

運輸政策トピックス	<h2 style="margin: 0;">10年後の国内交通需要</h2> <h3 style="margin: 0;">運輸政策審議会答申(2000年10月)の予測</h3>		
	橋本昌史 HASHIMOTO, Shoshi	(財)運輸政策研究機構理事	

運輸政策審議会(以下 運政審という)は、昨年10月21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向について」と題する答申を運輸大臣に提出した。

答申は、副題として「経済社会の変革を促すモビリティの革新」を掲げ、交通政策の基本は、1981年の運政審答申(56答申と言われている答申)に示されているように、輸送力の確保に重点を置く「モビリティの確保」であるとしつつも、21世紀初頭においては、これに加え、交通の質的側面を重視した政策の展開及び交通以外の分野への積極的貢献が必要だとし、「経済社会の変革を促すモビリティの革新」を新しい基本目標にすべきであるとしている。

質的側面の重視や他分野への積極的貢献を提言している背景には、永年にわたる輸送力増強の結果、依然として大都市圏などにおいて通勤混雑や道路渋滞等がみられるものの、各交通モードともネットワークが概成しつつあるとともに、90年代後半になって需要が横這いしない減少気味に推

移したことから、輸送力にゆとりが生じてきたとの認識があるように思われる。

さらに、同審議会長期輸送需要予測小委員会の報告によれば、今後の経済成長が年率実績で2%前後(1.8%と2.2%の成長率により予測)で推移することを前提に推計した結果は、表1のとおり、国内旅客人キロは、95年度の11,764億人キロが2010年には12,869~13,100億人キロ、年平均伸び率0.6~0.7%にとどまり、貨物トンキロは、95年度実績5,549億トンキロが2010年には5,584~5,849億トンキロと、年平均伸び率はほとんど横這いの0.0~0.3%にとどまるとされており、90年代当初までの大きな需要増加と対比すると、今後10年間の増加は旅客、貨物ともきわめて小さいとされていることがある。

高度成長期以来、永年にわたって急増する交通需要に対処するため後追いかたちで供給力増強に追われてきた交通部門にも、ようやく交通サービスの質向上に注力できる余

表 1 2010年における国内旅客及び貨物輸送量の予測

		1995年実績	2010年予測		2010 / 1995		年平均伸び率(%) 1995 2010	
			ローケース	ハイケース	ローケース	ハイケース	ローケース	ハイケース
人キロ (億人キロ)	全機関計	11,764	12,869	13,100	1.09	1.11	0.6	0.7
	航空	650	1,005	1,032	1.55	1.59	2.9	3.1
	鉄道	4,001	3,976	4,031	0.99	1.01	0.0	0.1
	新幹線	708	753	769	1.06	1.09	0.4	0.6
	在来線	3,292	3,223	3,262	0.98	0.99	-0.1	-0.1
	自動車 <sup>注1)</sup>	7,058	7,836	7,984	1.11	1.13	0.7	0.8
	バス	973	893	909	0.92	0.93	-0.6	-0.5
	乗用車	6,085	6,943	7,075	1.14	1.16	0.9	1.0
旅客船	55	53	53	0.95	0.95	-0.3	-0.3	
トンキロ (億トンキロ)	全機関合計	5,569	5,584	5,849	1.00	1.05	0.0	0.3
	航空	8	11	12	1.51	1.59	2.8	3.1
	鉄道	251	250	265	1.00	1.06	0.0	0.4
	鉄道コンテナ	192	217	230	1.13	1.20	0.8	1.2
	自動車 <sup>注2)</sup>	2,926	3,006	3,157	1.03	1.08	0.2	0.5
	フェリー <sup>注3)</sup>	174	181	190	1.04	1.09	0.3	0.6
	海運	2,383	2,317	2,416	0.97	1.01	-0.2	0.1
	コンテナ船	25	33	34	1.30	1.35	1.8	2.0
RORO船	41	58	61	1.41	1.47	2.3	2.6	

