

2009年度

乗用車市場動向調査

2010年3月

社団法人 日本自動車工業会

まえがき

日本自動車工業会が、1963年度（昭和38年度）以降、継続的に実施しております「乗用車市場動向調査」の2009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、市場構造の変化を把握することを目的としています。

2008年後半からの急激な経済環境の悪化により国内の乗用車市場も大きな影響を受けており、今年度の調査についてはこの市場構造の変化をより詳しく把握するため、従来以上に保有動向・使用実態・今後の購入意向等の時系列分析にウェイトを置きました。

また、本報告書の構成も調査結果をより順序立てて理解できるよう、全面的に見直しを行いました。

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少しでも貢献できれば幸いです。

また、本調査を進めるにあたり、多大なご協力を頂いた分科会の各委員、(株)日本リサーチセンターのご担当者の方々、分科会事務局に深く感謝申し上げます。

2010年（平成22年）3月

社団法人 日本自動車工業会
調査部会
市場調査・乗用車分科会
分科会長 片山 一郎

— 目 次 —

■ 調査実施概要	i
■ 調査結果要約	iv
■ 各章の要約	vi
I. 乗用車市場動向	
1. 乗用車世帯保有率・複数保有率	1
乗用車世帯保有率の動向	1
2. 保有率減少地域における関連要因の考察	5
3. 車種タイプ・車型別保有率	9
車種タイプと乗用車車型の変化	9
車種排気量・駆動方式とドア数の変化	10
乗用車車型の変化　—大衆車と軽—	11
複数保有組み合わせの変化	12
4. 非保有とその理由	14
非保有率・保有中止率	14
非保有理由と保有未経験理由	15
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	17
ユーザー層の変化	17
2. 使用状況	20
車の使い方の変化	20
使用用途の変化	22
III. 購入状況	
1. 購入形態と流入・流出構造	24
購入形態の変化と流入状況	24
2. 前保有車の保有期間と買い替え意識	28
前保有車の保有期間	28
買い替え間隔の変化	30
買い替えの理由	32

IV. 今後の保有動向

1. 保有意向と保有期間	33
今後の買い替え・保有意向	33
保有台数の意向	34
現保有車の保有予定期間	35
買い替え間隔	36
保有長期化予定ユーザーのプロフィール	37
買い替え時期を早めようと思える条件	38
2. 車体サイズの意向	39
乗用車市場全体の構造変化	39
車体サイズに対する意向	40
ダウンサイジング意向者の希望する車	41
3. エンジン（動力）タイプの意向	42
エンジン（動力）タイプ意向の変化	42
ハイブリッド志向者のプロフィール	44
4. 消費分野におけるクルマ	45
車の購入検討状況	45
消費全体における自動車の消費マインド	46

V. クルマを取り巻く環境

1. クルマとエコ意識	47
環境意識と省燃費志向	47
エコドライブ実施状況	48
ハイブリッド車や電気自動車の購入意向	50
2. 安全への意識	52
事故の経験と不安感にみるユーザーの意識	52
起こしそうになった／起こした経験のある事故	53
経験はないが、運転の際に強く不安を感じるもの	54
最も取り除きたい不安	55
3. ETC休日特別割引の利用状況	56
ETC休日特別割引の利用率	56
ETC休日特別割引による変化	58

■ 巻末資料（車種区分）	59
--------------	----

— 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、需要の質的変化の見通しに役立てようとするものである。

今年度は、急激な経済環境の変化を受けて、乗用車保有台数の伸び率が鈍化する中、保有状況・使用実態・今後の購入意向等について時系列の動きに注目するとともに、安全や環境に対する意識を分析することに主眼を置いた。

2. 調査設計概要

- 1) 調査地域 : 全国（沖縄県を含む）
- 2) 調査対象 : 単身世帯を含む一般世帯 合計 10,468s
- 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 : 層化多段無作為抽出法
- 5) 調査方法 : 訪問面接、留置併用
- 6) 調査実施時期 : 2009年9月10日～10月5日

3. 標本設計と回収状況

層別にあたっては、全国10地域ブロック×市郡規模6分類の60層を設定した。副次抽出の第1次抽出単位は、2005年国勢調査時に設定された調査区とし、第2次抽出単位は、地図データベースに記載された世帯（調査単位）である。

市郡規模別標本数ならびに回収数は次の通りである。

	一般世帯			参考 〔 前回 〕 回収率
	標本数	回収数	回収率%	
合計	10,468	3,926	37.5	(40.0)
18大都市	3,146	950	30.2	(30.1)
6万世帯以上	3,290	840	25.5	(27.1)
4万世帯以上	912	391	42.9	(50.8)
2万世帯以上	1,306	370	28.3	(29.5)
2万世帯未満	848	522	61.6	(65.9)
町 村	966	853	88.3	(85.7)

4. 調査の企画・分析

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

5. 本報告書を見るにあたっての留意点

1) 本報告書における乗用車の定義

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（登録乗用車+キャブワゴン・ボンネットワゴン+軽乗用車）	I 章、II 章
軽ボンバンを含めた乗用車（上記+軽ボンバン+1,4ナンバーのオフロード 4WD）	III 章、IV 章

*V 章は四輪保有者全体を対象としている。（但し、性年代別は乗用車（含軽ボンバン）ユーザーを対象）

*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

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 （今回調査の場合は、2009 年および 2008 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 年内購入者（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

（詳細の車名は巻末の資料参照）

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、ブルーバードなど
大衆車	カローラ、シビック、ヴィッツ、マーチなど
軽乗用・軽ボンバン	ミラ、ワゴン R など

4) 本報告書における RV 系の定義

（詳細の車名は巻末の資料参照）

キャブワゴン（キャブタイプ、セミキャブタイプを含む） + ボンネットワゴン（ステーションワゴン、オフロード型を含む） + 4 ナンバーのオフロード 4WD * 上記のステーションワゴンには、背の高いワゴン、3 列シートミニバンを含む

5) サンプル数・グラフ表記について

- ・ 図表の n（サンプル数）欄にある は、サンプル数些少（30 未満）を示す。
参考に残められたい
- ・ 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
- ・ 比率は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

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、2005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（単位：万円）は下記のとおり。

第1分位	第2分位	第3分位	第4分位	第5分位	全体
127.1	286.6	433.8	630.7	1104.3	516.7

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歳のものを含む）
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 ～

2009年3月末の乗用車保有台数は5,768万台と、前回調査時の2007年3月末からの増加はわずか17万台であった。これは、2005年度→2007年度の増加台数122万台（2003年度→2005年度は182万台）と比べ、著しく伸びが鈍化した。このような状況の下、今回実施した調査結果を集約すると、下記のとおりである。

乗用車保有動向

■ 世帯保有率・複数保有率は経済要因等の影響により低下

- ・今回調査における全国乗用車世帯保有率は75.8%。1999年から2007年まで79%前後で推移していたが、今回は全国的には経済要因により、また地域によってはさらに人口動態要因により減少に転じたと思われる。
- ・複数保有率は36.1%。01年から07年は40%前後で推移していたが、今回は減少。
- ・地域別では、05年から07年は首都圏中心部と地方圏の中都市、小都市で、世帯保有率、複数保有率がともに減少したが、07年から09年は首都圏周辺と地方圏郡部で両者ともに減少。交通の利便性の高い大都市だけでなく、郡部においても減少が顕著になった。
- ・世帯特性との関連を考察すると、首都圏は1人世帯とライフステージの独身期の増加、地方圏は2人世帯と高齢期の増加が、保有率低下に関連していると推察される。
- ・全国的には、世帯年収の減少、および社会の景況感を受けての消費マインドの低下も影響が大きかったと考えられる。

■ ダウンサイジングの進行

- ・車型は「大・中型」「小型」の比率が減少し、「軽」の増加傾向が継続中。「大衆車」は07年まで減少傾向だったが、09年は増加。これにはエコカー減税等の影響もあったと推察される。
- ・複数保有の組み合わせでも「軽」同士が増加。09年は車型のダウンサイジングが進行中。

■ 保有期間はさらに長期化

- ・前保有車の保有期間（実態）、現保有車の保有予定期間（推計）のいずれも長期化傾向が継続。
- ・前保有車（新車での購入）が長期化した理由は「車の使用頻度や走行距離が以前と比べて少なくなった」が増加。
- ・次回の買い替え間隔が長期化する理由では「収入の伸びが思わしくない」「景気が悪い（不況ムードだ）」が増加し、景況感からユーザーの購買意欲が低下していることがうかがえる。

ユーザーの意識

■ 活性化につながるユーザーニーズ

- ・ 買い替え時期を早める条件では、「非常に低燃費の車が発売されたら」「自動車関係諸税が軽減されたら」が多い。ユーザーのニーズとして、メーカーに対し経済性（燃費）の高い車を望むとともに、行政施策への期待も大きい。実際に、09年以降に新車で買い替えたユーザーでは「エコカー減税、購入補助金制度が施行されたので」という理由が多かった。
- ・ 非所有者における購入条件は、ユーザーと同じく「自動車関係諸税」「低燃費」が多い。また「安全装備が非常に優れた車が発売されたら」が3位と高く、安全への期待が高い。

■ 環境・エコ意識の高まり

- ・ 今後車を購入する時の重視度で、「燃費のよさ」「排出ガスが少ない」「リサイクル率が高い」が増加。社会全体における環境意識の高まりとともに、車に関してもユーザーの環境・エコ意識が高くなっていることがうかがえる。
- ・ なんらかの形でエコドライブを実施しているユーザーは9割超。具体的には「発進時にふんわりとアクセルを踏む」「走行中、加減速の少ない運転」「エンジンプレーキを積極的に使う」「待ち合わせ時アイドリングストップ」「エアコンの使用を控える」などで実施率が高い。
- ・ 買い替え予定車のエンジンタイプは、「ハイブリッド」が05年16%→07年21%→09年30%と大きく増加。また「電気自動車」についても5%あり、環境に配慮した自動車への消費者の関心が高まっている。しかも、「ハイブリッド」は地域、年収、ライフステージのすべての層で増加し、あらゆる層で広く支持されているのがわかる。
- ・ 「ハイブリッド」は、不況の影響を受けてユーザーの消費マインドや市場が停滞する中でも、「経済性（低燃費）」と「環境（エコ）」の双方から、消費者に魅力を訴求できる力を持つ。そして、このような先進的で魅力ある車の登場により、市場が活性化する可能性を示唆している。

■ ユーザーの安全不安の解消が求められる

- ・ 事故などへの安全不安については、「横の道から車が飛び出してぶつかりそうになる」「歩行者や自転車の飛び出し等により、ぶつかりそうになる」など、ユーザーの注意だけでは避けられないもの、車単独では対処できないものが上位。これらの不安に対し、車の安全性をさらに向上させていくには、交通インフラとの連携も含めたより広い対処が求められる。
- ・ 一方、保有中止者、保有未経験者の車を持たない理由は経済的要因が大きい、「交通事故がこわい」も増加している。
- ・ ユーザーの安全不安を解消し、車の安全性を向上させることが、ユーザーだけでなく、ひいては非所有者の車購入へのハードルを下げることに繋がると考えられる。

■ ETC休日特別割引により、ユーザーの車使用実態、意識に変化

- ・ ETC休日特別割引の利用率は36%（ETC搭載者ベースでは78%にのぼる）。
- ・ 主使用用途ではレジャーで利用率が高い。地域では、首都圏中心部で特に高く、実際にこのエリアでは09年にレジャー利用が増えている。
- ・ 利用者における変化をみると、車の使い方では「高速道路の利用が増えた」が44%、意識では「燃費のよい車を購入したい」が24%。ETC休日特別割引の導入によって、高速の利用増やユーザーの購買意欲の活性化など一定の効果があったと言える。

～ 各章の要約 ～

I. 乗用車保有動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率

<世帯保有率・複数保有率がともに減少>

- ・09年度の全国乗用車世帯保有率は75.8%。1999年から2007年まで79%前後で推移していたが、今回は減少に転じた。
- ・複数保有率は36.1%。これも2001年からは40%前後で推移していたが減少。
- ・地域では、05年から07年に首都圏中心部と地方圏の中都市、小都市で、世帯保有率、複数保有率がともに減少したが、07年から09年は首都圏周辺と地方圏郡部で両者ともに減少。大都市から郡部エリアへ、保有率の減少傾向が拡大してきている。
- ・年収では、07年に低所得層の第1分位でみられた世帯保有率の減少が、09年は第2分位と第3分位層に進行。複数保有率については、すべての所得層で減少した。
- ・ライフステージでは、独身期で世帯保有率が減少、家族成長後期と結晶期で複数保有率が減少。
(ライフステージの定義はiii頁参照)

2. 保有率減少地域における関連要因の考察

<世帯人数、ライフステージ変化および世帯年収減少と関連あり>

- ・保有率が減少した地域の世帯特性の変化を分析すると、首都圏では1人世帯とライフステージの独身期の増加、地方圏では2人世帯と高齢期の増加が保有率の減少に関連している。また、世帯年収はどのエリアにおいても減少しており、全般的に経済性の問題は大きいと思われる。

3. 車種タイプ・車型別保有率

<車型のダウンサイジングが進行>

- ・車型は「大・中型」「小型」が減少し、「軽」の増加傾向が継続中。「大衆車」は07年まで減少傾向にあったが、09年は増加に転じた。これはエコカー減税等の影響もあったと推察される。
- ・複数保有の組み合わせでは、「大・中・小型車」と「ボンネットワゴン・キャブワゴン・RV」の組み合わせが減少し、「軽」同士が増加。
- ・市場の構成および複数保有車の組み合わせにおいても、ダウンサイジングが進行していることがうかがえる。

<車種は2BOXが増加し、排気量は1800cc以上が減少>

- ・車種タイプは、「3BOX（セダン、ハードトップ）」が減少し、「2BOX（ハッチバック）」が増加する傾向が継続。
- ・排気量は、「660cc以下」が増加し、「1800cc」以上が減少傾向。

4. 非保有とその理由

＜非保有世帯と保有中止世帯が増加＞

- ・バン・トラックを含めた四輪自動車の非保有世帯は 22.0%で、07 年より増加。
- ・非保有世帯のうち、乗用車を過去に保有経験のある保有中止率は 41.2%、保有経験のない未保有率は 58.8%で、保有中止率は増加傾向にある。
- ・地域では、首都圏で 07 年から 09 年に未保有率が増加し、地方圏で保有中止率が増加。
- ・保有中止世帯および保有未経験世帯の非保有理由は、「価格、維持費などの経済的理由」が 07 年から増加し、経済的要因が強くなってきている。また、「交通事故がこわい」についても増加がみられる。

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

＜世帯主比率が増加＞

- ・主運転者の世帯主比率が増加。女性の主運転者比率の変化はみられなかった。

2. 使用状況

＜レジャー用途が微増＞

- ・長期トレンドでは、主使用用途で「通勤・通学」が減り、「日常の買い物・用足し」が増加傾向。07 年から 09 年の変化では「レジャー」が微増した以外、大きな変化はみられない。
- ・「レジャー」について地域別の変化をみると、首都圏中心部と地方圏郡部で増加の傾向が顕著。車型との関連では、比率はまだ高くないものの、軽で「レジャー」が増えたのが注目される。

III. 購入状況

1. 購入形態と流入・流出構造

＜軽は上級からの流入が増加＞

- ・新規、代替、増車は、07 年から 09 年に「代替」が微減しているが、長期トレンドで見ると大きな変化はない。
- ・直近 2 年内購入車における「前保有車から現保有車への移行状況」をみると、大衆車およびワゴン・RVでは、それぞれ中古車からの流入が増加。また、軽では上級からの流入が増加している。

2. 前保有車の保有期間と買い替え意識

＜前保有車の保有期間が長期化＞

- ・前保有車の保有期間は、新車、中古車ともに長期化の傾向が継続しており、新車では平均で 7.3 年、中古車では平均で 5.3 年となった。

＜長期化の理由では「車の使用減」が増加＞

- ・長期化した理由では、「車の使用頻度や走行距離が以前と比べて少なくなった」が増加。

IV. 今後の保有動向

1. 保有意向と保有期間

<保有中止意向が微増>

- ・保有世帯の買い替え予定では、「今後5年以内に買い替える」は22%と変化はないが、「保有をやめる」は09年にやや増加して7%となった。
- ・「保有をやめる」は、地域では首都圏中心部と周辺、地方圏郡部で増加しており、これらは保有率の減少が顕著にみられた地域でもある。この2年間の保有実態からみた動向と今後の意向（意識）の変化は、どちらも非保有化トレンドを示唆している点で合致する。
- ・保有台数の意向については、「現状そのまま」が多数派であるが、増車と減車を比較すると減車意向が上回る。

<現保有車の保有予定期間はさらに長期化>

- ・現保有車の保有予定期間を算出すると、新車、中古車ともに長期化の傾向が顕著で、7年超の比率が新車で71%、中古車で43%となった。
- ・現保有車から次への買い替え間隔は、新車で「従来と変わらない」が減り、「長くなる」が増加。
- ・買い替え間隔が長くなると思う理由では、「収入の伸びが思わしくない」「景気が悪い（不況ムードだ）」が増加し、景況感からユーザーの消費マインドが低下していることがうかがえる。一方、「買い替えたくなくなる気に入った車がない」も11%から18%へと増え、ユーザーにとって魅力的に見える車が少ないことも影響している。

<保有長期化予定ユーザーは今後の購入時に経済性を重視>

- ・（新車購入での）保有予定期間が7年超の長期化予定ユーザーの特性をみると、ライフステージでは家族形成期から成長後期までの比較的若い世帯が多く、年収では高所得層が少ない。また、主使用用途は「通勤・通学」「日常の買い物・用足し」が多く、車型では軽とキャブワゴンが多い。
- ・また、長期化予定ユーザーは今後の購入時に「燃費のよさ」「税金・保険の安さ」「車両価格」「故障の少なさ」など経済性を重視している。

<買い替え時期を早める条件は「低燃費の車」と「関係諸税の軽減」>

- ・ユーザーの買い替え時期を早めようとする条件は、新車、中古車ともに「非常に低燃費の車が発売されたら」「自動車関係諸税が軽減されたら」が最も多い。このうち「自動車関係諸税が軽減されたら」は時系列でも増加傾向。経済性（低燃費）とともに自動車関係諸税など行政の施策を期待する声がユーザーニーズとして強いことがわかる。
- ・実際、最近09年になって新車で買い替えた人の理由では、「エコカー減税・購入補助金制度が施行されたので」が上位に挙がっている。この結果では施行前に買い換えたユーザーも含まれることから、実際の効果はもっと大きかったと推察される。
- ・非保有者における購入条件は、ユーザーと同じく「自動車関係諸税」「低燃費」が多い一方、「安全装備が非常に優れた車が発売されたら」が3位と高い。

2. 車体サイズの意向

＜大・中型は同サイズ維持だが、それ以外はダウンサイジング傾向＞

- ・現保有車から買い替え予定車への車型をみると、大・中型では同サイズ移行が増加し、このクラスではダウンサイズ化はみられない。しかし、小型車ではダウンサイズ化の傾向。大衆車ではアップサイズとダウンサイズの両方が増加し、軽では同サイズ維持が9割で安定。
- ・直近2年内購入予定者の意識では、「今の車より小さい車を買う予定」が30%と、07年から増加（ちなみに「大きい車を買う予定」は20%）。

＜ダウンサイズしても車へのこだわりは維持＞

- ・今よりも小さい車を購入予定している人の車への希望は、「車体サイズは小さくても内装や装備などが充実した車」「自分の生活スタイルをアピールできる車」「自分のファッションセンスに合う個性的な車」「運転することに爽快感を感じる車」が07年から09年で増加している。車体は今よりダウンサイズしても車へのこだわりが下がるわけではないことがうかがえる。

3. エンジン（動力）タイプの意向

＜ハイブリッド志向が増加＞

- ・買い替え予定車のエンジン（動力）タイプは、「ハイブリッド」が05年16%→07年22%→09年32%と、大きく増加。また、今回新規に追加した「電気（電気自動車）」も5%みられ、環境に配慮した自動車への消費者の関心の高まりがうかがえる。
- ・「ハイブリッド」は、地域、年収、ライフステージのすべての層で、07年から09年に増加しており、あらゆる層に広く支持されている。

＜ハイブリッド志向者は車へのこだわりが強い＞

- ・ハイブリッド志向者の車に求める重視度をみると、経済性や安全・環境面だけでなく、デザイン・スタイル、居住性、使い勝手、走行性能など、すべての項目でガソリン意向者を上回っている。
- ・また、車を買う場合の意見においても、「車内が豪華でぜいたく（ハイグレード）な車」「多少価格が高くても燃費のよい車」「予算を多少超えても気に入った車」「家族でゆったりくつろげる居住性の高い車」「通勤よりレジャー時に、多目的に使える車」「知性的でおしゃれな車」「高級感のある車」「特別仕様車などの買い得な車」「排出ガスなどが少なく環境に配慮した車」が高い。
- ・ハイブリッドを支持する人は、燃費や環境への意識だけでなく、高級感やグレード感も求めており、車へのこだわり度が全般的に高いユーザーである。

4. 消費分野におけるクルマ

＜購入検討時期が08年7月以降は購入率が低い＞

- ・07年以降に車の購入を検討した人は43%。実際に購入した比率をみると検討時期による違いがみられ、08年7月以降に検討した人の購入率がそれ以前に検討した人に比べて低い。また、購入をやめた人の理由は、「景気の悪化」が最も多い。
- ・この時期はリーマンショックによる景気悪化が社会全体に広がった時期であり、社会の景況感が車に対する消費マインドにも影響を与えたことが推察される。

<消費全体における自動車のポジションは低いまま>

- ・ 今後充実させたい分野について、「自動車購入費」や「燃料・有料道路・用品などの自動車関連費」の自動車関連のポジションは時系列変化がみられない。
- ・ 抑えたい消費分野については、全般的にどの項目も減少傾向にあり、自動車関連が上位に位置している点に変わらない。

V. クルマを取り巻く環境

1. クルマとエコ意識

<エコロジーとエコノミー意識が増加傾向>

- ・ 今後車を購入する時の重視度では、「燃費のよさ」「排出ガスが少ない」「リサイクル率が高い」が増加。社会全体における環境意識の高まりとともに、車に関してもユーザーの環境・エコ意識が高くなっていることがうかがえる。

<高いエコドライブ実施率>

- ・ ふだんの運転におけるユーザーのエコドライブ実施状況については、「発進時にふんわりとアクセルを踏む」「走行中、加減速の少ない運転」「エンジブレーキを積極的に使う」「待ち合わせ時アイドリングストップ」「エアコンの使用を控える」などの実施率が高い。何らかの形でエコドライブを実施しているユーザーは9割を超えている。
- ・ 性別、年代別に特徴がみられ、男性は運転技術や知識を伴うもの、女性は手軽に実施できるものが中心になっている。また、男性では高齢層ほど実施数が多くなり、女性では50代で最も多い。

<HVとEVに対する高い購入受容>

- ・ 車両価格に維持費を加えたトータルコストを考えた上でのハイブリッド車(HV)や電気自動車(EV)の購入意向は、「同クラスのガソリン車よりもお得ならば購入」が54%と多数派。「同程度ならば購入」は30%、「多少高くても購入」は5%で、この2つをあわせた「同程度または多少高くても」という受容層が35%。ガソリン車よりも高くなると意向は落ちるものの、同程度であれば購入検討対象として受容されることがわかる。

2. 安全への意識

<ユーザーの注意や車単独では対処が難しい事故不安が上位>

- ・ 事故を起こしそうになった/起こした経験のあるものは、「横の道から車が飛び出してぶつかりそうになる」「歩行者や自転車の飛び出し等により、ぶつかりそうになる」「他の車の車線変更でぶつかりそうになる」「車線変更しようとして、他の車とぶつかりそうになる」「雨天や路面凍結のためスリップする」などが上位。
- ・ 経験はないが運転の際に強く不安を感じるものは、「飲酒運転の車の事故に巻き込まれる」「歩行者や自転車の飛び出し等により、ぶつかりそうになる」「発進時に車両の死角に子供などがいる」「夜間や雨天の前方視界不良による事故」が上位。
- ・ また、経験のあるものと強く不安のある項目の中で最も取り除きたい不安は、「歩行者や自転車の飛び出し等により、ぶつかりそうになる」「飲酒運転の車の事故に巻き込まれる」「横の道から車が飛び出してぶつかりそうになる」が上位3項目。
- ・ 全体としてみると、車を運転するユーザーの注意だけでは避けられないものや、車単独では対

処できないものが上位にあがっている。これらの不安に対し、今後車の安全性をさらに向上させていくには、交通インフラとの連携も含めたより広い対処が求められる。

3. ETC休日特別割引の利用状況

<ETC休日特別割引により、ユーザーの車使用実態、意識に変化>

- 09年3月末から導入された「ETC休日特別割引」の利用率は36%（調査時点では半年間での利用経験である）。
- ETCの搭載率は46%あり、搭載者ベースでの利用率を算出すると78%となる。
- ETC休日特別割引利用率は、地域では地方圏よりも首都圏で高く、首都圏では中心部で特に高い。また、年収との関連が強く、高所得層ほど利用率が高くなる。ライフステージでは、家族形成期および家族成長前期と後期で利用率が高い。
- さらに、使用頻度の少ないユーザー、レジャー用途のユーザーで高く、特に、家族とのレジャー用途では6割を超える。
- 首都圏中心部ではレジャー利用の増加がみられていたが、これはETC休日特別割引の効果もあったと推察される。
- ETC休日特別割引の導入に関して利用者の変化をみると、車の使い方では「高速道路の利用が増えた」が44%、「長距離移動が増えた」が17%。同様に意識の変化については、「燃費のよい車を購入したい」(24%)、「もっと車を使いたい」(18%)が多い。ETC休日特別割引の導入によって、高速の利用増や購買意欲が活性化するなど、一定の効果があったものと考えられる。

I 乗用車市場動向

1. 乗用車世帯保有率・複数保有率

乗用車世帯保有率の動向

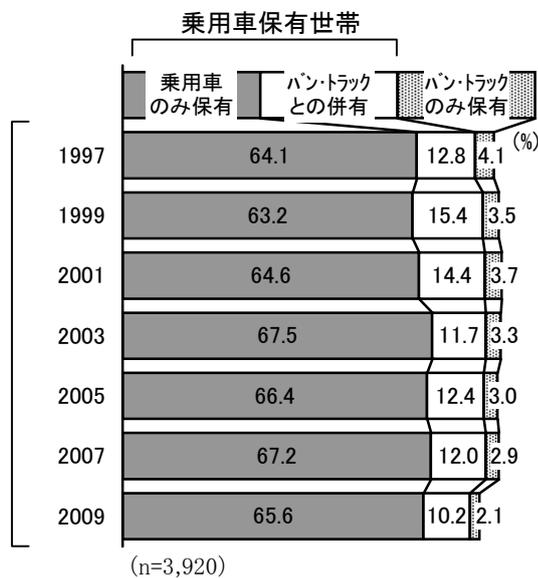
●09年は世帯保有率、複数保有率ともに低下

<乗用車保有率*>09年は75.8%。1999年から2007年までは79%前後で推移してきたが減少に転じた。

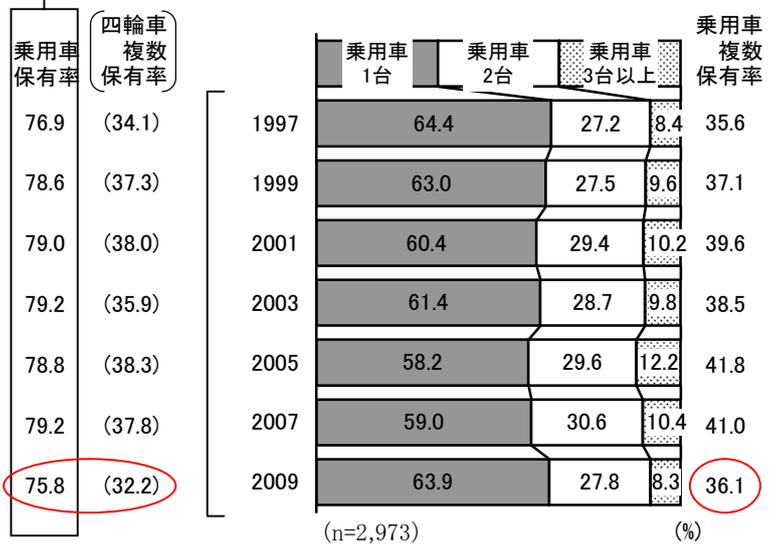
<乗用車複数保有率>09年は36.1%。2001年からは40%前後で推移していたが減少。

