

●コラム

## 将来の自動車保有台数について思う

*Think about the number of vehicles owned in the future*



小池 誠

Makoto KOIKE

編集委員, 豊田中央研究所

TOYOTA CENTRAL R&D LABS., INC.

米国トランプ大統領が自動車生産について言及したこの機に自動車の生産量・普及状況に触れてみたい。ここに示すデータはJAMAやOICAなどが公開しているので、関心のある方は参照されたい。

米国における2015年度の生産、輸出、販売はそれぞれ1210万台、224万台、1750万台と報告されている。輸入は差し引き760万台強ということになる。生産、販売の世界一は既に中国に明け渡しているが、保有台数は2億6千万台と依然世界一である。

世界全体で見ると、自動車生産台数は2015年に9千万台を超え、保有台数は12億台を超えるに至っている。ちなみに最近10年間における保有台数の増加は、平均すると5千万台弱/年であるから、新車販売の半数程度の自動車が廃車されていることになる。世界人口は73億人であるから、平均すると約6人に1台の車が行き渡っている。国別にみると、アメリカは1.2人に1台と突出しているが、欧州・日本でも1.5~1.7人に1台である。ちなみに乗用車に限定すれば概略2人に1台となっている。これらOECD諸国では人数当たりの自動車台数はほぼ飽和しつつあり、充足の目安と考えられる。一方、中国は10人、インドは45人、アフリカ平均では22人に1台という普及状況である。

2050年の世界人口は90億人に達すると予想されている。自動車保有台数は、それまでに現在の2倍に相当する~25億台になると見込まれている。25億と言えば1950年の世界人口に匹敵する。ところが、2人に1台を充足レベルと考えると、潜在需要はさらにその2倍ある。そんなに生産できるかは別としても、世界何処に行っても日本や欧米とならぶ自動車利便性を享受しようと思えば、こういう数字に向かって進むことになる。

これは言わばBAU(business as usual)ケースである。将来はもう少し違っているかもしれない。エネルギーは大丈夫であろうか。現在、自動車が消費しているエネルギーは人類が消費するエネルギー全体の17%弱である。比率から見れば大きな数字ではないが、サステナブルな社会実現のために、エネルギー消費の抑制強化や化石燃料からリニューアブルエネルギーへの転換が求められている。そのため、エネルギーコストは高くなることが予想され、低消費エネルギーに向かう社会構造の中で、人の移動や物流への自動車の関わり方が変わる可能性がある。

そうでなくとも過去から少しずつ人は都市に集まりつつある。既に先進国では人口の70~80%が都市部で生活しており、新興国でもこの傾向が強まっている。2050年には人口の90%が都市部で生活するという予測もある。自動車は人とともにあるから、都市に自動車が集中する。今でも渋滞や駐車場不足がもたらす時間と経済的損失が問題となっている。欧州では渋滞による損失が1年1人平均100時間を超え、経済的損失は1000億円に上ると試算されている。

解決法の一つは、社会で車を共有化し、個人で車を所有しないことだという意見がある。働き方改革が進んで、入社・退社が自由になり、インターネットを利用した自宅勤務が普及すれば、少なくとも通勤のために車を所有する必要性は少なくなるであろう。カーシェアリングやシェアライディング、Uberのようなシステムが普及していくと、車は社会が提供するインフラの一つになる可能性がある。市場調査によれば、現時点ではユーザを含めてこのシステムの実用性は高くないとされているが、懸念されている若者の車離れがこのまま世代を超えて進むと車の所有に関する意識は変わるかもしれない。

自動車は人口と同じオーダーの数に近づいてきて、いよいよ数の問題を考えねばならないのではないだろうか。自由な移動と利便性を提供する自動車本来の役割は変わらないとしても、ここに述べたような、個人が所有するケースと社会インフラとして整備されるケースに分かれていくことが考えられる。多くの人が共有して使う車と個人で所有する車の指標は自ずと違っているはずである。何のための車か、誰が使う車か、突き詰めれば何のために車を作っているか改めて問われていないだろうか。