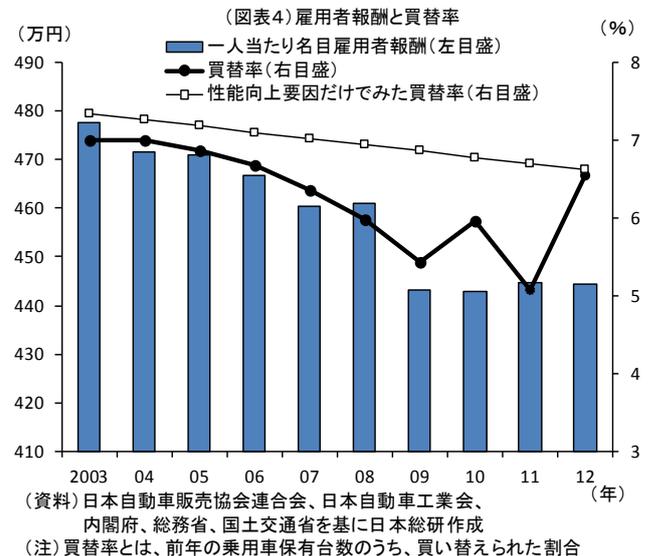
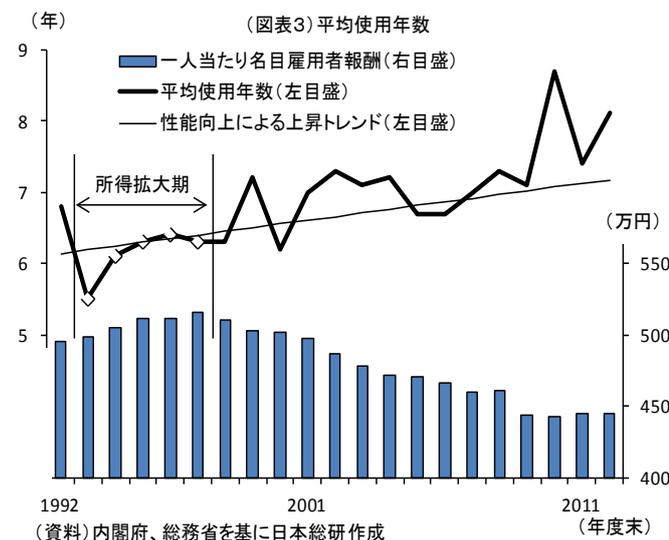
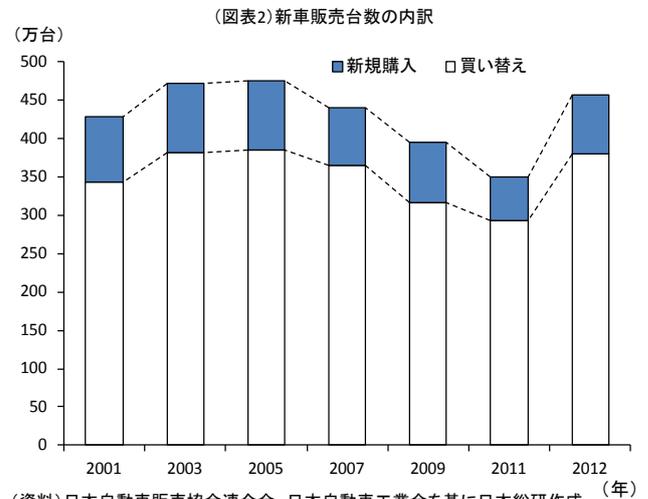
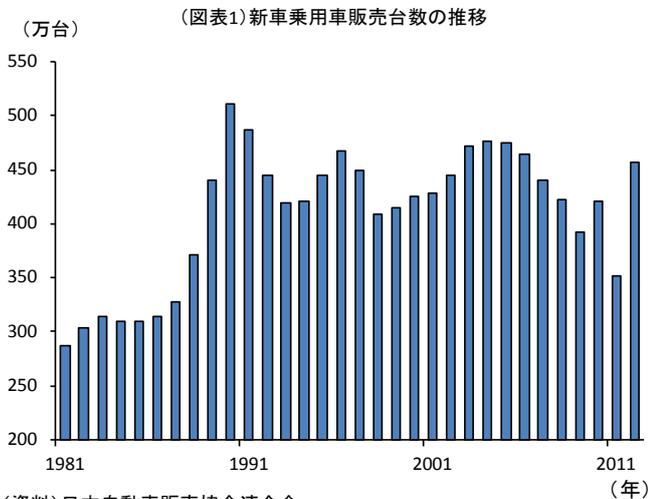


