

自動車の販売動向 ～自動車産業シリーズ No.3～

1. 世界の自動車販売動向

2006年の世界の自動車販売台数（乗用車、トラック、バスの合計）は6,473万台となっており、前年に比べ176万台・2.8%増加しています。国別にみると、米国が1,705万台（構成比26.3%）と最も多く、世界の自動車の約4台に1台が米国で販売されている状況となっています。次いで中国が722万台（同11.1%）、日本が574万台（同8.9%）、ドイツが377万台（同5.8%）などとなっています。近年の動きをみると、米国や日本、イギリスなどの先進国の販売台数が伸び悩みあるいは減少傾向にある一方、BRICS諸国が大幅な伸びを示しており、世界の自動車需要を牽引している状況となっています。特に、中国の伸びが顕著となっており、2006年時点で日本を抜いて世界第2位の自動車需要国に台頭しています。

ただし、2007年から2008年にかけては、原油価格の高騰や米国発の金融危機に伴う信用収縮と世界的な景気後退などを背景として、先進国では米国、日本を中心に自動車需要は大幅に減退し、BRICS等の新興国でも伸びが鈍化するなど、世界の自動車販売は不振を極める状況となりました。

図表1 世界の自動車販売台数 (万台、%)

	2004年	2005年	2006年	構 成 比	増 減 率	
					2005/2004	2006/2005
米 国	1,730	1,744	1,705	26.3	0.8	▲2.3
日 本	585	585	574	8.9	▲0.02	▲1.9
ド イ ツ	355	361	377	5.8	1.8	4.4
イ ギ リ ス	296	283	273	4.2	▲4.4	▲3.3
イ タ リ ア	253	250	260	4.0	▲1.3	4.2
フ ラ ン ス	247	255	250	3.9	3.0	▲1.9
B R I C S	969	1,077	1,331	20.6	11.2	23.6
中 国	507	576	722	11.1	13.5	25.3
ロ シ ア	169	186	241	3.7	10.3	29.4
ブラジル	158	171	193	3.0	8.6	12.8
インド	134	143	175	2.7	6.3	22.5
そ の 他	1,641	1,742	1,703	26.3	6.2	▲2.3
世 界 合 計	6,076	6,297	6,473	100.0	3.6	2.8

注) 米国、日本の2007年、2008年の自動車販売台数

米国：2007年 1,646万台（前年比▲3.5%） 2008年 1,349万台（同▲18.0%）

日本：2007年 535万台（前年比▲6.7%） 2008年 508万台（同▲5.1%）

資料：日本自動車工業会HP

もっとも中長期的にみると、世界の自動車販売は増加基調を辿る公算が大きいと思われます。その要因としては、まず米国や日本などの先進国については、既に膨大な自動車ストックを抱えていることから、毎年一定規模の更新需要が発生し、これが全体の自動車需要を下支えすると考えられることです。

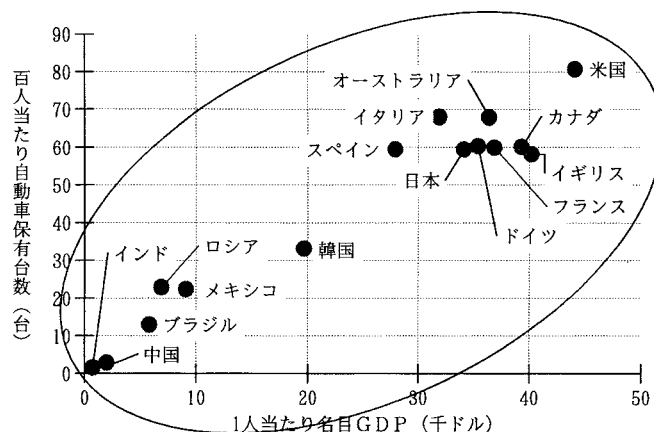
ちなみに米国と日本の自動車保有台数はそれぞれ2億5千万台、7千5百万台程度となっています。これを過去のトレンドから推定した更新サイクル（米国：約16年、日本：約14年）で除すると、米国が1千6百万台弱、日本が5百万台強となりますが、この台数は両国に毎年生じる潜在的な更新需要と捉えることができます。つまり、先進国では自動

車普及率の頭打ちや人口の伸びの鈍化あるいは減少などを背景として、自動車需要に大きな伸びは見込めませんが、更新需要による一定の下支え効果が期待できるものと思われます。