<四輪車複数保有率*>09年は32.2%。1999年から2007年までの36~38%の水準から減少。

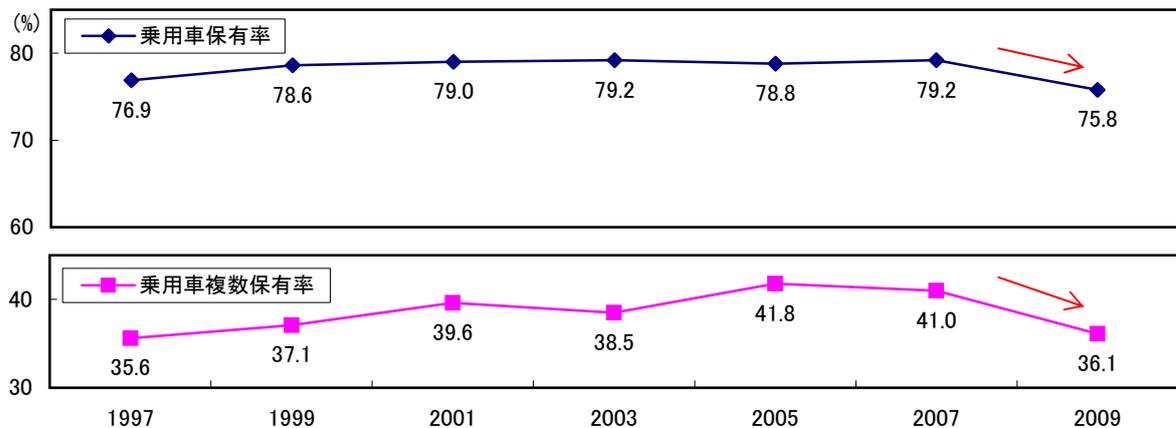
保有率の変化【全世帯】



保有台数の割合【乗用車保有世帯】



乗用車保有率と複数保有率の推移



* 乗用車の定義は、ii 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

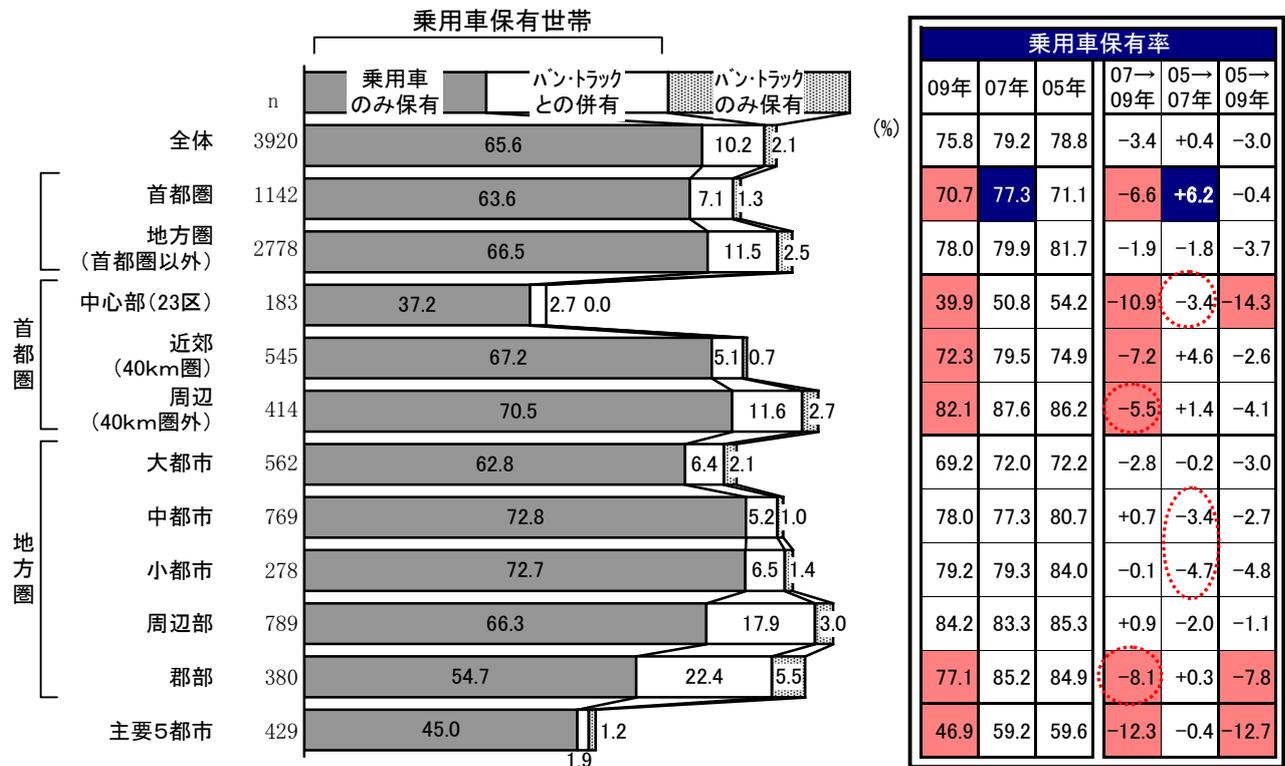
* 四輪車とはバン・トラック等の商用車も含めた自動車すべてを指す

乗用車世帯保有率の動向＝地域

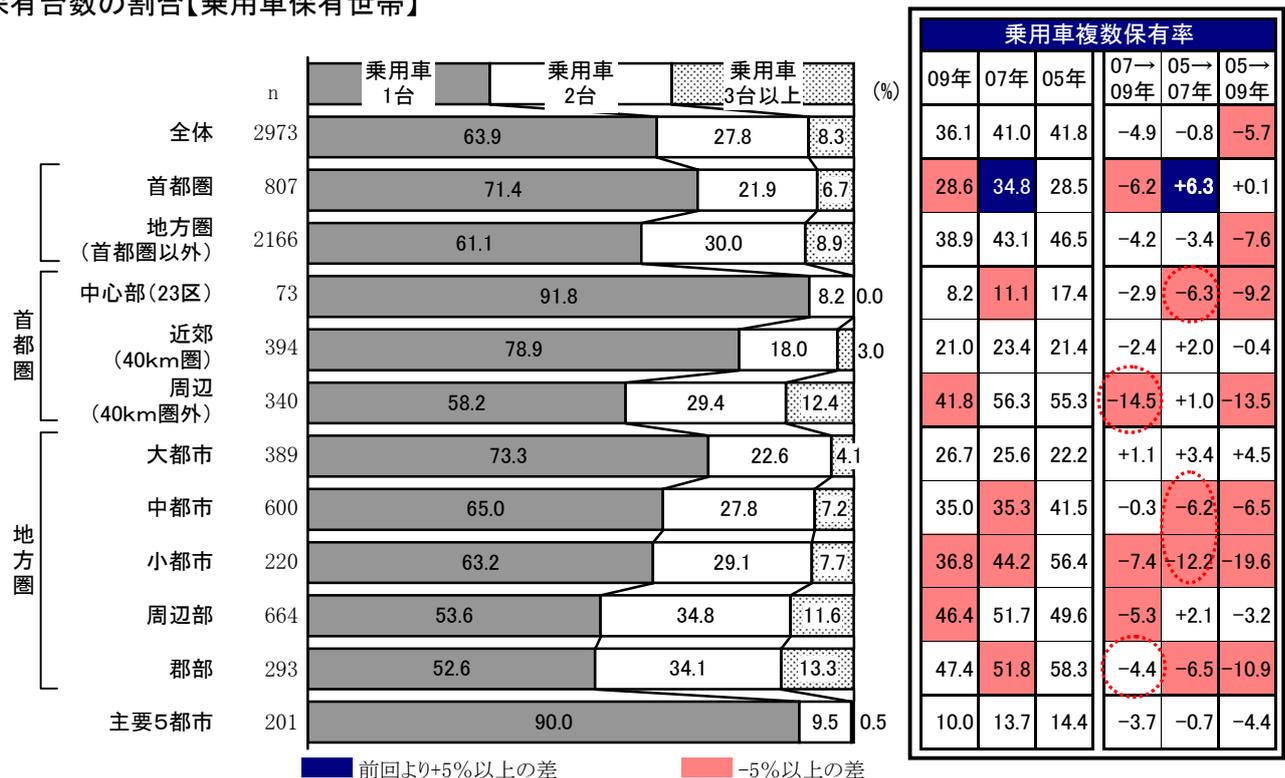
- 首都圏中心部と地方圏郡部で保有率減少
- 首都圏周辺と地方圏小都市以下のエリアで複数保有率が減少

<05年から07年の変化> 首都圏中心部と地方圏の中都市、小都市で保有率、複数保有率ともに減少。
 <07年から09年の変化> 首都圏周辺と地方圏郡部で両者ともに減少。
 大都市から郡部エリアへ、保有率減少の傾向が拡大してきている。

保有率の変化【全世帯】



保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 地域の実義は、iii頁参照

乗用車世帯保有率の動向＝年収・ライフステージ

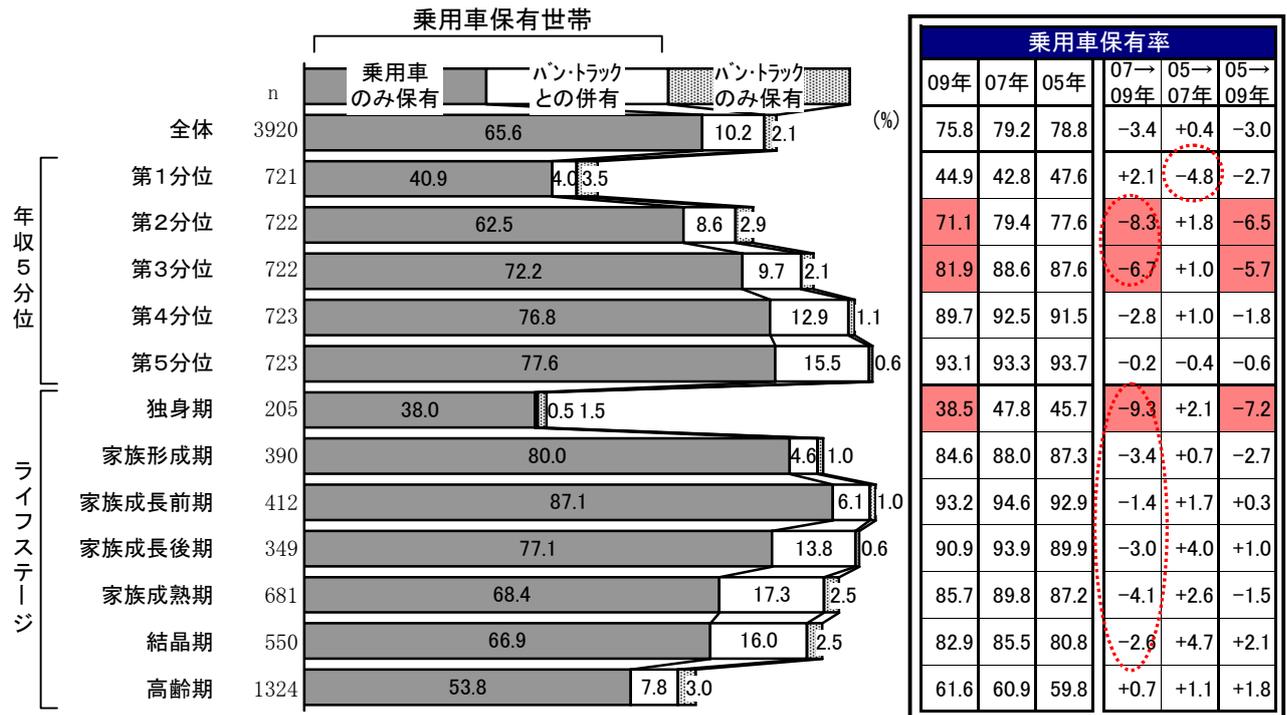
● 年収第1分位でみられた保有率の減少は第2分位～第3分位に進行。ライフステージでは独身期の減少が大きい。

<年収別> 保有率は、05年から07年に年収第1分位で-4.8%と減少したが、07年から09年は第2分位(-8.3%)と第3分位(-6.7%)で大きく減少。

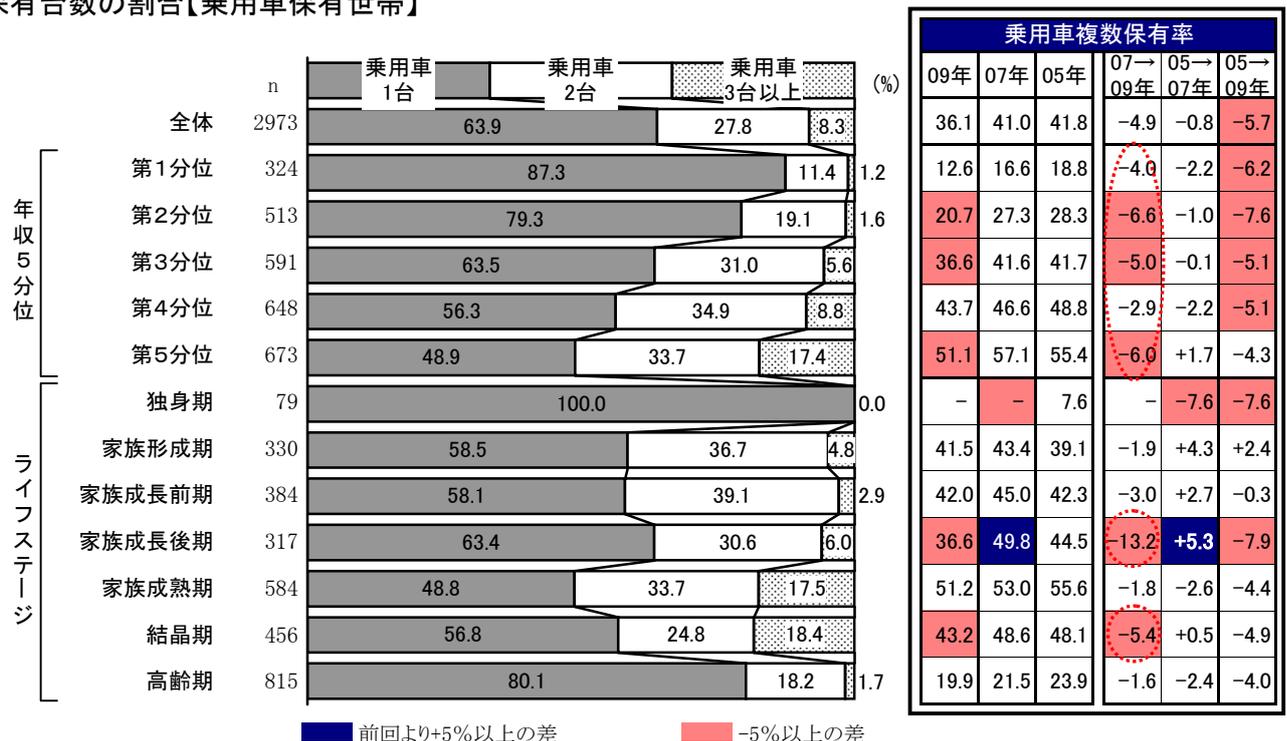
複数保有率は07年から09年で、年収の全ての層で減少傾向。

<ライフステージ別> 07年から09年は高齢期以外の層で乗用車保有率が減少。特に、独身期での減少が-9.3%と大きい。乗用車複数保有率も「家族成長後期」(-13.2%)と「結晶期」(-5.4%)で減少した。

保有率の変化【全世帯】



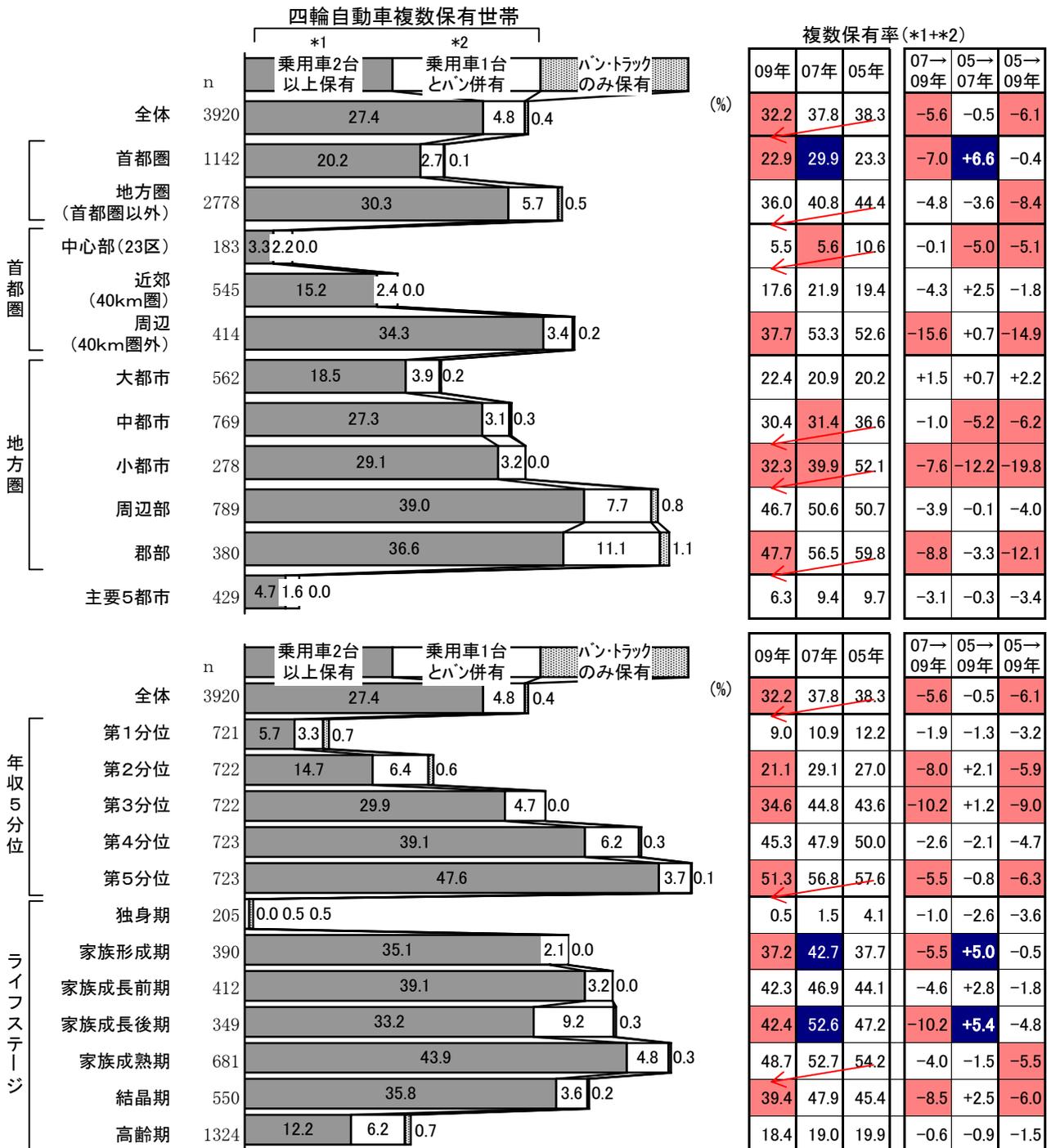
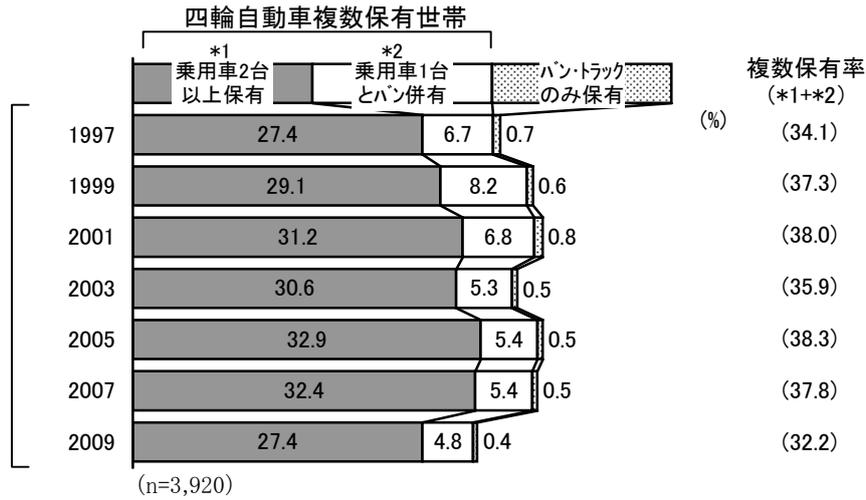
保有台数の割合【乗用車保有世帯】



* 年収5分位、ライフステージの定義は、iii頁参照

参考 四輪自動車複数保有率の動向

複数保有率の変化【全世界】



2. 保有率減少地域における関連要因の考察

▽乗用車保有率および複数保有率が減少したエリアでどのような世帯特性の変化が起きているかを分析することで、両者の関連について考察した。

乗用車保有率は、首都圏中心部を中心とする首都圏全体と、地方圏の郡部の減少トレンドに注目し、複数保有率については、首都圏周辺、地方圏の小都市から郡部での減少に注目した。

保有率減少地域における世帯構成の変化と保有率・複数保有率の減少について

●首都圏は1人世帯、独身期の増加が、地方の郡部では2人世帯、高齢期の増加と関連

<世帯人数>07年から09年において、首都圏全体と地方圏の大都市で1人世帯が増加し、地方圏の小都市と郡部では世帯人数が減って2人世帯が増えた。

<ライフステージ>07年から09年において首都圏で独身期が増加し、首都圏周辺と地方圏の郡部では高齢期が増加。

<保有率減少との関連>保有率の減少がみられた首都圏では、1人世帯および独身期が増加。地方圏では2人世帯と高齢期が増加しているエリアを中心に複数保有率の減少がみられる。

世帯人数

	1人			2人			3人			4人以上			平均値(人)			
	09年	07年	05年	09年	07年	05年	05→09年									
	全体	19.1	14.5	11.8	32.2	30.8	25.0	18.8	20.3	21.2	30.0	34.3	42.0	2.8	3.0	3.2
地域																
首都圏	22.1	11.4	11.7	28.5	29.4	24.9	19.6	23.1	22.6	29.8	36.0	40.8	2.8	3.1	3.2	↘
地方圏(首都圏以外)	17.9	15.7	12.0	33.7	31.3	25.2	18.5	19.2	20.6	30.0	33.8	42.2	2.8	3.0	3.3	↘
首都圏*中心部(23区)	36.3	20.9	13.1	26.4	28.8	24.9	15.4	20.9	24.4	21.9	29.5	37.6	2.4	2.7	3.1	↘
近郊(40km圏)	20.6	9.1	11.7	27.5	29.5	23.6	19.4	24.8	21.9	32.6	36.7	42.7	2.8	3.1	3.2	↘
周辺(40km圏外)	17.8	9.8	9.6	30.8	29.5	28.6	21.8	22.0	21.8	29.5	38.8	40.0	2.8	3.1	3.2	↘
地方圏*大都市	22.1	17.1	15.7	30.7	32.1	24.5	18.5	20.4	21.9	28.8	30.4	38.0	2.7	2.8	3.0	↘
中都市	18.3	18.1	13.4	31.9	33.3	26.0	21.5	18.0	21.8	28.3	30.6	38.8	2.8	2.8	3.1	↘
小都市	18.9	17.1	8.4	42.0	28.1	28.2	13.5	19.7	19.5	25.6	35.0	43.9	2.7	2.9	3.3	↘
周辺部	14.8	14.1	11.7	32.2	32.0	25.8	19.1	18.4	18.8	34.0	35.5	43.7	3.0	3.0	3.3	↘
郡部	16.6	12.8	9.7	38.4	28.0	23.5	15.0	21.6	20.0	29.9	37.6	46.7	2.8	3.2	3.5	↘
主要5都市	28.0	18.6	15.0	24.5	29.3	24.9	18.7	21.9	22.2	28.6	30.1	37.8	2.6	2.8	3.0	↘

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			
	09年	07年	05年	05→09年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	05→09年
全体	5.2	1.8	3.3		10.0	8.5	10.4	10.5	12.5	14.3	8.9	8.9	10.0	17.4	19.8	21.5	14.0	13.8	14.0	33.9	34.8	26.5	↘
地域																							
首都圏	8.8	2.6	4.9		10.9	9.8	12.2	10.5	14.5	14.8	9.3	10.4	9.4	17.1	20.5	19.8	15.1	15.3	14.3	28.3	26.9	24.7	
地方圏(首都圏以外)	3.7	1.5	2.7		9.7	7.9	9.6	10.6	11.7	14.0	8.8	8.3	10.1	17.5	19.5	22.1	13.6	13.3	13.9	36.1	37.7	27.6	↘
首都圏*中心部(23区)	19.1	2.8	4.5	↘	8.7	8.5	12.7	9.3	13.0	15.5	8.2	9.0	10.6	14.8	16.9	14.8	14.8	20.9	15.5	25.1	28.8	26.5	
近郊(40km圏)	7.2	3.6	5.7		15.2	9.9	12.1	12.1	14.5	14.6	9.2	10.1	9.4	15.6	21.6	22.0	15.6	14.5	13.5	25.1	26.0	22.7	
周辺(40km圏外)	6.5	1.2	3.2		6.0	10.4	11.7	8.9	15.3	14.1	9.9	11.6	7.8	20.0	20.8	21.6	14.7	13.6	14.5	33.8	27.2	27.2	↘
地方圏*大都市	6.9	1.9	4.5		11.6	7.8	11.0	11.2	13.3	14.3	9.1	9.5	11.7	15.3	17.3	18.5	14.4	11.4	12.2	31.5	38.9	27.9	
中都市	4.9	2.3	4.2		9.9	9.0	9.8	11.3	11.9	14.9	11.3	8.3	9.6	17.6	17.5	21.8	12.1	11.9	12.1	32.8	39.1	27.7	↘
小都市	3.6	2.6	0.9		8.9	6.1	7.9	9.6	10.5	16.1	6.1	10.5	12.0	13.6	20.2	21.9	15.4	11.8	14.0	42.9	38.2	27.2	↘
周辺部	1.7	0.9	1.9		10.1	8.0	10.7	11.2	11.3	13.6	8.0	7.9	9.1	18.4	19.4	22.4	14.5	14.7	13.8	36.1	37.9	28.5	↘
郡部	1.1	0.7	1.3		6.3	7.3	8.5	7.4	11.2	12.5	6.6	7.1	9.8	21.6	24.7	24.4	12.1	15.1	16.8	44.9	33.9	26.7	↘
主要5都市	13.5	3.6	4.5	↘	10.5	9.9	12.0	11.9	12.4	15.9	9.6	8.9	10.0	16.3	20.1	14.3	15.2	15.7	15.2	23.1	29.4	28.0	

前回より+5%以上の差

-5%以上の差

平均値は±0.3以上

(%)

保有率減少地域における世帯年収の変化と保有率・複数保有率の減少について

●世帯年収の減少は首都圏、地方圏ともに影響あり

<世帯年収の平均値>首都圏、地方圏ともに減少傾向がみられる。05年からの比で動きをみると、地方圏の方が低下率が大きく、特に、地方圏の周辺部と郡部で低下した比率が大きい。

<保有率減少との関連>どのエリアも世帯年収が低下しており、保有率の減少に影響があったと推察される。

世帯年収(平均値)

	平均値(万円)			差(万円)		05年比(%)		
	09年	07年	05年	09←07年	09←05年	09年	07年	05年
全体	516.7	583.2	593.4	-66.5	-76.7	87.1	98.3	100.0
首都圏	604.3	694.4	661.1	-90.1	-56.8	91.4	105.0	100.0
地方圏(首都圏以外)	480.6	541.2	564.1	-60.6	-83.5	85.2	95.9	100.0
首都圏*中心部(23区)	574.4	666.1	660.7	-91.7	-86.3	86.9	100.8	100.0
近郊(40km圏)	648.2	713.9	665.4	-65.7	-17.2	97.4	107.3	100.0
周辺(40km圏外)	560.6	681.4	649.1	-120.8	-88.5	86.4	105.0	100.0
地方圏*大都市	473.7	579.7	561.3	-106.0	-87.6	84.4	103.3	100.0
中都市	515.1	547.0	568.8	-31.9	-53.7	90.6	96.2	100.0
小都市	494.5	499.0	565.6	-4.5	-71.1	87.4	88.2	100.0
周辺部	456.9	537.3	554.7	-80.4	-97.8	82.4	96.9	100.0
郡部	458.8	523.3	567.1	-64.5	-108.3	80.9	92.3	100.0
主要5都市	588.5	680.8	625.8	-92.3	-37.3	94.0	108.8	100.0

■ 07年より+80万以上の差

■ -80万以上の差

■ 05年比85%以下

保有率減少地域における利便性の違いと保有率・複数保有率の減少について

●首都圏中心部、近郊、地方小都市は利便性の高さが保有減に影響している

<利便性（不便でない）>利便性の高い場所ほど乗用車の保有率は低い。車がないと不便な場所に住んでいる世帯の保有率は90.8%に対し、車がなくとも不便ではない場所に住んでいる世帯では52.8%であり、その差は大きい。

<地域別利便性と保有率減少との関連>首都圏中心部、首都圏近郊、地方大都市で利便性が高く、首都圏周辺、地方の周辺部と郡部では利便性は低い。
周辺を除く首都圏では、利便性の点からも乗用車が非保有化しやすい環境にある。また、地方圏小都市についても利便性は地方圏周辺部、郡部ほど悪くないことから、複数保有の減少と関連しているものと思われる。

乗用車保有率

		n	保有率 (%)
全体		3920	75.8
利便性	車がないと不便な場所に住んでいる	971	90.8
	どちらかといえば、車がないと不便な場所に住んでいる	956	85.4
	どちらかといえば、車はなくても不便ではない場所に住んでいる	958	75.5
	車はなくても不便ではない場所に住んでいる	1007	52.8
	不便計	1927	88.1
	不便でない計	1965	63.8

(%)

利便性

地域	n	利便性				不便計 (%)	不便でない計 (%)
		車がないと不便な場所に住んでいる	どちらかといえば車がないと不便な場所に住んでいる	どちらかといえば車はなくても不便ではない場所に住んでいる	車はなくても不便ではない場所に住んでいる		
全体	3898	24.9	24.6	24.6	25.9	49.5	50.5
首都圏	1134	18.6	20.2	25.8	35.4	38.8	61.2
地方圏(首都圏以外)	2764	27.5	26.4	24.1	22.0	53.9	46.1
首都圏*中心部(23区)	181	0.0	2.2	21.0	76.8	2.2	97.8
近郊(40km圏)	544	9.9	21.3	31.6	37.1	31.3	68.8
周辺(40km圏外)	409	38.4	26.7	20.3	14.7	65.0	35.0
地方圏*大都市	560	13.2	17.7	30.5	38.6	30.9	69.1
中都市	764	14.8	26.0	32.9	26.3	40.8	59.2
小都市	280	17.5	26.8	29.3	26.4	44.3	55.7
周辺部	785	46.9	29.7	13.0	10.4	76.6	23.4
郡部	375	41.6	32.8	16.0	9.6	74.4	25.6
主要5都市	425	2.6	8.2	22.1	67.1	10.8	89.2

(%)

保有率減少地域における世帯特性の変化について ーまとめー

▽ここでは先にみた考察の結果を以下のような表で一覧した。この表は乗用車保有率および複数保有率の減少傾向が地域のどこで顕著にみられるのか、また、これがどのような事項と関連しているか（主要因と関連事項）をまとめたものである。

<首都圏全般> 1人世帯と独身期の増加による保有率の減少が顕著。

<首都圏の周辺> 1人世帯、独身期の増加に加え、高齢期の増加も影響して、保有率と複数保有の減少がダブルで起きている。

<地方圏の小都市・周辺部・郡部> 2人世帯と高齢期の増加により、複数保有が減少。また、郡部では保有率減少の影響もみられる。

	現象				主要因										関連事項		
	乗用車保有率の減		乗用車複数保有率の減		世帯年収の減少 (80万以上の差)	世帯人数						ライフステージ				利便性 (車がなくても不便でない)	保有台数 (複数保有)
	07→09	05→09	07→09	05→09		1人		2人		平均値 (0.3以上の差)		独身期		高齢期			
	07→09	05→09	07→09	05→09	07→09	05→09	07→09	05→09	07→09	05→09	07→09	05→09	07→09	05→09	07→09	05→09	
全体			●				↑	↑		↓				↑			
首都圏	●		●		↓		↑	↑		↓	↓		↑		高	少	
地方圏			●			↓	↑	↑						↑			
首都圏	中心部 (23区)	●	●	●	↓	↓	↑	↑		↓	↓		↑	↑	高	少	
	近郊 (40km圏)	●					↑	↑		↓	↓				高	少	
	周辺 (40km圏外)	●		●	●	↓	↓	↑	↑		↓	↓	↑	↑	低	多	
地方圏	大都市				↓	↓	↑	↑		↑		↓	↑		高	少	
	中都市			●					↑		↓		↓	↑			
	小都市			●	●		↑	↑	↑		↓			↑			
	周辺部			●		↓	↓		↑		↓			↑	低	多	
	郡部	●	●	●		↓		↑	↑		↓	↓		↑	↑	低	多
主要5都市	●	●			↓		↑	↑			↓		↑	↑	高	少	

