

自家用車の保有と利用の状況に関する調査

当研究所は、長崎・佐世保両市に居住する500世帯を対象に、自家用車保有状況・購入意向と、合わせて高速道路料金割引制度開始による利用状況の変化を捉える目的で「自家用車の保有と利用の状況に関する調査」を実施した。

【目次】

要約

1. 自家用車の保有状況
2. 自家用車を保有する目的
3. 保有年数、今後の購入予定
4. 自家用車を購入しない理由

5. 自家用車を購入するときに重視すること
6. 自動車販売台数推移についての考察
7. ETCの搭載と利用の状況
8. 有料道路の利用状況
9. この1年間に行った県・地域

【調査要領】

1. 調査方法 長崎市、佐世保市居住の500世帯にアンケートを送付、郵送にて回収
2. 調査期間 2009年12月初～中旬
3. 有効回答 403世帯（回答率 80.6%）
4. 質問事項 自家用車の保有状況や購入・買替えの意向、有料道路の利用状況など
5. 回答世帯の属性

回答世帯の属性		回答数	割合
全体		403	100.0%
地域	長崎市	233	57.8%
	佐世保市	170	42.2%
世帯主の年齢	20～30歳代	50	12.4%
	40歳代	82	20.3%
	50歳代	109	27.0%
	60歳代	111	27.5%
	70歳以上	51	12.7%

(本記事において、四捨五入の関係で内訳の合計が100%とならない場合がある。)

回答世帯の属性		回答数	割合
世帯主の職業	会社員(公務員含む)	216	53.6%
	年金受給	104	25.8%
	自営業	62	15.4%
	その他	21	5.2%
世帯年収	300万円未満	115	28.5%
	300～500万円未満	144	35.7%
	500～700万円未満	68	16.9%
	700～1,000万円未満	52	12.9%
	1,000万円以上	14	3.5%
	無回答	10	2.5%

要約

○自家用車の保有世帯は9割以上で、世帯あたり保有台数は1.36台

自家用車を保有している世帯は90.8%と大多数を占め、保有していない世帯も含めた世帯あたりの平均保有台数は1.36台。

○1年以内の自家用車購入を検討中の世帯は3.8%、重視するのは経済性

今後1年以内に自家用車の購入を具体的に検討しているという世帯は全世帯の3.8%と極

めて少ない。購入を検討する（と仮定した）場合、価格や維持費（省エネ性能）といった経済性がまず重視される傾向が強く、総じて昨今の景気動向や雇用情勢が反映されているようである。

○自動車販売台数の減少傾向は人口構成や経済情勢などが要因か

県内の自動車販売台数の減少が続く要因としては、高齢化の進行による高齢者世帯の増加や、不透明感が続く経済情勢などが考えられる。

○ETC搭載率は48.6%で、その9割以上が利用。ETC利用世帯は有料道路の利用頻度・利用距離とも非利用世帯を上回る

自家用車へのETC車載器搭載率は48.6%と半数に満たないが、「搭載している世帯」での利用率は9割以上。また、「ETCを利用している世帯」の有料道路を利用して出かける頻度・利用距離は、この1年をみると「利用していない世帯」を上回って増加した。

1. 自家用車の保有状況

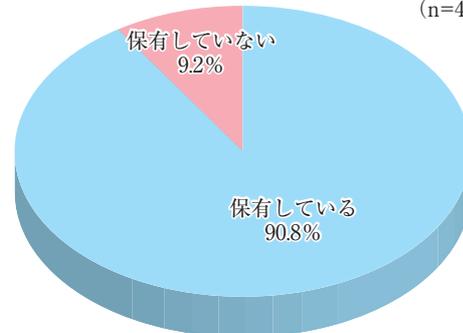
まず、自家用車保有の有無を尋ねたところ、9割以上の世帯が保有しているという結果であった（図表1）。その台数をみると、「1台」が55.3%と最も多く、「2台」が28.3%。3台以上保有している世帯も7.2%を占めた（図表2）。

世帯主の年齢別に平均保有台数をみると、20歳代から60歳代までは概ね1.3~1.4台前後であるなか、「50歳代」では1.57台とやや多く、それより年代が高くなるにつれて減少し、70歳以上になると0.96台と1台を切っている（図表3）。

