

2023年度

乗用車市場動向調査

2024年3月

一般社団法人 日本自動車工業会

まえがき

一般社団法人日本自動車工業会が、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2023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、2023年5月に新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが5類に移行したことから、コロナ後の価値観変化や行動変容に注視しました。さらに、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7項目をトピックとして取り上げ、分析を試みました。

- ① 次世代自動車への意識
- ② 次世代技術に対する意識
- ③ 高齢層分析
- ④ 若年層（非保有者）分析
- ⑤ 車の使用実態・ニーズの変化
- ⑥ 購入プロセスの変化
- ⑦ インフレによる乗用車市場への影響

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。

2024年(令和6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 本田技研工業株式会社)

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・車種別保有率	7
乗用車車種と車種排気量・駆動方式・ドア数の変化	7
乗用車車種の変化	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
月間維持費	18
維持費全体の負担感	19
各維持費の負担感	20
保有車の燃費	21
III 購入状況	
1. 購入形態と流入・流出構造	22
購入形態の変化	22
流入状況	23
流出状況	25
2. 前保有車の保有期間	27
前保有車の保有期間	27

3. 購入時状況と購入者意識	30
現保有車の購入決定者と購入きっかけ	30
購入したい車への考え方	31
車への価値観	32
自動車保有の利点	33
新車購入価格	34
新車購入方法	35

IV 今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間	36
今後の買い替え・保有意向	36
保有台数の意向	37
今後の保有を減らす理由	38
現保有車の保有予定期間	39
2. 購入意向	40
乗用車市場全体の構造変化	40
車体サイズに対する意向	41
エンジン(動力)タイプ意向の変化	42

■ 参考

統計情報	44
------------	----

V トピック

1. 次世代自動車への意識<訪問調査>	45
次世代自動車への意識の要約	45
次世代自動車の認知状況	46
次世代自動車の購入意向	48
次世代自動車の購入検討順位とその理由	50
次世代自動車の購入にあたっての懸念点	53
EVの一回充電時の希望走行距離	54
EVの許容充電時間	55
追加負担許容額 (EV)	56
補助金の認知	57
希望補助金額	58
補助金の懸念点	59
充電器設置状況・意向	60
充電器非設置意向理由	61
充電器希望設置場所	62

2. 次世代技術に対する意識<訪問調査>	63
次世代技術に対する意識の要約	63
運転を続ける上での不安点	64
車に対する要望	66
先進安全技術の装着意向	67
先進安全技術許容価格	68
自動運転車に対する意識	69
(1) 自動運転車関心度	69
(2) 自動運転車非関心理由	70
(3) 自動運転車に期待すること	71
(4) 自動運転車を活用したい場面	73
(5) 自動運転車技術への望み	75
(6) 自動運転レベル別購入意向	76
コネクティッドの利用意向	77
コネクティッド許容価格	78
3. 高齢層分析<訪問調査>	79
高齢層分析の要約	79
就業状況	79
経済状況	80
最寄りの施設までの徒歩での移動時間と手段	81
使用状況	82
運転に対する不安	83
車に対する要望	84
先進安全技術の装着意向	85
運転中止の理由	86
運転をやめる年齢	87
自主返納制度の利用意向	88
今後の買い替え意向	89
4. 若年層（非保有者）分析<WEB 調査>	90
若年層（非保有者）分析の要約	90
2年前からの生活・外出頻度の変化	91
環境問題への関心と認知	93
車非保有者の特性	94
(1) 免許保有状況	94
(2) 車関心・購入意向	95

(3) 非購入意向理由・非保有理由	96
(4) 車のイメージ・持ち方	97
(5) 自動車サービスの認知・経験・意向	98
(6) 自動車サービス活用意向場面	99
(7) 自動運転車に対する意識	100
5. 車の使用実態・ニーズの変化<訪問調査>	101
車の使用実態・ニーズの変化の要約	101
2年前と比べての移動手段の変化	102
2年前からの生活の変化	103
2年前からの外出頻度の変化	105
2年前からの自家用車の利用頻度の変化	107
今後1年の生活変化	109
今後1年の外出頻度	111
今後1年の自家用車の利用頻度	113
車の使い方と必要な装備・機能	115
6. 購入プロセスの変化<WEB調査>	117
購入プロセスの変化の要約	117
購入検討開始時期と検討車数	118
訪問店舗数と店舗訪問回数	119
購入時の情報取得状況	120
情報入手経路と重視した情報源	122
インターネット販売利用意向と利用意向理由	123
インターネット販売の非利用意向理由	124
7. インフレによる乗用車市場への影響<訪問/WEB調査>	125
インフレによる乗用車市場への影響の要約	125
物価高の影響で減らしたものなど	126
車関連出費	127
直近2年の購入検討状況	128
直近2年で購入を検討し、購入をやめた理由	129
現保有車の保有期間	130
保有期間が長くなる理由	131
車両価格高騰の認知と予算増額	133
車両価格高騰による購入時の影響	134

～ 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・高齢層・若年層世代特性把握について時系列での動きを捉えた。また、トピックとして車の使用実態・ニーズの変化、購入プロセスの変化、インフレによる乗用車市場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 : 2023 年 8 月 17 日～10 月 6 日 (2021 年度調査は 10～12 月に実施)

なお、トピック「若年層分析」「消費行動」にあたって、WEB 調査を追加実施した。

【若年層分析】	WEB 調査	【消費行動】	WEB 調査
社会人・主運転車なし	800 s	直近 5 年以内購入者	300 s
社会人・主運転車あり	100 s	直近 5 年以内購入意向者	100 s
大学生・主運転車なし	100 s	計	400 s
計	1,000 s		

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 2020 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	1,500	1,485	345	540	315	315
北海道	195	75	45	15	15	15	30
東北	300	45	90	30	60	30	45
関東	1,635	735	570	90	135	45	60
甲信越	165	30	45		45	30	15
北陸	90		45		15	15	15
東海	510	135	165	60	90	30	30
近畿	735	270	255	60	90	30	30
中国	240	75	90	15	15	30	15
四国	135		60	15	15	30	15
九州	495	135	120	60	60	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 本田技研工業株式会社

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
// トヨタ自動車株式会社
// 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、2023年および2022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、ヤリス、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。参考値として扱う(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。

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

2) 年収別分析軸(年収5分位)

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

今年度の年収5分位の平均年収および境界値(単位:万円)は下記のとおり。

全体	第1分位	第2分位	第3分位	第4分位	第5分位
559	162	330	489	677	1135
境界値	263.4	398.9	571.5	815.3	

*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約 8 割。保有期間平均は 7.2 年で 10 年超が 2 割強を占める長期保有傾向は継続。
- 平均月間維持費、維持費全体の負担感は上昇が継続。特に燃料代への負担感が 21 年度より大きく増加。非保有理由も維持費負担が上位。
- 「車の購入中止」「保有期間の長期化」の理由として景気の悪化、燃料価格高騰が増加しており、インフレが購入に影響。
- 車両の平均購入価格は 264 万円と 17 年度より上昇が継続。車両価格高騰は購入者の約 8 割が認知。車両価格が当初予算を 10 万円以上上回った場合、4 割の人のオプション・グレード選択に影響。
- 約 4 割は 2 年前（コロナ禍）より自家用車の利用が増加。一方、旅行やレジャー等の遠出の外出利用は 2 割超が減少。ただし、独身期や家族形成期は遠出の外出利用に増加の兆し。
- 保有車に占めるハイブリッド等次世代エンジンの割合は増加傾向が継続。購入検討順位 1 位とする割合はハイブリッド車（HV）が最も高いが、電気自動車（EV）の割合は継続的に上昇。EV 補助金制度の内容認知は 1 割強。
- 車のインターネット販売利用意向は約 2 割に留まる。非利用意向理由は「デザイン・サイズ」「装備・機能」「質感」が分からない点。一方、若い層や高価格帯車両保有層では利用意向は高い。

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 77.6%、乗用車複数保有率は 35.7%。地方圏小都市以下、家族成熟期では世帯保有率・複数保有率ともに高い。2 年前と比較した保有台数は殆どの世帯が変化無し。

- ・ 23 年度の乗用車世帯保有率は 77.6%。乗用車複数保有率は 35.7% (P1)。
- ・ 乗用車世帯保有率は地方圏中都市以下と、家族形成期～成熟期で 8 割を超え高い (P2・P3)。
- ・ 乗用車複数保有率は首都圏周辺および地方圏小都市以下、家族成熟期で 4 割を超える (P2・P3)。
- ・ 2 年前と比較した保有台数は「変わらない」が 9 割以上と高く、15 年度より大きな変化はなし (P5)。

2. 車種タイプ・車種別保有率

- 全体では軽乗用車の保有が 4 割弱を占め最も高く、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タイプが約 2 割を占め増加傾向が継続。

- ・ 車種では、「軽乗用車」が 4 割弱を占め、「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」の次世代エンジンが約 2 割を占め 15 年度より増加が継続 (P7)。
- ・ 「軽乗用車」は首都圏に比べ地方圏で高く、低年収層、家族形成期、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」の組み合わせが最も高い傾向が続く (P10)。

3. 非保有とその理由

- **非保有世帯の割合は首都圏中心部、低年収層、独身期、高齢期で高く、非保有理由は維持費負担が上位。**

非保有世帯の今後の購入意向は低水準が続くものの、独身期・家族形成期での購入意向、潜在的保有意向は高い。

- ・ 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。高齢期では「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 6%。独身期・家族形成期では購入意向は 1 割を超え高い (P13)。
- ・ 経済的問題などの制約条件が一切ない場合の保有意向は約 3 割。独身期～家族成長後期の半数以上で保有意向あり (P14)。

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

- **主運転の女性比率、高齢比率が上昇傾向。**

- ・ 主運転者の世帯ライフステージは、高齢期が 3 割強を占める。続柄は家計の中心者とその配偶者で 9 割以上を占める (P15)。
- ・ 主運転者における「女性」比率は約 5 割で、女性主運転者の平均年齢は上昇傾向 (P16)。

2. 使用状況

- **平均月間維持費、維持費全体への負担感は 17 年度より上昇が継続。特に「燃料代」への負担割合が 21 年度より大幅に増加。利用頻度や走行距離は 21 年度より減少。**

- ・ 主使用用途は「買物・用足し・他」が 4 割強で最も高い傾向が継続。21 年度より毎日利用や走行距離は減少 (P17)。
- ・ 平均月間維持費は 12,100 円と 17 年度より上昇が続く。特に家族成長前期・後期では 14,000 円を超え高い (P18)。
- ・ 維持費の「負担感大きい計」は 60%。「車検代」は約 8 割、「任意保険料」「燃料代」は 7 割以上が負担を感じており、「燃料代」は 21 年度より大幅に増加 (P19・P20)。

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、流入状況は「新車→新車」が 5 割弱。また、軽買い替え「軽→軽」が 21 年度より減少 (P23)。
- ・ 直近 2 年以内購入車でみると、流出状況は概ね同タイプ・クラス移行が中心。中古車歩留りは約 7 割 (P25)。

2. 前保有車の保有期間

- **保有期間は平均 7.2 年で、10 年超が 2 割強を占める。新車の平均保有期間は 7.7 年で、中古車に比べ 1.5 年長い。**

- ・ 前保有車の平均保有期間は 7.2 年、10 年超の長期保有車は 2 割強。
前保有新車では平均保有期間は 7.7 年、前保有中古車では平均保有期間は 6.2 年 (P27)。

3. 購入時状況と購入者意識

- **購入のきっかけは前保有車の経年変化が上位。購入したい車への考え方では「燃費のよい車」「経済性に優れた車」が 21 年度より増加となり、平均購入価格は 264 万円と 17 年度より上昇傾向が続く。**

- ・現保有車の購入決定者は主運転者が77%。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(P30)。
- ・購入したい車への考え方は「走行時の操作性が高く、運転しやすい車」「長距離を走行しても疲れが少ない車」が9割超。「多少価格が高くても燃費のよい車」「経済性に優れた車」は21年度より5pt以上増加(P31)。
- ・購入価格は「301万円以上」が4割弱。平均購入価格は264万円で、17年度より上昇が続く(P34)。
- ・購入方法は「現金一括で購入した」が58%で最も高く、特に首都圏周辺、高齢期で7割前後と高い(P35)。

IV 今後の保有・購入動向

1. 保有意向と保有期間

- 減車意向が増車意向を上回る傾向は継続。減車意向は低年収層、高齢層で高く、主に身体及び経済面が要因。また、経済的な要因として「ガソリン・駐車場代」は21年度より大きく増加。

- ・今後の買い替え予定は、「買い替える時期は未定」が6割強、「今後5年以内に買い替える予定」は2割。「自動車の保有をやめる予定」は1割で、低年収層、高齢期では2割前後と高い(P36)。
- ・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。低年収層、高齢期は約2割が減車意向(P37)。

減車意向の理由は、身体的及び経済的要因。また、「ガソリン・駐車場代」は21年度より増加(P38)。

2. 購入意向

- 同クラス・同サイズ意向が高い傾向が継続。ダウンサイズ意向は21年度より微減。次世代エンジン意向は5割弱で大きな変動はないものの、大・中型車で電気意向が増加。

- ・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(P40)。
- ・車体サイズ意向では同サイズ意向が約7割で中心。ダウンサイズ意向は21年度よりやや減少(P41)。
- ・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%で21年より大きな変動はなし。買い替え予定車車種別において、大・中型車で「電気(EV)」の意向が21年度より増加(P42・P43)。

トピック分析

V トピック

1. 次世代自動車への意識

- 次世代自動車の中で購入検討順位1位とした割合は「ハイブリッド車(HV)」が最も高いものの、「電気自動車(EV)」を購入検討順位で1位とした割合は継続的に上昇。懸念点は引き続き「車両価格」「航続距離」「充電時間」。

- 「ハイブリッド車(HV)」「電気自動車(EV)」の認知率が6割以上で21年度より上昇。

- ・「HV」「EV」ともに男性、次期意向車車両価格300万円超での認知率が約7割以上と高い。

- 次世代自動車の購入検討順位で1位とした割合は「HV」「EV」「プラグインハイブリッド車(PHV)」の順で高く、「EV」を1位とした割合は継続的に上昇。

- ・「EV」は高齢期で意向が高く、独身期の意向は21年度より10pt以上増加。

- ・「EV」を1位にした理由は、「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」「最先端の技術を取り入れた車」。
- 各次世代車の懸念点では「車両価格」が最も高い。「EV」はその他に「1回の充電での走行距離が短い」「充電するのに時間がかかる」が3割を超える。
- EVの希望走行距離は仕事・日常で平均180km程度。レジャーでの使用時は280km程度を希望。
- ・次期意向車が次世代自動車の場合は、ガソリン・ディーゼル車に比べ長距離を希望。
- EVの充電時間は保管場所では2時間以内、外出先の急速充電では30分以内、外出先の普通充電では60分以内であれば7割以上が許容。
- 欲しい車がEVになった場合の追加負担許容額は「10万円以内」までなら5割強が許容。
- ・次期車車両価格が高いほど追加負担許容額は増加。次期車車両価格401万円以上では、平均で31万円までを許容。

●「補助金制度」の認知は6割強。内容認知は1割強に留まる。「申請のわかりにくさ」が利用にあたっての懸念点。

- 補助金の認知率は6割強で、内容認知は1割程度。補助金額は「50万円」までを3割強が、「100万円」までを7割強が希望。懸念点は「申請のわかりにくさ」が半数以上。
- ・女性、男女18～29歳では「制度の存在を知らなかった」が5割を超え高い。
- ・次期車車両価格が高いほど希望補助金額が高く、次期車車両価格401万円以上では、平均95万円を希望。
- ・補助金の懸念点は「申請がわかりにくい」が5割強で最も高い。次いで「登録後にしか受け取れない」「国の補助金は予算上限に達した段階で受付終了になる」。

●自宅への充電器設置はほとんどなく、非設置理由は「設置費用」と「設置スペース」。充電器設置希望場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」。

- 充電器の設置状況は4%。設置意向は3割強。充電器非設置意向理由は「設置費用がかかる」「設置するスペースがない」が約5割以上。充電器設置希望場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」を約5割以上が希望。
- ・持ち家一戸建て、次期意向車が次世代自動車の人の設置意向は約4割と高い。
- ・戸建以外の住居形態では「設置するスペースがない」「電源の確保ができない」が理由として高い。

2. 次世代技術に対する意識

□先進安全技術

●運転を続ける上での不安を解消するための運転支援技術の装着意向が高く、特に高齢になるほど高くなる傾向。

- 運転を続ける上での不安は「注意力が低下」「視力が低下」「反応速度が低下」。
- ・男性、女性とも60代以上では8割以上が何かしらの不安を抱えている。
- 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。
- ・男性60代以上では先進安全技術搭載の希望が高い。
- 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」が継続して上位。上位装備のいずれも装着意向が

21 年度より増加。

- ・「衝突被害軽減ブレーキ」は首都圏中心部・地方圏大都市での装着意向が高い。
- 先進安全技術許容価格では 10 万円超のコストを許容する人は 5 割弱で、21 年度より増加。
- ・首都圏中心部・近郊は 5 割以上が 10 万円超を許容。

□自動運転車

- 自動運転車の関心度と「レベル 3(条件付運転自動化)以上」を望む割合の増加が継続。技術面の不安はあるものの、安全性が高まることを期待。
- 自動運転車関心層は引き続き増加が継続し 5 割弱。
- ・首都圏中心部、年収第 5 分位での関心度が 5 割を超え高い。
- 非関心理由は「安全面で不安」「自分で運転したい」が上位で、安全面での不安は 21 年度より増加。特に高齢女性で不安が高い。
- 自動運転車に期待することは「安全性が高まる」「利便性が向上する」「渋滞が緩和される」。
- ・男性 70 歳以上では「安全性が高まる」が 21 年度より 10pt 以上増加し期待が高い。
- 「レベル 3 以上」を望む割合は 5 割弱で増加傾向。
- ・独身期・家族形成期・家族成長前期では「レベル 5」を望む割合が高い。

<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

- 有料でも利用意向の高いサービス・機能は「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」。
- ・独身期では、ほとんどのコネクティッドサービスで有料の利用意向が高め。
- ・利用意向者の価格許容は「～年間 1 万円まで」が 7 割弱。

3. 高齢層分析

- 高齢運転者の買い替え中止予定や自主返納制度利用意向は減少しており、運転中止年齢は高齢化。身体的衰えを「先進安全技術」でカバーし、運転を継続したいと考えている。
- 60 歳以上主運転者は高齢になるほど年収は少ないものの資産は持っており、非保有世帯に比べ年収、資産ともに多い。
- ・世帯年収は 60 歳以上では 50 代に比べて 290 万円程度少ないものの、資産は 300 万円程度多い。
- 60 歳以上主運転者が感じている運転に対する不安の上位は、「注意力が低下」「反応速度が低下」「視力が低下」。
- 装着意向の高い技術上位は、「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」。いずれの装備も装着意向が 21 年度より大きく増加。
- 60 歳以上主運転者の運転中止年齢は 21 年度より高齢化。
- 60 歳以上の 7 割弱が自主返納制度の利用意向あり。利用意向は 21 年度より減少。

-今後、保有を中止予定の人は21年度より減少し2割程度で、買い替え予定と同程度。

4. 若年層（非保有者）分析

●若年層車非保有者の車への関心度、購入意向はともに21年度より減少。車の持ち方では、公共交通機関で十分という意見が半数程度を占める。自分専用車の保有意向は2割弱。また、若年層車非保有者のうち、SDGs・CN関心層は車への関心・購入意向が高く、自動車サービスや自動運転車への受容性が高い点が若年層車保有者と類似。

-若年層における生活の変化では「友人・知人と会う時間・機会」「暮らし向きのゆとり」で「減った」の割合が「増えた」に比べ高い。

-「SDGs」「CN（カーボンニュートラル）」の関心度は4割台、認知度は8割程度。いずれも、社会人・主運転車ありに比べ、関心・認知は低い。

-免許保有は約8割。免許非保有のうち、取得意向は2割弱。

・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。

・免許不要理由は「生活上不要」や「事故が怖い」が上位。

-車に関心ありは4割弱。車購入意向ありは3割強で、ともに21年度より減少。

SDGs・CN関心層は車への関心・購入意向ともに高い。

但し、SDGs関心層では「ガソリン等の維持費」を懸念。

・買いたくない理由は「買わなくても生活できる」「運転に自信がない」「お金は車以外に使いたい」。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「ガソリンなど維持にお金がかかる」「購入するのに多くのお金がかかる」が上位。「ガソリンなど維持にお金がかかる」は21年度より増加となり、SDGs関心層で5割弱と高い。

-車の持ち方は公共交通機関で十分という意見が半数程度を占め、自分専用車の保有意向は2割弱。

-自動車サービスの認知・経験・意向はレンタカー、タクシー配車サービス、カーシェアの順で高い。SDGs・CN関心層はいずれのサービスに対しても受容度が高い。

・SDGs・CN関心層では「レンタカー」で約6割、「タクシー配車サービス」で6割弱、「カーシェア」で5割弱の利用意向がある。

-自動運転車の関心度は21年度より減少し、非関心理由は「販売価格」や「生活に必要な」「安全面の不安」が挙がる。

但し、車関心層、車購入意向層、SDGs・CN関心層の関心度は6割前後と高い。

・非関心理由「販売価格が高いから」は4割で19年度より増加傾向が継続。

次いで「生活に必要ないから」「安全面で不安だから」が3割以上で上位。

5. 車の使用実態・ニーズの変化

●自家用車の利用は2年前と比べ約4割が増加と回答。特に地方圏小都市で増加。

一方、首都圏中心部では「所有している自転車」の利用が増加。

2年前と比べ収入、暮らし向きのゆとり、遠出の外出は2割超が減少。

今後1年も同傾向が見込まれる。特に高齢期では収入、長距離の移動の減少見込みが高いものの、独身期や家族形成期では遠出の外出での自家用車利用に増加の兆しが見られる。

●移動手段以外の今後の車の利用ニーズでは「災害時の避難場所・充電」が高く、居住性を高める装備や電源・Wi-Fiが求められている。

□移動手段の変化

- 増えた、減った移動手段ともに「自家用車」が最も高い。
地方圏小都市では「自家用車」、首都圏中心部では「所有している自転車」の利用が増加。
- 増えた移動手段は「自家用車の利用」が38%で最も高く、特に地方圏小都市で増加した割合が高い。「所有している自転車の利用」は首都圏中心部で増加した割合が高い。
- 減った移動手段は「自家用車の利用」が21%で最も高い。

□2年前からの変化

- 生活変化では「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」等の経済面、「友人・知人と会う機会」「外食の機会」「長距離の移動」等の行動面での減少がみられる一方で、「ネットショッピングの利用」は増加が目立つ。
外出頻度・自家用車利用頻度では、旅行やレジャー等の遠出の外出が2割超減少し、特に高齢期での減少が顕著。
- 「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」「長距離の移動」が減った割合は3割前後、「暮らし向きのゆとり」が減った割合は2割超で「増えた」割合を10pt以上上回る。
- 「ネットショッピングの利用」の増加は都市部や独身期～家族成長後期で目立ち、「世帯収入」「長距離の移動」「外で食事をする時間・機会」の減少は高齢期で目立つ。
- 外出頻度、自家用車の利用頻度ともに「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」といった遠出の外出で「減った」割合が2割を超える。
特に高齢期では「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」が3割を超え高く、全体と比べても高い。

□1年後の変化

- 今後一年も「世帯収入」「長距離の移動」の減少見込みは高く、ネットショッピングの利用は増加見込みが高い。
外出では、「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」「ドライブ」等の遠出の外出が引き続き減少する見込みで、特に高齢期で顕著。
但し、独身期、家族形成期では遠出の外出での自家用車利用は増加の兆し。
- 「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」「長距離の移動」は今後も減少見込みが2割以上と高い。一方で、「ネットショッピングの利用」は今後も増加の見込みが2割弱と高い。
- 外出頻度・自家用車の利用頻度では、「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」「ドライブ」等の遠出の外出は3割弱が減る見込み。
減少の見込みは高齢期で高いものの、独身期、家族形成期では「増える」見込みが高い。

□車の使い方と必要な装備・機能

- 利用経験では「ワークスペース（趣味）」が最も高く、小型・ステーションワゴンユーザーでの意向が高い。今後の利用意向では「災害時の避難場所・充電」が最も高く、3列シートミニバン・SUVユーザーで特に高い。「災害時の避難場所・充電」においては、居住性を高める装備や電源・Wi-Fiを必要としている。
- 「ワークスペース（趣味）」での利用経験・利用意向は高く、小型・ステーション

ワゴンユーザーで特に高い。「災害時の避難場所・充電」は意向が最も高く、3列シートミニバン・SUVユーザーで特に高い。

- ・今後意向の高い「災害時の避難場所・充電」では、居住性を高める装備や電源、Wi-Fiを希望。

6. 購入プロセスの変化

- 購入時、登録車ユーザーは軽自動車ユーザーに比べ店舗訪問率が高く、多くの情報入手。購入時の情報源は「販売店・ディーラー」「メーカー公式サイト」が多く、重視度も高い。

一方、インターネット販売の利用意向は全体で2割程度ではあるものの、若い層や車両価格が高い層では利用意向が高い傾向。

□購入プロセス

- 購入までの検討期間は平均5.0ヶ月、比較検討車数は平均2.1台、平均訪問店舗数は1.6店舗、店舗への平均訪問回数は2.6回。

登録車ユーザーは軽自動車ユーザーに比べ、店舗訪問頻度が高い。

- ・購入車両価格が高い人ほど検討期間が長くなり、店舗訪問回数も増加。

- 情報入手率は「車両価格」が最も高く、訪問前・訪問時・訪問後とも上位にあがる。

軽自動車ユーザーは登録車ユーザーに比べ、各種情報入手率が低い。

<店舗訪問前>「デザイン・スタイル」「車両価格」が5割以上で上位。

<店舗訪問時>「室内・荷室のゆとり」「乗り心地」「車両価格」が6割前後で上位。

<店舗訪問後>「オプション」「車両価格」が3割弱で上位。

- 各情報の入手経路は「販売店・ディーラー」「メーカー公式サイト」が高い。

- ・情報入手経路は「販売店・ディーラー」が6~7割。

次いで「メーカー公式サイト」が2~4割。

- ・各情報の重視度は世帯年収が低いほど「販売店・ディーラー」が、世帯年収が高いほど「メーカー公式サイト」が高い傾向。

□インターネット販売利用意向と意向理由

- インターネット販売の利用意向は約2割。若い層や車両価格が高い層ほど利用意向が高い。利用意向理由は「時間の制約が無い」「気軽」な点。非利用意向理由は「デザインや車体サイズ」「装備や機能」「細部」が見られない点。

<利用意向理由>

「時間を気にせず利用できるから」、「価格・デザインのシミュレーションが手軽にできるから」が上位。

<非利用意向理由>

実物をみないと「デザインや車体サイズ」「装備品や機能」「細部の質感」が分からない点が上位。

70代では上位項目の他、「購入時に分からない点を、直接聞いたり、アドバイスをもらえないから」「価格交渉ができないから」が上位。

7. インフレによる乗用車市場への影響

- インフレによる乗用車市場への影響としては、「車関連出費」を減らした人が1割程度。「車の購入中止」「保有期間の長期化」の理由として景気の悪化、燃料価格高騰が増加。

□物価高による影響

- 車関連出費は1割強の人が「物価高の影響で減らした」と回答。2割強の人が「負担」「今後減らしたい」と感じている。
- ・車関連支出を「負担に感じている」割合は家族形成期～家族成長後期で3割前後と高い。
- ・車関連支出を「今後減らしていきたい」割合は男性70代以上、女性60代以上で3割前後と高い。

□車の購入・保有期間への影響

- 車の購入中止・保有期間長期化の理由では「車両価格高騰」「資金不足」が高く、景気の悪化が進行しているという意識が強い。
- ・直近2年で購入を検討した人は47%で、そのうち「検討したが車の購入をしなかった」人は4%。非購入の理由は「車両価格が上昇し、購入予算では買えなかった」「個人的な事情や身の回りの環境などの変化」「景気の悪化」が3割前後で上位。「景気の悪化」「燃料価格の高騰」は19年度より大きく増加。
- ・現保有車の保有期間は「長くなると思う」人が約4割。理由は「資金の余裕のなさ」が4割弱で最も高い。次いで「景気の悪化」が3割弱で21年度より大きく増加。

●車両価格高騰は購入者の約8割が認知しており、当初予算を増加して対応。

- 10万円以上予算を上回った場合、4割の人はオプション・グレードや支払方法に影響。
- ・購入時、約8割が車両価格高騰を認知。車両価格が高いほど認知率が高い傾向。
- ・当初予算からの増額は「+30万円以上」が43%。平均増額は28.3万円。車両価格が高いほど平均増額が高い傾向。
- ・予算増額の影響は「オプションやグレードを見直して買いたい車を購入した」が1割程度で最も高いものの、「特に影響はなかった」が7割弱。
「+10万円以上」の増額では4割前後の人が購入時に何かしら影響を受けた。

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

●23年度の乗用車保有率は77.6%、乗用車複数保有率は35.7%。

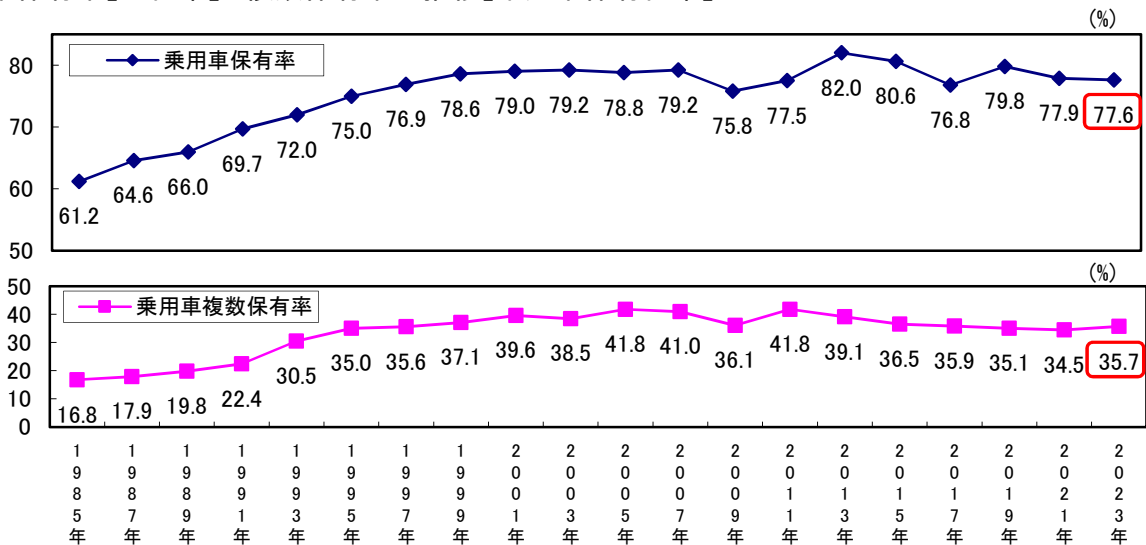
<乗用車保有率*>「乗用車のみ保有」世帯は7割強で21年度より変化なし。

<乗用車複数保有率*>「乗用車2台」保有は約3割で変化なし。

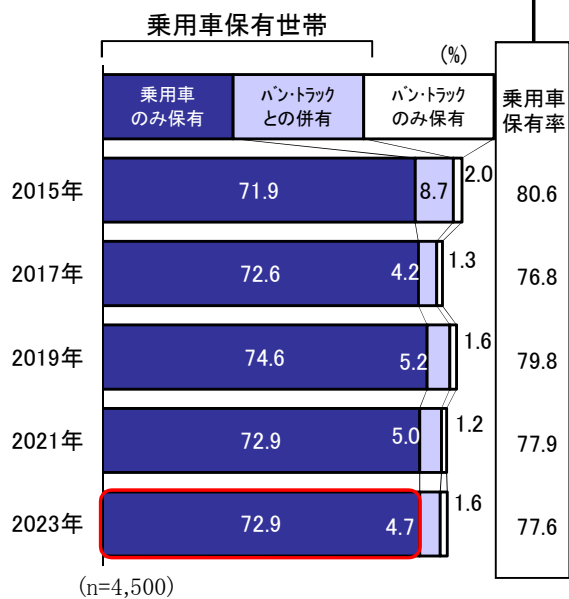
<四輪車複数保有率*>23年度は30.4%。

※2013年から標本抽出方法を変更。詳細は i ~ ii 頁参照。

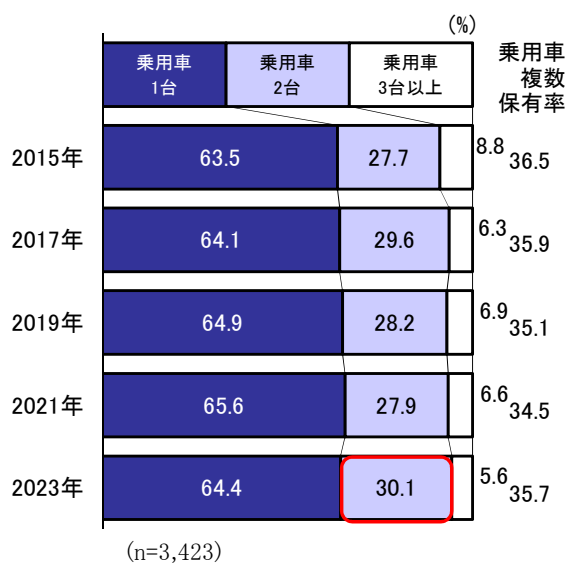
乗用車保有率【全世帯】と複数保有率の推移【乗用車保有世帯】



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)

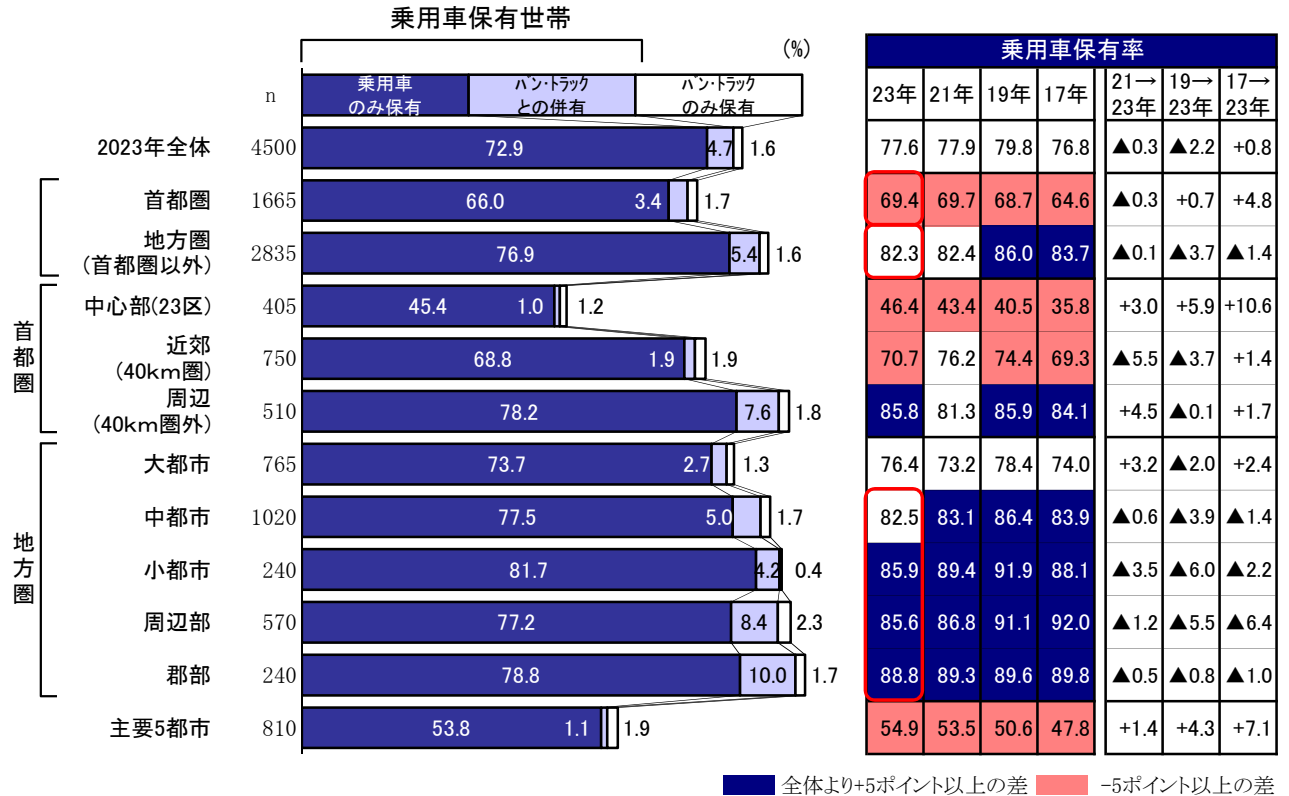
●保有率は首都圏で69.4%、地方圏82.3%。

●複数保有率は首都圏で26.3%、首都圏周辺で48.9%、地方圏で40.2%。

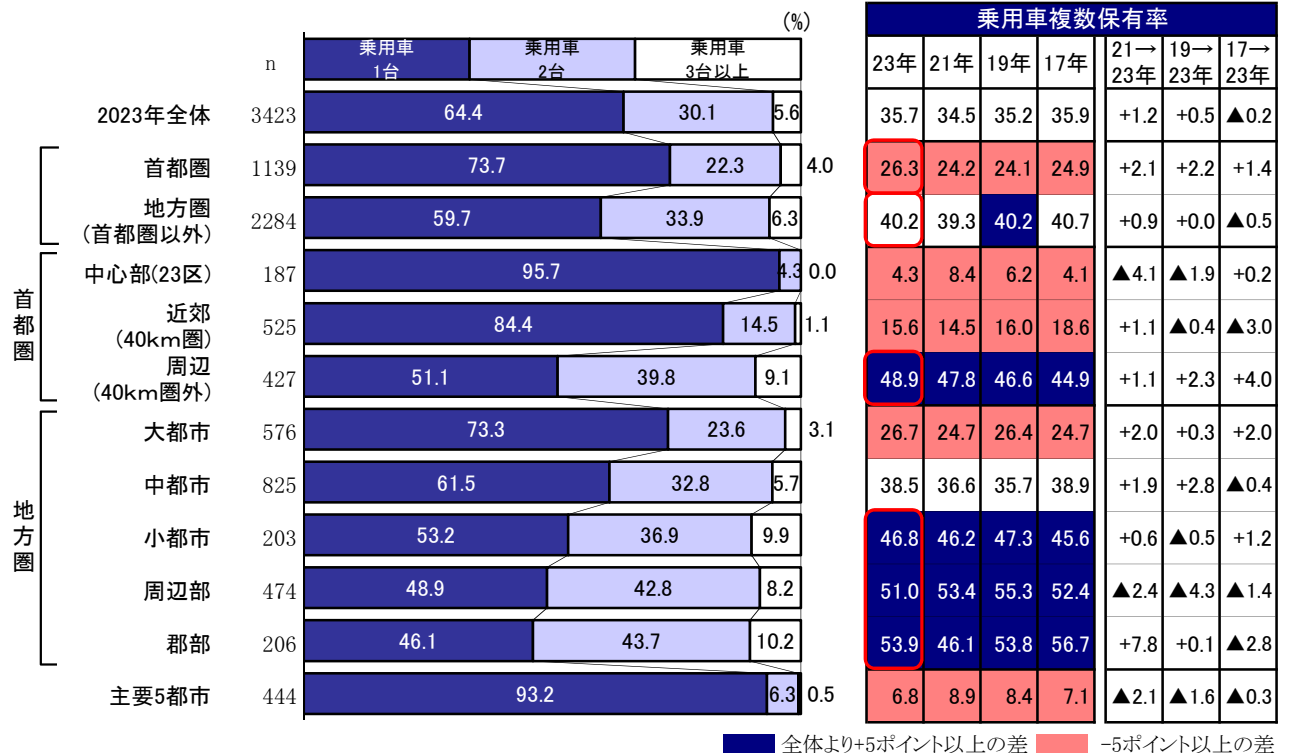
<乗用車保有率>地方圏中都市以下では保有率は8割を超える。

<乗用車複数保有率>首都圏周辺及び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。

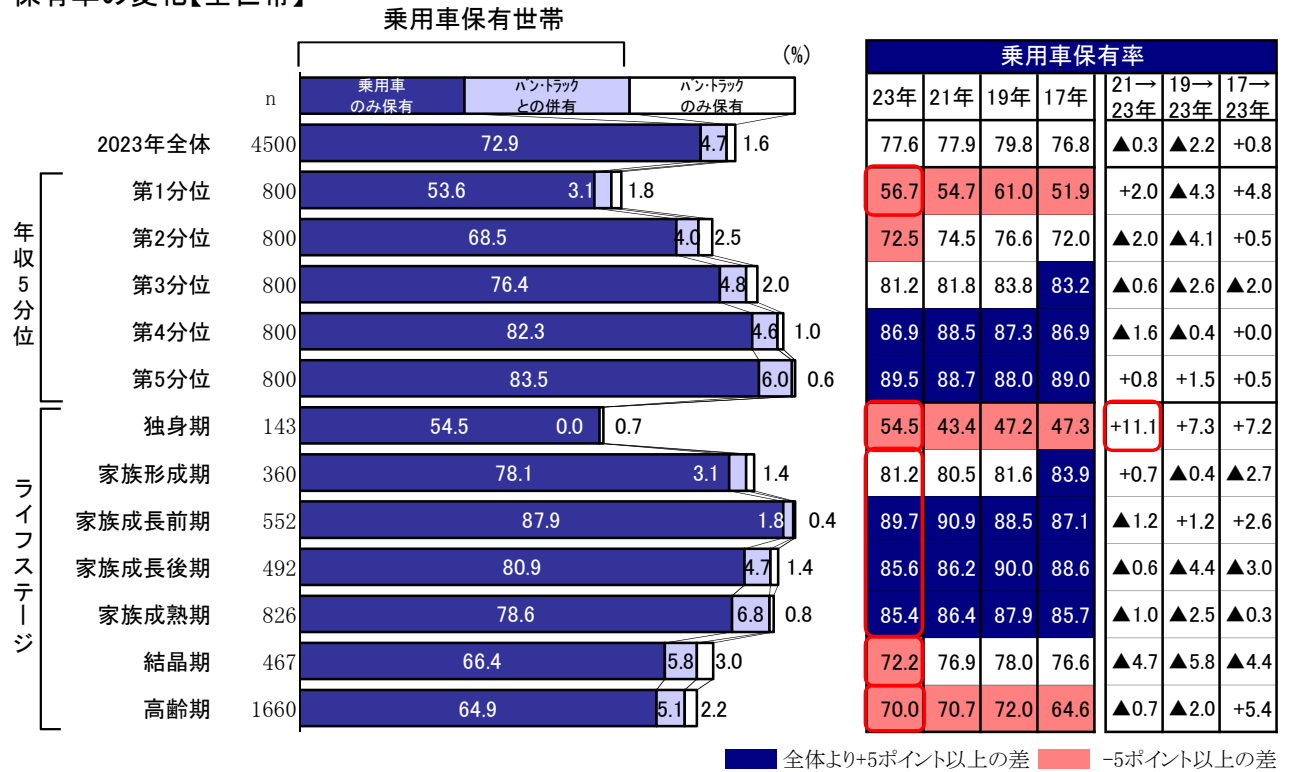
乗用車世帯保有率の動向(年収・ライフステージ別)

●乗用車保有率、複数保有率とも低年収、独身期及び高齢期で低い。

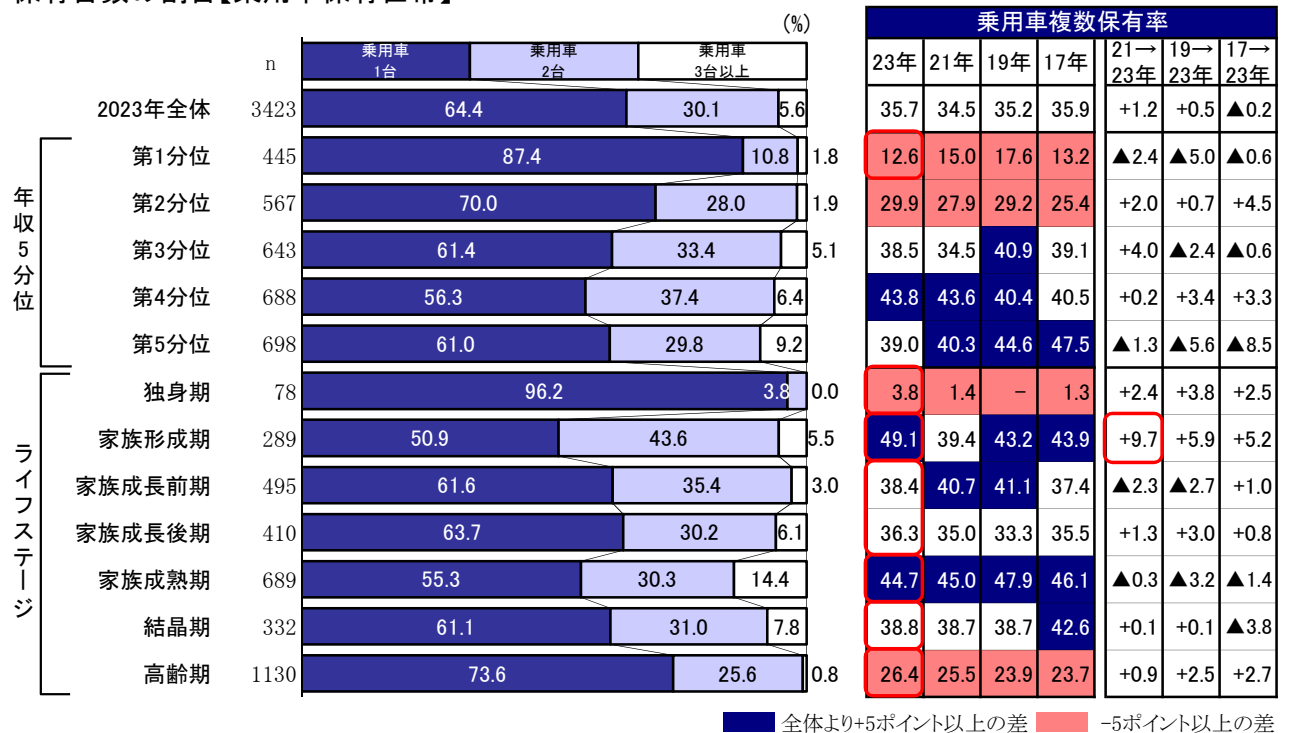
<保有率> 年収5分位別でみると年収が低くなるほど保有率が低下し、年収第1分位では6割未満。
 ライフステージ別でみると独身期は21年度より10pt以上増加し5割強、家族形成期～
 家族成熟期は8割以上、結晶期は7割強、高齢期は7割。

<複数保有率> 年収5分位別でみると年収が低くなるほど複数保有率が低く、年収第1分位は1割強。
 ライフステージ別でみると独身期は1割以下、家族形成期は21年度より約10pt増加し
 約5割、家族成長期前期～後期は4割弱、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】

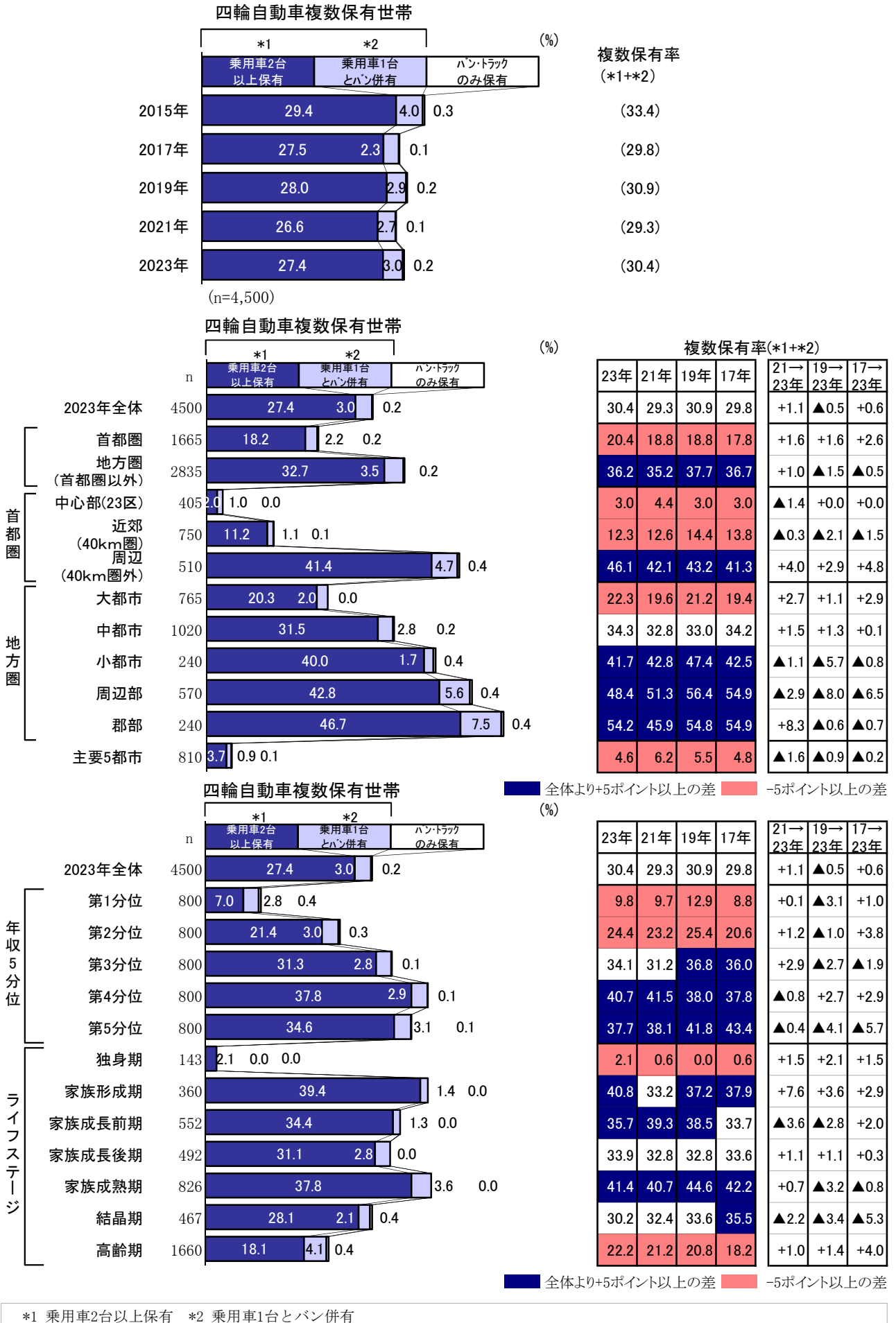


保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 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】

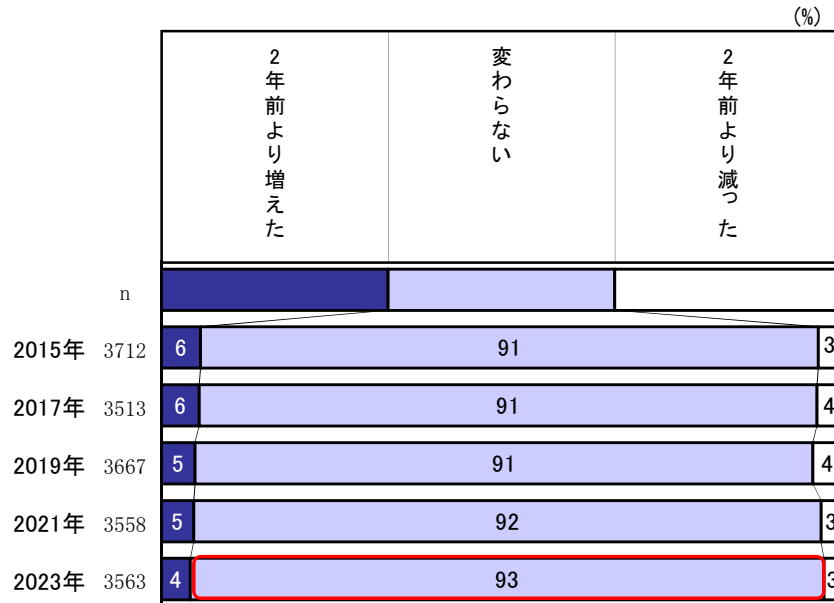


2年前と比較した保有台数の増減と減車理由

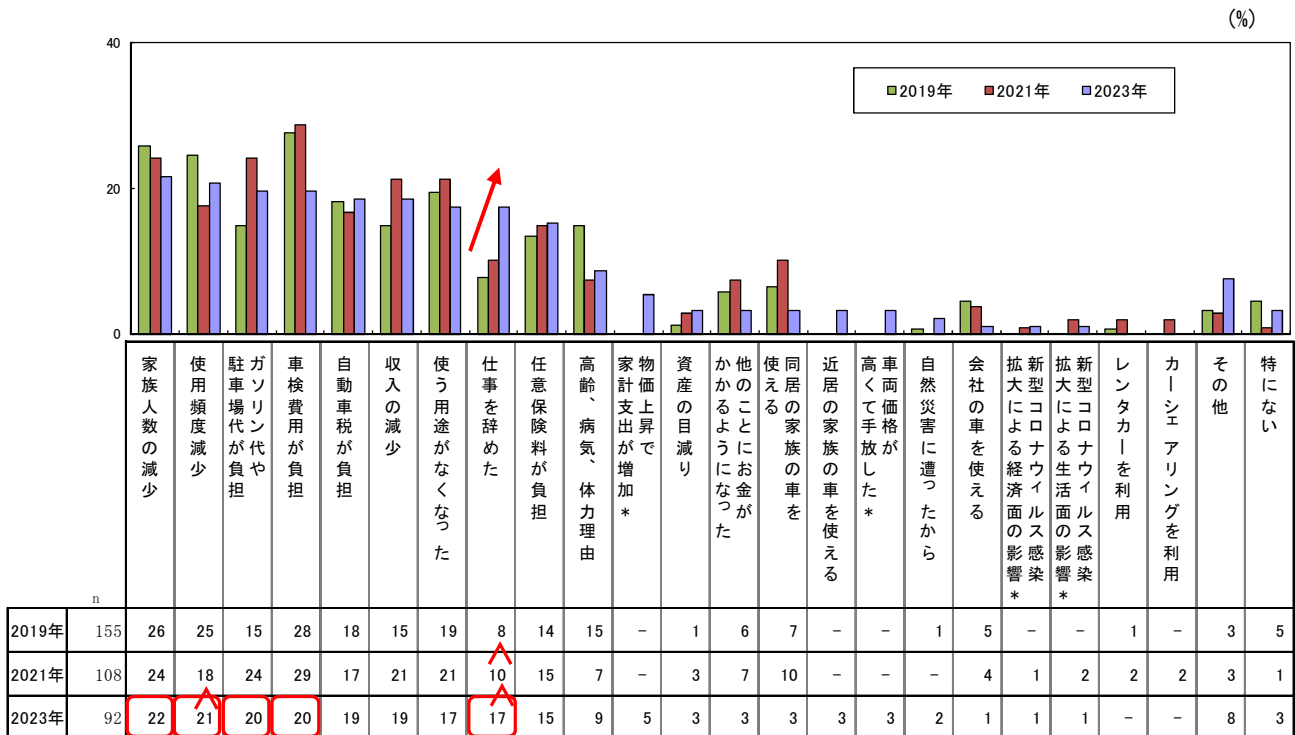
- 保有台数は「変わらない」世帯がほとんど。減車理由は「家族人数の減少」「使用頻度減少」「ガソリン代・駐車場代・車検費用が負担」が上位で、「使用頻度減少」は21年度より増加。

2年前からの保有台数は「変わらない」が93%で15年度より大きな変化なし。減車理由上位は、「家族人数の減少」が22%で最も高く、次いで「使用頻度減少」は21%と21年度から増加。「ガソリン代や駐車場代が負担」と「車検費用が負担」はともに20%。また、「仕事を辞めた」は2割弱と、19年度より増加傾向。

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】



* 右記は23年度より聴取。「車両価格が高くて手放した」「物価上昇で家計支出が増加」

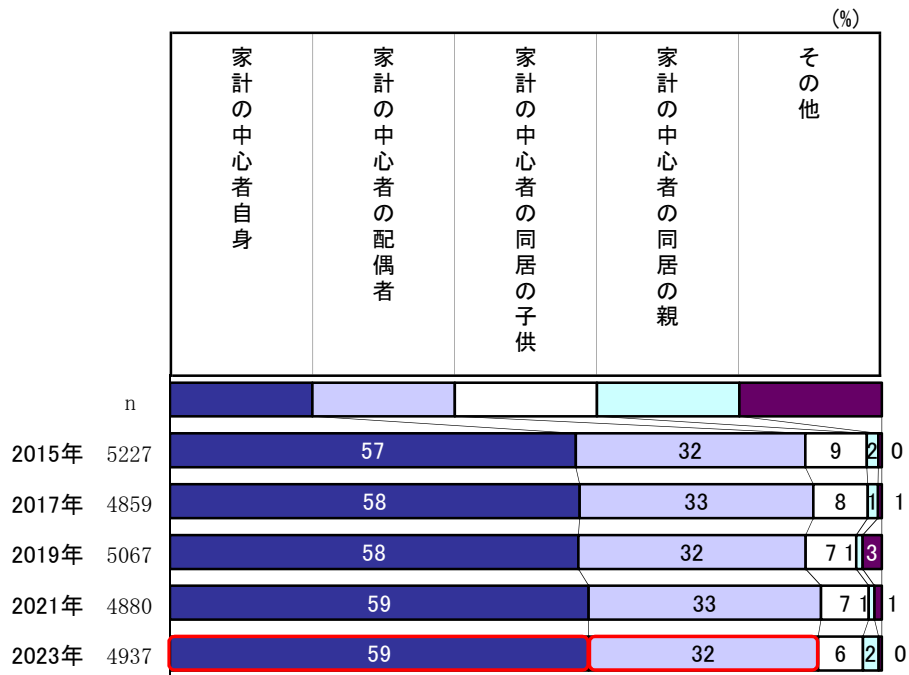
* 右記は21年度より聴取。「新型コロナウイルス感染拡大による経済面の影響」「新型コロナウイルス感染拡大による生活面の影響」

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

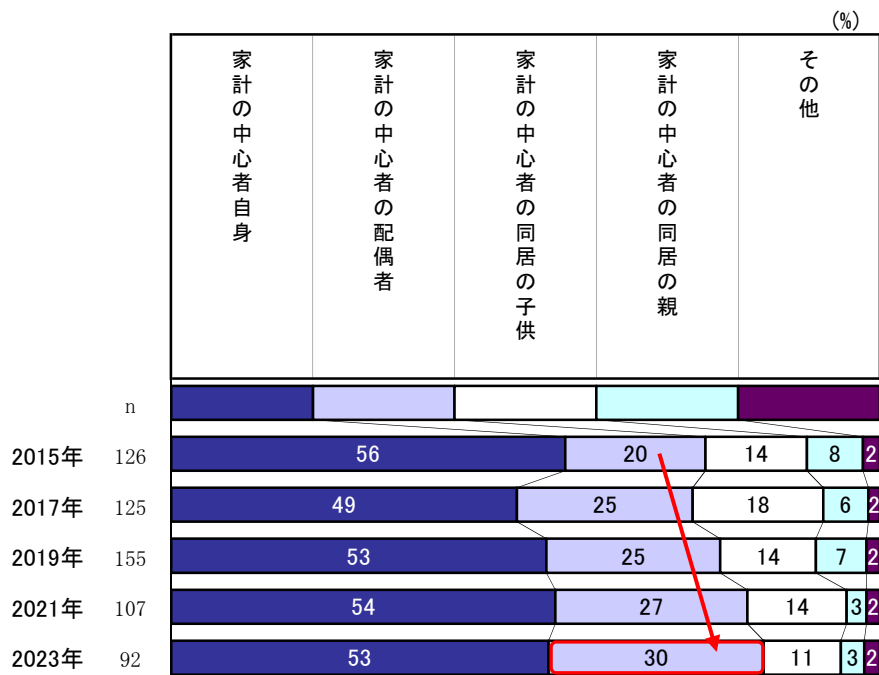
●減車の主運転者は、「家計の中心者の配偶者」が増加傾向。

主運転車の続柄は、「家計の中心者自身」が約6割、「家計の中心者の配偶者」が3割強で15年度より変化はない。一方、減車の主運転者は「家計の中心者の配偶者」が3割で15年度より増加傾向。

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・車種別保有率

乗用車車種と車種排気量・駆動方式・ドア数の変化

●「軽乗用車」が最も多く、4割弱を占める。ハイブリッド等の次世代エンジンは増加傾向。

<乗用車車種> 「軽乗用車」が最も多く4割弱を占める。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・その他」の次世代エンジンは約2割を占め、15年度より増加傾向。

<駆動方式> 「二輪駆動」が8割。

<ドア数> 「5ドア」は8割強で21年度より増加。

乗用車車種【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
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
2023年	1	7	15	25	15	38

(n=4,624)

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
2015年	36	2	3	7	10	3	4	13	13	1	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
2023年	35	3	3	5	8	3	2	10	8	3	19

(n=4,594)

乗用車駆動方式【A+B*】

(%)

	二輪駆動	四輪駆動
2015年	81	19
2017年	81	19
2019年	80	20
2021年	80	20
2023年	80	20

(n=4,505)

乗用車ドア数【A+B*】

(%)

	2ドア	3ドア	4ドア	5ドア
2015年	3	17	78	
2017年	3	16	78	
2019年	2	15	81	
2021年	3	15	80	
2023年	2	12	85	

(n=4,624)

* 車種は大・中型>小型>大衆>軽の順になる。車種の定義の詳細は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。

* 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+セキャブタイプ。

* 車種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く、地方圏では小都市以下が高い。

＜大衆＞独身期で構成比が高い。

＜軽乗用車＞首都圏に比べ地方圏が高く4割を占める。地方圏小都市以下、
年収第1分位、第2分位で構成比が高い。

＜ボンネットワゴン＞首都圏中心部、主要5都市、年収第5分位で構成比が高い。

＜キャブワゴン＞首都圏中心部、主要5都市、年収第5分位、家族成長期前期・後期で
構成比が高い。

乗用車車型1【A+B*】

(%)

		n				大・中型				小型				大衆				軽乗用車			
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
全体		4624	4705	4858	4646	1	2	2	2	7	7	8	8	15	16	15	16	38	34	37	37
地域	首都圏	1434	1404	1372	1303	1	2	2	3	7	7	9	8	15	16	15	17	31	27	30	31
	地方圏(首都圏以外)	3190	3301	3486	3343	1	2	2	2	7	8	7	8	15	16	15	16	41	37	39	39
	首都圏*中心部(23区)	195	182	173	151	3	4	5	4	11	8	12	9	10	12	12	11	14	21	19	17
	近郊(40km圏)	607	686	694	675	1	2	2	2	6	8	8	10	14	16	14	17	26	22	27	29
	周辺(40km圏外)	632	536	505	477	1	1	1	3	6	6	8	6	17	17	18	17	40	35	37	38
	地方圏*大都市	729	690	736	688	1	2	2	2	8	9	9	10	16	16	16	16	34	28	32	33
	中都市	1136	1151	1251	1176	2	2	2	2	7	7	7	8	15	19	15	17	40	35	40	39
	小都市	298	431	366	468	1	1	1	2	8	9	8	7	14	14	16	17	45	41	39	40
	周辺部	712	780	759	658	1	2	1	2	5	6	6	8	15	15	14	14	46	42	45	44
	郡部	315	249	374	353	1	2	2	2	7	9	6	6	11	14	14	19	46	43	41	43
	主要5都市	474	460	422	391	3	3	3	3	9	7	10	8	13	14	13	16	18	19	22	20
年収5分位	第1分位	501	500	574	461	1	1	2	0	7	5	6	7	15	20	18	19	52	51	51	57
	第2分位	735	758	790	707	1	2	2	3	7	7	8	9	17	18	17	18	46	41	40	42
	第3分位	887	871	933	912	1	2	1	3	6	8	7	9	14	16	16	14	40	36	38	38
	第4分位	984	1000	977	956	1	2	1	2	6	7	7	8	14	13	13	14	33	32	35	34
	第5分位	965	984	1005	1023	2	3	3	2	9	9	10	10	13	15	12	17	25	21	26	24
ライフステージ	独身期	81	73	75	79	1	3	-	1	7	6	-	8	25	19	27	23	49	41	45	51
	家族形成期	430	395	507	553	1	2	1	1	6	5	7	3	13	13	12	12	38	35	38	39
	家族成長前期	684	753	800	662	0	1	1	2	3	4	4	4	5	7	7	7	31	29	33	32
	家族成長後期	559	528	678	608	1	2	2	2	4	5	7	6	10	10	12	13	33	28	31	29
	家族成熟期	991	842	898	948	1	2	2	2	8	7	8	11	18	17	16	19	38	36	42	38
	結晶期	457	606	594	686	1	2	2	2	7	8	7	10	15	17	17	17	41	37	40	40
	高齢期	1422	1508	1306	1110	2	3	3	3	10	11	12	11	19	23	22	24	41	34	36	39

■ 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2【A+B*】

(%)

					ボンネットワゴン				キャブワゴン								
n					23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年					
全体					4624	4705	4858	4646	25	25	22	22	15	15	14	15	
地域	首都圏					1434	1404	1372	1303	28	28	24	26	18	19	18	16
	地方圏(首都圏以外)					3190	3301	3486	3343	23	23	22	20	13	13	13	14
	首都圏*中心部(23区)					195	182	173	151	37	35	30	34	25	20	23	24
	近郊(40km圏)					607	686	694	675	31	30	25	25	21	21	21	17
	周辺(40km圏外)					632	536	505	477	23	23	21	23	13	16	13	13
	地方圏*大都市					729	690	736	688	25	27	25	22	16	17	15	17
	中都市					1136	1151	1251	1176	24	24	21	20	13	12	14	14
	小都市					298	431	366	468	20	22	21	21	13	12	12	13
	周辺部					712	780	759	658	22	20	21	19	11	11	8	13
	郡部					315	249	374	353	23	19	20	18	13	10	13	12
	主要5都市					474	460	422	391	33	35	28	30	25	20	22	24
年収5分位	第1分位					501	500	574	461	19	18	16	12	5	4	5	5
	第2分位					735	758	790	707	20	20	20	19	9	10	11	9
	第3分位					887	871	933	912	23	22	21	21	15	15	15	16
	第4分位					984	1000	977	956	28	26	24	23	18	18	18	19
	第5分位					965	984	1005	1023	31	31	29	27	21	20	19	19
ライフステージ	独身期					81	73	75	79	17	26	27	17	-	6	1	1
	家族形成期					430	395	507	553	27	28	27	26	16	17	14	18
	家族成長前期					684	753	800	662	27	26	24	24	33	30	31	31
	家族成長後期					559	528	678	608	27	27	27	24	25	27	20	26
	家族成熟期					991	842	898	948	24	25	19	19	12	12	11	12
	結晶期					457	606	594	686	26	25	23	22	11	10	10	9
	高齢期					1422	1508	1306	1110	23	22	20	19	5	6	6	5

■ 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。
軽を含む組み合わせは21年度より増加。

「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。
首都圏では地方圏に比べ「RV系同士」が、地方圏では首都圏に比べ「軽乗用車・軽ボンネットバンと大衆車」の組み合わせが多い。
軽を含む組み合わせは21年度より増加し70%。

乗用車複数保有世帯の保有車組み合わせ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

	大・中・小型車					大衆車					軽乗用車・軽ボンネットバン					RV系				
	23年	21年	19年	17年	15年	23年	21年	19年	17年	15年	23年	21年	19年	17年	15年	23年	21年	19年	17年	15年
(23年はn=546)																				
大・中・小型車	1	1	1	1	1	2	4	5	6	5	7	7	6	8	8	7	4	4	4	5
大衆車						2	3	3	3	4	12	11	11	12	12	8	12	10	10	11
軽乗用車・軽ボンネットバン											13	10	12	11	11	39	37	39	38	35
RV系																10	11	10	7	8