* ●はその現象があるトレンドとしてあることを示す
 ↓↑は時系列で5%以上の増減を示す
 05→09、07→09のいずれも同様の傾向があるものに □ をつけた

1人世帯の増加と独身期世帯の増加は関連があり

2人世帯の増加と高齢期世帯の増加は関連あり

世帯年収は全般的に影響あるが、特に地方圏の小規模エリアで05→09のダウンが目立つ

3. 車種タイプ・車型別保有率

車種タイプと乗用車車型の変化

- 軽自動車の割合はさらに増加し3割に。減少傾向だった大衆車比率は09年にやや増加。
- 市場全体としてはダウンサイジングが進行中

<車種タイプ> 3ボックスが減少し、2ボックスの増加傾向が継続中。2ボックスは09年には4割を超えた。

<乗用車車型*> 「大・中型」「小型」が減少する一方、「軽自動車」は増加が継続し、乗用車全体の3割に達した。また、07年まで減少傾向にあった「大衆車」が09年でやや増加。

車種タイプ【A+B*】～新中古計

(構成比:横100%)

(%)	乗 用 車						バン・トラック					小計	その他
	3BOXセダン	2ハッチバック	クーペ・ツーカー	ボンネットワゴン	キャブワゴン	小計	軽ボンネットバン	ボンネットバン	キャブバン	ボンネットトラック	キャブトラック		
1997	34.3	22.0	9.8	13.5	8.4	88.0	2.9	1.4	3.3	1.1	3.3	12.0	0.0
1999	36.7	22.1	2.9	17.7	8.9	88.3	2.8	0.9	3.7	0.7	3.6	11.7	0.0
2001	30.4	24.1	2.2	21.2	10.5	88.4	1.9	0.8	4.1	0.7	4.1	11.6	0.0
2003	26.9	28.0	1.8	23.2	10.4	90.3	1.5	0.7	2.5	0.6	4.4	9.7	0.0
2005	23.1	30.7	1.7	23.6	11.2	90.3	1.1	0.7	3.5	0.1	4.2	9.6	0.0
2007	18.8	34.1	1.7	24.9	11.2	90.7	1.2	0.6	2.9	0.0	4.6	9.3	0.0
2009	16.4	41.2	1.2	22.5	10.4	91.7	1.5	0.3	2.6	0.0	4.0	8.4	0.0

(n=4,342)

*

* 2BOX(軽除き) 13.8%
2BOX(軽) 27.4%

乗用車車型【A+B】

～新中古計(乗用車小計を100%として計算)

	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン	軽乗用車
1997	7.7	29.9	23.1	15.2	9.5	14.6
1999	7.3	25.7	19.7	20.1	10.1	17.1
2001	6.2	20.6	18.0	24.0	11.9	19.3
2003	5.7	18.2	16.3	25.5	11.5	22.7
2005	5.5	14.6	16.4	26.2	12.5	24.9
2007	4.6	13.0	15.0	27.4	12.3	27.7
2009	4.2	11.8	18.2	24.6	11.3	29.9

(n=3,979)

(参考)乗用車車型【A+B:軽除き】

	大・中型	小型	大衆	ボンネットワゴン	キャブワゴン
2001 (n=4,715)	7.7	25.5	22.4	29.7	14.7
2003 (n=4,377)	7.4	23.6	21.1	33.0	14.9
2005 (n=4,289)	7.3	19.5	21.8	34.8	16.6
2007 (n=2,879)	6.4	17.9	20.7	38.0	17.0
2009 (n=2,790)	5.9	16.8	26.0	35.1	16.2

* 車型は大・中型>小型>大衆>軽の順になる。車型の定義の詳細はii頁を参照

* A+Bの定義は、ii頁を参照

車種排気量・駆動方式とドア数の変化

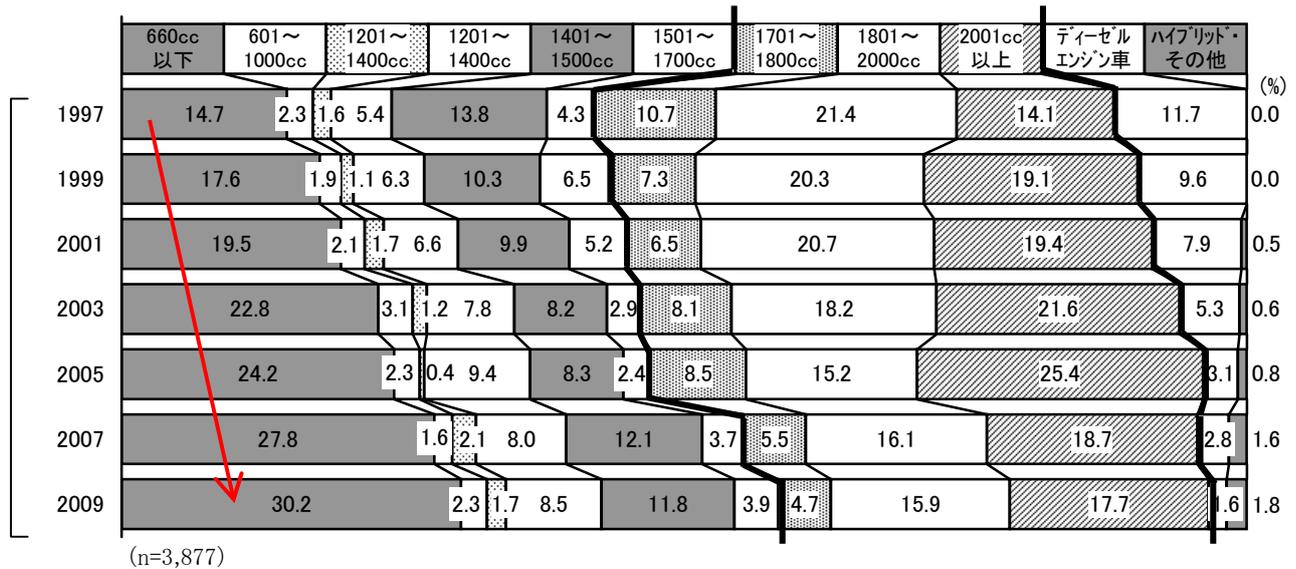
●排気量は660cc以下が増加し、1800cc以上の減少傾向が続く。

<排気量> 「660cc以下」の増加傾向が引き続きみられ、3割を超えた。一方で、「1701cc～1800cc以上」の減少傾向が続く。

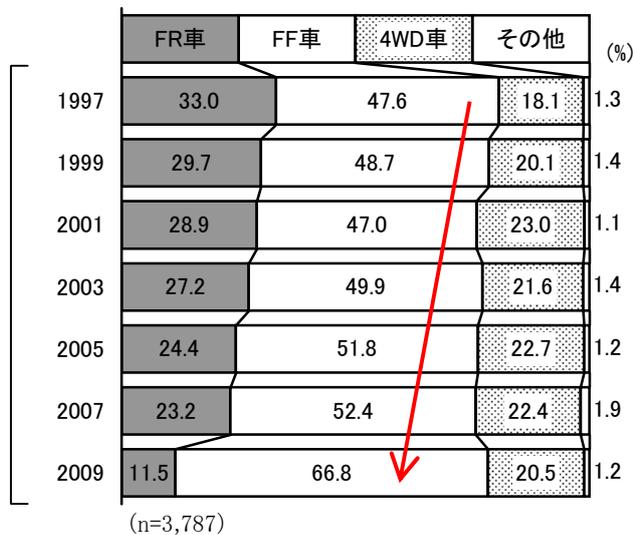
<駆動方式> FF車が07→09年で大きく増加し、66.8%になった。

<ドア数> 5ドアの増加傾向がさらに進行し、乗用車全体の7割半に達した。

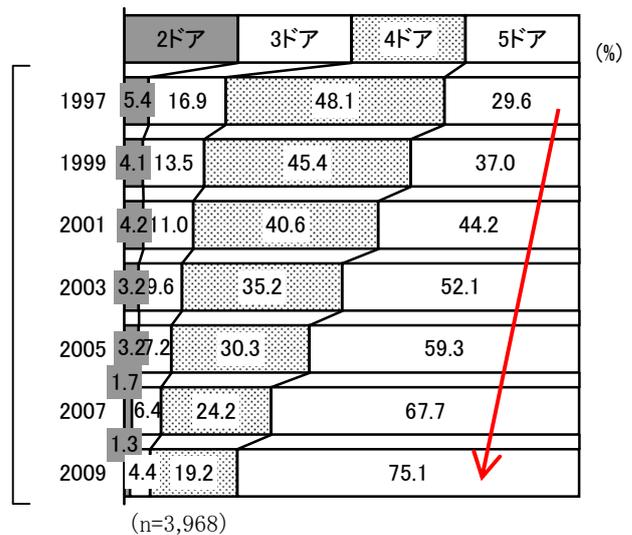
乗用車排気量【A+B】



乗用車駆動方式【A+B】



乗用車ドア数【A+B】



* 前頁の軽自動車の比率と本頁660cc以下の比率は、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ii頁参照)

乗用車車型の変化 -大衆車と軽-

▽ダウンサイズ化傾向を大衆車と軽に分けて分析してみた。

- 大衆車は、首都圏、地方圏ともに中規模エリア、高所得層で増加
- 軽自動車は、地方圏大都市と周辺、郡部エリア、低所得層で増加

<大衆車> 首都圏近郊、地方圏中都市、小都市で、07年から09年にかけて増加。
 年収では第4・5分位、ライフステージでは「独身期」「家族成熟期」で増加。

<軽> 地方圏大都市と周辺部、郡部の両極で05年から増加。
 年収では第1・2分位で、ライフステージでは「独身期」「高齢期」で増加。

乗用車車型【A+B】

	n			大・中型			小型			大衆			軽			ボンネットワゴン			キャブワゴン			
	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年	
全体	2870	2789	3940	5.8	6.6	8.0	16.3	18.5	21.2	25.3	21.4	23.8	41.4	39.5	36.0	34.1	39.2	37.9	15.7	17.5	18.0	
地域	首都圏	784	754	1010	8.7	8.5	9.1	19.3	20.0	23.8	24.1	21.8	20.4	25.8	24.8	18.0	37.2	42.0	40.7	15.2	18.8	18.9
	地方圏(首都圏以外)	2086	2035	2855	4.7	5.9	7.6	15.2	17.9	20.3	25.7	21.3	24.9	47.3	45.0	42.5	32.9	38.1	37.0	15.9	17.1	17.5
	首都圏*中心部(23区)	69	90	226	10.1	12.2	10.6	27.5	24.4	24.8	11.6	16.7	17.3	5.8	7.8	11.1	40.6	32.2	34.5	17.4	17.8	21.2
	近郊(40km圏)	388	372	550	6.7	6.2	7.6	16.5	19.9	23.5	23.2	17.5	18.5	21.1	19.1	15.1	38.4	43.8	40.5	15.7	18.3	18.5
	周辺(40km圏外)	327	292	234	10.7	10.3	11.1	20.8	18.8	23.5	27.8	28.8	27.8	35.5	37.3	31.6	35.2	42.8	47.0	14.1	19.9	17.5
	地方圏*大都市	378	301	432	6.3	8.0	7.2	16.9	23.3	22.0	21.2	16.6	18.8	31.2	20.3	22.2	36.8	38.2	39.4	16.7	18.9	15.5
	中都市	591	525	802	4.7	5.9	8.0	15.2	19.2	18.7	28.4	19.0	24.6	41.8	39.4	37.7	31.0	36.2	37.0	14.9	18.1	16.5
	小都市	219	176	281	3.2	5.1	5.3	17.8	16.5	23.1	30.1	20.5	27.8	39.7	52.3	49.8	34.2	33.0	35.6	12.8	17.0	16.4
	周辺部	630	686	556	3.7	5.1	7.0	12.2	16.6	18.7	23.8	24.3	24.1	61.3	53.5	51.6	31.7	39.9	37.1	17.5	15.6	16.7
	郡部	268	347	784	6.0	6.1	8.7	17.9	14.7	21.2	27.2	23.1	28.1	55.6	54.5	49.4	33.2	40.1	36.2	16.0	16.7	20.5
	主要5都市	196	230	479	7.7	10.4	8.4	18.9	24.8	21.3	17.9	15.7	16.7	9.2	12.6	13.4	43.4	34.8	36.1	15.3	16.5	19.4
	年収5分位	第1分位	318	272	422	2.8	4.0	3.3	8.2	14.7	17.3	22.6	22.8	24.4	58.2	42.6	42.4	18.6	27.9	25.1	4.4	5.9
第2分位		493	493	687	4.9	5.3	5.1	14.8	19.1	16.9	23.5	22.1	24.7	46.7	41.6	38.1	23.9	30.4	29.4	10.8	12.0	16.3
第3分位		570	548	755	6.3	5.3	6.6	14.6	13.0	18.8	21.2	20.4	22.3	45.1	44.9	35.8	35.8	39.8	41.5	16.5	21.5	21.9
第4分位		627	583	802	4.6	6.2	5.7	16.3	18.4	23.4	27.3	19.9	21.6	37.3	37.2	36.8	41.0	43.2	44.0	19.8	22.8	20.1
第5分位		649	585	812	8.3	9.6	15.8	23.1	24.1	28.2	30.7	23.4	25.6	30.0	31.3	26.7	40.7	49.9	43.0	19.4	19.5	18.8
ライフステージ	独身期	79	31	78	5.1	-	7.7	10.1	22.6	19.2	21.5	6.5	14.1	32.9	12.9	28.2	26.6	51.6	34.6	5.1	6.5	3.8
	家族形成期	330	267	463	2.1	1.9	6.3	12.7	13.1	11.4	17.9	15.7	15.6	44.5	40.4	38.9	46.7	50.9	43.8	17.9	22.1	24.2
	家族成長前期	379	418	677	2.6	2.2	3.7	6.1	10.8	11.1	14.0	11.5	15.4	41.7	38.0	35.3	40.4	47.6	43.4	38.5	36.8	35.9
	家族成長後期	302	292	448	3.0	3.8	5.8	11.3	14.0	19.6	21.5	16.4	20.8	35.8	42.5	34.2	42.1	52.4	44.0	28.1	23.6	24.3
	家族成熟期	554	618	933	6.7	7.0	10.7	21.1	20.6	24.9	33.6	27.0	28.4	46.9	46.3	40.5	35.2	40.3	42.8	10.1	13.8	11.5
	結晶期	435	412	544	6.9	10.2	10.3	19.5	19.7	24.6	25.7	23.5	28.3	44.1	43.2	40.1	37.9	37.1	35.1	9.9	16.3	14.5
	高齢期	783	742	792	8.8	9.8	9.0	20.1	23.9	29.7	29.6	25.7	29.7	37.8	32.5	28.7	20.6	24.9	22.9	7.4	6.9	7.3

■ 前回より+5%以上の差

■ -5%以上の差

(%)

* A+Bでの保有車の合計を保有世帯で割って算出

複数保有組み合わせの変化

▽先にみた乗用車の複数保有率低下に加えて、ここでは車型の組み合わせについても分析した。

●軽同士の組み合わせが増え、複数台保有でも小型化が進行

<01年からの時系列変化> 「大・中・小型車とボンネットワゴン・キャブワゴン・RV」 (①) での組み合わせが減少し、「軽乗用車・軽ボンネットバン」同士 (②) の組み合わせが増加。複数台保有の内訳で、軽を2台以上保有が増加傾向にあることがわかる。

<07年から09年の2年間の変化> 「大衆車と軽乗用車・軽ボンネットバン」 (③) の組み合わせと、「大衆車とボンネットワゴン・キャブワゴン・RV」 (④) の組み合わせが増加。

乗用車複数保有世帯の保有車組合せ【A・Bともに新車の複数保有世帯】

	大・中・小型車	大衆車	軽乗用車・ 軽ボンネット バン	ボンネットワゴン キャブワゴン RV
大・中・小型車	5.9	8.7	12.0	11.2
	4.1	7.4	10.4	10.7
	3.2	7.2	8.0	① 11.8
	1.4	6.4	7.4	9.0
	3.9	7.6	8.1	6.6
大衆車		2.1	8.2	13.6
		2.5	7.1	14.5
		2.3	8.3	13.2
		2.3	③ 7.8	④ 11.6
		2.9	9.6	15.8
軽乗用車・軽ボンネットバン			2.9	26.0
			4.6	28.0
			② 5.7	30.6
			7.1	34.7
			8.1	30.3
ボンネットワゴン キャブワゴン RV				9.5
				10.6
				9.4
				12.2
				7.2

* 1段目 '01年

2段目 '03年

3段目 '05年

4段目 '07年

5段目 '09年

(n=594)

* 本頁および次頁では乗用車に軽ボンバン、1、4ナンバーのオフロード4WD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

▽「大・中・小型+ボンネットワゴン・キャブワゴン・RV」（前頁①）と「軽乗用・ボンネットバン+軽乗用・ボンネットバン」（前頁②）の組み合わせに注目して、地域別・年収別・ライフステージ別に分析した。

●大・中・小型+RV系の組み合わせは高所得層で減少、軽同士の組み合わせは低所得層で増加

<①大中小型+RV系*の組み合わせ>地域では、首都圏と地方の近郊エリアで減少傾向。
 年収は第5分位の高所得層と、ライフステージでは成熟期以降の世帯で減少。

<②軽同士の組み合わせ>地域では、首都圏の周辺と地方の中都市、周辺部、郡部で増加傾向。
 年収では第2分位の低所得層、ライフステージでは結晶期以降で増加。

複数保有率の変化【A・Bともに新車の複数保有世帯】

	n			①大・中・小型車 + ボンネットワゴン・キャブワゴン・RV			②軽乗用・軽ボンネットバン + 軽乗用・軽ボンネットバン		
	09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年
全体	594	622	912	6.6	9.0	11.8	8.1	7.1	5.7
地域									
首都圏	127	155	178	7.9	12.3	16.9	5.5	4.5	2.8
地方圏 (首都圏以外)	467	467	716	6.2	7.9	10.6	8.8	7.9	6.6
首都圏* 中心部(23区)	4	6	24	-	-	29.2	-	-	-
近郊 (40km圏)	46	49	68	8.7	10.2	14.7	2.2	4.1	2.9
周辺 (40km圏外)	77	100	86	7.8	14.0	15.1	7.8	5.0	3.5
地方圏* 大都市	53	42	49	15.1	9.5	20.4	-	-	-
中都市	126	103	178	4.0	6.8	11.8	8.7	5.8	4.5
小都市	55	46	100	1.8	10.9	8.0	1.8	13.0	10.0
周辺部	169	193	148	5.9	7.8	11.5	12.4	9.3	8.1
郡部	64	83	241	7.8	7.2	8.3	12.5	8.4	7.1
主要5都市	13	20	40	23.1	10.0	22.5	-	-	-
年収5分位									
第1分位	15	25	41	-	-	2.4	26.7	12.0	7.3
第2分位	54	62	93	-	6.5	6.5	20.4	12.9	7.5
第3分位	106	117	174	6.6	7.7	12.1	6.6	11.1	6.3
第4分位	159	150	221	5.7	6.0	10.9	7.5	4.0	5.4
第5分位	215	207	269	7.9	12.1	15.6	5.6	4.3	3.7
ライフステージ									
独身期	0	0	3	-	-	33.3	-	-	-
家族形成期	66	54	85	7.6	7.4	7.1	10.6	3.7	4.7
家族成長前期	84	116	173	6.0	10.3	10.4	3.6	2.6	2.9
家族成長後期	73	81	121	8.2	7.4	7.4	5.5	4.9	4.1
家族成熟期	153	177	261	5.2	7.9	15.3	7.8	13.0	9.6
結晶期	107	103	138	9.3	8.7	10.9	13.1	7.8	5.8
高齢期	110	91	128	4.5	12.1	14.8	7.3	4.4	3.1

* n=30未満

(%)

* RV系の定義はii頁参照

4. 非保有とその理由

非保有率・保有中止率

●非保有世帯は首都圏は07→09年に増加、地方圏では05年から増加傾向が継続。地方圏は保有中止世帯が増え、首都圏は非保有世帯が増加

<四輪自動車*の保有有無>非保有率は22.0%で、07年からやや増加。
 地域では首都圏(28.0%)が地方圏(19.5%)より高いが、地方圏は05年より増加傾向にある。
 首都圏は中心部、近郊、周辺のいずれも07年から09年にかけて増加。地方圏では小都市と郡部で05年から09年で増加が目立つ。
 年収では第2、第3分位で、ライフステージでは独身期で07年から増加した。

<非保有世帯のうちの保有中止率*>増加傾向にあり、09年では41.2%。
 地域では、地方圏は07年から09年に保有中止率が増えたが、首都圏では未保有世帯が増加。

四輪自動車保有状況

		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			持っていたことはない		
		09年	07年	05年	09年	07年	05年	09年	07年	05年
n		863	657	961	355	248	335	507	407	607
全体		22.0	17.9	18.3	41.2	37.9	35.6	58.8	62.1	64.4
地域	首都圏	28.0	20.5	26.9	40.0	45.1	36.6	60.0	54.9	63.4
	地方圏 (首都圏以外)	19.5	16.9	15.1	41.9	34.5	35.2	58.1	65.5	64.8
	首都圏* 中心部(23区)	60.1	48.0	43.7	42.7	44.7	27.9	57.3	55.3	72.1
	近郊 (40km圏)	26.9	18.4	23.0	39.5	46.6	43.1	60.5	53.4	56.9
	周辺 (40km圏外)	15.2	9.5	12.0	36.5	42.4	50.0	63.5	57.6	50.0
	地方圏* 大都市	28.6	24.6	25.8	36.0	38.8	35.2	64.0	61.2	64.8
	中都市	20.9	20.7	17.1	49.4	37.0	35.3	50.6	63.0	64.7
	小都市	19.2	16.7	11.9	50.0	26.3	34.1	50.0	73.7	65.9
	周辺部	12.8	12.9	10.3	39.6	30.4	31.4	60.4	69.6	68.6
	郡部	17.4	11.6	10.9	34.8	34.0	38.0	65.2	66.0	62.0
主要5都市	52.0	38.6	37.5	39.9	45.4	32.0	60.1	54.6	68.0	
年収5分位	第1分位	51.5	52.5	46.7	35.8	32.4	32.7	64.2	67.6	67.3
	第2分位	26.0	17.5	19.2	44.9	41.6	40.2	55.1	58.4	59.8
	第3分位	16.0	8.9	10.1	46.6	55.2	38.0	53.4	44.8	62.0
	第4分位	9.3	5.4	6.4	53.7	45.7	44.8	46.3	54.3	55.2
	第5分位	6.4	5.5	5.2	54.3	69.4	37.8	45.7	30.6	62.2
ライフステージ	独身期	60.0	49.3	52.6	17.9	9.1	25.6	82.1	90.9	74.4
	家族形成期	14.2	9.7	11.8	41.1	50.0	30.6	58.9	50.0	69.4
	家族成長前期	5.8	3.9	5.7	50.0	50.0	38.1	50.0	50.0	61.9
	家族成長後期	8.6	5.8	8.6	56.7	94.7	40.9	43.3	5.3	59.1
	家族成熟期	11.7	8.4	10.5	53.2	37.7	40.9	46.8	62.3	59.1
	結晶期	14.5	10.9	15.2	38.8	41.8	34.5	61.3	58.2	65.5
	高齢期	35.4	34.6	34.9	44.3	35.8	36.5	55.7	64.2	63.5

(%)

* バントラックを含めた四輪自動車

* 保有中止率は四輪自動車非保有世帯のうち、過去に乗用車(含ステーションワゴン・オフロード型・キャブワゴン)保有経験のある世帯の比率

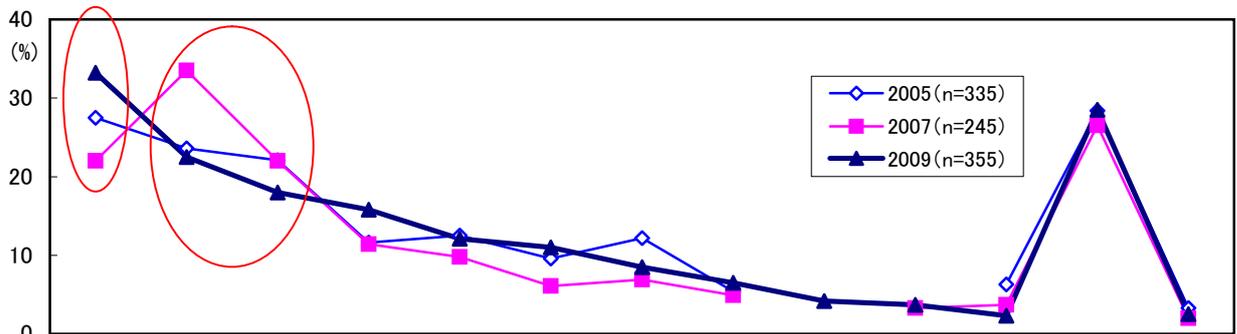
非保有理由と保有未経験理由

●保有中止、保有未経験のいずれも非保有理由は経済的要因

＜保有中止世帯の現在非保有の理由＞「価格、維持費などの経済的理由」が07年から大きく増えて33.5%と最も高くなった。一方、「使う人がなくなった」と「使いみちがなくなった」は07年より減って、第2～3位の理由に低下。

世帯人数減など家族構成の変化以上に経済的要因が大きい、「交通事故がこわい」が09年で増加。

乗用車を以前保有で現在は未保有の理由(複数回答)【保有中止世帯】



n	価格・経済的維持費など	使う人がなくなった	使いみちがなくなった	交通事故がこわい	他の交通便利になった	有料賃貸料駐金が高い	車庫所がなくなった	運動健康に良くない	ガソリン代が高騰した	排出ガスなどが良くない	道路渋滞や駐車が嫌い	その他	特になし
2005 335	27.5	23.6	22.1	11.6	12.5	9.6	12.2	5.4	-	-	6.3	28.4	3.3
2007 245	22.0	33.5	22.0	11.4	9.8	6.1	6.9	4.9	-	3.3	3.7	26.5	2.0
2009 355	33.2	22.5	18.0	15.8	12.1	11.0	8.5	6.5	4.2	3.7	2.3	28.5	2.5

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差 (%)

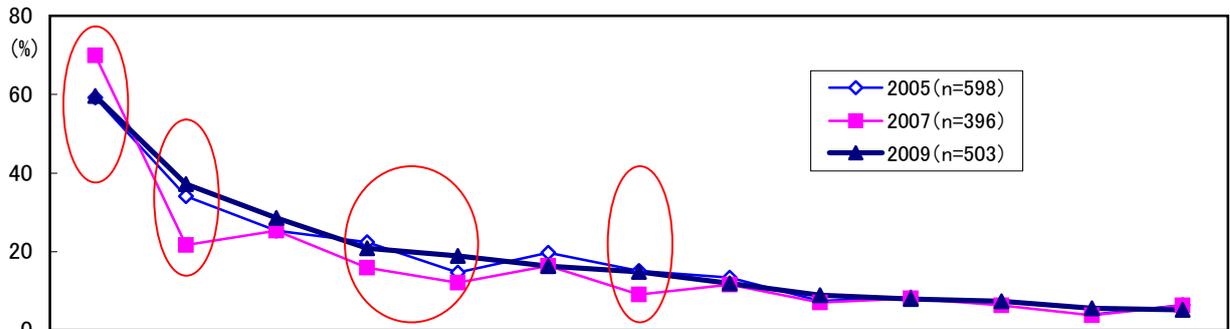
*07年追加項目「排出ガスなどが環境に良くない」

*09年追加項目「ガソリン代が高騰した」

<保有未経験世帯の非保有理由> 「免許がない」が59.6%とトップだが、これは07年から減少傾向。一方、「価格、維持費などの経済的な理由」は07年より大きく増加して第2位に浮上した。また、「車庫などの保管場所がない」20.9%、「交通事故がこわい」18.9%、「有料駐車場の料金が高い」14.9%も07年から増加。

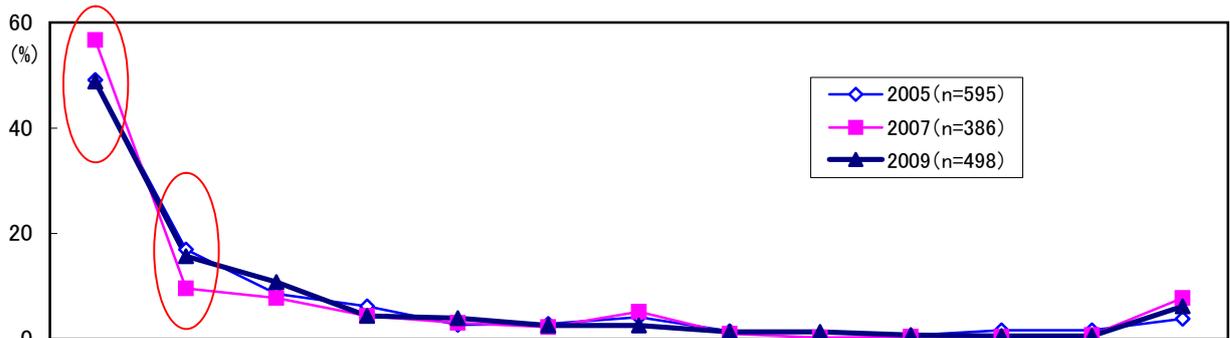
<最も大きな理由> 上記と同様、「免許がない」が減って、「価格・維持費など経済的な理由」が増加。経済的要因の影響が大きいことがわかる。

乗用車を今まで保有しなかった理由(複数回答)【保有未経験世帯】



n	免許がない	価格・経済的な理由	他の交通機関が便利	車庫などの保管場所がない	交通事故がこわい	親戚等に利用できる	有料駐車場の料金が高い	使いみちがない	道路渋滞や駐車場が嫌い	ぜいたくで身分である	排出ガスなどが環境に良くない	自動車はきらい	特にない
2005 598	59.2	34.1	25.3	22.4	14.7	19.7	15.1	13.4	7.5	8.4	-	4.0	6.4
2007 396	69.9	21.7	25.3	15.9	12.1	16.4	9.1	11.6	7.1	8.1	6.3	3.8	6.3
2009 503	59.6	37.2	28.6	20.9	18.9	16.3	14.9	11.9	8.9	8.0	7.4	5.6	5.2

