

## 2020年以降における中古車市場の動向について

## ＜ポイント＞

1. 新車販売台数は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出抑制等を反映して、2020年半ばに急落した後、2021年前半頃にかけて持ち直していたものの、2021年半ば以降、東南アジアでの感染拡大に伴う部品不足などの供給面の影響を受け、再び大きく減少している。こうした状況下、中古車市場ではどのような動きがみられるかを確認する。
2. 2013年以降の新車と中古車の販売・登録動向をみると、両者の増減は概ね似た動きとなっている（図1）。しかしながら、2020年以降の中古車の動向に着目すると、2020年4・5月や、2021年9月は新車に対して減少幅が相対的に小さく、特に2021年9月では両者の乖離が顕著となっている（図2）。これは、2021年半ば以降、部品供給不足によって、各社で自動車の生産調整や納期の遅れが発生し、新車の販売が大きく減少したものの、自動車そのものへの潜在的な需要は底堅く、新車への需要の一部が中古車市場に流れたことを示唆している。
3. こうした中古車に対する需要は価格動向等にも現れている。2020年後半から直近の2021年10月にかけては、業者向けの中古車オークション平均落札価格や成約率が高水準で推移しており、特に平均落札価格をみると、2021年に入って以降は、感染拡大前の2018～19年平均と比較して、68.6万円から85.4万円へと約17万円（約+24%）上昇している（図3）。また、中古車価格の上昇は、こうした需要面の影響に加え、中古車流通量の減少という供給面の影響も寄与していると想定される。中古車流通量減少の背景には、①新車の納期遅れに伴う下取り車の在庫遅れ、②車両の代替サイクルの長期化や（図4）、車両の使用年数や車齢の伸長といった構造的な変化（図5）、等の複合的な要因があると考えられる。なお、アメリカでも同様に、中古車流通量の減少等を背景に、中古車価格が大きく上昇していることがみてとれる（図6）。
4. 他方、消費者の中古車に対するニーズも、2020年以降変化しつつあると考えられる。リクルートの調査によると、車の購入目的としては、コロナ前後で「通勤・通学用」や「家族の送迎用」の割合が上昇する一方で、「レジャー用」の割合が低下している（図7）。また、中古車購入までの検討期間は、2019年から2020年にかけて、51.3日から40.4日へと約11日間短縮されており、中でも「20日未満」の割合が増加している（図8）。更に、2020年における中古車購入者の支払金額を金額階層別でみると、100万円未満が全体の約43%であり、150万円未満までを含めると全体の約64%となっている（図9）。つまり、コロナ禍においては、「密」を避けるための移動手段として自動車に対する需要は底堅く、加えて、供給面の影響により新車の納期遅れが発生している中、比較的手早く入手可能な中古車への需要が拡大しており、中でも日常使用を目的とした低価格帯の車両が相対的に選好されている、と考えられる。
5. 供給面の影響による新車販売台数の減少、中古車価格の上昇、消費者ニーズの変化など、自動車市場を取り巻く環境は目まぐるしく変化しており、今後の動向にも引き続き注目したい。

図1 新車販売台数、中古車登録台数の推移  
(乗用車(含軽)・季節調整値)

