

# 変貌する乗用車マーケット

～ 今後は中古車販売が主役に ～

## < 要旨 >

90年までほぼ一貫して増加してきた乗用車販売台数は、90年以降上昇トレンドがかなり弱まっており、特に新車販売台数は低迷が続いてきた。一方、中古車販売は増加傾向を続けており、乗用車販売に占める重要性が増しつつある。99年の乗用車販売台数は1195万台であったが、このうち新車販売台数が480万台であったのに対し、中古車販売台数は715万台と乗用車販売全体の6割弱を占めている。

新車販売台数が低迷している理由としては、まず新規保有者の減少が挙げられる。免許保有者数の増加ペースが年々鈍化しており、世帯普及率がすでに80%を超えて天井に近づいている。新規に車を保有する人が減ってくると、新車販売における廃車見合の供給の重要性が増してくるわけだが、廃車率は耐用年数の長期化や車検制度の変更などの要因により低下する傾向にあり、乗用車ストックの拡大にもかかわらず廃車台数は安定的に推移している。

新規保有の増加が期待できず、廃車率台数も現状レベルで推移する状況下、2005年までの新車販売台数は大きく拡大することはなく、460～500万台程度が見込まれる。一方、中古車市場は今後さらに拡大する可能性を秘めている。車の耐用年数が伸びてストックが充実し、ユーザーの側から見ても中古車に対するニーズが高まっている。本来ならば、中古車販売台数はもっと増加しても良いはずだが、新車を購入した人の平均保有年数が伸びているため良質な中古車供給が不足している。しかし、潜在性を秘めた中古車市場には大手を含めて新規参入が増えている。業者間の競争を通して中古車の供給と需要がともに拡大することによって中古車販売台数は99年の715万台から2005年には900万台弱にまで増加する可能性がある。

2000年7月24日



本調査に関するお問い合わせ先

調査部 小野(E-Mail : t-ono@sric.co.jp) ・ 山本(E-Mail : yasuoym@sric.co.jp)

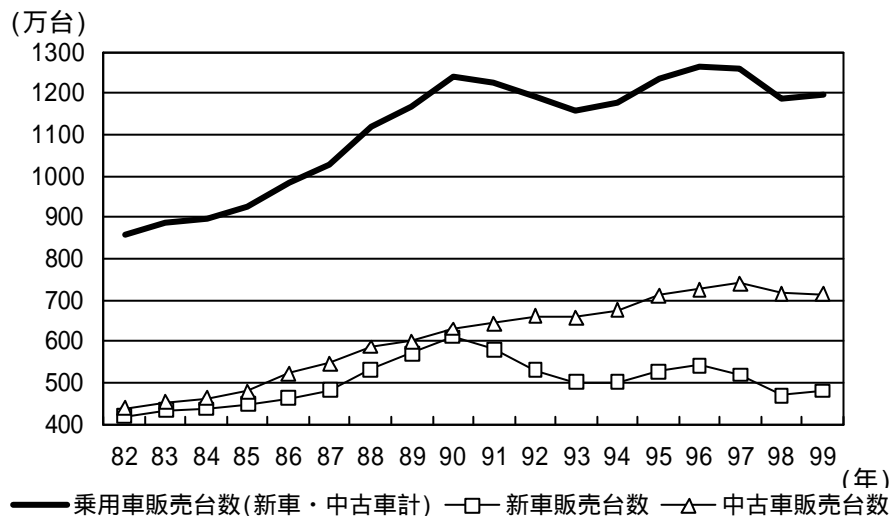
## はじめに～乗用車市場の現状

乗用車の新車販売台数は90年をピークに減少し、99年の販売台数は480万台とピーク時に比べて8割程度にまで落ち込んでいる(図表-1)。新車販売が低迷している背景には、バブル崩壊後の消費の落ち込みに加えて、乗用車の普及が進み新規保有者が減少するという構造的な変化も存在している。

新車販売が低迷する一方で中古車の販売台数が拡大している。乗用車販売に占める中古車販売の割合は89年の51.2%から、99年には59.8%まで上昇しており、90年ごろの米国の水準に達している。乗用車販売における中古車販売の重要性が増している(図表-2)。

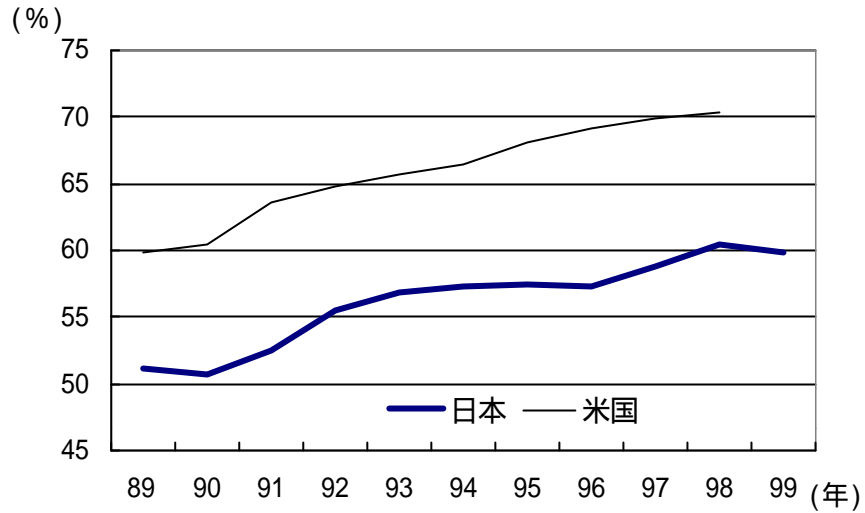
自動車を購入する側からすれば新車であろうと中古車であろうと需要を満たす手段であることには変わりはない。そこで新車販売に中古車販売を加えて乗用車販売<sup>1</sup>全体の動きを見てみると、新車販売のような急速な落ち込みは見られない。ただ、それでも90年代に入って乗用車販売が頭打ちになっている。90年までほぼ一貫して増加してきた販売台数は90年以降上昇トレンドがかなり弱まり、循環的な変動に大きく左右されるようになってきている。本稿では、こうした乗用車市場における変化を分析した上で、今後の乗用車市場の動向について考察してみたい。

(図表-1)乗用車販売台数(新車・中古車計)



(資料) (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」  
(社)全国軽自動車協会連合会「軽四輪車新車販売確報」

(図表-2) 乗用車販売に占める中古車の割合



(資料) (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」  
(社)全国軽自動車協会連合会「軽四輪車新車販売確報」「軽四輪車中古車販売台数」  
WARD'S「Automotive Yearbook」  
NADA「Used Vehicle Sales by Franchised New-Car Dealers」より作成

1 本稿では、乗用車 = 普通乗用車+小型乗用車+軽自動車で定義する。軽自動車には軽トラックも含まれる。物品税が廃止される(89年)以前は乗用として使用される軽自動車もトラックとして登録されていたため、過去のデータとの整合性を考え、軽トラックも含めた数字で議論することにした。なお、純粋な軽トラックの新車販売台数(99年)は、約30万台程度(軽自動車全体は約188万台)である。

