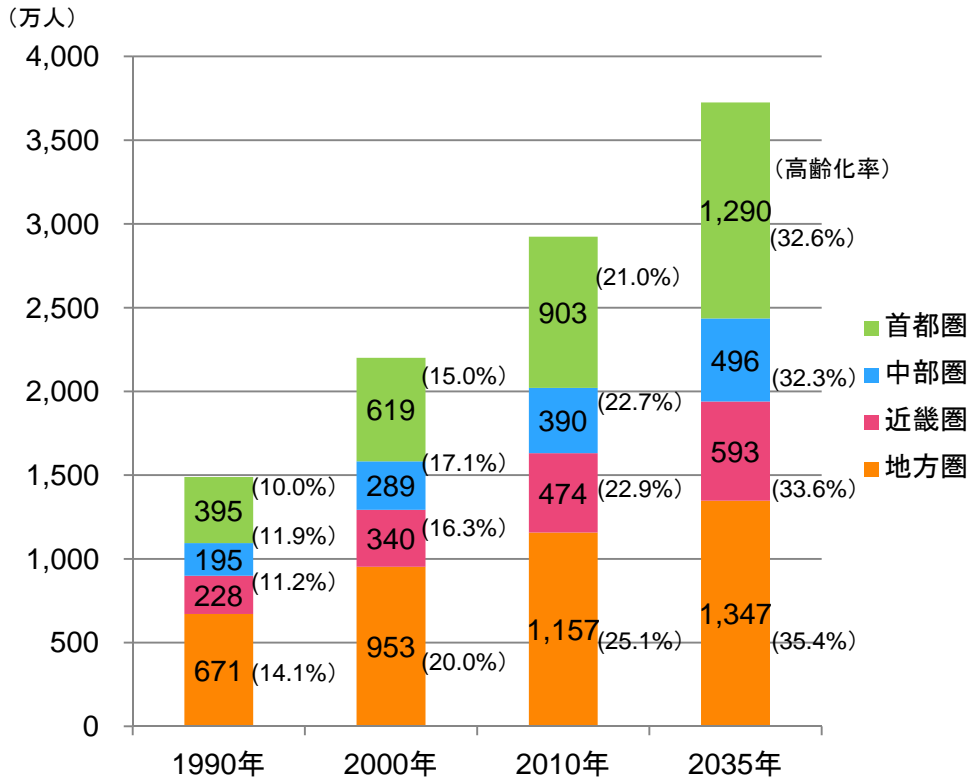


自動車を取り巻く環境の変化

1. 社会の変化
2. 経済の変化
3. 自動車を取り巻く環境の変化

- ・地域別に見ると、大都市圏に比べ地方圏での高齢化率が上昇している傾向。高齢人口自体の増加率は大都市圏の方が大きく、高齢社会への対応は、地方部だけでなく、大都市でも大きな課題。
- ・高齢者の消費性向(消費/所得)は高いが、所得低下を背景に、その消費支出額は相対的に低水準。高齢者割合の増加は、消費額を減少させる方向に。

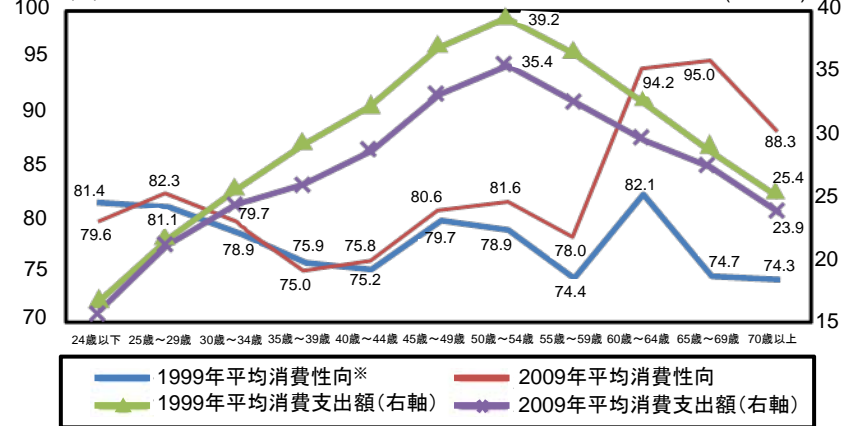
高齢人口・高齢化率の推移



(注) 1. ()の値は各圏における高齢化率
 2. 首都圏とは、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 中部圏とは、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏とは、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

(出典)「国土交通白書2012」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」(平成19年5月推計)より作成

年齢層別消費支出額・消費性向



※消費性向: 所得のうち消費にあてられる額の割合 (消費/所得)

(出典)内閣府「地域の経済2011」

年齢層別人口の推移

	1990		2010		2035		伸率 2035/2010
	人口 万人	比率 %	人口 万人	比率 %	人口 万人	比率 %	
~15歳	2,249	18	1,778	14	1,128	10	0.63
15~65歳	8,590	70	8,103	63	6,343	57	0.78
65歳~	1,490	12	2,925	23	3,741	33	1.28
合計	12,361		12,806		11,212		0.88

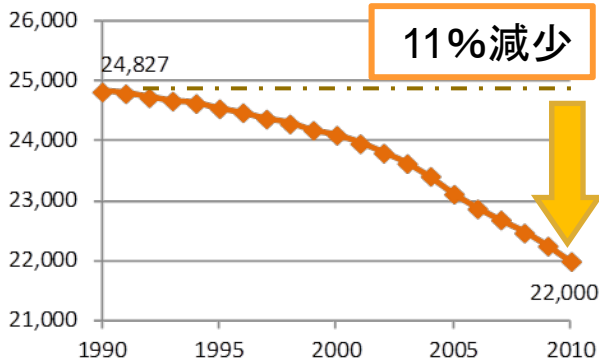
(出典)2010年まで総務省「国勢調査」(実績値)、2015年以降: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2012年1月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

地域サービス(教育、医療など)の変化

- ・我が国の人口は大幅な減少が見込まれる。特に地方圏で顕著。(今後30年間で約2割減少)
- ・地域ブロックでは、政令市等の人口比率が増加。
- ・これに伴い、病院、小学校や給油所などの施設数が減少。

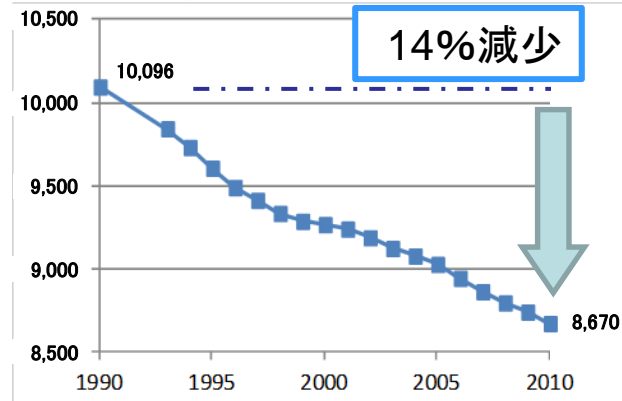
➡ あり方委員会の指摘にもある通り、「機能・役割の効率的分担を実現する連携生活圏を形成」が重要。

