



## 統計から社会の実情を読み取る

### 第43回 自転車・バイク・乗用車普及台数の地域比較

本川 裕 | Honkawa Yutaka  
アルファ社会科学(株)主席研究員



■東京大学農学部農業経済学科卒。財団民経研究協会常務理事研究部長を経て、現職。立教大学兼任講師。農業、地域、産業、開発援助などの調査研究に従事。現在は、ネット上で「社会実情データ図録」サイト (<http://www2.itcn.ne.jp/honkawa/>) を主宰するかたわら地域・企業調査等を行う。著作は「物流コストと日本の産業競争力」(学術誌『国民経済』、2004年)、『統計データはおもしろい!』(技術評論社、2010年)、『統計データが語る日本人の大きな誤解』(日本経済新聞出版社、2013年) 等。

#### 自転車・バイク・乗用車普及台数の国際比較

人が乗るパーソナルな道路運行車両には自転車とバイク（オートバイ、スクーター）と乗用車とがあり、それぞれ、人々の生活に密着した存在となっている。今回は、この三つの乗り物が地域によつ

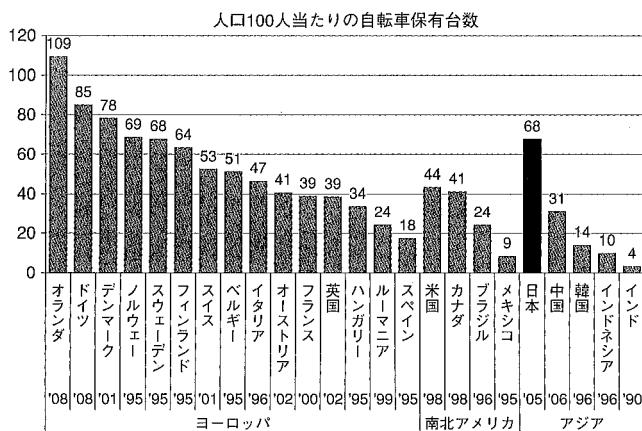
てどの程度身近な存在なのかを理解するため、世帯当たり、あるいは人口当たりの普及台数の国際比較と都道府県比較を行うこととする。

最初に国際比較であるが、比較に当たっては、大陸別に普及台数の多い順に国を並べたグラフを作成した。

まず、自転車である（図1参照）。

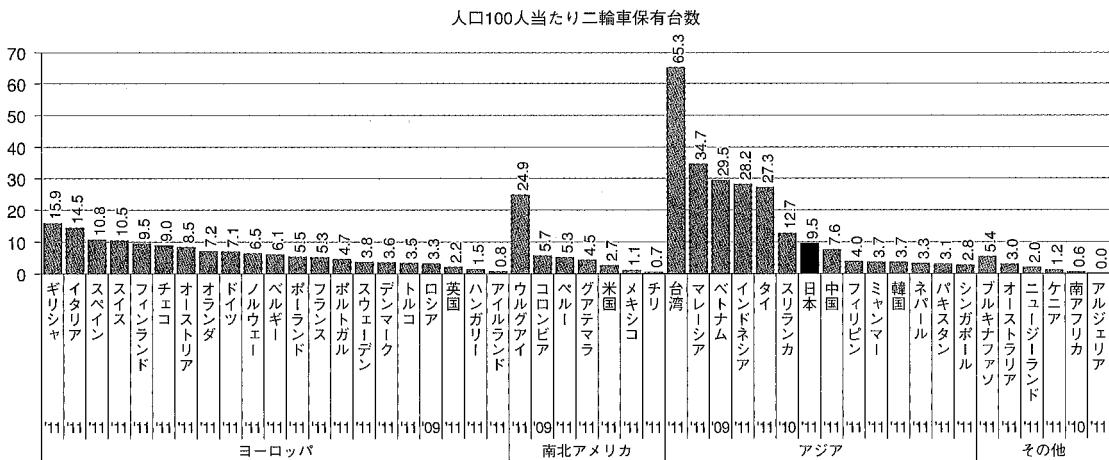
自転車普及台数トップはオランダの人口100人当たり109台である。世界で唯一、1人1台以上となっており、まさに自転車王国の名にふさわしい結果となっている。世界第2位はドイツであり、これにデンマーク、ノルウェー、スウェーデンといった北欧諸国が続いている。日本は68台で世界第6位である。1世帯の人数を4人だとすると、100人当たりの保有台数が25台以上であれば一家に1台という水準となる。アジアでは、中国まではこの水準にある。中国は人口が多いので、総保有台数は当然、断トツ世界一である。

図1 自転車普及台数の国際比較



注) カッコ内はデータ年次。自転車統計要覧の保有台数を使い人口当たりは筆者が算出。  
資料) 財自転車産業振興協会「自転車統計要覧」2009年9月(人口はWDI Online 2009.11.20)

