

2011年度
二輪車市場動向調査

2012年3月

一般社団法人 日本自動車工業会

まえがき

この報告書は、一般社団法人 日本自動車工業会・調査部会の二輪車分科会が行った、「2011年度二輪車市場動向調査」の結果をまとめたものです。

本報告書は、以下の2つの調査により構成されています。

1. 新車購入ユーザー調査（新車購入ユーザーを対象として、基本的な時系列データを収集・分析することにより多様化する二輪車市場の変化を捉えるための調査）
2. トピック調査（二輪車市場が直面している長期的な需要減少に関わる調査。

今回は「二輪車離れ（手放した）」「中古車購入」などの実態を明らかにした。）

国内需要台数は長期減少傾向にあり、2010年度では42万台となりました。その間、高速道路二人乗りの解禁、AT限定免許の新設など市場活性化につながる動きがみられた一方、原付免許取得者の減少、ユーザーの高齢化、駐車場不足、排出ガス規制強化などの環境変化も起きています。そのため、分科会としては、環境変化が著しい2006年6月以降に焦点を絞り、2006年6月以降に保有していた二輪車を手放した人、新車ではなく中古車を購入した二輪車ユーザーを対象に調査を行い、需要の減少要因を明らかにするため、データ収集を行いました。

最後に、本調査の企画・分析にあられた二輪車分科会の諸氏、小型自動車輸入協会および輸入車インポーターの方々、調査の実施・集計にご協力いただきました㈱日本リサーチセンターの方々に厚く御礼申し上げます。

2012年（平成24年）3月

一般社団法人 日本自動車工業会
調査部会・二輪車分科会
分科会長 笠原 新

調査をふりかえって

今回の時系列調査及びトピック調査では、二輪車市場の現状として以下のことが明らかになりました。

1. 時系列調査（新車購入ユーザー）の結果から

- 1) 二輪車ユーザーの特性では、全体では「30代以下のユーザー」が減少、「50代以上のユーザー」が増加し高齢化が依然進んでいます。カテゴリー別では、ビジネス50cc以下、オンロード251cc以上で「50代以上」の増加がみられます。
- 2) 需要形態は「代替」が59%と6割程度を占めました。「新規購入」「一時中断・再度購入」「増車」は、前回調査時とほぼ横ばいで推移しました。
- 3) 駐車で困った経験は、2007年度調査時と比較すると全体的に減少しましたが、「東京23区」では「(駐車場で) 困った経験がある」の回答が7割超え、依然都心での駐車場問題は続いていることが窺えました。
- 4) 今後の「継続乗車意向」は87%と前回調査時(92%)から減少しました。

2. トピック調査（二輪車を手放した人調査、中古車購入者調査など）の結果から

- 1) 二輪車離れの実態を明らかにするため、2006年6月以降に二輪車を手放した人を対象に調査を行い、二輪車を手放す要因となった出来事や変化の影響について分析を試み二輪車離れの要因を探りました。その結果、二輪車を手放した人の全体の傾向と比較し、排気量別、年代別、地域別などで幾つか特徴がみられました。
 - ① 排気量別では、原付第一種で「軽自動車の購入」、原付第二種で「出先の駐車場で困った」、軽二輪車で「自宅の駐車場で困った」、小型二輪車~400ccで「仕事・生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった」、小型二輪車401cc~で「子どもができた」などがみられました。
 - ② 年代別では、10代・20代で「就職・転職をした」、30代で「子どもができた」、40代で「仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった」、50代以上で「体力に自信がなくなった」などがみられました。
 - ③ 地域別では、東京23区で「出先の駐車場で困った」、首都圏・近畿圏の政令指定都市で「電車・バス便が便利になった」、それ以外の地域で「軽自動車の購入」などがみられました。
- 2) 新車を購入せず中古車を購入した人の中古車購入の背景を、2006年6月以降に中古車を購入した人を対象に調べ分析を試みました、その結果、新車購入ユーザーなどと比較し、性別、年代別、排気量別、購入形態別などで幾つの特徴がみられました。
 - ① 性別では「男性」、年代では「30代」「40代」、排気量では「軽二輪車」「小型二輪車」の割合が高くなっています。
 - ② 購入形態では、新車も検討し中古車を購入した人で「増車」の割合が高く、中古車のみ検討し中古車を購入した人で「新規購入」の割合が高くなっています。
 - ③ 中古車の購入理由は「予算内で買えるタイプ・排気量の二輪車を探していた」、購入ポイントは「価格」でした。
- 3) 新車購入者の二輪車観についても分析を試みました。その結果、全体の傾向と比較し、性別、年代別などで幾つの特徴がみられました。

女性で「二輪車は交通手段としての乗り物」「生活道具としての乗り物」として意識している人が多く、男性で「趣味の乗り物」として意識している人が多いことがわかりました。また、10代で「二輪車は交通手段としての乗り物」、60代以上で「二輪車は生活道具としての乗り物」として意識している人が多いこともわかりました。

以上

目 次

I. 新車購入ユーザー調査

1. 調査概要

(1) 調査目的	2
(2) 調査設計	2
(3) 回収状況	3
(4) 調査票発送にご協力いただいた小型自動車輸入協会会員社	3
(5) 調査の企画・分析	4
(6) 調査結果の概要	5

2. 二輪車をめぐる諸環境

(1) 二輪車の普及状況と人口の推移	7
(2) 免許取得者の推移	8

3. 二輪車ユーザーの特性

(1) 運転者特性	9
(2) 免許併有状況	10
(3) 二輪車複数保有状況／他車両世帯保有・使用状況	11
(4) 購入車種の排気量と購入車種の支払い方法	12

4. タンデム走行／高速道路走行について

(1) タンデム走行経験／高速道路走行経験・高速道路利用理由	13
(2) 高速道路でのタンデム走行経験・改善要望	14

5. 需要構造の変化

(1) 需要形態	15
(2) 現使用車と直前使用車の関係について（流入）	16
(3) 直前使用車と現使用車の関係について（流出）	17
(4) 購入車以外の保有二輪車のタイプ・排気量	18

6. 直前使用車の状況

(1) 使用年数／処分方法	19
---------------	----

7. 購入状況

(1) 購入プロセス

①二輪車以外の乗り物との比較検討の有無／比較検討内容	20
②購入車種の認知経路	21
③購入車決定重視点	22

(2) 購入理由

①「新規」購入理由	23
②「代替」購入理由	24
③「増車」購入理由	25
④「再購入」購入理由	26

8. 使用実態	
(1) 使用用途	27
(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況 (併用の有無)	28
主な用途での他の乗り物との併用状況 (併用する理由)	29
(3) 使用頻度/月間走行距離	30
(4) 使用頻度/月間走行距離 (タイプ・排気量別)	31
(5) 二輪車の使用に関して気になる点	32
(6) 二輪車の駐車で困った経験	33
(7) レクリエーション：今までに行った経験のあるもの /今後したいもの (経験したことは除く)	34
(8) 購入前の期待度と使用後の満足度 (「新規」ユーザー)	35
(9) 購入前の期待度と使用後の満足度 (「再度購入」ユーザー)	36
(10) 新規ユーザー、再度購入ユーザーの総合満足	37
9. 今後の意向	
(1) 二輪車の継続乗車意向/意向車	38
(2) 環境変化別の二輪車保有/乗車意向	39
(3) 今後の上級免許取得意向 - 上級免許 -	40

II. トピック調査

1. 調査概要	
(1) 調査目的	42
(2) 調査設計	42
(3) 回収状況と分析時の分類について	43
(4) 調査の背景	44
(5) 調査結果の概要	46
2. 二輪車を手放す影響について	
(1) 二輪車を手放す影響値の算出方法について	57
(2) 影響値 - 全体及びカテゴリ別 -	58
(3) 影響値 - 属性別 -	
①影響値 - 原付第一種・原付第二種×10代・20代 -	59
②影響値 - 原付第一種・原付第二種×30代 -	60
③影響値 - 原付第一種・原付第二種×40代 -	61
④影響値 - 原付第一種・原付第二種×50代 -	62
⑤影響値 - 軽二輪車×10代・20代 -	63
⑥影響値 - 軽二輪車×30代 -	64
⑦影響値 - 軽二輪車×40代 -	65
⑧影響値 - 軽二輪車×50代 -	66
⑨影響値 - 小型二輪車×10代・20代 -	67

⑩影響値	—	小型二輪車×30代	—	.....	68
⑪影響値	—	小型二輪車×40代	—	.....	69
⑫影響値	—	小型二輪車×50代	—	.....	70
(4)		二輪関連で最も強い影響要因		.....	71
(5)		意識関連で最も強い影響要因		.....	72
(6)		生活関連で最も強い影響要因		.....	73
(7)		家計関連で最も強い影響要因		.....	74
(8)		駐車や公共交通、盗難等の影響	排気量別×エリア別の特徴	.....	75
3.		中古車購入者の特徴について			
(1)		属性別	～新車購入者との比較～	.....	76
(2)		中古にした理由	～中古車購入者全体との比較～	.....	77
(3)		中古車購入へのこだわりポイント	～中古車購入者全体との比較～	.....	78
(4)		現在使用車の満足度	～中古車購入者全体との比較～	.....	79
(5)		次回購入時新車購入意向	～中古車購入者全体との比較～	.....	80
(6)		原付第一種	：新車購入者と比較した中古車購入者の特徴	.....	81
(7)		原付第二種	：新車購入者と比較した中古車購入者の特徴	.....	82
(8)		軽二輪車	：新車購入者と比較した中古車購入者の特徴	.....	83
(9)		小型二輪車（～400cc）	：新車購入者と比較した中古車購入者の特徴	.....	84
(10)		小型二輪車（401cc～）	：新車購入者と比較した中古車購入者の特徴	.....	85
4.		新車購入者にみる二輪車観別の傾向			
(1)		排気量・タイプ		.....	86
(2)		属性		.....	87
(3)		使用状況		.....	88
(4)		初めて知ったきっかけ		.....	89
(5)		購入した販売店で購入した理由		.....	90
(6)		購入を決めたポイント		.....	91
(7)		二輪車に対しての考え		.....	92
(8)		今後の乗車意向		.....	93
(9)		今後も二輪車に乗りたいと感じるポイント		.....	95

I. 新車購入ユーザー調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

①二輪車の新車を購入したユーザーの属性、需要構造、購入・使用の実態等を調査し、今後の市場動向を把握するための資料を得ること。

②今後の二輪車需要の維持・拡大に向けた取り組みの方向性を検討するための調査・研究として位置づけている。

(2) 調査設計

新車購入ユーザー調査は以下のとおり実施した。

1. 調査手法	郵送調査法
2. 調査地域	全国
3. 調査対象者	2010年6月～2011年5月に新車を購入した二輪車ユーザー
4. 対象者の抽出方法	・調査応諾者より、タイプ別×排気量別に対象者を割当し抽出 ・但し、輸入車は小型自動車輸入協会を通じ、5社のインポーターから調査票発送の協力を得た（5社名は別記）
5. 調査実施時期	2011年8月～2011年9月

(3) 回収状況

		調査対象 サンプル数	有効回収 サンプル数	有効回収率 (%)
スクータータイプ	原付第一種 (～50cc)	1,816	863	47.5%
	原付第二種 (51～125cc)	997	622	62.4%
	軽二輪 (126～250cc)	871	347	39.8%
	小型二輪 (251～400cc)	210	102	48.6%
	小型二輪 (401cc～)	341	164	48.1%
ビジネスタイプ	原付第一種 (～50cc)	916	387	42.2%
	原付第二種 (51～125cc)	500	370	74.0%
オンロードタイプ	原付第一種 (～50cc)	200	61	30.5%
	原付第二種 (51～125cc)	91	55	60.4%
	軽二輪 (126～250cc)	904	360	39.8%
	小型二輪 (251～400cc)	1,028	477	46.4%
	小型二輪 (401cc～)	1,396	854	61.2%
オフロードタイプ	原付第二種 (51～125cc)	200	138	69.0%
	軽二輪 (126～250cc)	737	350	47.5%
	小型二輪 (251cc～)	0	0	0.0%
総 計		10,207	5,150	50.5%

(4) 調査票発送にご協力いただいた小型自動車輸入協会会員社 (敬称略)

ハーレーダビッドソンジャパン株式会社／ビー・エム・ダブリュー株式会社
 株式会社福田モーター商会／株式会社 MV AGUSTA JAPAN／
 ピアaggioグループジャパン株式会社

(5) 調査の企画・分析

調査の企画分析は、(社)日本自動車工業会に設けられた調査部会・二輪車分科会があたり、調査の実施および報告書の作成は(株)日本リサーチセンターに委託した。

【用語の説明】：本レポートに使用されている「タイプ」の省略用語は次のとおりである。

●SC ：スクータータイプ	ホンダ：ディオ、トゥデイ、フォルツァ ヤマハ：ビーノ、マジエスティ、TMAX スズキ：レッツ4、スカイウェイブ など
●UB・BB ：ビジネスタイプ	ホンダ：カブ、ベンリィCD ヤマハ：メイト、ギア スズキ：バーディー、Kシリーズ など
●TU ：オンロード スポーツタイプ(ツーリング)	ホンダ：CB1300SF、FTR223 ヤマハ：ドラッグスター、XJR スズキ：GSX1400、グラストラッカー カワサキ：250TR、ZRX など
●TR・TL ：オフロード スポーツタイプ(トレール・トライアル)	ホンダ：XR50・100・250・400 ヤマハ：TW225、セロー、トリッカー スズキ：DR-Z、ジェベル カワサキ：KLX、Dトラッカー など

【排気量×タイプ別構成比】：「新車」全国出荷台数ベース(2010年6月～2011年5月)
単位(%)

	SC	UB・BB	TU	TR・TL	計
原付第一種	51.2%	10.4%	1.4%	0.0%	63.0%
原付第二種	16.3%	6.7%	0.2%	0.9%	24.0%
軽二輪	2.5%	0.0%	3.1%	1.3%	6.9%
小型二輪	0.5%	0.0%	5.6%	0.0%	6.1%
計	51.2%	10.4%	10.3%	2.1%	100.0%

出所) 一般社団法人日本自動車工業会

なお、グラフの構成比の値は、四捨五入している関係で、項目の和が計の数値と一致しないことがある。

(6) 調査結果の概要

1. 調査内容

今回の「新車購入ユーザー調査」においても「二輪車ユーザー特性」「需要構造」「購入状況」「使用実態」「今後の意向」と、新たに「駐車で困った経験」等について時系列的な変化を調査した。

2. 調査結果

(1) 二輪車ユーザーの特性

- ・ 性年代別では、男性は「10代」「20代」「30代」の比率が前回調査より微減している。女性は前回調査とほぼ横ばいで推移している。タイプ・排気量別では、オンロード 401cc 以上は、前回調査と比べて「30代以下」が 11 ポイント減少し「40代以上」で約 7 割を占めている。
- ・ 免許保有パターンでは、「大型二輪免許」が前回に比べて 4 ポイント増加した。
- ・ 二輪車の世帯保有台数は、「1台」が 69%と前回調査時（50%）より 19 ポイント増加し、複数保有が減少した。しかしながら平均保有台数でみると「1.6台」と前回調査時（1.4台）から微増した。

(2) タンデム走行、高速道路走行の経験

- ・ タンデム走行は、51cc 以上保有ユーザーの 39%が経験し 2007 年度調査時（46%）から減少傾向にある。タイプ別ではスクーター、排気量別では 51~125cc および 401~750cc で経験者が多かった。
- ・ 高速道路走行は、126cc 以上保有ユーザーの 71%が経験し前回調査時（62%）より 9 ポイント増加している。タイプ別ではオンロード、排気量別では排気量が多いほど経験している率が高い。

(3) 高速道路でのタンデム走行経験と改善要望

- ・ 高速道路でのタンデム走行は、126cc 以上保有ユーザーの 21%が経験し前回調査時（22%）とほぼ横ばいである。タイプ別ではスクーターユーザーの経験率が 32%、排気量別では 401cc 以上のユーザーが 26%を占めた。
- ・ 高速道路での走行について改善してほしいことは、「高速料金を安くしてほしい」が 85%と前回調査同様、最も高くなっている。

(4) 需要構造の変化

- ・ 二輪車の需要形態は、「代替」が 59%と需要の中心になっている。どの需要形態も前回調査時とほぼ同率で推移している。時系列でみると「新規購入」は減少傾向で、「代替」が増加傾向にある。

(5) 直前使用車の状況

- ・ 代替ユーザーの使用年数は「平均 6.1 年」と前回調査時 (6.1 年) から変化はみられなかった。
- ・ 平均使用年数が最も長いのは、ビジネス 50cc 以下の「平均 7.1 年」、最も短いのがオンロード 251~400cc の「平均 3.4 年」となっている。
- ・ 直前使用車の処分方法は、前回調査時では全体で「販売・譲渡」「下取り」が大きく増加したが、今回は前回よりも減少した。ただし、スクーター50cc 以下クラスについては前回調査時 (38%) よりも「下取り」は 5 ポイント増加した。

(6) 購入状況

- ・ 二輪車を購入する際に、他の乗り物を比較検討した人は 10%で前回調査時とは大きな変化はみられない。比較検討した乗り物は「電動アシスト自転車」(41%) が最も高く、前回調査時と比べると 8 ポイント増加した。
- ・ 購入車種の決定ポイントは、「維持費の安さ」「燃費のよさ」「利用価値から価格が手頃」の順。

(7) 使用実態

- ・ 使用用途は、「通勤・通学」(57%) が半数以上を占めている。時系列でみると前回調査までは「通勤・通学」が減少傾向だったが、今回調査では 12 ポイントと大きく増加した。
- ・ 使用頻度は、「週 5 日以上」の多使用者が 56%を占めており、1 週間の平均使用日数は「4.3 日」と 2007 年度調査時以降 (4.3 日) から横ばいである。月間走行距離の平均は「257km」で、前回調査時 (270km) に比べ短くなっている。

(8) 今後の意向

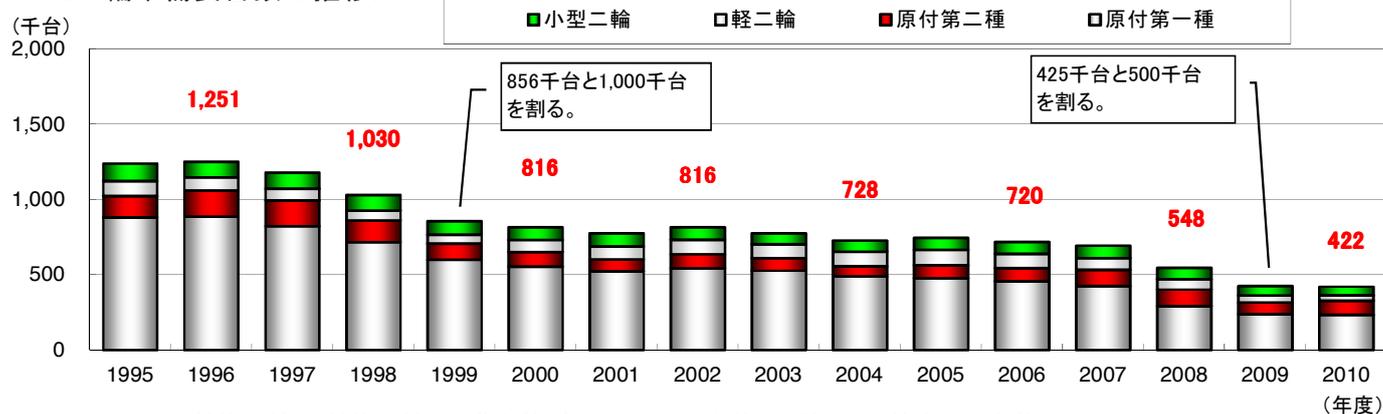
- ・ 今後も二輪車に乗り続けたいという人は 87%で、多くの人が続乗意向を示しているが前回調査時 (92%) と比べると減少している。
- ・ 環境変化時の継続乗車意向は、「駐車スペースがなくなった時」「経済的に余裕がなくなった時」には二輪車の保有を中止するという人が 4 割以上みられる。

2. 二輪車をめぐる諸環境

(1) 二輪車の普及状況と人口の推移

- <二輪車の需要台数>は、1999年度に856千台と1,000千台を割り、2007年度まで緩やかな減少を続けて推移した。さらに、2008年度に548千台、2009年度では425千台と500千台を割り、大きく減少した。
- <二輪車保有台数>は、需要台数の減少を受け緩やかな減少傾向が継続している。
- <人口構成>は、二輪車の需要を下支えする10代、20代、30代の人口が将来に向かって減少傾向となっている。(2021年度は2011年度に比べ10代が14.1%、20代が11.0%、30代が20.9%減少する)

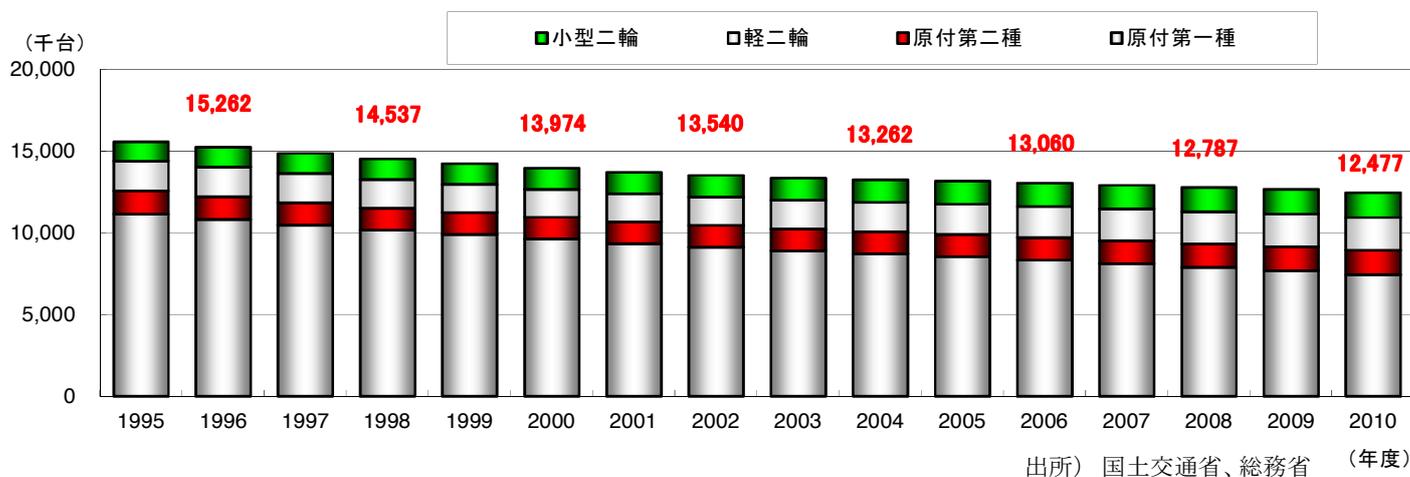
<二輪車需要台数の推移>



※原付第一種・原付第二種は出荷台数、軽二輪は届出台数、小型二輪は検査届出台数

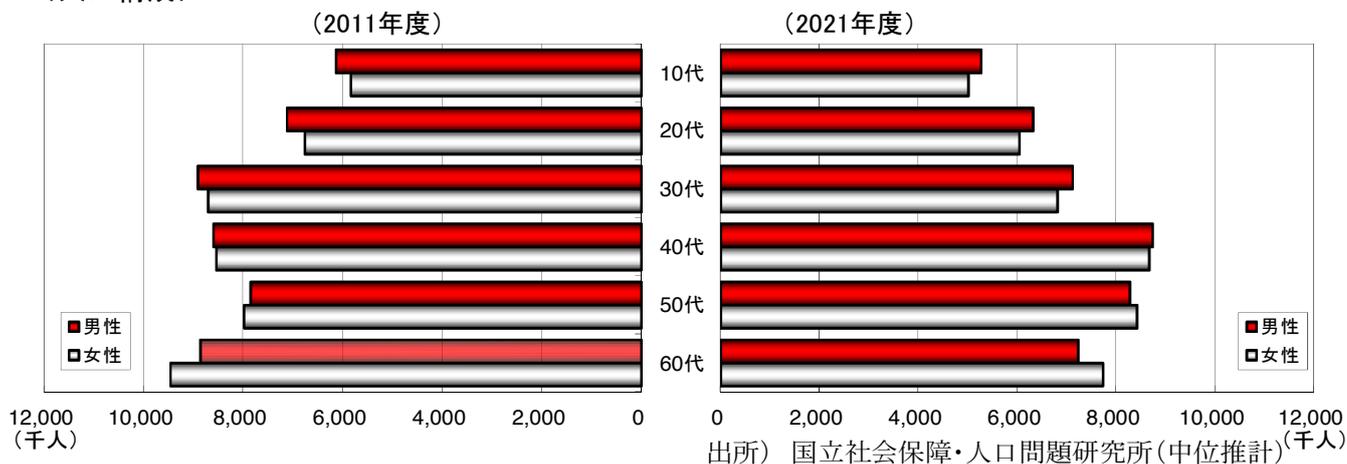
出所) 日本自動車工業会
全国軽自動車協会連合会

<二輪車保有台数の推移>



出所) 国土交通省、総務省 (年度)

<人口構成>

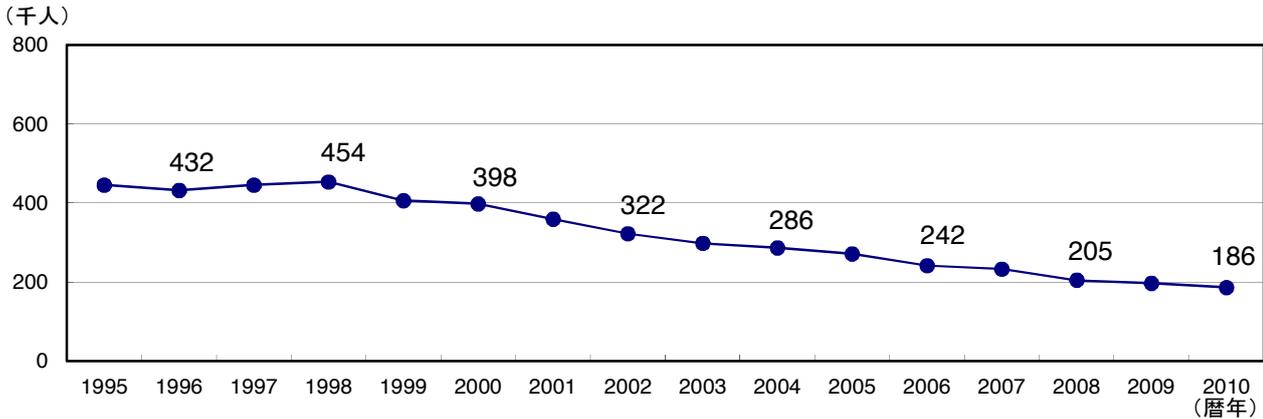


出所) 国立社会保障・人口問題研究所(中位推計)(千人)

(2) 免許取得者の推移

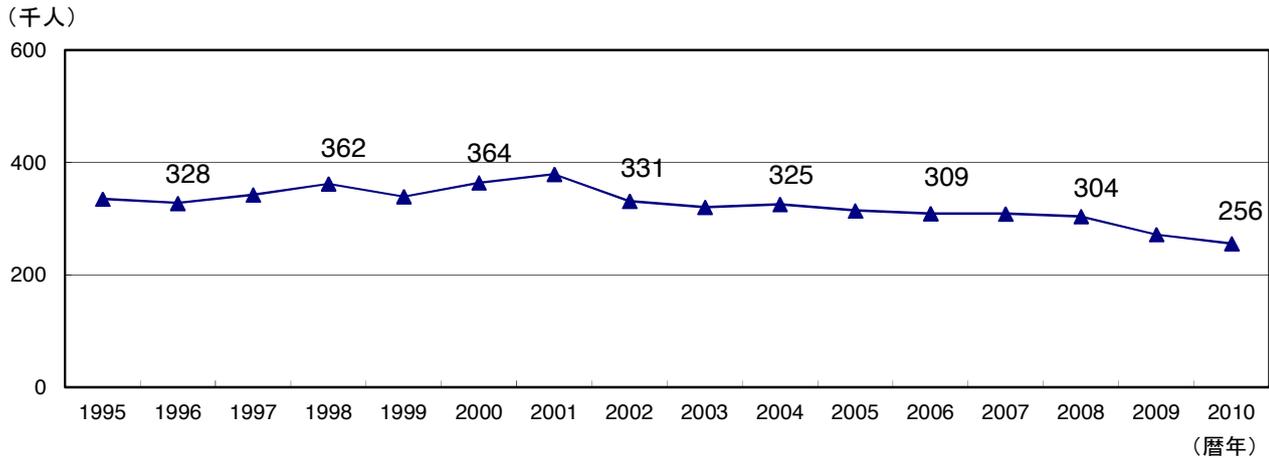
- <新規免許取得者>は、「原付免許」は1999年以降減少傾向が続き、2009年に200千人を割り込み、2010年では186千人となっている。「普通・大型二輪免許」は2004年以降減少傾向にある。2006年から2008年には減少傾向に歯止めがかかったが、2009年で再び減少し、2009年は272千人、2010年では256千人となっている。
- <二輪車AT限定免許の新規取得者>は、2005年6月の実施から増加傾向にある。特に普通二輪AT限定免許の新規取得者は2010年には74千人と取得者数が堅調に増加している。

<新規免許取得者数の推移> (原付免許)

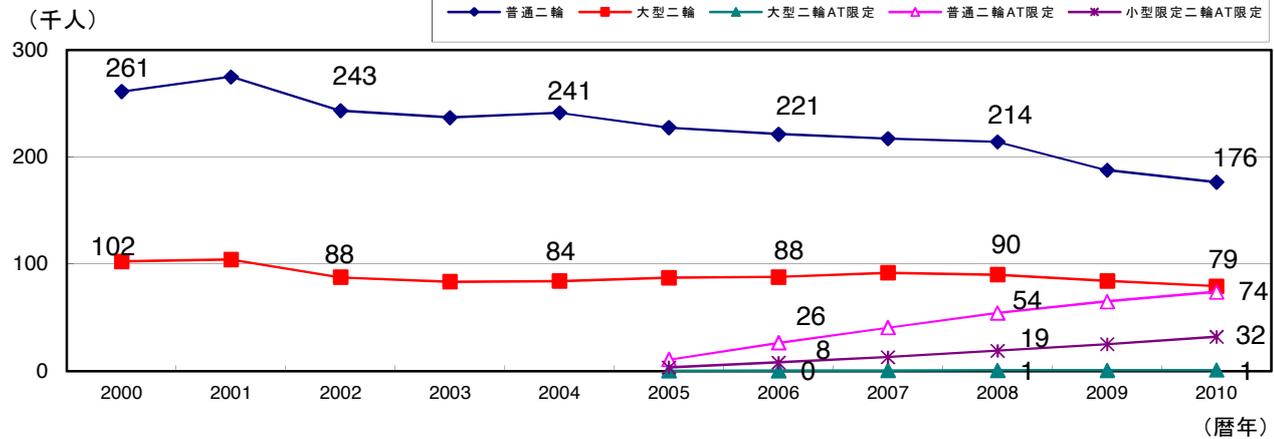


出所) 警察庁「運転免許統計」

<新規免許取得者数の推移> (普通・大型二輪免許)



<新規免許取得者数の推移>



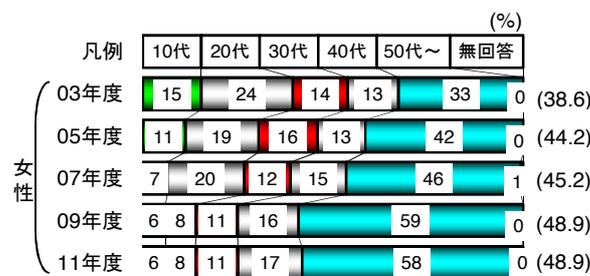
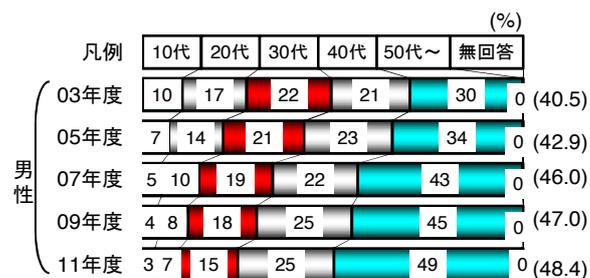
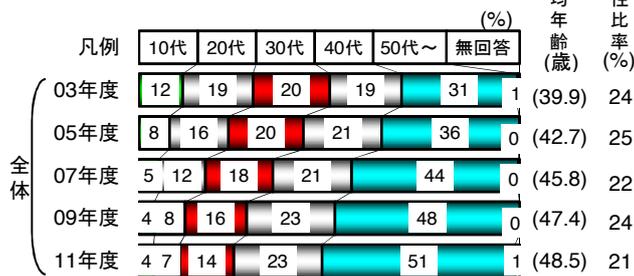
出所) 警察庁「運転免許統計」
注) 失効新規を含む

3. 二輪車ユーザーの特性

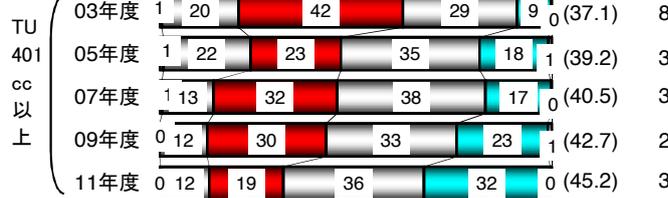
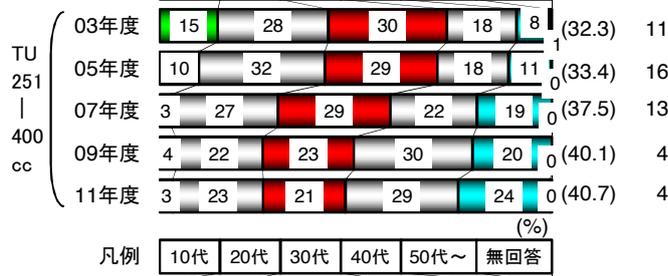
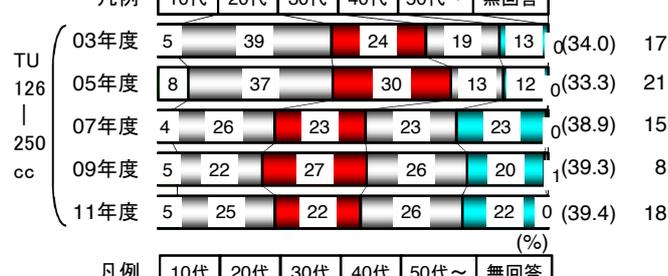
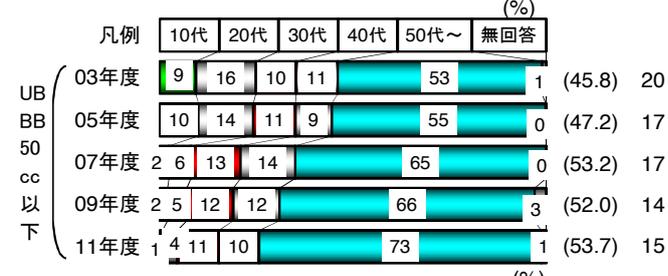
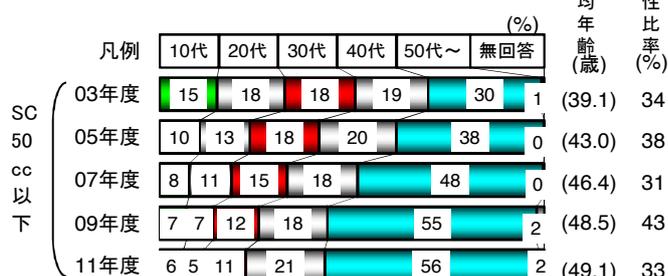
(1) 運転者特性

- <年代・性別>の推移をみると、男女ともに「50代以上」が最も多く、年々増加傾向にあり、2011年度では51%と半数を占めた。一方で、全体では「30代以下」は減少傾向が続いており、前回から全体では3ポイント、男性5ポイント減少している。
- <タイプ・排気量別>では、オンロード401cc以上は、前回に比べ「30代以下」が11ポイント減少し、「40代以上」で約7割を占めている。
- 平均年齢は、全体では48.5歳と前回より1.1歳上昇。<タイプ・排気量別>にみると、オンロード401cc以上では前回に比べ2.5歳と大きく上昇している。
- 女性比率(各グラフの右端参照)は、スクーター50cc以下で前回の43%から33%へ減少、オンロード126~250ccで8%から18%へ増加している。

<年代・性別>



<年代:タイプ・排気量別>



<職業>



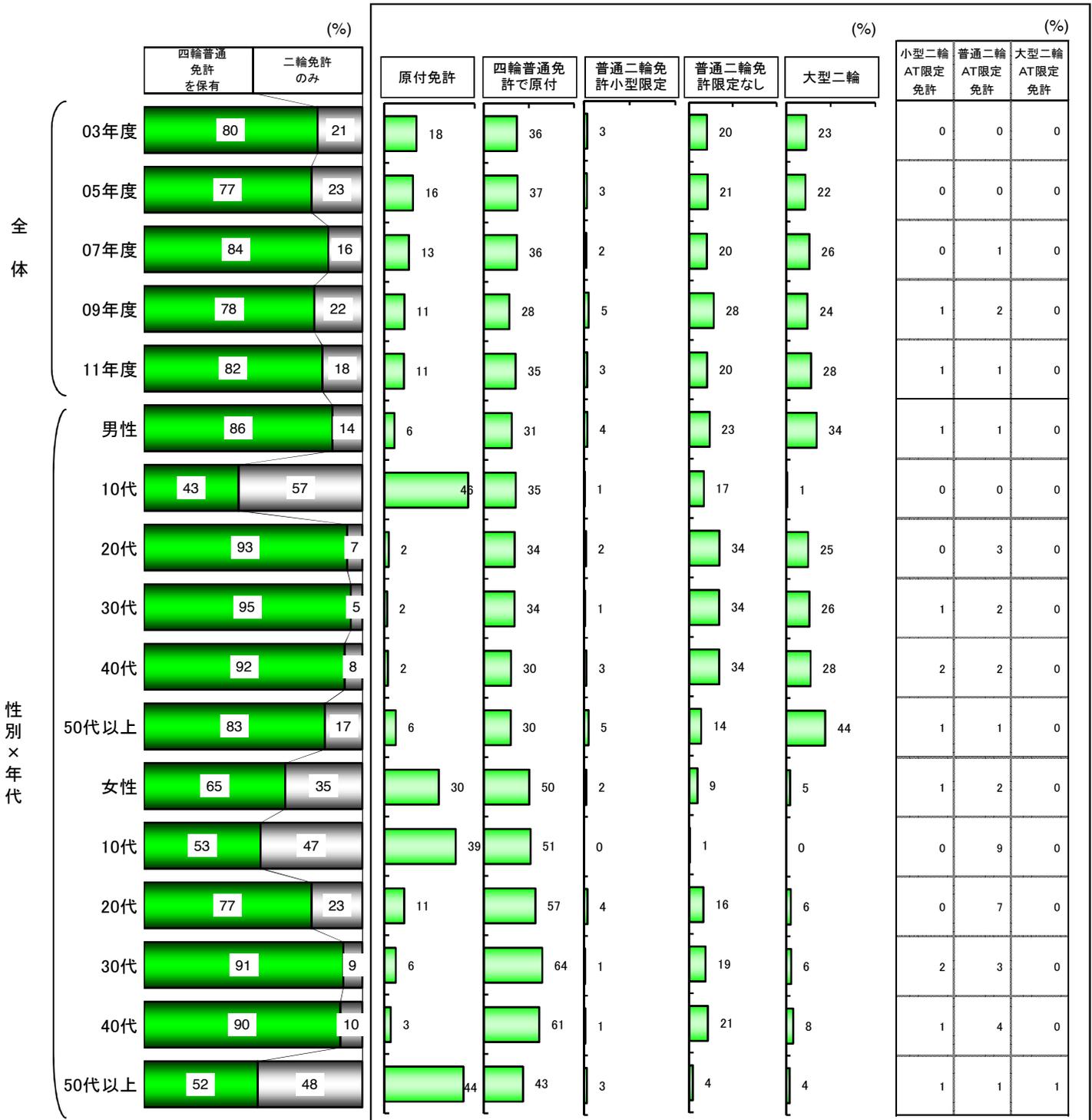
基数:対象者全員

(2)免許併有状況

- <四輪普通免許の保有状況>をみると、「四輪普通免許を保有」が82%であった。性別では、男性で「四輪普通免許を保有」が86%と高い。性年代では男女10代および女性50代以上で「四輪普通免許を保有」が少ない。
- <二輪免許の保有パターン>では、「大型二輪免許」が前回に比べ4ポイント増加している。性別では、男性で「二輪免許(普通二輪・大型二輪)」保有が57%を占め、女性は「原付免許のみ」と「四輪普通免許で原付」で80%を占める。性年代では男女10代および女性50代以上で「原付免許のみ」が4割前後を占める。

<四輪普通免許の保有状況>

<二輪免許の保有パターン>



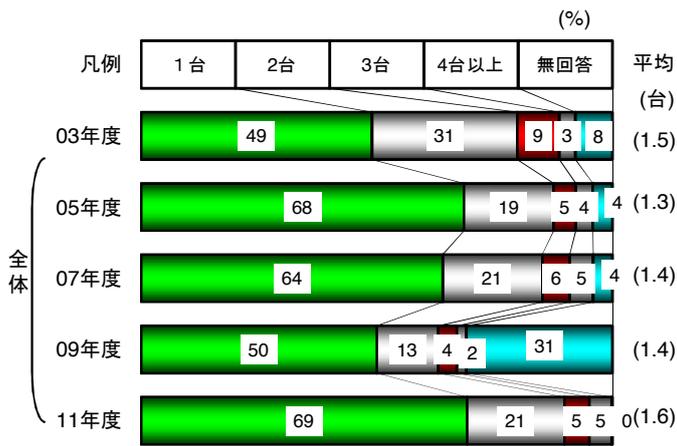
基数:対象者全員

基数:対象者全員

(3) 二輪車複数保有状況/他車両世帯保有・使用状況

- <二輪車の保有状況>をみると、「単数保有(1台)」が69%と前回調査時(50%)より19ポイント増加し、複数保有が減少している。しかしながら平均保有台数でみると「1.6台」と前回調査時(1.4台)から微増している。
- <二輪車以外の車両世帯保有・使用状況>は、「普通・小型四輪車」(70%)、「自転車」(73%)の保有が多い。
- <二輪車と他車の使用パターン>は、前回と比べ「二輪のみ」が微増、他はほぼ横ばいとなっている。性別でみると、男性は「二輪・四輪・自転車」の併用が48%、女性は「二輪と自転車(32%)」の併用と「二輪のみ(31%)」が多い。

<二輪車の保有台数>

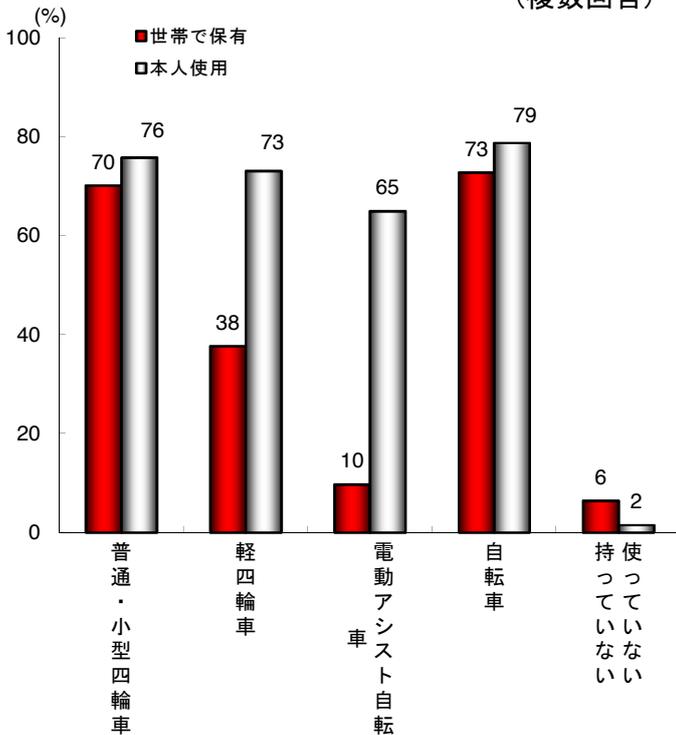


基数: 世帯の保有者のみ

注) 二輪車の保有台数の平均(台)は、4台以上は4台として算出した。

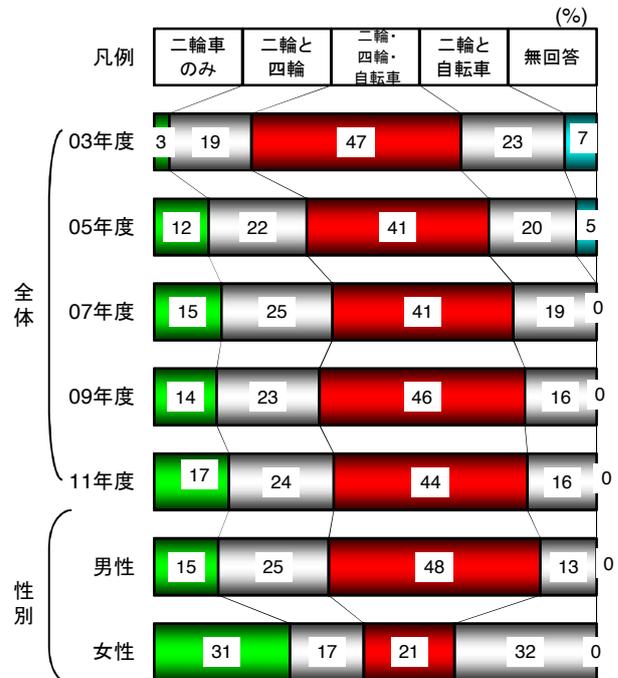
*参考 <11年度>	世帯保有率 (%)		平均 (保有ありベース)
	保有あり	保有なし	
普通・小型四輪車	70	30	1.3台
軽四輪車	38	62	1.3台
電動アシスト自転車	10	90	1.1台
自転車	73	27	2.1台

<二輪車以外の車両世帯保有・使用状況> (複数回答)



基数: 対象者全員

<二輪車と他車の使用パターン> -本人-

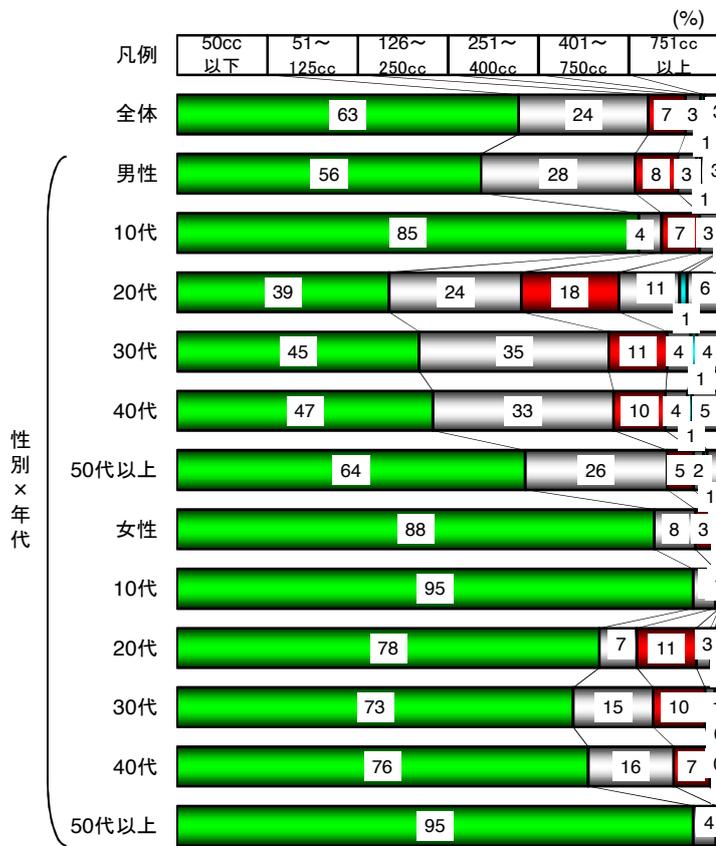


基数: 対象者全員

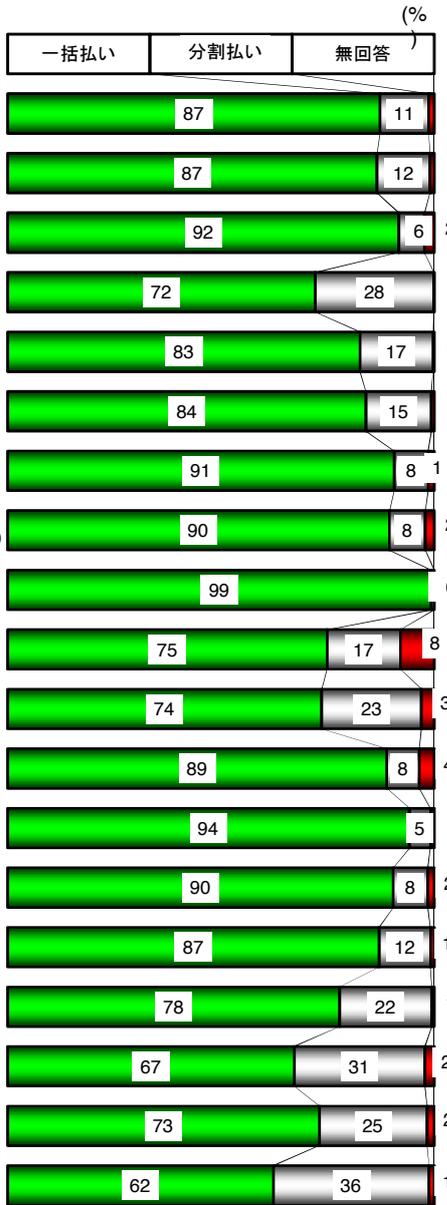
(4) 購入車種の排気量と購入車種の支払い方法

- <購入車種の排気量>は、女性ではすべての年代で「50cc以下」が7割以上を占める。特に10代、50代以上では95%と突出して多い。一方で、男性20～40代では「51cc以上」のクラスが過半数を占めている。
- <支払方法>は、「一括払い」が87%と圧倒的に多い。排気量別にみると、すべての排気量で過半数が「一括払い」となっており、「251～400cc」クラスを除いて排気量が少なくなるほど「一括払い」が多い傾向がある。
- <年度別購入車種排気量の推移>では、低排気量が多くなっている傾向があるが、その中でも「51～125cc」が2007年度以降、増加傾向にある。