第2の要因は、BRICsを中心とした新興国の自動車需要が増大することが見込まれることです。

一般にある国の自動車普及率は1人当たり名目GDPが3千ドルを超えると急速に高まるといわれています。2006年における各国の自動車普及率と経済水準の関係(図表2)をみると、先進国については、百人当たり自動車保有台数が60台、1人当たり名目GDPが3万ドルを概ね

図表2 自動車普及率と経済水準(2006年)



資料：IMF「World Economic Outlook data base」ほか

超えている一方、BRICs諸国は低位にとどまっています。とりわけインド(百人当たり自動車保有台数：1.5台、1人当たり名目GDP：757ドル)および中国(同2.7台、同2,022ドル)が低位となっていますが、両国とも今後の経済成長や人口増加が見込まれることなどから、モータリゼーションが急速に進むものと思われます。このような新興国の新規需要が世界の自動車需要を牽引していくものと考えられます。

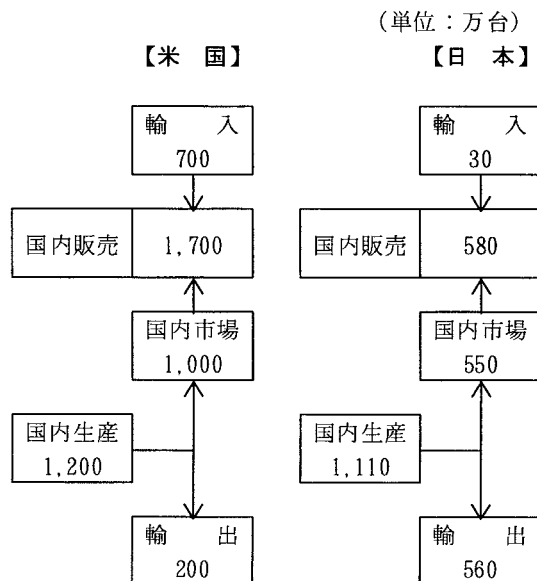
(参考) 米国・日本の自動車需給構造

米国および日本の自動車の需給構造をみると、図表3のとおりとなっています。米国では、国内生産車(1,200万台)の8割(1,000万台)が国内市場向けられている一方、国内需要(1,700万台)の約4割(700万台)を輸入で賅っています。

一方、日本では、国内生産車(1,110万台)の6割(560万台)が輸出されていますが、残り4割が国内市場向けられており、これで国内需要(580万台)の大半を賅っています。

このように両国の自動車の需給構造を相対的にみると、自動車需要(販売)については、米国は輸入依存度が高く、日本は国内生産依存度が高いこと、自動車供給(生産)については、米国は内需依存度が高く、日本は輸出依存度が高いことがうかがわれるものとなっています。

図表3 米国・日本の自動車需給構造



注) 数値は概数。

## 2. 日本の自動車販売動向

2008年における日本の自動車販売台数は前年比5.1%減の508万台となり、4年連続して前年を下回りました。内訳をみると、乗用車が同3.9%減の423万台、トラック・バスが同10.4%減の85万台となっています。

自動車販売台数の推移をみると、1990年の778万台でピークアウトした後、90年代終盤から2005年頃までは580万台前後で推移しましたが、その後は減少を続けており、2008年にはピーク時の65%の水準まで落込んでいます。乗用車の販売台数については、平成バブルの崩壊で落込んだ後は伸び悩み状態で推移しましたが、2000年代前半は景気の回復や買替需要の顕現化、軽乗用車需要の高まりなどを背景として、持ち直しの動きとなりました。しかしその後は、原油価格の高騰や景気後退に伴う雇用所得環境の悪化などにより減少傾向で推移しています。

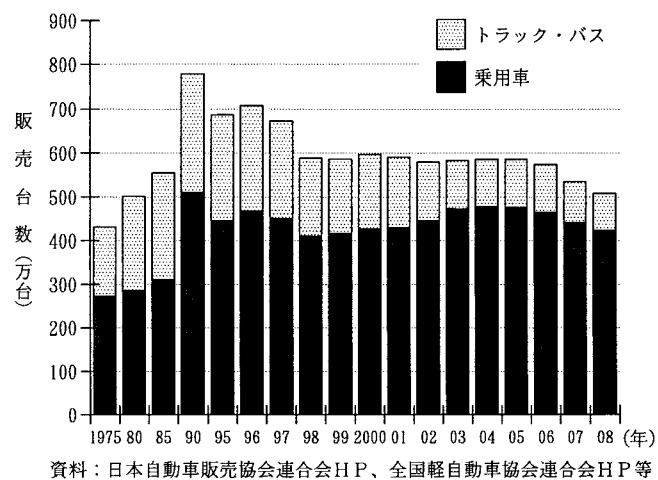
一方、トラック・バスについては、公共事業の縮減などに伴う建設関連貨物の輸送量の低迷などを背景として減退しており、2008年の販売台数は90年（267万台）の約3割の水準まで減少しています。