図2 バイク普及台数の国際比較



注) 保有台数は国土交通省、総務省、ACEM、FAMI 等による。人口対比はこの保有台数と世銀 WDI データベースの人口で算出。

資料) 日本自動車工業会「世界自動車統計年報 2014」(2009 年データは同会 HP 2013.9.1)

自転車普及台数の国際比較上の特徴としては、先進国ほど普及台数が多い傾向にはあるが、英米やフランスがオランダやドイツの半分程度の水準であることからも分かる通り、必ずしも所得水準とは比例してはいない。環境志向や省エネ意識の影響があるほか、居住地におけるアップダウンが少ないオランダで普及台数が最も多いことからもうかがえるように、地形条件なども大きく影響しているといえよう。

次に、バイクである(図2参照)。

台湾へ旅行したことのある人なら、街頭におけるバイクの氾濫に度肝を抜かれた人が多いであろう。確かに台湾は人口対比で世界一の普及台数であることが確認できる。2位のマレーシアや3位のベトナムの約2倍の水準であることから、その特異さがうかがわれる。

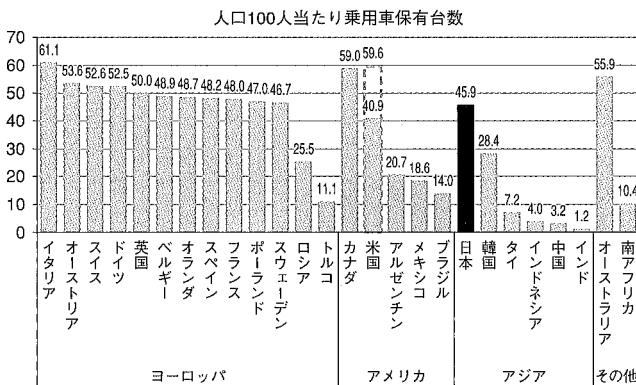
世界の国々をながめると、台湾及び東南アジアの新興国で普及台数が格段に高い水準であるのが目立っている。日本も少し前はもっと普及率が高かったが、近年は落ちてきている。台湾は「1人1台」状態、マレーシアからタイまでが「一家に1台」状態であるのと比較すると普及率は低い

といわざるを得ない。日本、中国、韓国といった台湾を除く東アジアでの普及率はそれほど高くなない。クルマ利用が四輪車の乗用車の方に向かっているためかもしれない。何故、東アジアの中で台湾だけがこうもバイク好きなのかは興味深いテーマである。

ヨーロッパの人口対比の普及台数は、東南アジアと比較するとずっと低い。その中では、ギリシャが人口100人当たり15.9台と最も多く、イタリアが14.5台で続いている。英国が2.3台、ハンガリーが1.5台、アイルランドが0.8台と最も少なくなってしまっており、その間の差はかなりある。ギリシャ人はオートバイ好きといって良かろう。米国の普及台数水準は英國並みに低い。米国社会は四輪車を中心としていることが明確である。南北アメリカの中では、ウルグアイが24.9台と特別にバイク好きとなっている。アフリカでは、ブルキナファソが5.4台とその他の国と比較してかなり多い。

このように、バイクは先進国というより新興国で普及率が高い傾向にはあるが、経済発展度より、むしろ国ごと、大陸ごとの差が大きく、国民の嗜

図3 乗用車普及台数の国際比較（2011年）



注) 保有台数は国土交通省、Ward's 等による。図のデータはこの保有台数（年末値）を世界銀行 WDI データベースの人口（年央推計値）で割って求めた。米国の点線は補正値（米国運輸省資料掲載のPICKUPSとSPORT UTILITIESの登録台数計 5,805万台を加えた値）。

資料) 日本自動車工業会 HP (2013.9.3)、米国運輸省「Highway Statistics 2011」

好が大きく左右する乗り物ではないかと思われる。

最後に乗用車である（図3 参照）。

まず、目立っているのは、先進国においては、乗用車普及率のレベルには、それほど、差がないという点である。自転車やバイクの普及台数と比べるとこの点ははっきりする。先進国の中では、最多はイタリアの 61.1 台であり、最少は、意外なことに、米国の 40.9 台である。しかし、ほとんどは、45～55 台の範囲に収まっている。

これに対し、最近、OECD に加盟して先進国の中間入りした韓国や体制移行国のロシアが 20 台余となお低い水準であるほか、アジア新興国や途上国ではそれ以下の水準であり、先進国以外では、乗用車普及率の差がかなり大きい。

こうした特徴から、乗用車というものは、先進国においては、生活必需品としての性格が強い存在になっているということができるよう。

クルマ社会の代表国とされる米国で普及台数が低いのは、乗用車として使用されるトラック（税金や保険料の面で優遇されているピックアップトラック、SUV 等小型トラック）の台数がカウントされていないためと見られる。ピックアップトラック