乗用車を今まで保有しなかった最も大きな理由(単数回答)【保有未経験世帯】



n	免許がない	価格・経済的な理由	他の交通機関が便利	車庫などの保管場所がない	交通事故がこわい	親戚等に利用できる	有料駐車場の料金が高い	使いみちがない	道路渋滞や駐車場が嫌い	ぜいたくで身分である	排出ガスなどが環境に良くない	自動車はきらい	特にない
2005 595	49.1	17.0	8.6	6.2	2.7	2.9	4.2	1.5	-	0.7	1.7	1.7	3.9
2007 386	56.7	9.6	7.8	4.4	3.1	2.3	5.2	1.0	0.3	0.5	0.5	0.8	7.8
2009 498	48.8	15.7	10.8	4.4	4.0	2.6	2.6	1.4	1.4	0.8	0.6	0.6	6.2

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

*07年追加項目「排出ガスなどが環境に良くない」

*09年追加項目「ガソリン代が高騰した」

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

●複数保有率低下の影響を受け世帯主比率が増加

<乗用車の主運転者*の世帯ライフステージ> 家族成長前期と成熟期の減少傾向が継続。高齢期は増加傾向にあり、09年は28%。

<主運転者の続柄> 世帯主比率が増加。複数保有率が低下したことで世帯主比率が上がったと推察される。直近2年内購入車に限定してもほぼ同様の結果。

世帯ライフステージ【乗用車保有世帯】

	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	(%)
1997	3	15	17	13	26	14	12	
1999	3	14	17	13	27	13	13	
2001	3	13	18	13	26	11	16	
2003	3	14	15	13	22	15	19	
2005	2	12	17	11	24	14	20	
2007	1	9	15	11	22	15	27	
2009	3	11	13	11	20	15	28	

(n=2,965)

主運転者の続柄(A)

n	家計の中心者				その他
	中心者自身	中心者配偶者	中心者の息子	中心者の娘	
2005	3920	63		25	6 5 2
2007	2786	64		26	5 5 1
2009	2863	68		23	3 4 1

(%)

主運転者の職業(A)

n	自営業、自由業	勤め人					無職・その他			
		管理職	専門職	事務・技術職	労務系	販売サービス系	専業主婦・主夫	年金生活者*	学生・その他	
2005	3923	17	9	8	20	11	10	13	-	13
2007	2786	13	8	7	18	12	10	12	17	3
2009	2866	13	8	9	18	11	10	10	18	5

(%)

主運転者の続柄(A)【直近2年内購入車】

n	家計の中心者				その他
	中心者自身	中心者配偶者	中心者の息子	中心者の娘	
2005	1309	57		25	9 7 2
2007	848	58		27	7 6 2
2009	769	64		24	5 6 1

(%)

主運転者の職業(A)【直近2年内購入車】

n	自営業、自由業	勤め人					無職・その他			
		管理職	専門職	事務・技術職	労務系	販売サービス系	専業主婦・主夫	年金生活者*	学生・その他	
2005	1308	18	10	9	21	11	10	12	-	10
2007	848	15	8	9	19	12	10	12	11	4
2009	771	14	8	10	19	13	10	9	12	5

(%)

■ 前回より+5%以上の差

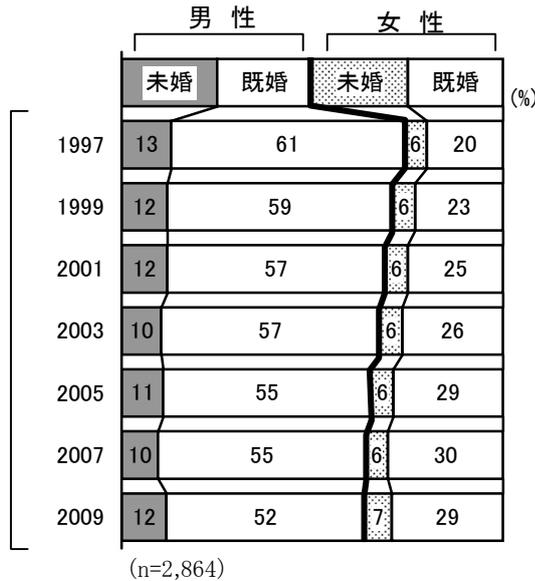
■ -5%以下の差

- * 主運転者は、その車の運転頻度が最も多いドライバー
- * 世帯ライフステージの定義は、iii頁を参照
- * 07年追加項目「年金生活者」

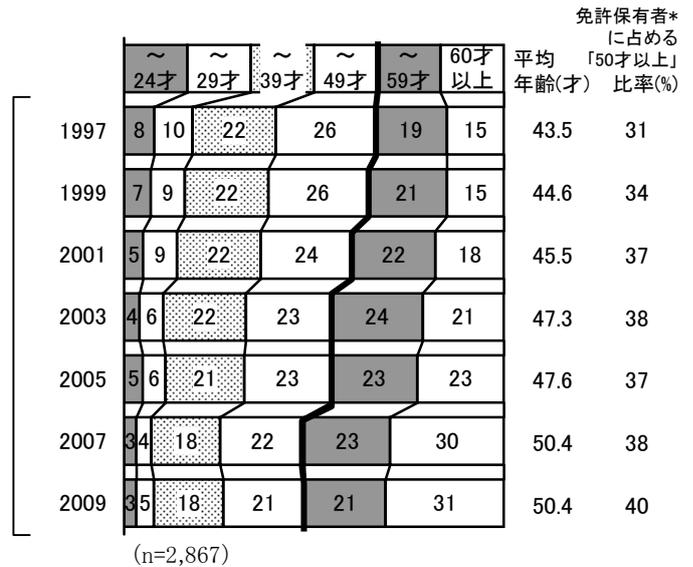
- 女性の従運転者比率が増加
- 主運転者の平均年齢は50.4歳で、07年と同じ

＜性別・未既婚＞07年から09年では変化はあまりない。
 ＜年齢＞97年からの長期トレンドは高齢化傾向にあるが、09年は平均50.4歳で07年と同じ。
 50代以上比率は07年53%→09年52%でほぼ変化なし。
 ＜男女別の年齢＞男性主運転者では平均年齢、構成比に大きな変化はないが、女性主運転者については60代以上が増加。
 ＜直近2年内購入車＞上記とほぼ同様の結果である。（次頁参照）

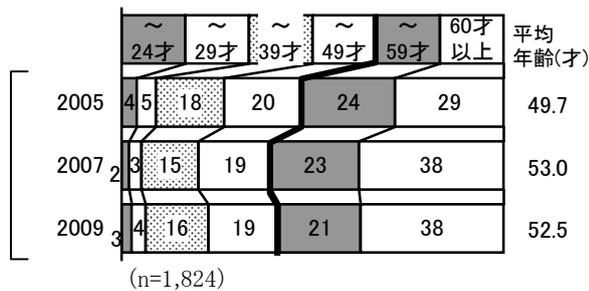
主運転者性別・未既婚(A)



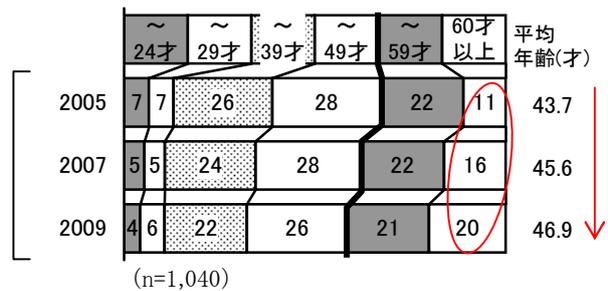
主運転者年齢(A)



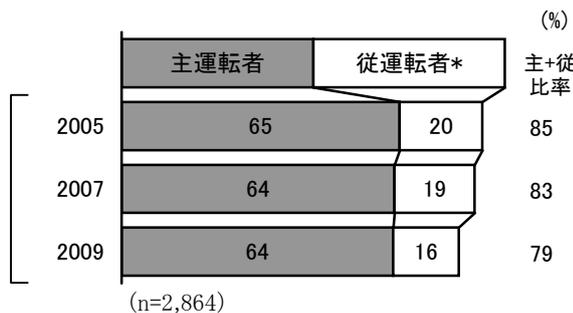
男性主運転者年齢(A)



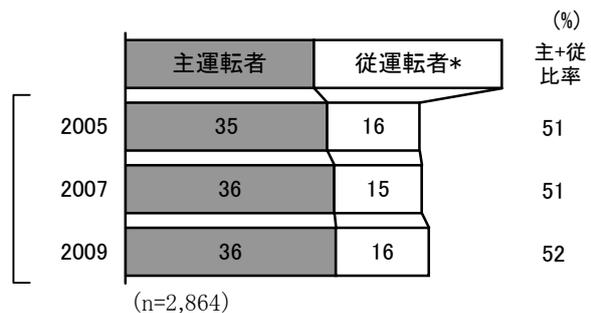
女性主運転者年齢(A)



男性運転者比率(A)



女性運転者比率(A)



* 免許保有者に占める「50才以上」の比率は、警察庁運転免許統計課 各年末現在の数字
 免許保有者は'07年以降は「中型免許」+「普通免許」
 * 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

主運転者性別・未既婚(A)【直近2年内購入車】

	男性		女性		平均年齢(才)
	未婚	既婚	未婚	既婚	
2005	13	51	8	28	45.1
2007	10	52	7	32	47.6
2009	13	49	9	29	47.4

(n=770)

主運転者年齢(A)【直近2年内購入車】

	~24才		~29才		~39才		~49才		~59才		60才以上		平均年齢(才)
	8	8	21	22	25	17							
2005	8	8	21	22	25	17	45.1						
2007	6	5	20	23	24	23	47.6						
2009	7	6	20	19	23	25	47.4						

(n=771)

男性主運転者年齢(A)【直近2年内購入車】

	~24才		~29才		~39才		~49才		~59才		60才以上		平均年齢(才)
	7	7	19	19	26	22							
2005	7	7	19	19	26	22	46.9						
2007	4	5	17	21	24	30	50.0						
2009	5	5	19	18	23	30	49.4						

(n=479)

女性主運転者年齢(A)【直近2年内購入車】

	~24才		~29才		~39才		~49才		~59才		60才以上		平均年齢(才)
	11	8	24	27	22	8							
2005	11	8	24	27	22	8	41.9						
2007	8	6	25	27	23	12	43.8						
2009	10	8	23	21	23	16	44.2						

(n=291)

男性運転者比率(A)【直近2年内購入車】

	主運転者		従運転者		主+従比率
	64	19			
2005	64	19	83		
2007	61	19	80		
2009	62	16	78		

(n=770)

女性運転者比率(A)【直近2年内購入車】

	主運転者		従運転者		主+従比率
	36	15			
2005	36	15	51		
2007	39	14	53		
2009	38	17	55		

(n=770)

2. 使用状況

車の使い方の変化

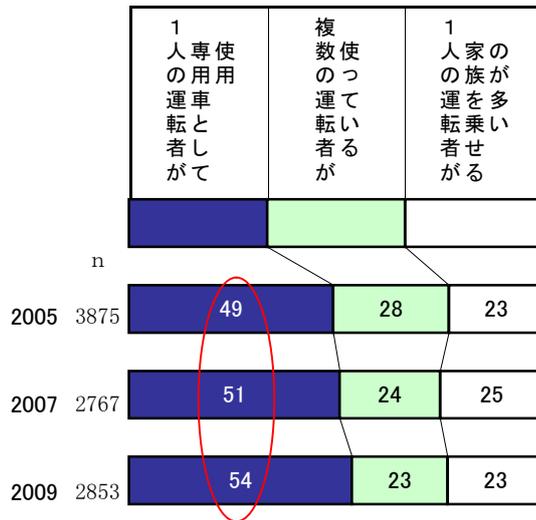
●車の専用率は増加傾向にあり、複数車の使い方でも「専用」が微増

<車の使い方> 「1人の運転者が専用車として使用」が07年から09年にかけて増加。

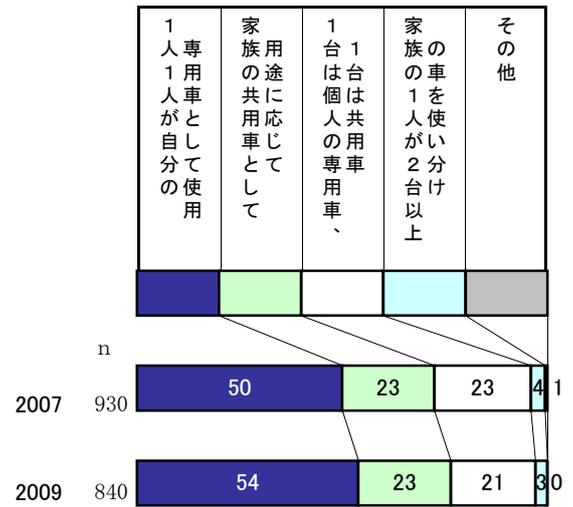
<地域別> 首都圏周辺と地方圏大都市で「専用車」利用が増加。

<複数保有世帯の車の使い方> 「1人1人が自分の専用車として使用」が微増。

車の使い方(A)



複数の車の使い方【乗用車のみ複数保有世帯】



	n	1人の運転者が専用車として使用				
		09年	07年	05年		
首都圏	777	748	997	47	43	40
地方圏(首都圏以外)	2076	2019	2806	56	54	53
首都圏*中心部(23区)	68	90	225	40	37	37
近郊(40km圏)	384	366	543	41	39	35
周辺(40km圏外)	325	292	229	56	50	55
地方圏*大都市	376	300	430	55	44	43
中都市	586	524	791	53	49	53
小都市	218	173	273	53	55	53
周辺部	629	682	547	61	60	51
郡部	267	340	765	58	57	58
主要5都市	195	228	477	39	37	36
年収5分位						
第1分位	316	271	418	67	61	56
第2分位	491	489	681	58	51	51
第3分位	568	542	742	50	48	45
第4分位	624	579	787	54	47	47
第5分位	644	581	795	49	50	49
ライフステージ						
独身期	78	31	78	95	94	94
家族形成期	327	264	453	34	34	31
家族成長前期	377	417	668	33	30	32
家族成長後期	300	289	438	45	44	41
家族成熟期	552	612	915	58	57	57
結晶期	433	409	535	65	57	60
高齢期	778	736	783	63	61	59

n	1人1人が自分の専用車として使用		家族の共用車として用途に応じて		
	09年	07年	09年	07年	
175	221	49	40	19	27
665	709	55	53	23	21
5	9	20	33	20	11
67	78	40	33	18	32
103	134	56	44	20	25
86	70	42	33	26	33
191	165	55	51	23	26
69	69	62	57	20	25
224	287	58	58	23	15
95	118	58	54	25	20
18	29	33	31	6	28
36	39	44	51	14	31
87	118	58	47	23	21
178	203	56	49	23	24
229	230	56	48	26	22
250	247	52	52	18	22
0	0	-	-	-	-
125	101	39	43	34	25
146	173	36	39	36	29
97	120	57	36	20	37
209	257	60	59	14	15
126	144	64	60	20	15
136	131	65	53	16	22

■ 前回より+5%以上の差

■ -5%以上の差

* n=30未満

(%)

●07年→09年では使用状況に大きな変化はみられない

＜主使用用途＞「通勤・通学」は微減傾向が続く一方、「買物・用足し」は増加傾向が継続。「レジャー」は07年から微増。

＜月間維持費＞6000円までの比率がやや増えて、平均値が下がった。

＜使用頻度と走行距離＞一週間当り使用頻度は平均5.0日、月間走行距離は平均430kmと07年と同水準。

＜主な乗車人数＞05年→07年で1人が減少、2～3人が増加していたが、07年→09年に変化はない。

＜大勢で乗るときの乗車人数＞変化なし。

主運転者の主使用用途(A)

	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	日常の買物・用足し
1997	18	39	18	25
1999	16	38	18	28
2001	17	35	17	31
2003	17	33	16	34
2005	16	33	16	35
2007	15	33	14	37
2009	15	31	16	38

(n=2,853) (%)

月間維持費(A)*

	～6,000円	～12,000円	～20,000円	20,001円～	平均(円)
1997	23	36	22	19	14,000
1999	27	37	20	16	12,800
2001	24	37	21	18	13,200
2003	26	39	19	16	12,700
2005	24	38	21	17	13,100
2007	24	40	20	17	13,000
2009	27	37	20	16	12,500

(n=2,854) (%)

主運転者の一週間当り使用頻度(A)

	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	平均(日)
1997	8	21	17	13	41	4.9
1999	9	20	18	13	40	5.1
2001	8	21	17	13	41	5.0
2003	9	20	19	12	40	4.9
2005	8	21	19	14	39	5.0
2007	7	20	19	13	41	5.0
2009	9	19	18	13	41	5.0

(n=2,848) (%)

月間走行距離(A)

	～300km	～600km	～1,200km	1,201km～	平均(km)
1997	49	18	25	8	480
1999	47	20	25	8	480
2001	51	19	23	7	450
2003	52	20	23	6	430
2005	51	19	23	7	450
2007	52	19	22	7	430
2009	53	18	21	7	430

(n=2,820) (%)

主な乗車人数(A)

	1人	2～3人	4～5人	6人以上
1999	44	38	16	2
2001	46	33	19	2
2003	45	35	18	2
2005	43	36	19	3
2007	34	48	17	1
2009	34	49	17	1

(n=2,820) (%)

大勢乗るときの乗車人数(A)

	1人	2～3人	4～5人	6人以上
1999	2	31	57	10
2001	1	19	66	14
2003	1	20	65	14
2005	2	20	64	15
2007	2	20	64	14
2009	2	22	63	13

(n=2,826) (%)

* 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

使用用途の変化

●レジャーは首都圏中心部と周辺、地方圏の小都市、郡部で増加

＜07年→09年の使用用途の変化＞全体では大きな変化はなし。

＜日常の買い物・用足し＞独身期で07年から09年に増加。

＜通勤・通学＞首都圏中心部、地方圏中都市、小都市で減少。

＜レジャー＞首都圏中心部と周辺、地方圏の小都市と郡部で増加。年収別では第3～4分位で、ライフステージでは家族成長後期と成熟期で増加。

主運転者の使用用途(A)

		09年				
		n	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	日常の買い物・用足し
全体		2857	22	38	56	70
地域	首都圏	780	19	29	60	69
	地方圏(首都圏以外)	2077	23	41	54	70
	首都圏*中心部(23区)	68	22	12 ↓	79 ↖	66
	近郊(40km圏)	385	18	23 ↓	61	68 ↓
	周辺(40km圏外)	327	18	38	54	70
	地方圏*大都市	375	24	40 ↖	58	64 ↓
	中都市	587	23	38	55	71
	小都市	218	23	38 ↓	57	74 ↖
	周辺部	630	23	47 ↖	49	70
	郡部	267	23	38 ↓	54 ↖	73 ↖
	主要5都市	195	20	19	71 ↖	68
年収5分位	第1分位	318	19	26 ↓	48	82 ↖
	第2分位	489	20	35	54	73
	第3分位	568	24	37	55	69
	第4分位	624	23	42	59	66
	第5分位	647	24	41	58	67
ライフステージ	独身期	78	17	67	68	68
	家族形成期	328	24	41	58 ↓	66
	家族成長前期	378	23 ↖	43	60	73
	家族成長後期	300	24	45	53	74
	家族成熟期	554	20	41	54	67 ↖
	結晶期	433	25 ↓	43	57 ↖	65 ↖
	高齢期	778	20	23	52	73

■ 07年より+5%以上の差
↖ 05年より+5%以上の差

■ -5%以上の差
↓ -5%以上の差

(%)

▽使用用途と車型との関係を、軽と大衆車に注目して分析してみた。

●軽で07年→09年に「レジャー」用途が増加

<大衆車>07年から09年で「日常の買物・用足し」が減少。

<軽>「レジャー」「日常の買物・用足し」が増加。軽の「レジャー」使用は比率は高くないが、時系列の動きとしては注目される。

主運転者の使用用途(A)

		09年								
		n	仕事・商用	通勤・通学	個人の趣味・レジャー	友人・知人とのレジャー	家族とのレジャー	日常の買物・用足し	家族等の送迎	その他
全体		2857	22	38	33	17	35	64	34	2
車 型 (A)	大・中型	118	25 ↙	25 ↙	42 ↗	23	39	52	20 ↙	3
	小型	343	24	29 ↙	42	16	39	63	29	2
	大衆	544	19	35	37 ↗	16	33	66	34	3
	軽	813	21	42	25	17	23	71 ↗	33	3
	ボンネットワゴン	712	24	40	36	19	42	60	35	1
	キャブワゴン	327	22	41	29	16	52	59	45 ↗	1

■ 07年より+5%以上の差 ■ -5%以上の差 (%)
 ▽ 05年より+5%以上の差 ▽ -5%以上の差

Ⅲ 購入状況

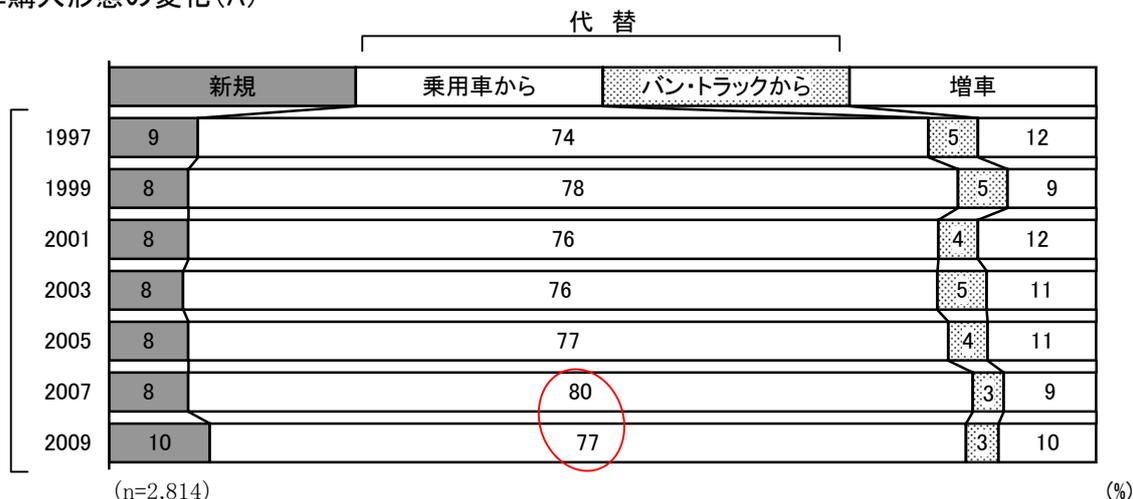
1. 購入形態と流入・流出構造

購入形態の変化と流入状況

●大衆車は中古車と軽から、軽は上級クラスからの流入が増加

＜購入形態＞代替が07年の80%から77%と微減するものの、長期トレンドとして大きな変化はない。
 ＜流入状況＞大衆車とワゴン・RVでは中古車からの流入が増加。また、軽自動車・軽ボンパンへの移行は、上級からの流入が増加している。さらに07年→09年では大衆車が下級クラス（軽）からの流入が増えており、これらはエコカー減税等の影響もあつたと推察される。

乗用車購入形態の変化(A)



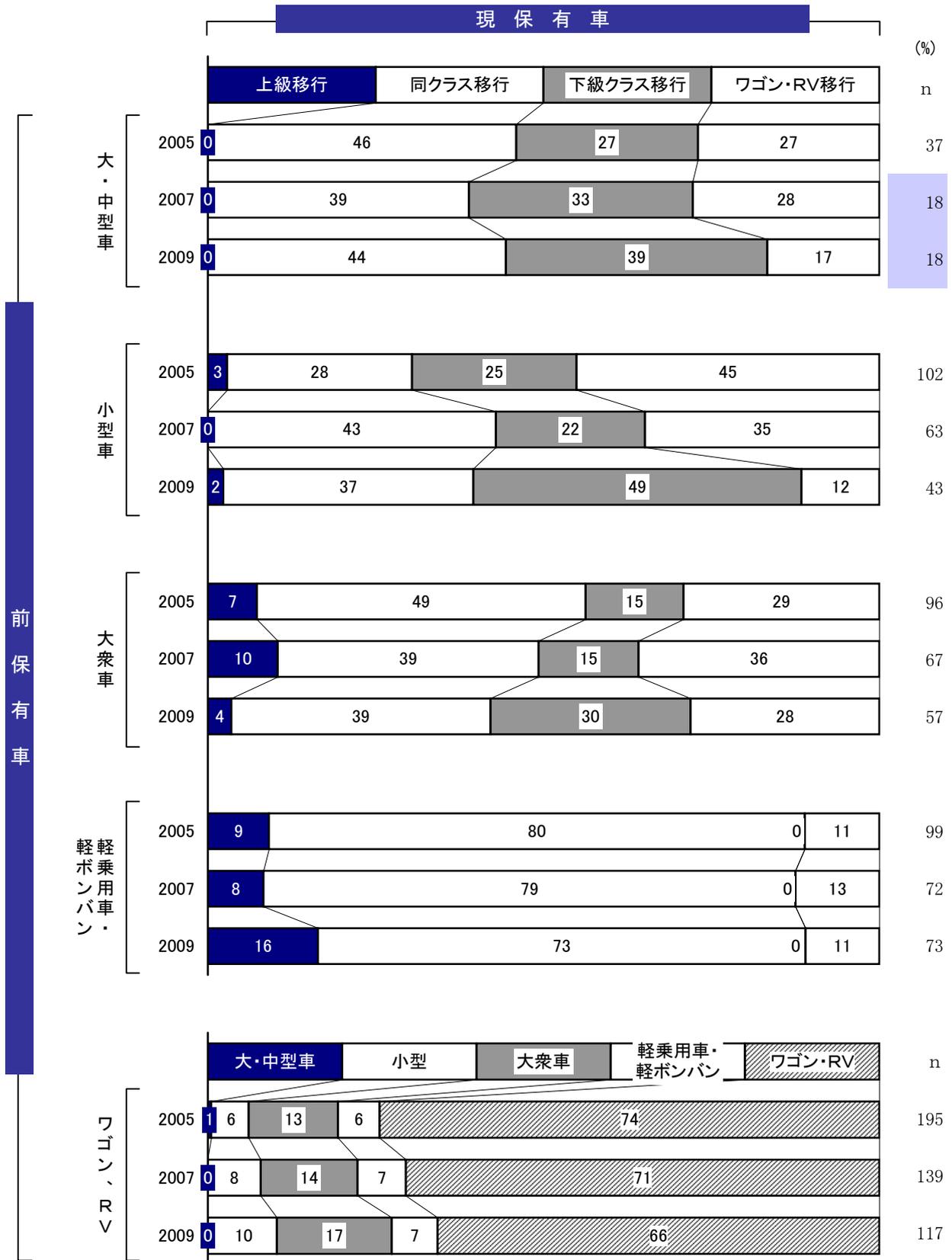
現保有車の流入状況【直近2年内購入車】



* 乗用車購入形態は、軽ボンパンを除く
 * 現保有車の流入状況は直近2年内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

参考

前保有車別の流出状況【直近2年内購入車・ともに新車】



* 直近2年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)への流出を示す(ただし中古車除く)
 * 大・中型車の09年、07年については、n=30未満につき参考値
 * 「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

参考

現保有車別の流入状況【直近2年内購入車】
[車型]

		前保有車					中古車	(合計)	n	
		新車								
		大・中型車	小型車	大衆車	軽乗用車・軽ボンバン	ワゴン・RV				
現保有車	新車	大・中型	63	11	4	-	4	19	100	27
			88	-	-	-	-	13	100	8
			80	10	-	-	-	10	100	10
	小型車	12	43	9	-	17	19	100	65	
		6	49	13	-	20	13	100	55	
		7	39	5	-	29	20	100	41	
	大衆車	2	15	37	7	21	18	100	126	
		1	15	34	8	26	16	100	76	
		3	15	22	12	20	27	100	98	
	軽乗用車 軽ボンバン	-	4	9	49	7	32	100	163	
		2	3	8	48	8	31	100	119	
		1	5	14	44	7	30	100	121	
	ワゴン・RV	3	15	9	4	47	22	100	308	
		3	11	12	5	51	18	100	193	
		2	3	11	5	52	27	100	149	
	中古車	0	8	7	4	10	70	100	299	
		2	2	5	13	16	63	100	219	
		-	4	8	11	9	69	100	176	
合計	4	13	12	11	23	37	100	988		
	3	11	12	14	26	34	100	670		
	3	8	12	16	22	39	100	595		

[排気量]

		前保有車					中古車	(合計)	n	
		新車								
		2501cc 以上	2001cc ~ 2500cc	1501cc ~ 2000cc	661cc ~ 1500cc	660cc以下				
現保有車	新車	2501cc以上	48	21	9	4	-	18	100	56
			42	19	12	4	-	23	100	26
			38	8	17	-	-	38	100	24
	2001cc ~ 2500cc	24	27	21	2	2	24	100	92	
		13	33	33	5	2	13	100	60	
		13	33	25	10	2	17	100	48	
	1501cc ~ 2000cc	12	17	37	10	3	20	100	164	
		7	10	48	17	3	16	100	109	
		6	7	41	16	4	27	100	83	
	661cc ~ 1500cc	8	11	26	29	5	21	100	196	
		1	8	29	38	8	17	100	128	
		2	9	21	31	11	25	100	138	
	660cc以下	1	-	12	9	45	32	100	142	
		3	1	6	12	48	31	100	113	
		2	3	7	15	45	28	100	118	
	中古車	3	5	10	8	3	71	100	290	
		5	7	10	8	10	61	100	213	
		3	3	5	9	11	69	100	173	
合計	10	11	20	12	10	38	100	940		
	7	9	22	15	14	34	100	649		
	5	8	16	16	16	39	100	584		

* 1段目 '05年調査
2段目 '07年調査
3段目 '09年調査
* 直近2年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
* n=30未満は参考値

参考

前保有車別の流出状況(直近2年内購入車)
[車 型]

		現 保 有 車							
前 保 有 車		大・中型車	小型車	大衆車	軽ボンバン 軽乗用車・	ワゴン・RV	(合計)	n	
	大・中型車		46	22	5	-	27	100	37
			39	17	6	11	28	100	18
			44	17	17	6	17	100	18
	小型車		3	28	19	6	45	100	102
			-	43	18	5	35	100	63
			2	37	35	14	12	100	43
	大衆車		1	6	49	15	29	100	96
			-	10	39	15	36	100	67
			-	4	39	30	28	100	57
軽乗用車 軽ボンバン		-	-	9	80	11	100	99	
		-	-	8	79	13	100	72	
		-	-	16	73	11	100	73	
合計		6	13	23	30	28	100	334	
		3	17	20	33	27	100	220	
		5	11	27	40	17	100	191	

