

新車販売台数の長期予測に係る調査

報告書

2014年10月

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部
グローバル製造業コンサルティング部

〒100-0005
東京都千代田区丸の内1-6-5 丸の内北口ビル

1. 分析の対象および方法

2. 分析の結果

1. 分析の対象および方法

概要(1/2)

■ 件名

- 新車販売台数の長期予測に係る調査

■ 調査内容及び条件

- 以下の各条件について、国内外の文献・統計・公開資料等により、登録車及び軽自動車毎への影響を定量的に調査分析した上で、平成26年4月度から平成46年3月度までの20年間の年度毎の自動車の新車販売台数を試算する
- また、必要に応じて国内外の自動車関連企業等へのヒアリング調査等を行う
 - ①消費税率の変更による影響(平成26年度4月からの消費増税の影響、及び平成27年10月から消費税率が10%となる場合の影響)^{*1}
 - ②自動車関連税制の変更^{*2}
 - ③自動車保有状況の変動による影響
 - ④国内の人口、及びその構成の変動による影響
 - ⑤運転免許保有者数、及びその構成の変動による影響
 - ⑥中古自動車市場の変動による影響
 - ⑦経済成長率等の国内経済見通しの変動による影響

※1 消費税率の変更による影響は平成27年10月1日から10%に引き上げられた場合の影響とする。

※2 自動車関連税制の変更は平成26年度税制改正大綱の決定事項のみを対象とする。

■ 自動車の新車販売台数の定義

- 自動車の定義は、使用済自動車再資源化等に関する法律第2条に定める自動車とする
- 新車販売の定義は、国内市場に新たに出回った自動車とする

1. 分析の対象および方法

概要(2/2)

■ 留意点

- 本調査を円滑に進行させるため、最低でも月2回はミーティング等を設け、その都度成果物の報告を行い、今後の実施方法及び進捗状況等について、すり合わせを行う

■ 納入日/納入物

- 平成26年9月30日(火)
- 調査報告書及び関連資料・データ等を10部に加え、CD等電子媒体(2枚)に記録し、提出する

■ 納入場所

- 〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館11階
- 公益財団法人自動車リサイクル促進センター 資金管理センター 担当:柏様

■ 提案のポイント

- 本調査では、様々な外部環境の変化による影響を織り込み、より精度の高い予測を行うため、重回帰分析をベースとした予測を行う
- また、自動車業界関係者との議論を通じたブラッシュアップを行うことにより、関係者の目線で見ても納得感のある予測とすることを目指す
- さらに、弊社(野村総合研究所)でこれまで実施した類似調査の成果を上手く活用することにより、予測精度の向上と作業の効率化(コストの削減)を図る

新車販売台数の予測は、車種別(乗用車、貨物車、バス)、車格別(小型/普通、軽)の区分で行った。なお、車種別に関しては、乗用車および貨物車に重点をおいた

本調査の対象

- 下記の5つの区分で、国内新車販売台数を予測する
 - 用途により、乗用車、貨物車、バスの3つに区分する。なお、乗合車はバスに含める
 - 排気量により、小型/普通、軽の2つに区分する。但し、バスは、小型/普通のみとする

	小型/普通	軽
乗用車	○	○
貨物車	○	○
バス (乗合車)	○	—

(※)上記は輸入車を含む

使用実績値の出所および区分

データ	出所	出所での区分	本調査での区分
新車販売(登録)台数	日本自動車販売協会連合会	普通乗用車	小型/普通乗用車
		小型乗用車	
		普通貨物車	小型/普通貨物車
		小型貨物車	
		バス	バス
中古車販売台数	同上	普通乗用車	小型/普通乗用車
		小型乗用車	
		普通貨物車	小型/普通貨物車
		小型貨物車	
		バス	バス
新車販売(登録)台数	全国軽自動車協会連合会	乗用車	軽乗用車
		貨物車	軽貨物車
中古車販売台数	同上	乗用車	軽乗用車
		貨物車	軽貨物車
自動車保有台数	自動車検査登録情報協会	普通乗用車	小型/普通乗用車
		小型乗用車	
		軽乗用車	軽乗用車
		普通貨物車	小型/普通貨物車
		小型貨物車	
自動車保有台数	自動車検査登録情報協会	軽貨物車	軽貨物車
		普通乗合車	小型/普通乗合車
		小型乗合車	バス

1. 分析の対象および方法

タスクとその概要

	タスク	タスク概要	貴方との役割分担(案)
1	新車販売台数に影響を与える因子の抽出	<ul style="list-style-type: none"> 貴方で提示された影響因子以外も含めて、新車販売台数に影響を与える因子を抽出する 	<ul style="list-style-type: none"> NRIで過去調査等を基に影響因子(候補)を抽出し、貴方との協議により分析対象を設定する
2	各因子の統計データの収集	<ul style="list-style-type: none"> Task1で抽出した影響因子について、具体的な説明変数を設定の上、過去の実績データを収集する 	<ul style="list-style-type: none"> データの収集はNRIにて行う。出所の妥当性については貴方にもご確認いただく
3	各因子の新車販売台数への影響度の分析	<ul style="list-style-type: none"> Task2で設定した説明変数を、内生変数として取扱うべきものと外生変数として取扱うべきものに分類する 内生変数については、回帰分析により新車販売台数との相関が高い説明変数を抽出する 	<ul style="list-style-type: none"> 分析はNRIにて行う。抽出された説明変数の妥当性については貴方にもご確認いただく
4	新車販売台数の予測式の定式化	<ul style="list-style-type: none"> Task3の分析結果を基に、新車販売台数を予測するための構造方程式を作成する 	<ul style="list-style-type: none"> 分析はNRIにて行う。作成された構造方程式の妥当性については貴方にもご確認いただく
5	新車販売台数の予測	<ul style="list-style-type: none"> Task4で作成した構造方程式の各説明変数について予測値を試算し、新車販売台数の予測を行う 人口やGDP等のマクロ指標については主要な経済研究機関が発表している予測値を活用する マクロ指標以外の説明変数については、重回帰分析や時系列のトレンドを基に定式化を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 試算はNRIにて行う。予測結果の妥当性については貴方にもご確認いただく
6	自動車業界関係者との議論を通じたブラッシュアップ	<ul style="list-style-type: none"> Task5の予測結果を基に自動車業界関係者と議論し、予測結果の妥当性について確認する 複数の関係者から指摘を受けた箇所については、必要に応じて原因を分析し、予測式の修正を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車業界関係者との議論はNRIにて行う。その結果を踏まえての修正の必要性については貴方にもご意見をいただく

新車販売台数の予測式は、様々な外部環境の変化による影響を織り込むため、重回帰分析をベースに作成した

新車販売台数の予測式の作成フロー

- 台数の時系列データ
 - ・新車販売台数
 - ・中古車販売台数
 - ・自動車保有台数

- マクロ指標の時系列データ
 - ・人口及びその構成
 - ・運転免許保有者数
 - ・経済成長率 など

- 政策による影響(過去事例から類推)
 - ・消費税率の変更
 - ・自動車関連税制の変更

- ・構造方程式に各説明変数の予測値を代入し、新車販売台数を予測
- ・各説明変数の予測は、複数のシナリオを設定して行う

重回帰分析により作成した新車販売台数の構造方程式

$$Y = aX_1 + bX_2 + cX_3 + dX_4 + \dots$$

上記構造方程式の妥当性の検証①

⇒統計学的な観点から妥当性を検証する

- ・主に、散布図の形状、重相関係数、p値を基に、妥当性を判断
- ・多重共線性による問題(疑似相關等)に留意

上記構造方程式の妥当性の検証②

⇒(必要に応じて)自動車業界関係者の目線で妥当性を検証する

- ・自動車業界関係者として、主に以下を想定
 - ✓ 社内で自動車業界を専門とするコンサルタント
 - ✓ 自動車メーカーの企画担当

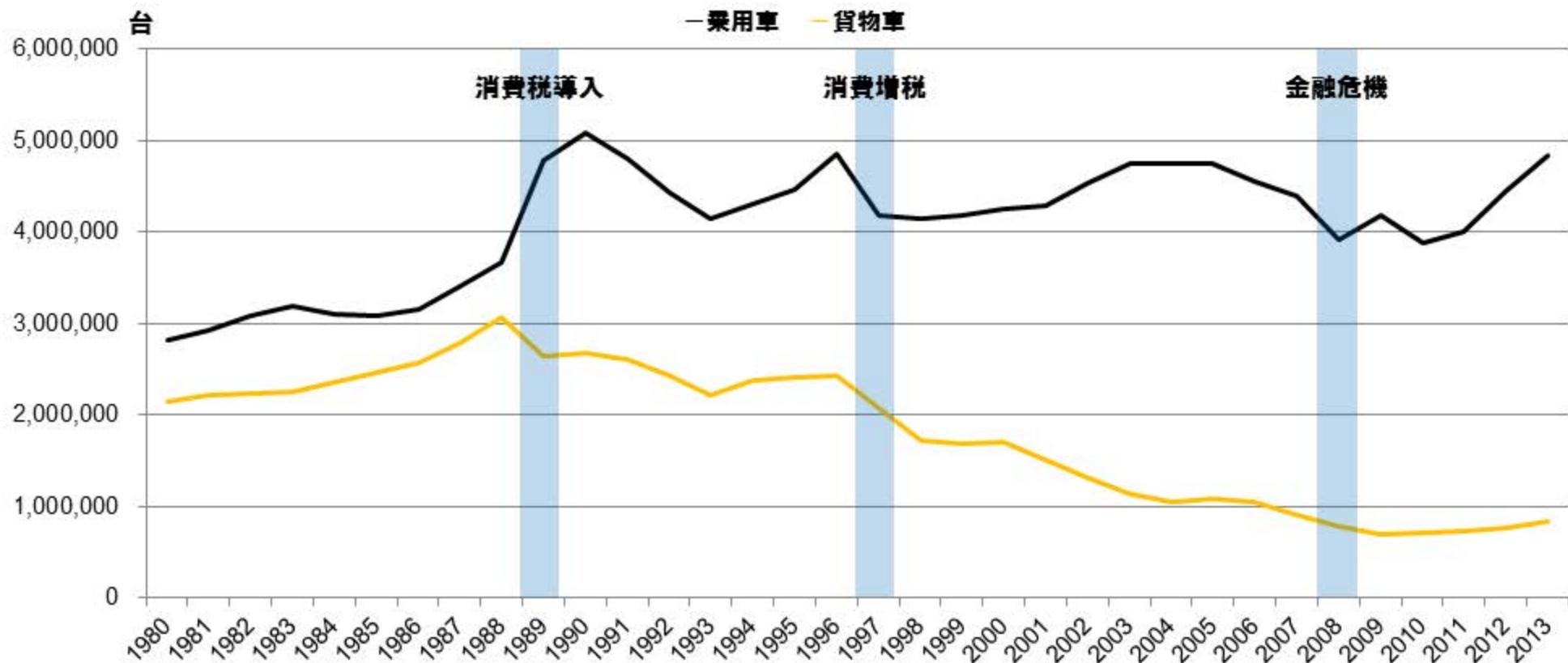
1. 分析の対象および方法

2. 分析の結果

バブル崩壊を機に、新車販売台数のトレンドが大きく転換している。乗用車は増加から横ばい/微減、貨物車は増加から減少に転じている

- バブル崩壊によるトレンドの転換を考慮し、回帰式の作成は、1990年以降の実績値をベースに行った
- 総人口の大幅な減少を踏まえると、今後、新車販売台数(全体)が減少から増加に転じることは考えにくい

車種別の新車販売台数(年次推移)

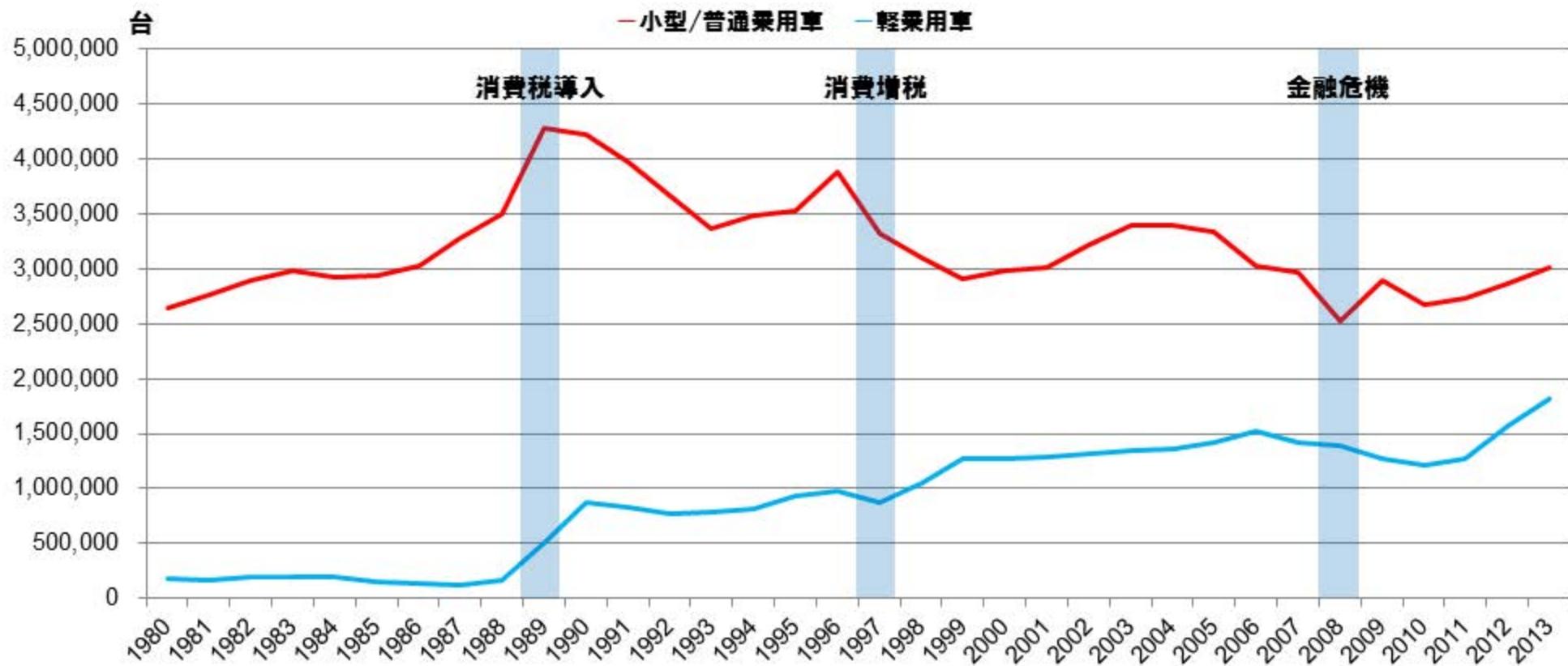


(出所)日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

乗用車は、バブル崩壊以降、小型/普通と軽の売れ行きが逆転している。足下では、両者の新車販売台数の差は約100万台まで縮んでいる

- 小型/普通乗用車の新車販売台数は、ピーク時(1989年)から足下で約127万台減少している。一方、軽乗用車の新車販売台数は同期間でほぼ同数(約132万台)増加している

車種別の新車販売台数(年次推移)



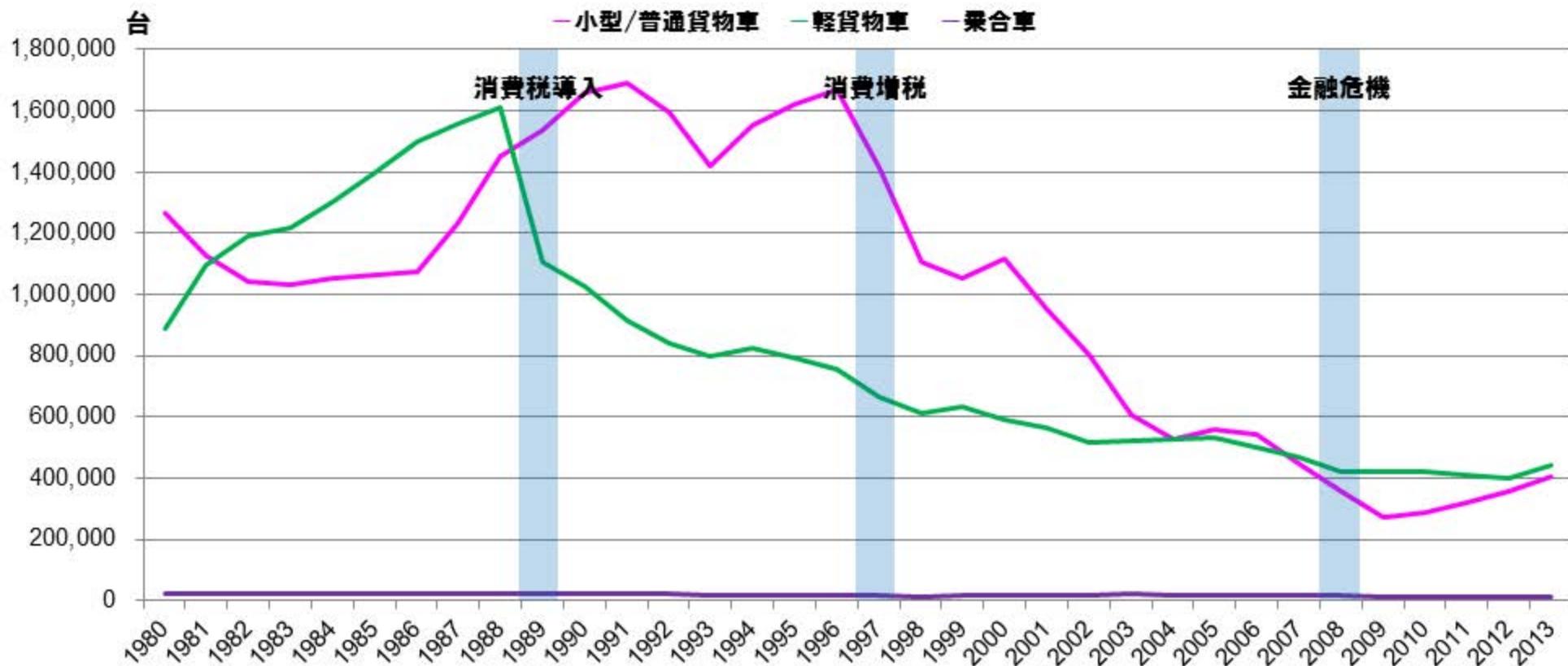
(出所)日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

2. 分析の結果 新車販売台数の推移とトレンド

貨物車は、バブル崩壊以降、小型/普通、軽のいずれも減少の一途を辿っている

- 小型/普通貨物車の新車販売台数は、ピーク時(1991年)から約129万台減少している。一方、軽貨物車の新車販売台数は、ピーク時(1988年)から約117万台減少している

車種別の新車販売台数(年次推移)



(出所)日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

乗用車は女性/高齢者ドライバーの増加、貨物車は総輸送量の減少と合理化等による台当たり輸送量の増加が、新車販売台数の増減に大きな影響を与えてる

各因子の新車販売台数に対する影響

乗用車		貨物車	
小型/普通	軽	小型/普通	軽
<ul style="list-style-type: none"> 小型/普通乗用車の新車販売台数は、1990年以降、減少の一途を辿っている 乗用車全体の販売台数は、1990年以降もほぼ横ばいを保っており、女性/高齢者ドライバーの増加による小型/普通乗用車から軽乗用車へのシフトが、新車販売台数の減少の主な要因と推測される 加えて、新車から中古車へのシフト、ユーザの平均使用年数の長期化が、新車販売台数の減少の要因になっていると推測される 人口やGDPも、成熟期は相対的に影響が小さいが、衰退期に入り減少幅が大きくなると影響が徐々に大きくなってくると推測される 	<ul style="list-style-type: none"> 軽乗用車の新車販売台数は、1990年以降、増加の一途を辿っている 乗用車全体の販売台数は、1990年以降もほぼ横ばいを保っており、女性/高齢者ドライバーの増加による小型/普通乗用車から軽乗用車へのシフトが、新車販売台数の増加の主な要因と推測される 一方で、新車から中古車へのシフト、ユーザの平均使用年数の長期化が、新車販売台数の増加を抑えてきたと推測される 今後、女性/高齢者ドライバーの数が増加から減少に転じた場合は、これらの影響が表面化てくる可能性が高い 人口やGDPも、成熟期は相対的に影響が小さいが、衰退期に入り減少幅が大きくなると影響が徐々に大きくなってくると推測される 	<ul style="list-style-type: none"> 小型/普通貨物車の新車販売台数は、1990年以降、減少の一途を辿っている 貨物車による総輸送量が減少する一方で、台当たりの輸送量が増加したことが、新車販売台数の増加の主な要因と推測される 加えて、新車から中古車へのシフト、ユーザの平均使用年数の長期化が、新車販売台数の減少の要因になっていると推測される 人口やGDPも、成熟期は相対的に影響が小さいが、衰退期に入り減少幅が大きくなると影響が徐々に大きくなってくると推測される 	<ul style="list-style-type: none"> 軽貨物車の新車販売台数は、1990年以降、減少の一途を辿っている 貨物車による総輸送量が減少する一方で、台当たりの輸送量が増加したことが、新車販売台数の増加の主な要因と推測される 加えて、ユーザの平均使用年数の長期化が、新車販売台数の減少の要因になっていると推測される なお、軽は、小型/普通と違って、新車から中古車へのシフトが殆ど起きていない 人口やGDPも、成熟期は相対的に影響が小さいが、衰退期に入り減少幅が大きくなると影響が徐々に大きくなってくると推測される

乗用車全体の需要が伸びない中、女性/高齢者ドライバーの数が増加し、軽を選ぶユーザが増えたことが、新車販売台数の減少の主要な要因となっている

各因子の新車販売台数に対する影響

①自動車保有状況	②国内人口およびその構成	③運転免許保有者数 およびその構成	④中古自動車市場
<ul style="list-style-type: none"> 人口当たり保有台数は2003年、世帯当たり保有台数は1998年をピークに、増加から減少に転じている 人口当たり保有台数は新車販売台数と一定の相関があり、保有率の低下が新車販売台数の減少につながっていると推測される ユーザは買い替え時に、既存車と同じ車種を選ぶ傾向にあると推測される(小型/普通ユーザは小型/普通、軽ユーザは軽を再び選ぶ) 	<ul style="list-style-type: none"> 総人口は2008年、生産年齢人口は1995年をピークに、増加から減少に転じている。一方、世帯数は現在に至るまで増加を続けている 成熟期は、総人口、世帯数の変動幅が比較的小さいため、新車販売台数への影響は相対的に小さくなっていると推測される(軽へのシフトの影響が相対的に大きくなっている) 一方、衰退期は、総人口、世帯数とともに大幅な減少が進むため、その影響が徐々に大きくなっていくと推測される 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許保有者数は、総数は現在に至るまで増加を続けている。性別に見ても、男女ともに増加し続けているが、構成比を見ると、女性の比率が一貫して伸びている <ul style="list-style-type: none"> 女性運転免許保有者数は、小型/普通乗用車の販売台数と高い負の相関があり、かなりの割合の女性ドライバーが自動車購入時に小型/普通ではなく、軽を選んでいると推測される 高齢者に関しては、女性と同様のことかいえる 	<ul style="list-style-type: none"> 中古車販売台数は、1996年をピークに、増加から減少に転じている 中古車販売台数は新車販売台数と一定の相関があるが、因果関係の順序としては、新車販売台数が先になると推測される(新車への買い替えが起きた後、既存車が中古車として市場に出てくるため) 一方で、新車から中古車へのシフトが、新車販売台数の減少の要因の一つになっていると推測される 1990年には新車と中古車の販売台数はほぼ同数(約420万台)だったが、2013年には中古車の方が約44万台多くなっており(約346万台)、新車のシェアが縮小している <ul style="list-style-type: none"> 但し、2000年度以降は、中古シフトが収まっている

保有率が低下し、販売台数も減少

成熟期は総人口、世帯数の影響小

軽へのシフトで販売台数が減少

中古シフトの影響は小さい

2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響 乗用車(小型/普通)

前ページの続き

各因子の新車販売台数に対する影響

⑤経済成長率等の 国内経済見通し	その他(平均使用年数)
<ul style="list-style-type: none"> ● 実質GDP、1人当たり実質GDPともに、現在に至るまで増加を続けている ● 両者ともに、新車販売台数と一定の相関があるが、負の相関であり、常識的に違和感のない説明が難しい ● 実質GDP、1人当たり実質GDPは、総人口、世帯数と同様、成熟期は変動幅が比較的小さいため、新車販売台数への影響は相対的に小さくなっていると推測される(軽へのシフトの影響が相対的に大きくなっている) ● 一方、衰退期は実質GDP、1人当たり実質GDPともに大幅な減少が進むため、その影響が徐々に大きくなっていくと推測される 	<ul style="list-style-type: none"> ● ユーザの平均使用年数は、現在に至るまで増加を続けている ● ユーザの平均使用年数は新車販売台数と一定の相関(但し、負の相関)があり、平均使用年数の長期化が新車販売台数の減少の要因の1つになっていると推測される