と SUV を加えた乗用車普及率を求めてみると、59.6 台となり、間違いなく世界一クラスのクルマ大国となる。といつても、他の先進国と比べ格段に多いということはない。

タイ、インドネシア、中国、インドなどアジア新興国では、未だ乗用車普及率が 10 台以下と低い。人口規模が大きいだけに、アジア新興国の市場の今後の伸びが期待されているゆえんであろう。乗用車の必需品的性格から、これらの国の所得水準が先進国に近づけば、確実に普及台数が伸びていくと予想されるので、なおさら、その期待は大きくなっていると思われる。

## 自転車・バイク・乗用車普及台数の都道府県比較

それでは、次に、目を国内に転じ、都道府県の普及台数について調べてみよう（図4 参照）。

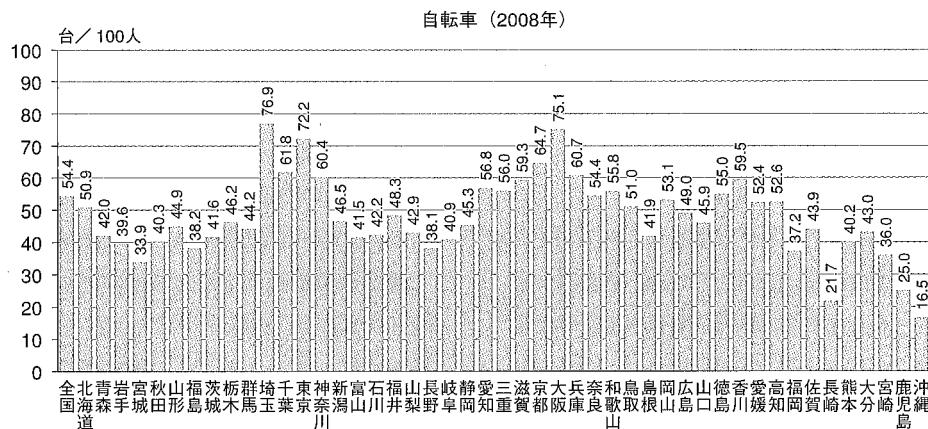
まず、自転車である。自転車は、地域によって、かなり普及率が異なっている。地形条件、電車通勤とのリンク、マイカーの普及度などが影響していると思われる。

人口 100 人当たり普及度が最も高い都道府県は、埼玉で 76.9 台であり、大阪の 75.1 台が続き、東京、京都、千葉の順となっている。総じて大都市圏で普及率が高くなっているといえよう。埼玉の普及率の高さは、やはり平坦地が多いことが影響しているとも考えられる。

最も普及度が低いのは沖縄の 16.5 台 /100 人であり、長崎、鹿児島、宮城、宮崎、福岡、長野がこれに続いている。鉄道のない沖縄、島しょ部の多い長崎、山がちの長野などといった地域性が自転車普及率の低さに反映していると思われる。

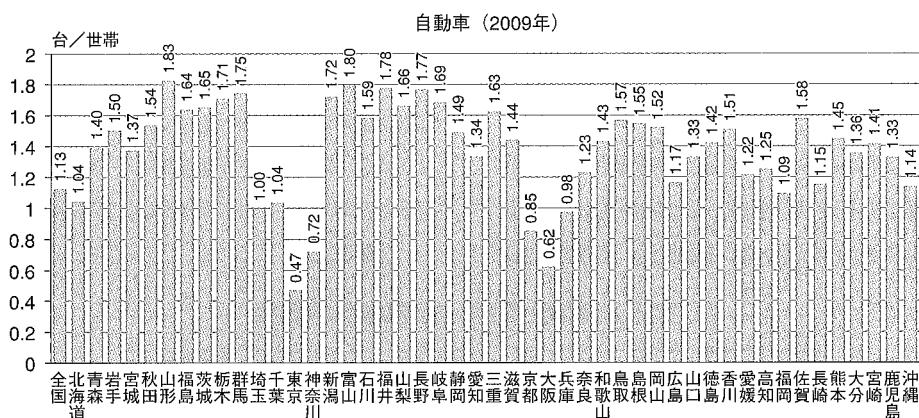
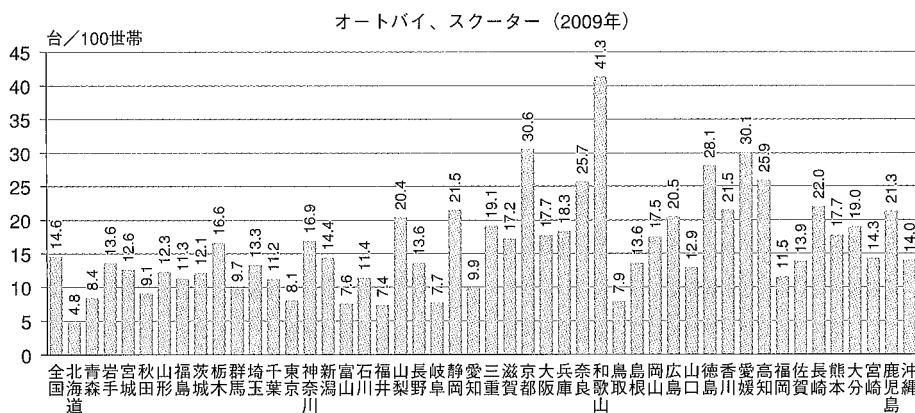
普及台数が最高の埼玉と最低の沖縄では、4.7

