

# 調査

## 福島県内乗用車需要の現状と課題について

### <要 旨>

#### 1. 県内の乗用車保有台数

県内の乗用車保有台数をみると、直近2021年3月末時点で1,222千台となり、リーマンショック前の2008年と比較して9.2%増加したものの、2017年以降では、1,220千台前後のほぼ横ばいで推移している。また、2020年3月末における1世帯当たり乗用車保有台数を都道府県別にみると、本県は1,548台で全国9位となり、全国的にみて上位に位置している。

#### 2. 県内の乗用車販売台数

県内の乗用車販売台数は、新車および中古車の合計でみると、2020年は新型コロナウイルス感染拡大や半導体不足による生産調整の影響などから174,129台となり、東日本大震災が発生した2011年の170,881台を上回ったものの、リーマンショック直後の2009年の175,959台を下回る水準にとどまっている。

#### 3. 県内の乗用車需要の展望

今後の県内乗用車需要の展望を考察してみると、県内では運転免許保有者数の減少や車両価格の上昇など、消費者の乗用車需要を押し下げる事象が多く、需要の活性化を図ることが喫緊の課題となっている。このため、電気自動車を中心とする次世代自動車の販売促進や自動運転技術の搭載、オンライン販売による販売チャネルの拡大などの新たな需要喚起が求められる。但し、そのためには、電気自動車の車両価格低下や走行可能距離の延長に加え、充電スタンド数をさらに増加させるとともに、補助金の上限額を引き上げるなど、官民一体となった支援策が必須要件と考えられる。

県内の乗用車市場では、運転免許保有者数の減少および乗用車の平均使用年数の長期化などが、乗用車の購入需要を押し下げる要因になっているものと考えられる。一方、県内でも従来のガソリン車に代わり、ハイブリッド車の普及が進んでおり、さらに今後は、脱炭素を背景に自動車メーカーによる電気自動車の販売促進が見込まれるものの、先行きは不透明な状況にある。

そこで本稿では、県内乗用車市場のうち、消費者の乗用車に対する需要に着目し、県内乗用車需要の現状と課題について統計データを基に考察してみた。

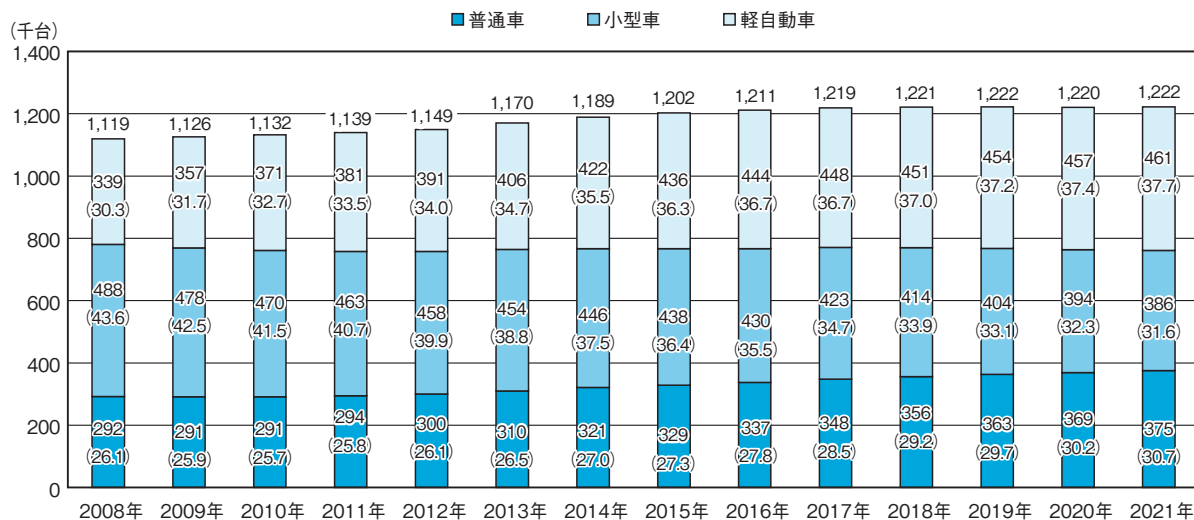
### 1. 県内乗用車需要の現状

#### (1) 乗用車保有台数

##### A. 車種別にみた乗用車保有台数

県内の乗用車保有台数をみると、直近2021年3月末時点で1,222千台となり、リーマンショック前の2008年と比較して9.2%増加したものの、2017年以降では、1,220千台前後のほぼ横ばいで推移している（図表1）。次に、車種別にみると、2021年の保有台数では、多い順に、軽自動車が461千台（2008年比+36.0%）、小型車が386千台（同△21.0%）、普通車が375千台（同+28.4%）と

図表1 県内乗用車保有台数



資料：国土交通省東北運輸局「自動車保有車両数調」

注：カッコの数値は構成比。軽自動車は、排気量660cc以下で車体が長さ3.4m以下、幅1.48m以下、高さ2m以下。小型車は、排気量2,000cc以下で車体が長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2m以下。普通車は、軽自動車および小型車以外の乗用車。各年3月末時点。

なり、2008年と比較して軽自動車および普通車が増加したが、小型車は減少した。普通車は2010年から2021年まで12年連続、軽自動車は2009年から2021年まで13年連続でそれぞれ前年実績を上回っているが、小型車は2009年から2021年まで13年連続で前年実績を下回り、2016年以降、軽自動車は小型車に代わって最も台数が多い。

