

Kraftfahrzeugbestand und Führerscheinbesitz in Japan – Kontinuität und Veränderungen in einer schrumpfenden Gesellschaft

Oliver MAYER

*Department of Educational Administration and Governance
Aichi University of Education, Kariya 448-8542, Japan*

Abstract

Japan's declining and aging population is resulting in many changes, including its mobility patterns. Analysing statistical data on automobile ownership and driving licences, this article discusses recent trends in Japan, including younger people's shift away from cars. Despite this shift being emphasized in the media, the number of people holding driving licences as well as the number of cars and the total mileage of all cars in Japan keep increasing. While a reduction in the number of driving licences can be confirmed among young people, it is mainly the growing number of women working in Japan who are the cause of the increasing number of cars and driving licences.

Keywords: Verkehrswesen, Mobilität, 若者のクルマ離れ, 運転免許保有者数, 自動車保有台数

1. Einleitung

Japans Bevölkerung schrumpft und altert. Zum Stichtag 1. Juli 2019 wohnten in Japan 126,2 Mio. Personen, ein Rückgang von 310.000 Personen gegenüber Juli 2018 und von 1,9 Mio. Personen gegenüber dem Bevölkerungshöchststand von 128,1 Mio. Personen im Jahr 2008. Junge Menschen (unter 15 Jahren) machen nur noch 12,1% der Bevölkerung aus, 15- bis 64-Jährige noch 59,5 %, und über 65-Jährige 28,4 % (Sömushō 2019a, S. 1). Welche Einflüsse hat diese Schrumpfung auf das Verkehrsverhalten, hier besonders auf den motorisierten Individualverkehr, und welche anderen Aspekte gibt es? Dazu werden in diesem Artikel vor allem Daten zum Führerscheinbesitz und Kraftfahrzeugbestand analysiert.

Vor gut 10 Jahren wurde der japanische Ausdruck „wakamono-no kuruma-banare“ (若者のクルマ離れ, Deutsch: „Abkehr der jungen Leute vom Auto“) geprägt und ist seitdem in der Öffentlichkeit präsent; er wurde auch von den fremdsprachigen Medien aufgenommen, vgl. Kageyama 2009. Dabei geht es darum, dass sich die Werte der jungen Leute verschieben und Autobesitz und Autonutzung als weniger wichtig eingeschätzt werden als bei früheren Generationen, wie aus der Studie von Yotsumoto (vgl. Tabelle 1) hervorgeht, aber auch darum, dass prekäre Einkommensverhältnisse den Autobesitz schwieriger machen. Nun stellt sich die Frage, welche Auswirkungen das auf das Verkehrswesen in Japan hat.

Tabelle 1: Anteil der Personen, die Interesse an Automobilen haben

	Altersgruppe	Umfrage 2001	Umfrage 2011
Männer	20 bis 29 Jahre alt	71,2 %	41,8 %
	30 bis 39 Jahre alt	76,7 %	54,5 %
	40 bis 49 Jahre alt	71,4 %	66,5 %
Frauen	20 bis 29 Jahre alt	52,2 %	26,9 %
	30 bis 39 Jahre alt	46,0 %	30,0 %
	40 bis 49 Jahre alt	33,3 %	32,4 %

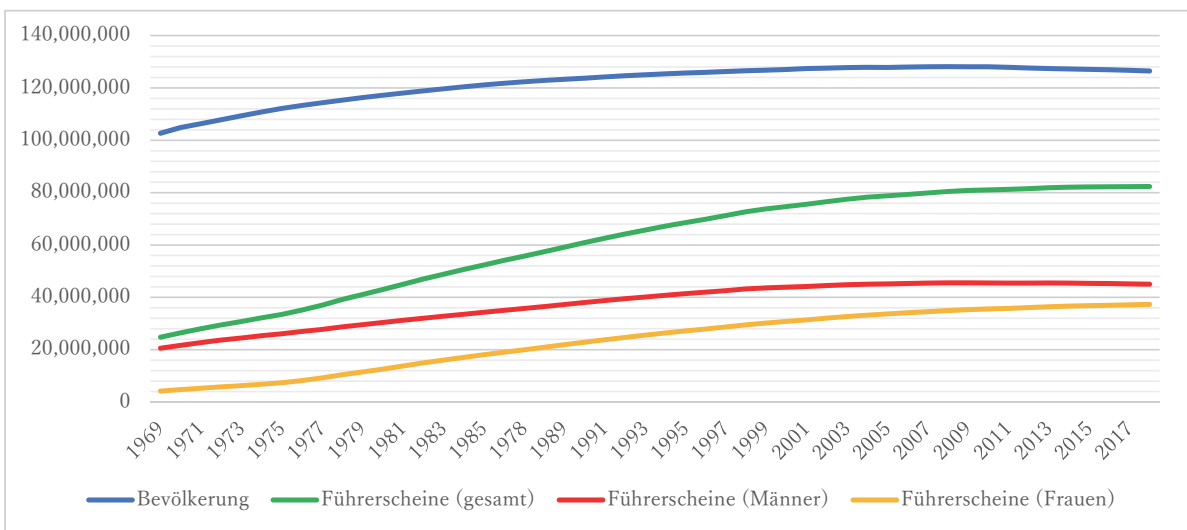
Quelle: Yotsumoto 2012, S. 40.

2. Führerscheinbesitz

Voraussetzung zum Fahren eines Kraftfahrzeugs ist ein Führerschein. Das Mindestalter für den Erwerb des Mofa-Führerscheins in Japan beträgt 16 Jahre, für den Pkw-Führerschein 18 Jahre und für den Lkw-Führerschein 20 Jahre. Mit dem steigenden Motorisierungsgrad und wachsendem Einkommen nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Anzahl der Führerscheinbesitzer in Japan stark an (vgl. Grafiken 1 und 2, Tabelle 2). So hatte Anfang der 1970er Jahre nur ein Viertel der japanischen Bevölkerung einen Führerschein, wobei damals der überwiegende Teil der Führerscheinbesitzer Männer waren; 1969 z.B. hatten nur 8 % der Frauen, jedoch fast 41% der Männer einen Führerschein. Der Führerscheinbesitz stieg deutlich an, und so hatte Anfang der 1990er Jahre die Hälfte der japanischen Bevölkerung einen Führerschein, 2018 sind es 65,1 %. Der Anteil der Frauen mit Führerschein ist weiterhin geringer als der der Männer, jedoch hat sich die Differenz deutlich reduziert.

