

社会経済情勢の変化による自動車の利用・保有形態の  
動向把握・分析業務

報告書

平成 29 年 2 月

株式会社 公共計画研究所



## 目次

1. 業務の目的と構成	1-1
1-1 業務の目的	1-1
1-2 業務の構成	1-1
1-2-1 既存データ等の収集・分析	1-1
1-2-2 アンケート調査による交通動向の把握・分析	1-2
1-2-3 報告書の作成	1-3
2. 既存データ等の収集・分析	2-1
2-1 各種統計データの収集	2-1
2-1-1 自動車の保有・利用に関する各種指標値の収集・分析	2-1
2-1-2 社会情勢変化の指標値の収集・分析	2-26
2-2 社会情勢の変化による自動車の保有・利用への影響分析	2-43
2-2-1 保有利用指標と要因指標の時系列分析	2-43
2-2-2 保有利用指標と要因指標のクロス・セクション分析	2-49
2-3 自動車保有・利用に影響を及ぼしている事象の変化や特徴の整理	2-58
3. アンケート調査による交通動向の把握・分析（アンケート調査概要）	3-1
3-1 アンケートの設計	3-1
3-1-1 調査概要	3-1
3-1-2 調査対象	3-10
3-1-3 調査手法	3-10
3-1-4 調査規模（目標数字）	3-12
3-1-5 調査結果を集計する際の重みづけ	3-13
3-1-6 重み係数を用いた検定手法について	3-15
3-2 アンケートの質問内容	3-16
3-3 アンケート回収数	3-32
3-4 H28 アンケートで過去の調査と質問を変更した項目について	3-44
3-5 アンケートの単純集計結果	3-49
4. アンケート調査による交通動向の把握・分析（集計による分析）	4-1
4-1 個人・世帯属性の差や変化と走行距離・保有台数との関係分析	4-1
4-1-1 全体の傾向	4-1
4-1-2 集計結果の主な傾向	4-5

4-1-3	運転者・世帯の属性別の傾向	4-7
4-2	近年の特徴的な社会動向・保有動向に着目した分析	4-56
4-2-1	統計データで見る近年の保有利用・社会経済状況	4-56
4-2-2	保有・利用、社会経済状況を考慮した分析	4-82
5.	まとめと今後の課題	5-1
5-1	まとめ	5-1
5-2	今後の課題	5-8
参考資料	アンケート調査票（Web画面）	参-1

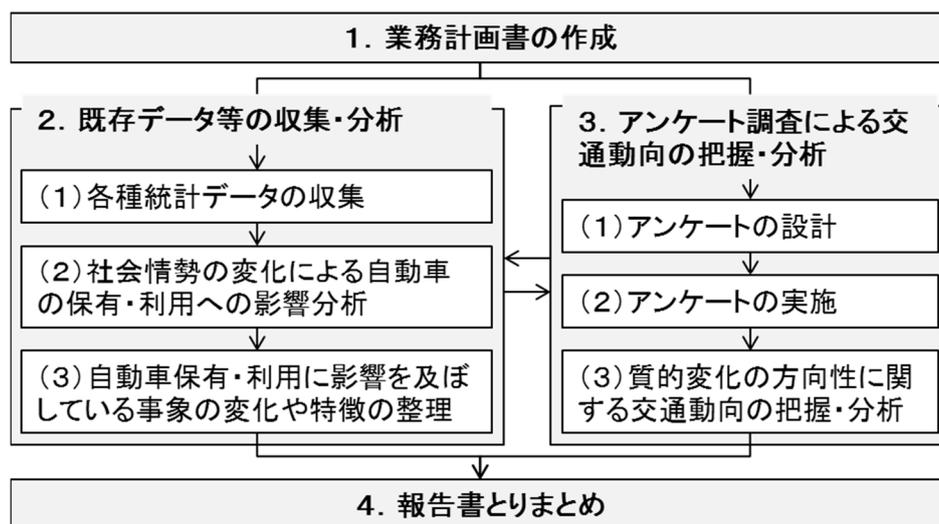
# 1. 業務の目的と構成

## 1-1 業務の目的

将来の交通需要推計等において見込むべき交通動向として、自動車の保有形態や自動車の利用方法等の最新の動向を把握・分析する。

## 1-2 業務の構成

以下のフローに沿って業務を進める。



図表 1-1 業務フロー

### 1-2-1 既存データ等の収集・分析

既存データ等の収集・分析について、下記の通り実施する。

#### (1) 各種統計データの収集

既存データ等の収集・分析について、下記の通り実施する。

#### 1) 各種統計データの収集

下記等の各種指標データを収集・分析する。

#### ①自動車の保有・利用に関する各種指標値（以下、保有利用指標）の収集

〈例〉地域別の車種別保有台数、走行台キロ、自動車分担率、等

#### ②社会情勢変化の指標値（以下、要因指標）の収集

〈例〉年齢階層別人口、世帯規模別世帯数、就業率、婚姻年齢、可処分所得、ガソリン価格、等

## 2) 社会情勢の変化による自動車の保有・利用への影響分析

前項1)において収集したデータを用いて下記の分析を行う。

### ①保有利用指標と要因指標の時系列分析

保有利用指標と要因指標の推移を折れ線グラフでひとつのグラフに示し、保有利用指標の変化の方向・量に対して、要因指標の変化との対応状況等を分析する。

### ②保有利用指標と要因指標のクロス・セクション分析

最新年の地域別・都道府県別等の保有利用指標と要因指標の散布図を作成し保有利用指標と要因指標の相関関係を分析する。

## 3) 自動車保有・利用に影響を及ぼしている事象の変化や特徴の整理

1)、2)の結果をもとに、影響の強い要因を整理する。

## 1-2-2 アンケート調査による交通動向の把握・分析

アンケート調査による交通動向の把握・分析について、下記の通り調査する。

### (1) アンケートの設計

#### ①アンケート方法

回答の継続性を保つため、過年度と同様の方法（Web調査、パネル調査、11月実施）で実施する。以下の手順で行う。

- ①過年度アンケートの回答者に回答を依頼（パネル調査）
- ②回答しないモニター（脱落）があるので、モニターを追加募集
- ③回答を回収
- ④集計・分析

#### ②回答方法の改良

パネル回答者（継続回答）数を多く獲得できるように改良する。

#### ③質問票の検討

社会情勢や個人意識変化に影響され、保有・利用の質的变化が生じていることを把握するため、属性・意識と年間の車の利用状況をセットで把握できる問を設定する。

### (2) アンケートの実施

上記1)に従い、アンケート調査を実施・集計する。

### (3) 質的变化の方向性に関する交通動向の把握・分析

世帯属性や意識に変化が生じた層の特徴を、過年度のアンケート結果も用いて、下記の方法で分析する。環境意識変化にも着目した分析を行う。

#### ①要因区分別の分析

保有台数・走行距離の平均値、バラツキや最大値・最小値の変化を分析する。

#### ②要因区分の変化と自動車の保有・利用の変化の関係分析

要因区分に変化（例えば、環境意識が弱い → 強いに変化）があったサンプルを抽出し、保有台数・走行距離の増加・減少の傾向を分析する。

#### ③時系列の自動車の保有・利用状況の推移の分析

H21、H23～H28の7時点のデータを用い、中期的な要因変化（地方から都市への転居等）と保有・利用の時系列変化（徐々に都市の特性に接近等）を分析する。

#### ④将来の社会構造変化に伴う自動車の保有・利用状況変化の推測

アンケートで得られる、自動車の保有・利用の質的变化と個人・世帯属性や個人意識の変化との関係の分析結果を踏まえ、将来の社会構造変化によって、自動車の保有・利用に生じうる構造変化を推測する。

### 1-2-3 報告書の作成

以上すべてをとりまとめ、報告書を作成する。

## 2. 既存データ等の収集・分析

### 2-1 各種統計データの収集

自動車の保有・利用に関する論文や、パネルデータを用いて分析した論文を収集整理する。

#### 2-1-1 自動車の保有・利用に関する各種指標値の収集・分析

自動車の保有・利用に関する既存統計データを収集・整理する。収集整理した指標は、以下の通りである。

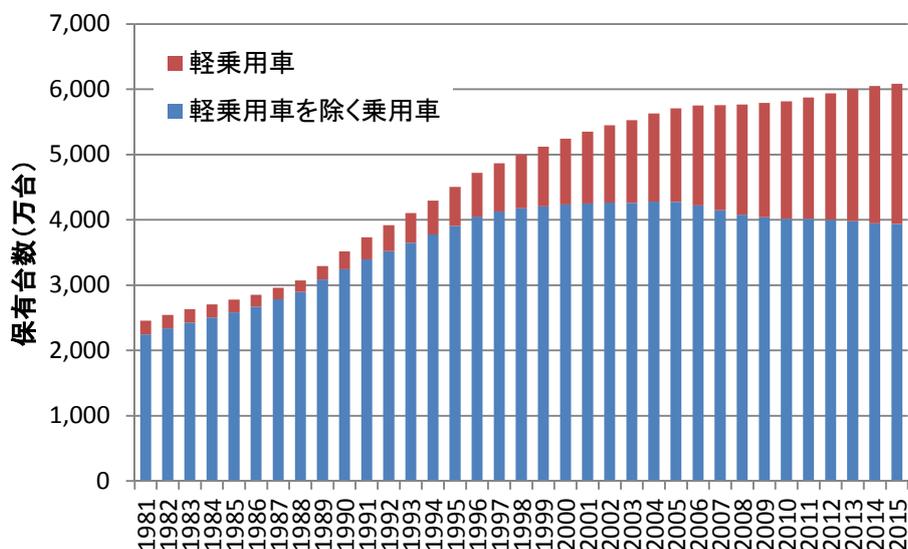
図表2-1 自動車の保有・利用に関する各種指標値

項目	出典
自動車保有台数	(財)自動車検査登録情報協会 統計データベース
1世帯当たり保有台数	(財)自動車検査登録情報協会 統計データベース、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数
自動車保有率・保有台数	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
都市規模別乗用車保有率	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
ライフステージ別乗用車保有率	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
所得階層別乗用車保有率	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
保有車両の車種別割合	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
地域別の車種別保有状況	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
車種別の年収区分別保有台数	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
ライフステージ別の車種別の世帯当たり保有台数	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
上位の型式別新車販売台数	日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会
次世代自動車の販売台数	次世代自動車振興センター、日本自動車工業会資料
次世代自動車の保有台数	次世代自動車振興センター、自動車検査登録情報協会 統計データベース
ハイブリッド車の車種数	次世代自動車ガイドブック
ガソリン乗用車平均燃費	エネルギー・経済統計要覧 2016
カーシェアリング車両台数・会員数	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料
年代別免許保有率	運転免許統計(警察庁)、国勢調査および人口推計(総務省)
年代別乗用車主運転者割合	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
性別未婚・既婚別乗用車週な転車割合	乗用車市場動向調査 ((社)日本自動車工業会)
年代別乗用車主運転者割合	軽乗用車の使用実態調査 ((社)日本自動車工業会)

項目	出典
性別未婚・既婚別乗用車週な転車割合	軽乗用車の使用実態調査（(社) 日本自動車工業会）
乗用車走行台キロ	自動車輸送統計年報、自動車燃料消費量調査（国土交通省）（国土交通省）
乗用車の月間走行距離の割合	乗用車市場動向調査（(社) 日本自動車工業会）
性別年齢階級別乗用車保有世帯率、平均保有台数	消費動向調査（内閣府）
都市規模別乗用車保有世帯率、平均保有台数	消費動向調査（内閣府）
地方別乗用車保有世帯率	消費動向調査（内閣府）
世帯の年収別乗用車保有世帯率	消費動向調査（内閣府）

### 1) 乗用車保有台数

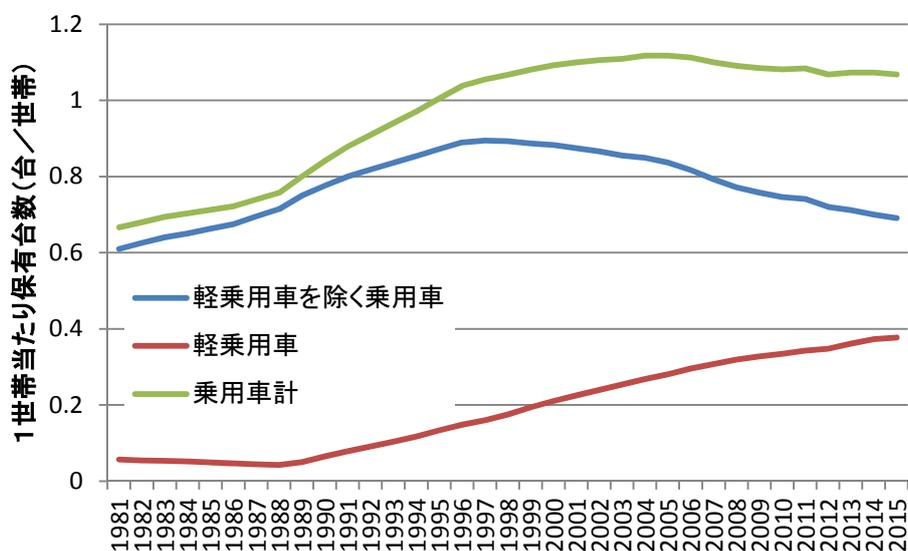
乗用車保有台数は近年上昇しているものの、伸びは小さく、2014年では6,083万台となっている。軽乗用車は増加傾向であるが、それ以外の乗用車は減少傾向である。



注) 年度末時点の台数

出典) (財) 自動車検査登録情報協会 統計データベース

図表 2-2 乗用車保有台数の推移



注) 年度末時点の台数

出典) 保有台数: (財) 自動車検査登録情報協会 統計データベース

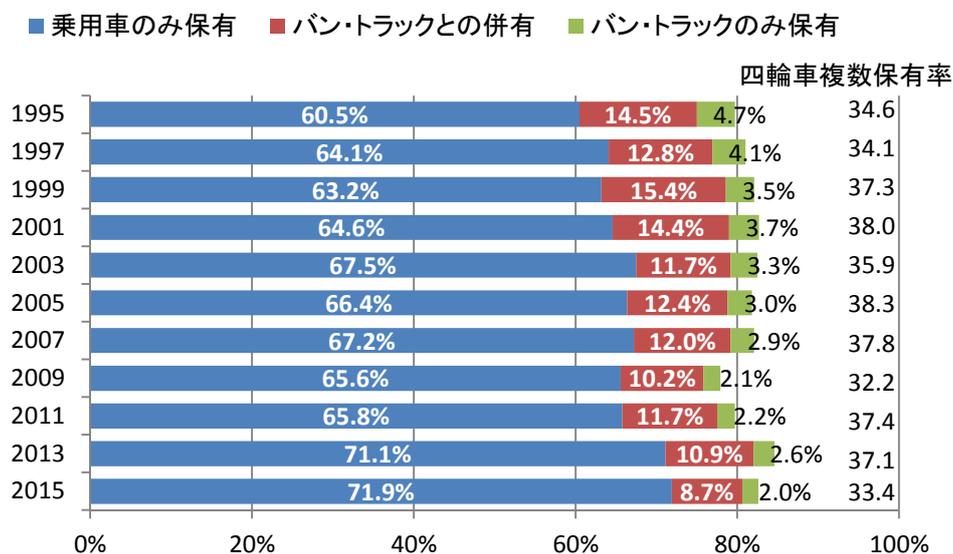
世帯数: 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数

図表 2-3 1世帯当たり保有台数の推移

## 2) 自動車保有率・保有台数

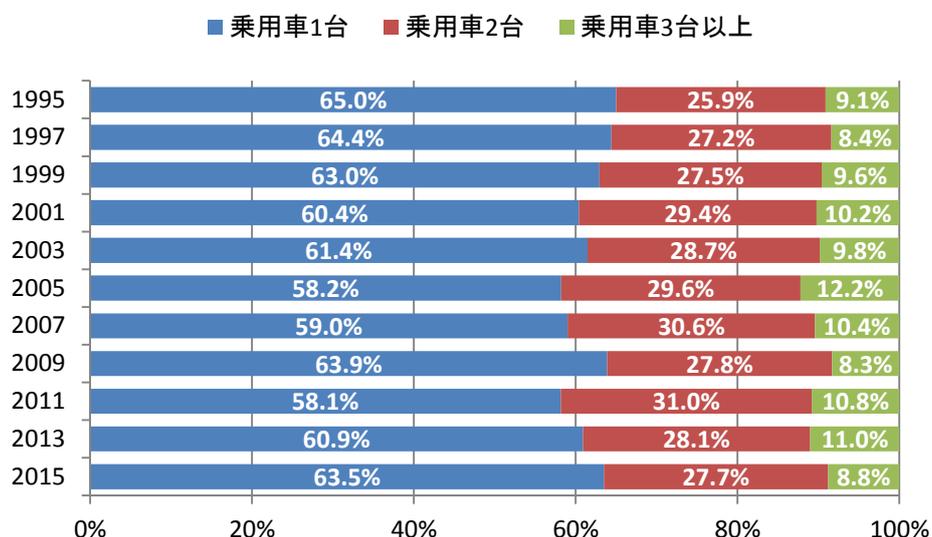
世帯に2台以上の車を持つ「複数保有率」は、近年増減を繰り返す、2013年では37.1%となっている。

乗用車保有世帯のうち、乗用車を2台以上保有する世帯の割合は2005年をピークに近年減少していたが、2011年で再び上昇し、2013年では39.1%となっている。また、乗用車を3台以上保有している世帯は11.0%である。



出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

図表2-4 保有率の変化

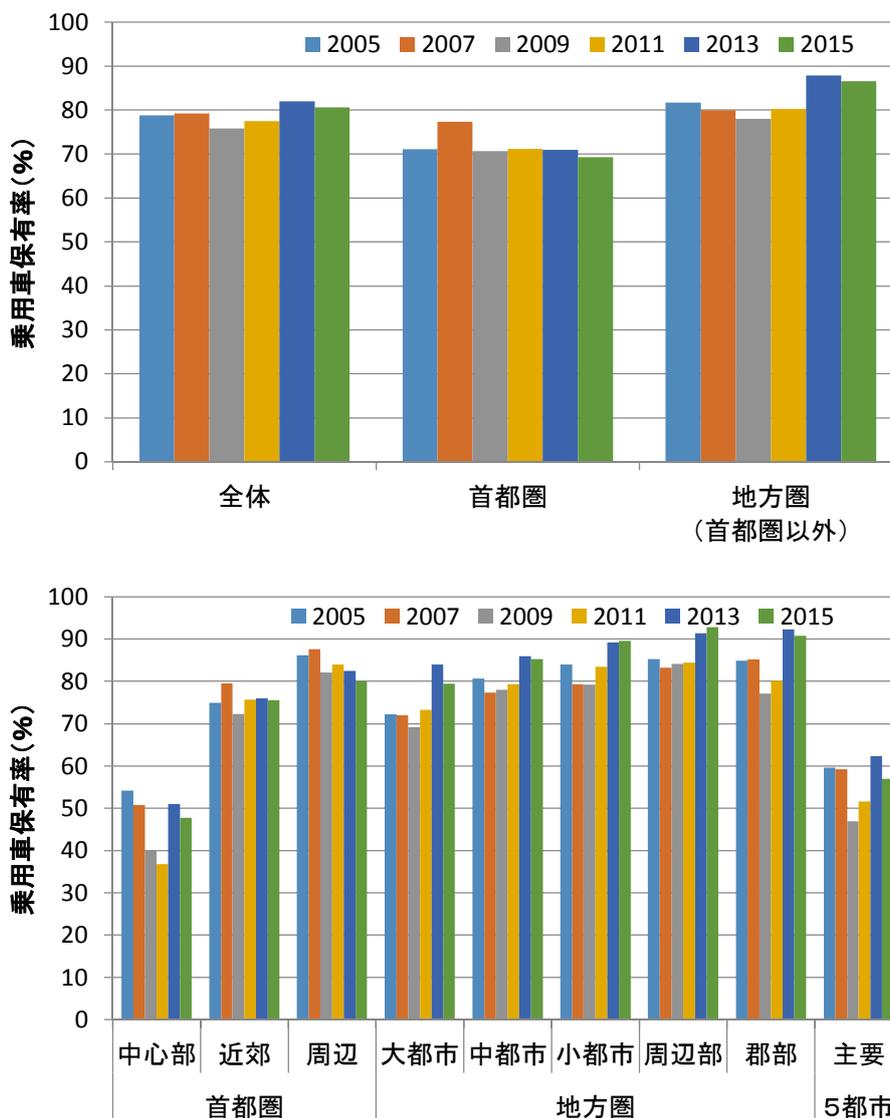


出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

図表2-5 保有台数の割合

### 3) 都市規模別乗用車保有率

都市規模別にみると、多くの地域で2013年、2015年の保有率が高い。



注) 首都圏— 中心部 (23区) : 東京 23 区

近郊 (40 km圏) : 東京 23 区を除く 40km 圏 (旧都庁起点)

周辺 (40 km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

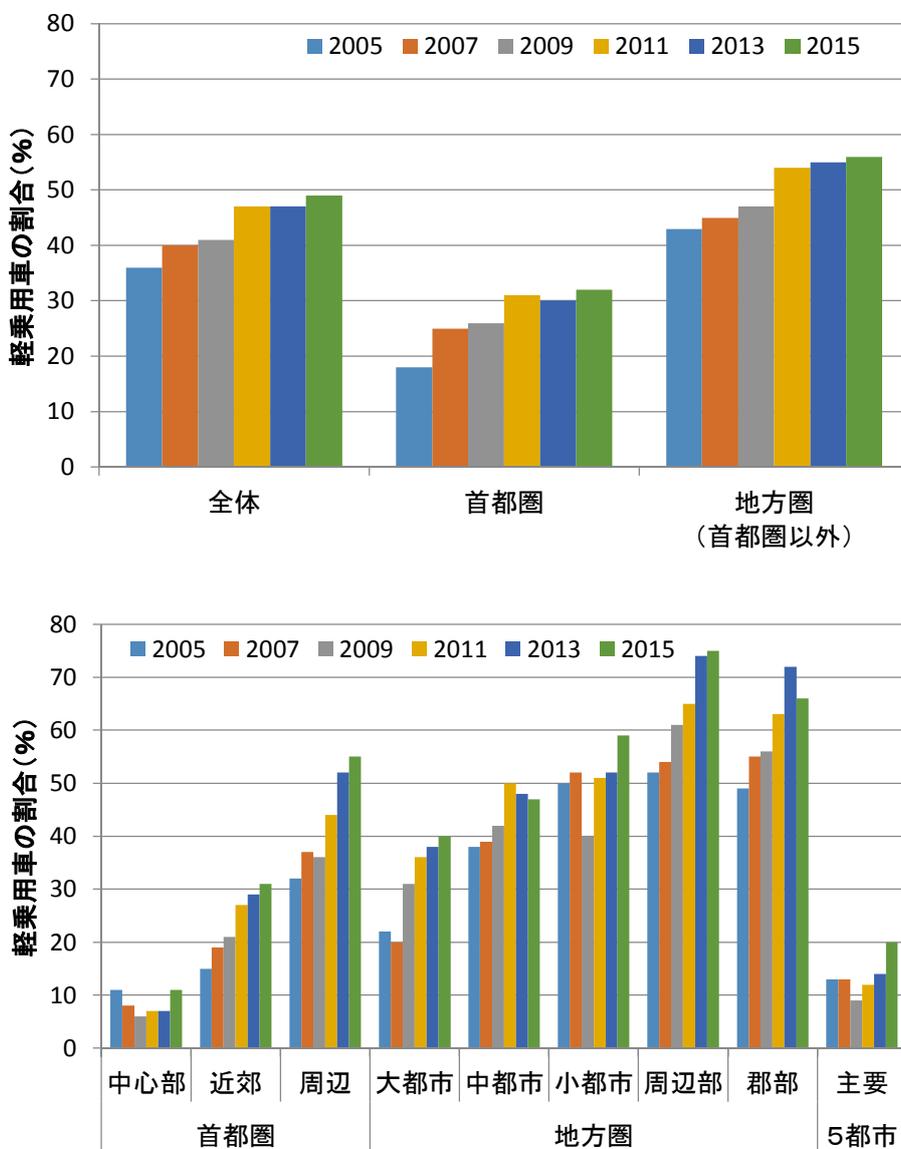
※人口集中地区は、2005 年国勢調査において、市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区 (原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上) が隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地域。

出典) 「乗用車市場動向調査」 ((社) 日本自動車工業会)

図表 2-6 都市規模別乗用車保有率

#### 4) 都市規模別軽乗用車保有率

軽乗用車の保有率は、首都圏中心部を除いた都市規模において上昇傾向である。特に、首都圏周辺、地方圏周辺部での伸びが大きい。



注) 首都圏— 中心部 (23区) : 東京 23 区

近郊 (40 km圏) : 東京 23 区を除く 40km 圏 (旧都庁起点)

周辺 (40 km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

※人口集中地区は、2005 年国勢調査において、市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区 (原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上) が隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地域。

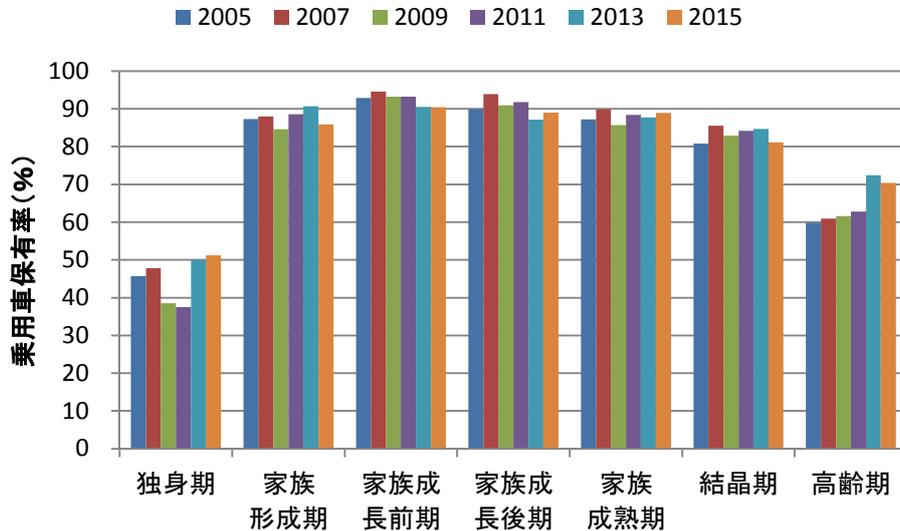
出典) 「軽自動車の使用実態調査」 ((社) 日本自動車工業会)

図表 2 - 7 都市規模別軽乗用車保有率

### 5) ライフステージ別乗用車保有率

ライフステージ別にみると、「独身期」と「高齢期」の保有率が相対的に低いが、2013年、2015年は保有率が以前よりも増加している。

家族成長前期、家族成長後期では、やや低下傾向である。



注) ライフステージの定義

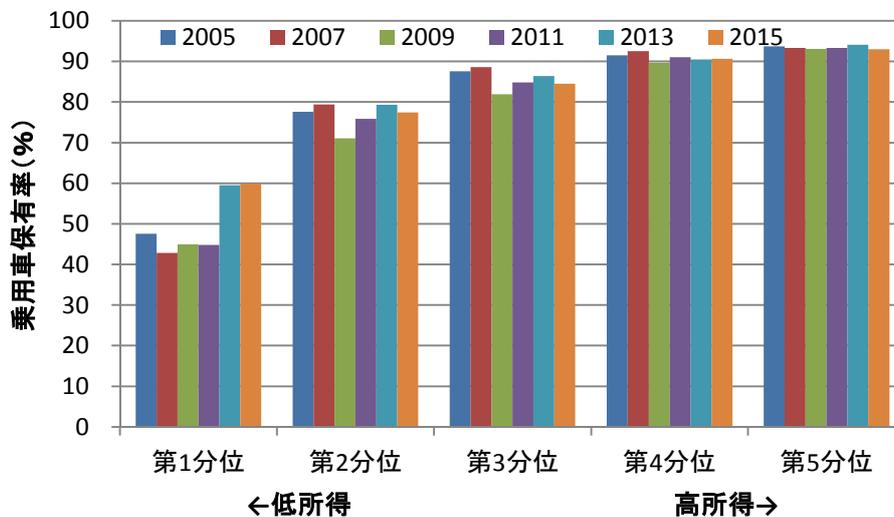
- ・独身期：39歳以下の単身者
- ・家族形成期：家計中心者の長子が未就学児の世帯、または家計中心者が39歳以下で子どものいない普通世帯
- ・家族成長前期：家計中心者の長子が小・中学生の世帯
- ・家族成長後期：家計中心者の長子が高校・大学生の世帯
- ・家族成熟期：家計中心者の長子が学校を終えて、まだ結婚していない世帯
- ・結晶期：子どもが結婚して同居している世帯、または結婚した子どもは別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯（子がいないか、単身で40～54歳のものを含む）
- ・高齢期：子は（すべて）結婚して別居している世帯、または子どもがいないか、単身で55歳以上の世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

出典) 「乗用車市場動向調査」((社)日本自動車工業会)

図表2-8 ライフステージ別乗用車保有率

6) 所得階層別乗用車保有率

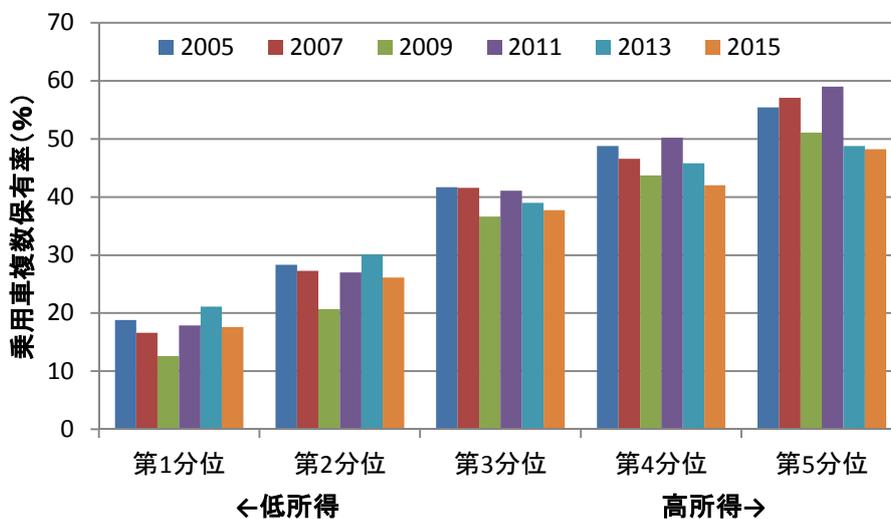
所得階層別にみると、第4分位、第5分位の高所得層では9割近くの保有率であるが、低所得層では保有率が低い。



注) 所得階層の年収5分位とは、全世帯の世帯年収を5等分(各層20%)した所得階層

出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

図表 2-9 所得階層別乗用車保有率



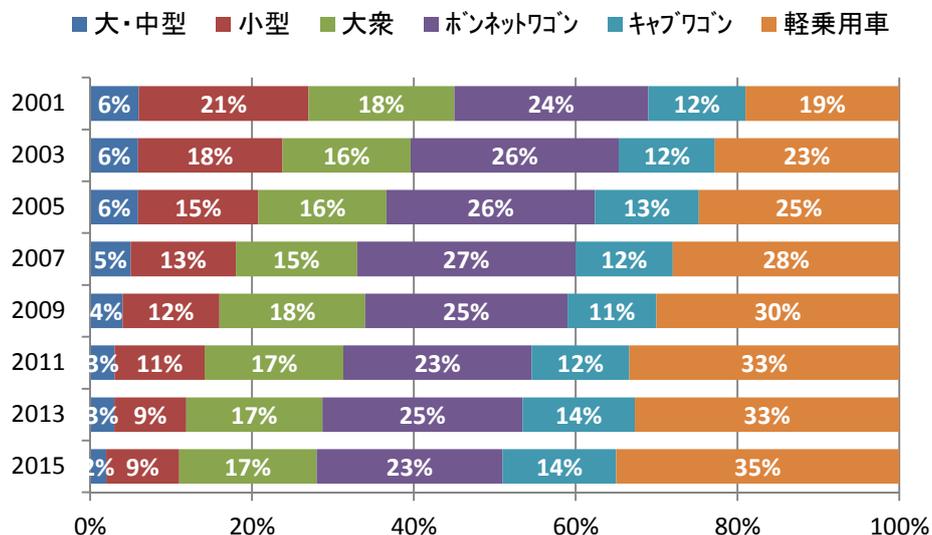
注) 所得階層の年収5分位とは、全世帯の世帯年収を5等分(各層20%)した所得階層

出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

図表 2-10 所得階層別乗用車複数保有率

7) 保有車両の車種別割合

車種別の保有状況を見ると、「大・中・小型」の減少傾向で「軽乗用車」の増加傾向が継続している。



注) 車種は下表を参考。

出典) 「乗用車市場動向調査」(社) 日本自動車工業会)

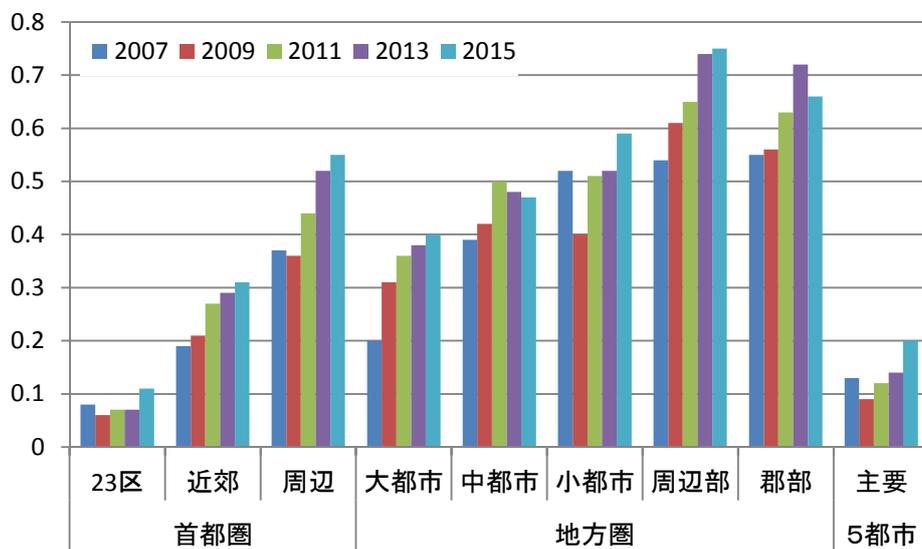
図表 2-1-1 保有車両の車種別割合

図表 2-1-2 車種の区分

車種	該当する型式の例
大・中型車	クラウン、フーガ等
小型車	マークX、ティアナ、プレミオ、ブルーバード等
大衆車	カローラ、ヴィッツ、マーチ等
軽乗用・軽バン	ミラ、ワゴンR等

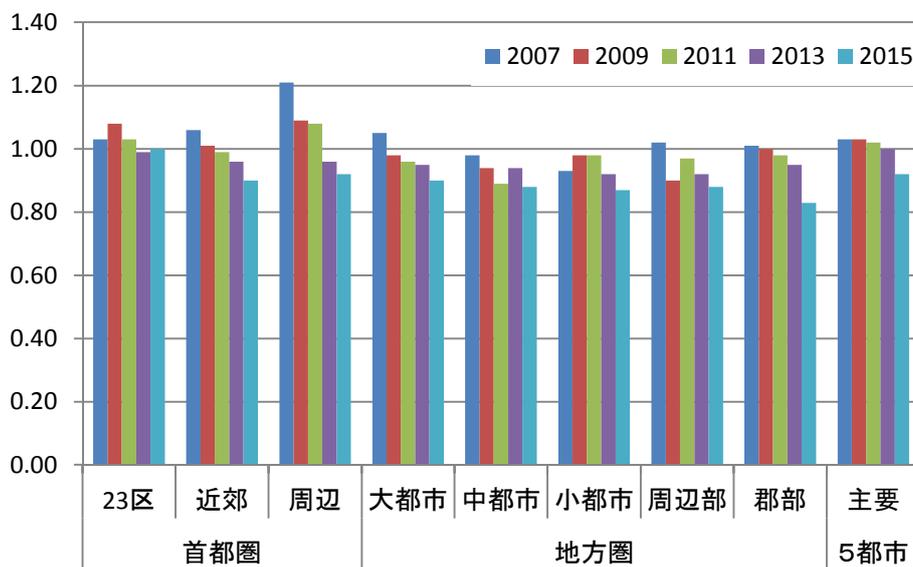
8) 地域別の車種別保有状況

「軽乗用車」は地方圏周辺部や郡部で世帯当たり保有台数が多い傾向にある。



出典)「乗用車市場動向調査」((社)日本自動車工業会)

図表2-13 軽自動車の世帯当たり保有台数

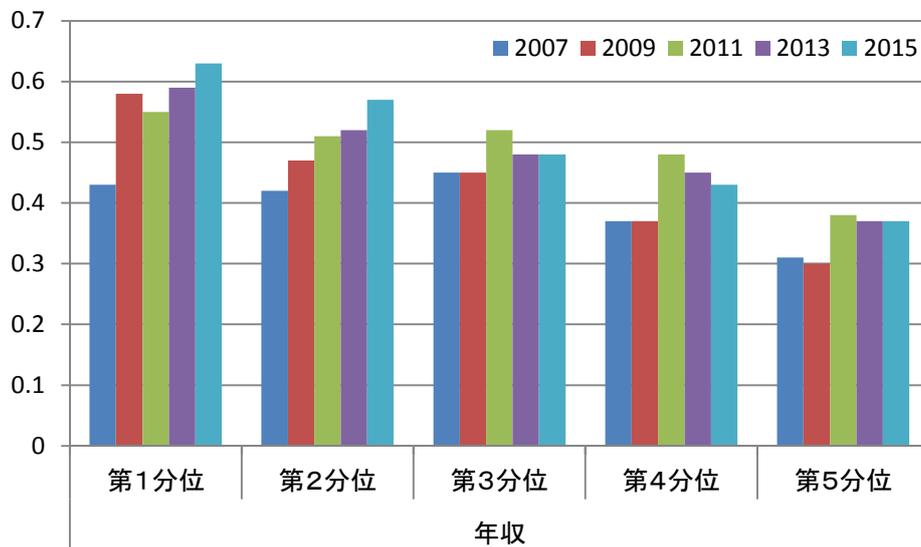


出典)「乗用車市場動向調査」((社)日本自動車工業会)

図表2-14 軽自動車を除く乗用車の世帯当たり保有台数

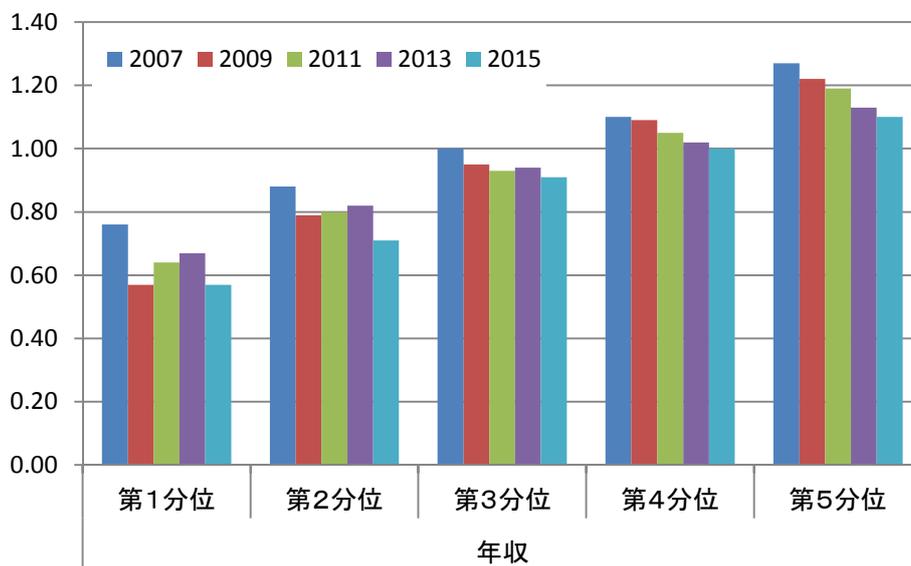
9) 車種別の年収区分別保有台数

軽自動車は低年収層で世帯当たり保有台数が多く、軽を除く乗用車は高年収世帯で保有台数が多い。



出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会)

図表 2 - 1 5 軽自動車の世帯当たり保有台数

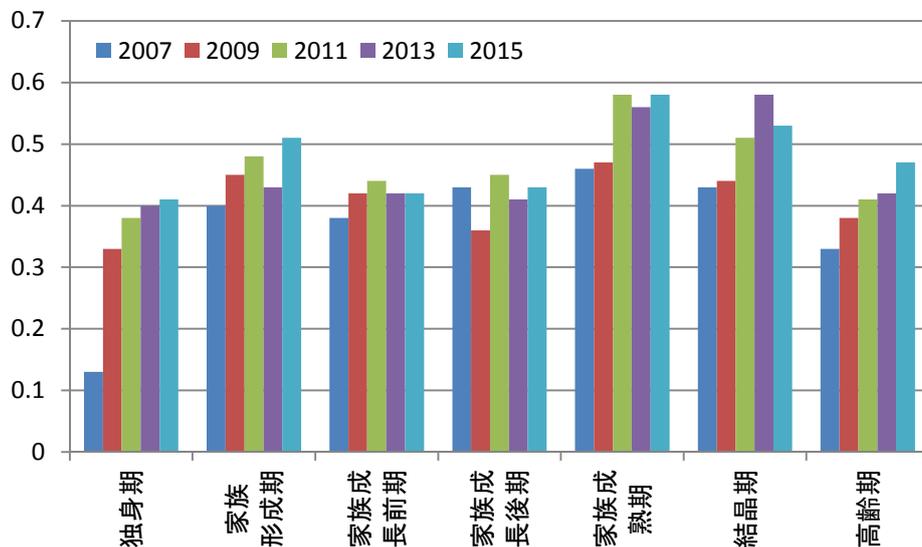


出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会)

図表 2 - 1 6 軽自動車を除く乗用車の世帯当たり保有台数

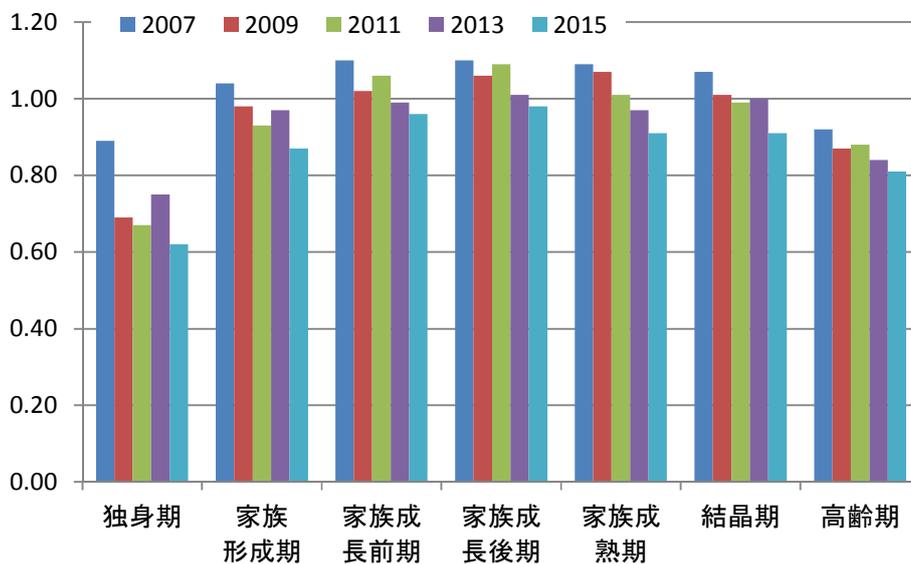
10) ライフステージ別の車種別の世帯当たり保有台数

ライフステージ別に軽自動車の世帯当たり保有台数をみると、家族成熟期、結晶期、高齢期の保有台数が年々高くなってきている。



出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会)

図表2-17 軽自動車の世帯当たり保有台数



出典)「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会)

図表2-18 軽自動車を除く乗用車の世帯当たり保有台数

1 1) 上位の型式別新車販売台数

新車販売台数のランキングは、上位に軽自動車が多く、近年軽自動車が増加している。

図表 2 - 1 9 型式別の新車販売量

順位	2011 年度			2012 年度		
	メーカー	通称名	台数	メーカー	通称名	台数
1	トヨタ	プリウス	310,484	トヨタ	アクア	282,660
2	ホンダ	フィット	234,432	トヨタ	プリウス	280,929
3	スズキ	ワゴンR	174,226	ホンダ	N-BOX	236,287
4	ダイハツ	ミラ	171,301	スズキ	ワゴンR	199,122
5	ダイハツ	ムーヴ	144,398	ダイハツ	ミラ	190,490
6	ダイハツ	タント	139,322	ホンダ	フィット	170,099
7	トヨタ	ヴィッツ	125,663	ダイハツ	タント	162,782
8	日産	セレナ	93,755	ダイハツ	ムーヴ	160,397
9	スズキ	アルト	92,991	日産	ノート	115,530
10	ホンダ	フリード	90,414	スズキ	アルト	108,872

順位	2013 年度			2014 年度		
	メーカー	通称名	台数	メーカー	通称名	台数
1	トヨタ	アクア	259,686	トヨタ	アクア	228,375
2	トヨタ	プリウス	251,915	ダイハツ	タント	214,867
3	ホンダ	N-BOX	225,900	ホンダ	N-BOX	188,922
4	ホンダ	フィット	217,100	日産	デイズ	167,489
5	ダイハツ	ムーヴ	193,670	ホンダ	フィット	166,433
6	ダイハツ	タント	180,588	スズキ	ワゴンR	156,429
7	スズキ	ワゴンR	180,029	トヨタ	プリウス	154,610
8	ダイハツ	ミラ	164,027	ダイハツ	ムーヴ	135,536
9	日産	デイズ	139,810	ホンダ	N-WGN	125,342
10	スズキ	スペーシア	138,469	ダイハツ	ミラ	123,007

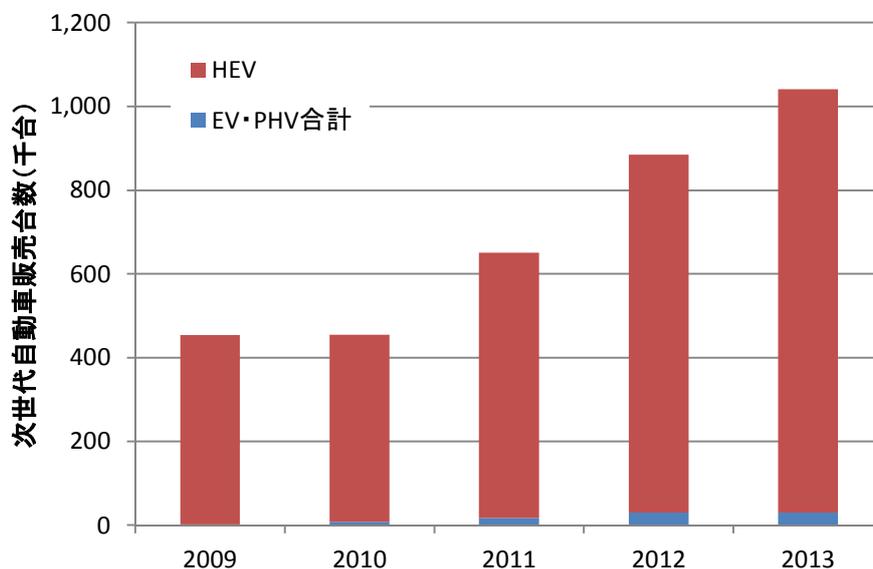
順位	2015 年度		
	メーカー	通称名	台数
1	トヨタ	アクア	192,399
2	ホンダ	N-BOX	172,614
3	トヨタ	プリウス	155,950
4	ダイハツ	タント	155,768
5	日産	デイズ	140,413
6	ホンダ	フィット	112,007
7	トヨタ	カローラ	108,392
8	スズキ	アルト	106,852
9	スズキ	ワゴンR	100,461
10	ダイハツ	ムーヴ	99,466

注) 白色セル：登録車、橙色セル：軽自動車。

出典) 登録車：日本自動車販売協会連合会、軽自動車：全国軽自動車協会連合会

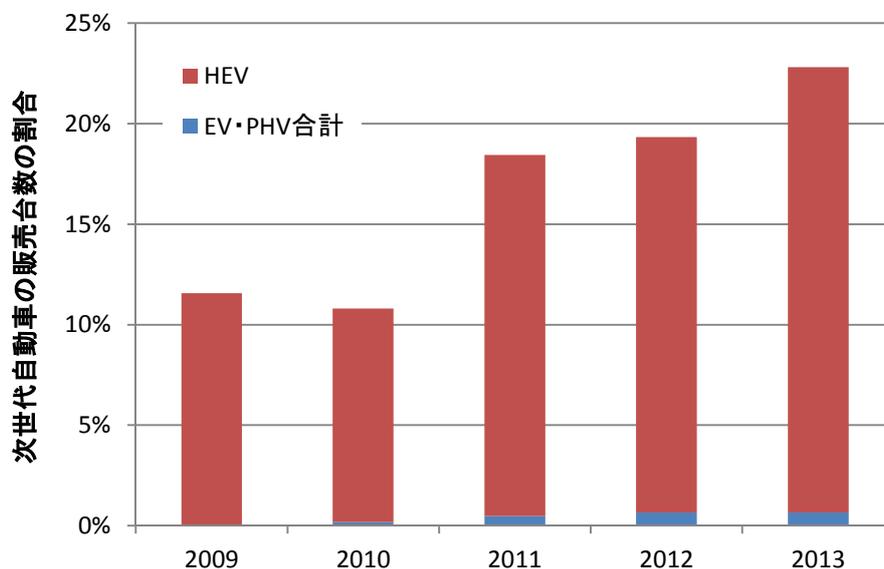
## 1 2) ハイブリッド車の販売台数

ハイブリッド車の販売台数は年々増加しており、2013年は100万台以上となった。全販売台数に占める割合も増加し続けていて、2013年には20%を超えた。



出典) 次世代自動車振興センター、日本自動車工業会資料

図表 2-20 ハイブリッド車の販売台数

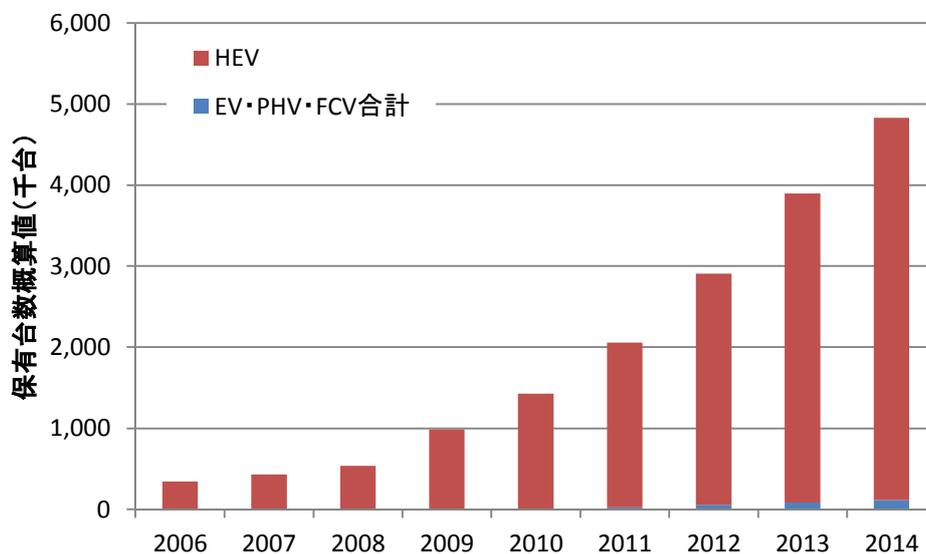


出典) 次世代自動車振興センター、日本自動車工業会資料

図表 2-21 ハイブリッド車の販売台数の割合

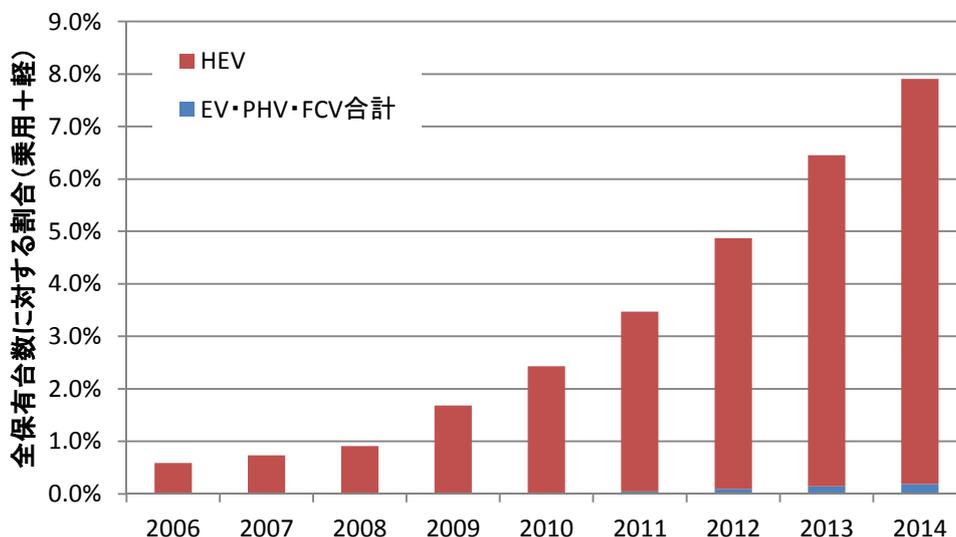
### 1 3) 次世代自動車の保有台数

次世代自動車（ハイブリッド車、電気自動車）の保有台数は年々増加し、2014年は約472万台となった。全保有台数に占める割合は8%に近い。



出典) 次世代自動車振興センター、自動車検査登録情報協会統計データベース

図表 2 - 2 2 HV・EV保有台数

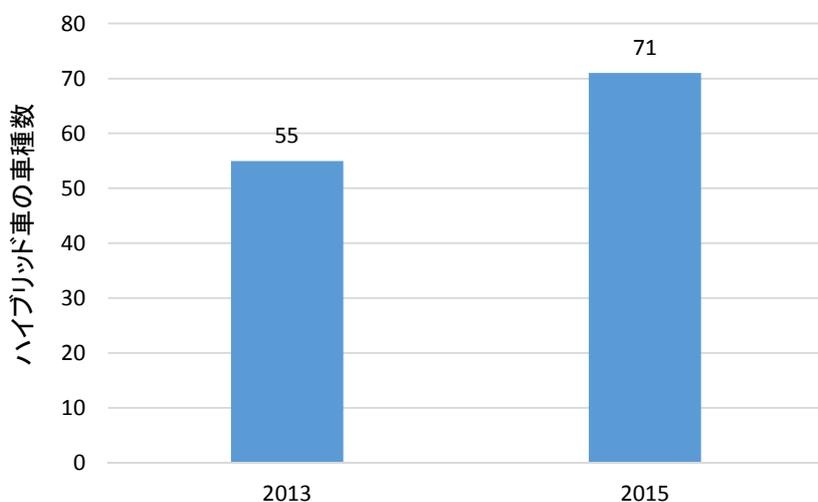


出典) 次世代自動車振興センター、自動車検査登録情報協会統計データベース

図表 2 - 2 3 HV・EV保有台数の割合

#### 1 4) ハイブリッド車の車種数

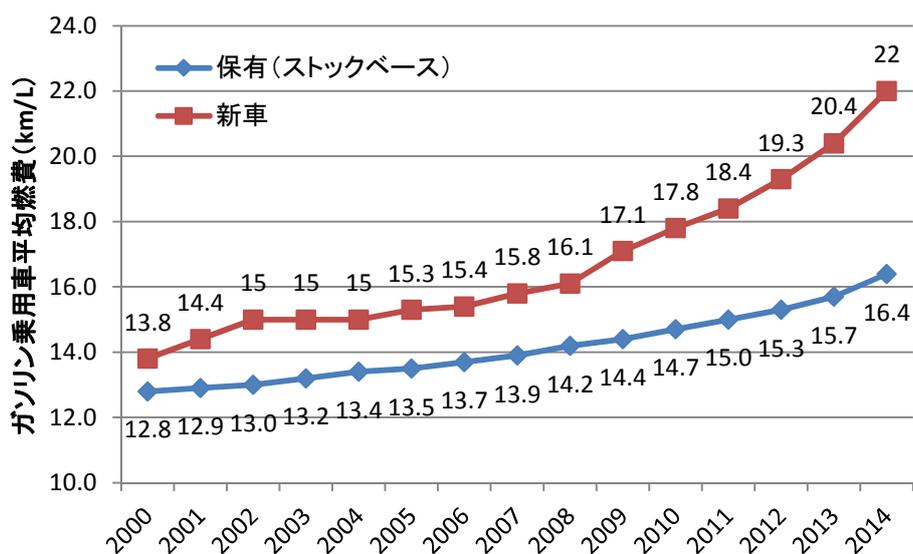
ハイブリッド車の販売車種数は、2013年から2015年にかけて、16車種増加した。



出典)次世代自動車ガイドブックからカウント  
図表2-24 ハイブリッド車の車種数

#### 1 5) ガソリン乗用車平均燃費

ガソリン乗用車の平均燃費は、保有平均燃費、新車燃費ともに上昇傾向である。新車燃費は、2008年以降に大幅に上昇している。

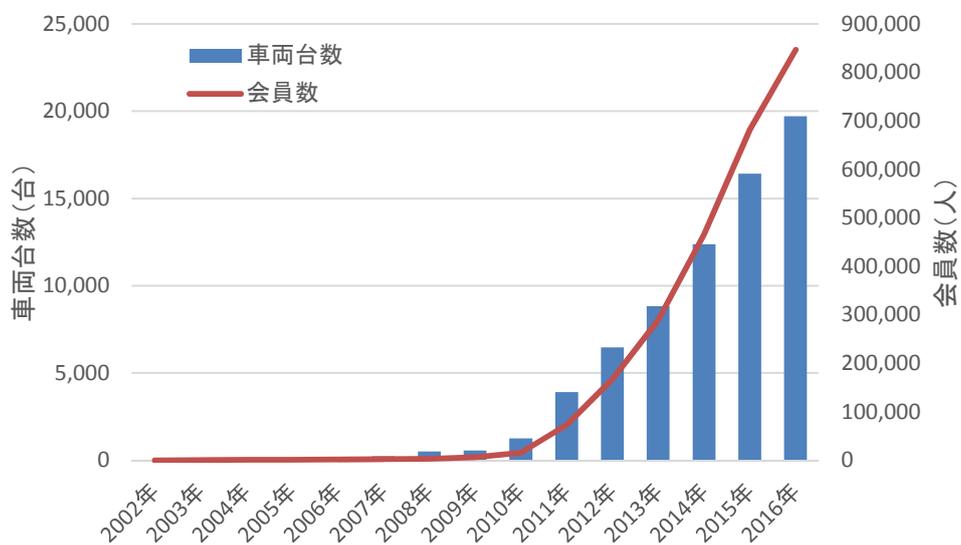


出典) エネルギー・経済統計要覧 2016

図表2-25 ガソリン乗用車平均燃費

### 16) カーシェアリング車両台数・会員数

カーシェアリングの車両台数・会員数ともに急増し、2016年には車両台数約2万台、会員数約85万人となった。

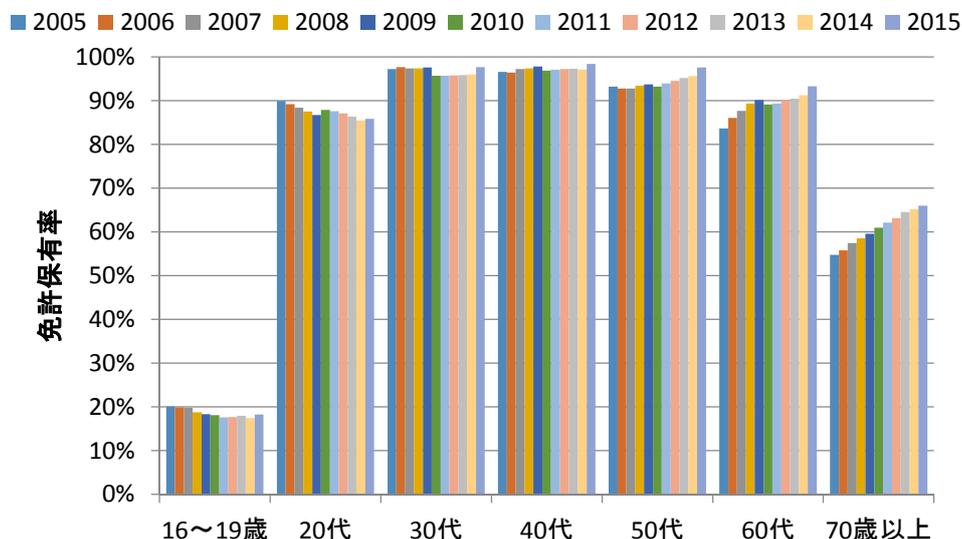


出典) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料

図表2-26 カーシェアリング車両台数・会員数

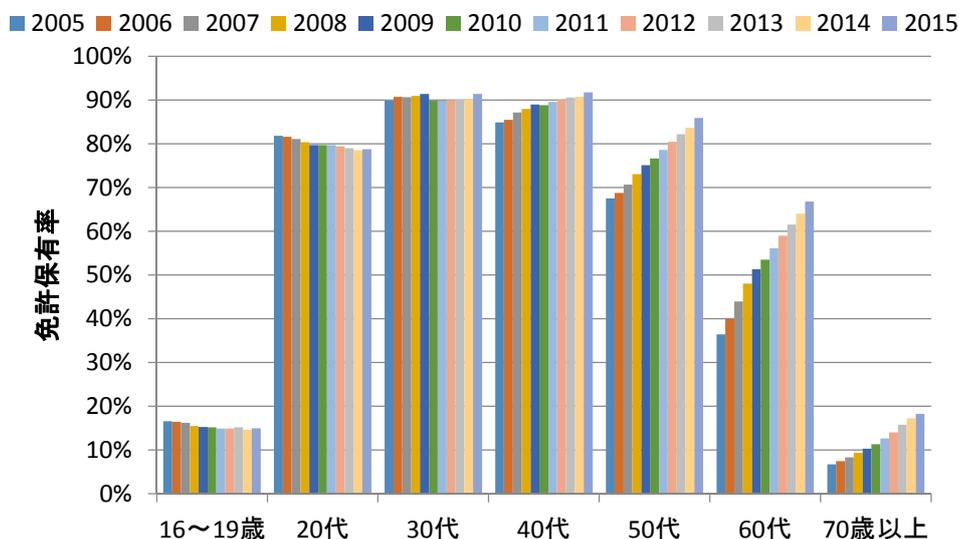
### 1 7) 年代別免許保有率

高齢者の免許保有率（免許保有者数／人口）は増加してきている。特に、男性は70歳以上、女性は60歳代の免許保有率が増加している。



出典) 免許保有者数：運転免許統計（警察庁）、人口：国勢調査および人口推計（総務省）

図表 2 - 2 7 年代別免許保有率（男性）

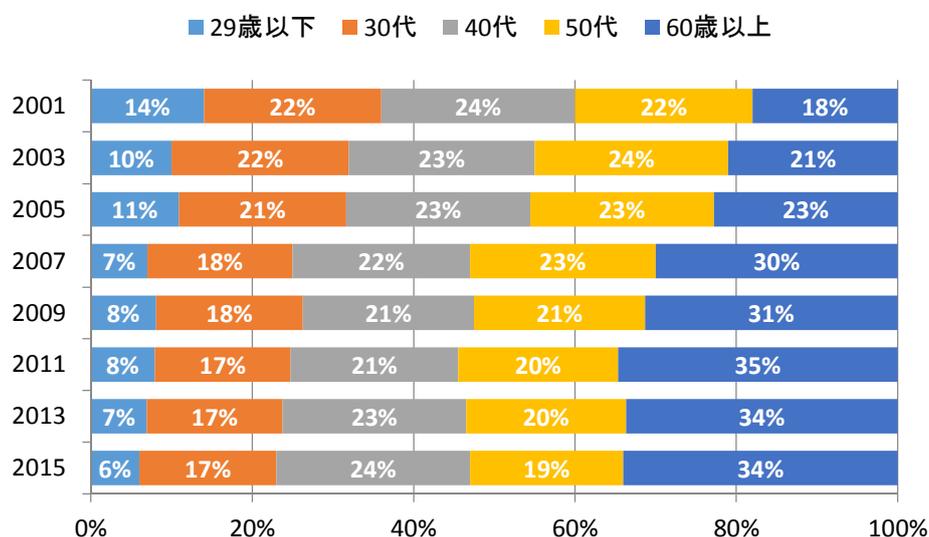


出典) 免許保有者数：運転免許統計（警察庁）、人口：国勢調査および人口推計（総務省）

図表 2 - 2 8 年代別免許保有率（女性）

### 1 8) 年代別乗用車主運転者割合

乗用車の主運転者は、2011年までは60歳以上のドライバーの割合の上昇が見られたが、2013年、2015年には、40代の割合の増加見られる。29歳以下の割合は年々低下の傾向である。

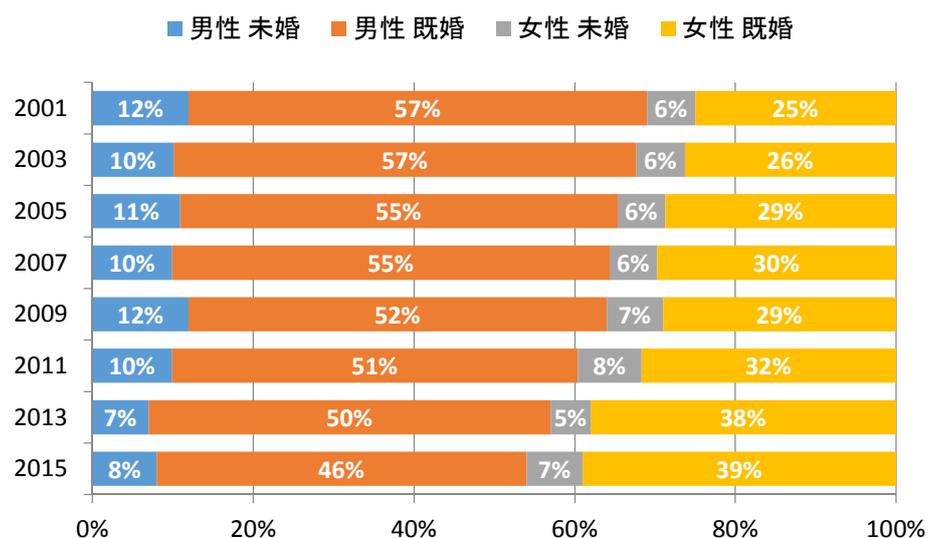


出典)「乗用車市場動向調査」((社)日本自動車工業会)

図表 2 - 2 9 年代別乗用車主運転者割合

### 1 9) 性別未婚・既婚別乗用車主運転者割合

乗用車の主運転者は、女性の既婚者の割合が年々高まっている。一方、男性未婚者の割合が低下している。

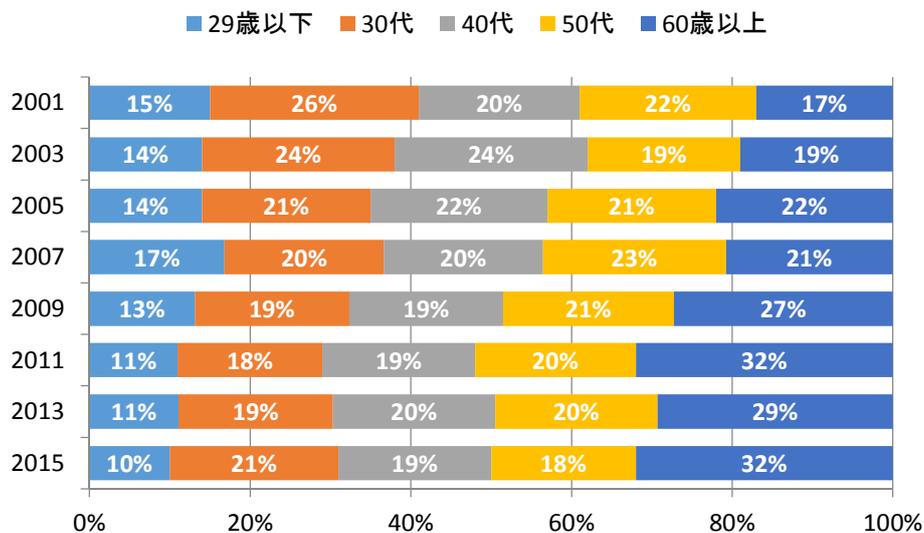


出典)「乗用車市場動向調査」((社)日本自動車工業会)

図表 2 - 3 0 性別未婚・既婚別乗用車主運転者割合

## 2 0) 年代別軽乗用車主運転者割合

軽乗用車の主運転者は、乗用車計に比べて、30代以下の構成率の減少が小さい。

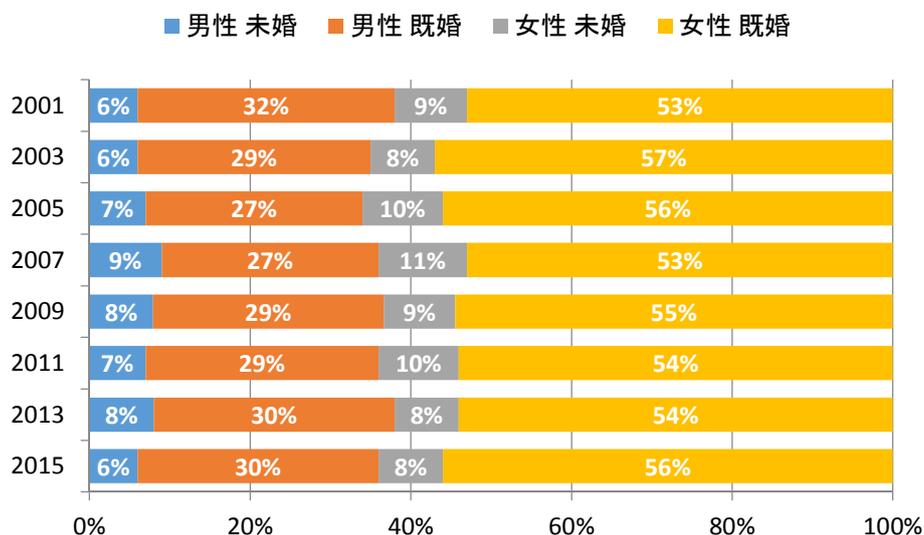


出典)「軽自動車の使用実態調査」((社)日本自動車工業会)

図表 2 - 3 1 年代別乗用車主運転者割合

## 2 1) 性別未婚・既婚別軽乗用車主運転者割合

軽乗用車の主運転者は、乗用車計に比べて、既婚男性の構成率の減少が小さい。

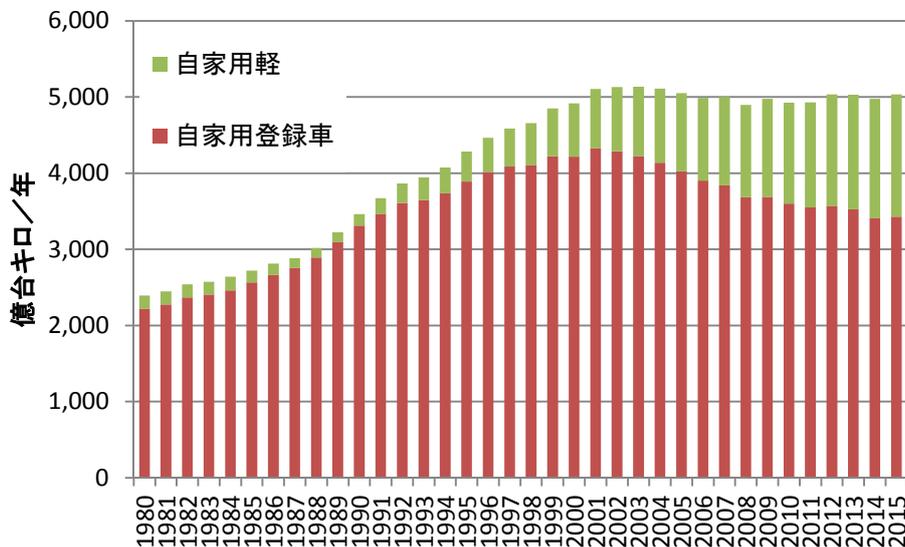


出典)「軽自動車の使用実態調査」((社)日本自動車工業会)

図表 2 - 3 2 性別未婚・既婚別乗用車主運転者割合

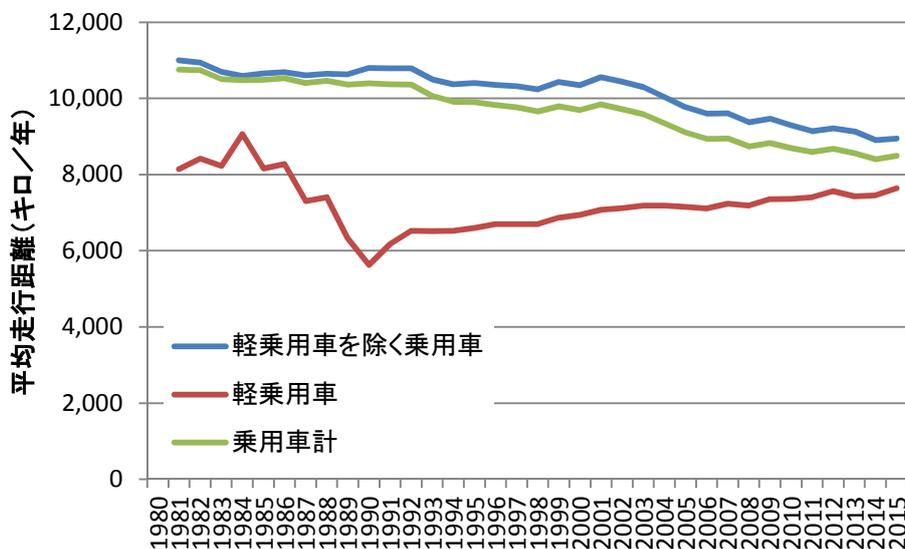
## 2 2) 乗用車走行台キロ

乗用車走行台キロは2003年をピークに減少していたが、近年は横ばい傾向である。また、軽乗用車の走行台キロは年々増加しており、乗用車と軽乗用車の平均走行距離が近づいてきている。



出典) (～2009) 自動車輸送統計年報、(2010～) 自動車燃料消費量調査 (国土交通省)

図表 2 - 3 3 乗用車走行台キロの推移

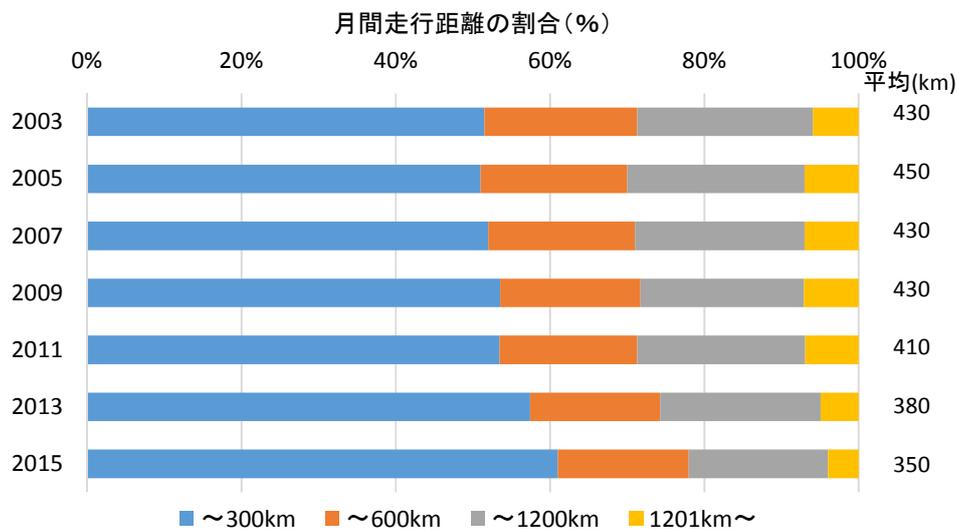


出典) (～2009) 自動車輸送統計年報、(2010～) 自動車燃料消費量調査 (国土交通省)

図表 2 - 3 4 1台あたり平均年間走行距離

2 3) 乗用車の月間走行距離の割合

月間走行距離の短い人の割合が高まっている。

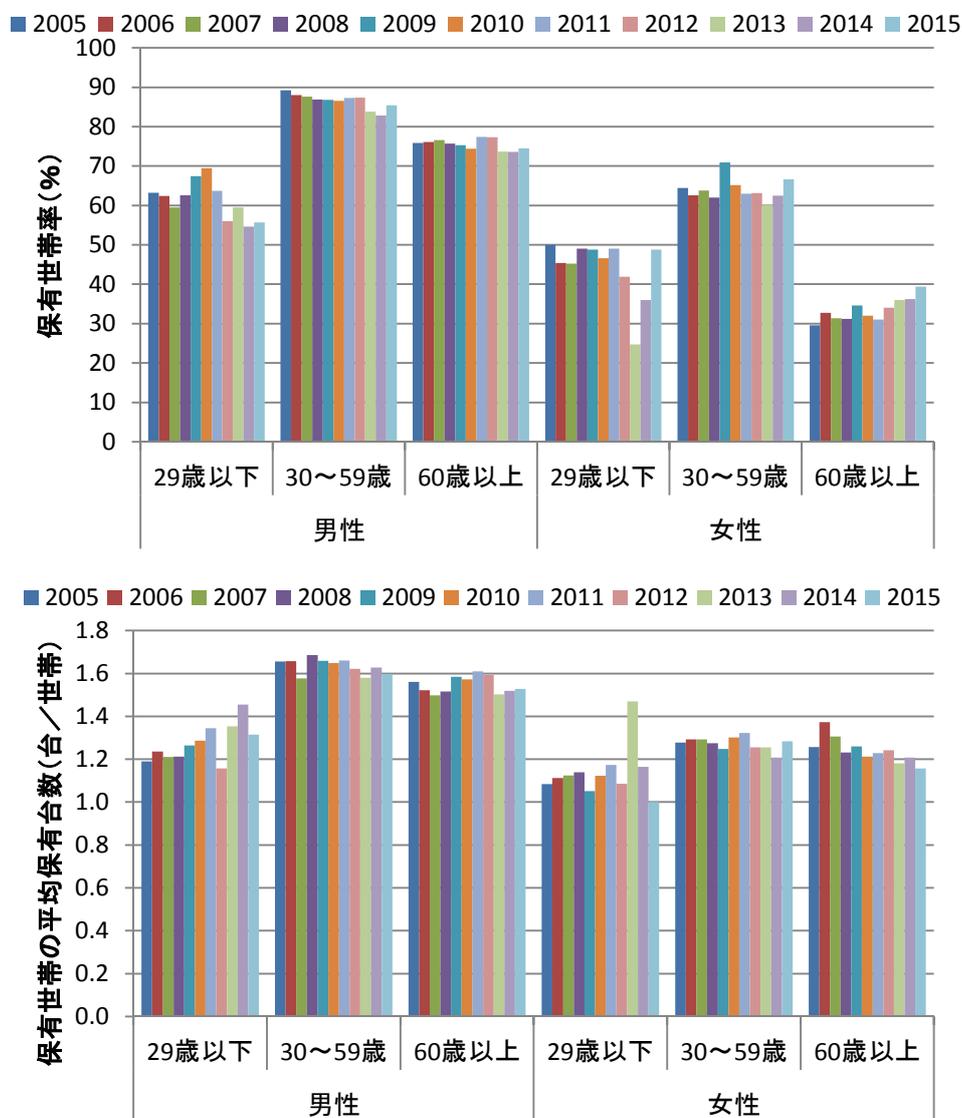


図表 2 - 3 5 月間走行距離の割合

## 2 4) 性別年齢階級別乗用車保有世帯率、平均保有台数

保有率は、29歳以下が世帯主である世帯では2011年までは増加傾向であったが2012年以降は減少しており、一方、60歳以上が世帯主である世帯では減少傾向にあったが、2012年以降はやや増加している。

若い世帯で平均保有台数が増加傾向にある。

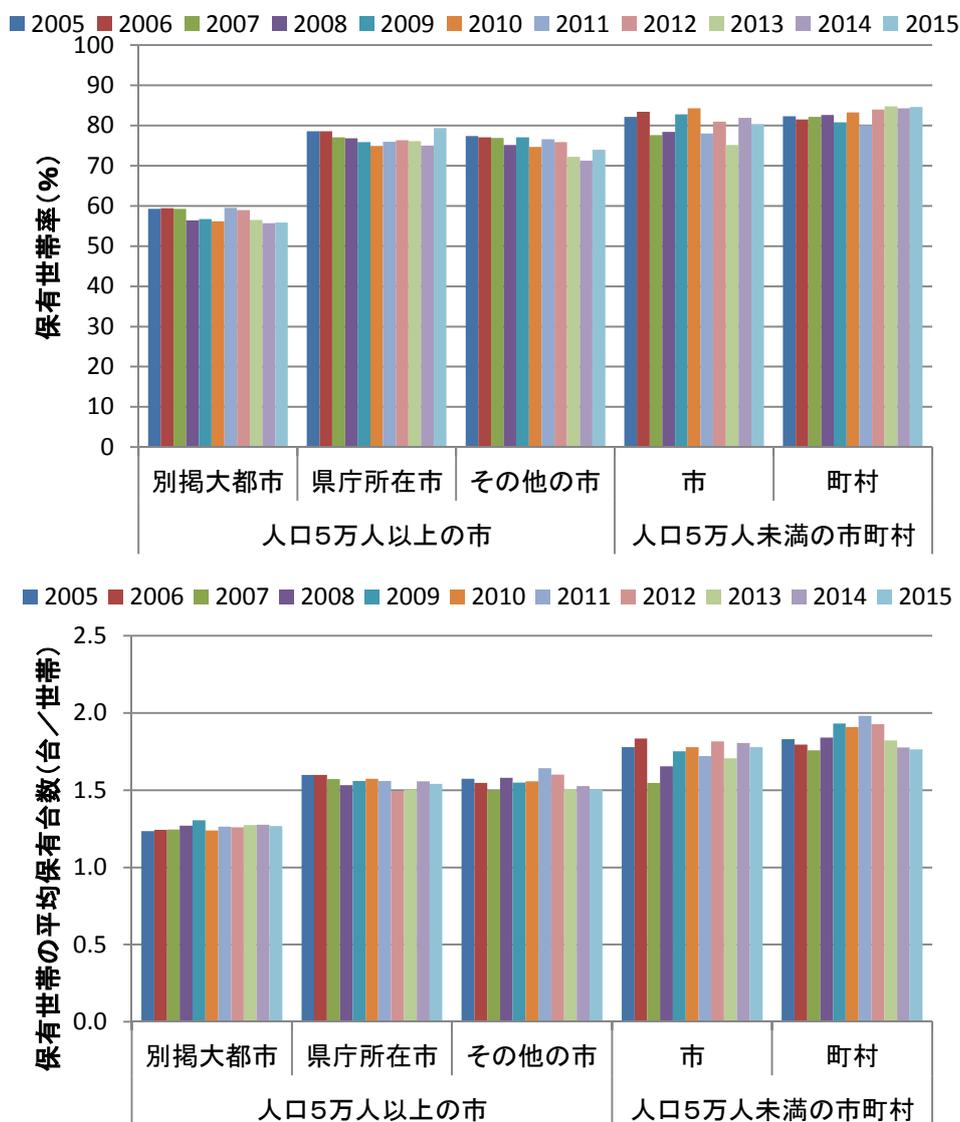


出典) 消費動向調査 (内閣府)

図表 2-36 性別年齢階級別乗用車保有世帯率、平均保有台数

## 2 5) 都市規模別乗用車保有世帯率、平均保有台数

大都市部の方が地方部よりも、自動車の世帯保有率、平均世帯保有台数は小さい。町村では保有世帯率が上昇傾向だが、その他の都市規模では低下傾向である。



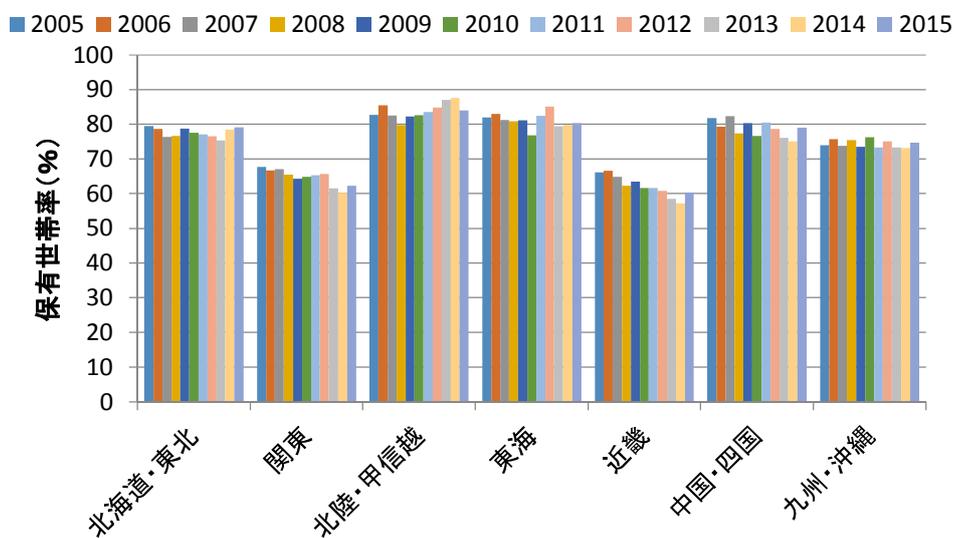
注) 別掲大都市とは、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、東京 23 区、横浜市、川崎市、新潟市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市である。なお、「県庁所在地市」及び「県庁所在地市以外」は「別掲大都市」に含まれる市を除く。

出典) 消費動向調査 (内閣府)

図表 2 - 3 7 都市規模別乗用車保有世帯率、平均保有台数

2 6) 地方別乗用車保有世帯率

地方別に見ると、関東、近畿における保有率の下落傾向が顕著である。

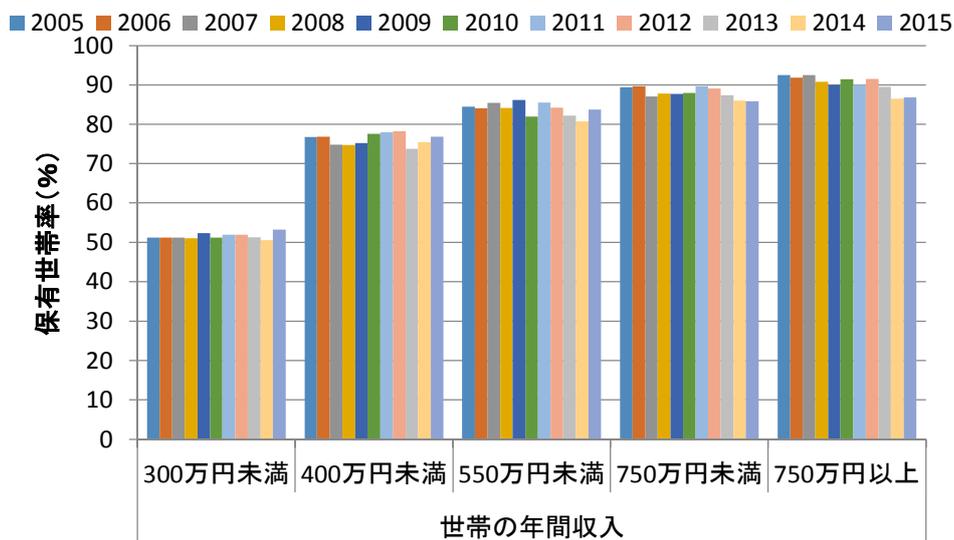


出典) 消費動向調査 (内閣府)

図表 2 - 3 8 地方別乗用車保有世帯率

2 7) 世帯の年間収入別乗用車保有世帯率

年間収入別に見ると、750万円以上の世帯における保有率が下降傾向である。



出典) 消費動向調査 (内閣府)

図表 2 - 3 9 世帯の年間収入別乗用車保有世帯率

## 2-1-2 社会情勢変化の指標値の収集・分析

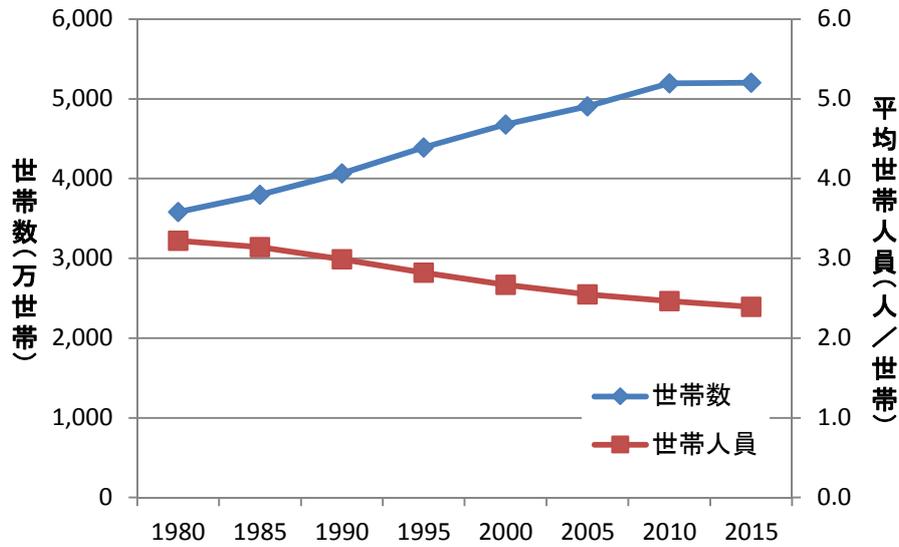
自動車の保有・利用の変化に影響を及ぼしていると考えられる社会経済指標に関する既存統計データを収集・整理する。収集整理した指標は、以下の通りである。

図表2-40 社会情勢変化の指標値

項目	出典
世帯数・平均世帯人員	国勢調査（総務省）
世帯人数別世帯数	国勢調査（総務省）
高齢者の世帯数	国勢調査（総務省）
世帯構成別の世帯数	国勢調査（総務省）
総人口と高齢化率	人口推計（総務省）
年齢階層別労働力人口	労働力調査（総務省）
転入・転出の状況	国勢調査（総務省）、住民基本台帳人口移動報告（総務省）
可処分所得と消費支出および可処分所得に占める消費支出割合	家計調査（総務省）
世帯所得の世帯数割合	国民生活基礎調査（厚生労働省）
雇用形態別雇用者割合	労働力調査（総務省）
完全失業率	労働力調査（総務省）
平均婚姻年齢	人口動態統計（厚生労働省）
ガソリン価格	石油情報センター
環境意識	環境にやさしいライフスタイル実態調査報告書（環境省）
交通安全意識	道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書（内閣府）

1) 世帯数・世帯人数

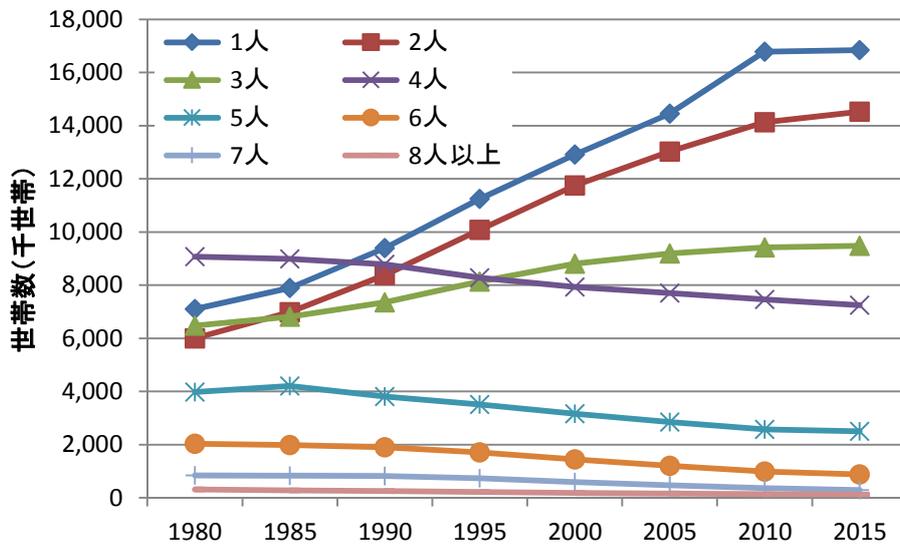
世帯数は増加しており、平均世帯人員（人口／世帯数）は減少している。



出典) 国勢調査 (総務省)

図表 2 - 4 1 世帯数と平均世帯人員

世帯人数が 3 人以下の世帯は増加しており、4 人以上の世帯は減少している。

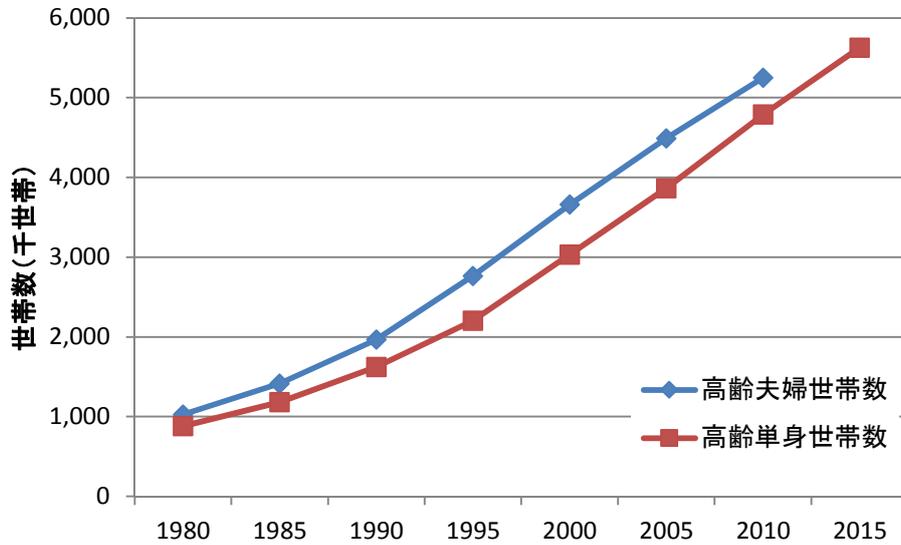


出典) 国勢調査 (総務省)

図表 2 - 4 2 世帯人員別世帯数

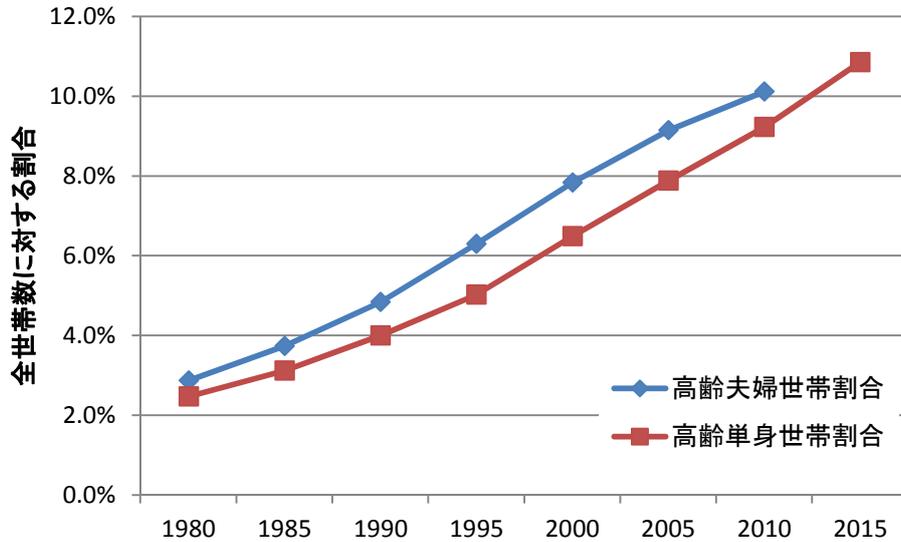
2) 高齢者の世帯数

高齢者のみの世帯が増加しており、全体に占める割合も増加している。



出典) 国勢調査 (総務省)

図表 2 - 4 3 高齢者夫婦、高齢者単身世帯数

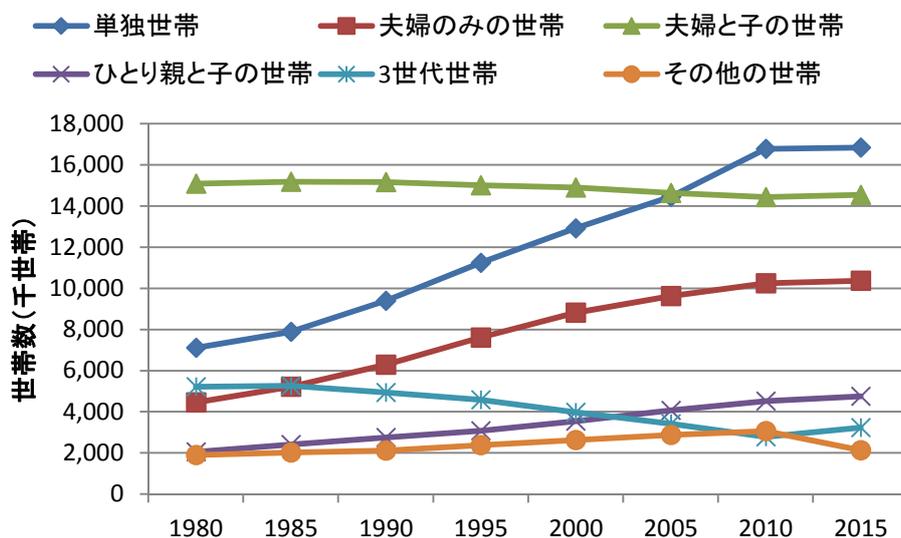


出典) 国勢調査 (総務省)

図表 2 - 4 4 高齢者夫婦、高齢者単身世帯の全世帯に占める割合

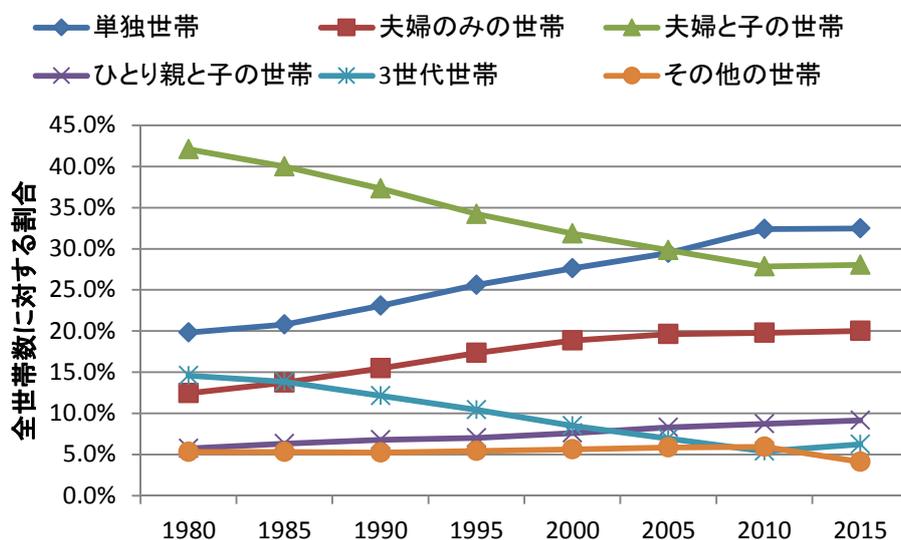
### 3) 世帯構成別の世帯数

単独世帯・夫婦のみの世帯・ひとり親と子の世帯が増加しており、世帯人数が少ない世帯が増加の傾向している。また、夫婦と子の世帯・3世代世帯が減少しており、世帯人数が多い世帯は減少の傾向にある。



出典) 国勢調査 (総務省)

図表 2 - 4 5 世帯構成別の世帯数

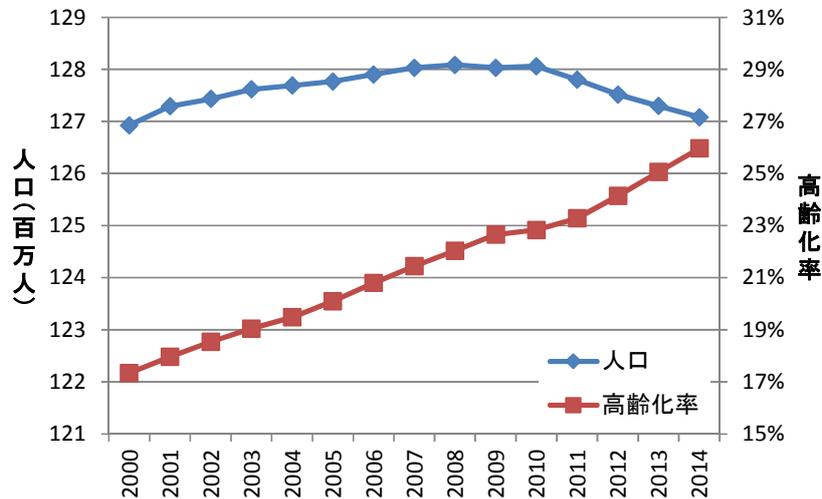


出典) 国勢調査 (総務省)

図表 2 - 4 6 世帯構成別の世帯数割合

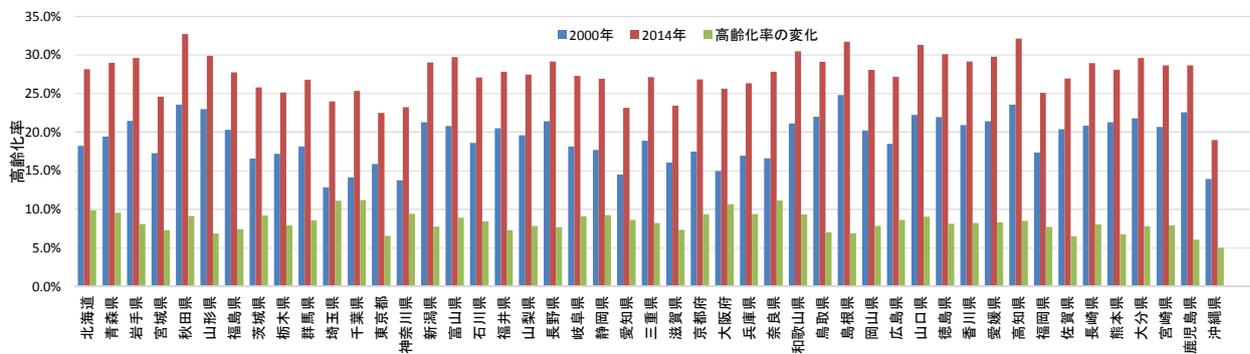
#### 4) 総人口と高齢化率

人口は、2010年以降減少し、高齢化率が急激に高まっている。東北、四国で高齢化率が高い。2000年から2014年においては、埼玉、千葉、大阪、奈良などの大都市圏で高齢化が進展した。



出典) 人口推計

図表 2-47 総人口と高齢化率

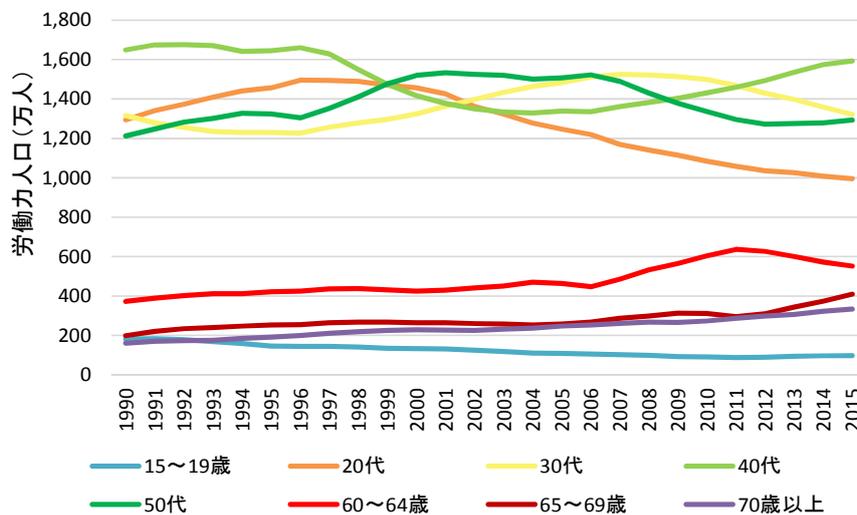


出典) 人口推計

図表 2-48 都道府県別高齢化率の変化

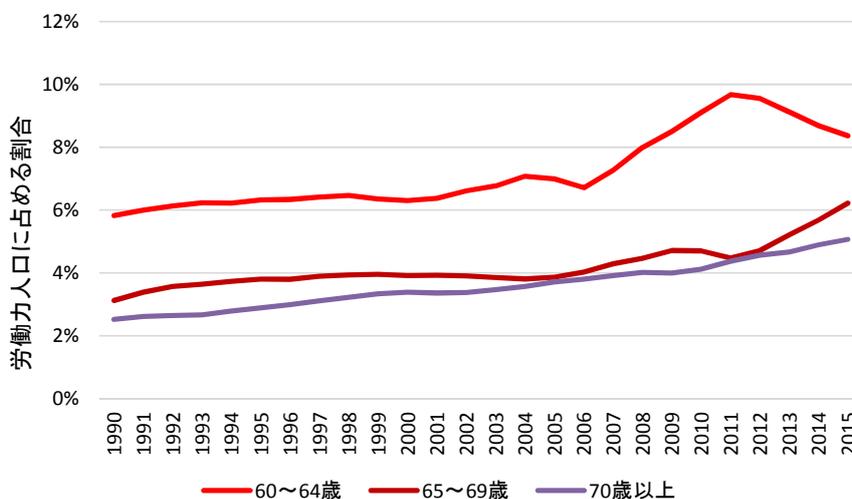
5) 年齢階層別労働人口

65～69歳、70歳以上の労働力人口、総労働力人口に占める割合が増加している。60～64歳、65～69歳の労働力人口比率（各年代の人口に対する労働力人口の割合）は、上昇傾向であるが、70歳以上は横ばい～やや低下傾向である。



