

## 世帯の家計に着目した自動車保有動向の変化に関する考察

国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 ○小塚 清

### 1. はじめに

近年、我が国においては、経済成長に伴う生活水準の向上、道路網の整備、ライフスタイルの変化などにより、地方部を中心として、通勤通学や、通院・買い物等の日常生活行動の場面における自家用車利用が急速に進展してきた。それに伴い、自動車の保有についても、地方部を中心に、「一家に一台」から「一家に複数台」（免許保有者一人に一台）へと変化が進んでおり、世帯における2台目以降の保有による自動車利用形態の多様化（利便性の向上）に伴い、日常の買い物行動をはじめとした生活の様々な場面における公共交通機関から自家用車へのシフトが顕著となっている<sup>1)</sup>。前記の状況と相乗的に、それに対応した形で、大規模駐車場を併設した郊外型の大型ショッピングセンターなど、自動車の利用を前提とした施設の立地が急速に進められるなど、施設の立地動向・土地利用の動向にも大きな影響を与えてきた。一方で、数年来のガソリン価格の急騰や景気の悪化等に伴い、自動車の保有や利用にかかるコストに対する意識が住民の間で急速に高まったことなどもあり、国内新車需要の低迷（自動車保有期間の長期化<sup>2)</sup>）、自動車保有台数の頭打ち傾向（2007年に戦後初めて前年比で減少に転じたのに続き、2008年も連続して減少）などの形で顕在化してきている。そこで、本稿においては、全国消費実態調査データ等を活用し、世帯（2人以上の世帯）の家計状況に着目した自動車保有動向の変遷及び地域構造の変化との関係についての考察を紹介する。

### 2. 世帯の収入階級別及び地域別の自動車保有動向の変化についての分析及び考察

世帯における自動車保有の主な動機は、移動時間短縮及び利便性・快適性の向上にある。これらの効用と自動車取得・保有に要する費用（自動車保有時に必要となる費用と非保有時に必要となる費用との差分）との関係において、自動車の保有行動は決定されると考えられる。一方、自動車の保有に要する費用は、燃料代、保険料、整備・検査費及び税金といったランニングコストだけでも1台当たり年間数十万円に達するなど負担が大きいため、特に低所得者層においては、可処分所得に占める自動車関係費の割合が大きくなる傾向があり、世帯の所得と自動車保有率（及び平均保有台数）との間には密接な関連性が想定される。全国消費実態調査においては、年間収入階級別の主要耐久消費財保有状況が経年的に取りまとめられており、このデータを用いることにより、家計状態と自動車保有の関係の追跡が可能となっている。表-1に、世帯の年間収入階級別に1000世帯当たりの自動車保有台数の推移（1989→2004年）を示した。

1990年代にバブル崩壊が発生したこともあり、15年間で平均年収には大きな変化が見られていない（広く認識されているように収入格差の拡大傾向は見られる）。また、収入が多くなるに従い、自動車保有台数が大きくなる傾向が見られるとともに全ての年間収入階級において経年的に自動車の保有台数は（大きく）増加しているが、一方、年収による自動車保有台数の差は逆に縮小の傾向（低収入層における自動車保有の急速な進

|               |           | 年間収入階級 |         |           |           |           |           |           |            |             |          | 平均年収    |
|---------------|-----------|--------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-------------|----------|---------|
|               |           | 平均     | 200万円未満 | 200～300万円 | 300～400万円 | 400～500万円 | 500～600万円 | 600～800万円 | 800～1000万円 | 1000～1500万円 | 1500万円以上 |         |
| 千世帯当たり自動車保有台数 | 1989年     | 1,090  | 405     | 664       | 878       | 989       | 1,076     | 1,183     | 1,316      | 1,444       | 1,444    |         |
|               | 2004年     | 1,446  | 857     | 1,022     | 1,145     | 1,308     | 1,401     | 1,533     | 1,692      | 1,858       | 1,959    |         |
|               | 2004/1989 | 1.33   | 2.12    | 1.54      | 1.30      | 1.32      | 1.30      | 1.30      | 1.29       | 1.29        | 1.36     |         |
| 年間収入階級別世帯構成率  | 1989年     | —      | 3.1%    | 7.1%      | 11.9%     | 13.9%     | 13.9%     | 21.3%     | 12.4%      | 10.8%       | 3.2%     | 668万円   |
|               | 2004年     | —      | 3.6%    | 6.7%      | 12.5%     | 12.7%     | 11.5%     | 18.2%     | 12.1%      | 12.3%       | 4.2%     | 692.5万円 |

表-1 年間収入階級別自動車保有台数の推移

キーワード 自動車保有、家計、交通手段

連絡先 〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地 国土技術政策総合研究所 建設経済研究室 TEL029-864-7460

展に起因)にあることがわかった。

次に、都道府県別の保有状況(2004年)に関して、DID人口比率と1000世帯当たり保有台数の関係について分析を行うとともに、DID人口比率の上位10都道府県と下位10都道府県との間で年収階級別に保有状況の比較(2004年)を行った(表-2)。