Gibt es nun einen Trend „weg vom Auto“? Bei den Männern sinkt die Anzahl der Personen, die einen Führerschein hat: 2009 gab es den Spitzenwert mit 45,5 Mio. Führerscheinen (gelb markiert in Tabelle 2), seitdem ist die Anzahl um etwa 500.000 abgesunken. Da im gleichen Zeitraum jedoch auch die Bevölkerungszahl gesunken ist, ist die Quote der Männer mit Führerschein bei etwa 73 % in den letzten 10 Jahren relativ stabil geblieben. Ganz anders sieht es dagegen bei den Frauen aus, dort wuchs die Anzahl der Führerscheinbesitzerinnen in den letzten Jahren um etwa 200.000 bis 300.000 Personen pro Jahr. Entsprechend ist auch die Quote der Frauen mit Führerschein in den letzten 10 Jahren von 53,7 auf 57,5 % angestiegen. Aufgrund des zunehmenden Führerscheinbesitzes der Frauen steigt auch die Anzahl der Führerscheine in Japan und die Führerscheinquote weiterhin an. Einen Trend „weg vom Auto“ kann man also hier nicht erkennen, sondern stabiles Interesse der Männer und steigendes Interesse der Frauen am Führerschein.

Grafik 1: Führerscheinbesitz in Japan (absolute Zahlen)



Grafik 2: Führerscheinbesitz in Japan (Quote in Prozent)

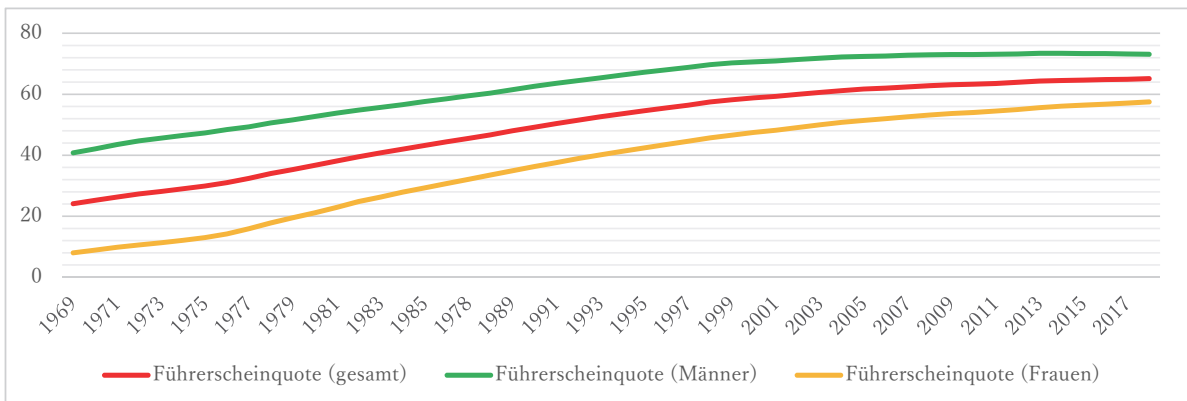


Tabelle 2: Führerscheinbesitz in absoluten Zahlen sowie in Prozent der Bevölkerung 1969-2018

Jahr	Gesamtbevölkerung			Männliche Bevölkerung			Weibliche Bevölkerung		
	Anzahl der Führerscheine	Bevölkerung (Personen)	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Bevölkerung (Personen)	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Bevölkerung (Personen)	Führerscheinquote
1969	24.782.107	102.715.000	24,1	20.572.948	50.423.000	40,8	4.209.159	52.293.000	8,0
1970	26.449.229	104.884.000	25,2	21.683.599	51.484.000	42,1	4.765.630	53.400.000	8,9
1971	28.000.367	106.345.000	26,3	22.699.349	52.198.000	43,5	5.301.018	54.148.000	9,8
1972	29.474.643	107.845.000	27,3	23.675.142	52.953.000	44,7	5.799.501	54.892.000	10,6
1973	30.778.778	109.351.000	28,1	24.477.063	53.736.000	45,6	6.301.715	55.615.000	11,3
1974	32.143.688	110.811.000	29,0	25.338.592	54.501.000	46,5	6.805.096	56.311.000	12,1
1975	33.482.514	112.135.000	29,9	26.106.101	55.185.000	47,3	7.376.413	56.950.000	13,0
1976	35.148.742	113.281.000	31,0	26.956.923	55.749.000	48,4	8.191.819	57.532.000	14,2
1977	37.022.922	114.352.000	32,4	27.769.945	56.276.000	49,3	9.252.977	58.075.000	15,9
1978	39.174.099	115.354.000	34,0	28.730.091	56.762.000	50,6	10.444.008	58.592.000	17,8
1979	41.042.876	116.319.000	35,3	29.548.200	57.231.000	51,6	11.494.676	59.089.000	19,5
1980	43.000.383	117.213.000	36,7	30.408.233	57.669.000	52,7	12.592.150	59.544.000	21,1
1981	44.973.064	118.038.000	38,1	31.212.847	58.067.000	53,8	13.760.217	59.970.000	22,9
1982	46.978.577	118.877.000	39,5	32.024.310	58.470.000	54,8	14.954.267	60.407.000	24,8
1983	48.814.356	119.669.000	40,8	32.789.800	58.848.000	55,7	16.024.556	60.820.000	26,3
1984	50.606.685	120.441.000	42,0	33.542.077	59.214.000	56,6	17.064.608	61.227.000	27,9
1985	52.347.735	121.168.000	43,2	34.277.091	59.551.000	57,6	18.070.644	61.617.000	29,3
1986	54.079.827	121.771.000	44,4	35.036.361	59.841.000	58,5	19.043.466	61.930.000	30,7
1987	55.724.173	122.342.000	45,5	35.752.664	60.107.000	59,5	19.971.509	62.235.000	32,1
1988	57.423.924	122.863.000	46,7	36.483.593	60.359.000	60,4	20.940.331	62.503.000	33,5
1989	59.159.342	123.293.000	48,0	37.244.077	60.554.000	61,5	21.915.265	62.739.000	34,9
1990	60.908.993	123.702.000	49,2	38.028.875	60.739.000	62,6	22.880.118	62.963.000	36,3
1991	62.553.596	124.204.000	50,4	38.773.374	60.984.000	63,6	23.780.222	63.220.000	37,6
1992	64.172.276	124.650.000	51,5	39.482.617	61.190.000	64,5	24.689.659	63.460.000	38,9
1993	65.695.677	125.002.000	52,6	40.143.572	61.337.000	65,4	25.552.105	63.665.000	40,1
1994	67.205.667	125.385.000	53,6	40.793.347	61.494.000	66,3	26.412.320	63.891.000	41,3
1995	68.563.830	125.648.000	54,6	41.406.176	61.594.000	67,2	27.157.654	64.054.000	42,4
1996	69.874.878	125.939.000	55,5	41.973.336	61.728.000	68,0	27.901.542	64.210.000	43,5
1997	71.271.222	126.258.000	56,4	42.578.341	61.865.000	68,8	28.692.881	64.393.000	44,6
1998	72.733.411	126.568.000	57,5	43.223.086	61.984.000	69,7	29.510.325	64.584.000	45,7
1999	73.792.756	126.772.000	58,2	43.601.205	62.048.000	70,3	30.191.551	64.724.000	46,6
2000	74.686.752	127.027.000	58,8	43.865.900	62.135.000	70,6	30.820.852	64.892.000	47,5
2001	75.550.711	127.397.000	59,3	44.143.259	62.276.000	70,9	31.407.452	65.121.000	48,2
2002	76.533.859	127.564.000	60,0	44.489.377	62.318.000	71,4	32.044.482	65.246.000	49,1
2003	77.467.729	127.750.000	60,6	44.786.148	62.384.000	71,8	32.681.581	65.366.000	50,0
2004	78.246.948	127.838.000	61,2	45.020.226	62.382.000	72,2	33.226.722	65.456.000	50,8
2005	78.798.821	127.795.000	61,7	45.135.941	62.357.000	72,4	33.662.880	65.438.000	51,4
2006	79.329.866	127.935.000	62,0	45.257.391	62.396.000	72,5	34.072.475	65.539.000	52,0
2007	79.907.212	128.050.000	62,4	45.412.614	62.421.000	72,8	34.494.598	65.629.000	52,6
2008	80.447.842	128.099.000	62,8	45.517.585	62.422.000	72,9	34.930.257	65.677.000	53,2

