

2021年度

# 乗用車市場動向調査

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が、1963年度(昭和38年度)以降、継続的に実施しております「乗用車市場動向調査」の2021年度の調査結果がまとまりましたので、ご報告致します。

この「乗用車市場動向調査」は、全国一般世帯をベースに乗用車ユーザーの保有・使用・購入の実態等を時系列で捉えることによる市場構造の変化の把握に加えて、最新のトピック項目についても掘り下げて分析を行うものであります。

今年度の調査については、従来同様の保有動向・使用実態・今後の購入意向等の時系列分析に加え、乗用車に対する直近の意識や新しいニーズを把握すべく、以下の8項目をトピックとして取り上げ、分析を試みました。

- ① 新型コロナウイルス感染拡大の影響
- ② 次世代自動車への意識
- ③ 先進安全技術車に対する意識
- ④ 次世代技術に対する意識
- ⑤ 保有形態に対する意識
- ⑥ 自動車に支払える費用
- ⑦ 高齢層分析
- ⑧ 若年層分析

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

最後になりましたが、ご多用中にもかかわらず積極的に分科会に参加し貴重なご意見を賜り、熱心な討議・分析等に取り組んでいただきました分科会の委員の皆様、ならびに(株)マーケティングセンターのご担当者の方々、分科会事務局に深く感謝申し上げます。

2022年(令和4年)3月

一般社団法人日本自動車工業会  
調査部会 市場調査・乗用車分科会  
(主査会社トヨタ自動車株式会社)

# 目次

■ 調査実施概要	i
■ 調査結果要約	v
I 乗用車市場動向	
1. 乗用車保有状況	1
乗用車世帯保有率の動向	1
2年前と比較した保有台数の増減と減車理由	5
2年前と比較し保有台数が減少した世帯における、減車の主運転者	6
2. 車種タイプ・車型別保有率	7
乗用車車型と車種排気量・駆動方式・ドア数の変化	7
乗用車車型の変化	8
複数保有組み合わせの変化	10
3. 非保有とその理由	11
非保有率・保有中止率	11
保有中止世帯と保有未経験世帯の現在非保有の理由	12
非保有世帯の今後の購入意向	13
非保有世帯の潜在的保有意欲	14
II 乗用車ユーザーの特性と使用状況	
1. ユーザー層の特性	15
ユーザー層の変化	15
2. 使用状況	17
車の使い方の変化	17
維持費全体の負担感	18
各維持費の負担感	19
保有車の燃費	20
III 購入状況	
1. 購入形態と流入・流出構造	21
購入形態の変化	21
流入状況	22
流出状況	24
現保有車の購入決定者と購入きっかけ	26
2. 前保有車の保有期間	27
前保有車の保有期間	27

## IV 今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間	30
今後の買い替え・保有意向	30
保有台数の意向	31
今後の保有を減らす理由	32
現保有車の保有予定期間	33
2. 購入意向	34
乗用車市場全体の構造変化	34
車体サイズに対する意向	35
エンジン(動力)タイプ意向の変化	36

## ■ 参考

統計情報	38
------	----

## V トピック

1. 新型コロナウイルス感染拡大の影響	39
新型コロナウイルス感染拡大の影響の要約	39
新型コロナウイルス感染拡大による移動手段の変化	40
新型コロナウイルス感染拡大による生活変化	41
新型コロナウイルス感染拡大による生活変化(外出)	44
今後1年の生活変化と外出	47
2. 次世代自動車への意識	48
(1) 乗用車保有層全体の深堀	48
乗用車保有層全体の深堀要約	48
次世代自動車の認知状況	48
次世代自動車の購入意向	50
次世代自動車の購入検討順位とその理由	52
次世代自動車の購入にあたっての懸念点	55
(2)-1 電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHV)保有層の深堀	
<WEB/インタビュー調査>	56
電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHV)保有層の深堀要約	56
(2)-2 カーボンニュートラルに対する意識<WEB/インタビュー調査>	67
カーボンニュートラル宣言に対する意識の要約	67
環境問題意識とカーボンニュートラル認知	67
「カーボンニュートラル」実現に向けての取り組み希望	68
3. 先進安全技術車に対する意識	70
先進安全技術車に対する意識の要約	70
運転を続ける上での不安点	70

車に対する要望	72
先進安全技術の装着意向	73
先進安全技術許容価格	74
4. 次世代技術に対する意識	75
次世代技術に対する意識の要約	75
自動運転車に対する意識	76
コネクティッドの利用意向	84
コネクティッド許容価格	85
5. 保有形態に対する意識	86
保有形態に対する意識の要約	86
「レンタカー」「カーシェア」のインフラ整備状況	86
各自動車サービスの認知状況	87
各自動車サービスの利用経験	88
各自動車サービスの利用意向	89
各自動車サービスの利用による影響	90
購入方法	91
予定購入方法	92
6. 自動車に支払える費用	93
自動車に支払える費用の要約	93
家計出費	93
年間維持費と削減希望額	94
7. 高齢層分析	96
高齢層分析の要約	96
就業状況	96
経済状況	97
最寄りの施設までの徒歩での移動時間と手段	98
使用状況	99
運転に対する不安	100
車に対する要望	101
先進安全技術の装着意向	102
運転中止の理由	103
運転をやめる年齢	104
自主返納制度の利用意向	105
今後の買い替え意向	106
8. 若年層分析<訪問/WEB 調査>	107
若年層分析の要約	107
車保有者の特性	108
車非保有者の特性	110

## ～ 調査実施概要 ～

### 1. 調査の目的

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

今年度はこれまで同様に保有状況・使用実態・今後の購入意向等とともに次世代自動車・先進安全技術・次世代技術について時系列での動きを捉えた。また、トピックとして高齢層・若年層の世代特性把握、車関連サービス、車関連費用に加え、新たに新型コロナ感染拡大による生活変化・自動車保有への影響について注目した。

### 2. 調査設計概要

- 1) 調査地域 : 全国
- 2) 調査対象 : 単身世帯を含む一般世帯
- 3) 対象回答者 : 自動車保有世帯では直近購入車の主運転者  
非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者
- 4) 標本抽出方法 : 層化二段抽出法
- 5) 調査方法 : 訪問面接、留置併用・WEB回答併用
- 6) 調査実施時期 : 2021年10月1日～12月16日（2019年度調査は8～9月に実施）

なお、トピック「若年層分析」「次世代自動車分析」にあたって、WEB調査を追加実施した。

※「次世代自動車分析」は更に回答者に対しインタビュー調査を実施した。

【若年層分析】	WEB調査	【次世代自動車分析】	WEB調査	インタビュー調査
社会人・主運転車なし	800 s	電気自動車(EV)保有	200 s	6 s
社会人・主運転車あり	100 s	プラグインハイブリッド車(PHV)保有	200 s	6 s
大学生・主運転車なし	100 s	ハイブリッド車(HV)保有	200 s	2 s
計	1,000 s	ガソリン車登録乗用保有	100 s	2 s
		ガソリン車軽乗用保有	100 s	2 s
		計	800 s	18 s

※各セル大都市（東京23区を含む政令指定都市21大都市）・  
大都市以外（上記21大都市以外の市および町村）で均等割付

### 3. 標本設計と回収状況

標本抽出は、全国10地域ブロック×市郡規模6分類の60層を設定。

60層ごとに標本抽出するための方法として、次の層化二段抽出法を採用。

- (1) 地点抽出：①10地域ブロック×市郡規模6分類の60層ごとに回収目標数を割付けた上で、計300地点になるように各層ごとに地点数を確定  
②各層ごとに地点数に応じて2015年国勢調査の調査区を抽出
- (2) 標本抽出：300地点ごとに無作為抽出した町丁をスタート地点とし、調査員のランダムウォークにより、対象者を抽出

※標本抽出については、

～2005 年度調査：住民基本台帳ベースによる世帯抽出

～2011 年度調査：地図データベースによる世帯抽出

2013 年度調査～：ランダムウォークによる世帯抽出

と抽出方法が異なる。そのため、対象世帯の特性(世帯構成や住居形態など)に違いがあり、保有率などに影響。また、2017 年度調査から住居形態(戸建/戸建以外)構成比を公的調査に近付けるため、住居形態による回収割付を実施した。

地域ブロック別×市郡規模別標本数は次の通りである。

	合計	21 大都市	6 万世帯 以上	4 万世帯 以上	2 万世帯 以上	2 万世帯 未満	町村
全国	4,500	1,455	1,410	405	555	330	345
北海道	210	75	45	30	15	15	30
東北	300	45	90	15	60	45	45
関東	1,590	705	510	135	135	45	60
甲信越	165	30	45		45	30	15
北陸	90		45		15	15	15
東海	510	135	150	60	90	30	45
近畿	735	270	255	60	90	30	30
中国	255	75	90	30	15	30	15
四国	150		60	15	15	30	30
九州	495	120	120	60	75	60	60

#### 4. 調査の企画・分析

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

調査部会

市場調査・乗用車分科会 参画会社

分科会主査 トヨタ自動車株式会社

委 員 スズキ株式会社  
 // 株式会社SUBARU  
 // ダイハツ工業株式会社  
 // 日産自動車株式会社  
 // 本田技研工業株式会社  
 // マツダ株式会社  
 // 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

## 5. 本報告書を見るにあたっての留意点

### 1) 本報告書における乗用車の定義

本報告書では、基本的には次のように使い分けている。

軽ボンバンを除いた乗用車 (セダン・ハッチバック・クーペ・軽乗用車+ステーションワゴン+背の高いワゴン+3列シートワゴン+SUV)	I章、II章
軽ボンバンを含めた乗用車(上記+軽ボンバン)	III章、IV章

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

\*上記の原則に当てはまらない場合は、注記してあるので留意されたい。

\*2017年度調査以前では、「軽ボンバンを含めた乗用車」に1、4ナンバーのワゴント<sup>※</sup>4WDを含む。

### 2) 本報告書における保有車の定義

A	1番最近に購入した車
A+B	購入時期が新しい順に数え、2番目に買った車までを含む ※1台のみ保有の場合は、1台(A)のみ
直近2年以内購入車	Aのうち、調査時点を含めた最近過去2年間の購入車のこと (今年度調査の場合は、2021年および2020年の購入車) ※本調査は保有(ストック)の把握をベースとしているため、購入状況の分析の際は直近2年以内購入車(擬似フロー)を基本としている。

### 3) 本報告書における車型(クラス)区分

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

### 4) 本報告書におけるRV系の定義

ステーションワゴン + 背の高いワゴン + 3列シートワゴン (3列シートミニバン、キャブタイプ、セミキャブタイプ) + SUV
--

### 5) サンプル数・グラフ表記について

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



## 6. 基本軸の定義について

本調査では、主に以下の分析軸を用いて、集計・分析を行っている。

### 1) 地域別分析軸

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

\*人口集中地区の判断は、2015年国勢調査に従っている。定義は下記のとおり。

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

### 2) 年収別分析軸(年収5分位)

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

今年度の年収5分位の平均年収および境界値(単位:万円)は下記のとおり。

全体	第1分位	第2分位	第3分位	第4分位	第5分位
513	152	317	459	640	999
境界値	250.9	381.1	537.6	800.5	

\*世帯年収は参考値。世帯年収質問は選択肢から選ぶ回答方式のため、上記平均年収はカテゴリ一値で算出した。

### 3) ライフステージ別分析軸

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

## ～ 調査結果要約 ～

- 近年の乗用車世帯保有率は8割前後で頭打ち。保有期間は平均7.1年で、10年超が2割強を占め長期化が継続。
- 維持費は保有者の6割弱が負担を感じ、非保有理由としても維持費負担大が上位を占める傾向は変わっていない。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響から公共交通機関より第三者接触を回避できる自家用車へと移動手段がシフト。
- 保有車に占めるハイブリッド等次世代エンジンの増加が継続。今後の意向も増加。特に電気自動車（EV）で増加率が高い。
- 電気自動車（EV）購入意向層の懸念点は車両価格に加え、充電時間・航続距離・充電施設の場所や数・バッテリーの耐用年数。
- カーボンニュートラルは電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV）保有者で認知が高く、国へは「充電・充填インフラの拡充・整備・規制緩和」、自動車業界へは「電動自動車普及に向けた技術開発」を希望。

### I 乗用車市場動向

#### 1. 乗用車保有状況

- **乗用車世帯保有率は77.9%。地方圏中都市以下、家族形成期～成熟期で保有率が高い。**

- ・ 21年の乗用車世帯保有率は77.9%。乗用車複数保有率は34.5%(P1)。
- ・ 乗用車世帯保有率は地方圏中都市以下、家族形成期～成熟期は8割を超え高い(P2・P3)。
- ・ 乗用車複数保有率は地方圏小都市以下、家族成熟期で4割を超え高い(P2・P3)。

#### 2. 車種タイプ・車型別保有率

- **全体では軽乗用車の保有が3割強を占め最も高く、首都圏より地方圏で高い。ハイブリッド等の次世代エンジンが2割弱を占め増加傾向が継続。**

- ・ 車型では、「軽乗用車」が3割強を占め、「ボンネットワゴン」が2割強で続く(P7)。
- ・ 排気量では、「660cc以下」が3割強。また、「ハイブリッド・その他」が2割弱を占め2013年より増加傾向が継続(P7)。
- ・ 「軽乗用車」は首都圏に比べ地方圏で高く。低年収層、家族成熟期～結晶期での保有率が高い(P8・P9)。
- ・ 複数保有の組み合わせでは、軽乗用車・軽ボンネットバンとRV系の組み合わせ保有が最も高い傾向が続く(P10)。

#### 3. 非保有とその理由

- **非保有理由は維持費負担が上位。今後の購入意向は低水準。**

- ・ 四輪自動車非保有世帯は全体の21%。首都圏中心部、低年収層、独身期および高齢期で高い傾向(P11)。
- ・ 現在非保有理由は、維持費負担が上位。保有中止世帯では高齢、病気、体力理由が高い(P12)。
- ・ 非保有世帯の今後の購入意向は5%。家族形成期で意向が24%と他と比べ高い(P13)。

## II 乗用車ユーザーの特性と使用状況

### 1. ユーザー層の特性

#### ●女性主運転者比率はほぼ半数を占め、高齢層が前回より増加。

- ・主運転者の世帯ライフステージは、高齢期が3割強を占め前回から増加。続柄は家計の中心者が約6割(P15)。
- ・主運転者における女性比率は5割弱。60歳以上の高齢層比率は約4割を占める(P16)。

### 2. 使用状況

#### ●「買物・用足し・他」中心の使用。維持費は6割弱が負担を感じている。

- ・主使用用途は「買物・用足し・他」が4割強。一週間当り使用頻度は平均4.9日(P17)。
- ・月間走行距離は300km以下が6割弱。一日当り走行距離は平日と比べ休日が長い(P17)。
- ・維持費の「負担感大きい」計は57%。「車検代」は約8割、「任意保険料」「自動車税」「自動車重量税」は6割以上が負担を感じている(P18・P19)。

## III 購入状況

### 1. 購入形態と流入・流出構造

#### ●同タイプ・クラスからの買い替えが中心。

- ・直近2年以内購入車でみると、新車→新車は5割弱。また、軽は軽買い替え(軽→軽)が増加傾向(P22)。
- ・現保有車の購入決定者は主運転者が74%。購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」「手放した車の状態変化」といった前保有車の経年変化が上位(P26)。

### 2. 前保有車の保有期間

#### ●保有期間は平均7.1年で、10年超が2割強を占める。

- ・前保有車の平均保有期間は7.1年、10年超の長期保有車は24%。  
また前保有新車では7.8年で、そのうち10年超の長期保有者が31%(P27)。

## IV 今後の保有・購入動向

### 1. 保有意向と保有期間

#### ●減車意向・保有長期化意向が継続。

- ・今後の買い替え予定は、「買い替える時期は未定」が6割強、「5年以内買い替え予定」は約2割。「保有をやめる予定」は1割強で、年収第1分位、高齢期では2割強(P30)。
- ・保有台数の意向は、減車意向が増車意向を上回る状況が継続。高齢期は約2割が減車意向。減車意向の理由は、身体的及び経済的要因のほか、使用頻度減少があがる(P31・P32)。
- ・現保有車新車の保有予定期間は「7年超」が約7割(P33)。

### 2. 購入意向

#### ●同クラス意向が高い傾向が継続。次世代エンジン意向は5割弱で前回より増加。

##### 特に電気(EV)で増加率が高い。

- ・今後の買い替え予定車はどの車種も同クラス意向が中心。特に軽で同クラス意向が73%と最も高い(P34)。
- ・車体サイズ意向では、「今の車と同じくらいの大きさ」が7割弱。「今の車より小さい車を買う予定」が2割(P35)。
- ・次世代エンジン(ハイブリッド+プラグインハイブリッド+電気+燃料電池)意向は48%と前回より増加。特に電気自動車(EV)は前回から約1割へと大きく増加(P36)。

## トピック分析

### V トピック

#### 1. 新型コロナウイルス感染拡大の影響

- 移動手段として公共交通機関より第三者接触を回避できる自家用車へのシフトが見られる。生活変化では「外向きの生活」が減少。不要・不急の外出を自粛したことで、「長距離移動を伴う外出」が大幅減。1年後に外出や移動状況がコロナ前の状態に戻るかどうかは見方が分かれている。

□ 移動手段は第三者接触を忌避し、「公共交通機関」から「自家用車」へシフト。

□ 新型コロナウイルス拡大前後での変化

- 「ネットショッピングの利用」「家族と過ごす時間・機会」が増加。  
「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」「長距離移動」が大きく減少。
- 「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」「休日」の外出頻度減少で、自家用車利用も減少。

□ 1年後の変化

- コロナ感染拡大で大幅に減少した「外向きの生活」や「長距離移動を伴う外出」はコロナ前までに戻ると考えている人とさらに減少すると考えている人が存在。

#### 2. 次世代自動車への意識

##### (1) 乗用車保有層全体の深堀

- 「電気自動車（EV）」の購入意向層は約3割で増加傾向。懸念点は車両価格に加え、「充電時間」「航続距離」「充電施設の場所や数」「バッテリーの耐用年数」。
- 認知は「ハイブリッド車（HV）」「電気自動車（EV）」が6割前後、他は3割弱程度。前回から大きな変化はない。
- 「電気自動車（EV）」購入意向層は約3割で増加傾向。「ハイブリッド車（HV）」は4割強と最も高く、「プラグインハイブリッド車（PHV）」は2割強と前回から減少。
- 各次世代車の懸念点は、車両価格に加え、電気自動車（EV）は「充電するのに時間がかかる」「1回の充電での走行距離が短い」「充電施設の場所や数」「バッテリーの耐用年数」。ハイブリッド車（HV）・プラグインハイブリッド車（PHV）は「バッテリーの耐用年数を考えると維持費面で不安」。燃料電池車（FCV）は「燃料供給施設・充電施設の場所や数が心配」。

##### (2)-1. 電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド車（PHV）保有層の深堀

- 「電動自動車（EV・PHV）保有層において「燃料費」「静粛性」に対する期待と満足度は合致。一方、懸念点は「充電時間」「航続距離」「車体価格」「バッテリー耐久年数」が高い。カーボンニュートラル宣言の認知により、EV・PHVユーザー共に「電気自動車（EV）」の購入意向が増加。
- 電動自動車（EV・PHV）への期待・現状満足点は「燃料費」「静粛性」。
- 電動自動車（EV・PHV）の懸念点は「燃料補給・充電の時間」「航続距離」「車体価格」「バッテリーの耐久年数」。
- 次期購入意向エンジンタイプでは、同エンジンタイプ意向が高いが、カーボンニュートラル宣言の認知により、EV・PHVユーザー共に「電気自動車（EV）」の購入意向が増加。

## (2)-2. カーボンニュートラルに対する意識

●電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV）保有者の環境問題及びカーボンニュートラル認知は高く、国や自動車業界に対する実現に向けての取組要望も高い。

- EV・PHV保有者の「環境問題関心度」「カーボンニュートラル」認知は8割以上。
- 取り組み希望は国へは「充電・充填インフラの拡充・整備、規制緩和」、自動車業界へは「電動車普及に向けた技術開発」がトップ。

## 3. 先進安全技術車に対する意識

●高齢者事故報道の影響もあり、運転手の運転ミスをかばう安全技術への要望が高い。

- 運転を続ける上での不安は「視力が低下」「注意力が低下」「反応速度が低下」。
- 車に対する要望では「長時間運転しても疲れにくい車にする」「先進安全技術の搭載」「前方視界を見やすくする」が継続して上位。
- 装着意向の高い安全技術は「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」。

## 4. 次世代技術に対する意識

□自動運転車に対する意識

●自動運転車関心層は5割弱。「レベル3(条件付運転自動化)以上」を望む人が4割強。

□コネクティッドの利用意向

●利用意向の高いサービス・機能は「盗難防止／盗難時通報サービス」「ナビ地図データの自動更新」「エアバック機能作動時の緊急サービス」「車両制御機能の自動アップデート」。

## 5. 保有形態に対する意識

●インフラ整備が進んでいる首都圏中心部に近いほど「カーシェア」の利用意向が高い。「サブスクリプション」利用意向者はまだほとんどいない段階。

- 「レンタカー」の認知は約8割。「カーシェア」は約4割。
- 利用経験は「レンタカー」は5割強、「カーシェア」は3%にとどまる。
- 利用意向は「レンタカー」は5割強、「カーシェア」は2割弱。
- 購入方法は「現金一括」6割弱、「一般のローン／クレジット」が2割程度。

## 6. 自動車に支払える費用

●生活の支出に占める車関連出費は約2割が負担を感じており、2割弱が今後減らしたいと感じている。年間維持費が40万円以内の人は、5割以上の人が10万円程度は削減したい意向。

## 7. 高齢層分析

●4割弱は毎日運転しており、まだまだ運転意欲あり。身体的衰えを「先進安全技術」でカバーしたいと考えている。7割強は次も車を購入する予定。

- 年収は少ないものの、50代に比べ資産は持っている。
- 「反応速度」「注意力」「視力」に不安を感じているものの、運転意欲はまだまだ衰えない。
- 高齢者の7割が「自主返納制度」を利用する意向。一方で7割強は次も車を購入する予定。

## 8. 若年層分析

- 車を積極的に持つ理由は低いものの、車の使用価値は認識しており、「カーシェア利用意向」等使用ニーズはあり。ただし、コロナ感染拡大により外出機会、特に長距離移動を伴う外出が減少。

### □若年層車保有者の特性

- 主使用用途は「通勤・通学」。5割強が毎日利用。
- 今後の車選びは「デザイン・スペース・乗り心地のよさ重視」。

### □若年層車非保有者の特性

- 免許保有は8割強。免許非保有のうち、取得意向は約3割。
- 車に関心ありは約4割。車購入意向ありは4割弱。
- 「レンタカー」や「カーシェア」の利用意向は高い。
- 「自動運転車」への関心は前回から変わらず、4割強。
- 環境問題に関心ありは5割弱。「2050年カーボンニュートラル宣言」認知は6割強。「2035年までに新車販売で電動車100%」は5割弱。
- 貯蓄に積極的な堅実消費志向は変わらず。
- コロナ感染拡大により「旅行」「アウトドア・レジャー」「帰省」の長距離移動を伴う外出が減少。

# I 乗用車市場動向

## 1. 乗用車保有状況

### 乗用車世帯保有率の動向

●21年の乗用車保有率は77.9%、乗用車複数保有率は34.5%。

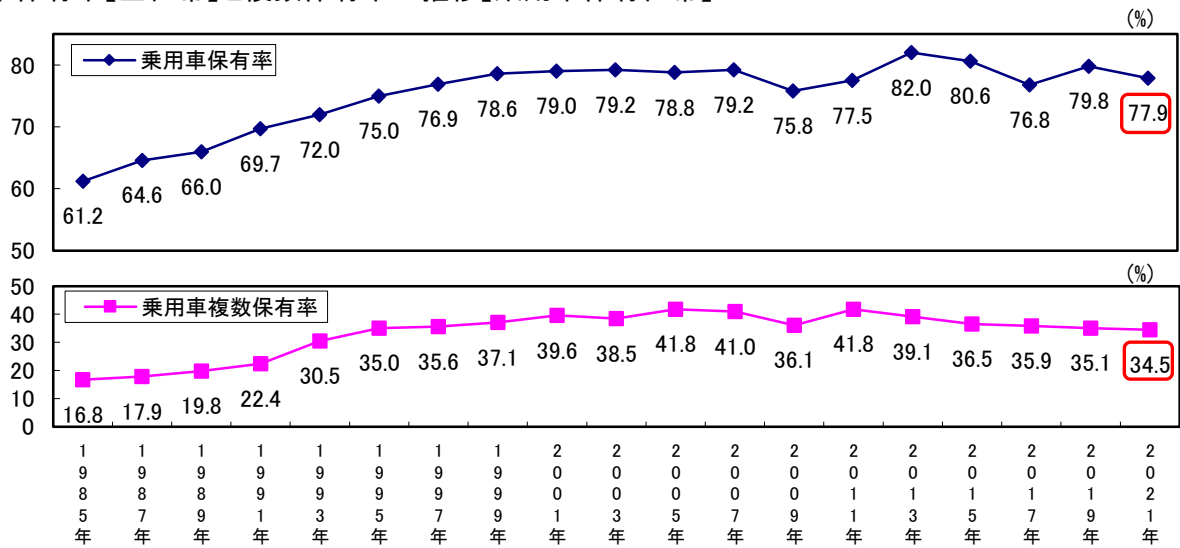
<乗用車保有率\*>21年は77.9%。

<乗用車複数保有率>21年は34.5%。

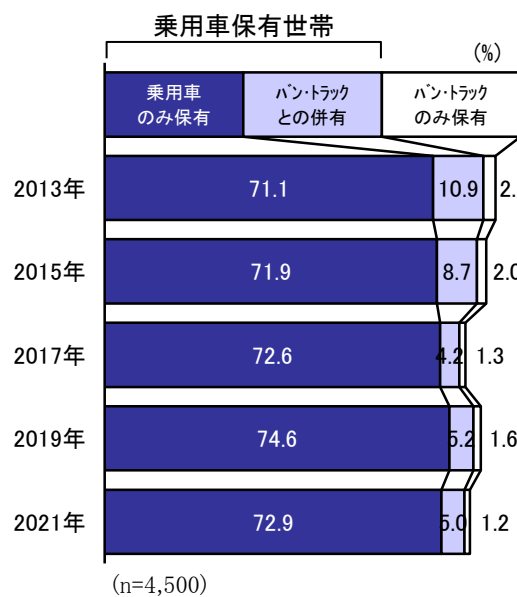
<四輪車複数保有率\*>21年は29.3%。

※2013年から標本抽出方法を変更。詳細は i ~ ii 頁参照。

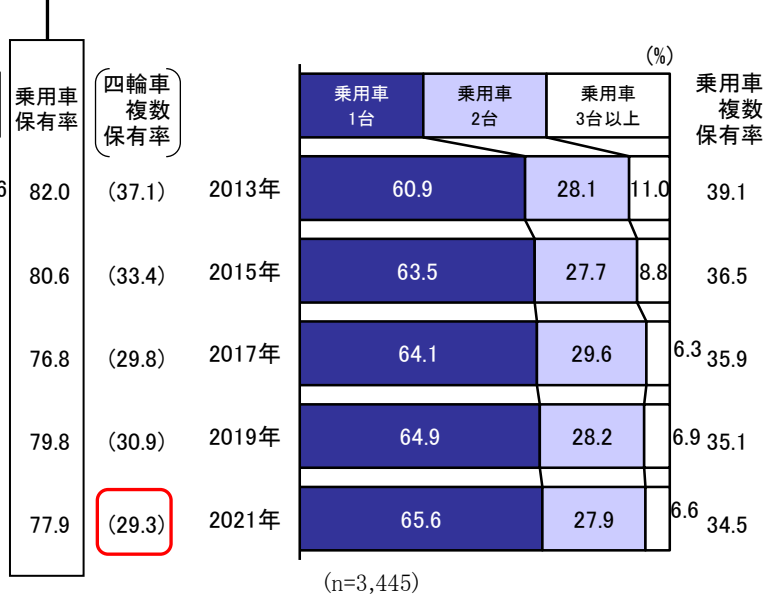
### 乗用車保有率【全世帯】と複数保有率の推移【乗用車保有世帯】



### 保有率の変化【全世帯】



### 保有台数の割合【乗用車保有世帯】



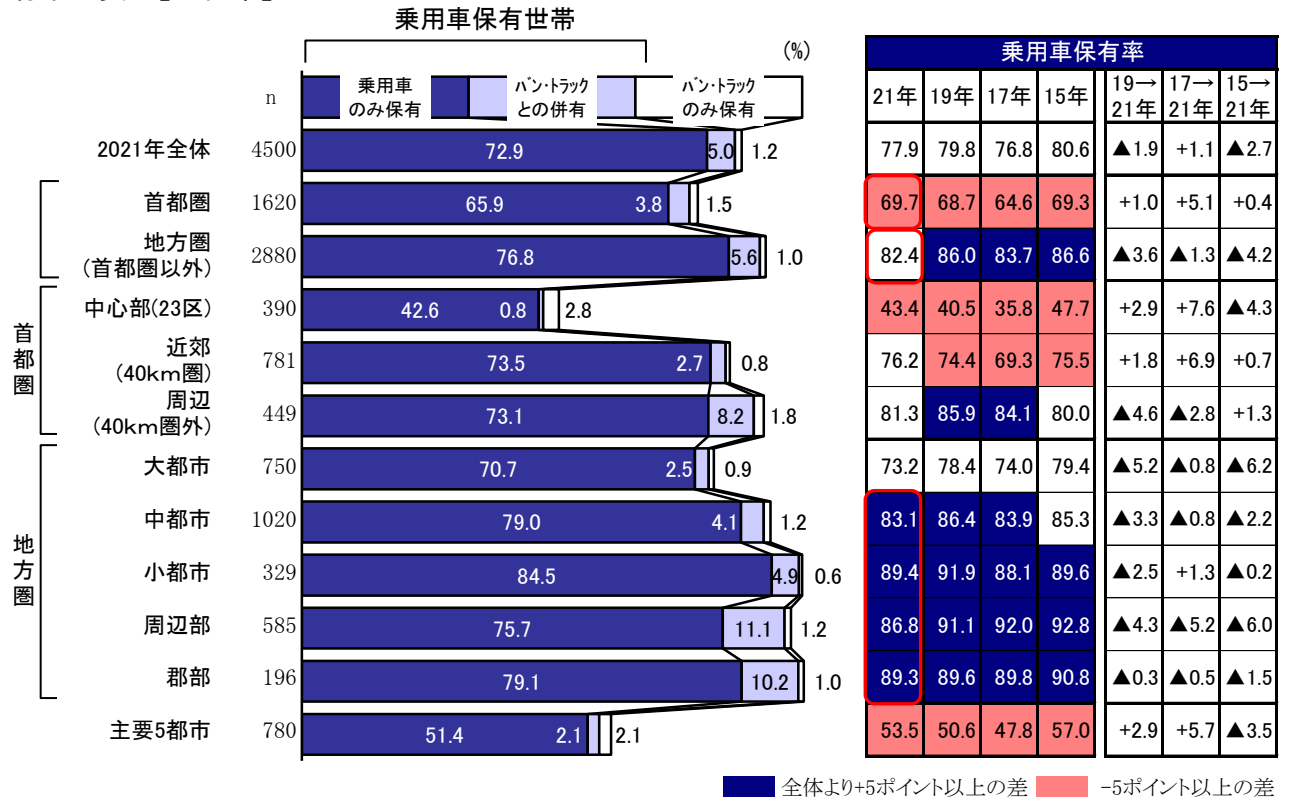
\* 乗用車の定義は、iii頁参照。また保有率はいずれも単身世帯を含む一般世帯を対象としている。  
 \* 乗用車複数保有率の折れ線グラフは、現在と同様の形でデータを取り扱うようになった1985年分からの掲載。  
 \* 四輪車とは、バン・トラック等の商用車も含む。  
 \* 四輪車複数保有率の分母は全世界帯。乗用車複数保有率の分母は乗用車保有世帯。

### 乗用車世帯保有率の動向(地域別)

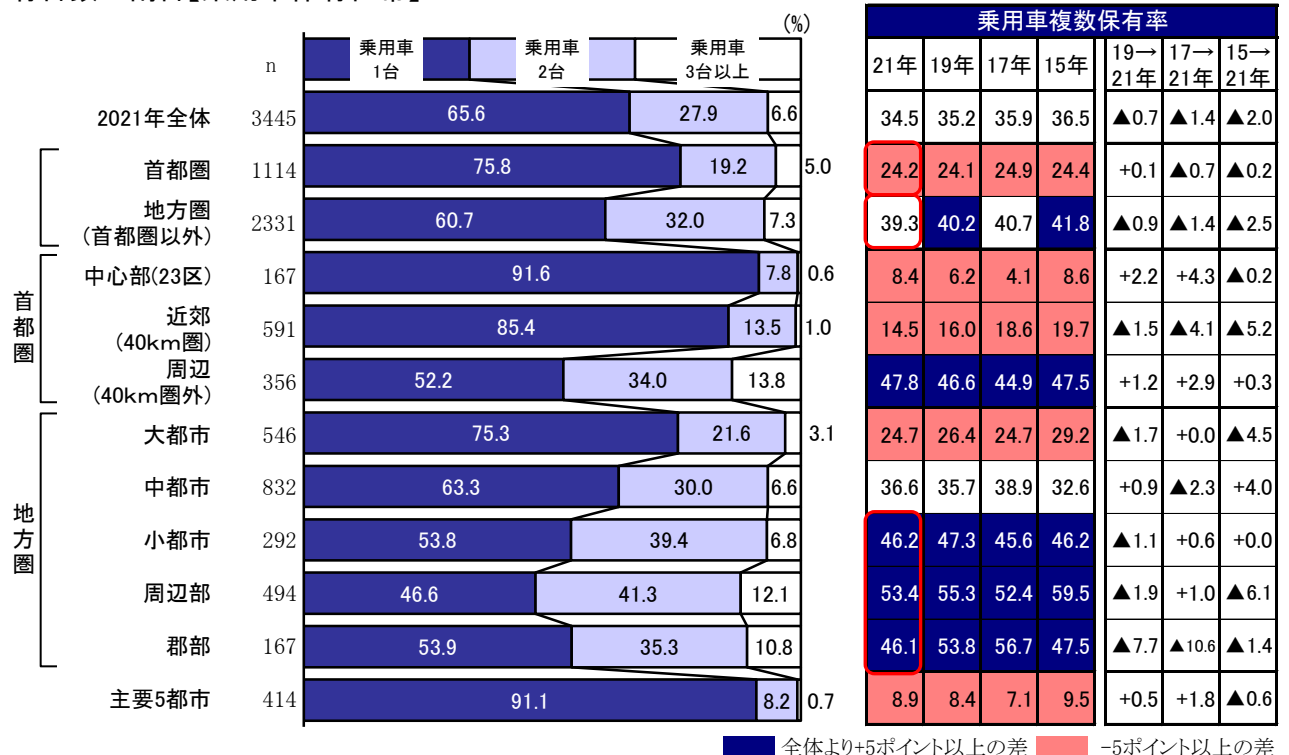
- 保有率は首都圏で69.7%、地方圏82.4%。
- 複数保有率は首都圏で24.2%、地方圏で39.3%。

<乗用車保有率> 地方圏中都市以下では保有率は8割を超える。  
 <乗用車複数保有率> 地方圏小都市以下では複数保有率は4割を超える。

### 保有率の変化【全世帯】



### 保有台数の割合【乗用車保有世帯】



\* 地域の定義は、iv頁参照。



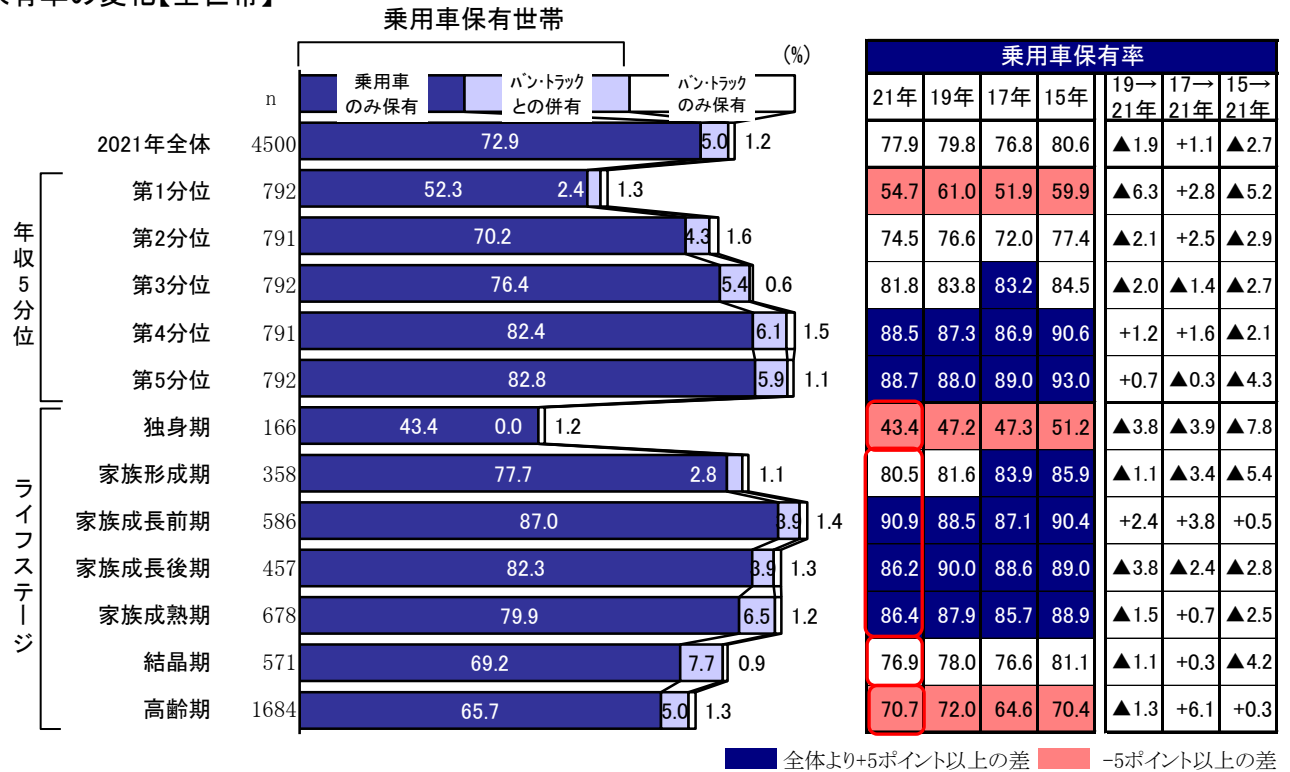
## 乗用車世帯保有率の動向(年収・ライフステージ別)

●乗用車保有率、複数保有率とも独身期及び高齢期で保有率が低い。

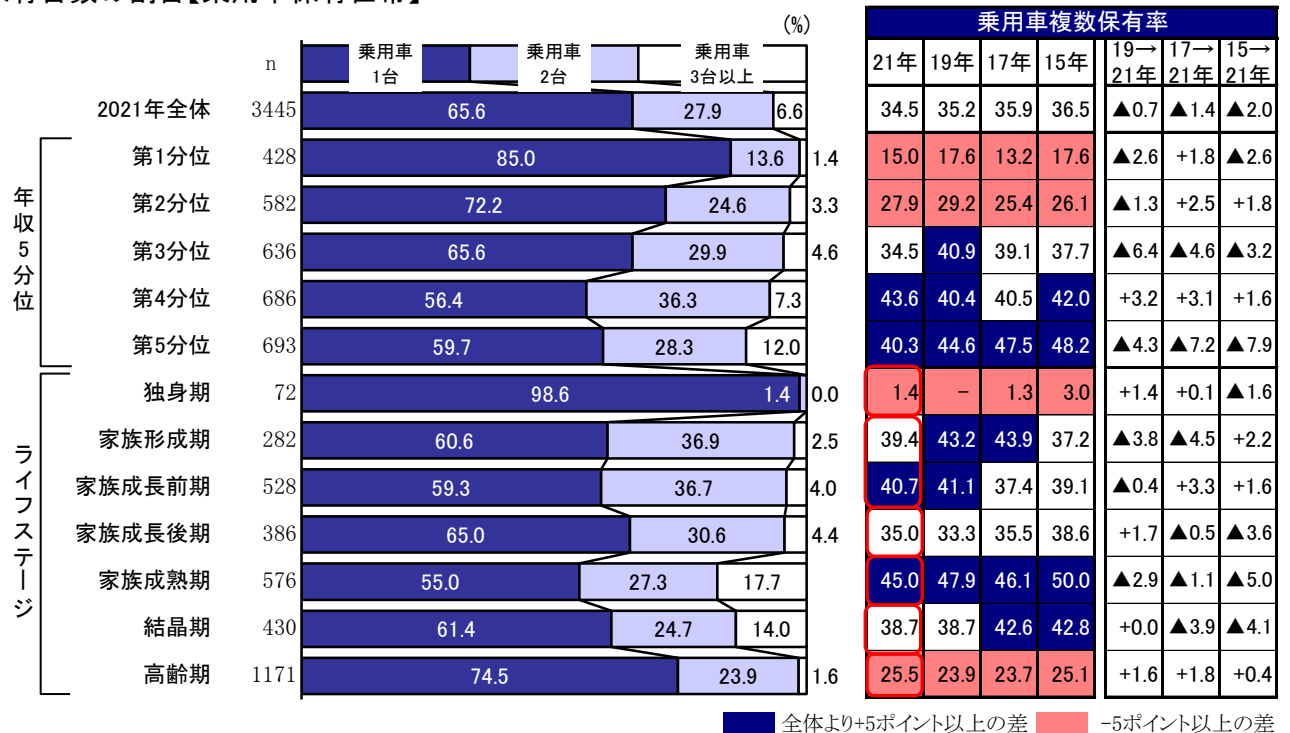
<保有率(ライフステージ別)>独身期は4割強、家族形成期～家族成熟期は8割以上、結晶期は8割弱、高齢期は約7割。

<複数保有率(ライフステージ別)>独身期は1割以下、家族形成期・成長期前期は約4割、家族成長後期は3割強、家族成熟期は4割強、結晶期は4割弱、高齢期は3割弱。

### 保有率の変化【全世界帯】



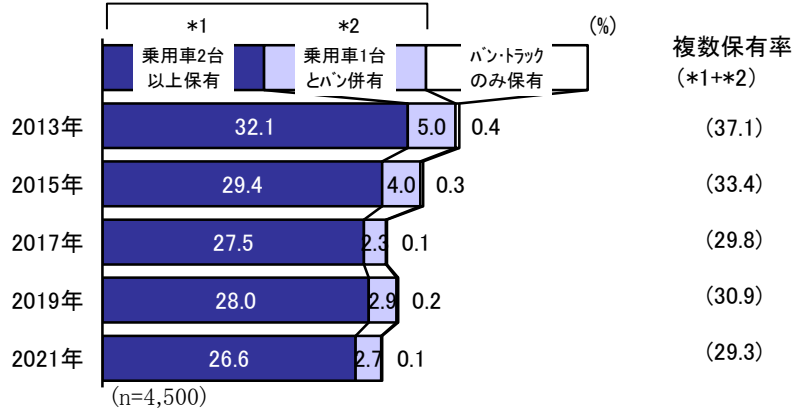
### 保有台数の割合【乗用車保有世帯】



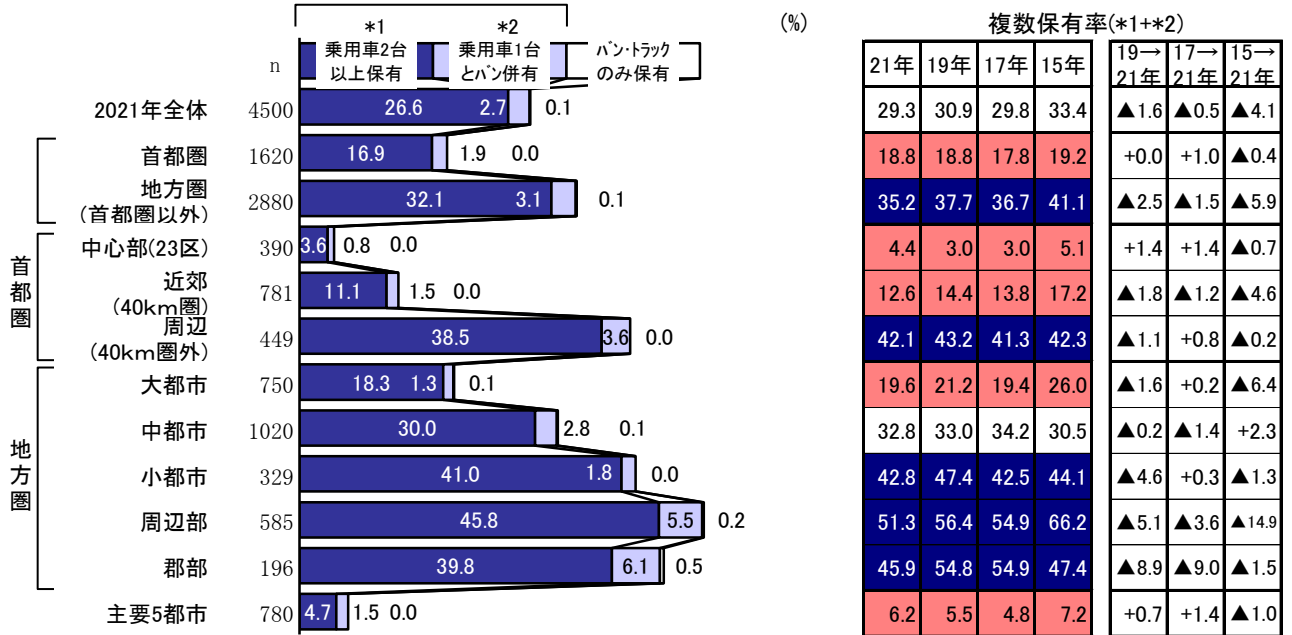
\* 年収5分位、ライフステージの定義は、iv頁参照。

四輪自動車複数保有率の動向  
複数保有率の変化【全世界帯】

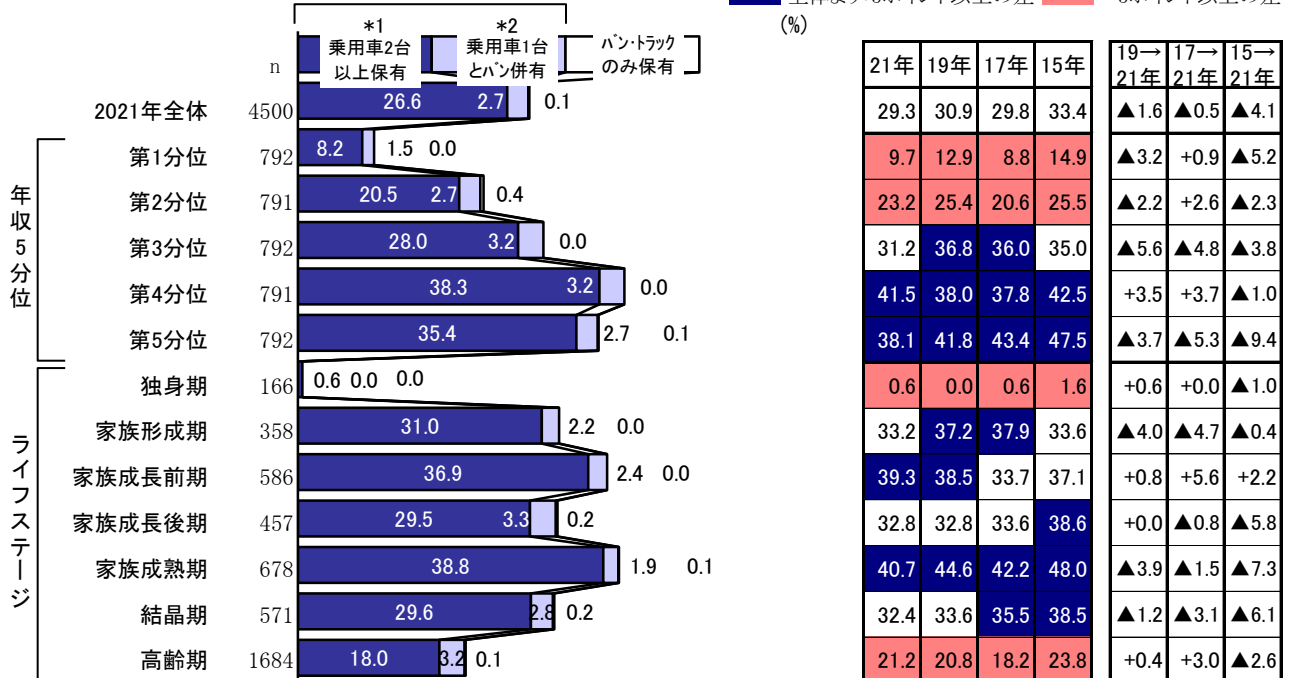
四輪自動車複数保有世帯



四輪自動車複数保有世帯



四輪自動車複数保有世帯



\*1 乗用車2台以上保有 \*2 乗用車1台とバン併有

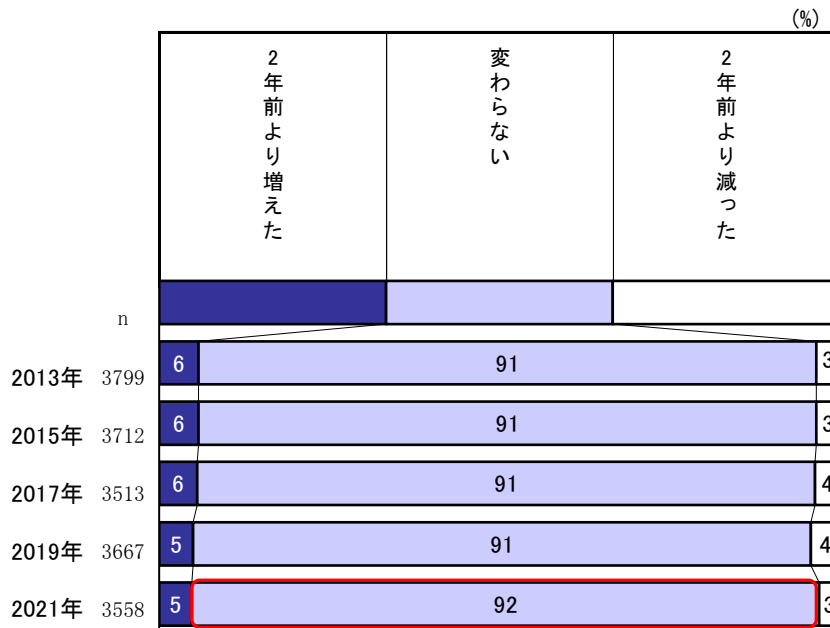
## 2年前と比較した保有台数の増減と減車理由

●保有台数は「変わらない」が92%。

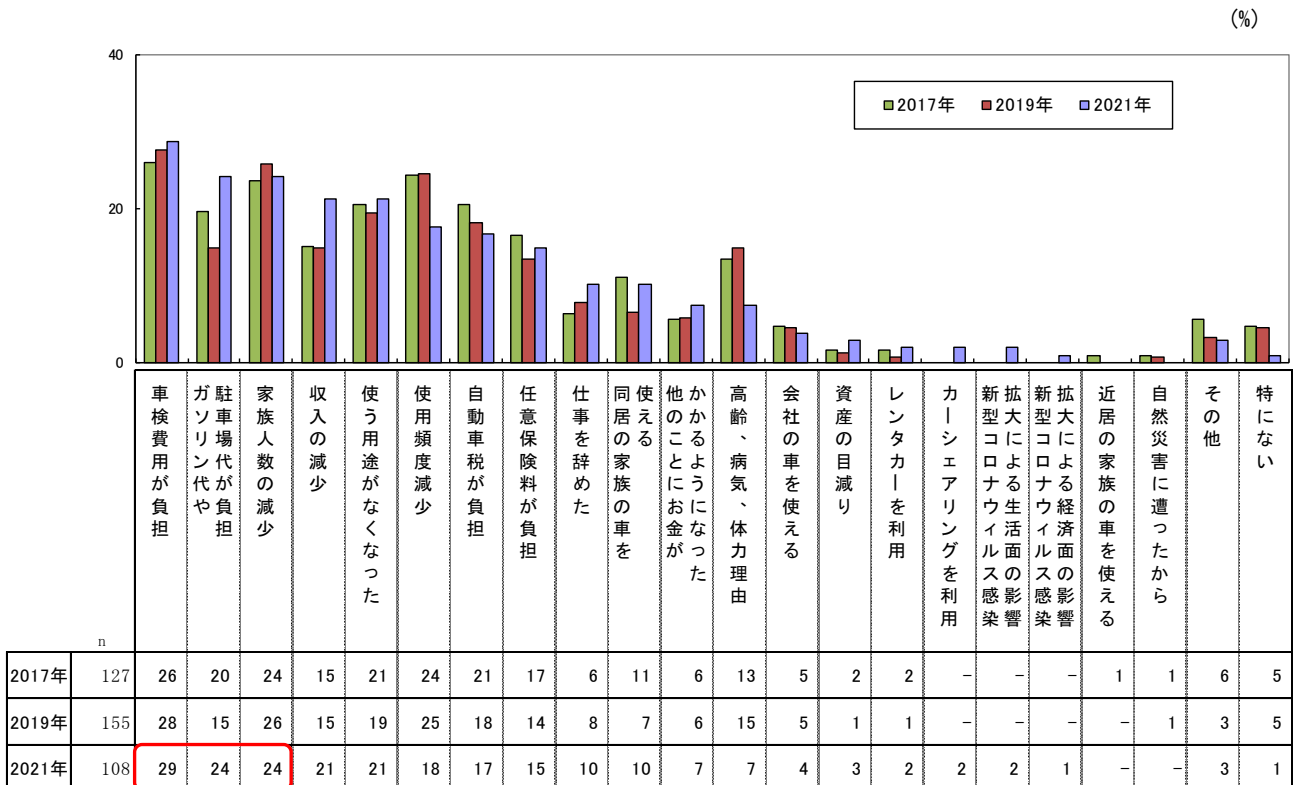
減車理由は「車検費用が負担」「ガソリン代や駐車場代が負担」「家族人数の減少」が上位。

減車理由上位は、「車検費用が負担」(29%)が最も高く、次いで「ガソリン代や駐車場代が負担」(24%)が前回から増加。「家族人数の減少」(24%)が続く。

### 2年前からみた乗用車・バン保有台数の増減【四輪自動車保有世帯】



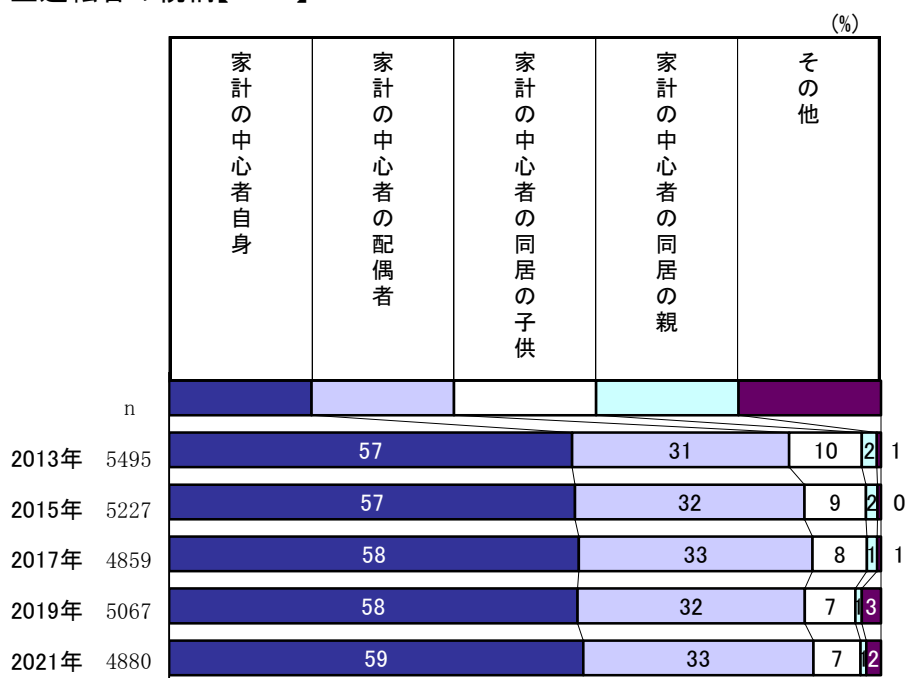
### 2年前と比べて乗用車・バンを減らした理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



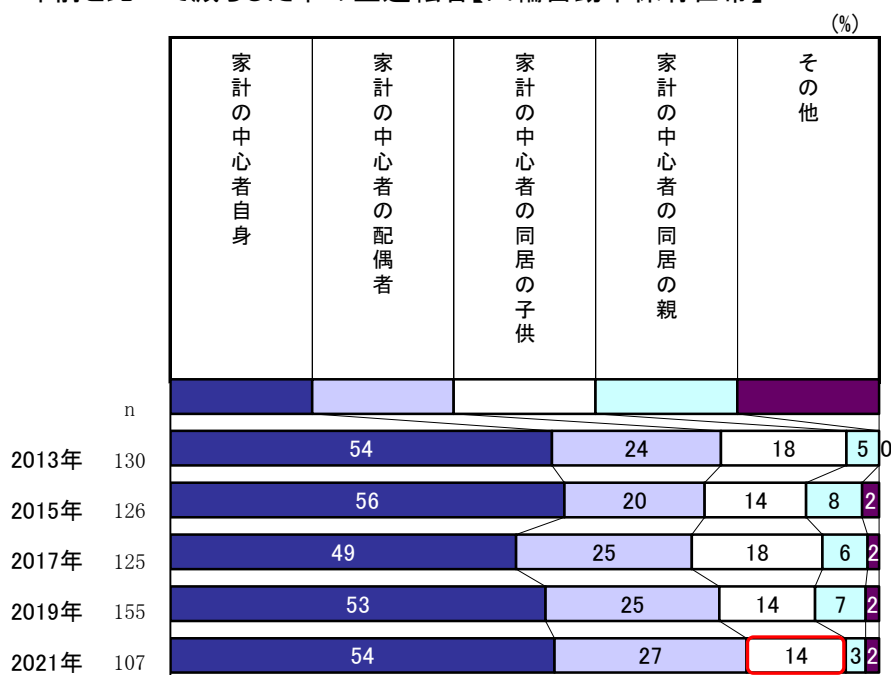
## 2年前と比較し保有台数が減少した世帯における、減車の主運転者

●減車の主運転者は、現保有車に比べ「家計の中心者の同居の子供」の比率が高い。

主運転者の続柄【A+B\*】



2年前と比べて減らした車の主運転者【四輪自動車保有世帯】



\* A+Bの定義は、iii頁を参照。

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

## 2. 車種タイプ・車型別保有率

### 乗用車車型と車種排気量・駆動方式・ドア数の変化

●「軽乗用車」が3割強を占める。ハイブリッド等の次世代エンジンの増加傾向が継続。

- <乗用車車型> 「軽乗用車」は3割強を占める。次いで「ボンネットワゴン」が2割強。
- <排気量> 「660cc以下」が3割強を占める。ハイブリッド等の次世代エンジンは2割弱を占め、2013年より増加傾向。
- <駆動方式> 二輪駆動は8割。
- <ドア数> 5ドア8割、4ドア1割強。

#### 乗用車車型【A+B\*】

～新中古計(乗用車小計を100%として計算)

(%)

	大・中型		小型	大衆	ボンネットワゴン*	キャブワゴン*	軽乗用車
2013年	3	9	17	25	14		33
2015年	2	9	17	23	14		35
2017年	2	8	16	22	15		37
2019年	2	8	15	23	15		38
2021年	2	8	17	25	15		34

(n=4,619)

#### 乗用車排気量【A+B\*】

(%)

	660cc以下	661～1000cc	1001～1200cc	1201～1400cc	1401～1500cc	1501～1700cc	1701～1800cc	1801～2000cc	2001cc以上	ディーゼルエンジン車	ハイブリッド・その他
2013年	33	2	3	8	11	4	4	13	16		6
2015年	36	2	3	7	10	3	4	13	13		8
2017年	37	2	3	6	9	4	3	12	13	2	11
2019年	36	3	3	5	9	3	3	12	10	2	15
2021年	33	3	4	6	8	3	3	10	10	2	18

(n=4,627)

#### 乗用車駆動方式【A+B\*】

(%)

	二輪駆動	四輪駆動
2013年	82	18
2015年	81	19
2017年	81	19
2019年	80	20
2021年	80	20

(n=4,705)

#### 乗用車ドア数【A+B\*】

(%)

	2ドア	3ドア	4ドア	5ドア
2013年	4	19	76	
2015年	3	17	78	
2017年	3	16	78	
2019年	2	15	81	
2021年	3	15	80	

(n=4,705)

- \* 車型は大・中型>小型>大衆>軽の順になる。車型の定義の詳細はiii頁を参照。
- \* A+Bの定義は、iii頁を参照。
- \* A+Bでの保有車の合計をA保有世帯+B保有世帯の合計で割って算出。
- \* ボンネットワゴンはステーションワゴン+背の高いワゴン+3列シートミニバン+SUV。キャブワゴンはキャブタイプ+セミキャブタイプ。
- \* 車型の軽比率と排気量の660cc以下比率は、n(母数)が設問によって相違するため一致しない(詳しくはiii頁参照)。

## 乗用車車型の変化

●「軽乗用車」は、首都圏より地方圏が高い。首都圏では周辺、地方圏では小都市以下が高い。

<大衆> 高齢期で構成比が高い。

<軽乗用車> 首都圏に比べ地方圏が高い。首都圏周辺、地方圏小都市以下、年収第1～2分位、  
家族成熟期～結晶期で構成比が高い。

<ボンネットワゴン> 年収第5分位、家族形成期で構成比が高い。

<キャブワゴン> 年収第4～5分位、家族成長期前期～後期で構成比が高い。

## 乗用車車型【A+B\*】

(%)

	n				大・中型				小型				大衆				軽乗用車				
	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	
	全体	3445	3526	3399	3541	3	2	3	3	10	11	11	12	22	21	23	23	46	50	50	49
地域	首都圏	1114	1086	1045	1071	3	3	3	4	9	11	10	12	20	19	21	20	33	37	38	32
	地方圏(首都圏以外)	2331	2440	2354	2470	3	2	3	3	11	11	12	12	23	22	23	24	52	56	56	56
	首都圏*中心部(23区)	167	162	143	180	4	5	4	7	8	12	10	16	13	12	12	16	23	20	18	11
	近郊(40km圏)	591	585	573	647	3	3	2	4	9	10	12	12	18	17	20	19	25	32	34	31
	周辺(40km圏外)	356	339	329	270	2	2	4	3	9	12	9	11	25	26	25	23	52	55	54	55
	地方圏*大都市	546	582	548	611	3	2	3	4	12	12	13	13	20	21	20	22	36	41	41	40
	中都市	832	909	843	655	3	2	3	2	9	10	11	12	27	21	24	24	48	55	54	47
	小都市	292	243	320	346	1	2	3	3	13	12	11	12	21	24	25	23	60	58	58	59
	周辺部	494	472	420	579	4	2	4	3	10	9	13	12	24	23	22	27	67	72	69	75
	郡部	167	234	223	253	3	3	4	0	13	10	10	11	20	22	30	25	65	65	68	66
	主要5都市	414	383	362	445	3	4	3	7	8	12	9	12	16	14	17	16	21	24	21	20
	年収5分位	第1分位	428	478	402	437	1	2	1	2	6	8	8	9	23	21	21	22	60	61	65
第2分位		582	597	559	564	2	2	4	3	8	10	11	12	24	22	23	23	53	53	54	57
第3分位		636	653	647	621	2	2	4	2	10	10	12	11	22	23	19	23	49	54	54	48
第4分位		686	684	675	661	3	1	3	3	10	10	11	10	19	18	20	18	47	50	48	43
第5分位		693	686	698	678	4	4	4	6	13	14	15	16	22	18	25	25	29	38	36	37
ライフステージ	独身期	72	75	78	66	3	-	1	-	6	-	8	6	19	27	23	33	42	45	51	41
	家族形成期	282	349	385	361	3	2	2	1	7	10	5	10	18	18	17	17	49	55	56	51
	家族成長前期	528	560	479	616	2	1	3	1	6	6	6	6	11	9	10	12	42	47	45	42
	家族成長後期	386	499	447	389	3	2	2	3	7	9	9	10	14	16	18	18	38	42	39	43
	家族成熟期	576	599	645	559	3	3	3	5	10	12	16	12	25	23	27	26	53	63	56	58
	結晶期	430	421	478	551	2	2	3	3	11	9	14	13	24	23	25	25	51	57	58	53
	高齢期	1171	1023	887	999	4	3	4	4	14	15	14	18	29	28	29	30	44	45	49	47

