

## 特集：県内の軽乗用車販売動向について

### < 目 次 >

- 1 . はじめに
- 2 . 新車販売の動き
  - (1)販売台数
  - (2)保有台数
- 3 . 軽乗用車の好調要因について
- 4 . 今後の展望
- 5 . おわりに

### 1. はじめに

このところ、個人消費の動きが鈍いということがいわれている。リストラの進展などに伴う雇用情勢や家計の厳しさから、消費行動が慎重になっていることが背景にある。

こうした消費低迷の影響を受け、国内の新車登録台数（軽自動車を除く）は、1999年11月に至るまで2年7カ月連続で前年比減少という状況が続いていた。県内の新車登録は、レンタカー需要の比率が高いこともあり、入域観光客数が増加を続けるなか、全国ほどの落ち込みは見られなかった。暦年での販売台数は前年をやや下回るという面もみられたが、99年度は前年度比増加となっている。

そのようななかで、軽乗用車は、全国、県内ともに過去最高の販売台数を記録するなど、新車販売を下支えする役割を担っている。いわゆる「軽乗用車ブーム」である。

本稿では、県内における軽乗用車販売の動向を概観し、あわせて今後の見通しについても考察していくことにしたい。

### 2. 新車販売の動き

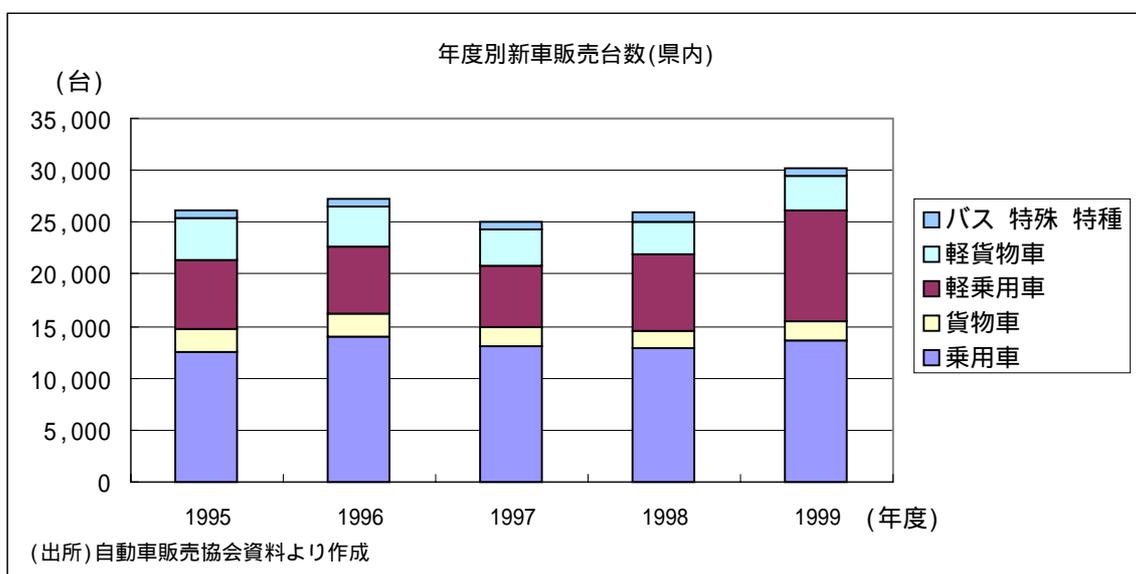
#### (1)販売台数

国内における99年度の新車登録台数(軽自動車を除く)は3,980,658台(前年度比5.5%減)で、15年ぶりに400万台を割り込み、3年連続でのマイナスとなった。反面、軽自動車の新車販売は1,908,701台

(同 14.9%増)で、過去最高を記録した。その結果、新車の総販売台数は前年度比 0.3%増と、3年ぶりに増加に転じた。

県内においては、新車登録台数が 16,078 台(同 4.9%増)と増加に転じ、軽自動車の販売台数も 14,080 台(同 33.4%増)と、2年連続の増加となった結果、99年度の総販売台数も 30,158 台(同 16.5%増)と前年度を大きく上回る事となった。

