイプ（次期購入意向あり）

単位：%

■ 認知前



■ 認知後



図表5-13 カーボンニュートラル認知後の購入意向：デプスインタビューの声

カーボンニュートラル宣言については名前を聞いたことがある程度の方が大半を占め、詳しい内容までは認知されていない。カーボンニュートラル宣言説明後の今後の購入意向の意見は以下。

<電気自動車選択>

- ・当然電気自動車を選ぶ。ガソリンスタンドの閉鎖が加速度的に進むのも理由(大都市圏 男性60代 併有なし)
- ・電気自動車を購入。ガラケーからスマホにスムーズに変わったように変わるのでは(大都市圏 男性30代 併有なし)
- ・電気自動車は製造過程でCO2を多く排出するという意見もあるが電気自動車を購入(地方圏 男性60代 併有なし)
- ・環境に良さそうと思うので電気自動車を購入(地方圏 女性30代 登録車併有)
- ・ガソリンを使う車はどんどんなくなっていくと思うので電気自動車(地方圏 女性30代 軽併有)
- ・プラグインハイブリッド車が電気自動車を選ぶ。クリーンなイメージで維持費が安い(大都市圏 女性50代 併有なし)

<その他>

- ・ガソリン以外のパワートレインの車の価格が高ければガソリン車(地方圏 男性40代 登録車併有)
- ・電気自動車かハイブリッド車に替えたい気持ちがあるが、予算が厳しい(大都市圏 女性40代 併有なし)
- ・ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車しか買えないのであればその中で選択。予算が無理であれば車を手放すかも(地方圏 女性40代 併有なし)

VI.軽自動車の持つ魅力点

【要約】

- 軽自動車の主要ユーザーである女性や子供独立世帯の6割強は車使用面を理由に軽自動車を選択。特に女性では「運転のしやすさ」や「狭い道での使いやすさ」「駐停車が容易」が選択理由の上位に挙がり、小さいボディサイズであることが車選択における重要なポイント。
- 女性や未婚＋夫婦のみ世帯では購入時の重視点として「スタイル・外観」「車体色」が高く、運転のしやすいボディサイズに加え、デザイン性も魅力の一つとして捉えられている。
- 約8割が軽のイメージが良くなったと感じており、「デザイン」「室内空間」「安全性」が理由の上位。スーパートール型の投入や先進安全装備の充実が軽自動車の魅力をより一層高めていると思われる。

VI. 軽自動車の持つ魅力点

1. 購入時の軽選択理由

■ 経済面よりも車使用面を重視しており、車型ではトール型/スーパートール型、性別では女性、ライフステージでは子供独立で特に高い。

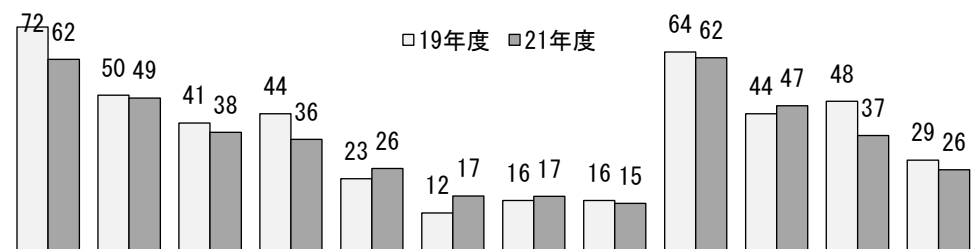
- 選択理由では、車使用面が経済面より高い。前回より車使用面で選択する人が増加。2BOXは経済面、トール型/スーパートール型は車使用面が高い。
- 車使用面での選択理由としては、「運転がしやすい」「狭い道で使いやすい」「駐停車が容易」が上位で、特に女性で高い。経済面では「税金が安い」「価格が安い」が上位。

単位：％

図表6-1 軽自動車の選択理由

軽乗用系 全体	最近2年以内新車 購入者ベース n=	経済面		どちらかといえば 経済面		どちらかといえば 車使用面		車使用面		車使用面 計	
		19年度	21年度	19年度	21年度	19年度	21年度	19年度	21年度	19年度	21年度
全体	303	19	21	30	30	60	54				
2BOX	26*	15	42	8	35	43	44				
トール型	103	20	18	32	30	62	56				
スーパートール型	135	20	17	36	27	63	53				
男性	98	27	23	23	27	50	45				
女性	205	16	20	32	32	64	58				
未婚+夫婦のみ	65	25	10	35	30	65	65				
子供同居	136	22	22	23	33	56	45				
子供独立	78	13	23	38	26	64	58				

図表6-2 軽自動車選択理由



軽乗用系 全体	最近2年以内新車購入者ベース	車使用面								経済面			
		運転がしやすいから	狭い道で使いやすい	駐停車が容易だから	買い物や足るに使う	長距離を走ることが	高速度道路を使用する	通勤・通学専用の車	荷物の積み下ろしが	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
全体	273	62	49	38	36	26	17	17	15	62	47	37	26
2BOX	21*	76	59	56	33	38	18	9	30	68	70	62	37
トール型	81	62	47	36	36	28	19	21	9	55	44	41	24
スーパートール型	116	64	51	35	35	27	16	19	14	69	46	34	27
男性	104	59	42	33	34	28	22	23	11	63	53	42	19
女性	169	63	53	40	36	26	15	14	17	62	43	35	29
未婚+夫婦のみ	53	63	50	26	28	24	15	31	8	59	35	40	18
子供同居	128	57	48	34	33	22	11	20	15	60	50	34	26
子供独立	74	69	40	47	41	34	24	4	17	64	51	40	32

■ 全体+3ポイント以上

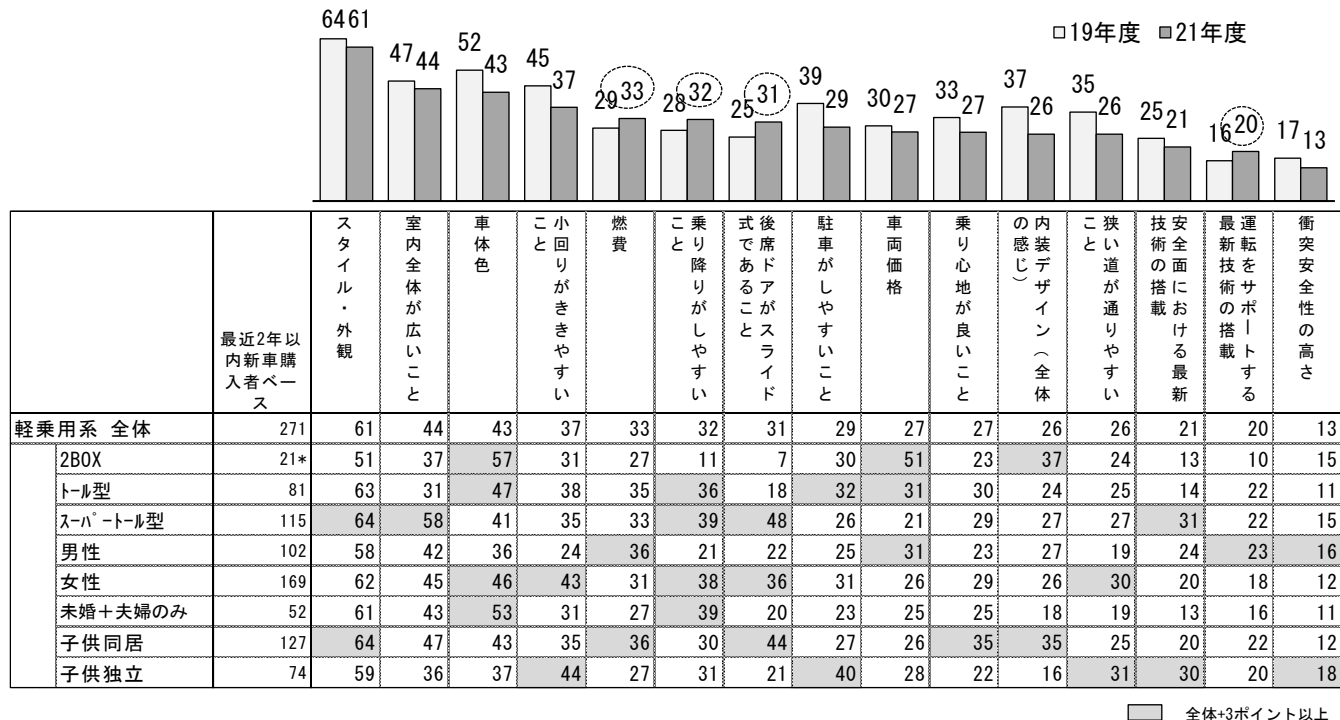
2. 購入時重視点と次期軽選択理由

■ スタイル・外観や室内が広いことといった車使用面を経済面より重視しており、特にスーパーツール型では約6割がスタイル・外観、室内が広いことを重視している。

- ・ 購入時重視点では、「スタイル・外観」が61%で最も高く、「室内全体が広いこと」が続く。前回よりも「燃費」「乗り降りしやすいこと」「後席ドアがスライドであること」「運転をサポートする最新技術の搭載」が上昇。
- ・ 次期軽自動車選択理由では、使用面において「運転がしやすい」が最も高く、特に男性より女性が高い。経済面において「税金が安い」「価格が安い」が5割を超える。

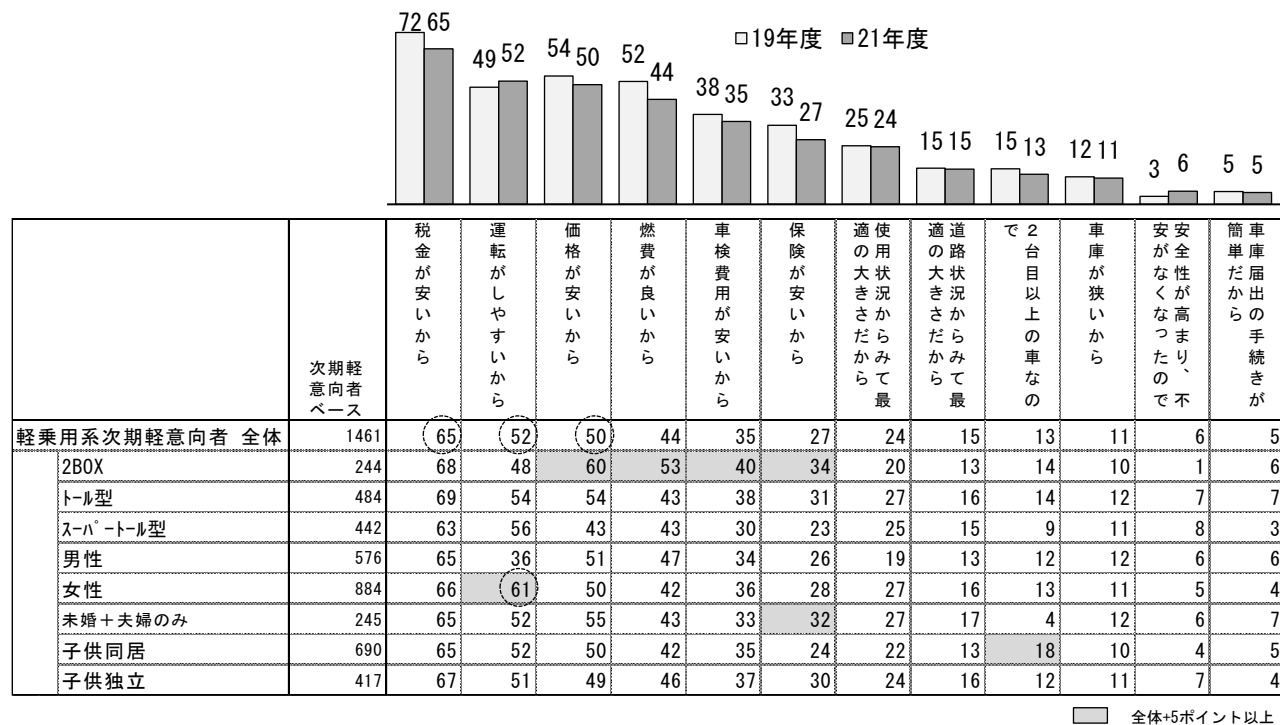
単位：%

図表6-3 軽自動車購入時重視点



全体+3ポイント以上

図表6-4 次期軽自動車選択理由



全体+5ポイント以上

VI. 軽自動車の持つ魅力点

3. 軽のイメージ

■ 約8割が軽のイメージが良くなったと思っており、理由としては「デザイン」「室内空間」「安全性能」が上位。

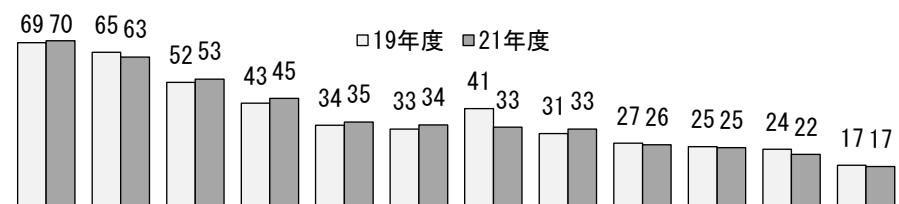
- ・イメージが良くなったと思う人が78%。特にスーパートール型購入者および子供独立層で高い。
- ・イメージが良くなったと思う理由としては「デザインが良くなった」「室内空間が広がった」「安全性能が良くなった」が上位で50%を超える。

単位：%

図表6-5 軽のイメージ

軽乗用系全体ベース n=		良くなったと思わない 計			良くなった 計 21年度 19年度
		良くなったと思う	やや良くなったと思う	どちらともいえない	
軽乗用系 全体	2121	58	20	20	78 79
2BOX	365	54	22	21	76 74
トル型	704	59	19	21	78 80
スーパートール型	584	62	18	18	80 81
男性	852	56	20	21	76 77
女性	1268	59	20	20	79 80
未婚+夫婦のみ	334	49	21	29	70 69
子供同居	934	56	19	23	75 78
子供独立	675	64	21	13	86 83

図表6-6 イメージが良くなったと思う理由



	良くなったと思えるベース	デザインが良くなった	室内空間が広がった	安全性能が良くなった	車の選択肢が増えた	運転がしやすくなった	走りの性能が良くなった	燃費性能が向上した	高級感が出てきた	荷室空間が広がった	先進的な技術が搭載されている	メーカーが力を入れている	大人数で乗っても楽
軽乗用系次期軽意向者 全体	1628	70	63	53	45	35	34	33	33	26	25	22	17
2BOX	277	71	59	45	52	27	30	39	31	22	21	25	12
トル型	550	70	65	58	46	40	38	34	33	27	26	21	19
スーパートール型	476	68	66	55	45	38	32	31	32	25	25	20	17
男性	638	62	54	52	39	36	39	38	33	28	28	23	14
女性	990	74	68	54	49	35	32	31	32	25	23	21	18
未婚+夫婦のみ	229	73	65	60	42	40	39	33	35	29	28	20	22
子供同居	701	73	64	55	46	34	30	31	33	26	24	20	17
子供独立	561	64	61	50	45	35	36	37	30	24	24	23	14

全体+3ポイント以上

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・未就学児	小既婚・中学生	高既婚・高校生以上	既婚・未既婚子
軽乗用系全体	2133	6.1	28.3	2.4	8.0	46.7	8.5	36.8	63.2	1956	15.2	1.9	11.1	13.7	23.2	34.9
軽乗用車	1754	5.9	27.0	2.4	8.2	47.9	8.5	35.4	64.6	1632	15.2	1.9	11.2	13.8	23.4	34.5
軽ボンバン	379	8.4	47.1	2.2	5.7	29.2	7.4	57.8	42.2	324	15.9	0.5	8.9	11.9	21.4	41.5

	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	2134	0.7	3.0	3.3	4.7	6.3	7.5	10.1	9.0	9.9	11.0	12.9	13.0	5.1	3.5	55.49
軽乗用車	1754	0.6	3.0	3.2	4.9	6.6	7.5	10.4	8.9	10.0	11.1	12.5	13.0	5.0	3.3	55.26
軽ボンバン	380	1.1	2.4	5.1	1.7	2.1	7.8	5.7	10.7	7.1	9.4	17.9	13.5	8.1	7.3	59.03
軽商用系全体	879	0.2	0.5	0.7	2.2	4.2	3.9	7.2	8.7	7.6	11.6	17.2	17.0	10.9	8.0	62.69
軽キャブバン	374	0.4	1.1	1.1	1.5	5.4	5.4	12.8	11.2	9.4	9.5	12.8	14.8	9.0	5.5	59.34
軽トラック	505	0.0	0.1	0.5	2.6	3.5	3.0	3.8	7.1	6.5	13.0	19.9	18.4	12.0	9.5	64.76