また、地域性をみると、自家用車保有世帯の割合は長崎市が86.3%、佐世保市が97.1%と佐世保市のほうが高く、世帯あたりの平均保有台数をみても佐世保市は1.64台と長崎市の1.16台を上回っている（図表4）。

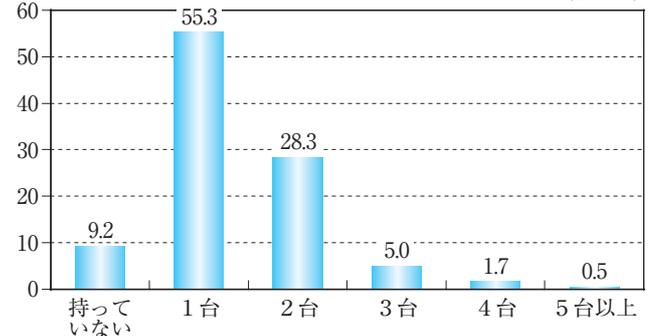
図表1 世帯で自家用車を保有しているか

(n=403) n: 回答数



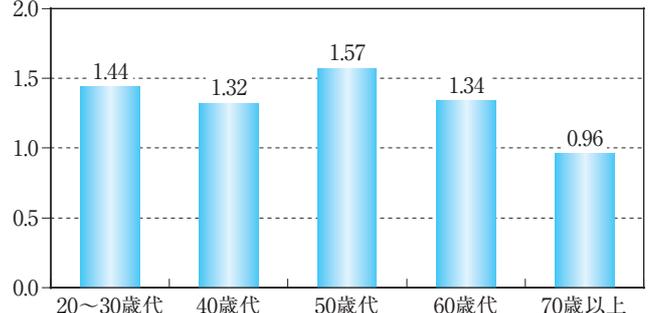
図表2 保有台数別世帯数比率

(%) (n=403)



図表3 世帯主の年齢別平均保有台数

(台) (n=403)



図表4

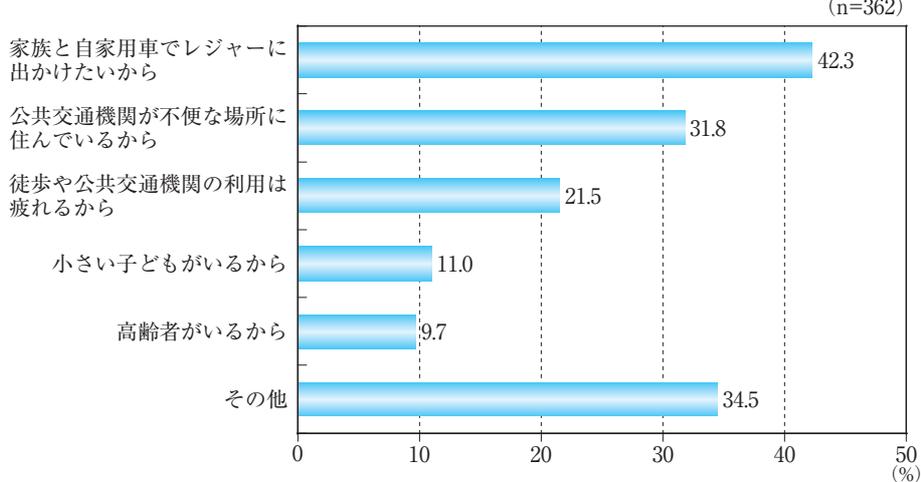
(n=403)

	自家用車保有率	世帯平均保有台数	
		保有世帯のみ	保有世帯のみ
長崎市	86.3%	1.16台	1.35台
佐世保市	97.1%	1.64台	1.68台
全体	90.8%	1.36台	1.50台

2. 自家用車を保有する目的

自家用車を保有する目的を尋ねたところ（2つまでの複数回答）、「家族と自家用車でレジャーに出かけたいから」が42.3%で最も多く、次いで「公共交通機関が不便な場所に住んでいるから」が31.8%、「徒歩や公共交通機関の利用は疲れるから」が21.5%の順となった（図表5）。