* 1段目 '05年調査
2段目 '07年調査
3段目 '09年調査
* n=30未満は参考値

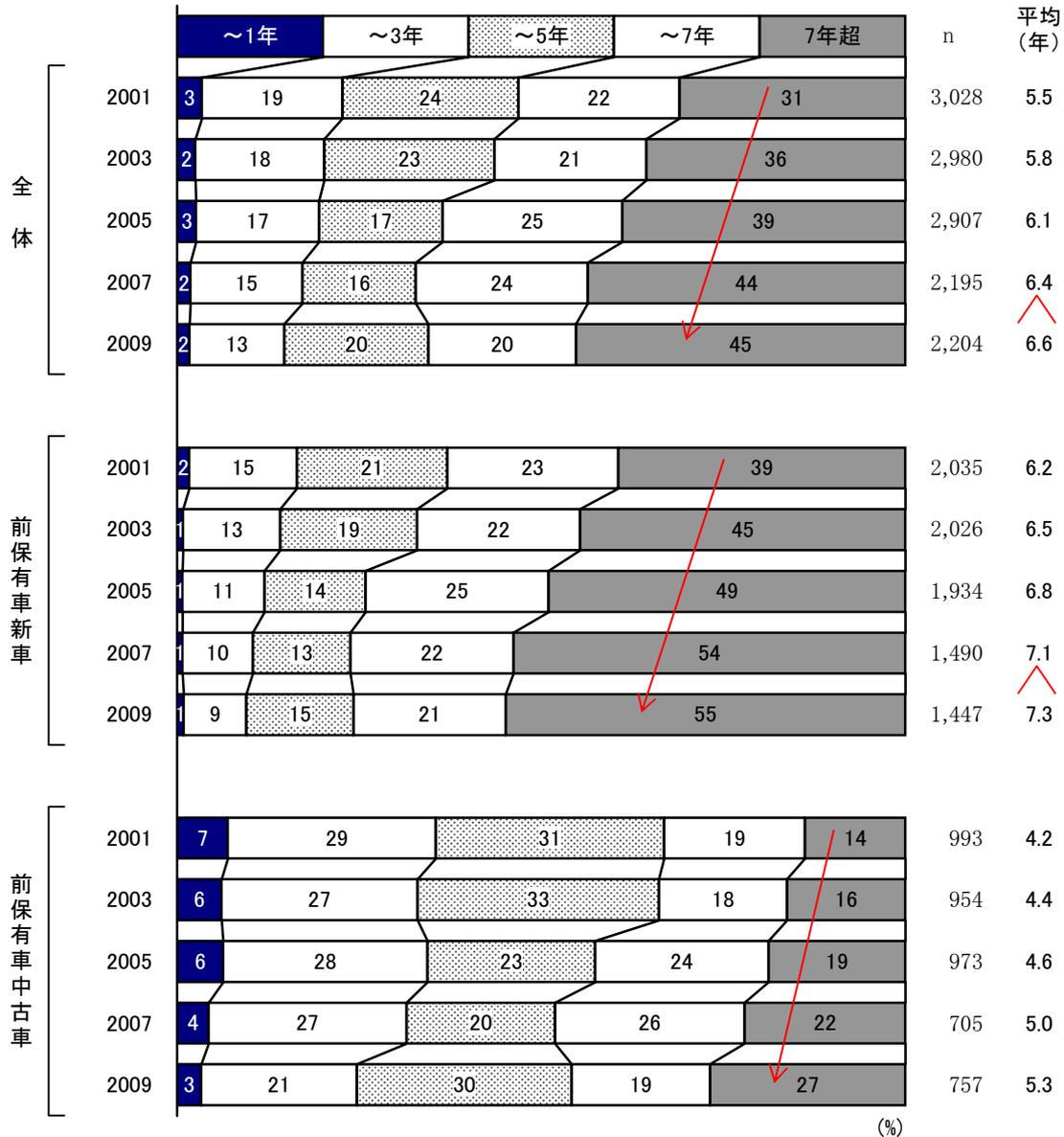
2. 前保有車の保有期間と買い替え意識

前保有車の保有期間

●前保有車の保有期間はさらに長期化の傾向

＜前保有車の保有期間（使用期間）＞新車と中古車を合わせた全体の平均値でみると、07年は6.4年から09年は6.6年に増加。新車に限定しても7.1年から7.3年に増加。
また、7年超の長期保有者の比率は新車、中古車いずれも01年から増加傾向が継続中で、車の保有長期化が進行している。

前保有車の保有期間



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

1年以内=0.75年、2年以内=1.5年、3年以内=2.5年、4年以内=3.5年、
5年以内=4.5年、6年以内=5.5年、7年以内=6.5年、8年以上=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】

	09年							07年							05年						
	n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)	n	1年	3年	5年	7年	7年超	平均(年)
全体	1447	1	9	15	21	55	7.3	1490	1	10	13	22	54	7.1	1934	1	11	14	25	49	6.8
地域																					
首都圏	402	1	9	19	20	51	7.1	426	1	13	13	25	48	6.8	520	1	14	13	28	44	6.6
地方圏(首都圏以外)	1045	1	9	13	21	56	7.4	1064	1	8	13	22	56	7.2	1375	1	10	14	24	51	7.0
首都圏*中心部(23区)	46	-	7	28	9	57	7.2	53	-	21	6	25	49	6.7	100	1	10	16	34	39	6.4
近郊(40km圏)	196	1	10	20	20	50	7.0	204	1	13	17	23	46	6.7	295	1	13	14	28	44	6.6
周辺(40km圏外)	160	1	9	16	24	51	7.2	169	1	11	11	27	51	7.1	125	-	18	9	25	49	6.7
地方圏*大都市	192	-	10	16	23	51	7.1	166	-	8	14	23	55	7.2	213	1	11	16	31	42	6.6
中都市	306	2	9	12	24	53	7.3	266	1	8	13	32	47	7.0	383	1	13	13	26	48	6.8
小都市	115	2	8	16	19	56	7.3	87	2	12	18	15	53	6.9	148	1	10	12	23	55	7.2
周辺部	308	1	8	12	21	58	7.5	364	1	9	14	17	60	7.4	261	1	10	14	20	54	7.1
郡部	124	-	6	11	15	69	8.1	181	-	8	12	17	64	7.6	370	1	8	15	22	54	7.1
主要5都市	117	1	11	22	16	50	7.0	124	-	15	12	26	48	6.7	249	0	14	12	32	42	6.5

* 平均値±0.3以上の差

(%)

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%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

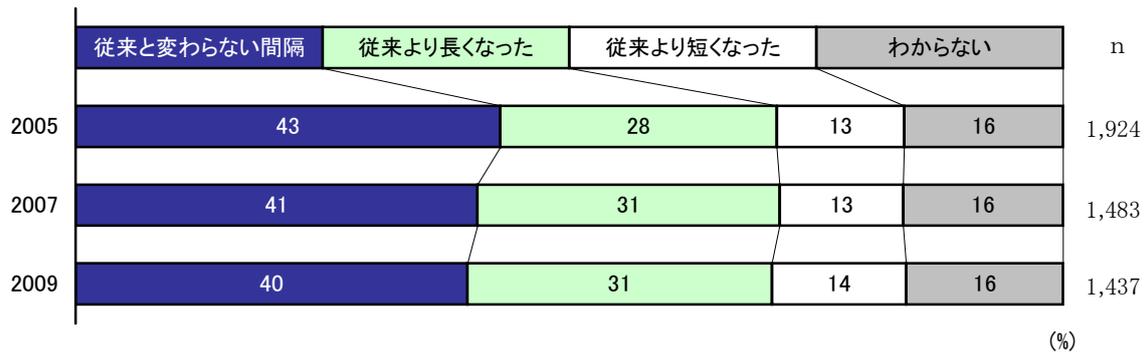
買い替え間隔の変化

●前保有車の買い替え間隔におけるユーザーの意識に変化なし

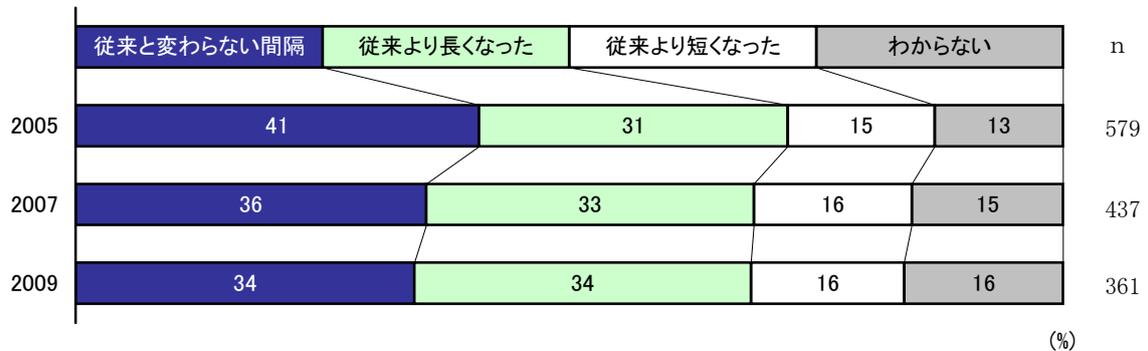
<今の車への買い替え間隔（意識）> 「従来と変わらない」40%、「従来より長くなった」31%、「短くなった」14%であり07年とほとんど変化がない。

<直近2年内購入車> これも07年でほとんど変化がない。

前保有車から今の車（現保有車）への買い替え間隔の変化【前保有車新車】



前保有車から今の車（現保有車）への買い替え間隔の変化【前保有車新車・直近2年内購入車】

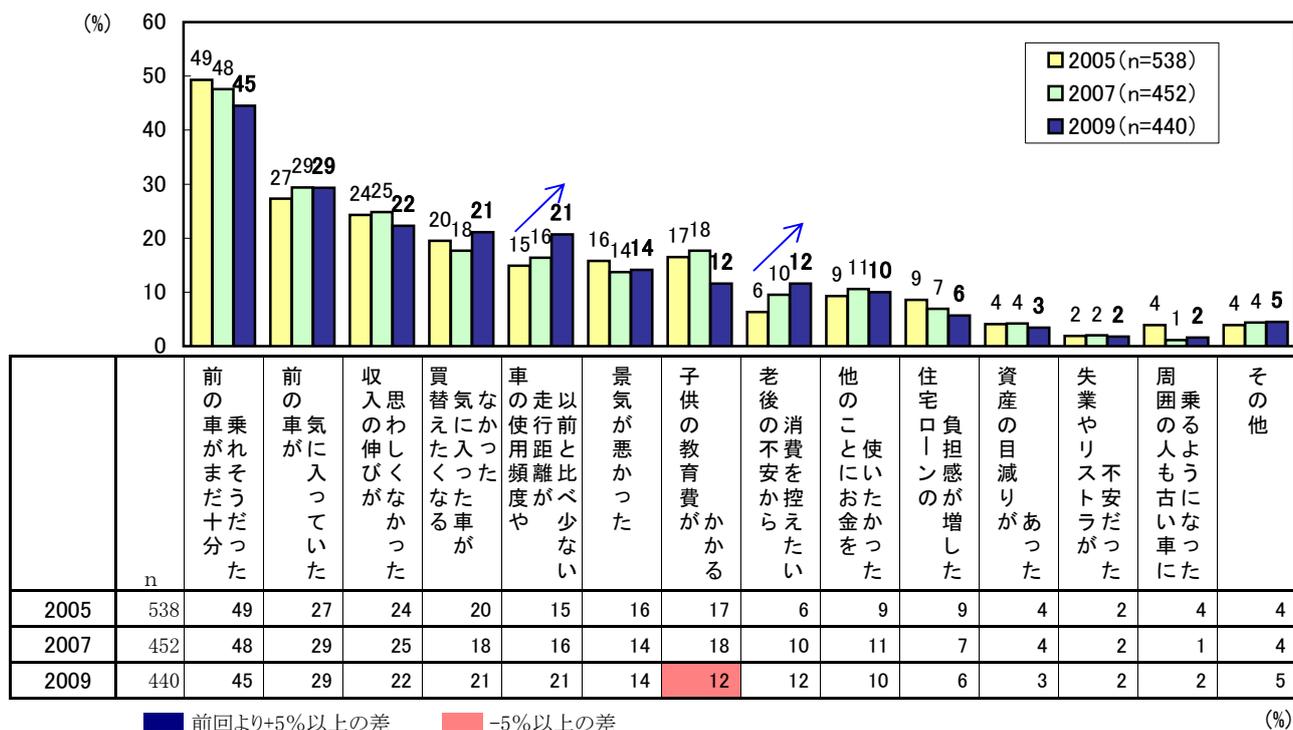


●長期化の理由で「車の使用減」が増加

<長期化の理由> 「前の車がまだ十分に乘れそうだったから」が45%で最も多い。次いで「前の車が気に入っていた」29%、「収入の伸びが思わしくなかった」22%と続く。この上位3項目は05年、07年と変わっていない。

<時系列の変化> 「車の使用頻度や走行距離が以前と比べて少ない」「老後の不安から消費を控えた」が増加傾向。

従来と比べ買替え間隔が長くなった理由(複数回答)【前保有車新車・買替え間隔が長くなったユーザー】



買い替えの理由

●買替え理由は「燃費が悪い」が増加傾向

＜買替えた理由＞「車体がいたんできたので」と「車検時期がきたので」が同じく30%で上位2項目。

＜時系列の変化＞07年から大きく増加した理由はないが、05年から09年にかけての変化をみると、「燃費が悪いので」が増えている。

手放した車から買替えた理由(複数回答)【前保有車新車】

	n	車検時期がきたので	車体がいたんできたので	燃費が悪いので	子供の成長で車が変わった	エンジン性能が低下したので	なんとなく古くさく	下取り条件が悪く	家族数の変化で車が変わった	運転しやすかったのに	大きさが合わなかった	魅力的な車が	資金のめづいたので	スタイルにあきたので	エコカー減税・補助金制度の施行で	その他
2005	1932	29	30	8	15	13	12	12	-	-	10	8	5	5	-	15
2007	1476	28	30	11	12	11	11	9	12	12	9	8	6	6	-	17
2009	1448	30	30	13	11	11	11	10	10	9	8	7	5	4	3	15

(%)

* 07年追加項目「家族数の変化で車の使い方が変わった」「運転しやすい車にしたかったので」
09年追加項目「エコカー減税・補助金制度の施行で」

IV 今後の保有動向

1. 保有意向と保有期間

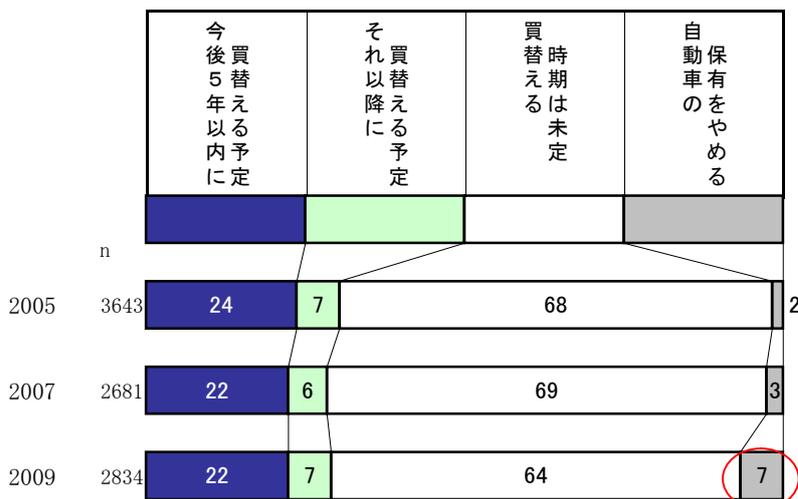
今後の買い替え・保有意向

● 5年以内買い替え予定率に変化はないが、「保有をやめる予定」が高齢層・低年収層で増加

<保有世帯の買い替え予定> 「今後5年以内に買替える予定」は09年は22%と変化はない。「自動車の保有をやめる」は09年にやや増加して7%。

<地域、年収、ライフステージ別> 地域では首都圏中心部・周辺、地方圏郡部、年収では低年収層、ライフステージでは高齢層で「保有をやめる予定」が増加。

買い替え予定(A)



		09年				
全体		2834	22	7	64	7 ↗
地域	首都圏	758	22	7	64	8 ↗
	地方圏(首都圏以外)	2076	23	7	65	7
	首都圏*中心部(23区)	67	21 ↘	3	63	13 ↗
	近郊(40km圏)	376	22 ↘	9	63	7
	周辺(40km圏外)	315	22	7	65	7 ↗
	地方圏*大都市	376	28	5	62	5
	中都市	584	22	8	64	6
	小都市	219	25	7	62 ↘	6
	周辺部	632	19	7	67	7 ↗
	郡部	265	21	4	66 ↘	9 ↗
主要5都市	189	21 ↘	5	66	8 ↗	
年収5分位	第1分位	315	18	5	61 ↘	16 ↗
	第2分位	491	22	4	63 ↘	11 ↗
	第3分位	567	22	7	66	5
	第4分位	617	23	8	65	4
	第5分位	637	26	9	63	2
ライフステージ	独身期	78	17	4 ↘	77 ↗	3
	家族形成期	327	21	6	73	0
	家族成長前期	380	20	11	68	2
	家族成長後期	298	22	8	67	3
	家族成熟期	551	21	8	67	5
	結晶期	421	24	7	66	3
	高齢期	771	25	4	54 ↘	17 ↗

■ 07年より+5%以上の差
 □ 05年より+5%以上の差
 ■ -5%以上の差
 □ -5%以上の差 (%)

* 07年、05年の「買い替える時期は未定」は「買い替えずに乗りつぶす」を含む

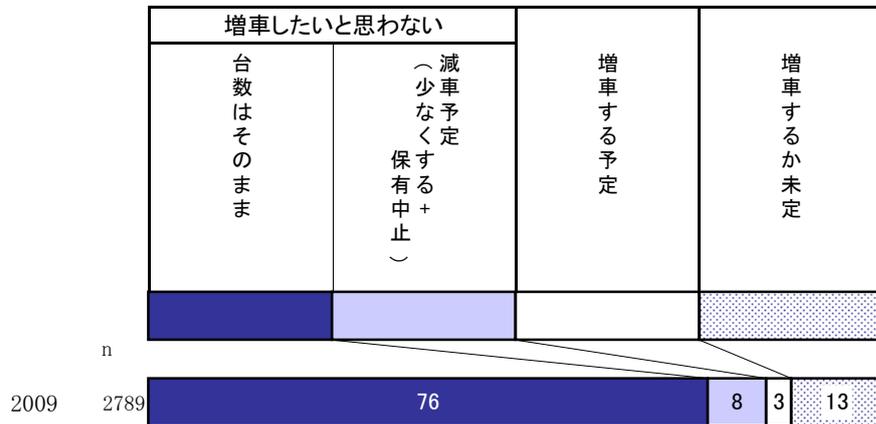
保有台数の意向

●増車意向より減車意向が上回る

<増車の意向>保有世帯の76%は「保有台数はそのまま」と回答。「増車予定」が3%に対して、減車予定*は8%と多い。

<ライフステージ別>家族成長後期で増車予定が多く、高齢期では「減車予定」が多い。

今後の四輪自動車の増車意向



		n	台数はそのまま	減車予定 (少なくする+保有中止)	増車する予定	増車するか未定
全体		2789	76	8	3	13
地域	首都圏	738	77	8	2	13
	地方圏(首都圏以外)	2051	76	8	4	12
	首都圏*中心部(23区)	66	85	12	-	3
	近郊(40km圏)	366	78	8	2	13
	周辺(40km圏外)	306	75	8	3	15
	地方圏*大都市	372	79	6	2	13
	中都市	577	78	8	3	11
	小都市	214	75	7	4	14
	周辺部	625	73	8	6	13
	郡部	263	75	10	3	12
年収5分位	主要5都市	186	82	9	2	8
	第1分位	307	78	10	3	10
	第2分位	484	73	11	3	13
	第3分位	560	77	6	3	14
	第4分位	609	76	7	3	14
ライフステージ	第5分位	628	78	6	5	11
	独身期	80	78	3	1	19
	家族形成期	322	79	3	4	14
	家族成長前期	375	79	2	4	16
	家族成長後期	297	61	4	10	25
	家族成熟期	539	74	11	3	12
	結晶期	418	79	6	3	11
高齢期	750	79	14	1	6	

■ 全体値より+5%以上の差

■ -5%以上の差

(%)

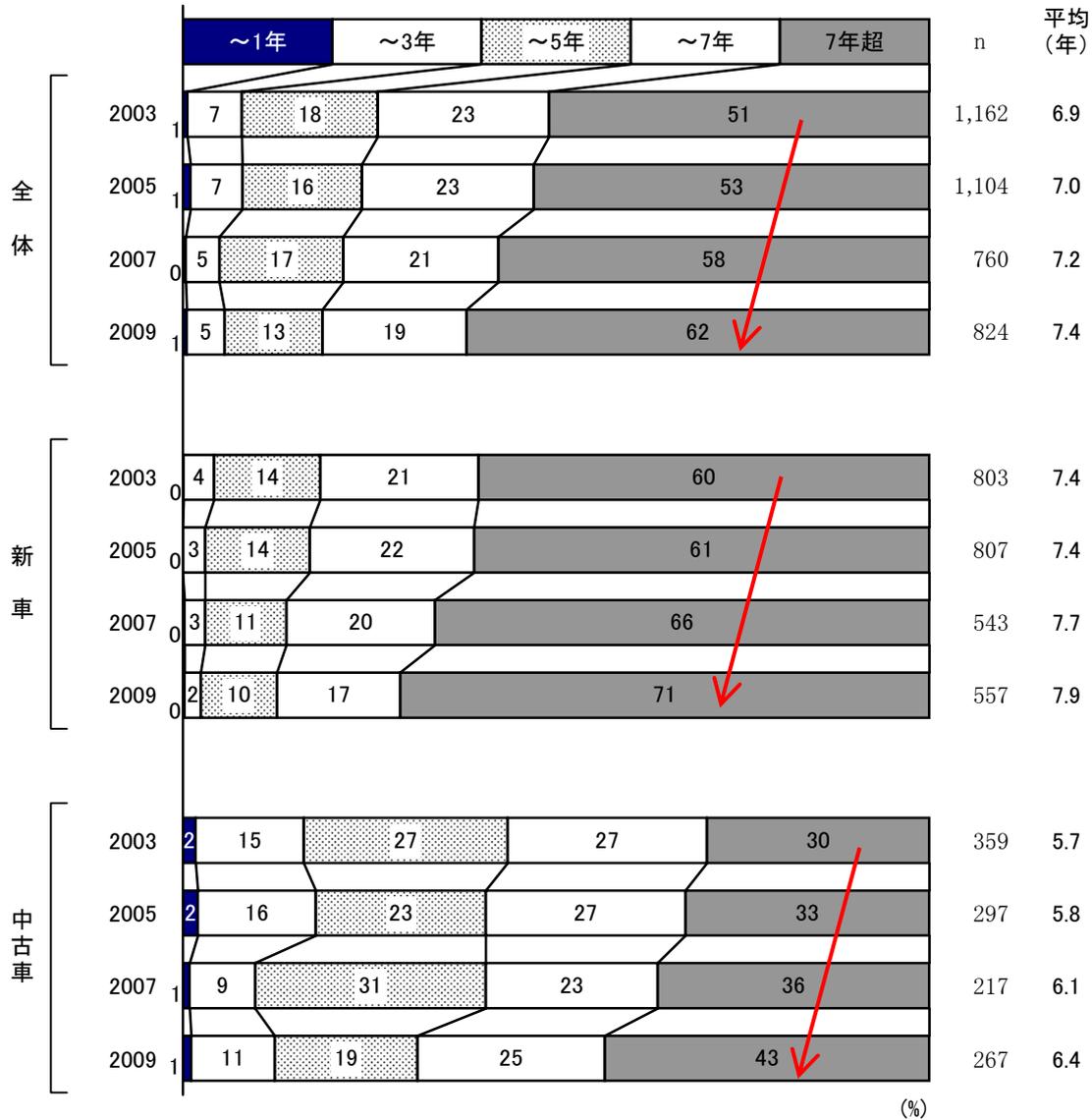
*減車予定は「保有台数を少なくする」+「保有をやめる(0台にする)」

現保有車の保有予定期間

●保有予定期間は新車・中古車ともに長期化が継続

<現保有車の保有予定期間（推計）*>新車、中古車ともに「7年超」の長期使用率は03年から年々増加し、09年は新車で71%、中古車で43%となった。

現保有車保有予定期間(推計値)



* 予定保有期間の推計値は下記の手順で算出

-保有期間を以下の数式で算出し、1年単位で7年超までカテゴリー化
 $'09年(本調査年) - 間2(現保有車購入年) + 間28(買い替え予定時期)$

-各カテゴリーに対して、下記の代入値(ウェイト値)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**

**「7年超」の代入値は、'07年調査の前保有車の「7年超」の平均9.2年を参考に9年とした

なお03年度、05年度報告書では、「7年超」を一律7.5年として算出したため、本報告書の平均値とは異なる

買い替え間隔

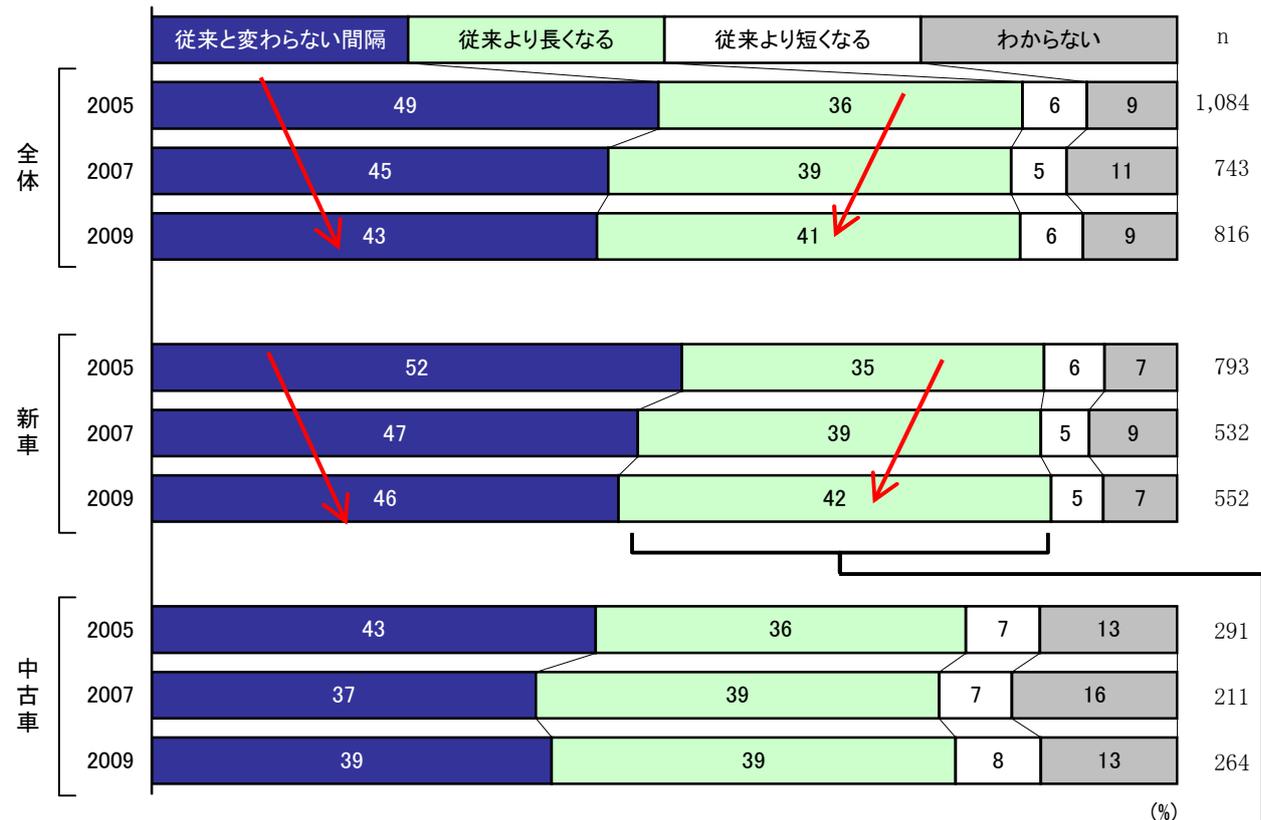
●保有長期化は景気の影響が大きいですが、買い替えたくなる気に入った車がないとの声も

<次回予定車への買い替え間隔（意識）>新車では「従来と変わらない」が減って、「長くなる」が増加傾向。

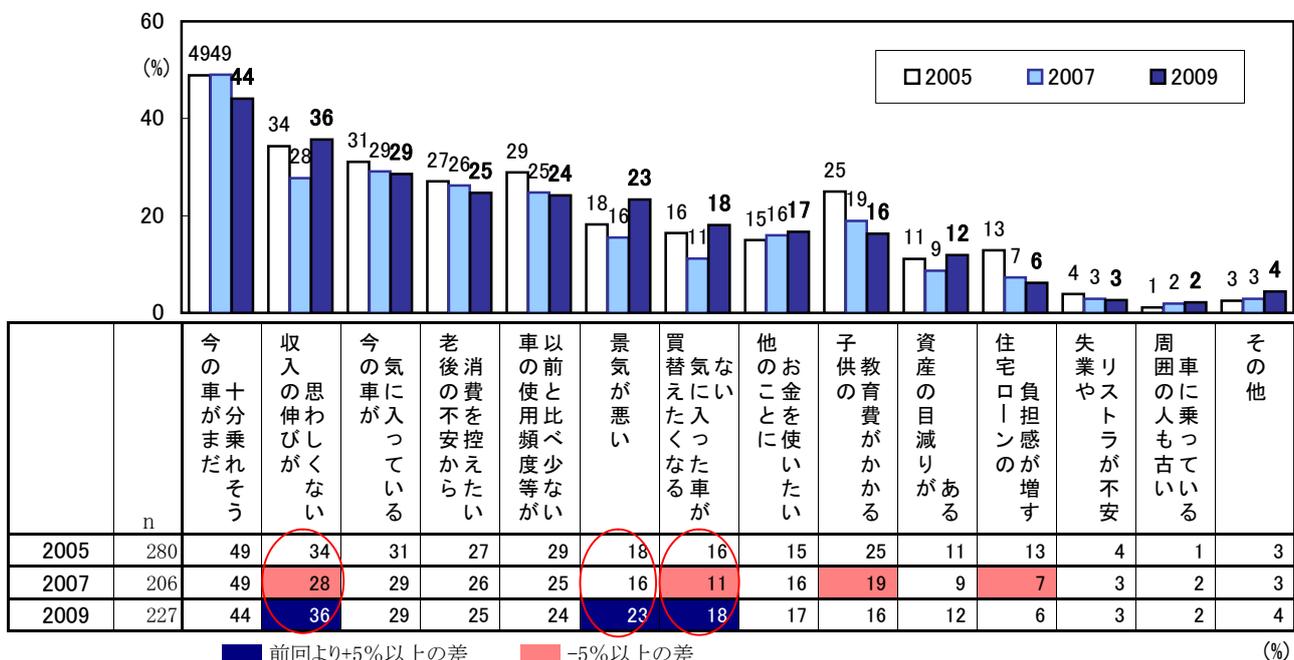
<買い替え間隔が長くなると思う理由>「収入の伸びが思わしくない」「景気が悪い」が増加。所得減などの景気悪化が車の保有長期化に影響していることがうかがえる。