	世帯年収														中央値
	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		
軽乗用系全体	1743	11.5	13.8	15.5	13.4	12.5	8.5	9.4	5.0	3.8	4.2	1.6	0.9	468.7	
軽乗用車	1447	11.5	13.2	15.5	13.3	12.8	8.6	9.4	5.0	4.0	4.2	1.7	0.9	473.6	
軽ボンバン	296	11.2	23.9	15.2	14.7	8.1	6.3	9.8	5.1	1.3	3.3	0.7	0.4	397.5	
軽商用系全体	576	13.3	16.1	17.3	13.2	9.0	7.3	5.7	3.8	2.0	6.2	2.3	3.8	424.5	
軽キャブバン	229	12.6	17.3	12.8	13.5	11.5	8.1	4.8	4.5	3.1	7.8	1.2	2.9	454.3	
軽トラック	347	13.7	15.5	19.8	13.0	7.7	6.9	6.2	3.4	1.4	5.3	2.9	4.3	407.5	

	主運転者職業					保有車使用用途							
	ベース	勤めていない(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	2134	34.0	22.1	11.4	0.6	31.9	2134	34.0	46.5	85.0	36.0	46.3	5.1
軽乗用車	1754	34.3	22.7	10.7	0.5	31.8	1754	32.9	47.1	85.9	36.7	46.3	5.1
軽ボンバン	380	28.5	12.8	22.5	2.3	33.9	380	50.2	37.2	71.1	24.6	46.2	4.5

	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	2134	67.6	16.3	10.2	4.2	1.3	0.3	2131	19.2	34.2	35.2	4.3	5.6	1.5
軽乗用車	1754	68.3	16.2	10.0	4.0	1.3	0.2	1752	18.5	34.9	35.5	4.5	5.1	1.5
軽ボンバン	380	57.6	18.7	14.2	6.7	1.1	1.7	379	29.9	23.1	30.8	1.5	12.9	1.8
軽商用系全体	879	61.6	13.4	14.8	5.8	3.5	0.8	876	70.6	5.5	11.4	0.5	8.3	3.6
軽キャブバン	374	66.6	14.1	13.2	3.6	2.3	0.3	373	61.6	10.1	17.4	1.0	8.9	1.0
軽トラック	505	58.6	13.1	15.9	7.2	4.2	1.1	503	76.3	2.7	7.7	0.3	8.0	5.1

	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	2998	45.5	19.3	12.5	8.3	7.0	2.6	1.2	0.8	0.7	0.9	0.5	0.7	403.5
軽乗用系全体	2121	44.4	20.3	13.3	9.1	5.5	2.9	1.3	0.8	0.4	0.7	0.5	0.7	398.5
軽乗用車	1743	44.4	20.2	13.3	9.3	5.5	2.8	1.3	0.8	0.4	0.7	0.5	0.8	398.4
軽ボンバン	378	44.0	21.8	14.4	5.1	6.3	3.8	0.7	1.4	0.2	1.1	1.0	0.3	400.3
軽商用系全体	877	49.0	16.1	9.7	5.8	11.8	1.9	0.7	0.8	1.5	1.3	0.7	0.8	420.9
軽キャブバン	374	41.3	16.6	8.7	5.5	14.0	4.2	1.8	1.3	2.0	1.4	1.4	1.8	529.9
軽トラック	503	53.8	15.8	10.2	5.9	10.5	0.5	0.0	0.4	1.2	1.3	0.2	0.1	352.8

	併有車タイプ			
	ベース	併有車なし	普通乗用車+	2台以上の上のみのみ
軽乗用系全体	2134	31.3	55.1	13.7
軽乗用車	1754	31.0	55.6	13.3
軽ボンバン	380	35.0	46.6	18.4

	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	軽スーパートール型バン	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	1364	10.7	0.7	12.1	5.0	0.9	1.6	0.8	0.4	0.1	0.8	1.1	3.0	15.0	12.5	1.4	
軽乗用車	1128	10.5	0.7	12.3	4.7	0.9	1.5	0.7	0.4	0.1	0.8	1.1	2.9	15.1	12.6	1.4	
軽ボンバン	236	14.7	0.6	8.3	8.8	2.1	3.7	2.6	0.8	0.9	0.6	1.5	5.3	14.1	10.1	0.3	

	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	ステップワゴン	ミニバン	ワゴン	キャブバン	ボンネット	キャブバン	バジープ型	トラック	ベース	買い替え	増車	再購入
軽乗用系全体	1364	4.6	6.0	14.0	6.0	0.5	0.9	1.0	0.8	273	83.2	4.9	2.3	9.6	
軽乗用車	1128	4.8	6.3	14.1	5.9	0.4	0.9	1.1	0.8	233	83.3	5.1	2.4	9.1	
軽ボンバン	236	1.5	2.4	13.3	7.1	0.9	0.2	0.2	0.1	40	81.2	2.8	0.2	15.8	

	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バン	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	224	17.1	1.1	27.6	16.5	1.6	5.3	0.5	0.7	1.1	1.3	0.1	1.7	9.7	5.5	0.7	3.7
軽乗用車	192	17.0	1.2	29.4	16.9	1.8	3.4	0.0	0.8	1.2	1.0	0.0	1.8	9.5	5.9	0.0	4.0
軽ボンバン	32	18.0	0.0	3.7	11.7	0.0	29.4	6.5	0.0	0.0	4.9	0.9	0.9	11.5	0.3	10.3	0.0
軽商用系全体	57	2.3	0.0	3.1	0.0	0.0	2.8	2.9	0.0	0.4	0.0	24.8	58.6	0.0	0.0	0.0	0.0
軽キャブバン	26	5.8	0.0	7.7	0.0	0.0	6.9	7.2	0.0	1.0	0.0	62.1	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0
軽トラック	31	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	96.7	0.0	0.0	0.0	0.0

	手放した車ボディタイプ								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	224	1.7	2.9	1.2	0.0	0.0	0.0	0.1	2134	31.3	46.2	22.6
軽乗用車	192	1.7	3.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.1	1754	31.0	46.8	22.2
軽ボンバン	32	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	380	35.0	36.4	28.6
軽商用系全体	57	1.9	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	2.0	878	15.8	34.7	49.4
軽キャブバン	26	4.9	0.0	0.0	0.0	3.3	0.0	0.0	373	22.3	35.3	42.4
軽トラック	31	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	505	11.8	34.4	53.8

	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	124	4.3	0.3	10.5	8.0	12.7	5.6	8.9	2.9	15.4	14.4	0.3	5.0	2.2	0.8	8.4	7.65
軽乗用車	113	4.5	0.3	11.0	8.3	13.2	5.8	9.1	3.1	14.7	14.6	0.3	5.1	2.2	0.9	6.8	7.48
軽ボンバン	11	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	1.6	4.9	0.0	31.1	10.7	0.0	2.5	2.3	0.0	44.3	11.68
軽商用系全体	75	0.0	0.0	5.5	3.6	6.3	12.2	7.6	5.8	0.0	22.7	2.0	11.6	10.9	2.1	9.7	8.99
軽キャブバン	38	0.0	0.0	4.5	0.0	12.3	11.0	6.7	9.5	0.0	26.0	4.8	18.6	0.0	0.0	6.6	8.53
軽トラック	37	0.0	0.0	6.3	6.4	1.8	13.1	8.2	3.0	0.0	20.2	0.0	6.4	19.0	3.7	12.1	9.34

	他車比較			保有車購入理由				
	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	制面・理由で軽自動車を選んだ	理由で軽自動車を選んだ
軽乗用系全体	273	28.7	71.3	269	19.2	21.3	29.5	30.0
軽乗用車	233	26.5	73.5	230	19.6	20.1	30.7	29.6
軽ボンバン	40	57.0	43.0	39	13.7	37.2	13.9	35.2
軽商用系全体	75	17.8	82.2	74	14.5	6.9	32.7	45.9
軽キャブバン	38	22.4	77.6	37	19.9	11.3	45.5	23.3
軽トラック	37	14.3	85.7	37	10.3	3.5	22.9	63.3

	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	~180万円	~200万円	~220万円
軽乗用系全体	271	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	1.8	2.7	1.2	4.8	4.3	4.5	14.2	22.3	13.6	17.9
軽乗用車	232	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	1.6	2.9	1.1	5.1	4.5	4.8	15.0	22.4	13.3	17.4
軽ボンバン	39	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	4.4	0.0	3.0	0.7	2.6	0.0	3.4	20.1	17.4	25.5
軽商用系全体	57	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	2.2	20.4	13.5	23.0	8.6	2.3	13.9	11.8	1.1	2.5
軽キャブバン	24	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	18.6	1.6	12.2	13.6	1.2	21.8	23.4	2.4	0.0
軽トラック	32	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	21.7	22.4	31.2	4.8	3.1	8.0	3.1	0.0	4.4

	保有車価格		
	ベース	220万円以上	平均
軽乗用系全体	271	8.6	164.8
軽乗用車	232	8.1	164.0
軽ボンバン	39	16.0	174.9
軽商用系全体	57	0.0	126.5
軽キャブバン	24	0.0	134.1
軽トラック	32	0.0	120.8

	保有車購入理由(経済面)									
	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	簡単だから	車庫出しの手続きがない
軽乗用系全体	273	37.0	46.6	62.1	25.9	12.2	0.9	2.4	2.0	15.3
軽乗用車	233	38.2	46.9	62.6	26.9	12.3	0.5	1.9	2.1	15.0
軽ボンバン	40	21.4	42.6	56.4	12.9	9.8	5.3	9.0	0.0	19.1
軽商用系全体	75	32.6	18.5	28.4	18.1	7.5	7.4	0.0	6.3	49.2
軽キャブバン	38	33.6	31.0	45.8	24.4	12.8	12.5	0.0	11.8	32.1
軽トラック	37	31.8	8.8	15.0	13.2	3.4	3.4	0.0	2.0	62.3

	保有車購入理由(使用面)																				
	ベース	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	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	人や荷物を乗せて使用する	あまりないから	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	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	少量の荷物を何度にも分け	運ぶのに向いているから	自分以外の人で
軽乗用系全体	273	61.6	38.0	49.1	13.2	11.4	5.3	17.3	35.7	6.7	26.3	17.4	13.6	11.7	15.1	1.1	7.8				
軽乗用車	233	62.0	37.9	49.8	13.3	11.9	5.2	18.1	34.9	6.5	26.9	17.2	13.2	11.6	13.3	1.1	8.1				
軽ボンバン	40	56.6	39.6	40.7	11.9	5.5	7.2	6.8	46.5	8.7	19.1	20.1	19.1	13.0	38.4	1.0	3.0				

	保有車購入理由(使用面)			
	ベース	活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	273	6.4	2.7	3.7
軽乗用車	233	5.7	2.8	3.7
軽ボンバン	40	14.3	2.3	4.1

	保有車購入理由(使用面)														
	ベース	運転がしやすいから	駐停車が容易だから	狭い道に入っているから	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	あまりないから	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	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	75	34.6	9.5	46.8	12.1	24.3	1.6	41.6	14.2	14.3	0.0	36.4	6.8	4.1	
軽キャブバン	38	37.9	9.3	47.4	4.1	33.0	3.7	51.4	20.5	19.9	0.0	32.4	7.6	9.4	
軽トラック	37	32.0	9.6	46.3	18.2	17.5	0.0	34.1	9.3	10.0	0.0	39.5	6.2	0.0	

	保有車購入理由(使用面)				
	ベース	活レジャーや趣味にできるから	環境に良いから	仕事に必要なから	この中には一つもない
軽商用系全体	75	5.7	0.0	50.2	6.9
軽キャブバン	38	8.8	0.0	46.2	11.4
軽トラック	37	3.3	0.0	53.2	3.3

	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期はわからない	この車の買い替えはない
軽乗用系全体	2134	1.8	1.6	4.0	3.7	2.6	5.1	9.7	50.7	20.7
軽乗用車	1754	1.8	1.6	4.2	3.6	2.7	5.2	10.1	50.5	20.3
軽ボンバン	380	3.0	2.3	1.7	6.0	0.2	3.1	3.9	52.8	26.9
軽商用系全体	879	0.4	2.4	3.1	3.2	1.4	4.3	5.8	51.7	27.6
軽キャブバン	374	0.7	3.1	3.9	5.9	1.7	3.1	5.3	51.5	24.8
軽トラック	505	0.2	1.9	2.7	1.5	1.2	5.1	6.1	51.8	29.4

	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	1652	88.9	11.1
軽乗用車	1390	88.7	11.3
軽ボンバン	262	92.0	8.0

	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	629	87.5	2.2	9.2	1.1
軽キャブバン	284	78.6	2.9	17.1	1.4
軽トラック	345	93.3	1.7	4.0	0.9

	買い替え予定車ボディタイプ												
	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バン	軽キャブバン
軽乗用系全体	1449	25.6	1.2	32.2	20.9	3.7	6.8	2.0	1.9	1.7	2.6	1.1	0.3
軽乗用車	1218	26.1	1.2	33.9	21.8	3.6	5.1	1.2	1.9	1.7	2.6	0.7	0.2
軽ボンバン	231	17.4	0.3	5.0	6.2	5.0	35.4	15.0	2.5	2.6	2.4	6.7	1.5

	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バン	軽キャブバン	軽トラック
軽商用系全体	532	2.7	2.2	0.4	1.0	30.2	63.5
軽キャブバン	216	5.9	6.2	0.6	2.0	79.8	5.6
軽トラック	316	0.9	0.0	0.3	0.4	2.9	95.5

	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	最適な大きさだから	使用状況からみて	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、不安がなくなったので	地球環境に優しいから
軽乗用系全体	1461	50.2	44.0	65.3	27.1	34.7	4.9	11.0	51.7	14.8	24.2	3.7	4.7	12.6	5.5	2.6	1.5	
軽乗用車	1224	50.2	44.5	66.0	27.7	35.3	5.0	11.2	52.9	14.8	24.4	3.7	4.8	12.6	5.8	2.6	1.4	
軽ボンバン	237	50.5	36.8	53.6	17.1	25.4	4.4	8.0	31.4	14.1	20.3	3.1	3.1	13.0	0.0	2.7	3.0	

	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	狭い道に入っていくから	狭いから	車庫スペースが	乗り慣れているから	作業しやすいから	車内で乗せられるから	人も荷物も	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
軽商用系全体	541	31.2	18.3	28.9	12.8	12.9	1.4	19.6	9.2	24.1	4.1	15.1	2.6	30.3	8.6	4.5	2.1			
軽キャブバン	221	37.9	21.8	38.9	13.2	15.0	1.2	29.2	12.8	14.4	5.1	22.9	4.4	38.6	10.2	7.3	4.3			
軽トラック	320	27.5	16.4	23.3	12.6	11.7	1.6	14.3	7.2	29.5	3.5	10.8	1.6	25.8	7.7	2.9	0.9			

	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	運ぶのに荷物を何度にも分けて少量の荷物を何回にも分けて	自分以外の人も安心して	活用できそうだから	環境に良いから	仕事に必要なから	この中には1つもない
軽商用系全体	541	31.5	6.1	4.1	8.6	0.3	52.6	2.0
軽キャブバン	221	30.9	4.4	5.1	10.0	0.8	38.0	3.0
軽トラック	320	31.8	7.0	3.5	7.8	0.0	60.7	1.5

	世帯保有台数				
	ベ ー ス	1 台	2 台	3 台 以 上	
軽乗用系全体	2134	31.3	46.2	22.6	
軽乗用車	1754	31.0	46.8	22.2	
軽ボンバン	380	35.0	36.4	28.6	
世帯 年 収 別	200万円未満	204	62.5	26.5	11.1
	200～299万円	232	57.4	34.9	7.7
	300～399万円	258	49.9	34.9	15.2
	400～499万円	238	32.4	46.3	21.3
	500～599万円	210	18.1	59.2	22.6
	600～699万円	148	14.2	61.9	24.0
	700～799万円	170	13.6	55.3	31.2
	800～899万円	90	9.5	52.0	38.5
	900～999万円	64	10.5	56.6	32.9
	1000～1199万円	82	9.1	39.0	51.9
	1200～1499万円	27	0.7	31.6	67.7
1500万円以上	20	12.2	39.9	47.9	
軽商用系全体	878	15.8	34.7	49.4	
軽キャブバン	373	22.3	35.3	42.4	
軽トラック	505	11.8	34.4	53.8	
世帯 年 収 別	200万円未満	73	58.0	22.2	19.8
	200～299万円	86	20.4	53.5	26.1
	300～399万円	93	15.3	44.7	40.1
	400～499万円	67	8.1	35.4	56.5
	500～599万円	60	5.2	47.0	47.7
	600～699万円	48	11.4	36.9	51.7
	700～799万円	37	2.5	29.9	67.5
	800～899万円	23	8.8	22.7	68.5
	900～999万円	17	4.5	15.5	80.0
	1000～1199万円	38	3.2	39.0	57.8
	1200～1499万円	13	27.4	5.5	67.1
1500万円以上	20	1.0	12.7	86.3	