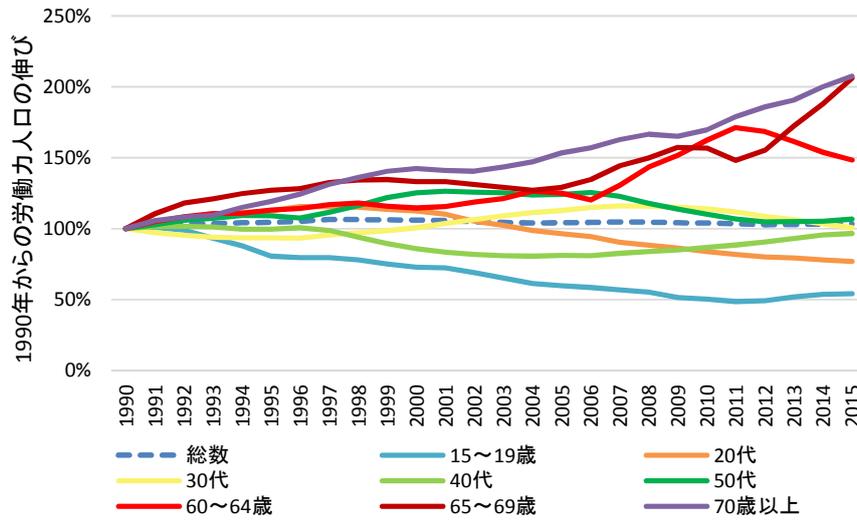
出典) 労働力調査

図表 2 - 4 9 年齢階層別労働力人口の推移



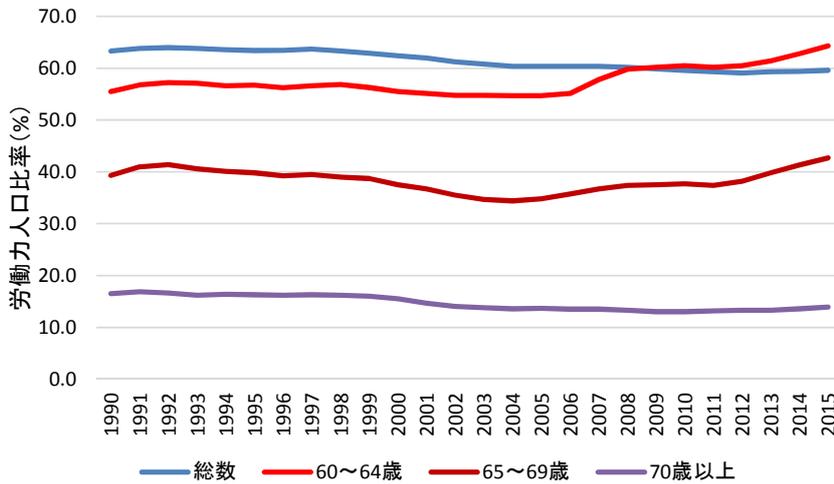
出典) 労働力調査

図表 2 - 5 0 高齢者の労働力人口の推移



出典) 労働力調査

図表 2-5 1 1990年からの年齢階層別労働力人口の伸び

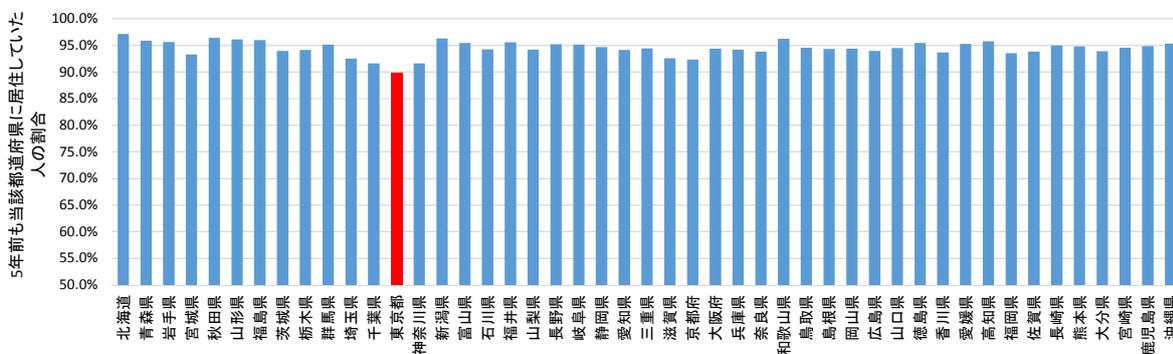


出典) 労働力調査

図表 2-5 2 高齢者の年齢階層別労働力人口比率

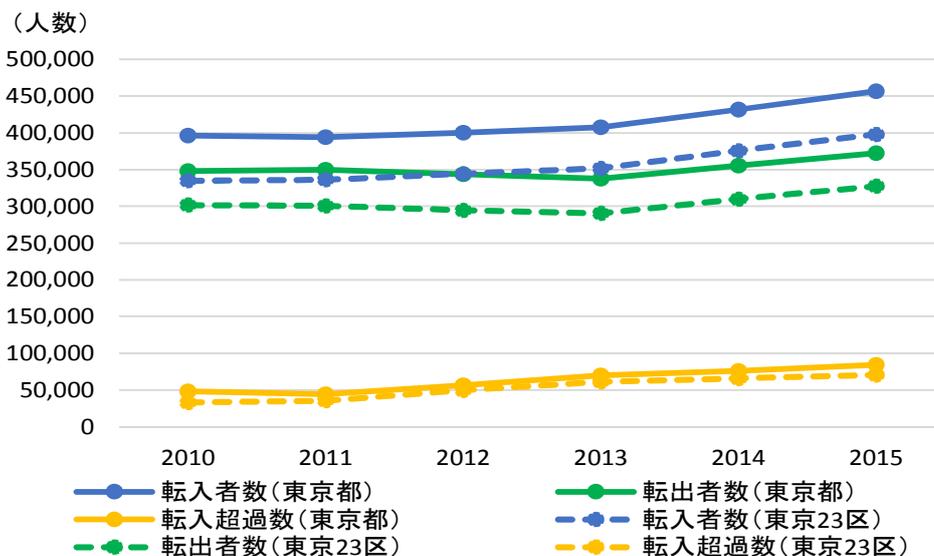
## 6) 転入・転出の状況

東京都では、5年前は他県に居住していた人が約1割存在している。東京都では、転入超過数が増え続けており、東京都では今後、居住者のうち、近年転居してきた人の割合が高まる見込みである。



出典) H22 国勢調査より作成

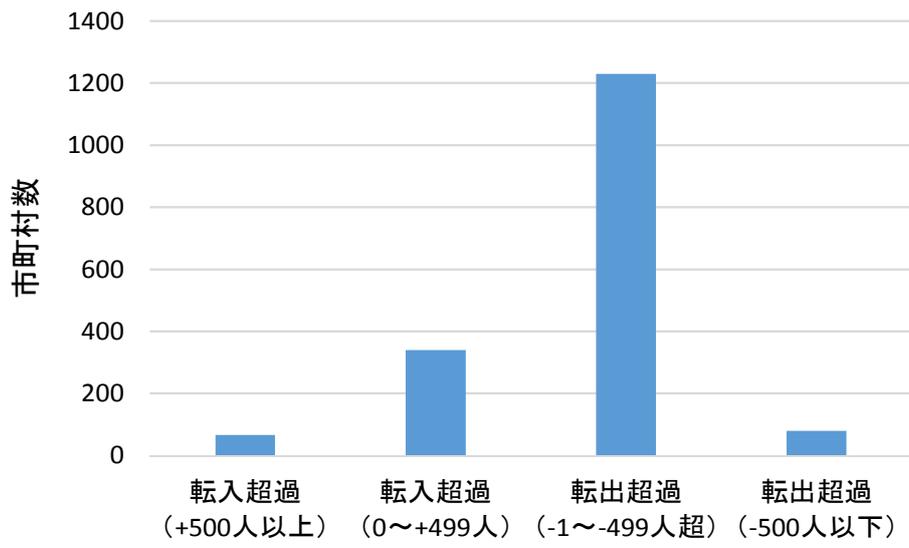
図表 2-53 2010年の居住都道府県に5年前も居住していた人の割合



出典) 住民基本台帳人口移動報告より作成

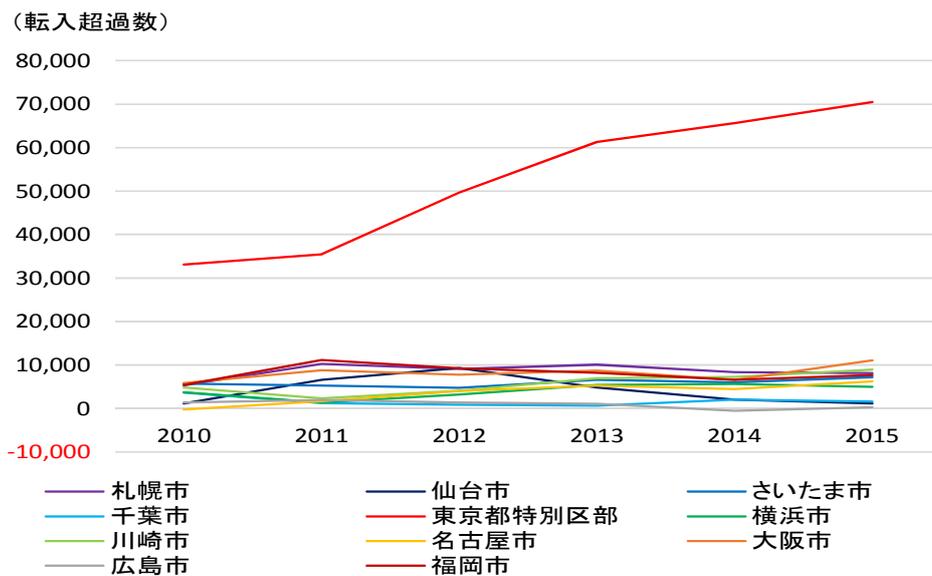
図表 2-54 東京都、東京23区の転入者数・転出者数

転入超過である市町村はわずかであり、政令指定都市でも転出超過である市も多い。



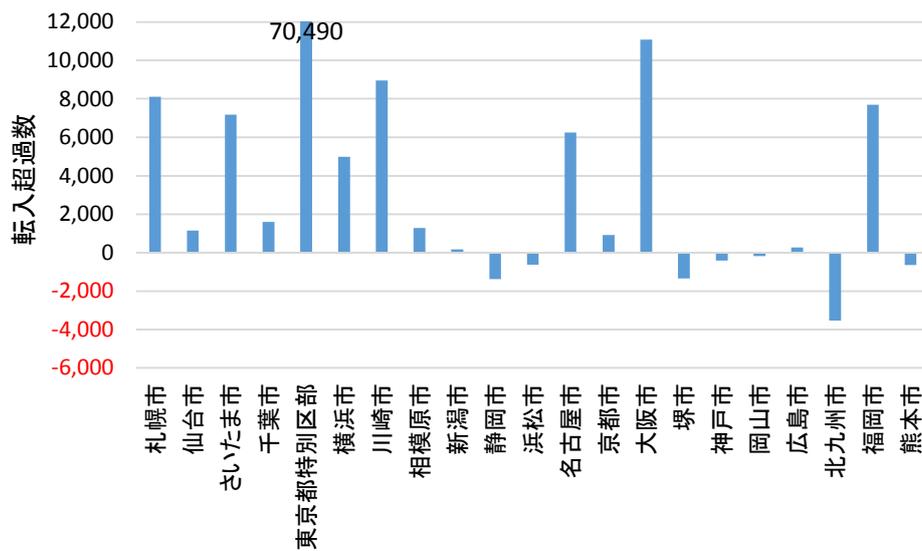
出典) 住民基本台帳人口移動報告より作成

図表 2-5-5 転入超過・転出超過の市町村数



出典) 住民基本台帳人口移動報告より作成

図表 2-5-6 大都市の転入超過数



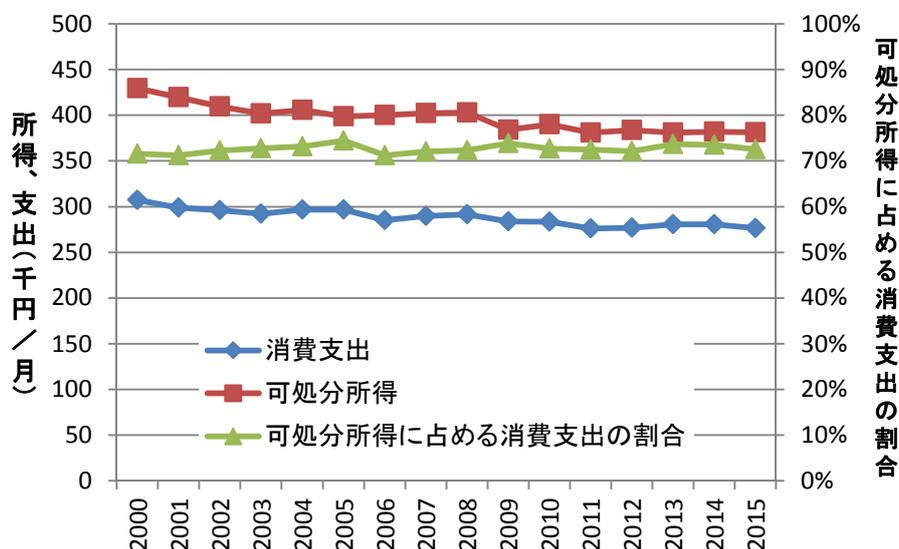
出典) 住民基本台帳人口移動報告より作成

図表 2-57 政令指定都市の転入超過数

7) 可処分所得と消費支出および可処分所得に占める消費支出割合

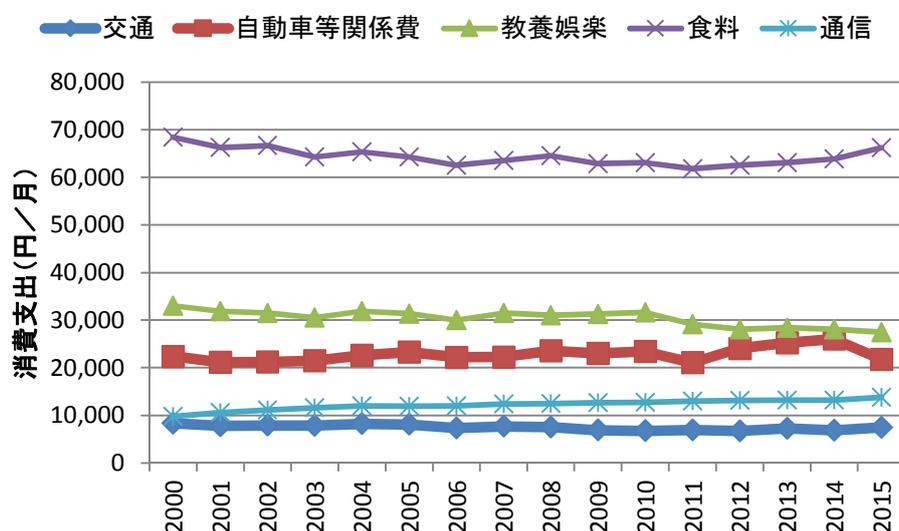
可処分所得および消費支出ともに減少している。そのため、可処分所得に占める消費支出の割合は71～75%であり変化が無い。

用途別の消費支出も変化はそれほど大きくないが、自動車等関係費は2011年以降に若干の増加傾向にあったが、2015年は減少した。



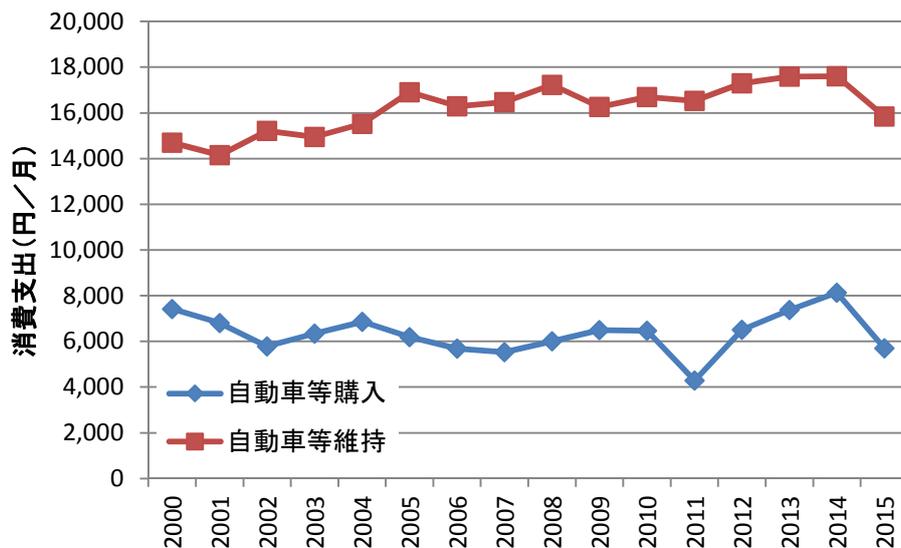
出典) 家計調査 (総務省)

図表 2-58 可処分所得と消費支出及び可処分所得に占る消費支出割合の推移



出典) 家計調査 (総務省)

図表 2-59 用途別消費支出の推移

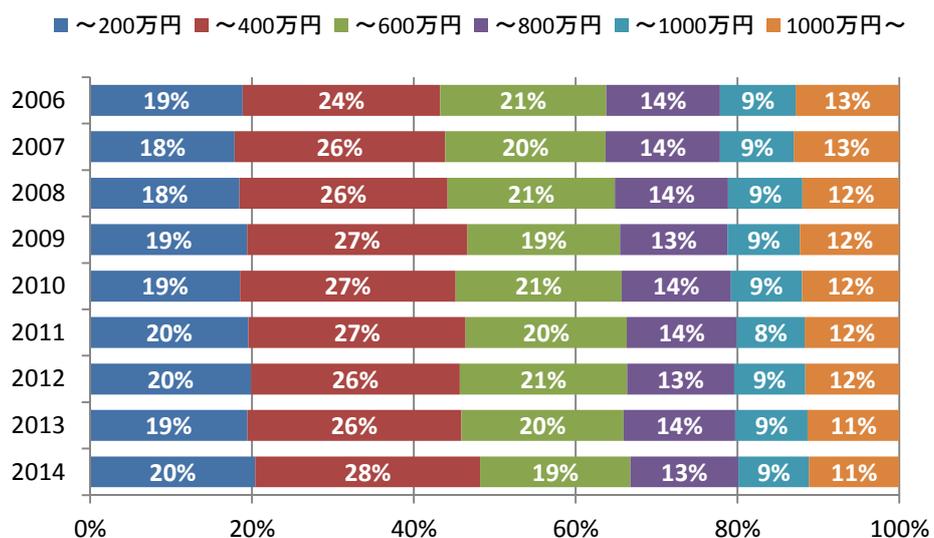


出典) 家計調査 (総務省)

図表 2 - 6 0 自動車等購入と自動車等維持の消費支出の推移

8) 世帯所得の世帯数割合

年々、1000万円以上の割合が減少し、所得が低い世帯の割合が増加傾向である。

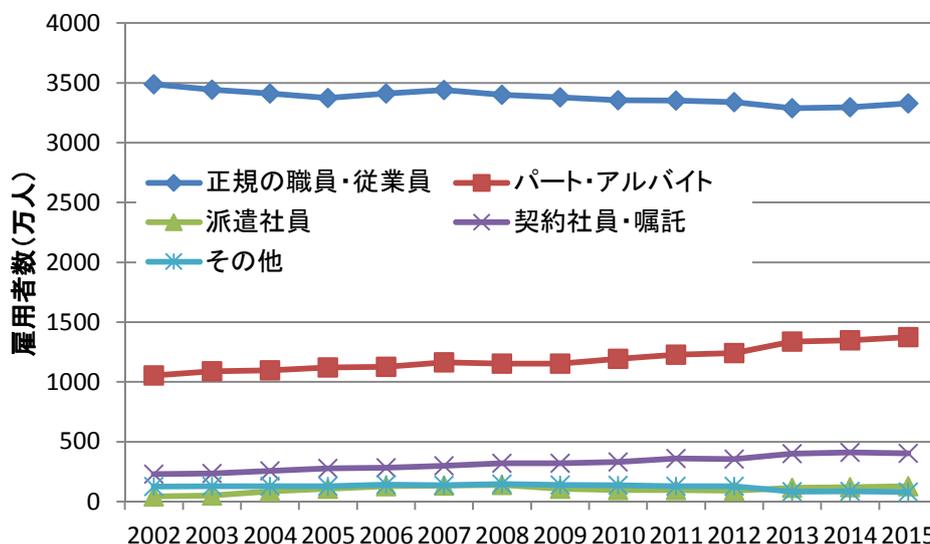


出典) 国民生活基礎調査 (厚生労働省)

図表 2 - 6 1 世帯所得別の世帯数割合

### 9) 雇用形態別雇用者割合

雇用形態別の雇用者数は、正規の職員・従業員が減少しており、パート・アルバイトや契約社員・嘱託が増加している。また、派遣社員は増加傾向にあったが、2008年以降はやや減少している。

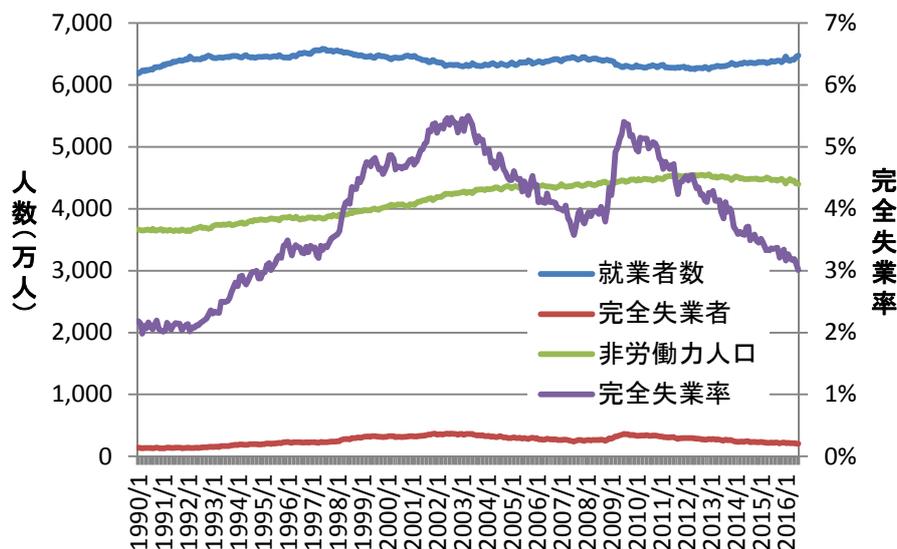


出典) 労働力調査 (総務省)

図表 2-6 2 雇用形態別雇用者割合の推移

### 10) 完全失業率

完全失業者は1995年3月に200万人を超えそれ以降増加傾向にあったが、2003年以降は減少した。その後、2009年に急激に増加したが、近年減少傾向にある。



注) 完全失業者+就業者+非労働人口=15歳以上人口

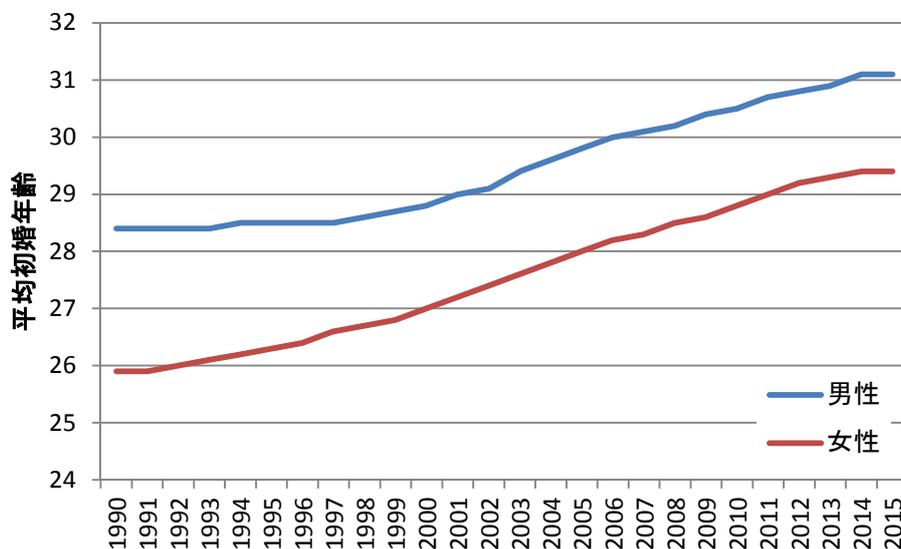
$$\text{完全失業率} = \frac{\text{完全失業者}}{\text{完全失業者} + \text{就業者}} \times 100$$

出典) 労働力調査 (総務省)

図表 2-6 3 完全失業率の推移

### 1 1) 平均婚姻年齢

男女とも年々、結婚が遅くなってきており、2015年では、男性の平均が31.1歳、女性の平均が29.4歳となっている。

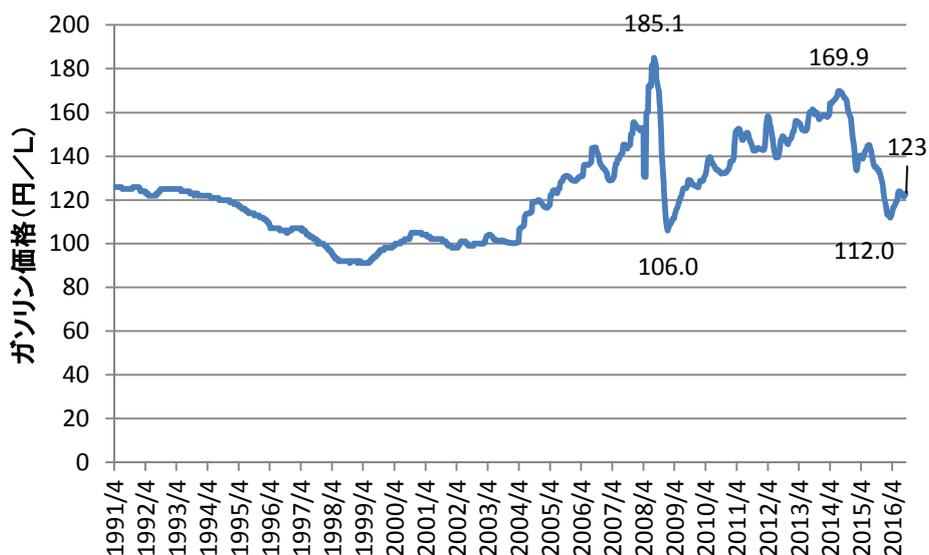


出典) 人口動態統計 (厚生労働省)

図表 2-6 4 平均婚姻年齢

### 1 2) ガソリン価格

近年、ガソリン価格は2004年より上昇を始め、2008年8月に185.1円/ℓとピークを迎えた。また、2014年7月以降は減少し続けており、2016年9月時点での全国平均は123.0円/ℓとなっている。

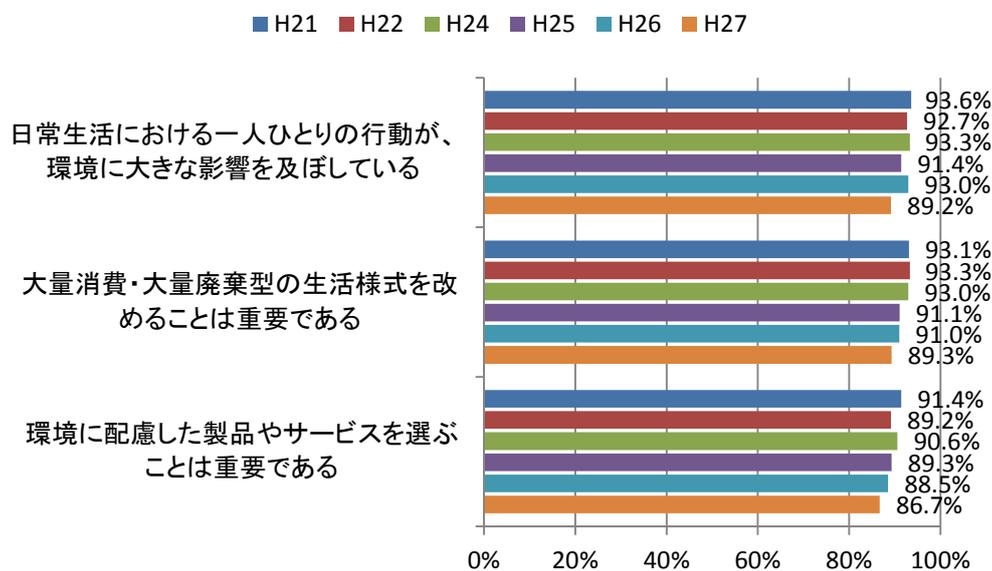


出典) 石油情報センター (一般小売価格)

図表 2-6 5 ガソリン価格の推移

### 1 3) 環境意識

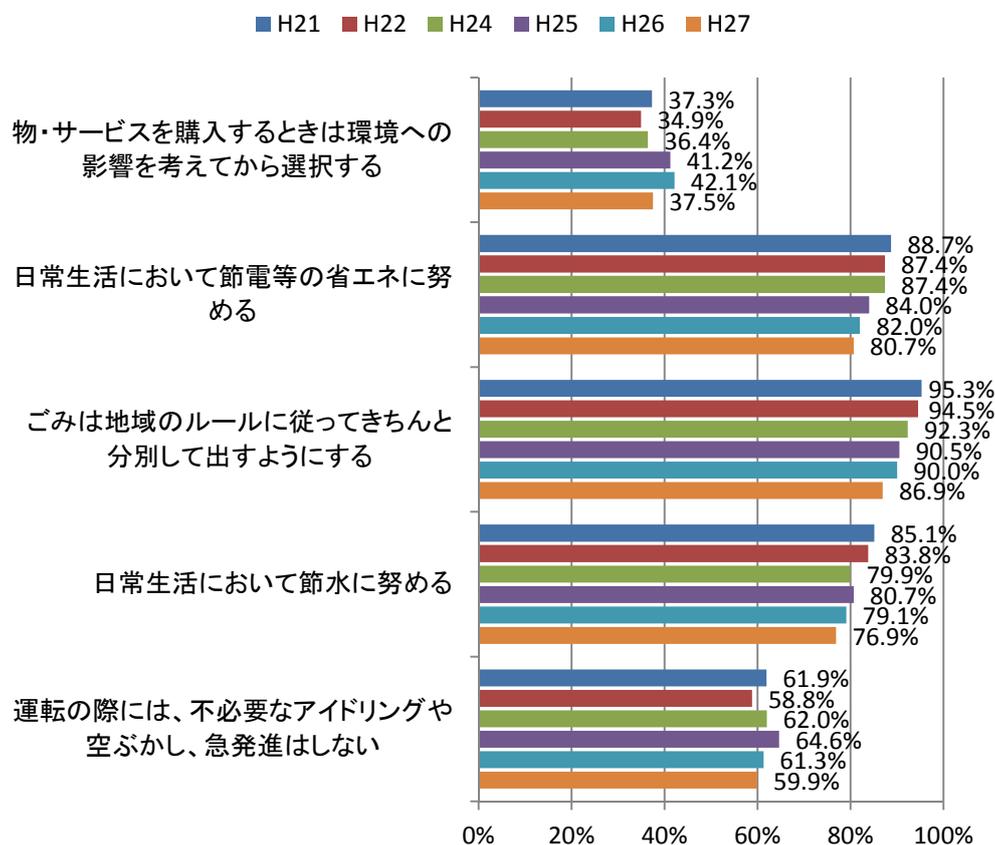
「日常生活における一人ひとりの行動が、環境に大きな影響を及ぼしている」、「大量消費・大量廃棄型の生活様式を改めることは重要である」において、そう思う人の割合は高い。



出典) 環境にやさしいライフスタイル実態調査報告書 (環境省)

図表 2-66 環境問題に対する考え方の意見

「物・サービスを購入するときは環境への影響を考慮してから選択する」を行っている人の割合は増加しているが、「日常生活において節電等の省エネに努める」、「ごみは地域のルールに従ってきちんと分別して出すようにする」、「日常生活において節水に努める」を行っている人の割合は減少している。

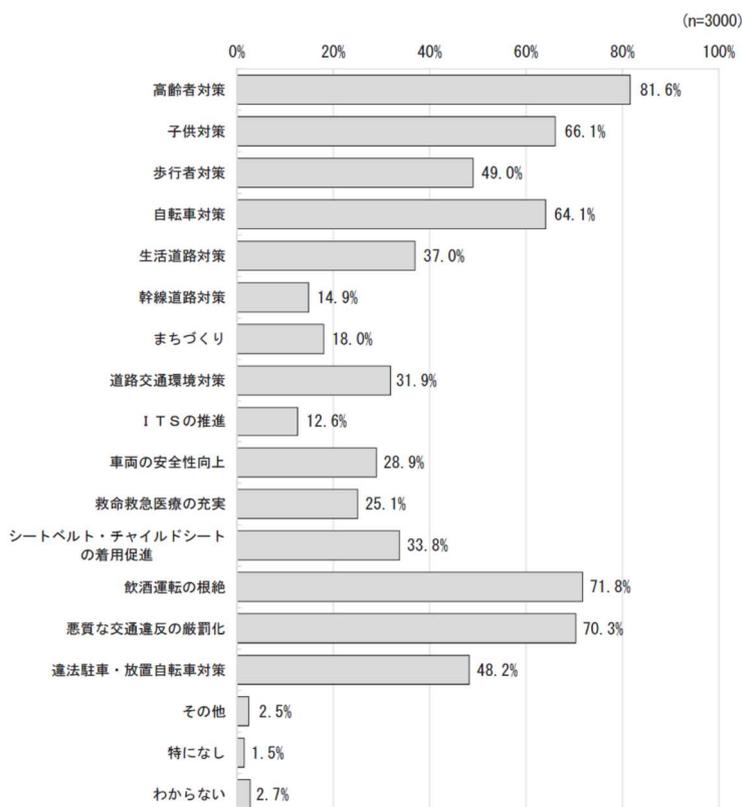


出典) 環境にやさしいライフスタイル実態調査報告書 (環境省)

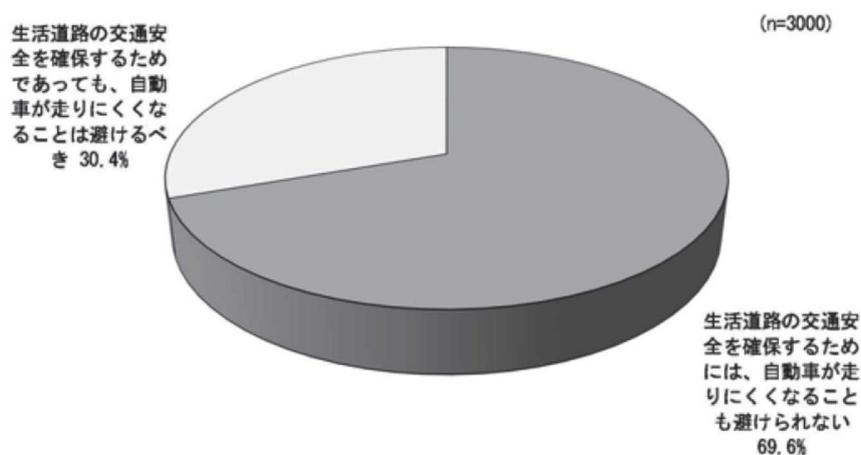
図表 2-67 環境問題に対する考え方の意見

#### 1 4) 交通安全意識

重要な交通安全対策として、飲酒運転の根絶にならび、高齢者対策、子供対策、歩行者対策、自転車対策が上位となっている。生活道路の交通安全確保のためには走りにくくなることも避けられないという意見が大幅に多い。



出典) 内閣府：道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書、平成 27 年 3 月  
 図表 2-68 今後の交通安全対策において重要だと思われるキーワードについて



出典) 内閣府：道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書、平成 27 年 3 月  
 図表 2-69 生活道路における交通安全対策の結果として、自動車が走りにくくなることについて

## 2-2 社会情勢の変化による自動車の保有・利用への影響分析

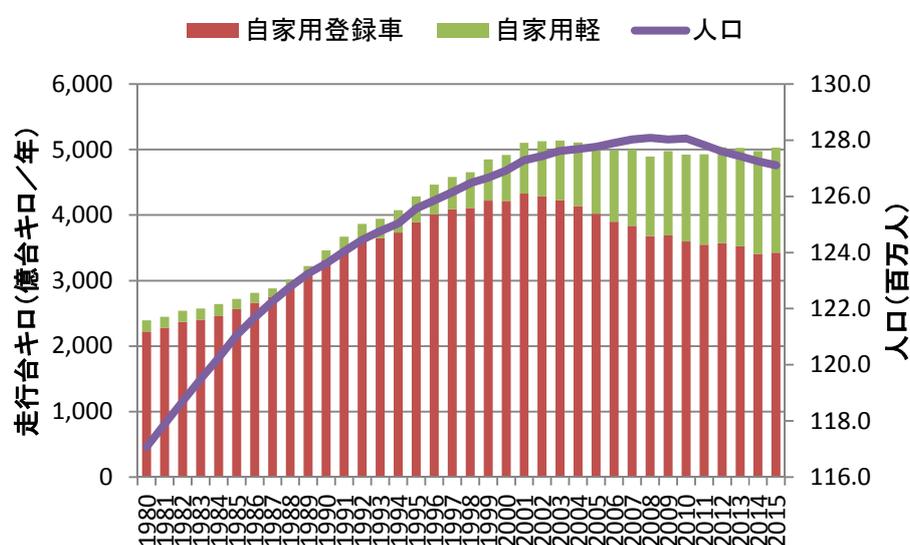
### 2-2-1 保有利用指標と要因指標の時系列分析

保有利用指標と要因指標の推移を折れ線グラフでひとつのグラフに示し、保有利用指標の変化の方向・量に対して、要因指標の変化との対応状況等を分析する。

#### (1) 乗用車走行台キロ指標と要因指標の関係

##### 1) 乗用車走行台キロと人口の関係

近年、人口は減少しているが、走行台キロは横ばい傾向である。

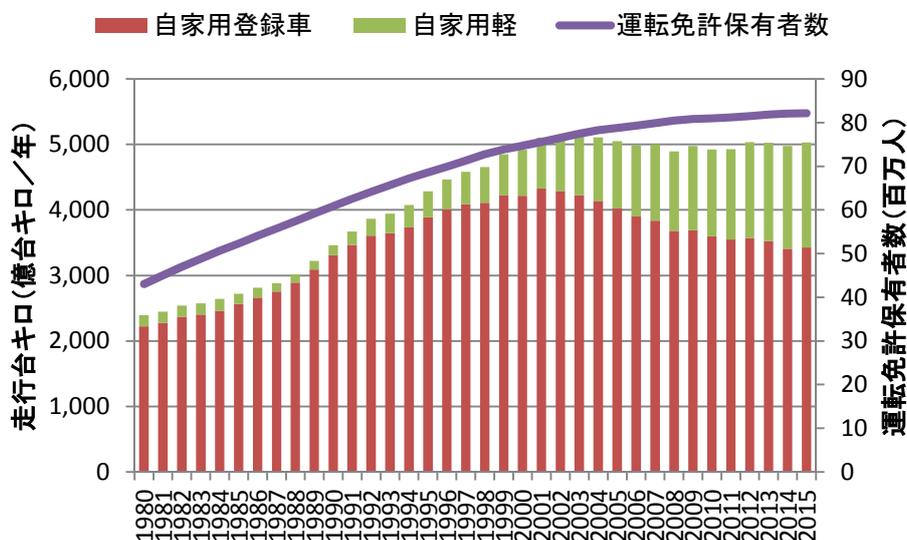


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査より作成

図表 2-70 乗用車走行台キロと人口の関係

## 2) 乗用車走行台キロと免許保有者数の関係

運転免許保有者数は、増加し続けているが、走行台キロは近年横ばい傾向である。

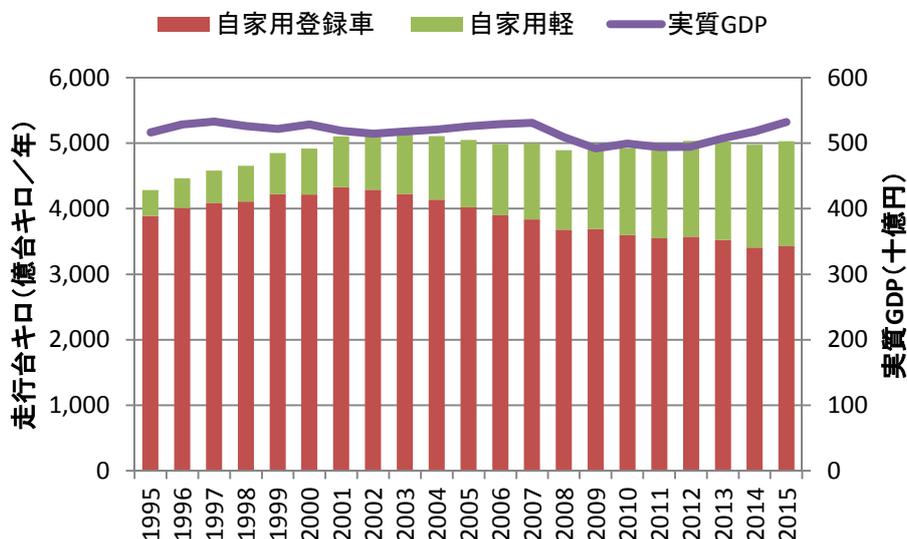


出典) 自動車燃料消費量統計年報、運転免許統計より作成

図表 2-7 1 乗用車走行台キロと免許保有者数の関係

## 3) 乗用車走行台キロと GDP の関係

実質 GDP は 2012 年以降増加しているが、走行台キロは横ばい傾向である。

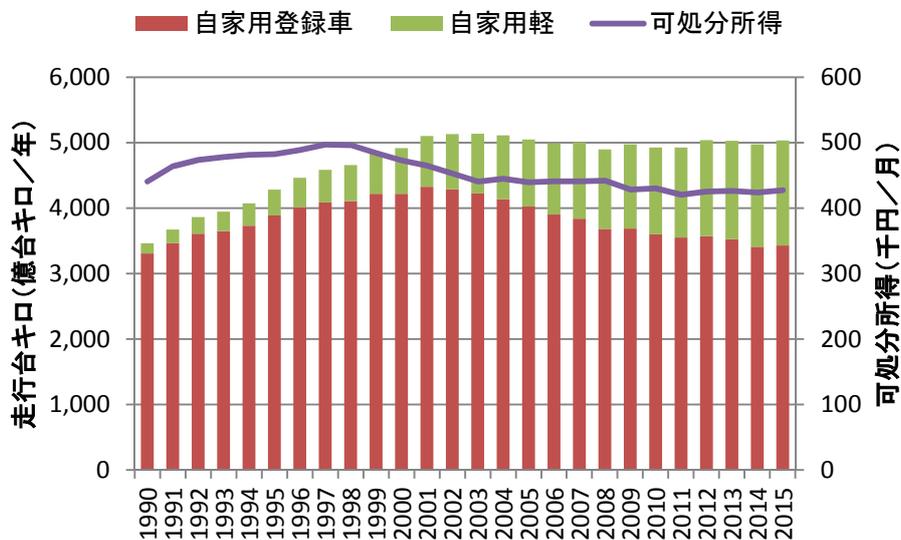


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国民経済計算より作成

図表 2-7 2 乗用車走行台キロと GDP の関係

#### 4) 乗用車走行台キロと可処分所得の関係

可処分所得は、1998年から2003年にかけて大きく減少したが、走行台キロは増加した。近年は、どちらも横ばい傾向である。

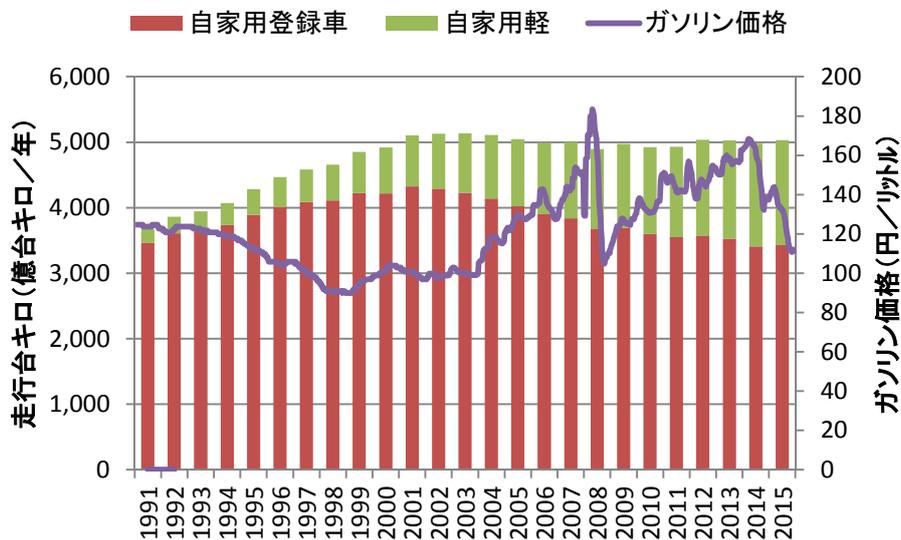


出典) 自動車燃料消費量統計年報、家計調査より作成

図表 2-73 乗用車走行台キロと可処分所得

#### 5) 乗用車走行台キロとガソリン価格の関係

2008年から2014年にかけて、ガソリン価格が上昇しているが、走行台キロに大きな影響はなかった。



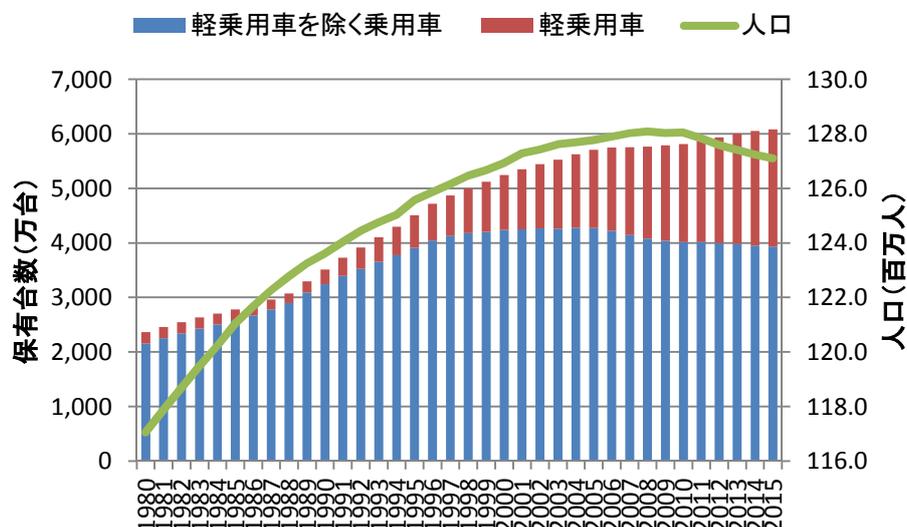
出典) 自動車燃料消費量統計年報、石油情報センター資料より作成

図表 2-74 乗用車走行台キロとガソリン価格の関係

## (2) 乗用車保有台数と要因指標の関係

### 1) 乗用車保有台数と人口の関係

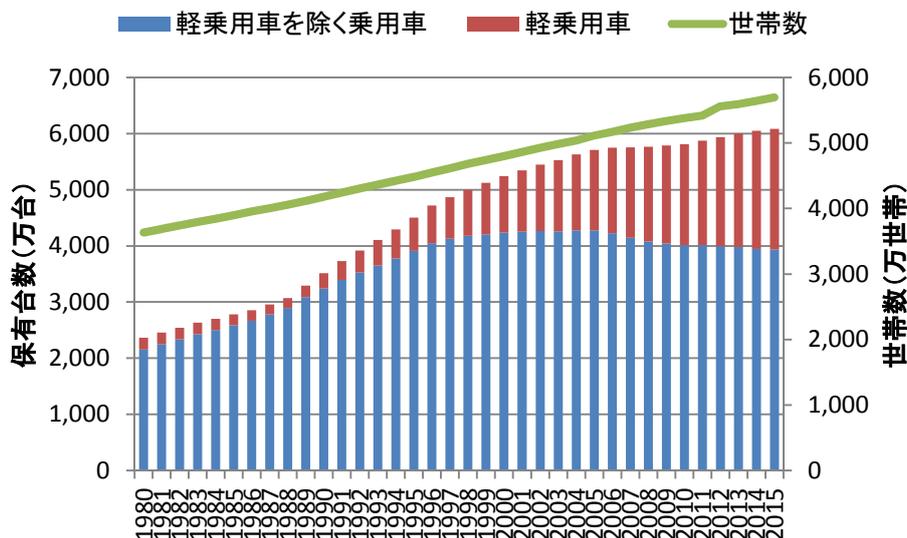
近年、人口は減少しているが、保有台数は増え続けている。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査より作成  
 図表2-75 乗用車保有台数と人口の関係

### 2) 乗用車保有台数と世帯数の関係

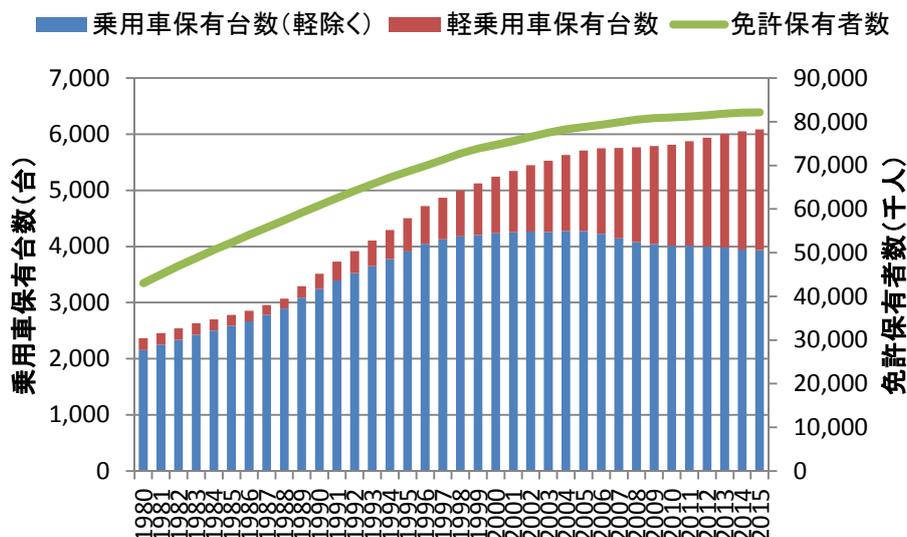
世帯数と乗用車保有台数ともに増加している。近年は、世帯数の伸びの方が、乗用車保有台数の伸びよりもやや大きい。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査より作成  
 図表2-76 乗用車保有台数と世帯数の関係

### 3) 乗用車保有台数と免許保有者数の関係

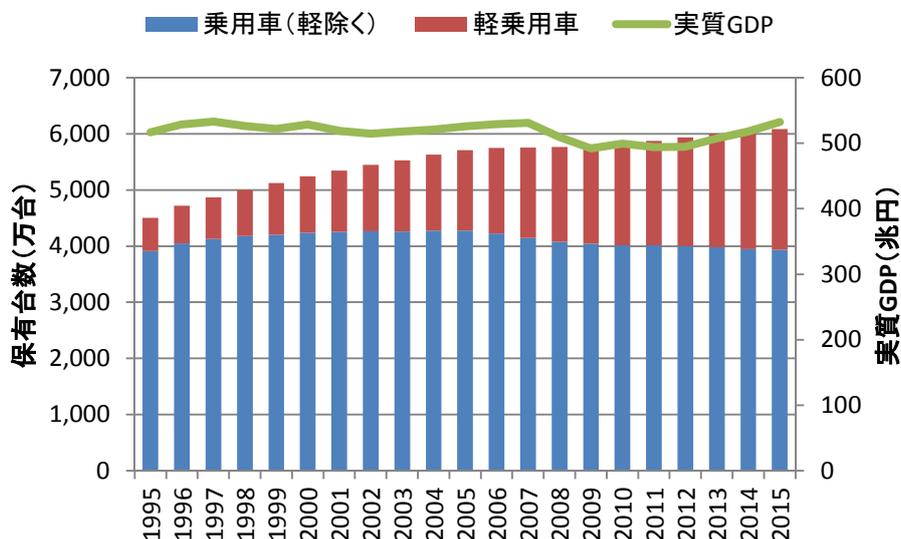
免許保有者数の伸びと、保有台数の伸びの傾向は近似している。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、運転免許統計より作成  
 図表 2-77 乗用車保有台数と免許保有者数の関係

### 4) 乗用車保有台数と GDP の関係

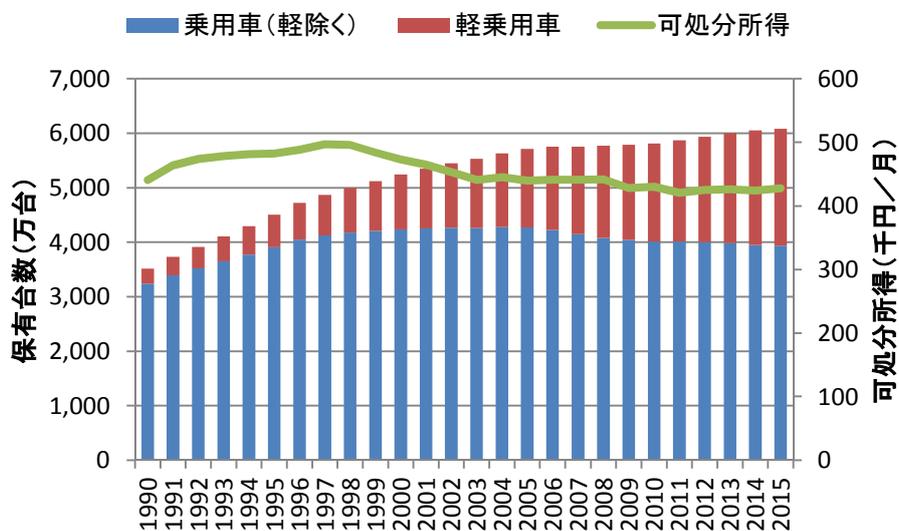
1995年から2007年まで、実質GDPは横ばいであったが、乗用車保有台数は伸び続けていた。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国民経済計算より作成  
 図表 2-78 乗用車保有台数と GDP の関係

5) 乗用車保有台数と可処分所得の関係

可処分所得は、1998年以降は、減少から横ばい傾向で推移しているが、乗用車保有台数は増え続けている。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、家計調査より作成  
 図表2-79 乗用車保有台数と可処分所得の関係

## 2-2-2 保有利用指標と要因指標のクロス・セクション分析

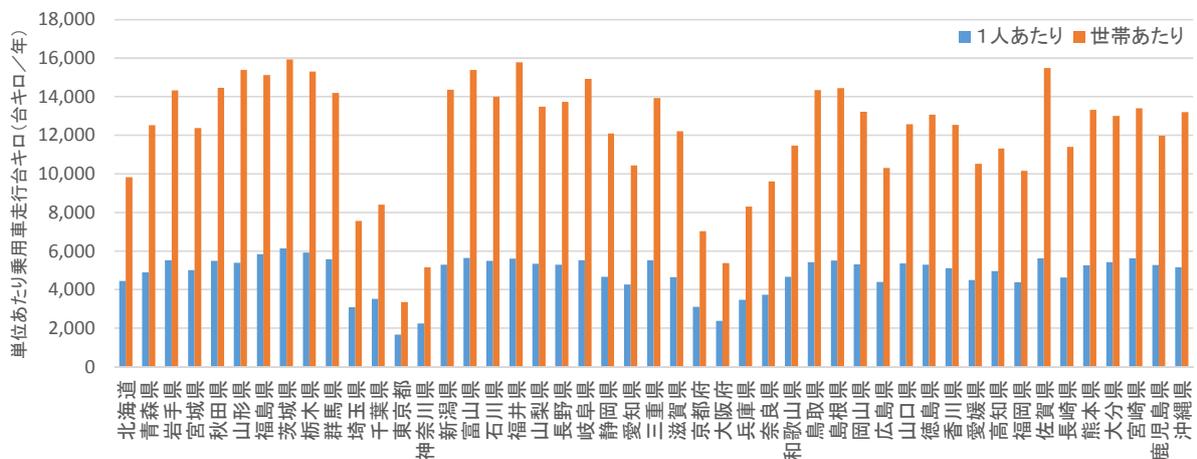
最新年の都道府県別等の保有利用指標と要因指標の散布図を作成し保有利用指標と要因指標の相関関係を分析する。

### (1) 都道府県別乗用車走行台キロ、乗用車保有台数指標

下記に、都道府県別の、1人あたりおよび世帯あたりの乗用車走行台キロ、乗用車保有台数を示す。

#### 1) 乗用車走行台キロ

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、京都府、大阪府、兵庫県の1人あたり乗用車走行台キロが4,000kmを下回っている。東京都が最も短く約1,700kmである。

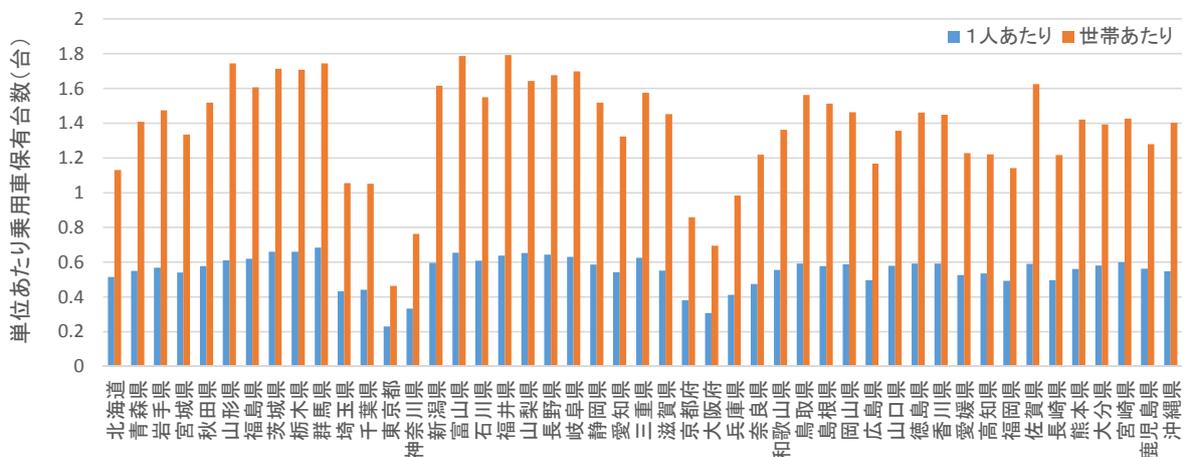


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査より作成

図表2-80 都道府県別1人あたり・世帯あたり乗用車走行台キロ

#### 2) 乗用車保有台数

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県の1人あたり乗用車保有台数が0.5台を下回っている。



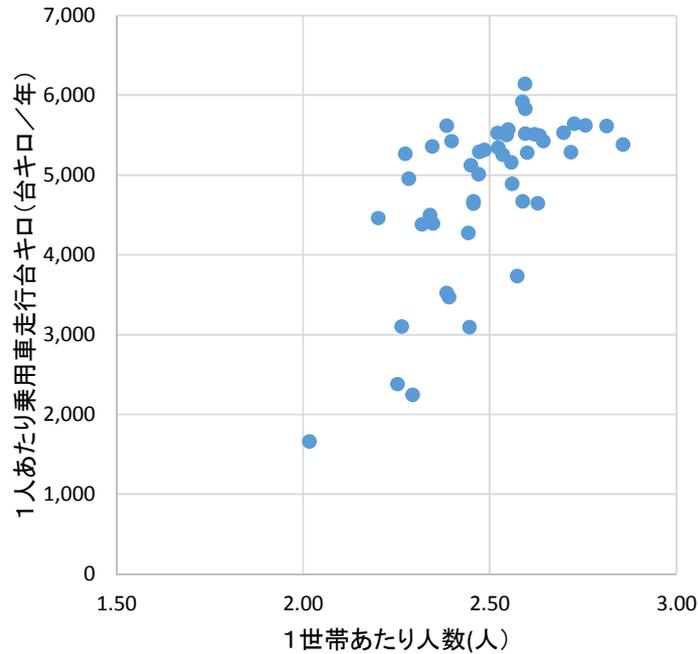
出典) 自動車検査登録情報協会データ、全国軽自動車協会連合会、国勢調査より作成

図表2-81 都道府県別1人あたり・世帯あたり乗用車保有台数

## (2) 走行台キロ指標と要因指標との関係

### 1) 1人当たり走行台キロと1世帯あたり人数の関係

1世帯あたり人数が多い都道府県では、1人あたりの乗用車走行台キロも多い。

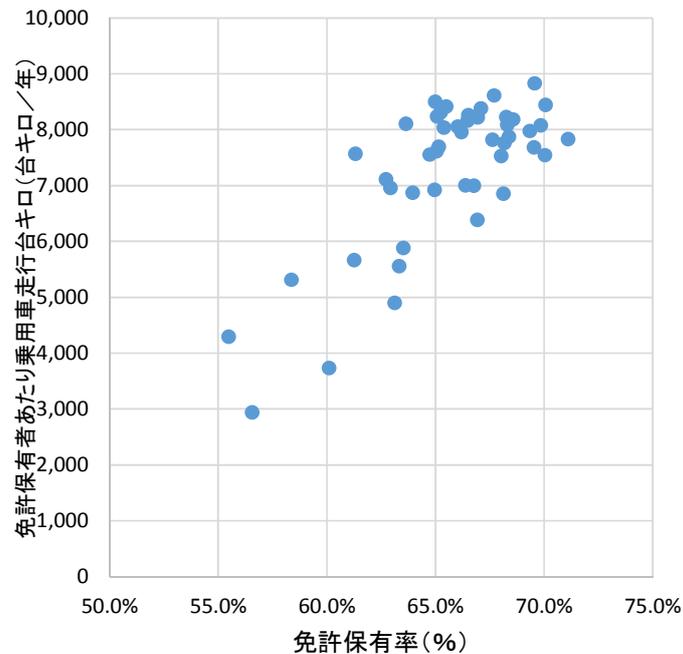


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査より作成

図表2-82 世帯当たり走行台キロと1世帯あたり人数の関係

### 2) 免許保有者当たり走行台キロと免許保有率の関係

免許保有率の高い都道府県では、免許保有者あたりの乗用車走行台キロも多い。

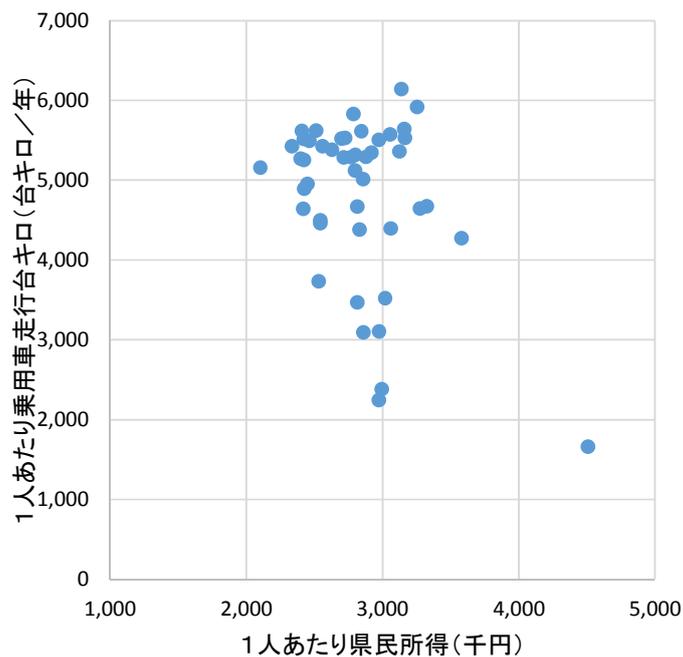


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、免許統計より作成

図表2-83 免許保有者当たり走行台キロと免許保有率の関係

3) 1人当たり走行台キロと1人あたり県民所得の関係

1人あたり県民所得と走行台キロには明確な関係は見られない。

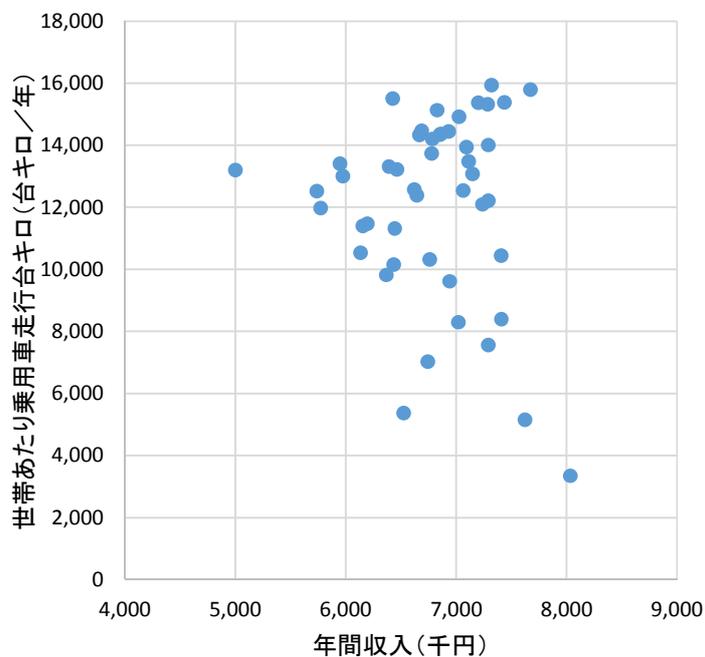


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、県民経済計算より作成

図表2-84 1人当たり走行台キロと1人あたり県民所得の関係

4) 世帯当たり走行台キロと年間収入の関係

年間収入と走行台キロには明確な関係は見られない。

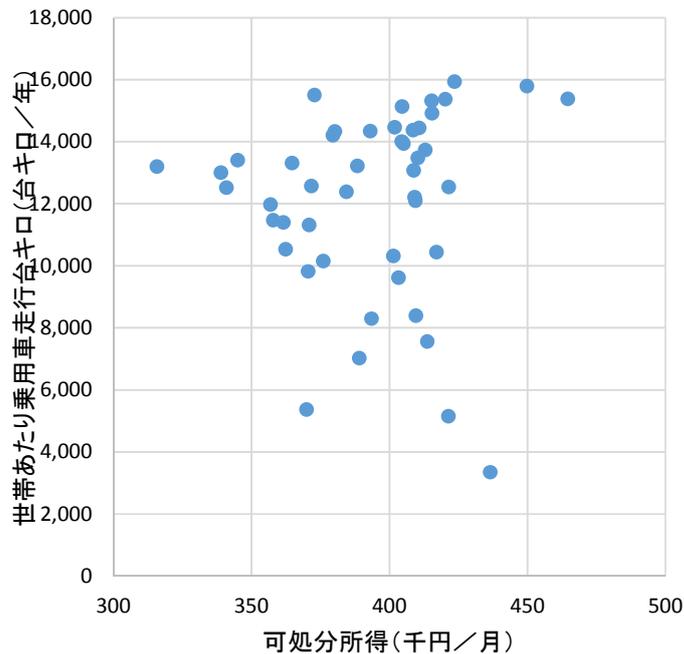


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表2-85 世帯当たり走行台キロと年間収入の関係

5) 世帯当たり走行台キロと可処分所得の関係

可処分所得と走行台キロには明確な関係は見られない。

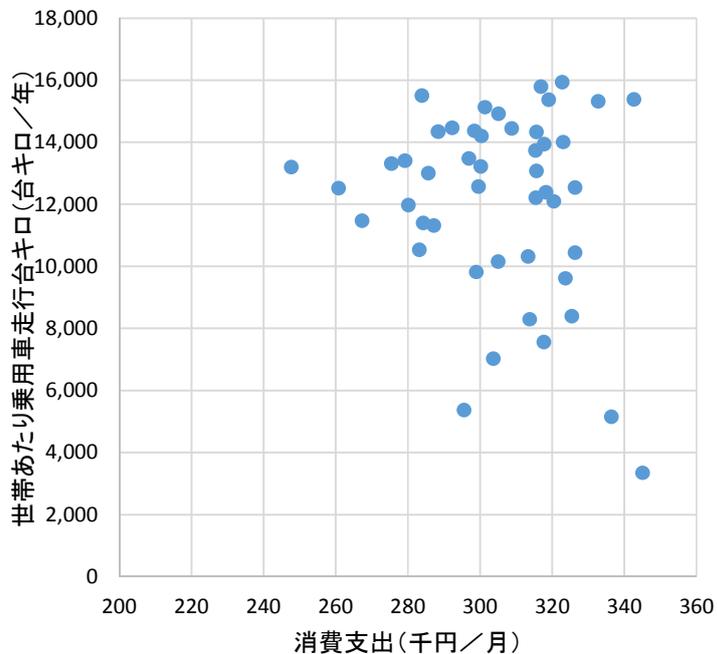


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-86 世帯当たり走行台キロと可処分所得の関係

6) 世帯当たり走行台キロと消費支出の関係

消費支出と走行台キロには明確な関係は見られない。

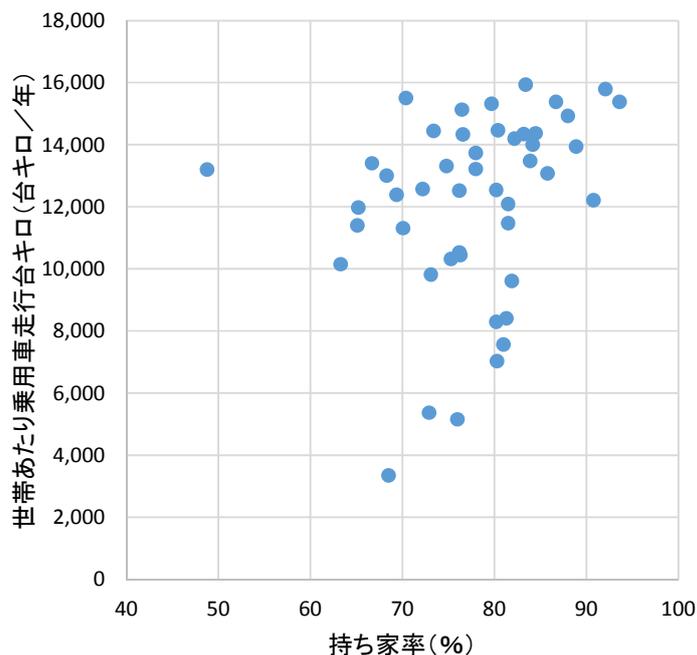


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-87 世帯当たり走行台キロと消費支出の関係

7) 世帯当たり走行台キロと持ち家率の関係

持ち家率が高い都道府県は、総じて世帯あたり走行台キロが長い。

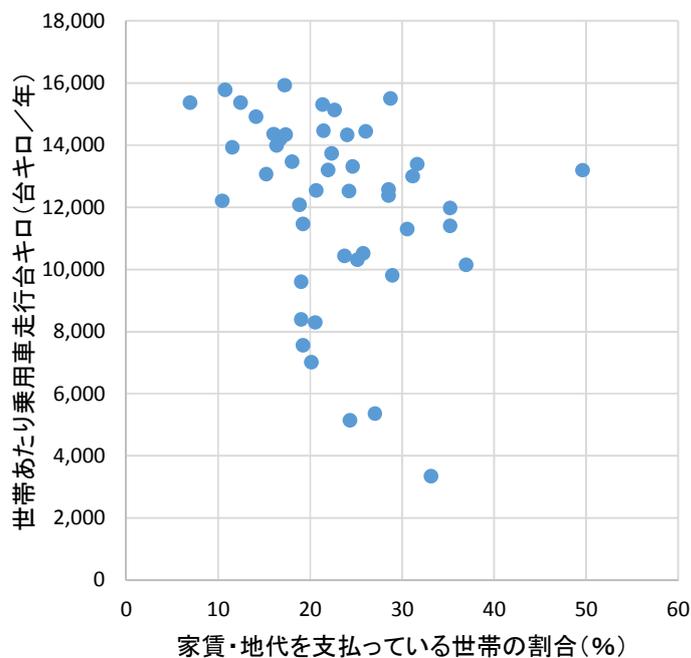


出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-88 世帯当たり走行台キロと持ち家率の関係

8) 世帯当たり走行台キロと家賃・地代を支払っている世帯の割合の関係

家賃・地代を支払っている世帯の割合が低い都道府県は、総じて世帯あたり走行台キロが長い。



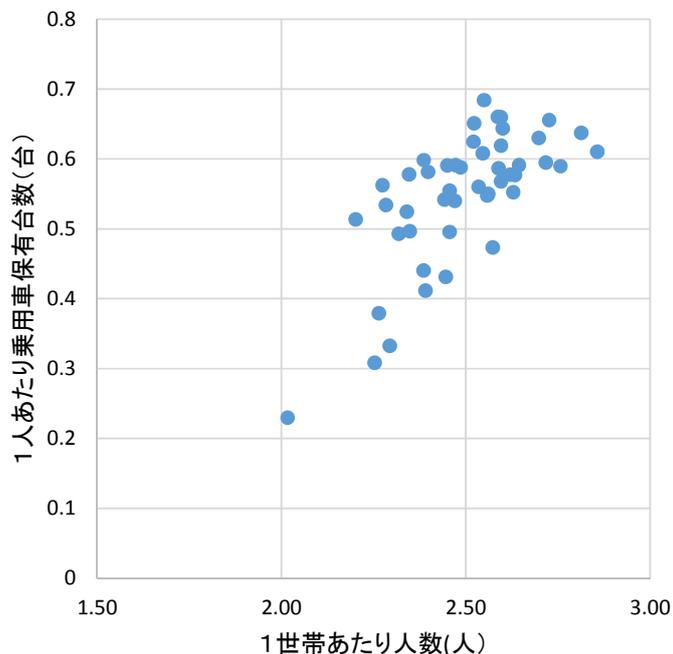
出典) 自動車燃料消費量統計年報、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-89 世帯当たり走行台キロと家賃・地代を支払っている世帯の割合の関係

### (3) 保有台数指標と要因指標との関係

#### 1) 1人当たり保有台数と1世帯あたり人数の関係

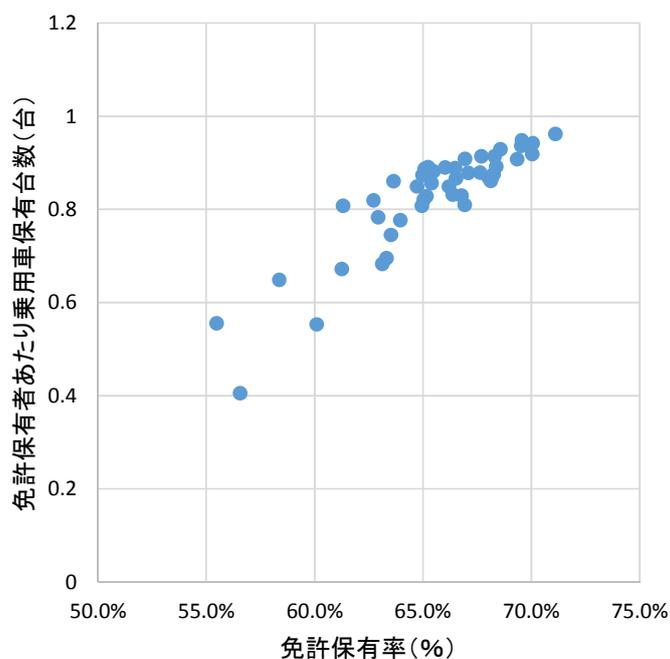
1世帯あたり人数が多い都道府県では、1人あたりの乗用車保有台数も多い。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査より作成  
図表2-90 1人当たり保有台数と1世帯あたり人数の関係

#### 2) 免許保有者当たり保有台数と免許保有率の関係

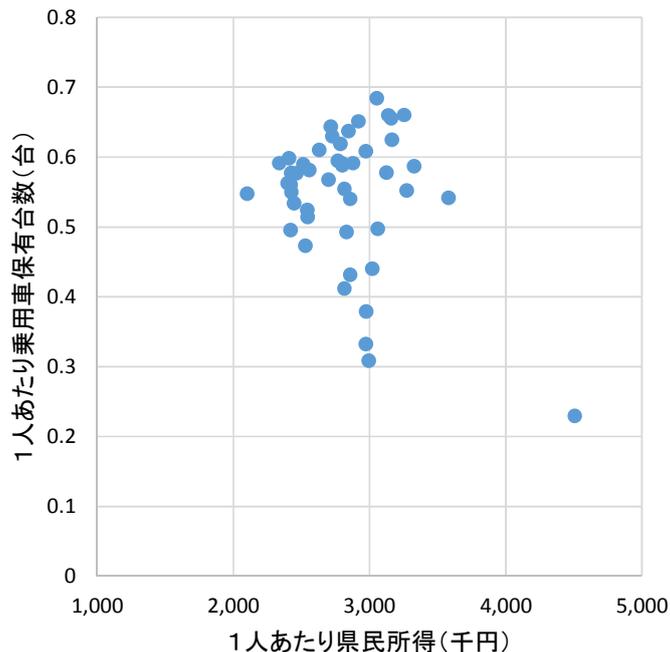
免許保有率の高い都道府県では、免許保有者あたりの乗用車保有台数も多い。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、免許統計より作成  
図表2-91 1人当たり保有台数と免許保有率の関係

### 3) 1人あたり保有台数と1人あたり県民所得の関係

1人あたり県民所得と1人あたり乗用車保有台数には明確な関係は見られない。

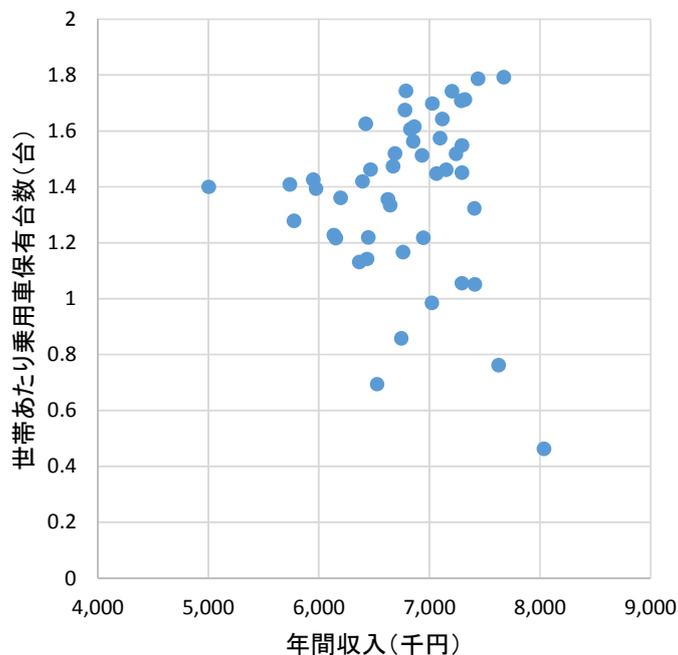


出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、県民経済計算より作成

図表2-9-2 1人あたり保有台数と1人あたり県民所得の関係

### 4) 世帯当たり保有台数と年間収入の関係

世帯の年間収入と世帯あたり乗用車保有台数には明確な関係は見られない。

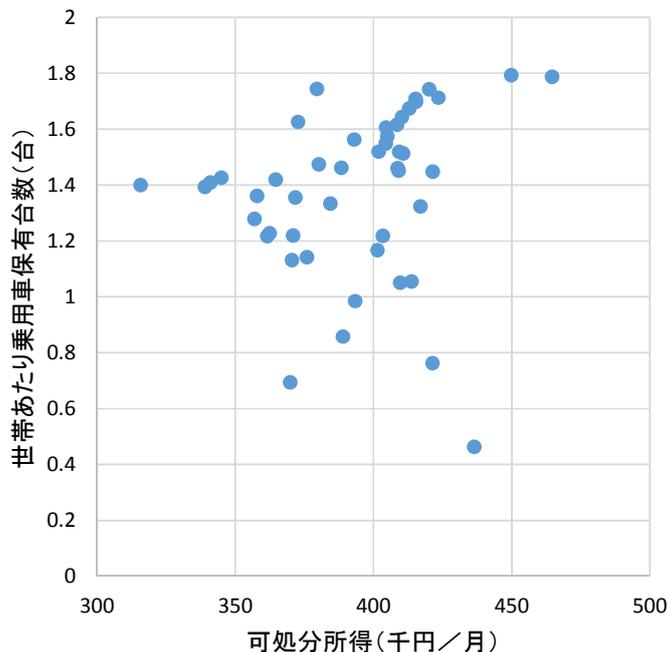


出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表2-9-3 世帯当たり保有台数と年間収入の関係

5) 世帯当たり保有台数と可処分所得の関係

世帯の可処分所得と世帯あたり乗用車保有台数には明確な関係は見られない。

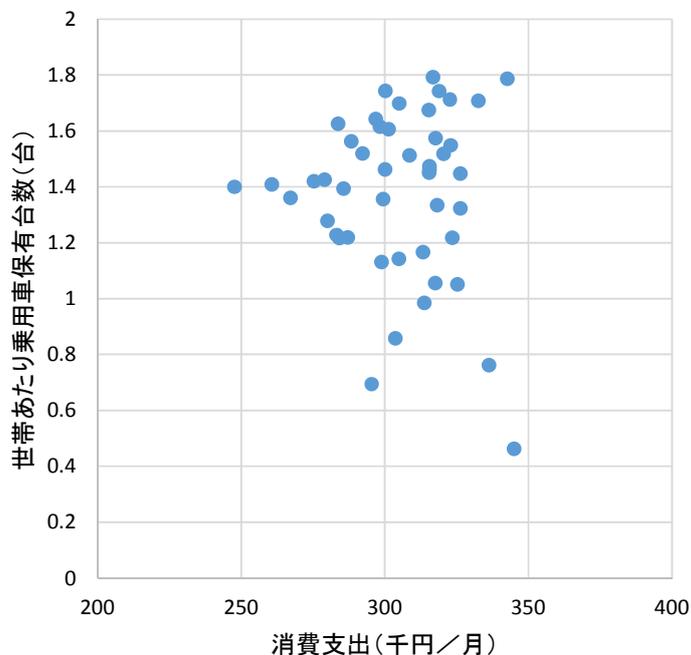


出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-9-4 世帯当たり保有台数と可処分所得の関係

6) 世帯当たり保有台数と消費支出の関係

世帯の消費支出と世帯あたり乗用車保有台数には明確な関係は見られない。

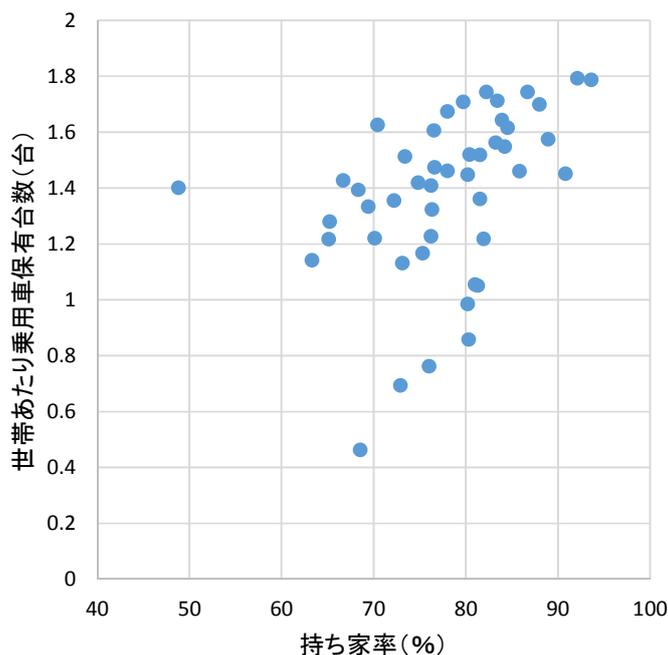


出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-9-5 世帯当たり保有台数と消費支出の関係

### 7) 世帯当たり保有台数と持ち家率の関係

持ち家率が高い都道府県は、総じて世帯あたり乗用車保有台数が多い。

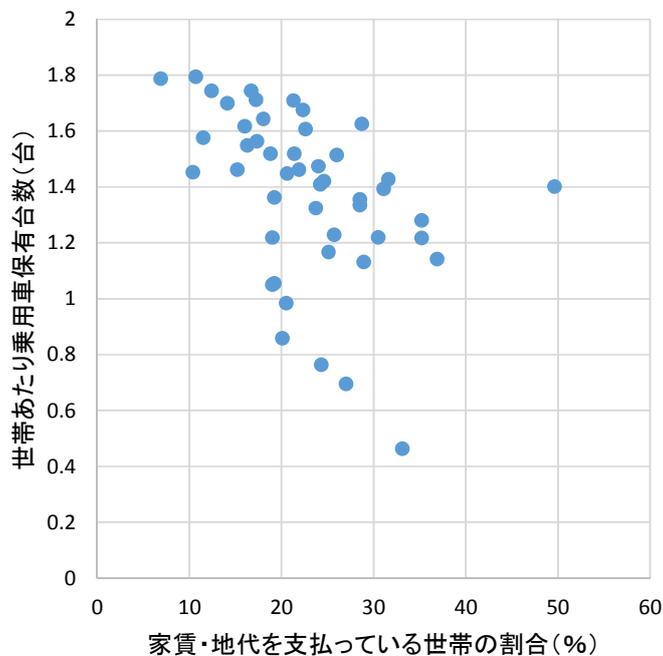


出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-96 世帯当たり保有台数と持ち家率の関係

### 8) 世帯当たり保有台数と家賃・地代を支払っている世帯の割合の関係

家賃・地代を支払っている世帯の割合が低い都道府県は、総じて世帯あたり乗用車保有台数が多い。



出典) 自動車検査登録情報協会、全国軽自動車協会連合会資料、国勢調査、全国消費実態調査より作成

図表 2-97 世帯当たり保有台数と家賃・地代を支払っている世帯の割合の関係

### 2-3 自動車保有・利用に影響を及ぼしている事象の変化や特徴の整理

既存の統計資料や保有・利用と各種指標との関係分析から得られた知見を下表にまとめる。

図表2-98 既存資料から得た自動車の保有・利用に関する知見

	概要
保有利用状況変化の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽乗用車の保有台数が増加、それ以外の乗用車は微減</li> <li>・軽乗用車の保有率は東京23区を除いて、上昇傾向</li> <li>・高所得者層で乗用車の複数保有率が低下傾向</li> <li>・ハイブリッド車の割合が増え、全保有台数のうち、8%に近い</li> <li>・新車の燃費が大幅に上昇し、保有燃費も上昇</li> <li>・カーシェアリング会員数が急増</li> <li>・軽乗用車とその他の乗用車の平均走行距離が近づいてきている</li> </ul>
影響を及ぼしている事象の変化の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少人数世帯の増加は上げ止まり傾向</li> <li>・高齢夫婦、高齢単身世帯数は増加を続けている</li> <li>・65～69歳、70歳以上の労働力人口、総労働力人口に占める割合が増加</li> <li>・転入超過の都市は少ない。政令指定都市でも転出超過の都市も多い。</li> <li>・可処分所得および消費支出ともにわずかに減少傾向</li> <li>・生活道路の交通安全確保のためには走りにくくなることも避けられないという意見が大幅に多い</li> </ul>
保有利用指標と社会情勢指標の関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯当たり人数が多い都道府県では、1人あたり乗用車走行台キロが長い</li> <li>・県民所得、可処分所得、消費支出と世帯あたり走行台キロには明確な関係が見られなかった</li> <li>・持ち家率が高い都道府県は、総じて世帯あたり走行台キロが長い</li> <li>・家賃・地代を支払っている世帯の割合が低い都道府県は、総じて世帯あたり走行台キロが長い</li> </ul>

### 3. アンケート調査による交通動向の把握・分析（アンケート調査概要）

#### 3-1 アンケートの設計

##### 3-1-1 調査概要

H21年度、H23年度、H24年度、H25年度、H26年度、H27年度調査回答者に対して、現在の状況を回答してもらおうパネル調査を実施する。会員の退会や回答者として応募しない等によるサンプル脱落が想定されるため、その場合は3-1-2（2）の条件で回答者の追加募集を行う。

#### （1）過年度調査における課題

過年度調査では、調査方法、質問項目について下記の課題が挙げられる。

- ・型式の質問で脱落する人が多い。
- ・環境意識の質問には相対尺度の質問も存在
- ・車の運転の仕方に変化があると、交通状況にも変化が見られるが、把握できる質問が無い
- ・販売されているエンジンタイプ・車種で、回答の選択肢に無いものがある
- ・同乗する利用頻度は聞いているが、誰に乗せてもらっているかは聞いていない

#### （2）改良方針

（1）で示した課題に対して、下記の方針で改良を行った。

図表3-1 課題と対応方針

課題		対応方針案
調査方法	型式の質問で脱落する人が多い	①走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載（回答お願いメール時） ②走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載（アンケート開始時） ③「途中保存ボタン」を設定し、ログインが切れても、質問の途中から回答復帰が可能であることを強調 ④ログイン維持時間を延ばす
質問内容	環境意識の質問には相対尺度の質問も存在	①環境意識変化をより適切に把握できる具体的質問に改良
	車の運転の仕方に変化があると、交通状況にも変化が見られるが、把握できる質問が無い	②運転の仕方、交通安全意識に関する問を追加 ③回答者への負担を考慮して、一部の質問は削除する
	販売されているエンジンタイプ・車種で、回答の選択肢に無いものがある	④「ハイブリッド・軽乗用車」を追加
	同乗する利用頻度は聞いているが、誰に乗せてもらっているかは聞いていない	⑤交通手段別のトリップ時間別利用頻度と利用目的の質問で、「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加

## 1) 調査方法の改良

①走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載  
(回答お願いメール)

e燃費やReCoo、その他燃費管理アプリ等で、燃費管理を常時行っている人もおり、その人の場合は、型式さえわかれば、自動車に行かなくともアンケート回答が可能であることを記載する。

### 過年度調査

アンケートのお願い

●●●●様

いつも、マクロミルのアンケートにご協力ありがとうございます。

下記アンケートは、自動車の保有と利用の動向の把握を目的として、同一の方に対して、定期的にご回答をお願いしています。あなたが昨年11月または一昨年以前に回答したアンケートの質問とほぼ同様の内容です。また、質問項目の中に、世帯で普段よく利用する最大3台の車の(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値を問う質問がありますので、予めお控えの上、お答え頂くようお願いいたします。ご協力のほど、よろしくお願いいたします。



### 変更案

アンケートのお願い

●●●●様

いつも、マクロミルのアンケートにご協力ありがとうございます。

下記アンケートは、自動車の保有と利用の動向の把握を目的として、同一の方に対して、定期的にご回答をお願いしています。あなたが昨年11月または一昨年以前に回答したアンケートの質問とほぼ同様の内容です。また、質問項目の中に、世帯で普段よく利用する最大3台の車の(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値を問う質問がありますので、予めお控えの上、お答え頂くようお願いいたします。

**なお、型式を検索できる外部サイトをアンケート内でご案内しております。もし、自動車を確認しなくても、既に走行距離メーターの数値が分かる方の場合、型式が分からなくてもアンケートにご回答いただけます。**

ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

図表3-2 回答お願いメール変更イメージ



e燃費



ReCoo



internavi LINC

通信機器をナビに接続し、インターナビに接続すると、ナビに記録されている実際の総走行距離(オドメーターから取得している情報)をサーバーが読み込み、それがパーソナル・ホームページの「現在の総走行距離」に反映されます。

図表 3 - 3 燃費管理の例

②走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載 (アンケート開始時)

①と同様に、型式さえわかれば、自動車に行かなくともアンケート回答が可能であることを記載する。

OH27年度調査における回答前の画面

アンケートの回答に当たって、あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答え頂こうお願いいたします。なお、型式はGoo-net(<http://www.goo-net.com/>)より検索することも可能です。

(1)車検証(あなたの世帯でよく利用する最大3台の車について、型式をお答え頂く質問があります。なお、車検証には「型式」の他に「原動機の型式」や「型式指定番号」も書かれている場合がありますが、下記の赤枠にある「型式」のみをお答え下さい。)

型式の例 フリウス現行モデルの場合: DAA-ZVW30

自動車検査証		自動車検査証	
型式	DAA-ZVW30	型式	DAA-ZVW30
型式	DAA-ZVW30	型式	DAA-ZVW30
型式	DAA-ZVW30	型式	DAA-ZVW30

(2)オドメーター値(あなたの世帯でよく利用する最大3台の車について、現在の走行距離メーター(オドメーター)が何kmであるかをお答え頂く質問があります。)

※オドメーター-車面が完成してから現在までの累計走行距離

オドメーターの例1

距離計が2つある場合は、通常、数値が大きい方がオドメーターです。

「ODO」の表示になっている時の走行距離がオドメーターの数値です。

H27年度調査

アンケートの回答に当たって、あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答え頂こうお願いいたします。なお、型式はGoo-net(<http://www.goo-net.com/>)より検索することも可能です。



アンケートの回答に当たって、あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答え頂こうお願いいたします。なお、**型式を検索できる外部サイトをアンケート内でご案内しております。もし、自動車を確認しなくても、走行距離メーターの数値が分かる方**の場合は、**型式が分からなくてもアンケートにご回答いただけます。**

図表 3-4 アンケート開始時画面変更イメージ

- ③ 「途中保存ボタン」を設定し、ログインが切れても、質問の途中から回答復帰が可能であることを強調
- 合間合間で回答できる様、「途中保存ボタン」を設定し、回答が、途中保存され、回答復帰できることを強調する。特に、型式の質問で協調する。

Q14

現在の走行距離メーター(オドメーター)は何kmですか。

※オドメーター:車両が完成してから現在までの累計走行距離

オドメーターの例1



距離計が2つある場合は、通常、数値が大きい方がオドメーターです。

オドメーターの例2



「ODO」の表示になっている時の走行距離がオドメーターの数値です。

	距離	
最もよく利用する車	<input type="text"/>	km
2番目に利用する車	<input type="text"/>	km
3番目に利用する車	<input type="text"/>	km

一旦回答を中断して今の間から復帰することができます。一旦回答を中断する場合は下記のボタンを押してください。

途中保存する

図表 3-5 途中保存ボタン設定イメージ

④ログイン維持時間を延ばす

- ・現在は、ログイン維持時間は24分であるが、それを1~2時間に延ばす。
- ・移動中の回答や、型式検索ページで型式を調べた後でも、ログインが維持されるようにする。

2) 質問票の改良

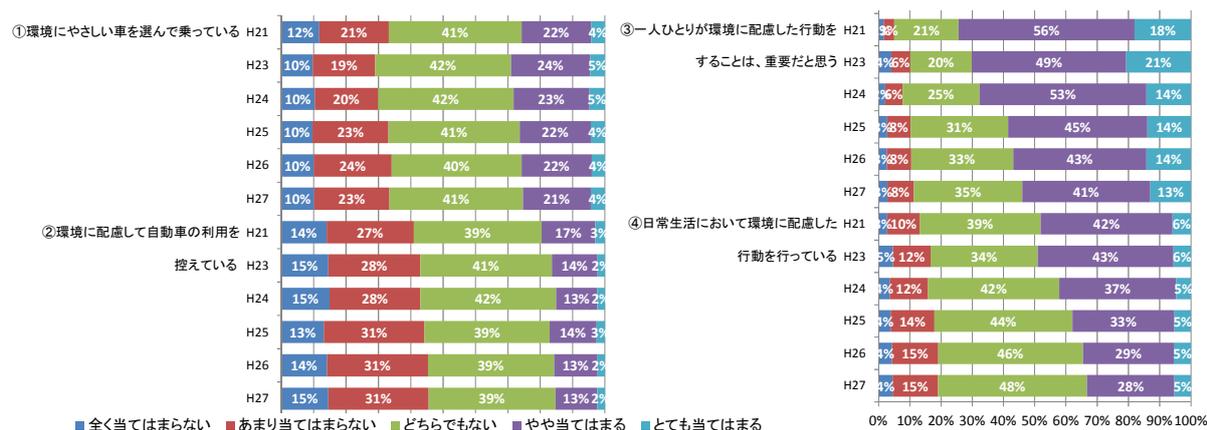
質問票全体に対する質問項目の変更箇所を下表に示す。

図表3-6 質問項目の変更内容

No.	質問種類	質問内容	利用状況	変更内容
1	世帯人員の 情報	同居人数	以降の質問で回答人数を制御するため	
2		各人の続柄	以降の質問で回答者がそれぞれの構成員を意識しやすい様にするため	
3		回答者の選択	意識や交通手段の利用頻度に関する質問を分析する際に本人が認識できるようにするため	
4		各人の性別	保有・利用状況との関係把握のため	
5		各人の年齢	保有・利用状況との関係把握のため	
6		各人の婚姻状況	保有・利用状況との関係把握のため	
7		各人の就業形態	保有・利用状況との関係把握のため	
8		各人の運転免許所有状況	保有・利用状況との関係把握のため	
9	世帯の自動 車保有状況	四輪自動車の保有・非保有	次の質問か、意識の質問への分岐のため	
10		車種別保有台数	世帯の保有台数把握のため	
11	最大3台まで の車の利用 状況	型式	継続保有の自動車の対応のため	
12		車名	継続保有の自動車の対応のため	
13		エンジンタイプ・車種	保有・利用状況との関係把握のため	④「ハイブリッド・乗用車」、「ハイブリッド・軽乗用車」に分割
14		オドメーターの値	走行距離把握のため	
15		購入年月日	買い替えがあった車の走行距離補正のため	
16		1年以内の新規購入・買い替えの有無	継続保有の自動車の対応のため	
17		1年間の走行距離	走行距離把握のため	
18		平日・休日の使用日数	利用頻度把握のため	
19		主に運転する人	個人属性を結びつけるため	
20		平日の使用目的	使用目的変化把握のため	
21		休日の使用目的	使用目的変化把握のため	
22	意識	車の利用意識や生活スタイル(環境にやさしい車を選んで乗っている、自宅で静かに過ごすのが好き、自分の健康のために歩いたり運動をしている等)	意識と自動車利用の関係を分析するため	①環境意識に関する質問を変更 ②車の使い方に関する質問を追加 ③一部の質問を削除
23		製品・サービス購入の優先度	自動車購入の優先度の変化を把握するため	
24		交通手段選択の重視点	交通手段選択の重視点の変化を把握するため	
25	交通手段の 利用頻度	交通手段別のトリップ時間別利用頻度と利用目的	自動車の走行距離変化の際の、他の交通手段利用変化状況を把握するため	⑤「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加
26	公共交通の 利便性	最寄りバス停までの徒歩での所要時間と運行本数	保有・利用状況との関係把握のため	
27		最寄り駅までの交通手段と所要時間と運行本数	保有・利用状況との関係把握のため	
28	世帯の情報	お住まいの住所	都市区分を把握するため	
29		世帯収入	保有・利用状況との関係把握のため	
30		住居の種類	保有・利用状況との関係把握のため	

①環境意識変化をより適切に把握できる具体的質問に改良

- ・「③一人ひとりが環境に配慮した行動をすることは、重要だと思う」、「④日常生活において環境に配慮した行動を行っている。」という質問に対しては当てはまると回答した割合が大幅に減少傾向である。
- ・しかしながら、「①環境にやさしい車を選んで乗っている」、「②環境に配慮して自動車の利用を控えている」については当てはまる割合に大幅な減少は見られない。
- ・社会の「環境に配慮した行動」の基準が高まっているとも考えられる。



図表 3-7 環境意識に関する質問の回答結果の推移

⇒より具体的な行動に関する質問を加える。

- ・多少値段が高くても、環境に配慮した商品・サービスを優先的に選ぶ
- ・環境に配慮して、ふんわりアクセル e スタート等のエコドライブを行っている

②運転の仕方、交通安全意識に関する問を追加

①道路選択の考え方についての質問

- ・出来るだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている。

②運転の仕方についての質問

- ・車間距離は長めにとる様に意識している。

③安全運転意識についての質問

- ・横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている
- ・横断歩道以外でも、道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている
- ・区画道路は 30km/h 以下でゆっくり走るようにしている

③回答者への負担を考慮して、一部の質問は削除する。  
下記の質問は削除する。

- ・今年より昨年よりもガソリンの消費量が増えた
- ・今年より昨年よりもガソリンの消費量が減った
- ・自動車は好きなときに好きなところへ行ける
- ・自動車の中ではプライベートな空間を確保できる
- ・通信販売・ネットショップを利用するのが好き
- ・友人や近所との付き合いは多い方である
- ・「カーシェアリング（車の共同利用）」を使ってみようと思う

日常の意識や生活スタイルについてお伺いします。		車の利用意識や生活スタイルの当てはまり度				
		全く当てはまらない	あまり当てはまらない	どちらでもない	やや当てはまる	とても当てはまる
Q22	車の利用意識や生活スタイルについてお伺いします。あなたご自身の考え方がどの程度当てはまりますか。					
	環境にやさしい車を選んで乗っている	<input type="radio"/>				
	車体価格の安い車を選んで乗っている	<input type="radio"/>				
	燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている	<input type="radio"/>				
	環境に配慮して自動車利用を控えている	<input type="radio"/>				
	健康のことを考えて自動車利用を控えている	<input type="radio"/>				
	今年より昨年よりもガソリンの消費量が増えた	<input type="radio"/>				
	今年より昨年よりもガソリンの消費量が減った	<input type="radio"/>				
	自動車を運転することが好き	<input type="radio"/>				
	自動車は好きなときに好きなところへ行ける	<input type="radio"/>				
	自動車の他に交通手段がない	<input type="radio"/>				
	自動車がなくなると生活に困る	<input type="radio"/>				
	自動車の中ではプライベートな空間を確保できる	<input type="radio"/>				
	一人ひとりが環境に配慮した行動をすることは、重要だと思う	<input type="radio"/>				
	日常生活において環境に配慮した行動を行っている	<input type="radio"/>				
	自宅で静かに過ごすのが好き	<input type="radio"/>				
	観光・行楽・レジャーに出かけるのが好き	<input type="radio"/>				
	通信販売・ネットショップを利用するのが好き	<input type="radio"/>				
	速くても大きな店や品質の良い店に行くのが好き	<input type="radio"/>				
	友人や近所との付き合いは多い方である	<input type="radio"/>				
	自分の健康のために、歩いたり、運動をしている	<input type="radio"/>				
	「カーシェアリング（車の共同利用）」を使ってみようと思う	<input type="radio"/>				

図表 3 - 8 H27 年度の意識に関する質問

④「ハイブリッド・軽乗用車」を追加

車種の分類を追加する。「S-エネチャージ」搭載のスズキ・ワゴン R はハイブリッド車に分類されるため、下記のようにエンジンタイプ・車種を選択肢を変更する。

・ハイブリッド ⇒ ハイブリッド・乗用車、ハイブリッド・軽乗用車

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する際に最大3台までお答えください。  
あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の、(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答えください。

Q13 エンジンタイプ・車種をお選びください。

	ガソリンエンジン・乗用車	ガソリンエンジン・軽乗用車	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	電気自動車・乗用車	電気自動車・軽自動車	その他・乗用車	その他・軽乗用車
最もよく利用する車	<input type="radio"/>								
2番目に利用する車	<input type="radio"/>								
3番目に利用する車	<input type="radio"/>								

変更箇所

Q13 エンジンタイプ・車種をお選びください。

	ガソリンエンジン・乗用車	ガソリンエンジン・軽乗用車	ディーゼルエンジン	ハイブリッド	ハイブリッド	プラグインハイブリッド	電気自動車・乗用車	電気自動車・軽自動車	その他・乗用車	その他・軽乗用車
最もよく利用する車	<input type="radio"/>									
2番目に利用する車	<input type="radio"/>									
3番目に利用する車	<input type="radio"/>									

図表 3 - 9 車種に関する質問の変更内容

⑤交通手段別のトリップ時間別利用頻度と利用目的の質問で、「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加

	交通手段	期間レンジ	頻度	主な利用目的
自動車運転することは	(1回の移動時間が30分未満)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
	(1回の移動時間が60分以上)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
自動車に同乗することは(タクシーを除く)	(1回の移動時間が30分未満)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
	(1回の移動時間が60分以上)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
鉄道やバス等の公共交通を利用することは	(1回の移動時間が30分未満)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
	(1回の移動時間が60分以上)	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
自転車を利用することは		<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
「カーシェアリング(車の共同利用)」を利用することは		<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	<input type="button" value="お選びください"/>
<b>追加</b>	家族以外の近所の人を送迎することは	<input type="button" value="お選びください"/>	<input type="text"/> 回程度	-

図表 3 - 10 交通手段別のトリップ時間別利用頻度に関する質問の変更内容

### 3-1-2 調査対象

#### (1) 継続調査対象者

・H21年度、H23年度、H24年度、H25年度、H26年度、H27年度調査の回答者に対して調査を行う。

#### (2) 追加募集条件（過年度調査（H21～H27調査）と同条件）

①過去3年間に自動車を保有したことがある世帯を対象

- ・過去3年間自動車の非保有者は含まない。
- ・前回もこの条件のサンプルであったので、運転習熟度などの条件を合わせる。

②主運転手が回答する。（自分が主に運転している車両を保有している者）

### 3-1-3 調査手法

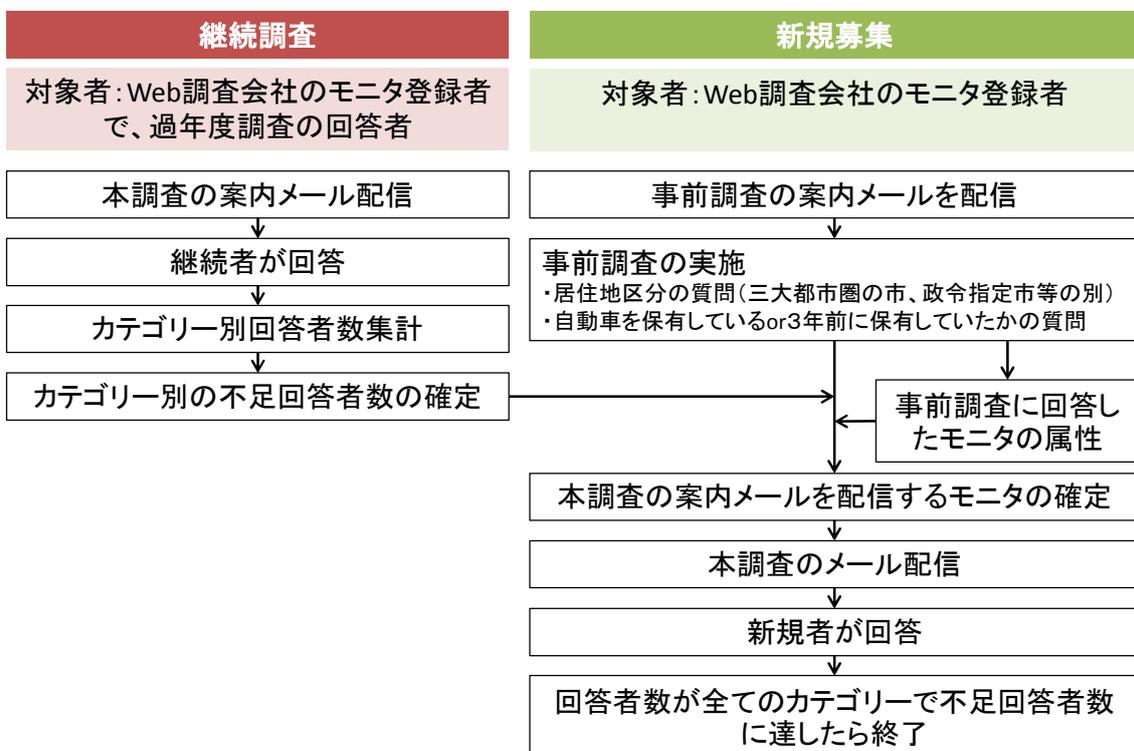
アンケートは、以下の方法で実施する。

#### ①Web調査によって実施

Web調査を行うことで、必要なサンプル属性別に必要なサンプル数を指定して得ることができるため、効率的な調査が可能となる。

#### ②パネル調査を実施

過年度調査（H21～H27調査）において回答した回答者に対してパネル調査を行い、必要サンプル数に足りない数の回答者の追加募集を行う。

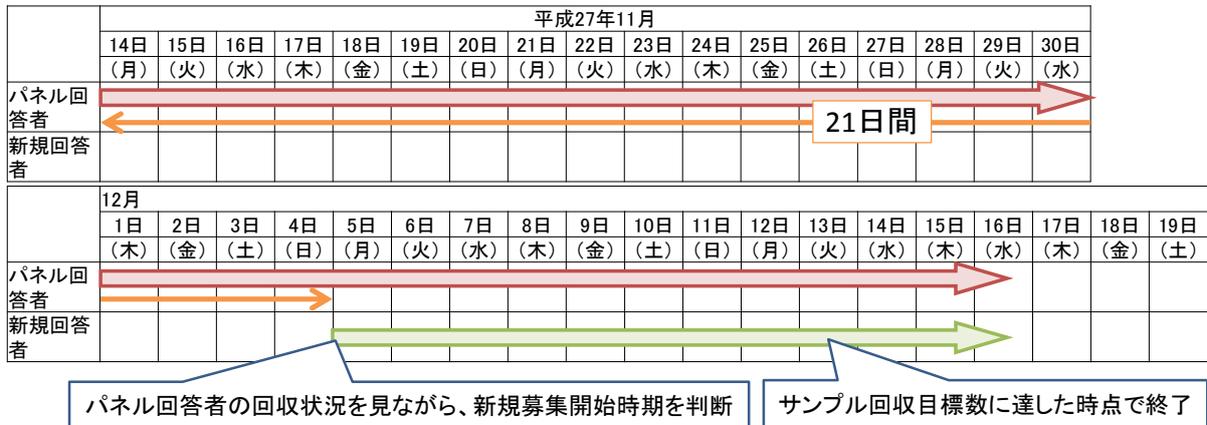


図表 3-1-1 アンケートの流れ

③パネルサンプル回答者の回答機会が多くなるように工夫

パネル回答者の回答期間を3週間に設定し、案内メールを複数回送信する。

OH28年度調査スケジュール



図表3-12 アンケートスケジュール

④PC用とスマートフォン用回答画面

PCからだけでなく、スマートフォンからの回答もできる様に、スマートフォン回答用の画面を用意する。

【PC用画面】

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q20 その方は、その車を平日にどんな用途にお使いですか。それぞれ車ごとに、用途の多い順に1位から3位までお答えください。