### B. 都道府県別にみた乗用車保有台数

都道府県別に1世帯当たり乗用車保有台数をみると、本県は1.548台で全国9位となり、全国的にみても上位に位置している（図表2）。上位10位以内の県は、相対的にみて3世代同居などで1世帯当たり世帯人員が多い県の割合が高い（図表3）。一方、下位の都府県は、首都圏および京阪神大都市圏が多く、一人暮らしなどで1世帯当たり世帯人員が少ないことに加え、私鉄などの公共交通網が発展しており、車を持たなくても、生活する上で不便を感じないことなどが1世帯当たり乗用車保有台数の少ない要因とみられる。

本県は世帯人員が多く、車を持たないと生活する上で不便なことが多いため、乗用車保有台数が多いものと考えられる。

図表2 都道府県別にみた1世帯当たり乗用車保有台数

順位	都道府県	1世帯当たり乗用車保有台数 (台)	順位	都道府県	1世帯当たり乗用車保有台数 (台)
1	福井	1.727	25	沖縄	1.299
2	富山	1.670	26	宮城	1.286
3	山形	1.660	27	大分	1.284
4	群馬	1.614	28	宮崎	1.282
5	栃木	1.593	29	愛知	1.255
6	茨城	1.577	30	山口	1.241
7	長野	1.571	31	和歌山	1.229
8	岐阜	1.562	32	青森	1.225
<b>9</b>	<b>福島</b>	<b>1.548</b>	33	鹿児島	1.178
10	新潟	1.538	34	愛媛	1.137
11	山梨	1.538	35	高知	1.128
12	佐賀	1.509	36	広島	1.101
13	石川	1.481	37	長崎	1.100
14	鳥取	1.454	38	奈良	1.090
15	三重	1.447	39	福岡	1.064
16	島根	1.400	40	北海道	1.001
17	岩手	1.399	41	千葉	0.962
18	静岡	1.389	42	埼玉	0.957
19	秋田	1.382	43	兵庫	0.903
20	滋賀	1.370	44	京都	0.813
21	岡山	1.359	45	神奈川	0.694
22	徳島	1.358	46	大阪	0.637
23	香川	1.333	47	東京	0.424
24	熊本	1.315		全国平均	1.043

資料：自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数月報」（2020年3月末）、総務省「住民基本台帳人口に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」（2020年1月1日時点）

図表3 都道府県別にみた1世帯当たり世帯人員

順位	都道府県	1世帯当たり世帯人員(人)	順位	都道府県	1世帯当たり世帯人員(人)
1	山形	2.97	25	熊本	2.59
2	滋賀	2.86	26	埼玉	2.56
3	福井	2.85	27	愛知	2.56
4	岐阜	2.82	28	兵庫	2.55
5	福島	2.80	29	青森	2.55
6	鳥取	2.80	30	香川	2.55
7	新潟	2.80	31	和歌山	2.53
8	佐賀	2.78	32	沖縄	2.53
9	茨城	2.77	33	千葉	2.51
10	富山	2.73	34	大分	2.46
11	奈良	2.73	35	長崎	2.45
12	栃木	2.72	36	福岡	2.43
13	島根	2.71	37	京都	2.43
14	秋田	2.71	38	広島	2.41
15	長野	2.70	39	愛媛	2.40
16	岩手	2.69	40	神奈川	2.39
17	三重	2.68	41	宮崎	2.39
18	群馬	2.67	42	山口	2.34
19	宮城	2.67	43	大阪	2.30
20	静岡	2.66	44	高知	2.29
21	山梨	2.64	45	鹿児島	2.25
22	徳島	2.61	46	北海道	2.23
23	石川	2.60	47	東京	2.06
24	岡山	2.60		全国平均	2.49

資料：総務省「2020年国勢調査」

(2) 乗用車販売台数

A. 乗用車販売台数の推移

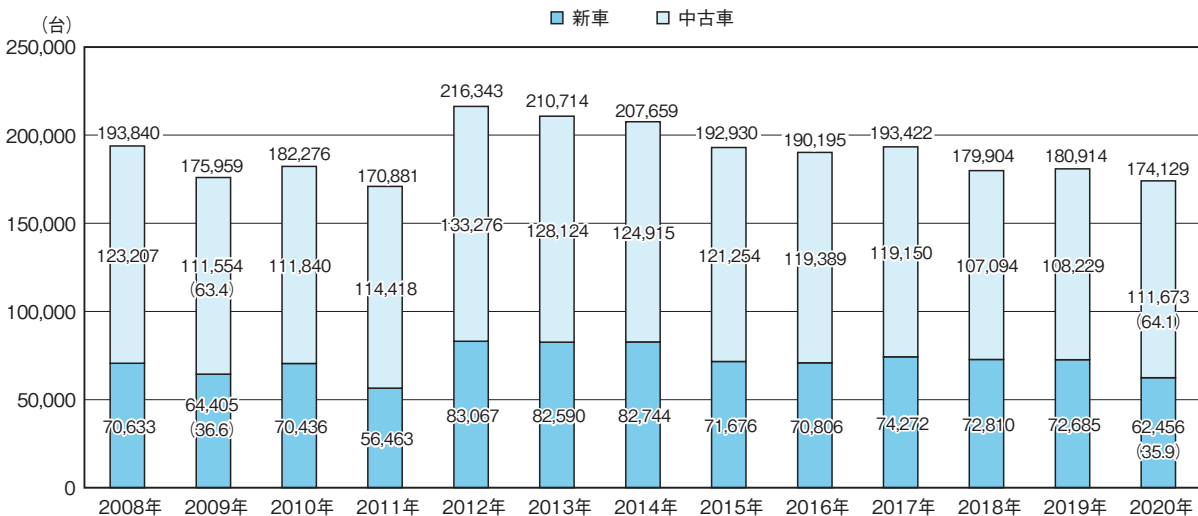
県内の乗用車販売台数は、新車および中古車の合計でみると、2020年は新型コロナウイルス感染拡大や半導体不足による生産調整の影響などから174,129台となり、東日本大震災が発生した2011年の170,881台を上回ったものの、リーマンショック直後の2009年の175,959台を下回る水準にとどまっている(図表4)。