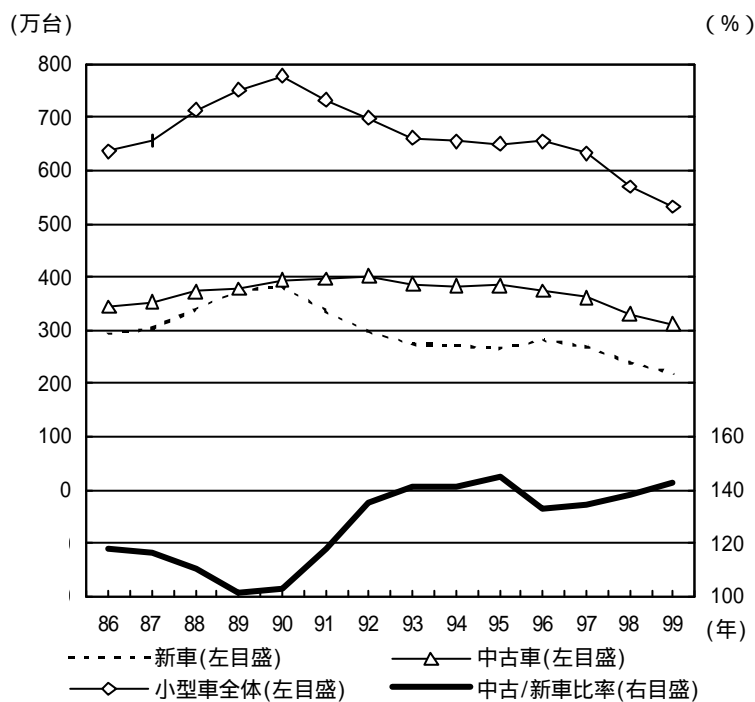
## 1. 種類別にみた需要動向

### 小型車

小型車需要は、90 年をピークとして減少傾向にある(図表-3)。これは、新車需要全体の頭打ち傾向に加えて、税制の変更により普通車が取得しやすくなり、小型車から普通車への需要のシフトが起きたためと考えられる。特に新車の小型車需要の落ち込みは大きく、90 年代初めに急減した後、近年もまた減少傾向を強めている。90 年のピーク時に 384 万台であった新車販売台数は 99 年には 219 万台と 4 割以上減少している。

一方、中古車販売は、90 年代前半は高水準で推移し、中古/新車比率(中古車販売台数/新車販売台数)が上昇した。その後は中古車販売も新車販売と同様に減少しており、中古/新車比率は 140% 前後でありあまり変動していない。

(図表-3) 小型車販売台数

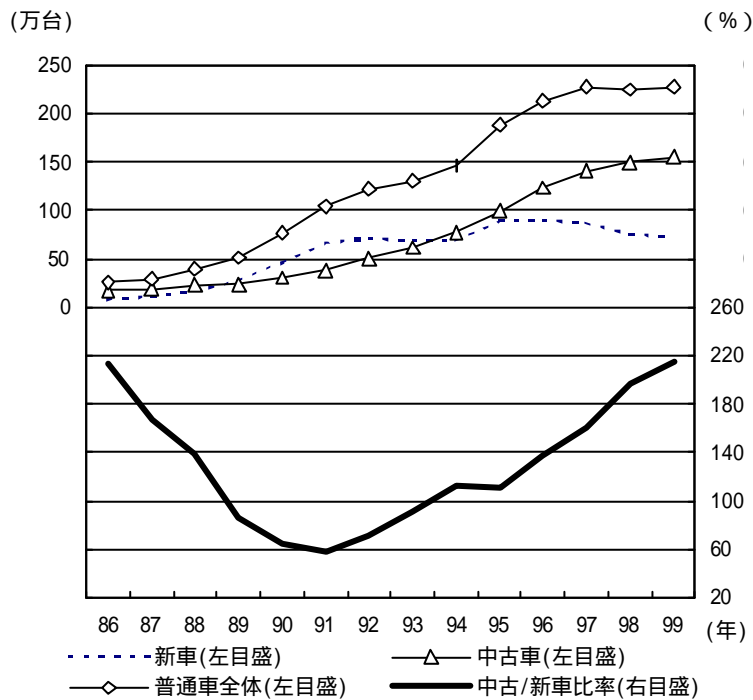


(資料) (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」

## 普通車

普通車需要は、90年代に入って本格的に増加し始めた。これは89年に物品税の廃止、自動車税の引き下げが行われたことで、高価な普通車がより取得しやすくなったことが影響している。ただ、新車需要は景気動向にも影響されやすく、90年代後半は頭打ち傾向が強まった。これに対して中古車需要は、好不況の波にあまり影響されず、安定的に増加している(図表-4)。このため、90年代初めは新車需要を中心に拡大した普通車需要であったが、90年代後半は中古車需要を中心に拡大しており、99年時点で、中古車/新車比率は200%を超えている。これは、他のクラスより際立って高い比率である。普通車は他のクラスよりも概して新車価格が高額になるため、高車齢であっても残存価値が高く、中古取引の対象になりやすい。また、購入する側からみると高額な新車を避けて割安感のある中古を購入しようというインセンティブが働きやすい。

(図表-4) 普通車販売台数



(資料) (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」

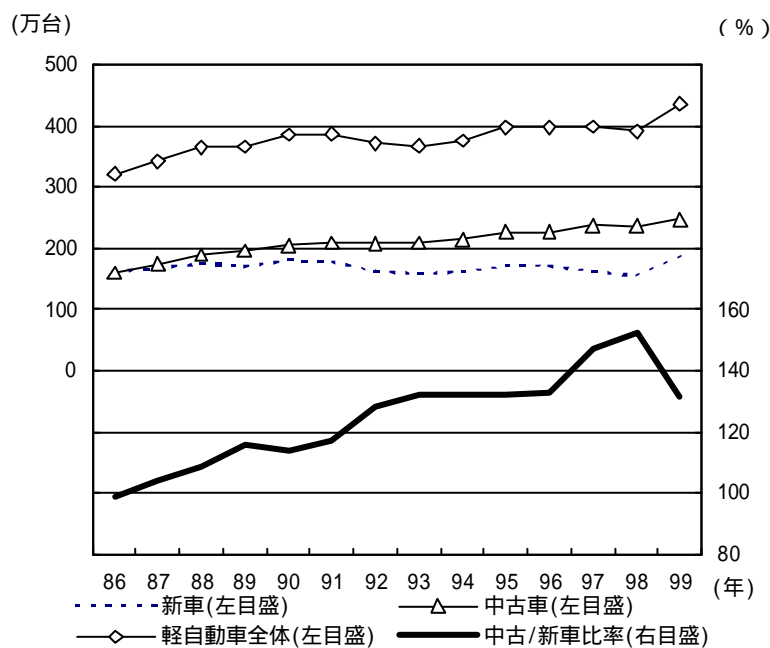
## 軽自動車

軽自動車需要は、全体として緩やかな増加基調である(図表-5)。新車需要は景気の波に影響されながら160~180万台/年のレベルを変動してきたが、99年は98年10月の規格変更の影響で、各メーカーがニューモデルを一斉に投入したため、大幅な増加を記録した。

一方、中古車販売は増加基調を続けており、軽自動車全体の需要拡大は主として中古車需要の増加によってもたらされている。軽自動車の用途は通勤・通学、買い物といった日常用途が中心であり、中古車に対するユーザーの抵抗感はあまりないものと考えられる。また、何回かの規格変更を経て、軽自動車の性能や耐久性が向上していることも中古車市場の拡大に貢献しているものと考えられる。

中古/新車比率は上昇基調を続けており、今後も上昇が予想される。99年は規格変更による新車販売増の影響で中古/新車比率が急低下したが、規格変更の影響は一服しており、今後は中古車販売の増加につれて中古/新車比率は再び上昇していくであろう。また、規格変更により新車の単価が上昇しているため、相対的に割安感のある中古車需要が拡大する可能性がある。