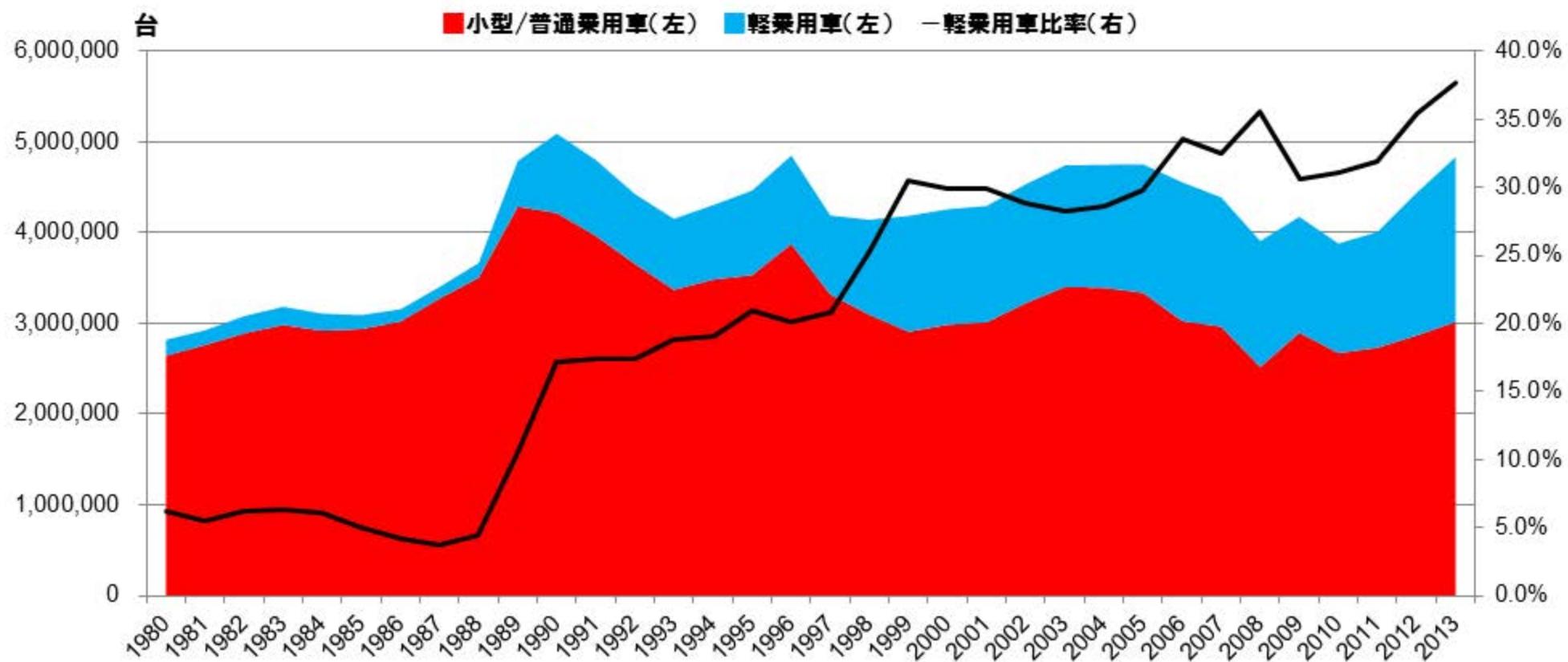
GDPIは成長率が販売台数に影響

買い替えの遅延化も影響

乗用車全体の販売台数が横ばい/微減で推移する中、小型/普通から軽へのシフトが進み、小型/普通乗用車の販売台数が減少している

- 乗用車販売台数に占める軽乗用車の比率は、1990年から2013年で2倍以上(約17%→約38%)に拡大している
- 今後、総人口が減少し乗用車全体の販売台数が減少すると、小型/普通乗用車の減少はさらに加速される

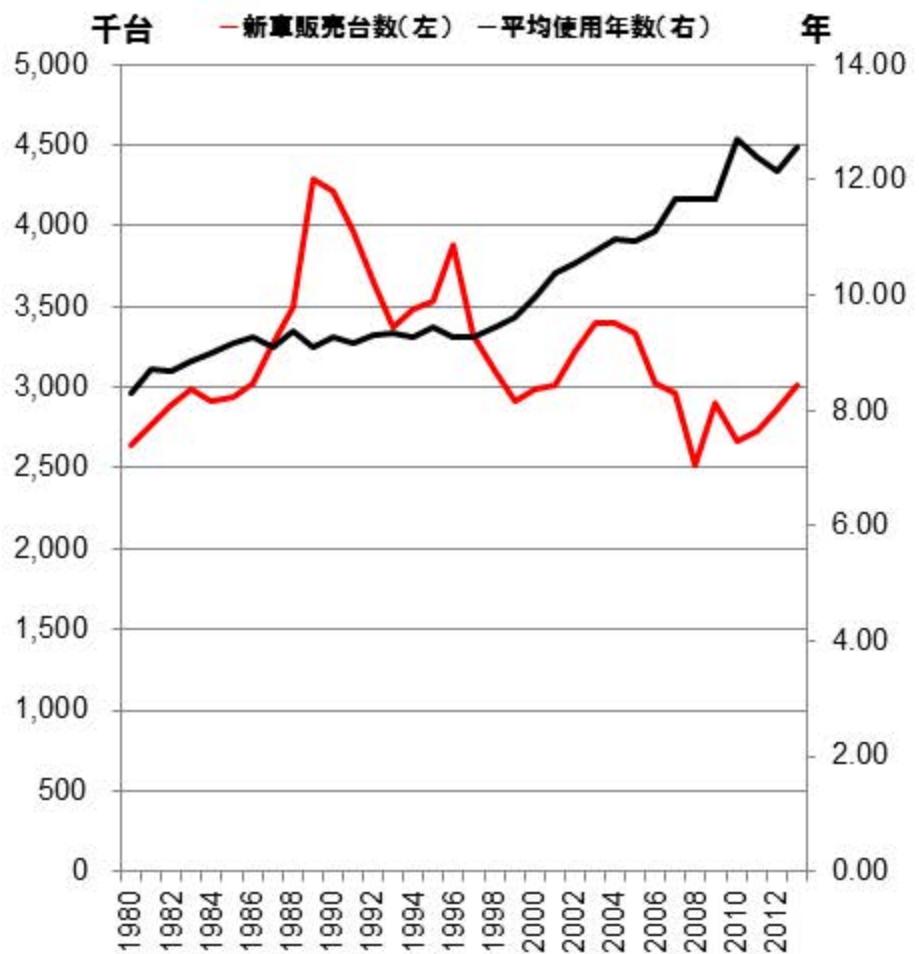
小型/普通乗用車と軽乗用車の販売台数推移



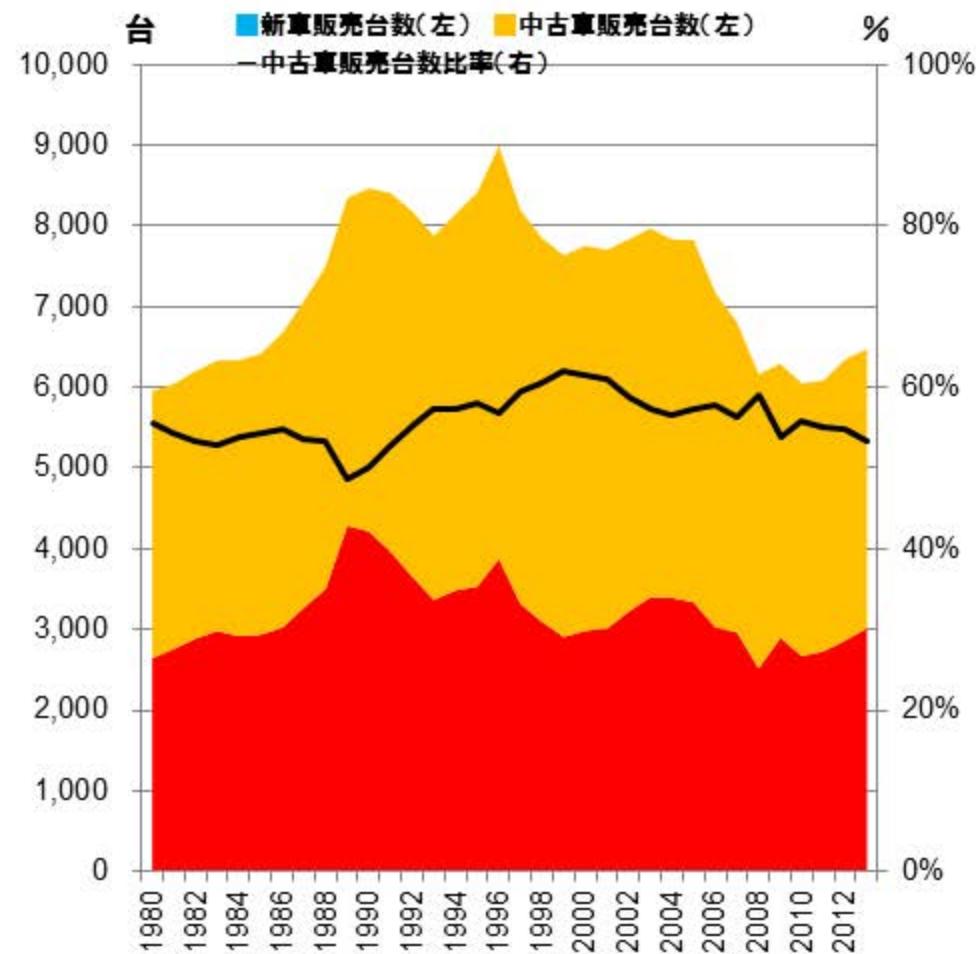
(出所)日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

平均使用年数の長期化が小型/普通乗用車の減少に拍車をかけている。新車から中古車へのシフトは、2000年度以降収まっており、近年の影響は小さい

新車販売台数と平均使用年数



新車販売台数と中古車販売台数



(出所)日本自動車販売協会連合会

軽乗用車を中心ユーザである女性/高齢者ドライバーの数が年々増えていることが、新車販売台数の増加の主な要因となっている

各因子の新車販売台数に対する影響

①自動車保有状況	②国内人口およびその構成	③運転免許保有者数 およびその構成	④中古自動車市場
<ul style="list-style-type: none"> 人口当たり保有台数、世帯当たり保有台数ともに、現在に至るまで増加を続けている 両者ともに新車販売台数との相関が高く、保有率の上昇が新車販売台数の増加につながっていると推測される ユーザは買い替え時に、既存車と同じ車種を選ぶ傾向にあると推測される（小型/普通ユーザは小型/普通、軽ユーザは軽を再び選ぶ） 	<ul style="list-style-type: none"> 総人口は2008年、生産年齢人口は1995年をピークに、増加から減少に転じている。一方、世帯数は現在に至るまで増加を続けている 総人口、世帯数は新車販売台数との相関が高いが（正の相関）、相対的な影響は小さいと推測される <ul style="list-style-type: none"> 成熟期は女性/高齢者ドライバーの増加による影響の方が相対的に大きい 但し、衰退期に入り、総人口や世帯数の減少が顕著になると、これらの影響が相対的に大きくなってくると推測される 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許保有者数は、総数は現在に至るまで増加を続けている。性別に見ても、男女ともに増加し続けているが、構成比を見ると、女性の比率が一貫して伸びている <ul style="list-style-type: none"> 女性運転免許保有者数は、小型/普通乗用車の販売台数と高い負の相関があり、かなりの割合の女性ドライバーが自動車購入時に小型/普通ではなく、軽を選んでいると推測される 高齢者に関しても、女性と同様のことかいえる 	<ul style="list-style-type: none"> 中古車販売台数は、現在に至るまで増加を続けている 中古車販売台数は新車販売台数と一定の相関があるが、因果関係の順序としては、新車販売台数が先になると推測される（新車への買い替えが起きた後、既存車が中古車として市場に出てくるため） 一方で、新車から中古車へのシフトが、新車販売台数の増加を抑制していると推測される 1990年には新車が約87万台、中古車が約30万台だったが、2013年には新車が約182万台、中古車が約226万台となり、シェアが逆転している

保有率が上昇し、販売台数も増加

成熟期は総人口、世帯数の影響小

女性/高齢者ドライバーが市場を牽引

軽も中古シフトが進展

2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響 乗用車(軽)

前ページの続き

各因子の新車販売台数に対する影響

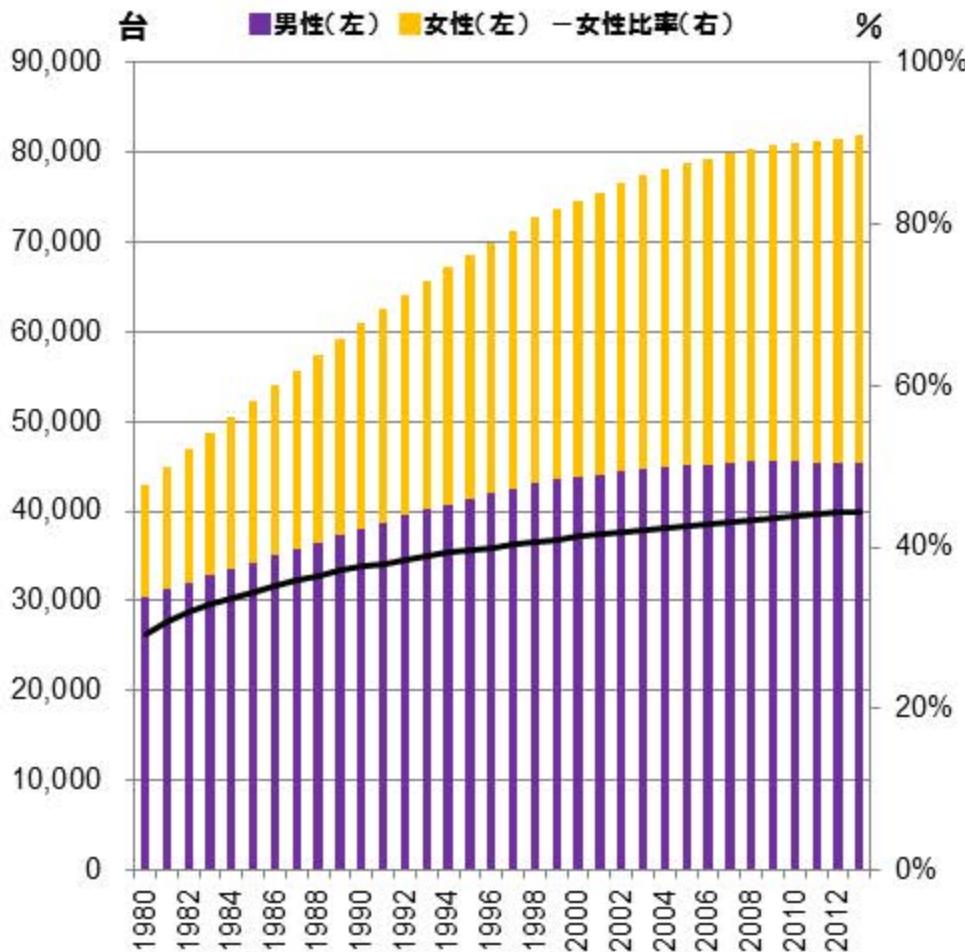
⑤経済成長率等の 国内経済見通し	その他(平均使用年数)
<ul style="list-style-type: none"> ● 実質GDP、1人当たり実質GDPともに、現在に至るまで増加を続けている ● 両者ともに一定の相関があるが(正の相関)、相対的な影響は小さいと推測される ● 成熟期は女性/高齢者ドライバーの増加による影響の方が相対的に大きい。但し、衰退期に入り、総人口や世帯数の減少が顕著になると、これらの影響が相対的に大きくなってくると推測される 	<ul style="list-style-type: none"> ● ユーザの平均使用年数は、現在に至るまで増加を続けている ● ユーザの平均使用年数は新車販売台数と一定の相関(但し、負の相関)があり、平均使用年数の長期化が新車販売台数の増加を抑制していると推測される

GDPIは成長率が販売台数に影響

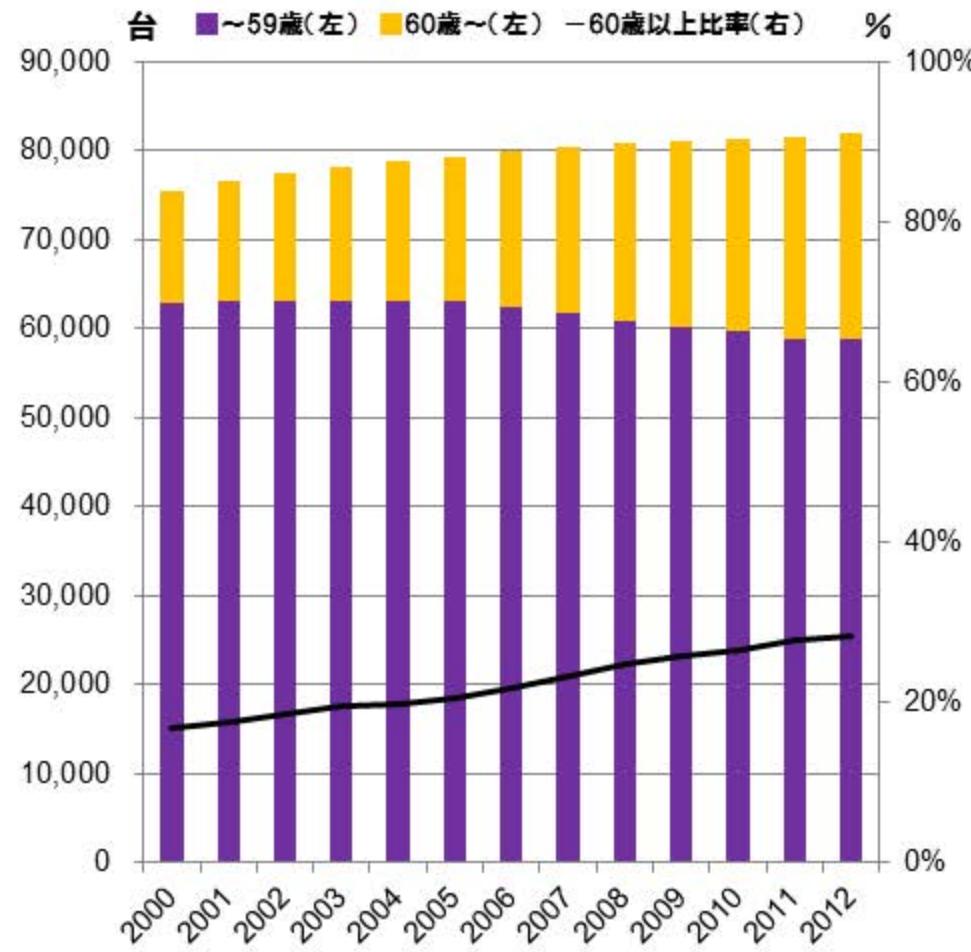
軽も買い替えが遅延化

女性/高齢者ドライバーの割合/人数が年々増加しており、軽乗用車の新車販売台数の増加に大きな影響を与えている

男女別の運転免許保有者数



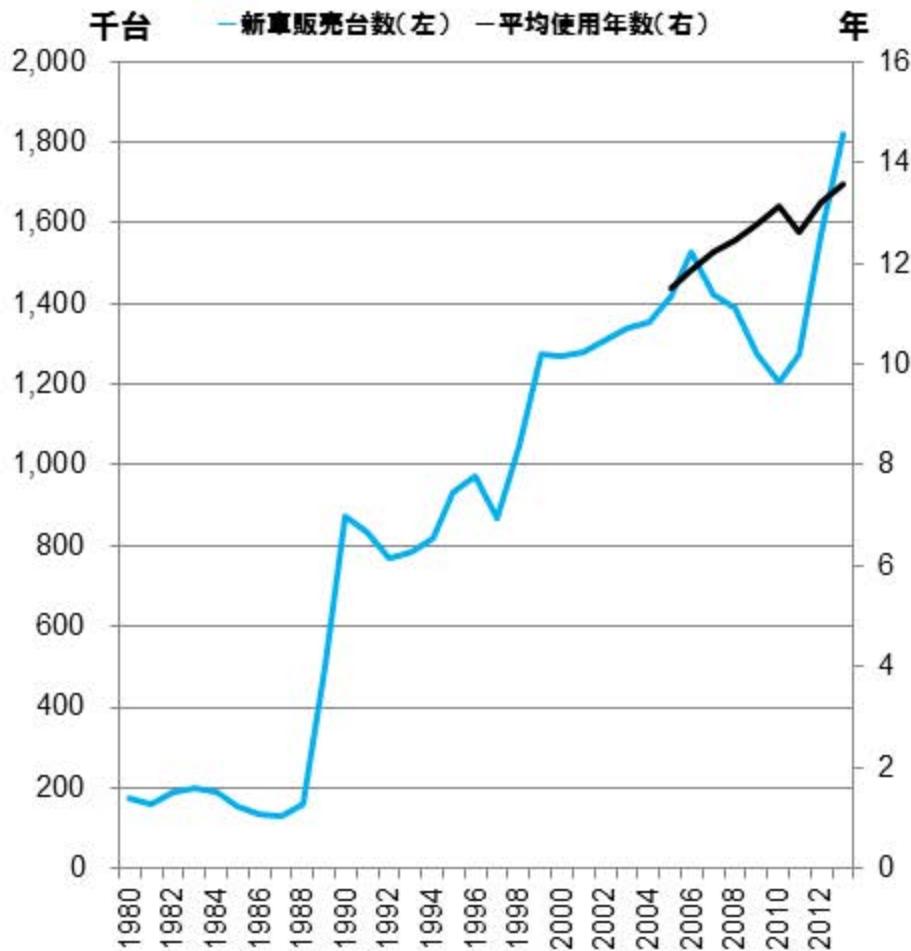
年齢層別の運転免許保有者数



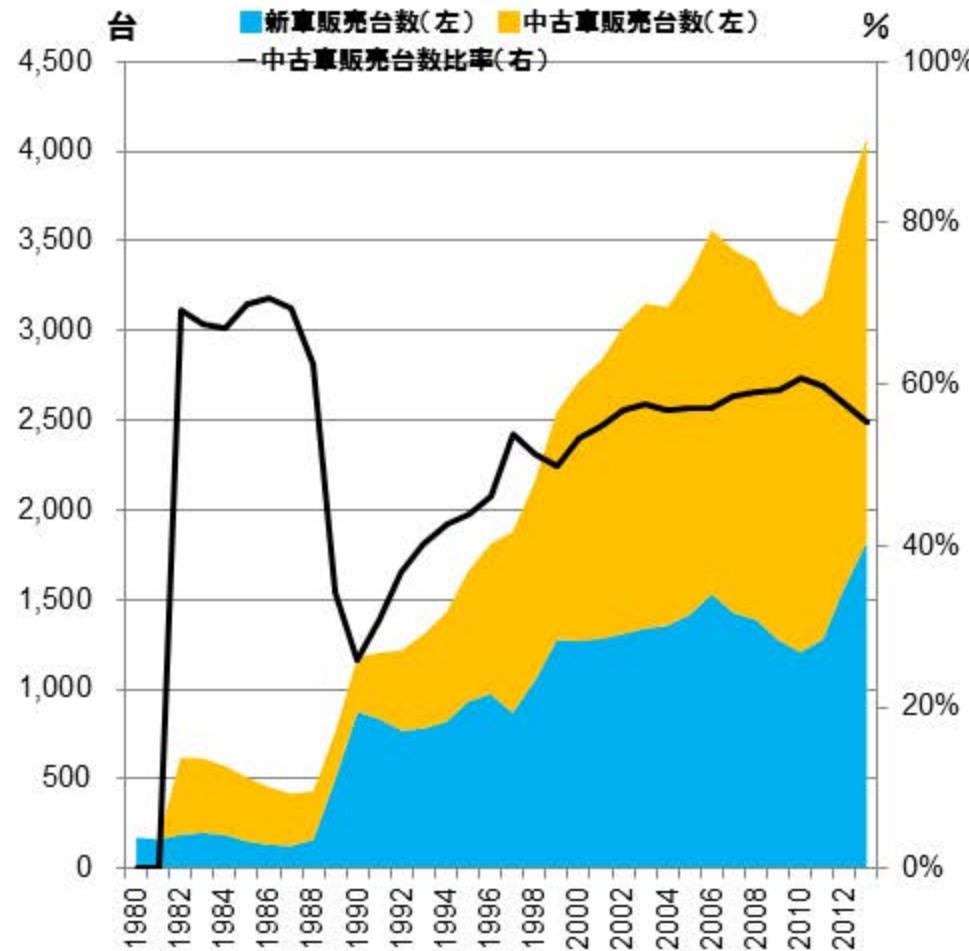
(出所)運転免許統計

他車種と同様、平均使用年数の長期化、新車から中古車へのシフトが進んでいるが、ユーザ構造の変化による影響が大きく、現状はその影響が表面化していない

新車販売台数と平均使用年数



新車販売台数と中古車販売台数



(出所)日本自動車販売協会連合会

総貨物輸送量の減少に加えて、合理化等により台当たり輸送量が増えていることが、新車販売台数の劇的な減少の主な要因となっている

各因子の新車販売台数に対する影響

①自動車保有状況	②国内人口およびその構成	③運転免許保有者数 およびその構成	④中古自動車市場
<ul style="list-style-type: none"> 人口当たり保有台数は1992年、世帯当たり保有台数は1991年をピークに、増加から減少に転じている 両者ともに新車販売台数との相関が高く、保有率の低下が新車販売台数の減少につながっていると推測される ユーザは買い替え時に、既存車と同じ車種を選ぶ傾向にあると推測される(小型/普通ユーザは小型/普通、軽ユーザは軽を選び選ぶ) 貨物車は業務用が中心であることを踏まえると、乗用車以上にこの傾向が強いと推測される <p>保有率が低下し、販売台数が減少</p>	<ul style="list-style-type: none"> 総人口は2008年、生産年齢人口は1995年をピークに、増加から減少に転じている。一方、世帯数は現在に至るまで増加を続けている 成熟期は、総人口、世帯数の変動幅が比較的小さいため、新車販売台数への影響は相対的に小さくなっていると推測される(軽への乗り換えの影響が相対的に大きくなっている) 一方、衰退期は、総人口、世帯数とともに大幅な減少が進むため、その影響が徐々に大きくなっていくと推測される <p>成熟期は総人口、世帯数の影響小</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許保有者数は、総数は現在に至るまで増加を続けている。性別に見ても、男女ともに増加し続けているが、構成比を見ると、女性の比率が一貫して伸びている <ul style="list-style-type: none"> 運転免許保有者数は、新車販売台数との相関が高いが、負の相関であり、常識的に違和感のない説明が難しい 貨物車1台当たりの輸送量の増加による影響が圧倒的に大きく、運転免許保有者数による影響は相対的に小さくなっていると推測される <p>運転免許保有者数は影響小</p>	<ul style="list-style-type: none"> 中古車販売台数は、1990年以降、減少の一途を辿っている 中古車販売台数は新車販売台数と一定の相関があるが、因果関係の順序としては、新車販売台数が先になると推測される(新車への買い替えが起きた後、既存車が中古車として市場に出てくるため) 一方で、新車から中古車へのシフトが、新車販売台数の減少の要因の1つになっていると推測される 1990年には新車が約166万台、中古車が約73万台だったが、2013年には新車が約40万台、中古車が約39万台となり、シェアが逆転する方向にある <p>中古シフトの影響も小さくない</p>

2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響 貨物車(小型/普通)