次に、新車・中古車別にみると、2020年は、新車が62,456台(構成比35.9%)、中古車が111,673台(同64.1%)となり、中古車の構成比が新車を30ポイントほど上回っている。2020年の台数をリーマンショックの影響を強く受けた2009年と比較してみると、新車が△3.0%(構成比△0.7ポイント)、中古車が+0.1%(同+0.7ポイント)となり、新車が減少したものの、中古車はわずかに増加した。

B. 乗用車新車販売台数の推移

県内の乗用車新車販売台数をみると、2020年はコロナ禍の影響などから62,456台となり、2011年の56,463台を上回ったものの、リーマンショック直後の2009年の64,405台を下回る水準にとどまっている(図表5)。なお、2012年から2014年まで

図表4 県内の乗用車販売台数推移(新車+中古車)



資料：(社)日本自動車販売協会連合会福島支部・全国軽自動車協会連合会より作成  
注：カッコ内の数値は構成比。

が8万台と高水準になったのは、震災により被災した乗用車の買い替え需要が押し上げたものとみられる。次に、車種別にみると、2020年は、軽自動車が23,940台（構成比38.3%）で最も多く、次いで、普通車が19,840台（同31.8%）、小型車が18,676台（同29.9%）となり、普通車と小型車の構成比は2018年を境に逆転している。

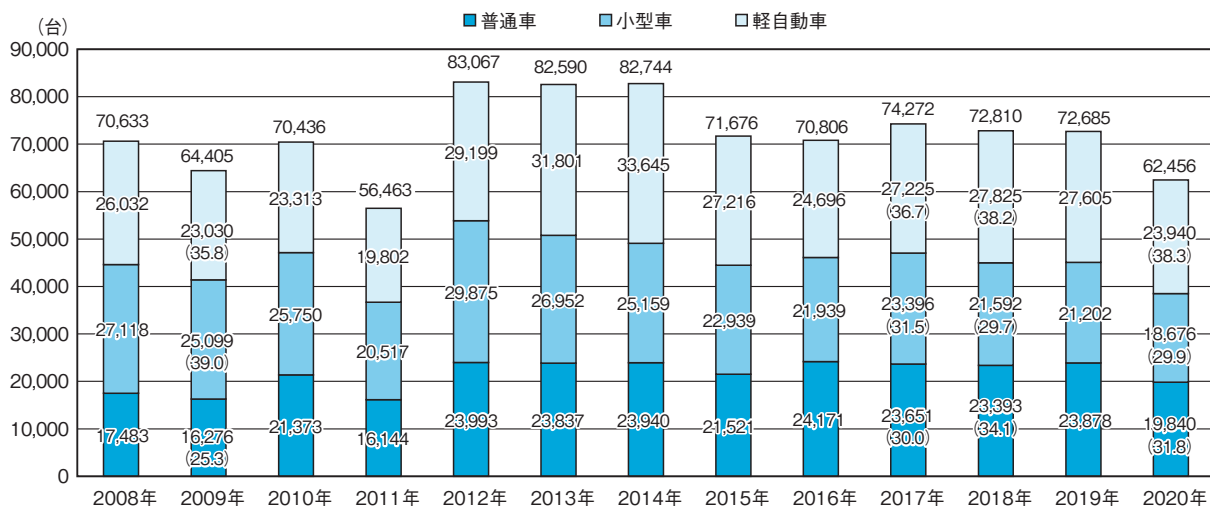
2020年の台数を2009年と比較してみると、小型車が△25.6%（同△9.1ポイント）と2009年を下回ったものの、普通車が+21.9%（同+6.5ポイン

ト）、軽自動車が+4.0%（構成比+2.5ポイント）と2009年を上回った。なお、普通車では、小型車がモデルチェンジ時に車体サイズが大型化して普通車となったケースが多かったこと、軽自動車では、世帯人員の減少や維持費の安さ、女性の運転免許保有者数が2009年から2019年にかけて6千人以上増えたことなどがそれぞれの増加要因と考えられる。