軽自動車の販売台数が年度ベースで 14,000 台を超えたのは初めてのことであり、過去 5 年の平均が約 10,300 台だったことを考えると、99年度の水準がいかに高かったかがわかる。

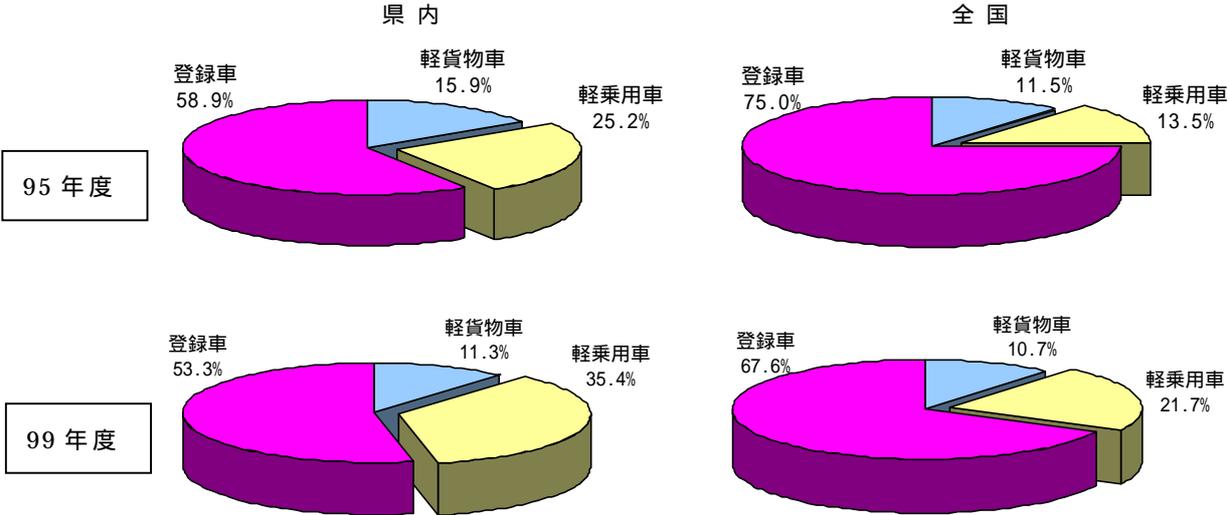


99年度の新車販売台数を、さらに車種別の内訳で見ると、バス・特殊・特種車の合計が前年を割り込んだが、他の車種は前年度比増加となっている。軽乗用車は前年度比 45.1%、台数にして 3,319 台の大幅な増加となり、総新車販売台数の 35.4%(前年度 24.4%)を占めた。これは小型車(5ナンバー車)の 36.7%(前年度 39.8%)に次ぐものであり、第 2 位の順位は変わらないもののシェアを大きく伸ばしている。

ここで、全国・県内それぞれの新車販売台数に占める軽自動車(軽乗用車+軽貨物車)の比率を 95 年度と 99 年度の比較で見たい。95 年度の全国平均 25.0%に対し、県内平均は 41.1%と高い水準にあることがわかる。内訳では、軽貨物車が全国平均の 11.5%に対して県内は 15.9%と 4 ポイント程度の差となっている。一方、軽乗用車は全国の 13.5%に対して県内は 25.2%となっており、軽乗用車の潜在需要はもともとかなり高いことがわかる。99 年度は、全国平均 32.4%に対