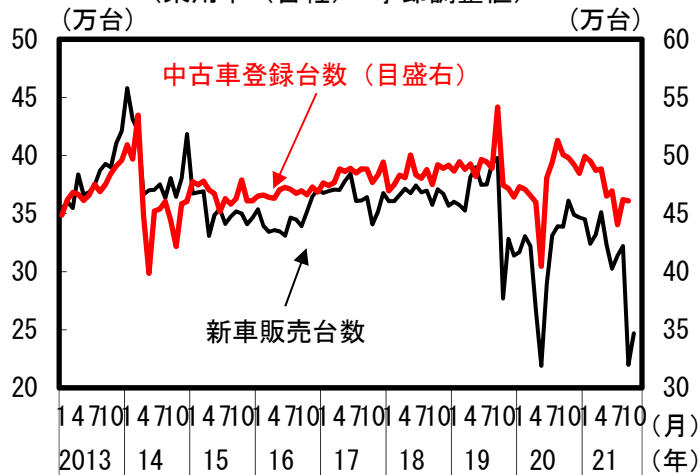
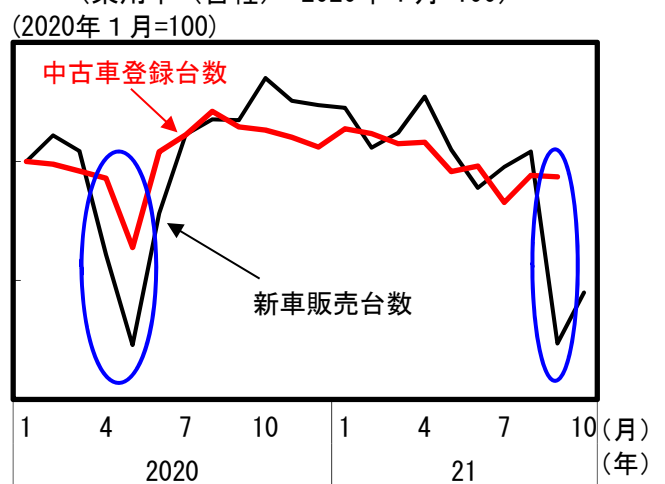
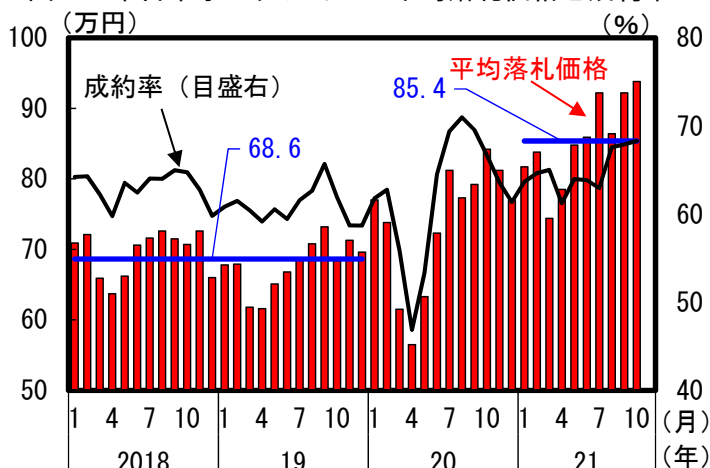


図2 新車販売台数、中古車登録台数の推移  
(乗用車(含軽)・2020年1月=100)



- (備考) 1. 図1、図2は、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会により作成。季節調整値は内閣府による試算値。  
 2. 乗用車(含軽)は、普通乗用車、小型乗用車、軽乗用車(その他の台数を除く)の合計。なお、中古車登録台数は、新規登録・移転登録・使用者変更登録の合計。  
 新規登録…一時抹消した自動車を新規に再登録したもの、移転登録…所有権の異動のあったもの  
 使用者変更登録…変更登録のうち使用者名に変更のあったもの  
 3. 図2は、新車、中古車それぞれについて、2020年1月の販売台数を100として指数化したもの。

図3 中古車オークションの平均落札価格と成約率



- (備考) 1. 図3は、株式会社ユー・エス・エスにより作成。業者向け中古車オークションの平均落札価格と成約率。  
 2. 図4は、日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」により作成。車両の買替え時における、前保有車の平均保有期間を示したものの。2019年度データが最新値。