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

\* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを除く)で割って算出。合計値は100%を超える。

乗用車車種【A+B\*】

(%)

		n				ボンネットワゴン				キャブワゴン			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
	全体	3445	3526	3399	3541	34	31	29	31	20	20	20	20
地域	首都圏	1114	1086	1045	1071	35	31	32	33	24	23	21	24
	地方圏(首都圏以外)	2331	2440	2354	2470	33	31	28	31	18	18	20	18
	首都圏*中心部(23区)	167	162	143	180	38	32	36	33	22	25	25	28
	近郊(40km圏)	591	585	573	647	35	30	30	32	25	25	20	23
	周辺(40km圏外)	356	339	329	270	35	31	33	35	25	19	20	20
	地方圏*大都市	546	582	548	611	34	32	27	32	21	19	21	19
	中都市	832	909	843	655	33	28	27	31	17	19	20	19
	小都市	292	243	320	346	33	32	31	32	18	18	18	17
	周辺部	494	472	420	579	31	33	30	29	17	14	20	17
	郡部	167	234	223	253	29	32	28	29	16	21	19	18
	主要5都市	414	383	362	445	39	31	32	31	23	24	26	26
年収5分位	第1分位	428	478	402	437	21	19	14	17	4	6	6	7
	第2分位	582	597	559	564	26	27	24	21	13	15	11	12
	第3分位	636	653	647	621	31	30	30	32	20	21	22	23
	第4分位	686	684	675	661	38	34	33	41	27	26	27	28
	第5分位	693	686	698	678	44	42	40	40	28	28	28	23
ライフステージ	独身期	72	75	78	66	26	27	17	18	6	1	1	5
	家族形成期	282	349	385	361	39	40	37	35	23	20	26	24
	家族成長前期	528	560	479	616	38	34	33	38	43	45	43	39
	家族成長後期	386	499	447	389	37	36	32	37	37	28	35	30
	家族成熟期	576	599	645	559	36	28	28	35	17	16	17	13
	結晶期	430	421	478	551	36	32	31	33	14	14	13	17
	高齢期	1171	1023	887	999	28	25	23	21	7	7	6	8

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

\* A+Bでの保有車の合計を乗用車保有世帯(軽ボンバンを除く)で割って算出。合計値は100%を超える。

## 複数保有組み合わせの変化

- 軽乗用車・軽ボンネットバンとRV系の組み合わせが最も高い傾向が続く。  
RV系同士の組み合わせが13年から増加傾向。

- ・首都圏では地方圏に比べ「RV系同士」、地方圏では首都圏に比べ「軽乗用車・軽ボンネットバン同士」の組み合わせが多い。
- ・軽を含む組み合わせは65%。

### 乗用車複数保有世帯の保有車組合せ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

(%)

(21年はn=546)	大・中・小型車					大衆車					軽乗用車・軽ボンネットバン					RV系				
	21年	19年	17年	15年	13年	21年	19年	17年	15年	13年	21年	19年	17年	15年	13年	21年	19年	17年	15年	13年
大・中・小型車	1	1	1	1	1	4	5	6	5	5	7	6	8	8	8	4	4	4	5	5
大衆車						3	3	3	4	3	11	11	12	12	13	12	10	10	11	12
軽乗用車・軽ボンネットバン											10	12	11	11	10	37	39	38	35	36
RV系																11	10	7	8	7

### 乗用車複数保有世帯の保有車組合せ【A・Bともに新車の複数保有世帯】地域別

	<首都圏 n=108> (%)				<地方圏 n=438> (%)			
	大・中・小型車	大衆車	軽乗用車・軽ボンネットバン	RV系	大・中・小型車	大衆車	軽乗用車・軽ボンネットバン	RV系
大・中・小型車	1	4	8	4	1	4	6	5
大衆車		3	7	16		3	12	11
軽乗用車・軽ボンネットバン			3	36			12	37
RV系				19				9

### 軽を含む保有車組合せ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

(%)

2013年	68
2015年	66
2017年	69
2019年	68
2021年	65

- \* 本頁および次頁では、乗用車に軽ボンバンを含めている。
- \* 各保有組み合わせの%を全て足すと100%となる。



### 3. 非保有とその理由

#### 非保有率・保有中止率

●非保有世帯は全体の約2割。首都圏では3割弱、地方圏では1割弱。

四輪自動車<sup>\*1</sup>の非保有率は21%。非保有世帯のうち、保有未経験世帯は57%。

<地域別> 地方圏に比べ、首都圏の非保有率が高い。特に中心部は54%と高く非保有率が高い傾向は変わらず。地方圏大都市の非保有率も26%と高い。

<年収別> 年収が高いほど非保有率が低くなる傾向。

<ライフステージ別> 独身期が55%、高齢期が28%と非保有率が高い傾向。

#### 四輪自動車保有状況【四輪非保有世帯】

		四輪自動車の保有有無				乗用車の保有経験【四輪非保有世帯】							
		持っていない				(以前乗用車を持っていた)保有中止世帯 <sup>*2</sup>				持っていたことはない			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
n		942	833	987	784	409	354	406	367	533	479	581	417
全体		21	19	22	17	43	43	41	47	57	58	59	53
地域	首都圏	29	30	34	28	41	38	38	45	59	62	63	55
	地方圏 (首都圏以外)	17	12	15	12	46	49	46	50	54	51	54	50
	首都圏* 中心部(23区)	54	57	62	47	36	32	30	38	64	68	70	62
	近郊 (40km圏)	23	24	30	22	37	42	42	46	63	58	58	55
	周辺 (40km圏外)	17	13	15	19	62	47	48	63	38	53	52	37
	地方圏* 大都市	26	21	25	19	38	48	45	49	62	52	55	51
	中都市	16	12	15	13	49	49	46	51	51	51	54	49
	小都市	10	7	10	9	55	50	56	47	46	50	44	53
	周辺部	12	6	7	5	53	42	42	46	47	58	58	55
	郡部	10	8	10	8	63	67	44	54	37	33	56	46
	主要5都市	45	48	50	40	34	34	35	42	66	66	65	59
年収 5分位	第1分位	44	37	46	36	45	40	43	47	55	60	57	54
	第2分位	24	21	26	20	43	44	37	44	57	57	63	56
	第3分位	18	14	16	13	40	39	36	51	60	61	64	49
	第4分位	10	12	12	9	34	37	38	50	66	63	63	50
	第5分位	10	11	10	6	45	52	41	53	55	48	59	47
ライフ ステージ	独身期	55	52	52	47	14	13	11	20	86	87	89	80
	家族形成期	18	18	16	14	14	28	19	29	86	72	81	71
	家族成長前期	8	10	12	8	33	33	39	40	67	67	61	60
	家族成長後期	13	10	10	9	42	42	42	55	58	59	59	45
	家族成熟期	12	11	13	10	56	58	47	48	44	42	54	52
	結晶期	22	20	22	17	39	35	37	51	61	65	63	49
	高齢期	28	25	33	26	54	53	50	53	47	47	50	47

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

\*1 バントラック等を含めた四輪自動車。

\*2 保有中止世帯は四輪自動車非保有世帯のうち、過去に乗用車保有経験のある世帯。

保有中止世帯と保有未経験世帯の現在非保有の理由

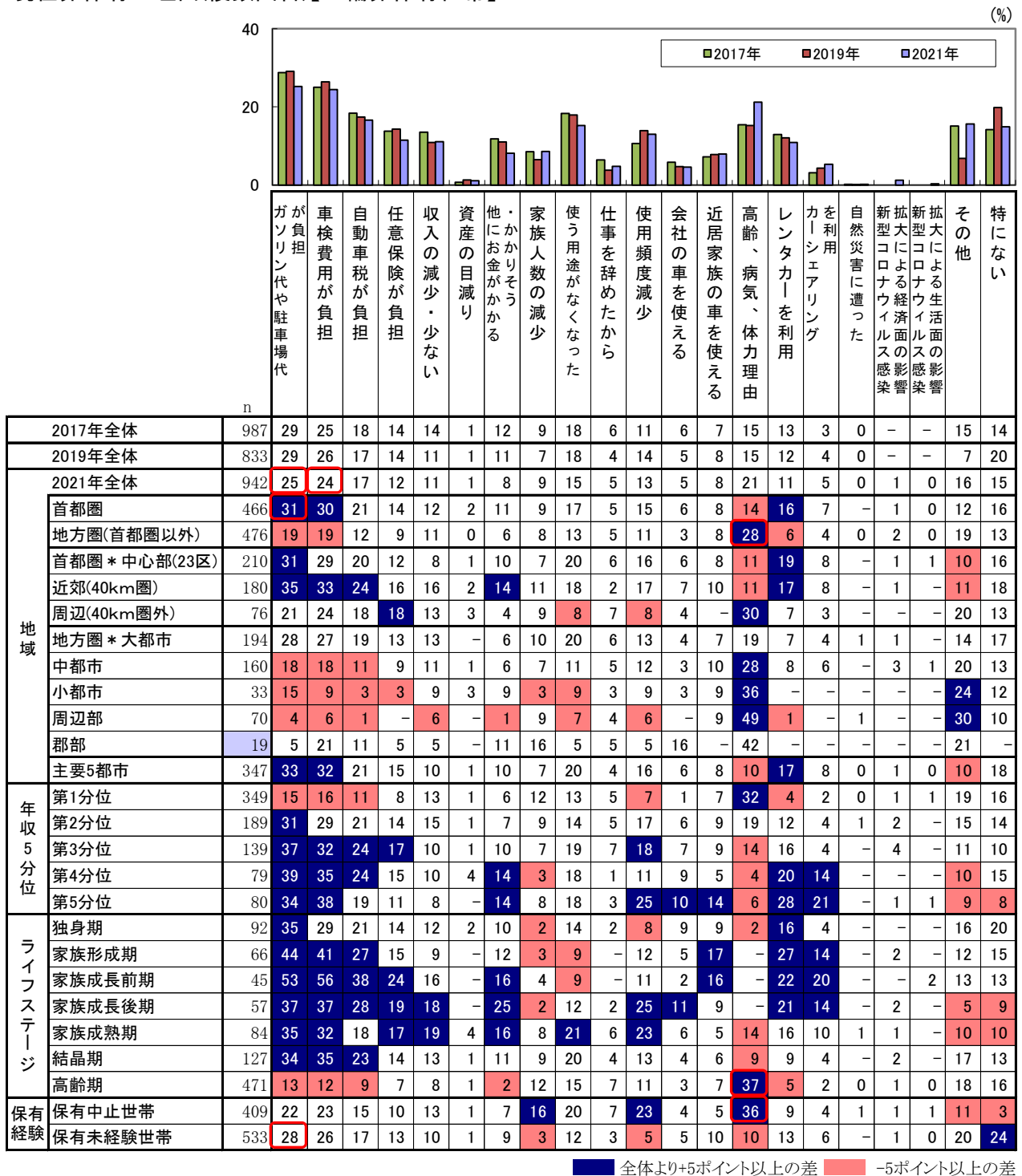
●現在非保有の理由は維持費負担が上位。保有中止世帯では「高齢、病気、体力理由」が、保有未経験世帯では「ガソリン・駐車場代が負担」が最も高い。

<現在非保有の理由> 「ガソリン・駐車場代が負担」が25%と最も高く、「車検費用が負担」が24%と続く。

<地域別> 首都圏では「ガソリン・駐車場代が負担」が31%、地方圏は「高齢、病気、体力理由」が28%で最も高い。

<ライフステージ別> 高齢期では「高齢、病気、体力理由」が37%と最も高い。

現在非保有の理由(複数回答)【四輪非保有世帯】



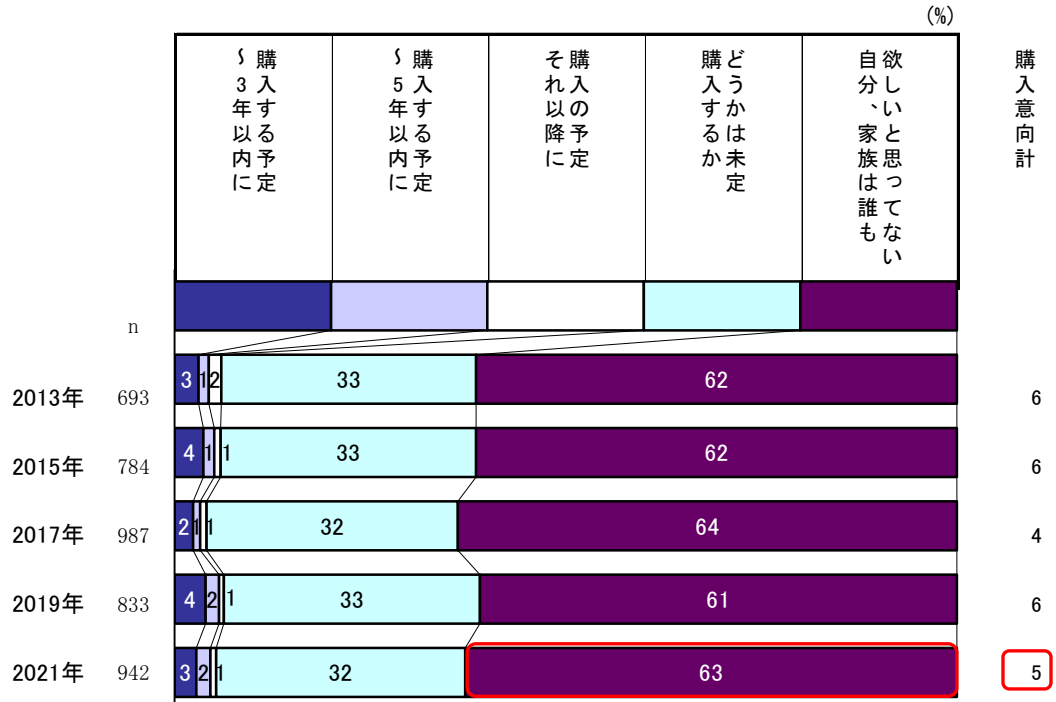
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 非保有世帯の今後の購入意向

●「自分、家族は誰も欲しいと思っていない」が63%。購入意向がある計は5%。

<地域別> 地方圏小都市・周辺部では「自分、家族は誰も欲しいと思っていない」の割合が高い。  
 <ライフステージ別> 家族形成期で購入意向は24%と他と比べ高い。

### 今後の四輪自動車購入意向【四輪非保有世帯】



区分	世帯数	購入する予定	購入する内定	それ以降に購入する予定	購入するかは未定	自分、家族は誰も欲しいと思っていない	購入意向計
2021年全体	942	3	2	1	32	63	5
地域							
首都圏	466	2	2	1	37	58	5
地方圏(首都圏以外)	476	3	2	1	27	67	6
首都圏*中心部(23区)	210	2	2	1	38	57	5
近郊(40km圏)	180	2	3	1	39	56	6
周辺(40km圏外)	76	3	-	1	29	67	4
地方圏*大都市	194	2	2	2	31	63	6
中都市	160	5	3	1	29	63	8
小都市	33	6	-	-	18	76	6
周辺部	70	3	-	-	10	87	3
郡部	19	-	-	-	37	63	0
主要5都市	347	3	2	1	40	55	5
年収5分位							
第1分位	349	2	0	0	21	77	2
第2分位	189	2	3	1	35	60	5
第3分位	139	4	1	1	42	52	6
第4分位	79	5	5	1	47	42	11
第5分位	80	6	5	1	51	36	13
ライフステージ							
独身期	92	6	7	-	52	36	12
家族形成期	66	15	8	2	55	21	24
家族成長前期	45	-	2	4	51	42	7
家族成長後期	57	4	2	-	63	32	5
家族成熟期	84	6	-	1	41	52	7
結晶期	127	2	2	1	44	51	5
高齢期	471	0	0	0	14	85	1
保有経験							
保有中止世帯	409	2	2	1	32	63	5
保有未経験世帯	533	3	2	0	32	63	6

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

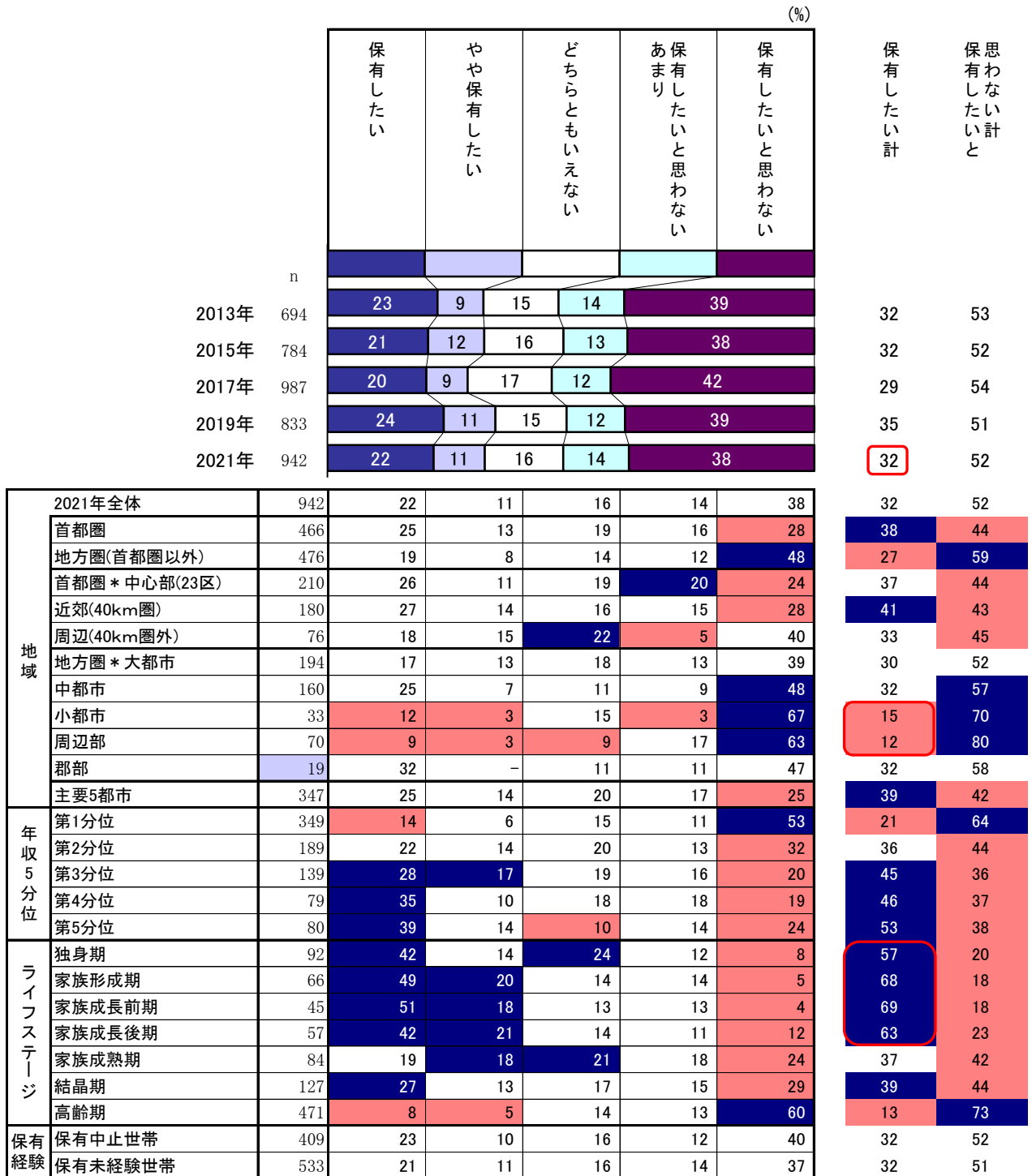
## 非保有世帯の潜在的保有意欲

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

<地域別> 地方圏小都市・周辺部では「保有したい計」が1割台。

<ライフステージ別> 独身期～家族成長期で「保有したい計」が5割を超える。

### そもそも車を保有したいか【四輪非保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## II 乗用車ユーザーの特性と使用状況

### 1. ユーザー層の特性

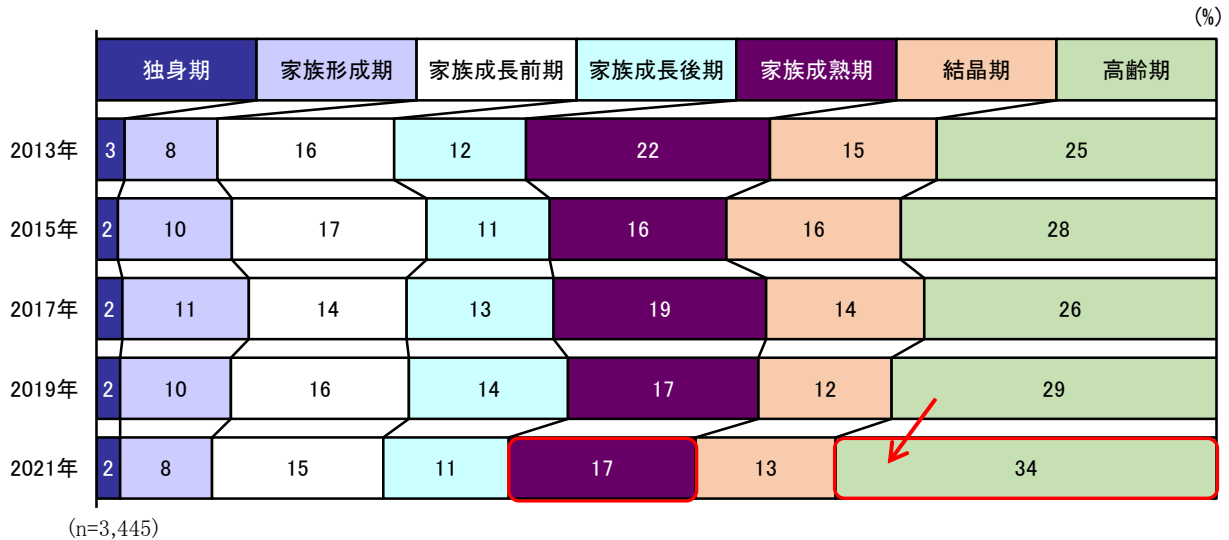
#### ユーザー層の変化

- 主運転者の世帯ライフステージは高齢期が3割強を占め、前回から増加。
- 続柄は、家計の中心者が約6割。

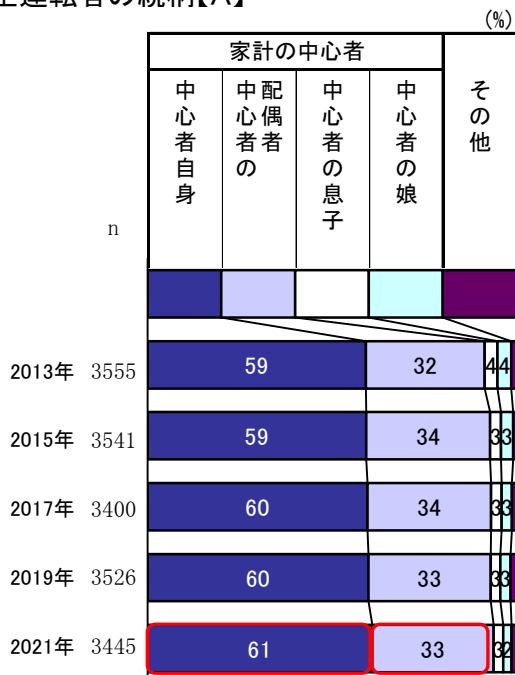
<乗用車の主運転者\*1の世帯ライフステージ\*2> 高齢期が34%で最も高く、次いで家族成熟期が17%。

<主運転者の続柄> 家計の中心者が61%、配偶者が33%。

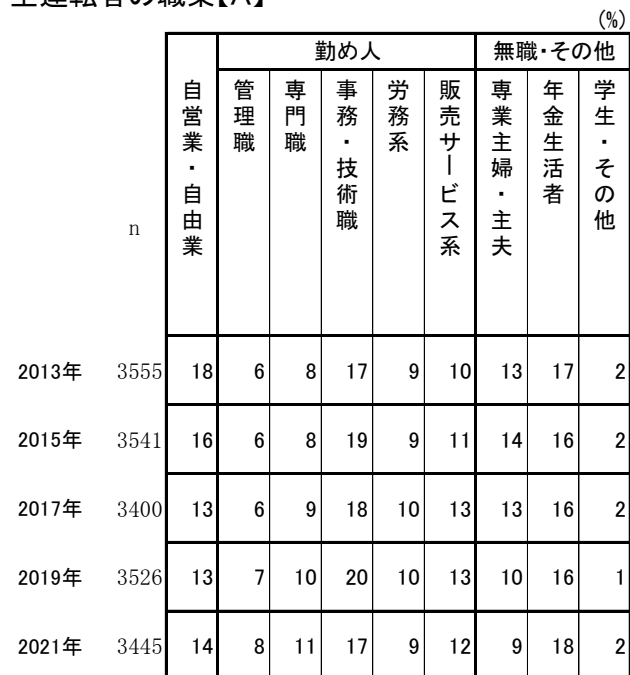
#### 世帯ライフステージ【乗用車保有世帯】



#### 主運転者の続柄【A】



#### 主運転者の職業【A】



\*1 主運転者とは、その車の運転頻度が最も多いドライバー。

\*2 世帯ライフステージの定義は、iv頁を参照。

- 女性の主運転者比率は5割弱。運転者比率は約7割。
- 60歳以上が主運転者の約4割を占める。

<性別>女性の主運転者比率が47%。

<年齢>60歳以上が39%と、2013年調査以降割合が最も高い。

<男女別の年齢>男女とも「60歳以上」の割合、平均年齢が前回から上昇。

<運転者比率>女性の運転者比率は69%。

主運転者性別・未既婚【A】

	男性		女性		女性比率
	未婚	既婚	未婚	既婚	
2013年	7	50	5	38	43
2015年	8	46	7	39	46
2017年	8	44	6	41	48
2019年	8	44	6	42	48
2021年	9	44	9	39	47

(n=3,445)

主運転者年齢【A】

	年齢					平均年齢(歳)
	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	
2013年	6	17	23	20	34	52.2
2015年	7	17	24	19	34	51.9
2017年	7	17	25	19	34	52.0
2019年	7	16	24	21	32	51.6
2021年	6	14	21	21	39	53.8

(n=3,445)

男性主運転者年齢【A】

	年齢					平均年齢(歳)
	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	
2013年	6	14	19	19	42	54.7
2015年	6	14	21	17	42	54.6
2017年	6	15	22	18	39	53.8
2019年	6	16	20	20	38	53.6
2021年	6	13	18	19	44	55.6

(n=1,827)

女性主運転者年齢【A】

	年齢					平均年齢(歳)
	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	
2013年	7	20	28	21	24	49.0
2015年	7	20	28	21	24	48.8
2017年	7	19	28	20	27	50.1
2019年	8	16	29	22	26	49.5
2021年	5	16	24	23	32	51.9

(n=1,618)

男性運転者比率【A】

	運転者		主+従
	主運転者	従運転者*	
2013年	57	31	88
2015年	54	33	86
2017年	53	32	84
2019年	52	33	85
2021年	53	31	84

(n=1,827)

女性運転者比率【A】

	運転者		主+従
	主運転者	従運転者*	
2013年	43	24	67
2015年	46	23	70
2017年	48	22	70
2019年	48	24	72
2021年	47	22	69

(n=1,618)

\* 従運転者とは、その車の運転頻度が2番目に多いドライバー。

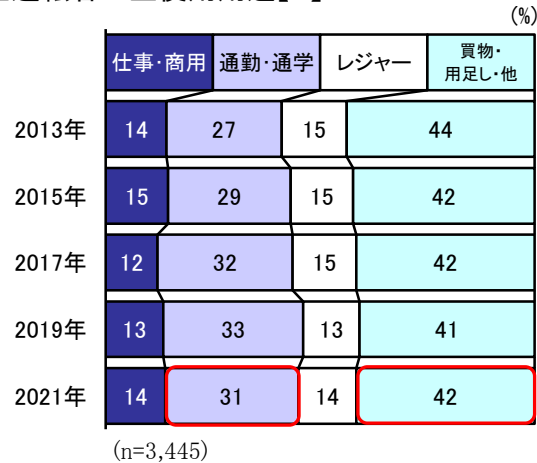
## 2. 使用状況

### 車の使い方の変化

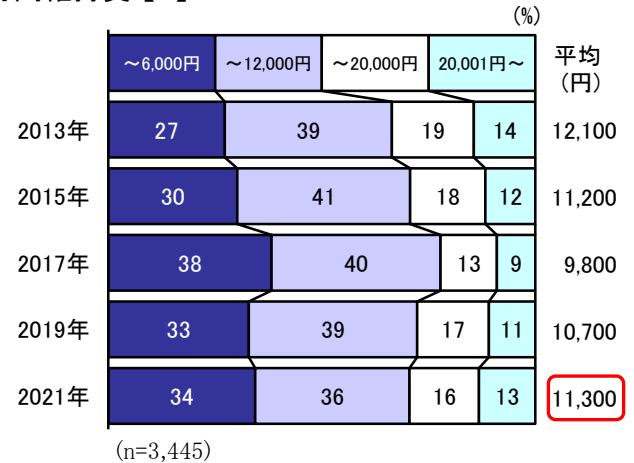
- 主使用用途は「買物・用足し・他」が4割強。月間走行距離は300km以下が6割弱。  
平均走行距離は平日に比べ休日の方が長く、「51km～」の割合も休日が平日を上回る。

<主使用用途> 「買物・用足し・他」が42%と最も高く、次いで「通勤・通学」が31%。  
 <月間維持費> 平均11,300円で前回より上昇。  
 <使用頻度> 「7日」が4割弱、平均は約5日。  
 <走行距離> 月間は「～300km」が6割弱、平均370km。平日は「～10km」が約4割、平均20km。  
 休日は「～10km」が3割強、平均28km。「51km～」は平日に比べ休日の割合が高い。

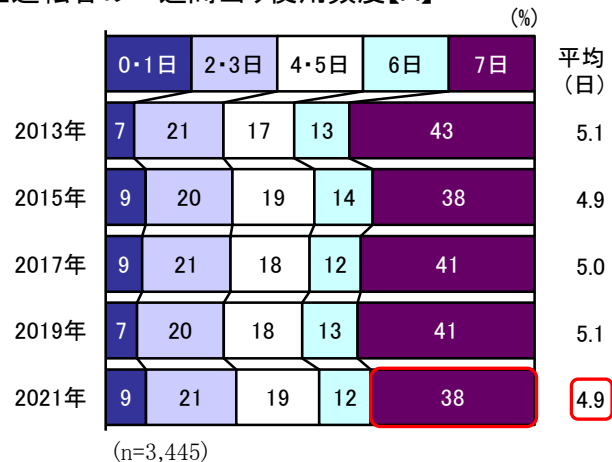
主運転者の主使用用途【A】



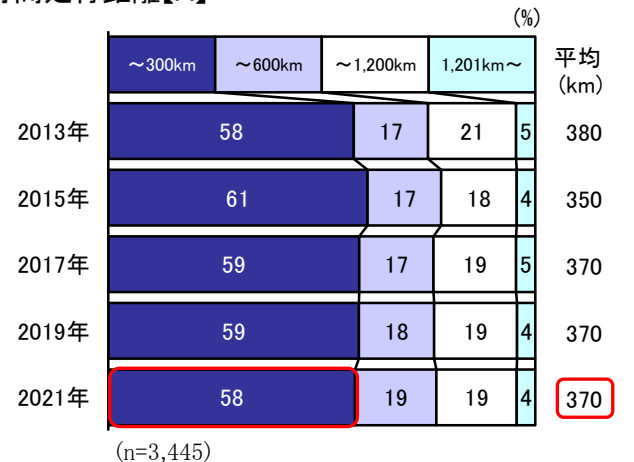
月間維持費\*【A】



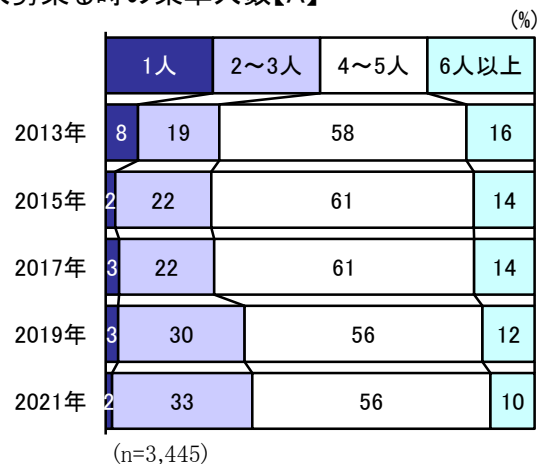
主運転者の一週間当り使用頻度【A】



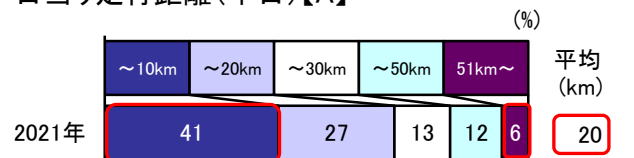
月間走行距離【A】



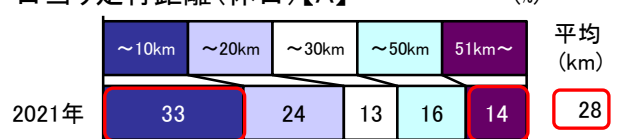
大勢乗る時の乗車人数【A】



一日当り走行距離(平日)【A】



一日当り走行距離(休日)【A】



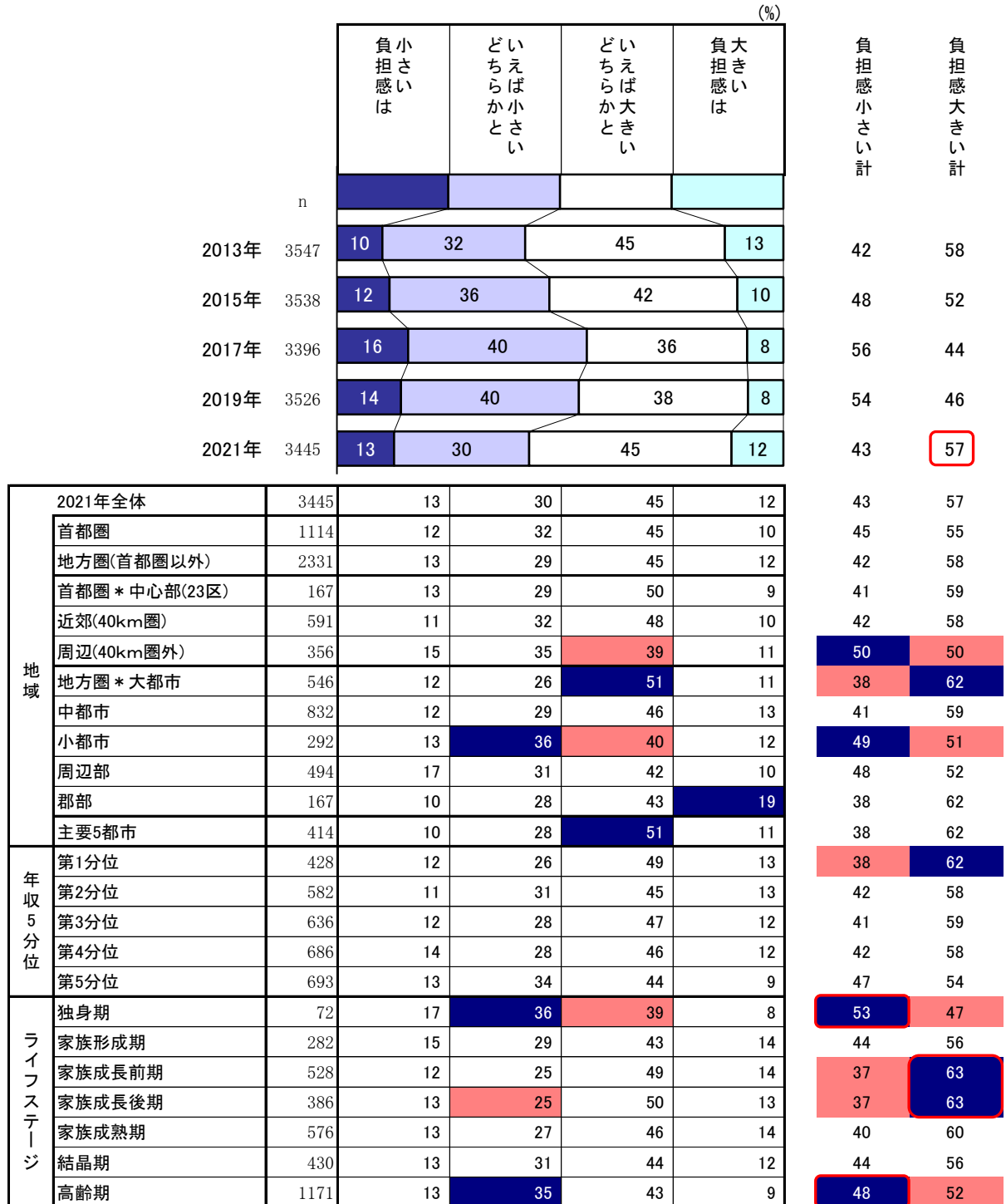
\* 月間維持費とは、燃料代・修理代・有料駐車場代・有料道路通行料等で、車両代・ローン返済・保険料・税金は除外。

## 維持費全体の負担感

●維持費の「負担感大きい計(大きい+どちらかといえば大きい)」は6割弱。

<ライフステージ別> 家族成長前期・後期では「負担感大きい計」が高く、  
独身期・高齢期では「負担感小さい計」が高い。

### 維持費負担感【A】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

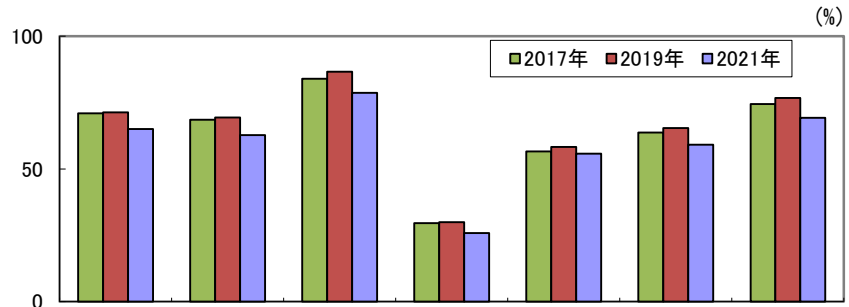


各維持費の負担感

●「車検代」は約8割、「任意保険料」「自動車税」「自動車重量税」は6割以上が負担感が大きいと感じている。

＜地域別＞駐車場代は首都圏中心部に近いほど負担感が大きい。

負担感大きい(大きい+どちらかといえば大きい) 計【乗用車保有世帯】



		n	自動車税	自動車重量税	車検代	駐車場代	燃料代	自賠責保険料	任意保険料
2017年全体		3400	71	69	84	30	57	64	75
2019年全体		3526	71	69	87	30	58	65	77
2021年全体		3445	65	63	79	26	56	59	69
地域	首都圏	1114	69	65	82	27	55	59	69
	地方圏(首都圏以外)	2331	63	62	77	25	56	59	69
	首都圏*中心部(23区)	167	62	59	78	43	55	56	65
	近郊(40km圏)	591	71	67	83	27	53	60	71
	周辺(40km圏外)	356	68	63	82	20	58	58	68
	地方圏*大都市	546	65	64	79	37	58	59	71
	中都市	832	64	64	78	25	56	62	70
	小都市	292	59	58	74	23	48	53	66
	周辺部	494	62	59	76	16	57	58	67
	郡部	167	68	63	72	19	61	60	70
	主要5都市	414	67	64	83	40	56	60	70
	年収5分位	第1分位	428	60	61	76	26	53	62
第2分位		582	64	63	77	28	57	62	71
第3分位		636	67	64	80	28	57	62	71
第4分位		686	67	64	81	24	58	57	69
第5分位		693	68	64	79	26	55	57	69
ライフステージ	独身期	72	61	57	79	28	53	49	60
	家族形成期	282	67	60	79	30	57	55	62
	家族成長前期	528	72	68	84	24	61	59	70
	家族成長後期	386	69	67	84	26	59	59	69
	家族成熟期	576	64	61	79	28	59	60	72
	結晶期	430	67	66	81	28	56	61	70
	高齢期	1171	60	60	74	24	51	60	70

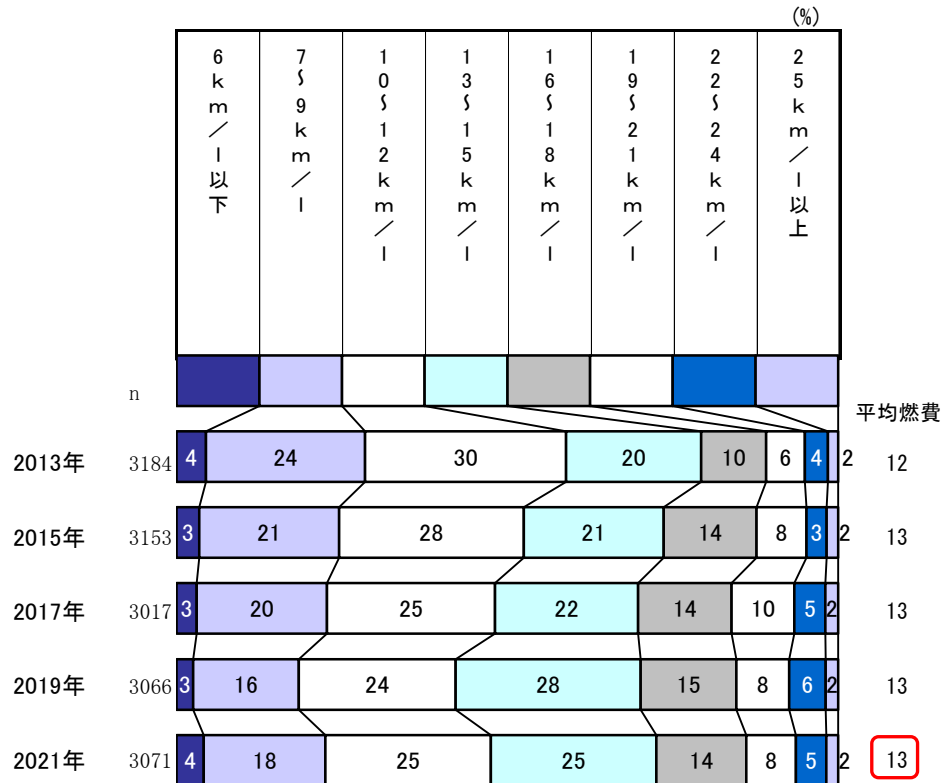
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 保有車の燃費

●平均燃費は13 km/l。

<車種別>燃費の平均を見ると、小型車・大衆車の燃費が15km/lでトップ。

### 燃費【A】



車種	n	6 km/l 以下	7.5 km/l	10.5 km/l	13.5 km/l	16.5 km/l	19.5 km/l	22.5 km/l	25 km/l 以上	平均燃費
2021年全体	3071	4	18	25	25	14	8	5	2	13
大・中型車	69	16	36	17	22	4	3	1	-	10
小型車	228	4	18	23	15	13	9	11	8	15
大衆車	525	2	10	24	27	15	11	9	3	15
軽自動車	912	4	8	20	33	20	10	4	1	14
ステーションワゴン	108	7	27	28	14	8	8	7	1	12
背の高いワゴン	168	-	7	38	31	16	6	2	1	14
3列シートミニバン	745	5	37	27	18	8	4	2	0	11
SUV	316	6	20	31	23	11	4	3	2	12

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

### Ⅲ 購入状況

#### 1. 購入形態と流入・流出構造

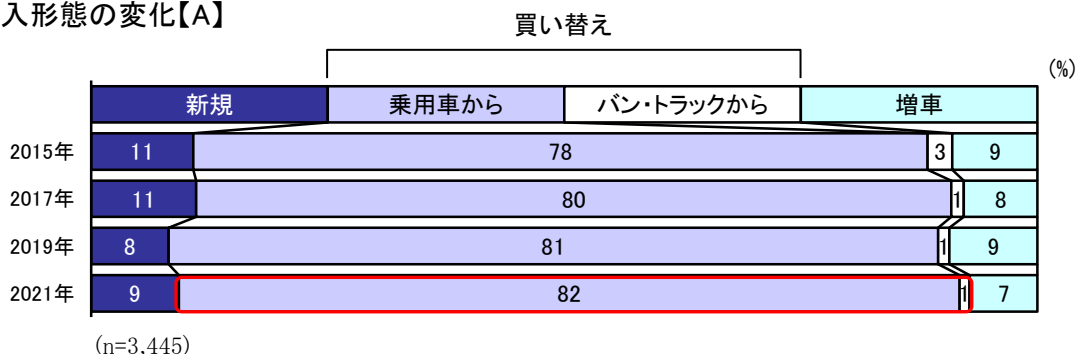
##### 購入形態の変化

●買い替えが8割強、新規＋増車が2割弱の傾向は変わらず。

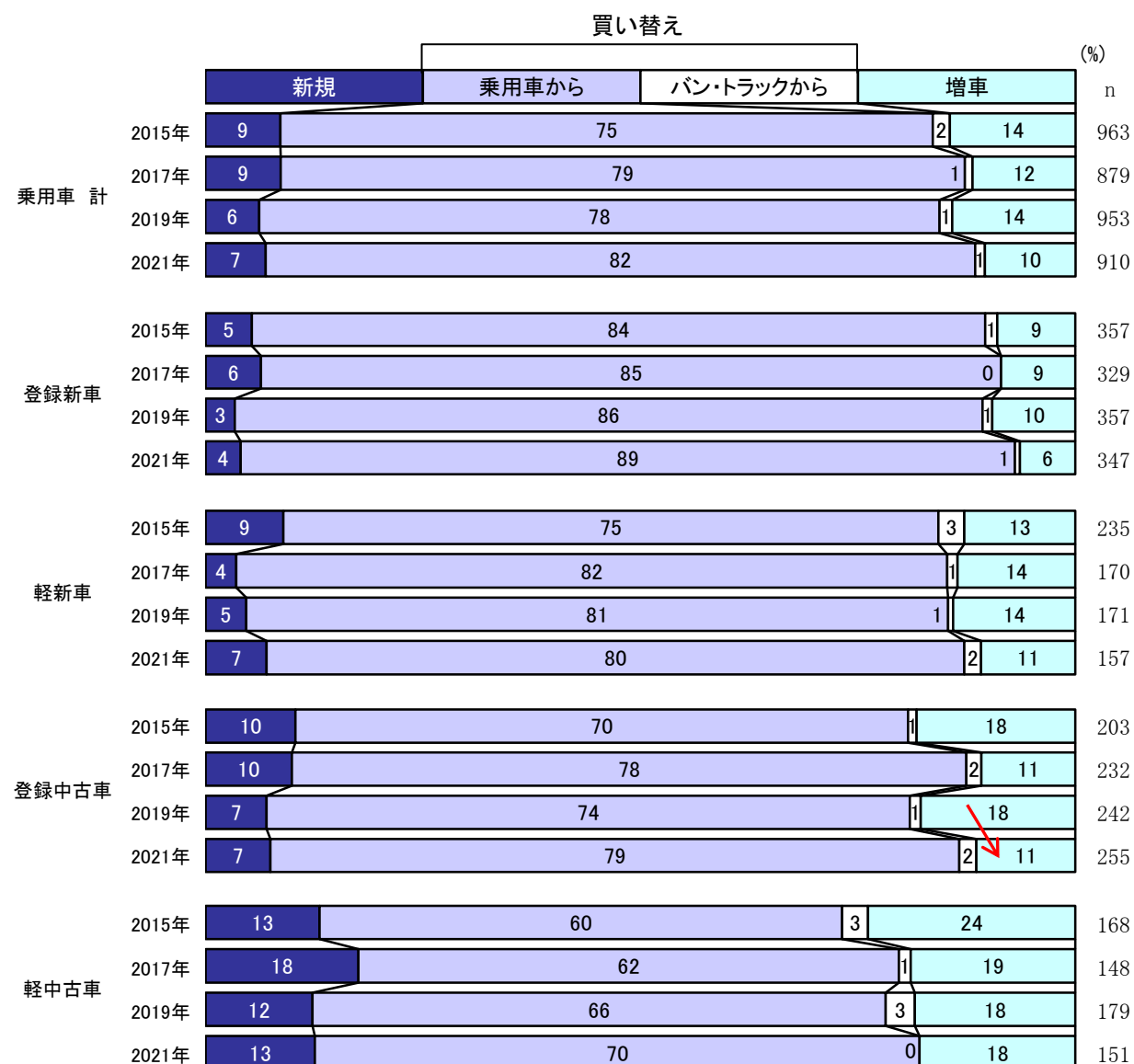
乗用車保有者全体では、買い替えが8割強。

直近2年以内購入車では、登録中古車の増車比率が約1割で前回から減少。

##### 乗用車購入形態の変化【A】



##### 登録・軽×新・中古別乗用車購入形態【A直近2年以内購入車】



\* 乗用車購入形態は、軽ボンバンを除く。

## 流入状況

●新車→新車は5割弱。軽乗用車は軽買い替え(軽→軽)が8割弱で増加傾向。

<流入状況>新車と中古車間での流入状況は、新車→新車が5割弱。中古→中古が約3割。

<軽乗用車・軽ボンバン>軽買い替え(軽→軽)が8割弱で増加傾向。

<RV系>RV系買い替えが7割強。

### 現保有車の流入状況【A直近2年以内購入車】

	新車→新車	中古→新車	新車→中古	中古→中古	(%)	n
2015年	51	15	11	23		725
2017年	48	13	12	27		687
2019年	47	14	11	29		750
2021年	46	12	13	29		739

### 現保有車の流入状況【A・前保有ともに新車 直近2年以内購入車】

	前保有車				(%)	n		
	上級から	同クラスから	下級クラスから	RV系から				
小型車	2015年	24	33	19	24	21		
	2017年	3	55	19	23	31		
	2019年	3	48	19	29	31		
	2021年	0	50	25	25	8		
大衆車	2015年	11	50	8	31	74		
	2017年	12	48	15	25	60		
	2019年	19	54	7	20	54		
	2021年	18	53	8	20	60		
軽乗用車・軽ボンバン	2015年	20	62	0	18	128		
	2017年	14	66	0	19	104		
	2019年	18	73	0	10	95		
	2021年	12	76	0	13	96		
RV系	大・中・小型から				(%)	n		
	大衆から		軽・軽ボンバンから					
	2015年	10	11	6			73	135
	2017年	11	10	11			69	132
2019年	5	15	8	71	167			
2021年	11	8	9	73	174			

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

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

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

現保有車別の流入状況【A・前保有とともに新車 直近2年以内購入車】  
[車 型]

(%)

		前 保 有 車																
		新車																
		n				大・中型車				小型車				大衆車				
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	
現 保 有 車	新 車	大・中型	5	2	6	7	40	-	33	57	-	50	33	14	-	-	17	-
		小型車	8	31	31	21	-	3	3	24	50	48	55	33	13	13	13	14
		大衆車	60	54	60	74	-	-	2	3	18	19	10	8	53	54	48	50
		軽乗用車・軽ボンバン	96	95	104	128	-	1	-	-	-	6	6	5	11	11	9	16
		RV系	174	167	132	135	2	-	2	1	9	5	9	10	7	15	10	11
合計		343	349	333	365	2	1	2	3	9	12	13	9	17	20	17	21	

		新車												(合計)				
		軽乗用車・軽ボンバン				RV系												
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	
現 保 有 車	新 車	大・中型	-	-	-	-	60	50	17	29	100	100	100	100	100	100	100	100
		小型車	13	7	7	5	25	29	23	24	100	100	100	100	100	100	100	100
		大衆車	8	7	15	8	20	20	25	31	100	100	100	100	100	100	100	100
		軽乗用車・軽ボンバン	76	73	66	62	13	10	19	18	100	100	100	100	100	100	100	100
		RV系	9	8	11	6	73	71	69	73	100	100	100	100	100	100	100	100
合計		27	26	28	26	45	43	40	41	100	100	100	100	100	100	100	100	

[排気量]

(%)

		前 保 有 車																
		新車																
		n				2501cc以上				2001~2500cc				1501~2000cc				
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	
現 保 有 車	新 車	2501cc以上	13	11	20	16	31	55	50	50	31	9	35	19	31	18	5	19
		2001cc~2500cc	23	27	23	33	9	19	26	15	44	37	44	39	44	33	22	39
		1501cc~2000cc	77	87	83	92	7	7	2	6	12	7	15	15	53	64	58	57
		661cc~1500cc	126	127	96	92	3	2	3	5	6	8	6	12	24	30	28	22
		660cc以下	99	94	104	128	-	2	-	-	2	2	2	5	8	7	14	11
合計		338	346	326	361	5	6	6	6	10	8	11	13	28	32	29	28	

		新車												(合計)				
		661~1500cc				660cc以下												
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	
現 保 有 車	新 車	2501cc以上	-	9	5	6	8	9	5	6	100	100	100	100	100	100	100	100
		2001cc~2500cc	4	7	-	3	-	4	9	3	100	100	100	100	100	100	100	100
		1501cc~2000cc	25	17	17	17	4	5	8	6	100	100	100	100	100	100	100	100
		661cc~1500cc	56	50	49	52	12	11	14	9	100	100	100	100	100	100	100	100
		660cc以下	13	15	18	22	77	73	66	63	100	100	100	100	100	100	100	100
合計		31	28	25	26	28	26	28	26	100	100	100	100	100	100	100	100	

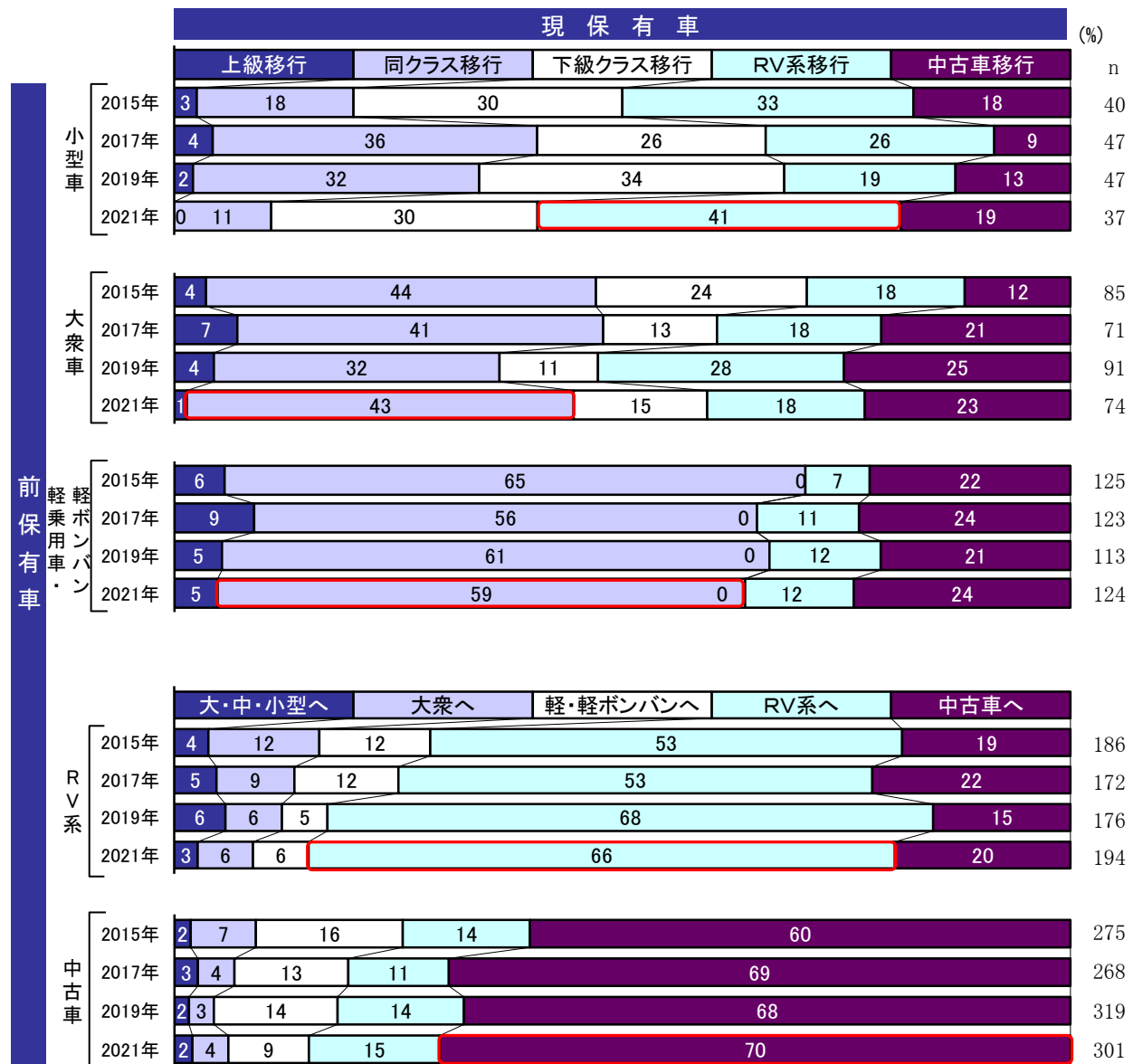
- \* 直近2年以内購入車を分析対象としている。
- \* 表頭の前保有車(乗用車)から、表側の現保有車(乗用車)への流入を示す。
- \* 表内グレーの網掛け箇所は同クラス移行を示す。

## 流出状況

●概ね各タイプ・クラスとも同タイプ・クラス移行が中心だが、  
小型車のみRV系移行が高い。

- ＜小型車＞RV系移行が約4割と高い。
- ＜大衆車＞同クラス移行が4割強。
- ＜軽＞同クラス移行が約6割。
- ＜RV系＞同タイプ(RV系)移行が7割弱。
- ＜中古車＞中古車歩留りが7割。

### 前保有車別の流出状況【A直近2年以内購入車】



\* 直近2年以内購入車を分析対象としている。  
 \* 表側の前保有車(乗用車)から、表頭の現保有車(乗用車)への流入を示す。  
 \* 「上級・同・下級クラス」の定義は、「大・中型」>「小型車」>「大衆車」>「軽」の単位で算出。  
 よって、「大型車」→「中型車」への移行の場合でも、「同クラス」としている。

前保有車別の流出状況【A・前保有ともに新車 直近2年以内購入車】  
 [車 型]

(%)

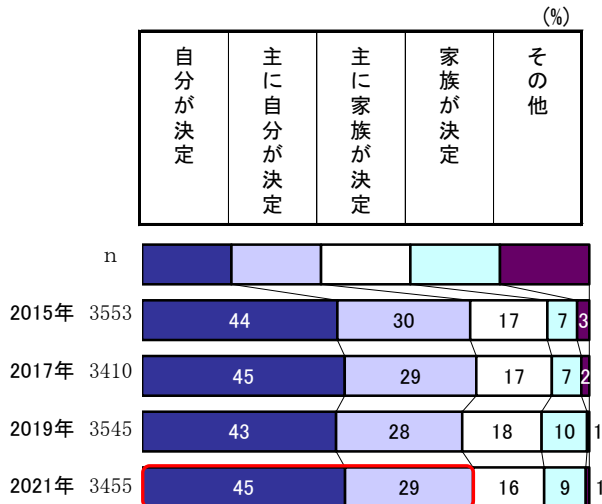
		現 保 有 車															
		n				大・中型車				小型車				大衆車			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
前 保 有 車	大・中型	6	2	6	12	33	-	33	33	-	50	17	42	-	-	17	17
	小型車	30	41	43	33	-	2	5	3	13	37	40	21	37	24	14	18
	大衆車	57	68	56	75	-	-	2	-	2	6	7	4	56	43	52	49
	軽乗用車・軽ボンバン	94	89	94	97	-	-	-	-	1	2	2	1	5	5	10	6
	合計	187	200	199	217	1	1	3	2	3	11	12	7	26	22	23	24
		軽乗用車・軽ボンバン				RV系				(合計)							
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年				
大・中型		-	50	-	-	67	-	33	8	100	100	100	100				
小型車		-	15	14	18	50	22	28	39	100	100	100	100				
大衆車		19	15	16	27	23	37	23	20	100	100	100	100				
軽乗用車・軽ボンバン		78	78	73	84	16	16	15	9	100	100	100	100				
合計		45	43	42	49	25	24	21	18	100	100	100	100				