前ページの続き

各因子の新車販売台数に対する影響

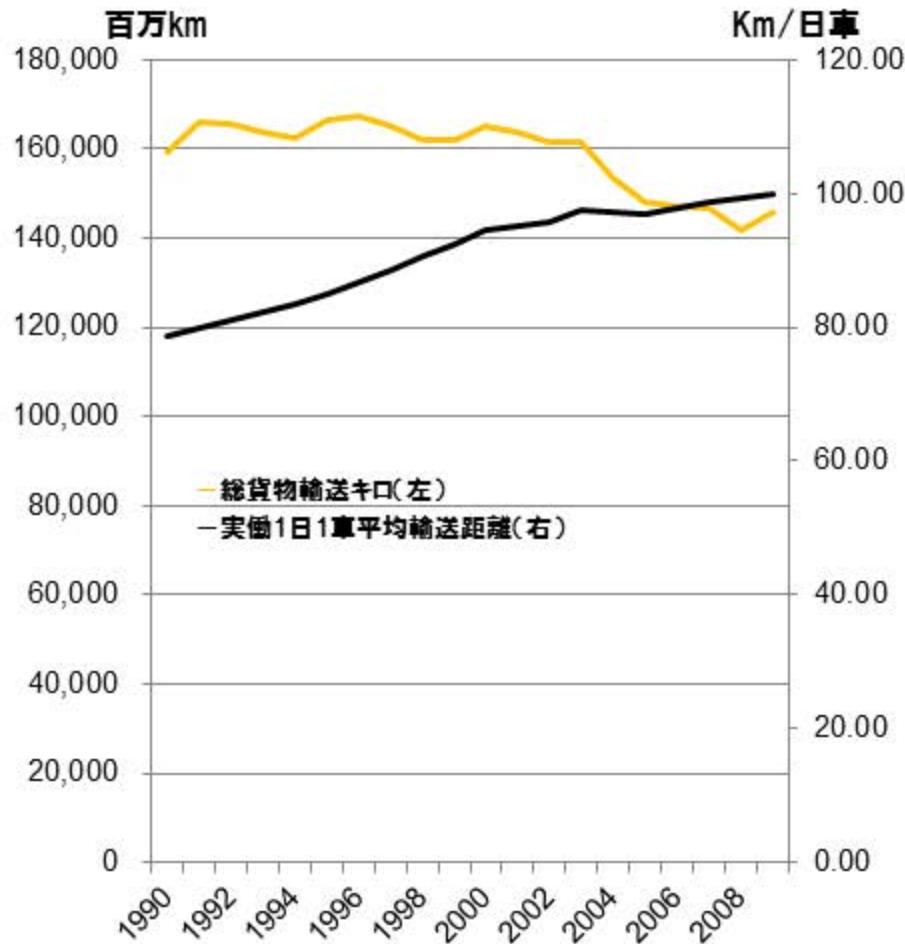
⑤経済成長率等の 国内経済見通し	その他 (実働1日1車平均輸送距離)
<ul style="list-style-type: none"> ● 実質GDP、1人当たり実質GDPともに、現在に至るまで増加を続けている ● 両者ともに、新車販売台数との相関が高いが、負の相関であり、常識的に違和感のない説明が難しい ● 実質GDP、1人当たり実質GDPは、総人口、世帯数と同様、成熟期は変動幅が比較的小さいため、新車販売台数への影響は相対的に小さくなっていると推測される(貨物車1台当たりの輸送量の増加の影響が相対的に大きくなっている) ● 一方、衰退期は実質GDP、1人当たり実質GDPともに大幅な減少が進むため、その影響が徐々に大きくなっていくと推測される 	<ul style="list-style-type: none"> ● 実働1日1車平均輸送距離は、1990年以降、増加の一途を辿っている ● 実働1日1車平均輸送距離は新車販売台数との相関が高く、貨物車1台当たりの輸送量の増加が新車販売台数の減少につながっていると推測される ● 貨物車の総輸送距離は、過去20年間(1990→2010年)で約69%に減少している。全体の輸送量が減る一方で、貨物車1台当たりの輸送量が増加したことが、新車販売台数の大規模な減少につながっていると推測される

GDPIは成長率が販売台数に影響

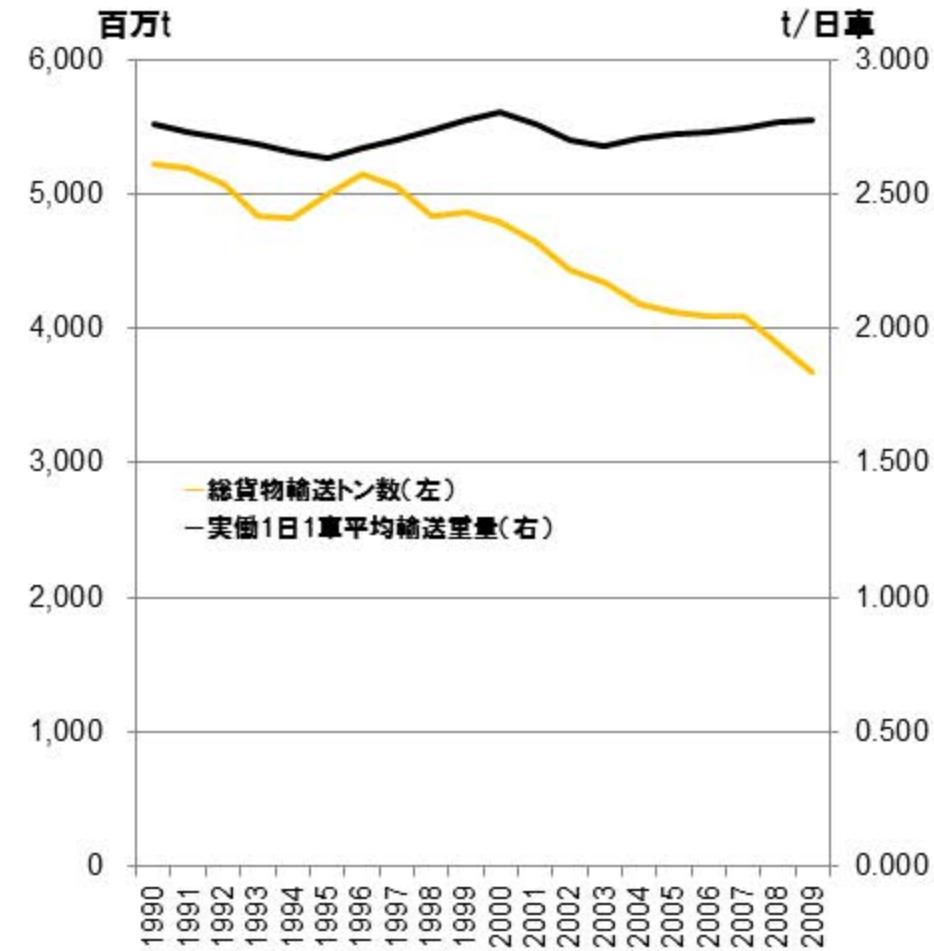
市場縮小に大きく影響

小型/普通貨物車は、総貨物輸送距離・重量の減少に加えて、実働1日1車平均輸送距離の増加が加わり、新車販売台数が減少している

総貨物輸送キロと実働1日1車平均輸送距離

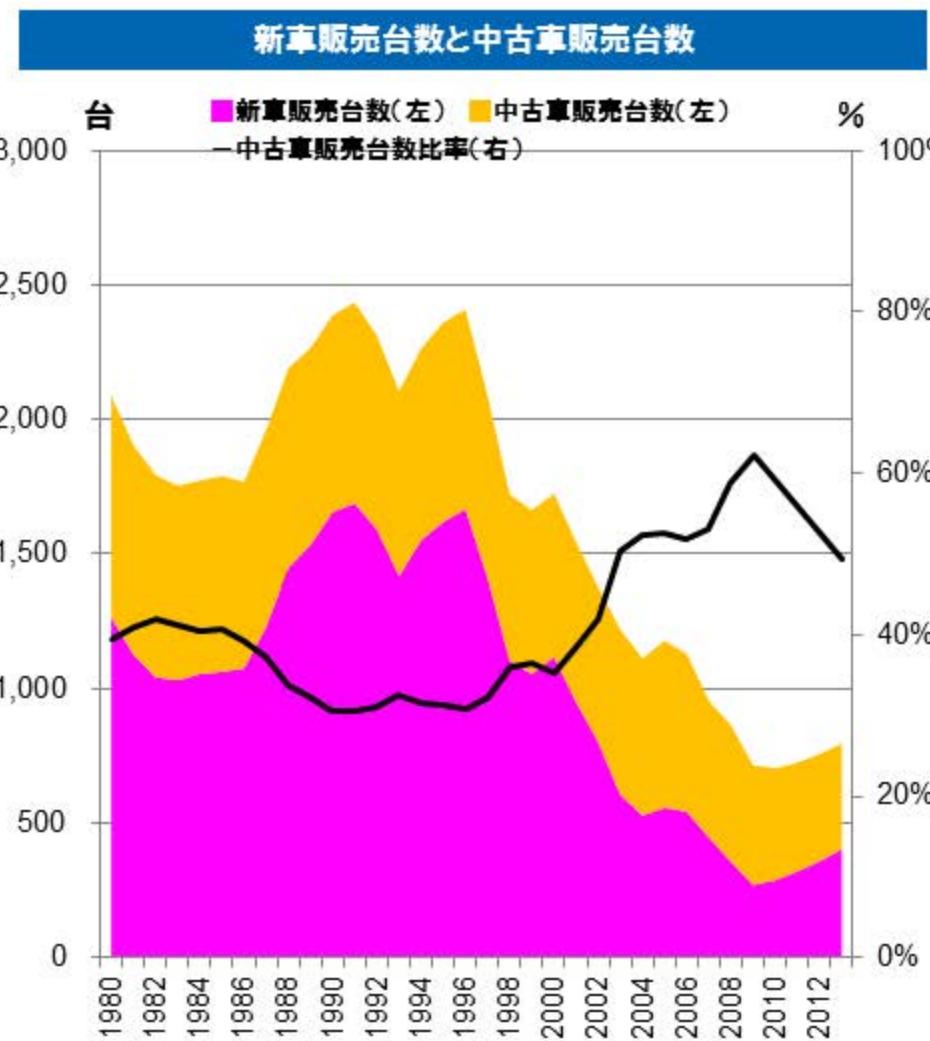
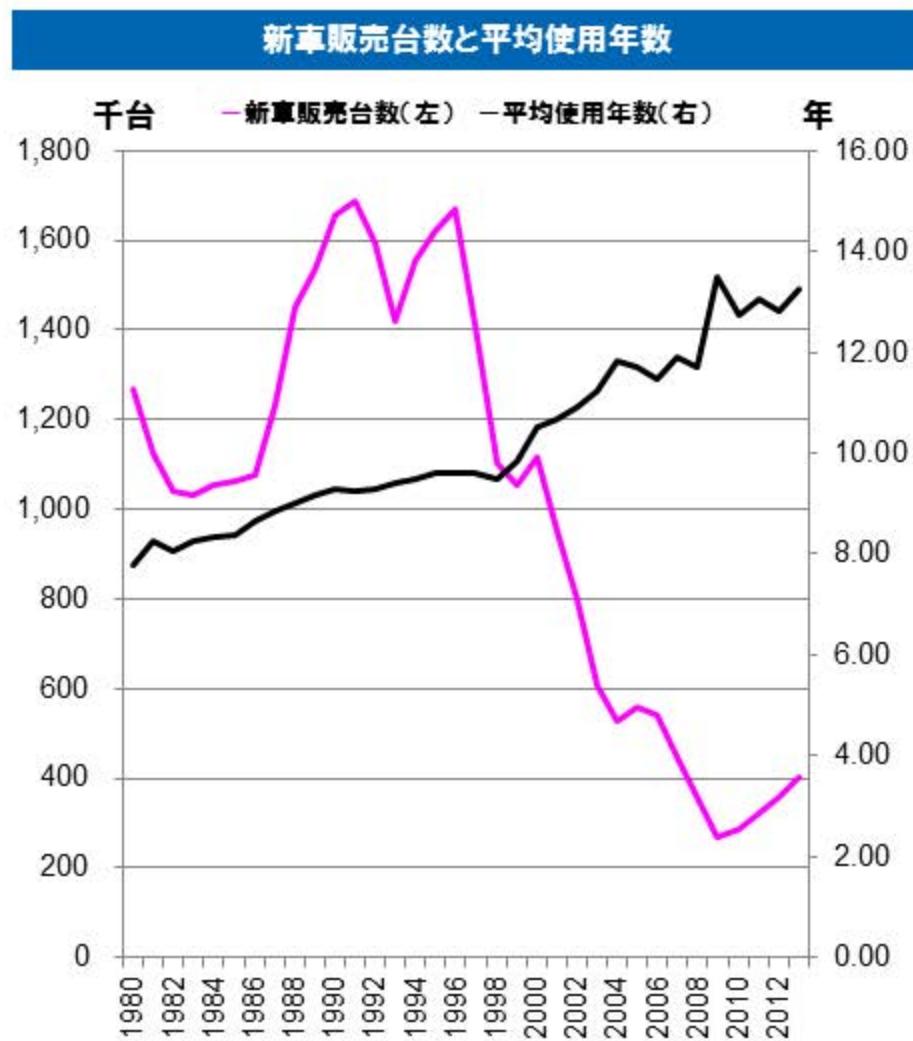


総貨物輸送トン数と実働1日1車平均輸送重量



(出所)自動車輸送統計年報を基にNRI試算

前記に加えて、平均使用年数の長期化、新車から中古車へのシフトが新車販売台数の減少を加速している



(出所)日本自動車販売協会連合会

小型/普通貨物車と同様、総貨物輸送量の減少と台当たり輸送量の増加が、新車販売台数の減少の主な要因となっている

各因子の新車販売台数に対する影響

①自動車保有状況	②国内人口およびその構成	③運転免許保有者数 およびその構成	④中古自動車市場
<ul style="list-style-type: none"> 人口当たり保有台数は1991年、世帯当たり保有台数は1990年をピークに、増加から減少に転じている 両者ともに新車販売台数との相関が高く、保有率の上昇が新車販売台数の上昇につながっていると推測される ユーザは買い替え時に、既存車と同じ車種を選ぶ傾向にあると推測される(小型/普通ユーザは小型/普通、軽ユーザは軽を選び選ぶ) 貨物車は業務用が中心であることを踏まえると、乗用車以上にこの傾向が強いと推測される <p>保有率が低下し、販売台数が減少</p>	<ul style="list-style-type: none"> 総人口は2008年、生産年齢人口は1995年をピークに、増加から減少に転じている。一方、世帯数は現在に至るまで増加を続けている 成熟期は、総人口、世帯数の変動幅が比較的小さいため、新車販売台数への影響は相対的に小さくなっていると推測される(軽への乗り換えの影響が相対的に大きくなっている) 一方、衰退期は、総人口、世帯数とともに大幅な減少が進むため、その影響が徐々に大きくなっていると推測される <p>成熟期は総人口、世帯数の影響小</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許保有者数は、総数は現在に至るまで増加を続けている。性別に見ても、男女ともに増加し続けているが、構成比を見ると、女性の比率が一貫して伸びている <ul style="list-style-type: none"> 運転免許保有者数は、新車販売台数との相関が高いが、負の相関であり、常識的に違和感のない説明が難しい 貨物車1台当たりの輸送量の増加による影響が圧倒的に大きく、運転免許保有者数による影響は相対的に小さくなっていると推測される <p>運転免許保有者数は影響小</p>	<ul style="list-style-type: none"> 中古車販売台数は、1990年以降、減少の一途を辿っている 中古車販売台数は新車販売台数と一定の相関があるが、因果関係の順序としては、新車販売台数が先になると推測される(新車への買い替えが起きた後、既存車が中古車として市場に出てくるため) 小型/普通貨物車と違って、新車から中古車へのシフトは殆ど進んでいないと推測される 1990年は新車が約103万台、中古車が約175万台、2012年は新車が約44万台、中古車が約75万台(新車のシェアは殆ど変わっていない) <p>軽は中古シフトが起きていない</p>

2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響 貨物車(軽)

前ページの続き

各因子の新車販売台数に対する影響

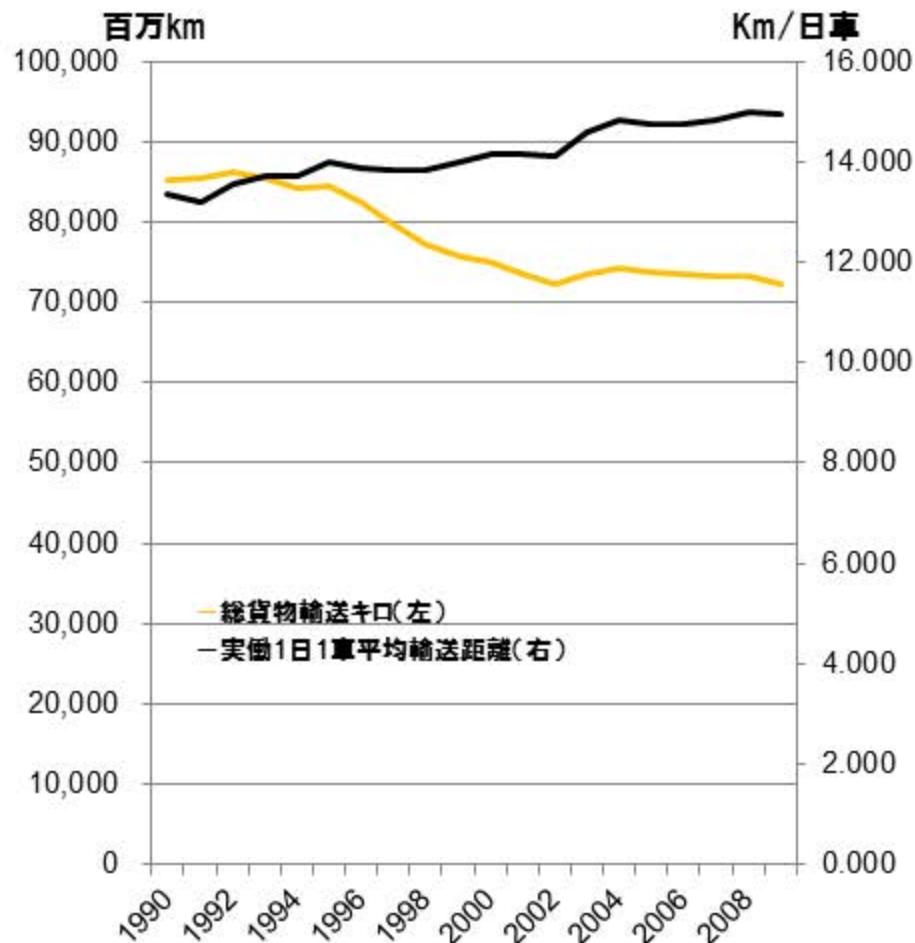
⑤経済成長率等の 国内経済見通し	その他 (実働1日1車平均輸送重量)
<ul style="list-style-type: none"> ● 実質GDP、1人当たり実質GDPともに、現在に至るまで増加を続けている ● 両者ともに、新車販売台数との相関が高いが、負の相関であり、常識的に違和感のない説明が難しい ● 実質GDP、1人当たり実質GDPは、総人口、世帯数と同様、成熟期は変動幅が比較的小さいため、新車販売台数への影響は相対的に小さくなっていると推測される(貨物車1台当たりの輸送量の増加の影響が相対的に大きくなっている) ● 一方、衰退期は実質GDP、1人当たり実質GDPともに大幅な減少が進むため、その影響が徐々に大きくなっていくと推測される 	<ul style="list-style-type: none"> ● 実働1日1車平均輸送重量は、1990年以降、増加の一途を辿っている ● 実働1日1車平均輸送重量は新車販売台数との相関が高く、貨物車1台当たりの輸送量の増加が新車販売台数の減少につながっていると推測される ● 貨物車の総輸送重量は、過去20年間(1990→2010年)で約85%に減少している。全体の輸送量が減る一方で、貨物車1台当たりの輸送量が増加したことが、新車販売台数の大規模な減少につながっていると推測される