■ 小学校数の推移



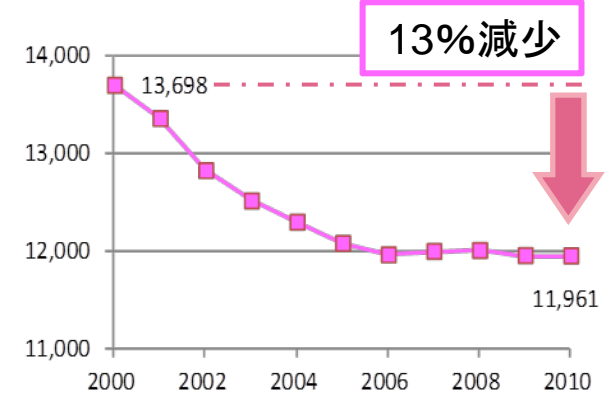
(出典)文部科学省HP「学校基本調査」

■ 病院数の推移



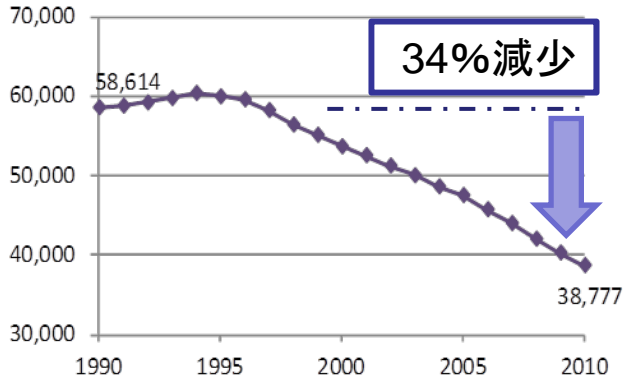
(出典)厚生労働省「医療施設(静態・動態)調査・病院報告」

■ 銀行数の推移



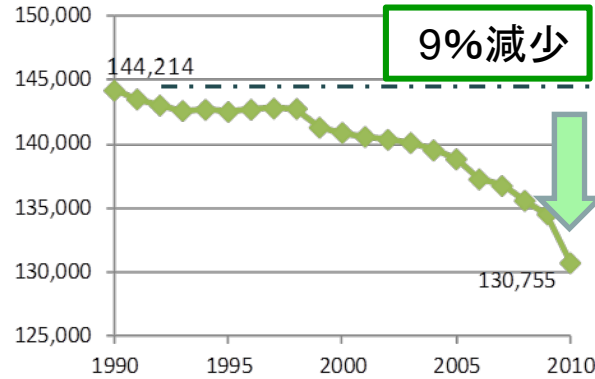
(出典)一般財団法人全国銀行協会「全国銀行財務諸表分析」

■ 給油所数の推移



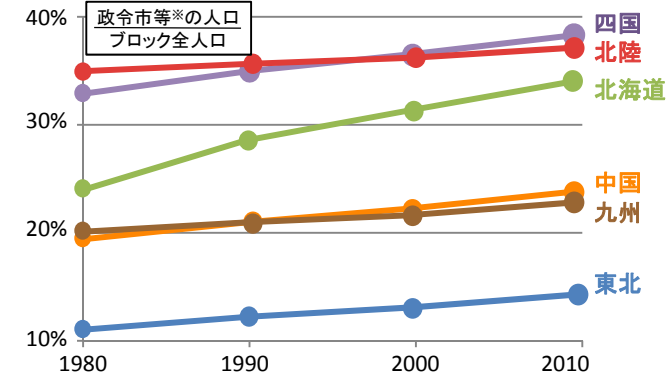
(出典)資源エネルギー庁「揮発油販売業者数及び給油所数の推移」

■ 理容施設数の推移



(出典)厚生労働省「衛生行政報告例」

■ 地域ブロックに占める政令市等*の人口比率の推移



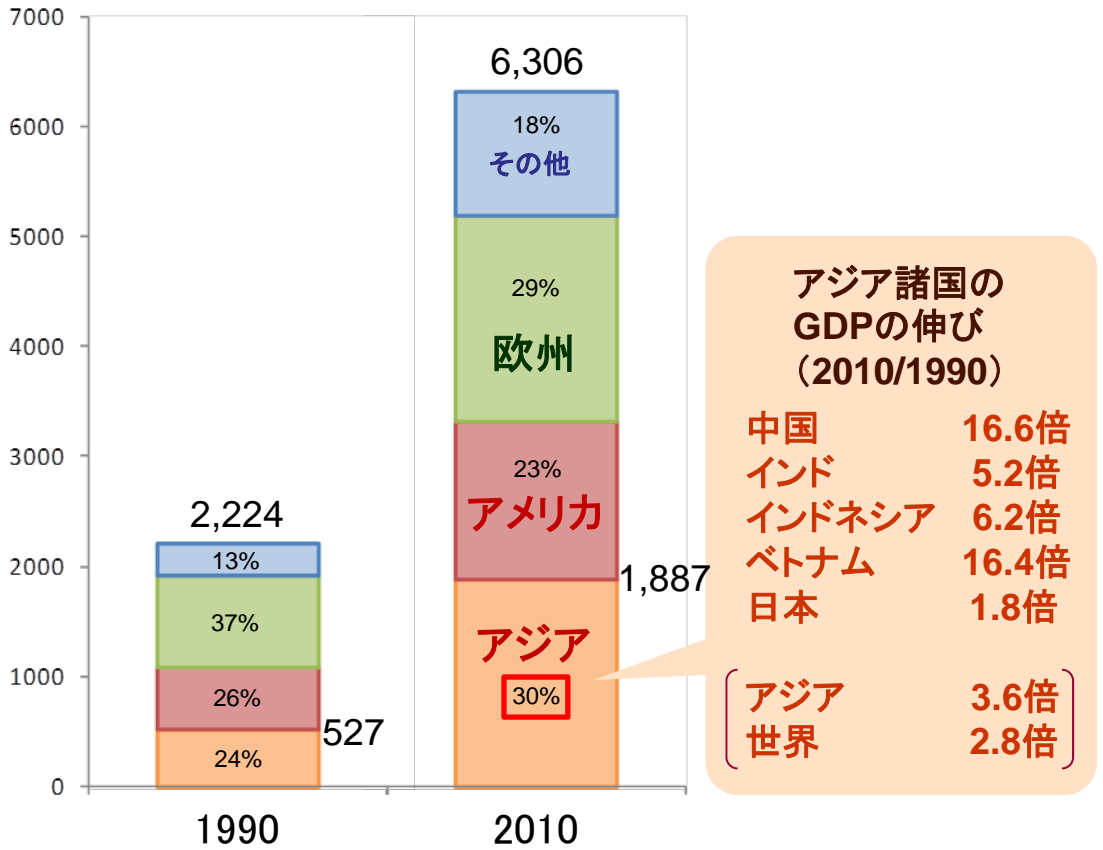
(出典)内閣府「地域の経済2012」より作成
※ 北海道、東北、中国、九州は政令市。北陸、四国は県庁所在地。

世界の中のアジア経済、日本とアジアとの交流の変化

- ・世界のGDPに占めるアジアの割合は近年増大。(1990年 24% ➡ 2010年 30%)
- ・アジア諸国で見ると、日本が横ばいに対して、中国、インド、インドネシア等の伸びが顕著。
- ・日本の貿易構造は対米から対アジア交流にウエイトがシフト。
(中国、韓国、ASEANとの貿易額(2011/1990 約5.9倍(日本貿易全体 約3.2倍))

単位: 100億ドル

世界各地域のGDP推移



(出典) 総務省統計局「世界の統計2012」

日本の相手国別の貿易額シェアの変化

(貿易額: 十億ドル/年(名目))

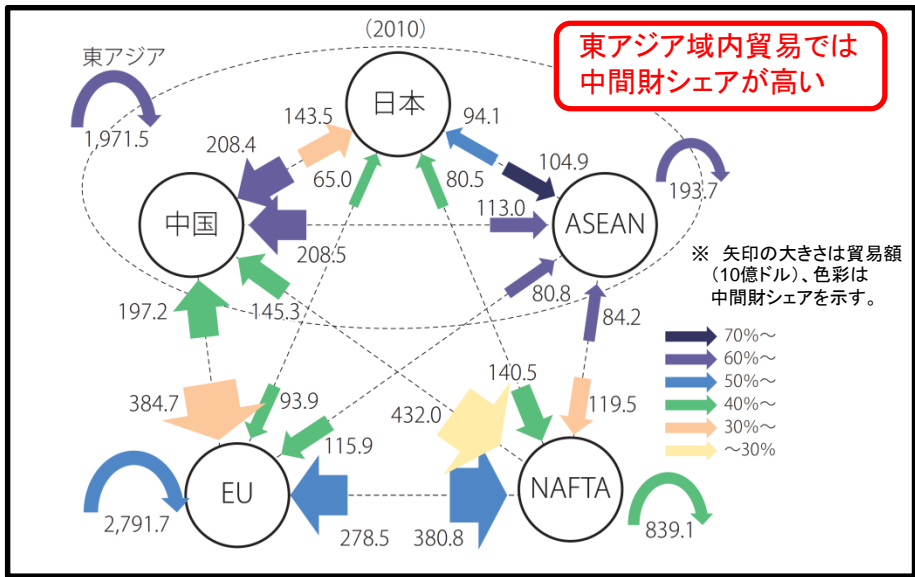
	1990		2011		伸率 2011/1990
	貿易額	比率 %	貿易額	比率 %	
EU	88	17	176	11	2.0
NAFTA	162	31	235	14	1.5
中・韓・ASEAN	125	24	743	44	5.9
中国	18	3	345	21	19.2
日本貿易全体	520		1,674		3.2

注1) EU/オーストリア、ベルギー、デンマーク、ドイツ、ギリシャ、フィンランド、フランス、アイルランド、イタリア、ルクセンブルク、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、オランダ、英国
 注2) NAFTA/米国、カナダ、メキシコ 注3) 中・韓・ASEAN/中国、香港、韓国、(台湾、マカオ除く)
 ASEAN: インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア (出典) 財務省貿易統計

アジアに広がるサプライチェーンと国際・国内一体の物流網の構築

- ・東アジアの生産システムは相互に中間財を供給する依存関係を深化、高度な補完性を発揮。
- ・産業競争力確保のためには、外航海運、トラック輸送等がシームレスに連携した物流網構築が重要。

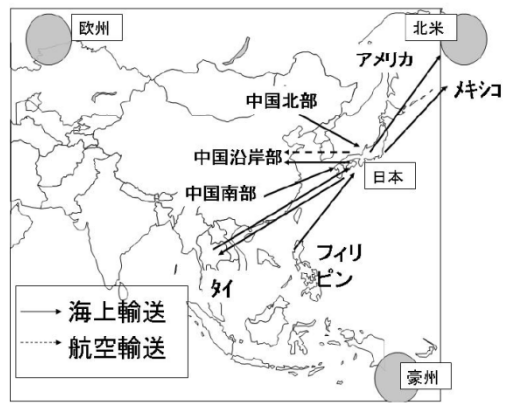
世界の主要地域間の貿易フロー図(2010年)



