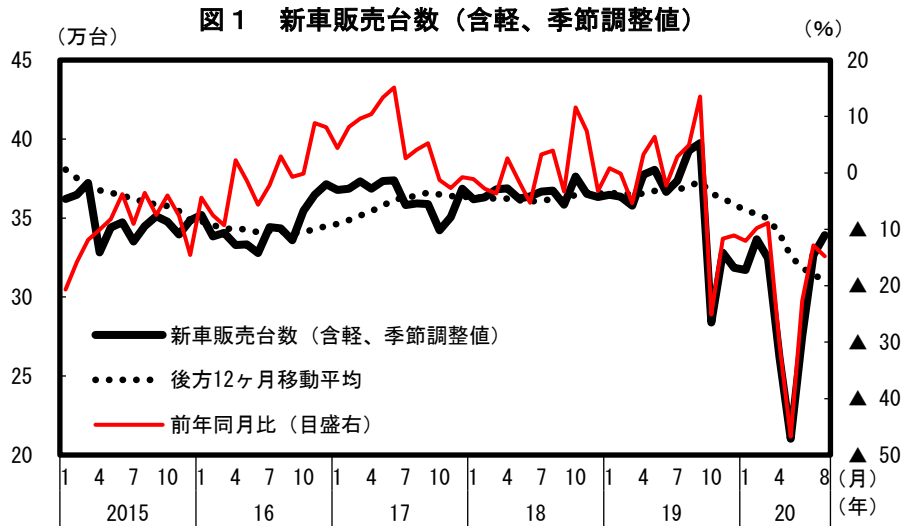
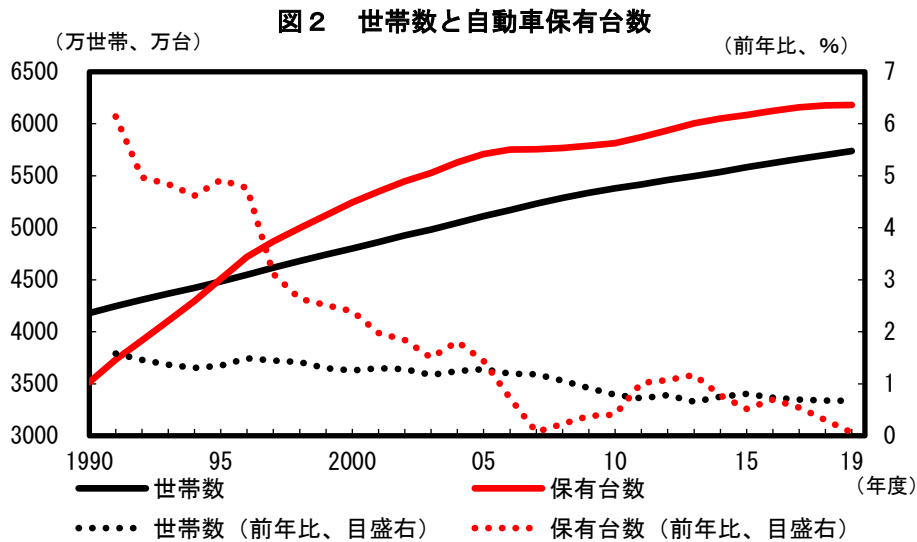