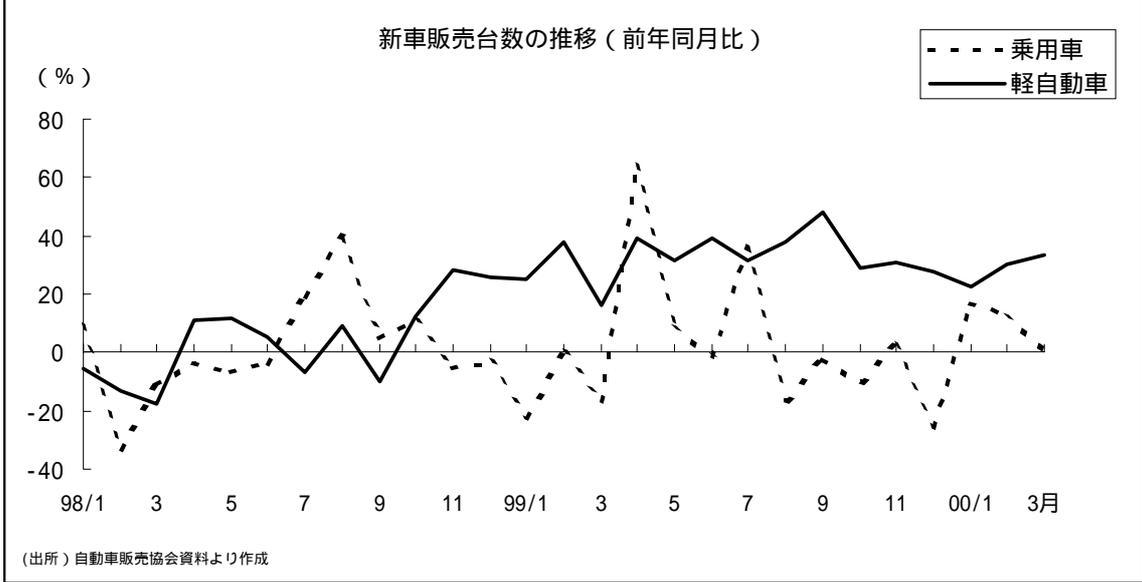
し、県内平均は 46.7%と相変わらず高い水準にあることがわかる。内訳では、軽貨物車が全国平均の 10.7%に対して県内は 11.3%と同程度になった。一方、軽乗用車は全国の 21.7%に対して県内は 35.4%と 95 年度を上回り軽乗用車の需要が旺盛だったことがわかる。

新車販売台数に占める軽自動車の構成比



(出所) 沖縄県自動車販売協会、全国軽自動車販売協会資料より作成

また、県内における販売台数の推移を月ごとにみていくと、軽自動車は 98 年 10 月以降 2 ケタ台の伸びを続けており、乗用車が月々のぶれを伴って推移したのに対し、軽自動車は一貫して増加基調にあったことがわかる。 99 年度の新車販売について、軽乗用車の果たした牽引役としての役割は非常に大きいものであった。