(図表-5) 軽自動車販売台数



(資料) (社)全国軽自動車協会連合会「軽四輪車新車販売確報」「軽四輪車中古車販売台数」

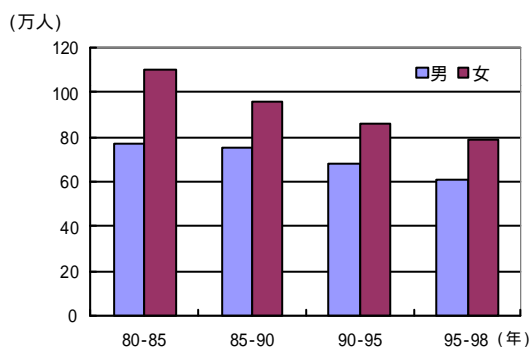
## 2. ユーザー側の変化

### 免許保有者数の増加テンポが鈍化

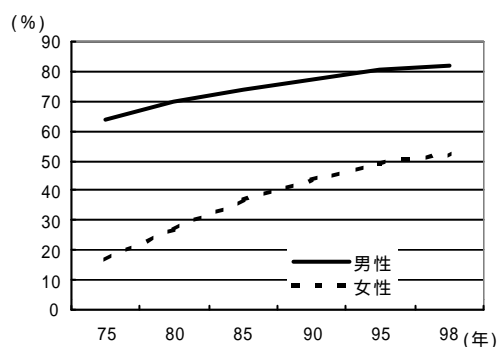
これまでの乗用車市場の拡大を支えてきた要因としてまず、免許保有者数の増加が挙げられるが、その増加ペースが年々鈍化している(図表-6)。これは少子化の影響で人口の伸びそのものが低下したことに加え、免許の普及が進むにつれて免許保有率の上昇にも歯止めがかかりつつあるためである(図表-7)。男女ともに免許保有率は上昇を続けているが、98年時点で男性は15歳以上人口に占める比率が80%を超えており、上限に近づいている。また、女性については、75年には20%弱であった保有率が、98年には50%を上回るなどこの間の免許保有率の増加に大きく貢献してきたが、最近では保有率の上昇速度が緩やかになっている。

年齢別にみると、20歳代では90年代に入って免許保有率の上昇はほとんどみられなくなっている。今後、若年人口は減少が見込まれており、新規免許取得者の数は徐々に減少していくものと思われる。一方で、男性は、50歳代半ばまでの免許保有率は上昇余地がほとんどないが、60歳以上の高齢ドライバーの数が増えてくる。また、女性の場合は40歳以上の中・高年ドライバーの数が、今後しばらくの間は増加していくことが見込まれる(図表-8-1~8-11)。

(図表-6) 免許保有者増加数(年平均) (図表-7) 免許保有者の15歳以上人口に占める割合

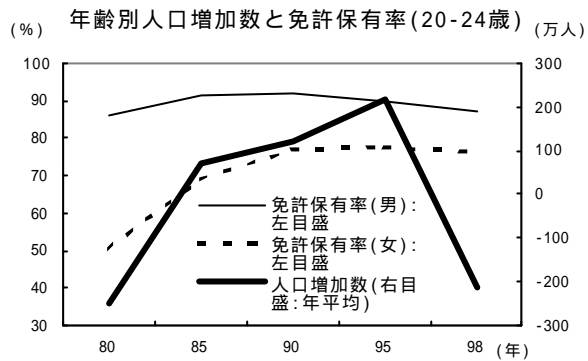


(資料) 警察庁「年齢別・男女別運転免許保有者数」

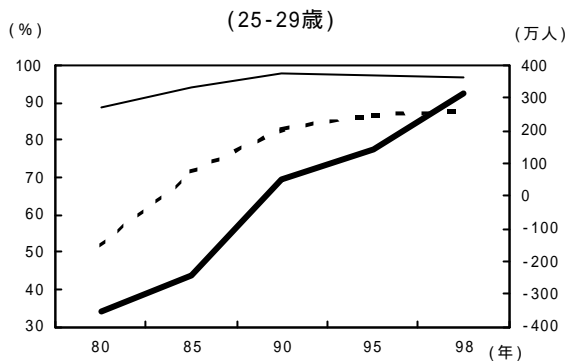


(資料) 警察庁「年齢別・男女別運転免許保有者数」  
総務庁統計局「人口推計資料」より作成

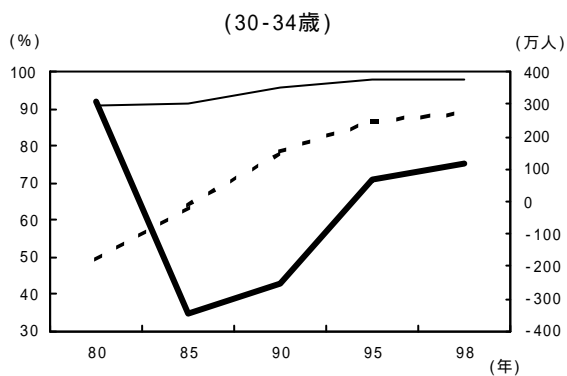
(図表-8-1)



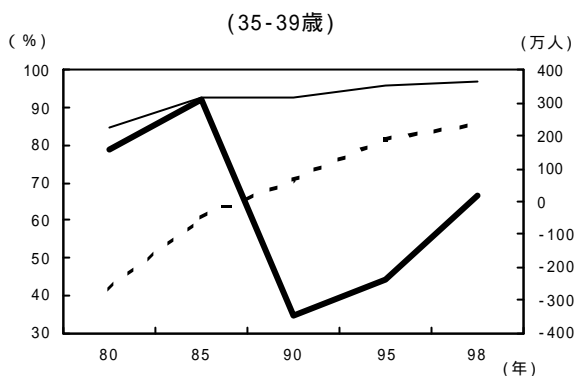
(図表-8-2)



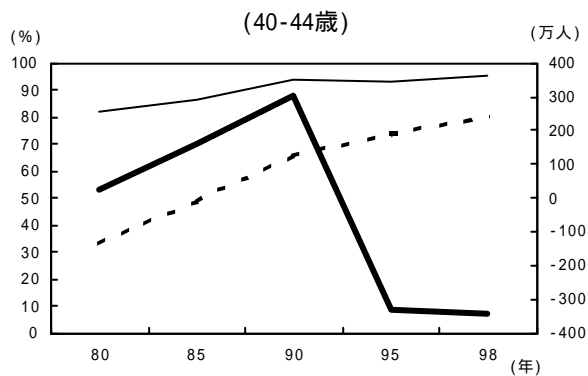
(図表-8-3)



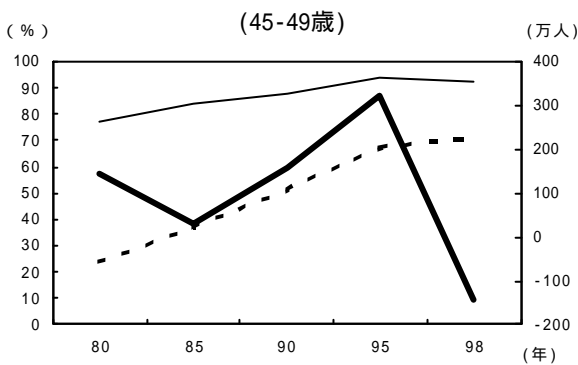
(図表-8-4)



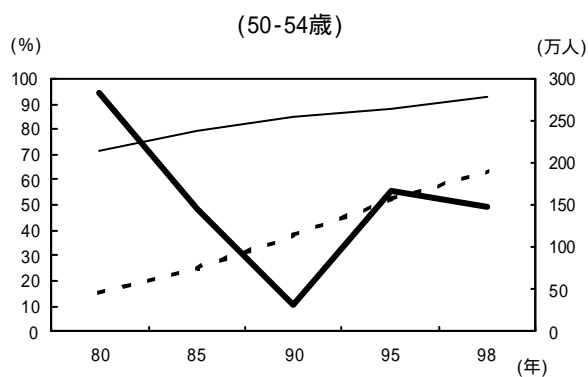
(図表-8-5)