### C. 中古乗用車販売台数の推移

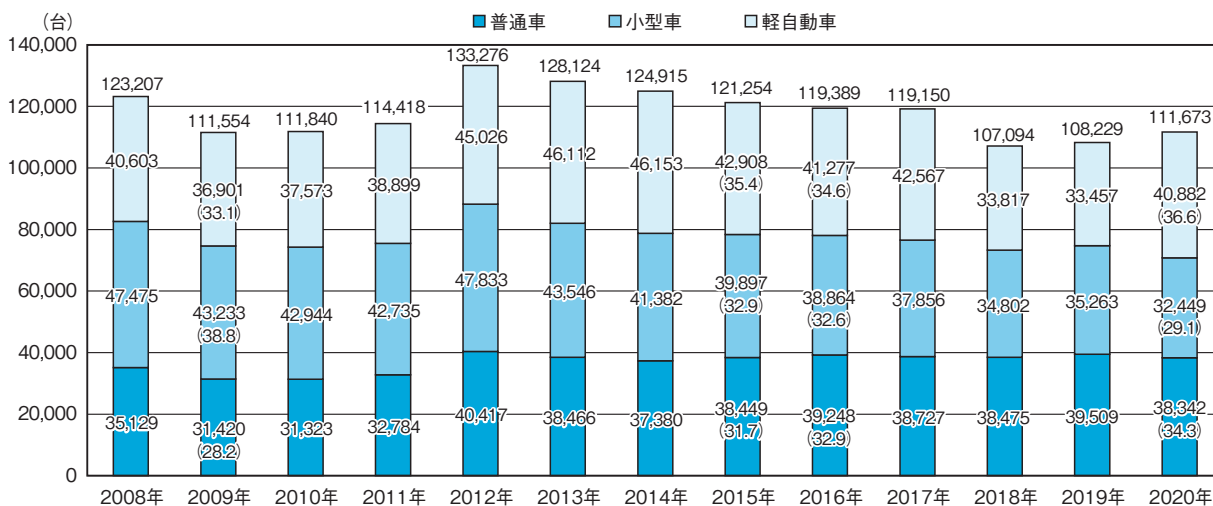
県内の中古乗用車販売台数をみると、2020年は

図表5 県内の乗用車新車販売台数推移



資料：(社)日本自動車販売協会連合会福島支部・全国軽自動車協会連合会より作成  
注：カッコ内の数値は構成比。

図表6 県内の中古乗用車の販売台数推移



資料：(社)日本自動車販売協会連合会福島支部

111,673台と2年連続で前年実績を上回ったものの、2011年の114,418台を下回る水準にとどまっている（図表6）。なお、2011年が新車と比べて落ち込みが小さかったのは、被災して車を買換えなければならない消費者が震災直後の経済的な不安やすぐに必要だったことを理由に新車の購入を断念し、急場しのぎで中古車を購入したためと推察される。次に、車種別にみると、2020年は、軽自動車40,882台（構成比36.6%）で最も多く、次いで、普通車が38,342台（同34.3%）、小型車が32,449台（同29.1%）となり、普通車と小型車の構成比は2016年を境に逆転している。

2020年の台数を2009年と比較すると、合計では△9.4%となり、車種別では軽自動車が+10.8%（構成比+3.5ポイント）、小型車が△24.9%（同△9.7ポイント）、普通車が+22.0%（同+6.1ポイント）と、新車と同様に普通車と軽自動車の台数が増加している。

## 2. 乗用車購入需要の変動要因

乗用車の購入需要は、消費者の給与所得や運転免許保有者数などの増減により変動するものと考えられる。そこで本章では、中長期的にみて乗用車の購入需要を変動させるいくつかの要因について

考察してみる。

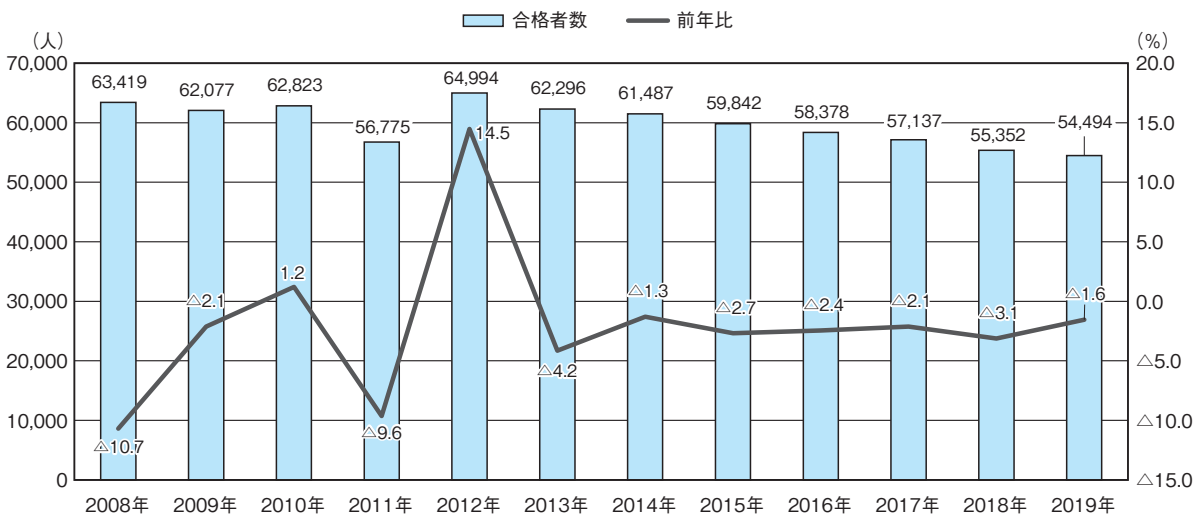
### (1) 運転免許保有者数

まず、福島県警察本部「交通白書」から県内運転免許試験合格者数をみると、2019年は54,494人と7年連続して前年を下回り、2008年比で△14.1%となっている（図表7）。運転免許試験合格者が減少しているのは、若年層の人口減少と車に対する関心の低下などから、運転免許試験受験者数が減少したためとみられる。なお、2011年の運転免許試験合格者数が大きく減少したのは、東日本大震災の影響で運転免許試験受験者数が減少したためと考えられる。

次に、2019年末現在の県内運転免許保有者数は合計1,289,837人（前年比△0.6%）で、運転免許試験合格者数の減少などもあり、4年連続して前年を下回っている（図表8）。内訳では、男性が699,967人（同△1.0%）と12年連続、女性が589,870人（同△0.2%）と7年ぶりでそれぞれ前年を下回っている。県内運転免許保有者数は、男性が減少基調を辿っているのに加え、直近では女性も前年を下回ったことから、全体の減少率も大きくなっている。