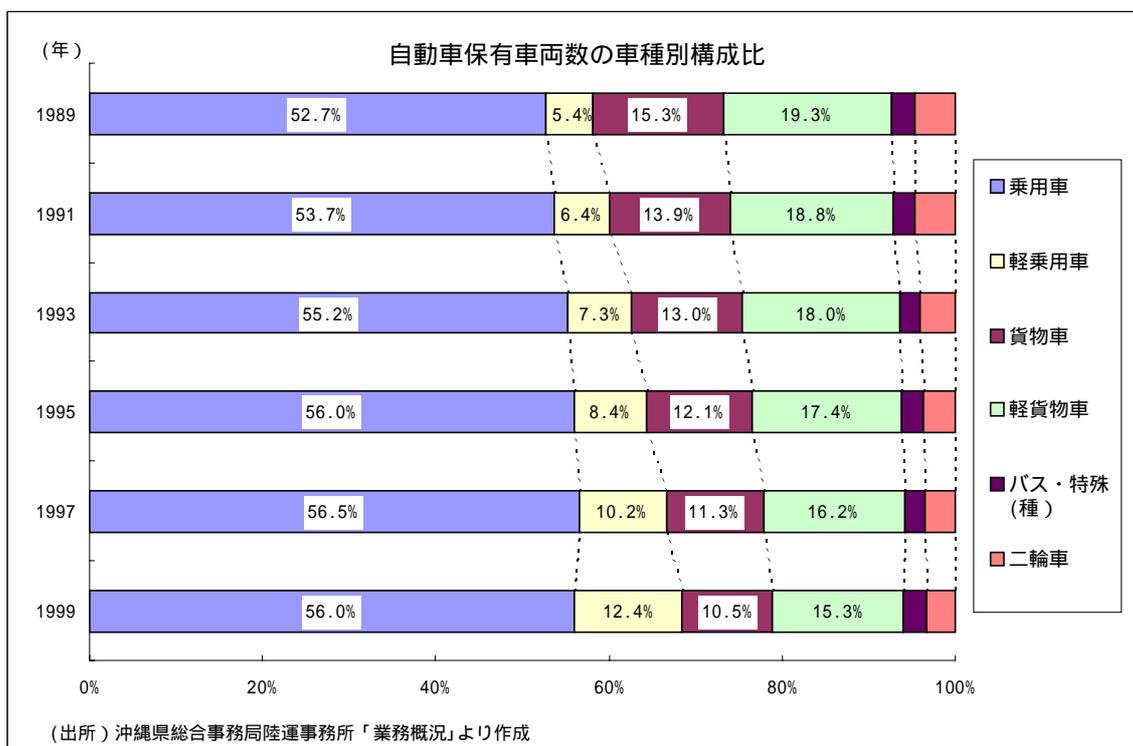
## (2) 保有台数

99年3月末現在の、県内の自動車保有台数は793,592台で、前年の773,693台から2.6%の増加となった(陸運事務所調べ)。内訳をみると、軽乗用車の保有台数は98,103台(前年比11,756台増加、13.6%増)、登録車のうち乗用車は444,237台(同7,722台増加、1.8%増)となっており、軽乗用車の方が増加台数、伸び率とも乗用車を上回っている。

自動車保有台数を車種別の構成比でみていくと、総保有台数に対する乗用車の割合が年々高くなっているということがわかる。

貨物車の占める割合は、1989年以降一貫して減少を続けており、89年から99年までの間に、登録車で約5%のマイナス、軽貨物車で約4%のマイナスとなっている。

一方、同期間の乗用車については、登録車が約3%増加、軽乗用車は約7%増加と、総保有台数に占めるウエイトが年々増しつつある。なかでも、軽乗用車の比率は年々上昇を続けており、着実に台数を伸ばしていることがわかる。



なお、88年以降は自動車保有台数が免許保有者数を上回っており、98年12月の時点で車両1台あたりの免許人口は0.9人となっている(沖縄県警調べ)。

### 3. 軽自動車の好調要因について

#### (1) 規格変更効果

現在も続く軽乗用車の躍進の契機となったのが、98年の規格変更である。

初めて「軽自動車」という規格が設けられたのは49年のことである。その後、数回の変遷を経て現在の規格となった。73年の検査制度開始以後についてみると、76年、90年、そして98年と3回にわたって、排気量もしくは車体の大きさについて拡大が行われている。

軽四輪車の規格変遷（1973年以降）

	全長 (m)	全幅 (m)	高さ (m)	排気量 (cc)
(検査開始時点) 1973年	3.00	1.30	2.00	360
1976年	3.20	1.40	"	550
1990年	3.30	"	"	660
(現在) 1998年	3.40	1.48	"	"

(注) 1976-98年の各項目は規格変更後の数値である。

(出所) 全国軽自動車協会連合会資料より作成

98年の規格変更は、10月に道路運送車両法保安基準の改正で衝突安全基準が強化されたことに伴い、軽自動車に全長 100mm (改正後全長 3.4m)、全幅 80mm (同全幅 1.48m) の拡大が認められたものである (排気量については変更なし)。今回の改定により、軽自動車の規格は「長さ 3.40m 以下、車体幅 1.48m 以下、高さ 2.00m 以下、排気量 660cc 以下」となった。