出典) 経済産業省「通商白書2012」

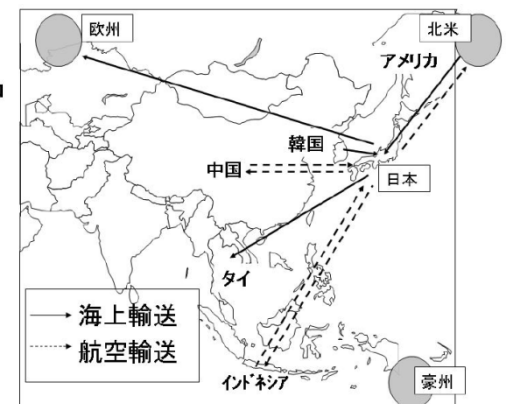
我が国企業のサプライチェーンの例

<輸送機械>



海外調達80% 海外納品40%
清水港、三河港、博多港、横浜港、成田空港、福岡空港を利用。

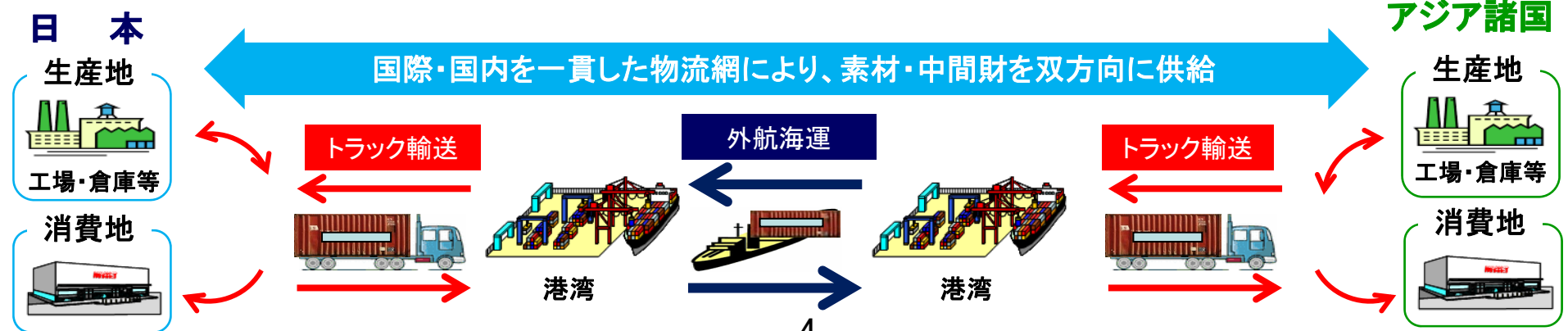
<電気機器>



海外調達30% 海外納品20%
成田空港、中部空港、名古屋港を利用。

出典) 国土交通省国土技術政策総合研究所資料

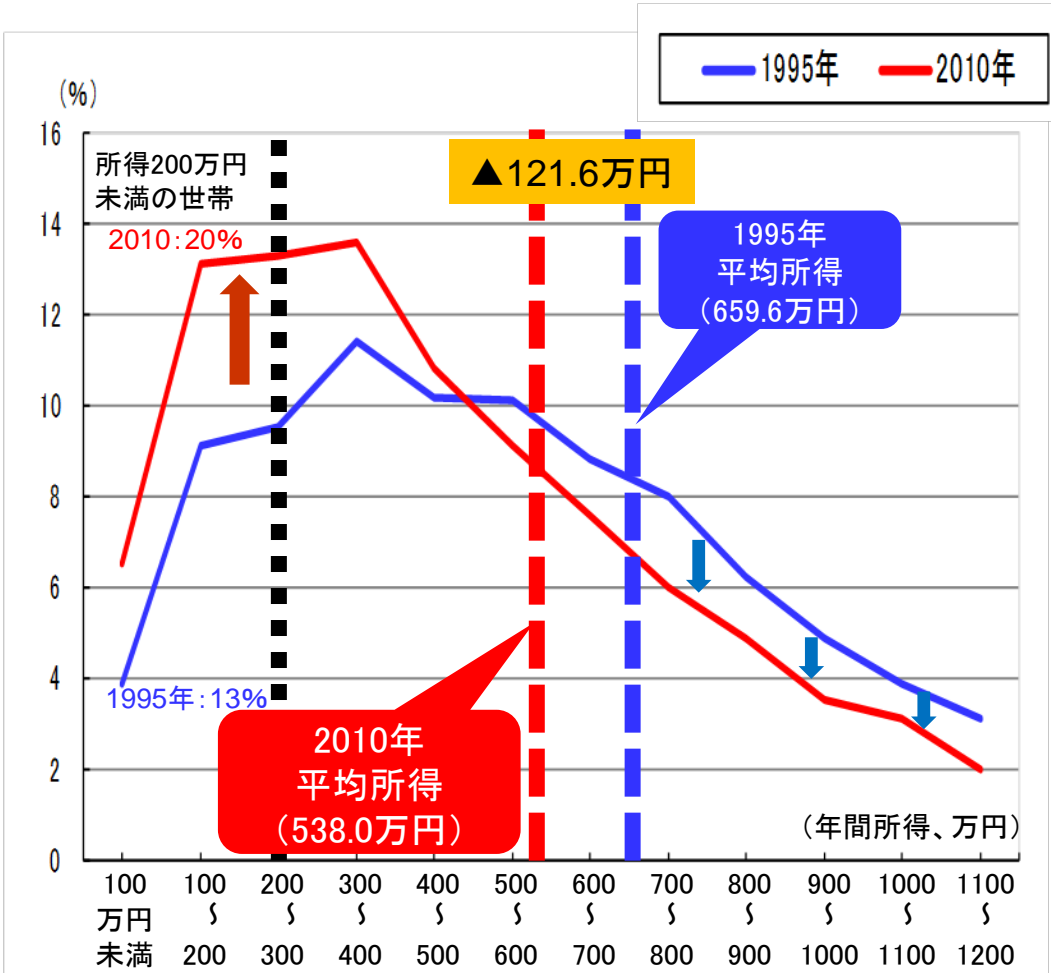
国際・国内一体の物流網のイメージ



消費者物価指数と平均給与の推移

- ・世帯の平均所得の低い層の割合が増加。(平均所得 1995年 660万円 ➡ 2010年 538万円)
- ・消費者物価指数の減少以上に平均給与が減少。(消費者物価指数▲4%に対し平均給与は▲11%)