2009	80.811.945	128.059.000	63,1	45.539.419	62.356.000	73,0	35.272.526	65.702.000	53,7
2010	81.010.246	128.058.000	63,3	45.487.010	62.321.000	73,0	35.523.236	65.737.000	54,0
2011	81.215.266	127.831.000	63,5	45.448.263	62.199.000	73,1	35.767.003	65.632.000	54,5
2012	81.487.846	127.575.000	63,9	45.437.260	62.065.000	73,2	36.050.586	65.510.000	55,0
2013	81.860.012	127.399.000	64,3	45.463.791	61.974.000	73,4	36.396.221	65.424.000	55,6
2014	82.076.223	127.225.000	64,5	45.430.245	61.894.000	73,4	36.645.978	65.331.000	56,1
2015	82.150.008	127.095.000	64,6	45.344.259	61.842.000	73,3	36.805.749	65.253.000	56,4
2016	82.205.911	126.933.000	64,8	45.255.994	61.766.000	73,3	36.949.917	65.176.000	56,7
2017	82.255.195	126.706.000	64,9	45.133.771	61.655.000	73,2	37.121.424	65.051.000	57,1
2018	82.314.924	126.443.000	65,1	44.994.702	61.532.000	73,1	37.320.222	64.911.000	57,5

Quelle für Grafiken 1 und 2 und Tabelle 2: National Police Agency 2019, S. 1, 運転免許保有者数の年別推移 [Verlauf der Anzahl der Führerscheinbesitzer nach Jahr].

Zusammenstellung der Bevölkerungszahlen nach: Statistikbüro des Sōmushō, 人口推計の結果の概要 [Übersicht über die Ergebnisse der Bevölkerungsschätzung] (<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2.html>, abgerufen am 15.8.2019); eigene Berechnungen.

Gelb markiert sind die jeweiligen Spitzenwerte.

In einer weitergehenden Analyse (vgl. Tabelle 3) kann man erkennen, in welchen Altersgruppen der Führerscheinbesitz besonders stark ausgeprägt ist. Eine Führerscheinquote von über 90 % (rosa markiert) gibt es bei der Gesamtbevölkerung in den Altersgruppen zwischen 30 und 60 Jahren. Frauen haben durch alle Altersgruppen einen niedrigeren Führerscheinbesitz als Männer, wobei der Unterschied zwischen den Geschlechtern in den mittleren Altersgruppen relativ gering (etwa fünf Prozentpunkte), bei Senioren jedoch sehr deutlich ausgeprägt ist. Hier wirkt sich die bis in die 1990er Jahre deutlich niedrigere Führerscheinquote der Frauen (vgl. Tabelle 2) auch heute noch aus.

Um die im ersten Abschnitt erwähnte „Abkehr der jungen Leute vom Auto“ in Bezug auf den Führerscheinbesitz quantifizieren zu können, muss man eine längere Zeitreihe betrachten. Hierzu wurden die Jahre 2001 (älteste Daten, die auf der Homepage der National Police Agency vorliegen), 2007, 2013 und 2018 analysiert (vgl. Grafik 3 und Tabelle 4). Und in der Tat findet man hier ein sinkendes Interesse der jungen Leute am Führerscheinbesitz, denn während der hier betrachteten Zeitdauer hat die Quote des Führerscheinbesitzes bei den Personen unter 25 Jahren signifikant abgenommen. In den Altersgruppen 15 bis 19 und 20 bis 24 Jahre ist die Quote von 2001 bis 2018 um etwa acht Prozentpunkte gesunken, was in Tabelle 4 grün markiert ist. In der Altersgruppe 25 bis 29 Jahre beträgt der Rückgang jedoch nur etwa fünf Prozentpunkte, und in der Altersklasse 30 bis 34 Jahre nur etwa drei Prozentpunkte.

