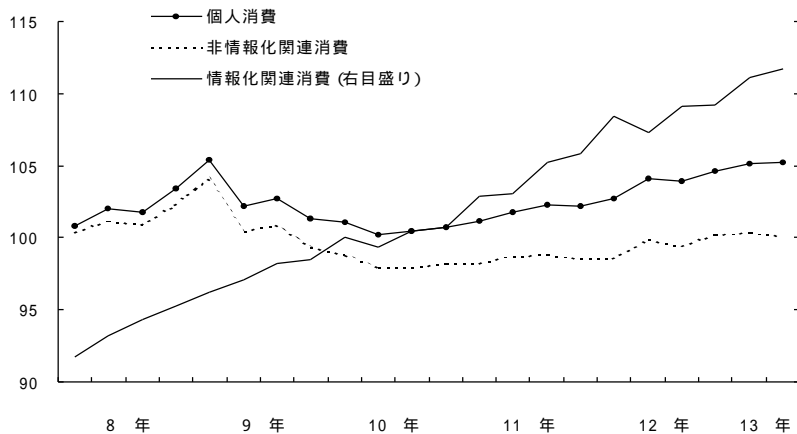
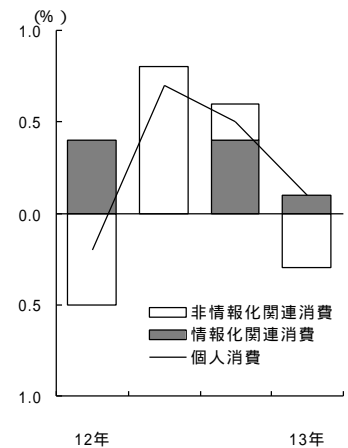


第 - 1 - 5図 情報化関連消費の影響

指数水準 (季節調整済、7年 = 100)



前期比、伸び率寄与度



(注)個人消費向け情報化関連消費は、ファクシミリ、PHS、携帯電話、ポケットベル、コードレスホン、パーソナルコンピュータ、国内電気通信業(除移動通信業)、移動通信業である。

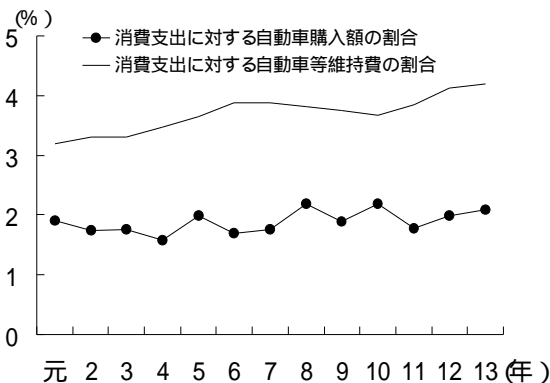
資料：「全産業供給指数」

(5) 乗用車購入の動向

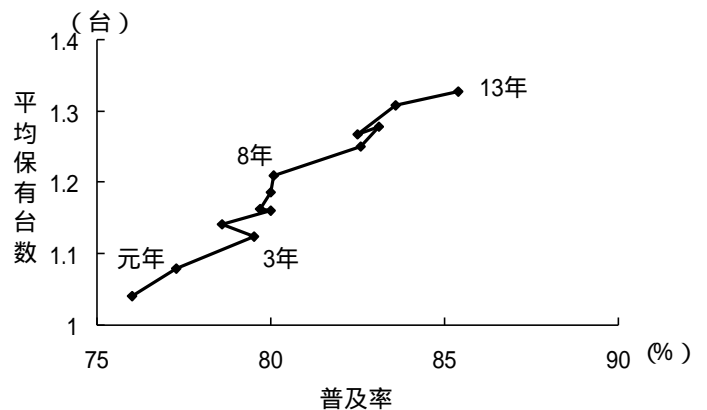
平成7年産業連関表からみると、新規乗用車最終需要のうち家計消費支出は約52%を占め、高い割合となっている。一方、家計調査から算出した、一世帯当たり平均支出額に対する自動車購入費の割合は約2% (平成12年、月平均6300円)、車検、保険等自動車等維持の割合は約4% (平成12年、月平均13000円)を占めており、かつ年々その割合は双方とも拡大している。また、乗用車は高額品であり、家計消費に与える影響も大きい一方、普及率等からみて必需品に近いものとなっていることがうかがえる(第-1-6図)。