この規格変更以後、それまでの買い控えの反動もあり、全国的に軽自動車の販売台数が急増し、県内でも現在に至るまで依然好調な推移となっている。従来軽自動車の弱点とされていた安全面が強化されたことに加え、メーカー側の努力で燃費や性能の向上も図られたため、ユーザーを一層引きつける形になったと思われる。全国においては、規格変更による軽自動車の人気はほぼ一巡し、現在は発表された新型車が人気を下支えしているとされているが、県内では、前述の通りもともと軽乗用車のニーズが全国に比べて高いことから、今回の規格変更の効果はかなり大きくあらわれ、かつ長期間にわたって持続しているものとみられる。

## (2) コスト面での優位性

次に、軽自動車の特長として最も大きな、コスト面でのメリットをみていくことにする。

「軽自動車」という規格の根底には、車の大きさを制限することによりエネルギー、資源などの消費を減少させ、道路や環境への悪影響を極力抑制するという目的がある。そのため、税制などについて軽減措置が取られており、普及を促す一因となっている。

軽自動車と小型乗用車の、税制上の相違点を以下に示す。

1999年4月1日現在

	軽乗用車	小型乗用車 (1500cc)	軽貨物車	1トン積 小型貨物車
消費税率	5%	5%	5%	5%
自動車取得税率	3%	5%	3%	5%
重量税 (年)	4,400円	12,600円	4,400円	13,200円
(軽)自動車税 (年)	7,200円	34,500円	4,000円	8,000円

(注)重量税は暫定税額。取得税は暫定税率。  
軽自動車税は定額。登録自動車税は階級定額。

(資料) 全国軽自動車協会連合会、日刊自動車新聞社

このように、1500cc 小型車と比較しても、軽乗用車は、自動車取得税が率にして 2% 低く、重量税、(軽)自動車税がそれぞれ約 1/3、1/5 となっており、税負担はかなり軽くなっている。加えて、保険料や有料道路の料金も概ね低く設定されている場合が多い。

また、燃費のよさも軽自動車の有利な点である。軽自動車の燃料消費量は 2000cc 小型車の約 6 割といわれる。省エネルギーという点に加え、ガソリン代の節約に繋がることは所有者の立場からすると魅力的である。

全国軽自動車協会連合会の試算では、2000cc 小型車と軽乗用車をそれぞれ 9 年間保有した場合の税金、保険料 (任意保険を含む) の総額は、軽乗用車の方が 90 万円程度安くなるという。これに車両本体の価格、ガソリン代を加えると、約 240 万円の差がつくことになる。

維持管理コスト面のメリットに加え、車種もワゴンや 4WD、RV など豊富になり、選択肢が広がった。こうして広範囲のユーザーのニーズに応えられるようになったことで、軽自動車の吸引力は一層増したといえる。もちろん、登録車と軽乗用車のユーザー層が完全に一致す