乗用車複数保有世帯の保有車組み合わせ【A・Bともに新車の複数保有世帯】地域別

	<首都圏 n=111> (%)				<地方圏 n=435> (%)			
	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	2	9	7	1	2	7	6
大衆車		1	7	6		2	13	9
軽乗用車・軽ボンネットバン			11	40			13	39
RV系				16				9

軽を含む保有車組み合わせ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

	(%)
2015年	66
2017年	69
2019年	68
2021年	65
2023年	70

- * 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2割弱。

四輪自動車^{*1}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＞首都圏は29%、地方圏は16%。地方圏に比べ、首都圏で非保有率が高く、特に首都圏中心部では5割を超える。

＜年収別＞年収が低いほど非保有世帯率が高くなる傾向。

＜ライフステージ別＞独身期が45%、高齢期が28%と非保有率が高い傾向が継続。非保有の高齢期世帯の5割以上が保有中止世帯。

四輪自動車保有状況【全世帯】

(%)

		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 ^{*2}				持っていたことはない			
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
n		4,500				937	942	833	987	937	942	833	987
全体		21	21	19	22	43	43	43	41	57	57	58	59
地域	首都圏	29	29	30	34	37	41	38	38	63	59	62	63
	地方圏 (首都圏以外)	16	17	12	15	50	46	49	46	50	54	51	54
	首都圏* 中心部(23区)	52	54	57	62	32	36	32	30	68	64	68	70
	近郊 (40km圏)	28	23	24	30	37	37	42	42	63	63	58	58
	周辺 (40km圏外)	12	17	13	15	51	62	47	48	49	38	53	52
	地方圏* 大都市	22	26	21	25	41	38	48	45	59	62	52	55
	中都市	16	16	12	15	55	49	49	46	45	51	51	54
	小都市	14	10	7	10	64	55	50	56	36	46	50	44
	周辺部	12	12	6	7	52	53	42	42	48	47	58	58
	郡部	10	10	8	10	52	63	67	44	48	37	33	56
主要5都市		43	45	48	50	32	34	34	35	68	66	66	65
年収 5分位	第1分位	42	44	37	46	45	45	40	43	55	55	60	57
	第2分位	25	24	21	26	41	43	44	37	59	57	57	63
	第3分位	17	18	14	16	37	40	39	36	63	60	61	64
	第4分位	12	10	12	12	36	34	37	38	64	66	63	63
	第5分位	10	10	11	10	43	45	52	41	57	55	48	59
ライフ ステージ	独身期	45	55	52	52	14	14	13	11	86	86	87	89
	家族形成期	18	18	18	16	21	14	28	19	79	86	72	81
	家族成長前期	10	8	10	12	20	33	33	39	80	67	67	61
	家族成長後期	13	13	10	10	52	42	42	42	48	58	59	59
	家族成熟期	14	12	11	13	46	56	58	47	54	44	42	54
	結晶期	25	22	20	22	29	39	35	37	71	61	65	63
	高齢期	28	28	25	33	55	54	53	50	45	47	47	50

■ 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

●現在非保有の理由上位は維持費負担。高齢期は「高齢、病気、体力理由」が最も高い。

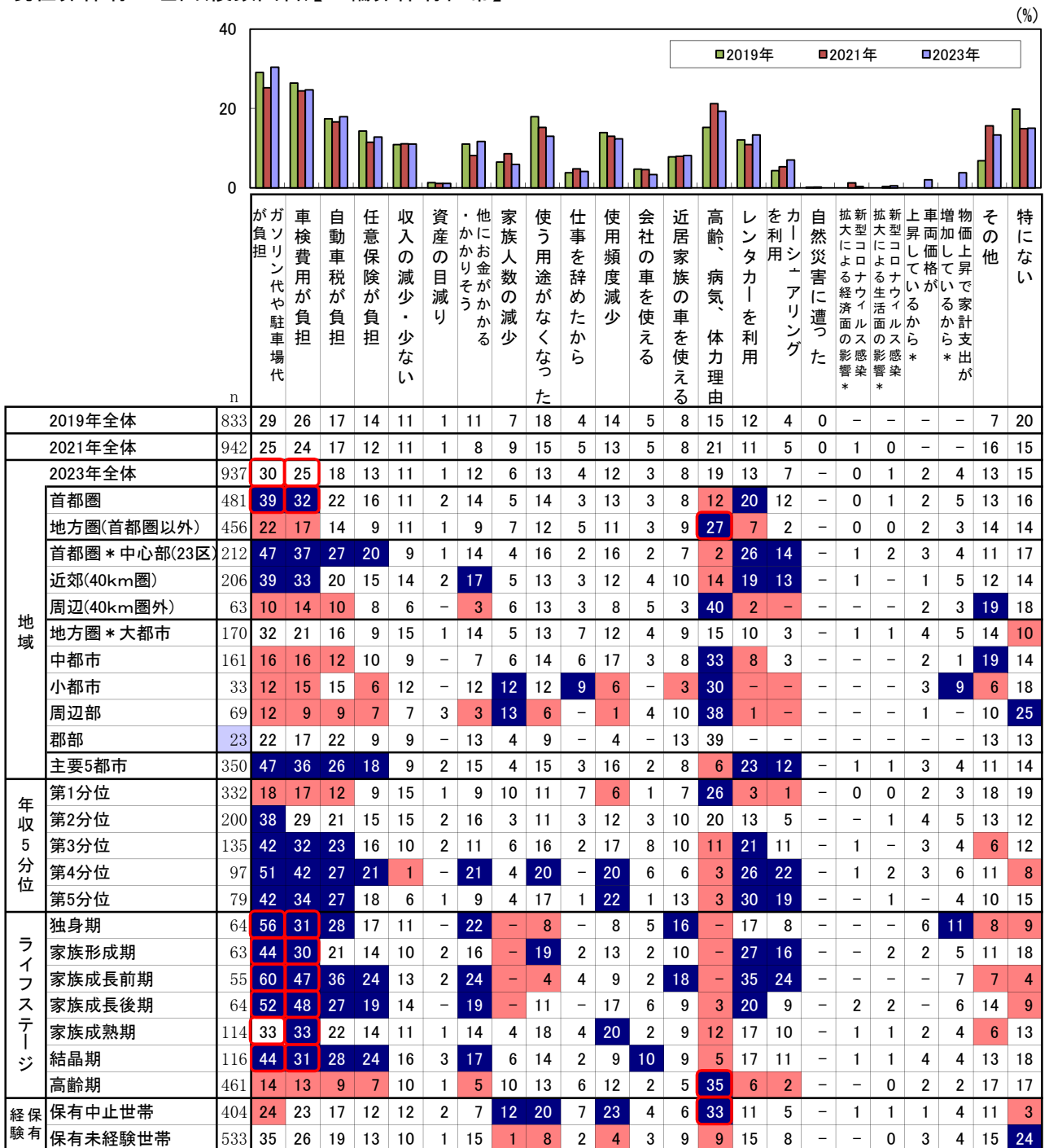
現在非保有の理由は「ガソリン代や駐車場代が負担」が30%と最も高く「車検費用が負担」が25%で続く。

<地域別>首都圏では「ガソリン代や駐車場代が負担」が39%、「車検費用が負担」が32%と高く、地方圏は「高齢、病気、体力理由」が27%と高い。

<ライフステージ別>結晶期以下では「ガソリン代や駐車場代が負担」「車検費用が負担」などの維持費負担が上位。高齢期では「高齢、病気、体力理由」が35%と最も高い。

<保有経験>保有中止世帯では「高齢、病気、体力理由」が33%で最も高い。

現在非保有の理由(複数回答)【四輪非保有世帯】



※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

* 右記は23年度より聴取。「車両価格が上昇しているから」「物価上昇で家計支出が増加しているから」

* 右記は21年度より聴取。「新型コロナウイルス感染拡大による経済面の影響」「新型コロナウイルス感染拡大による生活面の影響」

非保有世帯の今後の購入意向

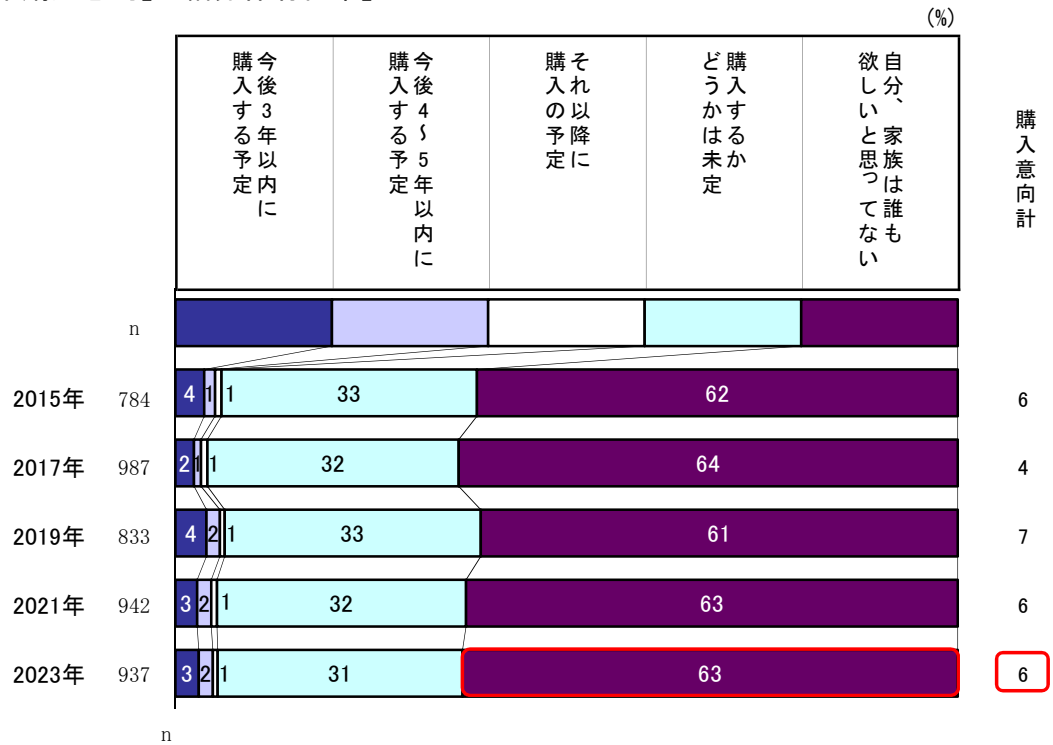
●購入意向は1割に満たず、21年度より変化なし。

「自分、家族は誰も欲しいと思っていない」が63%。「購入意向計(今後5年以内+それ以降)」は6%。

<地域別> 地方圏中都市・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> 独身期・家族形成期では「購入意向計」は1割を超え高い。

今後の四輪自動車購入意向【四輪非保有世帯】



地域	年	n	購入後3年以内	購入後4〜5年以内	購入の以降に	購入するかは未定	購入意向計
2023年全体	全体	937	3	2	1	31	63
	首都圏	481	3	2	1	39	55
	地方圏(首都圏以外)	456	3	2	0	23	72
	首都圏*中心部(23区)	212	2	2	1	45	50
	近郊(40km圏)	206	3	2	2	40	53
	周辺(40km圏外)	63	5	2	-	14	79
	地方圏*大都市	170	3	2	-	32	62
	中都市	161	2	1	1	22	75
	小都市	33	3	3	-	15	79
	周辺部	69	3	1	1	10	84
郡部	23	9	-	-	17	74	
年	第1分位	332	1	2	0	19	78
	第2分位	200	4	3	1	30	64
	第3分位	135	4	2	2	41	51
	第4分位	97	5	2	1	53	39
	第5分位	79	5	3	-	58	34
ライフ	独身期	64	6	6	5	50	33
	家族形成期	63	8	3	-	52	37
	家族成長前期	55	2	4	2	67	26
	家族成長後期	64	3	3	2	63	30
	家族成熟期	114	4	2	-	40	54
	結晶期	116	5	1	1	43	50
有	高年齢期	461	1	1	-	12	86
	保有中止世帯	404	3	2	0	32	63
経験	保有未経験世帯	533	3	2	1	31	64

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 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の保有意向は約3割。
独身期～家族成長期後期の半数以上は保有の意向あり。

「保有したい計(保有したい+やや保有したい)」は31%。

<地域別>地方圏周辺部では「保有したい計」が2割弱。

<ライフステージ別>独身期～家族成長期後期で「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】

		(%)					保有したい計	保有しない計	
		保有したい	やや保有したい	どちらともいえない	あまり保有したいと思わない	保有したいと思わない	保有したい計	保有しない計	
	n								
2015年	784	21	12	16	13	38	33	51	
2017年	987	20	9	17	12	42	29	54	
2019年	833	24	11	15	12	39	35	51	
2021年	942	22	11	16	14	38	33	52	
2023年	937	22	9	17	12	40	31	52	
地域	2023年全体	937	22	9	17	12	40	31	52
	首都圏	481	26	10	20	12	32	36	44
	地方圏(首都圏以外)	456	17	9	15	11	49	26	60
	首都圏*中心部(23区)	212	29	9	21	16	26	38	42
	近郊(40km圏)	206	30	12	17	9	33	42	42
	周辺(40km圏外)	63	8	5	27	10	51	13	61
	地方圏*大都市	170	19	11	17	17	37	30	54
	中都市	161	16	9	14	9	52	25	61
	小都市	33	21	9	15	9	46	30	55
	周辺部	69	13	4	10	4	68	17	72
郡部	23	13	-	17	4	65	13	69	
主要5都市	350	26	11	20	15	29	37	44	
年収5分位	第1分位	332	17	7	14	11	52	24	63
	第2分位	200	23	11	19	13	35	34	48
	第3分位	135	32	10	19	8	32	42	40
	第4分位	97	26	13	29	19	13	39	32
	第5分位	79	33	14	18	11	24	47	35
ライフステージ	独身期	64	36	19	20	14	11	55	25
	家族形成期	63	37	14	22	6	21	51	27
	家族成長前期	55	44	22	18	7	9	66	16
	家族成長後期	64	48	13	16	11	13	61	24
	家族成熟期	114	24	11	24	13	29	35	42
	結晶期	116	20	10	22	13	35	30	48
	高齢期	461	11	5	13	12	58	16	70
保有経験	保有中止世帯	404	25	8	14	10	43	33	53
	保有未経験世帯	533	19	10	20	12	38	29	50

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 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

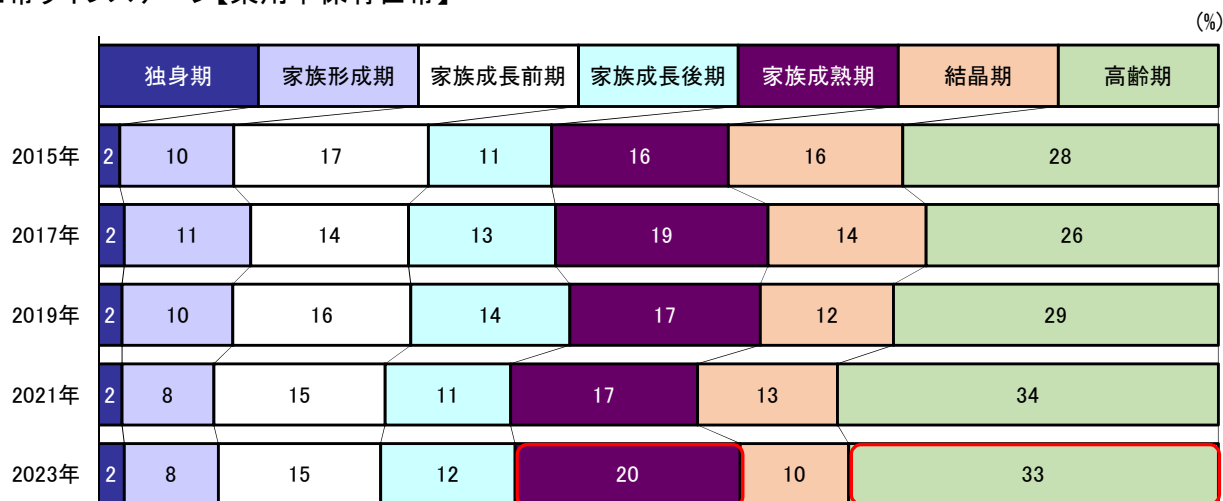
●主運転者の世帯ライフステージは高齢期が3割強を占める。

●続柄は、家計の中心者とその配偶者で9割以上を占める。

<乗用車の主運転者*1の世帯ライフステージ*2> 高齢期が33%で最も高く、次いで
家族成熟期が20%。

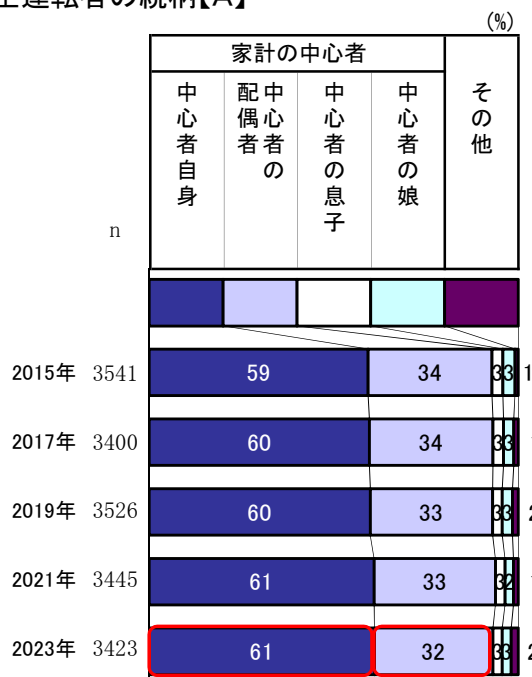
<主運転者の続柄> 家計の中心者が61%、配偶者が32%。

世帯ライフステージ【乗用車保有世帯】

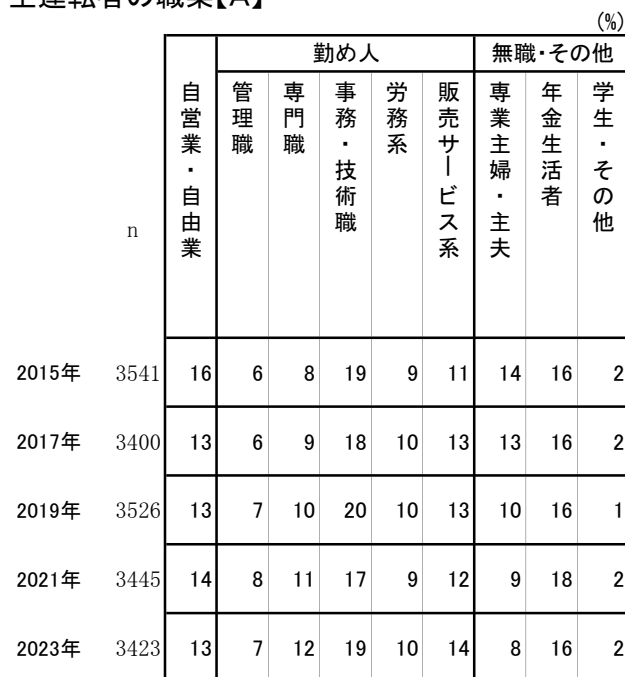


(n=3,423)

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。

- 「60歳以上」が主運転者の約4割を占め、女性主運転者の平均年齢は上昇傾向。
- 「女性」の運転者比率は7割強。主運転者比率は約5割。

<性別> 「女性」の主運転者比率は21年度より増加し49%。

<年齢> 「60歳以上」が39%と、前年同様に割合が最も高い。

<男女別の年齢> 女性は60歳以上の割合、平均年齢が19年度から上昇傾向。

<運転者比率> 女性の運転者比率も21年度より増加し72%。

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	
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
2023年	9	43	9	39	49

(n=3,423)

主運転者年齢【A】

	%					平均年齢(歳)
	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	
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
2023年	6	13	21	22	39	54.0

(n=3,423)

男性主運転者年齢【A】

	%					平均年齢(歳)
	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	
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
2023年	7	12	19	21	43	55.3

(n=1,759)

女性主運転者年齢【A】

	%					平均年齢(歳)
	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	
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
2023年	6	13	23	24	34	52.7

(n=1,664)

男性運転者比率【A】

	%		主+従比率
	主運転者	従運転者*	
2015年	54	33	86
2017年	53	32	84
2019年	52	33	85
2021年	53	31	84
2023年	51	30	82

(n=3,423)

女性運転者比率【A】

	%		主+従比率
	主運転者	従運転者*	
2015年	46	23	70
2017年	48	22	70
2019年	48	24	72
2021年	47	22	69
2023年	49	24	72

(n=3,423)

* 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、「通勤・通学」が3割強と変化なし。21年度より毎日利用や走行距離が減少。

＜主使用用途＞「買物・用足し・他」が43%と最も高く、次いで「通勤・通学」が33%。

＜使用頻度＞「7日」が4割弱で19年度より減少傾向。平均は約5日。

＜走行距離＞月間は「～300km」が6割弱、平均362km。平日は「～10km」が約4割、平均19km。
休日は「～10km」が3割強、平均28km。

主運転者の主使用用途【A】

	主使用用途【A】 (%)			
	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し・他
2015年	15	29	15	42
2017年	12	32	15	42
2019年	13	33	13	41
2021年	14	31	14	42
2023年	12	33	12	43

(n=3,423)

主運転者の一週間当り使用頻度【A】

	一週間当り使用頻度【A】 (%)					平均 (日)
	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	
2015年	9	20	19	14	38	4.9
2017年	9	21	18	12	41	5.0
2019年	7	20	18	13	41	5.1
2021年	9	21	19	12	38	4.9
2023年	8	21	22	13	36	4.9

(n=3,423)

大勢乗る時の乗車人数【A】

	乗車人数【A】 (%)			
	1人	2～3人	4～5人	6人以上
2015年	22	61	14	
2017年	22	61	14	
2019年	30	56	12	
2021年	33	56	10	
2023年	33	54	11	

(n=3,423)

月間走行距離【A】

	月間走行距離【A】 (%)				平均 (km)
	～300km	～600km	～1,200km	1,201km～	
2015年	61	17	18	4	354
2017年	59	17	19	5	372
2019年	59	18	19	4	368
2021年	58	19	19	4	367
2023年	58	19	19	4	362

(n=3,423)

一日当り走行距離(平日)【A】

	一日当り走行距離(平日)【A】 (%)					平均 (km)
	～10km	～20km	～30km	～50km	51km～	
2021年	41	27	13	12	6	20
2023年	41	29	14	12	5	19

(n=3,423)

一日当り走行距離(休日)【A】

	一日当り走行距離(休日)【A】 (%)					平均 (km)
	～10km	～20km	～30km	～50km	51km～	
2021年	33	24	13	16	14	28
2023年	32	24	13	17	14	28

(n=3,423)

月間維持費

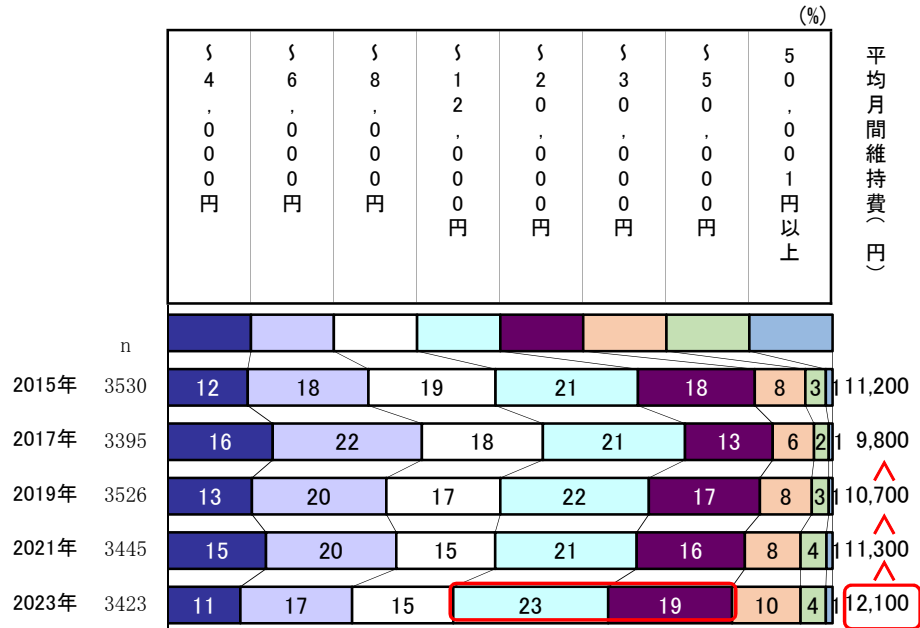
- 平均月間維持費は12,100円で、17年度より上昇が継続。家族成長前期・後期は平均維持費が約14,000円と高い。

月間維持費は「8,001円～20,000円」で42%を占める。平均月間維持費は12,100円で17年度より上昇傾向が続く。

<年収5分位別>年収が高くなるほど、平均月間維持費も増加。

<ライフステージ別>家族成長前期・後期は平均月間維持費が約14,000円と平均より高い。

月間維持費*【A】



		n	40,000円以下	40,000円～50,000円	50,000円～60,000円	60,000円～70,000円	70,000円～80,000円	80,000円～90,000円	90,000円～100,000円	100,000円以上	平均月間維持費(円)
地域	2023年全体	3423	11	17	15	23	19	10	4	1	12,100
	首都圏	1139	11	15	14	23	19	13	5	1	13,200
	地方圏(首都圏以外)	2284	11	18	16	24	19	9	3	1	11,600
	首都圏*中心部(23区)	187	15	10	11	15	16	21	9	4	16,700
	近郊(40km圏)	525	11	12	17	22	19	13	5	1	13,400
	周辺(40km圏外)	427	9	20	12	27	20	10	2	0	11,400
	地方圏*大都市	576	10	16	14	22	23	10	4	1	12,600
	中都市	825	10	17	16	25	18	10	4	1	12,100
	小都市	203	16	23	13	17	19	9	3	0	10,400
	周辺部	474	12	19	17	26	15	8	3	0	10,500
年収5分位	郡部	206	11	18	19	24	18	7	3	0	10,600
	主要5都市	444	13	10	14	17	20	16	6	2	14,700
	第1分位	445	17	23	17	22	14	6	2	0	9,500
	第2分位	567	13	20	17	24	15	8	3	0	10,600
	第3分位	643	11	14	15	25	20	12	3	1	12,400
ライフステージ	第4分位	688	9	14	16	22	19	14	5	1	13,300
	第5分位	698	7	14	14	24	23	11	6	2	14,200
	独身期	78	3	18	9	32	23	10	5	0	13,100
	家族形成期	289	9	13	16	23	21	11	6	1	13,200
	家族成長前期	495	5	13	15	25	22	14	4	2	14,100
	家族成長後期	410	7	10	15	24	23	14	4	2	14,000
家族成熟期	689	12	14	16	24	20	9	4	2	12,500	
結晶期	332	9	15	17	26	20	10	3	1	12,100	
高齢期	1130	16	24	15	21	13	8	3	0	10,100	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

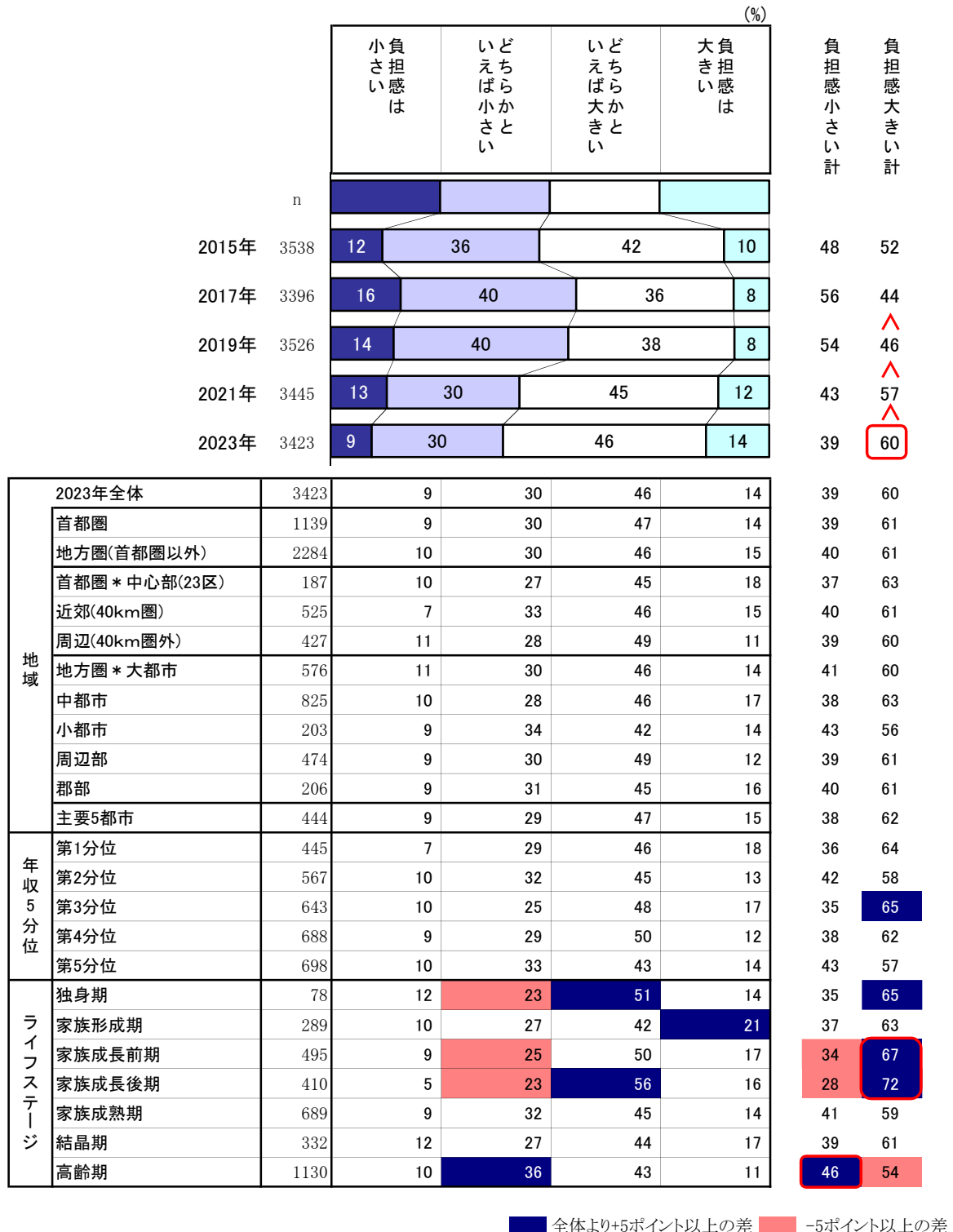
* 月間維持費とは、燃料代・修理代・有料駐車場代・有料道路通行料等で、車両代・ローン返済・保険料・税金は除外。

維持費全体の負担感

●全体の約6割が維持費に負担感があり、17年度より増加傾向。家族成長前期・後期の負担感は7割前後。

維持費負担感で「負担感大きい計(大きい+どちらかといえば大きい)」は6割。
 <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、高齢期では「負担感小さい計(小さい+どちらかといえば小さい)」が高い。

維持費負担感【A】

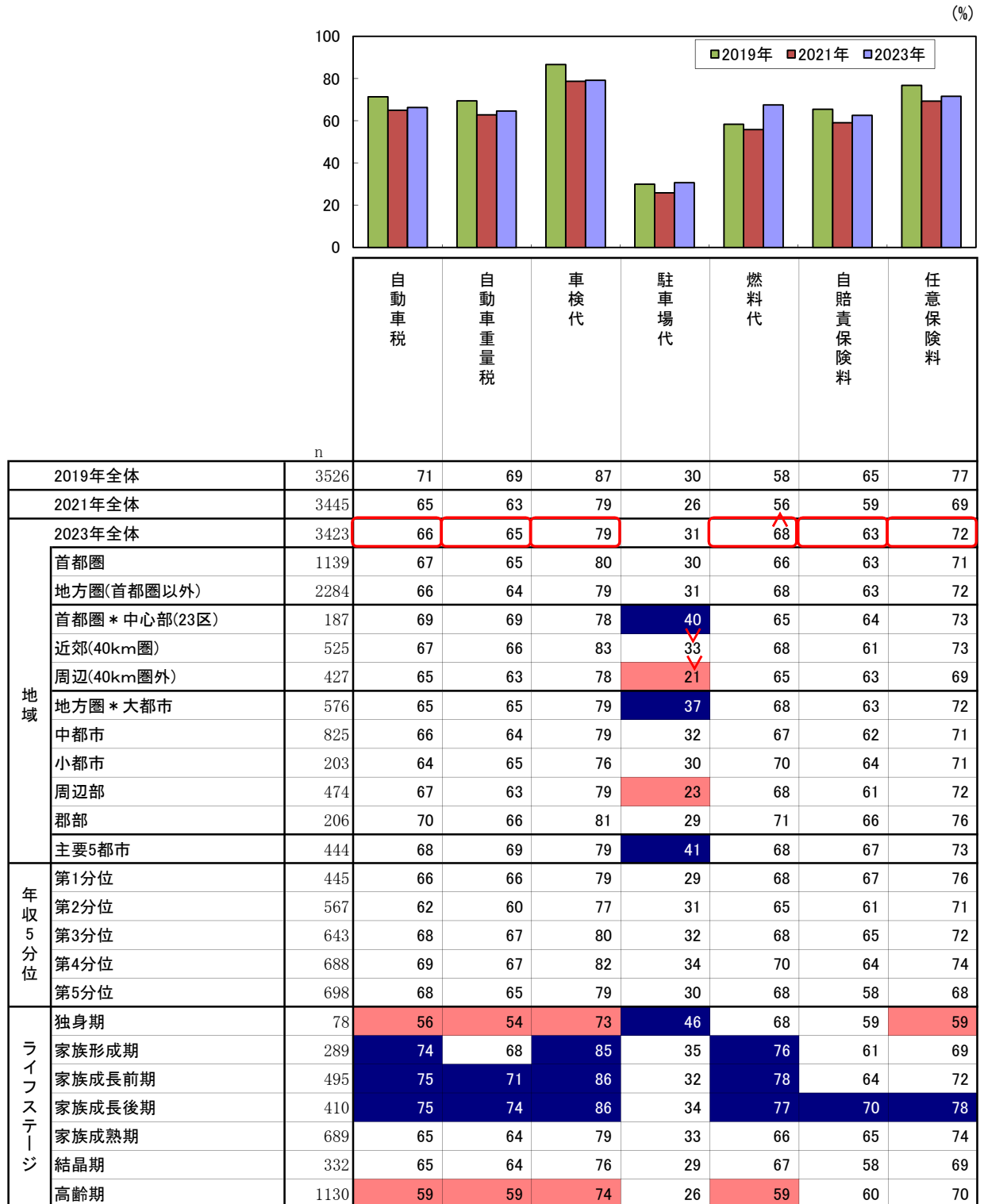


各維持費の負担感

●「車検代」「任意保険料」「燃料代」「自動車税」「自動車重量税」「自賠責保険料」は6割以上が負担感が大きいと感じている。「燃料代」は21年度より負担感が大きく増加。

「車検代」は約8割、「任意保険料」「燃料代」は7割前後、「自動車税」「自動車重量税」「自賠責保険料」は6割以上が負担と感じている。また、「燃料代」は21年度より10pt以上増加している。
 <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】



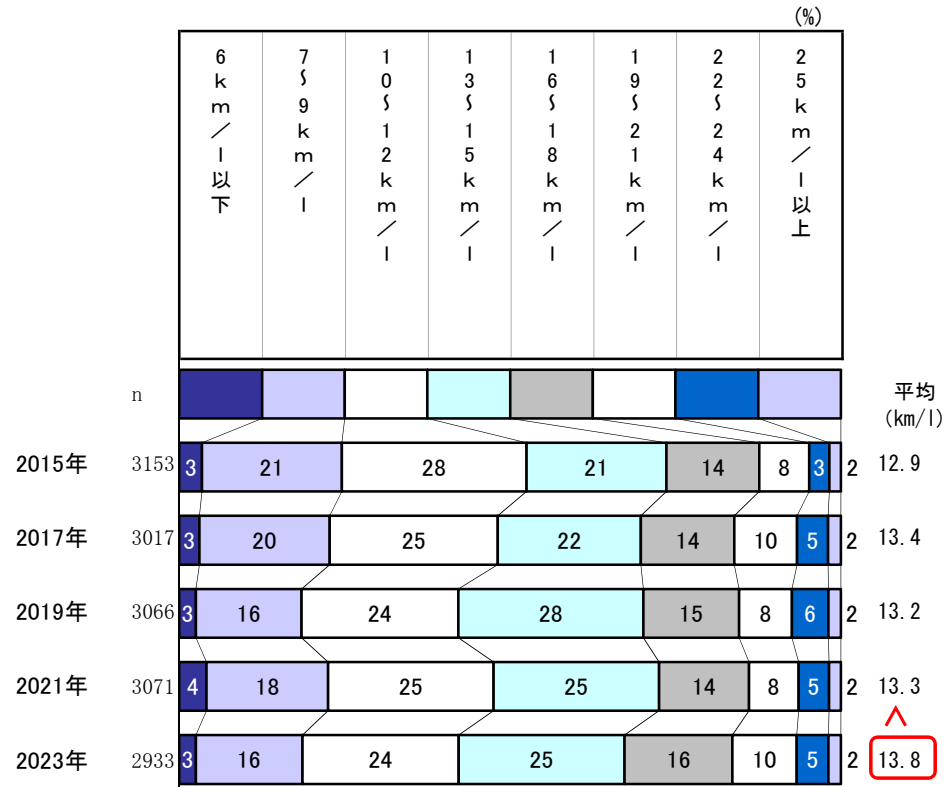
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

保有車の燃費

●平均燃費は約14km/lであり、21年度より向上。

A車の平均燃費は13.8km/lで、21年度より向上。
 <車種別>平均燃費を見ると、小型車の燃費が15.8km/lでトップ。

燃費【A】



車種	台数	6 km / l 以下	7 5 9 km / l	1 0 1 2 km / l	1 3 1 5 km / l	1 6 1 8 km / l	1 9 2 1 km / l	2 2 2 4 km / l	2 5 km / l 以上	平均 (km/l)
2023年全体	2933	3	16	24	25	16	10	5	2	13.8
大・中型車	37	5	30	32	30	-	3	-	-	10.8
小型車	192	2	18	17	13	14	18	12	8	15.8
大衆車	437	1	9	23	25	19	13	6	4	15.0
軽自動車	1005	2	7	19	33	23	10	5	1	14.7
ステーションワゴン	87	3	12	32	21	14	6	8	5	14.0
背の高いワゴン	170	1	12	31	33	13	6	5	-	13.4
3列シートミニバン	691	5	33	28	16	11	6	2	1	11.6
SUV	314	3	19	27	22	12	11	5	2	13.3

■ 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

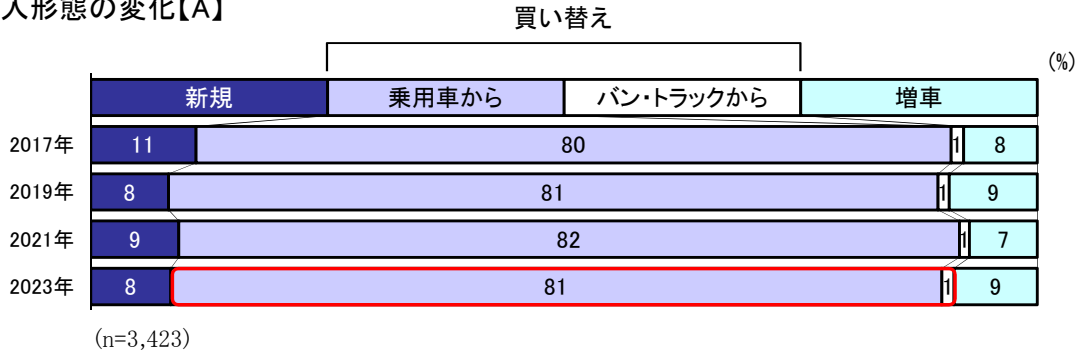
● 買い替えが8割強、新規+増車が2割弱と変化なし。

直近2年以内購入車では、登録中古車の新規および増車比率が前回よりやや増加。

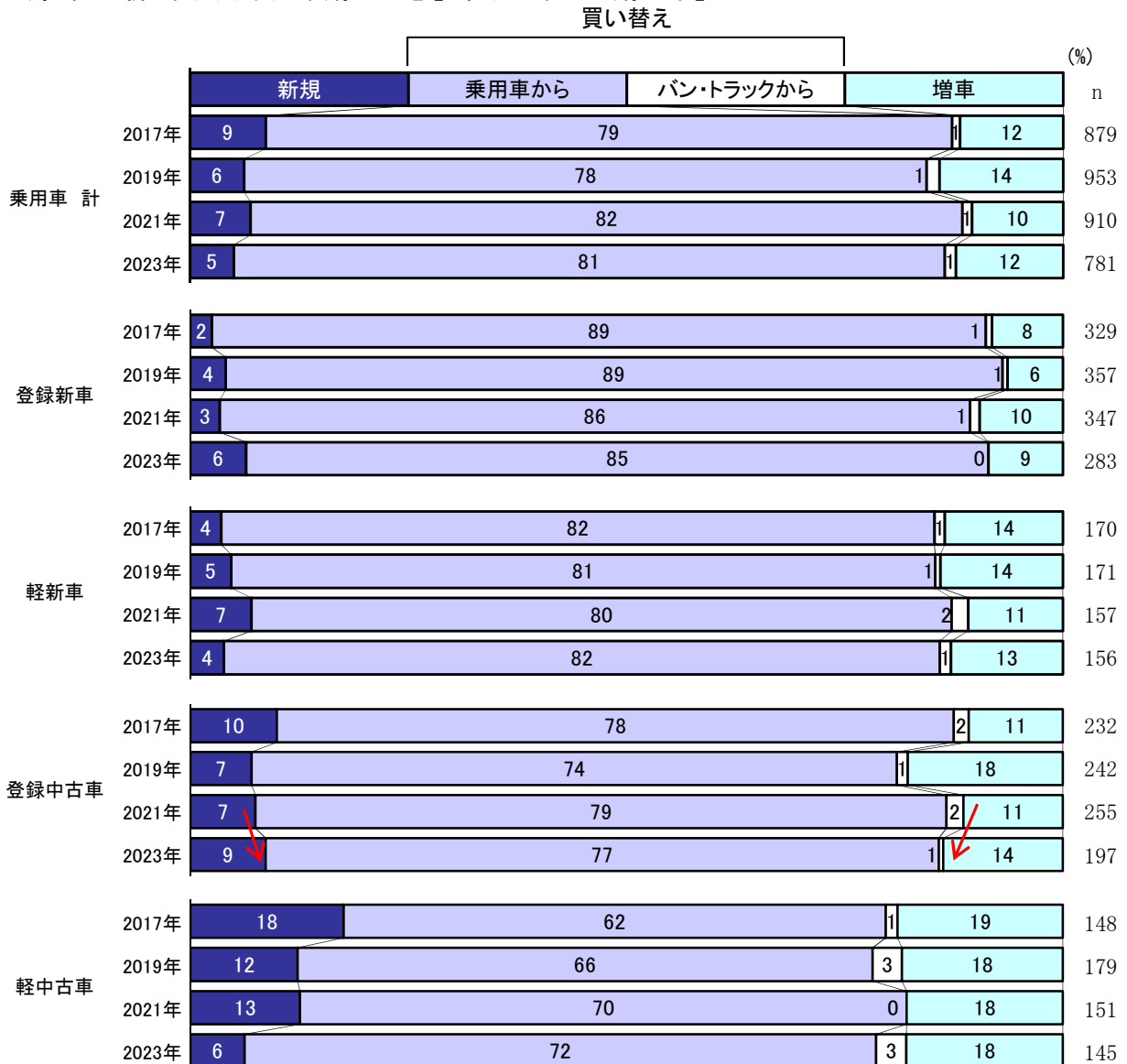
乗用車保有者全体では、買い替えが8割強。新規、増車がそれぞれ約1割。

直近2年以内購入車では、登録中古車の新規・増車比率が1割前後で前回からやや増加。

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・軽ボンバンは軽買い替え(軽→軽)が7割弱で21年度より減少。

<流入状況> 流入状況は、「新車→新車」が5割弱。「中古→中古」が3割弱。

<軽乗用車・軽ボンバン> 軽買い替え(軽→軽)が7割弱で21年度より減少。

<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】

	前保有車				n
	新車→新車	中古→新車	新車→中古	中古→中古	
2017年	48	13	12	27	687
2019年	47	14	11	29	750
2021年	46	12	13	29	739
2023年	48	12	12	28	660

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	2017年	3	55	19	23	31	
	2019年	3	48	19	29	31	
	2021年	0	50	25	25	8	
	2023年	0	71	14	14	14	
大衆車	2017年	12	48	15	25	60	
	2019年	19	54	7	20	54	
	2021年	18	53	8	20	60	
	2023年	13	62	5	21	39	
軽乗用車・軽ボンバン	2017年	14	66	0	19	104	
	2019年	18	73	0	10	95	
	2021年	12	76	0	13	96	
	2023年	13	66	0	21	92	
RV系	大・中・小型から				n		
	大衆から		軽・軽ボンバンから				
	2017年	11	10	11		69	132
	2019年	5	15	8		71	167
2021年	11	8	9	73	174		
2023年	5	16	5	75	153		

※ n数が30未満のものについては参考値

* 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			
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
新車	大・中型	3	5	2	6	100	40	-	33	-	-	50	33	-	-	-	17
	小型車	14	8	31	31	-	-	3	3	71	50	48	55	14	13	13	13
	大衆車	39	60	54	60	-	-	-	2	13	18	19	10	62	53	54	48
	軽乗用車・軽ボンバン	92	96	95	104	-	-	1	-	3	-	6	6	10	11	11	9
	RV系	153	174	167	132	-	2	-	2	5	9	5	9	16	7	15	10
合計		301	343	349	333	1	2	1	2	8	9	12	13	20	17	20	17

※ n数が30未満のものについては参考値

		新車								(合計)			
		軽乗用車・軽ボンバン				RV系							
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
新車	大・中型	-	-	-	-	-	60	50	17	100	100	100	100
	小型車	-	13	7	7	14	25	29	23	100	100	100	100
	大衆車	5	8	7	15	21	20	20	25	100	100	100	100
	軽乗用車・軽ボンバン	66	76	73	66	21	13	10	19	100	100	100	100
	RV系	5	9	8	11	75	73	71	69	100	100	100	100
合計		24	27	26	28	48	45	43	40	100	100	100	100

[排気量]

(%)

		前 保 有 車															
		新車															
		n				2501cc以上				2001~2500cc				1501~2000cc			
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
新車	2501cc以上	13	13	11	20	46	31	55	50	23	31	9	35	15	31	18	5
	2001cc~2500cc	22	23	27	23	5	9	19	26	32	44	37	44	50	44	33	22
	1501cc~2000cc	71	77	87	83	3	7	7	2	10	12	7	15	55	53	64	58
	661cc~1500cc	98	126	127	96	2	3	2	3	6	6	8	6	21	24	30	28
	660cc以下	85	99	94	104	1	-	2	-	4	2	2	2	11	8	7	14
合計		289	338	346	326	4	5	6	6	9	10	8	11	28	28	32	29

※ n数が30未満のものについては参考値

		新車								(合計)			
		661~1500cc				660cc以下							
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
新車	2501cc以上	15	-	9	5	-	8	9	5	100	100	100	100
	2001cc~2500cc	14	4	7	-	-	-	4	9	100	100	100	100
	1501cc~2000cc	30	25	17	17	3	4	5	8	100	100	100	100
	661cc~1500cc	62	56	50	49	8	12	11	14	100	100	100	100
	660cc以下	19	13	15	18	66	77	73	66	100	100	100	100
合計		36	31	28	25	23	28	26	28	100	100	100	100

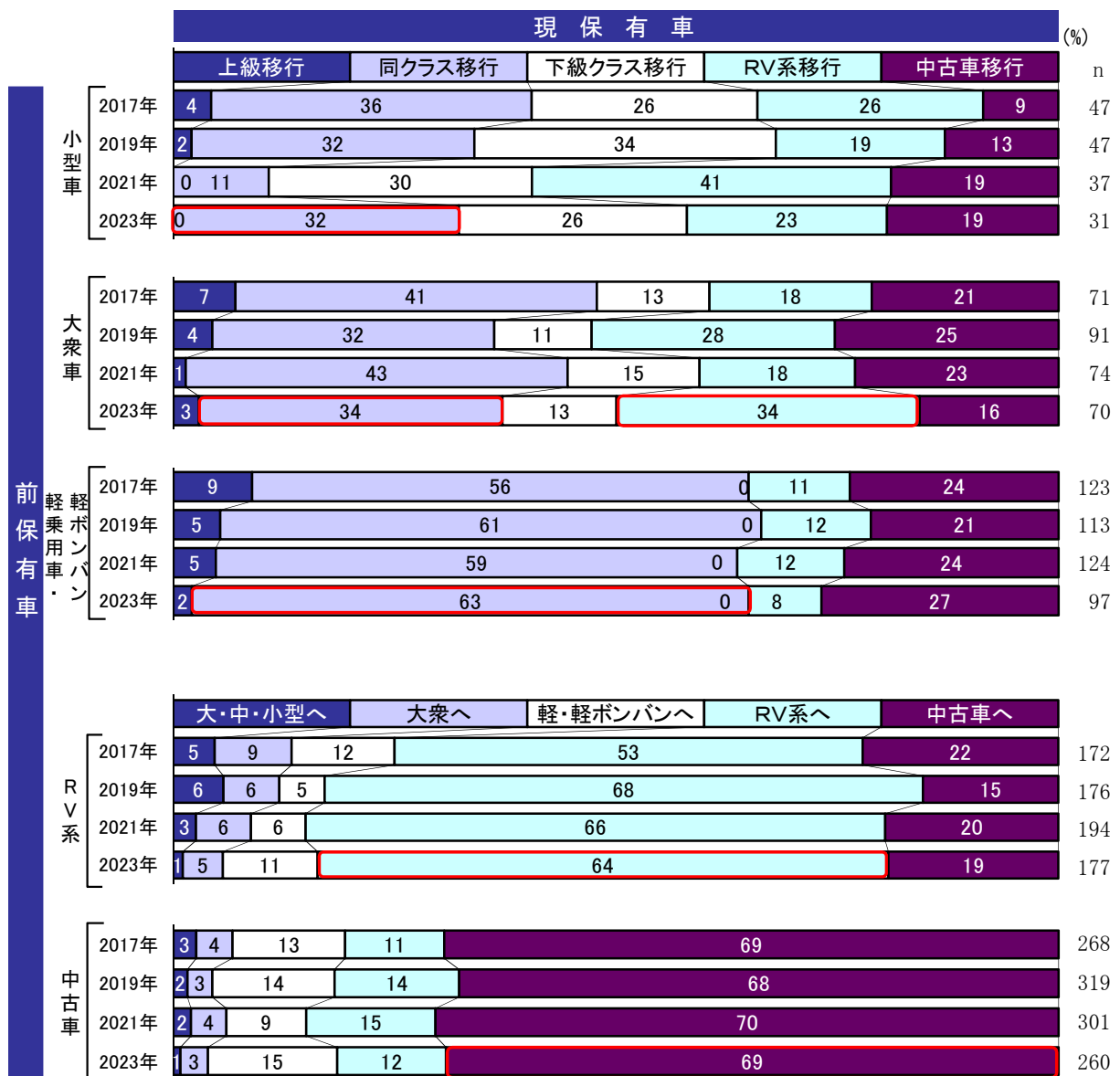
- * 直近2年以内購入車を分析対象としている。
- * 表頭の前保有車(乗用車)から、表側の現保有車(乗用車)への流入を示す。
- * 表内グレーの網掛け箇所は同クラス移行を示す。

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。

- <小型車> 「同クラス移行」が3割強。
- <大衆車> 「同クラス移行」・「RV系移行」がともに3割強。
- <軽> 「同クラス移行」が6割強。
- <RV系> 「同タイプ(RV系)移行」が6割強。
- <中古車> 中古車歩留りが約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			
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
前保有車	大・中型	3	6	2	6	100	33	-	33	-	-	50	17	-	-	-	17
	小型車	25	30	41	43	-	-	2	5	40	13	37	40	20	37	24	14
	大衆車	59	57	68	56	-	-	-	2	3	2	6	7	41	56	43	52
	軽乗用車・軽ボンパン	71	94	89	94	-	-	-	-	-	1	2	2	3	5	5	10
	合計	158	187	200	199	2	1	1	3	8	3	11	12	20	26	22	23
		軽乗用車・軽ボンパン				RV系				(合計)							
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年				
		-	-	50	-	-	67	-	33	100	100	100	100				
		12	-	15	14	28	50	22	28	100	100	100	100				
		15	19	15	16	41	23	37	23	100	100	100	100				
		86	78	78	73	11	16	16	15	100	100	100	100				
		46	45	43	42	25	25	24	21	100	100	100	100				

※ n数が30未満のものについては参考値

2. 前保有車の保有期間

前保有車の保有期間

●前保有車の平均保有期間は約7年。新車では約8年、中古車では約6年。

前保有車の平均保有期間は7.2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7.7年、「10年超」が約3割。
 <前保有車中古車>平均保有期間は6.2年、「10年超」が1割強。

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	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	
	2023年	9	19	19	28	24	2774	7.2	
前保有車新車	2015年1	8	14	21	33	25	1853	7.5	
	2017年1	6	15	18	35	26	1756	7.7	
	2019年0	8	13	17	32	29	1853	7.7	
	2021年1	8	14	15	32	31	1757	7.8	
	2023年1	7	14	16	30	31	1732	7.7	
前保有車中古車	2015年	2	17	27	23	22	10	940	5.8
	2017年	2	17	28	23	23	8	961	5.7
	2019年	3	17	25	22	22	11	1034	5.9
	2021年	3	15	27	23	22	11	1055	5.9
	2023年	1	12	26	24	24	13	1042	6.2

* 保有期間平均値の算出には、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。

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、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	平均(年)	
		~1年	~3年	~5年	~7年	~10年	10年超		2023年	2021年
現保有車車型	全体(軽ボンバン含む乗用車)	9	19	19	28	24	2774	7.2	7.1	
	大・中型車 新車	25	58	17	0	12	3.9	6.1		
	小型車 新車	10	17	18	32	23	114	7.1	7.4	
	大衆車 新車	7	17	16	29	31	262	7.7	7.8	
	軽乗用・ボンバン 新車	8	16	21	32	23	580	7.3	7.3	
	RV系 新車	10	19	16	28	27	806	7.3	7.1	
	中古車	9	20	22	25	22	1000	6.9	6.6	
世帯年収	300万円未満	10	17	19	28	25	491	7.2	7.2	
	500万円未満	8	18	20	27	26	638	7.3	6.9	
	1000万円未満	10	21	20	27	23	1048	7.0	7.1	
	1000万円以上	9	21	17	29	23	291	7.2	6.9	
保有資産	500万円未満	10	22	19	26	23	1226	7.0	6.7	
	1000万円未満	9	17	17	27	28	416	7.4	7.3	
	1000万円以上	7	17	20	29	26	724	7.4	7.3	
景況感	現在の景気	良い	7	17	20	31	24	118	7.3	6.6
		どちらともいえない	9	21	18	27	25	788	7.1	7.1
		悪い	9	18	20	28	24	1868	7.2	7.1
	景気状況	良くなっている	8	21	18	29	25	346	7.2	6.7
		どちらともいえない	9	19	20	27	24	798	7.2	7.1
		悪くなっている	9	18	19	28	24	1630	7.2	7.1
	景気方向	良くなる	7	19	21	28	25	313	7.3	7.0
		どちらともいえない	9	19	19	27	25	1093	7.2	7.1
		悪くなる	9	18	19	29	23	1368	7.1	7.0

※ n数が30未満のものについては参考値

* 保有期間平均値の算出には、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。

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、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】

(%)

	23年								21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	1732	1	7	14	16	30	31	7.7	1757	1	8	14	15	32	32	7.8	
地域	首都圏	573	1	9	16	16	30	29	7.6	558	0	10	15	14	29	32	7.6
	地方圏(首都圏以外)	1159	1	7	14	16	31	32	7.8	1199	1	7	14	15	33	31	7.8
	首都圏*中心部(23区)	102	-	10	14	12	31	33	7.9	70	-	13	19	10	26	33	7.3
	近郊(40km圏)	275	0	10	18	16	28	28	7.4	318	0	9	15	13	29	34	7.8
	周辺(40km圏外)	196	1	6	14	19	31	29	7.8	170	1	10	14	18	31	27	7.5
	地方圏*大都市	292	0	9	12	13	32	33	7.9	289	2	11	14	15	33	25	7.4
	中都市	426	1	8	14	16	28	33	7.8	443	1	7	14	16	28	34	7.9
	小都市	101	-	6	13	17	33	32	7.9	145	-	8	10	15	38	30	8.0
	周辺部	226	2	4	12	21	33	29	7.8	240	2	4	13	13	37	32	8.1
	郡部	114	2	4	20	15	32	27	7.6	82	-	2	17	11	33	37	8.2
	主要5都市	239	0	12	13	13	31	31	7.6	196	1	11	18	12	29	30	7.4

	19年								17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	1853	0	8	13	17	32	29	7.7	1756	1	6	15	18	35	26	7.7	
地域	首都圏	600	1	9	14	18	33	26	7.5	560	0	9	19	17	35	20	7.3
	地方圏(首都圏以外)	1253	0	7	13	17	32	30	7.8	1196	1	5	13	19	35	28	7.9
	首都圏*中心部(23区)	92	-	11	9	9	37	35	8.1	78	-	13	15	17	38	17	7.0
	近郊(40km圏)	332	0	9	16	18	30	27	7.4	305	1	11	19	18	31	21	7.1
	周辺(40km圏外)	176	1	7	13	22	36	21	7.5	177	-	3	20	16	41	20	7.6
	地方圏*大都市	304	-	10	13	15	32	31	7.7	284	1	4	16	21	31	29	7.8
	中都市	466	0	7	17	18	33	25	7.6	434	1	6	11	19	37	27	7.9
	小都市	136	-	5	12	24	29	30	7.9	163	1	7	15	18	33	26	7.6
	周辺部	236	-	7	8	14	30	42	8.4	198	1	3	10	19	37	31	8.3
	郡部	111	1	8	11	17	40	23	7.7	117	-	6	12	17	36	29	8.0
	主要5都市	225	-	12	13	15	31	30	7.6	208	-	9	18	22	30	21	7.1

■ 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。

3. 購入時状況と購入者意識

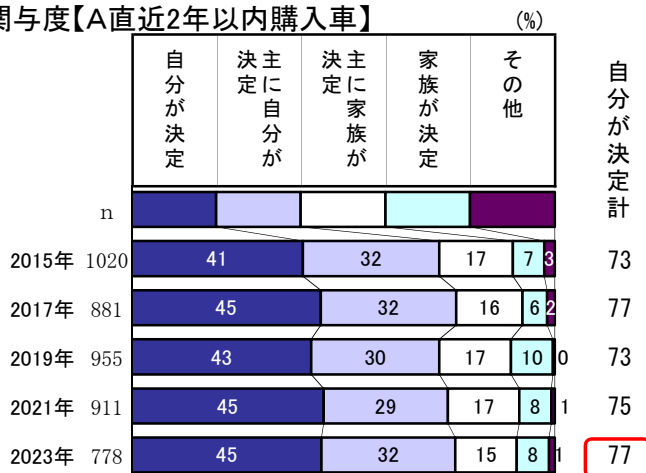
現保有車の購入決定者と購入きっかけ

●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。

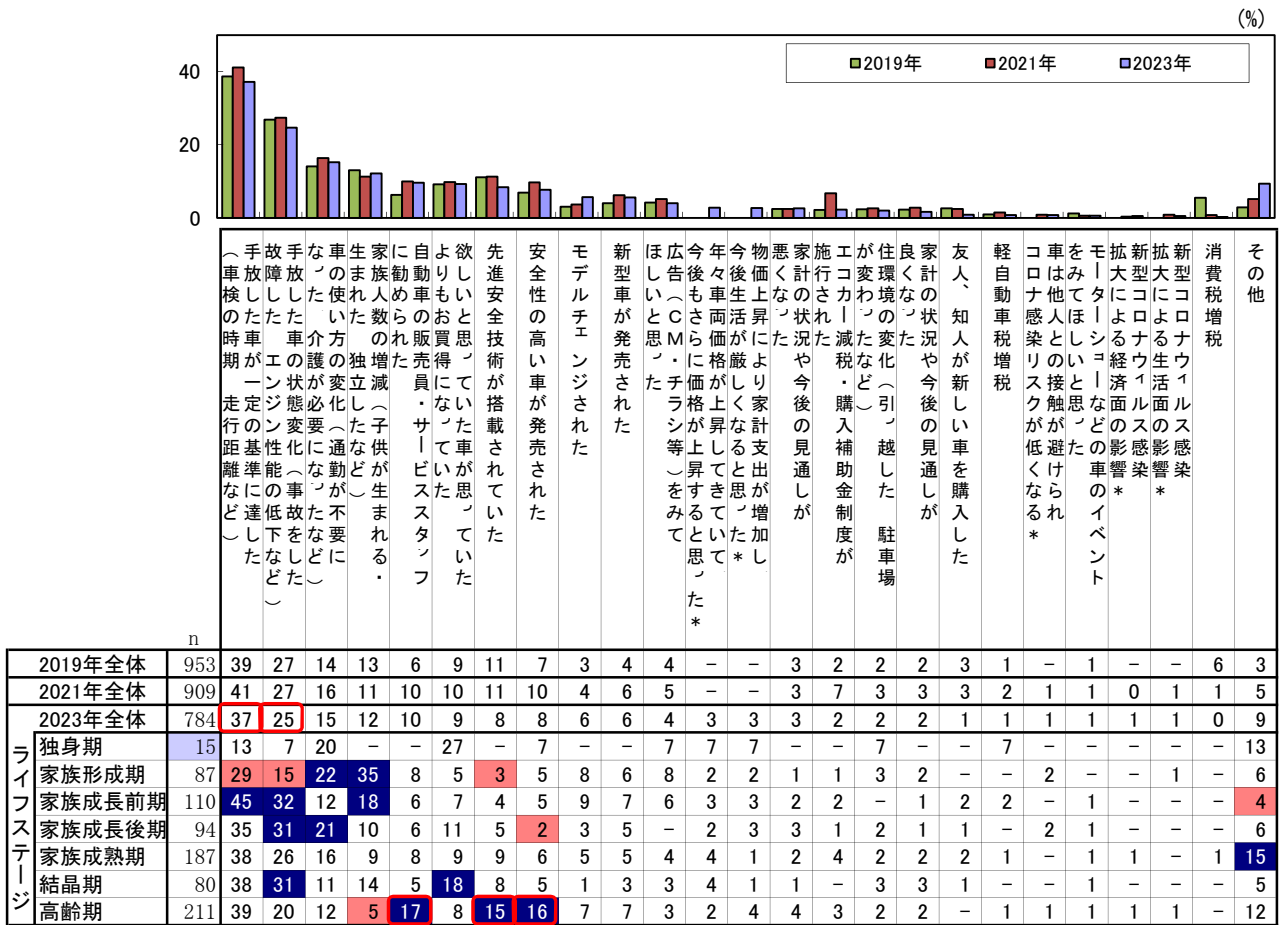
購入決定者は「自分が決定計(自分が決定+主に自分が決定)」が77%。

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37%、「手放した車の状態変化」が25%で上位。高齢期では「自動車の販売員・サービススタッフに勧められた」「安全性の高い車が発売された」「先進安全技術が搭載されていた」が全体と比べ高い。

購入関与度【A直近2年以内購入車】



購入きっかけ(複数回答)【A直近2年以内購入車】



※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

* 右記は23年度より聴取。「年々車両価格が上昇してきていて、今後もさらに価格が上昇すると思っ

「物価上昇により家計支出が増加し、今後生活が厳しくなると思っ

* 右記は21年度より聴取。「新型コロナウイルス感染拡大による経済面の影響」「新型コロナウイルス感染拡大による生活面の影響」

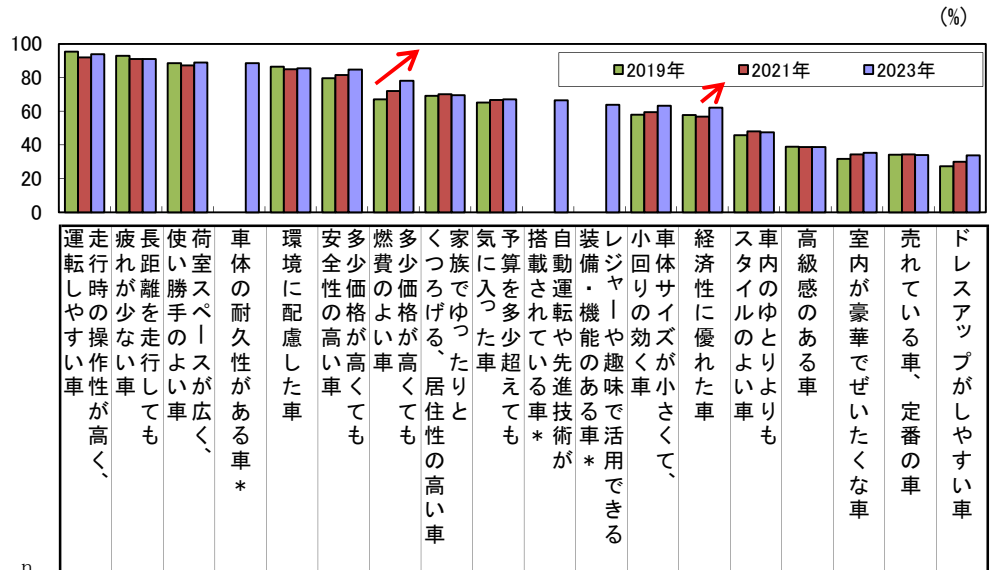
「車は他人との接触が避けられコロナ感染リスクが低くなる」

購入したい車への考え方

●購入したい車への考え方は「走行時の操作性が高く、運転しやすい車」「長距離を走行しても疲れが少ない車」が引き続き上位。「燃費のよい車」「経済性に優れた車」は21年度より大きく増加となった。

購入したい車への考え方は「走行時の操作性が高く、運転しやすい車」「長距離を走行しても疲れが少ない車」が9割超で上位。その他、「多少価格が高くても燃費のよい車」「経済性に優れた車」は21年度より5pt以上増加。
 高齢期では「環境に配慮した車」「車体サイズが小さくて、小回りの効く車」「経済性に優れた車」への需要が高い。