図表5 自家用車を保有する目的（2つまでの複数回答）

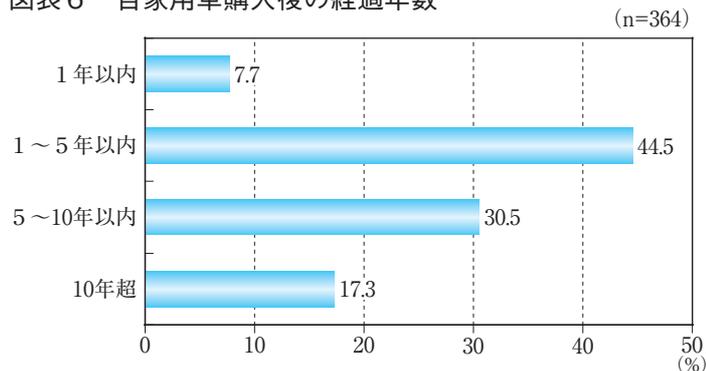


3. 保有年数、今後の購入予定

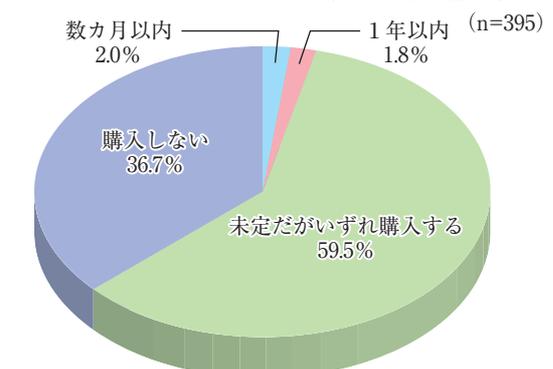
保有する自家用車について、購入後の経過年数を尋ねたところ、「1～5年以内」が最も多く44.5%、次いで「5～10年以内」の30.5%、「10年超」が17.3%となっている（図表6）。

次に、現在自家用車を保有していない世帯も含めて今後の購入や買替えの予定について尋ねたところ、「数ヶ月以内」が2.0%、「1年以内」が1.8%と、今後1年以内に自家用車を購入あるいは買替えを具体的に考えている世帯はこの2つを合わせてわずか3.8%にすぎないという結果になった。最も多かったのは「未定だがいずれ購入する」の59.5%、また様々な理由により「購入しない」とする世帯は36.7%に達している（図表7）。

図表6 自家用車購入後の経過年数



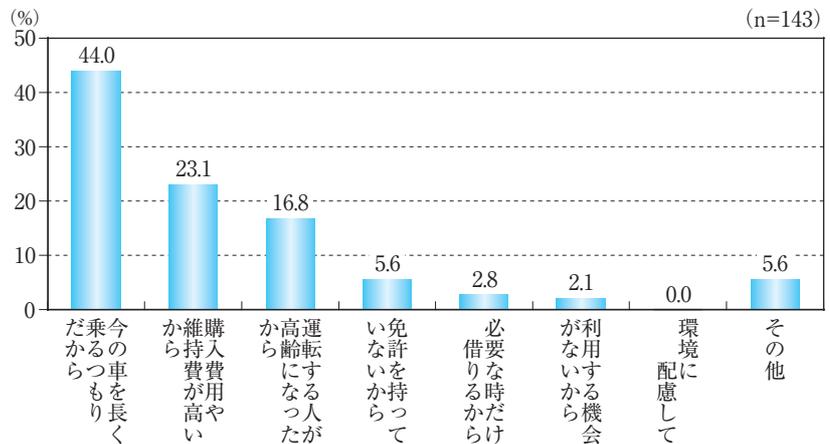
図表7 今後の購入予定（買替えも含む）



4. 自家用車を購入しない理由

先の質問で自家用車を「購入しない」と回答した世帯にその理由を尋ねたところ、最も多かったのが「今の車を長く乗るつもりだから」の44.0%、次いで「購入費用や維持費が高いから」が23.1%、「運転する人が高齢になったから」が16.8%の順となった（図表8）。