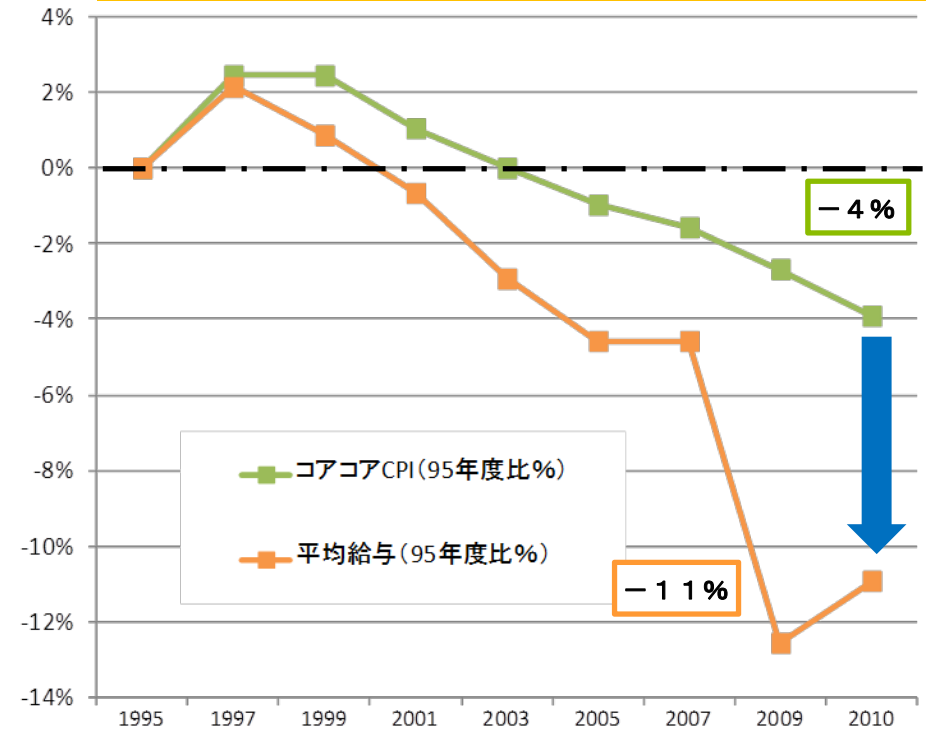
世帯所得分布の変化



注：岩手県、宮城県及び福島県を除いたものである。1200万円以上は図示していない。
 (出典)厚生労働省「国民生活基礎調査」

消費者物価指数と平均給与の推移

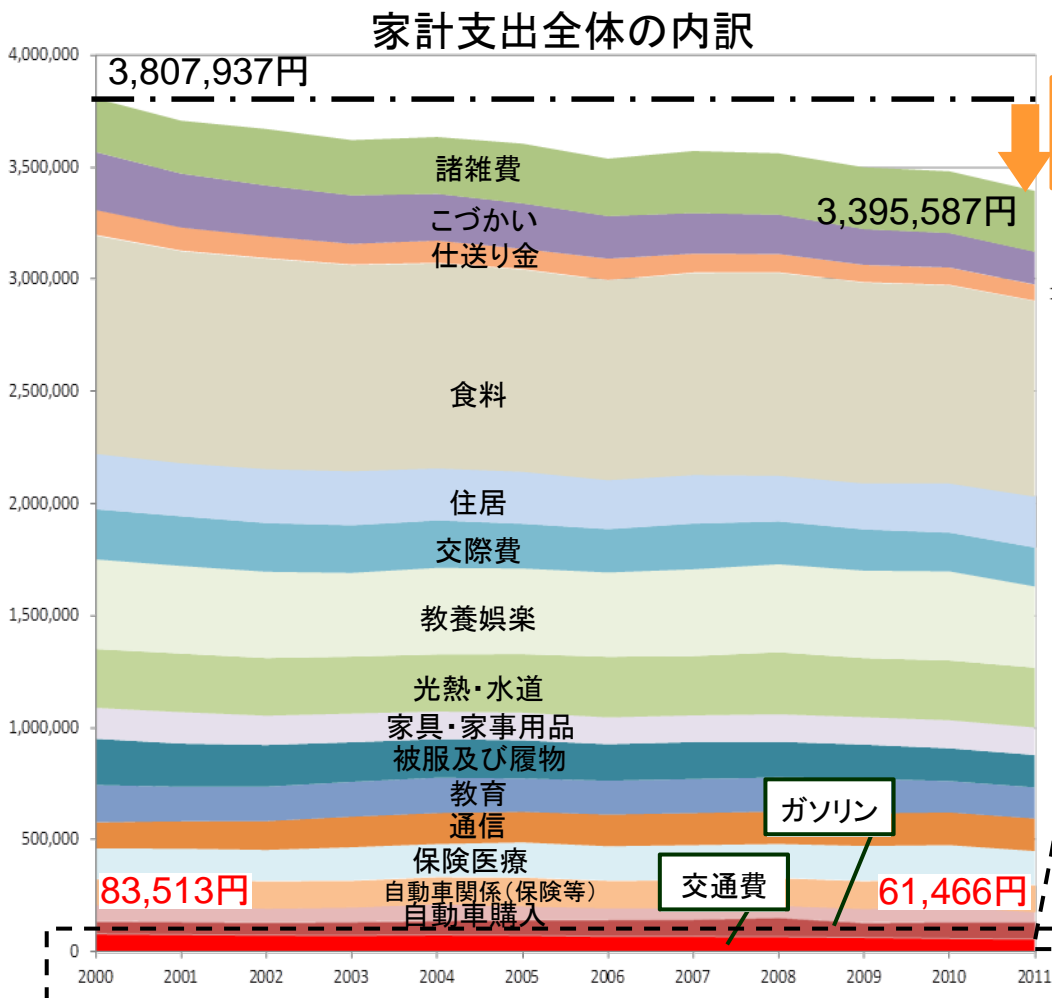
※コアコアCPIとは、消費者物価指数から、天候に左右され変動の激しい生鮮食品と、原油などのエネルギー価格の変動の要因を取り除いた指数のこと



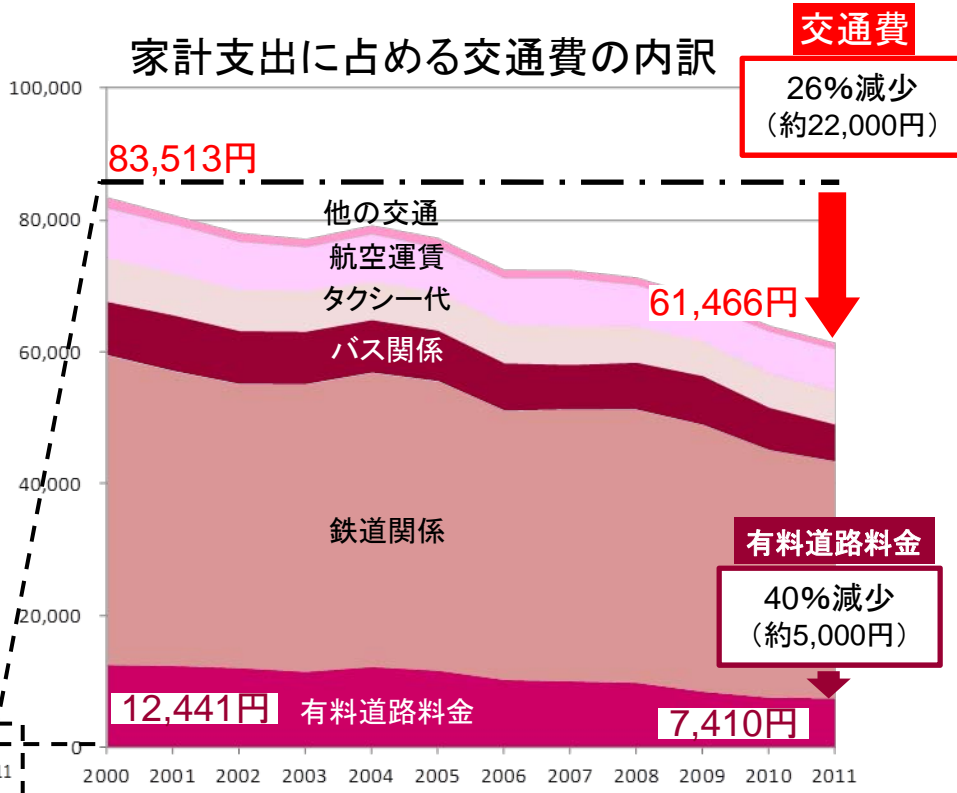
(出典)コアコアCPI(95年度比%) — 統計局「消費者物価指数(CPI)」、
 サラリーマン平均給与額 — 国税庁「平成22年分民間給与実態統計調査」

- ・2000年以降、家計からの支出は約1割低下。
- ・交通費支出は26%減少。
- ・有料道路料金支出は40%減少。

(2000年380万円 → 2011年340万円、▲11%)
 (2000年8.3万円 → 2011年6.1千円、▲26%)
 (2000年1.2万円 → 2011年0.7万円、▲40%)



家計支出全体
 11%減少
 (約40万円)



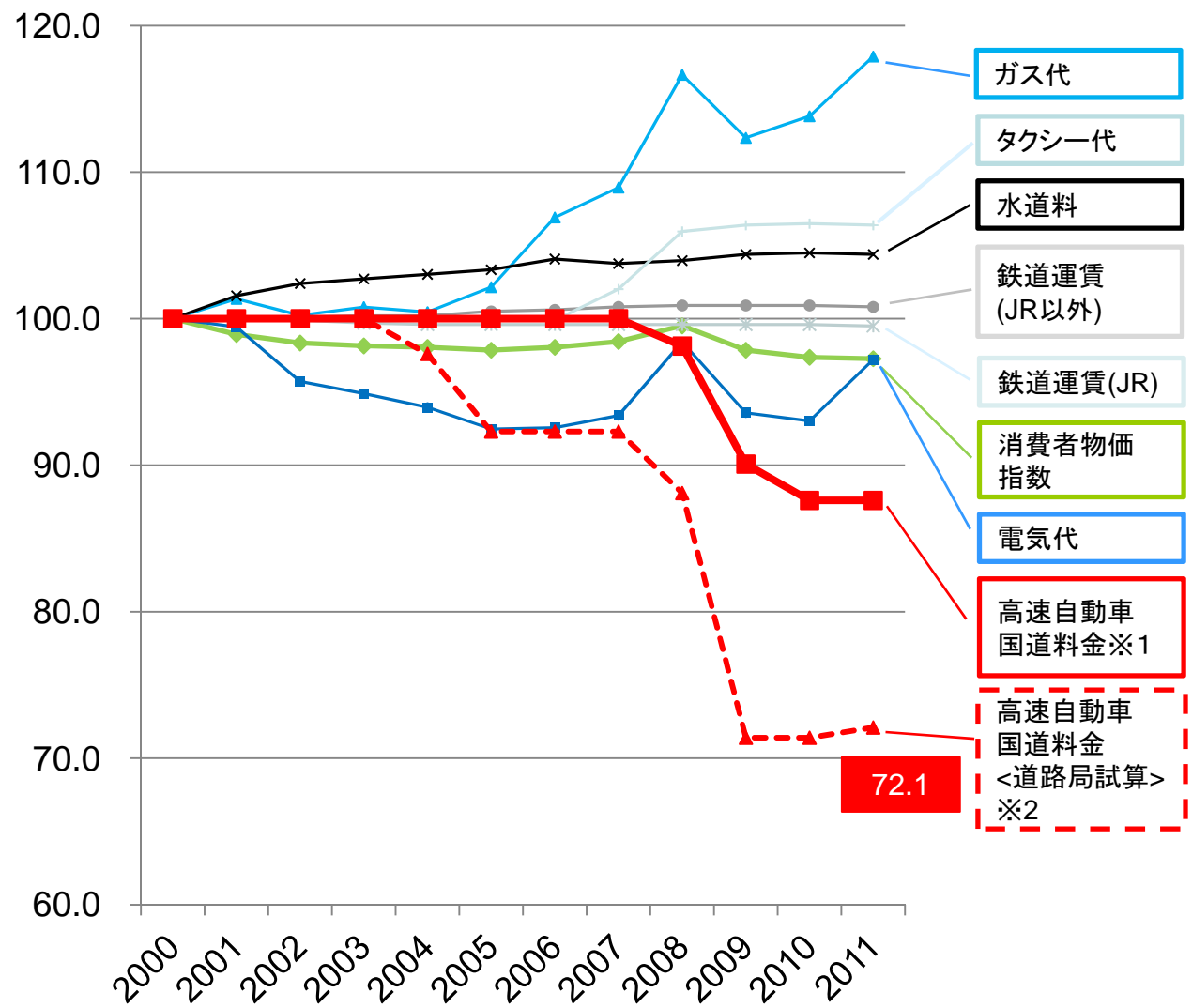
(出典) 家計調査「家計収支編、2人以上の世帯」(総務省)

「交通費」は、鉄道運賃及び定期代、バス代及び定期代、タクシー代、航空運賃、有料道路料金、その他の交通の合計

公共料金及び交通関係支出の変化

・公共料金の中で、料金割引の導入もあり、高速道路料金等は減少。(2000年 100 ➡ 2011年 72.1)