## 現保有車の購入決定者と購入きっかけ

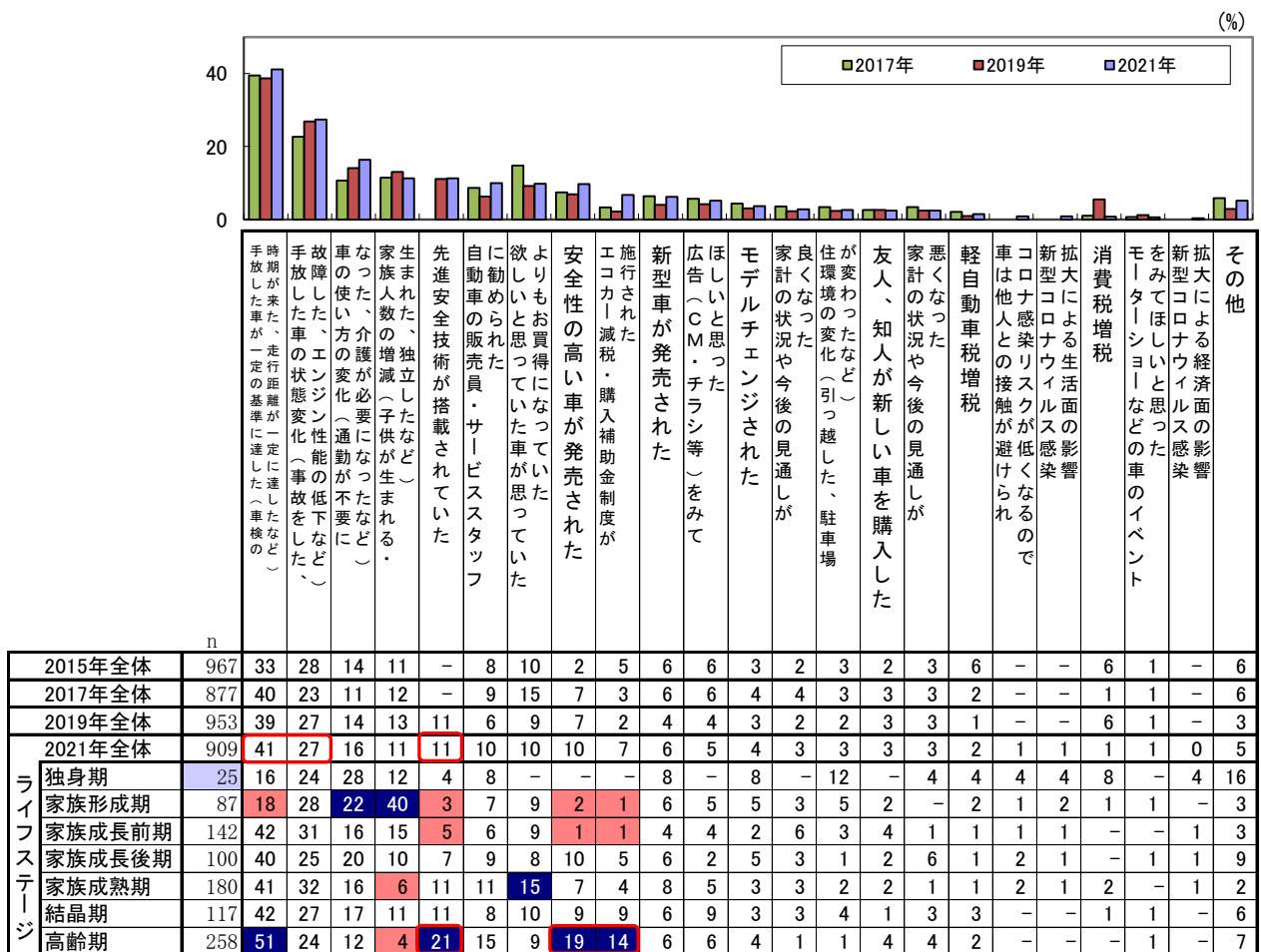
- 購入決定者は主運転者計(自分が決定+主に自分が決定)が74%。
- 購入のきっかけは「手放した車が一定基準に達した」「手放した車の状態変化」といった前保有車の経年変化が上位。

購入のきっかけは全体では「手放した車が一定基準に達した」が41%、「手放した車の状態変化」が27%で上位。高齢層では「先進安全技術が搭載されていた」「安全性の高い車が発売された」「エコカー減税・購入補助金制度が施行された」が全体と比べ高い。

### 購入関与度【A】



### A車購入きっかけ(複数回答)【A直近2年以内購入車】



■全体より+5ポイント以上の差 ■-5ポイント以上の差



## 2. 前保有車の保有期間

### 前保有車の保有期間

●前保有車の保有期間は7.1年。「10年超」が2割強を占める。

<前保有車新車>平均保有期間は7.8年、「10年超」が約3割。

<前保有車中古車>平均保有期間は5.9年、「～5年」が3割弱。

### 前保有車の保有期間【Aを買い替えて購入】

		保有期間 (%)						n	平均 (年)
		～1年	～3年	～5年	～7年	～10年	10年超		
全体	2013年	11	19	20	31	19	2774	6.9	
	2015年	11	18	22	29	19	2764	6.9	
	2017年	10	19	20	31	19	2718	7.0	
	2019年	11	18	19	29	22	2887	7.1	
	2021年	10	19	18	28	24	2812	7.1	
前保有車新車	2013年	7	16	19	34	24	1882	7.5	
	2015年	8	14	21	33	25	1853	7.5	
	2017年	6	15	18	35	26	1756	7.7	
	2019年	8	13	17	32	29	1853	7.7	
	2021年	8	14	15	32	31	1757	7.8	
前保有車中古車	2013年	2	19	26	23	23	892	5.7	
	2015年	2	17	27	23	22	940	5.8	
	2017年	2	17	28	23	23	961	5.7	
	2019年	3	17	25	22	22	1034	5.9	
	2021年	3	15	27	23	22	1055	5.9	

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

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

前保有車の保有期間【Aを買い替えて購入】

		保有期間(%)						n	保有期間(平均)		
		~1年	~3年	~5年	~7年	~10年	10年超		2021年	2019年	
現保有車車種	全体(軽ボンパン含む乗用車)	1	10	19	18	28	24	2812	7.1	7.1	
	大・中型車 新車	0	13	33	25	8	21	24	6.1	6.9	
	小型車 新車	1	10	16	15	34	24	136	7.4	7.0	
	大衆車 新車	1	6	14	19	32	29	321	7.8	7.5	
	軽乗用・ボンパン 新車	1	6	19	18	32	23	508	7.3	7.2	
	RV系 新車	1	14	17	15	28	26	863	7.1	7.2	
	中古車	2	12	22	20	24	20	960	6.6	6.7	
世帯年収	300万円未満	1	10	18	17	29	25	550	7.2	7.2	
	500万円未満	2	10	20	19	30	20	710	6.9	7.1	
	1000万円未満	2	11	19	16	27	25	1031	7.1	7.0	
	1000万円以上	1	14	17	20	26	22	205	6.9	7.1	
保有資産	500万円未満	2	12	22	17	25	22	1250	6.7	6.8	
	1000万円未満	1	8	19	18	30	25	488	7.3	7.2	
	1000万円以上	1	10	15	19	30	25	695	7.3	7.4	
景況感	現在の景況	良い	2	12	22	18	29	18	96	6.6	6.8
		どちらともいえない	1	11	19	16	27	25	964	7.1	7.0
		悪い	1	10	18	19	28	23	1790	7.1	7.2
	景況状況	良くなっている	2	16	19	16	29	18	179	6.7	6.9
		どちらともいえない	2	11	18	19	27	24	909	7.1	6.9
		悪くなっている	1	10	19	17	28	24	1762	7.1	7.3
景況方向	良くなる	1	11	19	19	29	22	604	7.0	6.8	
	どちらともいえない	2	10	19	17	27	25	1388	7.1	7.0	
	悪くなる	1	11	19	17	29	23	858	7.0	7.2	

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

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

前保有車の保有期間【前保有車新車】

(%)

	21年								19年							
	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)
全体	1757	1	8	14	15	32	32	8.4	1853	0	8	13	17	32	29	7.7
地域																
首都圏	558	0	10	15	14	29	32	8.4	600	1	9	14	18	33	26	7.5
地方圏(首都圏以外)	1199	1	7	14	15	33	31	8.5	1253	0	7	13	17	32	30	7.8
首都圏*中心部(23区)	70	-	13	19	10	26	33	8.2	92	-	11	9	9	37	35	8.1
近郊(40km圏)	318	0	9	15	13	29	34	8.5	332	0	9	16	18	30	27	7.4
周辺(40km圏外)	170	1	10	14	18	31	27	8.2	176	1	7	13	22	36	21	7.5
地方圏*大都市	289	2	11	14	15	33	25	7.9	304	-	10	13	15	32	31	7.7
中都市	443	1	7	14	16	28	34	8.5	466	0	7	17	18	33	25	7.6
小都市	145	-	8	10	15	38	30	8.5	136	-	5	12	24	29	30	7.9
周辺部	240	2	4	13	13	37	32	8.8	236	-	7	8	14	30	42	8.4
郡部	82	-	2	17	11	33	37	9.0	111	1	8	11	17	40	23	7.7
主要5都市	196	1	11	18	12	29	30	8.2	225	-	12	13	15	31	30	7.6

	17年								15年							
	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	10年	10年超	平均(年)
全体	1756	1	6	15	18	35	26	7.7	1853	1	8	14	21	33	25	7.5
地域																
首都圏	560	0	9	19	17	35	20	7.3	551	1	8	17	22	31	22	7.3
地方圏(首都圏以外)	1196	1	5	13	19	35	28	7.9	1302	1	7	12	21	34	26	7.6
首都圏*中心部(23区)	78	-	13	15	17	38	17	7.0	93	-	14	16	23	31	16	6.8
近郊(40km圏)	305	1	11	19	18	31	21	7.1	341	0	7	19	20	32	22	7.3
周辺(40km圏外)	177	-	3	20	16	41	20	7.6	126	2	5	13	25	30	25	7.6
地方圏*大都市	284	1	4	16	21	31	29	7.8	322	1	11	14	19	30	26	7.4
中都市	434	1	6	11	19	37	27	7.9	350	-	7	13	22	34	25	7.6
小都市	163	1	7	15	18	33	26	7.6	183	1	8	12	24	31	24	7.4
周辺部	198	1	3	10	19	37	31	8.3	313	1	5	10	19	37	29	8.0
郡部	117	-	6	12	17	36	29	8.0	125	2	6	14	21	34	23	7.6
主要5都市	208	-	9	18	22	30	21	7.1	240	0	13	15	23	30	19	7.0

■ 全体より+5ポイント以上の差      ■ -5ポイント以上の差  
■ 平均値は全体より+0.3年以上の差      ■ -0.3年以上の差

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

## IV 今後の保有・購入動向

### 1. 保有意向と保有期間

#### 今後の買い替え・保有意向

- 「買い替える時期は未定」が6割強、「5年以内買い替え予定」は約2割、「保有をやめる予定」は1割強。

<地域別> 地方圏に比べ首都圏で「今後5年以内に買い替える予定」がやや高い。

<年収別> 年収第1分位で「保有をやめる予定」が2割強で高い傾向が継続。

<ライフステージ別> 高齢期で「やめる予定」が2割強で高い傾向が継続。

#### 買い替え予定【A】

		(%)															
		今後5年以内に買い替える予定				それ以降に買い替える予定				買い替える時期は未定				自動車の保有をやめる予定			
n																	
2015年	3551	18	7	66								9					
2017年	3411	18	7	66								10					
2019年	3545	19	7	65								9					
2021年	3455	19	7	62								12					

		今後5年以内に買い替える予定				減車予定 (少なくする+保有中止)				買い替える時期は未定				自動車の保有をやめる予定			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
全体	3455	19	19	18	18	7	7	7	7	62	65	66	66	12	9	10	9
地域																	
首都圏	1121	21	21	18	21	6	5	5	6	63	64	65	63	11	10	12	10
地方圏(首都圏以外)	2334	18	19	18	17	7	7	8	7	62	66	66	68	13	8	9	8
首都圏*中心部(23区)	168	25	21	26	29	6	5	4	5	55	59	60	55	14	15	10	12
近郊(40km圏)	592	21	23	19	21	5	5	5	6	64	62	63	63	11	10	13	11
周辺(40km圏外)	361	19	18	14	16	7	5	7	8	63	70	71	71	11	7	9	6
地方圏*大都市	548	19	23	18	18	7	6	8	8	59	64	62	65	16	9	12	9
中都市	832	20	19	18	18	7	8	7	5	62	65	68	68	11	8	7	9
小都市	292	16	19	21	18	10	9	7	6	66	64	62	70	9	8	9	6
周辺部	494	15	14	16	16	8	9	8	10	63	70	67	68	14	8	9	6
郡部	168	16	18	14	15	4	5	7	5	68	69	69	71	13	9	10	10
主要5都市	417	23	23	21	26	5	6	5	5	57	60	62	59	15	12	12	10
年収5分位																	
第1分位	430	15	14	15	15	3	6	5	6	57	61	57	61	25	19	23	18
第2分位	584	19	18	16	19	5	4	4	5	59	63	65	65	17	15	15	11
第3分位	637	19	21	18	20	8	8	7	6	63	66	68	68	10	6	7	6
第4分位	688	20	19	20	20	7	9	8	8	66	69	68	68	7	4	4	4
第5分位	696	22	26	22	23	10	8	9	10	63	64	65	64	5	3	3	4
ライフステージ																	
独身期	73	29	29	18	20	4	1	1	11	64	68	78	67	3	1	3	3
家族形成期	282	16	18	20	23	9	11	8	7	73	71	71	69	3	1	1	1
家族成長前期	528	21	21	20	21	8	10	10	9	69	68	68	69	3	1	2	2
家族成長後期	386	20	22	21	15	8	8	10	7	68	69	67	76	4	1	3	2
家族成熟期	579	18	16	17	15	6	6	6	6	67	71	68	73	9	7	8	7
結晶期	433	18	22	19	21	5	6	5	5	67	65	68	67	10	7	8	7
高齢期	1174	18	18	15	17	6	4	5	7	52	57	56	56	25	22	24	20

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 保有台数の意向

### ●減車意向が増車意向を上回る状況が継続。

「台数はそのまま」が72%、「減車予定」が10%、「増車予定」が4%で、「減車予定」が「増車予定」を上回る状況が継続。

高齢期で「減車予定」、家族成長後期で「増車予定」が高い傾向が継続。

### 今後の四輪自動車の増減車意向【乗用車保有世帯】

		増車したいと思わない				増車する予定				増車するか未定							
		台数はそのまま				減車予定 (少なくする+保有中止)				増車する予定				増車するか未定			
		n				n				n				n			
2015年	3553	75				9				3				13			
2017年	3409	74				9				4				13			
2019年	3545	76				9				4				12			
2021年	3455	72				10				4				14			

		台数はそのまま				減車予定 (少なくする+保有中止)				増車する予定				増車するか未定			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
		n															
全体	3455	72	76	74	75	10	9	9	9	4	4	4	3	14	12	13	13
地域																	
首都圏	1121	75	76	74	76	8	8	10	8	3	4	2	2	14	12	15	14
地方圏(首都圏以外)	2334	71	76	74	75	11	9	9	10	4	4	4	3	15	12	13	13
首都圏*中心部(23区)	168	77	76	81	77	7	8	7	10	2	3	1	1	15	13	11	13
近郊(40km圏)	592	77	75	73	76	8	8	10	9	2	3	2	2	13	13	16	14
周辺(40km圏外)	361	70	77	72	78	9	8	10	4	6	6	3	5	15	10	15	13
地方圏*大都市	548	68	79	75	74	11	8	10	11	3	3	2	3	18	10	12	13
中都市	832	71	77	74	75	10	8	7	10	4	4	5	2	15	11	14	13
小都市	292	75	77	72	77	12	9	11	8	2	3	6	4	11	11	11	12
周辺部	494	70	72	73	73	13	10	10	10	3	5	5	3	14	14	11	13
郡部	168	70	69	72	78	10	11	8	7	4	6	4	3	16	15	16	12
主要5都市	417	77	76	75	78	8	8	9	9	3	2	1	2	13	14	16	12
年収5分位																	
第1分位	430	65	69	69	72	20	17	18	15	1	1	2	1	13	13	11	12
第2分位	584	70	74	70	74	13	11	14	11	2	3	4	2	15	12	13	13
第3分位	637	71	78	77	79	9	7	7	8	4	4	4	3	15	12	12	11
第4分位	688	77	77	77	80	5	6	5	6	5	5	5	4	13	12	13	11
第5分位	696	76	79	76	78	7	6	5	6	4	5	4	4	13	11	16	12
ライフステージ																	
独身期	73	77	85	88	85	1	3	4	3	4	1	1	2	18	11	7	10
家族形成期	282	71	81	80	82	2	3	2	3	8	5	5	2	20	12	13	14
家族成長前期	528	82	83	82	85	3	2	3	2	3	4	3	2	13	11	12	11
家族成長後期	386	66	76	72	72	5	2	3	5	12	10	10	9	17	12	16	15
家族成熟期	579	73	72	71	66	8	9	8	12	3	4	5	4	17	15	16	19
結晶期	433	72	78	78	75	10	9	9	8	3	2	1	3	16	12	11	14
高齢期	1174	69	71	67	73	19	17	20	17	1	1	1	1	11	11	13	10

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

\* 減車予定は「保有台数を少なくする」+「保有をやめる(0台にする)」。

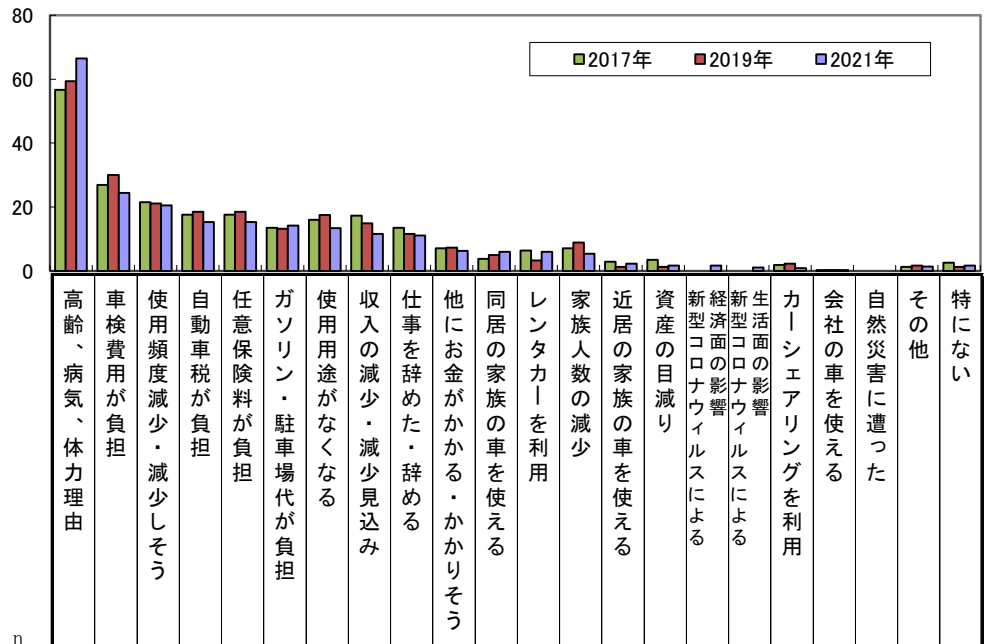
今後の保有を減らす理由

●減車の理由は、「高齢・病気・体力」「車検費用が負担」「使用頻度減少・減少しそう」が上位。

全体では「高齢、病気、体力理由」が67%で最も高く、前回より増加。次いで「車検費用が負担」が24%、「使用頻度減少・減少しそう」が21%と理由上位が続く。  
 高齢期では「高齢、病気、体力理由」が79%で目立って高い。

今後の四輪自動車の保有を減らす・やめる理由(複数回答)【乗用車保有世帯】

(%)



	n	高齢、病気、体力理由	車検費用が負担	使用頻度減少・減少しそう	自動車税が負担	任意保険料が負担	ガソリン・駐車場代が負担	使用用途がなくなる	収入の減少・減少見込み	仕事を辞めた・辞める	他にお金がかかる・かかりそう	同居の家族の車を使う	レンタカーを利用	家族人数の減少	近居の家族の車を使う	資産の目減り	新型コロナウイルスによる経済面の影響	新型コロナウイルスによる生活面の影響	カーシェアリングを利用	会社の車を使う	自然災害に遭った	その他	特にない	
2017年全体	312	57	27	22	18	18	14	16	17	14	7	4	6	7	3	4	-	-	2	0	-	1	3	
2019年全体	303	59	30	21	19	19	13	18	15	12	7	5	3	9	1	1	-	-	2	0	-	2	1	
2021年全体	352	67	24	21	15	15	14	13	12	11	6	6	6	5	2	2	2	1	1	0	-	1	2	
首都圏	92	66	26	22	14	15	15	13	10	7	5	4	9	3	3	2	1	1	1	1	-	3	2	
地方圏(首都圏以外)	260	67	24	20	16	15	14	14	12	13	7	7	5	6	2	2	2	1	1	-	-	1	2	
首都圏*中心部(23区)	11	73	36	36	18	27	46	9	27	9	-	-	27	-	9	9	9	9	9	-	-	-	-	
近郊(40km圏)	48	75	27	23	17	17	15	15	8	4	4	2	4	2	2	2	-	-	-	-	-	6	2	
周辺(40km圏外)	33	52	21	15	9	9	6	12	6	9	9	9	9	6	3	-	-	-	-	3	-	-	3	
地方圏*大都市	61	67	23	21	16	16	16	15	18	18	10	5	5	7	3	2	3	-	2	-	-	2	-	
中都市	84	66	31	23	24	21	18	11	14	12	7	7	5	5	2	1	2	-	1	-	-	-	4	
小都市	35	66	31	11	23	20	23	9	9	9	3	6	14	9	-	3	3	3	-	-	-	-	-	
周辺部	64	70	16	19	5	8	5	19	6	9	6	8	2	6	2	2	-	3	-	-	-	-	-	
郡部	16	56	6	25	-	-	-	13	13	19	-	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6	6	
主要5都市	33	61	33	33	18	24	24	21	21	9	3	-	12	9	3	3	6	3	3	-	-	6	-	
年収5分位																								
第1分位	87	82	18	14	13	8	13	8	10	13	7	2	2	1	3	2	1	2	-	-	-	-	1	
第2分位	76	71	24	15	17	15	11	15	11	11	7	4	7	3	1	-	1	-	-	-	-	1	5	
第3分位	58	66	28	26	17	22	17	7	17	12	5	9	10	9	2	5	3	3	2	-	-	3	-	
第4分位	34	47	29	29	12	15	18	29	9	3	6	9	12	12	-	-	3	-	3	3	-	6	-	
第5分位	46	39	39	37	24	30	24	28	20	15	11	11	9	15	2	-	2	-	-	-	-	-	-	
ライフステージ																								
独身期	1	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
家族形成期	5	20	20	-	20	-	-	20	20	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	
家族成長前期	14	21	50	21	36	36	21	29	21	-	29	-	-	-	7	-	-	-	7	7	-	-	14	
家族成長後期	18	39	33	33	6	17	22	17	17	-	17	6	11	17	6	6	11	11	-	-	-	-	6	
家族成熟期	46	46	33	28	24	22	24	15	26	9	13	11	2	13	-	4	2	-	2	-	-	4	2	
結晶期	43	58	23	26	7	14	16	16	9	9	7	12	7	9	2	2	-	-	-	-	-	-	2	
高齢期	225	79	21	17	15	13	11	11	8	14	3	4	6	3	2	1	1	1	0	-	-	1	0	

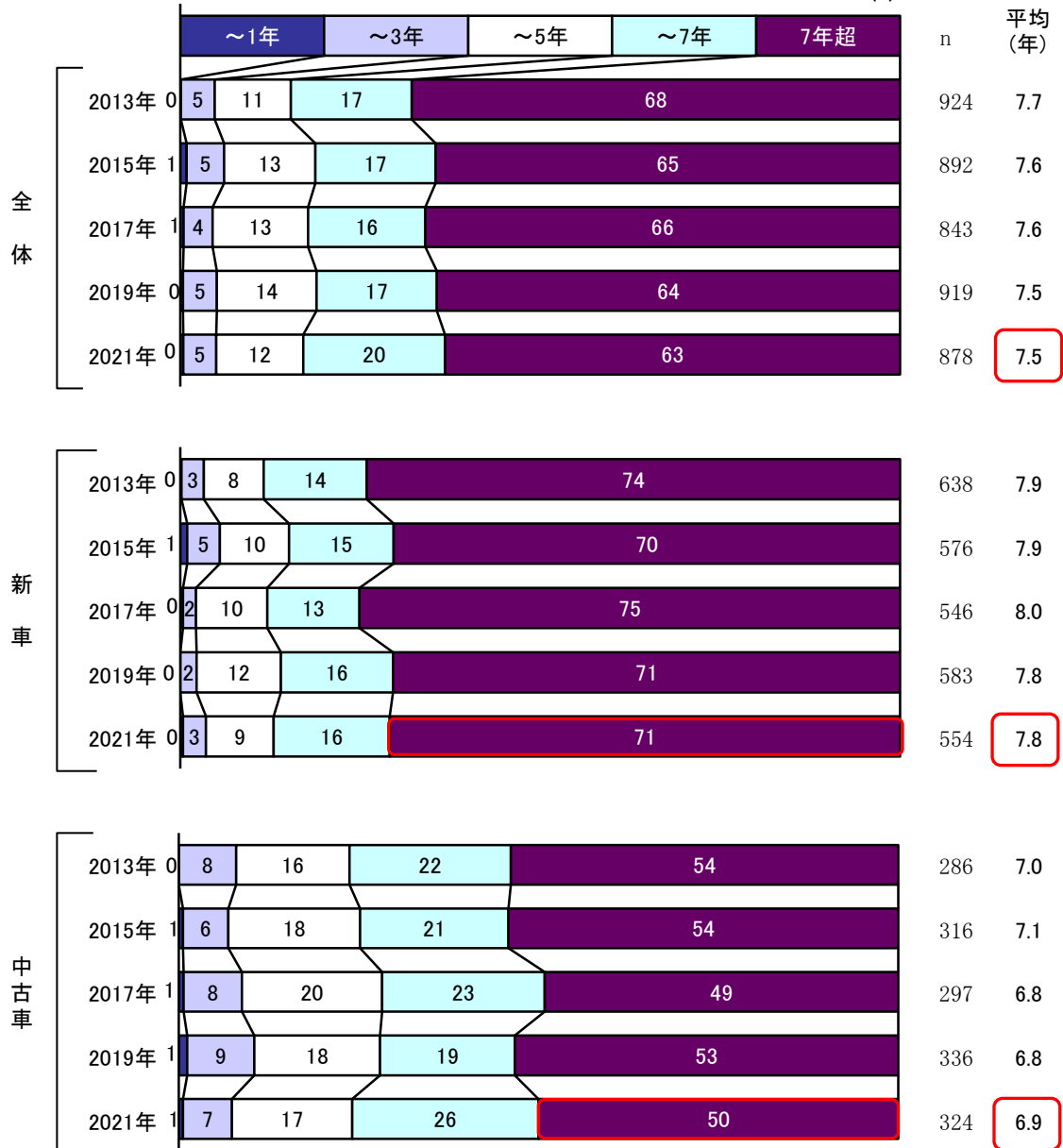
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 現保有車の保有予定期間

●保有予定期間は「7年超」が新車で約7割、中古車で5割。

保有期間は全体(平均)で7.5年、新車が7.8年、中古車が6.9年。

現保有車保有予定期間(推計値)【A買い替え意向あり(買い替え時期未定は除く)】  
(%)



\* 予定保有期間の推計値は下記の手順で算出。

-保有期間を以下の数式で算出し、1年単位で7年超までカテゴリー化。  
2021年(本調査年)-問2(現保有車購入年)+問40(買い替え予定時期)

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

## 2. 購入意向

### 乗用車市場全体の構造変化

●同クラスへの買い替え予定の意向が高い傾向は継続。〈大・中型〉は7割弱で前回より増加。

- 〈大・中型〉同クラスへの買い替えを予定が67%と最も高く、前回から増加。
- 〈小型〉同クラスへの買い替えを予定が50%と最も高いが、前回から減少。
- 〈大衆〉同クラスへの買い替えを予定が48%と最も高いが、前回から減少。
- 〈軽〉同クラスへの買い替えを予定が73%と最も高い。
- 〈RV系〉同クラスへの買い替えを予定が66%と最も高いが、前回から減少。

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

(%)

		クラス別意向*															
		上級クラス意向				同クラス意向				下級クラス意向				RV系意向			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
現保有車	新車																
	大・中型	-	-	-	-	74	59	59	64	16	18	35	32	11	24	6	4
	小型車	10	8	10	11	56	62	65	49	14	22	20	27	20	8	6	14
	大衆車	18	13	17	13	53	63	54	59	20	15	19	15	9	9	10	13
	軽乗用車 軽ボンパン	8	7	11	6	86	84	84	86	-	-	-	-	7	9	6	8

(%)

		買い替え予定車別意向																							
		新車																中古車							
		大・中型車				小型車				大衆車				軽乗用車・ 軽ボンパン				RV系							
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
現保有車	新車																								
	大・中型	67	53	59	62	5	11	18	15	5	5	18	8	5	-	-	8	10	21	6	4	10	11	-	4
	小型車	9	8	9	10	50	60	61	46	3	11	9	20	10	10	10	5	18	8	6	13	10	4	6	5
	大衆車	3	3	2	1	13	9	13	11	48	57	49	55	18	13	17	14	8	9	9	12	10	10	10	6
	軽乗用車 軽ボンパン	1	1	1	1	2	4	4	1	3	2	4	3	73	74	75	78	6	8	5	7	15	12	10	9
	RV系	4	3	4	3	5	5	7	6	5	4	5	9	10	7	8	8	66	74	68	69	10	7	7	5
	中古車	2	2	2	2	3	3	4	3	4	2	5	6	11	13	12	14	10	11	12	13	70	69	65	61
	合計	3	3	3	3	7	7	7	8	9	9	13	14	22	24	25	27	26	27	27	24	34	30	24	23

(n)

		クラス別意向				買い替え予定車別意向			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
現保有車	新車								
	大・中型	19	17	17	25	21	19	17	26
	小型車	112	139	148	169	125	144	158	181
	大衆車	274	297	303	337	304	328	335	361
	軽乗用車 軽ボンパン	426	559	540	533	503	633	601	587
	RV系	769	791	709	748	855	847	765	790
	中古車	-	-	-	-	1099	1098	987	973
	合計	1600	1803	1717	1812	2907	3069	2918	2918

〈新車予定割合(現保新車ベース)〉

21年	19年	17年	15年
88	91	92	94

(%)

※RV系を含む

\* クラス別意向比率は、中古車を除いて算出。

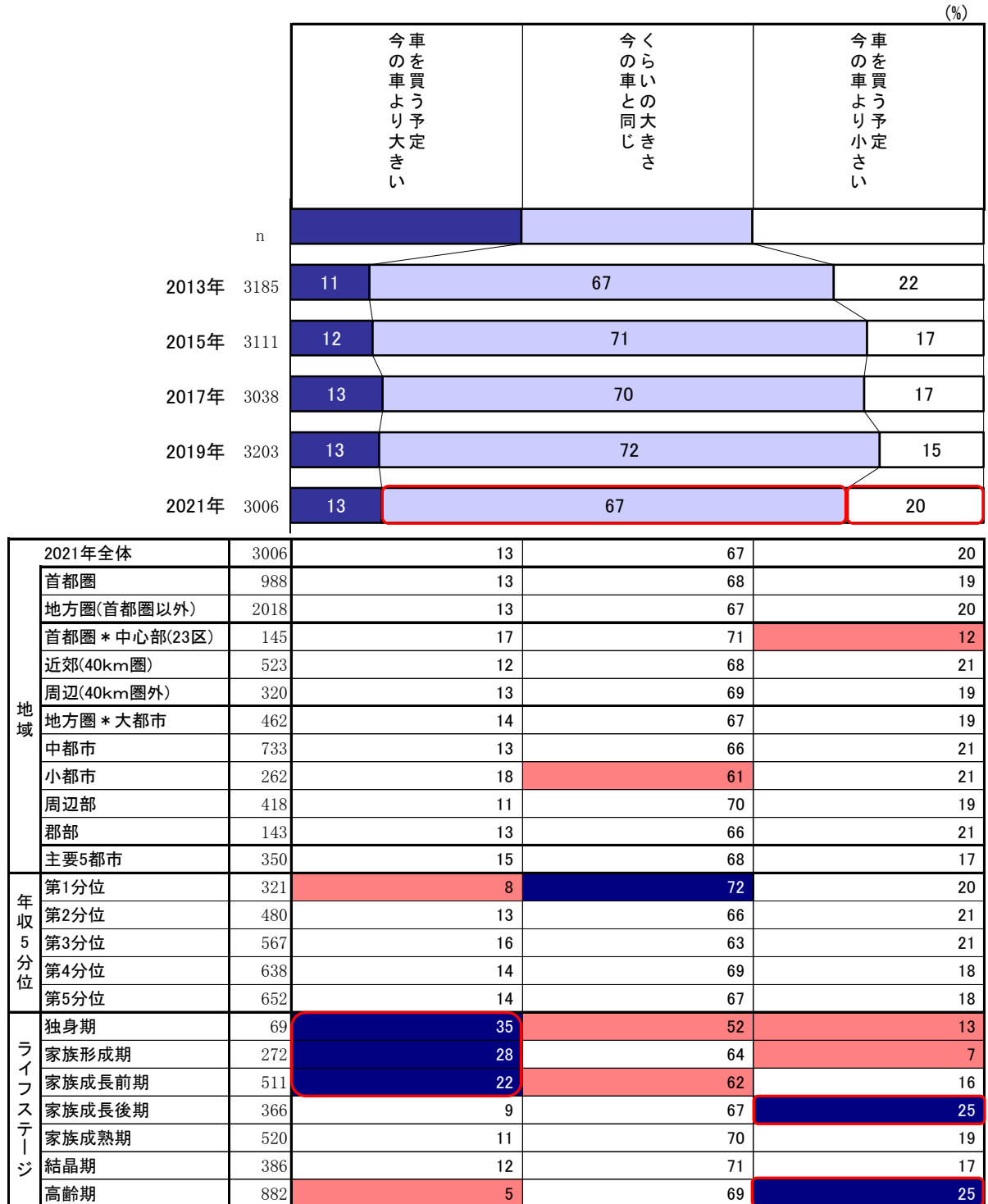


## 車体サイズに対する意向

### ●同サイズ意向は7割弱と最も高いが、前回から減少。

「今の車と同じくらいの大きさ」が67%で前回より減少。  
 「今の車より小さい車を買う予定」が20%で前回より増加。  
 独身期～家族成長前期はアップサイズ意向が高く、家族成長後期・高齢期はダウンサイズ意向が高い。

### 買い替え予定車の車体サイズ【A買い替え意向あり(買い替え時期未定含む)】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

エンジン(動力)タイプ意向の変化

●次世代エンジン(ハイブリッド(HV)+プラグインハイブリッド(PHV)+電気(EV)+燃料電池)意向は48%で前回から増加。特に電気(EV)は前回より増加。

<地域> 首都圏周辺で次世代エンジン意向が高く、前回から増加。

<年収別> 年収が高いほど、次世代エンジン意向が高まる傾向は継続。第5分位では次世代エンジン意向は6割弱を占め、前回から増加。

<ライフステージ別> 高齢期で次世代エンジン意向が5割を超え、前回からの増加率が高い。

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

n	エンジン(動力)タイプ							次世代エンジン計
	ガソリンエンジン	ディーゼルエンジン	ハイブリッド	プラグインハイブリッド	電気(電気自動車)	燃料電池(燃料電池車)	その他	
	2015年	2017年	2019年	2021年	2015年	2017年	2019年	
3049	63	3	31	2	0	0	34	
3006	62	2	30	2	4	0	36	
3179	59	3	33	2	3	0	38	
2959	48	3	37	2	9	0	48	

地域	n	ガソリン				ディーゼル				ハイブリッド				プラグインハイブリッド				電気				燃料電池				その他				次世代エンジン計																			
		2015年				2017年				2019年				2021年				2015年				2017年				2019年				2021年				2015年				2017年				2019年				2021年			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年												
全体	2959	48	59	62	63	3	3	2	3	37	33	30	31	2	2	2	1	9	3	4	2	0	0	0	0	1	0	0	0	48	38	36	35																
首都圏	973	44	57	60	57	3	3	2	3	41	34	31	36	2	2	2	2	10	3	5	2	-	1	0	0	0	0	0	0	53	39	38	40																
地方圏(首都圏以外)	1986	51	60	63	65	2	2	2	3	35	33	29	28	2	2	2	1	9	3	3	2	1	0	0	0	1	0	0	0	46	37	34	33																
首都圏*中心部(23区)	144	41	49	64	58	7	4	3	3	36	40	23	34	4	2	5	2	11	1	6	3	-	1	-	1	1	-	-	-	51	45	33	40																
近郊(40km圏)	514	45	59	59	57	3	4	2	3	40	31	31	35	2	2	2	2	10	4	5	2	-	1	0	0	0	0	0	1	52	37	39	40																
周辺(40km圏外)	315	42	57	60	58	3	1	1	3	45	37	34	38	1	1	1	0	9	3	4	1	-	0	1	0	0	0	-	-	55	41	39	40																
地方圏*大都市	459	47	55	62	58	4	4	3	5	35	35	31	34	2	2	2	1	11	3	2	2	0	0	0	0	2	-	0	0	48	41	36	39																
中都市	718	51	59	63	63	3	2	2	3	35	33	30	30	1	2	2	1	9	3	3	3	0	0	-	1	0	0	-	-	45	39	35	35																
小都市	257	49	61	61	66	1	2	3	2	41	34	29	28	2	1	4	3	7	2	4	1	1	-	0	0	1	-	0	-	50	37	37	32																
周辺部	411	55	65	68	73	2	1	2	2	30	31	26	23	2	1	1	1	9	2	3	1	1	-	0	2	-	-	-	-	42	33	30	27																
郡部	141	52	66	65	73	2	2	3	2	36	27	25	22	1	3	2	-	6	1	5	3	1	1	1	1	-	-	-	-	45	32	32	26																
主要5都市	348	44	55	61	60	5	5	3	5	37	35	28	31	3	2	3	2	11	2	6	2	-	2	0	1	1	-	-	-	50	40	37	37																
年収5分位																																																	
第1分位	321	59	74	72	73	1	2	1	4	31	22	21	20	2	1	0	0	6	1	5	2	0	0	0	0	1	1	-	1	39	24	27	23																
第2分位	473	54	62	66	71	3	2	1	1	30	31	27	25	1	2	2	1	10	2	3	2	1	0	0	2	-	0	0	-	41	36	32	30																
第3分位	559	51	60	62	60	3	3	2	3	37	34	29	34	1	1	2	2	8	3	5	1	-	0	1	0	0	0	-	-	46	38	36	37																
第4分位	627	50	55	60	59	3	3	3	4	36	36	32	34	2	3	2	2	8	4	3	2	0	0	0	1	-	0	-	-	46	42	37	38																
第5分位	641	37	52	56	54	4	4	3	5	44	38	35	37	3	2	3	2	10	3	4	3	1	1	0	1	1	-	0	-	58	43	42	43																
ライフステージ																																																	
独身期	69	59	66	68	70	6	7	4	5	30	26	27	25	3	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	27	28	25																
家族形成期	265	55	61	65	66	3	4	5	4	34	33	29	27	2	2	1	2	6	1	1	1	-	0	-	1	-	-	-	-	41	35	31	31																
家族成長前期	496	49	59	62	60	4	4	2	3	37	34	31	34	1	1	2	1	8	2	3	1	0	0	0	1	0	0	0	1	46	38	36	37																
家族成長後期	363	46	57	62	60	4	3	2	3	40	36	31	32	1	1	3	3	9	3	3	2	-	0	0	1	-	0	-	-	50	40	36	38																
家族成熟期	513	49	58	61	65	2	2	2	2	36	32	30	29	1	2	2	1	10	4	4	3	0	0	-	1	0	0	-	-	48	39	37	35																
結晶期	379	48	58	64	60	4	2	2	4	36	36	29	32	2	1	2	1	7	2	3	3	1	1	1	2	1	-	0	-	46	39	35	38																
高齢期	874	46	61	62	65	1	2	1	2	37	31	28	29	3	2	3	1	12	4	7	2	1	0	0	1	0	-	0	-	52	38	37	33																

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

\* 17年追加項目「燃料電池」。

●買い替え予定車型別においては、小型車、大衆車、ワゴンで次世代エンジン意向が6割以上で高い。電気（EV）は全車型で前回より増加。

＜買い替え予定車車型別＞小型車、大衆車、ボンネットワゴン、キャブワゴンで次世代エンジン意向が6割以上。特にハイブリッド意向が約5割で高い傾向は継続しているが、電気（EV）は全車型で前回より増加。

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

(%)

	n	ガソリンエンジン				ディーゼルエンジン				ハイブリッド				プラグインハイブリッド				電気（電気自動車）				燃料電池（燃料電池車）				その他				次世代エンジン計			
		21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年	21年	19年	17年	15年
		全体	1705	43	54	58	59	2	3	2	3	40	38	33	34	2	2	2	2	11	3	5	3	0	0	-	1	0	0	0	0	54	43
大・中型車	86	37	37	47	39	5	4	4	3	42	54	40	52	2	1	4	2	12	3	5	5	1	-	-	1	-	-	-	-	57	59	49	59
小型車	169	26	35	37	33	3	3	3	3	52	49	50	57	2	7	2	3	15	5	8	5	1	1	-	1	-	-	-	-	70	62	60	65
大衆車	225	30	38	41	49	2	3	1	2	49	50	47	42	3	2	4	3	15	7	7	5	1	0	-	0	0	0	1	-	68	59	57	50
軽乗用・軽ボンネットバン	523	66	78	83	86	0	0	0	1	21	20	12	12	1	1	1	0	10	1	4	1	1	0	-	2	-	1	-	-	32	21	16	15
ボンネットワゴン	600	34	48	49	43	4	3	4	6	49	45	40	46	3	2	4	2	9	2	4	2	0	1	-	1	0	0	0	1	61	49	47	51
キャブワゴン	102	35	46	44	56	2	2	3	6	48	47	47	36	3	2	3	2	11	3	3	1	-	-	-	1	-	-	-	-	62	52	53	40

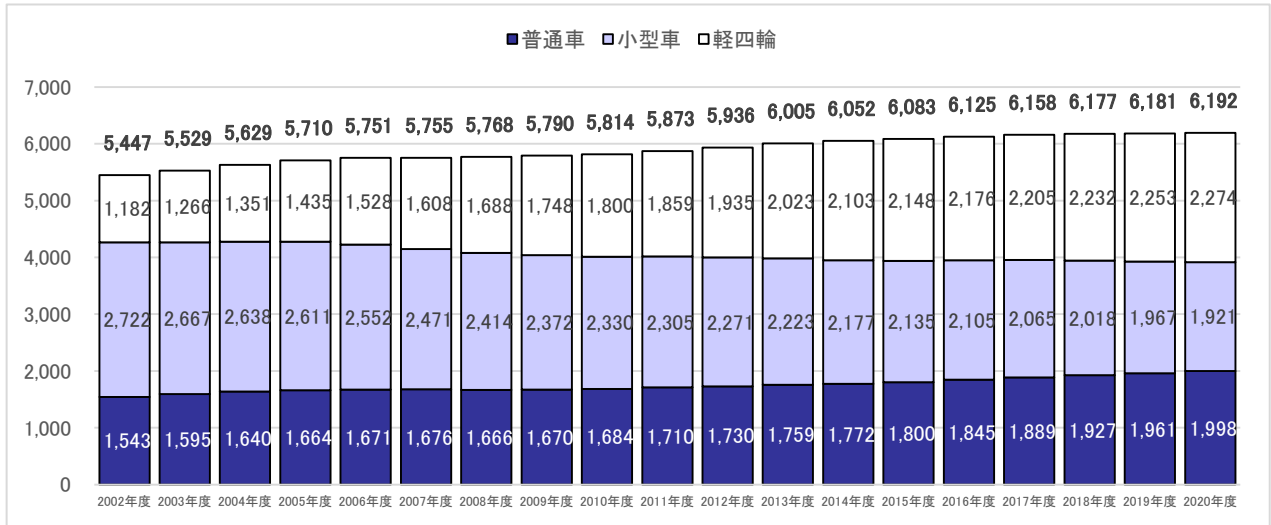
■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

参考 統計情報

乗用車保有台数の推移

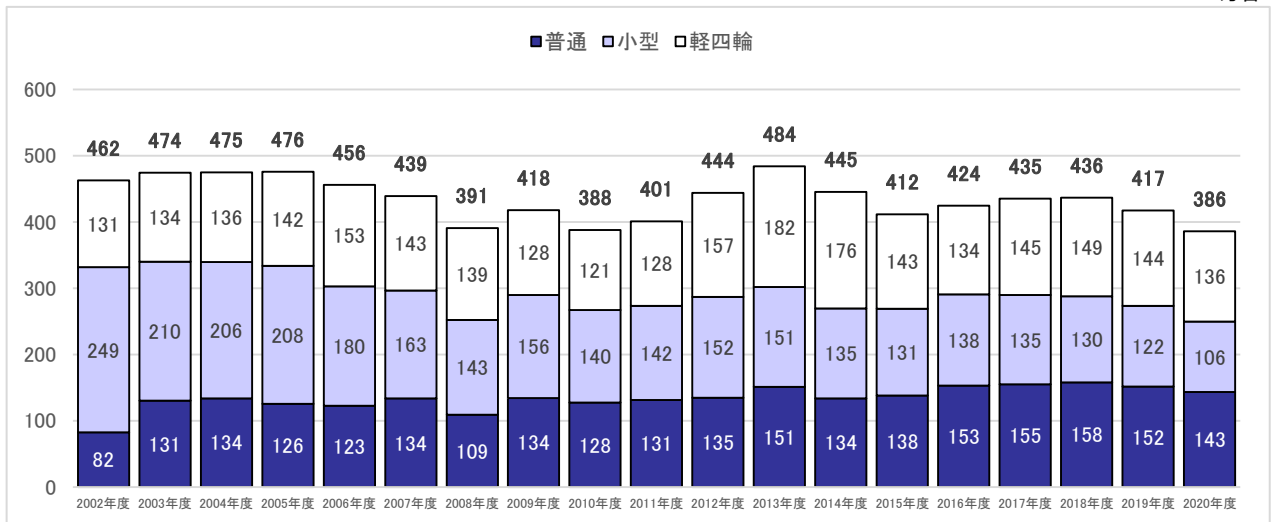
万台



出典：一般社団法人自動車検査登録情報協会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会

乗用車販売台数の推移

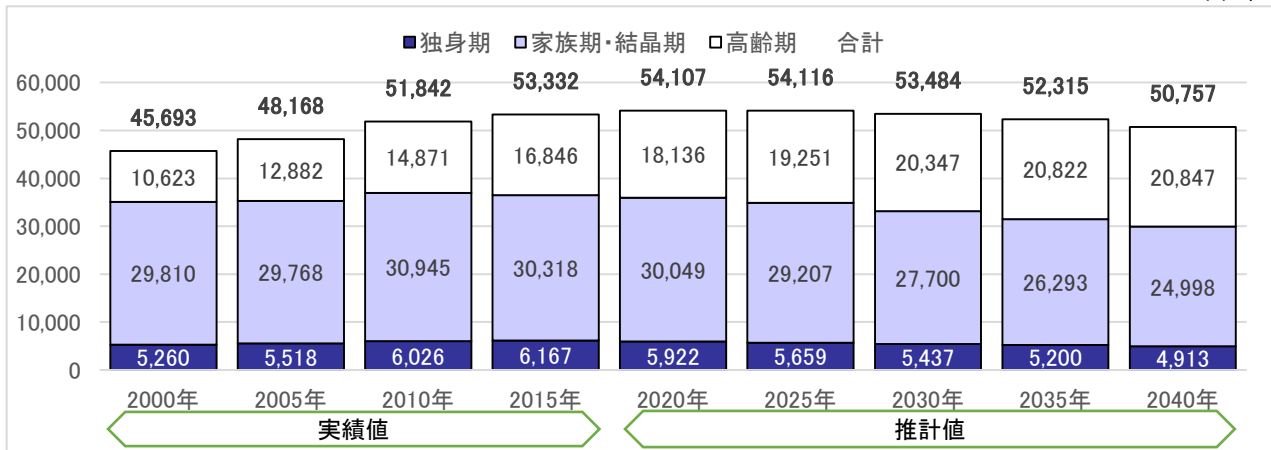
万台



出典：一般社団法人日本自動車販売協会連合会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会

世帯数の推移

千世帯



出典：総務省(国勢調査)及び国立社会保障・人口問題研究所(日本の世帯数の将来推計)

## V トピック

### 1. 新型コロナウイルス感染拡大の影響

#### 新型コロナウイルス感染拡大影響の要約

- 移動手段として公共交通機関より第三者接触を回避できる自家用車へのシフトが見られる。生活変化では「外向きの生活」が減少。不要・不急の外出を自粛したことで、「長距離移動を伴う外出」が大幅減。1年後に外出や移動状況がコロナ前の状態に戻るかどうかは見方が分かれている。

#### □移動手段は第三者接触を忌避し、「公共交通機関」から「自家用車」へシフト

- ・増えた利用手段は「自家用車」39%が最も高い。
- ・減った利用手段は「公共交通機関」「新幹線・飛行機」が3割強。次いで「自家用車」も24%と高い。

#### □新型コロナウイルス拡大前後での変化

- 「ネットショッピングの利用」「家族と過ごす時間・機会」が増加。  
「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」「長距離移動」が大きく減少。
  - ・「ネットショッピングの利用」「家族と過ごす時間・機会」は3割強増加。
  - ・「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」は約8割、「長距離移動」は約6割減少。
- 「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」「休日」の外出頻度減少で、自家用車利用も減少。
  - ・「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」7割強、「アウトドア・レジャー」7割弱、「ドライブ」「帰省」「休日」5割強で外出頻度が減少。
  - ・外出頻度が減った「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」「休日」は4～6割程度自家用車利用が減少。

#### □1年後の変化

- コロナ感染拡大で大幅に減少した「外向きの生活」や「長距離移動を伴う外出」はコロナ前までに戻ると考えている人とさらに減少すると考えている人が存在。
  - <生活変化> 「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」「長距離移動」は増加が2～3割程度、減少が2割程度。
  - <外出頻度> 「ドライブ」「アウトドア・レジャー」「旅行」は増加が2～3割程度。減少が2割程度。
  - <自家用車の利用> 「ドライブ」「アウトドア・レジャー」「旅行」は増加が2～3割程度。減少が2割程度。

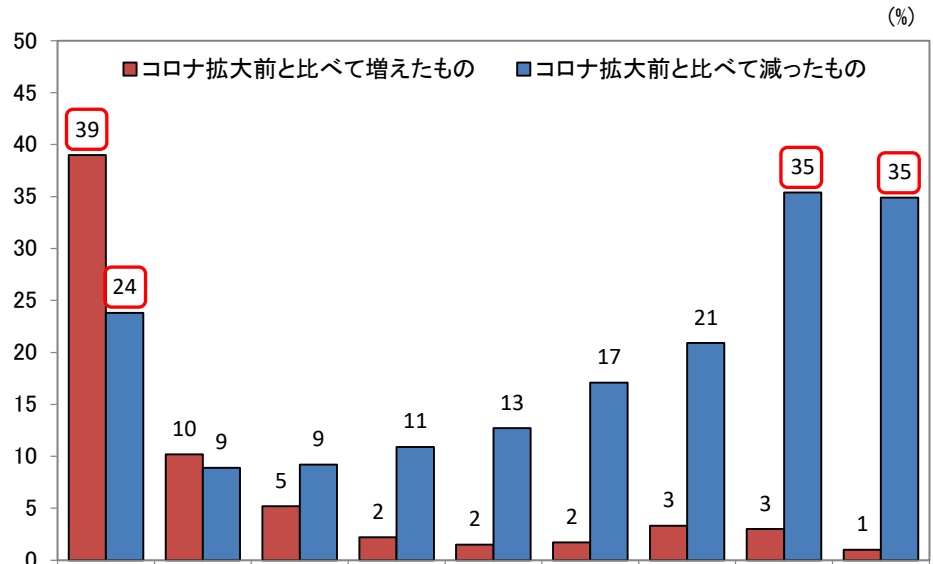
## 新型コロナウイルス感染拡大による移動手段の変化

### ● 第三者接触を忌避し、「公共交通機関」から「自家用車」利用へのシフトがうかがえる。

<増えた> 「自家用車の利用」39%が最も高い。特に首都圏中心部・近郊、主要5都市で増加。

<減った> 「公共交通機関」「新幹線・飛行機」が3割強。次いで「自家用車」24%が高い。特に首都圏中心部・近郊、主要5都市で「公共交通機関」利用が減少。

### 新型コロナウイルス感染拡大によって増やした・減らしたものの【四輪自動車保有世帯】



自家用車の利用	所有（電動アシスト含む）の自転車	所有（自動二輪・原付）のバイク	コミュニティサイクルの利用	カーシェアリングの利用	レンタカーの利用	タクシーの利用	公共交通機関（電車・バスなど）の利用	新幹線・飛行機の利用
---------	------------------	-----------------	---------------	-------------	----------	---------	--------------------	------------

### 増えた移動手段

地域	2021年全体	3558	39	10	5	2	2	2	3	3	1
首都圏	1154	43	14	6	3	2	2	4	4	1	
地方圏(首都圏以外)	2404	37	9	5	2	1	1	3	3	1	
首都圏*中心部(23区)	180	44	21	7	2	3	2	7	6	2	
近郊(40km圏)	601	47	17	7	4	2	3	4	4	1	
周辺(40km圏外)	373	36	6	3	2	1	1	2	3	0	
地方圏*大都市	556	44	12	6	3	2	1	4	5	2	
中都市	860	38	11	6	2	1	2	3	3	1	
小都市	296	40	7	4	1	1	1	3	2	1	
周辺部	515	30	5	5	1	1	1	2	1	0	
郡部	177	31	2	3	1	1	1	2	1	1	
主要5都市	433	46	19	8	3	3	3	6	6	2	

### 減った移動手段

地域	2021年全体	3558	24	9	9	11	13	17	21	35	35
首都圏	1154	22	9	10	12	14	18	22	43	38	
地方圏(首都圏以外)	2404	25	9	9	11	12	17	21	32	33	
首都圏*中心部(23区)	180	22	7	8	14	14	21	25	44	38	
近郊(40km圏)	601	21	9	10	12	14	18	23	46	42	
周辺(40km圏外)	373	24	9	11	11	13	17	19	37	31	
地方圏*大都市	556	21	10	9	11	14	19	25	38	37	
中都市	860	26	8	9	11	13	17	22	33	35	
小都市	296	21	10	9	11	11	15	22	35	37	
周辺部	515	27	10	8	11	12	16	15	27	29	
郡部	177	28	6	6	6	8	12	12	17	20	
主要5都市	433	22	8	9	12	13	19	25	45	39	

## 新型コロナウイルス感染拡大による生活変化

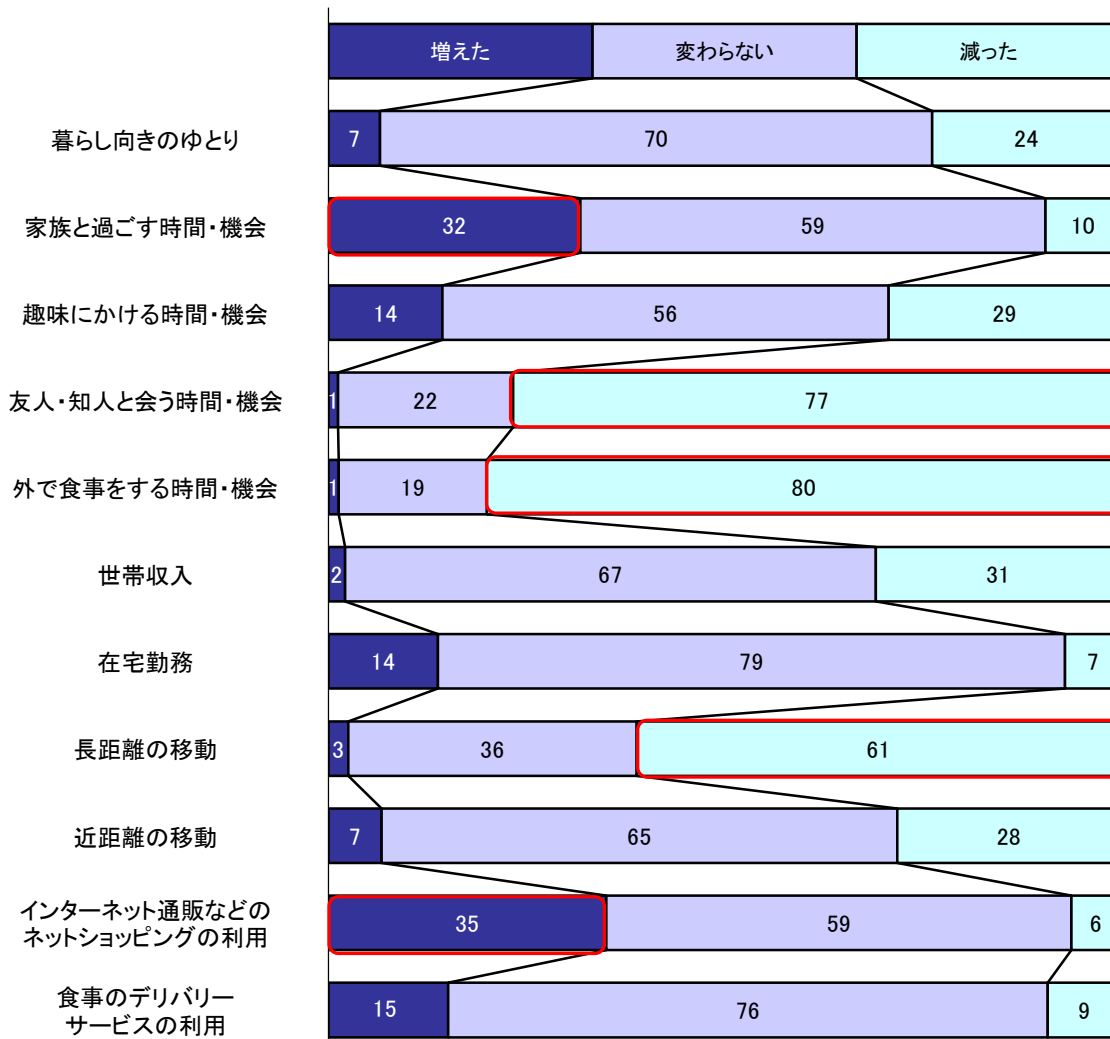
- 「ネットショッピングの利用」「家族と過ごす時間・機会」は3割強増加。  
「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」は約8割、「長距離移動」は約6割減少。

＜増えた＞「ネットショッピングの利用」「家族と過ごす時間・機会」は3割強増加。  
「ネットショッピングの利用」「家族と過ごす時間・機会」「食事のデリバリーサービスの利用」は主要5都市、年収第5分位、家族形成期、家族成長前・後期、で増加。「在宅勤務」は、主要5都市、年収第5分位で高く、年収が高くなるほど増加。

＜減った＞「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」は約8割、「長距離移動」は約6割減少。  
「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」は年収第5分位、家族成長後期で8割以上が減少。首都圏中心部、主要5都市、年収第1分位では「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」が3～4割程度の減少。

### 新型コロナウイルス感染拡大前との生活変化【四輪自動車保有世帯】

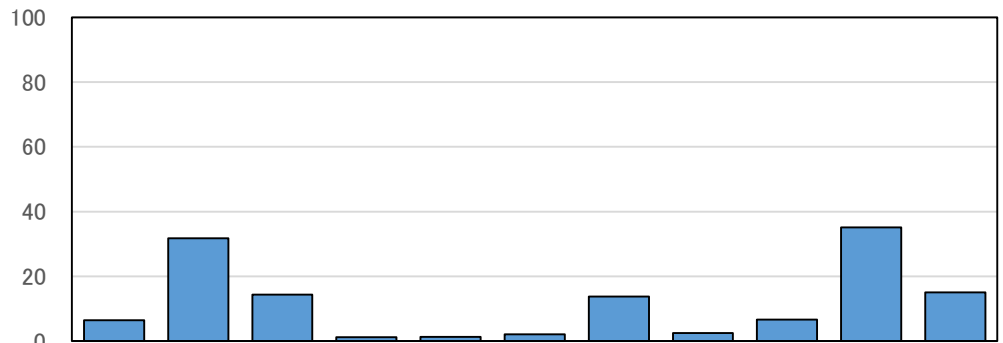
(%)



(n=3,558)

新型コロナウイルス感染拡大前と比較し増えた【四輪自動車保有世帯】

(%)



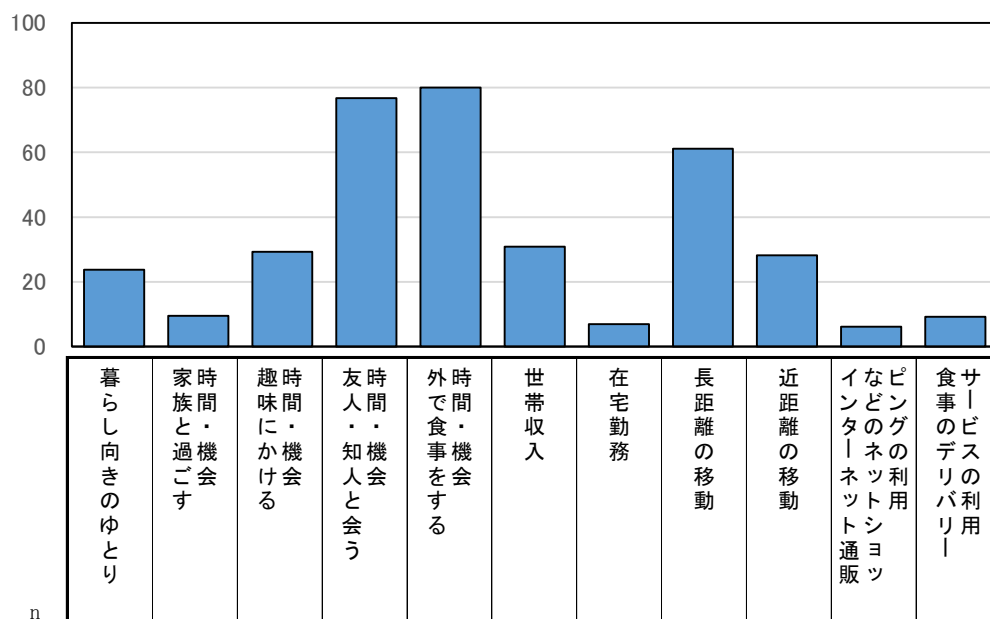
	n	暮らし向きゆとり	家族と過ごす時間・機会	趣味にかける時間・機会	友人・知人と会う時間・機会	外で食事をする時間・機会	世帯収入	在宅勤務	長距離の移動	近距離の移動	インターネットショッピング	ピングの利用	サービスのデリバリー
2021年全体	3558	7	32	14	1	1	2	14	3	7	35	15	
首都圏	1154	8	39	16	1	2	3	19	4	8	41	19	
地方圏(首都圏以外)	2404	6	28	14	1	1	2	11	2	6	32	14	
首都圏*中心部(23区)	180	9	42	17	2	3	4	18	4	11	40	22	
近郊(40km圏)	601	9	43	17	1	1	3	24	4	7	44	20	
周辺(40km圏外)	373	5	32	14	2	3	3	12	3	7	36	15	
地方圏*大都市	556	6	36	16	1	0	3	17	2	7	39	16	
中都市	860	6	26	12	1	1	2	10	2	6	31	14	
小都市	296	6	28	18	1	1	2	17	2	6	37	18	
周辺部	515	5	26	12	2	1	0	7	1	6	28	10	
郡部	177	7	23	12	1	1	1	3	-	5	23	5	
主要5都市	433	8	41	16	1	2	4	21	3	8	44	23	
年収5分位													
第1分位	443	4	15	10	2	3	1	6	3	6	18	7	
第2分位	602	7	25	12	2	1	1	7	2	6	27	12	
第3分位	653	5	30	14	1	2	2	9	2	7	35	13	
第4分位	712	8	38	15	1	1	3	15	3	8	39	18	
第5分位	712	8	43	20	1	1	3	26	3	7	49	22	
ライフステージ													
独身期	74	15	16	27	7	4	8	19	7	11	38	20	
家族形成期	292	11	38	13	0	0	5	16	3	12	44	27	
家族成長前期	541	10	50	19	1	2	4	20	4	9	47	21	
家族成長後期	400	8	47	18	1	1	3	20	4	8	45	21	
家族成熟期	594	5	33	14	2	2	2	15	3	7	36	15	
結晶期	444	6	27	14	1	2	1	12	2	5	32	13	
高齢期	1213	4	20	11	1	1	0	8	1	4	25	8	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差



