

物価高の中で見直される軽乗用車、存在感がじわり拡大中

～各社が新型車を続々発表、26年はスズキとBYDが軽BEV発売へ～

2025年11月27日

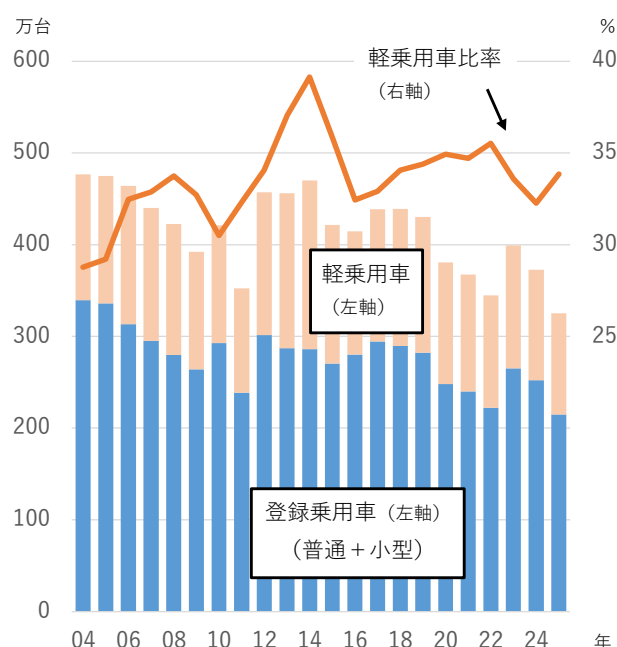
調査部 主任研究員 奥山 要一郎

乗用車市場で軽比率が上昇中

乗用車市場で軽自動車の存在感がじわり高まっている。2025年1～10月の販売台数は前年比10.3%増の110.1万台に上り、乗用車市場に占める軽自動車比率は同1.8ポイント上昇して33.9%となった(図表1)。前年の比較値が、ダイハツ工業の認証不正による出荷停止の影響が残っていたため低水準だった、という特殊要因もあるが、25年通年販売は130万台に寄せ、23年の実績(134.1万台)に迫ると見られる。

日本独自の規格である軽自動車は1949年に誕生し、実用性に優れた車として日本のモータリゼーションを支えてきた。98年10月から現行規格(総排気量660cc以下、全長3.4m以下、全幅1.48m以下)に改定され、翌99年に軽乗用車の販売が初めて100万台の台を突破した。軽自動車税の税率引き上げを前にした14年には駆け込み需要が発生し、販売台数は過去最高の183.9万台に上った。ただし、ここ数年は大きな成長は見られず、年間販売は120万～130万台程度で推移している。

図表1 登録乗用車と軽乗用車の販売推移



※25年は1～10月の数値

出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より浜銀総研作成

経済的メリットに再注目、登録車からの乗り換えも

軽乗用車が注目されている背景には、近年の物価高に伴い、その経済的メリット(燃費、価格、税金など)が見直されていることがある。日本自動車工業会(自工会)がまとめた「軽自動車の使用実態調査報告」(24年3月)によると、直近1年間で軽自動車の新車を購入した人のうち、23%が登録車からのダウンサイジング(乗り換え/買い替え)となっており、20年調査と22年調査(共に21%)から微増した。その理由としては、「税金が安いから」(56%)、「燃費がいいから」(41%)、

「購入価格が安いから」（30％）など、経済面の項目が上位を占めた。税金について言うと、13年間使用（平均使用年数。自動車検査登録情報協会データより）した場合の負担累計額は、登録車の65.6万円に対して、軽自動車はその約3割に当たる19.6万円に過ぎない（自工会調べ¹）。