<購入車種の排気量>



<購入車種の支払い方法>



基数: 対象者全員

<年度別購入車種排気量の推移> (%)

	50cc以下	51~125cc	126~250cc	251~400cc	401~750cc	751cc以上
05年度	69	11	13	3	1	3
07年度	70	12	12	3	1	3
09年度	58	20	10	5	1	2
11年度	63	24	7	3	1	3

<年度別支払い方法の推移> (%)

	一括払い	分割払い	無回答
05年度	82	15	3
07年度	84	12	3
09年度	83	13	4
11年度	87	11	1

基数: 対象者全員

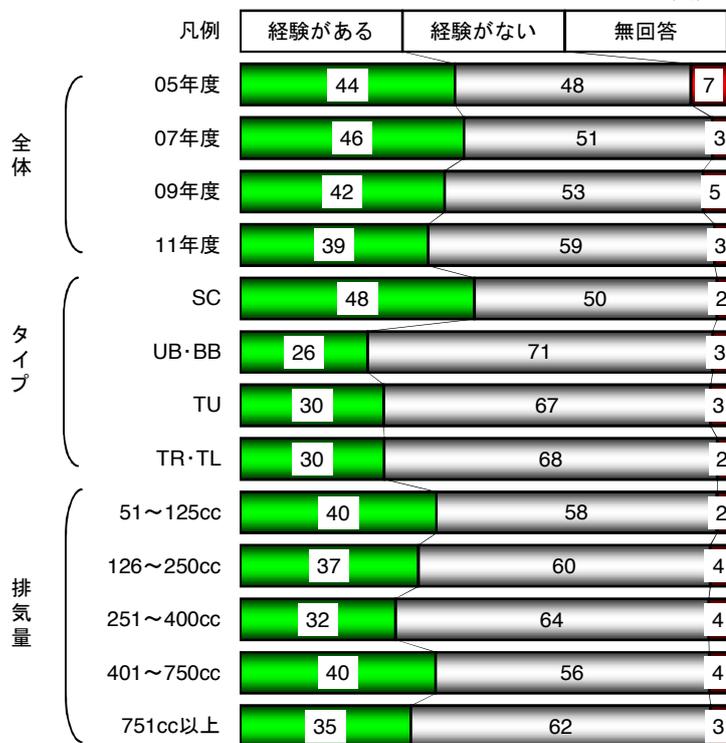
4. タンデム走行／高速道路走行について

(1) タンデム走行経験／高速道路走行経験・高速道路利用理由

- <今回購入した二輪車でタンデム走行した経験>をみると、「経験がある」は39%で2007年度調査時からやや減少傾向にある。タイプ別ではスクーター、排気量別では51～125ccおよび401～750ccで「経験がある」が多かった。
- <今回購入した二輪車で高速道路走行した経験>をみると、「経験がある」は71%で前回調査時(62%)と比べ9ポイント増加した。タイプ別ではオンロード、排気量別では排気量が多いほど「経験がある」が高い傾向があり、751cc以上では9割を占めている。

<今回購入した二輪車でタンデム走行経験の有無>

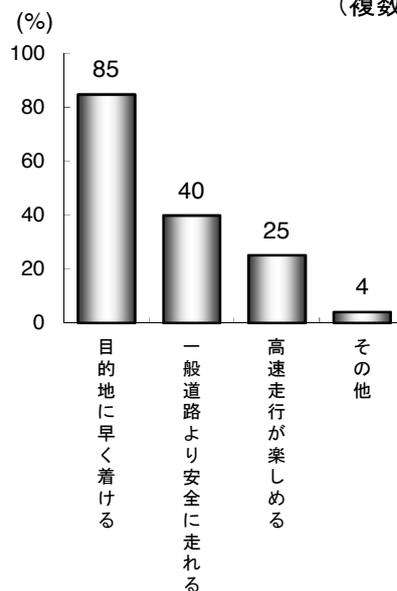
(%)



基数:51cc以上の保有者

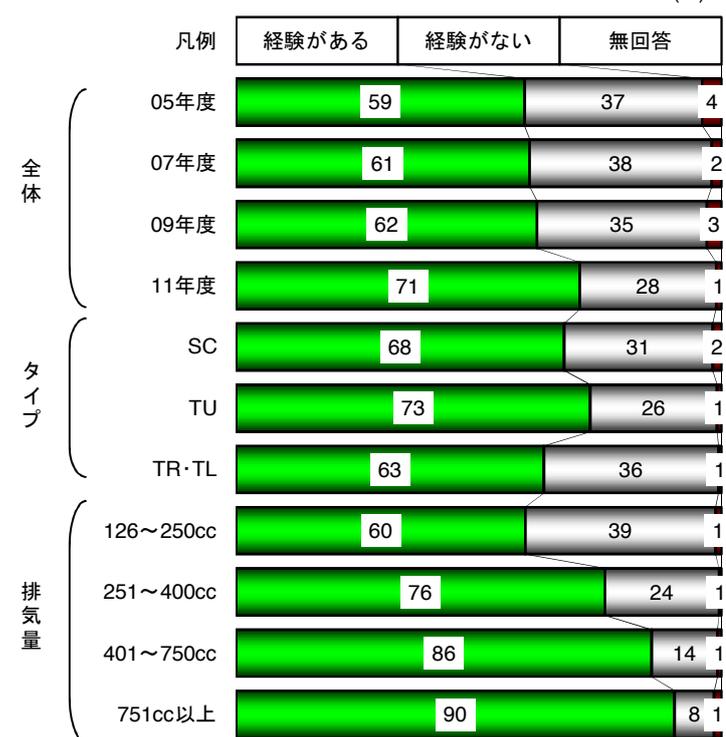
<今回購入した二輪車で高速道路を利用する理由> ※11年度の集計結果は高速道路のタンデム走行経験者の回答のみとなっております。

(複数回答)



<今回購入した二輪車で高速道路走行した経験の有無>

(%)



基数:126cc以上の保有者

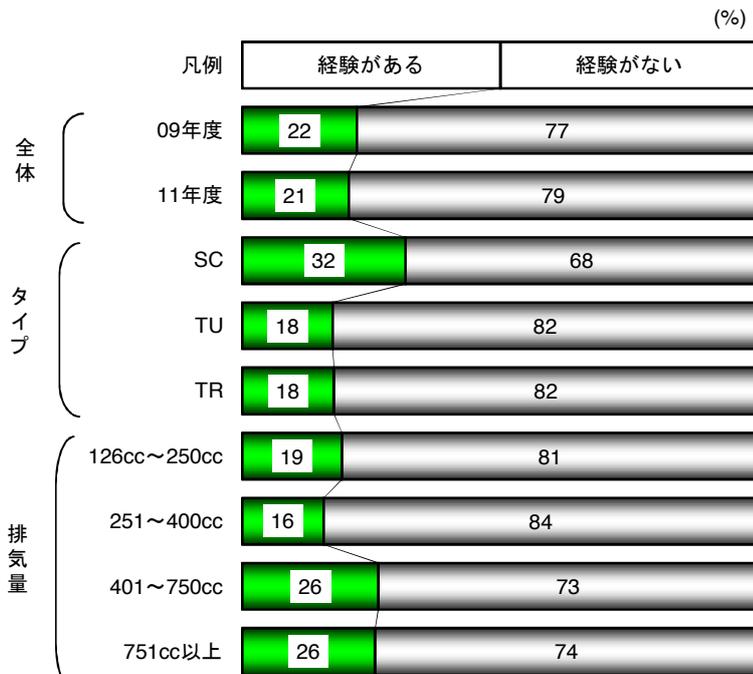
全体	11年度	85	40	25	4
タイプ	SC	85	35	19	3
	TU	84	42	30	5
	TR/TL	92	44	13	5
排気量	126～250cc	84	35	17	3
	251～400cc	85	41	25	9
	401～750cc	87	47	32	3
	751cc以上	85	44	34	3

基数:126cc以上の保有者

(2) 高速道路でのタンデム走行経験・改善要望

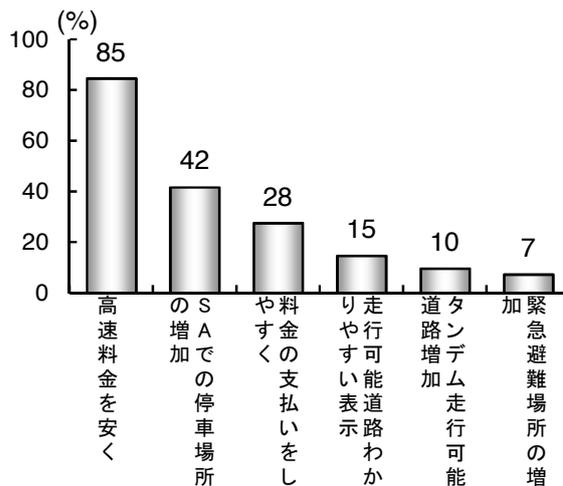
- <今回購入した二輪車で高速道路タンデム走行した経験>をみると、「経験がある」は21%で前回調査時(22%)とほぼ横ばいである。タイプ別ではスクーター「経験がある」が32%、排気量別では401cc以上で26%を占めた。
- <高速道路での走行について改善してほしいこと>をみると、前回同様に「高速料金を安く」、「SAでの駐車場の増加」が主要な要望点となっている。突出して高い「高速料金を安く」は前回調査(80%)と比べてさらに5%増加している。
- 「料金の支払いをやすく」については、前回調査(38%)と比べて10ポイントと大きく減少している。

<今回購入した二輪車で高速道路タンデム走行経験の有無>



基数: 126cc以上の保有者

<高速道路での走行について改善してほしいこと> (複数回答)



対象	調査年度	高速料金を安く	SAでの駐車場の増加	料金の支払いをやすく	走行可能な道路の増加	タンデム走行可能な道路の増加	緊急避難場の増加
全体	09年度(参考)	80	46	38	17	12	8
	11年度	85	42	28	15	10	7
タイプ	SC	84	38	25	23	17	5
	TU	84	44	28	13	8	8
	TR	87	30	33	11	8	6
排気量	126cc~250cc	83	31	35	16	11	7
	251~400cc	84	46	29	13	8	7
	401~750cc	84	49	17	19	14	10
	751cc以上	88	53	17	13	9	9

基数: 126cc以上の保有者

5. 需要構造の変化

(1) 需要形態

○ <需要形態>をみると、「代替」が59%と最も多い。どの需要形態も前回調査時とほぼ同率で推移している。時系列でみると「新規購入」は減少傾向で、「代替」が増加傾向にある。

○ 排気量別でみると、「50cc以下」と「251cc～400cc」は全体と同じような推移で「代替」が増加し「新規購入」が減少している。一方で「51cc～125cc」は、「代替」が減少し、「一時中断・再度購入」が増加傾向にある。

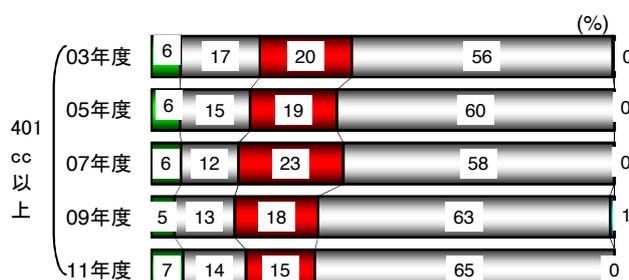
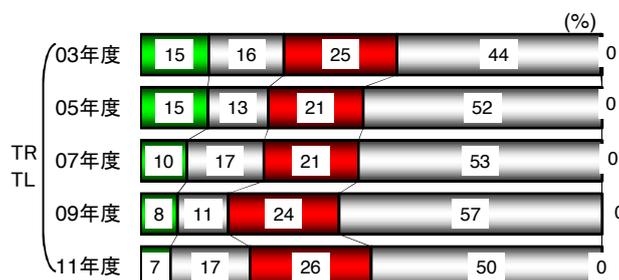
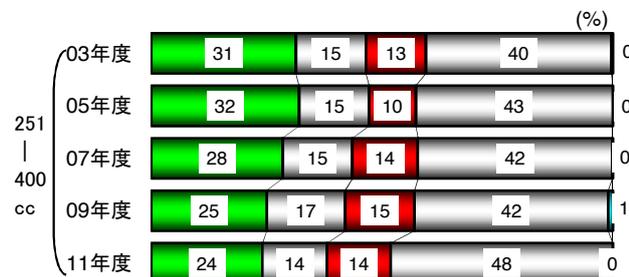
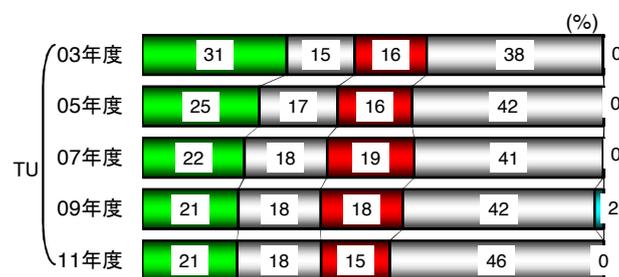
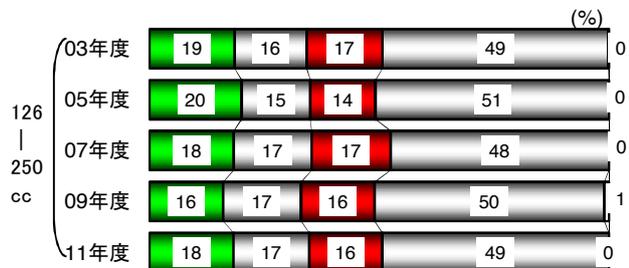
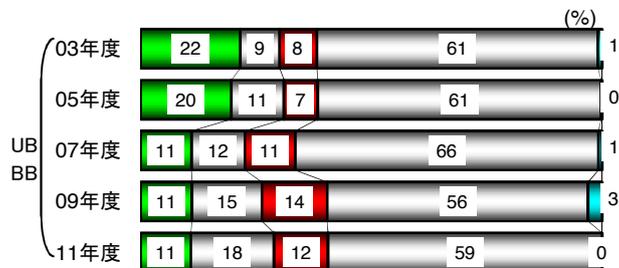
<需要形態>



<需要形態:排気量別>



<需要形態:タイプ別>



基数:対象者全員

基数:対象者全員

(2) 現使用車と直前使用車の関係について(流入)

「代替」ユーザーの<現使用車(今回購入車)と直前使用車の相関(流入状況)>を排気量別、タイプ別にそれぞれみると、下表のとおりである。

- 排気量別にみると、現使用車50cc以下では、「同一排気量(50cc以下)」からの移行(代替)が91%を占める。同一排気量からの移行(代替)は251cc以上のクラスからその割合が低くなっている。1000cc以上クラスでは同一排気量からの移行(代替)比率が37%と前回調査時(46%)より9ポイント減少している。
- タイプ別にみると、スクーターは直前使用車と同一タイプを選択した比率(90%)と、前回調査より6ポイント増加したが、ビジネス、オンロード、オフロードでは前回調査から減少した。特にオフロードは18ポイントと大きく減少している。

<現使用車と直前使用車の関係について(流入)>

1)排気量

直前車 現使用車	全体	50cc以下	51~125cc	126~250cc	251~400cc	401~750cc	751~999cc	1000cc以上	無回答
50cc以下	100→	91	4	1	0	0	-	0	4
51~125cc	100→	25	54	13	2	2	1	1	2
126~250cc	100→	8	20	48	9	6	3	7	1
251~400cc	100→	5	6	55	23	2	2	6	1
401~750cc	100→	2	4	37	16	18	4	17	2
751~999cc	100→	-	2	18	21	15	18	25	2
1000cc以上	100→	0	2	15	25	10	11	37	1

同一排気量からの
移行比率の推移

年度	03年度	05年度	07年度	09年度	11年度
50cc以下	90	93	92	93	91
51~125cc	56	58	55	56	54
126~250cc	49	50	47	53	48
251~400cc	29	19	32	24	23
401~750cc	11	19	18	19	18
751~999cc	12	23	24	18	18
1000cc以上	33	42	44	46	37

*直前使用車の排気量推移

03年度(全体)	100→	66	14	10	4	2	1	2	2
05年度(全体)	100→	67	12	10	4	1	1	2	2
07年度(全体)	100→	68	13	9	3	1	1	2	3
09年度(全体)	100→	58	20	10	5	1	1	2	4
11年度(全体)	100→	64	17	9	3	2	1	2	3

2)タイプ

直前車 現使用車	全体	SC	UB・BB	TU	TR・TL	無回答
SC	100→	90	3	3	1	2
UB・BB	100→	16	69	6	6	4
TU	100→	17	2	68	11	3
TR・TL	100→	18	3	46	31	2

同一タイプからの
移行比率の推移

年度	03年度	05年度	07年度	09年度	11年度
SC	88	87	89	84	90
UB・BB	61	76	73	71	69
TU	66	71	70	75	68
TR・TL	39	40	42	49	31

*直前使用車のタイプ推移

03年度(全体)	100→	68	14	12	4	2
05年度(全体)	100→	69	13	12	4	2
07年度(全体)	100→	71	14	11	3	2
09年度(全体)	100→	69	13	12	2	4
11年度(全体)	100→	70	14	10	3	3

基数:買い替え者

(3) 直前使用車と現使用車の関係について(流出)

「代替」ユーザーの<直前使用車と現使用車(今回購入車)の相関(流出状況)>をみると下表のとおりである。

- 排気量別にみると、直前使用車50cc以下では、「同一排気量(50cc以下)」への移行(代替)が90%を占める。同一排気量への移行(代替)は126cc以上のクラスからその割合が低くなっている。特に401cc～750ccクラスでは同一排気量への移行(代替)比率が9%と前回調査時(32%)に比べ大幅に減少している。
- タイプ別でみると、スクーターは直前使用車と同一タイプを選択した比率(90%)と、前回調査より12ポイント増加したが、ビジネス、オンロード、オフロードでは前回調査より減少した。特にオフロードでは24ポイントと大きく減少した。

<直前使用車と現使用車の関係について(流出)>

1) 排気量

直前車 \ 現使用車	全体	50cc以下	51~125cc	126~250cc	251~400cc	401~750cc	751~999cc	1000cc以上	無回答
50cc以下	100→	90	10	1	0	0	-	0	0
51~125cc	100→	13	79	7	1	0	0	0	0
126~250cc	100→	8	38	32	15	3	1	4	0
251~400cc	100→	7	23	20	20	5	6	20	0
401~750cc	100→	7	38	22	2	9	7	15	0
751~999cc	100→	-	26	18	5	4	19	31	0
1000cc以上	100→	5	14	19	7	6	9	41	0

基数: 買い替え者

*現使用車の排気量推移

03年度(全体)	100→	66	17	11	2	1	1	2	0
05年度(全体)	100→	65	14	12	2	2	1	3	3
07年度(全体)	100→	69	15	10	2	1	1	2	0
09年度(全体)	100→	63	17	11	3	1	1	2	2
11年度(全体)	100→	63	25	6	2	1	1	2	0

基数: 対象者全員

同一排気量への
移行比率の推移

年度	03年度	05年度	07年度	09年度	11年度
50cc以下	91	89	92	77	90
51~125cc	66	65	66	68	79
126~250cc	58	56	53	45	32
251~400cc	11	11	24	23	20
401~750cc	8	22	10	32	9
751~999cc	14	18	19	26	16
1000cc以上	38	46	44	53	41

2) タイプ

直前車 \ 現使用車	全体	SC	UB・BB	TU	TR・TL
SC	100→	94	4	2	1
UB・BB	100→	17	82	1	0
TU	100→	25	11	56	8
TR・TL	100→	28	29	27	17

基数: 買い替え者

*現使用車のタイプ推移

03年度(全体)	100→	68	20	10	2
05年度(全体)	100→	72	14	8	3
07年度(全体)	100→	75	15	8	2
09年度(全体)	100→	73	11	11	3
11年度(全体)	100→	73	17	8	2

基数: 対象者全員

同一タイプへの
移行比率の推移

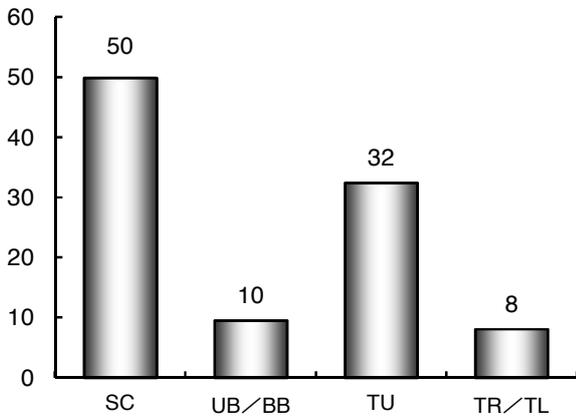
年度	03年度	05年度	07年度	09年度	11年度
SC	88	91	94	82	94
UB・BB	87	80	79	85	82
TU	54	47	53	75	56
TR・TL	23	34	25	41	17

(4) 購入車以外の保有二輪車のタイプ・排気量

「増車」ユーザーの購入車種以外の保有二輪車のタイプ・排気量を最大2台まで回答してもらった。

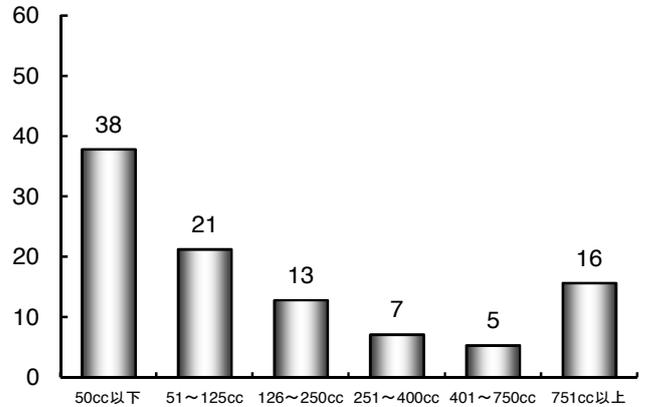
- <今回購入車以外の保有二輪車のタイプ>をみると、「スクーター」タイプが50%と最も多く、次いで「オンロード」タイプが32%と多い。「スクータータイプ」は前回の44%から6ポイント増加している。
<今回購入車以外の保有二輪車の排気量>では、「50cc以下」が38%と最も多い。
- <今回購入車のタイプとそれ以外の保有車のタイプ>をみると、スクーターユーザーで「同一タイプ(スクーター)」を保有する比率が66%と高い。ビジネス、オンロード、オフロードユーザーも50%前後のユーザーが「同一タイプ」を保有している。
- <今回購入車の排気量とそれ以外の保有車の排気量>をみると、50cc以下ユーザーでは61%が「同一排気量(50cc以下)」を保有しており、その他の排気量ユーザーと比較して同一排気量の併有が突出して多い。
また、251cc～400cc、751cc以上のユーザーは、51cc～125ccクラスの併有が多い。

<今回購入車以外の保有二輪車のタイプ> (%)



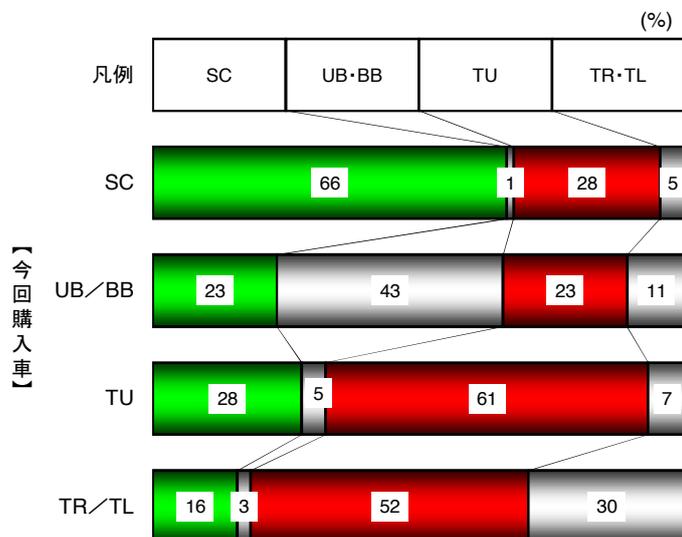
年度	SC	UB・BB	TU	TR・TL
05年度	50	10	28	12
07年度	49	8	35	7
09年度	44	11	33	10
11年度	50	10	32	8

<今回購入車以外の保有二輪車の排気量> (%)

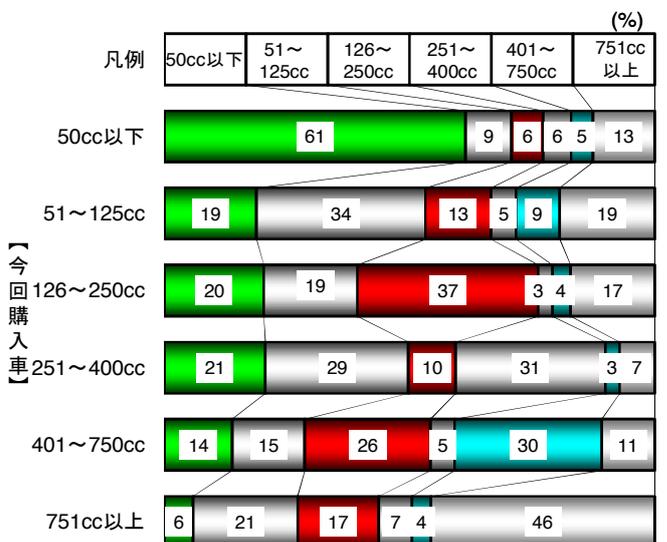


年度	50cc以下	51～125cc	126～250cc	251～400cc	401～750cc	751cc以上
05年度	44	16	18	5	4	12
07年度	43	13	18	7	4	15
09年度	35	19	16	8	5	15
11年度	38	21	13	7	5	16

<今回購入車のタイプ×それ以外の保有車のタイプ>



<今回購入車の排気量×それ以外の保有車の排気量>

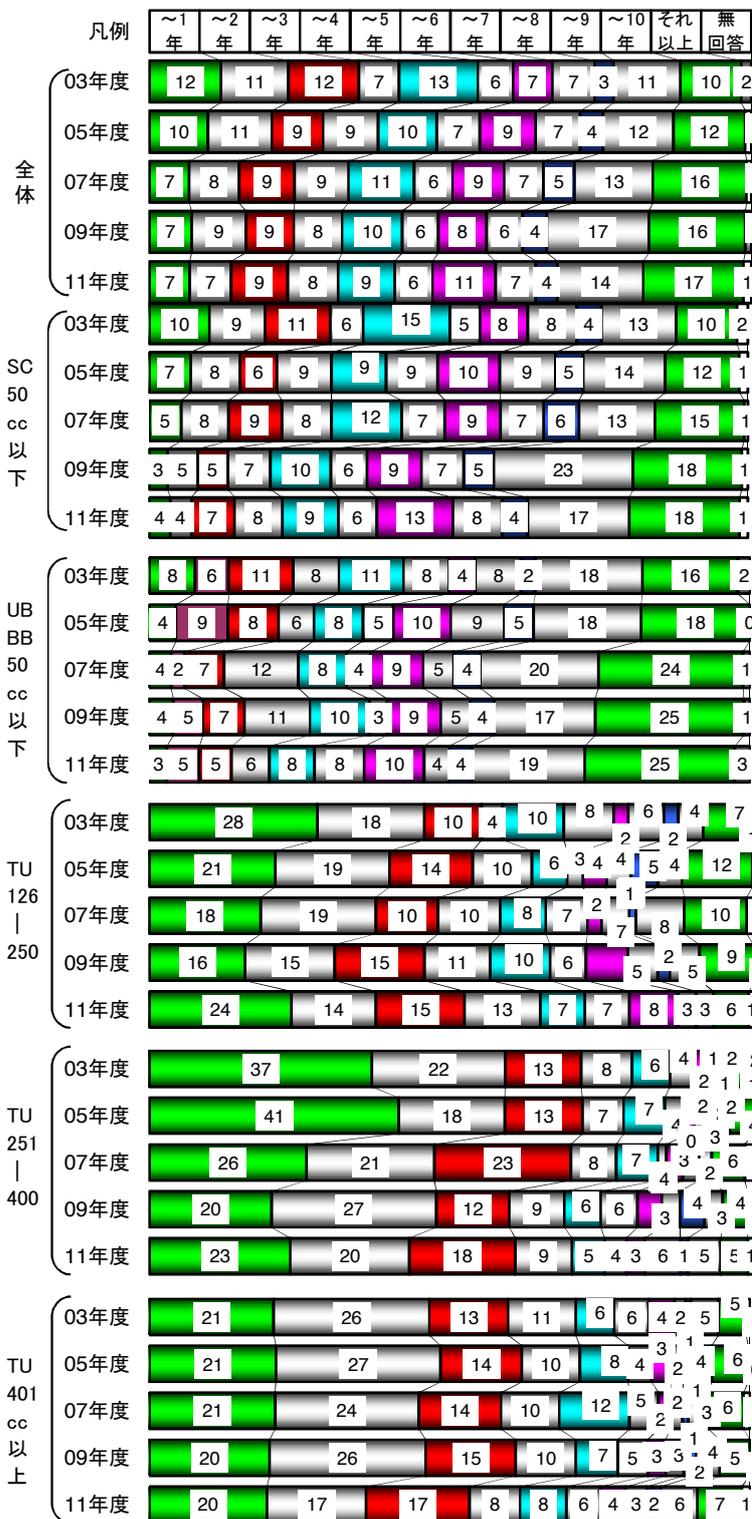


基数: 買い増し者

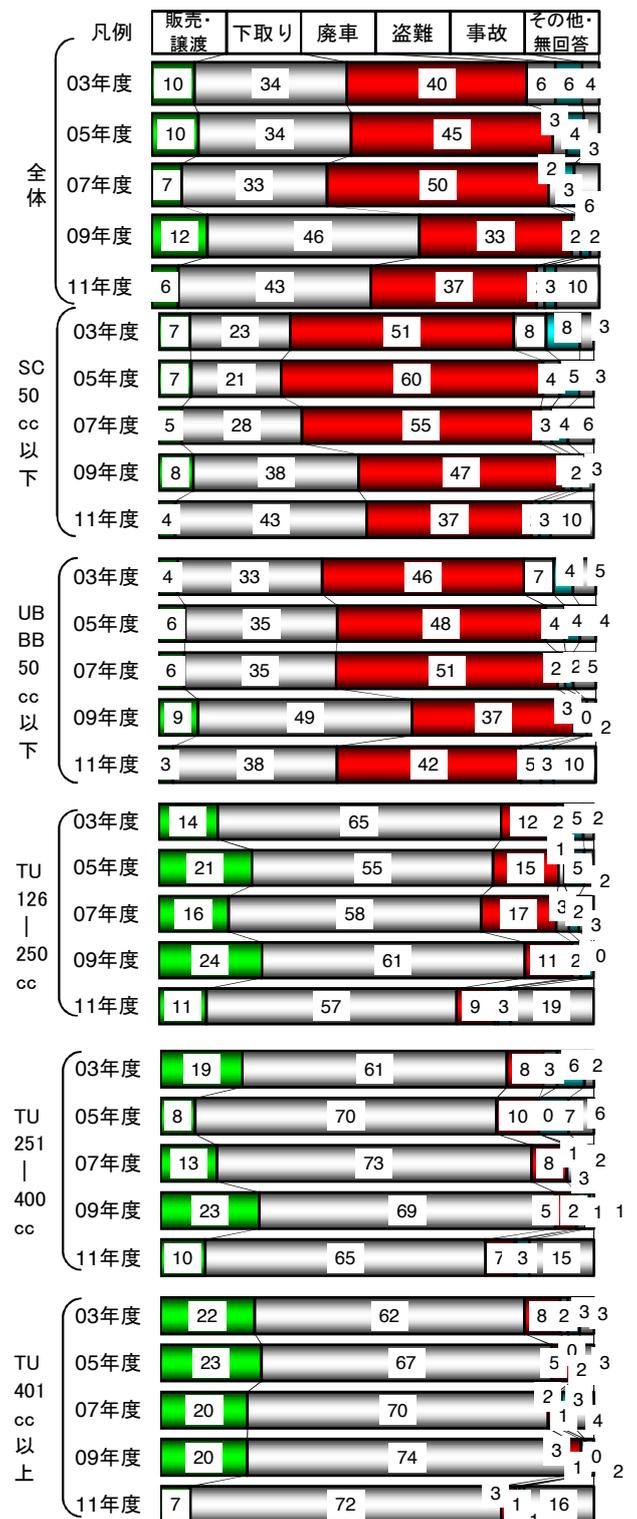
6. 直前使用車の状況
(1) 使用年数/処分方法

- <直前使用車の使用年数(代替ユーザー)>をみると、「平均6.1年」となっており、前回調査時(6.1年)と変化はない。タイプ・排気量別にみると、平均使用年数が最も長いのは、ビジネス50cc以下の「平均7.1年」で、最も短いのはオンロード251~400ccの「平均3.4年」となっている。
- <直前使用車の処分方法(代替ユーザー)>をみると、前回調査時では全体的に「販売・譲渡」「下取り」が大きく増加したが、今回は前回よりも減少した。ただし、スクーター50cc以下クラスについては前回調査時(38%)よりも「下取り」は5ポイント増加した。

<直前使用車の使用年数>



<直前使用車の処分方法>



基数: 買い替え者

7. 購入状況

(1) 購入プロセス

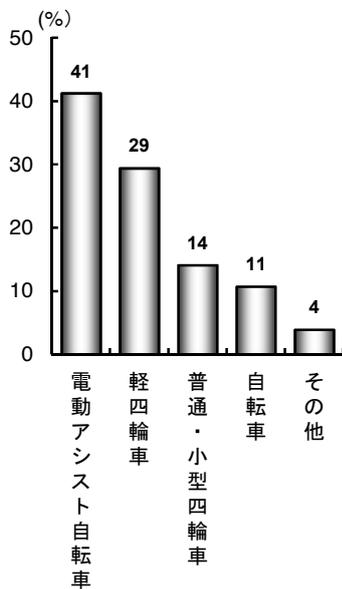
① 二輪車以外の乗り物との比較検討の有無／比較検討内容

- <購入時の他の乗り物との比較検討>をみると、「比較検討した」は10%と、前回調査とほぼ同じ傾向となった。
- <二輪車以外の比較検討した乗り物>は、「電動アシスト自転車」が41%と最も多く、次いで「軽四輪車」が多い。時系列で比較すると、2007年度以降、「電動アシスト自転車」が大きく増加しており、2007年度から14ポイント増加した。
- <他の乗り物にしないで二輪車にした理由>をみると、「維持費の安さ」が53%と最も多く、次いで「燃費のよさ」「利用価値から価格が手頃」「他にない機能・便利さ」が多い。時系列では同様の理由が引き続き多くなっている。上記理由以外に、「乗車時の爽快感」がオンロード・オフロードで過半数を占めている。

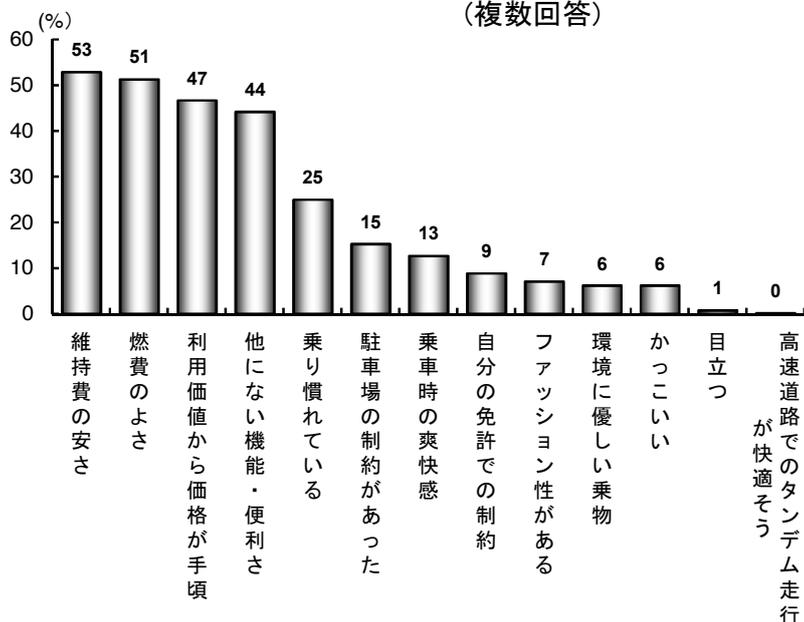
<他の乗り物との比較検討>



<比較検討した乗り物>



<他の乗り物にしないで二輪車にした理由>
(複数回答)



全体	03年度	25	20	20	11	4
	05年度	29	30	22	13	5
	07年度	27	32	24	14	3
	09年度	33	18	17	15	6
	11年度	41	29	14	11	4
タイプ	SC	41	28	14	11	4
	UB/BB	26	43	14	14	5
	TU	15	27	43	10	5
	TR/TL	6	12	39	38	6

全体	03年度	49	44	43	31	22	14	17	9	7	5	2	*	
	05年度	56	50	50	25	21	14	9	6	10	9	2	1	
	07年度	51	57	53	42	20	20	15	11	8	8	10	2	1
	09年度	47	48	42	47	34	12	15	16	4	12	6	2	1
	11年度	53	51	47	44	25	15	13	9	7	6	6	1	0
タイプ	SC	52	49	48	44	26	15	9	8	6	6	5	0	0
	UB/BB	60	65	45	49	22	20	19	20	6	7	1	0	0
	TU	51	48	26	33	7	12	53	1	21	10	36	12	2
	TR/TL	38	38	38	51	39	16	55	6	6	0	32	6	0

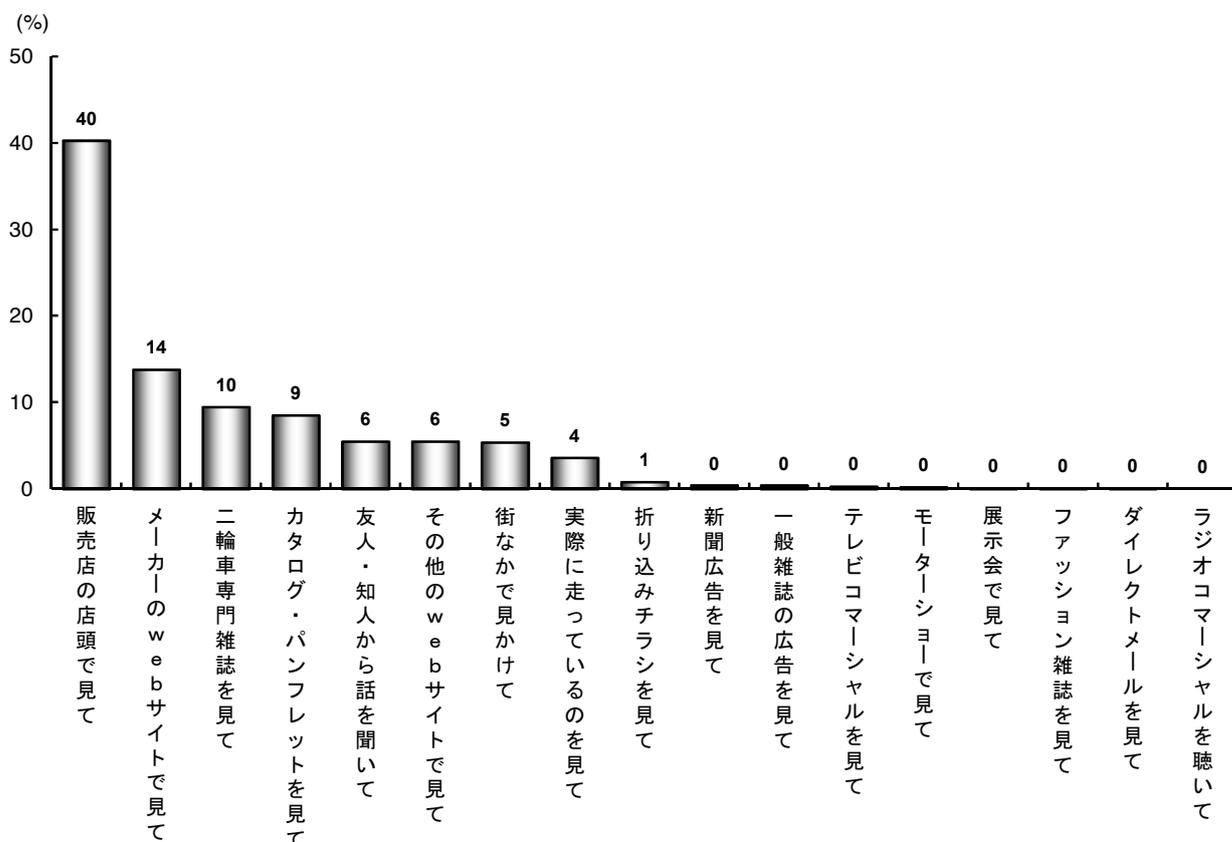
* 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している
基数:他の乗り物との比較検討者

基数:他の乗り物との比較検討者

②購入車種の認知経路

- <今回購入車の認知経路>をみると、「販売店の店頭で見て」が40%と突出しており、次いで「メーカーのWebサイトで見te」「二輪車専門雑誌を見て」「カタログ・パンフレットを見て」が多い。時系列でみると、「メーカーのwebサイトで見te」が年々増加している。
- 性別でみると、女性は「販売店の店頭で見て」が半数を占め、「メーカーのWebサイトで見te」「二輪車専門雑誌を見て」は少ない。
- タイプ別でみると、スクーターでは「販売店の店頭で見て」、オンロードとオフロードでは「二輪車専門雑誌を見て」が特に多くなっている。

<今回購入車の認知経路> (単数回答)



全体	03年度	36	*	14	11	6	*	4	6	4	2	2	5	0	0	1	0	0
	05年度	40	7	13	11	6	2	6	4	2	1	1	2	0	0	0	0	0
	07年度	38	9	12	11	6	2	5	5	2	1	1	1	0	1	0	0	0
	09年度	41	12	11	9	5	3	3	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0
	11年度	40	14	10	9	6	6	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
性別	男性	37	16	11	8	5	7	5	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	女性	54	5	3	11	8	2	6	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
タイプ	SC	48	13	6	9	5	5	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	UB/BB	27	14	7	11	7	5	6	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	TU	17	22	31	5	4	9	3	3	0	0	1	0	1	0	0	0	0
	TR/TL	16	16	37	3	6	13	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
排気量	~50cc	50	10	3	9	5	3	6	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	51~125cc	27	20	15	9	6	9	4	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	126~250cc	20	21	26	7	5	8	5	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	251~400cc	14	22	33	5	4	10	3	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	401~750cc	18	16	33	5	3	13	3	4	0	0	1	0	1	1	0	1	0
751cc~	15	18	40	4	5	7	1	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	

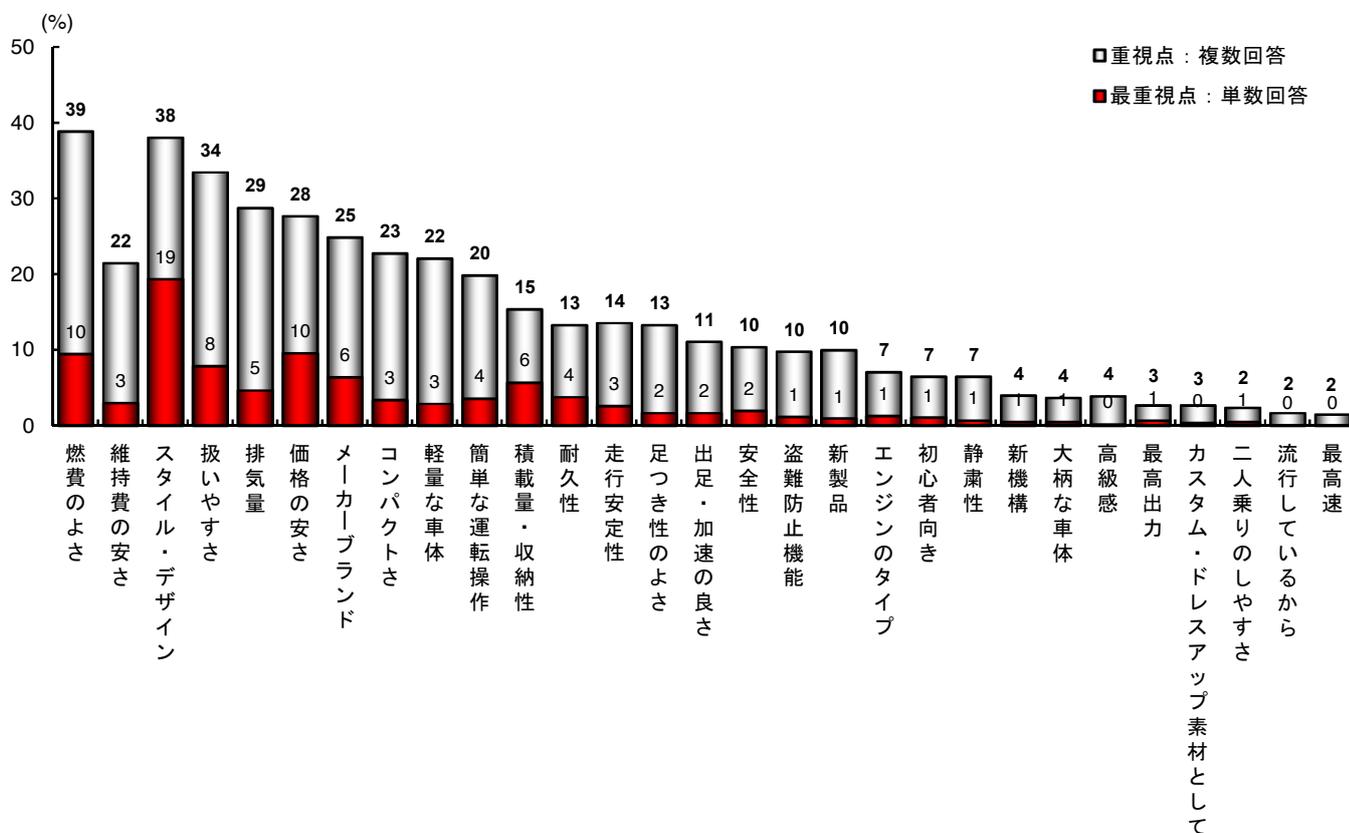
基数:対象者全員

③購入車決定重視点

- <今回購入車の購入重視点(複数回答)>をみると、「燃費のよさ」が39%と最も多く、次いで「スタイル・デザイン」(38%)、「扱いやすさ」(34%)、「排気量」(29%)が多い。
- <今回購入車の購入最重視点(単数回答)>をみると、「スタイル・デザイン」が19%と最も多く、次いで「燃費のよさ」「価格の安さ」が10%で多い。
- タイプ別で購入重視点(複数回答)をみると以下のとおりである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター...	「スタイル・デザイン」(38%)	「燃費のよさ」(36%)	「価格の安さ」(33%)
・ビジネス ...	「燃費のよさ」(63%)	「耐久性」(50%)	「扱いやすさ」(38%)
・オンロード...	「スタイル・デザイン」(70%)	「排気量」(43%)	「メーカーブランド」(35%)
・オフロード...	「軽量な車体」(61%)	「扱いやすさ」(58%)	「排気量」(49%)

<今回購入車の購入重視点>



	年度	重視点																												
		燃費のよさ	維持費の安さ	スタイル・デザイン	扱いやすさ	排気量	価格の安さ	メーカーブランド	コンパクトさ	軽量な車体	簡単な運転操作	積載量・収納性	耐久性	走行安定性	足つき性のよさ	出足・加速の良さ	安全性	盗難防止機能	新製品	エンジンのタイプ	初心者向き	静粛性	新機構	大柄な車体	高級感	最高出力	カスタム・ドレスアップ素材として	二人乗りのしやすさ	流行しているから	最高速
全体	03年度	34	46	32	25	40	27	18	*	20	9	13	15	0	13	11	17	11	12	11	9	5	5	4	4	5	*	4	3	
	05年度	33	39	35	24	37	24	21	*	23	12	11	15	0	12	9	12	10	12	9	9	6	5	5	3	4	4	3	2	
	07年度	36	20	37	34	26	33	24	24	21	21	11	12	15	12	12	10	12	8	13	8	9	5	4	4	4	4	3	2	2
	09年度	36	19	36	34	29	29	25	23	23	22	16	13	15	13	13	10	14	10	10	7	8	6	3	5	4	2	3	1	2
	11年度	39	22	38	34	29	28	25	23	22	20	15	13	14	13	11	10	10	10	7	7	7	4	4	4	3	3	2	2	2
タイプ11年度	SC	36	19	38	32	26	33	23	24	21	22	16	5	13	9	11	10	13	11	5	6	7	4	4	4	3	2	3	2	1
	UB/BB	63	33	21	38	31	10	28	18	21	21	21	50	17	17	10	14	3	8	8	4	9	5	1	1	1	4	2	1	1
	TU	19	14	70	35	43	21	35	20	24	4	3	9	16	28	14	7	3	11	21	13	3	4	8	9	6	6	2	2	5
	TR/TL	38	39	43	58	49	26	27	42	61	6	3	13	6	40	5	3	0	9	8	11	4	5	2	1	2	4	1	1	1
タイプ09年度	SC	36	17	33	32	27	35	23	24	23	25	17	6	13	9	13	9	17	10	8	7	8	5	3	4	4	1	4	2	3
	UB/BB	59	32	18	41	27	9	27	17	18	24	21	52	21	17	8	17	3	6	8	3	8	3	1	1	1	1	1	1	1
	TU	19	14	67	34	43	20	37	22	28	6	4	10	18	28	16	7	6	13	3	10	3	9	10	10	7	2	3	1	5
	TR/TL	15	31	64	33	39	17	30	15	54	4	1	12	14	11	30	0	0	18	2	2	2	13	7	7	22	1	0	1	3