## 新型コロナウイルス感染拡大前と比較し減った【四輪自動車保有世帯】

(%)



		n	暮らし向きのゆとり	家族と過ごす時間・機会	趣味にかける時間・機会	友人・知人と会う時間・機会	外で食事をする時間・機会	世帯収入	在宅勤務	長距離の移動	近距離の移動	インターネット通販	ピングの利用	食事のデリバリー
地域	2021年全体	3558	24	10	29	77	80	31	7	61	28	6	9	
	首都圏	1154	24	7	30	80	83	31	7	63	30	6	8	
	地方圏(首都圏以外)	2404	24	11	29	75	78	31	7	60	27	6	10	
	首都圏*中心部(23区)	180	31	11	33	78	82	39	9	64	33	7	12	
	近郊(40km圏)	601	25	7	30	83	87	30	6	66	32	5	7	
	周辺(40km圏外)	373	19	6	28	76	78	29	8	57	26	5	8	
	地方圏*大都市	556	25	12	30	79	82	30	7	61	30	6	10	
	中都市	860	24	10	31	75	80	32	8	62	28	7	11	
	小都市	296	23	10	31	76	80	30	9	62	27	7	10	
	周辺部	515	24	10	28	73	74	29	5	57	26	6	8	
	郡部	177	21	14	24	66	68	30	6	55	20	6	9	
	主要5都市	433	29	8	32	82	84	38	8	64	32	7	10	
年収5分位	第1分位	443	33	19	34	69	70	40	13	51	30	12	15	
	第2分位	602	25	13	33	74	78	35	7	59	30	9	12	
	第3分位	653	27	11	28	77	82	35	10	66	29	8	11	
	第4分位	712	21	5	27	79	81	29	5	63	22	3	7	
	第5分位	712	20	5	25	82	86	26	4	64	31	3	7	
ライフステージ	独身期	74	12	22	15	60	68	16	3	46	23	4	3	
	家族形成期	292	16	4	26	76	78	22	4	58	21	3	6	
	家族成長前期	541	21	4	22	79	79	26	5	60	21	4	7	
	家族成長後期	400	27	5	30	85	87	34	5	65	30	2	6	
	家族成熟期	594	29	7	29	75	81	38	8	60	28	6	9	
	結晶期	444	26	10	32	73	79	33	8	61	28	7	11	
	高齢期	1213	23	15	34	77	80	31	9	62	34	9	12	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 新型コロナウイルス感染拡大による生活変化（外出）

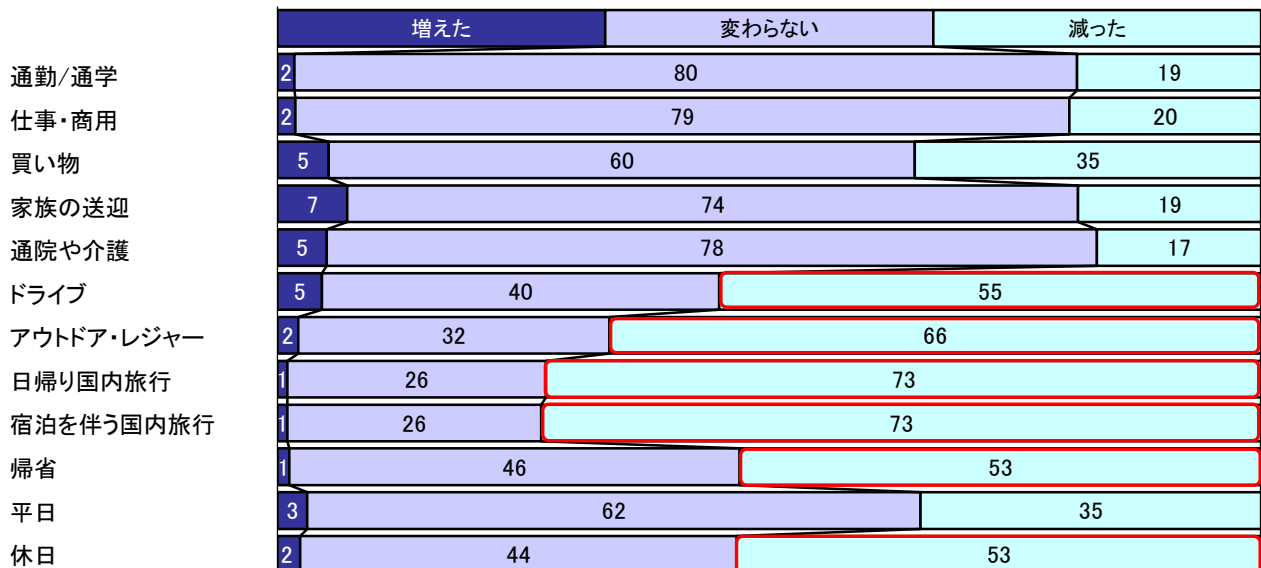
### ●「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」「休日」の外出頻度減少で、自家用車利用も減少。

＜外出頻度＞「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」7割強、「アウトドア・レジャー」7割弱、「ドライブ」「帰省」「休日」5割強で外出頻度が減少。  
 「帰省」「通勤/通学」は首都圏での減少が高い。「旅行」「アウトドア・レジャー」「休日の外出」「帰省」は年収第5分位、家族成長後期で高く、年収第1分位、独身期で低い。

＜自家用車の利用＞外出頻度が減った「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」「休日」は4～6割程度自家用車利用が減少。  
 独身期、家族形成期は各項目とも減少幅が小さく、家族成長後期は減少幅が大きい。外出頻度が減った人は「ドライブ」「アウトドア・レジャー」「旅行」「帰省」で8割以上減少。

### 新型コロナウイルス感染拡大前との外出頻度比較【四輪自動車保有世帯】

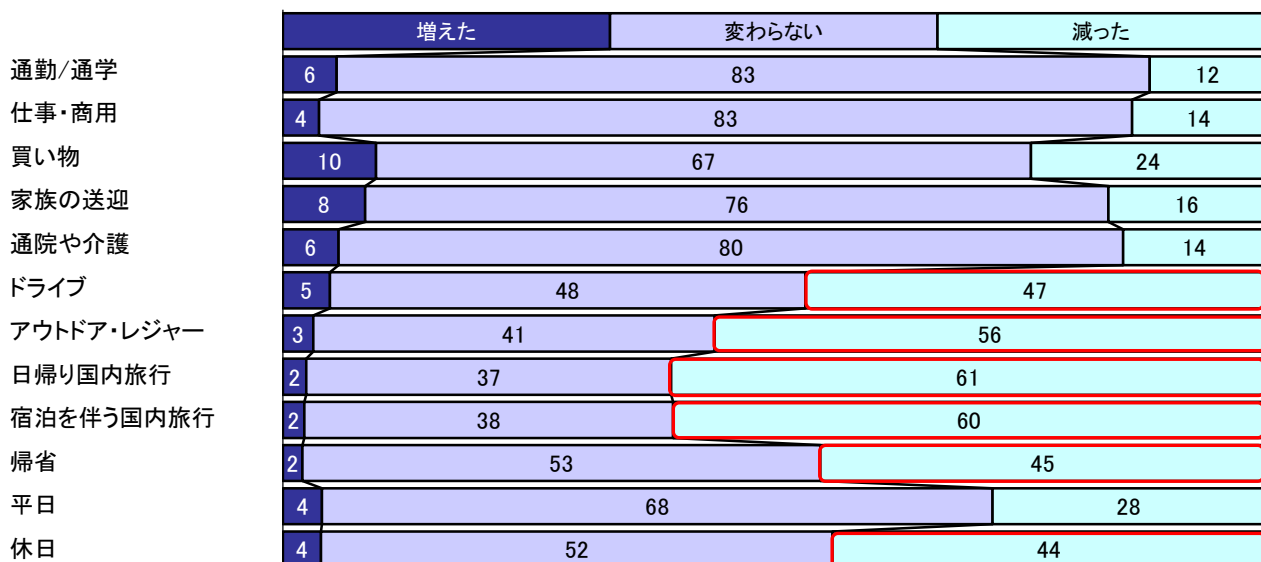
(%)



(n=3,558)

### 新型コロナウイルス感染拡大前との自家用車の利用頻度【四輪自動車保有層】

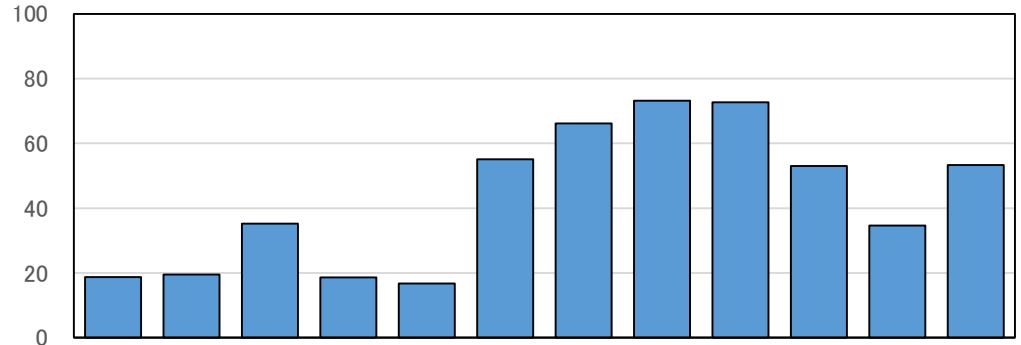
(%)



(n=3,558)

新型コロナウイルス感染拡大前と比較し外出頻度が減った比率【四輪自動車保有世帯】

(%)

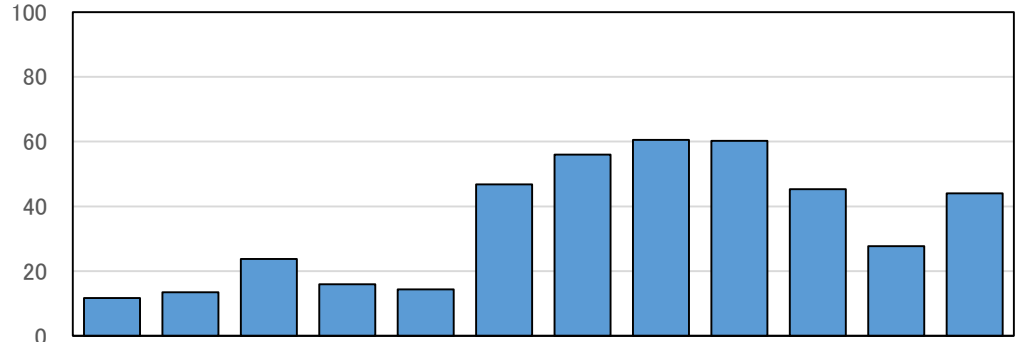


		n	通勤/通学	仕事・商用	買い物	家族の送迎	通院や介護	ドライブ	アウトドア・レジャー	宿泊を伴う国内旅行	日帰り国内旅行	帰省	平日	休日
地域	2021年全体	3558	19	20	35	19	17	55	66	73	73	53	35	53
	首都圏	1154	26	24	37	19	17	58	69	76	76	59	37	56
	地方圏(首都圏以外)	2404	15	18	35	19	17	54	65	72	71	50	33	52
	首都圏*中心部(23区)	180	29	26	32	19	19	57	66	78	74	63	39	58
	近郊(40km圏)	601	29	25	38	21	18	60	70	78	78	63	39	57
	周辺(40km圏外)	373	18	21	37	16	16	56	68	74	74	52	33	52
	地方圏*大都市	556	17	21	35	19	15	53	64	73	73	52	36	54
	中都市	860	17	19	35	20	17	57	67	74	73	51	35	53
	小都市	296	19	17	31	18	16	50	67	72	71	55	30	53
	周辺部	515	10	14	35	15	16	53	65	71	72	47	30	50
	郡部	177	12	15	38	18	18	45	55	60	61	37	30	47
	主要5都市	433	26	25	37	19	17	55	66	76	75	61	38	56
年収5分位	第1分位	443	17	19	34	19	16	48	55	59	59	42	36	47
	第2分位	602	15	18	34	19	19	55	64	73	70	49	34	50
	第3分位	653	18	19	35	20	19	58	68	74	73	54	34	54
	第4分位	712	17	18	32	18	17	55	69	76	76	55	31	54
	第5分位	712	24	23	40	19	15	58	72	79	79	61	38	59
ライフステージ	独身期	74	20	15	26	11	11	35	53	62	60	45	24	45
	家族形成期	292	15	16	34	15	15	41	63	71	71	52	27	52
	家族成長前期	541	20	19	38	14	20	53	70	77	76	64	32	58
	家族成長後期	400	25	21	42	21	20	63	76	82	80	67	36	61
	家族成熟期	594	21	21	34	22	16	57	71	73	74	54	35	54
	結晶期	444	19	21	33	19	19	56	65	74	74	50	36	54
	高齢期	1213	16	19	34	19	15	56	61	70	69	45	37	49

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

新型コロナウイルス感染拡大前と比較し自家用車利用頻度が減った比率【四輪自動車保有世帯】

(%)



		n	通勤/通学	仕事・商用	買い物	家族の送迎	通院や介護	ドライブ	アウトドア・レジャー	日帰り国内旅行	宿泊を伴う国内旅行	帰省	平日	休日
地域	2021年全体	3558	12	14	24	16	14	47	56	61	60	45	28	44
	首都圏	1154	13	13	23	17	15	50	58	63	63	50	29	46
	地方圏(首都圏以外)	2404	11	14	24	16	14	45	55	59	59	43	27	43
	首都圏*中心部(23区)	180	13	16	21	16	18	46	52	56	58	50	29	42
	近郊(40km圏)	601	13	12	22	18	14	51	60	65	65	53	30	47
	周辺(40km圏外)	373	14	15	26	14	15	50	59	64	63	45	27	45
	地方圏*大都市	556	12	16	22	17	15	46	56	59	58	45	31	45
	中都市	860	12	15	24	16	14	47	56	61	61	45	26	43
	小都市	296	11	12	22	18	12	43	55	61	60	48	26	48
	周辺部	515	7	10	26	12	14	45	54	60	59	41	25	42
	郡部	177	13	14	31	18	14	36	46	48	46	29	26	36
主要5都市	433	12	14	22	16	16	45	53	58	61	51	29	44	
年収5分位	第1分位	443	15	17	23	17	14	38	46	48	47	35	30	37
	第2分位	602	12	14	23	16	16	46	54	60	61	43	27	43
	第3分位	653	12	15	26	17	16	50	59	62	63	47	29	46
	第4分位	712	11	12	21	15	15	49	60	65	65	48	27	46
	第5分位	712	11	14	26	17	13	50	60	63	63	49	27	46
ライフステージ	独身期	74	14	11	19	11	10	27	42	45	45	32	19	34
	家族形成期	292	8	9	19	11	12	35	47	52	53	39	21	38
	家族成長前期	541	12	12	25	12	17	45	59	65	64	52	26	46
	家族成長後期	400	15	16	29	18	17	55	67	69	70	59	30	53
	家族成熟期	594	11	13	22	19	13	49	59	60	59	48	28	45
	結晶期	444	12	15	23	14	16	50	57	63	64	45	28	45
	高齢期	1213	12	14	25	18	13	47	52	58	57	39	30	42
外出頻度減った人	—	49	56	62	73	71	81	83	82	81	82	73	78	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 今後1年の生活変化と外出

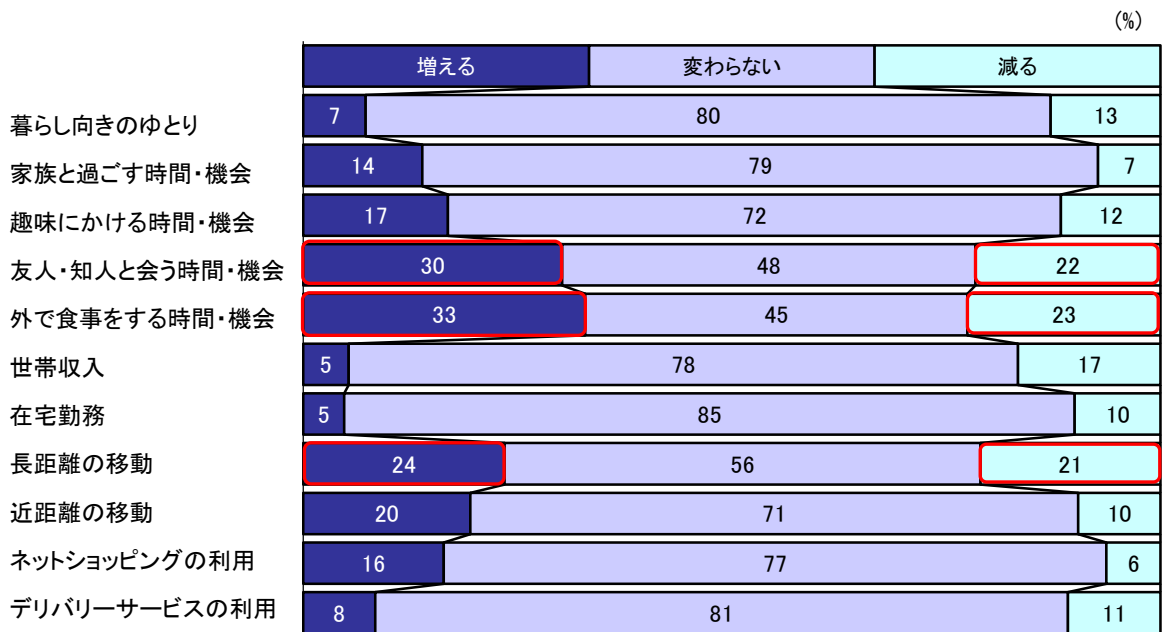
●コロナ感染拡大で大幅に減少した「外向きの生活」や「長距離移動を伴う外出」は回復すると考えている人がいる一方、今後も減少すると考えている人も存在。

<生活変化> 「外食の時間・機会」「友人・知人と会う時間・機会」「長距離移動」は増加が2～3割程度、減少が2割程度。

<外出頻度> 「ドライブ」「アウトドア・レジャー」「旅行」は増加が2～3割程度。減少が2割程度。

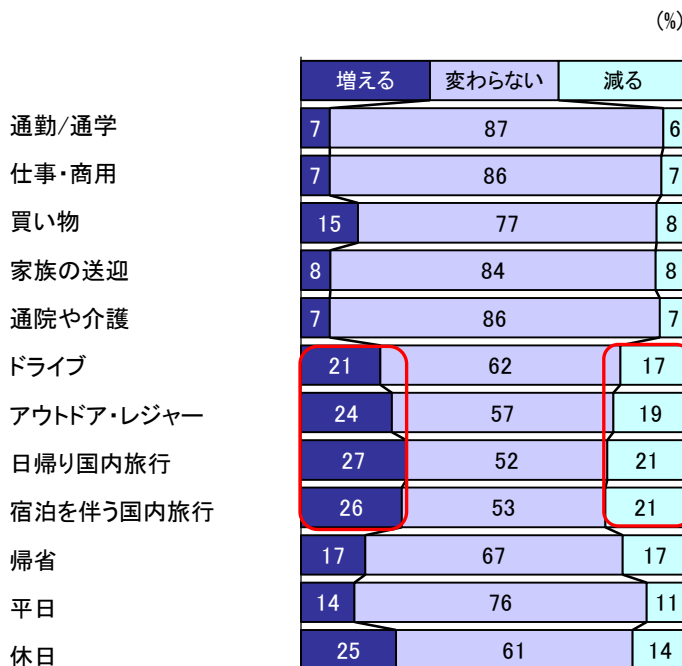
<自家用車の利用> 「ドライブ」「アウトドア・レジャー」「旅行」は増加が2～3割程度。減少が2割程度。

### 今後1年の生活変化【四輪自動車保有世帯】



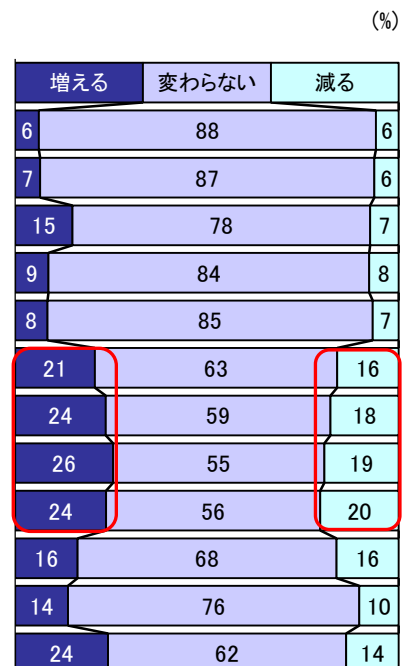
(n=3,558)

### 今後1年の外出頻度【四輪自動車保有世帯】



(n=3,558)

### 今後1年の自家用車利用【四輪自動車保有世帯】



(n=3,558)

## 2. 次世代自動車への意識

### (1) 乗用車保有層全体の深堀

#### 乗用車保有層全体の深堀要約

- 「電気自動車（EV）」の購入意向層は約3割で増加傾向。懸念点は車両価格に加え、「充電時間」「航続距離」「充電施設の場所や数」「バッテリーの耐用年数」
- 認知は「ハイブリッド車（HV）」「電気自動車（EV）」が6割前後、他は3割弱程度。前回から大きな変化はない。
  - ・各次世代自動車ともに男性の認知が高く、女性の認知が低い。
  - ・次期意向車では、車両価格200万円超の意向層で認知が高い。
- 「電気自動車（EV）」購入意向層は約3割で増加傾向。「ハイブリッド車（HV）」は4割強と最も高く、「プラグインハイブリッド車（PHV）」は2割強と前回から減少。
  - ・電気自動車（EV）の受容理由は「家庭コンセントで充電できる」「環境にやさしいイメージがある」「走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない」。
  - ・ハイブリッド車（HV）の受容理由は「ガソリンスタンドで給油できる」「いざというときガソリンで走れる」「従来のエンジン車と使い方が変わらない」。
- 各次世代車の懸念点は、車両価格に加え、電気自動車（EV）は「充電するのに時間がかかる」「1回の充電での走行距離が短い」「充電施設の場所や数」「バッテリーの耐用年数」。ハイブリッド車（HV）・プラグインハイブリッド車（PHV）は「バッテリーの耐用年数を考えると維持費面で不安」。燃料電池車（FCV）は「燃料供給施設・充電施設の場所や数が心配」。

#### 次世代自動車の認知状況

- 「ハイブリッド車（HV）\*」「電気自動車（EV）\*」は6割前後、「プラグインハイブリッド車（PHV）\*」は約3割、「燃料電池車（FCV）\*」は2割強。

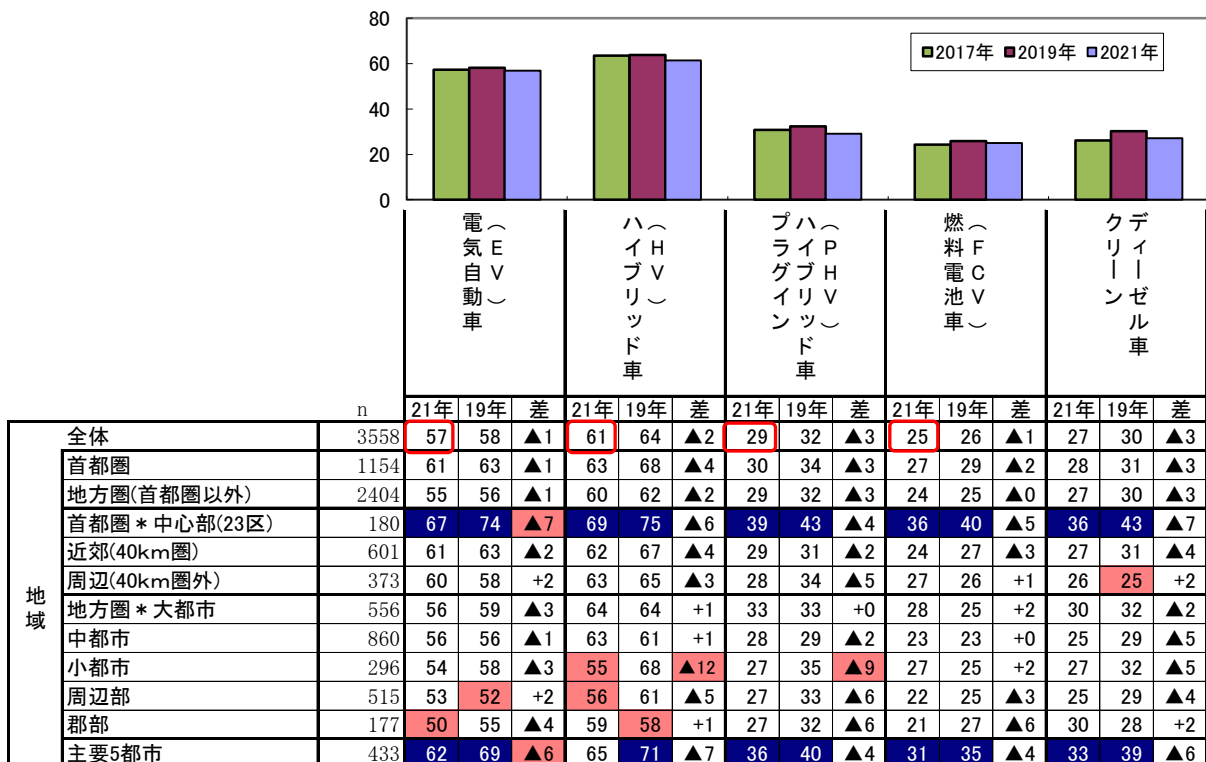
「名前+特徴」認知は「HV」61%、「EV」57%と5割以上が特徴まで認知。一方、「PHV」29%、「FCV」25%と3割未満。

<性別>各次世代自動車とも男性の認知が高く、女性の認知が低い。特に「HV」「EV」以外は認知が低く、2割に満たない。

<次期車>「EV」「HV」「PHV」は車両価格200万円超意向層で認知が高く、それ以外は300万超意向層で高い。

#### 名前と特徴を知っている【四輪自動車保有世帯】

(%)



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

\* 以降、次世代車は以下で表記

ハイブリッド車(HV) : HV 電気自動車(EV) : EV プラグインハイブリッド車(PHV) : PHV 燃料電池車(FCV) : FCV

名前と特徴を知っている【四輪自動車保有世帯】

(%)

	n	(1) 電 気 自 動 車 (EV)			(2) ハ イ ブ リ ッ ド 車 (HV)			(3) プ ラ イ グ イ リ ッ ド 車 (PHV)			(4) 燃 料 電 池 車 (FCV)			(5) ク レ イ ー ゼ ル 車			
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	
		全体	3558	57	58	▲1	61	64	▲2	29	32	▲3	25	26	▲1	27	30
ライフ ステ ージ	独身期	74	54	54	+0	60	65	▲5	26	36	▲10	22	26	▲4	24	29	▲5
	家族形成期	292	53	58	▲5	61	65	▲4	29	33	▲4	22	26	▲4	30	31	▲1
	家族成長前期	541	57	56	+1	63	62	+0	30	30	+0	24	21	+3	31	28	+3
	家族成長後期	400	56	61	▲5	62	65	▲3	28	35	▲7	24	26	▲2	26	34	▲7
	家族成熟期	594	58	58	+0	63	64	▲1	27	33	▲6	25	29	▲4	26	32	▲5
	結晶期	444	58	61	▲3	62	66	▲4	34	35	▲1	31	28	+3	31	32	▲1
	高齢期	1213	57	57	▲0	60	63	▲2	28	30	▲2	25	26	▲1	24	28	▲4
	性別																
男性	1914	66	69	▲3	70	75	▲5	42	46	▲4	36	38	▲2	38	44	▲5	
女性	1644	46	45	+0	51	51	▲0	15	16	▲1	12	12	+0	14	15	▲1	
男性 年 代	～29歳	109	60	65	▲5	66	70	▲4	37	43	▲6	37	33	+4	38	37	+0
	～39歳	241	64	68	▲4	69	74	▲5	41	43	▲2	30	34	▲4	41	43	▲2
	～49歳	352	70	67	+3	74	74	+0	41	48	▲7	36	37	▲1	42	46	▲4
	～59歳	366	72	80	▲8	74	83	▲9	49	56	▲7	44	46	▲2	45	55	▲10
	～69歳	398	70	73	▲3	72	78	▲6	46	51	▲5	41	45	▲4	41	47	▲6
	70歳以上	448	59	59	▲0	65	67	▲2	33	34	▲1	30	30	+0	27	28	▲1
	女性 年 代	～29歳	88	32	30	+2	43	40	+3	7	9	▲2	6	9	▲3	6	10
～39歳		260	45	48	▲3	51	53	▲2	14	19	▲5	12	12	▲0	15	14	+1
～49歳		395	45	48	▲3	53	54	▲1	16	18	▲2	11	10	+1	16	19	▲3
～59歳		369	51	50	+1	54	56	▲2	17	21	▲4	16	18	▲2	18	18	+0
～69歳		321	48	43	+5	54	50	+4	16	10	+6	13	8	+5	13	11	+2
70歳以上		211	39	35	+4	41	38	+3	10	11	▲0	10	9	+1	7	9	▲2
次 期 車 車 型		セダン／ ハッチバック ／クーペ ／軽乗用 車															
	大中型クラス	87	58	64	▲6	63	74	▲11	33	40	▲7	21	34	▲13	33	36	▲3
	小型車(A)クラス	83	60	78	▲18	63	82	▲19	29	42	▲13	24	36	▲12	28	40	▲12
	小型車(B)クラス	87	68	67	+1	84	80	+4	45	47	▲2	39	33	+6	37	37	+0
	大衆車(A)クラス	54	65	63	+2	72	69	+3	30	31	▲1	32	29	+3	33	39	▲6
	大衆車(B)クラス	174	67	65	+2	74	73	+1	36	40	▲4	28	30	▲2	29	36	▲7
	軽乗用車	515	53	47	+6	53	53	+0	22	23	▲1	19	18	+1	19	19	+0
	ステーションワゴン	100	75	68	+7	79	77	+2	47	40	+7	39	36	+3	43	39	+4
	背の高いワゴン	92	60	47	+13	64	57	+7	32	21	+11	22	18	+4	23	18	+5
	3列シートミニバン	188	57	65	▲8	65	73	▲8	30	36	▲6	25	27	▲2	31	33	▲2
3列シートミニバン	キャブタイプ	10	50	38	+12	60	38	+22	40	13	+27	40	13	+27	30	13	+17
	セミキャブタイプ	97	62	67	▲5	67	75	▲8	26	36	▲10	20	28	▲8	18	33	▲15
SUV	227	72	72	▲0	78	76	+2	46	51	▲5	39	39	▲0	44	52	▲8	
次 期 車 車 両 価 格	～100万円	464	49	51	▲2	51	54	▲3	22	25	▲3	21	19	+2	24	23	+0
	～200万円	1255	55	53	+2	58	59	▲1	24	29	▲5	22	23	▲1	22	26	▲4
	～300万円	726	63	67	▲4	71	74	▲3	35	40	▲5	28	31	▲3	30	35	▲5
	～400万円	387	70	71	▲1	74	81	▲7	42	49	▲7	34	39	▲5	38	49	▲11
	それ以上	252	69	73	▲4	74	80	▲6	47	45	+2	40	39	+1	52	49	+3

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 次世代自動車の購入意向

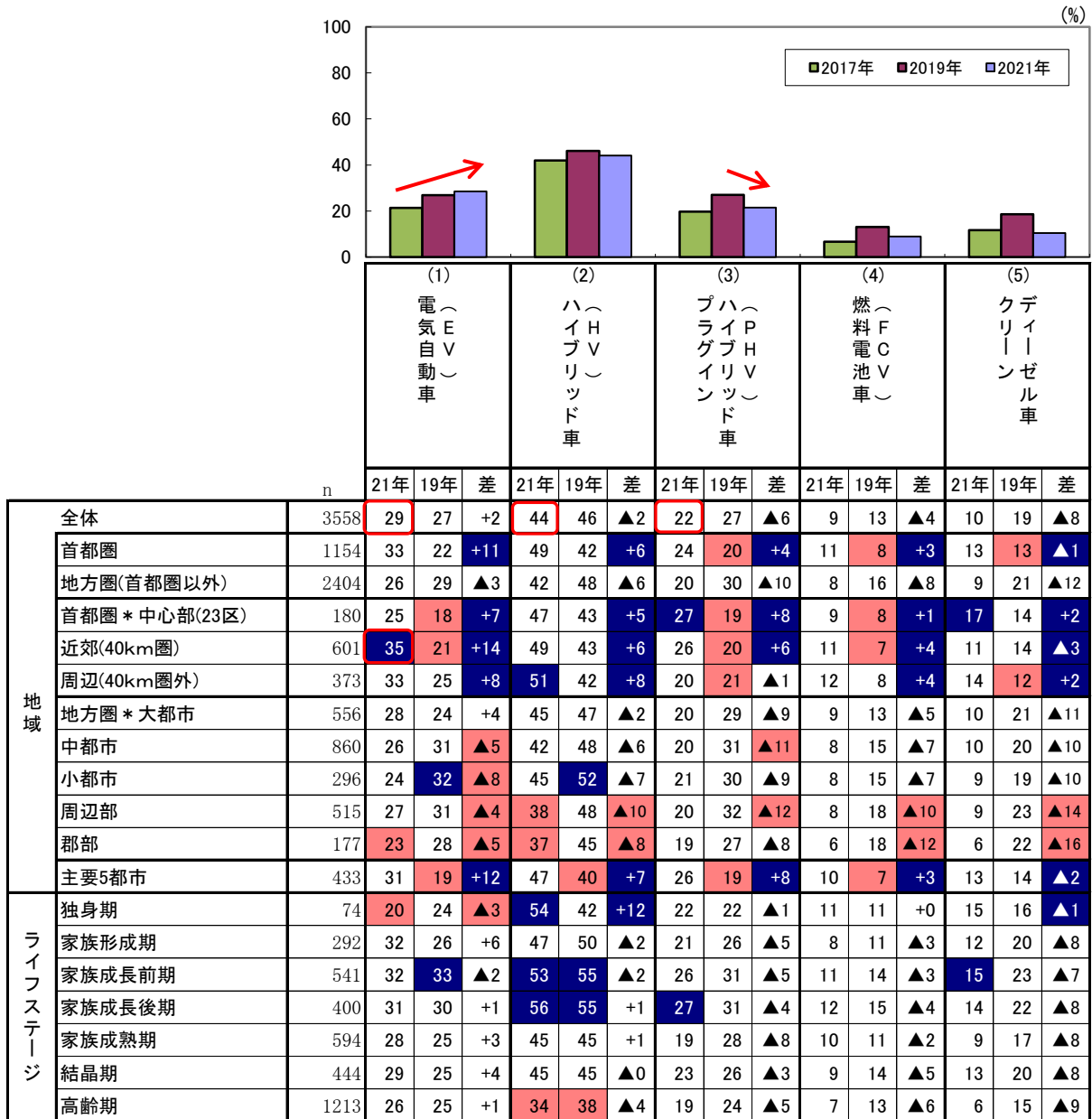
- 「EV」の購入意向層は約3割まで増加。他環境対応車の中で唯一、増加傾向が続き、トップの「HV」に4割強に迫る。「PHV」の購入意向層は2割強に減少。

<EV> 購入意向層が29%と他環境対応車の中で唯一前回より増加し、2017年から増加傾向。特に首都圏近郊で3割強と高い。

<HV> 購入意向層が44%と環境対応車の中で最も高い。

<PHV> 購入意向層が22%と前回から減少。

購入を検討したい+やや購入を検討したい計【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差



<次期車車両価格>「EV」「HV」「PHV」は、車両価格200万円超意向層で  
購入意向が高い。

購入を検討したい+やや購入を検討したい計【四輪自動車保有世帯】

(%)

	n	(1) 電( EV ) 気( ) 自( ) 動( ) 車( )			(2) ハ( H ) イ( V ) ブ( ) リ( ) ツ( ) ド( ) 車( )			(3) ブ( P ) ハ( H ) ラ( V ) イ( ) グ( ) リ( ) ツ( ) ド( ) 車( )			(4) 燃( F ) 料( C ) 電( V ) 池( ) 車( )			(5) ク( ) デ( ) リ( ) ー( ) ン( ) ゼ( ) ル( ) 車( )			
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	
		全体	3558	29	27	+2	44	46	▲2	22	27	▲6	9	13	▲4	10	19
性別																	
男性	1914	30	27	+3	45	46	▲1	25	29	▲4	11	14	▲3	13	21	▲8	
女性	1644	27	27	+0	43	46	▲3	17	25	▲8	7	12	▲6	7	16	▲9	
男性年代																	
～29歳	109	37	27	+9	60	43	+16	31	27	+5	16	12	+3	23	15	+8	
～39歳	241	24	32	▲8	46	51	▲6	22	32	▲10	8	16	▲9	14	30	▲16	
～49歳	352	32	29	+4	53	54	▲1	29	28	+1	13	15	▲2	20	26	▲6	
～59歳	366	33	26	+7	53	52	+1	30	35	▲6	12	12	▲0	15	22	▲7	
～69歳	398	35	27	+8	45	40	+6	28	28	+1	13	15	▲2	11	19	▲8	
70歳以上	448	24	25	▲1	28	35	▲7	16	23	▲6	8	11	▲4	6	12	▲6	
女性年代																	
～29歳	88	23	18	+5	43	38	+5	15	18	▲3	6	11	▲5	6	15	▲9	
～39歳	260	29	33	▲4	49	51	▲2	17	26	▲10	7	12	▲5	11	17	▲7	
～49歳	395	31	29	+2	54	54	▲0	22	28	▲7	9	12	▲3	12	17	▲5	
～59歳	369	30	29	+0	48	49	▲1	23	29	▲6	8	15	▲7	5	18	▲13	
～69歳	321	24	22	+3	40	41	▲1	13	20	▲7	6	13	▲7	4	14	▲11	
70歳以上	211	14	18	▲4	13	25	▲13	6	16	▲9	1	10	▲9	3	10	▲7	
次期車車型																	
セダン/ ハッチバック/ クーペ/ 軽乗用車	大中型クラス	87	28	34	▲6	51	57	▲6	23	36	▲13	13	16	▲3	13	22	▲10
	小型車(A)クラス	83	36	35	+2	55	51	+5	20	30	▲9	8	15	▲6	10	22	▲13
	小型車(B)クラス	87	49	36	+13	66	66	▲0	39	44	▲5	23	19	+4	14	19	▲6
	大衆車(A)クラス	54	39	31	+8	50	51	▲1	28	32	▲4	9	17	▲8	11	25	▲13
	大衆車(B)クラス	174	30	35	▲5	61	57	+4	27	34	▲8	12	13	▲1	9	21	▲12
	軽乗用車	515	28	25	+3	36	40	▲4	18	23	▲5	7	13	▲5	8	15	▲7
	ステーションワゴン	100	40	26	+14	60	56	+4	28	27	+1	8	13	▲5	12	26	▲14
背の高いワゴン	92	34	32	+2	54	49	+5	27	28	▲1	10	17	▲7	11	16	▲5	
3列シートミニバン	3列シートミニバン	188	35	30	+5	64	57	+7	25	31	▲7	13	11	+2	15	19	▲5
	キャブタイプ	10	20	-	+20	40	33	+7	30	11	+19	20	-	+20	-	11	▲11
	セミキャブタイプ	97	35	28	+7	60	63	▲3	32	34	▲2	9	12	▲2	7	18	▲11
SUV	227	38	35	+3	61	57	+4	35	38	▲3	13	17	▲4	18	32	▲14	
次期車車両価格																	
～100万円	464	16	23	▲7	29	34	▲5	11	21	▲10	5	13	▲8	7	16	▲9	
～200万円	1255	30	27	+2	43	47	▲3	19	26	▲7	8	13	▲5	9	18	▲8	
～300万円	726	35	33	+2	60	60	▲0	31	35	▲4	11	14	▲3	12	22	▲9	
～400万円	387	41	32	+9	64	58	+6	32	36	▲5	13	14	▲2	17	27	▲10	
それ以上	252	35	33	+2	54	58	▲5	32	38	▲6	17	16	+1	20	28	▲8	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 次世代自動車の購入検討順位とその理由

### ●購入検討順位の1位の割合は「EV」が前回より上昇し3割。

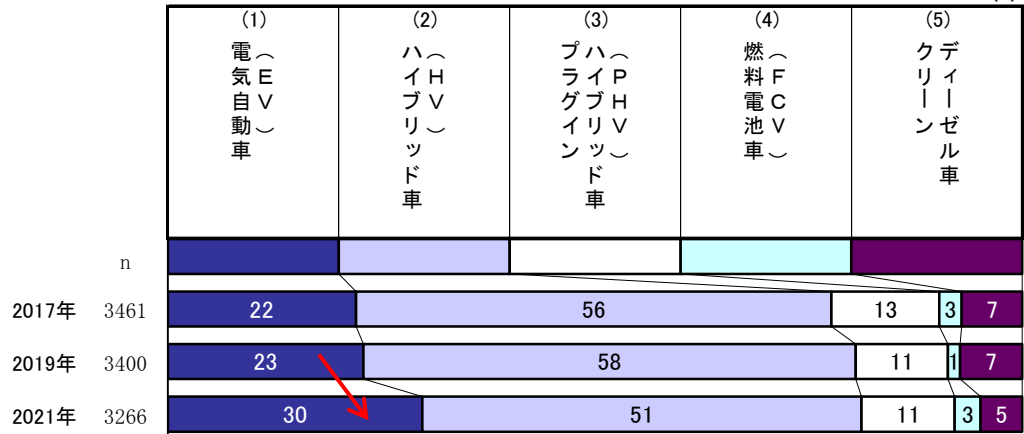
次世代自動車の購入検討順位(1位)を全体で見ると、最も高いのは「HV」で51%、次ぐ「EV」30%は前回より上昇し、17年より継続して上昇。「PHV」は11%でそれに続く。

<EV> 高齢期、特に男性・女性70歳以上で意向が高い。地方圏周辺部、女性70歳以上の意向は前回から特に上昇。

<HV> 各地域とも前回と比べ低下。特に地方圏周辺部で大きく低下。

### 次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯／次世代自動車購入検討意向者】

(%)



地域	n	電気自動車 (EV)			ハイブリッド車 (HV)			プラグインハイブリッド車 (PHV)			燃料電池車 (FCEV)			クリーンエネルギー車		
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差
全体	3266	30	23	+7	51	58	▲6	11	11	+0	3	1	+2	5	7	▲2
首都圏	1091	29	24	+5	52	58	▲6	11	9	+2	3	2	+1	5	8	▲3
地方圏(首都圏以外)	2175	30	23	+8	51	58	▲6	11	12	▲1	3	1	+2	5	7	▲2
首都圏*中心部(23区)	165	24	18	+5	53	60	▲6	13	12	+1	2	2	+1	8	8	▲0
近郊(40km圏)	570	29	23	+7	51	58	▲7	13	8	+5	3	2	+2	4	10	▲6
周辺(40km圏外)	356	31	28	+3	53	57	▲4	8	10	▲2	3	2	+1	5	4	+1
地方圏*大都市	511	29	20	+9	53	56	▲3	10	13	▲3	4	1	+3	4	11	▲6
中都市	793	29	24	+4	52	56	▲4	11	12	▲1	2	1	+1	6	6	▲1
小都市	273	30	23	+7	53	58	▲5	11	13	▲1	3	2	+1	3	4	▲2
周辺部	447	35	19	+15	46	64	▲19	11	10	+1	4	2	+3	5	5	▲0
郡部	151	32	29	+3	52	54	▲1	11	9	+1	1	1	+0	4	7	▲3
主要5都市	405	26	23	+4	52	56	▲4	12	10	+3	4	2	+2	6	10	▲3
ライフステージ																
独身期	70	21	35	▲14	57	46	+11	11	7	+5	1	3	▲1	9	10	▲1
家族形成期	271	29	19	+10	50	61	▲11	12	10	+2	1	2	▲1	7	8	▲0
家族成長前期	523	25	20	+5	55	61	▲6	10	10	+0	3	1	+2	8	9	▲1
家族成長後期	388	25	15	+10	56	63	▲7	11	11	▲1	2	1	+1	6	9	▲3
家族成熟期	559	27	25	+2	56	55	+1	10	12	▲2	4	2	+2	3	6	▲3
結晶期	410	28	21	+7	49	57	▲8	12	13	▲1	5	1	+3	8	9	▲1
高齢期	1045	37	29	+9	46	54	▲8	11	10	+1	3	2	+2	2	5	▲3

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯】

(%)

	n	(1) 電 気 自 動 車 (EV)			(2) ハイ ブリ ッド 車			(3) プ ラ イ ブ リ ン ド 車			(4) 燃 料 電 池 車 (FCV)			(5) ク リ ー ン ゼ ル 車				
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差		
		全体	3266	30	23	+7	51	58	▲6	11	11	+0	3	1	+2	5	7	▲2
性別	男性	1768	29	22	+8	50	56	▲6	11	11	+0	3	1	+2	6	10	▲4	
	女性	1498	31	24	+6	53	60	▲7	10	10	+0	3	1	+1	4	4	▲1	
男性年代	～29歳	108	28	22	+6	51	54	▲3	11	12	▲1	1	3	▲2	9	9	+0	
	～39歳	227	22	19	+2	52	56	▲4	14	11	+3	4	2	+2	9	12	▲4	
	～49歳	343	24	14	+10	50	60	▲10	13	12	+1	3	1	+2	10	14	▲4	
	～59歳	351	25	19	+5	55	58	▲3	11	11	+0	3	1	+3	5	11	▲5	
	～69歳	367	33	25	+8	48	53	▲5	10	11	▲2	4	2	+2	5	9	▲3	
	70歳以上	372	40	33	+7	44	51	▲7	11	12	▲1	4	1	+3	1	3	▲2	
	女性年代	～29歳	82	28	29	▲1	61	64	▲4	8	4	+4	-	2	▲2	2	1	+2
～39歳	244	28	29	▲1	58	55	+3	9	10	▲1	1	1	+0	4	5	▲1		
～49歳	383	25	18	+8	59	67	▲9	10	9	+0	1	1	+1	5	5	▲0		
～59歳	350	27	18	+9	54	61	▲7	11	13	▲2	5	3	+2	3	6	▲2		
～69歳	291	33	31	+2	49	54	▲5	13	10	+2	3	2	+1	2	3	▲1		
70歳以上	148	52	37	+15	35	47	▲12	9	13	▲4	3	-	+3	2	3	▲1		
次期車車型	セダン/ ハッチバック/ クーペ 軽乗用車	大中型クラス	80	28	24	+4	53	57	▲5	10	12	▲2	3	2	+1	8	5	+2
		小型車(A)クラス	81	30	21	+8	56	50	+6	9	13	▲5	4	4	+0	3	12	▲9
		小型車(B)クラス	84	31	22	+9	55	59	▲4	8	14	▲5	4	3	+1	2	2	+0
		大衆車(A)クラス	54	28	25	+3	43	55	▲13	17	9	+7	4	1	+3	9	9	▲0
		大衆車(B)クラス	168	27	23	+4	61	59	+1	5	10	▲5	5	2	+4	2	6	▲4
		軽乗用車	472	37	26	+11	47	58	▲11	11	11	+0	3	1	+2	3	4	▲1
	ステーションワゴン	99	33	21	+13	54	57	▲3	8	10	▲2	2	1	+1	3	11	▲8	
	背の高いワゴン	90	28	14	+14	58	68	▲11	9	13	▲4	3	2	+2	2	3	▲1	
	3列シートミニバン	3列シートミニバン	184	16	15	+1	68	66	+2	11	9	+2	2	1	+0	4	9	▲5
		キャブタイプ	9	11	11	+0	56	67	▲11	22	11	+11	-	-	-	11	11	+0
		セミキャブタイプ	96	20	15	+5	52	67	▲15	20	12	+8	3	-	+3	5	6	▲1
SUV	221	24	18	+6	52	53	▲1	11	13	▲2	3	1	+2	10	15	▲6		
次期車車両価格	～100万円	408	31	26	+5	50	55	▲5	12	12	+1	2	1	+1	5	6	▲1	
	～200万円	1184	33	23	+10	52	59	▲7	8	11	▲3	3	2	+1	4	5	▲2	
	～300万円	708	24	19	+5	59	61	▲2	11	11	+0	2	1	+1	4	8	▲4	
	～400万円	376	21	17	+4	55	56	▲1	13	11	+2	2	1	+1	8	15	▲7	
	それ以上	243	28	17	+11	43	58	▲14	14	13	+1	4	2	+2	11	11	+1	

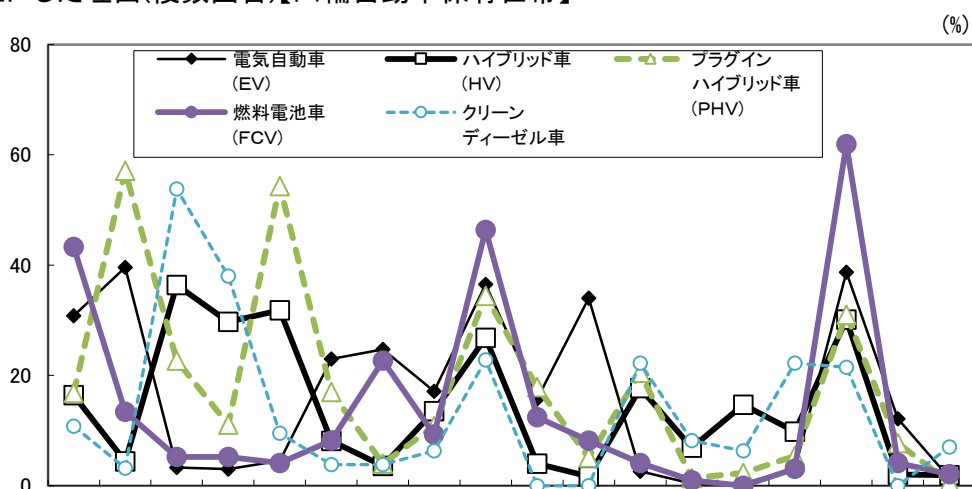
全体より+5ポイント以上の差 -5ポイント以上の差

●各車を1位にした理由は、EVとPHVは「家庭用コンセントで充電できる」、HVは「ガソリンスタンドで給油できる」、FCVは「環境にやさしいイメージがある」点。

それぞれの次世代自動車を1位にした理由トップ3は以下。

- <EV> 「家庭用コンセントで充電できる」「環境にやさしいイメージがある」「走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない」。
- <HV> 「ガソリンスタンドで給油できる」「いざというときガソリンで走れる」「従来のエンジン車と使い方が変わらない」「環境にやさしいイメージがある」。
- <PHV> 「家庭用コンセントで充電できる」「いざというときガソリンで走れる」「走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない」。
- <FCV> 「環境にやさしいイメージがある」「走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない」「最先端の技術を取り入れた」。

その次世代自動車を1位にした理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



	n	理由																			
		最先端の技術を取り入れた	家庭用コンセントで充電できる	ガソリンスタンドで給油できる	従来のエンジン車と使い方が変わらない	いざというときガソリンで走れる	ガソリン代に比べ、充電費用は安い	ガソリンを入れなくて済む	走行時の振動・騒音が少ない	走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない	緊急時の備えとなる蓄電池機能がある	電気のみで走れる	長距離走行が可能	車両価格が比較的安い	車種が多い	走行性能が優れている	環境にやさしいイメージがある	充電設備が整っているから	その他		
次世代自動車	電気自動車 (EV)	2017年	752	31	60	-	-	-	25	25	24	31	6	28	3	1	1	3	49	-	1
		2019年	770	33	42	-	-	-	26	24	17	33	13	34	3	1	1	4	35	13	0
		2021年	966	31	40	3	3	5	23	25	17	37	16	34	3	0	0	3	39	12	1
	ハイブリッド車 (HV)	2017年	1869	19	-	34	28	41	-	-	18	25	-	-	19	4	11	10	37	-	2
		2019年	1931	16	-	40	33	34	-	-	16	24	-	-	20	8	14	10	29	-	1
		2021年	1664	16	4	36	30	32	8	4	14	27	4	2	18	7	15	10	30	2	2
	プラグインハイブリッド車 (PHV)	2017年	432	23	67	25	14	66	22	-	10	27	9	4	33	1	1	5	31	-	1
		2019年	366	19	59	22	11	62	15	-	13	34	16	4	23	2	3	4	25	6	0
		2021年	352	17	57	23	11	54	17	4	11	34	18	5	21	1	2	5	31	8	1
	燃料電池車 (FCV)	2017年	86	41	-	-	-	-	-	19	11	56	9	-	15	-	-	6	63	-	4
		2019年	45	40	-	-	-	-	-	31	4	42	20	-	4	-	-	7	49	-	-
		2021年	97	43	13	5	5	4	8	23	9	46	12	8	4	1	-	3	62	4	2
	クリーンディーゼル車	2017年	243	16	-	49	33	6	-	-	8	22	-	-	21	8	4	22	29	-	7
		2019年	241	8	-	47	34	5	-	-	7	26	-	-	23	8	5	25	19	-	5
		2021年	158	11	3	54	38	10	4	4	6	23	-	-	22	8	6	22	22	-	7

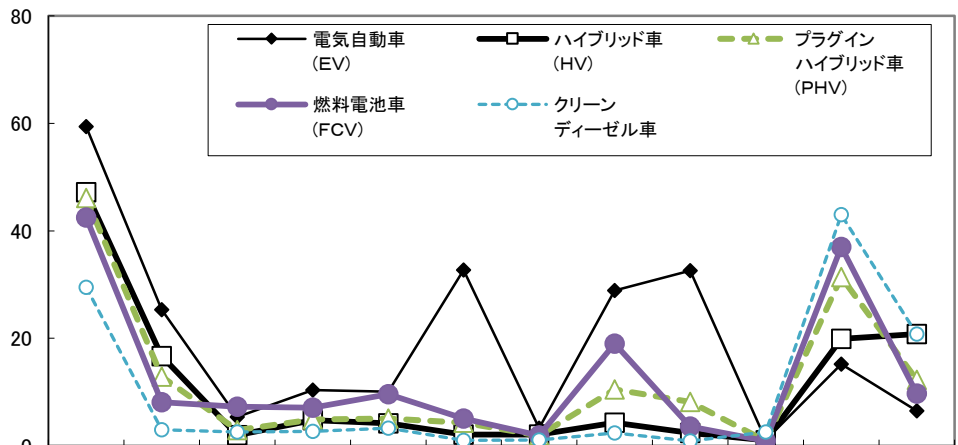
次世代自動車の購入にあたっての懸念点

●EVの懸念点は車両価格に加え、「充電時間」「航続距離」「充電施設の場所や数」「バッテリーの耐用年数」。

「車両価格が高い」に次いで高いのはそれぞれ以下。  
 <EV>「充電するのに時間がかかる」「1回の充電での走行距離が短い」。その他「充電施設の場所や数が心配」「バッテリーの耐用年数を考えると維持費面で不安」が他次世代車と比べ高い。  
 <HV・PHV>「バッテリーの耐用年数を考えると維持費面で不安」。  
 <FCV>「燃料供給施設・充電施設の場所や数が心配」。

次世代自動車の購入にあたっての懸念点(複数回答)【四輪自動車保有世帯】

(%)



		n	懸念点												
			車両価格が高い	考えると維持費面で不安	技術的な信頼性に不安	耐久性に不安	修理できる工場が限定	短い充電での走行距離が	狭い(荷物積めない)ガソリン・ディーゼル車のトラック	燃料供給施設・充電施設の場所や数が心配	充電するのに時間がかかる	その他	わからない	特にな	
次世代自動車	電気自動車 (EV)	2017年	3513	58	23	5	10	9	37	-	30	-	1	12	6
		2019年	3667	56	23	5	10	9	30	3	32	-	1	15	9
		2021年	3558	59	25	5	10	10	33	3	29	33	1	15	7
	ハイブリッド車 (HV)	2017年	3513	54	17	3	6	5	-	-	5	-	2	15	18
		2019年	3667	49	14	2	5	3	-	2	3	-	1	17	22
		2021年	3558	47	17	2	5	4	2	2	4	2	1	20	21
	プラグインハイブリッド車 (PHV)	2017年	3513	50	14	4	6	7	4	-	14	-	1	26	11
		2019年	3667	47	11	4	5	5	4	2	11	-	1	27	15
		2021年	3558	46	13	3	5	5	4	2	11	8	1	31	12
	燃料電池車 (FCV)	2017年	3513	42	9	9	8	8	-	-	22	-	1	32	11
		2019年	3667	42	7	8	7	9	-	2	19	-	1	32	13
		2021年	3558	43	8	7	7	10	5	2	19	4	1	37	10
	クリーンディーゼル車	2017年	3513	33	-	4	4	4	-	-	-	-	3	39	21
		2019年	3667	33	-	3	3	3	-	1	-	-	2	38	22
		2021年	3558	30	3	3	3	3	1	1	2	1	3	43	21

## (2)-1. 電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHV)保有層の深堀

### 電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHV)保有層の深堀要約

●電気自動車(EV・PHV)保有層において「燃料費」「静粛性」に対する期待と満足度は合致。一方、懸念点は「充電時間」「航続距離」「車体価格」「バッテリー耐久年数」が高い。カーボンニュートラル宣言の認知により、EV・PHVユーザー共に「電気自動車(EV)」の購入意向が増加。

-電気自動車(EV・PHV)への期待・現状満足点は「燃料費」「静粛性」。

<期待点> 「燃料費が安くすむ」「環境に負担をかけない」「静粛性に優れている」の順で高い。

<現状満足度> 「燃料費が安くすむ」「静粛性に優れている」が8割前後で高い。

-電気自動車(EV・PHV)の懸念点は「燃料補給・充電の時間」「航続距離」「車体価格」「バッテリーの耐久年数」。

<EV> 「燃料補給・充電に時間がかかる」「航続距離が短い」が約5割で上位。

<PHV> 「バッテリーの耐久年数」「車体価格が高い」が4割以上で上位。

-次期購入意向エンジンタイプでは、同エンジンタイプ意向が高いが、カーボンニュートラル宣言の認知により、EV・PHVユーザー共に「電気自動車(EV)」の購入意向が増加。

<EV> 「電気自動車」：認知前86%⇒認知後89% (+3%)、  
「プラグインハイブリッド車」認知前7%⇒認知後5% (-2%)。

<PHV> 「プラグインハイブリッド車」認知前56%⇒認知後50% (-6%)、  
「電気自動車」認知前31%⇒認知後40% (+9%)。

\* 電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHV)保有層の深堀における分析軸の定義

大都市：東京23区を含む政令指定都市21大都市

大都市以外：大都市(東京23区を含む政令指定都市21大都市)以外の市および町村

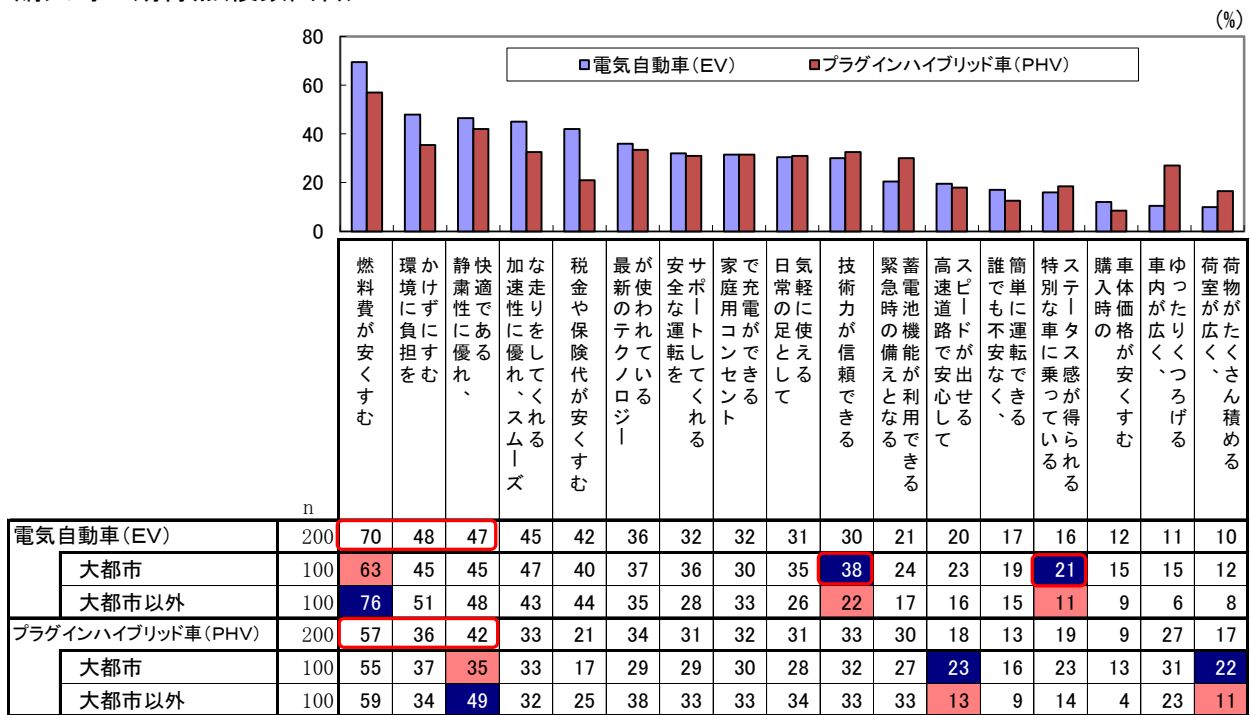
(1) 電動自動車の購入時期期待点と現状満足度

- 期待・現状満足共に高いのは「燃料費が安く済む」「静粛性に優れている」。
- EVでは「技術力」「ステータス感」が期待点で挙がり、PHVでは「家庭用コンセント充電」「蓄電機能」が満足点で挙がる。

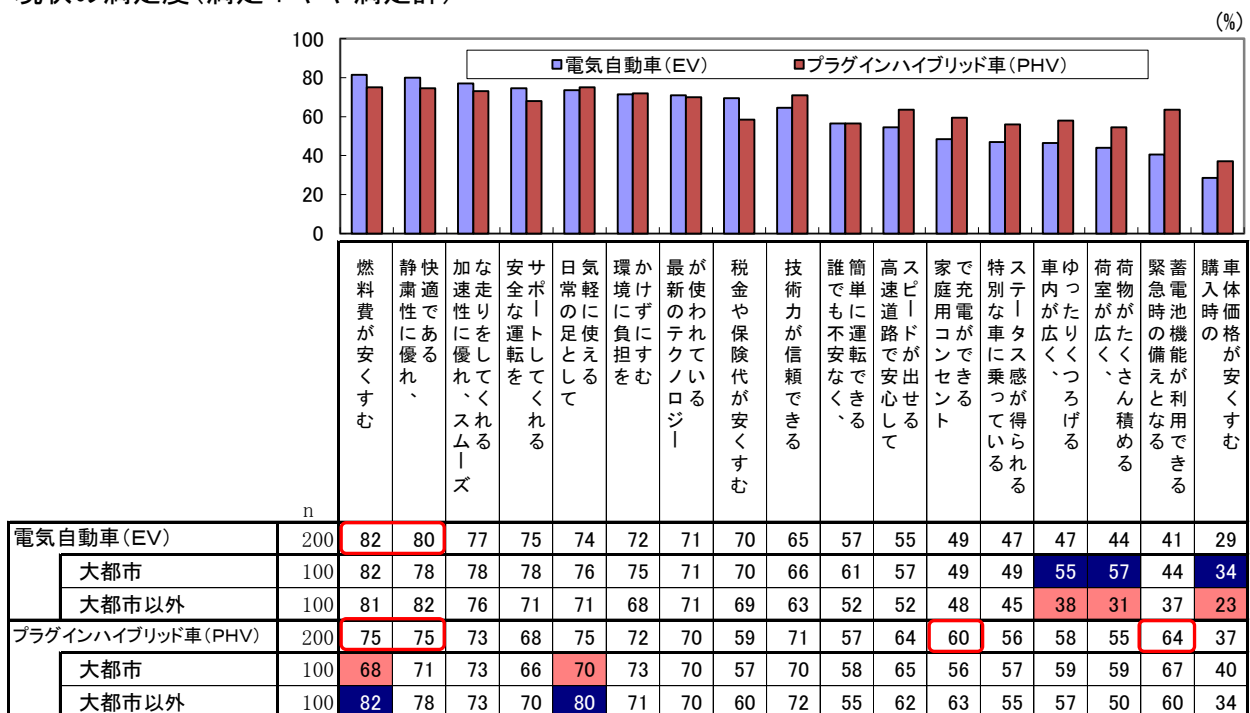
<期待点> EV、PHVは「燃料費が安く済む」「環境に負担をかけない」「静粛性に優れている」が高く、EV（大都市）では「技術力を信頼」「ステータス感」が高い。