GDPIは成長率が販売台数に影響

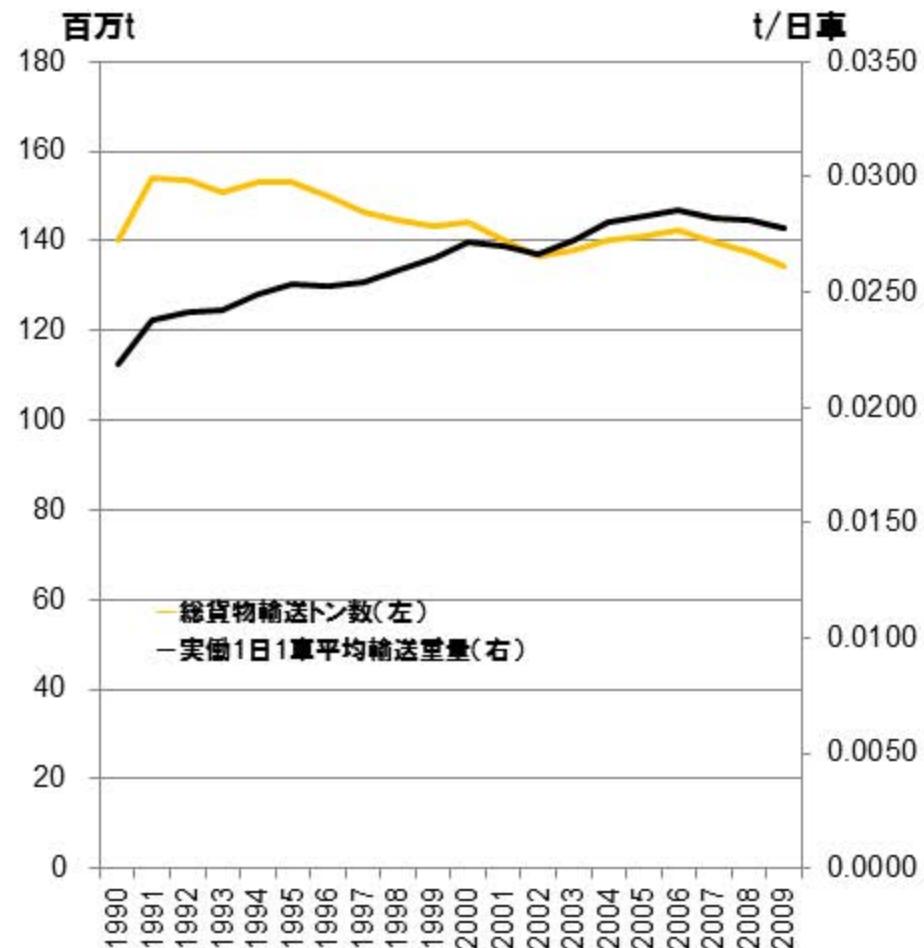
市場縮小に大きく影響

軽貨物車も、総貨物輸送距離・重量の減少に加えて、実働1日1車平均輸送距離・重量の増加が加わり、新車販売台数が減少している

総貨物輸送キロと実働1日1車平均輸送距離



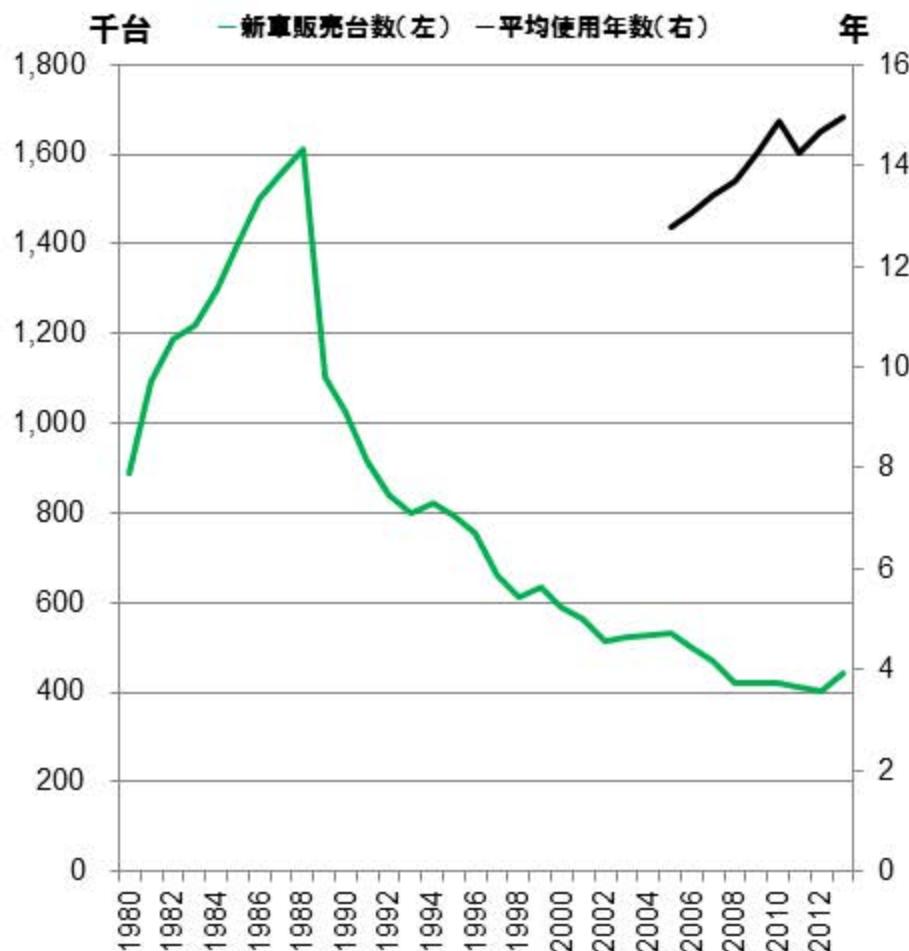
総貨物輸送トン数と実働1日1車平均輸送重量



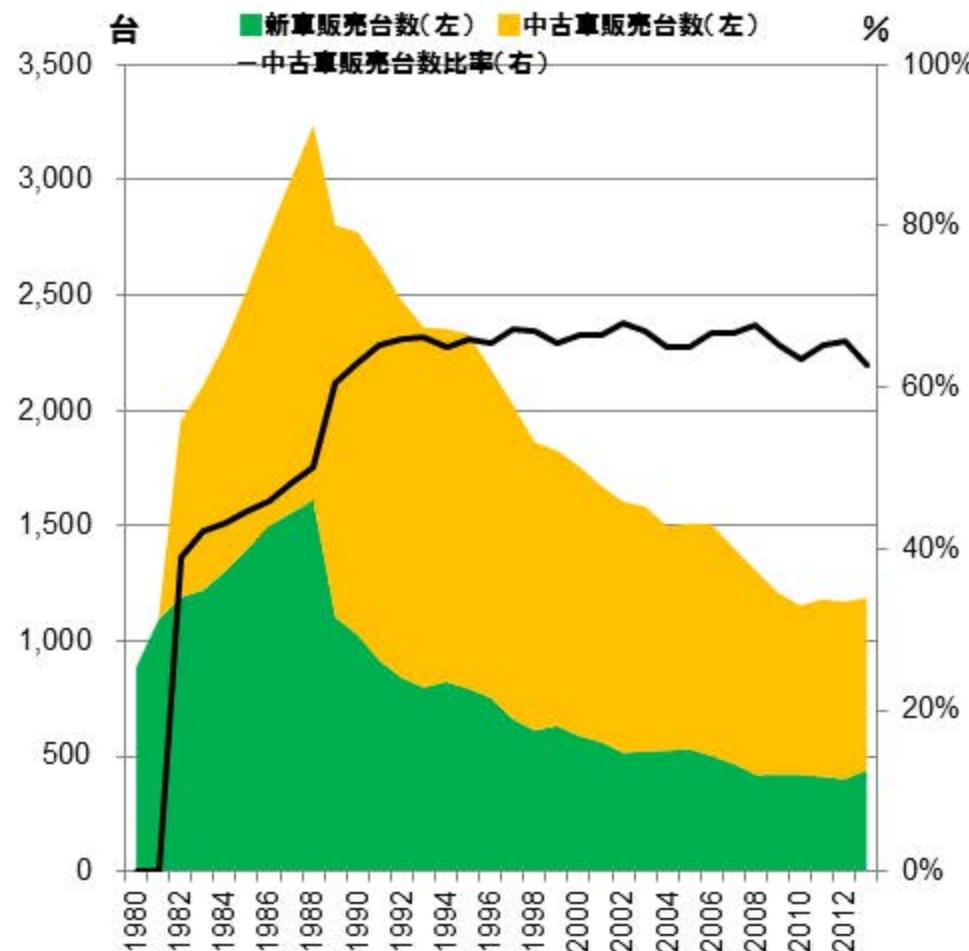
(出所)自動車輸送統計年報を基にNRI試算

平均使用年数の長期化が小型/普通乗用車の減少に拍車をかけている。但し、他の車種と異なり、1990年以降は新車から中古車へのシフトが殆ど進んでいない

新車販売台数と平均使用年数



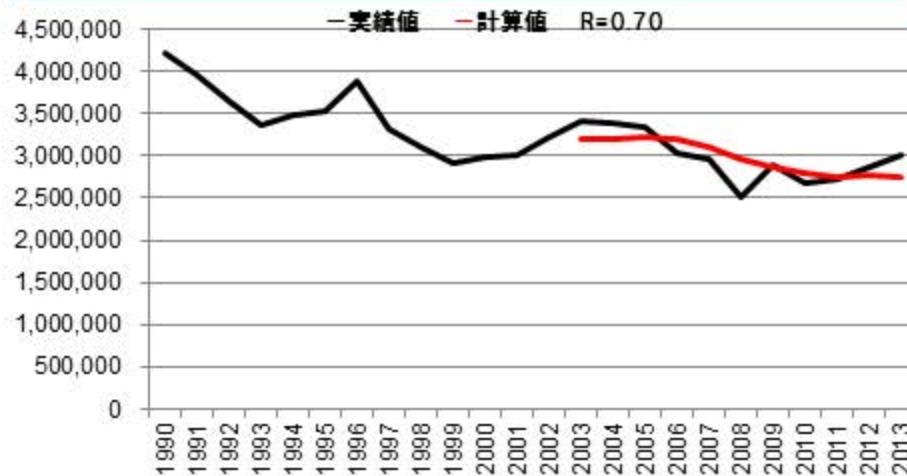
新車販売台数と中古車販売台数



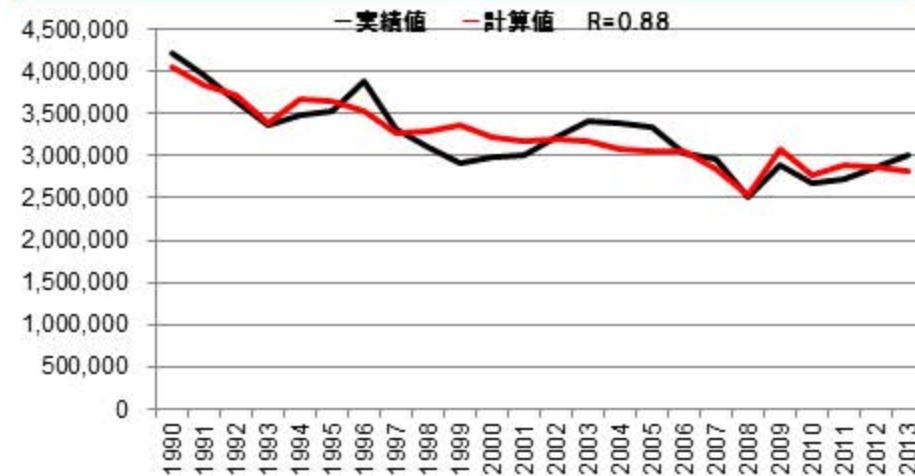
(出所)日本自動車販売協会連合会

中古車販売台数を説明変数とした③に関しては、ペーストレンドだけでなく、トップのトレンドも一部期間を除くと、概ね再現できている

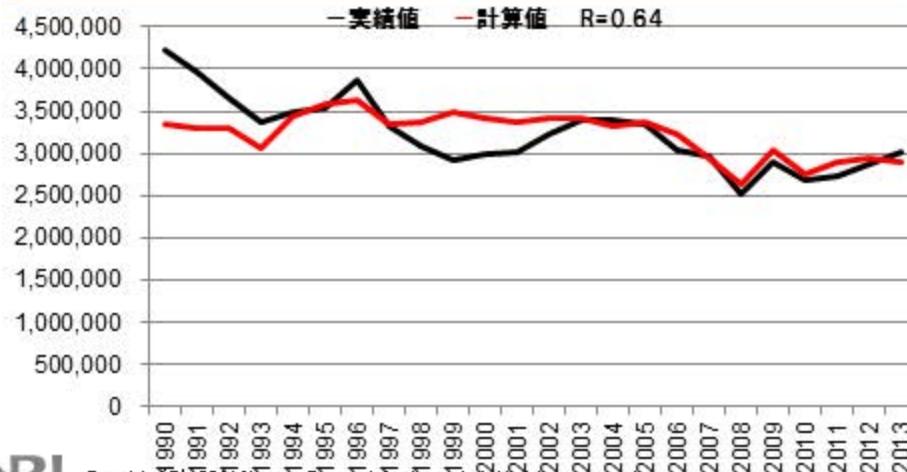
計算値①：千人当たり車両保有台数



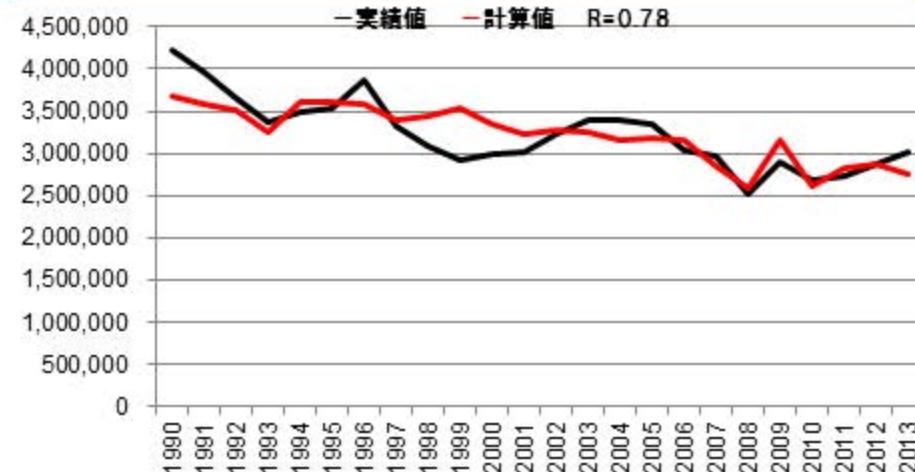
計算値②：女性運転免許保有者数、実質GDP成長率



計算値③：中古車販売台数、実質GDP成長率

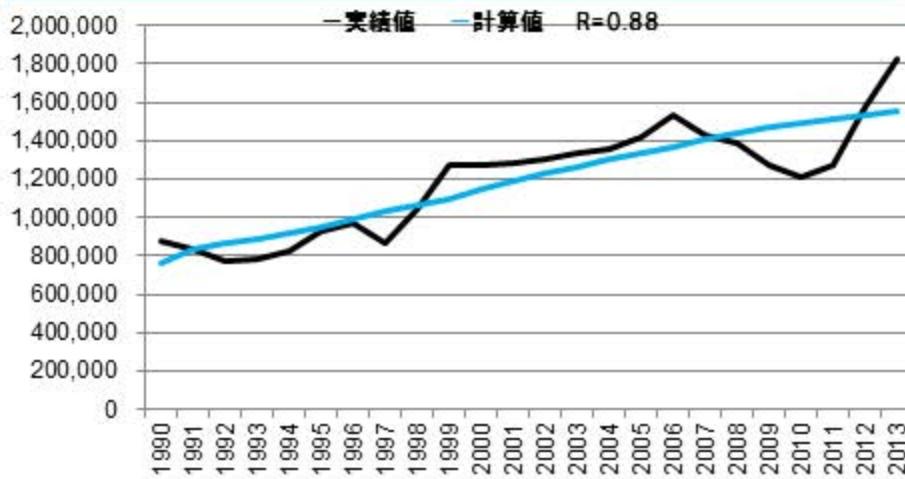


計算値④：平均使用年数、実質GDP成長率

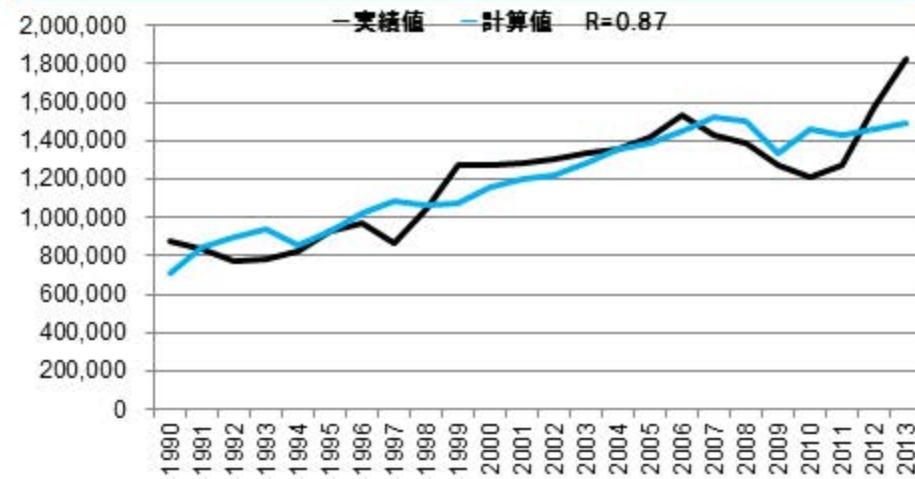


多重共線性の制約から説明変数の複数設定が難しいこともあり、中古車販売台数を説明変数とした④に關しても、ペーストレンドの再現に留まっている

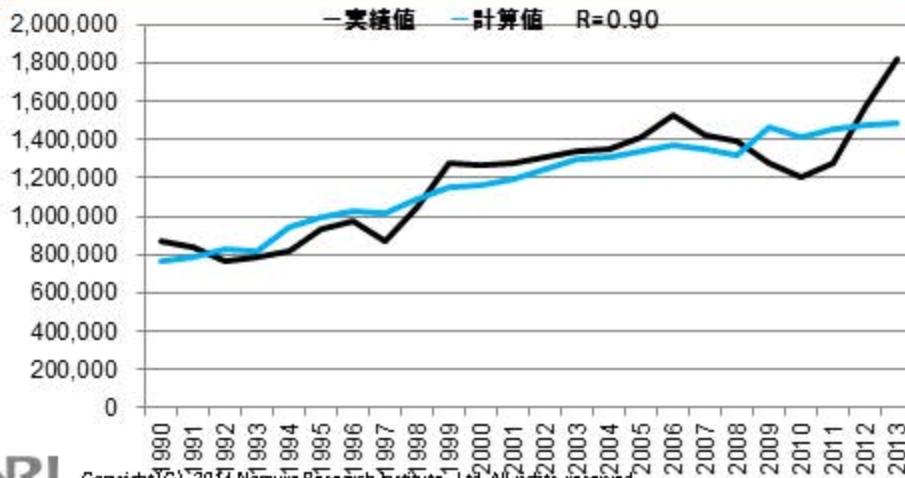
計算値①：千世帯当たり車両保有台数



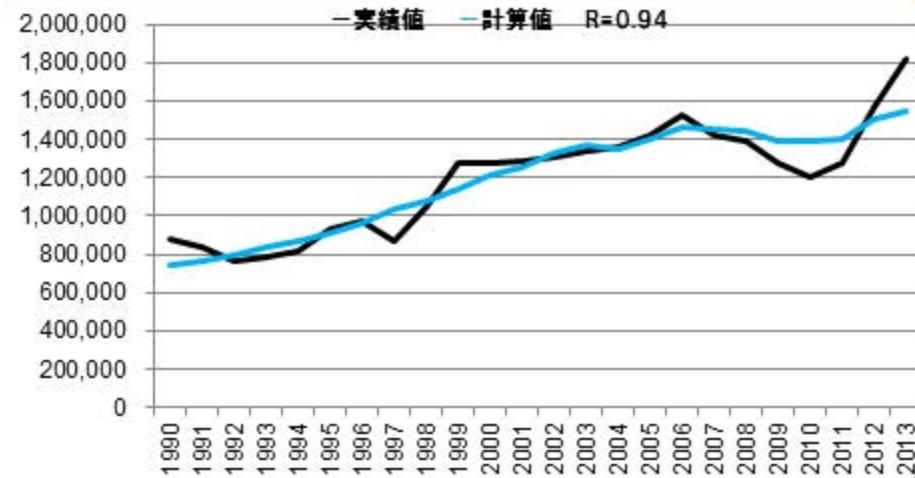
計算値②：総人口、1人当たり実質GDP



計算値③：女性運転免許保有者数、実質GDP成長率



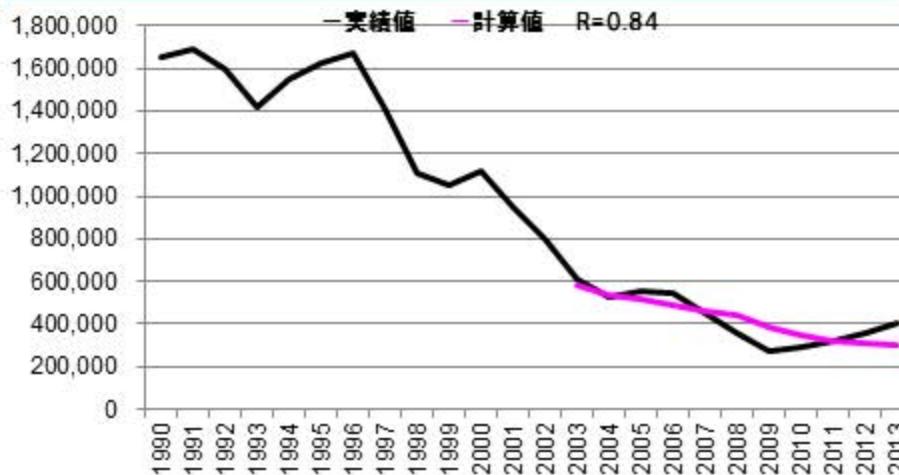
計算値④：中古車販売台数



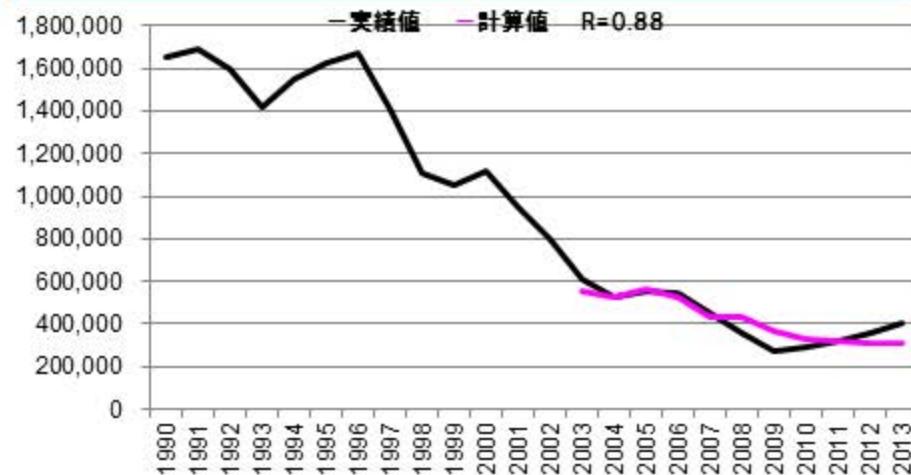
2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響 貨物車(小型/普通)

2003年以降に関しては、トップのトレンドも含めて概ね再現できている

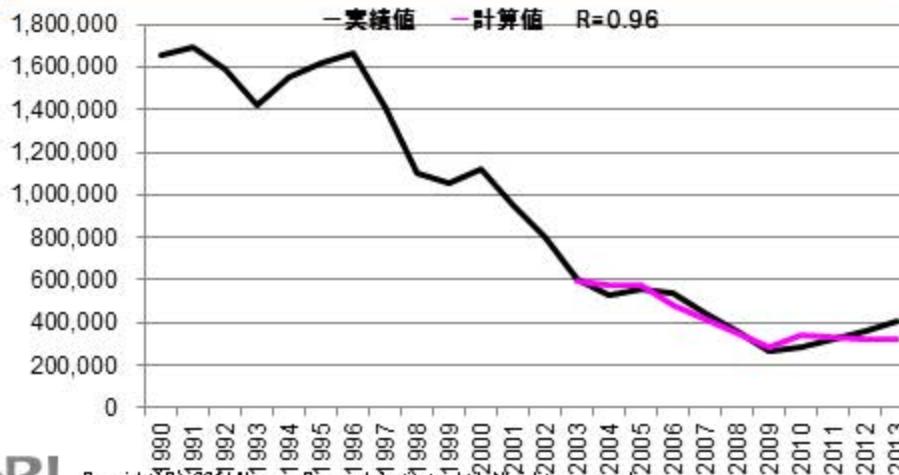
計算値①:千人当たり車両保有台数



計算値②:中古車販売台数



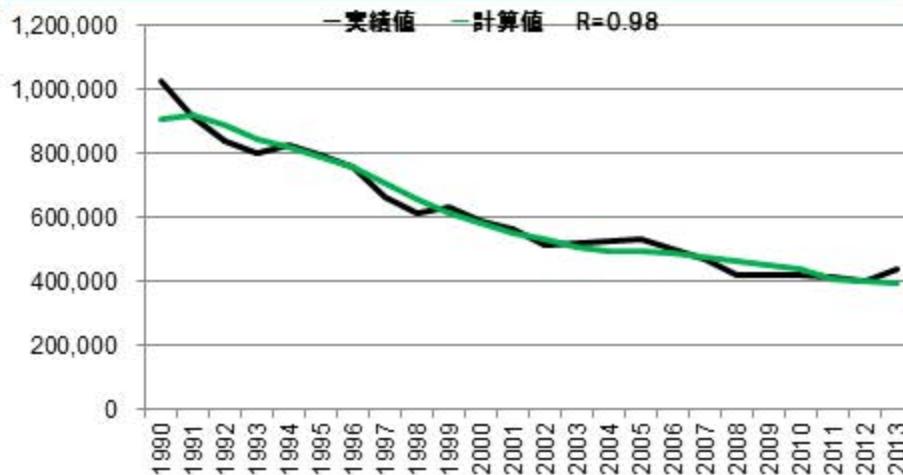
計算値③:実働1日1車平均輸送距離、総貨物輸送距離



2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響 貨物車(軽)

小型/普通貨物車と同様、トップのトレンドも含めて概ね再現できている

計算値①:千人当たり車両保有台数



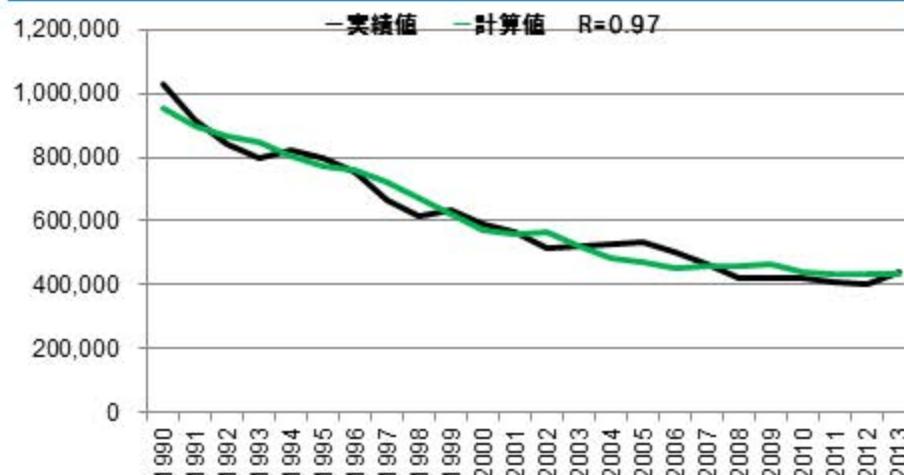
計算値②:生産年齢人口、実働1日1車平均輸送重量



計算値③:中古車販売台数



計算値④:実働1日1車平均輸送重量、総貨物輸送重量



2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響

最尤シナリオにおける説明変数(予測値)の設定方法

影響因子	説明変数	予測値の設定方法
①自動車保有状況	車両保有台数(小型/普通乗用車)	<ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時(2005年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少
	車両保有台数(軽乗用車)	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗用車全体の保有台数と小型/普通乗用車の保有台数の差分として定義
	車両保有台数(小型/普通貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗用車全体の保有台数は、2014年度以降は横ばいで推移(2013年度と同等)
	車両保有台数(軽貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時(1992年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少 ● ピーク時(1989年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少
②国内人口およびその構成	総人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 国立社会保障/人口問題研究所が公表している予測値(中位)を利用
	生産年齢人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 同上
	世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 同上
③運転免許保有者数およびその構成	運転免許保有者数(総数)	<ul style="list-style-type: none"> ● 総人口に占める運転免許保有者数の割合が、過去10年間(2003～13年度)のCAGRと同等のベースで増加
	運転免許保有者数(女性)	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許保有者の総数に占める女性の割合が、1990～2013年度のCAGRと同等のベースで増加
④中古自動車市場	中古車販売台数(小型/普通乗用車)	<ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時(1996年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少
	中古車販売台数(軽乗用車)	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗用車全体の販売台数と小型/普通乗用車の販売台数の差分として定義 ● 乗用車全体の販売台数は、ピーク時(2003年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少
	中古車販売台数(小型/普通貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● レンジ変化年(1983年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少
	中古車販売台数(軽貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時(1990年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで減少
⑤経済成長率等の国内経済見通し	GDP成長率	<ul style="list-style-type: none"> ● 2014年度はIMFが公表している予測値を利用 ● 2015年度以降は、総人口の減少を考慮し、0%成長
その他	平均使用年数(小型/普通乗用車)	<ul style="list-style-type: none"> ● レンジ変化年(1990年度)～足下(2013年度)のCAGRと同等のベースで増加
	総貨物輸送距離(小型/普通貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時(1991年度)～直近(2009年度)のCAGRと同等のベースで減少
	総貨物輸送重量(軽貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時(1995年度)～直近(2009年度)のCAGRと同等のベースで減少
	実働1日1車平均輸送距離(小型/普通貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● 2010年度以降は横ばいで推移(2009年度と同等)
	実働1日1車平均輸送重量(軽貨物車)	<ul style="list-style-type: none"> ● 2010～33年度で金融危機前の水準まで回復

(※)CAGRはCompound Average Growth Rate(年平均成長率)の略

2. 分析の結果 ①マクロ/自動車関連指標による影響

楽観/悲観シナリオにおける説明変数(予測値)の設定方法

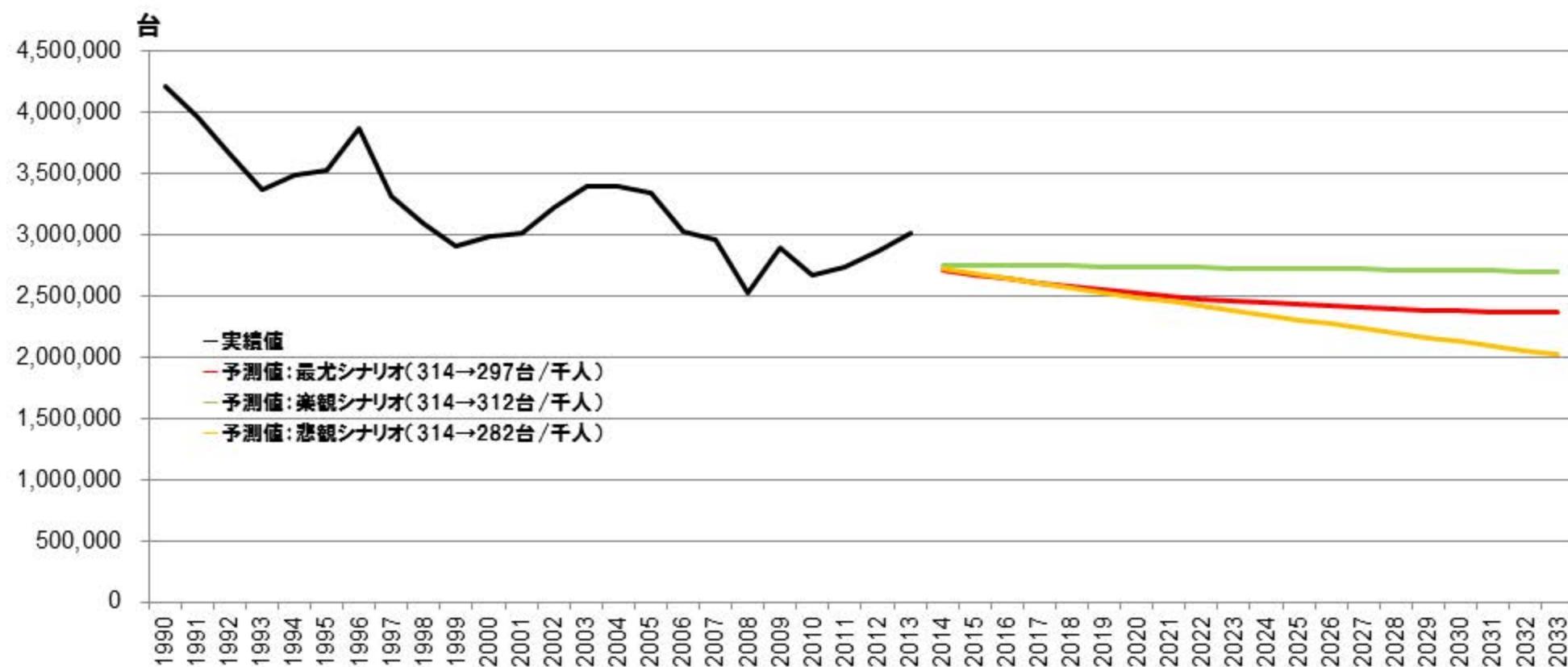
影響因子	説明変数	振れ幅(※)	コメント
①自動車保有状況	車両保有台数(小型/普通乗用車)	±5%	● 増減トレンドの短期的な変化がなく、10年以上の長期トレンドに従って推移している
	車両保有台数(軽乗用車)	±5%	
	車両保有台数(小型/普通貨物車)	±5%	
	車両保有台数(軽貨物車)	±5%	
②国内人口およびその構成	総人口	±3%	● 国立社会保障/人口問題研究所の予測値を利用してあり、精度が高い(同所予測値の中位に対する高位/低位の振れ幅は±2~3%)
	生産年齢人口	±3%	
	世帯数	±3%	
③運転免許保有者数およびその構成	運転免許保有者数(総数)	±5%	● 車両保有台数と同様、長期トレンドに従って推移している
	運転免許保有者数(女性)	±2.5%	
④中古自動車市場	中古車販売台数(小型/普通乗用車)	±10%	● 増減トレンドの短期的な変化が頻繁にあり、また、その振れ幅も大きいため、長期トレンドのみをベースに将来を正確に予測することは難しい
	中古車販売台数(軽乗用車)	±10%	
	中古車販売台数(小型/普通貨物車)	±10%	
	中古車販売台数(軽貨物車)	±10%	
⑤経済成長率等の国内経済見通し	GDP成長率	±2%	● 過去の実績値や大手機関の見通しを踏まえると、概ねこの範囲内に収まる予想される
その他	平均使用年数(小型/普通乗用車)	±10%	● 中古車販売台数と同様、増減トレンドの短期的な変化が頻繁にあり、また、その振れ幅も大きい
	総貨物輸送距離(小型/普通貨物車)	±10%	
	総貨物輸送重量(軽貨物車)	±10%	
	実働1日1車平均輸送距離(小型/普通貨物車)	±0%	
	実働1日1車平均輸送重量(軽貨物車)	±0%	● 過去の実績値を踏まえると、ほぼ横ばいに近づいている