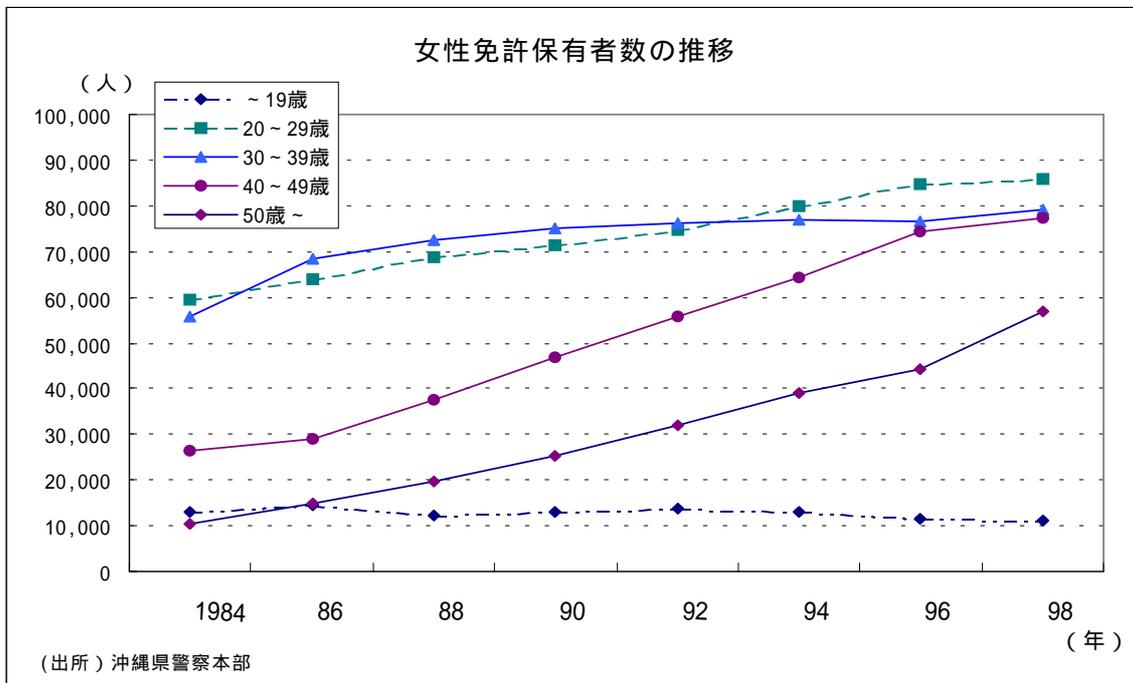
るわけではないが、多くの選択肢のなかで単純にコストのみの比較を行った場合、軽自動車の価格、維持費の与えるインパクトは大きいものと思われる。

### (3) 女性ドライバーの増加

軽乗用車の需要が比較的高いとみられる女性ドライバーの増加も、好調要因の一つとして考えられる。

98年12月現在における、県内の運転免許保有者数（免許人口）は723,567人で、男性が413,008人、女性が310,559人という内訳となっている。89年を100とした伸び率でみると、免許人口が27.8%増加しているなかで、男性が19.4%の伸びにとどまっているのに対し、女性は40.8%の高い伸びを示している。この間に、免許人口に占める女性の比率も38.9%から42.9%に上昇した。全国平均は40.6%となっており、県内は女性ドライバーの比率が比較的高いといえる。

要因としては、次項で述べる車両の複数台数保有とも関連するが、女性の就業機会の増加や、買い物などでの外出範囲の拡大などが挙げられよう。



### (4) セカンドカーとしての需要

セカンドカーとしての軽乗用車の需要も見逃せない側面である。県

内の1世帯当たりの車両保有台数は年々上昇してきており、89年の0.8台が、99年には1.2台と、一家で複数車両を保有することもさほど珍しくなくなってきた。よくいわれることだが、「車社会」の県内では、移動手段として自家用車のニーズが高く、また家族一人一人のライフスタイルの変化や、共働きの家庭が多いといったことが、複数保有につながっていると思われる。

全国軽自動車協会連合会の調べでは、県内の軽自動車保有台数は99年3月末時点で219,612台、世帯数との比率でみると、概ね2世帯に1台の割合で普及している計算になる。

また、日本自動車工業会が98年に行った市場動向調査によると、自動車の複数保有は「夫婦のみ」、「20～40歳台の子供あり妻就業」の世帯で増加が目立ち、2台目は軽自動車を選択する率が高いという結果となった。家計収入の伸び悩みなど個人消費をとりまく環境が厳しいなか、軽乗用車の価格や維持費は、ユーザーの選択に有利に働いているようだ。

加えて、軽自動車を保有する際、自動車保管場所証明書（車庫証明）が必要となるのは、県内では現在那覇市のみとなっており、他の地域については不要である。このことも、セカンドカーの選択基準として軽自動車に有利な点であろう。ただし、車庫の届出義務が必要となる地域は全国で順次拡大されていく予定で、2001年1月には沖縄市についても届出が義務づけられることになっている。現時点では、この2市のみが対象であるが、今後他の地域でも同様の動きが出てくる可能性はあるだろう。