人口要因に着目した自動車保有台数と新車販売台数の将来推計

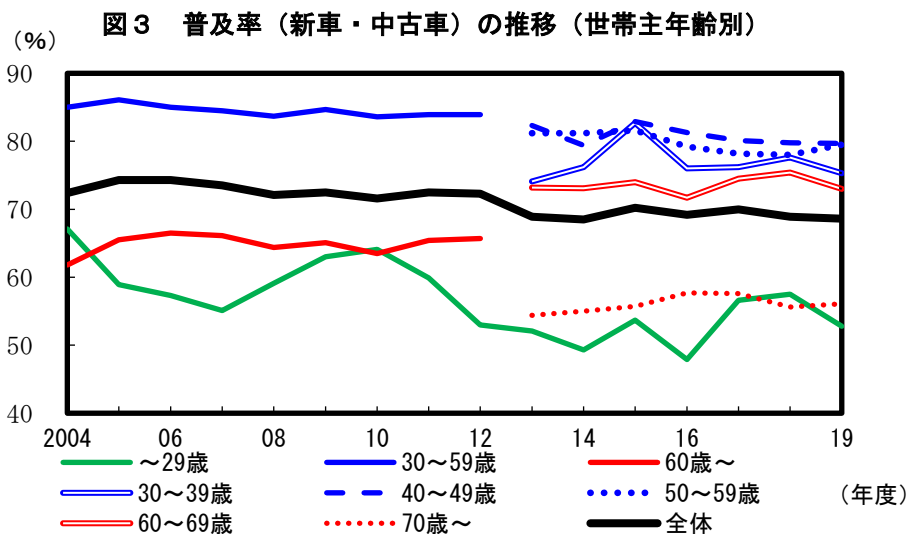
1. ここ数年月間 36 万台前後で推移していた新車販売台数（乗用車・含軽）は、2019 年後半から大きく減少している。消費税率引上げに伴う駆込み需要の反動減や台風等による営業機会の喪失等を背景に、10 月は大幅減少となったものの、その後は緩やかながらも持ち直していた。しかし、2020 年 3 月以降、新型コロナウイルス感染症の影響が拡大し、販売台数も急減した。緊急事態宣言明けの 6 月には、増加に転じたものの、依然として前年比ではマイナスとなっている（図 1）。今後、新車販売台数はどこまで回復するのだろうか。以下では、今後の自動車需要について、東京一極集中（東京は、交通インフラが整っているため相対的に世帯あたり自動車保有台数が少ない）の今後や人口高齢化（高齢世帯は、相対的に自動車保有台数が少ない）という二つの観点から検討する。
2. まず、自動車保有台数（ストック）の長期的な動向をみる。一般的に、世帯数が増えれば必要車数も増加すると考えられるため世帯数との比較でみると、2000 年代半ばまで、自動車保有台数の増加テンポは、世帯数の増加テンポより大幅に高く推移していたが、2010 年以降は、両者の増加テンポは同程度で推移している（図 2）。自動車保有台数の増加テンポが鈍化した背景として、「若年世代の車離れ」との指摘もあるが、世帯主年齢層別の自動車普及率の長期的な推移をみると、全体として漸減傾向がみられており、特に若年層が低下をけん引しているとはいえない（図 3）。
3. そこで、世代ではなく、居住地の違いに着目して分析をする。都道府県別人口動態によると、直近 3 年平均で流入超過となったのは、首都圏の 1 都 3 県と愛知、大阪、福岡の各府県だが、超過幅は首都圏が突出している（図 4）。首都圏とそれ以外の地域における世帯当たり保有台数は、首都圏が 0.71 台、その他地域は 1.24 台と大きな差がある。また、首都圏の世帯当たり保有台数には低下傾向がみられる一方、その他地域ではほぼ横ばいである。このトレンドを 2030 年度まで延伸すると、首都圏の保有台数は 0.64 台へと低下する見込みとなる（図 5）。そこで、2030 年度時点の都道府県別世帯数推計（首都圏世帯数は 2019 年比で +3.7%、その他地域では同▲1.5%）と重ね合わせると、自動車保有台数（ストック）は 6,005 万台、2019 年度末時点と比べると、▲2.9%と推計される（図 6）。
4. 次に、こうした保有台数（推計）と整合的な新車販売台数を求める。まず、新車販売台数は、保有台数の前年差に消滅台数を足したものと定義される。消滅台数とは、耐用年数を超過したことによる年々の廃車など、保有台数から消滅する分である。消滅台数が保有台数に占める割合（消滅率）は、一定の範囲（直近 3 年間では直近年実績の 6.7%±0.1%）で推移していることから、今後も直近年と同水準で推移すると仮定すると、2030 年度の新車販売台数は年間 377 万台、2019 年度比で▲9.6%となる（図 7）。
5. 次に、人口高齢化の観点から販売台数を推計する。消費動向調査（個票データ）から算出した過去の 10 歳階級別世帯当たり保有台数を基に、10 年経過（つまり年齢階級の 10 歳上昇）による、世帯当たり保有台数の変化幅を確認すると、世帯当たり保有台数は 20 歳代から 40 歳代にかけて上昇、50 歳代から 70 歳代以上にかけて低下する傾向が確認できる（図 8）。2030 年度末時点の世帯当たり保有台数（推計値、図 9）を、将来人口推計に基づく年齢階層別世帯数の推計値と重ね合わせると、自動車保有台数（ストック）は 5,876 万台（2019 年度末比▲4.9%）と推計される（図 10）。また、先述の消滅率を一定として新車販売台数を算出すると、2030 年度は 359 万台（2019 年度比▲13.9%）となる（図 11）。
6. 以上、東京一極集中と人口高齢化という二つの観点から保有台数と新車販売台数の将来について検討した。何れの方法によっても、販売台数は今後 10 年程度で 1 割前後の減少率になっており、これが人口動態面からのベースラインと見込める。他方、新車販売台数の上振れ要因としては、テレワークの普及等を背景とした働き方・暮らし方の変化によって生じうる首都圏から地方への人口移動増（地方居住者の増加）や、自動運転等といった年齢による保有抑制要因を緩和するイノベーションと社会実装、が挙げられる。上記の試算結果は、こうした社会経済の変化を踏まえ、幅をもってみることが必要である。