図4 代替サイクルの状況

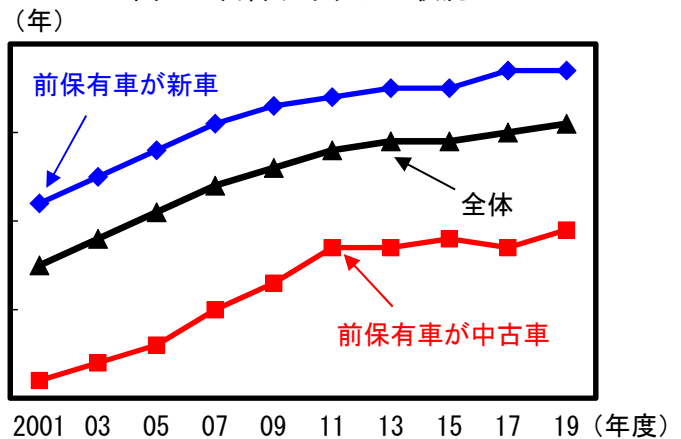


図5 車両の平均使用年数と平均車齢

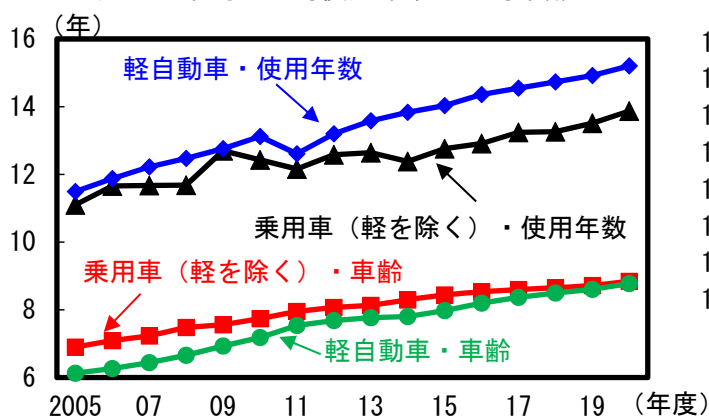
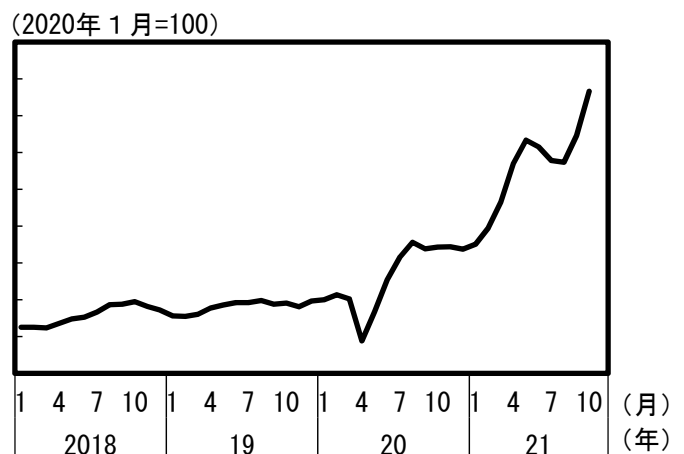


図6 米国の中古車価格指数



- (備考) 1. 図5は、自動車検査登録情報協会、軽自動車検査協会により作成。2020年度データが最新値。  
 2. 図5における平均車齢は、ナンバープレートを付けている自動車が初度登録(※1)してからの経過年の平均であり、人間の平均年齢に相当する。また、平均使用年数は、初度登録年度ごとに1年前の保有台数と比較し、減少した車両を1年間に抹消された車両とみなして、国内で新規(新車)登録されてから抹消登録するまでの平均年数を算出したもの。  
 ※1 初度登録年：自動車が国内で新規(新車)に登録された年で、ほぼ自動車の年式に相当する。  
 3. 図6は、米国中古車オークション大手「マンハイム(Manheim)」を基に作成。2021年10月は15日時点のデータ。