(※)2033年度の最尤シナリオの数値に対する上振れ/下振れの比率(但し、総人口に占める運転免許保有者数の比率、運転免許保有者数に占める女性の比率、GDP成長率に関しては、上振れ/下振れの幅)

最尤シナリオでは、千人当たり車両保有台数が今後20年間で約314→297台に減少し、新車販売台数は、約297→236万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は200~270万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約270万台、悲観シナリオでは約202万台

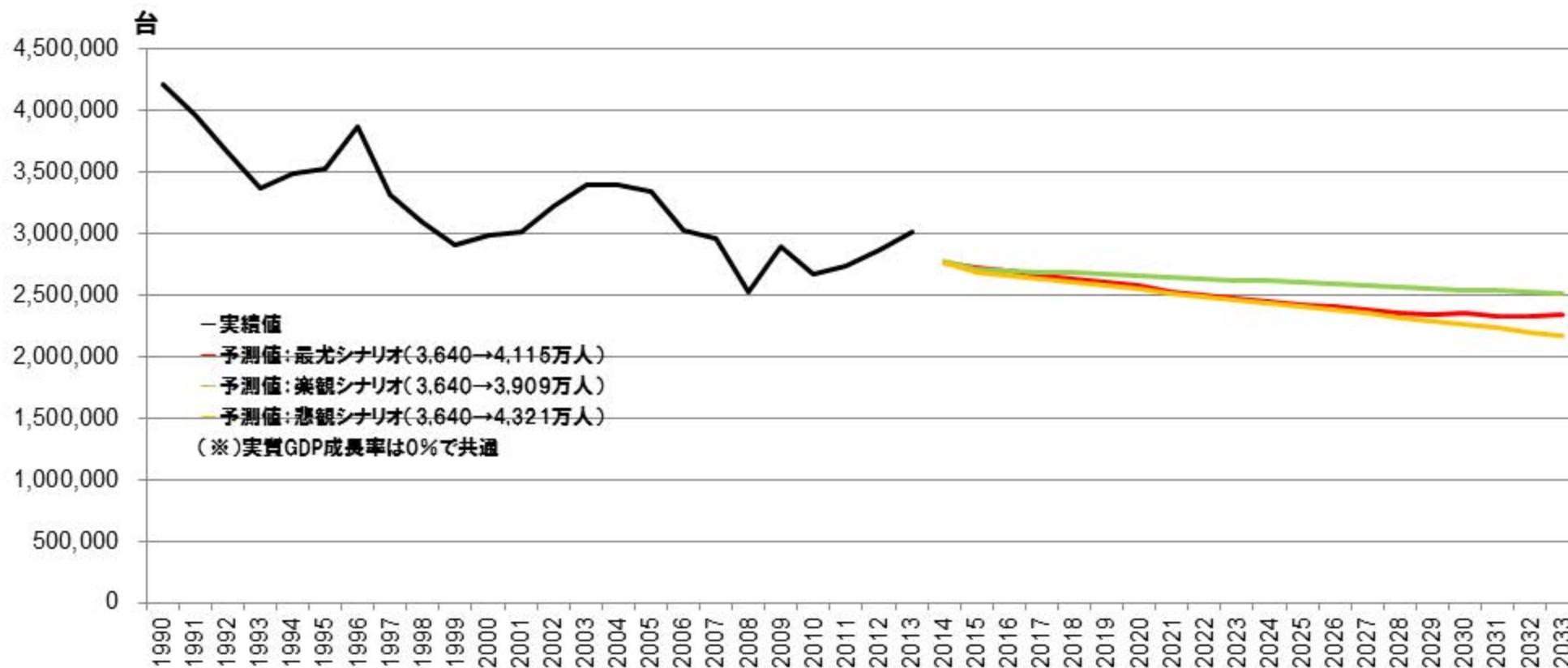
千人当たり車両保有台数による感度分析(小型/普通乗用車)



最尤シナリオでは、女性運転免許保有者数が今後20年間で約3,640→4,115万人に増加し、新車販売台数は、約297→234万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は215～250万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約251万台、悲観シナリオでは約217万台

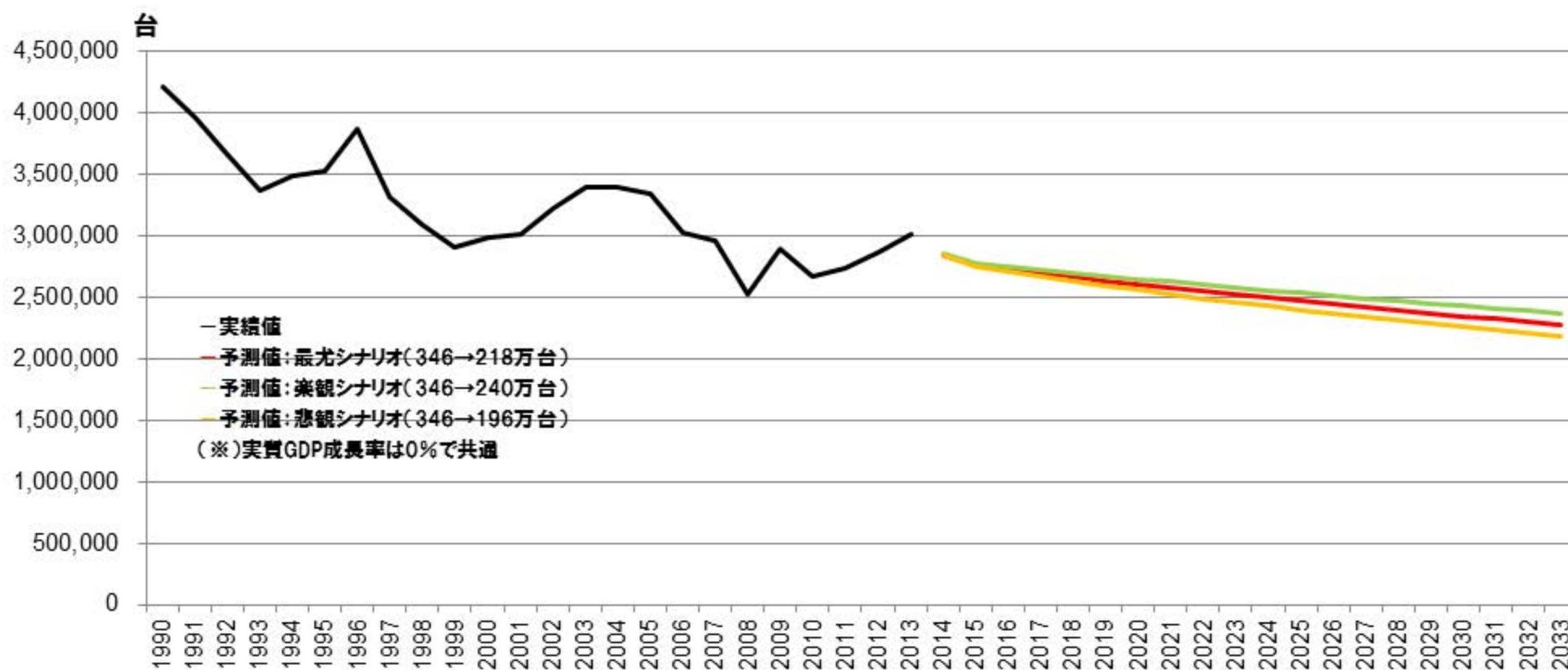
女性免許保有者数による感度分析(小型/普通乗用車)



最尤シナリオでは、中古車販売台数が今後20年間で約346→218万台に減少し、新車販売台数は、約297→228万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は215～240万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約237万台、悲観シナリオでは約218万台

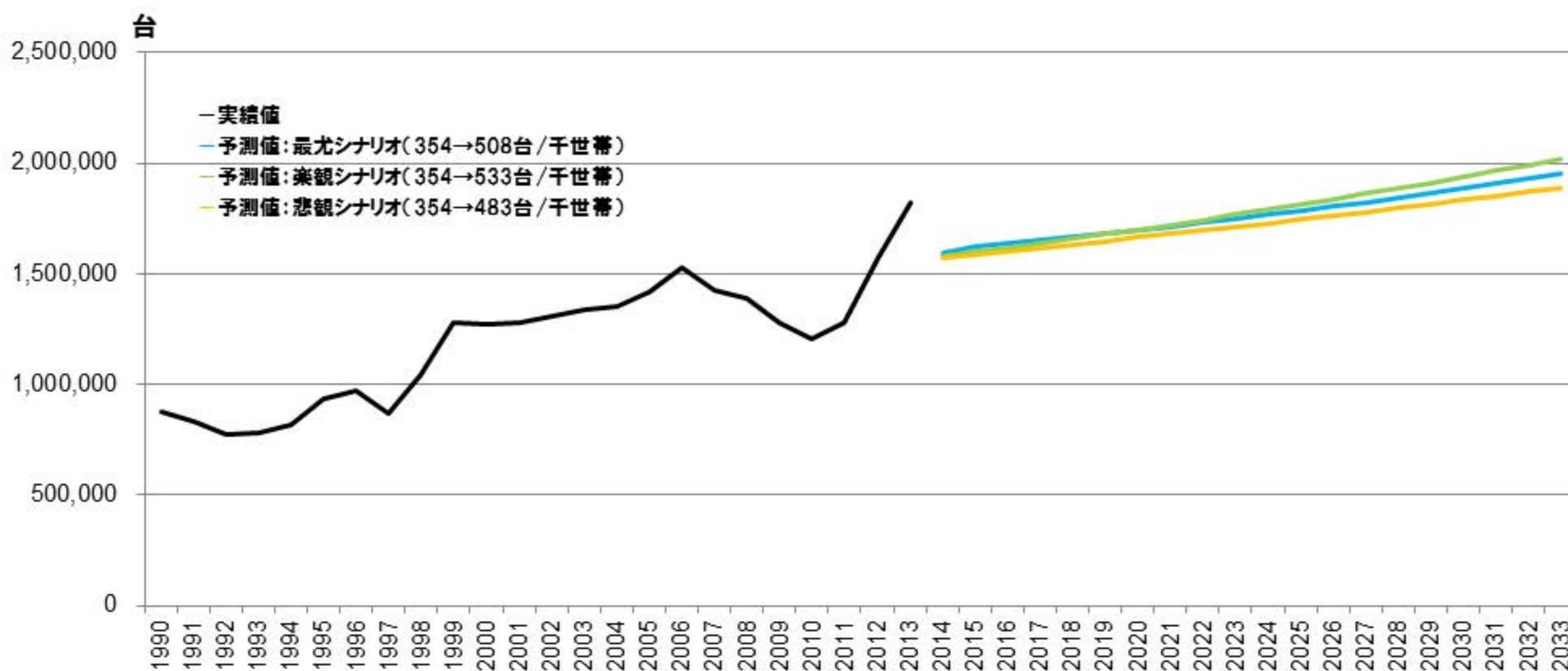
中古車販売台数による感度分析(小型/普通乗用車)



最尤シナリオでは、千世帯車両保有台数が今後20年間で約354→508台に増加し、新車販売台数は、約182→195万台に増加する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は190～205万台まで増加すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約202万台、悲観シナリオでは約189万台

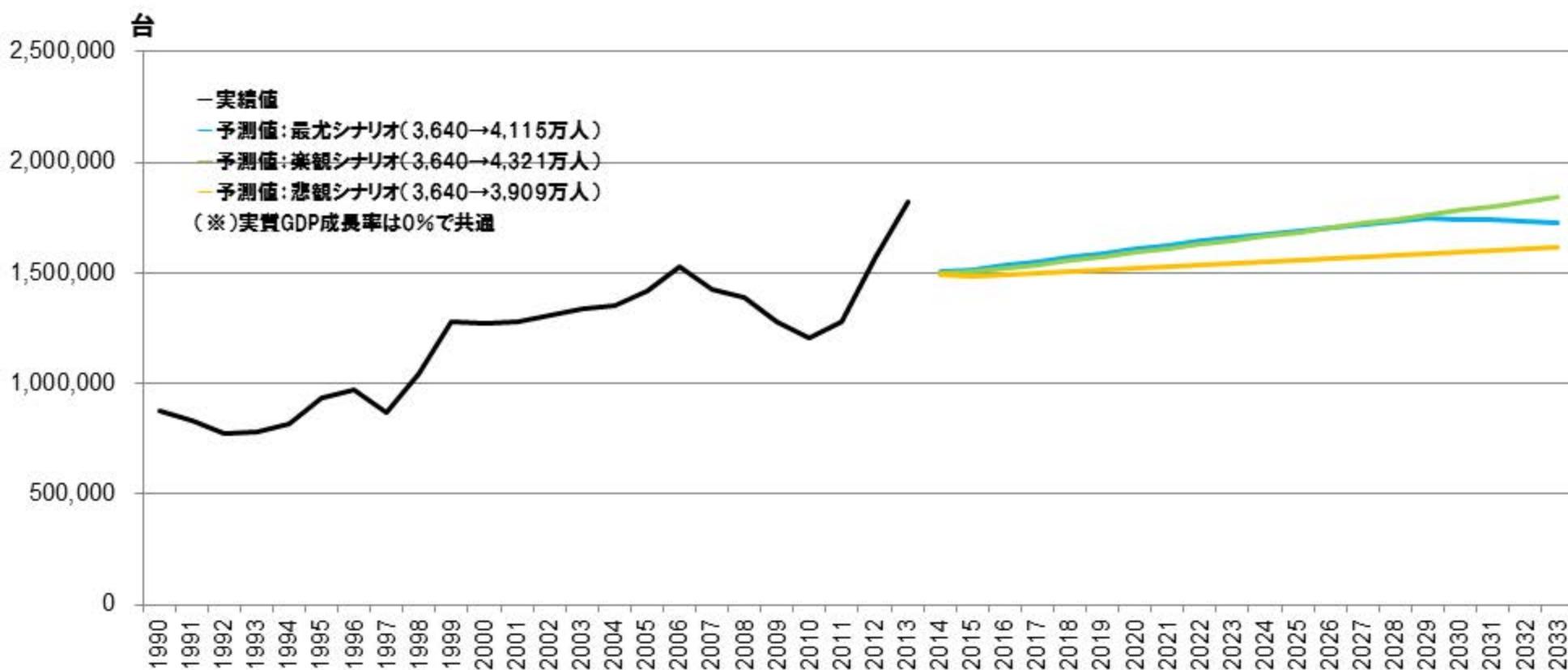
千世帯車両保有台数による感度分析(軽乗用車)



最尤シナリオでは、女性運転免許保有者数が今後20年間で約3,640→4,115万人に増加し、新車販売台数は、約182→173万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は160～185万台で推移すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約184万台、悲観シナリオでは約162万台

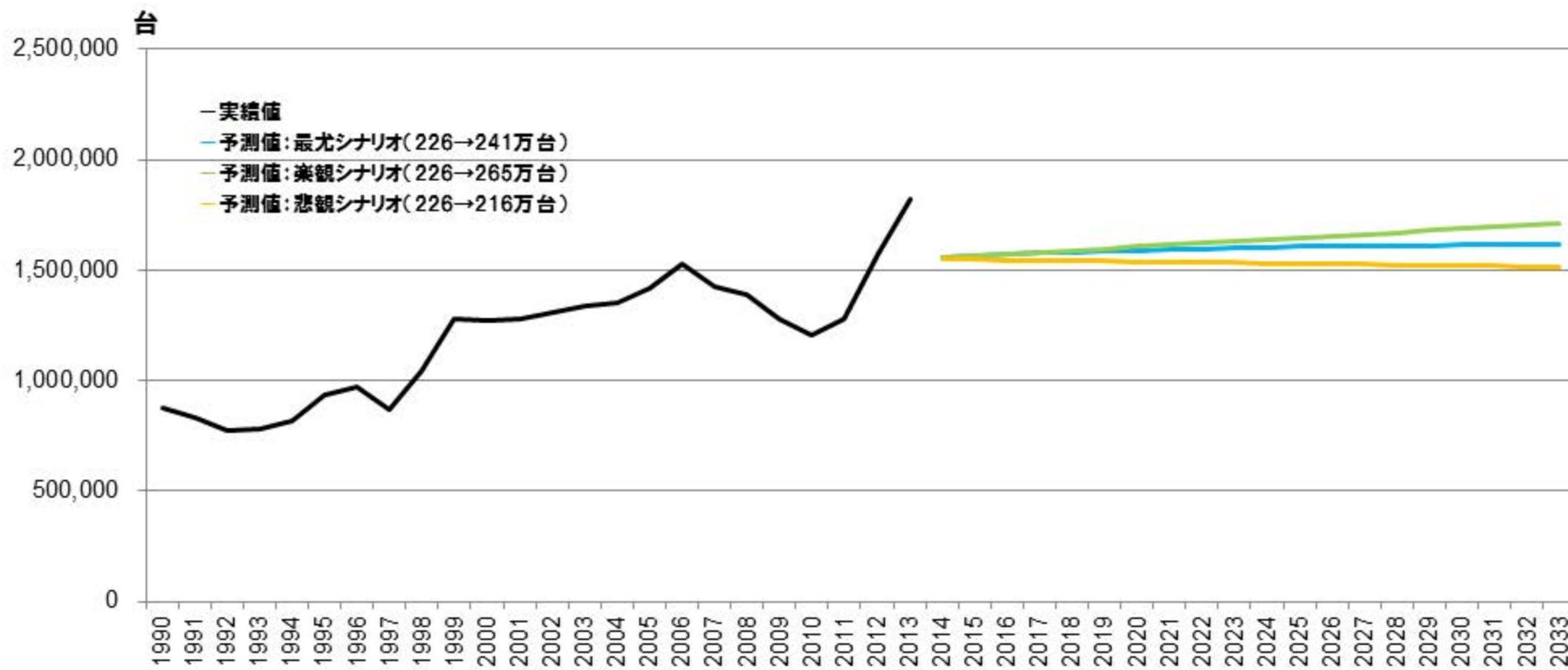
女性運転免許保有者数による感度分析(軽乗用車)



**最尤シナリオでは、中古車販売台数が今後20年間で約213→241万台に増加し、
新車販売台数は、約182→161万台で横ばいに推移する**

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は150～170万台で横ばいに推移すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約171万台、悲観シナリオでは約151万台

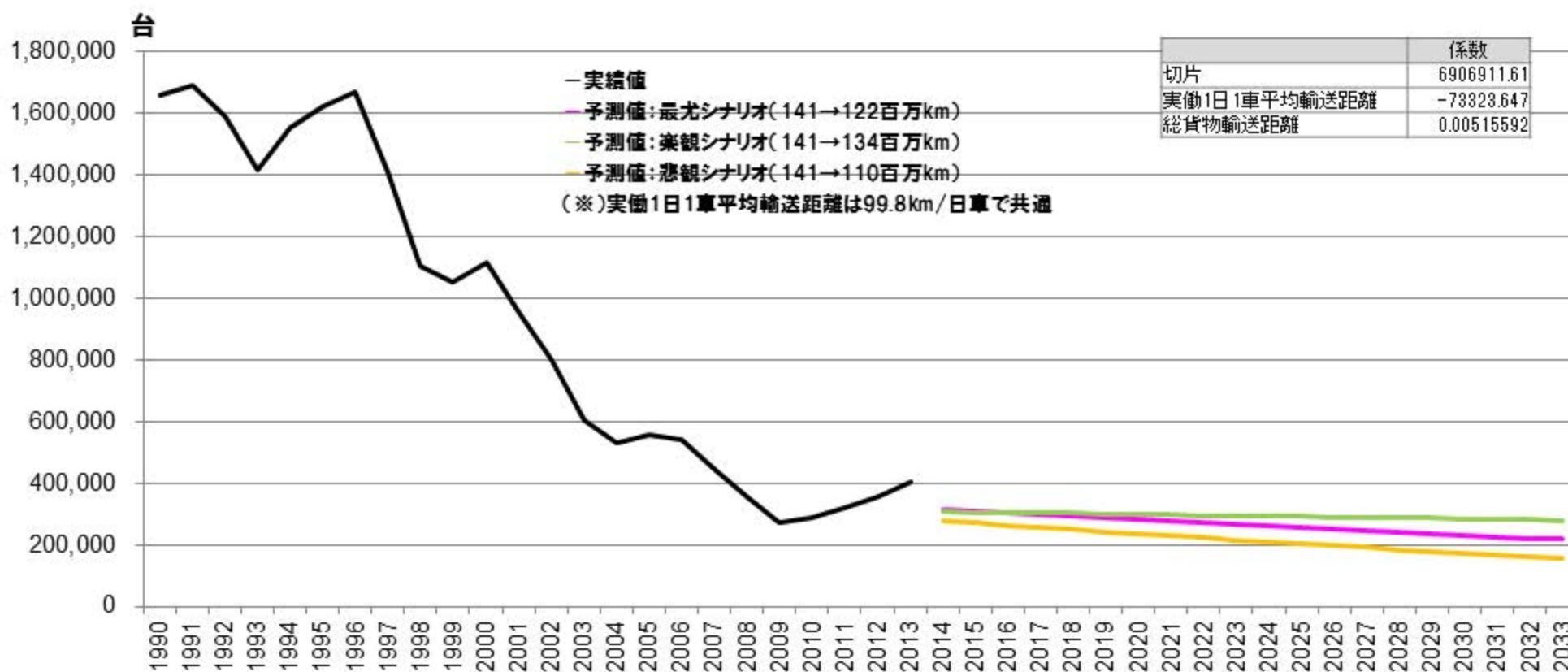
中古車販売台数による感度分析(軽乗用車)



最尤シナリオでは、総貨物輸送距離が今後20年間で約141→130百万kmに減少し、新車販売台数は、約40.3→21.6万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は15.5～28万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約28.0万台、悲観シナリオでは約15.4万台

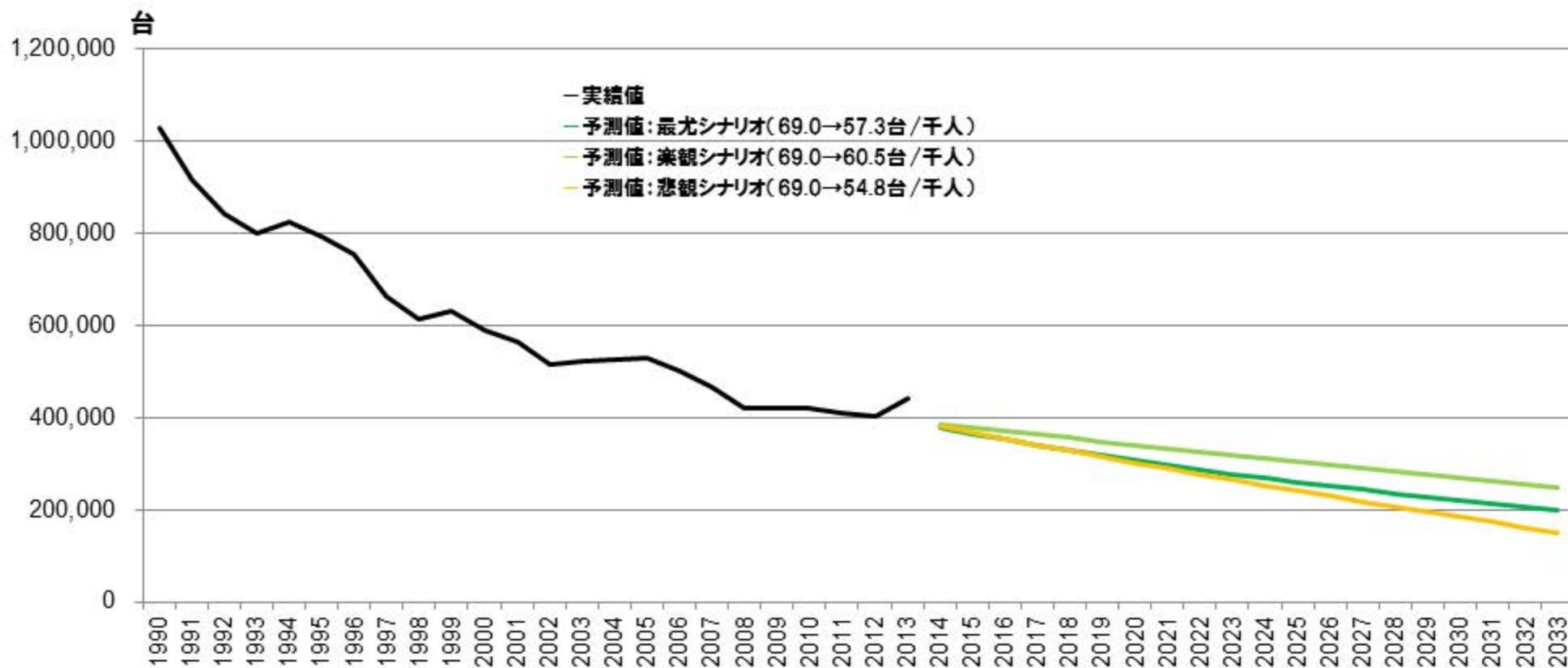
総貨物輸送距離による感度分析(小型/普通貨物車)



最尤シナリオでは、千人当たり車両保有台数が今後20年間で約69.0→57.6台に減少し、新車販売台数は、約44.1→20.0万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は15~25万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約24.9万台、悲観シナリオでは約15.1万台