車への考え方【A直近2年以内購入車】(非常にそう思う+そう思う)



	n	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年
2019年全体	955	95	93	89	-	86	80	67	69	65	-	-	58	58	46	39	32	34	27
2021年全体	912	92	91	87	-	85	82	72	70	67	-	-	60	57	48	39	34	34	30
2023年全体	784	94	91	89	89	86	85	78	70	67	67	64	63	62	47	39	35	34	34
首都圏	243	94	89	90	88	84	84	81	70	68	68	66	62	59	47	36	36	34	32
地方圏(首都圏以外)	541	94	92	88	89	86	85	77	69	67	66	63	64	64	48	40	35	34	34
首都圏*中心部(23区)	31	94	100	90	87	81	90	77	87	61	65	90	65	58	77	52	61	39	48
近郊(40km圏)	120	92	85	87	84	82	84	78	71	70	65	62	58	52	43	32	35	35	30
周辺(40km圏外)	92	98	90	95	94	87	83	85	63	66	72	63	65	69	41	37	28	33	29
地方圏*大都市	116	93	91	84	89	89	85	75	69	72	66	65	64	64	53	43	42	31	36
中都市	207	95	92	91	89	85	87	78	71	66	71	65	60	60	49	44	39	35	35
小都市	54	93	91	87	85	85	82	80	59	67	56	50	59	57	39	34	30	28	37
周辺部	113	91	92	89	89	87	84	75	73	65	66	64	71	71	44	33	26	35	33
郡部	51	94	94	88	90	86	80	78	69	63	59	63	71	69	47	37	29	37	28
主要5都市	75	93	93	91	85	85	85	76	79	67	72	75	59	57	61	44	47	35	40
ライフステージ																			
独身期	15	93	80	87	87	80	67	67	60	87	87	60	67	73	80	40	40	33	27
家族形成期	87	93	92	87	87	77	85	79	86	78	74	75	49	55	53	46	43	32	40
家族成長前期	110	94	92	92	92	83	82	82	79	71	76	79	53	61	56	48	46	39	38
家族成長後期	94	96	93	93	87	87	82	75	82	65	62	67	66	55	51	37	38	29	34
家族成熟期	187	91	93	90	89	85	82	73	60	64	62	58	64	59	44	33	33	37	33
結晶期	80	94	84	90	90	80	88	80	65	70	64	66	66	68	55	46	43	35	45
高齢期	211	95	92	85	87	92	90	82	63	62	65	55	72	69	37	34	25	31	26
性別																			
男性	399	94	91	88	88	84	84	77	75	68	71	71	59	61	55	44	43	34	36
女性	385	94	91	90	90	87	86	79	64	66	62	56	68	64	40	33	28	34	31
男性年代																			
~29歳	42	91	95	88	81	81	76	74	76	76	62	64	48	57	60	45	50	42	48
~39歳	67	93	91	91	91	72	84	81	87	82	88	85	49	61	73	57	48	49	42
~49歳	63	94	84	91	87	78	76	79	78	71	78	79	51	59	62	51	54	25	43
~59歳	85	99	97	91	93	87	82	74	77	67	67	74	64	46	59	51	45	29	41
~69歳	73	96	95	92	86	93	90	80	71	63	70	69	69	66	48	36	37	33	30
70歳以上	69	88	83	77	83	88	88	75	61	54	61	55	65	77	30	26	26	29	16
女性年代																			
~29歳	36	97	92	89	97	86	83	69	72	67	64	61	67	50	61	53	50	36	61
~39歳	49	96	92	90	82	74	86	84	86	79	67	71	49	60	49	45	45	39	39
~49歳	94	92	92	95	94	87	85	80	69	66	61	68	69	66	49	32	35	34	28
~59歳	91	95	95	89	87	88	86	81	59	66	62	56	74	60	37	31	22	36	31
~69歳	78	94	96	88	92	91	86	77	56	63	64	46	71	67	27	25	13	30	24
70歳以上	37	92	73	81	84	97	92	78	43	54	49	19	73	78	16	24	11	30	19

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差
 ■ -5ポイント以上の差

* 右記は23年度より聴取。「車体の耐久性がある車」「自動運転や先進技術が搭載されている車」「レジャーや趣味で活用できる装備・機能のある車」

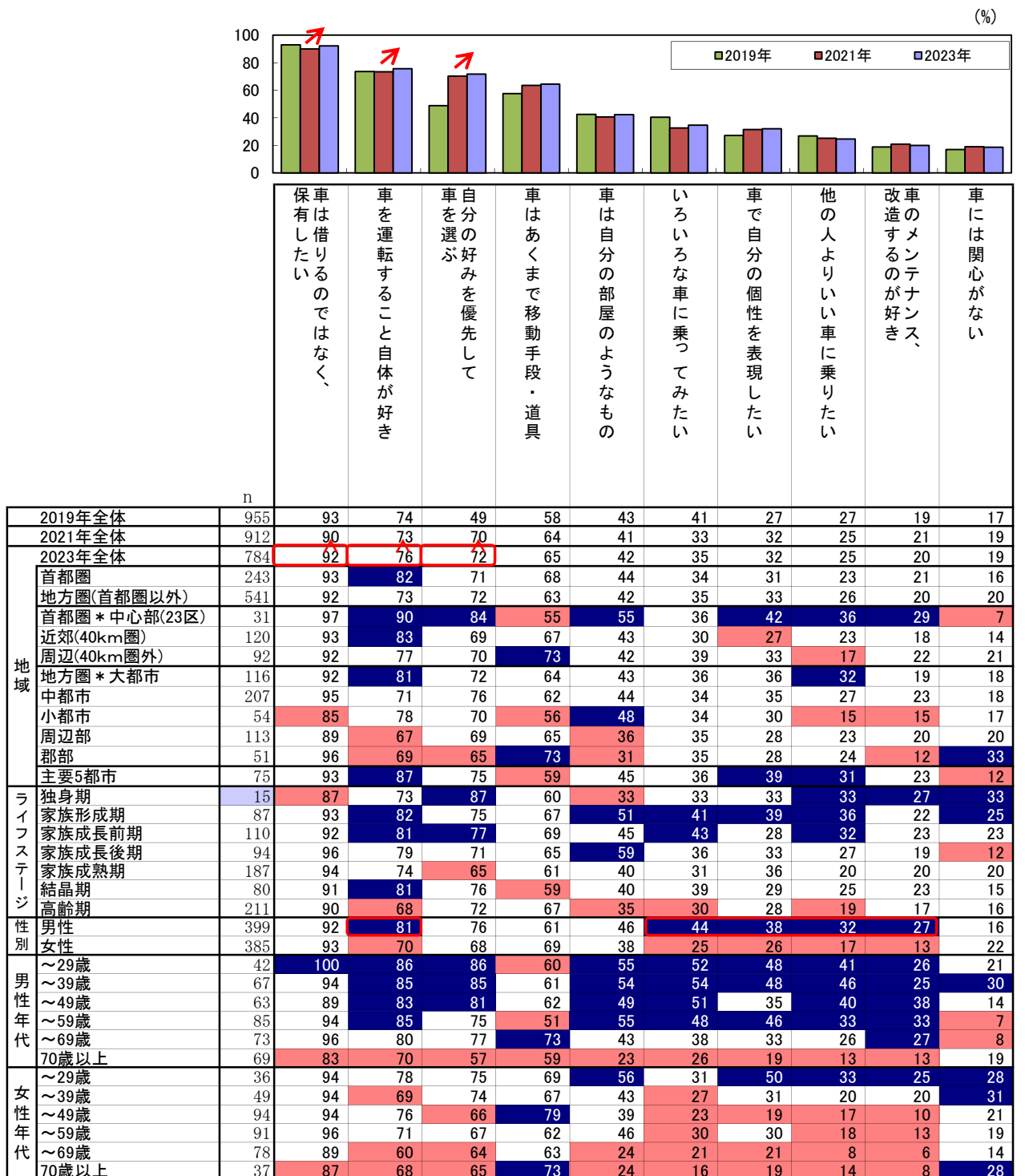
車への価値観

●車への価値観は「車は保有したい」「車を運転すること自体が好き」「自分の好みを優先して車を選ぶ」が21年度より増加し上位。男性は女性に比べ、各意見に同意する人が多い。

車への価値観は「車は借りるのではなく、保有したい」が9割強で最も高く、「車を運転すること自体が好き」が8割弱、「自分の好みを優先して車を選ぶ」が7割強で続く。いずれも21年度より増加。

また、男性は「車を運転すること自体が好き」「いろいろな車に乗ってみたい」「車で自分の個性を表現したい」「他の人よりいい車に乗りたい」「車のメンテナンス、改造するのが好き」が全体に比べ高く、女性と価値観が異なる。

車への価値観【A直近2年以内購入車】(非常にそう思う+そう思う)



※ n数が30未満のものについては参考値

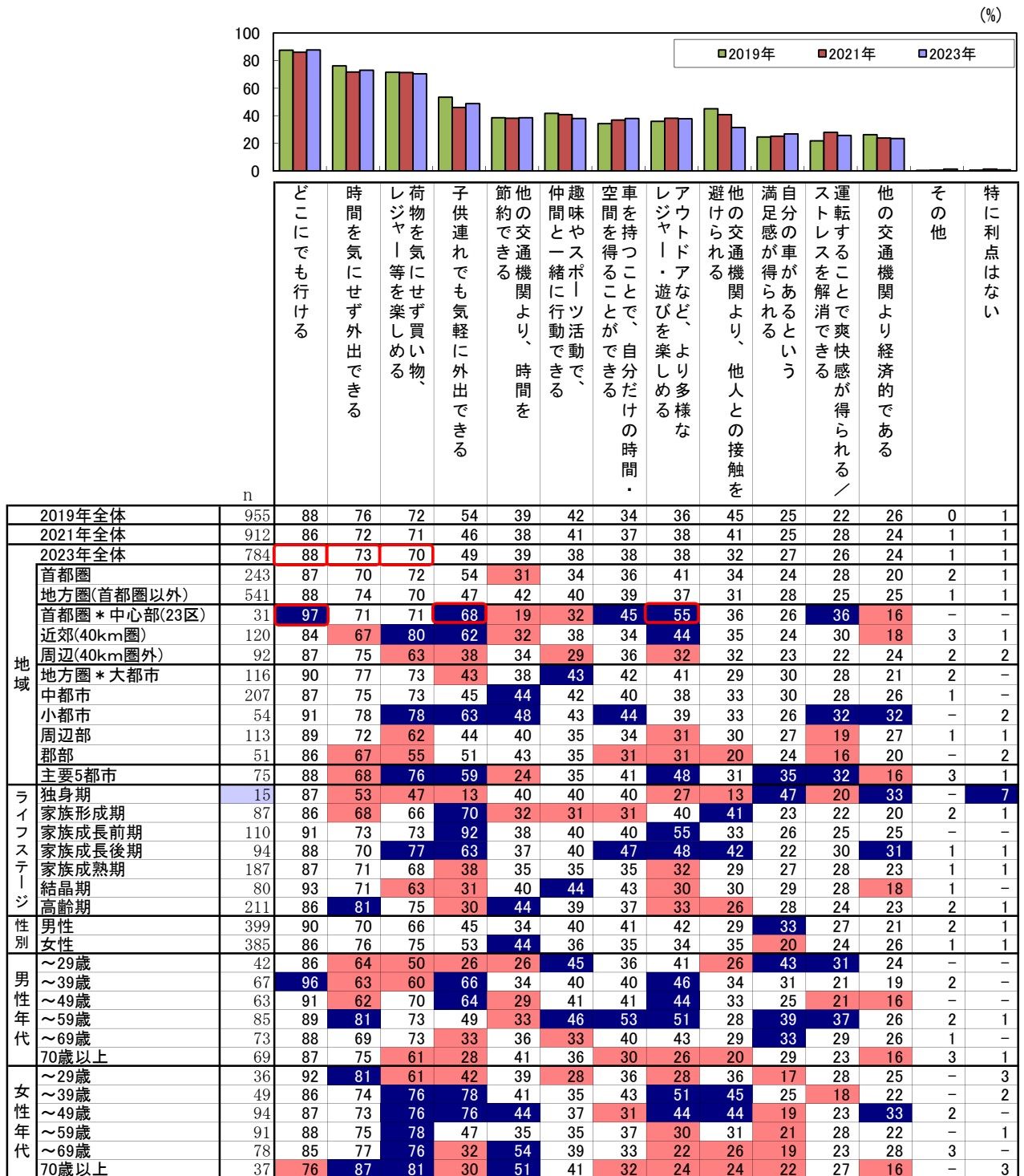
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

自動車保有の利点

●自動車保有の利点は「どこにでも行ける」が9割弱で最も高い。次いで「時間を気にせずに出出できる」「荷物を気にせず買い物、レジャー等を楽しめる」が7割を超える。

自動車保有の利点は「どこにでも行ける」が88%で最も高く、次いで「時間を気にせず外出できる」が73%、「荷物を気にせず買い物、レジャー等を楽しめる」が70%で上位。また、首都圏中心部では「どこにでも行ける」「子供連れでも気軽に外出できる」「アウトドアなど、より多様なレジャー・遊びを楽しめる」が全体に比べ高く約5割以上。

自動車保有の利点(複数回答)【A直近2年以内購入車】



※ n数が30未満のものについては参考値

全体より+5ポイント以上の差

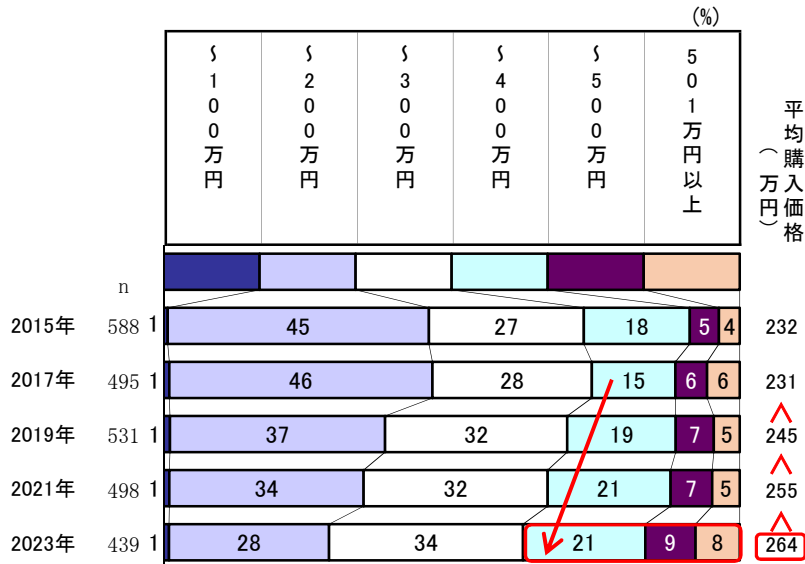
-5ポイント以上の差

新車購入価格

●新車購入価格は「301万円以上」が4割弱。平均購入価格は264万円で、17年度より上昇が継続。

新車購入価格は「301万円以上」が38%。平均購入価格は264万円。
17年度より平均購入価格は上昇が続く。
主要5都市では平均購入価格が300万を超え、最も高い。

現保有車の購入価格*【A新車 直近2年以内購入車】



地域	年	n	100万円以下	100万円～199,999円	200,000円～299,999円	300,000円～399,999円	400,000円～499,999円	500,000円以上	平均購入価格(万円)
2023年全体		439	1	28	34	21	9	8	264
首都圏		135	1	24	28	27	11	9	276
地方圏(首都圏以外)		304	1	29	36	19	8	7	259
首都圏*中心部(23区)		18	0	6	28	6	33	28	327
近郊(40km圏)		73	0	23	25	36	7	10	285
周辺(40km圏外)		44	2	34	34	21	9	0	241
地方圏*大都市		66	0	23	39	21	8	9	270
中都市		115	1	27	36	16	12	9	265
小都市		25	0	52	28	12	0	8	233
周辺部		65	3	32	42	15	5	3	242
郡部		33	0	27	27	36	3	6	269
主要5都市		50	0	12	24	22	18	24	314
年収5分位									
第1分位		39	0	49	41	5	3	3	220
第2分位		54	2	33	46	17	0	2	231
第3分位		85	2	33	33	18	8	6	251
第4分位		108	0	21	30	29	11	9	283
第5分位		102	1	15	28	28	13	17	298
ライフステージ									
独身期		3	0	67	0	33	0	0	225
家族形成期		50	0	12	38	30	8	12	295
家族成長前期		69	1	29	25	25	10	10	274
家族成長後期		49	2	31	27	18	14	8	263
家族成熟期		101	1	36	30	22	8	4	249
結晶期		44	0	23	46	21	5	7	259
高齢期		123	1	27	40	16	8	8	262

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

* 購入価格とは[店頭価格+オプション費用(カーナビ等の注武装備代) - 値引き]

下取り車がある場合は、下取り価格は差し引かない。

税金、登録諸費用、購入補助金は購入価格には含まない。

新車購入方法

●購入方法は「現金一括」が約6割で中心。「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割弱程度。

「現金一括で購入した」が58%で購入方法の中心。「一般のローン/クレジットを利用して購入した」「残価設定あるいは据置型ローン/クレジットを利用して購入した」はともに2割弱。「現金一括で購入した」は、首都圏周辺、高齢期で7割前後と高い。

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				
		現金一括で購入した	一般のローン/クレジットを利用した	残価設定あるいは据置型ローン/クレジットを利用した	リースした	サブスクリプションを利用した
	n					
2021年	516	56	21	20	3	1
2023年	442	58	17	18	6	1
2021年全体	516	56	21	20	3	1
2023年全体	442	58	17	18	6	1
地域						
首都圏	135	62	16	19	2	2
地方圏(首都圏以外)	307	57	17	18	7	1
首都圏*中心部(23区)	18	50	22	22	6	-
近郊(40km圏)	73	60	16	21	1	1
周辺(40km圏外)	44	71	11	14	2	2
地方圏*大都市	66	59	14	21	6	-
中都市	116	55	16	18	9	3
小都市	26	54	12	19	12	4
周辺部	66	62	20	14	5	-
郡部	33	49	30	15	6	-
主要5都市	50	58	14	26	2	-
年収5分位						
第1分位	39	64	10	15	10	-
第2分位	56	48	23	23	4	2
第3分位	85	65	14	12	6	4
第4分位	108	50	16	29	6	-
第5分位	103	56	19	16	7	2
ライフステージ						
独身期	3	33	33	33	-	-
家族形成期	50	68	18	12	2	-
家族成長前期	69	58	16	19	6	1
家族成長後期	49	43	22	22	6	6
家族成熟期	101	52	21	21	6	1
結晶期	44	52	14	25	9	-
高齢期	126	69	12	13	6	1
性別						
男性	218	56	17	19	5	2
女性	224	60	16	17	6	0
男性年代						
~29歳	16	25	38	19	13	6
~39歳	38	66	13	18	3	-
~49歳	30	53	23	23	-	-
~59歳	52	48	19	19	8	6
~69歳	37	51	19	22	8	-
70歳以上	45	76	7	13	2	2
女性年代						
~29歳	14	43	21	36	-	-
~39歳	29	69	7	17	7	-
~49歳	53	43	28	23	4	2
~59歳	53	64	9	13	13	-
~69歳	54	67	19	11	4	-
70歳以上	21	76	5	14	5	-

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

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

- 「5年以内買い替え予定」は2割、「保有をやめる予定」は1割。年収第1分位と第2分位や高齢期では「保有をやめる予定」が高い傾向。

「買い替える時期は未定」が6割強、「今後5年以内に買い替える予定」は2割、「自動車の保有をやめる予定」は1割。

<地域別> 首都圏に比べ地方圏で「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、第2分位で「自動車の保有をやめる予定」が2割前後で高い傾向が継続。

<ライフステージ別> 高齢期で「自動車の保有をやめる予定」が約2割で高い傾向が継続。

買い替え予定【A】

		n															
		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			
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
2017年	3411	18	7							66						10	
2019年	3545	19	7							65						9	
2021年	3455	19	7							62						12	
2023年	3438	20	8							62						10	
全体	3438	20	19	19	18	8	7	7	7	62	62	65	66	10	12	9	10
首都圏	1145	18	21	21	18	7	6	5	5	66	63	64	65	9	11	10	12
地方圏(首都圏以外)	2293	21	18	19	18	9	7	7	8	60	62	66	66	11	13	8	9
首都圏*中心部(23区)	190	18	25	21	26	3	6	5	4	69	55	59	60	10	14	15	10
近郊(40km圏)	526	21	21	23	19	7	5	5	5	63	64	62	63	9	11	10	13
周辺(40km圏外)	429	15	19	18	14	9	7	5	7	67	63	70	71	9	11	7	9
地方圏*大都市	577	22	19	23	18	9	7	6	8	59	59	64	62	11	16	9	12
中都市	831	21	20	19	18	8	7	8	7	60	62	65	68	11	11	8	7
小都市	204	18	16	19	21	11	10	9	7	63	66	64	62	8	9	8	9
周辺部	475	21	15	14	16	7	8	9	8	62	63	70	67	10	14	8	9
郡部	206	17	16	18	14	12	4	5	7	60	68	69	69	12	13	9	10
主要5都市	448	20	23	23	21	5	5	6	5	65	57	60	62	10	15	12	12
年収5分位																	
第1分位	446	15	15	14	15	5	3	6	5	61	57	61	57	19	25	19	23
第2分位	572	18	19	18	16	6	5	4	4	60	59	63	65	16	17	15	15
第3分位	645	21	19	21	18	9	8	8	7	62	63	66	68	9	10	6	7
第4分位	689	21	20	19	20	9	7	9	8	65	66	69	68	5	7	4	4
第5分位	701	25	22	26	22	11	10	8	9	62	63	64	65	2	5	3	3
ライフステージ																	
独身期	79	23	29	29	18	9	4	1	1	66	64	68	78	3	3	1	3
家族形成期	291	21	16	18	20	13	9	11	8	64	73	71	71	2	3	1	1
家族成長前期	495	23	21	21	20	12	8	10	10	63	69	68	68	2	3	1	2
家族成長後期	413	18	20	22	21	8	8	8	10	71	68	69	67	3	4	1	3
家族成熟期	691	21	18	16	17	8	6	6	6	64	67	71	68	8	9	7	8
結晶期	336	17	18	22	19	7	5	6	5	69	67	65	68	7	10	7	8
高齢期	1133	18	18	18	15	6	6	4	5	55	52	57	56	21	25	22	24

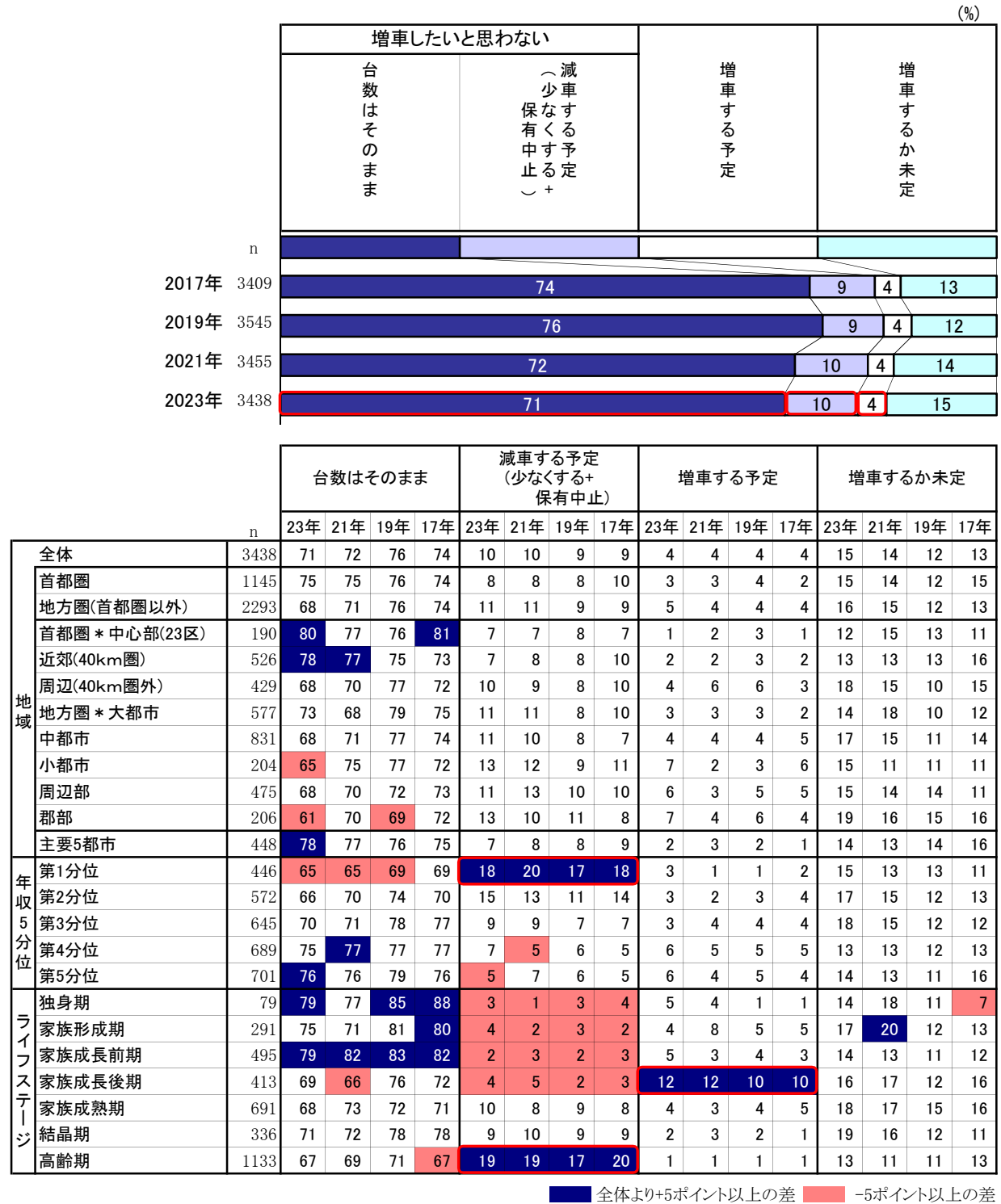
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

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。年収第1分位、高齢期では約2割が減車意向。

「台数はそのまま」が71%、「減車する予定」が10%、「増車する予定」が4%で、「減車する予定」が「増車する予定」を上回る状況が継続。
 年収第1分位、高齢期は「減車する予定」が約2割、家族成長後期は「増車する予定」が12%とそれぞれ全体に比べ高い傾向が継続。

今後の四輪自動車の増減車意向【乗用車保有世帯】



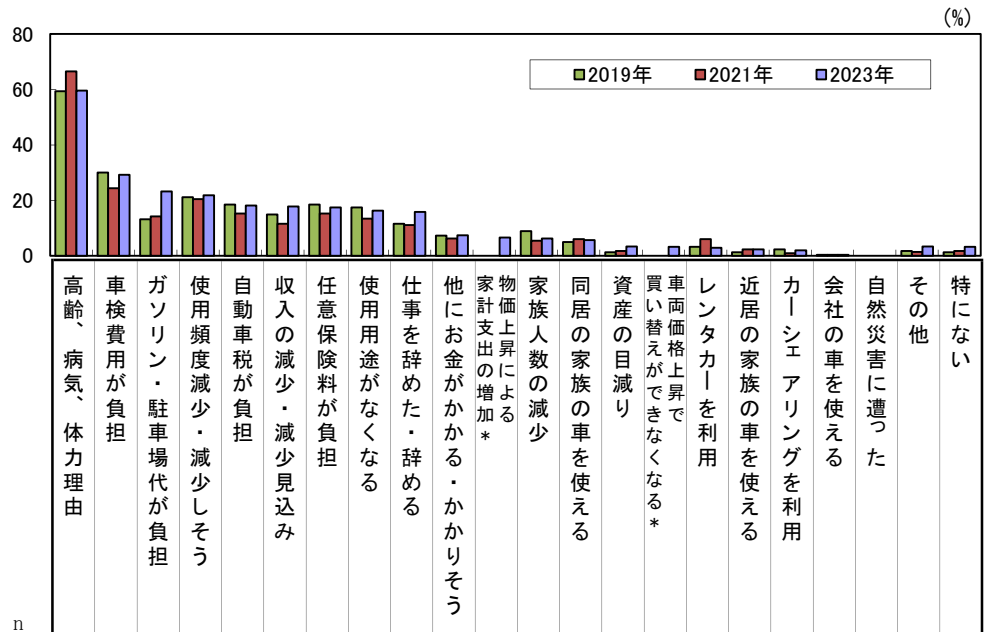
* 減車予定は「保有台数を少なくする」+「保有をやめる(0台にする)」。

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」「ガソリン・駐車場代が負担」が上位。「ガソリン・駐車場代が負担」は21年度より大きく増加。

減車理由は「高齢、病気、体力理由」が60%で最も高いが、21年度より減少。次いで「車検費用が負担」が29%、「ガソリン・駐車場代が負担」が23%で続く。また、「ガソリン・駐車場代が負担」は21年度より約10pt増加。
 高齢期では「高齢、病気、体力理由」が71%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	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年	2019年	2021年	2023年
2019年全体	303	59	30	13	21	19	15	19	18	12	7	-	9	5	1	-	3	1	2	0	-	2	1		
2021年全体	352	67	24	14	21	15	12	15	13	11	6	-	5	6	2	-	6	2	1	0	-	1	2		
2023年全体	349	60	29	23	22	18	18	18	16	16	7	7	6	6	3	3	3	2	2	0	-	3	3		
地域																									
首都圏	91	59	32	26	20	21	21	22	15	11	12	9	9	6	9	6	3	2	3	-	-	4	1		
地方圏(首都圏以外)	258	60	28	22	23	17	17	16	17	17	6	6	5	6	2	2	3	2	2	0	-	3	4		
首都圏*中心部(23区)	14	50	36	36	29	21	14	7	29	7	21	7	-	-	-	-	-	7	7	-	-	7	-		
近郊(40km圏)	35	63	34	29	26	20	17	26	14	6	3	6	6	-	6	3	6	-	6	-	-	3	-		
周辺(40km圏外)	42	60	29	21	12	21	26	24	12	17	17	12	14	12	14	10	2	2	-	-	-	5	2		
地方圏*大都市	63	48	25	24	21	18	10	16	16	18	3	2	3	6	-	3	3	3	2	-	-	8	5		
中都市	88	63	27	16	17	13	18	13	17	16	9	10	3	1	2	1	3	5	2	-	-	2	3		
小都市	27	59	33	26	30	19	26	19	4	15	4	4	7	7	4	-	7	-	4	4	-	-	11		
周辺部	54	67	32	28	26	19	17	19	17	17	4	6	7	13	2	4	-	-	-	-	-	2	2		
郡部	26	65	27	23	31	27	19	19	31	27	8	4	12	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-		
主要5都市	31	48	23	26	19	16	13	10	26	7	10	7	3	-	3	3	3	10	7	-	-	3	7		
年収5分位																									
第1分位	80	75	25	24	20	16	15	21	14	15	8	11	4	3	8	6	3	4	-	-	-	3	3		
第2分位	84	73	27	18	21	13	18	11	19	14	6	2	4	8	4	2	1	2	2	-	-	4	2		
第3分位	57	51	28	32	21	18	26	18	11	21	11	9	9	5	-	2	2	4	2	-	-	2	2		
第4分位	47	47	34	19	32	23	15	23	17	17	6	9	6	11	4	2	4	-	4	2	-	2	4		
第5分位	33	18	49	39	21	39	24	27	33	15	9	6	12	-	3	-	3	3	3	-	-	6	6		
ライフステージ																									
独身期	2	-	100	100	50	100	-	100	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
家族形成期	12	25	50	33	25	25	8	25	8	25	8	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8		
家族成長前期	12	25	33	42	25	17	-	-	8	-	8	-	8	-	-	-	8	-	17	-	-	-	-		
家族成長後期	16	31	56	50	25	56	38	50	31	6	25	19	13	-	6	6	6	6	6	-	-	-	-		
家族成熟期	67	55	28	19	15	13	22	18	10	19	12	9	10	9	5	3	2	2	-	-	-	5	5		
結晶期	29	35	38	28	28	17	10	21	14	7	3	3	3	14	-	-	3	-	3	-	-	7	3		
高齢期	211	71	24	19	22	16	17	15	18	18	4	6	5	4	4	4	3	3	1	1	-	3	3		

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

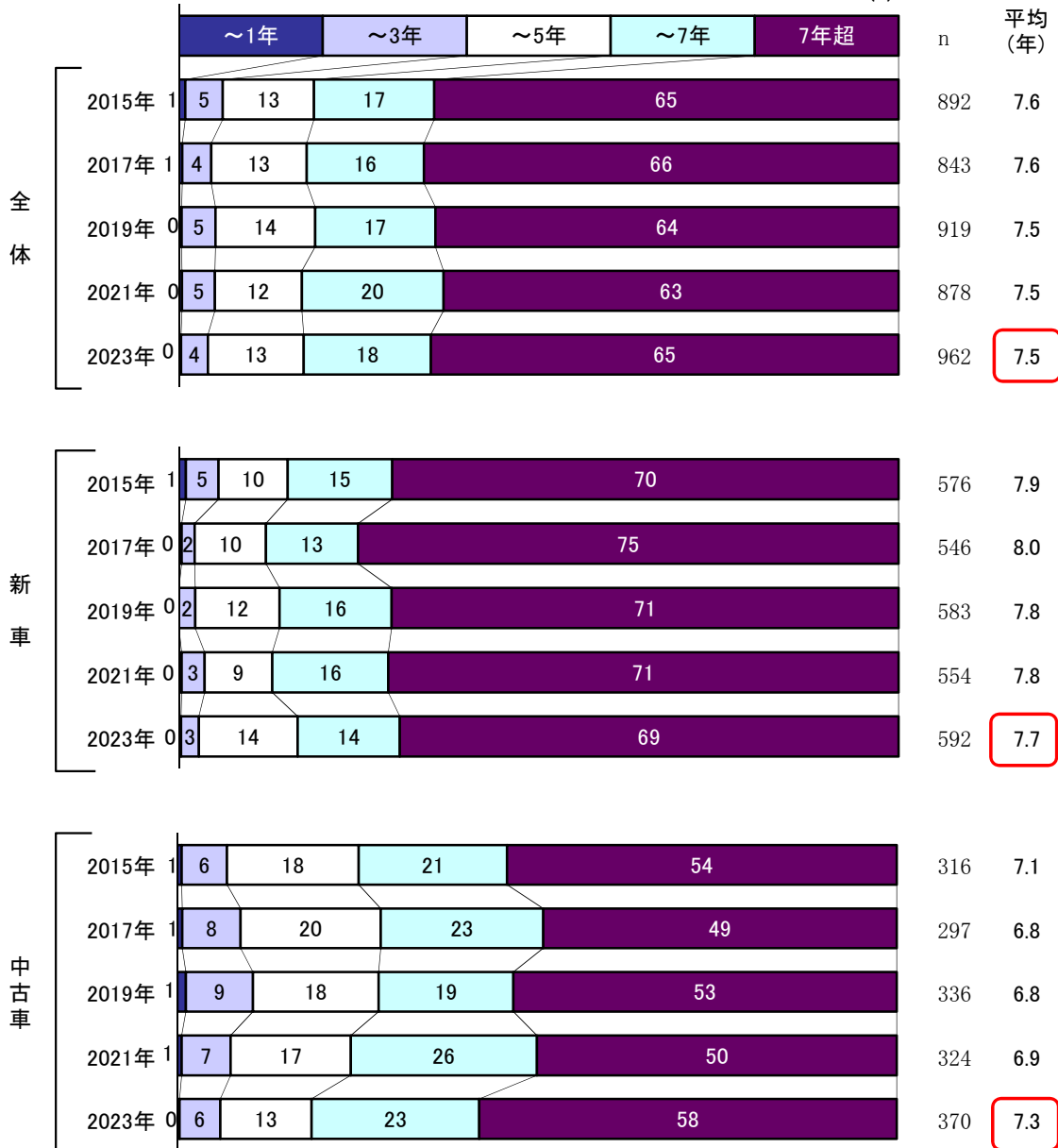
* 右記項目は23年度より聴取。「物価上昇による家計支出の増加」「車両価格上昇で買い替えができなくなる」

現保有車の保有予定期間

●平均保有予定期間は7.5年で、新車の平均保有期間は中古車より長い。

保有期間は全体(平均)で7.5年、新車が7.7年、中古車が7.3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年超までカテゴリ化。

2023年(本調査年)-問2(現保有車購入年)+問42(買い替え予定時期)

-各カテゴリに対して、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

●同タイプ・クラスへの買い替え予定の意向が高い傾向は継続。

- <小型>同クラスへの買い替え予定が50%と最も高い。
- <大衆>同クラスへの買い替え予定が52%と最も高く、21年度より増加。
- <軽>同クラスへの買い替え予定が73%と最も高い。
- <RV系>同タイプ（RV系）への買い替え予定が69%と最も高く、21年度より増加。
- <中古車>70%が中古車に歩留まり。

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					
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年		
現保有車	新車																		
	大・中型	-	-	-	-	73	74	59	59	13	16	18	35	13	11	24	6		
	小型車	7	10	8	10	59	56	62	65	18	14	22	20	17	20	8	6		
	大衆車	14	18	13	17	59	53	63	54	18	20	15	19	10	9	9	10		
	軽乗用車 軽ボンパン	7	8	7	11	86	86	84	84	-	-	-	-	7	7	9	6		

(%)

		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				23年	21年	19年	17年
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年
現保有車	新車																								
	大・中型	73	67	53	59	7	5	11	18	0	5	5	18	7	5	-	-	13	10	21	6	0	10	11	-
	小型車	6	9	8	9	50	50	60	61	7	3	11	9	8	10	10	10	14	18	8	6	15	10	4	6
	大衆車	5	3	3	2	8	13	9	13	52	48	57	49	15	18	13	17	9	8	9	9	12	10	10	10
	軽乗用車 軽ボンパン	1	1	1	1	2	2	4	4	3	3	2	4	73	73	74	75	6	6	8	5	15	15	12	10
	RV系	5	4	3	4	5	5	5	7	5	5	4	5	11	10	7	8	69	66	74	68	6	10	7	7
	中古車	2	2	2	2	2	3	3	4	2	4	2	5	12	11	13	12	12	10	11	12	70	69	65	
	合計	3	3	3	3	5	7	7	7	8	9	9	13	24	22	24	25	26	26	27	27	34	34	30	24

(n)

		クラス別意向				買い替え予定車別意向																				
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年																	
現保有車	新車																									
	大・中型	15	19	17	17	15	21	19	17																	
	小型車	97	112	139	148	114	125	144	158																	
	大衆車	228	274	297	303	260	304	328	335																	
	軽乗用車 軽ボンパン	513	426	559	540	605	503	633	601																	
	RV系	793	769	791	709	847	855	847	765																	
	中古車	-	-	-	-	1191	1099	1098	987																	
	合計	1646	1600	1803	1717	3032	2907	3069	2918																	

※ n数が30未満のものについては参考値

<新車予定割合(現保新車ベース)>

(%)

	23年	21年	19年	17年
n	1841	1808	1971	1876
	89	88	91	92

※RV系を含む

* クラス別意向比率は、中古車を除いて算出。

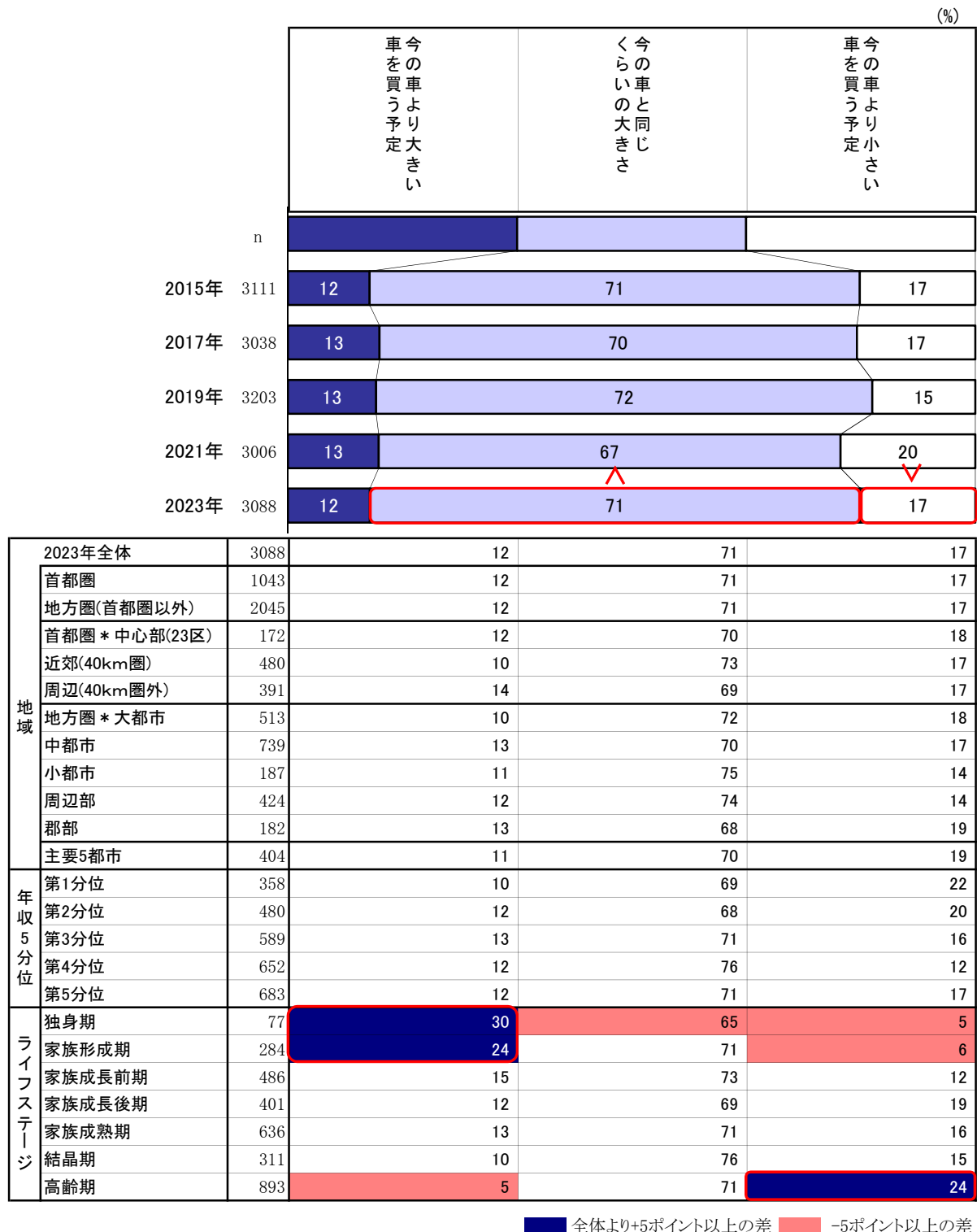
車体サイズに対する意向

●同サイズ意向は約7割と最も高く、21年度より微増。ダウンサイズ意向は微減。

「今の車と同じくらいの大きさ」が71%で21年度より微増。「今の車より小さい車を買う予定」が17%で21年度より微減。

独身期～家族形成期はアップサイズ意向が高く、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)】



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(FCEV))意向は48%で21年度から大きな変化はない。

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(FCEV))意向は48%で21年度より変動はない。

<地域別>首都圏中心部・主要5都市で次世代エンジン意向が高く、21年度より増加。

<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。

<ライフステージ別>独身期は次世代エンジンへの意向が35%で最も低く、ガソリン車への意向が6割を超える。

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)】

		エンジン(動力)タイプ意向 (%)							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(EV)	燃料電池(燃料電池車)	その他		
n										
2017年	3006	62			2	30	2	4	0	36
2019年	3179	59			3	33	2	3	0	38
2021年	2959	48			3	37	2	9	0	48
2023年	3090	48			3	37	2	9	0	48

	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															
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年												
全体	3090	48	48	59	62	3	3	3	2	37	37	33	30	2	2	2	2	9	9	3	4	0	0	0	0	1	1	0	0	48	48	38	36												
地域		首都圏				地方圏(首都圏以外)				首都圏*中心部(23区)				近郊(40km圏)				周辺(40km圏外)				地方圏*大都市				中都市				小都市				周辺部				郡部				主要5都市			
地域	1043	45	44	57	60	3	3	3	2	38	41	34	31	3	2	2	2	9	10	3	5	0	-	1	0	2	0	0	0	50	53	40	38												
地域	2047	49	51	60	63	3	2	2	2	36	35	33	29	2	2	2	2	8	9	3	3	0	1	0	0	1	1	0	0	46	47	38	34												
地域	172	42	41	49	64	4	7	4	3	36	36	40	23	5	4	2	5	12	11	1	6	1	-	1	-	1	1	1	-	54	51	44	34												
地域	480	44	45	59	59	4	3	4	2	40	40	31	31	3	2	2	2	8	10	4	5	0	-	1	0	2	0	0	0	51	52	38	38												
地域	391	48	42	57	60	3	3	1	1	37	45	37	34	2	1	1	1	8	9	3	4	1	-	0	1	2	0	0	-	48	55	41	40												
地域	513	47	47	55	62	4	4	4	3	37	35	35	31	2	2	2	2	8	11	3	2	0	0	0	0	1	2	-	0	47	48	40	35												
地域	739	49	51	59	63	3	3	2	2	37	35	33	30	2	1	2	2	8	9	3	3	0	0	0	-	1	1	0	0	47	45	38	35												
地域	187	45	49	61	61	3	1	2	3	37	41	34	29	3	2	1	4	9	7	2	4	1	1	-	0	3	0	1	-	50	51	37	37												
地域	426	52	55	65	68	3	2	1	2	34	30	31	26	3	2	1	1	8	9	2	3	-	1	-	0	1	2	-	-	45	42	34	30												
地域	182	48	52	66	65	4	2	2	3	35	36	27	25	1	1	3	2	10	6	1	5	-	1	1	1	2	1	-	-	46	44	32	33												
地域	404	41	44	55	61	5	5	5	3	38	37	35	28	5	3	2	3	11	11	2	6	0	-	2	0	1	1	1	-	54	51	41	37												
年収5分位		第1分位				第2分位				第3分位				第4分位				第5分位																											
年収5分位	360	60	59	74	72	1	1	2	1	28	31	22	21	2	2	1	0	7	6	1	5	1	0	0	0	2	1	1	-	38	39	24	26												
年収5分位	479	54	54	62	66	2	3	2	1	33	30	31	27	1	1	2	2	8	10	2	3	1	1	0	0	1	2	-	0	43	42	35	32												
年収5分位	588	50	51	60	62	2	3	3	2	34	37	34	29	3	1	1	2	9	8	3	5	0	-	0	1	2	0	0	0	46	46	38	37												
年収5分位	652	42	50	55	60	3	3	3	3	41	36	36	32	3	2	3	2	10	8	4	3	0	0	0	0	1	1	-	0	54	46	43	37												
年収5分位	684	38	37	52	56	6	4	4	3	44	44	38	35	3	3	2	3	8	10	3	4	-	1	1	0	1	1	1	-	55	58	44	42												
ライフステージ		独身期				家族形成期				家族成長前期				家族成長後期				家族成熟期				結晶期				高齢期																			
ライフステージ	77	62	59	66	68	3	6	7	4	27	30	26	27	-	3	-	1	8	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	34	27	28												
ライフステージ	284	50	55	61	65	4	3	4	5	38	34	33	29	1	2	2	1	6	6	1	1	-	-	0	-	1	1	-	-	45	42	36	31												
ライフステージ	486	44	49	59	62	7	4	4	2	37	37	34	31	3	1	1	2	8	8	2	3	0	0	0	0	2	1	0	0	48	46	37	36												
ライフステージ	400	46	46	57	62	3	4	3	2	41	40	36	31	3	1	1	3	7	9	3	3	-	-	0	0	1	1	-	0	51	50	40	37												
ライフステージ	636	47	49	58	61	3	2	2	2	37	36	32	30	2	1	2	2	9	10	4	4	0	0	0	-	2	1	0	0	48	47	38	36												
ライフステージ	312	51	48	58	64	3	4	2	2	37	36	36	29	3	2	1	2	6	7	2	3	-	1	1	1	1	2	1	-	46	46	40	35												
ライフステージ	895	47	46	61	62	2	1	2	1	35	37	31	28	3	3	2	3	11	12	4	7	1	1	0	0	1	1	0	-	50	53	37	38												

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

●買い替え予定車車種別においては、大・中型車、小型車、大衆車、ボンネットワゴンで「次世代エンジン意向計」が約6割以上と高い。電気（EV）は大・中型車で前回より増加。

＜買い替え予定車車種別＞大・中型車、小型車、大衆車、ボンネットワゴンで「次世代エンジン意向計」が6割前後で高い。軽乗用・軽ボンネットバンの「次世代エンジン意向計」は4割弱と低いものの、意向は21年度より増加。「電気（EV）」は大・中型車で21年度より増加し2割弱。

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

																		(%)																
		ガソリンエンジン				ディーゼルエンジン				ハイブリッド				プラグインハイブリッド				電気（EV）				燃料電池（燃料電池車）				その他				次世代エンジン計				
		23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	23年	21年	19年	17年	
n																																		
全体	1780	42	43	54	58	3	2	3	2	40	40	38	33	3	2	2	2	10	11	3	5	0	0	0	-	1	1	0	0	53	53	43	40	
買い替え予定車車種別	大・中型車	82	32	37	37	47	1	5	4	4	40	42	54	40	9	2	1	4	17	12	3	5	-	1	-	-	1	1	-	-	66	57	58	49
	小型車	148	33	26	35	37	1	3	3	3	47	52	49	50	3	2	7	2	14	15	5	8	-	1	1	-	1	1	-	-	64	70	62	60
	大衆車	221	36	30	38	41	3	2	3	1	46	49	50	47	3	3	2	4	9	15	7	7	1	1	0	-	2	0	0	1	59	68	59	58
	軽乗用・軽ボンネットバン	625	60	66	78	83	1	0	0	0	25	21	20	12	2	1	1	1	10	10	1	4	0	1	0	-	1	2	-	1	37	33	22	17
	ボンネットワゴン	610	29	34	48	49	6	4	3	4	51	49	45	40	3	3	2	4	9	9	2	4	0	0	1	-	1	1	0	0	63	61	50	48
	キャブワゴン	94	41	35	46	44	3	2	2	3	46	48	47	47	-	3	2	3	7	11	3	3	1	-	-	-	1	1	-	-	54	62	52	53

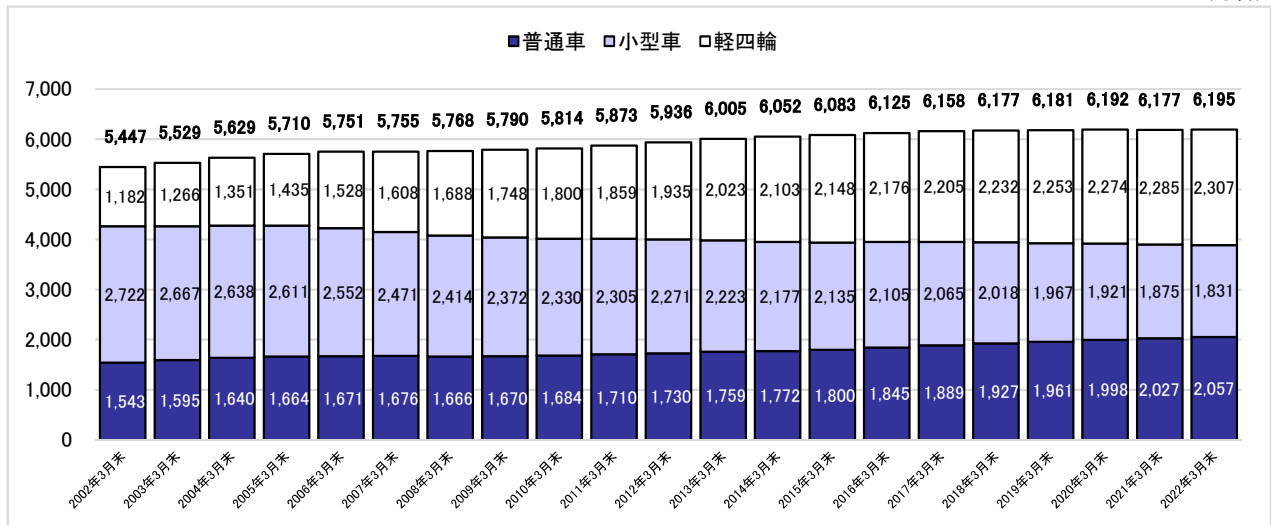
■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -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

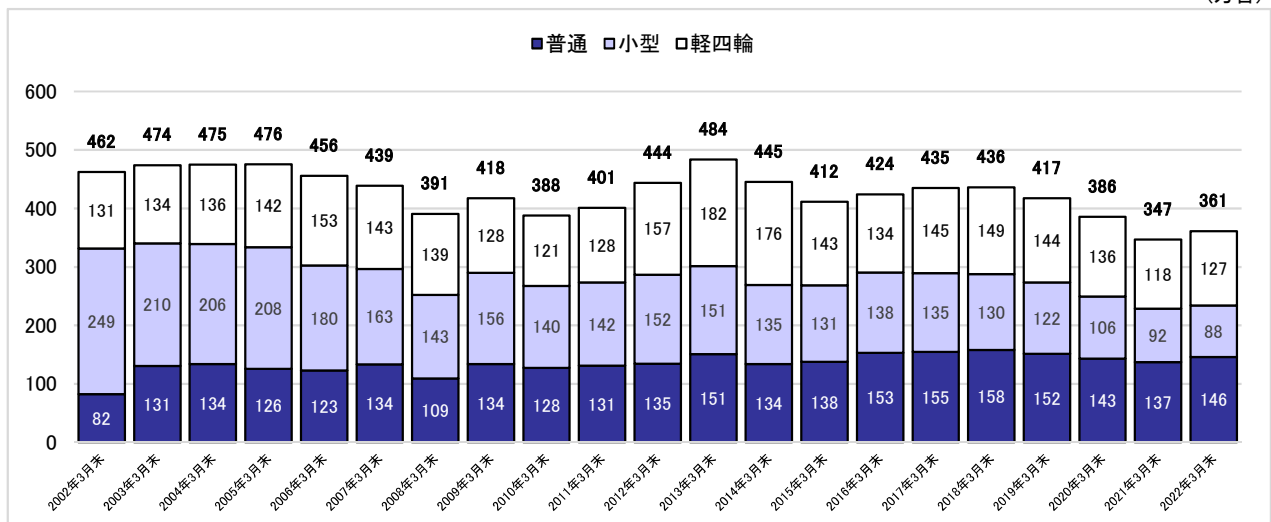
(万台)



出典：一般財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

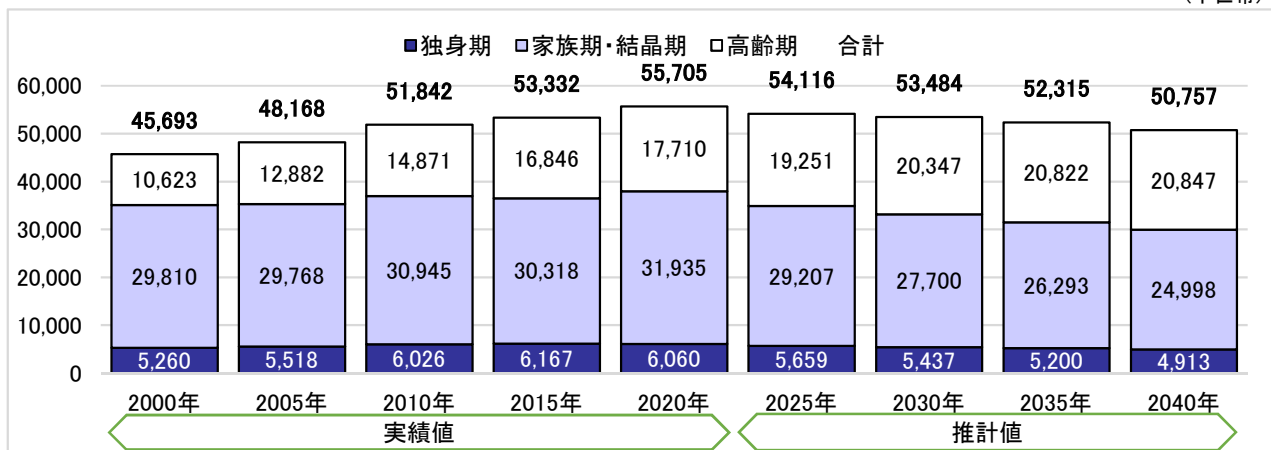
(万台)



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. 次世代自動車への意識

次世代自動車への意識の要約

- 次世代自動車の中で購入検討順位1位とした割合は「ハイブリッド車（HV）」が最も高いものの、「電気自動車（EV）」を購入検討順位で1位とした割合は継続的に上昇。懸念点は引き続き「車両価格」「航続距離」「充電時間」。
 - 「ハイブリッド車（HV）」「電気自動車（EV）」の認知率が6割以上で21年度より上昇。
 - ・「HV」「EV」とともに男性、次期意向車車両価格300万円超での認知率が約7割以上と高い。
 - 次世代自動車の購入検討順位で1位とした割合は「HV」「EV」「プラグインハイブリッド車（PHV）」の順で高く、「EV」を1位とした割合は継続的に上昇。
 - ・「EV」は高齢期で意向が高く、独身期の意向は21年度より10pt以上増加。
 - ・「EV」を1位にした理由は、「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」「最先端の技術を取り入れた車」。
 - 各次世代車の懸念点では「車両価格」が最も高い。「EV」はその他に「1回の充電での走行距離が短い」「充電するのに時間がかかる」が3割を超える。
 - EVの希望走行距離は仕事・日常で平均180km程度。レジャーでの使用時は280km程度を希望。
 - ・次期意向車が次世代自動車の場合は、ガソリン・ディーゼル車に比べ長距離を希望。
 - EVの充電時間は保管場所では2時間以内、外出先の急速充電では30分以内、外出先の普通充電では60分以内であれば7割以上が許容。
 - 欲しい車がEVになった場合の追加負担許容額は「10万円以内」までなら5割強が許容。
 - ・次期車車両価格が高いほど追加負担許容額は増加。次期車車両価格401万円以上では、平均で31万円までを許容。
- 「補助金制度」の認知は6割強。内容認知は1割強に留まる。「申請のわかりにくさ」が利用にあたっての懸念点。
 - 補助金の認知率は6割強で、内容認知は1割程度。補助金額は「50万円」までを3割強が、「100万円」までを7割強が希望。懸念点は「申請のわかりにくさ」が半数以上。
 - ・女性、男女18～29歳では「制度の存在を知らなかった」が5割を超え高い。
 - ・次期車車両価格が高いほど希望補助金額が高く、次期車車両価格401万円以上では、平均95万円を希望。
 - ・補助金の懸念点は「申請がわかりにくい」が5割強で最も高い。次いで「登録後にしか受け取れない」「国の補助金は予算上限に達した段階で受付終了になる」。
- 自宅への充電器設置はほとんどなく、非設置理由は「設置費用」と「設置スペース」。
 - 充電器設置希望場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」。
 - 充電器の設置状況は4%。設置意向は3割強。充電器非設置意向理由は「設置費用がかかる」「設置するスペースがない」が約5割以上。充電器設置希望場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」を約5割以上が希望。
 - ・持ち家一戸建て、次期意向車が次世代自動車の人の設置意向は約4割と高い。
 - ・戸建以外の住居形態では「設置するスペースがない」「電源の確保ができない」が理由として高い。

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)*」の認知率は6割以上で、21年度より上昇。特に男性・次期車車両価格300万円超での認知率が高い。

「名前+特徴」認知は「HV」が63%、「EV」が61%と6割以上が特徴まで認知。一方、「プラグインハイブリッド(PHV)*」が32%、「クリーンディーゼル車」が26%、「水素エンジン車」が24%、「燃料電池車(FCV)*」が22%で2~3割台の認知に留まる。「HV」「EV」「PHV」の認知は21年度より上昇。

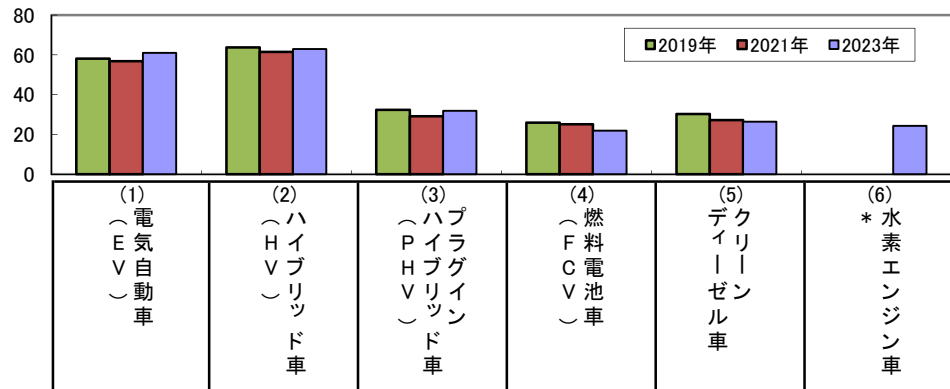
<性別>各次世代自動車とも男性の認知が高く、女性の認知が低い。特に「HV」「EV」以外は認知が低く、2割に満たない。

<性年代別>「EV」の認知は、男性30歳以上で約7割以上と高い。

<次期車車両価格別>「EV」「HV」の認知は、300万円超の層で7割を超え高い。

名前と特徴を知っている【四輪自動車保有世帯】

(%)



地域	n	(1) EV			(2) HV			(3) PHV			(4) FCV			(5) デイリーゼンゼル車			(6) *水素エンジン車		
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差
全体	3563	61	57	+4	63	61	+2	32	29	+3	22	25	▲3	26	27	▲1	24	-	-
首都圏	1184	64	61	+3	66	63	+3	34	30	+4	23	27	▲4	27	28	▲1	27	-	-
地方圏(首都圏以外)	2379	59	55	+5	61	60	+1	31	29	+2	21	24	▲3	26	27	▲1	23	-	-
首都圏*中心部(23区)	193	79	67	+13	78	69	+9	48	39	+9	33	36	▲3	35	36	▲1	38	-	-
近郊(40km圏)	544	64	61	+3	67	62	+5	35	29	+7	25	24	+1	28	27	+1	29	-	-
周辺(40km圏外)	447	58	60	▲2	59	63	▲4	27	28	▲2	17	27	▲10	21	26	▲5	20	-	-
地方圏*大都市	595	63	56	+7	66	64	+2	32	33	▲1	23	28	▲5	29	30	▲1	25	-	-
中都市	859	58	56	+3	61	63	▲2	29	28	+2	20	23	▲3	25	25	+0	21	-	-
小都市	207	63	54	+9	64	55	+8	34	27	+7	22	27	▲5	30	27	+3	27	-	-
周辺部	501	57	53	+4	57	56	+1	30	27	+3	21	22	▲1	24	25	▲1	23	-	-
郡部	217	57	50	+7	60	59	+2	32	27	+5	19	21	▲2	25	30	▲5	21	-	-
主要5都市	460	69	62	+7	72	65	+7	40	36	+4	29	31	▲2	32	33	▲1	30	-	-

▲ 全体より+5ポイント以上の差
▲ 差分は+5ポイント以上
▲ -5ポイント以上の差
▲ -5ポイント以上

* 以降、次世代自動車は以下で表記

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

* 水素エンジン車は23年度より聴取。

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) プラグイン ハイブリッド車 (PHV)			(4) 燃料電池車 (FCV)			(5) クリーゼン ル車			(6) 水素エ ンジン 車					
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差			
		全体	3563	61	57	+4	63	61	+2	32	29	+3	22	25	▲3	26	27	▲1	24	-	-	
ライフ ステー ジ	独身期	79	68	54	+14	62	60	+3	20	26	▲5	17	22	▲5	23	24	▲2	19	-	-		
	家族形成期	297	64	53	+10	65	61	+4	31	29	+2	19	22	▲3	27	30	▲3	21	-	-		
	家族成長前期	497	60	57	+3	64	63	+1	32	30	+3	22	24	▲2	28	31	▲3	25	-	-		
	家族成長後期	428	65	56	+9	67	62	+6	36	28	+8	23	24	▲1	32	26	+6	29	-	-		
	家族成熟期	712	61	58	+3	66	63	+3	32	27	+5	22	25	▲3	27	26	+1	24	-	-		
	結晶期	351	61	58	+3	61	62	▲1	34	34	▲0	25	31	▲7	30	31	▲0	27	-	-		
	高齢期	1199	59	57	+2	60	60	▲1	31	28	+2	21	25	▲4	22	24	▲2	23	-	-		
性別	男性	1876	71	66	+5	73	70	+2	46	42	+5	34	36	▲2	39	38	+1	37	-	-		
	女性	1687	49	46	+4	52	51	+1	16	15	+2	8	12	▲4	12	14	▲2	11	-	-		
男性 年代	～29歳	117	62	60	+3	64	66	▲2	26	37	▲11	20	37	▲17	27	38	▲11	21	-	-		
	～39歳	212	68	64	+4	70	69	+1	44	41	+3	30	30	▲0	39	41	▲2	32	-	-		
	～49歳	350	72	70	+2	73	74	▲1	49	41	+8	36	36	▲0	44	42	+3	39	-	-		
	～59歳	383	79	72	+7	80	74	+6	57	49	+8	43	44	▲1	51	45	+6	47	-	-		
	～69歳	405	73	70	+3	76	72	+4	49	46	+3	37	41	▲4	40	41	▲0	40	-	-		
	70歳以上	409	68	59	+9	66	65	+2	37	33	+4	27	30	▲3	25	27	▲2	29	-	-		
	女性 年代	～29歳	100	49	32	+17	48	43	+5	18	7	+11	9	6	+3	13	6	+7	11	-	-	
～39歳		221	47	45	+2	52	51	+1	15	14	+0	6	12	▲6	11	15	▲4	7	-	-		
～49歳		378	56	45	+10	57	53	+4	19	16	+3	11	11	▲0	15	16	▲1	12	-	-		
～59歳		402	54	51	+2	58	54	+4	17	17	▲0	9	16	▲7	16	18	▲3	12	-	-		
～69歳		342	46	48	▲2	52	54	▲2	17	16	+1	8	13	▲6	11	13	▲3	12	-	-		
70歳以上		244	41	39	+2	39	41	▲3	11	10	+1	5	10	▲4	6	7	▲1	7	-	-		
次期 車車 型*		セダン/ ハッチバ ック/ クロー ズ/ 軽乗 用車	大中型クラス	82	59	58	+1	65	63	+1	33	33	▲0	18	21	▲3	23	33	▲10	23	-	-
	小型車(A)クラス		84	70	60	+10	74	63	+11	37	29	+8	33	24	+9	32	28	+4	35	-	-	
	小型車(B)クラス		64	73	68	+6	80	84	▲4	55	45	+10	33	39	▲6	34	37	▲3	36	-	-	
	大衆車(A)クラス		65	75	65	+11	71	72	▲1	48	30	+18	35	32	+4	34	33	+1	40	-	-	
	大衆車(B)クラス		156	66	67	▲1	72	74	▲1	35	36	▲1	23	28	▲5	24	29	▲6	25	-	-	
	軽乗用車		607	57	53	+4	56	53	+4	24	22	+3	16	19	▲3	20	19	+1	19	-	-	
	ステーションワゴン 背の高いワゴン	ステーションワゴン	68	57	75	▲18	60	79	▲19	35	47	▲12	24	39	▲16	29	43	▲14	22	-	-	
		背の高いワゴン	66	49	60	▲11	49	64	▲16	23	32	▲9	12	22	▲10	12	23	▲11	17	-	-	
		3列シート ワゴン	3列シートミニバン	214	65	57	+8	74	65	+9	36	30	+6	27	25	+2	35	31	+4	28	-	-
			キャブタイプ	11	73	50	+23	82	60	+22	36	40	▲4	27	40	▲13	18	30	▲12	-	-	
			セミキャブタイプ	83	65	62	+3	74	67	+7	28	26	+2	17	20	▲3	24	18	+7	23	-	-
SUV	262	71	72	▲1	77	78	▲1	50	46	+3	33	39	▲6	45	44	+1	37	-	-			
次期 車車 両 価 格	～100万円	451	52	49	+3	50	51	▲2	21	22	▲1	15	21	▲7	18	24	▲6	20	-	-		
	～200万円	1238	57	55	+2	59	58	+0	26	24	+2	17	22	▲4	21	22	▲1	19	-	-		
	～300万円	743	66	63	+2	69	71	▲2	36	35	+1	24	28	▲4	28	30	▲2	26	-	-		
	～400万円	466	73	70	+3	77	74	+2	45	42	+3	32	34	▲2	39	38	+2	34	-	-		
	それ以上	294	73	69	+3	78	74	+4	53	47	+6	38	40	▲2	49	52	▲3	40	-	-		