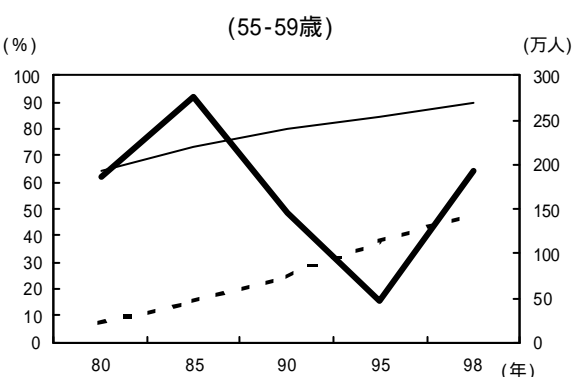
(図表-8-6)



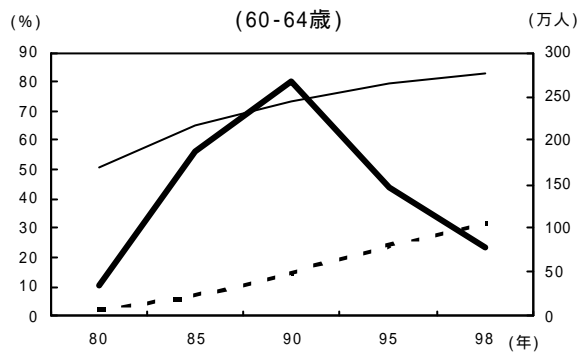
(図表-8-7)



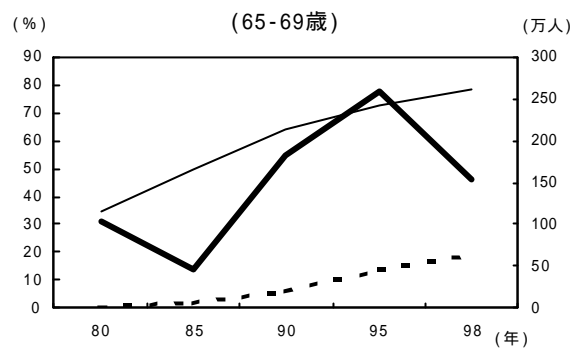
(図表-8-8)



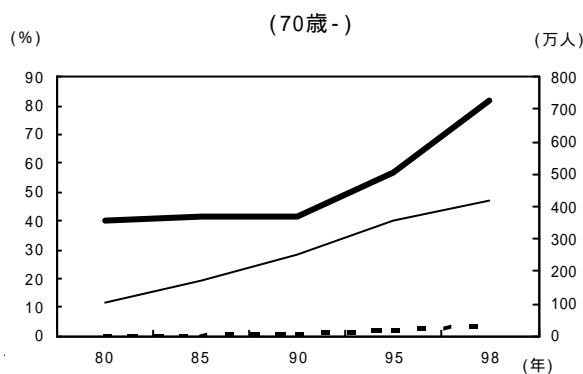
(図表-8-9)



(図表-8-10)



(図表-8-11)

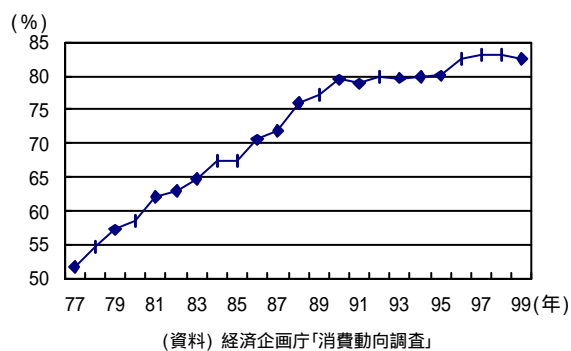


(資料) 警察庁「年齢別・男女別運転免許保有者数」、総務庁統計局「人口推計資料」より作成

### 世帯普及率が頭打ちへ

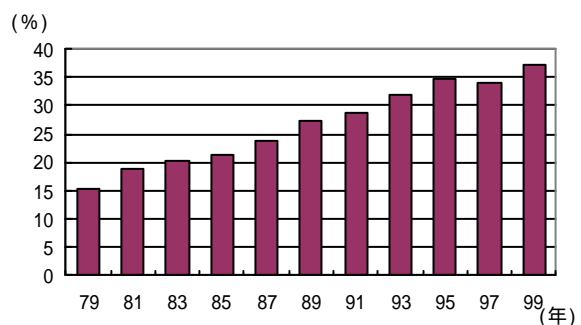
乗用車の世帯普及率の高まりは、80年代までの乗用車需要を拡大させてきた。しかし、各世帯への普及が進んだ結果、乗用車の世帯普及率(図表-9)は、90年に79.5%に達した後、ほとんど変化しておらず、ほぼ天井に達した感がある。また、複数保有世帯の増加も乗用車需要を拡大させる一因であった。全世界帯に占める複数保有世帯の割合は、79年の15.3%から99年には37.3%に達している(図表-10)。しかし複数保有世帯比率も97年には一旦減少するなど以前に比べると上昇スピードが鈍ってきている可能性がある。

(図表-9) 乗用車の世帯普及率



(資料) 経済企画庁「消費動向調査」

(図表-10) 複数保有率

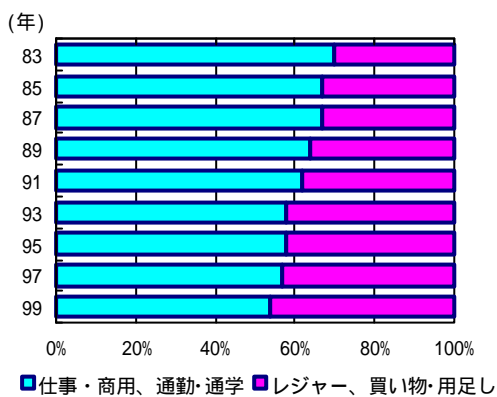


(資料) (社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」  
(注)複数保有には乗用車+商用車の形態も含む

### 使用目的の変化

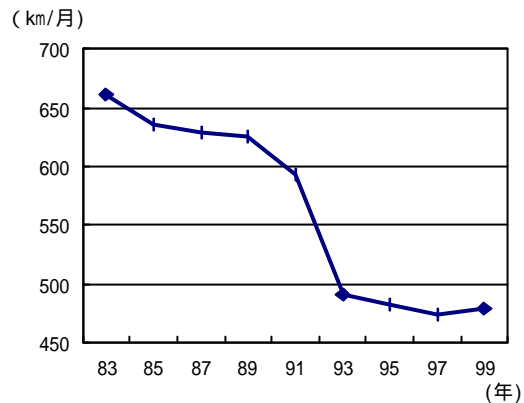
乗用車の主使用用途をみると、「仕事・商用」、「通勤・通学」といった平日は毎日使用するような用途の割合が減少する一方、「レジャー」、「買い物・用足し」といった週末あるいは平日でも毎日ではないような用途の割合が上昇している(図表-11)。また、複数保有の進展によって、使用目的に応じて車を使い分ける傾向が強まっているようであり、1台当りの走行距離は減少傾向にある(図表-12)。こうした一連の変化は、耐用(使用)年数の長期化をもたらし、中古車市場の拡大に寄与している面があるとみられる。