このように国内の自動車販売台数は総じて漸減傾向にあります。これには上述した要因に加え、次のような自動車販売を取り巻く構造的な要因も大きく作用しているものと考えられます。

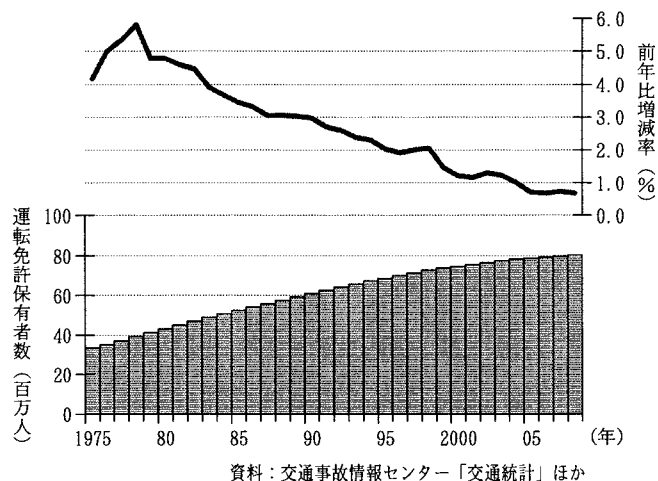
その第1の要因としては、人口の伸びの鈍化や少子高齢化の進行、自動車普及率の上昇などを背景として、自動車の新規需要を左右する運転免許保有者数（2008年：8,045万人）や同保有率（運転免許保有者数÷16歳以上人口、2008年：73.6%）が頭打ち傾向を強めていることが挙げられます（図表5）。

第2に、自動車の性能の向上や、車検期間の延長（1995年：車齢11年以上の自家用車の車検期間を1年毎から2年毎に延長）などを背景として、自動車の買替需要を左右する買替サイクルが長期化していることが挙げられます。

図表4 日本の自動車販売台数の推移

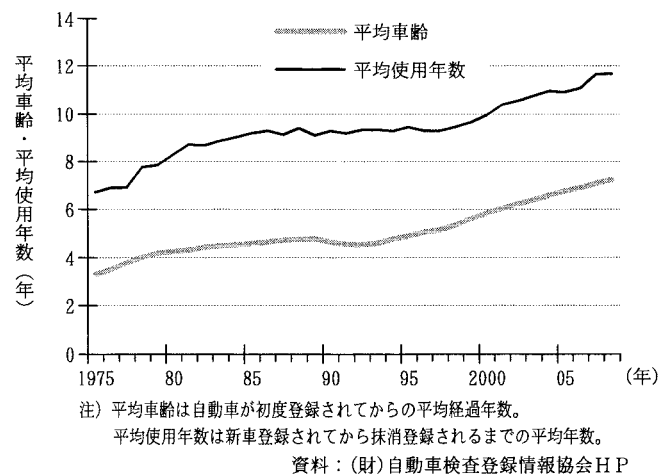


図表5 運転免許保有者数の推移



ちなみに、乗用車の買替サイクルの目安となる平均車齢および平均使用年数の推移（図表6）をみると、まず人間の平均年齢に相当する平均車齢は、90年代半ばまでは5年を下回っていましたが、その後は高齢化が進み、2001年には6年、2007年には7年を超え、2008年には7.23年に達しています。また、人間の平均寿命に相当する平均使用年数も90年代後半以降、長期化傾向を強めて推移し、2001年に10

図表6 乗用車の平均車齢等の推移



年台、2005年に11年台に達し、2008年には11.67年となるなど、乗用車の買替サイクルが長期化傾向を辿っていることがうかがわれるものとなっています。

以上のように、近年の国内の自動車販売は漸減傾向となっていますが、中長期的にみても自動車販売にかかる下押し圧力は継続すると見込まれることから、今後についても総じて伸び悩みの状況が続くものと思われます。