図表8 自家用車を購入しない理由



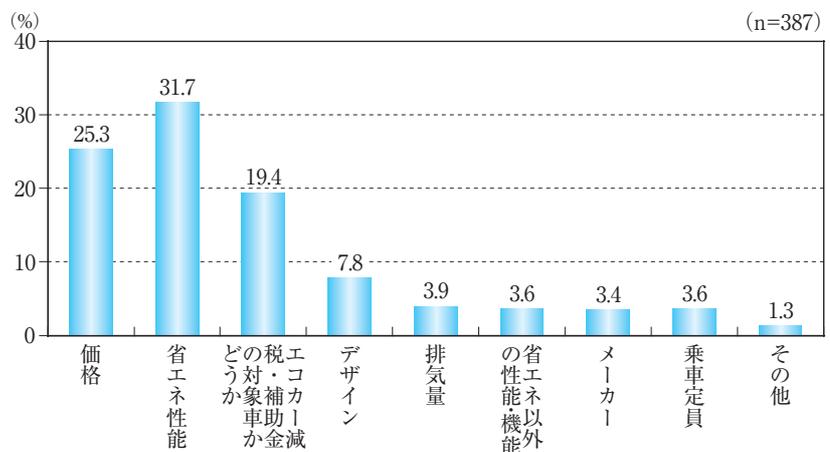
5. 自家用車を購入するとき重視すること

具体的な購入意志がない人も含め、自家用車を購入する場合にどのような点を重視するかを、「最も重視すること」と「2番目に重視すること」に分けて尋ねた。

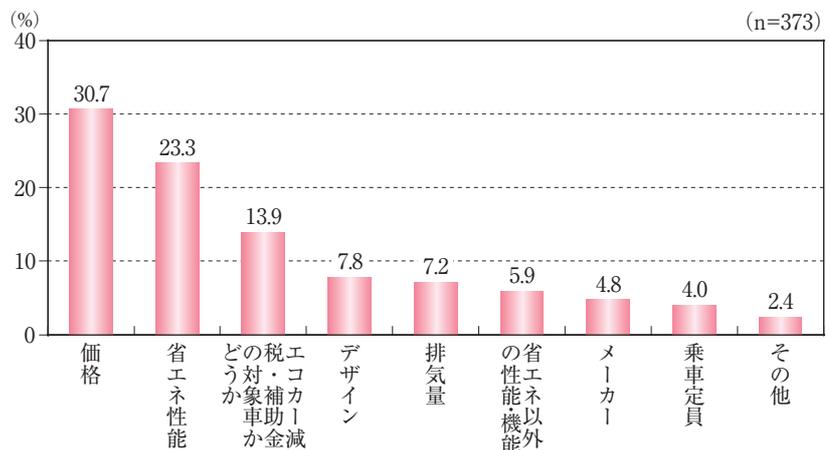
まず、「最も重視すること」で最多であったのは「省エネ性能」で31.7%、次いで「価格」が25.3%、「エコカー減税・補助金の対象車かどうか」が19.4%の順（図表9）。

「2番目に重視すること」では「価格」が30.7%で最も多くなり、「省エネ性能」が23.3%、「エコカー減税・補助金の対象車かどうか」の13.9%と続いている（図表10）。

図表9 購入時に最も重視すること

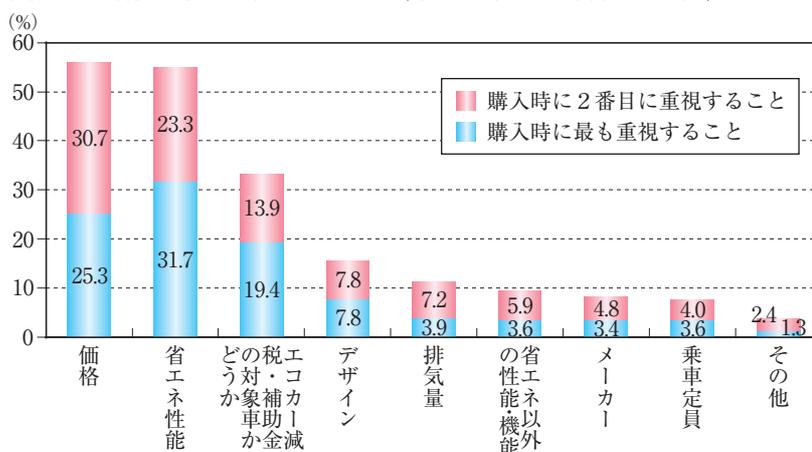


図表10 購入時に2番目に重視すること



この2つを合計すると、最も多くなるのが「価格」、次いで「省エネ性能」がほぼ並び、3番目はやや差がついて「エコカー減税・補助金の対象車かどうか」となる。自家用車を選ぶ際に重視する項目として注目度が高いのはこの3項目で、それ以外の「デザイン」、「排気量」、「省エネ以外の性能・機能」といった項目はあまり重視されていないことがうかがえる（図表11）。