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

■ 差分は+5ポイント以上

■ -5ポイント以上

* 次期車車型とは、次回買い替え予定車の車型として定義。以降同様。

次世代自動車の購入意向

●購入意向は「HV」「EV」「PHV」の順で高い。「EV」は独身期、家族成長前期での意向が高い。

<EV>購入意向層が28%で次世代自動車の中で2番目に高い。特に独身期、家族成長前期で4割弱と高い。

<HV>購入意向層が45%と次世代自動車の中で最も高い。

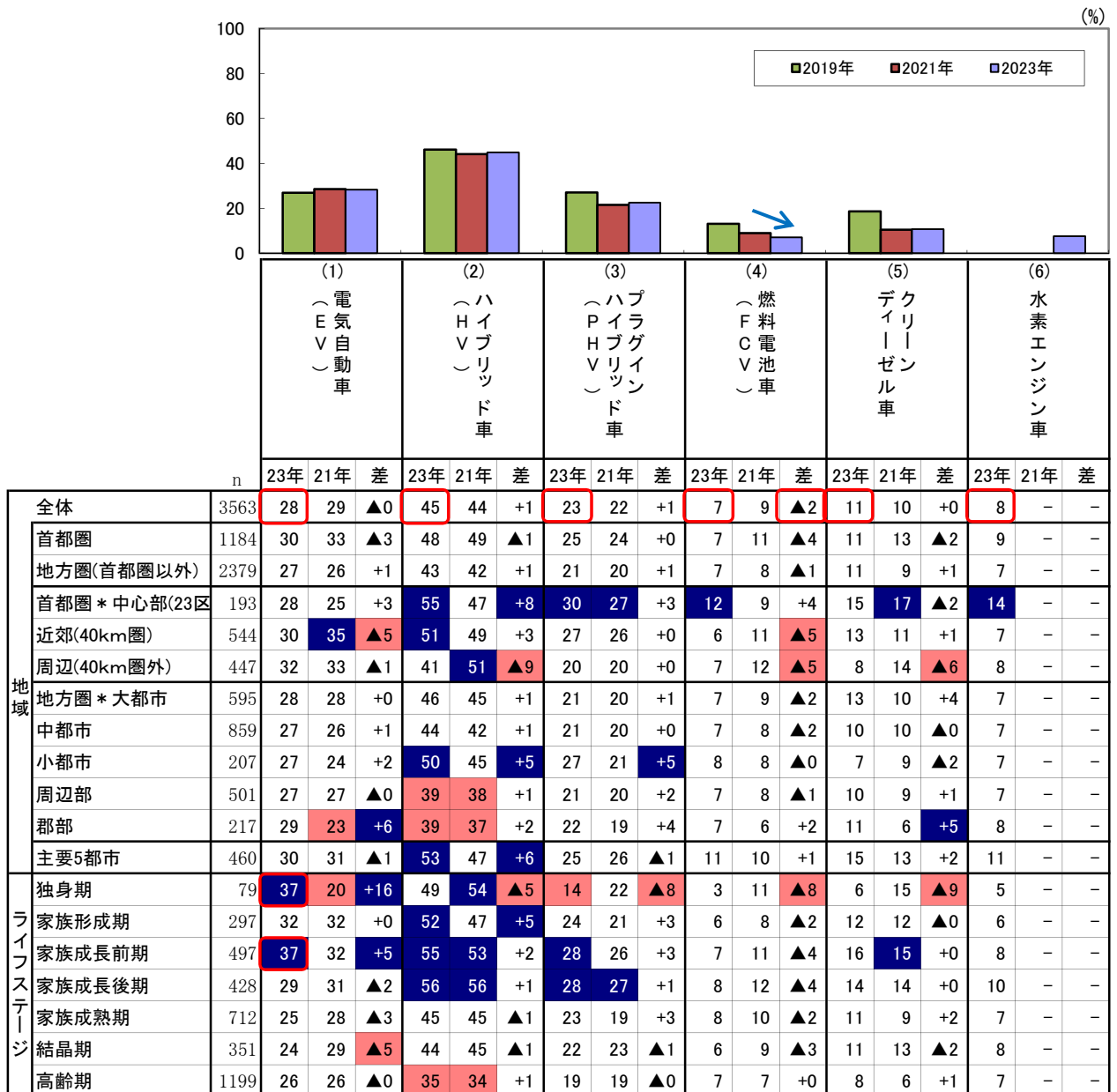
<PHV>購入意向層が23%と次世代自動車の中で3番目に高い。

<FCV>購入意向層が7%と21年度より減少。

<クリーンディーゼル車>購入意向層は11%。

<水素エンジン車>購入意向層は8%。

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

■ 差分は+5ポイント以上

■ -5ポイント以上

<次期車車両価格別> 「EV」「HV」「PHV」は次期車車両価格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) 電気自動車 (EV)			(2) ハイブリッド車 (HV)			(3) プラグイン ハイブリッド車 (PHV)			(4) 燃料電池車 (FCV)			(5) デク リ ー ゼ ル 車			(6) 水素 エ ン ジ ン 車				
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差		
		全体	3563	28	29	▲0	45	44	+1	23	22	+1	7	9	▲2	11	10	+0	8	-	-
性別	男性	1876	30	30	▲0	48	45	+3	27	25	+2	9	11	▲2	14	13	+1	9	-	-	
	女性	1687	27	27	+0	42	43	▲1	17	17	▲0	5	7	▲1	7	7	+0	6	-	-	
男性年代	～29歳	117	30	37	▲7	56	60	▲3	27	31	▲4	5	16	▲10	13	23	▲10	6	-	-	
	～39歳	212	36	24	+12	52	46	+6	28	22	+6	9	8	+2	17	14	+4	8	-	-	
	～49歳	350	30	32	▲2	52	53	▲1	29	29	+0	8	13	▲5	20	20	▲0	11	-	-	
	～59歳	383	30	33	▲3	56	53	+4	33	30	+4	11	12	▲2	16	15	+2	11	-	-	
	～69歳	405	31	35	▲4	46	45	+1	28	28	+0	12	13	▲1	12	11	+1	10	-	-	
	70歳以上	409	25	24	+1	32	28	+4	19	16	+2	5	8	▲2	7	6	+1	7	-	-	
女性年代	～29歳	100	21	23	▲2	37	43	▲6	16	15	+1	8	6	+2	6	6	+0	4	-	-	
	～39歳	221	32	29	+3	52	49	+2	19	17	+3	5	7	▲1	10	11	▲0	6	-	-	
	～49歳	378	32	31	+1	51	54	▲3	23	22	+1	6	9	▲3	10	12	▲2	7	-	-	
	～59歳	402	25	30	▲5	47	48	▲1	17	23	▲6	5	8	▲3	7	5	+2	6	-	-	
	～69歳	342	27	24	+3	39	40	▲1	16	13	+3	4	6	▲2	6	4	+2	5	-	-	
	70歳以上	244	19	14	+4	18	13	+5	8	6	+2	5	1	+3	3	3	+0	4	-	-	
次期車車型	セダン/ ハッチバック/ クセ/クーペ 軽乗用車	大中型クラス	82	37	28	+9	49	51	▲2	32	23	+9	12	13	▲0	11	13	▲2	15	-	-
		小型車(A)クラス	84	35	36	▲2	50	55	▲5	26	20	+6	8	8	+0	13	10	+4	12	-	-
		小型車(B)クラス	64	31	49	▲18	55	66	▲11	33	39	▲6	9	23	▲14	9	14	▲4	8	-	-
		大衆車(A)クラス	65	29	39	▲10	57	50	+7	34	28	+6	9	9	+0	11	11	▲0	5	-	-
		大衆車(B)クラス	156	36	30	+6	55	61	▲6	30	27	+3	8	12	▲4	11	9	+2	10	-	-
		軽乗用車	607	28	28	▲1	39	36	+2	18	18	+1	6	7	▲2	8	8	▲0	6	-	-
	ステーションワゴン	68	40	40	▲0	59	60	▲1	31	28	+3	15	8	+7	15	12	+3	19	-	-	
	背の高いワゴン	66	39	34	+6	52	54	▲3	30	27	+3	6	10	▲4	8	11	▲3	9	-	-	
	3列シートワゴン	3列シートミニバン	214	34	35	▲1	67	64	+3	35	25	+10	14	13	+0	12	15	▲3	11	-	-
		キャブタイプ	11	27	20	+7	64	40	+24	36	30	+6	-	20	▲20	9	-	+9	-	-	-
		セミキャブタイプ	83	29	35	▲6	59	60	▲1	25	32	▲7	7	9	▲2	10	7	+2	7	-	-
SUV	262	35	38	▲3	61	61	+0	35	35	+0	8	13	▲5	20	18	+2	9	-	-		
次期車車両価格	～100万円	451	19	16	+2	29	29	▲0	8	11	▲3	3	5	▲2	6	7	▲1	5	-	-	
	～200万円	1238	26	30	▲4	42	43	▲2	20	19	+0	5	8	▲3	9	9	▲1	6	-	-	
	～300万円	743	35	35	▲0	54	60	▲6	28	31	▲3	10	11	▲1	12	12	▲0	9	-	-	
	～400万円	466	37	41	▲4	64	64	▲1	34	32	+2	10	13	▲3	16	17	▲1	9	-	-	
	それ以上	294	39	35	+5	63	54	+10	41	32	+9	14	17	▲3	23	20	+3	14	-	-	

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

■ 差分は+5ポイント以上

■ -5ポイント以上

次世代自動車の購入検討順位とその理由

●「EV」を購入検討順位で1位とした割合は継続的に上昇し3割強。

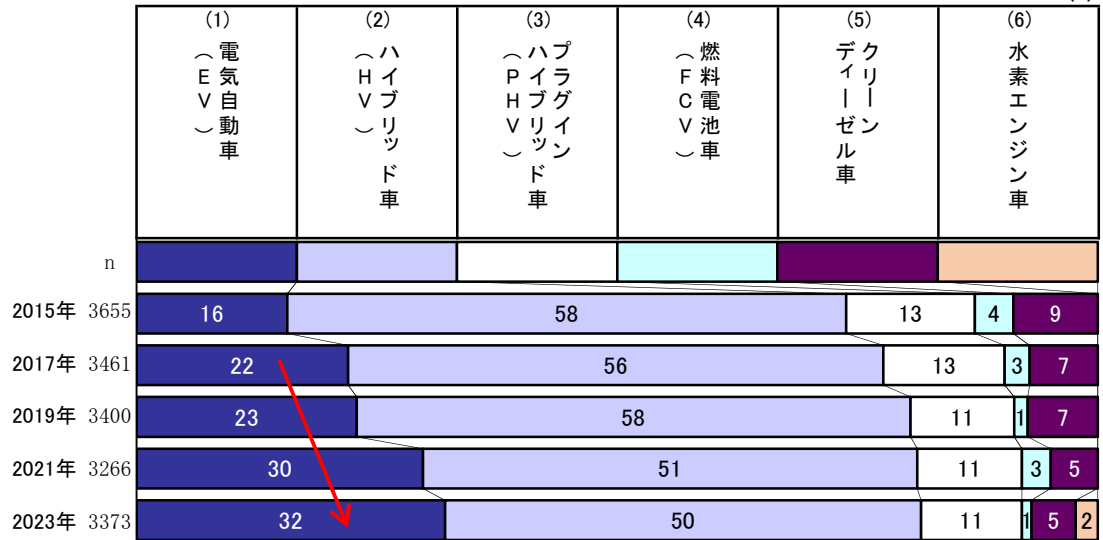
次世代自動車の購入検討順位を1位とした割合を全体で見ると、最も高いのは「HV」で50%、次いで「EV」が32%で17年度より増加傾向。「PHV」は11%でそれに続く。

<EV> 高齢期（特に男性・女性70歳以上）で意向が高い。独身期（特に男性・女性30～39歳）の意向は21年度より10pt以上増加。

<HV> 独身期での意向が55%と最も高い。

次世代自動車購入検討順位(1位)【四輪自動車保有世帯】

(%)



	n	(1) 電気自動車 (EV)			(2) ハイブリッド車 (HV)			(3) プラグインハイブリッド車 (PHV)			(4) 燃料電池車 (FCEV)			(5) デリリーゼン車 (DE)			(6) 水素エンジン車		
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差
全体	3373	32	30	+2	50	51	▲2	11	11	▲0	1	3	▲2	5	5	▲0	2	-	-
地域																			
首都圏	1140	31	29	+2	49	52	▲3	11	11	+0	1	3	▲2	5	5	▲1	3	-	-
地方圏(首都圏以外)	2233	33	30	+2	50	51	▲2	10	11	▲1	1	3	▲2	5	5	▲0	2	-	-
首都圏* 中心部(23区)	187	31	24	+7	47	53	▲6	13	13	+0	1	2	▲1	5	8	▲3	3	-	-
近郊(40km圏)	521	24	29	▲5	52	51	+2	14	13	+1	2	3	▲2	5	4	+1	2	-	-
周辺(40km圏外)	432	40	31	+9	46	53	▲7	7	8	▲1	1	3	▲2	4	5	▲2	2	-	-
地方圏* 大都市	575	31	29	+2	51	53	▲2	10	10	+0	1	4	▲4	6	4	+1	2	-	-
中都市	810	31	29	+3	51	52	▲2	11	11	▲1	1	2	▲1	4	6	▲1	2	-	-
小都市	192	32	30	+2	48	53	▲5	13	11	+1	2	3	▲1	3	3	+1	2	-	-
周辺部	456	36	35	+2	48	46	+2	9	11	▲2	1	4	▲3	3	5	▲2	3	-	-
郡部	200	35	32	+3	47	52	▲5	10	11	▲1	1	1	▲1	6	4	+2	2	-	-
主要5都市	447	30	26	+4	49	52	▲3	12	12	▲1	1	4	▲3	6	6	▲1	2	-	-
ライフステージ																			
独身期	78	33	21	+12	55	57	▲2	9	11	▲2	-	1	▲1	1	9	▲7	1	-	-
家族形成期	285	34	29	+5	52	50	+2	8	12	▲4	0	1	▲1	5	7	▲3	1	-	-
家族成長前期	480	28	25	+3	50	55	▲5	12	10	+2	1	3	▲2	8	8	+1	1	-	-
家族成長後期	425	24	25	▲1	54	56	▲2	14	11	+3	1	2	▲1	4	6	▲2	3	-	-
家族成熟期	684	31	27	+4	50	56	▲7	11	10	+1	1	4	▲3	5	3	+2	3	-	-
結晶期	336	30	28	+3	51	49	+2	10	12	▲1	1	5	▲4	6	8	▲2	2	-	-
高齢期	1085	38	37	+1	46	46	▲1	9	11	▲2	1	3	▲2	3	2	+0	3	-	-

■ 全体より+5ポイント以上の差
■ 差分は+5ポイント以上
■ -5ポイント以上の差
■ -5ポイント以上

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 (E V)			(2) ハイブリッド車 (H V)			(3) プラグイン ハイブリッド車 (P H V)			(4) 燃料電池車 (F C V)			(5) クリーゼン 車			(6) 水素エンジン 車				
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差		
		全体	3373	32	30	+2	50	51	▲2	11	11	▲0	1	3	▲2	5	5	▲0	2	-	-
性別	男性	1777	29	29	+0	49	50	▲1	12	11	+1	1	3	▲2	6	6	▲1	3	-	-	
	女性	1596	35	31	+5	50	53	▲4	9	10	▲1	1	3	▲2	3	4	▲0	2	-	-	
男性年代	～29歳	117	25	28	▲3	55	51	+4	12	11	+1	1	1	▲0	7	9	▲2	1	-	-	
	～39歳	204	31	22	+10	50	52	▲3	8	14	▲6	1	4	▲3	9	9	+1	1	-	-	
	～49歳	340	23	24	▲1	55	50	+5	11	13	▲2	0	3	▲2	8	10	▲2	3	-	-	
	～59歳	370	21	25	▲3	55	55	▲1	16	11	+5	1	3	▲2	4	5	▲1	3	-	-	
	～69歳	385	32	33	▲1	45	48	▲3	12	10	+2	2	4	▲2	6	5	+0	4	-	-	
	70歳以上	361	40	40	+0	41	44	▲3	11	11	+0	1	4	▲3	3	1	+1	4	-	-	
	女性年代	～29歳	94	35	28	+7	56	61	▲5	4	8	▲4	1	-	+1	3	2	+1	-	-	-
～39歳		217	38	28	+10	48	58	▲11	8	9	▲1	1	1	▲0	5	4	+1	1	-	-	
～49歳		370	28	25	+3	51	59	▲7	12	10	+2	1	1	▲0	5	5	▲0	3	-	-	
～59歳		393	30	27	+2	57	54	+3	8	11	▲3	0	5	▲4	4	3	+1	2	-	-	
～69歳		324	41	33	+8	44	49	▲4	10	13	▲3	1	3	▲2	2	2	+0	1	-	-	
70歳以上		198	49	52	▲3	41	35	+7	7	9	▲2	2	3	▲1	-	2	▲2	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	79	34	28	+7	46	53	▲7	14	10	+4	-	3	▲3	1	8	▲6	5	-	-
		小型車(A)クラス	83	25	30	▲4	53	56	▲3	11	9	+2	1	4	▲3	4	3	+1	6	-	-
		小型車(B)クラス	62	31	31	▲0	52	55	▲3	15	8	+6	2	4	▲2	2	2	▲1	-	-	-
		大衆車(A)クラス	64	23	28	▲4	47	43	+4	16	17	▲1	2	4	▲2	8	9	▲2	5	-	-
		大衆車(B)クラス	153	28	27	+1	56	61	▲5	11	5	+5	1	5	▲4	3	2	+1	2	-	-
		軽乗用車	571	38	37	+1	46	47	▲0	9	11	▲2	1	3	▲1	3	3	+0	2	-	-
	ステーションワゴン	64	33	33	▲1	45	54	▲8	13	8	+4	2	2	▲0	3	3	+0	5	-	-	
	背の高いワゴン	64	33	28	+5	58	58	+0	9	9	+1	-	3	▲3	-	2	▲2	-	-	-	
	3列シートワゴン	3列シートミニバン	209	24	16	+8	59	68	▲9	12	11	+1	1	2	▲1	4	4	+0	1	-	-
		キャブタイプ	11	9	11	▲2	64	56	+8	9	22	▲13	-	-	+0	18	11	+7	-	-	-
		セミキャブタイプ	82	28	20	+8	52	52	+0	13	20	▲6	4	3	+1	1	5	▲4	1	-	-
SUV	257	23	24	▲2	50	52	▲2	16	11	+5	0	3	▲3	9	10	▲1	2	-	-		
次期車車両価格	～100万円	415	37	31	+6	49	50	▲1	6	12	▲7	-	2	▲2	4	5	▲1	4	-	-	
	～200万円	1182	34	33	+0	49	52	▲2	10	8	+2	1	3	▲2	4	4	+0	3	-	-	
	～300万円	724	28	24	+4	54	59	▲5	12	11	+1	1	2	▲1	3	4	▲1	1	-	-	
	～400万円	462	26	21	+5	51	55	▲4	13	13	▲0	2	2	▲1	6	8	▲2	2	-	-	
	それ以上	290	28	28	+0	46	43	+3	13	14	▲1	0	4	▲3	10	11	▲1	2	-	-	

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差
■ 差分は+5ポイント以上

■ -5ポイント以上の差
■ -5ポイント以上

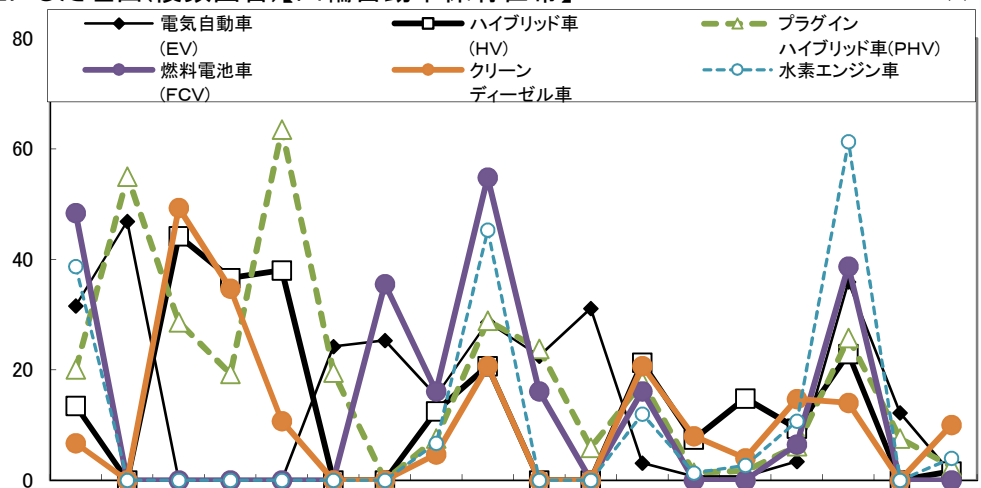
●EVを1位にした理由は、「家庭用コンセントで充電できる」「環境にやさしいイメージ」「最先端の技術を取り入れた車」。

それぞれの次世代自動車を1位にした理由上位は以下の通り。

- <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」「最先端の技術を取り入れた車」。
- <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」。
- <PHV> 「いざというときガソリンで走れる」「家庭用コンセントで充電できる」。
- <FCV> 「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車」。
- <クリーンディーゼル車> 「ガソリンスタンドで給油できる」「従来のエンジン車と使い方が変わらない」。
- <水素エンジン車> 「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車」。

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】

(%)



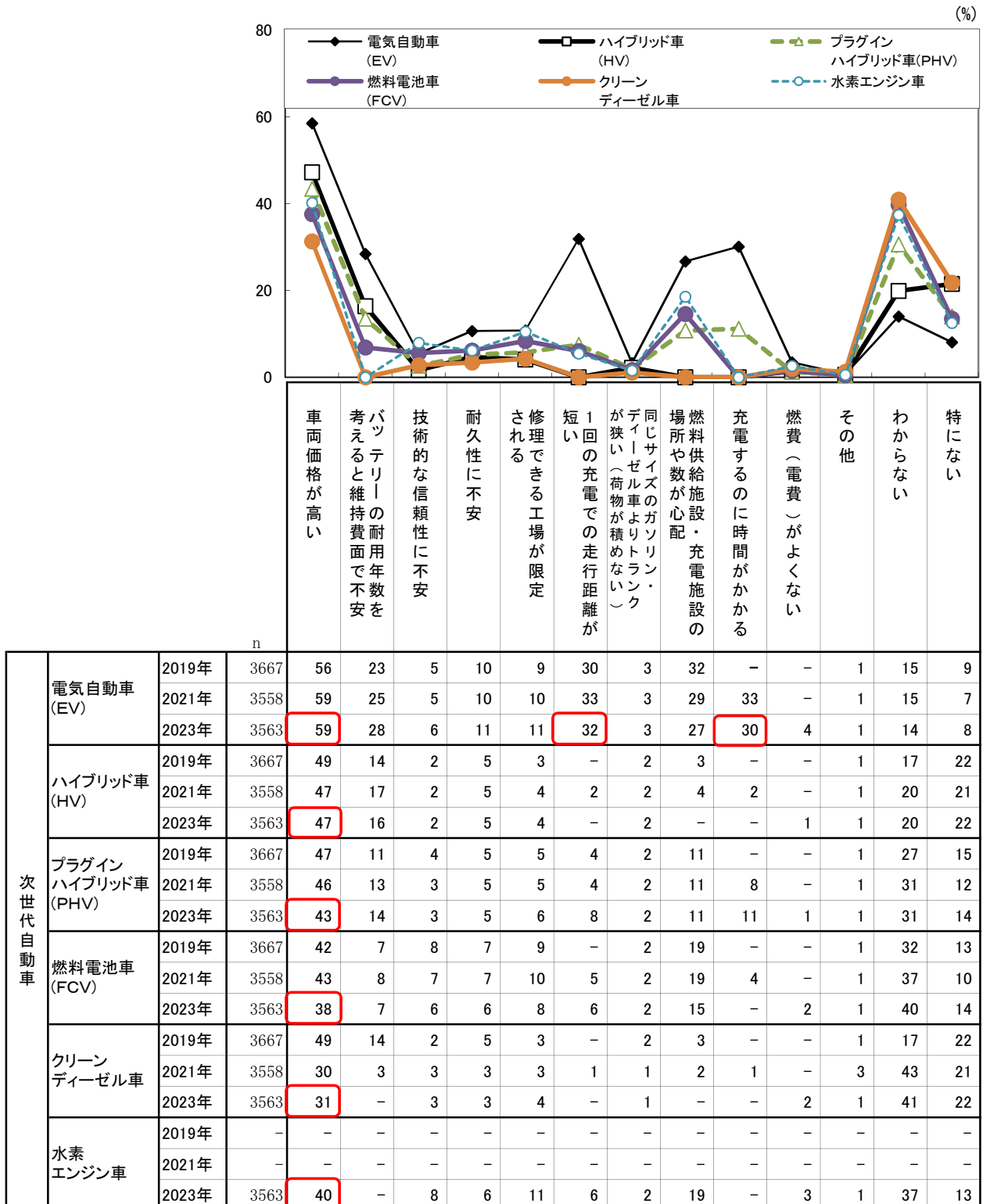
次世代自動車	理由	n	理由 (%)																		
			最先端の技術を取り入れた車	家庭用コンセントで充電できる	給油できる	ガソリンスタンドで給油できる	従来のエンジン車と使い方が変わらない	いざというときガソリンで走れる	充電費用は安い	ガソリン代に比べて	ガソリンを入れなくて済む	騒音が少ない	走行時の振動・騒音が少ない	走行時のCO2排出・排気ガス汚染が少ない	蓄電池機能がある	緊急時の備えとなる	電気のみで走れる	長距離走行が可能	車両価格が比較的安い	車種が多い	走行性能が優れている
電気自動車 (EV)	2019年	770	33	42	-	-	-	26	24	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	
	2023年	1065	32	47	-	-	-	24	25	15	29	23	31	3	1	1	3	36	12	1	
ハイブリッド車 (HV)	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	
	2023年	1606	14	-	44	37	38	-	-	13	21	-	-	21	7	15	9	23	-	2	
プラグインハイブリッド車 (PHV)	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	
	2023年	353	20	55	29	19	64	20	-	8	29	24	6	18	1	2	6	26	8	3	
燃料電池車 (FCV)	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	
	2023年	31	48	-	-	-	-	36	16	55	16	-	16	-	-	7	39	-	-		
クリーンディーゼル車	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	
	2023年	150	7	-	49	35	11	-	-	5	21	-	-	21	8	4	15	14	-	10	
水素エンジン車	2019年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2021年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2023年	75	39	-	-	-	-	-	-	7	45	-	-	12	1	3	11	61	-	4	

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」が最も高く、加えて「1回充電当たりの走行距離」「充電時間」があがる。

いずれの次世代自動車も「車両価格が高い」が最も高いが、「EV」は約6割と、次世代自動車の中で最も高い。また、「EV」は「1回の充電での走行距離が短い」「充電するのに時間がかかる」が3割を超える。

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】



E Vの一回充電時の希望走行距離

- E Vの希望走行距離は仕事・日常で平均180km程度。レジャーでの使用時は280km程度を希望。次期意向車が次世代自動車の場合は、ガソリン・ディーゼル車に比べ長距離を希望。

<仕事での使用> 「100km」 走行できれば約5割が許容。平均希望走行距離は186km。

<日常での使用> 「100km」 走行できれば約5割が許容。平均希望走行距離は179km。

<レジャーでの使用> 「300km」 走行できれば約6割が許容。平均希望走行距離は277km。

いずれのシーンでも、首都圏・次期意向車次世代自動車の希望走行距離は、地方圏・次期意向車ガソリン・ディーゼル車を上回る。

一回充電時の希望走行距離(仕事での使用)【四輪自動車保有世帯】

		n	~10km	~20km	~30km	~50km	~100km	~200km	~300km	~400km	~500km	501km以上	平均(km)
2023年全体		3533	4	5	7	14	22	14	12	6	7	11	186
地域	首都圏	1182	4	4	6	13	23	13	11	7	7	12	192
	地方圏(首都圏以外)	2351	4	5	7	14	22	14	12	6	7	10	183
意向車	ガソリン・ディーゼル	1642	4	6	7	15	23	13	11	5	6	11	175
	次世代自動車	1496	3	4	6	12	23	14	12	7	8	11	193

一回充電時の希望走行距離(日常での使用)【四輪自動車保有世帯】

		n	~10km	~20km	~30km	~50km	~100km	~200km	~300km	~400km	~500km	501km以上	平均(km)
2023年全体		3543	2	5	8	14	24	13	12	6	7	10	179
地域	首都圏	1182	2	5	8	15	25	11	11	7	6	11	185
	地方圏(首都圏以外)	2361	2	5	8	14	24	14	12	6	7	9	177
意向車	ガソリン・ディーゼル	1644	3	5	10	15	23	12	11	6	6	10	172
	次世代自動車	1500	2	4	6	13	26	14	12	7	8	9	185

一回充電時の希望走行距離(レジャーでの使用)【四輪自動車保有世帯】

		n	~10km	~20km	~30km	~50km	~100km	~200km	~300km	~400km	~500km	501km以上	平均(km)
2023年全体		3542	1	3	6	15	16	17	10	14		18	277
地域	首都圏	1182	0	2	5	15	16	17	10	14		20	286
	地方圏(首都圏以外)	2360	2	3	6	15	16	17	10	14		17	273
意向車	ガソリン・ディーゼル	1644	1	3	6	17	16	17	8	13		16	261
	次世代自動車	1500	1	2	4	13	15	17	12	16		20	299

* 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。

~10km=5km、~20km=15km、~30km=25km、~50km=40km、~100km=75km、

~200km=150km、~300km=250km、~400km=350km、~500km=450km、501km以上=550km

EVの許容充電時間

●充電時間は保管場所では2時間以内、外出先の急速充電では30分以内、外出先の普通充電では60分以内であれば7割以上が許容。

<保管場所での充電> 「2時間」までで約7割が許容。平均許容時間は124分。

<外出先での急速充電> 「30分」までで7割強が許容。平均許容時間は32分。

<外出先での普通充電> 「60分」までで8割強が許容。平均許容時間は42分。

許容充電時間(保管場所での充電)【四輪自動車保有世帯】

		n	(%)										平均 (分)	
			~5分	~10分	~15分	~30分	~60分	~90分	~2時間	~4時間	~6時間	~8時間	それ以上	
2023年全体		3541	4	4	4	15	24	6	16	10	9	6	3	124
地域	首都圏	1182	3	3	3	13	24	5	18	12	10	6	3	132
	地方圏(首都圏以外)	2359	4	5	4	16	24	6	16	9	9	6	3	120
意向 次期 車	ガソリン・ディーゼル	1645	5	5	4	14	22	6	17	11	9	6	3	123
	次世代自動車	1500	3	4	3	15	24	6	16	10	11	6	3	129

許容充電時間(保管場所以外の外出先での急速充電)【四輪自動車保有世帯】

		n	(%)						平均 (分)
			~5分	~10分	~15分	~30分	~60分	それ以上	
2023年全体		3542	8	15	19	33	18	8	32
地域	首都圏	1182	8	13	19	36	17	7	31
	地方圏(首都圏以外)	2360	9	15	18	32	18	8	33
意向 次期 車	ガソリン・ディーゼル	1645	9	14	17	32	19	8	32
	次世代自動車	1500	8	15	20	33	17	7	32

許容充電時間(保管場所以外の外出先での普通充電)【四輪自動車保有世帯】

		n	(%)					平均 (分)	
			~5分	~10分	~30分	~60分	それ以上		
2023年全体		3541	5	10	13	32	25	15	42
地域	首都圏	1182	4	9	12	32	25	17	43
	地方圏(首都圏以外)	2359	6	10	13	32	25	14	42
意向 次期 車	ガソリン・ディーゼル	1645	6	10	13	31	24	16	42
	次世代自動車	1500	4	10	13	33	26	14	42

* 許容充電時間平均値の算出には、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。

~5分=2.5分、~10分=7.5分、~15分=12.5分、~30分=22.5分、~60分=45分、

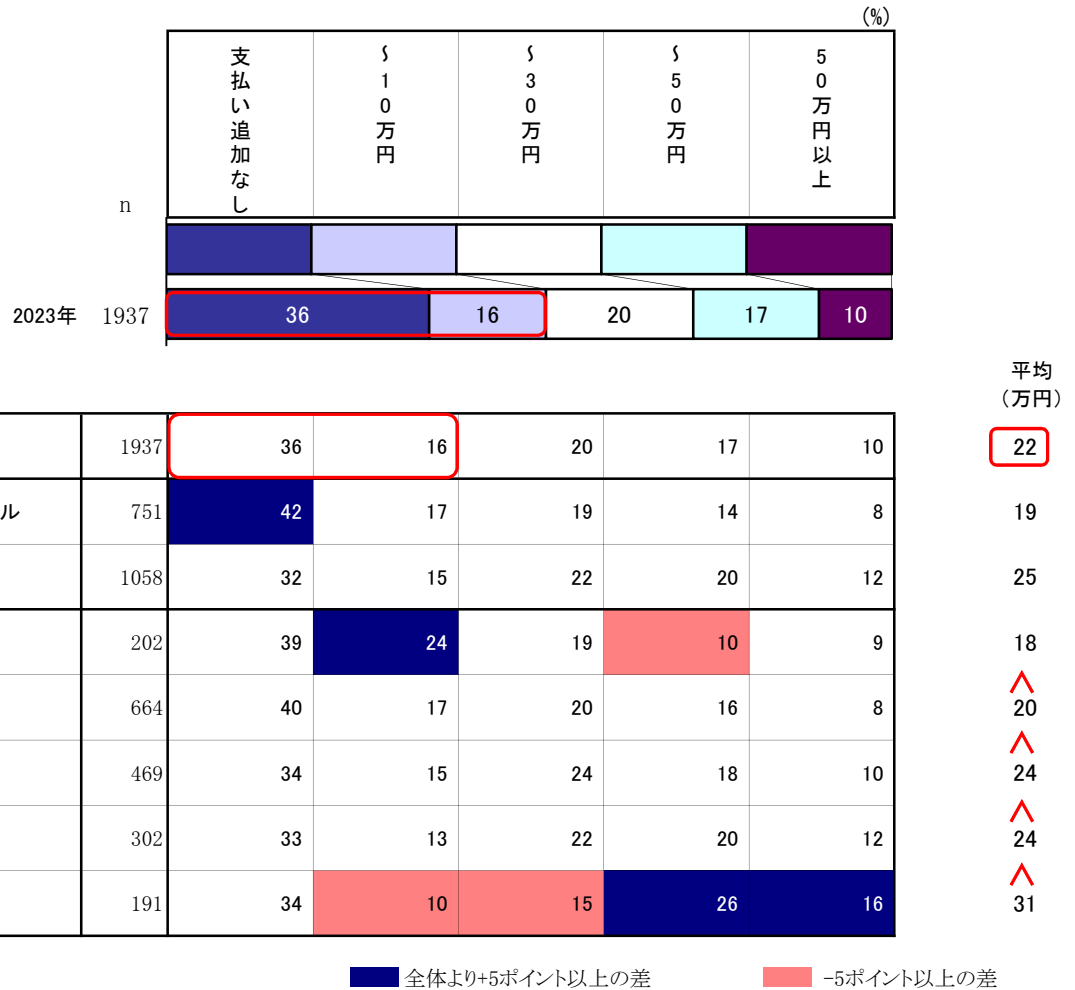
~90分=75分、~2時間=105分、~4時間=180分、~6時間=300分、~8時間=420分、それ以上=600分

追加負担許容額 (EV) *

●追加負担額は「10万円以内」までなら、5割強が許容。次期車車両価格が高いほど許容額も増加。

「10万円以内」までなら、5割強が許容。平均追加負担許容額は22万円。
 <次期車車両価格別>次期車車両価格が高いほど許容額は増加。次期車車両価格401万円以上では、平均31万円までを許容。

追加負担許容額(EV)【四輪自動車保有世帯】



*追加負担許容額とは、欲しい車が各環境対応車になった場合、あとの位追加で負担して良いかの金額。

*追加負担許容額平均値の算出には、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。

支払い追加なし=0万円、～10万円=5万円、～30万円=20万円、～50万円=40万円、

～75万円=62.5万円、～100万円=87.5万円、～125万円=112.5万円、～150万円=137.5万円、151万円以上=175万円

補助金の認知

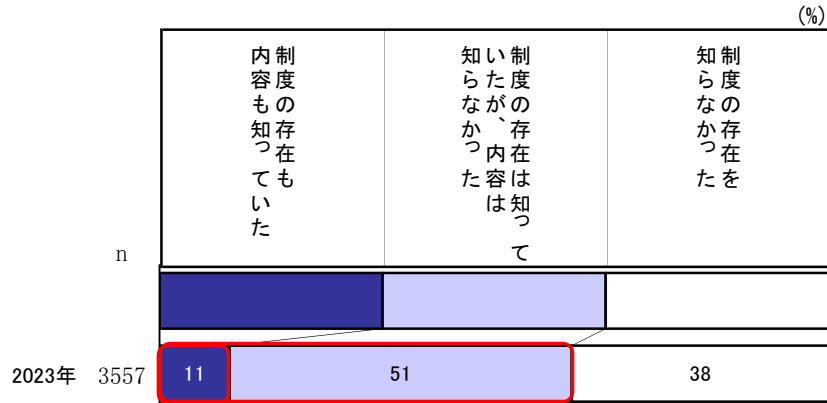
●補助金の認知率は6割強。内容認知は1割程度に留まる。女性、若年層で認知率が低い。

補助金の認知率（制度の内容認知＋存在認知）は62％。制度の内容認知は1割程度。
 <ライフステージ別>独身期、家族形成期では「制度の存在を知らなかった」が5割前後と高い。

<性別>女性は「制度の存在を知らなかった」割合が5割と高い。

<性年代別>男女18～29歳では「制度の存在を知らなかった」が他年代に比べ高い。

補助金の認知【四輪自動車保有世帯】



	2023年全体	3557	11	51	38
地域	首都圏	1180	12	52	36
	地方圏(首都圏以外)	2377	10	51	39
ライフステージ	独身期	79	5	43	52
	家族形成期	297	10	42	48
	家族成長前期	497	11	49	40
	家族成長後期	428	10	53	37
	家族成熟期	710	9	54	37
	結晶期	350	11	51	37
	高齢期	1196	12	52	36
性別	男性	1871	14	57	28
	女性	1686	6	44	50
男性年代	～29歳	117	9	39	52
	～39歳	212	17	46	38
	～49歳	349	14	55	31
	～59歳	382	15	62	23
	～69歳	404	14	65	21
	70歳以上	407	14	59	27
女性年代	～29歳	100	7	27	66
	～39歳	221	5	37	58
	～49歳	378	5	46	49
	～59歳	402	5	49	46
	～69歳	341	8	47	45
	70歳以上	244	9	43	47

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

希望補助金額

●補助金額「50万円」までを3割強が、「100万円」までを7割強が希望。
次期車車両価格が高いほど希望補助金額が高い。

補助金額が「50万円」までを3割強が、「100万円」までを7割強が希望。
平均希望補助金額は86万円。

<次期車車両価格別>次期車車両価格が高いほど希望補助金額が高く、次期車車両価格401万円以上では、平均95万円を希望。

希望補助金額【四輪自動車保有世帯】

(%)

		も補助 検討金 が無 くて	50 万円	100 万円	101 万円 以上	
n						
2023年 2652		2	30	43	25	平均 (万円)
2023年全体	2652	2	30	43	25	86
地域	首都圏	2	29	44	26	87
	地方圏(首都圏以外)	2	31	43	25	86
ライフ ステー ジ	独身期	2	40	41	18	76
	家族形成期	2	29	38	31	91
	家族成長前期	2	30	39	30	91
	家族成長後期	1	27	46	25	89
	家族成熟期	2	29	42	27	88
	結晶期	2	29	44	25	86
	高齢期	2	32	46	19	81
性別	男性	3	26	41	30	91
	女性	1	34	45	20	82
男性 年代	～29歳	3	36	36	24	79
	～39歳	1	26	35	38	99
	～49歳	2	23	40	35	96
	～59歳	4	23	37	37	97
	～69歳	2	23	48	28	91
	70歳以上	3	36	47	15	76
女性 年代	～29歳	-	33	42	26	84
	～39歳	1	32	39	29	89
	～49歳	0	29	52	19	86
	～59歳	1	36	44	19	81
	～69歳	2	34	49	15	77
	70歳以上	4	48	32	16	70
次期 車車 両価 格	～100万円	1	35	39	25	84
	～200万円	1	33	43	23	84
	～300万円	2	29	46	23	86
	～400万円	3	24	45	28	92
	それ以上	5	21	41	34	95

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

* 希望補助金額平均値の算出には、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。

補助金が無くても検討する=0万円、～10万円=5万円、～20万円=15万円、～30万円=25万円、～40万円=35万円、～50万円=45万円

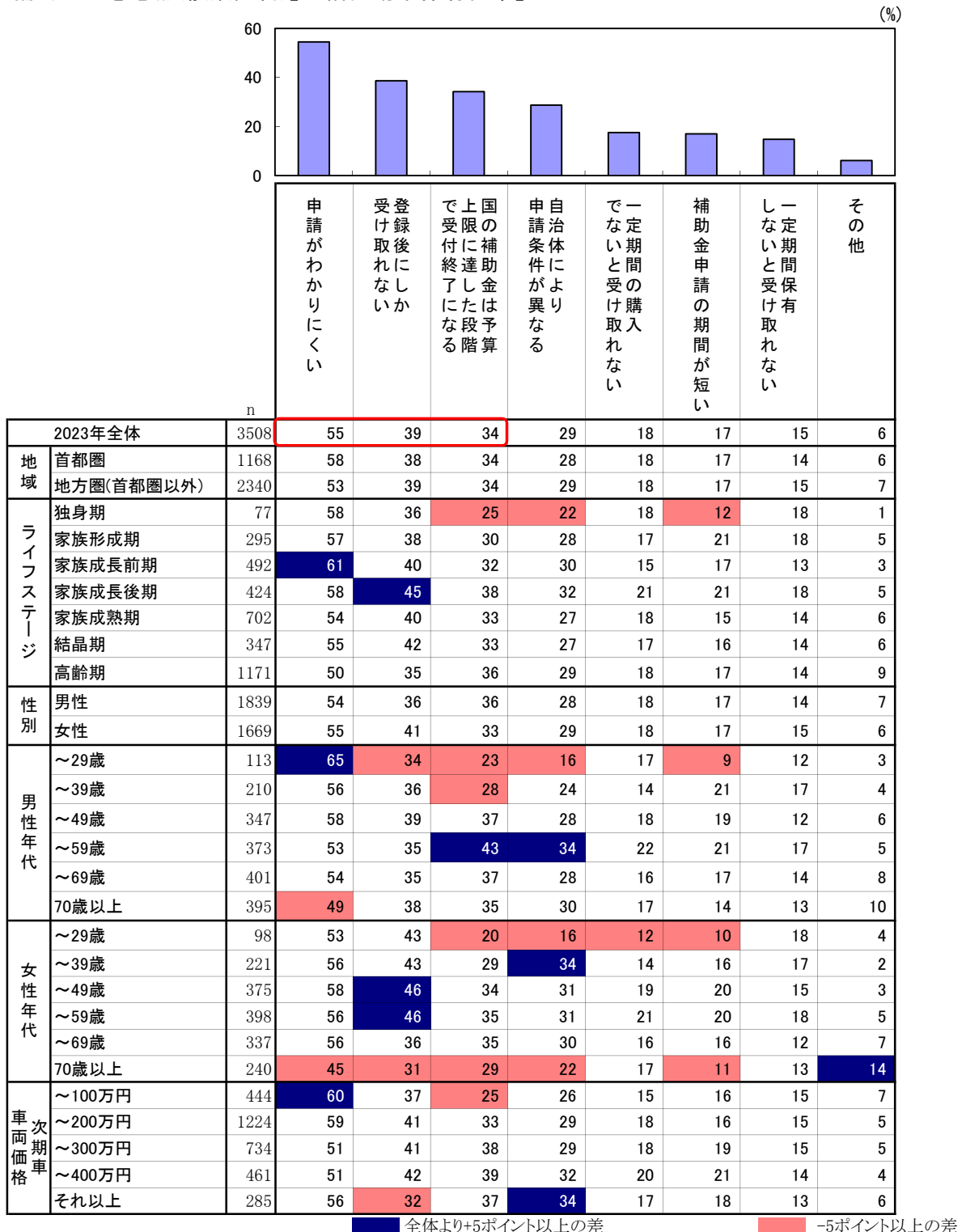
～60万円=55万円、～70万円=65万円、～80万円=75万円、～90万円=85万円、～100万円=95万円、101万円以上=150万円

補助金の懸念点

●補助金の懸念点は「申請がわかりにくい」が5割強で最も高い。次いで「登録後にしか受け取れない」「国の補助金は予算上限に達した段階で受付終了になる」。

補助金の懸念点は「申請がわかりにくい」が5割強で最も高く、次いで「登録後にしか受け取れない」「国の補助金は予算上限に達した段階で受付終了になる」が3割を超える。

補助金の懸念点(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



充電器設置状況・意向

●現在の充電器設置は4%。今後の設置意向は3割強。特に次期意向車次世代自動車、持ち家戸建てでは約4割と意向が高い。

充電器の設置状況は4%。設置意向は3割強。

<ライフステージ別> 家族成長期前期・後期での設置意向は4割前後と高い。

<性別年代別> 男性30～59歳での設置意向が4割前後と高い。

<次期意向車別> 次世代自動車意向者の設置意向は4割強と高い。

<住居形態別> 持ち家一戸建ての設置意向は約4割と高い。一方、その他の住居形態では7割以上が設置意向なし。

充電器設置状況・意向【四輪自動車保有世帯】

(%)

		n	設既 置に して いる	意 設 置 置 は の あ る	意 設 置 置 は の な い
2023年		3560	4	34	62
2023年全体		3560	4	34	62
地域	首都圏	1182	4	37	59
	地方圏(首都圏以外)	2378	4	32	64
ライフ ス テ ー ジ	独身期	79	1	17	82
	家族形成期	297	6	36	58
	家族成長前期	497	7	39	54
	家族成長後期	428	6	42	52
	家族成熟期	711	3	33	65
	結晶期	350	6	30	65
	高齢期	1198	2	31	67
性別	男性	1874	4	36	60
	女性	1686	4	31	65
男性 年 代	～29歳	117	2	32	67
	～39歳	212	6	39	55
	～49歳	349	5	40	56
	～59歳	382	4	41	55
	～69歳	405	3	34	64
	70歳以上	409	4	31	66
女性 年 代	～29歳	100	3	24	73
	～39歳	221	5	36	59
	～49歳	378	7	35	58
	～59歳	402	3	31	65
	～69歳	341	3	31	65
	70歳以上	244	3	23	75
意 次 車 期	ガソリン・ディーゼル	1648	3	29	69
	次世代自動車	1501	6	42	52
住 居 形 態	持ち家一戸建て	2439	6	39	55
	持ち家マンション	331	2	27	71
	借家一戸建て	119	1	20	79
	賃貸マンション	260	0	19	80
	アパート	349	-	18	82
	社宅・官公舎・寮	47	2	19	79

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

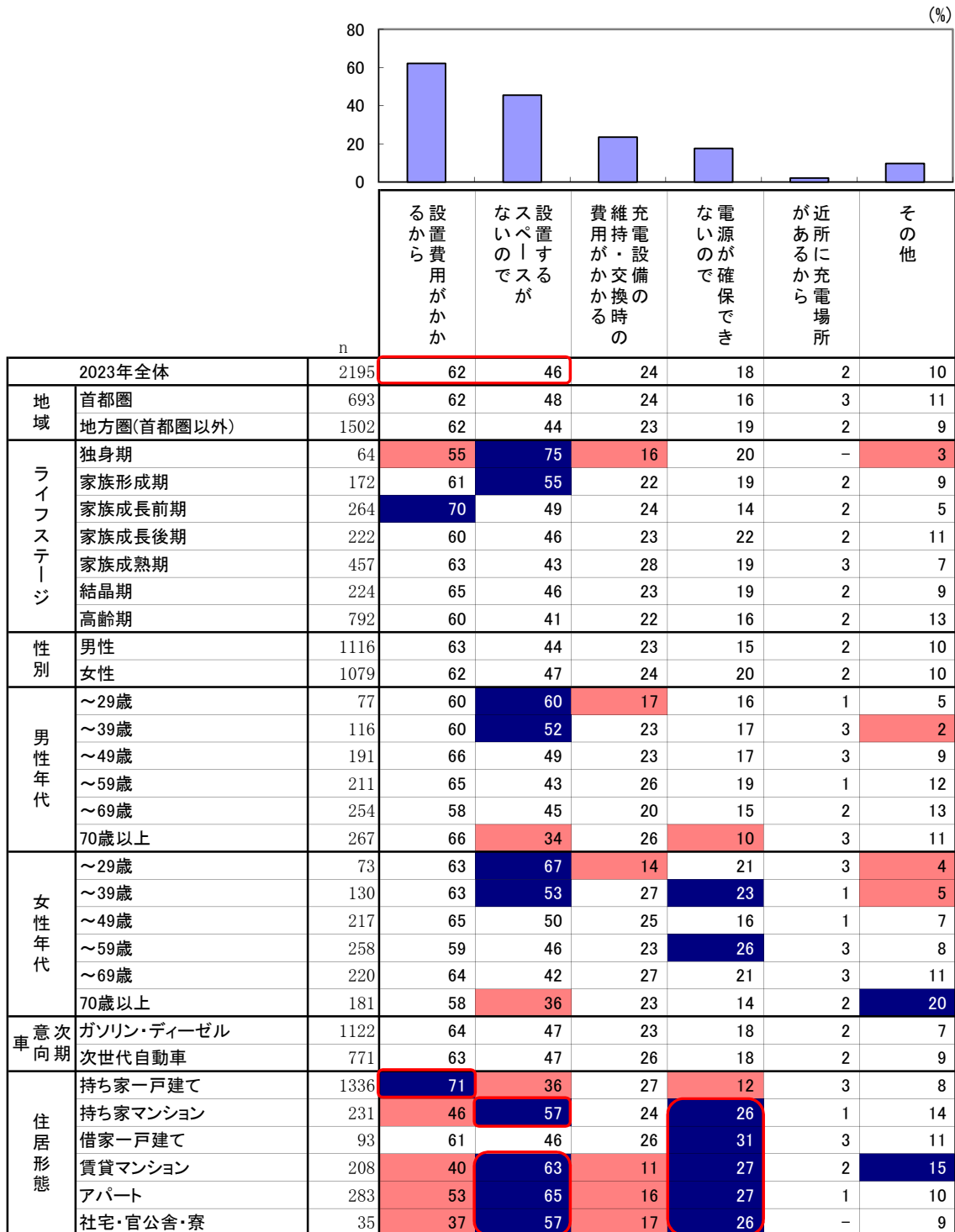
充電器非設置意向理由

●充電器非設置意向理由は「設置費用がかかる」が約6割、「設置するスペースがない」が5割弱。戸建以外の住居形態では「設置するスペースがない」「電源の確保ができない」が理由として高い。

充電器非設置意向理由では、「設置費用がかかるから」が62%で最も高く、次いで「設置するスペースがないので」が46%で約半数ほどあがる。

<住居形態別>持ち家一戸建ては「設置費用がかかるから」、その他の居住形態では「設置するスペースがないので」「電源が確保できないので」が高い。

充電器非設置意向理由(複数回答)【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

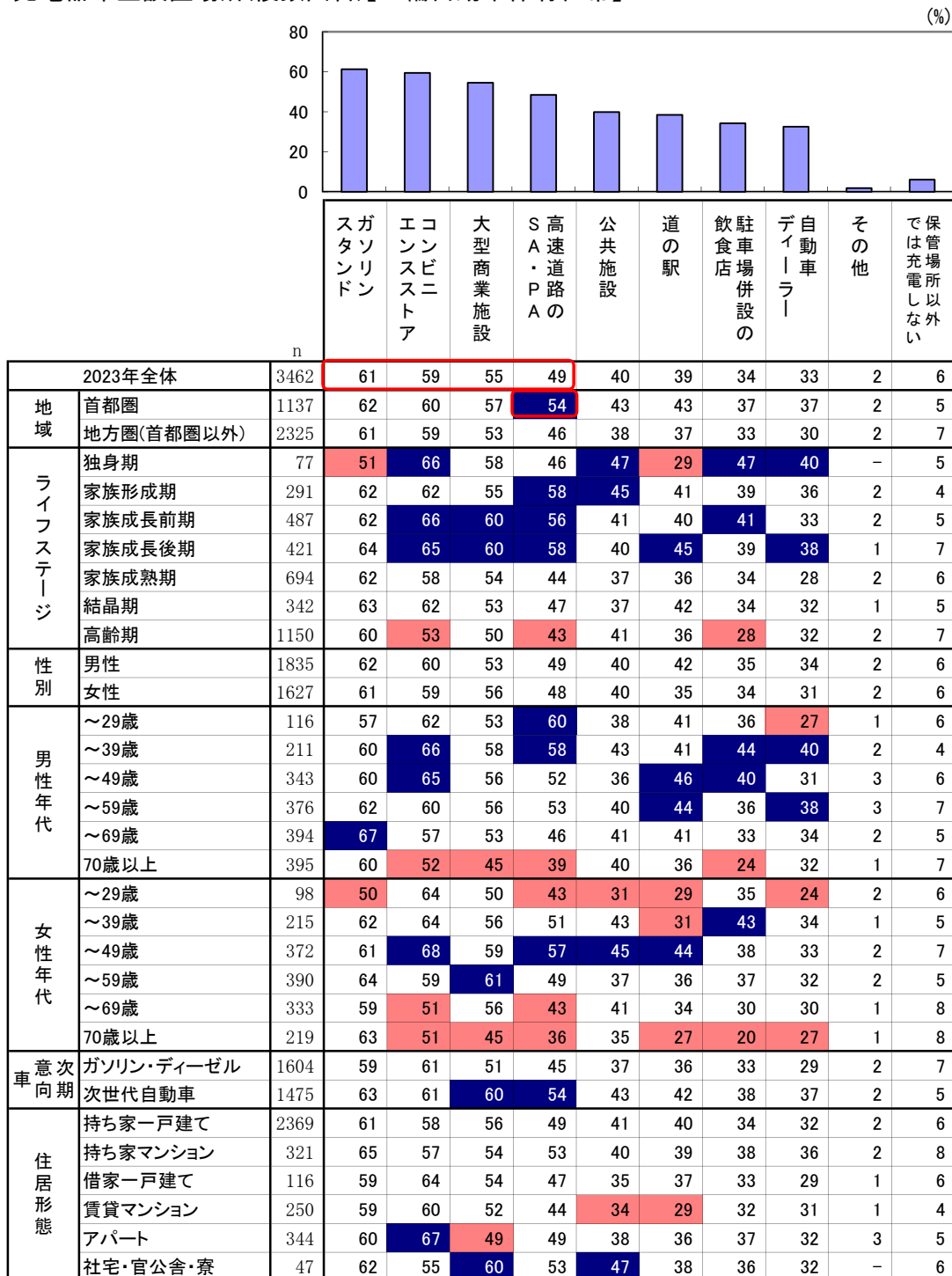
充電器希望設置場所

●充電器設置場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」に約5割以上が希望。

充電器設置場所は「ガソリンスタンド」「コンビニエンスストア」「大型商業施設」「高速道路のSA・PA」の順で希望が高く、約5割以上。

<地域別>首都圏では、「高速道路のSA・PA」への設置希望が高い。

充電器希望設置場所(複数回答)【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

2. 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

□先進安全技術

- 運転を続ける上での不安を解消するための運転支援技術の装着意向が高く、特に高齢になるほど高くなる傾向。
 - 運転を続ける上での不安は「注意力が低下」「視力が低下」「反応速度が低下」。
 - ・ 男性、女性とも60代以上では8割以上が何かしらの不安を抱えている。
 - 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。
 - ・ 男性60代以上では先進安全技術搭載の希望が高い。
 - 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」が継続して上位。上位装備のいずれも装着意向が21年度より増加。
 - ・ 「衝突被害軽減ブレーキ」は首都圏中心部・地方圏大都市での装着意向が高い。
 - 先進安全技術許容価格では10万円超のコストを許容する人は5割弱で、21年度より増加。
 - ・ 首都圏中心部・近郊は5割以上が10万円超を許容。

□自動運転車

- 自動運転車の関心度と「レベル3(条件付運転自動化)以上」を望む割合の増加が継続。技術面の不安はあるものの、安全性が高まることを期待。
 - 自動運転車関心層は引き続き増加が継続し5割弱。
 - ・ 首都圏中心部、年収第5分位での関心度が5割を超え高い。
 - 非関心理由は「安全面で不安」「自分で運転したい」が上位で、安全面での不安は21年度より増加。特に高齢女性で不安が高い。
 - 自動運転車に期待することは「安全性が高まる」「利便性が向上する」「渋滞が緩和される」。
 - ・ 男性70歳以上では「安全性が高まる」が21年度より10pt以上増加し期待が高い。
 - 「レベル3以上」を望む割合は5割弱で増加傾向。
 - ・ 独身期・家族形成期・家族成長前期では「レベル5」を望む割合が高い。

<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

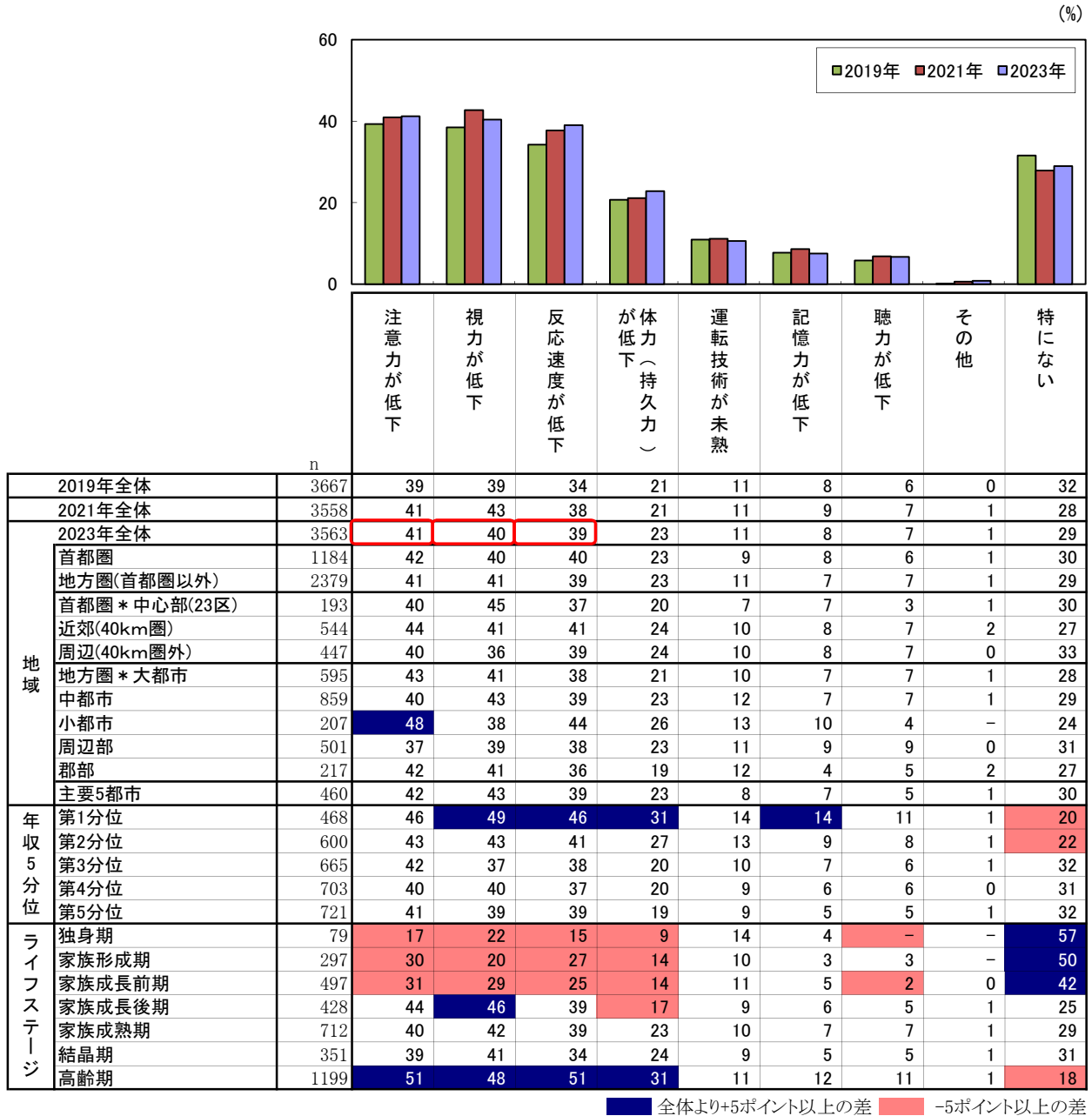
- 有料でも利用意向の高いサービス・機能は「盗難防止／盗難時追跡サービス」「ナビ地図データの自動更新」「エアバック作動時の緊急通報サービス」。
 - ・ 独身期では、ほとんどのコネクティッドサービスで有料の利用意向が高め。
 - ・ 利用意向者の価格許容は「～年間1万円まで」が7割弱。

運転を続ける上での不安点

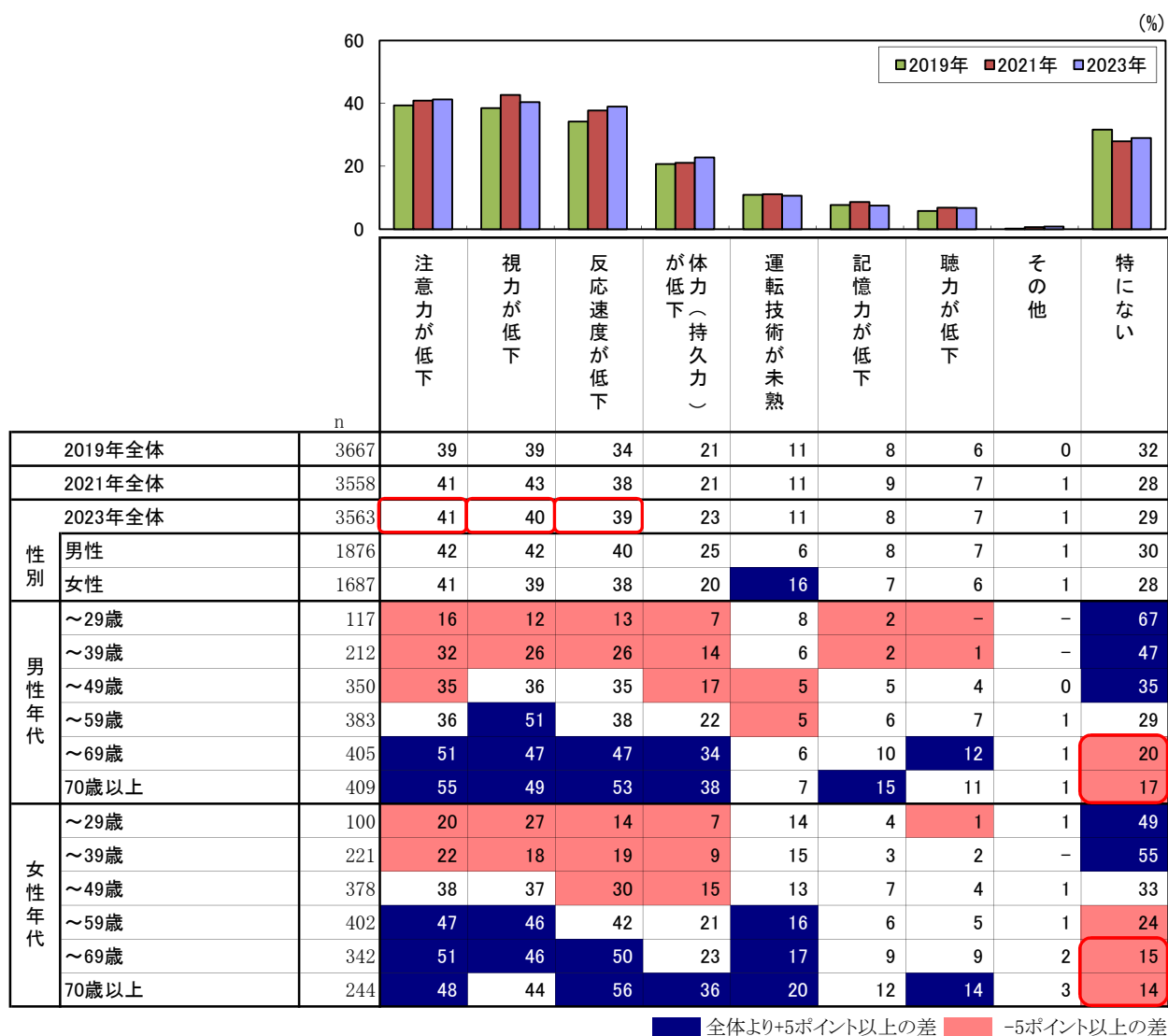
●不安点上位は「注意力が低下」「視力が低下」「反応速度が低下」。60代を境に不安は増加。

不安点上位は「注意力が低下」「視力が低下」「反応速度が低下」。男性、女性とも60代以上では「特にない」が1～2割で、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(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



運転を続ける上での不安点(複数回答)【四輪自動車保有世帯】

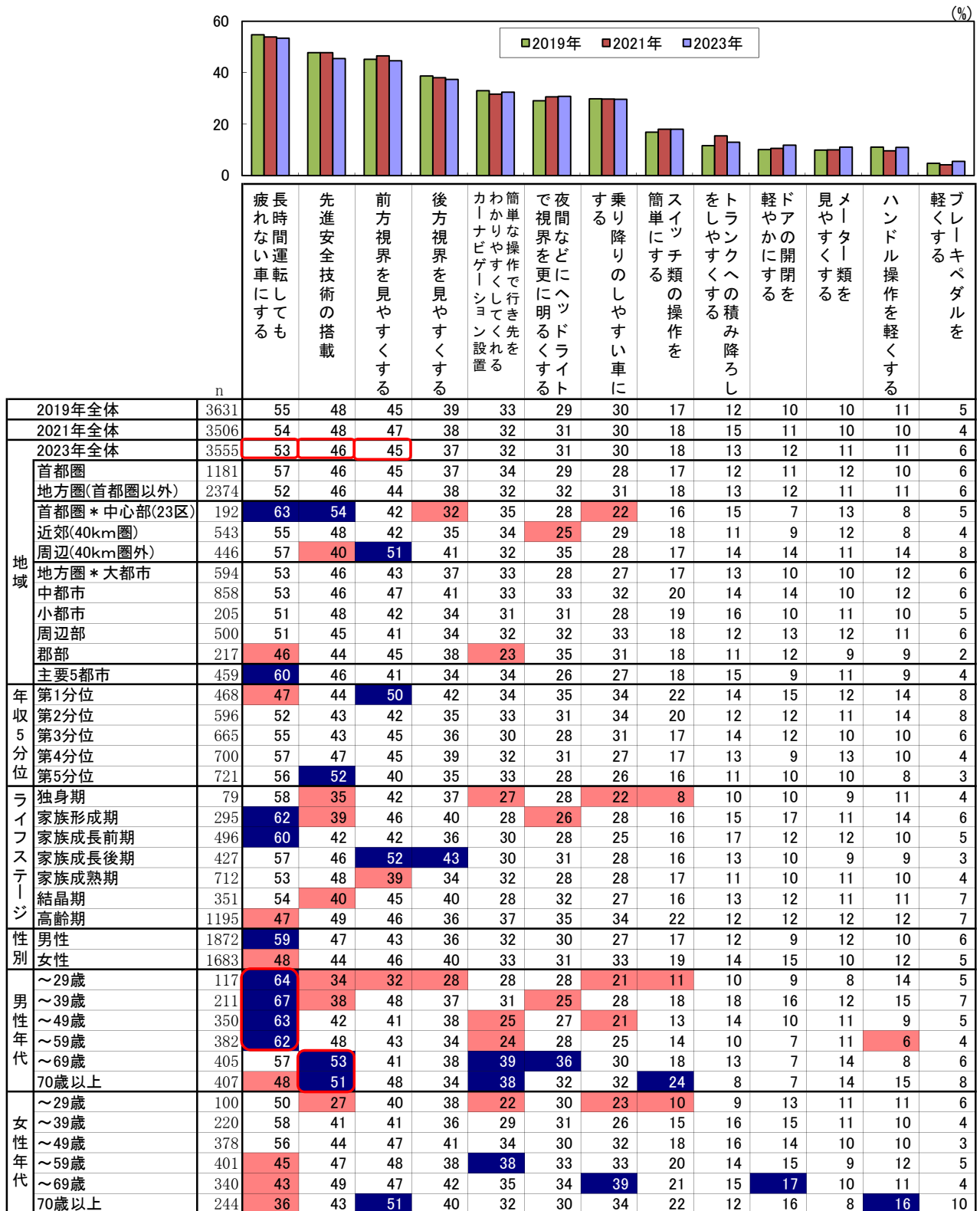


車に対する要望

●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」が挙がる。男性60代以上では「先進安全技術の搭載」の希望が高まる。