	世帯保有台数				
	ベ ー ス	1 台	2 台	3 台 以 上	
軽乗用系全体	2134	31.3	46.2	22.6	
軽乗用車	1754	31.0	46.8	22.2	
軽ボンバン	380	35.0	36.4	28.6	
年 代	軽乗用系・20代以下	135	28.1	37.1	34.8
	軽乗用系・30代	225	26.6	56.8	16.5
	軽乗用系・40代	379	20.1	60.6	19.3
	軽乗用系・50代	419	27.4	45.8	26.8
	軽乗用系・60代	497	33.0	44.4	22.6
	軽乗用系・70代以上	479	45.1	34.2	20.7
	軽乗用系・60代以上 計	976	38.8	39.5	21.7
	軽乗用系・65歳以上 計	756	42.1	36.8	21.1
	軽商用系全体	878	15.8	34.7	49.4
軽キャブバン	373	22.3	35.3	42.4	
軽トラック	505	11.8	34.4	53.8	
年 代	軽商用系・20代以下	18	10.5	29.0	60.6
	軽商用系・30代	53	2.4	25.7	71.8
	軽商用系・40代	102	5.0	33.3	61.7
	軽商用系・50代	163	6.8	35.5	57.7
	軽商用系・60代	245	13.6	33.4	53.0
	軽商用系・70代以上	297	27.8	37.7	34.5
	軽商用系・60代以上 計	542	21.4	35.8	42.8
	軽商用系・65歳以上 計	434	23.4	36.8	39.8

	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	2134	34.0	22.1	11.4	0.6	31.9
軽乗用系・男性 計	857	44.8	8.7	16.6	0.9	29.0
軽乗用系・女性 計	1276	27.7	30.0	8.4	0.5	33.6
軽乗用系・男性20代以下	55	77.3	3.1	7.6	1.4	10.6
軽乗用系・男性30代	77	86.8	1.3	11.9	0.0	0.0
軽乗用系・男性40代	131	79.7	6.3	9.6	1.8	2.7
軽乗用系・男性50代	142	68.4	6.8	22.6	0.0	2.2
軽乗用系・男性60代	195	33.5	15.6	17.8	0.4	32.7
軽乗用系・男性70代以上	257	2.6	9.4	19.5	1.6	67.0
軽乗用系・男性60代以上 計	452	15.9	12.0	18.8	1.1	52.3
軽乗用系・男性65歳以上 計	374	6.9	12.0	19.3	1.3	60.4
軽乗用系・女性20代以下	80	61.1	14.4	0.0	0.0	24.5
軽乗用系・女性30代	148	42.6	31.5	5.2	0.0	20.7
軽乗用系・女性40代	247	39.7	37.0	6.4	0.0	16.9
軽乗用系・女性50代	277	30.5	35.0	10.3	0.8	23.3
軽乗用系・女性60代	302	17.0	34.7	10.1	0.2	38.1
軽乗用系・女性70代以上	222	1.7	14.0	11.3	1.5	71.5
軽乗用系・女性60代以上 計	524	10.8	26.3	10.6	0.7	51.6
軽乗用系・女性65歳以上 計	382	4.4	21.3	10.9	1.0	62.4
軽商用系全体	879	20.4	4.8	32.3	26.3	16.2
軽商用系・男性 計	757	21.8	3.4	32.7	26.4	15.7
軽商用系・女性 計	122	11.3	13.6	30.0	26.2	18.9
軽商用系・男性20代以下	17	48.7	9.0	41.3	1.1	0.0
軽商用系・男性30代	45	51.4	8.3	34.0	6.4	0.0
軽商用系・男性40代	85	46.9	1.7	41.4	10.0	0.0
軽商用系・男性50代	133	43.9	2.8	42.3	10.7	0.2
軽商用系・男性60代	214	15.0	4.1	34.7	32.7	13.5
軽商用系・男性70代以上	263	5.0	2.4	24.1	36.8	31.7
軽商用系・男性60代以上 計	477	9.4	3.2	28.8	35.0	23.6
軽商用系・男性65歳以上 計	379	5.3	2.5	26.3	37.8	28.1
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	8	27.7	10.7	33.0	28.6	0.0
軽商用系・女性40代	17	12.7	31.7	19.8	21.1	14.7
軽商用系・女性50代	30	23.0	20.9	38.2	8.3	9.6
軽商用系・女性60代	31	2.2	10.4	29.6	30.1	27.7
軽商用系・女性70代以上	35	3.6	1.8	29.7	39.4	25.6
軽商用系・女性60代以上 計	66	3.0	5.7	29.6	35.2	26.5
軽商用系・女性65歳以上 計	56	2.3	5.0	26.5	36.1	30.1

	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	期はずれ買換えないが時	この車の買い替えはしない
軽乗用系全体	2134	1.8	1.6	4.0	3.7	2.6	5.1	9.7	50.7	20.7
軽乗用車	1754	1.8	1.6	4.2	3.6	2.7	5.2	10.1	50.5	20.3
軽ボンバン	380	3.0	2.3	1.7	6.0	0.2	3.1	3.9	52.8	26.9
軽商用系全体	879	0.4	2.4	3.1	3.2	1.4	4.3	5.8	51.7	27.6
軽キャブバン	374	0.7	3.1	3.9	5.9	1.7	3.1	5.3	51.5	24.8
軽トラック	505	0.2	1.9	2.7	1.5	1.2	5.1	6.1	51.8	29.4
軽商用系・20代以下	18	0.0	0.0	9.1	0.0	5.0	6.0	15.0	45.9	18.9
軽商用系・30代	53	0.0	2.6	0.0	0.9	0.0	14.4	6.4	70.9	4.7
軽商用系・40代	102	0.2	3.1	5.7	3.8	0.6	2.9	10.1	59.9	13.6
軽商用系・50代	163	0.1	2.2	2.8	7.3	0.5	1.8	8.2	62.0	15.1
軽商用系・60代	245	0.1	1.8	2.3	2.9	1.2	3.2	7.5	55.9	25.2
軽商用系・70代以上	298	0.9	2.8	3.5	1.8	2.5	5.0	1.5	37.8	44.2
軽商用系・60代以上 計	543	0.5	2.3	3.0	2.3	1.9	4.2	4.2	45.9	35.7
軽商用系・65歳以上 計	435	0.7	2.5	3.1	1.4	2.1	4.6	3.5	43.6	38.6
軽キャブバン・20代以下	12	0.0	0.0	12.5	0.0	6.9	8.3	20.6	29.6	22.2
軽キャブバン・30代	25	0.0	1.4	0.0	2.3	0.0	10.0	0.0	83.1	3.1
軽キャブバン・40代	63	0.0	3.6	9.2	5.9	0.0	0.6	12.6	55.0	13.1
軽キャブバン・50代	90	0.0	1.6	3.9	7.2	0.6	0.9	6.6	65.4	13.7
軽キャブバン・60代	84	0.0	4.3	2.3	9.7	0.9	1.6	4.4	51.4	25.3
軽キャブバン・70代以上	100	2.5	3.7	1.8	3.4	4.2	5.2	0.5	34.0	44.7
軽キャブバン・60代以上 計	184	1.4	3.9	2.0	6.1	2.8	3.7	2.2	41.5	36.3
軽キャブバン・65歳以上 計	148	1.8	3.5	1.8	3.1	3.4	4.0	1.0	41.0	40.5
軽トラック・20代以下	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	89.8	10.2
軽トラック・30代	28	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	17.4	10.9	62.4	5.8
軽トラック・40代	39	0.6	2.2	0.0	0.3	1.6	6.8	6.1	68.0	14.4
軽トラック・50代	73	0.3	2.7	1.8	7.3	0.3	2.7	9.7	58.8	16.4
軽トラック・60代	161	0.1	0.7	2.3	0.0	1.3	3.8	8.8	57.8	25.2
軽トラック・70代以上	198	0.2	2.4	4.2	1.1	1.7	4.9	2.0	39.6	43.9
軽トラック・60代以上 計	359	0.1	1.6	3.4	0.6	1.5	4.4	5.1	47.8	35.5
軽トラック・65歳以上 計	287	0.2	2.0	3.7	0.7	1.5	4.9	4.6	44.7	37.8

	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	1652	88.9	11.1
軽乗用車	1390	88.7	11.3
軽ボンバン	262	92.0	8.0
軽乗用系・20代以下	124	73.0	27.0
軽乗用系・30代	209	77.5	22.5
軽乗用系・40代	351	92.2	7.8
軽乗用系・50代	359	90.5	9.5
軽乗用系・60代	376	92.3	7.7
軽乗用系・70代以上	233	96.0	4.0
軽乗用系・60代以上 計	609	93.6	6.4
軽乗用系・65歳以上 計	431	94.7	5.3
軽乗用車・20代以下	104	72.2	27.8
軽乗用車・30代	190	77.2	22.8
軽乗用車・40代	305	92.2	7.8
軽乗用車・50代	305	90.2	9.8
軽乗用車・60代	309	92.6	7.4
軽乗用車・70代以上	177	95.8	4.2
軽乗用車・60代以上 計	486	93.8	6.2
軽乗用車・65歳以上 計	333	94.6	5.4
軽ボンバン・20代以下	20	83.1	16.9
軽ボンバン・30代	19	94.3	5.7
軽ボンバン・40代	46	93.5	6.5
軽ボンバン・50代	54	95.1	4.9
軽ボンバン・60代	67	87.5	12.5
軽ボンバン・70代以上	56	98.5	1.5
軽ボンバン・60代以上 計	123	91.9	8.1
軽ボンバン・65歳以上 計	98	95.8	4.2

	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	629	87.5	2.2	9.2	1.1
軽キャブバン	284	78.6	2.9	17.1	1.4
軽トラック	345	93.3	1.7	4.0	0.9
軽商用系・20代以下	14	81.3	0.0	11.2	7.5
軽商用系・30代	47	80.7	4.6	11.3	3.4
軽商用系・40代	84	84.1	3.1	12.3	0.5
軽商用系・50代	142	89.3	2.2	7.9	0.6
軽商用系・60代	179	90.7	1.7	6.4	1.1
軽商用系・70代以上	163	86.7	1.6	10.9	0.7
軽商用系・60代以上 計	342	88.8	1.7	8.6	0.9
軽商用系・65歳以上 計	260	87.6	1.6	9.7	1.1
軽キャブバン・20代以下	9	73.3	0.0	16.0	10.6
軽キャブバン・30代	23	58.3	6.0	27.5	8.2
軽キャブバン・40代	53	81.8	3.3	14.9	0.0
軽キャブバン・50代	80	86.3	4.0	8.5	1.2
軽キャブバン・60代	63	80.8	2.9	15.6	0.7
軽キャブバン・70代以上	56	73.5	0.4	26.2	0.0
軽キャブバン・60代以上 計	119	77.2	1.7	20.8	0.3
軽キャブバン・65歳以上 計	91	74.2	2.2	23.1	0.4
軽トラック・20代以下	5	100.0	0.0	0.0	0.0
軽トラック・30代	24	96.3	3.7	0.0	0.0
軽トラック・40代	31	87.9	2.8	8.0	1.4
軽トラック・50代	62	92.2	0.4	7.4	0.0
軽トラック・60代	116	94.9	1.2	2.5	1.3
軽トラック・70代以上	107	92.7	2.2	4.1	1.1
軽トラック・60代以上 計	223	93.8	1.7	3.3	1.2
軽トラック・65歳以上 計	169	93.2	1.3	4.1	1.4

	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	2134	0.7	3.0	3.3	4.7	6.3	7.5	10.1	9.0	9.9	11.0	12.9	13.0	5.1	3.5	55.5
軽乗用車	1754	0.6	3.0	3.2	4.9	6.6	7.5	10.4	8.9	10.0	11.1	12.5	13.0	5.0	3.3	55.3
軽ボンバン	380	1.1	2.4	5.1	1.7	2.1	7.8	5.7	10.7	7.1	9.4	17.9	13.5	8.1	7.3	59.0
軽乗用系・男性 計	847	0.5	2.8	3.8	3.2	6.4	6.3	8.4	8.4	7.5	9.6	13.1	16.7	6.7	6.7	57.9
軽乗用系・女性 計	1457	0.7	3.1	3.1	5.5	6.3	8.2	11.1	9.4	11.2	11.9	12.8	10.9	4.2	1.6	54.1
軽乗用系・20代以下	160	9.4	42.8	47.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.1
軽乗用系・30代	254	0.0	0.0	0.0	42.6	57.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.9
軽乗用系・40代	407	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	42.6	57.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.9
軽乗用系・50代	434	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.7	52.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.6
軽乗用系・60代	551	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	46.1	53.9	0.0	0.0	0.0	64.7
軽乗用系・70代以上	499	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	60.1	23.7	16.2	75.3
軽乗用系・60代以上 計	1050	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.2	28.2	28.6	11.3	7.7	69.7
軽乗用系・65歳以上 計	796	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.3	37.7	14.9	10.1	72.2
軽乗用車・男性	633	0.6	2.8	3.9	3.5	6.8	6.0	8.6	8.3	7.2	9.9	12.1	16.7	6.9	6.7	57.7
軽乗用車・女性	1121	0.6	3.1	2.8	5.6	6.5	8.3	11.4	9.2	11.6	11.8	12.8	11.0	3.9	1.3	53.9
軽乗用車・20代以下	148	9.1	44.1	46.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.1
軽乗用車・30代	248	0.0	0.0	0.0	42.5	57.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.9
軽乗用車・40代	388	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
軽乗用車・50代	410	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.0	53.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.7
軽乗用車・60代	512	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.0	53.0	0.0	0.0	0.0	64.7
軽乗用車・70代以上	459	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	61.3	23.4	15.3	75.2
軽乗用車・60代以上 計	971	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.8	28.0	29.0	11.0	7.2	69.6
軽乗用車・65歳以上 計	730	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.2	38.5	14.7	9.7	72.1
軽ボンバン・男性	224	0.2	2.4	2.5	0.6	2.7	8.8	6.7	8.9	10.5	6.7	22.3	16.7	4.6	6.3	60.0
軽ボンバン・女性	155	2.4	2.4	8.8	3.2	1.2	6.1	4.4	13.3	2.4	13.1	11.9	9.2	12.8	8.9	57.8
軽ボンバン・20代以下	12	13.2	27.6	59.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.6
軽ボンバン・30代	5	0.0	0.0	0.0	45.4	54.6	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	19	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	57.7	42.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.1
軽ボンバン・50代	25	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	60.3	39.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.0
軽ボンバン・60代	38	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.5	65.5	0.0	0.0	0.0	65.3
軽ボンバン・70代以上	40	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	46.6	28.0	25.3	76.7
軽ボンバン・60代以上 計	78	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.8	31.8	24.0	14.4	13.0	71.2
軽ボンバン・65歳以上 計	65	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.2	28.8	17.3	15.6	73.0

	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	879	0.2	0.5	0.7	2.2	4.2	3.9	7.2	8.7	7.6	11.6	17.2	17.0	10.9	8.0	62.7
軽キャブバン	374	0.4	1.1	1.1	1.5	5.4	5.4	12.8	11.2	9.4	9.5	12.8	14.8	9.0	5.5	59.3
軽トラック	505	0.0	0.1	0.5	2.6	3.5	3.0	3.8	7.1	6.5	13.0	19.9	18.4	12.0	9.5	64.8
軽商用系・男性 計	757	0.2	0.5	0.9	2.6	3.9	4.0	6.4	8.2	7.0	12.3	17.3	16.5	11.7	8.7	63.1
軽商用系・女性 計	122	0.0	0.6	0.0	0.0	6.5	3.9	12.3	11.5	11.3	7.7	16.6	19.9	5.9	3.9	60.4
軽商用系・20代以下	18	11.5	34.3	54.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.4
軽商用系・30代	53	0.0	0.0	0.0	34.2	65.8	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	102	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.3	64.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.2
軽商用系・50代	163	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	53.2	46.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.3
軽商用系・60代	245	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.4	59.6	0.0	0.0	0.0	65.0
軽商用系・70代以上	298	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.4	30.3	22.3	76.4
軽商用系・60代以上 計	543	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.0	26.6	26.3	16.8	12.4	71.3
軽商用系・65歳以上 計	435	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.4	32.0	20.5	15.1	73.4
軽キャブバン・男性	302	0.5	1.2	1.4	1.9	3.9	5.8	11.0	9.6	9.6	10.4	13.4	15.0	10.3	6.1	60.2
軽キャブバン・女性	72	0.0	1.0	0.0	0.0	10.9	4.2	19.6	17.2	8.7	6.2	10.6	13.8	4.3	3.5	56.3
軽キャブバン・20代以下	12	15.8	43.3	40.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.6
軽キャブバン・30代	25	0.0	0.0	0.0	22.1	77.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.9
軽キャブバン・40代	63	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	29.8	70.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.5
軽キャブバン・50代	90	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.3	45.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.3
軽キャブバン・60代	84	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	42.6	57.4	0.0	0.0	0.0	64.9
軽キャブバン・70代以上	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.3	30.8	18.9	76.0
軽キャブバン・60代以上 計	184	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.4	24.8	28.6	17.5	10.8	71.2
軽キャブバン・65歳以上 計	148	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	30.4	35.0	21.4	13.2	73.3
軽トラック・男性	455	0.0	0.1	0.6	2.9	3.8	3.0	3.9	7.4	5.6	13.3	19.4	17.4	12.5	10.1	64.6
軽トラック・女性	50	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	3.5	2.3	3.8	14.8	9.6	24.8	28.1	8.0	4.4	66.0
軽トラック・20代以下	6	0.0	10.2	89.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.5
軽トラック・30代	28	0.0	0.0	0.0	42.7	57.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.9
軽トラック・40代	39	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.5	55.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.8
軽トラック・50代	73	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	52.2	47.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.4
軽トラック・60代	161	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	39.4	60.6	0.0	0.0	0.0	65.0
軽トラック・70代以上	198	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	46.0	30.1	23.8	76.6
軽トラック・60代以上 計	359	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.8	27.4	25.2	16.5	13.1	71.4
軽トラック・65歳以上 計	287	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	30.7	20.1	15.9	73.4