### 3. エコカーを巡る動き

今後の国内の自動車販売台数については伸び悩みの状況が続くと思われますが、その一方で、世界的な環境制約や消費者の省エネ志向の高まりなどを背景として、販売・需要される自動車の形態は環境対応車、いわゆるエコカーへと大きくシフトしていくものと考えられます。

こうした中、本年4月に経済対策の一環として導入されたエコカー減税によって、ハイブリッド車（HV）やプラグインハイブリッド車（PHV）、電気自動車（EV）などの重量税や取得税が減免されたことなどから、エコカー需要に対するインセンティブが急速に高まっていますが、このような動きがエコカーへの需要シフトを後押ししていくものと考えられます。

ハイブリッド車市場は世界的に急成長していますが、2008年の販売台数は50万台程度であり、全体に占める割合はなお僅かなものにとどまっています。日本においても、ハイブリッド車の販売台数はここ数年急増していますが、2008年の販売台数は108千台と全体の2%程度となっています。もっとも、本年2月に投入された本田技研工業の

図表7 日本のハイブリッド車販売台数の推移 (台)

	2005年	2006年	2007年	2008年
ハイブリッド車合計	60,320	80,215	85,447	108,391
本田技研工業	1,932	7,844	4,392	5,125
シビック	1,813	7,761	4,388	5,124
インサイト	119	83	4	1
トヨタ自動車	58,388	72,371	81,055	103,266
プリウス	43,670	48,568	58,315	73,110
エスティマ	2,175	9,472	8,869	10,870
クラウン	401	188	250	8,459
アルファード	4,375	5,948	3,599	1,440
ハリヤー	5,393	5,094	3,526	3,776
クルーガー	2,374	865	188	—
GS450H	—	2,236	982	1,314
LS600H	—	—	5,326	4,297

資料：日本自動車販売協会連合会「新車登録台数年報」

インサイトが好調な販売を記録しているほか、5月にトヨタ自動車が入入したプリウスの受注台数が6月中旬の段階で15万台を突破し昨年のハイブリッド車全体の販売台数を大きく上回るなど、足元の販売ペースは加速している状況となっています。他の自動車メーカーについても、富士重工業が電気自動車・プラグインステラを発売したほか、三菱自動車工業が7月下旬に世界発の量販型電気自動車となる i-MiEV (アイ・ミーブ) の発売を予定しているなど、エコカーへの取組みを強化しています。

こうした動きは日本のみならず、これまでディーゼル車偏重であった欧州でもみられるほか、新興国でもプラグインハイブリッド車等への取組みが行われており、今後は世界的レベルでエコカーへの需要シフトが進むものと考えられます。

なお、新興国についてはこれと並行して低価格車の需要も増加するものと見込まれます。前述したように、自動車普及率と経済水準の関係から今後新興国では自動車需要が拡大すると見込まれますが、その一角を低価格車が占めるものと思われます。インドのタタ自動車が今年4月に発売した世界最安車・ナノ (約22万円) は、徹底した装備の切り詰めでコストを削減し、これまで一般庶民には高嶺の花であった自動車の概念を変えたほか、中国でも経済成長に伴う生活水準の向上で小型・低価格車の購入者層が拡大しているなど、最近の低価格車を取り巻く環境は大きく変化してきています。安全性や環境対応面での品質向上など課題は残っているものの、モータリゼーションの途上にある新興国においては、低価格車の存在感は今後増大していくものと思われます。

図表8 日本の自動車メーカーのエコカーへの取組状況

会社名	概要
トヨタ自動車	・2009年 HV・プリウス、HV・レクサスRX発売 HV・レクサスHS250h、HV・SAI 発売予定 プリウスベースのPHV発売予定 ・2010年 HV・オーリス発売予定
本田技研工業	・2009年 HV・インサイト発売 ・2010年 HV・CR-Z、HV・フィット発売予定
日産自動車	・2010年 HV・フーガ発売予定
富士重工業	・2009年 EV・プラグインステラ発売
三菱自動車工業	・2009年 EV・i-MiEV発売予定

注) HV (Hybrid Vehicle: ハイブリッド車): ガソリンエンジンと電気モーターを動力源とした自動車。  
PHV (Plug-in Hybrid Vehicle: プラグインハイブリッド車): 近距離移動時は外部 (家庭用コンセント等) から充電した電気で行き、長距離移動時はガソリンエンジンが稼働してハイブリッド車として走行する自動車。  
EV (Electric Vehicle: 電気自動車): バッテリーに蓄えた電気を使いモーターを回転させて走行する自動車。  
資料: 新聞各紙、自動車メーカー各社HP

