

成熟期を迎えたわが国のモータリゼーション

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

図 1に見る通り、わが国の自動車(軽自動車を含み、二輪自動車及び軽二輪を除く)保有数は、1967年に1千万台を上回って以来、連続30年間、年平均200万台の増加を続け、98年には7千万の大台を超えた。

この間、わが国は二度の石油危機など、幾度か深刻な景気後退を経験したが、自動車保有数は右上がりの増加を続けてきた。しかし、最近ではさしもの勢いに鈍化の傾向が見られるようになった。たとえば、98年度の増加数は、前年度比+1.2%の844千台に留まり、今年度に入っても、4、5月の新規登録・届出台数(以下、新規需要という)は前年比横ばいで、依然として低迷傾向が続いている。

以下、わが国自動車保有について、これまでの動向分析と今後の展望を試みたい。

図 1は、1960年度末以降、40年近いわが国自動車保有数の推移を、これからの議論の便を考え、3つのグループに区分し図示したものである。【 】は、最大の比率を占

めている「自家用乗用及び軽乗用(以下、自家用乗用)」すなわち、マイカーである。【 】は、「自家用小型貨物及び軽貨物(以下、自家用小型貨物)」で、登録番号が4で、白色のナンバープレートのトラックと軽貨物を合計したものである。【 】は、上記2グループ以外の二輪車を除く全自動車を合計したもので、普通貨物、バス、営業用乗用、特殊用途車などである。このグループは、広い意味において業務用に使われる車両といえよう。

図 1の左下隅にある豆粒のような塊は、高度成長が始まって間もない、60年度末の保有数である。当時の総数は、わずか2,304千台だったが、その約6割にあたる1,350千台が【 】、【 】が538千台、【 】は416千台だった。

筆者が勝手に設定しているわが国モータリゼーションの展開区分に従えば、60年頃は、50年頃からの「バス、タクシー普及期」に次ぐ、「自家用小型トラック激増期」の初期にあたる。そして70年頃から始まる第三期は、今日まで続く「マイカー普及期」である。

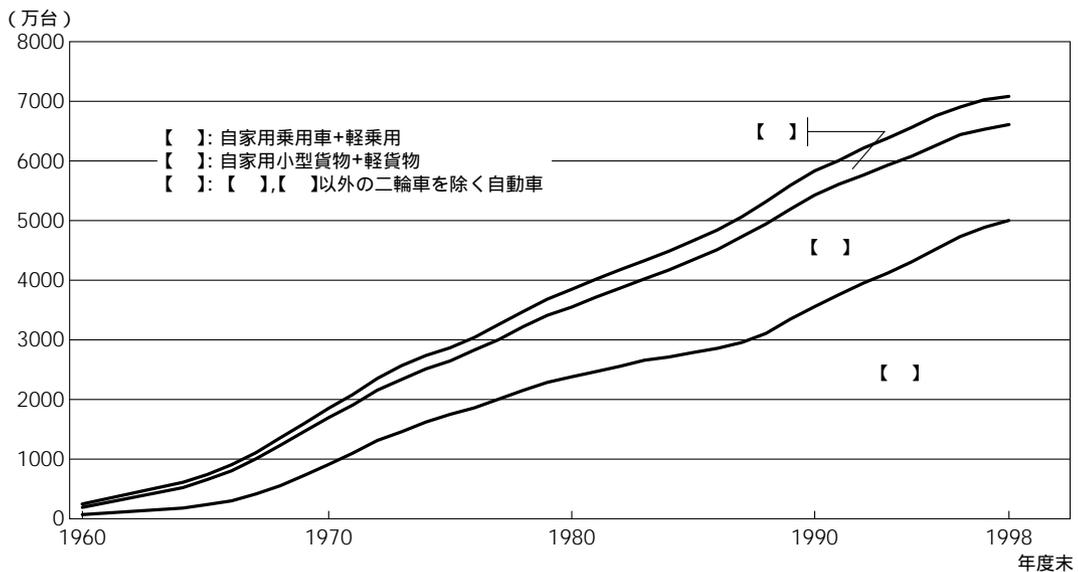


図 1 我が国自動車保有数の推移

64年に開催された東京オリンピック前後から、わが国の自動車保有数は急増を続ける。なかでも、60年わずか18%のシェアに過ぎなかった自家用乗用の増加は目覚ましい。特に、87年以降新規需要は急増し、97年度まで600万台を上回る高水準を続けるが、急増の主因は、89年の消費税導入に伴う税制改正後顕著になった自家用小型貨物からのシフトを含め、毎年500万台前後の新規需要が続いた自家用乗用の激増にあった。この結果、最近では保有総数に占める自家用乗用の比率は約7割と、欧州先進国の保有構造に似てくると同時に、[]を加えると人口1,000人当たり保有数も500台を超え、EUのトップクラスに肩を並べた。