注:*印は調査項目設定無し

基数:対象者全員

* 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

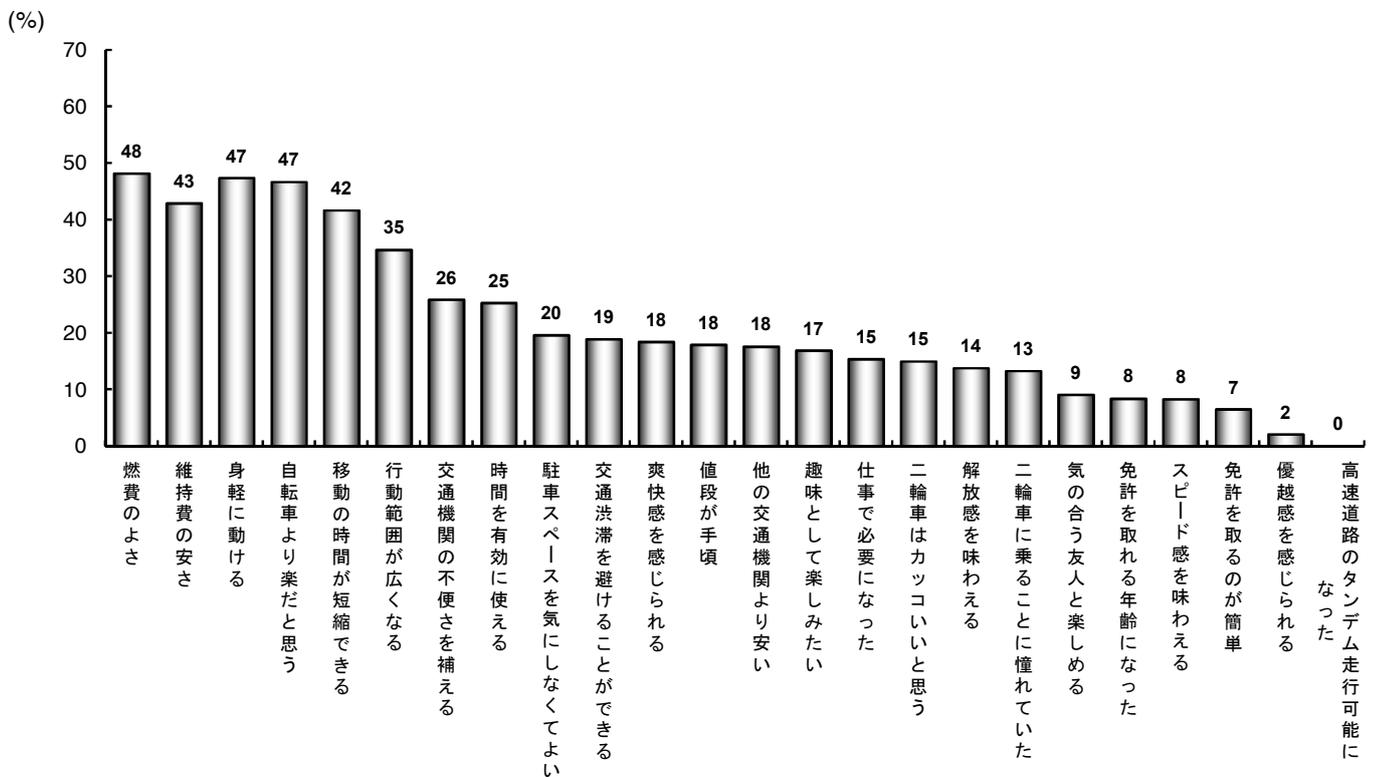
(2) 購入理由

①「新規」購入理由

- <二輪車の新規購入理由(新規ユーザー)>をみると、「燃費のよさ」(48%)が最も多く、次いで「身軽に動ける」(47%)「自転車より楽だと思ふ」(47%)が多い。
時系列でみると、前回調査まで最も多かった「自転車より楽だと思ふ」が年々減少傾向にある。
- タイプ別で購入理由をみると以下のとおりである。

	(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター…	「自転車より楽だと思ふ」(52%)	「身軽に動ける」(50%)	「燃費のよさ」(47%)
・ビジネス …	「燃費のよさ」(74%)	「維持費の安さ」(55%)	「移動の時間が短縮できる」(47%)
・オンロード…	「趣味として楽しみたい」(67%)	「二輪車はカッコいいと思ふ」(60%)	「二輪車に乗ることに憧れていた」(54%)
・オフロード…	「趣味として楽しみたい」(73%)	「身軽に動ける」(54%)	「行動範囲が広がる」(52%)
- スクーター、ビジネスでは“利便性”や“経済性”に関する項目が重視され、オンロードでは“憧れ”や“カッコよさ”など情緒的な項目が重視されている。また、オフロードでは機動力に関する項目が重視されている。

<二輪車の新規購入理由> (複数回答)



	年度	理由																								
		燃費のよさ	維持費の安さ	身軽に動ける	自転車より楽だと思ふ	移動の時間が短縮できる	行動範囲が広がる	交通機関の不便さを補える	時間を有効に使える	駐車スペースを気にしなくてよい	交通渋滞を避けることができる	爽快感を感じられる	値段が手頃	他の交通機関より安い	趣味として楽しみたい	仕事で必要になった	二輪車はカッコいいと思ふ	解放感を味わえる	二輪車に乗ることに憧れていた	気の合う友人と楽しめる	免許を取れる年齢になった	スピード感を味わえる	免許を取るのが簡単	優越感を感じられる	なった	高速道路のタンデム走行可能に
全体	03年度	42	47	56	58	51	40	39	30	26	19	30	32	*	11	18	17	20	10	15	12	14	4	*		
	05年度	43	44	52	56	43	32	37	26	23	17	20	27	*	10	15	14	15	8	13	9	7	3	1		
	07年度	44	42	40	56	52	44	32	33	19	21	18	26	27	21	8	15	16	18	10	13	11	9	4	0	
	09年度	49	48	42	50	45	36	34	28	24	23	17	21	19	19	9	14	18	17	9	8	12	4	4	0	
	11年度	48	43	47	47	42	35	26	25	20	19	18	18	18	17	15	15	14	13	9	8	8	7	2	0	
タイプ	11年度	SC	47	44	50	52	47	34	29	25	20	19	11	19	18	5	18	7	8	6	6	10	3	8	1	0
	UB/BB	74	55	50	49	39	35	23	28	32	26	22	18	25	23	15	5	12	9	5	2	6	2	1	0	
	TU	33	28	31	20	21	40	14	22	8	12	51	11	10	67	3	60	43	54	27	8	34	2	10	0	
	TR/TL	49	44	54	29	18	52	16	28	32	18	40	20	14	73	7	44	46	39	25	3	20	3	3	0	
タイプ	09年度	SC	47	49	44	59	53	35	43	31	23	25	9	23	22	6	10	6	9	9	5	8	7	5	2	0
	UB/BB	74	67	52	48	30	34	18	16	42	23	11	17	18	13	16	7	11	9	2	5	3	7	2	0	
	TU	40	33	29	18	20	37	12	22	16	17	54	14	12	69	3	46	54	50	26	9	35	2	13	1	
	TR/TL	29	53	41	0	12	41	12	29	12	24	59	6	0	71	6	47	59	29	24	0	59	0	12	6	

基数:新規購入者

* 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

②「代替」購入理由

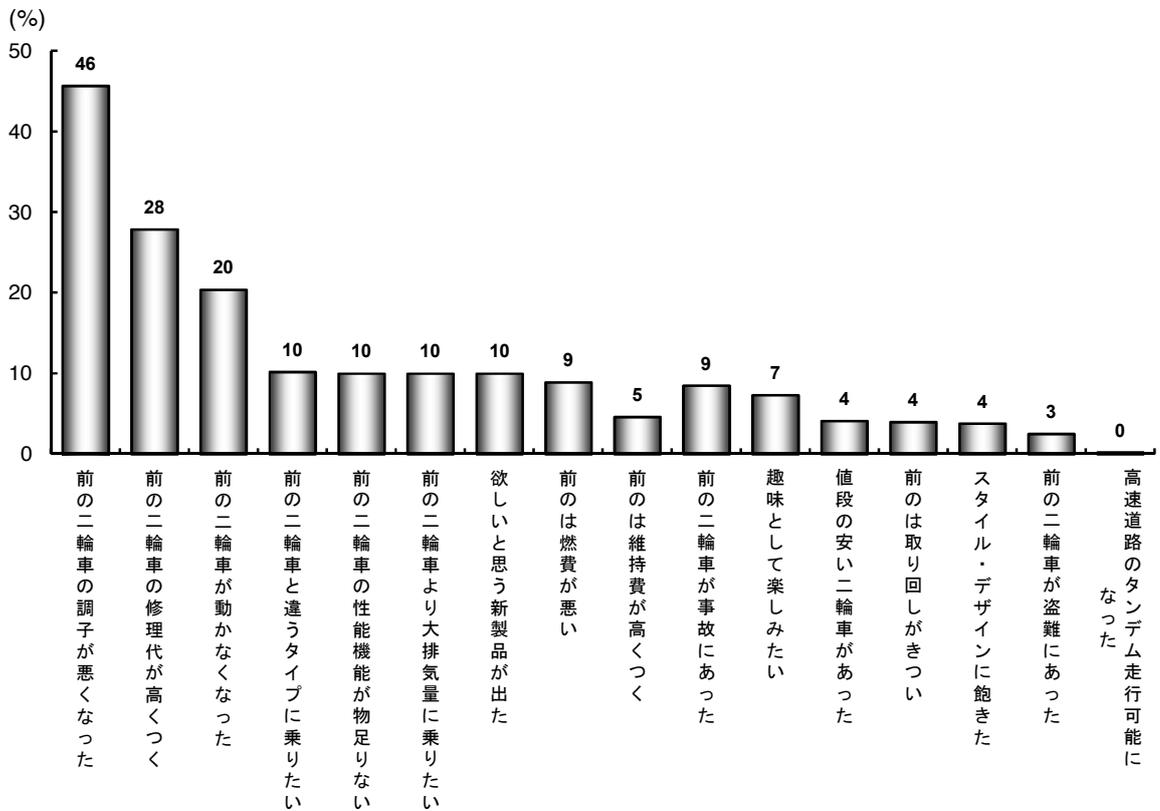
○ <二輪車の買い替え購入理由(代替ユーザー)>をみると、「前の二輪車の調子が悪くなった」が46%と最も多く、次いで「前の二輪車の修理代が高くつく」(28%)、「前の二輪車が動かなくなった」(20%)の順が多い。前回と同様、『故障』に関する理由が主となっている。

○ タイプ別で買い替え理由をみると以下のとおりである。

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| (1位) | (2位) |
| ・スクーター… 「前車の調子が悪くなった」(50%) | 「前車の修理代が高くつく」(31%) |
| ・ビジネス … 「前車の調子が悪くなった」(43%) | 「前車の修理代が高くつく」(23%) |
| ・オンロード… 「前車と違うタイプに乗りたい」(38%) | 「より大排気量に乗りたい」(37%) |
| ・オフロード… 「前車と違うタイプに乗りたい」(39%) | 「趣味として楽しみたい」(31%) |

○ スクーター、ビジネスでは『故障』による代替が主であるのに対し、オンロード、オフロードでは違うタイプ、より大きな排気量、など趣味的な理由が主となっている。

<二輪車の買い替え購入理由> (複数回答)



年度	タイプ	前の二輪車の調子が悪くなった	前の二輪車の修理代が高くつく	前の二輪車が動かなくなった	前の二輪車と違うタイプに乗りたい	前の二輪車の性能機能が物足りない	前の二輪車より大排気量に乗りたい	欲しいと思う新製品が出た	前は燃費が悪い	前は維持費が高くつく	前の二輪車が事故にあった	趣味として楽しみたい	値段の安い二輪車があった	前は取り回しがきつい	スタイル・デザインに飽きた	前の二輪車が盗難にあった	高速道路のタンデム走行可能になった
全体	03年度	42	23	16	12	10	9	10	7	10	*	5	*	4	7	*	
	05年度	49	28	16	13	12	10	13	9	10	*	9	*	4	4	1	
	07年度	49	28	16	11	11	8	8	9	4	8	7	8	3	5	3	1
	09年度	48	30	16	11	11	11	11	11	5	7	8	5	4	4	3	0
	11年度	46	28	20	10	10	10	10	9	5	9	7	4	4	4	3	0
11年度	SC	50	31	24	7	8	7	8	9	3	8	4	4	3	3	2	0
	UB/BB	43	23	15	10	8	8	11	10	7	10	7	2	5	3	5	0
	TU	18	12	4	38	28	37	26	4	7	9	33	5	9	9	1	1
	TR/TL	20	19	7	39	19	11	17	8	23	6	31	6	18	7	0	0
09年度	SC	52	32	18	7	9	9	8	12	4	8	5	5	4	3	3	0
	UB/BB	50	30	18	10	9	4	11	10	3	6	4	3	3	3	3	0
	TU	17	15	4	38	30	36	24	6	8	6	36	5	8	7	2	1
	TR/TL	19	18	6	32	29	7	35	7	24	5	24	4	12	9	1	0

基数:買い替え者

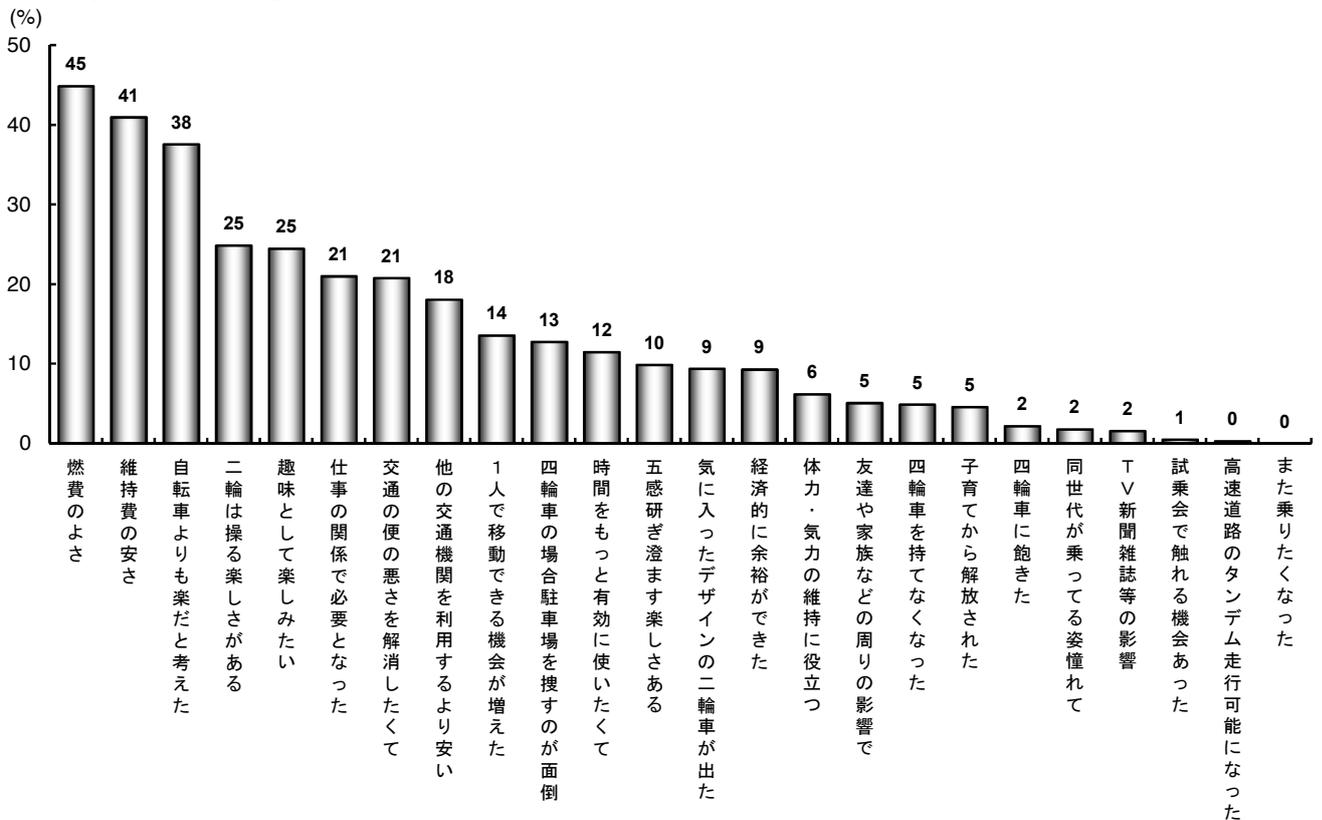
* 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

④「再購入」購入理由

- <一時中断後の再購入理由(再購入ユーザー)>をみると、「燃費のよさ」が45%と最も多く、次いで「維持費の安さ」(41%)、「自転車よりも楽だと考えた」(38%)が多い。
時系列でみると、過去の調査と同様に「経済面(燃費・維持費)」の要因が最も多いことに変化はない。
- タイプ別で再購入理由をみると以下のとおりである。

(1位)	(2位)	(3位)
・スクーター…「自転車よりも楽だと考えた」(48%)	「燃費のよさ」(45%)	「維持費の安さ」(44%)
・ビジネス …「燃費のよさ」(59%)	「維持費の安さ」(49%)	「趣味として楽しみたい」(29%)
・オンロード…「趣味として楽しみたい」(63%)	「二輪を操る楽しさがある」(55%)	「五感研ぎ澄ます楽しさ」(28%)
		「経済的に余裕ができた」(28%)
・オフロード…「二輪を操る楽しさ」(66%)	「趣味として楽しみたい」(63%)	「維持費の安さ」(31%)
- スクーター、ビジネスでは『経済面(燃費・維持費)』での再購入理由が大きいのに対し、オンロード、オフロードでは「趣味として楽しみたい」「二輪を操る楽しさ」が特に多く、趣味的な要因が大きな理由となっている。

<二輪車の再購入理由> (複数回答)



全体	03年度	42	37	*	*	29	31	20	14	19	20	*	16	9	*	7	6	2	1	*	*	*	*	48	
	05年度	49	43	*	*	26	28	18	14	21	21	*	16	12	*	8	4	3	1	*	*	*	2	44	
	07年度	44	43	32	22	24	24	22	16	14	18	14	12	10	9	8	8	6	3	2	3	2	1	1	*
	09年度	40	41	36	26	25	23	21	15	19	17	16	15	11	10	11	5	7	6	3	3	2	1	1	*
	11年度	45	41	38	25	25	21	21	18	14	13	12	10	9	9	6	5	5	5	2	2	2	1	0	*
タイプ 11年度	SC	45	44	48	18	14	24	25	21	14	15	12	6	7	6	4	4	5	3	2	1	2	1	0	0
	UB/BB	59	49	26	25	29	23	18	17	13	13	12	9	9	8	4	4	6	2	2	1	0	0	0	0
	TU	24	17	5	55	63	4	7	9	13	2	6	28	22	28	20	14	3	14	6	9	3	1	1	0
	TR/TL	29	31	15	66	63	7	7	6	18	6	9	30	12	16	15	13	3	12	8	3	3	0	0	0
タイプ 09年度	SC	41	45	43	18	14	29	25	18	22	20	17	11	9	6	8	4	8	5	2	2	2	1	1	0
	UB/BB	54	46	38	25	24	18	18	14	18	16	18	19	9	7	16	1	8	4	6	1	4	0	1	0
	TU	26	20	7	55	66	3	8	5	13	6	9	28	23	24	18	15	3	11	5	11	4	1	2	0
	TR/TL	23	18	0	64	68	0	5	5	9	5	5	27	27	32	36	14	5	5	0	0	0	0	0	0

基数:再購入者

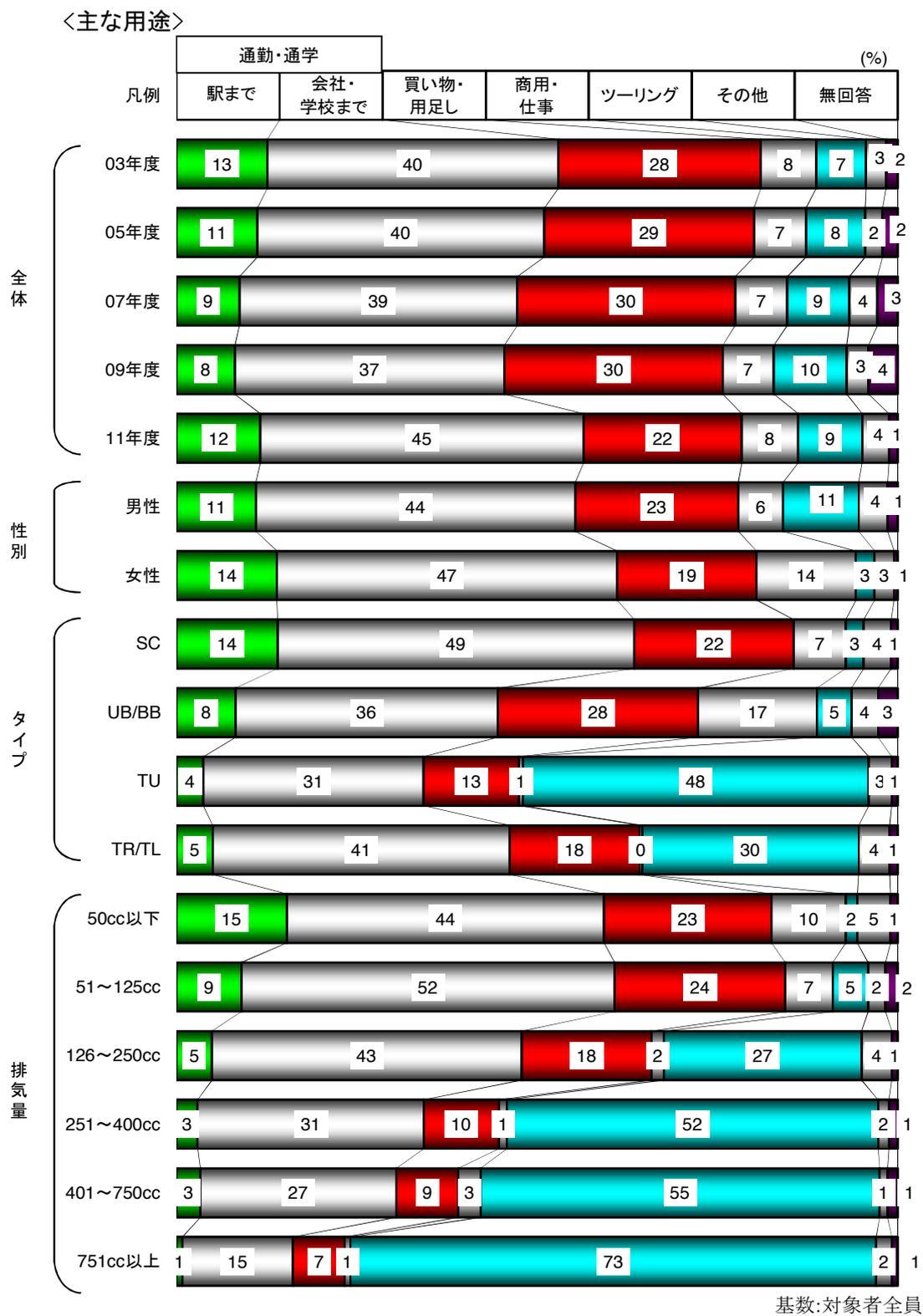
* 07年から「燃費のよさ」と「維持費の安さ」を分類している

8. 使用実態
(1) 使用用途

○<主な用途>をみると、「通勤・通学」が57%と過半数を占めている。また、前回調査時(45%)より12ポイント増加している。

○タイプ別にみると、スクーターは「通勤・通学」「買い物・用足し」、ビジネスは「通勤・通学」「買い物・用足し」「商用・仕事」が多い。オンロードおよびオフロードは「通勤・通学」「ツーリング」が主となっている。

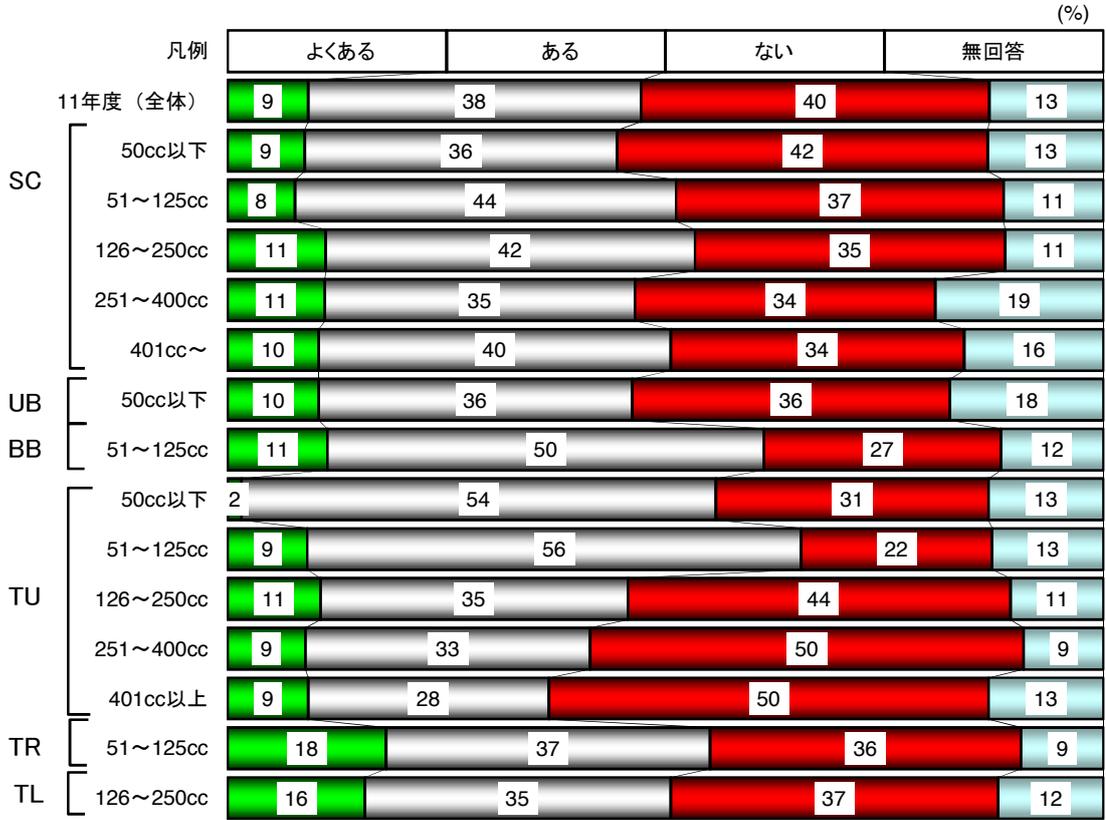
○排気量別にみると、125cc以下は「通勤・通学」「買い物・用足し」で8割を占め、251cc以上では「ツーリング」が5〜7割となる。特に751cc以上では「ツーリング」が多く、73%を占める。



(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況

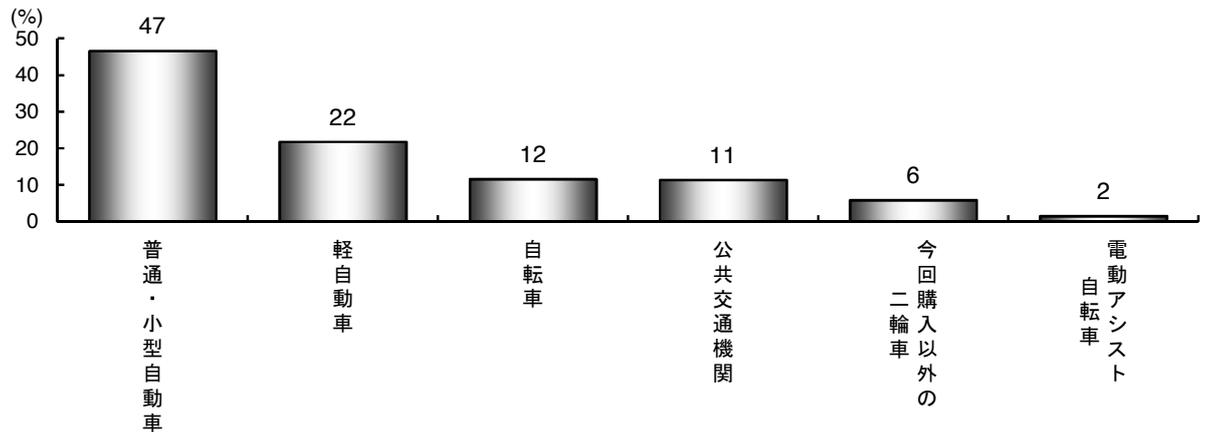
- <主な用途での他の乗り物との併用の有無>をみると、「併用あり(よくある+ある)」が47%と、半数弱を占める。タイプ・排気量でみると、オンロードでは、125cc以下で「併用あり」の割合が多いのに比べ、126cc以上の排気量では、「併用がない」の割合が多くなっている。
- <併用する乗り物で最も利用する乗り物>は、「普通・小型自動車」が最も多く47%を占めている。タイプ別、排気量別にみても、どのカテゴリー車でも「普通・小型自動車」が最も多い。

<主な用途での他の乗り物との併用の有無>



基数:対象者全員

<併用する乗り物で最も利用する乗り物>



11年度		47	22	12	11	6	2
タイプ	SC	48	20	13	13	4	2
	UB/BB	42	31	10	10	4	2
	TU	49	16	8	8	16	1
	TR/TL	48	14	8	5	23	2
排気量	50cc以下	43	23	14	14	4	2
	51~125cc	52	23	8	9	7	1
	126~250cc	50	16	9	8	15	1
	251~400cc	61	15	7	7	11	0
	401~750cc	54	15	8	2	21	0
	751cc以上	52	11	4	5	27	0

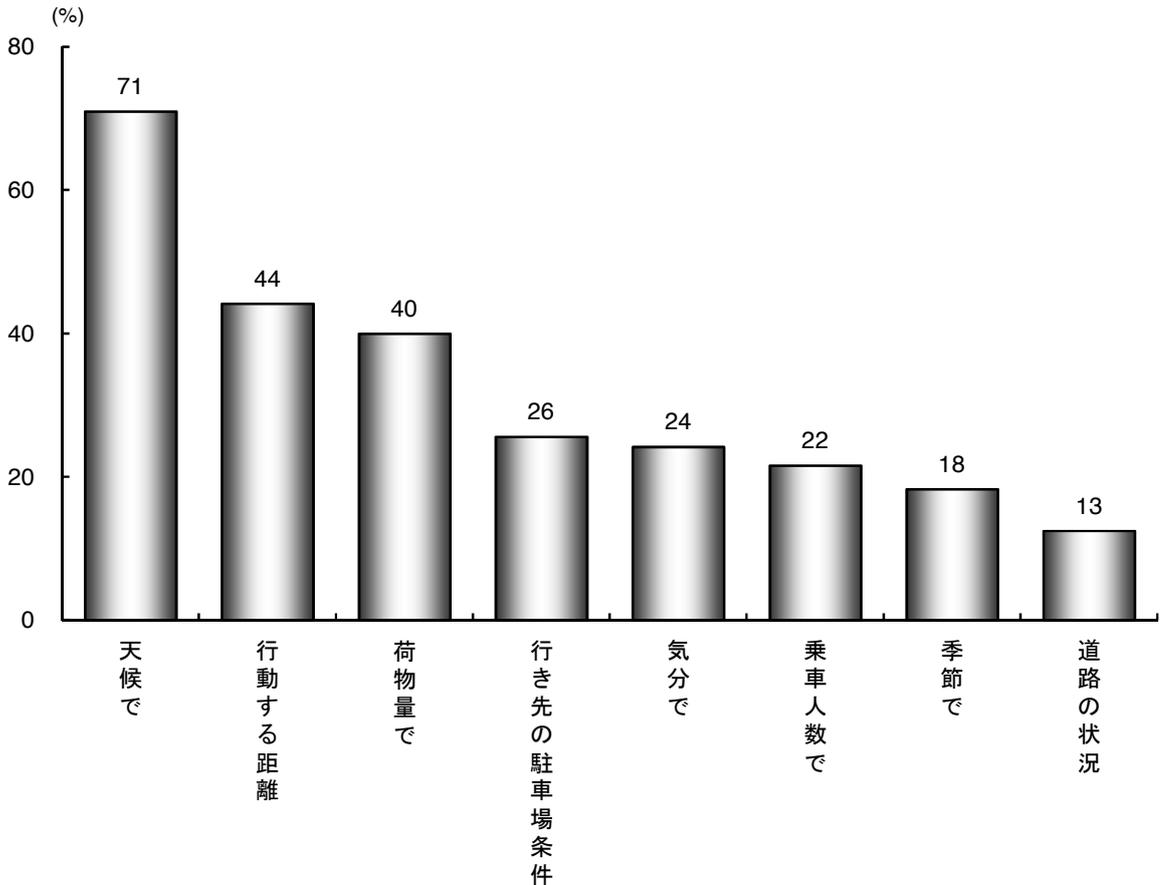
基数:他の乗り物と併用ある回答者

(2) 主な用途での他の乗り物との併用状況

○<併用する理由>をみると、「天候で」が71%で最も多く、次いで「行動する距離」(44%)、「荷物量で」(40%)が多い。

○タイプ別にみると、「天候」はすべてのタイプで共通して多いが、スクーターやビジネスでは「行動する距離」「荷物量で」、オンロードやオフロードでは「荷物量で」「気分で」が併用する主な理由となっている。

<併用する理由> (複数回答)



11年度(全体)		71	44	40	26	24	22	18	13
タイプ	SC	72	47	38	28	23	21	18	13
	UB/BB	69	43	46	22	21	22	20	12
	TU	71	28	41	16	38	26	19	10
	TR/TL	70	33	45	21	44	22	23	21
排気量	50cc以下	69	51	37	26	21	18	17	12
	51~125cc	76	37	46	28	27	27	20	14
	126~250cc	72	31	40	24	35	26	20	15
	251~400cc	74	20	44	14	33	32	20	10
	401~750cc	72	24	42	24	41	35	18	9
	751cc以上	64	25	39	13	39	33	23	12

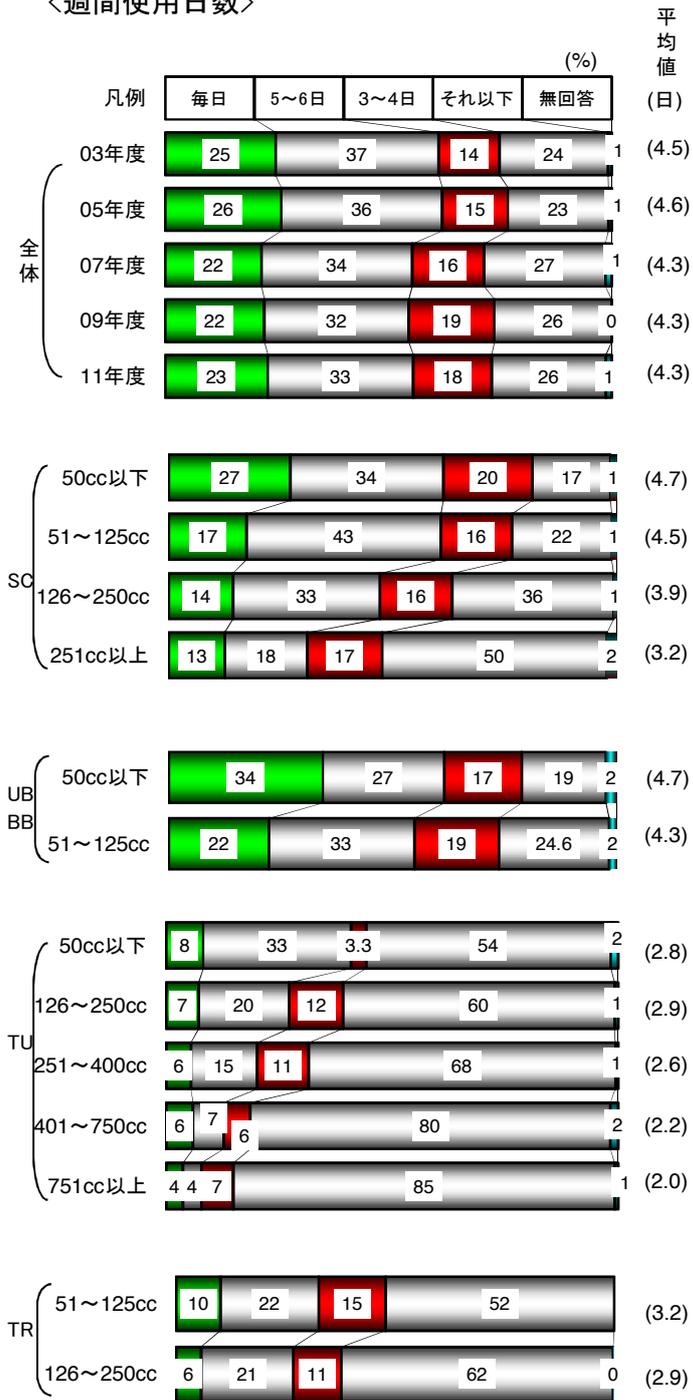
基数:他の乗り物と併用ある回答者

(3) 使用頻度／月間走行距離

○ <週間使用日数>をみると、「週5日以上」使うユーザーが全体の56%を占め、平均で「4.3日」となっている。
時系列でみると使用日数は2007年度以降横ばいである。
タイプ・排気量別にみると、スクーター50cc以下およびビジネス50cc以下が、それぞれ「平均4.7日」
で使用頻度が高い。最も使用頻度が低いのはオンロード751cc以上で、「平均2.0日」となっている。

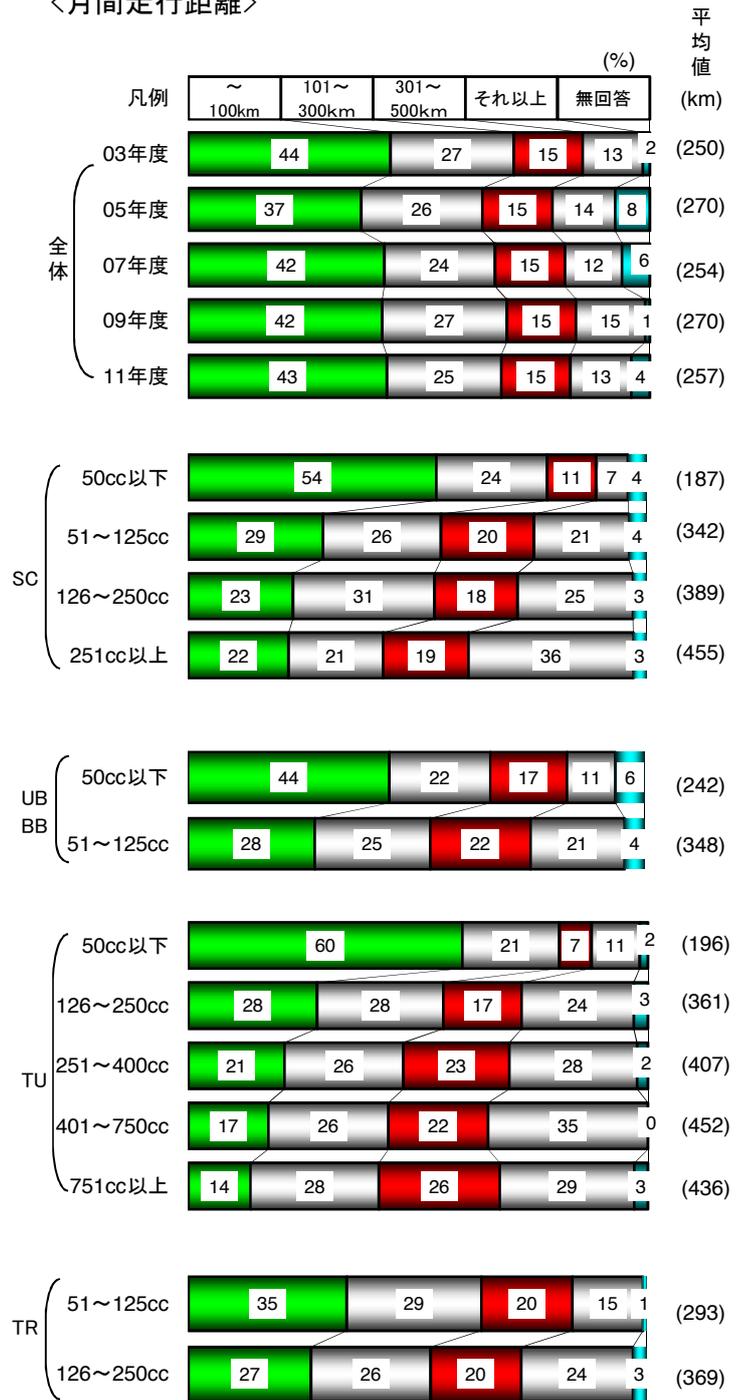
○ <月間走行距離>をみると、「100km以下」が43%、「101～300km以下」が25%を占めており、平均では前回に比べ
13km少ない「257km」となっている。
タイプ・排気量別にみると、スクーター251cc以上では「平均455km」で最も長く、次いでオンロード401～750ccの
「平均452km」と続いている。スクーター50cc以下やオンロード50cc以下ではそれぞれ平均187km、平均196km
で走行距離は短い。

<週間使用日数>



基数:対象者全員

<月間走行距離>



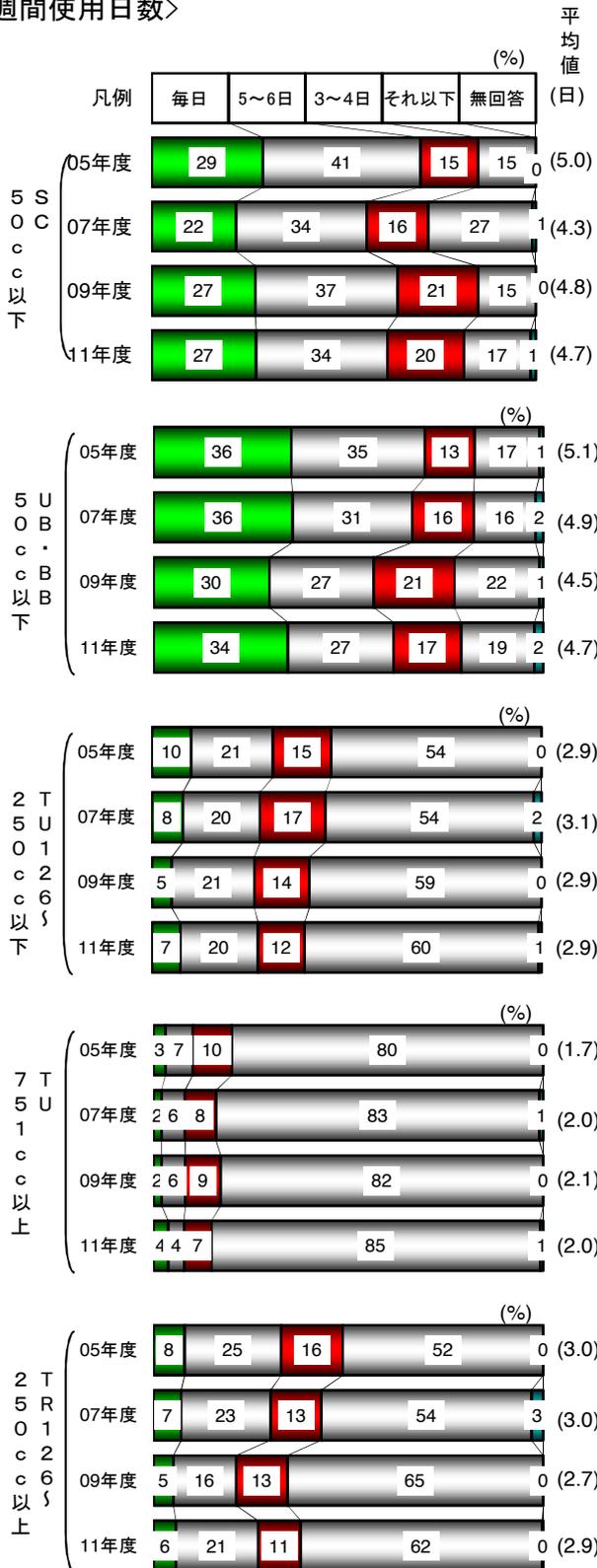
基数:対象者全員

(4) 使用頻度／月間走行距離(タイプ・排気量別)

- <週間使用日数>をみると、「週5日以上」使うユーザーはスクーター50cc以下、ビジネス50cc以下が最も高い。
- <月間走行距離>をみると、「501km以上」が最も高いのがオンロード751cc以上である。しかしながら、前回調査時(34%)と比べると5ポイント減少している。

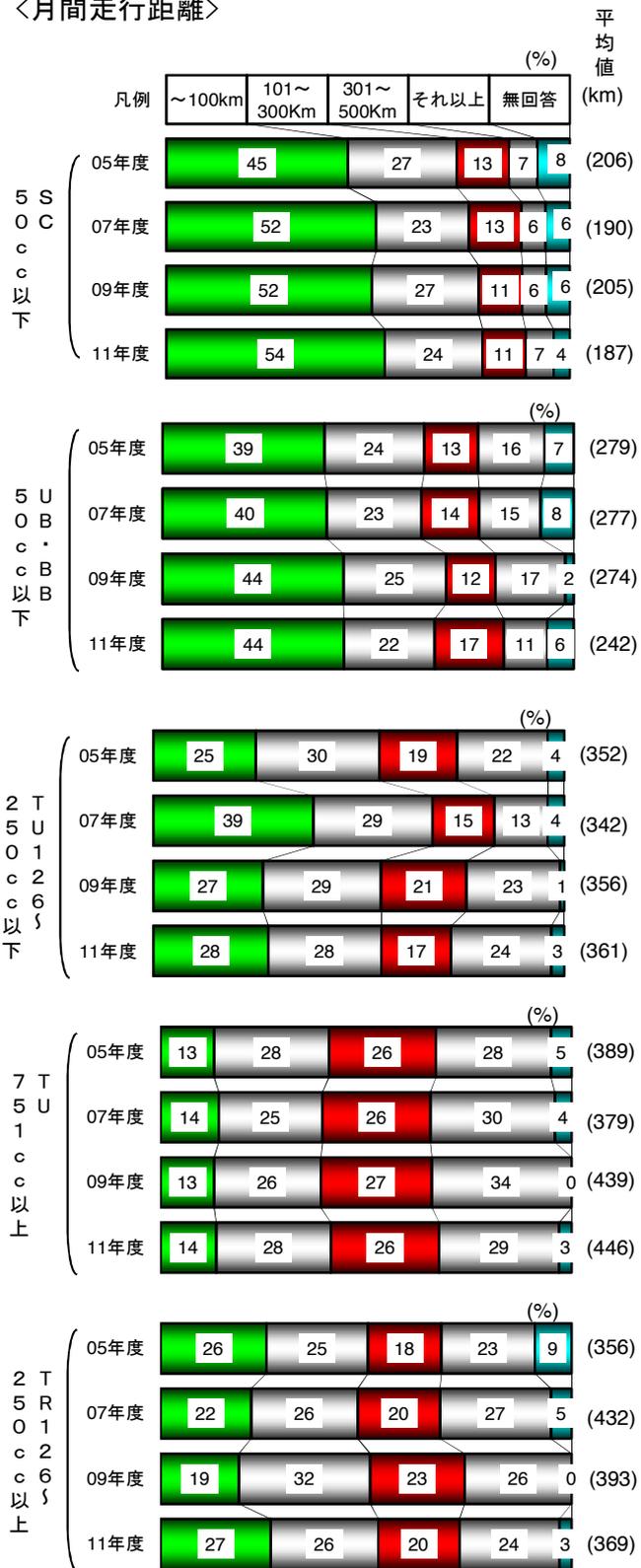
小さな排気量の二輪車は生活圏で日常的に使用され、大きな排気量の二輪車は長距離走行で使用されている傾向が窺える。

<週間使用日数>



基数:対象者全員

<月間走行距離>



基数:対象者全員

(5) 二輪車の使用に関して気になる点

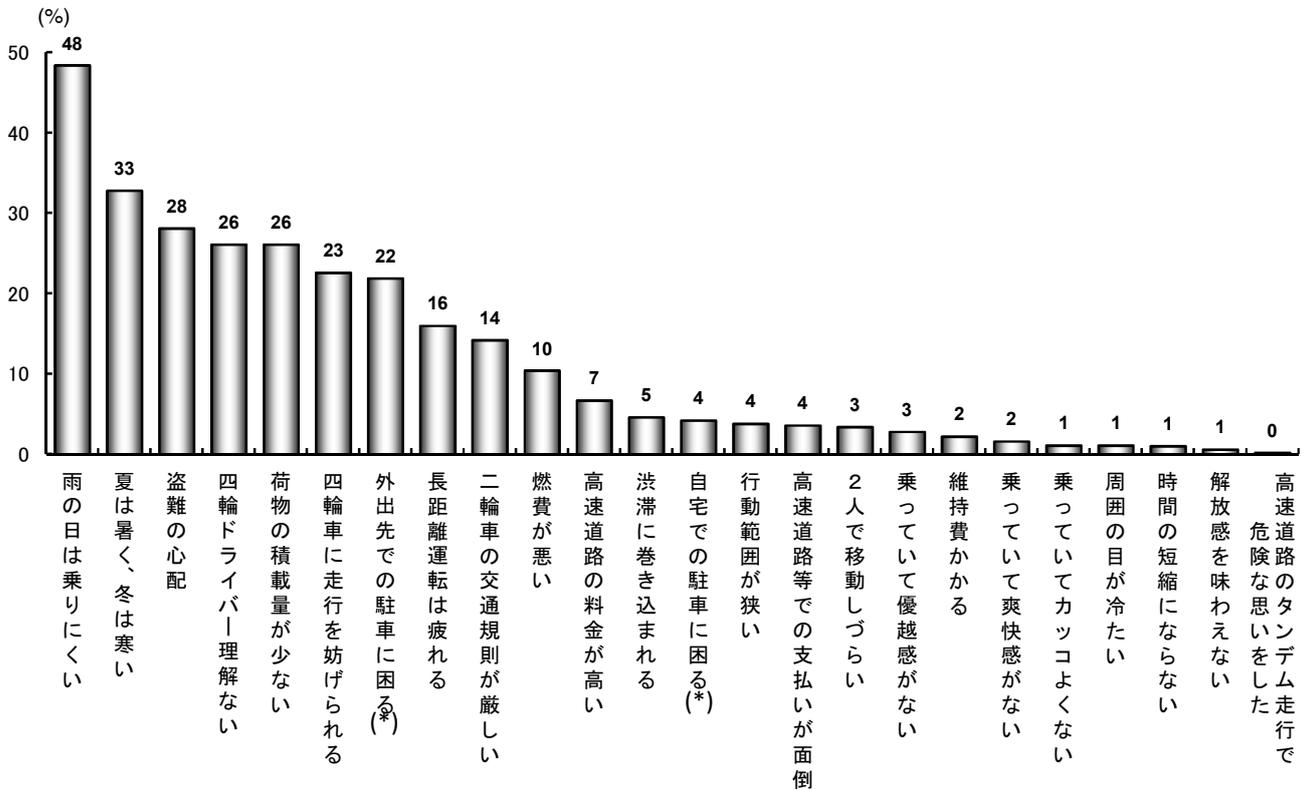
○<普段、二輪車に乗っていて特に気になっている点>をみると、「雨の日は乗りにくい」が48%と最も多く、次いで「夏は暑く、冬は寒い」(33%)、「盗難の心配」(28%)が多い。
特に多かった「雨の日は乗りにくい」「夏は暑く、冬は寒い」は、前回調査時に比べて6~7ポイント増加してしている。