図表9 インド、中国の低価格車の概要

国名	企業名	車名	排気量	価格
インド	タタ自動車	ナノ	624cc	約11万ルピー (22万円) ~
	奇瑞 (チーレイ) 自動車	QQ	800cc	約3万8000元 (44万円) ~
中国	吉利 (ジリー) 自動車	熊猫 (パンダ)	1300cc	約4万1800元 (60万円) ~
	比亚迪 (ビヤディ) 自動車	F3	1500cc	約5万6800元 (81万円) ~

資料: 新聞各紙

以上

(次回は「自動車産業と地域経済」についてレポートします。)

### ＜自動車のアレコレ ～乗用車の分類～＞

乗用車はボディスタイルや駆動方式による分類など、さまざまな基準により分類されています。ここでは主な分類について紹介します。

分類基準	分類名	概要
B O X	1B O X 車	・ボディ全体がひとつの箱になっているスタイル。 ・エンジンルームが運転席の下に置かれており、車内空間が広い。
	2B O X 車	・エンジンルームと車室が分かれており、ボディが2つの箱からできているように見えるスタイル。
	3B O X 車	・エンジンルーム、車室、トランクムールが独立しており、箱が3つ連なったように見えるスタイル。乗用車の基本的スタイル。
ボディスタイル	セ ダ ン	・乗用車の基本形といえる3B O X 車。 大衆車から高級車まで幅広く採用されている。 ・クラウン(トヨタ)、インスパイア(ホンダ)等
	ク ー ペ	・走りの良さを追求したスポーティーなスタイル。 車高が低めで2ドアのものが多い。 ・スカイラインクーペ(日産)、M3クーペ(BMW)等
	ハッチバック	・車体後部に跳ね上げ式のドアをもつコンパクトな2B O X 車。 軽・小型車の主流。 ・ヴィッツ(トヨタ)、ムーヴ(ダイハツ)等
	ステーションワゴン	・セダンをベースにしつつ、トランクルームと車室を一体化して積載能力を高めた2B O X 車。 ・レガシィ(スバル)、ステージア(日産)等
	S U V	・スポーツ・ユーティリティ・ビークルの略。 オフロードを走行可能な強度と快適さを兼ね備えた乗用車。 ・パジェロ(三菱)、ランドクルーザー(トヨタ)等
	ミニバン	・3列の座席と荷台があり、車内空間が広いファミリー向けの2B O X 車。 ・ステップワゴン(ホンダ)、アルファード(トヨタ)等
	キャブオーバー	・エンジンルームの上に車室(キャブ)が乗っている形式。 1B O X 車とほぼ同義語。 ・キャラバンコーチ(日産)、ハイエースW(トヨタ)等
	オープン	・開閉式または着脱式の幌(ほろ)によって屋根を取り払える形式。 別名でコンバーチブルまたはカブリオレともいう。 ・ロードスター(マツダ)、マイクラC+C(日産)等
	クロスオーバー	・SUVやステーションワゴンなどの長所を併せもつ形式。 SUVよりも軽量で経済的。 ・CX-7(マツダ)、SX4(スズキ)等
	駆動方式	F F 方式
F R 方式		・フロントエンジン・リアドライブの略。前部にエンジンを縦置きし、後輪が駆動する方式。車体の重量バランスがよく、高級車やスポーツカーでの採用が中心。 ・RX-8(マツダ)、フェアレディZ(日産)等
M R 方式		・ミッドシップエンジン・リアドライブの略。車室と後輪車軸との間にエンジンを置き、後輪が駆動する方式。 ・パモス(ホンダ)等
R R 方式		・リアエンジン・リアドライブの略。エンジンとトランスミッションが後輪車軸より後方にある方式。 ・ポルシェ911カレラS(ポルシェ)等
4 W D		・4ホイールドライブの略。前輪、後輪がすべて駆動する方式。 常に四輪すべてに動力を配分するフルタイム型と走行状況に応じて二輪駆動と四輪駆動を切り替えるパートタイム型等がある。 ・フォレスター(スバル)、エスクード(スズキ)等

資料：(株)ナツメ社「プロが教える自動車のすべてがわかる本」、自動車メーカー各社HPほか