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」が上位。男性59歳以下では「長時間運転しても疲れにくい車にする」が、男性60代以上では「先進安全技術の搭載」の希望が高い。

車に対する要望(複数回答)【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

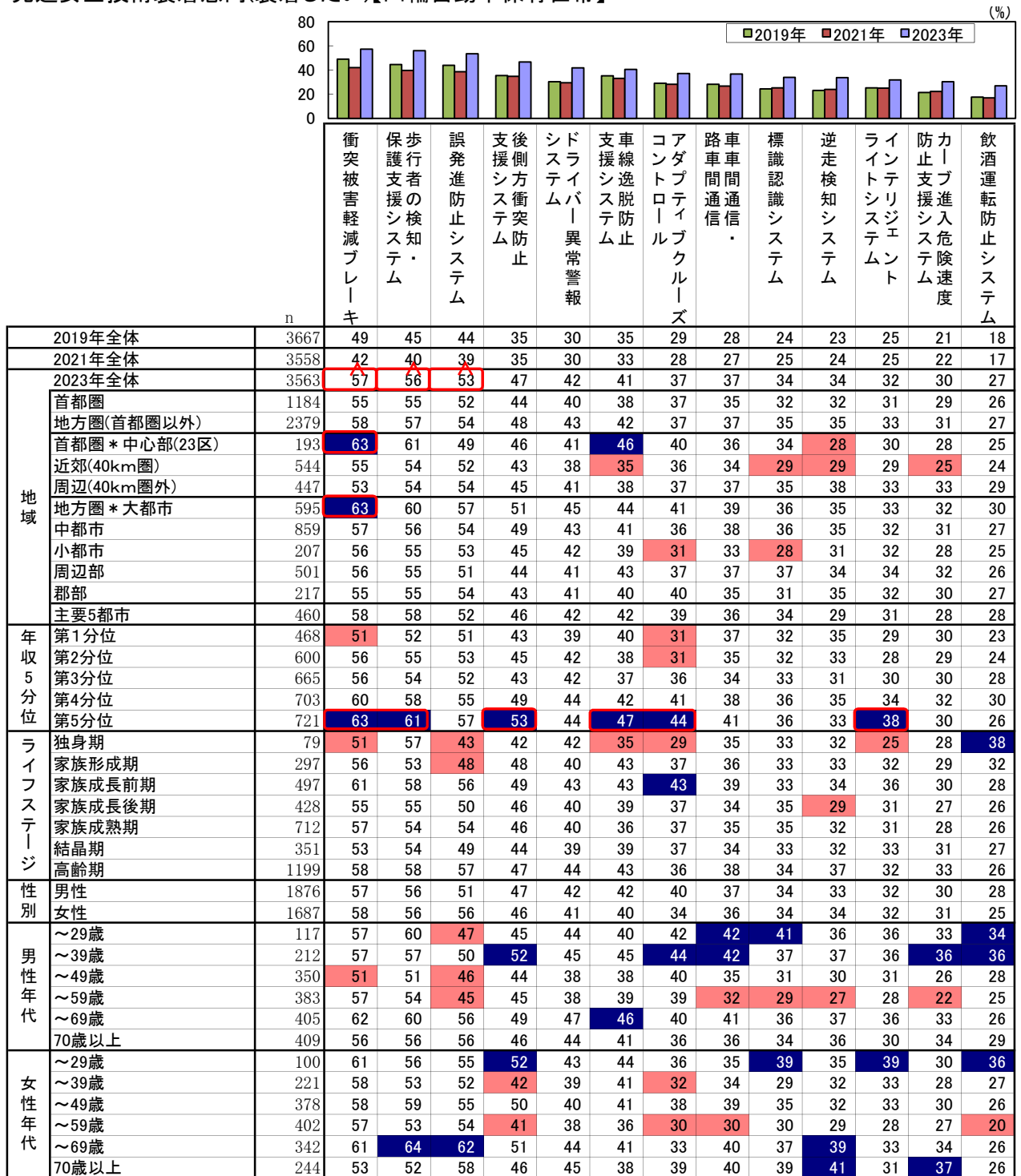
先進安全技術の装着意向

●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」。上位装備のいずれも装着意向が21年度より増加。

「衝突被害軽減ブレーキ」の装着意向は57%と最も高く、次いで「歩行者の検知・保護支援システム」が56%、「誤発進防止システム」が53%と続く。上位いずれの装着意向も21年度より増加。

「衝突被害軽減ブレーキ」は首都圏中心部・地方圏大都市での装着意向が高い。年収第5分位では多くの装備で装着意向が高い。

先進安全技術装着意向(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

* 19年度、21年度は右記の通り聴取「①以下の先進安全技術を使った機能を装着していますか。」

②今後の装着意向をお知らせください。」

23年度は右記の通り聴取「次回、車を購入する際の装着意向をお知らせください。」

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21年度より5割弱に増加。

21年度より10万円超のコストを許容する人は増加し46%。

首都圏中心部・近郊は10万円超に5割以上許容する一方、周辺は4割弱と低い。

年収第5分位では6割弱が10万円超のコストを許容。

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】

		(%)								10万円超許容
		1万円まで	3万円まで	5万円まで	10万円まで	20万円まで	30万円まで	それ以上	お金がかからない なら装着しない	
	n									
2019年	2341	5	12	15	26	12	12	11	9	34
2021年	2298	5	8	14	24	11	14	14	12	38
2023年	2484	4	7	12	21	12	15	18	11	46

		n									10万円超許容
		1万円まで	3万円まで	5万円まで	10万円まで	20万円まで	30万円まで	それ以上	お金がかからない なら装着しない		
地域	2023年全体	2484	4	7	12	21	12	15	18	11	46
	首都圏	836	4	7	12	21	13	14	20	10	47
	地方圏(首都圏以外)	1648	4	7	12	22	12	16	17	11	45
	首都圏*中心部(23区)	150	5	3	8	22	14	17	19	11	51
	近郊(40km圏)	374	2	7	12	19	14	17	22	8	53
	周辺(40km圏外)	312	5	8	13	23	12	8	18	13	38
	地方圏*大都市	449	3	7	13	21	9	16	19	13	43
	中都市	587	4	7	11	23	14	17	16	9	47
	小都市	134	2	5	17	22	13	14	15	11	43
	周辺部	331	6	7	11	19	10	16	20	10	47
郡部	147	1	10	10	27	14	13	12	13	39	
主要5都市	332	3	4	14	20	13	16	22	9	50	
年収5分位	第1分位	289	6	9	11	24	13	12	12	14	37
	第2分位	418	4	7	13	23	15	11	17	11	42
	第3分位	453	4	7	14	21	10	16	16	12	42
	第4分位	510	1	7	13	22	12	15	21	10	48
	第5分位	540	3	4	9	20	14	20	21	8	56
ライフステージ	独身期	55	2	15	9	22	16	7	15	15	38
	家族形成期	211	4	7	13	22	10	16	17	11	43
	家族成長前期	361	4	6	14	19	13	16	18	11	46
	家族成長後期	309	4	6	17	22	13	13	17	8	43
	家族成熟期	488	5	7	11	22	12	15	16	13	43
	結晶期	229	6	10	7	25	11	16	15	10	43
性別	高年齢期	831	3	6	11	21	13	16	21	10	50
	男性	1312	3	6	11	21	13	16	19	10	48
男性年代	女性	1172	4	8	12	22	12	14	17	11	43
	~29歳	85	2	7	9	25	11	17	12	18	39
	~39歳	153	4	7	10	17	12	16	22	11	51
	~49歳	234	3	8	12	18	12	15	18	13	45
	~59歳	265	3	7	11	23	13	17	18	8	48
	~69歳	283	1	4	12	23	15	15	19	11	49
	70歳以上	292	5	4	11	22	12	18	21	8	50
女性年代	~29歳	71	9	11	10	17	7	11	13	23	31
	~39歳	156	6	10	17	23	12	12	12	9	36
	~49歳	275	4	4	18	21	12	15	17	10	44
	~59歳	270	5	12	11	23	11	15	16	8	42
	~69歳	243	1	6	10	19	16	16	22	10	53
	70歳以上	157	4	9	6	24	12	10	20	16	41

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

自動運転車に対する意識

(1) 自動運転車関心度

●自動運転車関心層は引き続き増加が継続し5割弱。首都圏中心部・高所得層での関心が高い。

「関心がある計(非常に+まあ)」は48%で、15年度より増加傾向。
地域別では首都圏中心部、年収分位では第5分位での関心度が5割を超え高い。

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		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	
2015年 3716		9	33					29			20			9		42	
2017年 3513		10	34					28			21			7		44	
2019年 3667		11	35					25			22			8		46	
2021年 3558		11	36					24			23			6		47	
2023年 3563		12	35					27			19			6		48	

		(%)															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		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差		
地域	全体	3563	12	11	+1	35	36	▲1	27	24	+3	19	23	▲3	6	6	▲0	48
	首都圏	1184	15	12	+3	36	40	▲4	26	22	+4	18	21	▲3	6	5	+1	50
	地方圏(首都圏以外)	2379	11	10	+1	35	34	+1	27	25	+2	20	23	▲3	7	7	▲1	46
	首都圏*中心部(23区)	193	19	16	+4	36	37	▲1	25	19	+7	18	23	▲5	2	6	▲4	55
	近郊(40km圏)	544	14	12	+2	38	42	▲4	25	20	+5	17	21	▲4	6	5	+1	52
	周辺(40km圏外)	447	14	11	+3	32	38	▲6	27	25	+2	20	21	▲2	7	4	+3	46
	地方圏*大都市	595	12	11	+1	37	35	+2	25	25	+0	21	23	▲2	5	7	▲2	49
	中都市	859	11	9	+2	37	34	+3	26	25	+1	20	25	▲5	6	7	▲1	48
	小都市	207	12	13	▲2	33	37	▲4	33	22	+11	14	20	▲6	9	8	+0	45
	周辺部	501	10	9	+1	32	34	▲2	29	28	+1	21	22	▲1	8	7	+1	42
	郡部	217	9	12	▲3	33	33	+0	26	26	+0	23	21	+2	8	8	+0	42
主要5都市	460	16	13	+4	38	43	▲5	24	18	+6	18	22	▲4	4	5	▲1	54	
年収5分位	第1分位	468	10	9	+1	28	24	+4	26	28	▲1	24	27	▲3	12	12	▲1	38
	第2分位	600	11	8	+3	33	38	▲6	28	21	+6	22	25	▲4	7	7	+0	44
	第3分位	665	13	10	+3	35	37	▲3	30	25	+5	17	21	▲4	6	7	▲1	48
	第4分位	703	14	11	+3	36	38	▲2	27	24	+3	19	22	▲3	4	5	▲1	50
	第5分位	721	15	15	+1	43	41	+2	22	22	+0	16	18	▲2	4	4	▲0	58
ライフステージ	独身期	79	13	14	▲1	41	34	+7	27	27	▲0	18	20	▲3	3	5	▲3	53
	家族形成期	297	16	12	+4	37	42	▲5	20	21	▲0	19	20	▲1	8	5	+3	53
	家族成長前期	497	15	13	+3	36	36	▲0	26	25	+1	19	22	▲4	4	4	+1	52
	家族成長後期	428	12	12	+1	43	40	+3	26	26	+1	15	18	▲4	4	5	▲1	55
	家族成熟期	712	11	11	▲1	34	36	▲2	30	26	+4	19	20	▲1	7	7	▲0	45
	結晶期	351	10	12	▲2	35	35	+0	26	27	▲2	23	20	+3	6	6	+0	45
	高齢期	1199	12	9	+3	33	34	▲2	27	22	+5	21	27	▲6	8	8	▲1	44
性別	男性	1876	15	14	+1	38	38	+1	23	20	+3	18	21	▲4	7	7	▲0	53
	女性	1687	10	8	+2	32	35	▲2	31	28	+2	22	24	▲2	6	6	+0	42
男性年代	~29歳	117	15	14	+1	33	36	▲3	22	27	▲4	21	18	+2	10	5	+5	47
	~39歳	212	21	15	+6	38	39	▲1	22	20	+2	16	21	▲5	4	5	▲2	59
	~49歳	350	15	15	+0	40	40	+0	21	20	+2	15	17	▲2	9	8	+1	55
	~59歳	383	15	17	▲2	42	39	+3	23	21	+3	14	18	▲4	6	5	+1	57
	~69歳	405	13	11	+2	37	42	▲4	26	19	+7	18	21	▲4	6	7	▲1	51
	70歳以上	409	12	11	+1	36	31	+5	22	20	+2	23	29	▲5	7	10	▲3	48
女性年代	~29歳	100	10	11	▲1	33	36	▲3	30	28	+2	19	16	+3	8	8	+0	43
	~39歳	221	9	6	+3	33	34	▲1	30	33	▲3	24	24	▲0	5	3	+1	42
	~49歳	378	12	8	+4	37	38	▲2	31	28	+3	18	21	▲3	3	5	▲2	48
	~59歳	402	9	10	▲1	33	36	▲3	34	26	+8	21	24	▲3	4	4	▲1	42
	~69歳	342	10	6	+4	31	32	▲1	31	29	+3	23	27	▲4	5	7	▲1	40
	70歳以上	244	9	7	+2	25	29	▲4	25	27	▲2	26	28	▲1	15	10	+5	34

■ 全体より+5ポイント以上の差	■ -5ポイント以上の差
■ 差分は+5ポイント以上	■ -5ポイント以上

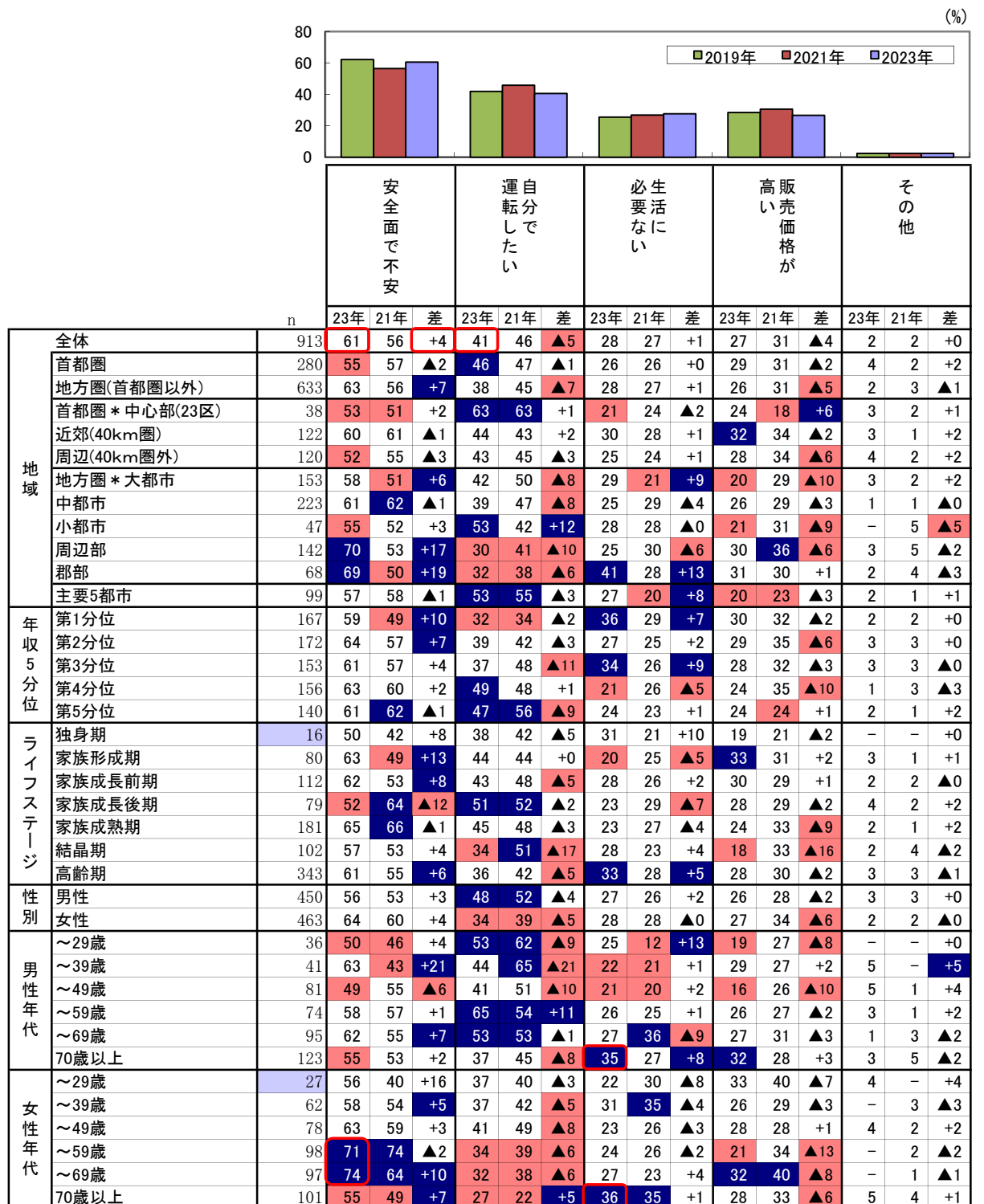
(2) 自動運転車非関心理由

- 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」。
安全面での不安は21年度より増加し、特に高齢女性で不安が高い。

自動運転車に関心がない理由は「安全面で不安」が61%と最も高く、21年度より増加。次いで「自分で運転したい」が41%。

女性50～69歳では「安全面で不安」が高く、男女70歳以上では「生活に必要な」が高い。

自動運転車非関心理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



※ n数が30未満のものについては参考値

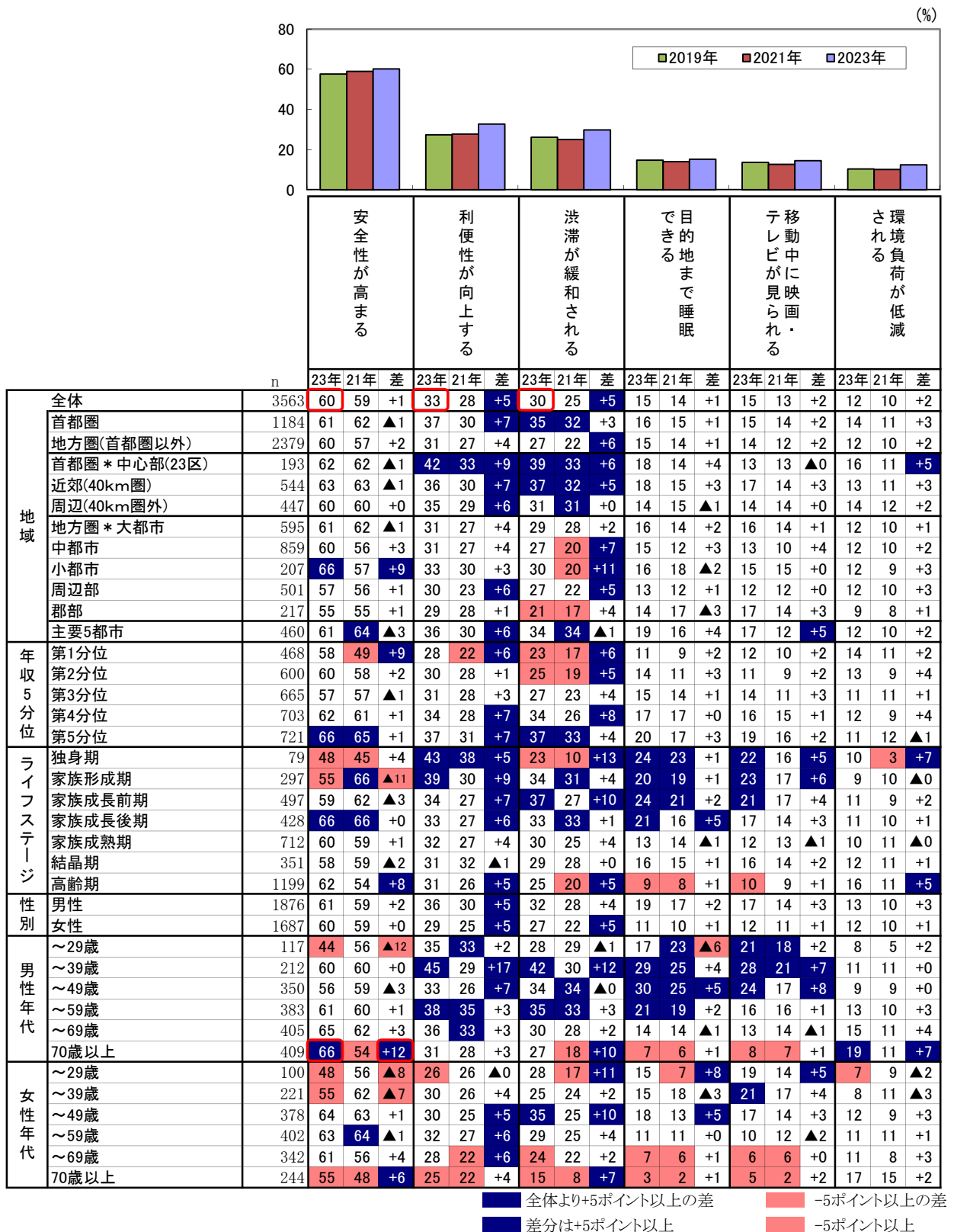
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差
■ 差分は+5ポイント以上 ■ -5ポイント以上

(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」「利便性が向上する」「渋滞が緩和される」。高齢男性では「安全性が高まる」への期待値が大きく増加。

自動運転車への期待は「安全性が高まる」が最も高く6割。次いで「利便性が向上する」「渋滞が緩和される」が3割以上で続く。また、上位いずれの項目も21年度より期待値が増加。特に、男性70歳以上では「安全性が高まる」が21年度より10pt以上増加し期待が高い。

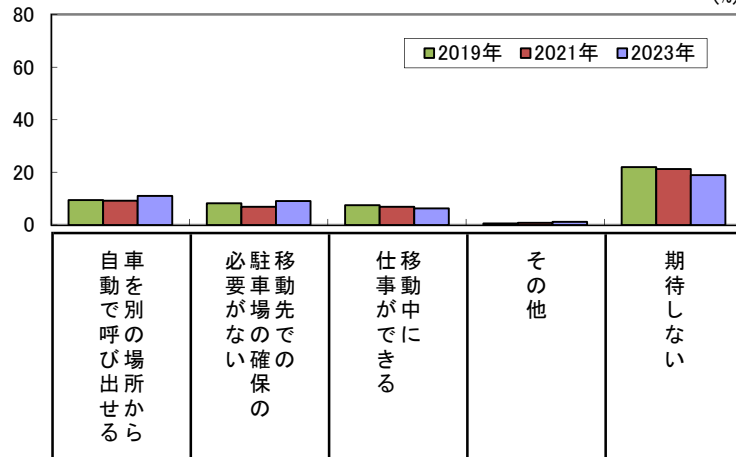
自動運転車に期待すること1(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差
 ■ 差分は+5ポイント以上 ■ -5ポイント以上

自動運転車に期待すること2(複数回答)【四輪自動車保有世帯】

(%)



地域	n	23年			21年			差			23年			21年			差		
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差			
全体	3563	11	9	+2	9	7	+2	6	7	▲1	1	1	+0	19	21	▲2			
首都圏	1184	12	12	+0	9	9	+0	7	8	▲1	1	1	+0	17	19	▲2			
地方圏(首都圏以外)	2379	11	8	+2	9	6	+3	6	6	▲1	1	1	+0	20	23	▲3			
首都圏*中心部(23区)	193	12	10	+2	9	10	▲1	10	8	+2	1	1	+0	14	18	▲4			
近郊(40km圏)	544	14	12	+2	10	9	+1	7	9	▲2	1	1	+0	17	18	▲1			
周辺(40km圏外)	447	10	12	▲3	8	8	+0	7	7	▲1	1	1	+0	17	20	▲3			
地方圏*大都市	595	13	10	+3	11	6	+5	7	8	▲1	1	1	+0	18	19	▲1			
中都市	859	10	8	+3	8	6	+2	6	5	+1	1	1	▲0	20	24	▲4			
小都市	207	14	9	+5	11	7	+4	7	7	+0	2	0	+2	19	22	▲3			
周辺部	501	7	6	+1	7	4	+3	4	6	▲2	2	1	+1	23	25	▲3			
郡部	217	10	9	+1	8	8	+0	6	10	▲4	1	-	+1	22	21	+1			
主要5都市	460	15	9	+6	11	7	+4	10	8	+2	1	1	▲0	16	17	▲1			
年收5分位																			
第1分位	468	8	7	+1	10	5	+5	5	5	▲0	1	0	+1	25	36	▲11			
第2分位	600	9	8	+1	10	6	+4	6	6	▲1	2	1	+0	23	23	+0			
第3分位	665	12	8	+4	8	7	+1	7	7	▲1	1	1	▲0	20	20	▲0			
第4分位	703	11	10	+1	9	7	+2	7	7	+0	1	1	+0	14	19	▲4			
第5分位	721	15	10	+4	10	8	+2	8	8	+0	2	1	+1	13	14	▲1			
ライフステージ																			
独身期	79	9	12	▲3	6	5	+1	14	14	+0	1	1	▲0	13	16	▲4			
家族形成期	297	14	12	+3	8	9	▲1	10	13	▲2	0	1	▲0	17	15	+3			
家族成長前期	497	14	12	+2	11	8	+3	8	12	▲4	1	1	▲0	15	13	+3			
家族成長後期	428	15	9	+6	11	8	+4	8	7	+0	1	1	+0	14	13	+1			
家族成熟期	712	8	9	▲1	8	7	+1	5	6	▲1	1	0	+1	19	22	▲3			
結晶期	351	11	11	▲0	9	7	+2	8	7	+2	1	1	+0	22	21	+1			
高齢期	1199	10	7	+2	9	5	+4	4	3	+1	2	1	+1	22	30	▲7			
性別																			
男性	1876	13	11	+2	9	7	+1	8	9	▲1	1	1	+0	18	21	▲3			
女性	1687	9	7	+2	10	7	+3	5	5	▲0	1	1	+1	20	22	▲2			
男性年代																			
~29歳	117	10	11	▲1	5	7	▲2	5	14	▲9	-	-	+0	23	20	+3			
~39歳	212	19	17	+2	9	11	▲2	15	17	▲2	1	1	▲0	12	13	▲1			
~49歳	350	18	11	+6	11	9	+2	13	12	+1	1	2	▲1	18	16	+2			
~59歳	383	13	12	+1	8	9	▲1	8	10	▲2	1	1	+0	16	16	▲0			
~69歳	405	12	11	+1	9	7	+3	5	5	▲0	2	1	+1	18	20	▲2			
70歳以上	409	7	7	+0	7	4	+4	3	3	+0	2	0	+1	21	33	▲12			
女性年代																			
~29歳	100	6	3	+3	7	3	+4	7	8	▲1	-	-	+0	21	19	+2			
~39歳	221	9	11	▲2	10	12	▲2	7	9	▲2	2	-	+2	18	15	+3			
~49歳	378	10	8	+2	13	6	+7	5	7	▲2	1	1	+0	15	17	▲2			
~59歳	402	12	6	+6	11	7	+4	7	4	+3	2	1	+0	17	17	▲0			
~69歳	342	9	8	+0	8	6	+2	2	2	+1	2	1	+1	22	29	▲7			
70歳以上	244	5	3	+1	7	4	+3	1	-	+1	1	1	+0	32	40	▲7			

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差
 ■ 差分は+5ポイント以上 ■ -5ポイント以上

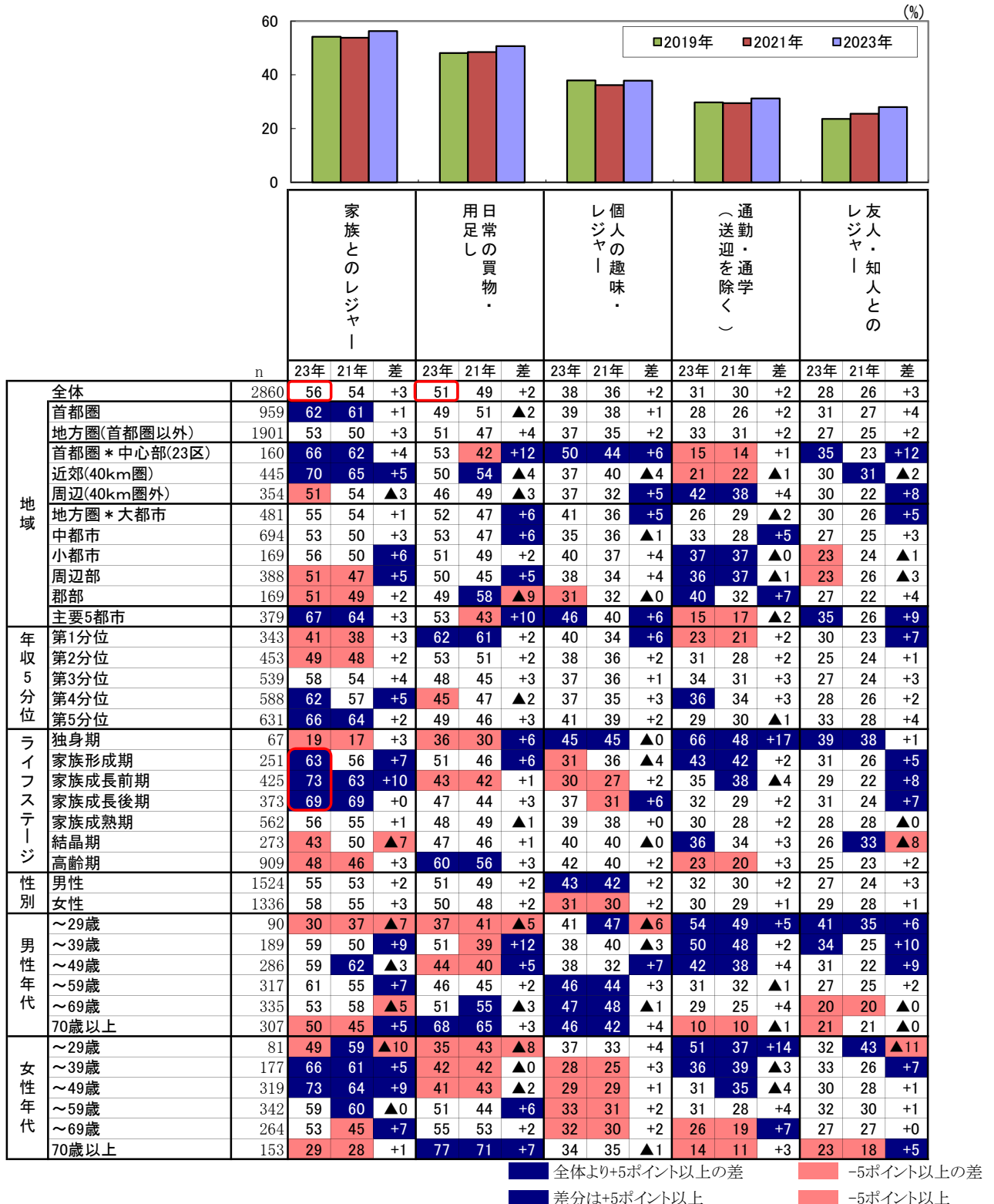
(4) 自動運転車を活用したい場面

- 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」が半数以上。
「家族でのレジャー」は主にファミリー層での意向が高い。

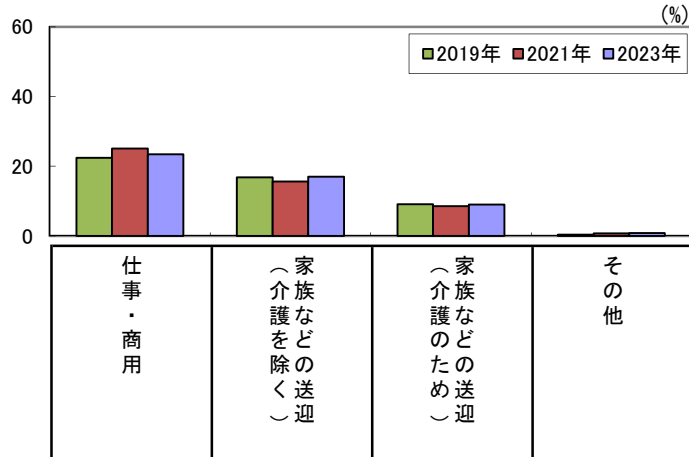
活用したい場面では「家族とのレジャー」「日常の買物・用足し」が21年度より増加し5割を超える。

家族形成期・家族成長前期・後期で「家族とのレジャー」での活用意向が高い。

自動運転車を活用したい場面1(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



自動運転車を活用したい場面2(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



	n	仕事・商用			(家族などの送迎を除く)			(家族などのため送迎)			その他		
		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差
全体	2860	23	25	▲2	17	16	+1	9	9	+1	1	1	+0
地域													
首都圏	959	20	25	▲5	19	20	▲1	9	9	+0	1	0	+0
地方圏(首都圏以外)	1901	25	26	▲0	16	14	+2	9	8	+1	1	1	+0
首都圏*中心部(23区)	160	20	28	▲8	19	15	+5	11	6	+6	-	1	▲1
近郊(40km圏)	445	20	22	▲3	23	23	+1	9	9	+0	1	0	+1
周辺(40km圏外)	354	19	27	▲8	14	17	▲4	8	10	▲2	1	-	+1
地方圏*大都市	481	29	27	+2	18	14	+4	10	10	+0	2	0	+2
中都市	694	25	24	+1	17	14	+4	8	8	+0	0	1	▲1
小都市	169	25	20	+6	16	13	+3	12	8	+3	1	2	▲1
周辺部	388	23	29	▲6	13	12	+1	9	8	+1	1	0	+0
郡部	169	24	29	▲6	11	15	▲4	7	7	▲0	1	1	▲0
主要5都市	379	22	26	▲4	23	16	+7	11	8	+3	0	1	▲0
年収5分位													
第1分位	343	20	25	▲5	12	12	+0	12	7	+5	1	1	▲0
第2分位	453	23	22	+1	17	14	+3	9	7	+2	1	1	▲0
第3分位	539	22	26	▲3	15	12	+3	8	7	+1	1	1	+0
第4分位	588	27	27	+0	19	19	+0	8	9	▲1	1	0	+0
第5分位	631	23	26	▲3	22	20	+2	9	10	▲1	1	0	+1
ライフステージ													
独身期	67	40	33	+7	8	8	▲1	2	5	▲4	-	-	+0
家族形成期	251	22	29	▲7	19	17	+2	6	7	▲0	0	-	+0
家族成長前期	425	23	26	▲3	25	23	+2	7	5	+2	1	1	▲0
家族成長後期	373	24	25	▲2	28	25	+3	12	9	+3	1	1	+1
家族成熟期	562	21	26	▲5	16	13	+3	10	12	▲2	1	1	+0
結晶期	273	25	28	▲3	11	13	▲2	8	11	▲3	1	1	+0
高齢期	909	23	22	+2	11	10	+1	10	8	+2	1	1	+0
性別													
男性	1524	27	28	▲1	16	13	+3	9	8	+1	1	0	+0
女性	1336	19	22	▲3	18	19	▲1	9	9	+0	1	1	▲0
男性年代													
~29歳	90	29	31	▲3	7	10	▲3	4	4	+1	1	-	+1
~39歳	189	32	39	▲7	21	17	+4	9	8	+1	1	-	+1
~49歳	286	28	29	▲2	20	16	+4	7	7	+0	-	0	▲0
~59歳	317	29	30	▲0	17	16	+1	10	14	▲3	1	0	+1
~69歳	335	28	26	+2	14	9	+5	10	7	+3	1	-	+1
70歳以上	307	22	19	+3	14	11	+3	8	6	+3	1	1	▲1
女性年代													
~29歳	81	25	20	+4	9	14	▲6	4	4	▲0	-	2	▲2
~39歳	177	16	25	▲9	23	20	+3	2	3	▲1	-	-	+0
~49歳	319	20	20	▲0	25	29	▲4	10	9	+2	1	1	+0
~59歳	342	21	23	▲3	20	17	+3	14	12	+2	1	1	▲0
~69歳	264	19	22	▲3	11	11	▲0	10	10	▲0	1	-	+1
70歳以上	153	13	15	▲2	11	13	▲1	6	13	▲7	1	3	▲2

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差
■ 差分は+5ポイント以上 ■ -5ポイント以上

(5) 自動運転技術への望み

●「レベル3」以上を望む割合は5割弱で増加傾向。「レベル5」を望む割合が高いのは独身期・家族形成期・家族成長前期。

「レベル3」以上を望む割合は21年度より増加し5割弱。
独身期・家族形成期・家族成長前期では「レベル5」を望む割合が高い。

自動運転技術への望み【四輪自動車保有世帯】

		(%)											
		(完全運転自動化) レベル5		(高度運転自動化) レベル4		(条件付運転自動化) レベル3		(部分運転自動化) レベル2		(運転支援) レベル1		自動運転は望まない	
n		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差
2019年	3667	12	6		23			18			20		23
2021年	3558	13	6		24			17			19		21
2023年	3563	15	8		25			16			16		20

		レ動(レベル5)完全運転自		レ動(レベル4)高度運転自		レ自(レベル3)条件付運転		レ動(レベル2)部分運転自		レ(レベル1)運転支援		ま自ない自動運転は望	
n		23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差	23年	21年	差
全体	3563	15	13	+2	8	6	+2	25	24	+1	16	17	-1
地域													
首都圏	1184	14	14	+0	11	6	+4	27	26	+1	16	17	-1
地方圏(首都圏以外)	2379	15	12	+3	7	6	+1	24	23	+1	16	17	-1
首都圏*中心部(23区)	193	12	14	-2	14	5	+9	29	19	+10	12	18	-6
近郊(40km圏)	544	15	14	+1	9	7	+2	27	27	+0	18	17	+1
周辺(40km圏外)	447	15	14	+1	11	6	+5	27	27	+0	15	18	-3
地方圏*大都市	595	17	14	+3	8	7	+1	23	26	-3	16	17	-1
中都市	859	16	11	+5	6	6	+0	24	22	+2	17	16	+1
小都市	207	16	14	+2	7	7	+0	26	22	+4	16	16	+0
周辺部	501	11	12	-1	8	5	+3	26	21	+5	16	18	-2
郡部	217	13	12	+1	4	7	-3	24	22	+2	17	15	+2
主要5都市	460	14	12	+2	11	6	+5	27	26	+1	16	17	-1
年収5分位													
第1分位	468	13	11	+2	7	5	+2	19	18	+1	16	14	+2
第2分位	600	13	10	+3	6	5	+1	24	23	+1	18	19	-1
第3分位	665	14	13	+1	10	5	+5	26	24	+2	15	17	-2
第4分位	703	17	13	+4	8	7	+1	27	26	+1	16	17	-1
第5分位	721	18	16	+2	10	7	+3	29	27	+2	16	18	-2
ライフステージ													
独身期	79	22	16	+6	11	1	+10	30	28	+2	11	18	-7
家族形成期	297	21	18	+3	9	8	+1	24	22	+2	18	15	+3
家族成長前期	497	21	17	+4	9	7	+2	27	26	+1	16	15	+1
家族成長後期	428	15	14	+1	9	6	+3	30	27	+3	17	18	-1
家族成熟期	712	13	13	+0	8	6	+2	25	24	+1	16	15	+1
結晶期	351	15	16	-1	4	7	-3	26	22	+4	12	16	-4
高齢期	1199	11	9	+2	8	6	+2	23	22	+1	17	19	-2
性別													
男性	1876	18	17	+1	10	8	+2	27	24	+3	14	15	-1
女性	1687	11	9	+2	6	5	+1	24	23	+1	19	19	+0
男性年代													
~29歳	117	15	21	-6	9	6	+3	29	19	+10	9	13	-4
~39歳	212	29	27	+2	9	9	+0	24	21	+3	12	10	+2
~49歳	350	25	20	+5	9	7	+2	27	28	-1	11	13	-2
~59歳	383	17	18	-1	13	9	+4	28	23	+5	13	17	-4
~69歳	405	14	13	+1	12	10	+2	26	27	-1	14	16	-2
70歳以上	409	11	10	+1	8	5	+3	26	21	+5	17	17	+0
女性年代													
~29歳	100	12	9	+3	11	3	+8	16	23	-7	24	23	+1
~39歳	221	13	10	+3	9	5	+4	24	25	-1	20	18	+2
~49歳	378	15	9	+6	6	6	+0	31	27	+4	17	18	-1
~59歳	402	13	10	+3	5	5	+0	24	26	-2	19	18	+1
~69歳	342	8	5	+3	5	4	+1	25	19	+6	20	24	-4
70歳以上	244	6	8	-2	3	2	+1	14	19	-5	17	16	+1

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差
■ 差分は+5ポイント以上 ■ -5ポイント以上

(6) 自動運転レベル別購入意向

●「レベル3」で4割弱、「レベル4～5」で2割強が購入意向あり。いずれのレベルも独身期での購入意向が高い。

「レベル3」が4割弱で最も購入意向が高い。「レベル4～5」は2割強が購入意向あり。いずれの自動運転レベルも購入意向は独身期で高く、高齢期で低い。

自動運転レベル別購入意向【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)	3563	38				5				13		45		
	レベル4 (高度自動運転)	3563	23				5				16		56	
	レベル5 (完全自動運転)	3563	23				3				16		58	
n		レベル3				レベル4				レベル5				
		と主として購入する車	購入とは別の車として	カーシェアやレンタカーで利用	購入も利用もしない	と主として購入する車	購入とは別の車として	カーシェアやレンタカーで利用	購入も利用もしない	と主として購入する車	購入とは別の車として	カーシェアやレンタカーで利用	購入も利用もしない	
地域	2023年全体	3563	38	5	13	45	23	5	16	56	23	3	16	58
	首都圏	1184	40	4	14	42	24	5	19	52	24	3	19	54
	地方圏(首都圏以外)	2379	36	5	13	46	22	5	15	58	22	4	15	59
	首都圏*中心部(23区)	193	43	6	15	36	26	6	22	46	25	2	24	49
	近郊(40km圏)	544	40	3	16	41	23	4	21	52	23	3	21	54
	周辺(40km圏外)	447	39	4	11	47	25	5	15	56	25	3	15	57
	地方圏*大都市	595	38	6	12	44	26	5	14	55	26	3	15	56
	中都市	859	35	5	14	46	21	6	16	57	23	5	16	57
	小都市	207	38	4	13	45	22	6	15	57	20	6	14	60
	周辺部	501	37	4	12	48	19	3	16	62	19	1	15	64
	郡部	217	34	5	11	51	20	6	13	61	21	4	12	64
	主要5都市	460	41	6	14	39	26	5	21	48	24	2	23	51
	年収5分位	第1分位	468	30	3	11	56	18	3	13	67	19	2	14
第2分位		600	30	5	14	52	17	5	14	64	19	3	13	66
第3分位		665	38	3	15	44	23	4	19	54	23	3	17	57
第4分位		703	42	6	13	39	27	6	17	51	26	4	18	53
第5分位		721	48	6	13	33	30	6	19	45	29	5	19	47
ライフステージ	独身期	79	43	8	15	34	32	6	22	41	32	4	22	43
	家族形成期	297	42	6	14	39	32	4	16	48	34	3	16	48
	家族成長前期	497	42	5	15	37	25	5	22	48	26	4	23	48
	家族成長後期	428	45	5	15	36	26	6	21	47	26	4	20	51
	家族成熟期	712	33	5	15	47	20	6	16	58	20	4	16	59
	結晶期	351	39	3	9	49	23	3	14	60	23	3	12	63
	高齢期	1199	34	4	11	51	19	4	13	64	19	3	13	65
性別	男性	1876	42	5	12	41	27	5	16	52	27	4	17	53
	女性	1687	33	4	14	49	18	4	17	61	19	3	16	62
男性年代	～29歳	117	39	5	12	44	28	3	15	53	21	3	16	60
	～39歳	212	50	7	11	33	42	6	15	38	43	3	17	37
	～49歳	350	44	5	11	39	29	6	16	49	28	5	20	47
	～59歳	383	46	5	13	37	29	5	19	47	27	5	18	49
	～69歳	405	39	5	13	43	24	7	16	53	25	4	16	55
	70歳以上	409	35	2	13	50	19	3	13	65	20	1	13	66
	女性年代	～29歳	100	33	4	19	44	21	9	23	47	23	6	21
～39歳		221	36	7	14	43	21	5	19	56	23	4	17	57
～49歳		378	39	3	17	41	22	3	23	52	22	2	20	56
～59歳		402	33	6	15	46	18	4	18	60	19	3	17	61
～69歳		342	31	4	12	53	14	5	14	67	15	4	14	67
70歳以上		244	24	1	8	67	13	3	7	78	14	1	8	78

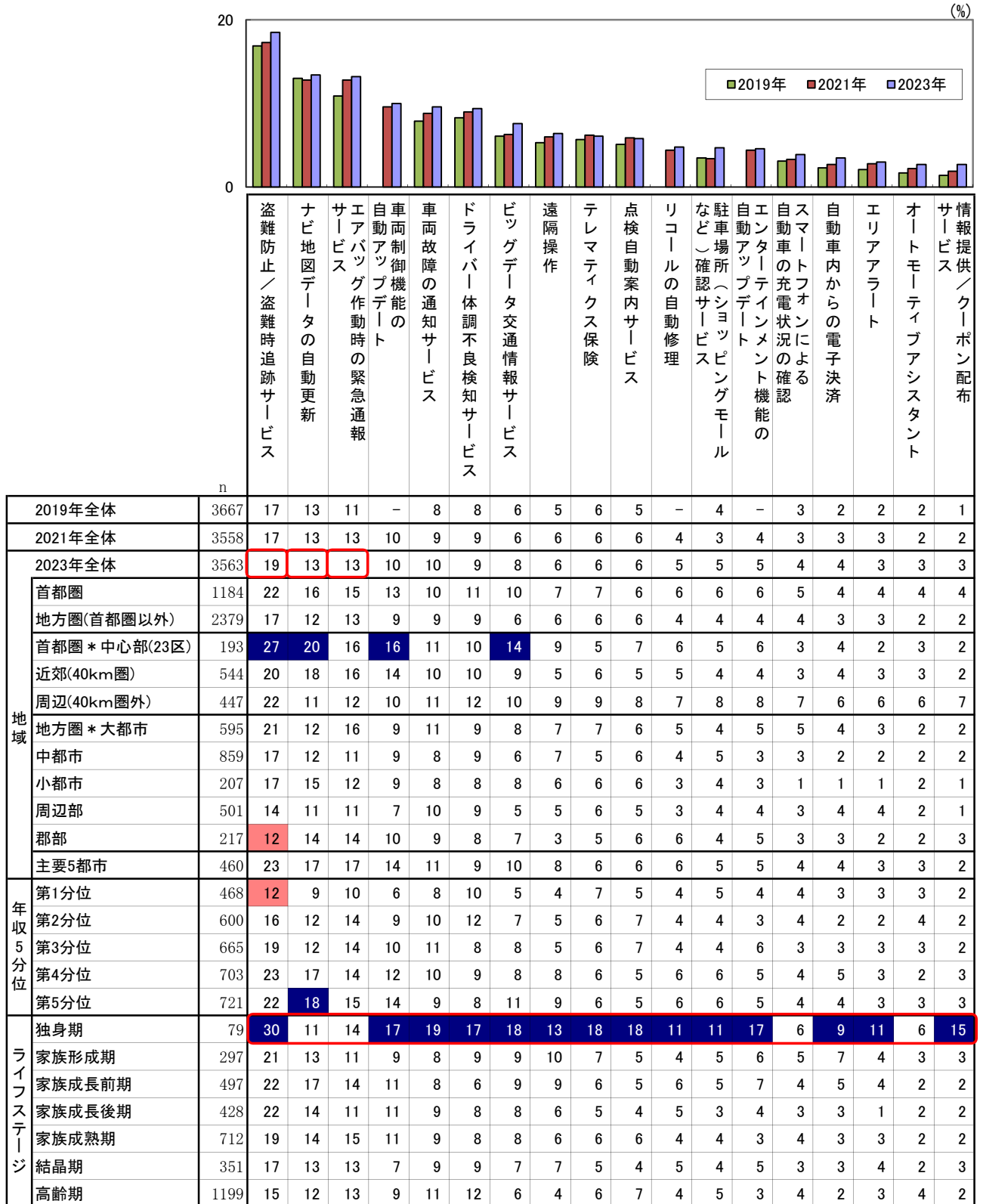
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

コネクティッドの利用意向

●有料でも利用意向の高いサービス・機能は「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」。

利用意向の高いサービス・機能は「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」。
独身期では、ほとんどのコネクティッドサービスで有料の利用意向が高め。

コネクティッド(有料利用したい)【四輪自動車保有世帯】



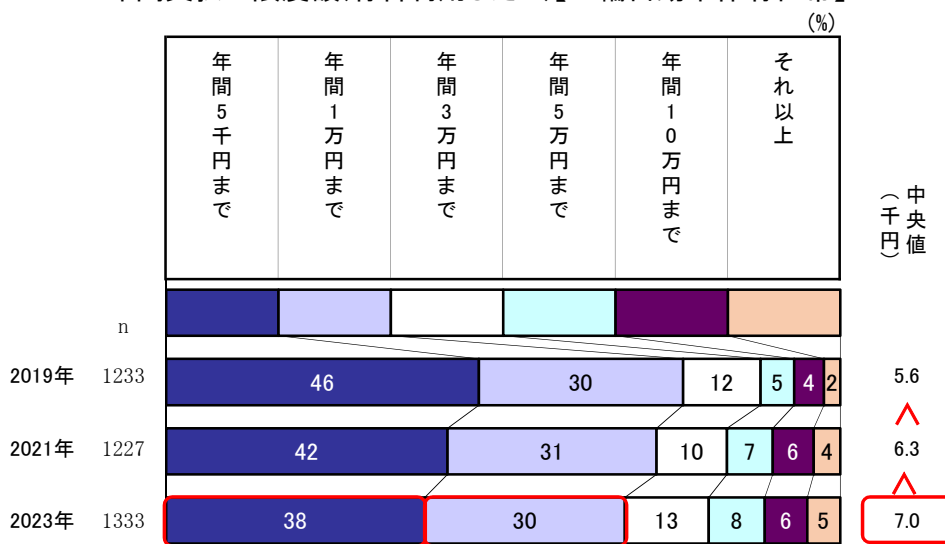
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

コネクティッド許容価格

- コネクティッドサービス・装備の価格は年間1万円までであれば7割弱が許容。
特に独身期では許容価格が高い。年間支払い限度額の中央値は上昇傾向。

コネクティッドサービス・装備への許容価格は「年間5千円まで」が4割弱、「年間1万円まで」を含めると7割弱。年間支払い限度額の中央値は7千円で、19年度より上昇傾向。特に独身期で年間支払い限度額の中央値が9千円以上で高い。

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】



		n	年間5千円まで	年間1万円まで	年間3万円まで	年間5万円まで	年間10万円まで	それ以上	中央値 (千円)
地域	2023年全体	1333	38	30	13	8	6	5	7.0
	首都圏	502	37	28	14	10	6	5	7.3
	地方圏(首都圏以外)	831	39	31	12	8	6	5	6.8
	首都圏*中心部(23区)	96	43	25	10	13	6	3	6.5
	近郊(40km圏)	237	41	27	17	5	5	5	6.6
	周辺(40km圏外)	169	28	31	12	14	9	6	8.5
	地方圏*大都市	231	41	30	11	8	6	5	6.6
	中都市	299	42	25	15	7	8	3	6.7
	小都市	75	37	32	11	9	7	4	7.0
	周辺部	153	34	37	7	8	6	9	7.2
	郡部	73	38	41	7	7	3	4	6.4
主要5都市	211	42	26	12	11	5	5	6.6	
年収5分位	第1分位	126	42	21	12	10	6	8	6.9
	第2分位	214	36	33	14	9	4	4	7.2
	第3分位	255	40	30	11	8	5	6	6.6
	第4分位	285	37	33	12	6	8	5	7.0
	第5分位	326	41	25	15	7	7	4	6.7
ライフステージ	独身期	39	23	31	10	28	-	8	9.4
	家族形成期	116	41	22	10	10	10	6	6.9
	家族成長前期	208	40	26	17	5	7	4	6.8
	家族成長後期	175	45	34	9	7	4	2	5.8
	家族成熟期	269	42	32	12	7	5	3	6.3
	結晶期	117	39	32	9	9	3	10	6.7
	高齢期	409	33	30	14	9	9	6	7.8

■ 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

3. 高齢層分析

高齢層分析の要約

- 高齢運転者の買い替え中止予定や自主返納制度利用意向は減少しており、運転中止年齢は高齢化。身体的衰えを「先進安全技術」でカバーし、運転を継続したいと考えている。
- 60歳以上主運転者は高齢になるほど年収は少ないものの資産は持っており、非保有世帯に比べ年収、資産ともに多い。
 - ・世帯年収は60歳以上では50代に比べて290万円程度少ないものの、資産は300万円程度多い。
- 60歳以上主運転者が感じている運転に対する不安の上位は、「注意力が低下」「反応速度が低下」「視力が低下」。
- 装着意向の高い技術上位は、「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」。いずれの装備も装着意向が21年度より大きく増加。
- 60歳以上主運転者の運転中止年齢は21年度より高齢化。
- 60歳以上の7割弱が自主返納制度の利用意向あり。利用意向は21年度より減少。
- 今後、保有を中止予定の人は21年度より減少し2割程度で、買い替え予定と同程度。

* 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。

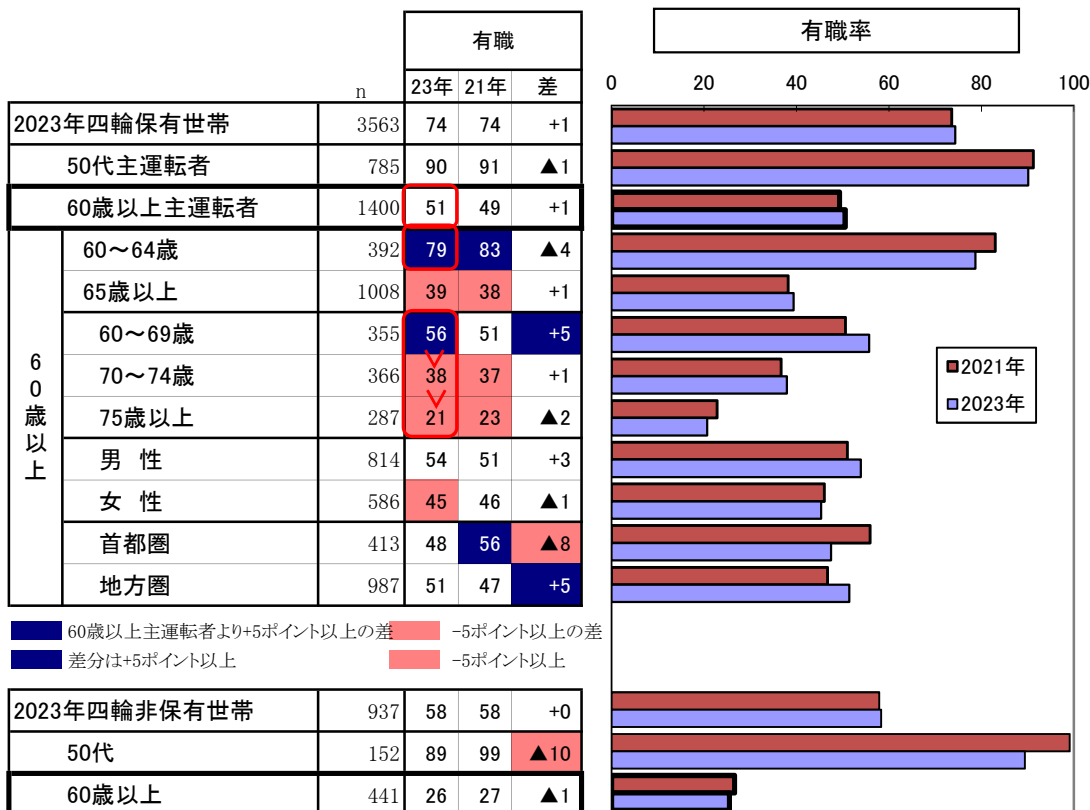
就業状況

● 四輪保有60歳以上主運転者の約5割は有職者。60～64歳の就業率は8割弱。

四輪保有の60歳以上主運転者の51%が有職者であり、60～64歳では8割弱。加齢とともに有職比率は下がり、60～69歳で6割弱、70歳以上で4割を下回る。

60歳以上主運転者の就業状況

(%)



経済状況

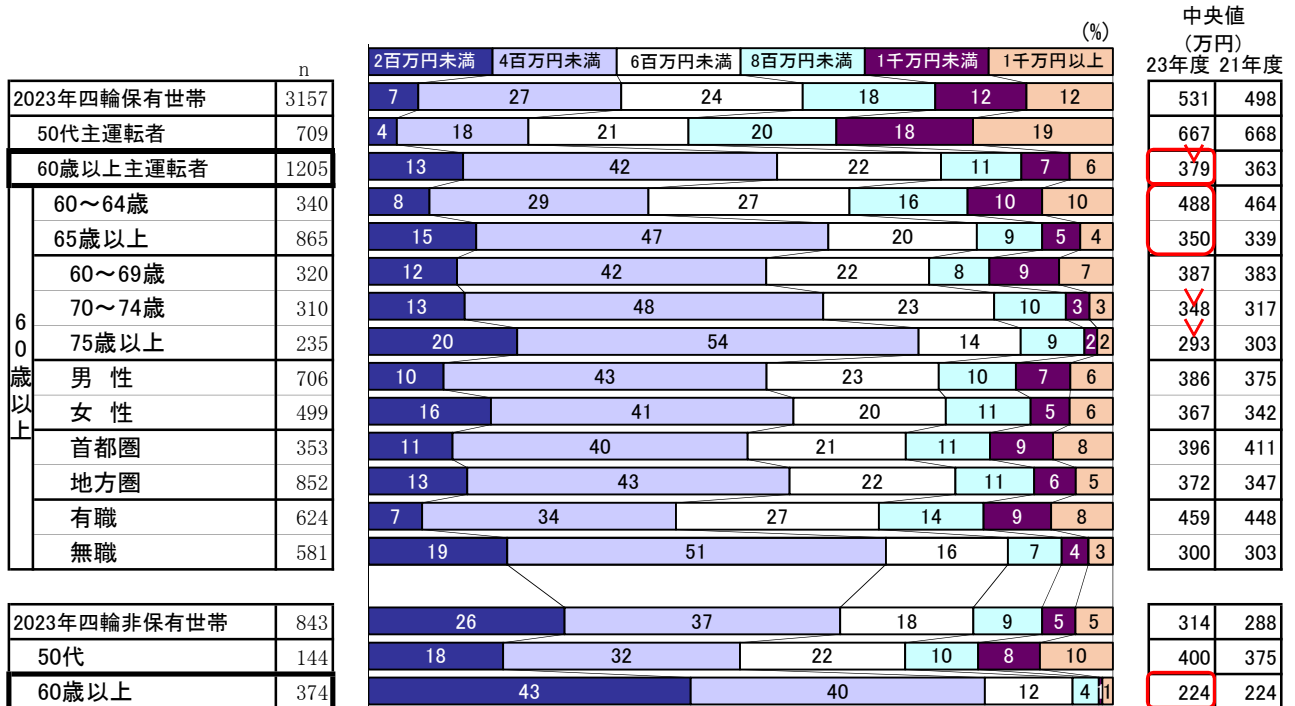
●60歳以上主運転者では、高齢ほど世帯年収は低くなるが、世帯資産は高い。
非保有世帯に比べ、保有世帯は世帯年収・保有資産とも高い。

<世帯年収> 四輪保有60歳以上主運転者の世帯年収は全体に比べ低く、50代主運転者と比べ中央値は約290万円低い。高齢ほど世帯年収は下がり60～64歳は488万円、65歳以上は350万円と約140万円の差。

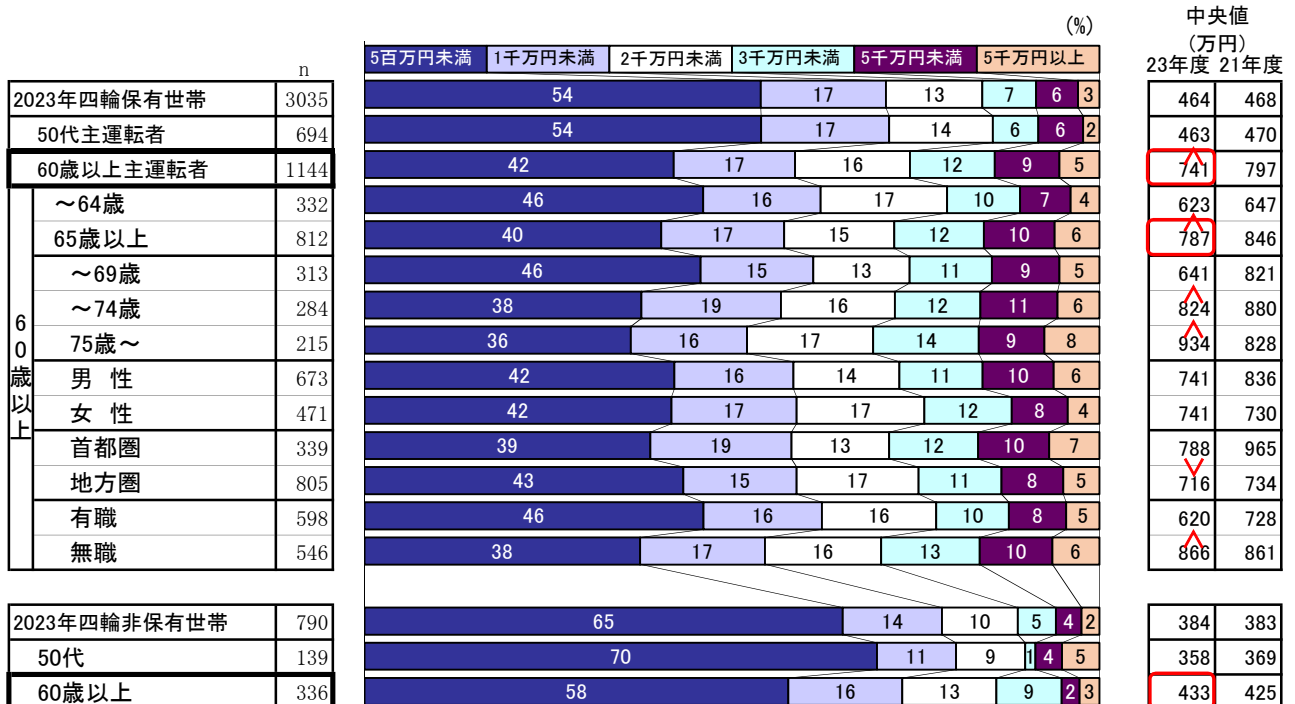
<世帯資産> 四輪保有60歳以上主運転者の世帯資産は全体に比べ高く、50代と比べると中央値は約280万円高い。高齢ほど世帯資産は上がり65歳以上は787万円と60～64歳に比べ164万円高い。また、地方より首都圏の方が、有職より無職の方が世帯資産は多い。

60歳以上では、四輪保有世帯は非保有世帯に比べ、世帯年収・世帯資産ともに高い。

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

●地方圏60歳以上主運転者の7割以上は、公共施設・食料品の買物に車を利用。

四輪保有60歳以上主運転者の徒歩での移動時間では、「市役所・役場」「総合病院」は首都圏、地方圏ともに「30分以上」が3割以上を占める。

また、自宅の車を利用する施設は地方圏では「市役所・役場」「総合病院」「かかりつけの病院」等の公共施設が7割を超え高い。また、「スーパー」への車利用も7割を超える。

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】

		(%)						
		5分以内	10分以内	20分以内	30分以内	それ以上		
	n							
駅	首都圏	413	12	27	31	15	15	
	地方圏	983	12	22	28	13	25	
バス停	首都圏	410	54		28	10	6	
	地方圏	977	49		35	10	6	
スーパー	首都圏	413	26		35	20	9	10
	地方圏	985	21		37	23	10	8
コンビニ	首都圏	412	43		36	11	6	4
	地方圏	986	38		38	16	6	3
市役所・役場	首都圏	412	5	15	30	19	31	
	地方圏	986	6	16	27	19	31	
総合病院	首都圏	413	4	12	22	23	39	
	地方圏	985	3	12	22	23	40	
かかりつけの病院	首都圏	413	15	27	21	14	23	
	地方圏	986	13	23	22	16	25	

最寄りの施設までの移動手段*【60歳以上主運転者】

		(%)													
		徒歩	自転車	電動キックボード	原付・バイク	自宅の車	親・子の車	友人・知人・会社の車	カーシェアリング	レンタカー	タクシー	バス・電車・地下鉄	その他		
	n														
駅	首都圏	412	47				10	38				1	3		
	地方圏	982	37				7	50				2	1		
バス停	首都圏	410	82										3	12	2
	地方圏	982	73										3	22	2
スーパー	首都圏	412	25		13	61									
	地方圏	987	18		10	71									
コンビニ	首都圏	413	43				11	44							
	地方圏	986	34				9	56							
市役所・役場	首都圏	412	11	12	1	71					4				
	地方圏	986	7	9	2	80					2				
総合病院	首都圏	413	9	10	1	74					5				
	地方圏	986	4	6	1	87					1				
かかりつけの病院	首都圏	413	29		12	57					2				
	地方圏	987	14		9	75									

* 項目多数のため、1%未満は非表示

使用状況

●高齢層の主使用用途は「買物・用足し・他」が5割強。高齢になるほど走行距離は短い。

<主使用用途>全体に比べ、「買物・用足し・他」が56%と高い。

<月間維持費>全体と比べて「～6,000円」が38%と高く、平均維持費は低いと21年度に比べ増加。

<使用頻度と走行距離>使用頻度は毎日利用が3割。月間走行距離は327km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	主使用用途 (%)			
	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し他
2023年四輪保有世帯 3563	13	33	12	42
50代主運転者 785	15	37	13	36
60歳以上主運転者 1400	13	18	12	56
60歳以上				
60～64歳 392	16	33	12	38
65歳以上 1008	12	12	12	63
60～69歳 355	16	19	10	55
70～74歳 366	11	12	14	63
75歳以上 287	9	5	13	74
男性 814	14	17	16	54
女性 586	12	20	8	60
首都圏 413	10	16	14	60
地方圏 987	15	19	12	55
有職 704	27	34	10	29
無職 696	4	14		84

月間維持費*【A】 (%)

n	月間維持費* (%)				23年度 平均 (円)	21年度 平均 (円)
	～6,000円	～12,000円	～20,000円	20,001円～		
2023年四輪保有世帯 3563	28	38	19	15	12,200	11,400
50代主運転者 785	26	35	20	20	13,600	12,400
60歳以上主運転者 1400	38	37	15	10	10,100	9,600
60歳以上						
60～64歳 392	29	39	19	13	11,600	11,100
65歳以上 1008	42	36	13	9	9,600	9,100
60～69歳 355	34	37	15	14	10,800	10,700
70～74歳 366	40	38	15	7	9,400	9,000
75歳以上 287	53	32	8	6	8,200	7,100
男性 814	34	36	17	13	11,100	10,500
女性 586	44	38	12	7	8,800	8,100
首都圏 413	36	35	17	13	10,900	10,900
地方圏 987	39	38	14	9	9,800	9,100
有職 704	28	39	18	15	12,100	11,600
無職 696	48	35	12	6	8,200	7,800

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 (%)					23年 平均 (日)	21年 平均 (日)
	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日		
2023年四輪保有世帯 3563	8	21	22	13	36	4.9	5.1
50代主運転者 785	10	26	18	12	35	4.7	4.9
60歳以上主運転者 1400	8	25	25	13	30	4.7	4.9
60歳以上							
60～64歳 392	6	24	21	15	34	4.9	5.2
65歳以上 1008	8	26	27	12	29	4.6	4.8
60～69歳 355	8	20	26	12	34	4.8	4.9
70～74歳 366	8	25	29	12	27	4.6	5.0
75歳以上 287	7	34	24	11	24	4.3	4.5
男性 814	10	29	23	12	26	4.4	4.6
女性 586	4	19	27	14	35	5.0	5.3
首都圏 413	10	29	24	12	25	4.4	4.2
地方圏 987	6	23	26	13	32	4.8	5.2
有職 704	8	20	22	15	35	4.9	5.1
無職 696	7	30	28	10	25	4.4	4.7