【項目ごとに横方向で1位から3位までをお答えください】

	通 勤・ 通 学	業 務	日 常 食 品 の 買 い 物	日 常 食 品 以 外 の 買 い 物	食 事・ 社 交・ 娯 楽 ( 日 常 生 活 圏 内 )	観 光・ 行 業・ レ ジ ャー ( 日 常 生 活 圏 を 越 え る )	通 院	送 迎	そ の 他
統 納 性 別 年 齢 最 も よ く 利 用 す る 車	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位
統 納 性 別 年 齢 2 番 目 に 利 用 す る 車	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位
統 納 性 別 年 齢 3 番 目 に 利 用 す る 車	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位	--位

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q15 その車の購入、または、ご家庭に入手された時期はいつでしょうか。

	元号	年	月
最 も よ く 利 用 す る 車	お選びください	年	月
2 番 目 に 利 用 す る 車	お選びください	年	月
3 番 目 に 利 用 す る 車	お選びください	年	月

【スマホ用画面】

Q20 その方は、その車を平日にどんな用途にお使いですか。それぞれ車ごとに、用途の多い順に1位から3位までお答えください。

【項目ごとに横方向で1位から3位までをお答えください】

	通 勤・ 通 学	業 務	日 常 食 品 の 買 い 物	日 常 食 品 以 外 の 買 い 物	食 事・ 社 交・ 娯 楽 ( 日 常 生 活 圏 内 )	観 光・ 行 業・ レ ジ ャー ( 日 常 生 活 圏 を 越 え る )
統 納 性 別 年 齢 最 も よ く 利 用 す る 車	--位	--位	--位	--位	--位	--位
統 納 性 別 年 齢 2 番 目 に 利 用 す る 車	--位	--位	--位	--位	--位	--位

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q15 その車の購入、または、ご家庭に入手された時期はいつでしょうか。

お選びください

昭和

平成

図表3-13 PC画面とスマホ画面のイメージ

### 3-1-4 調査規模（目標数字）

男女別年齢階層別での分析および、都市区分別年齢階層別での分析が可能であるサンプル数が確保できるよう、男女別都市区分別年齢階層別のサンプル回収目標数を設定し、サンプルを収集する。全ての層の合計サンプル数は 16,000 サンプルを目標として行い、都市区分別年齢階層別の目標サンプルは、パネルサンプルがほぼ同数であるように、脱落率の高い若者のサンプル数を多くする。

図表 3-1-4 サンプル回収目標

都市区分	性別	20代	30代	40代	50代	60歳以上	総計
3大都市圏の市	男性	566	376	324	324	646	4,006
	女性	566	452	376	376		
	計	1,132	828	700	700	646	4,006
政令指定市	男性	566	376	324	324	646	4,006
	女性	566	452	376	376		
	計	1,132	828	700	700	646	4,006
その他の市	男性	566	376	324	324	646	4,006
	女性	566	452	376	376		
	計	1,132	828	700	700	646	4,006
町村	男性	566	376	324	324	646	4,006
	女性	566	452	376	376		
	計	1,132	828	700	700	646	4,006
合計		4,528	3,312	2,800	2,800	2,584	16,024

### 3-1-5 調査結果を集計する際の重みづけ

過年度調査と同様の方法で重みづけする。

#### (1) 重みづけの必要性

- ・実施したアンケートはランダムサンプリング調査ではなく、都市区分別・ブロック別・性別・年齢階層別（以下、指定区分）にサンプル数を設定して収集する。
- ・都市区分別等での集計を行う場合には、得られたサンプルをそのまま足して集計すると、母数のサンプル構成<sup>\*</sup>を反映していない状態となるため、重み係数を乗じた上で集計する。

※例えば、ある都市区分の中の、ブロック別・性別・年齢階層の母数分布

#### (2) 重み係数の設定方法

- ・重み係数は、以下で与えられる。

$$\text{重み係数} = \text{指定区分の母数} / \text{指定区分サンプル数}$$

- ・指定区分サンプル数はアンケート結果から得られる。
- ・指定区分の母数を統計から設定する。

#### (3) 重み係数の種類と考え方

補正係数は、集計の場面によって、以下の3種を設定する必要があると考えられる。

##### ①自動車単位での質問の集計の際の重み係数

係数の考え方：サンプルとして得られた全ての自動車の運転者の都市区分別・ブロック別・性別・年齢階層別人数の割合を、母数の都市区分別・ブロック別・性別・年齢階層別人数の割合にあわせる。

##### ②回答者のみの質問の集計の際の重み係数

係数の考え方：回答者の都市区分別・ブロック別・性別・年齢階層別人数の割合を、母数の都市区分別・ブロック別・性別・年齢階層別人数の割合にあわせる。

##### ③世帯単位での質問の集計の際の重み係数

係数の考え方：回答者の属する世帯の都市区分別・ブロック別・世帯主の性別・年齢階層別・世帯規模別世帯数の割合が、全国世帯の都市区分別・ブロック別・世帯主の性別・年齢階層別・世帯規模別世帯数の割合にあわせる。

ここで、「③世帯」の場合の母数は、国調等の値を用いることによって比較的簡単に拡大係数を設定できる。①②の母数については次項に示す。

#### (4) 重み係数の母数設定方法

アンケート回答者の母数（主たる運転者の市町村別性年齢構成比）を把握するためには次の点を考慮する。

##### a. 母数設定の考え方

- 1) 「1台の自動車にはひとりの主たる運転手が対応する」と仮定すると、現在の主たる運転者の母数は現在の乗用車と軽自動車を合わせた保有台数（以下、自動車保有台数）になる。
- 2) 本アンケートのサンプル数は都市区分別・ブロック別・性別・年齢階層別に設定しているので、市町村別・性別・年齢階層別の母数を得る必要がある。
- 3) 自動車保有台数は市町村別の値が既存統計※で得られるが、市町村別・性別・年齢階層別の自動車保有台数が得られる統計がない。

※市町村別自動車保有台数（乗用車・軽乗用車）【自動車検査登録情報協会】

- 4) 市町村別・性別・年齢階層別の自動車保有台数が得られる統計がないため、市町村別自動車保有台数を、①都道府県別・性別・年齢階層別免許保有者数【警察庁】と②性別・年齢階層別の運転免許保有者数のうち車を保有する者の割合【本アンケート】を用いて、市町村別・性別・年齢階層別の自動車保有台数へ展開する。

##### b. 母数計算方法

市区町村別・性別・年齢階層別主たる運転者数

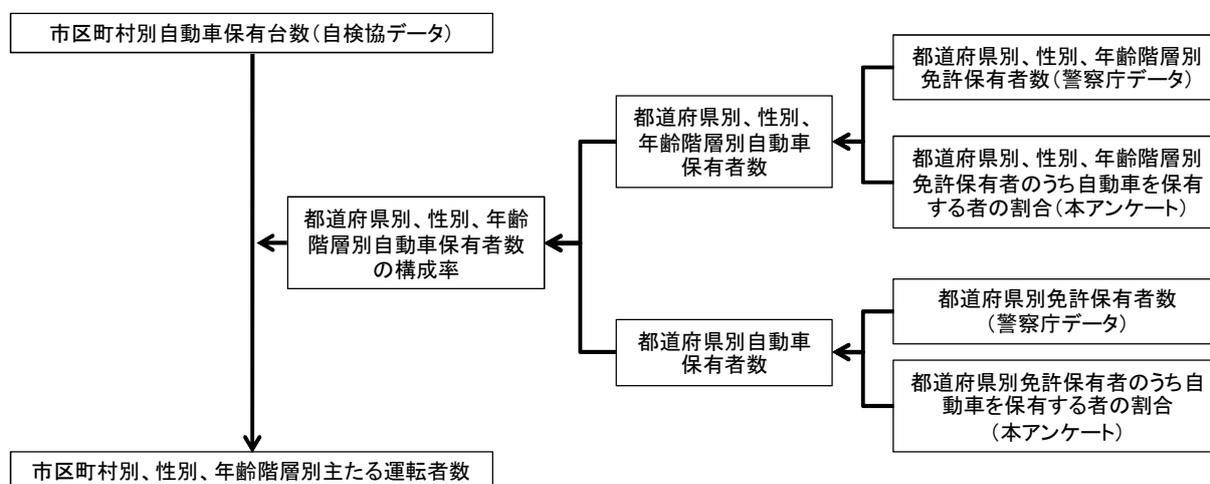
= 市区町村別自動車保有台数（自検協データ）

×（都道府県別・性別・年齢階層別免許保有者数（警察庁データ）

×性別・年齢階層別の免許保有者数の車保有割合（本アンケート））

÷（都道府県別免許保有者数（警察庁データ）

×免許保有者数の車保有割合（本アンケート））



図表3-15 母数計算方法の流れ

### 3-1-6 重み係数を用いた検定手法について

重み係数を含めた検定の方法について検討する。

#### (1) 母平均の差の検定

H26年度とH27年度調査での走行台キロなど、標本Aと標本Bの各データから平均値を集計した項目について、標本Aと標本Bで有意な差がある（増加・減少）かどうかを検定する。検定においては、標本A、標本Bの母集団は正規分布に従うとし、母分散は未知であるとし、次のような検定統計量  $t_0$  を用いる。

$$t_0 = \frac{\bar{x}_A - \bar{x}_B}{\sqrt{\left(\frac{1}{n_A} + \frac{1}{n_B}\right) \frac{(n_A - 1)s_A^2 + (n_B - 1)s_B^2}{n_A + n_B - 2}}}$$

ここで、

$\bar{x}_A$ 、 $\bar{x}_B$  : 標本A、Bの平均値

$n_A$ 、 $n_B$  : 標本A、Bのサンプル数

$s_A^2$ 、 $s_B^2$  : 標本A、Bの分散

t分布表から95%水準であれば  $|t_0| > 1.96$ 、90%水準であれば  $|t_0| > 1.645$ 、80%水準であれば  $|t_0| > 1.282$  であれば帰無仮説を棄却し、有意差があるという結果になる。

#### (2) 重み係数を含めた分散

重み係数を含めた分散の算定方法は、論文や統計の教科書には記載はないが、本分析では、以下のGNU科学ライブラリの方法により計算する。

$$s^2 = \frac{V_1}{V_1^2 - V_2} \sum_{i=1}^N w_i (x_i - \mu^*)^2, V_1 = \sum_{i=1}^n w_i, V_2 = \sum_{i=1}^n w_i^2,$$

出典) GNU科学ライブラリ HP (CおよびC++プログラマのための数値計算ライブラリ (関数として重み付きの平均、分散が定義されている。))

[http://www.gnu.org/software/gsl/manual/html\\_node/Weighted-Samples.html](http://www.gnu.org/software/gsl/manual/html_node/Weighted-Samples.html)

### 3-2 アンケートの質問内容

#### (1) アンケート票の主な変更点

本調査において、過年度調査での課題に対し、誤回答をなくするための工夫や、分析をしやすいするための工夫を行った。本調査での昨年度調査からの主な変更点は以下の通りである。

図表3-16 アンケートの改良内容

問	改良点	問番号
調査年	各質問の「平成 27 (2015) 年 11 月現在」を「平成 28 (2016) 年 11 月現在」に変更	各問
回答前の画面	走行距離メーターの数値がわかる方の場合、型式がわからなくてもアンケートに回答できることを追記	回答前の画面
エンジンタイプ・車種	ハイブリッドを、ハイブリッド・乗用車、ハイブリッド軽乗用車の 2 つに分割	問 13
意識	<p>以下の質問を追加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境に配慮してふんわりアクセル e スタート等のエコドライブを行っている</li> <li>・自動車を運転するとき、できるだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている</li> <li>・自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している</li> <li>・自動車を運転するとき、信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている</li> <li>・自動車を運転するとき、細街路や商店街では歩行者に道をゆずるようにしている</li> <li>・自動車を運転するとき、細街路は 30km/h 以下でゆっくり走るようにしている</li> <li>・自動車を運転するとき、行き先までの経路をカーナビに頼ることが多い</li> <li>・多少値段が高くても、環境に配慮した商品・サービスを優先的に選ぶ</li> </ul> <p>以下の質問を削除</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今年より昨年よりもガソリンの消費量が増えた</li> <li>・今年より昨年よりもガソリンの消費量が減った</li> <li>・自動車は好きなときに好きなところへ行ける</li> <li>・自動車の中ではプライベートな空間を確保できる</li> <li>・通信販売・ネットショップを利用するのが好き</li> <li>・友人や近所との付き合いは多い方である</li> <li>・「カーシェアリング (車の共同利用)」を使ってみようと思う</li> </ul>	問 22
交通手段別のトリップ時間別利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加</li> <li>・「頻度が 0 回の場合、「主な利用目的」は選択せずにお進みください。」の注意事項を追加</li> </ul>	問 25

## (2) 改良した質問票案

以下にアンケート票の案を示す。なお、黄色のハイライトは、昨年度調査から内容を追加・変更した箇所である。

アンケートの回答に当たって、**あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター（オドメーター）の値をお控えの上、お答え頂くようお願いいたします。**なお、**型式を検索できる外部サイトをアンケート内でご案内しております。**自動車へ確認に行かなくても、**走行距離メーターの数値がわかる方の場合<sup>注</sup>**は、型式がわからなくてもアンケートにご回答いただけます。

**注**)例えば、e燃費等の燃費管理アプリ内で確認できる、インターネット上のパーソナル・ホームページで確認できる等が挙げられます。

(1)車検証（あなたの世帯でよく利用する最大3台の車について、型式をお答え頂く質問があります。なお、車検証には「型式」の他に「原動機の型式」や「型式指定番号」も書かれている場合がありますが、下図の赤枠にある「**型式**」のみをお答え下さい。）

型式の例) プリウス現行モデルの場合 : DAA-ZVW30

普通自動車の場合										軽自動車の場合											
自動車検査証					○○運輸支局長					自動車検査証					軽自動車検査協会						
自動車登録番号又は車両番号	登録年月日/交付年月日	初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状				自動車登録番号又は車両番号	交付年月日	初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状					
車名	乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量	長さ	幅	高さ	前軸軸距	前軸軸重	後軸軸距	後軸軸重	車台番号	乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量	長さ	幅	高さ		
型式	原動機の型式	初級製造又は型式指定	燃料の種類	型式指定番号	識別区分番号	型式	原動機の型式	燃料の種類	初級製造又は型式指定	前軸重	後軸重	型式指定番号	識別区分番号								
所有者の氏名又は名称	所有者の住所	使用者の氏名又は名称	使用者の住所	使用の本拠の位置	有効期間の満了する日	備考	所有者の氏名又は名称	所有者の住所	使用の本拠の位置	有効期間の満了する日	備考	所有者の氏名又は名称	所有者の住所	使用の本拠の位置	有効期間の満了する日	備考	所有者の氏名又は名称	所有者の住所	使用の本拠の位置	有効期間の満了する日	備考

(2)オドメーター値（あなたの世帯でよく利用する最大3台の車について、現在の走行距離メーター（オドメーター）が何kmであるかをお答え頂く質問があります。）

**※オドメーター：車両が完成してから現在までの累計走行距離**

オドメーターの例1



オドメーターの例2



平成 28 (2016) 年 11 月現在の状況をお答えください。

問 1 平成 28 (2016) 年 11 月現在、同居されているご家族について、同居人数をお答え下さい。

※あなた自身を含めた人数をお答えください。

1 1人暮らし    2 2人    3 3人    4 4人    5 5人    6 6人    7 7人  
8 8人    9 9人    10 10人    11 11人以上

問 2 前問でご回答いただいた同居家族について、世帯主との続柄をお答えください。

※世帯主があなた自身、又は同居されている場合は、1人目に世帯主をご回答下さい。

個人番号	世帯主	妻・夫	子	孫	兄弟・姉妹	父・母	祖父・祖母	いとこ	おじ・おば	おい・めい	その他
1人目											
2人目											
3人目											
4人目											
5人目											
6人目											
7人目											
8人目											
9人目											
10人目											

問 3 前問でご回答いただいた同居家族の中で、あなたご自身をお選びください。

1 続柄(1人目)    2 続柄(2人目)    3 続柄(3人目)    4 続柄(4人目)    5 続柄(5人目)  
6 続柄(7人目)    7 続柄(8人目)    8 続柄(9人目)    9 続柄(10人目)    10 続柄(11人目)

3人世帯で、1人目が世帯主、2人目が妻・夫、3人目が祖父・祖母の場合、以下の様に表示される。

1 世帯主(1人目)    2 妻・夫(2人目)    3 祖父・祖母(3人目)

問4 前問でご回答いただいた同居家族について、性別をお答えください。

個人番号	男性	女性
1人目：続柄		
2人目：続柄		
3人目：続柄		
4人目：続柄		
5人目：続柄		
6人目：続柄		
7人目：続柄		
8人目：続柄		
9人目：続柄		
10人目：続柄		

問5 前問でご回答いただいた同居家族について、平成28(2016)年11月現在の年齢（満）をお答えください。

個人番号	満年齢
1人目：続柄：性別	歳
2人目：続柄：性別	歳
3人目：続柄：性別	歳
4人目：続柄：性別	歳
5人目：続柄：性別	歳
6人目：続柄：性別	歳
7人目：続柄：性別	歳
8人目：続柄：性別	歳
9人目：続柄：性別	歳
10人目：続柄：性別	歳

問6 前問でご回答いただいた同居家族について、平成28(2016)年11月現在の婚姻状況をお答えください。

個人番号	婚姻状況	
	未婚 (配偶者なし)	既婚 (配偶者あり)
1人目：続柄：性別：年齢		
2人目：続柄：性別：年齢		
3人目：続柄：性別：年齢		
4人目：続柄：性別：年齢		
5人目：続柄：性別：年齢		
6人目：続柄：性別：年齢		
7人目：続柄：性別：年齢		
8人目：続柄：性別：年齢		
9人目：続柄：性別：年齢		
10人目：続柄：性別：年齢		

問7 前問でご回答いただいた同居家族について、平成28(2016)年11月現在の職業形態をお答えください。

個人番号	就業形態								
	自営業主・家族従業者	正規の職員・従業者	派遣社員、契約・嘱託社員	パート・アルバイト	会社などの役員	中学生以下（生徒・児童・園児など）	高校以上の学生	主婦・主夫（職業従事者を除く）	無職
1人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
2人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
3人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
4人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
5人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
6人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
7人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
8人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
9人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									
10人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況									

問8 前問でご回答いただいた同居家族の方は、平成28(2016)年11月現在自動車（四輪車）の運転免許を所有していますか。

個人番号	四輪車の運転免許の所有	
	有り	無し
1人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
2人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
3人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
4人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
5人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
6人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
7人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
8人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
9人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		
10人目：続柄：性別：年齢：婚姻状況：就業形態		

現在の自動車の保有と利用状況をお伺いします。

問9 あなたの世帯では、現在四輪自動車をお持ちですか。

- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1. 持っている  | (→問 10 へ) |
| 2. 持っていない | (→問 22 へ) |

問10 現在、あなたの世帯でお持ちの車の台数を車種ごとにお知らせください。

軽乗用車	台
小型乗用車 (5ナンバー、7ナンバー：ナンバープレート上段の数字の最初(上1桁)が5か7)	台
普通乗用車 (3ナンバー：ナンバープレート上段の数字の最初(上1桁)が3)	台
その他(トラック等)	台
合計	台

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。  
あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の、(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答えください。

問11 車検証に記載されている型式(半角)をお答えください。なお、車検証には「型式」の他に「原動機の型式」や「型式指定番号」も書かれている場合がありますが、下図の赤枠にある「型式」のみをお答え下さい。

型式の例) プリウス現行モデルの場合：DAA-ZVW30

自動車検査証				自動車検査証			
自動車登録番号又は車両番号	登録年月日/交付年月日	初年度登録年月	自乗車の種別	用途	自家用-事業用の別	車体の形状	車台番号
車名	乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量	長さ	幅	高さ
車台番号	長さ	幅	高さ	前軸軸距	前後軸距	後軸軸距	型式
型式	原動機の型式	初年度又は型式指定	燃料の種類	型式指定番号	識別区分番号	使用者の氏名又は名称	所有者の住所
所有者の氏名又は名称	所有者の住所	使用者の氏名又は名称	使用者の住所	使用の本拠の位置	有効期間の満了する日	備 考	
備 考					平成××年××月××日	平成××年××月××日	平成××年××月××日

型式が分からない場合、下記のサイトよりお探し下さい。

<http://www.goo-net.com/>

(Goo-net：ページ上部の「クルマを買う」欄の「カタログ」をクリックしていただき、メーカー選択→車名選択、と進んで下さい。)

	型式
最もよく利用する車	—
2番目に利用する車	—
3番目に利用する車	—

※型式は、半角入力の制御を行う

※型式が入力されていないと進めないように制御する。

問12 前問で入力いただいた型式より、メーカー名と車名を表示しています。下記のメーカー名と車名で間違いありませんか？間違いが無い場合は「間違いがない」をチェックのうえ、「次へ」ボタンを押していただき、続きをご回答ください。型式の入力を誤った場合は、「型式を回答し直す」ボタンを押していただき、再度ご回答ください。型式を再入力しても表示されている車名が異なる場合は、入力欄に表示されているメーカー名と車名を編集のうえ、「次へ」ボタンを押してください。

	前問で入力された型式	メーカー名	車名
最もよく利用する車	(問11の回答を表示)	(メーカー名を表示)	(車名を表示)
2番目に利用する車	(問11の回答を表示)	(メーカー名を表示)	(車名を表示)
3番目に利用する車	(問11の回答を表示)	(メーカー名を表示)	(車名を表示)

最もよく利用する車

メーカー名：	車名：
--------	-----

2番目に利用する車

メーカー名：	車名：
--------	-----

3番目に利用する車

メーカー名：	車名：
--------	-----

間違いがない

問13 エンジンタイプ・車種をお選びください。

	ガソリンエンジン・乗用車	ガソリンエンジン・軽乗用車	ディーゼルエンジン	ハイブリッド・乗用車	ハイブリッド・軽乗用車	プラグインハイブリッド	電気自動車・乗用車	電気自動車・軽乗用車	その他・乗用車	その他・軽乗用車
最もよく利用する車：メーカー名 車名										
2番目に利用する車：メーカー名 車名										
3番目に利用する車：メーカー名 車名										

問14 現在の走行距離メーター（オドメーター）は何 km ですか。

※オドメーター：車両が完成してから現在までの累計走行距離

オドメーターの例1



距離計が2つある場合は、通常、数値が大きい方がオドメーターです。

オドメーターの例2



「ODO」の表示になっている時の走行距離がオドメーターの数値です。

	距離
最もよく利用する車：メーカー名 車名	km
2番目に利用する車：メーカー名 車名	km
3番目に利用する車：メーカー名 車名	km

問15 その車を購入、または、ご家庭に入手された時期はいつでしょうか。

	元号	年	月
最もよく利用する車：メーカー名 車名	1. 昭和 2. 平成	年	月
2番目に利用する車：メーカー名 車名	1. 昭和 2. 平成	年	月
3番目に利用する車：メーカー名 車名	1. 昭和 2. 平成	年	月

問16 その車に対して最近1年以内(2015年12月～2016年11月)に新規購入、買い替えなどがありましたか。

	入、買い替えはなかった	最近1年以内には新規購入した(台数を増やした)	最近1年以内に古い車から買い替えた	最近1年以内に変った主な利用者が変わった	最近1年以内に家族以外の者から譲り受けた	最近1年以内に家族以外	その他
最もよく利用する車：メーカー名 車名	<input type="checkbox"/>						
2番目に利用する車：メーカー名 車名	<input type="checkbox"/>						
3番目に利用する車：メーカー名 車名	<input type="checkbox"/>						

問17 その車の最近1年以内(2015年12月～2016年11月)の走行距離をお答えください。

※1年以内に購入した車については、購入してから現在までの走行距離をお答えください。

	走行距離			
	約	万	千	百 km/年
最もよく利用する車：メーカー名 車名				
2番目に利用する車：メーカー名 車名				
3番目に利用する車：メーカー名 車名				

問18 その車の平成28(2016)年における平均1ヶ月間の平日(月～金曜日の20日間)と休日(土・日曜日・祝日の10日間)の利用頻度をお答えください。

※平日または休日の利用がない場合は0日/月とお答えください。

	平日		休日	
	約	日/月	約	日/月
最もよく利用する車：メーカー名 車名				
2番目に利用する車：メーカー名 車名				
3番目に利用する車：メーカー名 車名				

問19 その車を主に運転する方を前問で記入した家族の一覧よりお選びください。

	1人目 続柄 性別 年齢	2人目 続柄 性別 年齢	3人目 続柄 性別 年齢	4人目 続柄 性別 年齢	5人目 続柄 性別 年齢	6人目 続柄 性別 年齢	7人目 続柄 性別 年齢	8人目 続柄 性別 年齢	9人目 続柄 性別 年齢	10人目 続柄 性別 年齢
最もよく利用する車：メーカー名 車名										
2番目に利用する車：メーカー名 車名										
3番目に利用する車：メーカー名 車名										

問20 その方は、その車を平日にどんな用途にお使いですか。

それぞれの車ごとに、用途の多い順に1位から3位までお答えください。

【項目ごとに横方向で1位から3位までをお答えください】

	通勤・通学	業務	日常食品の買い物	日常食品以外の買い物	食事・社交・娯楽 (日常生活圏内)	観光・行楽・レジャー (日常生活圏を越える)	通院	送迎	その他
続柄：性別：年齢： 最もよく利用する車：メーカー名 車名	位	位	位	位	位	位	位	位	位
続柄：性別：年齢： 2番目に利用する車：メーカー名 車名	位	位	位	位	位	位	位	位	位
続柄：性別：年齢： 3番目に利用する車：メーカー名 車名	位	位	位	位	位	位	位	位	位

問21 その方は、その車を休日にどんな用途にお使いですか。

それぞれの車ごとに、用途の多い順に1位から3位までお答えください。

【項目ごとに横方向で1位から3位までをお答えください】

	通勤・通学	業務	日常食品の買い物	日常食品以外の買い物	食事・社交・娯楽 (日常生活圏内)	観光・行楽・レジャー (日常生活圏を越える)	通院	送迎	その他
続柄：性別：年齢： 最もよく利用する車：メーカー名 車名	位	位	位	位	位	位	位	位	位
続柄：性別：年齢： 2番目に利用する車：メーカー名 車名	位	位	位	位	位	位	位	位	位
続柄：性別：年齢： 3番目に利用する車：メーカー名 車名	位	位	位	位	位	位	位	位	位

日常の意識や生活スタイルについてお伺いします。

問2 2 車の利用意識や生活スタイルについてお伺いします。あなたご自身の考え方にどの程度あてはまりますか。

	車の利用意識や生活スタイルの当てはまり度				
	全く当てはまらない	あまり当てはまらない	どちらでもない	やや当てはまる	とても当てはまる
環境にやさしい車を選んで乗っている					
車体価格の安い車を選んで乗っている					
燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている					
環境に配慮して自動車利用を控えている					
健康のことを考えて自動車利用を控えている					
環境に配慮してふんわりアクセルeスタート等のエコドライブを行っている					
自動車を運転することが好き					
自動車の他に交通手段がない					
自動車がなくなると生活に困る					
自動車を運転するとき、できるだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている					
自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している					
自動車を運転するとき、信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている					
自動車を運転するとき、細街路や商店街では歩行者に道をゆずるようにしている					
自動車を運転するとき、細街路は30km/h以下でゆっくり走るようにしている					
自動車を運転するとき、行き先までの経路をカーナビに頼ることが多い					
一人ひとりが環境に配慮した行動をすることは、重要だと思う					
日常生活において環境に配慮した行動を行っている					
多少値段が高くても、環境に配慮した商品・サービスを優先的に選ぶ					
自宅で静かに過ごすのが好き					
観光・行楽・レジャーに出かけるのが好き					
遠くても大きな店や品質の良い店に行くのが好き					
自分の健康のために、歩いたり、運動をしている					

以下の問を削除

- ・今年より昨年よりもガソリンの消費量が増えた
- ・今年より昨年よりもガソリンの消費量が減った
- ・自動車を好きなときに好きなところへ行ける
- ・自動車の中ではプライベートな空間を確保できる
- ・通信販売・ネットショップを利用するのが好き
- ・友人や近所との付き合いは多い方である
- ・「カーシェアリング（車の共同利用）」を使ってみようと思う

問23 以下のどの製品・サービスの購入の優先度が高いですか。優先度の高い順に1位から3位までお答えください。

	優先順位
パソコン	位
ファッション、アクセサリー、化粧品、エステ	位
携帯電話等のモバイル機器、携帯音楽プレイヤー	位
旅行	位
家電	位
自動車	位
家具・インテリア	位
楽器・オーディオ	位
資産運用	位
住居の転居、購入、リフォーム	位

問24 ふだん移動するときの交通手段（鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩など）を選ぶ際に、以下のどの項目を重視していますか。重視している順に1位から3位までお答えください。

	重要な順位
環境に良いこと	位
健康に良いこと	位
交通事故の心配が少ないこと	位
所要時間が短いこと	位
所要時間を正確に予測できること	位
交通費が安いこと	位
快適であること	位
利用するのが楽しいこと	位
移動時間中に他のことができること	位
運転の負担がないこと	位

問25 次の交通手段をどのくらいの頻度で利用していますか。現在の頻度と主な利用目的をお答えください。

※「年に〇回程度、月に〇回程度、週に〇回程度」にはいずれか答えやすい期間レンジをひとつ選んで数字を入力してください。

※往復は2回と数えてください。

※利用が無い場合は、0回とお答えください。

※頻度が0回の場合、「主な利用目的」は選択せずにお進みください。

【記入例】週に5日、通勤で鉄道を利用する場合「3. 週に 10 回程度」とお答えください。

交通手段		期間レンジ	頻度	主な利用目的
①自動車を運転することは	(1回の移動時間が30分未満)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
	(1回の移動時間が60分以上)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
②自動車に同乗することは(タクシーを除く)	(1回の移動時間が30分未満)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
	(1回の移動時間が60分以上)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎

交通手段		期間レンジ	頻度	主な利用目的
③鉄道やバス等の公共交通を利用することは	(1回の移動時間が30分未満)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
	(1回の移動時間が60分以上)	1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
④自転車を利用することは		1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
⑤「カーシェアリング(車の共同利用)」を利用することは		1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	1. 通勤・通学 2. 業務 3. 買い物 4. 観光・行楽・レジャー 5. 通院 6. 送迎
⑥家族以外の近所の人を送迎することは		1. 年に 2. 月に 3. 週に	回程度	

お住まい最寄りのバス停についてお伺いします。

問26 ご自宅から最寄りのバス停までの徒歩での所要時間と1時間あたりのバスの運行本数をお答えください。

※運行本数は、最も多い時間帯についてお答えください。

徒歩での所要時間

1. 5分以下
2. 5～10分
3. 10～15分
4. 15～20分
5. 20分超
6. わからない

そのバス停では1時間当たり

1時間あたりの運行本数

1. 1本程度
2. 2～3本程度
3. 4～5本程度
4. 6本以上
5. わからない

お住まい最寄りの鉄道駅についてお伺いします。

問27 ご自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間をお答えください。良く使う交通手段での所要時間でお答えください。また、ご自宅の最寄り駅における1時間あたりの鉄道の運行本数をお答えください。

※運行本数は、最も多い時間帯についてお答えください。

駅までの交通手段

1. 徒歩のみ
2. 自転車
3. バイク
4. 自動車を運転
5. 自動車に同乗
6. 路線バス

で、

所要時間

1. 5分以下
2. 5～10分
3. 10～15分
4. 15～20分
5. 20分超
6. わからない

その駅では1時間当たり

1時間あたりの運行本数

1. 1本程度
2. 2～3本程度
3. 4～5本程度
4. 6本以上
5. わからない

問28 現在お住まいの住所をお知らせください。(町名まで)

郵便番号：	<input type="text"/>	－	<input type="text"/>	※半角数字
都道府県：	<input type="text"/>			
市区町村：	<input type="text"/>			

※マクロミルのフォーマットを使用（郵便番号から都道府県と市区町村を自動で表示、都道府県と市区町村を手入力することも可）

問29 現在の世帯全体での税込みの年間収入はどのくらいですか。

1	～200万円	4	～800万円	7	～2000万円
2	～300万円	5	～1000万円	8	2000万円～
3	～500万円	6	～1500万円	9	わからない／答えたくない

問30 あなたの住居の種類をお答えください。

1	持ち家（一戸建て）	3	賃貸住宅（一戸建て）	5	その他
2	持ち家（集合住宅）	4	賃貸住宅（集合住宅：社宅、公務員住宅、 独身寮などを含む）		

以上で質問は終わりです。長時間に渡ってご協力いただき、ありがとうございました。  
本調査は、毎年同じ方に調査をお願いし、自動車の保有・利用実態の変化を継続的に把握することを目的としています。来年度以降も実施が予定されている本調査に引き続きご協力下さい。

### 3-3 アンケート回収数

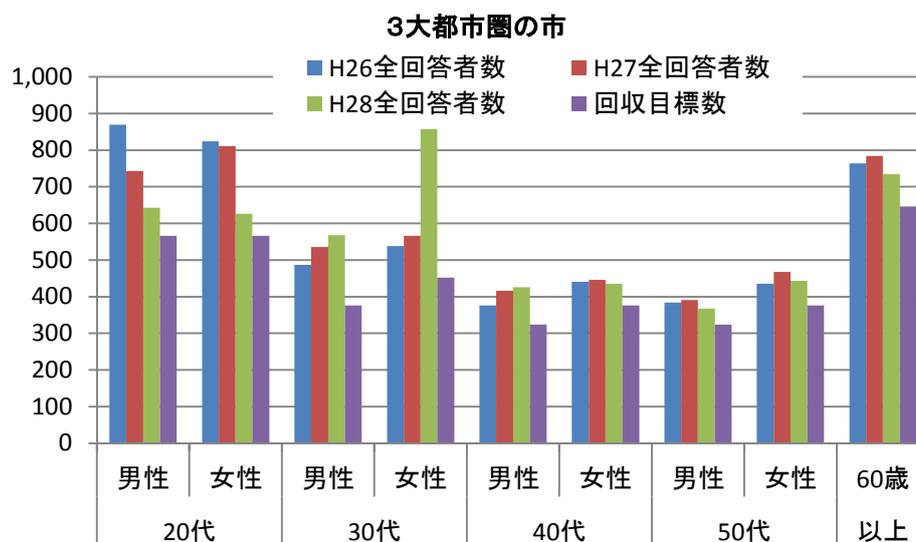
#### (1) 区分別回答者数

H28のアンケートで得られた回答について、都市区分別年齢区分別性別回答者数は、以下の通りである。なお、都市区分と年齢区分は、H28の回答をもとに集計している。

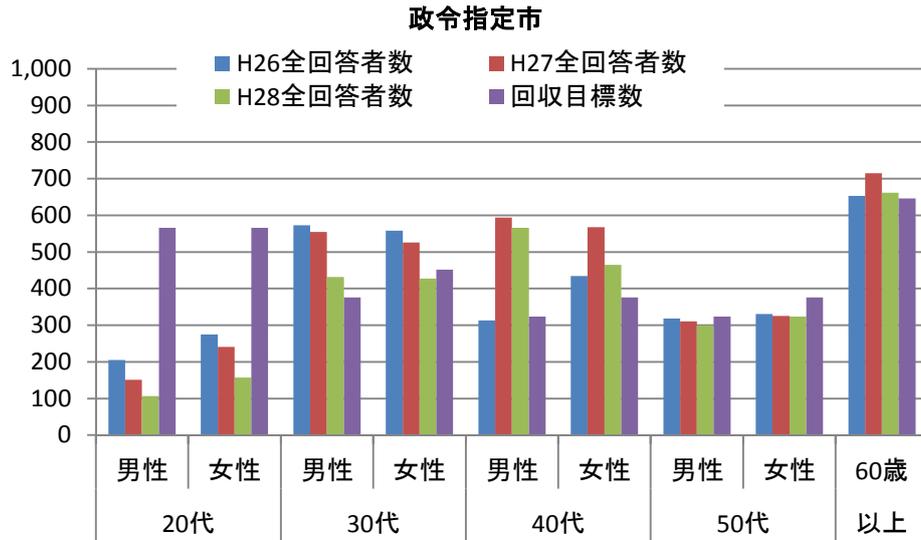
図表3-17 サンプル回収結果

都市区分	性別	20代	30代	40代	50代	60歳以上	総計
3大都市圏の市	男性	549	952	778	839	1,144	4,262
	女性	204	208	127	171	125	835
	計	753	1,160	905	1,010	1,269	5,097
政令指定市	男性	122	571	767	502	852	2,814
	女性	55	126	171	148	123	623
	計	177	697	938	650	975	3,437
その他の市	男性	420	956	765	751	1,267	4,159
	女性	238	264	194	207	209	1,112
	計	658	1,220	959	958	1,476	5,271
町村	男性	65	357	552	348	754	2,076
	女性	36	72	79	65	114	366
	計	101	429	631	413	868	2,442
合計		1,689	3,506	3,433	3,031	4,588	16,247

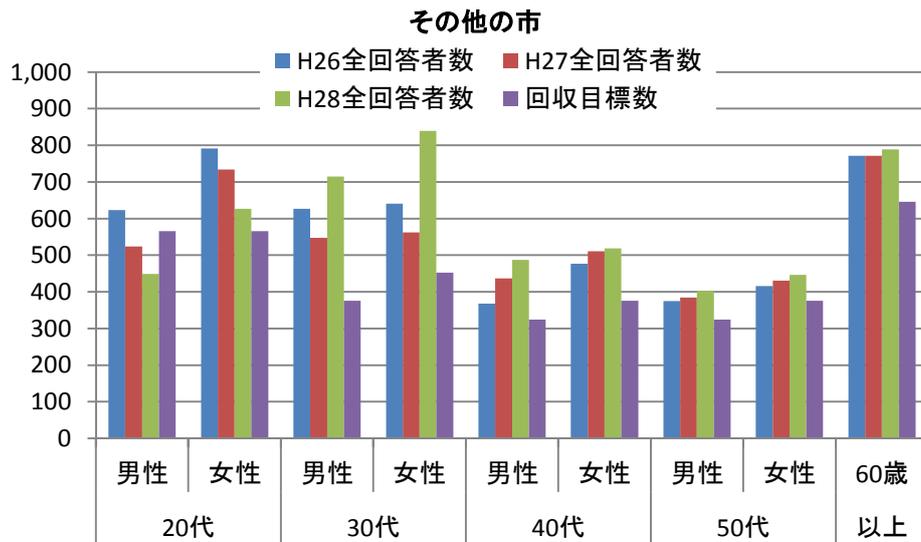
目標数と回答者数を比較すると、政令指定市の20代や町村では回答者数が目標を下回っている。



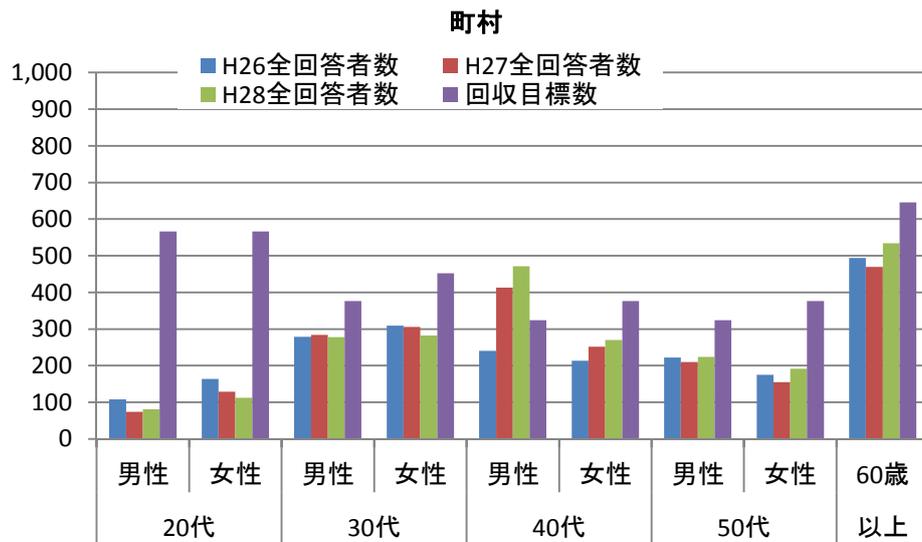
図表3-18 サンプル回収結果 (三大都市圏)



図表 3 - 1 9 サンプル回収結果（政令指定市）



図表 3 - 2 0 サンプル回収結果（その他の市）



図表 3-2-1 サンプル回収結果 (町村)

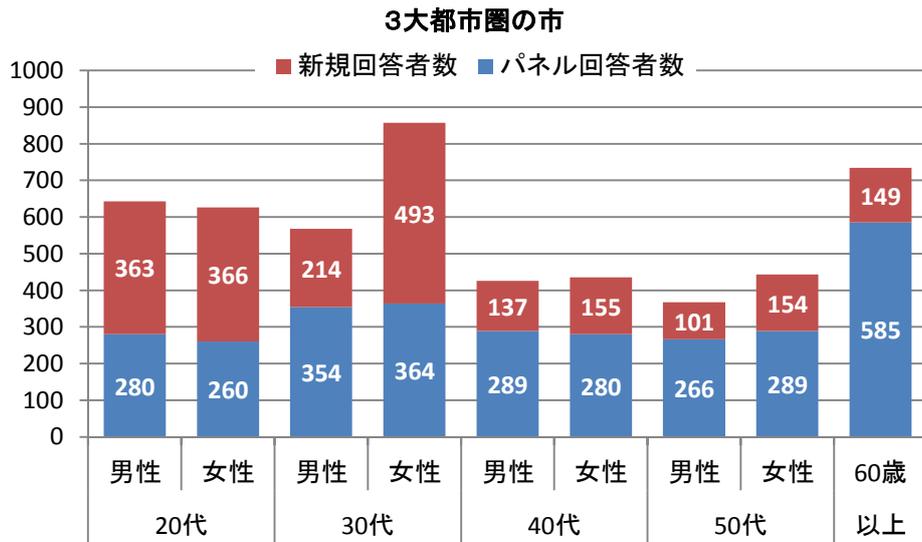
## (2) パネルサンプルの回収結果

パネルサンプルの回収結果は以下の通りであった。

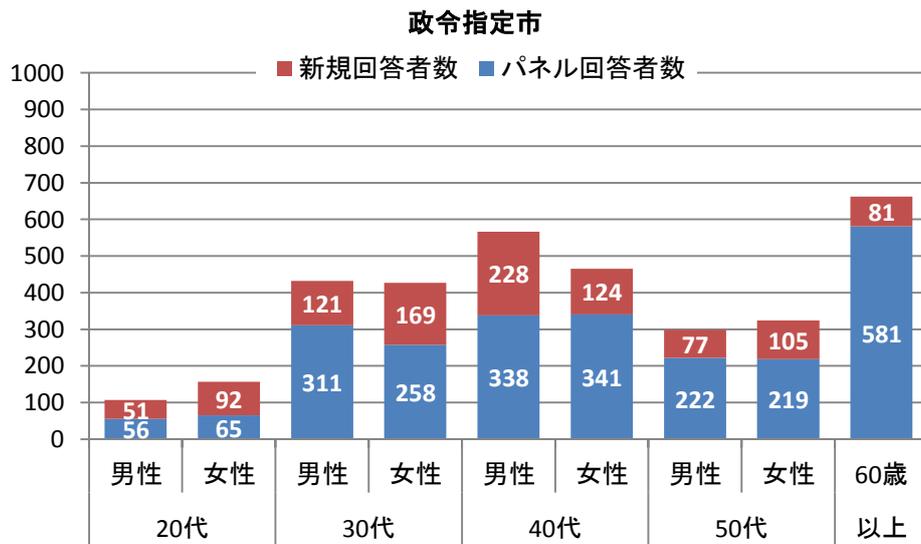
図表 3-2-2 パネルサンプル回収結果

都市区分	性別	20代	30代	40代	50代	60歳以上	総計
3大都市圏の市	男性	251	500	452	518	789	2,510
	女性	90	99	86	103	79	457
	計	341	599	538	621	868	2,967
政令指定市	男性	61	382	471	356	703	1,973
	女性	22	76	132	95	92	417
	計	83	458	603	451	795	2,390
その他の市	男性	166	467	496	494	876	2,499
	女性	89	118	131	137	132	607
	計	255	585	627	631	1,008	3,106
町村	男性	31	210	354	253	578	1,426
	女性	20	45	47	42	87	241
	計	51	255	401	295	665	1,667
合計		730	1,897	2,169	1,998	3,336	10,130

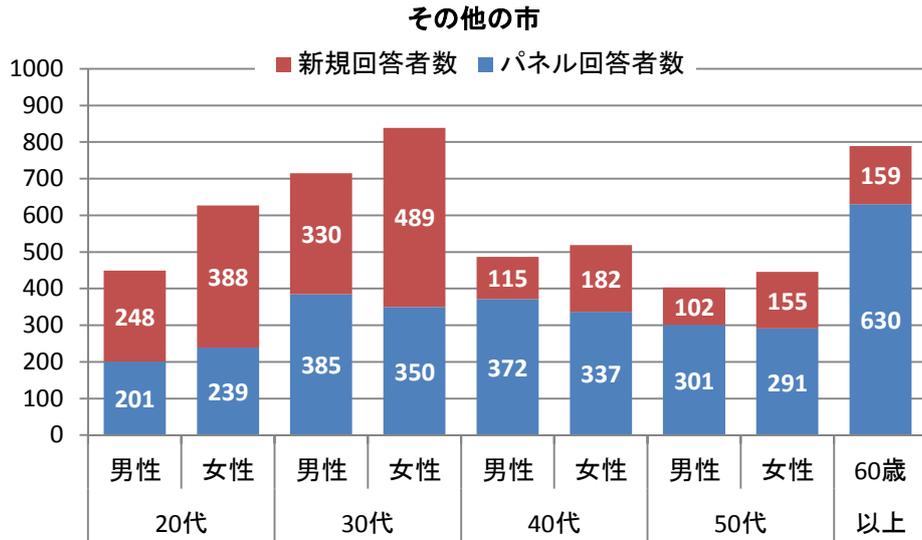
パネル回答者は 10,130 サンプル、新規回答者は 6,117 サンプルという結果となった。特に若い世代で、パネル回答者が少なく、新規回答者が多い。60 歳以上は、回収サンプルのうち 70%以上がパネル回答者である。



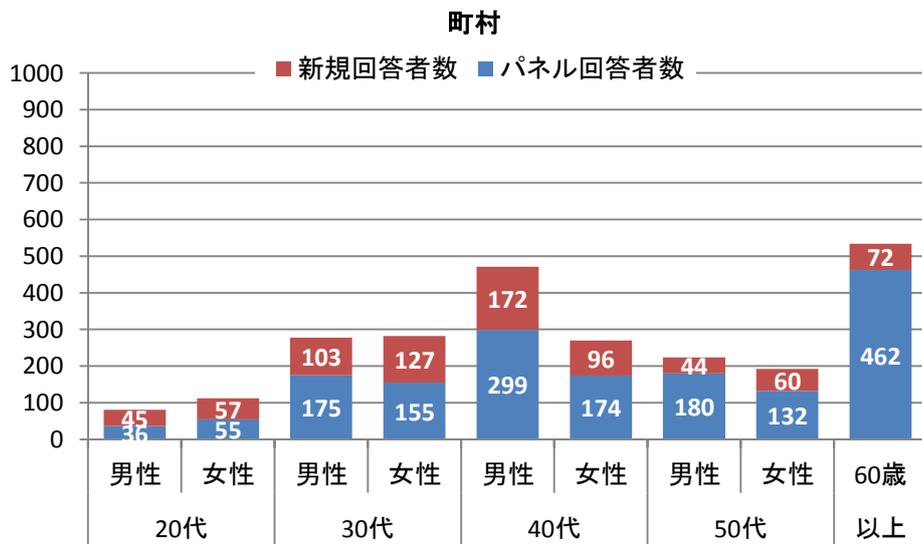
図表 3-23 パネルと新規回答者のサンプル数（三大都市圏）



図表 3-24 パネルと新規回答者のサンプル数（政令指定市）



図表 3-25 パネルと新規回答者のサンプル数（その他の市）



図表 3-26 パネルと新規回答者のサンプル数（町村）

また、H28年回答者を7回、6回、5回、4回、3回、2回、1回（H28のみ）回答のそれぞれで集計した結果は以下の通りである。

図表3-27 都市区分別年齢区分別性別回答者数

都市区分	年齢区分	性別	回答者数（H28回答者）							H28のみ	合計
			7回回答	6回回答	5回回答	4回回答	3回回答	2回回答	1回回答		
3大都市圏の市	20代	男	1	0	5	53	59	133	298	548	
		女	0	0	0	14	19	57	114	204	
	30代	男	9	15	19	133	136	188	452	943	
		女	0	1	3	29	24	42	109	208	
	40代	男	24	14	20	146	100	148	326	754	
		女	3	1	4	22	25	31	41	124	
	50代	男	27	16	12	170	114	179	321	812	
		女	3	1	6	23	26	44	68	168	
	60歳以上	男	97	51	21	270	147	203	355	1,047	
		女	10	3	1	21	21	23	46	115	
	政令指定市	20代	男	0	1	2	11	15	32	61	122
			女	0	1	0	4	5	12	33	55
30代		男	9	6	19	107	91	150	189	562	
		女	1	2	7	9	24	33	50	125	
40代		男	15	19	17	120	63	237	296	752	
		女	4	3	2	30	43	50	39	167	
50代		男	24	23	16	120	64	109	146	478	
		女	3	8	6	24	19	35	53	145	
60歳以上		男	98	57	22	243	107	176	149	754	
		女	4	5	8	30	17	28	31	119	
その他の市		20代	男	1	2	4	16	57	86	254	419
			女	0	1	2	19	20	47	149	238
	30代	男	7	12	21	122	144	161	489	949	
		女	4	2	1	23	46	42	146	260	
	40代	男	20	14	17	134	125	186	269	745	
		女	0	1	6	36	33	55	63	194	
	50代	男	24	22	14	145	115	174	257	727	
		女	1	5	7	38	28	58	70	206	
	60歳以上	男	87	79	35	264	187	224	391	1,180	
		女	9	9	10	27	28	49	77	200	
	町村	20代	男	0	0	4	5	10	12	34	65
			女	0	0	0	2	6	12	16	36
30代		男	6	8	13	52	53	78	147	351	
		女	0	0	3	15	13	14	27	72	
40代		男	9	14	10	88	80	153	198	543	
		女	2	4	1	11	12	17	32	77	
50代		男	18	14	8	88	49	76	95	330	
		女	0	3	2	14	10	13	23	65	
60歳以上		男	41	71	41	164	131	130	176	713	
		女	4	6	3	20	22	32	27	110	
合計			565	494	392	2,862	2,288	3,529	6,117	15,68	

### (3) サンプル回収数の昨年度との比較

全サンプル数は、多くの区分で昨年度を上回ったが、20代はどの都市区分でもサンプル数が減少している。

図表3-28 都市区分別年齢区分別性別回答者数

都市区分	性別	20代	30代	40代	50代	60歳以上	総計
3大都市圏の市	男性	643(86%)	568(105%)	426(102%)	367(93%)	637(93%)	2,641(95%)
	女性	626(77%)	857(151%)	435(97%)	443(94%)	97(94%)	2,458(102%)
	計	1,269(81%)	1,425(129%)	861(99%)	810(94%)	734(93%)	5,099(98%)
政令指定市	男性	107(70%)	432(77%)	566(95%)	299(96%)	570(92%)	1,974(88%)
	女性	157(65%)	427(81%)	465(81%)	324(99%)	92(92%)	1,465(83%)
	計	264(67%)	859(79%)	1,031(88%)	623(97%)	662(92%)	3,439(86%)
その他の市	男性	449(85%)	715(130%)	487(111%)	403(104%)	666(102%)	2,720(107%)
	女性	627(85%)	839(149%)	519(101%)	446(103%)	123(101%)	2,554(108%)
	計	1,076(85%)	1,554(140%)	1,006(106%)	849(104%)	789(102%)	5,274(107%)
町村	男性	81(109%)	278(97%)	471(114%)	224(106%)	452(111%)	1,506(108%)
	女性	112(86%)	282(92%)	270(107%)	192(123%)	82(130%)	938(103%)
	計	193(95%)	560(94%)	741(111%)	416(113%)	534(113%)	2,444(106%)
合計		2,802(82%)	4,398(113%)	3,639(100%)	2,698(100%)	2,719(99%)	1,6256(99%)

注1) 赤色セルは昨年度以上、緑色セルは昨年度の9割以下のカテゴリ

注2) ()内の数字は、昨年度に対する今年度の回答者数の比率

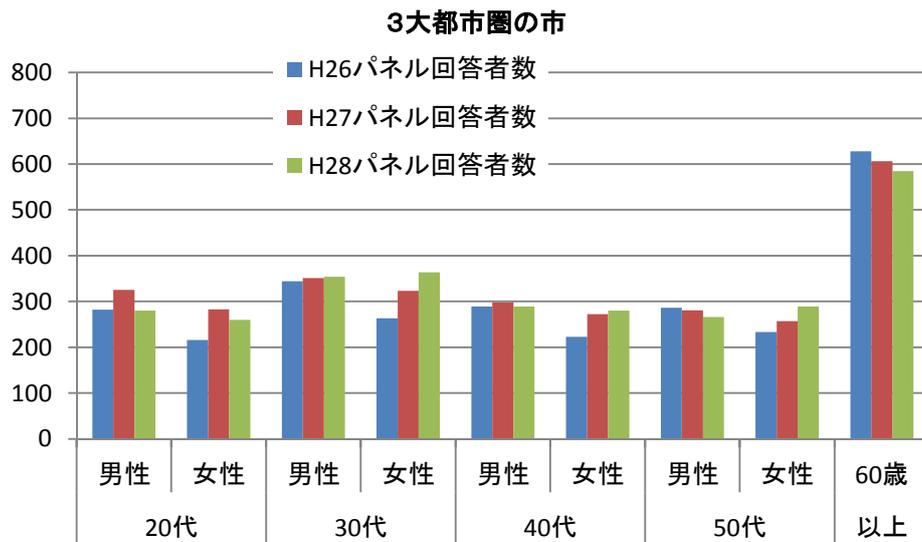
パネルサンプルでも、多くの区分で昨年度を上回ったが、20代は、町村を除く都市区分でサンプル数が減少している。

図表3-29 都市区分別年齢区分別性別パネル回答者数

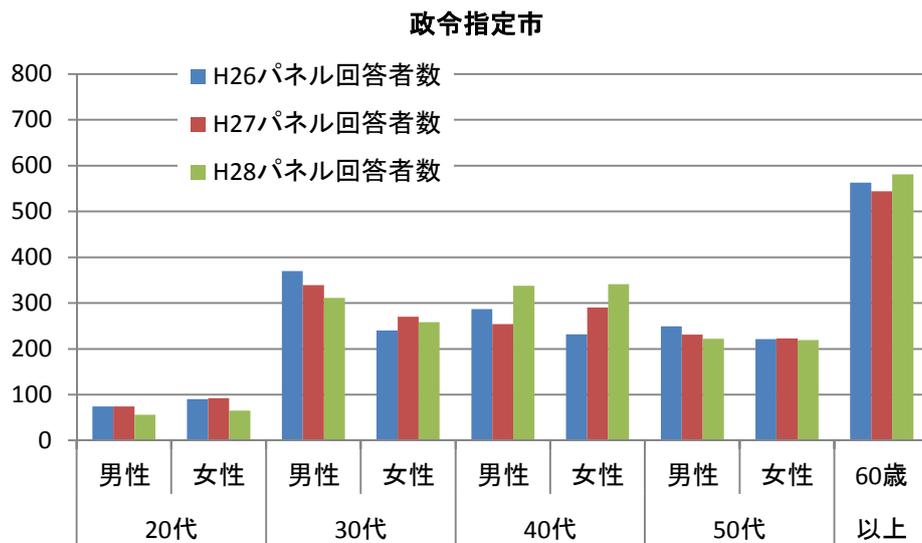
都市区分	性別	20代	30代	40代	50代	60歳以上	総計
3大都市圏の市	男性	280(86%)	354(100%)	289(96%)	266(94%)	503(96%)	1,692(95%)
	女性	260(91%)	364(112%)	280(102%)	289(112%)	82(96%)	1,275(104%)
	計	540(88%)	718(106%)	569(99%)	555(103%)	585(96%)	2,967(99%)
政令指定市	男性	56(75%)	311(91%)	338(133%)	222(96%)	499(106%)	1,426(104%)
	女性	65(70%)	258(95%)	341(117%)	219(98%)	82(106%)	965(101%)
	計	121(72%)	569(93%)	679(124%)	441(97%)	581(106%)	2,391(103%)
その他の市	男性	201(88%)	385(102%)	372(126%)	301(106%)	532(105%)	1,791(106%)
	女性	239(91%)	350(105%)	337(117%)	291(110%)	98(107%)	1,315(106%)
	計	440(90%)	735(103%)	709(122%)	592(108%)	630(106%)	3,106(106%)
町村	男性	36(90%)	175(98%)	299(140%)	180(113%)	386(113%)	1,076(115%)
	女性	55(107%)	155(100%)	174(117%)	132(122%)	76(146%)	592(115%)
	計	91(100%)	330(99%)	473(131%)	312(117%)	462(117%)	1,668(115%)
合計		1,192(88%)	2,352(101%)	2,430(118%)	1,900(105%)	2,258(105%)	10,132(104%)

### (4) パネル回答者数のH26-H28の比較

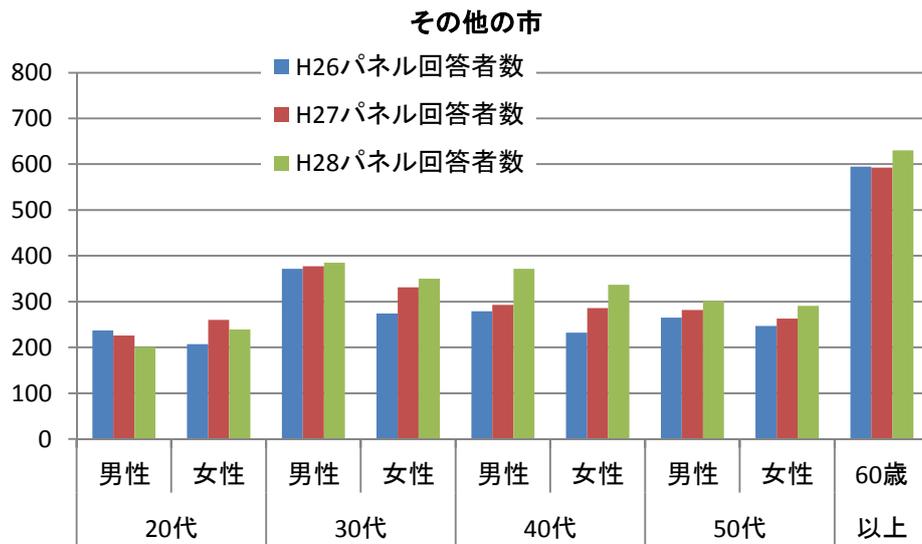
H26に比べて、30代以上では、多くの層が増加しているが、20代は、スマートフォン回答を実施する前の、H26と比較しても減少している層が多い。



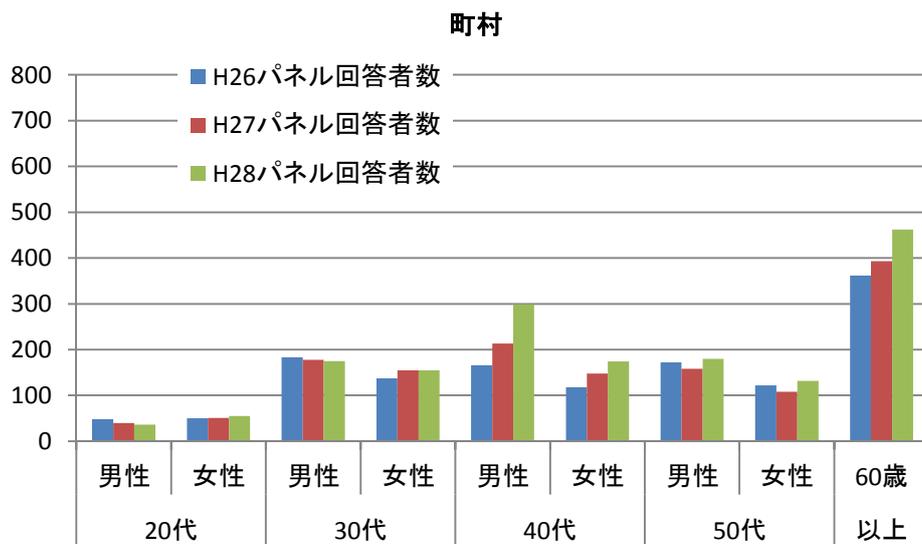
図表 3 - 3 0 パネル回答者の H26-H28 比較 (三大都市圏)



図表 3 - 3 1 パネル回答者の H26-H28 比較 (政令指定市)



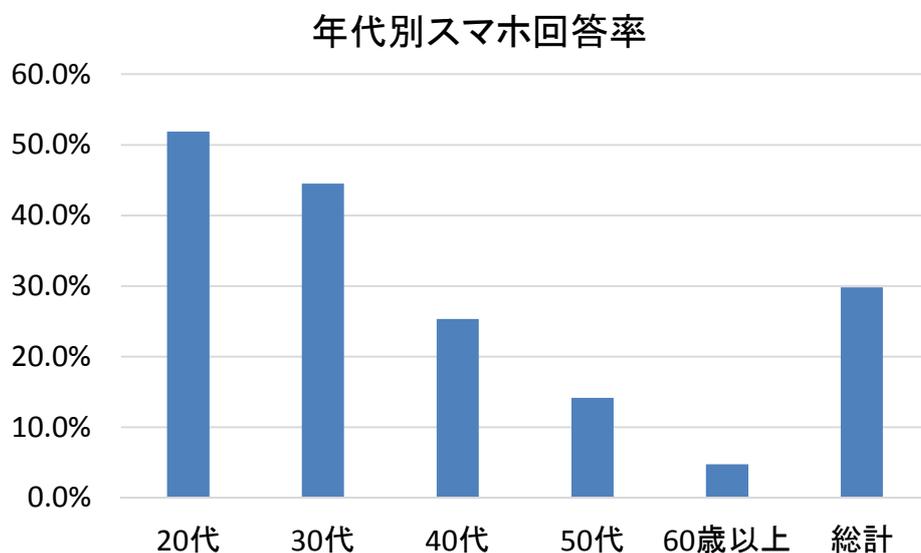
図表 3 - 3 2 パネル回答者の H26-H28 比較 (その他の市)



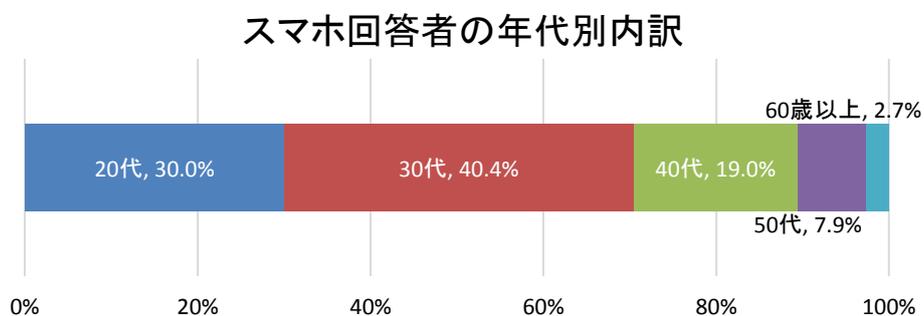
図表 3 - 3 3 パネル回答者の H26-H28 比較 (町村)

### (5) スマートフォンによる回答

20代のスマホ回答率は50%超と最も高い。全世代平均で約30%である。スマホ回答者のうち、30代が約40%と最も多い。次いで20代が約30%である。

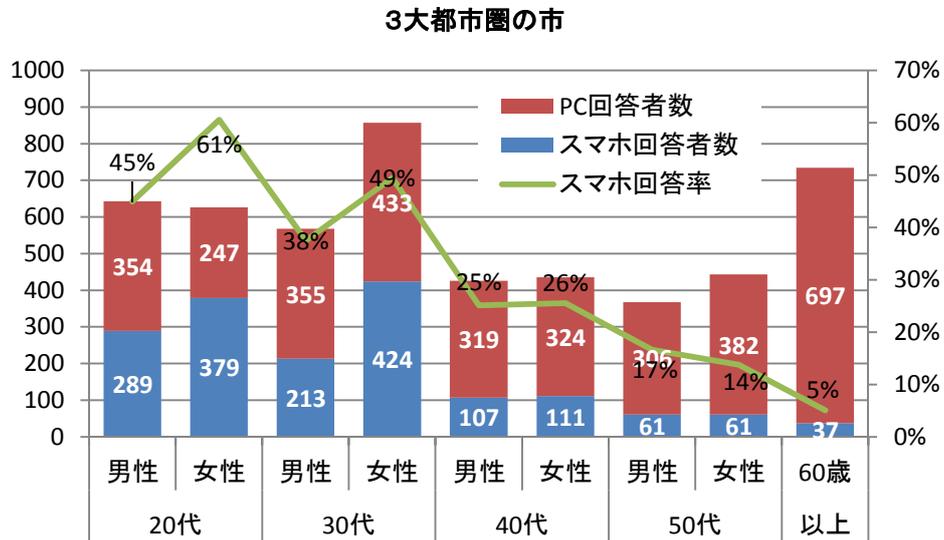


図表3-34 年代別スマートフォン回答率

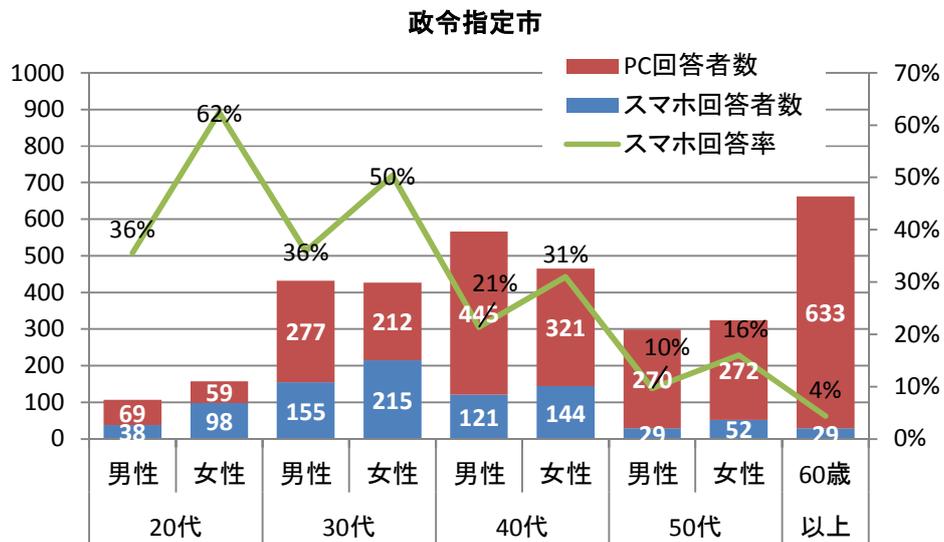


図表3-35 スマートフォン回答者の内訳

年代が低いほどスマートフォン回答率が高く、男性よりも女性の方が高い。その傾向は、どの都市区分でも見られる。政令指定市の20代女性のスマホ回答率が約62%と最も高い。

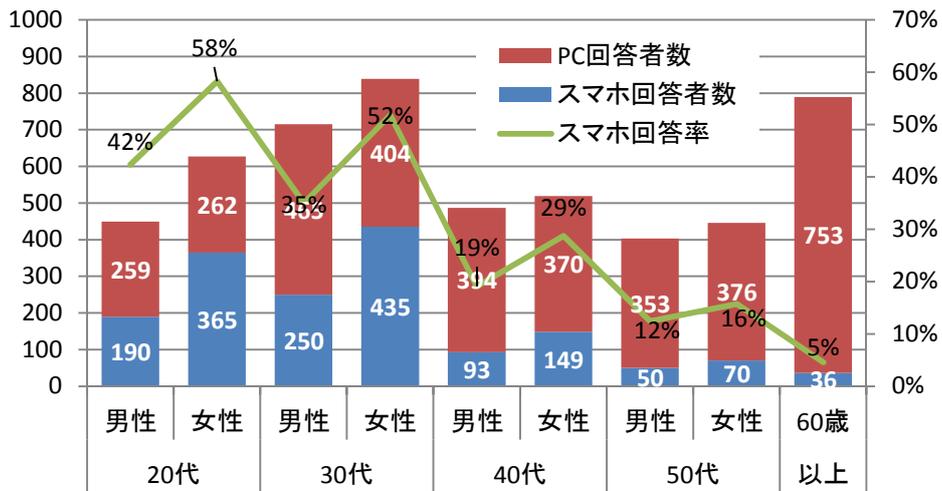


図表3-36 年代別スマートフォン回答割合（三大都市圏）



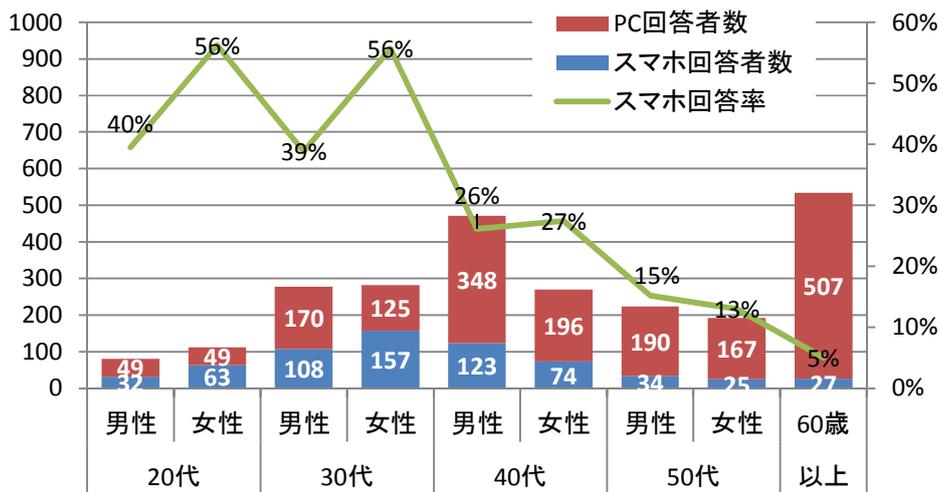
図表3-37 年代別スマートフォン回答割合（政令指定市）

### その他の市



図表 3-38 年代別スマートフォン回答割合（その他の市）

### 町村



図表 3-39 年代別スマートフォン回答割合（町村）

### 3-4 H28 アンケートで過去の調査と質問を変更した項目について

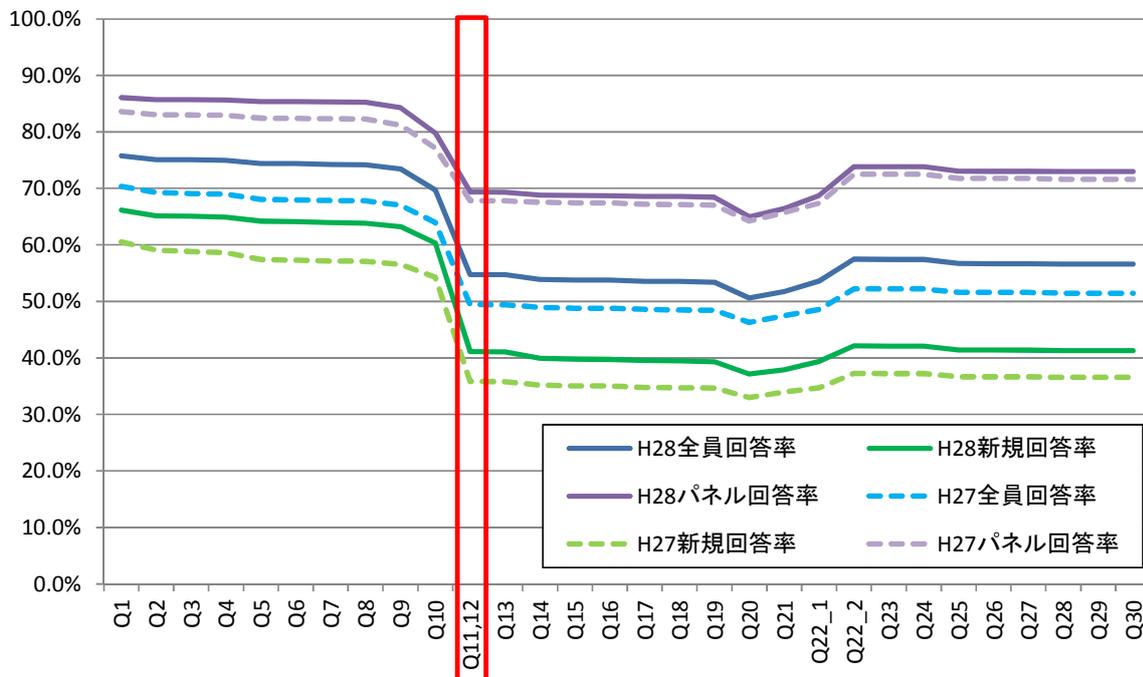
H28 アンケートで過去の調査と質問を変更した項目と、変更したことによる回答への影響を把握する。

図表3-40 変更内容

狙い	変更内容
型式の設問の回答率の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載（回答お願いメール時）</li> <li>② 走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載（アンケート開始時）</li> <li>③ 「途中保存ボタン」を設定し、ログインが切れても、質問の途中から回答復帰が可能であることを強調</li> <li>④ ログイン維持時間を延ばす</li> </ul>
質問内容の改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 環境意識変化をより適切に把握できる具体的質問に改良</li> <li>② 運転の仕方、交通安全意識に関する問を追加</li> <li>③ 回答者への負担を考慮して、一部の質問は削除する</li> <li>④ 「ハイブリッド・軽乗用車」を追加</li> <li>⑤ 交通手段別のトリップ時間別利用頻度と利用目的の質問で、「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加</li> </ul>

(1) 型式の設問の回答率

特に、新規回答者の第1問の回答率が上昇した。第1問の回答率の改善により、最終問までの回答率が上昇した。型式・車名の問い(Q11,12)での脱落率は、パネル回答者は約10%であるが、新規回答者は約19%である。



図表 3-4-1 設問別回答割合

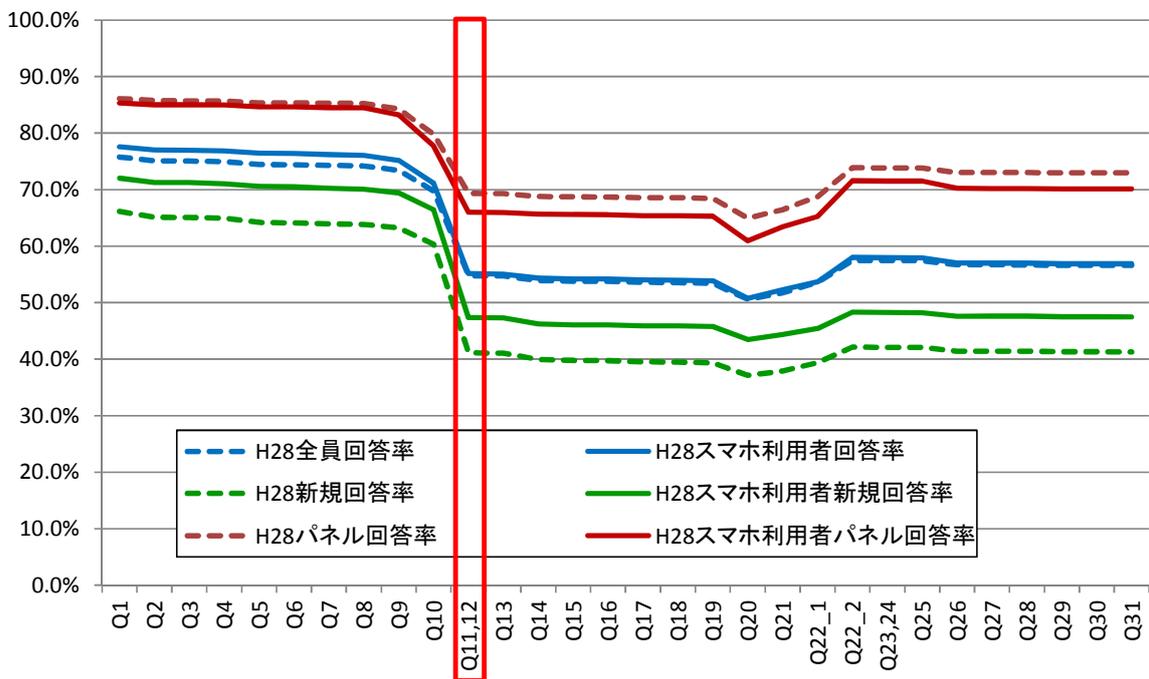
Q10→Q11,12 の減少率	全回答者	新規回答者	パネル回答者
H27	-14.5%	-18.4%	-9.3%
H28	-15.0%	-19.2%	-10.5%

Q1	世帯人数
Q2	家族の続柄
Q3	回答者自身
Q4	家族の性別
Q5	家族の年齢
Q6	家族の婚姻状況
Q7	家族の職業形態
Q8	家族の免許保有の有無
Q9	自動車保有の有無
Q10	車種別保有台数
Q11,12	車の型式番号、車名
Q13	車のエンジンタイプ・車種
Q14	車のオドメータ値
Q15	車の購入時期
Q16	車の新規購入・買い替えの有無
Q17	車の1年間の走行距離
Q18	車の平休の利用頻度

車を保有していない人

Q19	車の主運転者
Q20	車の平日の用途
Q21	車の休日の用途
Q22_1	意識_車保有者のみ
Q22_2	意識_全員
Q23	製品・サービス購入の優先度
Q24	交通手段選択で重視する項目
Q25	交通手段別のトリップ時間別利用頻度
Q26	バス停までの所要時間・運行本数
Q27	鉄道駅までの所要時間・運行本数
Q28	住所
Q29	世帯収入
Q30	住居の種類

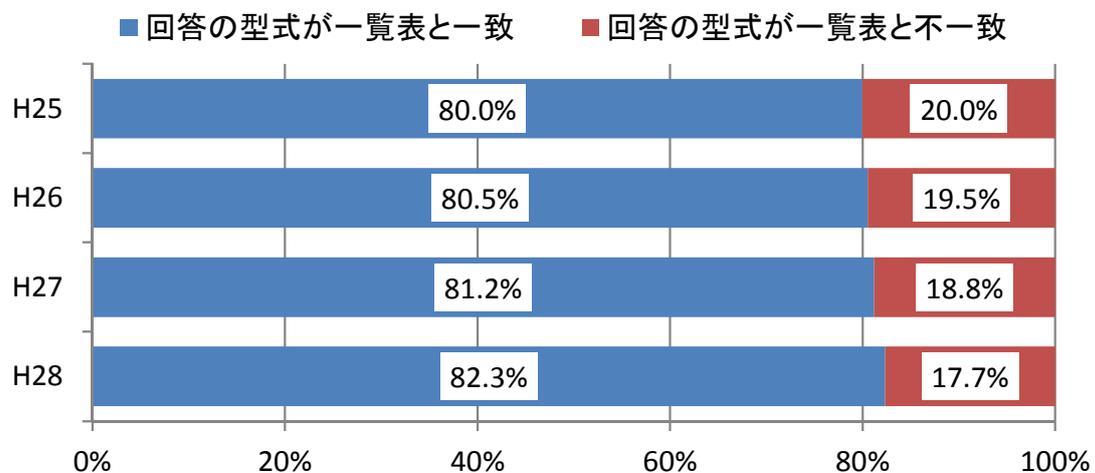
新規回答者のうち、スマートフォン利用者は回答率が高い。車の型式番号・車名における回答率の落ち込みは、パネル回答者ではPC利用者に比べて多く、新規回答者では少ない。



図表 3-4-2 スマートフォン利用者の設問別回答割合

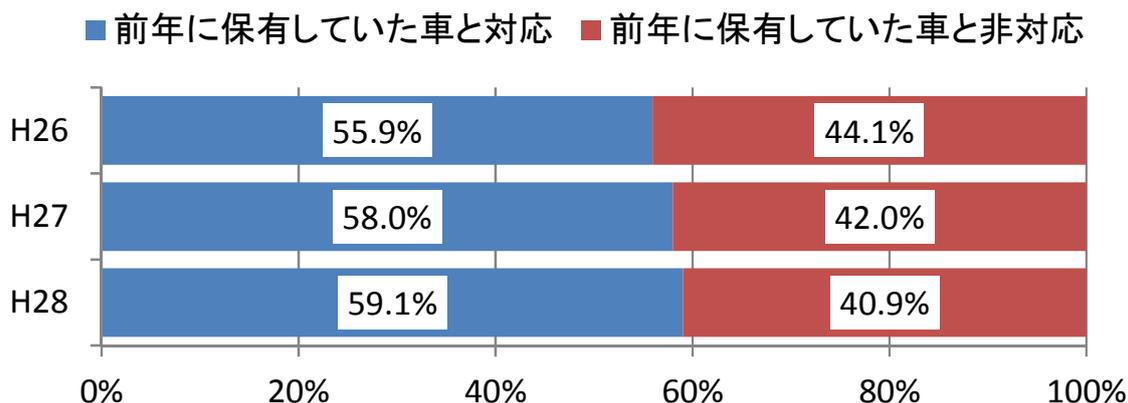
型式を入力すると自動で車名を表示するようにしたことで、昨年度調査よりも型式の回答の精度が向上している。

存在する型式が入力された割合は 82.3%であり、昨年よりも 1.1%上昇し、型式によって、前年回答の車と対応付けできた車は、約 59.1% (5,907 台) であり、昨年よりも 1.1%上昇している。



注) 型式一覧表は、自動車燃費一覧 (国土交通省、H16 年以降) や Goo-net より作成

図表 3-4-3 型式の一致状況



注) 「最近1年以内には新規購入、買い替えはなかった」と回答した車のうち、入手時期が前年調査時期以前の車のみ対象

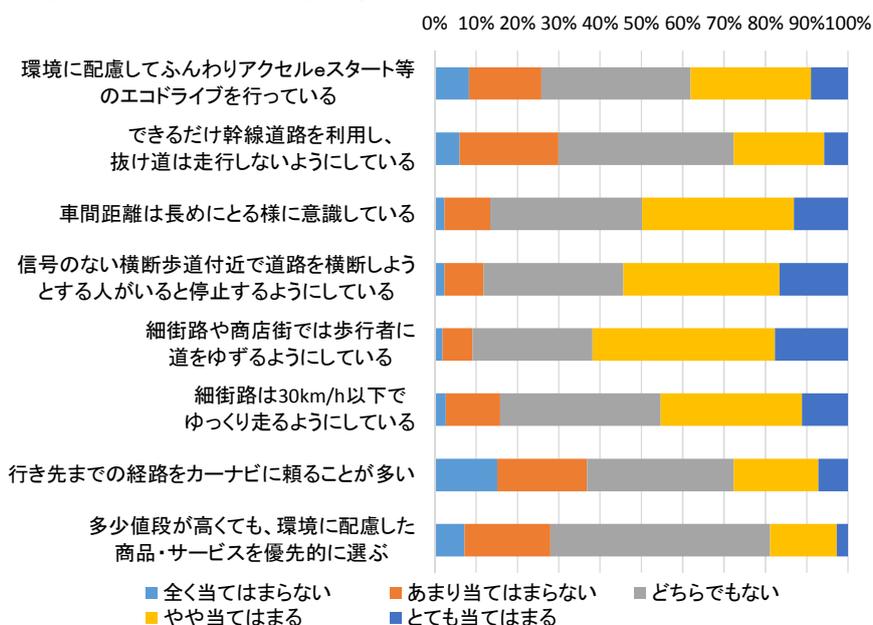
図表3-44 前年の型式の回答との対応状況

(2) 追加した質問の回答

ア. 意識の質問の追加

「細街路や商店街では歩行者に道をゆずるようにしている」、「信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている」、「車間距離は長めにとる様になっている」が当てはまると答えた人が多い。

一方、「多少値段が高くても、環境に配慮した商品・サービスを優先的に選ぶ」は当てはまると答えた人が少ない。

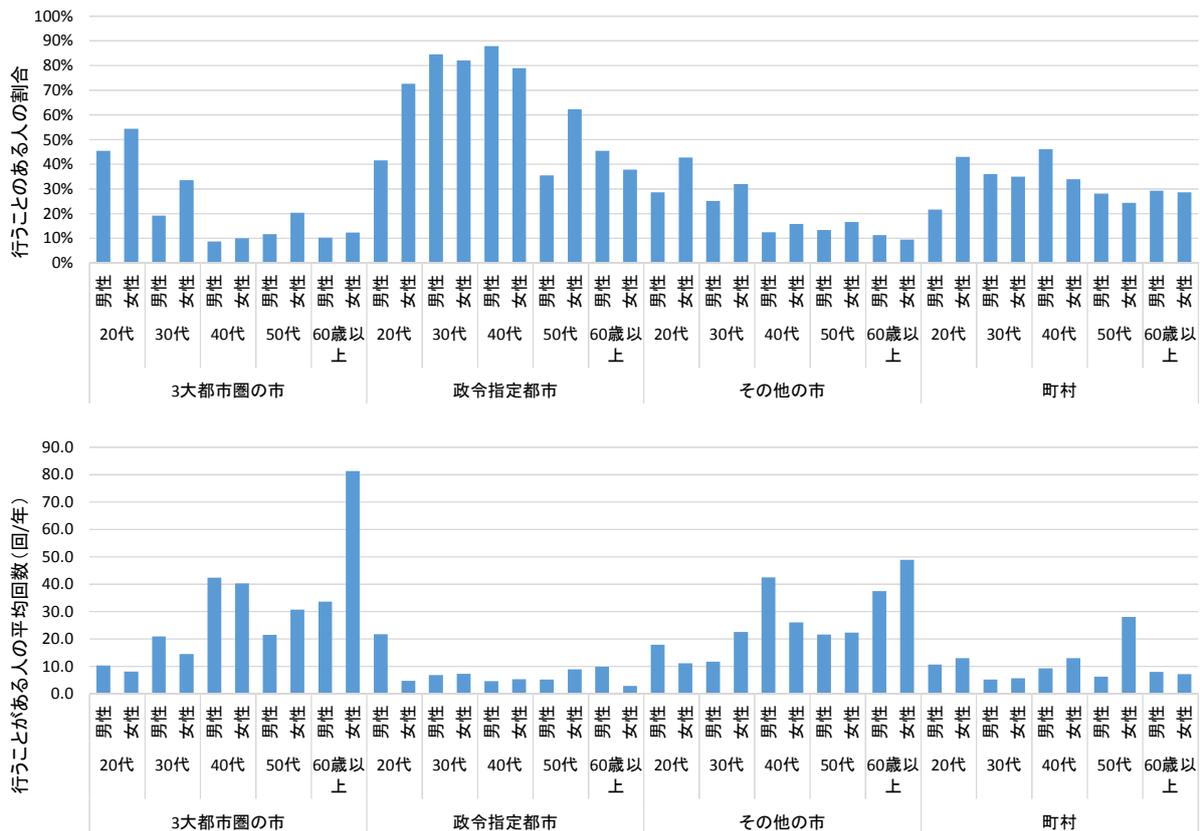


図表3-45 追加した意識の質問の回答

イ. 交通手段の利用頻度質問で、「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加

家族以外の人を送迎を行うことのある人の割合は、政令指定都市で高い。

家族以外の人を送迎を行うことのある人の平均回数は、3大都市圏の市の60歳以上女性、その他の市の60歳以上、3大都市圏の市の40代、その他の市の40代男性で多い。



図表3-46 「家族以外の近所の人を送迎することは」の質問の都市別年齢別回答

### 3-5 アンケートの単純集計結果

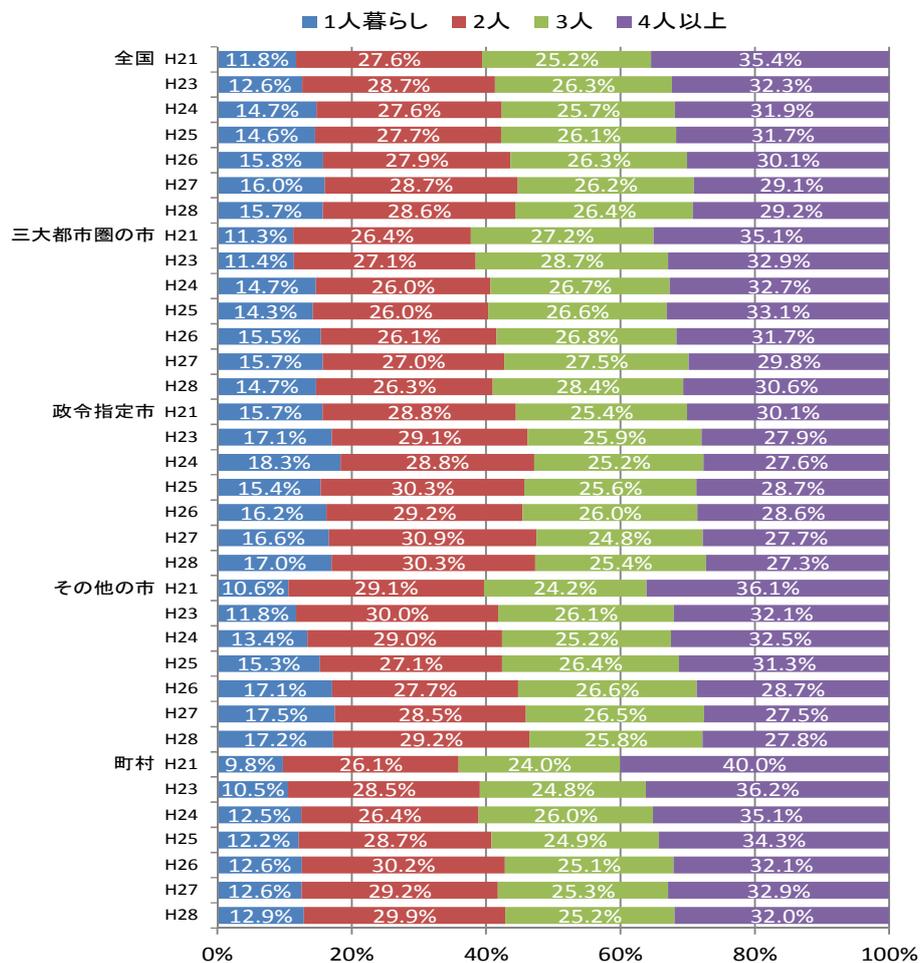
アンケートの下記質問内容について、H21年度調査（H22年2月実施）・H23年度調査（H23年11月実施）・H24年度調査（H24年11月実施）・H25年度調査（H25年11月実施）・H26年度調査（H26年11月実施）・H27年度調査（H27年11月実施）・H28年度調査（H28年11月実施）の結果を比較した。

図表3-47 アンケートの集計内容

区分	番号	集計内容
世帯状況	1	世帯人数
	2	自宅からバス停までの所要時間
	3	1時間あたりのバスの運行本数
	4	自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段
	5	自宅から鉄道駅までの主な交通手段を利用した所要時間
	6	自宅の最寄り駅における1時間当たりの鉄道運行本数
	7	世帯全体での税込みの年間収入
	8	住居の種類
自動車保有	9	自動車の保有有無
	10	保有台数別世帯構成比（自動車保有世帯のみ）
	11	軽自動車保有台数別世帯構成比（自動車保有世帯のみ）
	12	普通自動車（軽自動車除く）保有台数別世帯構成比（自動車保有世帯のみ）
	13	都市区分別自動車購入時期割合
	14	自動車の保有状況変化
	15	エンジンタイプ
	16	車種
自動車利用	17	都市区分別年間走行距離別割合
	18	都市区分別平日運転者の利用日数別割合
	19	平日の自動車利用理由
	20	都市区分別休日運転者の利用日数別割合
	21	休日の自動車利用理由
意識	22	車の保有・利用意識と自動車を運転する理由
	23	日常の意識と生活スタイル
	24	製品サービス購入の優先度
	25	普段移動するときの交通手段を選ぶ際に重視すること

## 1) 世帯人数

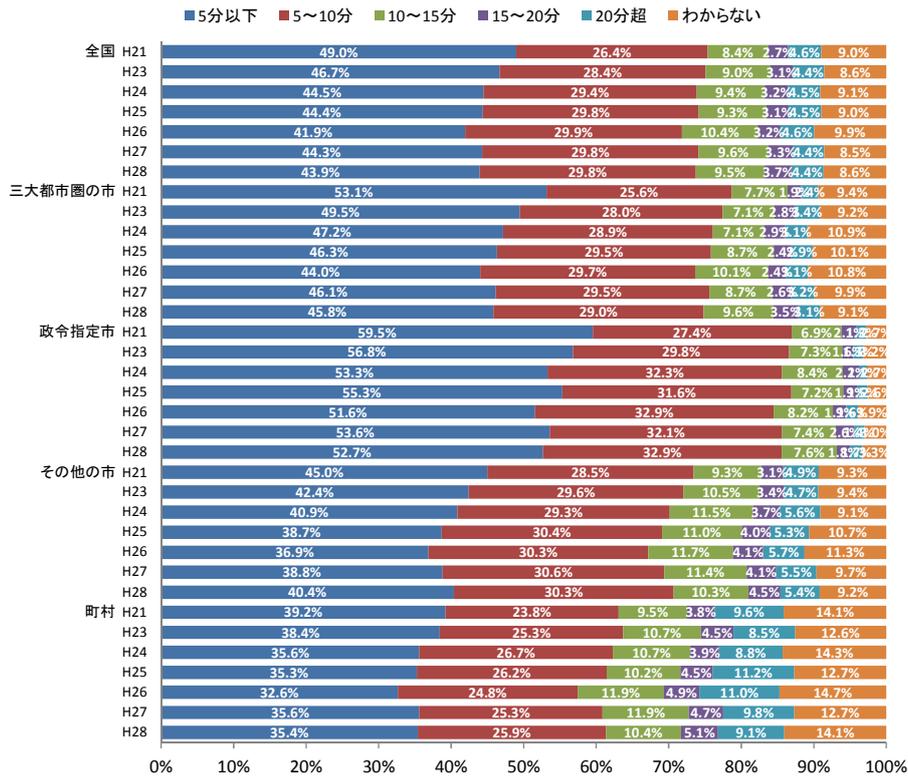
全体的に世帯人数の減少傾向は続いている。



図表3-48 世帯人数

## 2) 自宅からバス停までの所要時間

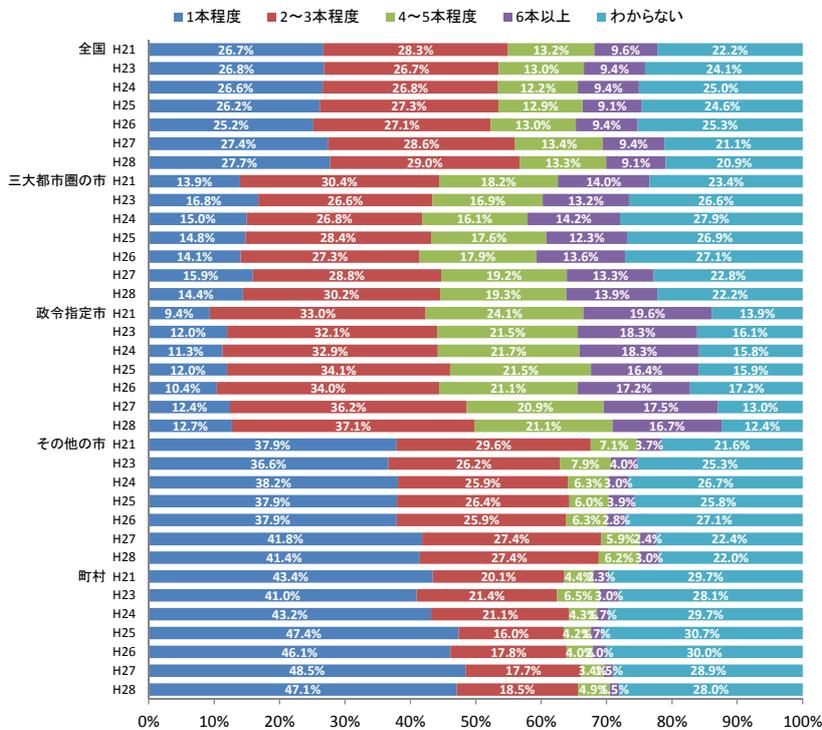
全体を通して5分以下の割合が大きいですが、年々減少傾向にある。



図表 3-49 自宅からバス停までの所要時間

### 3) 1時間あたりのバスの運行本数

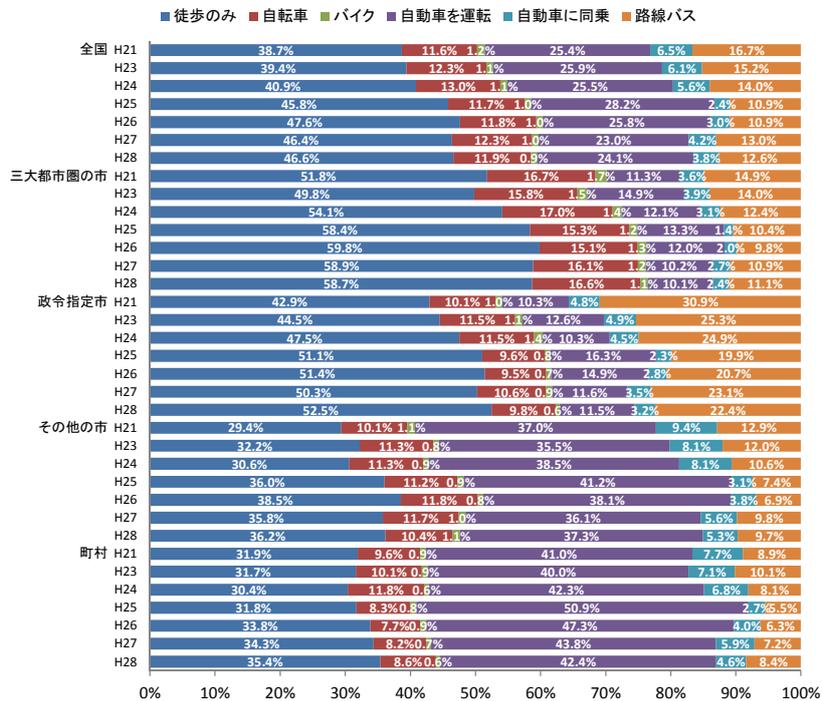
都市部の方が地方部より運転本数が多い。町村では1本程度が増加している。



図表 3-50 1時間あたりのバスの運行本数

#### 4) 自宅から最寄り駅までの主な交通手段

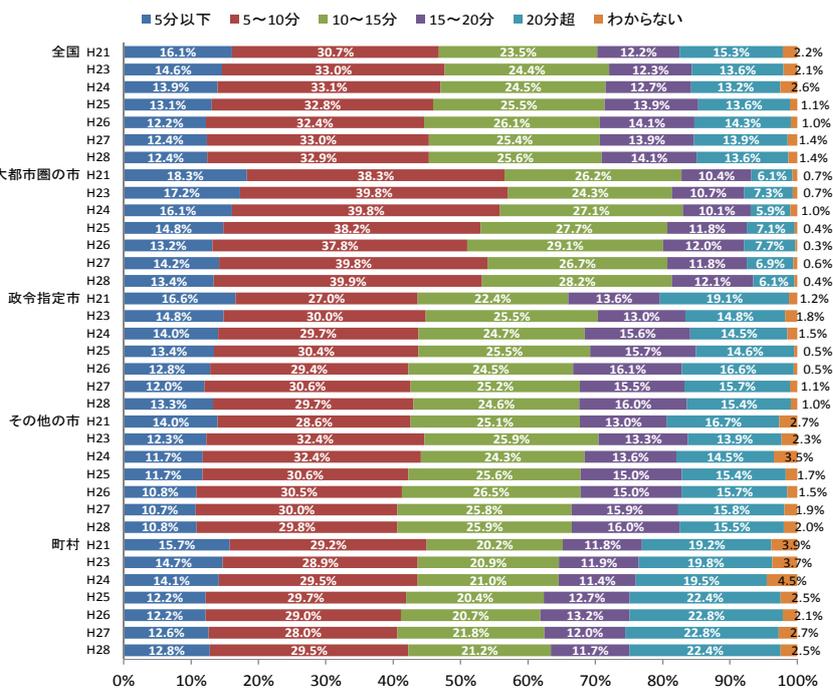
全体を通して徒歩の割合が増えている。



図表3-51 自宅から最寄り駅までの主な交通手段

#### 5) 自宅から鉄道駅までの主な交通手段を利用した所要時間

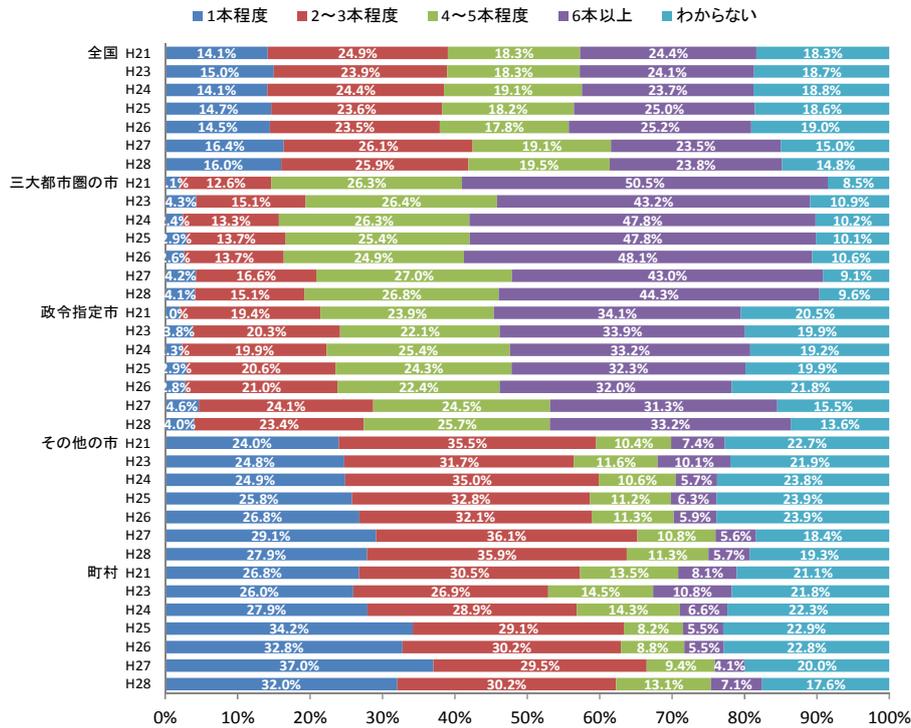
全体的に所要時間は長くなる傾向にある。



図表3-52 自宅から鉄道駅までの主な交通手段を利用した所要時間

6) 自宅の最寄り駅における1時間あたりの鉄道の運行本数

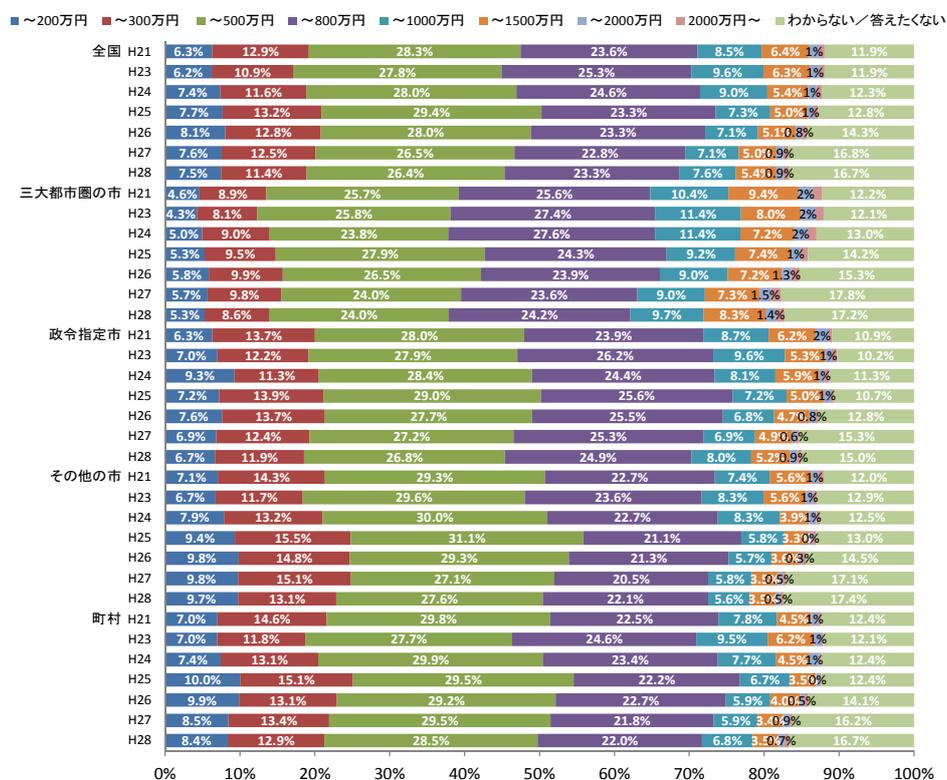
地方部では、1本程度の割合がやや増加している。



図表3-53 自宅の最寄り駅における1時間あたりの鉄道の運行本数

## 7) 世帯全体での税込みの年間収入

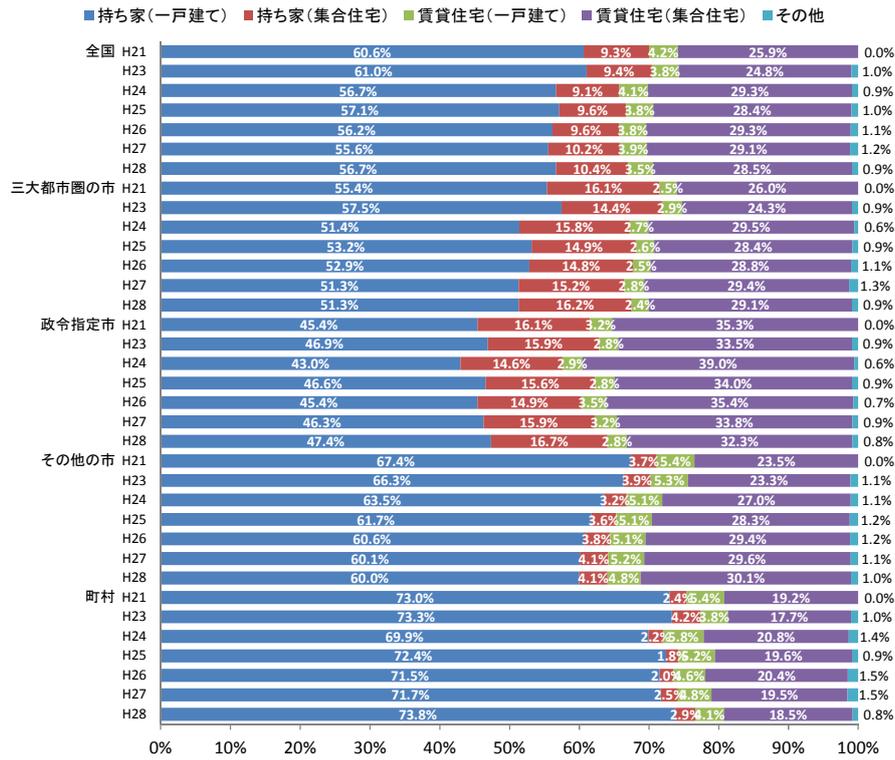
都市部の方が高所得の傾向であり、全体的に年間収入は減少傾向にある。



図表3-54 世帯全体での税込みの年間収入

## 8) 住居の種類

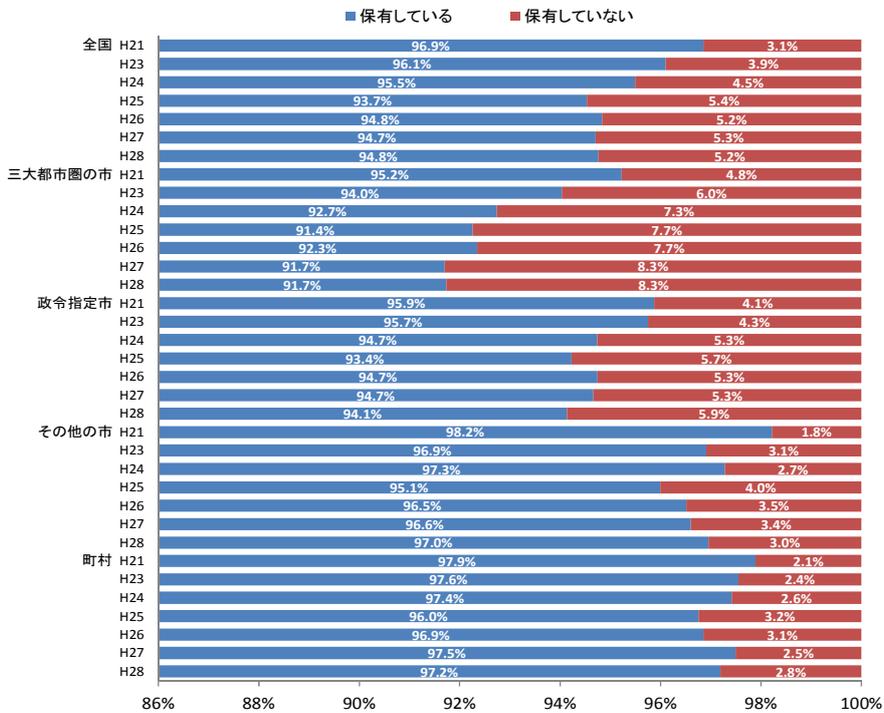
全体的に一戸建ての割合が減少している。特に、その他の市では年々一戸建て以外の割合が増えている。