(備考) 1. 一般社団法人日本自動車販売協会連合会、一般社団法人全国軽自動車協会連合会により作成。
 2. 季節調整は内閣府による。

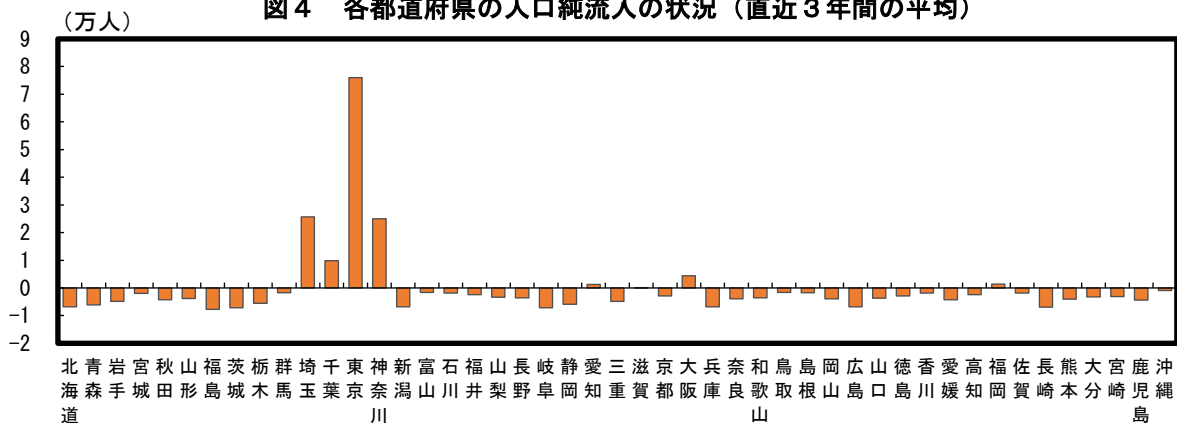


(備考) 1. 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、一般財団法人自動車検査登録情報協会により作成。
 2. 世帯数はX+1年1月1日時点、保有台数はX+1年3月末日時点の数値であり、X年度表記とした。