Hingegen finden wir in allen höheren Altersklassen (über 35 Jahre) weiterhin steigende Führerscheinbesitzquoten. Es ist nun zu fragen, ob der Trend weg vom Führerschein anhält, oder ob die jungen Leute den Erwerb des Führerscheins lediglich einige Jahre aufschieben, ihn also statt mit Anfang 20 erst mit Ende 20 oder Anfang 30 erwerben. Gründe dafür können z.B. sein, dass es im Laufe des Berufslebens oder nach einer Familiengründung notwendig wird, seine Wege mit einem Kfz zurückzulegen. Dafür spricht, dass 2018 in der Altersgruppe von 35 bis 49 Jahren eine Führerscheinquote von über 94% erreicht wird (blau markiert), die damit etwa gleich hoch ist wie die Maximalwerte von 2001 bis 2013. Auch verschiebt sich der Zeitpunkt von Heirat und Familiengründung von den 20er in die 30er Jahre, was zu einem späteren Führerscheinerwerb führen kann; jedoch können diese Vermutungen mit den hier vorliegenden Zahlen nicht endgültig bestätigt werden.

Die alternde Bevölkerung wirkt sich hier auf die Gesamtzahl der Führerscheine in Japan aus, da einerseits die Bevölkerungsgruppe der über 75-jährigen stark zunimmt, andererseits der Führerscheinbesitz in dieser Altersgruppe sehr stark ansteigt. So hatten 2001 nur etwa 1,5 Mio. Japaner über 75 Jahren (entsprechend einem Geburtsjahr vor 1926) einen Führerschein, 2018 waren es aber schon 5,6 Mio. Japaner (entsprechend einem Geburtsjahr vor 1943). Da in den kommenden Jahrzehnten geburtenstarke Jahrgänge mit Führerscheinbesitzquoten von mehr als 90% in diese Altersgruppe vorrücken werden, wird die Anzahl der autofahrenden Senioren massiv ansteigen.

Tabelle 3: Führerscheinbesitz in absoluten Zahlen sowie in Prozent der Bevölkerung nach Altersklasse, 2018

Alter	Gesamtbevölkerung			Männliche Bevölkerung			Weibliche Bevölkerung		
	Anzahl der Führerscheine	Bevölkerung (Personen)	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Bevölkerung (Personen)	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Bevölkerung (Personen)	Führerscheinquote
15 bis 19	883.574	5.898.000	15,0	520.310	3.027.000	17,2	363.264	2.871.000	12,7
20 bis 24	4.741.391	6.360.000	74,6	2.567.301	3.281.000	78,2	2.174.090	3.079.000	70,6
25 bis 29	5.411.094	6.210.000	87,1	2.874.219	3.189.000	90,1	2.536.875	3.021.000	84,0
30 bis 34	6.372.833	6.924.000	92,0	3.353.104	3.527.000	95,1	3.019.729	3.396.000	88,9
35 bis 39	7.224.125	7.667.000	94,2	3.766.712	3.886.000	96,9	3.457.413	3.781.000	91,4
40 bis 44	8.524.016	9.036.000	94,3	4.433.462	4.580.000	96,8	4.090.554	4.456.000	91,8
45 bis 49	9.147.989	9.699.000	94,3	4.755.227	4.901.000	97,0	4.392.762	4.799.000	91,5
50 bis 54	7.842.227	8.403.000	93,3	4.086.014	4.224.000	96,7	3.756.213	4.179.000	89,9
55 bis 59	6.949.153	7.645.000	90,9	3.650.321	3.816.000	95,7	3.298.832	3.829.000	86,2
60 bis 64	6.583.657	7.593.000	86,7	3.519.656	3.746.000	94,0	3.064.001	3.847.000	79,6
65 bis 69	7.337.914	9.249.000	79,3	4.066.902	4.474.000	90,9	3.271.012	4.775.000	68,5
70 bis 74	5.658.642	8.296.000	68,2	3.368.967	3.900.000	86,4	2.289.675	4.396.000	52,1
75 bis 79	3.373.202	6.993.000	48,2	2.262.875	3.127.000	72,4	1.110.327	3.866.000	28,7
80 bis 84	1.650.334	5.335.000	30,9	1.242.698	2.190.000	56,7	407.636	3.144.000	13,0
über 85	614.773	5.739.000	10,7	526.934	1.780.000	29,6	87.839	3.956.000	2,2

Quelle: National Police Agency 2019, S. 3, 年齢別、男女別運転免許保有者数の構成率 [Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht].

Bevölkerungszahlen nach: Statistikbüro des Sōmushō, 年齢 (5歳階級)、男女別人口 (平成30年12月確定値) [Bevölkerung im Dezember 2018 nach Alter (5-Jahres-Stufen) und Geschlecht] (<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200524&tstat=000000090001&cycle=1&year=20190&month=12040605&tclass1=000001011678>, veröffentlicht am 20.5.2019, abgerufen am 15.8.2019); eigene Berechnungen.

Anmerkung zur Altersgruppe 15 bis 19 Jahre: Die Bevölkerungsstatistik weist alle Altersgruppen in 5-Jahres-Schritten aus, während die Führerscheinstatistik diese Altersgruppe als 16 bis 19 Jahre definiert, da man mit 15 Jahren noch keinen Führerschein machen kann.

Rosa markiert sind Führerscheinquoten von über 90 %.

3. Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung

Neben dem Führerschein ist der Besitz (oder die Verfügbarkeit) eines Pkw eine wichtige Voraussetzung zur Teilnahme am motorisierten Individualverkehr. In Japan hat die Massenmotorisierung im Vergleich zu anderen Industrieländern (vgl. Hascher 2011, S. 148) erst relativ spät eingesetzt. So gab es Mitte der 1960er Jahre erst etwa 2 Mio. Personenkraftwagen für gut 100 Mio. Einwohner (vgl. Tabelle 5). 1972 war der Pkw-Bestand schon auf 10 Mio. Fahrzeuge angewachsen, 7 Jahre später auf 20 Mio, und weitere 10 Jahre später auf 30 Mio. Die „Seifenblasen-Wirtschaft“ (bubble economy) der späten 1980er und frühen 1990er Jahre ließ den Pkw-Bestand förmlich explodieren, so brauchte es für eine Zunahme auf 40 Mio. Pkw nur noch 5 Jahre, aber auch die folgende Wirtschaftskrise konnte das Wachstum des Pkw-Bestandes kaum bremsen, denn nach weiteren 6 Jahren wurde der Bestand von 50 Mio. Pkw erreicht. Anschließend ist eine weitgehende Sättigung zu erkennen, denn es dauerte 14 Jahre, bis der Bestand auf 60 Mio. Pkw angewachsen war, und in den letzten 5 Jahren gab es nur noch eine Zunahme von etwa 1,7 Mio. Pkw.

Da die Anzahl der Pkw trotz sinkender Bevölkerungszahlen weiter steigt, ist der Pkw-Bestand pro Einwohner damit 2019 auf den bisher höchsten Wert gestiegen und liegt jetzt bei 488 Pkw pro 1000 Einwohner. Damit hat Japan eine Pkw-Dichte, die fast gleich mit der in Großbritannien (484 Pkw pro 1000 Einwohner) ist. In Deutschland liegt die Pkw-Dichte bei 555 Pkw pro 1000 Einwohner (Werte für Japan von 2019, für Europa von 2016, vgl. BMVI 2018, S. 327). Nach Geschlecht und Alter differenzierte Daten zum Pkw-Besitz gibt es nicht, da ein Pkw ja nicht, wie z.B. ein Führerschein, nur von einer Person genutzt werden kann. Daher lohnt es sich, die Anzahl der Pkw je Haushalt zu betrachten. In Japan wurde 1976 eine Dichte von 0,5 Pkw je Haushalt

Grafik 3: Führerscheinbesitzquote in Prozent nach Altersklasse, 2001-2018

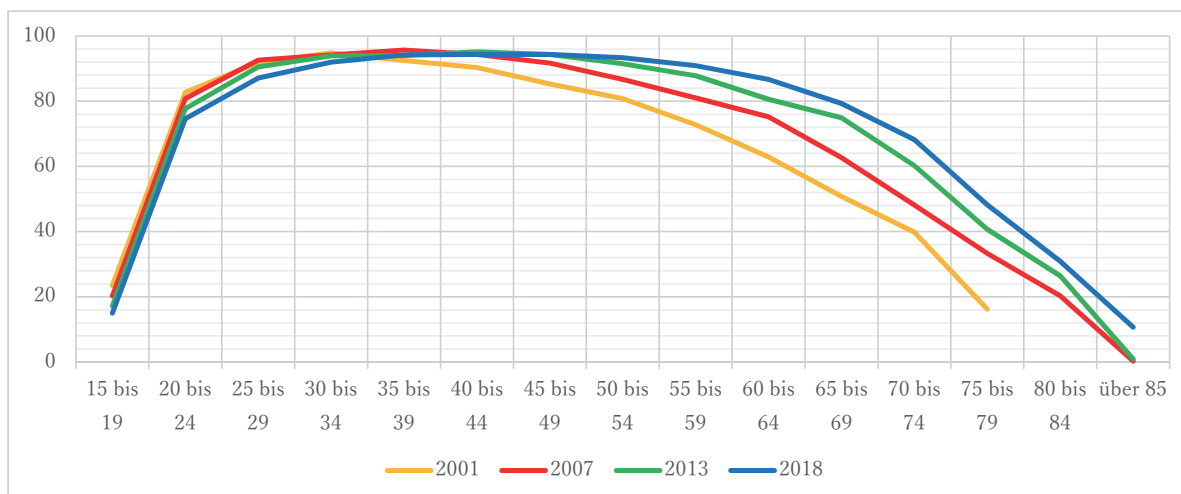


Tabelle 4: Führerscheinbesitz in absoluten Zahlen sowie in Prozent der Bevölkerung nach Altersklasse, 2001-2018

Alter	2001		2007		2013		2018	
	Anzahl der Führerscheine	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Führerscheinquote	Anzahl der Führerscheine	Führerscheinquote
15 bis 19	1.727.526	23,5	1.276.233	20,3	1.040.887	17,2	883.574	15,0
20 bis 24	6.782.513	82,7	5.848.444	80,8	4.820.872	77,7	4.741.391	74,6
25 bis 29	8.917.146	91,9	7.216.819	92,6	6.217.754	90,5	5.411.094	87,1
30 bis 34	8.842.577	94,8	8.823.266	94,2	7.156.107	93,9	6.372.833	92,0
35 bis 39	7.413.284	92,5	9.018.592	95,7	8.516.597	94,0	7.224.125	94,2
40 bis 44	7.002.557	90,3	7.754.550	94,3	9.191.740	95,1	8.524.016	94,3
45 bis 49	7.272.950	85,3	7.092.567	91,7	7.923.844	94,3	9.147.989	94,3
50 bis 54	8.898.021	80,8	6.977.409	86,7	7.074.437	91,5	7.842.227	93,3
55 bis 59	6.059.893	72,8	8.453.446	81,0	6.788.459	87,8	6.949.153	90,9
60 bis 64	4.979.905	62,9	6.374.789	75,2	7.787.052	80,6	6.583.657	86,7
65 bis 69	3.699.319	50,8	4.912.125	62,7	6.518.581	74,9	7.337.914	79,3
70 bis 74	2.413.973	39,8	3.328.270	48,1	4.575.848	60,2	5.658.642	68,2
75 bis 79	1.541.047	16,2	1.855.672	33,3	2.562.486	40,7	3.373.202	48,2
80 bis 84			784.233	20,3	1.256.003	26,4	1.650.334	30,9
über 85			8.636	0,3	40.363	0,9	614.773	10,7

Quelle für Grafik 3 und Tabelle 4: National Police Agency 年齢別、男女別運転免許保有者数の構成率 [Führerscheinbesitzer nach Alter und Geschlecht], Zusammenstellung aus den Berichten für die Jahre 2001, 2007, 2013 und 2018 (<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>, abgerufen am 15.8.2019).