図表 3 - 5 5 住居の種類

9) 自動車の保有有無

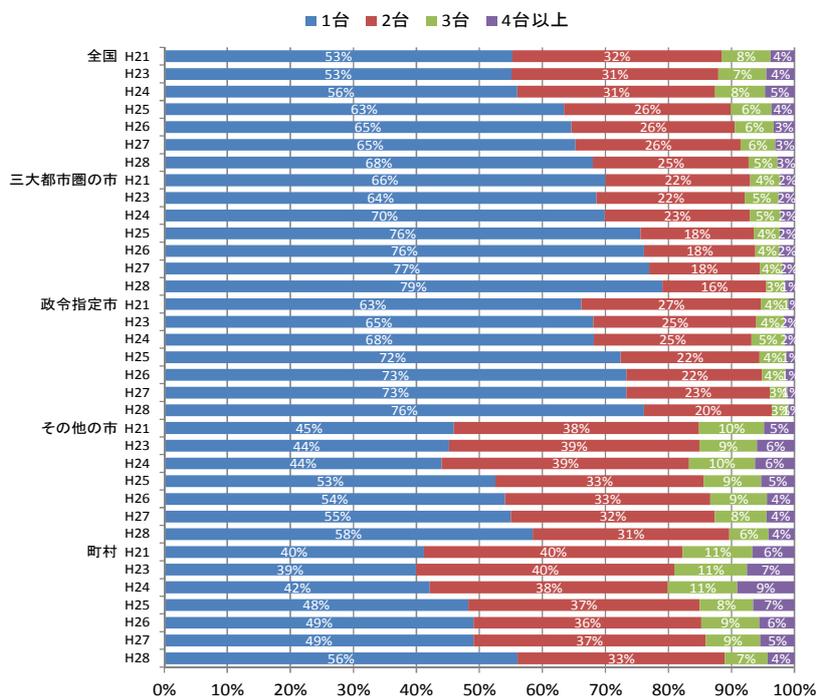
三大都市圏では保有していない割合が年々増えている。



図表 3 - 5 6 自動車の保有有無

1 0) 保有台数別世帯構成比（自動車保有世帯のみ）

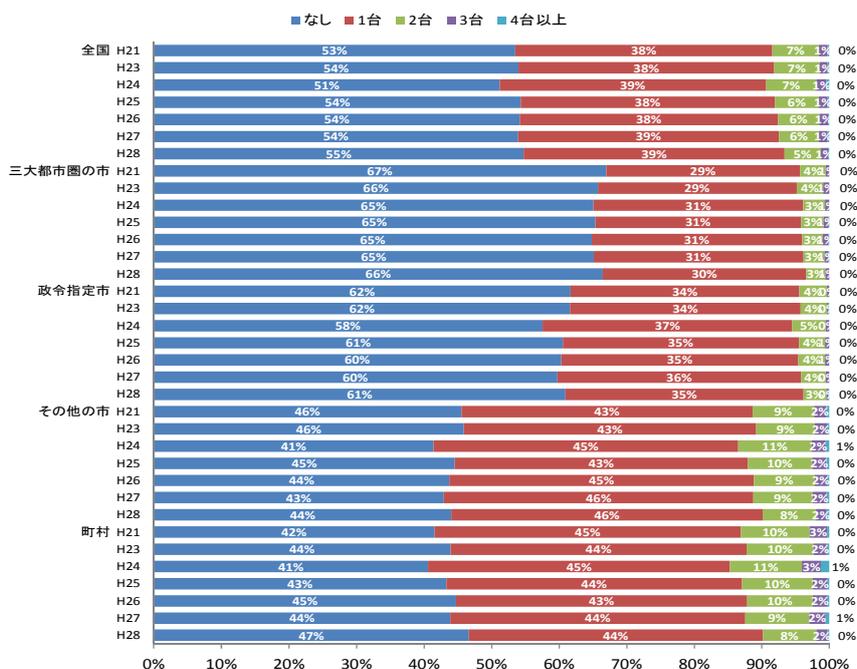
その他の市や町村では2台以上保有している割合が多いが、減少している。



図表3-57 保有台数別世帯構成比

1 1) 軽自動車保有台数別世帯構成比（自動車保有世帯のみ）

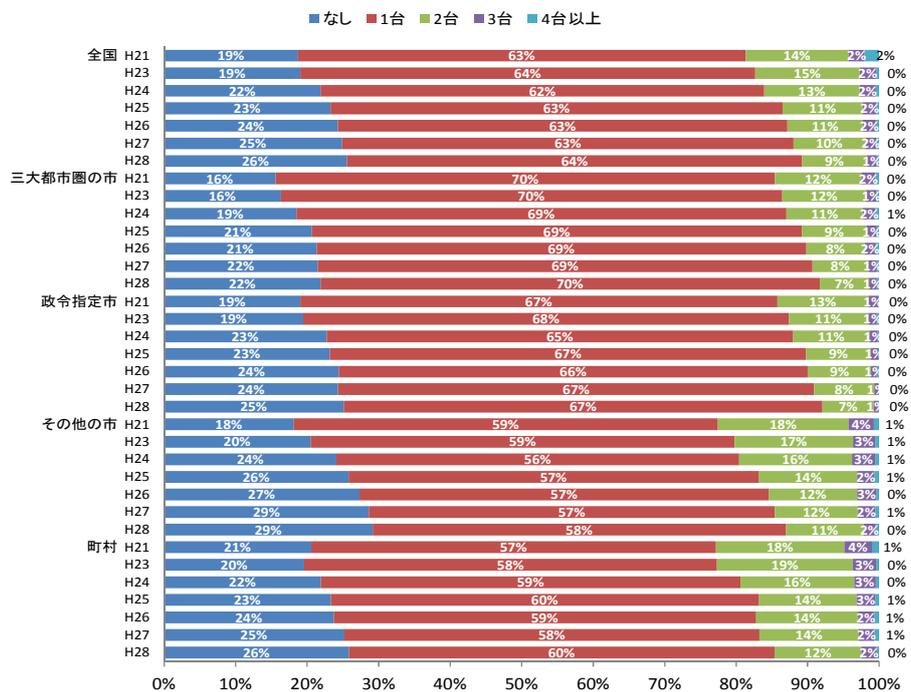
その他の市や町村での保有率は都市部より高い。



図表3-58 軽自動車保有台数別世帯構成比

1 2) 普通自動車（軽自動車を除く）保有台数別世帯構成比（自動車保有世帯のみ）

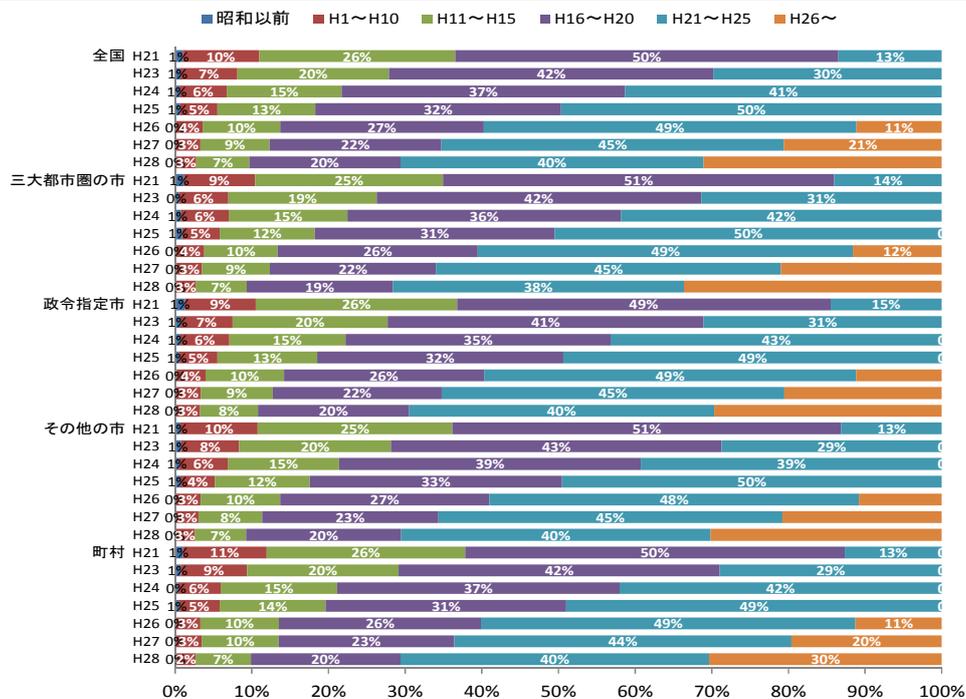
普通自動車なしが増加しており、全国的に台数が減少傾向である。



図表 3-59 普通自動車（軽自動車を除く）保有台数別世帯構成比

1 3) 都市区分別自動車購入時期別割合

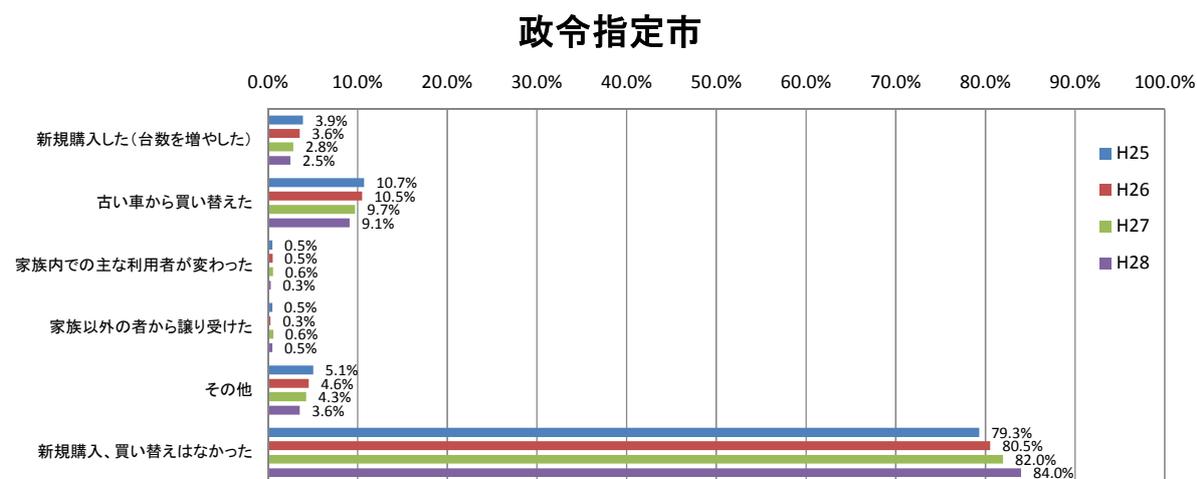
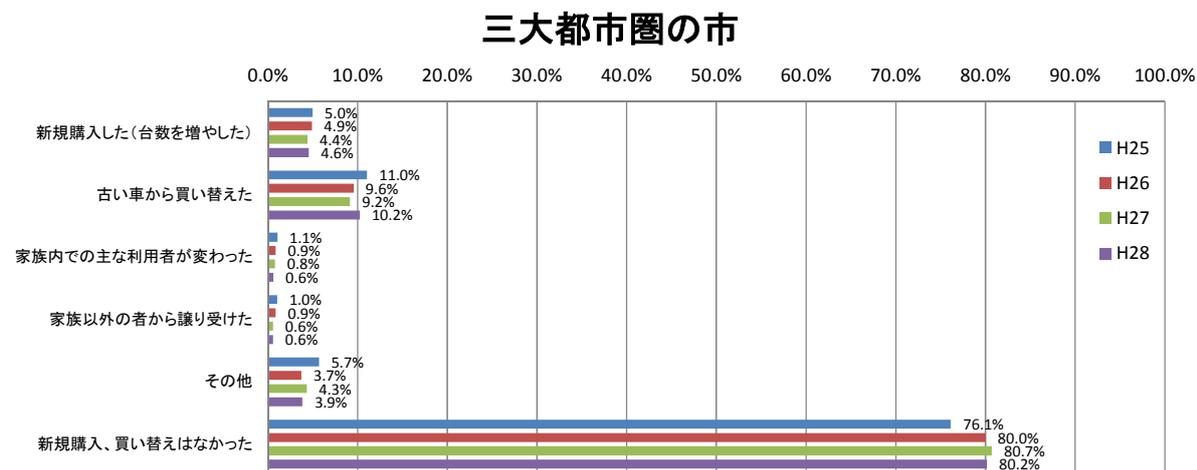
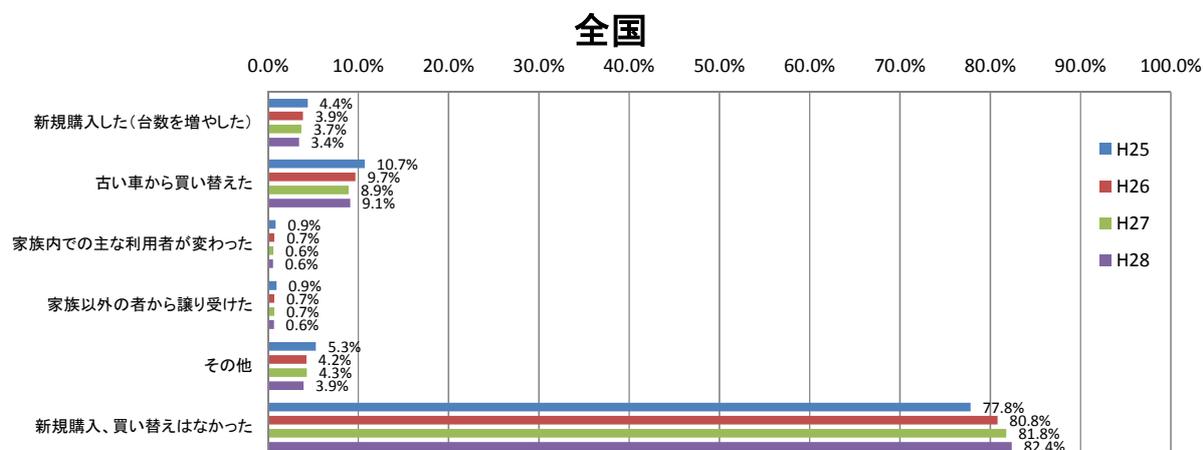
購入時期に地方による差はほとんど無い。



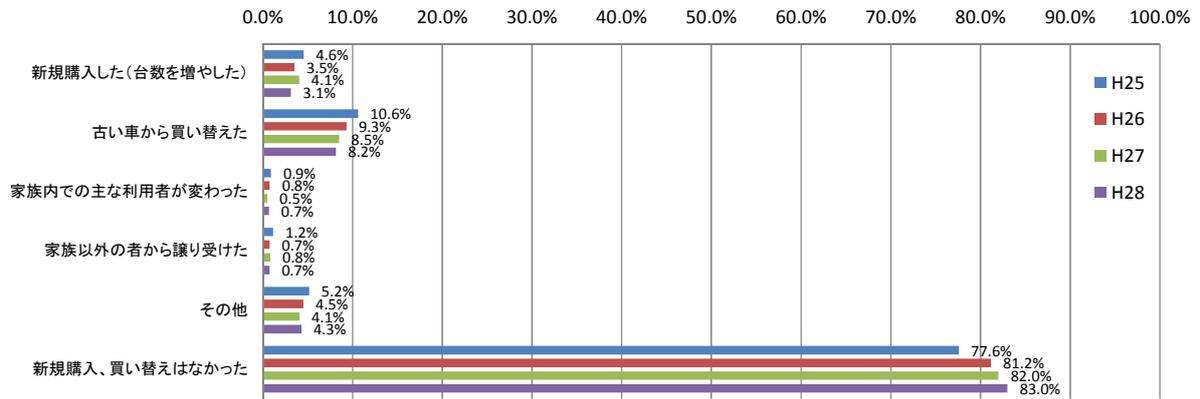
図表 3-60 都市区分別自動車購入時期別割合

## 1 4) 自動車の保有状況変化

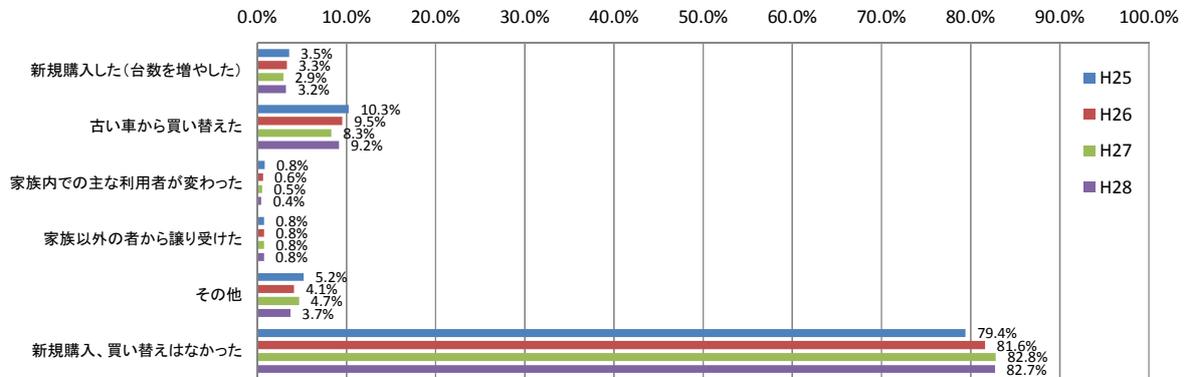
全体的に新規購入、買い替えの割合が減っている。



## その他の市



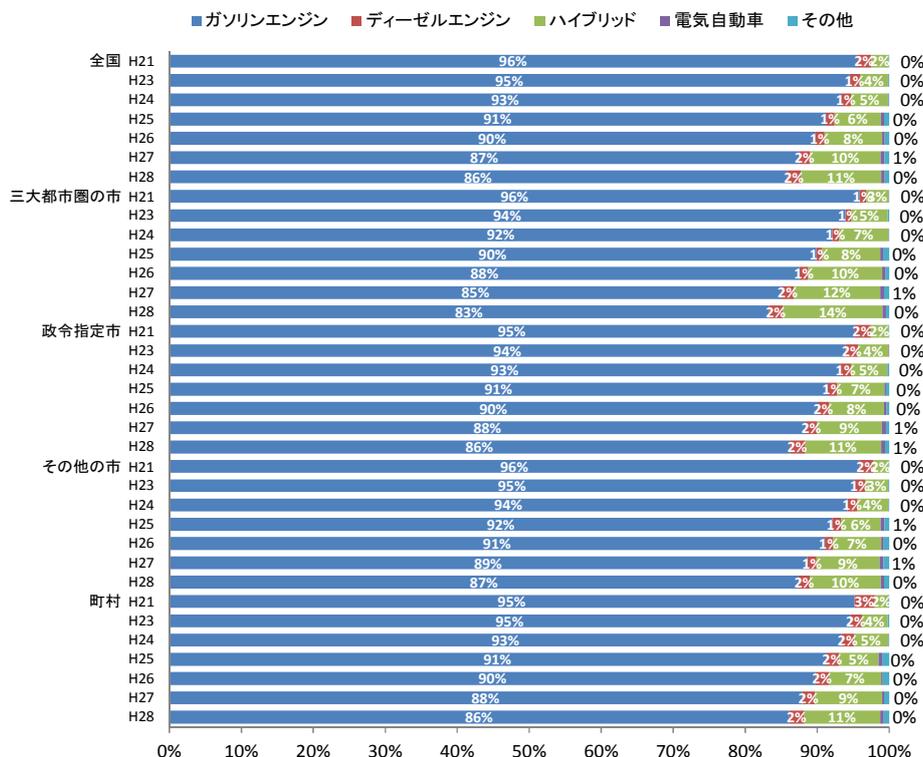
## 町村



図表3-61 自動車の保有状況変化

### 15) エンジンタイプ

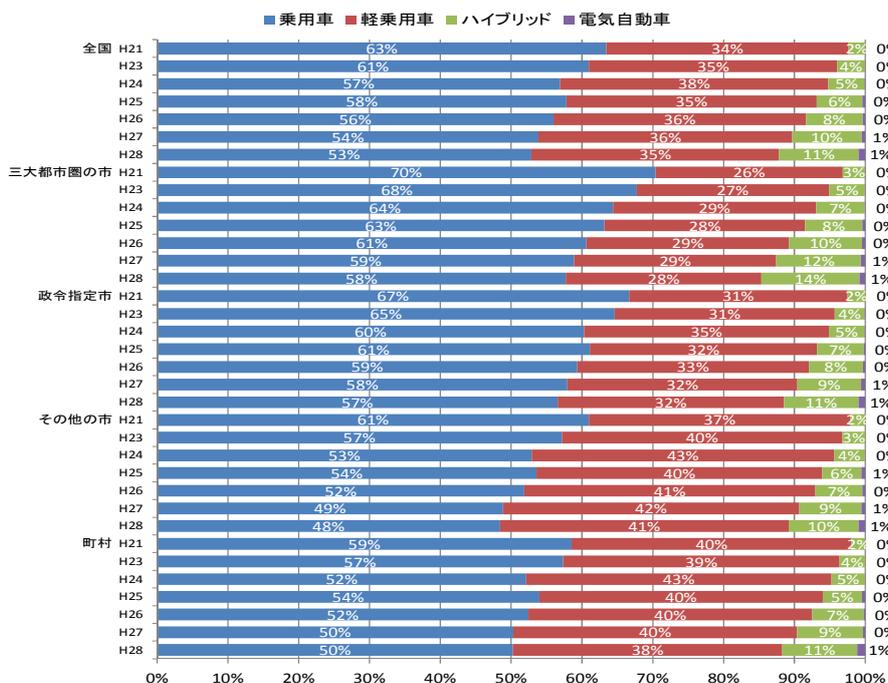
ハイブリッド車の割合が年々増加している。



図表3-62 エンジンタイプ

### 16) 車種

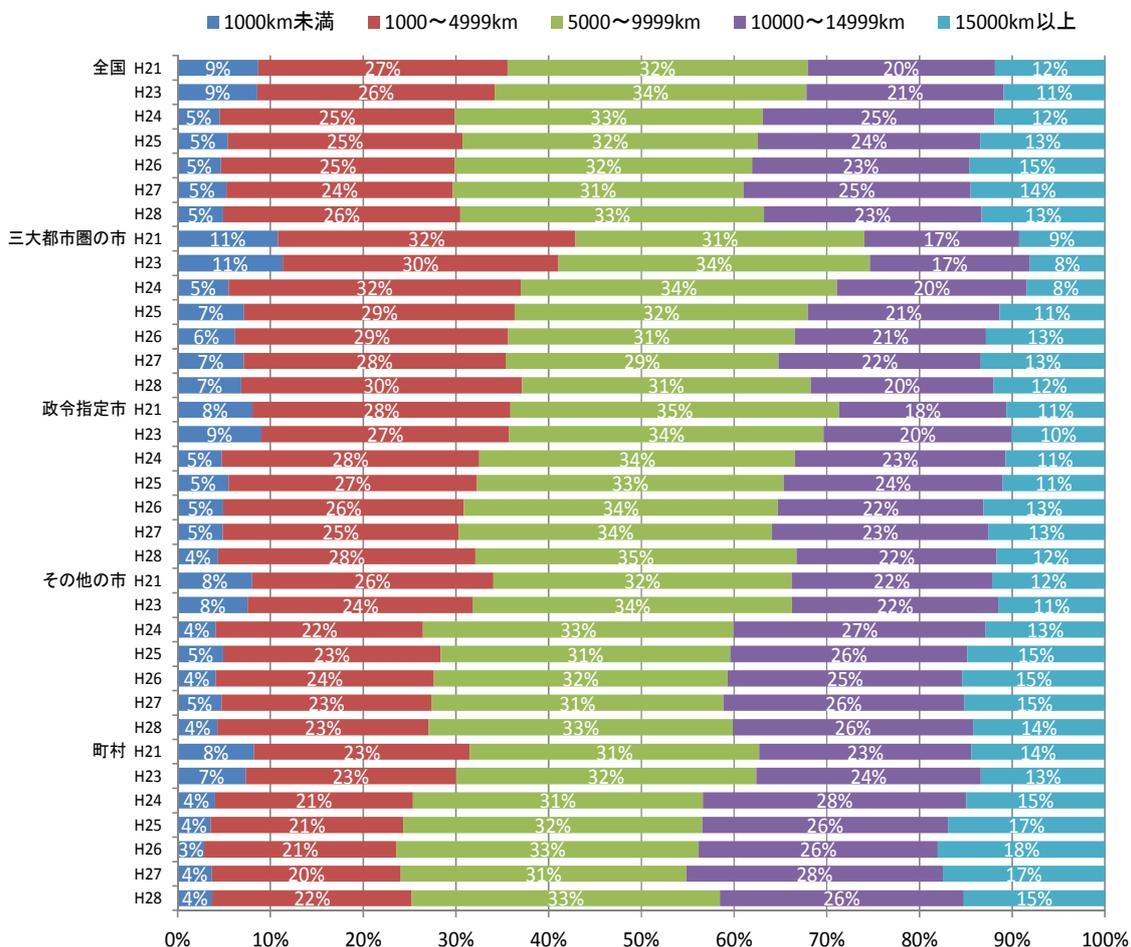
ハイブリッド車の割合が増加、軽は横ばい、乗用車の割合が減少している。



図表3-63 車種

17) 都市区分別年間走行距離別割合

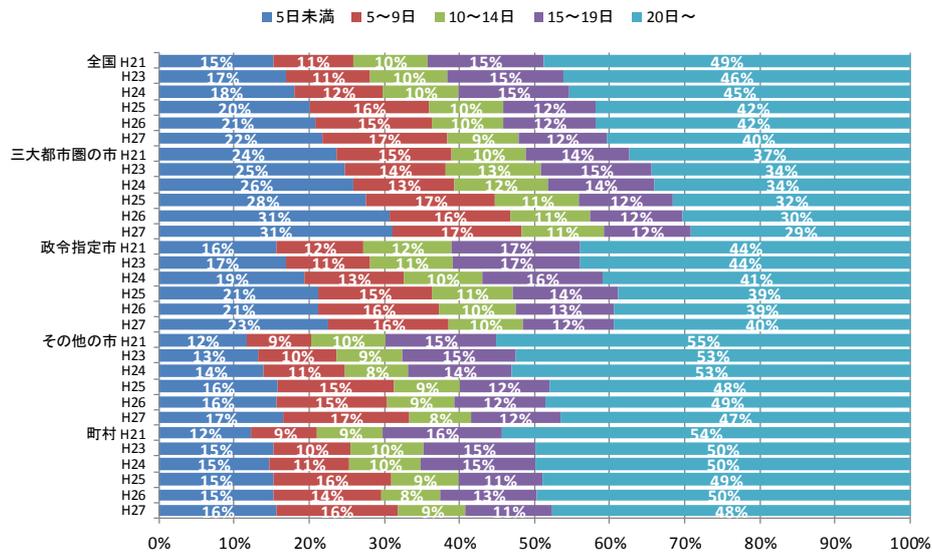
H27までは、走行距離の長い自動車の割合が増加傾向であったが、H27からH28にかけては減少した。



図表3-64 都市区分別年間走行距離別割合

### 1 8) 都市区分別平日運転者の利用日数別割合

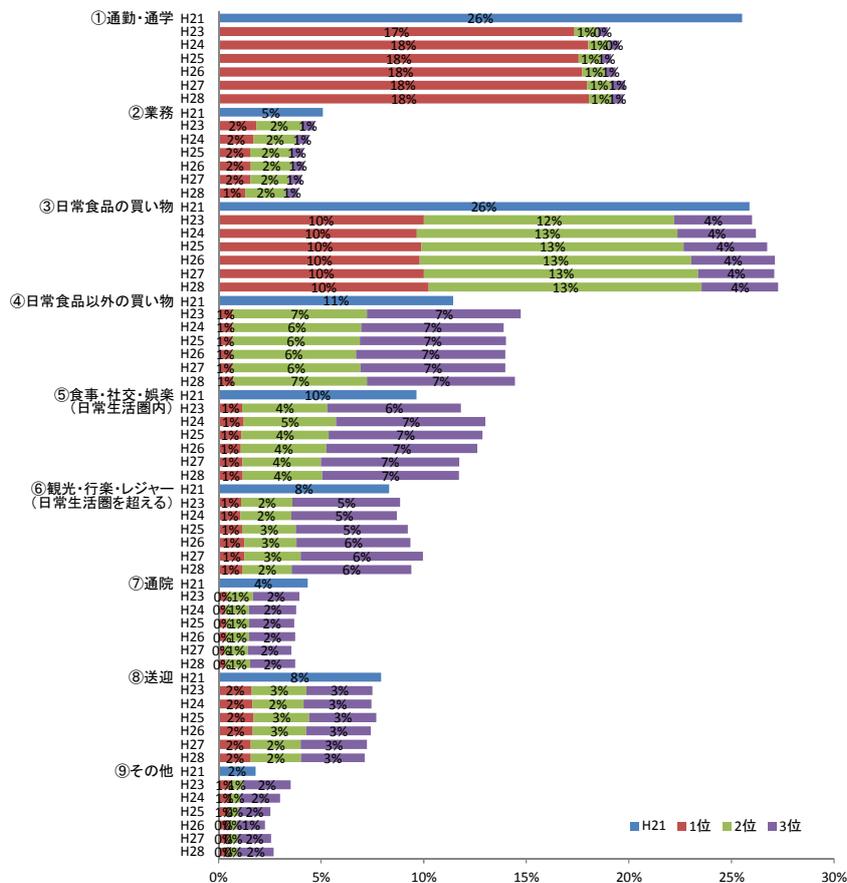
都市部では日数が減少傾向にあるが、町村では近年に大きな変化は見られない。



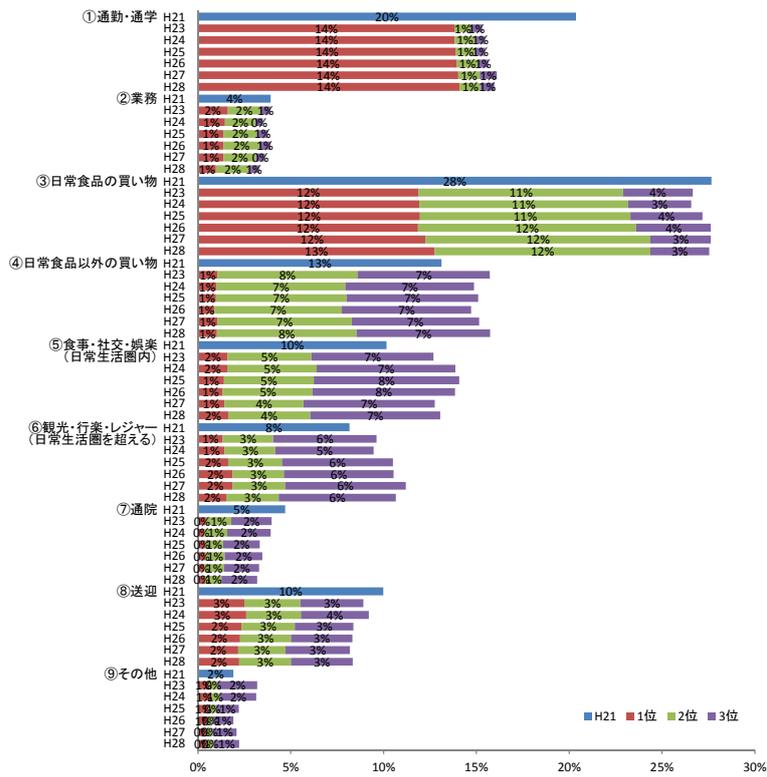
図表 3-65 都市区分別平日運転者の利用日数別割合（利用しない含）

### 1 9) 平日の自動車利用理由

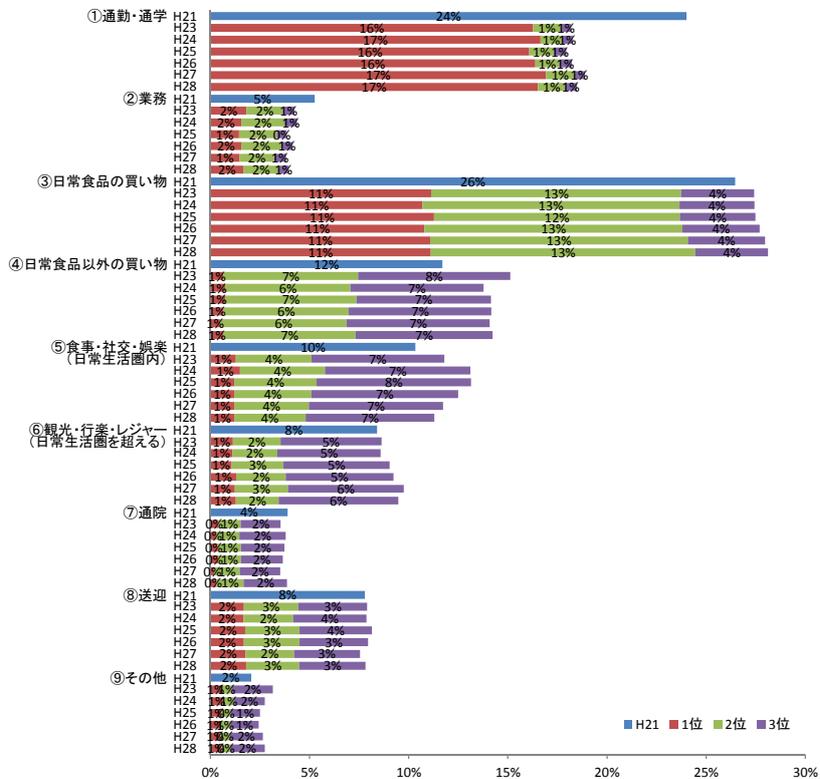
全国共通して日常食品の買い物、次いで通勤・通学に利用する割合が高い。



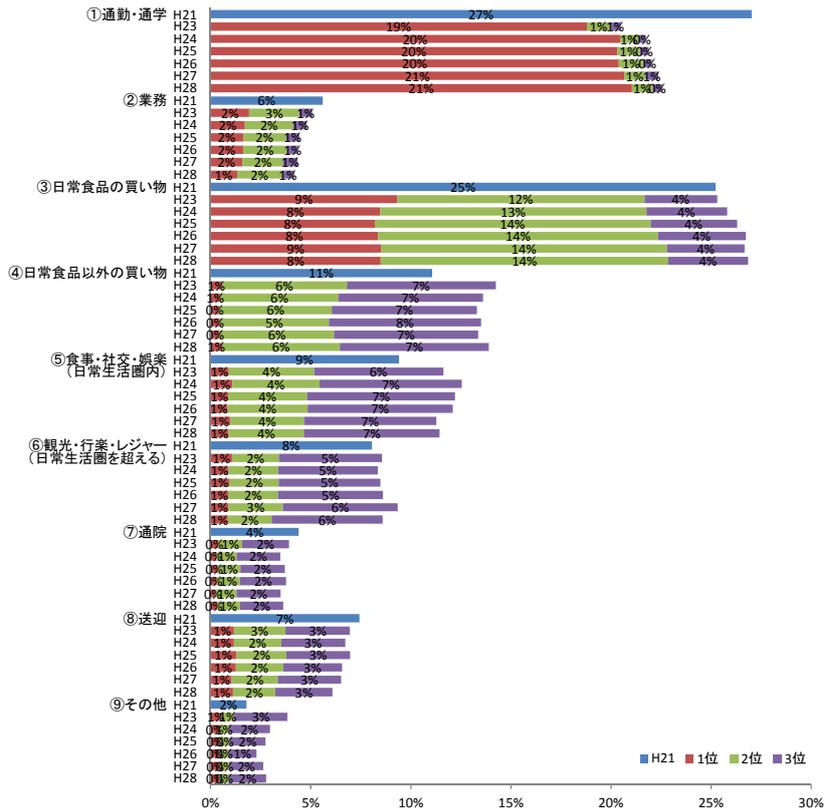
図表 3-66 平日の自動車利用理由（全国）



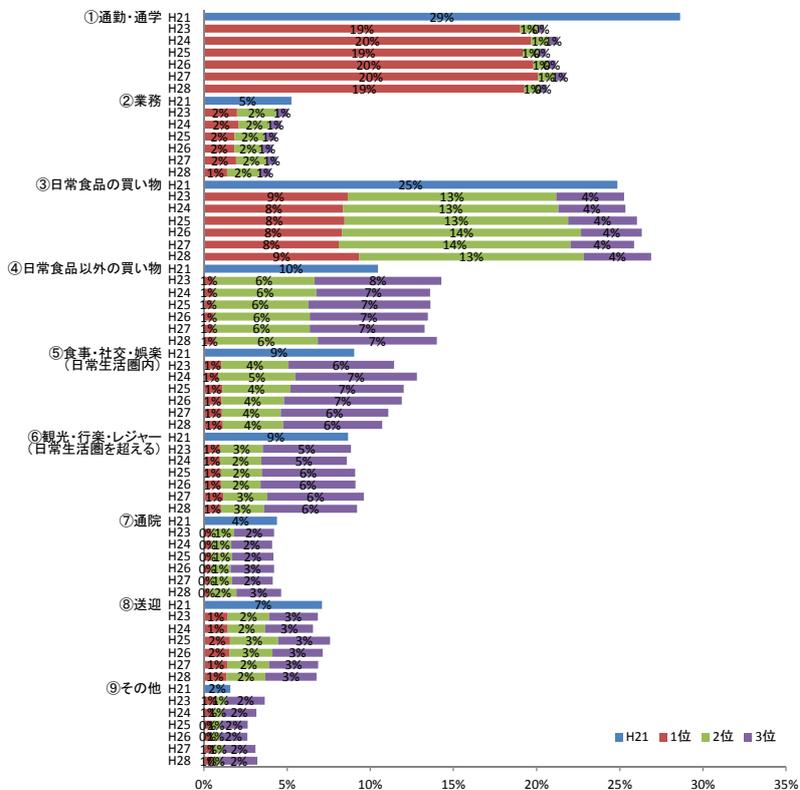
図表 3-67 平日の自動車利用理由 (三大都市圏の市)



図表 3-68 平日の自動車利用理由 (政令指定市)



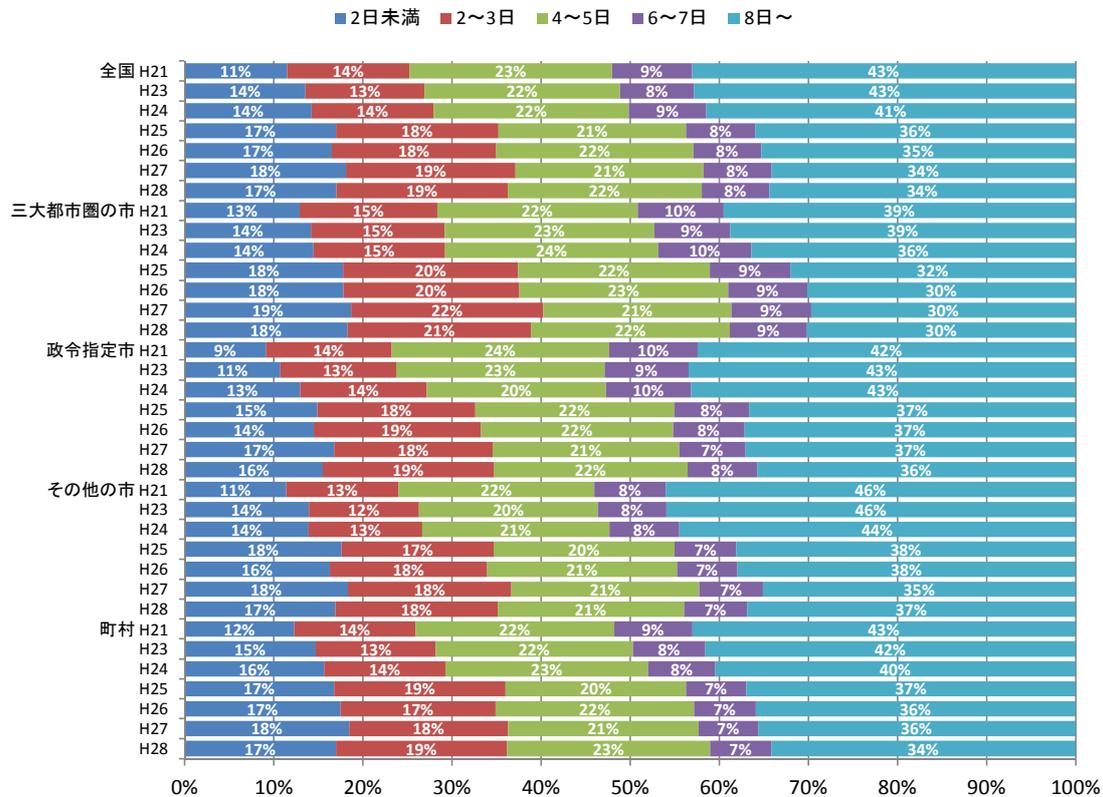
図表 3-69 平日の自動車利用理由（その他の市）



図表 3-70 平日の自動車利用理由（町村）

20) 都市区分別休日運転者の利用日数別割合

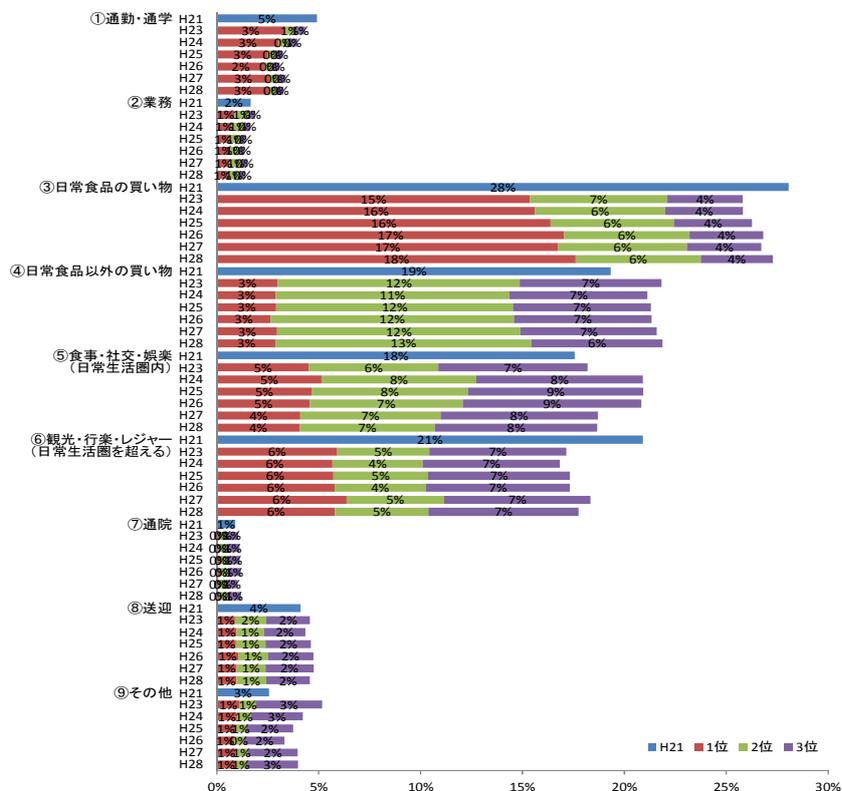
日数は減少傾向にあるが、H27 と H28 においては大きな差は見られない。



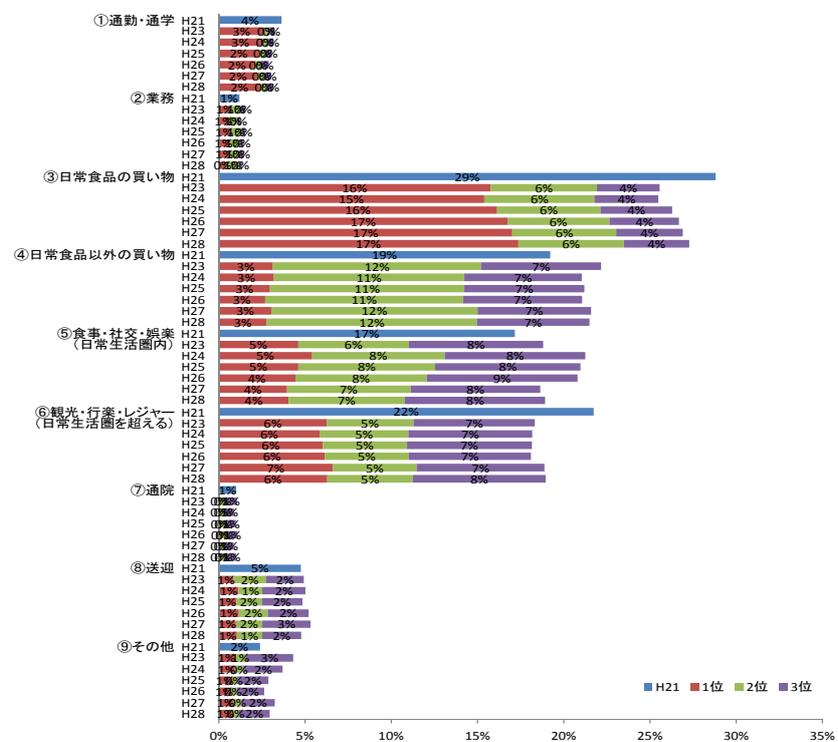
図表3-7-1 都市区分別休日運転者の利用日数別割合（利用しない含）

## 2 1) 休日の自動車利用理由

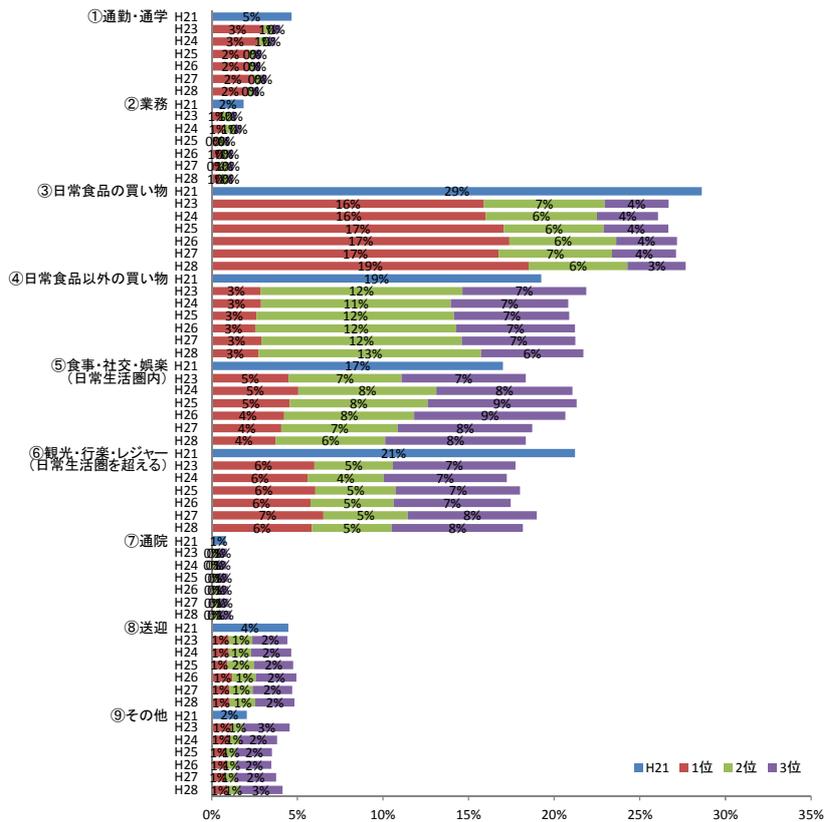
買い物、食事・社交・娯楽、観光・行楽・レジャーが主な理由となっている。



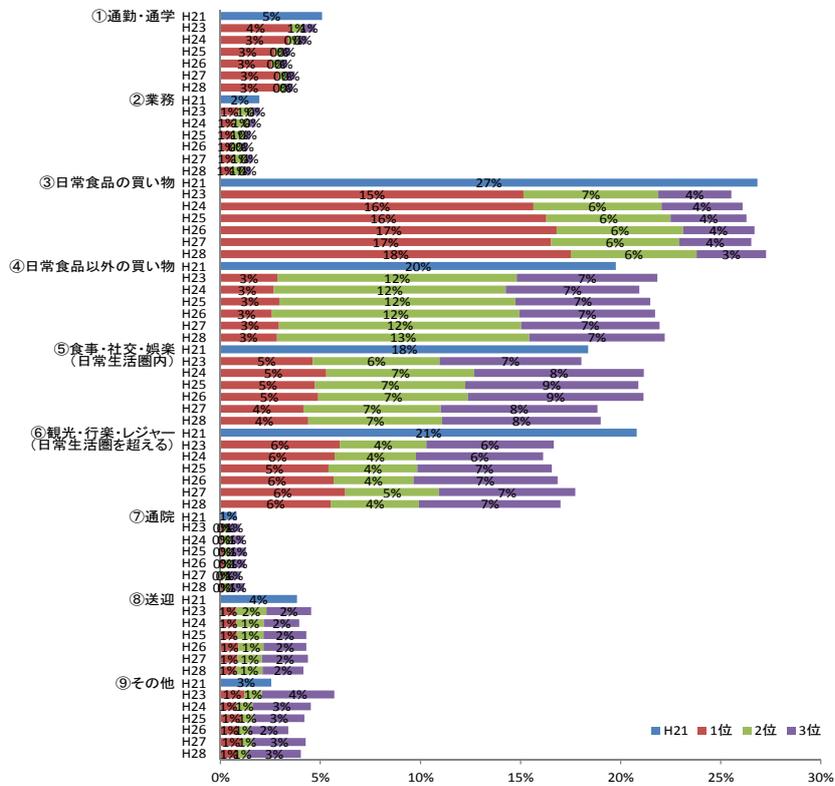
図表3-72 休日の自動車利用理由(全国)



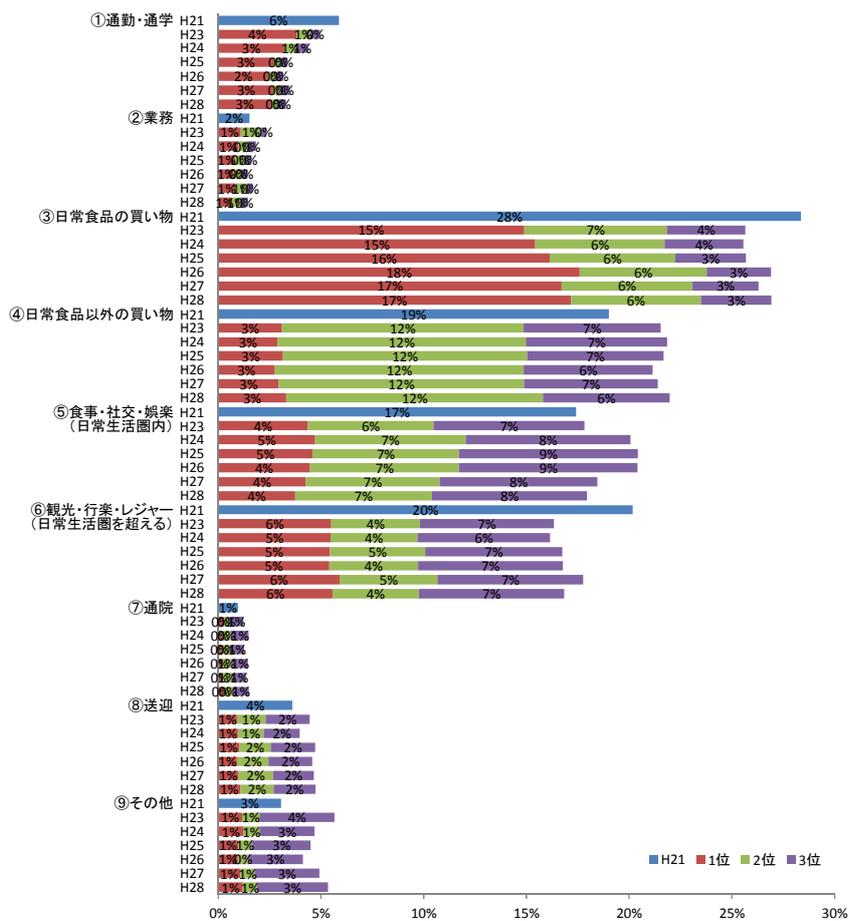
図表3-73 休日の自動車利用理由(三大都市圏の市)



図表 3-74 休日の自動車利用理由（政令指定市）



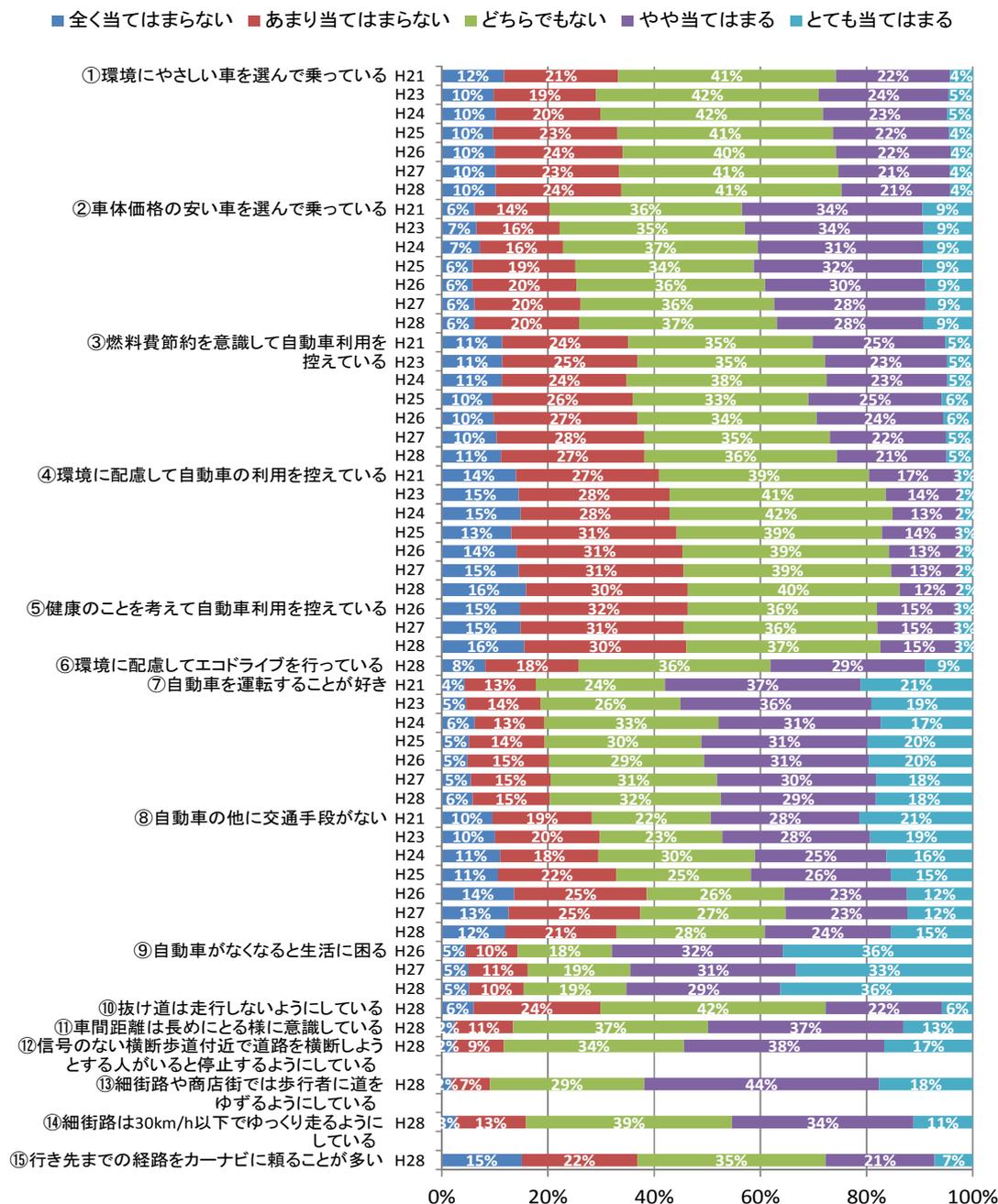
図表 3-75 休日の自動車利用理由（その他の市）



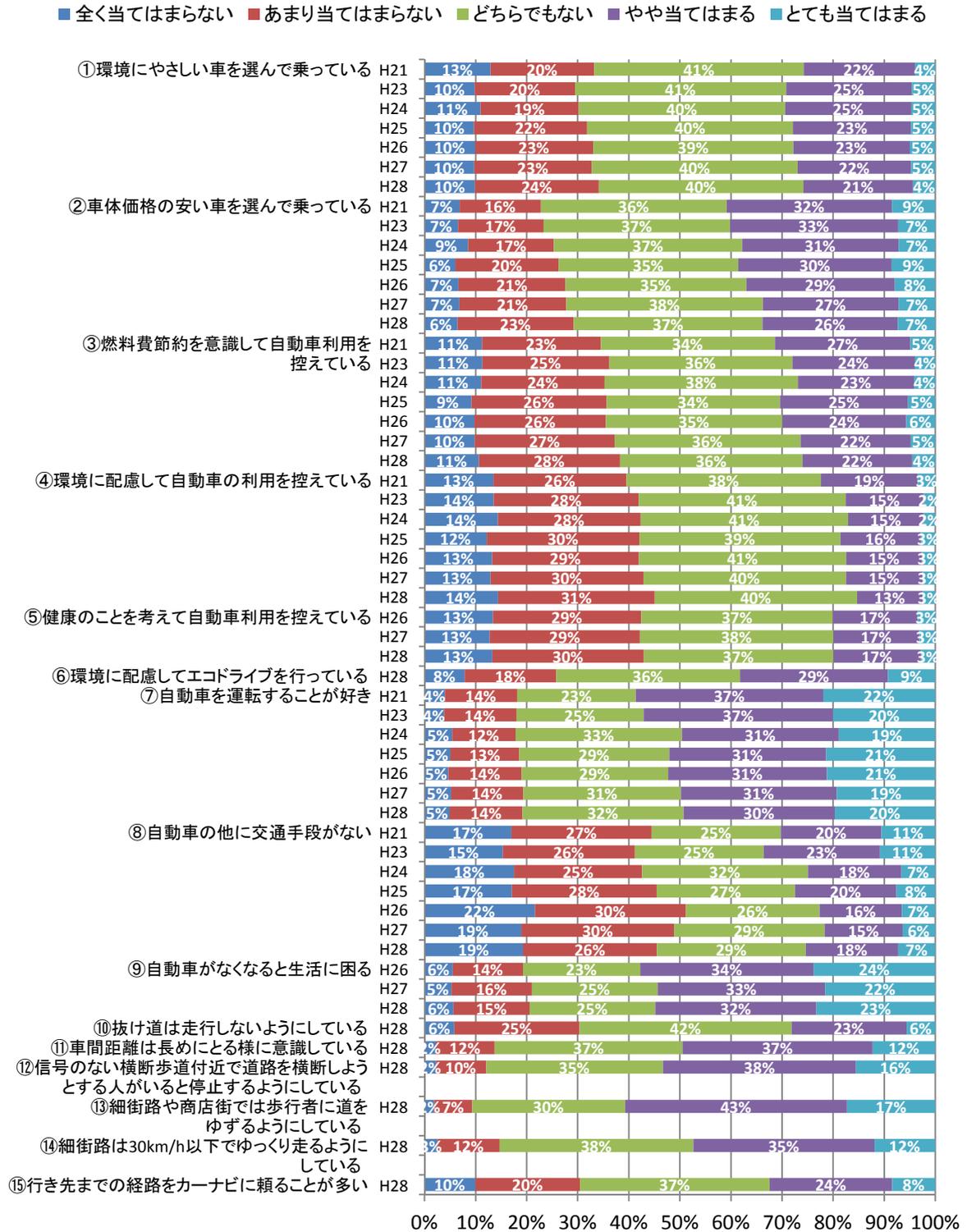
図表 3-76 休日の自動車利用理由 (町村)

## 2 2) 車の保有・利用意識と自動車を運転する理由

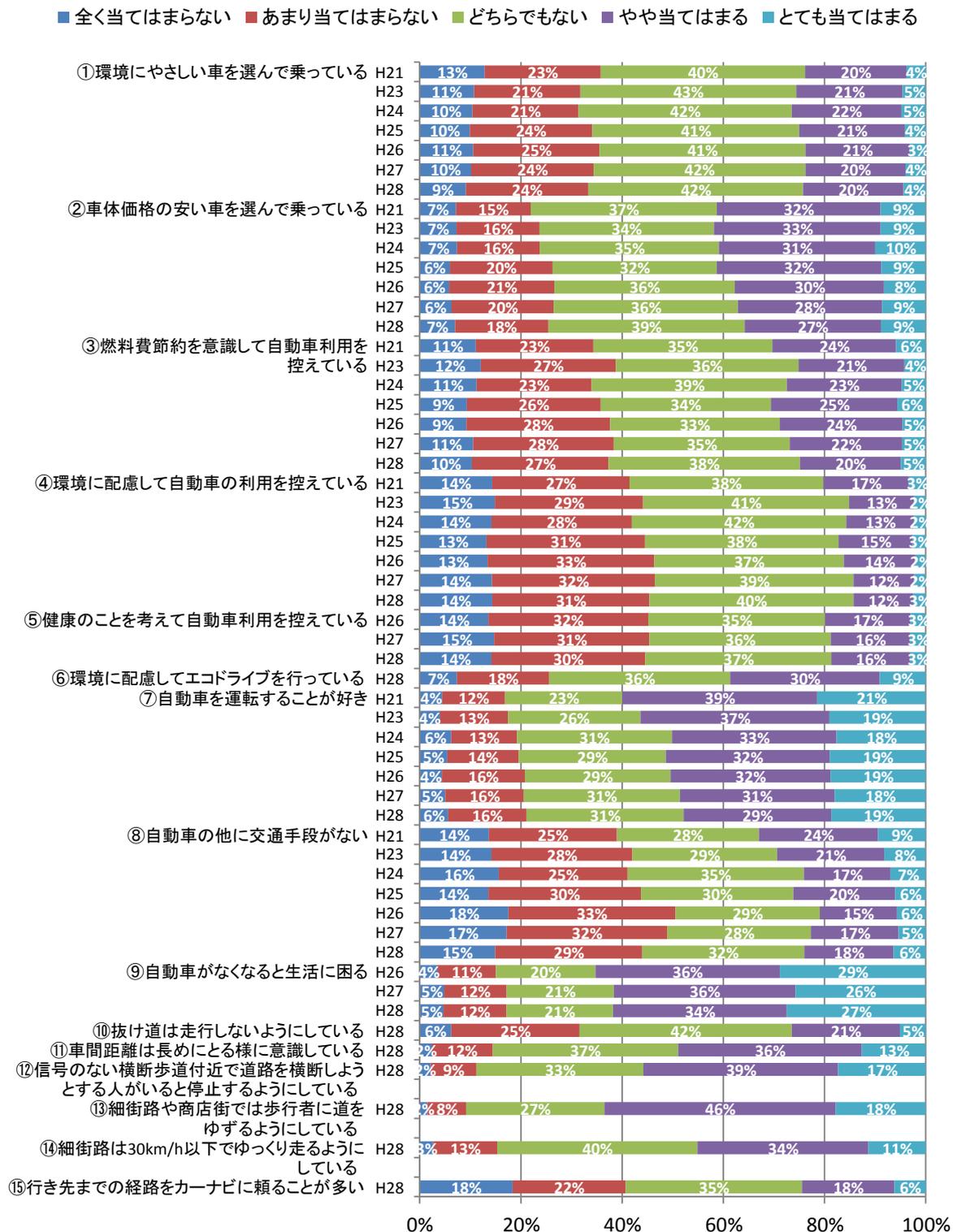
環境や価格に関する設問においては、当てはまる人がわずかに減少傾向である。  
また、自動車がなくなると生活に困る人は特に地方部が多い。



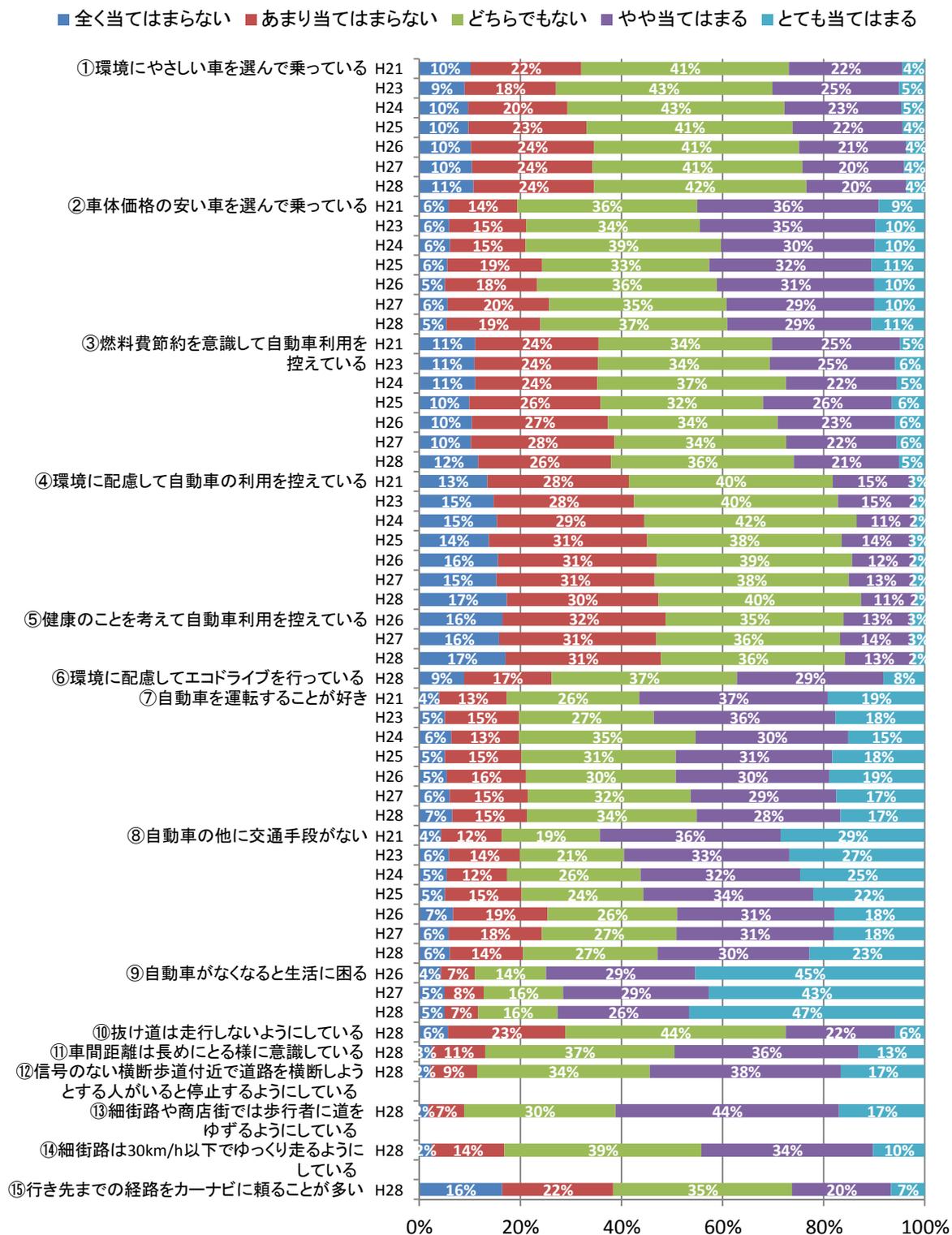
図表3-77 車の保有・利用意識と自動車を運転する理由（全国）



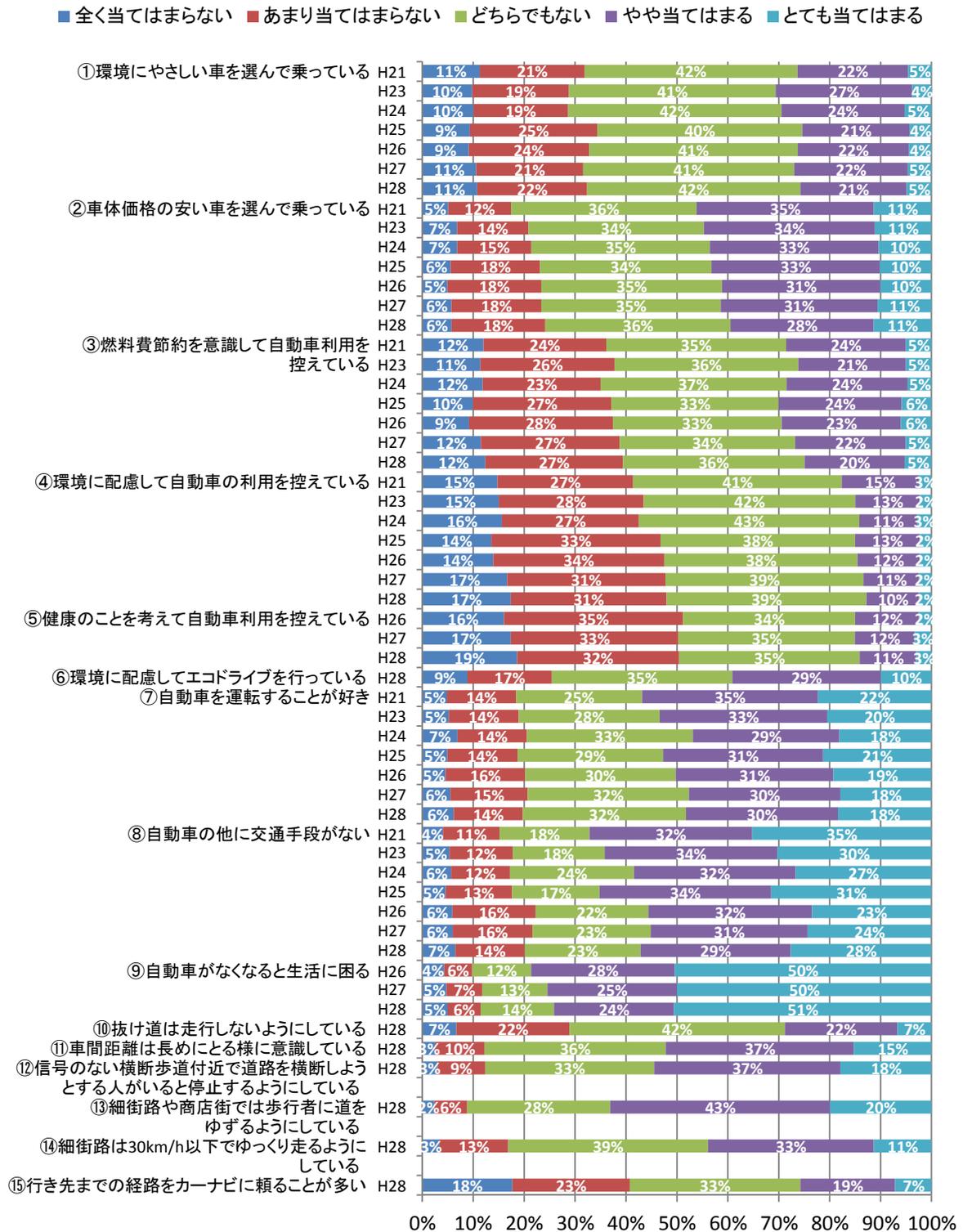
図表 3-78 車の保有・利用意識と自動車を運転する理由（三大都市圏の市）



図表3-79 車の保有・利用意識と自動車を運転する理由（政令指定市）



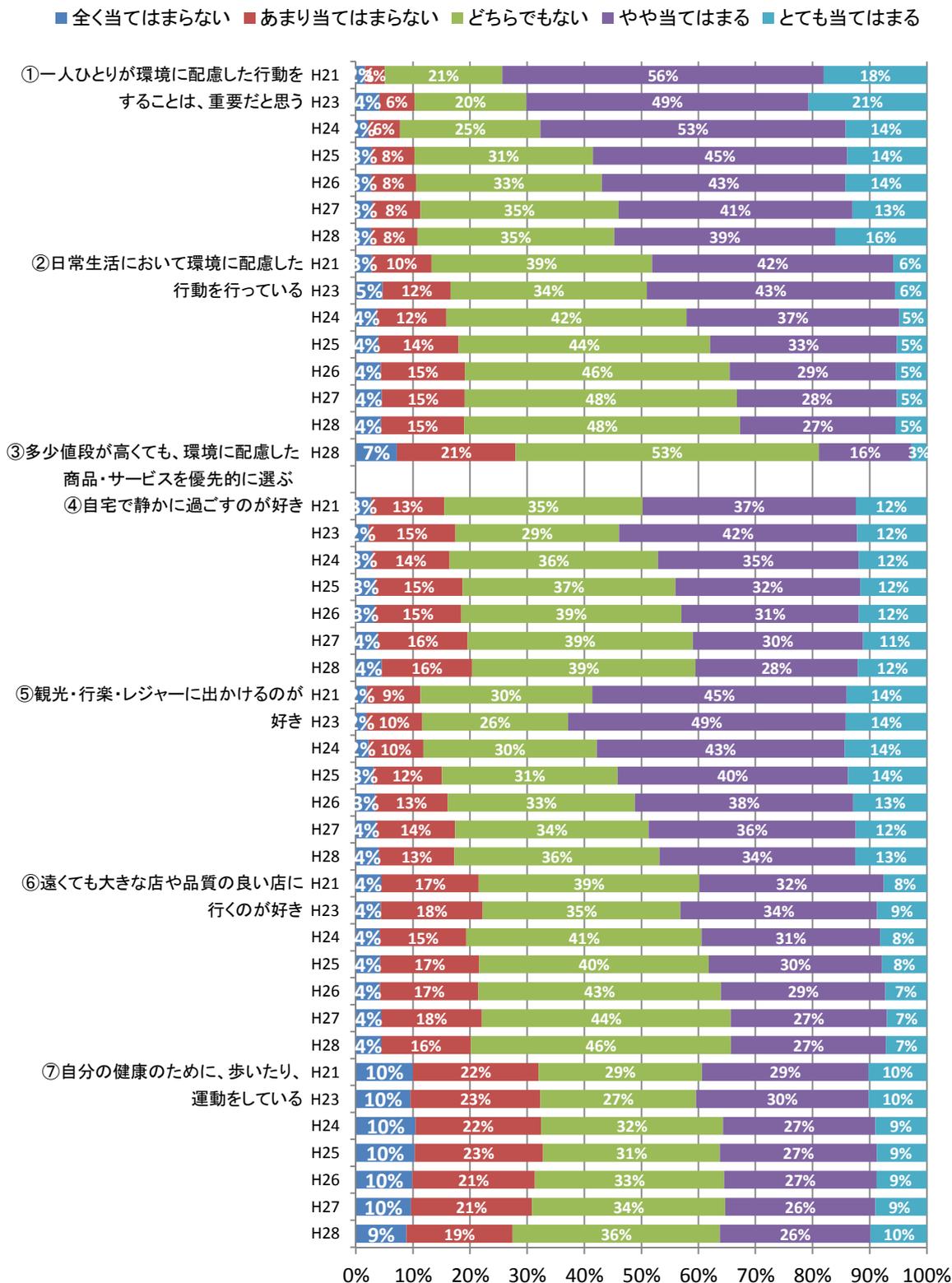
図表3-80 車の保有・利用意識と自動車運転する理由（その他の市）



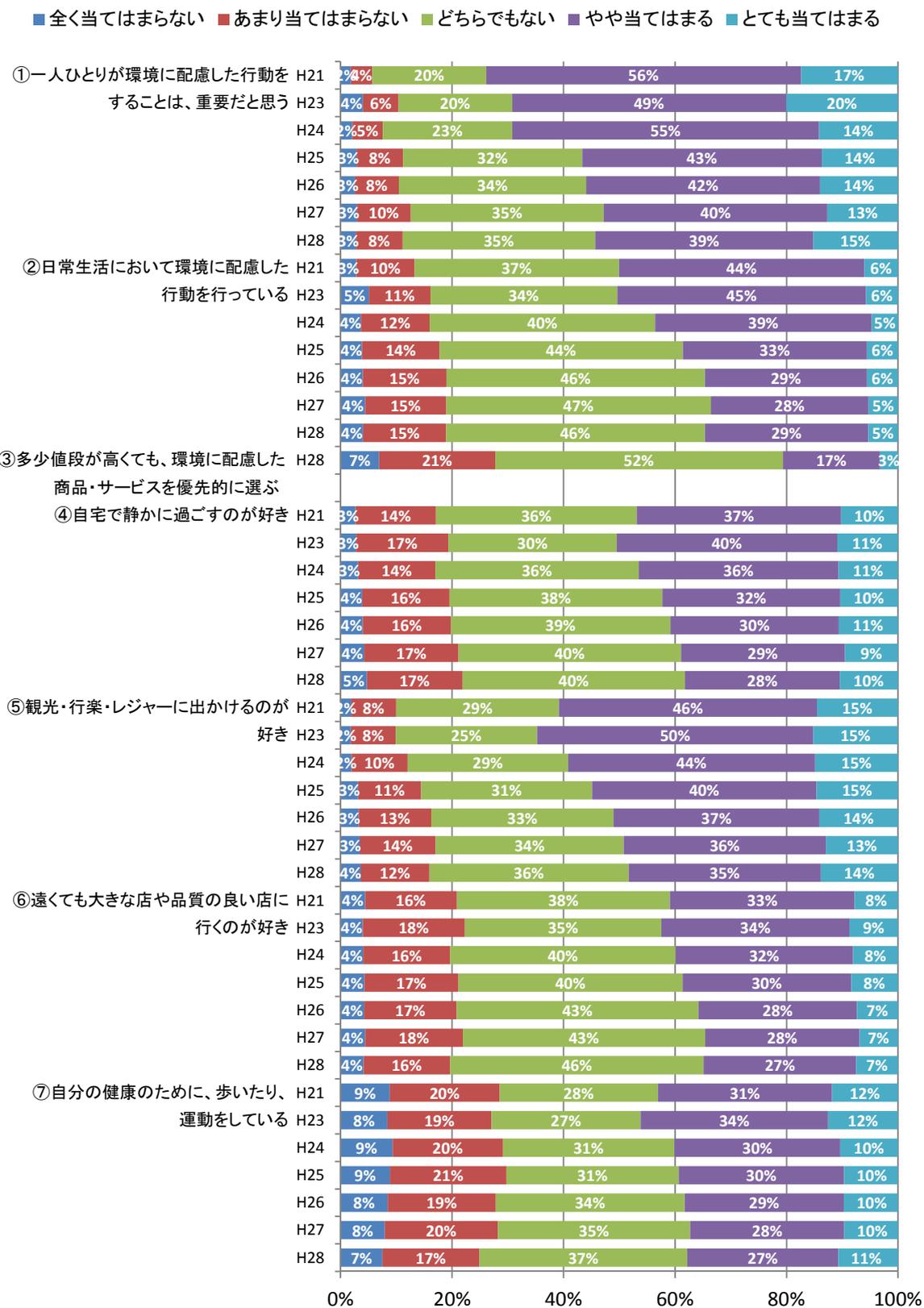
図表3-81 車の保有・利用意識と自動車を運転する理由（町村）

### 23) 日常の意識と生活スタイル

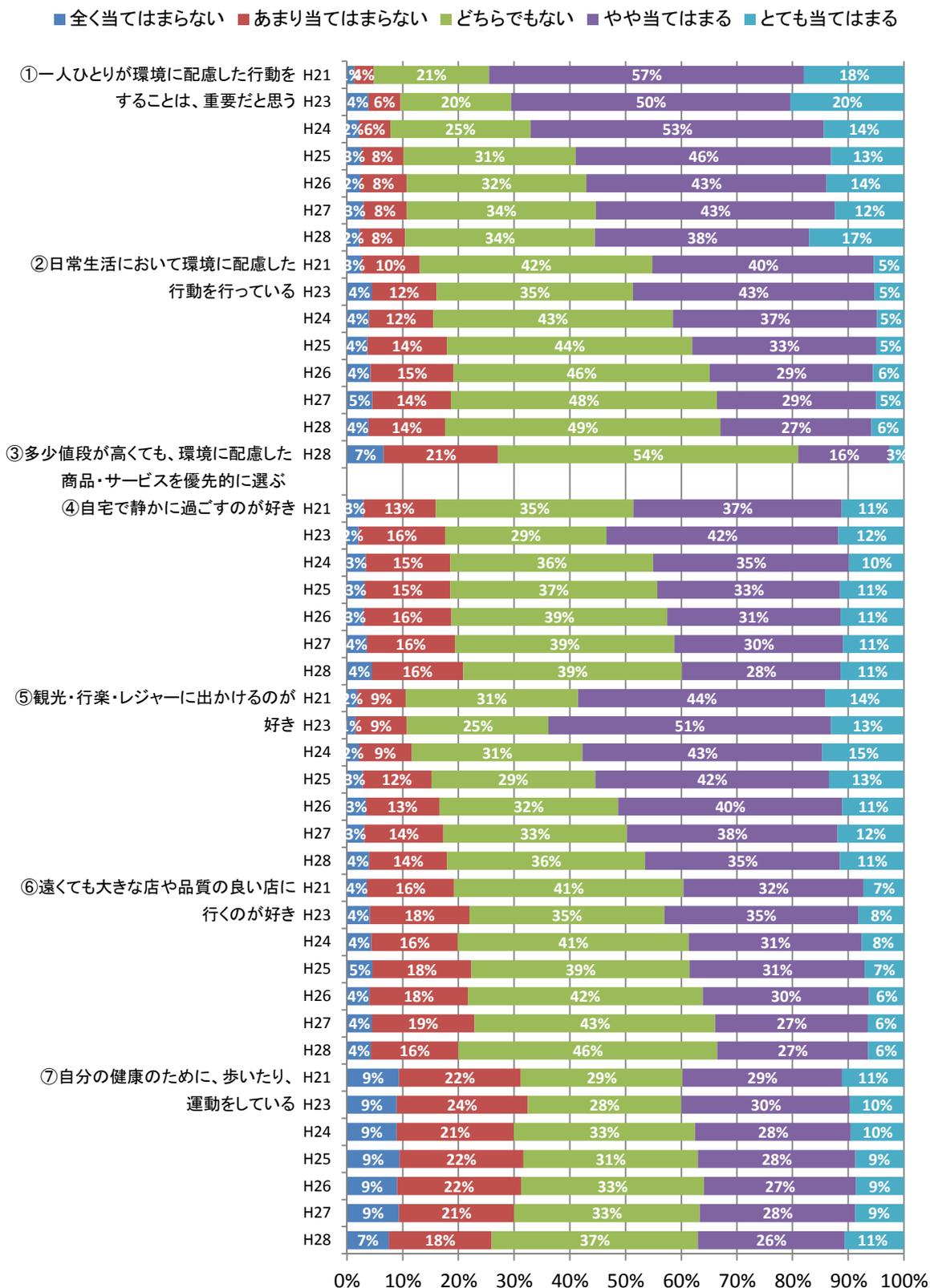
環境への意識に当てはまる人は減少しているが、減少傾向は鈍化している。また、観光・行楽・レジャーに出かける人が好きな人が年々減少している。



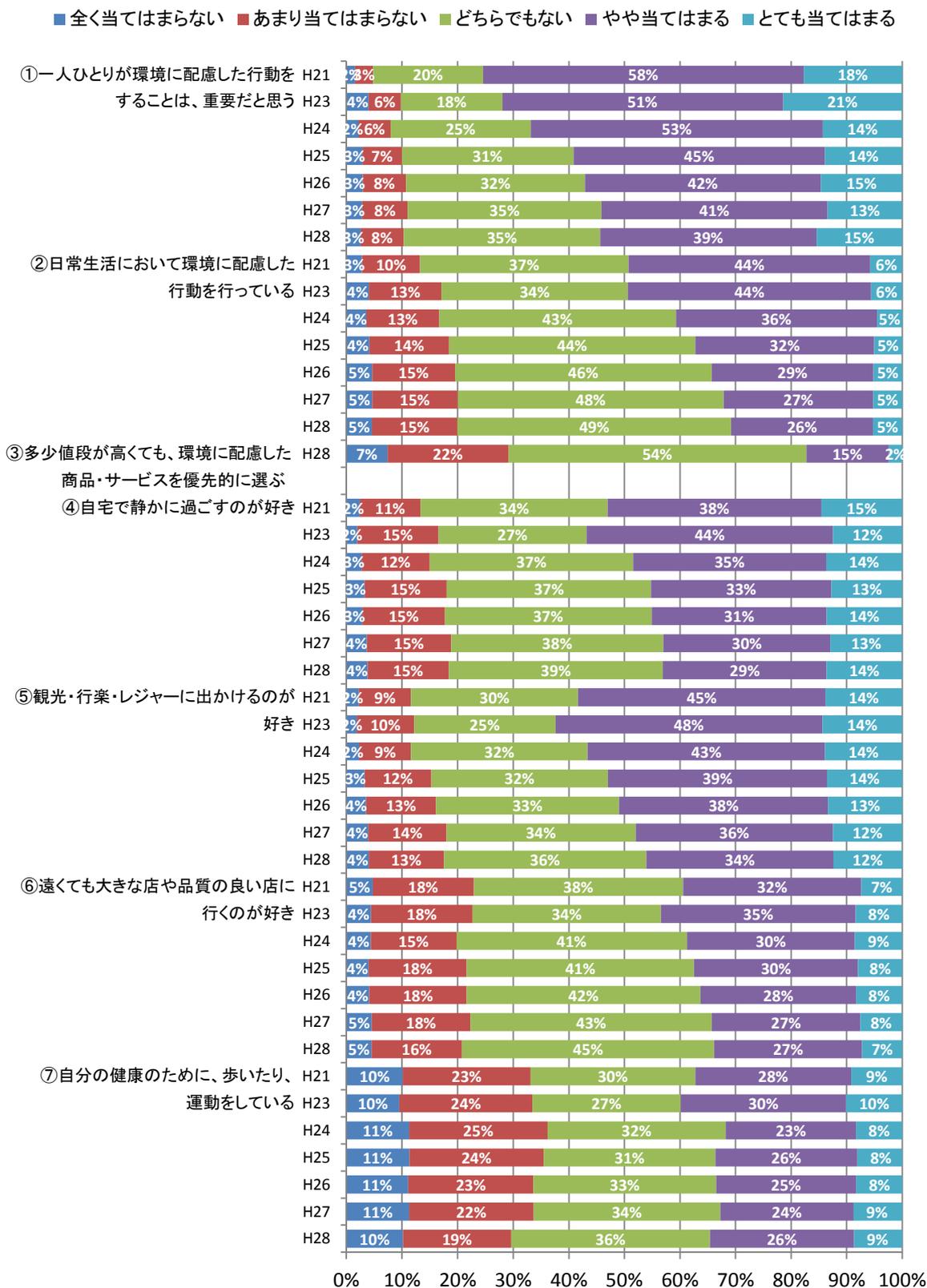
図表3-82 日常の意識と生活スタイル (全国)



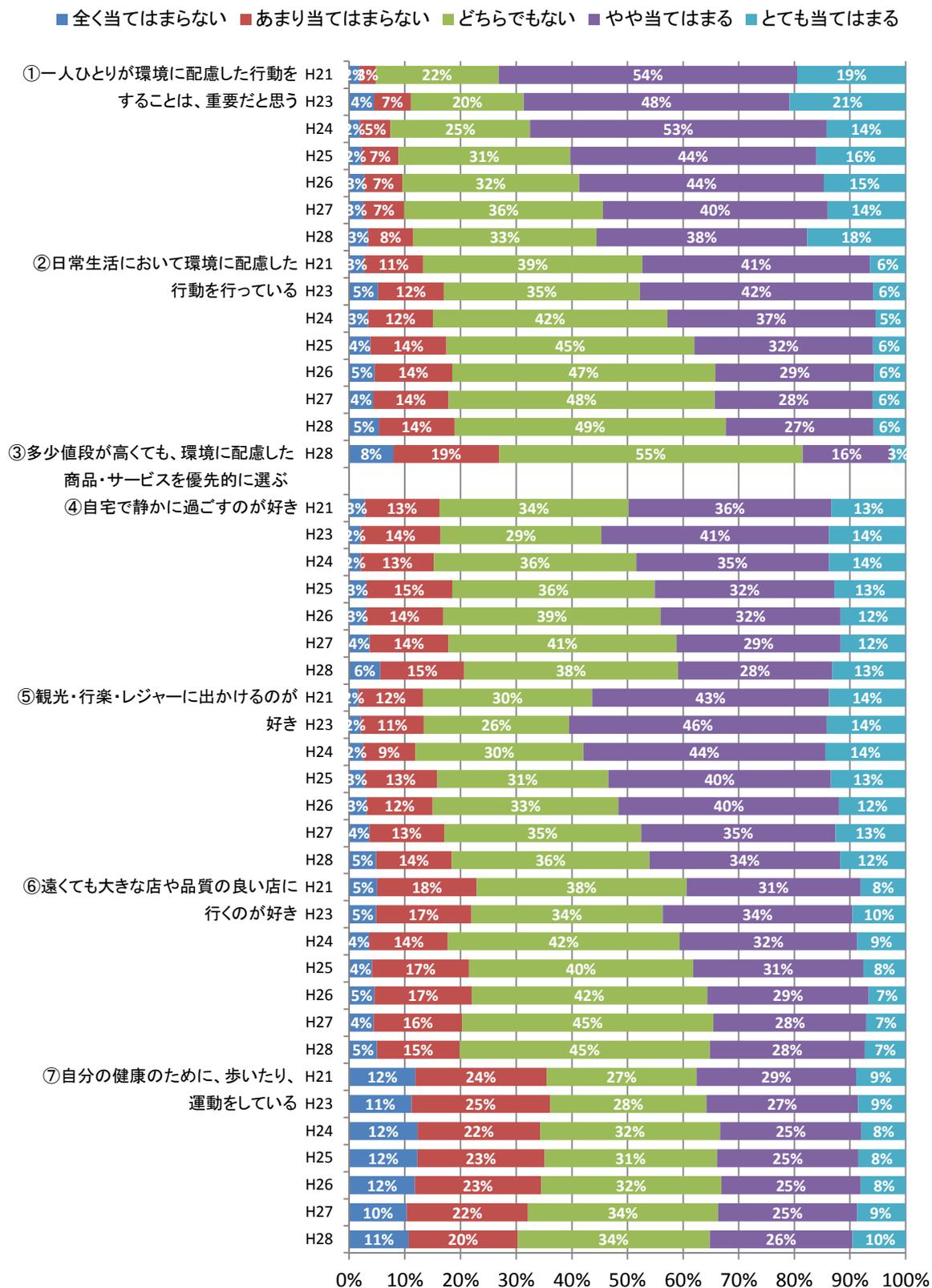
図表 3-83 日常の意識と生活スタイル (三大都市圏の市)



図表 3-84 日常の意識と生活スタイル (政令指定市)



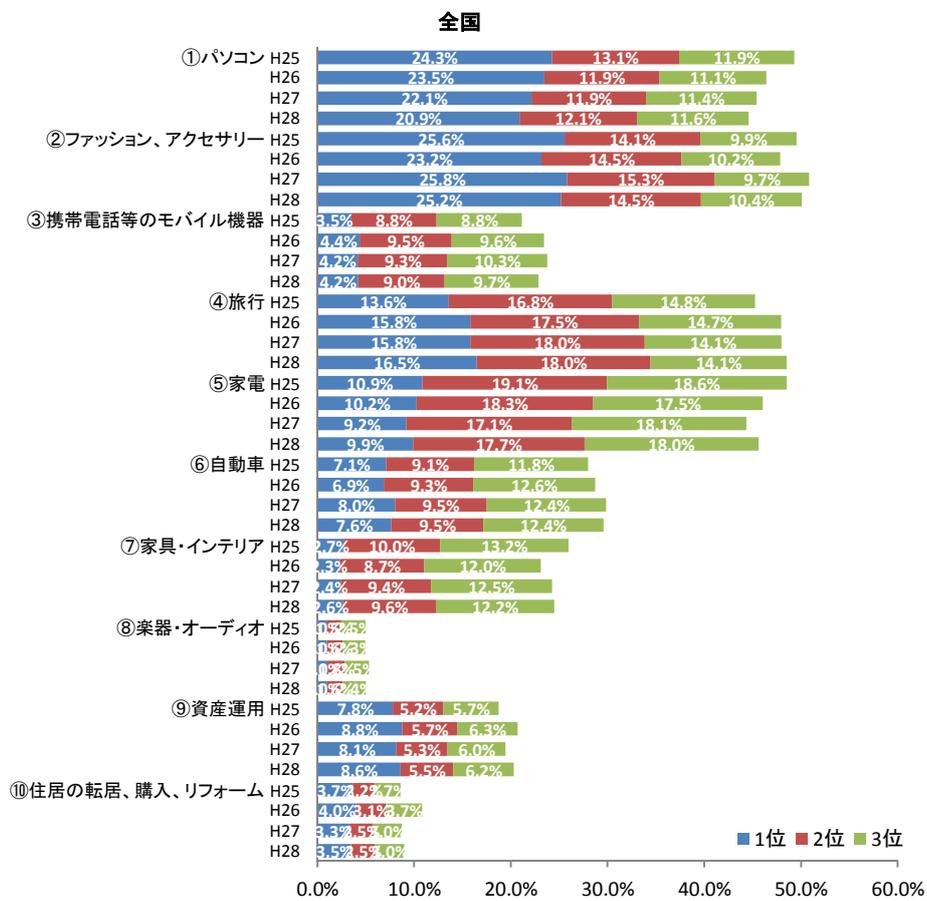
図表 3-85 日常の意識と生活スタイル (その他の市)



図表 3-86 日常の意識と生活スタイル (町村)

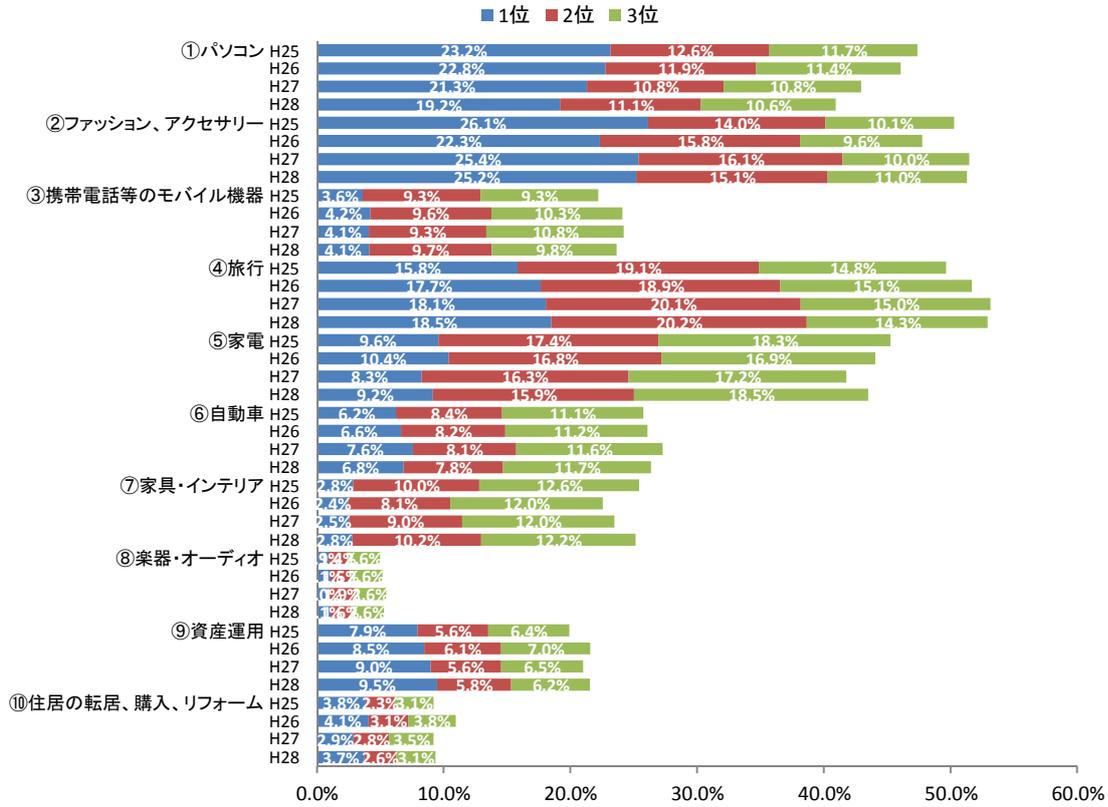
## 24) 製品・サービスの購入の優先度

パソコン、ファッション、旅行、家電がどの地域でも優先度が高い。自動車はH25、H26、H27と上昇傾向であったが、H28にはやや低下した。



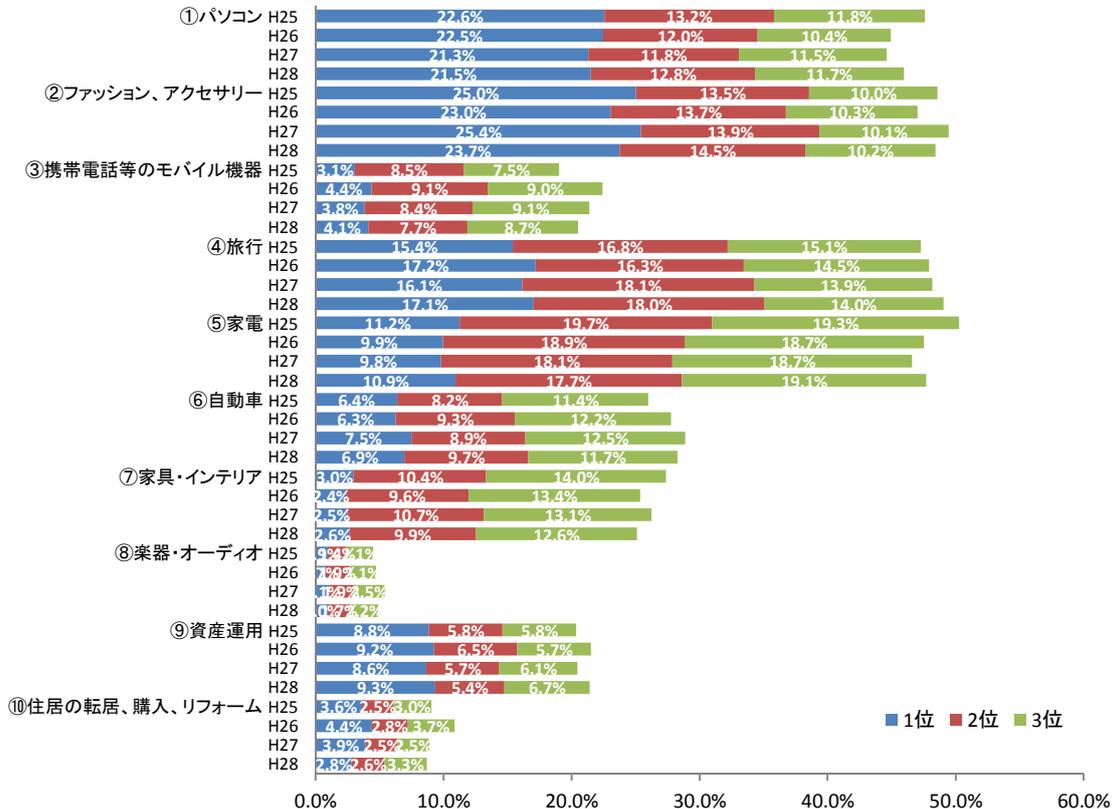
図表3-87 製品・サービスの購入の優先度 (全国)