消費支出の変化



出典：総務省統計局「消費者物価指数(平成22年基準)」を平成12年度を100とした指数で表記

※1総務省による算定方法
 (算定条件) <H17まで> 現金普通車を対象(H17改定)
 <H17~H22まで> 現金普通車とETC普通車を対象(H17改定)
 <H22~> ETC普通車、100km以内利用を対象(H22改定)

※頻度系割引や路線固有の割引は未考慮
 「消費者物価指数は時間の経過による物価の動きを見るものであるため、基準時及びウエイトの改定によって過去にさかのぼって比較ができるように、(中略)指数の変化率については、接続した指数により再計算することなく、各基準において公表した値をそのまま用いている。」
 (「消費者物価指数の解説」より)

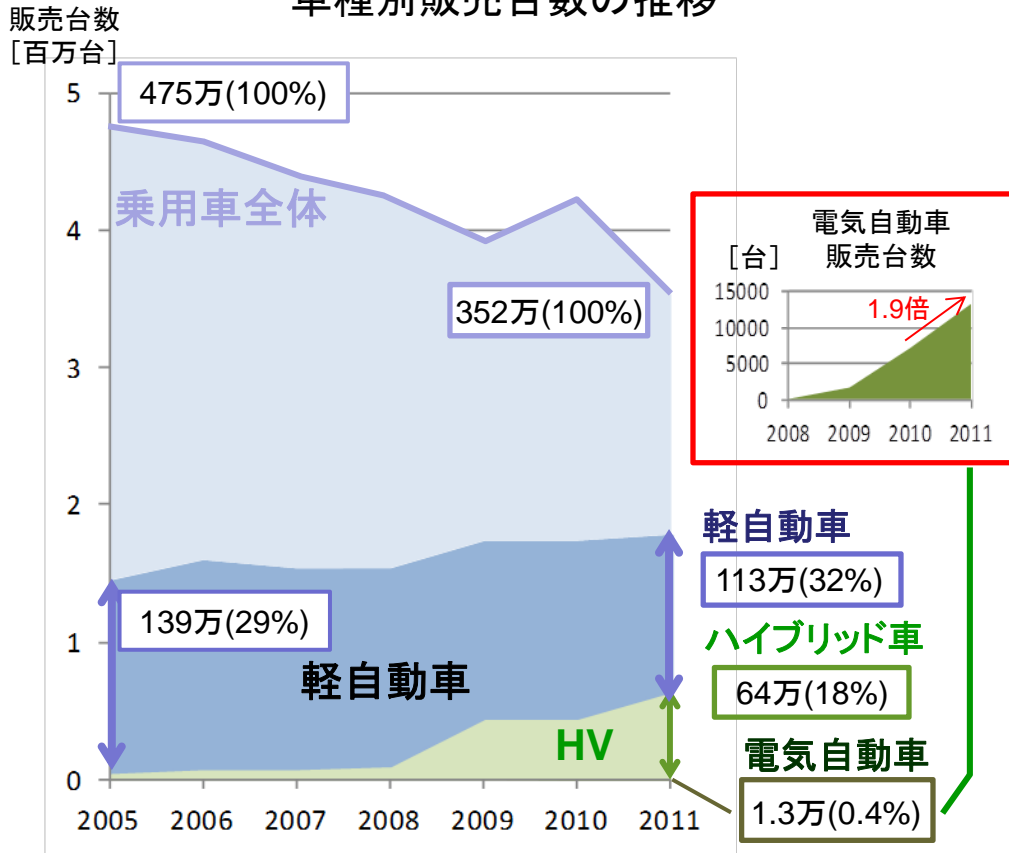
(算定方法) ①大都市部、地方部、均一料金区間に区分
 ②時間帯別の割引率を交通量で加重平均し、平均割引率を算定
 ③各区間、各高速道路の交通量で加重平均し、全体の平均価格を算出

※2道路局試算値の算定方法
 (算定条件) ・全車種を対象・全ての割引を考慮
 (算定方法) ①料金収入と割引減収額から減収率を算定
 ②割引内容に変更がある場合、減収額を集計し、減収率を算定

軽自動車、ハイブリッド車、電気自動車の販売・保有の動向

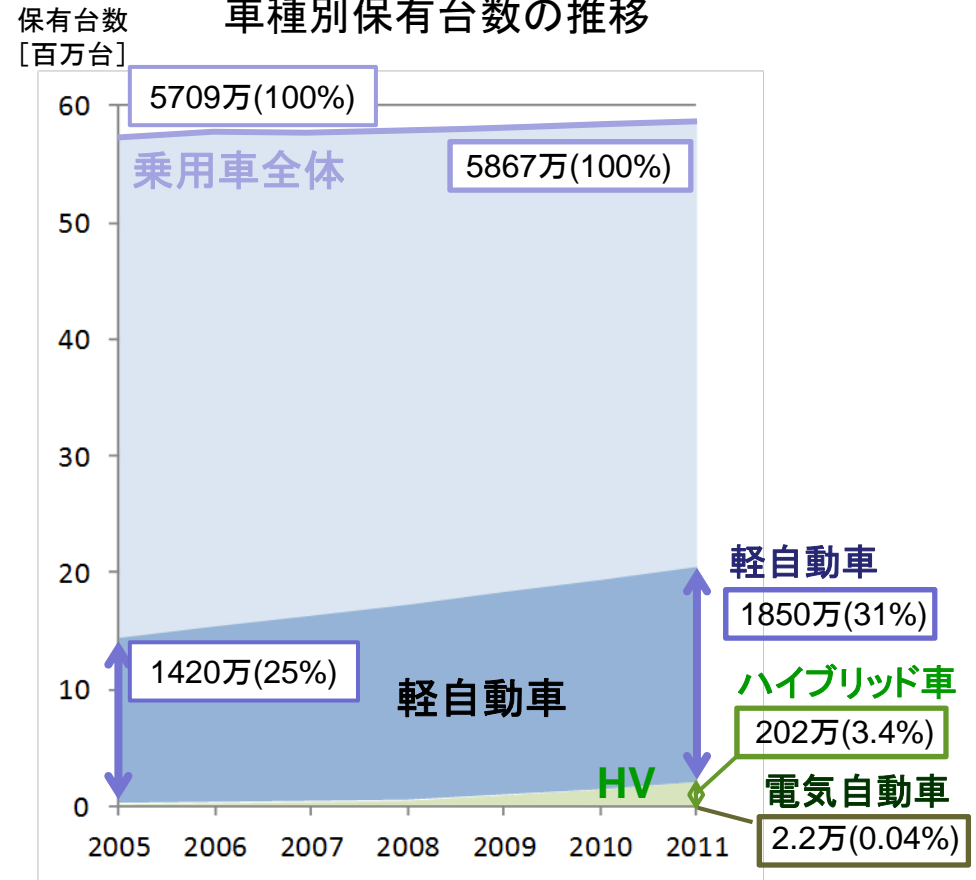
- ・乗用車販売総数は近年減少する中、ハイブリッド車、電気自動車は販売台数を拡大、軽自動車も堅調。(乗用車販売の1/3が軽自動車、約2割がハイブリッド車)
- ・乗用車保有台数に占める割合は、軽自動車が約3割、ハイブリッド車は3%、電気自動車は0.04%(2011年末)。

車種別販売台数の推移



※乗用車数、軽自動車数にはHV、EVを除いた値
HV: ハイブリッド自動車、EV: 電気自動車

車種別保有台数の推移

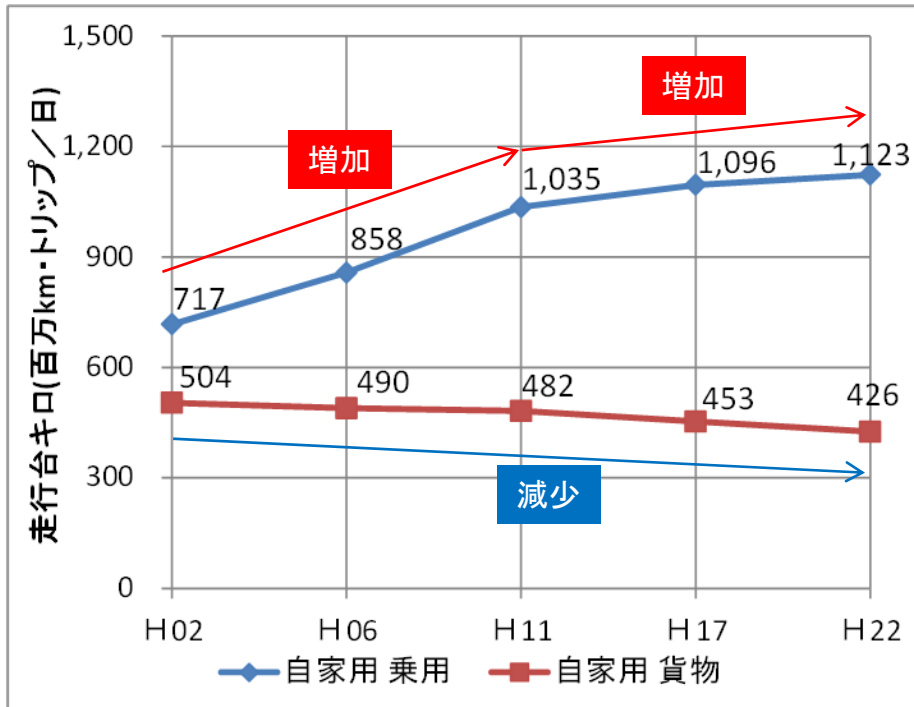


(出典) (一社)日本自動車工業会 統計データベース
(一社)次世代自動車振興センターHP <http://www.cev-pc.or.jp/NGVPC/data/index.html>