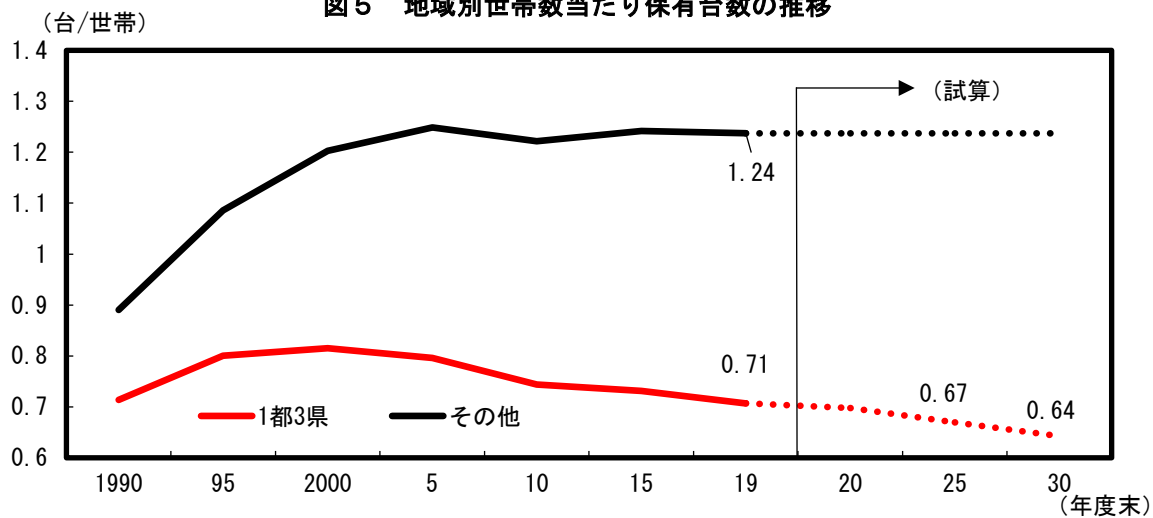
(備考) 内閣府「消費動向調査」により作成。

図4 各都道府県の人口純流入の状況（直近3年間の平均）



(備考) 1. 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
 2. 純流入は、転入者数(国内)－転出者数(国内)で算出。
 3. 3年平均に用いた最新データは2019年人口動態(2020年1月1日住民基本台帳人口・世帯数)。

図5 地域別世帯数当たり保有台数の推移



(備考) 1. 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、一般財団法人自動車検査登録情報協会により作成。
 2. 2019年度の数値は、2020年1月1日時点の世帯数と同年3月末の自動車ストックデータを基に算出。
 3. 2020年度末以降の数値は直近5年間(2015年3月末→2020年3月末)のトレンド(伸び率)を延伸し推計。