	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	販売サービス系勤め人	学生	専業主婦・主夫	無職
軽乗用系全体	2134	0.9	0.2	9.3	1.6	0.6	1.9	8.7	15.2	13.3	14.7	0.8	15.8	15.3	1.7
軽乗用車	1754	0.7	0.2	8.8	1.5	0.6	2.0	8.9	15.2	13.5	14.9	0.9	16.1	14.8	1.8
軽ボンバン	380	2.8	0.0	17.6	3.9	0.2	1.3	4.9	14.2	9.5	11.8	0.2	11.5	22.2	0.0
軽乗用系・男性	857	1.2	0.5	14.0	1.9	0.9	4.4	4.3	14.9	21.0	7.3	0.7	0.6	27.6	0.6
軽乗用系・女性	1276	0.7	0.0	6.6	1.4	0.4	0.5	11.2	15.3	8.8	19.1	0.9	24.7	8.1	2.3
軽乗用系・20代以下	135	2.3	0.0	2.9	0.7	0.0	0.0	15.5	12.9	18.3	28.1	10.4	7.7	1.1	0.0
軽乗用系・30代	225	0.0	0.0	6.6	2.2	0.6	1.5	15.3	31.9	12.5	14.4	0.0	12.9	0.5	1.6
軽乗用系・40代	379	0.1	0.5	5.2	1.4	0.3	3.6	11.4	25.1	17.7	21.1	0.0	11.3	1.2	1.2
軽乗用系・50代	419	1.1	0.0	10.9	1.8	1.0	5.0	8.7	18.0	17.7	17.0	0.5	12.8	3.4	2.0
軽乗用系・60代	497	0.5	0.1	10.7	1.9	0.9	0.9	7.8	11.0	13.7	13.5	0.0	19.7	16.7	2.6
軽乗用系・70代以上	479	1.7	0.2	13.3	1.2	0.2	0.0	1.8	1.6	4.2	4.7	0.0	21.9	47.5	1.5
軽乗用系・60代以上 計	976	1.1	0.2	11.9	1.6	0.6	0.5	5.0	6.5	9.2	9.3	0.0	20.8	31.3	2.1
軽乗用系・65歳以上 計	756	1.3	0.1	12.2	1.5	0.4	0.2	3.3	3.9	6.5	6.7	0.0	22.9	38.7	2.2

	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	販売サービス系勤め人	学生	専業主婦・主夫	無職
軽商用系全体	879	25.5	0.8	31.8	0.5	0.7	2.9	1.6	4.2	8.4	7.5	0.0	1.6	14.6	0.0
軽キャブバン	374	4.3	0.2	43.9	0.3	1.5	1.9	3.1	6.3	11.4	9.6	0.0	2.2	15.3	0.0
軽トラック	505	38.6	1.2	24.3	0.7	0.2	3.5	0.6	2.8	6.5	6.2	0.0	1.3	14.1	0.0
軽商用系・男性	757	25.5	0.8	32.2	0.5	0.8	3.4	1.5	3.5	9.1	7.0	0.0	0.0	15.7	0.0
軽商用系・女性	122	25.2	1.0	29.1	0.9	0.0	0.0	1.8	8.1	4.1	10.8	0.0	11.5	7.4	0.0
軽商用系・20代以下	18	0.0	0.0	38.8	0.0	0.0	0.0	4.1	13.8	34.5	8.8	0.0	0.0	0.0	0.0
軽商用系・30代	53	7.6	1.9	33.8	0.0	1.1	1.8	4.3	5.3	15.5	28.8	0.0	0.0	0.0	0.0
軽商用系・40代	102	12.2	0.0	37.0	0.0	2.1	7.1	1.6	9.5	12.1	15.4	0.0	3.0	0.0	0.0
軽商用系・50代	163	9.7	0.6	40.7	0.8	1.2	4.6	4.6	7.5	13.4	15.0	0.0	0.9	1.2	0.0
軽商用系・60代	245	31.4	1.0	32.7	1.4	0.2	4.3	1.2	1.9	9.4	1.4	0.0	1.6	13.5	0.0
軽商用系・70代以上	298	36.2	1.0	24.7	0.0	0.3	0.0	0.0	2.2	1.9	2.7	0.0	1.8	29.1	0.0
軽商用系・60代以上 計	543	34.1	1.0	28.3	0.6	0.3	1.9	0.5	2.1	5.2	2.1	0.0	1.7	22.2	0.0
軽商用系・65歳以上 計	435	36.4	1.2	25.8	0.6	0.3	0.2	0.4	2.0	2.9	2.0	0.0	2.1	26.2	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	677	16.8	38.6	13.7	21.1	9.7	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	287	26.2	47.0	10.3	13.8	2.6
	軽乗用系・中密度	106	14.4	52.1	14.0	15.7	3.8
	軽乗用系・低中密度	165	12.1	36.2	11.5	27.2	13.1
	軽乗用系・低密度	119	15.7	24.4	19.9	23.8	16.2
	軽乗用車・高密度	242	26.9	47.0	10.0	13.3	2.8
	軽乗用車・中密度	94	13.7	52.6	14.1	15.9	3.7
	軽乗用車・低中密度	138	10.6	37.2	11.6	27.0	13.6
	軽乗用車・低密度	98	16.3	22.8	19.7	24.8	16.4
	軽ボンバン・高密度	45	17.7	47.0	15.1	20.2	0.0
	軽ボンバン・中密度	12	48.9	25.1	10.5	8.6	6.9
軽ボンバン・低中密度	27	45.7	12.9	9.2	32.2	0.0	
軽ボンバン・低密度	21	5.2	53.0	24.3	6.0	11.5	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	219	22.6	41.8	10.2	19.9	5.5
	軽乗用系・30～100万人都市	165	15.3	48.7	13.8	17.0	5.1
	軽乗用系・10～30万人未満	102	10.9	33.8	19.6	26.4	9.2
	軽乗用系・10万人未満	191	18.4	32.5	12.2	21.9	15.1

	最寄りの公共交通機関までの距離							
	ベ ー ス	5 0 0 m 以 下	1 k m	1 2 k m	1 3 k m	3 k m 超	ら な い な い 、 わ か	
軽乗用系全体	677	53.9	26.1	13.0	3.2	2.8	0.9	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	287	57.0	29.1	10.3	1.1	0.9	1.7
	軽乗用系・中密度	106	38.7	35.0	21.1	4.7	0.5	0.0
	軽乗用系・低中密度	165	58.0	20.5	14.4	3.7	3.1	0.4
	軽乗用系・低密度	119	55.7	24.9	8.3	3.7	5.9	1.5
	軽乗用車・高密度	242	55.6	29.8	10.7	1.1	0.9	1.8
	軽乗用車・中密度	94	38.1	35.4	21.2	4.8	0.5	0.0
	軽乗用車・低中密度	138	57.5	21.1	14.2	3.8	3.0	0.4
	軽乗用車・低密度	98	55.4	25.2	8.7	3.1	6.0	1.4
	軽ボンバン・高密度	45	74.1	19.3	5.2	1.4	0.0	0.0
	軽ボンバン・中密度	12	71.0	15.8	13.1	0.0	0.0	0.0
軽ボンバン・低中密度	27	69.1	6.0	18.8	1.5	4.6	0.0	
軽ボンバン・低密度	21	60.6	18.5	0.0	14.6	3.8	2.5	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	219	71.4	17.5	5.0	1.4	3.5	1.1
	軽乗用系・30～100万人都市	165	64.7	23.4	8.1	3.1	0.2	0.4
	軽乗用系・10～30万人未満	102	53.4	25.6	14.0	4.9	1.5	0.6
	軽乗用系・10万人未満	191	38.3	32.2	19.8	3.3	5.0	1.4

	最寄りの公共交通機関の運行本数								
	ベ ー ス	4 1 本 時 以 上 に	2 1 5 時 3 間 本 に 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 な い な い 、 わ か	
軽乗用系全体	668	40.9	31.7	18.1	1.0	1.9	0.5	5.9	
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	283	64.4	28.6	2.5	0.2	1.3	0.4	2.6
	軽乗用系・中密度	106	58.2	23.6	8.2	0.6	1.3	0.0	7.9
	軽乗用系・低中密度	163	30.4	36.3	20.7	1.2	2.5	0.0	9.0
	軽乗用系・低密度	116	19.8	34.1	37.1	2.1	2.2	1.4	3.3
	軽乗用車・高密度	238	64.9	28.0	2.6	0.2	1.3	0.5	2.6
	軽乗用車・中密度	94	58.5	23.7	8.2	0.6	1.4	0.0	7.6
	軽乗用車・低中密度	136	30.6	35.9	21.3	1.2	2.5	0.0	8.6
	軽乗用車・低密度	96	20.5	33.6	37.5	2.2	2.0	1.5	2.8
	軽ボンバン・高密度	45	57.5	36.3	1.9	0.0	1.6	0.0	2.7
	軽ボンバン・中密度	12	46.0	20.7	9.9	0.0	0.0	0.0	23.4
軽ボンバン・低中密度	27	26.1	44.9	6.6	0.0	3.2	0.0	19.1	
軽ボンバン・低密度	20	6.2	44.9	30.1	0.0	5.2	0.0	13.6	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	216	58.5	24.6	9.1	0.3	0.0	0.6	6.9
	軽乗用系・30～100万人都市	164	43.3	37.8	9.2	0.4	1.0	0.0	8.2
	軽乗用系・10～30万人未満	101	43.6	26.6	19.4	3.1	1.8	0.0	5.5
	軽乗用系・10万人未満	187	29.5	33.2	28.1	0.8	3.5	0.9	4.0

	狭路走行機会				
	ベース	あたる くさん	ある	ない	
軽乗用系全体	2134	5.0	32.8	62.2	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	4.9	34.3	60.8
	軽乗用系・中密度	295	3.1	34.5	62.3
	軽乗用系・低中密度	648	6.6	32.1	61.3
	軽乗用系・低密度	668	4.1	32.4	63.5
	軽乗用車・高密度	425	4.0	34.8	61.3
	軽乗用車・中密度	247	2.2	34.6	63.2
	軽乗用車・低中密度	534	6.4	31.8	61.9
	軽乗用車・低密度	548	4.2	32.0	63.8
	軽ボンバン・高密度	98	13.5	30.0	56.4
	軽ボンバン・中密度	48	15.9	33.3	50.8
	軽ボンバン・低中密度	114	11.0	40.1	48.9
	軽ボンバン・低密度	120	2.0	38.3	59.7
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	4.5	29.0	66.5
	軽乗用系・30～100万人都市	467	4.3	31.6	64.1
	軽乗用系・10～30万人未満	451	3.1	35.1	61.8
	軽乗用系・10万人未満	823	6.5	32.7	60.7
軽商用系全体	877	11.1	41.5	47.4	
軽キャブバン	374	11.1	37.9	51.0	
軽トラック	503	11.1	43.7	45.2	
人口 密度	軽商用系・高密度	219	8.7	43.0	48.3
	軽商用系・中密度	127	8.0	43.3	48.7
	軽商用系・低中密度	259	11.5	47.0	41.5
	軽商用系・低密度	272	12.0	37.1	50.9
	軽キャブバン・高密度	116	9.9	41.0	49.1
	軽キャブバン・中密度	58	9.5	49.3	41.2
	軽キャブバン・低中密度	101	13.4	41.2	45.4
	軽キャブバン・低密度	99	10.3	29.6	60.1
	軽トラック・高密度	103	6.5	46.6	46.9
	軽トラック・中密度	69	6.6	37.5	55.9
	軽トラック・低中密度	158	10.4	50.6	39.0
	軽トラック・低密度	173	12.8	40.2	47.1

	郵便局や銀行などの金融機関					
	ベース	で近 いの け る 徒 歩 ・ 自 転 車	公 共 交 通 機 関 で 行 け る	げ 公 共 交 通 機 関 を 乗 り 継 ぎ	な い 公 共 交 通 機 関 で は 行 け ない	
軽乗用系全体	2126	73.3	13.0	3.2	10.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	82.4	11.5	2.4	3.7
	軽乗用系・中密度	295	82.2	9.4	3.4	5.1
	軽乗用系・低中密度	646	70.8	13.4	3.7	12.1
	軽乗用系・低密度	662	69.6	14.2	3.0	13.2
	軽乗用車・高密度	425	82.4	12.1	2.6	2.9
	軽乗用車・中密度	247	84.0	8.8	3.5	3.7
	軽乗用車・低中密度	532	71.3	13.4	3.5	11.8
	軽乗用車・低密度	543	70.0	14.4	2.5	13.1
	軽ボンバン・高密度	98	83.3	5.1	0.7	10.9
	軽ボンバン・中密度	48	56.9	18.2	1.0	23.8
	軽ボンバン・低中密度	114	60.4	14.5	7.7	17.4
	軽ボンバン・低密度	119	63.9	11.4	9.8	15.0
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	84.6	11.7	1.9	1.8
	軽乗用系・30～100万人都市	467	81.7	10.3	2.1	6.0
	軽乗用系・10～30万人未満	450	72.9	13.3	2.7	11.1
	軽乗用系・10万人未満	816	67.0	14.4	4.4	14.3

	病院・医院					幼稚園・保育園					
	ベ ー ス	近 い の で 徒 歩 ・ 自 転	る 公 共 交 通 機 関 で 行 け る	継 ぎ ば 行 け る 公 共 交 通 機 関 を 乗 り	け な い 公 共 交 通 機 関 で は 行 け な い	ベ ー ス	近 い の で 徒 歩 ・ 自 転	る 公 共 交 通 機 関 で 行 け る	継 ぎ ば 行 け る 公 共 交 通 機 関 を 乗 り	け な い 公 共 交 通 機 関 で は 行 け な い	
軽乗用系全体	2120	48.6	25.3	10.7	15.3	2080	66.0	15.6	5.9	12.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	522	63.0	22.0	8.5	6.4	513	77.9	12.0	4.1	5.9
	軽乗用系・中密度	295	58.0	17.5	13.9	10.5	293	77.2	8.2	6.9	7.8
	軽乗用系・低中密度	646	46.6	23.9	12.2	17.4	640	62.3	18.2	7.2	12.4
	軽乗用系・低密度	657	42.6	30.4	9.0	18.0	634	61.9	16.8	4.8	16.6
	軽乗用車・高密度	424	64.2	22.2	8.0	5.7	417	78.1	12.3	4.1	5.6
	軽乗用車・中密度	247	57.6	18.2	13.9	10.3	246	77.2	8.5	6.3	8.0
	軽乗用車・低中密度	532	46.9	23.9	12.0	17.2	527	62.8	18.1	7.0	12.1
	軽乗用車・低密度	540	42.8	30.7	8.8	17.7	522	62.4	16.9	4.5	16.2
	軽ボンバン・高密度	98	51.8	20.9	13.7	13.6	96	75.8	9.6	5.0	9.7
	軽ボンバン・中密度	48	63.8	8.6	13.8	13.7	47	77.0	3.8	14.1	5.1
軽ボンバン・低中密度	114	40.3	24.2	15.8	19.7	113	51.0	20.8	10.1	18.1	
軽ボンバン・低密度	117	39.9	25.8	11.4	22.9	112	53.8	14.9	9.2	22.2	
人口 規模	軽乗用系・大都市	392	61.8	24.2	9.2	4.8	387	76.0	15.7	4.4	3.9
	軽乗用系・30～100万人都市	466	57.2	24.0	9.0	9.7	458	72.5	13.9	6.4	7.1
	軽乗用系・10～30万人未満	448	47.0	26.5	11.5	15.0	435	66.1	15.0	5.6	13.3
	軽乗用系・10万人未満	814	42.6	25.4	11.5	20.5	800	60.7	16.7	6.0	16.5