<現状満足度> EV、PHVで「燃料費が安く済む」「静粛性に優れている」が8割前後で期待点と同じく高い。PHVでは「家庭用コンセントで充電」「蓄電池機能が利用できる」が6割程度でEVに比べ高い。

購入時の期待点(複数回答)



現状の満足度(満足+やや満足計)



EV計/PHV計より+5ポイント以上の差      -5ポイント以上の差

(2) 電費・充電関連項目の満足度 (満足+やや満足)

●「燃料費・電費」満足度は7~8割。その他項目も4割以上が満足。

EV、PHV共に「燃料費・電費」が7~8割程度が満足。

<EV>「充電場所」「充電頻度」「航続距離」は5割前後が満足。

大都市以外は「航続距離」「充電頻度」「充電時間」が3~4割で大都市と比べ低い。

<PHV>「充電場所」「充電頻度」は6割程度が、「航続距離」「充電時間」は5割強が満足。

◆(PHV)燃料費 (EV、PHV)電費

	n	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	満足計	不満計
電気自動車(EV)	200	35	33	21	9	3	68	12
大都市	100	34	34	22	8	2	68	10
大都市以外	100	36	32	19	9	4	68	13
プラグインハイブリッド車(PHV)	200	35	45	17	3	2	79	5
大都市	100	27	48	20	4	1	75	5
大都市以外	100	42	41	13	2		83	4

◆充電場所

電気自動車(EV)	200	22	32	23	16	8	54	24
大都市	100	20	36	24	15	5	56	20
大都市以外	100	24	28	21	16	11	52	27
プラグインハイブリッド車(PHV)	200	29	31	25	12	4	60	16
大都市	100	27	27	30	11	5	54	16
大都市以外	100	31	34	20	13	2	65	15

◆充電頻度

電気自動車(EV)	200	20	30	25	21	6	50	26
大都市	100	20	37	21	16	6	57	22
大都市以外	100	19	23	28	25	5	42	30
プラグインハイブリッド車(PHV)	200	26	34	31	8	3	59	11
大都市	100	24	29	36	7	4	53	11
大都市以外	100	27	38	25	9	1	65	10

◆満充電あたりの航続距離

電気自動車(EV)	200	21	27	17	25	11	48	36
大都市	100	25	27	19	21	8	52	29
大都市以外	100	16	27	15	29	13	43	42
プラグインハイブリッド車(PHV)	200	21	32	24	19	5	53	24
大都市	100	25	30	20	19	6	55	25
大都市以外	100	17	34	27	19	3	51	22

◆充電時間

電気自動車(EV)	200	16	25	23	26	11	41	37
大都市	100	17	29	26	20	8	46	28
大都市以外	100	14	21	20	32	13	35	45
プラグインハイブリッド車(PHV)	200	22	31	32	13	3	53	16
大都市	100	22	29	33	12	4	51	16
大都市以外	100	22	32	30	14	2	54	16



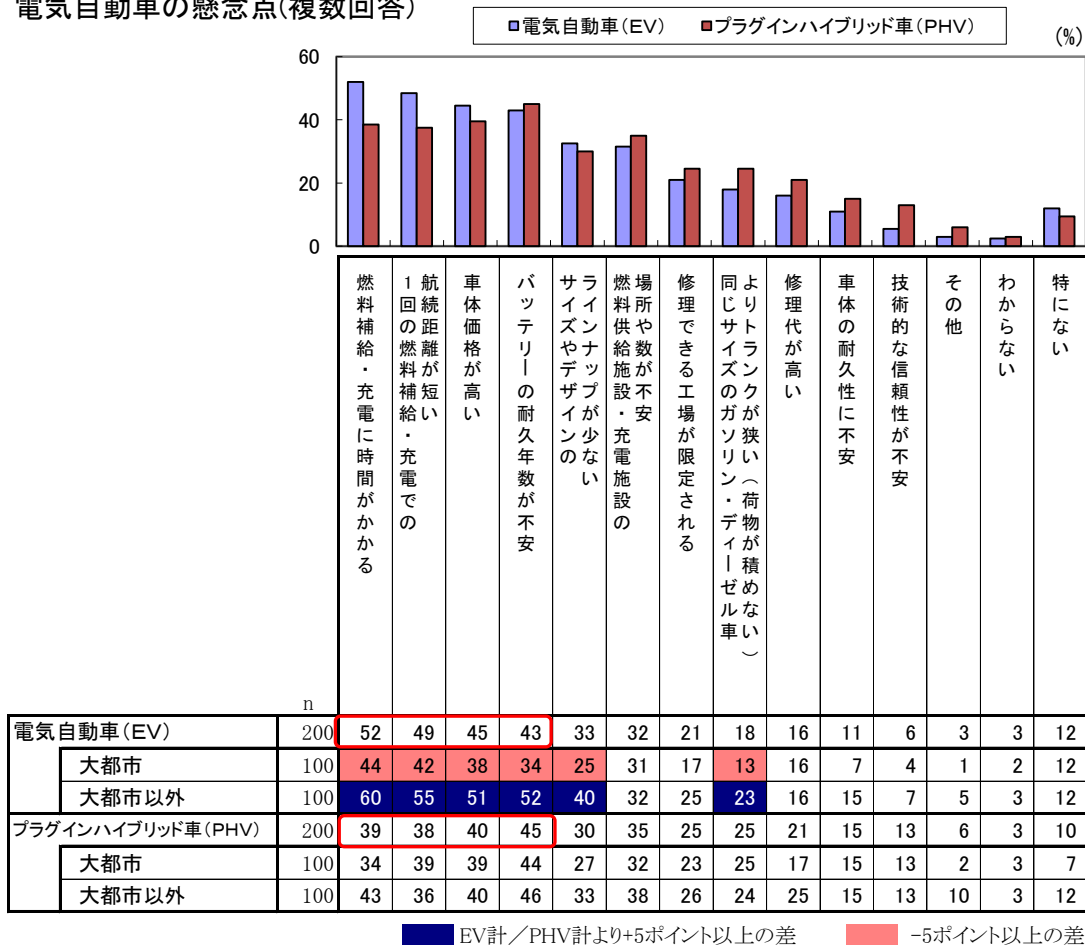
(3) 電気自動車の懸念点

●電気自動車の懸念点はEV、PHV共に「燃料補給・充電に時間がかかる」「航続距離が短い」「車体価格が高い」「バッテリーの耐久年数」。

<EV> 「燃料補給・充電に時間がかかる」52%、「航続距離が短い」49%、「車体価格が高い」45%、「バッテリーの耐久年数」43%が高い。

<PHV> 「バッテリーの耐久年数」45%、「車体価格が高い」40%、「燃料補給・充電に時間がかかる」39%、「航続距離が短い」38%が高い。

電気自動車の懸念点(複数回答)



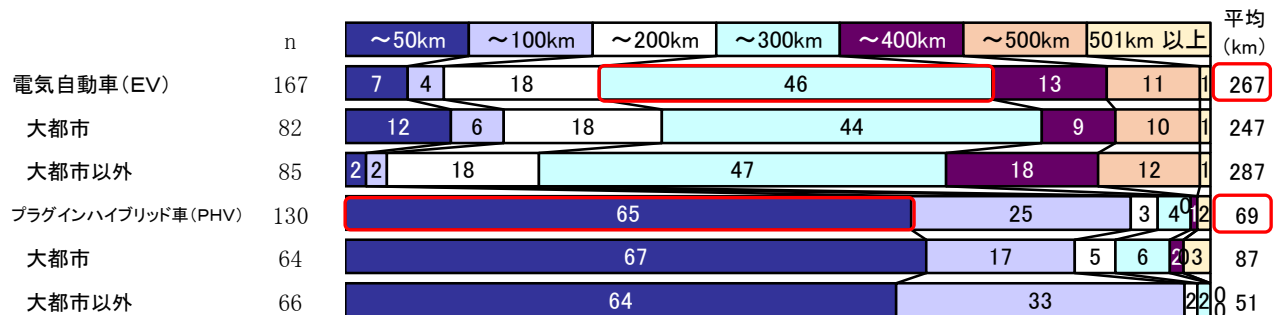
(4) 航続距離実態と希望航続距離

- EVは現状走行距離に対し、長距離利用時のみ平均+70kmを希望。  
PHVは現状走行距離に対し、日常・長距離利用時に平均+100~200km程度を希望。

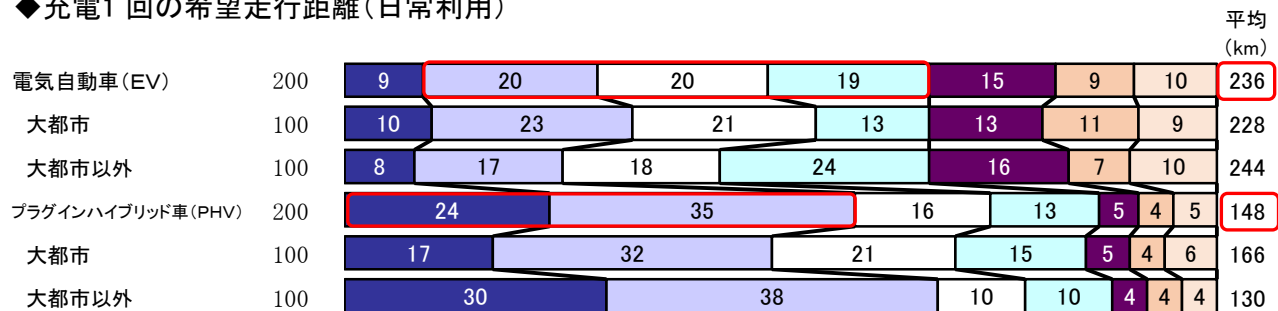
<EV>現状「201~300km未満」46%が最も高く、平均267km。日常利用での希望走行距離は、『51~300km』が6割弱で、平均236km。長距離利用では、『301~501km以上』6割強で平均333kmが希望。

<PHV>現状「~50km」65%が最も高く、平均69km。日常利用では、『100km未満』が約6割で、平均148km。長距離利用では、『51~300km』6割弱で平均252kmが希望。

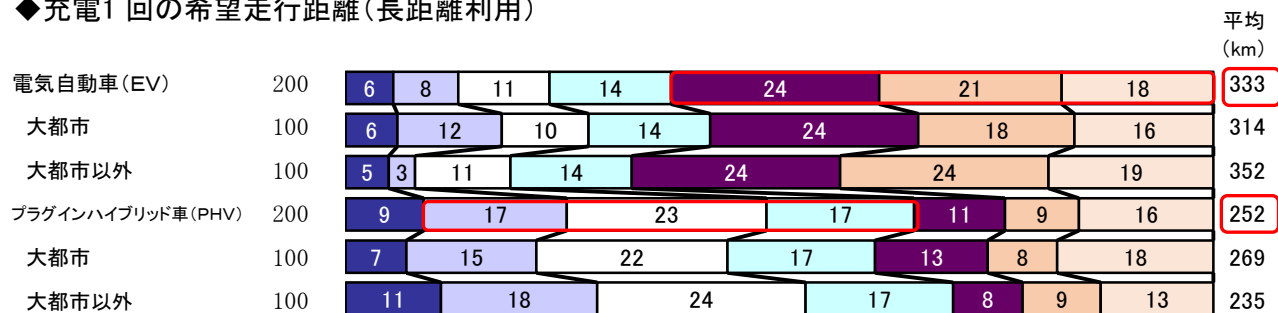
◆満充電時の走行距離【満充電時の走行距離認知者】



◆充電1回の希望走行距離(日常利用)



◆充電1回の希望走行距離(長距離利用)



\* 走行距離平均値の算出には、各カテゴリーに対して、下記の代入値(ウエイト値)を用いている。  
 ~50km=25km、~100km=75km、~200km=150km、~300km=250km  
 ~400km=350km、~500km=450km、501km以上=550km、

(5) 普段充電場所と希望充電場所

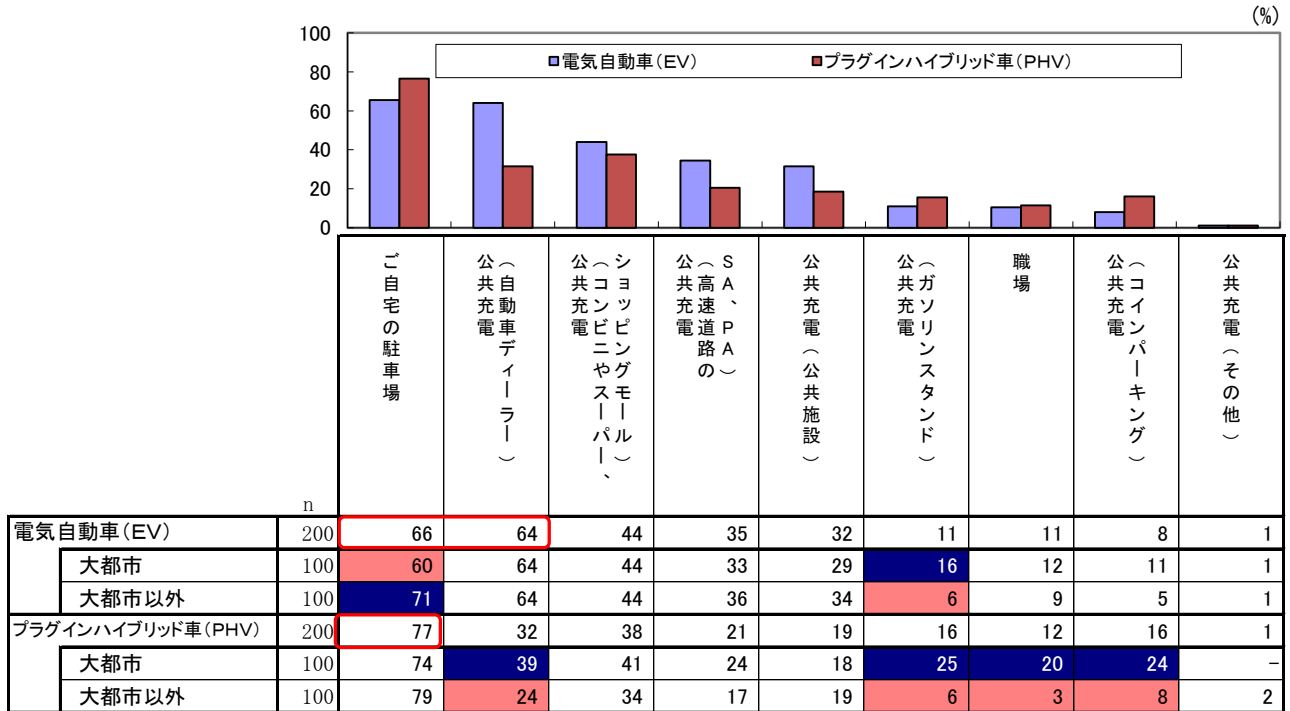
● 普段充電場所はEV・PHV共に「自宅」が最も高い。希望が高い充電場所は「自動車ディーラー」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」。

<普段の充電場所> EV、PHV共に「自宅」が約7～8割で最も高い。

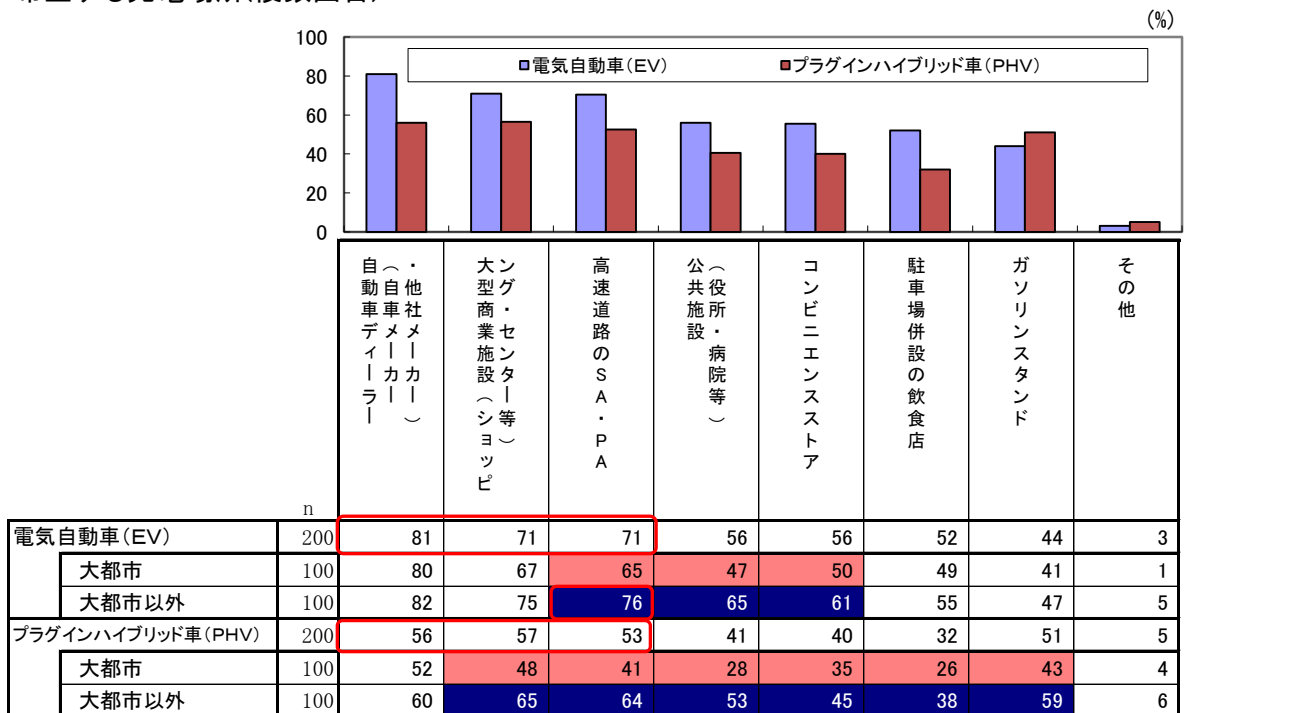
EVは「自動車ディーラー」64%が次いで高い。

<希望する充電場所> 「自動車ディーラー」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」がEVで7～8割が、PHVで5割以上が希望。

普段の充電場所(複数回答)



希望する充電場所(複数回答)



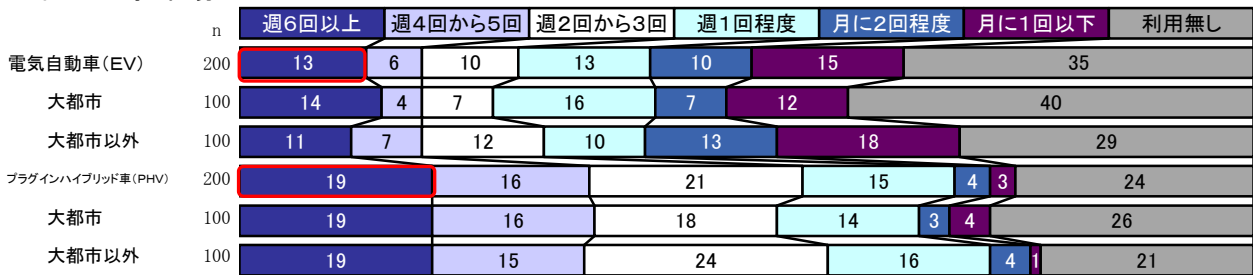
EV計/PHV計より+5ポイント以上の差      -5ポイント以上の差

(6) 普段充電頻度

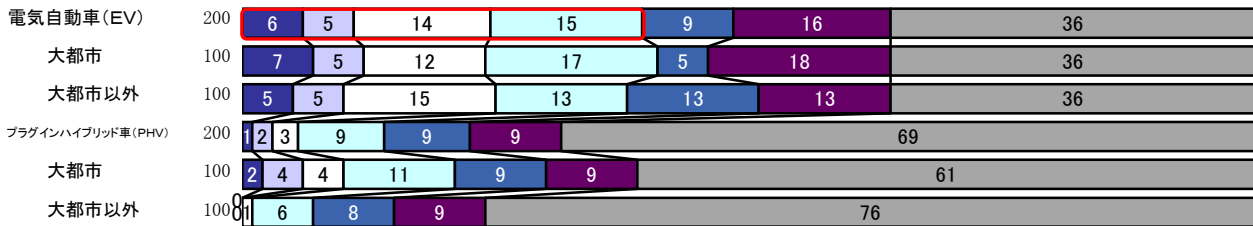
- PHVはEVに比べ「自宅」での充電頻度が高い。
- EVは「自宅」以外の充電頻度がPHVより高く、特に「自動車ディーラー」の利用頻度が高い。

EVは「自宅」での充電頻度「週6回以上」13%。PHVは「自宅」での充電頻度「週6回以上」19%。EVは「自宅」以外の充電頻度「週6回以上」がPHVに比べ高い。特に、「自動車ディーラー」は『週1回以上』が4割。

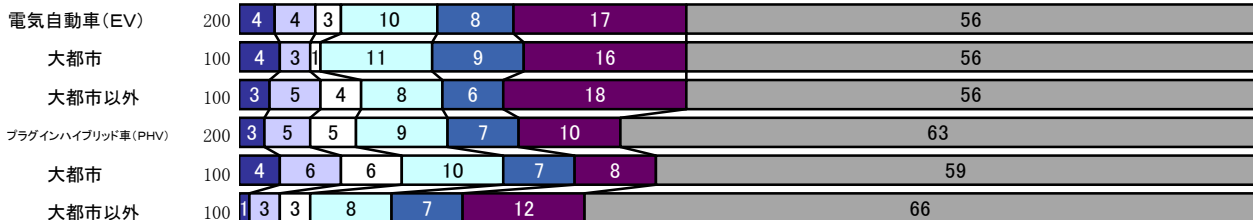
◆自宅の駐車場



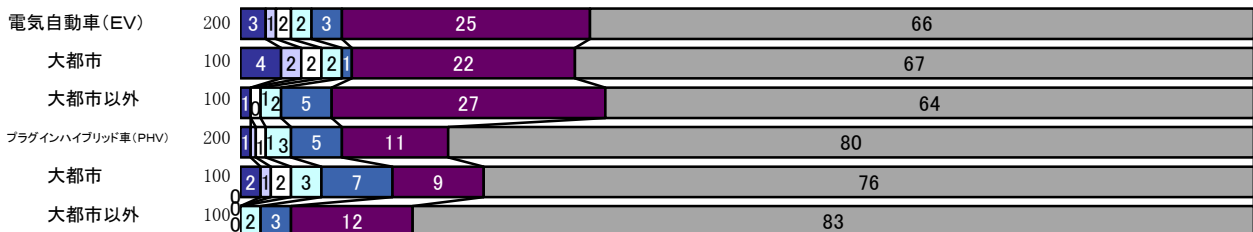
◆自動車ディーラー



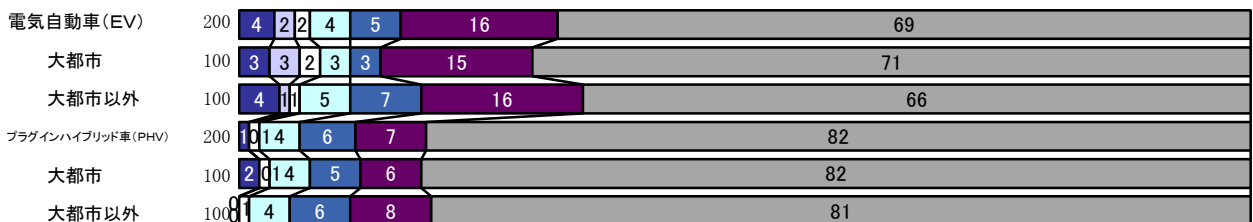
◆コンビニやスーパー、ショッピングモール



◆高速道路のSA、PA



◆公共施設



\* 普段の充電場所(複数回答)で、「EV計」「PHV計」共に30s以上回答の充電場所のみ掲載。

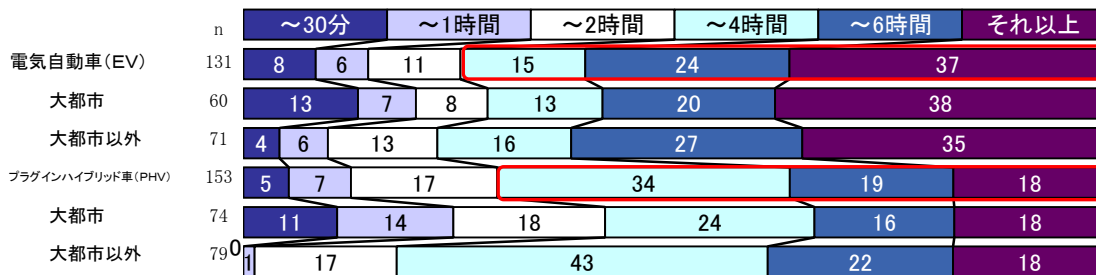
(7) 普段充電時間と希望充電時間

- 普段充電時間はEV、PHV共に「自宅」が最も長く、『2時間超』が7割以上。
- 希望充電時間はEVで「出先での充電時間」が、PHVで「自宅での充電時間」が短いことを希望。

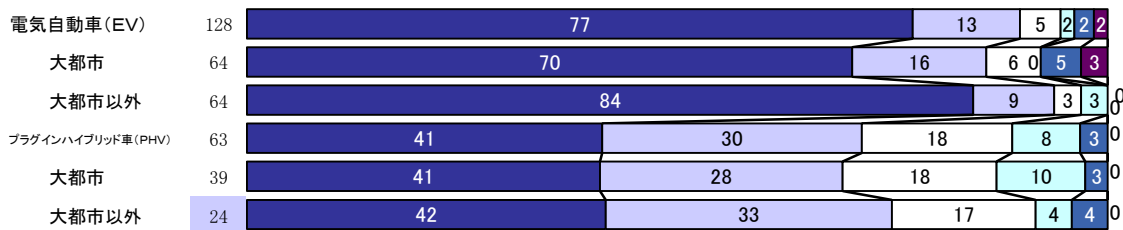
< 普段充電時間 >

EV、PHV共に「自宅」での充電時間が最も長く、『2時間超』が7割を超える。

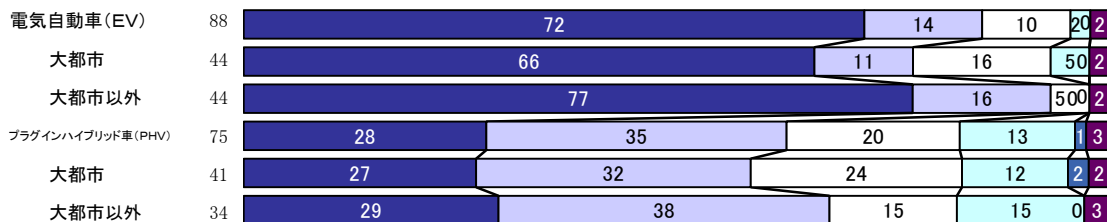
◆ 自宅の駐車場



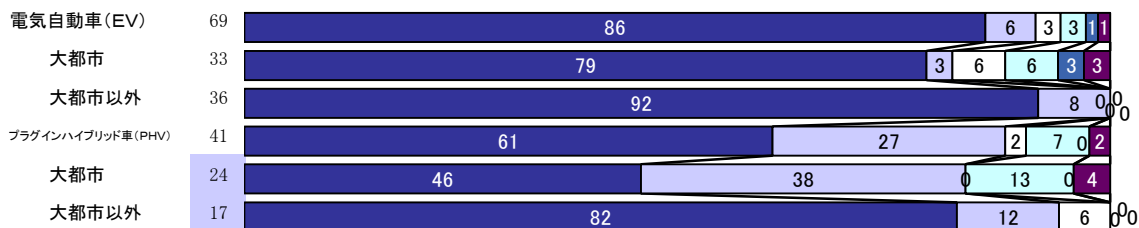
◆ 自動車ディーラー



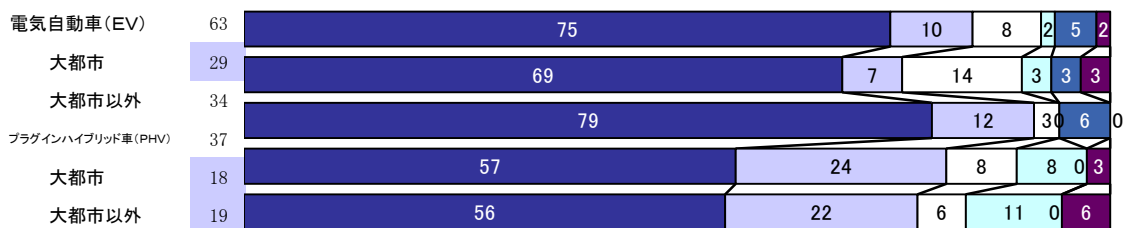
◆ コンビニやスーパー、ショッピングモール



◆ 高速道路のSA、PA



◆ 公共施設

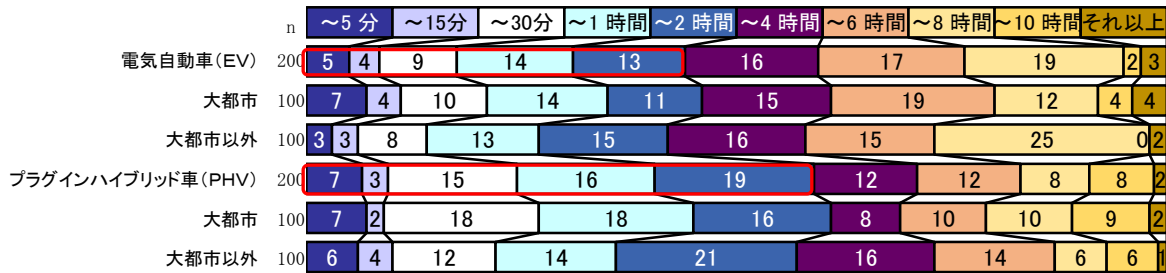


\* 普段の充電場所(複数回答)で、「EV計」「PHV計」共に30s以上回答の充電場所のみ掲載。

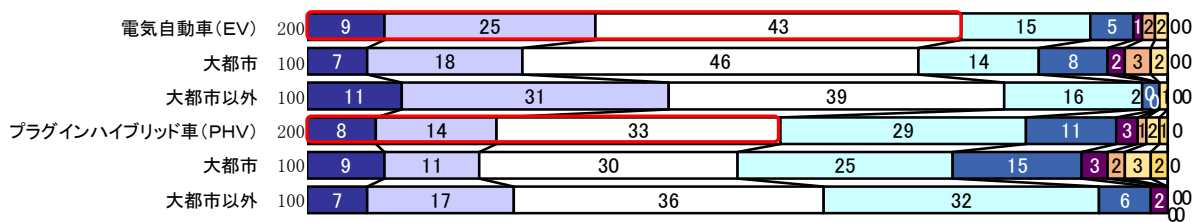
<希望充電時間>

自宅での希望充電時間は、EVで『2時間以内』45%、PHVで『2時間以内』60%。  
出先での希望充電時間は、EVで『30分以内』77%、PHVで『30分以内』55%。

◆自宅充電



◆出先充電



(8) カーボンニュートラル認知後の購入意向変化

- EV、PHV共に同タイプの購入意向が最も高い。
- カーボンニュートラル宣言の認知によりEV、PHV共に「電気自動車」の購入意向が増加。

EV、PHV共にカーボンニュートラル認知前後で同タイプの意向が最も高い。

<EV> 「電気自動車」：認知前86%⇒認知後89% (+3%)、  
「プラグインハイブリッド車」認知前7%⇒認知後5% (-2%)。

<PHV> 「プラグインハイブリッド車」認知前56%⇒認知後50% (-6%)、  
「電気自動車」認知前31%⇒認知後40% (+9%)。

購入検討順位1位のエンジンタイプ

		カーボンニュートラル助成 n		電気自動車	ハイブリッド車	プラグインハイブリッド車	燃料電池車	クリーンディーゼル車	ガソリン・ディーゼル車		
電気自動車 (EV)	全体	前	200	86				5	7	1	2
		後	200	89				4	5	1	2
	大都市	前	100	82			3	11	1	3	
		後	100	87			2	8	1	2	
	大都市以外	前	100	89				7	3	0	
		後	100	90				5	2	1	
プラグインハイブリッド車 (PHV)	全体	前	200	31	6	56			4	4	
		後	200	40	4	50			4	2	
	大都市	前	100	37	8	49			3	3	
		後	100	51	2	40			2	3	
	大都市以外	前	100	25	4	62			4	5	
		後	100	29	5	59			5	2	

(9) 次世代車懸念点に関する具体的意見

<p>充電施設の場所や数が心配</p>	<p>●不満としては「<b>電動車ユーザー増加に伴う充電場所の混雑</b>」「<b>充電を待ってまで行うのは抵抗がある</b>」「<b>他充電場所を探すのは手間</b>」「<b>充電マナー(一般車両の充電レーンへの駐車・充電済み車両の放置)</b>」といった意見があがる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EV車が増えて、充電スポットでの混雑が増えたと感じている(EV/大都市/男性30代)</li> <li>充電しようとスマホで充電の空き情報を調べ向かって、着くと他の車両が使用しており充電を待つことに不満(PHV/大都市/女性40代)</li> <li>急速充電30分のルールで利用することになっているが、30分の充電が終わっても車をそのままにして戻ってこない利用者も多い(PHV/大都市以外/男性60代)</li> </ul> <p>●要望として、「<b>充電場所の拡充(1か所に多数の充電器設置・エリアに多数・24時間充電可能)</b>」が求められ、具体的な充電場所では「<b>コインパーキング・スーパー・コンビニエンスストア・ガソリンスタンド</b>」、地方・郊外では「<b>観光地・宿泊施設・公共施設(交番・消防署)</b>」等があがる。</p> <p>その他「<b>充電マナーに対するシステムの対応・仕組み作り</b>」が要望としてあがる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ガソリンスタンドと同じような形態なら、アイコンやサイン的な存在で認識され数も増えたと感じやすい(EV/大都市/男性30代)</li> <li>少数で分散するのではなく、1か所に集中して多く設置してほしい。少数だと充電待ちの渋滞でなかなか充電できないとなると別の充電スタンドまで足を運ばなければいけない(EV/大都市/男性40代)</li> </ul>
<p>充電するのに時間がかかる</p>	<p>●不満としては、「<b>充電待ちの時間</b>」「<b>充電時間が長い</b>」「<b>同時間でも充電量に差がある</b>」等の意見があがる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他の利用者が終わるのを待って充電しなければならずストレス(HV/大都市以外/男性40代)</li> <li>ガソリンの給油であれば2、3分で終わる事柄を30分間お茶や軽食を取りながら待つことに多少の不満がある(EV/大都市以外/男性50代)</li> <li>同じ30分の充電でも充電スポットによって充電量に大きな差がある(EV/大都市以外/男性50代)</li> </ul> <p>●要望として、「<b>ガソリン車並みの充電時間</b>」「<b>電池交換方式による充電時間短縮</b>」があがる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ガソリン車のように、EV車も5分で半分とか充電できるなら十分。そういう急速充電があればよい(PHV/大都市以外/男性30代)</li> </ul>
<p>一回充電当たりの走行距離が短い</p>	<p>●不満としては「<b>走行環境によって航続距離が減少</b>」。特に「<b>エアコン使用時</b>」「<b>アップダウンのある道</b>」での意見が多い。また、「<b>目的地まで充電が持たない不安</b>」も意見があがる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アップダウンの激しい道を走行するとバッテリーの減りが早い(EV/大都市以外/男性50代)</li> <li>エアコンの影響で走行距離が短くなるのが不満に思う(EV/大都市以外/男性60代)</li> <li>目的地に行くまでの途中で充電は行いたくはない(EV/大都市以外/男性60代)</li> </ul> <p>●要望として、「<b>ガソリン車並み、それ以上の航続距離</b>」を求められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>満充電での航続距離がガソリン車並みに欲しい(ガソリン車/大都市/女性50代)</li> <li>電気自動車はカタログ上で航続距離が伸びたり燃費の良さを強調するのではなく、実際の数値でガソリン車を上回ること(ガソリン車/大都市以外/男性50代)</li> </ul>
<p>バッテリー性能への不安</p>	<p>●不満としては、「<b>技術・性能的不安</b>」「<b>バッテリー耐久性への不安</b>」等の意見が多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電気自動車なのだから5年10年は安心して乗れるような状態にしてもらいたい。バッテリー自体がそれだけ持つ保証がついているわけではないので多少不安にはなる(PHV/大都市/男性60代)</li> <li>バッテリーについてきちんとした保証があるのか心配。10年以上同じ車に乗るつもりで購入しても5年ほどでバッテリーの性能が落ちてまた50万円、60万円出して交換しなければならないのかと不安になる(ガソリン車/大都市以外/男性50代)</li> </ul> <p>●要望として、「<b>バッテリー性能の改善</b>」「<b>安心・安全の周知</b>」が求められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>身近で電気自動車に乗っている人から乗っていない人に魅力や、安心安全だという点を前面に出し、購入を見合わせている層の意識を変える(EV/大都市/男性40代)</li> </ul>

\* 各コメント末( )内はそれぞれ対象者の現保有車エンジンタイプ/居住地地域区分/性年代を示している。



## (2)-2. カーボンニュートラルに対する意識

### カーボンニュートラルに対する意識の要約

- 電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV）保有者の環境問題及びカーボンニュートラル認知は高く、国や自動車業界に対する実現に向けての取組要望も高い。
- EV・PHV保有者の「環境問題関心度」「カーボンニュートラル」認知は8割以上。  
電動車（EV・PHV・HV）に比べ、ガソリン車保有者の関心・認知は低い。
- 取り組み希望は国へは「充電・充填インフラの拡充・整備、規制緩和」、自動車業界へは「電動車普及に向けた技術開発」がトップ。  
電動車（EV・PHV・HV）に比べ、ガソリン車保有者の希望する人は少ない。

### 環境問題意識とカーボンニュートラル認知

- EV・PHV保有者の「環境問題関心度」「カーボンニュートラル」認知は8割強。
- HV・ガソリン車の「環境問題関心度」「カーボンニュートラル」認知度は低い。

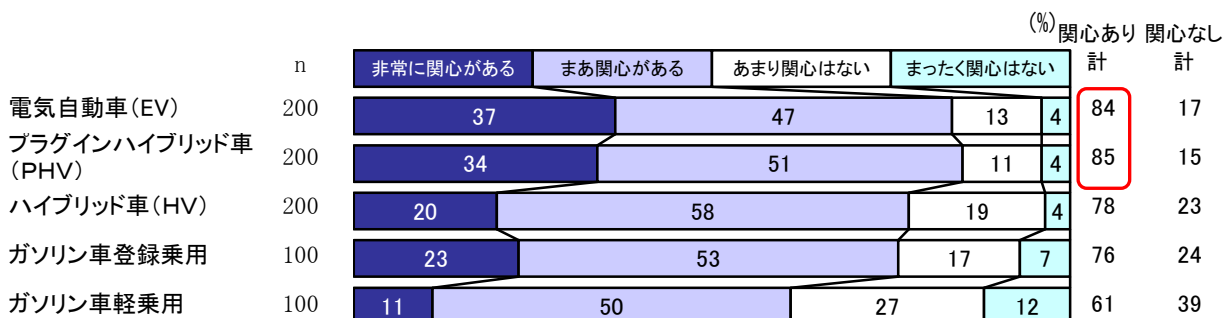
<環境問題関心度>いずれも関心あり計（非常に+まあ）は6割以上。

「EV」「PHV」は関心あり計（非常に+まあ）8割強。

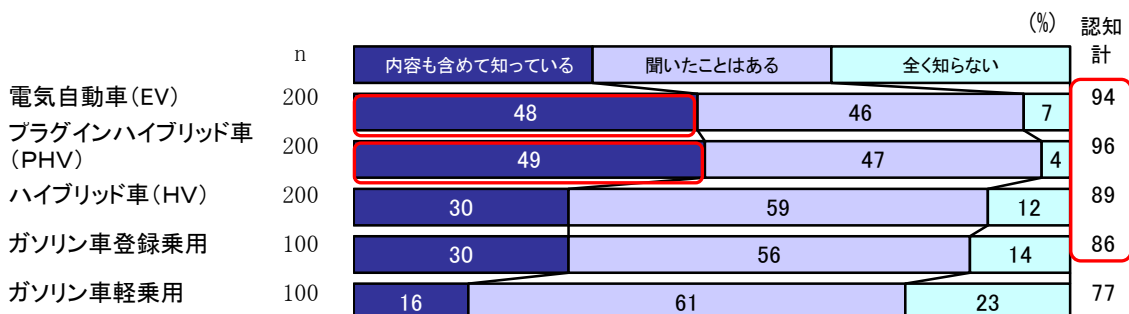
<「2050年カーボンニュートラル宣言」認知度>「ガソリン車軽乗用」以外は認知計（内容+言葉）9割前後。「EV」「PHV」は内容認知が約半数。

<「2035年新車販売で電動車100 %」認知度>「EV」「PHV」は認知計（内容+言葉）9割前後。「内容認知」は約4割。

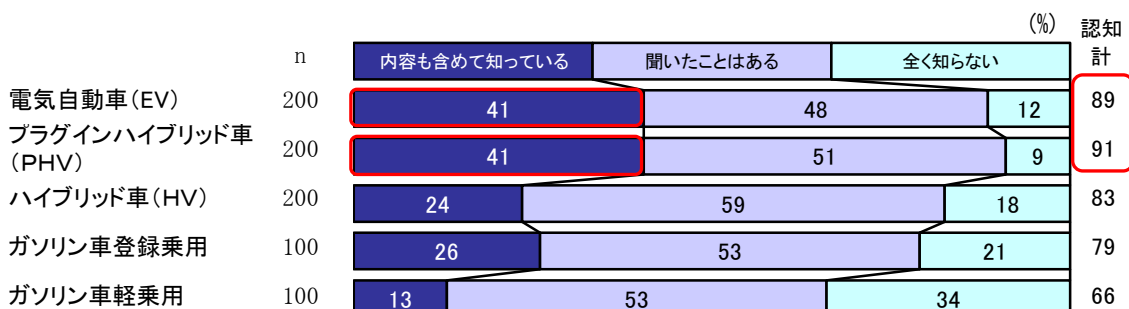
### 環境問題への関心度



### 「2050年カーボンニュートラル宣言」認知度



### 「2035年までに新車販売で電動車100 %」認知度



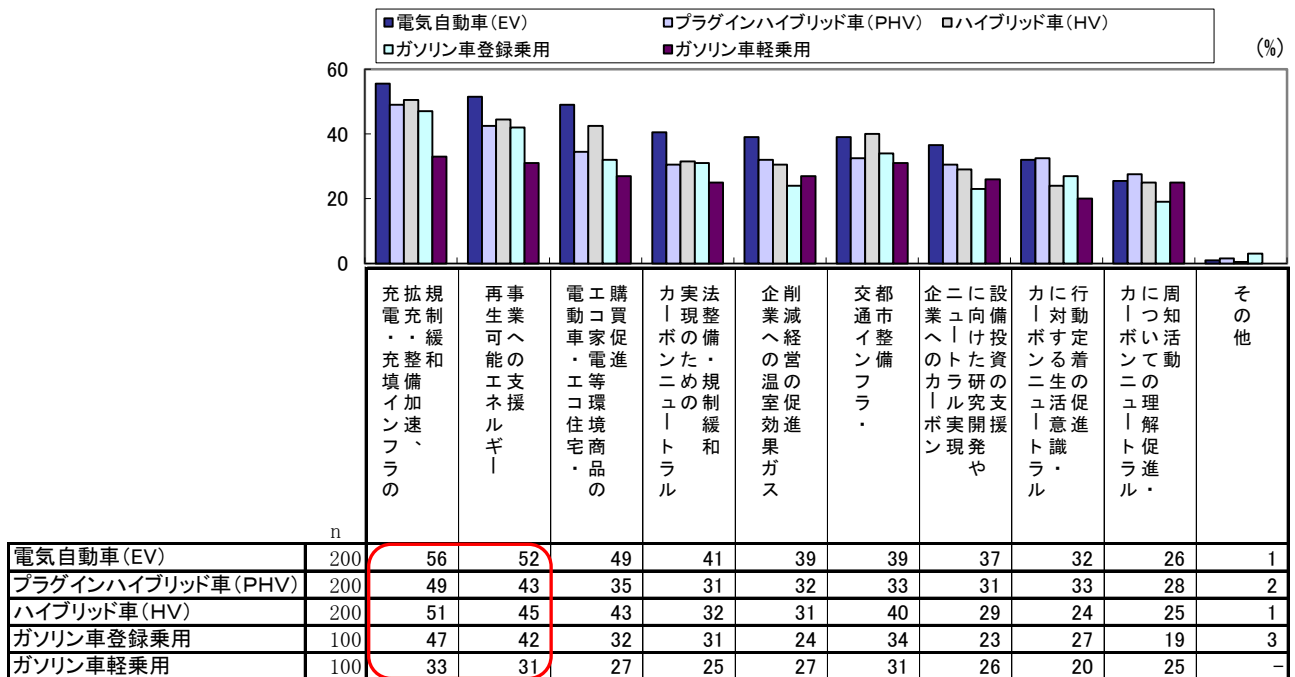
「カーボンニュートラル」実現に向けての取り組み希望

●取り組み希望は国へは「充電・充填インフラの拡充・整備、規制緩和」「再生可能エネルギー事業支援」。自動車業界へは「電動車普及に向けた技術開発」「軽量化・パワートレイン効率化・走行時消費エネルギー低減等」が上位。

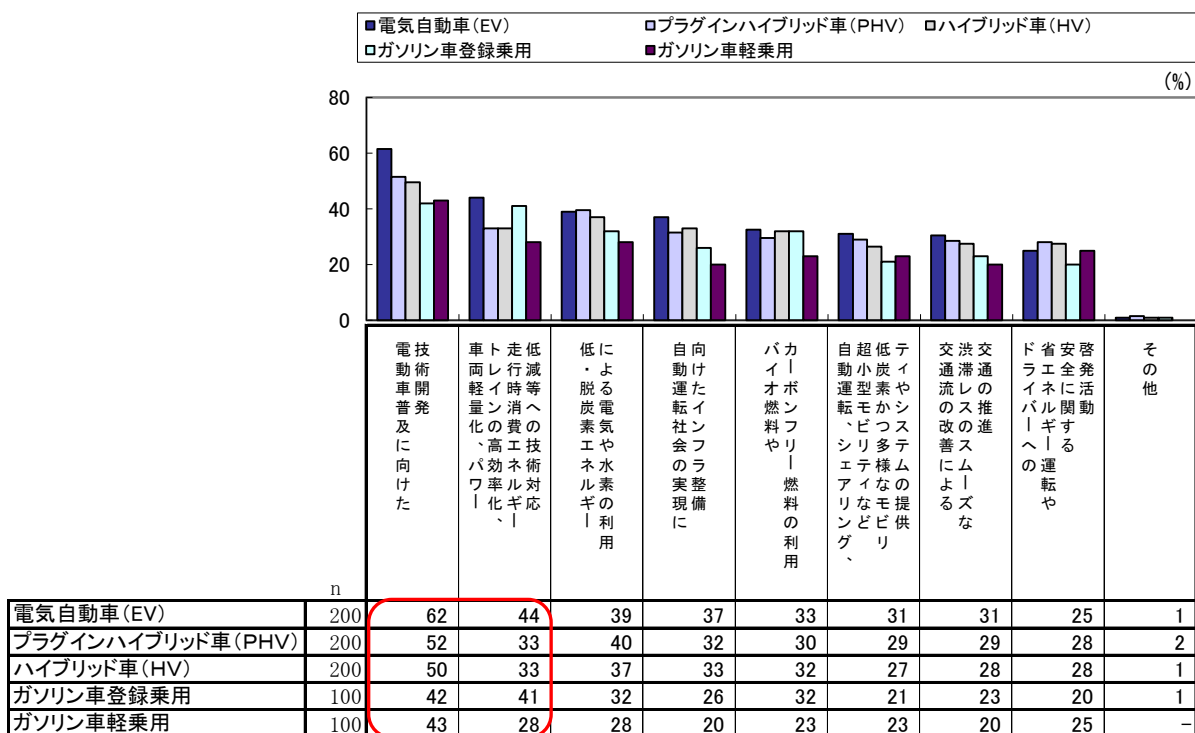
<国への取り組み意向>いずれのエンジンタイプも「充電・充填インフラの拡充・整備、規制緩和」「再生可能エネルギー事業支援」が上位。ガソリン車軽乗用ではどの項目も希望する人が少ない。

<自動車業界への取り組み意向>いずれのエンジンタイプも「電動車普及に向けた技術開発」「軽量化・パワートレイン効率化・走行時消費エネルギー低減等」が上位。ガソリン車では各項目とも希望する人が少ない。

「2050年カーボンニュートラル」実現に向けて国として取り組んでほしいこと(複数回答)



「2050年カーボンニュートラル」実現に向けて自動車業界に取り組んでほしいこと(複数回答)



カーボンニュートラル実現に向けての具体的意見

<p>国・自治体 に対する要望</p>	<p>●「CO2排出の少ない発電方法」「消費者への補助金・減税」「充電設備設置への補助金」「急速充電設備の設置」の意見が多い。 その他、「カーボンニュートラルの周知活動」「災害時のエネルギー供給対策」を求める意見があげられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・どの発電装置を使ってどんな最終消費にすれば一番CO2の排出が少なくなるかを、政策決定者はちゃんと考えて提示すべき(PHV/大都市/男性60代)</li> <li>・環境に配慮した自動車に関する税金を下げればよい(EV/大都市以外/男性60代)</li> <li>・充電インフラの数も増やしたいなら充電スポットに対し大きな金額を付けて補助すべき(PHV/大都市/男性60代)</li> <li>・脱炭素や環境に関する危機意識をもっと多くの人に訴えることと子供たちの教育にも力を入れるべき(PHV/大都市/男性60代)</li> </ul>
<p>自動車業界 に対する要望</p>	<p>●バッテリー性能に対し、「簡易充電方式」「航続距離の向上」の他、水素や他エネルギーによる「新しいパワートレインの車両開発」が望まれる。 車体に対しては「ラインナップの多様化」「低価格車両の販売」「ガソリン車を上回る走行性能」「最先端技術を搭載」「電動自動車を区別するエンブレム」等も求められている。 環境に関する取り組みとして「回収済バッテリーのリサイクル」「生産技術の環境への貢献」等の意見があがる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・EVをスマートフォンやタブレット端末の様な気軽さで、コンセントにプラグをさす感覚で充電ができたり、モバイルバッテリーの様なもので充電できるようなこともできれば普及につながるのではないか(ガソリン車/大都市以外/男性50代)</li> <li>・再生可能エネルギーによって作られた電力で走る電気自動車ばかりになる社会を実現してもらいたい。もしくは水素や今は想定していない新しい技術による駆動方式を開発してほしい(PHV/大都市/男性60代)</li> <li>・自分が希望するサイズやデザインの車が販売されていることが大事(ガソリン車/大都市以外/男性50代)</li> <li>・中古のバッテリーがゴミになるという不安があるので、これらの回収やリサイクルの仕組み作り(PHV/大都市以外/女性50代)</li> </ul>

\* 各コメント末 ( ) 内はそれぞれ対象者の現保有車エンジンタイプ/居住地地域区分/性年代を示している。

### 3. 先進安全技術車に対する意識

#### 先進安全技術車に対する意識の要約

●高齢者事故報道の影響もあり、運転手の運転ミスをかばう安全技術への要望が高い。

-運転を続ける上での不安は「視力が低下」「注意力が低下」「反応速度が低下」。  
60代以上で運転を続ける上での不安が増加。

-車に対する要望では「長時間運転しても疲れない車にする」「先進安全技術の搭載」  
「前方視界を見やすくする」が継続して上位。

-装着意向の高い安全技術は「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」。

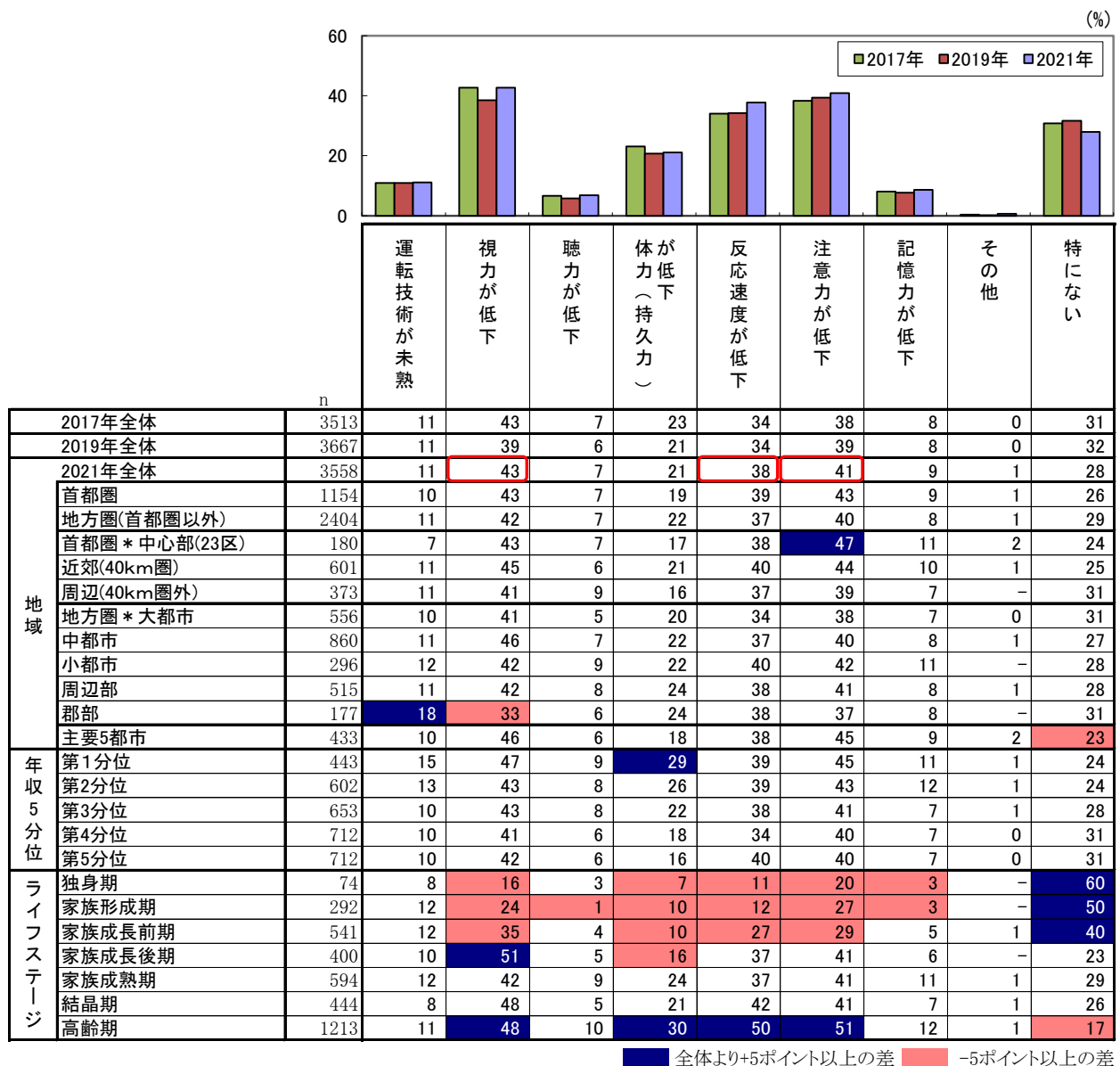
- ・男性・女性ともに70歳以上で装着率・装着意向が低い。
- ・安全装備に対して、10万円以上のコスト許容は4割弱。

#### 運転を続ける上での不安点

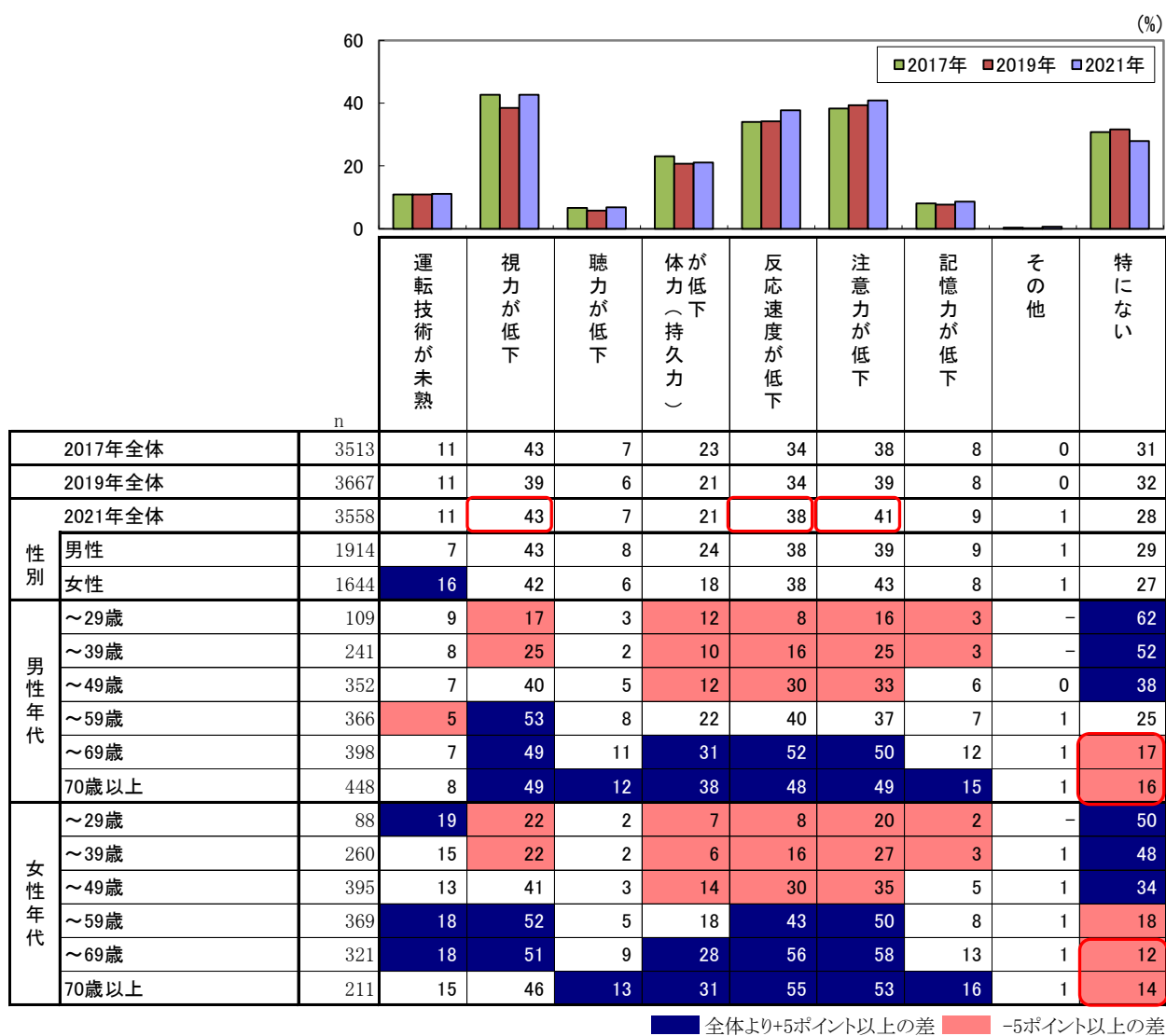
●不安点上位は「視力が低下」「注意力が低下」「反応速度が低下」。

男性、女性とも60代以上では「特になし」が全体と比べ低く、8割以上が何かしらの不安を抱えている。

運転を続ける上での不安点【四輪自動車保有世帯】



運転を続ける上での不安点【四輪自動車保有世帯】

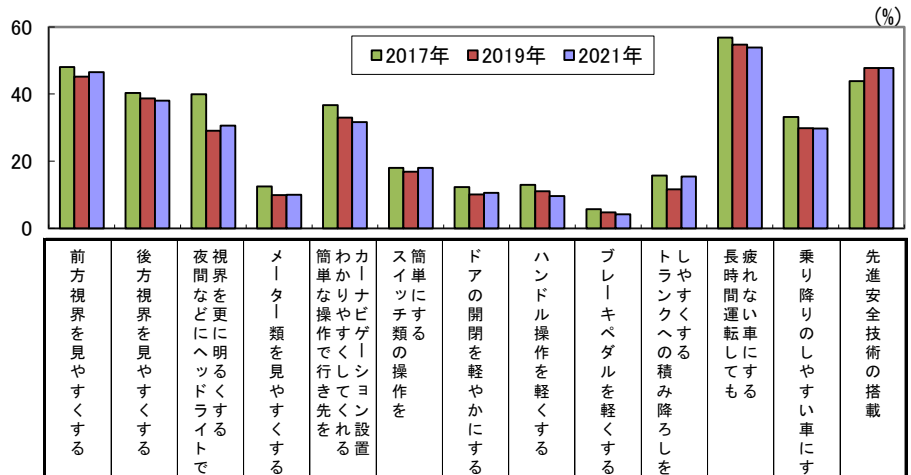


## 車に対する要望

- 要望では「長時間運転しても疲れにくい車にする」「先進安全技術の搭載」「前方視界を見やすくする」が上位。

女性50歳以上で車に対する要望が全体と比べて高い。

### 車に対する要望【四輪自動車保有世帯】



		n	前方視界を見やすくする	後方視界を見やすくする	夜間などに明るくする	メーター類を見やすくする	わかりやすくしてくれる	簡単な操作で行き先を	簡単にスウィッチ類の操作を	ドアの開閉を軽やかにする	ハンドル操作を軽くする	ブレーキペダルを軽くする	トランクへの積み降ろしを	長時間運転しても疲れにくい車にする	乗り降りのしやすい車にする	先進安全技術の搭載
2017年全体		3450	48	40	40	13	37	18	12	13	6	16	57	33	44	
2019年全体		3631	45	39	29	10	33	17	10	11	5	12	55	30	48	
2021年全体		3506	47	38	31	10	32	18	11	10	4	15	54	30	48	
地域	首都圏	1138	49	40	31	11	34	18	12	11	5	17	57	31	51	
	地方圏(首都圏以外)	2368	45	37	31	10	31	18	10	9	4	15	52	29	46	
	首都圏*中心部(23区)	176	44	42	31	11	37	18	10	15	6	18	63	34	48	
	近郊(40km圏)	594	52	42	31	10	35	19	12	10	4	18	56	31	55	
	周辺(40km圏外)	368	47	36	30	12	30	16	13	11	5	16	56	29	46	
	地方圏*大都市	547	44	38	29	10	33	18	10	7	4	14	53	29	48	
	中都市	843	46	38	31	9	31	19	11	10	4	15	54	28	46	
	小都市	295	48	39	31	10	30	19	11	8	3	15	51	30	47	
	周辺部	508	45	36	34	10	28	17	8	9	4	13	51	30	45	
	郡部	175	40	31	27	9	29	19	11	12	6	15	50	33	45	
	主要5都市	428	47	40	29	9	33	18	9	10	4	17	61	33	48	
年収5分位	第1分位	436	48	34	26	14	31	20	11	12	6	18	48	30	41	
	第2分位	595	49	41	33	11	34	20	14	11	6	15	50	32	47	
	第3分位	639	45	37	34	10	34	18	11	10	4	16	56	30	48	
	第4分位	694	47	37	31	8	30	16	9	8	3	17	59	28	48	
	第5分位	707	44	40	29	9	33	18	10	9	4	14	56	28	53	
ライフステージ	独身期	70	41	29	24	10	23	10	13	9	7	7	54	14	26	
	家族形成期	285	43	37	28	9	33	13	16	10	5	22	61	34	42	
	家族成長前期	535	45	37	28	8	24	11	11	7	3	19	60	25	45	
	家族成長後期	397	47	40	30	6	27	14	8	6	2	12	55	28	47	
	家族成熟期	586	47	41	35	10	33	21	12	11	5	16	55	31	49	
	結晶期	439	48	38	29	8	32	20	9	11	5	15	55	28	47	
	高齢期	1194	47	37	32	13	36	22	10	11	4	14	48	32	52	
性別	男性	1884	44	36	29	11	31	17	9	9	5	14	58	27	48	
	女性	1622	49	40	33	8	32	19	13	10	4	17	50	33	48	
男性年代	~29歳	106	41	32	39	12	24	12	13	7	4	13	69	28	28	
	~39歳	236	43	35	23	11	23	12	12	9	6	15	64	23	36	
	~49歳	348	44	36	23	8	25	11	9	6	3	14	61	21	43	
	~59歳	364	46	39	34	9	31	17	7	8	4	15	60	25	53	
	~69歳	396	41	37	31	15	34	23	7	9	4	14	54	32	58	
	70歳以上	434	48	34	28	12	40	22	9	12	7	12	49	30	49	
	女性年代	~29歳	87	38	31	24	10	30	15	17	10	5	13	49	15	33
~39歳		255	47	37	34	6	30	9	16	9	4	25	61	37	44	
~49歳		390	43	39	32	7	28	15	12	9	4	19	53	29	45	
~59歳		364	54	43	32	9	33	23	10	9	2	14	48	35	53	
~69歳		318	53	44	39	12	37	25	11	14	5	15	48	36	56	
70歳以上		208	53	41	26	9	34	24	14	12	5	15	34	38	45	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 先進安全技術の装着意向