図4 都道府県別の自転車・バイク・乗用車普及台数



注) 人口当たり自転車保有台数として算出。全国平均は 54.4 台 /100 人。原データの保有台数は全国 18,000 サンプル調査と国勢調査世帯数から推計された値である（2人以上の世帯のみ）。

資料) 勝自転車産業振興協会「自転車統計要覧」平成 21 年 9 月



注) 単身世帯を含む総世帯ベースの世帯当たり所有数量

資料) 全国消費実態調査

倍の開きがある。

次に、バイクである。バイクは自転車以上に地域ごとの普及台数のばらつきが大きい。100世帯当たりの台数が最高の和歌山の41.3台と最低の北海道の4.8台とでは、8.6倍の開きがある。上から2位は京都、3位は愛媛である。

普及台数の高低を説明する要因がつかみにくいのがバイクの特徴である。東京が低く神奈川が高いということから所得水準や都市化の程度では説明しにくいことが分かる。山梨が高く、長野が低いことから、地形でも説明しにくい。地域ごとのオートバイ・メーカーの存在、積雪による危険性、四輪車普及との関係なども考えられるが、明確な説明は難しい。

単純に、和歌山県民や京都府民はもともとバイク好きなのであろうか。これは、何故かは分からぬが、台湾人がオートバイ好きなのと似たようなところがあるのかもしれない。

最後に、乗用車である。都道府県別の世帯当たり自動車所有台数、すなわちマイカー普及台数を調べると、全国的には、1世帯当たりのマイカー所有台数は1.13台である。このうち、軽自動車以外のマイカーが0.79台、軽自動車が0.33台となっている。ここでの世帯には単身世帯を含んでいるので、2人以上の世帯だけの数値を取ってみると、1.41台ともっと多くなる。一家にマイカー2台はめずらしくない状況になっていることがうかがわれる。

最も普及台数の多い地域は、山形県の1.83台であり、富山県の1.80台がこれに続いている。反対に、最も普及台数の少ない地域は、東京の0.47

台であり、大阪の0.62台が続いている。大都市の都心部では、道路の狭さ、渋滞、駐車場の確保難、公共交通の発達などで、マイカー普及台数は少なくなっていることがうかがわれる。同じ3大都市圏でも、名古屋を抱える愛知では、1.34台とそれほど少なくないのは、やはり日本の自動車生産のメッカとなっている点が影響していると考えられる。

普及台数最高の山形と最低の東京では3.9倍の開きがあるが、自転車やオートバイの地域差と比較すれば、ずっと小さい。都心部のシェアが大きい東京、神奈川、大阪、京都を除くと最低は兵庫であるが、兵庫と最高の山形を比べると1.9倍と2倍以下であり、乗用車の普及台数のばらつきは、更に小さいことが分かる。国際比較でも見たように、乗用車という乗り物は生活必需品的な性格が強い存在だということが都道府県比較からもうかがわれるといえよう。

## まとめ

このように、自転車、バイク、乗用車は、それぞれ世界の地域分布でも国内の地域分布でも似たような特徴がうかがわれるが、これは、この3種の乗り物がもっている性能や経済性、あるいは嗜好性の違いによるところが大きいと思われる。表1にそれぞれの地域分布の特徴を整理した。なお、表中の代表地域は、自転車及びバイクは普及台数の最も多い地域を挙げたが、乗用車については米国と愛知を挙げた。これは普及台数の多さではなく、世界の主要乗用車メーカーの立地と普及台数の多さがむすびついていることに着目したからである。

表1 自転車、バイク、乗用車普及の地域性

	普及台数から見た地域分布の特徴	代表地域	
		世界	国内
自転車	先進国、環境志向、都市部、平坦地、ばらつき中	オランダ	埼玉
バイク	新興国、アジア、嗜好品的性格、ばらつき大	台湾	和歌山
乗用車	先進国、都心部以外、必需品的性格、ばらつき小	米国	愛知