一方、「買い替えたくなる気に入った車がない」も増えており、ユーザーにとって魅力的にみえる車が少なくも影響としては見逃せない。

現保有車から予定車への買い替え間隔【買い替え予定者】



従来と比べ買い替え間隔が長くなると思う理由（複数回答）【新車】



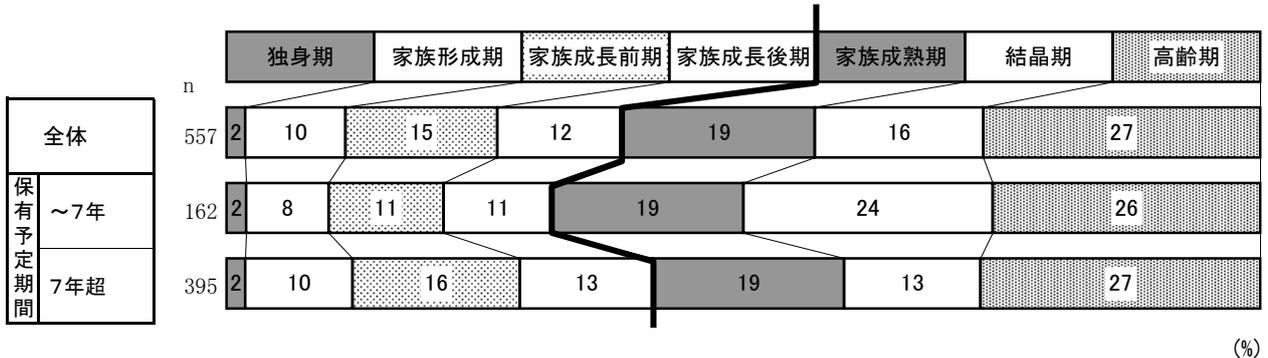
保有長期化予定ユーザーのプロフィール

▽保有が長期化する予定のユーザー特徴を分析するため、～7年ユーザーと7年超ユーザーの違いに注目してみた。

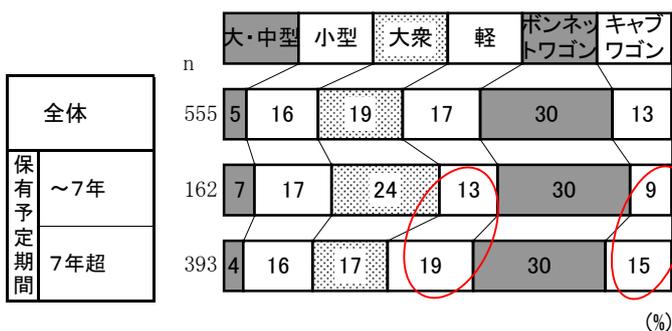
●保有長期化予定ユーザーは、ライフステージ前期が多く、今後の購入時に経済性を重視

<長期化予定ユーザーの特徴>ライフステージでは「家族成長後期」までの比較的若い世帯が多い。これと関連して車型では「軽」と「キャブワゴン」、年収では第5分位が少なく、比較的低所得層に寄っている。さらに、使用用途では「通勤・通学」「日常の買物・用足し」が多い。また、今後の車購入時の重視度では、「燃費の良さ」「税金・保険の安さ」「車両価格」「故障の少なさ」など経済性を重視。

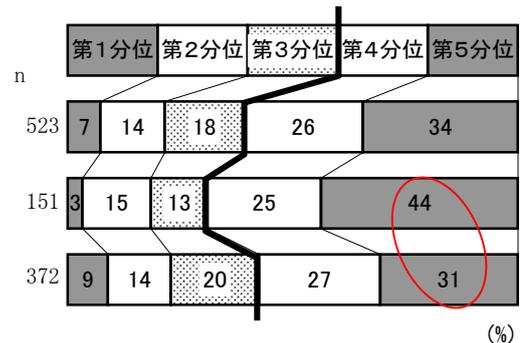
ライフステージ【新車】



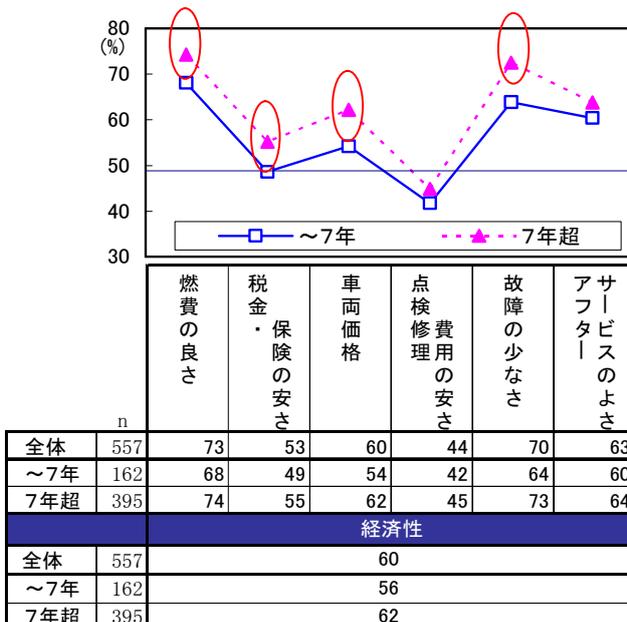
現保有車車型(A)【新車】



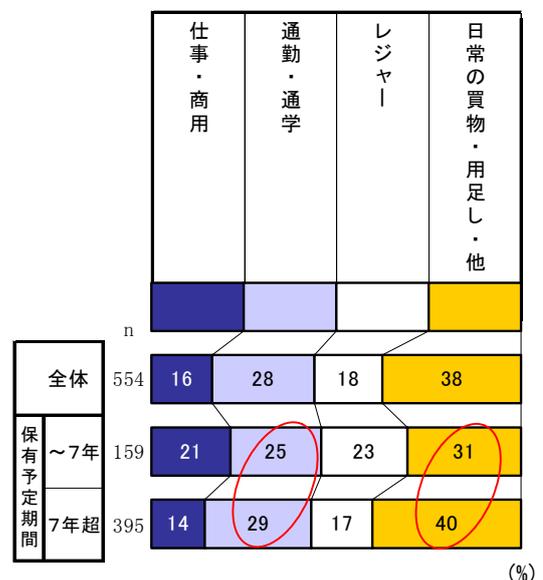
年収5分位【新車】



今後の購入時の重視度*【新車】



主運転者の主使用用途(A)【新車】



* 今後の購入時の重視度はTOPBOX(重視する)の比率。下表の経済性は6項目の平均比率
各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は項目によって若干異なる

買い替え時期を早めようと思える条件

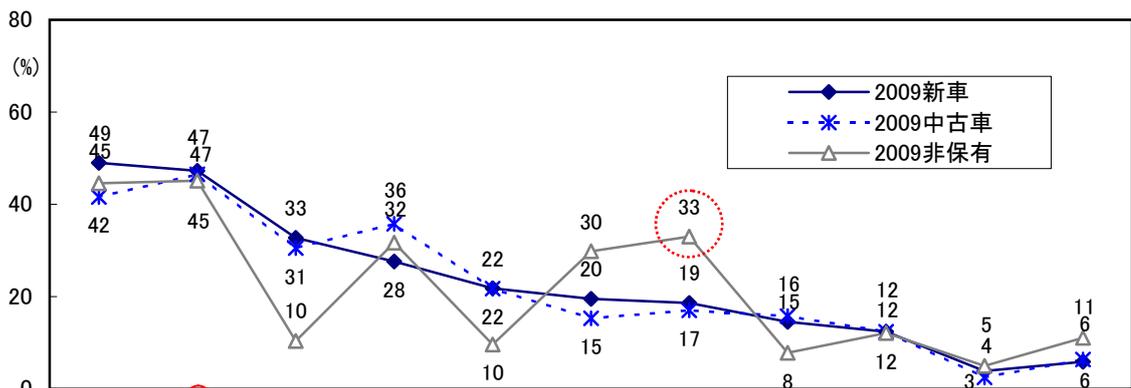
●より低燃費の車の開発と自動車関係諸税の軽減が、ユーザーに求められている

＜買い替え時期を早めようと思える条件＞09年は新車・中古車ユーザーともに「非常に低燃費の車が発売されたら」と「自動車関係諸税が軽減されたら」が最も多い。このうち「自動車関係諸税が軽減されたら」は時系列でも増加傾向にある。

非保有者*についても、上位2項目は同じであるが「安全装備が優れた車が発売されたら」が高く、3位。

＜買い替え理由（09年新車ユーザー）＞「エコカー減税・補助金の施行」が25%あり、この結果は施行前に買い替えたユーザーも含まれることから、実際の効果はもっと大きいと推察される。

買い替え時期を早めようと思える条件(複数回答3つまで)



	n	非常に低燃費の車が	自動車関係諸税が	下取キヤンペーン等	価格が非常に安い	車の魅力的だった	環境にやさしい車	安全装備が優れた	魅力的な車が	エンジン性能が	最新の搭載機能が	その他
新車	2005	2,573	40	35	27	28	22	17	21	13	3	9
	2007	1,874	51	40	30	26	20	23	18	14	5	6
	2009	1,952	49	47	33	28	22	20	15	12	4	6
中古車	2005	977	39	37	20	35	20	14	19	14	3	12
	2007	730	48	43	30	38	23	19	14	15	3	6
	2009	793	42	47	31	36	22	15	17	16	3	6
非保有	2005	776	31	30	5	31	9	23	8	7	3	27
	2007	542	46	37	16	24	12	33	6	13	5	14
	2009	719	45	45	10	32	10	30	33	8	12	5

■ 前回より+5%以上の差

■ -5%以上の差

(%)

買い替え理由【2009年1月以降新車購入者】

	n	車体がいたんで	車検時期がきた	エコカー減税・補助	燃費が悪いので	下取り条件が悪く	子供の成長で車	エンジン性能が	なんとなく古く	大きくなった	運転しやす	魅力的な車が	家族使用が	資金のめ	スタイルに	その他
2009	162	30	29	25	20	11	11	9	9	6	6	6	6	3	2	13

(%)

* 「買い替え時期を早めようと思える条件」は、非保有者に対しては仮にあったとしたらどう考えるかを聞いている

* 「買い替え理由」のベースには、1・4ナンバーのオフロード4WDユーザーは含まない

2. 車体サイズの意向

乗用車市場全体の構造変化

▽車体サイズの動向を分析するため、現保有車の車種別に買い替え予定車の車種をみてみた。

●小型車、大衆車でダウンサイジングの傾向があるが、大・中型車では同サイズを支持

<大・中型保有者>同サイズ移行が80%と07年から09年に増加。この層ではダウンサイズ化はみられない。

<小型車保有者>ダウンサイズ化の傾向がみられる。具体的には、大衆車への移行が多い。

<大衆車保有者>アップサイズ化とダウンサイズ化の両方が傾向としてあるが、09年の比率ではダウン化比率の方が多い。

<軽保有者>同サイズにとどまりアップサイズ化はみられない。

<乗用車市場の構造変化 現保有車→買い替え予定車> 【現保有車100%ベース】

		買い替え予定車					サイズ別移行比率*			n	
		新車					中古車	アップサイズ移行	同サイズ移行		ダウンサイズ移行
		大・中型車	小型車	大衆車	軽乗用車・軽ボンバン	ワゴン・RV					
現保有車	大・中型	68	19	4	1	7	-	-	73	27	72
		72	24	2	-	-	2	-	73	27	46
		73	10	9	-	5	3	-	80	20	59
	小型車	12	54	15	4	12	3	14	64	22	269
		10	52	19	8	9	2	11	59	30	173
		10	52	21	6	8	5	11	59	30	200
	大衆車	1	8	62	10	16	3	12	76	12	303
		1	8	62	14	12	3	11	73	16	209
		4	8	52	14	13	9	15	67	18	314
	軽乗用車 軽ボンバン	2	1	7	78	7	4	11	89	-	337
		1	3	6	75	8	8	12	89	-	278
		1	2	6	76	8	8	10	90	-	398
	ワゴン・RV	5	7	11	4	70	3				797
		5	7	15	8	64	2				537
		2	6	15	7	65	5				619
	中古車	6	6	9	12	21	46				649
		4	6	8	14	21	47				474
		3	3	8	12	12	62				641
	合計	7	12	17	17	33	14				2,427
		6	11	17	21	30	15				1,717
		5	9	17	22	26	22				2,231

* 1段目 '05年調査
2段目 '07年調査
3段目 '09年調査

* サイズ別移行比率：ワゴン・RV、中古車を除いて算出

車体サイズに対する意向

●直近2年以内の購入予定者では、ダウンサイズ化の進行がより顕著

＜車体サイズ意向＞「今の車より小さい車」が微増し、20%。「今の車より大きい車」は微減傾向にあり、09年は15%。「小さい車」の予定が「大きい車」を上回っている。直近2年以内購入予定者に限ると、その傾向はより顕著。

買い替え予定車の車体サイズ(A)

		今の車より 買う予定 大きい	今の車と 同じの 大きさ	今の車より 買う予定 小さい
n				
2005	2580	18	69	13
2007	1887	16	65	19
2009	2503	15	65	20

【直近2年以内購入予定者】

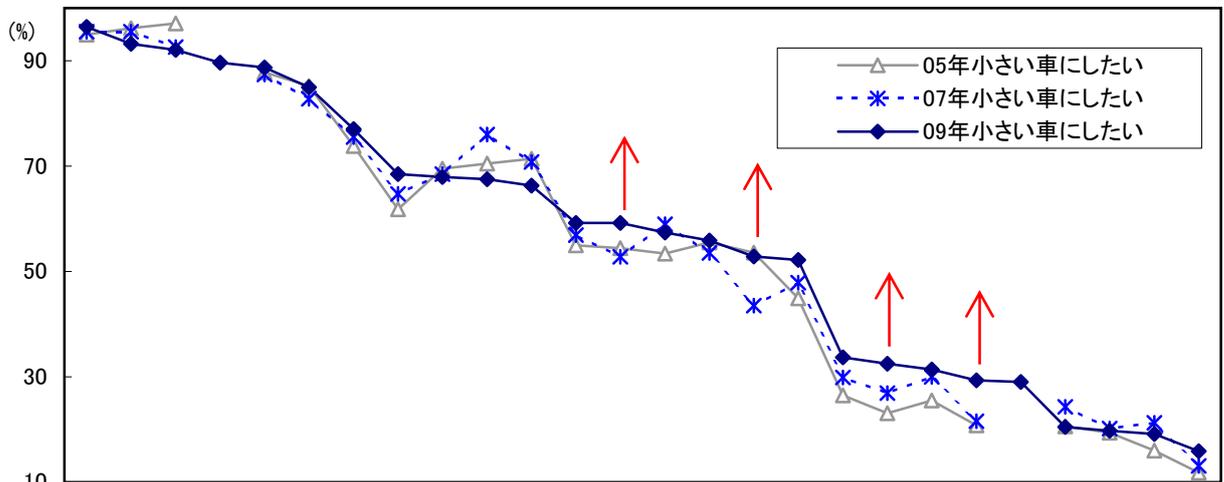
		今の車より 買う予定 大きい	今の車と 同じの 大きさ	今の車より 買う予定 小さい
n				
2005	305	20	57	23
2007	227	17	61	23
2009	218	20	50	30

ダウンサイズ意向者の希望する車

●ダウンサイズしても、「運転への爽快感」や「ファッションセンスに合う車」といったこだわりは維持。

＜ダウンサイズ意向者が希望する車＞「運転することに爽快感を感じる車」「車体サイズが小さくても内装充実の車」「生活スタイルをアピールできる車」「ファッションセンスに合う車」が07年から09年で増加。ダウンサイズしながらも、車へのこだわりが下がるわけではないことがうかがえる。

車を買う場合の意見【新車】



		走行時の操作性高く運転しやすい車	使い勝手よく経済的で実用的な車	長距離を走行しても疲れが少ない車	排出ガスなどが少なく環境配慮の車	全体のバランスのとれた車	荷室スペースが広く使い勝手のよい車	耐久性ありモデルチェンジ少ない車	自分の好みの色を選べる車	車体サイズが小さくて、小回りきく車	多少価格が高くても燃費のよい車	家族でゆったりくつろげる居住性	予算を多少超えても気に入った車	運転することに爽快感を感じる車	内装等は程々で小さく価格の安い車	レジャー時に多目的に使える車	車体サイズ小さくても内装充実の車	特別仕様車などの買い得な車	車内のゆとりよりもスタイルの良い車	生活スタイルをアピールできる車	知的でおしゃれな車	ファッションセンスに合う車	高級感のある車	車内が豪華でぜいたくな車	悪路走行性高くアウトドア気分の車	高性能エンジンのスポーティな車	自分なりのドレスアップしやすい車	
n		97	88	95	-	77	86	70	68	42	75	82	75	64	30	68	39	48	37	35	42	38	-	38	28	29	28	
大きい車に	'05	321	97	88	95	-	77	86	70	68	42	75	82	75	64	30	68	39	48	37	35	42	38	-	38	28	29	28
	'07	196	97	92	94	-	80	86	68	71	45	72	82	77	63	35	68	39	46	41	40	44	40	-	39	31	27	26
	'09	229	97	90	96	91	81	86	70	74	45	73	78	72	66	31	67	44	55	51	40	48	44	46	38	28	34	31
同じくらい	'05	1,314	96	94	94	-	88	86	73	66	53	73	74	65	58	43	55	44	44	30	30	32	27	-	26	26	23	16
	'07	886	96	93	89	-	86	84	72	66	61	77	66	67	57	45	54	44	47	32	30	34	29	-	25	23	22	18
	'09	1,169	96	92	93	92	84	85	72	68	59	69	72	63	63	49	56	48	49	37	32	34	27	36	27	24	21	20
小さい車に	'05	238	95	96	97	-	88	85	74	62	70	71	71	55	54	53	56	54	45	27	23	26	21	-	21	19	16	12
	'07	268	96	96	93	-	87	83	76	65	69	76	71	57	53	59	54	44	48	30	27	30	22	-	24	20	21	13
	'09	366	96	93	92	90	89	85	77	68	68	67	66	59	59	57	56	53	52	34	33	31	29	29	20	20	19	16

■ 前回より+5%以上の差 ■ -5%以上の差

(%)

- * 09年追加項目「高級感のある車」「排出ガスなどが少なく環境配慮の車」
- * グラフは「小さい車にしたい」ユーザーの09年降順
- * 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は項目によって若干異なる
- * 比率はTOP2BOX(非常にそう思う+そう思う)

3. エンジン(動力)タイプの意向

エンジン(動力)タイプ意向の変化

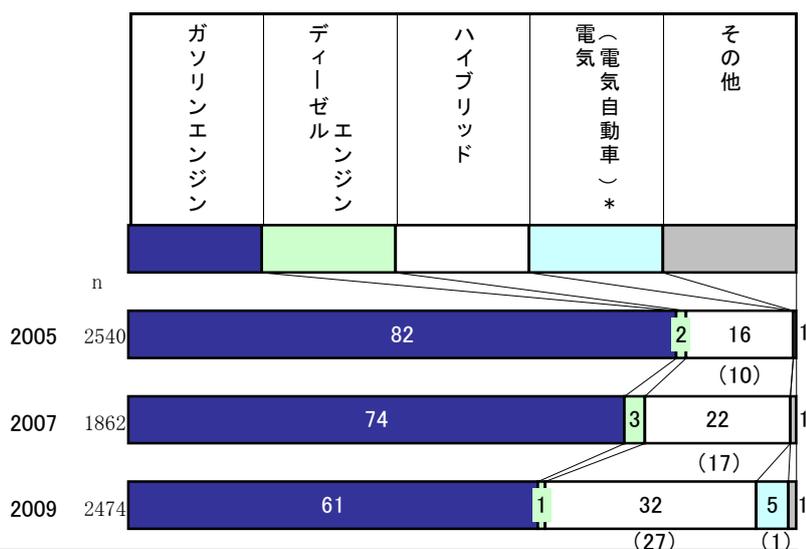
●ハイブリッド志向がさらに増加して3割に

＜時系列変化＞ハイブリッド志向が強くなっており、09年では3割に達した。また、今回追加した「電気自動車」は5%みられ、ハイブリッドも含めて環境に配慮したエンジン（動力）タイプへの関心の高さがうかがえる。

＜2年内購入予定者＞この2年内に購入予定のある人だけに絞った結果でハイブリッド志向をみると、05年が10%→07年が17%→09年が27%。

＜地域・年収・ライフステージ別＞いずれもほとんどの層において07年から09年で増加傾向。地域別では首都圏・地方圏ともに中心部（大都市）ほど高く、年収別では高年収層ほど高い。ライフステージでは、家族成長後期で最も高い。

買い替え予定車のエンジン(動力)タイプ



		09年					
	全体	2474	61	1	32	5	1
地域	首都圏	652	56	1	36	5	2
	地方圏(首都圏以外)	1822	63	1	30	5	1
	首都圏*中心部(23区)	53	51	-	43	2	4
	近郊(40km圏)	332	54	1	38	6	2
	周辺(40km圏外)	267	59	1	33	5	2
	地方圏*大都市	336	61	2	32	3	1
	中都市	512	58	1	36	5	0
	小都市	190	60	2	30	6	3
	周辺部	557	68	1	25	5	1
	郡部	227	69	0	25	4	1
	主要5都市	161	55	1	37	6	3
年収5分位	第1分位	244	75	1	18	5	1
	第2分位	416	70	1	23	4	2
	第3分位	507	62	1	32	5	1
	第4分位	557	56	2	37	4	1
	第5分位	583	53	0	40	6	1
ライフステージ	独身期	73	70	1	23	4	1
	家族形成期	315	68	1	27	3	1
	家族成長前期	350	57	2	35	4	2
	家族成長後期	266	52	2	39	6	2
	家族成熟期	488	64	1	30	4	1
	結晶期	393	62	1	32	4	1
	高齢期	584	60	1	30	7	1

* ()内はこの2年内購入予定者に絞った意向率

■ 07年より+5%以上の差
 □ 05年より+5%以上の差
 ▲ -5%以上の差
 ▼ -5%以上の差 (%)

*09年追加項目「電気(電気自動車)」

●ハイブリッド志向は、軽予定ユーザー以外で増加
 小型車予定ユーザーではガソリン志向を上回る

＜買い替え予定車車種別＞ハイブリッド志向は軽を除くいずれの車種でも07→09年で増加。
 軽以外でいずれも4割を超え、小型車予定ユーザーでは53%と、ガソリン志向者の38%を上回る。

買い替え予定車のエンジン(動力)タイプ【新車】

	09年						
	n	ガソリンエンジン	ディーゼルエンジン	ハイブリッド	電気(電気自動車)	その他	
買い替え予定車車種別(A)							
大・中型車	90	51 ↓	-	44 ↑	3	1	
小型車	181	38 ↓	-	53 ↑	8	1	
大衆車	345	51 ↓	1	40 ↑	7	1	
軽乗用・軽BV	436	79 ↓	-	15 ↑	6	1	
ボンネットワゴン	287	55 ↓	0	42 ↑	3	-	
キャブワゴン	226	50 ↓	2	44 ↑	3	2	

■ 07年より+5%以上の差 ■ -5%以下の差 (%)
↑ 05年より+5%以上の差 ↓ -5%以下の差

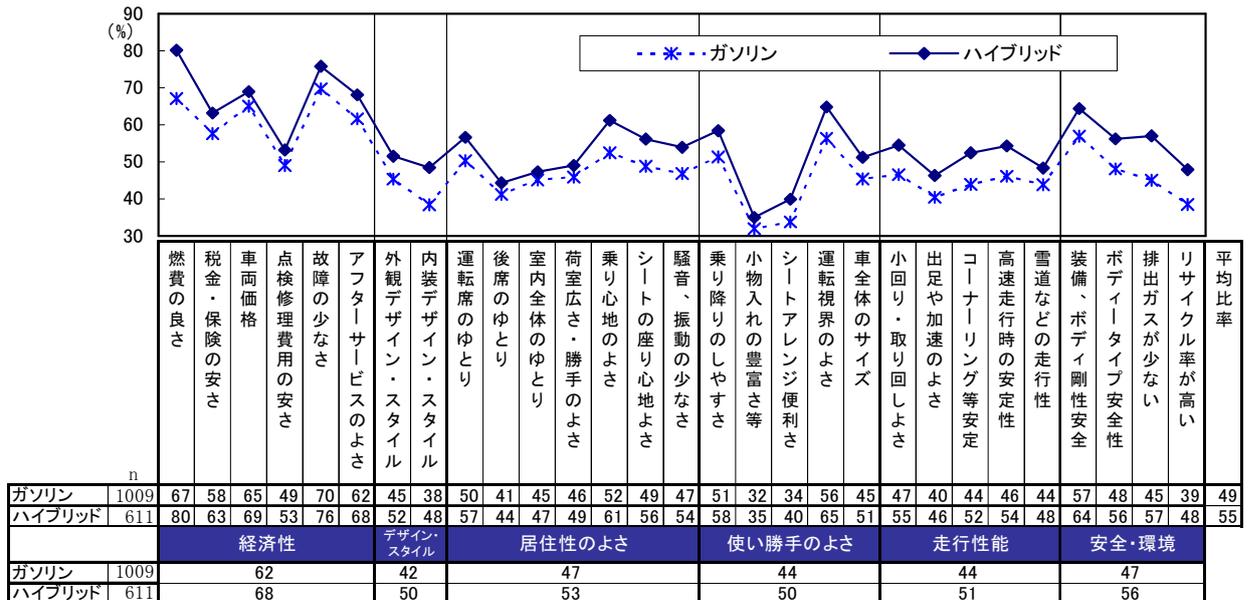
ハイブリッド志向者のプロフィール

●ハイブリッド志向者はすべての項目でガソリン志向者よりも重視度が高く、車に対するこだわりが強い

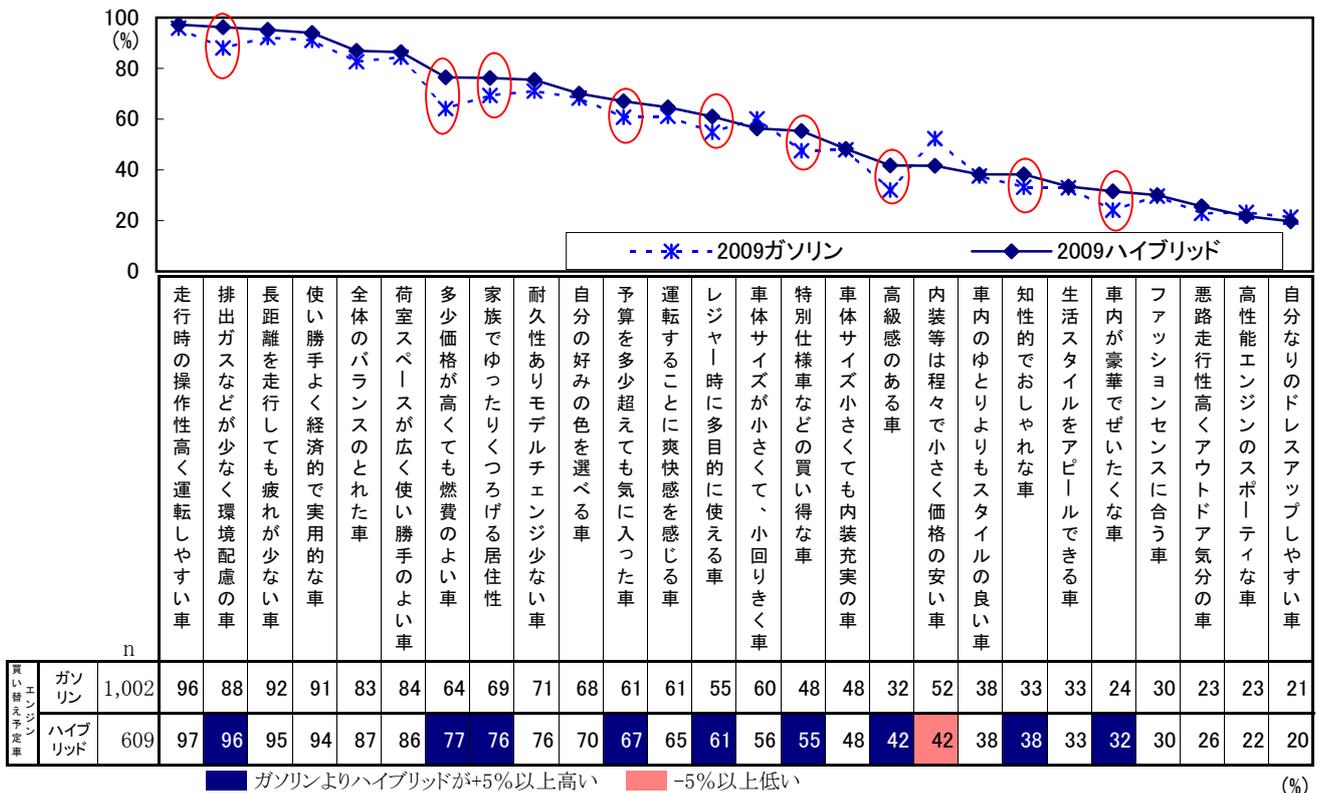
＜今後の購入時重視度＞ハイブリッド志向者は経済性や安全・環境面だけでなく、デザイン・スタイル、居住性、使い勝手、走行性能などすべての項目でガソリン志向者を上回っている。

＜車を買う場合の意見＞ハイブリッド志向者はガソリン志向者に比べて、「車内が豪華でぜいたく（ハイグレード）な車」「多少価格が高くて燃費のよい車」「予算を多少超えても気に入った車」「家族でゆったりくつろげる居住性の高い車」「通勤よりレジャー時に、多目的に使える車」「知的でおしゃれな車」「高級感のある車」「特別仕様車などの買い得な車」「排出ガスなどが少なく環境に配慮した車」が高い。燃費や環境への意識だけでなく、高級感やグレード感も求めていることがうかがえる。

今後の購入時の重視度【新車】



車を買う場合の意見【新車】



* 「今後の購入時の重視度」の比率はTOPBOX(重視する)、下表(経済性、デザインスタイル等の値)は平均比率

* 「車を買う場合の意見」のグラフはハイブリッド予定ユーザーの降順で、比率はTOP2BOX(「非常にそう思う」+「そう思う」)