第 - 1 - 6図 家計における乗用車購入の現状

自動車購入費等の家計支出に占める割合



乗用車の普及率と平均保有台数の推移



(注)自動車購入額には中古車も含む。また、13年の値は6月までの平均
資料：「消費動向調査」(内閣府)、「家計調査報告」(総務省)

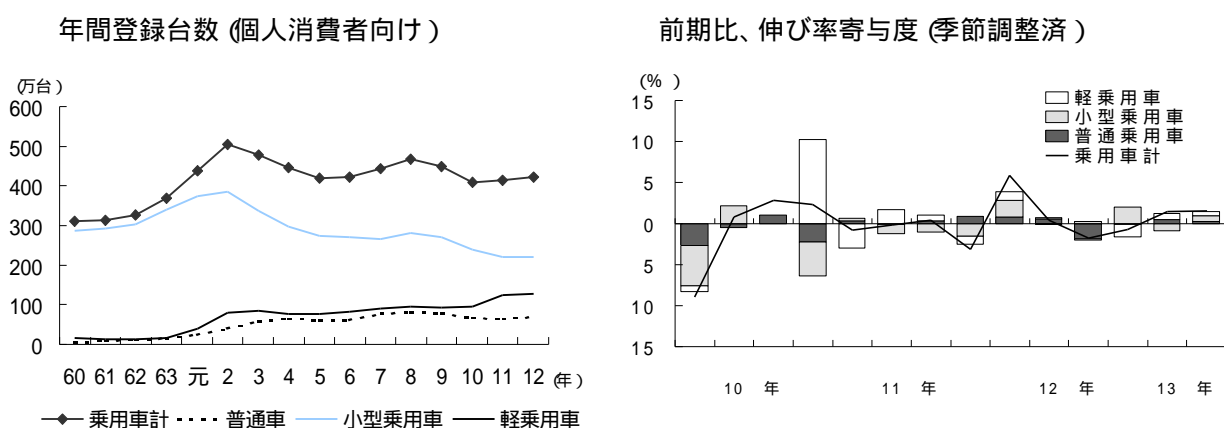
このことから、今回は買替サイクルの視点から、乗用車購入の動向について考察してみる。

まず始めに、乗用車の登録状況についてみる。各年の新車登録台数のうち、それが個人向けのものであるか法人向けのものであるかを示す調査が平成4年以降公表されていないため、全産業供給指数(7年基準)で用いられているウェイトを用いて、個人消費向けの普通乗用車、小型乗用車、軽乗用車の毎年の購入台数に相当するものを試算した。乗用車の新車登録台数の推移をみると、バブル期に当たる2年とRVブームにあたる8年がピークとなっている。また、平成に入ってから普通車および軽自動車の割合が増加している。その理由として、普通乗用車の増加は平成元年の制度改定および物品税の廃止による税率の低下、軽乗用車の増加は平成元年および平成10年の制度改定に加え、世帯当たりの乗用車の複数所有に伴い、セカンドカーとしての需要の増加等のためと考えられる(第-1-7図)。

乗用車の車検の時期は新車の場合3年、その後は2年ごととなるため、消費者は購入してから車検の周期にあわせ買替を行うことが多くなると思われる。本年はRVブームであった8年から5年経過し、買替需要が期待される。