(図表-11)主使用用途



(資料) (社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

(図表-12)月間走行距離



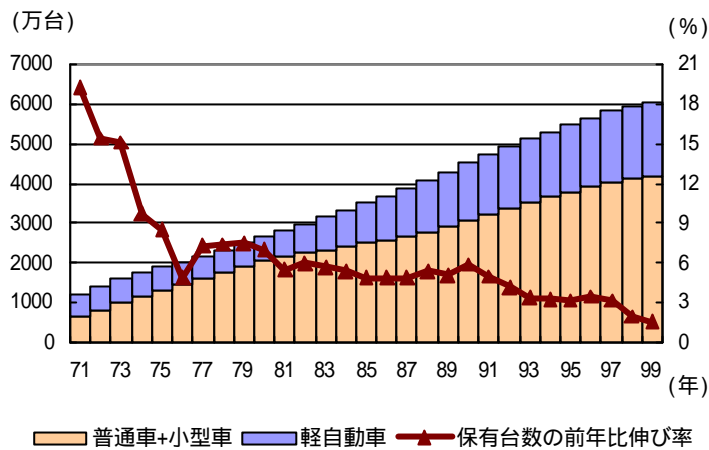
(資料) (社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

## 3. ストックからみた乗用車市場

### 乗用車ストックの現状

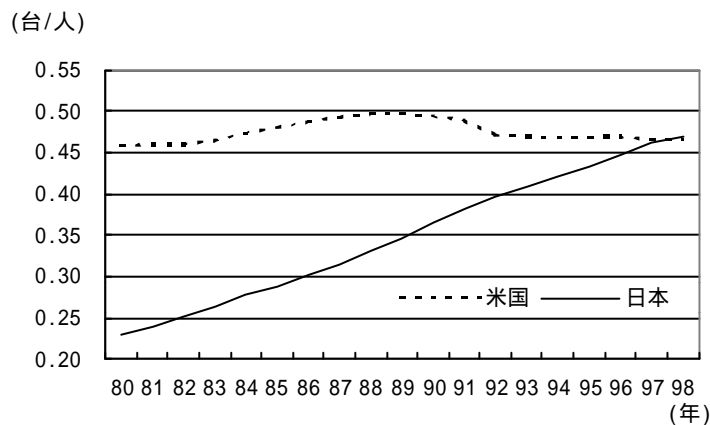
乗用車保有台数は99年3月末現在で、約6,000万台となっている(図表-13)。保有台数は、80年代は年5~6%のペースで伸びていたが、90年代に入ると伸びが徐々に鈍化し、99年は前年比1.6%にとどまった。人口1人あたり保有台数は、80年の0.23台/人から99年には0.47台/人と米国と同レベルにまで達している(図表-14)。米国が80年代以降0.45~0.50台/人で安定していることを考慮すると、人口比でみた日本の乗用車ストックも飽和点が近づいているとも考えられる。今後、日本の乗用車ストックの伸びはさらに鈍化していく可能性が高い。

(図表-13) 乗用車保有台数(3月末)の推移



(資料) (財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」  
 (社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」

(図表-14) 人口1人当たり乗用車保有台数



(資料) (財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」  
 (社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」  
 WARD'S「Automotive Yearbook」  
 U.S. Census Bureau「Historical National Population Estimates」  
 総務庁統計局「人口推計資料」より作成

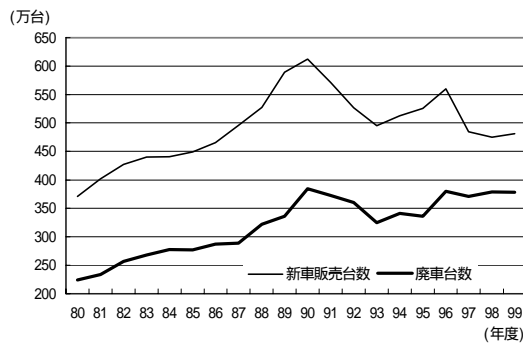
### 廃車台数の推移

バブル崩壊後の不況下で、90年代の新車販売が減少傾向をたどったのに対し、廃車台数は年間330～380万台の水準で安定的に推移している(図表-15)。もっともこの間に、伸び率こそ鈍化したものの乗用車ストックの増加傾向は続いている。つまり、廃車率(当期廃車台数/前期末乗用車ストック)は低下していたことになる(図表-16)。

廃車率が低下している要因としては、第一に乗用車の品質向上、一台当たりの走行距離減少に伴う耐用年数の長期化が挙げられる。前述のように、乗用車の複数保有が進展し、用途に応じて車を使い分ける傾向が強まっていることから、一台当たり

の走行距離は減少傾向にあり、耐用年数の長期化につながっていると推測される。第二の要因として車検制度変更の影響が挙げられる。従来の車検制度の下では、新規登録後10年を経過した乗用車は毎年車検を受ける必要があった。そのため新規登録後10年以内に廃車にするケースが多かった。しかし95年7月の制度改正により、新規登録後10年を経過した乗用車も2年毎の車検に変更された。その結果、新規登録から10年経過した車両の残存率は95年以降大幅に上昇している(図表-17)。このように廃車率が低下しているため、車両の平均使用年数が長期化し、平均車齢が足元にかけて上昇している。普通車・小型車の平均使用年数は80年代後半以降9.0~9.5年の水準で推移してきたが、99年には9.63年に上昇している。また平均車齢は92年の4.53年から99年には5.60年まで上昇した(図表-18)。90年と99年時点の年式別の乗用車ストックを比較すると、99年時点の方が高車齢ストックの割合が高まっていることがわかる(図表-19)。

(図表-15)新車販売台数と廃車台数

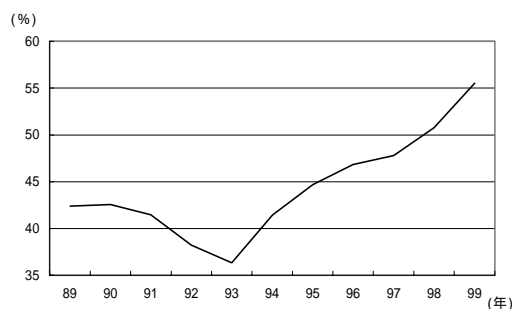


(図表-16) 廃車率の推移



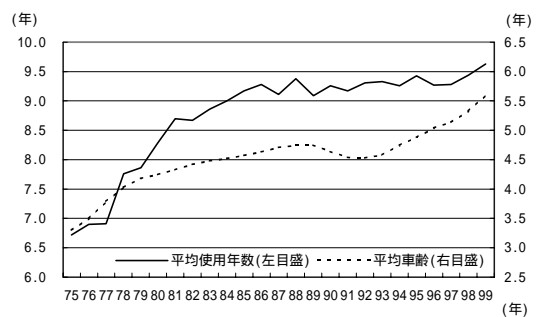
(資料) (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」  
 (社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」、「軽四輪車新車販売確報」  
 (財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」より作成

(図表-17) 登録10年後残存率(除、軽)



(資料) (財)自動車検査登録協会「わが国の自動車保有動向」より作成  
 (注) 各年3月末時点

(図表-18) 平均使用年数、平均車齢(除、軽)

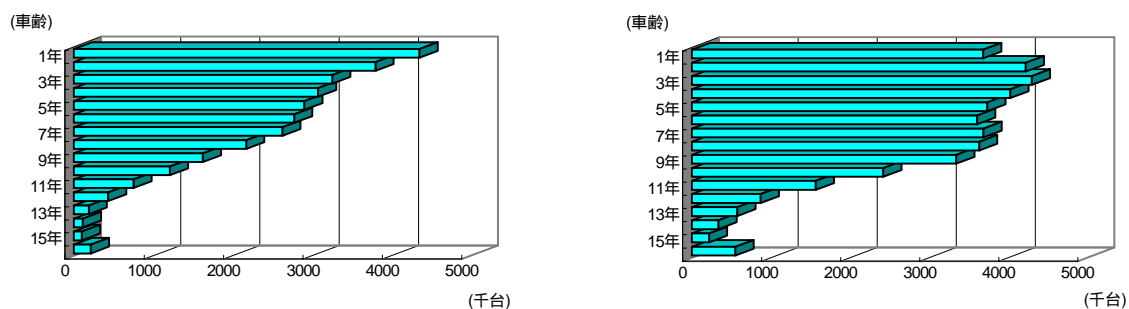


(資料) (財)自動車検査登録協会「わが国の自動車保有動向」  
 (注) 各年3月末時点

(図表-19)90年と99年の車齢別ストック構成(除、軽)