### 三大都市圏の市

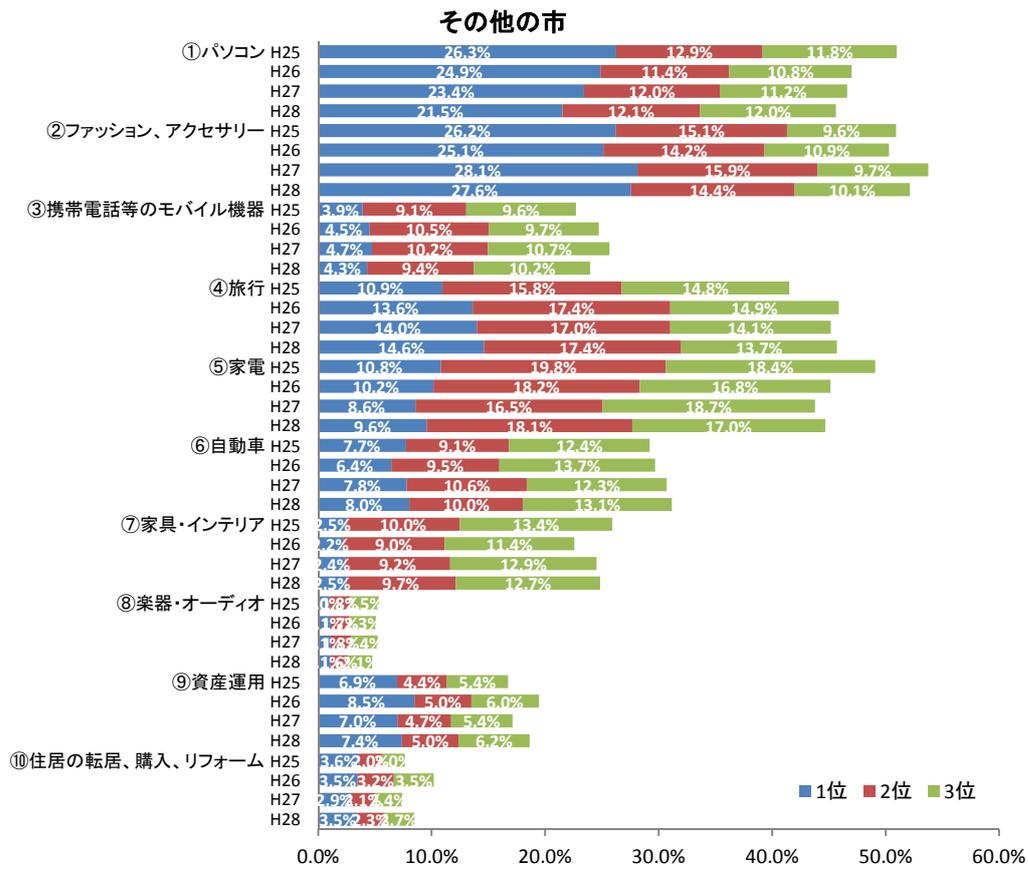


図表3-88 製品・サービスの購入の優先度（三大都市圏の市）

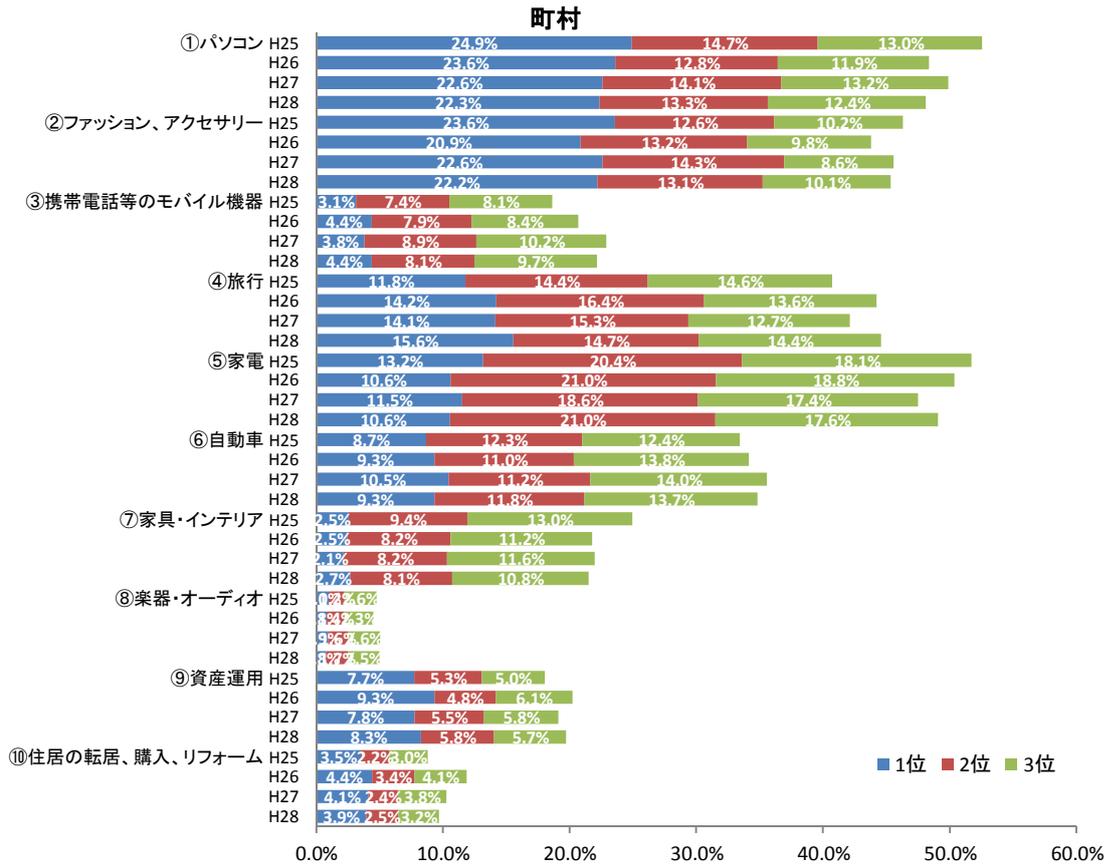
### 政令指定市



図表 3-89 製品・サービスの購入の優先度（政令指定市）



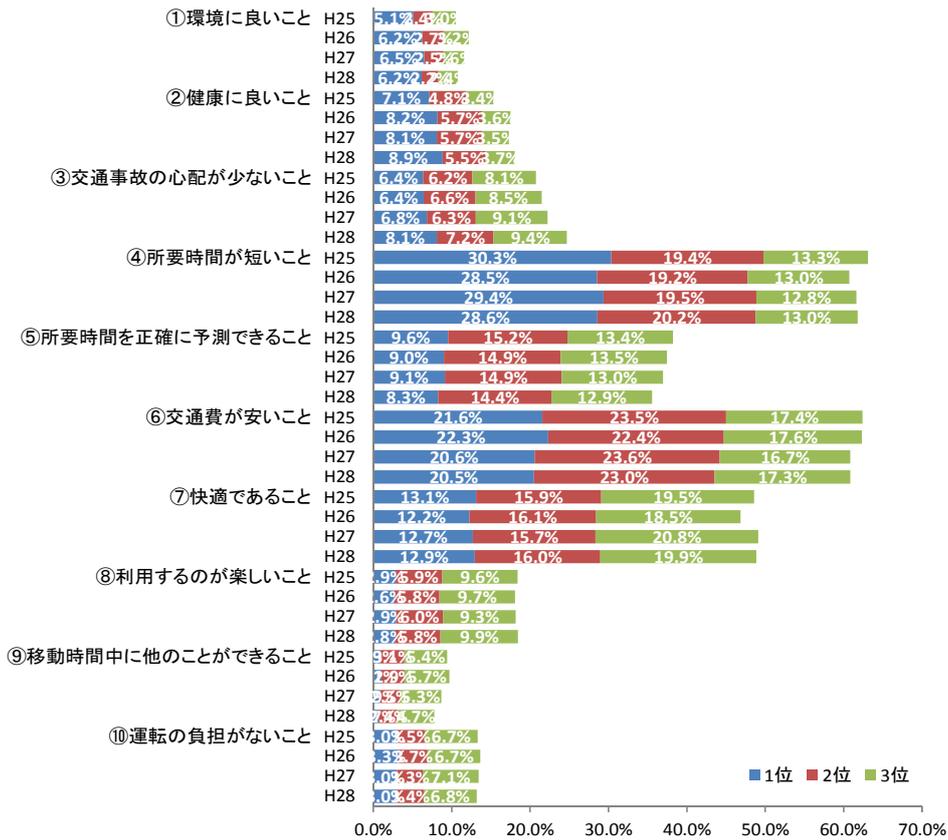
図表 3-90 製品・サービスの購入の優先度（その他の市）



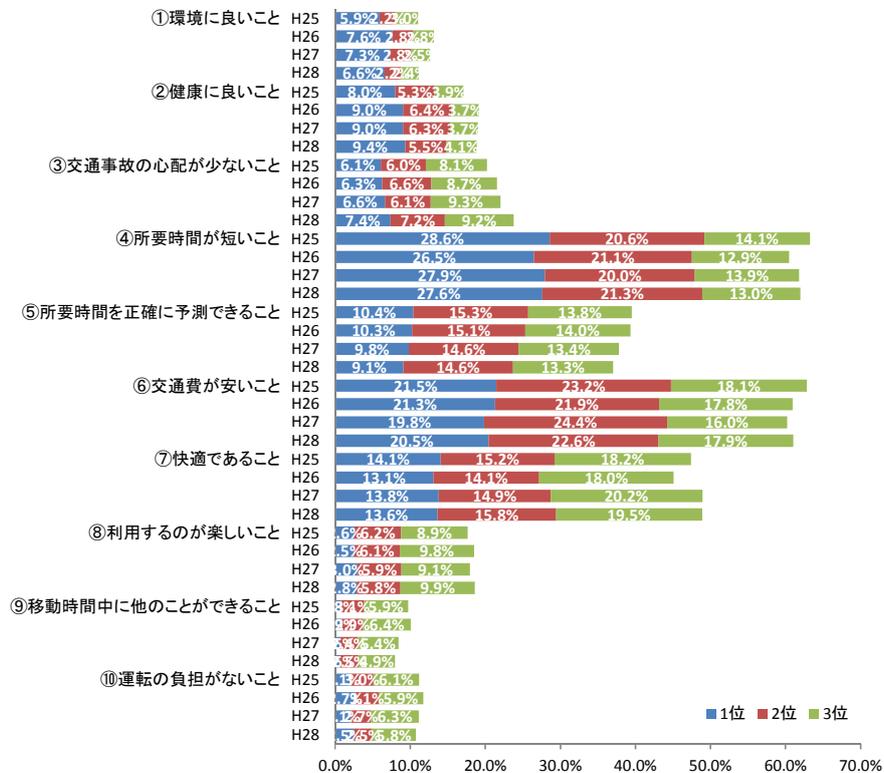
図表 3-9-1 製品・サービスの購入の優先度（町村）

25) ふだん移動するときの交通手段（鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩など）を選ぶ際に重視すること

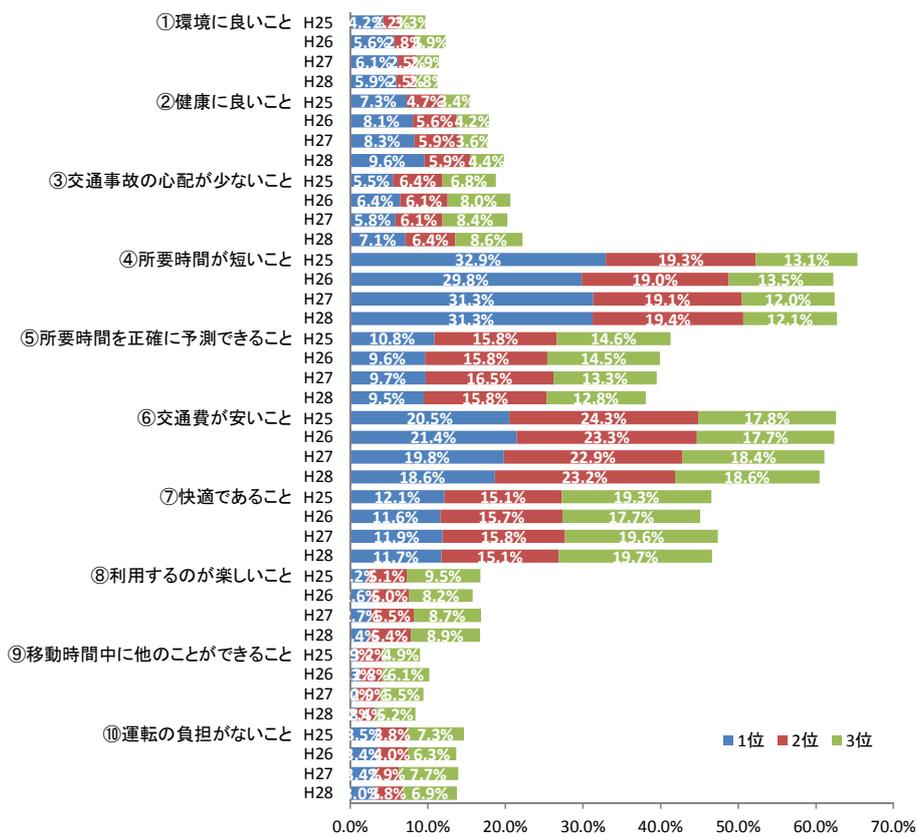
所要時間と交通費を重視する人が多い。また、H27 と H28 を比較すると、環境や健康への配慮がやや重視されるようになっている。



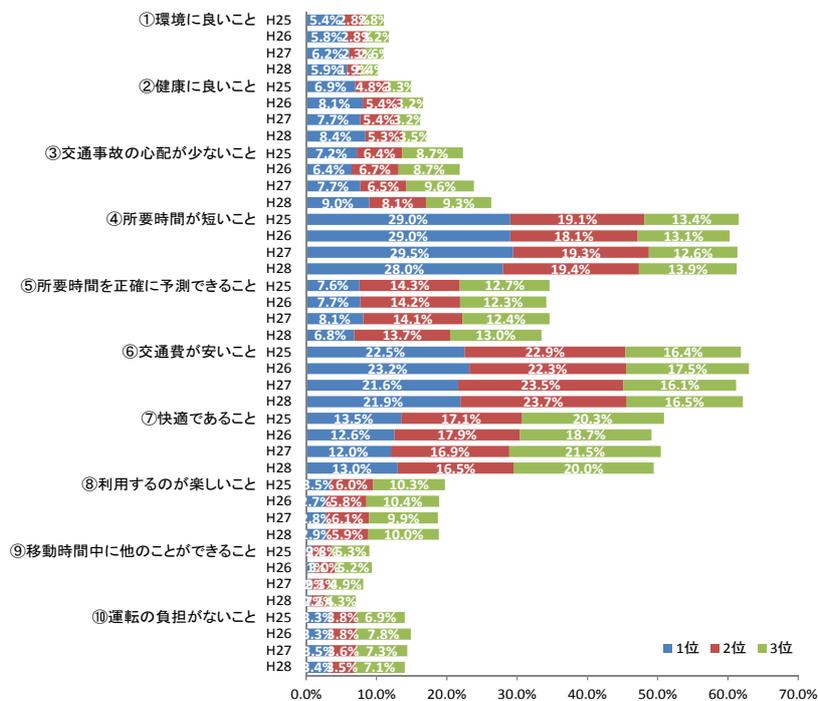
図表3-92 ふだん移動するときの交通手段を選ぶ際に重視すること（全国）



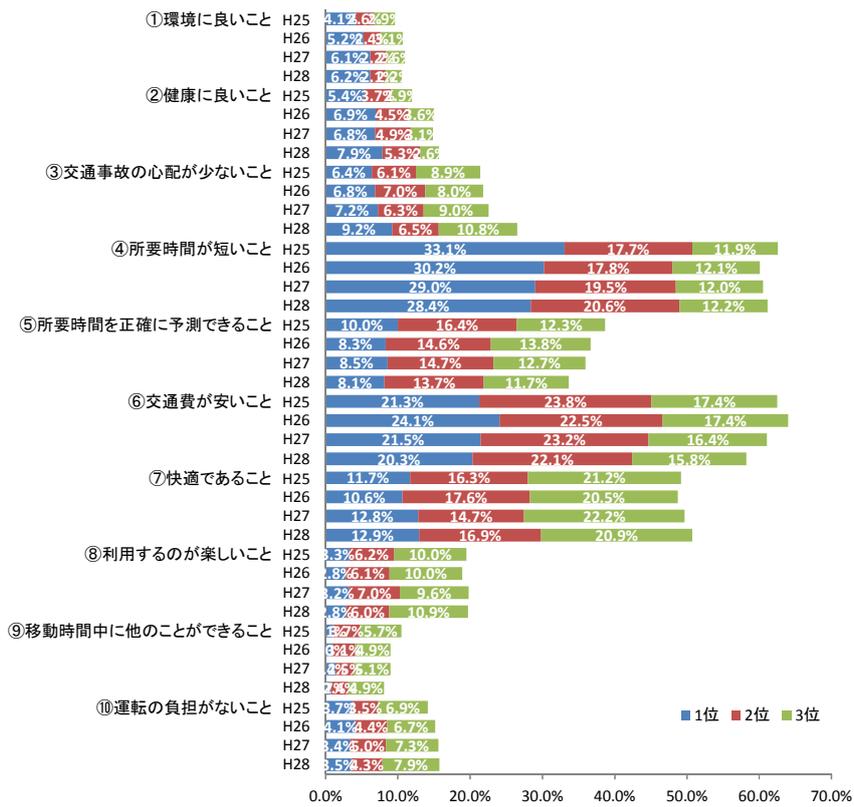
図表3-93 ふだん移動するときの交通手段を選ぶ際に重視すること（三大都市圏の市）



図表3-94 ふだん移動するときの交通手段を選ぶ際に重視すること  
(政令指定市)



図表3-95 ふだん移動するときの交通手段を選ぶ際に重視すること  
(その他の市)



図表3-96 ふだん移動するときの交通手段を選ぶ際に重視すること（町村）

## 4. アンケート調査による交通動向の把握・分析（集計による分析）

### 4-1 個人・世帯属性の差や変化と走行距離・保有台数との関係分析

#### 4-1-1 全体の傾向

##### 【1台あたりの走行距離】

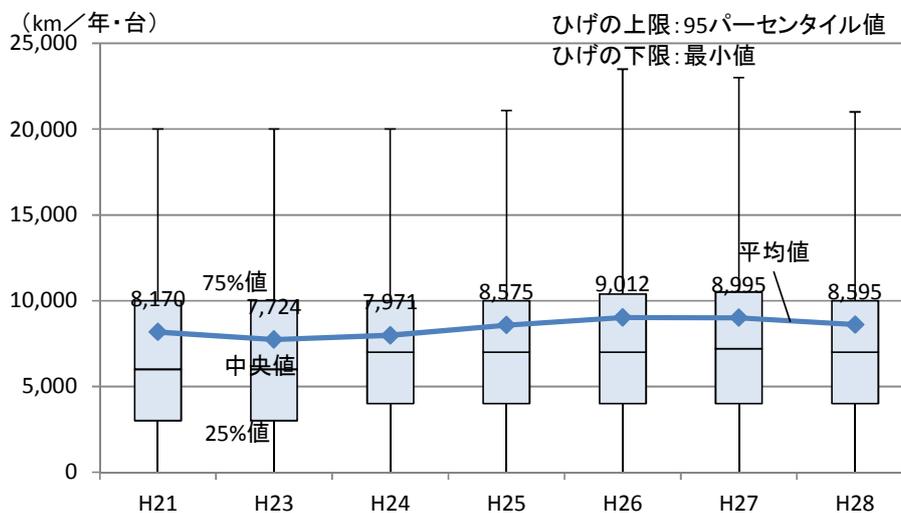
➡H23年度からH25年度までは増加傾向であったが、それ以降は、ほぼ横ばいの傾向、H28年度はH27年度から減少した。

##### 【世帯あたりの保有台数】

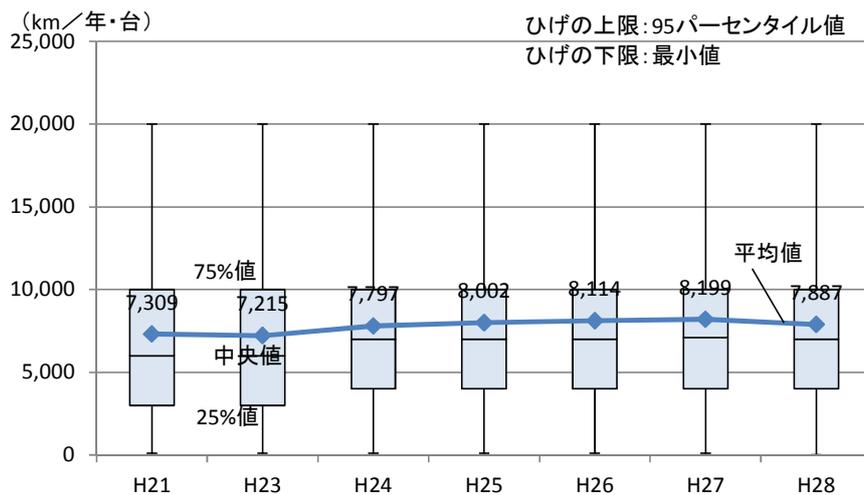
➡全車種の世帯あたり保有台数は、減少傾向。  
軽乗用車の世帯あたり保有台数は、横ばい。

#### (1) 個人の走行距離

外れ値を除去した平均年間走行距離では、H23からH24に増加し、その後は、わずかに増加傾向であるが、ほぼ横ばいで推移。



図表 4-1 個人の平均年間走行距離（外れ値除去無し）

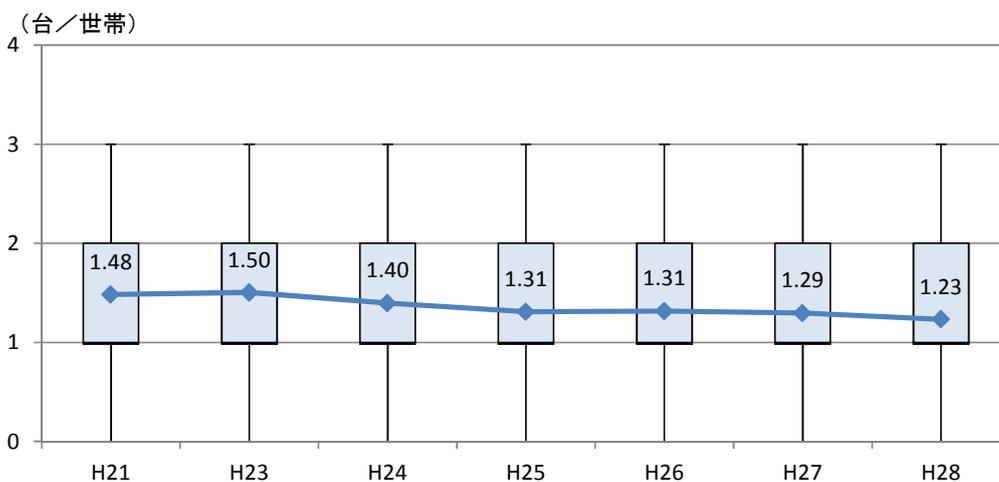


図表 4 - 2 個人の平均年間走行距離（外れ値除去有り）

## (2) 世帯の保有台数

世帯あたりの乗用車の保有台数が減少し、軽乗用車は横ばいである。

### 全車種

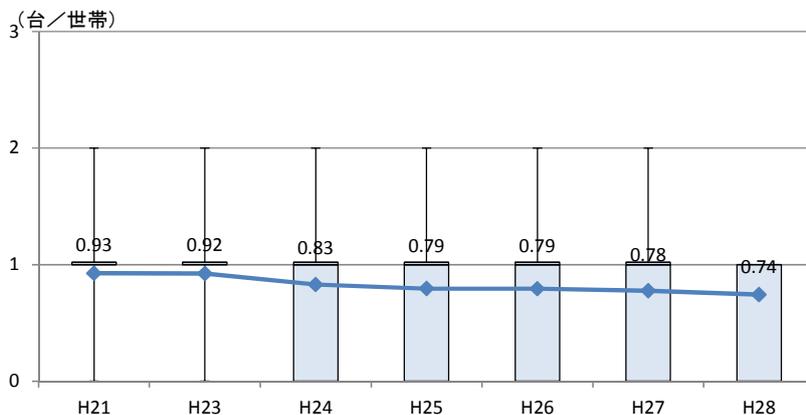


図表 4 - 3 世帯の保有台数

### 3) 世帯の保有台数（乗用車）

世帯の乗用車保有台数の平均値は減少傾向であり、分布では H23→H24 で乗用車を手放した世帯が多い

#### 乗用車

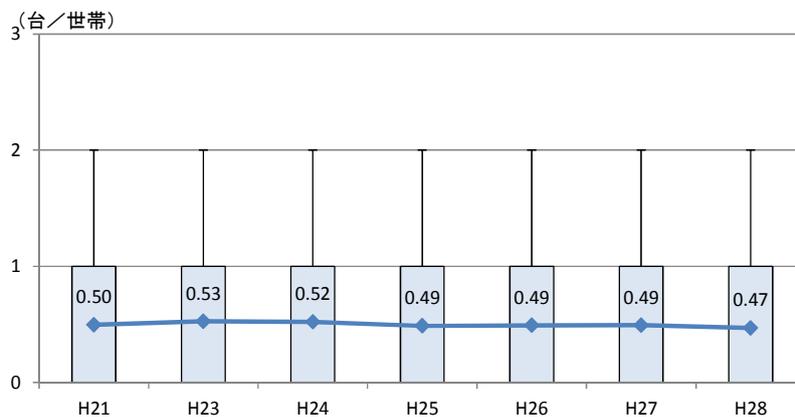


図表 4 - 4 世帯の保有台数（乗用車）

### (4) 世帯の保有台数（軽乗用車）

世帯の軽乗用車保有台数の平均値と中央値は、ほぼ同じ値で推移

#### 軽乗用車



図表 4 - 5 世帯の保有台数（軽乗用車）

## (5) 走行距離の外れ値の除去・補正

走行距離は回答者が年間走行した距離として回答を得た値としているが、過大な値を除去することを目的に、スミルノフ・グラブス検定で外れ値を除去している。

スミルノフ・グラブス検定とは、正規分布を仮定し、平均値と標準偏差から計算した有意な範囲（本分析では 99%の範囲）から外れている値を外れ値とする検定方法である。具体的には、まず、すべての走行距離のデータ（ $n$  個）を用いて平均値と標準偏差を計算し、その平均値と標準偏差から計算した 99%の範囲よりも走行距離のデータの中で最大の値の方が大きい場合は、その値を外れ値として除去する（データは  $n - 1$  個になる）。次に、残ったすべての走行距離のデータ（ $n - 1$  個）を用いて平均値と標準偏差を計算し、その平均値と標準偏差から計算した 99%の範囲よりも走行距離のデータの中で最大の値の方が大きい場合は、その値を外れ値として除去する（データは  $n - 2$  個になる）。以下、同様の作業を行い、残っているデータの全てが 99%の範囲に入るまで繰り返す。

スミルノフ・グラブス検定（有意水準：1%）より、下記の範囲以外の値を外れ値として、外れ値を除去した分析を行う。

- ・ H21 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 34,000$  (閾値)
- ・ H23 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 35,000$  (閾値)
- ・ H24 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 35,000$  (閾値)
- ・ H25 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 37,500$  (閾値)
- ・ H26 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 38,500$  (閾値)
- ・ H27 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 38,500$  (閾値)
- ・ H28 :  $100 \leq 1$  台当たり年間走行距離  $< 38,500$  (閾値)

また調査年に新規入手した車両の走行距離は、入手した月日から調査日までで 1 年より短い期間の走行距離となるため、下記により年間値に補正している。

- ・【H21～H25】 買い替えた車と買い替えていない車の平均走行距離の比
- ・【H26～H28】 回答値  $\div$  (保有期間(月))  $\times 12$

## 4-1-2 集計結果の主な傾向

### (1) 個人の走行距離

図表4-6 1台当り走行距離の主な傾向

	平均値の傾向	平均値の変化
都市区分	3 大都市圏の市<政令指定市<その他の市<町村の順で走行距離が長い。 (町村は、3 大都市圏の市よりも1.2倍程度長い。)	都市部⇒地方部：やや増加 地方部⇒都市部：やや減少、女性は減少が顕著、多くの年の変化で走行距離が減少する傾向
就業状況	就業している人の方が、就業していない人よりも走行距離が長い。(1.2倍程度)	就業⇒非就業：減少、男性は減少が顕著 非就業⇒就業：ほぼ変化なし、男性は増加、多くの年の変化で走行距離が減少する傾向
雇用形態	正規雇用者の方が、非正規雇用者よりも走行距離が長い。(1.1倍程度)	正規⇒非正規：やや減少、地方部では減少が顕著 非正規⇒正規：ほぼ変化なし
車種	乗用車の方が、軽乗用車よりも走行距離が長い。(1.1倍程度；ただし、近年その比率は縮小傾向である。)	軽乗用車⇒乗用車：増加、地方部での増加が顕著、 H23-24を除く変化で走行距離が減少する傾向 乗用車⇒軽乗用車：減少、都市部でも地方部でも減少、H24-25を除く変化で走行距離が減少する傾向
	ハイブリッド車の方が、ガソリン車よりも走行距離が長い。(1.1倍程度)	ガソリン車からハイブリッド車に乗り換えると、H26年以前は走行距離が減少傾向であったが、H26-H27、H27-H28には増加傾向に変わった
燃費	カタログ燃費が30km/L以上の方が、9.9km/L以下よりも走行距離が長い。(1.2倍程度)	燃費向上(大きい)：ほぼ変化なし 燃費向上(小さい～悪化)：ほぼ変化なし

	平均値の傾向	平均値の変化
排気量	排気量が1501～2000ccの車の走行距離が最も長く、走行距離が短い2501cc～、～660ccの車と比較して、1.1～1.2倍程度長い。	排気量が減少：減少 排気量が増加：増加

## (2) 世帯の保有台数

図表4-7 世帯当たり保有台数の主な傾向

	平均値の傾向	平均値の変化
都市区分	3 大都市圏の市<政令指定市<その他の市<町村の順で保有台数が多い。 (町村は、3 大都市圏の市よりも1.3倍程度多い。)	都市部⇒地方部：ほぼ変化なし 地方部⇒都市部：減少、全ての年の変化で減少
世帯所得	世帯所得が多くなるにつれて保有台数が多くなる。 (1,000万円超は、200万円以下よりも1.7倍程度多い。)	所得増加：やや増加、H21-23を除き、保有台数変化は小さい 所得減少：減少、都市部でも地方部でも減少、全ての年の変化で減少

## (3) ハイブリッド車の属性変化

- ・世帯所得が500万円以下の人の所有が増加傾向
- ・40代以下の人の所有が増加傾向

## (4) 高齢者の就業と自動車利用

- ・70歳以上の走行距離は、20代の走行距離と比較して、7割程度
- ・60代、70歳以上の就業者の走行距離は、40、50代とほとんど差は無い
- ・高齢者が就業から非就業に変化すると、どの都市区分でも走行距離が減少

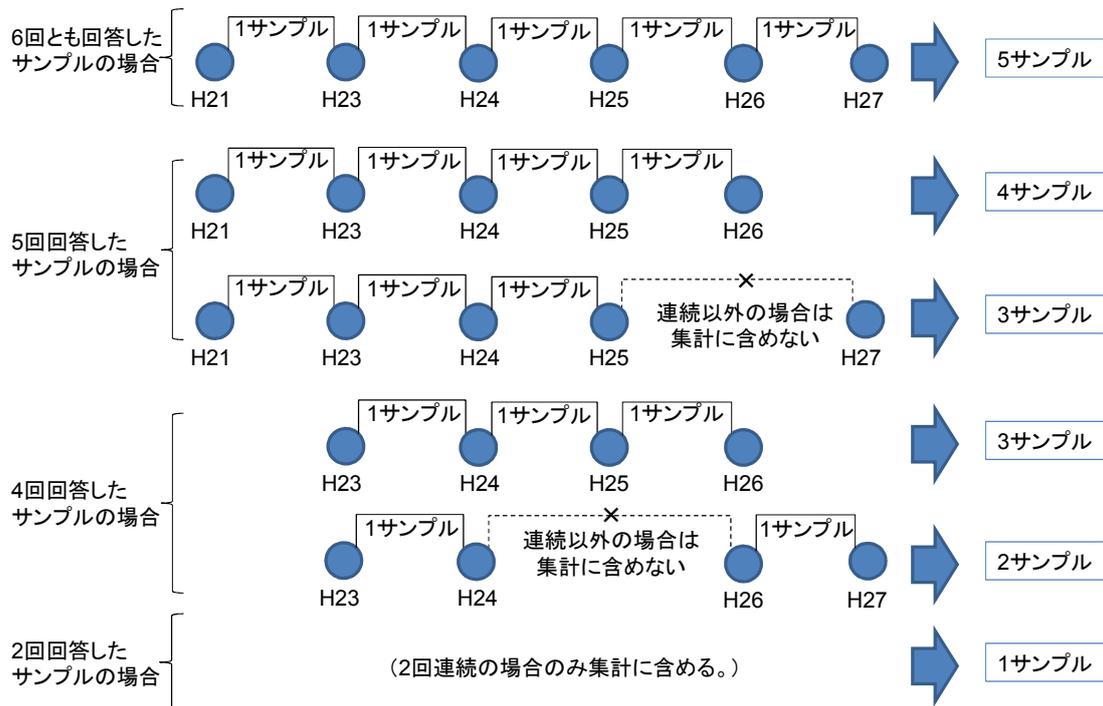
## (5) 環境意識と所有車の関係

- ・「環境に配慮して自動車利用を控える」に当てはまる人は、当てはまらない人に比べて走行距離が1.2倍程度長い。
- ・「環境にやさしい車を選んで乗っている」人のハイブリッド車の購入割合は、当てはまらない人と比べ非常に大きい。

### 4-1-3 主となる運転者の属性別の傾向

属性別の傾向は、各調査年（H21、H23、H24、H25、H26、H27、H28）別の平均値と、パネルデータによる変化前と変化後の平均値・バラツキの分析を行う。パネルデータを用いることで、属性が変化した場合の属性変化前と属性変化後の保有・利用の違いや、属性がAからBに変化したときの保有・利用の変化と属性がBからAに変化したときの保有・利用の変化の非対称性を分析することもできる。

なお、パネルサンプルの集計では、変化前と変化後の走行距離・保有台数を集計するが、1年の変化を1サンプルとし、同じ回答者でも複数のサンプルとして集計した。

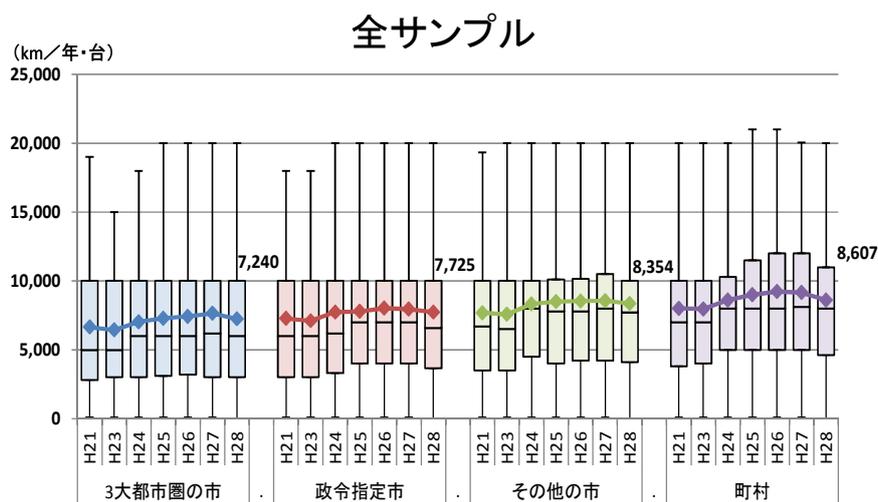


図表 4-8 パネルデータの該当サンプル

## (1) 都市区分別走行距離

### a. 全サンプルの傾向

走行距離は都市部より地方部の方が走行距離が長い。3大都市圏の市では近年も増加傾向であるが、その他の都市区分では、横ばい傾向である。

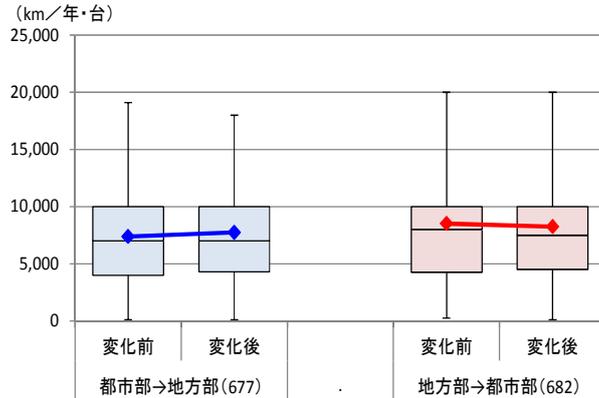


サンプル数	H21***	H23***	H24***	H25***	H26***	H27***	H28***
3大都市圏の市	2616	2645	2799	6090	5823	2748	5562
政令指定市	2639	2493	2631	4591	4377	4696	3949
その他の市	3692	4233	4050	8052	7363	7,056	7425
町村	3530	2922	2873	3603	3338	3477	3484
合計	12477	12293	12353	22336	20901	20977	20420

図表4-9 都市区分別平均年間走行距離

b. パネルサンプルの変化傾向

都市部から地方部に転居した人は、走行距離がやや増加しているが、有意差はない。



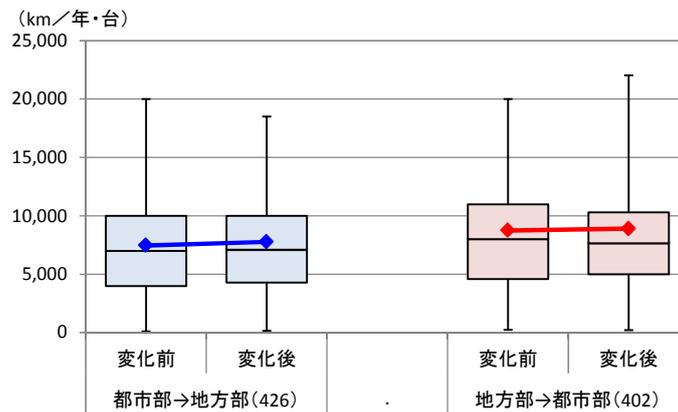
	変化前	変化後		変化前	変化後
最大値	38,000	33,000	最大値	35,000	35,000
最小値	100	100	最小値	250	100
平均値	7,381	7,748	平均値	8,520	8,257
中央値	7,000	7,000	中央値	8,000	7,500

図表 4 - 1 0 都市区分変化別平均年間走行距離

c. 属性別パネルサンプルの変化傾向

①男性

男性は、都市部から地方部に転居すると走行距離がやや増加傾向であるが有意差はない。

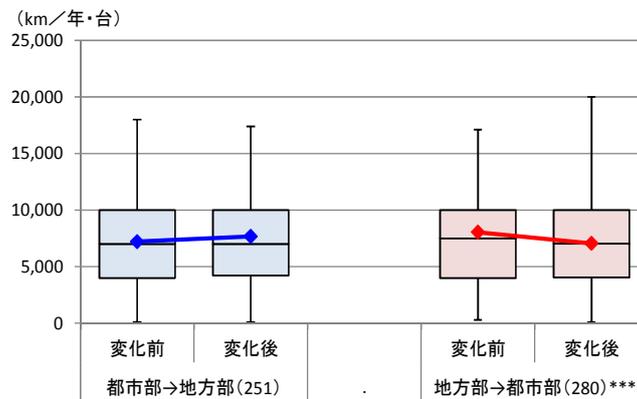


	変化前	変化後		変化前	変化後
最大値	38,000	33,000	最大値	35,000	35,000
最小値	100	150	最小値	250	200
平均値	7,462	7,779	平均値	8,749	8,907
中央値	7,000	7,100	中央値	8,000	7,650

図表 4 - 1 1 都市区分変化別平均年間走行距離 (男性)

②女性

女性は、地方部から都市部に転居すると走行距離が減少。



	変化前	変化後
都市部→地方部 (251)	7,213	7,673
地方部→都市部 (280)***	8,043	7,057

	変化前	変化後
最大値	35,000	30,000
最小値	100	100
中央値	7,000	7,000

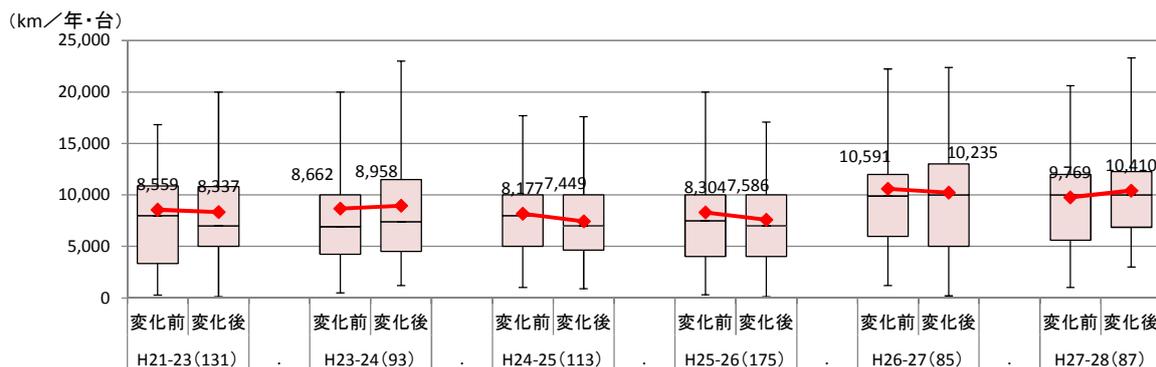
	変化前	変化後
最大値	23,500	25,800
最小値	300	100
中央値	7,500	7,050

図表 4 - 1 2 都市区分変化別平均年間走行距離（女性）

d. パネルサンプル取得年別の变化傾向

多くの年において都市部（3大都市圏、政令指定市）へ転居すると走行距離が減少する傾向にある。

地方部⇒都市部への転居による走行距離変化の推移

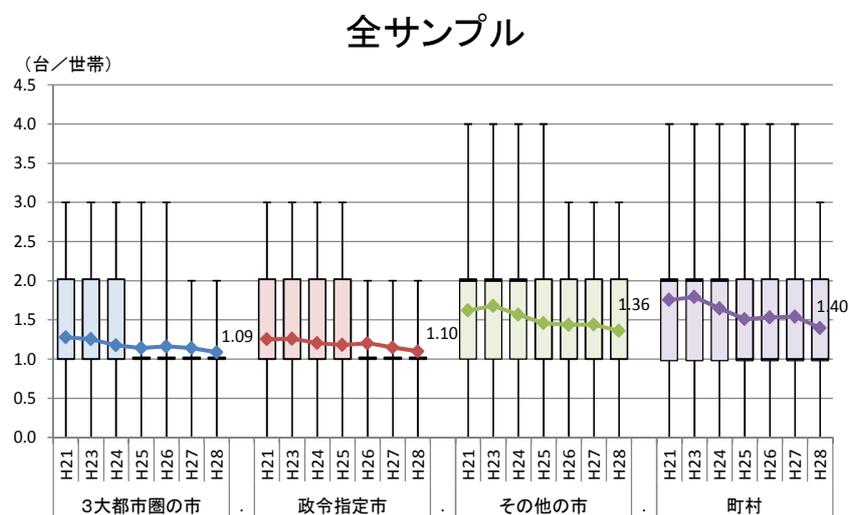


図表 4 - 1 3 都市区分変化別平均年間走行距離（サンプル取得年別）

## (2) 都市区分別保有台数

### a. 全サンプルの傾向

世帯当たり保有台数は、その他の市と町村が多く、3大都市圏の市と政令指定市が少ない。



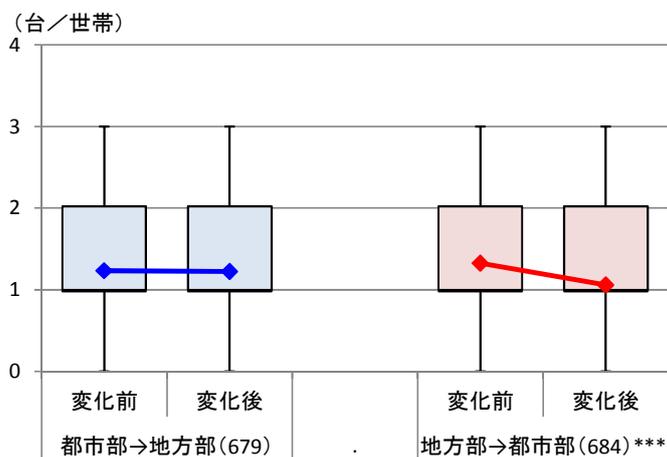
サンプル数	H21***	H23***	H24***	H25***	H26***	H27***	H28***
3大都市圏の市	2,115	2,173	2,292	5,291	5,118	5,161	5,099
政令指定市	2,082	1,980	2,066	3,825	3,660	3,986	3,439
その他の市	2,357	2,663	2,511	5,443	5,089	4,901	5,274
町村	2,185	1,779	1,747	2,362	2,204	2,292	2,444
合計	8,739	8,595	8,616	16,921	16,071	16,340	16,256

図表4-14 都市区分別保有台数

b. パネルサンプルの変化傾向

地方部から都市部に転居すると世帯の保有台数を減らす傾向が見える。一方、都市部から地方部に転居しても保有台数の変化はあまり見られない。

### パネルサンプル



	変化前	変化後
最大値	7	7
最小値	0	0
平均値	1.23	1.22
中央値	1	1

	変化前	変化後
最大値	8	4
最小値	0	0
平均値	1.32	1.06
中央値	1	1

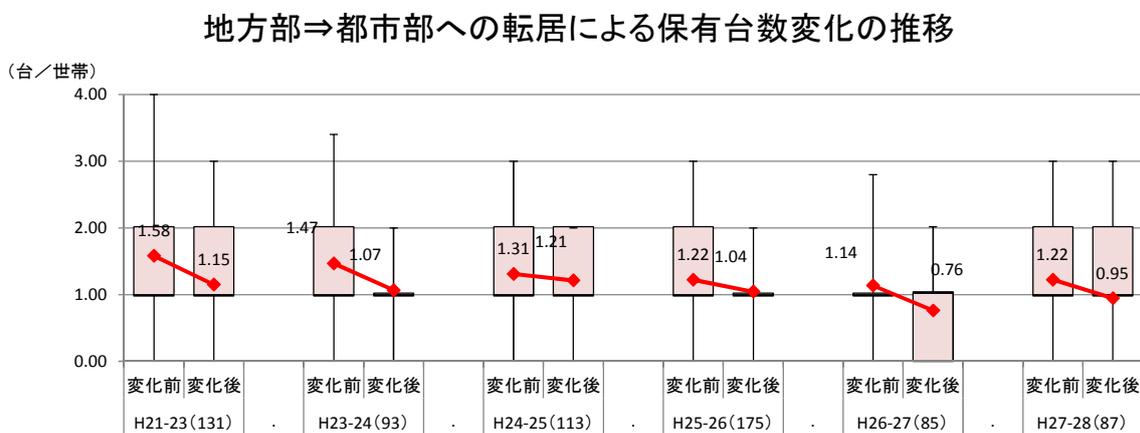
注) 星は検定結果を示す。95%有意の場合は「\*\*\*」、90%有意の場合は「\*\*」、80%有意の場合は「\*」

注) 外れ値は除去して集計。

図表 4 - 1 5 都市区分変化別保有台数

c. パネルサンプル取得年別の変化傾向

全ての年において都市部（3大都市圏、政令指定市）へ転居すると走行距離が減少する傾向にある。

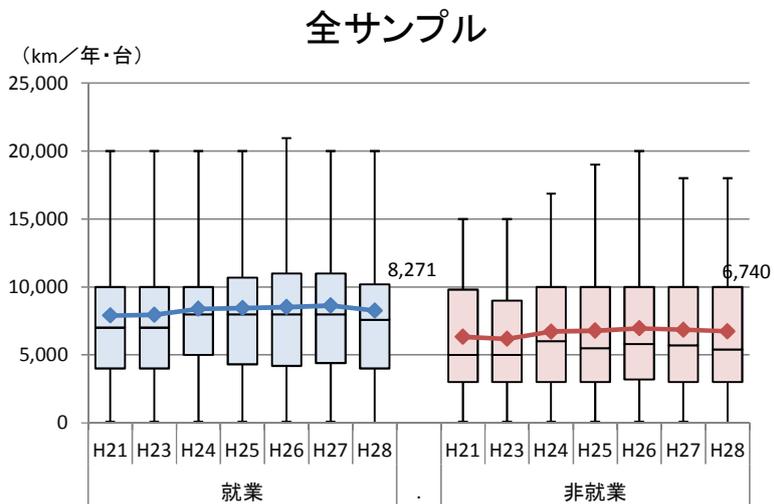


図表 4 - 1 6 都市区分変化別保有台数 (サンプル取得年別)

### (3) 就業状況別走行距離

#### a. 全サンプルの傾向

就業・非就業とも走行距離はやや増加傾向であり、非就業より就業の方が走行距離が長い。

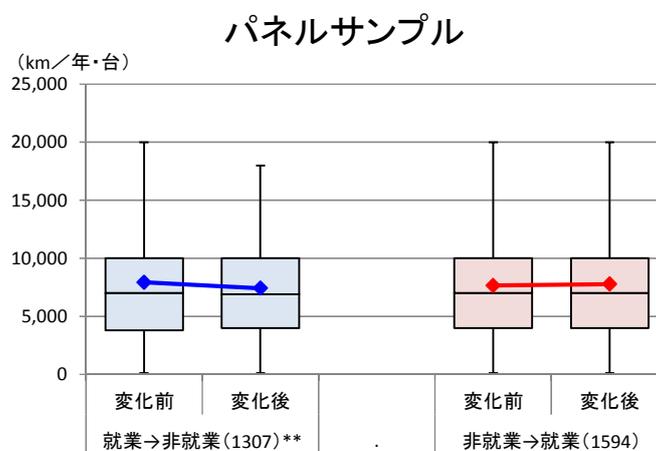


サンプル数	H21***	H23***	H24***	H25***	H26***	H27***	H28***
就業	7,522	7,268	7,383	16,192	15,267	15,739	15,252
非就業	4,163	4,090	3,894	5,962	5,430	5,044	5,017
合計	11,685	11,358	11,277	22,154	20,697	20,783	20,269

図表 4 - 1 7 就業状況別平均年間走行距離

b. パネルサンプルの変化傾向

就業から非就業に変化した人は、走行距離が減少。



	変化前	変化後
最大値	35,000	38,000
最小値	100	100
平均値	7,931	7,422
中央値	7,000	6,900

	変化前	変化後
最大値	35,000	35,600
最小値	100	100
平均値	7,663	7,774
中央値	7,000	7,000

注) 星は検定結果を示す。95%有意の場合は「\*\*\*」、90%有意の場合は「\*\*」、80%有意の場合は「\*」

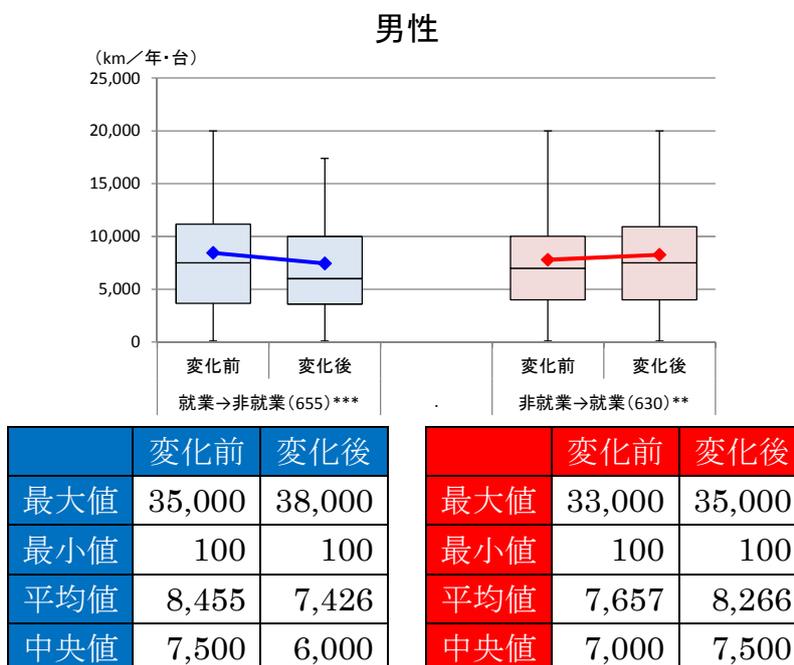
注) 外れ値は除去して集計。

図表4-18 就業状況変化別平均年間走行距離

c. 属性別パネルサンプルの変化傾向

①男性

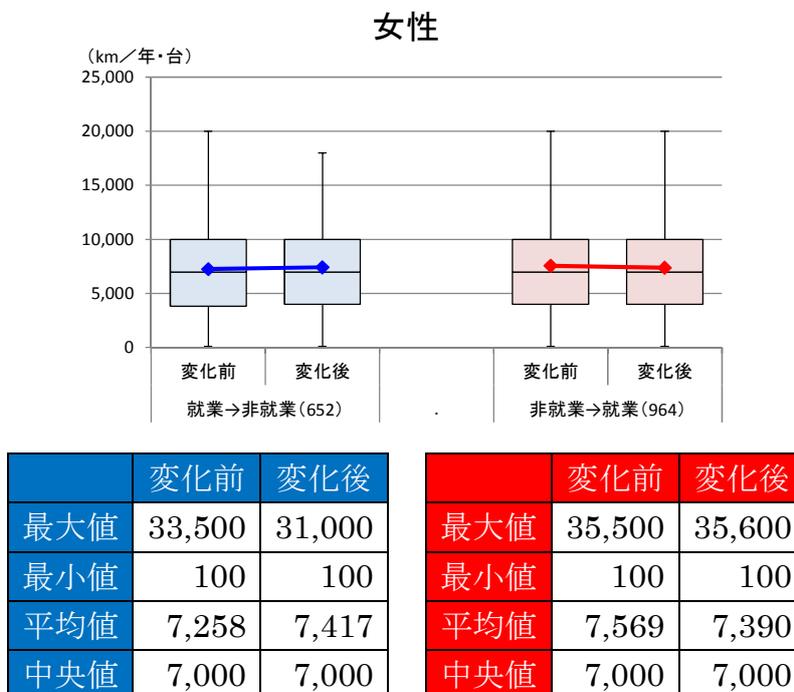
男性は、就業から非就業になると走行距離が減少し、非就業から就業になると増加。



図表 4 - 1 9 就業状況変化別平均年間走行距離 (男性)

②女性

女性は、非就業から就業になると走行距離がやや減少し、期待とは異なる傾向。

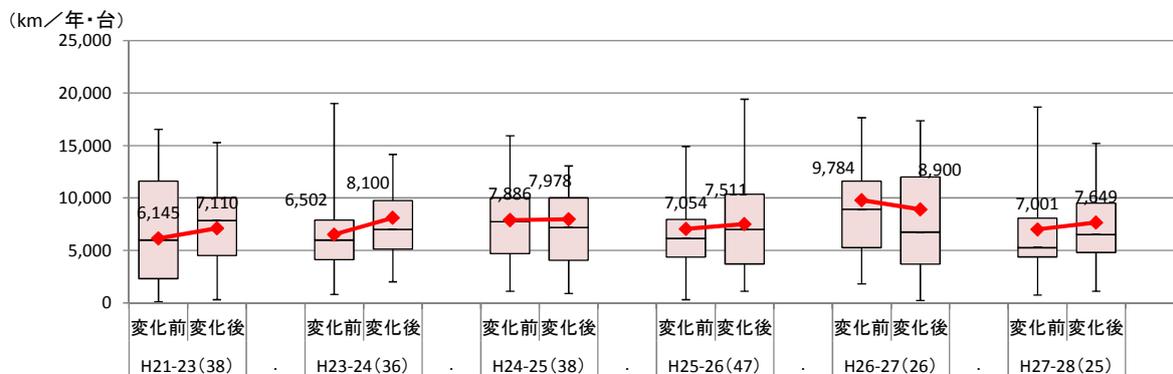


図表 4 - 2 0 就業状況変化別平均年間走行距離 (女性)

d. パネルサンプル取得年別の変化傾向

多くの年で、非就業から就業になると走行距離が増加する傾向にある。

非就業⇒就業による走行距離変化の推移

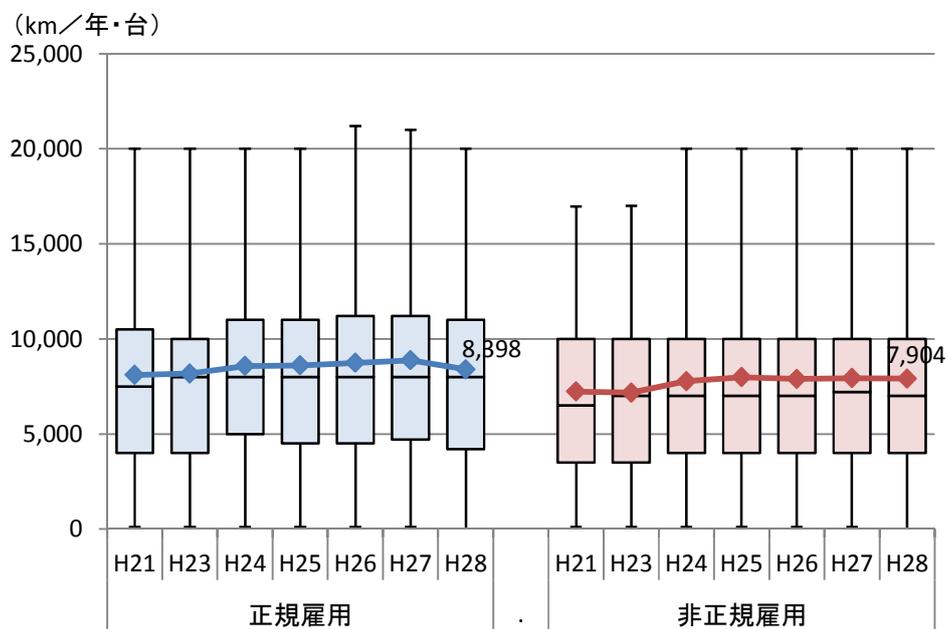


図表 4 - 2 1 就業状況変化別平均年間走行距離 (取得年別：非就業→就業)

#### (4) 雇用形態別走行距離

##### a. 全サンプルの傾向

正規・非正規とも走行距離はやや増加傾向であり、非正規より正規の方が走行距離が長い。

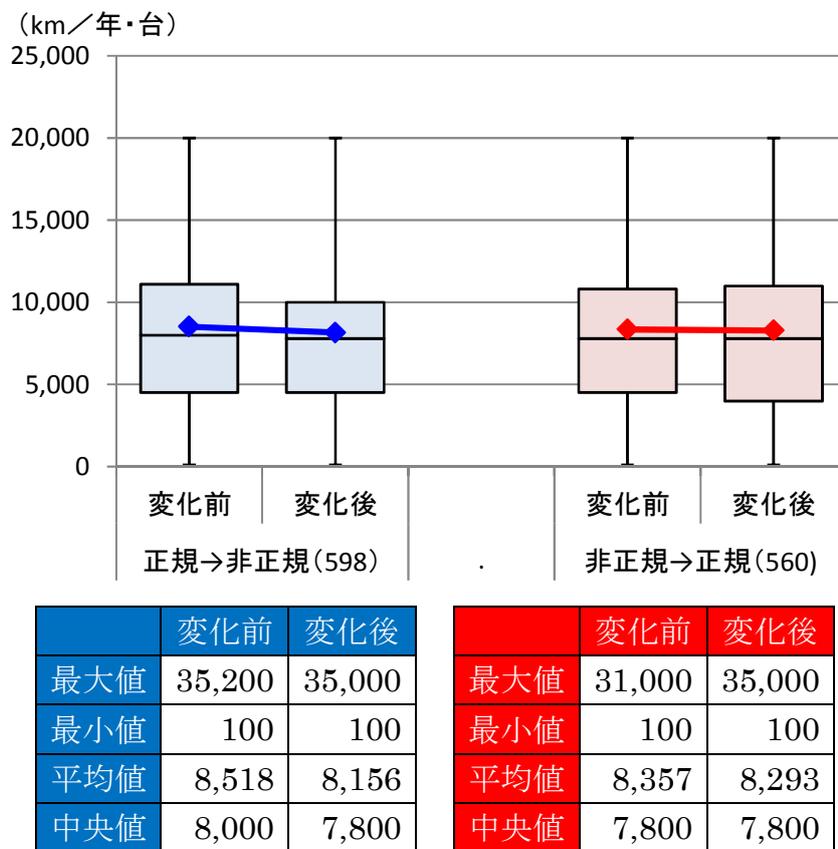


サンプル数	H21***	H23***	H24***	H25***	H26***	H27***	H28***
正規雇用	5,738	5,521	5,545	11,952	11,268	11,588	11,207
非正規雇用	1,784	1,747	1,838	4,240	3,999	4,151	4,045
合計	7,522	7,268	7,383	16,192	15,267	15,739	15,252

図表 4-22 雇用形態別平均年間走行距離

b. パネルサンプルの変化傾向

雇用形態が変化しても、走行距離はあまり変化していない。



図表 4-23 雇用形態変化別平均年間走行距離

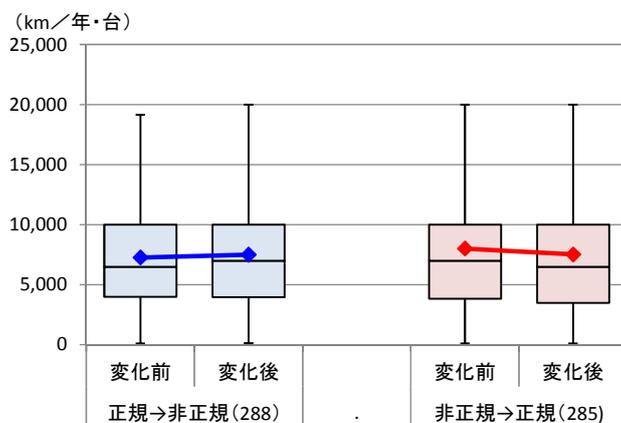
注) 星は検定結果を示す。95%有意の場合は「\*\*\*」、90%有意の場合は「\*\*」、80%有意の場合は「\*」

注) 外れ値は除去して集計。

c. 属性別パネルサンプルの変化傾向

①都市部

都市部では、雇用形態が変化しても、走行距離はほとんど変化していない。



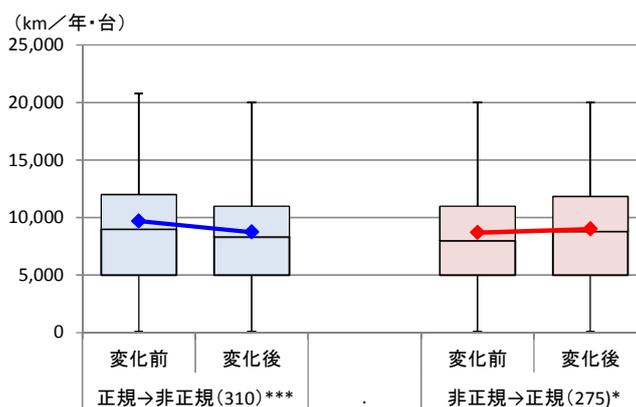
	変化前	変化後
最大値	35,200	33,500
最小値	100	120
平均値	7,270	7,503
中央値	6,500	7,000

	変化前	変化後
最大値	31,000	27,000
最小値	100	100
平均値	8,012	7,533
中央値	7,000	6,500

図表 4 - 2 4 雇用形態変化別平均年間走行距離（都市部）

②地方部

地方部では、正規から非正規になると走行距離が減少。



	変化前	変化後
最大値	33,000	35,000
最小値	100	100
平均値	9,687	8,730
中央値	9,000	8,300

	変化前	変化後
最大値	29,000	35,000
最小値	100	100
平均値	8,686	8,993
中央値	8,000	8,800

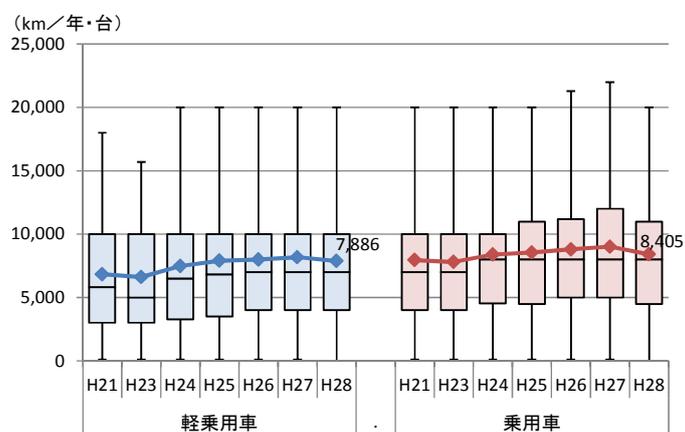
図表 4 - 2 5 雇用形態変化別平均年間走行距離（地方部）

## (5) 車種別走行距離

### a. 全サンプルの傾向

軽・乗用車とも走行距離は増加傾向であり、軽より乗用車の方が走行距離が長い。

#### 全サンプル

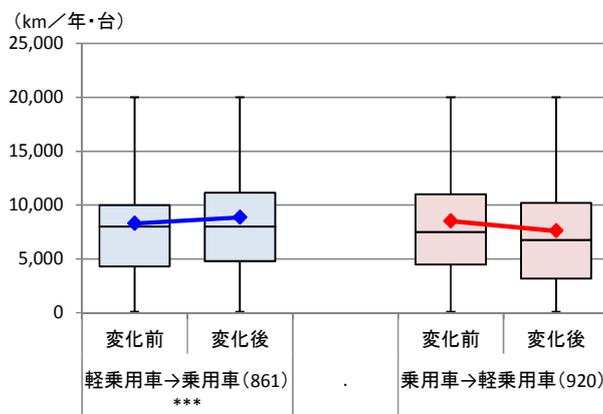


サンプル数	H21***	H23***	H24***	H25***	H26***	H27***	H28***
軽乗用車	4,245	4,303	4,680	7,859	7,476	7,523	6,781
乗用車	8,222	7,979	7,655	14,435	13,323	13,326	13,528
合計	12,467	12,282	12,335	22,294	20,799	20,849	20,349

図表 4-26 車種別平均年間走行距離

b. パネルサンプルの変化傾向

軽から乗用車に乗り換えた人は走行距離が増加し、乗用車から軽に乗り換えた人は減少。



	変化前	変化後
最大値	35,000	36,600
最小値	100	100
平均値	8,284	8,848
中央値	8,000	8,000

	変化前	変化後
最大値	35,000	36,900
最小値	100	100
平均値	8,513	7,600
中央値	7,500	6,751

注) 星は検定結果を示す。95%有意の場合は「\*\*\*」、90%有意の場合は「\*\*」、80%有意の場合は「\*」

注) 外れ値は除去して集計。

注) 1年以内に購入・買い替えた車については、走行距離の値を下記より年間値に補正。

【H21～H25】 買い替えた車と買い替えていない車の平均走行距離の比 (調査年別車種別)

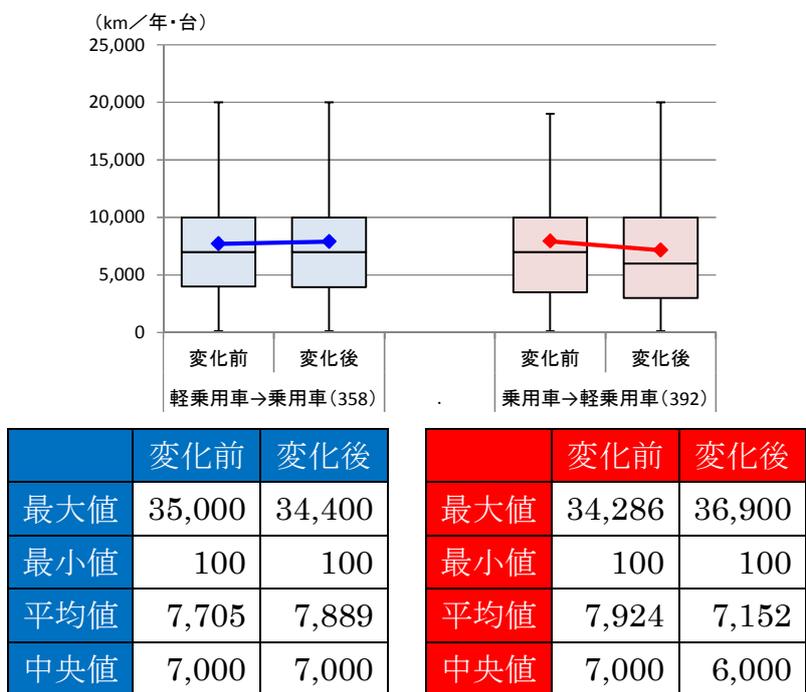
【H26～28】 入手年月

図表4-27 車種変化別平均年間走行距離

c. 属性別パネルサンプルの変化傾向

①都市部

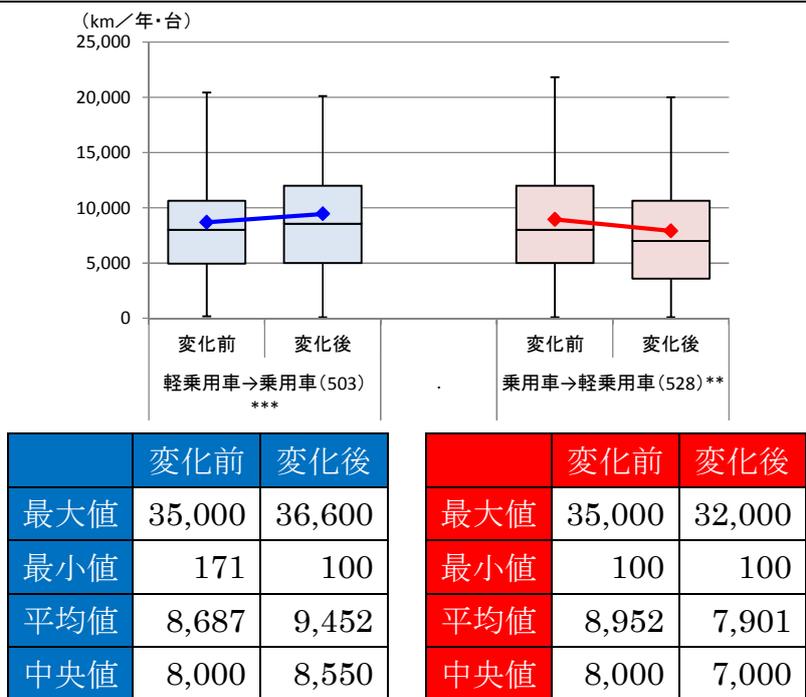
都市部では、乗用車から軽に乗り換えると走行距離がやや減少。



図表 4 - 2 8 車種変化別平均年間走行距離（都市部）

②地方部

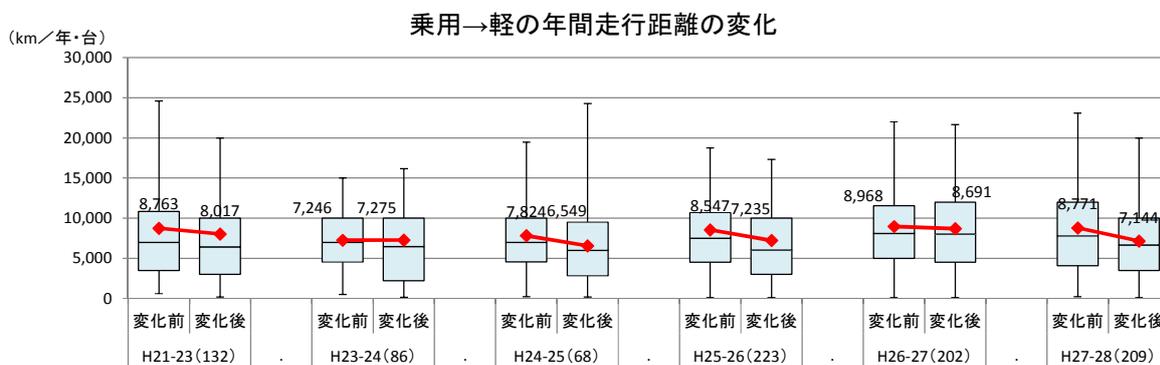
地方部では、軽から乗用車に乗り換えると走行距離が増加し、乗用車から軽に乗り換えると走行距離が減少。



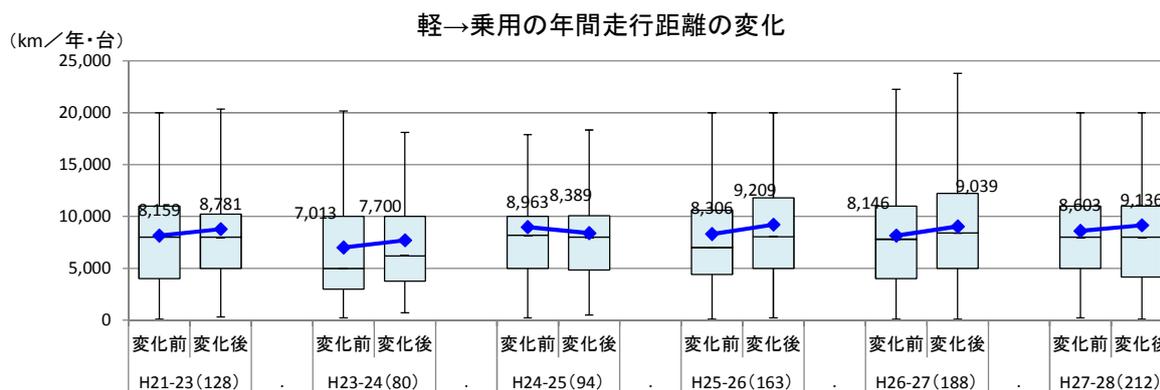
図表 4 - 2 9 車種変化別平均年間走行距離（地方部）

d. パネルサンプル取得年別の变化傾向

乗用車から軽自動車に乗り換えた人が走行距離が減少する傾向は、毎年のサンプルに共通している。



図表 4 - 3 0 車種変化別平均年間走行距離 (取得年別: 乗用→軽)

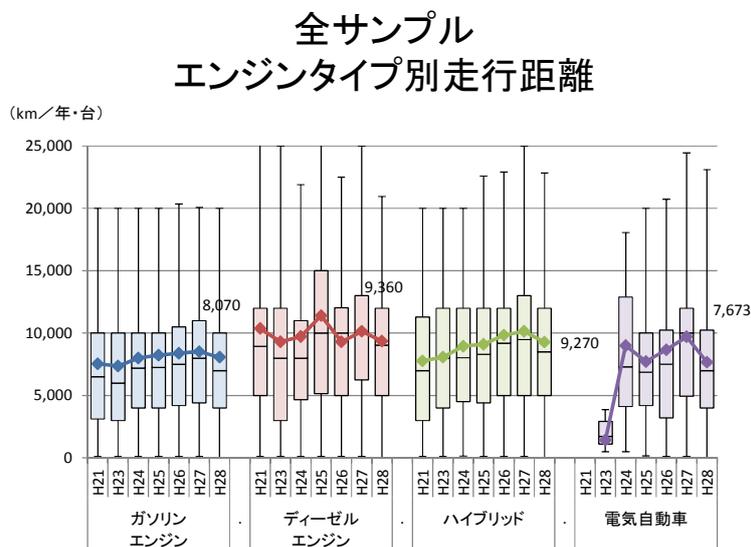


図表 4 - 3 1 車種変化別平均年間走行距離 (取得年別: 軽→乗用)

## (6) エンジンタイプ別の走行距離

### a. 全サンプルの傾向

H27年からH28年にかけて、全ての車種で走行距離が減少した。



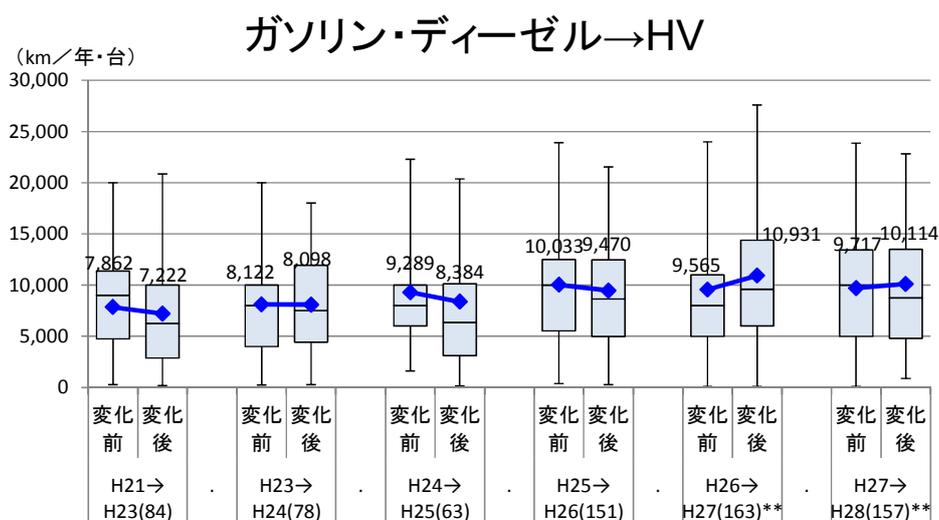
図表4-32 エンジンタイプ別平均年間走行距離

### b. パネルサンプルの変化傾向

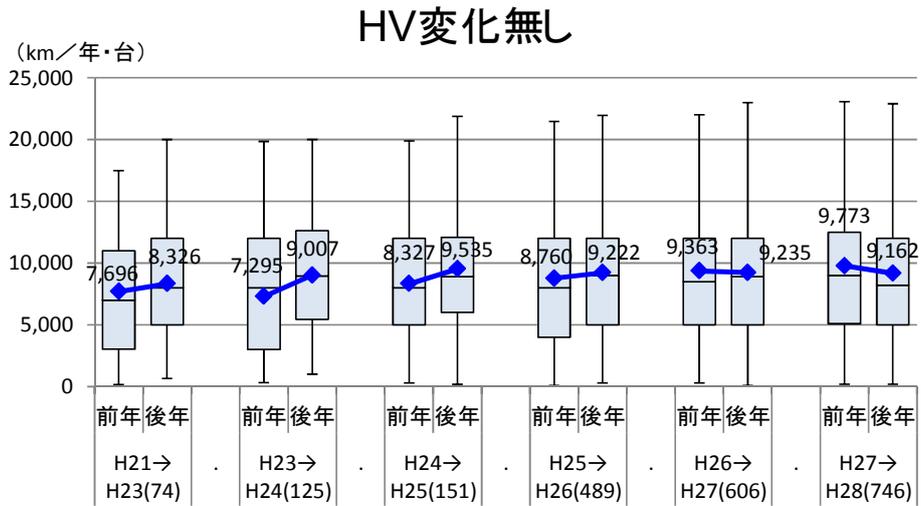
ガソリン・ディーゼルからHV車に乗り換えた人は、H26→H27は走行距離が増加しており、他の年は走行距離が減少。

H21→H23、H23→H24のガソリン・ディーゼルからHV車への乗り換えよりも、近年は走行距離が長い人が乗り換えている傾向にある。

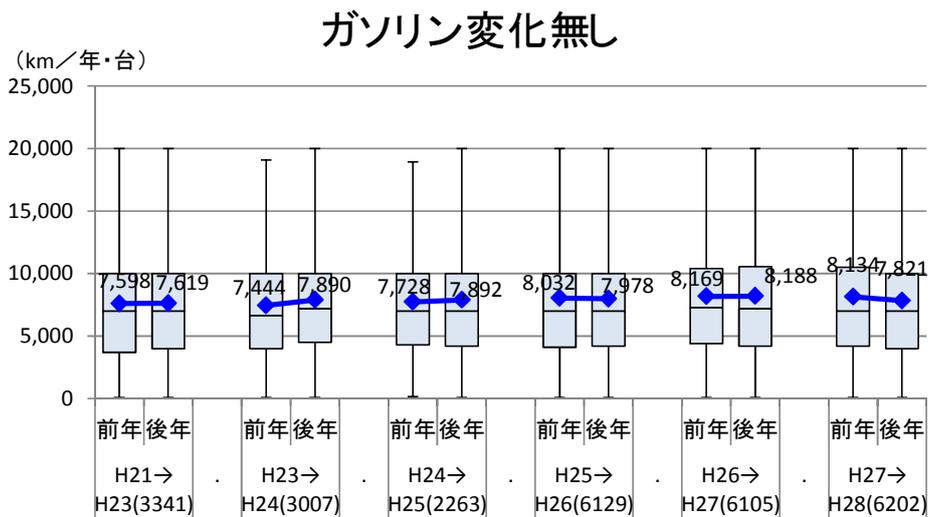
HV車で変化無しの方は、走行距離が増加の傾向。



図表4-33 エンジンタイプ変化別平均年間走行距離  
(ガソリン・ディーゼル→HV)



図表 4-34 エンジンタイプ変化別平均年間走行距離 (HV 変化無し)



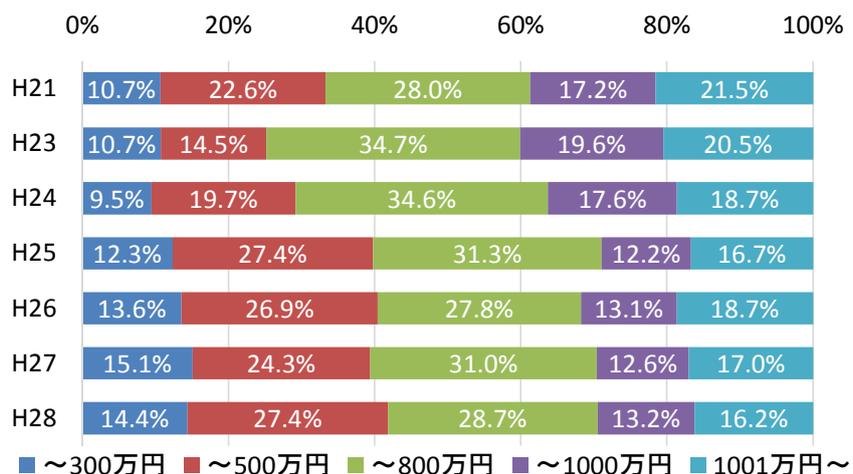
図表 4-35 エンジンタイプ変化別平均年間走行距離 (ガソリン変化無し)

c. HV 車を使用している人の属性変化

①世帯所得

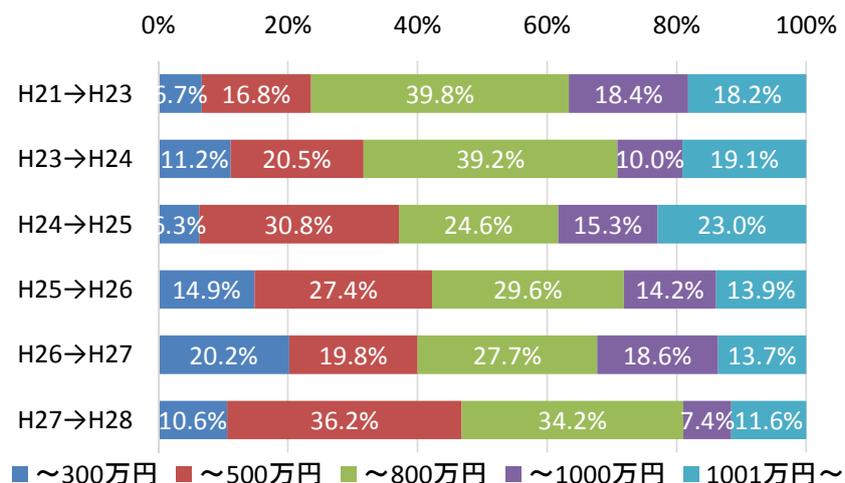
HV 車を利用している人の世帯所得は、500 万円以下の割合が増加傾向。  
ガソリン、ディーゼルから HV 車の乗り換えも、世帯所得が 500 万円以下の割合が増加傾向。

### 全サンプル (HV車の利用者)



図表 4-36 エンジンタイプ変化別世帯所得割合 (HV 車)

### パネルサンプル (ガソリン、ディーゼル→HV車)



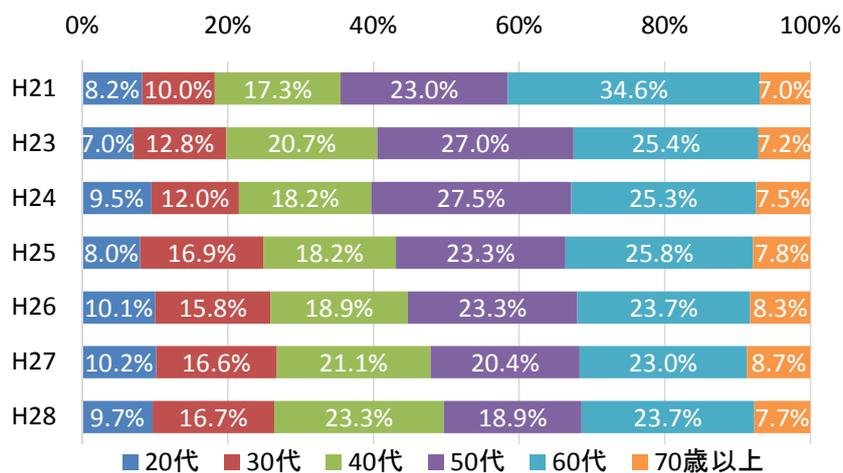
※乗換後の世帯所得

図表 4-37 エンジンタイプ変化別世帯所得割合  
(ガソリン・ディーゼル→HV 車)

## ②年齢階層

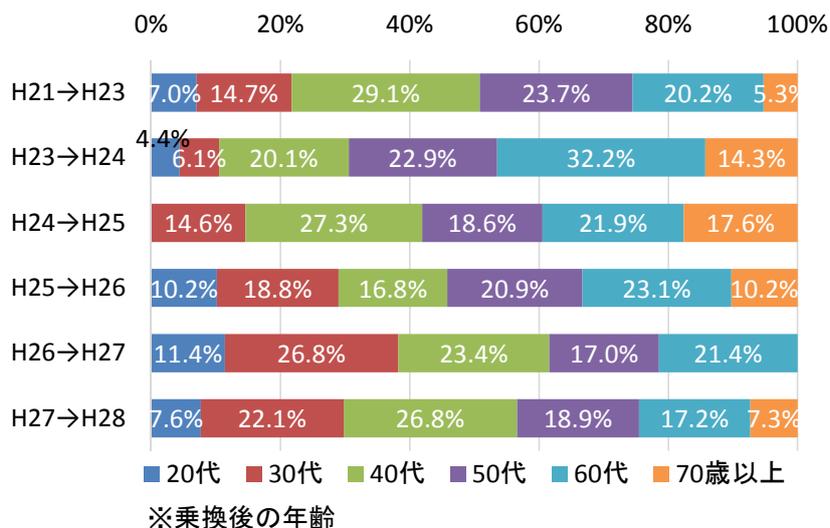
HV車を利用している人の年齢階層は、40代以下の割合が増加傾向。  
ガソリン、ディーゼルからHV車の乗り換えは、特に若い世代の割合が増加傾向。

### 全サンプル (HV車の利用者)



図表4-38 エンジンタイプ変化別年齢階層割合 (HV車)

### パネルサンプル (ガソリン、ディーゼル→HV車)

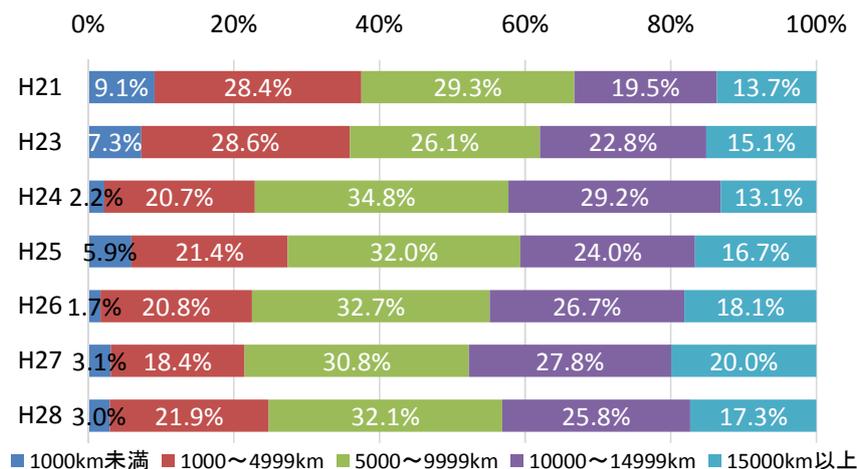


図表4-39 エンジンタイプ変化別年齢階層割合  
(ガソリン・ディーゼル→HV車)

### ③ 走行距離帯

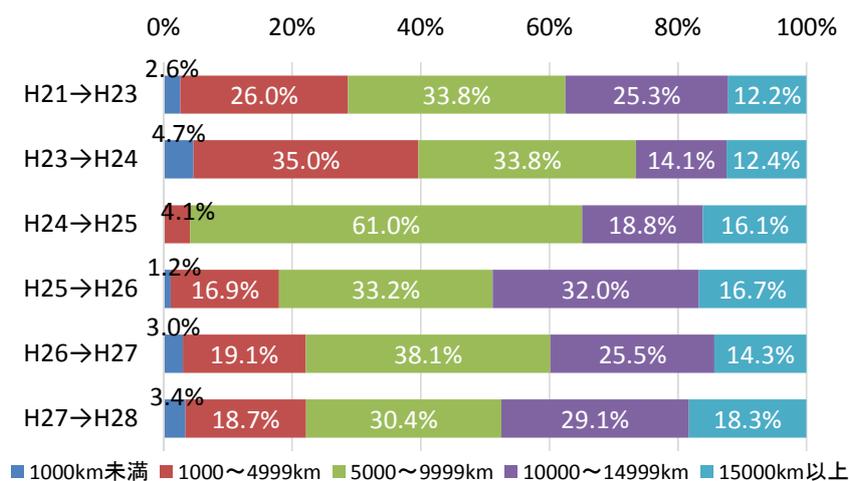
HV車を利用している人は、H27年までは、走行距離が割合が増加傾向。H28年は走行距離の短い利用者がH27年に比べて増加  
ガソリン、ディーゼルからHV車の乗り換えは、乗換前の走行距離が1万キロ以上の割合が増加傾向。

### 全サンプル (HV車の利用者)



図表 4-40 エンジンタイプ変化別走行距離帯割合 (HV車)

### パネルサンプル (ガソリン、ディーゼル→HV車)



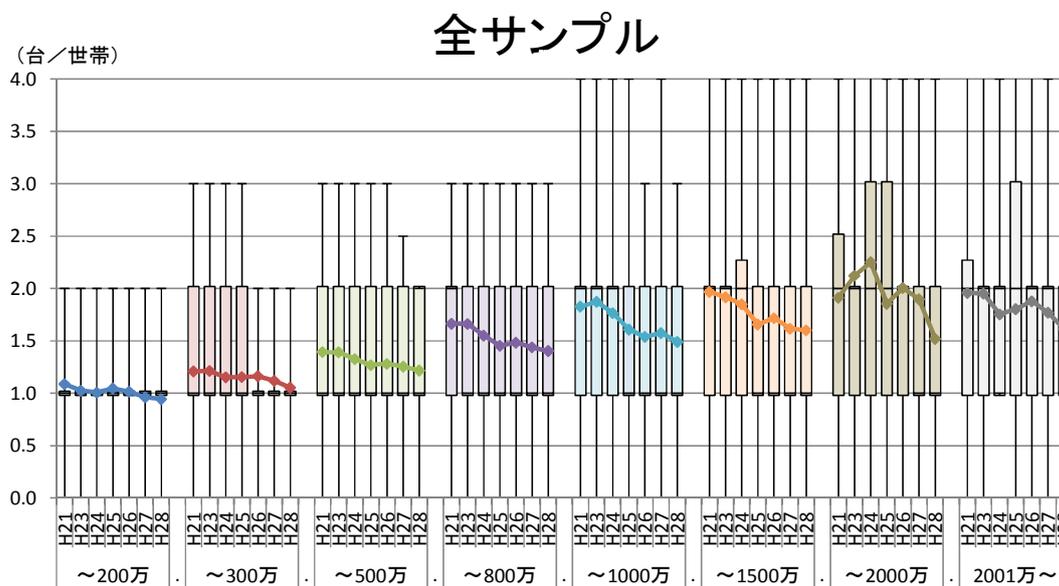
※乗換前の走行距離

図表 4-41 エンジンタイプ変化別走行距離帯割合  
(ガソリン・ディーゼル→HV車)

## (7) 世帯所得別保有台数

### a. 全サンプルの傾向

保有台数は減少傾向であり、世帯所得が多いほど保有台数が多い。



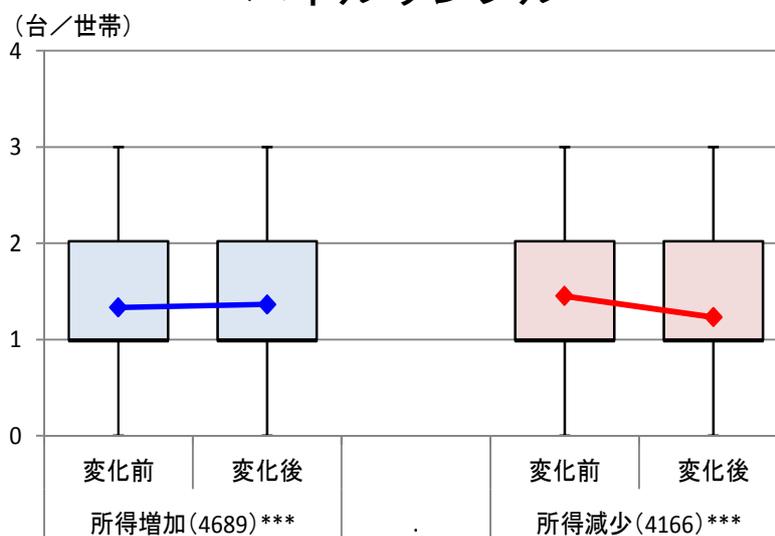
サンプル数	H21***	H23***	H24***	H25***	H26***	H27***	H28***
～200万	550	535	634	1,304	1,297	1,242	1,219
～300万	1,129	936	999	2,231	2,051	2,050	1,855
～500万	2,471	2,396	2,409	4,974	4,503	4,331	4,296
～800万	2,064	2,178	2,117	3,936	3,741	3,733	3,794
～1000万	745	825	772	1,233	1,134	1,163	1,231
～1500万	558	540	464	842	813	822	873
～2000万	115	105	97	136	122	143	147
2001万～	64	55	61	104	113	117	120
合計	7,696	7,570	7,553	14,760	13,774	13,601	13,535

図表4-42 世帯所得別平均保有台数

b. パネルサンプルの変化傾向

世帯所得が増加すると保有台数が増加し、世帯所得が減少すると保有台数が減少。

### パネルサンプル



	変化前	変化後
最大値	8	8
最小値	0	0
平均値	1.33	1.37
中央値	1	1

	変化前	変化後
最大値	9	7
最小値	0	0
平均値	1.45	1.23
中央値	1	1

注) 星は検定結果を示す。95%有意の場合は「\*\*\*」、90%有意の場合は「\*\*」、80%有意の場合は「\*」

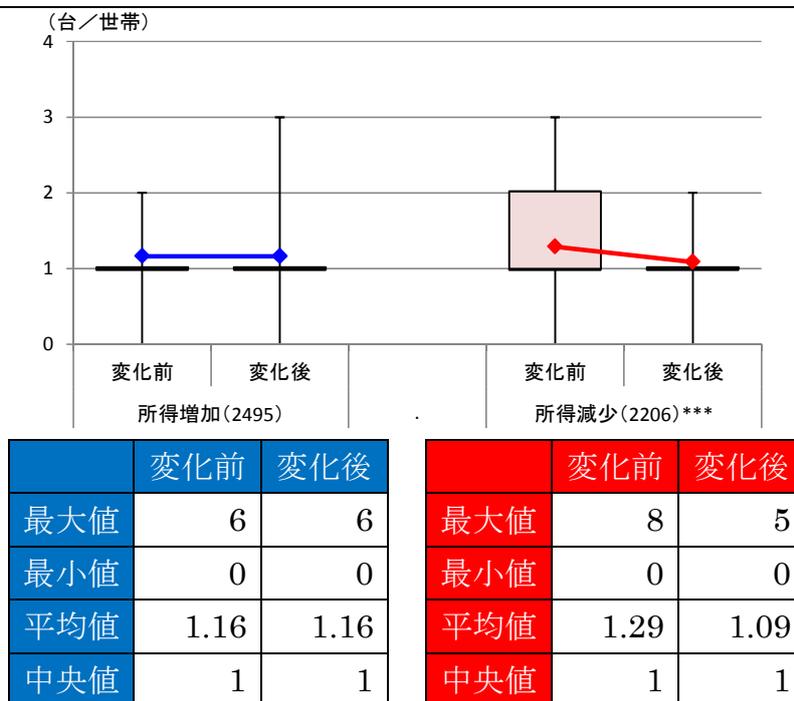
注) 外れ値は除去して集計。

図表 4 - 4 3 世帯所得変化別保有台数

c. 属性別パネルサンプルの変化傾向

①都市部

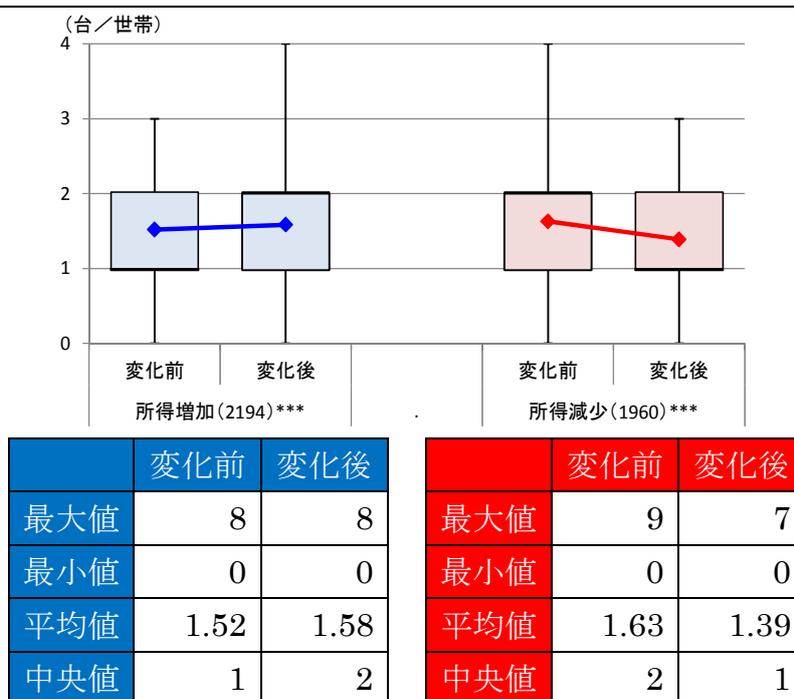
都市部では、世帯所得が増加すると保有台数が減少し、世帯所得が減少すると保有台数が増加する。



図表 4-4-4 世帯所得変化別保有台数（都市部）

②地方部

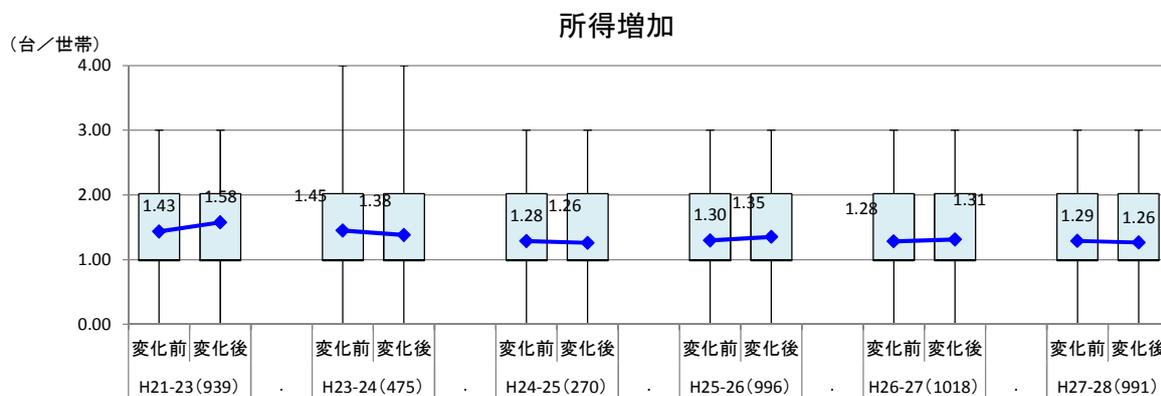
地方部では、世帯所得が増加すると保有台数が増加し、世帯所得が減少すると保有台数が減少する。



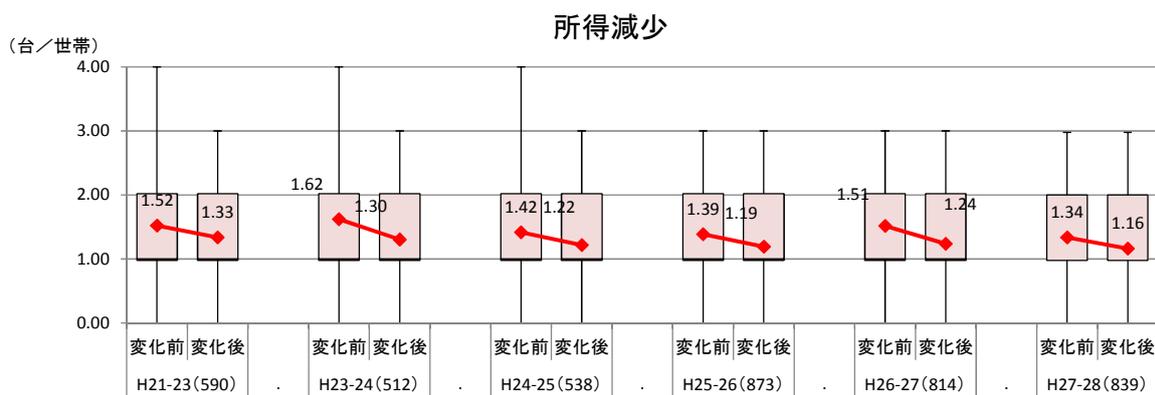
図表 4-4-5 世帯所得変化別保有台数（地方部）

d. パネルサンプル取得年別の变化傾向

世帯所得が減少すると保有台数が減少する傾向は毎年共通している。



図表 4 - 4 6 世帯所得変化別保有台数 (取得年別: 所得増加)

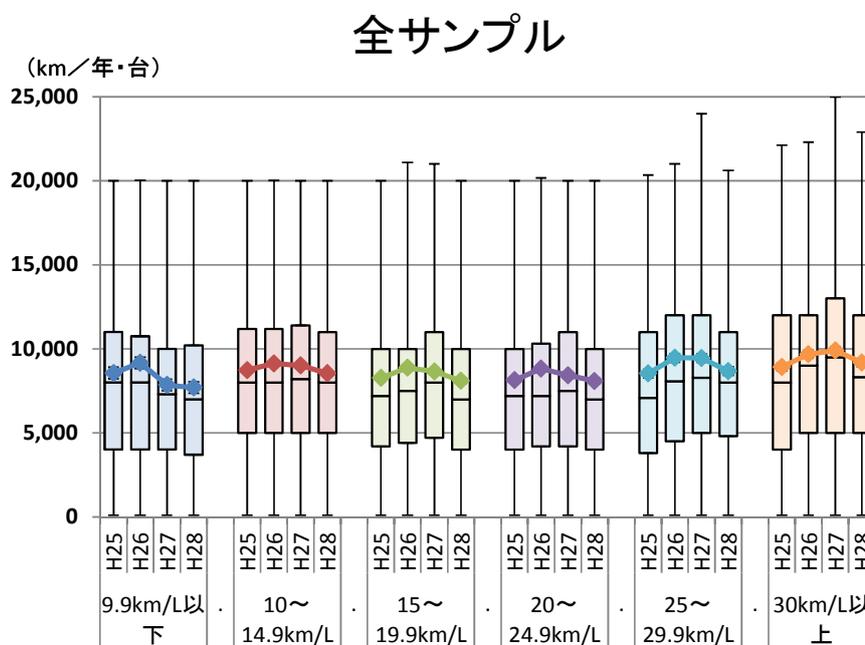


図表 4 - 4 7 世帯所得変化別保有台数 (取得年別: 所得減少)

## (8) 燃費別走行距離

### a. 全サンプルの傾向

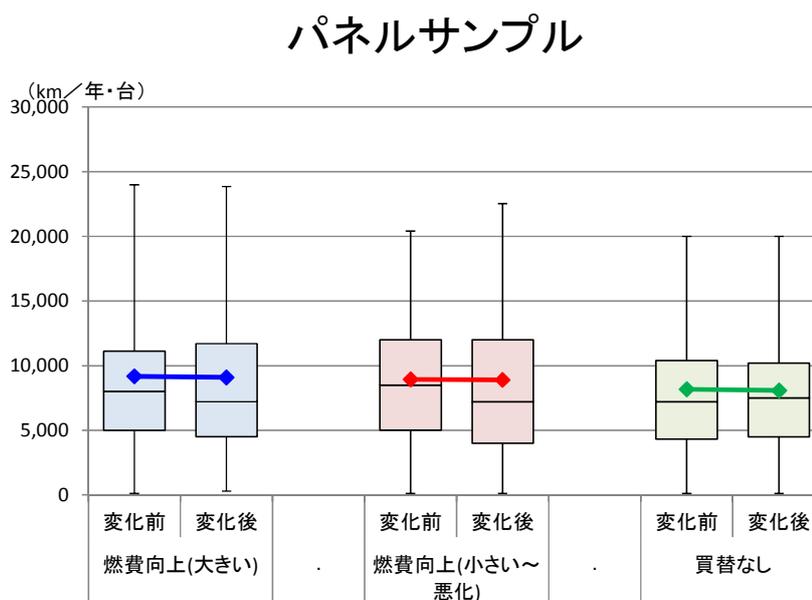
H27、H28 においては、9.9km/L 以下の自動車の平均走行距離が短い  
30km/L の自動車の平均走行距離が最も長いが、他の区分の燃費の自動車との差はわずかである



図表 4 - 4 8 燃費別平均年間走行距離

### b. パネルサンプルの変化傾向

燃費向上の程度の変化前後と走行距離には関係が見られなかった。



※燃費向上 (大きい)：自動車を買替え、買替え前後でカタログ燃費が 10km/L 以上向上した場合  
燃費向上 (小さい~悪化)：自動車を買替え、カタログ燃費の向上が 10km/L 未満であった場合

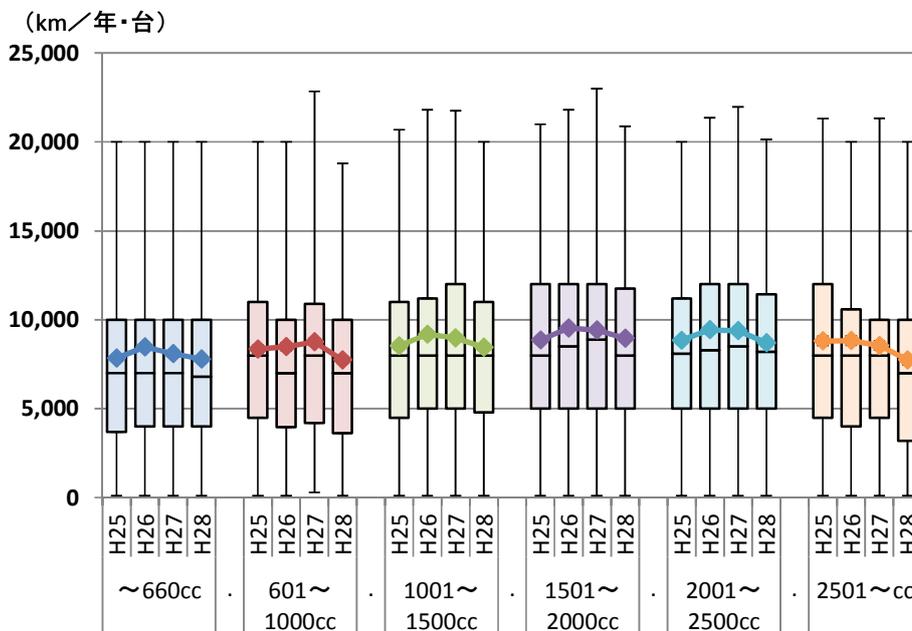
図表 4 - 4 9 燃費変化別平均年間走行距離 (燃費向上の程度)

(9) 排気量別走行距離

a. 全サンプルの傾向

1501～2000cc の自動車の走行距離が長く、～660cc、601～1000cc の走行距離が短い

### 全サンプル

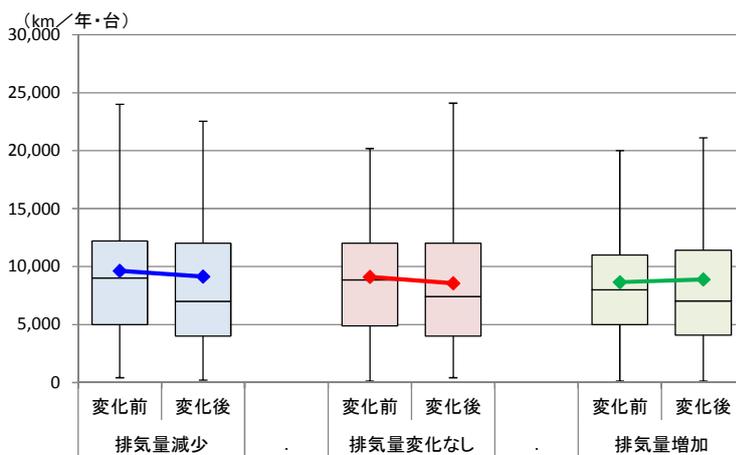


図表 4 - 5 0 排気量別平均年間走行距離

b. パネルサンプルの変化傾向

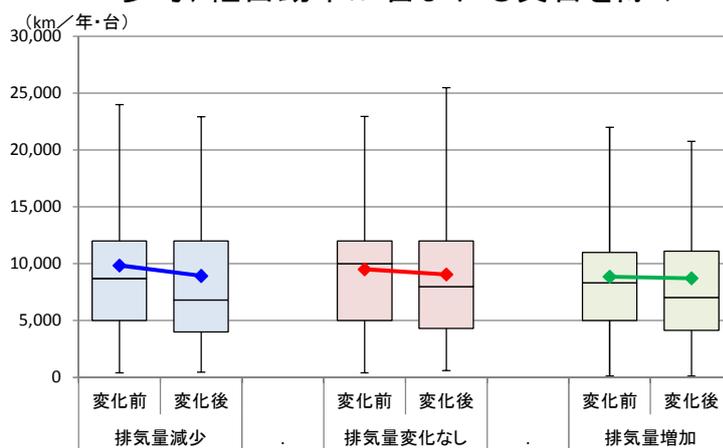
買替があった、パネルサンプルでは、排気量が減少した買替があった場合には、走行距離が減少する傾向が見られた。

### パネルサンプル



図表 4 - 5 1 排気量変化別平均年間走行距離 (買替あり)

参考)軽自動車が含まれる買替を除く



図表 4-52 排気量変化別平均年間走行距離 (軽の含まれる買替除く)