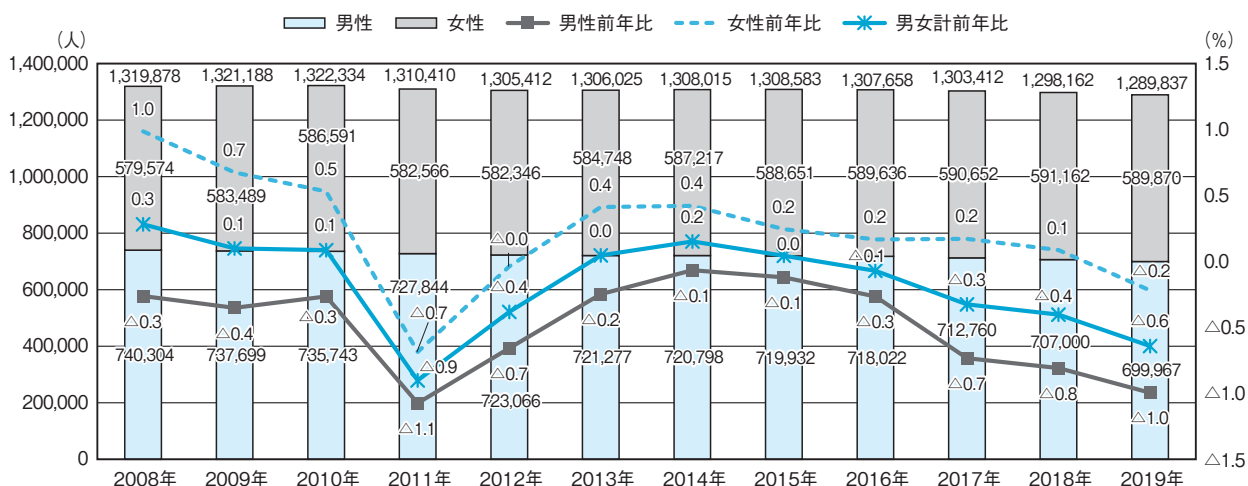
また、県内の運転免許保有者1人当たり乗用車保有台数は2019年が0.948台で、現状における運

図表7 県内運転免許試験合格者数の推移



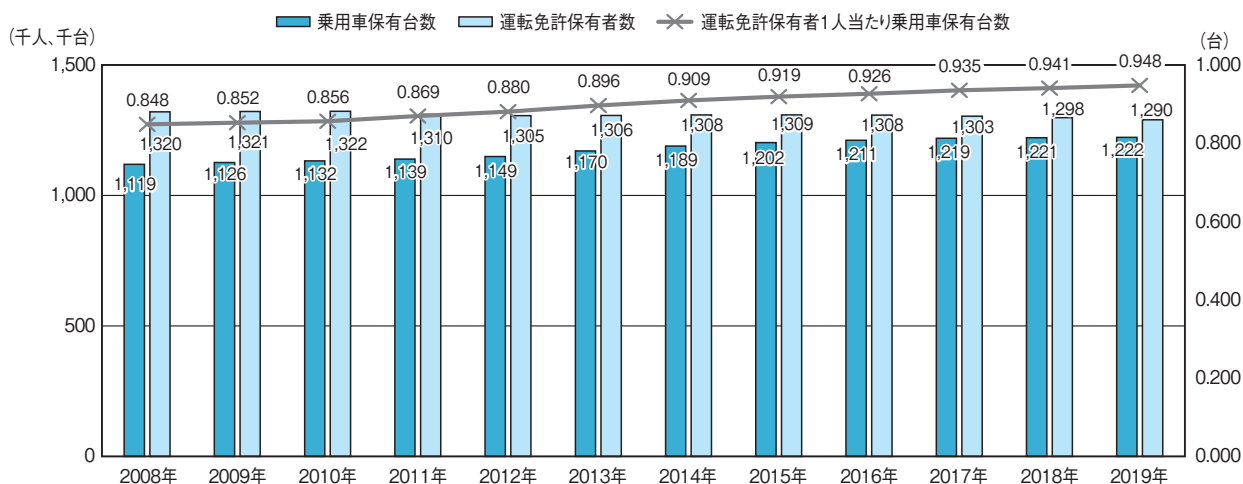
資料：福島県警察本部「交通白書」

図表8 県内運転免許保有者数の推移



資料：福島県警察本部「交通白書」  
注：各年いずれも12月末。

図表9 県内運転免許保有者1人当たり乗用車保有台数



資料：国土交通省東北運輸局「自動車保有車両数調」、福島県警察本部「交通白書」  
注：運転免許保有者1人当たり乗用車保有台数は、乗用車保有台数を運転免許保有者数で割って算出。