注1) ここでの自動車は、軽自動車及び自家用貨物自動車による旅客輸送は含まない。

注2) ここでの自動車は、軽自動車による貨物輸送は含まない。

注3) フェリー、コンテナ船、RORO船については、概算値である。

裕が生まれてきたが、一方では多様化・高度化しているさまざまな需要に適切に応えてゆくことがこれからの交通部門の課題であると、答申は強調している。

さらに進んで、たとえば、段差がなく高齢者等にも利用しやすい公共交通システムが整備されれば、今後確実に増加する高齢者の多くが気軽に買い物や通院に鉄道やバスターミナルを利用できるようになり、高齢者の厚生・福祉の面で大いに役立つだろう。運政審は、この例のように交通政策が経済社会の変革に寄与するよう、「モビリティの革新」を目指すことを交通政策の基本目標にすべきだと提言したのである。

長期需要予測小委員会の予測によれば、旅客については、15年間の増加量1,100～1,300億人キロのうち乗用車が778～990億人キロと、70%以上の増加寄与率となっており、貨物についても増加量15～280億トンキロのうち自動車の増加寄与率は、寄与度が少ないケースの場合でも80%以上であって、旅客、貨物とも合計としては低率の増

加にとどまるものの、自動車の需要増が増加の大部分を占める結果となっている。

特に乗用車輸送量の増加は量的に大きいだけでなく、95年度の分担率52%が2010年には54%と2%上昇することをも意味している。答申は、今後の重点課題4項目のトップに「クルマ社会」からの脱皮を掲げ、具体的施策として自動車に過度に依存しない都市と交通を実現するよう「都市と交通の改造」の推進を提言している。

この提言は、モータリゼーションの勢いは今後も続くから、交通需要密度の高い都市部において過度に自動車に依存すればさまざまな弊害が発生するので、適切な施策を推進してマイカーへの依存をできるだけ減らす必要があるとの認識に基づいた提言であろう。

以下、「クルマ社会」からの脱皮と密接に関係する、わが国のモータリゼーションの現状と今後の自動車保有数の動向について検討し、10年後のマイカーの姿を考えてみたい。

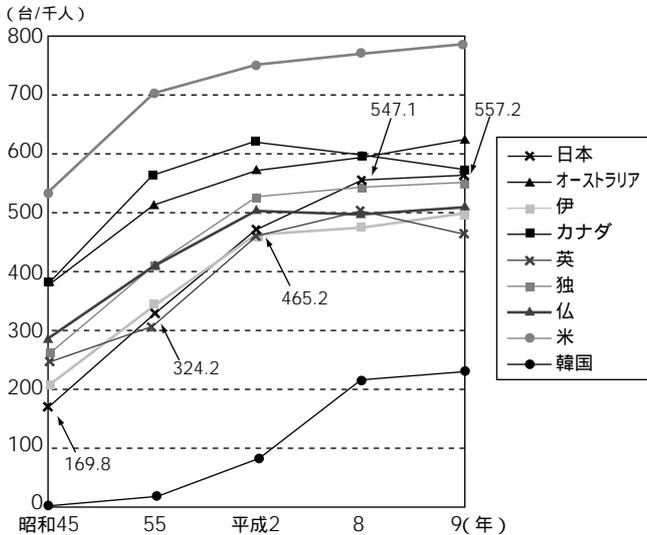


図1 各国の人口千人あたり自動車保有台数の推移  
注1) 平成12年度「運輸白書」  
注2) 「海外運輸統計」、日本自動車工業会「主要国自動車統計」等より作成

図1は、わが国と先進各国の自動車普及率の推移を示したものである。この図によると最近のわが国の自動車普及率は、アメリカには及ばないものの、EU諸国のトップクラスの水準を上回っている。また、図2は、各年度の二輪車を除く新規登録・届出自動車数(以下、新車数)の推移を示しているが、98及び99年度の新車数は、600万台に達せず、ピークだった90年度の7,842千台と比較すると200万台近くも減少している。