	通勤・通学手段									
	ベ ー ス	転 車 し て 自 分 で 運	る 車 送 迎 に よ	乗 合 バ ス	鉄 道	ハ イ ク	自 転 車	徒 歩	そ の 他	
軽乗用系全体	1393	86.1	1.2	0.9	4.1	2.0	7.0	6.2	0.1	
人口 密度	軽乗用系・高密度	372	67.0	0.8	3.3	13.7	2.5	14.1	8.9	0.4
	軽乗用系・中密度	192	82.3	1.4	1.3	6.3	1.4	9.7	6.1	0.0
	軽乗用系・低中密度	399	86.4	2.0	0.3	2.6	3.1	6.5	4.6	0.0
	軽乗用系・低密度	430	93.8	0.6	0.5	1.4	0.9	4.0	6.6	0.1
	軽乗用車・高密度	303	66.4	0.7	2.8	14.7	2.2	14.3	9.2	0.4
	軽乗用車・中密度	160	81.5	0.9	1.2	6.6	1.4	9.5	6.4	0.0
	軽乗用車・低中密度	333	86.9	2.1	0.3	2.7	2.5	5.9	4.3	0.0
	軽乗用車・低密度	362	94.1	0.6	0.5	1.3	0.8	3.9	6.4	0.1
	軽ボンバン・高密度	69	74.4	2.7	8.3	2.8	5.3	11.9	6.1	0.6
	軽ボンバン・中密度	32	93.6	8.7	1.6	2.7	1.5	11.8	1.8	0.0
軽ボンバン・低中密度	66	76.3	1.2	0.4	0.0	14.5	18.7	10.3	0.3	
軽ボンバン・低密度	68	88.4	0.0	0.6	2.7	4.1	5.1	10.3	0.7	
人口 規模	軽乗用系・大都市	276	69.5	1.3	5.1	14.4	2.8	9.7	8.6	0.7
	軽乗用系・30～100万人都市	293	78.9	2.6	1.2	3.1	5.0	10.6	5.8	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	282	85.6	1.2	0.8	1.2	1.4	8.4	11.0	0.1
	軽乗用系・10万人未満	542	92.9	0.6	0.0	4.2	0.7	3.9	3.1	0.1

	食品買い物交通手段									
	ベ ー ス	転 車 し て 自 分 で 運	る 車 送 迎 に よ	乗 合 バ ス	鉄 道	ハ イ ク	自 転 車	徒 歩	そ の 他	
軽乗用系全体	2127	91.2	4.8	0.1	0.1	1.1	7.7	9.7	0.1	
人口 密度	軽乗用系・高密度	522	81.9	3.1	0.0	0.3	1.0	17.9	12.1	0.0
	軽乗用系・中密度	295	90.4	4.6	0.3	0.4	2.5	10.5	10.1	0.5
	軽乗用系・低中密度	647	91.1	4.9	0.1	0.0	1.0	7.5	8.9	0.0
	軽乗用系・低密度	663	94.6	5.3	0.1	0.0	0.8	3.6	9.6	0.0
	軽乗用車・高密度	425	82.4	3.1	0.0	0.4	0.8	18.2	11.6	0.0
	軽乗用車・中密度	247	90.0	4.6	0.3	0.4	2.6	10.3	10.6	0.5
	軽乗用車・低中密度	533	91.4	4.7	0.1	0.0	0.9	7.7	8.9	0.0
	軽乗用車・低密度	546	94.8	5.3	0.1	0.0	0.8	3.2	9.3	0.0
	軽ボンバン・高密度	97	77.7	3.1	0.0	0.0	2.4	15.3	17.2	0.4
	軽ボンバン・中密度	48	96.4	4.9	0.0	0.0	0.3	13.0	2.5	0.0
軽ボンバン・低中密度	114	84.7	9.1	0.0	0.0	1.9	4.6	9.0	0.0	
軽ボンバン・低密度	117	90.6	4.9	0.2	0.0	2.3	9.5	14.9	0.0	
人口 規模	軽乗用系・大都市	392	82.1	4.3	0.6	0.5	2.3	13.5	13.4	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	466	89.6	4.1	0.2	0.0	1.5	9.7	8.6	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	449	92.6	5.1	0.0	0.0	1.4	7.4	8.8	0.2
	軽乗用系・10万人未満	820	92.9	5.0	0.0	0.1	0.5	5.8	10.1	0.0

	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	2133	6.1	28.3	2.4	8.0	46.7	8.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	5.8	30.9	1.6	5.1	47.7	8.8
	軽乗用系・中密度	295	5.1	30.1	1.3	5.7	50.1	7.7
	軽乗用系・低中密度	647	6.7	28.4	2.7	8.7	45.4	8.1
	軽乗用系・低密度	668	5.9	26.6	2.8	9.1	46.6	8.9
	軽乗用車・高密度	425	4.8	28.7	1.5	5.4	50.0	9.6
	軽乗用車・中密度	247	5.3	27.4	1.4	6.0	51.8	8.2
	軽乗用車・低中密度	534	6.5	27.7	2.6	8.9	46.2	8.1
	軽乗用車・低密度	548	6.0	25.8	2.9	9.1	47.5	8.7
	軽ボンバン・高密度	98	15.2	52.8	2.9	2.6	25.5	0.9
	軽ボンバン・中密度	48	3.6	67.2	0.3	2.0	25.9	1.0
	軽ボンバン・低中密度	113	11.4	43.2	4.2	4.3	28.9	8.1
軽ボンバン・低密度	120	4.8	39.8	1.2	9.4	32.3	12.5	
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	7.0	26.5	2.3	9.8	47.2	7.2
	軽乗用系・30～100万人都市	467	6.7	31.9	2.2	6.4	42.2	10.5
	軽乗用系・10～30万人未満	450	3.5	27.7	2.1	8.7	48.6	9.4
	軽乗用系・10万人未満	823	7.1	27.1	2.8	8.1	47.8	7.1

	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	2134	0.7	3.0	3.3	4.7	6.3	7.5	10.1	9.0	9.9	11.0	12.9	13.0	5.1	3.5	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	0.4	2.2	3.0	2.7	9.7	11.5	9.6	9.5	12.8	9.4	10.7	13.0	2.9	2.7
	軽乗用系・中密度	295	0.0	2.8	2.6	4.3	4.8	8.2	9.9	12.8	10.8	11.1	12.0	13.9	5.8	1.0
	軽乗用系・低中密度	648	0.6	3.1	3.3	5.3	7.0	6.8	11.6	8.7	9.4	9.8	13.1	12.0	4.8	4.5
	軽乗用系・低密度	668	1.0	3.2	3.6	4.9	5.1	6.7	9.0	7.9	9.0	12.7	13.7	13.7	6.0	3.6
	軽乗用車・高密度	425	0.4	2.1	2.9	2.9	10.5	11.2	10.1	9.9	12.9	9.5	9.8	12.8	2.8	2.2
	軽乗用車・中密度	247	0.0	3.0	2.7	4.6	5.1	7.7	9.5	13.0	10.2	11.1	11.8	14.5	5.8	1.1
	軽乗用車・低中密度	534	0.7	3.0	3.4	5.4	7.2	7.0	11.9	8.8	9.8	9.7	12.3	11.8	4.4	4.4
	軽乗用車・低密度	548	0.9	3.3	3.3	5.0	5.3	6.7	9.4	7.3	9.2	13.1	13.9	13.7	5.9	3.1
	軽ボンバン・高密度	98	0.6	2.8	4.5	0.8	1.8	14.1	4.8	5.3	11.4	8.7	19.5	14.0	3.9	7.7
	軽ボンバン・中密度	48	0.0	0.0	2.1	0.0	0.9	14.3	16.1	10.3	17.9	12.0	15.2	4.9	5.7	0.7
	軽ボンバン・低中密度	114	0.0	4.3	2.2	1.7	2.3	1.8	5.3	6.6	0.7	11.2	29.9	15.5	12.3	6.2
軽ボンバン・低密度	120	2.6	1.7	8.6	2.8	2.4	6.4	2.7	16.4	5.5	7.7	9.9	14.9	8.1	10.3	
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	0.1	3.1	2.6	2.9	6.9	10.9	9.7	10.8	13.5	10.3	12.7	10.0	4.2	2.3
	軽乗用系・30～100万人都市	467	0.3	2.3	2.9	3.4	7.3	7.6	8.6	8.2	11.2	9.6	16.4	13.3	4.7	4.4
	軽乗用系・10～30万人未満	451	0.4	2.7	2.9	4.4	5.2	5.9	9.7	12.4	10.9	9.4	12.0	13.5	5.2	5.3
	軽乗用系・10万人未満	823	1.1	3.5	3.9	5.9	6.4	7.8	11.2	7.0	7.8	12.9	11.7	13.2	5.5	2.1
軽商用系全体	879	0.2	0.5	0.7	2.2	4.2	3.9	7.2	8.7	7.6	11.6	17.2	17.0	10.9	8.0	
軽キャブバン	374	0.4	1.1	1.1	1.5	5.4	5.4	12.8	11.2	9.4	9.5	12.8	14.8	9.0	5.5	
軽トラック	505	0.0	0.1	0.5	2.6	3.5	3.0	3.8	7.1	6.5	13.0	19.9	18.4	12.0	9.5	
人口 密度	軽商用系・高密度	219	0.6	2.0	1.8	3.9	5.2	5.2	8.3	8.9	10.3	9.1	19.4	14.0	8.4	3.0
	軽商用系・中密度	127	0.0	0.0	0.8	2.8	0.0	3.9	9.8	11.6	12.2	17.2	11.3	14.0	13.6	2.8
	軽商用系・低中密度	260	0.0	0.7	1.2	2.1	5.3	5.1	4.4	9.7	7.5	11.0	13.8	20.0	11.9	7.4
	軽商用系・低密度	273	0.2	0.0	0.1	1.7	4.1	2.9	8.3	7.3	6.1	11.7	20.1	16.4	10.3	10.7
	軽キャブバン・高密度	116	0.9	2.6	2.4	3.9	7.2	5.9	9.2	11.3	11.2	6.4	18.6	10.4	6.1	4.0
	軽キャブバン・中密度	58	0.0	0.0	1.7	4.0	0.0	3.0	14.3	11.6	15.5	10.7	10.7	15.0	13.0	0.5
	軽キャブバン・低中密度	101	0.0	1.9	1.2	0.9	5.5	7.5	6.4	13.5	8.3	8.1	10.6	19.3	12.2	4.6
	軽キャブバン・低密度	99	0.6	0.0	0.0	0.0	6.0	4.2	19.8	9.1	7.5	12.0	12.2	13.2	6.6	8.9
	軽トラック・高密度	103	0.0	0.9	0.7	3.9	1.6	4.0	6.7	4.6	8.6	14.0	20.7	20.5	12.6	1.2
	軽トラック・中密度	69	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	4.7	5.5	11.6	9.1	23.4	11.9	12.9	14.2	5.0
	軽トラック・低中密度	159	0.0	0.0	1.2	2.9	5.1	3.6	3.1	7.3	7.0	12.7	15.8	20.4	11.7	9.1
軽トラック・低密度	174	0.0	0.0	0.2	2.4	3.3	2.3	3.5	6.6	5.6	11.5	23.4	17.8	11.9	11.4	

	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	2091	10.2	33.2	23.6	18.4	9.2	3.4	1.6	0.4	
人口密度	軽乗用系・高密度	508	8.2	30.0	30.3	16.6	8.3	4.7	1.5	0.4
	軽乗用系・中密度	294	7.0	35.0	22.2	20.2	9.3	4.6	1.7	0.0
	軽乗用系・低中密度	637	12.3	32.5	23.0	20.5	6.8	2.2	1.7	0.8
	軽乗用系・低密度	652	10.0	34.3	22.3	16.4	11.7	3.8	1.4	0.1
	軽乗用車・高密度	415	8.2	29.6	29.6	16.7	8.9	4.9	1.6	0.5
	軽乗用車・中密度	247	7.2	35.4	22.5	19.7	9.4	4.0	1.8	0.0
	軽乗用車・低中密度	528	11.9	32.1	23.3	21.0	6.8	2.2	1.8	0.9
	軽乗用車・低密度	541	9.6	35.0	22.5	16.4	11.4	3.8	1.4	0.0
	軽ボンバン・高密度	93	8.7	33.6	36.9	15.0	2.6	2.9	0.4	0.0
	軽ボンバン・中密度	47	4.2	29.3	17.1	27.3	8.2	13.9	0.0	0.0
	軽ボンバン・低中密度	109	21.4	42.4	17.5	10.3	7.2	1.4	0.0	0.0
	軽ボンバン・低密度	111	16.4	23.3	20.3	16.9	16.2	4.5	1.1	1.3
人口規模	軽乗用系・大都市	384	11.3	32.3	29.2	14.7	6.8	3.9	1.8	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	454	11.8	34.1	25.7	19.6	6.3	0.7	1.1	0.6
	軽乗用系・10～30万人未満	444	9.4	37.0	20.9	18.6	9.4	2.9	1.8	0.0
	軽乗用系・10万人未満	809	9.8	30.6	23.0	18.5	10.9	5.0	1.6	0.6

	ライフステージ							
	ベース	未婚	既婚子なし	未既婚学・末子	小既婚中婚学・末子	高既婚校婚生・末子	既婚子独立	
軽乗用系全体	1956	15.2	1.9	11.1	13.7	23.2	34.9	
人口密度	軽乗用系・高密度	486	11.6	2.5	12.2	15.9	27.0	30.8
	軽乗用系・中密度	284	11.2	1.9	10.9	10.5	28.4	37.1
	軽乗用系・低中密度	577	16.8	1.8	11.5	12.7	23.1	34.0
	軽乗用系・低密度	609	16.3	1.6	10.3	15.1	20.3	36.2
	軽乗用車・高密度	397	10.9	2.7	12.4	16.4	27.1	30.5
	軽乗用車・中密度	239	11.6	2.0	10.5	11.0	28.3	36.6
	軽乗用車・低中密度	490	16.7	1.9	12.0	12.8	23.4	33.2
	軽乗用車・低密度	506	16.3	1.7	10.4	15.0	20.4	36.2
	軽ボンバン・高密度	89	18.5	1.3	9.9	10.6	26.0	33.6
	軽ボンバン・中密度	45	6.1	0.0	16.9	2.6	30.4	44.1
	軽ボンバン・低中密度	87	18.4	0.5	1.6	11.1	14.8	53.6
	軽ボンバン・低密度	103	16.5	0.1	10.2	16.7	19.8	36.7
人口規模	軽乗用系・大都市	364	18.0	2.7	8.1	13.2	26.9	31.1
	軽乗用系・30～100万人都市	419	14.4	2.6	9.6	11.7	25.6	36.1
	軽乗用系・10～30万人未満	418	13.1	1.1	10.6	11.5	25.6	38.1
	軽乗用系・10万人未満	755	16.4	1.8	12.7	16.2	19.9	33.0
軽商用系全体	676	10.3	1.3	4.8	6.3	7.9	69.3	
軽キャブバン	274	16.3	1.0	6.2	11.6	8.1	56.8	
軽トラック	402	7.0	1.5	4.1	3.4	7.8	76.2	
人口密度	軽商用系・高密度	157	13.4	2.0	9.3	8.8	7.0	59.4
	軽商用系・中密度	102	6.1	0.0	6.0	9.7	6.5	71.7
	軽商用系・低中密度	204	12.9	2.3	4.1	4.7	9.3	66.7
	軽商用系・低密度	213	8.7	0.8	4.1	6.2	7.5	72.8
	軽キャブバン・高密度	85	14.4	2.3	14.5	10.2	7.9	50.5
	軽キャブバン・中密度	44	7.6	0.0	5.9	17.6	6.5	62.4
	軽キャブバン・低中密度	76	18.0	0.6	6.3	7.5	10.6	57.1
	軽キャブバン・低密度	69	18.9	1.0	1.7	14.1	6.4	57.9
	軽トラック・高密度	72	11.5	1.5	0.0	6.3	5.3	75.4
	軽トラック・中密度	58	4.6	0.0	6.0	2.4	6.6	80.5
	軽トラック・低中密度	128	9.9	3.3	2.8	3.1	8.5	72.4
	軽トラック・低密度	144	5.2	0.7	5.0	3.5	7.9	77.9