* 各項目の有効回答者数をベースとしているため、n数は項目によって若干異なる

4. 消費分野におけるクルマ

▽消費生活全般の中で車がどのように位置づけられているのか、また景気悪化が車にどれだけの影響を及ぼしているのかなど、最近の消費動向の中で車の存在感（ポジション）をとらえてみた。

車の購入検討状況

●景気の影響を強く受け、08年7月以降の購入率が低下

<07年以降の検討状況> 43%が検討。時期別では08年の7月以降で検討した人は、それ以前に検討した人に比べて購入率が低い。この時期はリーマンショックによる景気悪化が社会全体に広がった時であり、社会の景況感が車への購買意欲を低下させたことが推測される。

<購入しなかった理由> 「景気の悪化」が50%と最も多く、経済状況の影響が表れている。

購入検討の時期

	n	2006年7月購入検討	2007年7月購入検討	2008年1月購入検討	2008年7月購入検討	2009年1月購入検討	2009年7月以降購入検討	2007年以降購入しなかった
2009	2816	7	6	8	9	12	7	57

(%)

購入検討後の行動【07年以降購入検討ユーザー】

n		車を購入した	現在も検討中	車の購入をやめた
全体	1175	74	11	15
購入検討時期	2007年1～6月に購入検討	84	6	10
	2007年7～12月に購入検討	87	5	9
	2008年1～6月に購入検討	86	5	9
	2008年7～12月に購入検討	80	6	14
	2009年1～6月に購入検討	70	12	19

(%)

購入しなかった理由【車の購入をやめたユーザー】

	n	景気の悪化	個人的生活事情や環境	購入しなかった	燃料価格の高騰	地震や自然災害の影響	その他
2009	169	50	39	20	15	-	12

(%)

*本頁は乗用車(除軽ボンバン)ユーザーを対象としている

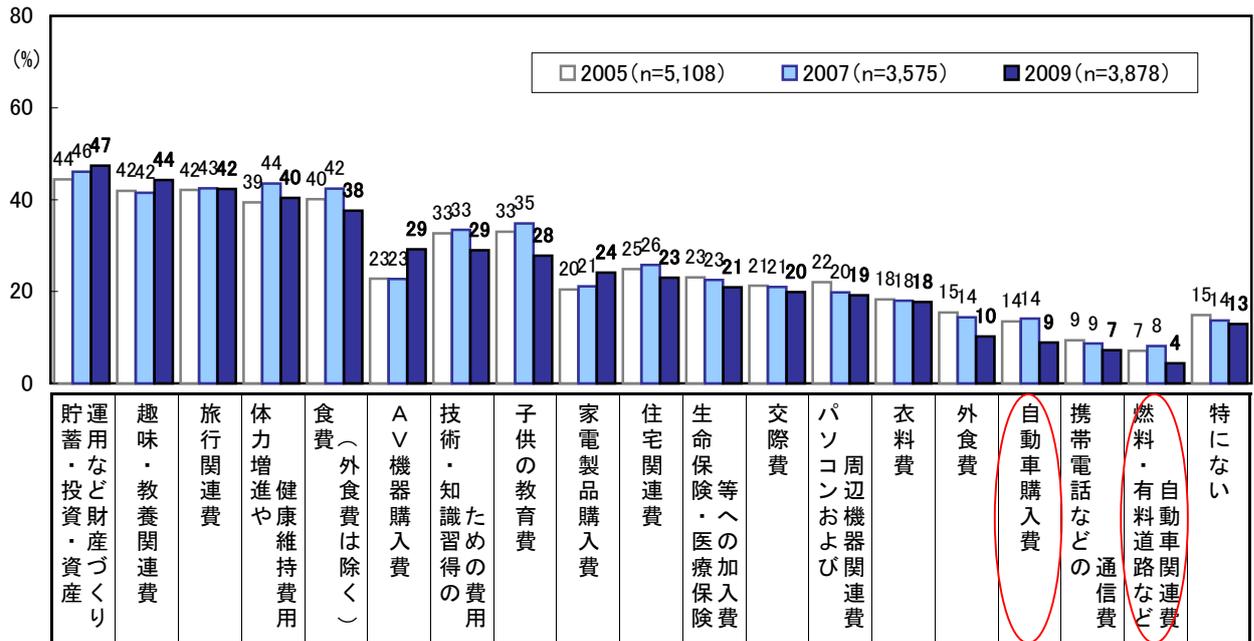
消費全体における自動車の消費マインド

●消費全体では貯蓄等の財産づくりがトップ 自動車購入費のポジションに変化なし

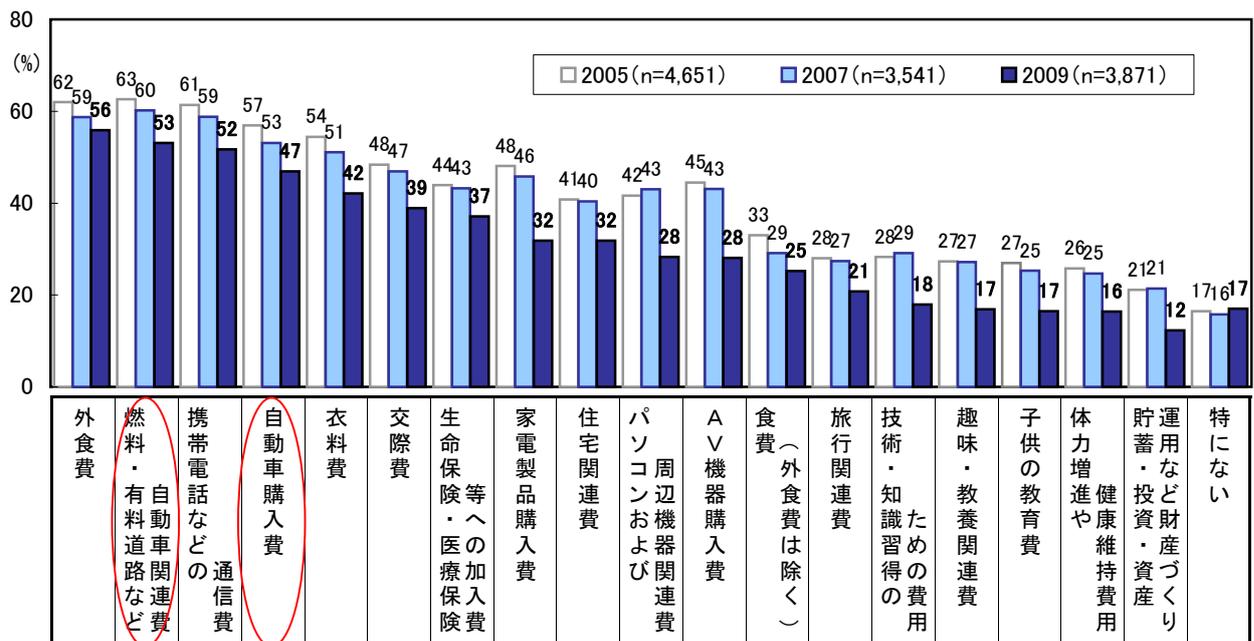
＜充実させたい消費分野＞「貯蓄・投資・資産運用など財産づくり」「趣味・教育関連」が上位である点は変わらないが、「AV機器購入費」「家電製品購入費」がやや増加。一方、「自動車購入費」や「燃料・有料道路など自動車関連費」は07年より減少し、消費生活全体でのポジションは、依然として低い状況にある。

＜抑えたい消費分野＞全般的にどの項目も減少傾向がみられたが、「燃料・有料道路など自動車関連費」「自動車購入費」はともに抑えたい消費分野の上位のまま。

今後充実させたい消費分野(複数回答)【全世帯】



今後抑えたい消費分野(複数回答)【全世帯】



* 09年追加項目：自転車購入費関連費 充実:8% 抑制:36%、アウトドアレジャー費 充実:18% 抑制:30%、ペット関連費 充実:7% 抑制:34%

V クルマを取り巻く環境

1. クルマとエコ意識

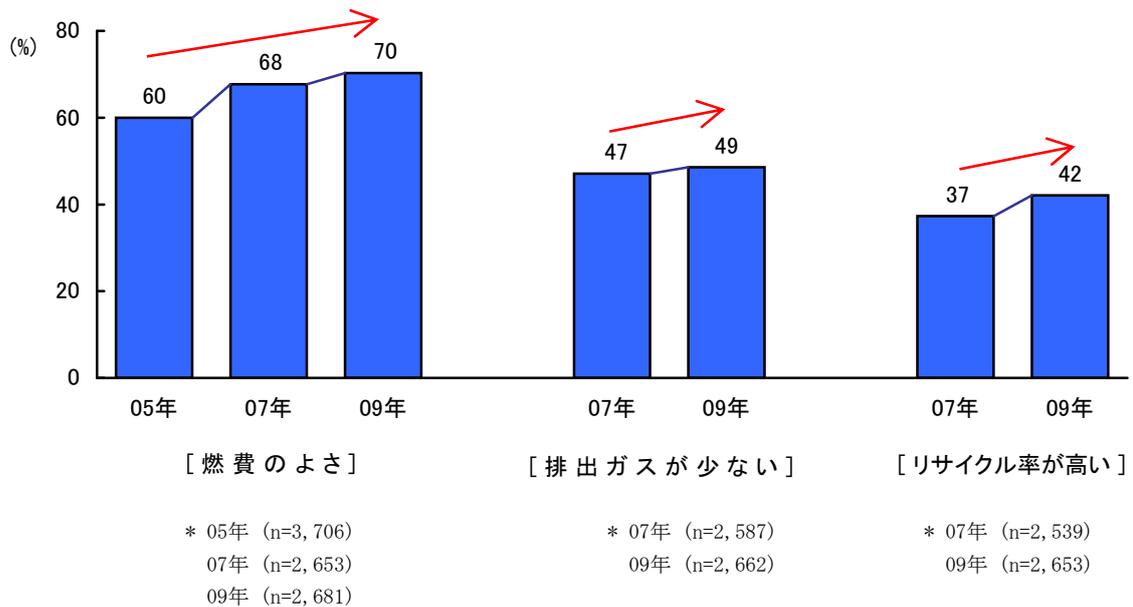
▽近年の環境意識と省燃費志向の高まりが、ユーザーの意識にどのように表れているかをみるために、エコドライブ実施状況について調査した。また、ハイブリッド車や電気自動車の購入意向をトータルコストの関連から問うことで、次世代エコカー普及の可能性について分析した。

環境意識と省燃費志向

●車へのエコ、省燃費志向は時系列的に増加傾向

<今後の重視点>「燃費のよさ」「排出ガスが少ない」「リサイクル率が高い」の3項目は、いずれも時系列で重視度が増加しており、ユーザーの車に関する環境・エコ意識は高まっている。

今後(A)車を買替える場合の購入重視度



* 重視度はTOPBOX(重視する)と回答した比率

エコドライブ実施状況

- ユーザーの94%がエコドライブを実施
- 男性は運転技術や知識を伴うもの、女性は手軽にできるものが多い

＜エコドライブ実施状況＞「発進時にふんわりとアクセルを踏む」「走行中、加減速の少ない運転」が6割弱で最も多い。続いて「エンジンプレーキを積極的に使う」「待ち合わせ時アイドリングストップ」「エアコンの使用を控える」「エンジンを掛けたらすぐ出発」が4割台で続く。

＜エコドライブ実施項目数＞9項目の実施項目数をカウントすると平均3.4。いずれか1つでもエコドライブを実施している人は94%にもものぼる。

＜性別＞男性では「走行中、加減速の少ない運転」「エンジンプレーキを積極的に使う」「タイヤの空気圧をこまめにチェック」といった運転技術や知識を伴う項目の実施率が女性より高い。一方、女性では「エアコンの使用を控える」「エンジンを掛けたらすぐ出発」といった手軽にできるものが多く、男女でエコドライブの実施内容は若干違っている。

＜年齢別＞男性は高齢層ほどエコドライブの実施項目数が多く、女性では50代で最も多い。

エコドライブの実施項目数

	7～9項目	4～6項目	1～3項目	なし	平均
全体 (n=3,005)	8	37	49	6	3.4

エコドライブの実施状況

	n	発進時にふんわりとアクセルを踏む	走行中、加減速の少ない運転	エンジンプレーキを積極的に使う	待ち合わせ時アイドリングストップ	エアコンの使用を控える	エンジンを掛けたらすぐ出発	不要な荷物は積まない	タイヤの空気圧をこまめにチェック	出かける前に渋滞情報等をチェック	平均実施項目数
全体	3005	58	58	41	40	40	38	31	27	12	3.4
性別											
男性	1815	60	61	46	39	37	37	32	33	14	3.6
女性	1027	55	53	34	42	44	42	30	16	10	3.3
年齢別											
男性											
～29歳	114	59	52	51	25	39	33	30	29	11	3.3
～39歳	301	54	51	48	33	34	29	30	31	14	3.2
～49歳	335	59	65	42	37	32	36	30	29	17	3.5
～59歳	384	58	61	48	39	34	38	30	33	13	3.5
60歳以上	681	65	65	44	45	42	42	34	35	13	3.9
女性											
～29歳	111	62	51	31	33	47	44	30	14	8	3.2
～39歳	220	56	55	37	34	41	39	32	13	9	3.1
～49歳	276	55	50	33	47	40	38	27	19	10	3.2
～59歳	215	57	54	41	53	45	51	29	16	12	3.6
60歳以上	205	49	52	29	39	48	42	34	18	9	3.2

(%)

- ハイブリッド志向者はエコドライブ実施数が多い
- 大・中型ユーザーや走行距離の多いユーザーも実施数が多い

<買い替え予定車のエンジンタイプ別>ハイブリッド志向者はガソリン志向者に比べてエコドライブの実施項目数が多く、平均3.7。

<車型別・地域別>大・中型ユーザーの実施項目数多く、地域では首都圏中心部で最も多い。

<走行距離・使用頻度別>走行距離別では月601km以上のユーザーほど多いが、使用頻度では、差はあまりみられない。

エコドライブの実施状況

	n	発進時にアクセルを踏みすぎない	走行中に少ない減速回転	エンジンを積極的にブレーキを使う	ドリフトや急ブレーキを避ける	エアコンの使用を控える	エンジンを出発直後すぐ掛けた	不要な荷物は積まない	タイヤの空気圧を定期的にチェック	情報にアクセスする前に渋滞	平均実施項目数	
全体	3005	58	58	41	40	40	38	31	27	12	3.4	
エンジン	ガソリン志向	1631	56	56	38	37	40	37	30	28	10	3.3
	ハイブリッド志向	787	65	63	48	44	35	42	31	26	16	3.7
保有乗用車車種別(A)	大・中型	116	60	64	51	36	28	41	30	37	20	3.7
	小型	339	60	65	44	36	31	38	32	32	13	3.5
	大衆	531	58	58	42	43	42	40	32	23	10	3.5
	軽	805	55	54	37	40	51	38	32	24	7	3.4
	ボンネットワゴン	702	61	56	44	40	34	41	30	27	15	3.5
	キャブワゴン	323	63	61	43	38	34	37	26	28	19	3.5
使用頻度	L(週1日以下)	265	57	61	43	42	29	34	29	26	14	3.4
	M(週2~5日)	1085	60	59	45	39	39	39	34	27	13	3.5
	H(週6日以上)	1631	57	57	38	41	42	39	29	27	11	3.4
月間走行距離	L(月100km以下)	896	53	53	38	39	40	36	31	24	11	3.3
	M(月101~600km)	1238	59	60	40	41	40	39	32	26	12	3.5
	H(月601km以上)	820	63	60	47	41	38	40	30	32	13	3.6
地域	首都圏	794	59	61	46	44	36	40	30	30	19	3.6
	地方圏(首都圏以外)	2211	58	57	40	39	41	38	31	26	10	3.4
	首都圏*中心部(23区)	70	54	60	59	41	29	40	27	34	30	3.7
	近郊(40km圏)	389	60	61	46	43	34	39	27	30	22	3.6
	周辺(40km圏外)	335	59	61	42	46	40	42	34	28	13	3.6
	地方圏*大都市	398	57	57	41	38	40	36	33	27	11	3.4
	中都市	599	60	60	41	40	38	41	34	27	9	3.5
	小都市	227	63	59	41	38	42	42	32	30	11	3.6
	周辺部	680	56	52	38	37	42	35	28	25	9	3.2
郡部	307	54	56	38	43	45	38	31	23	9	3.4	

(%)

ハイブリッド車（HV）や電気自動車（EV）の購入意向

- ハイブリッド車購入は、「トータルコストがガソリン車と同程度」が条件
- ハイブリッド車購入意向は年収との関連が強いが、最も低所得層でも28%ある

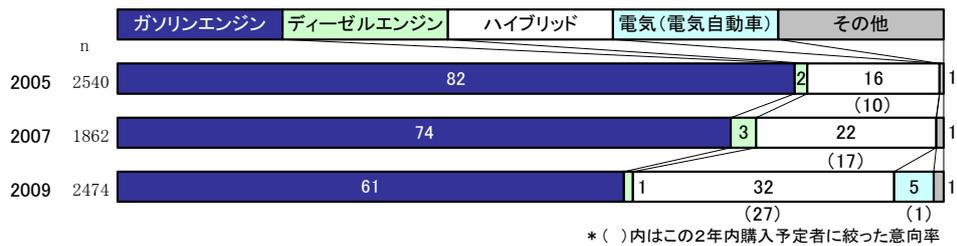
<HVやEV購入とトータルコストの関係> 「ガソリン車よりもお得なら購入」が54%と最も多く、「ガソリン車と同程度ならば購入」が30%、「ガソリン車より多少高くても購入」は5%。

<参考：買い替え予定車エンジンタイプ> HV志向は3割あった。「多少高くても」+「同程度なら」をあわせた購入計は35%となり、これとほぼ同様の水準。

<年齢別> 男女とも29歳以下の若年層は低水準だが、年齢が上がるごとに購入計が高くなり、50代が最も高い。

<年収別> 年収が高くなるほど購入計が高く、第5分位では46%に達する。

<参考> 買い替え予定車のエンジンタイプ[IV章 3 再掲]



ハイブリッド車や電気自動車の購入とトータルコストについての考え方

		n	ガソリン車より多少高くても購入	ガソリン車と同程度なら購入	ガソリン車よりもお得なら購入	買わない	購入計*
全体		2962	5	30	54	12	35
性別	男性	1793	5	29	53	12	35
	女性	1014	5	32	53	11	37
男性	～29歳	112	3	22	59	16	25
	～39歳	299	3	27	59	11	30
	～49歳	333	5	33	52	10	38
	～59歳	381	9	30	52	9	39
	60歳以上	668	5	29	51	15	34
女性	～29歳	109	2	23	65	10	25
	～39歳	218	3	31	57	8	34
	～49歳	274	5	35	50	9	41
	～59歳	215	7	38	47	8	45
	60歳以上	198	4	27	52	18	31
年収	第1分位	335	3	25	52	20	28
	第2分位	513	3	27	56	14	30
	第3分位	597	3	28	58	11	31
	第4分位	640	5	30	54	11	35
	第5分位	662	10	37	47	7	46

(%)

* トータルコストを質問紙上では「車両価格に維持費（燃料代など）を加えたトータルコスト」と表現している
 * 購入計とは「ガソリン車より多少高くても購入」と「ガソリン車と同程度なら購入」を足しあげた比率

●多少高いという許容幅はガソリン車の10%まで

<トータルコストの許容価格差> 「10%高い」が56%と多く、「20%高い」が34%。
普及のためにはガソリン車の10%内までが上限と考えられる。

許容できるガソリン車とのトータルコストの差【ガソリン車より多少高くても購入と回答者】

		n	ガソリン車より 10%高い	20%高い	30%以上高い
全体		140	56	34	10
性別	男性	94	53	35	12
	女性	46	61	33	7

2. 安全への意識

▽ここでは安全なクルマ社会実現に向けて、車両安全装備の開発・普及を進めるため、ユーザーの事故の経験と不安感について分析した。

事故の経験と不安感にみるユーザーの意識

●車単独では対処が難しい安全不安が多く、ユーザーニーズの充足には、交通インフラとの連携を含めた広い対処が必要。

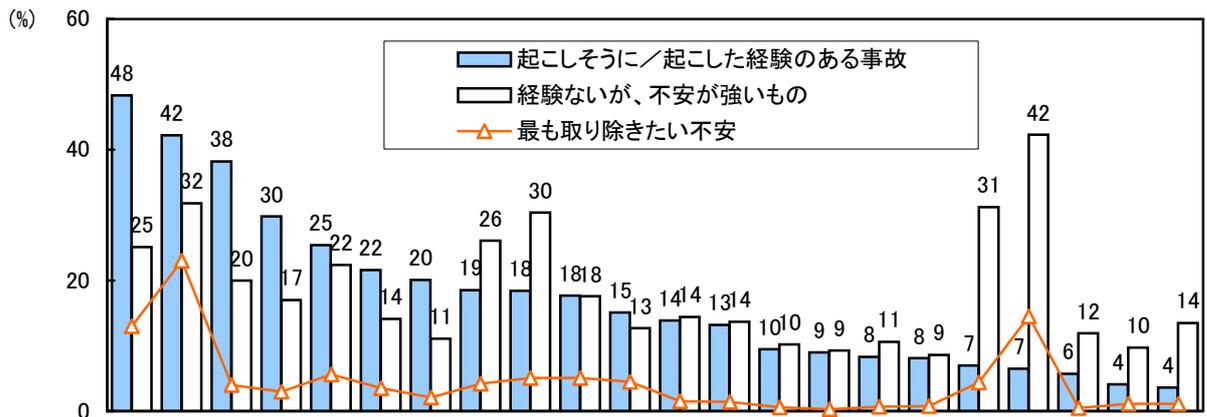
＜起こしそうになった／起こした経験のある事故＞「横の道から車が飛び出してぶつかる」が48%と最も多い。次いで「歩行者等の飛び出し等による事故」42%、「他の車の車線変更でぶつかる」38%と続く。

＜経験はないが不安が強いもの＞「飲酒運転の車の事故に巻き込まれる」が42%で最も多い。次いで「歩行者等の飛び出し等による事故」32%、「発進時に車両の死角に子供等がいる」31%、「夜間や雨天の前方視界不良による事故」30%と続く。

＜最も取り除きたい不安＞「歩行者等の飛び出し等による事故」が23%と最も多く、次いで「飲酒運転の車の事故に巻き込まれる」15%、「横の道から車が飛び出してぶつかる」が13%。

＜上位項目の特徴＞車を運転するユーザーの注意だけではすまされないものや、予測の難しい事故に対する不安が上位を占めている。これらのユーザーの不安に対処するには、車単独での取り組みだけでなく、今後は交通インフラとの連携も望まれる。

起こしそうになった／起こした経験のある事故 経験はないが、不安が強いもの 最も取り除きたい不安



	n	横の道から車が飛び出す	歩行者等の飛び出し	他の車の車線変更でぶつかる	車線変更し、ぶつかる	雨天や路面凍結のためスリップ	わき見運転による事故	後方による確認ミス	見通しの悪い点での事故	夜間や雨天の前方視界不良による事故	スピード出し過ぎ	居眠り運転で事故	車間距離を詰めすぎ	信号を見落とし	同乗者との会話に気を取られる	モノを拾おうとして	右折の時の直進車とぶつかる	縦列駐車での駐車ができない	発進時に子供等がいる	飲酒運転の車の事故	整備不良や落下物のためタイヤパンク	ブレーキを踏もうと	携帯電話の利用による事故
起こしそうに／起こした経験のある事故	2725	48	42	38	30	25	22	20	19	18	18	15	14	13	10	9	8	8	7	7	6	4	4
経験はないが、不安が強いもの	2247	25	32	20	17	22	14	11	26	30	18	13	14	14	10	9	11	9	31	42	12	10	14
最も取り除きたい不安	2818	13	23	4	3	6	4	2	4	5	5	5	2	1	1	0	1	1	4	15	1	1	1

■上位5項目 ①～⑤は少数第1位の値での順位を表す。

(%)

起こしそうになった／起こした経験のある事故

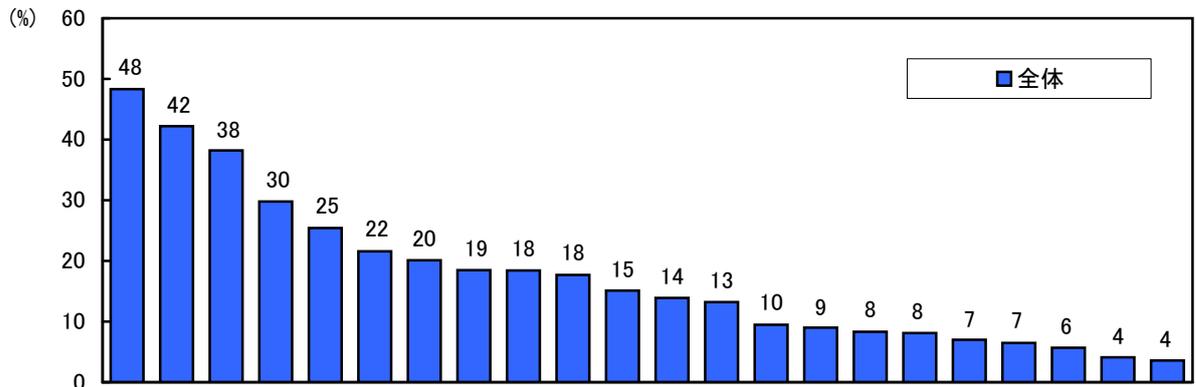
- 女性よりも男性で「起こしそうになった・起こした事故の経験」が多い
- 男性では不注意によるものが多く、女性では車両感覚など基礎運転能力の不足によるものが多い

＜男女別＞男性では「他の車の車線変更でぶつかる」「わき見運転による事故」「スピード出し過ぎによる事故」「居眠り運転で事故」が女性より多く、平均4.0。

＜男性・年齢別＞「他の車の車線変更でぶつかる」「わき見運転」「スピードの出しすぎ」「居眠り運転で事故」「車間距離をつめすぎ」「同乗者との会話に気を取られる」「携帯電話の利用による事故」などが多い。

＜女性・年齢別＞20代以下は「車間距離をつめすぎて事故」「ブレーキを踏もうとしてアクセル踏む」が多く、60代以上では「バックでの駐車、縦列駐車ができない」が多い。

起こしそうになった／起こした経験のある事故



	n	横の道から車が飛び出してぶつかる	歩行者等の飛び出し等による事故	他の車の車線変更でぶつかる	車線変更し、他の車とぶつかる	雨天や路面凍結のためスリップ	わき見運転による事故	後方の確認ミスによる事故	見通しの悪い交差点で事故	夜間や雨天の前方視界不良による事故	スピード出し過ぎによる事故	居眠り運転で事故	車間距離をつめすぎて事故	信号を見落として事故	同乗者との会話に気を取られる	モノを拾おうとして事故	右折の時、直進車とぶつかる	バックでの駐車、縦列駐車ができない	発進時に車両の死角に子供等がいる	飲酒運転の車の事故に巻き込まれる	整備不良や落下物のためタイヤパンク	ブレーキを踏もうとしてアクセル踏む	携帯電話の利用による事故	平均回答数	
全体	2725	48	42	38	30	25	22	20	19	18	18	15	14	13	10	9	8	8	7	7	6	4	4	3.8	
性別																									
男性	1658	48	43	41	31	26	24	20	19	19	22	18	15	14	9	9	9	7	7	7	5	3	4	4.0	
女性	923	48	41	34	29	25	17	19	18	18	11	11	13	12	10	9	7	11	7	6	7	6	3	3.6	
年齢別																									
男性																									
~29歳	105	51	33	47	33	26	29	18	10	8	25	31	23	15	19	6	10	10	5	5	5	5	10	4.2	
~39歳	277	47	40	46	34	26	25	17	20	14	28	21	15	18	15	11	11	7	8	7	5	3	7	4.2	
~49歳	311	51	48	44	33	28	25	22	24	17	22	18	14	12	7	11	8	2	8	9	7	2	5	4.2	
~59歳	350	44	41	39	31	25	24	19	21	21	23	20	15	10	6	10	8	3	8	5	5	3	3	3.8	
60歳以上	615	50	46	38	28	24	23	22	17	24	18	13	13	15	8	8	10	11	6	6	5	4	2	3.9	
女性																									
~29歳	96	44	44	35	26	25	14	18	16	14	19	10	22	17	12	10	4	13	2	4	3	10	6	3.7	
~39歳	204	45	34	37	35	24	21	16	18	18	10	15	13	13	13	10	8	11	10	7	10	7	4	3.8	
~49歳	258	52	47	36	32	24	19	19	21	21	11	11	11	10	11	8	5	6	6	7	6	3	4	3.7	
~59歳	196	49	44	31	26	27	15	25	16	17	10	11	14	13	7	11	8	11	8	6	8	5	2	3.6	
60歳以上	169	46	34	31	25	25	14	19	15	15	8	9	8	10	8	4	9	16	4	4	4	7	2	3.2	

■全体より+5%以上の差 ■-5%以上の差

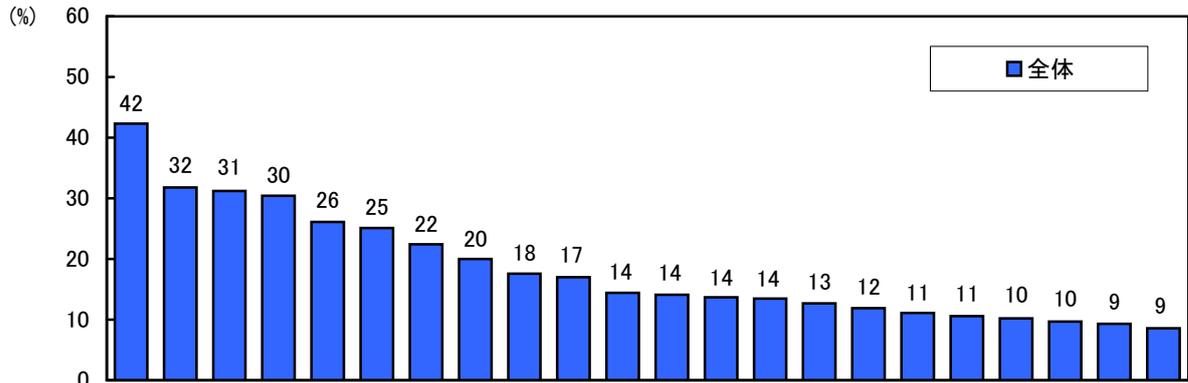
(%)

経験はないが、運転の際に強く不安を感じるもの

●「不安」は男性より女性で、特に若い女性が多い

<男女別>女性の方が反応数が多く、先の「起こしそうになった／起こした事故の経験」とは逆の結果。特に、女性20代は「飲酒運転の車の事故に巻き込まれる」「見通しの悪い交差点で事故」「横の道から車が飛び出してぶつかる」「雨天や路面凍結のためスリップ」など平均回答数が4.8と最も多い。