○気になる点としては、天候や盗難など外的要因(二輪車自体以外の要因)が多くなっている。

○「外出先での駐車に困る」は22%と、前回調査から5ポイント増加している。

○タイプ別ではオンロードとオフロード、排気量別では126cc以上で「高速道路の料金が安い」が多い。
また、オフロードでは「長距離運転は疲れる」が41%で最も多い。

<二輪車の気になる点> (複数回答)



	年度	点																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
全体	07年度	41	25	26	24	23	21	19	14	13	14	8	4	4	3	6	2	3	2	2	2	1	1	1	0
	09年度	42	26	25	24	22	21	17	14	12	12	7	3	5	4	5	3	3	2	2	2	1	1	1	1
	11年度	48	33	28	26	26	23	22	16	14	10	7	5	4	4	4	3	3	2	2	1	1	1	1	0
性別	男性	46	31	29	28	25	23	22	18	15	11	8	5	4	4	4	3	3	2	2	1	1	1	1	0
	女性	56	39	24	21	32	20	22	9	13	8	1	5	6	3	1	3	1	2	1	1	2	1	1	0
タイプ	SC	49	33	25	22	27	22	22	14	15	10	3	4	4	4	2	3	3	1	2	1	1	1	1	0
	UB/BB	49	29	31	33	15	26	14	18	11	8	2	3	3	4	2	3	4	1	1	2	1	1	0	0
	TU	47	36	41	37	37	22	33	21	13	15	33	10	8	2	16	5	2	9	1	0	2	2	0	0
	TR/TL	32	24	28	38	36	25	22	41	10	6	27	6	6	3	16	6	4	3	2	1	3	1	0	1
排気量	50cc以下	54	34	25	20	26	21	18	13	18	10	1	4	3	5	1	3	2	2	2	1	1	1	1	0
	51~125cc	38	29	31	35	23	26	24	21	9	9	3	4	4	2	3	4	5	1	2	2	1	1	0	0
	126~250cc	43	34	30	34	32	24	36	28	7	11	34	8	7	1	18	5	2	3	1	1	2	2	0	1
	251~400cc	44	36	40	42	34	22	40	19	11	18	42	11	8	0	23	3	1	10	1	0	3	1	0	0
	401~750cc	36	32	34	36	26	20	37	21	12	21	47	15	8	1	18	4	2	9	1	1	3	2	0	0
	751cc以上	33	34	44	37	30	18	32	15	12	26	49	14	7	1	15	3	1	15	1	0	2	0	0	1

基数:対象者全員

* 当設問の「外出先での駐車に困る」「自宅での駐車に困る」については、「実際の駐車における経験」ではなく、意識面での数値です。

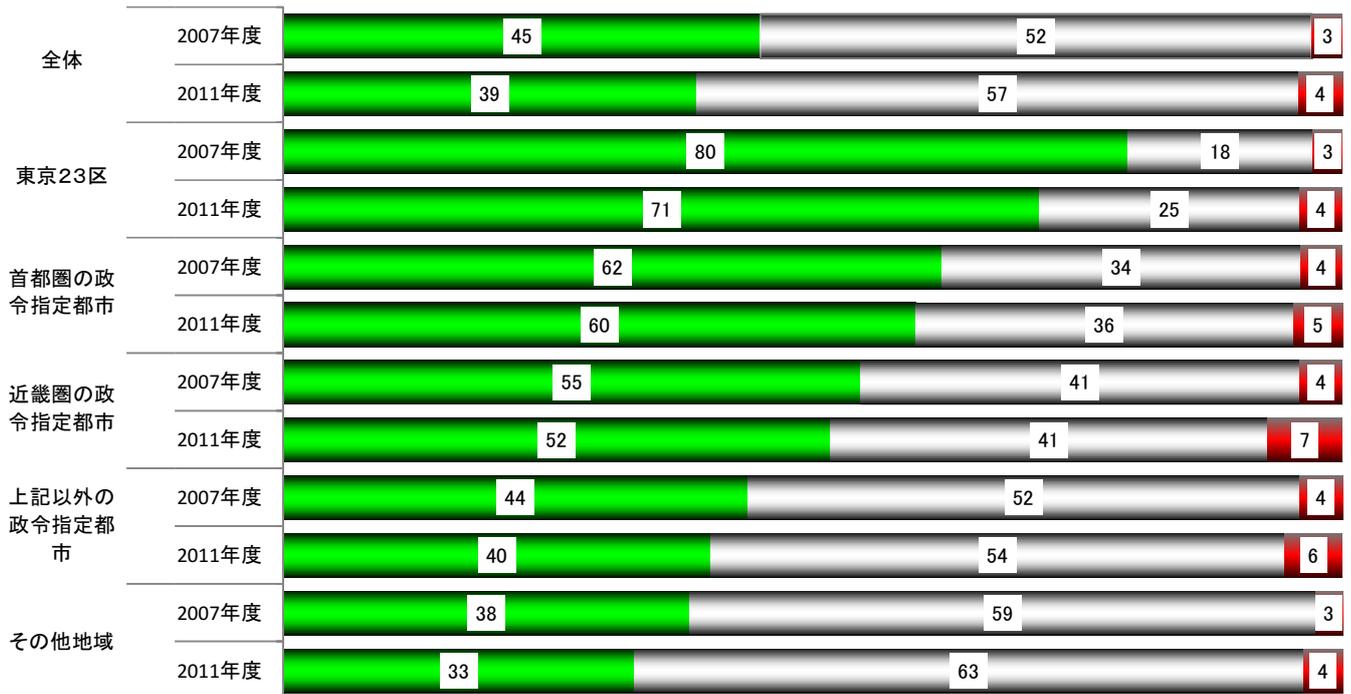
(6) 二輪車の駐車で困った経験

- <二輪車の駐車で困った経験>をみると、経験が「ある」については全体で2007年度調査時(45%)と比べて6ポイント減少している。
特に、最も困った経験が多い『東京23区』では、2007年度調査時(80%)と比べて9ポイントの減少となった。他のエリア別にみてもすべてのエリアで減少傾向が見られた。ただし、減少傾向はみられるものの、首都圏、近畿圏の大都市圏ではいまだ半数以上が困った経験が「ある」という状況である。
- <二輪車の駐車に困った場所>では、「駅前」と「繁華街」が突出して多い。
タイプ・排気量別でみると、スクーター126cc以上では「繁華街」が特に多くなっている。

<二輪車の駐車で困った経験>

■ある ■ない ■無回答

(%)



<二輪車の駐車に困った場所>

		自宅	自宅周辺	学校・職場	駅前	繁華街	オフィス街	住宅街	その他	無回答
全体	2007年度	12	5	13	72	75	23	11	7	1
	2011年度	10	4	11	72	71	21	11	9	1
エリア	東京23区	11	7	14	76	81	36	19	9	0
	首都圏の政令指定都市	8	5	11	87	77	17	12	6	-
	近畿圏の政令指定都市	14	4	6	75	80	18	16	12	-
	上記以外の政令指定都市	13	4	14	62	79	27	8	6	3
	その他地域	9	4	10	70	66	20	9	10	1
タイプ・排気量	SC50cc以下	7	4	8	74	65	15	9	10	1
	SC51~125cc	11	6	12	72	76	29	12	9	1
	SC126~250cc	10	2	15	76	81	33	15	5	0
	SC251~400cc	5	2	16	76	82	34	21	10	2
	SC401cc~	10	3	17	78	80	38	14	9	-
	UBBB50cc以下	11	4	13	67	71	22	13	9	-
	UBBB51~125cc	8	3	8	74	74	22	12	9	-
	TU50cc以下	24	12	16	60	64	8	8	8	-
	TU51~125cc	15	7	19	67	78	26	15	11	-
	TU126~250cc	16	4	13	72	73	19	12	8	-
	TU251~400cc	18	5	14	71	78	23	16	11	0
	TU401cc~	14	8	13	69	83	33	14	8	-
TRTL51~125cc	16	4	12	77	72	34	16	10	-	
TRTL126~250cc	11	5	15	70	79	28	11	8	1	

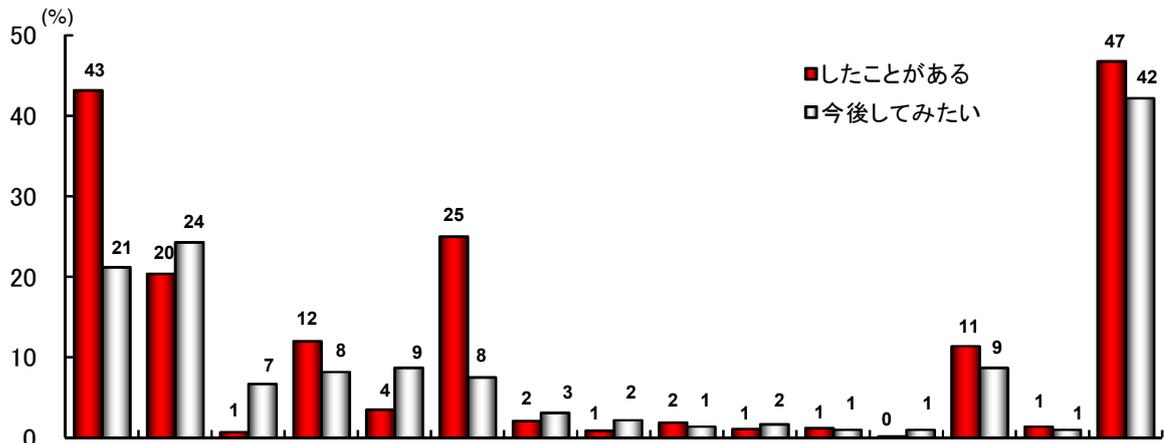
基数:対象者全員

(7)レクリエーション:今までに行った経験のあるもの/今後したいもの(経験したことは除く)

○<二輪車を使ったレクリエーションの経験>をみると、53%のユーザーが何らかのレクリエーションを経験している。レクリエーションの内容では、「日帰りのツーリング」が43%と最も多く、次いで「峠道走行」(25%)、「宿泊してのツーリング」(20%)が多かった。

○<今後してみたいレクリエーション>をみると、58%のユーザーが今後何かレクリエーションをしてみたいとしている。実施意向のあるレクリエーションの内容では、「宿泊してのツーリング」が24%と最も多く、次いで「日帰りでツーリング」(21%)、「サーキット走行」「カスタム・ドレスアップ」(9%)が多い。時系列では大きな変化はみられない。

<二輪車を使ったレクリエーション志向> (複数回答)



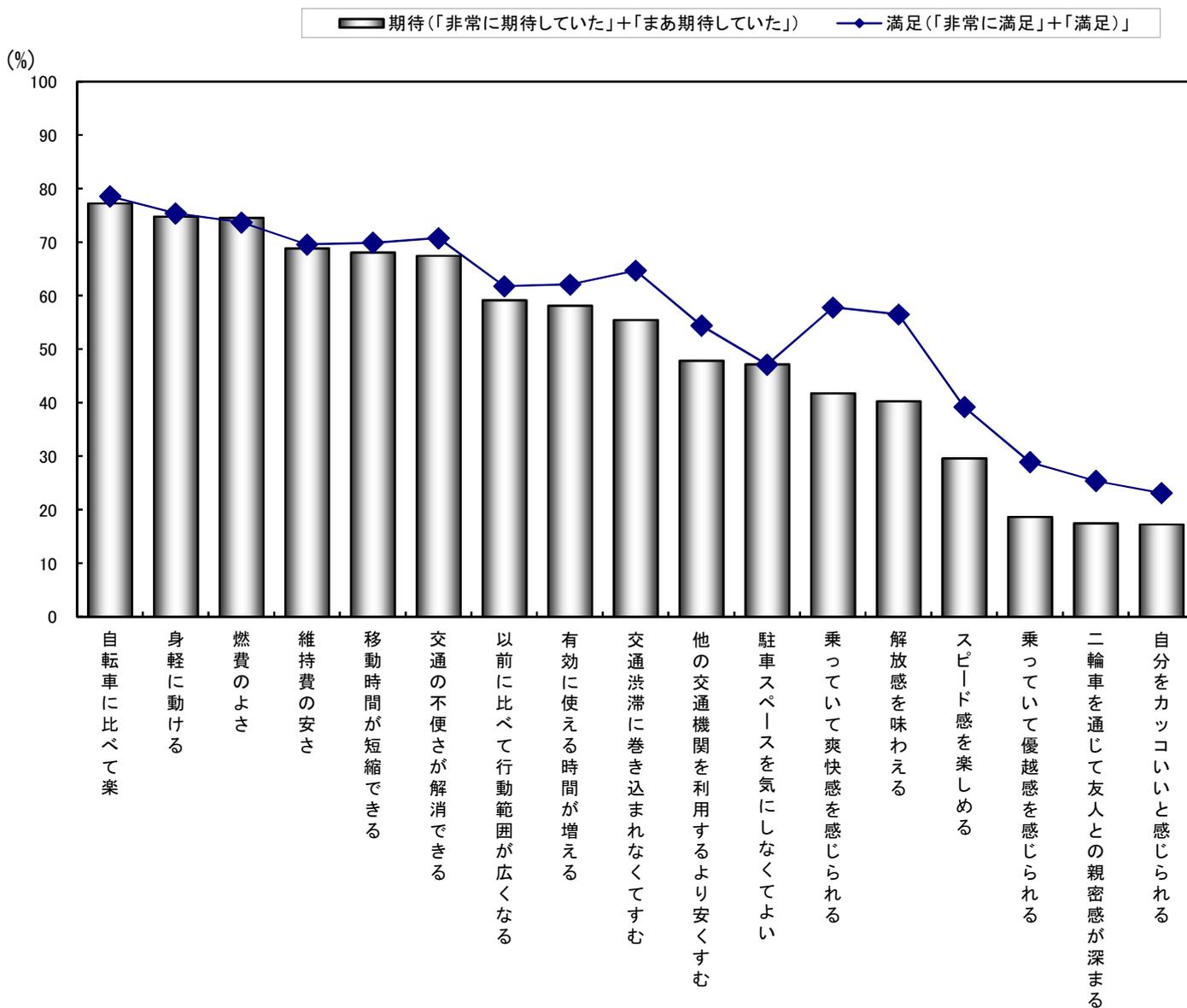
【今後してみたいレクリエーション】	ツーリング			林道走行	サーキット走行	峠道走行	レース走行					カスタム・ドレスアップ	その他	どれもしてみたいものはない		
	日帰り	宿泊	海外				スクーターレース	ロード	モトクロス	トライアル競技	エンデューロ				モタードレース	
全体	03年度	21	28	10	8	10	7	5	2	3	2	1	*	10	2	36
	05年度	20	26	8	7	8	7	4	2	2	2	1	1	10	1	39
	07年度	18	25	7	6	9	6	3	2	2	2	1	1	9	1	44
	09年度	22	25	8	8	9	8	3	2	2	2	1	1	9	1	41
	11年度	21	24	7	8	9	8	3	2	1	2	1	1	9	1	42
性別	男性	23	28	7	10	10	9	4	3	2	2	1	1	10	1	36
	女性	16	12	4	3	3	2	2	1	0	0	0	0	4	1	64
年代	10代	25	29	3	7	8	9	4	1	1	1	0	1	10	-	41
	20代	19	34	13	16	22	14	8	6	5	3	3	2	18	0	25
	30代	20	31	8	10	13	9	6	4	2	2	2	1	15	1	35
	40代	27	31	9	8	13	7	4	3	2	2	1	2	14	1	33
	50代以上	19	18	5	7	4	7	1	1	1	1	0	0	4	1	51
タイプ	SC	22	21	5	7	6	6	3	1	1	1	1	1	8	1	48
	UB/BB	22	24	6	8	5	7	3	2	1	2	1	1	8	2	40
	TU	19	46	16	11	29	14	4	7	3	3	2	2	18	2	12
	TR/TL	16	37	21	30	21	14	4	7	12	8	13	6	8	1	15
排気量	50cc以下	21	17	3	7	4	6	3	1	1	1	0	0	6	1	53
	51~125cc	23	33	10	10	12	9	5	3	2	3	2	2	11	2	29
	126~250cc	21	48	16	14	17	12	3	3	4	4	4	2	16	1	16
	251~400cc	16	51	16	10	34	15	1	7	3	3	2	3	18	1	11
	401~750cc	21	46	24	10	30	12	8	10	4	5	4	4	14	1	13
	751cc以上	17	41	23	11	37	13	3	12	3	4	2	3	16	2	10

基数:対象者全員

(8)購入前の期待度と使用後の満足度(「新規」ユーザー)

- 新規ユーザーの二輪車に対する購入前の期待度と満足度については、「燃費のよさ」を除いて満足度が期待度を上回る結果となった。
- 特に、「爽快感を感じられる」「解放感を味わえる」「スピード感を楽しめる」「優越感を感じられる」については、期待に対して10ポイント前後実際の満足度が上回っている。

<購入前の期待度と使用後の満足度>



【11年度】

期待	77	75	75	69	68	68	59	58	56	48	47	42	40	30	19	18	17
満足	79	75	74	70	70	71	62	62	65	54	47	58	57	39	29	25	23

【09年度】

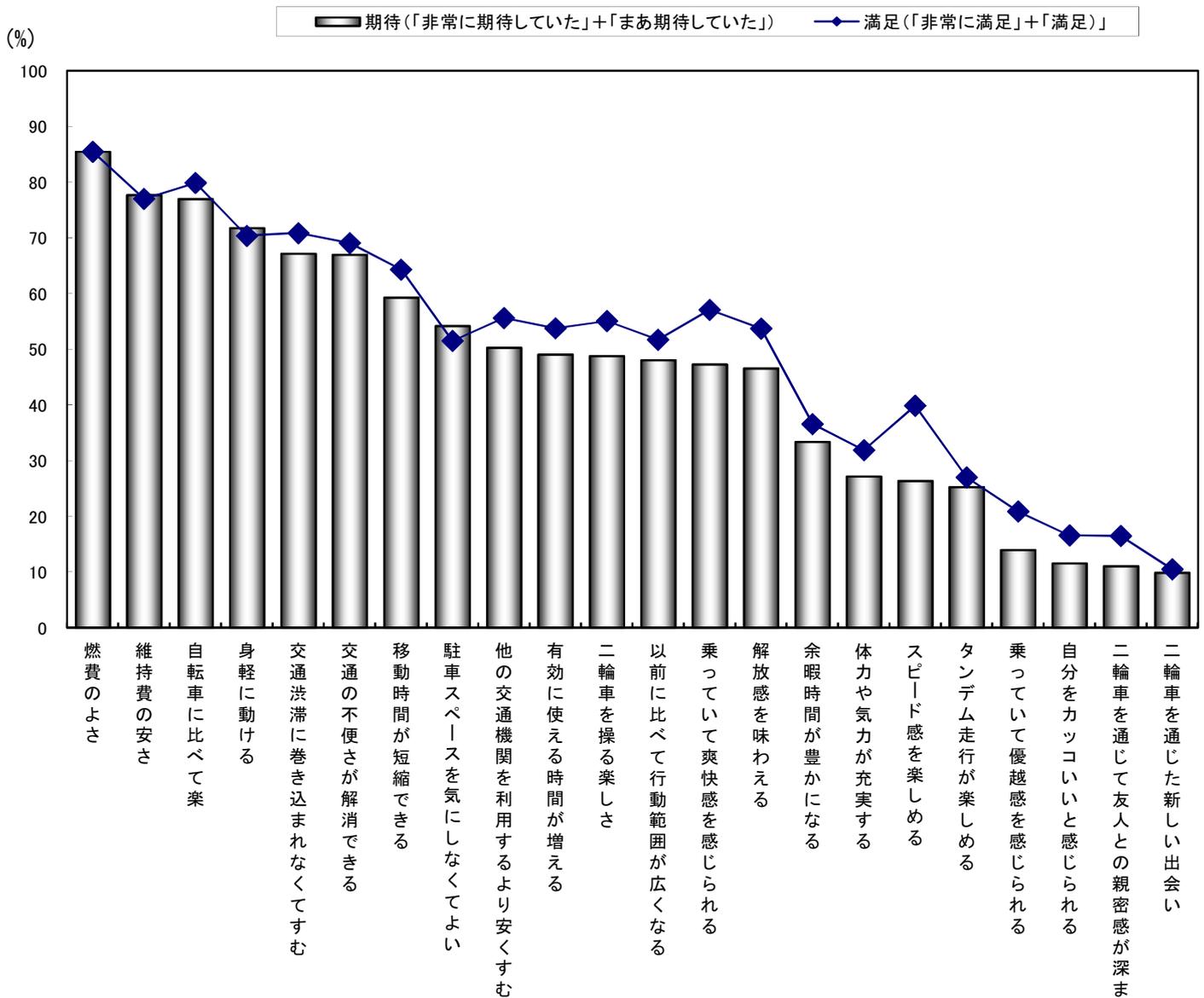
期待	77	69	72	63	69	65	60	52	53	51	49	40	41	32	15	16	15
満足	82	70	75	68	71	70	67	55	66	59	48	57	58	47	26	25	23

基数:新規購入者

(9)購入前の期待度と使用後の満足度(「再度購入」ユーザー)

- 再度購入ユーザーの、二輪車に対する購入前の期待度と使用後の満足度については、全般的には満足度が期待度を上回っている項目が多い。
- 特に、「スピード感を楽しめる」「爽快感を感じられる」については、期待に対して10ポイント以上実際の満足度が上回っている。

<購入前の期待度と使用後の満足度>

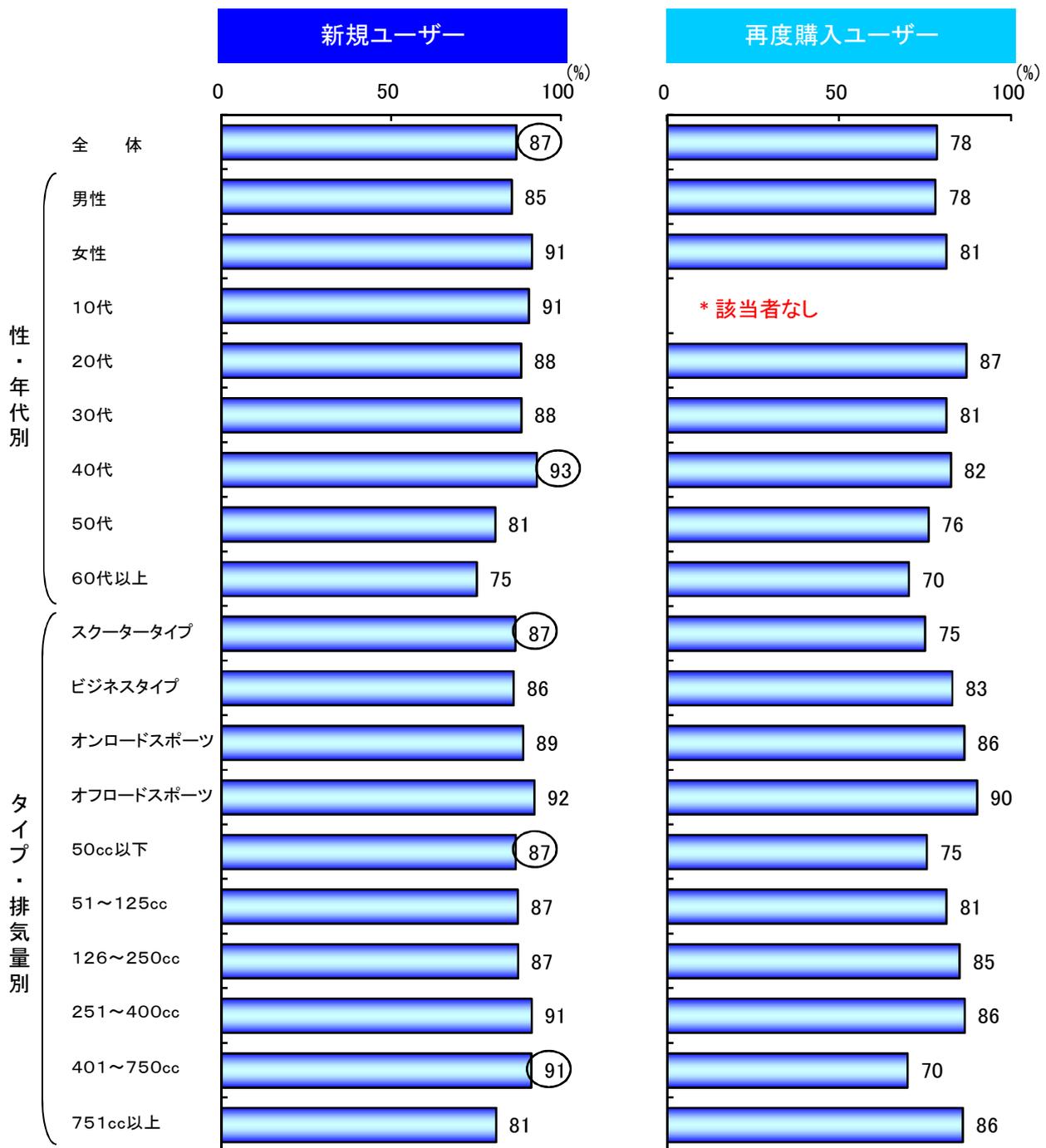


基数:再度購入者

(10) 新規ユーザー、再度購入ユーザーの総合満足

- 総合満足は新規ユーザー87%に対し、再度購入ユーザーは78%と低い。
- 年代で見ると、新規ユーザーでは40代の総合満足が93%と最も高く、再度購入ユーザーでは20代が87%と高くなっている。
- タイプ別で見ると、新規ユーザーでは「スクータータイプ」の総合満足が87%だが再度購入ユーザーでは75%と12ポイント低くなっている。
- 排気量別で見ると、特に「401～750cc」と「50cc以下」で再度購入ユーザーと比べて新規ユーザーの方が総合満足が高い。

<総合満足度>



基数:新規購入者

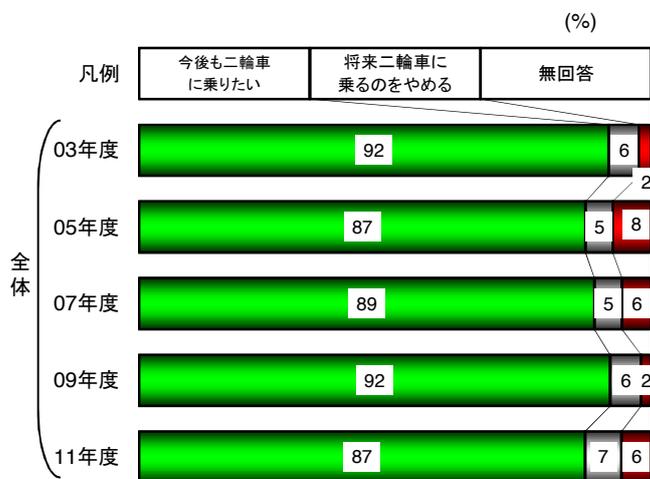
基数:再度購入者

9. 今後の意向

(1) 二輪車の継続乗車意向／意向車

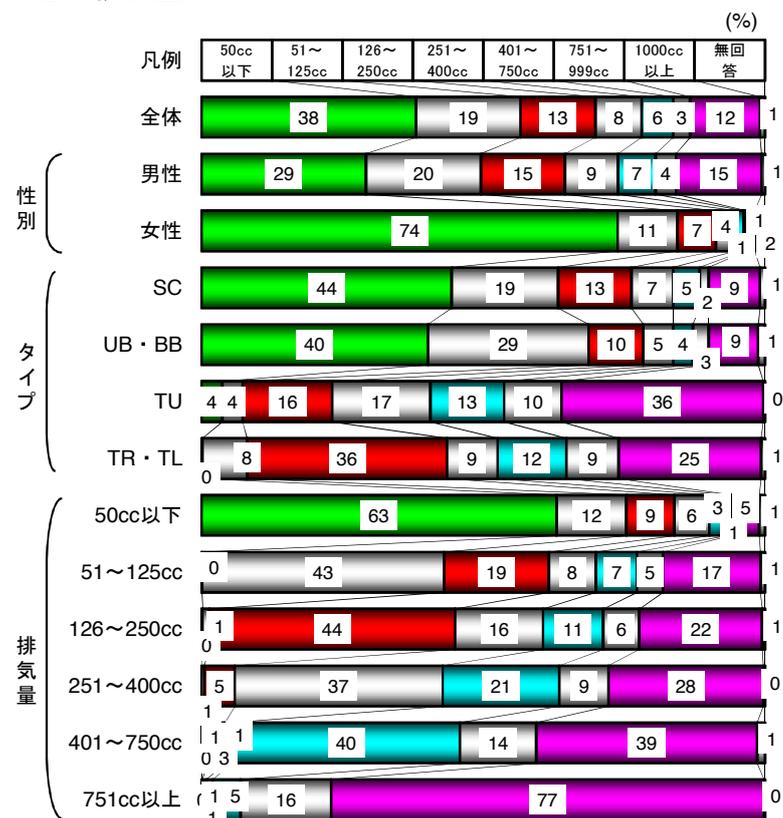
- <今後の継続乗車意向>をみると、「今後も二輪車に乗りたい」が87%を占め高いが、前回調査の92%からは5ポイント減少した。タイプ別ではオンロードとオフロード、排気量別では51cc以上で90%以上となっている。
- <意向排気量>をみると、全体では「50cc以下」が38%と最も多く、次いで「51～125cc」(19%)が多い。性別では、女性で「50cc以下」が74%と特に多い。タイプ別では、スクーターとビジネスは「50cc以下」の乗車意向が4割程度を占める。オンロードは「1000cc以上」、オフロードは「126～250cc」が最も多い。排気量別では、「50cc以下」では同一クラスへの意向が多いが、「51cc以上」では、排気量が大きくなるにつれて上位クラスへの意向が多くなっている。
- <意向車>をみると、全体では「国内モデル」が89%を占める。タイプ別では、スクーターとビジネスは「国内モデル」が90%以上を占めるが、オンロードとオフロードではそれぞれ70%と、スクーター、ビジネスに比べ「国内モデル」への意向が低い。排気量別では、751cc以上は「逆輸入車」「外車」への意向が合わせて半数以上を占めている。

<二輪車に乗り続けるか>

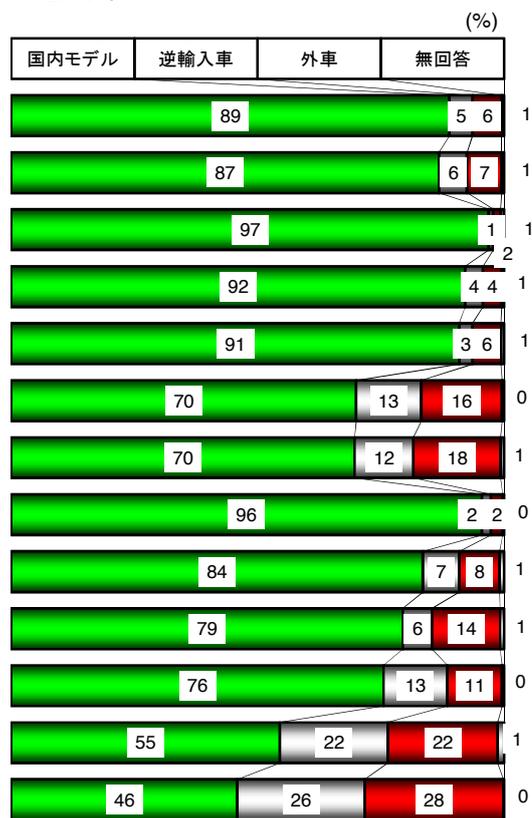


		今後も二輪車に乗りたい (%)	将来二輪車に乗るのをやめる (%)	無回答 (%)
全体	03年度	92	6	2
	05年度	87	5	8
	07年度	89	5	6
	09年度	92	6	2
	11年度	87	7	6
タイプ	SC	86	8	6
	UB/BB	86	7	8
	TU	94	3	3
	TR/TL	97	1	2
排気量	50cc以下	83	10	7
	51～125cc	93	3	4
	126～250cc	94	3	3
	251～400cc	96	2	3
	401～750cc	95	2	3
	751cc以上	96	2	2

<意向排気量>



<意向車>



基数:対象者全員

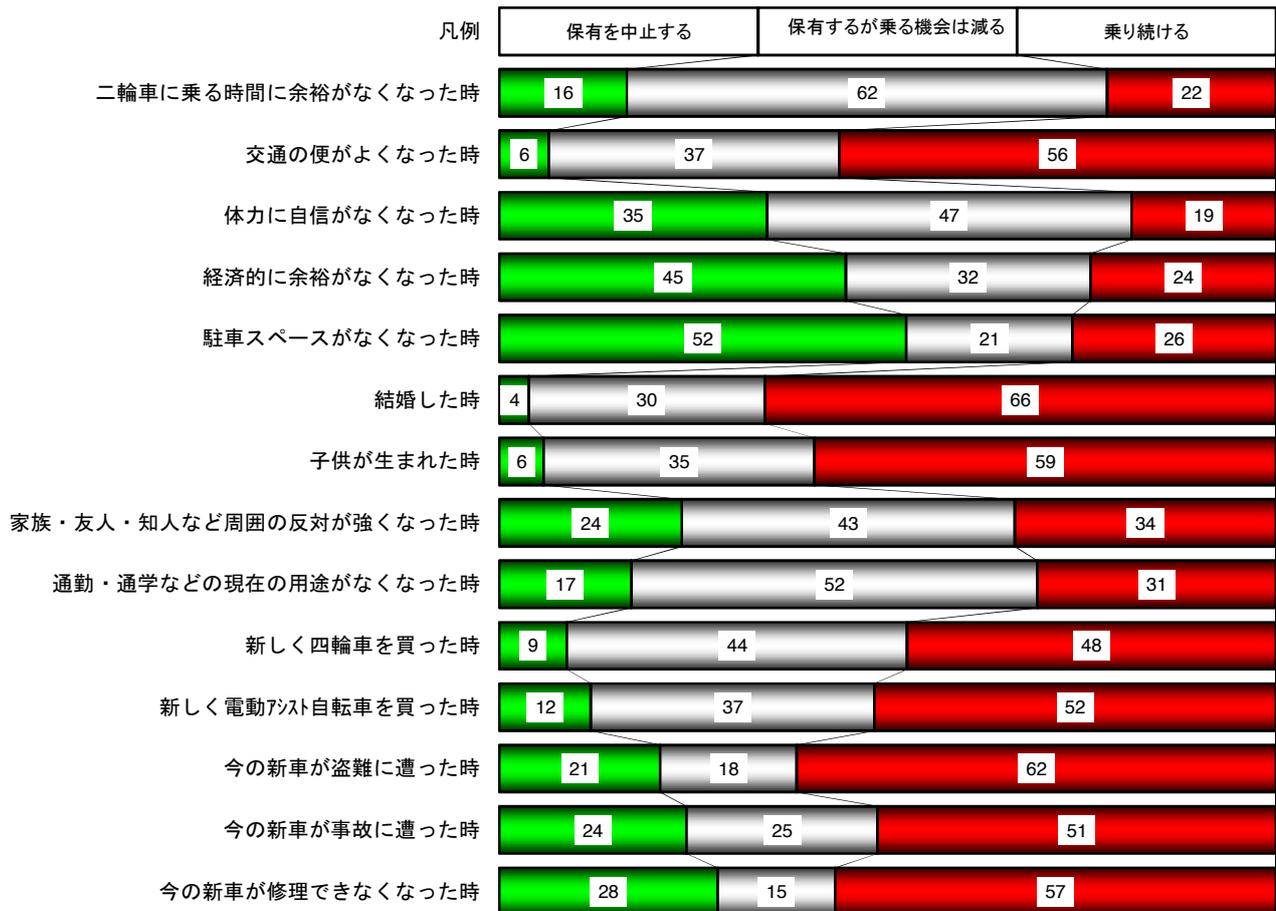
(2)環境変化別の二輪車保有／乗車意向

○ <環境の変化別にみた二輪車保有／乗車意向>をみると、以下のとおりである。

- ・「保有を中止する」場合 … 「駐車スペースがなくなった時」(52%)、「経済的に余裕がなくなった時」(45%)、「体力に自信がなくなった時」(35%)
- ・「保有するが乗る機会は減る」場合… 「二輪車に乗る時間に余裕がなくなった時」(62%)、「通勤・通学などの現在の用途がなくなった時」(52%)、「体力に自信がなくなった時」(47%)
- ・変化があっても「乗り続ける」 … 「結婚した時」(66%)、「今の新車が盗難に遭った時」(62%)、「子供が生まれた時」(59%)

<環境の変化別にみた二輪車保有／乗車意向>

(%)

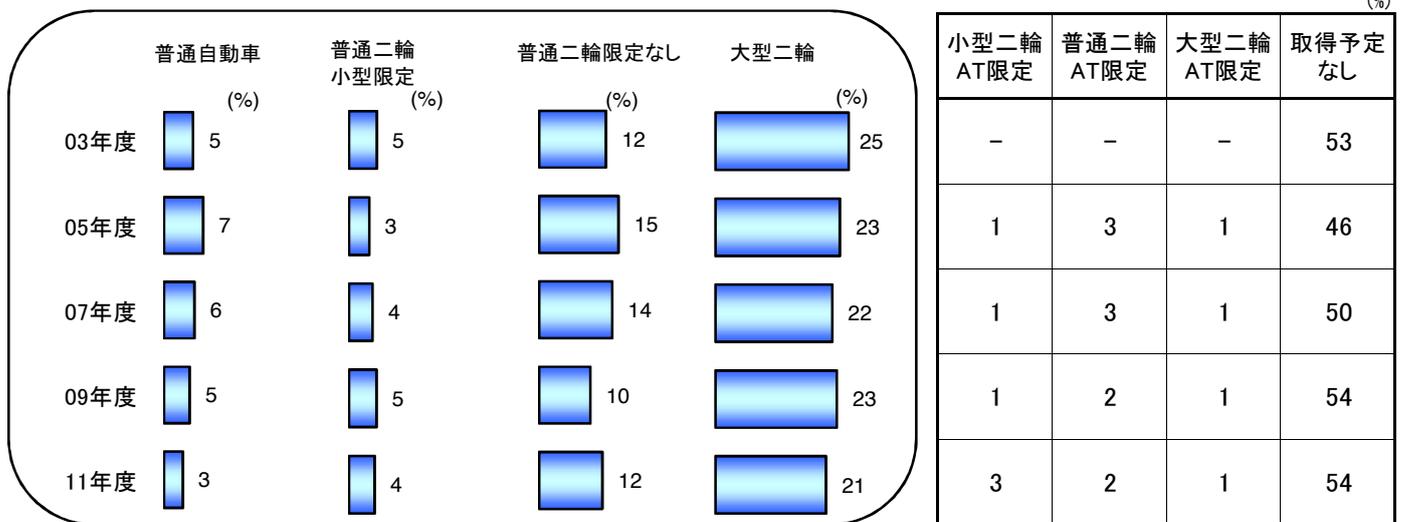


基数:対象者全員

(3) 今後の上級免許取得意向 -上級免許-

- <今後の上級免許に対する取得意向>をみると、「上級免許を取得したい」ユーザーは前回調査時(46%)から横ばいに推移している。
免許種類で比較すると「大型二輪免許」(21%)と「普通二輪免許限定なし」(12%)が多く、前回調査時と比べて「大型二輪免許」は微減、「普通二輪免許限定なし」は微増している。
AT限定免許の取得意向は1~3%と少ない。
- 性年代別でみると、男性20~40代で「大型二輪免許」の取得意向が30%以上と高い。
また、女性30代では、「普通二輪AT限定」の取得意向が他の性別・年代と比べて高く9%である。
- 現保有免許別でみると、「四輪普通免許のみ」ユーザーの55%が上級二輪免許の取得意向を持っている。
その中でも、「小型二輪AT限定」と「普通二輪AT限定」の取得意向が合わせて10%と、他の現保有免許と比べてAT取得意向が高い。

<今後の免許取得意向> -上級免許-



		四輪普通免許のみ	普通二輪免許小型限定	普通二輪免許限定なし	大型二輪免許	小型二輪AT限定	普通二輪AT限定	大型二輪AT限定	取得する予定はない
全体		3	4	12	21	3	2	1	54
性別	男性	3	4	13	25	3	2	1	49
	女性	6	4	8	5	2	1	1	73
男性	10代	43	3	20	17	0	2	0	15
	20代	4	2	20	39	1	0	0	34
	30代	1	3	15	30	4	3	1	44
	40代	1	3	12	36	4	3	2	39
	50代以上	1	7	11	15	2	2	0	62
女性	10代	38	5	2	9	0	0	0	46
	20代	11	5	19	19	0	0	0	45
	30代	3	0	13	15	3	9	1	57
	40代	0	10	10	5	0	0	3	71
	50代以上	4	3	5	1	2	1	0	84
現保有免許	原付免許のみ	26	6	4	2	3	1	0	59
	四輪普通免許のみ	0	10	25	10	6	4	1	45
	普通二輪免許小型限定	0	0	30	19	0	6	1	44
	普通二輪免許限定なし	2	0	0	66	0	0	1	31
	大型二輪免許	0	0	0	0	0	0	0	100

基数:対象者全員

Ⅱ. トピック調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- ①二輪車を手放した人の二輪車を手放した要因を分析し、どのような要因が最も二輪車離れに影響しているかを明らかにする。
- ②新車を購入せず、中古車を購入した人たちの実態を明らかにする。
- ③新車購入者（新車購入ユーザー調査対象者）を、二輪車に対する価値観（交通手段としての乗り物、生活道具としての乗り物、趣味の乗り物）別に分析し、価値観別の特徴を明らかにする。

上記①②③を分析することで、新車需要の拡大につながるヒントや糸口を探った。

(2) 調査設計

調査目的の①②の調査対象者は下記的手段にてデータ収集を行った。

【二輪車市場に影響を与える要因についての調査・分析】

1. 調査手法	インターネットによるアンケート調査法
2. 調査地域	全国
3. 調査対象者	①2006年6月以降に二輪車を手放したユーザー ②2006年6月以降に中古車を購入した二輪車ユーザー
4. 対象者の抽出方法	株式会社バルク保有モニター（vlcrew）より無作為抽出
5. 調査実施時期	2011年8月～2011年9月

調査目的の③に関しては、新車購入ユーザー調査にて追加設問で聴取している。

(3) 回収状況と分析時の分類について

調査目的の①：2006年6月以降に二輪車を手放した方

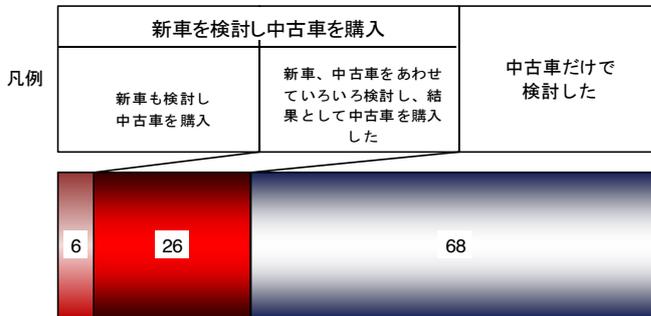
		有効回収 サンプル数	構成比 (%)
排気量	原付第一種（～50cc）	842	63.4%
	原付第二種（51～125cc）	108	8.1%
	軽二輪（126～250cc）	140	10.5%
	小型二輪（251～400cc）	167	12.6%
	小型二輪（401cc～）	71	5.3%
① 総計		1,328	100.0%

調査目的の②：2006年6月以降に中古車を購入した方

		有効回収 サンプル数	構成比 (%)
排気量	原付第一種（～50cc）	421	46.5%
	原付第二種（51～125cc）	157	17.3%
	軽二輪（126～250cc）	146	16.1%
	小型二輪（251～400cc）	84	9.3%
	小型二輪（401cc～）	98	10.8%
② 総計		906	100.0%

※なお、中古車購入者は、購入時に「新車」を検討したかの有無によって、下記のように分類し分析を行っている。

新車検討有無 (%)

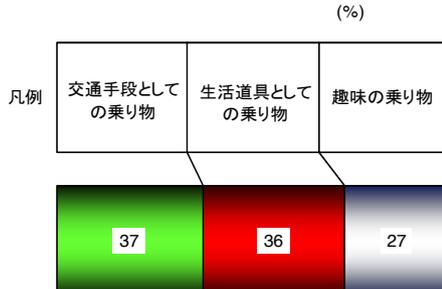


		(%)
新車も検討し中古車を購入	新車を買おうとしたが、やむなく中古車を購入した	6
	新車、中古車をあわせていろいろ検討し、結果として中古車を購入した	26
	中古車だけで検討した	68

基数：トピック調査②対象者全員（n 906）

調査目的の③：下記のように新車購入ユーザー調査のデータをまとめた。

二輪車に対する意識 (%)



基数：新車購入ユーザー調査対象者全員（n 5,150）

(4) 調査の背景

国内の二輪車需要は 1999 年度に 100 万台を割った後は、ほぼ 70 万台で推移してきたが、2008 年度に 60 万台を割り、2010 年度は 42 万台となった。

二輪車の保有台数は原付第一種が減少傾向にある中、原付第二種、軽二輪車、小型二輪車ともに増加傾向にある。

このような背景のもと、二輪車需要が下落（二輪車離れ）傾向にある要因、また、保有台数の傾向から、新車ではなく中古の二輪車を選択（中古車購入）する要因について調査・分析を行った。

○二輪車離れの要因（仮説）

1) 規制、環境の変化

「排出ガス規制による価格の上昇、モデル数の減少」「駐車禁止取り締まり強化による利便性の減少」など

2) 意識・生活の変化

「進学・就職」「住居をかえた（引っ越し）」「結婚」「子どもができた」「仕事・生活が忙しい」「体力の衰え」など

3) 家計支出の変化

「情報・通信費の支払い」「AV 機器・耐久消費財の購入」「二輪車等の維持費」「不動産の購入」「教育費」など

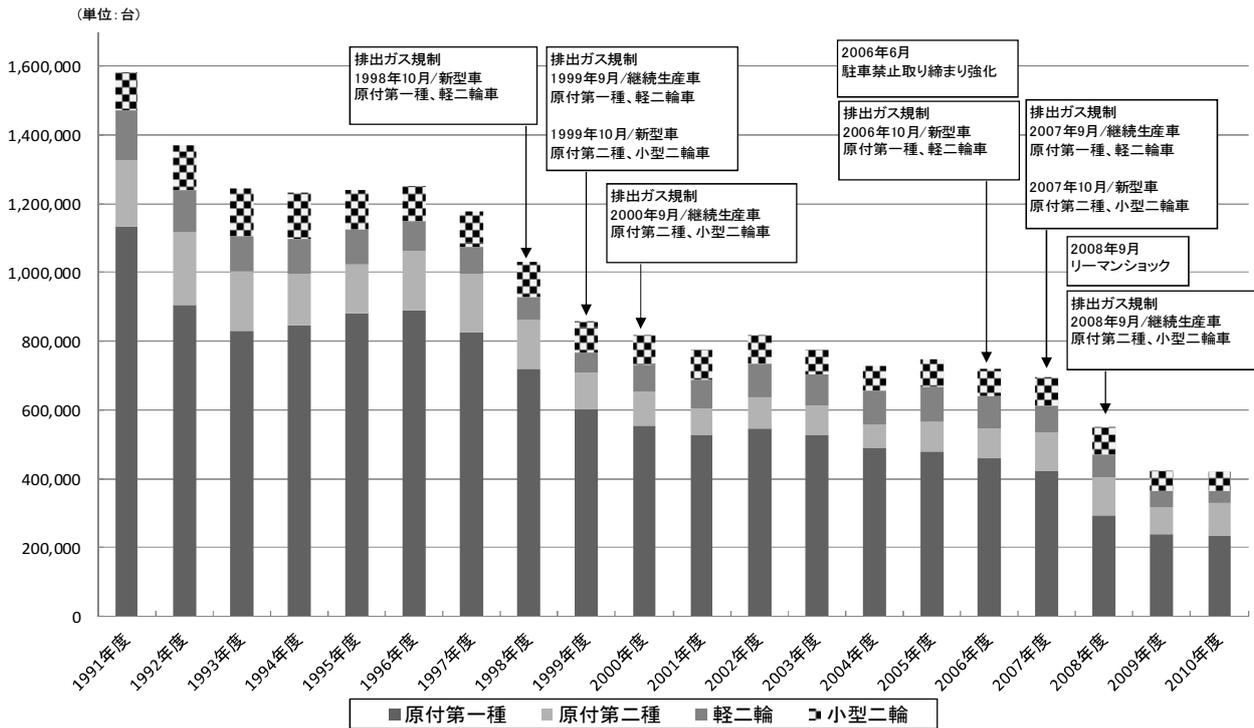
○中古車購入の要因（仮説）

1) 新車を購入したいが、「予算が足りない」「新車のモデルが少なく」中古車に流れている。

2) 新車は念頭になく、中古車のみを検討し購入した人は「旧車が好き」「新車で欲しいモデルがない」などで中古車に流れている。

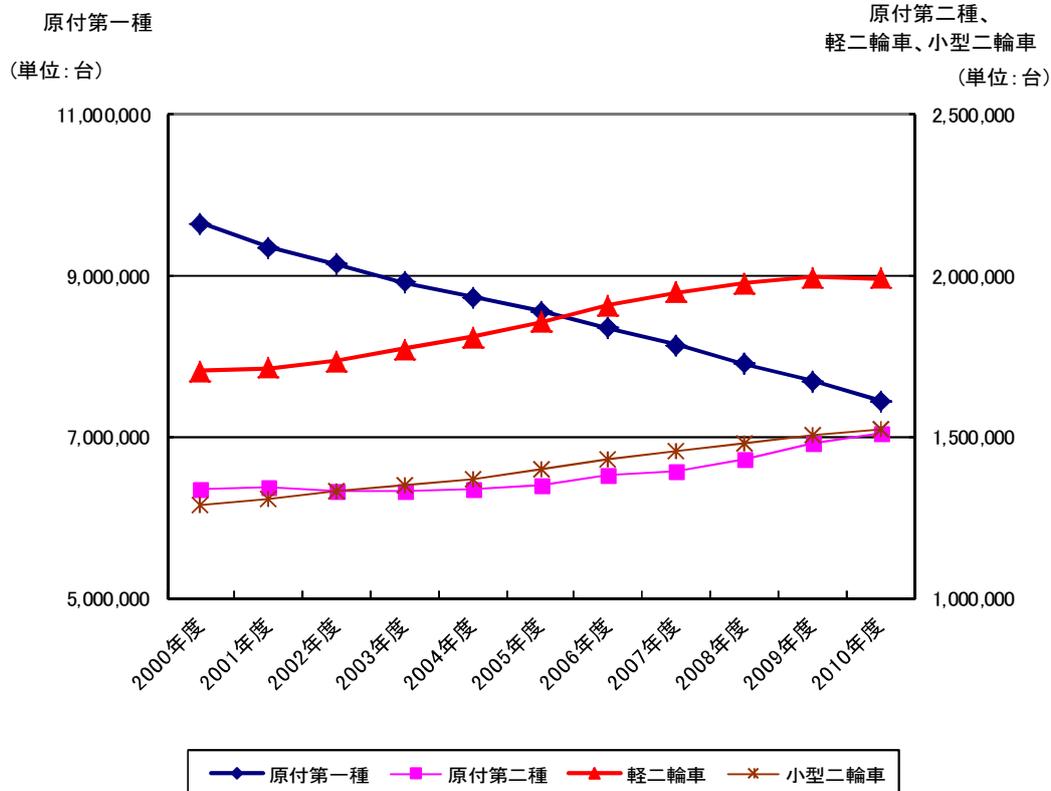
3) 中古車購入者でも、「予算に見合うモデル」「欲しいモデル」があれば新車購入の可能性がある。