Bevölkerungszahlen nach: Statistikbüro des Sōmushō, 人口推計 長期時系列データ [Bevölkerungsschätzung, langfristige Zeitreihe] (https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200524&tstat=00000090001&cycle=0&tclass1=000000090004&tclass2=000001051180&stat_infid=000013168603, veröffentlicht am 28.6.2017, abgerufen am 15.8.2019); eigene Berechnungen.

Daten zur Anzahl der Personen (Bevölkerung und Unterteilung nach Geschlecht) analog zu Tabellen 2 und 3 entfallen hier aus Platzgründen. Die Altersgruppe über 75 war 2001 noch nicht weiter unterteilt.

Grün markiert sind die Führerscheinquoten der unter 25-Jährigen, blau markiert sind Quoten von über 94 %.

Tabelle 5: Pkw-Bestand in Japan, 1966-2019

1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
2.289.665	2.996.254	4.091.752	5.514.190	7.270.573	9.104.593	10.915.284	12.964.298	14.551.868
1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
16.044.338	17.377.551	18.618.213	19.942.495	21.409.307	22.751.052	23.646.119	24.578.524	25.435.492
1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
26.320.361	27.038.220	27.790.194	28.538.497	29.601.092	30.712.558	32.937.813	35.151.831	37.310.632
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
39.164.550	41.060.611	42.956.339	45.068.530	47.214.826	48.684.206	49.968.149	51.222.129	52.449.354
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
53.487.293	54.471.376	55.288.124	56.288.256	57.097.670	57.510.360	57.551.248	57.682.475	57.902.835
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
58.139.471	58.729.343	59.357.223	60.051.338	60.517.249	60.831.892	61.253.300	61.584.906	61.770.573

Quelle: Airia (Automobile Inspection & Registration Information Association): 自動車保有台数の推移 (軽自動車を含む) [Veränderung des Kfz-Bestandes einschl. Leicht-Kfz]

(<https://www.airia.or.jp/publish/statistics/ub83ei0000000wo-att/hoyuudaisuusuihyou.pdf>, abgerufen am 10.8.2019)

Dargestellt ist hier nur die Pkw, Bestand jeweils Ende März des jeweiligen Jahres.

Violett markiert sind die Zunahmen in 10-Mio.-Schritten, gelb markiert ist der Spitzenwert.

erreicht, und mit wachsendem Pkw-Bestand stieg dieser Wert auf 1,112 Pkw je Haushalt 2006 an. Seitdem ist der Wert jedoch auf 1,085 (2019) gefallen, da die Anzahl der Haushalte in Japan trotz sinkender Einwohnerzahlen stark zugenommen hat, und zwar von 53 Mio. (2012) auf heute 58 Mio. (Airia 2018, S. 1-2).

Beim Pkw-Besitz gibt es auch regionale Unterschiede. So ist die Pkw-Dichte, gemessen in Pkw pro Haushalt, vor allem in der Hokuriku-Region sowie Nord-Kanto am höchsten (vgl. Tabelle 6), und in den großen Metropolregionen um Tokyo und Osaka am niedrigsten. Dies überrascht nicht, denn dort ist der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut, so dass man ein Auto nicht benötigt, um mobil zu sein.

Tabelle 6: Pkw pro Haushalt, nach Präfekturen, 2018

höchste Werte		niedrigste Werte	
Präfektur	Pkw pro Haushalt	Präfektur	Pkw pro Haushalt
Fukui	1,746	Saitama	0,980
Toyama	1,694	Hyogo	0,915
Yamagata	1,677	Kyoto	0,825
Gunma	1,634	Kanagawa	0,714
Tochigi	1,611	Osaka	0,648
Ibaraki	1,594	Tokyo	0,439

Quelle: Airia 2018, S. 5. 自家用乗用車の世帯当たり普及台数 (都道府県別) [Verbreitung der privaten Pkw je Haushalt (nach Präfekturen)]. Werte für Ende März 2018.

Gelb markiert ist der höchste, türkis der niedrigste Wert.

In Tokyo ist die Pkw-Dichte somit weniger als halb so hoch wie der Durchschnittswert für Japan, und liegt sogar nur bei einem Viertel des Wertes vieler anderer Präfekturen. Bemerkenswert ist, dass in Tokyo – trotz steigender Einwohnerzahlen – die Anzahl der Pkw deutlich rückläufig ist (vgl. Tabelle 7). So beträgt die Pkw-Dichte inzwischen nur noch 193 Pkw pro 1000 Einwohnern, ein außergewöhnlich niedriger Wert.

Tabelle 7: Pkw-Bestand und Pkw-Dichte in der Präfektur Tokyo, 2006-2018

Jahr	Bestand an Pkw	Einwohner	Pkw pro 1000 Einwohner
2006	2.926.116	12.576.601	233
2010	2.765.299	13.077.625	211
2014	2.687.593	13.301.154	202
2018	2.654.110	13.742.906	193

Quelle: 東京都統計年鑑 / Tokyo Statistical Yearbook, eigene Zusammenstellung und Berechnung nach 地域別自動車保有台数及び有料駐車場数 / Motor Vehicles and Charges Parking Places by District, und 人口の推移 / Changes in Population. Werte jeweils Ende März.

(<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm#h21>, abgerufen am 16.8.2019)

Gelb markiert sind die höchsten, türkis die niedrigsten Werte.

Neben dem Pkw-Bestand sind die Fahrleistungen ein Wert, der Rückschlüsse auf das motorisierte Verkehrsverhalten zulässt. Die Fahrleistungen unterliegen Schwankungen, so gab es z.B. 2015 einen Rückgang, während die Werte sonst stets steigen (vgl. Tabelle 8). Nach Fahrzeugkategorien unterteilt gibt es jedoch Unterschiede, so sind die Fahrleistungen der Lkw und gasbetriebener Kfz, die meist gewerblich genutzt werden, gesunken, die der meist privat genutzten Pkw gestiegen. Dabei weisen die Fahrleistungen der Pkw in den letzten 5 Jahren eine erhebliche Steigerung auf, und zwar um gut 30 Mrd. km pro Jahr von 2015 bis 2019. Insgesamt gibt es also weder beim Pkw-Besitz noch bei der Pkw-Nutzung (Fahrleistungen) Anzeichen dafür, dass es einen Trend „weg vom Auto“ gibt, sondern im Gegenteil steigende Werte.