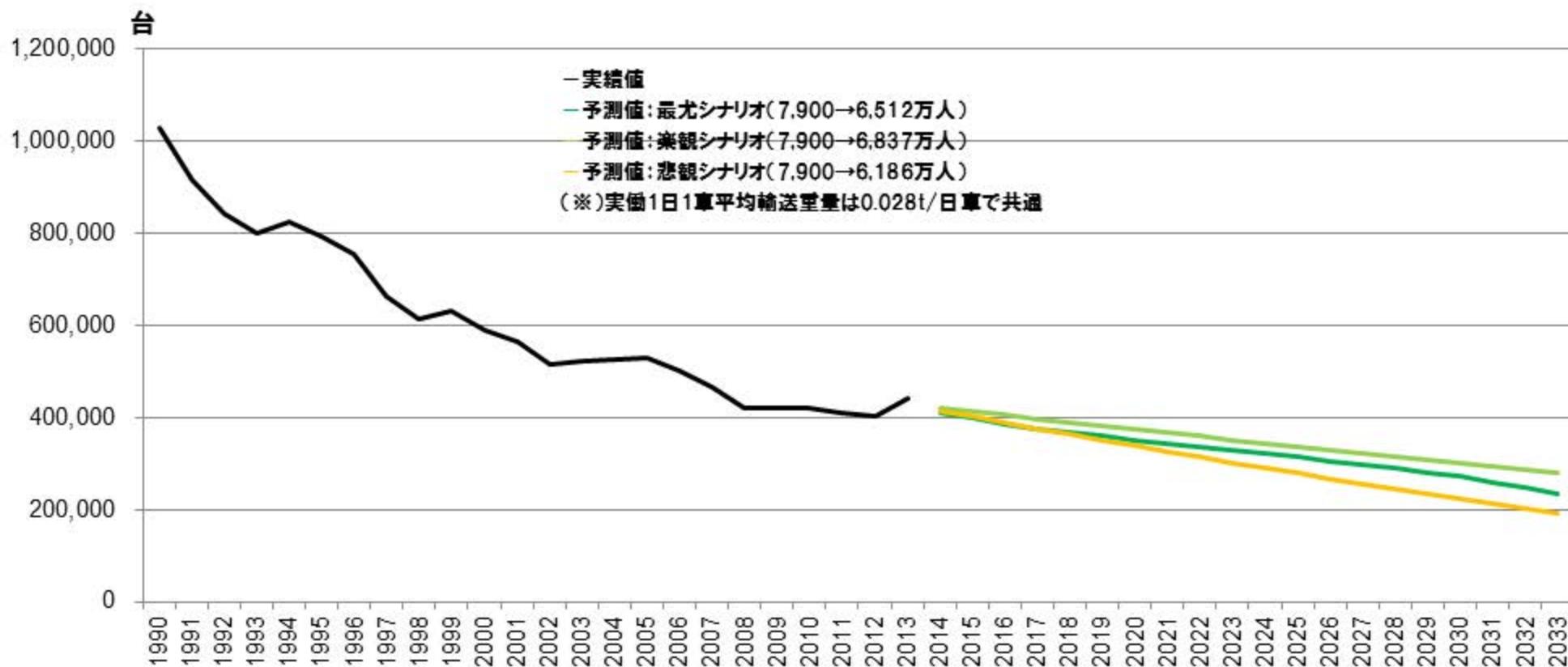
千人当たり車両保有台数による感度分析(軽貨物車)



最尤シナリオでは、生産年齢人口が今後20年間で約7,900→6,512万人に減少し、新車販売台数は、約44.0→23.5万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は19~28万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約28.1万台、悲観シナリオでは約19.0万台

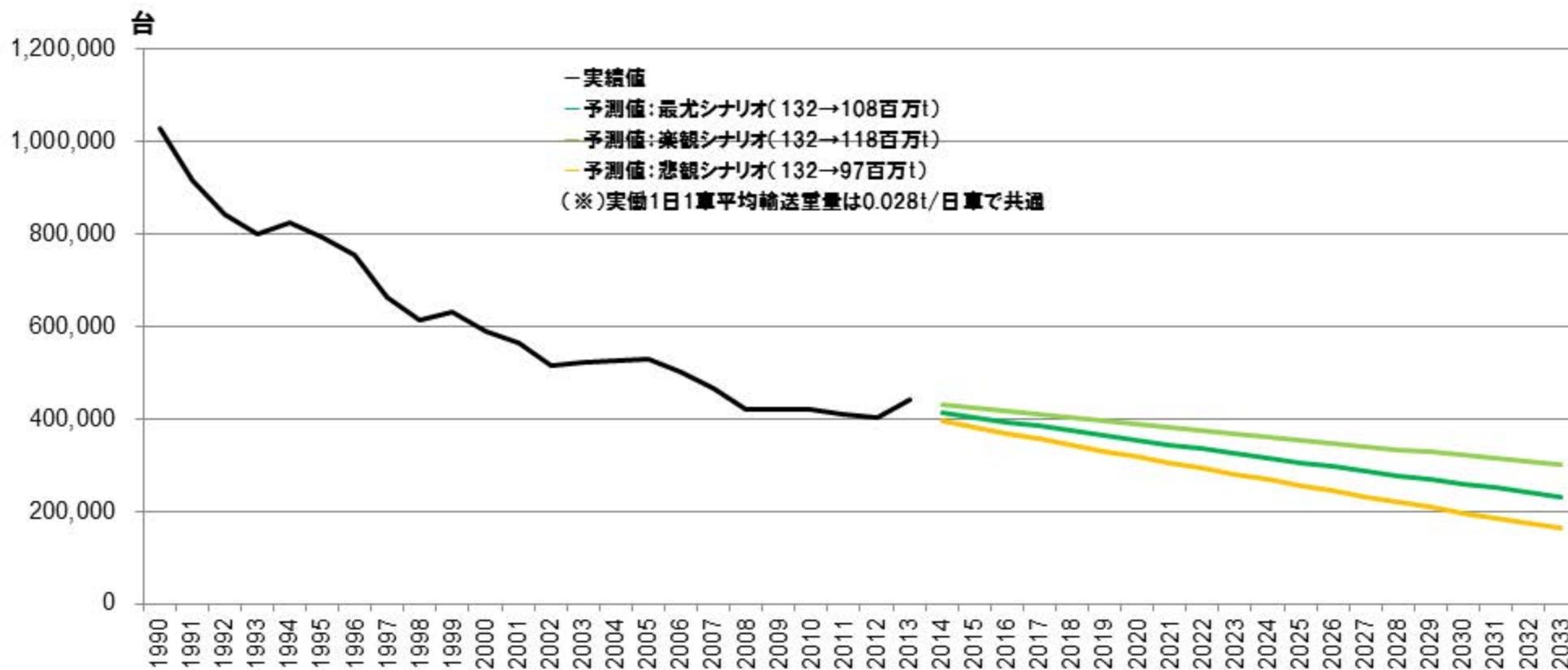
生産年齢人口による感度分析(軽貨物車)



最尤シナリオでは、総貨物輸送重量が今後20年間で約132→109百万tに減少し、新車販売台数は、約44.1→23.2万台に減少する

- 楽観/悲観シナリオでの見通しを踏まえると、2033年度の新車販売台数は16.5～30万台まで減少すると予想される
 - 2033年度の新車販売台数は、楽観シナリオでは約30.0万台、悲観シナリオでは約16.3万台

総貨物輸送重量による感度分析(軽貨物車)

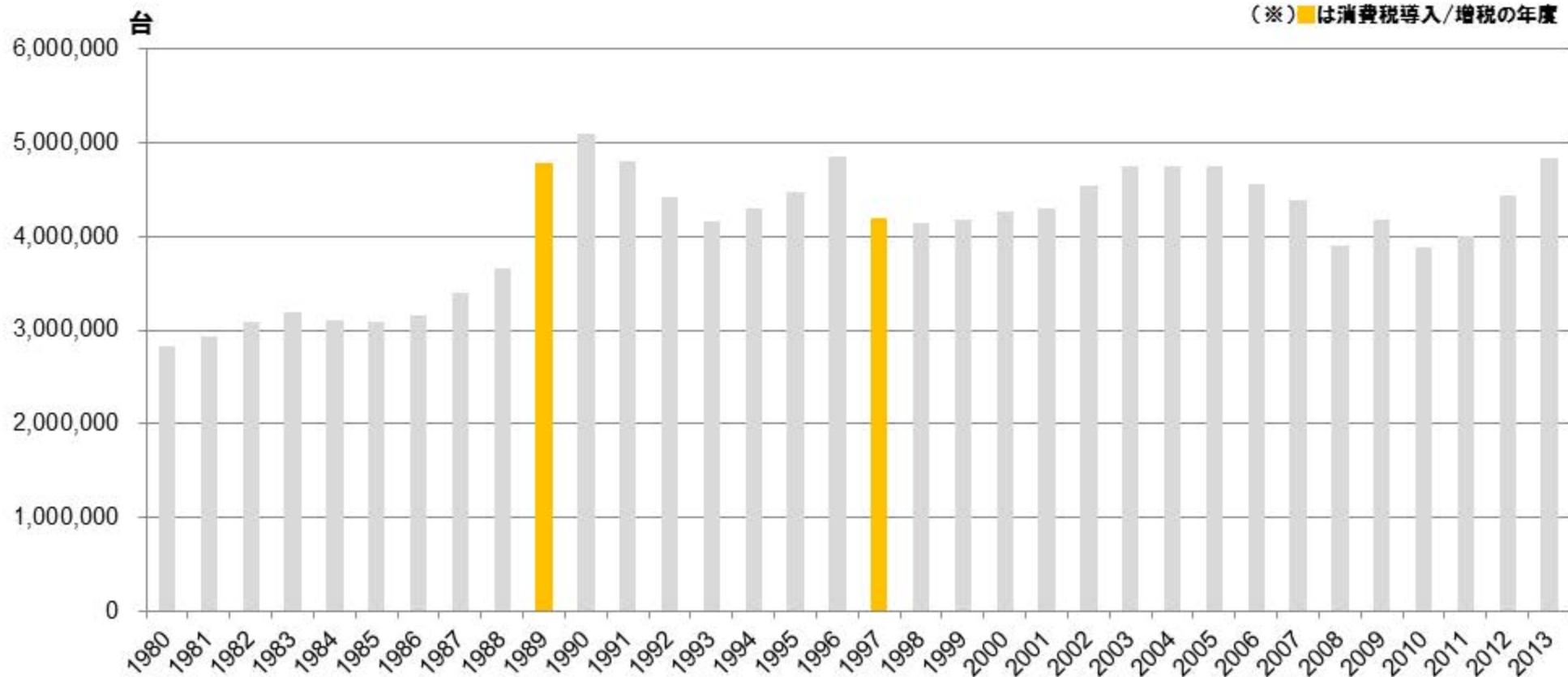


新車販売台数に対する消費税導入/増税の影響として、駆け込み需要による前年の販売増と、その反動による当年の販売減が指摘される

- 乗用車に関しては、特に、1997年度の増税時に上記の影響が顕著に表れている

車種別の新車販売台数(年次推移、乗用車)

(※)■は消費税導入/増税の年度

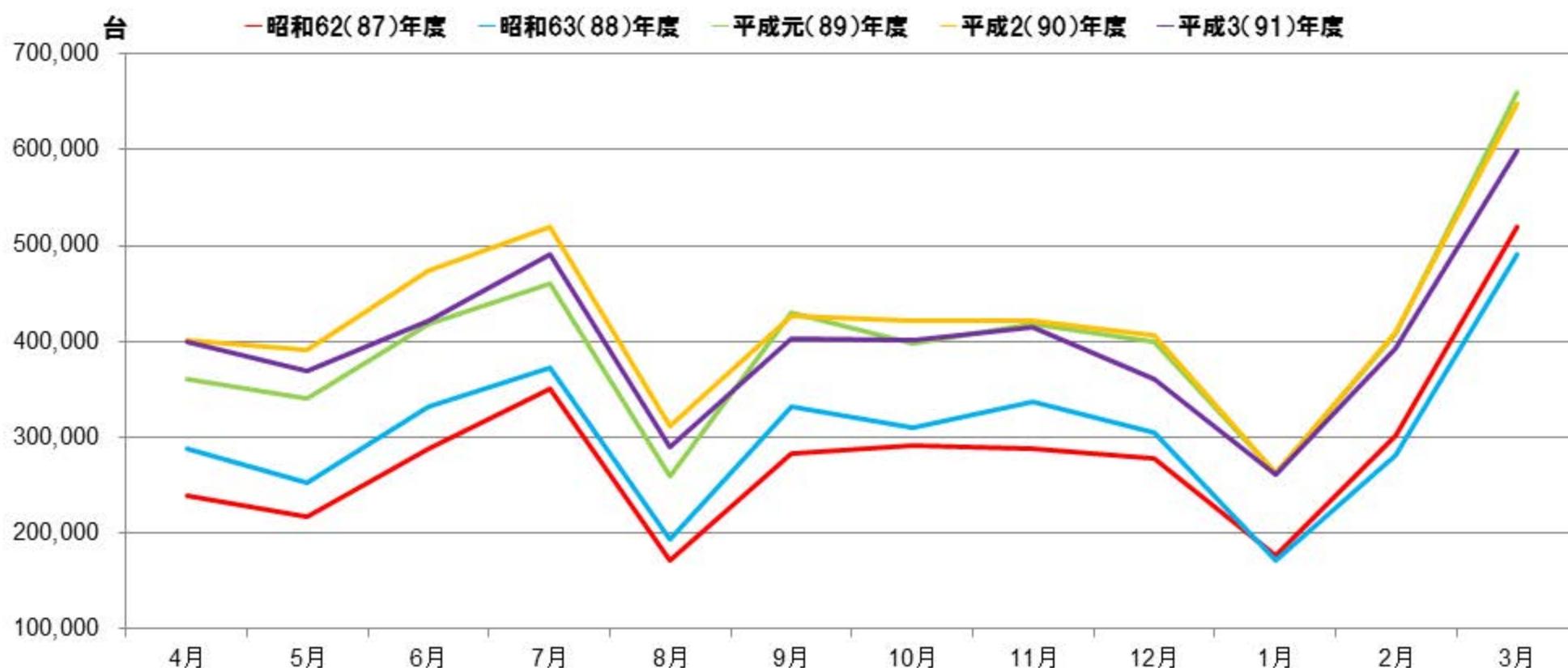


2. 分析の結果 ②消費税導入/増税による影響(乗用車)

月次推移による比較

- 1987→88→89年度と販売台数が順調に増加しており、消費税導入の影響を明確に読み取ることは難しい
- 80年代後半はバブル景気の絶頂期であり、その波に吸収されたとも解釈できる

車種別の新車販売台数(月次推移、乗用車)

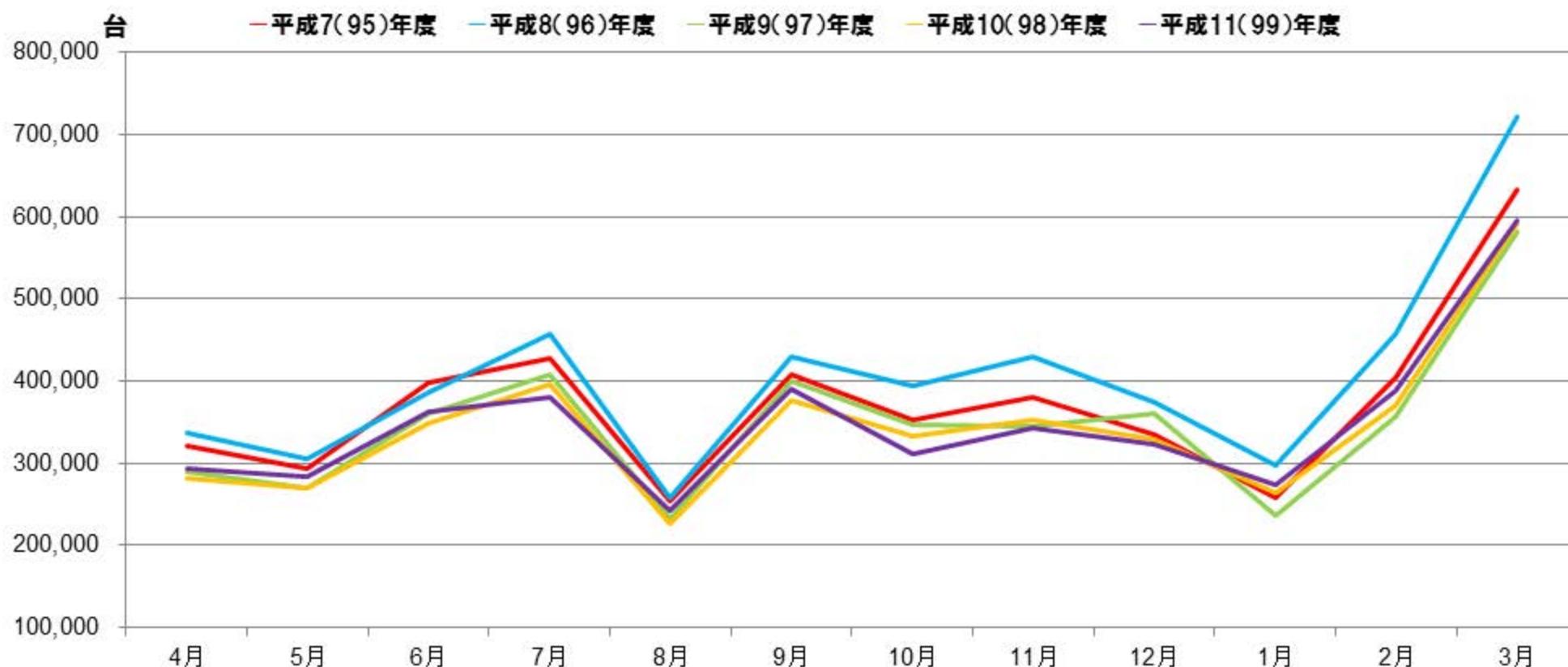


2. 分析の結果 ②消費税導入/増税による影響(乗用車)

月次推移による比較

- 消費増税の前年に販売台数が急増しており、駆け込み需要による影響を読み取ることができる

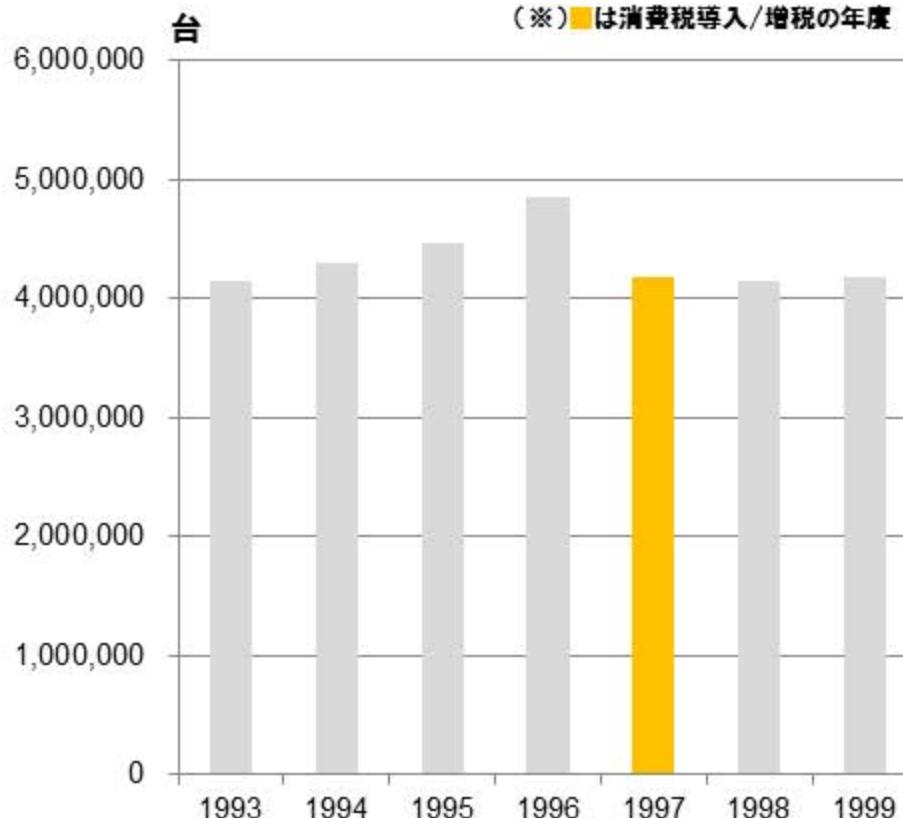
車種別の新車販売台数(月次推移、乗用車)



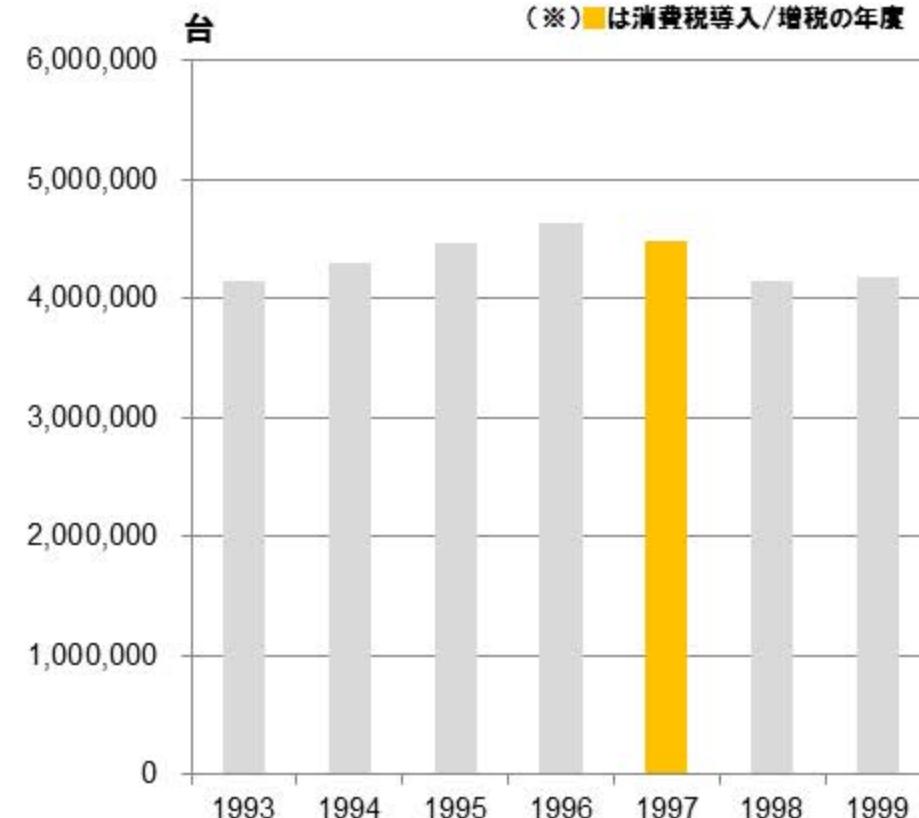
消費増税(3→5%)により、約22~29万台(約4.5~7.0%)の上振れ/下振れがあつたと推測される

- 1996年度は1993→95年度のCAGR(年平均成長率)、1997年度は1996→99年度のCAGRを適用し、消費税導入/増税がなかった場合の販売台数を推定した

消費増税(3→5%)があった場合(実績値)



消費増税(3→5%)がなかった場合(推測値)

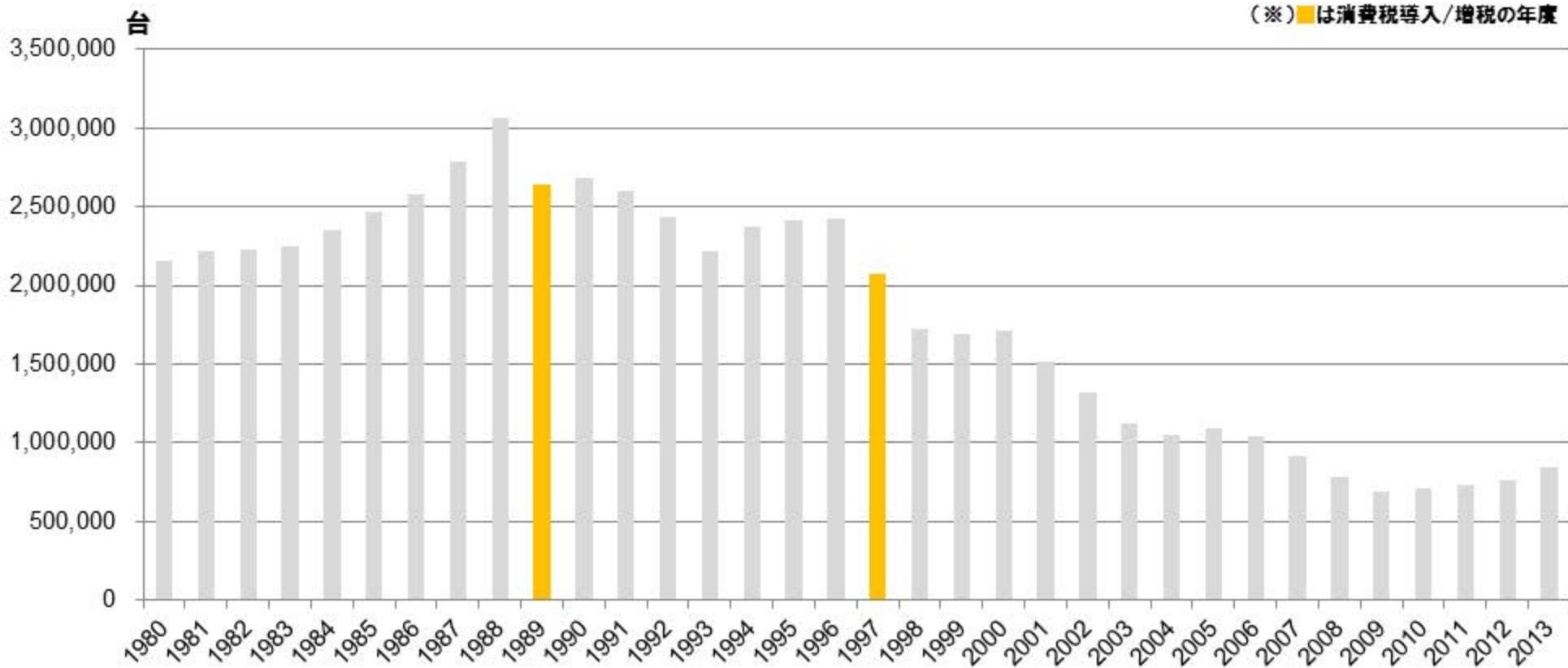


貨物車に関しては、駆け込み需要による前年の販売増と、その反動による当年の販売減が指摘される

- 貨物車に関しては、特に、1989年度の導入時に上記の影響が顕著に表れている

車種別の新車販売台数(年次推移、貨物車)