また、内閣府が実施した「景気ウォッチャー調査」（25年8月実施分）では、自動車関連の景気判断理由として「新車購入の際に、生活が苦しく維持費が大変だということで、（中略）普通車から軽自動車にというように、今までの車よりも1ランク、2ランク落として購入する客がいる」（乗用車販売店）というコメントが見られた。実際、車名別販売台数を見ると、25年7月は上位10車種のうち3車種が軽自動車となり、その数は8月に4車種、9月に5車種へと増えてきた。

自工会などのまとめによると、軽自動車の特徴としてはこのほか、「省資源・省エネルギー」「地方の大切な移動手段」「いつでもどこでも手軽に利用できる」などが挙げられる（図表2）。また、ユーザーのうち「64％が女性」「43％が60歳以上」となっている。普及率は、公共交通機関が利用しにくい地域ほど高く、そのような地域では市民の足として活用されている。全国軽自動車連合会によると、100世帯当たり普及台数（24年12月末時点）の全国平均は54.5台で、長野県（104.2台）、鳥取県（102.3台）、島根県（101.9台）、佐賀県（101.1台）の4県が100台を超える。

図表2 数字で見る軽自動車の特徴

ポイント	データ
省資源・省エネルギー	重量は普通・小型乗用車の約6割
	道路損傷度は普通・小型乗用車の約10分の1
地方の大切な移動手段	約半数が低密度地域で保有されている
	ユーザーの72％が「軽は生活必需品に近い」と回答
いつでもどこでも手軽に利用できる	ユーザーの68％がほとんど毎日使用
	ユーザーの80％が「買物・送迎」「通勤・通学」に使用
	69％の世帯が他にも車を保有

注：ユーザーのデータは2023年時点のもの

出所：「知れば知るほどいいね！軽自動車」（日本自動車工業会、全国軽自動車協会連合会）より浜銀総研作成

各社から新型車続々、人気はスーパーハイトワゴン系

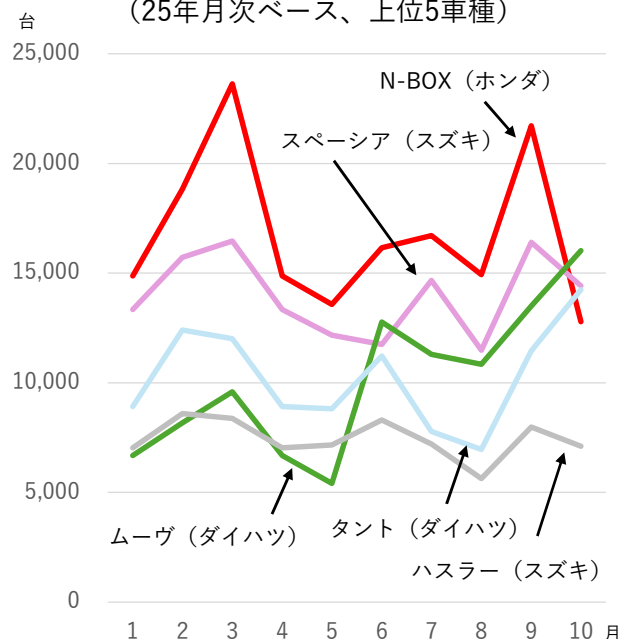
25年の軽乗用車市場では各社による新型車投入が相次いだ。6月にはダイハツが3年ぶりに全面改良した新型「ムーヴ」を発売した。当初は23年に発売予定だったが、認証不正の発覚を受けて開発プロジェクトを一時停止し、発売も延期していた。「ムーヴ」は新型車効果で販売台数が伸び、10月には軽乗用車の車名別販売台数で、ダイハツ車としては19年11月以来、約6年ぶりに首位に立った（図表3）。販売店への来店客が増加したこともあり、同社が手掛ける「タント」の販売も好調に推移している。

¹ 内訳は、登録車が「自動車税種別割46.8万円＋自動車重量税16万円＋自動車税環境性能割2.8万円」、軽自動車が「軽自動車税種別割14.0万円＋自動車重量税4.3万円＋軽自動車税環境性能割1.3万円」。車体価格の前提は、登録車308万円、軽自動車144万円。このほか登録車の前提条件として、排気量2,000cc、車両重量1.5トン以下など。2024年4月時点の税体系に基づく試算。エコカー減税などの特例措置、購入時の消費税などは考慮せず。