## (10) 高齢者の走行距離

### a. 全サンプルの傾向

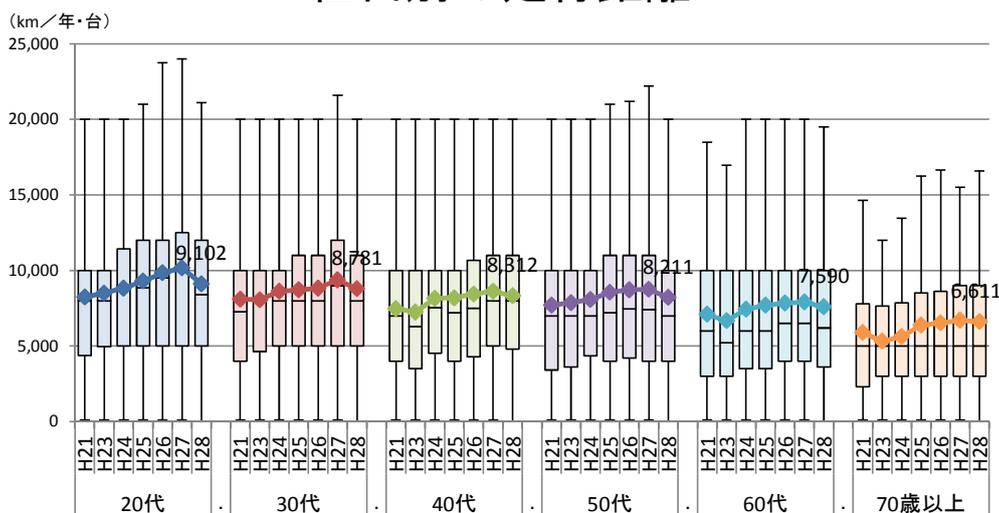
各世代ともに走行距離は増加傾向。

60代、70代の就業者の走行距離は40、50代とほとんど差は無い。

70歳以上の走行距離は他の世代と比較して小さい。

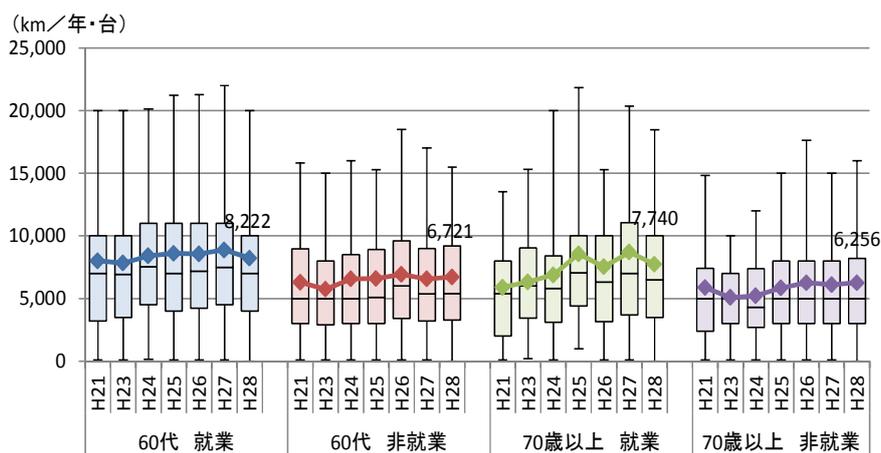
70歳以上の就業者の走行距離は伸びていて、60代の就業者と同程度となった。

## 世代別の走行距離



図表 4 - 5 3 世代別平均年間走行距離

## 60代・70代の就業・非就業別走行距離



注) 外れ値は除去して集計。

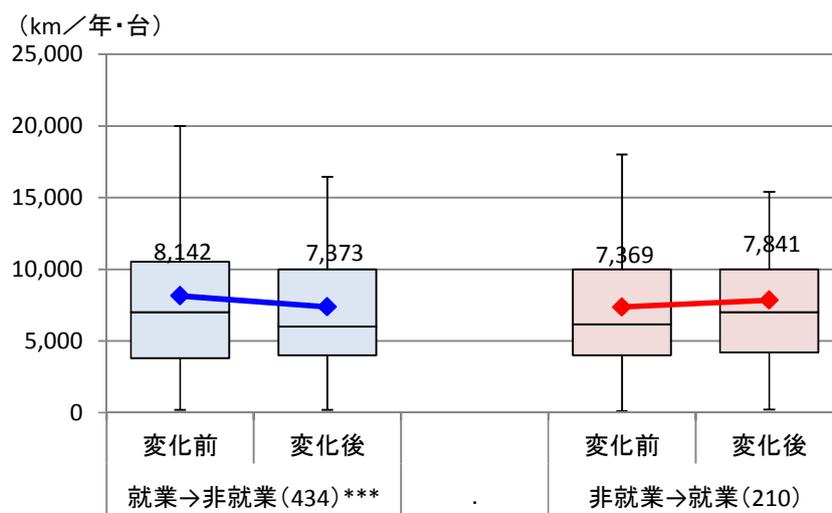
図表 4 - 5 4 就業別平均年間走行距離 (60・70代)

b. パネルサンプルの変化傾向

①高齢者の就業形態の変化と走行距離

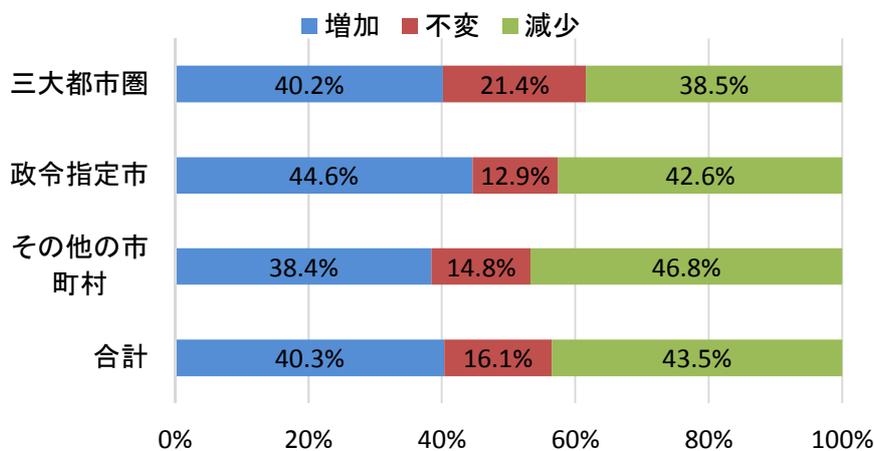
高齢者が就業から非就業に変化すると、走行距離は減少。  
 三大都市圏や政令指定市では、非就業になった場合に、走行距離が減少した人よりも増加した人の方が多い。

### 高齢者の全国平均



図表 4 - 5 5 高齢者就業形態変化別平均年間走行距離 (全国平均)

### 非就業になった高齢者の 都市区分別走行距離増減割合



注) 60歳以上を集計。

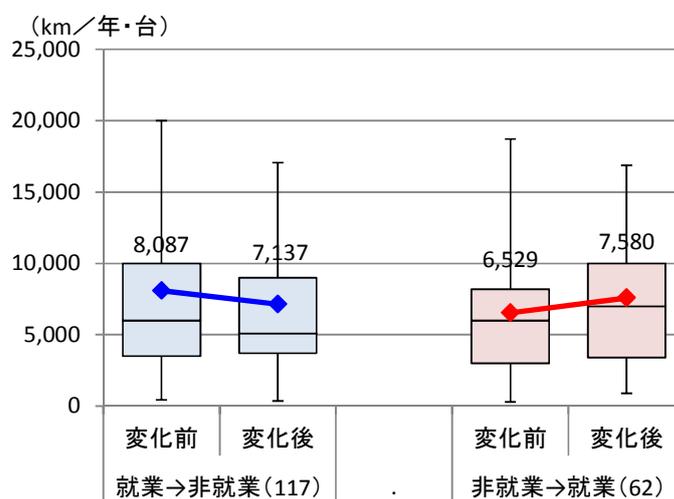
注) 外れ値は除去して集計。

図表 4 - 5 6 非就業高年齢者の都市区分別走行距離増減割合

c. 属性別パネルサンプルの変化傾向

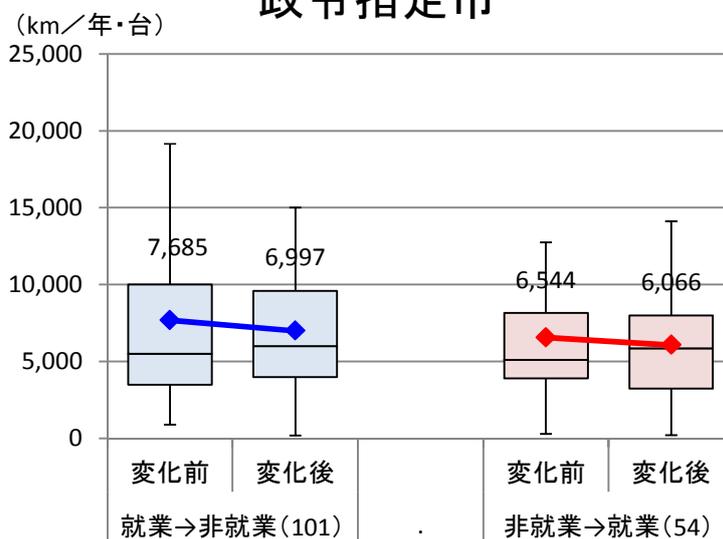
高齢者が就業から非就業に変化した人の変化前後の走行距離の平均をとると、いずれの都市区分でも走行距離は減少。

### 三大都市圏



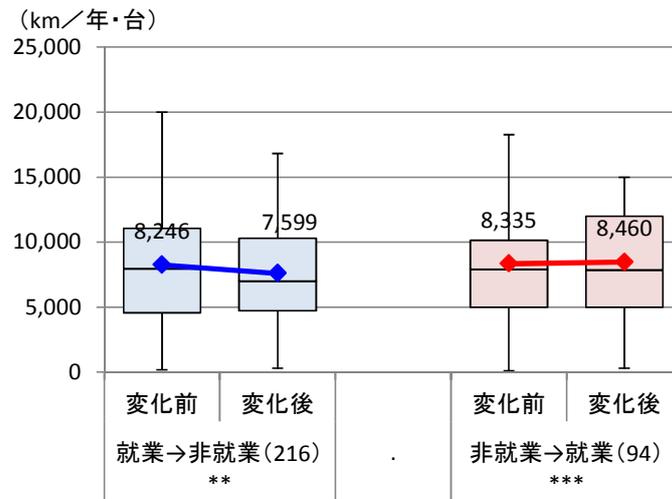
図表 4 - 5 7 高齢者就業形態変化別平均年間走行距離（三大都市圏）

### 政令指定市



図表 4 - 5 8 高齢者就業形態変化別平均年間走行距離（政令都市）

## その他の市町村



図表 4 - 5 9 高齢者就業形態変化別平均年間走行距離（その他市町村）

注) 60 歳以上を集計。

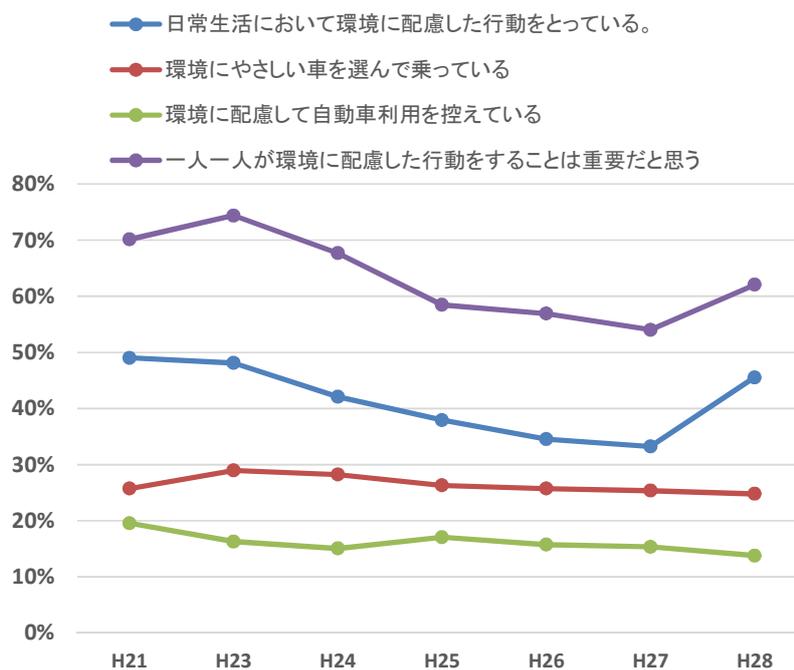
注) 外れ値は除去して集計。

## (11) 環境意識と走行距離・保有車両

### a. 環境意識の推移

- ・環境に配慮していると回答する人は減少傾向にあるが、「環境に配慮した行動をとっている」、「環境に配慮した行動をすることは重要だと思う」が当てはまる人の割合が、H27年からH28年にかけて増加した。

### 環境意識の推移



注) 当てはまると回答した割合。

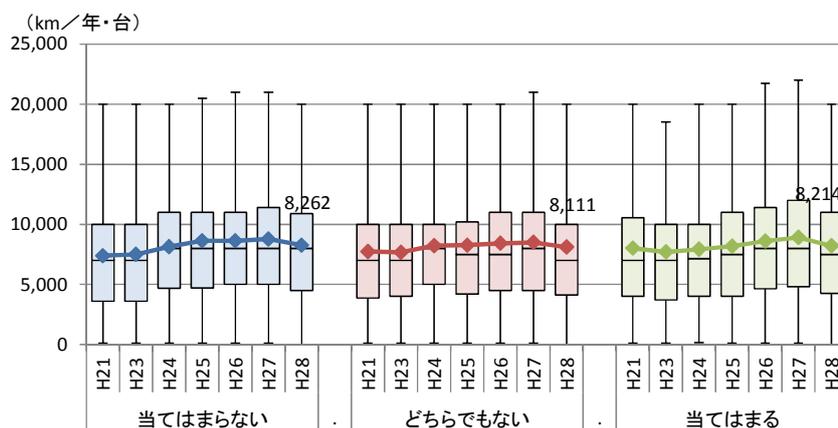
注) 「やや当てはまる」、「とても当てはまる」の合計。

図表4-60 環境意識の推移

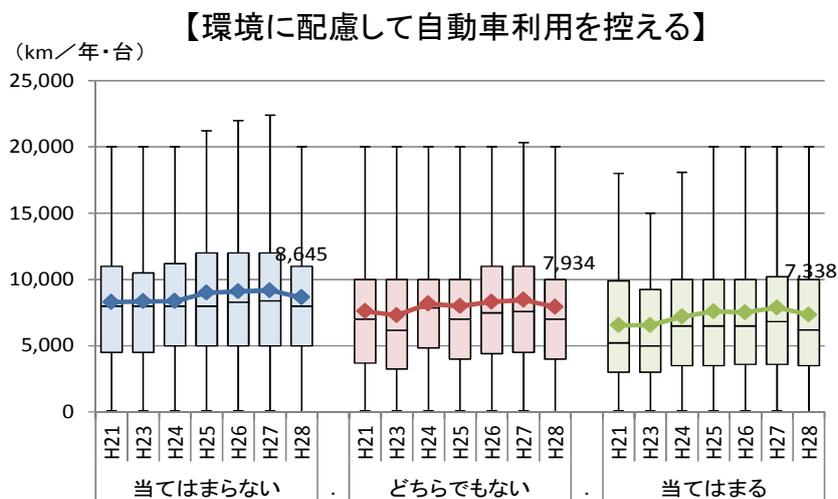
b. 全サンプルの傾向

- ・「環境にやさしい車を選ぶ」への回答は走行距離と関連性が低い。
- ・「環境に配慮して自動車利用を控える」人は走行距離が当てはまらない人に比べ短い。

### 一台当たりの走行距離



図表 4-6-1 環境意識選択別平均年間走行距離（環境にやさしい車を選ぶ）

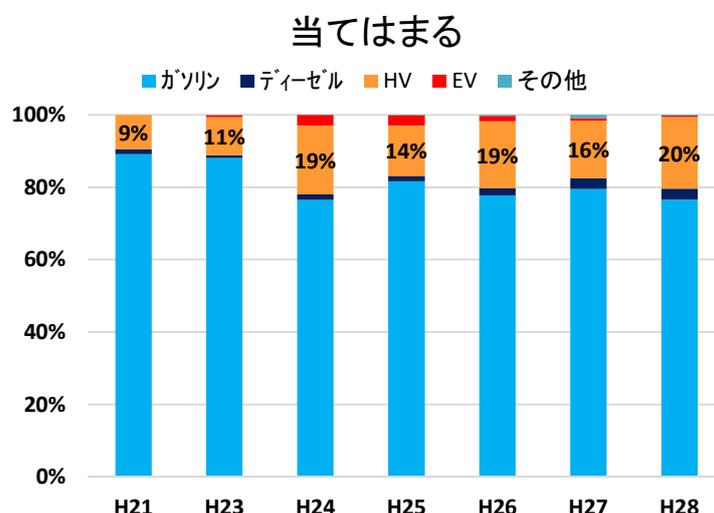


図表 4-6-2 環境意識選択別平均年間走行距離（環境に配慮して自動車利用を控える）

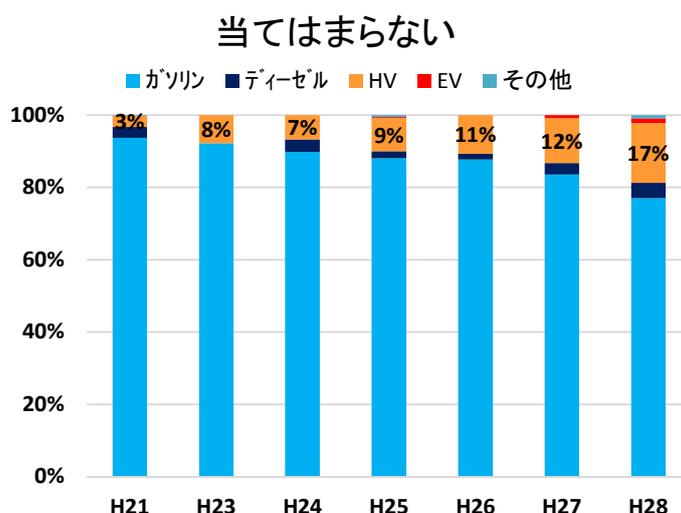
c. 環境意識と選ぶ車の傾向

- ・「環境に配慮した行動をとっている」人は、当てはまらない人に比べHVを購入する割合が高い。しかし、当てはまらない人のHVの購入割合も増加傾向にあり、当てはまる人との割合とH28年にはかなり近くなった。
- ・「環境にやさしい車を選んで乗っている」人のHVの購入割合は、当てはまらない人と比べ非常に大きい。当てはまらない人の割合は微増傾向。
- ・「自動車利用を控えている」人は、当てはまらない人と比べHVを購入する割合が大きい。
- ・「一人一人が環境に配慮することは重要だと思う」人のHVの購入割合は、当てはまらない人と、当てはまる人との差は小さい。

①「日常生活において環境に配慮した行動をとっている」



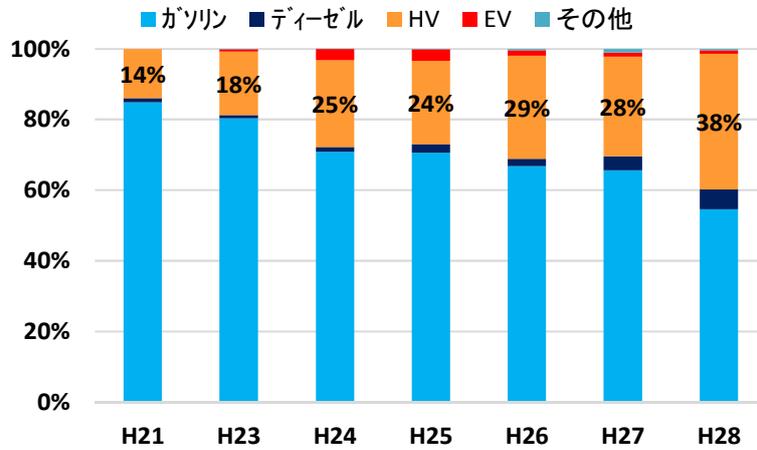
図表 4-6-3 環境意識①が当てはまる場合の選車傾向



図表 4-6-4 環境意識①が当てはまらない場合の選車傾向

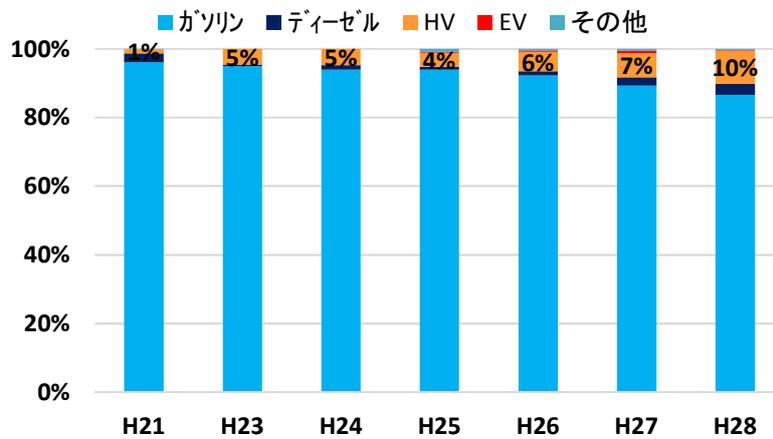
②「環境にやさしい車を選んで乗っている」

当てはまる



図表 4-6-5 環境意識②が当てはまる場合の選車傾向

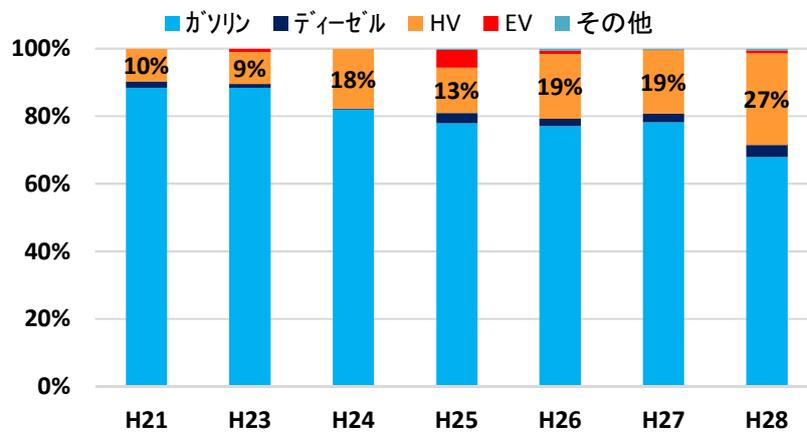
当てはまらない



図表 4-6-6 環境意識②が当てはまらない場合の選車傾向

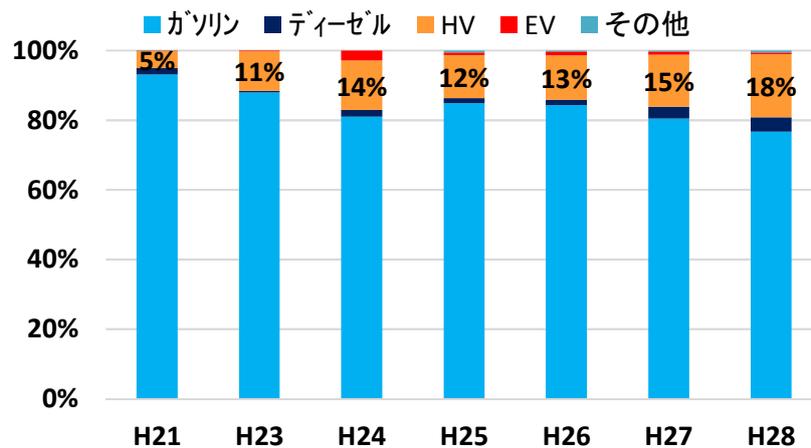
③「環境に配慮して自動車利用を控えている」

当てはまる



図表 4-67 環境意識③が当てはまる場合の選車傾向

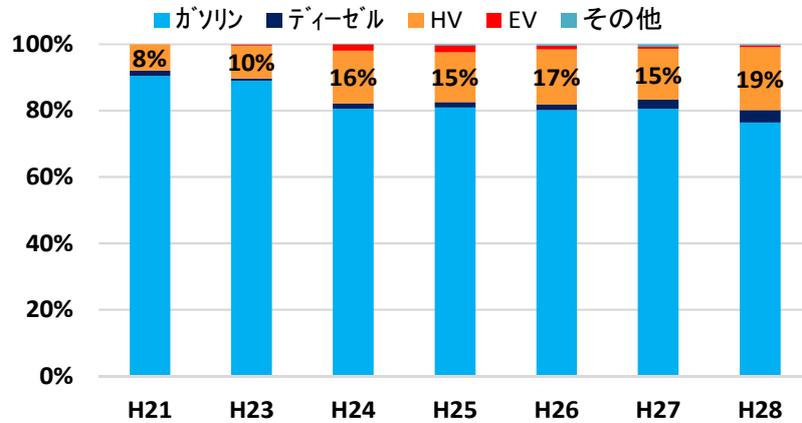
当てはまらない



図表 4-68 環境意識③が当てはまらない場合の選車傾向

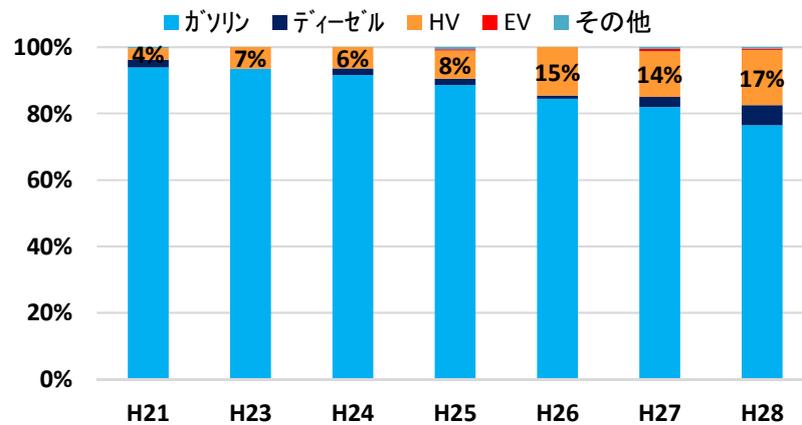
④「一人一人が環境に配慮した行動をすることは、重要だと思う」

当てはまる



図表 4-69 環境意④が当てはまる場合の選車傾向

当てはまらない



図表 4-70 環境意識④が当てはまらない場合の選車傾向

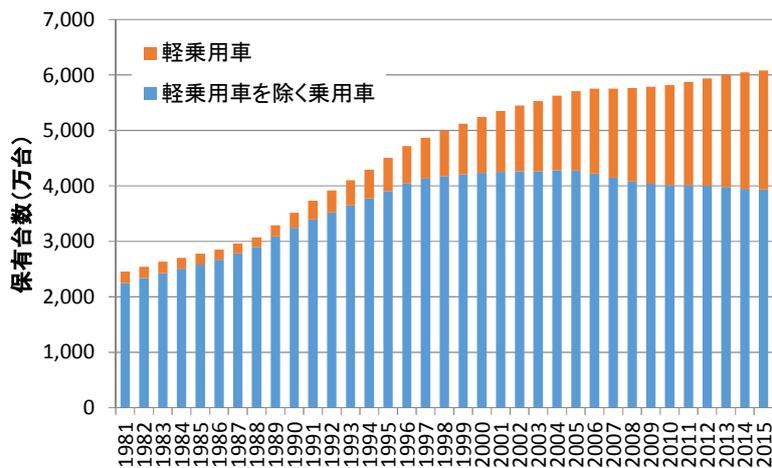
## 4-2 近年の特徴的な社会動向・保有動向に着目した分析

### 4-2-1 統計データで見る近年の保有利用・社会経済状況

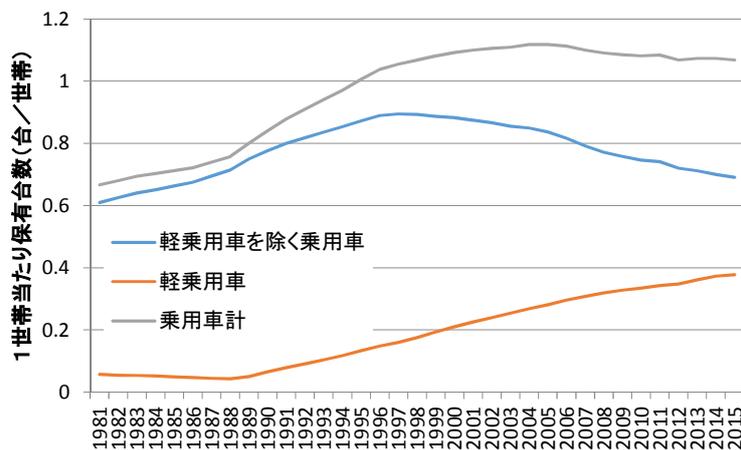
#### (1) 保有利用状況

##### 1) 軽自動車保有台数の増加

乗用車の保有台数は、軽乗用車の増加により、伸び続けている。  
世帯あたり保有台数は2006年以降減少傾向であるが、軽乗用車は増加傾向である。



図表4-71 乗用車保有台数の推移



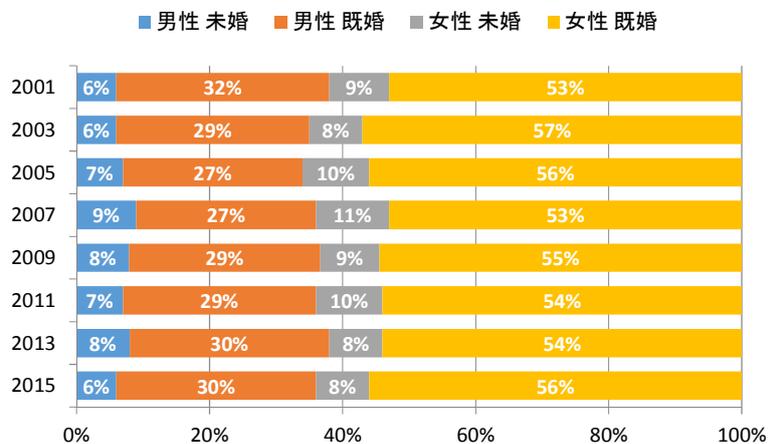
図表4-72 1世帯当たり保有台数の推移

(財)自動車検査登録情報協会、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数

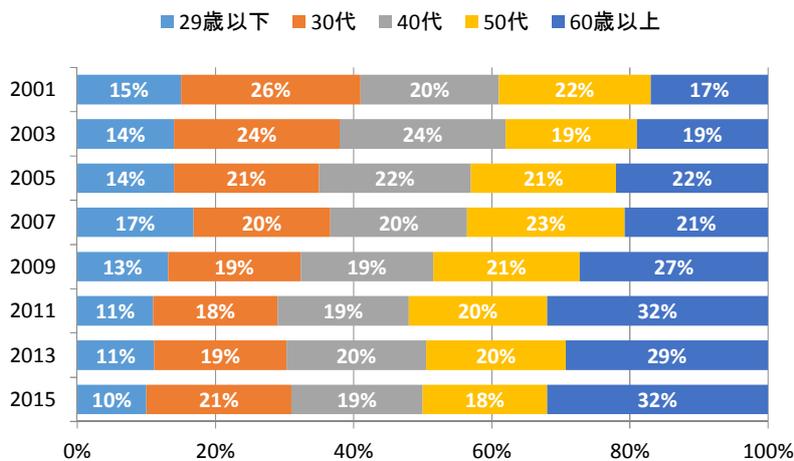
## 2) 軽乗用車利用者の変化

軽乗用車では、乗用車計に比べて、既婚男性、30代以下の構成率の減少が小さい。登録車と軽乗用車の年間平均走行距離の差が小さくなってきている。

### ①軽乗用車計



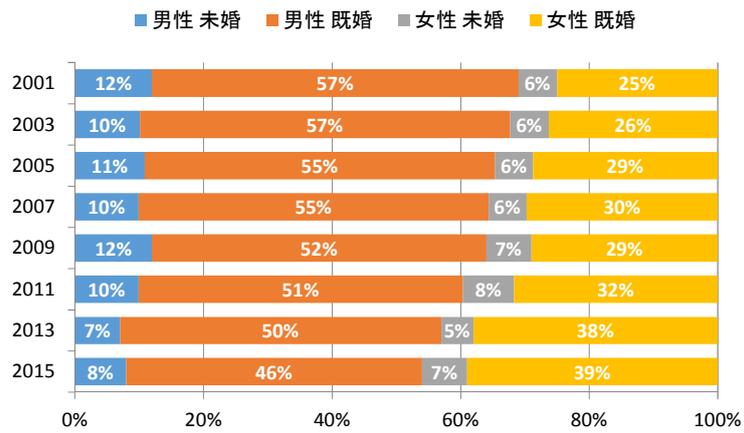
図表 4 - 7 3 性別・婚姻状況別軽乗用車利用者の変化



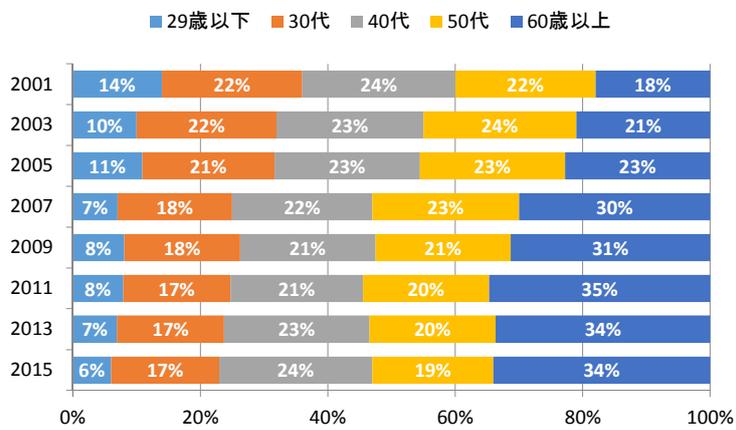
出典) 軽自動車の使用実態調査

図表 4 - 7 4 年齢別軽乗用車利用者の変化

## ②乗用車計



図表 4 - 7 5 性別・婚姻状況別乗用車利用者の変化

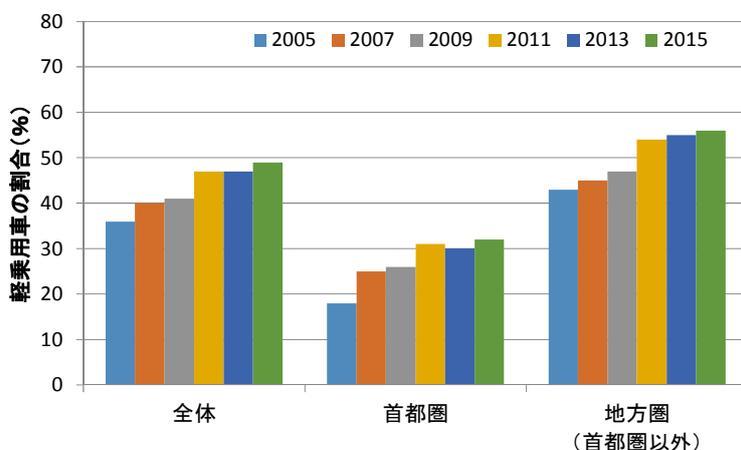


図表 4 - 7 6 年齢別乗用車利用者の変化

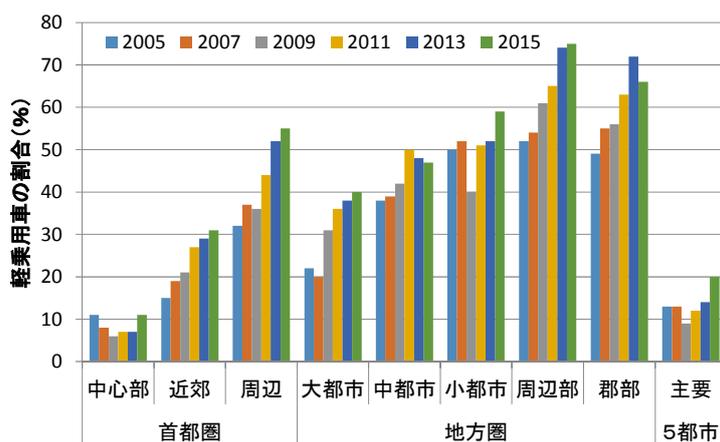
出典) 乗用車市場動向調査

### 3) 全国的な軽乗用車利用の広がり

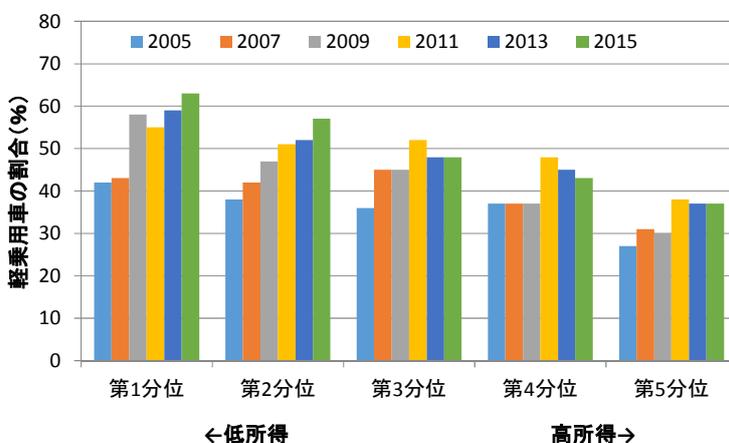
首都圏中心部を除いた地域において、軽乗用車の割合が高まっている。  
 第3分位以上の所得階層では2011年以降は軽乗用車の割合は高まっていない。



図表 4-77 地域別軽乗用車の割合①



図表 4-78 地域別軽乗用車の割合②

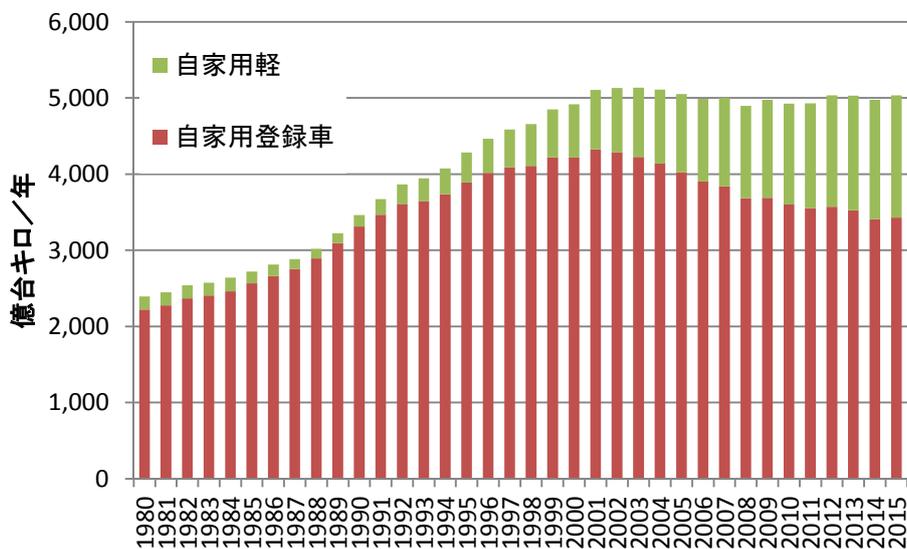


図表 4-79 所得別軽乗用車の割合

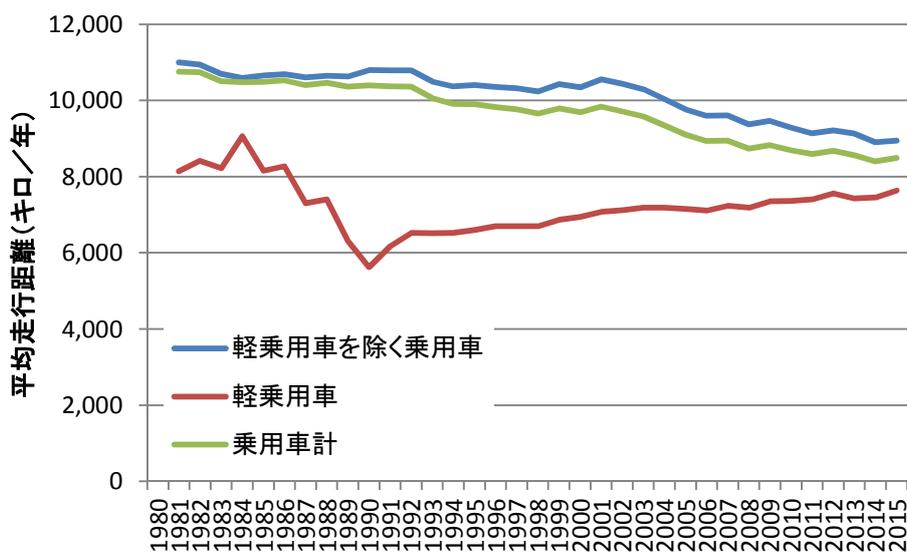
出典) 乗用車市場動向調査

#### 4) 軽自動車の利用方法の変化

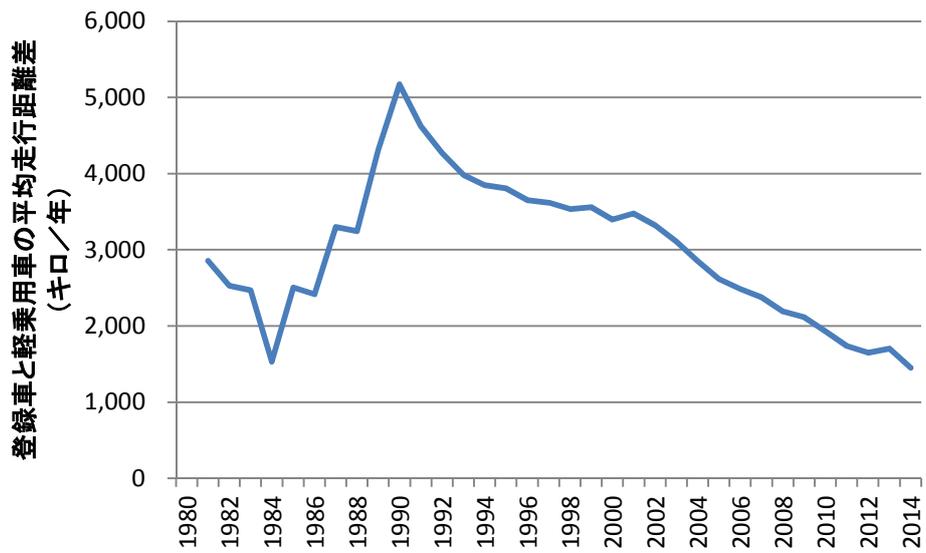
軽乗用車の走行台キロは、近年増加傾向である。  
登録車と軽乗用車の年間平均走行距離の差が小さくなってきている。



図表 4 - 8 0 乗用車走行台キロの推移



図表 4 - 8 1 車種別平均走行距離の推移

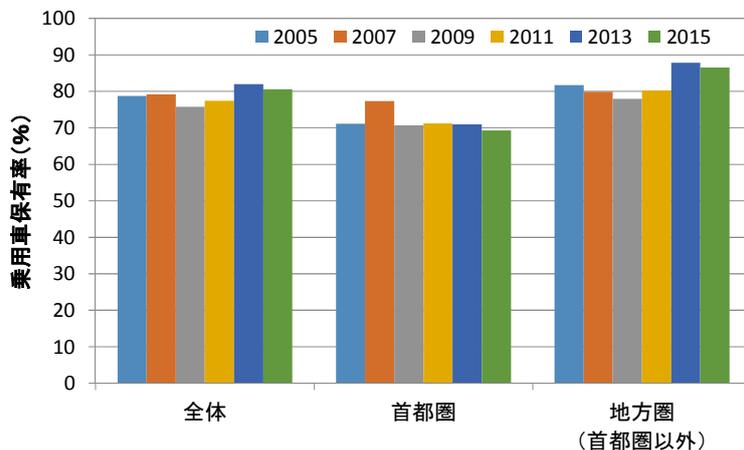


出典) 自動車輸送統計年報、自動車燃料消費量統計年報  
 図表4-82 平均走行距離差の推移

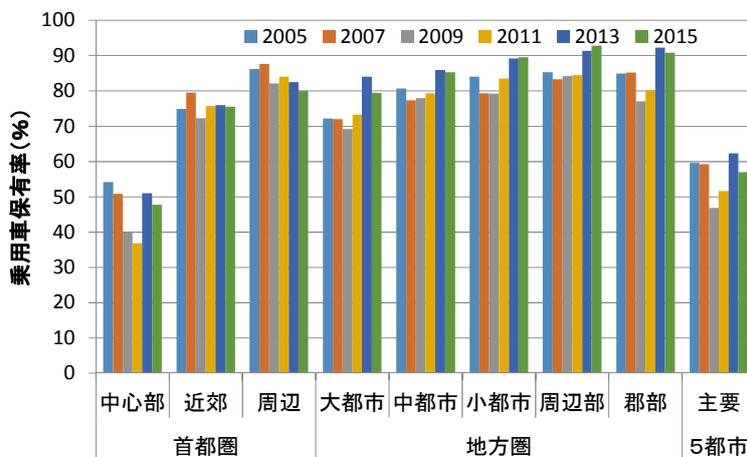
### 5) 複数保有率の変化

乗用車保有率はやや上昇傾向であるが、複数保有率は下降傾向である。  
 地方圏では、乗用車保有率、複数保有率ともに下降傾向は見られない。

#### ①1台以上保有率



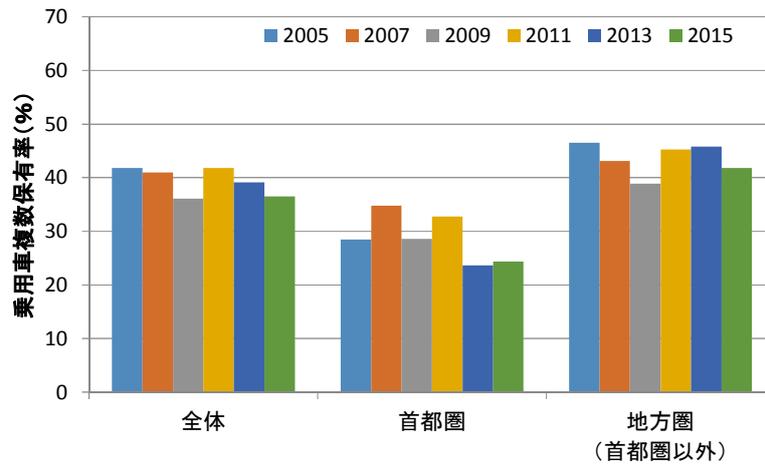
図表 4 - 8 3 地域別乗用車保有率①



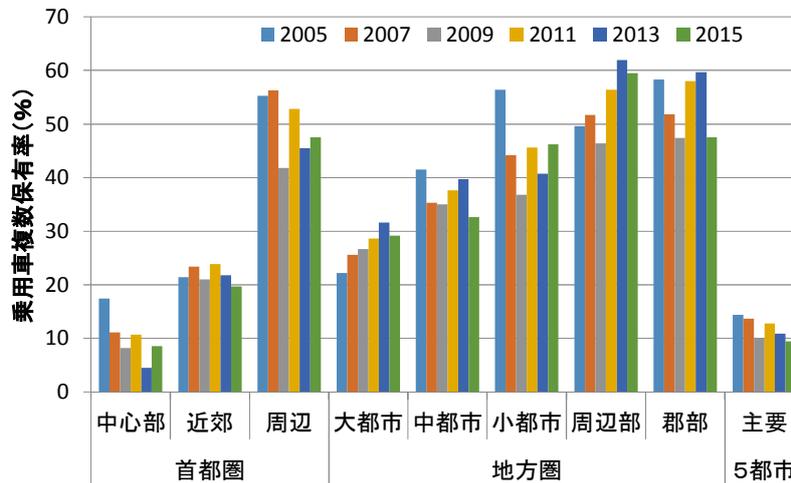
図表 4 - 8 4 地域別乗用車保有率②

出典) 乗用車市場動向調査

②複数保有率



図表 4-8-5 地域別乗用車複数保有率①

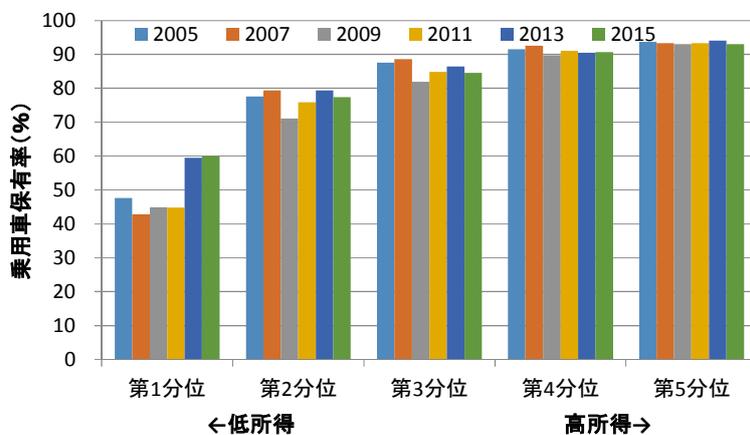


図表 4-8-6 地域別乗用車複数保有率②

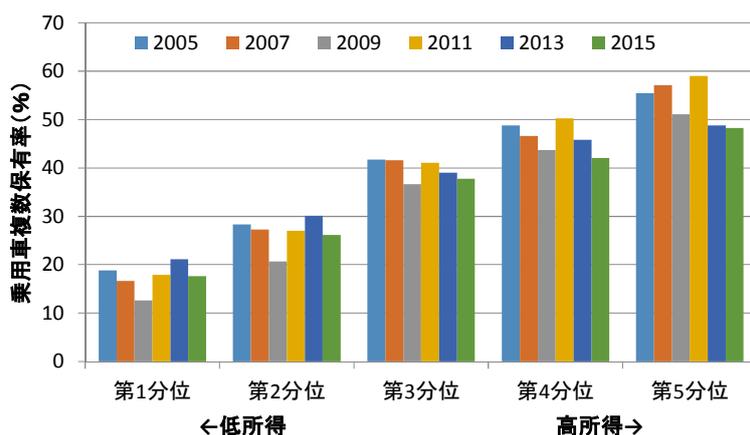
出典) 乗用車市場動向調査

## 6) 高所得者層の保有率の低下

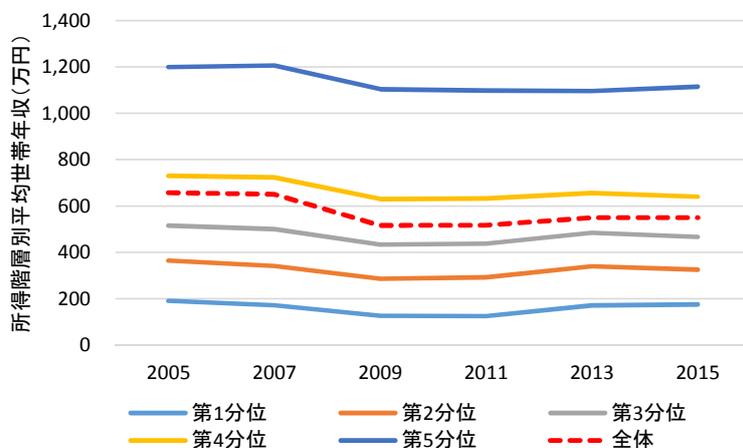
第1分位、第2分位の所得階層間で乗用車保有率に大きな差がある。ただし、2013年以降はその差が縮まった。複数保有率は高所得階層ほど高いが、第2分位以上では近年複数保有率がやや低下傾向である。



図表4-87 所得別乗用車保有率



図表4-88 所得別乗用車複数保有率



図表4-89 所得分位の推移

出典) 乗用車市場動向調査

7) 次世代自動車利用の拡大

近年の新車販売台数上位は、ハイブリッド車か軽自動車が多くを占めている。

図表4-90 新車販売台数トップ10の推移

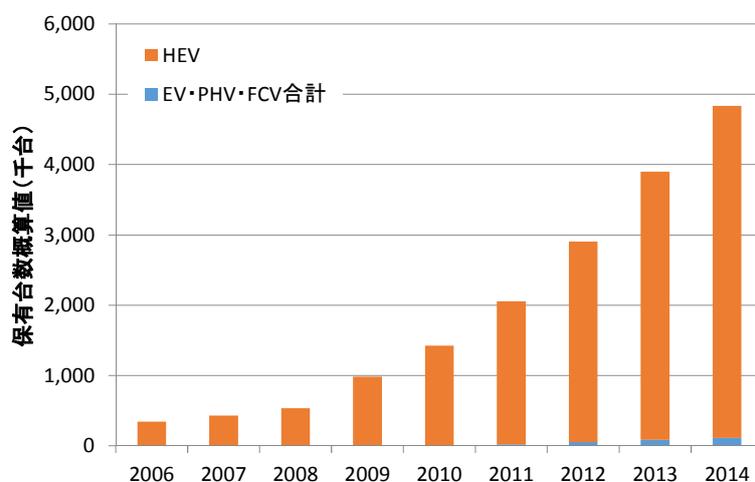
順位	2011年度			2012年度			2013年度		
	メーカー	通称名	台数	メーカー	通称名	台数	メーカー	通称名	台数
1	トヨタ	プリウス	310,484	トヨタ	アクア	282,660	トヨタ	アクア	259,686
2	ホンダ	フィット	234,432	トヨタ	プリウス	280,929	トヨタ	プリウス	251,915
3	スズキ	ワゴンR	174,226	ホンダ	N-BOX	236,287	ホンダ	N-BOX	225,900
4	ダイハツ	ミラ	171,301	スズキ	ワゴンR	199,122	ホンダ	フィット	217,100
5	ダイハツ	ムーヴ	144,398	ダイハツ	ミラ	190,490	ダイハツ	ムーヴ	193,670
6	ダイハツ	タント	139,322	ホンダ	フィット	170,099	ダイハツ	タント	180,588
7	トヨタ	ヴィッツ	125,663	ダイハツ	タント	162,782	スズキ	ワゴンR	180,029
8	日産	セレナ	93,755	ダイハツ	ムーヴ	160,397	ダイハツ	ミラ	164,027
9	スズキ	アルト	92,991	日産	ノート	115,530	日産	デイズ	139,810
10	ホンダ	フリード	90,414	スズキ	アルト	108,872	スズキ	スペーシア	138,469

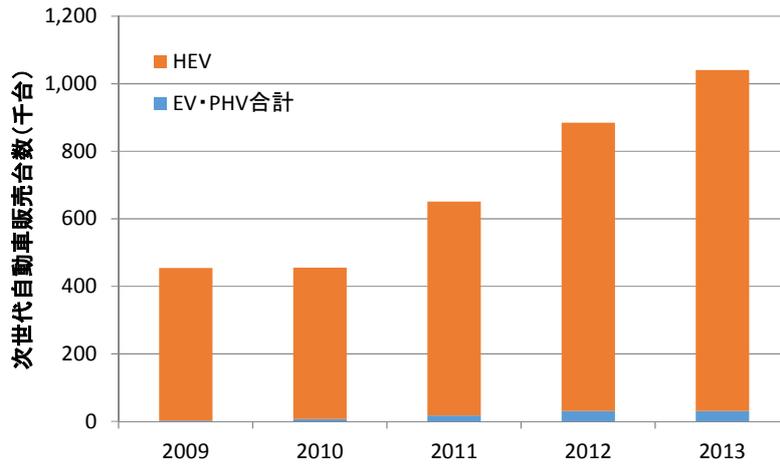
順位	2014年度			2015年度		
	メーカー	通称名	台数	メーカー	通称名	台数
1	トヨタ	アクア	228,375	トヨタ	アクア	192,399
2	ダイハツ	タント	214,867	ホンダ	N-BOX	172,614
3	ホンダ	N-BOX	188,922	トヨタ	プリウス	155,950
4	日産	デイズ	167,489	ダイハツ	タント	155,768
5	ホンダ	フィット	166,433	日産	デイズ	140,413
6	スズキ	ワゴンR	156,429	ホンダ	フィット	112,007
7	トヨタ	プリウス	154,610	トヨタ	カローラ	108,392
8	ダイハツ	ムーヴ	135,536	スズキ	アルト	106,852
9	ホンダ	N-WGN	125,342	スズキ	ワゴンR	100,461
10	ダイハツ	ミラ	123,007	ダイハツ	ムーヴ	99,466

出典) 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

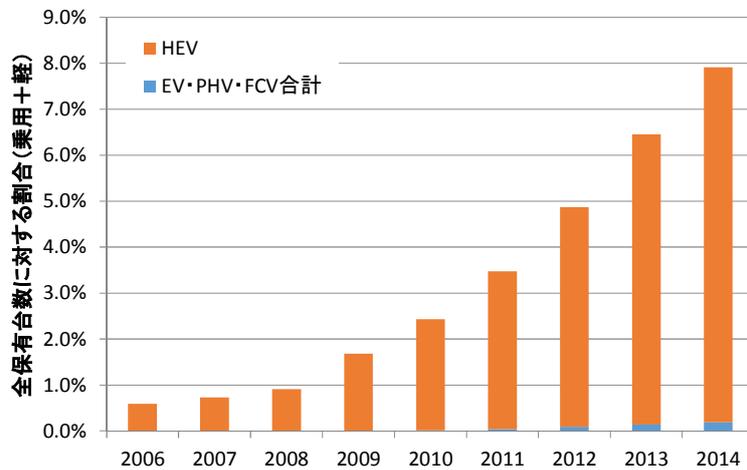
次世代自動車、特にハイブリッド車の保有台数が増加し、乗用車の約8%となった。次世代自動車の販売台数に占める割合は、約22%である。次世代自動車の車種が増加している。



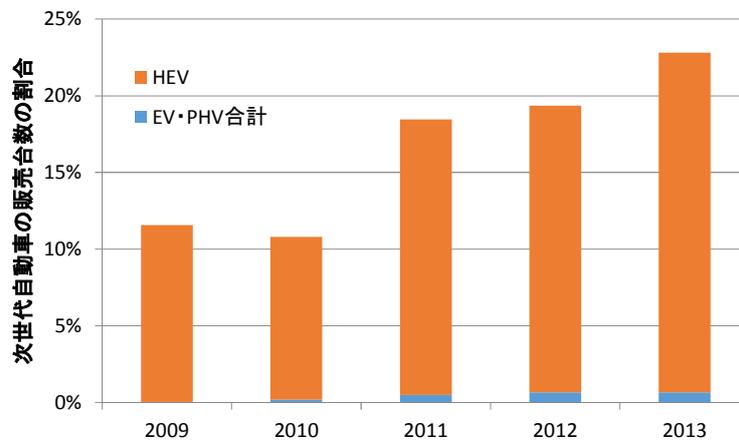
図表4-91 次世代自動車の保有台数



図表 4-9-2 次世代自動車の販売台数

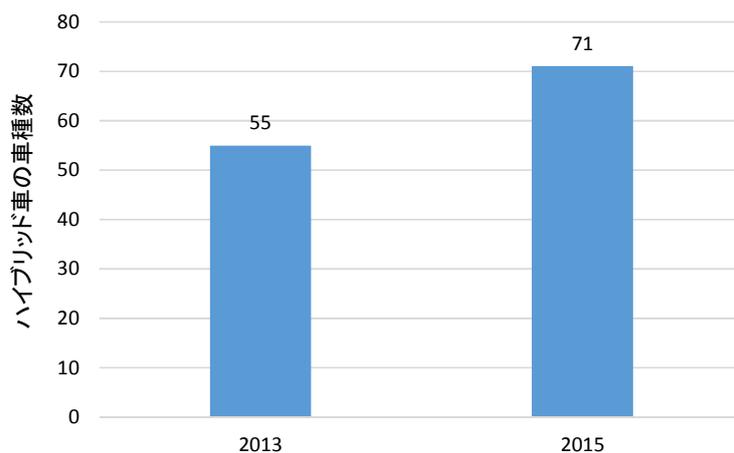


図表 4-9-3 次世代自動車の保有台数割合



図表 4-9-4 次世代自動車の販売台数割合

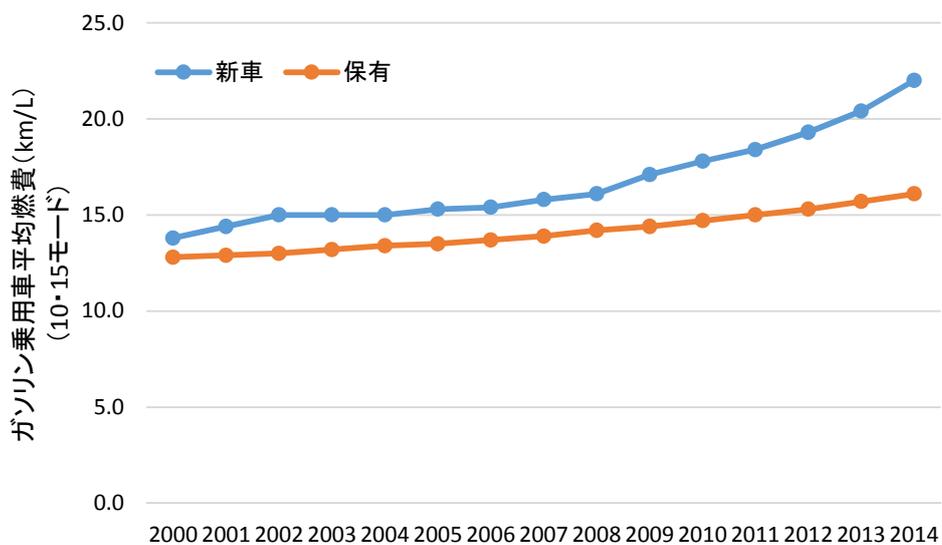
出典) (財) 次世代自動車振興センター、(財) 自動車検査登録情報協会



出典)次世代自動車ガイドブックからカウント  
 図表4-95 ハイブリッド車の販売車種数の変化

8) 従来車の燃費向上

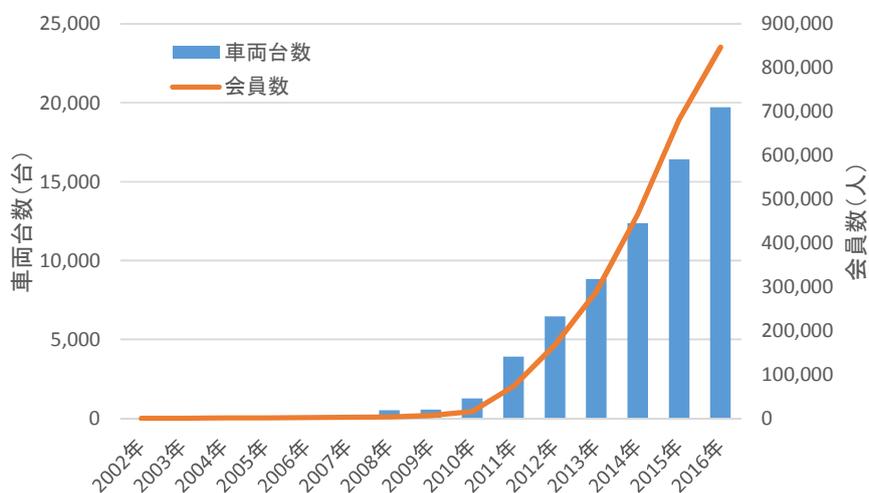
ガソリン乗用車の燃費が上昇している。



出典)エネルギー・経済統計要覧  
 図表4-96 ガソリン乗用車の燃費推移

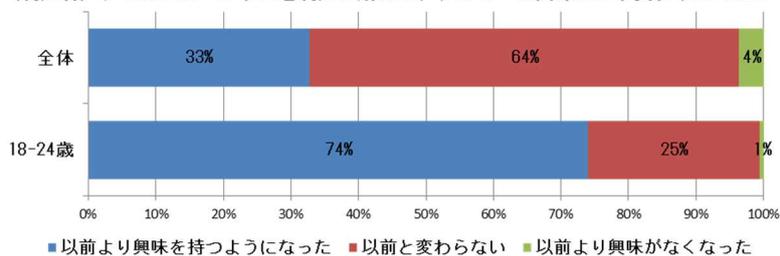
### 9) カーシェアリング利用

カーシェアリングの車両台数、会員数が近年大幅に増加している。カーシェアリング利用者へのクルマに対する興味の変化の質問によると、18-24歳の多くが、「以前より興味を持つようになった」としており、全体よりも大幅に高い。

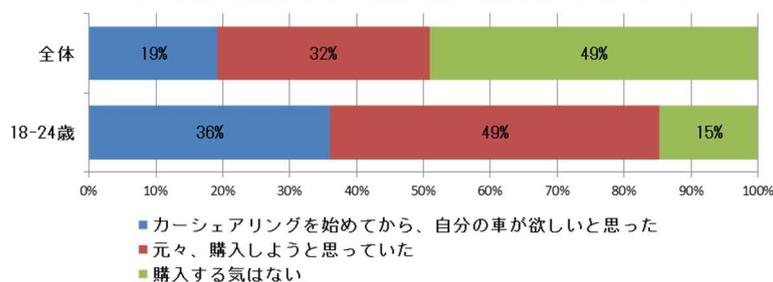


出典) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料  
 図表4-97 カーシェアリング車両台数・会員数の推移

(利用者) タイムズカープラスを利用始めて、クルマへの興味はどう変わりましたか？



(利用者) 将来的にクルマを購入したいと思った事がありますか？



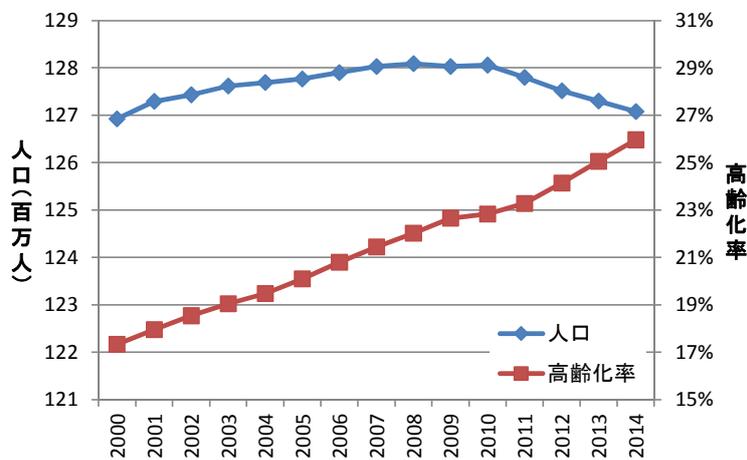
出典) タイムズ24株式会社資料  
 図表4-98 カーシェアリング利用とクルマへの興味・購入意向

## (2) 社会経済状況

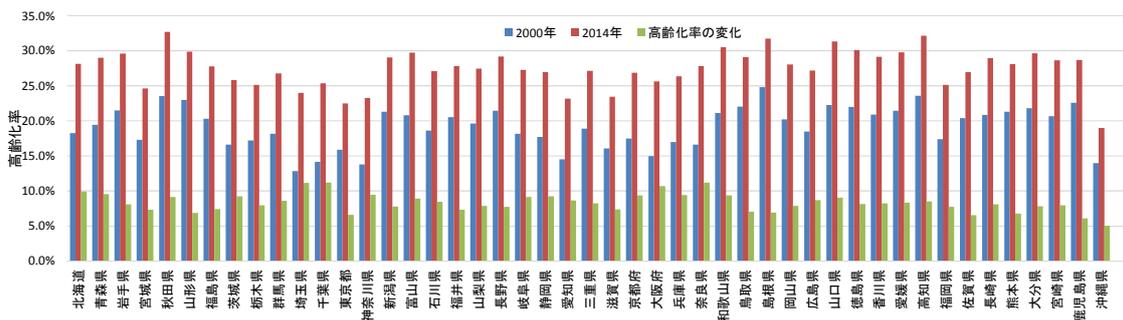
### 1) 高齢化

高齢化率が急激に高まっている。

東北、四国で高齢化率が高い。2010年から2014年においては、埼玉、千葉、大阪、奈良などの大都市圏で高齢化が進展した。



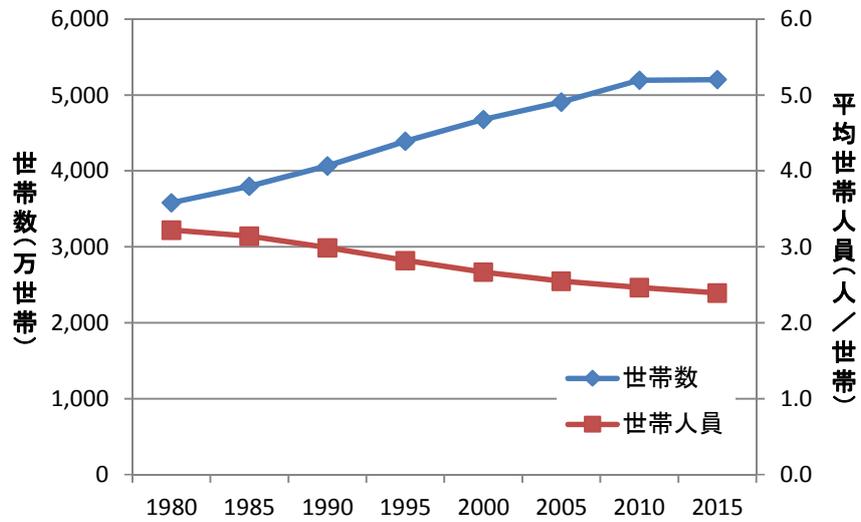
図表4-99 人口・高齢化率の推移



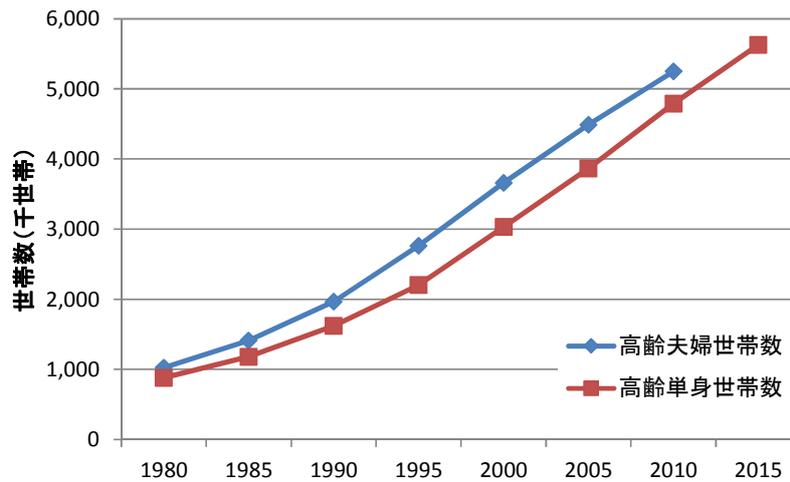
出典) 人口推計から作成

図表4-100 都道府県別高齢化率の変化

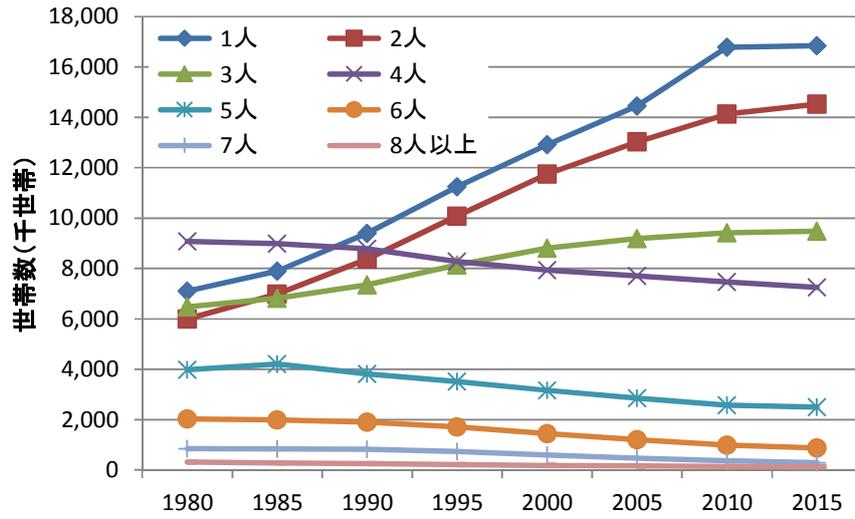
総世帯数、少人数世帯数は横ばいになりつつある。  
一方で、高齢単身世帯数は伸び続けている。



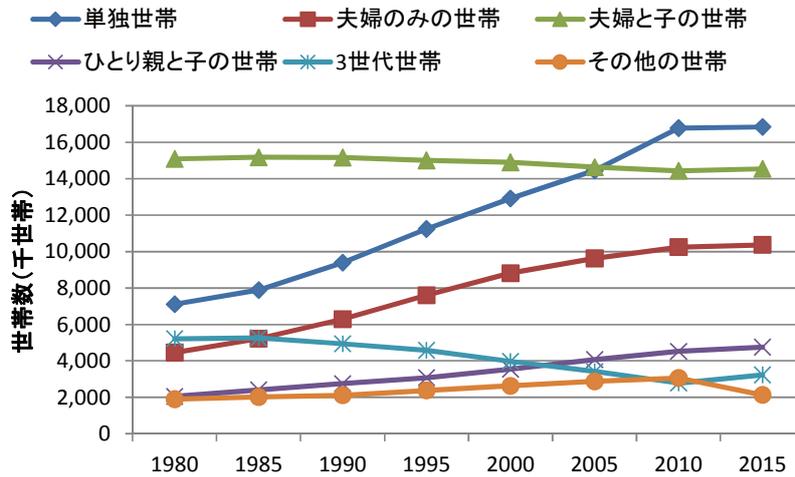
図表 4-101 世帯数・平均世帯人員の推移



図表 4-102 高齢夫婦世帯・高齢単身世帯数の推移  
出典) 国勢調査より作成



図表 4 - 1 0 3 世帯人数別世帯数の推移

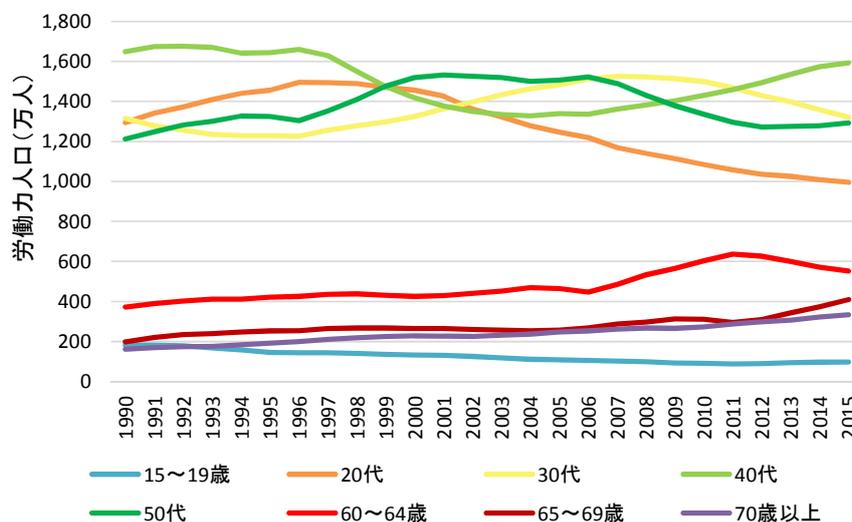


出典) 国勢調査より作成

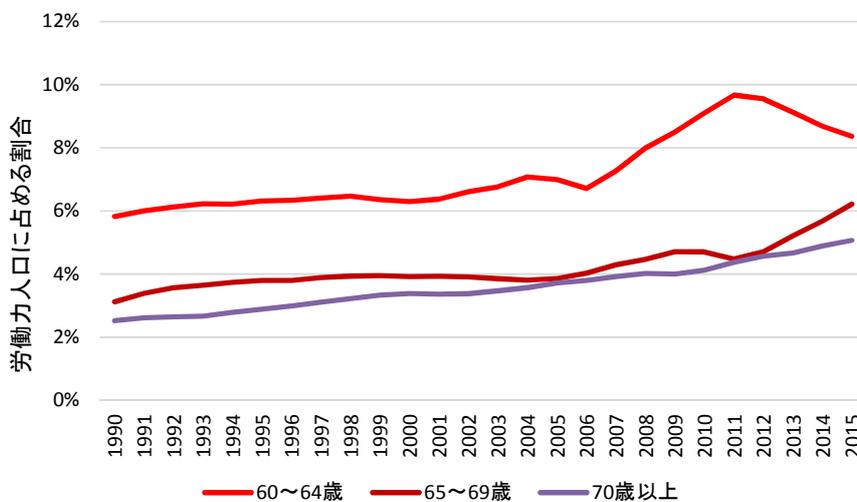
図表 4 - 1 0 4 世帯形態別世帯数の推移

2) 高齢者の労働人口の増加

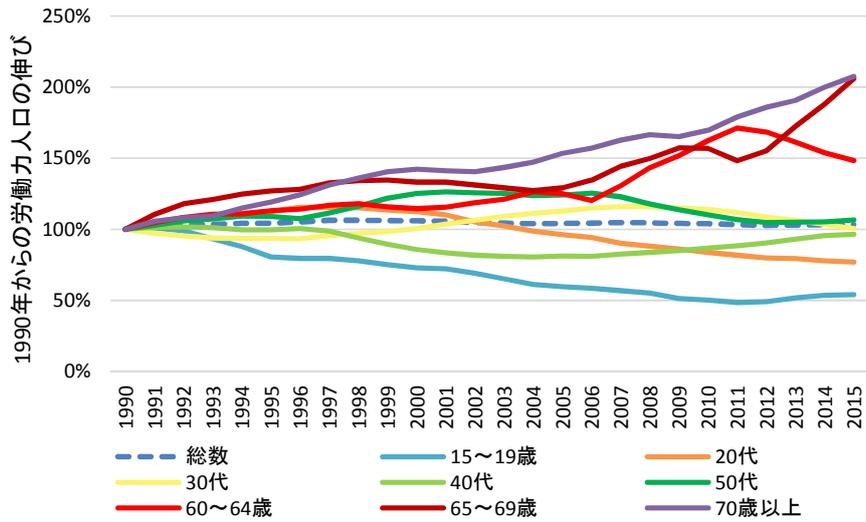
65～69歳、70歳以上の労働力人口、総労働力人口に占める割合が増加  
 60～64歳、65～69歳の労働力人口比率（各年代の人口に対する労働力人口の割合）  
 は、上昇傾向であるが、70歳以上は横ばい～やや低下傾向である。



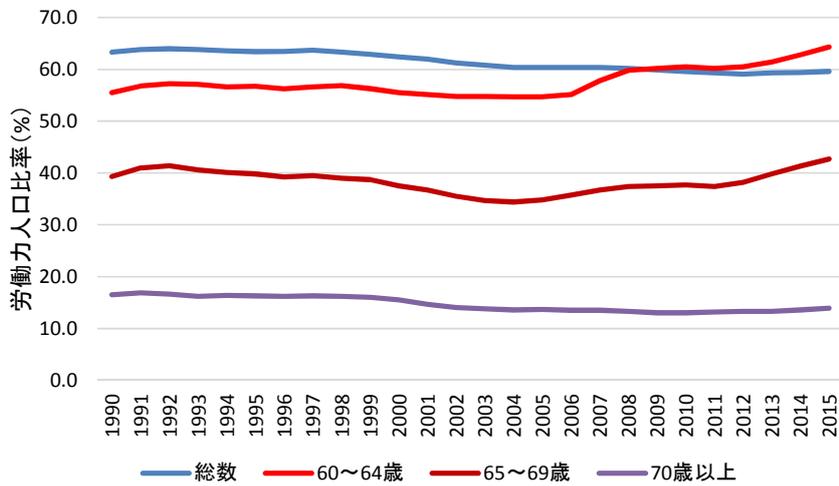
図表4-105 年齢階層別労働人口の推移



図表4-106 労働人口に占める割合



図表 4 - 1 0 7 年齢階層別労働力人口の伸び

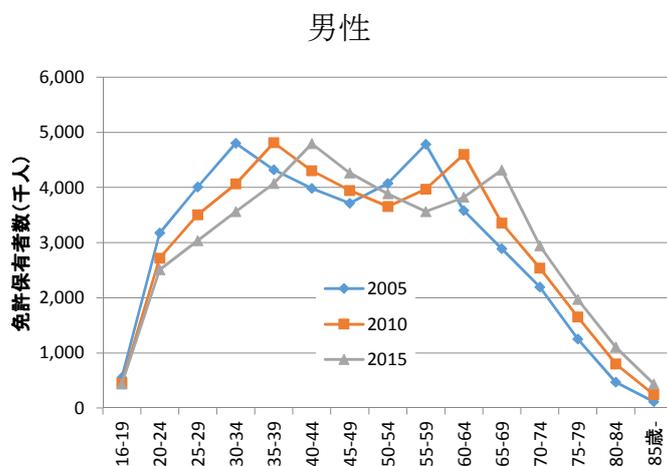


出典) 労働力調査

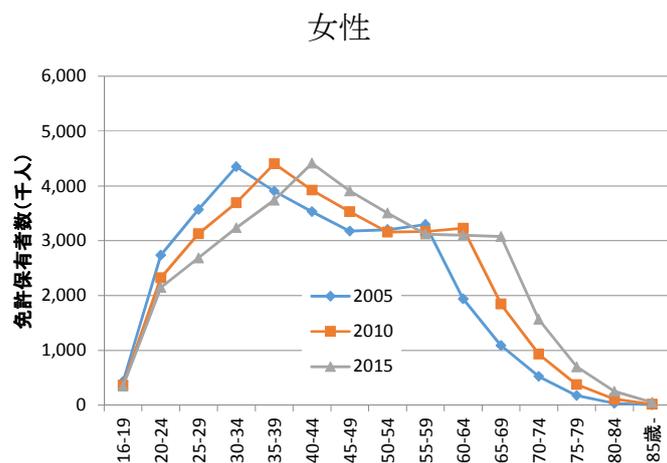
図表 4 - 1 0 8 年齢階層別労働力人口比率

### 3) 高齢者、女性の免許保有者の増加

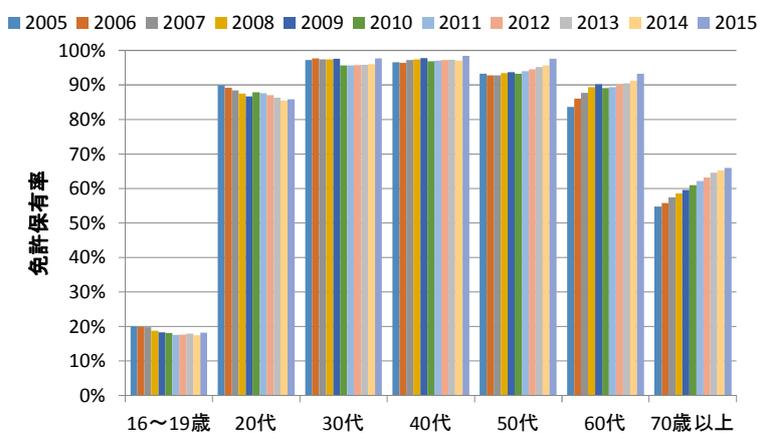
今後、男性、女性ともに、65歳以上の免許保有者が増加する見込み



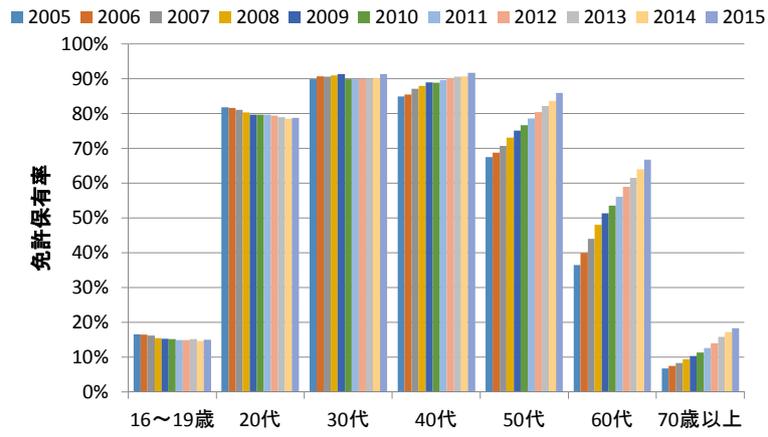
図表 4-109 年齢階層別免許保有者数の推移 (男性)



図表 4-110 年齢階層別免許保有者数の推移 (女性)



図表 4-111 年齢階層別免許保有率の推移 (男性)

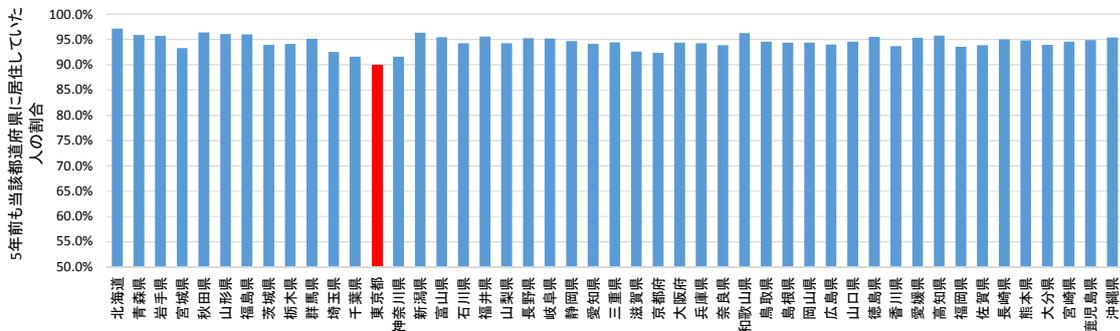


出典) 運転免許統計

図表 4 - 1 1 2 年齢階層別免許保有率の推移 (女性)

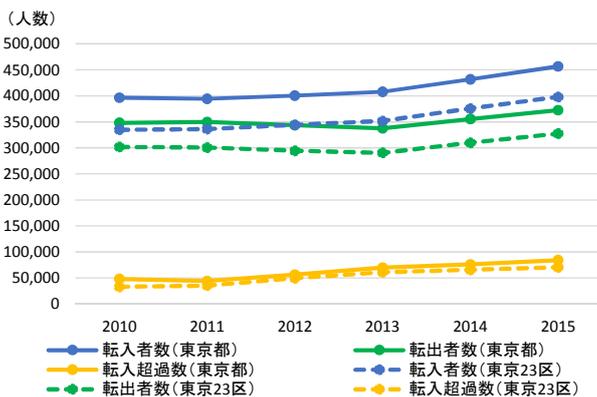
4) 転入超過都市の偏り

東京都では、5年前は他県に居住していた人が約1割存在  
 東京都では、転入超過数が増え続けており、東京都では今後、居住者のうち、近年転居してきた人の割合が高まる見込み



図表4-1-1-3 都道府県別5年前に居住していた人の割合

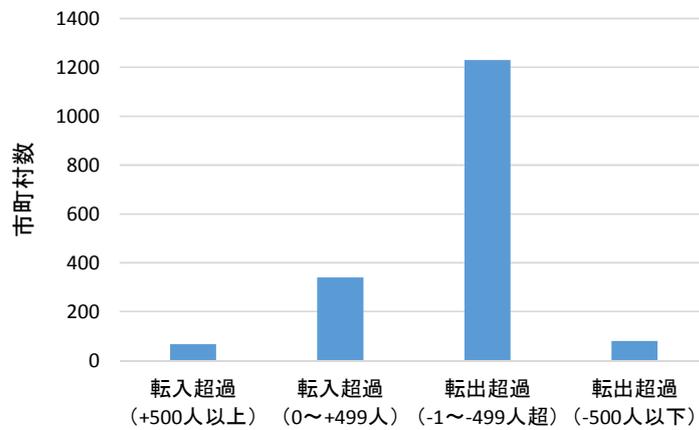
出典) H22 国勢調査より作成



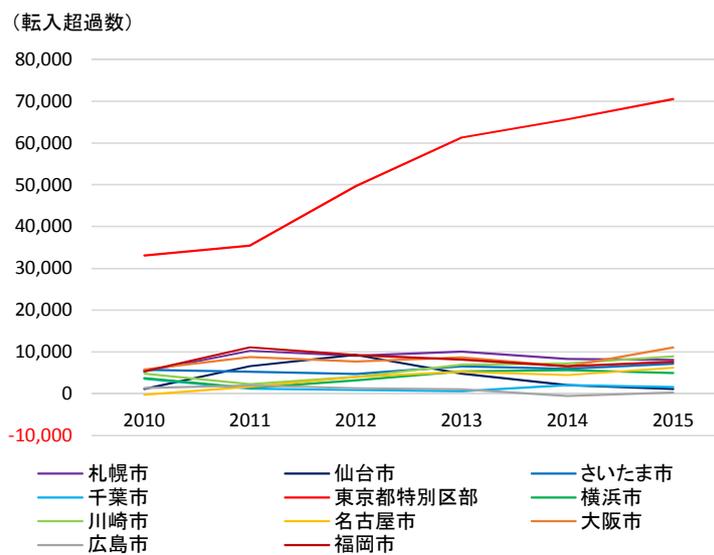
出典) 住民基本台帳人口移動報告より作成

図表4-1-1-4 転入者数・転出者数

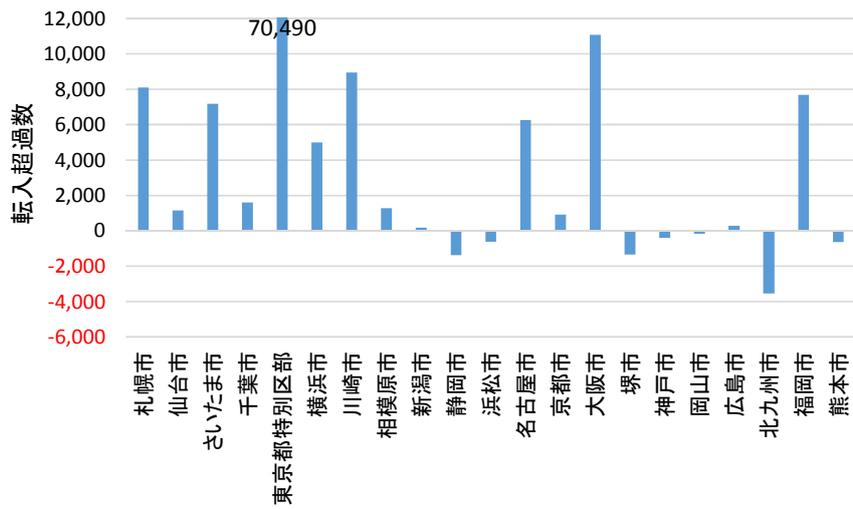
転入超過である市町村はわずかである。  
政令指定都市でも転出超過である市も多い。



図表 4-1-1-5 転入超過・転出超過市町村数



図表 4-1-1-6 市区別転入超過数の推移

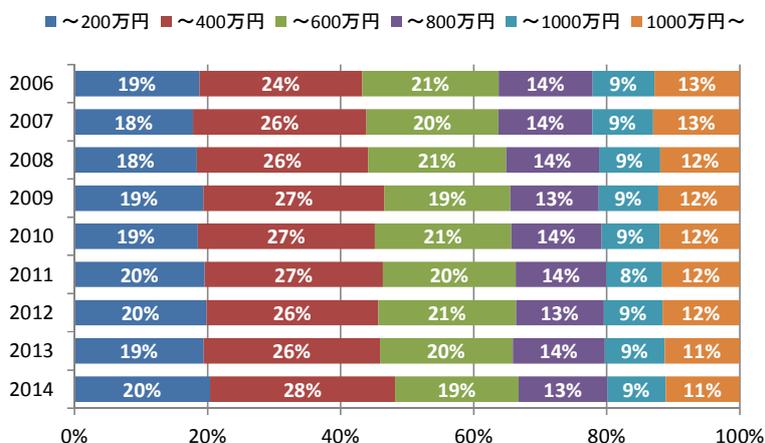


出典) 住民基本台帳人口移動報告より作成

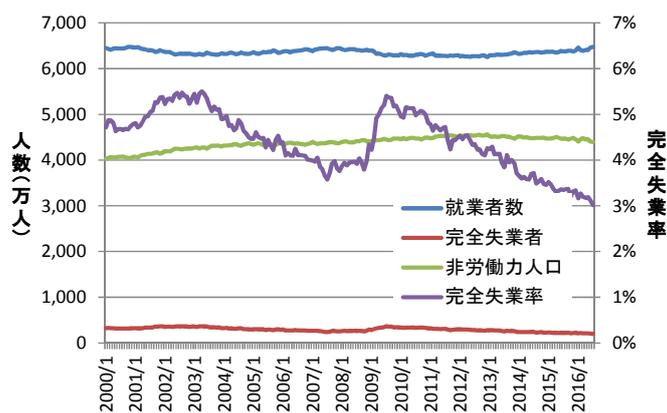
図表 4 - 1 1 7 市区別転入超過数

5) 雇用の推移の安定

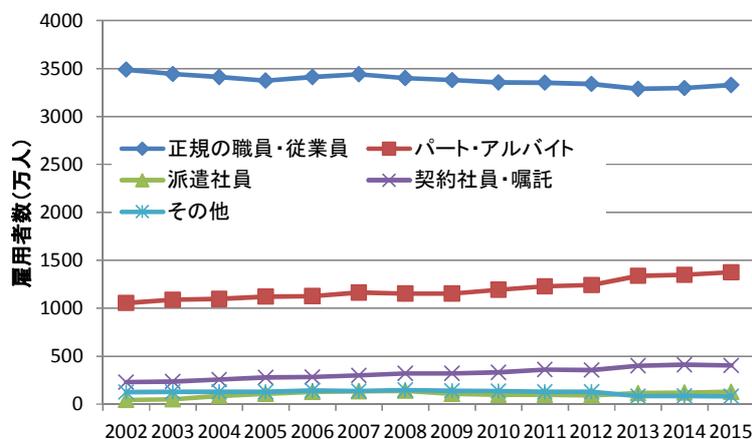
～400 万円の人はずか増加傾向にある。  
 正規職員・従業員の数は、2013 年以降から横ばい傾向である。



図表 4-118 収入階級別割合



図表 4-119 就業者数・失業者数の推移

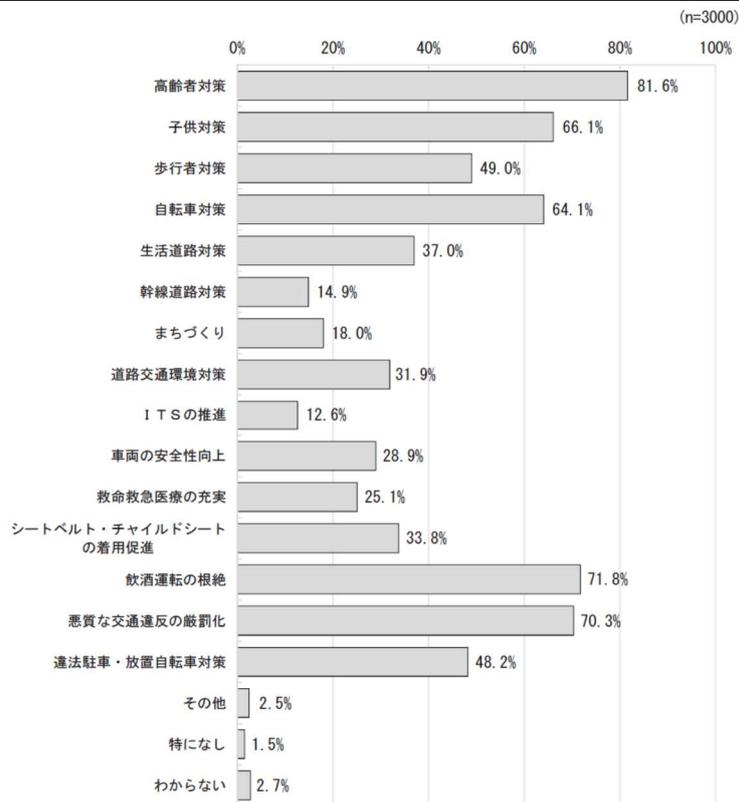


出典) 労働力調査

図表 4-120 就業状態別雇用者数の推移

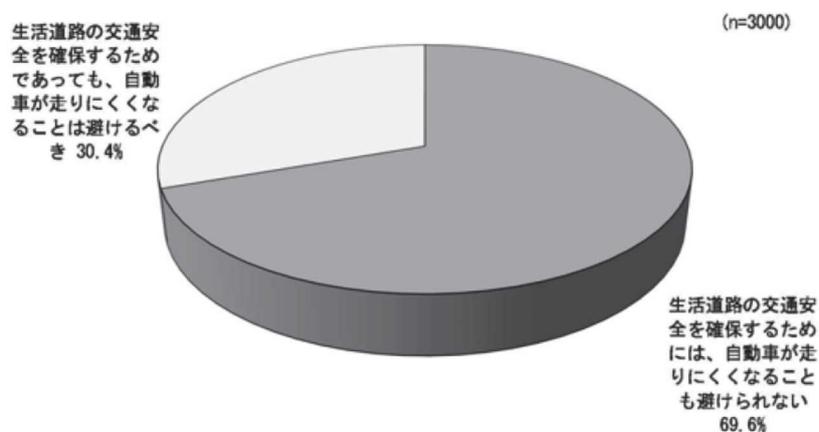
6) 高い交通安全意識

重要な交通安全対策として、飲酒運転の根絶にならび、高齢者対策、子供対策、歩行者対策、自転車対策が上位となっている  
生活道路の交通安全確保のためには走りにくくなることも避けられないという意見が大幅に多い社会経済状況



出典) 内閣府：道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書、平成 27 年 3 月

図表 4-121 今後の交通安全対策において重要だと思われるキーワードについて



出典) 内閣府：道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書、平成 27 年 3 月

図表 4-122 生活道路における交通安全対策の結果として、自動車が走りにくくなることについて

### (3) 保有・利用、社会経済状況のまとめ

#### a. 保有・利用の変化

- ・軽自動車の増加（既婚男性、30代以下への広がり）
- ・軽自動車の利用の仕方が、登録車に近づいてきている
- ・関東、近畿における保有率の下降傾向が顕著
- ・世帯の複数保有率は低下
- ・次世代自動車の保有台数増加、ラインナップ増加
- ・従来車の燃費向上
- ・カーシェアリング利用の増加

#### b. 社会経済の変化

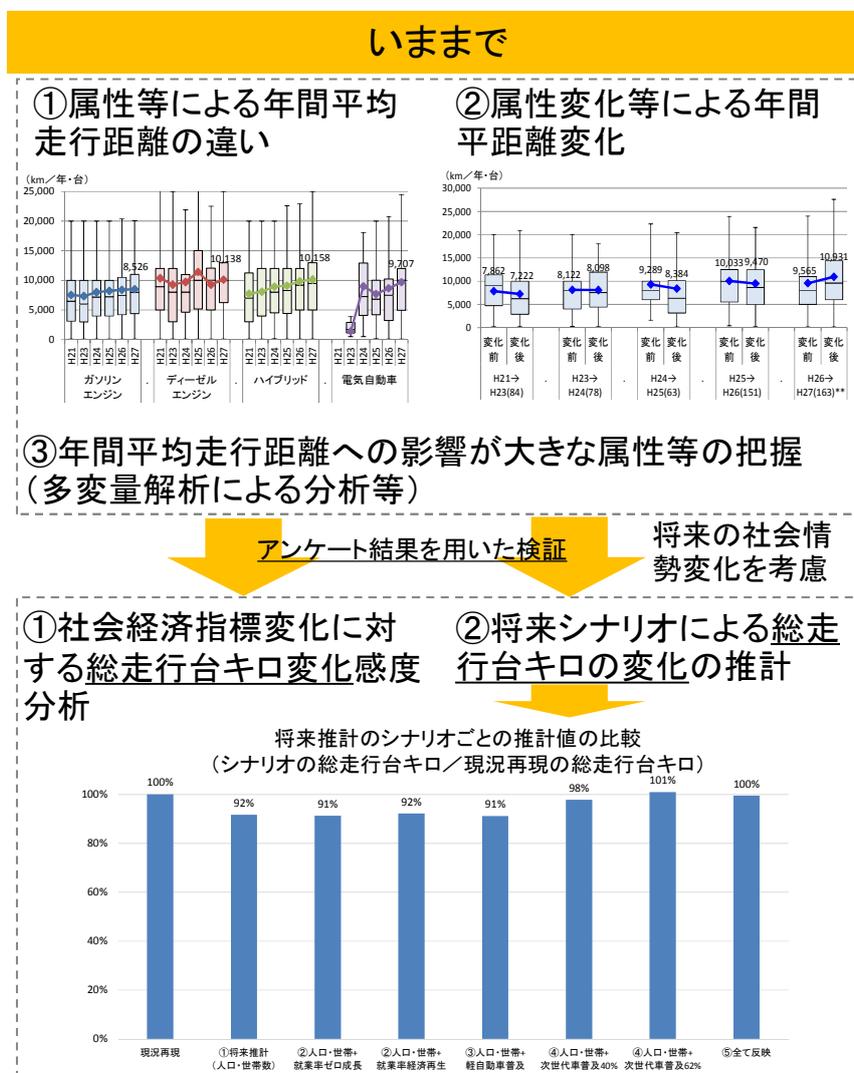
- ・高齢化率の急激な高まり、高齢夫婦世帯、高齢単独世帯の増加
- ・高齢就業者の増加
- ・高齢者、女性（特に中年～高齢者）の免許保有者（ドライバー）の増加
- ・東京においては、全人口に占める、近年に転居した人の割合が高く、増加傾向
- ・生活道路の交通安全確保のためには走りにくくなることも避けられないという意見が多数

## 4-2-2 保有・利用、社会経済状況を考慮した分析

### (1) 今年度の分析の方針について

#### a. 分析方針の検討

昨年度までは、世帯当たりの保有台数、1台当たりの走行距離に着目し、属性による平均値の違いや、属性変化が生じた場合の平均値の変化について分析してきた。今年度は、自動車利用という観点で、走行距離という利用の総量だけでなく、平日休日別の利用状況、利用目的別の利用状況、移動時間別の利用状況等、“自動車利用の質”の面でどのような変化が今後に想定されるのかを、アンケート分析を通じて把握することを試みた。



図表 4-1-2-3 分析方針の検討 (いままで)

## 今年度

属性等による自動車利用に関する種々の状況を把握

### 【利用可能なデータ】

- ・自動車1台の年間走行距離
- ・世帯の年間走行距離(3台合計)
- ・平日・休日別の利用日数
- ・トリップ時間別(30分以内・30分超、60分超別)利用日数(自動車運転、自動車同乗、カーシェアリング)
- ・トリップ時間別主な利用目的

将来の社会情勢変化を考慮

将来交通需要の質的变化についても予想される影響を整理

- ・総交通需要の変化
- ・地域的な交通量変化
- ・平休、時間的な交通量変化
- ・短距離・長距離利用量の変化 等

起こり得る状況を、定性的(比較的大きな影響か否かを推測、一部、定量的)に整理することを想定

図表4-124 分析方針の検討(今年度)

b. 分析項目の設定

4-2-1 で示した、将来にさらに進展しそうな社会や車の変化を考慮し、分析項目を設定した。

図表 4-125 分析項目の設定

将来さらに進展しそうな変化	
【社会の変化】	
①	高齢化率の高まり
②	女性ドライバーの増加
③	首都圏、地方大都市への人口集中
④	大都市圏での自動車保有率の下降
⑤	自動車の保有の仕方の変化（軽乗用車保有・カーシェアリング）
⑥	交通安全への意識、自動車の走り方への意識の変化
【車の変化】	
⑦	軽自動車の走行性能、デザイン性向上
⑧	従来車の更なる燃費向上
⑨	次世代自動車のラインナップ・安い価格が増加

分析項目を設定

自動車利用への影響を分析する将来の社会状況	社会変化等との対応
①退職して自由時間の多い高齢者が増加	①
②労働力人口に占める高齢者割合の上昇	①
③高齢者ドライバーの増加、女性ドライバーの増加	①、②
④首都圏の居住者のうち、近年転入してきた人の割合が上昇	③、④
⑤地方においても圏域中心都市等の規模の大きな都市へ人口が集中	③
⑥複数保有世帯減少	⑤
⑦複数保有パターンの変化（軽乗用車のみ保有世帯が増加）	⑤、⑦
⑧カーシェアリングの広がり	⑤
⑨交通安全意識の高まり	⑥
⑩益々燃費の良い車が増加	⑧
⑪EVの普及	⑨

c. 分析項目と想定される交通行動変化

将来に想定される社会状況による、交通需要の質的变化への影響の程度を整理し、アンケートを分析することによって、想定した交通行動の有無、強度を把握する。

図表4-126 分析項目と想定される交通行動変化

将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定（アンケートによって分析）
①退職して自由時間の多い高齢者が増加	平日の私事交通が増加
	通勤目的の移動が減少
②労働力人口に占める高齢者割合の上昇	あまり速度を出さない、車間距離を開けるなど、慎重に運転
③高齢者ドライバーの増加、女性ドライバーの増加	あまり速度を出さない、車間距離を開けるなど、慎重に運転
	平日の私事交通が増加
④首都圏の居住者のうち、近年転入してきた人の割合が上昇	他地域からの転居者は、長年の首都圏居住者に比べ、特に休日は車を積極的に使用
⑤地方においても圏域中心都市等の規模の大きな都市へ人口が集中	転入者は転入都市居住者と同じような交通行動に変化
⑥複数保有世帯減少	世帯の総走行距離の減少（主に私事目的）
⑦複数保有パターンの変化（軽乗用車のみ保有世帯が増加）	遠出するときは鉄道利用の人が増加
⑧カーシェアリングの広がり	自動車非保有世帯でも自動車を利用
	自動車保有世帯でも自動車の利用が増加
⑨交通安全意識の高まり	抜け道利用の減少
	車間距離を開けて運転
⑩益々燃費の良い車が増加	燃料費節約のために自動車利用を控える程度が緩和
⑪EVの普及	燃料費節約のために自動車利用を控えなくなる

d. 分析の方法

①交通行動の変化の状況を分析（以下は例）

- ・長期間回答した高齢者パネルを対象として、その間に退職した高齢者、引き続き働いている高齢者、就業形態が変化した高齢者の自動車利用の違いを分析
- ・型式から得られる燃費を用いて、買い替え前後での燃費の変化と走行距離変化、トリップ長分布変化等の関係を分析
- ・世帯単位での走行距離変化と、世帯特性、世帯特性変化との関係を分析



将来予測値、近年の推移から、将来の状況を想定

②将来への影響を推測

- ・将来予測値と、近年の関連する統計から、着目する社会経済、保有状況の変化の量を把握
- ・①の結果と社会経済、保有状況の変化の量から、将来の交通需要への質的影響を推測する。

## (2) 分析項目に関する分析結果

### ア. 分析結果のまとめ

以下に、分析項目毎にアンケート分析で把握出来た主な内容を示す。

図表 4-127 分析項目とアンケート分析結果

分析項目	交通行動の変化の想定 (アンケートによって分析)
①退職して自由時間の多い高齢者が増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非就業になると、平日の自動車利用、休日の自動車利用ともに減少する。</li> <li>・ただし、通勤目的自動車利用の減少に比べて、平日の自動車利用の減りは少ない。</li> <li>・休日の自動車利用も減少していることから、就業時には休日で行っていた自動車利用を平日に行うようになるためであると想定される。</li> <li>・主な私用目的である、日常食品の買い物は、平日において、3大都市圏以外では、非就業になっても増加する傾向があまり見られないことから、平日の私事目的の増加は限定的であると考えられる。</li> </ul>
②労働力人口に占める高齢者割合の上昇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢が高いほど、男性よりも女性の方が抜け道は利用しない、車間距離は長めにとる傾向にある。特に、車間距離は顕著である。</li> <li>・平日のトリップ数は年齢による差はあまりない、60歳以上の方は、休日のトリップ数が他の年代に比べてやや少ない。</li> <li>・女性は短い距離での自動車利用が多い。</li> </ul>
③高齢者ドライバーの増加、女性ドライバーの増加	
④首都圏の居住者のうち、近年転入してきた人の割合が上昇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3大都市圏の市に転居した人は、平日、休日、利用目的に限らず、減少する傾向にある。休日により自動車を利用するという傾向は見られなかった。</li> <li>・その他の市、町村から政令市に転居した人は、通勤トリップの減少によって、平日のトリップは減少するが、それ以外は大きな変化はない模様。</li> </ul>
⑤地方においても圏域中心都市等の規模の大きな都市へ人口が集中	
⑥複数保有世帯減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有している車種の組合せや、複数人で自動車を共有しているのかは、わずかに軽のみの世帯、複数人で自動車を共有している世帯の方が世帯走行距離が長い傾向はあるが、顕著ではない。</li> <li>・例えば、2人の免許保有者が2台の自動車を利用している世帯と、2人の免許保有者が1台の自動車を利用している世帯では、1台当たりの走行距離はわずかに1台保有の世帯が長い。世帯走行距離はかなり2台保有の世帯が長く、免許保有者数の影響よりも、世帯走行距離は台数への影響が強いと考えられる。</li> </ul>
⑦複数保有パターンの変化 (軽乗用車のみ保有世帯が増加)	