図表11 購入時に重視すること（最も重視+2番目に重視）



6. 自動車販売台数推移についての考察

ここで、県内における乗用車総販売台数（乗用車新規登録台数と軽乗用車届出台数の合計）の最近5カ年分をみると、この間前年割れが続いている。

図表12

年	2005	2006	2007	2008	2009
前年比	▲1.1	▲1.7	▲6.9	▲1.5	▲2.0

（日本自動車販売協会連合会、長崎県軽自動車販売店協会の統計より当社集計）

こうした傾向の要因について、今回の調査でここまでに明らかとなった事項からいくつかの考察を行ってみよう。まず、高齢化の急速な進行による影響である。世帯主の年齢が上がるにつれて世帯あたりの保有台数が減少という本調査の結果からは、高齢化の進行に伴う高齢者世帯の増加が、結果的に自動車の販売台数減に繋がっていると考えられる。

また、低迷が続く県内経済の情勢も少なからぬ影響を与えているのではないかと考えられる。いくつかのとりえ方があるが、まず【自家用車を保有する目的】を尋ねた結果からは「家族とのレジャー」目的が42.3%とトップで、不透明感の続く経済情勢下ではこうした目的での購入や買替えは控えられがちと考えられる。また【自家用車を購入しない理由】では「今の車を長く乗るつもりだから」が44.0%でトップ、次いで「購入費用や維持費用が高いから」が23.1%と、自家用車を保有することに対する支出を抑えたいという意識がうかがえる。これも不安定な雇用・賃金の情勢を映しているともみることができよう。

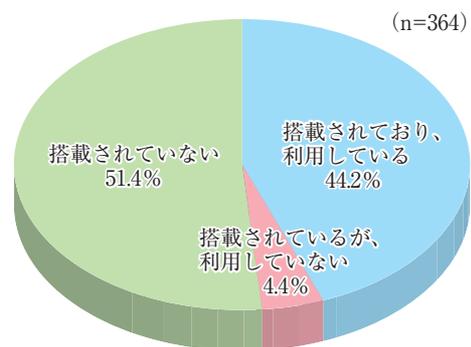
このように厳しい状況ではあるが、トヨタ自動車の「プリウス」が大人気となったように、必

ずしも自動車全般が売れていないというわけではない。プリウスの場合は【購入時に重視すること】で明らかとなった今の消費者のニーズ「経済性」に、価格を抑えつつ燃費を向上させたモデル・チェンジがうまく適合したものであろう。

7. ETCの搭載と利用の状況

自家用車へのETC車載器の搭載の有無と利用状況を尋ねたところ、「搭載されており、利用している」が44.2%、「搭載されているが利用していない」が4.4%と、合計48.6%の世帯で自家用車にETC車載器が搭載されており、その利用率は9割ほどとなっている。一方、「搭載されていない」世帯は51.4%と過半数を占めている（図表13）。