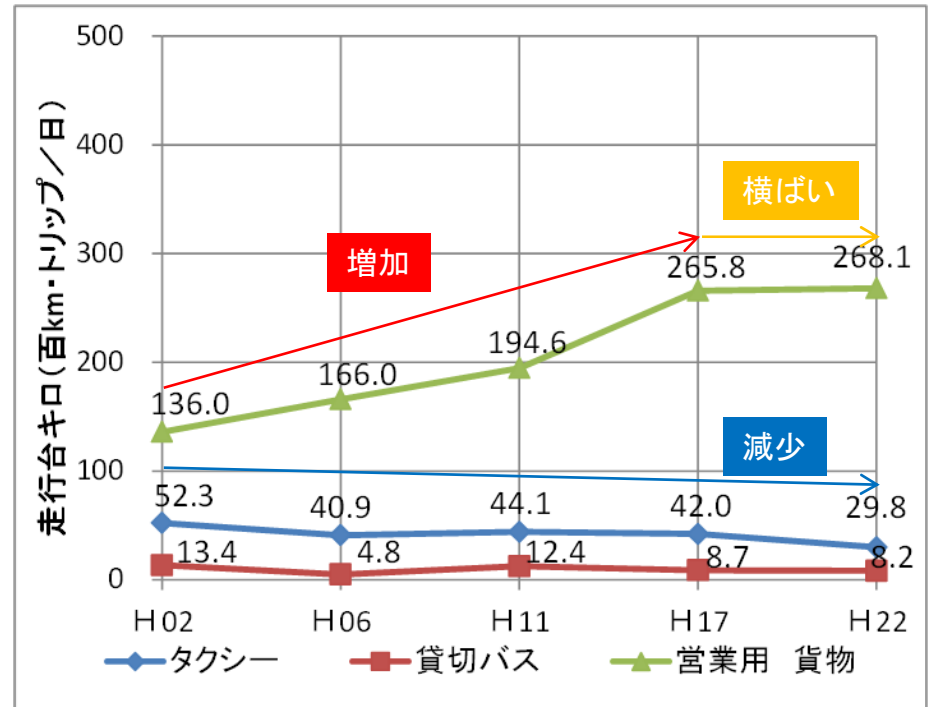
自動車走行台キロの推移

- ・自家用車は、乗用車が増加傾向、貨物車が減少傾向で推移している。
- ・営業用車は、タクシー、貸切バスは減少傾向で推移、貨物車はH17までは増加傾向で推移していたが、H17からH22にかけて、横ばいで推移している。

■ 走行台キロ(自家用車)の動向



■ 走行台キロ(営業用車)の動向

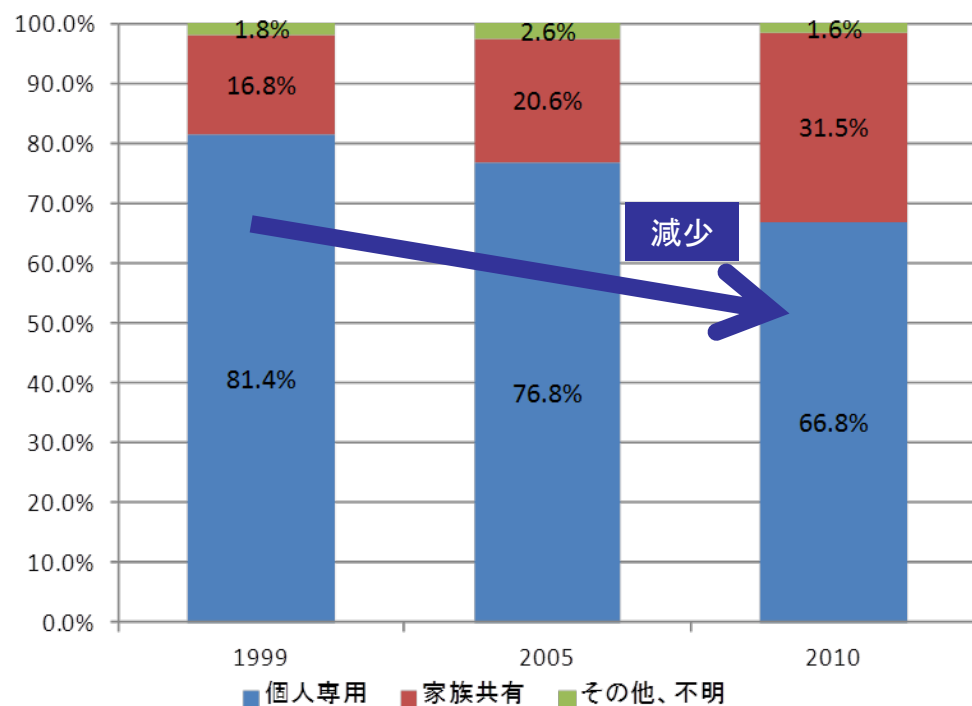


※走行台キロ=トリップ数×平均トリップ長
 ・トリップ数(OD集計マスターデータより)
 ・平均トリップ長(オーナーマスターデータ(H22のみ自動車利用特性マスターデータ)より)