最近では消費が全体的に冷え込む中、再び登録台数に復調の兆しがみられ、13年1~3月期、4~6月期共に乗用車登録台数の伸びがみられる。

第 - 1 - 7図 新車登録台数の動向



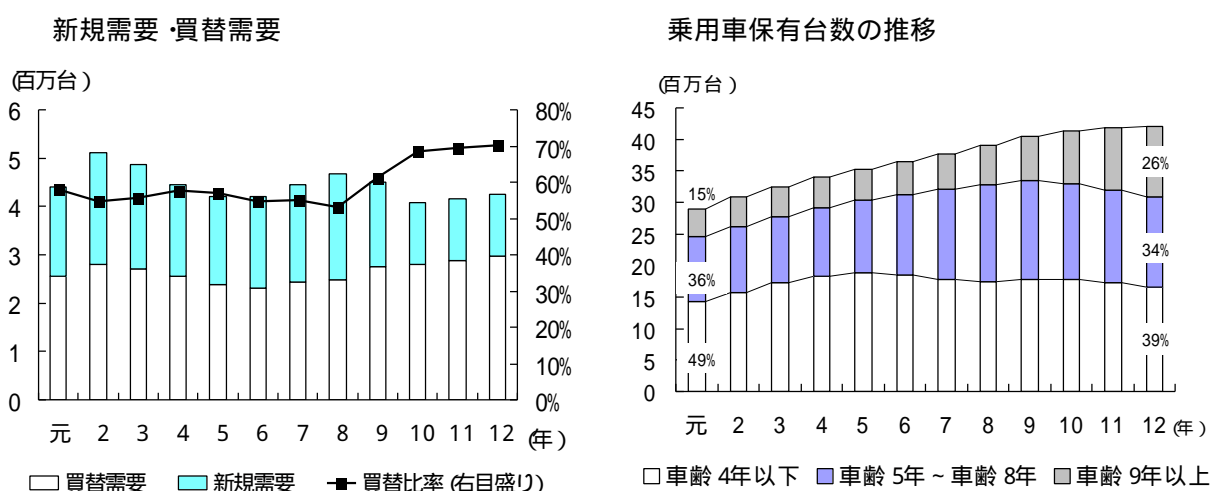
(注)季節調整値は、X-12-ARIMA のX-11 デフォルトにより独自に調整している。

資料：「自動車登録統計情報」(日本自動車販売協会連合会)

次に、乗用車需要に影響するものとして買替需要の大きさ、乗用車平均使用年数の長さに注目して今後の乗用車需要の動向について考察する。なお、ここでは個人用乗用車と法人用乗用車とを同一の性質として扱っている。

新車新規登録台数を新規需要・買替需要に区分するために、まず、新車登録台数のうち、車両保有台数(ストックベース)の前年差を新規需要、それ以外を買替需要とする。これをみると、9年以降、全体に占める買替需要の割合(買替比率)が高まってきており12年では70%台となる。次に、乗用車保有台数の内訳から、平均使用年数の動向をみると、年々、高車齢の車の割合が増加し、徐々に使用年数が長期化する傾向にあることが分かる。一方で、乗用車の償却率は車齢9~12年目での償却率が高い^(注)ことから、今後潜在的な買替需要は高まっていくものと思われる(第 - 1- 8図)。

第 - 1- 8図 乗用車需要の動向



(注)乗用車保有台数の各年の数値は3月時点のもの
 買替比率 (%) = $100 - (\text{その年の保有台数} - \text{前年の保有台数}) / \text{新車登録台数} \times 100$

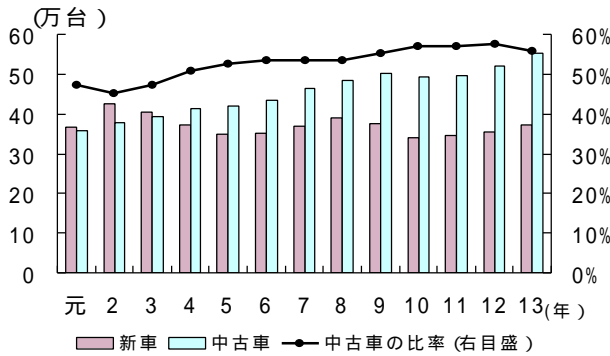
資料：我が国の自動車保有動向(自動車検査登録協会)
 自動車登録統計情報(日本自動車販売協会連合会)