図表13 ETCの搭載・利用状況

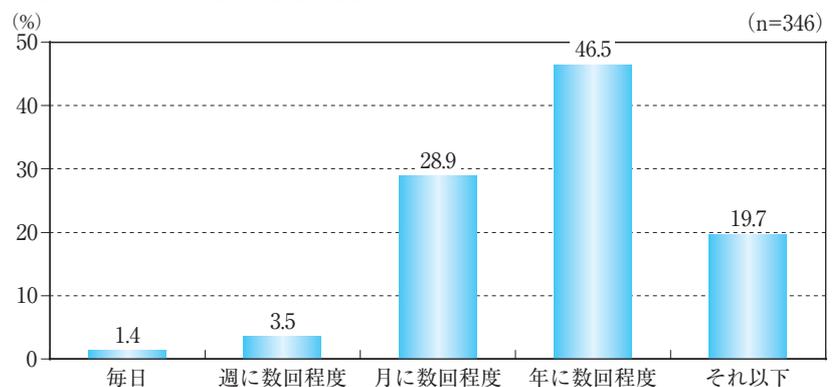


8. 有料道路の利用状況

(1) 現在の利用頻度

ETCの利用・非利用にかかわらず自家用車による有料道路の利用頻度を尋ねたところ、「年に数回程度」が最多で46.5%、続いて「月に数回程度」が28.9%。一方、「年に数回程度以下」は19.7%と、自家用車は保有していても有料道路をほとんど利用しない世帯が2割にのぼっている（図表14）。

図表14 有料道路の利用頻度

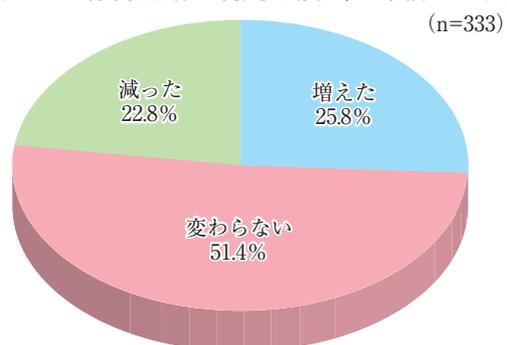


(2) 1年前との比較（自家用車保有の全世帯）

次に、有料道路の利用状況を「1年前と比べた利用頻度の変化」、「1年前と比べた1回あたりの利用距離の変化」について尋ねた。

まず利用頻度の変化をみると、「変わらない」が51.4%で最も多く、「増えた」が25.8%、「減った」

図表15 有料道路の利用頻度（1年前との比較）



が22.8%である（図表15）。

また、1回あたりの利用距離は1年前と「変わらない」が63.3%と3分の2近くを占め、「長くなった」が19.6%、「短くなった」が17.1%といずれも2割弱である（図表16）。

（3）1年前との比較（ETC利用世帯のみ）

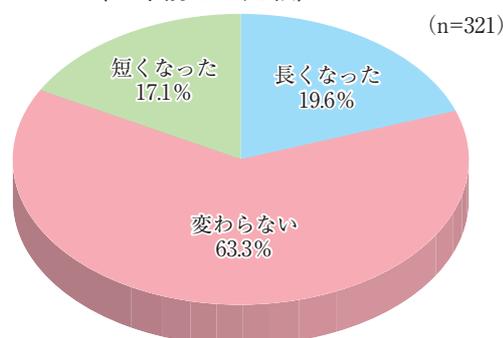
上記（2）は自家用車を保有する世帯全てについての結果であるが、今度はこれをETCを利用している世帯についてみてみよう。

利用頻度の変化は、「増えた」とする世帯が48.6%と最も多く、また自家用車保有世帯全体の25.8%を大きく上回っており、逆に「変わらない」（42.6%）や「減った」（9.0%）とする世帯は少なくなっている。（図表17）。

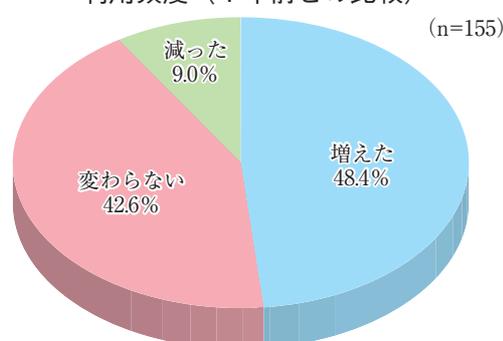
また、1回あたりの利用距離をみるとETC利用世帯は「長くなった」が36.6%と、自家用車保有世帯全体に比べると約2倍になっている（図表18）。