転免許保有者の多くは、1台の乗用車を保有しているとみられることから、運転免許保有者の減少は今後の乗用車の買い替え需要を押し下げるものと考えられる(図表9)。

## (2) 乗用車の平均使用年数

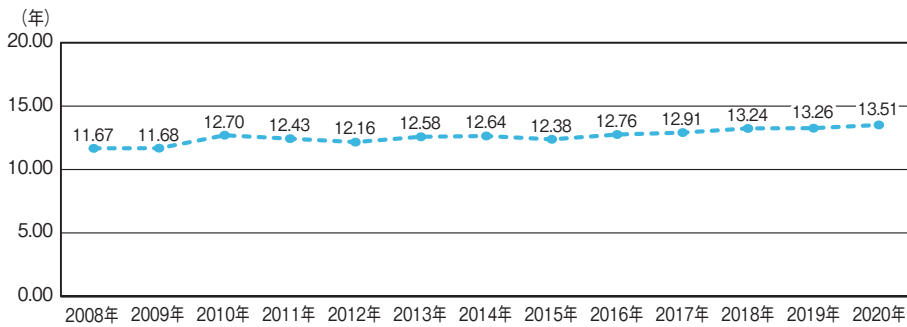
2020年の国内乗用車平均使用年数は13.51年(2008年比+1.84年)と、2008年と比較して平均使用年数が長期化しており、ほぼ一貫して増加基調で推移している(図表10)。このため、県内でも、国内と同様に乗用車の買い替えサイクルも長期化し

ているものとみられ、買い替えサイクルの長期化が乗用車購入需要の減少要因の1つと考えられる。

## (3) 車両価格

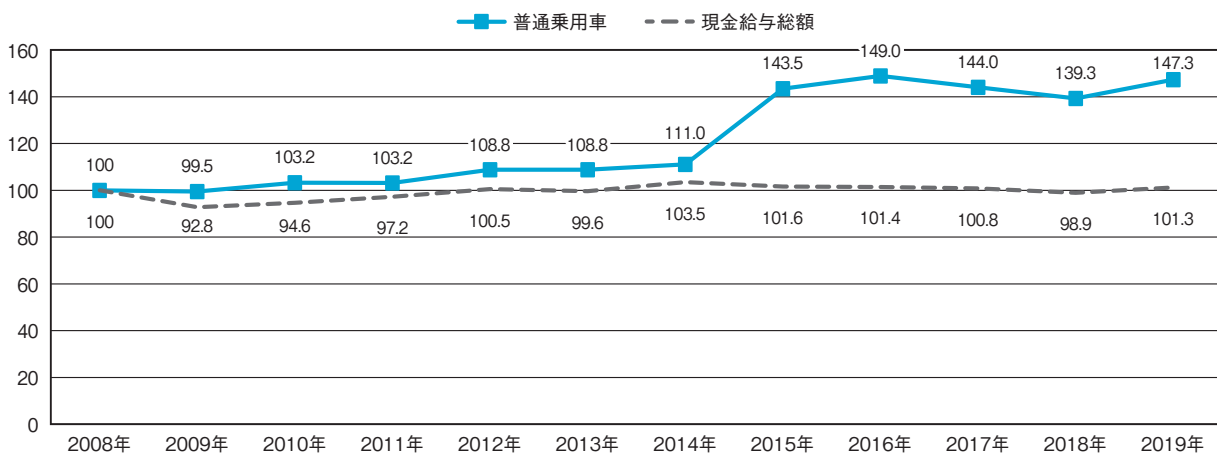
普通乗用車の車両価格と県内現金給与総額の推移をみると、2008年と比較した2019年では、普通乗用車の車両価格が50%ほど値上がりしたのに対して、現金給与総額はほとんど上がっていない(図表11)。最近の乗用車では、先進安全技術や運転支援システムなどが標準装備となっていることから、車両価格が上昇している。

図表10 国内乗用車の平均使用年数



資料：自動車検査登録情報協会

図表11 普通乗用車の車両価格と県内現金給与総額の推移



資料：総務省「小売物価統計調査」、福島県「毎月勤労統計調査」

注：上記の数値は、2008年を100として各年の値を指数化。普通乗用車は、2008年から2016年までが排気量1.5～2.0ℓ、2017年以降が排気量非表示。

現金給与総額は、所定内給与、所定外給与、特別給与の合計。

このため、消費者は車両価格が上昇していることから、現在保有している乗用車の買い替え時期を先延ばししたり、新車の購入を断念して中古車を購入したりしているものと考えられる。

### 3. 県内乗用車需要の展望

今後の県内乗用車需要を見通してみると、運転免許保有者の減少や買い替えサイクルの長期化などを背景に、これからも乗用車販売台数の伸び悩みが続くのではないかとの閉塞感がある。

そこで本章では、県内乗用車販売市場が抱える閉塞感を打破する可能性のあるいくつかのトピックスを取り上げてみた。

#### (1) 電気自動車の買い替え需要

東北運輸局がまとめた次世代自動車の普及状況を見ると、県内で登録されたハイブリッド車や電気自動車などの次世代自動車は、2018年3月末時点で160,463台と県内乗用車保有台数の13.1%にとどまり、このうち電気自動車の構成比は1.8%に過ぎない(図表12)。国内外で脱炭素化に向けた取り組みが進展する状況下において、電気自動車の台数が伸びないのは、車両価格が高いことや充電施設が少ないこと、充電1回当たりの走行可能距離が短いことなどがその要因として考えられる(図表13)。

現在でも、補助金制度はあるものの、依然として車両価格が高いことが電気自動車購入時の最大

の不安材料であることから、買い替え需要を促すためにも、概算要求額が2021年度の2倍以上である2022年度の「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」が速やかに執行されることが望まれる(図表14)。一方で、電気自動車のバッテリーとな