さらに、近年の傾向として消費者の動向が新車購入から中古車購入へとシフトしている。月平均の乗用車登録台数を新車と中古車に分割し、新車・中古車の登録比率を割り出すと、中古車登録の比率は2年 45%、13年上期 56%となる。これから、近年、中古車の登録回数が増加し、その分、新車の購入が押さえられていると推測される。乗用車の新規登録から抹消登録するまでの期間から乗用車の平均使用年数をみると、9~9.5年で推移していたが、乗用車の平均使用年数が11、12年ともに上昇し、12年で約10年となっていることが分かる。これらの理由により、新規乗用車の購入が緩慢になっていることが考えられる(第 - 1- 9図)。

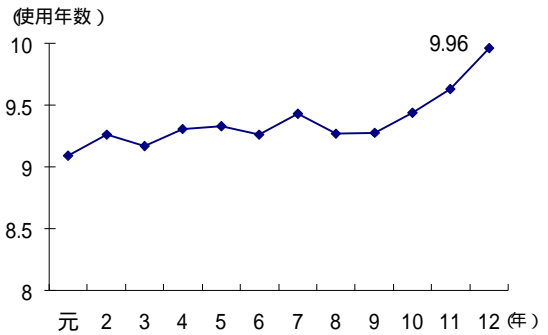
(注) 我が国の自動車保有動向(自動車検査登録協会)によれば、平成11年度に償却された乗用車の初回登録年月日を集計したところ、車齢10年をピークに車齢9~12年目のものが全52%を占めている。

第 - 1 - 9図 中古車の占める割合、乗用車平均使用年数の伸び

月平均乗用車登録台数・中古車の占める割合



乗用車使用年数

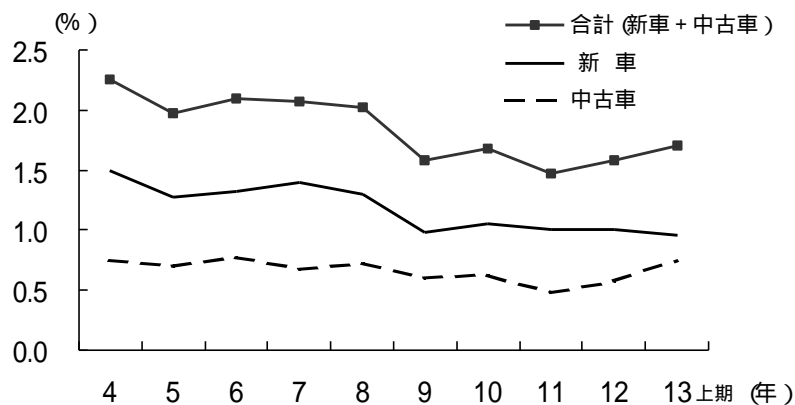


- (注) 1. 中古車販売の13年の値は6月までの平均
 2. 中古車の販売台数は中古車新規 + 移転 + 名義変更の合計
 3. 乗用車平均使用年数の数値は、3月末時点でのものである。また、この統計には軽自動車は含まれていない。

資料：「自動車登録統計情報」(日本自動車販売協会連合会)
 我が国の自動車保有動向」(自動車検査登録協会)

また、世帯における乗用車の購入計画をみると、平成11年まで縮小傾向だった割合が12年以降拡大しているが、これは中古車購入の割合が高まったためであり、新車の購入計画は未だ下降気味である。よって全体としての乗用車購入需要は、買替需要等により増加するものの、この調査からは、新車の購入の伸びはあまり期待できないと言える(第 - 1 - 10図)。

第 - 1 - 10図 乗用車購入計画



(注) 全調査世帯のうち、次月から3か月の間に乗用車購入計画ありと回答した世帯の割合
 資料：「消費動向調査」(内閣府)

これらの現状から考えると、今後乗用車購入に対する潜在的な需要は増加していくと考えられるものの、乗用車の平均使用年数の伸び等も加味すると、新車需要の伸びは緩やかなものになると考えられる。