図6 自動車保有台数の推移

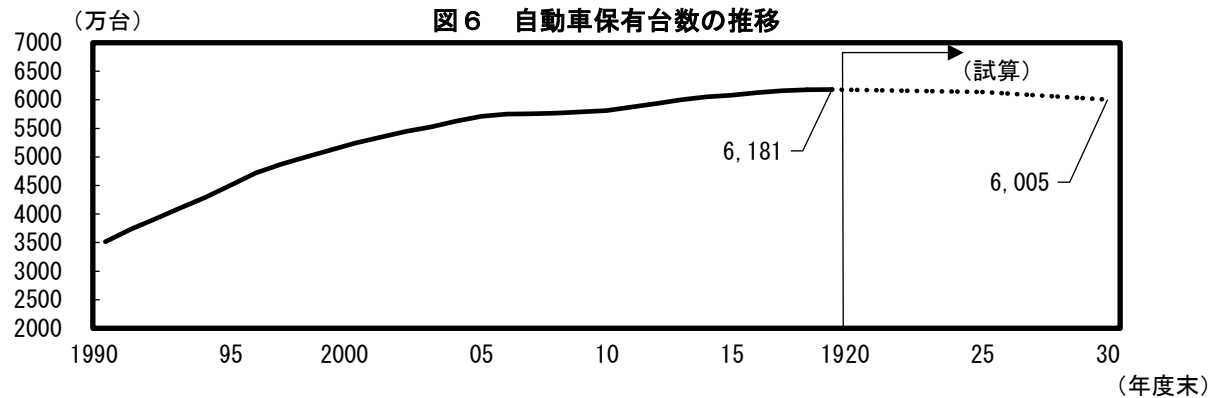
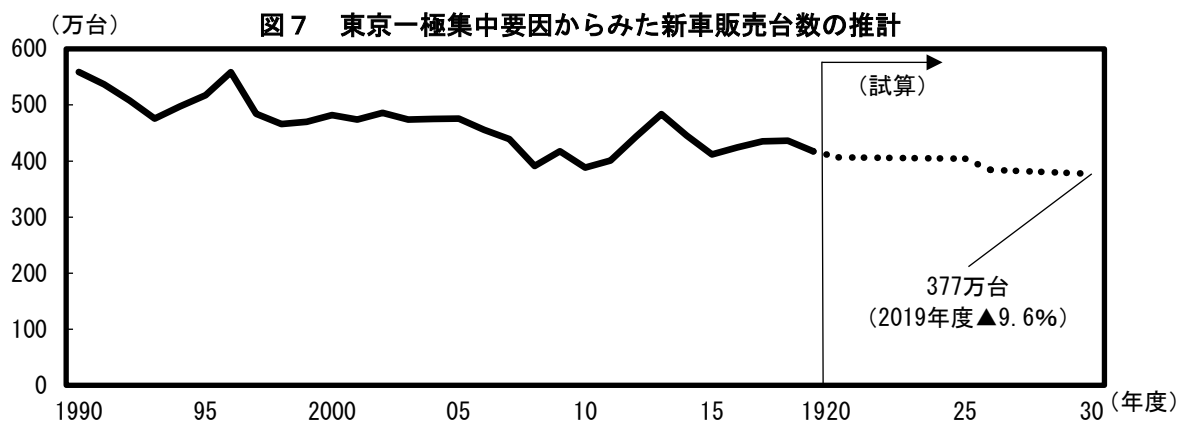


図6（付表） 世帯数と自動車保有台数の推移

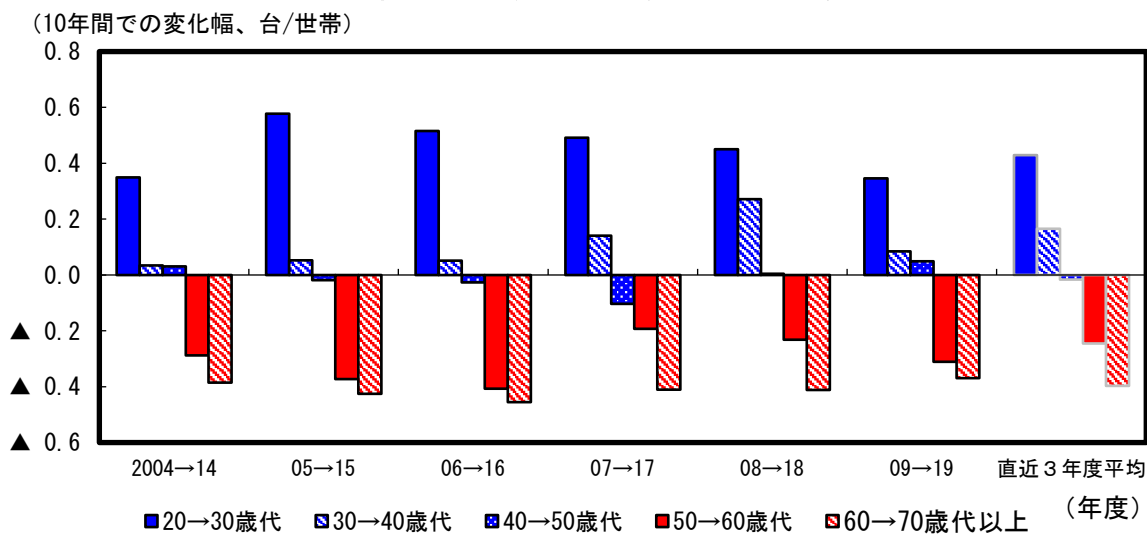
		(年度末)	実績値		推計値	
			2019	2025	2030	
1都3県	一世帯当たり保有台数(台)		0.71	0.67	0.64	
	世帯数	(万世帯)	1,731	1,775	1,777	
		2019年度末比	-	+2.6%	+2.6%	
	保有台数	(万台)	1,224	1,189	1,142	
2019年度末比		-	▲2.9%	▲6.7%		
その他地域	一世帯当たり保有台数(台)		1.24	1.24	1.24	
	世帯数	(万世帯)	4,007	4,001	3,931	
		2019年度末比	-	▲0.2%	▲1.9%	
	保有台数	(万台)	4,957	4,949	4,863	
2019年度末比		-	▲0.2%	▲1.9%		
全国	保有台数	(万台)	6,181	6,138	6,005	
		2019年度末比	-	▲0.7%	▲2.9%	