るリチウムイオン電池の低価格化や安価な全固定電池\*の開発による車両価格の引き下げが期待されている。

\*全固定電池とは、電流を発生させるのに必要な電解質を固体にした電池。

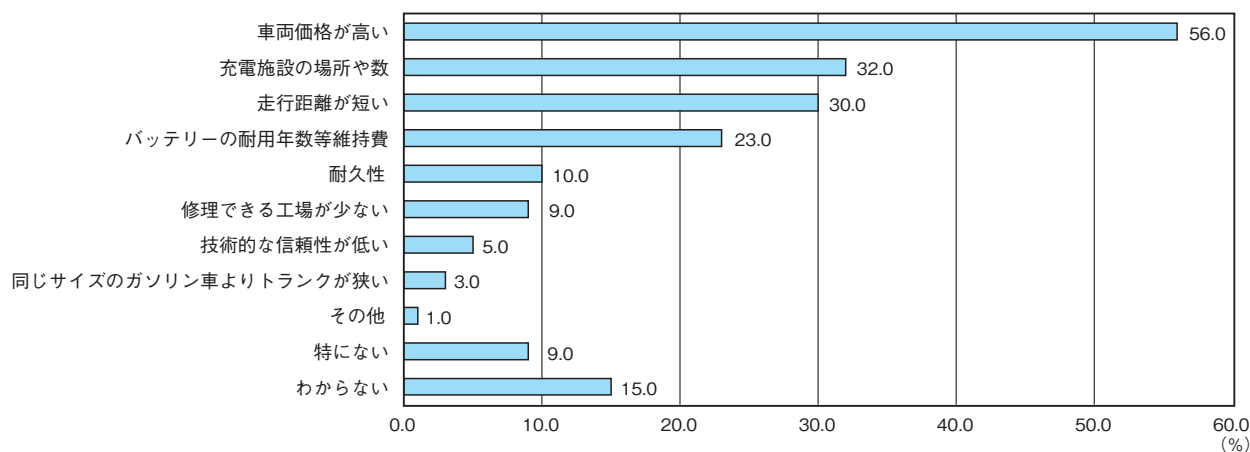
図表12 県内の次世代自動車保有台数

		2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
ハイブリッド	台数(台)	51,788	70,506	86,939	104,628	125,730	146,249
	構成比(%)	98.9	98.5	98.2	98.1	91.4	91.1
電気	台数(台)	562	1,054	1,606	1,967	2,344	2,862
	構成比(%)	1.1	1.5	1.8	1.8	1.7	1.8
クリーンディーゼル	台数(台)	-	-	-	-	9,511	11,327
	構成比(%)	-	-	-	-	6.9	7.1
その他	台数(台)	26	23	22	21	15	25
	構成比(%)	0.05	0.03	0.02	0.02	0.01	0.02
合計(台)		52,376	71,583	88,567	106,616	137,600	160,463
対県内自家用車保有台数比(%)		4.5	6.0	7.4	8.8	11.3	13.1

資料：東北運輸局 HP

注：各次世代自動車の下段数値は構成比。乗用車以外を含む。3月末データ。ハイブリッドはプラグイン・ハイブリッドを含み、その他はCNG（圧縮天然ガス）と燃料電池の合計。

図表13 電気自動車購入時の不安点



資料：日本自動車工業会「2019年度乗用車市場動向調査」

図表14 2021年度クリーンエネルギー自動車導入促進補助金

補助金名	上限額	適用条件
ゼロカーボン補助金	80万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生可能エネルギー100%調達</li> <li>モニタリング調査の参加</li> </ul>
グリーンエネルギー自動車補助金	60万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両と外部給電電器・充放電設備の同時購入</li> <li>モニタリング調査の参加</li> </ul>
CEV 補助金	40万円	特になし

資料：一般社団法人次世代自動車振興センターHP

注：2021年10月6日時点。

また、県内充電スタンド数の全国順位をみると、設置数では CHAdeMO 充電器（急速充電器）が209箇所で12位、普通充電器が272箇所で28位、面積10km<sup>2</sup>当たりの設置数では CHAdeMO 充電器が1.52箇所で37位、普通充電器が1.97箇所で43位、道路距離100km当たりの設置数では CHAdeMO 充電器が0.52箇所で37位、普通充電器が0.67箇所で46位となっている（図表15）。設置数自体は全国の上位から中位に位置しているものの、福島県は県土が広いことから、面積10km<sup>2</sup>および道路距離

100km当たりの設置数は全国下位にとどまっております。県内の電気自動車購入を促すにはさらなる設置数の増加が課題となっている。

## (2) 自動運転技術

乗用車保有者に車に要望することを尋ねたところ、「長時間運転しても疲れない車」が55.0%で最も高く、次いで「先進安全技術の搭載」が48.0%、「前方視界を見やすくする」が45.0%などの順となった（図表16）。次に、要望する自動運転

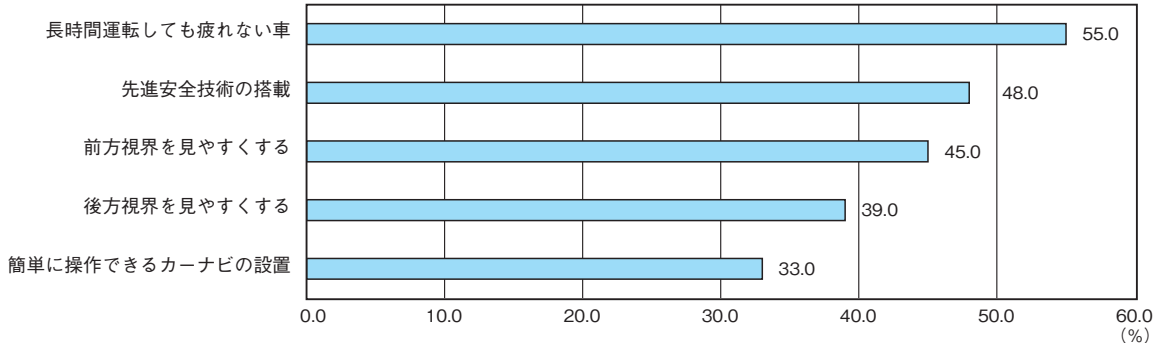
図表15 県内充電スタンドの全国順位

	CHAdeMO 充電器	順位	普通充電器	順位
設置数（カ所）	209	12	272	28
面積10km <sup>2</sup> 当たりの設置数（カ所）	1.52	37	1.97	43
道路距離100km当たりの設置数（カ所）	0.52	37	0.67	46