【二輪車需要】



出所) 日本自動車工業会

【二輪車の保有台数】



出所) 日本自動車工業会

(5) 調査結果の概要

1. 調査の内容

- ① 二輪車を手放した要因と考えられる事柄を下表のように整理し、これらの要因が二輪車を手放す際、どの程度影響したかを調べ、排気量別、年代別等の二輪車離れの特徴を明らかにした。

【本調査で調べた要因】

【二輪車関連影響】二輪車の利用環境・利用状況に関する事柄など 10 要因	
1 手放した二輪車の利用用途(通勤・通学、日常の足、商用、レジャーなど)がなくなった	6 二輪車で危ない思いをした
2 二輪車で駐車違反の摘発を受けた	7 二輪車で事故にあった
3 自宅の駐車場で困った	8 二輪車が故障し修理ができなくて困った
4 出先の駐車場で困った	9 修理を出した店のサービスが悪くて困った
5 電車、バス便が便利になった	10 二輪車が盗難にあった
【意識関連影響】二輪車を利用する上での意識(マインド)に関わる事柄など 7 要因	
1 二輪車に飽きた	5 生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
2 体力に自信がなくなった	6 他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった
3 周囲の反対が大きくなった	7 一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
4 仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった	
【生活関連影響】二輪車の保有に影響があると思われるライフスタイル・ライフステージの変化に関わる事柄など 5 要因	
1 引っ越しをした	4 結婚した
2 就職・転職をした	5 子どもができた
3 退職した・仕事をやめた	
【家計関連影響】二輪車の保有に影響があると思われる消費支出に関わる事柄など 20 要因	
1 携帯電話(携帯電話・PHS)使用料	12 電動アシスト自転車の購入
2 インターネット接続料(プロバイダ料金など)	13 不動産(一戸建て、マンションなど)の購入
3 ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料	14 住宅のリフォームや修繕にかかる費用
4 楽器(部品を含む)の購入	15 家賃・地代
5 衣服の購入	16 生活家電製品の購入(冷蔵庫・洗濯機・エアコンなど)
6 腕時計や装身具(アクセサリ類)の購入	17 パソコンおよびパソコン用周辺機器・ソフトの購入
7 自動車の購入	18 AV 機器(薄型テレビ、オーディオなど)の購入
8 軽自動車の購入	19 教育費(学校、塾など)
9 自動車保険料(自賠責・任意)の加入	20 旅行費
10 手放した二輪車の維持費	
11 自動車整備費	

- ② 中古車を選択した人のユーザープロフィールと選択理由を排気量別に明らかにした。
- ③ 新車購入ユーザー調査(時系列調査対象者)に下記の聴取をし、二輪車に関する価値観を明らかにし、新車購入ユーザー調査で行っている分析軸(タイプ・排気量)とは異なる視点から、新車購入者の傾向を探った。

【質問内容】問 48

あなたにとって二輪車はどのようなものですか。

あなたの意識に最も近いものをひとつだけお知らせください。

- | |
|---------------|
| 1 交通手段としての乗り物 |
| 2 生活手段としての乗り物 |
| 3 趣味の乗り物 |

2. 調査結果

(1) 二輪車を手放した要因

①全体の傾向

二輪車を手放した要因を全体で見ると、以下のような結果となった。

(影響値の算出方法については後述)

順位	影響値	二輪車を手放した要因	順位	影響値	二輪車を手放した要因
1位	3.61	手放した二輪車の利用用途がなくなった	22位	1.15	二輪車に飽きた
2位	2.52	引っ越しをした	23位	1.08	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
3位	2.02	二輪車が故障し修理ができなくて困った	24位	0.97	自動車整備費
4位	1.60	就職・転職をした	25位	0.96	自動車保険料の加入
5位	1.54	二輪車で危ない思いをした	26位	0.86	二輪車で駐車違反の摘発を受けた
6位	1.52	仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった	27位	0.86	修理を出した店のサービスが悪くて困った
7位	1.50	生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった	28位	0.72	家賃・地代
8位	1.47	手放した二輪車の維持費	29位	0.69	不動産の購入
9位	1.42	退職した・仕事をやめた	30位	0.68	電動アシスト自転車の購入
10位	1.41	子どもができた	31位	0.68	教育費
11位	1.41	二輪車で事故にあった	32位	0.65	インターネット接続料
12位	1.37	自動車の購入	33位	0.65	携帯電話使用料
13位	1.29	自宅の駐車場で困った	34位	0.64	パソコンおよび周辺機器・ソフトの購入
14位	1.29	二輪車が盗難にあった	35位	0.62	生活家電製品の購入
15位	1.29	他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった	36位	0.61	旅行費
16位	1.27	電車、バス便が便利になった	37位	0.59	衣服の購入
17位	1.25	結婚をした	38位	0.58	AV機器の購入
18位	1.21	周囲の反対が大きくなった	39位	0.51	腕時計や装身具の購入
19位	1.17	出先の駐車場で困った	40位	0.49	住宅のリフォームや修繕にかかる費用
20位	1.16	体力に自信がなくなった	41位	0.49	ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料
21位	1.16	軽自動車の購入	42位	0.40	楽器の購入

②排気量、年代、地域別の傾向

全体の影響値よりプラスの乖離が大きい順に「手放した要因」を並べ替え、傾向を探った結果、以下の特徴がみられた。

【排気量】

排気量	全体順位	全体影響値	排気量別の影響値	全体影響値との乖離	手放した要因
原付第一種	3位	2.02	2.25	+0.23	二輪車が故障し修理ができなくて困った
	21位	1.16	1.34	+0.18	軽自動車の購入
	1位	3.61	3.74	+0.13	手放した二輪車の利用用途がなくなった
	9位	1.42	1.55	+0.13	退職した・仕事をやめた
	4位	1.60	1.73	+0.13	就職・転職をした
	30位	0.68	0.79	+0.11	電動アシスト自転車の購入
	2位	2.52	2.62	+0.10	引っ越しをした
	14位	1.29	1.38	+0.09	二輪車が盗難にあった
	28位	0.72	0.77	+0.05	家賃・地代
	12位	1.37	1.42	+0.05	自動車の購入
	16位	1.27	1.30	+0.03	電車、バス便が便利になった
	40位	0.49	0.52	+0.03	住宅のリフォームや修繕にかかる費用
	38位	0.58	0.61	+0.03	AV機器の購入
	41位	0.49	0.51	+0.02	ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料
	35位	0.62	0.64	+0.02	生活家電製品の購入
37位	0.59	0.60	+0.01	衣服の購入	
33位	0.65	0.66	+0.01	携帯電話使用料	
5位	1.54	1.55	+0.01	二輪車で危ない思いをした	
原付第二種	27位	0.86	1.55	+0.69	修理を出した店のサービスが悪くて困った
	19位	1.17	1.86	+0.69	出先の駐車場で困った
	11位	1.41	2.04	+0.63	二輪車で事故にあった
	13位	1.29	1.78	+0.49	自宅の駐車場で困った
	14位	1.29	1.73	+0.44	二輪車が盗難にあった
	26位	0.86	1.29	+0.43	二輪車で駐車違反の摘発を受けた
	20位	1.16	1.54	+0.38	体力に自信がなくなった
	25位	0.96	1.32	+0.36	自動車保険料の加入
	18位	1.21	1.52	+0.31	周囲の反対が大きくなった
	29位	0.69	0.97	+0.28	不動産の購入
	34位	0.64	0.88	+0.24	パソコンおよび周辺機器・ソフトの購入
	5位	1.54	1.77	+0.23	二輪車で危ない思いをした
	39位	0.51	0.74	+0.23	腕時計や装身具の購入
	28位	0.72	0.93	+0.21	家賃・地代
	42位	0.40	0.60	+0.20	楽器の購入
	23位	1.08	1.28	+0.20	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
	36位	0.61	0.80	+0.19	旅行費
	32位	0.65	0.83	+0.18	インターネット接続料
	24位	0.97	1.14	+0.17	自動車整備費
	40位	0.49	0.66	+0.17	住宅のリフォームや修繕にかかる費用
33位	0.65	0.82	+0.17	携帯電話使用料	
9位	1.42	1.56	+0.14	退職した・仕事をやめた	
21位	1.16	1.30	+0.14	軽自動車の購入	
16位	1.27	1.41	+0.14	電車、バス便が便利になった	
37位	0.59	0.72	+0.13	衣服の購入	
38位	0.58	0.70	+0.12	AV機器の購入	

排気量	全体 順位	全体 影響値	排気量 別の 影響値	全体 影響値と の乖離	手放した要因
原付第二種	22位	1.15	1.25	+0.10	二輪車に飽きた
	8位	1.47	1.56	+0.09	手放した二輪車の維持費
	31位	0.68	0.75	+0.07	教育費
	35位	0.62	0.67	+0.05	生活家電製品の購入
	3位	2.02	2.05	+0.03	二輪車が故障し修理ができなくて困った
	41位	0.49	0.51	+0.02	ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料
軽二輪車	13位	1.29	1.87	+0.58	自宅の駐車場で困った
	20位	1.16	1.56	+0.40	体力に自信がなくなった
	23位	1.08	1.44	+0.36	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
	7位	1.50	1.82	+0.32	生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	6位	1.52	1.79	+0.27	仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	10位	1.41	1.68	+0.27	子どもができた
	15位	1.29	1.52	+0.23	他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった
	18位	1.21	1.44	+0.23	周囲の反対が大きくなった
	19位	1.17	1.36	+0.19	出先の駐車場で困った
	5位	1.54	1.72	+0.18	二輪車で危ない思いをした
	17位	1.25	1.42	+0.17	結婚をした
	22位	1.15	1.29	+0.14	二輪車に飽きた
	35位	0.62	0.74	+0.12	生活家電製品の購入
	29位	0.69	0.79	+0.10	不動産の購入
	31位	0.68	0.77	+0.09	教育費
	34位	0.64	0.70	+0.06	パソコンおよび周辺機器・ソフトの購入
	2位	2.52	2.57	+0.05	引っ越しをした
	42位	0.40	0.45	+0.05	楽器の購入
39位	0.51	0.55	+0.04	腕時計や装身具の購入	
41位	0.49	0.52	+0.03	ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料	
24位	0.97	0.99	+0.02	自動車整備費	
小型二輪車 (~400cc)	6位	1.52	2.41	+0.89	仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	7位	1.50	2.25	+0.75	生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	15位	1.29	1.84	+0.55	他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった
	23位	1.08	1.58	+0.50	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
	18位	1.21	1.60	+0.39	周囲の反対が大きくなった
	8位	1.47	1.82	+0.35	手放した二輪車の維持費
	20位	1.16	1.49	+0.33	体力に自信がなくなった
	19位	1.17	1.42	+0.25	出先の駐車場で困った
	17位	1.25	1.50	+0.25	結婚をした
	13位	1.29	1.47	+0.18	自宅の駐車場で困った
	22位	1.15	1.30	+0.15	二輪車に飽きた
	12位	1.37	1.49	+0.12	自動車の購入
	10位	1.41	1.53	+0.12	子どもができた
	24位	0.97	1.04	+0.07	自動車整備費
36位	0.61	0.62	+0.01	旅行費	

排気量	全体順位	全体影響値	排気量別の影響値	全体影響値との乖離	手放した要因
小型二輪車 (401cc～)	10位	1.41	2.20	+0.79	子どもができた
	13位	1.29	2.04	+0.75	自宅の駐車場で困った
	8位	1.47	2.13	+0.66	手放した二輪車の維持費
	6位	1.52	2.16	+0.64	仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	7位	1.50	2.10	+0.60	生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	18位	1.21	1.73	+0.52	周囲の反対が大きくなった
	24位	0.97	1.34	+0.37	自動車整備費
	20位	1.16	1.44	+0.28	体力に自信がなくなった
	23位	1.08	1.30	+0.22	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
	16位	1.27	1.48	+0.21	電車、バス便が便利になった
	15位	1.29	1.49	+0.20	他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった
	11位	1.41	1.56	+0.15	二輪車で事故にあった
	27位	0.86	0.99	+0.13	修理を出した店のサービスが悪くて困った
	31位	0.68	0.77	+0.09	教育費
	17位	1.25	1.31	+0.06	結婚をした
4位	1.60	1.63	+0.03	就職・転職をした	

【年代】

年代	全体順位	全体影響値	年代別の影響値	全体影響値との乖離	手放した要因
10代・20代	2位	2.52	3.30	+0.78	引っ越しをした
	4位	1.60	2.34	+0.74	就職・転職をした
	12位	1.37	1.97	+0.60	自動車の購入
	17位	1.25	1.73	+0.48	結婚をした
	10位	1.41	1.86	+0.45	子どもができた
	21位	1.16	1.60	+0.44	軽自動車の購入
	40位	0.49	0.83	+0.34	住宅のリフォームや修繕にかかる費用
	36位	0.61	0.87	+0.26	旅行費
	27位	0.86	1.11	+0.25	修理を出した店のサービスが悪くて困った
	38位	0.58	0.83	+0.25	AV機器の購入
	37位	0.59	0.83	+0.24	衣服の購入
	28位	0.72	0.94	+0.22	家賃・地代
	26位	0.86	1.08	+0.22	二輪車で駐車違反の摘発を受けた
	33位	0.65	0.85	+0.20	携帯電話使用料
	35位	0.62	0.82	+0.20	生活家電製品の購入
	32位	0.65	0.84	+0.19	インターネット接続料
	42位	0.40	0.58	+0.18	楽器の購入
	39位	0.51	0.69	+0.18	腕時計や装身具の購入
	34位	0.64	0.81	+0.17	パソコンおよび周辺機器・ソフトの購入
	5位	1.54	1.71	+0.17	二輪車で危ない思いをした
	41位	0.49	0.65	+0.16	ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料
	25位	0.96	1.12	+0.16	自動車保険料の加入
	11位	1.41	1.57	+0.16	二輪車で事故にあった
	19位	1.17	1.33	+0.16	出先の駐車場で困った
23位	1.08	1.23	+0.15	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった	
1位	3.61	3.74	+0.13	手放した二輪車の利用用途がなくなった	
31位	0.68	0.80	+0.12	教育費	

年代	全体 順位	全体 影響値	年代別 の影響値	全体 影響値と の乖離	手放した要因
10代・20代	30位	0.68	0.77	+0.09	電動アシスト自転車の購入
	22位	1.15	1.24	+0.09	二輪車に飽きた
	3位	2.02	2.07	+0.05	二輪車が故障し修理ができなくて困った
	16位	1.27	1.31	+0.04	電車、バス便が便利になった
	18位	1.21	1.25	+0.04	周囲の反対が大きくなった
	29位	0.69	0.71	+0.02	不動産の購入
	9位	1.42	1.43	+0.01	退職した・仕事をやめた
30代	10位	1.41	1.98	+0.56	子どもができた
	13位	1.29	1.63	+0.34	自宅の駐車場で困った
	17位	1.25	1.55	+0.30	結婚をした
	2位	2.52	2.78	+0.26	引っ越しをした
	29位	0.69	0.95	+0.26	不動産の購入
	7位	1.50	1.75	+0.25	生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	26位	0.86	1.09	+0.23	二輪車で駐車違反の摘発を受けた
	6位	1.52	1.69	+0.17	仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	8位	1.47	1.63	+0.16	手放した二輪車の維持費
	28位	0.72	0.87	+0.15	家賃・地代
	24位	0.97	1.11	+0.14	自動車整備費
	32位	0.65	0.77	+0.12	インターネット接続料
	38位	0.58	0.69	+0.11	AV機器の購入
	37位	0.59	0.70	+0.11	衣服の購入
	9位	1.42	1.53	+0.11	退職した・仕事をやめた
	22位	1.15	1.26	+0.11	二輪車に飽きた
	41位	0.49	0.59	+0.10	ケーブルテレビ、衛星デジタル放送の受信・視聴料
	23位	1.08	1.18	+0.10	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
	25位	0.96	1.06	+0.10	自動車保険料の加入
	33位	0.65	0.75	+0.10	携帯電話使用料
	36位	0.61	0.70	+0.09	旅行費
	35位	0.62	0.71	+0.09	生活家電製品の購入
	15位	1.29	1.38	+0.09	他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった
	16位	1.27	1.36	+0.09	電車、バス便が便利になった
	19位	1.17	1.25	+0.08	出先の駐車場で困った
	1位	3.61	3.69	+0.08	手放した二輪車の利用用途がなくなった
	39位	0.51	0.59	+0.08	腕時計や装身具の購入
	42位	0.40	0.48	+0.08	楽器の購入
	4位	1.60	1.68	+0.08	就職・転職をした
	34位	0.64	0.72	+0.08	パソコンおよび周辺機器・ソフトの購入
	40位	0.49	0.57	+0.08	住宅のリフォームや修繕にかかる費用
27位	0.86	0.93	+0.07	修理を出した店のサービスが悪くて困った	
31位	0.68	0.72	+0.04	教育費	
21位	1.16	1.19	+0.03	軽自動車の購入	
11位	1.41	1.42	+0.01	二輪車で事故にあった	

年代	全体順位	全体影響値	年代別の影響値	全体影響値との乖離	手放した要因
40代	6位	1.52	1.66	+0.14	仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	3位	2.02	2.14	+0.12	二輪車が故障し修理ができなくて困った
	7位	1.50	1.62	+0.12	生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった
	15位	1.29	1.40	+0.11	他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった
	8位	1.47	1.58	+0.11	手放した二輪車の維持費
	31位	0.68	0.77	+0.09	教育費
	1位	3.61	3.66	+0.05	手放した二輪車の利用用途がなくなった
	19位	1.17	1.22	+0.05	出先の駐車場で困った
	27位	0.86	0.90	+0.04	修理を出した店のサービスが悪くて困った
	35位	0.62	0.65	+0.03	生活家電製品の購入
	24位	0.97	0.99	+0.02	自動車整備費
	39位	0.51	0.53	+0.02	腕時計や装身具の購入
	23位	1.08	1.10	+0.02	一緒に出かける友人や仲間が少なくなった
34位	0.64	0.65	+0.01	パソコンおよび周辺機器・ソフトの購入	
50代以上	20位	1.16	1.36	+0.20	体力に自信がなくなった
	14位	1.29	1.48	+0.19	二輪車が盗難にあった
	30位	0.68	0.83	+0.15	電動アシスト自転車の購入
	9位	1.42	1.48	+0.06	退職した・仕事をやめた
	18位	1.21	1.26	+0.05	周囲の反対が大きくなった
	5位	1.54	1.57	+0.03	二輪車で危ない思いをした
11位	1.41	1.42	+0.01	二輪車で事故にあった	

【地域別】

地域	全体順位	全体影響値	地域別の影響値	全体影響値との乖離	手放した要因
東京23区	16位	1.27	1.85	+0.58	電車、バス便が便利になった
	19位	1.17	1.61	+0.44	出先の駐車場で困った
	13位	1.29	1.71	+0.42	自宅の駐車場で困った
	26位	0.86	1.26	+0.40	二輪車で駐車違反の摘発を受けた
	4位	1.60	1.98	+0.38	就職・転職をした
首都圏・近畿圏の 政令指定都市	16位	1.27	1.60	+0.33	電車、バス便が便利になった
	13位	1.29	1.53	+0.24	自宅の駐車場で困った
	27位	0.86	1.09	+0.23	修理を出した店のサービスが悪くて困った
	30位	0.68	0.90	+0.22	電動アシスト自転車の購入
28位	0.72	0.87	+0.15	家賃・地代	
それ以外の 地域	21位	1.16	1.31	+0.15	軽自動車の購入
	10位	1.41	1.54	+0.13	子どもができた
	9位	1.42	1.49	+0.07	退職した・仕事をやめた
	14位	1.29	1.35	+0.06	二輪車が盗難にあった
12位	1.37	1.42	+0.05	自動車の購入	

(2) 中古車購入者の特徴

■中古車購入者の特徴【新車購入者と比較】

中古車購入者を、購入時に『新車も検討し中古車を購入した人』と『中古車のみ検討し中古車を購入した人』に分類し、新車購入ユーザー調査から得た新車購入者の特徴と比較した結果、以下のような特徴がみられた。

【新車購入者と比較し割合が高い】

	性別	年代	購入排気量	購入形態
新車も検討し中古車を購入	・男性 87%(+9)	・30代 25%(+10) ・40代 36%(+12)	・軽二輪車 14%(+7) ・小型二輪車～400cc 13%(+10) ・小型二輪車 401cc～ 12%(+9)	・再度購入 26%(+11) ・増車 47%(+36)
中古車のみ検討し中古車を購入	・男性 86%(+8)	・30代 22%(+7) ・40代 38%(+14)	・軽二輪車 17%(+10) ・小型二輪車 401cc～ 10%(+7)	・新規購入 24%(+9) ・再度購入 32%(+17) ・増車 34%(+23)

※76 頁参照

■中古車の購入理由と中古車購入でこだわるポイント

中古車購入者全体における「中古車の購入理由」と「中古車購入でこだわるポイント」では、以下の特徴がみられた。

順位	中古車の購入理由	%
1位	予算内で買えるタイプ・排気量の二輪車を探していた	71%
2位	新車を買う経済的な余裕がないから	66%
3位	中古車だと新車より取り扱いに気を遣わず楽だから	49%
4位	乗りつぶすから	47%
5位	新車も中古車も性能に変わりがないと思ったから	38%

※77 頁参照

順位	中古車購入でこだわるポイント(複数回答)	%
1位	価格	83%
2位	見た目の品質・綺麗さ	56%
3位	車体の状態	50%
4位	エンジンのコンディション	49%
5位	デザイン・スタイル	44%

※78 頁参照

■新車購入者と比較した中古車購入者の排気量別の特徴

中古車購入者を、新車購入ユーザー調査から得た新車購入者の特徴と、排気量別で比較した結果、以下のような特徴がみられた。

【新車購入者と比較し割合が高い】

	性別	年代	購入形態	利用用途
原付第一種 ※81 頁参照	・男性 80%(+11)	・30代 22%(+11) ・40代 33%(+14)	・新規購入 32%(+13) ・再度購入 29%(+15)	・買い物・用足し 36%(+13)
原付第二種 ※82 頁参照	・差異はみられない	・40代 44%(+14)	・再度購入 35%(+17)	・買い物・用足し 36%(+12)
軽二輪車 ※83 頁参照	・差異はみられない	・40代 42%(+11)	・再度購入 33%(+16)	・買い物・用足し 29%(+11) ・ツーリング 33%(+6)
小型二輪車 ～400cc ※84 頁参照	・差異はみられない	・30代 36%(+16) ・40代 35%(+6)	・再度購入 32%(+18)	・差異はみられない
小型二輪車 401cc～ ※85 頁参照	・女性 9%(+6)	・30代 26%(+7) ・40代 41%(+5)	・再度購入 26%(+12)	・買い物・用足し 14%(+7)

■新車購入意向

中古車購入者を、購入時に『新車も検討し中古車を購入した人』と『中古車のみ検討し中古車を購入した人』に分類し、中古車購入者全体と比較した結果、以下のような特徴がみられた。

【中古車購入者全体と比較し割合が高い】

新車も検討し中古車を購入した人	・次は新車を購入したい 34%(+14)
中古車のみ検討し中古車を購入した人	・次も中古車を購入したい 43%(+7)

※80 頁参照

■新車購入意向理由

「次は新車を購入したい」購入意向理由では、以下のような特徴がみられた。

順位	新車購入意向理由	%
1位	新車を買う経済的な余裕ができれば	68%
2位	やはり新車の方が中古車よりも性能がいい	62%
2位	予算内で買えるタイプ・排気量の新車が発売されたら	62%
4位	中古車だと予期せぬトラブルがある	49%
5位	新車で欲しいモデルが発売されたから	48%

※80 頁参照

(3) 新車購入者にみる二輪車観別の傾向（新車購入ユーザー調査にて聴取）

新車購入ユーザーの二輪車観を『二輪車は交通手段としての乗り物』『二輪車は生活道具としての乗り物』『二輪車は趣味の乗り物』別でみると、以下の特徴がみられた。

■二輪車観別の特徴

<p>【新車購入者全体の割合】 二輪車は、“交通手段としての乗り物”37%、“生活道具としての乗り物”36%、“趣味の乗り物”27%</p>
--

【上記、新車購入者全体と比較し割合が高い】

性別 ※87 頁参照	<ul style="list-style-type: none"> ・男性で、二輪車は“趣味の乗り物”32% (+5) ・女性で、二輪車は“交通手段としての乗り物”47% (+10)、“生活道具としての乗り物”45% (+9)
年代 ※87 頁参照	<ul style="list-style-type: none"> ・10代で、二輪車は“交通手段としての乗り物”71% (+34) ・20代で、二輪車は“交通手段としての乗り物”42% (+5)、“趣味の乗り物”37% (+10) ・30代で、二輪車は“交通手段としての乗り物”43% (+6)、“趣味の乗り物”33% (+6) ・40代で、二輪車は“趣味の乗り物”35% (+8) ・60代以上で、二輪車は“生活道具としての乗り物”56% (+20)
排気量 ※86 頁参照	<ul style="list-style-type: none"> ・50cc 以下で、二輪車は“交通手段としての乗り物”45% (+8)、“生活道具としての乗り物”43% (+7) ・51～125cc で、二輪車は“趣味の乗り物”37% (+10) ・126～250cc で、二輪車は“趣味の乗り物”66% (+39) ・251～400cc で、二輪車は“趣味の乗り物”82% (+55) ・401～750cc で、二輪車は“趣味の乗り物”85% (+58) ・751cc 以上で、二輪車は“趣味の乗り物”93% (+66)
タイプ ※86 頁参照	<ul style="list-style-type: none"> ・スクータータイプで、二輪車は“交通手段としての乗り物”44% (+7) ・ビジネスタイプで、二輪車は“生活道具としての乗り物”51% (+15) ・オンロードタイプで、二輪車は“趣味の乗り物”81% (+54) ・オフロードタイプで、二輪車は“趣味の乗り物”76% (+49)
購入形態 ※87 頁参照	<ul style="list-style-type: none"> ・新規購入で、二輪車は“交通手段としての乗り物”50% (+13) ・代替で、二輪車は“生活道具としての乗り物”42% (+6) ・増車で、二輪車は“趣味の乗り物”51% (+24) ・再度購入で、二輪車は“趣味の乗り物”36% (+9)

■二輪車の利用状況

主な利用用途	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪車は“交通手段としての乗り物”で、通勤・通学 79% (+22) ・二輪車は“生活道具としての乗り物”で、買い物・用足し 32% (+10)、商用・仕事 14% (+6) ・二輪車は“趣味の乗り物”で、ツーリング 27% (+18)
一週間の 使用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪車は“交通手段としての乗り物”で、一週間に3日～6日^が 63% (+13) ・二輪車は“生活道具としての乗り物”で、毎日^が 33% (+10) ・二輪車は“趣味の乗り物”で、一週間に1日～2日^が 32% (+16)、頻度は少ないが乗っている 20% (+11)

※88 頁参照

■二輪車購入のプロセス

購入した二輪車を初めて知ったきっかけ ※89 頁参照	・二輪車は“交通手段としての乗り物”で、販売店の店頭で見て 46% (+6)
	・二輪車は“生活道具としての乗り物”で、販売店の店頭で見て 47% (+7)
	・二輪車は“趣味の乗り物”で、二輪車専門雑誌を見て 25% (+15)、メーカーの Web サイトで見て 20% (+6)、その他の Web サイトを見て 11% (+5)
購入した販売店で購入した理由 ※90 頁参照	・二輪車は“交通手段としての乗り物”では、全体との差異はみられなかった。
	・二輪車は“生活道具としての乗り物”で、以前購入したことがある 37% (+5)、昔からのなじみ 32% (+7)、整備・修理等の技術力 26% (+5)
	・二輪車は“趣味の乗り物”で、メーカー専門店 27% (+9)、販売条件がよかった 23% (+7)、欲しい二輪車が展示してあった 23% (+7)
購入ポイント ※91 頁参照	・二輪車は“交通手段としての乗り物”で、価格の安さ 33% (+5)
	・二輪車は“生活道具としての乗り物”で、簡単な運転操作 25% (+5)
	・二輪車は“趣味の乗り物”で、スタイル・デザイン 53% (+15)、排気量 41% (+12)

■二輪車に対する考え

二輪車に対しての考え ※92 頁参照	・二輪車は“交通手段としての乗り物”で、燃費に優れたものがよい 67% (+7)、維持費が安いものがよい 61% (+5)
	・二輪車は“生活道具としての乗り物”で、扱いやすいものがよい 68% (+5)、維持費が安いものがよい 61% (+5)、気軽に乗っていけるものがよい 57% (+5)
	・二輪車は“趣味の乗り物”で、スタイルやデザインを重視 61% (+24)、運転操作を楽しめるものがよい 47% (+26) など

2. 二輪車を手放す影響について

(1) 二輪車を手放す影響値の算出方法について

二輪車を手放す際の要因を、以下のような手順で算出し影響値とした。

- 1) 影響として考えられる項目それぞれについて、以下の5段階の【絶対評価】で聴取。
 とても影響した
 影響があった
 やや影響があった
 影響がなかった
 該当しない
- 2) 上記で「とても影響した」「影響があった」を選択した中で「特に影響があったもの」を【相対評価】で聴取。
- 3) 2)の「特に影響があったもの」に4点を付加し、その回答数を全体の母数で割ったものを『最大影響(A)』とした。
- 4) 次に1)の絶対評価を「とても影響した」を3点、「影響があった」を2点、「やや影響があった」を1点とし、その回答数に「該当しない」の回答数を除いた総数(=該当あり)で加重平均値を算出したものを『影響(B)』とした。
- 5) 各項目の「該当しない」を除いた回答数を全体の母数で割った該当者の比率を『影響項目該当率(C)』とした。
- 6) 上記で算出した『最大影響(A)』と『影響(B)』と『影響項目該当率(C)』の和を二輪車を手放す際の『影響値』と定めた。

【影響値の算出方法について】

要因	4点		3点			2点		1点		0点		最大影響	影響	影響項目該当率	【影響値】	順位
	A	%	B			C		A	B	C	A+B+C					
二輪関連影響	手放した二輪車の利用用途がなくなった	304	27.6	421	258	238	152	259	1,069	1,328	0.92	1.89	0.80	3.61	1	
	二輪車で駐車違反の摘発を受けた	4	0.4	19	34	52	170	1,053	275	1,328	0.01	0.64	0.21	0.86	26	
	自宅の駐車場で困った	27	2.5	54	62	97	218	897	431	1,328	0.08	0.89	0.32	1.29	13	
	出先の駐車場で困った	10	0.9	34	77	103	233	881	447	1,328	0.03	0.80	0.34	1.17	19	
	電車、バス便が便利になった	26	2.4	44	86	80	243	875	453	1,328	0.08	0.85	0.34	1.27	16	
	二輪車で危ない思いをした	30	2.7	68	101	189	236	734	594	1,328	0.09	1.00	0.45	1.54	5	
	二輪車で事故にあった	56	5.1	68	51	79	215	915	413	1,328	0.17	0.93	0.31	1.41	11	
	二輪車が故障し修理ができなくて困った	107	9.7	126	107	120	207	768	560	1,328	0.32	1.27	0.42	2.02	3	
	修理を出した店のサービス(対応)が悪くて困った	4	0.4	23	42	57	244	962	366	1,328	0.01	0.57	0.28	0.86	27	
	二輪車が盗難にあった	47	4.3	59	29	48	172	1,020	308	1,328	0.14	0.92	0.23	1.29	14	

「手放した二輪車の利用用途がなくなった」の例

最大影響

$$(特に影響があったの回答数[304] \times 4点) / 回答数の総数[1,328] = 0.92【最大影響値(A)】$$

影響

$$((とても影響した \times 3点) + (影響した \times 2点) + (やや影響した \times 1点)) / 該当あり[1,069] = 1.89【影響(B)】$$

影響項目該当率

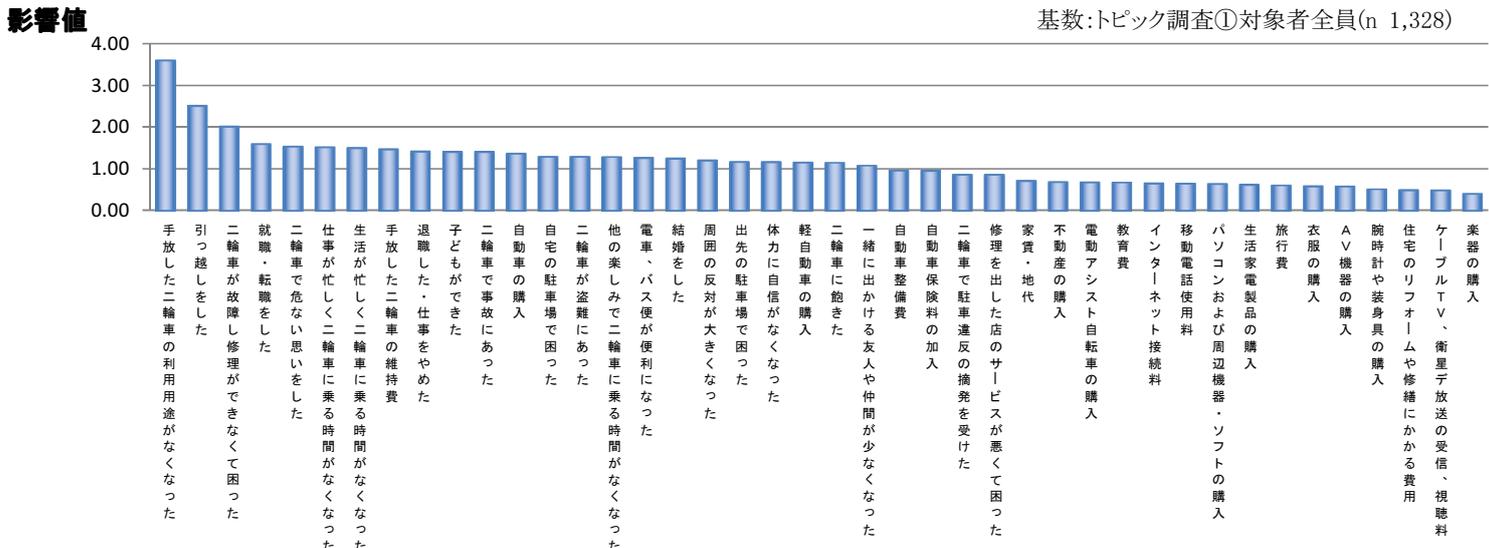
$$該当あり[1,069] / 回答者総数[1,328] = 0.80【影響値項目該当率(C)】$$

影響値

$$0.92【最大影響(A)】 + 1.89【影響(B)】 + 0.80【影響項目該当率(C)】 = 3.61【影響値】$$

(2)影響値 - 全体およびカテゴリ別 -

○全体では「手放した二輪車の利用用途がなくなった」「引っ越しをした」「二輪車が故障し修理に困った」の順で影響が強い。
 ○性別では、女性で「子どもができた(+0.91)」「結婚した(+0.51)」「軽自動車の購入(+0.49)」の順で全体と比べて影響が強い。
 ○年代では、10代・20代で「引っ越しをした(+0.78)」「就職・転職をした(+0.74)」「自動車の購入(+0.60)」の順で全体と比べて影響が強い。
 ○排気量では、原付第二種で「出先の駐車場で困った(+0.69)」、小型二輪車(～400cc)で「仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+0.89)」「生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+0.75)」、小型二輪車(401cc～)で「手放した二輪車の維持費(+0.66)」「周囲の反対が大きくなった(+0.52)」などが全体と比べて影響が強い。
 ○タイプでは、ビジネスタイプで「退職した・仕事をやめた(+0.81)」「二輪車が盗難にあった(+0.75)」、オフロードタイプで「体力に自信がなくなった(+1.38)」「自宅の駐車場で困った(+0.79)」などが全体と比べて影響が強い。
 ○地域では、東京23区で「電車、バス便が便利になった(+0.58)」が全体と比べて影響が強い。



	n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		
全体	1328	3.61	2.52	2.02	1.60	1.54	1.52	1.50	1.47	1.42	1.41	1.41	1.37	1.29	1.29	1.29	1.27	1.25	1.21	1.17	1.16	1.16	1.15	1.08	0.97	0.96	0.86	0.86	0.72	0.69	0.68	0.68	0.65	0.65	0.64	0.62	0.61	0.59	0.58	0.51	0.49	0.49	0.40
男性	989	3.63	2.35	1.96	1.53	1.53	1.59	1.52	1.45	1.25	1.04	1.36	1.38	1.36	1.31	1.34	1.26	1.04	1.23	1.19	1.16	0.98	1.20	1.13	1.00	0.97	0.96	0.92	0.69	0.72	0.70	0.66	0.69	0.68	0.67	0.64	0.60	0.60	0.60	0.52	0.51	0.50	0.42
女性	339	3.54	2.96	2.17	1.78	1.58	1.32	1.45	1.54	1.82	2.32	1.55	1.32	1.08	1.24	1.12	1.30	1.76	1.13	1.11	1.17	1.65	1.01	0.93	0.87	0.93	0.56	0.67	0.78	0.57	0.58	0.71	0.55	0.55	0.56	0.56	0.63	0.55	0.51	0.48	0.43	0.44	0.33
10代・20代	188	3.74	3.30	2.07	2.34	1.71	1.29	1.40	1.38	1.43	1.86	1.57	1.97	1.23	1.04	1.14	1.31	1.73	1.25	1.33	1.03	1.60	1.24	1.23	0.97	1.12	1.08	1.11	0.94	0.71	0.77	0.80	0.84	0.85	0.81	0.82	0.87	0.83	0.83	0.69	0.83	0.65	0.58
30代	363	3.69	2.78	1.98	1.68	1.51	1.69	1.75	1.63	1.53	1.98	1.42	1.34	1.63	1.27	1.38	1.36	1.55	1.21	1.25	1.06	1.19	1.26	1.18	1.11	1.06	1.09	0.93	0.87	0.95	0.53	0.72	0.77	0.75	0.72	0.71	0.70	0.70	0.69	0.59	0.57	0.59	0.48
40代	383	3.66	2.21	2.14	1.29	1.46	1.66	1.62	1.58	1.23	1.08	1.30	1.30	1.29	1.28	1.40	1.16	1.06	1.13	1.22	1.13	0.95	1.08	1.10	0.99	0.93	0.66	0.90	0.64	0.60	0.63	0.77	0.63	0.64	0.65	0.65	0.57	0.53	0.53	0.53	0.42	0.41	0.36
50代以上	394	3.41	1.98	1.90	1.25	1.57	1.32	1.15	1.25	1.48	0.45	1.42	1.12	0.91	1.48	1.14	1.26	0.53	1.26	0.91	1.36	1.07	1.06	0.88	0.79	0.79	0.58	0.60	0.41	0.42	0.83	0.43	0.45	0.43	0.45	0.37	0.37	0.37	0.36	0.29	0.31	0.36	0.23
原付第一種	842	3.74	2.62	2.25	1.73	1.55	1.17	1.19	1.33	1.55	1.29	1.40	1.42	1.04	1.38	1.09	1.30	1.19	0.98	0.98	0.93	1.34	1.09	0.83	0.89	0.96	0.87	0.79	0.77	0.65	0.79	0.67	0.66	0.66	0.63	0.64	0.61	0.60	0.61	0.49	0.52	0.51	0.39
原付第二種	108	3.52	2.13	2.05	1.53	1.77	1.43	1.38	1.56	1.56	1.25	2.04	1.22	1.78	1.73	1.28	1.41	0.93	1.52	1.86	1.54	1.30	1.25	1.28	1.14	1.32	1.29	1.55	0.93	0.97	0.59	0.75	0.83	0.82	0.88	0.67	0.80	0.72	0.70	0.74	0.66	0.51	0.60
軽二輪車	140	3.44	2.57	1.57	1.37	1.72	1.79	1.82	1.43	1.28	1.68	1.42	1.19	1.87	0.97	1.52	1.07	1.42	1.44	1.36	1.56	0.79	1.29	1.44	0.99	0.93	0.72	0.74	0.63	0.79	0.59	0.77	0.65	0.59	0.70	0.74	0.52	0.57	0.52	0.55	0.34	0.52	0.45
小型二輪車(～400cc)	167	3.25	2.21	1.44	1.24	1.31	2.41	2.25	1.82	0.93	1.53	1.02	1.49	1.47	0.83	1.84	1.17	1.50	1.60	1.42	1.49	0.61	1.30	1.58	1.04	0.92	0.82	0.86	0.51	0.56	0.36	0.58	0.59	0.64	0.55	0.47	0.62	0.52	0.53	0.49	0.42	0.41	0.37
小型二輪車(401cc～)	71	3.34	2.39	1.06	1.63	1.42	2.16	2.10	2.13	1.05	2.20	1.56	1.00	2.04	1.10	1.49	1.48	1.31	1.73	1.14	1.44	0.49	0.99	1.30	1.34	0.49	0.31	0.99	0.14	0.60	0.10	0.77	0.50	0.45	0.48	0.36	0.48	0.49	0.26	0.49	0.24	0.28	0.15
スクータータイプ	878	3.75	2.57	2.23	1.66	1.59	1.20	1.22	1.34	1.46	1.28	1.44	1.45	1.14	1.35	1.05	1.28	1.12	1.03	1.16	0.99	1.34	1.09	0.85	0.93	1.04	0.95	0.87	0.73	0.73	0.73	0.66	0.69	0.68	0.64	0.63	0.61	0.61	0.61	0.49	0.52	0.51	0.41
ビジネスタイプ	81	3.55	2.60	2.21	1.97	1.74	1.37	1.23	1.43	2.23	1.14	1.62	1.14	1.80	2.04	1.42	1.75	1.17	1.42	1.20	1.35	1.41	1.20	1.21	0.89	0.63	0.97	0.98	1.30	0.90	1.06	0.81	0.63	0.67	0.75	0.69	0.83	0.63	0.64	0.54	0.95	0.63	0.60
オンロードスポーツタイプ	339	3.29	2.35	1.43	1.36	1.37	2.20	2.15	1.79	1.12	1.79	1.31	1.22	1.52	0.87	1.73	1.08	1.57	1.57	1.22	1.37	0.63	1.31	1.50	1.07	0.84	0.61	0.82	0.55	0.54	0.44	0.70	0.59	0.59	0.65	0.59	0.57	0.56	0.51	0.58	0.31	0.39	0.34
オフロードスポーツタイプ	30	3.13	2.49	1.21	1.41	1.51	1.64	1.32	1.60	1.37	1.30	0.95	1.21	2.08	0.90	1.60	1.39	1.00	1.13	0.95	2.54	0.17	0.90	1.53	0.97	0.86	0.37	0.77	0.90	0.37	0.13	0.52	0.43	0.33	0.46	0.37	0.27	0.27	0.37	0.23	0.20	0.38	0.20
東京23区	137	3.51	2.89	1.88	1.98	1.51	1.73	1.47	1.38	0.89	0.90	1.37	0.94	1.71	1.19	1.52	1.85	1.15	0.95	1.61	1.05	0.68	1.32	1.16	0.93	0.94	1.26	0.73	0.57	0.50	0.39	0.59	0.52	0.57	0.56	0.56	0.75	0.62	0.50	0.48	0.30	0.52	0.30
首都圏・近畿圏の政令指定都市	201	3.51	2.54	2.07	1.70	1.56	1.67	1.57	1.46	1.39	1.03	1.35	1.35	1.53	1.06	1.31	1.60	1.30	1.29	1.27	1.12	0.50	0.98	0.81	0.89	0.76	0.97	1.09	0.87	0.64	0.90	0.64	0.73	0.67	0.70	0.64	0.56	0.63	0.66	0.45	0.45	0.44	0.29
それ以外の地域	990	3.64	2.46	2.02	1.52	1.54	1.46	1.50	1.49	1.49	1.54	1.43	1.42	1.17	1.35	1.25	1.09	1.25	1.23	1.07	1.19	1.31	1.16	1.12	0.99	1.00	0.76	0.83	0.71	0.72	0.67	0.70	0.66	0.66	0.64	0.62	0.60	0.57	0.58	0.53	0.52	0.50	0.44

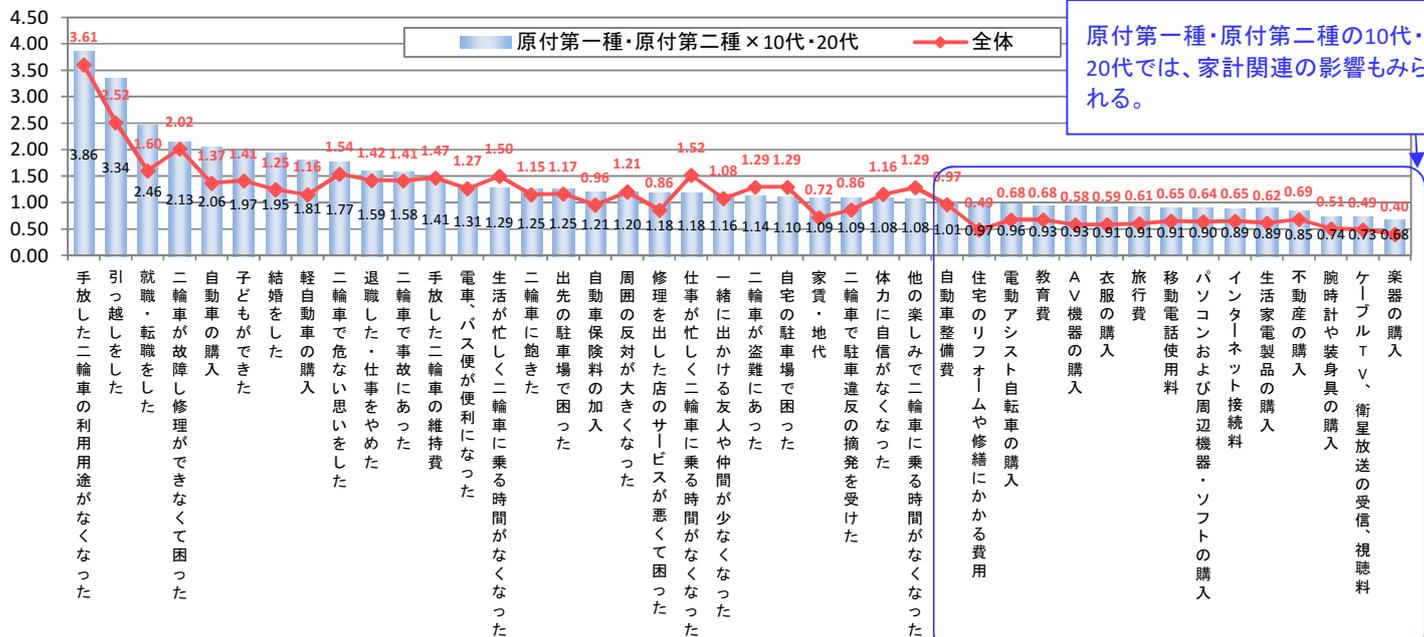
(3) 影響値 - 属性別 -

① 原付第一種・原付第二種×10代・20代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
就職・転職をした(+0.86)、引っ越しをした(+0.82)、結婚をした(+0.70)、自動車の購入(+0.69)、軽自動車の購入(+0.65)、子どもができた(+0.56)、住宅のリフォームや修繕にかかる費用(+0.48)、家賃・地代(+0.37)、AV機器の購入(+0.35)、衣服の購入(+0.32)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ: スクータータイプが多い(+23) 購入時の状態: 中古車が多い(+6)
購入形態: 新規が多い(+33) 平均利用年: 3.8年(-1.5年短い)
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途: 通勤・通学で駅まで(+13)、通勤・通学で会社学校まで(+9)が多い
代替手段: 電車(+7)、軽自動車(+6)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて、「今後も二輪車は購入しないと思う(+10)」が多い。