なお、4月2日付けの各紙が報ずるところによれば、2000年度の新車登録・届出数合計は598万台であり、3年連続して600万台を下回ったことになる。

そして、図3は、各年度末の二輪車を除く自動車保有数の推移である。図2と図3を対比することにより新車数と保有数増加の関係を知ることができるが、98及び99年

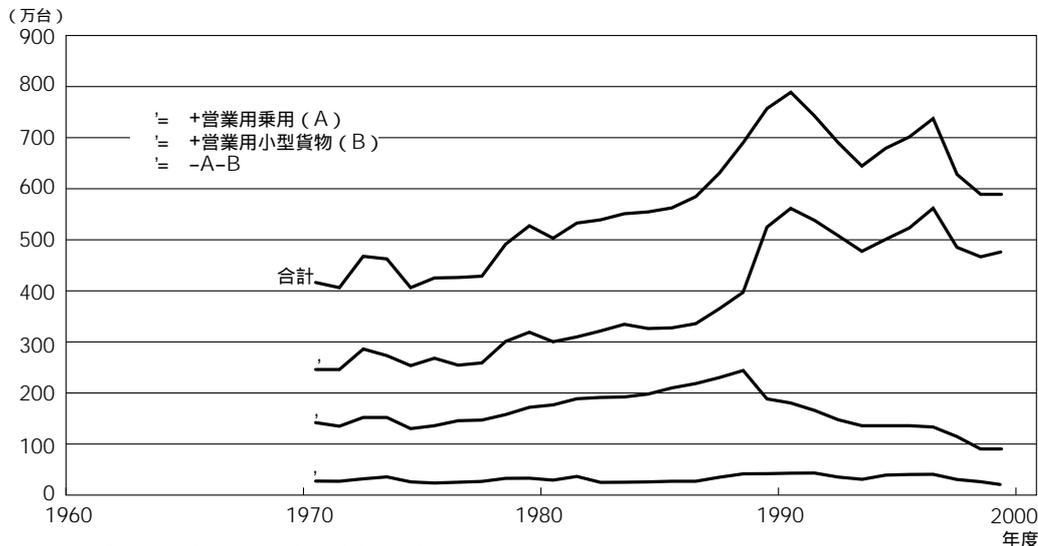


図2 年度間新規登録・届出自動車数の推移  
注) '+'等については、図3の凡例を参照のこと。

度の実績では、自動車合計でみると600万台弱の新車数に対し、保有数の増加は844千台及び897千台となっており、更新需要は約85%に達していることがわかる。

また、66年度から96年度の30年間に保有数合計は5,990万台増加した。年平均200万台である。したがって、98及び99年度の増加数84万台及び89万台は、過去30年間の年間増加数の半分以下にまで低下している。

バブル期の88年度以降約10年間、2度の税制改正もあって、マイカー購入の急増及び小型トラック購入の持続的減少という保有構造の大変化が続いたが、98年頃から安定期に入った感があり、年間新車数は、乗用車が460～490万台、小型トラックが100万台前後、新車合計で約600万台弱の水準で推移している。

最近の新車数は、長引く不況下にあるとはいえ、バブル期と比較すると2割以上低い水準であるものの、バブル直前の85年頃より約1割高い水準であり、前述のとおり、すでに更新需要が85%を占める成熟した自動車市場においては、年間新車台数合計が600万台前後であることは、まずまずのレベルと考えてよからう。

しからば、2010年の自動車保有数はどのくらいになるだろうか。2010年には自動車の平均耐用年数からみてバブル期の車はごく少数しか残存せず、保有数を考えるにあたって無視できる。現時点の平均耐用年数は約10.5年であるが、今後耐用年数が若干延びるとしても、2010年に活躍している自動車の中では98年車あたりが最古参の車となる。