1990年3月末

1999年3月末



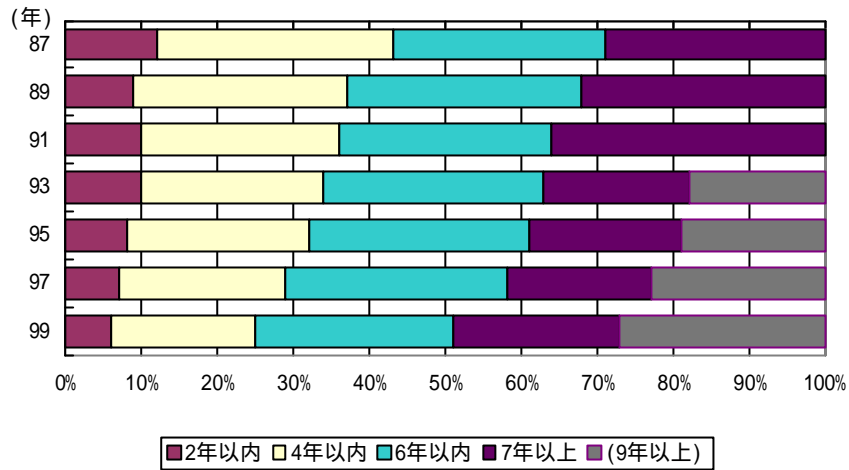
(資料) (財)自動車検査登録協会「わが国の自動車保有動向」

### 中古車回転率の低下

日本自動車工業会の乗用車市場動向調査によれば、新車を購入する人が、それまで保有していた乗用車の保有期間は長期化している。例えば7年以上保有していた人の割合を見ると、89年時調査で29%だったものが、99年には49%まで上昇している(図表-20)。これは主にバブル期に購入された乗用車の買い替えが、その後の不況で進まなかったためと思われる。また前述した一台当たり走行距離の減少、耐用年数の長期化、モデルチェンジサイクルの長期化などが買い替えサイクルを長くしている一因として挙げられよう。

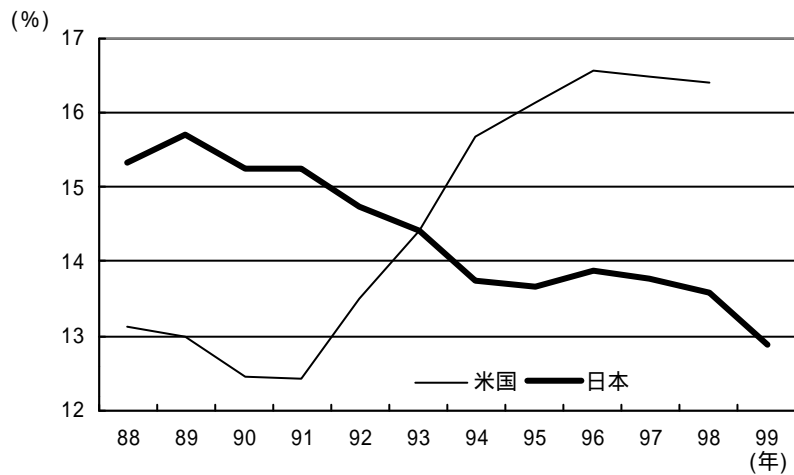
ここで乗用車ストックと中古車販売台数の関係を考えてみたい。前年末のストックを基準にすると、この内の一部が廃車となり、一部が中古車市場に出回り、残りはそのまま前年のユーザーに保有される。したがって、前年末の乗用車ストックから当期の廃車台数を差し引いたものが、中古車市場に出回る可能性のある台数(潜在中古車台数)ということになる。そこで実際の中古車販売台数を潜在中古車台数で除したものを  $\text{中古車回転率} = \text{当期中古車販売台数} / (\text{前期末の乗用車ストック} - \text{当期廃車台数})$  を中古車回転率と定義する。この中古車回転率の数字を日米で比較してみると、米国では91年以降大きく上昇して95年に16%を超えた後、その水準で安定している。米国では92~94年頃の低金利下で乗用車のリースが広まった。低金利でリース料金が低く抑えられたこと、ローンよりも小さな負担で高価な車に乗ることができ、短期間での乗換えも容易にできることなどが、この時期に乗用車のリースを拡大させる要因になったと考えられる。新車販売に占めるリースの割合は94年時点で23%に達している。リースの拡大は走行距離が少なく高品質の中古車ストックの増加をもたらした。その結果、米国の中古車回転率は91年の12.4%から95年の16.1%まで上昇した。一方、日本の中古車回転率は買い替えサイクルの長期化とともに低下傾向にある(図表-21)。日本の中古車回転率は90年の15.2%から99年には12.9%まで低下している。

(図表-20) 乗用車前保有車使用期間(前保有車新車)



(資料) (社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

(図表-21) 中古車回転率



(資料) (財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」  
 (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」  
 (社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」、  
 「軽四輪車中古車販売台数」  
 WARD'S「Automotive Yearbook」  
 NADA「Used Vehicle Sales by Franchised New-Car Dealers」より作成  
 (日本は3月末、米国は6月末時点のデータ)

## 4. 今後の乗用車市場

こうした乗用車市場の現状を踏まえ、2005年までの乗用車市場の規模について以下で簡単な試算をしてみたい。

### 人口・免許保有者数・乗用車ストックの見通し

少子化の影響により、人口の伸びは今後鈍化することが確実である。また前述のように免許保有率の伸びも足元で頭打ちになりつつある。したがって免許保有者数の伸びも今後さらに鈍化していくことが予想される。試算の前提として、試算期間(2000～2005年)中の16歳以上人口の伸び率(年平均)を厚生省の中位推計(97年)に基づき、0.26%と置いた。また、免許保有率の上昇テンポが鈍化傾向にあることを踏まえ、2005年時点の保有率を72.9%と置いた。その結果、期間中の免許保有者数の伸び率(年平均)は1.16%となる。

また免許保有者数の伸び率が鈍化することが予想され、足元で複数保有世帯の増加にも一服感がみられることから、乗用車ストックの伸びも鈍化傾向が続くと予想される。期間中の乗用車ストックの伸び率(年平均)を免許保有者数の伸び(1.16%)を若干上回る1.9%と想定した(図表-22)。

(図表-22) 人口・免許保有者数・乗用車ストックの見通し

(単位: %)

	80	85	85	90	90	95	95	00	00	05
16歳以上人口伸び率		1.35		1.35		0.96		0.55		0.26
免許保有率		56.3		61.4		66.0		69.8		72.9
免許保有者数伸び率		4.35		3.27		2.51		1.76		1.16
乗用車ストック伸び率		6.1		5.8		4.1		2.5		1.9