分析項目	交通行動の変化の想定（アンケートによって分析）
⑧カーシェアリングの広がり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有世帯においてもカーシェアリングを利用している世帯があり、非保有世帯の約 1/2 の比率である。</li> <li>・世帯の免許保有者よりも自動車の保有台数が少ない世帯では、利用者における利用回数が多い。非保有世帯と同じかそれ以上である。</li> </ul>
⑨交通安全意識の高まり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全意識は、年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、意識が高い</li> </ul>
⑩益々燃費の良い車が増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の燃費向上が顕著な近年、燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている人は減少傾向である。</li> <li>・しかし、乗換前後で大幅にカタログ燃費が減少した人の走行距離の変化を見ると、燃費が良くなっても走行距離の変化は見られなかった。</li> <li>・2つの関係は一致しておらず、交通需要への影響は不確かであり、この関係については、今後も注視が必要である。</li> </ul>
⑪EVの普及	

## イ. 分析項目毎のアンケート分析

以下には、分析項目毎のアンケート分析内容を示す。

### 1) 退職して自由時間の多い高齢者が増加

#### a. 交通行動変化の想定

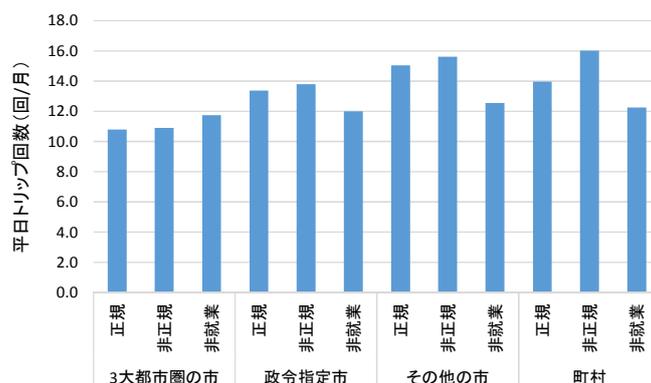
図表4-128 交通行動変化の想定（退職し自由時間の多い高齢者が増加）

将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定（アンケートによって分析）
①退職して自由時間の多い高齢者が増加	平日の私事交通が増加
	通勤目的の移動が減少

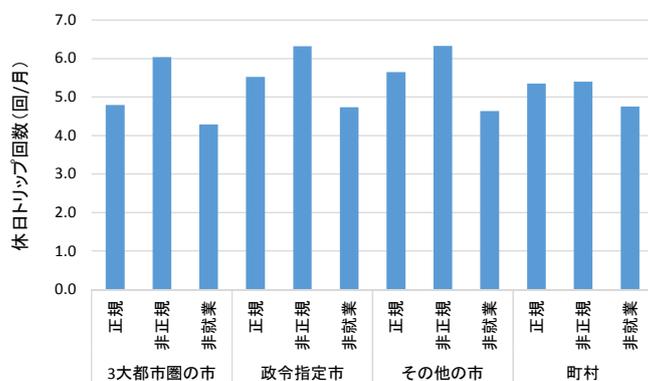
#### b. アンケート分析

##### ①60歳以上の就業状態別、平休別、自動車トリップ回数

- ・3大都市圏の市を除き、非就業者は、平日のトリップ回数が少ない。休日は都市区分に関わらず少ない。



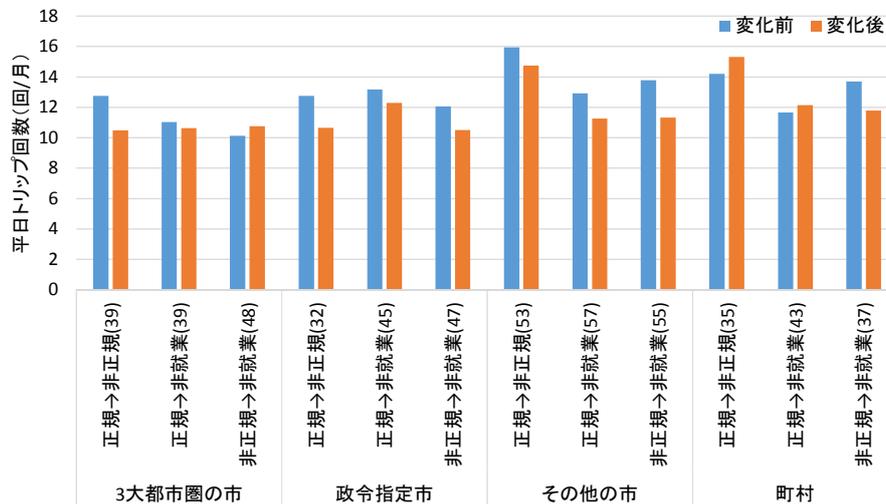
図表4-129 60歳以上の就業状態別自動車トリップ回数（平日）



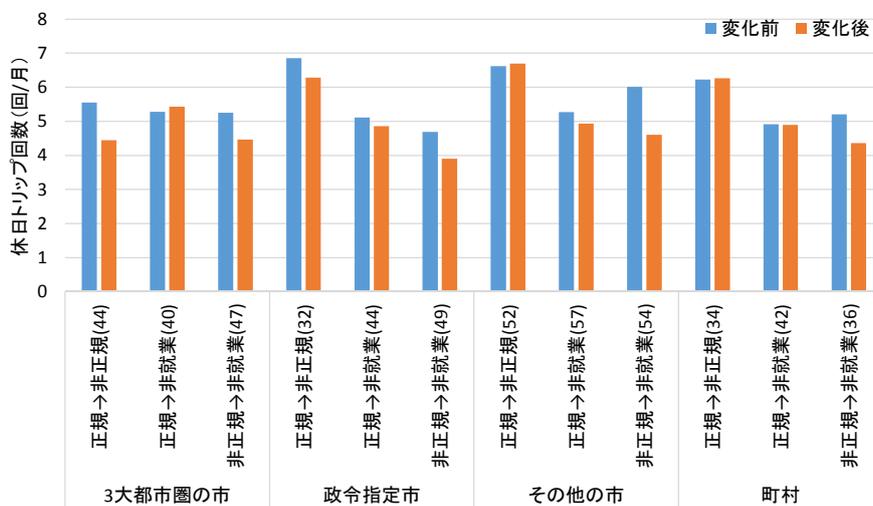
図表4-130 60歳以上の就業状態別自動車トリップ回数（休日）

②60歳以上の就業状態変化別、平休別、自動車トリップ回数の変化

- ・非正規から非就業になった際にトリップ数が大きく減少する傾向にある。休日にも減少。時間に余裕が出来、休日に行っていたトリップを平日に行うようになったため、休日のトリップ回数が減少することが想定される。



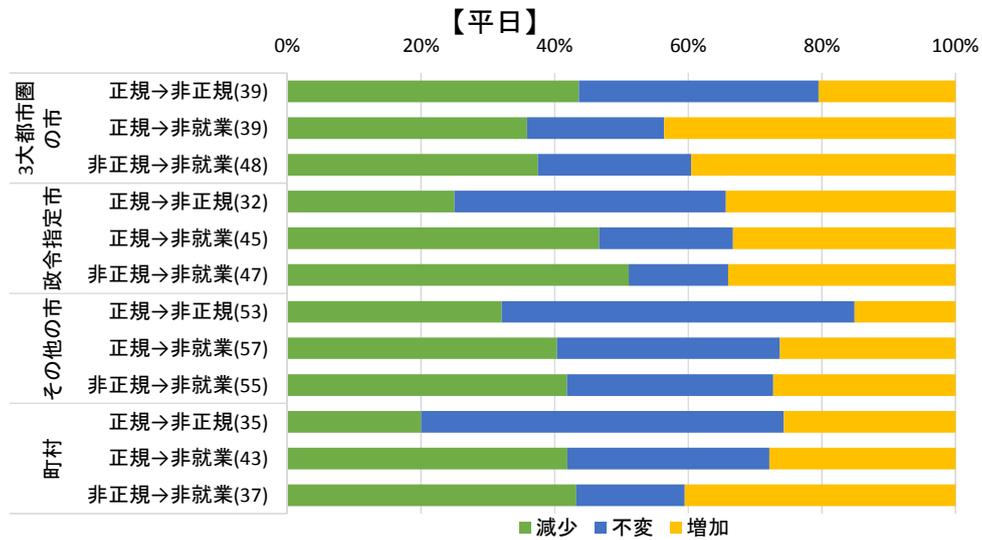
図表 4-1-3-1 60歳以上の就業状態変化別自動車トリップ回数 (平日)



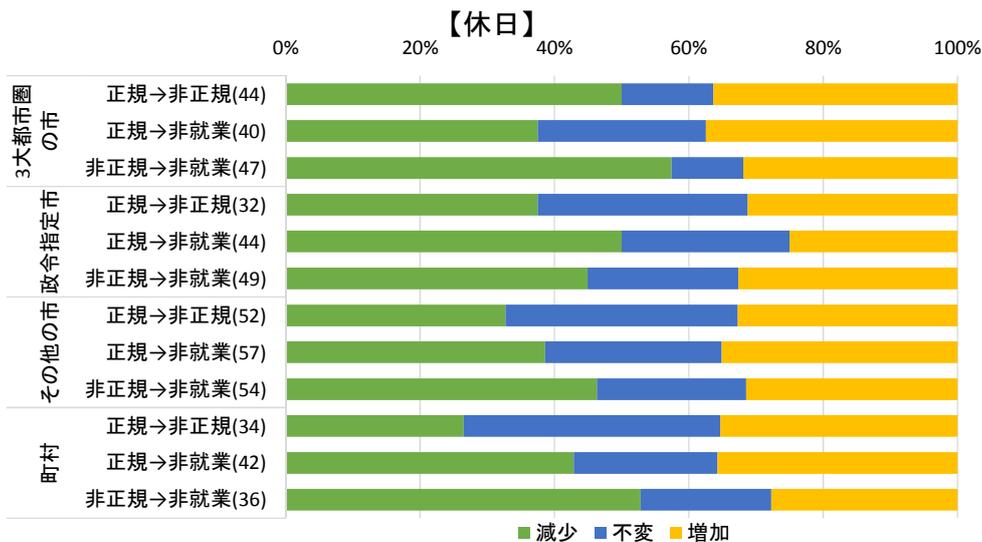
図表 4-1-3-2 60歳以上の就業状態変化別自動車トリップ回数 (休日)

③60歳以上の就業状態変化別、平休別、自動車トリップ回数変化別割合

- ・3大都市圏の市の平日では、非就業になった人のうち、トリップ回数が増加した人の方が多い。

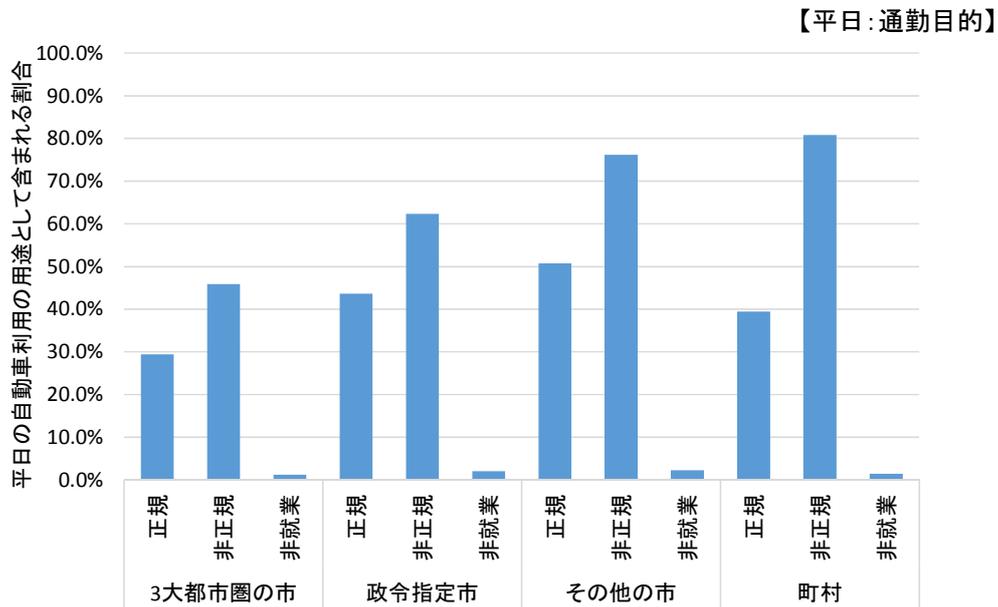


図表4-133 60歳以上の就業状態変化別自動車トリップ割合（平日）

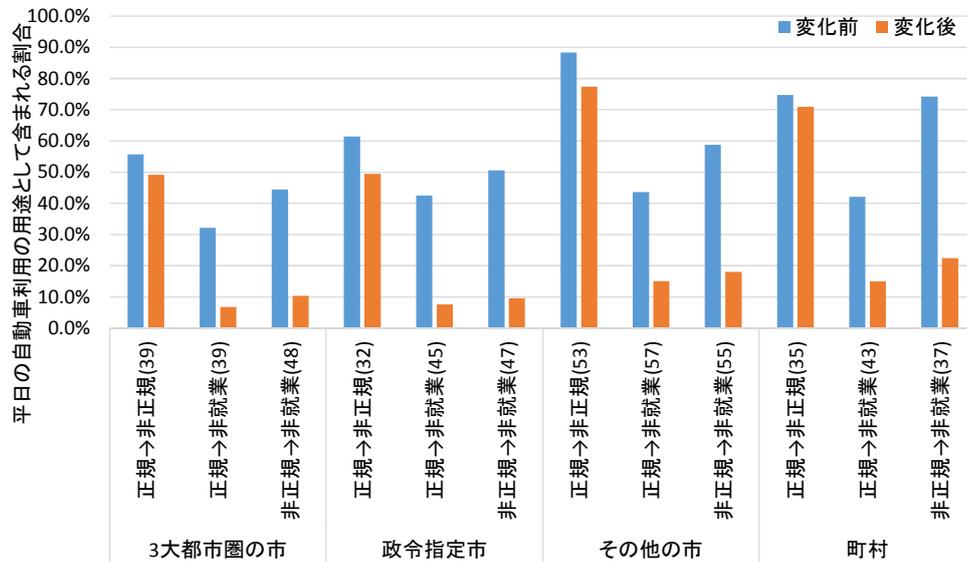


図表4-134 60歳以上の就業状態変化別自動車トリップ割合（休日）

- ④60歳以上の就業状態変化別、平休別、自動車利用用途として含まれる割合
- ・非就業になると平日に通勤で車を利用する人が大幅に減少。その他の市、町村では、3大都市圏の市、政令指定市に比べて減りが小さい。

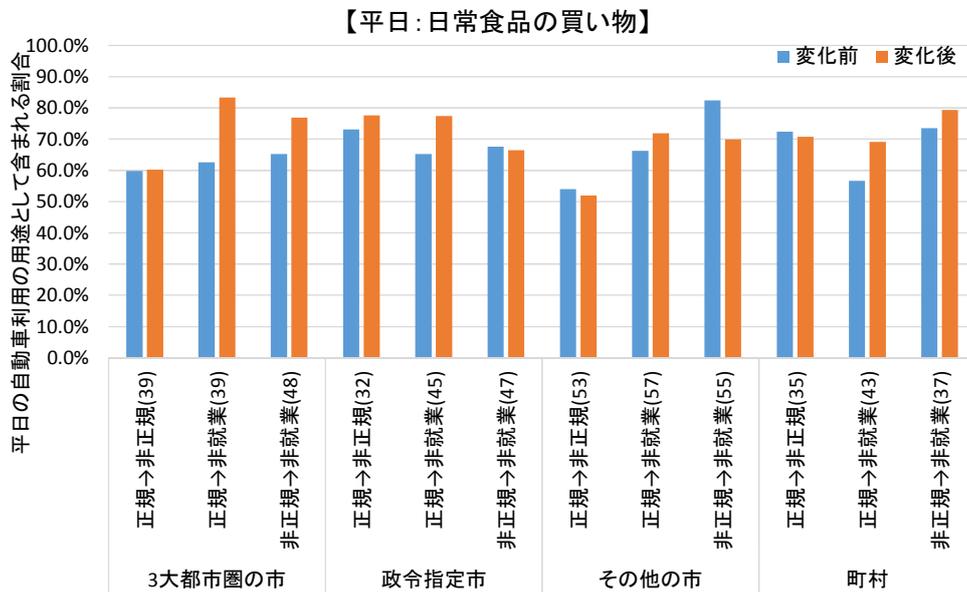


図表4-135 60歳以上の就業状態別自動車利用割合（平日：通勤）

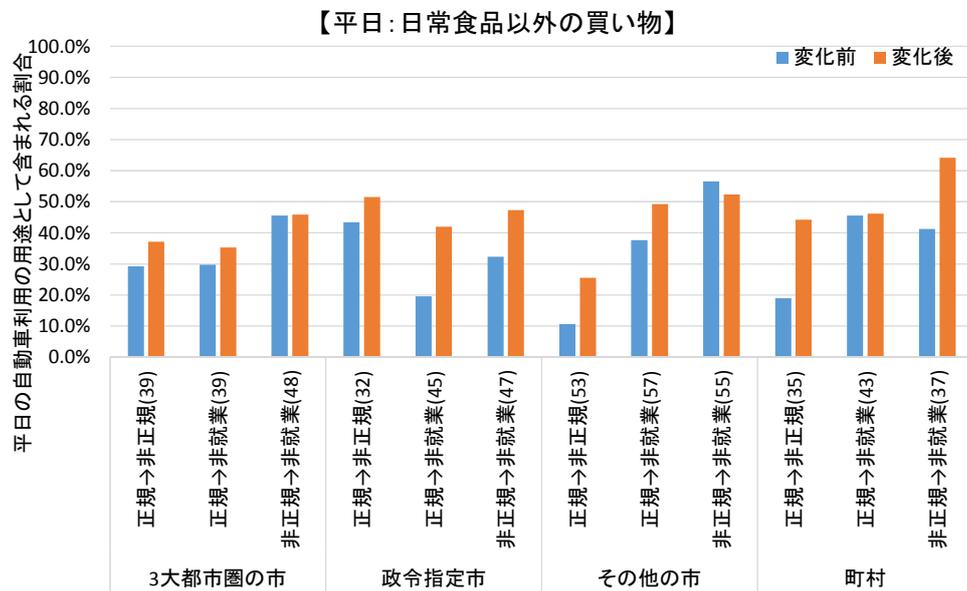


図表4-136 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（平日：通勤）

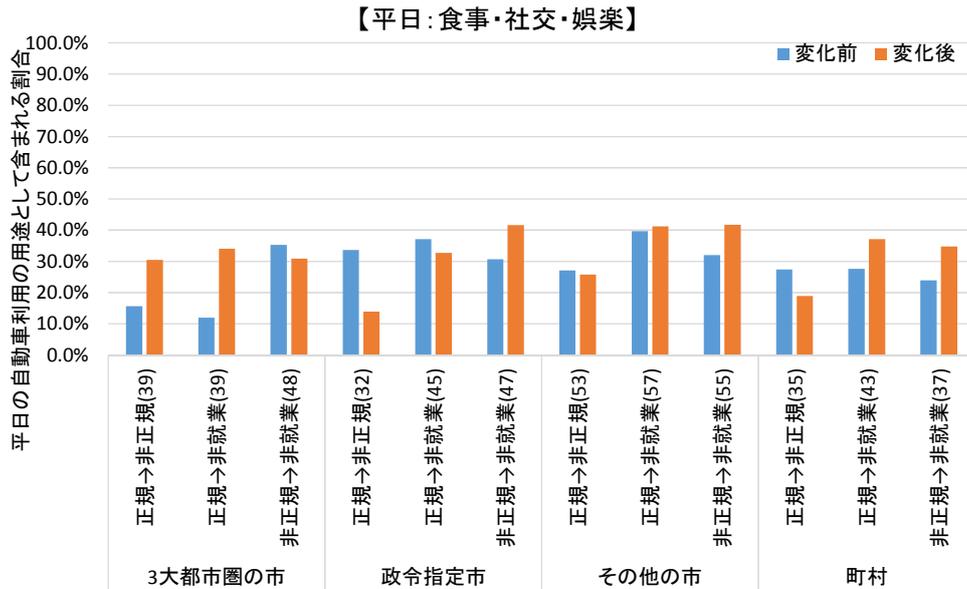
⑤60歳以上の就業状態変化別、平休別、自動車利用用途として含まれる割合  
 ・非就業になると、平日の日常食品の買い物、観光・行楽・レジャー目的のトリップが増える傾向。



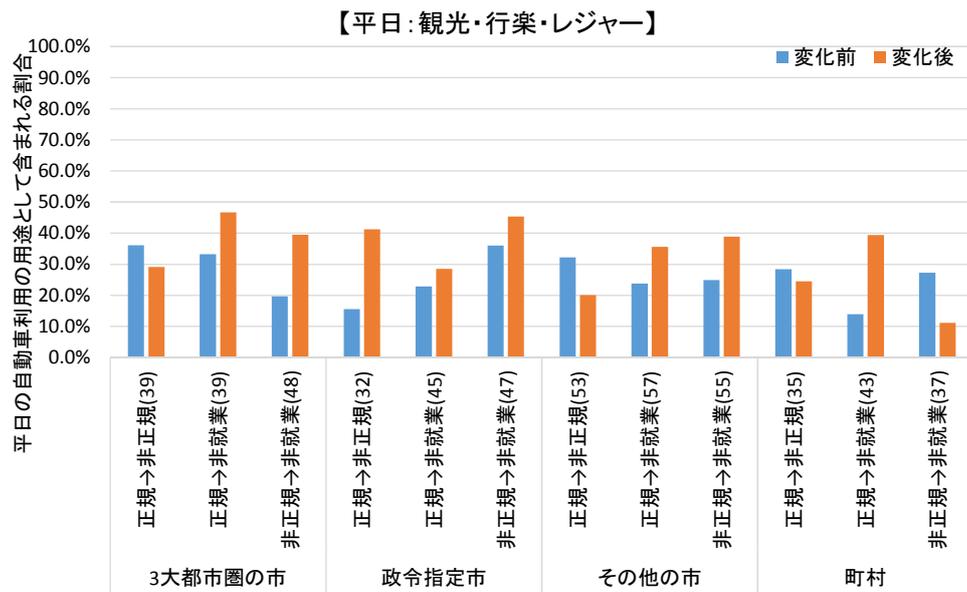
図表 4 - 1 3 6 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（平日：食品買物）



図表 4 - 1 3 7 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（平日：食品以外）

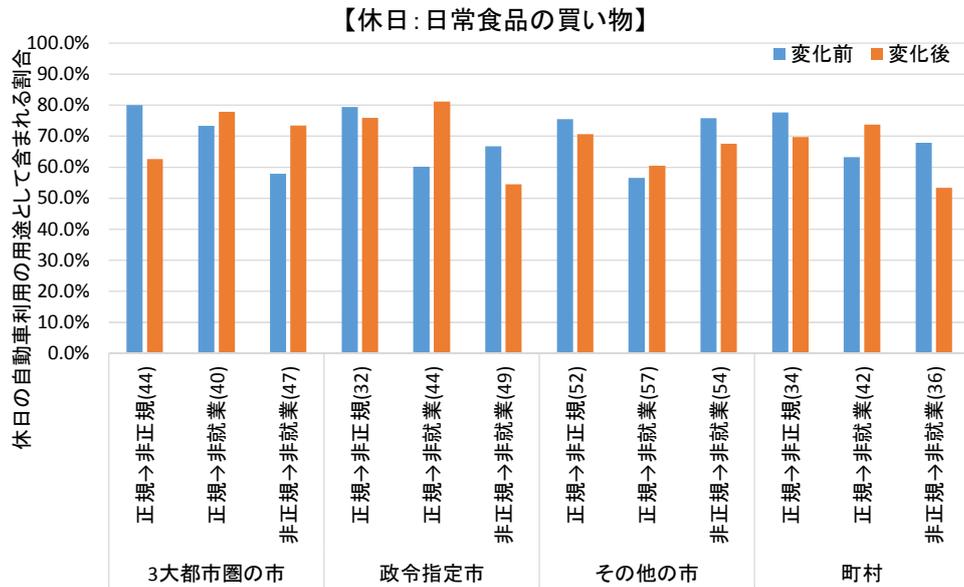


図表 4-1-3-8 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（平日：食事等）

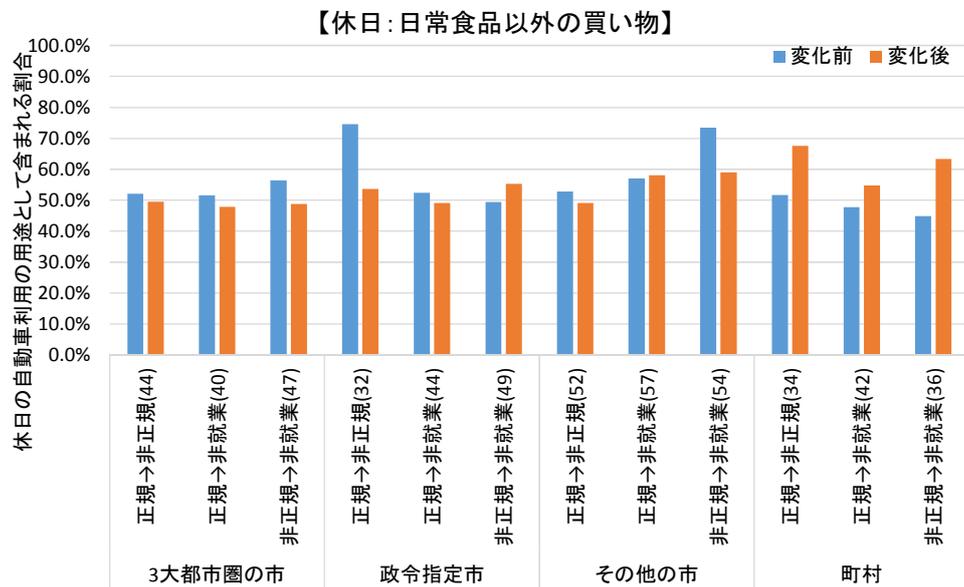


図表 4-1-3-9 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（平日：観光等）

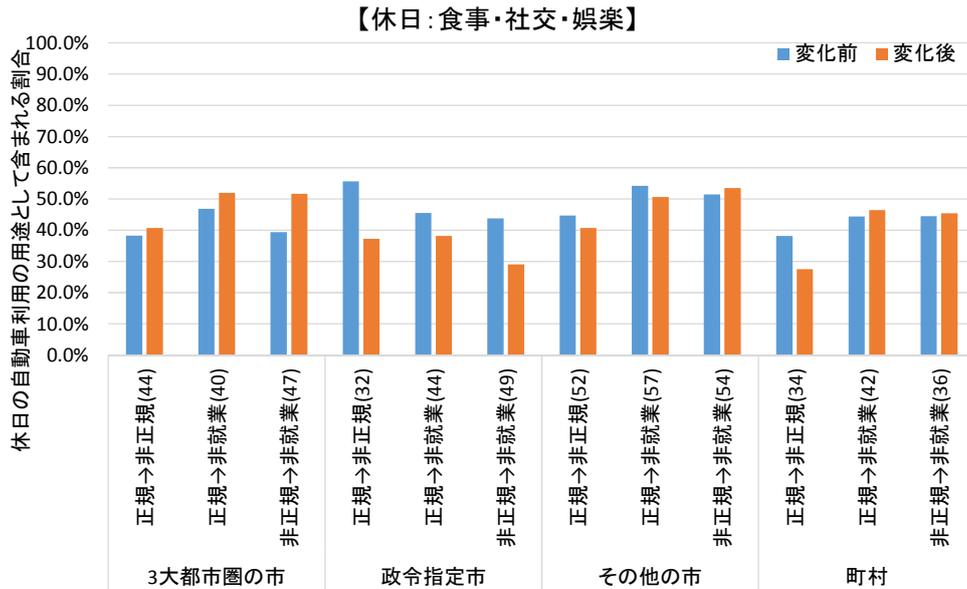
⑥60歳以上の就業状態変化別、平休別、自動車利用用途として含まれる割合  
 ・非就業になっても、平日の変化に比べ、休日の変化は小さい。



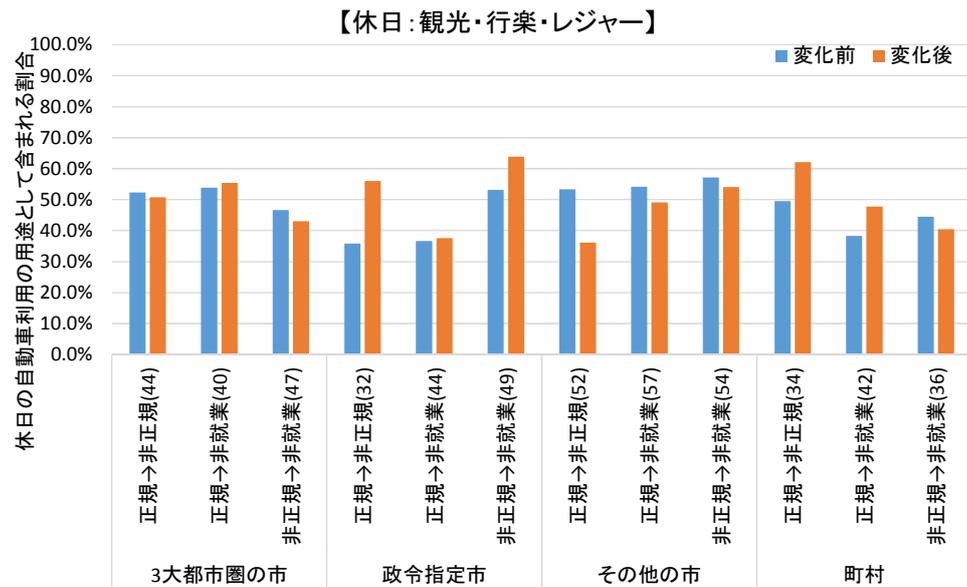
図表 4 - 1 4 0 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（休日：食品買物）



図表 4 - 1 4 1 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（休日：食品以外）



図表 4-1-4-2 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（休日：食事等）



図表 4-1-4-3 60歳以上の就業状態変化別自動車利用割合（休日：観光等）

### c. 交通需要への影響のまとめ

- ・非就業になると、平日の自動車利用、休日の自動車利用ともに減少する。
- ・当然ながら、通勤目的の自動車利用が大幅に減少し、朝ピークの緩和につながる可能性がある。
- ・ただし、通勤目的自動車利用の減少に比べて、平日の自動車利用の減りは少ない。
- ・休日の自動車利用も減少していることから、就業時には休日で行っていた自動車利用を平日に行うようになるためであると想定される。
- ・主な私用目的である、日常食品の買い物は、平日において、3大都市圏以外では、非就業になっても増加する傾向があまり見られないことから、平日の私事目的の増加は限定的であると考えられる。
- ・平日の行楽・レジャーの増加が顕著であることから、観光地等での休日ピークの緩和につながる可能性がある。



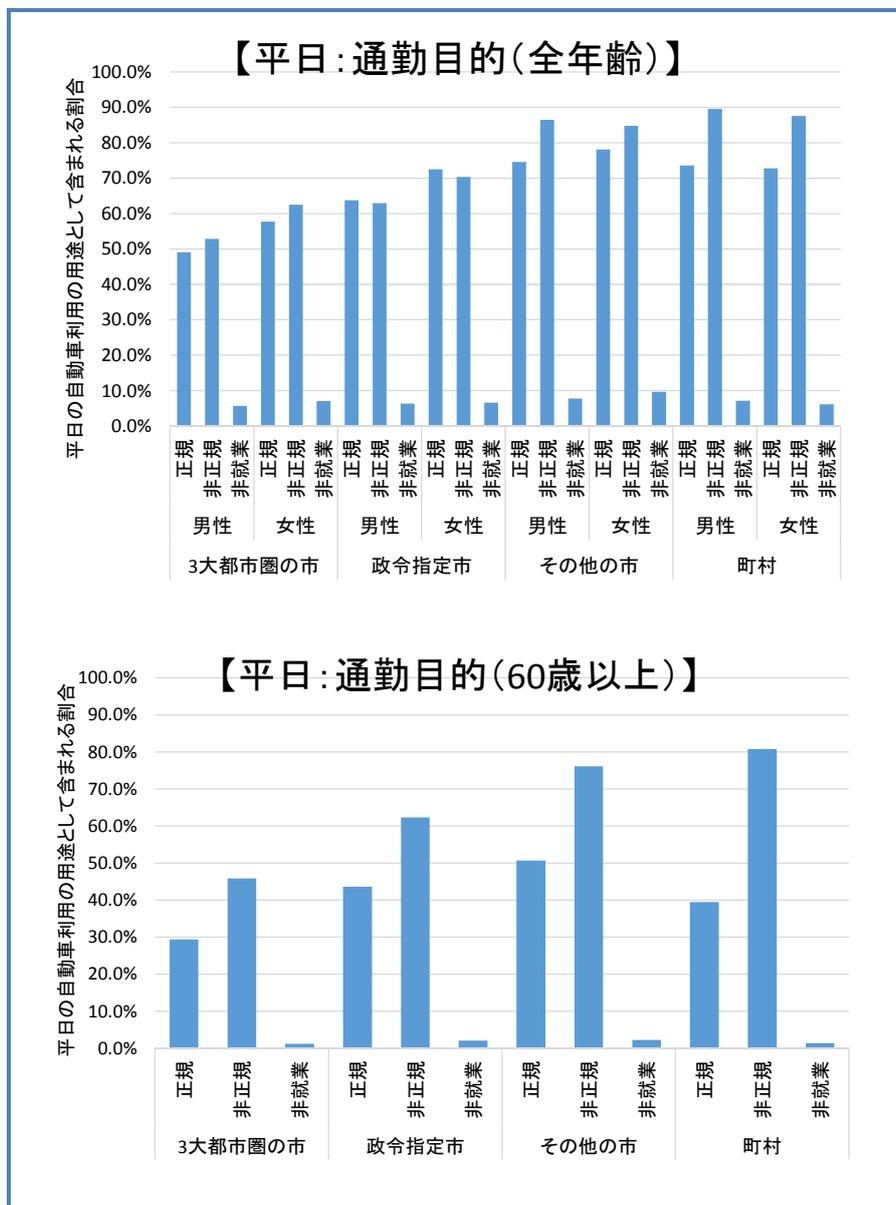
以下について、定量的な分析を試みた

- ・主に朝に集中する通勤交通の減少への影響

d. 定量的分析

①通勤交通減少への影響

1) 通勤目的で自動車を使う割合



都市区分	59歳以下	60歳以上
3大都市	50%	40%
その他	80%	60%

図表4-144 通勤交通減少への影響（通勤目的で自動車を使う割合）

2) 将来の就業者数：「独立行政法人労働政策研究・研修機構：平成 27 年 労働力需給の推計」より

図表 4-145 通勤交通減少への影響（将来の就業者数）

単位：万人	2014 年			2030 年、ゼロ成長			2030 年、経済再生		
	三大都市圏	その他都道府県	合計	三大都市圏	その他都道府県	合計	三大都市圏	その他都道府県	合計
～59 歳	2,684	2,433	5,117	2,391	2,040	4,431	2,574	2,187	4,761
60 歳～	587	646	1,233	583	546	1,129	724	685	1,409
合計	3,271	3,079	6,349	2,974	2,586	5,560	3,298	2,872	6,170

3) 将来、通勤目的で自動車を使う就業者数（ 1）× 2）により算出 ）

図表 4-146 通勤交通減少への影響（将来、通勤目的で自動車を使う就業者数）

単位：万人	2014 年			2030 年、ゼロ成長			2030 年、経済再生		
	三大都市圏	その他都道府県	合計	三大都市圏	その他都道府県	合計	三大都市圏	その他都道府県	合計
～59 歳	1,342	1,946	3,288	1,195	1,632	2,827	1,287	1,750	3,037
60 歳～	235	388	622	233	328	561	290	411	700
合計	1,577	2,334	3,910	1,429	1,960	3,388	1,576	2,161	3,737

→ゼロ成長の場合は、60 歳以上の就業者数の減少により、通勤目的で自動車を利用する就業者は、約 61 万人減少、2014 年の通勤自動車交通を 1.6%低下させる。  
ただし、59 歳以下の就業者数も減少するため、通勤自動車交通全体ではゼロ成長の場合、約 13%減少する。

2) 労働力人口に占める高齢者割合の上昇、高齢者ドライバーの増加、女性ドライバーの増加

a. 交通行動変化の想定

図表 4-147 交通行動変化の想定(高齢者割合、高齢者・女性ドライバーの増加)

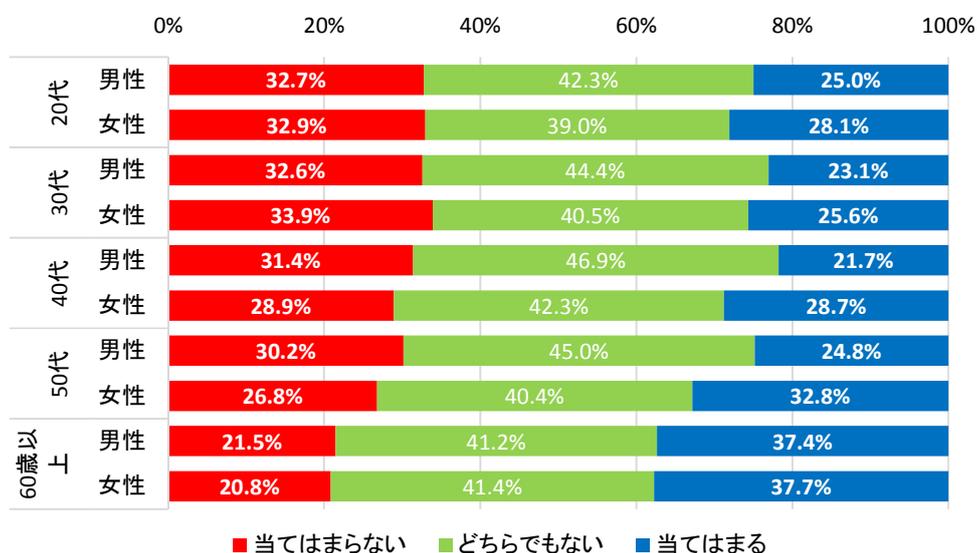
将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定(アンケートによって分析)
②労働力人口に占める高齢者割合の上昇	あまり速度を出さない、車間距離を開けるなど、慎重に運転
③高齢者ドライバーの増加、女性ドライバーの増加	あまり速度を出さない、車間距離を開けるなど、慎重に運転
	平日の私事交通が増加

b. アンケート分析

①年齢区分別、性別、自動車の運転意識

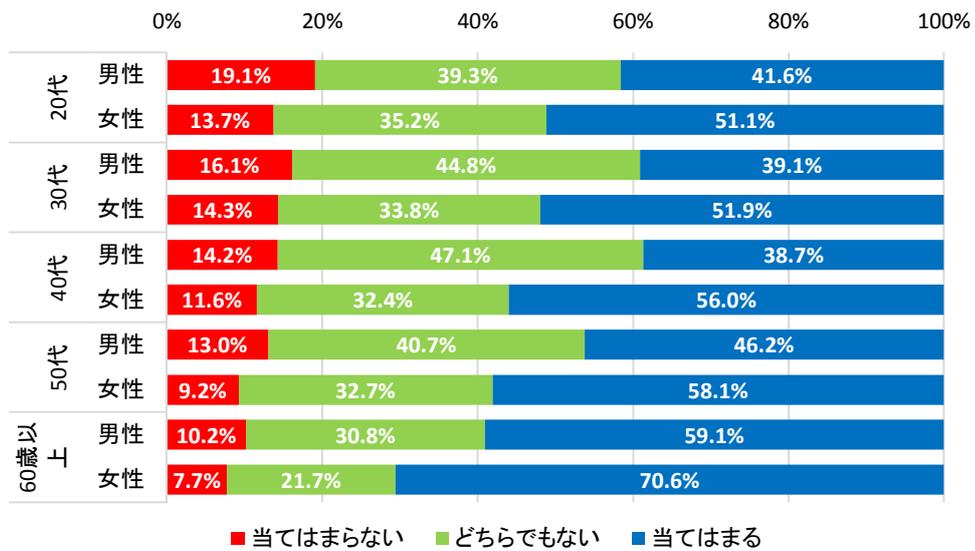
- ・年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、抜け道を走行しない、車間距離を長めにとる傾向にある。
- ・特に、車間距離については、年齢と性別による差が大きい。

【自動車運転するとき、できるだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている】



図表 4-148 幹線道路利用で抜け道走行をしないよう意識する割合(年齢・性別)

【自動車を運転するとき、車間距離は長めにとるように意識している】

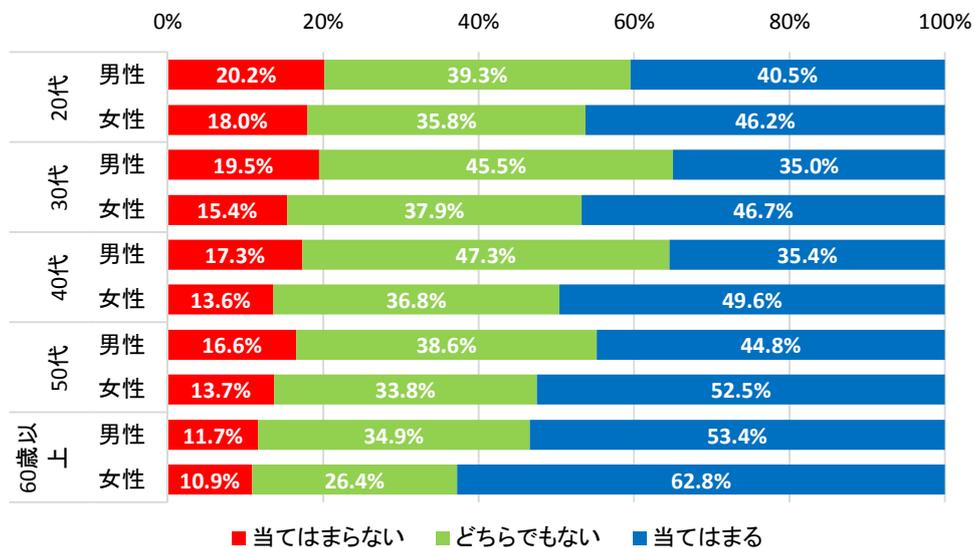


図表 4-149 車間距離を長めにとるように意識する割合（年齢・性別）

②年齢区分別、性別、自動車の運転意識

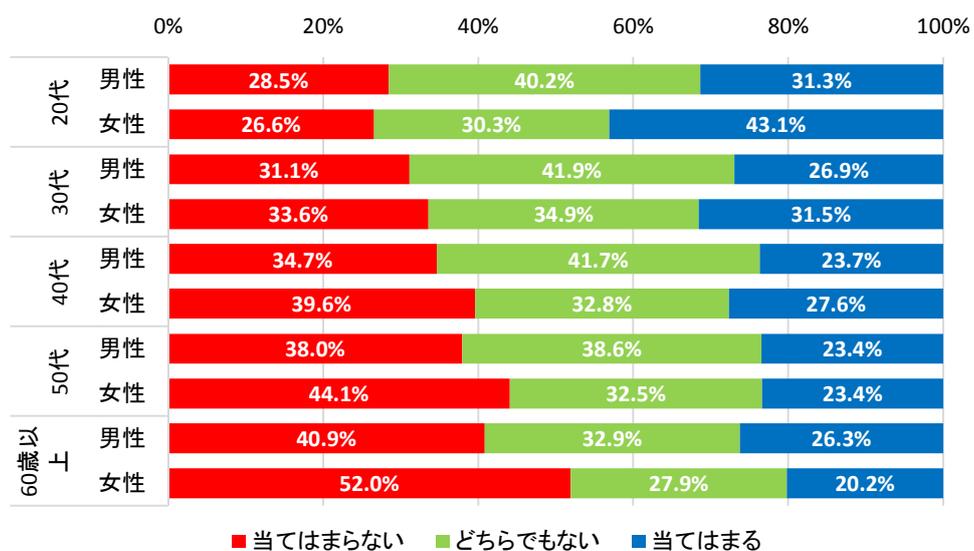
- ・年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、細街路をゆっくり走る割合が高い。
- ・経路をカーナビに頼ることが多いのは若い人が多い。20代女性は特に多い。

【自動車を運転するとき、細街路は30km/h以下でゆっくり走るようにしている】



図表 4-150 細街路は30km/h以下で走るように意識する割合（年齢・性別）

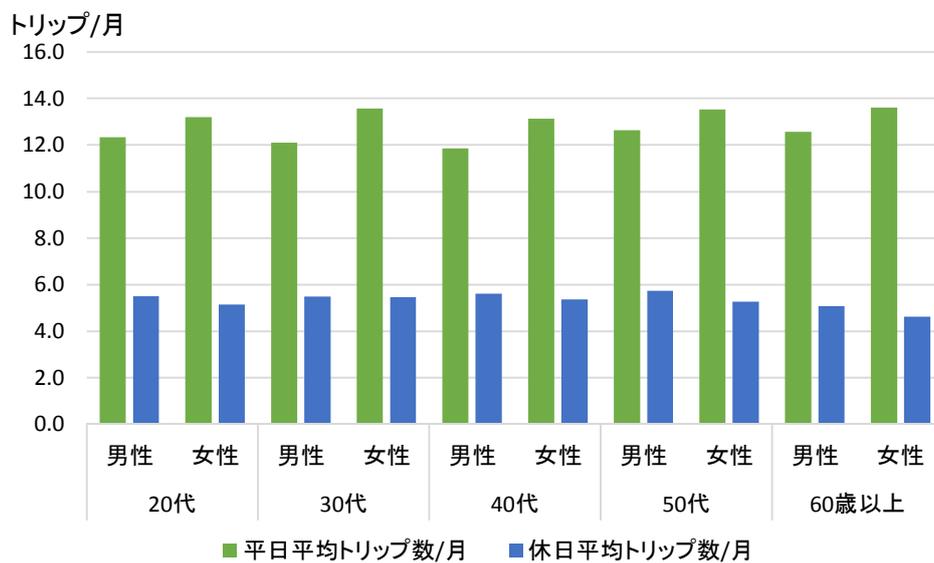
【自動車を運転するとき、行き先までの経路をカーナビに頼ることが多い】



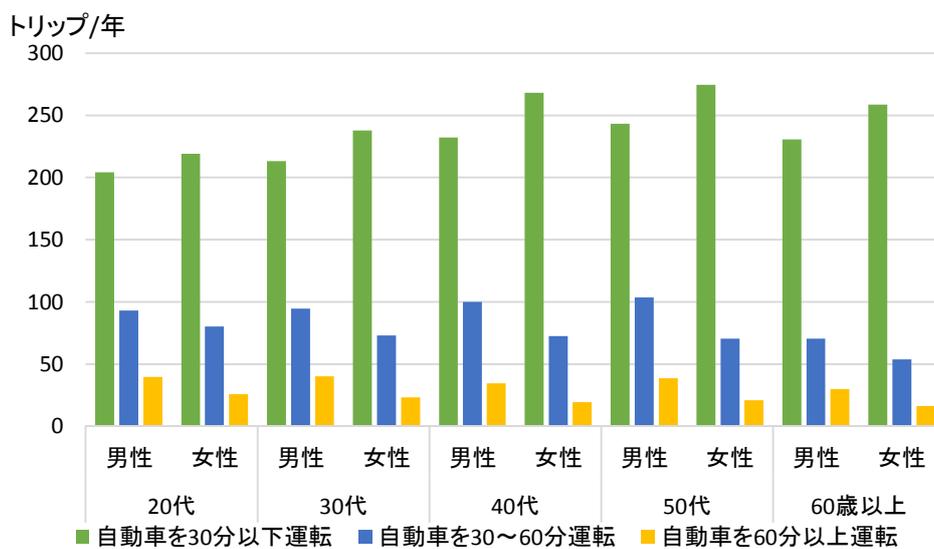
図表 4-151 行き先までの経路をカーナビに頼ることが多い割合（年齢・性別）

③年齢区分別、自動車トリップ回数

- ・平日のトリップ、短トリップは女性の方が多く、休日のトリップ、長距離トリップは男性の方が多い。



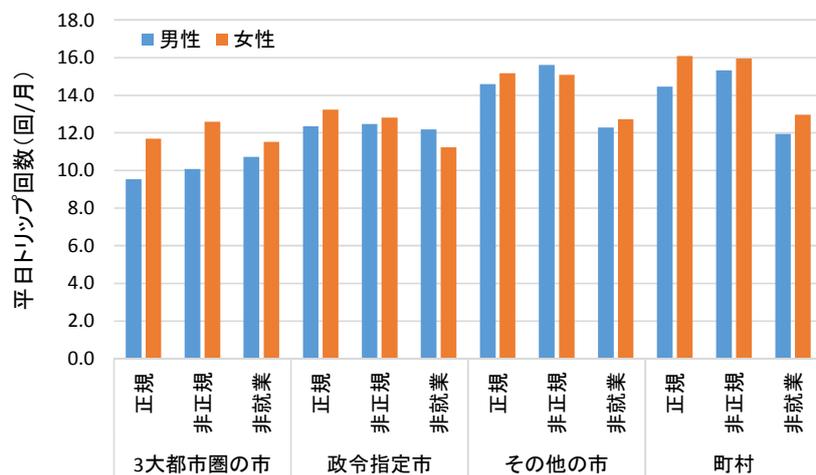
図表 4-152 年齢区分別自動車トリップ回数



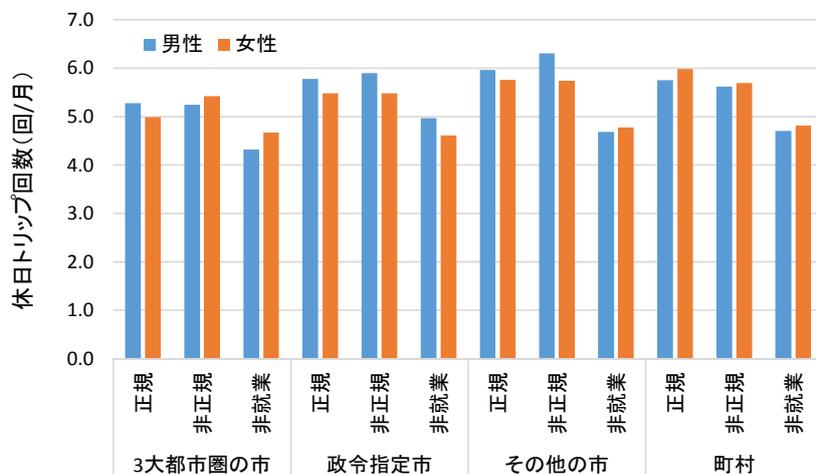
図表 4-153 年齢区分別自動車トリップ回数 (運転時間別)

④性別の就業状態別、平休別、自動車トリップ回数

- ・3大都市圏の平日トリップ回数の男女差が顕著である。女性は就業者の自動車トリップが多いが、男性は非就業者が多い。その他の市、町村は働いていると多く、似た傾向である。
- ・休日トリップは男女とも、どの都市区分でも非就業者の自動車トリップが少ない。



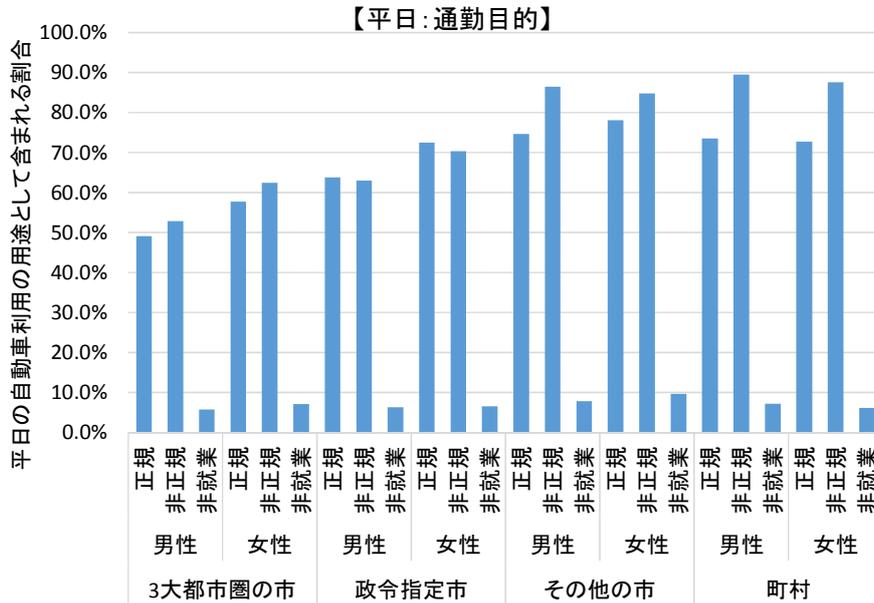
図表4-154 性別就業状態変化別自動車トリップ回数(平日)



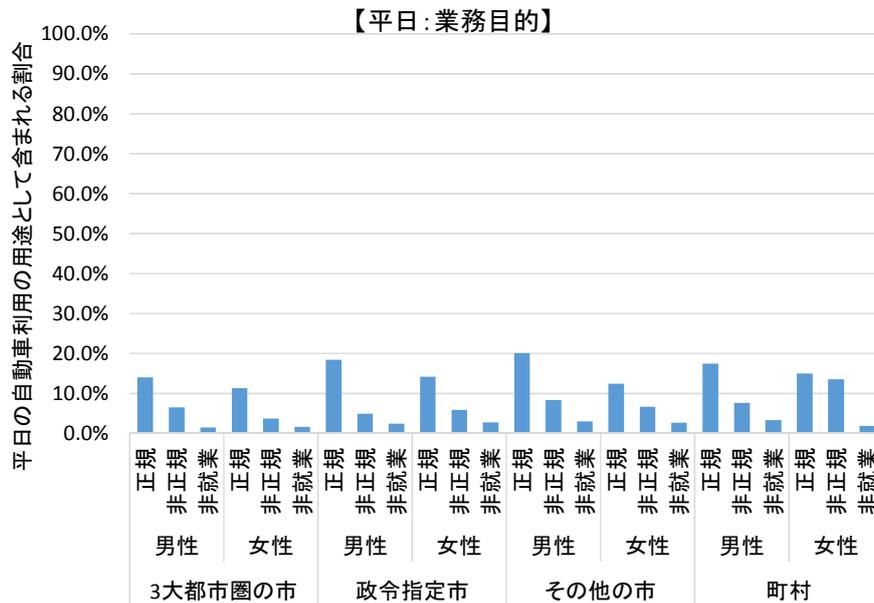
図表4-155 性別就業状態変化別自動車トリップ回数(休日)

⑤性別の就業状態別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合

- ・就業者において、通勤目的が自動車利用用途として含まれる割合は、3大都市圏の市、政令指定市では女性の方が高い。業務目的は、男性の方が総じて高い



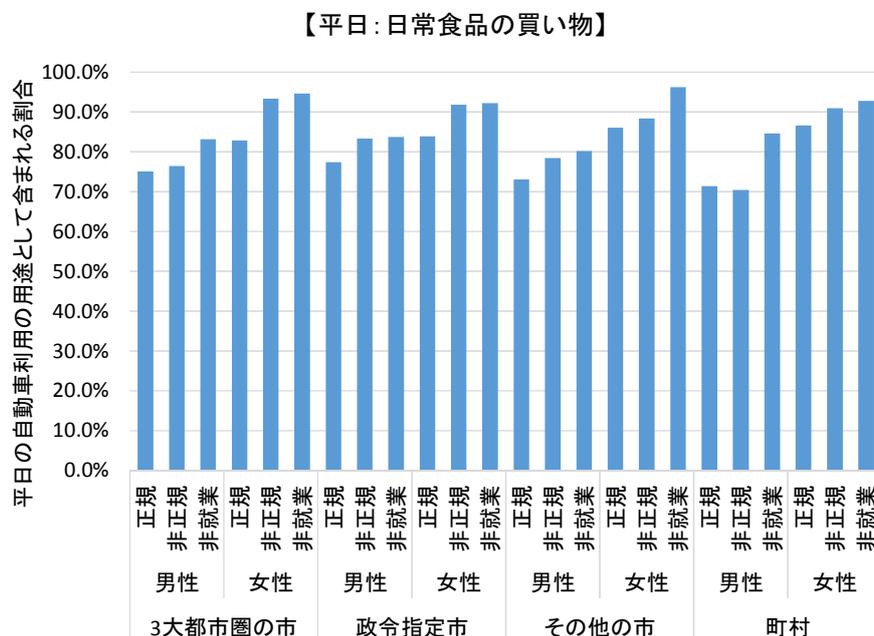
図表 4 - 1 5 6 性別就業状態目的別自動車利用割合（平日：通勤）



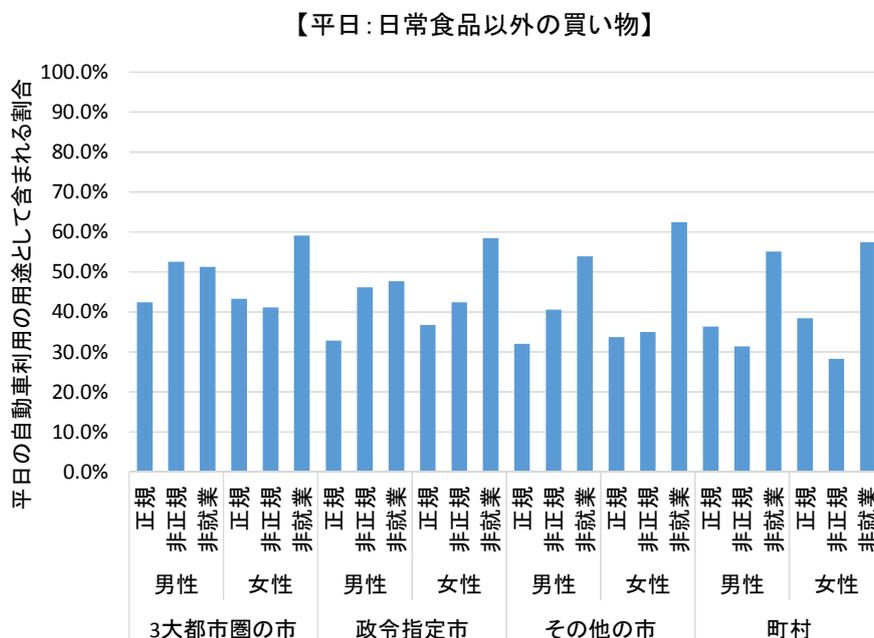
図表 4 - 1 5 7 性別就業状態目的別自動車利用割合（平日：業務）

⑥性別の就業状態別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合

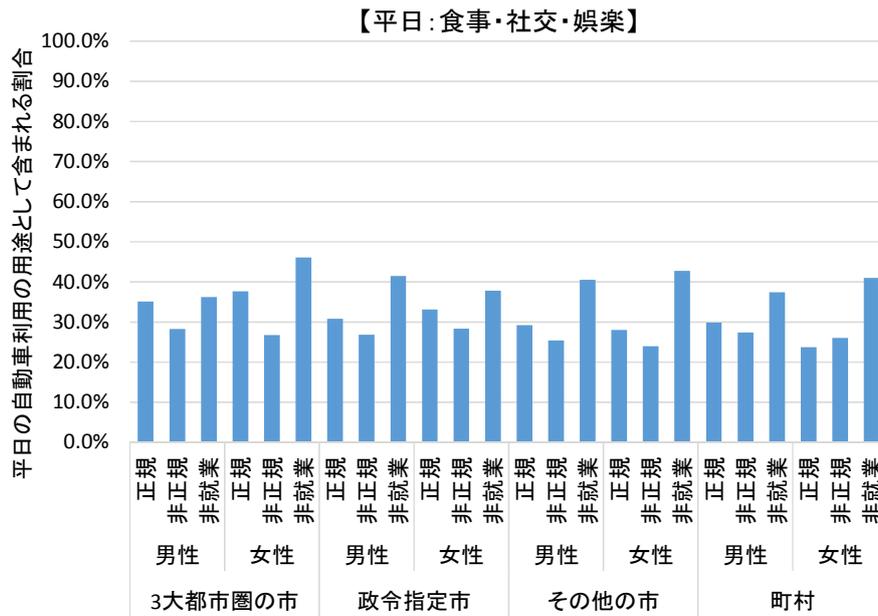
- ・日常食品の買い物は女性の方が総じて高い。
- ・日常食品以外の買い物、食事・社交・娯楽では、男性・女性ともに非就業者での割合が高いが、非就業者間では、女性の方がやや高い。



図表 4-158 性別就業状態目的別自動車利用割合（平日：食品買物）



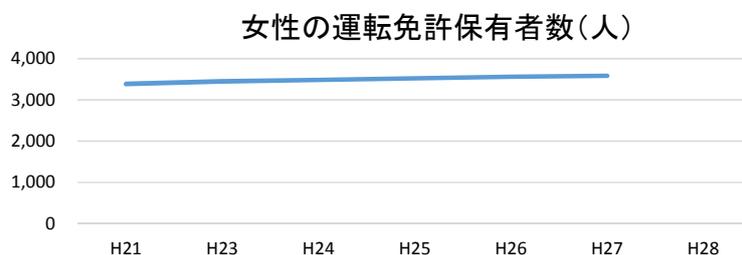
図表 4-159 性別就業状態目的別自動車利用割合（平日：食品以外買物）



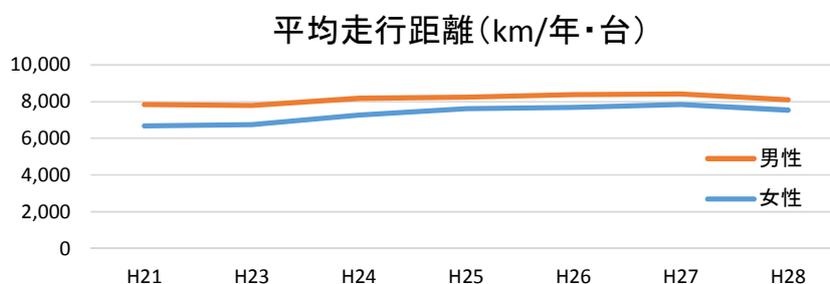
図表 4-160 性別就業状態目的別自動車利用割合（平日：食事等）

⑦女性の自動車の利用状況

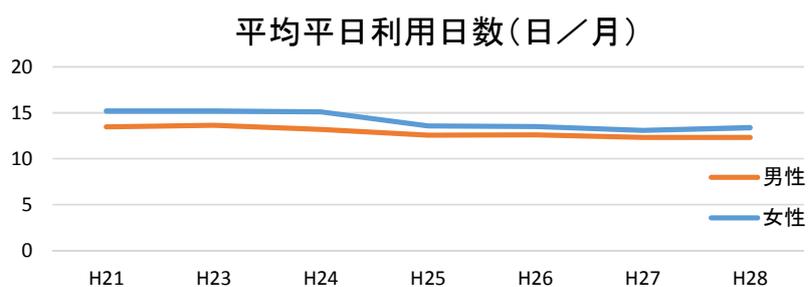
- ・女性の走行距離は男性の走行距離に近づいている。
- ・自動車を通勤・通学に利用する女性の割合が上昇している。



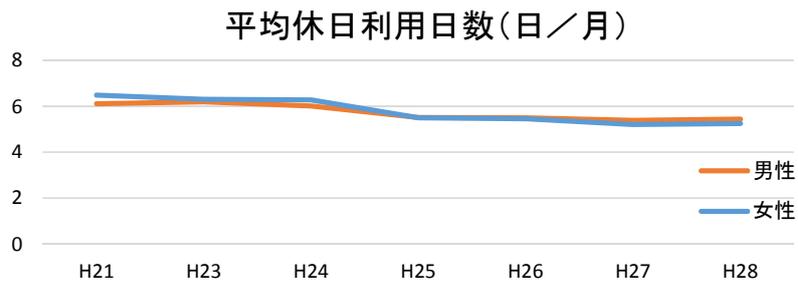
図表 4－1 6 1 女性の自動車の利用状況（免許保有者数）



図表 4－1 6 2 女性の自動車の利用状況（平均走行距離）



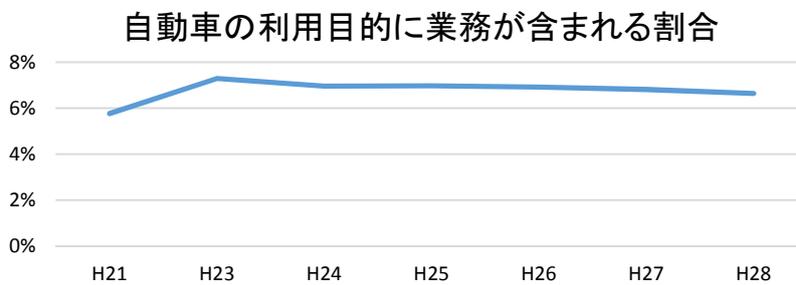
図表 4－1 6 3 女性の自動車の利用状況（平均平日利用日数）



図表 4 - 1 6 4 女性の自動車の利用状況 (平均休日利用日数)



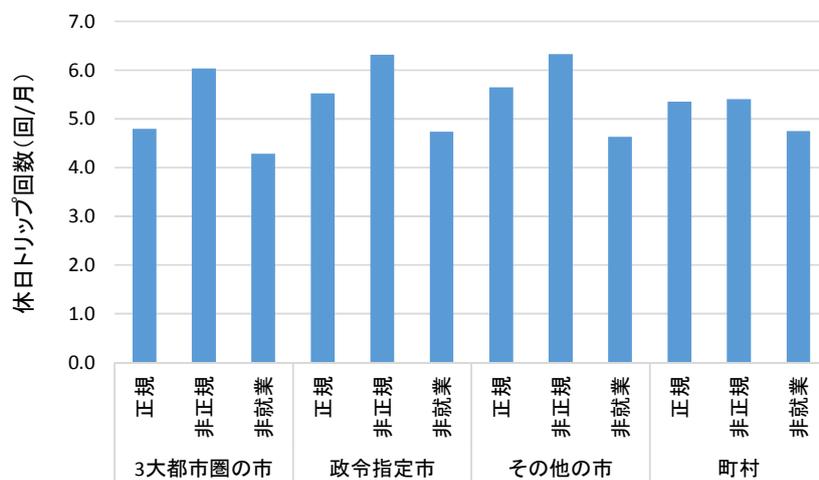
図表 4 - 1 6 5 女性の自動車の利用状況 (通勤・通学利用の割合)



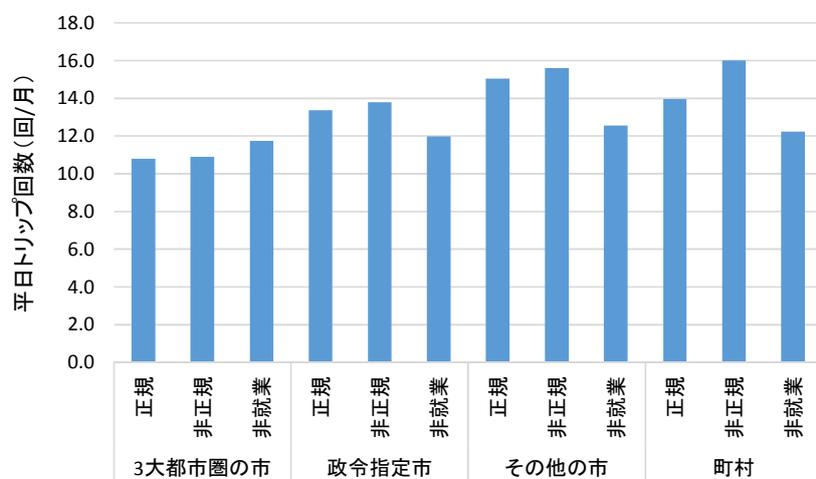
図表 4 - 1 6 6 女性の自動車の利用状況 (業務利用の割合)

⑧60歳以上の就業状態別、平休別、自動車トリップ回数（再掲）

- ・3大都市圏の市を除き、非就業者は、平日のトリップ回数が少ない。休日は都市区分に関わらず少ない。



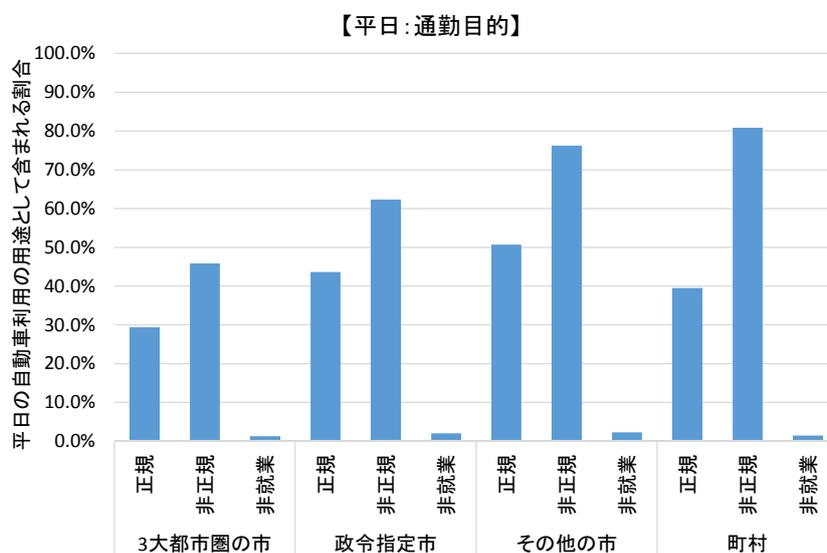
図表4-167 60歳以上の就業状態別自動車トリップ回数（休日）【再掲】



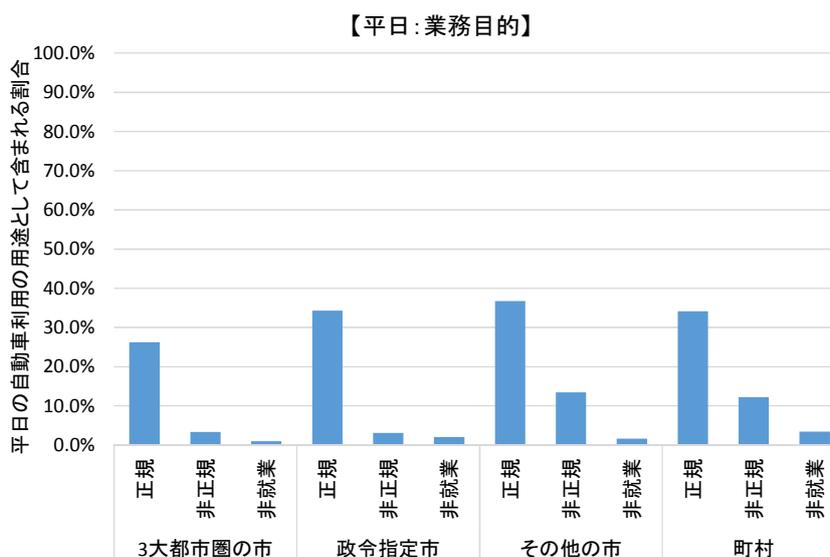
図表4-168 60歳以上の就業状態別自動車トリップ回数（平日）【再掲】

⑨60歳以上の就業状態別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合

- ・通勤目的では、正規労働者よりも、非正規労働者の方が自動車を通勤目的で使う割合が高い。



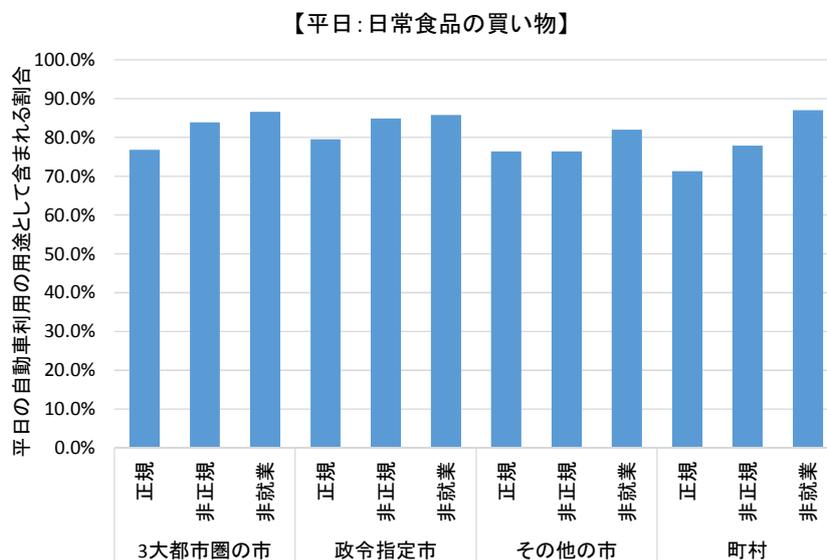
図表 4-169 60歳以上の就業状態目的別自動車利用割合（平日：通勤）



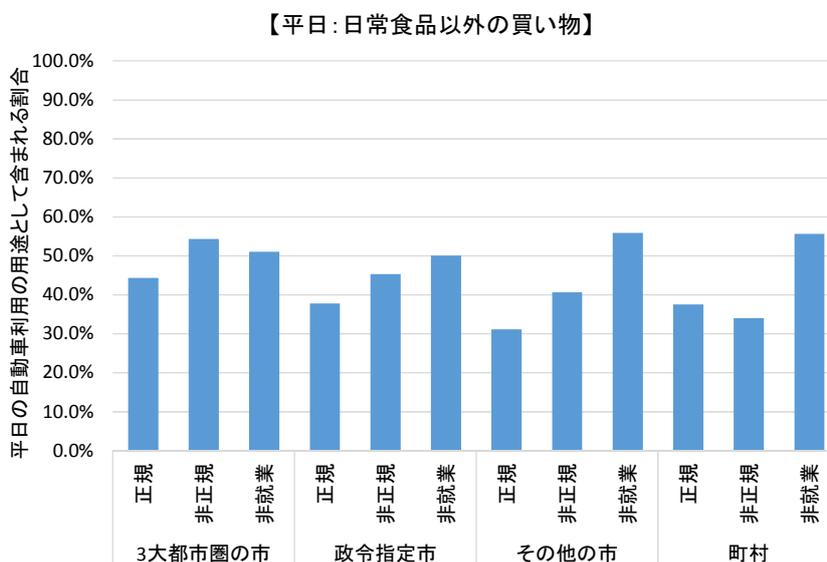
図表 4-170 60歳以上の就業状態目的別自動車利用割合（平日：業務）

⑩60歳以上の就業状態別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合

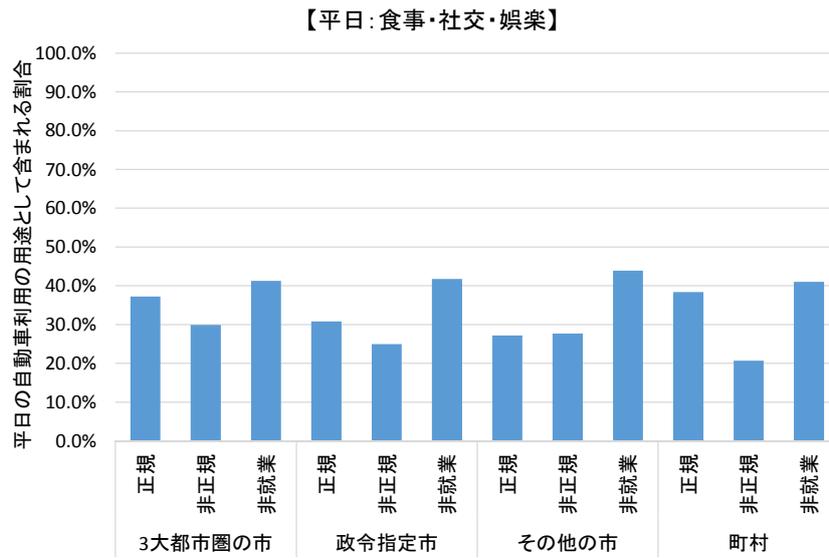
- ・私事目的のいずれでも、非就業者での割合が高い。
- ・都市区分による差は小さい。



図表 4 - 1 7 2 60歳以上の就業状態目的別自動車利用割合（平日：食品買物）



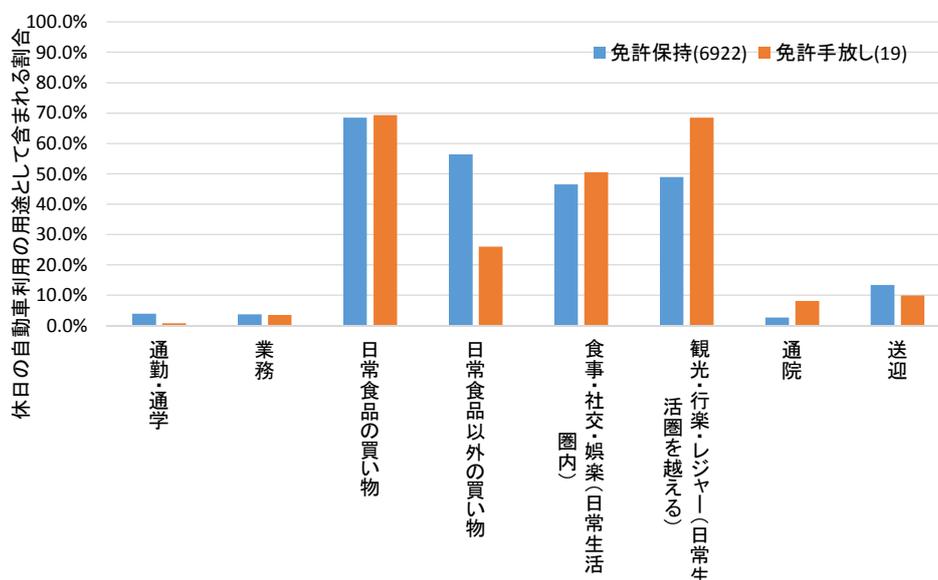
図表 4 - 1 7 3 60歳以上の就業状態目的別自動車利用割合（平日：食品以外）



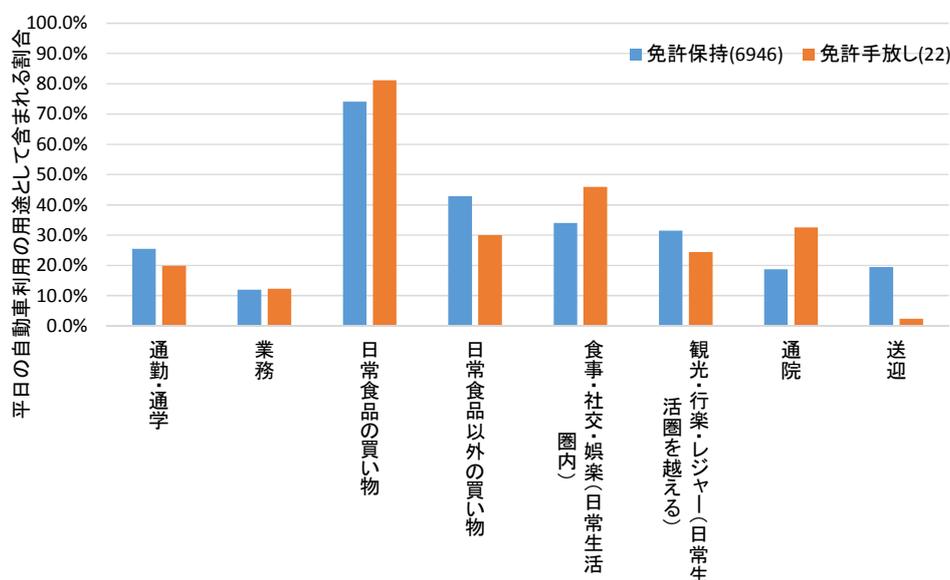
図表 4 - 1 7 4 60 歳以上の就業状態目的別自動車利用割合（平日：食事等）

⑪60歳以上で免許を手放した人と所有者の利用目的の違い

- ・60歳以上で免許を手放した人の、手放す前の自動車の利用用途を見ると、日常食品以外の買い物に自動車を利用していた人の割合が低い。通院は、手放した人が利用していた割合が高い。
- ・ただし、免許を手放した人のサンプル数が少なく、注意が必要である。

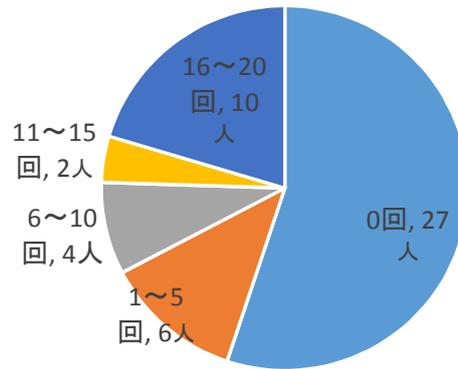


図表 4-171 60歳以上で免許を手放した人と所有者の利用目的の違い（休日）



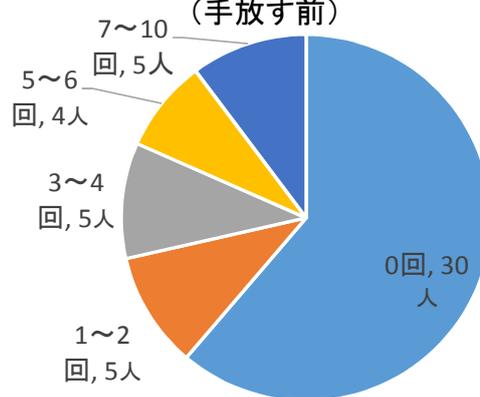
図表 4-172 60歳以上で免許を手放した人と所有者の利用目的の違い（平日）

【免許を手放した人の平日利用回数】  
(手放す前)



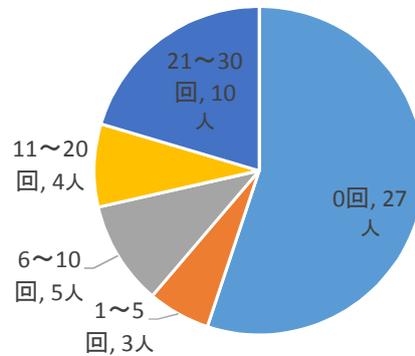
図表 4 - 1 7 8 免許を手放した人の平日利用回数 (手放す前)

【免許を手放した人の休日利用回数】  
(手放す前)



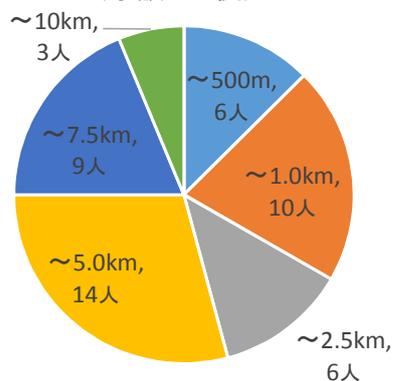
図表 4 - 1 7 8 免許を手放した人の休日利用回数 (手放す前)

【免許を手放した人の平休日利用回数合計】  
(手放す前)



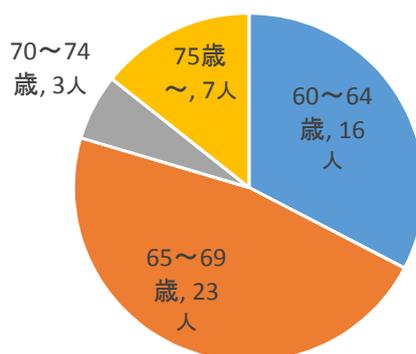
図表 4 - 1 7 3 免許を手放した人の平休日利用回数合計 (手放す前)

【免許を手放した人の駅からの距離】  
(手放した後)



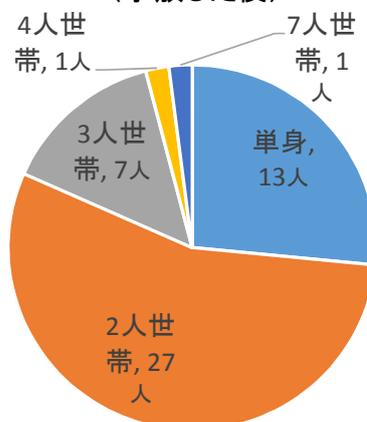
図表 4-179 免許を手放した人の駅からの距離 (手放した後)

【免許を手放した人の年齢】  
(手放した後)



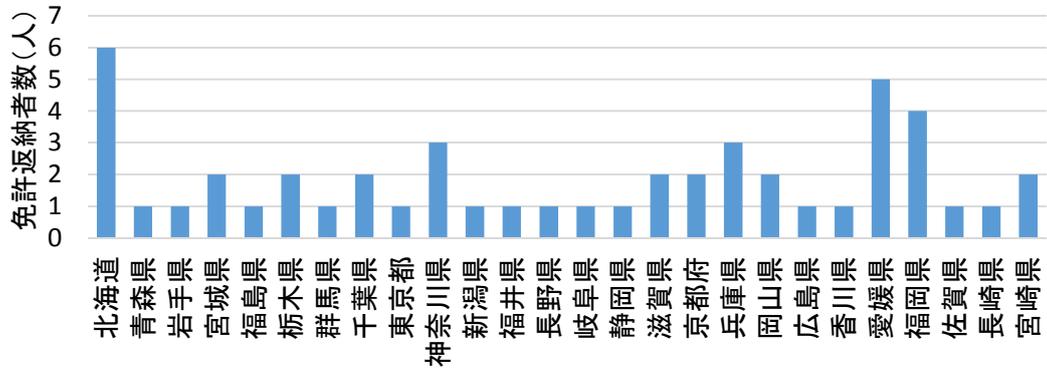
図表 4-179 免許を手放した人の年齢 (手放した後)

【免許を手放した人の世帯人数】  
(手放した後)



図表 4-179 免許を手放した人の世帯人数 (手放した後)

【免許を手放した人の居住都道府県】  
(手放した後)



図表 4 - 1 7 4 都道府県別免許返納者数

c. 交通需要への影響のまとめ

- 年齢が高いほど、男性よりも女性の方が抜け道は利用しない、車間距離は長めにとる傾向にある。特に、車間距離は顕著である。
- 平日のトリップ数は年齢による差はあまりない、60歳以上の人は、休日のトリップ数が他の年代に比べてやや少ない。
- 女性は短い距離での自動車利用が多い。



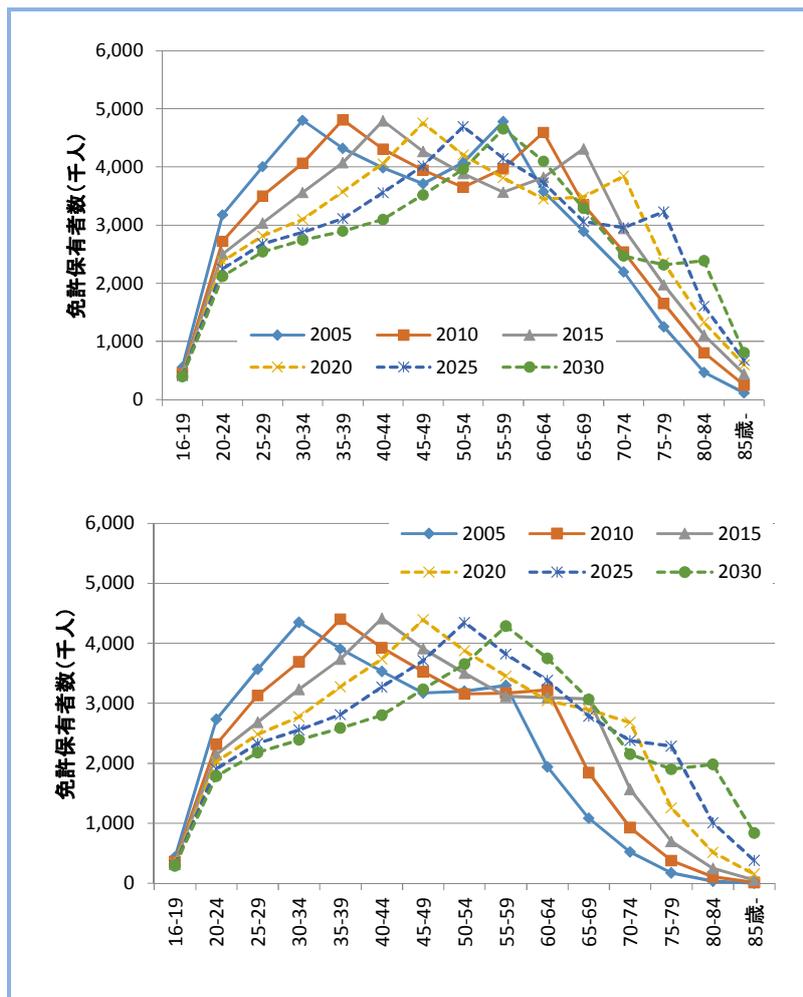
以下について、定量的な分析を試みた

- 車間距離を長めにとる高齢者、女性ドライバーの増加による交通流への影響

d. 定量的分析

①将来の性別年齢別の免許保有者：

- 近年の免許保有者数の推移から、2030年の免許保有者数を推計

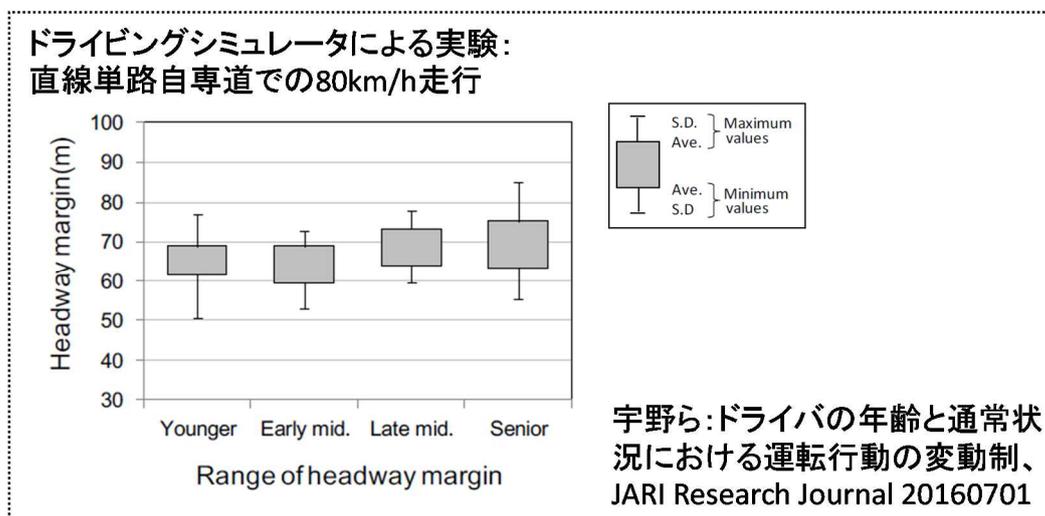


年齢区分	性	2015	2030
20代	男性	6.9%	6.0%
	女性	6.1%	5.1%
30代	男性	9.6%	7.3%
	女性	8.7%	6.4%
40代	男性	11.4%	8.5%
	女性	10.4%	7.8%
50代	男性	9.3%	11.1%
	女性	8.3%	10.2%
60歳以上	男性	18.3%	19.8%
	女性	11.0%	17.7%

図表 4 - 1 7 5 定量的分析（将来の性別年齢別の免許保有者）

②車間距離を長めにとる人の車間距離

既存資料の年齢ごとの車間距離より、性・年齢ごとの平均車間距離の関係（20代男性に対する比）を下記の様に設定年齢は最大値の比、性別は同世代の最大値、最小値の比をもとに設定



図表 4 - 1 7 6 年代と車間距離の関係

図表 4-177 車間距離を長めにとる人の平均車間距離比（年代・性別）の設定

年齢区分	性	車間距離の比
20代	男性	1.00
	女性	1.14
30代	男性	1.00
	女性	1.14
40代	男性	1.06
	女性	1.20
50代	男性	1.06
	女性	1.20
60歳以上	男性	1.06
	女性	1.24

③平均車間距離の変化を推計（交通容量変化への影響） 1) × 2) により推計

2030年の平均車間距離 / 2016年の平均車間距離  $\approx 1.01$  : 影響は小さいと推測される

3) 首都圏の居住者のうち、近年転入してきた人の割合が上昇、地方においても圏域中心都市等の規模の大きな都市へ人口が集中

a. 交通行動変化の想定

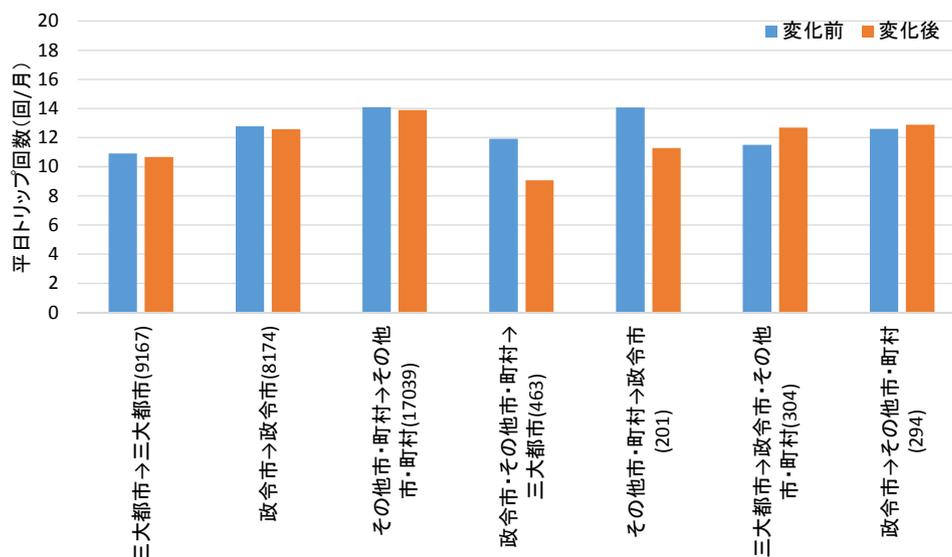
図表4-178 交通行動変化の想定（首都圏、大都市への人口集中）

将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定（アンケートによって分析）
④首都圏の居住者のうち、近年転入してきた人の割合が上昇	他地域からの転居者は、長年の首都圏居住者に比べ、特に休日は車を積極的に使用
⑤地方においても圏域中心都市等の規模の大きな都市へ人口が集中	転入者は転入都市居住者と同じような交通行動に変化

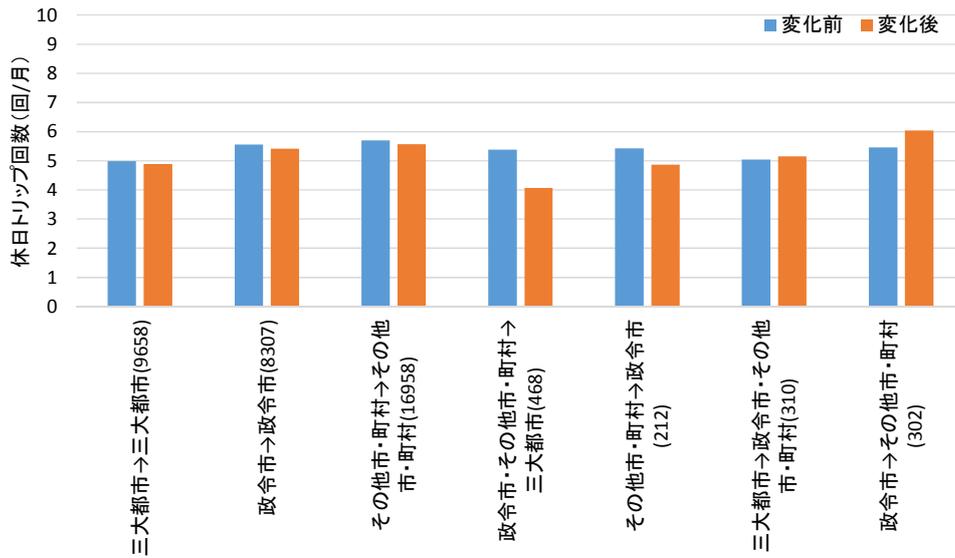
b. アンケート分析

①居住地パターン別、平休別、自動車トリップ数

- ・平日トリップ数は、3大都市圏や政令指定市への転居により減少する。3大都市圏や政令指定市から地方への転居においては、トリップ数がわずかに増加するが、3大都市圏や政令指定市への転居による減少ほどには増加しない。
- ・休日トリップ数は、3大都市圏への転居のみで減少するが、その他は大きな変化は見られない。



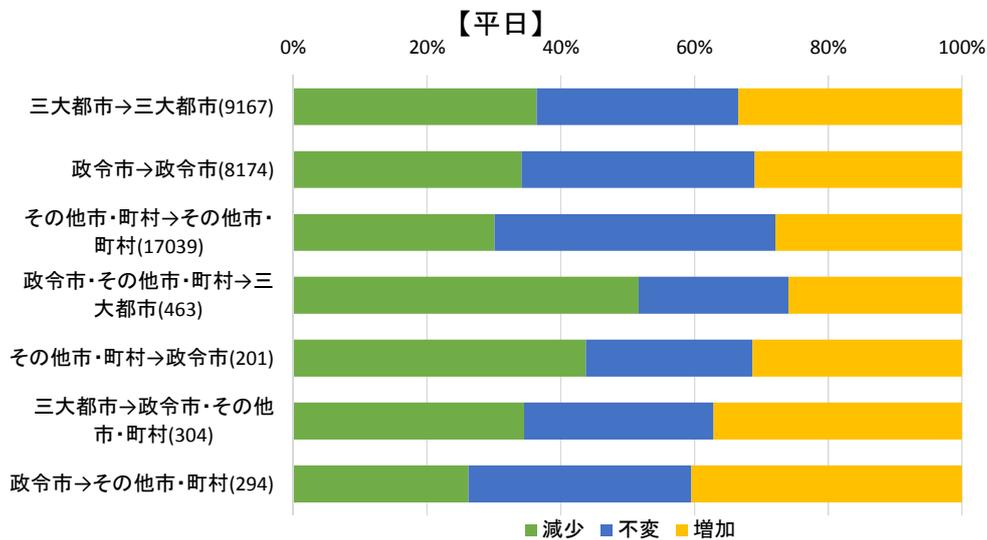
図表4-179 居住地パターン変化別自動車トリップ数（平日）



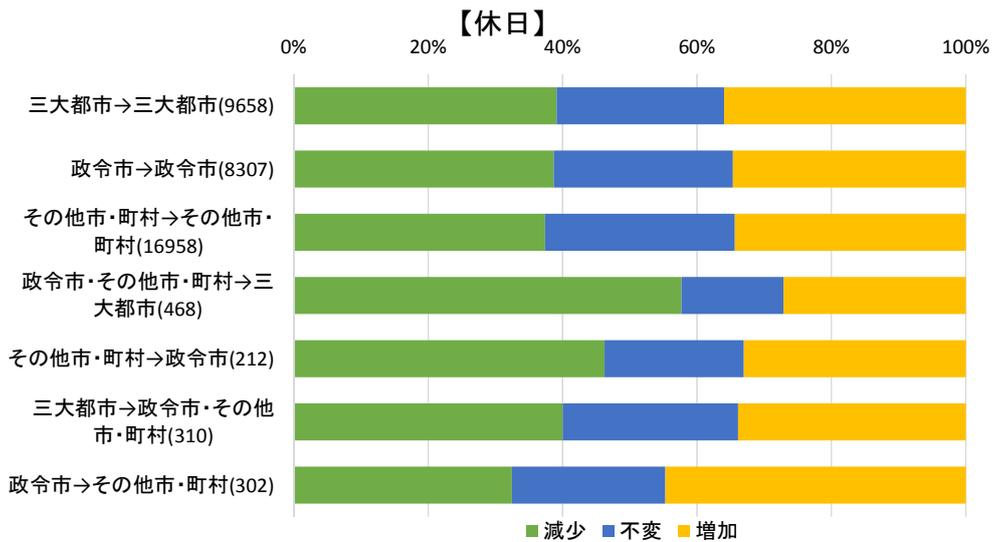
図表 4-180 居住地パターン変化別自動車トリップ数 (休日)

②居住地パターン別、平休別、自動車トリップ回数変化別割合

- ・3大都市圏への転居においては、平日・休日ともにトリップ数が減少した人が50%を超えている。
- ・3大都市圏からの転居よりも、政令指定市からの転居の方がトリップ数が増加した割合が高い。



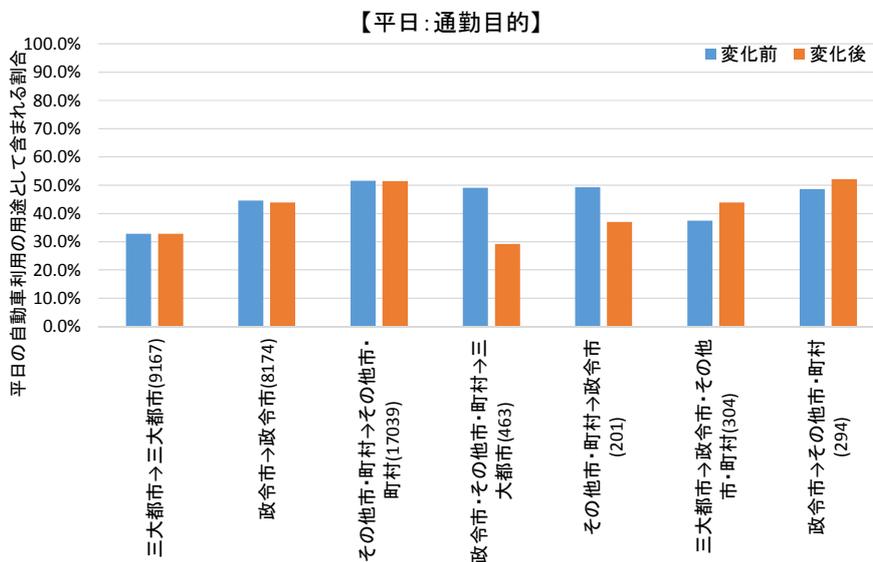
図表 4-181 居住地パターン別自動車トリップ回数変化別割合 (平日)



図表 4-182 居住地パターン別自動車トリップ回数変化別割合 (休日)

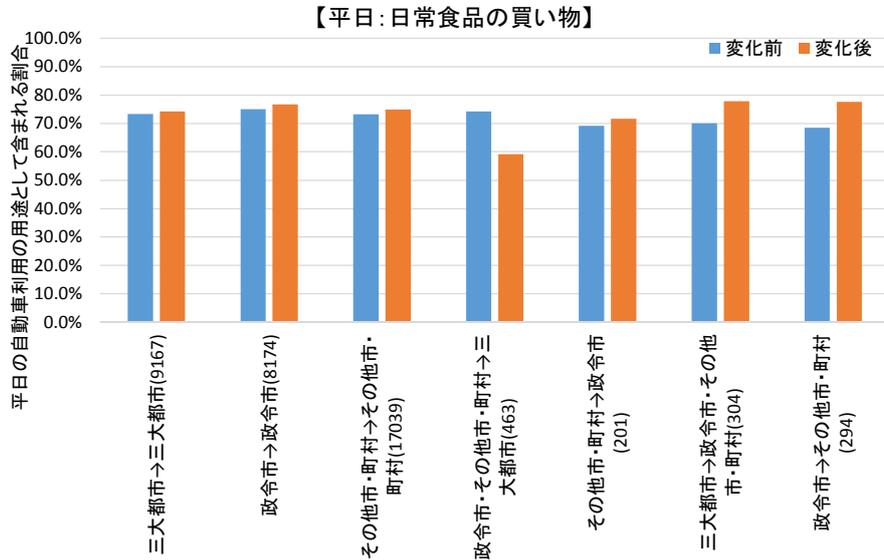
③居住地パターン別、平休別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合

- ・ 3 大都市圏の市に転居すると平日の通勤目的の自動車トリップをする人が大幅に減少する。
- ・ 3 大都市圏から転居すると通勤目的の自動車トリップをする人の割合が増えるが、3 大都市圏への転居における減少に比べて少ない。

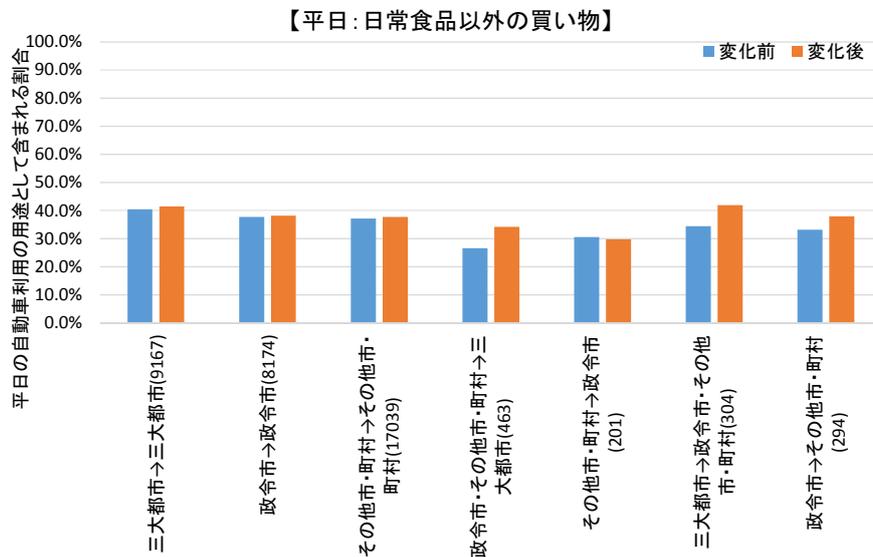


図表 4-183 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合 (平日:通勤)

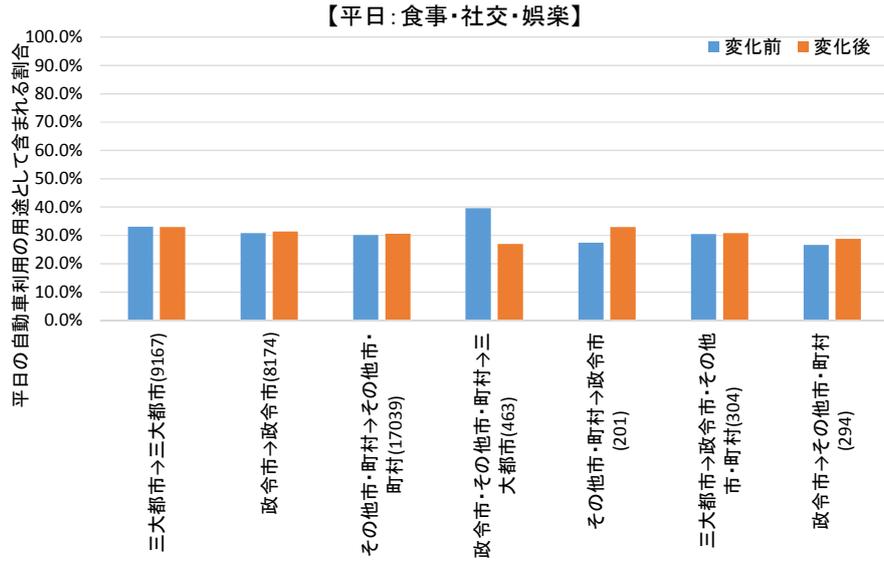
- ④居住地パターン別、平休別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合
- ・三大都市圏の市に転居すると、平日の日常食品の買い物、食事・社交・娯楽目的の自動車トリップが減る傾向。