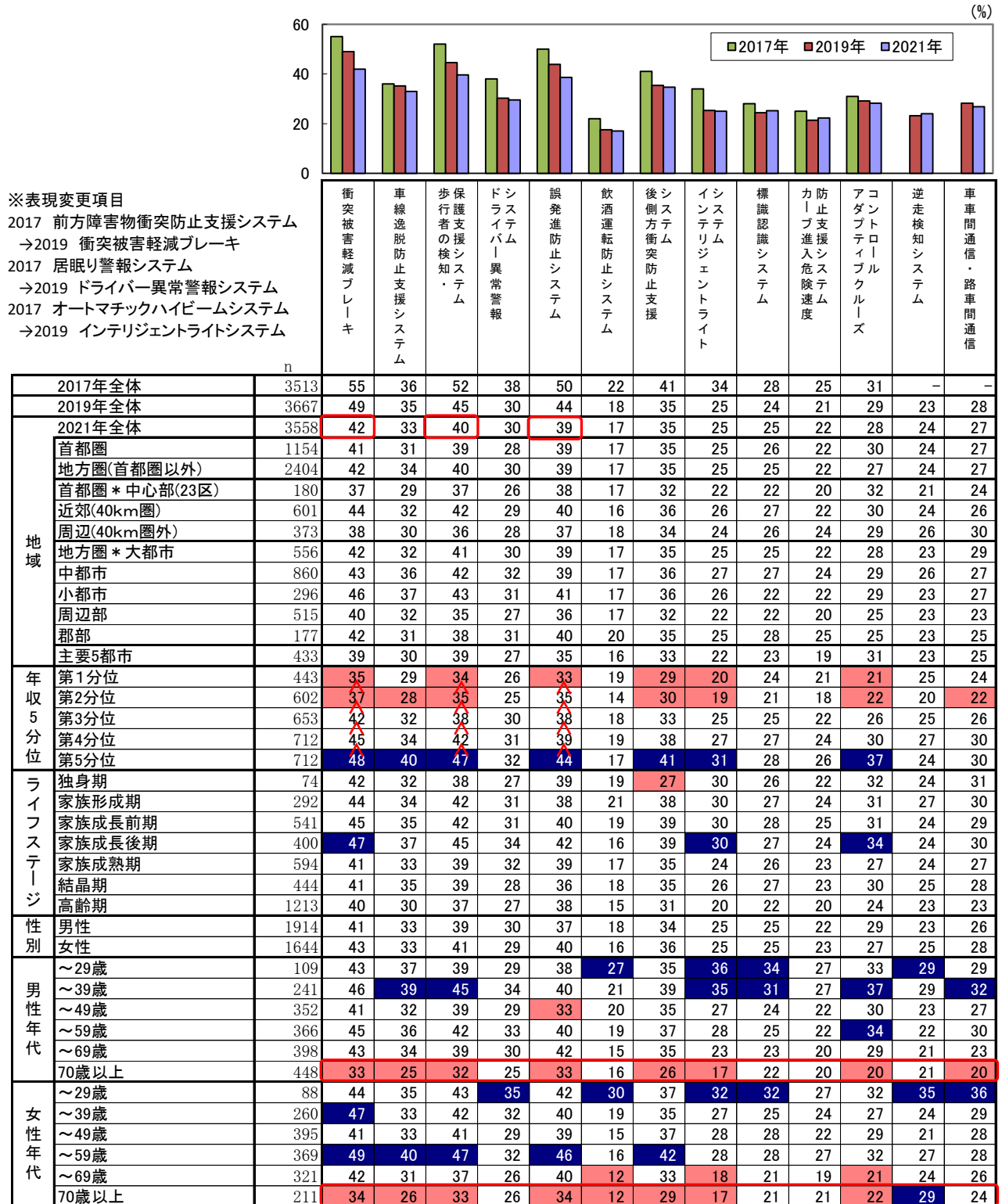
### ●装着意向の高い技術の上位は「衝突被害軽減ブレーキ」「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」。

「衝突被害軽減ブレーキ」の装着意向は42%と最も高く、次いで「歩行者の検知・保護支援システム」が40%、「誤発進防止システム」が39%の装着意向率。

いずれも年収が高いほど装着意向が高い。

各先進安全技術とも男性・女性ともに70歳以上で装着意向が低い。

## 先進安全技術(装着したい)【四輪自動車保有世帯】



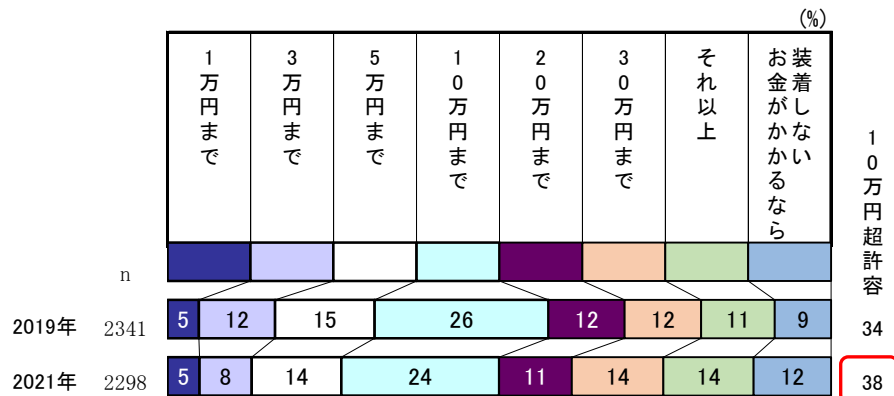
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 先進安全技術許容価格

### ●10万円超のコストを許容する人は4割弱。

女性60代未満は「10万円超許容」は低い。

### 先進安全技術への支払い限度額(装着したい)【四輪自動車保有世帯】



	2021年全体	2298	5	8	14	24	11	14	14	12	38
地域	首都圏	774	5	7	14	22	11	16	14	11	42
	地方圏(首都圏以外)	1524	5	9	13	25	11	12	13	12	36
	首都圏*中心部(23区)	118	3	4	12	24	7	17	20	13	44
	近郊(40km圏)	405	6	7	16	19	13	17	14	10	43
	周辺(40km圏外)	251	4	8	12	26	10	16	13	12	39
	地方圏*大都市	360	5	10	13	24	12	10	15	11	37
	中都市	562	4	8	12	26	13	13	13	12	38
	小都市	191	5	7	15	24	6	17	14	12	37
	周辺部	308	5	8	15	24	11	13	10	14	34
	郡部	103	9	8	14	24	9	9	14	15	31
	主要5都市	274	4	6	14	24	10	16	16	10	43
年収5分位	第1分位	260	5	13	13	22	11	10	13	13	34
	第2分位	363	6	10	11	25	10	15	11	13	36
	第3分位	415	5	9	15	23	9	15	13	11	37
	第4分位	484	3	9	14	26	14	13	10	11	37
	第5分位	502	4	5	13	22	12	16	18	10	46
ライフステージ	独身期	47	2	11	15	28	9	11	13	13	32
	家族形成期	194	7	7	15	25	9	11	13	13	34
	家族成長前期	356	4	10	12	27	7	12	15	14	34
	家族成長後期	276	4	5	19	24	9	13	12	12	35
	家族成熟期	381	5	7	17	23	12	15	9	12	36
	結晶期	285	6	7	14	24	14	18	8	11	39
	高齢期	759	5	8	10	23	12	14	18	11	44
性別	男性	1221	4	8	13	22	12	15	15	10	43
	女性	1077	5	8	14	26	10	12	11	13	33
男性年代	~29歳	71	8	3	15	23	13	4	14	20	31
	~39歳	161	4	8	14	24	9	16	14	11	39
	~49歳	223	5	7	12	23	12	14	16	12	42
	~59歳	247	3	8	18	24	9	17	16	6	41
	~69歳	261	5	7	11	21	15	18	16	8	48
	70歳以上	258	3	11	11	19	14	16	15	12	45
女性年代	~29歳	56	7	12	14	29	4	11	12	11	27
	~39歳	170	3	10	14	27	7	9	11	19	27
	~49歳	264	10	6	17	23	9	13	11	13	32
	~59歳	254	4	10	15	29	14	11	8	10	32
	~69歳	213	4	6	12	24	9	16	16	13	41
	70歳以上	120	3	8	11	28	13	9	15	13	38

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差



## 4. 次世代技術に対する意識

### 次世代技術に対する意識の要約

#### □自動運転車に対する意識

●自動運転車関心層は5割弱。「レベル3(条件付運転自動化)以上」を望む人が4割強。

- ・非関心理由は「安全面で不安」「自分で運転したい」が上位。
- ・自動運転車に期待することは「安全性が高まる」「渋滞が緩和される」「利便性が向上する」。
- ・低年収層や70歳以上の高齢層では「自動運転は望まない」人が3割前後。
- ・「レベル3」で約4割、「レベル4(高度自動運転)～5(完全自動運転)」で2割強が購入意向あり。  
一方で「レベル4～5」は約6割が購入も利用もしない意向。

<自動運転レベルについて>

レベル1：システムがステアリング操作、加減速のどちらかをサポート

レベル2：システムがステアリング操作、加減速のどちらもサポート

レベル3：特定の場所でシステムが全てを操作、緊急時はドライバーが操作

レベル4：特定の場所でシステムが全てを操作

レベル5：場所の限定なくシステムが全てを操作

#### □コネクティッドの利用意向

●利用意向の高いサービス・機能は「盗難防止／盗難時通報サービス」「ナビ地図データの自動更新」「エアバック作動時の緊急通報サービス」「車両制御機能の自動アップデート」。

首都圏中心部で利用意向が高い。

利用意向者の価格許容は「～1万円まで」で7割強。

# 自動運転車に対する意識

## (1) 自動運転車関心度

### ●自動運転車関心層は5割弱。

「関心がある計(非常に+まあ)」が47%、「関心がない計(全く+あまり)」が29%。

### 自動運転車関心度【四輪自動車保有世帯】

		(%)															関心がある計	
		非常に関心がある			まあ関心がある			どちらともいえない			あまり関心がない			全く関心がない				
n																		
2019年 3667		11	35			25			22			8			46			
2021年 3558		11	36			24			23			6			47			
		非常に関心がある			まあ関心がある			どちらともいえない			あまり関心がない			全く関心がない				
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差		
地域	全体	3558	11	11	+0	36	35	+1	24	25	▲1	23	22	+0	6	8	▲1	47
	首都圏	1154	12	12	+0	40	39	+1	22	22	▲1	21	20	+2	5	8	▲3	52
	地方圏(首都圏以外)	2404	10	10	+0	34	34	+1	25	26	▲1	23	23	▲0	7	8	▲0	45
	首都圏*中心部(23区)	180	16	14	+2	37	39	▲2	19	19	▲0	23	19	+4	6	10	▲4	52
	近郊(40km圏)	601	12	11	+1	42	39	+3	20	21	▲1	21	20	+1	5	9	▲4	54
	周辺(40km圏外)	373	11	12	▲2	38	37	+1	25	26	▲1	21	20	+2	4	5	▲0	49
	地方圏*大都市	556	11	10	+2	35	38	▲3	25	24	+1	23	23	+1	7	6	+0	46
	中都市	860	9	11	▲3	34	32	+2	25	26	▲1	25	24	+1	7	6	+1	43
	小都市	296	13	13	+0	37	38	▲1	22	22	▲0	20	20	+0	8	7	+1	50
	周辺部	515	9	8	+2	34	31	+4	28	27	+1	22	25	▲3	7	10	▲3	44
	郡部	177	12	8	+5	33	33	▲1	26	28	▲2	21	21	+0	8	10	▲2	45
主要5都市	433	13	11	+2	43	38	+5	18	22	▲4	22	19	+3	5	10	▲5	55	
年収5分位	第1分位	443	9	7	+2	24	28	▲4	28	26	+2	27	28	▲1	12	12	+0	33
	第2分位	602	8	10	▲2	38	33	+6	21	29	▲7	25	23	+3	7	6	+1	46
	第3分位	653	10	11	▲1	37	38	▲1	25	23	+1	21	21	+0	7	7	+0	47
	第4分位	712	11	11	+1	38	37	+1	24	24	+0	22	21	+1	5	7	▲3	49
	第5分位	712	15	14	+1	41	42	▲0	22	21	+2	18	18	+1	4	6	▲2	56
ライフステージ	独身期	74	14	13	+0	34	26	+8	27	22	+5	20	30	▲10	5	8	▲3	47
	家族形成期	292	12	18	▲5	42	37	+5	21	23	▲2	20	17	+3	5	7	▲1	54
	家族成長前期	541	13	11	+2	36	36	+1	25	25	▲0	22	22	+0	4	7	▲3	49
	家族成長後期	400	12	7	+5	40	40	+0	26	23	+2	18	23	▲5	5	7	▲2	51
	家族成熟期	594	11	11	+1	36	36	▲0	26	26	▲0	20	20	+0	7	7	▲0	47
	結晶期	444	12	11	+2	35	36	▲2	27	25	+2	20	20	▲1	6	8	▲1	47
	高齢期	1213	9	10	▲1	34	32	+2	22	25	▲3	27	25	+3	8	9	▲1	43
性別	男性	1914	14	12	+1	38	37	+1	20	23	▲2	21	20	+2	7	9	▲2	51
	女性	1644	8	9	▲1	35	34	+1	28	27	+2	24	25	▲1	6	6	▲1	42
男性年代	~29歳	109	14	14	▲0	36	27	+8	27	19	+7	18	23	▲5	5	16	▲10	49
	~39歳	241	15	17	▲2	39	38	+2	20	21	▲2	21	15	+5	5	9	▲3	54
	~49歳	352	15	11	+4	40	38	+2	20	22	▲2	17	19	▲2	8	10	▲2	55
	~59歳	366	17	14	+4	39	42	▲2	21	19	+2	18	19	▲1	5	7	▲2	57
	~69歳	398	11	10	+1	42	38	+4	19	26	▲7	21	20	+2	7	6	+1	53
	70歳以上	448	11	10	+1	31	30	+0	20	25	▲5	29	25	+4	10	10	▲0	42
女性年代	~29歳	88	11	2	+9	36	37	▲1	28	32	▲4	16	26	▲10	8	2	+6	48
	~39歳	260	6	13	▲7	34	35	▲1	33	25	+8	24	23	+1	3	4	▲1	40
	~49歳	395	8	7	+2	38	34	+4	28	28	▲0	21	27	▲6	5	4	+1	46
	~59歳	369	10	11	▲1	36	35	+1	26	27	▲1	24	21	+3	4	6	▲2	46
	~69歳	321	6	8	▲2	32	33	▲1	29	26	+3	27	26	+2	7	7	▲1	37
	70歳以上	211	7	6	+0	29	25	+4	27	22	+5	28	28	▲1	10	18	▲8	36

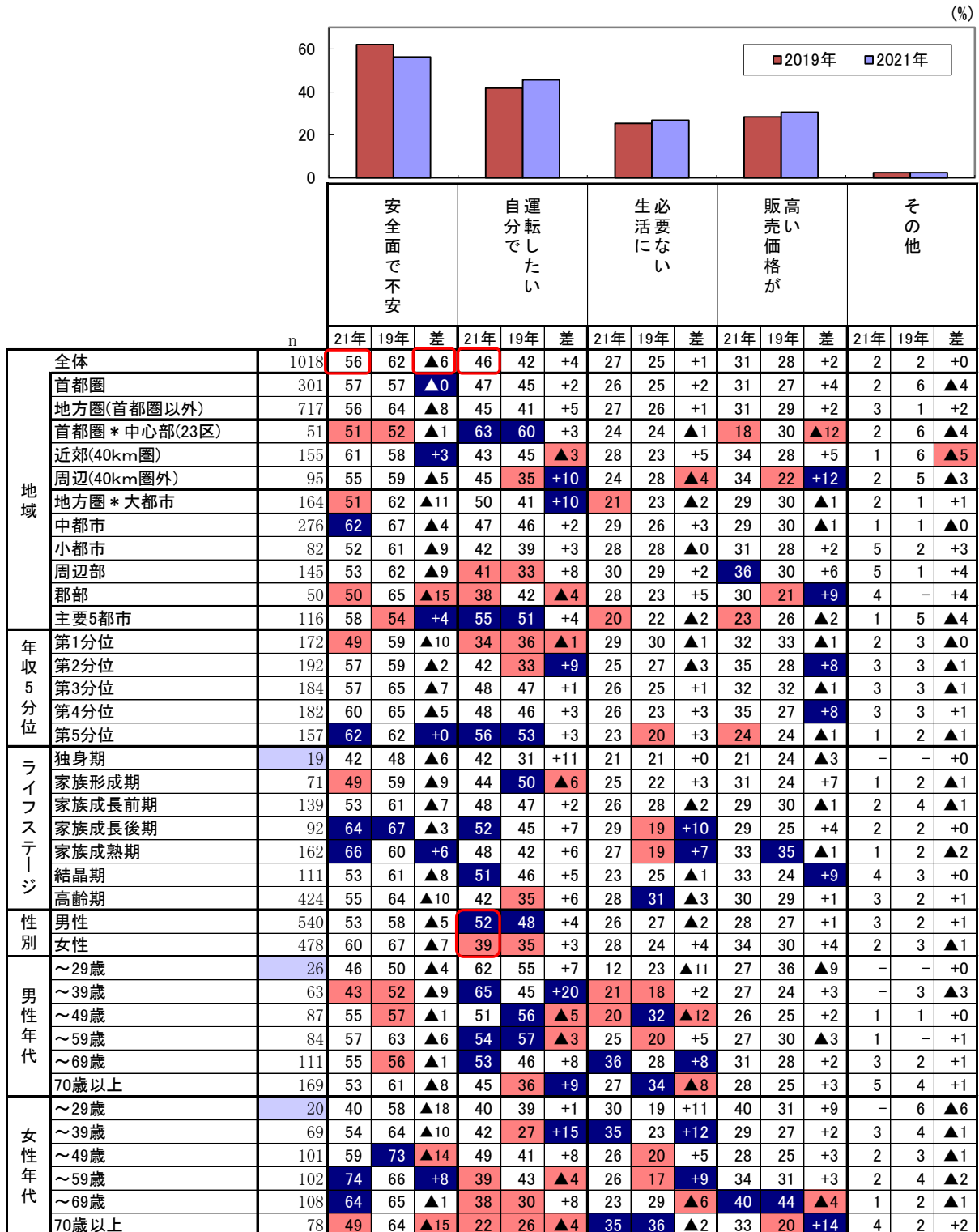
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## (2) 自動運転車非関心理由

### ●自動運転車に関心がない理由の上位は「安全面で不安」「自分で運転したい」。

自動運転車に関心がない理由は「安全面で不安」が56%と最も高いが、前回から減少。  
次いで「自分で運転したい」が46%。  
男性は5割強と高いが、女性は4割弱と低い。

自動運転車非関心理由【四輪自動車保有世帯】

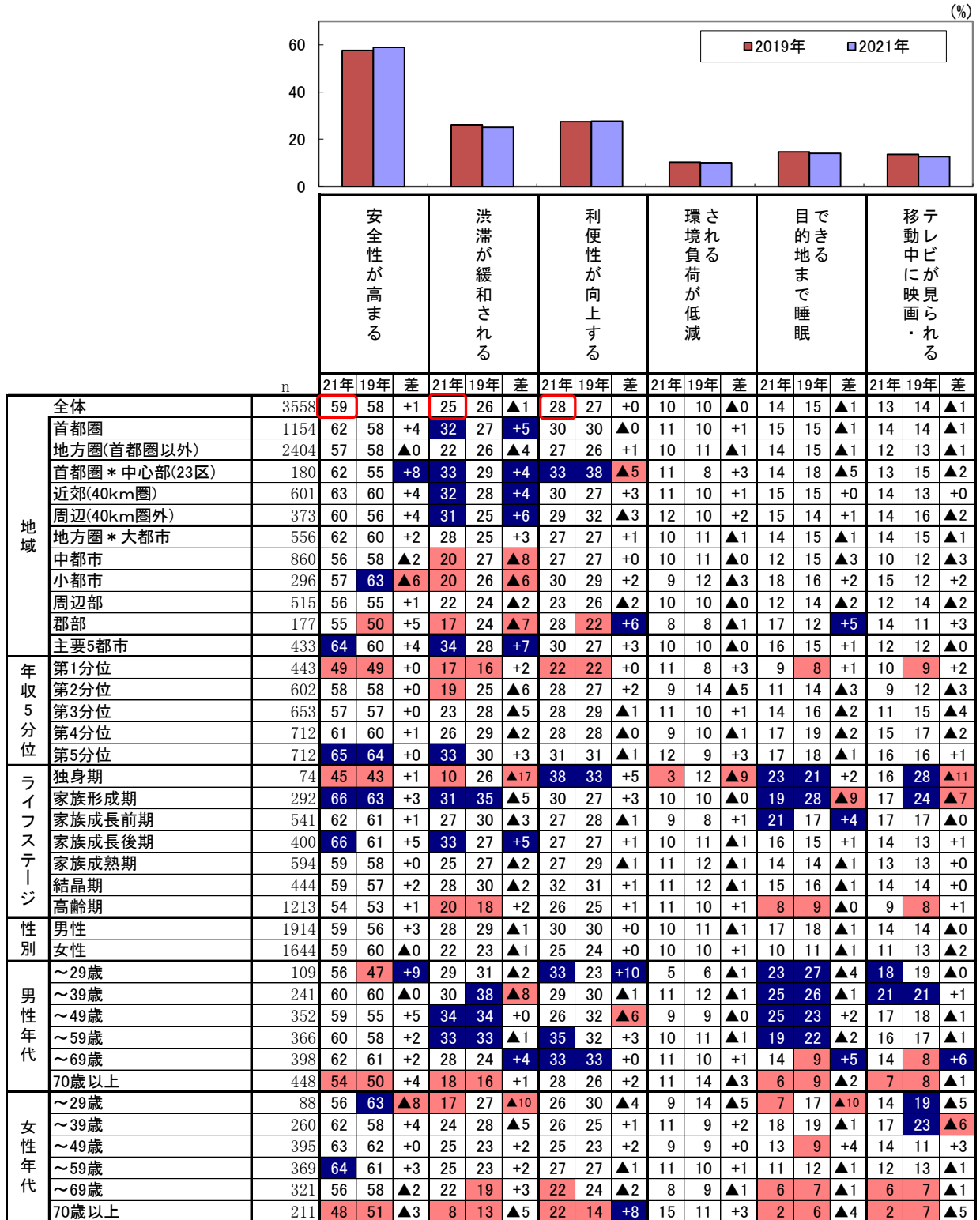


■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

(3) 自動運転車に期待すること

●自動運転車に期待することの上位は「安全性が高まる」「渋滞が緩和される」「利便性が向上する」。

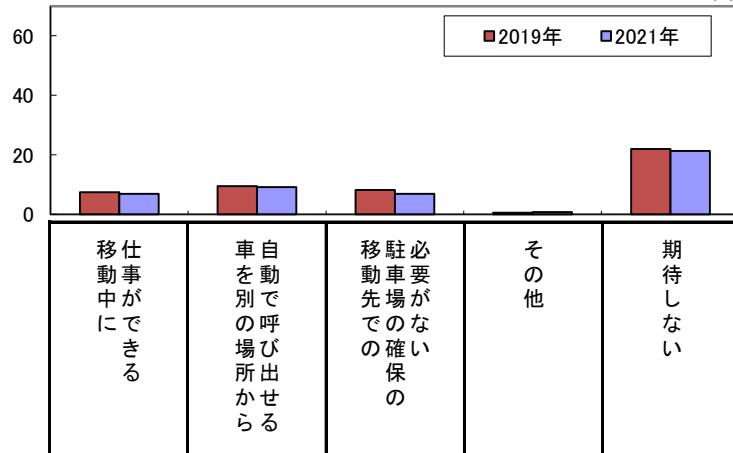
自動運転車に期待すること1【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

自動運転車に期待すること2【四輪自動車保有世帯】

(%)



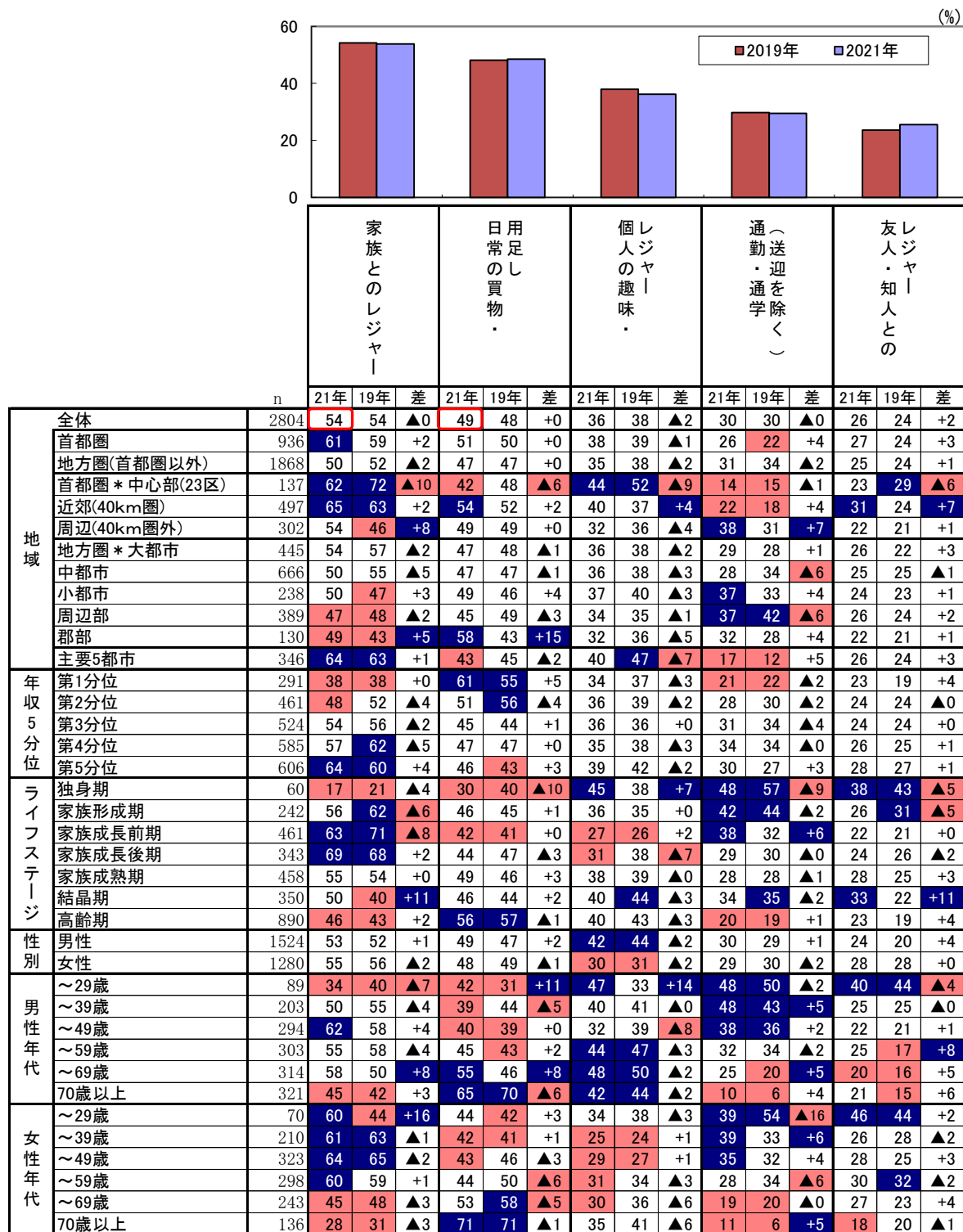
地域	n	2019年			2021年			2019年			2021年			2019年			2021年		
		値	値	差	値	値	差	値	値	差	値	値	差	値	値	差	値	値	差
全体	3558	7	8	▲1	9	10	▲0	7	8	▲1	1	1	+0	21	22	▲1			
首都圏	1154	8	8	+0	12	10	+2	9	9	▲0	1	1	▲0	19	20	▲1			
地方圏(首都圏以外)	2404	6	7	▲1	8	9	▲1	6	8	▲2	1	1	+0	23	23	▲1			
首都圏*中心部(23区)	180	8	7	+1	10	10	▲0	10	12	▲2	1	1	▲1	18	20	▲2			
近郊(40km圏)	601	9	6	+3	12	10	+2	9	8	+1	1	1	+0	18	20	▲3			
周辺(40km圏外)	373	7	11	▲4	12	11	+2	8	9	▲1	1	1	▲0	20	18	+2			
地方圏*大都市	556	8	6	+2	10	9	+1	6	7	▲1	1	1	▲0	19	19	▲0			
中都市	860	5	8	▲3	8	11	▲3	6	8	▲2	1	1	+1	24	23	+1			
小都市	296	7	10	▲3	9	9	▲0	7	9	▲2	0	-	+0	22	20	+2			
周辺部	515	6	7	▲2	6	7	▲1	4	9	▲5	1	0	+1	25	26	▲1			
郡部	177	10	6	+4	9	10	▲1	8	7	+1	-	-	+0	21	31	▲10			
主要5都市	433	8	5	+3	9	8	+1	7	9	▲1	1	1	+0	17	21	▲4			
年収5分位																			
第1分位	443	5	5	+0	7	5	+3	5	6	▲2	0	0	▲0	36	33	+3			
第2分位	602	6	7	▲1	8	10	▲2	6	9	▲3	1	0	+1	23	24	▲1			
第3分位	653	7	7	+0	8	10	▲1	7	7	▲1	1	1	+0	20	18	+2			
第4分位	712	7	9	▲2	10	12	▲2	7	10	▲3	1	1	+0	19	20	▲1			
第5分位	712	8	9	▲2	10	10	+1	8	8	▲0	1	1	▲0	14	16	▲2			
ライフステージ																			
独身期	74	14	18	▲5	12	18	▲6	5	13	▲8	1	-	+1	16	24	▲8			
家族形成期	292	13	12	+1	12	14	▲2	9	10	▲1	1	0	+0	15	12	+2			
家族成長前期	541	12	8	+5	12	10	+1	8	11	▲2	1	1	▲0	13	19	▲6			
家族成長後期	400	7	7	+0	9	10	▲1	8	7	+1	1	0	+1	13	18	▲5			
家族成熟期	594	6	8	▲2	9	10	▲1	7	9	▲2	0	1	▲1	22	20	+2			
結晶期	444	7	8	▲1	11	10	+0	7	9	▲2	1	1	+0	21	20	+1			
高齢期	1213	3	5	▲2	7	6	+1	5	6	▲1	1	1	+1	30	31	▲2			
性別																			
男性	1914	9	9	+0	11	11	+0	7	9	▲2	1	1	+0	21	22	▲1			
女性	1644	5	6	▲1	7	8	▲1	7	8	▲1	1	1	+0	22	23	▲1			
男性年代																			
~29歳	109	14	17	▲3	11	12	▲1	7	5	+2	-	-	+0	20	19	+1			
~39歳	241	17	11	+6	17	15	+2	11	12	▲1	1	0	+1	13	16	▲3			
~49歳	352	12	10	+2	11	14	▲2	9	14	▲6	2	1	+1	16	19	▲4			
~59歳	366	10	10	▲1	12	10	+2	9	7	+2	1	1	+0	16	17	▲1			
~69歳	398	5	7	▲2	11	10	+1	7	6	+0	1	1	▲0	20	21	▲2			
70歳以上	448	3	4	▲1	7	6	+1	4	6	▲3	0	1	▲0	33	34	▲1			
女性年代																			
~29歳	88	8	9	▲1	3	9	▲6	3	13	▲10	-	1	▲1	19	16	+4			
~39歳	260	9	10	▲1	11	12	▲1	12	7	+5	-	-	+0	15	17	▲3			
~49歳	395	7	5	+2	8	8	+0	6	7	▲1	1	1	▲0	17	21	▲4			
~59歳	369	4	6	▲3	6	8	▲2	7	9	▲2	1	1	+0	17	20	▲3			
~69歳	321	2	4	▲2	8	8	+1	6	8	▲2	1	1	+1	29	27	+2			
70歳以上	211	-	3	▲3	3	3	+1	4	4	+0	1	1	+0	40	42	▲3			

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

#### (4) 自動運転車を活用したい場面

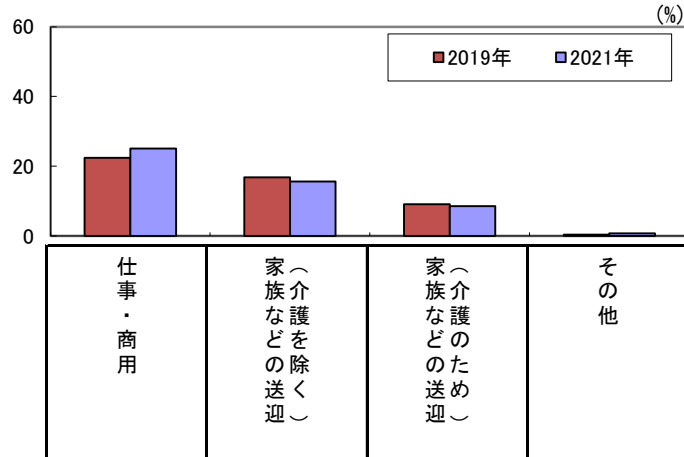
●自動運転車を活用したい場面は「家族とのレジャー」「日常の買物・用足し」が上位。

自動運転車を活用したい場面1【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

自動運転車を活用したい場面2【四輪自動車保有世帯】



	n	仕事・商用			家（介護などを除く）			家（介護のため）			その他		
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差
全体	2804	25	22	+3	16	17	▲1	9	9	▲1	1	0	+0
地域													
首都圏	936	25	22	+3	20	19	+1	9	10	▲1	0	0	+0
地方圏(首都圏以外)	1868	26	23	+3	14	16	▲2	8	9	▲1	1	0	+1
首都圏*中心部(23区)	137	28	25	+3	15	26	▲12	6	15	▲10	1	1	▲0
近郊(40km圏)	497	22	21	+1	23	21	+1	9	10	▲1	0	0	+0
周辺(40km圏外)	302	27	22	+5	17	13	+4	10	7	+3	-	-	+0
地方圏*大都市	445	27	21	+6	14	16	▲2	10	9	+1	0	0	▲0
中都市	666	24	23	+1	14	16	▲3	8	10	▲2	1	0	+1
小都市	238	20	26	▲6	13	13	+0	8	10	▲1	2	1	+1
周辺部	389	29	20	+9	12	16	▲3	8	9	▲1	0	1	▲0
郡部	130	29	28	+1	15	16	▲1	7	4	+3	1	1	▲0
主要5都市	346	26	24	+2	16	21	▲6	8	11	▲3	1	0	+0
年収5分位													
第1分位	291	25	19	+6	12	14	▲2	7	8	▲1	1	1	▲0
第2分位	461	22	21	+1	14	16	▲2	7	9	▲2	1	1	+0
第3分位	524	26	28	▲2	12	17	▲5	7	9	▲2	1	-	+1
第4分位	585	27	22	+5	19	20	▲1	9	10	▲0	0	0	▲0
第5分位	606	26	23	+3	20	20	▲0	10	11	▲1	0	0	+0
ライフステージ													
独身期	60	33	31	+2	8	10	▲2	5	5	▲0	-	-	+0
家族形成期	242	29	26	+3	17	18	▲1	7	4	+2	-	-	+0
家族成長前期	461	26	21	+5	23	26	▲3	5	8	▲3	1	0	+1
家族成長後期	343	25	21	+5	25	22	+3	9	10	▲1	1	-	+1
家族成熟期	458	26	25	+1	13	13	+0	12	12	▲0	1	0	+1
結晶期	350	28	24	+4	13	15	▲1	11	12	▲1	1	0	+1
高齢期	890	22	19	+2	10	13	▲2	8	8	▲0	1	1	▲0
性別													
男性	1524	28	26	+2	13	15	▲2	8	7	+1	0	0	+0
女性	1280	22	19	+3	19	19	▲1	9	12	▲3	1	0	+1
男性年代													
~29歳	89	31	36	▲4	7	8	▲2	3	4	▲0	-	-	+0
~39歳	203	39	31	+8	17	16	+1	8	6	+2	-	0	▲0
~49歳	294	29	28	+1	16	18	▲2	7	8	▲0	0	-	+0
~59歳	303	30	27	+3	16	14	+2	14	8	+6	0	0	+0
~69歳	314	26	25	+1	9	12	▲4	7	7	+0	-	1	▲1
70歳以上	321	19	13	+6	11	14	▲3	6	8	▲2	1	1	+0
女性年代													
~29歳	70	29	20	+9	19	19	▲0	6	5	+1	3	-	+3
~39歳	210	25	19	+6	20	16	+4	3	5	▲2	-	-	+0
~49歳	323	20	17	+3	29	25	+4	9	12	▲3	1	-	+1
~59歳	298	23	22	+1	17	22	▲5	12	17	▲5	1	-	+1
~69歳	243	22	17	+5	11	14	▲3	10	15	▲5	-	1	▲1
70歳以上	136	15	17	▲2	13	15	▲2	13	10	+3	3	2	+1

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

(5) 自動運転技術への望み

●「レベル3以上」を望む人が4割強。

年収第1分位や男性・女性70歳以上では「自動運転は望まない」が3割前後。

自動運転技術への望み【四輪自動車保有世帯】

		(%)																		
		(運転支援) レベル1			(部分運転自動化) レベル2			(条件付運転自動化) レベル3			(高度運転自動化) レベル4			(完全運転自動化) レベル5			自動運転は望まない			
n																				
2019年 3667		20	18								23	6			12			23		
2021年 3558		19	17								24	6			13			21		
		レ(運 1 支援)			レ(部 2 自)			レ(条 3 自)			レ(自 4 高)			レ(自 5 完)			自望 動 運 不 転 い は			
n																				
		21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	21年	19年	差	
地域	全体	3558	19	20	▲0	17	18	▲1	24	23	+1	6	6	+1	13	12	+1	21	23	▲2
	首都圏	1154	18	19	▲1	17	17	▲0	26	22	+3	6	8	▲2	14	12	+2	19	21	▲3
	地方圏(首都圏以外)	2404	20	20	+0	17	18	▲2	23	23	+0	6	5	+2	12	12	+1	22	23	▲1
	首都圏*中心部(23区)	180	21	18	+2	18	12	+6	19	23	▲4	5	10	▲5	14	12	+2	23	25	▲2
	近郊(40km圏)	601	19	20	▲2	17	18	▲2	27	20	+6	7	7	▲0	14	11	+4	17	23	▲6
	周辺(40km圏外)	373	16	18	▲2	18	18	▲0	27	26	+2	6	8	▲2	14	14	+1	19	16	+3
	地方圏*大都市	556	17	19	▲3	17	20	▲3	26	23	+3	7	5	+2	14	12	+2	20	21	▲1
	中都市	860	22	20	+2	16	17	▲1	22	24	▲2	6	4	+2	11	12	▲1	22	23	▲0
	小都市	296	22	18	+4	16	21	▲5	22	25	▲3	7	7	+0	14	11	+3	20	18	+1
	周辺部	515	20	21	▲1	18	19	▲1	21	19	+2	5	4	+1	12	10	+2	24	26	▲2
郡部	177	18	18	▲1	15	15	+0	22	23	▲1	7	3	+4	12	14	▲2	25	27	▲1	
主要5都市	433	19	19	▲0	17	16	+1	26	23	+3	6	6	+0	12	10	+2	20	25	▲5	
年収5分位	第1分位	443	19	20	▲1	14	19	▲5	18	18	+0	5	2	+3	11	8	+3	34	33	+1
	第2分位	602	21	21	▲1	19	17	+2	23	24	▲1	5	4	+1	10	11	▲1	23	23	+1
	第3分位	653	21	20	+1	17	20	▲3	24	25	▲2	5	4	+1	13	13	+0	20	18	+2
	第4分位	712	21	20	+1	17	17	▲1	26	23	+3	7	6	+1	13	14	▲1	18	20	▲3
	第5分位	712	17	18	▲1	18	18	▲0	27	22	+4	7	8	▲1	16	14	+2	15	20	▲5
ライフステージ	独身期	74	18	13	+4	18	16	+2	28	30	▲2	1	9	▲8	16	8	+8	19	24	▲5
	家族形成期	292	20	20	+0	15	17	▲2	22	24	▲2	8	6	+2	18	20	▲2	17	13	+4
	家族成長前期	541	21	18	+3	15	18	▲3	26	24	+2	7	6	+2	17	13	+4	15	21	▲6
	家族成長後期	400	21	24	▲3	18	19	▲1	27	21	+6	6	5	+1	14	11	+3	14	20	▲5
	家族成熟期	594	20	22	▲2	15	16	▲1	24	22	+1	6	6	+1	13	12	+0	23	22	+1
	結晶期	444	18	16	+3	16	21	▲5	22	21	+1	7	7	+0	16	14	+2	21	22	▲1
	高齢期	1213	19	19	▲0	19	18	+1	22	22	+0	6	5	+1	9	8	+1	27	28	▲2
性別	男性	1914	17	17	+0	15	16	▲1	24	23	+1	8	7	+1	17	15	+2	20	23	▲2
	女性	1644	23	23	▲0	19	20	▲1	23	22	+2	5	4	+0	9	9	▲0	22	22	▲0
男性年代	~29歳	109	22	19	+3	13	12	+1	19	21	▲2	6	11	▲4	21	12	+9	18	26	▲7
	~39歳	241	17	16	+1	10	17	▲7	21	22	▲1	9	9	+1	27	22	+5	15	14	+1
	~49歳	352	17	14	+3	13	17	▲4	28	22	+6	7	6	+1	20	19	+1	16	22	▲6
	~59歳	366	16	18	▲2	17	15	+2	23	21	+2	9	8	+1	18	17	+1	17	22	▲5
	~69歳	398	13	18	▲5	16	17	▲1	27	29	▲2	10	5	+5	13	11	+3	21	21	+0
	70歳以上	448	18	17	+1	17	17	+1	21	23	▲2	5	5	+0	10	7	+3	28	32	▲4
	女性年代	~29歳	88	22	25	▲3	23	19	+4	23	20	+2	3	3	+0	9	12	▲3	20	21
~39歳		260	24	23	+1	18	17	+0	25	29	▲4	5	4	+1	10	12	▲1	19	16	+3
~49歳		395	23	24	▲1	18	21	▲3	27	22	+5	6	4	+2	9	8	+1	18	22	▲4
~59歳		369	23	24	▲1	18	21	▲3	26	21	+4	5	5	+1	10	10	▲0	19	19	▲0
~69歳		321	23	19	+4	24	23	+1	19	22	▲3	4	5	▲1	5	5	+0	24	26	▲1
70歳以上		211	19	23	▲3	16	18	▲2	19	9	+10	2	5	▲3	8	6	+2	35	39	▲4

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差



(6) 自動運転レベル別購入意向

●「レベル3」で約4割、「レベル4～5」は2割強が購入意向あり。一方で「レベル4～5」は約6割が購入も利用もしない意向。

共通して、独身期での受容性が高い一方で、高齢期で受容性が低い。

購入意向【四輪自動車保有世帯】

		(%)													
		主に運転する車として購入				主に運転する車とは別の車として購入				カーシェアやレンタカーで利用		購入も利用もしない			
n															
レベル3 (条件付自動運転)	3558	33				6				13		48			
	レベル4 (高度自動運転)	3558	18				6				16		60		
	レベル5 (完全自動運転)	3558	19				5				16		61		
		レベル3				レベル4				レベル5					
		主として運転する車	主として購入する車	カーシェアやレンタカーで利用	購入も利用も	主として運転する車	主として購入する車	カーシェアやレンタカーで利用	購入も利用も	主として運転する車	主として購入する車	カーシェアやレンタカーで利用	購入も利用も		
地域	2021年全体	3558	33	6	13	48	18	6	16	60	19	5	16	61	
	首都圏	1154	35	6	15	44	19	7	18	57	19	5	17	59	
	地方圏(首都圏以外)	2404	33	5	13	49	18	6	15	62	19	5	15	62	
	首都圏*中心部(23区)	180	32	4	18	46	22	2	17	59	21	3	14	62	
	近郊(40km圏)	601	36	5	15	44	19	6	19	57	20	4	19	58	
	周辺(40km圏外)	373	34	9	13	44	18	9	17	56	17	7	17	58	
	地方圏*大都市	556	34	6	13	47	19	6	16	59	19	5	17	60	
	中都市	860	32	5	14	49	17	6	15	62	19	4	14	63	
	小都市	296	36	5	12	47	19	7	14	61	19	6	14	62	
	周辺部	515	34	4	11	51	17	5	14	63	20	3	15	62	
	郡部	177	25	6	12	57	18	6	13	63	18	6	10	67	
	主要5都市	433	36	5	16	42	20	5	19	56	18	4	19	59	
	年収5分位	第1分位	443	24	3	9	64	14	3	10	73	15	3	8	75
		第2分位	602	31	4	12	54	13	5	14	68	15	4	15	66
第3分位		653	32	7	15	46	17	8	17	58	18	6	17	59	
第4分位		712	39	7	15	40	22	7	18	54	22	6	18	55	
第5分位		712	40	6	15	40	22	6	18	53	24	5	17	55	
ライフステージ	独身期	74	39	7	11	43	23	8	14	55	27	4	15	54	
	家族形成期	292	37	7	17	39	26	7	20	47	26	5	21	48	
	家族成長前期	541	38	7	15	39	21	8	20	50	25	7	19	49	
	家族成長後期	400	39	7	16	39	21	7	20	53	22	5	19	55	
	家族成熟期	594	33	6	13	49	17	5	18	61	17	4	17	62	
	結晶期	444	32	7	15	46	20	7	14	59	21	4	15	59	
	高齢期	1213	29	4	11	57	14	5	11	71	13	4	11	72	
性別	男性	1914	35	6	13	45	21	6	15	58	22	5	15	58	
	女性	1644	31	5	13	51	15	6	16	63	15	5	16	65	
男性年代	～29歳	109	35	6	12	47	25	6	14	55	28	5	15	51	
	～39歳	241	39	8	16	36	27	10	19	44	33	5	21	42	
	～49歳	352	39	8	13	41	23	7	18	52	27	6	15	52	
	～59歳	366	38	6	19	37	24	8	19	49	24	5	20	51	
	～69歳	398	38	6	12	44	20	6	16	59	19	6	13	62	
	70歳以上	448	26	3	9	62	12	3	9	76	13	3	10	75	
女性年代	～29歳	88	28	6	16	50	16	8	23	53	18	6	22	55	
	～39歳	260	34	5	17	45	17	6	19	58	15	6	20	59	
	～49歳	395	38	6	13	43	20	7	20	53	20	6	19	56	
	～59歳	369	34	7	15	44	17	7	20	58	15	4	21	60	
	～69歳	321	26	4	13	58	11	4	10	75	12	3	10	76	
	70歳以上	211	21	1	5	72	6	3	6	85	9	2	6	83	

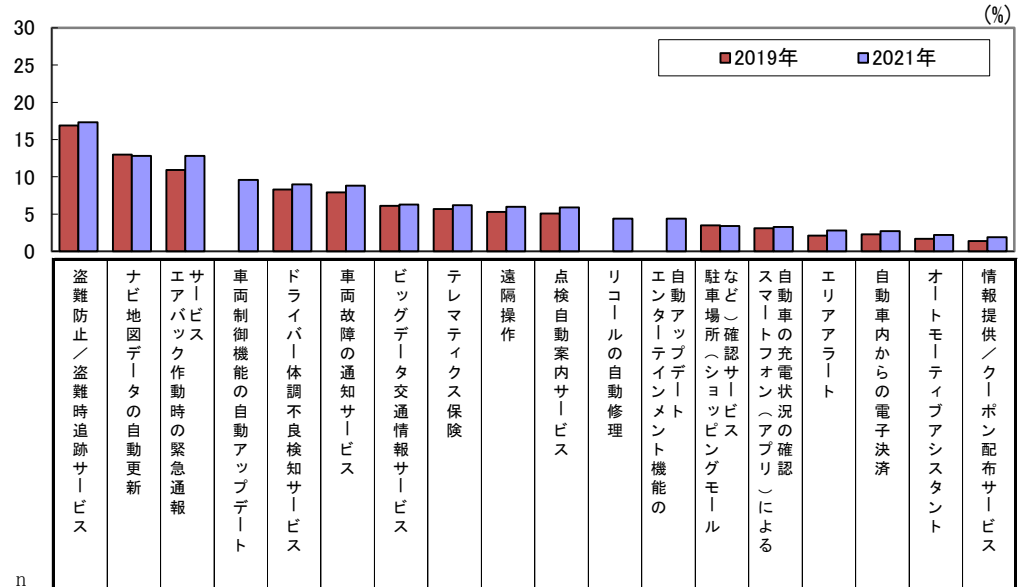
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## コネクティッドの利用意向

●利用意向の高いサービス・機能は「盗難防止／盗難時通報サービス」「ナビ地図データの自動更新」「エアバック作動時の緊急通報サービス」「車両制御機能の自動アップデート」。

首都圏中心部で「ナビ地図データの自動更新」「エアバック作動時の緊急通報サービス」「ビッグデータ交通情報サービス」の利用意向が高い。  
 年収第5分位は「車両制御機能の自動アップデート」の利用意向が高い。

## コネクティッド(有料利用したい)【四輪自動車保有世帯】



	n	サービス・機能																	
		盗難防止／盗難時追跡サービス	ナビ地図データの自動更新	エアバック作動時の緊急通報サービス	車両制御機能の自動アップデート	ドライバー体調不良検知サービス	車両故障の通知サービス	ビッグデータ交通情報サービス	テレマティクス保険	遠隔操作	点検自動案内サービス	リコールの自動修理	エンターテインメント機能の自動アップデート	駐車場(ショッピングモールなど)確認サービス	スマートフォン(アプリ)による自動車の充電状況の確認	エリアアラート	自動車内からの電子決済	オートモティブアシスタント	情報提供／クーポン配布サービス
2019年全体	3667	17	13	11	-	8	8	6	6	5	5	-	-	4	3	2	2	2	1
2021年全体	3558	17	13	13	10	9	9	6	6	6	6	4	4	3	3	3	3	2	2
地域																			
首都圏	1154	20	15	15	11	10	10	7	7	7	8	5	4	4	4	3	3	2	2
地方圏(首都圏以外)	2404	16	12	12	9	9	8	6	6	6	5	4	4	3	3	3	3	2	2
首都圏*中心部(23区)	180	21	18	20	13	10	11	12	9	7	9	6	7	4	5	5	2	4	3
近郊(40km圏)	601	19	15	15	12	9	10	7	6	7	6	5	4	4	4	2	3	2	1
周辺(40km圏外)	373	21	15	13	10	10	10	6	6	7	9	5	4	3	4	3	4	2	2
地方圏*大都市	556	18	14	13	10	9	9	8	7	6	6	4	5	3	4	3	3	3	2
中都市	860	16	10	13	8	9	8	5	6	7	4	4	4	3	2	3	3	2	2
小都市	296	18	12	14	8	10	7	6	6	5	7	4	5	4	3	2	3	3	2
周辺部	515	14	12	9	10	9	9	5	6	5	5	5	4	4	4	3	2	3	2
郡部	177	11	10	8	6	6	6	5	3	3	6	5	2	1	3	2	2	1	2
主要5都市	433	20	17	16	12	10	12	10	9	7	7	5	4	4	5	4	3	4	2
年収5分位																			
第1分位	443	11	8	9	5	7	7	4	5	4	6	3	3	3	3	3	3	2	2
第2分位	602	15	10	14	6	8	10	6	5	5	7	3	2	3	3	2	3	2	2
第3分位	653	16	12	11	9	7	7	5	5	6	5	4	4	3	4	2	2	3	2
第4分位	712	20	14	13	10	10	10	7	6	8	6	5	4	3	4	4	3	2	1
第5分位	712	21	16	16	15	11	9	8	9	6	6	6	7	5	4	3	4	2	2
ライフステージ																			
独身期	74	18	10	16	11	4	10	7	5	14	5	4	8	1	1	4	10	1	4
家族形成期	292	23	14	15	12	9	11	9	9	11	8	7	9	7	5	5	4	4	2
家族成長前期	541	19	14	12	11	8	9	7	7	10	5	6	7	4	5	4	4	3	3
家族成長後期	400	23	15	16	12	10	9	8	6	7	6	5	7	3	3	2	2	1	1
家族成熟期	594	15	11	12	8	9	9	6	5	4	5	3	3	3	2	2	2	2	2
結晶期	444	21	13	11	10	9	8	6	8	5	7	4	4	3	5	3	3	2	2
高齢期	1213	13	13	12	8	10	8	5	5	4	6	4	2	3	2	2	2	2	2

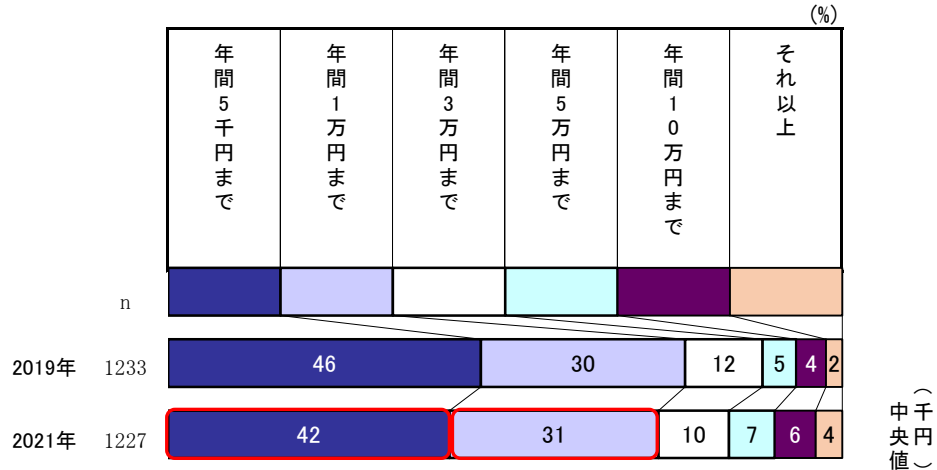
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## コネクティッド許容価格

●「5千円まで」が4割強、「～1万円まで」が7割強。

独身期、高齢期で支払い限度額の中央値が7千円以上で高い。

コネクティッドサービスへの年間支払い限度額(有料利用したい)【四輪自動車保有世帯】



地域	2021年全体	1227	42	31	10	7	6	4	6.3
地域	首都圏	458	41	31	9	9	5	4	6.4
	地方圏(首都圏以外)	769	42	31	11	6	7	4	6.3
	首都圏*中心部(23区)	68	40	31	10	9	6	5	6.7
	近郊(40km圏)	247	43	33	9	8	4	4	6.1
	周辺(40km圏外)	143	40	29	9	9	7	6	6.7
	地方圏*大都市	194	46	28	11	5	7	3	5.6
	中都市	278	42	28	12	8	7	4	6.3
	小都市	102	34	43	14	1	4	4	6.8
	周辺部	150	39	33	11	5	9	4	6.7
	郡部	45	49	24	4	9	9	4	5.2
	主要5都市	171	43	31	11	7	5	3	6.1
	年収5分位	第1分位	113	39	36	7	6	7	5
第2分位		194	43	29	8	9	8	3	6.3
第3分位		217	36	34	17	3	7	3	7.1
第4分位		259	46	29	10	7	5	4	5.8
第5分位		301	43	30	9	8	5	5	6.2
ライフステージ	独身期	31	42	16	13	19	3	6	7.5
	家族形成期	118	38	31	8	9	8	6	6.9
	家族成長前期	205	50	29	8	4	6	3	5.0
	家族成長後期	169	52	30	5	6	5	2	4.9
	家族成熟期	169	42	31	11	6	7	4	6.3
	結晶期	152	38	36	13	5	3	4	6.6
	高齢期	383	36	31	14	8	7	4	7.3

■ 全体より+5ポイント以上の差      ■ -5ポイント以上の差  
■ 中央値は全体より+0.5千円以上の差      ■ -0.5千円以上の差

## 5. 保有形態に対する意識

### 保有形態に対する意識の要約

- インフラ整備が進んでいる首都圏中心部に近いほど「カーシェア」の利用意向が高い。「サブスクリプション」利用意向者はまだほとんどいない段階。
- 「レンタカー」の認知は約8割。「カーシェア」は約4割。  
カーシェアの認知は首都圏中心部に近いほど高い傾向がある。
- 利用経験は「レンタカー」は5割強、「カーシェア」は3%にとどまる。
- 利用意向は「レンタカー」は5割強、「カーシェア」は2割弱。  
カーシェアを利用することによる使用や保有への影響は約1割。
- 購入方法は「現金一括」6割弱、「一般のローン/クレジット」が2割程度。

### 「レンタカー」「カーシェア」のインフラ整備状況

- 「レンタカー」「カーシェア」ともインフラ整備は首都圏中心部と主要5都市。
- ・「レンタカー店」は首都圏中心部では3割強、主要5都市では約3割が徒歩10分以内に整備。その他地域では数%~2割強程度。
- ・「カーシェアステーション」は首都圏中心部では4割強、主要5都市では4割弱が徒歩10分以内に整備。その他地域では数%~2割強程度。

### 最寄の各自動車サービスまでの徒歩での移動時間【四輪自動車保有世帯】

		5分以内						10分以内						20分以内						30分以内						それ以上						知らない					
		5分以内		10分以内		20分以内		30分以内		それ以上		知らない		5分以内		10分以内		20分以内		30分以内		それ以上		知らない		5分以内		10分以内		20分以内		30分以内		それ以上		知らない	
	n																																				
2019年レンタカー店	3667	5	11	15	12	19	38	5	5	4	3	7	76	7	6	5	4	7	71																		
2021年レンタカー店	3558	6	12	16	11	18	36	6	6	5	4	7	71	7	6	5	4	7	71																		
2019年カーシェアステーション	3667	5	5	4	3	7	76	5	5	4	3	7	76	7	6	5	4	7	71																		
2021年カーシェアステーション	3558	7	6	5	4	7	71	7	6	5	4	7	71	7	6	5	4	7	71																		

### □レンタカー店

地域	2021年全体	3558	6	12	16	11	18	36	18
首都圏	1154	7	15	19	11	16	32	22	
地方圏(首都圏以外)	2404	5	11	15	12	19	38	16	
首都圏*中心部(23区)	180	13	22	21	16	6	22	35	
近郊(40km圏)	601	7	16	20	12	16	30	23	
周辺(40km圏外)	373	5	11	16	7	22	40	16	
地方圏*大都市	556	7	18	17	14	11	34	24	
中都市	860	7	11	16	12	22	33	18	
小都市	296	4	8	15	13	18	42	13	
周辺部	515	3	9	11	10	21	47	11	
郡部	177	-	2	7	7	32	52	2	
主要5都市	433	11	20	24	14	7	25	31	

### □カーシェアステーション

地域	2021年全体	3558	7	6	5	4	7	71	13
首都圏	1154	11	10	6	5	6	62	22	
地方圏(首都圏以外)	2404	4	4	4	3	8	76	9	
首都圏*中心部(23区)	180	24	21	7	3	2	43	45	
近郊(40km圏)	601	12	11	8	6	5	58	23	
周辺(40km圏外)	373	4	4	4	3	9	76	7	
地方圏*大都市	556	10	10	7	6	6	63	19	
中都市	860	5	4	5	2	8	76	9	
小都市	296	1	3	4	4	9	79	4	
周辺部	515	1	1	2	2	8	86	2	
郡部	177	1	1	1	2	16	80	1	
主要5都市	433	21	15	8	5	3	48	36	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

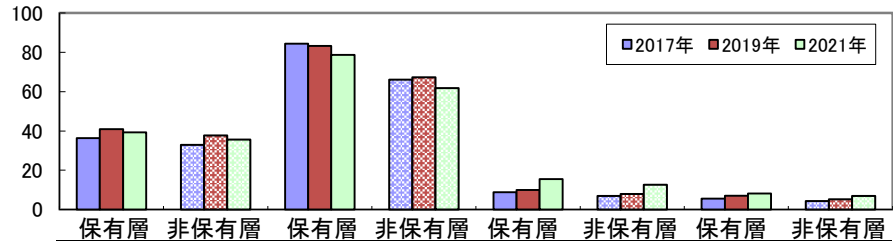
## 各自動車サービスの認知状況

### ●「レンタカー」の認知は約8割、「カーシェア」は約4割。

「レンタカー」の「名前+特徴」認知は約8割と前回よりやや減少。男女ともに約8割が認知。また、「カーシェア」は約4割が「名前+特徴」を認知。首都圏中心部に近いほど、認知が高い傾向。四輪非保有世帯では「レンタカー」の「名前+特徴」認知が減少。