総じて、ETC利用世帯では1年前に比べると有料道路を利用する頻度が増え、かつ長距離の利用をする機会が増えたようである。

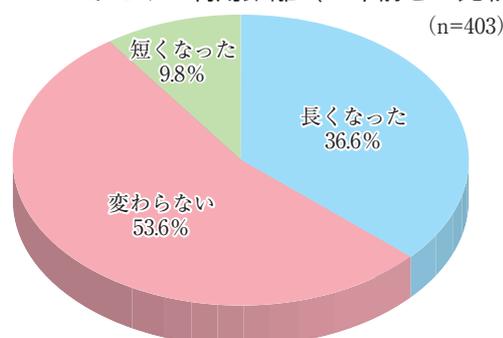
図表16 有料道路の1回あたりの利用距離（1年前との比較）



図表17 ETC利用世帯における有料道路の利用頻度（1年前との比較）



図表18 ETC利用世帯における有料道路の1回あたりの利用距離（1年前との比較）



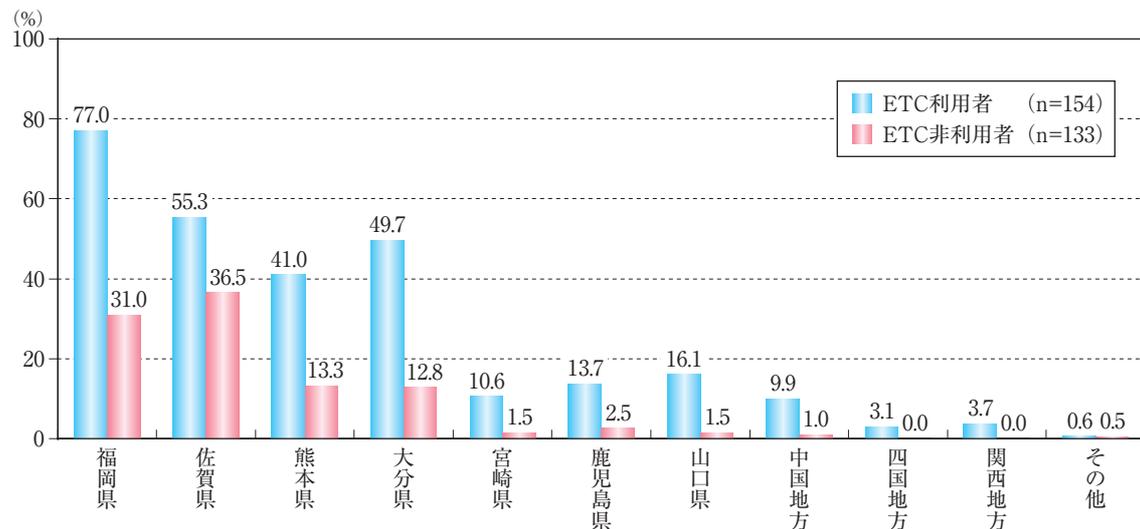
9. この1年間に行った県・地域

続いて、この1年間に自家用車で出かけたことのある他県・地域について尋ねた（複数回答）。

これをETCの利用・非利用世帯別にみると、ETC利用世帯で最も多い行き先は「福岡県」で77.0%と8割近くに上っているが、非利用世帯では「福岡県」は31.0%と3割にとどまっている。ETC利用世帯で2番目に高いのは「佐賀県」で55.3%、非利用世帯では「福岡県」よりも多い36.5%となっている。以下、「熊本県」がETC利用世帯の41.0%に対し非利用世帯が13.3%、「大分県」は同じく49.7%に対し12.8%となっており、ETC利用世帯は非利用世帯に比べると自家用

車で他県へ出かける機会がかなり多かったことがわかる。また、ETC利用世帯では、例えば「中国地方」に出かけた割合が9.9%（非利用世帯では1.0%）となっているなど、遠方まで足を伸ばした傾向もみてとれ、上記8.（3）を具体的に裏付ける結果となった（図表19）。

図表19 この1年に行った県・地域（複数回答）



なお、今回の調査はETC利用車に対する料金割引制度の開始（2009年3月）前後における有料道路利用状況の変化を県内世帯に対して尋ねたことになり、このような結果となった。同様のことが他県・他地域にもあてはまると考えれば、本県への観光誘客にも一定の効果があったことが推定されよう。昨年の割引制度開始後には県内の各ICにおける車両通行量が増え、観光地の入込客数も場所によりばらつきはあるものの夏場にはいったん前年比増加に転じている。これらを勘案すると、先ごろ政府が発表した新しい割引制度案（本県においては西九州道の無料化も予定されている）の影響に注目していく必要があるだろう。

（野邊 幸昌）