

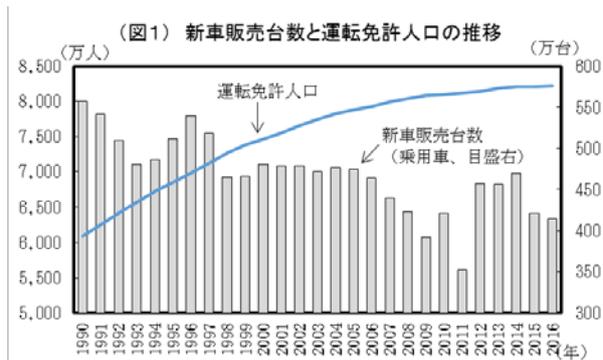
国内乗用車使用の構造変化について

<ポイント>

1. 自動車運転免許人口は依然として増加傾向にあるが、国内乗用車の新車販売台数は長期的な動向として減少傾向である（図1）（注1）。この要因はいくつか考えられるが、ここでは乗用車の使用に関する構造変化の観点から確認する。
2. 第一に、乗用車の使用者が変化している。乗用車の主運転者を確認すると、家計の中心者からその配偶者へ移る動きがみられる（図2）。また、若者の車離れも進んでおり、10年間で30歳未満の自動車普及率は10%以上減少し、70歳以上を下回っている（図3）。これら使用者の変化は乗用車の使用用途にも影響し、従来最大の理由であった「通勤・通学」が低下し、現在では「買い物・用足し」が最大の理由となっている（図4）。
3. 第二に、乗用車の走行距離が減少している。月間の走行距離は6割以上の使用者が300Km以内の利用であり、10年間で平均100Km減少している（図5）。これは上述したように近距離利用である「買い物・用足し」使用の増加に加え、使用者の高齢化といった要因が背景にあると考えられる。こうした走行距離の短縮化は乗用車の摩耗や故障リスクの減少につながり、乗用車の品質向上等も相まって、乗用車の買替サイクルの長期化が進んでいると考えられる（図6）。
4. 第三に、乗用車の「所有」から「シェア」へといった変化もみられる。個人向けの自動車レンタル業の売上高は年々増加傾向である（図7）。この背景には、都市部の若者層を中心に、負担の大きい自動車維持費など経済的な問題や公共交通機関の充実、短時間貸出が可能なカーシェアリング（注2）の普及といった新しいレンタルサービスの拡大等が考えられる（図8）。
5. 以上のような、使用者の変化、走行距離の短縮化、「所有」から「シェア」といった国内乗用車使用の構造変化が確認できる。これらに留意しつつ、乗用車販売の動きをみていく必要がある。

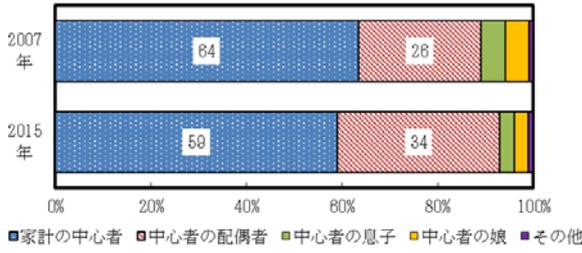
（注1）自動車検査登録情報協会によると、乗用車の世帯普及台数は2006年をピークに減少しており、新車販売台数もその頃から減少傾向である。

（注2）カーシェアリングとは登録を行った複数の会員で特定の車を共同で利用する自動車の利用形態のこと。レンタカーと比べ手続きの容易さや短時間利用の便利さが特徴として挙げられる。



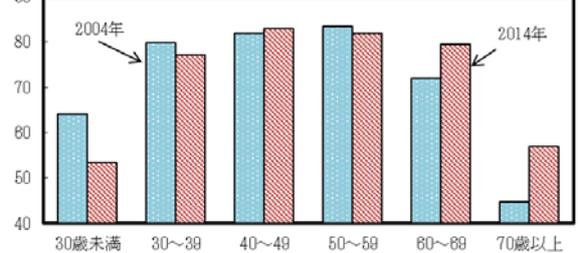
（備考）警察庁「運転免許統計」、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会により作成。