Tabelle 8: Kfz-Fahrleistungen in Japan, 2013-2019 (in Mio. km pro Jahr)

Jahr	gesamt	Pkw	Lkw	Bus	gasbetriebene Kfz
2013	722.338	501.802	199.977	9.894	10.665
2014	723.191	501.111	201.973	9.849	10.258
2015	717.670	496.096	201.943	9.829	9.802
2016	720.810	501.759	199.904	9.908	9.239
2017	729.500	514.090	197.083	9.834	8.493
2018	739.680	525.954	195.775	9.884	8.067
2019	747.749	537.015	193.445	9.924	7.365

Quelle: 自動車燃料消費量調査 2018年度 [Untersuchung zum Kraftstoffverbrauch von Kfz 2018]

(https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00600370&kikan=00600&tstat=00001051698&cycle=8&year=20181&month=0&result_back=1&result_page=1&tclass1val=0, veröffentlicht am 25.6.2019, abgerufen am 14.8.2019)

Eigene Berechnungen durch Zusammenstellung der drei Tabellen 「走行キロの推移」 [Entwicklung der Fahrleistungen in km] zu den Fahrleistungen von Kfz mit Benzin-, Diesel- und gasbetriebenen Motoren. Gasbetriebene Kfz sind nicht nach Nutzung (Lkw, Pkw, Bus) getrennt. Nicht enthalten sind die Fahrleistungen mit Elektro-Kfz. Angegeben ist der Stand jeweils Ende März eines Jahres.

Gelb markiert sind die Spitzenwerte.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Eine „Abkehr der jungen Leute vom Auto“ lässt sich anhand des rückläufigen Führerscheinbesitzes für die Altersgruppe unter 30 Jahre belegen. Für die Personen über 30 Jahre ist ein zurückgehender Führerscheinbesitz (bisher) nicht zu erkennen. Für ganz Japan und alle Altersgruppen zusammengenommen zeigen sich folgende Trends:

- Der Führerscheinbesitz (sowohl in absoluten Zahlen wie die Führerscheinquote) steigt an.
- Die Anzahl der zugelassenen Pkw steigt an.
- Die mit diesen Pkw zurückgelegte Fahrstrecke steigt an.

Diese Trends kann man in Japan seit vielen Jahrzehnten beobachten, und sie ließen sich mit Wirtschafts-, Einkommens- und Bevölkerungswachstum sowie einer starken heimischen Automobilindustrie gut erklären und folgten damit auch den Mustern fast aller anderen Industrienationen. Da die Einwohnerzahlen seit 2008 aber deutlich rückläufig sind und Wirtschaft und Einkommen nur noch minimal wachsen, können diese Trends heute nicht mehr mit den gleichen Gründen erklärt werden.

Ikehara (2015) gibt vier Gründe für das bisher ungebrochene Pkw-Wachstum in Japan an: Steigende Einkommen, Angebot an qualitativ hochwertigen Fahrzeugen zu relativ günstigen Preisen, Ausbau der Infrastruktur und eine stark wachsende Zahl von autofahrenden Frauen (vgl. Ikehara 2015:72). Der vierte Punkt von Ikehara weist auf einen Wandel in der Arbeitswelt hin. Trotz sinkender Gesamtbevölkerung wächst die Anzahl der Berufstätigen seit 2012 wieder an, nachdem sie viele Jahre gesunken war (Sōmushō 2019b, S. 1-2). Dieses Wachstum geht jedoch fast ausschließlich auf eine höhere Beschäftigungsquote der Frauen zurück (vgl. auch Mayer/Watanabe 2011:29). So hat ihre Beschäftigungsquote in den Altersgruppen von 25 bis 64 Jahren um 6 bis 12 Prozentpunkte zugenommen, während die der Männer weitgehend gleich geblieben ist (vgl. Tabelle 9). Auch in absoluten Zahlen sind deutliche Steigerungen zu erkennen, so gingen 2012 noch 27,7 Mio. Frauen einer Beschäftigung nach, 2018 waren es schon 30,1 Mio. Die Anzahl der arbeitenden Männer blieb hingegen mit rund 38 Mio. relativ konstant (Sōmushō 2019b, S. 2). Und es sind diese arbeitenden Frauen, die den Anstieg des motorisierten Individualverkehrs verursachen, denn bei berufstätigen Frauen ist der Pkw-Besitz deutlich höher als bei Hausfrauen (vgl. Ito 2018). Sie benutzen vor allem Leicht-Kfz (kei-jidōsha 軽自動車), eine Fahrzeugklasse, die es nur in Japan gibt und die sich durch geringe Motorleistung, aber auch durch geringe Steuerbelastung auszeichnet.

Tabelle 9: Berufstätige Bevölkerung und Beschäftigungsquoten nach Geschlecht, 2008-2013

Jahr	berufstätige Bevölkerung (alle Altersgruppen)		Beschäftigungsquote (Männer) nach Altersgruppe in %				Beschäftigungsquote (Frauen) nach Altersgruppe in %			
	Anzahl (Personen)	Quote in %	25-34 Jahre	35-44 Jahre	45-54 Jahre	55-64 Jahre	25-34 Jahre	35-44 Jahre	45-54 Jahre	55-64 Jahre
2008	66.740.000	60,2	95,4	96,8	96,3	85,0	70,1	67,9	73,5	53,1
2013	65.930.000	59,3	94,7	96,3	95,7	83,5	74,3	71,4	75,7	55,8
2018	68.300.000	61,5	95,1	96,3	95,5	88,5	80,2	77,4	79,3	65,7

Quelle: Sōmushō (2019b), S. 2-3: 年齢階級別労働人口比率の推移 [Änderung der berufstätigen Bevölkerung nach Alter]. Die Quote bezeichnet die berufstätige Bevölkerung im Vergleich zur Gesamtbevölkerung der gleichen Altersstufe.