影響値

基数: 原付第一種または原付第二種を手放した10代または20代(n 141)



原付第一種・原付第二種の10代・20代では、家計関連の影響もみられる。

プロフィール

(%)

タイプ	全体	10代/20代
スクータータイプ	66	89
ビジネスタイプ	6	4
オンロードタイプ	26	7
オンロードタイプ	2	0

(%)

購入時の状態	全体	10代/20代
新車	55	49
中古車	45	51

(%)

購入形態	全体	10代/20代
新規	42	75
代替	33	19
買い増し	2	0
一時中断・再購入	23	6

(%)

今後の購入予定	全体	10代/20代
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	3
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	42
今後も二輪車は購入しないと思う	45	55

(年)

平均利用期間	全体	10代/20代
平均値(年)	5.3	3.8

(%)

用途	全体	10代/20代
通勤・通学で駅まで	16	29
通勤・通学で会社学校まで	33	42
買い物・用足し	32	24
商用・仕事に	4	1
日帰り程度のツーリング	13	3
2日以上のツーリング	2	0
その他	1	1

(%)

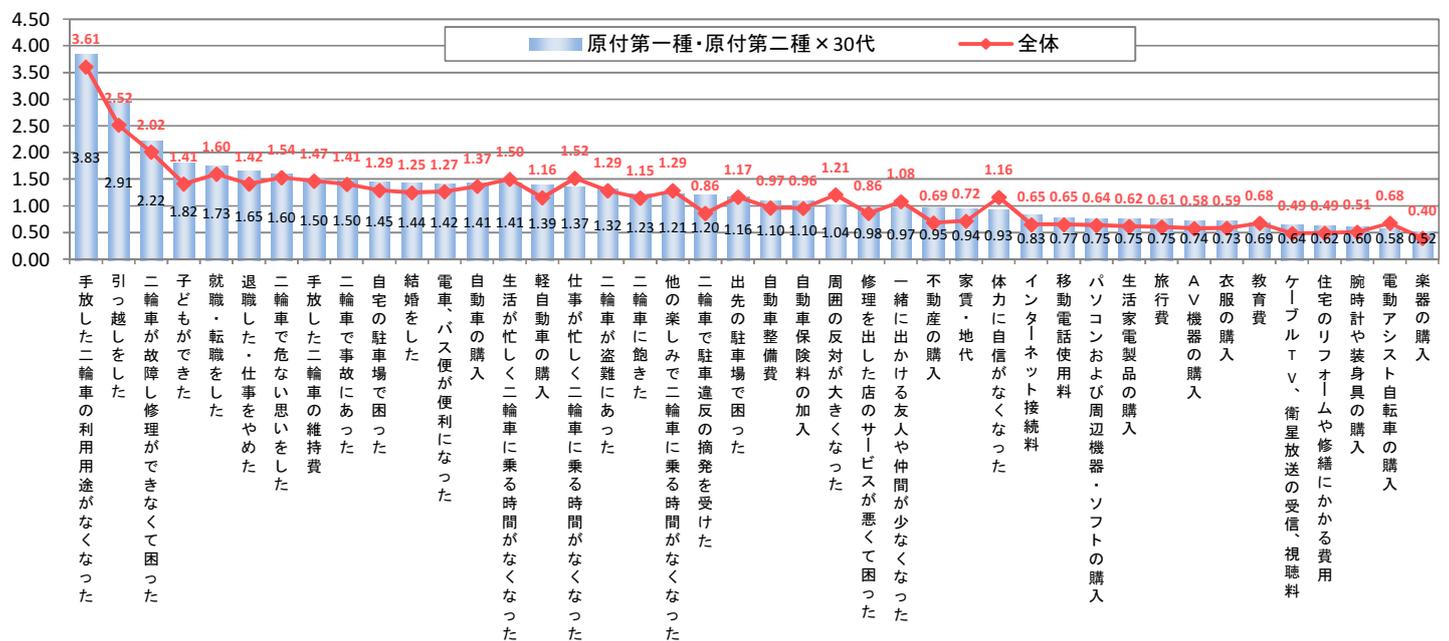
代替手段	全体	10代/20代
電動アシスト自転車	2	3
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	10
軽自動車	19	25
(軽自動車を除く)自動車	34	29
電車	17	24
バス	4	4
タクシー	0	0
徒歩	8	6

②原付第一種・原付第二種×30代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
子どもができた(+0.41)、引っ越しをした(+0.39)、二輪車で駐車違反の摘発を受けた(+0.34)、不動産の購入(+0.26)、退職した・仕事をやめた(+0.23)、軽自動車の購入(+0.23)、家賃・地代(+0.22)、手放した二輪車の利用用途がなくなった(+0.22)、二輪車が故障し修理ができなくて困った(+0.20)、結婚をした(+0.19)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ:スクータータイプが多い(+21) 購入時の状態:新車が多い(+7)
購入形態:新規が多い(+15) 平均利用期間:5.3年と差はみられない
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途:通勤・通学で会社学校まで(+11)、通勤・通学で駅まで(+7)が多い
代替手段:(電動アシスト自転車を除く)自転車(+6)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて、「今後も二輪車は購入しないと思う(+3)」がやや多い。

影響値

基数:原付第一種または原付第二種を手放した30代(n 252)



プロフィール

(%)

タイプ	全体	30代
スクータータイプ	66	87
ビジネスタイプ	6	8
オンロードタイプ	26	6
オンロードタイプ	2	0

(%)

購入時の状態	全体	30代
新車	55	62
中古車	45	38

(%)

購入形態	全体	30代
新規	42	57
代替	33	28
買い増し	2	0
一時中断・再購入	23	15

(%)

今後の購入予定	全体	30代
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	3
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	49
今後も二輪車は購入しないと思う	45	48

(年)

平均利用期間	全体	30代
平均値(年)	5.3	5.3

(%)

用途	全体	30代
通勤・通学で駅まで	16	23
通勤・通学で会社学校まで	33	44
買い物・用足し	32	26
商用・仕事に	4	3
日帰り程度のツーリング	13	3
2日以上以上のツーリング	2	0
その他	1	0

(%)

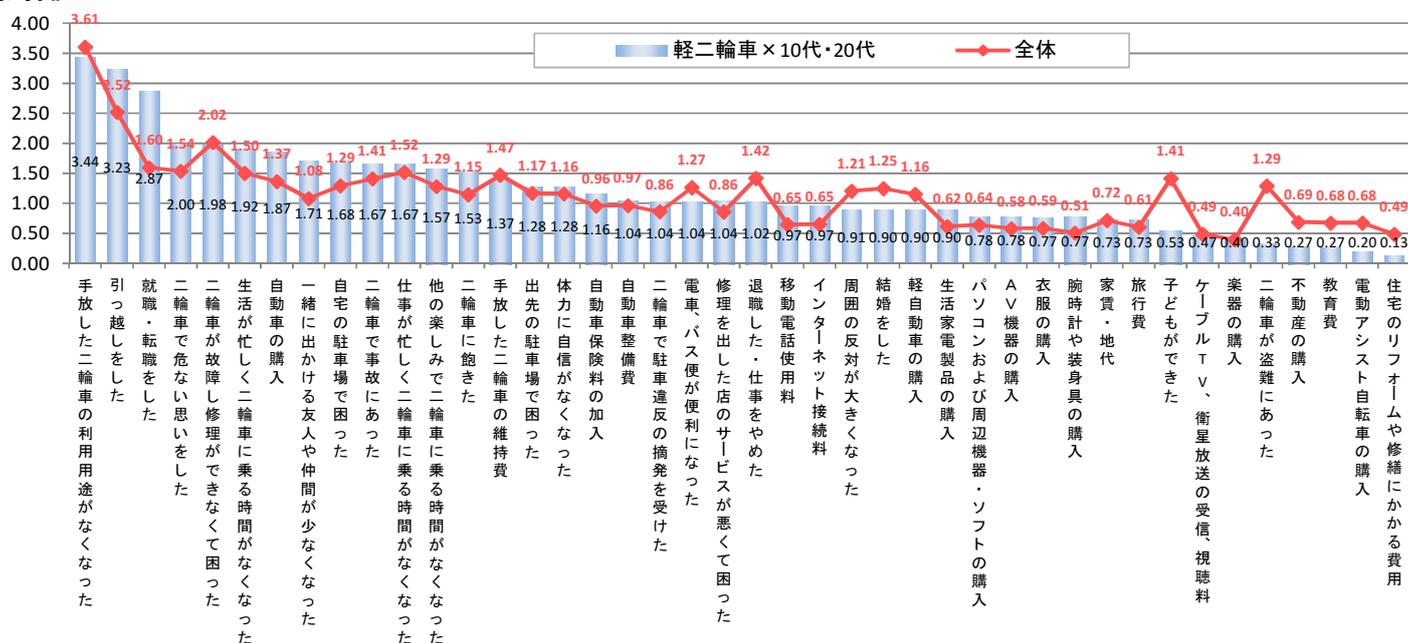
代替手段	全体	30代
電動アシスト自転車	2	3
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	23
軽自動車	19	19
(軽自動車を除く)自動車	34	27
電車	17	18
バス	4	3
タクシー	0	0
徒歩	8	8

⑤軽二輪車×10代・20代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
就職・転職をした(+1.27)、引っ越しをした(+0.71)、一緒に出かける友人や仲間が少なくなった(+0.63)、自動車の購入(+0.50)、二輪車で危ない思いをした(+0.46)、生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+0.42)、二輪車に飽きた(+0.38)、自宅の駐車場で困った(+0.39)、移動電話使用料(+0.32)、インターネット接続料(+0.32)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ:オンロードタイプが多い(+47) 購入時の状態:中古車が多い(+22)
購入形態:新規が多い(+25) 平均利用期間:3.3年(-2.0年短い)
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途:通勤・通学で会社学校まで(+20)が多い
代替手段:(軽自動車を除く)自動車(+6)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて、「漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある(+15)」が多い。

影響値

基数:軽二輪車を手放した10代または20代(n 15)



プロフィール

(%)

タイプ	全体	10代/20代
スクータータイプ	66	13
ビジネスタイプ	6	0
オンロードタイプ	26	73
オンロードタイプ	2	13

(%)

購入時の状態	全体	10代/20代
新車	55	33
中古車	45	67

(%)

購入形態	全体	10代/20代
新規	42	67
代替	33	27
買い増し	2	0
一時中断・再購入	23	7

(%)

今後の購入予定	全体	10代/20代
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	13
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	67
今後も二輪車は購入しないと思う	45	20

(年)

平均利用期間	全体	10代/20代
平均値(年)	5.3	3.3

(%)

用途	全体	10代/20代
通勤・通学で駅まで	16	7
通勤・通学で会社学校まで	33	53
買い物・用足し	32	27
商用・仕事に	4	0
日帰り程度のツーリング	13	7
2日以上のツーリング	2	0
その他	1	7

(%)

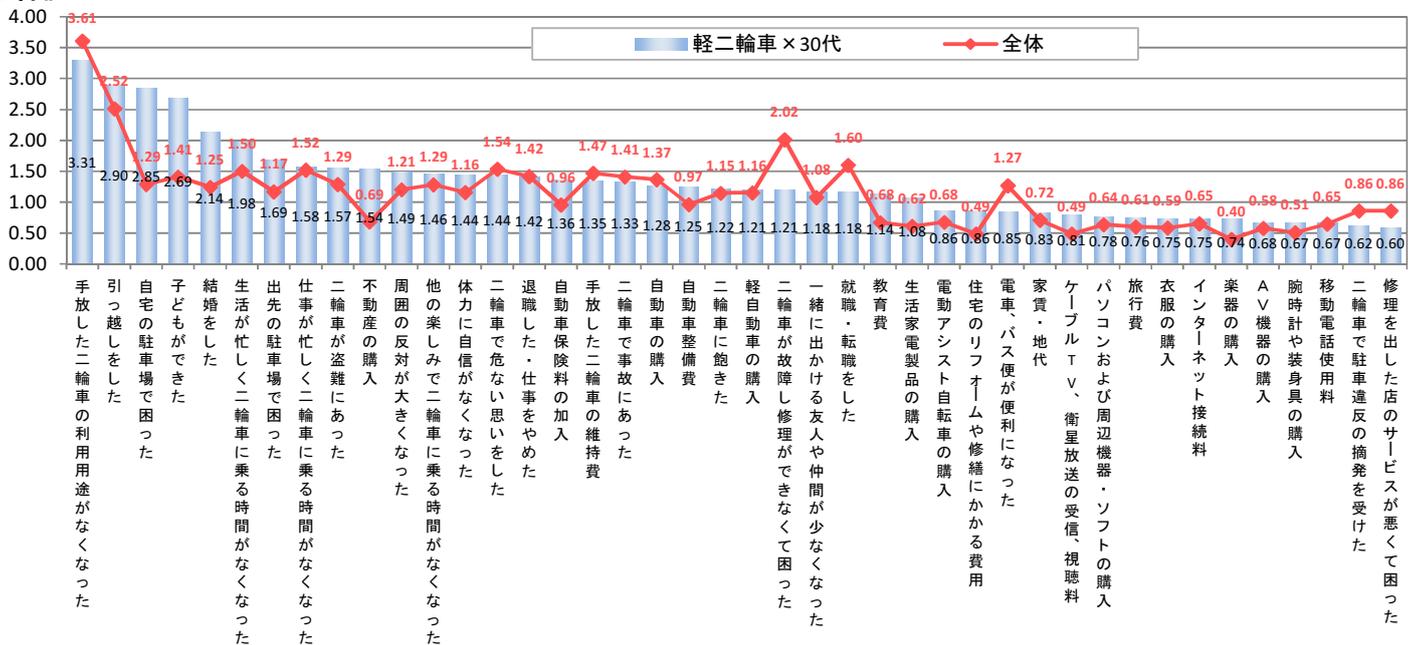
代替手段	全体	10代/20代
電動アシスト自転車	2	0
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	20
軽自動車	19	20
(軽自動車を除く)自動車	34	40
電車	17	13
バス	4	0
タクシー	0	0
徒歩	8	7

⑥軽二輪車×30代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
自宅の駐車場で困った(+1.56)、子どもができた(+1.28)、結婚をした(+0.89)、不動産の購入(+0.85)、出先の駐車場で困った(+0.52)、生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+0.48)、教育費(+0.46)、生活家電製品の購入(+0.46)、自動車保険料の加入(+0.40)、引っ越しをした(+0.38)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ:オンロードタイプが多い(+35) 購入時の状態:中古車が多い(+16)
購入形態:全体と同じ傾向 平均利用期間:4.6年(-0.7年短い)
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途:通勤・通学で会社学校まで(+9)が多い。日帰り程度のツーリング(+4)、2日以上ものツーリング(+4)もやや多い。
代替手段:(軽自動車を除く)自動車(+19)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて、「漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある(+9)」
「具体的に二輪車を購入する予定がある(+8)」が多い。

影響値

基数:軽二輪車を手放した30代(n 36)



プロフィール

(%)

タイプ	全体	30代
スクータータイプ	66	22
ビジネスタイプ	6	0
オンロードタイプ	26	61
オンロードタイプ	2	17

(%)

購入時の状態	全体	30代
新車	55	39
中古車	45	61

(%)

購入形態	全体	30代
新規	42	42
代替	33	33
買い増し	2	3
一時中断・再購入	23	22

(%)

今後の購入予定	全体	30代
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	11
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	61
今後も二輪車は購入しないと思う	45	28

(年)

平均利用期間	全体	30代
平均値(年)	5.3	4.6

(%)

用途	全体	30代
通勤・通学で駅まで	16	6
通勤・通学で会社学校まで	33	42
買い物・用足し	32	31
商用・仕事に	4	0
日帰り程度のツーリング	13	17
2日以上ものツーリング	2	6
その他	1	0

(%)

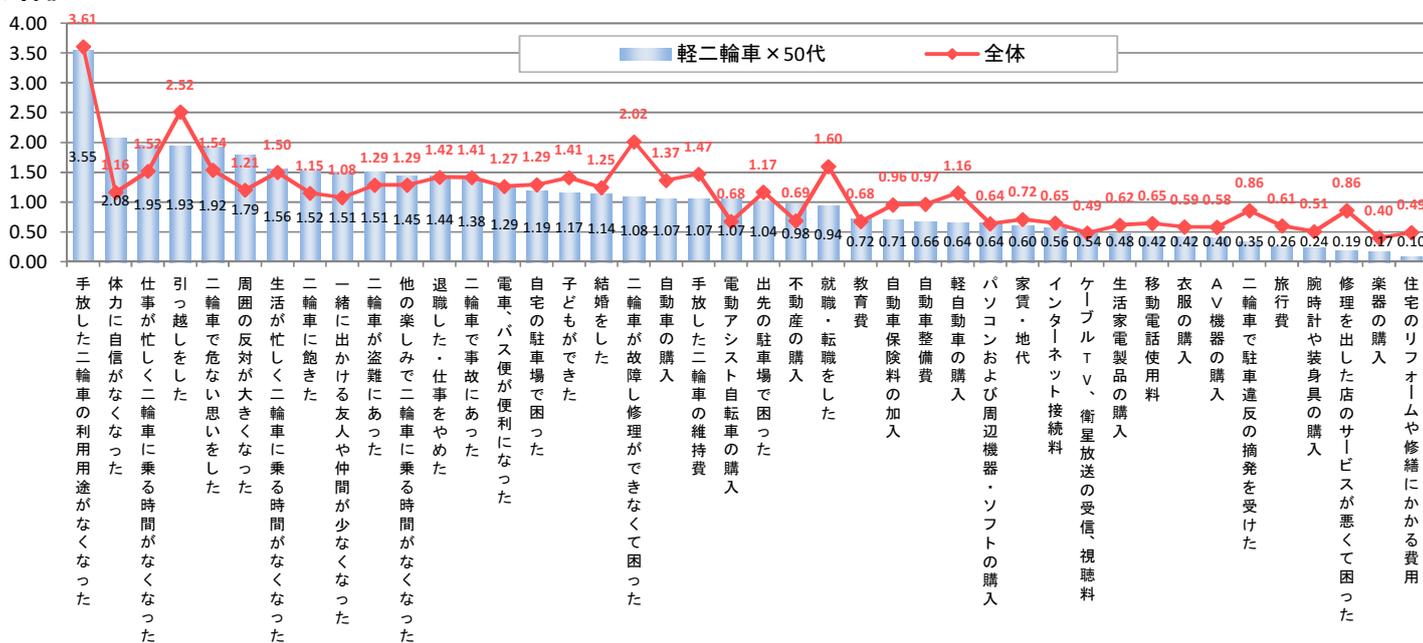
代替手段	全体	30代
電動アシスト自転車	2	0
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	11
軽自動車	19	8
(軽自動車を除く)自動車	34	53
電車	17	17
バス	4	0
タクシー	0	0
徒歩	8	11

⑧軽二輪車×50代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
体力に自信がなくなった(+0.92)、周囲の反対が大きくなった(+0.58)、一緒に出かける友人や仲間が少なくなった(+0.43)、仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+0.43)、電動アシスト自転車の購入(+0.39)、二輪車で危ない思いをした(+0.38)、二輪車に飽きた(+0.37)、不動産の購入(+0.29)、二輪車が盗難にあった(+0.22)、他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった(+0.16)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ:オンロードタイプが多い(+22) 購入時の状態:中古車が多い(+10)
購入形態:一時中断・再購入が多い(+13) 平均利用期間:6.8年(+1.5年長い)
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途:日帰り程度のツーリング(+25)が多い 代替手段:(軽自動車を除く)自動車(+11)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて特徴はみられなかった。

影響値

基数:軽二輪車を手放した50代(n 42)



プロフィール

(%)

タイプ	全体	50代以上
スクータータイプ	66	31
ビジネスタイプ	6	0
オンロードタイプ	26	48
オンロードタイプ	2	21

(%)

購入時の状態	全体	50代以上
新車	55	45
中古車	45	55

(%)

購入形態	全体	50代以上
新規	42	24
代替	33	36
買い増し	2	5
一時中断・再購入	23	36

(%)

今後の購入予定	全体	50代以上
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	5
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	52
今後も二輪車は購入しないと思う	45	43

(年)

平均利用期間	全体	50代以上
平均値(年)	5.3	6.8

(%)

用途	全体	50代以上
通勤・通学で駅まで	16	5
通勤・通学で会社学校まで	33	24
買い物・用足し	32	29
商用・仕事に	4	2
日帰り程度のツーリング	13	38
2日以上のツーリング	2	0
その他	1	2

(%)

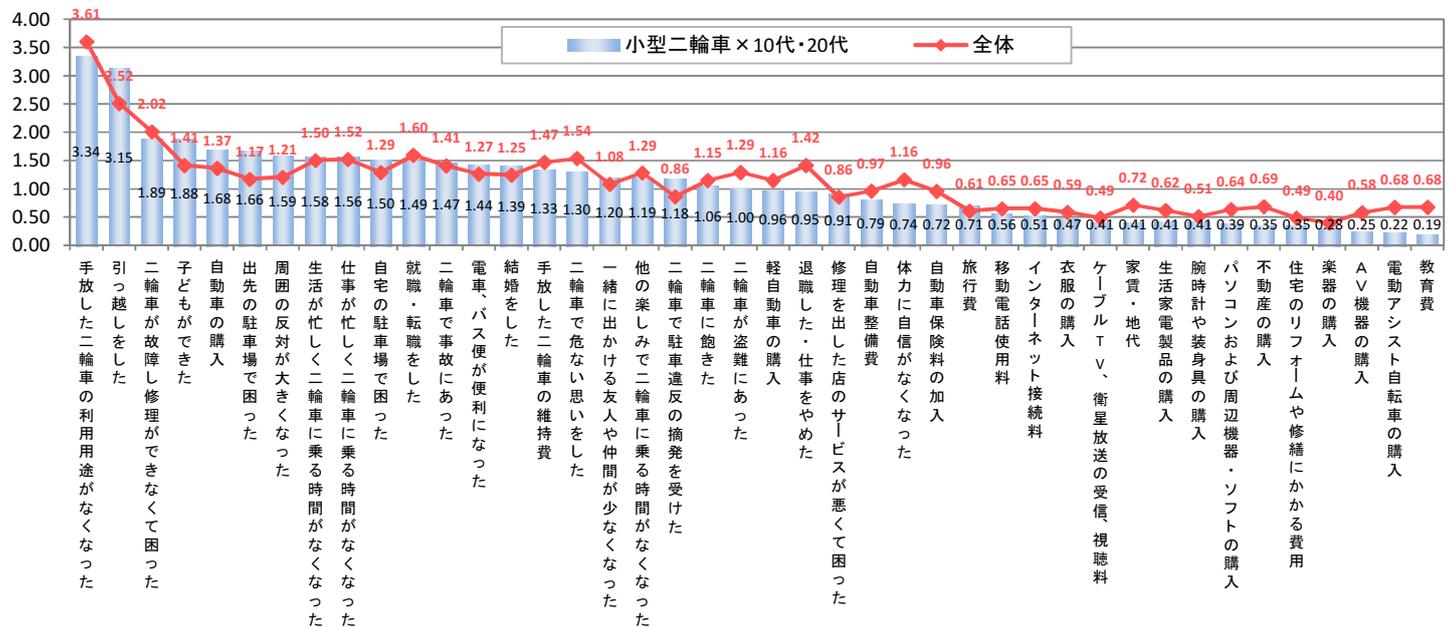
代替手段	全体	50代以上
電動アシスト自転車	2	0
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	14
軽自動車	19	17
(軽自動車を除く)自動車	34	45
電車	17	14
バス	4	7
タクシー	0	0
徒歩	8	2

⑨小型二輪車×10代・20代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
引越しをした(+0.63)、出先の駐車場で困った(+0.49)、子どもができた(+0.47)、周囲の反対が大きくなった(+0.38)、二輪車で駐車違反の摘発を受けた(+0.32)、自動車の購入(+0.31)、自宅の駐車場で困った(+0.21)、電車、バス便が便利になった(+0.17)、結婚をした(+0.14)、一緒に出かける友人や仲間が少なくなった(+0.12)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ:オンロードタイプが多い(+58) 購入時の状態:中古車が多い(+27)
購入形態:新規が多い(+21) 平均利用期間:3.2年(-2.1年短い)
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途:日帰り程度のツーリング(+18)、通勤・通学で会社学校まで(+5)が多い
代替手段:(電動アシスト自転車を除く)自転車(+8)、電車(+8)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて、「漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある(+26)」が多い

影響値

基数:小型二輪車を手放した10代または20代(n 32)



プロフィール

(%)

タイプ	全体	10代/20代
スクータータイプ	66	16
ビジネスタイプ	6	0
オンロードタイプ	26	84
オンロードタイプ	2	0

(%)

購入時の状態	全体	10代/20代
新車	55	28
中古車	45	72

(%)

購入形態	全体	10代/20代
新規	42	63
代替	33	19
買い増し	2	6
一時中断・再購入	23	13

(%)

今後の購入予定	全体	10代/20代
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	3
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	78
今後も二輪車は購入しないと思う	45	19

(年)

平均利用期間	全体	10代/20代
平均値(年)	5.3	3.2

(%)

用途	全体	10代/20代
通勤・通学で駅まで	16	19
通勤・通学で会社学校まで	33	38
買い物・用足し	32	9
商用・仕事に	4	0
日帰り程度のツーリング	13	31
2日以上のツーリング	2	3
その他	1	0

(%)

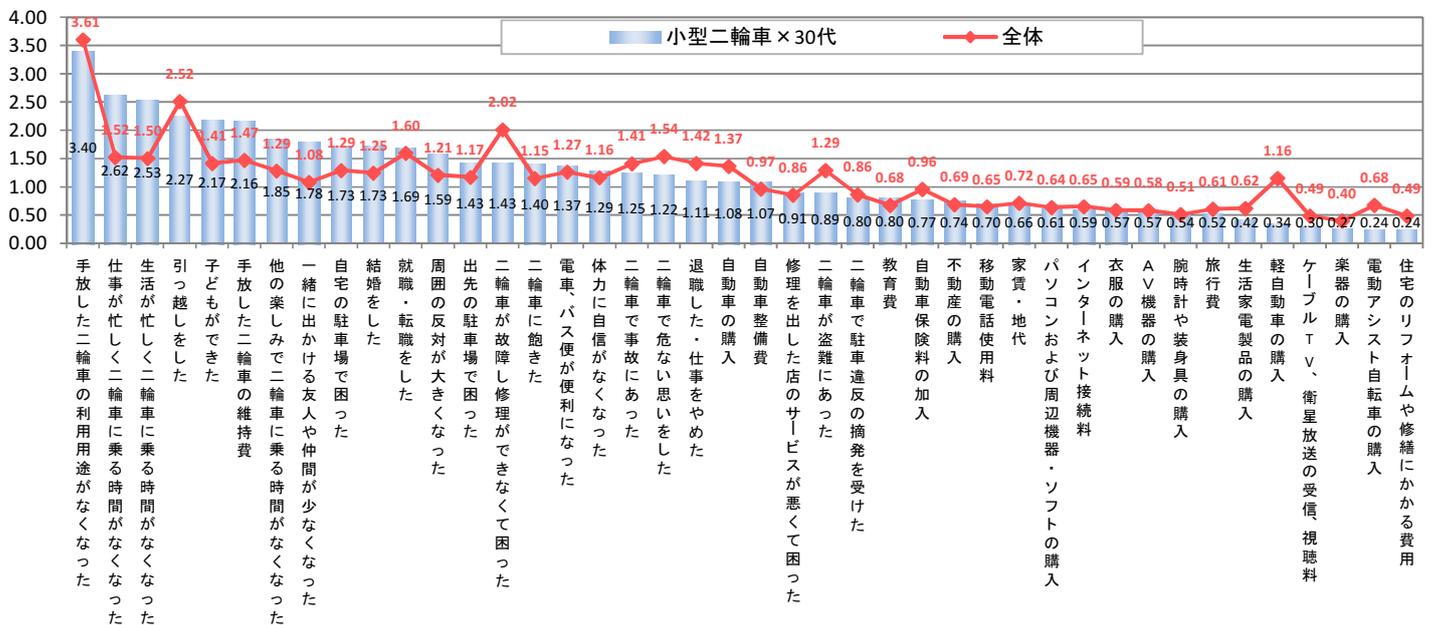
代替手段	全体	10代/20代
電動アシスト自転車	2	3
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	25
軽自動車	19	13
(軽自動車を除く)自動車	34	25
電車	17	25
バス	4	3
タクシー	0	0
徒歩	8	6

⑩小型二輪車×30代

- 全体よりプラスの乖離が大きい影響項目。
仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+1.10)、生活が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった(+1.03)、子どもができた(+0.76)、一緒に出かける友人や仲間が少なくなった(+0.70)、手放した二輪車の維持費(+0.69)、他の楽しみで二輪車に乗る時間がなくなった(+0.56)、結婚をした(+0.48)、自宅の駐車場で困った(+0.44)、周囲の反対が大きくなった(+0.38)、出先の駐車場で困った(+0.26)
- タイプと購入時の状態、購入形態、平均利用期間については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
タイプ:オンロードタイプが多い(+63) 購入時の状態:中古車が多い(+20)
購入形態:全体と同じ傾向 平均利用期間:4.5年(-0.8年短い)
- 利用用途、手放した後の代替手段については、全体と比べて以下のような特徴がみられた。
利用用途:日帰り程度のツーリング(+22)が多い 代替手段:(軽自動車を除く)自動車(+6)が多い
- 今後の購入予定は全体と比べて、「漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある(+19)」が多い

影響値

基数:小型二輪車を手放した30代(n 75)



プロフィール

(%)

タイプ	全体	30代
スクータータイプ	66	11
ビジネスタイプ	6	0
オンロードタイプ	26	89
オンロードタイプ	2	0

(%)

購入時の状態	全体	30代
新車	55	35
中古車	45	65

(%)

購入形態	全体	30代
新規	42	43
代替	33	32
買い増し	2	4
一時中断・再購入	23	21

(%)

今後の購入予定	全体	30代
具体的に二輪車を購入する予定がある	3	3
漠然とだが、二輪車を購入したい気持ちはある	52	71
今後も二輪車は購入しないと思う	45	27

(年)

平均利用期間	全体	30代
平均値(年)	5.3	4.5

(%)

用途	全体	30代
通勤・通学で駅まで	16	11
通勤・通学で会社学校まで	33	28
買い物・用足し	32	19
商用・仕事に	4	5
日帰り程度のツーリング	13	35
2日以上のツーリング	2	3
その他	1	0

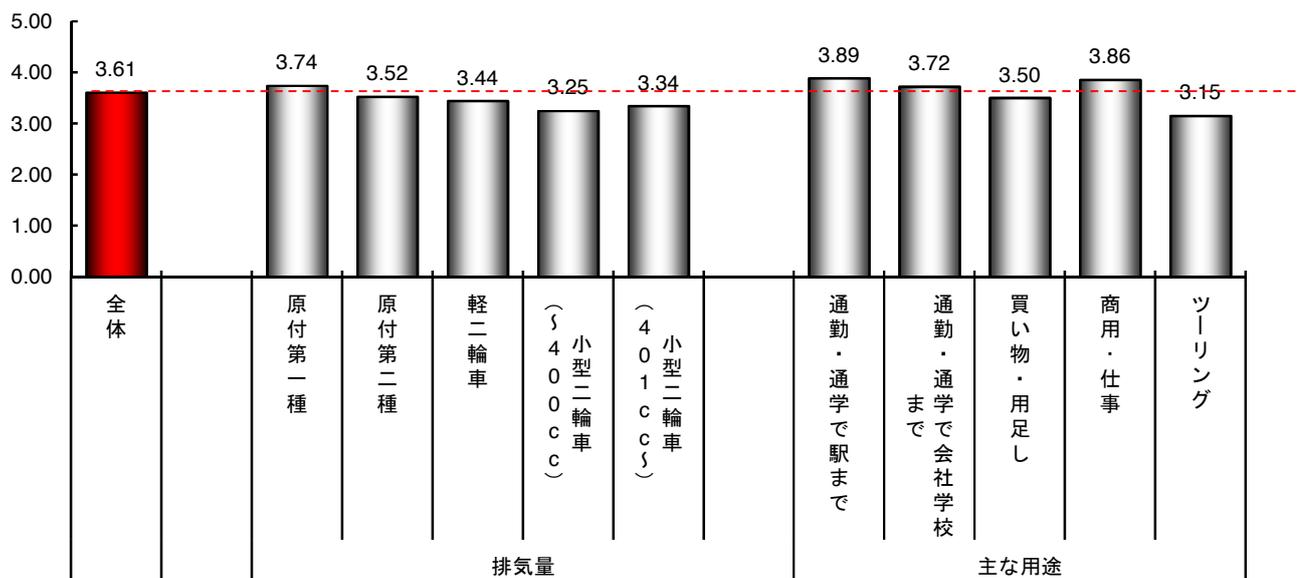
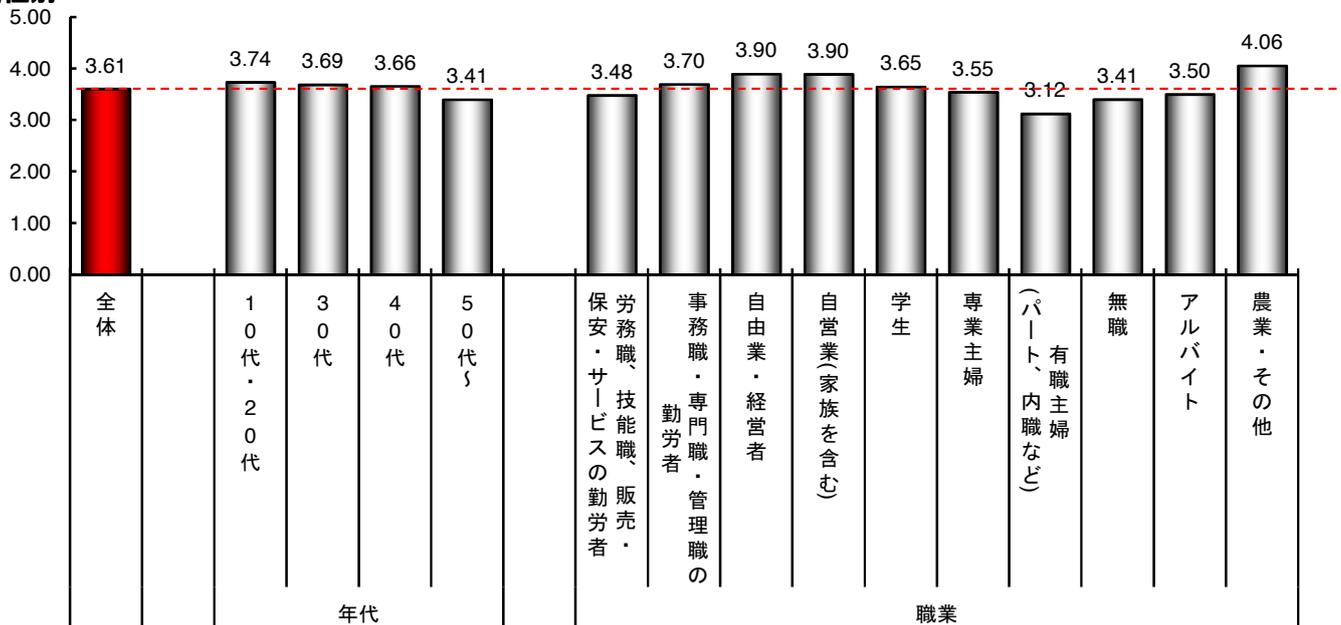
(%)

代替手段	全体	30代
電動アシスト自転車	2	1
(電動アシスト自転車を除く)自転車	17	21
軽自動車	19	15
(軽自動車を除く)自動車	34	40
電車	17	15
バス	4	0
タクシー	0	0
徒歩	8	8

(4) 二輪関連で最も強い影響要因
手放した二輪車の利用用途がなくなった 影響値3.61

- 年代別で影響が強いのは
10代・20代(+0.13)、30代(+0.08)、40代(+0.05)の順である。
- 職業別で影響が強いのは
農業・その他(+0.45)、自由業・経営者(+0.29)、自営業(+0.29)、事務職・専門職・管理職の勤労者(+0.09)、
学生(+0.04)の順である。
- 排気量別で影響が強いのは
原付第一種(+0.13)である。
- 用途別で影響が強いのは
通勤・通学で駅まで(+0.28)、商用・仕事(+0.25)、通勤・通学で会社学校まで(+0.11)の順である。

属性別

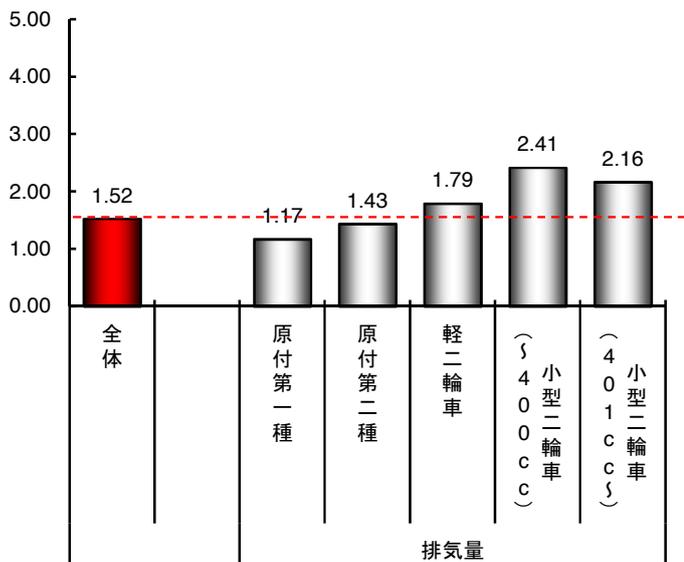
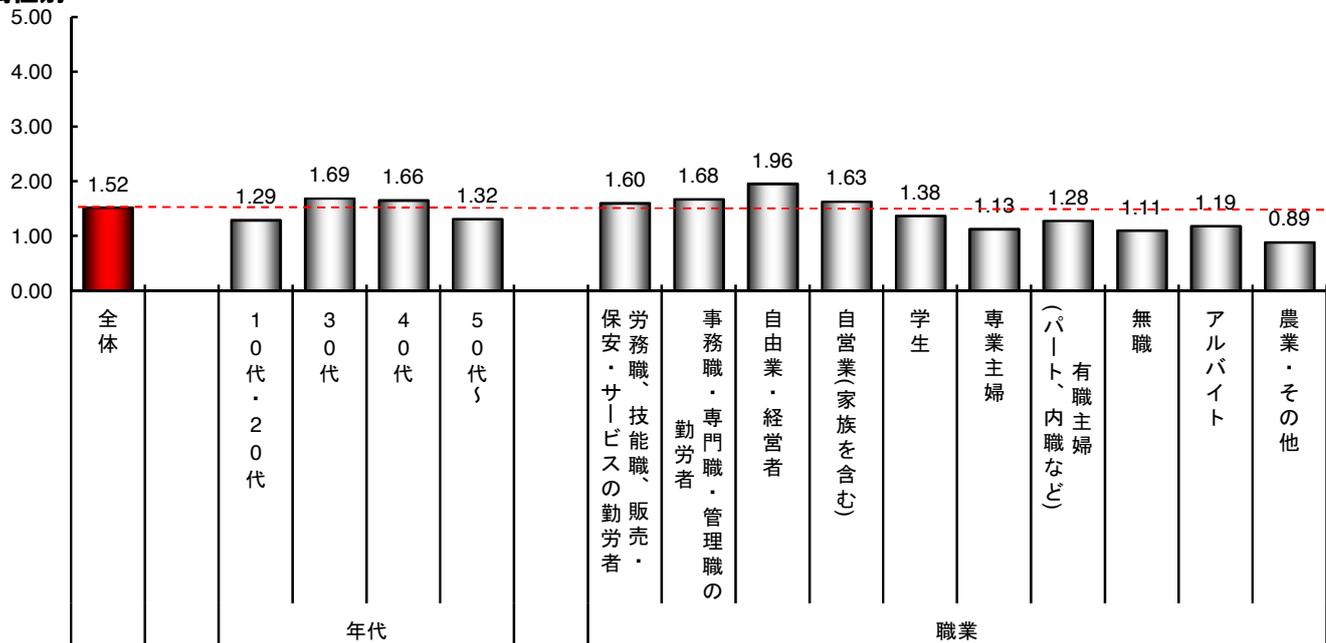


基数:トピック調査①対象者全員(n 1,328)

(5)意識関連で最も強い影響要因
 仕事が忙しく二輪車に乗る時間がなくなった 影響値1.52

- 年代別で影響が強いのは
 30代(+0.17)、40代(+0.14)の順である。
- 職業別で影響が強いのは
 自由業・経営者(+0.44)、事務職・専門職・管理職の勤労者(+0.16)、自営業(+0.11)、
 労務職、技能職、販売・保安・サービスの勤労者(+0.08)の順である。
- 排気量別で影響が強いのは
 小型二輪車(～400cc)(+0.89)、小型二輪車(401cc～)(+0.64)、軽二輪車(+0.27)の順である。

属性別

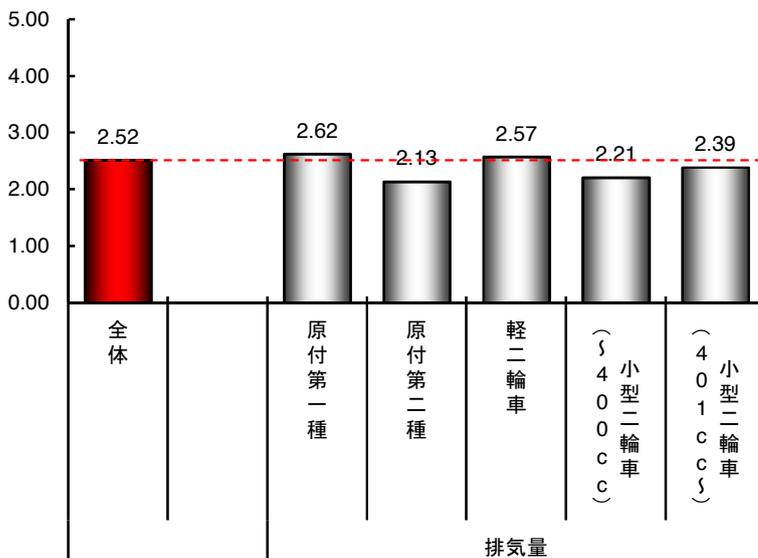
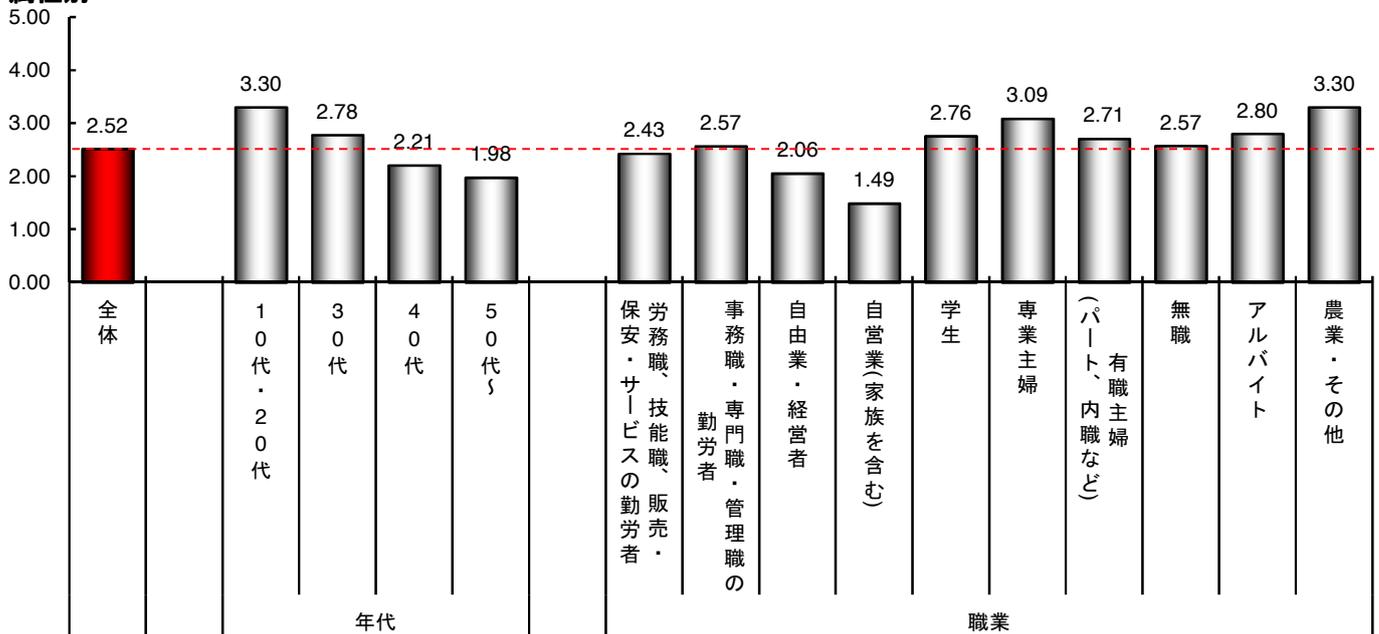


基数:トピック調査①対象者全員(n 1,328)

(6)生活関連で最も強い影響要因
引越しをした 影響値2.52

- 年代別で影響が強いのは
10代・20代(+0.78)、30代(+0.26)の順である。
- 職業別で影響が強いのは
農業・その他(+0.78)、専業主婦(+0.57)、アルバイト(+0.28)、学生(+0.24)、
有職主婦(パート、内職など)(+0.19)、無職(+0.05)、事務職・専門職・管理職の勤労者(+0.05)の順である。
- 排気量別で影響が強いのは
原付第一種(+0.10)、軽二輪車(+0.05)の順である。

属性別

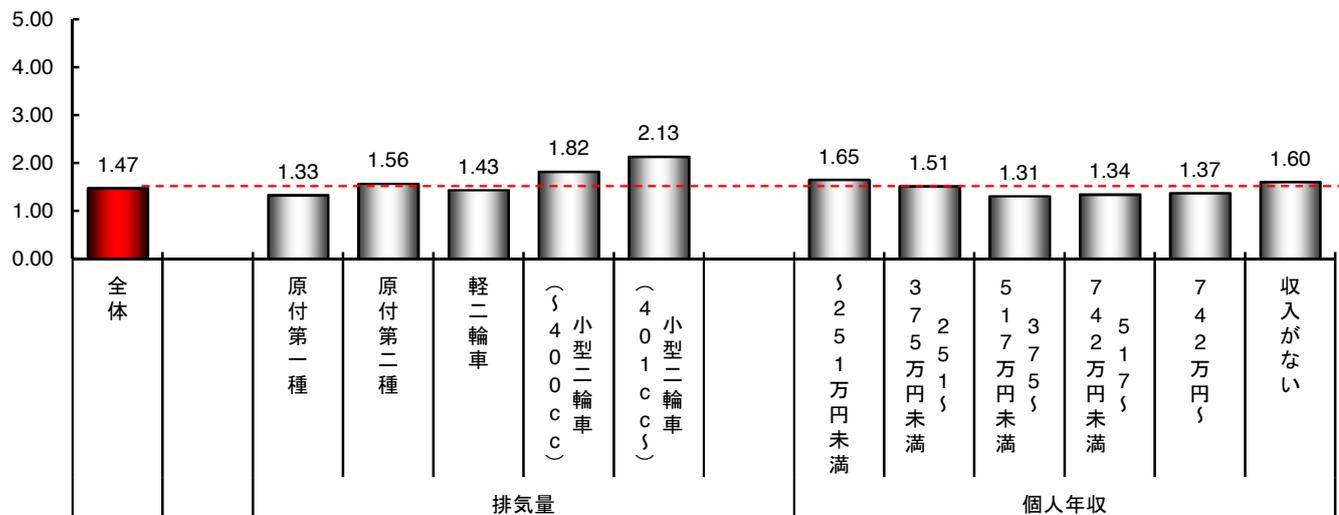
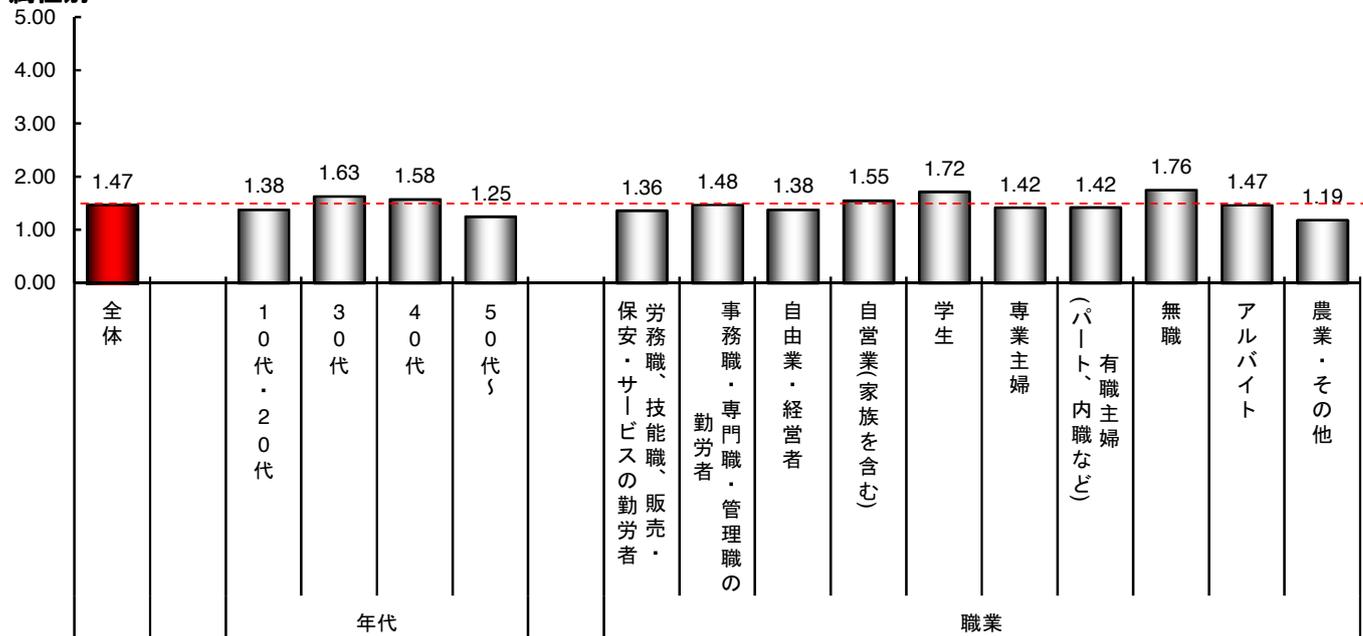