(図2) 主運転者の続柄の推移



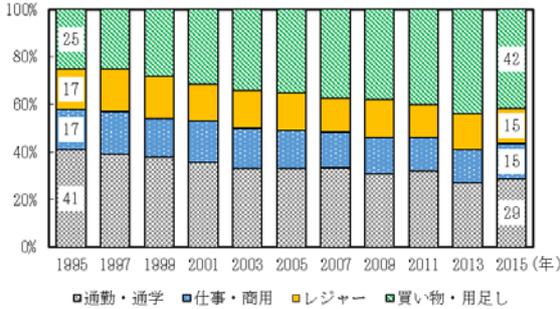
(備考) 日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」により作成。

(図3) 世帯主の年齢別の自動車普及率



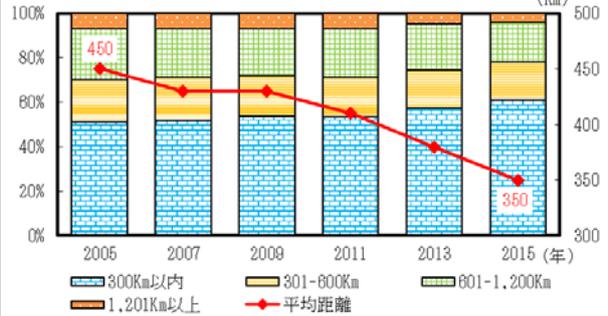
(備考) 総務省「全国消費実態調査」により作成。総世帯。

(図4) 主使用用途の変化

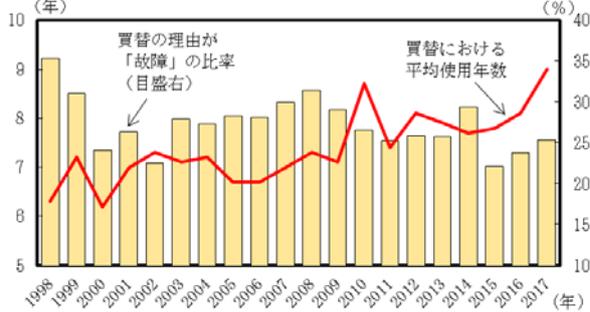


(備考) 図4・図5は日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」により作成。

(図5) 月間走行距離の推移

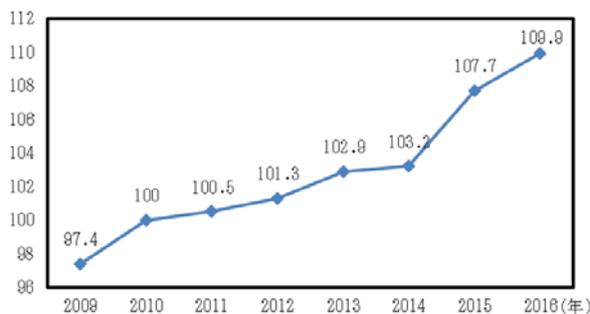


(図6) 平均使用年数の推移



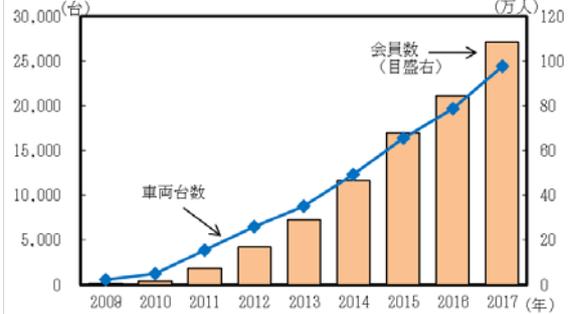
(備考) 内閣府「消費動向調査」により作成。二人以上の世帯。

(図7) 自動車レンタル業(個人向け)売上高の推移



(備考) 経済産業省「第3次産業活動指数」により作成。

(図8) カーシェアリング車両台数と会員数の推移



(備考) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団により作成。

担当：内閣府 政策統括官（経済財政分析担当）付参事官（総括担当）付
井上 祐介（直通 03-6257-1569）

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。