日産自動車は9月に新型「ルークス」を発売した。同社にとって約3年ぶりとなる待望の新モデルだ。市場で人気のスーパーハイトワゴンであり、ホンダの「N-BOX」(エヌボックス)やスズキの「スペーシア」などが競合車となるが、6週間で1.5万台の受注を獲得するなど好調な出足となっている。

三菱自動車は10月、同じくスーパーハイトワゴンの新型「デリカミニ」を発売した。特徴であるアウトドア感を強調した外観デザインに加え、内装を一新するなどして、利便性を高めている。23年5月に発売した初代「デリカミニ」は、24年度までで累計約7.6万台を販売する同社のヒット商品となっている。今回の新型も予約開始から1か月足らずで4,000台を受注した。

図表3 軽乗用車の車名別販売台数
(25年月次ベース、上位5車種)



出所：全国軽自動車協会連合会より浜銀総研作成

BYDも参入、軽BEVの普及進むか

軽乗用車市場では電動化の動きも注目される。ホンダは9月にBEV(電気自動車)の「N-ONE e:」(エヌワンイー)を発売した。1回の満充電で走れる航続距離は、軽BEVとして最長の295km(WLTCモード²)で、日産の「サクラ」や三菱自の「eKクロスEV」(いずれも180km)を大きく上回る。

軽自動車で最大手のスズキは、10月から11月にかけて開催された「ジャパンモビリティショー2025」で同社初となる軽BEV「Vision e-Sky」を初公開した。航続距離は270km以上で、26年度の量産化を目指す。中国のBYDも、日本市場向けに開発した軽規格のBEV「ラッコ」を公開した。車両重量の問題などから日本のメーカーがまだ取り組んでいない「スーパーハイトワゴンのBEV化」を先行して実現し、使い勝手の良いスライドドアも取り入れた。26年の発売予定となっている。

BEVの航続距離は、ガソリン車と比べるとやや見劣りするよう見えるが、日本の自動車ユーザーの1日の平均走行距離は50km以下が9割を占めている³。買い物や送迎、通勤・通学など、日常使いが中心の軽自動車としては十分な性能と言うことができるだろう。

経済産業省によると、25年3月末時点における全国のサービスステーション(給油所/ガソリンスタンド)数は前年比405か所減の2万7,009店だった⁴。減少幅は直近で縮小しているものの、ピークだった6万4,021店(1995年3月末時点)と比べると、30年間で半分以上になっている。ガソリン

² 市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード

³ 「充電インフラ整備促進に向けた指針」経済産業省、2023年10月

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/charging_infrastructure/pdf/20231018_1.pdf

⁴ 「揮発油販売業者数及び給油所数の推移(登録ベース)」経済産業省資源エネルギー庁、2025年7月30日

https://www.enecho.meti.go.jp/category/resources_and_fuel/distribution/hinnkakuhou/data/20250730.pdf

スタンドへのアクセスが悪くなっている現状に鑑みると、「自宅に充電器を設置できる」「近隣に充電スポットがある」などの条件付きではあるが、地方部を中心に軽BEVの普及が進む可能性もある。

現状、軽乗用車市場に占めるBEV比率は決して高くなく、24年通年は2.1%、25年1～10月は1.3%にとどまっている⁵。26年に発売されるスズキとBYDの新型車がこの比率を押し上げるかどうかに関心したい。