Grün markiert sind Steigerungen von mehr als 9 Prozentpunkten innerhalb von 10 Jahren (2008 bis 2018).

Es ist anzunehmen, dass die Zahl der berufstätigen Frauen in den kommenden Jahren weiter ansteigt, denn durch das Schrumpfen des industriellen Sektors und die wachsende Bedeutung des Dienstleistungssektors werden Frauen mehr Arbeitsmöglichkeiten geboten. Auch sinkende Reallöhne und die Zunahme an Doppelverdienerfamilien lassen einen weiteren Anstieg der Beschäftigungsquote von Frauen erwarten (vgl. Schad-Seifert 2015:230-232). Daher wird der Pkw-Bestand vermutlich auch in den kommenden Jahren leicht weiter wachsen.

Dem durch den Anstieg der weiblichen Erwerbstätigkeit verursachten höheren Pkw-Bestand in ganz Japan steht jedoch der sinkende Pkw-Bestand in Tokyo gegenüber, der sowohl in absoluten Zahlen wie auch in der Dichte (Pkw je Einwohner) deutlich sinkt. Da – bei landesweit insgesamt sinkenden Einwohnerzahlen – die Bevölkerung Tokyos jedoch weiter steigt (vgl. Nishikawa 2019:98), wird in den kommenden Jahren voraussichtlich ein immer größerer Anteil der japanischen Bevölkerung in Tokyo wohnen und dort immer weniger Pkws nutzen. Daher ist zu erwarten, dass mittelfristig – vermutlich um das Jahr 2030 oder 2040 – zunächst eine Stagnation und anschließend eine Schrumpfung des Pkw-Bestandes in Japan eintreten wird, sofern sich der Trend einer schrumpfenden Bevölkerung nicht ändern wird. Für das kommende Jahrzehnt bis 2030 dürfte jedoch noch mit einem wachsenden Pkw-Bestand und damit auch mit wachsenden Pkw-Fahrleistungen zu rechnen sein.

Literatur:

- Airia (2018) = Automobile Inspection & Registration Information Association / 自動車検査登録情報協会 : 1世帯当たり1.058台に—自家用乗用車(登録車と軽自動車)の世帯当たり普及台数— [1,058 Fahrzeuge pro Haushalt – Verbreitung der privaten Pkw (registrierte Kfz und Leicht-Kfz) pro Haushalt].
<https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv000000m0l8-att/r5c6pv000000m0ln.pdf> (veröffentlicht am 15.8.2018, abgerufen am 10.8.2019)
- BMVI (2018) = Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2018/2019. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
- Hascher, Michael (2011): Verkehrspolitik in der historischen Rückschau; in: Oliver Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: VS-Verlag, S. 143-160.
- Ikehara, Teruo 池原照雄 (2015): なお拡大続く自動車保有台数: ピークアウトは間近か [Weiterhin steigender Kfz-Bestand: Ist der Höhepunkt nah?]; in: 政経往来 / The Seikei Orai, Vol. 69, Nr. 7, S. 71-73.
- Ito, Shuichi 伊藤修一 (2018): 日本における軽乗用車保有率と既婚女性就業率との関係の空間分析 / Spatial analysis of the relationship between rates of light motor passenger vehicles ownership and of married women employment in Japan; in: 日本地理学会発表要旨集 / Proceedings of the General Meeting of the Association of Japanese Geographers.
https://doi.org/10.14866/ajg.2018s.0_000237 (abgerufen am 10.8.2019)
- Kageyama, Yuri (2009): Cars no longer coveted by young. New generation of consumers views autos as exorbitant waste, not status symbol; in: The Japan Times, 4. Jan. 2009.
- Mayer, Oliver und Hitoshi Watanabe (2011): Kontinuität und Wandel in der japanischen Arbeitswelt; in: Matthias Pilz (Hrsg.): Vorbereitung auf die Welt der Arbeit in Japan. Bildungssystem und Übergangsfragen. Wiesbaden: VS Verlag, S. 19-33.
- Nishikawa, Yuiko 西川由比子 (2019): 人口変動過程における地域格差 —人口減少下における東京圏への人口集中— / Regional Disparities of Population Distribution – A Concentration of Population in Tokyo Metropolitan Area Amid Decreasing Population; in: 城西大学大学院研究年報 / Annals of Josai Graduate School of Economics, Vol. 32, S. 95-107.
- NPA (2019) = National Police Agency, Verkehrsbüro, Führerscheinabteilung / 警察庁交通局運転免許課: 運転免許統計平成30年版 [Führerscheinstatistik 2018].
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/h30/h30_main.pdf (veröffentlicht am 27.3.2019, abgerufen am 15.8.2019)
- Schad-Seifert, Annette (2015): Womenomics – Ein Modell für eine neue Familienpolitik in Japan? In: David Chiavacci und Iris Wieczorek (Hrsg.): Japan 2015. Wirtschaft, Politik, Gesellschaft. München: Iudicium, S. 222-248.
- Sōmushō (2019a) = Innenministerium, Statistikbüro, Abteilung für Volkszählung / 総務省統計局統計調査部国勢統計課: 人口推計 – 2019年(令和元年)7月報 – [Bevölkerungsschätzung, Ausgabe Juli 2019].
<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/pdf/201907.pdf> (veröffentlicht am 22.7.2019, abgerufen am 15.8.2019)
- Sōmushō (2019b) = Innenministerium, Statistikbüro/総務省統計局: 労働力調査(基本集計)平成30年(2018年)平均(速報) – [Erhebung zur Beschäftigung (grundlegende Zusammenstellung) 2018 (Kurzmeldung)].
<https://www.stat.go.jp/data/roudou/sokuhou/nen/ft/pdf/index1.pdf> (veröffentlicht am 1.2.2019, abgerufen am 16.8.2019)
- Yotsumoto, Masahiro 四元正弘 (2012): 「若者のクルマ離れ」に関する現状分析と打開可能性 / Loss of Interest among Youth toward Automobiles: Analysis of the Present State and the Possibility of a Breakthrough; in: IATSS Review, Vol. 37, Nr. 2, S. 39-47.

(Received September 13, 2019)