	主運転者職業						
	ベース	イ ム ～ 勤 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	2134	34.0	22.1	11.4	0.6	31.9	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	34.8	26.2	13.5	0.0	25.5
	軽乗用系・中密度	295	33.2	21.9	10.8	0.7	33.4
	軽乗用系・低中密度	648	34.7	21.0	9.3	0.4	34.5
	軽乗用系・低密度	668	33.2	21.9	12.9	1.0	31.0
	軽乗用車・高密度	425	35.2	27.4	12.5	0.0	24.8
	軽乗用車・中密度	247	33.4	22.8	9.7	0.7	33.3
	軽乗用車・低中密度	534	35.1	21.3	8.8	0.3	34.5
	軽乗用車・低密度	548	33.5	22.6	12.2	0.9	30.7
	軽ボンバン・高密度	98	31.1	14.5	22.5	0.0	31.9
	軽ボンバン・中密度	48	29.8	9.9	25.5	1.0	33.8
	軽ボンバン・低中密度	114	26.3	15.4	21.0	3.3	33.9
	軽ボンバン・低密度	120	28.3	11.2	22.5	3.1	34.9
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	35.3	22.5	13.5	0.0	28.7
	軽乗用系・30～100万人都市	467	32.9	19.7	13.1	0.4	33.8
	軽乗用系・10～30万人未満	451	30.5	22.5	12.9	0.8	33.3
	軽乗用系・10万人未満	823	36.3	23.0	9.2	0.8	30.6
軽商用系全体	879	20.4	4.8	32.3	26.3	16.2	
軽キャブバン	374	24.8	9.0	44.2	4.6	17.5	
軽トラック	505	17.6	2.2	24.9	39.9	15.4	
人口 密度	軽商用系・高密度	219	28.6	4.5	42.7	11.8	12.3
	軽商用系・中密度	127	18.8	6.1	46.6	14.4	14.0
	軽商用系・低中密度	260	17.4	6.6	34.9	25.2	16.0
	軽商用系・低密度	273	20.6	3.5	25.2	33.1	17.7
	軽キャブバン・高密度	116	32.3	6.4	44.5	2.8	14.0
	軽キャブバン・中密度	58	14.5	10.6	60.8	3.5	10.6
	軽キャブバン・低中密度	101	21.0	9.7	46.7	4.4	18.1
	軽キャブバン・低密度	99	27.3	9.2	36.5	6.0	21.0
	軽トラック・高密度	103	21.7	1.2	39.5	28.4	9.2
	軽トラック・中密度	69	22.8	1.9	33.0	24.9	17.3
軽トラック・低中密度	159	15.1	4.6	27.5	38.2	14.6	
軽トラック・低密度	174	17.8	1.1	20.5	44.4	16.3	

	世帯年収													
	ベ ー ス	2 0 0 0 万 円 未 満	万 2 0 0 円	万 3 0 0 円	万 4 0 0 円	万 5 0 0 円	万 6 0 0 円	万 7 0 0 円	万 8 0 0 円	万 9 0 0 円	1 1 0 0 万 円	1 1 0 0 万 円	1 1 0 0 万 円	以 上 1 5 0 0 万 円
軽乗用系全体	1743	11.5	13.8	15.5	13.4	12.5	8.5	9.4	5.0	3.8	4.2	1.6	0.9	
人口 密度	軽乗用系・高密度	433	10.5	8.6	13.3	11.5	13.9	10.1	9.8	5.2	5.3	8.7	0.9	2.2
	軽乗用系・中密度	251	6.4	15.1	12.0	16.9	12.0	11.1	12.2	3.0	4.1	4.3	2.7	0.2
	軽乗用系・低中密度	528	11.9	13.2	18.4	12.0	11.7	7.2	9.5	6.5	3.9	3.2	1.3	1.3
	軽乗用系・低密度	531	13.3	15.6	14.7	14.2	13.0	8.2	8.2	4.2	3.1	3.6	1.7	0.3
	軽乗用車・高密度	359	10.1	8.0	12.7	11.3	14.2	10.1	10.0	5.2	5.8	9.3	0.9	2.3
	軽乗用車・中密度	211	6.5	15.1	11.6	17.0	11.4	11.8	11.4	3.1	4.4	4.6	2.9	0.2
	軽乗用車・低中密度	436	11.7	12.8	18.6	11.7	12.1	7.4	9.6	6.2	4.0	3.3	1.3	1.3
	軽乗用車・低密度	441	13.6	14.6	14.8	14.3	13.5	8.1	8.2	4.3	3.2	3.3	1.8	0.3
	軽ボンバン・高密度	74	15.0	15.1	19.2	13.6	11.0	9.5	7.7	5.5	0.3	0.7	1.4	1.0
	軽ボンバン・中密度	40	4.7	15.5	18.0	15.0	20.3	1.7	23.2	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0
	軽ボンバン・低中密度	92	15.2	22.0	14.4	19.5	3.4	2.6	6.3	11.0	2.5	1.0	1.4	0.6
	軽ボンバン・低密度	90	9.1	32.6	13.0	11.7	5.5	9.4	8.1	1.9	1.3	7.5	0.0	0.0
人口 規模	軽乗用系・大都市	344	8.7	12.0	14.4	13.1	13.7	9.2	7.8	4.0	4.3	8.8	0.8	3.4
	軽乗用系・30～100万人都市	369	11.6	13.4	18.3	15.0	10.7	8.6	9.0	6.7	3.0	2.2	1.1	0.5
	軽乗用系・10～30万人未満	366	14.7	12.8	12.9	14.0	13.5	8.1	8.9	5.6	4.5	2.5	1.0	1.4
	軽乗用系・10万人未満	664	10.2	15.0	15.9	12.3	12.5	8.5	10.2	4.0	3.7	5.2	2.4	0.3
軽商用系全体	576	13.3	16.1	17.3	13.2	9.0	7.3	5.7	3.8	2.0	6.2	2.3	3.8	
軽キャブバン	229	12.6	17.3	12.8	13.5	11.5	8.1	4.8	4.5	3.1	7.8	1.2	2.9	
軽トラック	347	13.7	15.5	19.8	13.0	7.7	6.9	6.2	3.4	1.4	5.3	2.9	4.3	
人口 密度	軽商用系・高密度	127	5.5	10.5	21.5	10.5	8.9	11.4	7.6	3.2	4.8	8.3	2.0	5.8
	軽商用系・中密度	85	4.6	19.2	8.2	15.2	11.7	11.9	9.6	5.1	2.2	10.3	0.7	1.4
	軽商用系・低中密度	175	13.6	13.1	16.6	12.4	12.7	11.2	5.4	2.5	0.2	6.4	1.2	4.6
	軽商用系・低密度	189	16.3	18.6	18.7	13.8	6.2	3.1	4.8	4.5	2.5	4.8	3.4	3.3
	軽キャブバン・高密度	68	6.1	12.1	22.3	8.9	9.9	10.2	6.6	2.9	3.4	11.0	0.8	5.8
	軽キャブバン・中密度	37	4.1	19.5	7.7	20.4	9.3	8.1	10.0	7.4	2.6	10.9	0.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	65	14.9	8.7	10.9	15.6	15.8	13.2	3.1	0.0	0.0	10.0	3.2	4.4
	軽キャブバン・低密度	59	16.7	27.4	11.6	11.3	8.9	2.2	3.5	8.6	6.0	2.9	0.0	1.0
	軽トラック・高密度	59	4.6	7.9	20.1	13.1	7.2	13.5	9.2	3.8	7.0	3.8	3.9	5.8
	軽トラック・中密度	48	5.0	18.9	8.7	10.2	14.1	15.6	9.2	2.9	1.8	9.6	1.5	2.7
	軽トラック・低中密度	110	12.8	15.9	20.2	10.4	10.8	9.9	6.9	4.0	0.3	4.3	0.0	4.7
	軽トラック・低密度	130	16.2	15.7	21.0	14.6	5.3	3.5	5.2	3.1	1.4	5.5	4.5	4.1

	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	2134	31.3	13.7	55.1	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	44.7	8.9	46.4
	軽乗用系・中密度	295	33.4	14.8	51.9
	軽乗用系・低中密度	648	30.2	15.8	53.9
	軽乗用系・低密度	668	27.1	12.8	60.1
	軽乗用車・高密度	425	44.1	8.6	47.3
	軽乗用車・中密度	247	34.2	13.5	52.3
	軽乗用車・低中密度	534	29.5	15.5	55.0
	軽乗用車・低密度	548	27.2	12.7	60.0
	軽ボンバン・高密度	98	50.2	11.9	37.9
	軽ボンバン・中密度	48	21.2	32.5	46.3
	軽ボンバン・低中密度	114	45.3	23.1	31.6
	軽ボンバン・低密度	120	25.5	13.3	61.3
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	47.0	9.7	43.3
	軽乗用系・30～100万人都市	467	38.8	15.1	46.1
	軽乗用系・10～30万人未満	451	30.4	14.9	54.7
	軽乗用系・10万人未満	823	24.9	13.0	62.2

	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	2134	79.9	12.6	7.5	0.1	2134	81.0	19.0	
人口密度	軽乗用系・高密度	523	79.0	15.5	5.4	0.1	523	83.2	16.8
	軽乗用系・中密度	295	79.3	14.4	6.3	0.0	295	93.4	6.6
	軽乗用系・低中密度	648	79.6	12.2	8.2	0.0	648	88.8	11.2
	軽乗用系・低密度	668	80.6	11.5	7.8	0.1	668	68.5	31.5
	軽乗用車・高密度	425	78.8	15.2	5.9	0.1	425	85.0	15.0
	軽乗用車・中密度	247	81.3	12.0	6.7	0.0	247	94.2	5.8
	軽乗用車・低中密度	534	80.0	11.3	8.6	0.0	534	89.6	10.4
	軽乗用車・低密度	548	80.9	10.9	8.1	0.1	548	68.8	31.2
	軽ボンバン・高密度	98	81.0	18.6	0.4	0.0	98	66.0	34.0
	軽ボンバン・中密度	48	51.9	48.1	0.0	0.0	48	82.7	17.3
	軽ボンバン・低中密度	114	70.2	29.8	0.0	0.0	114	71.6	28.4
	軽ボンバン・低密度	120	75.5	20.4	4.0	0.0	120	64.6	35.4
人口規模	軽乗用系・大都市	393	77.9	15.8	6.2	0.2	393	72.0	28.0
	軽乗用系・30～100万人都市	467	80.5	12.9	6.6	0.0	467	88.8	11.2
	軽乗用系・10～30万人未満	451	79.2	12.0	8.8	0.0	451	80.9	19.1
	軽乗用系・10万人未満	823	80.4	12.2	7.3	0.1	823	78.9	21.1

	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	2134	31.3	46.2	22.6	
人口密度	軽乗用系・高密度	523	44.7	43.1	12.2
	軽乗用系・中密度	295	33.4	47.6	19.0
	軽乗用系・低中密度	648	30.2	45.9	23.9
	軽乗用系・低密度	668	27.1	47.0	25.9
	軽乗用車・高密度	425	44.1	43.5	12.3
	軽乗用車・中密度	247	34.2	46.7	19.0
	軽乗用車・低中密度	534	29.5	46.5	23.9
	軽乗用車・低密度	548	27.2	48.1	24.7
	軽ボンバン・高密度	98	50.2	39.0	10.8
	軽ボンバン・中密度	48	21.2	60.1	18.7
	軽ボンバン・低中密度	114	45.3	31.1	23.5
	軽ボンバン・低密度	120	25.5	30.3	44.3
人口規模	軽乗用系・大都市	393	47.0	38.5	14.5
	軽乗用系・30～100万人都市	467	38.8	44.1	17.0
	軽乗用系・10～30万人未満	451	30.4	47.0	22.6
	軽乗用系・10万人未満	823	24.9	48.2	26.9
軽商用系全体	878	15.8	34.7	49.4	
軽キャブバン	373	22.3	35.3	42.4	
軽トラック	505	11.8	34.4	53.8	
人口密度	軽商用系・高密度	219	27.1	38.2	34.8
	軽商用系・中密度	127	13.9	38.3	47.8
	軽商用系・低中密度	260	14.4	33.7	51.9
	軽商用系・低密度	272	14.4	33.8	51.8
	軽キャブバン・高密度	116	28.2	39.6	32.2
	軽キャブバン・中密度	58	14.5	42.9	42.7
	軽キャブバン・低中密度	101	21.4	41.0	37.7
	軽キャブバン・低密度	98	22.3	25.4	52.3
	軽トラック・高密度	103	24.9	35.6	39.5
	軽トラック・中密度	69	13.3	34.0	52.7
軽トラック・低中密度	159	10.0	29.1	60.9	
軽トラック・低密度	174	11.1	37.3	51.6	

	併有車の所有形態				
	ベース	一人用車を 持っている 個人が 自分の専	用途によ って使 い分	自分が 用途に よって	
軽乗用系全体	1375	81.9	10.8	7.2	
人口 密度	軽乗用系・高密度	263	71.6	20.5	7.9
	軽乗用系・中密度	188	75.1	17.3	7.6
	軽乗用系・低中密度	436	82.8	8.9	8.3
	軽乗用系・低密度	488	85.9	8.2	5.9
	軽乗用車・高密度	214	71.4	20.8	7.8
	軽乗用車・中密度	155	76.2	15.8	8.0
	軽乗用車・低中密度	371	83.2	8.5	8.3
	軽乗用車・低密度	397	86.5	7.8	5.7
	軽ボンバン・高密度	49	74.1	16.9	9.0
	軽ボンバン・中密度	33	62.4	34.5	3.1
	軽ボンバン・低中密度	65	72.1	18.7	9.3
	軽ボンバン・低密度	91	77.8	13.5	8.6
人口 規模	軽乗用系・大都市	188	75.3	19.9	4.8
	軽乗用系・30～100万人都市	281	80.1	10.4	9.5
	軽乗用系・10～30万人未満	299	84.8	10.2	5.0
	軽乗用系・10万人未満	607	82.0	10.1	7.9
軽商用系全体	720	48.6	28.1	23.3	
軽キャブバン	290	41.9	36.0	22.1	
軽トラック	430	52.3	23.7	24.0	
人口 密度	軽商用系・高密度	160	32.8	37.8	29.4
	軽商用系・中密度	106	39.0	31.1	29.9
	軽商用系・低中密度	222	47.4	28.0	24.6
	軽商用系・低密度	232	54.7	25.4	19.9
	軽キャブバン・高密度	83	34.4	41.4	24.2
	軽キャブバン・中密度	48	39.9	28.3	31.8
	軽キャブバン・低中密度	81	42.4	33.3	24.4
	軽キャブバン・低密度	78	45.9	38.4	15.7
	軽トラック・高密度	77	30.0	31.4	38.6
	軽トラック・中密度	58	38.2	33.8	28.0
	軽トラック・低中密度	141	50.1	25.1	24.8
	軽トラック・低密度	154	57.9	20.7	21.4

	購入形態					
	ベース	買い 替え	増 車	再 購 入	新 規	
軽乗用系全体	2133	78.5	9.9	2.3	9.3	
人口 密度	軽乗用系・高密度	523	71.5	12.1	4.1	12.3
	軽乗用系・中密度	295	77.6	11.2	1.1	10.1
	軽乗用系・低中密度	648	78.1	8.9	2.2	10.8
	軽乗用系・低密度	667	81.4	9.7	2.3	6.5
	軽乗用車・高密度	425	72.1	12.5	3.5	11.9
	軽乗用車・中密度	247	77.3	11.1	1.0	10.6
	軽乗用車・低中密度	534	78.1	8.9	2.1	10.8
	軽乗用車・低密度	548	82.2	9.4	2.3	6.1
	軽ボンバン・高密度	98	65.1	8.5	10.1	16.3
	軽ボンバン・中密度	48	81.6	13.3	2.2	3.0
	軽ボンバン・低中密度	114	76.9	9.4	4.2	9.5
	軽ボンバン・低密度	119	70.7	14.8	2.0	12.5
人口 規模	軽乗用系・大都市	393	76.1	11.7	3.0	9.2
	軽乗用系・30～100万人都市	467	77.5	10.1	2.8	9.6
	軽乗用系・10～30万人未満	450	81.5	8.3	1.6	8.6
	軽乗用系・10万人未満	823	77.6	10.5	2.4	9.5