(注)人口、免許保有者数、乗用車ストックは年平均伸び率

免許保有率は各期間の末時点

(資料) 警察庁「年齢別・男女別運転免許保有者数」

総務庁統計局「人口推計資料」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」

(財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」

(社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」より作成

### 廃車台数・新車販売台数の見通し

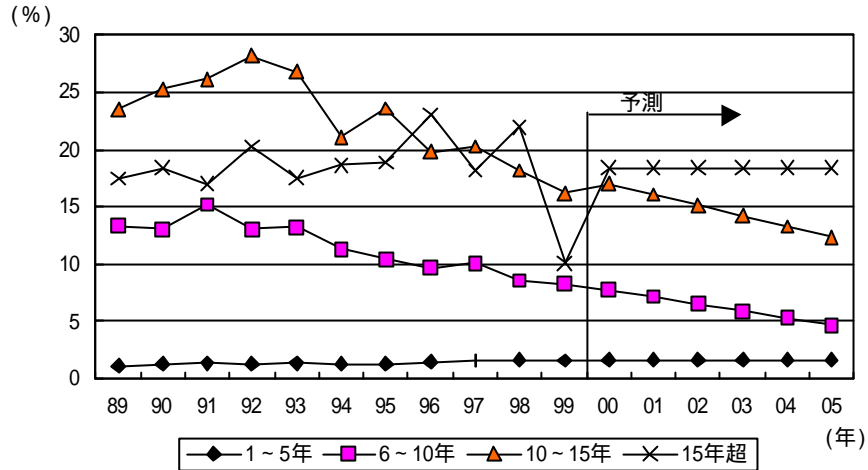
乗用車ストックの伸びがさらに鈍化することが予想される中、今後の新車販売台数の動向をみるに際しては、廃車台数の動向がより重要になる。ストックの側からみると、新車販売台数はストックの純増分と廃車台数の和で表されるからである。

車齢別の廃車率をみると、車齢1-5年および15年超の廃車率は、足元までほぼ一定の水準で推移している。一方で、車齢6-10年、11-15年の車両については廃車率の低下傾向が顕著にみられる。こうした現象は、前述した一台当たり走行距離の減少や車検制度の変更といった要因によって引き起こされていると考えられ、この層の廃車率低下はしばらく続くと考えられる。そこで(図表-23)のように、試算期間中、車齢6-10年、11-15年の廃車率は低下傾向が続き、その他の層の廃車率は現状程度で横ばいで推移すると仮定した。

この廃車率の仮定と の乗用車ストックの想定値から、試算期間中の廃車台数と新

車販売台数を計算すると、(図表-24)のようになる。試算期間中の廃車台数は370～390万台、新車販売台数は460～500万台の水準で推移するという試算結果が得られる。

(図表-23) 車齢別廃車率(除、軽)



(資料) (財)自動車検査登録協会「わが国の自動車保有動向」より作成  
 (注)廃車率は各年3月末のストックから算出。

(図表-24) 廃車台数と新車販売台数の見通し

年	85	90	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05
廃車台数	277	336	341	336	380	371	379	370	380	386	386	381	373
新車販売台数	447	611	526	541	519	469	480	501	501	496	489	474	462

中古車販売台数の見通し

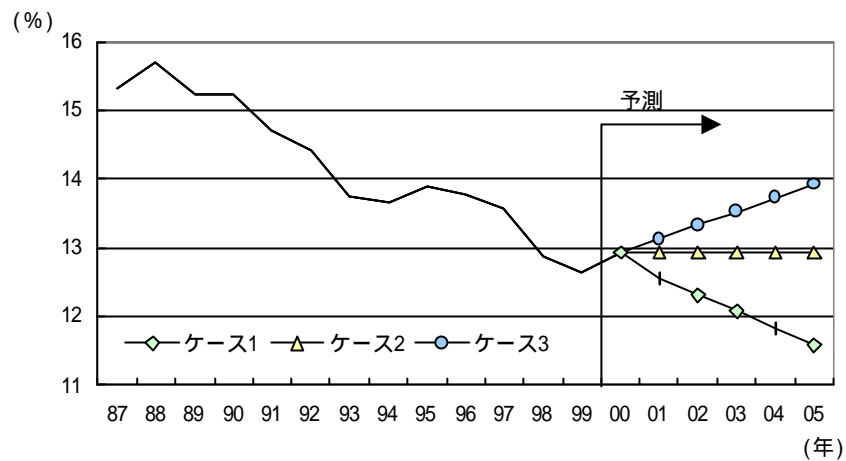
中古車の市場規模は、中古車回転率に左右される。ここでは中古車回転率の低下傾向が続く場合(ケース1)と、回転率の低下に歯止めがかかる場合(ケース2)、中古車市場が活性化することによって回転率が上昇する場合(ケース3)に分けて各年の中古車販売台数を試算してみた(図表-25)。

買い替えサイクルの長期化が進み、回転率の低下傾向が続く(ケース1)では、中古車販売台数は740万台前後の水準でほぼ横ばいで推移する。この間、中古/新車比率は99年の149.0%から2005年の158.9%まで、小幅に上昇する(図表-26)。

買い替えサイクルの長期化が一服するなどの要因で中古車回転率の低下に歯止めがかかり、現状の水準で推移する(ケース2)では中古車販売台数は99年の715万台から2005年には820万台程度まで増加し、中古/新車比率は177.4%まで上昇する(図表-27)。

さらに、中古車市場が活性化し、中古車回転率が上昇する(ケース3)では、中古車販売台数は2005年には883万台程度にまで増加し、中古/新車比率も191.1%まで大幅に上昇する(図表-28)。

(図表-25) 中古車回転率の前提



(注)2000年の中古車回転率については、1-5月中古車販売実績(前年比4.4%増)をもとに年間の販売台数を推定することにより算出した数値を用いた。

(資料) (財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」

(社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」

(社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」、「軽四輪車中古車販売台数」より作成

(図表-26) ケース1の場合の中古車市場規模

	85	90	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05
中古車販売台数(万台)	478	630	711	725	741	716	715	746	740	740	739	738	736
中古/新車比率(%)	106.9	103.1	135.1	133.9	142.8	152.7	149.0	148.9	147.8	149.1	151.1	155.8	158.9

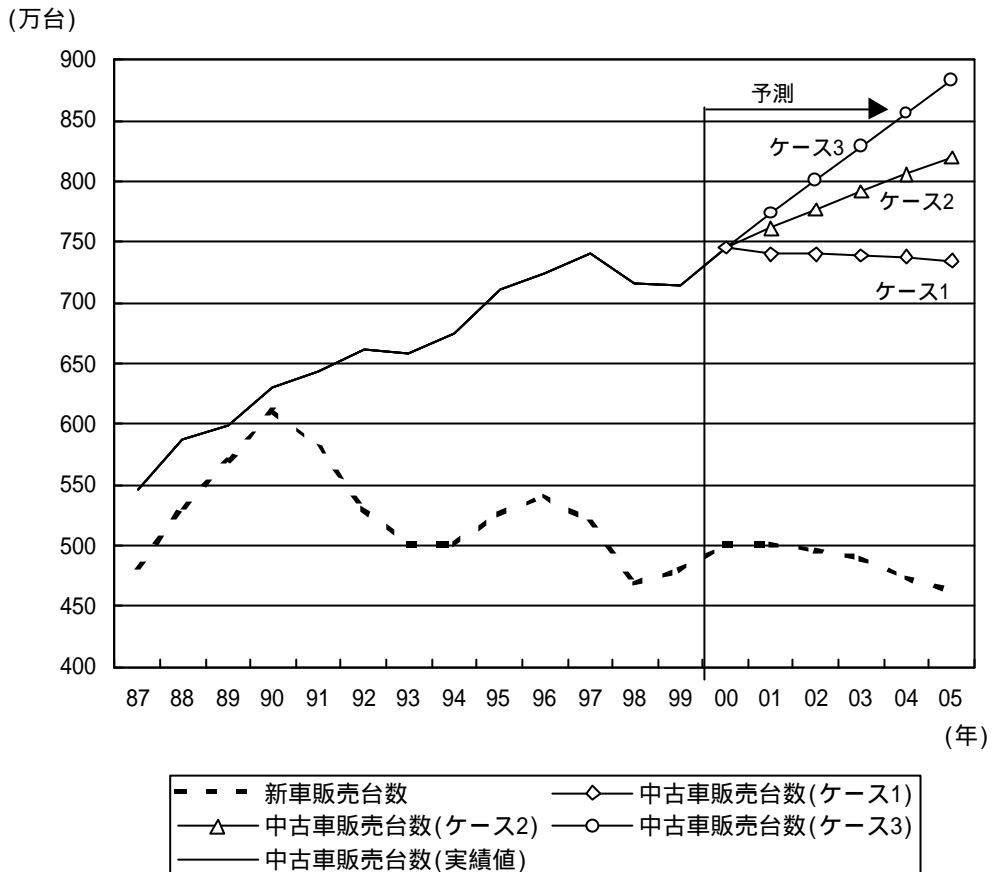
(図表-28) ケース2の場合の中古車市場規模

	85	90	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05
中古車販売台数(万台)	478	630	711	725	741	716	715	746	762	777	792	806	820
中古/新車比率(%)	106.9	103.1	135.1	133.9	142.8	152.7	149.0	148.9	152.1	156.5	161.8	170.2	177.4