資料：GoGoEV

注：GoGoEV に登録されている充電スタンド数。2018年12月10日時点。CHAdeMO 充電器とは急速充電器。

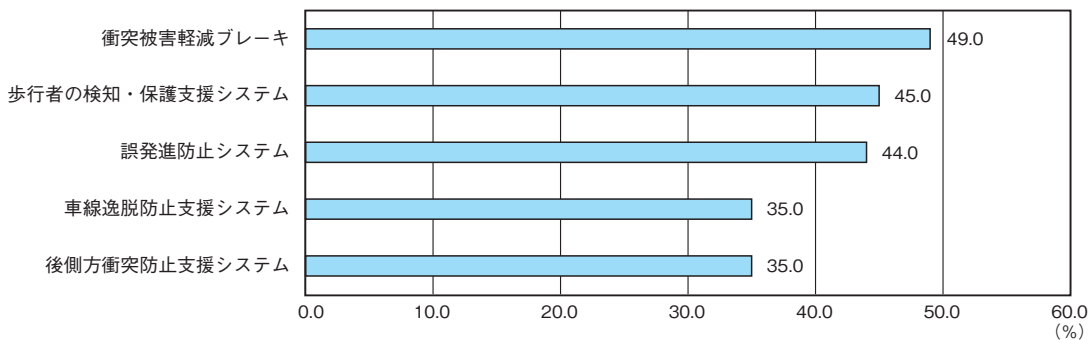
図表16 車に対する要望（上位5位）



資料：日本自動車工業会「2019年度乗用車市場動向調査」

注：複数回答。

図表17 要望する先進安全技術（上位5位）



資料：日本自動車工業会「2019年度乗用車市場動向調査」

注：複数回答。

技術について尋ねたところ、割合の高い順に「衝突被害軽減ブレーキ」が49.0%、「歩行者の検知・保護支援システム」が45.0%、「誤発進防止支援システム」が44.0%などとなった（図表17）。

自動運転技術が目覚ましい進化を遂げているとともに、ドライバーも安全性の高い乗用車を望んでいることから、今後のさらなる高齢化の進展に伴い、高齢者を中心に自動運転技術を搭載した乗用車に対するニーズはさらに高まる可能性がある。

### (3) オンライン販売

国内の大手自動車メーカーでは、2021年10月から日本初となる新車のオンライン販売に乗り出すこととなった。この取り組みは、コロナ禍で対面による商談を避けたいという顧客ニーズに応えるのがきっかけとなっているが、今後の有力な販売チャネルとなる可能性がある。オンライン販売の手順は、顧客が専用サイトで見積もりから契約、ローン審査などの購入手続きを自ら行うもので、納車は従来通り販売店で引き渡しとなる見通しである。乗用車のオンライン販売に関わるメリットは下表の通りとなり、消費者側では、場所や時間を問わず、好きな時に非対面で商談できることなど、メーカー側では、遠方の顧客とも商談が可能となり、商談の数を増やせることなどが挙げられる（図表18）。

## 4. まとめ

県内の乗用車販売市場を取り巻く環境をみると、運転免許保有者数の減少や乗用車の買い替えサイクル長期化、車両価格の上昇など、乗用車の購入需要を押し下げる事象が確認される。このような状況下で、現状における県内の乗用車販売台数は、コロナ禍や半導体不足による生産調整などの影響もあり、リーマンショック直後の水準を下回っており、乗用車保有台数も間もなく減少に転じることも考えられる。

今後の県内乗用車需要の展望を考察してみると、先行きは不透明な状況にあり、乗用車需要の活性化を図ることが喫緊の課題となっている。このため、自動運転技術を搭載した電気自動車を中心とした次世代自動車の販売促進やオンライン販売による販売チャネルの拡大などの新たな需要喚起が求められる。但し、そのためには、電気自動車の車両価格低下や走行可能距離の延長に加え、充電スタンド数のさらなる増加により、ドライバーがガソリン車と同程度にロングドライブを楽しむことができる環境整備や、ガソリン車よりも高い車両価格を補う補助金の上限額の引き上げなど、官民一体となった支援策を図ることが必須要件と考えられる。

（担当：和田賢一）

図表18 乗用車オンライン販売のメリット・デメリット

消費者	メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・場所や時間を問わず、非対面で商談できる。</li> <li>・若年層でも商談しやすくなる。</li> </ul>
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アフターサービスが希薄になるのではという不安がある。</li> <li>・試乗などにより、乗用車の装備や乗り心地などを確認できない可能性がある。</li> </ul>
メーカー	メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日当たりの商談の数を増やすことができる。</li> <li>・遠方の顧客とも商談が可能となる。</li> <li>・在庫を減らすことが可能となる。</li> </ul>
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の魅力を伝えきれないことがある。</li> <li>・コミュニケーション不足で顧客の信頼を得られない場合がある。</li> </ul>

資料：当研究所で作成