	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（全体の感じ）	機構・メカニズム	加速性能	コナーリング時の安定感	感	高速走行時の安定	性	悪路、雪道の走破	良さ	ブレーキの効きの	走行時の静粛性	走り（運転すること）	走り（運転すること）	走り（運転すること）	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	2112	53.3	35.6	21.7	5.7	3.4	1.8	1.5	3.5	2.6	3.1	3.2	5.3	2.4	42.5	29.7	31.6	20.8	32.7					
人口密度	軽乗用系・高密度	518	53.8	34.1	23.6	6.2	3.2	2.0	1.4	3.0	1.2	2.3	4.9	6.0	2.5	43.8	30.7	34.8	22.0	37.8				
	軽乗用系・中密度	293	53.4	31.9	22.6	5.2	4.1	1.9	1.2	0.7	2.6	1.4	2.4	3.3	2.8	40.6	30.5	34.6	21.2	33.6				
	軽乗用系・低中密度	640	52.4	36.0	19.2	5.9	3.4	2.6	1.4	2.1	2.2	3.4	2.2	5.7	1.6	42.3	29.7	27.9	20.6	31.5				
	軽乗用系・低密度	661	53.9	36.9	23.2	5.5	3.3	1.0	1.8	5.9	3.5	3.7	3.8	5.4	2.9	42.9	29.2	33.1	20.5	31.9				
	軽乗用車・高密度	421	56.8	34.8	24.3	6.4	3.1	2.2	1.5	2.9	1.2	2.5	5.0	5.0	2.8	44.6	31.7	35.7	23.0	37.7				
	軽乗用車・中密度	246	53.7	31.2	22.8	4.6	4.4	2.0	1.3	0.7	2.6	1.5	2.4	3.5	3.0	41.3	30.0	35.2	21.4	33.7				
	軽乗用車・低中密度	529	53.6	37.2	19.9	5.7	3.5	2.7	1.4	2.0	2.2	3.5	1.9	5.9	1.6	41.7	29.0	28.1	21.0	32.0				
	軽乗用車・低密度	544	56.0	38.6	24.2	5.1	3.5	0.8	1.7	5.8	3.7	3.7	3.9	5.6	2.8	43.0	28.6	33.7	21.1	32.1				
	軽ボンバン・高密度	97	25.0	27.2	17.6	4.1	4.0	0.6	0.0	3.5	0.8	0.5	4.2	15.7	0.0	35.4	21.0	26.3	12.4	38.9				
	軽ボンバン・中密度	47	49.6	41.0	19.8	14.3	0.0	0.9	0.9	1.0	1.7	0.9	2.0	0.0	0.9	30.2	37.0	26.3	17.3	32.4				
軽ボンバン・低中密度	111	26.1	10.1	3.9	11.5	0.9	0.0	0.8	4.4	0.8	0.0	7.5	2.3	1.0	53.3	44.5	22.5	10.6	21.0					
軽ボンバン・低密度	117	23.2	12.4	8.9	12.3	0.8	4.3	3.8	8.4	0.7	2.8	1.8	3.4	3.7	41.4	37.4	24.8	12.8	29.1					
人口規模	軽乗用系・大都市	388	50.2	35.0	19.0	6.2	2.4	1.7	1.4	5.3	2.8	1.8	3.9	5.5	2.5	41.9	28.0	35.8	22.2	35.2				
	軽乗用系・30～100万人都市	461	52.1	31.8	22.0	6.2	3.5	2.0	1.2	2.0	1.8	3.1	3.5	3.8	2.7	47.1	29.9	32.2	22.9	37.8				
	軽乗用系・10～30万人未満	446	55.2	31.9	21.4	6.0	3.6	1.5	1.5	4.0	3.4	3.1	2.3	5.3	2.6	43.9	31.6	34.2	18.3	31.2				
	軽乗用系・10万人未満	817	53.2	39.9	22.2	5.2	3.5	2.0	1.7	3.5	2.5	3.4	3.4	6.1	2.1	39.4	28.8	28.9	21.0	30.6				

	保有車購入重視点																
	ベース	乗り降りしやすいこと	後席ドアがスライ	ルーム（トランク）の大きさ	荷物（トランク）の使いやすさ	シートアレンジが便利、使いやすいこと	小物入れが豊富、使いやすいこと	装備品が豊富、使いやすいこと	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	生産（廃棄）までのCO2排出量が少ないこと	新技術の搭載	安全面における最新技術の搭載	快適性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
軽乗用系全体	2112	24.9	18.1	6.2	4.7	2.8	1.5	29.2	38.8	5.4	2.1	0.5	7.7	2.4	6.4	2.7	
人口密度	軽乗用系・高密度	518	25.3	22.1	6.3	4.2	3.0	1.9	33.7	39.9	5.0	1.1	0.1	7.8	1.1	4.5	2.6
	軽乗用系・中密度	293	30.5	19.7	4.9	5.6	5.0	1.6	29.2	40.8	5.9	1.5	0.2	7.9	3.4	6.2	3.4
	軽乗用系・低中密度	640	22.8	15.9	4.9	4.2	2.8	1.4	27.5	37.6	5.1	2.2	0.2	7.3	2.6	6.8	2.6
	軽乗用系・低密度	661	24.8	18.3	7.9	5.1	2.1	1.4	29.3	38.9	5.6	2.6	1.0	7.9	2.3	6.8	2.5
	軽乗用車・高密度	421	27.1	23.5	4.4	4.1	3.3	2.1	35.0	39.7	5.5	1.2	0.1	8.1	1.2	4.9	2.4
	軽乗用車・中密度	246	31.7	19.4	3.8	5.0	5.3	1.7	30.2	40.5	6.2	1.6	0.2	8.4	3.6	6.6	3.4
	軽乗用車・低中密度	529	23.2	16.1	4.5	4.1	2.7	1.4	27.8	37.9	5.3	2.3	0.2	7.6	2.7	7.0	2.7
	軽乗用車・低密度	544	25.6	18.2	6.6	4.9	2.1	1.5	29.5	39.1	5.9	2.6	1.0	8.4	2.4	7.2	2.3
	軽ボンバン・高密度	97	8.3	8.7	25.0	5.0	0.0	0.0	21.3	41.1	0.0	0.0	0.0	5.1	0.0	0.7	4.6
	軽ボンバン・中密度	47	13.2	23.7	21.2	13.8	0.5	0.0	15.3	45.8	2.0	0.0	0.0	0.9	0.0	1.7	2.7
軽ボンバン・低中密度	111	15.1	13.3	14.2	7.8	3.3	0.8	19.9	32.6	0.6	1.0	0.6	0.9	0.6	1.8	1.7	
軽ボンバン・低密度	117	11.6	19.9	26.5	6.7	2.4	0.0	25.2	36.3	0.5	2.0	0.0	0.8	0.3	1.7	6.9	
人口規模	軽乗用系・大都市	388	20.3	19.0	7.4	2.3	1.8	1.9	32.6	40.8	4.1	1.3	0.5	9.3	1.1	5.3	3.0
	軽乗用系・30～100万人都市	461	22.4	15.3	7.5	5.7	2.0	0.4	30.0	37.5	3.7	2.0	0.3	7.1	2.3	6.3	4.1
	軽乗用系・10～30万人未満	446	27.0	19.3	5.4	6.4	3.0	1.6	28.3	41.1	6.9	2.3	0.5	9.5	2.3	6.5	3.0
	軽乗用系・10万人未満	817	25.7	18.6	5.8	3.6	3.4	1.8	28.6	37.7	5.5	2.2	0.6	6.6	2.8	6.7	1.8

	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	2083	11.5	4.4	2.5	3.4	3.6	3.0	8.5	3.4	8.0	6.3	5.7	11.8	6.1	21.9	
人口密度	軽乗用系・高密度	516	9.7	4.0	1.5	5.0	2.6	2.2	9.2	4.4	8.2	5.5	8.4	8.0	7.3	23.9
	軽乗用系・中密度	291	7.3	6.8	3.0	1.8	3.9	3.5	14.6	3.7	7.3	7.3	5.3	12.4	5.9	17.1
	軽乗用系・低中密度	629	13.1	4.3	3.6	3.0	4.2	3.0	7.3	3.6	8.2	4.7	4.8	12.2	4.8	23.2
	軽乗用系・低密度	647	11.9	3.9	1.6	3.8	3.2	3.0	7.3	2.7	8.0	7.8	5.8	12.4	6.9	21.7
	軽乗用車・高密度	421	9.3	3.7	1.3	4.8	2.5	2.0	8.7	4.6	8.3	6.0	8.7	8.4	7.6	24.2
	軽乗用車・中密度	244	7.1	6.7	2.7	1.4	2.7	3.4	15.0	4.0	7.8	7.6	5.7	12.2	6.2	17.6
	軽乗用車・低中密度	520	12.6	4.2	3.6	3.0	4.2	2.9	7.4	3.7	8.2	4.8	4.7	12.1	5.0	23.7
	軽乗用車・低密度	532	11.0	3.9	1.5	3.9	3.0	2.8	7.5	2.8	8.1	8.2	6.0	12.4	7.3	21.7
	軽ボンバン・高密度	95	13.4	7.2	3.9	7.6	2.8	4.5	14.9	2.5	7.4	0.3	5.2	4.3	5.2	20.6
	軽ボンバン・中密度	47	10.9	8.5	7.3	7.7	21.1	4.1	9.8	0.0	0.7	2.8	0.0	14.1	1.6	11.4
	軽ボンバン・低中密度	109	24.8	6.8	3.0	4.1	4.1	5.7	4.6	1.8	9.7	2.7	6.7	13.2	0.3	12.5
	軽ボンバン・低密度	115	25.5	3.2	2.4	2.6	5.9	6.4	4.4	2.0	6.8	1.7	3.1	12.7	1.3	22.0
人口規模	軽乗用系・大都市	389	12.1	4.9	1.4	5.6	3.2	2.4	6.4	3.1	5.3	5.4	8.1	8.0	6.7	27.4
	軽乗用系・30～100万人都市	459	10.5	4.3	3.6	3.4	3.2	3.5	9.2	4.4	9.7	3.4	6.9	9.1	4.6	24.4
	軽乗用系・10～30万人未満	436	13.7	6.4	1.5	3.4	3.9	1.9	8.1	2.1	6.9	6.9	6.5	14.3	6.5	18.1
	軽乗用系・10万人未満	799	10.4	3.3	2.7	3.0	3.6	3.5	8.8	3.7	8.4	7.6	4.1	12.4	6.5	21.9

	保有車使用頻度							
	ベース	ほとんど毎日	週に4～5日	週に3日	週に1日位	月に2～3日	月に1日以下	
軽乗用系全体	2134	67.6	16.3	10.2	4.2	1.3	0.3	
人口密度	軽乗用系・高密度	523	53.1	17.5	18.1	8.2	2.8	0.3
	軽乗用系・中密度	295	65.7	19.0	8.7	4.8	1.8	0.1
	軽乗用系・低中密度	648	65.5	18.4	10.5	4.4	1.0	0.1
	軽乗用系・低密度	668	75.0	13.1	7.9	2.5	0.9	0.5
	軽乗用車・高密度	425	53.3	16.8	18.1	8.5	3.0	0.2
	軽乗用車・中密度	247	64.5	19.7	9.0	5.0	1.8	0.0
	軽乗用車・低中密度	534	66.3	18.4	10.1	4.1	1.0	0.0
	軽乗用車・低密度	548	76.3	12.6	7.6	2.2	0.9	0.5
	軽ボンバン・高密度	98	51.7	24.0	18.0	4.5	0.2	1.6
	軽ボンバン・中密度	48	83.2	8.3	4.2	1.8	1.5	1.0
	軽ボンバン・低中密度	114	49.5	17.5	18.8	9.8	1.3	3.1
	軽ボンバン・低密度	120	56.8	20.8	12.7	7.4	1.2	1.1
人口規模	軽乗用系・大都市	393	58.3	15.1	16.2	8.2	2.0	0.1
	軽乗用系・30～100万人都市	467	62.5	18.0	12.2	5.6	1.4	0.3
	軽乗用系・10～30万人未満	451	66.0	17.2	10.9	4.2	1.3	0.3
	軽乗用系・10万人未満	823	73.0	15.2	7.7	2.7	1.1	0.3
軽商用系全体	879	61.6	13.4	14.8	5.8	3.5	0.8	
軽キャブバン	374	66.6	14.1	13.2	3.6	2.3	0.3	
軽トラック	505	58.6	13.1	15.9	7.2	4.2	1.1	
人口密度	軽商用系・高密度	219	60.6	19.9	11.4	4.3	3.7	0.0
	軽商用系・中密度	127	58.6	14.7	15.7	6.3	3.2	1.4
	軽商用系・低中密度	260	60.7	17.0	13.8	6.1	1.5	0.9
	軽商用系・低密度	273	63.1	9.2	16.2	6.0	4.7	0.8
	軽キャブバン・高密度	116	62.4	20.6	11.0	3.1	2.9	0.0
	軽キャブバン・中密度	58	72.1	5.0	13.9	5.4	0.7	2.9
	軽キャブバン・低中密度	101	70.2	16.4	7.5	6.0	0.0	0.0
	軽キャブバン・低密度	99	63.9	11.4	19.1	1.2	4.5	0.0
	軽トラック・高密度	103	57.4	18.8	12.3	6.3	5.3	0.0
	軽トラック・中密度	69	45.6	24.1	17.5	7.2	5.6	0.0
軽トラック・低中密度	159	54.7	17.4	17.8	6.2	2.4	1.5	
軽トラック・低密度	174	62.8	8.3	15.0	7.9	4.8	1.1	

	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	2134	34.0	46.5	85.0	36.0	46.3	5.1
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	523	31.4	41.0	87.9	43.2	55.3
	軽乗用系・中密度	295	32.2	42.5	91.8	44.5	49.5
	軽乗用系・低中密度	648	32.6	45.4	84.3	35.0	45.7
	軽乗用系・低密度	668	36.8	50.7	82.3	31.6	42.8
	軽乗用車・高密度	425	30.4	41.3	90.0	44.9	56.9
	軽乗用車・中密度	247	30.3	42.8	92.1	45.6	50.3
	軽乗用車・低中密度	534	31.7	45.8	84.9	35.4	45.5
	軽乗用車・低密度	548	35.8	51.7	83.3	32.3	42.4
	軽ボンバン・高密度	98	41.1	38.3	67.2	27.3	40.5
	軽ボンバン・中密度	48	57.9	38.2	87.9	29.5	38.4
	軽ボンバン・低中密度	114	52.2	36.4	70.8	26.7	49.5
軽ボンバン・低密度	120	50.6	36.9	67.2	20.1	49.5	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	393	31.4	44.1	88.8	41.3	56.5
	軽乗用系・30～100万人都市	467	35.8	40.0	85.9	37.5	49.7
	軽乗用系・10～30万人未満	451	31.3	43.8	84.9	33.1	44.2
	軽乗用系・10万人未満	823	35.1	51.9	83.8	35.9	43.9

	保有車走行距離														
	ベ ー ス	2 0 0 k m 以 下	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m	2 0 0 k m
軽乗用系全体	2121	44.4	20.3	13.3	9.1	5.5	2.9	1.3	0.8	0.4	0.7	0.5	0.7	0.4	0.9
人 口 密 度	軽乗用系・高密度	520	50.8	20.3	9.7	8.4	4.8	2.9	0.1	0.8	0.2	0.6	0.4	0.9	0.0
	軽乗用系・中密度	293	45.0	19.7	15.0	6.4	6.9	2.0	1.4	0.8	0.5	1.5	0.9	0.0	0.0
	軽乗用系・低中密度	643	39.4	22.6	14.4	10.0	5.9	3.4	1.4	0.8	0.3	0.6	0.4	0.9	0.0
	軽乗用系・低密度	665	46.8	18.3	13.0	9.3	4.9	2.7	1.6	0.9	0.5	0.7	0.5	0.8	0.0
	軽乗用車・高密度	423	51.2	20.4	9.1	8.8	4.8	2.6	0.0	0.9	0.2	0.6	0.3	1.0	0.0
	軽乗用車・中密度	246	45.5	19.6	14.5	6.7	6.8	2.2	1.4	0.2	0.5	1.5	1.0	0.0	0.0
	軽乗用車・低中密度	529	39.7	22.3	14.6	10.2	5.5	3.2	1.4	0.9	0.3	0.6	0.4	0.9	0.0
	軽乗用車・低密度	545	46.4	18.3	12.9	9.4	5.2	2.8	1.7	0.9	0.5	0.6	0.4	0.8	0.0
	軽ボンバン・高密度	97	46.8	19.9	15.8	4.3	4.4	5.2	0.7	0.0	0.0	0.4	2.3	0.4	0.0
	軽ボンバン・中密度	47	38.4	21.2	21.2	1.1	7.7	0.0	0.0	8.3	0.0	1.7	0.0	0.4	0.0
	軽ボンバン・低中密度	114	33.8	28.4	10.5	4.9	14.5	6.9	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
軽ボンバン・低密度	120	51.6	18.4	14.0	7.1	1.1	2.3	0.8	0.5	0.5	2.0	1.3	0.5	0.0	
人 口 規 模	軽乗用系・大都市	391	49.4	18.2	11.1	10.8	4.1	3.1	0.1	1.6	0.0	0.0	1.0	0.6	0.0
	軽乗用系・30～100万人都市	463	40.5	22.8	15.6	9.6	6.2	2.0	0.3	0.6	0.1	1.1	0.4	0.8	0.0
	軽乗用系・10～30万人未満	447	49.5	19.3	12.5	6.6	4.7	3.0	2.3	0.3	0.7	0.9	0.2	0.0	0.0
	軽乗用系・10万人未満	820	42.2	20.1	13.2	9.9	6.0	3.3	1.4	1.1	0.4	0.6	0.6	1.2	0.0
軽商用系全体	877	49.0	16.1	9.7	5.8	11.8	1.9	0.7	0.8	1.5	1.3	0.7	0.8	0.0	
軽キャブバン	374	41.3	16.6	8.7	5.5	14.0	4.2	1.8	1.3	2.0	1.4	1.4	1.8	0.0	
軽トラック	503	53.8	15.8	10.2	5.9	10.5	0.5	0.0	0.4	1.2	1.3	0.2	0.1	0.0	
人 口 密 度	軽商用系・高密度	219	40.7	21.5	12.2	5.4	11.4	0.9	0.8	2.0	1.5	1.8	0.8	1.2	0.0
	軽商用系・中密度	127	44.2	15.5	10.1	11.0	12.1	1.4	1.8	0.0	1.4	1.9	0.6	0.0	0.0
	軽商用系・低中密度	258	50.2	17.9	9.3	4.0	8.3	3.1	1.4	1.2	1.6	1.5	0.4	1.2	0.0
	軽商用系・低密度	273	51.2	13.7	9.2	6.0	14.2	1.4	0.0	0.3	1.5	1.0	0.9	0.5	0.0
	軽キャブバン・高密度	116	38.7	20.6	13.0	4.0	12.7	1.1	1.2	3.1	2.2	1.7	0.0	1.8	0.0
	軽キャブバン・中密度	58	27.4	23.7	12.1	9.4	14.1	2.8	3.7	0.0	2.8	4.0	0.0	0.0	0.0
	軽キャブバン・低中密度	101	41.5	14.9	7.7	3.2	12.8	5.8	3.3	2.2	2.8	1.8	0.9	3.0	0.0
	軽キャブバン・低密度	99	47.2	13.5	6.3	7.0	15.6	4.8	0.1	0.0	1.0	0.0	3.0	1.4	0.0
	軽トラック・高密度	103	44.5	23.1	10.7	7.9	9.1	0.4	0.0	0.0	0.0	2.0	2.2	0.0	0.0
	軽トラック・中密度	69	60.1	7.7	8.2	12.5	10.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0
	軽トラック・低中密度	157	55.8	19.9	10.3	4.5	5.3	1.4	0.1	0.5	0.8	1.3	0.0	0.0	0.0
軽トラック・低密度	174	52.8	13.8	10.4	5.6	13.6	0.0	0.0	0.5	1.7	1.4	0.0	0.1	0.0	