その結果は以下のとおりである。

①DID人口比率と保有台数の間には比較的強い相関関係が認められる(図-1)

・このことから、公共交通機関が発達し、かつ地価の高い大都市圏を含む県においては保有台数が少なくなる傾向があり、反面、公共交通機関の利便性が低いため自動車依存度が高くなっていると考えられる県においては自動車保有が進んでいるものと推測される。

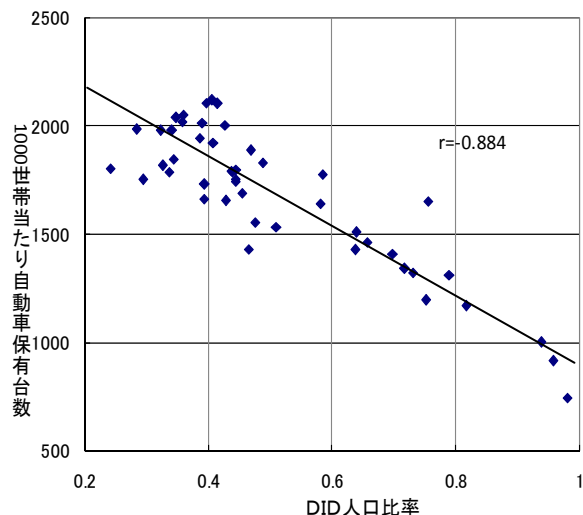


図-1 DID人口比率と自動車保有台数の関係

②DID人口比率の低い地域(都道府県)においては、低所得者層を中心に自動車保有率が相対的に高い傾向が見られる。(表-2)

・世帯当たり保有台数を見た場合、DID人口比率の上位県と下位県の間では傾向に大きな差異は見られなかった。ただし、世帯の自動車非保有率に着目すると、DID人口比率下位県においては、比較的所得の階層であっても非常に低い数値を示した(例えば300万円台の世帯での非保有世帯は1割未満)。冒頭に述べたように、自動車保有には大きなコストがかかることを考慮すれば、こうした地域を中心に、自動車保有が公共交通機関の相次ぐ撤退・縮小や生活関連施設の郊外立地の進展などと相乗的に自動車保有が進展した結果、自動車の位置づけが、他の生活費を削ってでも確保しなければならない生活必需品へと変化したと推測される。

の進展などと相乗的に自動車保有が進展した結果、自動車の位置づけが、他の生活費を削ってでも確保しなければならない生活必需品へと変化したと推測される。

|               |         | 平均       | 200万円未満 | 200~300万円 | 300~400万円 | 400~500万円 | 500~600万円 | 600~800万円 | 800~1000万円 | 1000~1250万円 | 1250~1500万円 | 1500万円以上 |
|---------------|---------|----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-------------|-------------|----------|
| 1000世帯当たり保有台数 | DID人口比率 | 上位10県(a) | 1900    | 1038      | 1266      | 1513      | 1685      | 1809      | 2082       | 2244        | 2346        | 2438     |
|               |         | 下位10県(b) | 1204    | 738       | 779       | 945       | 1076      | 1186      | 1270       | 1408        | 1497        | 1640     |
|               |         | a/b      | 1.58    | 1.41      | 1.63      | 1.60      | 1.57      | 1.53      | 1.64       | 1.59        | 1.57        | 1.61     |
| 自動車非保有世帯率(%)  | DID人口比率 | 上位10県    | 5.9     | 23.9      | 17.2      | 9.2       | 5.8       | 3.9       | 2.2        | 1.1         | 2.3         | 1.9      |
|               |         | 下位10県    | 17.9    | 44.4      | 37.6      | 27.2      | 20.8      | 14.0      | 11.8       | 9.6         | 9.3         | 7.0      |

表-2 年間収入階級別保有状況とDID人口比率の関係

3. 今後のモーダルシフト政策への示唆

最近、地球環境対策などの観点から、公共交通機関の利用促進や自動車交通からの転換のための政策が各地域で検討・実施されている。しかし、現在生活必需品として大部分の世帯に自動車普及が進んでいる状況、自動車を一旦保有してしまえば必要な追加コストが事実上燃料費のみに限定されること、利便性の観点からは公共交通機関は自動車に太刀打ちできないことなどを考えれば、首都圏など交通渋滞が深刻な一部地域を除き、政策効果は限定的にならざるを得ない。モーダルシフトの対策を実効性あるものにするためには、コスト比較等についての十分な分析を経た上で、税制・交通規制・土地利用規制等を含めた抜本的な対応を図る必要があるのではないかと考える。

参考文献

- 1) 石田東生、谷口守、黒川洸(1994)：世帯における利用特性からみた自動車の分類に関する一考察：都市計画論文集N0.29, pp.97-102 ほか
- 2) (財)自動車検査情報登録協会：わが国の自動車保有動向
- 3) 国土交通省都市・地域整備局(2005)：都市・地域レポート2005