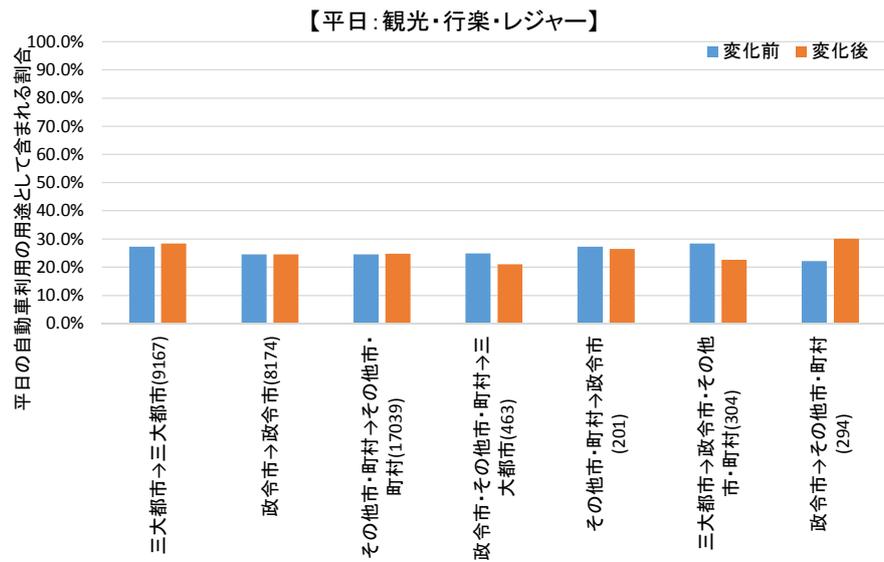
図表 4-184 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合（平日：食品買物）



図表 4-185 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合（平日：食品以外買物）

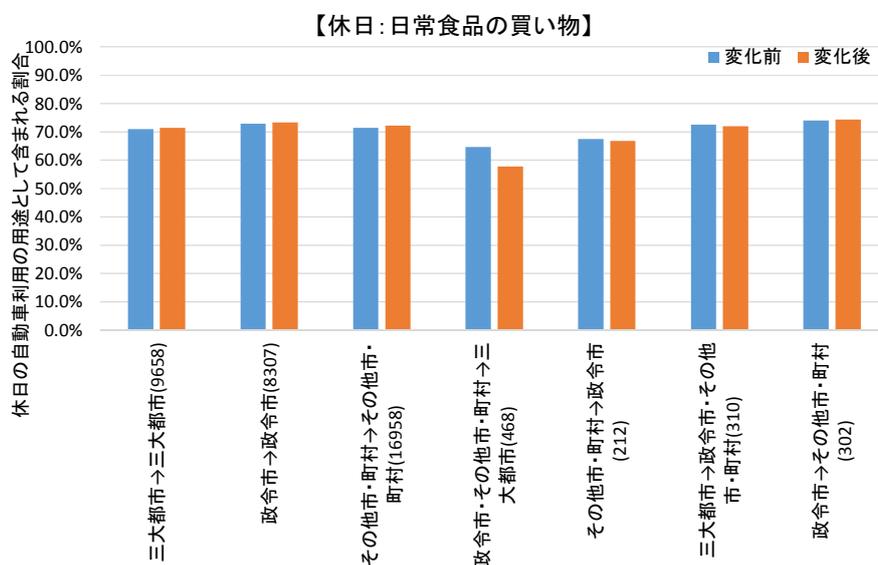


図表 4-186 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合（平日：食事等）

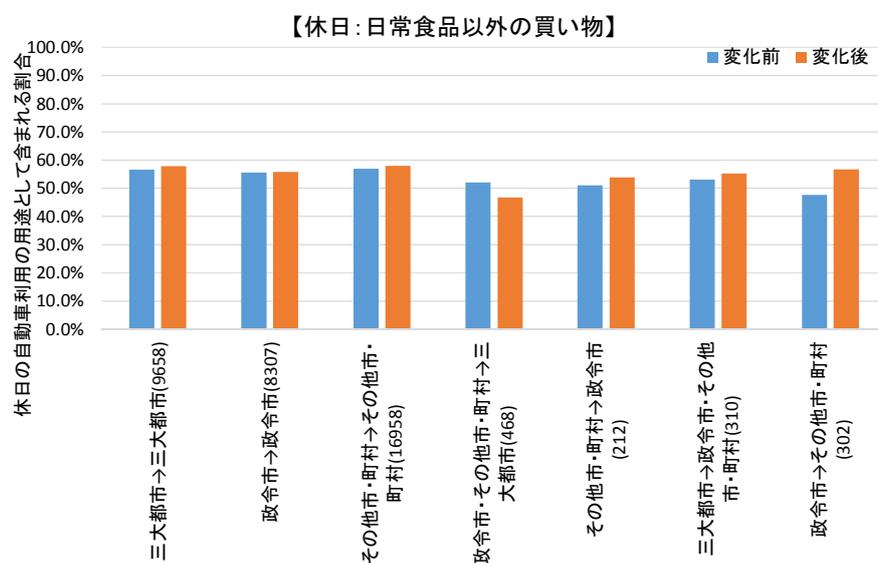


図表 4-187 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合（平日：観光等）

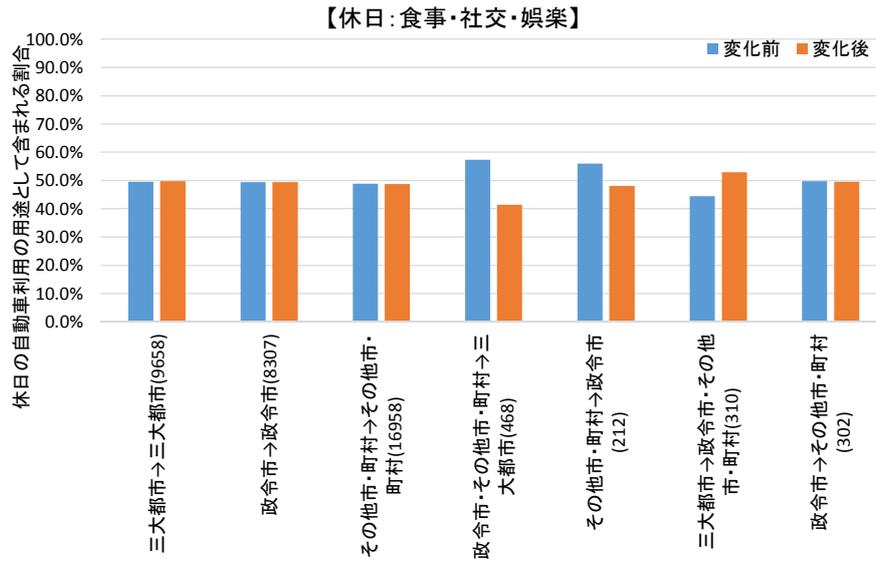
- ⑤居住地パターン別、平休別、目的別、自動車利用用途として含まれる割合  
 ・三大都市圏の市に転居すると、休日の私事目的全ての自動車トリップが減る傾向。



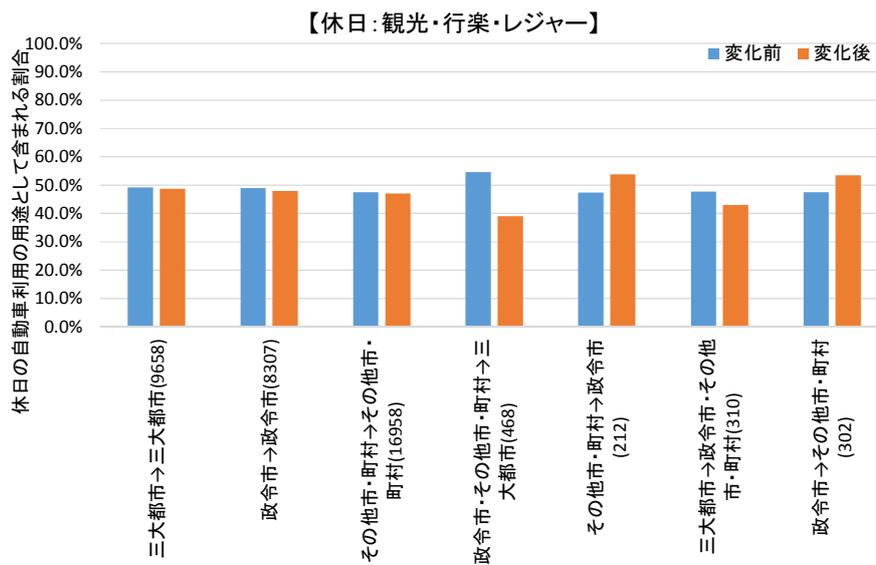
図表 4-188 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合 (休日：食品買物)



図表 4-189 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合 (休日：食品以外買物)



図表 4-190 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合（休日：食事等）



図表 4-191 居住地パターン変化・目的別自動車利用割合（休日：観光等）

c. 交通需要への影響のまとめ

- ・3大都市圏の市に転居した人は、平日、休日、利用目的に限らず、減少する傾向にある。休日により自動車を利用するという傾向は見られなかった。
- ・その他の市、町村から政令市に転居した人は、通勤トリップの減少によって、平日のトリップは減少するが、それ以外は大きな変化はない模様。



転居者が多くなったとしても、交通需要への影響は確認できないと考えられる。

#### 4) 複数保有世帯減少、複数保有パターンの変化（軽乗用車のみ保有世帯が増加）

##### a. 交通行動変化の想定

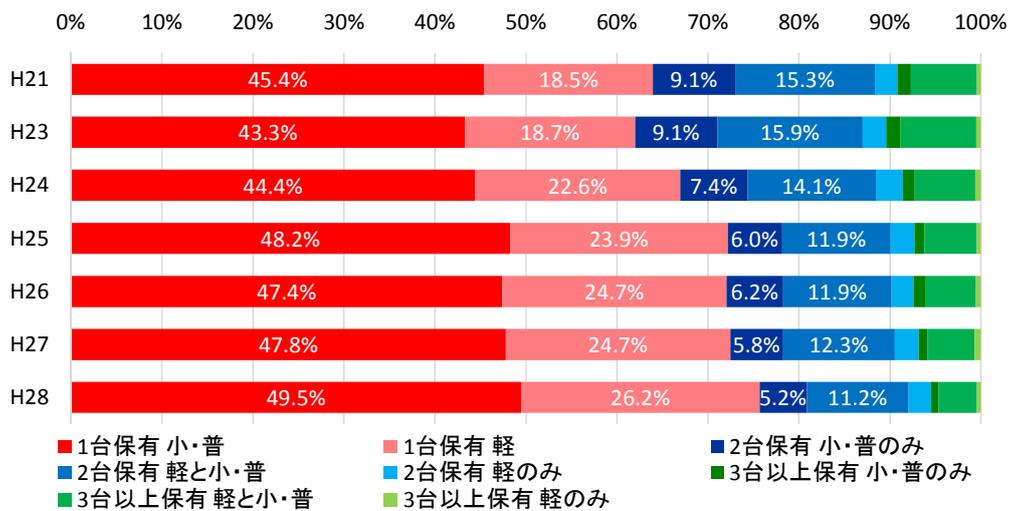
図表4-192 交通行動変化の想定（複数保有世帯減少、パターンの変化）

将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定（アンケートによって分析）
⑥複数保有世帯減少	世帯の総走行距離の減少（主に私事目的）
⑦複数保有パターンの変化 （軽乗用車のみ保有世帯が増加）	遠出するときは鉄道利用の人が増加

##### b. アンケート分析

###### ①保有台数別、保有パターン別構成比の推移

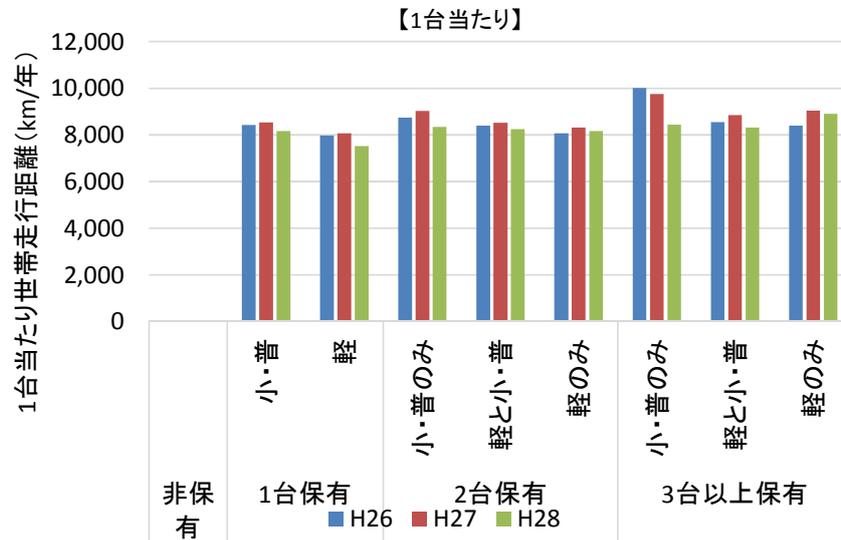
- ・1台保有世帯の比率が上昇。ただし、特に、軽自動車1台だけの世帯の比率の上昇が顕著。
- ・複数台保有世帯の比率が低下。ただし、軽のみを複数保有している世帯の比率は横ばい。



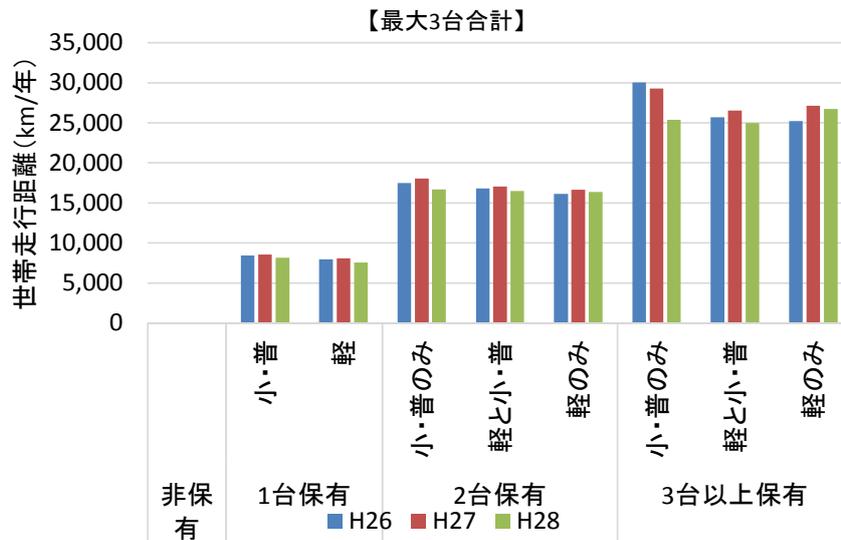
図表4-193 保有台数・パターン別構成比の推移

②保有台数別、保有パターン別、世帯走行距離、平休別自動車利用回数

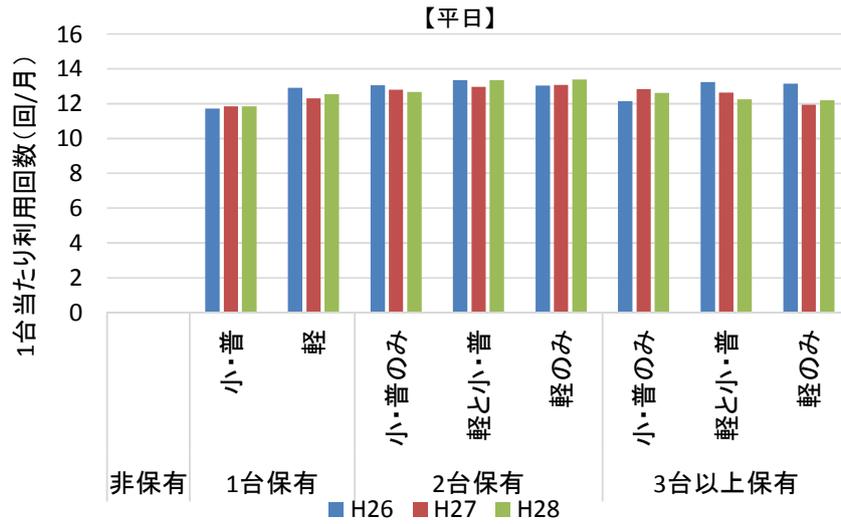
- ・3台以上保有世帯において1台当りの走行距離が長い。
- ・平日の1台当たり利用回数は、複数保有世帯の方が多いか同程度であるが、休日の1台当たり利用回数は、1台保有世帯の方が多い。



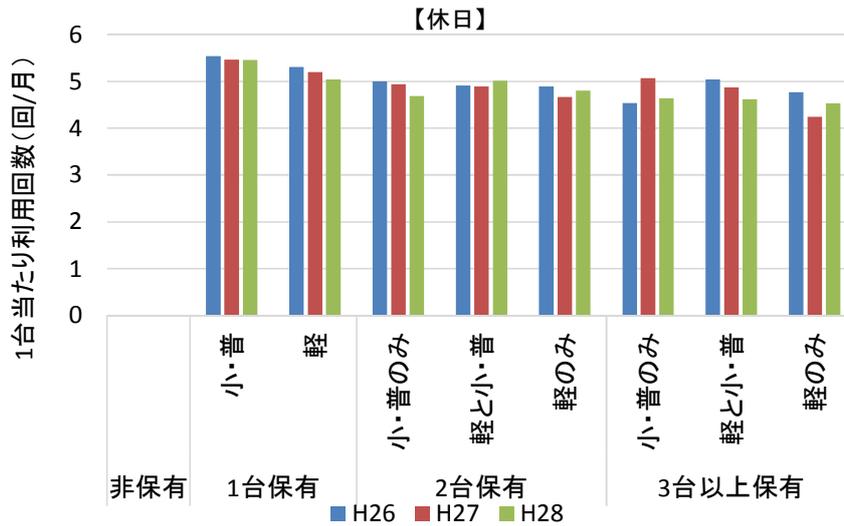
図表 4-194 保有台数・パターン別1台当たり世帯走行距離



図表 4-195 保有台数・パターン別世帯走行距離合計（最大3台）

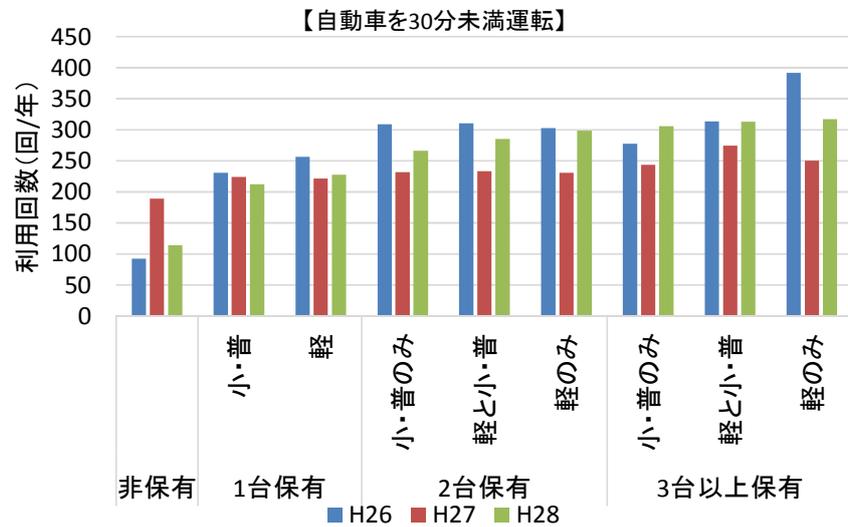


図表 4-1 9 6 保有台数・パターン別 1 台当たり利用回数 (平日)

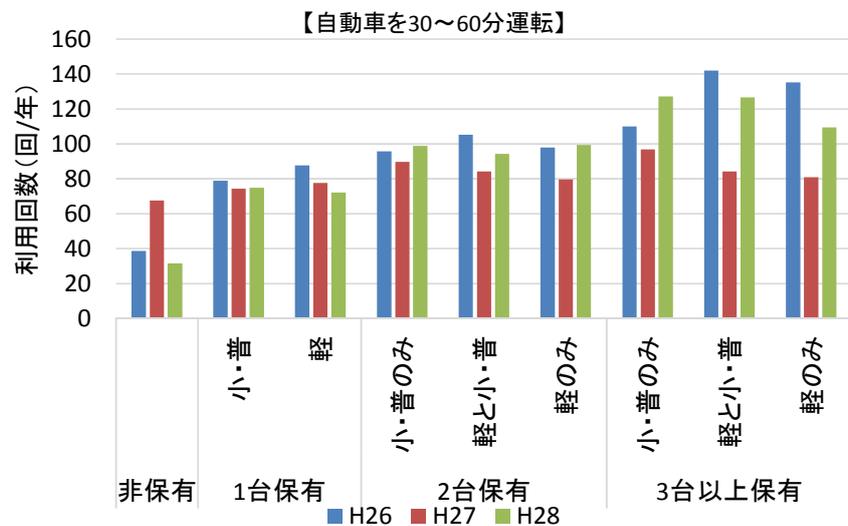


図表 4-1 9 7 保有台数・パターン別 1 台当たり利用回数 (休日)

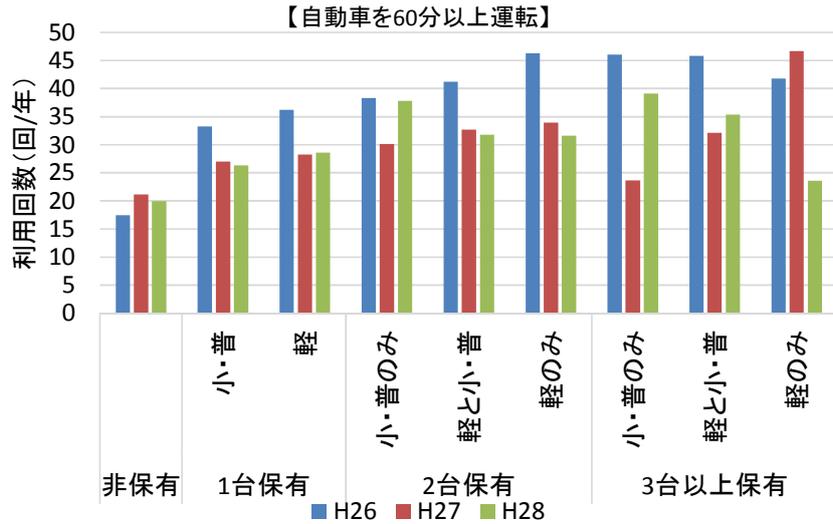
- ③保有台数別、保有パターン別、交通手段別、移動時間別、回答者の利用回数
- ・どの時間においても、1台保有世帯の回答者よりも複数保有世帯の回答者の方が利用回数が多い。
  - ・2台保有世帯の回答者よりも3台保有以上世帯の回答者の方が利用回数が多い。



図表 4-198 保有台数・パターン別自動車利用回数 (30分未満運転)

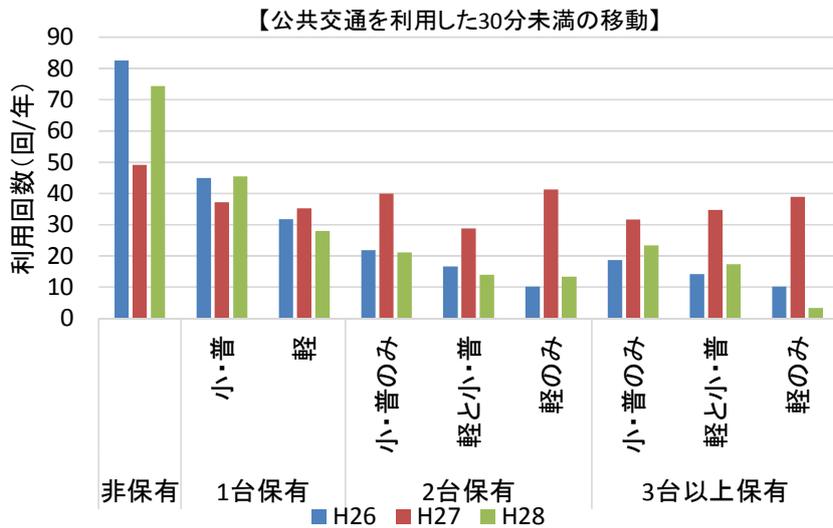


図表 4-199 保有台数・パターン別自動車利用回数 (30～60分運転)

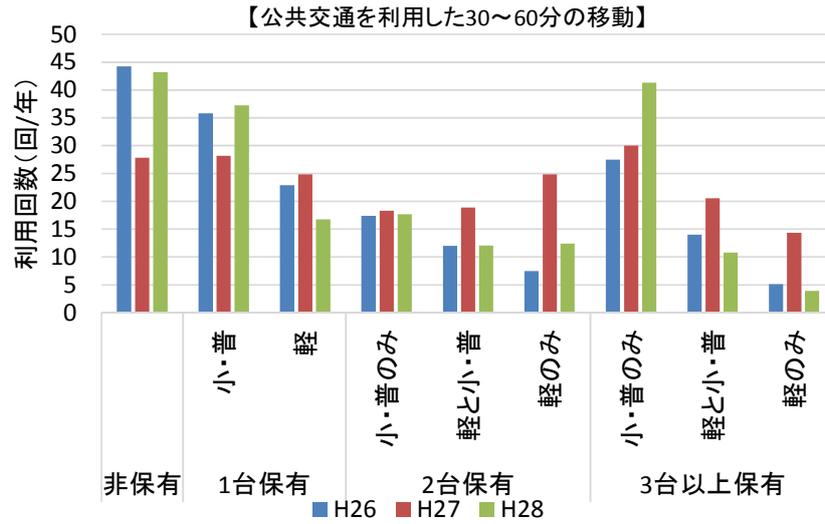


図表4-200 保有台数・パターン別自動車利用回数（60分以上運転）

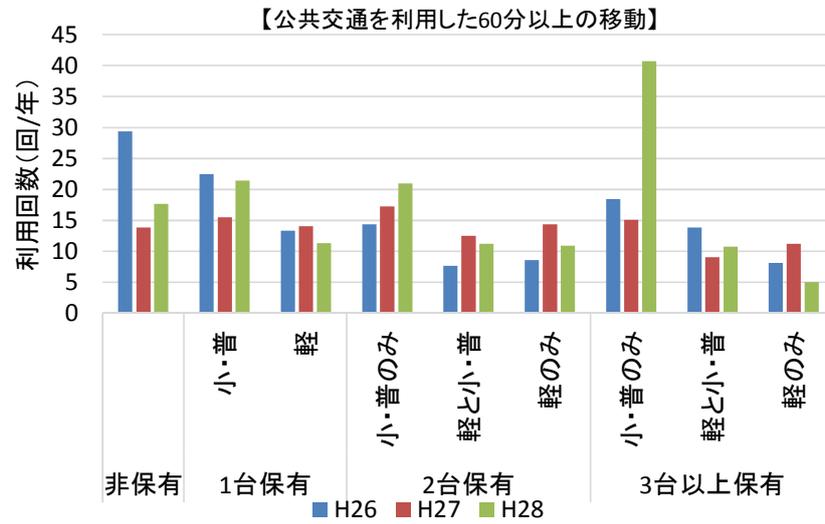
- ④保有台数別、保有パターン別、交通手段別、移動時間別、回答者の利用回数
- ・複数保有世帯よりも、1台保有世帯の方が30分未満、30～60分の公共交通の利用が多い。
  - ・60分以上の利用は、保有台数に大きな差は見られない。
  - ・自転車の利用は、複数保有世帯よりも、1台保有世帯の方が多い。



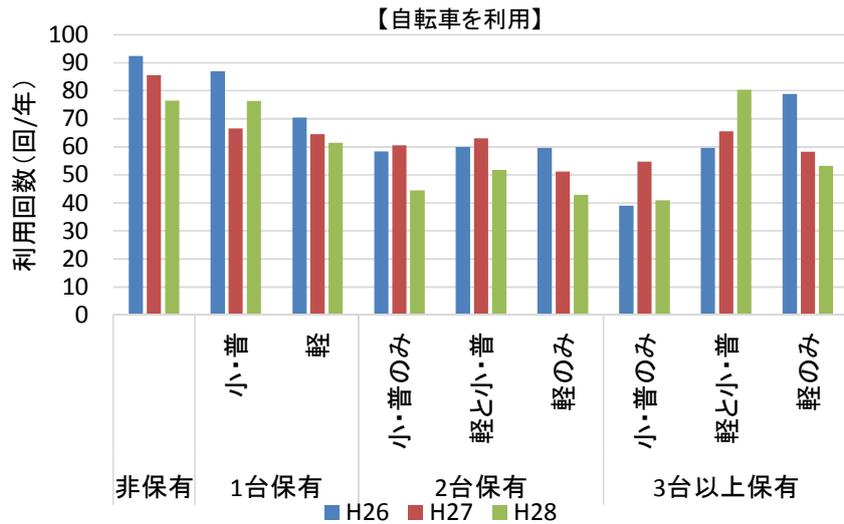
図表4-201 保有台数・パターン別公共交通利用回数（30分未満移動）



図表4-202 保有台数・パターン別公共交通利用回数（30～60分移動）



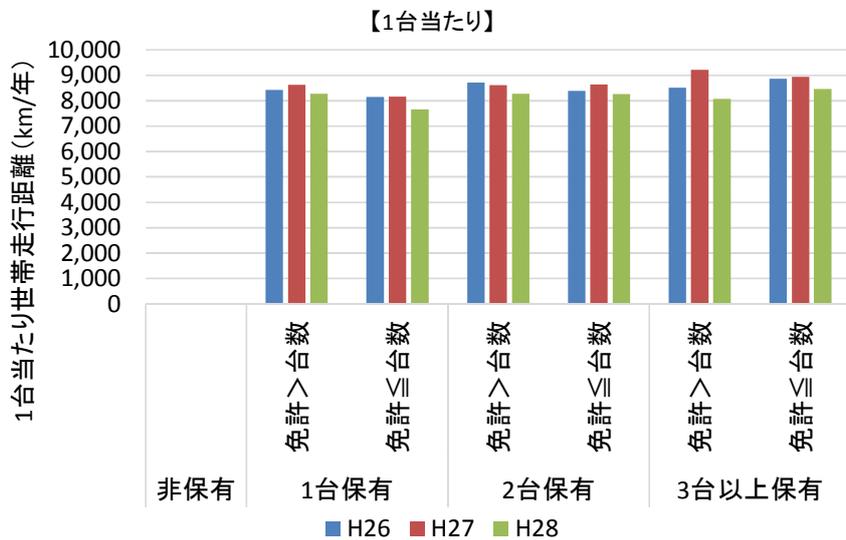
図表4-203 保有台数・パターン別公共交通利用回数（60分以上移動）



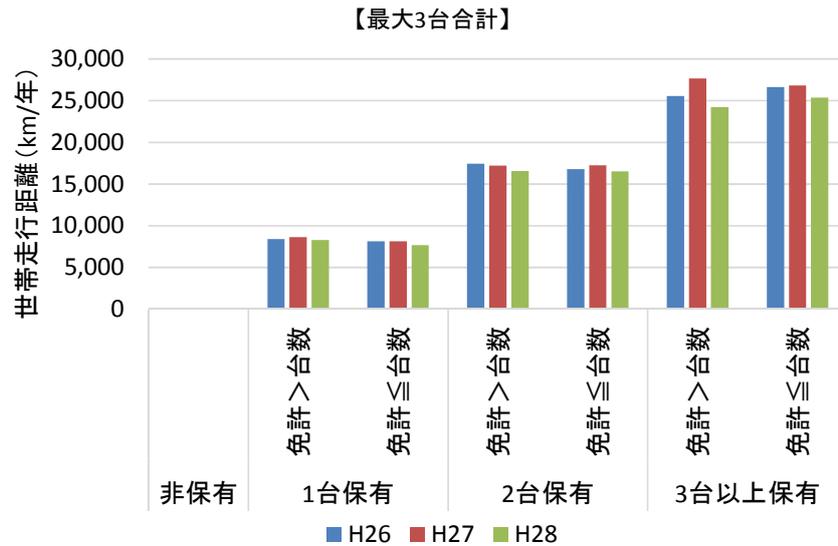
図表 4-204 保有台数・パターン別自転車利用回数

⑤保有台数別、免許保有者数/保有台数パターン別、世帯走行距離、平休別自動車利用回数

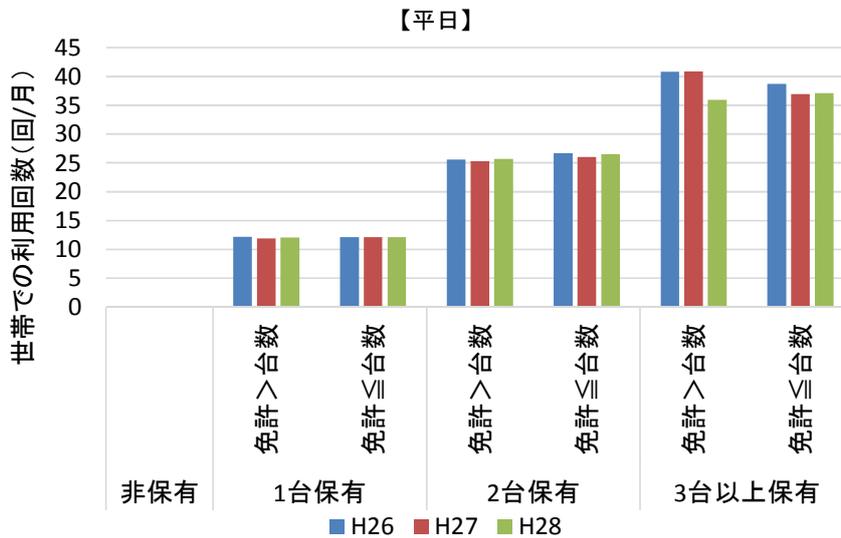
- ・1台保有の場合は、免許保有者数が保有台数よりも多い場合に、1台当りの走行距離が長い。しかし、違いはわずかである。
- ・休日の利用回数は、免許保有者数の方が多し世帯の利用回数が多い。



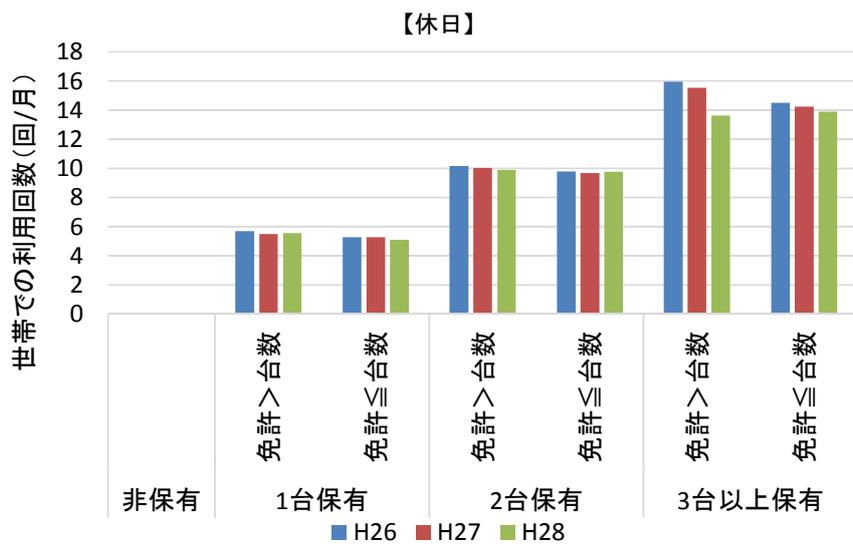
図表 4-205 保有台数・免許保有者/パターン別1台当たり世帯走行距離



図表 4-206 保有台数・免許保有者/パターン別世帯走行距離合計（最大3台）



図表 4-207 保有台数・免許保有者/パターン別世帯利用回数（平日）



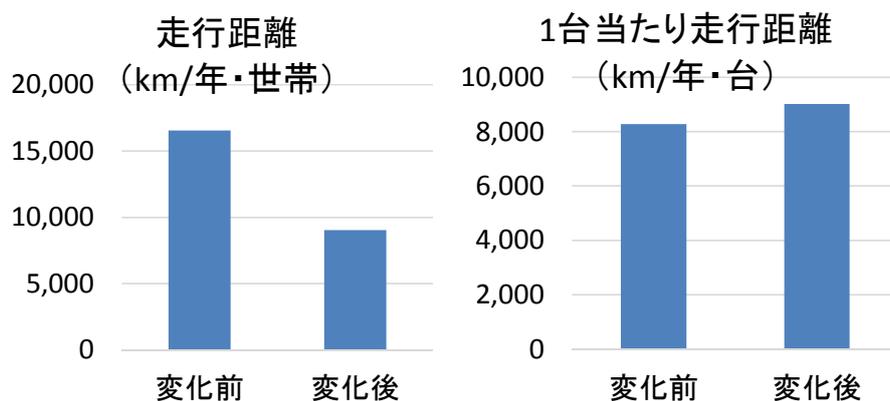
図表4-208 保有台数・免許保有者/パターン別世帯利用回数（休日）

⑥免許保有者が2人の世帯において、保有台数を2台から1台に減らした世帯における、世帯走行距離、平休別自動車利用回数の変化

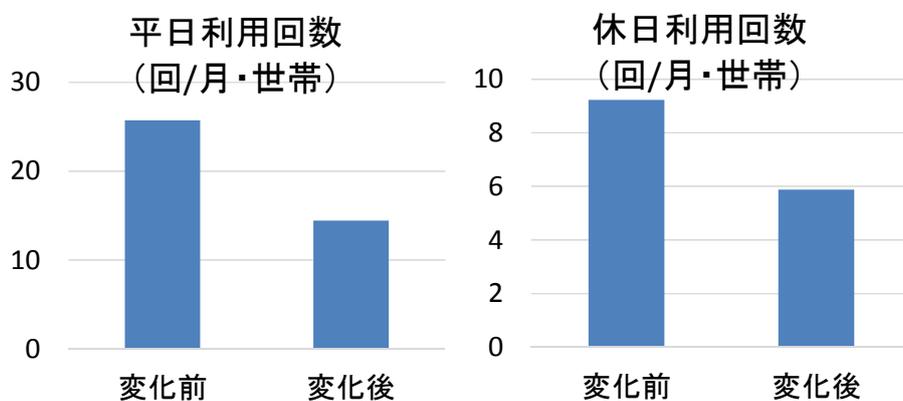
- ・2台保有であった際には、世帯平均で、約15,500kmを走行していたが、1台保有になると、約9,000kmの走行に減少した。1台当たりの走行距離は増えるが、違いはわずかである。
- ・平日および休日の世帯での自動車利用回数も同様の傾向である。

※変化前：免許保有者が2人、保有台数が2台

変化後：免許保有者が2人、保有台数が1台 (419サンプル)



図表4-209 免許保有者2人世帯で保有台数2台→1台にした際の世帯走行距離



図表4-210 免許保有者2人世帯で保有台数2台→1台にした際の利用回数

c. 交通需要への影響のまとめ

- 保有している車種の組合せや、複数人で自動車を共有しているのかは、わずかに軽のみの世帯、複数人で自動車を共有している世帯の方が世帯走行距離が長い傾向はあるが、顕著ではない。
- 例えば、2人の免許保有者が2台の自動車を利用している世帯と、2人の免許保有者が1台の自動車を利用している世帯では、1台当たりの走行距離はわずかに1台保有の世帯が長いですが、世帯走行距離はかなり2台保有の世帯が長く、免許保有者数の影響よりも、世帯走行距離は台数への影響が強いと考えられる。
- 公共交通の利用においては、保有台数が1台だと、複数保有に比べて多い傾向にある。自動車の保有パターンでの差は見られなかった。



1台保有の増加により、世帯走行距離の減少、公共交通利用の増加が進むものと考えられる

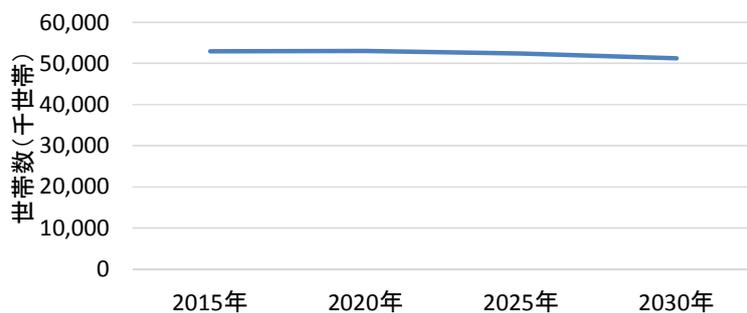


以下について、定量的な分析を試みた

1台保有世帯の増加による総走行台キロの変化

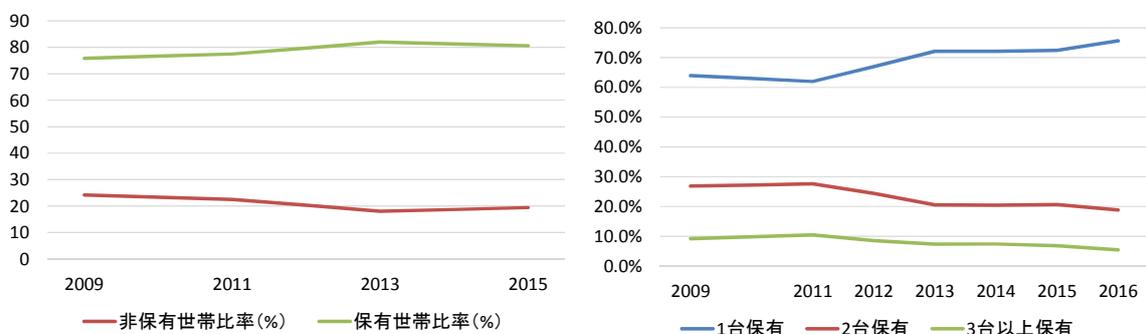
d. 定量的分析

①世帯数の推移 国立社会保障・人口問題研究所より



図表 4 - 2 1 1 定量的分析 (世帯数の推移)

②将来の保有台数別、世帯の割合



	2015	2030
非保有世帯	19.4%	22.9%
1台保有世帯	58.4%	59.4%
免許所有者 > 台数	46%	46%
免許所有者 = 台数	54%	54%
2台保有世帯	16.7%	15.1%
免許所有者 > 台数	23%	23%
免許所有者 ≤ 台数	77%	77%
3台以上保有世帯	5.5%	2.5%
免許所有者 > 台数	20%	20%
免許所有者 ≤ 台数	80%	80%

※同保有台数内の、免許保有車と台数の関係の内訳は、アンケート結果より横ばいであると仮定した

図表 4 - 2 1 2 定量的分析 (将来の保有台数別、世帯の割合)

③保有台数別世帯走行距離 アンケート結果より

図表 4 - 2 1 3 定量的分析（保有台数別世帯走行距離）

世帯構成	1 台保有世帯	2 台保有世帯	3 台以上保有世帯
免許所有者 > 台数	8,447km	17,070km	25,819km
免許所有者 ≤ 台数	7,987km	16,858km	26,262km

④全世帯での走行距離 ①×②×③で算出

図表 4 - 2 1 4 定量的分析（全世帯での走行距離）

単位：百万キロ	2015	2030	変化率
1 台保有世帯	253,313,589	249,502,299	98.5%
2 台保有世帯	149,370,870	130,788,287	87.6%
3 台以上保有世帯	76,157,319	33,522,117	44.0%
合計	478,841,778	413,812,703	86.4%

⑤総世帯数一定（2030年）の場合

図表 4 - 2 1 5 定量的分析（総世帯数一定（2030年）の場合）

単位：百万キロ	2015	2030	変化率
1 台保有世帯	245,301,924	249,502,299	101.7%
2 台保有世帯	144,646,648	130,788,287	90.4%
3 台以上保有世帯	73,748,657	33,522,117	45.5%
合計	463,697,229	413,812,703	89.2%

## 5) カーシェアリングの広がり

### a. 交通行動変化の想定

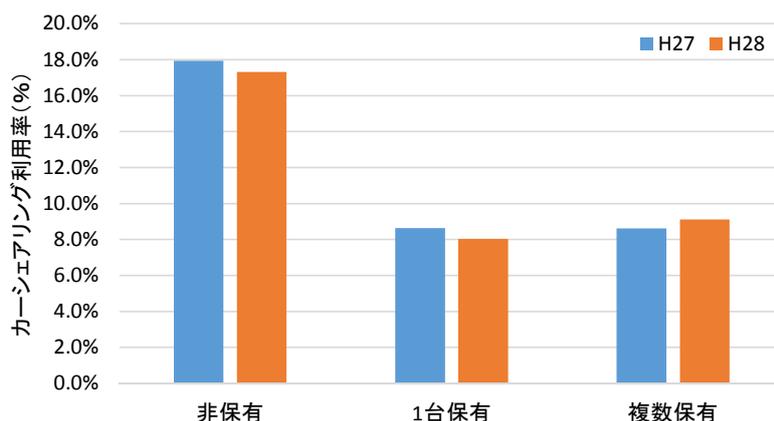
図表4-216 交通行動変化の想定（カーシェアリングの広がり）

将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定（アンケートによって分析）
⑧カーシェアリングの広がり	自動車非保有世帯でも自動車を利用
	自動車保有世帯でも自動車の利用が増加

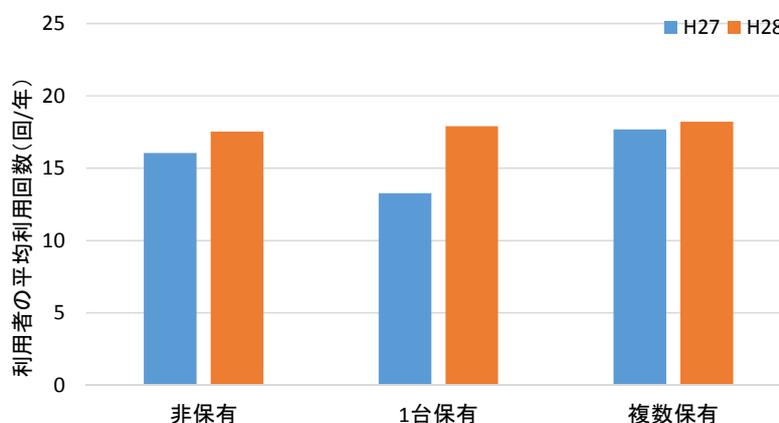
### b. アンケート分析

#### ①保有台数別、保有パターン別、カーシェアリング利用率、利用者の平均利用回数

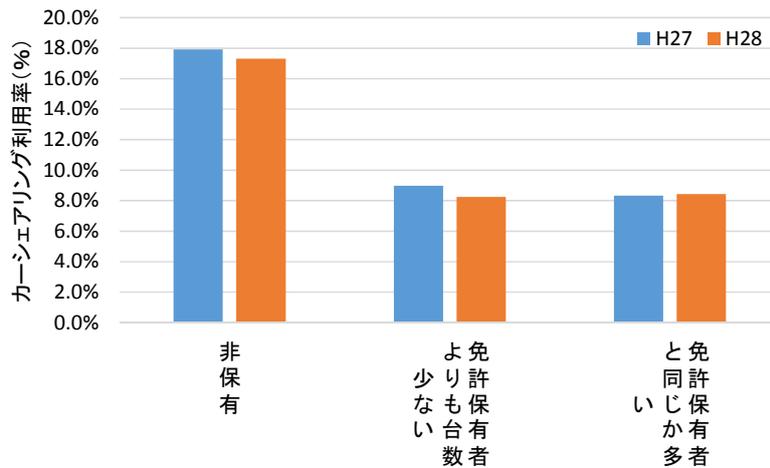
- ・自動車非保有世帯では、17～18%の回答者がカーシェアリングを利用している。自動車保有世帯においても8～10%の回答者が利用している。
- ・利用者の平均利用回数は非保有、保有に明らかな傾向は見られない。免許保有者よりも世帯の保有台数が少ないと、カーシェアリングを利用する回数が多い傾向にある。



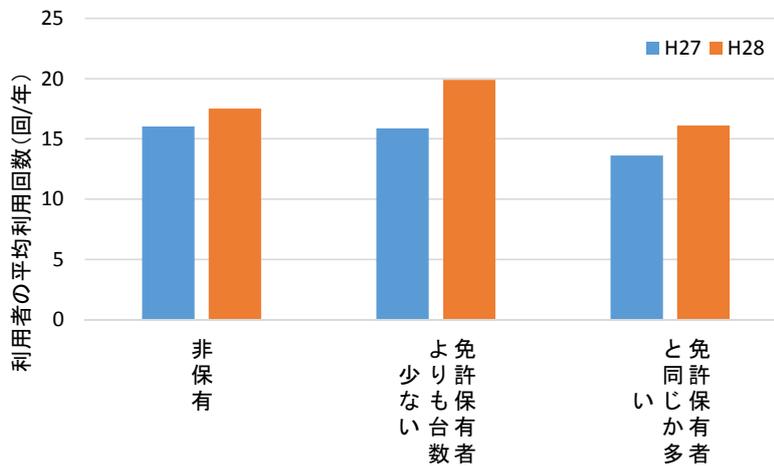
図表4-217 保有台数・パターン別カーシェアリング利用率



図表4-218 保有台数・パターン別カーシェアリング平均利用回数



図表 4-219 免許保有者数比較別カーシェアリング利用率



図表 4-220 免許保有者数比較別カーシェアリング平均利用回数

c. 交通需要への影響のまとめ

- 当然ながら、非保有世帯において、カーシェアリング利用率が高い。
- しかしながら、保有世帯においてもカーシェアリングを利用している世帯があり、非保有世帯の約 1/2 の比率である。
- 世帯の免許保有者よりも自動車の保有台数が少ない世帯では、利用者における利用回数が多い。非保有世帯と同じかそれ以上である。
- 世帯における、自動車の共有化が進めば、自動車保有世帯でもカーシェアリングの利用が進み、自動車の利用回数、走行距離も増える可能性がある。

## 6) 交通安全意識の高まり

### a. 交通行動変化の想定

図表 4-2-2-1 交通行動変化の想定 (交通安全意識の高まり)

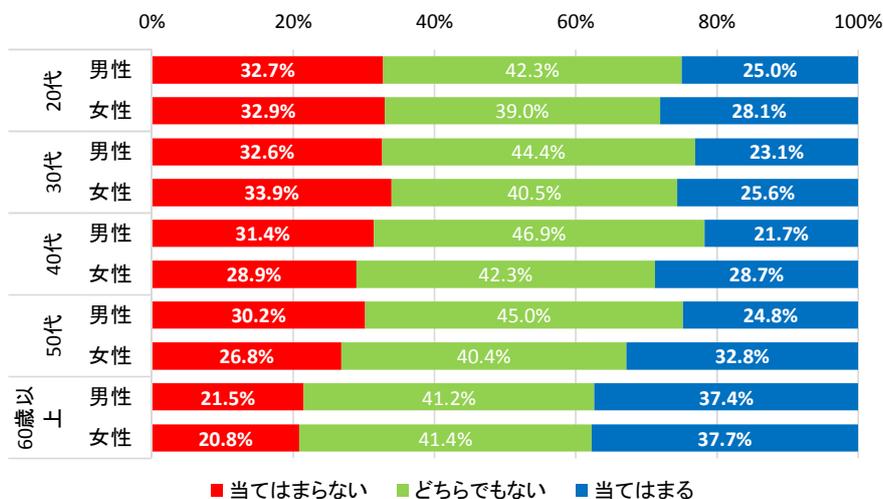
将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定 (アンケートによって分析)
⑨交通意識の高まり	抜け道利用の減少
	車間距離を開けて運転

### b. アンケート分析

#### ①年齢区分別、性別、自動車の運転意識

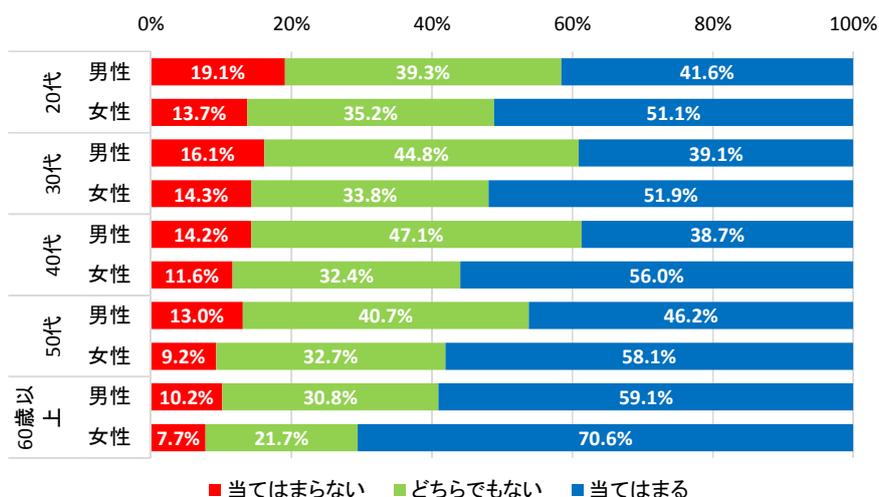
- ・年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、抜け道を走行しない、車間距離を長めにとる傾向にある。
- ・特に、車間距離については、年齢と性別による差が大きい。

【自動車運転するとき、できるだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている (再掲)】



図表 4-2-2-2 幹線道路利用で抜け道走行をしないよう意識する割合 (年齢・性別) 【再掲】

【自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している（再掲）】

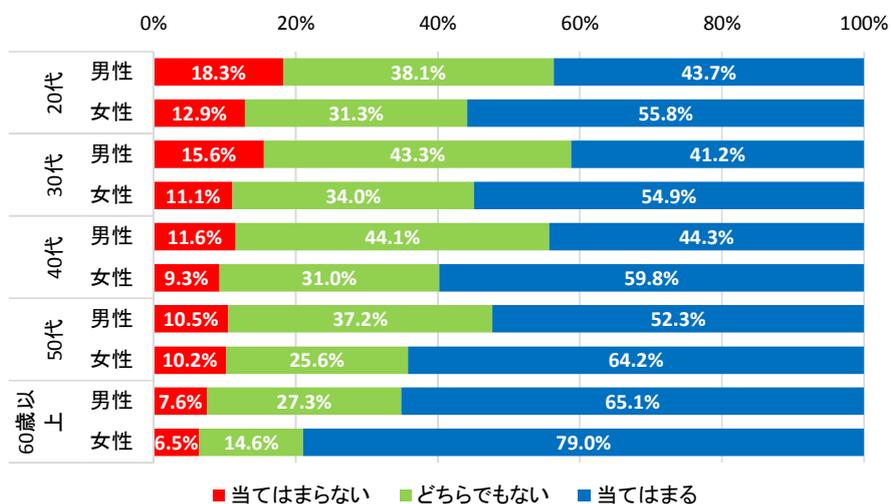


図表 4-223 車間距離を長めにとるように意識する割合（年齢・性別）【再掲】

②年齢区分別、性別、自動車の運転意識

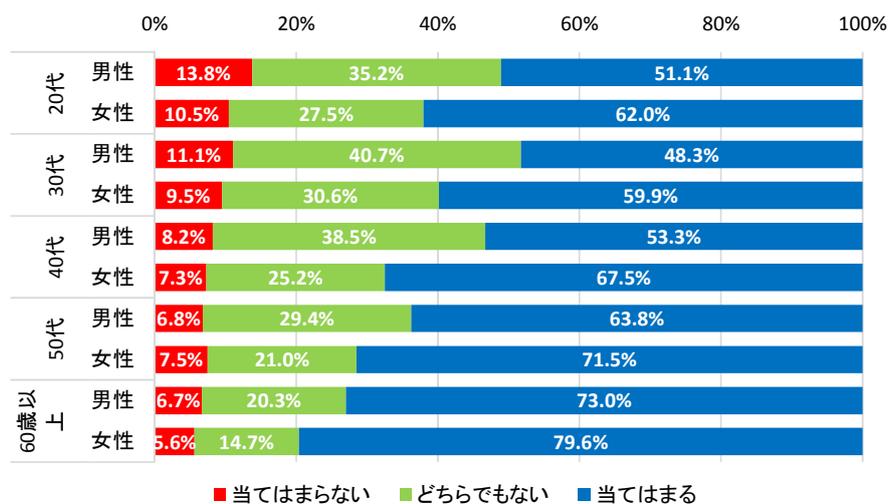
- ・年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、無信号横断歩道で横断者がいると停止、細街路で歩行者に道をゆずる傾向にある。

【自動車を運転するとき、信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている】



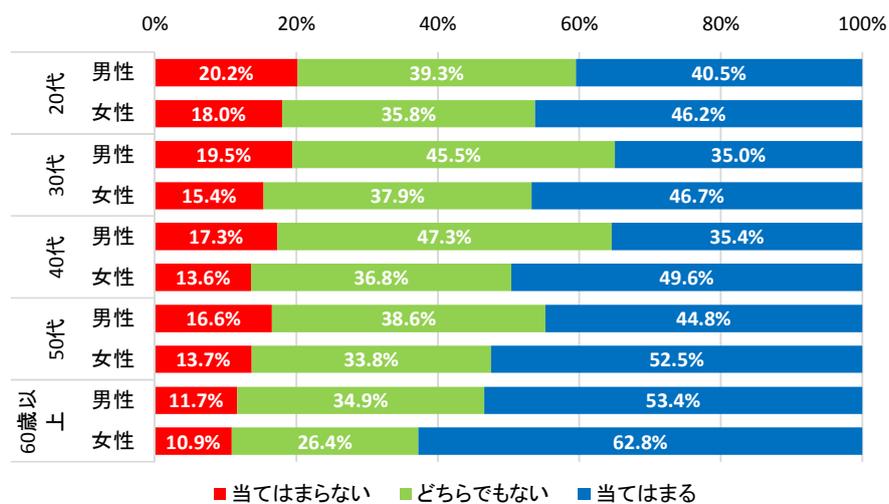
図表 4-224 信号のない横断歩道付近で歩行者優先を意識する割合（年齢・性別）

【自動車を運転するとき、細街路や商店街では歩行者に道をゆずるようにしている】



図表 4-2-2-5 細街路や商店街で歩行者優先を意識する割合（年齢・性別）

【自動車を運転するとき、細街路は30km/h以下でゆっくり走るようにしている（再掲）】

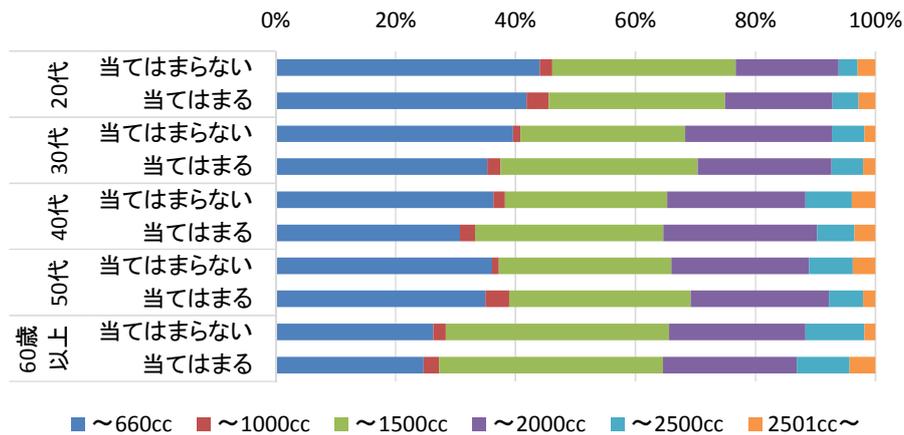


図表 4-2-2-6 細街路は30km/h以下で走るように意識する割合（年齢・性別）  
【再掲】

③年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量

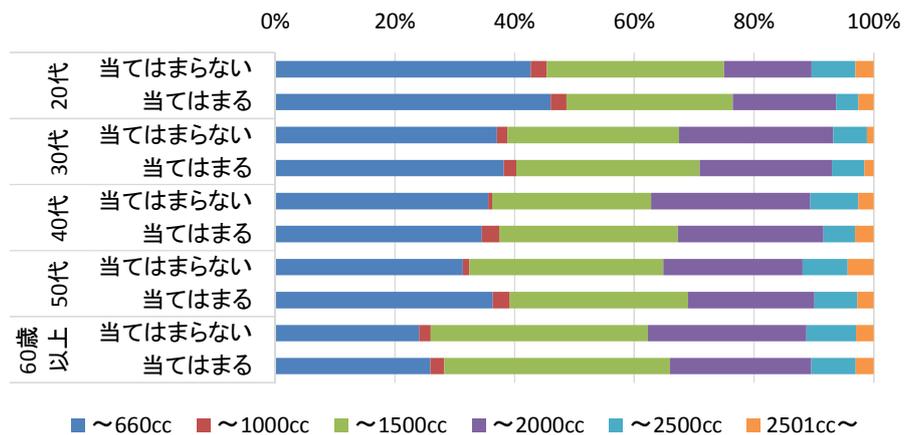
- ・「自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している」に当てはまる人は、排気量の小さな車両を保有する傾向にある。その他は、年齢によりまちまちで一定した傾向は見られない。運転の自信が一定程度、車間距離の取り方に表れているものと考えられる。

【自動車を運転するとき、できるだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている】



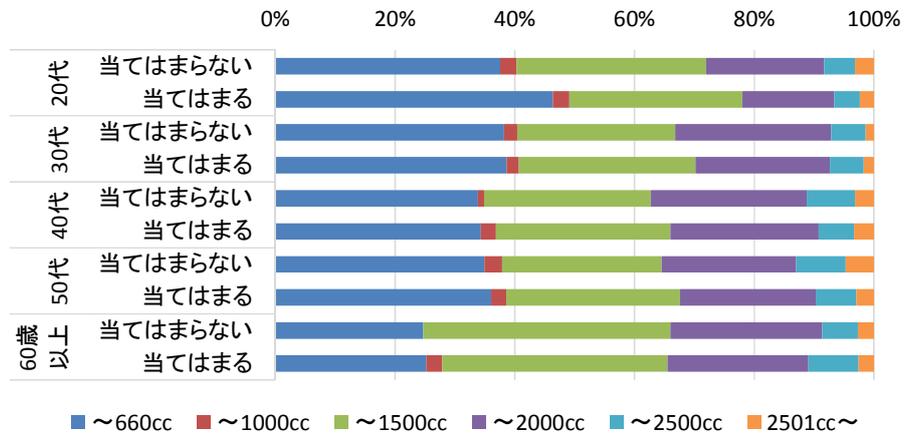
図表 4-227 年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量 (幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている)

【自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している】



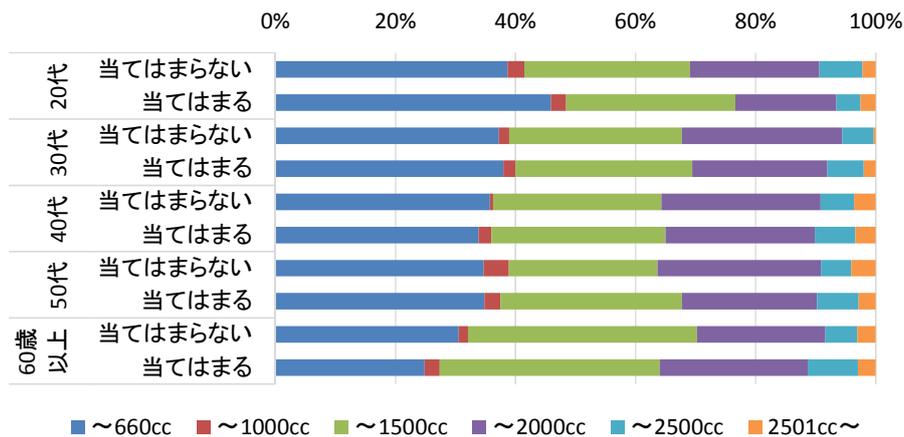
図表 4-228 年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量 (車間距離は長めにとる様に意識している)

【自動車を運転するとき、信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている】



図表 4-229 年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量 (信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止する)

【自動車を運転するとき、細街路や商店街では歩行者に道をゆずるようにしている】

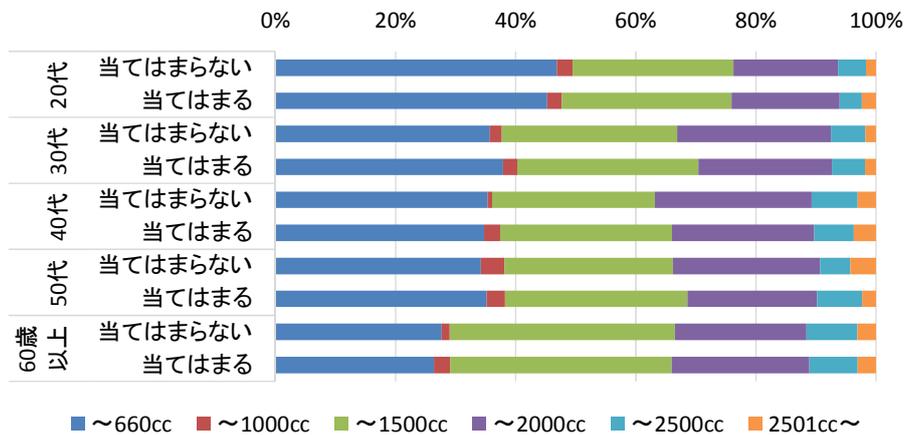


図表 4-230 年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量 (細街路や商店街では歩行者に道をゆずる)

④年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量

- ・「自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している」に当てはまる人は、1500cc以下の車両を保有する傾向にある。その他は、年齢によりまちまちで一定した傾向は見られない。

【自動車を運転するとき、細街路は30km/h以下でゆっくり走るようにしている】



図表4-231 年齢区分別、自動車の運転意識別、保有車両の排気量  
(細街路は30km/h以下でゆっくり走る)

c. 交通需要への影響のまとめ

- ・どの質問でも、年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、意識が高い。



意識が高まることで下記の影響が想定される

- ・抜け道利用の減少により、生活道路の交通量が減少、生活道路での交通事故が減少する。
- ・車間距離を長めにとる人が増えると、追突事故が減少する。

7) 益々燃費の良い車が増加、EV の普及

a. 交通行動変化の想定

図表 4-232 交通行動変化の想定 (燃費の良い車の増加、EV の普及)

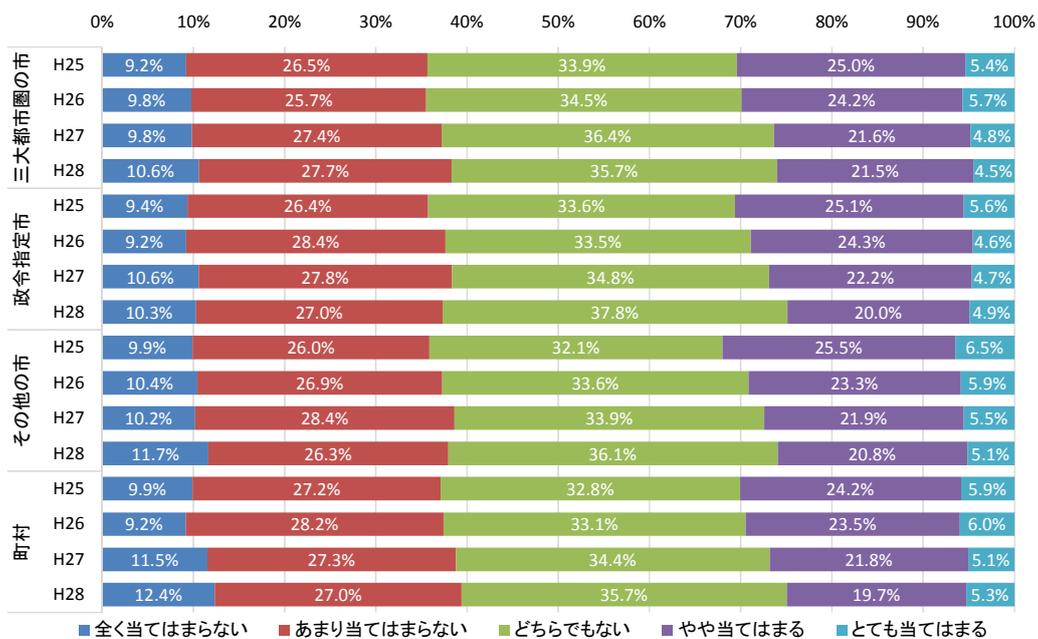
将来に想定される社会状況	交通行動の変化の想定 (アンケートによって分析)
⑩益々燃費の良い車が増加	燃料費節約のために自動車利用を控える程度が緩和
⑪EV の普及	燃料費節約のために自動車利用を控えなくなる

b. アンケート分析

①都市区分別、燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている人の割合の推移

- ・どの都市区分においても、燃料費の節約を意識して自動車利用を控えているに対して、「やや当てはまる」、「当てはまる」と答えた人の割合が低下してきている。

【燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている】

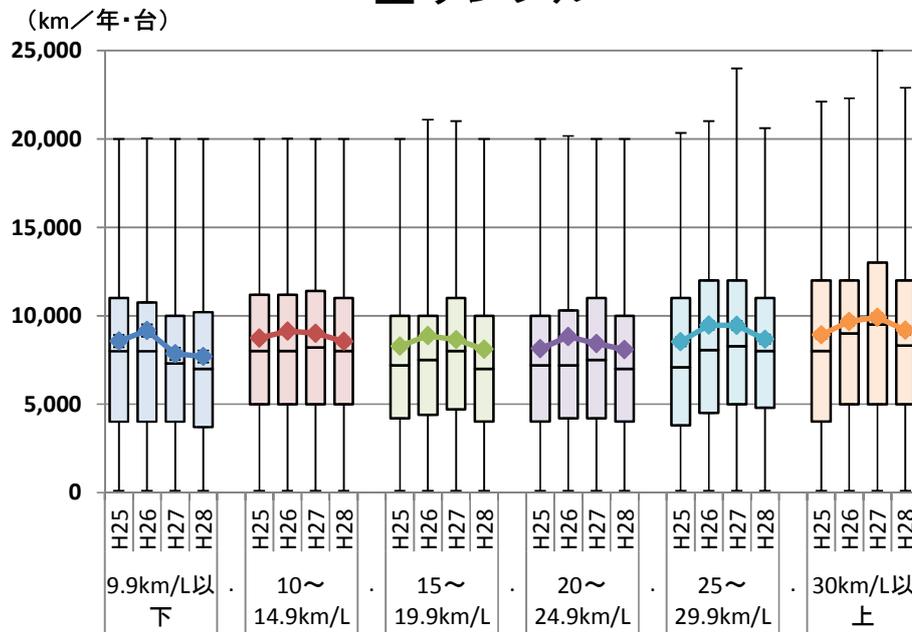


図表 4-233 燃料費節約を意識し自動車利用を控える人の割合の推移 (都市区分別)

②燃費区分別平均走行距離、燃費変化区分別、走行距離の変化

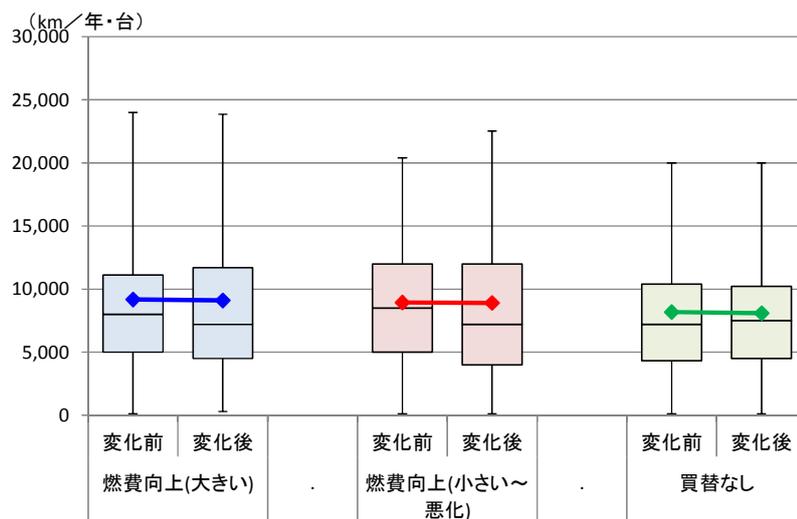
- ・30km/Lの自動車の平均走行距離が最も長い、他の区分の燃費の自動車との差はわずかである
- ・買替によるカタログ燃費の向上と走行距離には関係が見られなかった。

### 全サンプル



図表 4 - 2 3 4 燃費区分別平均走行距離の推移

### パネルサンプル



※燃費向上 (大きい)：自動車を買替、買替前後でカタログ燃費が 10km/L 以上向上した場合  
 燃費向上 (小さい~悪化)：自動車を買替、カタログ燃費の向上が 10km/L 未満であった場合

図表 4 - 2 3 5 燃費変化区分別走行距離の推移

c. 交通需要への影響のまとめ

- 自動車の燃費向上が顕著な近年、燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている人は減少傾向である。
- しかし、乗換前後で大幅にカタログ燃費が減少した人の走行距離の変化を見ると、燃費が良くなっても走行距離の変化は見られなかった。
- 2つの関係は一致しておらず、交通需要への影響は不確かであり、この関係については、今後も注視が必要である。

## 5. まとめと今後の課題

### 5-1 まとめ

#### (1) 既存データ等の収集・分析

##### 1) 保有台数

- ・軽自動車の保有台数の増加により、乗用車全体の保有台数は近年上昇しているものの、伸びは小さい。
- ・世帯当たりの保有台数は、軽自動車は増加し続け、それ以外の乗用車は減少し続けている。
- ・軽自動車の世帯当たり保有台数は、地方圏周辺部や郡部で多い。
- ・近年の新車販売台数の上位は、軽自動車やハイブリッド車がほとんどである。
- ・カーシェアリング車両台数、会員数の伸びが顕著である。

##### 2) 走行台キロ

- ・乗用車走行台キロは2003年をピークに減少していたが、近年は横ばい傾向である。
- ・軽乗用車の走行台キロは年々増加しており、乗用車と軽乗用車の平均走行距離が近づいてきている。

#### (2) アンケート調査による交通動向の把握・分析

##### ア. アンケート調査について

- ・自動車の保有形態や、日常生活における自動車の使われ方の変化等について把握できるように、アンケートの質問を設定し、アンケートをWeb調査によってH28年11月に実施した。
- ・昨年度調査に引き続き、若者の回答者を増加させるため、スマートフォンによる回答を可能とした。画面はスマートフォンで回答しやすいように設定した。
- ・都市区分別ブロック別年齢階層別にサンプル回収目標を設定して収集し、合計で目標を上回る16,256サンプルを回収した。そのうち、パネルサンプルは、10,132サンプルであった。

図表5-1 アンケート回収数

	20代	30代	40代	50代	60歳以上	総計
全サンプル	2,802	4,398	3,639	2,698	2,719	16,256
うち、パネルサンプル	1,192	2,352	2,430	1,900	2,258	10,132

## イ. 分析結果

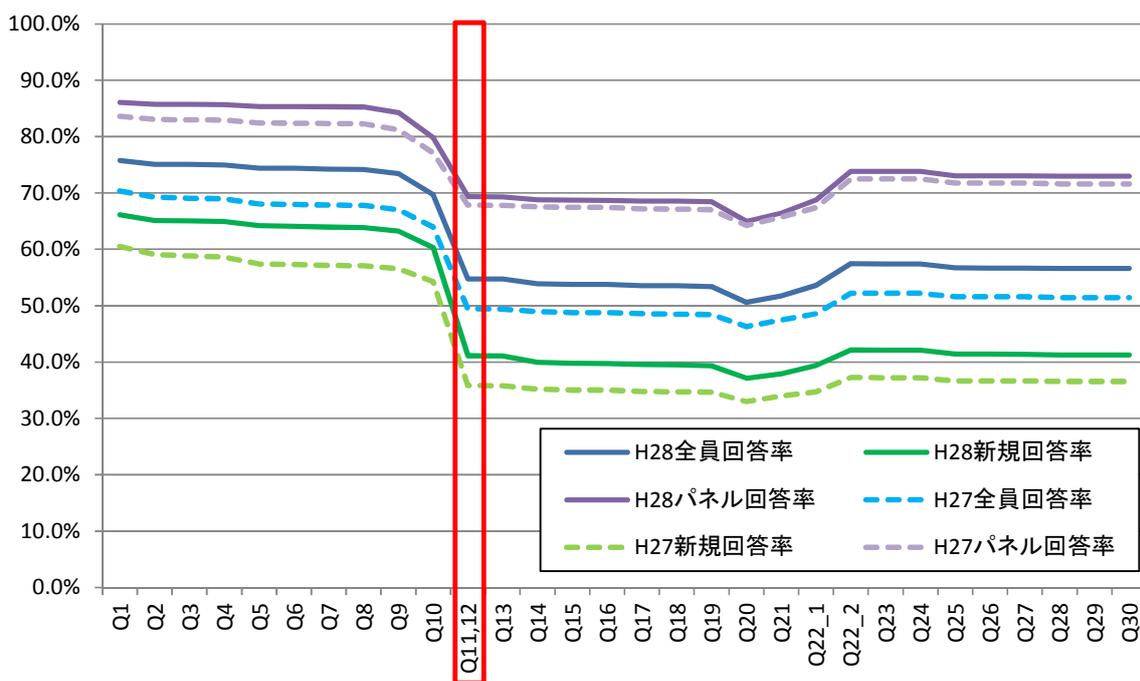
### 1) 改良した調査方法の回答結果への影響

図表 3-2 変更内容

狙い	変更内容
型式の設問の回答率の改善	①走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載（回答お願いメール時） ②走行距離メーターの数値が把握できていればアンケートを進められることを記載（アンケート開始時） ③「途中保存ボタン」を設定し、ログインが切れても、質問の途中から回答復帰が可能であることを強調 ④ログイン維持時間を延ばす
質問内容の改良	①環境意識変化をより適切に把握できる具体的質問に改良
	②運転の仕方、交通安全意識に関する問を追加
	③回答者への負担を考慮して、一部の質問は削除する
	④「ハイブリッド・軽乗用車」を追加
	⑤交通手段別のトリップ時間別利用頻度と利用目的の質問で、「家族以外の近所の人を送迎することは」を追加

上表の改良を行ったところ、下記の影響があった。

- ①①～④の改良により、特に、新規回答者の第1問の回答率が上昇した。第1問の回答率の改善により、最終問までの回答率が上昇した。型式・車名の問い（Q11,12）での脱落率は、パネル回答者は約10%であるが、新規回答者は約19%である。



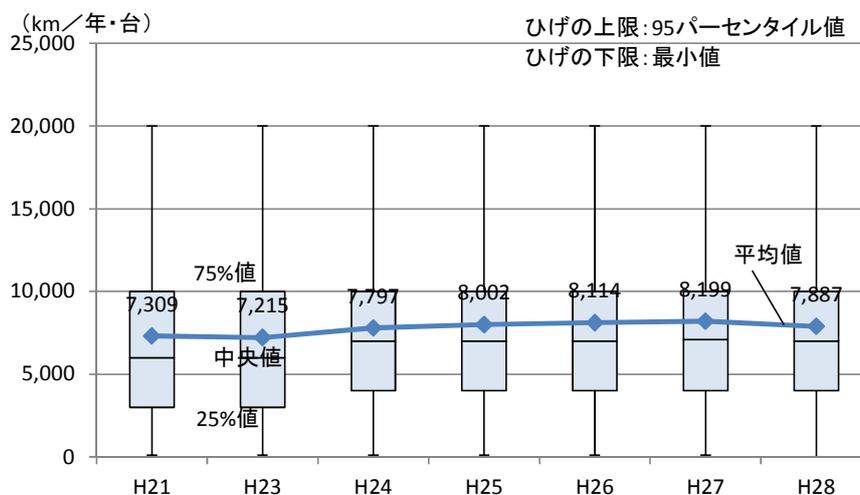
図表 3-3 設問別回答割合

②入力された型式が実在の型式と一致した車両であった割合が前年よりも上昇し、前年に保有していた車両との対応が型式だけで行えた車両の割合も上昇した。

## 2) 個人・世帯属性の差や変化と走行距離・保有台数との関係分析

### 【1台あたりの走行距離】

➡H23年度からH25年度までは増加傾向であったが、それ以降は、ほぼ横ばいの傾向、H28年度はH27年度から減少した。



図表4-4 個人の平均年間走行距離（外れ値除去有り）

### 【世帯あたりの保有台数】

➡全車種の世帯あたり保有台数は、減少傾向。  
軽乗用車の世帯あたり保有台数は、横ばい。

ア. 個人の走行距離と個人属性の関係

図表 4-5 1台当り走行距離の主な傾向

	平均値の傾向	平均値の変化
都市区分	3 大都市圏の市<政令指定市<その他の市<町村の順で走行距離が長い。 (町村は、3 大都市圏の市よりも 1.2 倍程度長い。)	都市部⇒地方部：やや増加 地方部⇒都市部：やや減少、女性は減少が顕著、多くの年の変化で走行距離が減少する傾向
就業状況	就業している人の方が、就業していない人よりも走行距離が長い。(1.2 倍程度)	就業⇒非就業：減少、男性は減少が顕著 非就業⇒就業：ほぼ変化なし、男性は増加、多くの年の変化で走行距離が減少する傾向
雇用形態	正規雇用者の方が、非正規雇用者よりも走行距離が長い。(1.1 倍程度)	正規⇒非正規：やや減少、地方部では減少が顕著 非正規⇒正規：ほぼ変化なし
車種	乗用車の方が、軽乗用車よりも走行距離が長い。(1.1 倍程度；ただし、近年その比率は縮小傾向である。)	軽乗用車⇒乗用車：増加、地方部での増加が顕著、 H23-24 を除く変化で走行距離が減少する傾向 乗用車⇒軽乗用車：減少、都市部でも地方部でも減少、H24-25 を除く変化で走行距離が減少する傾向
	ハイブリッド車の方が、ガソリン車よりも走行距離が長い。(1.1 倍程度)	ガソリン車からハイブリッド車に乗り換えると、H26 年以前は走行距離が減少傾向であったが、H26-H27、H27-H28 には増加傾向に変わった
燃費	カタログ燃費が 30km/L 以上の方が、9.9km/L 以下よりも走行距離が長い。(1.2 倍程度)	燃費向上 (大きい)：ほぼ変化なし 燃費向上 (小さい～悪化)：ほぼ変化なし
排気量	排気量が 1501～2000cc の車の走行距離が最も長く、走行距離が短い 2501cc～、～660cc の車と比較して、1.1～1.2 倍程度長い。	排気量が減少：減少 排気量が増加：増加

イ. 世帯の保有台数と世帯属性の関係

図表 4-6 世帯当たり保有台数の主な傾向

	平均値の傾向	平均値の変化
都市区分	3 大都市圏の市<政令指定市<その他の市<町村の順で保有台数が多い。 (町村は、3 大都市圏の市よりも 1.3 倍程度多い。)	都市部⇒地方部：ほぼ変化なし 地方部⇒都市部：減少、全ての年の変化で減少
世帯所得	世帯所得が多くなるにつれて保有台数が多くなる。 (1,000 万円超は、200 万円以下よりも 1.7 倍程度多い。)	所得増加：やや増加、H21-23 を除き、保有台数変化は小さい 所得減少：減少、都市部でも地方部でも減少、全ての年の変化で減少

ウ. ハイブリッド車の属性変化

- ・世帯所得が 500 万円以下の人の所有が増加傾向
- ・40 代以下の人の所有が増加傾向

エ. 高齢者の就業と自動車利用

- ・70 歳以上の走行距離は、20 代の走行距離と比較して、7 割程度
- ・60 代、70 歳以上の就業者の走行距離は、40、50 代とほとんど差は無い
- ・高齢者が就業から非就業に変化すると、どの都市区分でも走行距離が減少

オ. 環境意識と所有車の関係

- ・「環境に配慮して自動車利用を控える」に当てはまる人は、当てはまらない人に比べて走行距離が 1.2 倍程度長い。
- ・「環境にやさしい車を選んで乗っている」人のハイブリッド車の購入割合は、当てはまらない人と比べ非常に大きい。

### 3) 近年の特徴的な社会動向・保有動向に着目した分析

過年度までは、1台当たりの平均走行距離および世帯当たりの保有台数に着目して、世帯属性との関係性を分析してきたが、今年度は、アンケートで取得される、平日・休日の利用日数、目的別の利用回数、交通手段別トリップ時間別利用日数などのデータを活用して、近年起こりつつある社会情勢変化が、自動車利用の質の面でどの様な変化をもたらす可能性があるのかを検証した。

既存統計を整理し、下記の分析項目の設定と交通行動の変化の想定を行い、アンケートを分析することによって、想定した交通行動の有無、強度を把握した。

アンケートによる分析によって、下記の状況を把握した。

図表4-7 分析項目とアンケート分析結果

分析項目	アンケート分析結果
①退職して自由時間の多い高齢者が増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非就業になると、平日の自動車利用、休日の自動車利用ともに減少する。</li> <li>・ただし、通勤目的自動車利用の減少に比べて、平日の自動車利用の減りは少ない。</li> <li>・休日の自動車利用も減少していることから、就業時には休日で行っていた自動車利用を平日に行うようになるためであると想定される。</li> <li>・主な私用目的である、日常食品の買い物は、平日において、3大都市圏以外では、非就業になっても増加する傾向があまり見られないことから、平日の私事目的の増加は限定的であると考えられる。</li> </ul>
②労働力人口に占める高齢者割合の上昇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢が高いほど、男性よりも女性の方が抜け道は利用しない、車間距離は長めにとる傾向にある。特に、車間距離は顕著である。</li> <li>・平日のトリップ数は年齢による差はあまりない、60歳以上の方は、休日のトリップ数が他の年代に比べてやや少ない。</li> <li>・女性は短い距離での自動車利用が多い。</li> </ul>
③高齢者ドライバーの増加、女性ドライバーの増加	
④首都圏の居住者のうち、近年転入してきた人の割合が上昇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3大都市圏の市に転居した人は、平日、休日、利用目的に限らず、減少する傾向にある。休日により自動車を利用するという傾向は見られなかった。</li> <li>・その他の市、町村から政令市に転居した人は、通勤トリップの減少によって、平日のトリップは減少するが、それ以外は大きな変化はない模様。</li> </ul>
⑤地方においても圏域中心都市等の規模の大きな都市へ人口が集中	
⑥複数保有世帯減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有している車種の組合せや、複数人で自動車を共有しているのかは、わずかに軽のみの世帯、複数人で自動車を共有している世帯の方が世帯走行距離が長い傾向はあるが、顕著ではない。</li> <li>・例えば、2人の免許保有者が2台の自動車を利用し</li> </ul>
⑦複数保有パターンの変化 (軽乗用車のみ保有世帯が増加)	

分析項目	アンケート分析結果
	<p>ている世帯と、2人の免許保有者が1台の自動車を利用している世帯では、1台当たりの走行距離はわずかに1台保有の世帯が長いが、世帯走行距離はかなり2台保有の世帯が長く、免許保有者数の影響よりも、世帯走行距離は台数への影響が強いと考えられる。</p>
⑧カーシェアリングの広がり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保有世帯においてもカーシェアリングを利用している世帯があり、非保有世帯の約1/2の比率である。</li> <li>・世帯の免許保有者よりも自動車の保有台数が少ない世帯では、利用者における利用回数が多い。非保有世帯と同じかそれ以上である。</li> </ul>
⑨交通安全意識の高まり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全意識は、年齢が高いほど、男性よりも女性の方が、意識が高い</li> </ul>
⑩益々燃費の良い車が増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の燃費向上が顕著な近年、燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている人は減少傾向である。</li> <li>・しかし、乗換前後で大幅にカタログ燃費が減少した人の走行距離の変化を見ると、燃費が良くなっても走行距離の変化は見られなかった。</li> <li>・2つの関係は一致しておらず、交通需要への影響は不確かであり、この関係については、今後も注視が必要である。</li> </ul>
⑪EVの普及	

## 5-2 今後の課題

### (1) 調査方法・項目について

- 1) 型式・車名の間での脱落は改善しつつあるが、引き続き、型式・車名での脱落率低下に向けた検討が必要である。
- 2) 年々、20代のサンプルの確保が難しくなっている。サンプル確保のための対応方法を検討する必要がある。
- 3) 車の利用方法が多様化しており、普及の状況を勘案して、関係する質問を追加することを検討する必要がある。

### (2) 分析方法について

- 1) 1台あたりの走行距離は、昨年度までは増加～横ばい傾向であったが、H28年度はH27年度から減少した。この傾向を来年度も注視するとともに、その変化要因を分析することが、今後の交通需要の見通しを把握するために重要である。
- 2) ハイブリッド車に買い替えると走行距離を増やす傾向にあるが、カタログ燃費の上昇という観点からは、走行距離を増やす傾向が見られなかった。この関係を理解するための分析が必要である。
- 3) カーシェアリングについては、カーシェアリングを利用するようになると、自動車の保有をやめるようになることが指摘されるが、それがどの程度あるのかを把握するためには、更なるデータの蓄積が必要である。
- 4) モーダルコネクトの強化に資するため、自動車の利用と公共交通機関の利用の関係を把握することが必要である。



平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

**Q1** 平成28(2016)年11月現在、同居されているご家族について、同居人数をお答え下さい。  
 ※あなたご自身を含めた人数をお答えください。

- 1人暮らし
- 2人
- 3人
- 4人
- 5人
- 6人
- 7人
- 8人
- 9人
- 10人
- 11人以上

平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

**Q2** 前問でご回答いただいた同居家族について、世帯主との続柄をお答えください。  
 ※世帯主があなた自身、又は同居されている場合は、1人目に世帯主をご回答ください。

	世帯主	妻・夫	子	孫	兄弟・姉妹	父・母	祖父・祖母	いとこ	おじ・おば	おい・めい	その他
1人目	<input type="radio"/>										
2人目	<input type="radio"/>										
3人目	<input type="radio"/>										
4人目	<input type="radio"/>										
5人目	<input type="radio"/>										
6人目	<input type="radio"/>										
7人目	<input type="radio"/>										
8人目	<input type="radio"/>										
9人目	<input type="radio"/>										
10人目	<input type="radio"/>										

Q3

前問でご回答いただいた同居家族の中で、あなたご自身をお選びください。

- 続柄(1人目)
- 続柄(2人目)
- 続柄(3人目)
- 続柄(4人目)
- 続柄(5人目)
- 続柄(6人目)
- 続柄(7人目)
- 続柄(8人目)
- 続柄(9人目)
- 続柄(10人目)

平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

Q4

前問でご回答いただいた同居家族について、性別をお答えください。

	男性	女性
1人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10人目:続柄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

Q5

前問でご回答いただいた同居家族について、平成28(2016)年11月現在の年齢(満)をお答えください。

1人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
2人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
3人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
4人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
5人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
6人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
7人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
8人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
9人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳
10人目続柄	性別	<input type="text"/>	歳

平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

06

前問でご回答いただいた同居家族について、平成28(2016)年11月現在の婚姻状況をお答えください。

	未婚(配偶者なし)	既婚(配偶者あり)
1人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10人目:続柄 性別 年齢	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

Q7

前問でご回答いただいた同居家族について、平成28(2016)年11月現在の職業形態をお答えください。

				自営業主・家族従業者	正規の職員・従業者	派遣社員、契約・嘱託社員	パート・アルバイト	会社などの役員	中学生以下へ生徒・児童・園児など	高校以上の学生	主婦・主夫（職業従事者を除く）	無職	その他
1人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
2人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
3人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
4人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
5人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
6人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
7人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
8人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
9人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									
10人目：続柄	性別	年齢	婚姻状況	<input type="radio"/>									

平成28(2016)年11月現在の状況をお答えください。

Q8

前問でご回答いただいた同居家族の方は、平成28(2016)年11月現在自動車(四輪車)の運転免許を所有していますか。

					四輪車の運転免許の所有	
					有り	無し
1人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10人目:続柄	性別	年齢	婚姻状況	就業形態	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

現在の自動車の保有と利用状況をお伺いします。

Q9

あなたの世帯では、現在四輪自動車をお持ちですか。

- 1. 持っている
- 2. 持っていない

Q10

現在、あなたの世帯でお持ちの車の台数を車種ごとにお知らせください。

軽乗用車	<input type="text" value="0"/>	台
小型乗用車 (5ナンバー、7ナンバー:ナンバープレート上段の数字の最初(上1桁)が5か7)	<input type="text" value="0"/>	台
普通乗用車 (3ナンバー:ナンバープレート上段の数字の最初(上1桁)が3)	<input type="text" value="0"/>	台
その他(トラック等)	<input type="text" value="0"/>	台
合計		<input type="text" value="0"/> 台

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
 よく利用する順に最大3台までお答えください。  
 あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の、(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答えください。

**Q11** 車検証に記載されている型式(半角)をお答えください。  
 なお、車検証には「型式」の他に「原動機の型式」や「型式指定番号」も書かれている場合がありますが、  
 下図の赤枠にある「型式」のみをお答え下さい。

型式の例)プリウス現行モデルの場合: DAA-ZVW30

普通自動車の場合

軽自動車の場合

普通自動車検査証						自動車検査証										軽自動車検査協会
車検年月日						車検年月日										車検年月日
車名						車名										車名
車台番号						車台番号										車台番号
型式						型式										型式
原動機の型式						原動機の型式										原動機の型式
型式指定番号						型式指定番号										型式指定番号
型式区分番号						型式区分番号										型式区分番号
所有者の氏名又は名称						所有者の氏名又は名称										所有者の氏名又は名称
所有者の住所						所有者の住所										所有者の住所
使用者の氏名又は名称						使用者の氏名又は名称										使用者の氏名又は名称
使用者の住所						使用者の住所										使用者の住所
使用の本拠の位置						使用の本拠の位置										使用の本拠の位置
有効期間の満了する日						有効期間の満了する日										有効期間の満了する日
備考						備考										備考

型式が分からない場合、下記のサイトよりお探してください。  
<http://www.goo-net.com/>  
 (Goo-net : ページ上部の「知る」欄の「カタログ」をクリックしていただき、メーカー選択→車名選択、と進んでください。  
 スマートフォンの場合は、右上の「MENU」から「カタログを見る」をお選びください。)

型式

最もよく利用する車  -

2番目に利用する車  -

3番目に利用する車  -

Q12

前問で入力いただいた型式より、メーカー名と車名を表示しています。  
下記のメーカー名と車名で間違いありませんか？

間違いが無い場合は「間違いがない」をチェックのうえ、「次へ」ボタンを押していただき、続きをご回答ください。  
型式の入力を誤った場合は、「型式を回答し直す」ボタンを押していただき、再度ご回答ください。型式を再入力しても表示されている車名が異なる場合は、入力欄に表示されているメーカー名と車名を編集のうえ、「次へ」ボタンを押してください。

ご利用の車	前問で入力された型式	メーカー名	車名
最もよく利用する車	q25_1、2faの回答を表示	メーカー名を表示	車名を表示
2番目に利用する車	q25_4、5faの回答を表示	メーカー名を表示	車名を表示
3番目に利用する車	q25_7、8faの回答を表示	メーカー名を表示	車名を表示

最もよく利用する車：メーカー名

最もよく利用する車：車名

2番目に利用する車：メーカー名

2番目に利用する車：車名

3番目に利用する車：メーカー名

3番目に利用する車：車名

間違いがない

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。  
あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の、(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答えください。

Q13

エンジンタイプ・車種をお選びください。

	ガソリンエンジン・乗用車	ガソリンエンジン・軽乗用車	ディーゼルエンジン	ハイブリッド・乗用車	ハイブリッド・軽乗用車	プラグインハイブリッド	電気自動車・乗用車	電気自動車・軽乗用車	その他・乗用車	その他・軽乗用車
最もよく利用する車	<input type="radio"/>									
2番目に利用する車	<input type="radio"/>									
3番目に利用する車	<input type="radio"/>									

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
 よく利用する順に最大3台までお答えください。  
 あなたの世帯で普段よく利用する最大3台の車の、(1)自動車検査証にある型式と(2)走行距離メーター(オドメーター)の値をお控えの上、お答えください。

**Q14** 現在の走行距離メーター(オドメーター)は何kmですか。

※オドメーター: 車両が完成してから現在までの累計走行距離

オドメーターの例1



距離計が2つある場合は、通常、数値が大きい方がオドメーターです。

オドメーターの例2



「ODO」の表示になっている時の走行距離がオドメーターの数値です。

- 最もよく利用する車
- 2番目に利用する車
- 3番目に利用する車

距離

<input type="text"/>	km
<input type="text"/>	km
<input type="text"/>	km

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
 よく利用する順に最大3台までお答えください。

**Q15** その車を購入、または、ご家庭に入手された時期はいつでしょうか。

- 最もよく利用する車
- 2番目に利用する車
- 3番目に利用する車

元号	年	月
<input type="text"/> お選びください ▼	<input type="text"/> 年	<input type="text"/> 月
<input type="text"/> お選びください ▼	<input type="text"/> 年	<input type="text"/> 月
<input type="text"/> お選びください ▼	<input type="text"/> 年	<input type="text"/> 月

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q16

その車に対して最近1年以内(2015年12月～2016年11月)に新規購入、買い替えなどがありましたか。

	最近1年以内には 新規購入、買い替えは なかった	最近1年以内に 新規購入したへ台数を 増やした	最近1年以内に 古い車から買い替えた	最近1年以内に 家族内での主な利用 者が変わった	最近1年以内に 家族以外の者から譲り 受けた	その他
最もよく利用する車	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2番目に利用する車	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3番目に利用する車	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q17

その車の最近1年間(2015年12月～2016年11月)の走行距離をお答えください。  
※1年以内に購入した車については、購入してから現在までの走行距離をお答えください。

	約	走行距離	
最もよく利用する車		<input type="text" value="0"/> 万	km/年
		<input type="text" value="0"/> 千	
		<input type="text" value="0"/> 百	
2番目に利用する車		<input type="text" value="0"/> 万	km/年
		<input type="text" value="0"/> 千	
		<input type="text" value="0"/> 百	
3番目に利用する車		<input type="text" value="0"/> 万	km/年
		<input type="text" value="0"/> 千	
		<input type="text" value="0"/> 百	

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q18

その車の平成28(2016)年における平均1ヶ月間の平日(月～金曜日の20日間)と休日(土・日曜日・祝日の10日間)の利用頻度をお答えください。

※平日または休日の利用がない場合は0日/月とお答えください。

	平日	休日
最もよく利用する車	約 <input type="text"/> 日/月	約 <input type="text"/> 日/月
2番目に利用する車	約 <input type="text"/> 日/月	約 <input type="text"/> 日/月
3番目に利用する車	約 <input type="text"/> 日/月	約 <input type="text"/> 日/月

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q19

その車を主に運転する方を前問で記入した家族の一覧よりお選びください。

	1人目 続柄 性別 年齢	2人目 続柄 性別 年齢	3人目 続柄 性別 年齢	4人目 続柄 性別 年齢	5人目 続柄 性別 年齢	6人目 続柄 性別 年齢	7人目 続柄 性別 年齢	8人目 続柄 性別 年齢	9人目 続柄 性別 年齢	10人目 続柄 性別 年齢
最もよく利用する車	<input type="radio"/>									
2番目に利用する車	<input type="radio"/>									
3番目に利用する車	<input type="radio"/>									

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q20

その方は、その車を平日にどんな用途にお使いですか。  
それぞれの車ごとに、用途の多い順に1位から3位までお答えください。

【項目ごとに横方向で1位から3位までをお答えください】

	通勤・通学	業務	日常食品の買い物	日常食品以外の買い物	食事・社交・娯楽 (日常生活圏内)	観光・行楽・レジャー (日常生活圏を越える)	通院	送迎	その他
続柄 性別 年齢 最もよく利用する車	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位
続柄 性別 年齢 2番目に利用する車	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位
続柄 性別 年齢 3番目に利用する車	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位

あなたの世帯で現在お持ちの乗用車または軽乗用車について、お伺いします。  
よく利用する順に最大3台までお答えください。

Q21

その方は、その車を休日<sup>①</sup>にどんな用途にお使いですか。  
それぞれの車ごとに、用途の多い順に1位から3位までお答えください。

【項目ごとに横方向で1位から3位までをお答えください】

	通勤・通学	業務	日常食品の買い物	日常食品以外の買い物	食事・社交・娯楽 （日常生活圏内）	観光・行楽・レジャー （日常生活圏を越える）	通院	送迎	その他
続柄 性別 年齢 最もよく利用する車	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位
続柄 性別 年齢 2番目に利用する車	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位
続柄 性別 年齢 3番目に利用する車	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位	--▼位

日常の意識や生活スタイルについてお伺いします。

Q22

車の利用意識や生活スタイルについてお伺いします。あなたご自身の考え方にどの程度あてはまりますか。

	車の利用意識や生活スタイルの当てはまり度				
	全く当てはまらない	あまり当てはまらない	どちらでもない	やや当てはまる	とても当てはまる
環境にやさしい車を選んで乗っている	<input type="radio"/>				
車体価格の安い車を選んで乗っている	<input type="radio"/>				
燃料費の節約を意識して自動車利用を控えている	<input type="radio"/>				
環境に配慮して自動車利用を控えている	<input type="radio"/>				
健康のことを考えて自動車利用を控えている	<input type="radio"/>				
環境に配慮してふんわりアクセル・スタート等のエコドライブを行っている	<input type="radio"/>				
自動車を運転することが好き	<input type="radio"/>				
自動車の他に交通手段がない	<input type="radio"/>				
自動車がなくなると生活に困る	<input type="radio"/>				
自動車を運転するとき、できるだけ幹線道路を利用し、抜け道は走行しないようにしている	<input type="radio"/>				
自動車を運転するとき、車間距離は長めにとる様に意識している	<input type="radio"/>				
自動車を運転するとき、信号のない横断歩道付近で道路を横断しようとする人がいると停止するようにしている	<input type="radio"/>				
自動車を運転するとき、細街路や商店街では歩行者に道をゆずるようにしている	<input type="radio"/>				
自動車を運転するとき、細街路は30km/h以下でゆっくり走るようにしている	<input type="radio"/>				
自動車を運転するとき、行き先までの経路をカーナビに頼ることが多い	<input type="radio"/>				
一人ひとりが環境に配慮した行動をすることは、重要だと思う	<input type="radio"/>				
日常生活において環境に配慮した行動を行っている	<input type="radio"/>				
多少値段が高くても、環境に配慮した商品・サービスを優先的に選ぶ	<input type="radio"/>				
自宅で静かに過ごすのが好き	<input type="radio"/>				
観光・行楽・レジャーに出かけるのが好き	<input type="radio"/>				
遠くても大きな店や品質の良い店に行くのが好き	<input type="radio"/>				
自分の健康のために、歩いたり、運動をしている	<input type="radio"/>				

Q23

以下のどの製品・サービスの購入の優先度が高いですか。  
優先度の高い順に1位から3位までお答えください。

1位から順番に選択肢の左にあるボタンをクリックしてください。  
※クリックするとボタン上に順位の数字が表示されます。  
※再回答する場合には、回答し直したい順位のボタンを再度クリックしてください。

- パソコン
- ファッション、アクセサリ、化粧品、エステ
- 携帯電話等のモバイル機器、携帯音楽プレイヤー
- 旅行
- 家電
- 自動車
- 家具・インテリア
- 楽器・オーディオ
- 資産運用
- 住居の転居、購入、リフォーム

Q24

ふだん移動するときの交通手段(鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩など)を選ぶ際に、以下のどの項目を重視していますか。重視している順に1位から3位までお答えください。

1位から順番に選択肢の左にあるボタンをクリックしてください。  
※クリックするとボタン上に順位の数字が表示されます。  
※再回答する場合には、回答し直したい順位のボタンを再度クリックしてください。

- 環境に良いこと
- 健康に良いこと
- 交通事故の心配が少ないこと
- 所要時間が短いこと
- 所要時間を正確に予測できること
- 交通費が安いこと
- 快適であること
- 利用するのが楽しいこと
- 移動時間中に他のことができること
- 運転の負担がないこと

Q25

次の交通手段をどのくらいの頻度で利用していますか。現在の頻度をお答えください。  
 ※「年に〇回程度、月に〇回程度、週に〇回程度」にはいずれか答えやすい期間レンジをひとつ選んで数字を入力してください。  
 ※往復は2回と数えてください。  
 ※利用が無い場合は、0回とお答えください。  
 ※頻度が0回の場合、「主な利用目的」は選択せずにお進みください。

【記入例】 週に5日、通勤で鉄道を利用する場合「週に 10 回程度」とお答えください。

	交通手段	期間レンジ	頻度	主な利用目的
自動車運転することとは	(1回の移動時間が30分未満)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
	(1回の移動時間が60分以上)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
自動車に同乗することとは(タクシーを除く)	(1回の移動時間が30分未満)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
	(1回の移動時間が60分以上)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
鉄道やバス等の公共交通を利用することとは	(1回の移動時間が30分未満)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
	(1回の移動時間が30分以上60分未満)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
	(1回の移動時間が60分以上)	お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
自転車を利用することは		お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
「カーシェアリング(車の共同利用)」を利用することは		お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	お選びください ▼
家族以外の近所の人を送迎することは		お選びください ▼	<input type="text"/> 回程度	--

お住まいの最寄りのバス停についてお伺いします。

Q26

ご自宅から最寄りのバス停までの徒歩での所要時間と、1時間あたりのバスの運行本数をお答えください。  
 ※運行本数は、最も多い時間帯についてお答えください。

徒歩での所要時間  お選びください ▼

そのバス停では1時間当たり

1時間あたりの運行本数  お選びください ▼

お住まいの最寄りの鉄道駅についてお伺いします。

Q27

ご自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間をお答えください。良く使う交通手段での所要時間でお答えください。  
 また、ご自宅の最寄り駅における1時間あたりの鉄道の運行本数をお答えください。  
 ※運行本数は、最も多い時間帯についてお答えください。

駅までの交通手段  お選びください ▼

で、

所要時間  お選びください ▼

その駅では1時間当たり

1時間あたりの運行本数  お選びください ▼

Q28

現在お住まいの住所をお知らせください。(町名まで)

郵便番号	<input type="text"/> - <input type="text"/> ※半角数字	住所検索
都道府県	<input type="text"/>	
市区町村	<input type="text"/>	

※正確な郵便番号がわからない方はこちらで検索ください

→ <http://www.post.japanpost.jp/zipcode/index.html>

Q29

現在の世帯全体での税込みの年間収入はどのくらいですか。

- ~200万円
- ~300万円
- ~500万円
- ~800万円
- ~1000万円
- ~1500万円
- ~2000万円
- 2000万円～
- わからない／答えたくない

あなたの世帯のお住まいについてお伺いします。

Q30

あなたの住居の種類をお答えください。

- 1. 持ち家(一戸建て)
- 2. 持ち家(集合住宅)
- 3. 賃貸住宅(一戸建て)
- 4. 賃貸住宅(集合住宅:社宅、公務員住宅、独身寮などを含む)
- 5. その他

以上で質問は終わりです。長時間に渡ってご協力いただき、ありがとうございました。  
本調査は、毎年同じ方に調査をお願いし、自動車の保有・利用実態の変化を継続的に把握することを目的としています。来年度以降も実施が予定されている本調査に引き続きご協力ください。

※必ず【次へ】ボタンを押して、アンケートを終了してください。

内容をよく確認のうえ、【次へ】ボタンを押してください。

戻 る

次 へ