(※)■は消費税導入/増税の年度

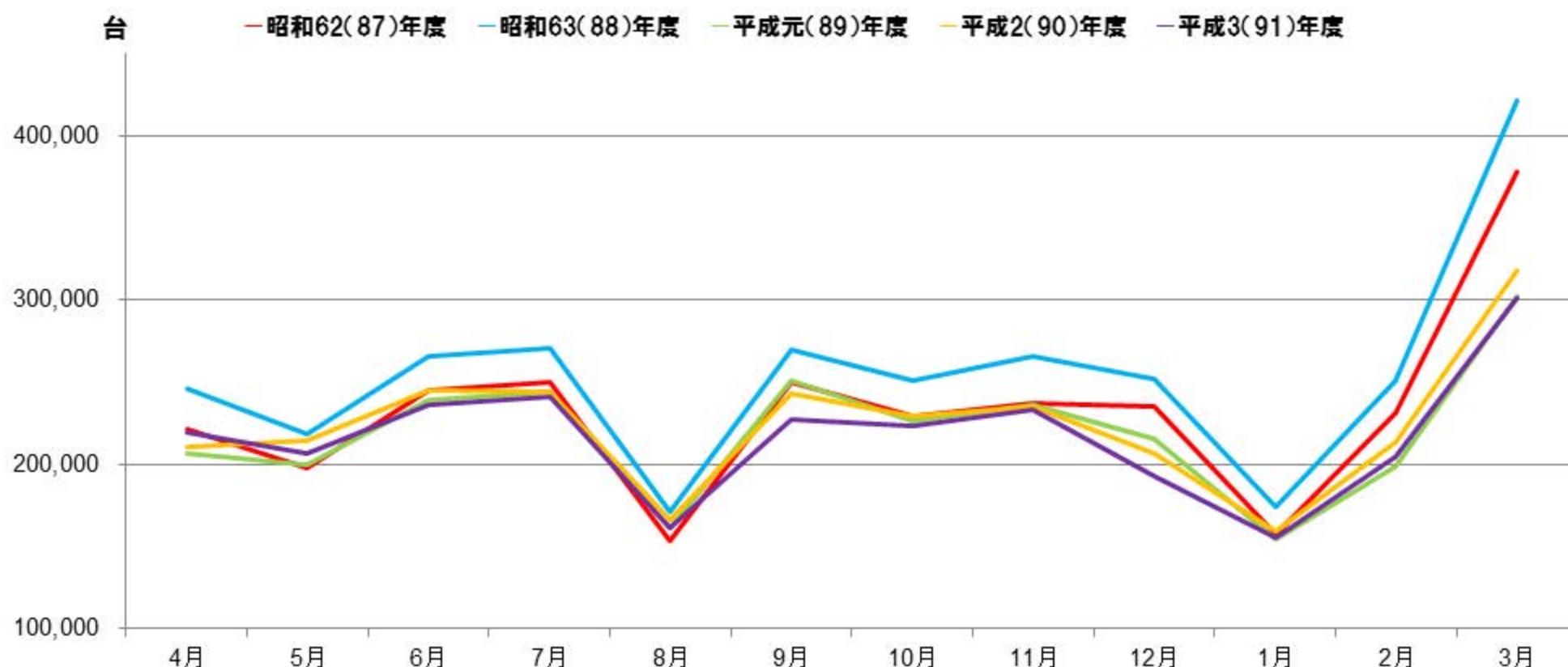


2. 分析の結果 ②消費税導入/増税による影響(貨物車)

月次推移による比較

- 消費税導入の前年に販売台数が急増しており、駆け込み需要による影響を読み取ることができる

車種別の新車販売台数(月次推移、貨物車)

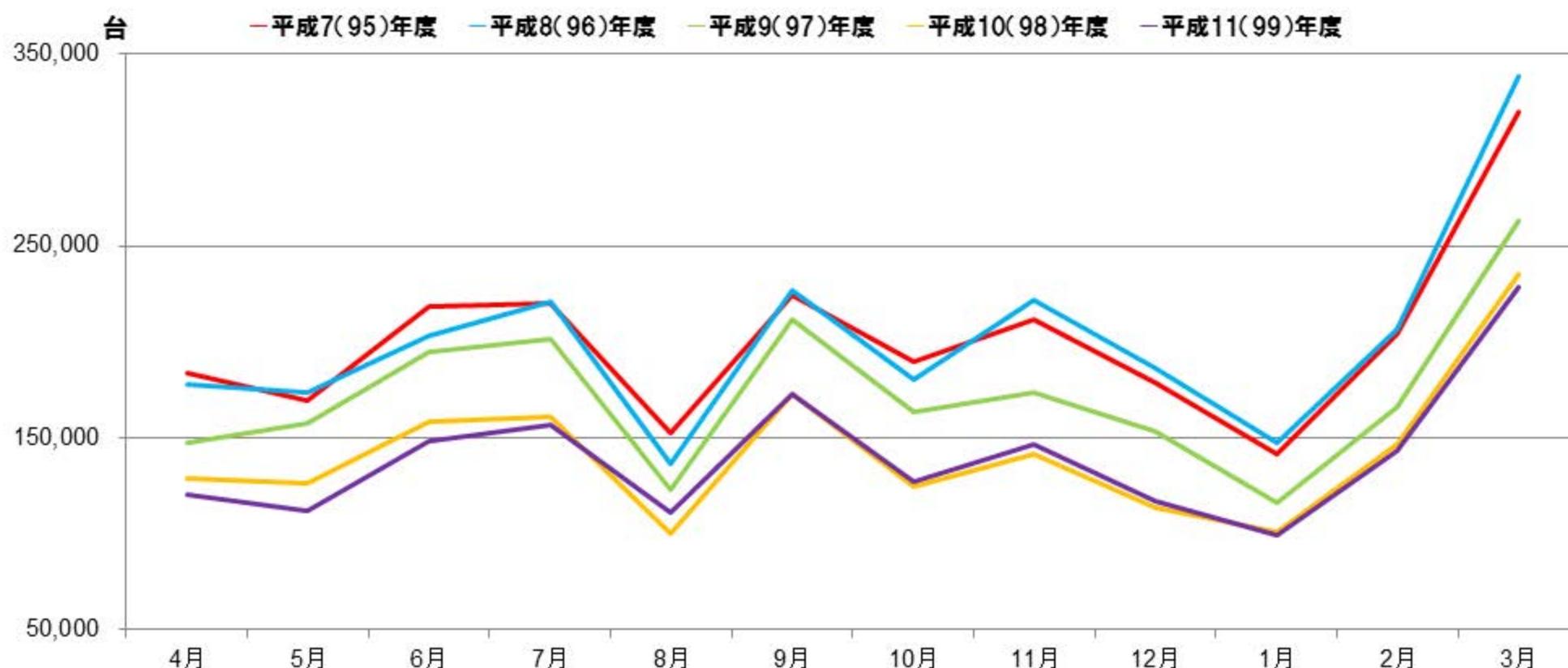


2. 分析の結果 ②消費税導入/増税による影響(貨物車)

月次推移による比較

- 1995、96年度はほぼ同様の売れ行きとなっており、消費増税による影響を明確に読み取ることは難しい
- 但し、96年度は本来下げに転じるところを、駆け込み需要により横ばいになったとも解釈できる

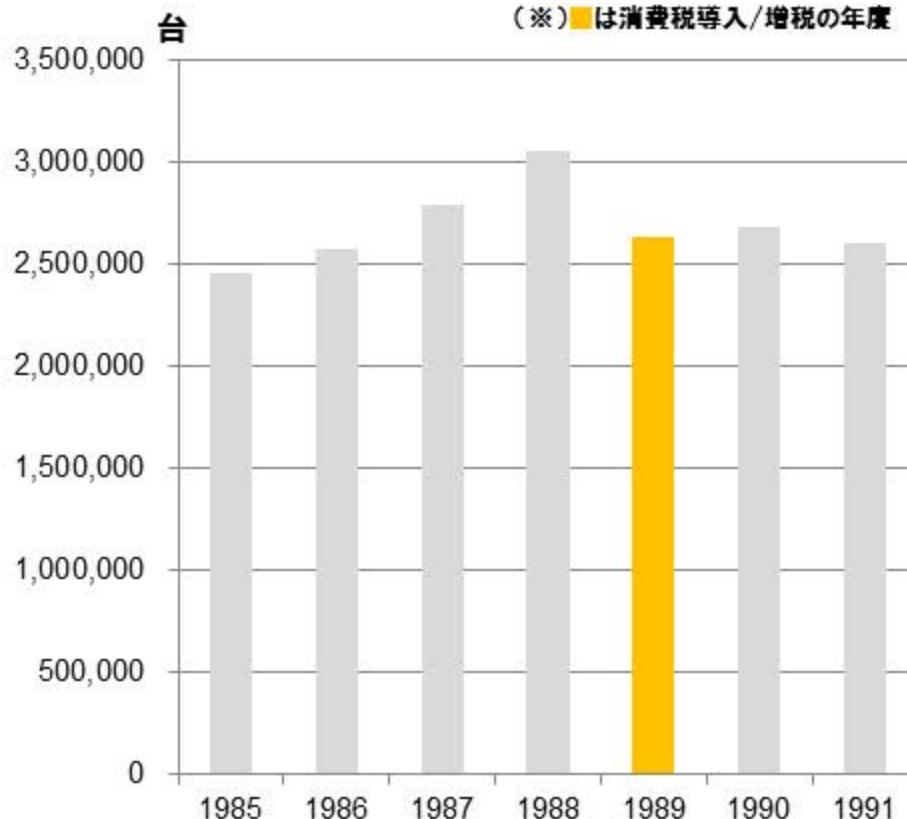
車種別の新車販売台数(月次推移、貨物車)



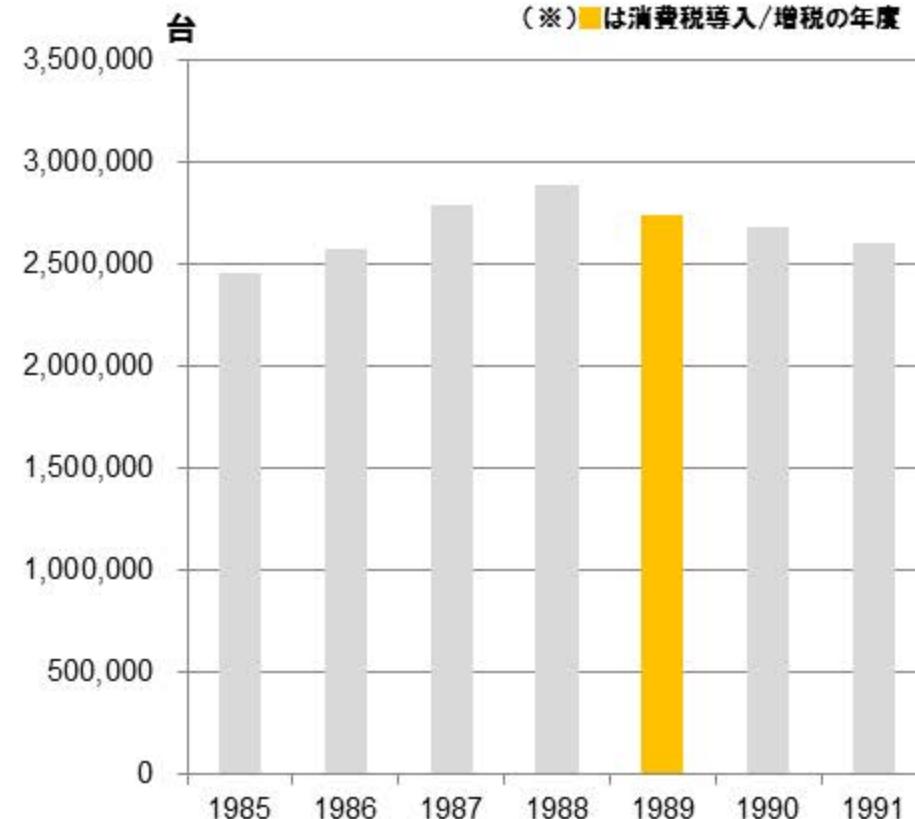
消費税導入(0→3%)により、約11~17万台(約4.0~5.5%)の上振れ/下振れがあつたと推測される

- 1988年度は1980→87年度のCAGR(年平均成長率)、1989年度は1988→93年度のCAGRを適用し、消費税導入/増税がなかった場合の販売台数を推定した

消費税導入(0→3%)があった場合(実績値)

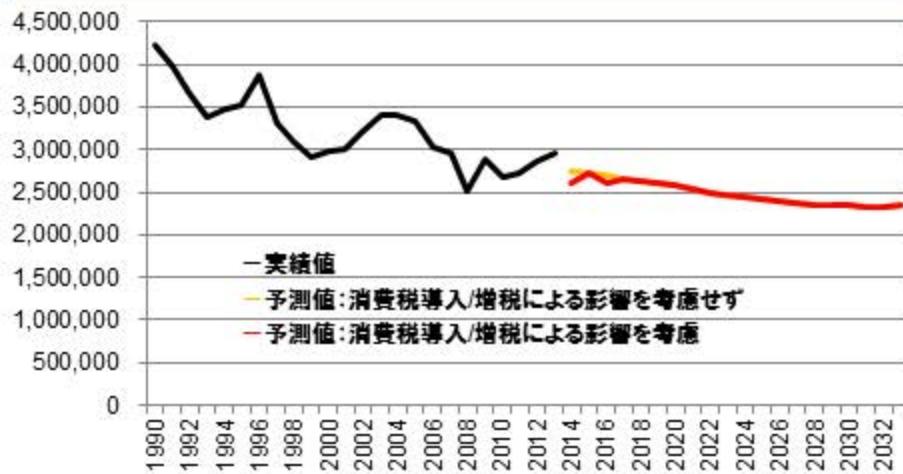


消費税導入(0→3%)がなかった場合(推測値)

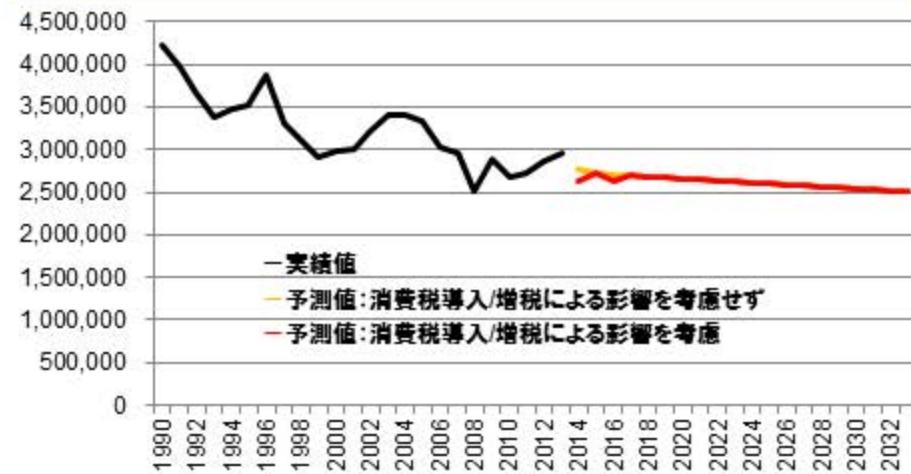


消費税導入/増税による影響を考慮すると、最尤シナリオでは、2014年度には約16万台、2016年度には約8万台の販売減となる

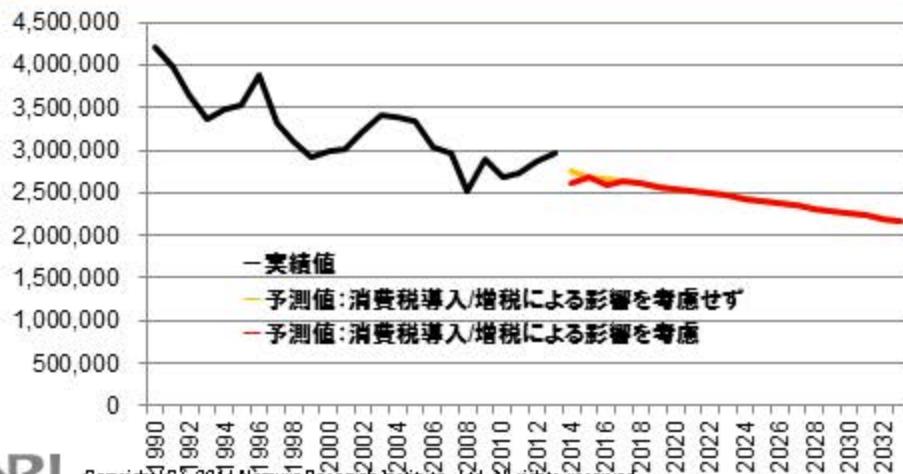
女性免許保有者数による感度分析(最尤)



女性免許保有者数による感度分析(楽観)



女性免許保有者数による感度分析(悲観)



開始日	税率	前年度	当年度
2014年4月1日	5→8%	8.6%	-8.6%
2015年10月1日	8%→10%	5.8%	-5.8%

消費税導入/増税による影響を考慮すると、最尤シナリオでは、2014年度には約9万台、2016年度には約4万台の販売減となる

女性免許保有者数による感度分析(最尤)



女性免許保有者数による感度分析(楽観)



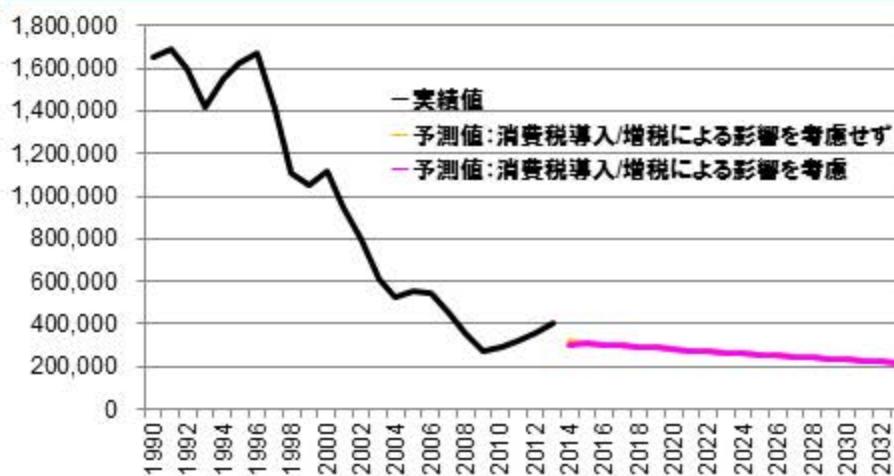
女性免許保有者数による感度分析(悲観)



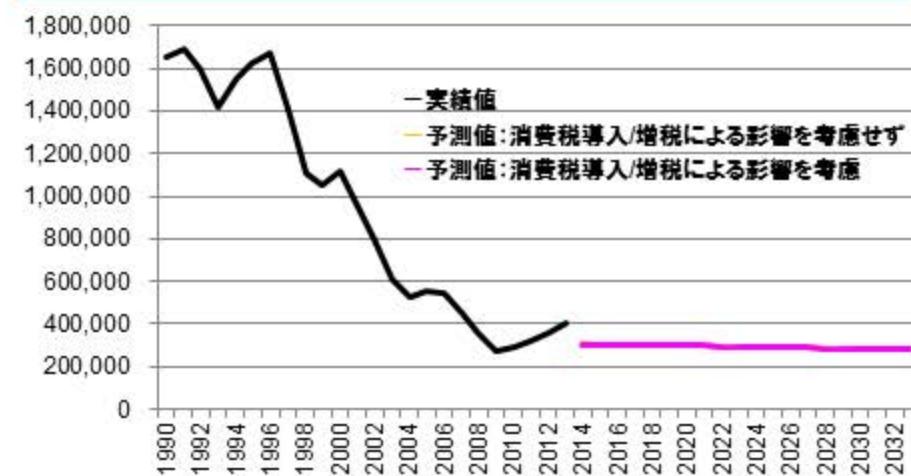
開始日	税率	前年度	当年度
2014年4月1日	5→8%	8.6%	-8.6%
2015年10月1日	8%→10%	5.8%	-5.8%

消費税導入/増税による影響を考慮すると、最尤シナリオでは、2014年度には約1.0万台、2016年度には約0.5万台の販売減となる

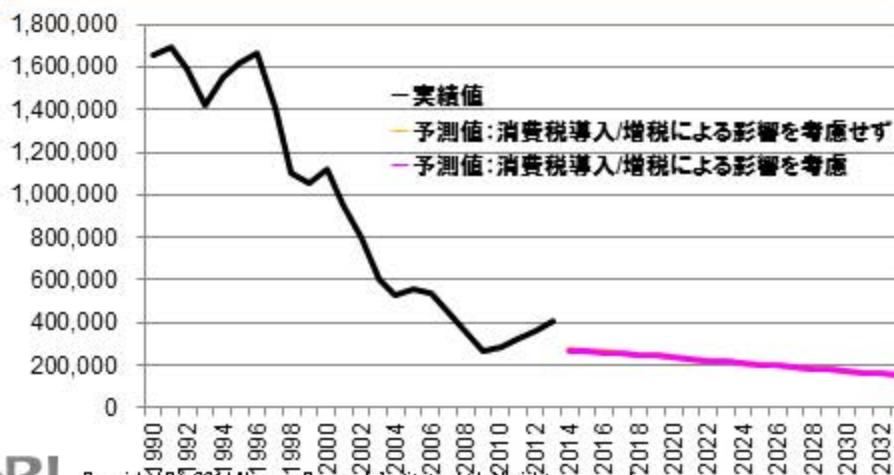
総貨物輸送距離による感度分析(最尤)



総貨物輸送距離による感度分析(楽観)



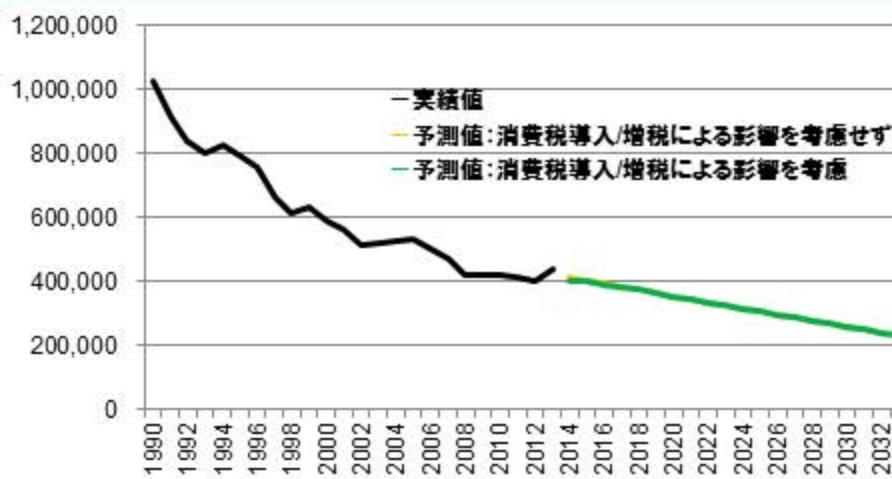
総貨物輸送距離による感度分析(悲観)



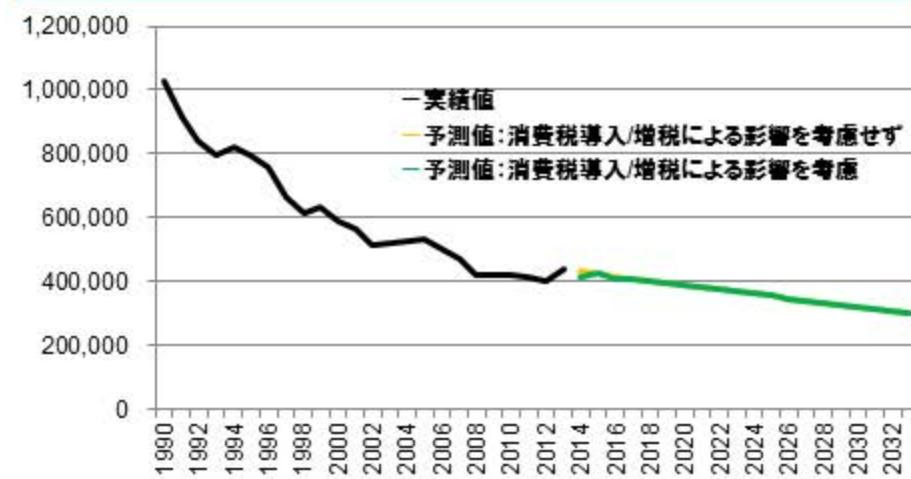
開始日	税率	前年度	当年度
2014年4月1日	5→8%	4.8%	-4.8%
2015年10月1日	8%→10%	3.2%	-3.2%

消費税導入/増税による影響を考慮すると、最尤シナリオでは、2014年度には約1.3万台、2016年度には約0.6万台の販売減となる

総貨物輸送重量による感度分析(最尤)



総貨物輸送重量による感度分析(楽観)



総貨物輸送重量による感度分析(悲観)



開始日	税率	前年度	当年度
2014年4月1日	5→8%	4.8%	-4.8%
2015年10月1日	8%→10%	3.2%	-3.2%

**軽自動車税の増税インパクトは、使用年数累計で比較すると、増税額が最も大きい
自家用乗用車でも消費増税(5→10%)と同程度のインパクトにすぎない**

軽自動車税および消費税の増税額の比較

軽自動車税の増税インパクト

車種	用途	軽自動車税		使用年数(※)累計		増税額 (使用年数累計)
		増税前	増税後	増税前	増税後	
乗用車	自家用	7,200	10,800	86,400	129,600	43,200
	業務用	5,500	6,900	66,000	82,800	16,800
貨物	自家用	4,000	5,000	48,000	60,000	12,000
	業務用	3,000	3,800	36,000	45,600	9,600

(※)12年間(2013年度平均値)で試算

消費税の増税インパクト

	基準	5→8%	8→10%	5→10%
消費税	38,500	61,600	77,000	77,000
増税額	(-)	23,100	15,400	38,500

(※)スズキ「アルト(ISSなし)」の場合(77万円/台)を想定

**ユーザLCCにおけるシェアで見ても、軽自動車税の増税によるインパクトは小さい
(LCCにおける同税のシェアは、約2%の増加に留まる)**

LCCにおける軽自動車税のインパクトの比較

増税前の場合

初期コスト	車両価格	円/台	770,000
	消費税	円/台	61,600
	軽自動車取得税	円/台	23,100
	合計	円/台	854,700
ランニングコスト (年間)	燃料単価	円/L	165
	燃費	km/L	22.6
	年間走行距離	km/年	10,000
	年間燃料費	円/年	73,009
	自動車重量税	円/年	3,800
	軽自動車税	円/年	7,200
使用年数累計	LCC	円	1,862,806
	軽自動車税	円	86,400
4.6%			