そこで、今後10年間、毎年新車が合計600万台投入され、耐用年数を12年とすると、2010年の保有数は7,200万台になり、耐用年数が13年に伸びれば7,800万台になる。

きわめて荒っぽい推計であるが、2000年3月末の保有数が7,158万台であるから、この試算は、今後の保有数はこ

れまでの右肩上がりの増加とは異なり、横這いしないしなだらかな増加で推移する可能性が強いことを暗示しているといえよう。

わが国の自動車保有率は、既に先進国の中でも最も高い水準にあり、また、人口の半数近くが居住する大都市圏の公共交通サービスは世界最高水準であり、さらには、車を動かす人口が減少しかねない10年後のわが国の状況を考えれば、保有数は8,000万台の大台には乗らず、7,000万台帯にとどまる可能性が高いと思われる。

なお、2010年時点の車種構成であるが、おおよそ乗用車が80%、小型トラックが15%、その他広い意味での営業車が5%となり、現在と比較し乗用車のウエイトが高まり、小型トラックの比率が低下して先進国の車種構成に似通った姿になるだろう。

もし、以上の大胆な試算がある程度の信頼性をもっていうとしたら、95年度末に4,481万台だった乗用車は、2010年には6,000万台前後の保有数になり、約3割増加する。2000年3月と比較しても900万台前後の増加である。

ようやく結論に近づいてきた。

表1によれば、95年実績に対し2010年の乗用車の輸送人キロは、14～16%増加すると予測されている。今後10年間に平均実車キロが大幅に低下するか、平均乗車人員がかなり減少するか、あるいはこの両者が同時に起こらない限り、運政審の予測と私の保有数試算とは整合しない。

99年度までの乗用車輸送実績に照らしてみても、自動車輸送量に関する予測は、やや固目かもしれない。10年後、幸いにして予測の範囲に収まるとすれば、それは「都市と交通の改造」が大いに進み、都市部での過度の自動車依存が抑制されるなど、「クルマ社会からの脱皮」の成功に負うところが大きかったということになるのだろうか。

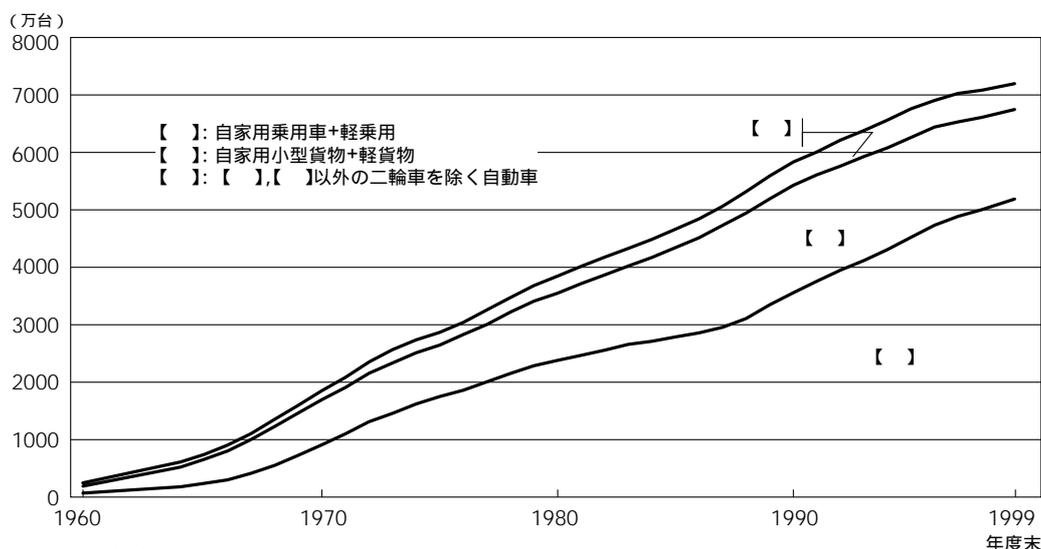


図3 我が国自動車保有数の推移