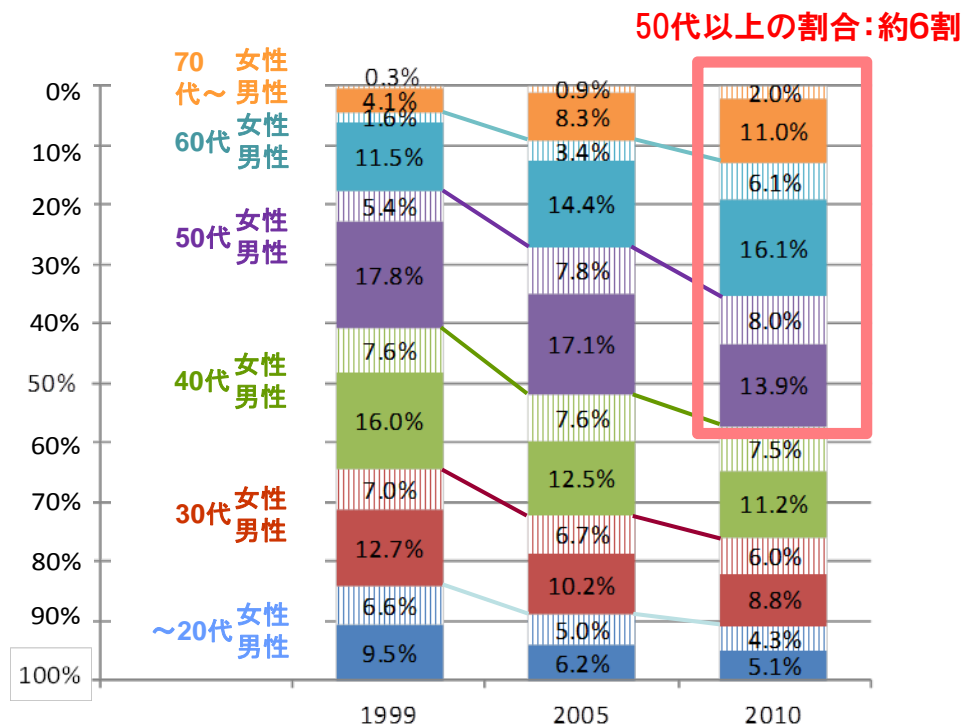
自動車の所有形態の変化と運転者属性の変化

- ・自家用車の所有形態は、個人専用が減少し、家族共有が増加。
- ・個人専用車のうち、50代以上を運転者とする割合が半数を超え、約6割まで増加。

所有形態の変化



個人専用車の主な運転者属性の変化

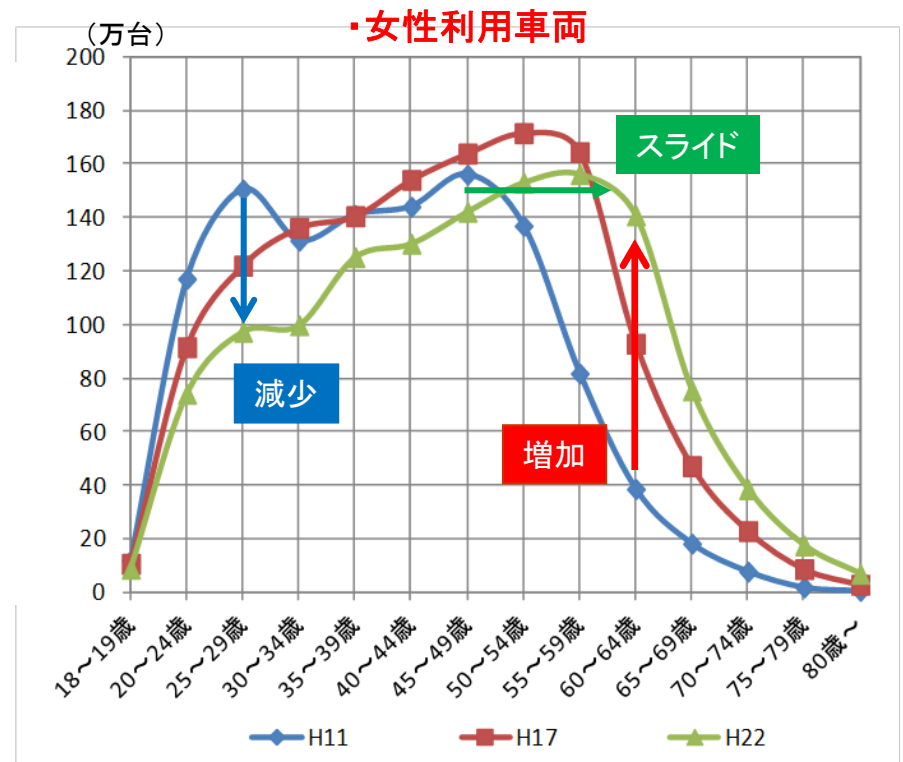
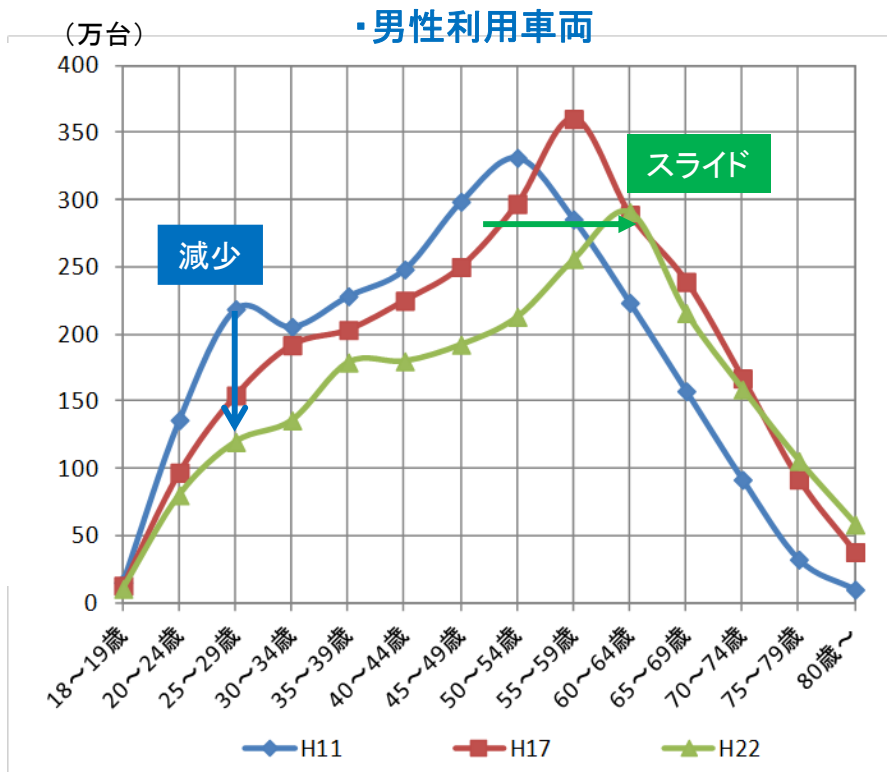


※所有形態を把握可能な自家用乗用車(個人使用車)による分析
 ※性別年齢不明を除いた属性の比率

(出典) 道路交通センサスより

- ・運転者の年齢構成は、男性、女性ともに全体が高齢層側にスライド
- ・特に男性の若年層の減少と女性の高齢層の増加が顕著（男性25～29歳 H11年 220万台 ➡ H22年 120万台）
（女性60～64歳 H11年 39万台 ➡ H22年 140万台）

個人使用車の主な運転者の性別の年齢階層構成の変化



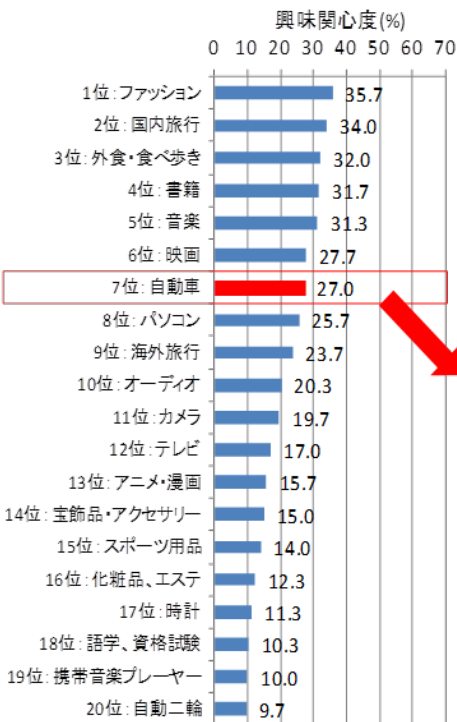
※所有形態を把握可能な自家用乗用車(個人使用車)による分析
※性別年齢不明を除いた属性の比率

(出典)道路交通センサスより

・大学生の興味関心ある製品・サービスランキングにおいて、自動車の順位が低下。
 (1970~80年頃:7位 ➡ 2008年:17位)