月間走行距離【A】 (%)

n	月間走行距離 (%)				23年 平均 (km)	21年 平均 (km)
	～300km	～600km	～1,200km	1,201km～		
2023年四輪保有世帯 3563	58	19	19	4	364	369
50代主運転者 785	57	19	20	5	384	382
60歳以上主運転者 1400	63	18	16	3	327	328
60歳以上						
60～64歳 392	57	19	20	4	374	369
65歳以上 1008	65	18	15	3	309	315
60～69歳 355	56	21	19	4	364	353
70～74歳 366	66	17	15	3	303	325
75歳以上 287	74	15	10	2	248	247
男性 814	58	19	19	4	367	359
女性 586	70	17	12	2	271	280
首都圏 413	64	17	16	3	323	282
地方圏 987	62	19	16	3	329	345
有職 704	58	18	20	4	375	380
無職 696	68	18	12	2	279	283

一日当り走行距離(平日)【A】 (%)

n	一日当り走行距離(平日) (%)					23年 平均 (km)	21年 平均 (km)
	～10km	～20km	～30km	～50km	51km～		
2023年四輪保有世帯 3563	41	29	13	12	5	19	20
50代主運転者 785	44	26	13	12	6	19	20
60歳以上主運転者 1400	43	27	14	11	5	18	19
60歳以上							
60～64歳 392	44	24	15	11	6	19	20
65歳以上 1008	43	28	14	12	4	18	19
60～69歳 355	39	27	15	14	5	19	21
70～74歳 366	40	31	13	11	4	18	19
75歳以上 287	51	25	12	9	4	16	16
男性 814	38	28	15	13	6	20	21
女性 586	50	25	13	10	3	16	16
首都圏 413	46	27	13	10	5	17	18
地方圏 987	42	27	14	12	5	18	20
有職 704	38	25	16	14	7	21	20
無職 696	48	29	12	9	3	15	18

一日当り走行距離(休日)【A】 (%)

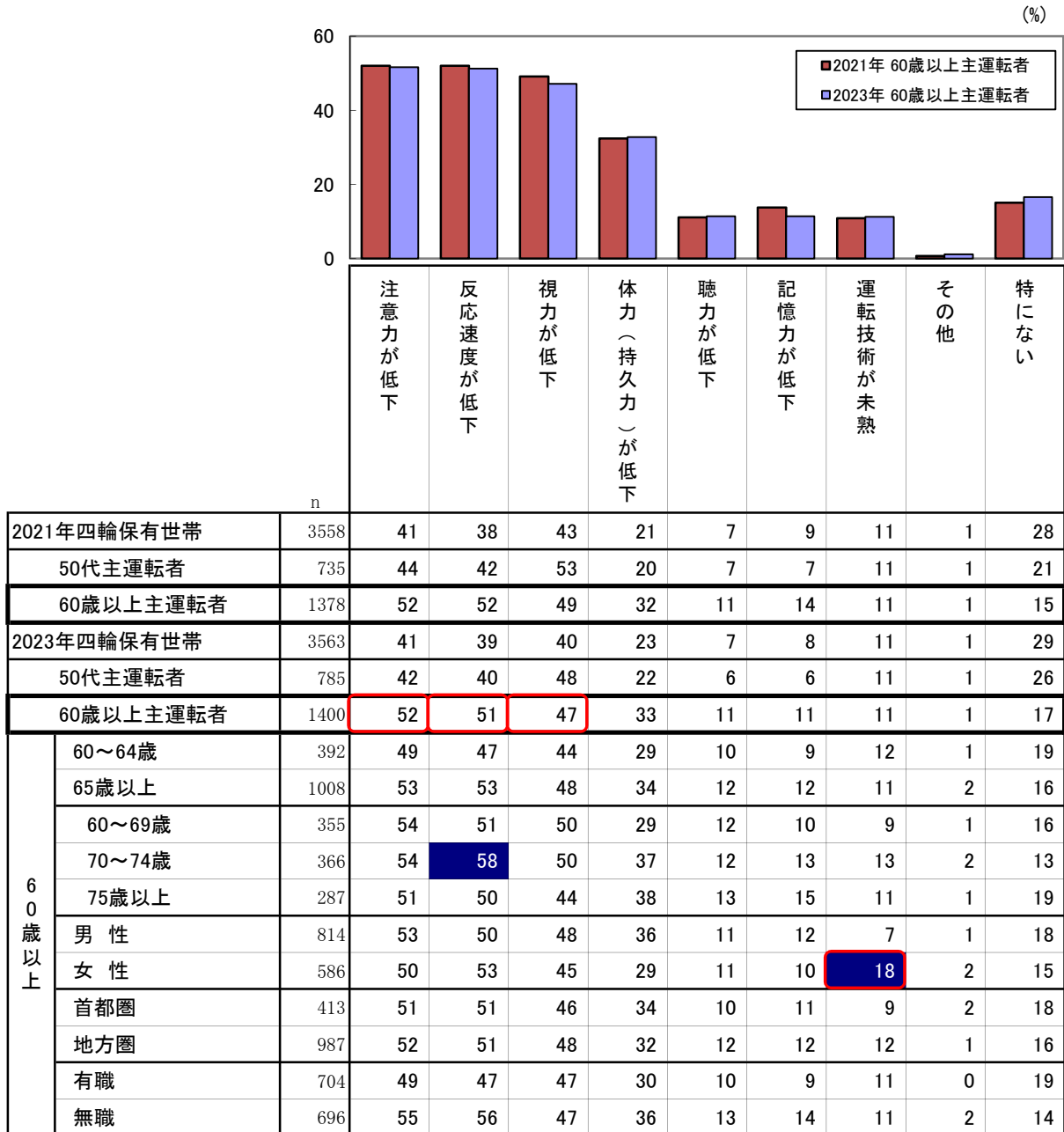
n	一日当り走行距離(休日) (%)					23年 平均 (km)	21年 平均 (km)
	～10km	～20km	～30km	～50km	51km～		
2023年四輪保有世帯 3563	32	24	13	17	14	28	28
50代主運転者 785	29	24	13	19	15	30	31
60歳以上主運転者 1400	40	22	12	14	14	26	27
60歳以上							
60～64歳 392	35	21	12	13	20	31	31
65歳以上 1008	42	22	12	14	11	24	25
60～69歳 355	34	21	15	15	14	29	26
70～74歳 366	39	25	10	15	12	25	26
75歳以上 287	54	20	10	11	6	17	23
男性 814	34	22	13	15	16	29	31
女性 586	48	21	10	11	10	22	20
首都圏 413	39	21	12	14	14	27	29
地方圏 987	40	22	11	14	13	26	26
有職 704	34	23	12	16	16	29	29
無職 696	45	21	11	12	11	23	24

運転に対する不安

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

60歳以上主運転者で最も多い不安は「注意力が低下」で52%。次いで「反応速度が低下」が51%、「視力が低下」が47%。60歳以上女性では「運転技術が未熟」も高い。

運転に対する不安(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



2023年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

2023年四輪非保有世帯	937	25	27	26	16	6	7	22	4	44
50代	152	30	36	38	14	4	5	23	1	37
60歳以上	441	27	29	26	21	11	12	13	6	47

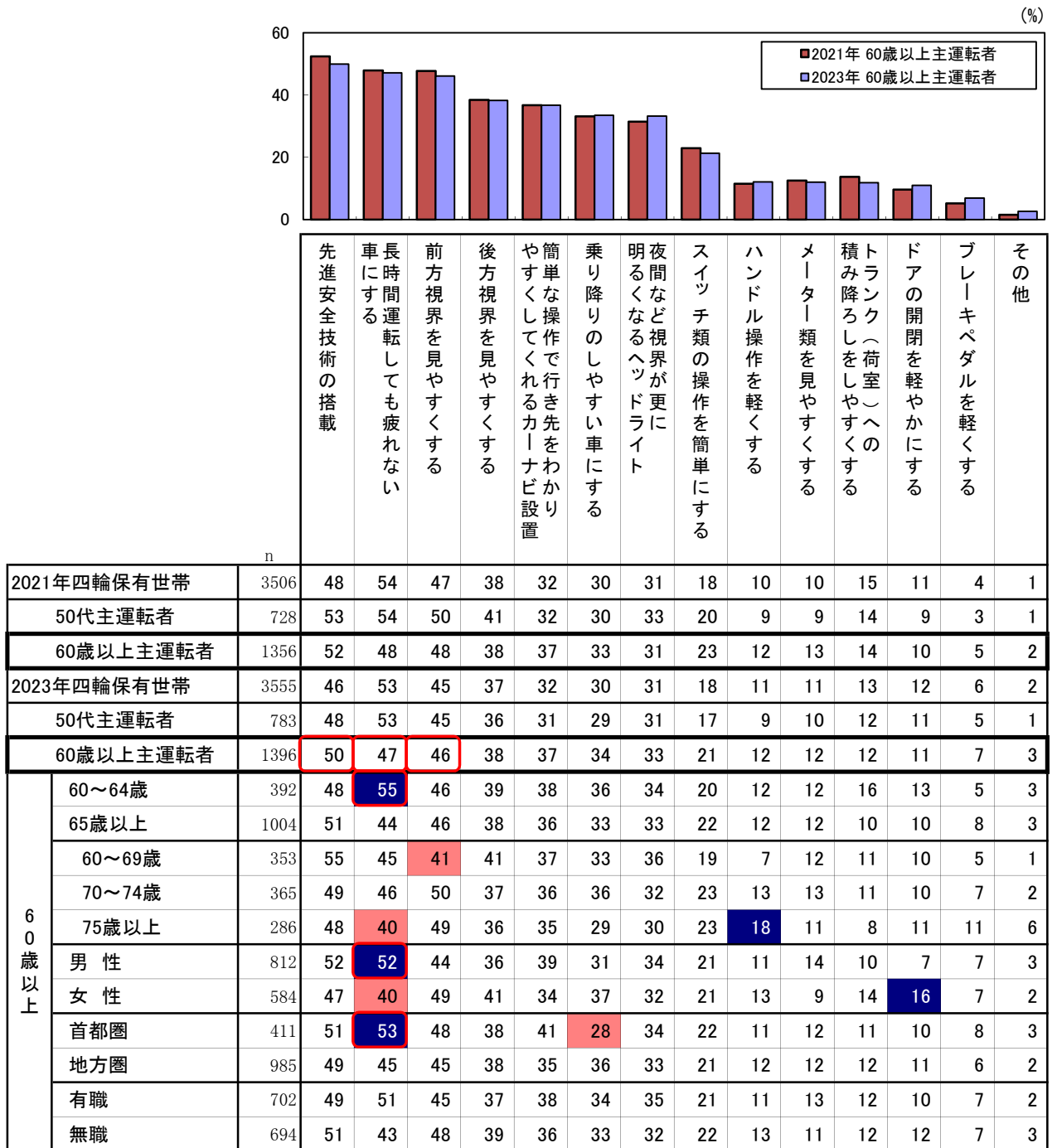
車に対する要望

●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にくい車」「前方視界を見やすくする」。

60代主運転者は「先進安全技術の搭載」「長時間運転しても疲れにくい車にする」「前方視界を見やすくする」が5割程度要望としてあがる。

60～64歳、男性、首都圏では「長時間運転しても疲れにくい車にする」の要望が5割以上で高い。

車に対する要望(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



■ 2023年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

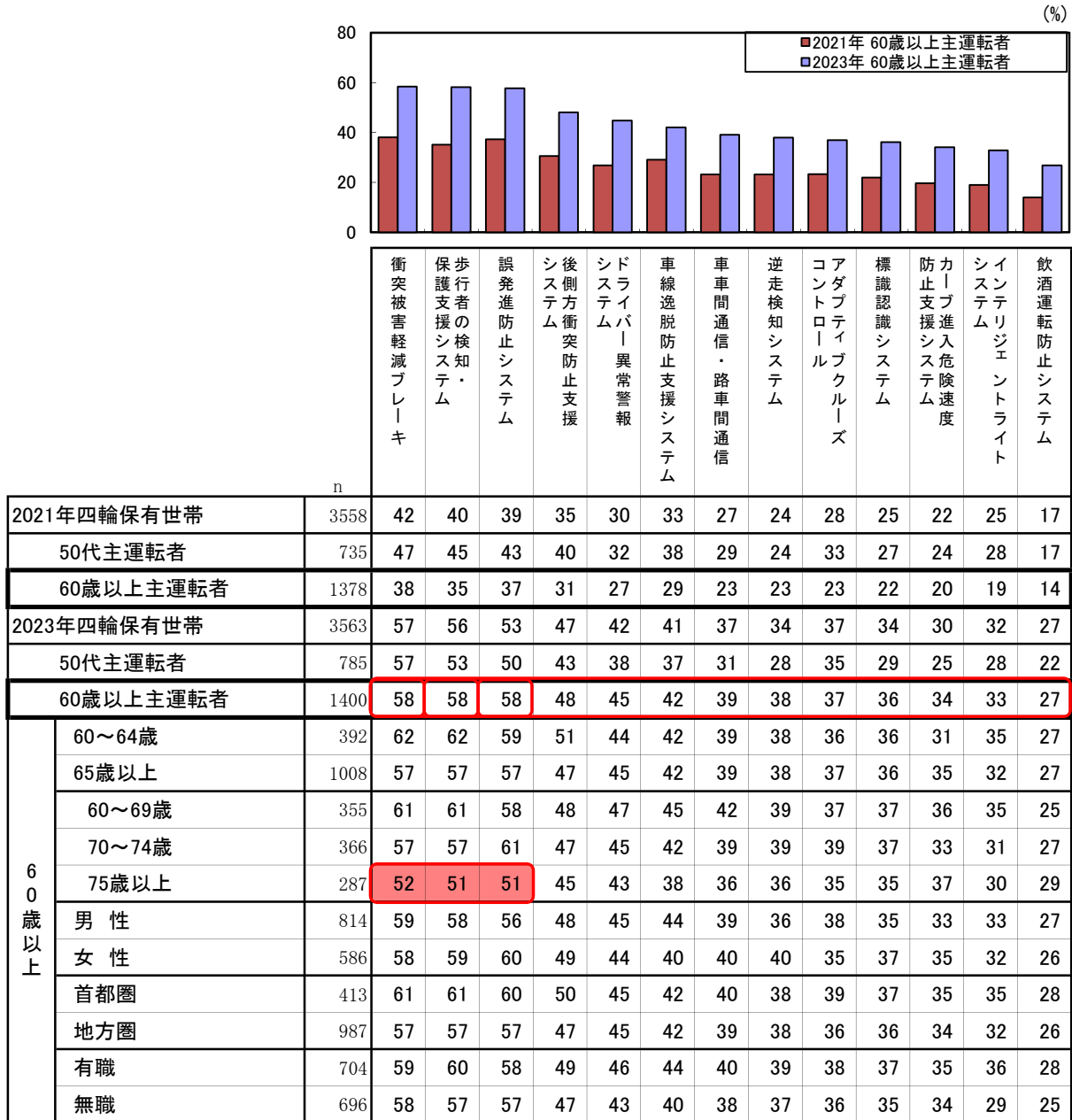
2023年四輪非保有世帯	911	32	38	30	28	27	23	17	15	10	10	9	7	5	18
50代	150	41	49	39	37	29	25	22	19	7	9	9	8	8	7
60歳以上	424	22	26	26	22	22	24	15	14	11	10	8	7	5	30

先進安全技術の装着意向

●装着意向の高い技術上位は、「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」。いずれの装備も装着意向が21年度より増加。

60歳以上主運転者で装着意向の高い技術上位は、「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」で各6割程度。それ以外の装備も約3割以上の装着意向があり、21年度より増加。75歳以上は、上位安全技術の装着意向が低い。

先進安全技術の装着意向(装着したい)【四輪自動車保有世帯】



■ 2023年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

2023年四輪非保有世帯	937	44	46	45	38	35	32	32	30	30	30	28	27	28
50代	152	56	55	58	50	49	41	41	36	43	35	36	38	34
60歳以上	441	34	37	38	29	30	26	25	25	25	26	24	20	25

* 19年度、21年度は右記の通り聴取「①以下の先進安全技術を使った機能を装着していますか。」

②今後の装着意向をお知らせください。」

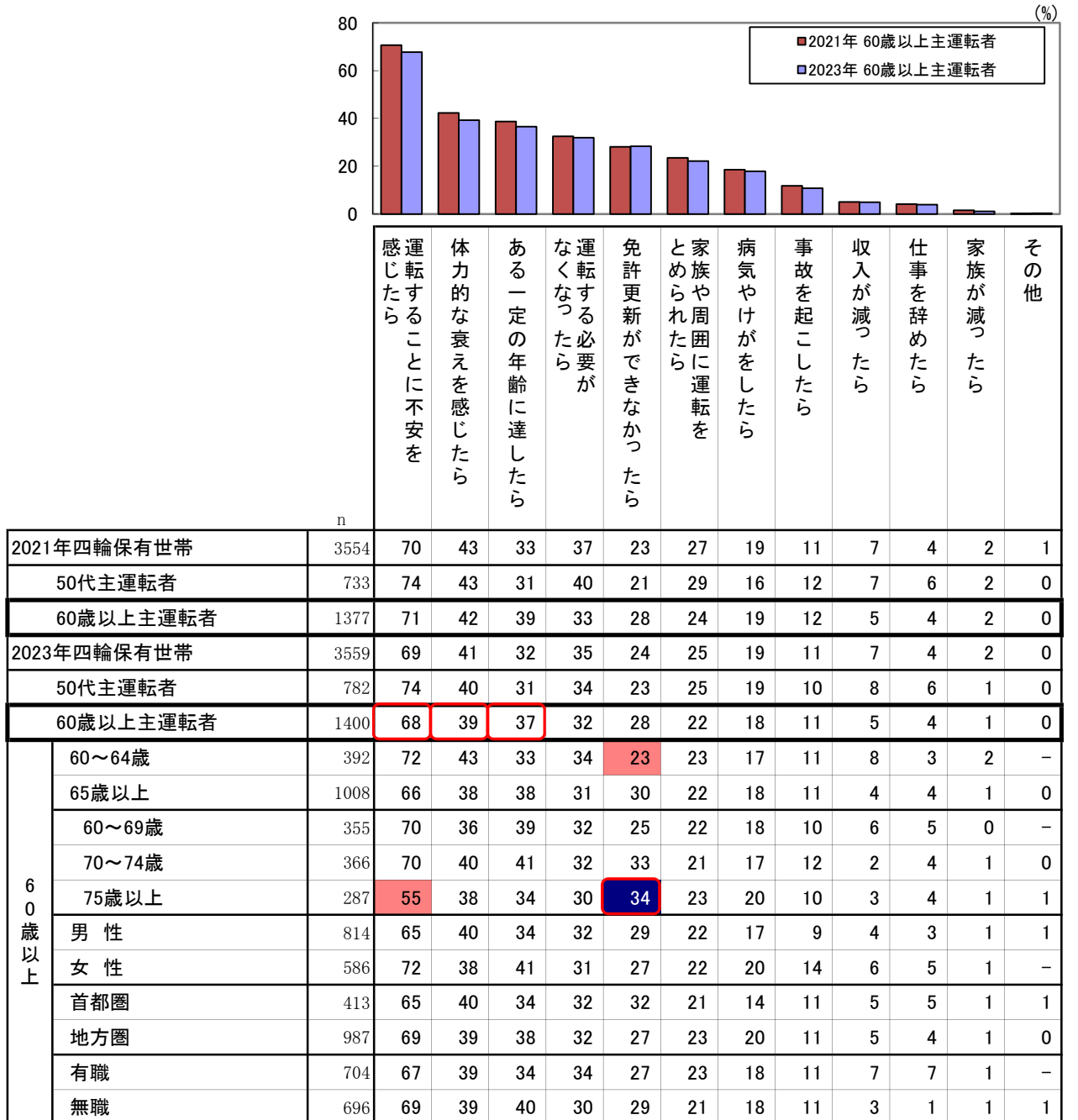
23年度は右記の通り聴取「次回、車を購入する際の装着意向をお知らせください。」

運転中止の理由

●60歳以上の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」。75歳以上では免許更新の可否が理由として高い。

60歳以上主運転者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」が68%、「体力的な衰えを感じたら」が39%、「ある一定の年齢に達したら」が37%。75歳以上では「免許更新ができなかったら」が3割強で高い。

運転中止の理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



2023年60歳以上主運転者より+5ポイント以上の差 (青) -5ポイント以上の差 (赤)

2023年四輪非保有世帯	454	57	48	26	30	14	19	21	12	6	4	2	0
50代	83	63	54	24	29	12	13	27	17	7	-	1	-
60歳以上	166	48	47	28	25	15	16	18	7	7	5	4	-

運転をやめる年齢

●60歳以上主運転者の運転中止年齢は21年度より高齢化。

60歳以上主運転者では運転をやめる年齢は「80歳まで」が43%で最も高く21年度より増加。「それ以上」「やめるつもりはない」も増加。
年代別にみると、60代は「75歳まで」が43%で最も高い。70～74歳では「80歳まで」が65%、75歳以上では「それ以上」が52%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】

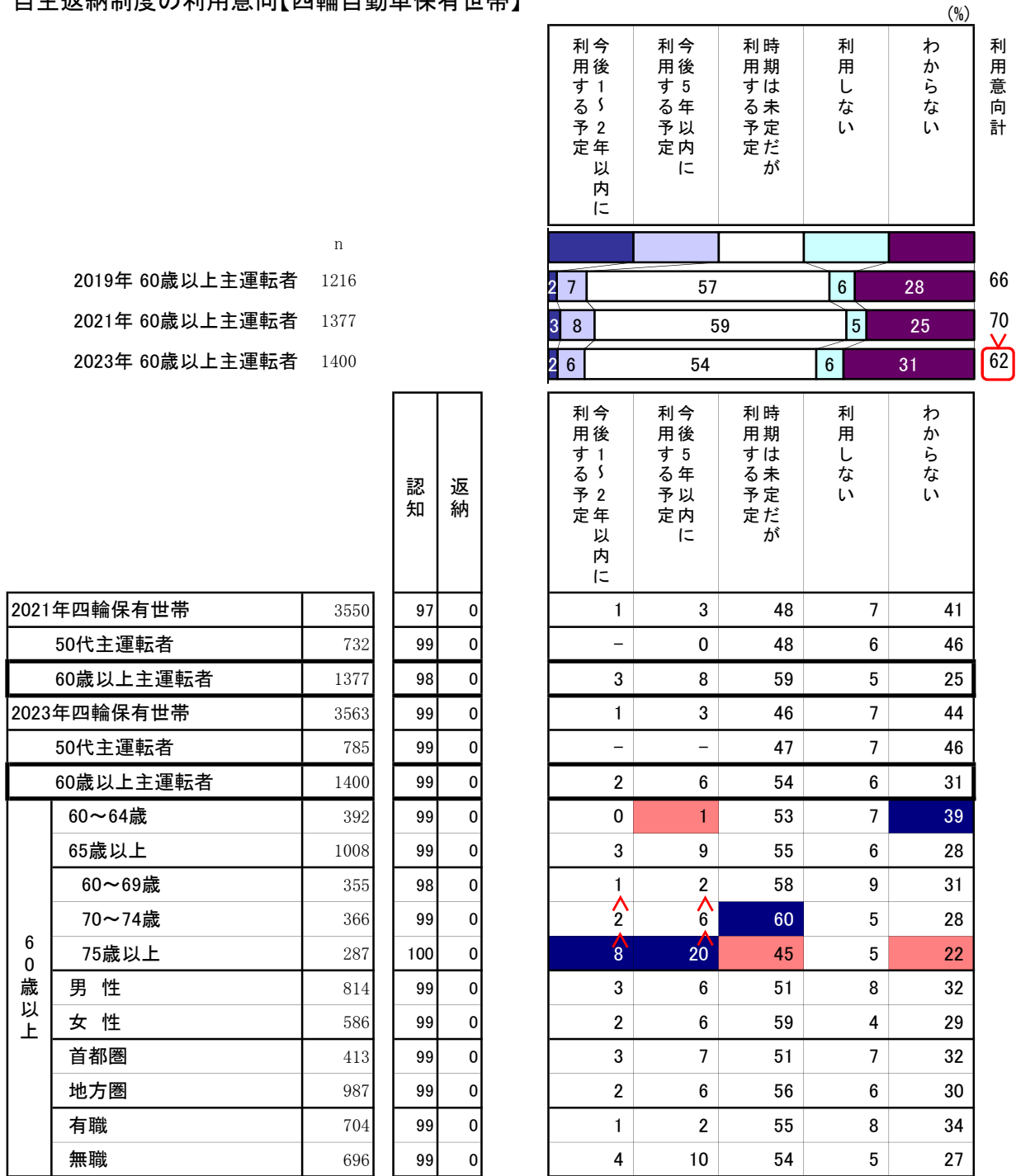
		(%)						
		65歳まで	70歳まで	75歳まで	80歳まで	それ以上	つやめりはない	
	n							
2017年 60歳以上主運転者	1199	11	31	40	11	6		
2019年 60歳以上主運転者	1216	9	33	40	13	5		
2021年 60歳以上主運転者	1378	8	32	40	15	5		
2023年 60歳以上主運転者	1400	7	27	43	17	6		
2021年四輪保有世帯	3558	11	22	29	25	7	6	
50代主運転者	735	12	28	32	19	3	5	
60歳以上主運転者	1378	1	8	32	40	15	5	
2023年四輪保有世帯	3563	9	19	29	28	9	7	
50代主運転者	785	9	26	33	20	4	7	
60歳以上主運転者	1400	1	7	27	43	17	6	
60歳以上	60～64歳	392	2	18	37	31	7	5
	65歳以上	1008	0	2	23	48	21	6
	60～69歳	355	1	6	43	38	8	6
	70～74歳	366	-	1	21	65	9	4
	75歳以上	287	-	-	0	38	52	9
	男性	814	0	6	22	43	20	8
	女性	586	1	7	34	43	13	3
	首都圏	413	1	6	27	43	17	6
	地方圏	987	1	7	26	43	17	6
	有職	704	1	10	30	38	14	7
無職	696	0	3	23	48	20	5	
2023年四輪非保有世帯	455	26	26	22	17	4	4	
50代	83	27	33	19	19	-	2	
60歳以上	166	17	19	31	22	9	2	

自主返納制度の利用意向

●60歳以上の7割弱が自主返納制度の利用意向あり。利用意向は21年度より減少。

60歳以上主運転者の「利用意向（今後1～2年以内+今後5年以内+時期は未定）計」は62%で21年度より減少。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=免許未返納者ベース

2023年四輪非保有世帯	455	82	15	387	2	3	38	11	47
50代	83	94	0	83	-	-	39	8	53
60歳以上	166	58	40	100	7	7	39	10	37

今後の買い替え意向

●今後、保有を中止予定が21年度より減少し、買い替え予定と同程度。

60代以上主運転者の「自動車の保有をやめる予定」の割合は21年度より減少し2割程度となり、「買い替え予定（今後5年以内+それ以降）計」の割合と同程度。

「自動車の保有をやめる予定」は年齢が上がる程増加し、75歳以上では4割強。

買い替え予定【四輪自動車保有世帯】

						(%)	買い替え予定計
		買今 後5 年以 内予 定に	買 い そ れ 以 降 予 定	時 買 期 は 替 え る	自 動 車 の 保 有 を や め る 予 定		
n							
2019年 60歳以上主運転者	1216	17	3	56	23	20	
2021年 60歳以上主運転者	1378	17	5	52	26	22	
2023年 60歳以上主運転者	1400	18	5	55	22	23	
2021年四輪保有世帯	3558	19	7	63	12	26	
50代主運転者	735	20	9	65	5	29	
60歳以上主運転者	1378	17	5	52	26	22	
2023年四輪保有世帯	3563	20	8	62	10	28	
50代主運転者	785	20	9	68	3	29	
60歳以上主運転者	1400	18	5	55	22	23	
60歳以上	60～64歳	392	16	7	70	7	23
	65歳以上	1008	18	5	49	28	23
	60～69歳	355	18	7	62	13	25
	70～74歳	366	20	5	45	30	25
	75歳以上	287	16	1	39	44	17
	男性	814	19	6	53	21	25
	女性	586	15	4	58	24	19
	保有資産1000万円以上	474	21	6	53	20	27
	保有資産1000万円未満	670	17	5	58	20	22
	首都圏	413	17	5	56	22	22
	地方圏	987	18	5	55	22	23
	有職	704	20	8	58	14	28
	無職	696	15	3	51	31	18

2023年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

4. 若年層(非保有者)分析(WEB)

若年層(非保有者)分析の要約

- 若年層車非保有者の車への関心度、購入意向はともに21年度より減少。車の持ち方では、公共交通機関で十分という意見が半数程度を占める。自分専用車の保有意向は2割弱。また、若年層車非保有者のうち、SDGs・CN関心層は車への関心・購入意向が高く、自動車サービスや自動運転車への受容性が高い点が若年層車保有者と類似。
- 若年層における生活の変化では「友人・知人と会う時間・機会」「暮らし向きのゆとり」で「減った」の割合が「増えた」に比べ高い。
- 「SDGs」「CN(カーボンニュートラル)」の関心度は4割台、認知度は8割程度。いずれも、社会人・主運転車ありに比べ、関心・認知は低い。
- 免許保有は約8割。免許非保有のうち、取得意向は2割弱。
 - ・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。
 - ・免許不要理由は「生活上不要」や「事故が怖い」が上位。
- 車に関心ありは4割弱。車購入意向ありは3割強で、ともに21年度より減少。SDGs・CN関心層は車への関心・購入意向ともに高い。但し、SDGs関心層では「ガソリン等の維持費」を懸念。
 - ・買いたくない理由は「買わなくても生活できる」「運転に自信がない」「お金は車以外に使いたい」。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「ガソリンなど維持にお金がかかる」「購入するのに多くのお金がかかる」が上位。「ガソリンなど維持にお金がかかる」は21年度より増加となり、SDGs関心層で5割弱と高い。
- 車の持ち方は公共交通機関で十分という意見が半数程度を占め、自分専用車の保有意向は2割弱。
- 自動車サービスの認知・経験・意向はレンタカー、タクシー配車サービス、カーシェアの順で高い。SDGs・CN関心層はいずれのサービスに対しても受容度が高い。
 - ・SDGs・CN関心層では「レンタカー」で約6割、「タクシー配車サービス」で6割弱、「カーシェア」で5割弱の利用意向がある。
- 自動運転車の関心度は21年度より減少し、非関心理由は「販売価格」や「生活に必要な」「安全面の不安」が挙がる。但し、車関心層、車購入意向層、SDGs・CN関心層の関心度は6割前後と高い。
 - ・非関心理由「販売価格が高いから」は4割で19年度より増加傾向が継続。次いで「生活に必要な」「安全面で不安だから」が3割以上で上位。

* 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。

2年前からの生活・外出頻度の変化

●若年層における生活の変化では「友人・知人と会う時間・機会」「暮らし向きのゆとり」で「減った」割合が「増えた」に比べ高い。

<生活の変化>

「ネットショッピングの利用」「近距離の移動」は「増えた」が「減った」を、「友人・知人と会う時間・機会」「暮らし向きのゆとり」「在宅勤務」は「減った」が「増えた」を5pt以上上回る。

<外出頻度の変化>

「通院や介護」「家族の送迎」は「減った」が「増えた」を5pt以上上回るが、いずれの外出も7割以上が2年前より「変わらない」と回答される。

2年前(2021年)との生活比較【社会人・主運転車なし】

(%)

2023年全体

	増えた	変わらない	減った
暮らし向きのゆとり	12	70	18
家族と過ごす時間・機会	12	74	14
趣味にかける時間・機会	17	68	15
友人・知人と会う時間・機会	14	67	19
外で食事をする時間・機会	17	68	16
世帯収入	13	74	13
在宅勤務	8	79	14
長距離の移動	11	77	12
近距離の移動	12	82	6
ネットショッピングの利用	17	75	7
食事のデリバリーサービスの利用	9	81	11
副業	8	82	10

(n=800)

2年前(2021年)との外出頻度比較【社会人・主運転車なし】

(%)

2023年全体

	増えた	変わらない	減った
通勤/通学	11	79	10
仕事・商用	8	83	9
買い物	12	80	8
家族の送迎	4	87	9
通院や介護	5	86	10
ドライブ	8	81	12
アウトドア・レジャー	10	79	12
日帰り国内旅行	10	77	12
宿泊を伴う国内旅行	11	76	13
帰省	8	81	11
平日	8	83	9
休日	10	82	9

(n=800)

＜生活の変化＞

女性は「ネットショッピングの利用」「友人・知人と会う時間・機会」「家族と過ごす時間・機会」が「増えた」割合が男性と比べ高く、全体より5pt以上高い。

2年前(2021年)との生活比較【社会人・主運転車なし】

		(%)													
		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	ネットショッピングの利用	食事のデリバリーサービスの利用	副業		
増えた		n													
性別	2023年全体	800	12	12	17	14	17	13	8	11	12	17	9	8	
	男性	382	10	7	13	9	12	12	4	11	10	12	6	7	
	女性	418	14	17	21	19	21	13	11	11	13	22	11	9	
地域	首都圏	360	15	11	18	15	18	16	9	9	12	17	9	8	
	地方圏	440	10	13	16	13	15	10	6	13	12	17	8	8	
減った		n													
性別	2023年全体	800	18	14	15	19	16	13	14	12	6	7	11	10	
	男性	382	20	15	13	19	15	10	12	12	5	8	10	10	
	女性	418	16	14	16	19	17	16	15	12	7	7	11	10	
地域	首都圏	360	16	14	14	18	17	12	11	11	6	7	12	9	
	地方圏	440	19	14	15	20	15	14	15	13	6	8	10	11	

2年前(2021年)との外出頻度比較【社会人・主運転車なし】

		(%)													
		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	レジャー・アウトドア	日帰り国内旅行	宿泊を伴う国内旅行	帰省	平日	休日		
増えた		n													
性別	2023年全体	800	11	8	12	4	5	8	10	10	11	8	8	10	
	男性	382	11	8	12	5	3	8	8	9	10	5	7	8	
	女性	418	12	8	12	4	6	7	11	11	12	10	9	11	
地域	首都圏	360	12	8	12	4	4	9	11	13	13	9	7	9	
	地方圏	440	11	8	11	5	5	7	9	8	10	7	9	10	
減った		n													
性別	2023年全体	800	10	9	8	9	10	12	12	12	13	11	9	9	
	男性	382	9	8	6	9	12	11	11	13	13	11	10	9	
	女性	418	10	11	10	9	9	12	12	12	13	11	8	9	
地域	首都圏	360	10	9	8	8	10	13	11	13	13	11	10	8	
	地方圏	440	9	9	8	10	10	11	12	12	14	11	8	9	

全体より+5ポイント以上の差
-5ポイント以上の差

環境問題への関心と認知

●社会人・主運転車なしの「SDGs」「カーボンニュートラル」の関心度は4割台、認知度は8割程度。「2035年までに新車販売で電動車100%」認知率は4割強。
いずれも、社会人・主運転車ありに比べ、関心・認知は低い。

<SDGs関心度・認知度>

社会人・主運転車なしの「関心あり計（非常に+まあ）」は46%。

社会人・主運転車なしの「認知計（内容+言葉）」は83%。「内容認知」は35%。

<「カーボンニュートラル宣言」関心度・認知度>

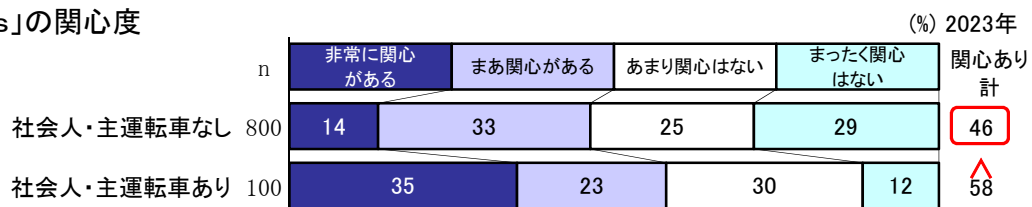
社会人・主運転車なしの「関心あり計（非常に+まあ）」は43%。

社会人・主運転車なしの「認知計（内容+言葉）」は78%で21年度より増加。「内容認知」は24%。

<「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）」42%で21年度より減少。「内容認知」は1割未満。
いずれも、社会人・主運転車ありと比べ、関心度・認知度は低い。

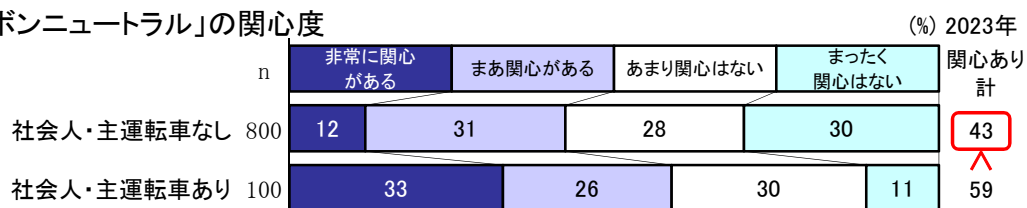
「SDGs」の関心度



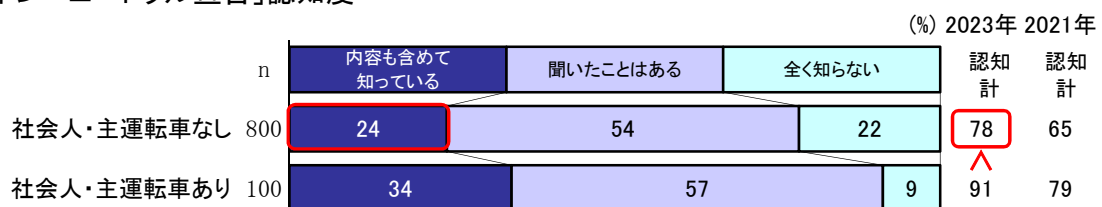
「SDGs」認知度



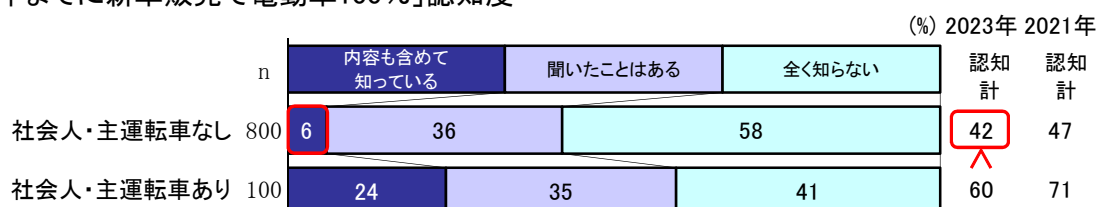
「カーボンニュートラル」の関心度



「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



車非保有者の特性

(1) 免許保有状況

●約8割が免許を保有。免許保有意向は2割弱と21年度より減少。免許保有理由の上位は「身分証代わり」「免許は持つモノ」等、車を保有する積極的理由ではない。一方、免許不要理由は「生活上不要」や「事故が怖い」が上位。

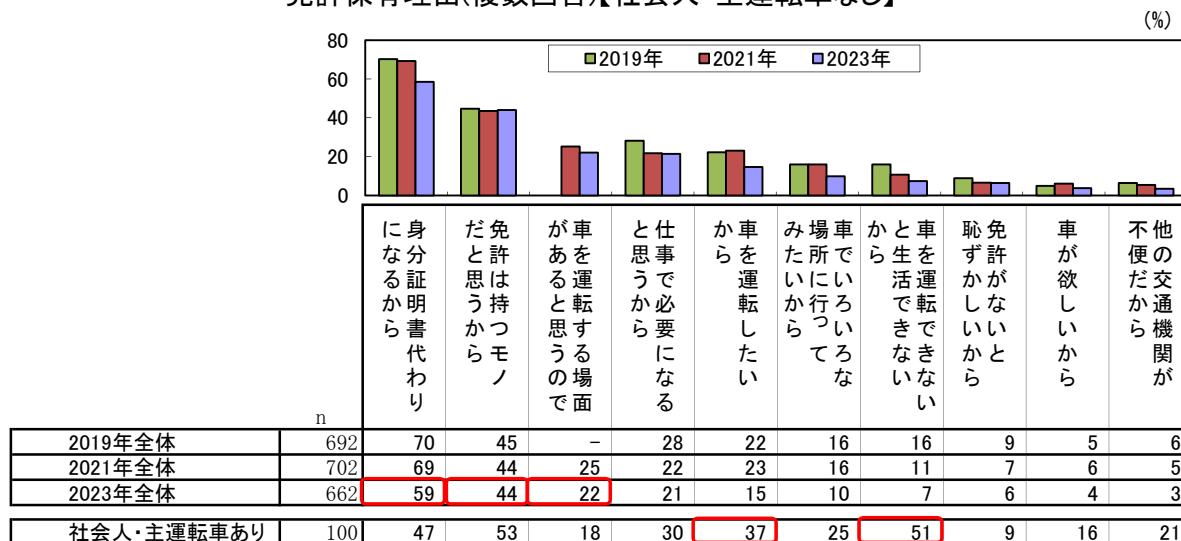
<社会人（主運転車なし）> 免許保有率は約8割。免許非保有者のうち免許保有意向は2割弱と21年度より減少。免許保有理由は「身分証代わりになるから」「免許は持つモノだと思うから」「車を運転する場面があると思うので」が高い。一方、免許不要理由は「他の交通機関を使えばいいから」「事故が怖いから」「自分の生活に車は必要ないから」が上位。

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

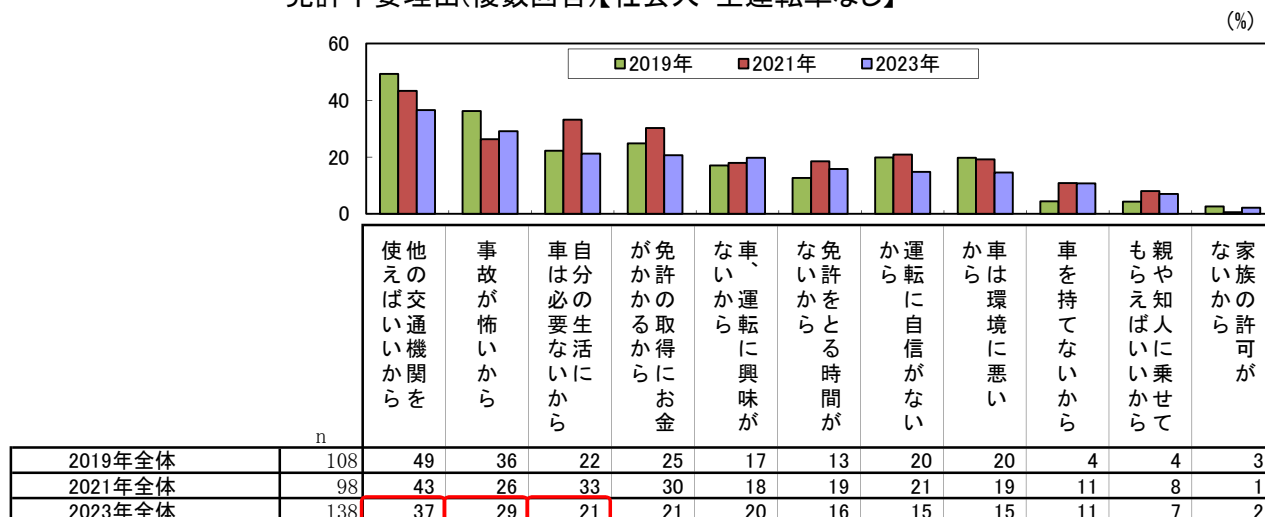
免許保有有無【社会人・主運転車なし】 免許保有意向【社会人・主運転車なし】

		持っている (%)		持っていない (%)				持ちたい (%)		持ちたくない (%)	
		n			n						
2015年全体		800	89	11	84	27	73				
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				
2023年全体		800	79	21	165	17	83				
性別	男性	382	80	20	77	12	88				
	女性	418	79	21	88	21	80				
地域	首都圏	360	80	20	73	17	83				
	地方圏	440	79	21	93	17	84				

免許保有理由(複数回答)【社会人・主運転車なし】



免許不要理由(複数回答)【社会人・主運転車なし】



(2)車関心・購入意向

●車に関心がある層は4割弱。車購入意向は3割強で、ともに21年度より減少。
SDGs・CN（カーボンニュートラル*）関心層は車への関心・購入意向ともに高い。

<関心度>「関心計(非常に+まあ)」は21年度より減少し4割弱。
<購入意向>「購入意向計(買いたい+まあ)」も21年度より減少し3割強。
SDGs・CN関心層は非関心層に比べ、車への関心・購入意向ともに高い。
<購入予定時期>「社会人になってある程度貯金ができたら」が約5割で最も高く、「子供ができたら」「結婚したら」が続く。

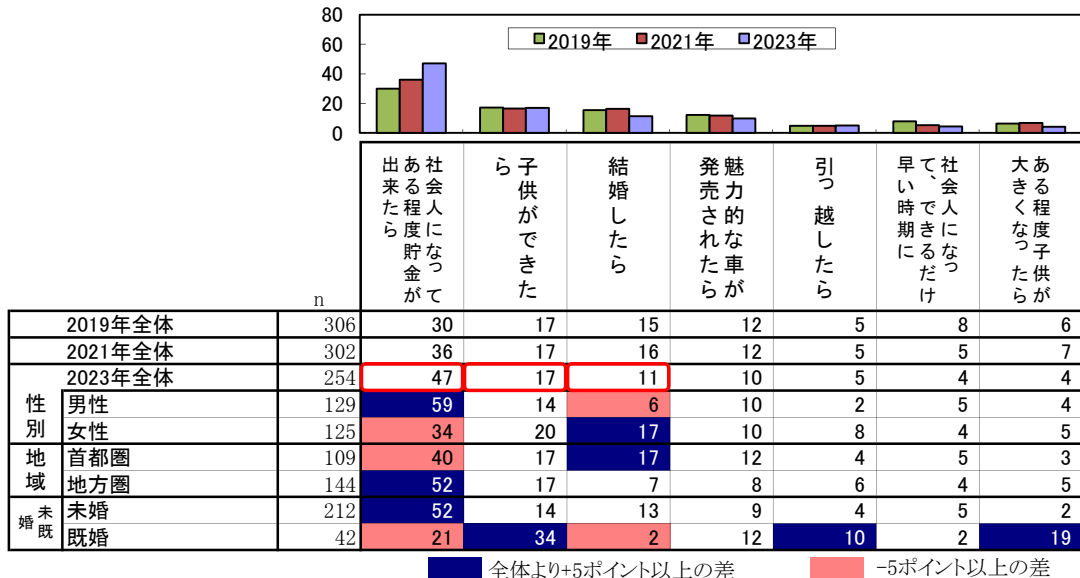
車関心度【社会人・主運転車なし】

		n	(%)				2023年 関心計
			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	
2015年全体		800	7	24	40	28	31
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
2023年全体		800	8	29	31	33	36
性別	男性	382	10	32	28	30	42
	女性	418	6	26	34	35	31
地域	首都圏	360	9	27	31	33	36
	地方圏	440	7	30	31	32	37
SDGs 関心	関心層 計	371	11	38	35	16	49
	非関心層 計	429	5	21	28	47	26
CN 関心	関心層 計	340	12	39	33	16	51
	非関心層 計	460	5	21	30	45	26

車購入意向度【社会人・主運転車なし】

		n	(%)				2023年 購入意向計
			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	
2015年全体		800	13	29	31	28	42
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
2023年全体		800	9	22	30	39	32
性別	男性	382	12	22	27	39	34
	女性	418	7	23	32	39	30
地域	首都圏	360	10	20	30	40	30
	地方圏	440	9	24	30	38	33
SDGs 関心	関心層 計	371	12	31	33	24	43
	非関心層 計	429	7	15	26	52	22
CN 関心	関心層 計	340	13	33	31	24	46
	非関心層 計	460	7	14	29	50	21

購入予定時期【社会人・主運転車なし】



* 以降、カーボンニュートラル：CNと表記

(3) 非購入意向理由・非保有理由

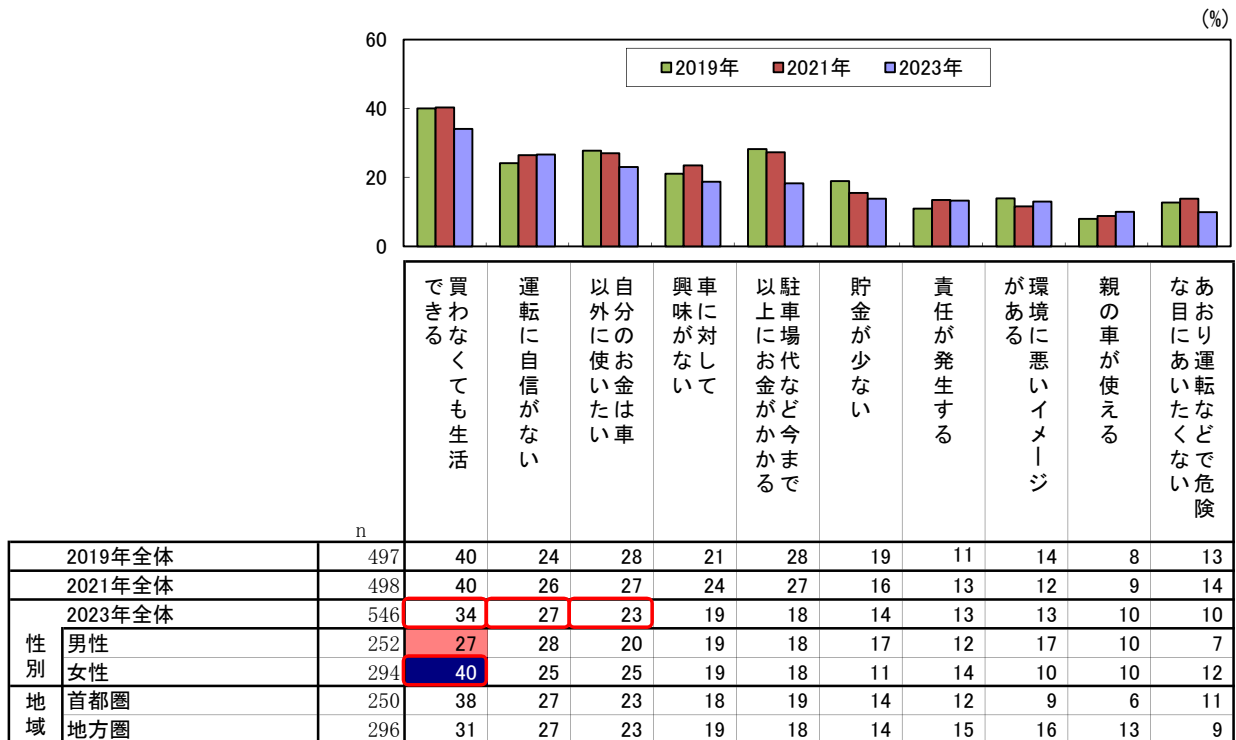
●非購入意向理由は「買わなくても生活できる」の他、運転技術面・金銭面が理由。
非保有理由では、維持費負担が上位にあがる。

<非購入意向理由> 上位理由は「買わなくても生活できる」34%、「運転に自信がない」27%、「自分のお金は車以外に使いたい」23%が上位。

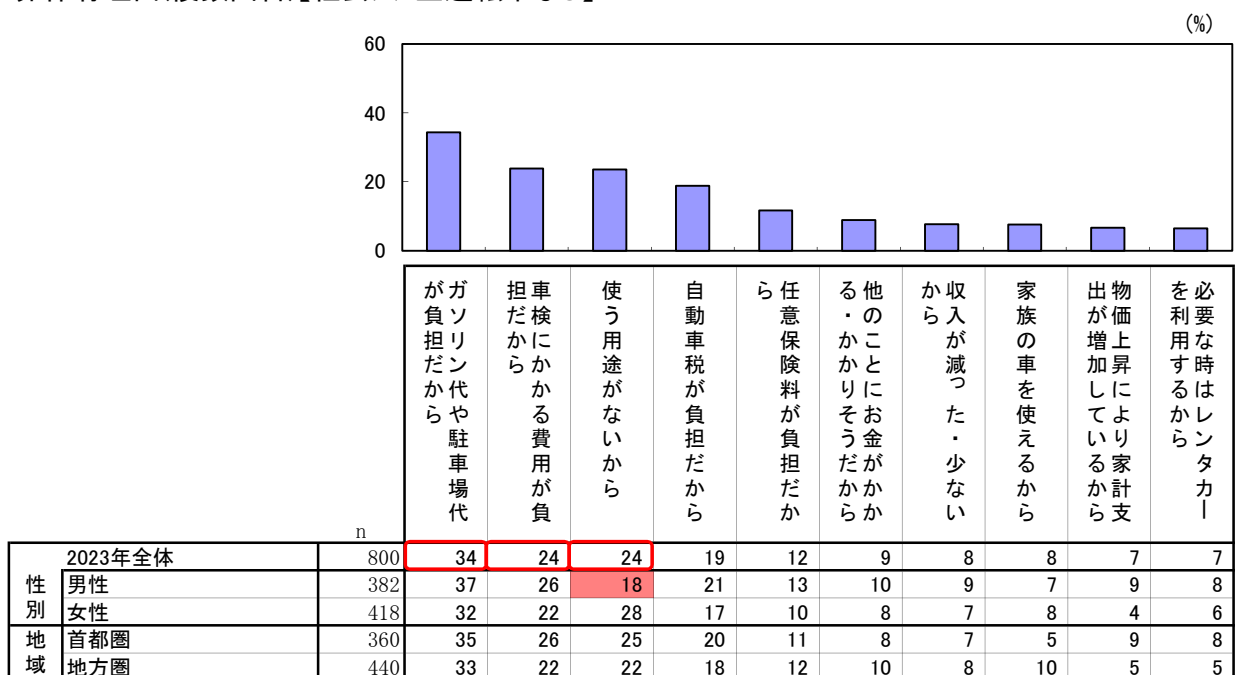
「買わなくても生活できる」は女性で高い。

<非保有理由> 上位理由は「ガソリン代や駐車場代が負担だから」34%、「車検にかかる費用が負担だから」「使う用途がないから」各24%が上位。

買いたくない理由上位10項目(複数回答)【社会人・主運転車なし】



非保有理由(複数回答)【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

(4)車のイメージ・持ち方

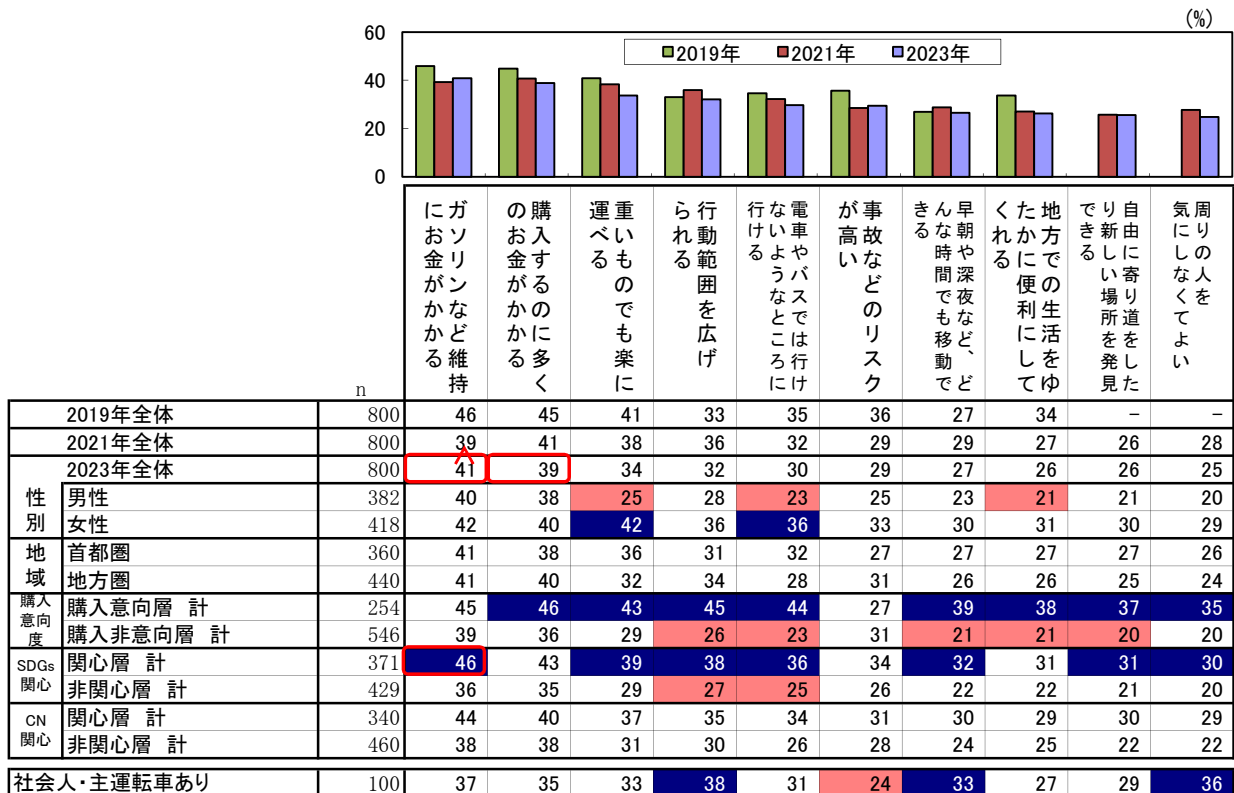
●車のイメージは維持費・購入にお金がかかるイメージが強い。車の持ち方は公共交通機関で十分という意見が半数程度占める。「自分専用の車を持ちたい」は2割弱。

<車のイメージ> 「ガソリンなど維持にお金がかかる」41%、「購入するのに多くのお金がかかる」39%が4割前後で上位。「ガソリンなど維持にお金がかかる」は21年度より増加となり、SDGs 関心層で5割弱と高い。

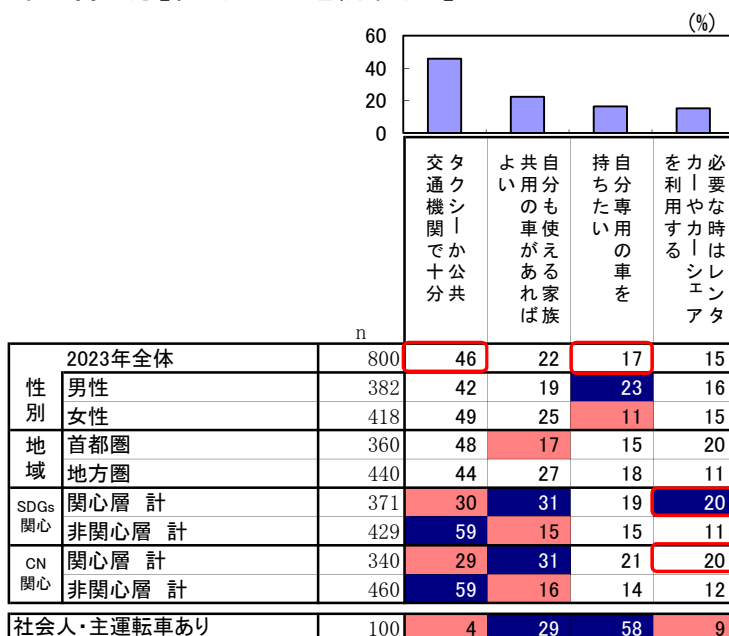
<車の持ち方> 「タクシーか公共交通機関で十分」が46%で約半数を占める。「自分専用の車を持ちたい」は2割弱。

また、SDGs・CN関心層では「必要な時はレンタカーやカーシェアを利用する」が2割。

車についてのイメージ(非常にそう思う)上位10項目【社会人・主運転車なし】



車の持ち方【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

(5) 自動車サービスの認知・経験・意向

●自動車サービスの認知・経験・意向はレンタカー、タクシー配車サービス、カーシェアの順で高い。SDGs・CN関心層はいずれのサービスに対しても受容度が高い。

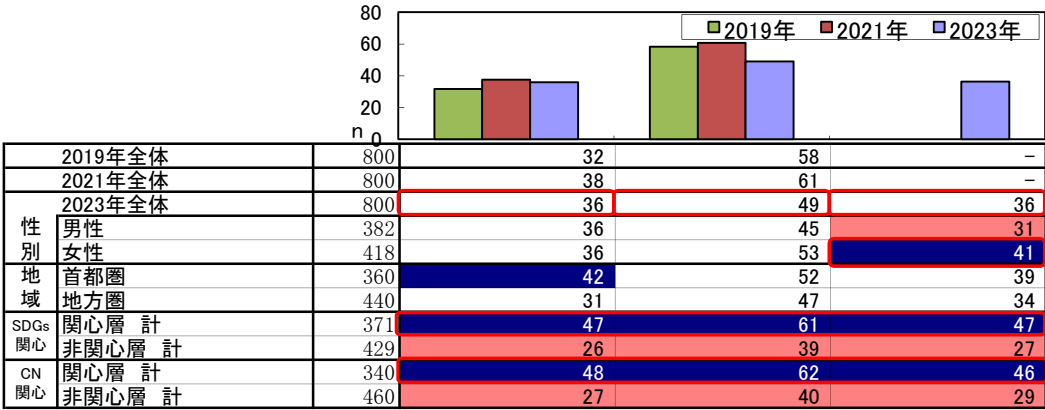
- <認知状況> 「レンタカー」は約5割、「カーシェア」「タクシー配車サービス」は4割弱。
- <利用経験> 「レンタカー(個人で利用)」は3割強、「タクシー配車サービス」は3割弱、「カーシェア(個人で利用)」は2割弱。
- <利用意向> 「レンタカー(個人で利用)」は5割弱、「タクシー配車サービス」は4割強、「カーシェア(個人で利用)」は4割弱。

SDGs・CN関心層はいずれのサービスも認知・経験・意向が高い。
また、女性は「タクシー配車サービス」の認知・経験・意向が高い。

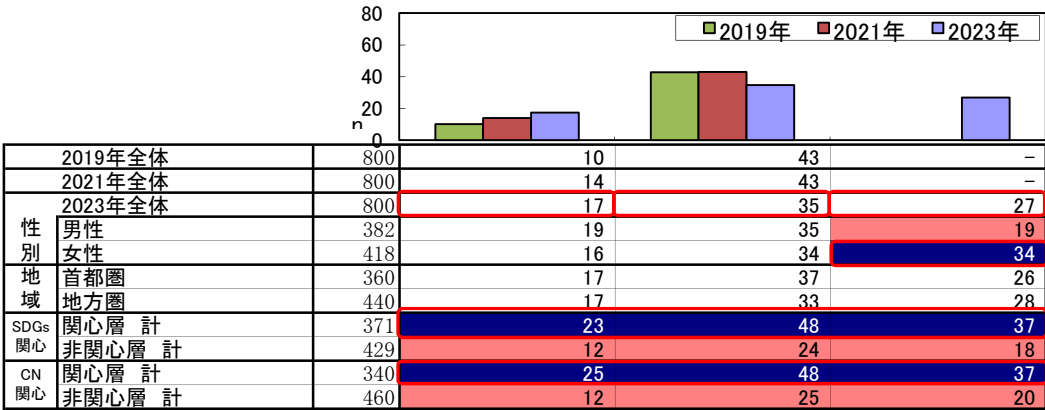
【社会人・主運転車なし】

カーシェア	レンタカー	タクシー配車サービス
-------	-------	------------

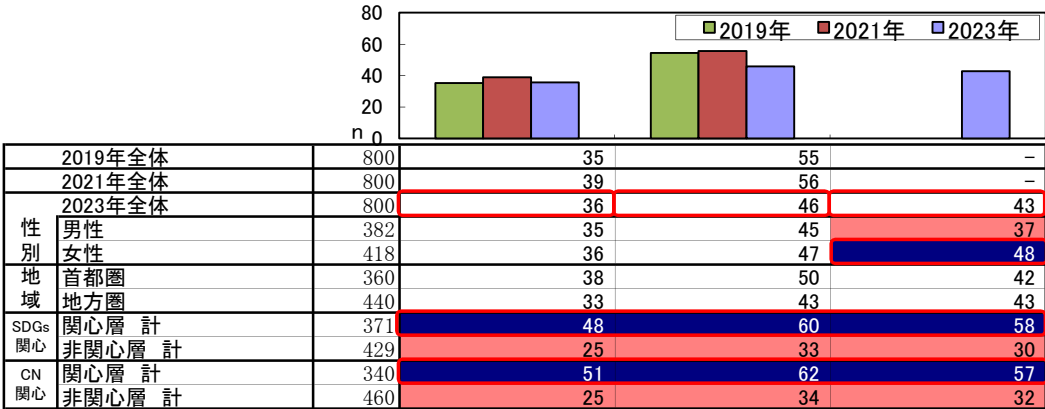
認知状況(名前と特徴を知っている) (%)



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 (%)



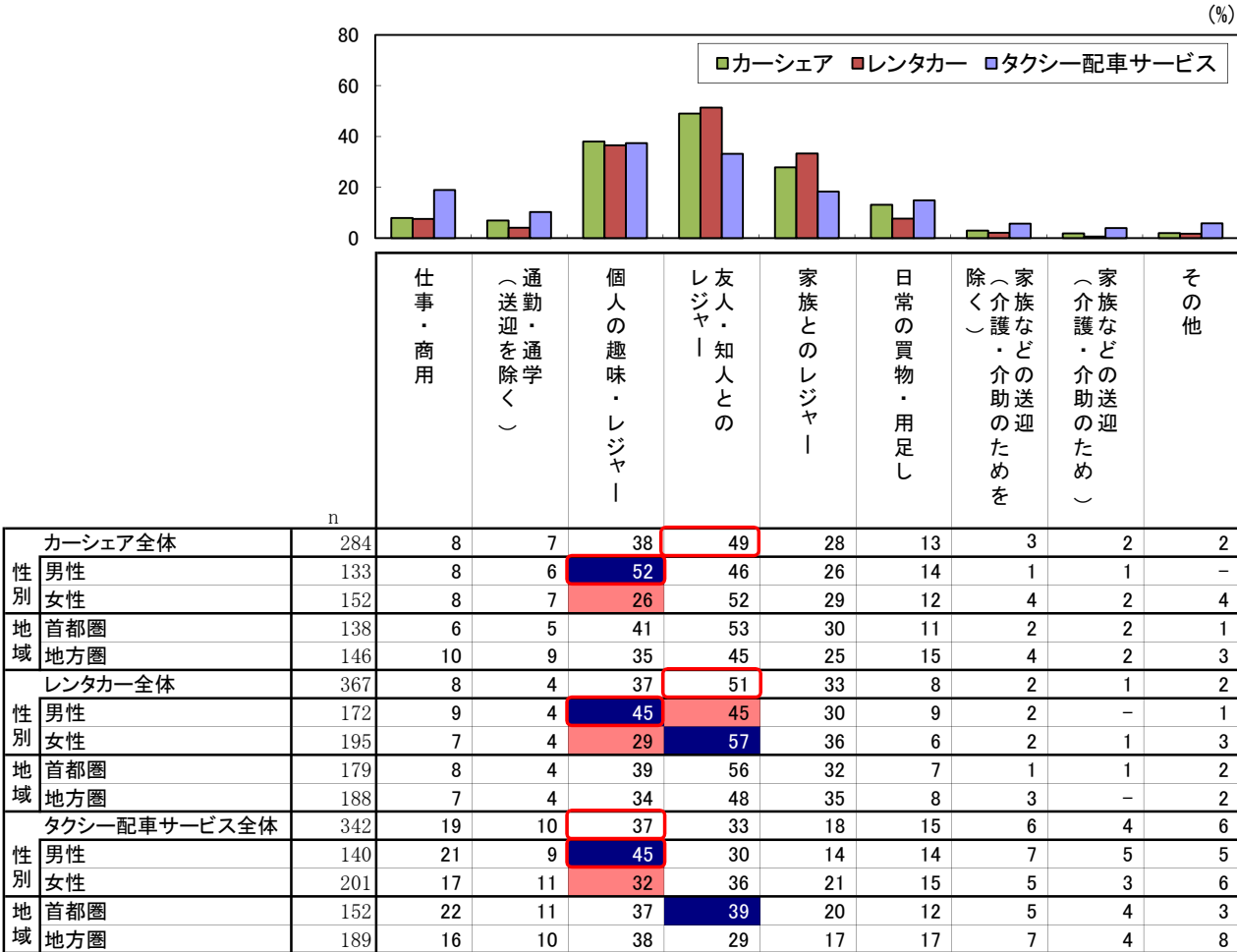
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