(図表-29) ケース3の場合の中古車市場規模

	85	90	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05
中古車販売台数(万台)	478	630	711	725	741	716	715	746	773	801	828	856	883
中古/新車比率(%)	106.9	103.1	135.1	133.9	142.8	152.7	149.0	148.9	154.5	161.3	169.3	180.8	191.1

(図表-30) 新車・中古車の市場予測



(資料) (財)自動車検査登録協会「自動車保有車両数統計」  
 (社)日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」  
 (社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」、  
 「軽四輪車中古車販売台数」  
 警察庁「年齢別・男女別運転免許保有者数」  
 総務庁統計局「人口推計資料」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」  
 より作成

5. まとめ - 中古車市場拡大の可能性 -

前節の試算からわかるように、乗用車ストックの伸び率拡大が期待できず、廃車率の低迷が続く状況下では、今後の新車市場の大幅な増加は期待できそうもない。一方で、中古車市場については、中古車回転率が上昇に転じれば市場拡大の余地がある。では、この中古車回転率が上昇する環境はどの程度整っているのだろうか。

### すでに整いつつある要因

乗用車の品質向上、一台当たり走行距離の減少、車検制度変更の影響などから、乗用車の耐用年数は長期化する傾向にある。これまで日本の中古車市場は、車齢10年未満の比較的若年式の車両の取引が中心であった。しかし今後、90年代に生産された乗用車が車齢10年を超えてくる。これらバブル期以降に生産された乗用車は、性能や装備の面でも現在の新車とそれほど差がない。その結果、新車と中古車の性能格差が縮まり、相対的に中古車の魅力が増すと予想され、車齢10年を超える低年式の中古車も次第に取引対象になってくるとみられる。

またユーザー側のニーズをみても、自動車を単なる生活の道具と考える傾向が強まっている。こうした傾向が続くと、新車へのこだわりが薄れ、新車より割安な中古車を購入するインセンティブが働きやすくなると考えられる。

### 中古車回転率の上昇を阻んでいる要因 ~ 新車の平均保有年数の長期化

現在、中古車回転率の低下が続いているのは、新車を購入した人の平均保有年数が長期化しているためである。これは、バブル崩壊後の不況が長期化したことで、バブル期の乗用車ストックの買い替えが進んでいないことが主因である。こうした傾向が今後も続いた場合には、前節の(ケース1)のように、中古車市場の拡大もあまり期待できない。

### 今後の乗用車市場を巡る環境

しかし乗用車市場を巡る環境には、足元で変化の兆しがみられる。景気は、信用収縮の影響などから不況が深刻化した98年からみると、緩やかながらも回復基調にある。99年の実質GDP成長率は0.3%とわずかながらもプラス成長に転じ、乗用車の新車販売台数も前年比+2.3%と若干持ち直した。2000年に入っても景気は回復基調を続け、1~6月の新車販売台数も前年比+1.9%と比較的好調に推移している。こうした緩やかな景気回復下で、今後はニューモデルの投入に伴い、買い替えサイクルの長期化にも徐々に歯止めがかかってくるとみられる。

またインターネットの普及も中古車市場に変化をもたらしつつある。最近、インターネット上で中古車の買い取りや販売などを行う業者が急速に増加している。インターネット上で中古車販売が一般化することによって、ユーザー側は中古車の情報を広く入手することが可能になり、ディーラー間での価格比較などが容易になるというメリットがある。ネット上で買い取りの査定も可能になり、売却も容易になるだろう。最終的には現物を見ないとユーザーは購入に踏み切れないという指摘もあるが、手軽に利用できる情報量が飛躍的に増えたことによって、ユーザーにとって中古車取引がより身近なものになった意味は決して小さくない。他方、業者側は営業・販売に当たる人員の人件費を節減することができるため、中古車の販売価格をこれまでより下げることが可能になる。

さらに、最近では大手自動車メーカーが中古車市場への参入を積極的に進めている。このようにメーカーがその信用力を背景に中古車の買い取り・販売を行うことは、購入者側の安心感を誘い、中古車市場の拡大にも資するものと思われる。

こうした乗用車市場を巡る環境の変化をふまえれば、前節の試算(ケース2)、(ケース3)のように、新車販売台数が伸び悩むなかで中古車市場が拡大していく可能

性は十分にあると思われる。

中古車取引が拡大すれば、自動車の平均保有期間は短くなる。その場合、ユーザーは自動車のオーナーというよりも、まさしくユーザーに近づいてくる。つまり、一台の車をずっと持ちつづけるのではなく、年齢、家族構成の変化、子供の成長・独立などによるニーズの変化に合わせて車を買替えていくことが可能になってくる。そのためには、中古車の販売価格と下取り価格が適正なレベルで決まっていなければならない。言い換えれば、購入価格と数年後に売却する時の下取り価格の差は、使用した年数に見合うものでなければならない。中古車の販売価格が新車に比べて割安なのは当然だが、下取り価格が低すぎると良質な中古車の供給がなかなか出てこない。すでに見たように、米国においてはリースの普及によって良質な中古車の供給が拡大し、市場の成長に大きな役割を果たしたが、これもリース期間終了後の下取り価格が魅力的であったことが影響しているであろう。

今後、日本においても大手を含めて中古車市場への新規参入が増えてくる中で、販売・下取りをめぐる競争は一段と厳しくなるはずである。これはディーラーにとって利ざやが狭まるということだが、それが中古車市場の発展につながってくるであろう。ディーラーはインターネットの活用も含めてより効率的な営業によってコスト削減に努める必要が出てくる。そうした営業努力の結果として、(ケース3)のように中古車回転率が上昇して、中古車市場が大きく拡大する可能性が高まる。

#### 乗用車市場で重要性を増す中古車

日本の自動車ディーラーの部門別売上をみると、新車のウェイトが低下し、中古車の比率がやや上昇しているものの、依然として新車販売が中心である。これに対し米国では、中古車売上が全体の30%ほどを占めている(図表-31)。利益の面では、90年代に入って新車販売の貢献が頭打ちになる中、中古車販売は安定的な収益源として貢献している。日本の自動車メーカーが足元で中古車市場への参入を積極化しているのも、こうした点に着目したためであろう。今後は日本でも、乗用車市場における中古車の重要性が一段と高まっていくことが予想される。

(図表-31)自動車ディーラーの部門別売上

(単位:%)

	日本		米国
	92年度	98年度	98年
新車	73.5	68.3	59.4
中古車	10.5	12.4	28.6
サービス・部品他	16.0	19.3	12.0

(資料)日本自動車販売協会連合会「自動車ディーラー経営状況調査」  
National Automobile Dealers Association