図7 車の主な購入目的

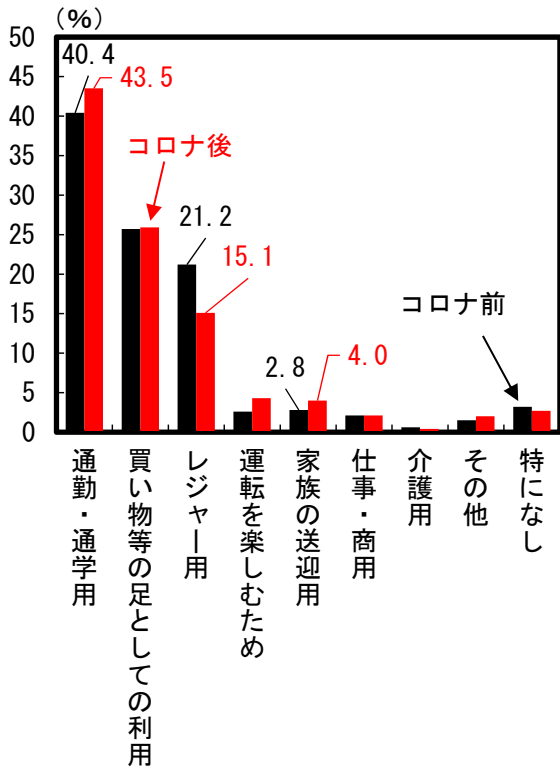


図8 中古車購入までの検討期間

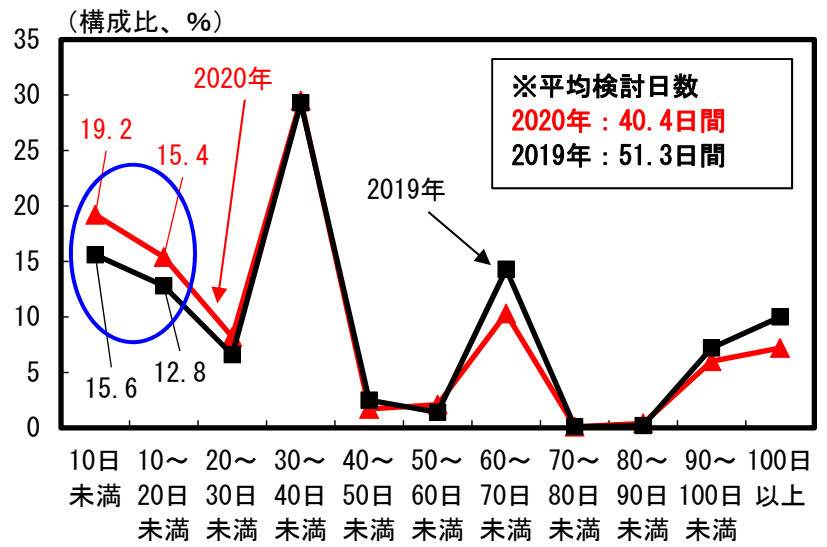
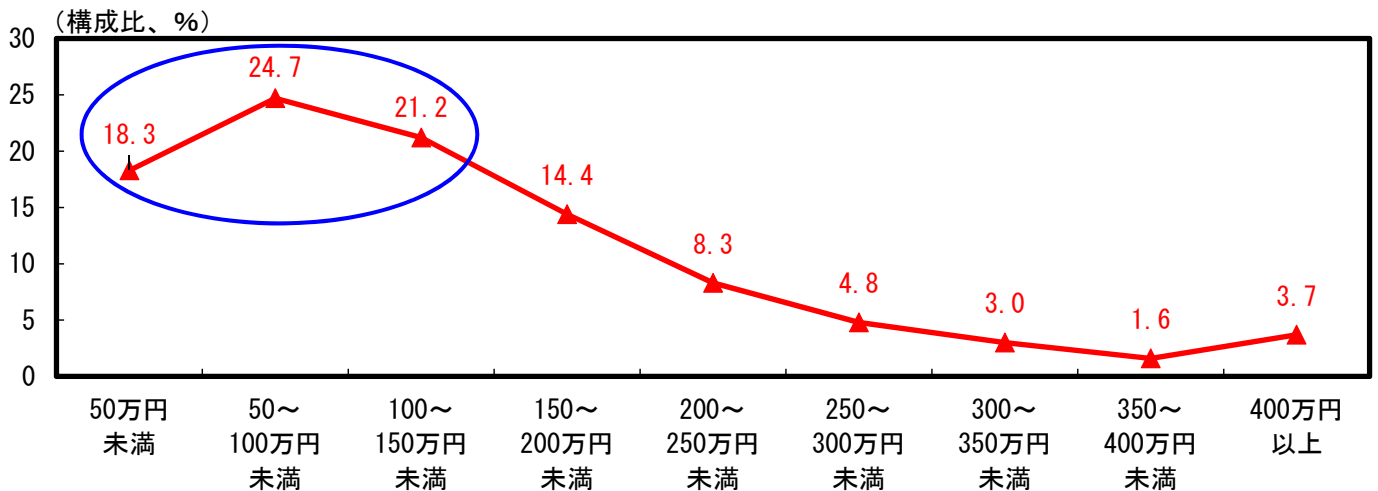


図9 中古車への支払金額（金額階層別の構成割合、2020年）



(備考) 1. 図7～9は、「中古車購入実態調査2020」リクルート調べ。  
2. 「中古車購入実態調査2020」において、2019年8～12月を「コロナ前」、2020年1～9月を「コロナ後」と定義されている。

担当：内閣府 政策統括官（経済財政分析担当）付参事官（総括担当）付

吉田 貴紀（直通 03-6257-1568）

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。