(6) 自動車サービス活用意向場面

●カーシェア、レンタカーの活用意向場面は「友人・知人とのレジャー」で5割前後、
タクシー配車サービスの活用場面は「個人の趣味・レジャー」で4割弱が活用。

カーシェア、レンタカーは「友人・知人とのレジャー」が5割前後で最も高く、タクシー配車サービスは「個人の趣味・レジャー」の活用が4割弱で最も高い。
男性はいずれのサービスも「個人の趣味・レジャー」の意向が高い。

各自動車サービス活用意向場面(複数回答)



■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

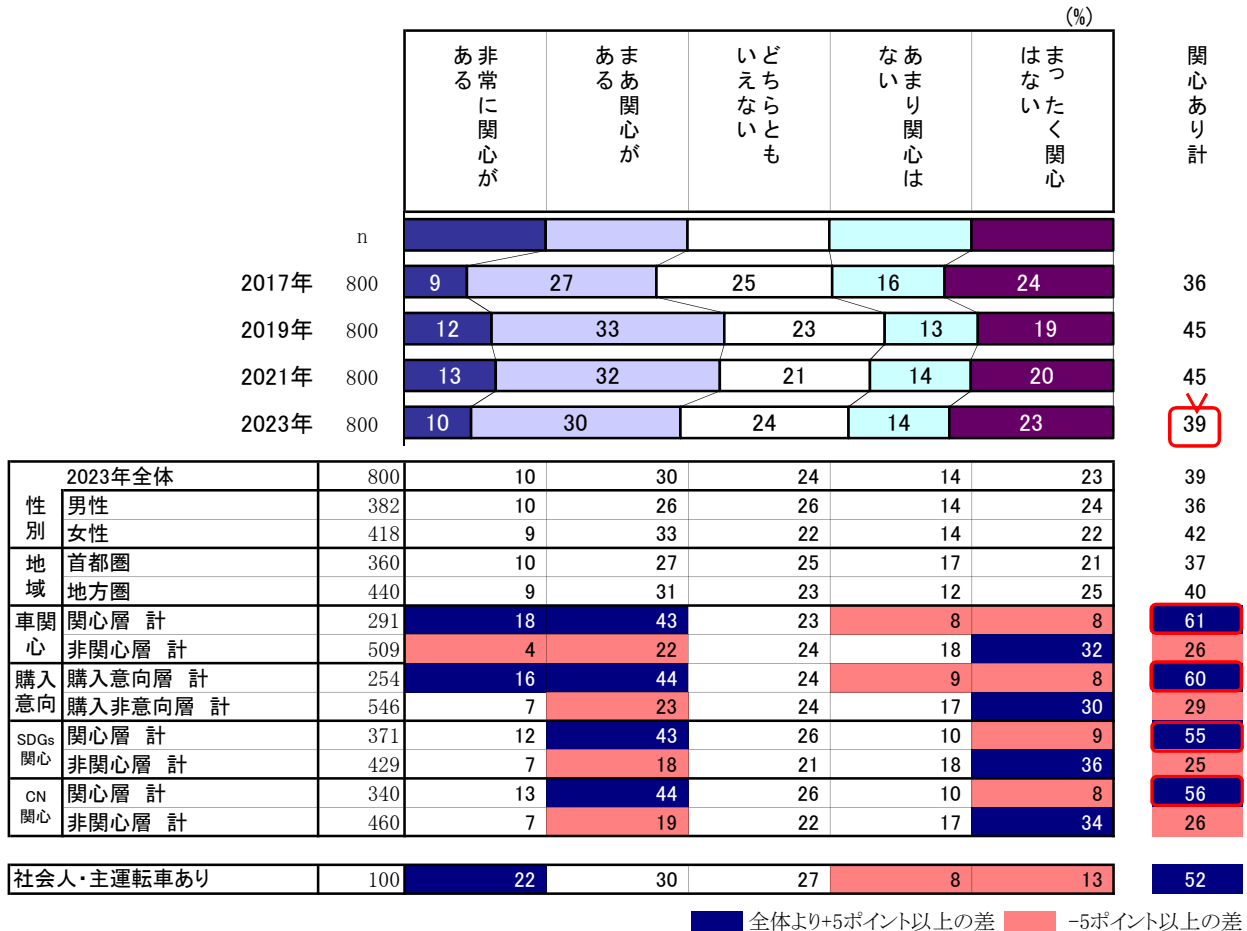
(7) 自動運転車に対する意識

- 自動運転車の関心度は関心がある計が約4割で21年度より減少。
車関心層、車購入意向層、SDGs・CN関心層の関心度は6割前後と高い。

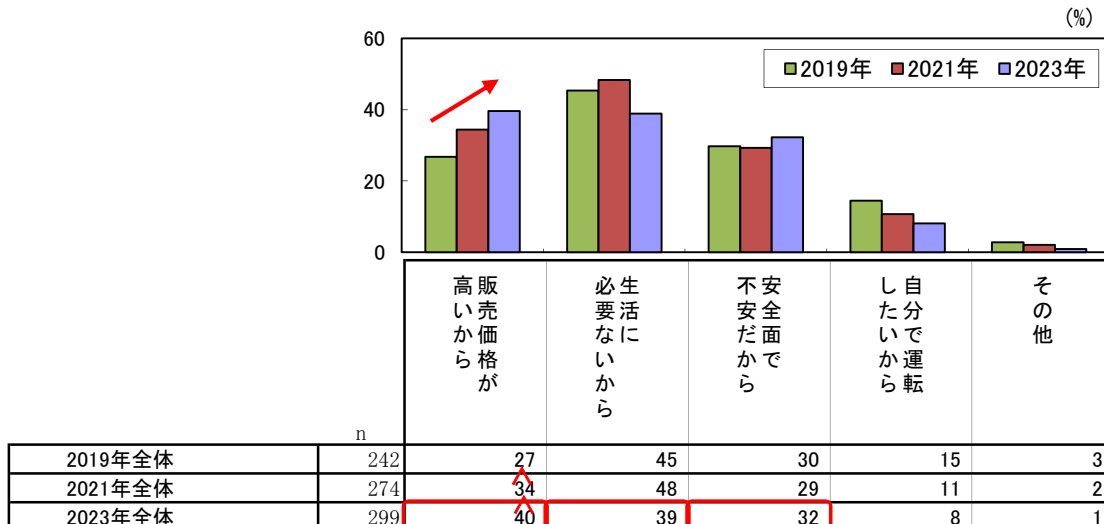
<関心度> 「関心あり計（非常に+まあ）」は39%と21年度より減少。車関心層、車購入意向層、SDGs・CN関心層では「関心あり計」が6割前後と高い。

<非関心理由> 「販売価格が高いから」は4割で19年度より増加傾向が継続。
次いで「生活に必要なから」「安全面で不安だから」が3割以上で上位。

自動運転車関心度【社会人・主運転車なし】



自動運転車非関心理由(複数回答)【社会人・主運転車なし】



5. 車の使用実態・ニーズの変化

車の使用実態・ニーズの変化の要約

- 自家用車の利用は2年前と比べ約4割が増加と回答。特に地方圏小都市で増加。一方、首都圏中心部では「所有している自転車」の利用が増加。2年前と比べ収入、暮らし向きのゆとり、遠出の外出は2割超が減少。今後1年も同傾向が見込まれる。特に高齢期では収入、長距離の移動の減少見込みが高いものの、独身期や家族形成期では遠出の外出での自家用車利用に増加の兆しが見られる。
- 移動手段以外の今後の車の利用ニーズでは「災害時の避難場所・充電」が高く、居住性を高める装備や電源・Wi-Fiが求められている。

□ 移動手段の変化

- 増えた、減った移動手段ともに「自家用車」が最も高い。地方圏小都市では「自家用車」、首都圏中心部では「所有している自転車」の利用が増加。
- ・ 増えた移動手段は「自家用車の利用」が38%で最も高く、特に地方圏小都市で増加した割合が高い。「所有している自転車の利用」は首都圏中心部で増加した割合が高い。
- ・ 減った移動手段は「自家用車の利用」が21%で最も高い。

□ 2年前からの変化

- 生活変化では「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」等の経済面、「友人・知人と会う機会」「外食の機会」「長距離の移動」等の行動面での減少がみられる一方で、「ネットショッピングの利用」は増加が目立つ。外出頻度・自家用車利用頻度では、旅行やレジャー等の遠出の外出が2割超減少し、特に高齢期での減少が顕著。

- ・ 「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」「長距離の移動」が減った割合は3割前後、「暮らし向きのゆとり」が減った割合は2割超で「増えた」割合を10pt以上上回る。
- ・ 「ネットショッピングの利用」の増加は都市部や独身期～家族成長後期で目立ち、「世帯収入」「長距離の移動」「外で食事をする時間・機会」の減少は高齢期で目立つ。
- ・ 外出頻度、自家用車の利用頻度ともに「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」といった遠出の外出で「減った」割合が2割を超える。特に高齢期では「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」が3割を超え高く、全体と比べても高い。

□ 1年後の変化

- 今後一年も「世帯収入」「長距離の移動」の減少見込みは高く、ネットショッピングの利用は増加見込みが高い。外出では、「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」「ドライブ」等の遠出の外出が引き続き減少する見込みで、特に高齢期で顕著。但し、独身期、家族形成期では遠出の外出での自家用車利用は増加の兆し。

- ・ 「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」「長距離の移動」は今後も減少見込みが2割以上と高い。一方で、「ネットショッピングの利用」は今後も増加の見込みが2割弱と高い。
- ・ 外出頻度・自家用車の利用頻度では、「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」「ドライブ」等の遠出の外出は3割弱が減る見込み。減少の見込みは高齢期で高いものの、独身期、家族形成期では「増える」見込みが高い。

□ 車の使い方と必要な装備・機能

- 利用経験では「ワークスペース（趣味）」が最も高く、小型・ステーションワゴンユーザーでの意向が高い。今後の利用意向では「災害時の避難場所・充電」が最も高く、3列シートミニバン・SUVユーザーで特に高い。「災害時の避難場所・充電」においては、居住性を高める装備や電源・Wi-Fiを必要としている。
- ・ 「ワークスペース（趣味）」での利用経験・利用意向は高く、小型・ステーションワゴンユーザーで特に高い。「災害時の避難場所・充電」は意向が最も高く、3列シートミニバン・SUVユーザーで特に高い。
- ・ 今後意向の高い「災害時の避難場所・充電」では、居住性を高める装備や電源、Wi-Fiを希望。

2年前と比べての移動手段の変化

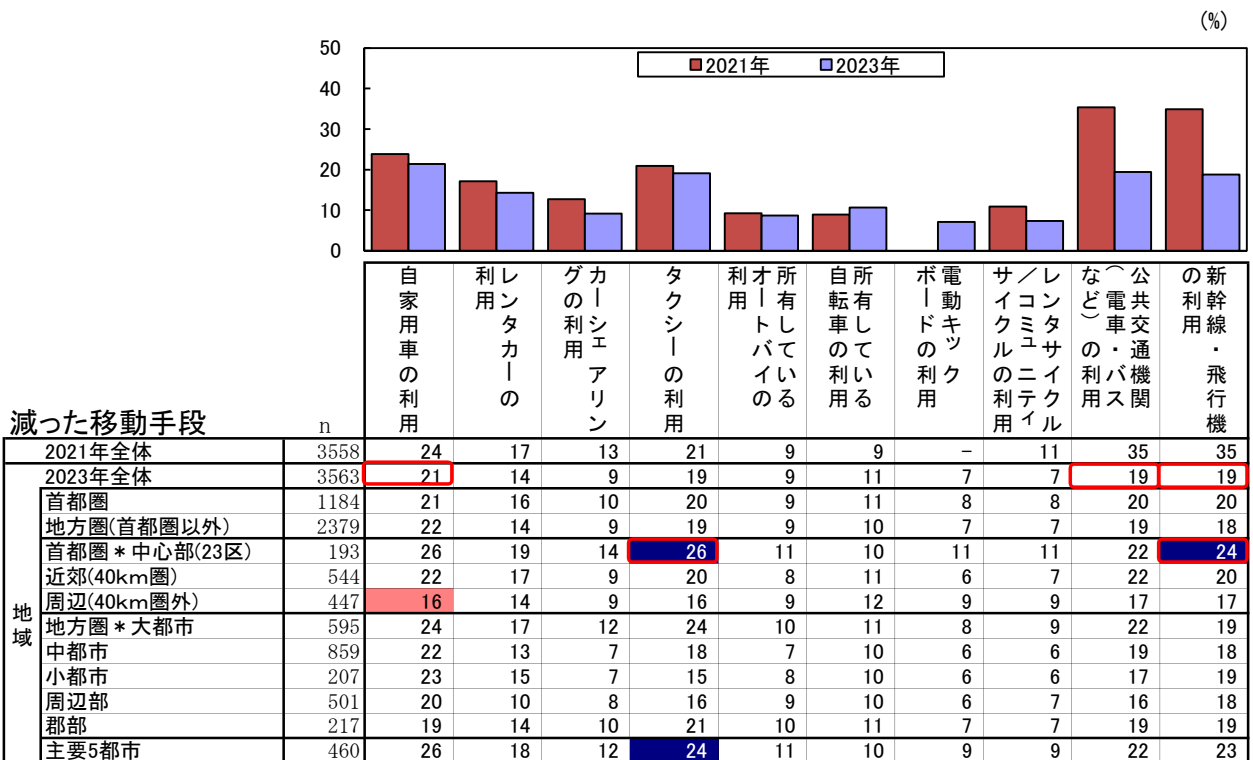
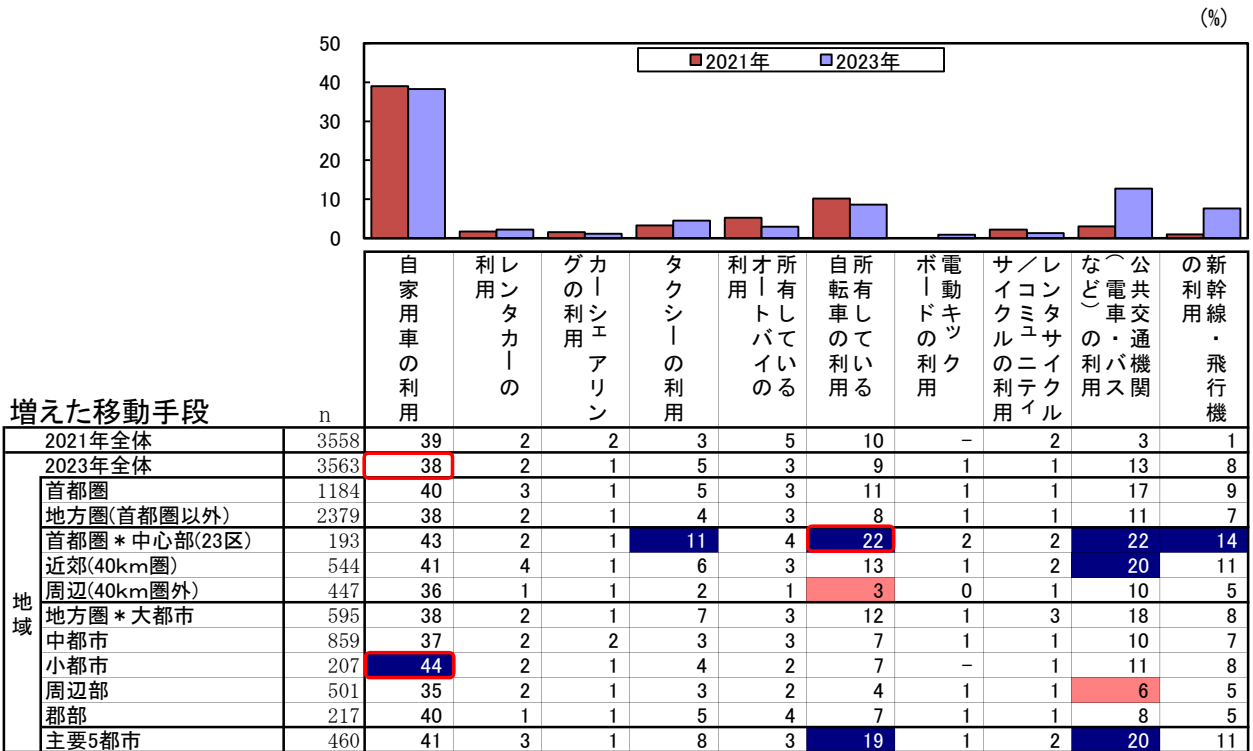
●「自家用車」の利用は地方圏小都市で大きく増加。首都圏中心部では「所有している自転車」の利用増加がみられる。

<増えた> 「自家用車の利用」が38%で最も高い。特に地方圏小都市で増加。

首都圏中心部では「所有している自転車の利用」が高く、「減った」を上回る。

<減った> 「自家用車の利用」が21%で最も高く、次いで「公共交通機関の利用」「新幹線・飛行機の利用」が約2割。首都圏中心部では「タクシーの利用」「新幹線・飛行機の利用」が高く、「増えた」を上回る。

移動手段の変化(複数回答)【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

2年前からの生活の変化

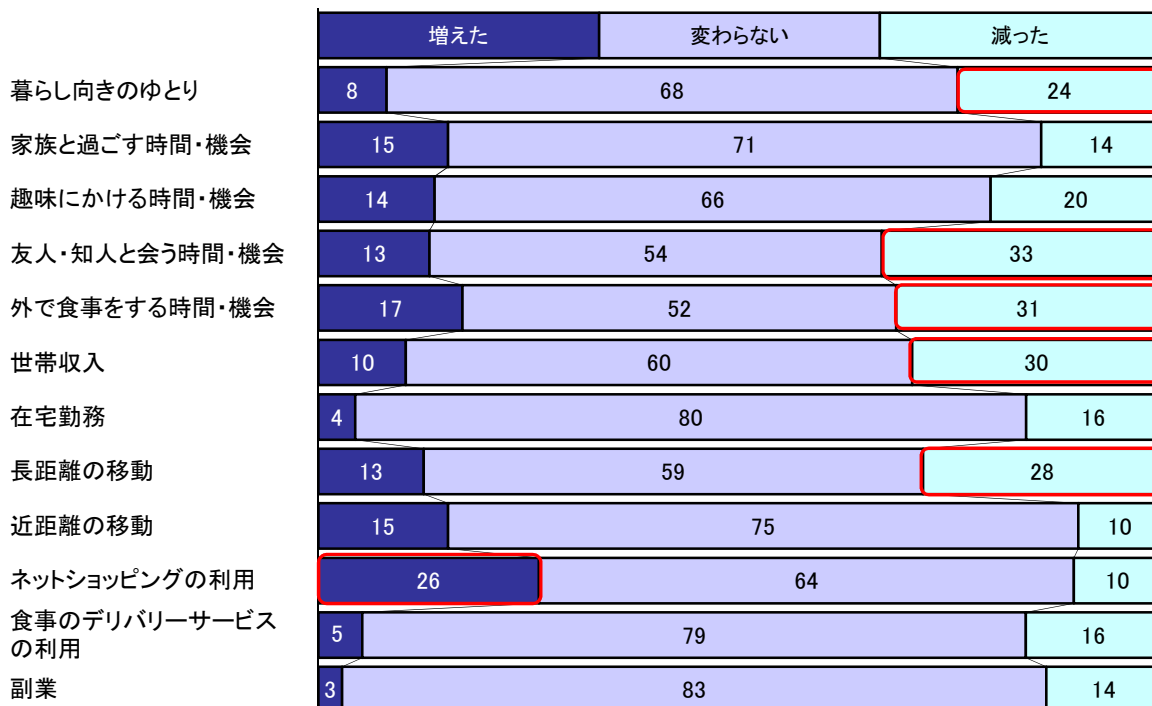
- 2年前からの生活変化では「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」等の経済面、「友人・知人と会う機会」「外食の機会」「長距離の移動」等の行動面での減少がみられる。一方、「ネットショッピング」は3割弱増加。

2年前と比べ、「減った」では「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」「長距離の移動」が3割前後、「暮らし向きのゆとり」が2割超と「増えた」を10pt以上上回る。一方、「増えた」では「ネットショッピングの利用」が2割を超え高い。

2年前と比べての生活変化【四輪自動車保有世帯】

2023年全体

(%)



(n=3,563)

- 「ネットショッピングの利用」は都市部や独身期～家族成長後期での増加が目立ち、「世帯収入」「長距離の移動」「外で食事をする時間・機会」の減少は特に高齢期が目立つ。

属性別にみると、首都圏中心部、首都圏近郊、主要5都市、独身期～家族成長後期で「ネットショッピングの利用」が「増えた」割合が全体に比べ高い。一方で、家族形成期では「友人・知人と会う時間・機会」「趣味にかける時間・機会」が、高齢期では「長距離の移動」「世帯収入」「外で食事をする時間・機会」が「減った」割合が3割を超え全体と比べても高い。

2年前と比べての生活変化【四輪自動車保有世帯】

(%)

		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	ネットショッピングの利用	サービスのデリバリー	副業		
増えた		n													
地域	2023年全体	3563	8	15	14	13	17	10	4	13	15	26	5	3	
	首都圏	1184	9	16	15	16	22	12	5	15	19	29	7	3	
	地方圏(首都圏以外)	2379	8	15	13	12	15	10	4	11	14	25	5	3	
	首都圏*中心部(23区)	193	10	20	16	19	24	18	8	17	18	31	9	3	
	近郊(40km圏)	544	8	18	15	17	24	13	7	18	23	31	8	3	
	周辺(40km圏外)	447	9	12	14	14	17	8	3	12	15	26	4	3	
	地方圏*大都市	595	8	16	13	13	17	13	6	13	16	28	6	4	
	中都市	859	7	12	12	12	15	8	3	10	12	22	4	3	
	小都市	207	8	17	16	12	14	7	5	12	15	29	5	3	
	周辺部	501	8	15	13	10	13	9	1	10	13	24	3	2	
	郡部	217	9	19	16	12	14	8	4	9	13	27	4	2	
	主要5都市	460	9	18	14	17	22	17	8	14	19	32	7	3	
	ライフステージ	独身期	79	20	23	38	43	38	16	3	32	27	38	13	1
		家族形成期	297	13	32	11	11	21	23	6	21	27	34	8	5
家族成長前期		497	8	18	13	15	25	19	8	19	25	34	7	4	
家族成長後期		428	8	14	14	18	24	14	7	14	18	34	9	5	
家族成熟期		712	9	15	15	14	16	10	4	12	15	27	5	2	
結晶期		351	7	13	16	13	14	8	4	14	13	26	5	2	
高齢期		1199	6	11	12	9	10	3	2	6	8	17	3	1	
減った															
地域	2023年全体	3563	24	14	20	33	31	30	16	28	10	10	16	14	
	首都圏	1184	23	15	19	32	30	27	19	27	10	10	16	15	
	地方圏(首都圏以外)	2379	24	14	21	34	32	31	15	29	10	11	16	13	
	首都圏*中心部(23区)	193	22	16	21	30	29	24	19	25	10	6	13	13	
	近郊(40km圏)	544	25	17	19	33	30	26	17	24	9	6	13	12	
	周辺(40km圏外)	447	22	12	18	33	32	28	21	32	11	16	22	19	
	地方圏*大都市	595	23	13	19	33	30	27	14	28	10	10	16	12	
	中都市	859	24	14	22	33	33	32	15	29	9	11	15	13	
	小都市	207	22	14	15	34	37	30	13	25	7	4	15	11	
	周辺部	501	27	15	24	37	31	32	14	32	12	13	17	15	
	郡部	217	26	13	20	28	29	34	16	27	11	11	17	13	
	主要5都市	460	25	16	21	33	29	27	18	27	10	7	14	13	
	ライフステージ	独身期	79	14	14	11	18	18	20	16	10	5	5	14	15
		家族形成期	297	20	8	30	39	30	17	15	18	4	6	12	9
家族成長前期		497	25	12	19	29	22	14	12	16	2	5	9	6	
家族成長後期		428	25	22	21	30	27	20	14	24	7	5	10	7	
家族成熟期		712	25	14	18	33	33	35	14	26	10	10	16	14	
結晶期		351	26	13	19	32	34	29	18	28	12	11	17	14	
高齢期		1199	24	14	21	36	36	39	19	40	15	17	22	19	

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

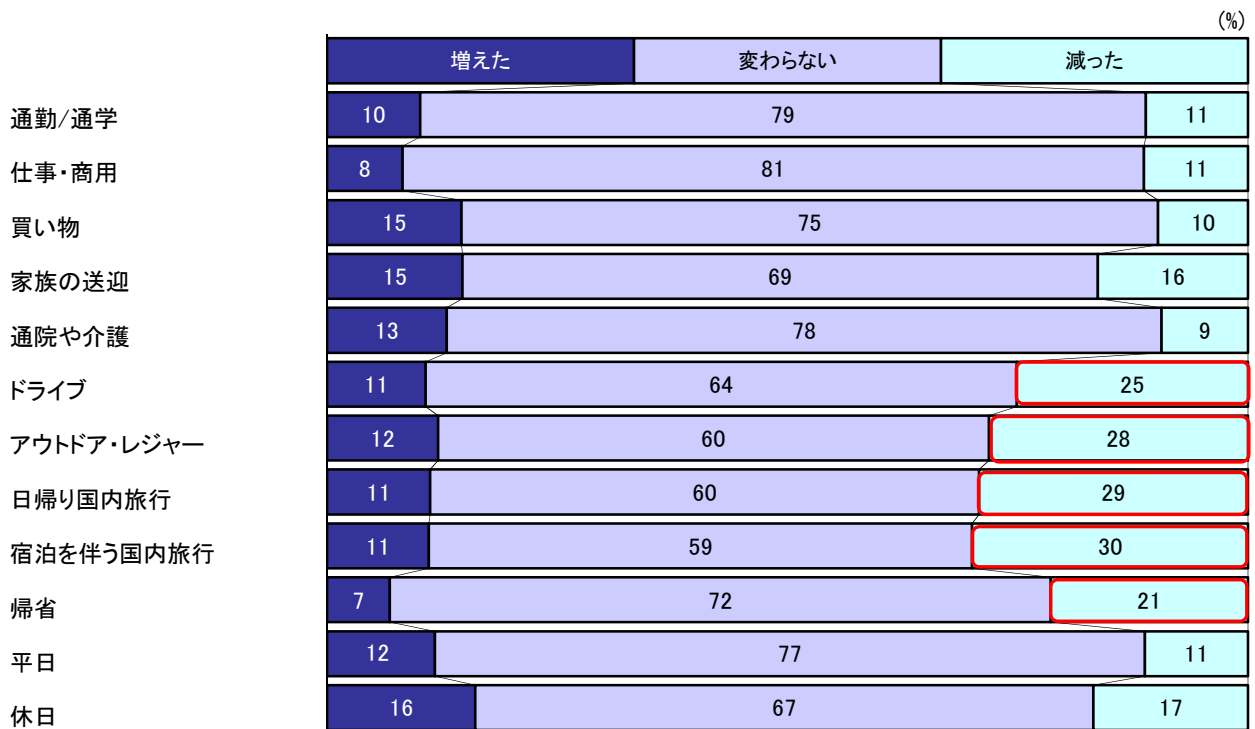
2年前からの外出頻度の変化

●2年前からの外出頻度は「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」等、遠出の外出頻度の減少が2割以上みられる。

「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」といった遠出の外出で「減った」が2割を超え高く、「増えた」を10pt以上上回る。

2年前との外出頻度比較【四輪自動車保有世帯】

2023年 全体



(n=3,563)

●特に高齢期で、「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」の減少が目立つ。

属性別にみると、高齢期では「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」で「減った」割合が3割を超え高く、全体と比べても高い。

2年前との外出頻度比較【四輪自動車保有世帯】

(%)

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
-------	-------	-----	-------	-------	------	------------	---------	-----------	----	----	----

増えた

n

2023年全体	3563	10	8	15	15	13	11	12	11	11	7	12	16
首都圏	1184	13	9	18	16	14	13	15	15	15	9	15	20
地方圏(首都圏以外)	2379	9	8	13	14	13	10	10	9	9	6	10	14
首都圏*中心部(23区)	193	13	11	15	15	15	12	17	15	19	12	15	21
近郊(40km圏)	544	15	10	21	21	14	15	19	18	17	11	19	21
周辺(40km圏外)	447	9	6	15	11	13	11	10	11	12	5	9	18
地方圏*大都市	595	9	9	15	15	15	11	12	11	11	7	11	16
中都市	859	10	8	12	12	12	10	9	9	9	6	10	14
小都市	207	8	7	14	17	14	9	14	10	11	9	14	18
周辺部	501	7	7	12	15	12	8	11	8	8	5	9	13
郡部	217	11	8	10	16	12	7	7	8	8	3	9	10
主要5都市	460	14	12	17	16	15	12	15	13	15	9	14	19
ライフステージ													
独身期	79	25	23	29	5	3	23	29	25	24	19	18	35
家族形成期	297	18	12	25	23	14	16	22	21	20	14	19	26
家族成長前期	497	19	11	21	29	9	14	24	20	21	12	18	28
家族成長後期	428	15	11	18	22	12	12	11	13	13	8	14	20
家族成熟期	712	9	9	13	13	13	13	11	10	9	5	11	14
結晶期	351	9	8	13	10	14	10	11	9	9	5	9	13
高齢期	1199	3	4	9	7	16	6	5	5	6	3	7	8

減った

2023年全体	3563	11	11	10	16	9	25	28	29	30	21	11	17
首都圏	1184	12	12	9	17	9	24	28	27	29	23	11	16
地方圏(首都圏以外)	2379	11	11	10	16	10	26	29	30	30	21	11	17
首都圏*中心部(23区)	193	12	13	14	17	9	24	27	25	25	22	12	16
近郊(40km圏)	544	12	11	8	15	6	23	26	26	28	23	11	16
周辺(40km圏外)	447	10	13	9	20	12	25	29	30	32	24	11	16
地方圏*大都市	595	12	12	9	16	9	23	26	28	27	19	12	17
中都市	859	9	10	10	17	10	25	29	31	30	21	11	16
小都市	207	11	11	9	17	8	28	32	31	31	22	10	17
周辺部	501	13	13	12	14	9	27	29	31	32	20	12	20
郡部	217	11	9	10	14	11	27	32	31	34	22	11	16
主要5都市	460	12	12	12	18	9	23	27	27	25	23	13	18
ライフステージ													
独身期	79	4	-	5	22	20	15	11	14	14	8	1	9
家族形成期	297	11	8	3	2	4	13	16	18	18	11	7	8
家族成長前期	497	7	5	6	4	6	11	14	17	19	13	6	8
家族成長後期	428	6	4	9	15	6	21	27	27	29	20	9	15
家族成熟期	712	10	10	10	20	11	26	31	29	30	25	11	18
結晶期	351	9	10	11	16	10	26	29	31	30	21	9	17
高齢期	1199	17	19	13	22	12	35	38	38	39	27	17	23

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

2年前からの自家用車の利用頻度の変化

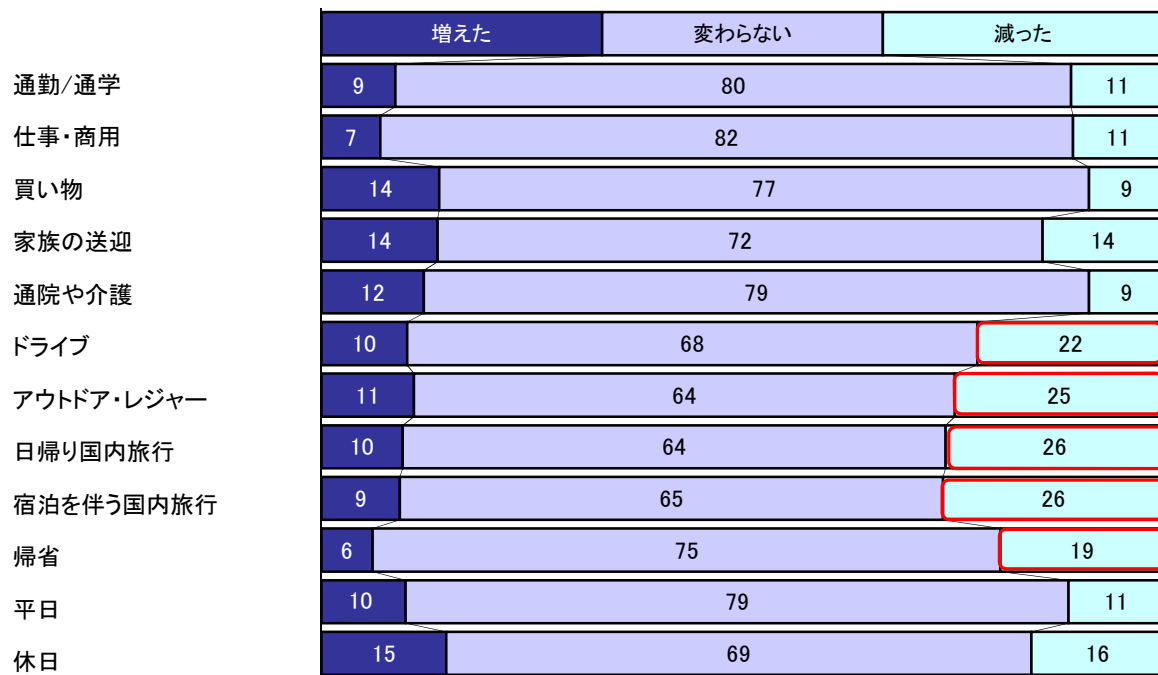
- 2年前と比較した自家用車の利用は、外出頻度と同様に「日帰り国内旅行」「宿泊を伴う国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」で減少が目立つ。

自家用車の利用変化においても「日帰り国内旅行」「宿泊を伴う国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「帰省」で「減った」が約2割を超え高く、「増えた」を10pt以上上回る。

2年前との自家用車の利用頻度比較【四輪自動車保有層】

2023年 全体

(%)



(n=3,563)

●特に高齢期で「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」の減少が顕著。

属性別でみると、高齢期では「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」「ドライブ」で「減った」の割合が3割を超え高い。
一方、首都圏近郊では「アウトドア・レジャー」「ドライブ」「日帰り国内旅行」「宿泊を伴う国内旅行」での自家用車利用が「増えた」割合が全体に比べ高い。

2年前との自家用車の利用頻度比較【四輪自動車保有層】

(%)

	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
--	-------	-------	-----	-------	-------	------	------------	---------	-----------	----	----	----

増えた

n

地域	2023年全体	3563	9	7	14	14	12	10	11	10	9	6	10	15
	首都圏	1184	9	6	17	15	13	12	13	13	13	7	12	18
	地方圏(首都圏以外)	2379	8	8	13	13	12	9	10	8	8	6	9	13
	首都圏*中心部(23区)	193	6	5	15	14	13	12	14	11	10	6	9	18
	近郊(40km圏)	544	12	6	19	19	12	15	16	15	15	10	15	18
	周辺(40km圏外)	447	8	5	14	10	13	10	9	11	12	5	8	17
	地方圏*大都市	595	9	7	15	14	13	10	11	9	9	6	9	16
	中都市	859	8	8	11	11	12	10	9	8	7	6	8	12
	小都市	207	7	7	15	17	12	9	14	10	10	8	14	16
	周辺部	501	8	8	13	13	11	8	10	6	6	4	9	13
	郡部	217	11	9	12	15	10	7	7	7	7	4	7	10
	主要5都市	460	9	5	16	15	12	12	13	11	11	7	10	17
	ライフステージ	独身期	79	24	20	28	5	3	20	28	22	20	14	11
家族形成期		297	15	11	24	20	14	17	21	20	16	12	18	25
家族成長前期		497	14	9	21	27	10	14	22	19	20	11	16	26
家族成長後期		428	13	10	16	21	12	11	10	9	9	7	9	19
家族成熟期		712	9	8	14	13	12	12	10	9	8	6	10	15
結晶期		351	8	5	11	8	12	8	9	6	6	4	7	11
高齢期		1199	3	3	8	7	14	6	4	4	5	3	7	7

減った

地域	2023年全体	3563	11	11	9	14	9	22	25	26	26	19	11	16
	首都圏	1184	11	11	9	16	9	22	24	25	26	21	12	16
	地方圏(首都圏以外)	2379	11	10	9	14	9	22	25	26	27	18	11	16
	首都圏*中心部(23区)	193	11	11	12	16	11	20	21	21	23	19	13	16
	近郊(40km圏)	544	12	11	9	14	7	22	24	24	25	21	11	15
	周辺(40km圏外)	447	11	12	8	18	11	23	26	28	28	22	13	17
	地方圏*大都市	595	11	11	8	14	9	22	24	25	25	18	11	14
	中都市	859	9	9	10	14	8	20	24	25	26	18	10	16
	小都市	207	11	9	8	15	8	26	30	30	28	20	9	16
	周辺部	501	12	13	10	12	9	25	26	29	30	19	12	19
	郡部	217	12	11	7	13	10	22	26	24	27	17	13	11
	主要5都市	460	12	12	11	17	10	21	24	24	24	21	13	17
	ライフステージ	独身期	79	3	1	5	19	19	11	8	11	13	9	6
家族形成期		297	9	6	3	3	4	9	12	14	14	9	5	7
家族成長前期		497	7	5	4	4	5	10	11	13	14	10	6	5
家族成長後期		428	7	4	9	15	7	19	25	25	26	18	10	14
家族成熟期		712	9	10	9	17	9	22	26	24	24	21	10	16
結晶期		351	12	11	11	15	11	22	24	26	26	19	11	16
高齢期		1199	16	18	12	20	12	32	34	36	37	26	17	23

■ 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

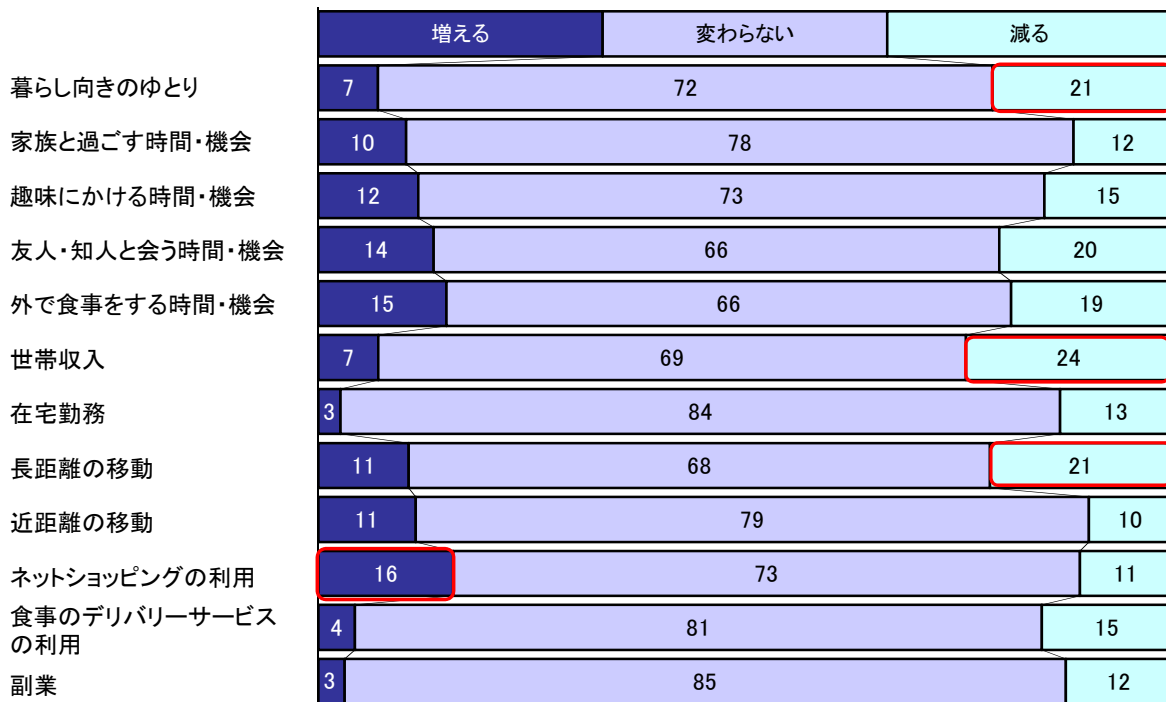
●今後1年では「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」「長距離の移動」は減少見込みが2割以上と高い。一方で、「ネットショッピングの利用」は今後も増加の見込みが2割弱と高い。

今後1年で「世帯収入」「暮らし向きのゆとり」「長距離の移動」は「減る」見込みが2割を超え、「増える」見込みを10pt以上上回る。一方、「ネットショッピングの利用」は「増える」見込みが2割弱で、「減る」見込みを5pt以上上回る。

今後1年の生活変化【四輪自動車保有世帯】

2023年 全体

(%)



(n=3,563)

●景況感悪化と移動の減少見込みは高齢期で顕著。
ネットショッピングの利用増加見込みは独身期が目立つ。

属性別でみると、家族成熟期、高齢期では「世帯収入」で「減る」見込みが約3割を超え、全体と比べても高く、首都圏周辺、地方圏周辺部、高齢期では「長距離の移動」で「減る」見込みが2割を超え全体と比べても高い。
一方、増加見込みが高い「ネットショッピングの利用」は特に独身期で「増える」割合が高い。

今後1年の生活変化【四輪自動車保有層】

(%)

		暮らし向きのゆとり	家族と過ごす時間・機会	趣味・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	ネットショッピングの利用	食事のデリバリーサービスの利用	副業	
増える		n												
地域	2023年全体	3563	7	10	12	14	15	7	3	11	11	16	4	3
	首都圏	1184	7	11	13	15	18	9	3	13	13	17	5	3
	地方圏(首都圏以外)	2379	7	10	11	13	14	7	2	10	10	15	4	3
	首都圏*中心部(23区)	193	10	15	19	17	18	12	7	14	16	17	8	5
	近郊(40km圏)	544	6	11	12	16	19	9	2	12	14	16	4	2
	周辺(40km圏外)	447	6	10	12	14	17	6	2	12	12	18	5	4
	地方圏*大都市	595	7	11	12	14	16	7	3	11	12	16	4	4
	中都市	859	6	9	10	12	13	6	3	8	10	14	4	2
	小都市	207	7	11	12	14	14	7	2	11	10	19	4	4
	周辺部	501	8	10	11	11	13	7	2	10	10	15	5	3
	郡部	217	8	11	13	13	12	8	1	8	10	16	2	1
	主要5都市	460	8	11	14	16	18	11	6	14	14	19	7	4
	ライフステージ	独身期	79	13	11	27	28	29	15	3	20	19	25	8
家族形成期		297	12	23	11	11	17	18	5	18	18	19	6	3
家族成長前期		497	8	11	11	15	19	13	4	14	14	19	4	5
家族成長後期		428	7	9	14	16	20	11	3	14	15	20	6	5
家族成熟期		712	6	10	13	14	14	6	2	11	12	16	4	3
結晶期		351	7	9	12	14	14	7	3	10	10	15	3	3
高齢期		1199	5	8	9	11	11	2	1	5	7	11	4	2
減る														
地域	2023年全体	3563	21	12	15	20	19	24	13	21	10	11	15	12
	首都圏	1184	20	11	13	20	18	22	15	20	9	10	16	13
	地方圏(首都圏以外)	2379	21	12	16	21	19	25	13	22	10	11	15	12
	首都圏*中心部(23区)	193	19	11	13	19	15	22	13	18	8	6	13	12
	近郊(40km圏)	544	19	13	11	16	15	21	13	17	8	8	13	10
	周辺(40km圏外)	447	21	10	16	24	24	24	17	26	12	15	21	17
	地方圏*大都市	595	21	11	12	18	16	23	12	19	8	11	15	13
	中都市	859	20	12	16	20	19	24	12	21	9	10	14	11
	小都市	207	21	12	13	23	19	25	13	21	10	5	16	10
	周辺部	501	25	13	21	25	23	27	14	26	13	15	17	15
	郡部	217	22	10	15	18	17	26	13	21	11	10	15	11
	主要5都市	460	20	14	13	16	14	22	13	18	8	8	13	12
	ライフステージ	独身期	79	9	8	5	8	8	10	14	10	4	4	15
家族形成期		297	11	3	16	17	11	9	8	8	3	4	8	6
家族成長前期		497	18	10	12	12	9	11	9	9	3	4	10	4
家族成長後期		428	19	18	13	15	13	16	9	11	5	4	10	5
家族成熟期		712	23	13	14	21	21	29	13	22	10	11	16	14
結晶期		351	22	9	15	19	19	20	12	18	8	10	13	9
高齢期		1199	25	12	18	27	26	35	19	35	16	18	21	20

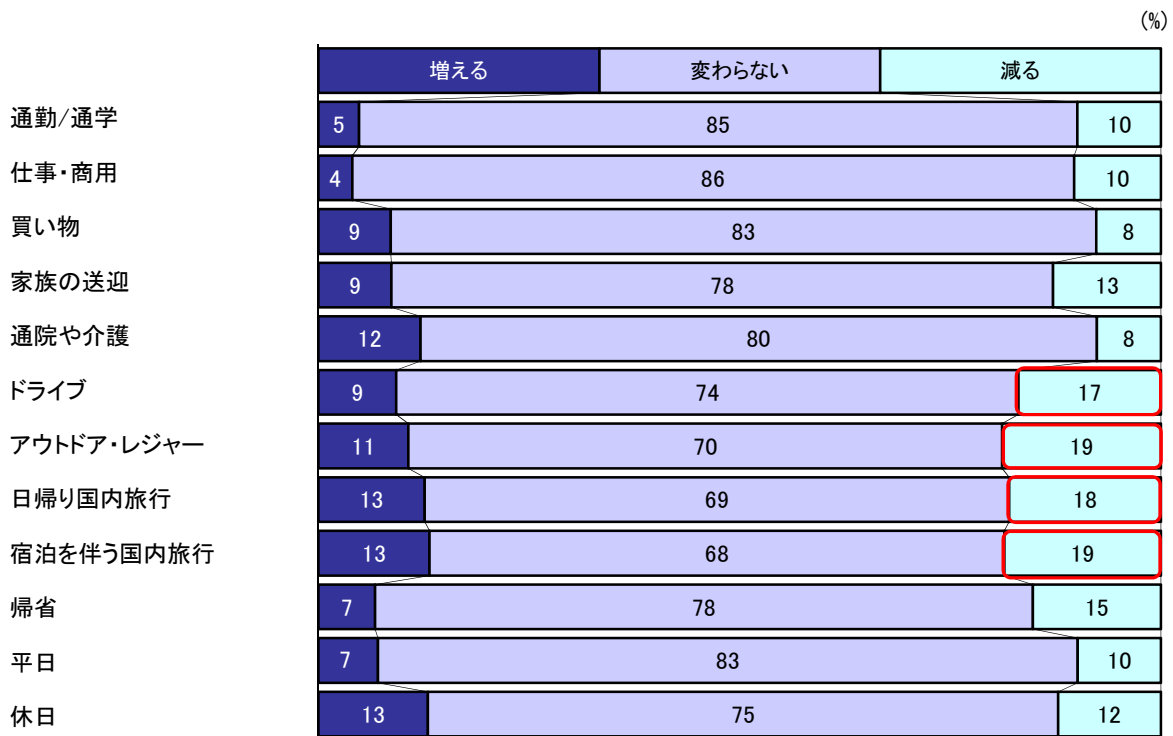
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

今後1年の外出頻度

●今後1年は「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」「ドライブ」等の遠出の外出は2割弱が減る見込みと回答。

今後1年の外出頻度の見込みでは「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」「ドライブ」といった遠出の外出は「減る」見込みが2割弱。

今後1年の外出頻度【四輪自動車保有世帯】 2023年 全体



(n=3,563)

●「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」減少の見込みは高齢期で高いものの、独身期、家族形成期では「増える」見込みが高い。

属性別でみると、高齢期では「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」で「減る」見込みが約3割で全体と比べても高い。
一方、独身期、家族形成期では「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」が「増える」割合が2割を超え全体と比べても高い。

今後1年の外出頻度【四輪自動車保有世帯】

(%)

	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
--	-------	-------	-----	-------	-------	------	------------	---------	-----------	----	----	----

増える

n

地域	2023年全体	3563	5	4	9	9	12	9	11	13	13	7	7	13
	首都圏	1184	5	3	10	9	13	11	13	15	16	8	9	17
	地方圏(首都圏以外)	2379	5	4	8	9	12	8	9	11	12	6	7	11
	首都圏*中心部(23区)	193	4	4	10	9	15	14	14	16	18	12	10	20
	近郊(40km圏)	544	6	3	10	10	11	11	13	16	17	10	11	17
	周辺(40km圏外)	447	4	3	9	7	13	10	13	14	15	5	6	17
	地方圏*大都市	595	6	5	10	10	13	8	9	11	12	7	7	11
	中都市	859	5	4	7	8	12	8	9	12	12	5	6	10
	小都市	207	6	5	7	11	11	10	10	14	14	8	9	11
	周辺部	501	5	5	8	9	12	9	10	11	10	6	7	13
	郡部	217	3	3	4	6	8	6	7	9	10	3	5	7
	主要5都市	460	7	7	12	12	13	12	13	15	16	11	11	19
ライフステージ	独身期	79	9	8	19	4	1	19	27	23	24	9	10	23
	家族形成期	297	10	8	16	14	11	13	20	21	21	11	9	19
	家族成長前期	497	9	6	14	17	9	11	18	17	17	10	11	19
	家族成長後期	428	8	5	10	9	11	10	12	17	17	9	8	17
	家族成熟期	712	4	4	6	7	13	10	10	12	13	6	8	13
	結晶期	351	3	4	7	6	9	10	10	10	10	5	5	11
	高齢期	1199	2	2	5	6	15	6	4	8	9	4	6	8

減る

地域	2023年全体	3563	10	10	8	13	8	17	19	18	19	15	10	12
	首都圏	1184	10	10	8	13	7	16	17	16	17	15	9	11
	地方圏(首都圏以外)	2379	10	10	8	12	8	18	20	19	19	15	10	13
	首都圏*中心部(23区)	193	10	10	8	11	6	16	15	15	16	11	10	11
	近郊(40km圏)	544	8	9	6	10	5	14	14	14	16	14	8	10
	周辺(40km圏外)	447	11	12	9	17	10	18	20	20	21	17	9	12
	地方圏*大都市	595	10	11	8	12	8	18	19	20	19	17	11	13
	中都市	859	9	9	6	13	7	16	18	17	17	13	9	12
	小都市	207	8	11	7	11	5	15	21	18	19	16	8	10
	周辺部	501	12	11	8	12	9	20	21	21	22	16	12	16
	郡部	217	12	10	12	15	11	18	23	19	19	17	13	14
	主要5都市	460	8	9	6	12	6	15	15	16	16	13	10	12
ライフステージ	独身期	79	1	-	-	13	11	3	1	5	5	5	3	4
	家族形成期	297	4	4	2	2	2	5	4	5	6	5	5	5
	家族成長前期	497	2	2	2	3	2	6	6	7	8	5	3	4
	家族成長後期	428	4	3	3	12	5	12	14	13	14	11	6	6
	家族成熟期	712	10	11	7	15	8	18	20	18	18	16	9	11
	結晶期	351	7	7	8	12	8	14	17	17	17	13	7	10
	高齢期	1199	18	19	13	19	11	27	30	29	30	24	17	22

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

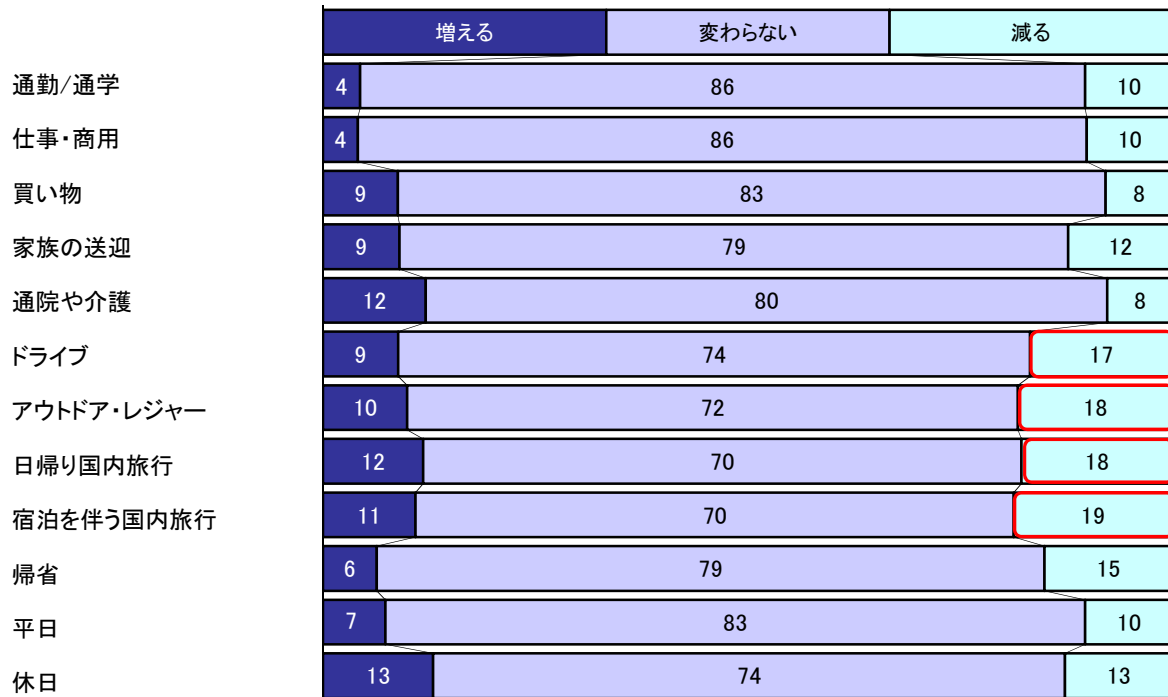
今後1年の自家用車の利用頻度

- 自家用車利用の見込みについても、「宿泊を伴う国内旅行」「アウトドア・レジャー」「日帰り国内旅行」「ドライブ」等の遠出の外出は2割弱が減る見込みと回答。

自家用車利用見込みでも、「宿泊を伴う国内旅行」「アウトドア・レジャー」「日帰り国内旅行」「ドライブ」等の遠出での利用も「減る」が2割弱で「増える」を5pt以上上回る。

今後1年の自家用車利用頻度【四輪自動車保有世帯】 2023年 全体

(%)



(n=3,563)

●「宿泊を伴う国内旅行」「アウトドア・レジャー」「日帰り国内旅行」等の遠出の外出減少の見込みは高齢期で高いものの、独身期、家族形成期では「増える」見込みが高い。

属性別で見ると、高齢期では「宿泊を伴う国内旅行」「日帰り国内旅行」「アウトドア・レジャー」で「減る」見込みが3割前後で全体と比べても高い。

一方で、独身期、家族形成期では「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」が「増える」割合が2割前後で全体と比べても高い。

今後1年の自家用車の利用頻度【四輪自動車保有層】

(%)

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
-------	-------	-----	-------	-------	------	------------	---------	-----------	----	----	----

増える

n

2023年全体	3563	4	4	9	9	12	9	10	12	11	6	7	13
首都圏	1184	3	3	10	9	13	10	12	14	13	7	9	16
地方圏(首都圏以外)	2379	5	5	8	9	12	8	9	11	9	6	7	11
首都圏*中心部(23区)	193	3	3	11	9	14	12	13	16	13	10	10	18
近郊(40km圏)	544	3	3	10	11	11	10	12	14	14	8	11	16
周辺(40km圏外)	447	4	3	10	7	14	9	12	13	13	5	6	16
地方圏*大都市	595	6	6	11	10	13	9	9	10	10	6	7	12
中都市	859	4	4	7	8	12	8	9	10	9	6	6	11
小都市	207	5	4	7	11	10	9	10	13	13	7	8	11
周辺部	501	5	5	8	9	13	9	10	11	9	6	8	13
郡部	217	4	4	5	8	8	6	6	8	7	3	5	7
主要5都市	460	5	5	13	11	13	12	12	14	13	9	11	18
ライフステージ													
独身期	79	13	10	20	5	3	16	23	22	22	10	13	23
家族形成期	297	8	6	15	13	10	12	19	19	19	10	8	17
家族成長前期	497	8	5	13	18	8	10	16	16	14	9	12	19
家族成長後期	428	6	5	11	10	12	9	11	14	12	10	8	16
家族成熟期	712	4	5	8	9	13	11	10	12	11	6	8	14
結晶期	351	2	3	6	5	9	9	10	10	9	4	4	11
高齢期	1199	2	2	5	6	15	5	4	7	7	4	5	8

減る

2023年全体	3563	10	10	8	12	8	17	18	18	19	15	10	13
首都圏	1184	11	10	7	13	7	16	17	17	18	15	10	11
地方圏(首都圏以外)	2379	10	10	8	12	8	17	19	18	19	15	11	13
首都圏*中心部(23区)	193	11	10	6	10	6	18	17	17	19	12	11	12
近郊(40km圏)	544	10	10	7	10	6	13	14	14	15	13	8	10
周辺(40km圏外)	447	11	11	9	16	10	17	21	20	21	17	10	12
地方圏*大都市	595	11	12	9	12	10	19	19	19	19	17	12	14
中都市	859	9	8	7	12	7	15	17	16	16	13	10	12
小都市	207	10	11	9	12	6	14	19	18	19	16	7	11
周辺部	501	11	11	8	12	8	19	21	22	22	17	12	16
郡部	217	13	10	12	14	11	20	22	19	20	16	14	14
主要5都市	460	10	10	6	12	8	16	17	18	18	14	10	12
ライフステージ													
独身期	79	3	-	-	13	11	3	-	4	4	6	1	4
家族形成期	297	4	3	2	2	2	5	4	5	6	5	3	5
家族成長前期	497	3	2	2	3	2	6	5	6	6	5	3	4
家族成長後期	428	5	4	3	12	5	12	14	12	13	10	5	6
家族成熟期	712	11	11	8	13	8	17	20	17	18	16	9	12
結晶期	351	8	6	7	11	8	14	16	16	16	12	7	10
高齢期	1199	18	19	14	19	12	27	29	30	31	24	19	23

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

車の使い方と必要な装備・機能

- 「ワークスペース（趣味）」での利用経験・利用意向は高く、小型・ステーションワゴンユーザーで特に高い。「災害時の避難場所・充電」は意向が最も高く、3列シートミニバン・SUVユーザーで特に高い。

<使用経験> 「ワークスペース（趣味）」の利用経験が19%と最も高く、次いで「車中泊」が14%、「キャンプ」「ワークスペース（仕事）」各12%が続く。
 <今後の意向> すると思う（絶対+まあ）計では、「災害時の非難場所・充電」が20%で最も高く、次いで「ワークスペース（趣味）」が18%、「キャンプ」が14%と続く。

属性別では「ワークスペース（趣味）」は男性50歳以上、小型・ステーションワゴンユーザーで、「車中泊」「キャンプ」は男性30~49歳、3列シートミニバンユーザーで経験・意向ともに2割を超え高い。「災害時の非難場所・充電」の意向は、首都圏、家族成長前期・後期、女性30~49歳、3列シートミニバン・SUVユーザーで全体に比べ高い。

車の使い方【四輪自動車保有世帯】 (%)

使用経験	使用経験 (%)	
	したことがある	したことはない
キャンプ	12	88
車中泊	14	86
ワークスペース(仕事)	12	88
ワークスペース(趣味)	19	81
運送事業	2	98
災害時の避難場所・充電	2	98

(n=3,563)

今後の意向	今後の意向 (%)					すると思う計 (%)
	絶対すると思う	まあすると思う	どちらともいえない	あまりしないと思う	絶対しないと思う	
キャンプ	5	8	15	23	49	14
車中泊	4	7	16	26	46	12
ワークスペース(仕事)	6	4	11	20	60	10
ワークスペース(趣味)	8	10	13	20	48	18
運送事業	1	6	15	77	2	2
災害時の避難場所・充電	5	15	28	17	35	20

(n=3,563)

使用経験(したことがある) (%)

今後の意向(すると思う計) (%)

	n	使用経験(したことがある) (%)						今後の意向(すると思う計) (%)					
		キャンプ	車中泊	ワークスペース(仕事)	ワークスペース(趣味)	運送事業	災害時の避難場所・充電	キャンプ	車中泊	ワークスペース(仕事)	ワークスペース(趣味)	運送事業	災害時の避難場所・充電
2023年全体	3563	12	14	12	19	2	2	14	12	10	18	2	20
地域													
首都圏	1184	15	14	10	17	2	2	15	12	8	16	3	21
地方圏(首都圏以外)	2379	11	14	13	20	2	3	13	12	11	20	2	19
首都圏*中心部(23区)	193	22	21	14	26	3	-	22	16	11	23	3	27
近郊(40km圏)	544	18	14	9	15	2	2	18	12	8	15	3	24
周辺(40km圏外)	447	8	11	11	15	2	2	8	9	8	14	2	13
地方圏*大都市	595	16	17	12	19	1	4	17	14	11	20	1	21
中都市	859	11	14	14	21	2	2	13	12	12	21	3	18
小都市	207	7	12	11	19	2	1	11	11	11	18	2	20
周辺部	501	8	12	11	18	2	2	8	8	9	17	1	18
郡部	217	12	13	12	23	3	4	15	13	11	19	3	21
主要5都市	460	22	18	12	22	2	1	20	13	9	19	2	23
ライフステージ													
独身期	79	9	19	14	15	1	1	18	13	9	13	3	18
家族形成期	297	13	19	10	15	2	3	21	14	9	16	2	25
家族成長前期	497	22	17	9	13	1	3	29	16	8	14	1	26
家族成長後期	428	19	24	9	18	2	3	20	19	10	20	2	27
家族成熟期	712	12	13	13	17	2	2	10	10	11	18	3	20
結晶期	351	10	14	13	19	3	3	10	13	11	16	2	21
高齢期	1199	7	8	13	24	2	1	7	7	10	21	2	13
性別													
男性	1876	16	17	14	24	3	2	16	14	11	23	3	18
女性	1687	9	10	9	14	1	3	11	9	9	13	1	22
年代													
~29歳	117	13	22	12	18	3	-	22	21	11	23	5	18
~39歳	212	20	24	13	18	1	2	28	21	13	18	1	18
~49歳	350	20	25	13	19	3	4	25	19	10	19	2	23
~59歳	383	18	18	12	24	3	1	17	14	10	23	3	20
~69歳	405	13	12	17	29	4	1	11	11	14	26	5	15
70歳以上	409	10	10	14	26	2	2	7	7	10	25	2	13
~29歳	100	7	13	10	14	1	2	11	9	10	14	-	23
~39歳	221	15	15	5	9	1	6	26	12	6	10	1	29
~49歳	378	15	16	6	10	1	3	17	15	7	10	1	29
~59歳	402	9	11	10	13	2	1	8	10	11	13	2	22
~69歳	342	5	5	12	14	1	2	4	5	10	15	1	19
70歳以上	244	1	1	12	23	2	1	0	0	9	19	1	9

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

●今後意向の高い「災害時の避難場所・充電」では、居住性を高める装備や電源、Wi-Fiを希望。

<必要な装備・機能> 「キャンプ」「車中泊」「災害時の避難場所・充電」では、「カーテンシェード」「AC100V充電」「車中泊用ベッド/マットレス」を希望。今後利用意向の最も高い「災害時の避難場所・充電」では「家庭用Wi-Fiルーター」も求められる。

車の使い方【四輪自動車保有世帯】

使用経験(したことがある)

(%)

	キャンプ	車中泊	ワークスペース(仕事)	ワークスペース(趣味)	運送事業	災害時の避難場所・充電
2023年全体	3563	12	14	12	19	2
乗用車全体	3423	12	14	11	19	2
保有車車種	大・中型	41	-	5	12	-
	小型	222	8	12	15	27
	大衆	513	7	9	12	16
	軽	1229	6	8	11	16
	ステーションワゴン	92	17	16	8	25
	背の高いワゴン	197	9	12	11	18
	3列シートミニバン	779	25	24	10	20
	SUV	350	19	19	11	21

今後の意向(すると思う計)

(%)

	キャンプ	車中泊	ワークスペース(仕事)	ワークスペース(趣味)	運送事業	災害時の避難場所・充電
2023年全体	14	12	10	18	2	20
乗用車全体	14	11	9	18	2	20
保有車車種	大・中型	-	-	7	10	-
	小型	5	9	10	24	-
	大衆	7	7	11	17	2
	軽	8	7	9	15	2
	ステーションワゴン	15	11	8	24	1
	背の高いワゴン	12	9	10	18	3
	3列シートミニバン	28	23	9	21	1
	SUV	22	14	10	21	2

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

必要な装備・機能(複数回答)【四輪自動車保有世帯】

(%)

	n	ルーフボックス	サイクルホルダー	荷台幌・シート	ラゲージマット	作業灯	カーテン・シェード	家庭用Wi-Fiルーター	車用テーブル	空気洗浄機	AC100V充電	オーバードヘッドシェルフ	車中泊用ベッド/マットレス	シートクッション・パッド	牽引用フック	この中に無い	この使い方はしない
キャンプ	3563	10	3	3	8	11	15	11	10	4	16	3	13	6	3	5	64
車中泊	3563	4	1	2	6	8	20	12	8	6	14	3	24	9	1	5	59
ワークスペース(仕事)	3563	1	0	1	1	7	4	8	7	3	8	1	1	2	0	8	75
ワークスペース(趣味)	3563	3	1	1	3	7	6	9	7	3	9	2	2	3	1	11	67
運送事業	3563	1	0	1	2	2	1	3	1	1	2	1	0	1	1	5	88
災害時の避難場所・充電	3563	6	1	3	7	16	20	20	13	8	30	4	22	10	4	7	48

6. 購入プロセスの変化(WEB)

購入プロセスの変化の要約

- 購入時、登録車ユーザーは軽自動車ユーザーに比べ店舗訪問率が高く、多くの情報を入手。購入時の情報源は「販売店・ディーラー」「メーカー公式サイト」が多く、重視度も高い。一方、インターネット販売の利用意向は全体で2割程度ではあるものの、若い層や車両価格が高い層では利用意向が高い傾向。

□購入プロセス

- 購入までの検討期間は平均5.0ヶ月、比較検討車数は平均2.1台、平均訪問店舗数は1.6店舗、店舗への平均訪問回数は2.6回。
登録車ユーザーは軽自動車ユーザーに比べ、店舗訪問頻度が高い。
 - ・購入車両価格が高い人ほど検討期間が長くなり、店舗訪問回数も増加。
- 情報入手率は「車両価格」が最も高く、訪問前・訪問時・訪問後とも上位にあがる。軽自動車ユーザーは登録車ユーザーに比べ、各種情報入手率が低い。
 - <店舗訪問前>「デザイン・スタイル」「車両価格」が5割以上で上位。
 - <店舗訪問時>「室内・荷室のゆとり」「乗り心地」「車両価格」が6割前後で上位。
 - <店舗訪問後>「オプション」「車両価格」が3割弱で上位。
- 各情報の入手経路は「販売店・ディーラー」「メーカー公式サイト」が高い。
 - ・情報入手経路は「販売店・ディーラー」が6~7割。
 - 次いで「メーカー公式サイト」が2~4割。
 - ・各情報の重視度は世帯年収が低いほど「販売店・ディーラー」が、世帯年収が高いほど「メーカー公式サイト」が高い傾向。