(備考) 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所、一般財団法人自動車検査登録情報協会により作成。



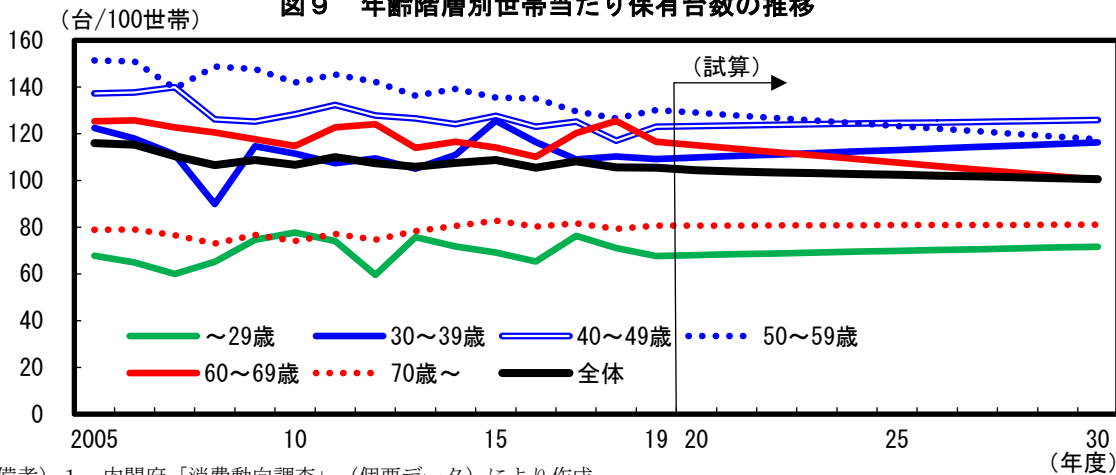
(備考) 2019年度までの数値は、一般社団法人日本自動車販売協会連合会、一般社団法人全国軽自動車協会連合会の公表値を使用。2020年度以降の推計値は、図6における自動車保有台数の将来推計を基に算出。