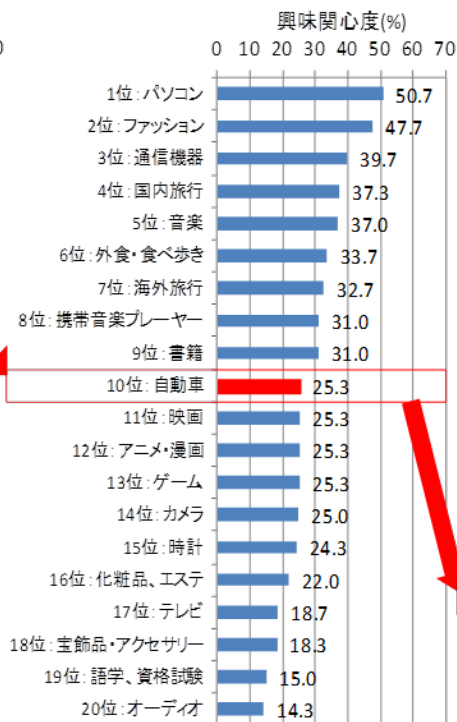
興味関心のある製品・サービスランキング

1970~1980年頃



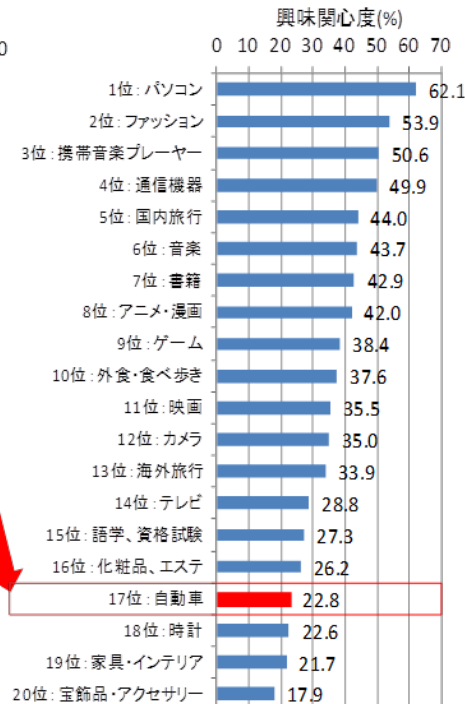
現在の40~50代が
学生の頃

1990~2000年頃



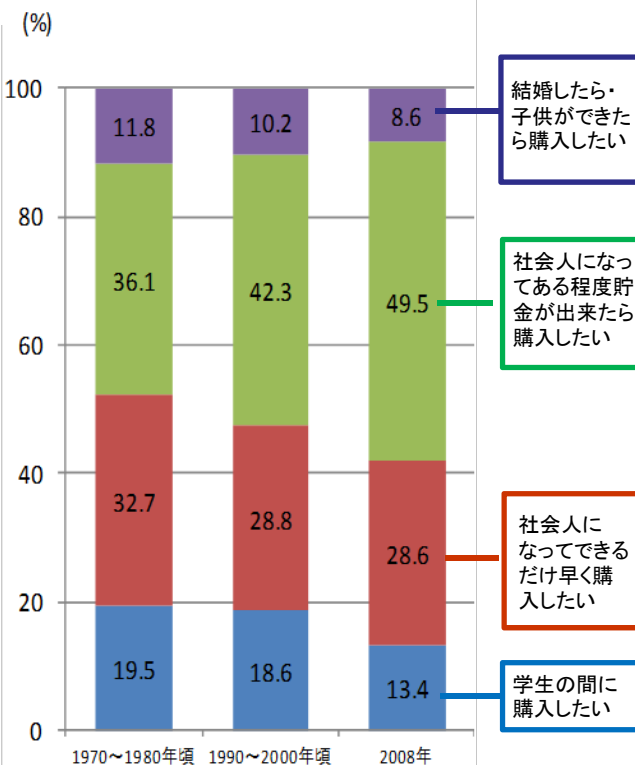
現在の20~30代が
学生の頃

2008年



現在の学生

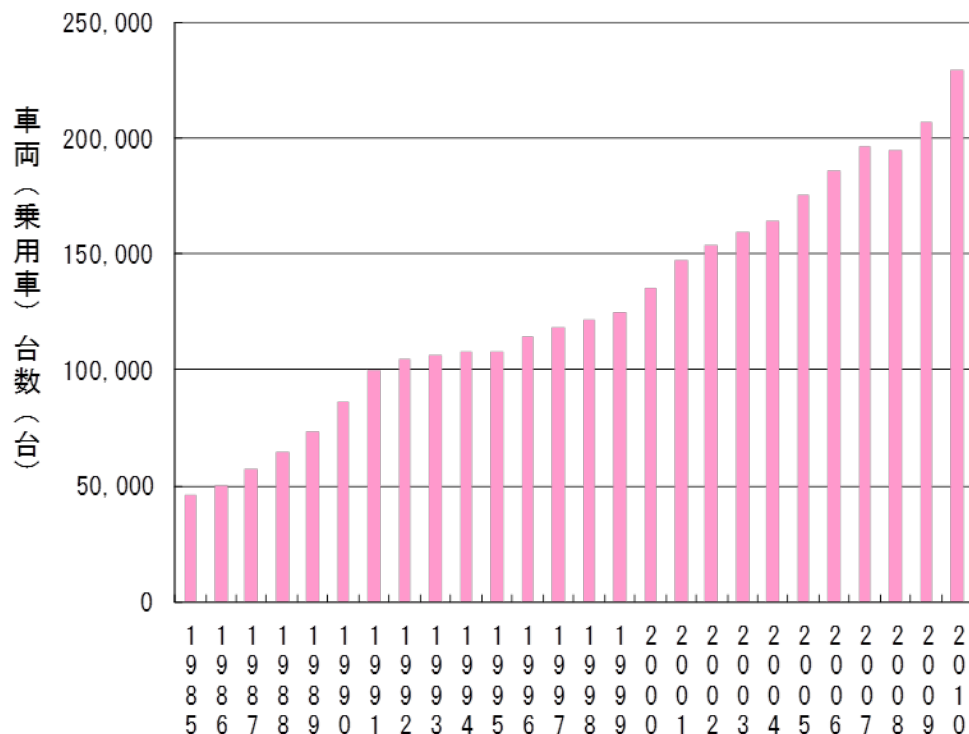
若者の自動車購入意向時期



(出典) (社)日本自動車工業会 2008年 乗用車市場動向調査

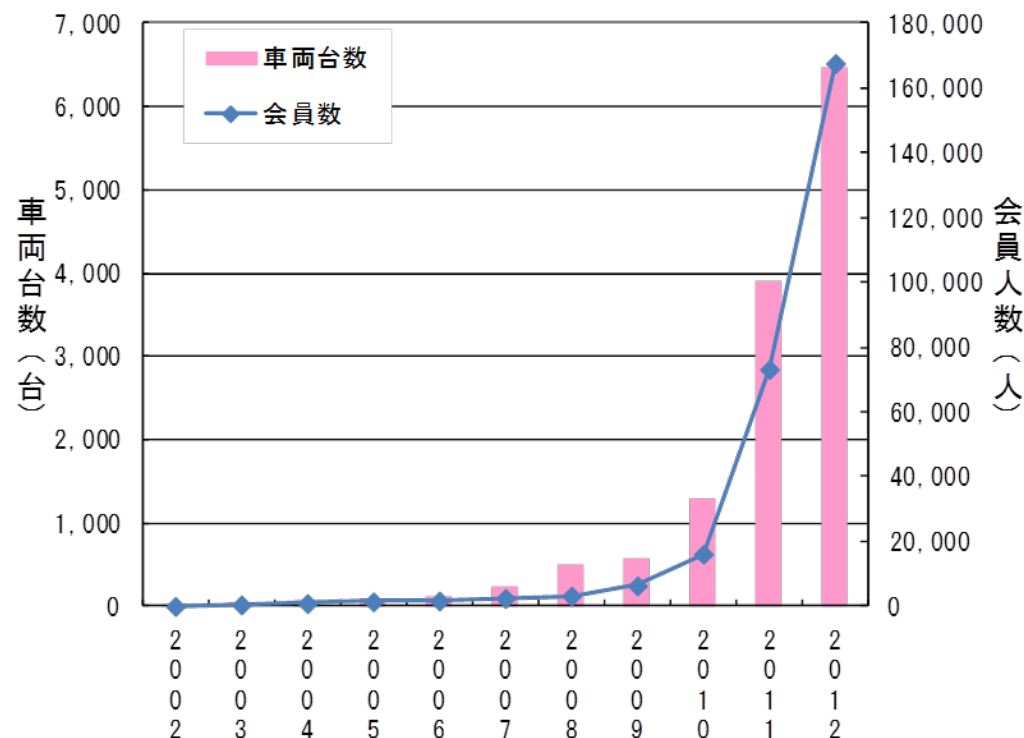
- ・レンタカー台数、カーシェアリング車両台数は共に増加傾向。
- ・カーシェアリング車両台数、会員総数は、近年飛躍的に増加。

■レンタカー車両台数の推移



※交通関係統計資料集

■カーシェアリング車両台数・会員人数の推移

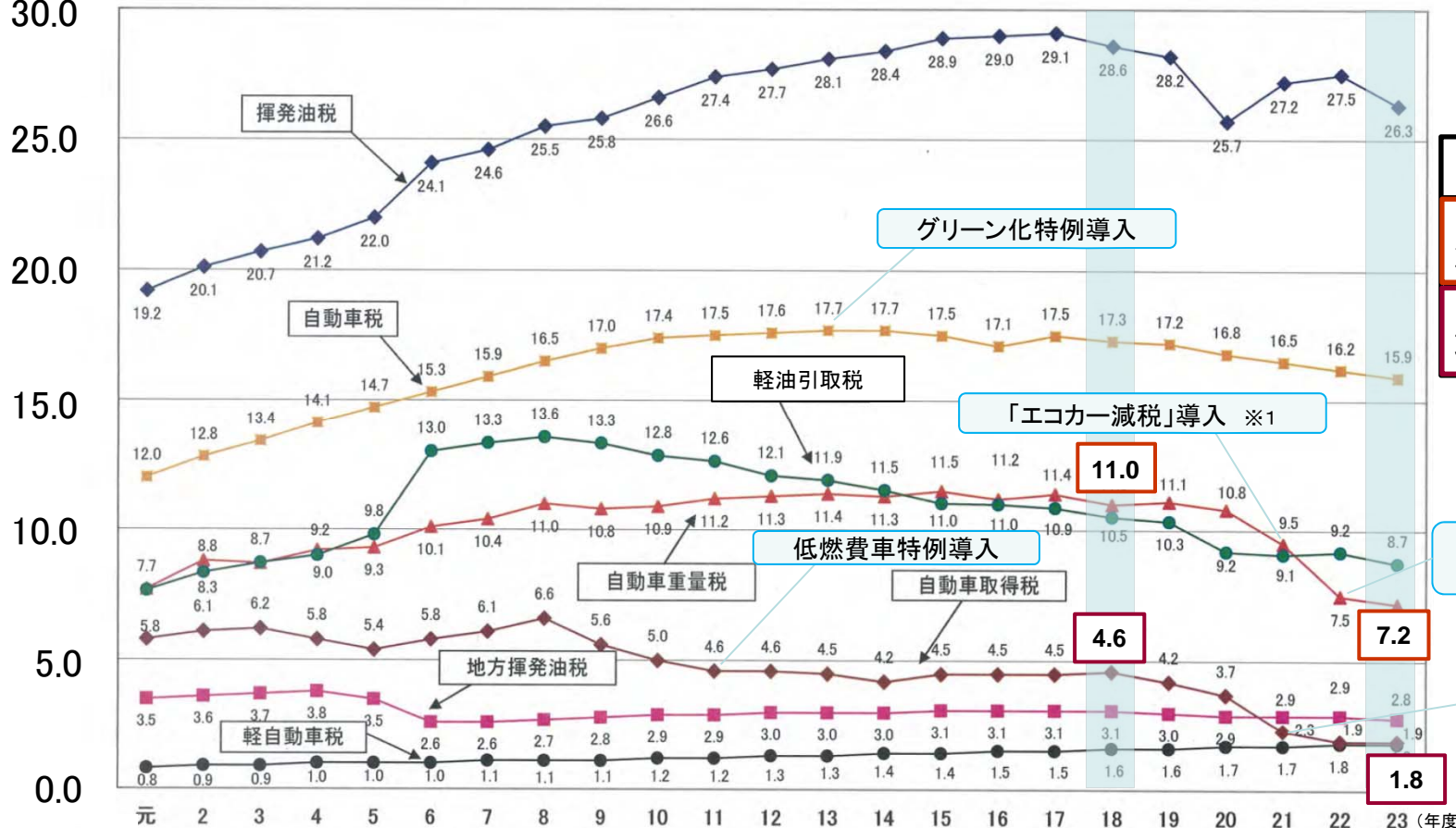


※交通エコロジー・モビリティ財団資料より作成
 ※2002年から2005年までは4~6月調べ。2006年以降は1月調べ

・燃料税収の減少やエコカー減税の導入等により税収は、近年減少傾向。

(千億円)

自動車関係税収の推移



自動車重量税、自動車取得税の推移

	平成18年	平成23年
自動車重量税	1.1兆円	0.72兆円
自動車取得税	0.46兆円	0.18兆円

自動車重量税の税負担軽減※2

「エコカー減税」導入 ※1

(備考) 1. 国税収入は平成22年度までは決算額、23年度は予算額である。

2. 地方税収入は平成21年度までは決算額、平成22年度は決算見込額、平成23年度は地方財政計画額である。

(出典)平成23年11月15日第17回政府税調 財務省提出資料 (道路局一部修正)

(参考) ※1 一定の排出ガス機能及び燃費性能を備えた自動車について、自動車重量税(H24年4月末まで)及び自動車取得税(H24年3月末まで)を減免
《次世代型自動車:免税、H22燃費基準+25%達成等:▲75%、H22燃費基準+15%達成等:▲50%》

※2 車体の環境負荷に応じた複数税率を設定

《次世代型自動車:本則税率、それ以外のガソリン自家用乗用車:本則税率の2倍の税率、経年車(18年超):従前の負担水準(暫定税率の水準)を維持》