## 拡大する潜在的な乗用車の買替需要

- (1) わが国の新車乗用車販売台数（軽を含む）は、2000年代半ば以降減少傾向（図表1）。ただし、2010年、2012年はエコカー補助金による購入支援策がとられたため、一時的に持ち直し。
- (2) 新車販売減少の原因は、新規購入者の減少と、買替需要の減少。内訳をみると、年間新規購入台数は2005年から2011年までの間に34万台減少したのに対して、買替台数は92万台の減少と、買い替えの減少の影響の方が大（図表2）。買替需要の減少は、自動車保有者の買替率が低下した結果。わが国の乗用車保有台数は緩やかな増加傾向ながら、その増加ペースを上回って買替率が低下。
- (3) 買替率が低下した背景として、自動車の性能向上に加えて、所得環境の悪化による資金制約の強まりが指摘可能。買替率の低下は、自動車の平均使用年数の長期化を意味。実際、平均使用年数はとりわけ2000年代に入って以降大幅に長期化。このうち、所得拡大期（1992～1998年）に生じた長期化を、専ら自動車の性能向上効果とみなし、その趨勢が続いていると想定すると、2000年代以降の所得減少が一段の長期化を招いている構図（図表3）。
- (4) ちなみに、所得縮小期に入ってから平均使用年数の長期化を性能向上要因と資金制約要因に分解し、性能向上要因だけでみた買替率の推移を試算すると、2003年以降、買替率とのかい離幅が拡大。また、一人当たり雇用者報酬と買替率がおおむね連動して推移していることから、資金制約の影響は大（図表4）。（なお、2010年、2012年はエコカー補助金により例外的に買替率が上昇。）



- (5) 買替率低下の結果、平均的な買い替え期を超えた「古い乗用車」のストックが増加。10年超使用車両台数を試算すると、2010年を除き、毎年100万台程度増加（図表5）。2012年時点で全車両の約3分の1を占める（図表6）。
- (6) このような長期使用車両の増加は、買い替えの潜在需要が増加していることを示唆。アンケート調査をみても、自動車を手放すと考えている保有者が若干増加しているものの、依然9割超の保有者は将来の買い替えを予定（図表7）。
- (7) こうしたなか、政府による購入支援策は、厳しい資金制約下にある家計の買い替えを促す効果を発揮（図表4）。2010年には13年超使用車両の買い替えを優遇した新車購入補助が、2012年にはすべてのエコカー購入への補助金が講じられ、いずれの年も買替率が一時的に上昇。
- (8) 以上を踏まえると、潜在的な買替需要を顕在化させることができれば、国内の新車販売台数を拡大させることは可能。アベノミクス効果により所得の増勢が高まれば、資金制約が解消し、買替率は上昇に転じる公算大。性能向上を受けた買替率の趨勢的な低下により、2000年代前半の水準までの上昇は期待薄ながら、「性能向上要因だけでみた買替率」の上限6.5%程度まで高まれば、新車販売は年450万台まで増加すると試算（図表8）。一方、今後買替インセンティブを打ち出しても、所得増加につながらなければ一時的な効果にとどまる可能性が大。