図8 世帯当たり自動車保有台数の10年間での変化幅



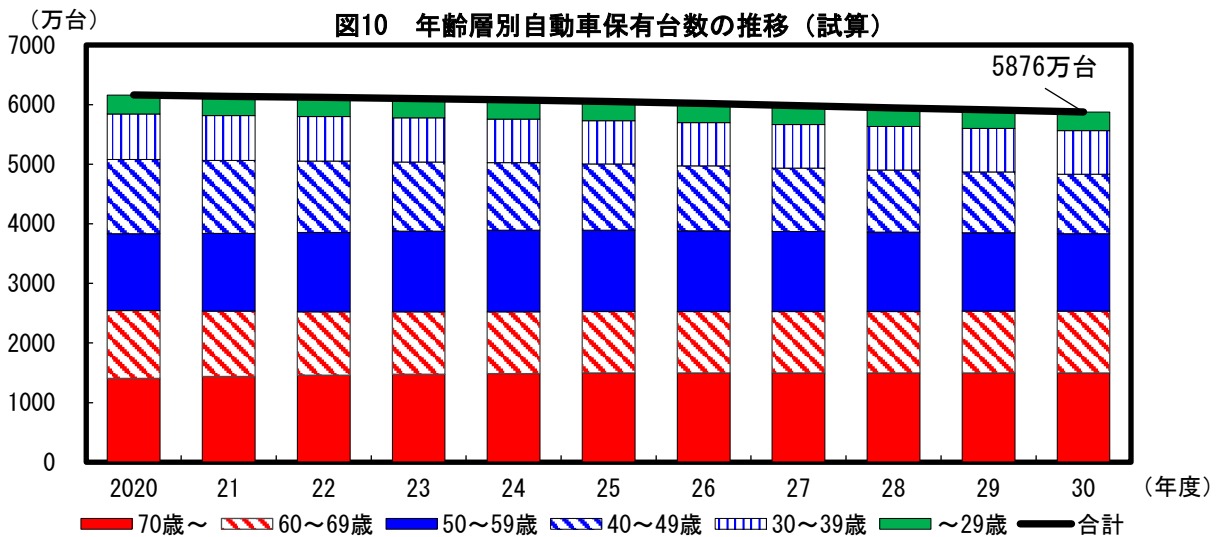
(備考) 1. 内閣府「消費動向調査」(個票データ)により作成。
2. 10年間での変化幅とは、例えば「2004年度の20歳代=2014年度の30歳代」であることを踏まえ、10年経過(=年齢階級が10歳上昇)することによる世帯当たり自動車保有台数の変化幅を指す。

図9 年齢階層別世帯当たり保有台数の推移



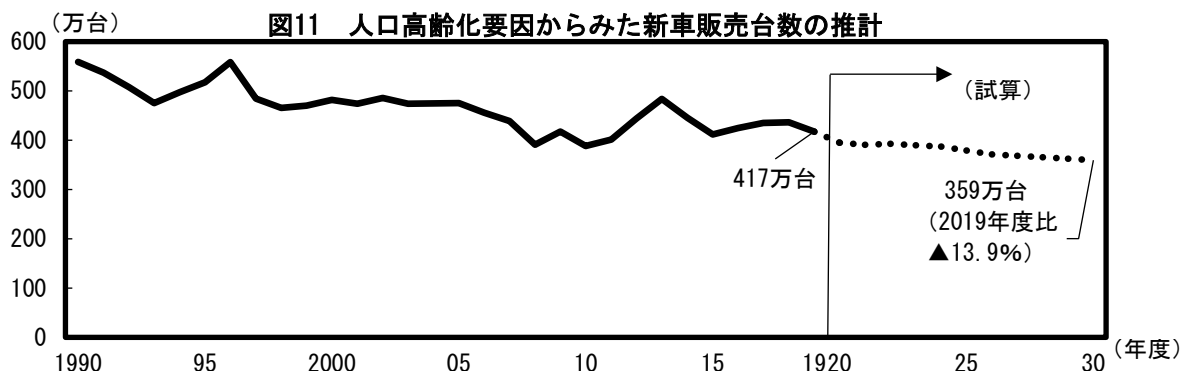
(備考) 1. 内閣府「消費動向調査」(個票データ)により作成。
2. 2030年度時点の年齢階層別世帯当たり保有台数は、図8で算出した10年経過による世帯当たり保有台数の変化幅(直近3年平均。11年経過による変化幅に延長推計)を直近3年度平均の年齢階層別世帯当たり保有台数に加えることで推計。~29歳については直近3年度平均を採用。

図10 年齢層別自動車保有台数の推移(試算)



(備考) 内閣府「消費動向調査」(個票データ)、一般財団法人自動車検査登録情報協会、国立社会保障・人口問題研究所により作成。

図11 人口高齢化要因からみた新車販売台数の推計



(備考) 2019年度までの数値は、一般社団法人日本自動車販売協会連合会、一般社団法人全国軽自動車協会連合会の公表値を使用。2020年度以降の推計値は、図10における自動車保有台数の将来推計を基に算出。

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
竹川 隼人・岡村 弥実(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。