経験はないが、運転の際に強く不安を感じるもの



		n	飲酒運転の車の事故に巻き込まれる	歩行者等の飛び出し等による事故	発進時に車両の死角に子供等がいる	夜間や雨天の前方視界不良による事故	見通しの悪い交差点で事故	横の道から車が飛び出してぶつかる	雨天や路面凍結のためスリップ	他の車の車線変更でぶつかる	スピード出し過ぎによる事故	車線変更し、他の車とぶつかる	車間距離をつめすぎて事故	わき見運転による事故	信号を見落として事故	携帯電話の利用による事故	居眠り運転で事故	整備不良や落下物のためタイヤパンク	後方の確認ミスによる事故	右折の時、直進車とぶつかる	同乗者との会話に気を取られる	ブレーキを踏もうとしてアクセル踏む	モノを拾おうとして事故	バックでの駐車、縦列駐車ができない	平均回答数
全体		2247	42	32	31	30	26	25	22	20	18	17	14	14	14	14	13	12	11	11	10	10	9	9	4.0
性別	男性	1312	42	30	30	28	25	25	20	19	18	15	14	14	15	14	13	12	11	11	10	9	10	8	3.9
	女性	822	44	35	34	35	28	26	26	21	17	20	14	14	12	13	13	12	12	11	11	11	10	10	4.3
男性	～29歳	82	46	29	35	33	35	22	20	21	16	20	16	12	21	10	16	24	11	13	7	7	12	13	4.4
	～39歳	238	52	32	38	29	24	21	23	18	17	14	13	15	12	18	12	14	12	13	12	11	10	7	4.2
	～49歳	242	48	29	37	28	26	25	21	17	17	12	13	12	13	13	16	14	9	10	10	6	10	3	3.9
	～59歳	263	40	36	27	26	24	28	18	18	19	14	16	16	17	15	11	14	14	9	11	7	10	5	3.9
	60歳以上	487	34	27	24	28	24	25	20	20	19	17	14	14	14	13	12	7	9	10	9	11	9	11	3.7
女性	～29歳	93	53	26	36	36	34	34	29	15	18	24	18	14	10	13	14	16	17	15	16	13	16	16	4.8
	～39歳	181	47	38	43	31	27	25	26	24	27	20	17	16	11	20	14	12	13	11	16	10	12	9	4.7
	～49歳	219	46	33	34	35	23	20	27	20	17	20	13	14	16	14	16	16	14	10	12	13	9	6	4.3
	～59歳	179	40	36	30	38	34	26	29	23	10	21	15	15	11	11	9	8	6	11	7	7	8	12	4.1
	60歳以上	150	38	37	27	36	25	29	22	22	13	18	10	12	12	7	9	8	13	9	5	13	5	13	3.8

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

(%)

最も取り除きたい不安

● 最も取り除きたい不安は性・年代別でやや違いあり

<性・年代別>男性20代以下を除き、上位3項目は変わらない。

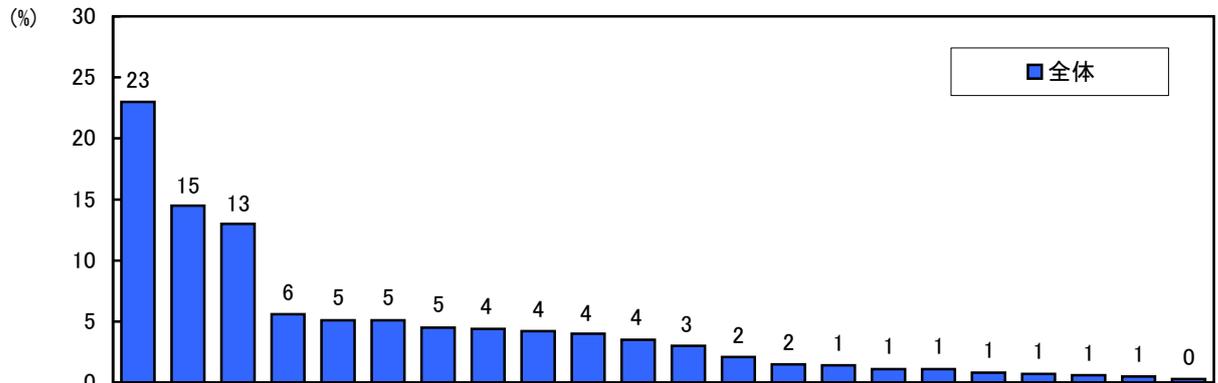
<全体と比べての相対的特徴>男性20代以下で「スピード出し過ぎによる事故」12%、

男性30代・女性20代以下で「飲酒運転の車の事故に巻き込まれる」21%・22%、

男性40代で「歩行者等の飛び出し」28%、

女性30代で「発進時に車両の死角に子供等がいる」12%がそれぞれ高かった。

最も取り除きたい不安



	n	歩行者等の飛び出し等による事故	飲酒運転の車の事故に巻き込まれる	横の道から車が飛び出してぶつかる	雨天や路面凍結のためスリップ	スピード出し過ぎによる事故	夜間や雨天の前方視界不良による事故	居眠り運転で事故	発進時に車両の死角に子供等がいる	見通しの悪い交差点で事故	他の車の車線変更でぶつかる	わき見運転による事故	車線変更し、他の車とぶつかる	後方の確認ミスによる事故	車間距離をつめすぎて事故	信号を見落として事故	ブレーキを踏もうとしてアクセル踏む	携帯電話の利用による事故	バックでの駐車、縦列駐車ができない	右折の時、直進車とぶつかる	同乗者との会話に気を取られる	整備不良や落下物のためタイヤパンク	モノを拾おうとして事故	
全体	2,818	23	15	13	6	5	5	5	4	4	4	4	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	0	
性別	男性	1694	23	14	11	5	7	5	4	5	5	4	2	2	2	2	1	1	1	1	1	0	0	
	女性	974	24	15	15	6	3	6	3	6	3	3	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
男性	～29歳	107	20	18	11	5	12	1	8	3	5	4	2	2	3	1	1	1	1	-	1	-	-	
	～39歳	292	22	21	8	6	5	1	4	7	4	2	3	2	3	2	1	1	0	2	-	1	0	
	～49歳	313	28	15	11	4	6	4	5	5	6	5	4	2	1	1	2	1	1	-	1	0	1	1
	～59歳	354	23	11	10	5	8	7	9	3	4	5	4	2	3	1	1	1	1	-	0	1	0	-
	60歳以上	628	21	12	14	5	6	6	4	2	5	5	5	2	2	2	3	1	1	1	1	1	-	0
女性	～29歳	107	23	22	10	4	2	6	4	6	3	6	1	7	3	1	1	-	1	-	1	-	1	
	～39歳	211	18	15	15	6	4	5	3	12	1	3	4	4	1	1	1	2	2	1	-	1	-	
	～49歳	262	28	16	15	8	2	8	2	4	3	2	2	3	1	2	1	1	-	1	1	1	-	
	～59歳	206	28	13	17	6	2	4	5	3	6	3	3	3	2	-	1	2	1	2	-	1	1	
	60歳以上	188	20	10	15	7	3	9	3	3	3	5	3	6	4	-	1	4	1	2	1	1	1	

■ 全体より+5%以上の差

■ -5%以上の差

(%)

3. ETC休日特別割引の利用状況

▽2009年3月末から導入された「ETC休日特別割引」について、ユーザーの利用経験と今後の搭載意向について分析を行った。

ETC休日特別割引の利用率(09年9~10月時点)

●利用率は全体ベースで36%。ETC搭載者ベースでみると78%

●首都圏・地方圏ともに大都市ほど利用率が高く、「家族形成期」～「家族成長後期」が多く利用

<ETC休日特別割引利用率>全体では36%、ETC搭載車ベースでは78%と半年の成果として高い。搭載しているが利用経験が未の人が10%あり、ETC搭載率はあわせて46%。

一方、非搭載率は54%だが、今後ETC搭載意向率が15%ある。

<地域別>地域では地方圏よりも首都圏で高く、首都圏では中心部で特に高い。

また、先にみたように首都圏中心部ではレジャー利用が増加しており、ETC特別割引利用率の高さとの関連がうかがわれる。

<年収別>年収が高くなるほど利用が高く、第1分位で10%に対し、第5分位は55%。

<ライフステージ別>「家族形成期」「家族成長前期」「家族成長後期」で4割超と高い。

ETC利用経験とETC搭載意向について

	割引を利用したことがある	搭載しているが、割引利用は未経験	非搭載だが、搭載意向あり	非搭載で今後も搭載意向なし
全体(n=3,002)	36	10	15	39

ETC休日特別割引の利用率

(参考)

	全体 n	ETC休日特別割引利用率		ETC搭載車 ベース n	ETC搭載意向		
		ETC搭載率 ■	ETC搭載車における利用率 ◆		全体	n	ETC非搭載ベース
全体	3002	36	46	1387	15	1615	27
地域	首都圏	46	57	453	12	339	28
	地方圏(首都圏以外)	33	42	934	16	1276	27
	首都圏*中心部(23区)	61	81	53	7	18	28
	近郊(40km圏)	51	64	250	11	140	31
	周辺(40km圏外)	37	45	150	14	181	25
	地方圏*大都市	38	47	185	19	211	35
	中都市	35	47	279	16	321	29
	小都市	34	46	104	15	122	27
	周辺部	32	41	276	16	405	26
	郡部	23	29	90	13	217	18
主要5都市	56	69	138	10	63	30	
年収5分位	第1分位	10	17	59	15	285	18
	第2分位	22	29	152	16	371	23
	第3分位	34	45	271	16	332	30
	第4分位	45	55	354	15	287	34
	第5分位	55	67	448	11	217	35
ライフステージ	独身期	38	43	35	23	47	40
	家族形成期	50	59	196	17	137	42
	家族成長前期	47	58	222	18	161	42
	家族成長後期	42	52	161	16	152	34
	家族成熟期	32	43	257	13	334	23
	結晶期	39	50	228	18	230	35
	高齢期	25	34	285	11	549	16

(%) (%)

●用途ではレジャー利用、使用頻度では頻度の少ないユーザーで利用率が高い

<使用頻度別・月間走行距離別> 走行距離別では、距離の多い「月601km以上」のユーザーで利用率が高いが、頻度別では使用頻度の少ない「週1日以下」のユーザーで高い。

<主使用用途別> レジャーでの利用率が高く、特に「家族とのレジャー」では6割を超える。

<車型別> 「キャブワゴン」「ボンネットワゴン」で高いほか、軽<大衆<小型<大・中型とサイズが大きいくほど、利用率が高い。

ETC休日特別割引の利用率

(参考)

	全体 n	ETC休日特別割引利用率		ETC搭載車における利用率 ◆	搭載車 ベース n	ETC利用意向		
		ETC搭載率 ■	ETC非搭載率 □			全体	n	非搭載 ベース
全体	3002	36	46	78	1387	15	1615	27
使用頻度	L(週1日以下)	42	51	82	133	14	129	29
	M(週2~5日)	39	50	79	540	11	543	21
	H(週6日以上)	33	43	77	707	18	926	31
走行月距離	L(月100km以下)	27	36	76	318	15	574	23
	M(月101~600km)	34	44	77	541	17	697	29
	H(月601km以上)	49	61	80	501	12	320	32
主使用用途(A)	仕事・商用	35	47	75	240	15	270	28
	通勤・通学	36	46	78	421	19	490	35
	個人の趣味・レジャー	41	52	78	137	13	126	27
	友人・知人とのレジャー	47	58	81	26	18	19	42
	家族とのレジャー	63	76	83	108	9	35	37
	日常の買物・用足し	31	40	77	374	12	556	20
	家族等の送迎	35	43	82	68	16	90	28
	レジャー計	48	60	80	271	12	180	31
乗用車車型(A)	大・中型	51	70	73	81	11	34	38
	小型	45	58	77	195	15	143	34
	大衆	31	42	73	223	14	307	25
	軽	18	24	73	194	18	611	23
	ボンネットワゴン	50	61	83	426	14	277	34
	キャブワゴン	57	68	84	220	13	104	41

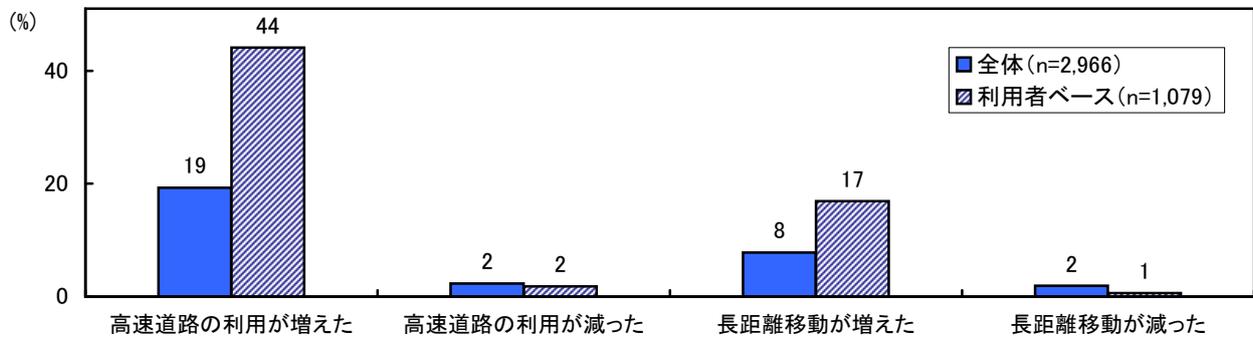
(%) (%)

ETC休日特別割引による変化

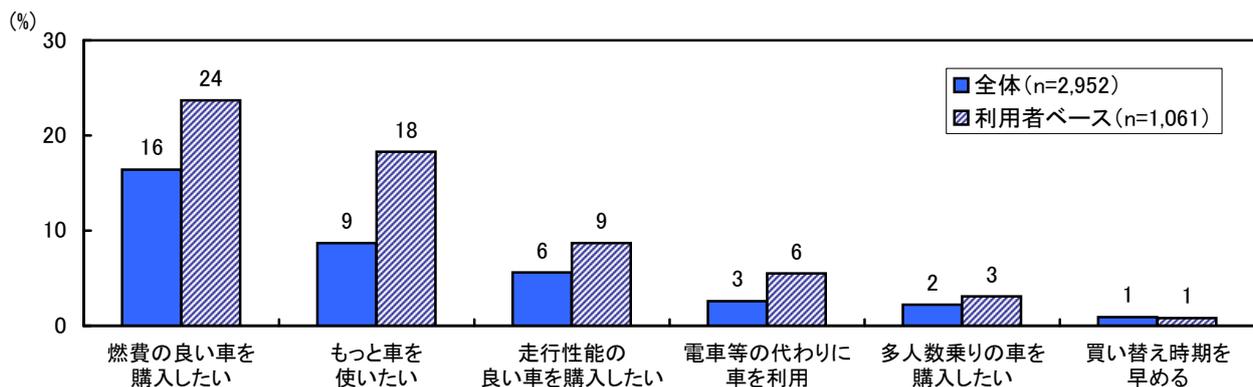
- ETC休日特別割引による車の使い方の変化は、利用者の44%が「高速道路の利用が増えた」、17%が「長距離移動が増えた」。
- 意識変化としては「燃費の良い車を購入したい」「もっと車を使いたい」がみられた

<使い方の変化>利用者では「高速道路の利用が増えた」は44%、「長距離移動が増えた」は17%。
 <車意識の変化>利用者では「燃費の良い車を購入したい」が最も多く24%、「もっと車を使いたい」18%、「走行性能の良い車を購入したい」が9%みられた。

ETC休日特別割引による車の使い方の変化



ETC休日特別割引による車意識の変化



■車種（車種区分）対応表

注）乗用車（ワゴン系）は次頁。

車種 メーカー名	乗用車（セダン・ハッチバック・クーペ・軽乗用車 *軽オフロード/軽キャブワゴンを含む）						軽乗用車 *軽オフロード型/ 軽キャブワゴン を含む
	大型車	中型車	小型車		大衆車		
			A	B	A	B	
いすゞ			ピアッツァ	ジェミニ アスカ	117クーペ	PA ネロ	
スズキ						カルタス エスティーム カルタス クレセント カルタス エリオ SX4 SX4セダン	スイフト セルボ セルボ・モード アルト カプチーノ ラパン MRワゴン ワゴン R Kei ツイン ハレット * シムニー(660cc) * エブリワゴン
ダイハツ				アルティス		スパイダー アプローズ	シャレード シャレードソシアル ストーリーア YRV ブーン フェロー(MAX) リーザ MAX ミラ ミラジーノ ミラココア ムーヴ ムーヴラテ ムーヴコンテ オフティ * テリオスキッド * アトレワゴン ソニカ タント ネイキッド エッセ コペン
マツダ		ユーノスコスモ センチア MS-9	ルーチェ サバンナ RX-7 アンフィニ RX-7 MS-8 ユーノス800 ミレーニア RX-8	カハラ ペルソナ ユーノス 300 ユーノス 500 MX-6	ランティス クレフ アテンザ クロス MX-6	ユーノス100 ファミリア エチュード プレッソ ロードスター AZ-3 アクセラ(除アクセラスポーツ)	レビュー デミオ ベリーサ キャロル AZ-1 ラピュタ AZ-ワゴン * AZ-オフロード スピアーノ
トヨタ	センチュリー セルシオ	クラウンセダン系、ロイヤル、 アスリート、マジェスタ クラウンハイブリッド クラウンコンフォート アリスト ウィンダム プログレ プレビス プロナード オルジン	マークII マークX チェイサー クレスタ スープラ ソアラ カムリ グラシア ヴェロッサ カムリ(2002~)	コ罗纳(プレミオ) フリウス カリナ(アリオン) アルテツツア セリカ MR-S ビスタ プレイト カレン MR2 カムリ(~2001)	カローラ(含カローラランクス) カローラII カローラアクシオ オーリス アレックス サイノス スプリンター ターセル コルサ	ウィッツ パッツ イスト デュエット スターレット フラッツ ハルタ WILL Vi iQ	
レクサス	LS(含ハイブリッド)	GS(含ハイブリッド)	IS / IS F / IS C HS SC				
日産	プレジデント インフィニティ Q45	セドリック/グロリア シーマ J・フェリー レパード フーガ GT-R	マキシマ セファイロ スカイライン スカイラインクーペ ローレル フェアレディZ サンタナ クルー ティアナ	ブルーバード ブルーバード シルフィ プリメーラ プリメーラ カミノ プレセア オースター/スタンザ シルビア 180SX		サニー パルサー ローレル スピリット リハルタビラ ルキノ ティーダラティオ ティーダ	マーチ Be-1 PAO フィガロ ノート マイクラC+C ハイパーミニ モコ オウティ ピノ クリッパリオ
富士重工 (スバル)		アルシオーネSVX	アルシオーネ	レオーネ レガシィ(B4) インプレッサ(アネシス)			ジャスティ レックス ウイワイオ プレオ * ティアスワゴン * ティアスクラシック R2 R1 ステラ
ホンダ		レジェンド NSX	アコード(08/12~) インスパイア ビガー(新型) セイバー	アコード(~08/11) アスコット/イノーバ ビガー(旧型) プレリウド コンチェルト インテグラ/クイント ドマーニ(旧型) トルネオ ラファエガ S2000 シビック(05/9~) シビックハイブリッド(05/11~)	シビック(~05/8) シビックフェリオ シビックハイブリッド(~05/10) CR-X インテグラSJ ドマーニ(新型) インサイト	シティ ロコ フィット ライフ ライフダンク トゥティ ビート セスト ゼストスパーク * ハモス * ハモスホビオ * Z * サッツ	
三菱	プラウティア デイグニティ	デボネア	ディアマンテ GTO	ギャラン アスパイア FTO ギャラン フォルティス	ランサー(含むエホリビューション) ランサーセティア	コルト コルトプラス	ミニカ ミニカトッホ トッホBJ トッホ ekワゴン アイ * ハンシェロミニ * タウンボックス
海外メーカー 国産車				テルスター テルスターII	レーザー	フェスティバ シボレークルーズ	
輸入車 *(注)	ベンツS/Eクラス ベンツSL/CL/CLS BMW7/6/5シリーズ アウティ100/A8/A6 ホルホ S40/60/80 アルファ164/166 クライスラー300C リンカーン タウンカー/LS フォード トーラス	ジャガー ボルシェ キャタラック サーブ	ベンツ190/Cクラス ベンツCLK/SLK BMW 3/1シリーズ BMW Z4/Z3/Z8 アウティ80/A5/A4/A3 アウティTT/TTS VWゴルフ/パサート/ジェッタ VWシロココ/ホーラ/イオス VWニュービートル クライスラーPTクルーザー	ブジョー306/307/308 ブジョー406/407 アルファ155/156/159 アルファ145/147 ルノー マグヌ/ルーテシア オペル アストラ/ベクトラ ダッジ チャージャー/アベンジャ フォード モンデオ ローバー	ベンツA/B/パネオ ミニ(BMW/ローバー等) VW ホルホ ブジョー206/207 ブジョー1007 フィアット パンダ フィアット ウーノ フィアット500 フィアットグランデポイント	アルファスパイダー/フレア アルファGT/ミ ルノー トウインゴ シトロエン オペル スマート 等	
逆 輸入車	セプター アパロン	プロナード	アコードクーペ エクリプス キャパリエ インスパイア/セイバー(98~03年)	アベンシス カリスマ プリメーラ UK	シビククーペ 等 シビクGX	フィットアリア スブラッシュ	

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

注) バン・トラックは次頁。

車種 メーカー名	乗用車(ワゴン系・ステーションワゴン・背の高いワゴン・ミニバン・SUV・キャブワゴン)					
	ボンネットワゴン			キャブワゴン		
	ステーションワゴン		オフロード型	キャブタイプ	セミキャブタイプ	
	ステーションワゴン	背の高いワゴン	3列シートミニバン			
いすゞ				ビッグホンワゴン ビークロス ミュ ミュウイザード	ファーゴワゴン	ファーゴファイアー
スズキ	カルタスクレセントワゴン カルタスワゴン	ワゴン R ワイド ワゴン R プラス ワゴン R ツリオ		ジムニーワイド エスクード グラントエスクード X-90 シエラ		エブリイプラス エブリイランディ ランディ
ダイハツ		ハイザー クー	ブーンルミナス	ラガーワゴン ロッキー テリオス ビーゴ	デルタワイドワゴン	デルタワゴン アトレー7
マツダ	ルーチェワゴン サハナワゴン ファミリアワゴン ファミリア S-ワゴン カペラワゴン カペラ カーゴ ワゴン アテンザワゴン アクセラスホーツ		MPV プレマシー	プロシード・マービー プロシード・レバンテ トリビュート CX-7	ホンゴワゴン ホンゴ プローニワゴン ユノス カーゴワゴン	ホンゴ フレンディ ピアンテ
トヨタ	クラウンワゴン(エステート) マークIIワゴン(クオリス) マークIIプリット カルティナ サクシードワゴン アルテッツァ ジータ カローラ フィールダー カローラワゴン カムリ グラシアワゴン ビスタワゴン(アルデオ) スプリンターワゴン カリブ プロボックスワゴン WILL VS アベニスワゴン マークXジオ	ナディア オーバ スパシオ ラウム ファンカーゴ bB(含オープンデッキ) WILL サイファ ポルテ ラクティス カローラルミオン	イブサム ガイア ウィッシュ アイシス シエンタ ハッツセット	ランドクルーザー ランクルプラド ハイラックスサーフ ハリアー(含ハイブリッド) クルーガー(含ハイブリッド) RAV4 ラッシュ キャミ ウァンガード	ハイエースワゴン タウンエースワゴン ライトエースワゴン マスターエースワゴン	アルファード(含ハイブリッド) エスティマ(含ハイブリッド) グラントハイエース グランビア スパーキー ハイエース レジアス ツーリングハイエース ハイエースW レジアスW エスティマ ルシーダ エスティマ エミーナ タウンエースノア ライトエースノア ノア ウォクシー ヴェルファイア
レクサス				RX(含ハイブリッド)		
日産	セドリック/グロリアワゴン ステージア セフィアワゴン アベニール プリメーラワゴン プリメーラ カミノワゴン サニー カリフォルニア ウイングロード ADワゴン ラシーン S-RV	ルネッサ ティーノ キューブ	プレリー プレリー リバティ プレサージュ パサラ ラフェスタ キューブキュービック	サファリワゴン テラノ レグラス テラノ ワゴン エクストレイル キックス(KIX) ムラーノ デュアリス スカイライン クロスオーバー	キャラバン/ ホーミーコーチ ハネット	エルグランド ラルゴ ハネットセレナ セレナ NV200ハネットワゴン
富士重工 (スバル)	レオーネワゴン レガシワゴン インプレッサワゴン	DEX	トラウイック エクシーガ	スバル ビッグホンワゴン フォレスト レガシアウトバック	ドミンゴ	
ホンダ	アコードワゴン アコードツアラー(08/12~) オルティア エアウェイブ シビックカントリー	シビックシヤトル SM-X キャハ アウアンシア シビック5ドア モビリオスハイク	オデッセイ ストリーム(2列仕様含む) エディックス	CR-V HR-V ジャズ ホライズン クロロード		ステップワゴン モビリオ エリシオン フリード
三菱	リベロワゴン レグナム ランサーセディアワゴン	RVR ミラージュ デインゴ トッポ BJワイド	シャリオ シャリオ グランデイス グランデイス デイオン	パジエロワゴン パジエロ ジュニア パジエロ io チャレンジャー エアトレック アウトランダー	デリカ(スターワゴン)	デリカ(スベースキア) タウンボックスワイド デリカ D:5
海外メーカー 国産車	テルスターワゴン	シボレー MW フェスティバ ミニワゴン	イクシオン	エスケープ	スペクトロン	フリーダ
輸入車 *(注)	ベンツ C/E クラスワゴン BMW3/5ワゴン アウディ A4/A6 アバント プジョー 206/207SW プジョー 306/307/308SW ミニクラブマン モンデオワゴン	ホルホ V70/V40 VWゴルフ ヴァリアント(ワゴン) VWゴルフトゥーラン VWパサート ヴァリアント(ワゴン) VWクロスホロ/クロスゴルフ オペル アストラ/ベクトラ ワゴン ルノー セニック	ベンツRクラス クライスラーホイッシャー シボレープレザー ランドローバーデイスカハリー フリーランダー/レンジローパー フォードエクスプローラー	ベンツG/GL/GLK/M(ML) BMW X6/X5/X3 VWトゥアレグ/ティグアン ホルホ XC60/70/90 ダッジ JC/キャリバー/ナイトロ リンカーン ナビゲーター/MKX ルノー コレオス ジープ ハマー		ベンツV/ピアノ シボレーアストラ シボレーエクスペリス VWタイプ II
逆 輸入車	ディアマンテワゴン セプターワゴン	アコードワゴン(91~98年) クロスロード		ミストラル ラクレイト ウイザード エLEMENT MDX ウォルツ		

*(注) 国産メーカーの輸入車を含む

車種 メーカー名	バン・トラック					
	ボンネットバン			キャブバン	キャブトラック	その他
	軽	軽以外	オフロード型			
いすゞ			ビッグホンバン ロデオ	ファゴバン	ファゴトラック	
スズキ	アルトバン フロンテバン ジムニーバン (550・660) セルボ マイティホーイ	カルタスバン	ジムニーバン エスクードバン	エフライバン キャライバン	キャリイトラック	
ダイハツ	フェローバン (含むMAX) ミラ リーザ ミラクオーレ クオーレバン	シヤルマンバン シヤレードバン	ラガー タフト	デルタバン ハイゼットバン ハイゼットカーゴ アトレ	ハイゼットトラック ミゼット2 デルタトラック	
マツダ	ポーターバン	カペラカーゴバン ルーチェバン ファミリアバン	プロシード	ボンゴバン ボンゴプロニイバン スクラムバン ポーターバン	ボンゴトラック ボンゴプロニイトラック スクラムトラック ポータートラック	
トヨタ		クラウンバン マークIIバン コロナバン カリナバン カルティナバン サクシードバン カローラバン スプリンターバン プロボックスバン スターレットバン	ハイラックスサーフバン ハイラックス4WD ランドクルーザーバン ハイラックスピックアップ	ハイエスバン レジアスバン レジアスエースバン タウンエースバン ライトエースバン	ハイエストラック タウンエストラック ライトエストラック	
日産	クリッパーリオ	セドリック/グロリアバン ブルーバードバン アベニールカーゴ サニーバン ADバン エクスハート	テラノ サファリ ダットサン	キャラバン ホーミー バネット バネットラルゴ セレナカーゴ クリッパーバン NV200バネットバン	バネットトラック クリッパートラック	
富士重工 (スバル)	スバル R2バン レックスコンビ レックスバン ウイヴィオバン プレオバン	レオーネバン	スバルピックアップ	サンバーバン ディアス	サンバートラック	
ホンダ	ホンダ N360バン ライフバン トゥディバン	シビックバン パートナー シティプロ シビックプロ		アクティバン ストリート パモスホビオバン	アクティトラック	
三菱	ミニカバン ミニカトッポバン	リベロカーゴ ランサーカーゴ ランサーバン	パジェロ ジープ ストラダ(旧型)	デリカバン デリカカーゴ ミニキャブバン ブラホー	ミニキャブトラック デリカトラック	
海外メーカー 国産車						
輸入車 *(注)						
逆 輸入車			ストラダ(新型) トライオン			

*(注) 国産メーカーの輸入車を含む

調査部会 市場調査・乗用車分科会 委員名簿

(2010年3月現在)

社団法人 日本自動車工業会

分科会長	片山 一郎	マツダ (株)	グローバルブランド統括部 主任
委員	斎藤 了	スズキ (株)	四輪国内営業企画部 調査課 係長
〃	松岡 泰樹	ダイハツ工業 (株)	商品企画部 総合戦略グループ 係長
〃	杉戸 哲人	トヨタ自動車 (株)	調査部 企画調査室 第1調査グループ長
〃	岩佐 幸雄	トヨタ自動車 (株)	調査部 企画調査室 第1調査グループ主任
〃	可世木 尚子	トヨタ自動車 (株)	調査部 企画調査室 第1調査グループ
〃	高橋 毅	日産自動車 (株)	市場情報室 カスタマー・インサイト・スペシャリスト
〃	堀田 武裕	日産自動車 (株)	市場情報室
〃	宮崎 尚志	富士重工業 (株)	スバル グローバルマーケティング本部
〃	新保 昌史	本田技研工業 (株)	営業開発室 マーケティング戦略ブロック マーケットグループ
〃	林 哲也	マツダ (株)	グローバルブランド統括部
〃	鈴木 俊邦	三菱自動車工業 (株)	経営企画本部 企画部 エキスパート

調査担当	山本 五紀	(株)日本リサーチセンター
〃	伊東 浩史	(株)日本リサーチセンター
〃	大滝 進一	(株)日本リサーチセンター