基数:トピック調査①対象者全員(n 1,328)

(7)家計関連で最も強い影響要因
手放した二輪車の維持費 影響値1.47

- 年代別で影響が強いのは
30代(+0.16)、40代(+0.11)の順である。
- 職業別で影響が強いのは
無職(+0.29)、学生(+0.25)、自営業(+0.08)の順である。
- 排気量別で影響が強いのは
小型二輪車(401cc~)(+0.66)、小型二輪車(~400cc)(+0.35)、原付第二種(+0.09)の順である。
- 個人年収別で影響が強いのは
~251万円未満(+0.18)、収入がない(+0.13)、251~375万円未満(+0.04)の順である。

属性別



基数:トピック調査①対象者全員(n 1,328)

(8) 駐車や公共交通、盗難等の影響 排気量別×エリア別の特徴

- 「二輪車で駐車違反の摘発を受けた」影響が大きいのは、原付第一種・原付第二種で23区・首都圏・近畿圏政令指定都市である。(+0.16)
- 「自宅の駐車場で困った」影響が大きいのは、軽二輪車で23区・首都圏・近畿圏政令指定都市である。(+1.19)
- 「出先の駐車場で困った」影響が大きいのは、小型二輪車で23区・首都圏・近畿圏政令指定都市である。(+0.34)
- 「電車、バス便が便利になった」影響が大きいのは、軽二輪車で23区・首都圏・近畿圏政令指定都市である。(+0.45)
- 「二輪車が盗難にあった」影響が大きいのは、原付第一種・原付第二種で23区・首都圏・近畿圏政令指定都市である。(+0.16)

排気量×地域別

要因	全体	原付第一種・原付第二種		軽二輪車		小型二輪車		
		23区・首都圏政令指定都市・近畿圏政令指定都市	23区・首都圏政令指定都市・近畿圏政令指定都市以外	23区・首都圏政令指定都市・近畿圏政令指定都市	23区・首都圏政令指定都市・近畿圏政令指定都市以外	23区・首都圏政令指定都市・近畿圏政令指定都市	23区・首都圏政令指定都市・近畿圏政令指定都市以外	
	n= 1328	239	711	47	93	68	170	
二輪関連影響	手放した二輪車の利用用途がなくなった	3.61	3.66	3.73	3.06	3.63	2.91	3.40
	二輪車で駐車違反の摘発を受けた	0.86	1.02	0.87	0.67	0.75	0.89	0.69
	自宅の駐車場で困った	1.29	1.29	1.07	2.48	1.49	1.94	1.42
	出先の駐車場で困った	1.17	1.35	0.99	1.40	1.34	1.51	1.28
	電車、バス便が便利になった	1.27	1.43	1.27	1.72	0.73	1.44	1.10
	二輪車で危ない思いをした	1.54	1.61	1.56	1.95	1.65	1.39	1.28
	二輪車で事故にあった	1.41	1.43	1.50	1.68	1.34	1.53	1.00
	二輪車が故障し修理ができなくて困った	2.02	1.98	2.32	1.31	1.68	1.56	1.25
	修理を出した店のサービス(対応)が悪くて困った	0.86	0.83	0.90	0.64	0.78	1.01	0.82
	二輪車が盗難にあった	1.29	1.45	1.41	0.09	1.21	0.27	0.95

白字 = 各影響の上位1位

黒字 = 各影響の上位2位

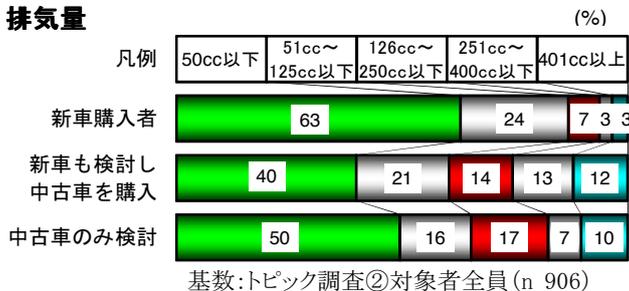
基数:トピック調査①対象者全員(n 1,328)

3. 中古車購入者の特徴について

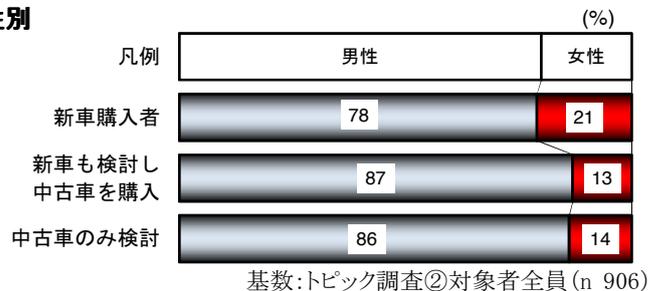
(1) 属性別 ～新車購入者との比較～

- 排気量では、新車も検討し中古車を購入した人では251cc～400cc以下(+10)、401cc以上(+9)、126cc～250cc以下(+7)、中古車のみ検討し中古車を購入した人では126cc～250cc以下(+10)、401cc以上(+7)が新車購入者と比較して多い。
- 性別では、新車も検討し中古車を購入した人(+9)、中古車のみ検討し中古車を購入した人(+8)ともに、男性が新車購入者と比較して多い。
- 年代では、新車も検討し中古車を購入した人では40代(+12)、30代(+10)、中古車のみ検討し中古車を購入した人では40代(+14)、30代(+7)が、新車購入者と比較して多い。
- 需要／購入形態では、新車も検討し中古車を購入した人では増車(+36)、一時中断・再度購入(+11)、中古車のみ検討し中古車を購入した人では増車(+23)、一時中断・再度購入(+17)、新規購入(+9)が、新車購入者と比較して多い。
- 利用用途では、新車も検討し中古車を購入した人ではツーリング(+11)、買い物・用足し(+7)、中古車のみ検討し中古車を購入した人ではツーリング(+10)、買い物・用足し(+9)が、新車購入者と比較して多い。
- 支払方法では、新車も検討し中古車を購入した人では差がみられないが、中古車のみ検討し中古車を購入した人では一括払い(+5)が、新車購入者と比較して多い。

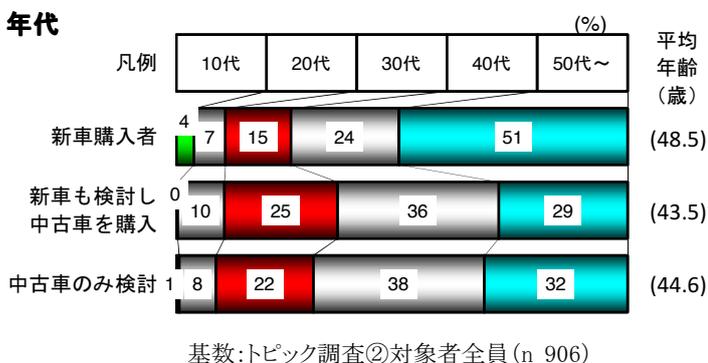
排気量



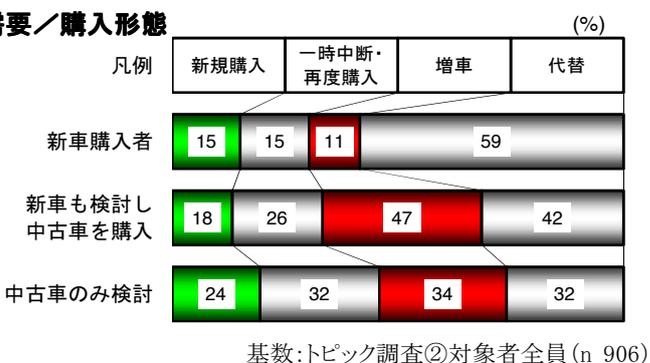
性別



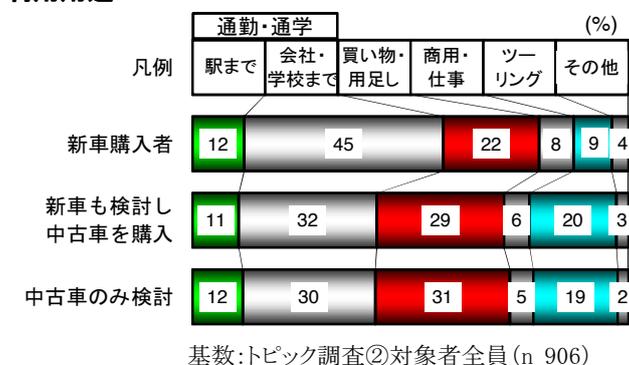
年代



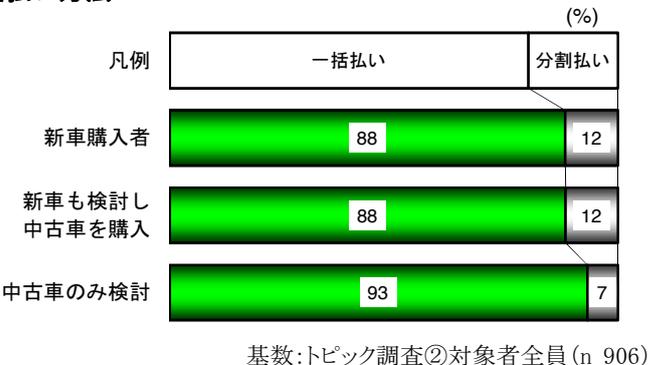
需要／購入形態



利用用途



支払い方法

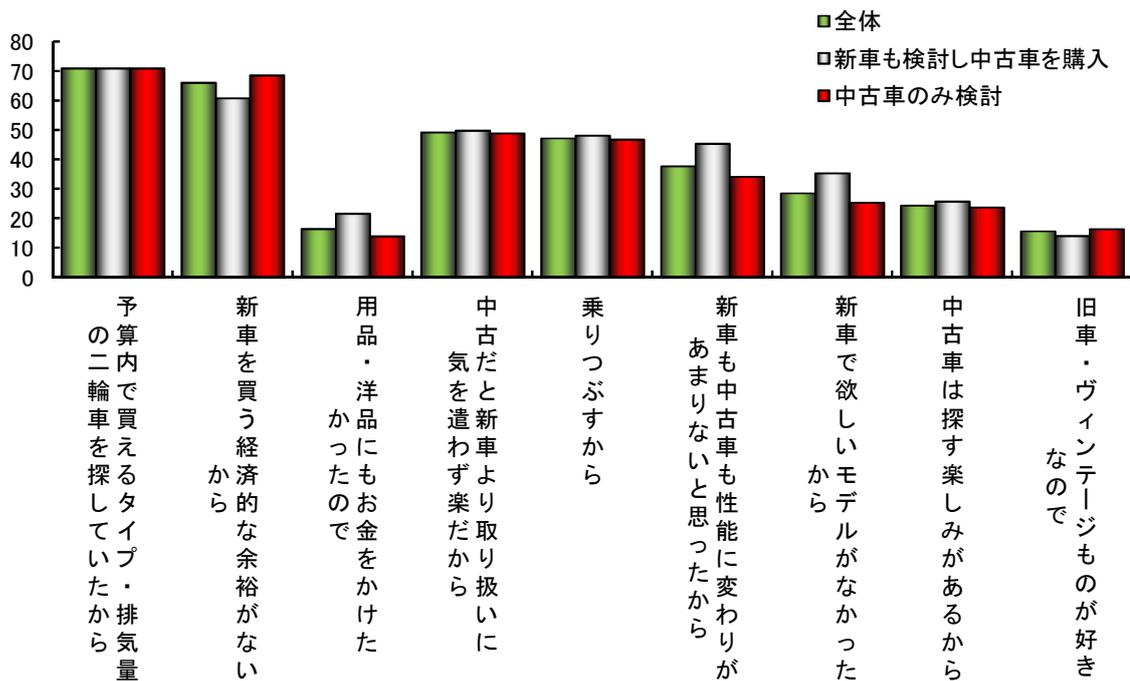


新車購入者(*) ----- 2010年6月～2011年5月に新車を購入した二輪車ユーザー。
 新車も検討し中古車を購入 ----- 2006年以降に中古車を購入した二輪車ユーザーで購入時に「新車」も検討した人。
 中古車のみ検討 ----- 2006年以降に中古車を購入した二輪車ユーザーで購入時に「中古車のみ」で検討した人。

* 上記記載の「新車購入者」については、新車購入者調査の調査結果を引用している。

(2) 中古にした理由 ～中古車購入者全体との比較～

- 新車も検討し中古車を購入した人、中古車のみ検討し中古車を購入した人ともに、「予算内で買えるタイプ・排気量の二輪車を探していたから」が71%と最も高い。
- 新車も検討し中古車を購入した人で全体と差がみられたのが、「新車も中古車も性能に変わりがないと思ったから」が45%と全体より(+7)高く、次いで「新車で欲しいモデルがなかったから」が35%(+6)、「用品・洋品にもお金をかけたかった」が22%(+6)である。
- 中古車のみ検討し中古車を購入した人で全体と差がみられたのが、「新車を買う経済的な余裕がないから」が69%と全体より(+3)とやや高い。



		経済的理由			意識的理由				(%)	
全体		71	66	16	49	47	38	29	24	16
	新車も検討し中古車を購入	(71)	61	(22)	50	48	(45)	(35)	26	14
	中古車のみ検討	(71)	(69)	14	49	47	34	25	24	16

基数:トピック調査②対象者全員(n 906)

* 上記の比率は「あてはまる」+「ややあてはまる」の比率です。

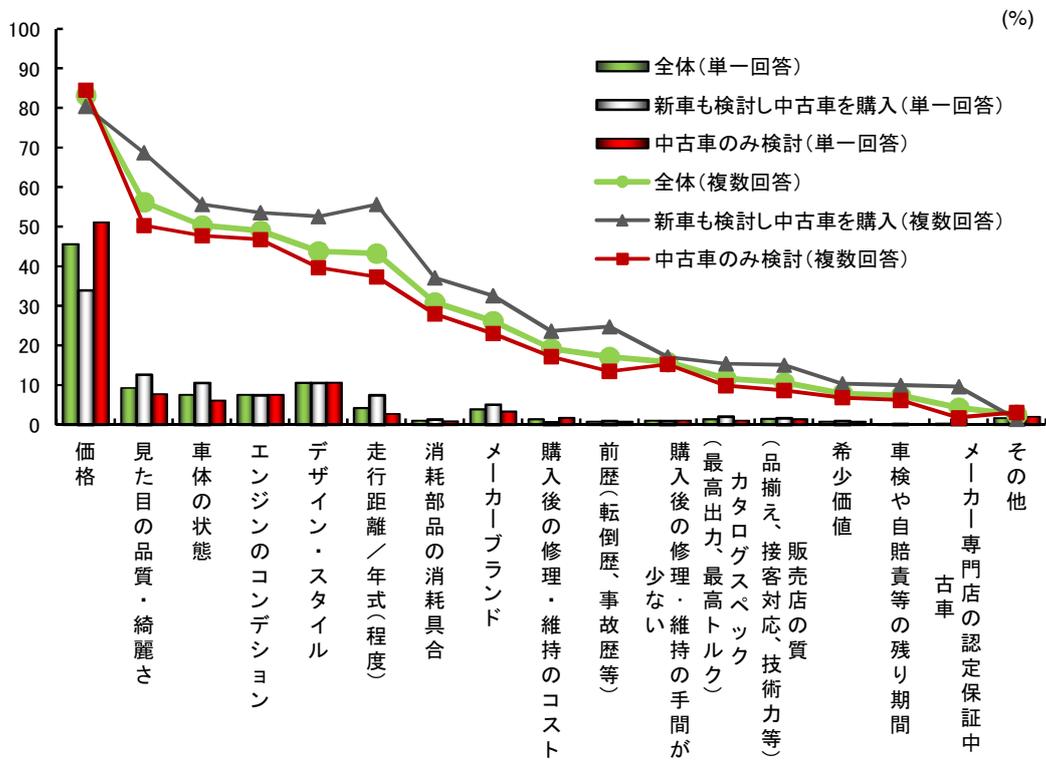
(3) 中古車購入へのこだわりポイント ～中古車購入者全体との比較～

単一回答

- 新車も検討し中古車を購入した人で全体と差がみられたのが、「見た目の品質・綺麗さ」が13%と全体より(+4)とやや高く、「走行距離／年式(程度)」も8%だが(+4)とやや高い。
- 中古車のみ検討し中古車を購入した人で全体と差がみられたのが、「価格」が51%と全体より(+5)と高い。

複数回答

- 新車も検討し中古車を購入した人で全体と差がみられたのが、「見た目の品質・綺麗さ」「走行距離／年式(程度)」「デザイン・スタイル」「前歴(転倒歴、事故歴等)」「メーカーブランド」「車体の状態」「消耗部品の消耗具合」などである。
- 中古車のみ検討し中古車を購入した人では全体との差はみられなかった。



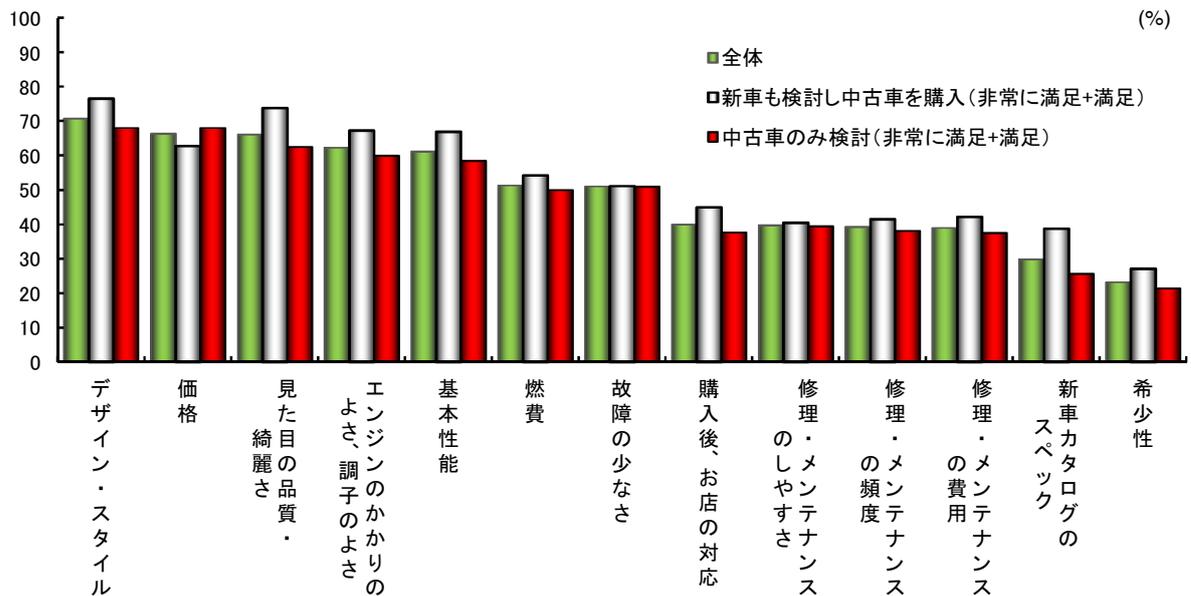
		単一回答 (%)																
全体	全体	46	9	8	8	11	4	1	4	1	1	1	1	2	1	0	0	2
	新車も検討し中古車を購入	34	13	11	8	11	8	1	5	1	1	1	2	2	1	0	1	1
	中古車のみ検討	51	8	6	8	11	3	1	3	2	1	1	1	1	1	0	0	2
		複数回答 (%)																
全体	全体	83	56	50	49	44	43	31	26	19	17	16	12	11	8	7	4	3
	新車も検討し中古車を購入	80	69	56	54	53	56	37	33	24	25	17	15	15	10	10	10	1
	中古車のみ検討	85	50	48	47	40	37	28	23	17	13	15	10	9	7	6	2	3

基数:トピック調査②対象者全員(n 906)

(4) 現在使用車の満足度 ～中古車購入者全体との比較～

- 新車も検討し中古車を購入した人は、「デザイン・スタイル」が77%と最も高く、中古車のみ検討し中古車を購入した人は「デザイン・スタイル」と「価格」がともに68%と最も高い。
- 新車も検討し中古車を購入した人で全体と差がみられたのが、「新車カタログのスペック」「見た目の品質・綺麗さ」「デザイン・スタイル」「基本性能」「エンジンのかかりのよさ、調子のよさ」「購入後、お店の対応」などである。
- 中古車のみ検討し中古車を購入した人では全体との差はみられなかった。
- 総合満足度では、新車も検討し中古車を購入した人は77%と全体と比べて(+6)高い。

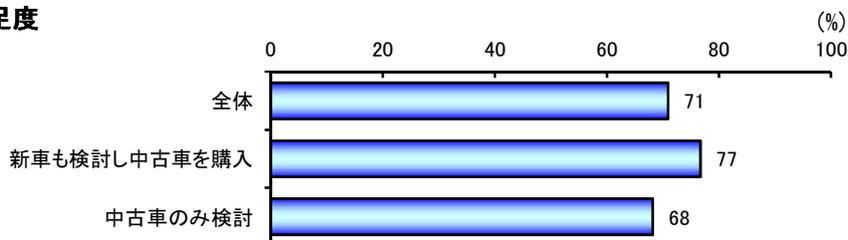
* 非常に満足+満足の合計で分析



	デザイン・スタイル	価格	見た目の品質・綺麗さ	エンジンのかかりのよさ、調子のよさ	基本性能	燃費	故障の少なさ	購入後、お店の対応	修理・メンテナンスのしやすさ	修理・メンテナンスの頻度	修理・メンテナンスの費用	新車カタログのスペック	希少性
全体	71	66	66	62	61	51	51	40	40	39	39	30	23
新車も検討し中古車を購入	77	63	74	67	67	54	51	45	41	42	42	39	27
中古車のみ検討	68	68	63	60	59	50	51	38	40	38	38	26	21

基数:トピック調査②対象者全員(n 906)

総合満足度

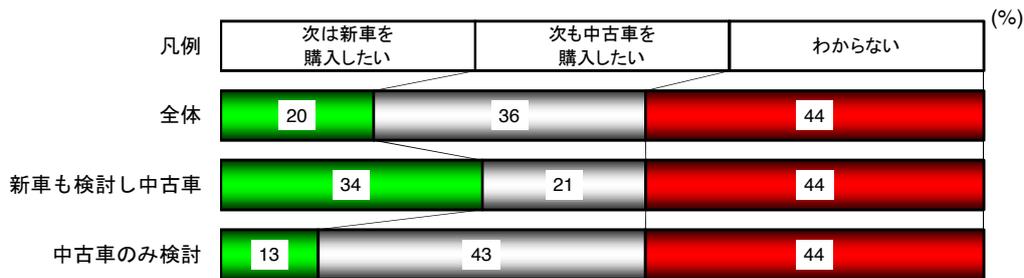


全体	71	(非常に満足+満足)
新車も検討し中古車を購入	77	
中古車のみ検討	68	

基数:トピック調査②対象者全員(n 906)

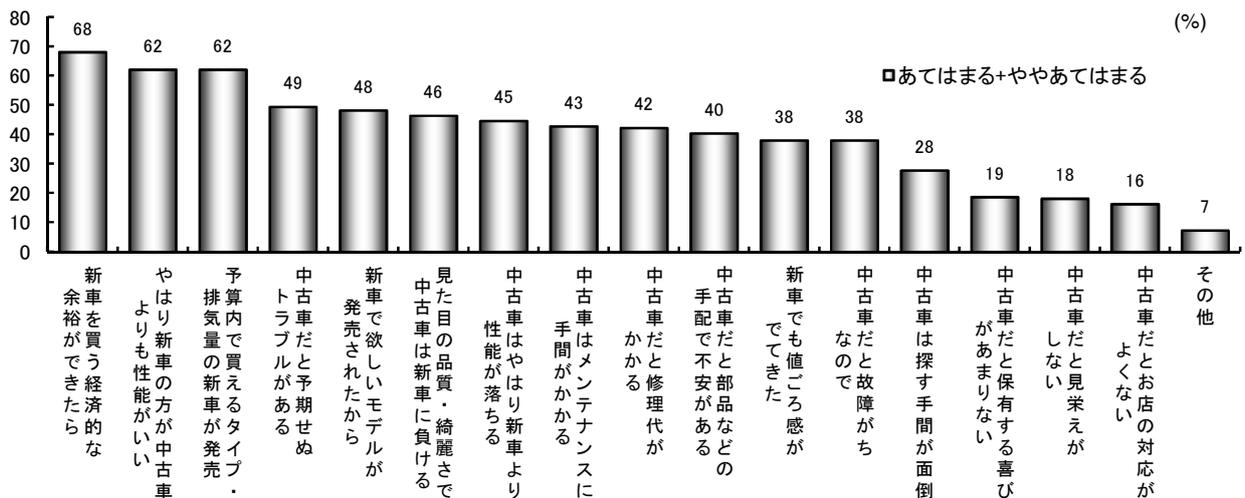
(5) 次回購入時新車購入意向 ～中古車購入者全体との比較～

- 新車を検討し中古車を購入した人は、「次は新車を購入したい」が34%と全体と比べて(+14)と多い。
- 中古車のみを検討し中古車を購入した人は、「次も中古車を購入したい」が43%と全体と比べて(+7)と多い。
- 新車を購入したい理由では、「新車を買う経済的な余裕ができたら」が68%と最も多く、次いで「やはり新車の方が中古車よりも性能がいい」が62%、「予算内で買えるタイプ・排気量の新車が発売」が62%である。
- 現在使用車への不満では、「燃費」が18%で最も多く、次いで「修理・メンテナンスの費用」が16%、「修理・メンテナンスのしやすさ」が16%である。



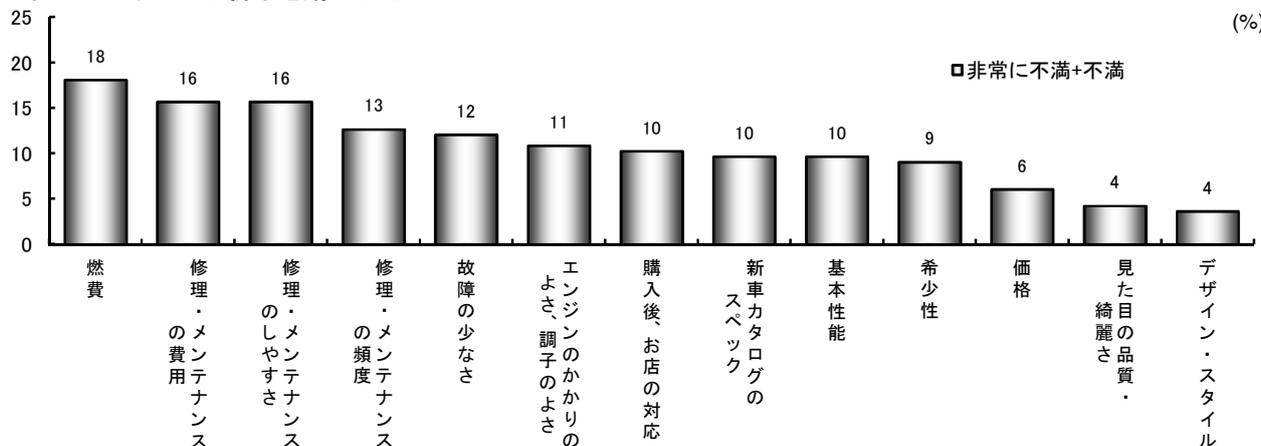
基数:トピック調査②対象者全員 (n 906)

新車を購入したい理由(次は新車を購入したい人)



基数:次回新車購入意向者 (n 166)

現在使用車への不満(次は新車を購入したい人)



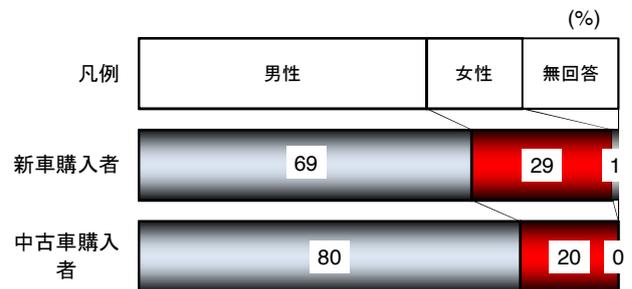
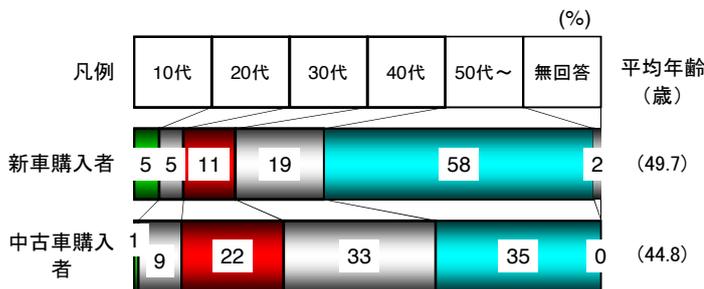
基数:次回新車購入意向者 (n 166)

(6)原付第一種:新車購入者と比較した中古車購入者の特徴

- 年代別では、中古車購入者は「40代」が33%と新車購入者より(+14)、「30代」が22%(+11)と高い。
- 性別では、中古車購入者は「男性」が80%と新車購入者より(+11)高い。
- 需要/購入形態では、中古車購入者は「新規購入」が32%と新車購入者より(+13)高く、「一時中断・再度購入」が29%(+15)と高い。
- 支払い方法では、中古車購入者は「一括払い」が96%と新車購入者より(+6)高い。
- 利用用途では、中古車購入者は「買い物・用足し」が36%と新車購入者より(+13)高い。
- 購入金額では、新車購入者は10万円台が中心だが、中古車購入者は9万円以下が8割を占めている。

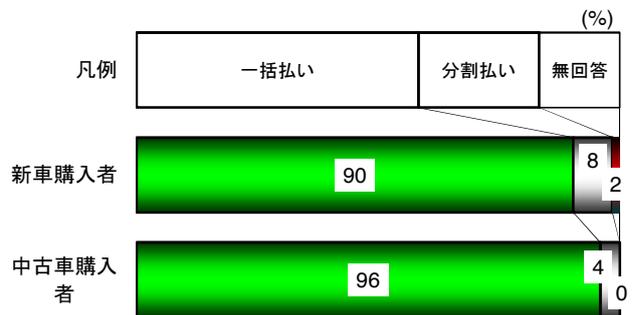
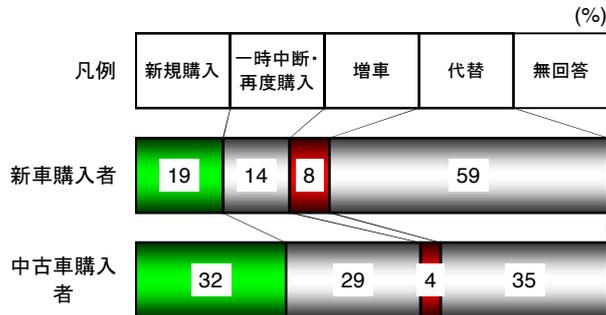
年代

性別



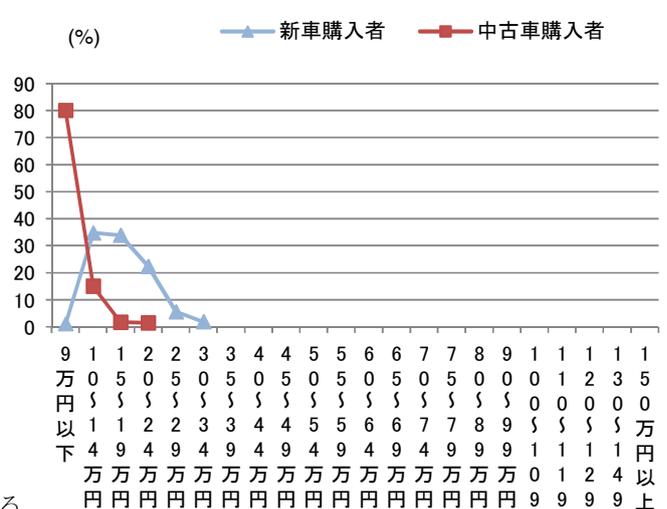
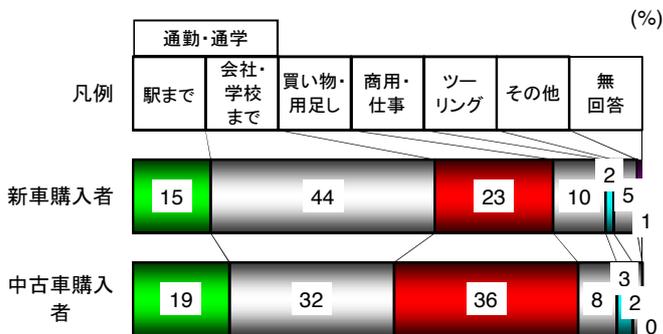
需要/購入形態

支払方法



利用用途

購入金額



*1 上記記載の「新車購入者」については、新車ユーザー調査の調査結果を引用している。

*2 上記記載の「中古車購入者」については、トピック調査②の結果である。

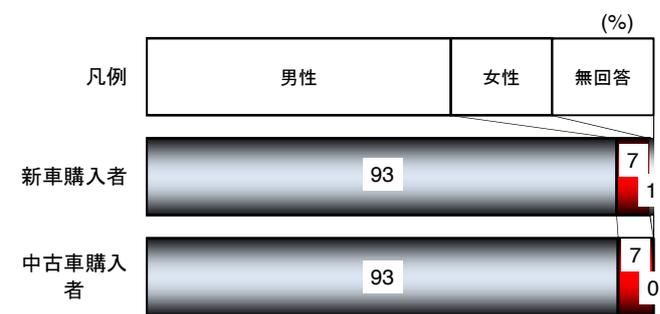
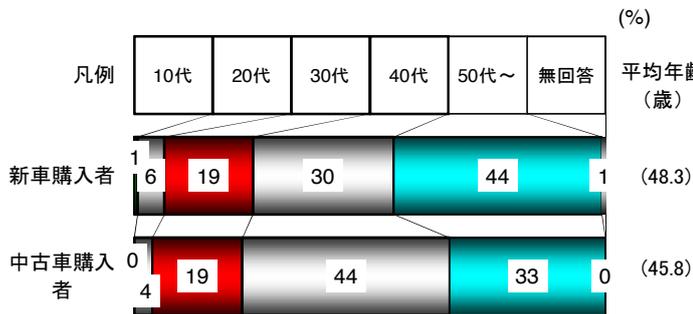
基数:原付第一種購入者(n 421)

(7)原付第二種:新車購入者と比較した中古車購入者の特徴

- 年代別では、中古車購入者は「40代」が44%と新車購入者より(+14)高い。
- 性別では、中古車購入者と新車購入者による差はみられなかった。
- 需要／購入形態では、中古車購入者は「一時中断・再度購入」が35%と新車購入者より(+17)高い。
- 支払い方法では、中古車購入者は「一括払い」が96%と新車購入者より(+9)高い。
- 利用用途では、中古車購入者は「買い物・用足し」が36%と新車購入者より(+12)高い。
- 購入金額では、新車購入者は20万円台が中心だが、中古車購入者は9万円以下が41%で最も高い。

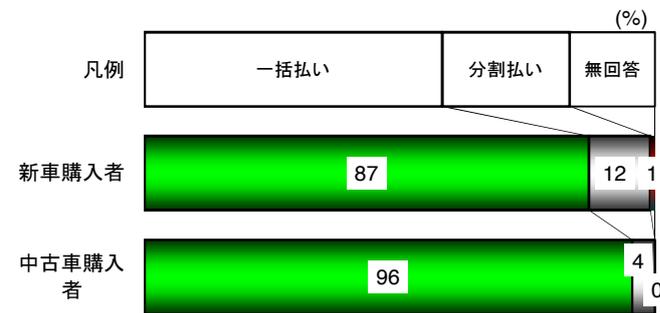
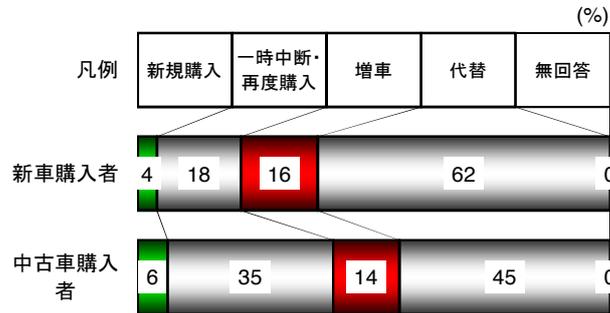
年代

性別



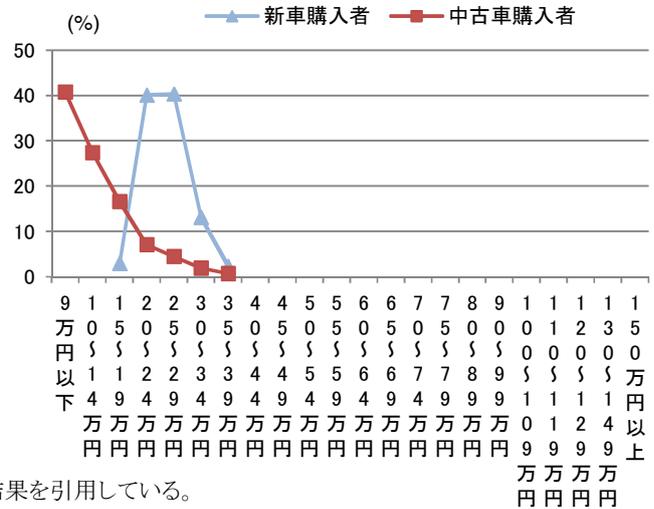
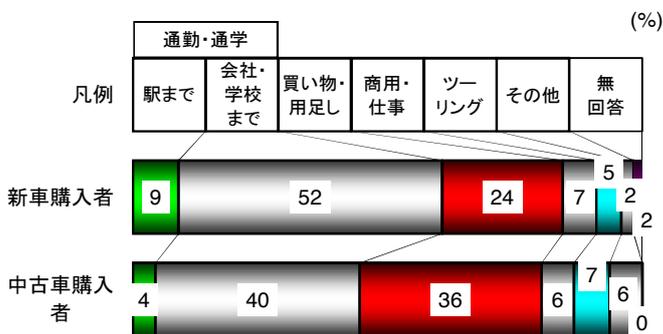
需要／購入形態

支払方法



利用用途

購入金額



*1 上記記載の「新車購入者」については、新車ユーザー調査の調査結果を引用している。
 *2 上記記載の「中古車購入者」については、トピック調査②の結果である。

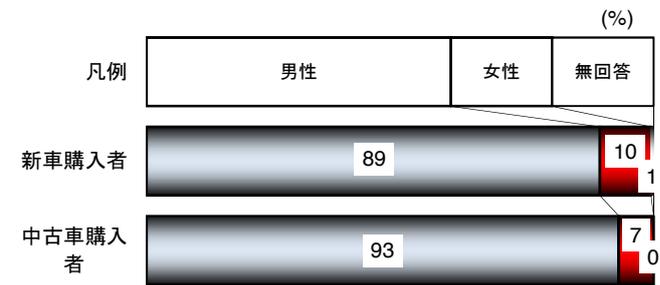
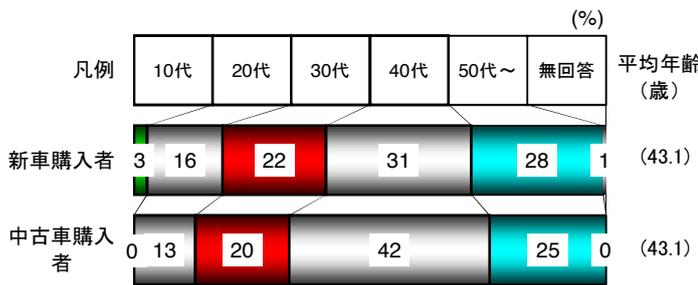
基数:原付第二種購入者(n 157)

(8)軽二輪車:新車購入者と比較した中古車購入者の特徴

- 年代別では、中古車購入者は「40代」が42%と新車購入者より(+11)高い。
- 性別では、中古車購入者と新車購入者による差はみられなかった。
- 需要/購入形態では、中古車購入者は「一時中断・再度購入」が33%と(+16)高い。
- 支払い方法では、中古車購入者は「一括払い」が85%と新車購入者より(+7)高い。
- 利用用途では、中古車購入者は「ツーリング」が33%と新車購入者より(+6)高く、「買い物・用足し」が29%と新車購入者より(+11)高い。
- 購入金額では、新車購入者は50万円前後が中心だが、中古車購入者は24万円以下が半数を占める。

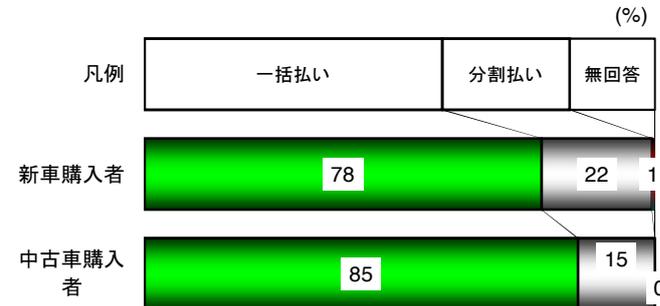
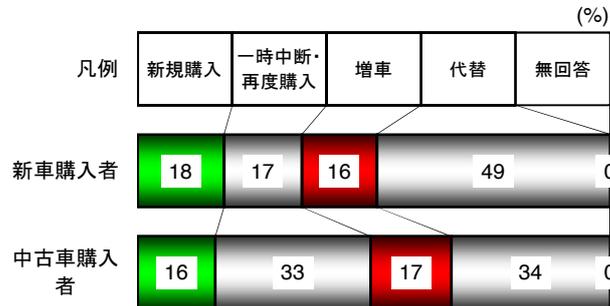
年代

性別



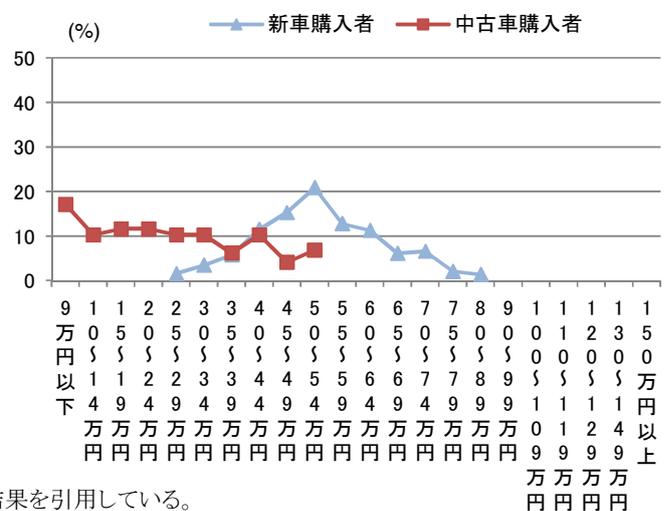
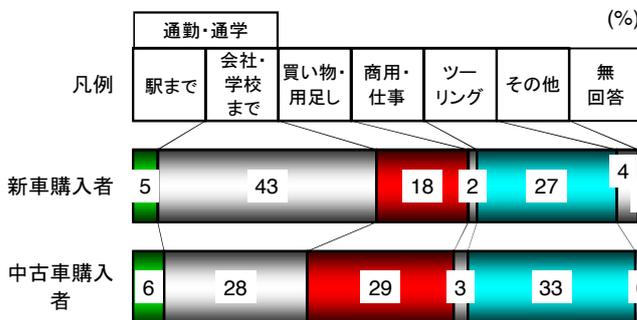
需要/購入形態

支払方法



利用用途

購入金額



*1 上記記載の「新車購入者」については、新車ユーザー調査の調査結果を引用している。
 *2 上記記載の「中古車購入者」については、トピック調査②の結果である。

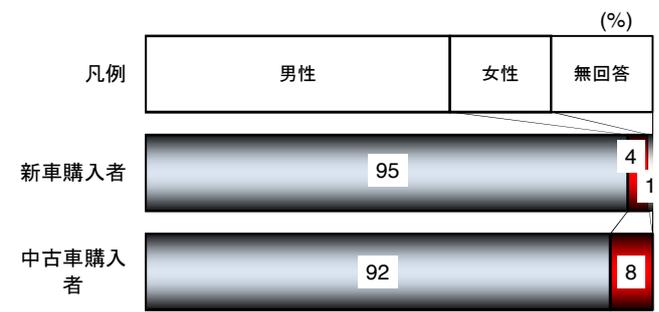
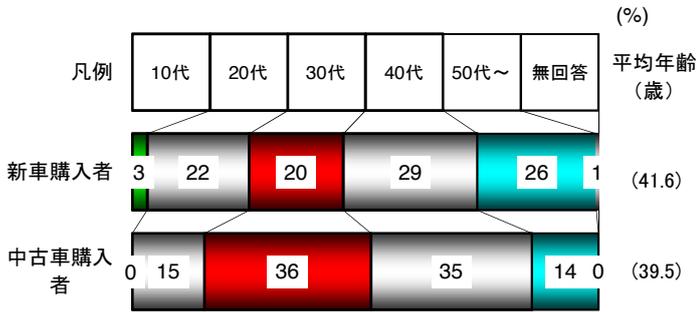
基数:軽二輪車購入者(n 146)

(9) 小型二輪車(～400cc): 新車購入者と比較した中古車購入者の特徴

- 年代別では、中古車購入者は「30代」が36%と新車購入者より(+16)、「40代」が35%(+6)と高い。
- 性別では、中古車購入者と新車購入者による差はみられなかった。
- 需要/購入形態では、中古車購入者は「一時中断・再度購入」が32%(+18)と高い。
- 支払い方法では、中古車購入者は「一括払い」が83%と(+16)高い。
- 利用用途では、中古車購入者と新車購入者による差はみられなかった。
- 購入金額では、新車では60万円～89万円までが多いが、中古車では40万円未満で6割を占める。

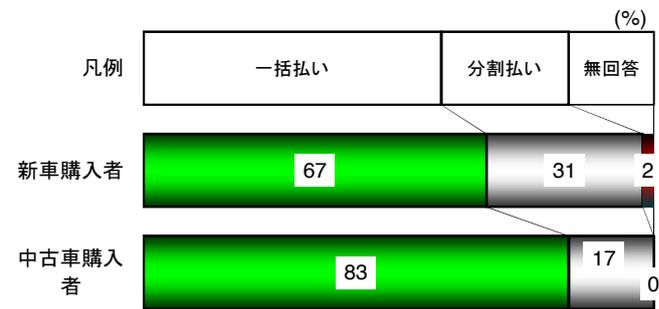
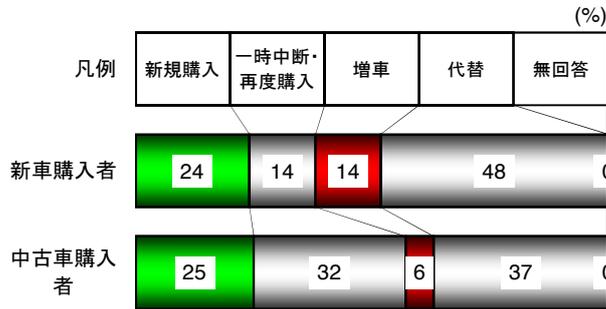
年代

性別



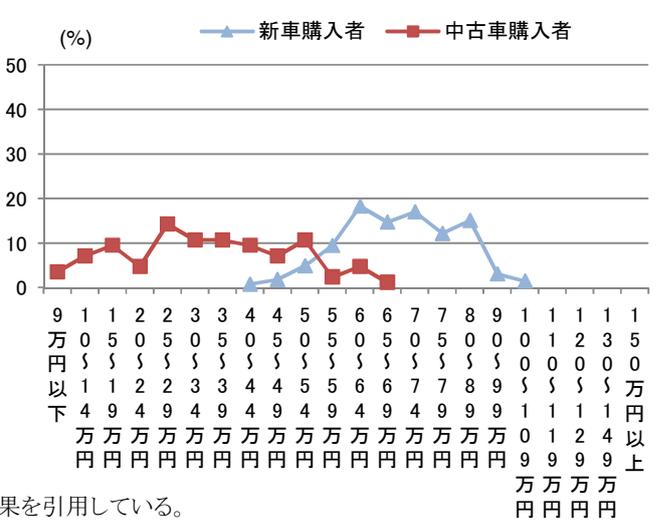
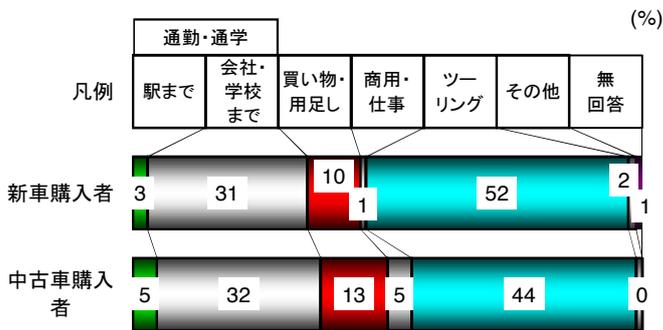
需要/購入形態