#### 4．今後の展望

新規格車の登場から1年以上を過ぎ、息切れも心配された軽自動車販売だが、好調だった前年をさらに大きく上回る動きが現時点では続いている。また、新型車の投入による相乗効果が見込めるとの声もあり、見通しは明るいようである。

99年3月時点で、全国の軽自動車保有台数は18,570,328台となっている。全国軽自動車協会連合会の調べでは、このうち、買い替え対象と考えられる、使用年数が7年以上の車両は約3割を占めるといふ。県内の軽自動車保有台数は219,612台、仮に県内の台数にこの比率を当てはめてみると、約66,000台が買い替え対象ということになる。あ

くまでもこの数字は推計でしかないが、これだけの台数が順次買い替えられていくとすれば、99年度の軽自動車の販売台数が、過去最高の水準で14,080台だったことを考え合わせると、今後しばらくの需要も期待できるのではないだろうか。

もちろんこれは軽自動車に限った話ではなく、登録車への乗り換え市場の開拓も十分に可能であろう。特に、リッターカーと呼ばれる排気量1000ccの車種は軽自動車の強力なライバルになりうる。発売以来、年々好調に売り上げを伸ばしており、消費者の低価格車志向もはたらいて人気は上々のようである。現時点では、軽乗用車とリッターカーはそれぞれに販売台数を伸ばしており、競合はそれほど起きてはいないようではある。

これまで、どちらかというところセカンドカーとしての扱いが多かったようにも思える軽自動車だが、ここしばらくの動向を見ると、独自のユーザー層を獲得してきたとみてよいのではないだろうか。また、県内道路の幅員の狭さや、駐車スペースの確保、さらに環境への配慮といった観点からすると、軽自動車やリッターカーといったいわゆるコンパクトカーの需要は若年層や女性を中心に今後も続くのではないかと思われる。

懸念材料を挙げるとすれば、車庫証明が必要となる地域の拡大といった、制度面での改定が及ぼす影響や、今後登場してくるとみられるエコカーなどの車種に、税制をはじめとする諸制度の優遇措置がとられた場合、現在の軽自動車のメリットが薄れてしまう可能性は否定できない。

そうしたなかで、これまでのユーザーをいかに確保していくか、ということに加え、新しいユーザーの獲得も課題となる。少子化、高齢者世帯の増加といった家族構成の変化は、軽自動車の需要にプラスとなりうる。軽自動車の使い勝手のよさを考えると、今後増加していく高齢運転者に配慮した車種などが期待できるのではないか。また、もともと軽自動車を持つ、環境にやさしいという特性をさらに活かした車種の開発も求められてこよう。

## 5 . おわりに

県内景気は回復の動きが見えてきており、年が明けてからの新車販売も、引き続き台数を伸ばしている軽乗用車の下支えもあって、好調に推移している。雇用情勢の厳しさなど、消費者側の回復の実感には直結していないという向きもあるようだが、家計収入に底打ち感がみられるなど徐々に明るい動きは出てきているように思われる。

新車販売についても、これまで買い控えを続けていたといわれるユーザーの動きが注目される場所である。前項では触れなかったが、登録車についても、90年から91年のバブル期に販売台数のピークを迎えた車両が買い替え時期を迎えており(98年の乗用車平均使用年数9.44年)、どれだけ需要が取り込めるかが鍵となってくる。

とはいえ、これまでの消費行動の慎重さなどから、価格や品質に対する消費者の目は依然厳しいものがあるだろう。各メーカーとも、環境条件や、多様化する消費者のニーズに的確に応えられる新型車の開発が求められ、ディーラー側にもさらなる販売活動の推進が不可欠となつてこよう。そうしたなかで、自動車業界全体に明るい動きが続いていくことを期待したい。

( 藤村 紋子 )