わが国自動車保有の特徴は、自家用小型貨物の多いことだといわれている。事実、68年までは総数の過半を占めていたし、ピークの90年には1,900万台弱と、独仏英等と比較し一桁大きい保有数だった。わが国の自家用小型貨物が多かったのは、様々な理由からマイカーの代用として使われる小型トラックが多いからであるが、この点に関し、89年以降構造的な変化が発生した。

すなわち、図 2に見られるように、小型貨物及び軽貨物(以下、小型貨物)の新規需要(注、参照のこと)は、89年以降、10年連続減少を続け、ついに昨年度は、統計がさかのぼれる70年以降、はじめて100万台を下回り、最低の記録となった。

図 2に示す通り、89年の新規需要は、小型貨物が激減し、逆に乗用は小型貨物の減少を埋め合わせたとえ、過去最高の増加を記録したこと、さらには、89年以降も小型貨物需要が減少傾向を続ける一方、乗用需要は堅調で、長

期にわたる深刻な不況下にあっても、毎年500万台前後の新規需要があることから、過去十年間における300万台近い小型貨物の減少のかなりの部分は、乗用へ転移したとみてよからう。

小型貨物の中に[]グループと同様、業務用に使われている車が相当数あるだろうが、乗用車と変わらぬ使用方をしている車も多い。89年以降に見られるマイカーの持続的な増加と自家用小型貨物の一貫した減少は、小型貨物を乗用車に乗換える世帯が増加し、[]が[]に分解する過程にあることを示している。そして、図 2の ' の推移をみると、80年代後半と最近の新規需要の差が100万台程度あることから、今後も当分の間、保有数の大幅な減少が続くと予想される。

89年から十年経過した今日、わが国モータリゼーションは、また新たな段階を迎えようとしている。

昨年度末のマイカー保有数は、4,970万台だが、乗用車だけで年間500万台を超えた89年以降十年間の営業車を含む乗用車の新規需要を合計すると、5,120万台になる。車は古い順に廃車されると仮定すると、上記の二つの数字は、既に89年車の一部が99年3月末には廃車されていることを意味する。すなわち、現存マイカーのほとんどは、新車需要数の変動が激しいバブル期以降に登場した車であり、今後はこれら車両の更新期が到来する。そして、最近では新規需要約600万台に対し、保有総数の増加は100万台程度と、需要の8割は更新需要になっている。

おりしも、不況が長引き雇用不安は深刻の度を増している。昨年度の新規需要は、86年度の水準にまで低下した。今後、自動車保有がどうなるか注目されるところだ。

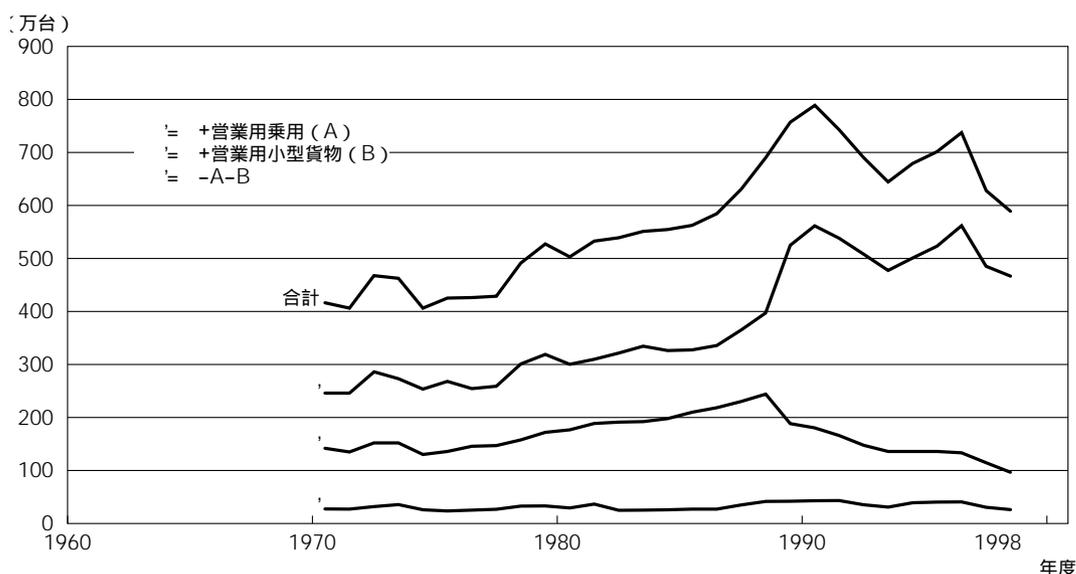


図 2 年度間新規登録・届出自動車数の推移

今後の保有数を左右するのは、いずれ8割を上回るとみられるマイカーの動向にかかっているが、マイカー保有数を左右する要因のうち、特に重要と思われるものを列挙すると、

健全な大人の数：生産年齢人口や(わが国の実態から考えて)20～70才の人口

自動車保有コスト：税金のほか、保険、駐車、整備等保有にかかる経費の合計

居住・就労環境：特に人口密度の高い大都市圏都心部住民のライフスタイル

公共交通の水準：特に地域の中心部、駅、空港など求心方向へのサービス水準

等が挙げられよう。他の条件がほぼ等しい諸国との比較において、保有コスト以下3項目は、わが国の現状から見て、いずれもわが国の保有率を劣位に導く要因と考えられる。そして、保有水準を規定する最大の要因である「健全な大人」数は、現在がピークで、ここ当分横ばい状態とみてよい。