### 名前と特徴を知っている【四輪自動車保有世帯】

(%)



		使用サービス				
		カーシェア	レンタカー	個人間シェア	ライドシェア	
n						
2017年全体		3513	36	84	9	6
2019年全体		3667	41	83	10	7
2021年全体		3558	39	79	16	8
地域	首都圏	1154	49	83	19	10
	地方圏(首都圏以外)	2404	34	77	14	7
	首都圏*中心部(23区)	180	66	85	26	13
	近郊(40km圏)	601	51	86	18	8
	周辺(40km圏外)	373	38	76	17	11
	地方圏*大都市	556	43	80	15	8
	中都市	860	34	78	15	8
	小都市	296	35	78	14	7
	周辺部	515	29	75	12	7
	郡部	177	24	66	11	6
	主要5都市	433	58	85	19	10
年収5分位	第1分位	443	20	66	10	4
	第2分位	602	33	75	13	7
	第3分位	653	38	77	14	7
	第4分位	712	43	84	17	8
	第5分位	712	53	87	20	12
ライフステージ	独身期	74	38	72	24	11
	家族形成期	292	44	78	19	11
	家族成長前期	541	45	81	17	8
	家族成長後期	400	45	86	18	10
	家族成熟期	594	39	76	14	6
	結晶期	444	41	79	18	10
	高齢期	1213	34	77	13	7
性別	男性	1914	44	80	19	11
	女性	1644	34	77	12	5
男性年代	～29歳	109	40	73	25	9
	～39歳	241	45	78	25	16
	～49歳	352	53	82	25	13
	～59歳	366	53	86	19	14
	～69歳	398	42	83	16	9
	70歳以上	448	31	75	11	5
女性年代	～29歳	88	27	65	16	5
	～39歳	260	34	78	11	4
	～49歳	395	37	81	13	5
	～59歳	369	41	84	13	6
	～69歳	321	32	75	10	7
	70歳以上	211	23	65	9	5
四輪非保有世帯(2017年)		987	33	66	7	4
四輪非保有世帯(2019年)		833	38	67	8	5
四輪非保有世帯(2021年)		942	36	62	13	7

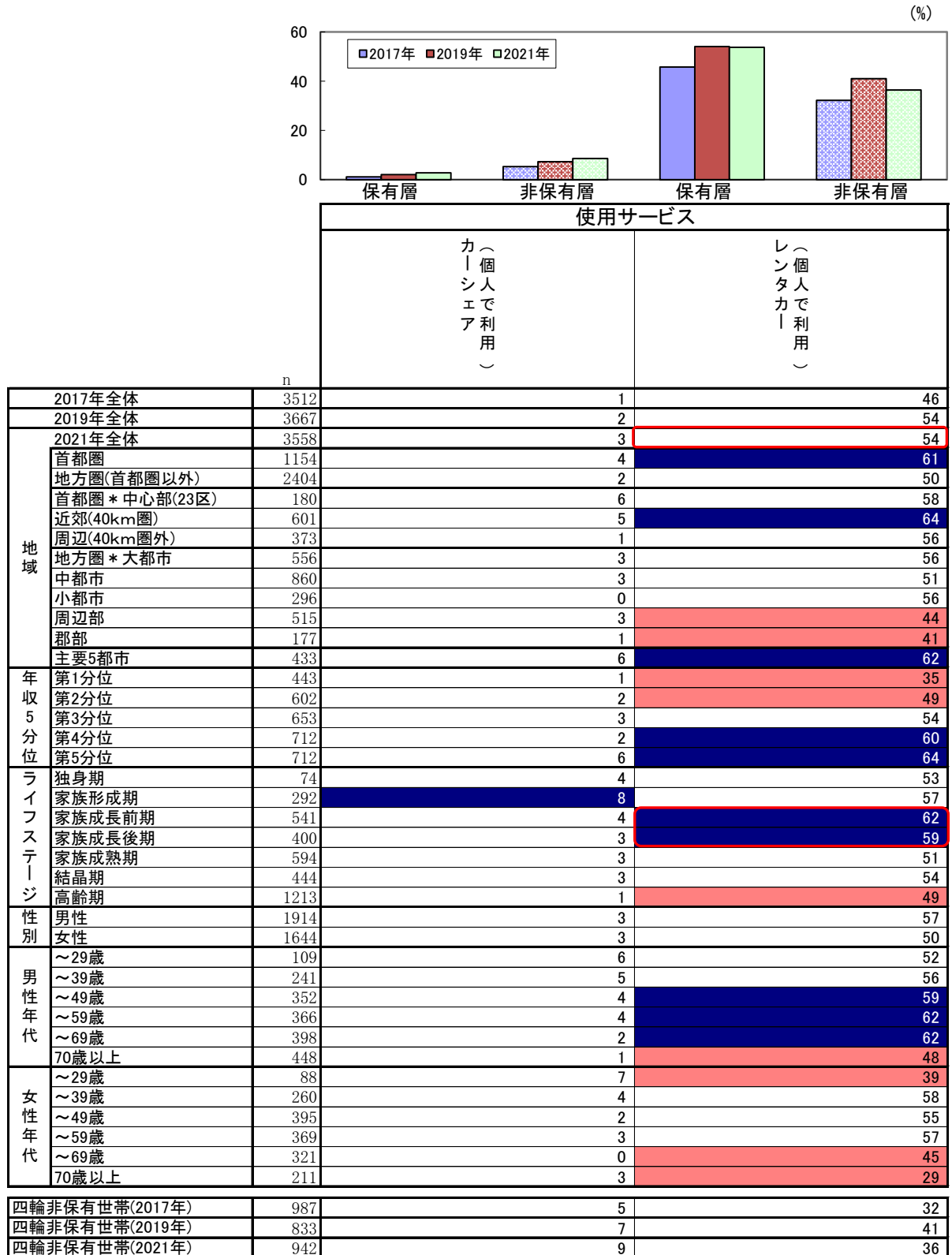
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 各自動車サービスの利用経験

### ●「レンタカー」は5割強、「カーシェア」の利用は3%にとどまる。

「レンタカー」は家族成長前期・後期で利用経験が6割前後と高い。

### 現在利用している＋過去に利用したことがある計【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

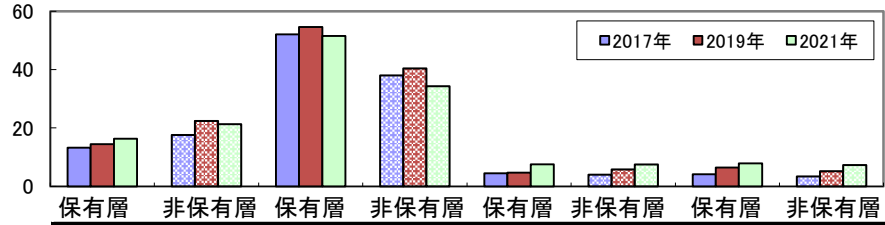
## 各自動車サービスの利用意向

### ●「レンタカー」は5割強、「カーシェア」は2割弱。「個人間シェア」は1割弱。

「レンタカー」は男性40～60代で利用意向が高い。「カーシェア」は首都圏中心部に近いほど、意向が高い傾向。「個人間シェア」は男性・女性ともに20代以下で利用意向が高い。四輪非保有層では、「レンタカー」は3割強、「カーシェア」は約2割で利用意向あり。

### 積極的に利用する+機会があれば利用する計【四輪自動車保有世帯】

(%)



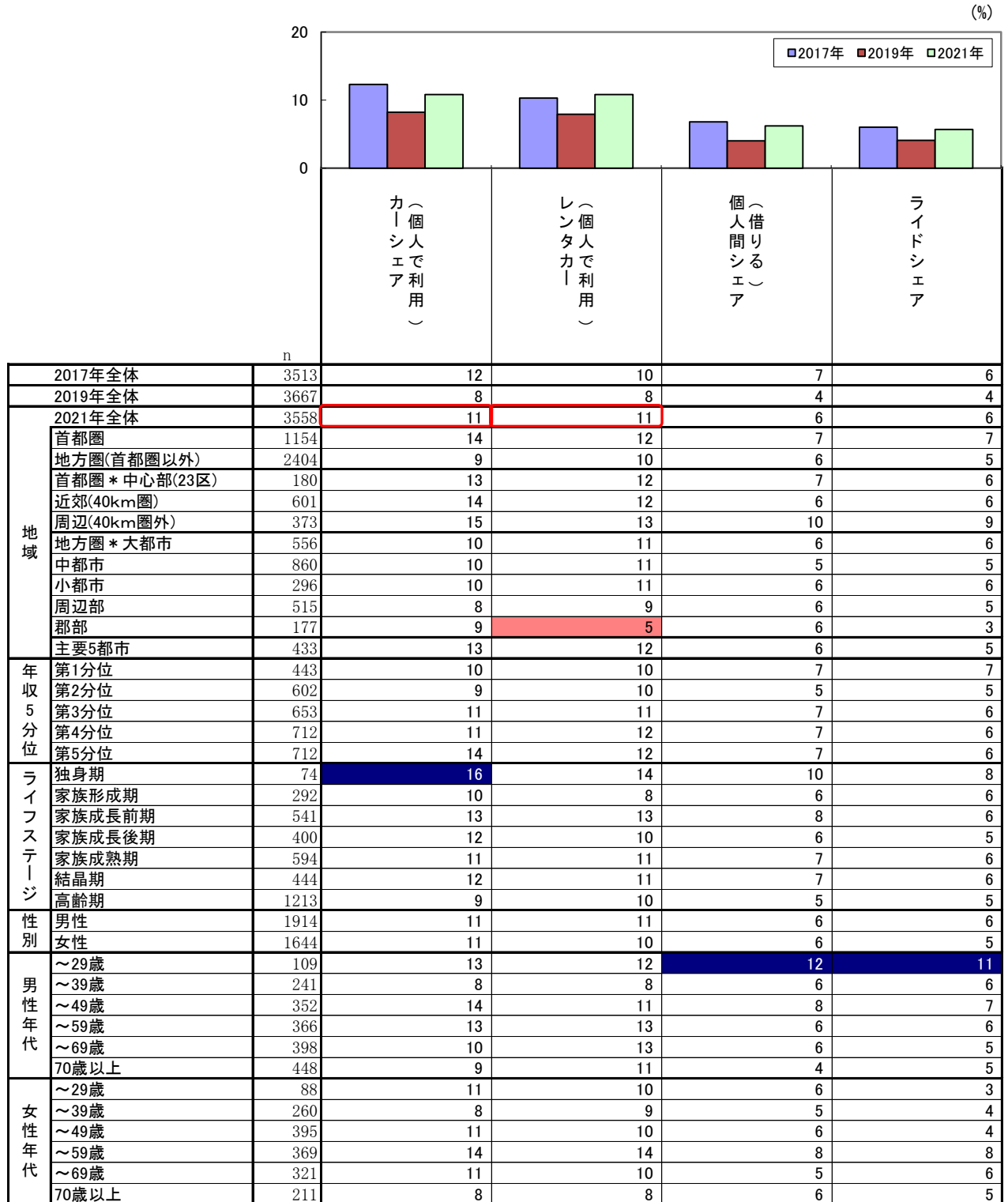
		使用サービス			
		カー(個人)シェア	レンタカー(個人)利用	個人間シェア・貸す	ライドシェア
n					
2017年全体	3512	13	52	5	4
2019年全体	3667	15	55	5	7
2021年全体	3558	16	52	8	8
地域					
首都圏	1154	20	55	8	8
地方圏(首都圏以外)	2404	15	50	7	8
首都圏*中心部(23区)	180	24	54	11	10
近郊(40km圏)	601	20	55	6	7
周辺(40km圏外)	373	17	56	10	9
地方圏*大都市	556	20	55	9	10
中都市	860	13	50	6	7
小都市	296	18	57	9	9
周辺部	515	12	44	7	9
郡部	177	10	35	5	3
主要5都市	433	25	55	10	9
年収5分位					
第1分位	443	11	34	7	7
第2分位	602	12	48	6	6
第3分位	653	16	50	8	7
第4分位	712	17	57	8	10
第5分位	712	24	63	10	9
ライフステージ					
独身期	74	19	58	16	8
家族形成期	292	22	53	11	11
家族成長前期	541	20	57	8	9
家族成長後期	400	20	58	10	10
家族成熟期	594	19	52	8	8
結晶期	444	16	55	9	8
高齢期	1213	11	45	4	6
性別					
男性	1914	17	53	9	9
女性	1644	15	50	7	7
男性年代					
~29歳	109	22	51	17	16
~39歳	241	16	52	11	10
~49歳	352	21	58	11	11
~59歳	366	24	60	8	10
~69歳	398	16	57	6	6
70歳以上	448	10	42	6	6
女性年代					
~29歳	88	22	53	14	10
~39歳	260	14	49	7	4
~49歳	395	20	59	9	8
~59歳	369	18	56	7	8
~69歳	321	12	46	4	7
70歳以上	211	5	25	2	4
四輪非保有世帯(2017年)	986	18	38	4	3
四輪非保有世帯(2019年)	833	22	40	6	5
四輪非保有世帯(2021年)	942	21	34	8	7

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

各自動車サービスの利用による影響

●「カーシェア」「レンタカー」とも利用による車の使い方や保有についての影響は約1割。

車を使う機会が減る+車を減らす/保有を止める計【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差



## 購入方法

- 「現金一括」は6割弱、「一般のローン/クレジット」「残価設定・据置型ローン/クレジット」利用はともに2割程度。

「現金一括で購入」は、首都圏中心部、60代以上で6割以上と高い。

「一般のローン/クレジット」は、家族形成期、女性の30～50代で3～4割と高い。

### 現保有車の購入方法【A新車 直近2年以内購入車】

(%)

		購入方法					
		現金一括で購入	一般のローン/クレジットを利用する	残価設定・据置型ローン/クレジットを利用する	リースした	サブスクリプションを利用	
2021年		516	56	21	20	3	
地域	2021年全体	516	56	21	20	3	1
	首都圏	125	52	26	18	2	1
	地方圏(首都圏以外)	391	57	19	20	3	1
	首都圏*中心部(23区)	18	61	17	17	6	-
	近郊(40km圏)	62	47	31	18	3	2
	周辺(40km圏外)	45	56	24	20	-	-
	地方圏*大都市	92	53	20	26	1	-
	中都市	137	56	20	19	5	-
	小都市	54	59	17	19	4	2
	周辺部	86	58	21	19	1	1
	郡部	22	77	9	14	-	-
主要5都市	57	54	21	21	4	-	
年収5分位	第1分位	51	59	22	14	2	4
	第2分位	64	55	27	13	6	-
	第3分位	99	61	18	17	3	1
	第4分位	97	45	27	25	3	-
	第5分位	137	56	18	26	2	-
ライフステージ	独身期	8	25	38	38	-	-
	家族形成期	41	34	37	29	-	-
	家族成長前期	76	49	21	22	7	1
	家族成長後期	60	48	23	25	3	-
	家族成熟期	102	55	21	23	2	-
	結晶期	64	55	20	22	2	2
	高齢期	165	70	16	11	2	1
性別	男性	259	60	16	21	4	-
	女性	257	52	26	19	2	1
男性年代	～29歳	15	40	40	20	-	-
	～39歳	32	41	22	34	3	-
	～49歳	45	53	16	24	7	-
	～59歳	47	47	21	28	4	-
	～69歳	73	71	12	15	1	-
	70歳以上	47	81	6	9	4	-
女性年代	～29歳	13	23	38	38	-	-
	～39歳	38	42	29	18	5	5
	～49歳	58	48	28	24	-	-
	～59歳	65	49	26	23	2	-
	～69歳	57	63	23	12	2	-
	70歳以上	26	73	15	4	4	4

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 予定購入方法

- 次回の予定購入方法は「現金一括」「一般のローン/クレジット」が中心で「残価設定・据置型ローン/クレジット」は約1割、「サブスクリプション」利用予定はほとんどない。

「現金一括で購入」は、年収第1分位、60代以上で7割以上と高い。

「一般のローン/クレジット」は、独身期～家族成長後期で3～4割と高い。

## 買い替え予定車の予定購入方法【買い替え意向あり(買い替え未定時期含む)新車意向者】

(%)

		購入方法					
		現金一括で購入	一般のローン/クレジットを利用する	残価設定・据置型ローン/クレジットを利用する	リースする	サブスクリプションを利用	
n							
2021年	2049	57	28	11	3	1	
地域	2021年全体	2049	57	28	11	3	1
	首都圏	689	58	27	12	3	1
	地方圏(首都圏以外)	1360	57	28	11	4	1
	首都圏*中心部(23区)	102	57	27	13	3	1
	近郊(40km圏)	378	58	26	11	2	2
	周辺(40km圏外)	209	58	27	12	3	-
	地方圏*大都市	318	54	27	14	4	2
	中都市	499	56	30	10	3	1
	小都市	183	56	27	11	6	1
	周辺部	281	62	29	8	1	0
	郡部	79	56	28	11	4	1
主要5都市	258	59	26	11	2	1	
年収5分位	第1分位	187	69	18	8	4	1
	第2分位	308	58	28	10	3	1
	第3分位	373	53	31	11	4	2
	第4分位	429	53	33	11	3	1
	第5分位	501	58	25	14	2	1
ライフステージ	独身期	45	42	44	13	-	-
	家族形成期	160	44	39	16	1	-
	家族成長前期	346	46	36	13	4	1
	家族成長後期	257	49	36	11	4	0
	家族成熟期	366	53	28	15	4	1
	結晶期	259	51	33	13	2	1
	高齢期	616	76	13	7	3	2
性別	男性	1049	59	26	12	3	1
	女性	1000	55	29	11	4	1
男性年代	～29歳	63	38	44	17	-	-
	～39歳	139	41	42	15	1	-
	～49歳	217	49	36	12	4	-
	～59歳	224	53	26	15	3	3
	～69歳	232	71	16	9	3	1
	70歳以上	174	84	9	5	1	2
女性年代	～29歳	46	22	54	17	4	2
	～39歳	161	45	35	14	5	1
	～49歳	276	50	36	11	2	1
	～59歳	247	52	29	14	5	-
	～69歳	194	74	17	6	4	-
	70歳以上	76	82	9	3	4	3

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 6. 自動車に支払える費用

### 自動車に支払える費用の要約

●生活の支出に占める車関連出費は約2割が負担を感じており、2割弱が今後減らしたいと感じている。年間維持費が40万円以内の人は、5割以上の人10万円程度は削減したい意向。

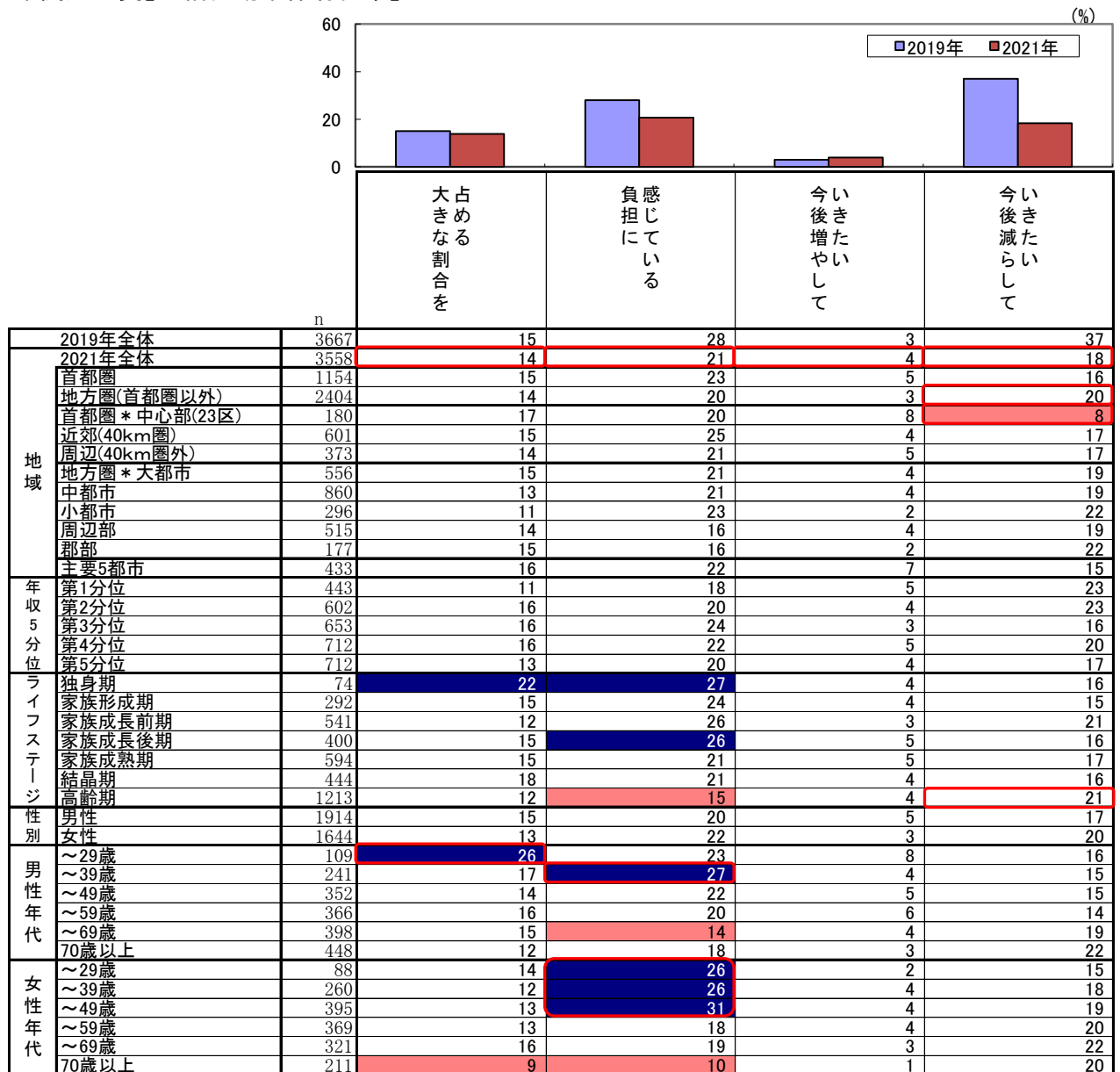
- ・車関連出費が大きな割合を占める出費と感じている人は14%、負担を感じている人は21%。今後減らしていきたい人は18%。
- ・年間維持費は「～20万円」が28%、「～30万円」が24%。
- ・削減希望額は10万円までで7割弱。年間維持費が高いほど、削減希望額は上昇。

### 家計出費

●車関連出費は出費割合に比べ、負担を感じている人が多く、2割弱が今後減らしたいと考えている。

- <大きな割合を占める>全体では14%。男性20代以下で高い。
- <負担を感じている>全体では21%。男性30代、女性20～40代で高い。
- <今後増やしていきたい>全体では4%と増やしていきたい人はあまりいない。
- <今後減らしていきたい>全体では18%。首都圏中心部では低い一方、地方圏、高齢層では2割以上と高い。

### 車関連出費【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 年間維持費と削減希望額

- 年間維持費は「～20万円」が28%、「～30万円」が24%。30万円までで6割強を占める。
- 削減希望額は10万円までで7割弱。年間維持費額が高いほど、削減希望額は上昇。

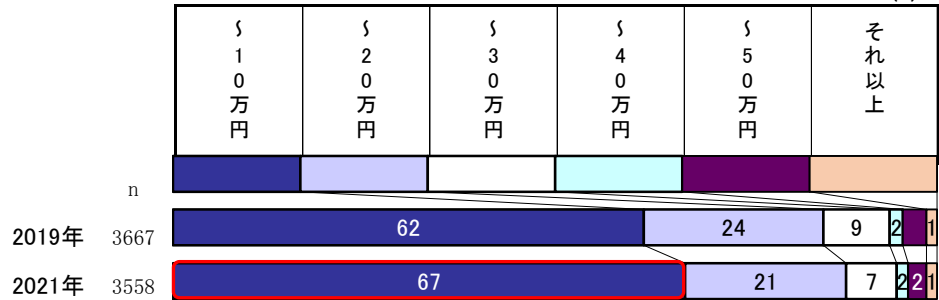
### 年間維持費【四輪自動車保有世帯】

		(%)							
		¥10万円	¥20万円	¥30万円	¥40万円	¥50万円	それ以上		
n									
2019年	3667	8	26	26	14	13	14		
2021年	3558	12	28	24	11	11	13		
地域	2021年全体	3558	12	28	24	11	11	13	
	首都圏	1154	12	26	23	12	14	14	
	地方圏(首都圏以外)	2404	12	29	24	11	10	13	
	首都圏*中心部(23区)	180	9	22	18	11	16	24	
	近郊(40km圏)	601	10	27	26	12	15	10	
	周辺(40km圏外)	373	15	26	21	10	13	15	
	地方圏*大都市	556	9	27	26	12	11	15	
	中都市	860	11	30	25	12	10	13	
	小都市	296	13	31	25	10	7	14	
	周辺部	515	16	31	24	9	10	11	
	郡部	177	15	32	18	14	11	11	
	主要5都市	433	10	24	22	12	14	19	
	年収5分位	第1分位	443	22	36	22	8	7	5
		第2分位	602	12	31	25	12	9	11
		第3分位	653	11	28	26	11	12	13
		第4分位	712	10	26	24	13	12	15
		第5分位	712	7	23	24	11	14	21
	ライフステージ	独身期	74	12	31	28	12	8	8
		家族形成期	292	11	32	25	8	13	12
家族成長前期		541	11	27	23	12	11	16	
家族成長後期		400	7	24	22	14	15	19	
家族成熟期		594	11	28	22	10	13	17	
結晶期		444	13	26	24	11	11	16	
高齢期		1213	15	30	25	11	10	9	
性別	男性	1914	11	28	24	12	13	14	
	女性	1644	13	29	24	11	10	13	
男性年代	～29歳	109	9	28	26	12	10	16	
	～39歳	241	8	29	24	10	17	14	
	～49歳	352	11	24	21	15	13	16	
	～59歳	366	9	26	26	12	13	15	
	～69歳	398	12	30	22	10	13	13	
	70歳以上	448	14	29	26	11	10	10	
女性年代	～29歳	88	11	37	17	8	6	20	
	～39歳	260	14	28	23	13	9	15	
	～49歳	395	9	26	28	11	12	14	
	～59歳	369	12	27	23	11	10	18	
	～69歳	321	15	28	27	11	9	9	
	70歳以上	211	22	38	18	9	10	4	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

年間維持費削減希望額【四輪自動車保有世帯】

(%)



地域	2021年全体	3558	67	21	7	2	2	1
首都圏	1154	66	22	7	1	2	2	
地方圏(首都圏以外)	2404	68	21	6	2	2	1	
首都圏*中心部(23区)	180	56	26	10	2	4	3	
近郊(40km圏)	601	68	24	7	1	2	0	
周辺(40km圏外)	373	69	17	6	2	2	4	
地方圏*大都市	556	64	21	9	2	3	1	
中都市	860	68	22	6	2	3	1	
小都市	296	68	22	6	1	2	1	
周辺部	515	70	20	5	2	1	2	
郡部	177	73	14	6	2	3	2	
主要5都市	433	60	24	9	2	4	1	
年収5分位								
第1分位	443	76	16	4	2	0	1	
第2分位	602	69	21	6	1	2	1	
第3分位	653	68	20	7	2	3	2	
第4分位	712	66	23	7	1	3	1	
第5分位	712	61	24	8	2	3	2	
ライフステージ								
独身期	74	77	20	3	-	-	-	
家族形成期	292	67	21	6	1	4	1	
家族成長前期	541	66	22	7	2	2	2	
家族成長後期	400	58	27	9	2	3	1	
家族成熟期	594	65	21	7	2	3	2	
結晶期	444	64	24	7	0	3	2	
高齢期	1213	73	18	6	1	2	1	
性別								
男性	1914	66	22	7	2	2	2	
女性	1644	69	20	6	1	3	1	
男性年代								
~29歳	109	68	21	7	-	3	1	
~39歳	241	64	26	5	0	3	2	
~49歳	352	61	26	7	3	2	2	
~59歳	366	61	25	9	1	3	1	
~69歳	398	69	19	7	2	2	1	
70歳以上	448	71	17	7	2	2	2	
女性年代								
~29歳	88	72	14	6	1	5	3	
~39歳	260	66	22	7	3	1	2	
~49歳	395	67	21	8	0	3	1	
~59歳	369	65	21	6	2	4	2	
~69歳	321	73	19	5	1	2	1	
70歳以上	211	77	17	4	1	1	1	
年間維持費								
~10万円	425	100	-	-	-	-	-	
~20万円	1003	96	4	-	0	-	-	
~30万円	850	70	28	2	-	-	-	
~40万円	397	54	41	6	-	-	-	
~50万円	405	32	42	23	3	1	-	
それ以上	478	14	29	22	8	17	10	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 7. 高齢層分析

### 高齢層分析の要約

●4割弱は毎日運転しており、まだまだ運転意欲あり。身体的衰えを「先進安全技術」でカバーしたいと考えている。7割強は次も車を購入する予定。

-年収は少ないものの、50代に比べ資産は持っている。

- ・60代前半では8割強、60代後半は約5割、70代前半では4割弱が働いている。
- ・世帯年収は60歳以上では50代に比べ、200万円程度少ないものの、資産は250万円程度多い。

-「反応速度」「注意力」「視力」に不安を感じているものの、運転意欲はまだまだ衰えない。

- ・「反応速度」「注意力」「視力」での衰えを感じており、車への要望についても身体的な衰えをカバーする「先進安全技術の搭載」への要望が高い。
- ・5年以上は運転を続けたいと考えている。

-高齢者の7割が「自主返納制度」を利用する意向。一方で7割強は次も車を購入する予定。

- ・「自主返納制度」の利用意向は全体では7割。年齢が高くなるほど、利用意向は上昇。

\* 高齢層分析における「高齢層の定義」

高齢層車保有者とは：1番最近買った車を主に運転している60歳以上の人。

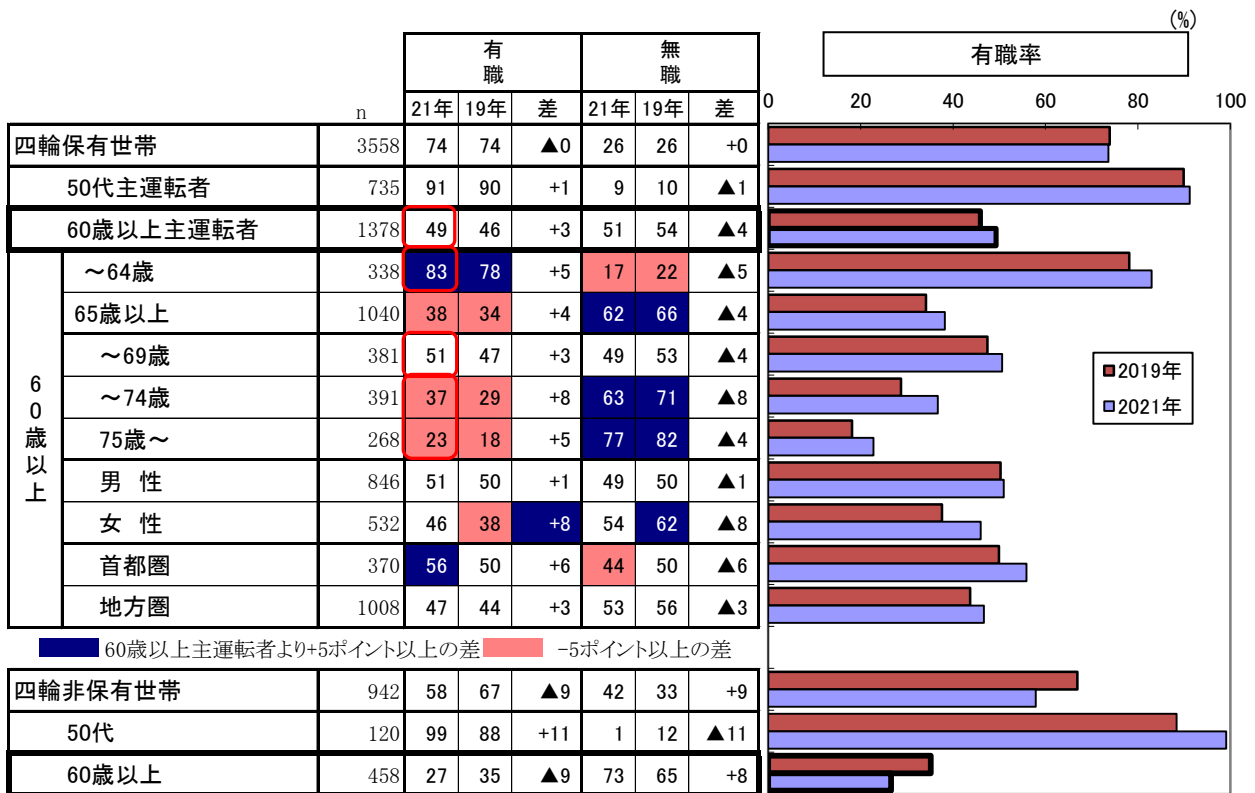
高齢層車非保有者とは：車非保有世帯で60歳以上の家計の中心者。

### 就業状況

●四輪保有の60歳以上の約5割は有職者、「～64歳」の就業率は8割強。

四輪保有の60歳以上の49%が有職者であり、「～64歳」では83%に達する。加齢とともにその比率は下がり、「～69歳」で約5割、「70歳以上」で4割を切る。

#### 60歳以上主運転者の就業状況



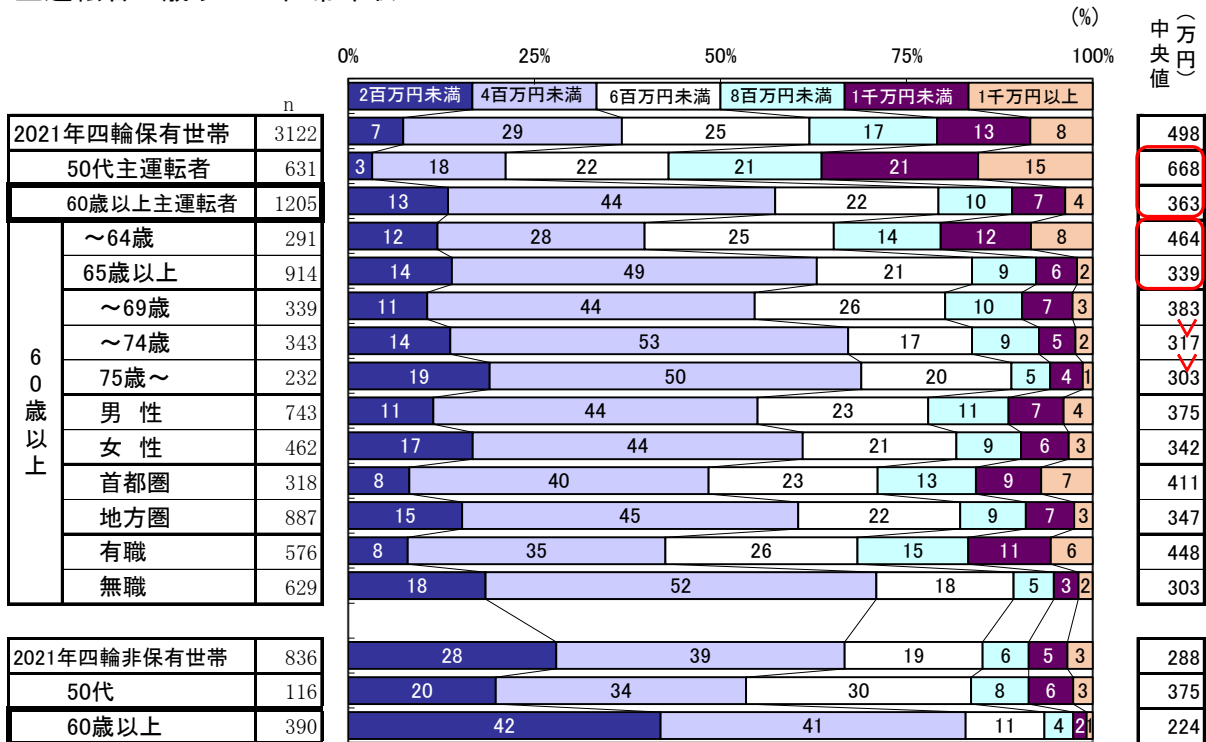
経済状況

●四輪保有の60歳以上では、世帯年収は低くなるが、世帯資産は全体に比べ高い。  
非保有世帯に比べ、保有世帯は世帯年収、保有資産とも高い。

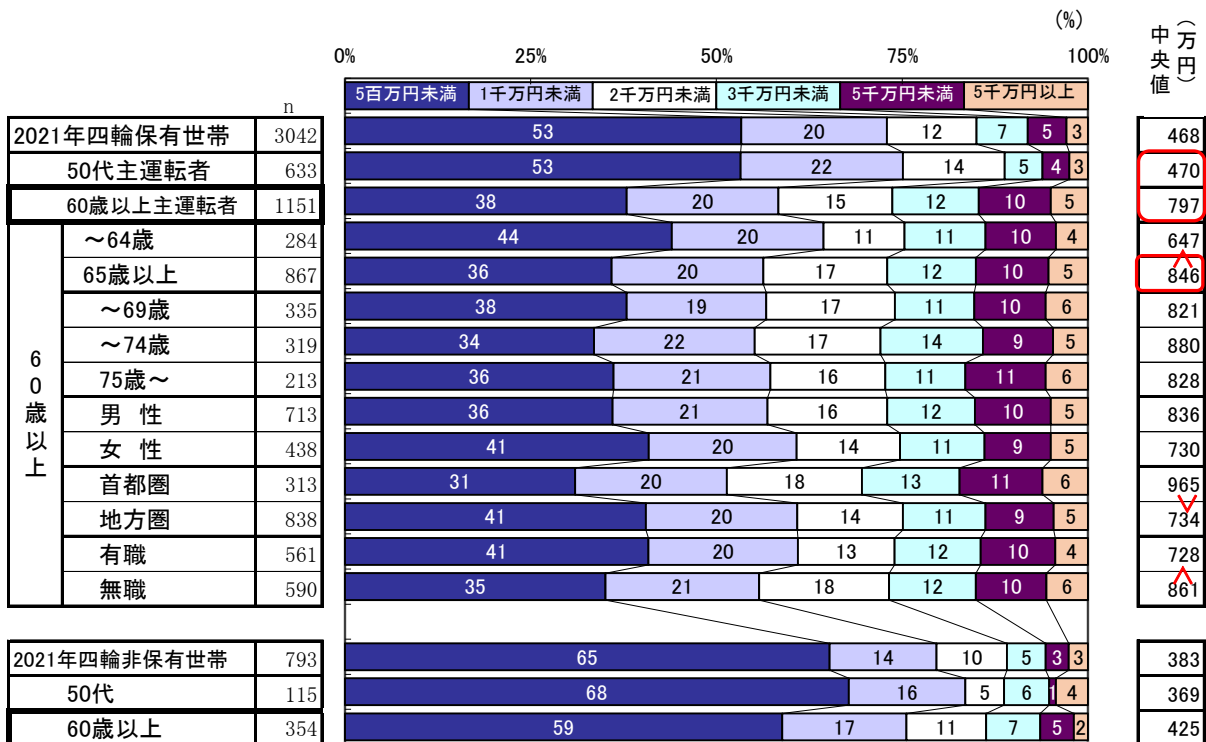
<世帯年収> 四輪保有の60歳以上は全体に比べ低く、50代と比べると中央値は200万円程度少ない。  
高齢ほど下がり「～64歳」は464万円、「65歳以上」は339万円と120万円程度の差。

<世帯資産> 四輪保有の60歳以上は全体に比べ高く、50代と比べると中央値は250万円程度多い。  
「65歳以上」は846万円と「～64歳」に比べ200万円程度高い。  
また、地方より首都圏の方が、有職より無職の方が資産は多い。

主運転者60歳以上の世帯年収



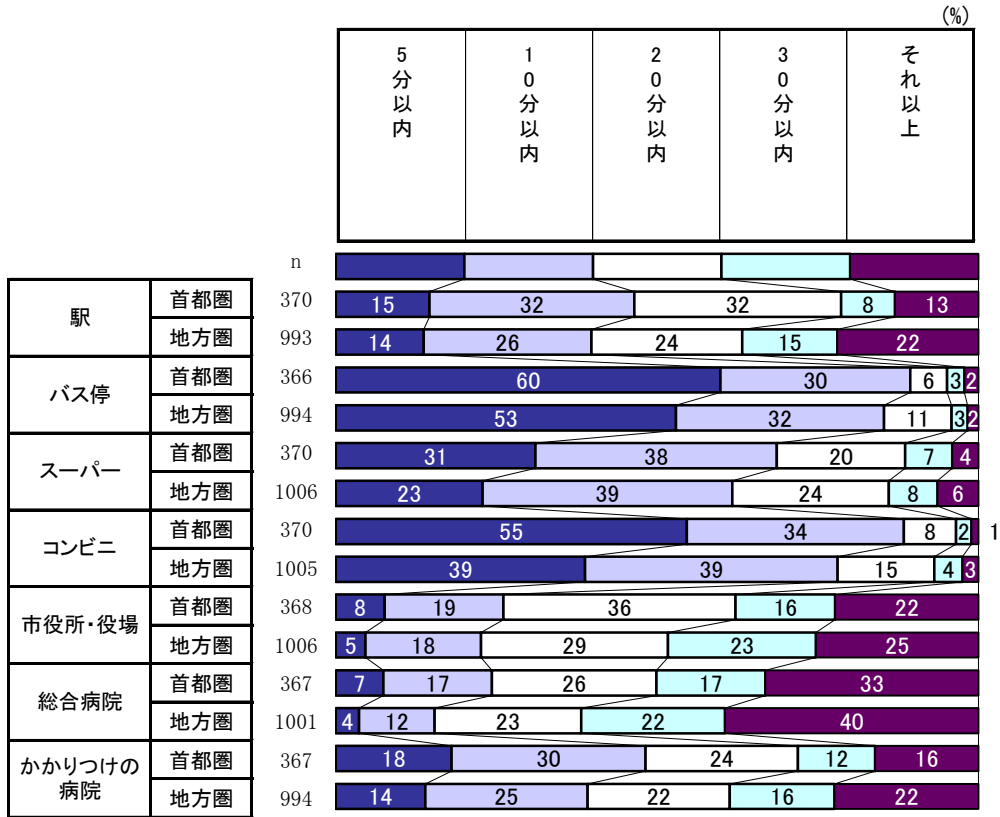
60歳以上主運転者の世帯資産(金融資産)



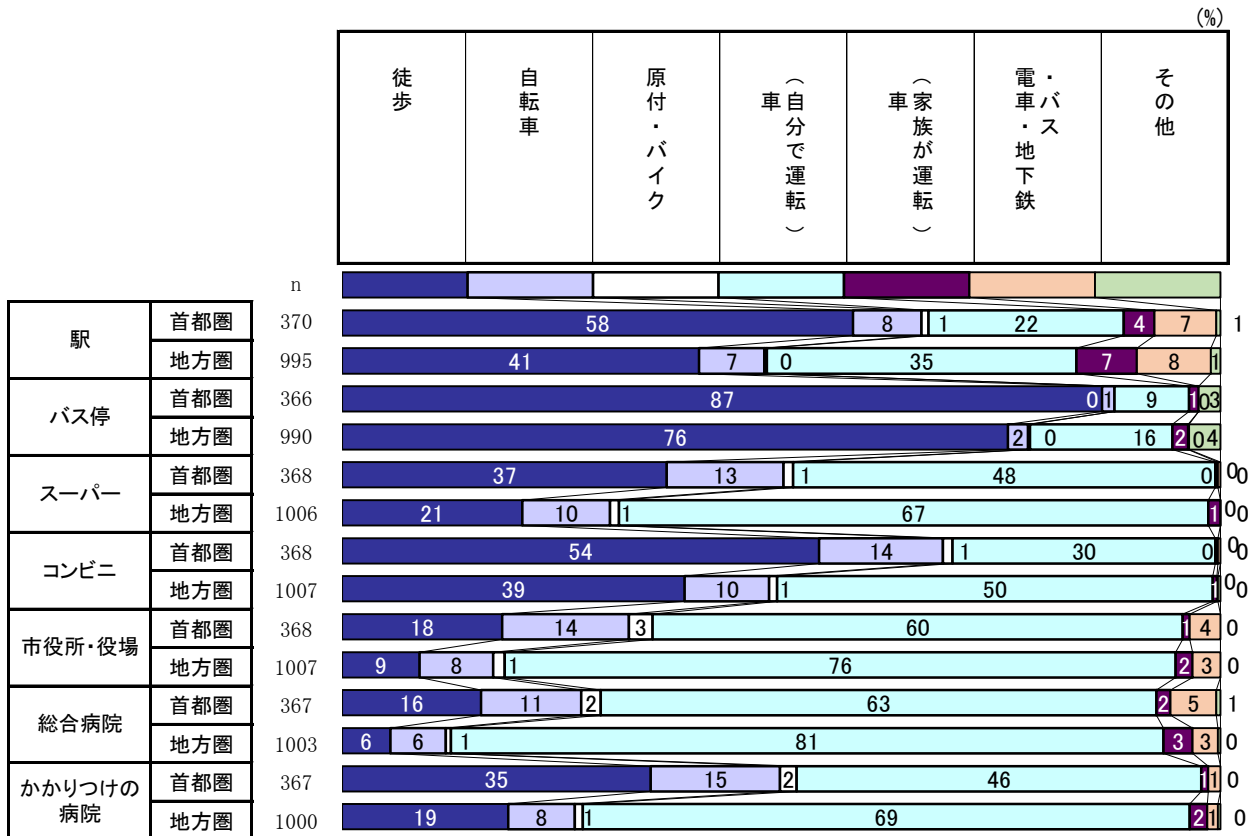
\* ここでの世帯資産とは、貯蓄、有価証券、金融商品などの金融資産をいう。

最寄りの施設までの徒歩での移動時間と手段

最寄りの施設までの徒歩での移動時間【60歳以上主運転者】(2021年)



最寄りの施設までの移動手段【60歳以上主運転者】(2021年)





使用状況

●高齢層の主使用用途は「買物・用足し・他」が5割強。使用頻度は低い。

<主使用用途>全体に比べ、「買物・用足し・他」が54%と高い。

<月間維持費>全体と比べて「～6,000円」比率が44%と高く、平均維持費は低い。

<使用頻度と走行距離>使用頻度は毎日利用が4割弱。月間走行距離は330kmと全体と比べて短く、高齢になるほど短くなる。

主運転者の主使用用途【A】 (%)

	n	買物・用足し・他				
		仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し・他	
2021年四輪保有世帯	3558	15	30	14	41	
50代主運転者	735	16	34	16	35	
60歳以上主運転者	1378	13	17	16	54	
60歳以上	～64歳	338	19	34	11	37
	65歳以上	1040	12	12	17	59
	～69歳	381	14	18	16	53
	～74歳	391	10	12	20	58
	75歳～	268	10	15		70
	男性	846	13	17	20	50
	女性	532	14	18	9	59
	首都圏	370	15	13	17	55
	地方圏	1008	13	19	15	54
	有職	651	26	34	12	28
	無職	727	19			77

月間維持費\*【A】 (%)

	n	月間維持費*				平均 (円)	
		～6,000円	～12,000円	～20,000円	20,001円～		
2021年四輪保有世帯	3558	34	36	16	13	11,356	
50代主運転者	735	32	34	18	16	12,358	
60歳以上主運転者	1378	44	34	13	9	9,604	
60歳以上	～64歳	338	38	32	17	13	11,077
	65歳以上	1040	46	35	12	8	9,125
	～69歳	381	39	35	14	12	10,651
	～74歳	391	45	36	11	8	9,010
	75歳～	268	55	33	9	3	7,123
	男性	846	39	35	15	11	10,537
	女性	532	51	32	10	6	8,120
	首都圏	370	41	35	11	14	10,854
	地方圏	1008	45	34	14	8	9,145
	有職	651	35	34	16	15	11,591
	無職	727	51	34	11	5	7,824

主運転者の一週間当り使用頻度【A】 (%)

	n	一週間当り使用頻度					
		0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	
2021年四輪保有世帯	3552	8	19	16	12	45	
50代主運転者	735	10	21	15	12	42	
60歳以上主運転者	1373	8	21	20	12	38	
60歳以上	～64歳	338	7	21	12	16	45
	65歳以上	1035	9	22	23	11	36
	～69歳	378	10	20	20	11	39
	～74歳	390	8	19	25	11	38
	75歳～	267	8	28	26	11	27
	男性	844	11	24	21	11	33
	女性	529	5	17	20	14	45
	首都圏	370	17	26	20	11	27
	地方圏	1003	5	20	21	13	42
	有職	650	9	18	16	12	45
	無職	723	8	25	25	12	31

月間走行距離【A】 (%)

平均 (日)	n	月間走行距離				平均 (km)
		～300km	～600km	～1,200km	1,201km～	
5.1	3558	58	19	19	5	370
4.9	735	57	19	19	5	380
4.9	1378	60	21	17	2	330
5.2	338	53	25	19	3	370
4.8	1040	63	19	16	2	320
4.9	381	57	21	19	2	350
5.0	391	62	19	16	3	320
4.5	268	71	18	11	1	250
4.6	846	56	23	18	3	360
5.3	532	67	18	14	1	280
4.2	370	66	22	9	2	280
5.2	1008	58	20	19	2	350
5.1	651	54	22	20	3	380
4.7	727	66	19	13	2	280

一日当り走行距離(平日)【A】 (%)

	n	一日当り走行距離(平日)					
		～10km	～20km	～30km	～50km	51km～	
2021年四輪保有世帯	3558	41	27	13	13	6	
50代主運転者	735	45	24	12	12	7	
60歳以上主運転者	1378	41	29	14	11	6	
60歳以上	～64歳	338	42	26	14	11	7
	65歳以上	1040	40	29	14	11	6
	～69歳	381	36	30	14	12	8
	～74歳	391	40	28	16	12	5
	75歳～	268	47	31	9	10	3
	男性	846	36	30	14	12	8
	女性	532	48	27	13	10	3
	首都圏	370	46	28	13	8	6
	地方圏	1008	39	29	14	13	6
	有職	651	40	26	14	13	7
	無職	727	42	31	13	9	5

一日当り走行距離(休日)【A】 (%)

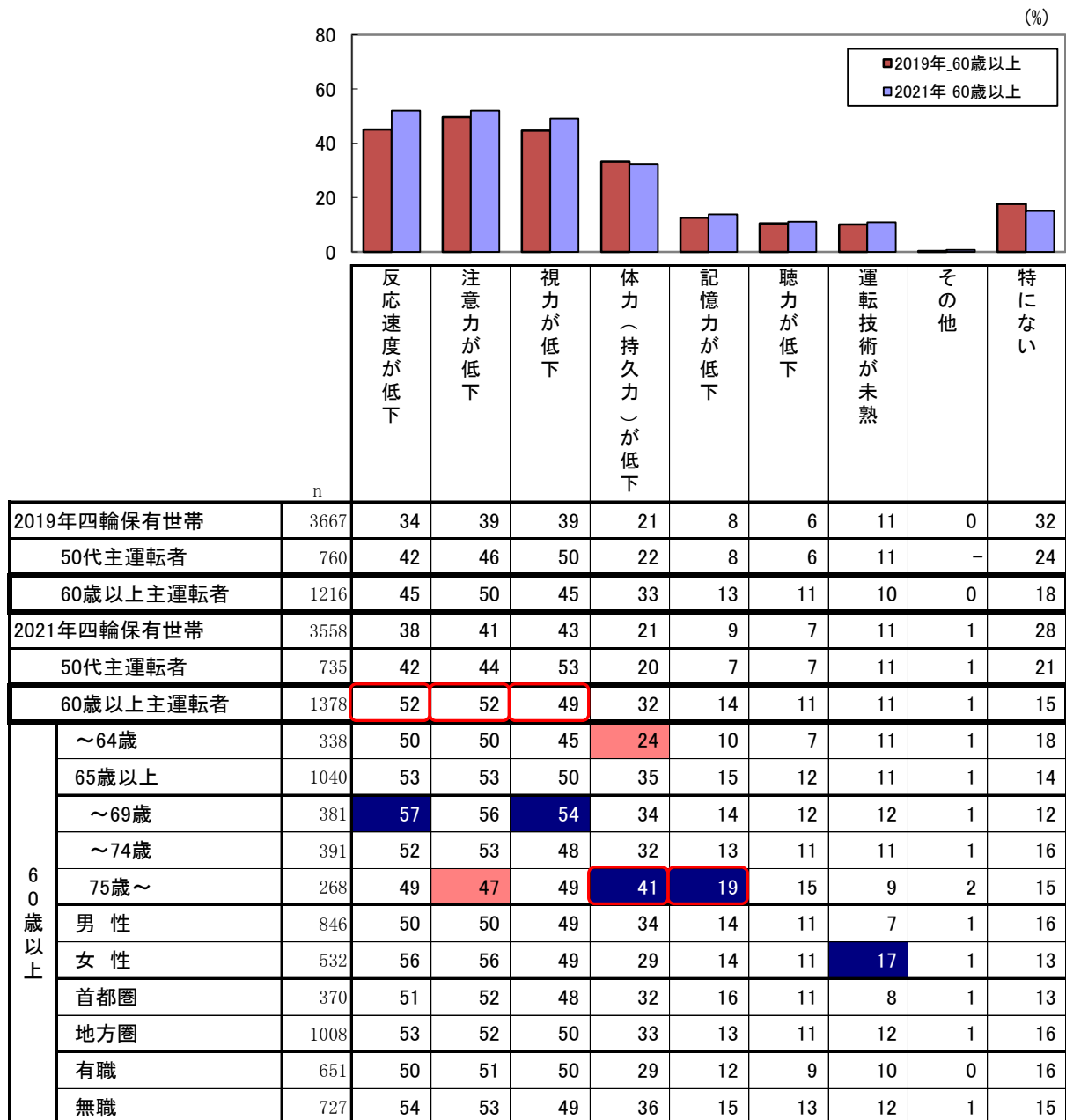
平均 (日)	n	一日当り走行距離(休日)					平均 (km)
		～10km	～20km	～30km	～50km	51km～	
20	3558	33	24	13	16	14	28
20	735	30	23	12	19	17	31
19	1378	39	22	11	14	14	27
20	338	36	20	10	17	19	31
19	1040	41	23	11	13	13	25
21	381	36	24	12	14	13	26
19	391	39	22	14	13	13	26
16	268	49	21	8	11	11	23
21	846	33	22	12	15	18	31
16	532	50	22	9	11	9	20
18	370	38	22	10	14	16	29
20	1008	40	22	11	14	14	26
20	651	39	20	9	16	17	29
18	727	40	24	12	12	12	24

## 運転に対する不安

●60歳以上が感じている運転に対する不安の上位は、「反応速度が低下」「注意力が低下」「視力が低下」。

60歳以上主運転者で最も多いのは「反応速度が低下」「注意力が低下」の52%。次いで「視力が低下」の49%。「体力(持久力)が低下」「記憶力が低下」は、75歳以上で不安に感じている人が多い。

### 運転に対する不安【四輪自動車保有世帯】



■ 60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

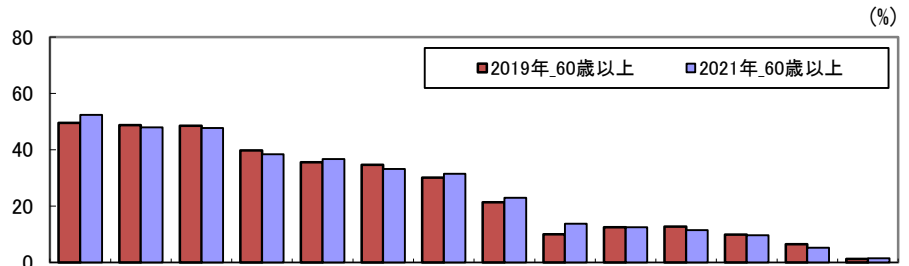
2021年四輪非保有世帯	942	24	27	27	16	9	6	22	2	46
50代	120	28	28	37	11	8	3	21	1	42
60歳以上	458	26	26	26	21	12	8	12	4	51

## 車に対する要望

●車に対する要望の上位は、「先進安全技術の搭載」「長時間運転しても疲れない車」「前方視界を見やすくする」。

60代では「先進安全技術の搭載」が高いが、70代後半以上では「先進安全技術の搭載」「長時間運転しても疲れない車」「夜間など視界が更に明るくなるヘッドライト」の要望は低い。

## 車に対する要望【四輪自動車保有世帯】



		n	先進安全技術の搭載	長時間運転しても疲れない	前方視界を見やすくする	後方視界を見やすくする	簡単に操作できるカーナビ設置	乗り降りのしやすい車にする	夜間など視界が更に明るくなるヘッドライト	スイッチ類の操作を簡単にする	積み降ろしをしやすいトラック(荷室)への	メーター類を見やすくする	ハンドルの操作を軽くする	ドアの開閉を軽やかにする	ブレーキペダルを軽くする	その他
2019年四輪保有世帯		3631	48	55	45	39	33	30	29	17	12	10	11	10	5	1
50代主運転者		756	54	54	49	41	35	30	32	18	9	10	10	10	5	1
60歳以上主運転者		1201	50	49	49	40	36	35	30	21	10	13	13	10	6	1
2021年四輪保有世帯		3506	48	54	47	38	32	30	31	18	15	10	10	11	4	1
50代主運転者		728	53	54	50	41	32	30	33	20	14	9	9	9	3	1
60歳以上主運転者		1356	52	48	48	38	37	33	31	23	14	13	12	10	5	2
60歳以上	～64歳	335	55	51	45	38	33	31	37	23	16	14	11	8	3	1
	65歳以上	1021	52	47	49	39	38	34	30	23	13	12	12	10	6	2
	～69歳	379	59	52	48	43	37	36	33	24	14	13	11	10	6	1
	～74歳	382	48	49	49	36	37	33	31	23	12	11	11	10	6	1
	75歳～	260	47	37	50	37	39	32	23	21	14	12	14	12	7	4
	男性	830	53	52	45	36	37	31	30	22	13	14	11	8	6	2
	女性	526	52	42	53	43	36	37	34	24	15	11	13	13	5	1
	首都圏	367	56	52	49	40	42	35	31	22	15	13	13	10	5	0
	地方圏	989	51	46	47	38	35	32	32	23	13	12	11	9	5	2
	有職	641	53	51	47	37	36	32	33	22	13	13	12	8	4	1
	無職	715	52	45	49	39	38	34	30	24	14	12	12	11	6	2

60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 -5ポイント以上の差

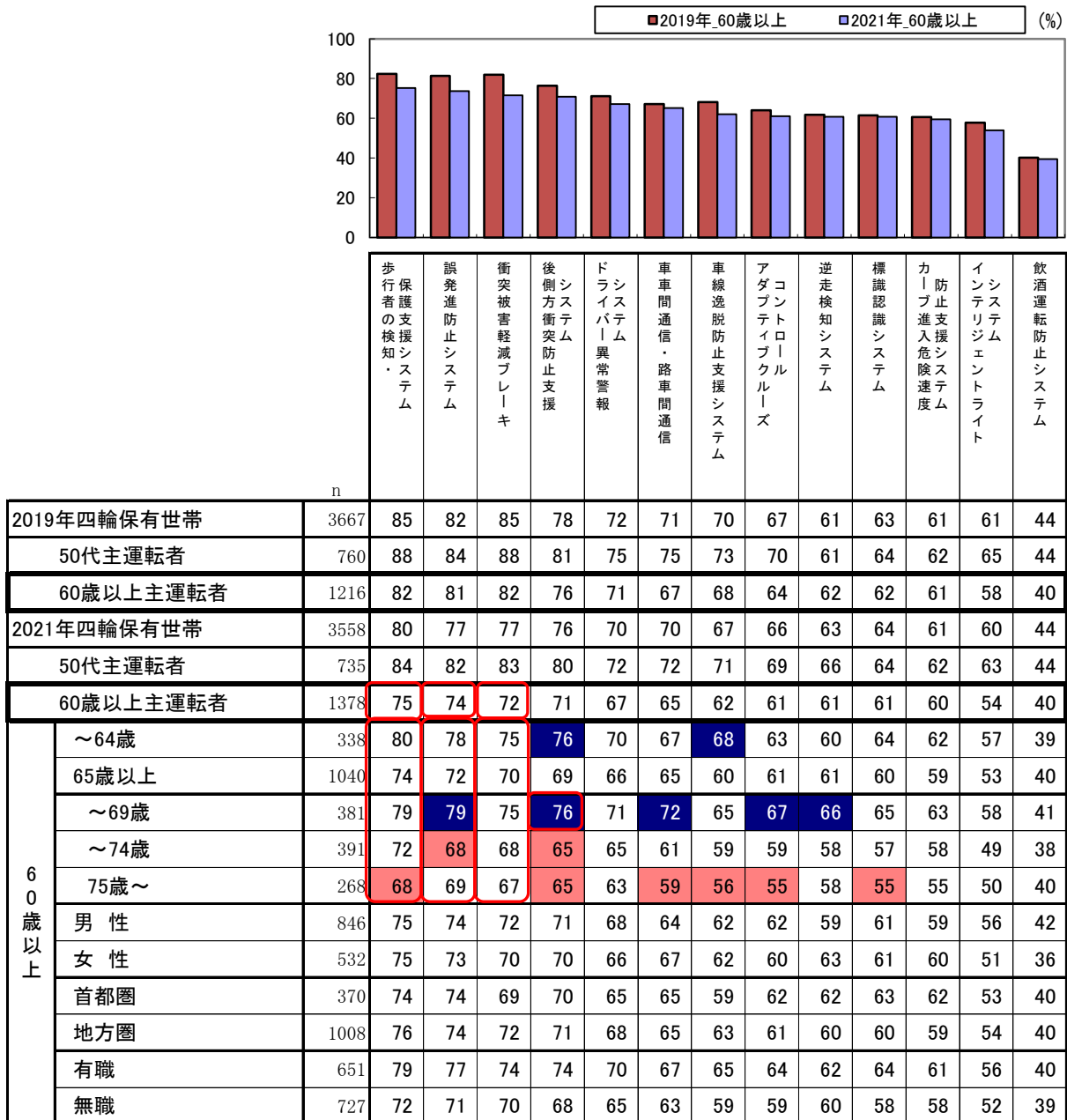
2021年四輪非保有世帯	770	38	42	35	32	30	26	20	17	11	9	12	9	7	15
50代	112	38	45	35	31	38	21	23	18	11	10	7	8	7	11
60歳以上	320	32	29	33	27	25	26	16	17	7	8	12	10	7	27

## 先進安全技術の装着意向

●装着意向の高い技術上位は、「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「衝突被害軽減ブレーキ」。

60代以上の各年齢別で差異はなく、「歩行者の検知・保護支援システム」「誤発進防止システム」「衝突被害軽減ブレーキ」が装着意向の高い上位だが、60代では、「後側方衝突防止支援システム」の装着意向も高い。