□インターネット販売利用意向と意向理由

- インターネット販売の利用意向は約2割。若い層や車両価格が高い層ほど利用意向が高い。利用意向理由は「時間の制約が無い」「気軽」な点。
非利用意向理由は「デザインや車体サイズ」「装備や機能」「細部」が見られない点。
 - <利用意向理由>
「時間を気にせず利用できるから」、「価格・デザインのシミュレーションが手軽にできるから」が上位。
 - <非利用意向理由>
実物をみないと「デザインや車体サイズ」「装備品や機能」「細部の質感」が分からない点が上位。
- 70代では上位項目の他、「購入時に分からない点を、直接聞いたり、アドバイスをもらえないから」「価格交渉ができないから」が上位。

購入検討開始時期と検討車数

●購入までの検討期間は平均5.0ヶ月で、70代や軽自動車ユーザーは検討期間が短い傾向。
比較検討車数は平均2.1台であり、年代が高いほど検討車数は多い傾向。

<購入検討開始時期>購入検討開始時期からみる検討期間は「購入の約6ヶ月以内」が86%で平均検討期間は5.0ヶ月。

70代及び軽自動車ユーザーは「購入の約1ヶ月以内」が3割以上と高い。
また、車両価格が高いほど、平均検討期間は長い。

<検討車数>検討車数は「1台」が51%で最も多く、平均検討車数は2.1台。
年代が高いほど、平均検討車数が多い傾向。

購入検討開始時期【直近5年以内乗用車新車購入者】

		購入検討開始時期					平均 検討 期間 (ヶ月)	
		約購 1入 ヶの 月前	約購 3入 ヶの 月前	約購 6入 ヶの 月前	約購 1入 年の 前	以1購 上年入 前の		
全体		299	25	33	28	7	7	5.0
年代	全体	299	25	33	28	7	7	5.0
	～30代	25	4	56	28	8	4	5.1
	40代	57	25	35	23	7	11	5.4
	50代	80	28	26	31	8	8	5.2
	60代	92	23	35	27	10	5	5.1
購入車	登録車	199	23	34	29	9	7	5.2
	軽自動車	100	31	31	26	5	7	4.7
車両価格	100～200万円	83	30	36	27	2	5	4.1
	201～300万円	107	29	32	26	8	6	4.7
	301～400万円	48	21	29	31	15	4	5.5
	401万円以上	61	16	33	30	8	13	6.3
地域	21大都市	95	22	34	30	7	7	5.2
	それ以外	204	27	32	27	7	6	4.9
年収	～500万円	104	29	34	27	8	3	4.4
	～900万円	84	25	37	27	6	5	4.6
	900万円以上	71	25	21	28	13	13	6.4

検討車数【直近5年以内乗用車新車購入者】

		検討車数					平均 (台)	
		1台	2台	3台	4台	以5 上台		
全体		299	51	21	17	4	7	2.1
年代	全体	299	51	21	17	4	7	2.1
	～30代	25	56	24	16	-	4	1.7
	40代	57	56	23	12	2	7	2.0
	50代	80	51	23	15	6	5	2.1
	60代	92	51	16	20	5	8	2.1
購入車	登録車	199	49	20	20	4	8	2.1
	軽自動車	100	54	25	12	4	5	2.0
車両価格	100～200万円	83	51	24	13	6	6	2.2
	201～300万円	107	53	18	22	1	6	1.9
	301～400万円	48	56	19	13	4	8	2.0
	401万円以上	61	43	26	18	5	8	2.3
地域	21大都市	95	53	23	15	2	7	2.0
	それ以外	204	50	21	19	4	6	2.1
年収	～500万円	104	53	22	20	2	3	1.8
	～900万円	84	56	20	13	5	6	2.0
	900万円以上	71	44	23	17	7	10	2.3

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

訪問店舗数と店舗訪問回数

●平均訪問店舗数は1.6店舗、店舗への平均訪問回数は2.6回で、軽自動車ユーザーに比べ登録車ユーザーが、また車両価格が高いほど訪問店舗数・店舗訪問回数が多い。

<訪問店舗数> 「1店舗」が63%で平均1.6店舗。

軽自動車ユーザーより登録車ユーザーが、また車両価格が高いほど平均訪問店舗数が多い。

<店舗訪問回数> 「3回」以内が84%で平均店舗訪問回数は2.6回。

店舗訪問回数においても、軽自動車ユーザーより登録車ユーザーが、また車両価格が高いほど、平均店舗訪問回数が多い。

訪問店舗数【直近5年以内乗用車新車購入者】

						平均 (店舗)	
		1 店舗	2 店舗	3 店舗	以 4 上 店舗		
n							
全体 299		63	22	10	5	1.6	
年代	全体	299	63	22	10	5	1.6
	～30代	25	48	32	12	8	1.8
	40代	57	65	19	9	7	1.7
	50代	80	63	20	10	8	1.6
	60代	92	69	20	9	3	1.5
購入車	70代	45	58	27	13	2	1.6
	登録車	199	58	24	12	7	1.7
車両価格	軽自動車	100	73	18	6	3	1.4
	100～200万円	83	68	19	11	2	1.5
	201～300万円	107	66	19	8	8	1.6
	301～400万円	48	60	25	6	8	1.7
地域	401万円以上	61	53	28	16	3	1.8
	21大都市	95	59	27	10	4	1.6
年収	それ以外	204	65	19	10	6	1.6
	～500万円	104	70	16	9	5	1.5
	～900万円	84	55	26	13	6	1.7
	900万円以上	71	56	30	7	7	1.7

店舗訪問回数【直近5年以内乗用車新車購入者】

							平均 (回)	
		1 回	2 回	3 回	4 回	以 5 上 回		
n								
全体 299		20	33	31	6	9	2.6	
年代	全体	299	20	33	31	6	9	2.6
	～30代	25	12	36	28	4	20	3.1
	40代	57	23	37	25	7	9	2.6
	50代	80	20	34	30	8	9	2.5
	60代	92	20	30	39	7	4	2.5
購入車	70代	45	24	31	29	4	11	2.6
	登録車	199	18	30	37	7	10	2.7
車両価格	軽自動車	100	26	40	21	6	7	2.4
	100～200万円	83	31	36	23	5	5	2.2
	201～300万円	107	16	38	32	7	8	2.6
	301～400万円	48	15	27	40	10	8	2.7
地域	401万円以上	61	18	25	36	5	16	3.0
	21大都市	95	15	38	31	6	11	2.8
年収	それ以外	204	23	31	32	6	8	2.5
	～500万円	104	24	31	31	6	9	2.6
	～900万円	84	12	35	39	7	7	2.6
	900万円以上	71	20	37	24	9	11	2.7

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

購入時の情報取得状況

●情報入手率は訪問前では「デザイン・スタイル」、訪問時では「室内・荷室のゆとり」、訪問後では「オプション」が最も高い。訪問前・訪問時・訪問後とも「車両価格」が上位にあがる。

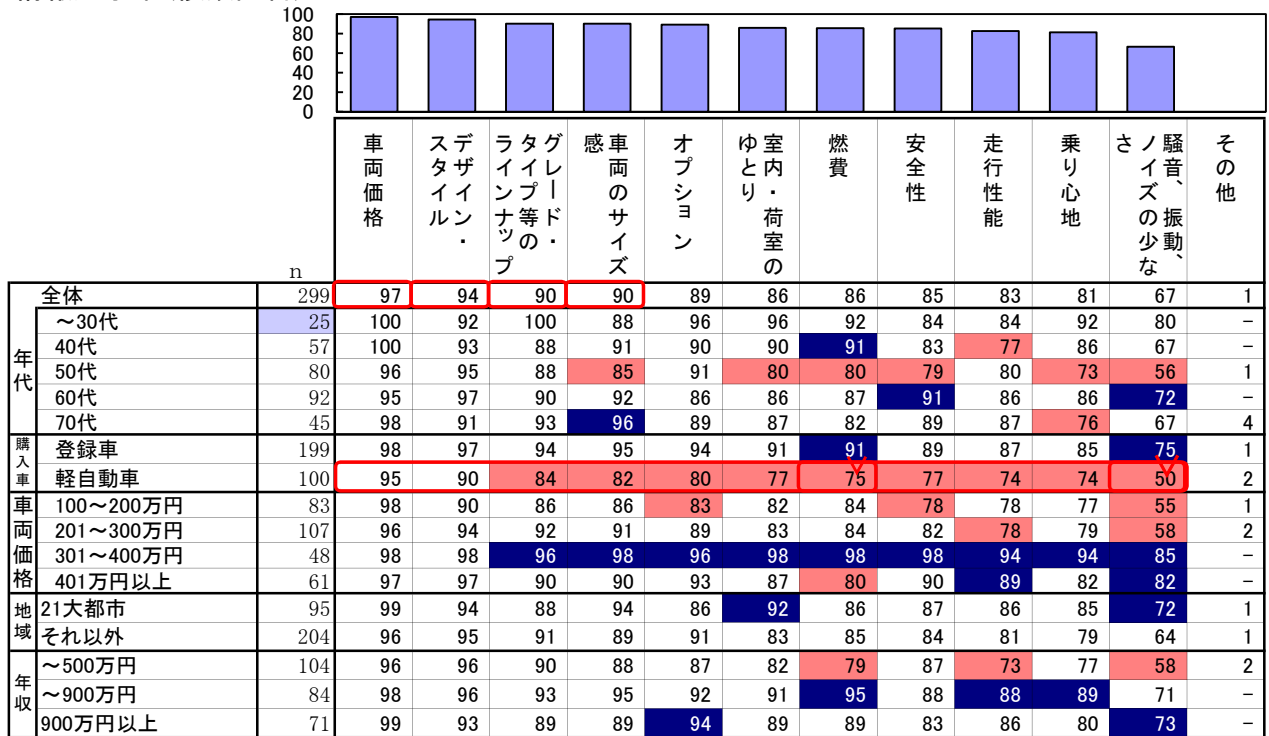
<情報入手率> 「車両価格」「デザイン・スタイル」「グレード・タイプ等のラインナップ」「車両のサイズ感」が9割以上で上位。
軽自動車ユーザーは登録車ユーザーに比べいずれの情報も入手率が低く、特に「燃費」「騒音、振動、ノイズの少なさ」が低い。

<店舗訪問前> 「デザイン・スタイル」「車両価格」が5割以上で上位。
車両価格301万円以上では、多くの情報で情報入手率が全体と比べ高い。

【直近5年以内乗用車新車購入者】

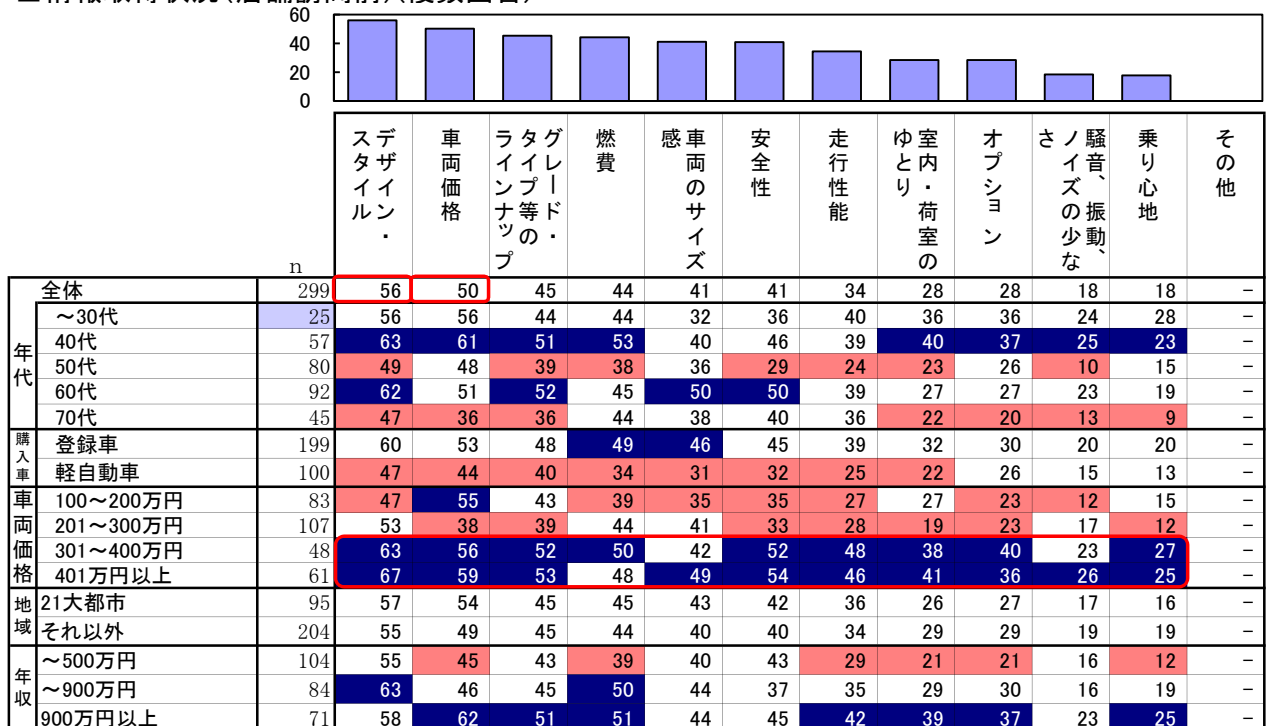
情報入手率(複数回答)

(%)



■情報取得状況(店舗訪問前)(複数回答)

(%)



※ n数が30未満のものについては参考値

全体より+5ポイント以上の差

-5ポイント以上の差

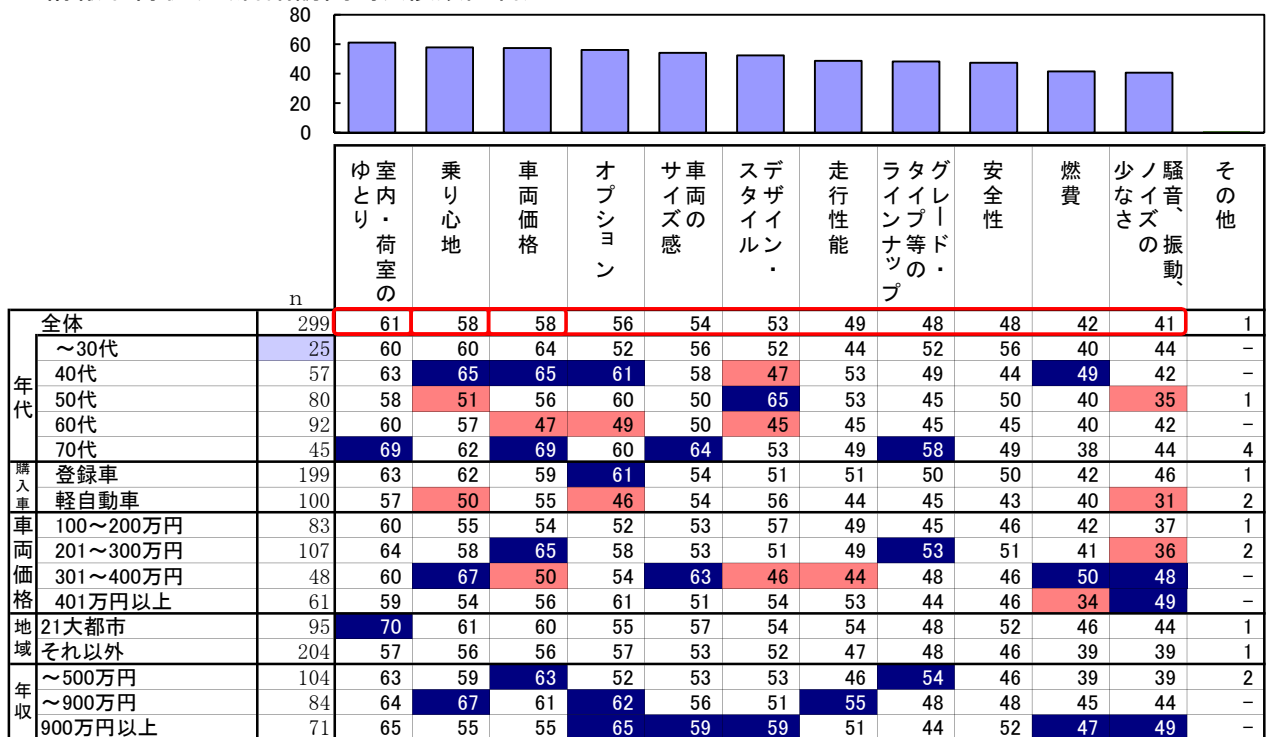
<店舗訪問時> 「室内・荷室のゆとり」「乗り心地」「車両価格」が上位。その他の情報も4割以上と高い。

<店舗訪問後> 「オプション」「車両価格」が上位にあがるが、いずれの情報も3割以下。車両価格が301万円以上の層では多くの情報で情報入手率が高い傾向。

【直近5年以内乗用車新車購入者】

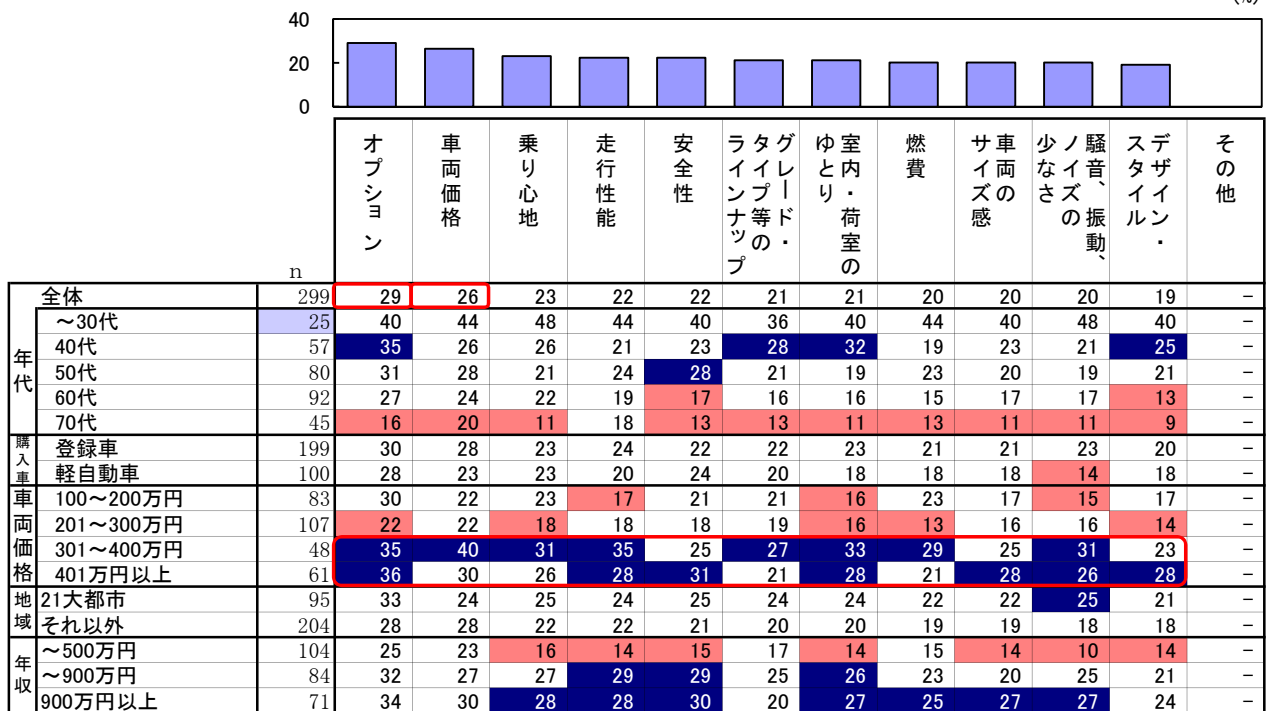
■情報取得状況(店舗訪問時)(複数回答)

(%)



■情報取得状況(店舗訪問後)(複数回答)

(%)



※ n数が30未満のものについては参考値

全体より+5ポイント以上の差

-5ポイント以上の差

情報入手経路と重視した情報源

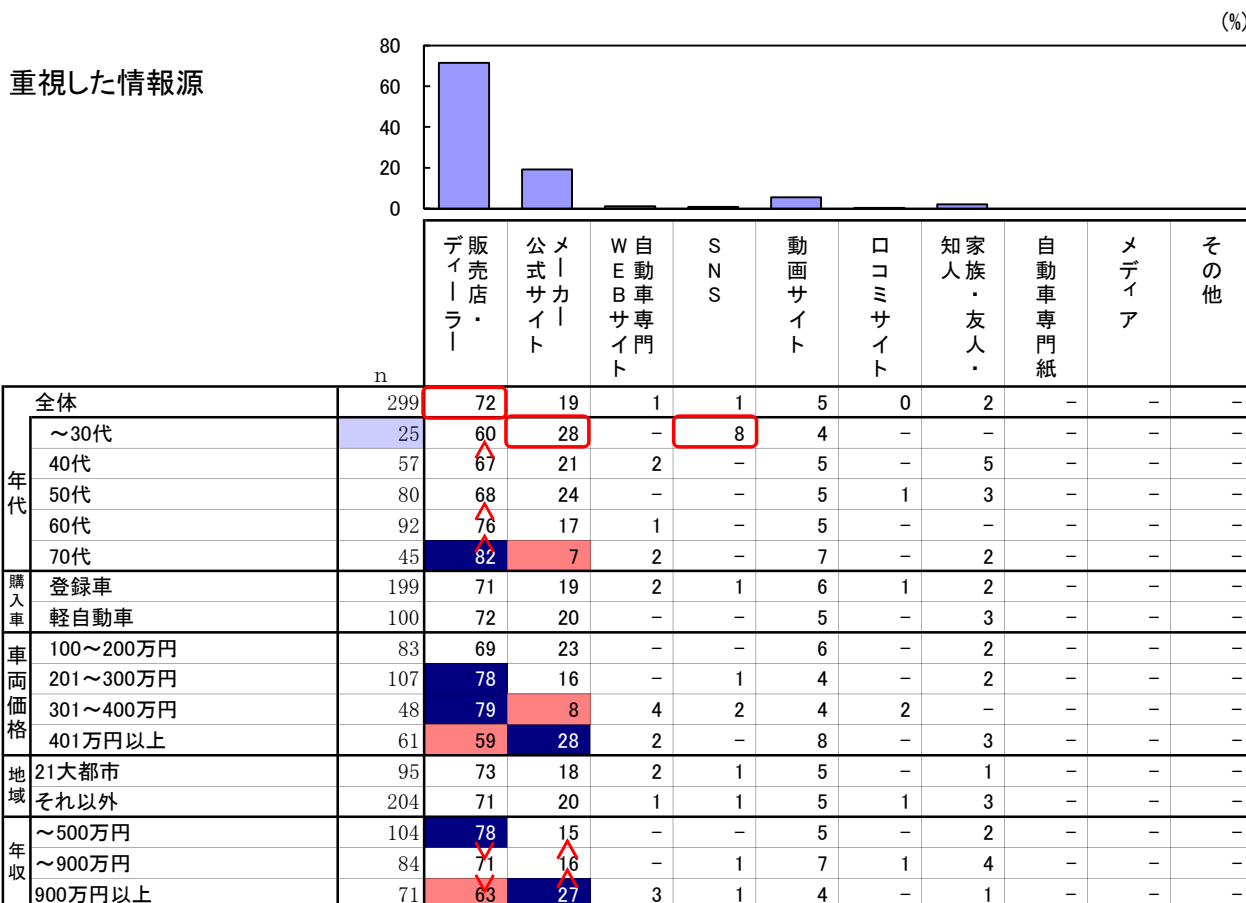
- 各情報の入手経路は「販売店・ディーラー」「メーカー公式サイト」が高い。
 「販売店・ディーラー」の情報は年代が高い層、世帯年収が低い層で重視され、
 「メーカー公式サイト」は世帯年収が高い層で重視されている。

<情報入手経路>いずれの情報も「販売店・ディーラー」が6~7割台で最も高く、次いで「メーカーの公式サイト」が2~4割台で続く。

<重視した情報源>「販売店・ディーラー」が72%で最も高く、年代が高いほど「販売店・ディーラー」の重視度は高い。
 また、世帯年収が低いほど「販売店・ディーラー」が、高いほど「メーカー公式サイト」の重視度が高い傾向。

【直近5年以内乗用車新車購入者】
 情報入手経路(複数回答)

	n	販売店・ディーラー	メーカー公式サイト	WEB自動車専門サイト	SNS	動画サイト	口コミサイト	知人・家族・友人	自動車専門紙	メディア	その他
車両価格	290	74	36	7	3	6	3	2	2	1	2
グレード・タイプ等のラインナップ	270	66	42	9	2	8	4	2	3	1	3
燃費	256	61	43	7	4	7	6	2	4	1	4
走行性能	247	69	32	11	4	13	4	2	5	2	4
車両のサイズ感	270	72	32	8	2	8	3	3	3	1	4
デザイン・スタイル	282	67	42	10	3	10	3	3	5	3	4
乗り心地	243	76	21	6	3	10	5	3	3	1	3
室内・荷室のゆとり	257	74	30	7	4	10	4	2	5	2	2
騒音、振動、ノイズの少なさ	199	71	27	7	5	10	4	1	5	2	4
安全性	255	67	42	9	3	9	3	3	4	1	2
オプション	266	72	39	6	5	7	4	3	3	2	2
その他	3	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-



※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

インターネット販売利用意向と利用意向理由

●インターネット販売の利用意向は約2割。若い層や車両価格が高い層ほど利用意向が高い。
 利用の利点は「時間の制約がない」「手軽」な点。

<インターネット販売利用意向>「利用したい計（利用したい+やや利用したい）」は19%で、
 8割以上は非利用意向。

年代は低いほど、車両価格や年収は高いほど利用意向が高い傾向。

<利用意向理由>「時間を気にせず利用できるから」が54%、「タイプ・サイズ・オプション変更による価格シミュレーションが手軽にできるから」が40%、「ボディカラーやオプション追加によるデザインシミュレーションが手軽にできるから」が39%で上位。

インターネット販売利用意向【直近5年以内乗用車新車購入者】

		利用意向					計
		利用したい	やや利用したい	あまり利用しない	利用したくない	利用したくない	
全体		299	5	14	42	39	19
年代	～30代	25	12	36	24	28	48
	40代	57	9	14	40	37	23
	50代	80	6	13	46	35	19
	60代	92	3	12	47	38	15
	70代	45	-	7	38	56	7
購入車	登録車	199	5	15	45	35	20
	軽自動車	100	6	11	37	46	17
車両価格	100～200万円	83	5	10	46	40	14
	201～300万円	107	4	12	43	41	16
	301～400万円	48	13	13	40	35	25
	401万円以上	61	3	23	38	36	26
地域	21大都市	95	3	16	44	37	19
	それ以外	204	6	13	41	40	19
年収	～500万円	104	3	10	49	39	13
	～900万円	84	8	13	46	32	21
	900万円以上	71	6	25	34	35	31

利用意向理由(複数回答)【インターネット販売利用意向者】

		時間を気にせず利用できるから	タイプ・サイズ・オプション変更による価格シミュレーションが手軽にできるから	ボディカラーやオプション追加によるデザインシミュレーションが手軽にできるから	価格交渉などの煩わしいから	場所を問わずどこでも利用できるから	購入までにかかる時間を短縮できるから	幅広くラインナップを確認できるから	近くてもディーラーがなくとも利用できるから	販売員の購入が気にかかる
全体		57	54	40	39	37	32	30	28	25
年代	～30代	12	58	67	50	33	33	58	67	42
	40代	13	77	31	31	46	39	23	31	8
	50代	15	27	33	47	27	27	13	13	33
	60代	14	50	36	36	43	29	29	21	21
	70代	3	100	33	-	33	33	33	-	-
購入車	登録車	40	55	43	38	33	30	38	35	18
	軽自動車	17	53	35	41	47	35	12	18	24
車両価格	100～200万円	12	42	42	42	50	25	25	33	42
	201～300万円	17	59	35	29	47	35	24	6	29
	301～400万円	12	67	25	42	25	33	50	33	17
	401万円以上	16	50	56	44	25	31	25	50	25
地域	21大都市	18	44	50	39	50	44	33	44	28
	それ以外	39	59	36	39	31	26	28	23	26
年収	～500万円	13	46	54	39	39	15	23	23	39
	～900万円	18	78	33	33	44	39	33	22	17
	900万円以上	22	41	41	46	27	32	32	36	27

※ n数が30未満のものについては参考値

全体より+5ポイント以上の差

-5ポイント以上の差

インターネット販売の非利用意向理由

- 非利用意向理由は実物をみないと「デザインや車体サイズ」「装備品や機能」「細部の質感」が分からないという内容が上位。年代の高い層や軽自動車ユーザーでは営業担当の「アドバイス」「信頼関係」「購入時のサポート」が得られない点を懸念。

非利用意向理由では、実物をみられないので「デザインや車体サイズが分からないから」「装備品や機能が分からないから」「細部の質感が分からないから」が5割以上で上位。

<年代別>70代では上位項目の他、「購入時に分からない点を、直接聞いたり、アドバイスをもらえないから」「価格交渉ができないから」「営業担当との信頼関係が築けないから」「個人情報の漏洩が心配だから」が全体と比べ高い。

<購入車別>軽自動車ユーザーは「購入時に分からない点を、直接聞いたり、アドバイスをもらえないから」「購入手続きのサポートがなく自分で行うのが大変だから」が高い。

非利用意向理由(複数回答)【インターネット販売非利用意向者】

(%)

		n	デザインをみられないか車体サイズが	実物をみられないので、装備品や機能が分からないので、	細部の質感が分からないので、	実物をみられないので、操作性や走行性が分からない	試乗ができないので、操作性	も直聞いたり、アドバイスを	購入時に分からない点を、	価格交渉ができないから	営業担当との信頼関係が築けないから	購入手続きのサポートが	オンラインでの操作に	個人情報の漏洩が心配だから
全体		242	59	58	55	48	46	41	30	17	7	6		
年代	～30代	13	46	39	39	54	46	31	46	39	31	8		
	40代	44	50	55	52	50	34	43	16	18	9	7		
	50代	65	65	62	55	40	48	49	26	12	5	5		
	60代	78	54	56	47	51	45	28	28	14	4	4		
	70代	42	74	67	76	52	57	52	50	19	7	12		
購入車	登録車	159	59	56	59	51	43	45	28	14	6	6		
	軽自動車	83	60	63	48	43	52	34	34	22	8	6		
車両価格	100～200万円	71	58	63	48	48	54	39	27	24	10	6		
	201～300万円	90	57	54	58	43	44	33	31	14	7	2		
	301～400万円	36	67	53	61	47	47	61	36	17	8	17		
	401万円以上	45	60	62	56	60	36	42	29	9	2	7		
地域	21大都市	77	64	64	56	49	46	40	29	14	7	4		
	それ以外	165	57	56	55	48	46	41	31	18	7	7		
年収	～500万円	91	59	56	55	46	54	41	41	20	10	7		
	～900万円	66	64	59	55	56	38	39	17	15	5	6		
	900万円以上	49	59	57	53	43	43	39	25	12	6	2		

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

7. インフレによる乗用車市場への影響(訪問・WEB)

インフレによる乗用車市場への影響の要約

- インフレによる乗用車市場への影響としては、「車関連出費」を減らした人が1割程度。「車の購入中止」「保有期間の長期化」の理由として景気の悪化、燃料価格高騰が増加。

□物価高による影響

- 車関連出費は1割強の人が「物価高の影響で減らした」と回答。2割強の人が「負担」「今後減らしたい」と感じている。

- ・車関連支出を「負担に感じている」割合は家族形成期～家族成長後期で3割前後と高い。
- ・車関連支出を「今後減らしていきたい」割合は男性70代以上、女性60代以上で3割前後と高い。

□車の購入・保有期間への影響

- 車の購入中止・保有期間長期化の理由では「車両価格高騰」「資金不足」が高く、景気の悪化が進行しているという意識が強い。

- ・直近2年で購入を検討した人は47%で、そのうち「検討したが車の購入をしなかった」人は4%。非購入の理由は「車両価格が上昇し、購入予算では買えなかった」「個人的な事情や身の回りの環境などの変化」「景気の悪化」が3割前後で上位。「景気の悪化」「燃料価格の高騰」は19年度より大きく増加。
- ・現保有車の保有期間は「長くなると思う」人が約4割。理由は「資金の余裕のなさ」が4割弱で最も高い。次いで「景気の悪化」が3割弱で21年度より大きく増加。

- 車両価格高騰は購入者の約8割が認知しており、当初予算を増加して対応。10万円以上予算を上回った場合、4割の人はオプション・グレードや支払方法に影響。

- ・購入時、約8割が車両価格高騰を認知。車両価格が高いほど認知率が高い傾向。
- ・当初予算からの増額は「+30万円以上」が43%。平均増額は28.3万円。車両価格が高いほど平均増額が高い傾向。
- ・予算増額の影響は「オプションやグレードを見直して買いたい車を購入した」が1割程度で最も高いものの、「特に影響はなかった」が7割弱。「+10万円以上」の増額では4割前後の人が購入時に何かしら影響を受けた。

物価高の影響で減らしたものだ

●物価高の影響で減らした支出は「外食」「ファッション関係」が高く、「車関連」は1割強。

- <大きな割合を占める>「住居費」「食費」が4割以上を占める。「車関連」は1割強。
- <負担に感じている>「通信費」「医療、保険費」に3割が、「車関連」に2割強が負担と感じる。
- <物価高の影響で減らした>「外食」「ファッション関係」が3割前後。「車関連」は1割強。
- <今後増やしていきたい>「貯蓄」が48%と最も高く、約半数は貯蓄を重視。
「車関連」を増やしていきたい人は3%とほとんどいない。
- <今後減らしていきたい>「通信費」が27%で最も高く、「車関連」は2割強。

家計の出費(複数回答)【四輪自動車保有世帯】

(%)

	占を大 める きな 割合	て負 担に 感じ	た響物 価高の 減らし 影	いて今 後増 やし たい	いて今 後減 らし たい
住居費	42	28	4	1	13
食費(外食を除く)	40	25	26	2	16
通信費 (スマートフォンの利用など)	14	30	17	1	27
外食(グルメ・飲み会など)	7	12	30	7	23
ファッション関係(服・バッグ・アクセサリーなど)	3	6	29	4	25
交際費	5	12	21	9	21
旅行やレジャー等の娯楽	7	8	21	24	15
車関連	12	25	15	3	23
交通費(車以外)	3	13	14	4	21
趣味(上記以外)	4	6	16	17	17
養育費 (子どもの学費を含む)	13	14	6	10	15
自己投資(習い事・キャリア アップ目的の書籍購入など)	2	6	11	17	17
美容、化粧品(カラーリン グ・パーマを含む)	2	8	19	6	22
医療、保険費	14	30	9	5	19
貯蓄	5	6	9	48	5
金融投資(株・FXなど)	2	4	7	26	11
その他	1	1	2	1	3

(n=3,563)

車関連出費

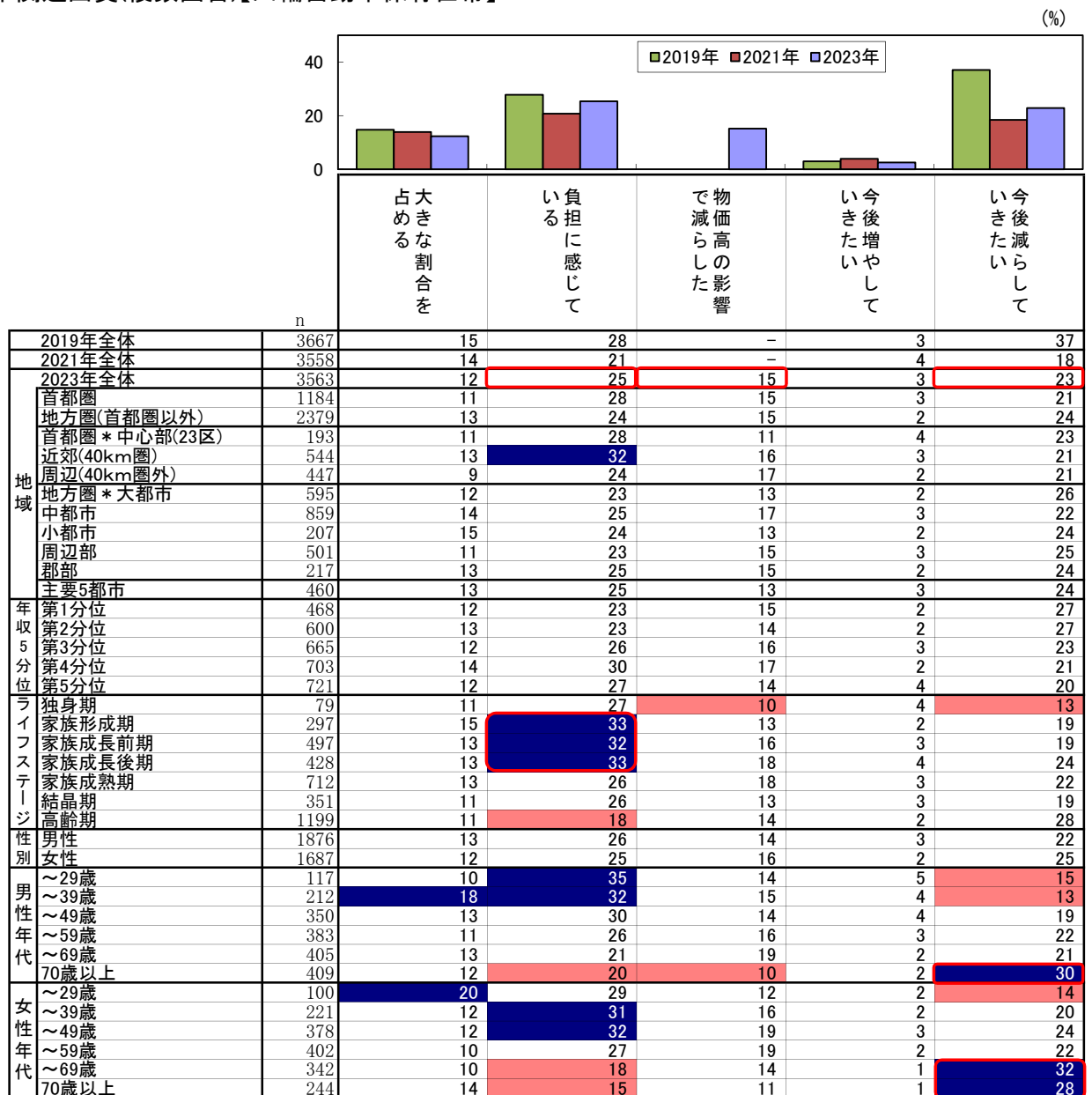
- 車関連出費を「物価高の影響で減らした」と回答している人は1割強。
「負担」「今後減らしたい」と感じている人は2割強。特に家族形成期～家族成長後期では「負担」に、高齢層では「今後減らしたい」と感じている。

全体で車関連支出をみると、「物価高の影響で減らした」人は15%、「負担に感じている」人は25%、「今後減らしていきたい」人は23%。

<ライフステージ別>「負担に感じている」割合は家族形成期～家族成長後期で3割強と高い。

<性年代別>男性70代以上、女性60代以上では車関連支出を「今後減らしていきたい」人が3割前後と高い。

車関連出費(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



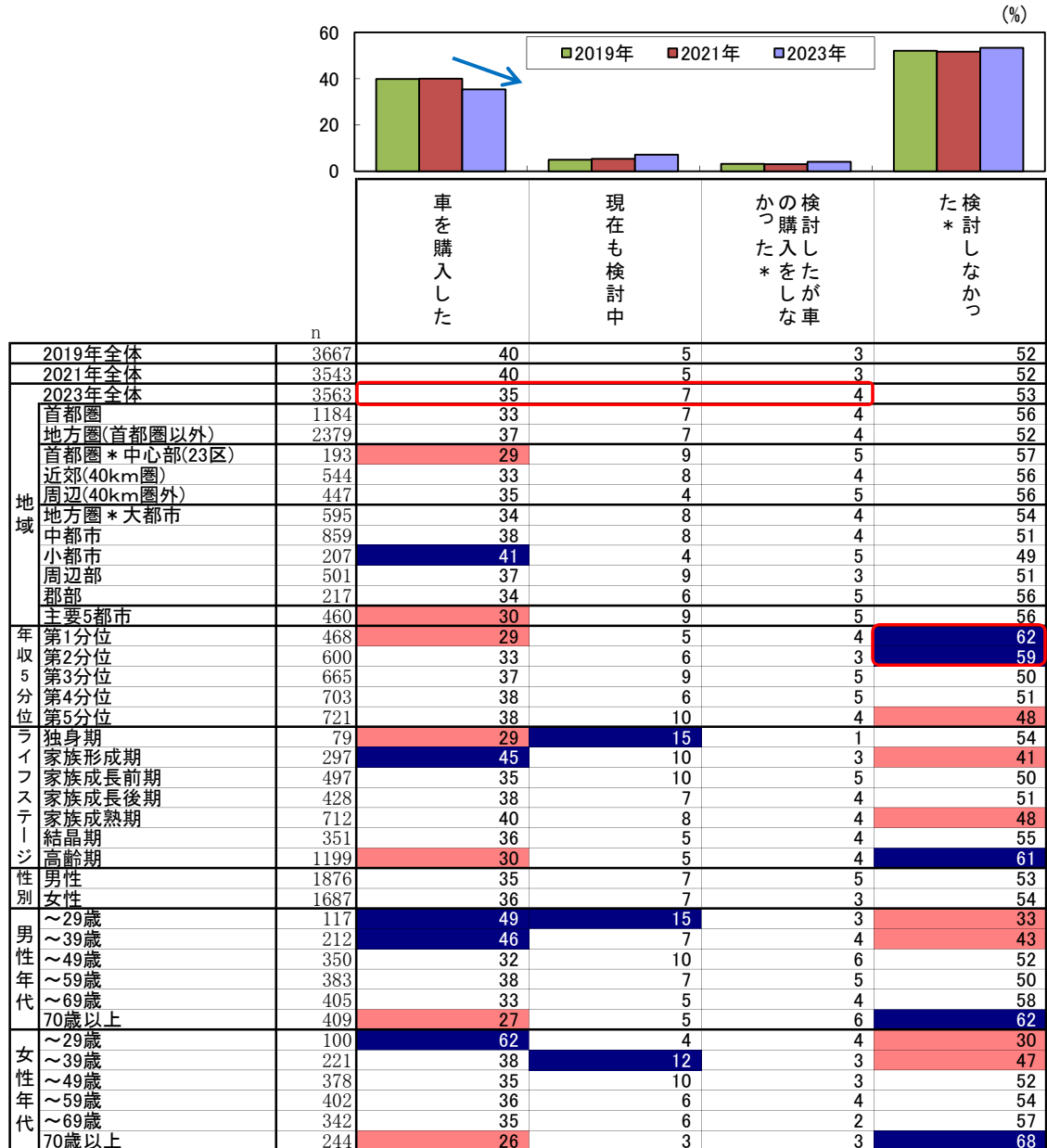
■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

直近2年の購入検討状況

●直近2年で購入を検討した人は約5割で21年度と同レベル。「車を購入した」人は35%で21年度より減少。年収第1分位、第2分位では「検討しなかった」人の割合が高い。

直近2年で購入を検討した人は47%で21年度と同程度。「車を購入した」人は35%で21年度より減少。「現在も検討中」の人が7%、「検討したが車の購入をしなかった」人が4%。
 <年収5分位別> 年収第1分位、第2分位で「検討しなかった」人の割合が6割前後と高い。

直近2年の購入検討状況【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

- * 「検討したが車の購入をしなかった」は、21年度まで「車の購入をやめた」で聴取。
- * 「検討しなかった」は21年度まで「●年(2年前)以降は購入を検討しなかった」で聴取。

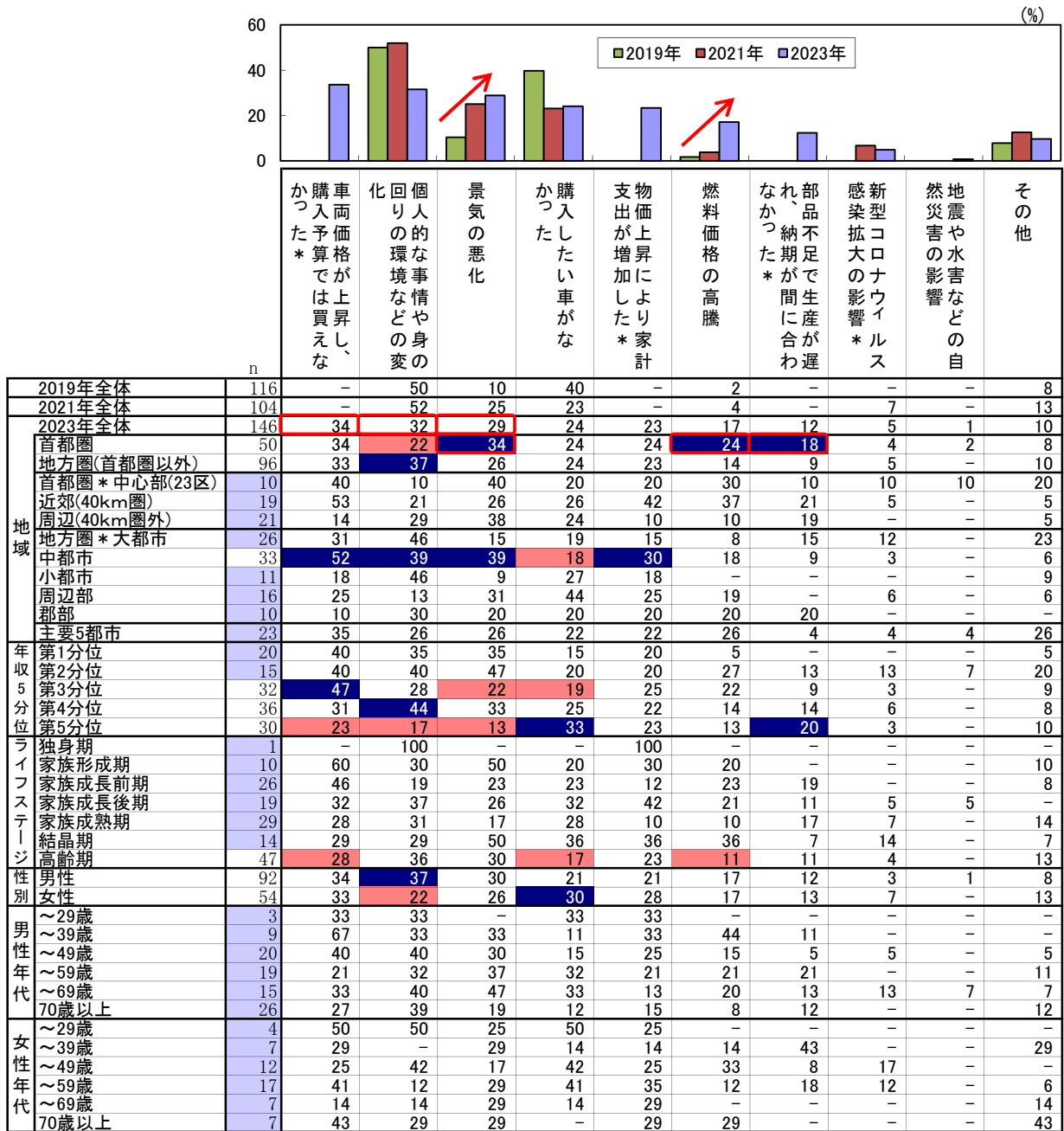
直近2年で購入を検討し、購入をやめた理由

●購入をやめた理由上位は「車両価格の上昇」「環境の変化」「景気の悪化」で3割前後。「景気の悪化」「燃料価格の高騰」は19年度より大きく上昇し、特に首都圏で高い。

また、直近2年での購入をやめた理由は「車両価格が上昇し、購入予算では買えなかった」「個人的な事情や身の回りの環境などの変化」「景気の悪化」が3割前後で上位。「景気の悪化」「燃料価格の高騰」は19年度より大きく増加。

<地域別>首都圏では「景気の悪化」「燃料価格の高騰」「部品不足で生産が遅れ、納期が間に合わなかった」が全体と比べ高い。

直近2年での購入をやめた理由(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

* 右記は23年度より聴取。「車両価格が上昇し、購入予算では買えなかった」「物価上昇により家計支出が増加した」「部品不足で生産が遅れ、納期が間に合わなかった」

* 右記は21年度より聴取。「新型コロナウイルス感染拡大の影響」

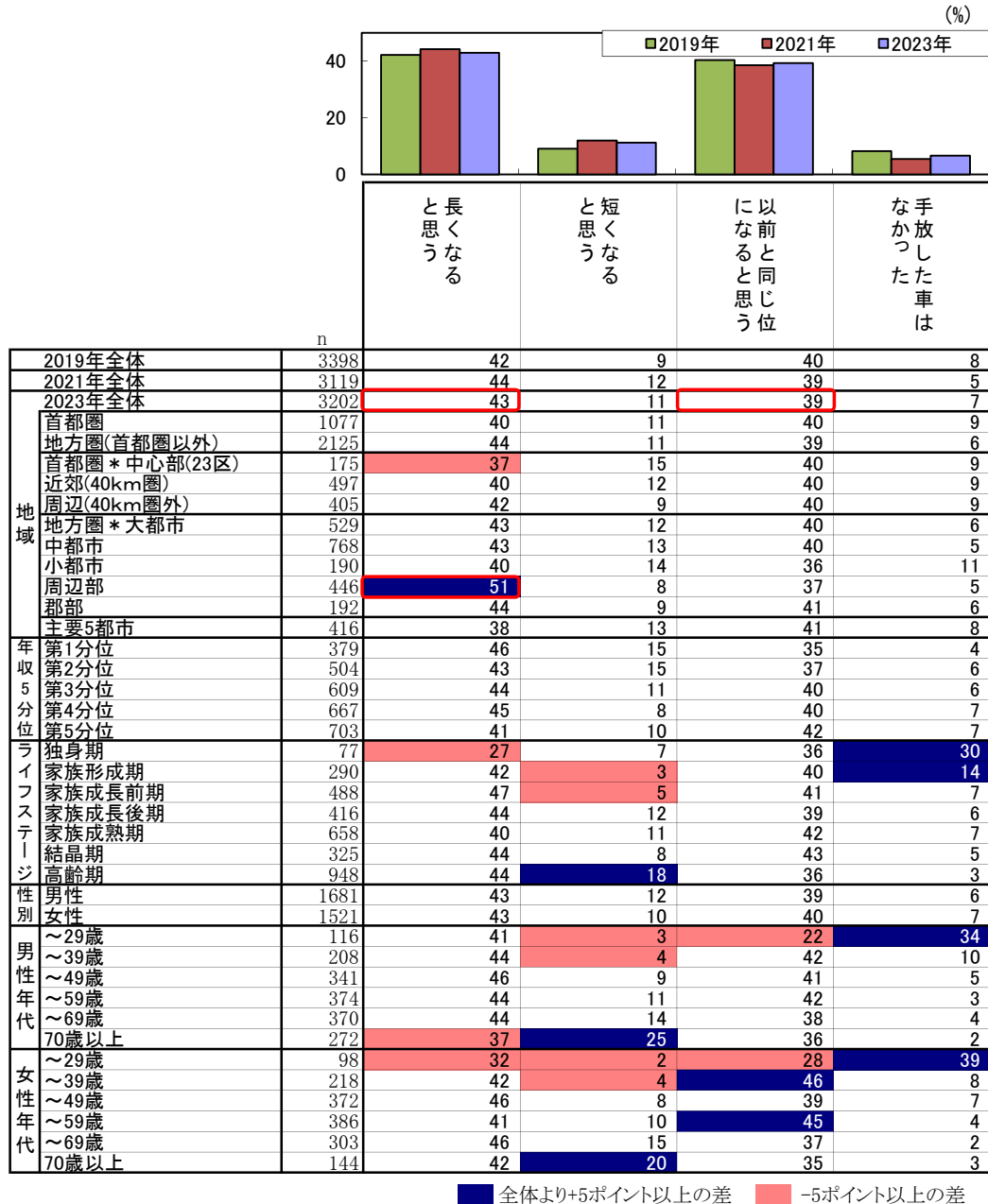
現保有車の保有期間

●保有期間は「長くなると思う」「以前と同じ位になると思う」がそれぞれ4割前後。

保有期間は「長くなると思う」が43%で最も高く、「以前と同じ位になると思う」が39%で次いで高い。

<地域別> 地方圏周辺部で約5割と高い。

代替早遅【四輪自動車保有世帯】



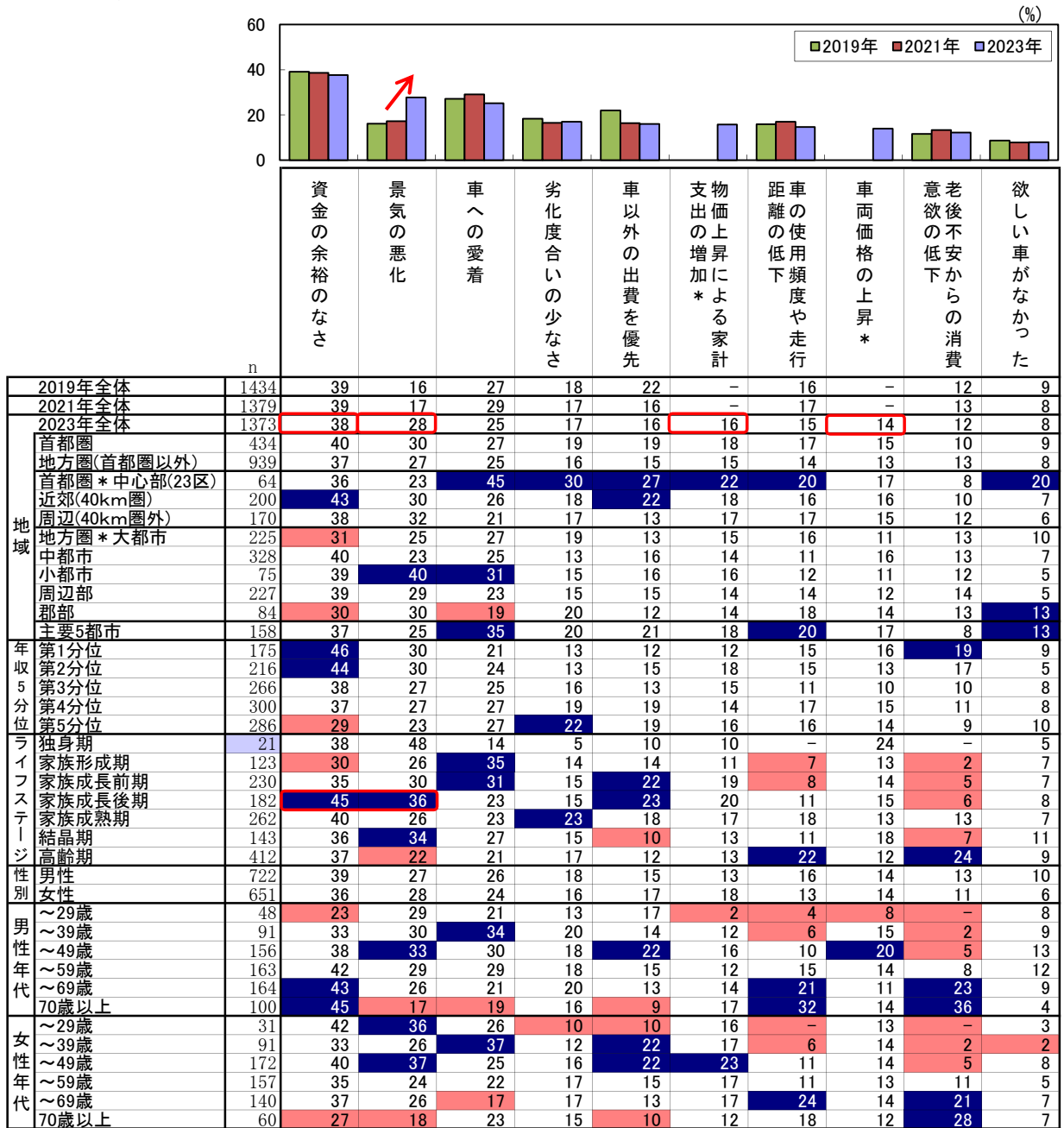
保有期間が長くなる理由

- 保有期間が長くなる理由上位は「資金の余裕のなさ」が4割弱で最も高く、次いで「景気の悪化」が3割弱で21年度より大きく増加。「物価上昇による家計支出の増加」「車両価格の上昇」は15%前後。

保有期間が長くなる理由は、「資金の余裕のなさ」が38%と最も高い。次いで「景気の悪化」が28%で、21年度より約10pt増加。その他の理由では「物価上昇による家計支出の増加」は16%、「車両価格の上昇」は14%。

<ライフステージ別>家族成長後期で「資金の余裕のなさ」「景気の悪化」が高い。

保有期間が長くなる理由1(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



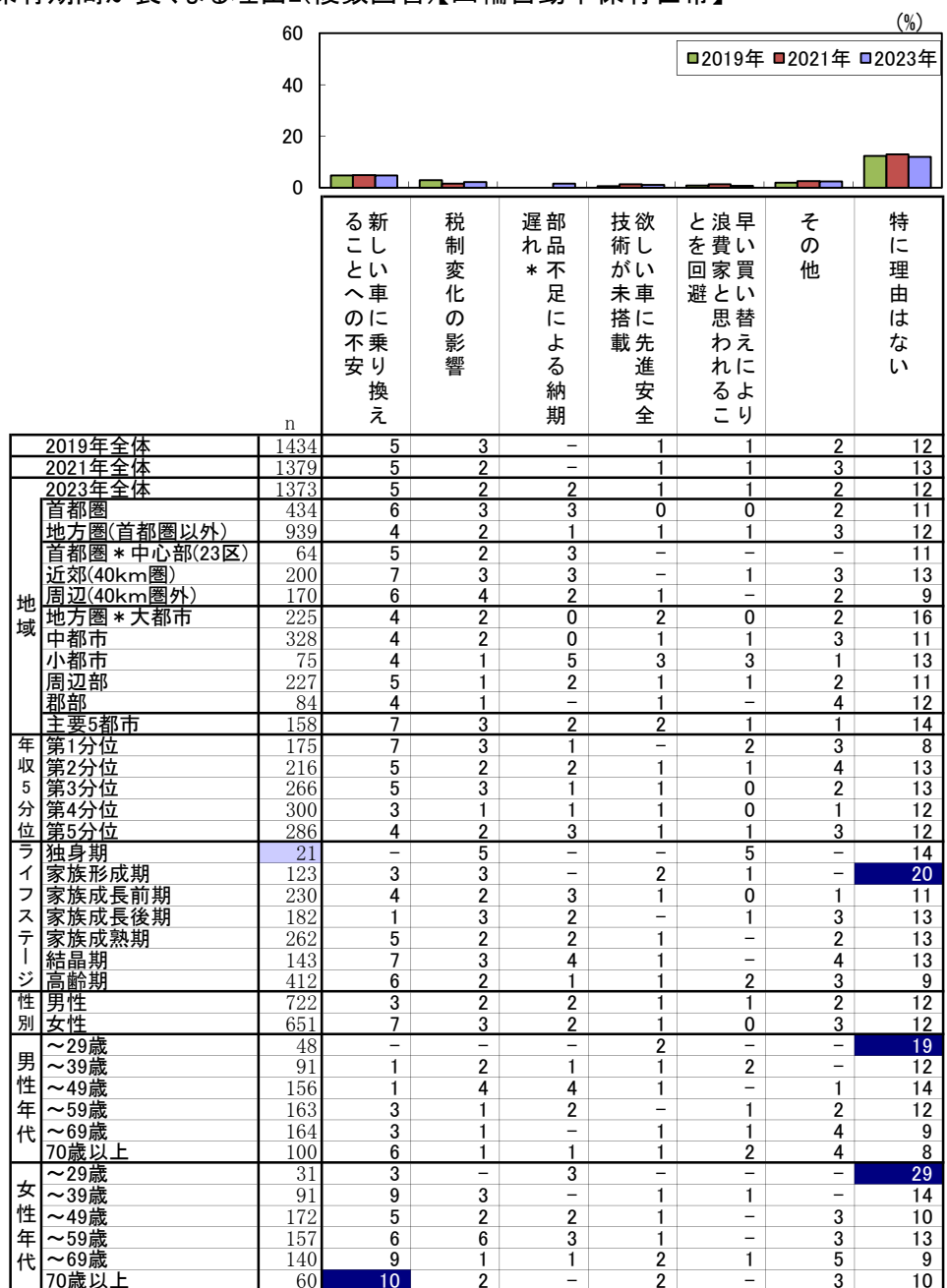
※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差

* 右記は23年度より聴取。「物価上昇により家計支出の増加」「車両価格の上昇」「部品不足による納期遅れ」

保有期間が長くなる理由2(複数回答)【四輪自動車保有世帯】



※ n数が30未満のものについては参考値 ■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

* 右記は23年度より聴取。「物価上昇により家計支出の増加」「車両価格の上昇」「部品不足による納期遅れ」

車両価格高騰の認知と予算増額

●車両価格高騰認知率は約8割で、保有者の4割強が当初予算より「+30万円以上」増額し車両を購入。車両価格が高いほど車両価格高騰の認知率、予算増額が高い。

<車両価格高騰認知率> 約8割が車両価格高騰を認知。車両価格が高いほど認知率が高い傾向。

<当初予算からの増額> 「+30万円以上」が43%。平均増額は28.3万円。

車両価格が高いほど平均増額が高く、401万円以上は平均増額44.5万円。

車両価格高騰の認知(車購入時)【直近5年以内乗用車新車購入者】

		(%)		
		い 知 つ た て	か 知 つ ら た な	
2023年全体		299	79	21
年代別	2023年全体	299	79	21
	~30代	25	80	20
	40代	57	75	25
	50代	80	83	18
	60代	92	76	24
購入車	登録車	199	80	20
	軽自動車	100	77	23
車両価格	100~200万円	83	77	23
	201~300万円	107	76	24
	301~400万円	48	83	17
	401万円以上	61	84	16
地域	21大都市	95	78	22
	それ以外	204	79	21
年収	~500万円	104	78	22
	~900万円	84	81	19
	900万円以上	71	82	18

予算増額【車両価格高騰認知者】

		(%)								平均 (万円)	
		+ 当 1 初 0 予 万 算 円 よ 未 り 満	+ 当 1 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度	+ 当 2 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度	+ 当 3 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度	+ 当 4 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度	+ 当 5 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度	+ 当 1 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度	+ 当 1 初 0 予 万 算 円 よ 程 り 度		
2023年全体		236	19	15	24	17	2	19	3	2	28.3
年代別	2023年全体	236	19	15	24	17	2	19	3	2	28.3
	~30代	20	15	10	45	20	-	5	5	-	24.3
	40代	43	23	16	21	19	2	12	5	2	27.4
	50代	66	18	17	27	15	3	17	2	2	25.9
	60代	70	21	13	21	19	3	20	-	3	27.6
購入車	70代	37	11	19	14	11	-	38	5	3	36.8
	登録車	159	15	13	23	18	3	23	3	3	32.4
車両価格	軽自動車	77	27	20	26	14	1	10	1	-	19.8
	100~200万円	64	23	28	30	14	2	3	-	-	16.3
	201~300万円	81	17	12	24	20	3	21	4	-	27.9
	301~400万円	40	23	10	18	15	3	33	-	-	27.4
地域	401万円以上	51	12	8	22	16	2	26	6	10	44.5
	21大都市	74	18	12	24	18	1	24	-	3	29.0
年収	それ以外	162	19	17	24	16	3	17	4	2	27.9
	~500万円	81	20	17	25	15	1	20	1	1	25.6
	~900万円	68	12	19	29	15	3	18	4	-	27.2
	900万円以上	58	21	10	21	17	2	19	3	7	35.3

※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

車両価格高騰による購入時の影響

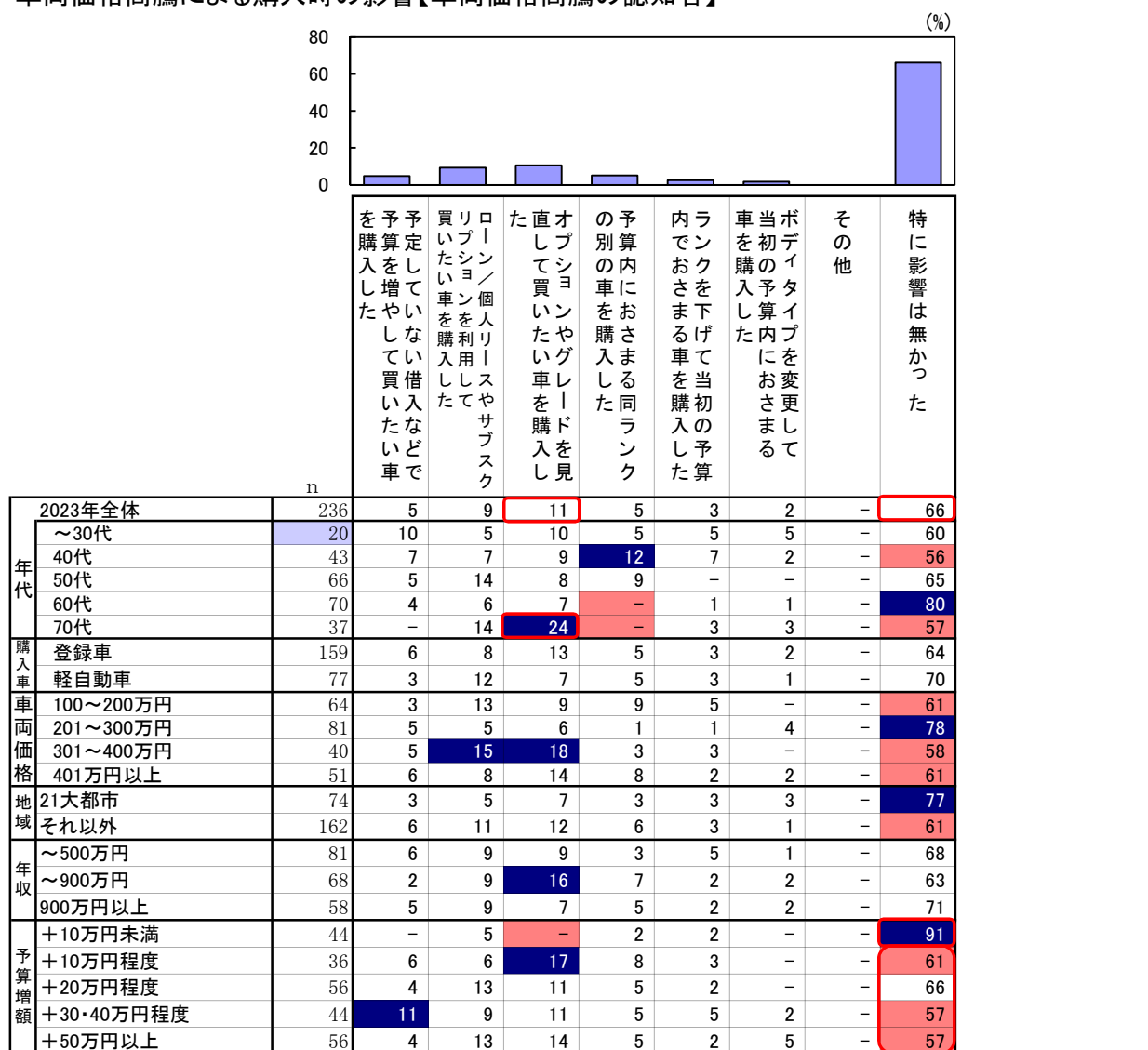
- 「オプションやグレードを見直して買いたい車を購入した」が1割程度で最も高いものの、「特に影響はなかった」が7割弱。+10万円以上の増額では4割前後が購入時に何かしら影響を受けた。

車両価格高騰による購入時の影響は「オプションやグレードを見直して買いたい車を購入した」が11%で最も高い。一方で「特に影響はなかった」は7割弱を占める。

<年代別>70代では「オプションやグレードを見直して買いたい車を購入した」が24%で、全体に比べ高い。

<予算に対する増額金額別>+10万円未満では91%が「特に影響は無かった」と回答。
+10万円程度以上では4割前後が購入に影響を受けた。

車両価格高騰による購入時の影響【車両価格高騰の認知者】



※ n数が30未満のものについては参考値

■ 全体より+5ポイント以上の差

■ -5ポイント以上の差