支払方法



利用用途

購入金額



*1 上記記載の「新車購入者」については、新車ユーザー調査の調査結果を引用している。

*2 上記記載の「中古車購入者」については、トピック調査②の結果である。

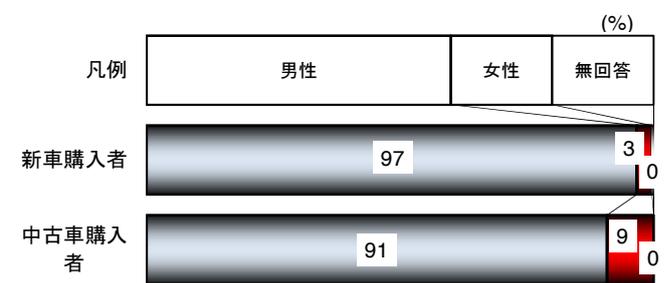
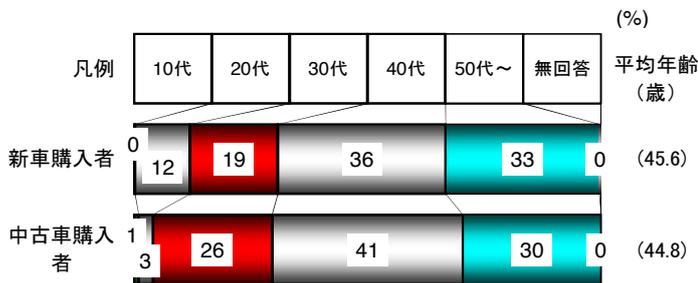
基数: 小型二輪車(400cc以下)購入者(n 84)

(10) 小型二輪車(401cc～):新車購入者と比較した中古車購入者の特徴

- 年代別では、中古車購入者は「40代」が41%と新車購入者より(+5)、「30代」が26%(+7)と高い。
- 性別では、中古車購入者は「女性」が9%と新車購入者より(+6)高い。
- 需要/購入形態では、中古車購入者は「一時中断・再度購入」が26%と(+12)高い。
- 支払い方法では、中古車購入者は「一括払い」が84%と(+19)高い。
- 利用用途では、中古車購入者は「買い物・用足し」が14%と新車購入者より(+7)高い。
- 購入金額では、新車では80万円以上が中心だが、中古車では価格帯にばらつきがあるが、60万円未満で5割程度を占める。

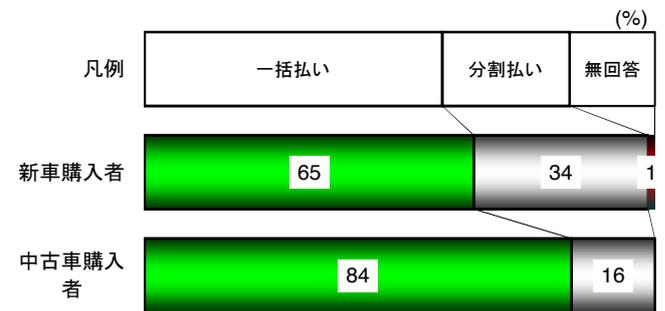
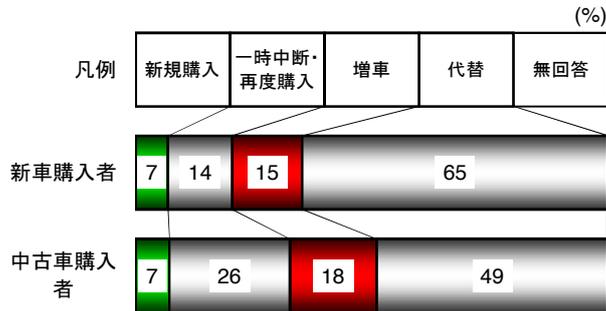
年代

性別



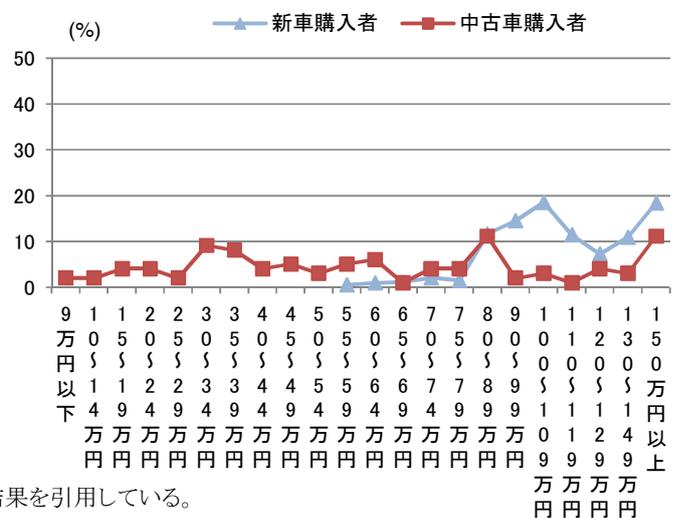
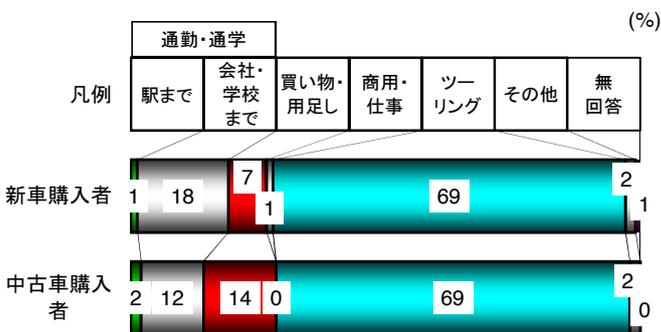
需要/購入形態

支払方法



利用用途

購入金額



*1 上記記載の「新車購入者」については、新車ユーザー調査の調査結果を引用している。

*2 上記記載の「中古車購入者」については、トピック調査②の結果である。

基数: 小型二輪車(401cc以上)購入者 (n 98)

4. 新車購入者にみる二輪車観別の傾向

(1) 排気量・タイプ

*「新車購入ユーザー(時系列調査)」で得られたデータをもとに、分析を試みた。

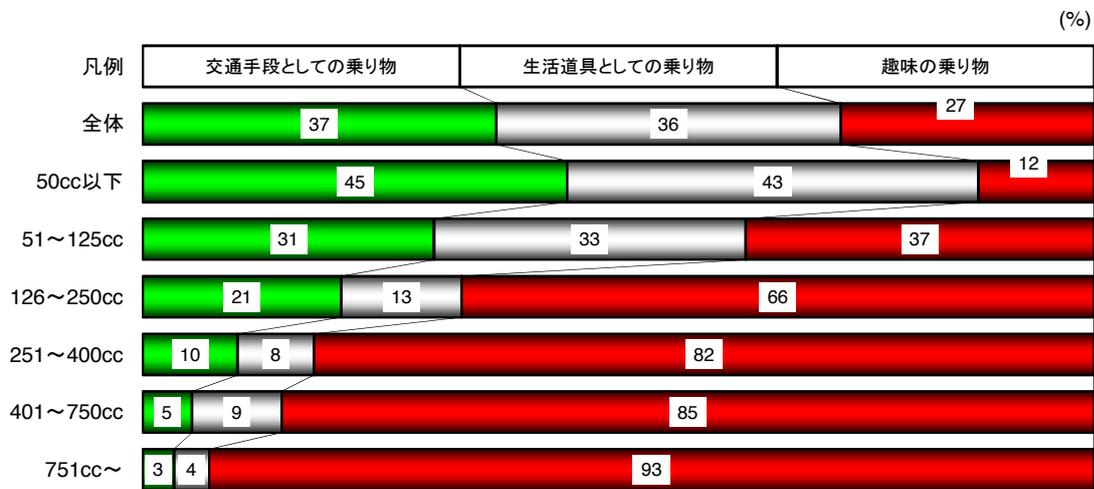
○ 排気量別

50cc以下で、二輪車は“交通手段としての乗り物”45%(+8)、“生活道具としての乗り物”43%(+7)と全体より高い。
51～125ccで、二輪車は“趣味の乗り物”37%(+10)が全体より高く、以下の排気量においても“趣味の乗り物”が全体より高い、126～250ccで66%(+39)、251～400ccで82%(+55)、401～750ccで85%(+58)、751cc～で93%(+66)。

○ タイプ別

スクータータイプで、二輪車は“交通手段としての乗り物”44%(+7)と全体より高い。
ビジネスタイプで、二輪車は“生活道具としての乗り物”51%(+15)と全体より高い。
オンロードタイプで、二輪車は“趣味の乗り物”81%(+54)、オフロードタイプで、二輪車は“趣味の乗り物”76%(+49)と全体より高い。

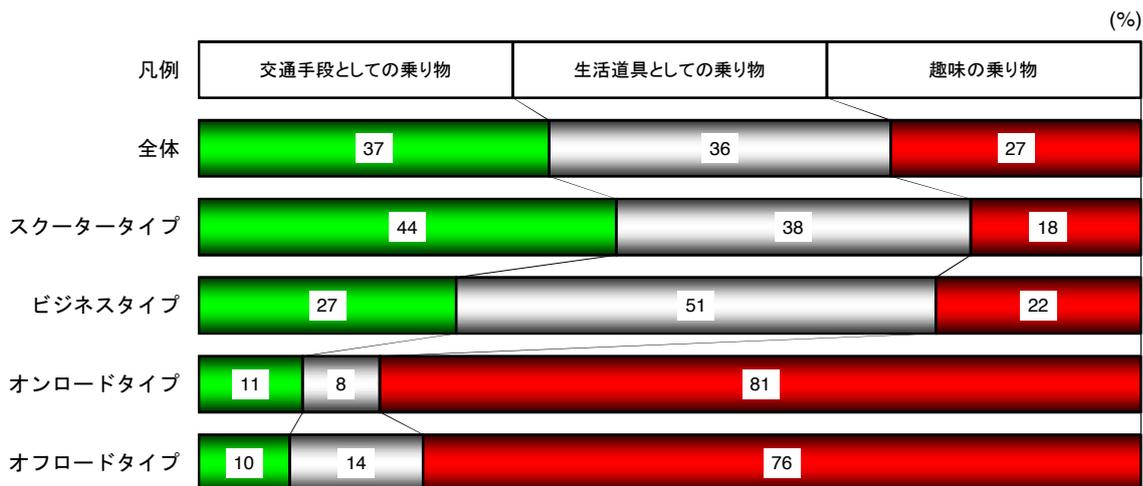
排気量



基数:新車購入ユーザー調査対象者全員(n 5,068)

※無回答者を除く

タイプ



基数:新車購入ユーザー調査対象者全員(n 5,068)

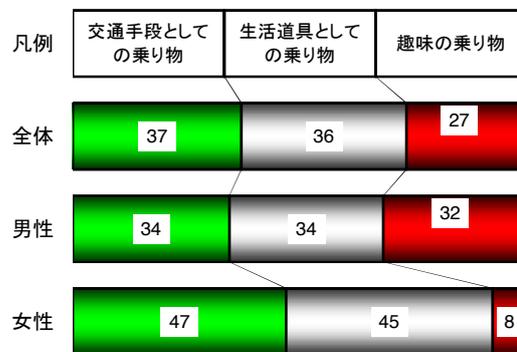
※無回答者を除く

(2)属性

- 性別
男性で、二輪車は“趣味の乗り物”32%(+5)。女性で、二輪車は“交通手段としての乗り物”47%(+10)、“生活道具としての乗り物”45%(+9)と全体より高い。
- 年代
10代で、二輪車は“交通手段としての乗り物”71%(+34)と全体より高い。
20代、30代で、二輪車は“交通手段としての乗り物”“趣味の乗り物”が全体より高い。
60代以上で、二輪車は“生活道具としての乗り物”56%(+20)と全体より高い。
- 購入形態
新規購入で、二輪車は“交通手段としての乗り物”50%(+13)。代替で、“生活道具としての乗り物”42%(+6)。
増車で、“趣味の乗り物”51%(+24)。再度購入で、“趣味の乗り物”36%(+9)と全体より高い。

性別

(%)



基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)

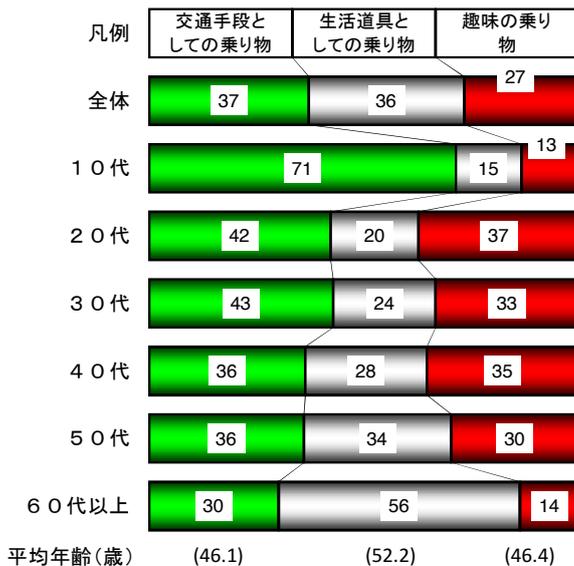
※無回答者を除く

年代

(%)

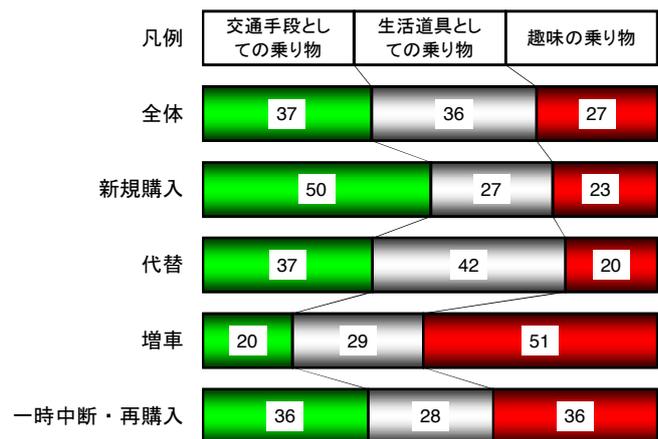
購入形態

(%)



基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,033)

※無回答者を除く



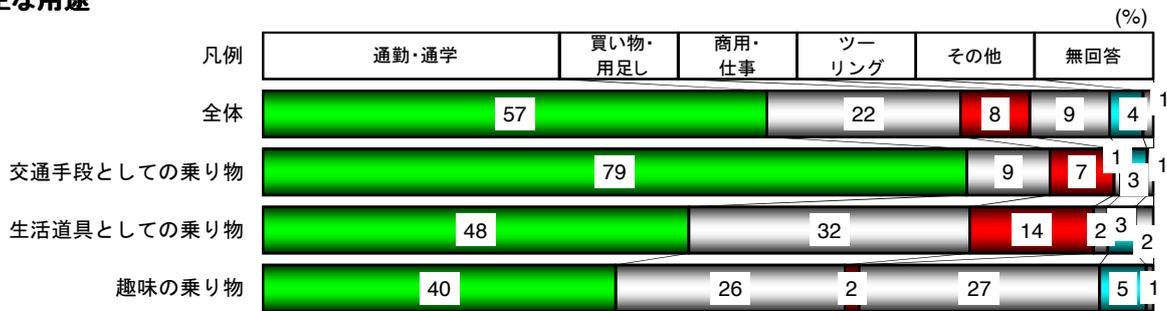
基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)

※無回答者を除く

(3) 二輪車観別の特徴 - 使用状況 -

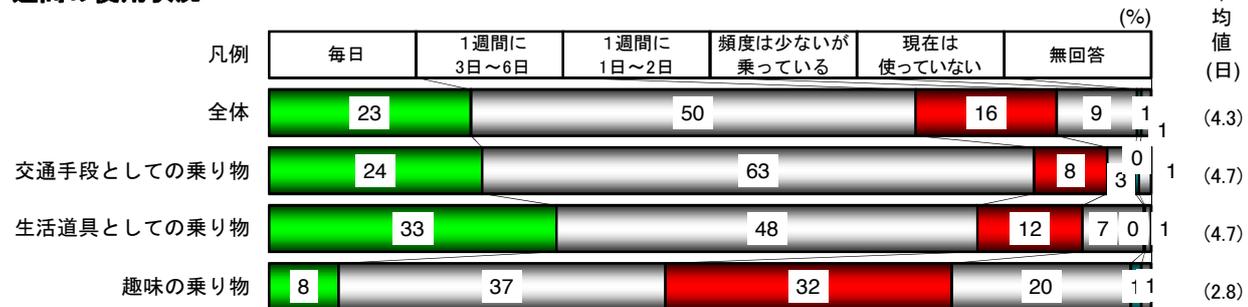
- 主な用途では、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「通勤・通学」が79%と全体より(+22)高い。
二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「買い物・用足し」が32%(+10)、「商用・仕事」が14%(+6)と全体より高い。
二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「ツーリング」が27%と全体より(+18)高い。
- 一週間の使用状況では、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「1週間に3日～6日」が63%と全体より(+13)高い。
二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「毎日」が33%と全体より(+10)高い。
二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「1週間に1日～2日」が32%(+16)、「頻度は少ないが乗っている」が20%(+11)と全体より高い。
- 月平均の走行距離では、二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「100km以下」が49%と全体より(+6)高い。
二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人、「趣味の乗り物」と意識している人は全体と比べて差はみられなかった。

主な用途



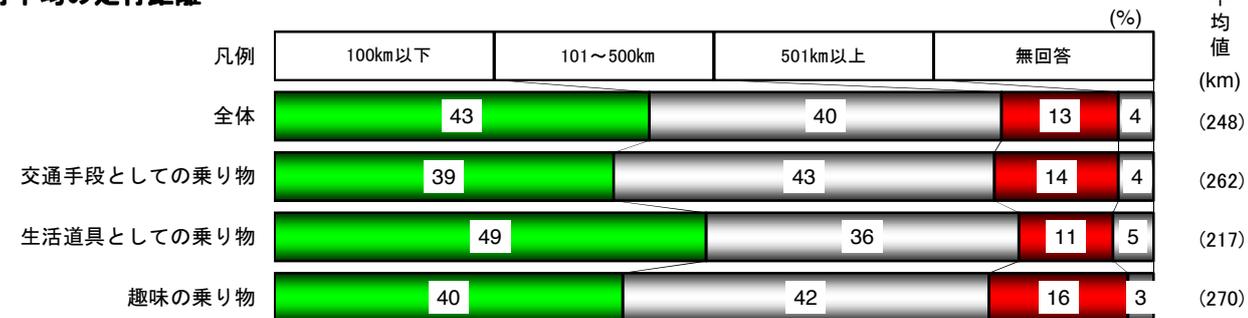
基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 3,450)

一週間の使用状況



基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)

月平均の走行距離

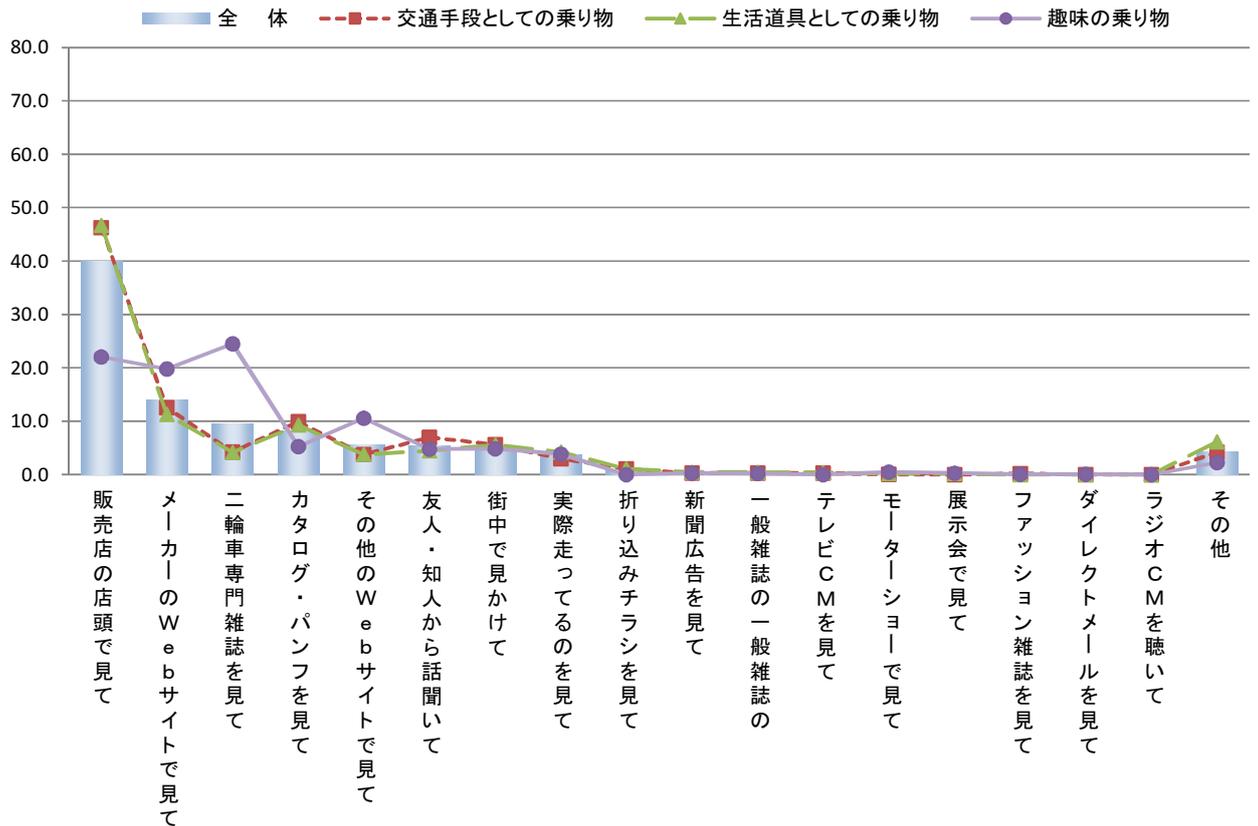


基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 4,973)

(4) 二輪車観別の特徴 - 初めて知ったきっかけ -

○ 購入した二輪車を初めて知ったきっかけでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「販売店の店頭で見て」が46%と全体より(+6)高い。
 二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「販売店の店頭で見て」が47%と全体より(+7)高い。
 二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「メーカーのWebサイトで見て」が20% (+6)、
 「二輪車専門雑誌を見て」が25% (+15)、「その他のWebサイトで見て」が11% (+5)が全体より高い。

購入した二輪車を初めて知ったきっかけ



	(%)																	
全体	40	14	10	8	6	6	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0	-	4
交通手段としての乗り物	46	13	4	10	4	7	6	3	1	0	0	0	0	-	0	-	-	4
生活道具としての乗り物	47	11	4	9	4	5	6	4	1	1	1	0	0	0	-	0	-	6
趣味の乗り物	22	20	25	5	11	5	5	4	-	0	0	-	1	0	0	0	-	2

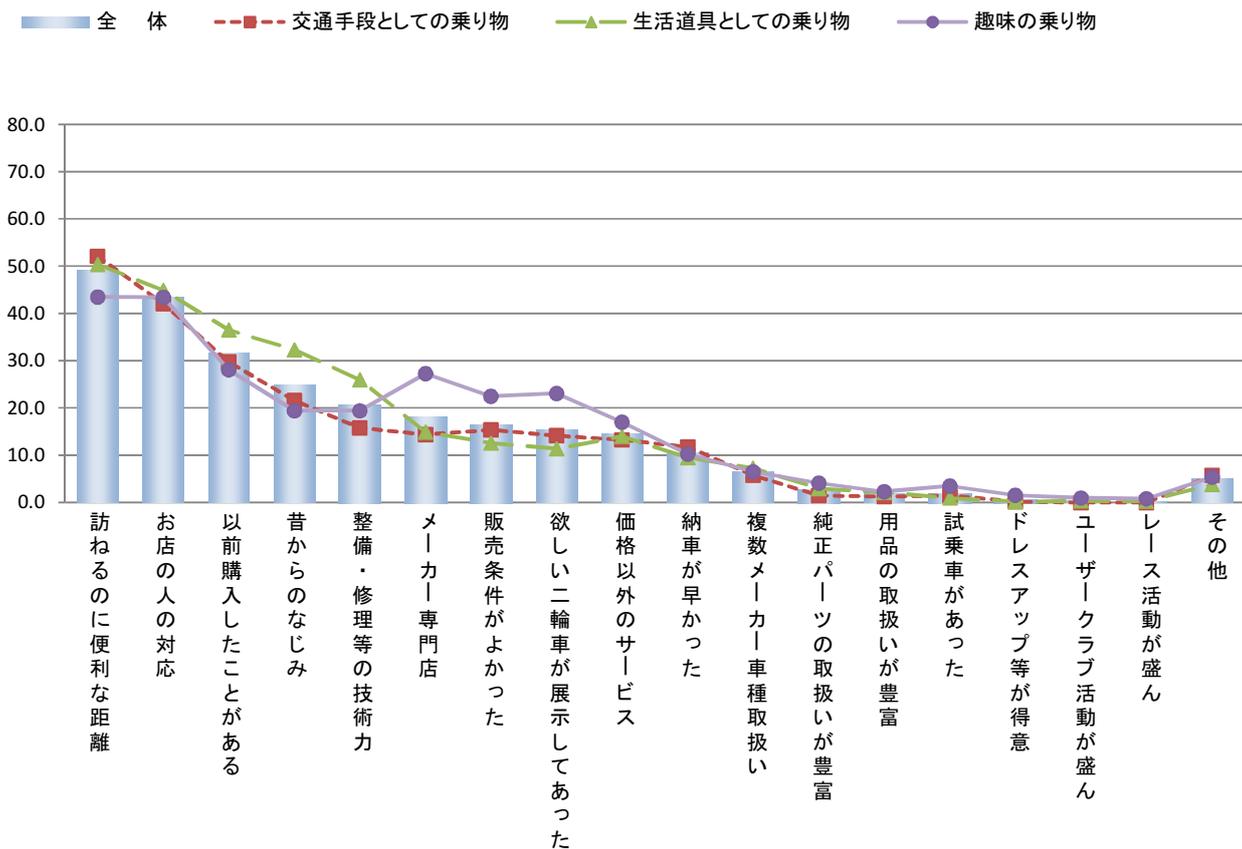
基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)
 ※無回答者を除く

(5) 二輪車観別の特徴 - 購入した販売店で購入した理由 -

○ 購入した販売店で購入した理由では、二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「以前購入したことがある」37% (+5)、「昔からのなじみ」32% (+7)、「整備・修理等の技術力」26% (+5)が全体より高い。
 二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「メーカー専門店」27% (+9)、「販売条件がよかった」23% (+7)、「欲しい二輪車が展示してあった」23% (+7)が全体より高い。

二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「訪ねるのに便利な距離」52% (+3)が全体よりやや高い。

購入した販売店で購入した理由



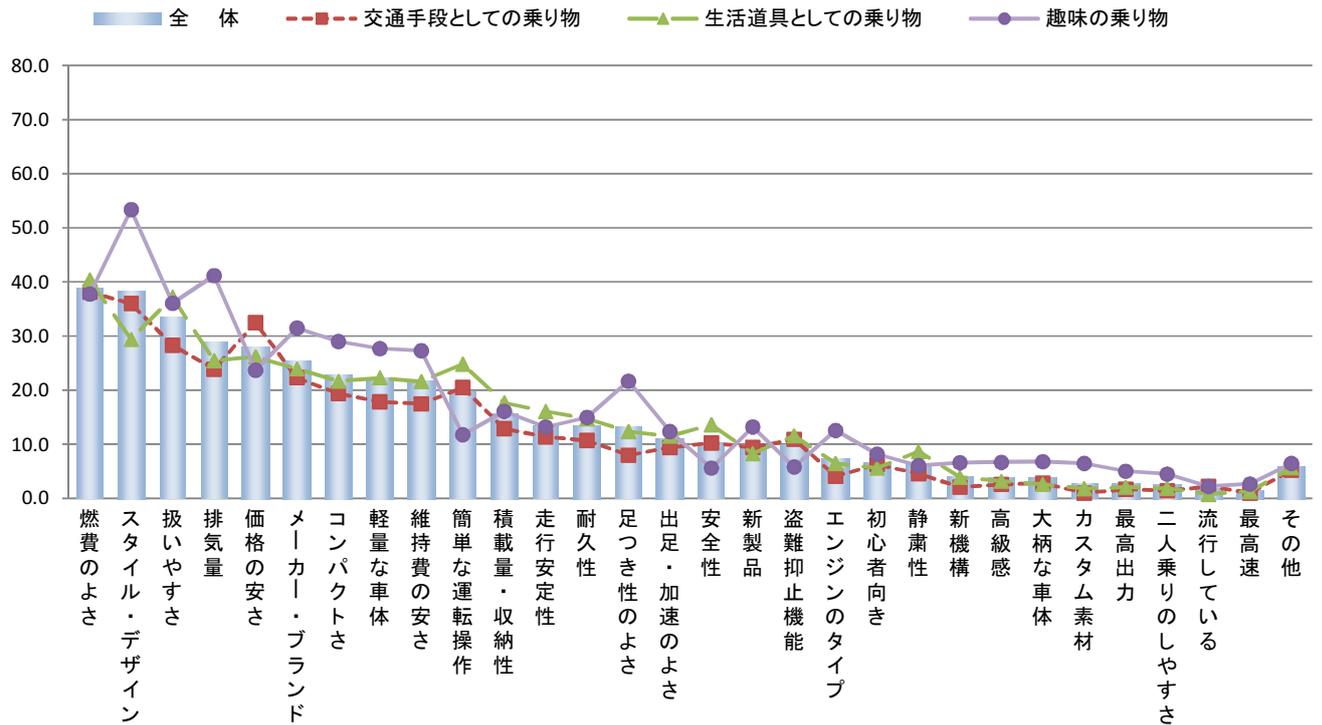
	49	44	32	25	21	18	16	16	15	11	7	3	2	2	1	0	0	5
全体	49	44	32	25	21	18	16	16	15	11	7	3	2	2	1	0	0	5
交通手段としての乗り物	52	42	30	22	16	14	15	14	13	12	6	2	1	2	0	-	-	6
生活道具としての乗り物	50	45	37	32	26	15	13	11	14	10	7	3	2	1	0	0	0	4
趣味の乗り物	44	43	28	19	19	27	23	23	17	10	7	4	2	4	2	1	1	5

基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)
 ※無回答者を除く

(6) 二輪車観別の特徴 - 購入を決めたポイント -

○ 購入を決めたポイントでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「価格の安さ」が33%と全体より(+5)高い。
 二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「簡単な運転操作」が25%と全体より(+5)高い。
 二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「スタイル・デザイン」が53%(+15)、「排気量」が41%(+12)、「メーカー・ブランド」が32%(+7)、「コンパクトさ」が29%(+6)、「軽量な車体」が28%(+6)、「維持費の安さ」が27%(+5)、「足つき性のよさ」が22%(+9)、「エンジンのタイプ」が13%(+6)が全体より高い。

購入を決めたポイント



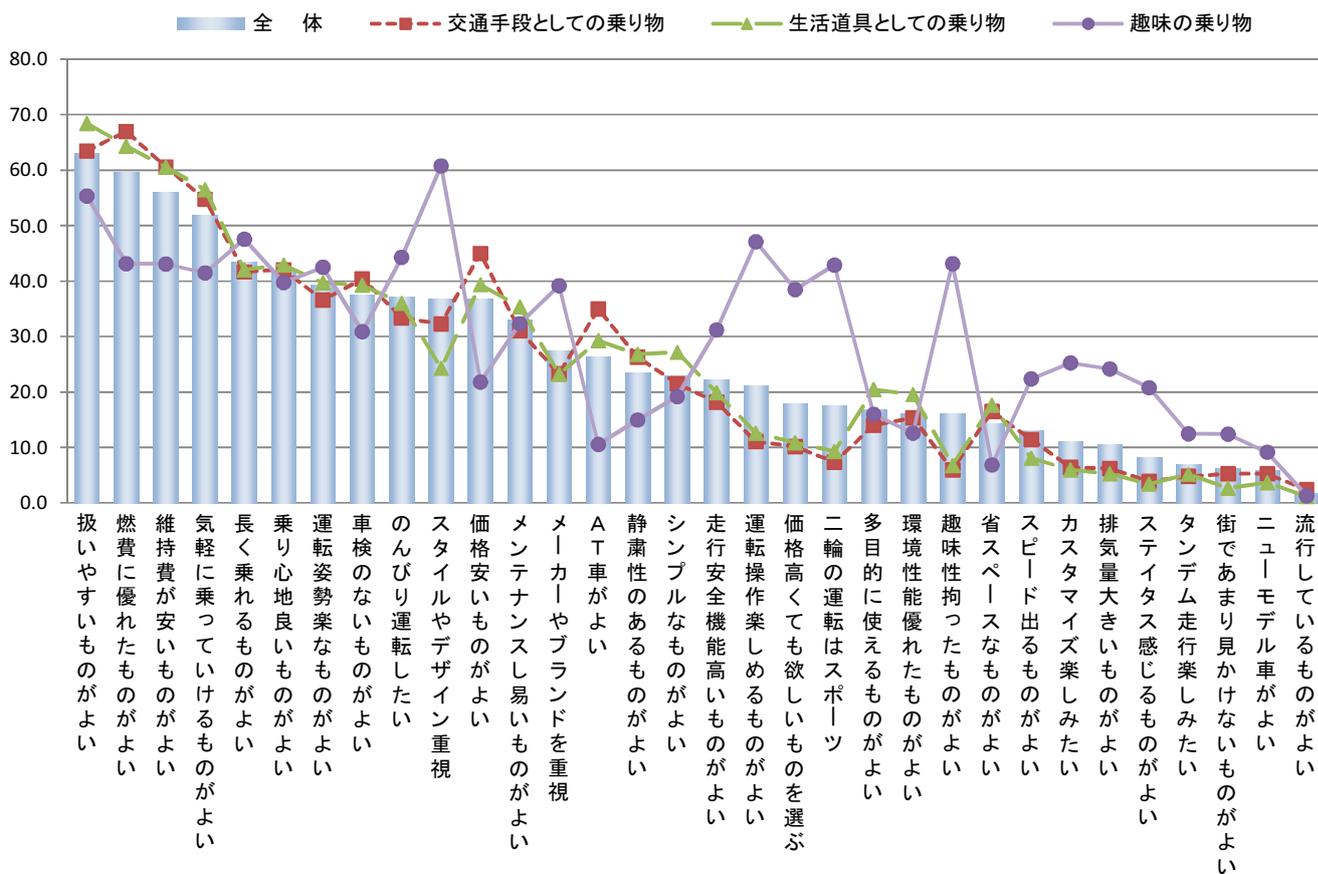
	(%)																													
全体	39	38	34	29	28	25	23	22	22	20	16	14	13	13	11	10	10	10	7	7	7	4	4	4	3	3	2	2	2	6
交通手段としての乗り物	38	36	28	24	33	22	19	18	18	21	13	11	11	8	9	10	9	11	4	6	5	2	3	3	1	2	1	2	1	5
生活道具としての乗り物	40	29	37	26	26	24	22	22	22	25	18	16	15	12	12	14	8	12	7	6	9	4	3	3	2	2	2	1	1	6
趣味の乗り物	38	53	36	41	24	32	29	28	27	12	16	13	15	22	12	6	13	6	13	8	6	7	7	7	7	5	5	2	3	7

基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)
 ※無回答者を除く

(7) 二輪車観別の特徴 - 二輪車に対するの考え -

○ 二輪車に対するの考えでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「燃費に優れたものがよい」が67%(+7)、「維持費が安いものがよい」が61%(+5)、「価格安いものがよい」が45%(+8)、「AT車がよい」が35%(+9)と全体より高い。
 二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「扱いやすいものがよい」が68%(+5)、「維持費が安いものがよい」が61%(+5)、「気軽に乗っていけるものがよい」が57%(+5)と全体より高い。
 二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「スタイルやデザイン重視」が61%(+24)、「運転操作楽しめるものがよい」が47%(+26)、「価格高くても欲しいものを選ぶ」が39%(+21)、「二輪の運転はスポーツ」が43%(+25)、「趣味性拘ったものがよい」が43%(+27)、「カスタマイズ楽しみたい」が25%(+14)、「排気量大きいものがよい」が24%(+13)、「ステイタス感じるものがよい」が21%(+13)と全体より特に高い。

二輪車に対するの考え



	(%)																															
全体	63	60	56	52	43	42	39	38	37	37	37	33	28	26	24	23	22	21	18	18	17	16	16	14	13	11	11	8	7	6	6	2
交通手段としての乗り物	64	67	61	55	42	42	37	40	33	32	45	31	23	35	26	22	18	11	10	7	14	15	6	17	12	6	6	4	5	5	5	2
生活道具としての乗り物	68	64	61	57	42	43	40	39	36	24	39	35	23	29	27	27	20	13	11	9	21	20	7	18	8	6	5	3	5	3	4	1
趣味の乗り物	55	43	43	42	48	40	43	31	44	61	22	32	39	11	15	19	31	47	39	43	16	13	43	7	22	25	24	21	13	12	9	1

基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)
 ※無回答者を除く

(8) 二輪車観別の特徴 - 今後の乗車意向 -

① 今後の二輪車に乗りたい意向 / 今後も乗りたい二輪車の排気量

- 今後の二輪車に乗りたい意向では、二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「今後も二輪車に乗りたい」が94%で全体より(+6)高い。
- 今後も乗りたい二輪車の排気量では、二輪車を「交通手段としての乗り物」「生活道具としての乗り物」と意識している人は、ともに「50cc以下」が60%と全体より(+6)高い。
二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「126～250cc」が50% (+31)、「751cc以上」が41% (+25)、「51～125cc」が33% (+6)、「401～750cc」が12% (+6)の順で全体より高い。

今後の二輪車に乗りたい意向

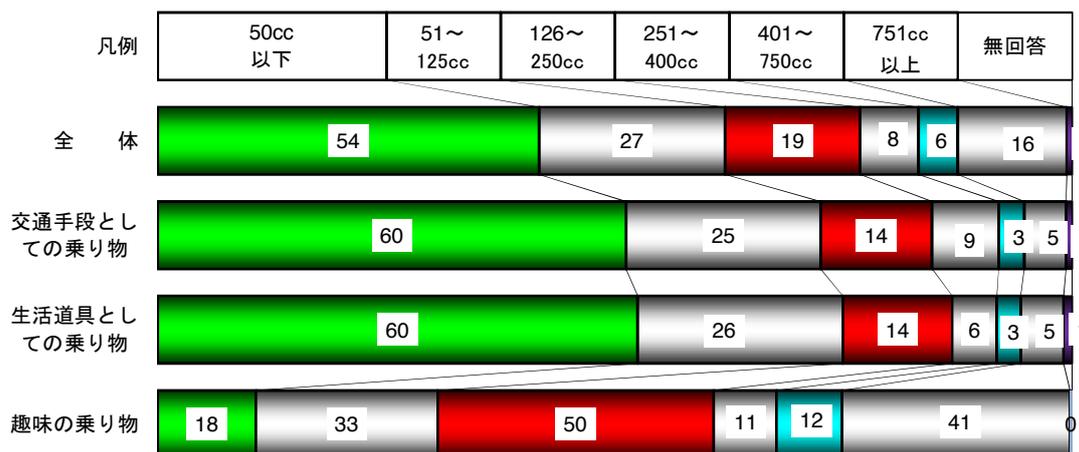
(%)



基数: 新車購入ユーザー調査対象者全員 (n 5,068)

今後も乗りたい二輪車の排気量

(%)

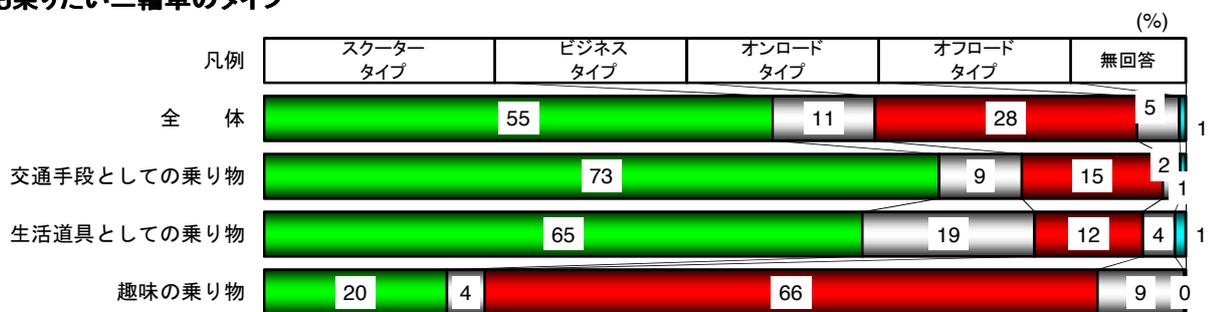


基数: 新車購入ユーザー調査次回購入意向者 (n 4,683)

②今後も乗りたい二輪車のタイプ／メーカー／ミッションタイプ

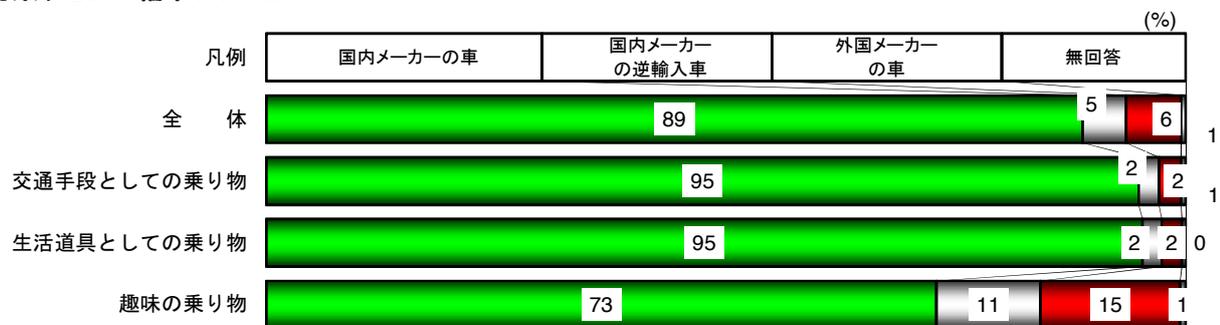
- 今後も乗りたい二輪車のタイプでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「スクータータイプ」が73%と全体より(+18)高い。二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「スクータータイプ」が65%(+10)、「ビジネスタイプ」が19%(+8)と全体より高い。二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「オンロードタイプ」が66%と全体より(+38)高い。
- 今後も乗りたい二輪車のメーカーでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」、「生活道具としての乗り物」と意識している人は「国内メーカーの車」がともに95%と全体より(+6)高い。二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「外国メーカーの車」が15%(+9)、「国内メーカーの逆輸入車」が11%(+6)と全体より高い。
- 今後も乗りたい二輪車のミッションタイプでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「オートマ(AT)」が69%と(+15)全体より高い。二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「オートマ(AT)」が65%と(+11)全体より高い。二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「マニュアル(MT)」が78%と(+35)全体より高い。

今後も乗りたい二輪車のタイプ



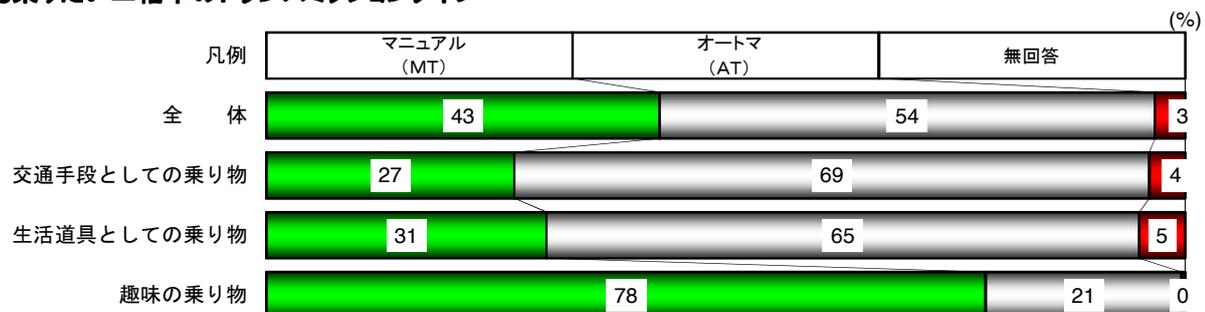
基数:新車購入ユーザー調査次回購入意向者(n 4,683)

今後も乗りたい二輪車のメーカー



基数:新車購入ユーザー調査次回購入意向者(n 4,683)

今後も乗りたい二輪車のミッションタイプ

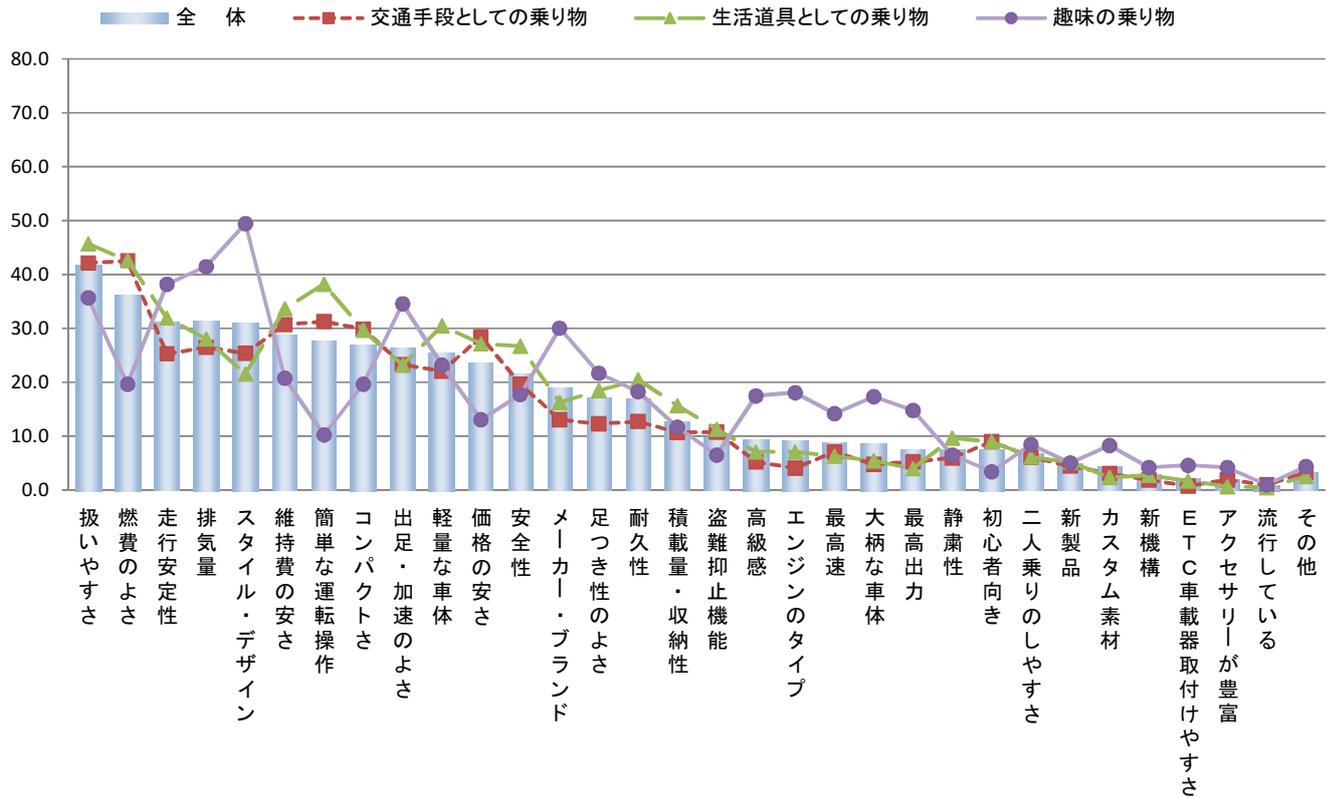


基数:新車購入ユーザー調査次回購入意向者(n 4,683)

(9) 二輪車観別の特徴 - 今後も二輪車に乗りたいと感じるポイント -

○ 今後も二輪車に乗りたいと感じるポイントでは、二輪車を「交通手段としての乗り物」と意識している人は「燃費のよさ」が43%と(+7)全体より高い。
 二輪車を「生活道具としての乗り物」と意識している人は「維持費の安さ」が34%(+5)、「簡単な運転操作」が38%(+10)、「軽量な車体」が31%(+6)、「安全性」が27%(+5)と全体より高い。
 二輪車を「趣味の乗り物」と意識している人は「走行安定性」が38%(+7)、「排気量」が42%(+11)、「スタイル・デザイン」が50%(+19)、「出足・加速のよさ」が35%(+9)、「メーカー・ブランド」が30%(+11)、「高級感」が18%(+9)、「エンジンのタイプ」が18%(+9)、「最高速」が14%(+5)、「大柄な車体」が17%(+8)、「最高出力」が15%(+7)と全体より高い。

今後も二輪車に乗りたいと感じるポイント



	(%)																															
全体	42	36	31	31	31	29	28	27	26	25	24	22	19	17	17	13	10	9	9	9	9	8	8	7	7	5	4	3	2	2	1	3
交通手段としての乗り物	42	43	25	27	25	31	31	30	23	22	28	20	13	12	13	11	11	5	4	7	5	5	6	9	6	5	3	2	1	2	1	3
生活道具としての乗り物	46	43	32	28	22	34	38	30	23	31	27	27	16	19	21	16	11	7	7	6	6	4	10	9	6	5	2	3	2	1	1	3
趣味の乗り物	36	20	38	42	50	21	10	20	35	23	13	18	30	22	18	12	7	18	18	14	17	15	7	3	9	5	8	4	5	4	1	4

基数: 新車購入ユーザー調査次回購入意向者(n 4,683)
 ※無回答者を除く

調査部会・二輪車分科会委員名簿

(2011年12月現在)

一般社団法人 日本自動車工業会

分科会長	笠原 新	スズキ(株) 国内営業本部 二輪国内営業課 係長
副分科会長	矢口 剛	(株)ホンダモーターサイクルジャパン 営業部 商品企画課 主査
委 員	原 淳一郎	(株)カワサキモーターズジャパン 企画統括部 渉外部 部長
〃	小池田達郎	川崎重工業(株) モーターサイクル&エンジンカンパニー 企画本部 渉外部 基幹職
〃	長谷川 靖	スズキ(株) 東京支店 渉外課 係長
〃	土屋 恭介	(株)ホンダモーターサイクルジャパン 営業部 商品企画課
〃	磯本 欽也	ヤマハ発動機(株) MC事業本部 第二事業部 北米大洋州日本マーケティング部 主査
〃	小林 健	ヤマハ発動機販売(株) 営業統括部 営業部 営業課 課長
事務局	一般社団法人	日本自動車工業会 総務統括部 企画・調査担当
調査担当	安藤 雅登 須貝 育宏 猪俣 諒	(株)日本リサーチセンター (株)日本リサーチセンター (株)日本リサーチセンター