## 先進安全技術の装着意向【四輪自動車保有世帯】



60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 -5ポイント以上の差

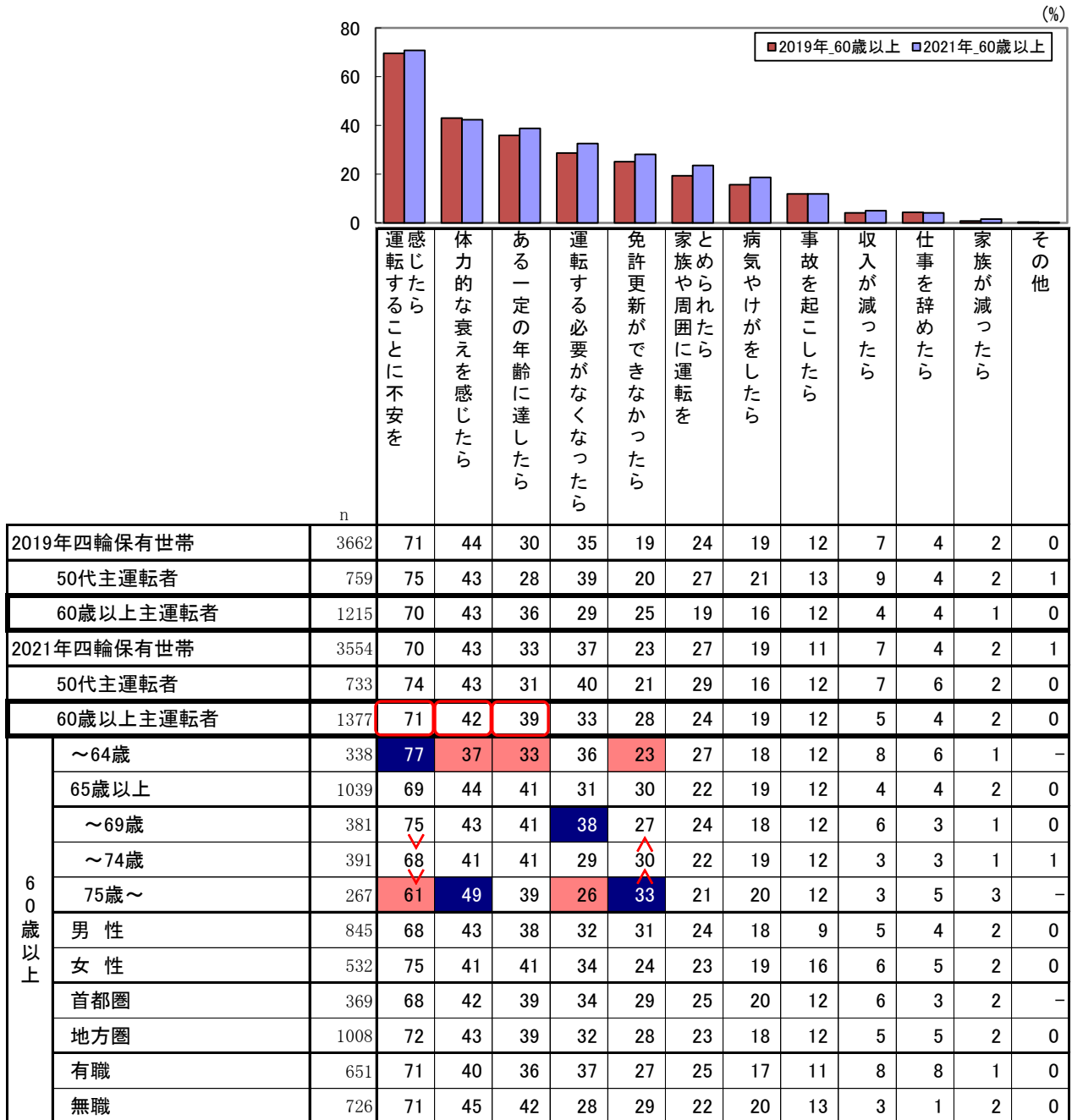
2021年四輪非保有世帯	942	54	52	55	51	49	46	46	44	42	43	42	38	36
50代	120	68	63	68	62	63	56	53	51	49	58	50	46	43
60歳以上	458	35	32	35	31	32	29	29	27	28	26	27	25	23

## 運転中止の理由

●60歳以上が考える運転中止の理由上位は、「運転することに不安を感じたら」「体力的な衰えを感じたら」「ある一定の年齢に達したら」。

最も多いのは「運転することに不安を感じたら」の71%、年齢が高くなるほど低くなり「75歳以上」では61%。一方、「免許更新ができなかったら」は年齢が高くなるほど高くなる。

## 運転中止の理由【四輪自動車保有世帯】



■ 60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

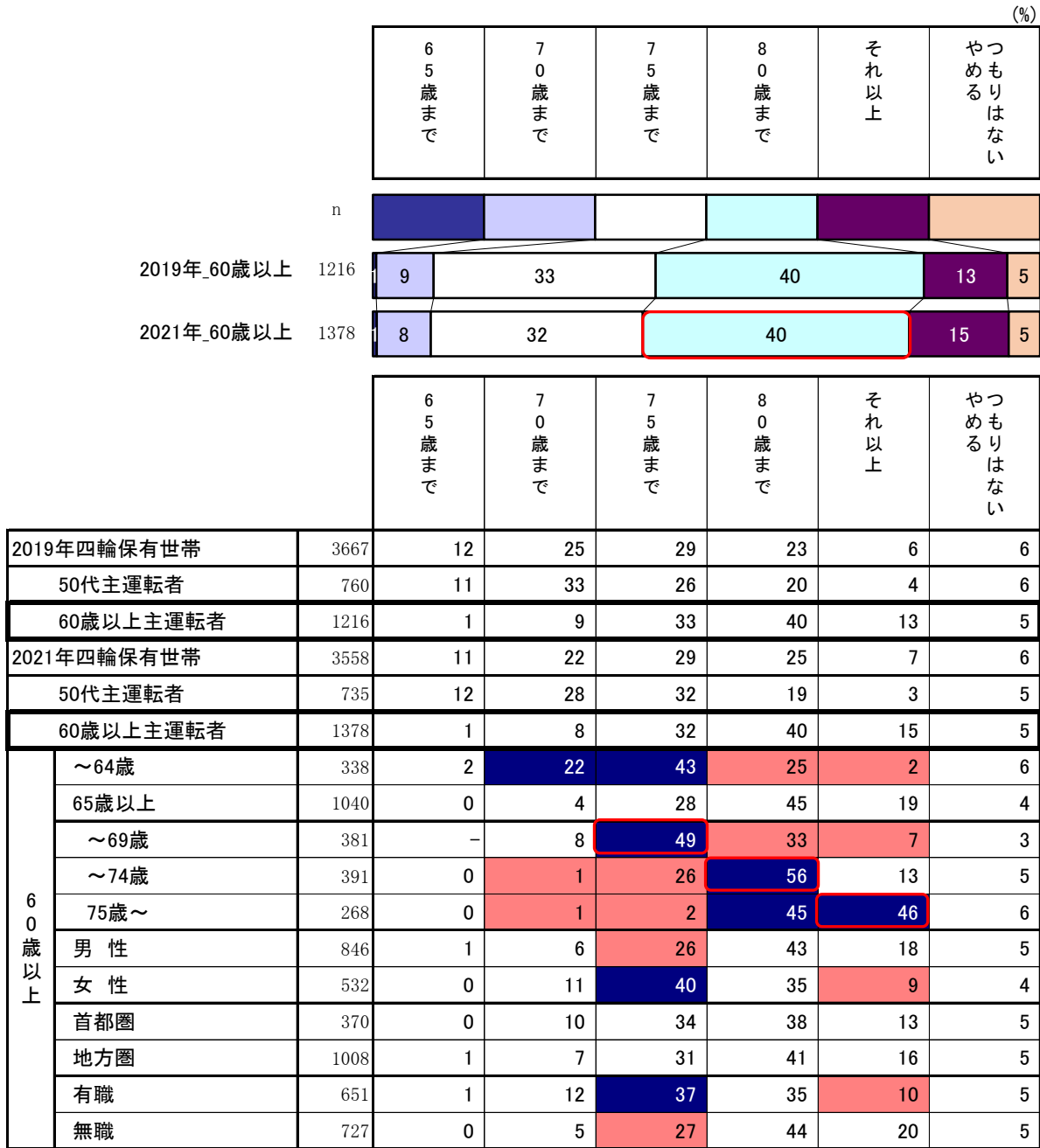
理由	2021年四輪非保有世帯	割合(%)	n
運転することに不安を感じたら	58	396	
体力的な衰えを感じたら	40	396	
ある一定の年齢に達したら	32	396	
運転する必要がなくなったら	36	396	
免許更新ができなかったら	14	396	
家族や周囲に運転を止められたら	22	396	
病気やけがをしたら	16	396	
事故を起こしたら	12	396	
収入が減ったら	5	396	
仕事を辞めたら	5	396	
家族が減ったら	2	396	
その他	2	396	

## 運転をやめる年齢

### ●60歳以上の主運転者は5年以上は、まだ運転したいと考えている。

60歳以上の主運転者では「運転をやめる年齢は80歳まで」が40%と最も高い。  
年代別にみると、60代は「75歳まで」が49%で最も高い。～74歳では「80歳まで」が56%、75歳以上では「それ以上」が46%で高く、あと数年は、まだ運転したい意向を持っている。

### 運転をやめる年齢【四輪自動車保有世帯】



■ 60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

2021年四輪非保有世帯	396	27	29	23	12	5	5
50代	55	31	36	18	5	7	2
60歳以上	150	12	27	32	21	7	1

## 自主返納制度の利用意向

### ●60歳以上の7割が自主返納制度の利用意向あり。

60歳以上主運転者の利用意向者は70%。年齢が高くなるほど「今後1～2年以内に利用する予定」「今後5年以内に利用する予定」が多くなる。

### 自主返納制度の利用意向【四輪自動車保有世帯】

(%)

		n		今後1～2年以内に	今後5年以内に	時期は未定だが	利用しない	わからない
2019年_60歳以上	1216	2	7	57	6	28		
2021年_60歳以上	1377	3	8	59	5	25		

		認知	返納	今後1～2年以内に	今後5年以内に	時期は未定だが	利用しない	わからない	
2019年四輪保有世帯	3667	98	0	1	3	47	7	44	
50代主運転者	760	98	0	-	-	49	7	44	
60歳以上主運転者	1216	99	0	2	7	57	6	28	
2021年四輪保有世帯	3550	97	0	1	3	48	7	41	
50代主運転者	732	99	0	-	0	48	6	46	
60歳以上主運転者	1377	98	-	3	8	59	5	25	
60歳以上	～64歳	338	97	-	0	59	7	34	
	65歳以上	1039	98	4	11	59	4	22	
	～69歳	381	97	1	2	65	5	27	
	～74歳	391	99	3	9	62	5	21	
	75歳～	267	98	9	25	46	3	17	
	男性	845	98	-	2	8	57	6	27
	女性	532	97	-	4	8	63	2	23
	首都圏	369	97	-	3	8	54	7	28
	地方圏	1008	98	-	3	8	61	4	24
	有職	651	97	-	1	4	58	6	31
無職	726	98	-	4	12	60	3	20	

		認知	返納	今後1～2年以内に	今後5年以内に	時期は未定だが	利用しない	わからない
2021年四輪非保有世帯	342	84	14	6	4	43	8	40
50代	55	98	-	-	-	47	13	40
60歳以上	98	64	35	17	12	37	8	26

■ 60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

## 今後の買い替え意向

●7割強が次も車を購入する予定。一方、「保有をやめる予定」の人が3割弱。

年齢が高まるほど「自動車の保有をやめる予定」が増加。75歳以上では約5割が「自動車の保有をやめる予定」。

### 買い替え予定【四輪自動車保有世帯】

		(%)				
		今後5年以内に 買い替える予定	それ以降に 買い替える予定	買い替える時期は 未定	自動車の保有を やめる予定	
n						
2019年_60歳以上	1216	17	3	56	23	
2021年_60歳以上	1378	17	5	52	26	
		今後5年以内に 買い替える予定	それ以降に 買い替える予定	買い替える時期は 未定	自動車の保有を やめる予定	
2019年四輪保有世帯	3667	19	7	65	9	
50代主運転者	760	21	8	68	3	
60歳以上主運転者	1216	17	3	56	23	
2021年四輪保有世帯	3558	19	7	63	12	
50代主運転者	735	20	9	65	5	
60歳以上主運転者	1378	17	5	52	26	
60歳以上	~64歳	338	21	8	62	10
	65歳以上	1040	16	4	49	32
	~69歳	381	19	5	56	19
	~74歳	391	17	2	50	31
	75歳~	268	8	5	36	51
	男性	846	19	5	52	25
	女性	532	14	5	52	29
	保有資産1000万円以上	480	18	5	53	24
	保有資産1000万円未満	671	19	5	52	24
	首都圏	370	19	4	50	27
	地方圏	1008	16	5	53	26
	有職	651	21	6	54	19
	無職	727	13	4	50	33

■ 60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差



## 8. 若年層分析

### 若年層分析の要約

- 車を積極的に持つ理由は低いものの、車の使用価値は認識しており、「カーシェア利用」等使用ニーズはあり。ただし、コロナ感染拡大により外出機会、特に長距離移動を伴う外出が減少。

#### □若年層車保有者の特性

- 主使用用途は「通勤・通学」。5割強が毎日利用。
  - ・全体に比べ「通勤・通学」での使用が高く、5割強。
  - ・毎日利用が5割強と全体に比べ利用頻度が高い。月間走行距離は470km。
- 今後の車選びは「デザイン・スペース・乗り心地のよさ重視」。  
全体と比べ、若年層で特に高い項目は「内装のデザイン・スタイル」「外観のデザイン・スタイル」「荷室の広さ・使い勝手のよさ」「後席のゆとり」「室内全体のゆとり」。

#### □若年層車非保有者の特性

- 免許保有は8割強。免許非保有のうち、取得意向は約3割。  
保有理由は「身分証代わり」「免許は持つモノ」など免許保有が目的で取得。
- 車に関心ありは約4割。車購入意向ありは4割弱。
  - ・買いたくない理由は「買わなくても生活できる」「今まで以上にお金がかかる」「車以外に使いたい」「運転に自信がない」。主に車の必要性が低いことやお金がかかることが理由。
  - ・車のイメージも「購入するのに多くのお金がかかる」「ガソリンなど維持にお金がかかる」が上位。
- 「レンタカー」や「カーシェア」の利用意向は高い。
  - ・「レンタカー」は約6割、「カーシェア」は4割弱が認知しており、4割強が「レンタカー」の利用経験あり。
  - ・購入意向層では「レンタカー」8割弱、「カーシェア」6割弱、購入非意向層でも「レンタカー」4割強、「カーシェア」3割弱が利用意向あり。
- 「自動運転車」への関心は前回から変わらず、4割強。
- 環境問題に関心ありは5割弱。「2050年カーボンニュートラル宣言」認知は6割強。「2035年までに新車販売で電動車100%」は5割弱。
- 貯蓄に積極的な堅実消費志向は変わらず。
  - ・買い物についての意見では「買い物でローンや借金はしたくない」「貯金が増えていくことが単純にうれしい」が高く、堅実的。
  - ・今後増やしたいお金の使い道も消費よりも貯蓄。男性よりも女性の方が積極的。
- コロナ感染拡大により「旅行」「アウトドア・レジャー」「帰省」の長距離移動を伴う外出が減少。

\* 若年層分析における「若年層の定義」

若年層車保有者とは：20代以下で主に運転している車を持っている人。

若年層車非保有者とは：20代以下の社会人で主に運転している車を持っていない人。

車保有者の特性(訪問調査結果より)

(1) 若年層の車の使い方

●若年層の主使用用途は「通勤・通学」が5割強。使用頻度は比較的高い。

<主使用用途>全体に比べ、「通勤・通学」が54%と高い。

<月間維持費>全体と比べて「~6,000円」は27%と低く、「~12,000円」は39%とやや高い。

<使用頻度と走行距離>毎日利用が52%と全体と比べて使用頻度が高い。月間走行距離は470km。

主運転者の主使用用途【A】

		n (%)			
		仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し・他
2021年全体	3445	14	31	14	42
若年全体	197	15	54	13	17
男性	109	14	57	19	10
女性	88	17	51	6	26
未婚	130	15	59	14	12
既婚	67	15	46	12	27

月間維持費\*【A】

		n (%)				平均(円)
		~6,000円	~12,000円	~20,000円	20,001円~	
2021年全体	3445	34	36	16	13	11,255
若年全体	197	27	39	17	17	12,289
男性	109	27	40	15	18	12,706
女性	88	27	38	21	15	11,773
未婚	130	27	38	19	15	12,408
既婚	67	27	40	13	19	12,060

主運転者の一週間当り使用頻度【A】

		n (%)				
		0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日
2021年全体	3445	9	21	19	12	38
若年全体	197	7	14	15	13	52
男性	109	8	14	12	16	51
女性	88	5	14	19	9	53
未婚	130	8	15	12	13	52
既婚	67	3	12	21	12	52

月間走行距離【A】

		n (%)				平均(km)
		~300km	~600km	~1,200km	1,201km~	
2021年全体	3445	58	19	19	4	370
若年全体	197	50	17	23	10	470
男性	109	43	17	29	10	510
女性	88	59	16	16	9	420
未婚	130	47	17	25	12	500
既婚	67	57	16	21	6	400

一日当り走行距離(平日)【A】

		n (%)				
		~10km	~20km	~30km	~50km	51km~
2021年全体	3445	41	27	13	12	6
若年全体	197	28	33	14	20	6
男性	109	27	27	15	25	7
女性	88	30	40	14	14	3
未婚	130	28	28	16	21	8
既婚	67	28	42	10	18	2

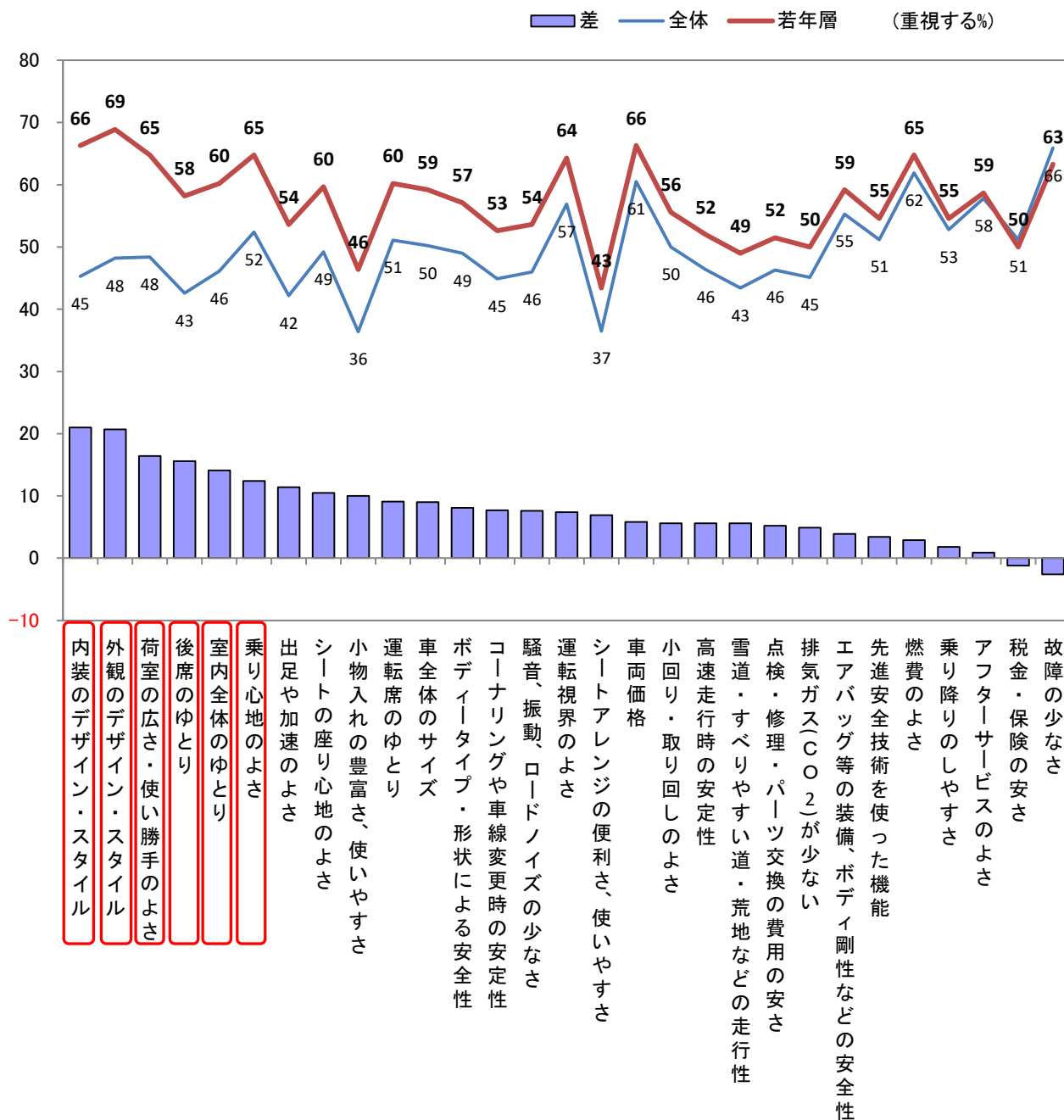
一日当り走行距離(休日)【A】

		n (%)					平均(km)
		~10km	~20km	~30km	~50km	51km~	
2021年全体	3445	33	24	13	16	14	28
若年全体	197	19	29	12	24	16	32
男性	109	18	24	15	24	19	33
女性	88	20	35	8	24	13	31
未婚	130	15	29	12	24	20	35
既婚	67	27	28	12	24	9	26

## (2) 若年層の今後購入時の重視度

- 全体と比べ、若年層で特に高い項目は「内装のデザイン・スタイル」「外観のデザイン・スタイル」「荷室の広さ・使い勝手のよさ」「後席のゆとり」「室内全体のゆとり」「乗り心地のよさ」。

今後購入時の重視度【四輪自動車保有世帯】



車非保有者の特性

(1) 免許保有状況

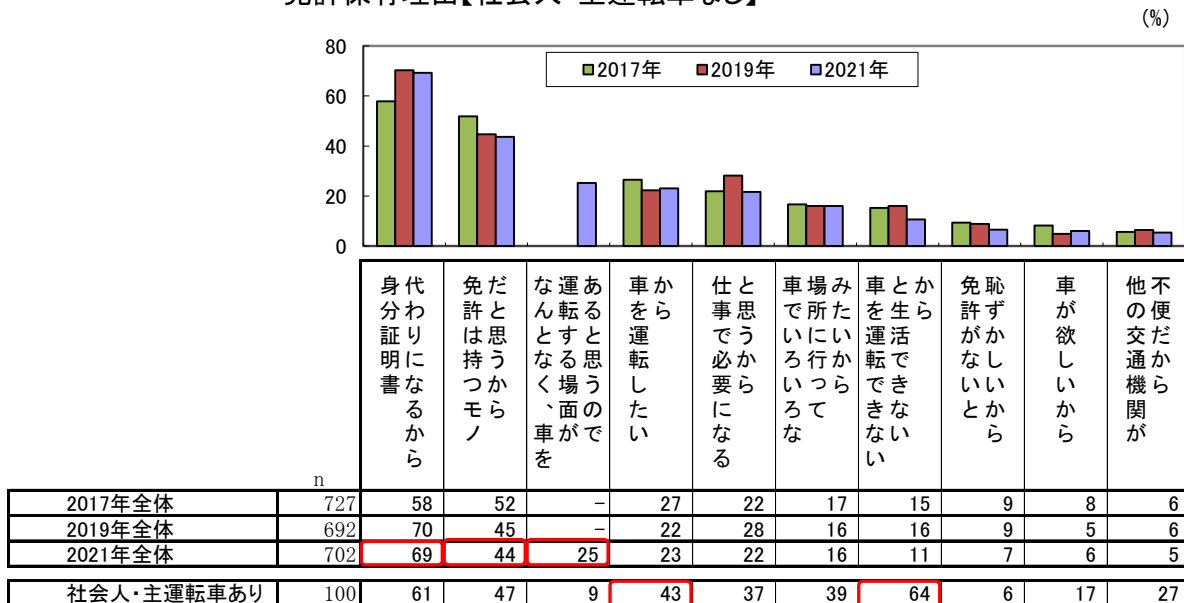
●8割強が免許を保有。免許を持っていない人のうち、今後の免許取得意向は約3割。  
免許を持つ理由の上位は「身分証代わり」「免許を持つモノ」「運転する場面があるので」と車を保有する積極的理由ではない。一方、免許不要の理由としては生活上不要や取得にお金がかかることが上位。

社会人（主運転車あり）は、「車を運転できないと生活できない」「車を運転したい」など車を保有する積極的理由も上位にあがる。

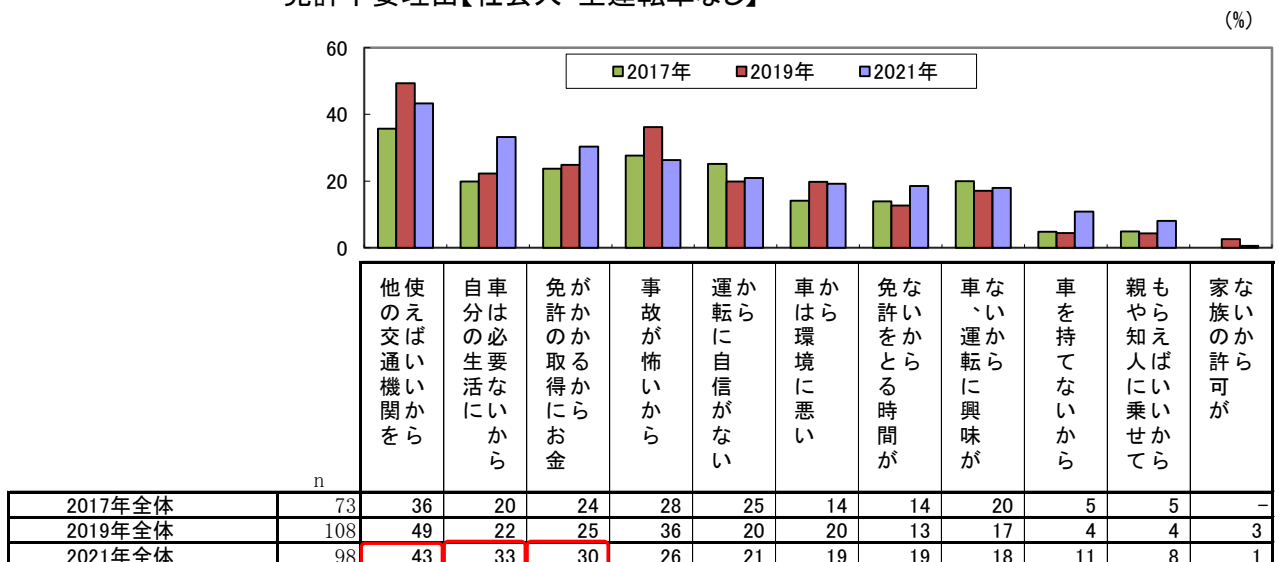
免許保有有無【社会人・主運転車なし】 免許保有意向【社会人・主運転車なし】

		持っている (%)		持っていない (%)				持ちたい (%)		持ちたくない (%)	
		n				n					
2017年全体		800	87	13	107	32	68				
2019年全体		800	81	19	151	28	72				
2021年全体		800	82	18	143	31	69				
性別	男性	373	82	18	68	28	73				
	女性	427	82	18	76	35	65				
地域	首都圏	394	79	21	83	35	65				
	地方圏	406	85	15	60	26	74				

免許保有理由【社会人・主運転車なし】



免許不要理由【社会人・主運転車なし】



(2)車関心・購入意向

- 関心がある計(非常に+まあ)は約4割。買いたい計(買いたい+まあ)は4割弱。
- 購入時期は「貯金ができたら」が4割弱。次いで「子供」「結婚」のライフイベントが続く。
- 購入のネックは購入・維持費用

買いたくない理由の上位は「買わなくても生活できる」が40%、「今まで以上にお金がかかる」「車以外に使いたい」が27%、「運転に自信がない」が26%。  
車イメージでも「購入するのに多くのお金がかかる」「ガソリンなど維持するのにお金がかかる」が上位にあがり、購入・維持にお金がかかることがネックになっていると思われる。

車関心度【社会人・主運転車なし】

		n	非常に関心がある	まあ関心がある	あまり関心はない	まったく関心はない	関心 計
2017年全体		800	9	34	31	26	43
2019年全体		800	6	31	34	28	37
2021年全体		800	7	32	34	26	39
性別	男性	373	10	35	29	27	44
	女性	427	5	30	39	26	35
地域	首都圏	394	6	31	35	29	37
	地方圏	406	8	34	34	24	42

車購入意向度【社会人・主運転車なし】

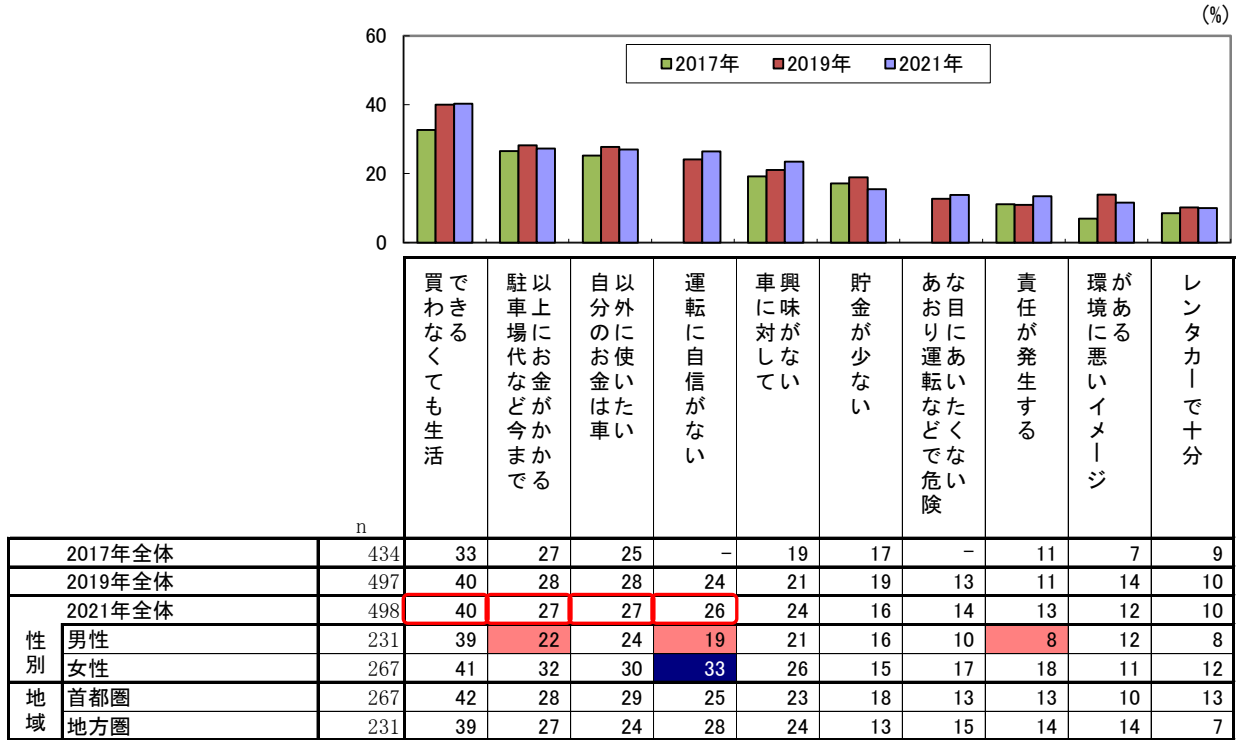
		n	買いたい	まあ買いたい	あまり買いたくない	買いたくない	購入 計
2017年全体		800	14	32	25	29	46
2019年全体		800	9	29	28	34	38
2021年全体		800	11	27	31	32	38
性別	男性	373	13	25	29	33	38
	女性	427	9	28	32	31	37
地域	首都圏	394	7	25	32	36	32
	地方圏	406	14	29	29	28	43

購入予定時期【社会人・主運転車なし購入意向あり】

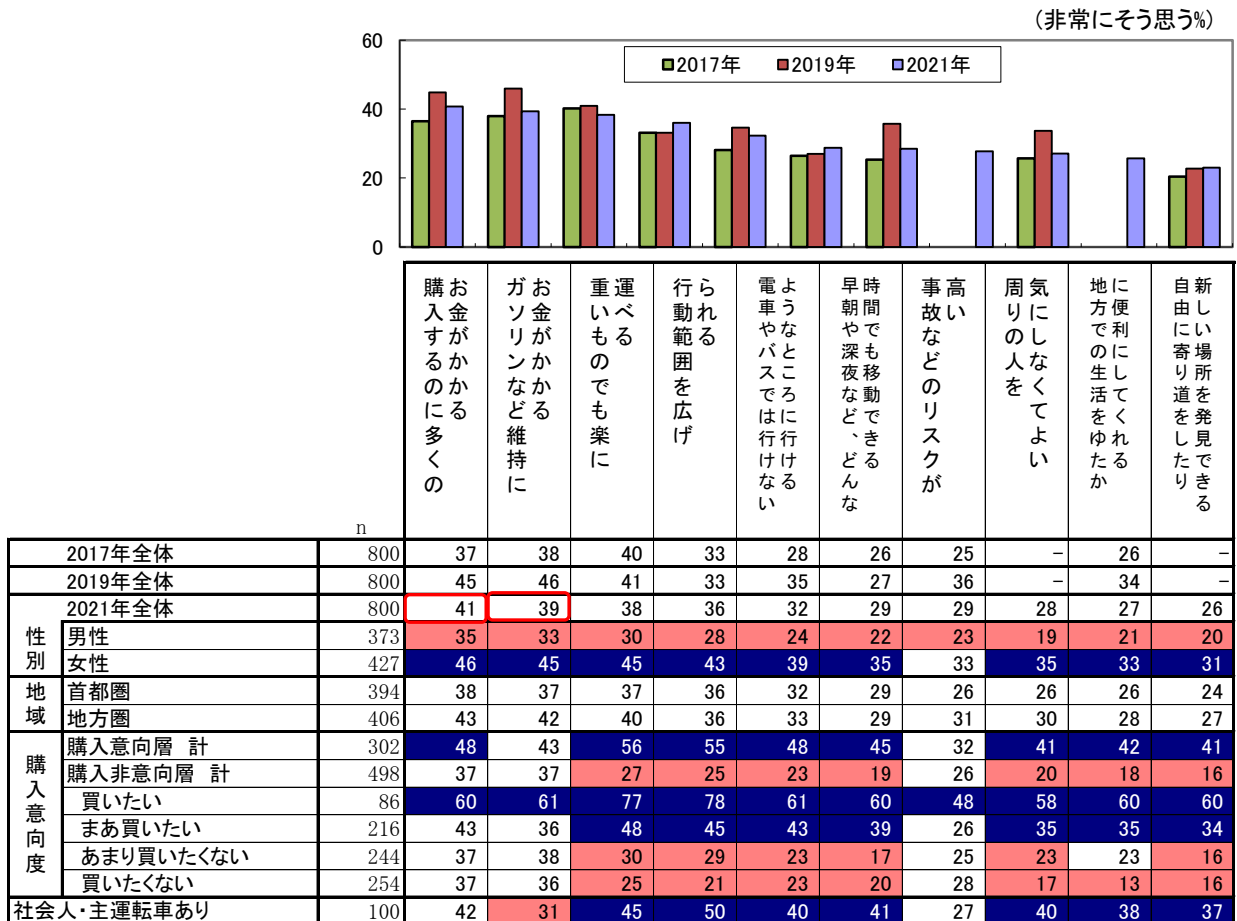
		n	社会人程に貯金が	出たたら貯金が	子供ができたら	結婚したら	魅力的な車なら	発売されたら	ある程度子供が	大きくなった子供が	社会人になっ、	時期にだけ早い	引越したら
2017年全体		366	55	14	10	4	3	-	5				
2019年全体		306	30	17	15	12	6	8	5				
2021年全体		302	36	17	16	12	7	5	5				
性別	男性	143	45	7	13	14	5	9	4				
	女性	160	28	26	19	10	8	2	6				
地域	首都圏	128	37	18	16	12	7	2	6				
	地方圏	175	36	16	17	12	7	8	4				
婚姻	未婚	237	43	15	18	12	2	6	2				
	既婚	65	12	22	12	12	26	1	14				

全体より+5ポイント以上の差 -5ポイント以上の差

買いたくない理由上位10項目【社会人・主運転車なし】



車についてのイメージ上位10項目【社会人・主運転車なし】



全体より+5ポイント以上の差

-5ポイント以上の差

(3) 保有形態に対する意識

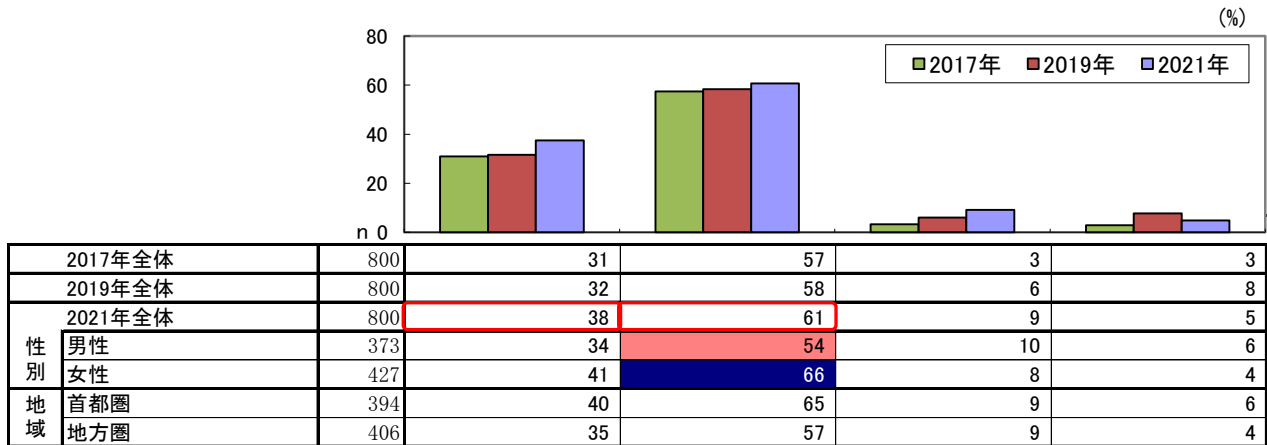
- 認知状況：「レンタカー」は約6割、「カーシェア」は4割弱。
- 利用経験：「レンタカー(個人で利用)」は4割強、「カーシェア(個人で利用)」は1割強。その他は1割未満。
- 利用意向：「レンタカー」は6割弱、「カーシェア」は約4割。

購入意向層では「レンタカー」8割弱、「カーシェア」6割弱、購入非意向層でも「レンタカー」4割強、「カーシェア」3割弱が利用意向あり。

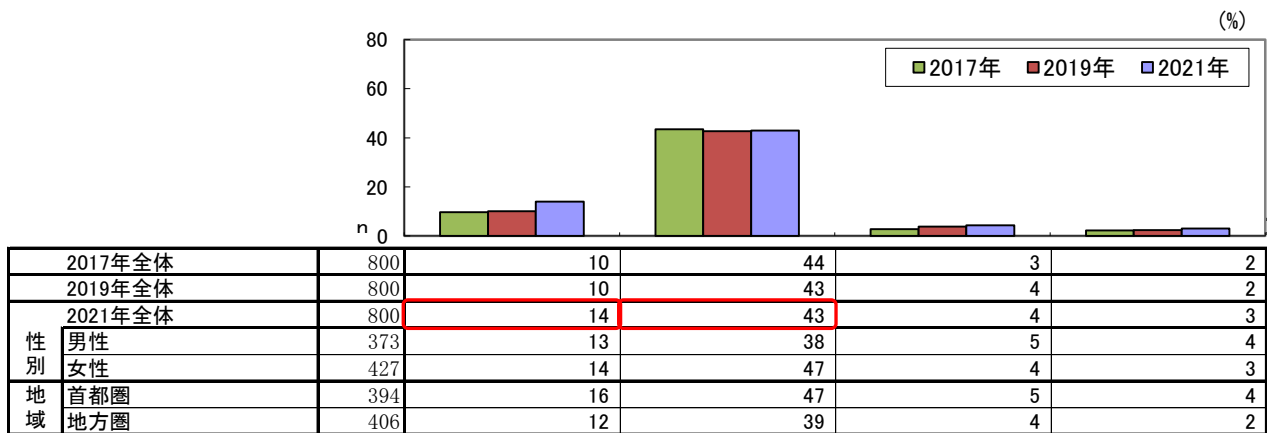
【社会人・主運転車なし】

カーシェア	レンタカー	個人間シェア	ライドシェア
-------	-------	--------	--------

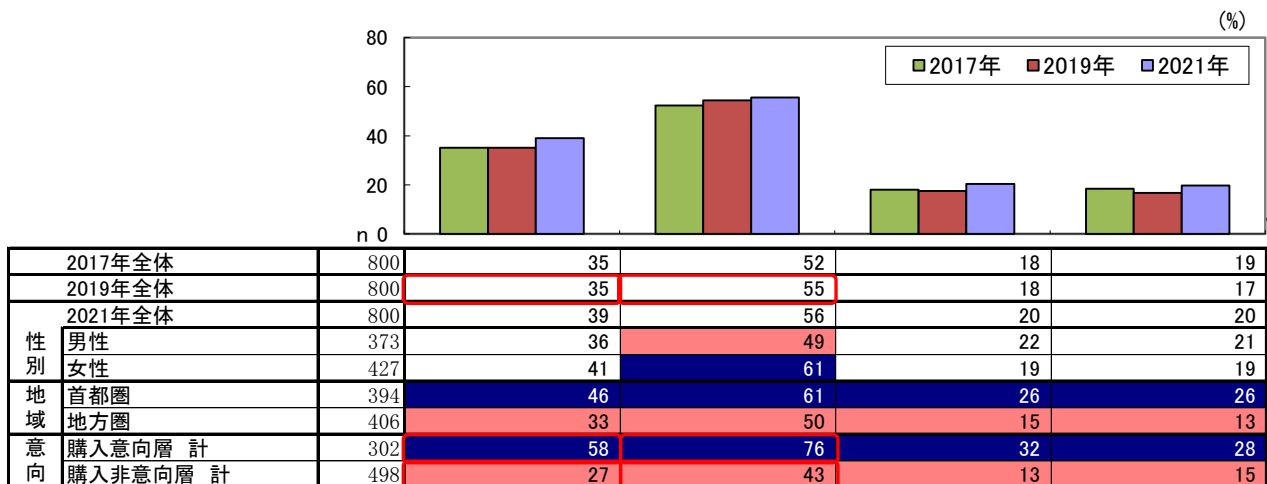
認知状況(名前と特徴を知っている)



利用経験(現在利用している+過去に利用したことがある)計



利用意向(積極的に利用する+機会があれば利用する)計



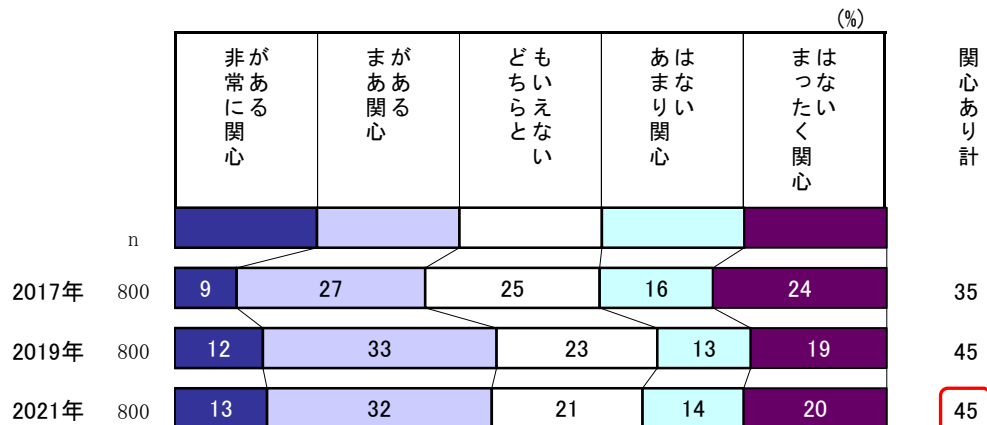
■ 全体より+5ポイント以上の差   
 ■ -5ポイント以上の差

(4) 自動運転車に対する意識

●自動運転車関心度：関心がある計(非常に+まあ)は4割強と前回と同等。

- ・車関心層、車購入意向層では「関心がある」は7割前後と高い。
- ・自動運転車に関心がない理由は「生活に必要なない」「販売価格が高い」「安全面で不安」が上位。

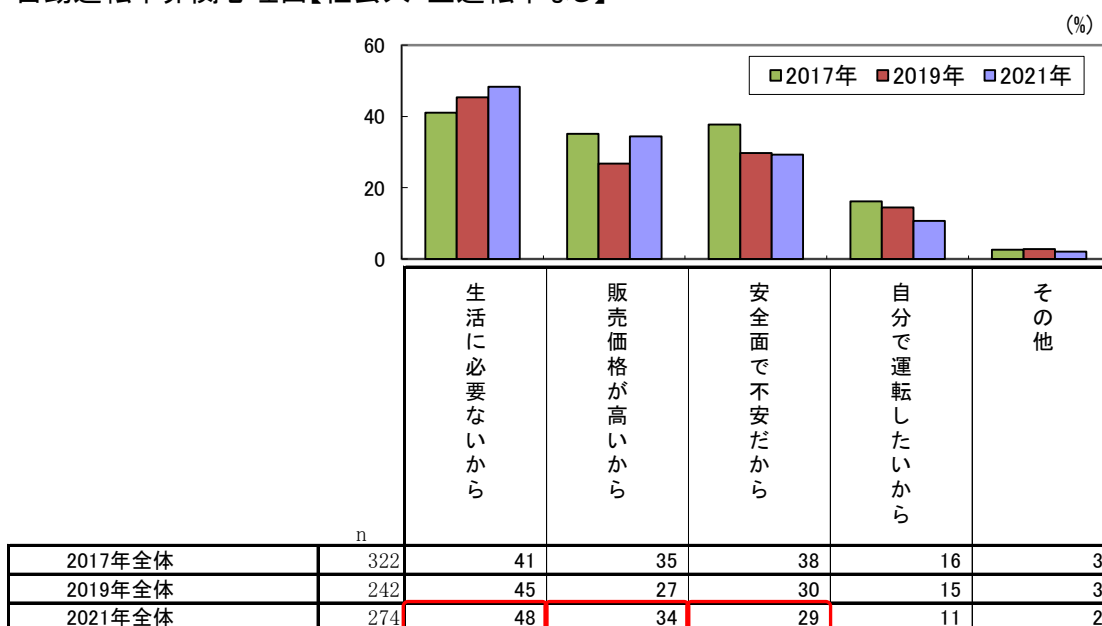
自動運転車関心度【社会人・主運転車なし】



属性	n	非常に関心がある	まあ関心がある	どちらでもない	あまり関心がない	まったく関心がない	関心あり計
2021年全体	800	13	32	21	14	20	45
性別							
男性	373	15	26	23	13	24	41
女性	427	11	37	20	16	17	48
地域							
首都圏	394	14	34	19	13	20	48
地方圏	406	12	29	23	16	20	42
車関心							
関心層計	315	24	49	17	5	5	74
非関心層計	485	6	20	24	20	30	26
意購向入							
購入意向層計	302	22	46	17	8	7	68
購入非意向層計	498	7	23	24	18	28	30
社会人・主運転車あり	100	37	31	16	10	5	68

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

自動運転車非関心理由【社会人・主運転車なし】





(5) 環境問題への関心と政策認知

- 社会人・主運転車なしの環境問題に関心ありは5割弱。「2050年カーボンニュートラル宣言」認知は6割強。「2035年までに新車販売で電動車100%」5割弱。社会人・主運転車ありに比べ、関心・認知は低い。

<環境問題関心度>

社会人・主運転車なしの関心あり計（非常に+まあ）は47%。

<「2050年カーボンニュートラル宣言」認知度>

社会人・主運転車なしは認知計（内容+言葉）65%。「内容認知」16%。

<「2035年新車販売で電動車100%」認知度>

社会人・主運転車なしは認知計（内容+言葉）47%。「内容認知」は1割未満。

地球環境問題への関心度

n	関心度				関心あり計	関心なし計
	非常に関心がある	まあ関心がある	あまり関心はない	まったく関心はない		
社会人・主運転車なし 800	10	37	31	22	47	53
社会人・主運転車あり 100	22	42	22	15	64	37

「2050年カーボンニュートラル宣言」認知度

n	認知度			認知計
	内容も含めて知っている	聞いたことはある	全く知らない	
社会人・主運転車なし 800	16	49	36	65
社会人・主運転車あり 100	30	49	21	79

「2035年までに新車販売で電動車100%」認知度

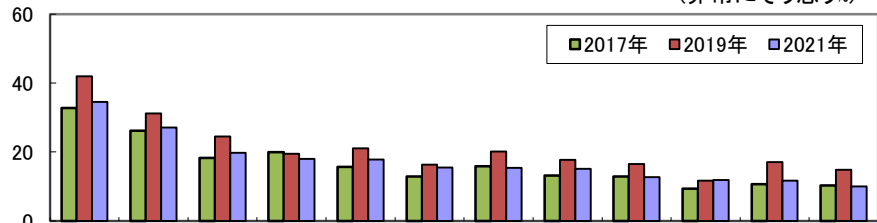
n	認知度			認知計
	内容も含めて知っている	聞いたことはある	全く知らない	
社会人・主運転車なし 800	9	39	53	47
社会人・主運転車あり 100	30	41	29	71

(6) 買い物についての意見

- 買い物についての意見の上位は「買い物でローンや借金はしたくない」「貯金が増えていくことが単純にうれしい」「自分の趣味に合ったものを買う」。

買い物についての意見上位10項目【社会人・主運転車なし】

(非常にそう思う%)



		n	借金 はしたくない	貯金 が増えていく ことが単純に うれしい	自分の 趣味や感性に 合ったものを 買う	欲しいもの はある	まずイン ターネット 商品は、	調べてみる お金の使う ことには	愛着がも てるモノ	貯めてから 買う	効率的に済 ませたい インターネット	生活する のに必要 なもの
2017年全体		800	33	26	18	20	16	13	16	13	13	9
2019年全体		800	42	31	25	20	21	16	20	18	17	12
2021年全体		800	35	27	20	18	18	16	15	15	13	12
性別	男性	373	26	20	19	17	15	15	15	15	13	14
	女性	427	42	33	21	19	20	16	16	15	13	10
地域	首都圏	394	36	26	18	17	19	15	17	13	13	12
	地方圏	406	33	28	21	19	17	16	14	17	13	12
車 関 心	関心層 計	315	32	28	25	26	21	19	20	19	15	15
	非関心層 計	485	36	27	16	13	16	13	13	13	11	10
意 購 向 入	購入意向層 計	302	36	31	25	26	22	18	19	18	14	13
	購入非意向層 計	498	34	25	17	13	16	14	13	13	12	12

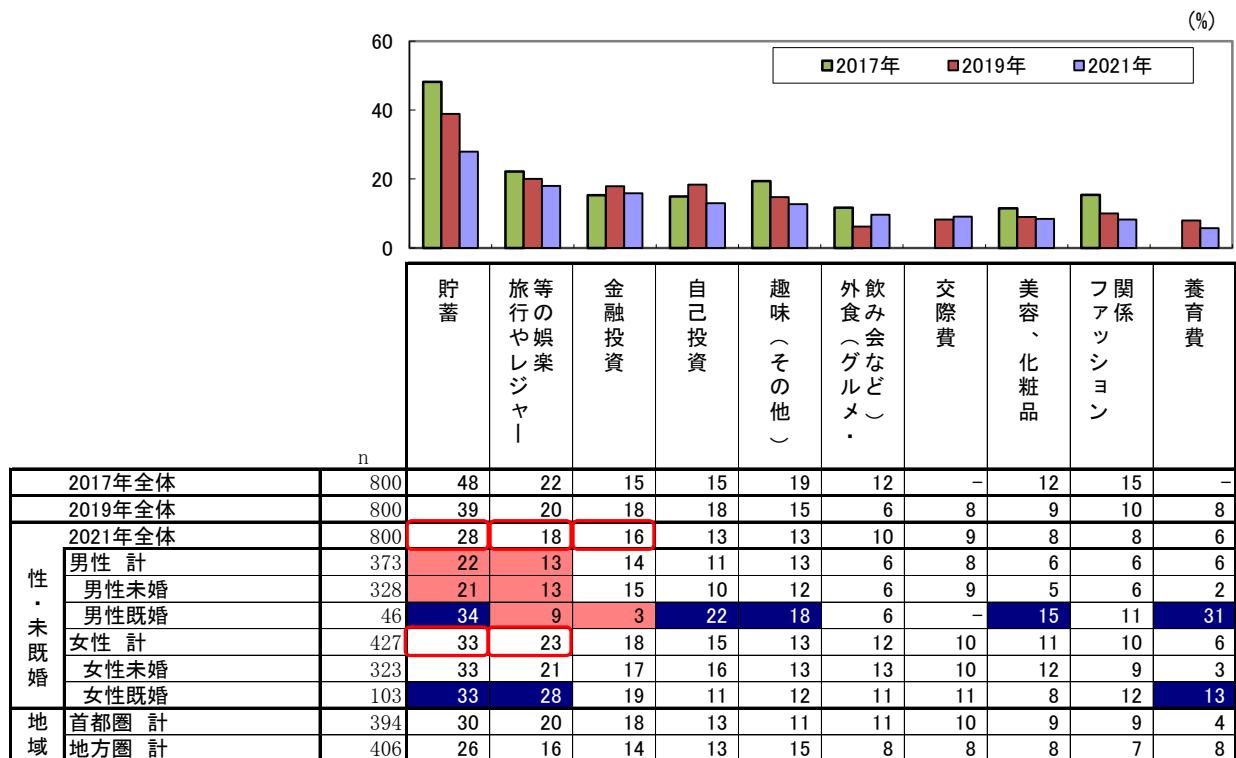
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

(7) 消費意向

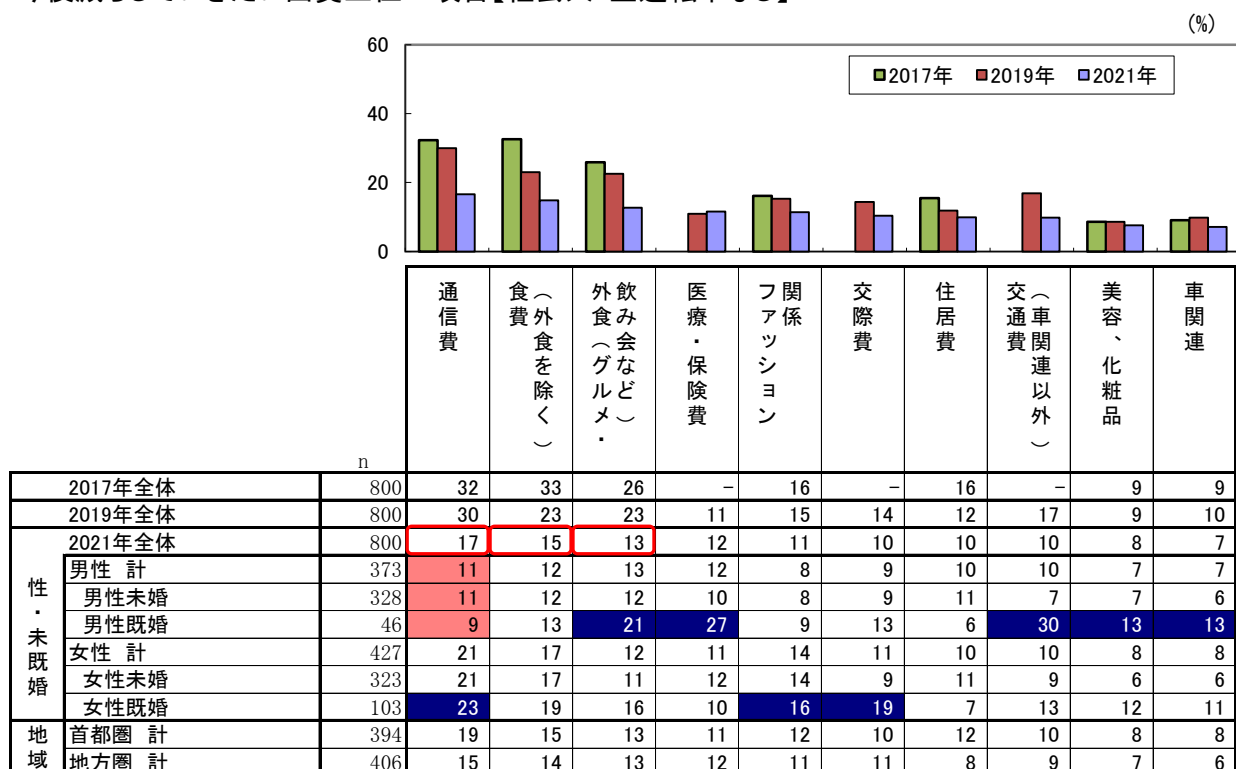
- 今後増やしていきたい出費は「貯蓄」「旅行やレジャー等の娯楽」「金融投資」、今後減らしていきたい出費は「通信費」「食費(外食を除く)」「外食(グルメ・飲み会など)」が上位。

男女別でみると、女性は男性よりも「貯蓄」「旅行やレジャー等の娯楽」を増やしていきたいと考えている。

今後増やしていきたい出費上位10項目【社会人・主運転車なし】



今後減らしていきたい出費上位10項目【社会人・主運転車なし】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

(8) コロナ感染拡大による生活変化

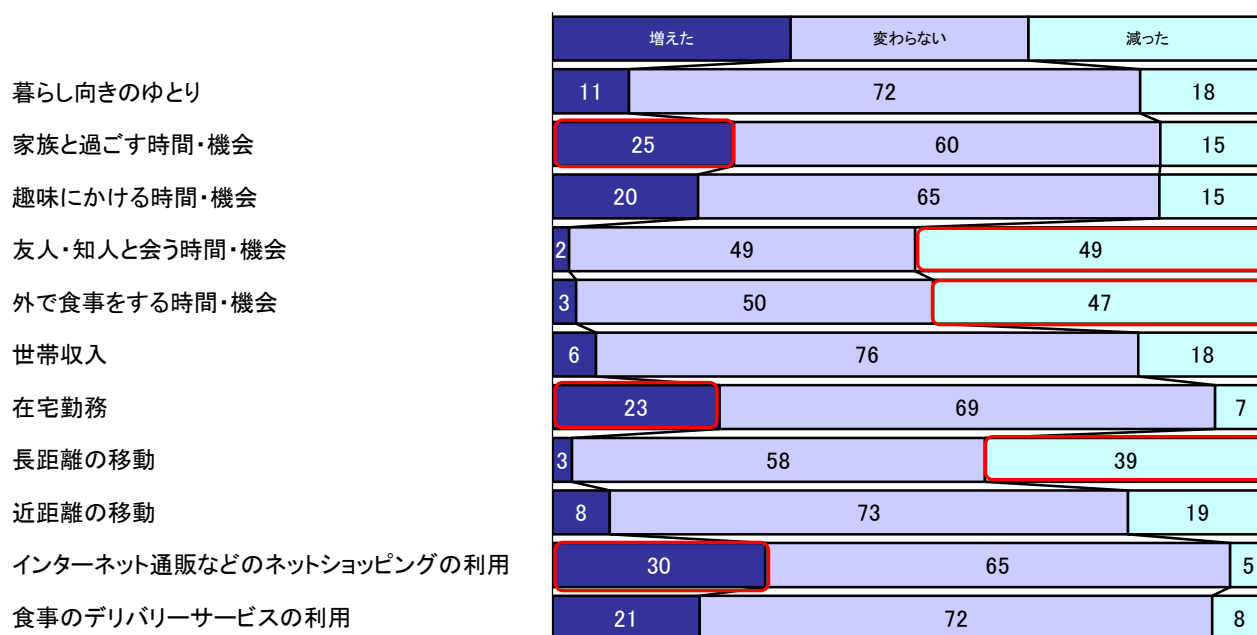
● 感染拡大により「**外出時間・機会**」「**友人・知人と会う時間・機会**」「**長距離移動**」が減少。  
合わせて、「**旅行**」「**アウトドア・レジャー**」「**帰省**」の長距離移動を伴う外出が減少。

<生活変化> 「ネットショッピングの利用」が3割増加。「家族と過ごす時間・機会」「在宅勤務」が続く。「友人・知人と会う時間・機会」「外出時間・機会」は約5割、「長距離移動」は約4割減少。

<外出頻度> 「日帰り旅行」「宿泊を伴う旅行」が4割強減少、「アウトドア・レジャー」「帰省」が3～4割減少。

新型コロナウイルス感染拡大前との生活比較【社会人・主運転車なし】

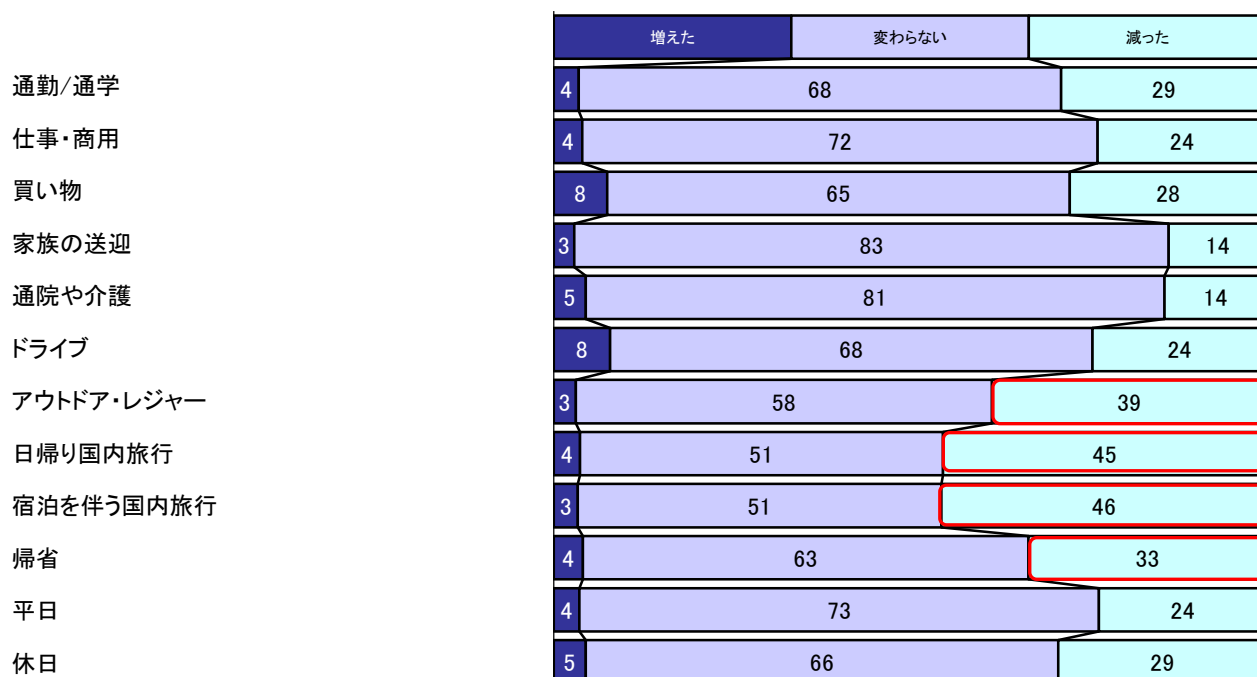
(%)



(n=800)

新型コロナウイルス感染拡大前との外出頻度比較【社会人・主運転車なし】

(%)



(n=800)