1,000人あたり500台を超える普及率に達した現在、上記諸要因を総合的に判断すると、バブル期に見られたような、年率5%前後の増加は期待できそうもない。

なお、新規需要は景気に左右され、今後この十年間に経験したような波動を繰り返すだろうが、ほとんどが代替需要であることから、フローが波動しても保有数は大きな影響を受けず、今後ともなだらかな推移を続けよう。

[]のうち主として業務に使用されるものを含め、今後[]の保有数がどうなるかは、難問であるが、いずれこれらのシェアは2割を下回る可能性があり、かつ、この15年間の保有総数に占める[]の比率が7.0～7.2%と極めて安定しているので、グループ別に検討を行いそれらを合計

する方法より、かえって保有総数を全体として把握するアプローチの方が、今後の動向をつかみ易いとも考えられる。

図 3は、保有総数の今後を考える一助として作成したものである。図は、70年以降のデータから、各年の最新8、9、10、11及び12年の新車需要を合計した5系列の累計と、図 1の保有総数の推移を重ね合わせたものである。最大の系列が12年累計であり、最小の系列は8年累計である。保有総数は、8年累計と79年に、9年累計と86年に、10年累計とは97年に交差している。

この図から、新規需要の波動を最も平準化している12年累計さえも、98年には増加から横ばいに転じていることが読み取れる。また、図 3は、保有総数は当分の間、10年累計と11年累計の間を進むこと、今後次第に水平方向に角度を変える可能性が高いことを示している。

前世紀の交通革命は、汽船と鉄道によってもたらされ、今世紀の交通の発達、自動車と航空の貢献に寄るところが大きかった。間もなく新世紀を迎えようとしている今日、わが国モータリゼーションは、50年近く急激な膨張を経て、ようやく頂上にたどり着こうとしているようだ。

注：統計上の制約から、図 1と図 2では車種区分の内容に差がある。図 1では[]に分類されている「営業用小型貨物」及び「営業用乗用」が、図 2においては「営業用小型貨物」は []に、「営業用乗用」は []に分類されている。図 3の車種区分は、図 1と同じである。なお、99年3月末の営業用小型貨物は、81千台、営業用乗用は、257千台であり、いずれについても、全保有数に占める比率は極めて低く、最近の保有数全体を議論する場合、これらの扱いにそれほど気を使う必要はないと考えられる。

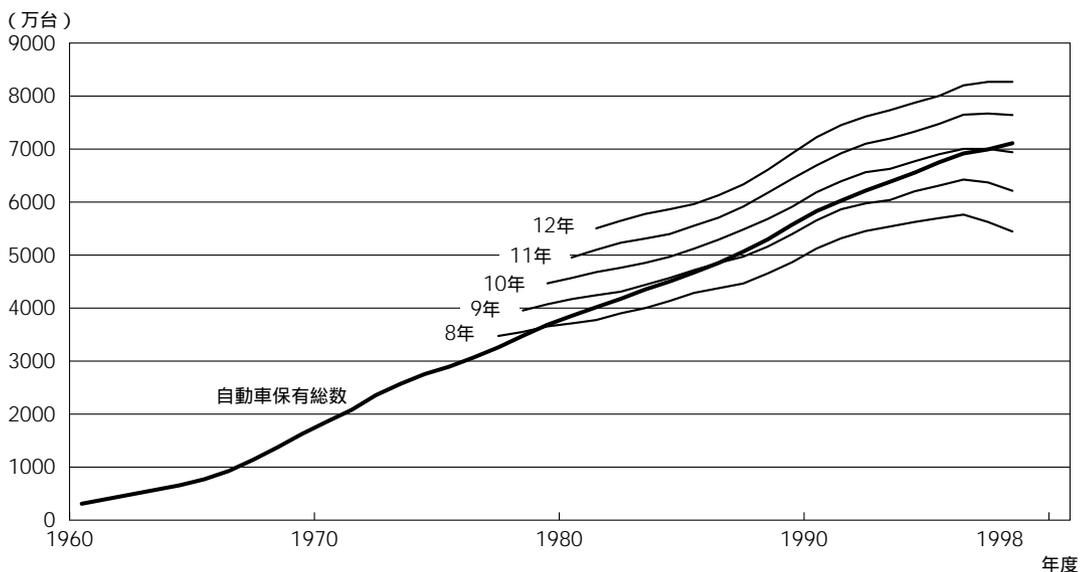


図 3 自動車保有総数の推移と新規需要車累計系列

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no05.html>