増税後の場合

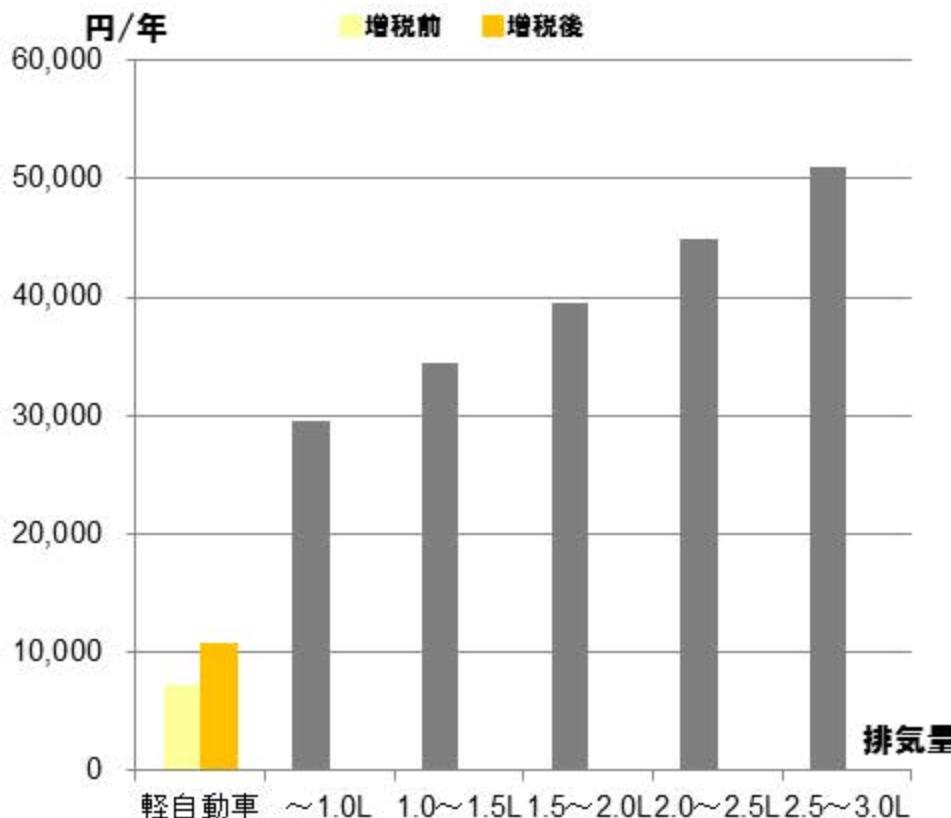
初期コスト	車両価格	円/台	770,000
	消費税	円/台	61,600
	軽自動車取得税	円/台	23,100
	合計	円/台	854,700
ランニングコスト (年間)	燃料単価	円/L	165
	燃費	km/L	22.6
	年間走行距離	km/年	10,000
	年間燃料費	円/年	73,009
	自動車重量税	円/年	3,800
	軽自動車税	円/年	10,800
使用年数累計	LCC	円	1,906,006
	軽自動車税	円	129,600
6.8%			

2. 分析の結果 ③自動車関連税制の変更による影響

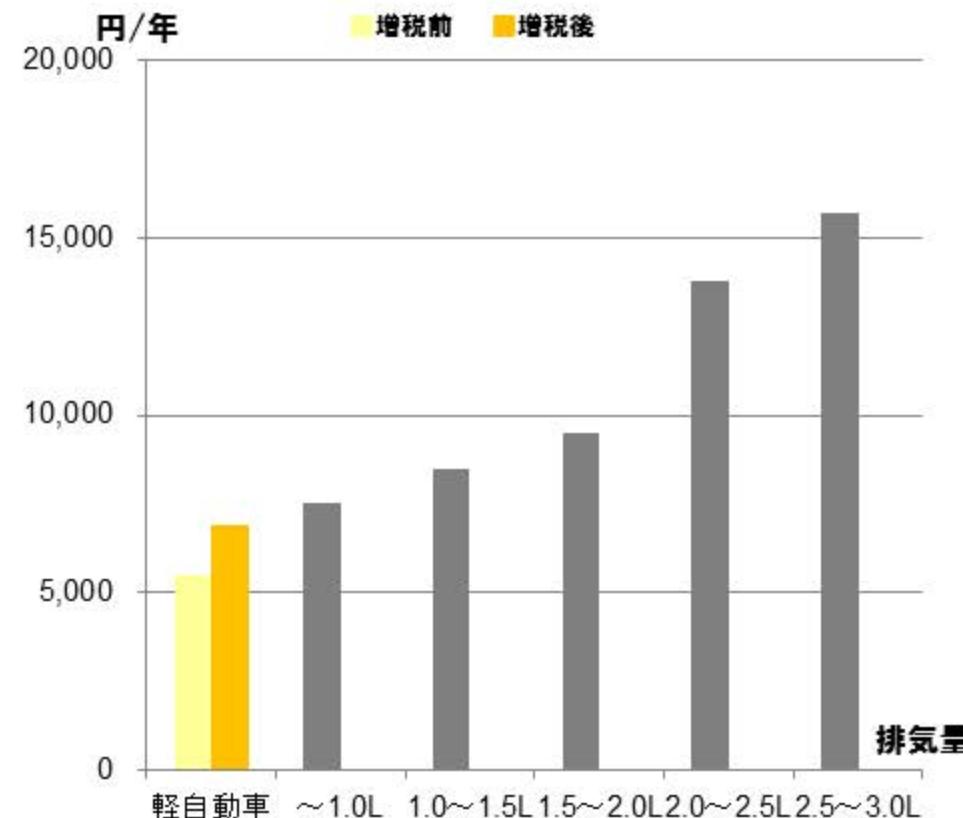
乗用車に関しては、業務用は小型車へのシフトにドライブが掛かる可能性がある

- 自家用は増税後も登録車(～1.0L)と2万円近い乖離があり、軽自動車の価格競争力への影響は小さい。一方、業務用は増税後は登録車(～1.0L)とほぼ同等になるため、小型車を選ぶユーザが増える可能性がある

軽自動車税/自動車税(自家用乗用車)



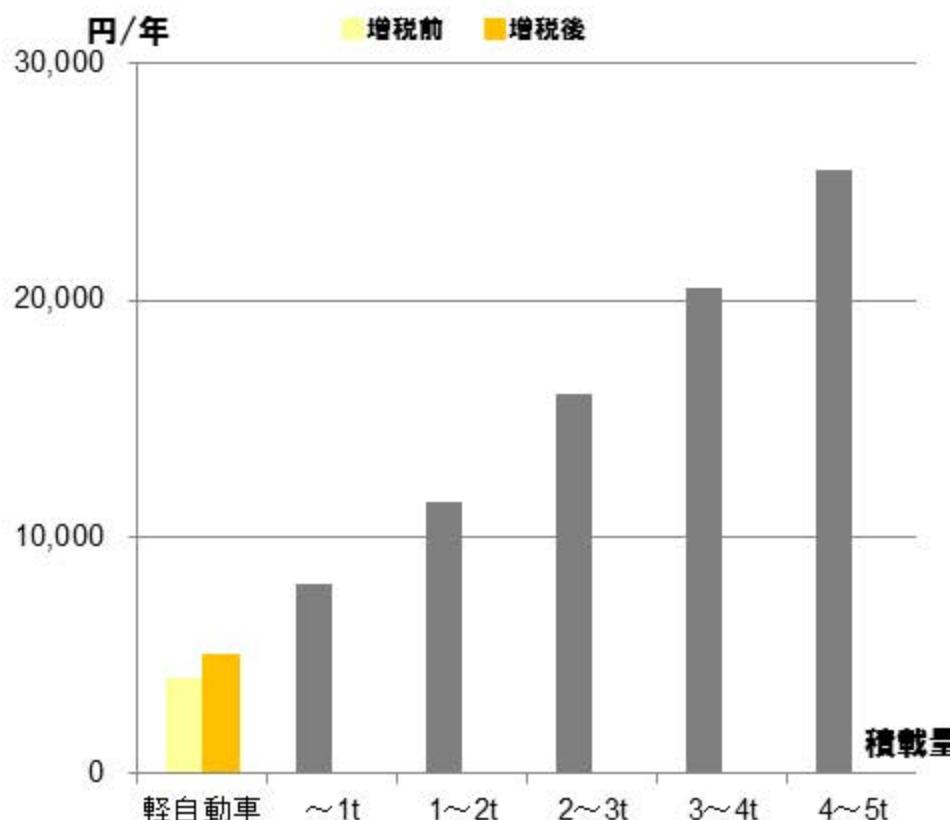
軽自動車税/自動車税(業務用乗用車)



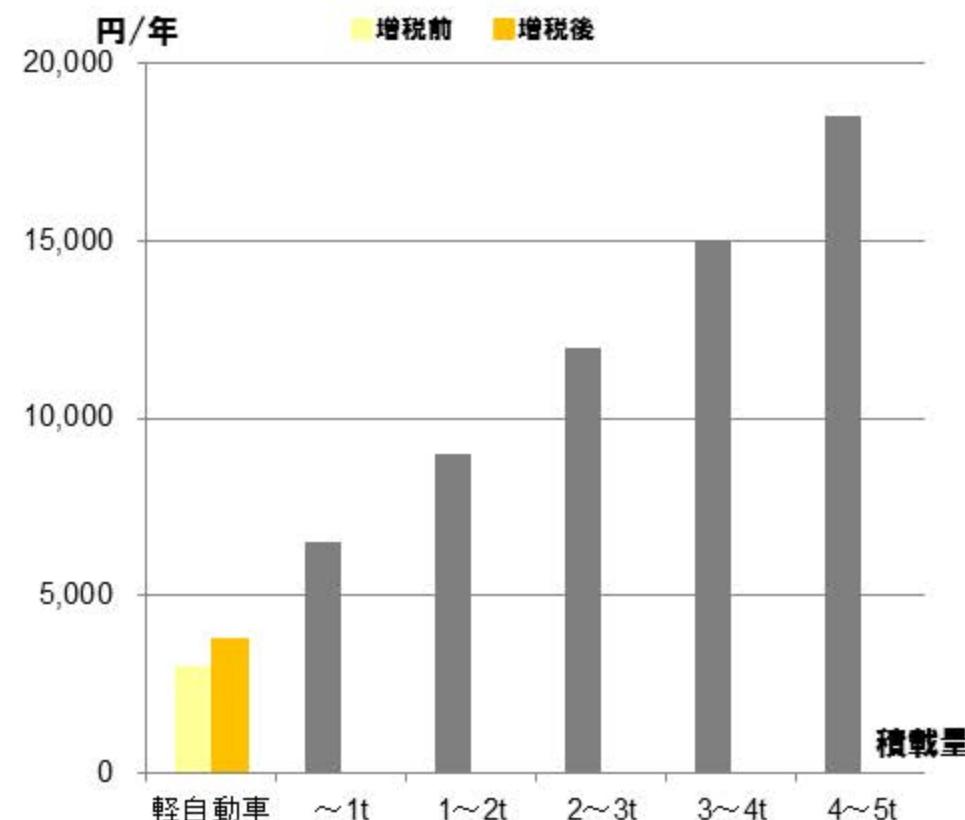
貨物車に関しては、自家用・業務用ともに軽自動車の価格競争力への影響は小さいものと予想される

- 自家用・業務用とともに、増税後も軽自動車と登録車(～1L)との間に明確な乖離があるため、増税を機に軽自動車から小型車へのシフトが起きるとは考えにくい

軽自動車税/自動車税(自家用貨物車)

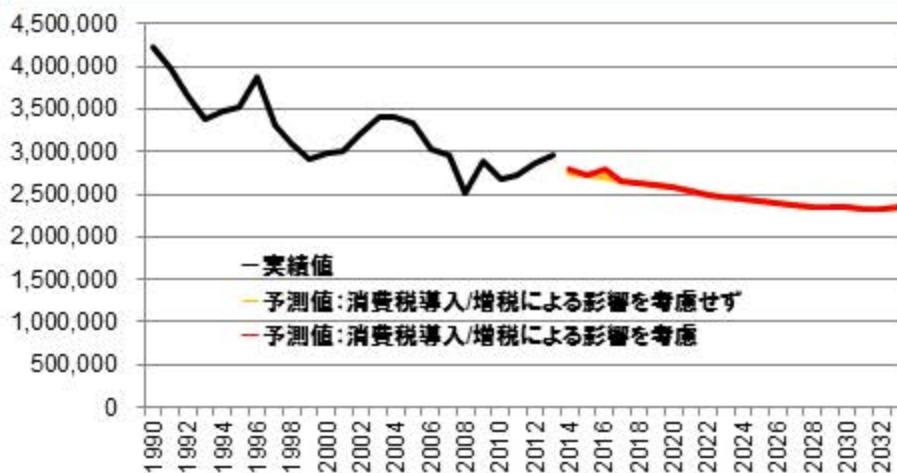


軽自動車税/自動車税(業務用貨物車)

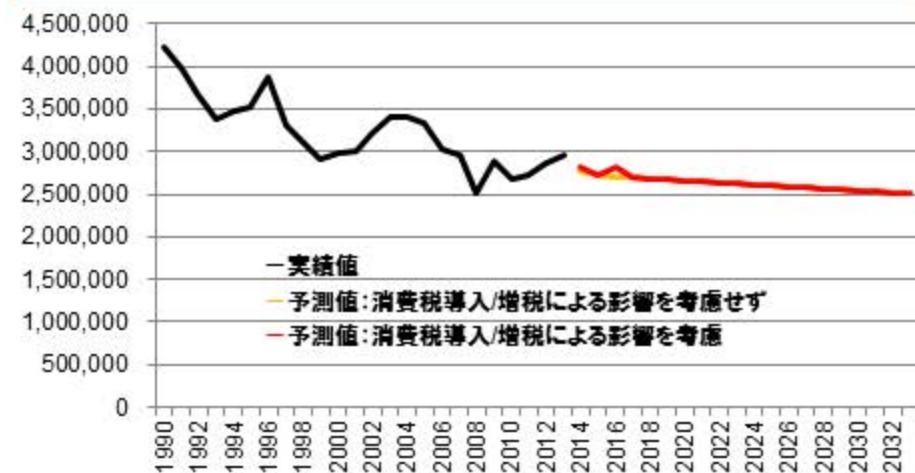


自動車関連税制の変更による影響を考慮すると、最尤シナリオでは、2014年度には約4万台、2016年度には約10万台の販売増となる

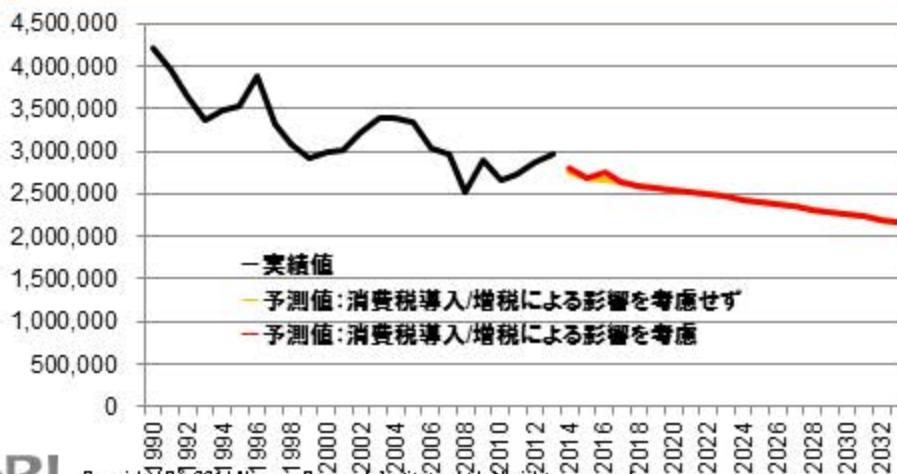
女性免許保有者数による感度分析(最尤)



女性免許保有者数による感度分析(楽観)



女性免許保有者数による感度分析(悲観)



税種	開始日	税率/額	前年度	当年度
自動車取得税	2014年4月1日	4.5→2.7%	-4.5%	4.5%
	2015年10月1日	2.7%→0%	-6.7%	6.7%

自動車関連税制の変更による影響を考慮すると、最尤シナリオでは、2014年度には約0.9万台増、2015年度には約0.9万台減、2016年度には約0.6万台増となる

総貨物輸送重量による感度分析(最尤)



総貨物輸送重量による感度分析(楽観)



総貨物輸送重量による感度分析(悲観)



税種	開始日	税率/額	前年度	当年度
自動車取得税	2014年4月1日	2.7%→1.8%	-1.4%	1.4%
	2015年10月1日	1.8%→0%	-2.9%	2.9%
軽自動車税	2015年4月1日	3,500→4,400円	2.2%	-2.2%

2. 分析の結果 車種別新車販売台数の長期予測

最尤、楽観、悲観の3つのシナリオで、今後20年間の新車販売台数を予測する

シナリオ別の前提

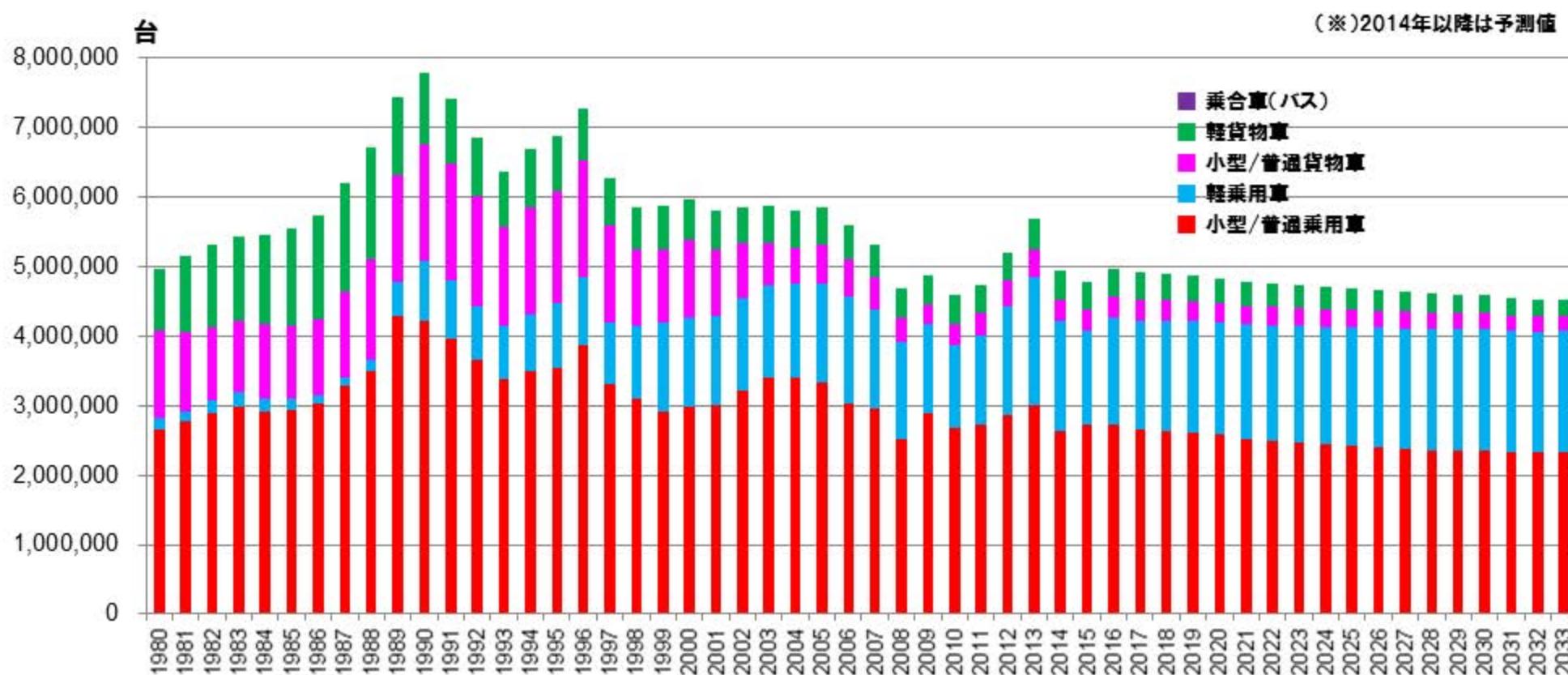
	指標	最尤	楽観	悲観
乗用車	総人口	● 2013→33年度で約90%に減少 (127→113百万人)	● 2033年度に最尤に対し+3%	● 2033年度に最尤に対し-3%
	女性の運転免許保有者数	● 2013→33年度で約113%に増加 (3,640→4,115万人)	● 2033年度に最尤に対し+6%	● 2033年度に最尤に対し-6%
	GDP成長率	● 2015~20年度は1%、2021~30年度は0.5%、2031年度以降は0%	● 2015~20年度は1%、2021~30年度は1.5%、2031年度以降は2%	● 2015~20年度は0.5%、2021~25年度は0%、2026~2030年度は-1%、2031年度以降は-2%
貨物車	総輸送距離 (小型/普通貨物車)	● 2013→33年度で約86%に減少 (142→122十億km)	● 2033年度に最尤に対し+10%	● 2033年度に最尤に対し-10%
	総輸送重量 (軽貨物車)	● 2013→33年度で約83%に減少 (130→108百万t)	● 2033年度に最尤に対し+10%	● 2033年度に最尤に対し-10%
	台当たり輸送距離 (小型/普通貨物車)	● 2010年度以降横ばい	● 最尤と同一	● 最尤と同一
	台当たり輸送重量 (軽貨物車)	● 2010~33年度で金融危機前の水準まで回復	● 最尤と同一	● 最尤と同一

(※)消費増税や自動車関連税制の変更による影響も含めて試算

最尤シナリオでは、今後20年間(2013→33年度)で、自動車の新車販売台数は約569台から約452万台まで減少する

- 車種別の新車販売台数は、小型/普通乗用車は約302→234万台、軽乗用車は約182→173万台、小型/普通貨物車は約40→22万台、軽貨物車は約44→23万台、乗合車(バス)は約1.2→0.8万台となる見通し

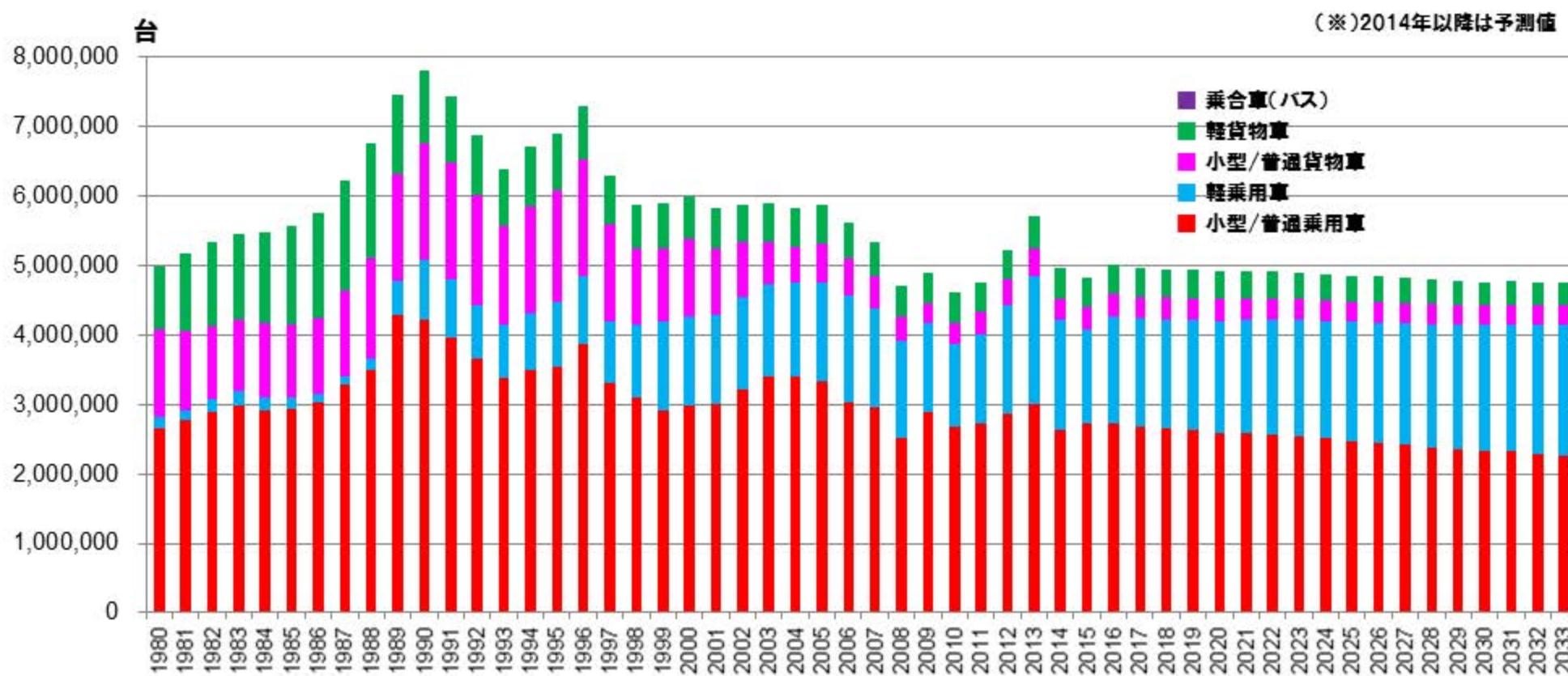
車種別新車販売台数の長期予測(最尤シナリオ)



楽観シナリオでは、今後20年間(2013→33年度)で、自動車の新車販売台数は約569万台から約473万台まで減少する

- 車種別の新車販売台数は、小型/普通乗用車は約302→226万台、軽乗用車は約182→188万台、小型/普通貨物車は約40→28万台、軽貨物車は約44→30万台、乗合車(バス)は約1.2→1.0万台となる見通し

車種別新車販売台数の長期予測(楽観シナリオ)



(出所)NRI予測

2. 分析の結果

総括

■ 乗用車は女性/高齢者ドライバーの増加、貨物車は総輸送量の減少と台当たり輸送量の増加が、新車販売台数の増減に大きな影響を与えている

- 乗用車は、バブル崩壊以降、全体の新車販売台数が横ばい/微減で推移する中、女性/高齢者ドライバーの比率が上昇し、小型/普通から軽へのシフトが進んでいる
- 貨物車は、小型/普通、軽とともに、総輸送量が減少する中、合理化等による貨物車の台当たり輸送量の増加が加わり、新車販売台数が劇的に減少している
- また、乗用車、貨物車ともに、平均使用年数の長期化や新車から中古車へのシフトが、新車販売台数の減少に拍車をかけている

■ 消費税や自動車関連税制による影響は、基本的に一時的なもので、中長期の販売台数への影響は小さい

- 消費税の増税に関しては、過去の事例を見ると、駆け込み需要による増税前の販売増と、その反動による増税後の販売減が指摘されるが、1~2年で元のトレンドに戻っている
- 軽自動車税の増税に関しても、使用年数累計で比較すると、増税額が最も大きい自家用乗用車でも消費増税(5→10%)と同程度のインパクトにすぎない

■ 自動車の新車販売台数は今後20年間で、約569万台から約432~473万台まで減少すると予想される

- これまでのトレンドや公的機関の見通しを前提とした最尤シナリオでは、2033年度には約452万台となる見通し。最尤シナリオより人口や総輸送量の減少を控えめに見た楽観シナリオでは同年度に約473万台、多めに見た悲観シナリオでは同じく約432万台となる見通し
- 今後は、小型/普通乗用車や貨物車だけでなく、軽乗用車も増加から横ばい/微減に転じると予想される(女性/高齢者ドライバーの割合は今後も上昇し続けると予想されるが、人口全体が大きく減少するため)