	自動車の役割					軽自動車困窮度								
	ベース	生活必需品だ	かになった方が生活が豊	かあった方が生活が豊	る、趣味用品を生活に潤いを与え	が便利	なんとなくあった方	ベース	非常に困る	困る	それほどでもないが	どちらともいえない	あまり困らない	まったく困らない
軽乗用系全体	2134	70.3	22.9	1.6	5.1	2134	27.5	33.0	17.9	16.5	5.0			
人口密度	軽乗用系・高密度	523	42.1	41.8	3.8	12.3	523	22.9	36.8	19.2	16.3	4.8		
	軽乗用系・中密度	295	62.9	30.3	2.0	4.9	295	22.1	33.4	21.0	19.3	4.2		
	軽乗用系・低中密度	648	72.4	21.4	1.0	5.3	648	25.9	32.8	19.9	15.0	6.3		
	軽乗用系・低密度	668	80.3	15.6	1.4	2.7	668	32.4	31.8	14.5	17.1	4.2		
	軽乗用車・高密度	425	42.0	42.2	4.1	11.6	425	21.6	37.8	18.5	17.5	4.5		
	軽乗用車・中密度	247	62.8	30.1	2.0	5.1	247	21.0	33.7	21.4	19.6	4.3		
	軽乗用車・低中密度	534	72.6	21.0	1.0	5.4	534	25.7	33.1	19.8	15.1	6.3		
	軽乗用車・低密度	548	80.2	16.0	1.1	2.7	548	32.5	32.3	14.0	16.9	4.3		
	軽ボンバン・高密度	98	43.0	37.7	0.3	19.1	98	34.8	27.2	26.3	4.1	7.6		
	軽ボンバン・中密度	48	63.3	32.8	2.2	1.7	48	37.6	29.3	16.0	15.1	1.9		
軽ボンバン・低中密度	114	66.6	30.8	0.7	1.9	114	30.4	26.4	21.5	14.8	6.9			
軽ボンバン・低密度	120	81.9	9.7	5.3	3.1	120	31.0	24.2	23.4	19.8	1.7			
人口規模	軽乗用系・大都市	393	45.9	37.6	4.2	12.3	393	23.1	34.9	20.1	16.4	5.4		
	軽乗用系・30～100万人都市	467	56.4	33.8	1.6	8.3	467	24.0	37.5	18.3	15.2	5.0		
	軽乗用系・10～30万人未満	451	74.1	20.0	1.6	4.2	451	28.3	30.3	19.1	16.8	5.6		
	軽乗用系・10万人未満	823	79.9	16.3	1.1	2.7	823	29.6	32.0	16.6	17.1	4.6		

	軽自動車意見:「軽自動車」はライフラインだ						
	ベース	そう思う	ややそう思う	えんちらともい	わあまりそう思	そう思わない	
軽乗用系全体	2134	47.3	26.1	22.7	2.4	1.4	
人口密度	軽乗用系・高密度	523	33.7	29.1	29.2	4.9	3.1
	軽乗用系・中密度	295	42.5	32.8	20.4	2.8	1.5
	軽乗用系・低中密度	648	46.7	26.4	23.8	2.0	1.2
	軽乗用系・低密度	668	54.1	22.7	20.3	1.8	1.1
	軽乗用車・高密度	425	33.2	28.4	30.7	4.9	2.9
	軽乗用車・中密度	247	41.9	34.1	20.3	2.1	1.6
	軽乗用車・低中密度	534	46.7	26.6	23.5	2.0	1.2
	軽乗用車・低密度	548	53.9	23.0	20.0	1.9	1.2
	軽ボンバン・高密度	98	39.1	35.2	15.0	5.0	5.8
	軽ボンバン・中密度	48	51.0	14.3	22.0	12.7	0.0
軽ボンバン・低中密度	114	46.7	20.7	30.7	1.4	0.5	
軽ボンバン・低密度	120	56.4	18.6	23.5	1.1	0.5	
人口規模	軽乗用系・大都市	393	34.8	27.1	29.3	5.9	2.9
	軽乗用系・30～100万人都市	467	41.6	29.3	25.9	1.9	1.2
	軽乗用系・10～30万人未満	451	48.0	28.4	21.1	1.3	1.1
	軽乗用系・10万人未満	823	52.3	23.0	20.7	2.5	1.4
軽商用系全体	879	47.0	24.0	23.5	3.4	2.1	
軽キャブバン	374	46.7	22.6	24.0	4.2	2.7	
軽トラック	505	47.2	24.8	23.2	2.9	1.8	
人口密度	軽商用系・高密度	219	35.5	28.5	28.8	3.6	3.6
	軽商用系・中密度	127	31.4	29.8	30.3	4.3	4.1
	軽商用系・低中密度	260	50.4	21.8	23.8	2.4	1.5
	軽商用系・低密度	273	50.7	23.1	20.6	3.8	1.8
	軽キャブバン・高密度	116	42.7	24.6	25.7	5.0	2.1
	軽キャブバン・中密度	58	32.5	37.0	25.7	2.8	2.0
	軽キャブバン・低中密度	101	50.1	18.6	26.6	2.6	2.2
	軽キャブバン・低密度	99	50.5	20.2	20.2	5.5	3.7
	軽トラック・高密度	103	22.5	35.6	34.5	1.0	6.4
	軽トラック・中密度	69	30.3	23.0	34.8	5.8	6.2
軽トラック・低中密度	159	50.6	23.8	22.1	2.3	1.1	
軽トラック・低密度	174	50.8	24.3	20.8	3.1	1.0	

	車がなくなった場合の困窮度							
	ベース	非常に困る	それがほども困る	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	2134	76.0	15.8	3.3	3.6	1.2		
人口密度	軽乗用系・高密度	523	63.6	23.3	5.9	4.8	2.3	
	軽乗用系・中密度	295	74.4	15.7	5.4	3.9	0.6	
	軽乗用系・低中密度	648	75.4	17.0	2.7	4.1	0.8	
	軽乗用系・低密度	668	81.2	12.2	2.4	2.7	1.5	
	軽乗用車・高密度	425	63.7	23.7	5.9	4.8	1.9	
	軽乗用車・中密度	247	74.5	15.4	5.5	4.0	0.6	
	軽乗用車・低中密度	534	75.5	17.5	2.7	3.5	0.8	
	軽乗用車・低密度	548	81.5	12.2	2.1	2.6	1.5	
	軽ボンバン・高密度	98	63.4	19.6	5.9	5.3	5.9	
	軽ボンバン・中密度	48	73.9	20.4	3.6	2.2	0.0	
人口規模	軽乗用系・大都市	393	63.7	24.4	4.4	6.1	1.5	
	軽乗用系・30～100万人都市	467	65.2	23.7	3.8	5.7	1.5	
	軽乗用系・10～30万人未満	451	76.8	14.4	4.2	3.0	1.6	
	軽乗用系・10万人未満	823	83.4	11.0	2.3	2.5	0.8	
	軽商用系全体	563	68.1	21.9	5.8	3.0	1.1	
	軽キャブバン	263	69.2	20.3	5.6	3.2	1.6	
	軽トラック	300	67.3	23.2	5.9	2.9	0.7	
	人口密度	軽商用系・高密度	133	52.7	29.0	4.1	11.1	3.2
		軽商用系・中密度	79	48.6	35.9	5.5	10.0	0.0
		軽商用系・低中密度	162	73.4	16.5	9.1	0.8	0.2
軽商用系・低密度		189	72.0	21.2	4.2	1.3	1.4	
軽キャブバン・高密度		76	53.5	29.9	3.6	9.0	4.0	
軽キャブバン・中密度		40	57.2	31.8	2.5	8.5	0.0	
軽キャブバン・低中密度		69	71.7	15.3	13.0	0.0	0.0	
軽キャブバン・低密度		78	78.3	16.2	2.0	1.3	2.2	
軽トラック・高密度		57	50.5	26.8	5.3	16.2	1.2	
軽トラック・中密度		39	36.5	41.6	9.8	12.0	0.0	
軽トラック・低中密度	93	74.7	17.3	6.2	1.5	0.3		
軽トラック・低密度	111	68.5	23.9	5.4	1.3	0.9		

	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	大きな車は 燃費が悪く、 経済性が悪い	大きい車は 運転ができ ない	道路条件の 関係で、行 け	駐車スペース 関係で、行 け	狭く、車は 置けなく なる	乗車人数が 少ないので 大	荷物はあ まり載せ ない	で、大 きい車は 適さない の	行動範囲 が広くな らない	気軽に行 けなくな る	車が大 きいとど こに	売が成 り立た なくなる	経済面 で、今 の仕事 や商	その他	特に不 都合な 点はない
軽乗用系全体	2134	31.8	46.6	21.4	31.0	22.6	30.4	13.7	15.3	20.2	13.0	18.9	16.6	2.8	0.4	13.5			
人口密度	軽乗用系・高密度	523	27.4	36.8	15.0	28.3	20.9	28.9	11.7	18.8	18.2	10.3	16.8	15.1	3.2	0.3	14.8		
	軽乗用系・中密度	295	30.3	49.3	20.4	27.9	18.1	29.7	12.9	18.8	22.4	13.3	21.8	14.8	3.2	0.8	13.8		
	軽乗用系・低中密度	648	32.6	45.8	23.2	33.6	22.3	32.6	14.6	15.2	19.5	13.6	18.8	16.7	1.5	0.7	14.3		
	軽乗用系・低密度	668	33.1	49.8	22.1	30.3	25.0	29.1	13.8	13.1	20.8	13.2	18.8	17.6	3.7	0.1	12.3		
	軽乗用車・高密度	425	26.5	38.3	14.9	28.3	17.9	28.8	11.7	18.7	18.6	10.4	17.8	15.1	3.1	0.3	14.7		
	軽乗用車・中密度	247	29.0	49.8	20.5	27.9	17.8	29.1	13.3	18.1	23.9	13.2	22.0	15.2	3.3	0.4	14.4		
	軽乗用車・低中密度	534	32.6	46.4	23.9	33.8	22.6	33.2	14.8	15.3	19.7	13.7	19.2	17.2	1.5	0.7	13.4		
	軽乗用車・低密度	548	32.6	49.4	22.5	30.1	25.0	28.3	13.6	13.0	21.2	13.4	18.6	18.2	3.5	0.1	12.3		
	軽ボンバン・高密度	98	36.7	22.6	15.4	28.5	10.8	29.7	12.4	19.2	13.6	8.7	6.5	15.3	3.9	0.3	15.8		
	軽ボンバン・中密度	48	48.2	41.3	18.6	28.4	21.5	38.2	7.2	29.3	2.3	14.4	18.8	9.4	2.0	7.6	5.2		
人口規模	軽乗用系・大都市	114	32.4	34.1	9.5	30.0	16.3	20.0	9.8	12.7	13.6	10.3	9.2	7.5	1.5	0.0	33.0		
	軽乗用系・30～100万人都市	120	39.8	55.7	16.7	33.0	23.8	40.3	17.0	14.6	16.3	8.9	23.0	8.4	8.0	0.0	12.2		
	軽乗用系・10～30万人未満	393	32.8	39.1	23.7	32.5	19.3	27.2	13.6	19.1	22.3	13.3	17.2	9.9	3.0	0.3	12.7		
	軽乗用系・10万人未満	467	32.7	44.4	19.1	33.1	19.7	30.5	11.8	16.1	17.2	13.4	15.9	19.9	2.3	0.9	14.7		
	軽商用系全体	451	30.8	47.3	22.6	29.5	26.9	33.5	14.2	15.4	21.7	12.6	19.1	15.5	3.6	0.2	13.8		
	軽キャブバン	823	31.8	48.8	21.4	30.4	22.0	29.2	14.4	14.1	20.4	12.9	20.7	16.9	2.5	0.3	13.0		
	軽トラック	879	21.7	26.0	8.1	24.5	10.2	43.9	14.9	12.0	9.8	17.6	9.5	14.0	8.1	0.9	16.1		
	軽商用系・高密度	374	23.9	26.9	12.8	23.7	10.0	36.6	13.7	10.2	9.8	15.2	10.2	16.9	8.6	0.1	21.8		
	軽トラック	505	20.3	25.4	5.1	25.0	10.4	48.3	15.7	13.1	9.8	19.1	9.1	12.1	7.8	1.4	12.5		
	人口密度	軽商用系・中密度	219	14.1	14.3	6.6	18.1	6.3	32.9	22.4	11.6	6.3	13.2	11.0	11.2	6.4	0.8	28.2	
軽商用系・低中密度		127	26.6	19.8	10.6	27.5	3.9	44.4	13.6	11.8	7.3	14.5	7.5	14.0	5.1	0.5	16.0		
軽商用系・低密度		260	18.9	25.7	7.6	21.4	12.1	51.8	11.1	10.4	7.7	21.3	8.5	15.5	9.4	0.0	12.9		
軽キャブバン・高密度		273	24.5	30.3	8.2	27.6	11.2	41.2	15.8	13.2	12.5	16.9	10.3	13.7	8.2	1.6	15.1		
軽キャブバン・中密度		116	15.9	15.8	7.9	19.4	5.6	30.0	18.5	8.8	7.2	13.5	12.3	11.7	6.5	0.5	28.7		
軽キャブバン・低中密度		58	23.0	19.4	11.6	28.2	5.8	38.3	14.0	11.6	9.2	9.3	9.0	17.1	4.6	0.0	17.2		
軽キャブバン・低密度		101	26.3	29.4	11.1	20.1	16.4	44.4	14.1	9.2	9.3	19.7	8.2	18.6	7.7	0.0	17.4		
軽トラック・高密度		99	26.6	33.3	17.3	27.7	8.1	33.0	10.5	11.5	11.7	14.0	11.3	18.2	11.9	0.0	23.2		
軽トラック・中密度		103	10.9	11.4	4.3	15.6	7.5	38.4	29.6	16.8	4.7	12.8	8.4	10.1	6.2	1.3	27.2		
軽トラック・低中密度		69	29.9	20.2	9.7	26.8	2.1	50.2	13.3	12.0	5.5	19.4	6.0	11.0	5.6	1.0	14.9		
軽トラック・低密度	159	14.2	23.3	5.4	22.3	9.4	56.5	9.2	11.1	6.7	22.3	8.7	13.5	10.5	0.0	10.0			
軽トラック・低密度	174	23.7	29.1	4.4	27.5	12.5	44.6	18.1	13.9	12.8	18.1	9.9	11.8	6.7	2.3	11.8			