価格上昇が販売に影響を与える可能性も

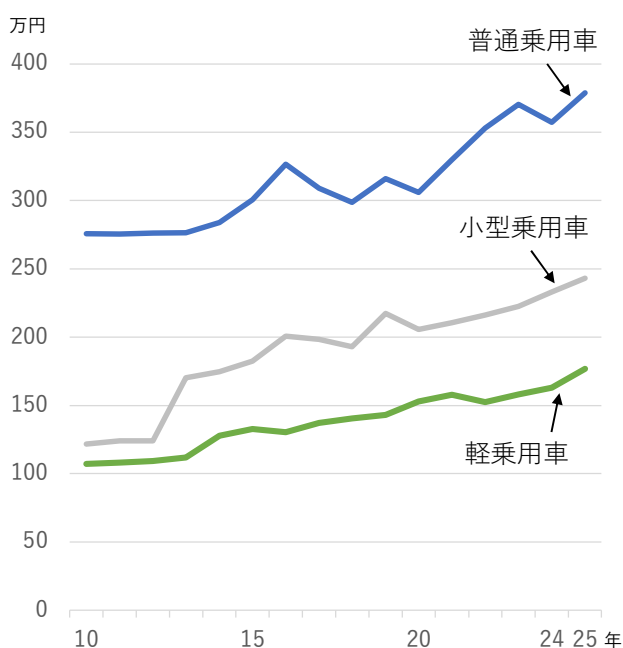
さて、経済的と言われる軽乗用車だが、販売価格は継続的に上昇している。総務省の「小売物価統計調査」(消費税込み価格)によると、10年時点で107万2,510円だった軽乗用車の平均価格は、24年には163万292円まで52.0%上昇した(図表4)。同じ期間の普通乗用車価格の上昇率29.6%を大きく上回った。軽乗用車の価格は25年に入っても上昇しており、10月時点では176万6,786円となっている。「安いことは確かだが、想定ほどは割安感がない」と感じる消費者も少なくないと考えられる。

価格上昇の背景には、人件費や物流費、原材料価格の上昇に加え、車体の装備や機能の充実が挙げられる。安全運転支援・駐車支援用のカメラを標準装備し、ダッシュボードに撮影画像を映す大型画面を備える軽乗用車も増えてきた。

車名別の価格(いずれも税込)を見ると、売れ筋のスーパーハイトワゴンでは、「スペースア」が153万100円～とややお手頃感がある。一方、「ルークス」は167万2,000円～、「N-BOX」は173万9,100円～、「タント」は187万円～、「デリカミニ」は196万4,600円～となっている。単純比較はできないものの、10月の車名別販売台数(登録乗用車+軽乗用車)で首位だったトヨタの「ヤリス」(登録車)はエントリーグレードで165万7,700円～となる。

値上げが販売動向に微妙な影響を与えることもある。Hondaは今年、「N-BOX」シリーズの「N-BOX JOY」の価格を引き上げた(5月26日受注分以降、従来価格から5万5,000円値上げして189万9,700円～に改定)。これに伴い販売の勢いがやや鈍り、「N-BOX」は10月の軽乗用車の車名別販売

図表4 乗用車の平均価格の推移



注：25年は10月時点の値

注：小型乗用車が13年に大きく上昇したのは、調査対象のモデル変更などによるため

出所：総務省「小売物価統計調査」より浜銀総研作成

⁵ いずれも「サクラ」と「eKクロスEV」の合計販売台数が軽乗用車市場全体に占める比率

台数で17か月ぶりに首位から転落し（図表3）、約11年ぶりにトップ3からも外れた。上期末の9月に販促活動を強めた反動の影響もあったとみられ、今後の推移を注視しなければならないが、前年比で見ると9月は13.0%減、10月は24.0%減と足元で減少幅が大きくなっている。

比較的安価な軽乗用車とはいえ、物価上昇局面では消費者は価格動向に敏感だ。この情勢が続けば、軽乗用車も買い控えの対象になり得ることには注意が必要だろう。

執筆者紹介



奥山 要一郎（おくやま よういちろう）
浜銀総合研究所 調査部 主任研究員
自動車・自動車部品産業の調査業務を担当。

浜銀総合研究所では、景気動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取り扱いいただきますようお願いいたします。