

2024年以降の新車販売状況と、自動車消費を巡る構造的な変化について

1. 2020年代の月次の新車販売台数を振り返ると、まず、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により2020年5月には21.6万台（内閣府による季節調整値、以下同じ）まで落ち込んだ後、2021年にかけて月30～35万台程度にまで回復した。一方、主として半導体不足の影響で生産が停滞したことにより、21年末～22年にかけて再び販売が低迷し、月30万台を割り込む月が続いた。その後、2023年は月35万台程度にまで回復したが¹、2023年12月に発覚した一部自動車メーカーの認証不正問題により再び月30万台を割り込むことになった（図1・図2）。2024年半ば以降は、認証不正問題の余波や部品の供給制約などの要因もあって、30～35万台の間を振れを伴いながら推移してきた。このように、主に供給側に端を発する様々な下押し要因があった。しかしながら、新車販売台数の推移を少し長い目で見ると、これら供給側の要因が直接的には影響していない時期を含め、月次の販売台数はコロナ禍前の2018年頃の水準（月平均36万台程度）を下回る状況が続いており、新車販売台数を構造的に下押しする要因が影響している可能性がある。そこで、本稿では、2024年以降の新車販売台数の状況を振り返ることを通じて、最近の動向の特徴を把握するとともに、トレンドとして新車販売台数を下押ししていると考えられる要因について考察する。

図1：新車販売台数の推移

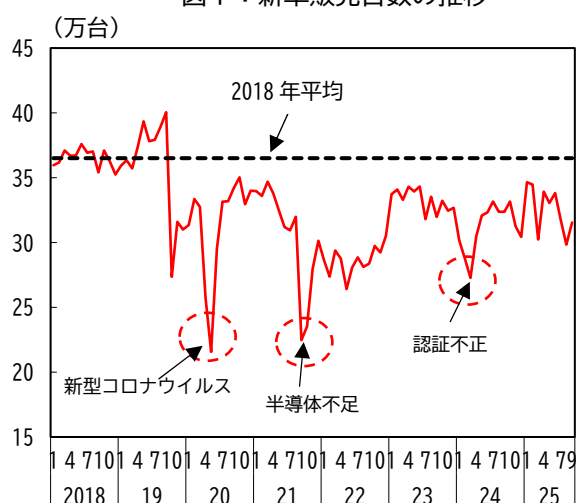
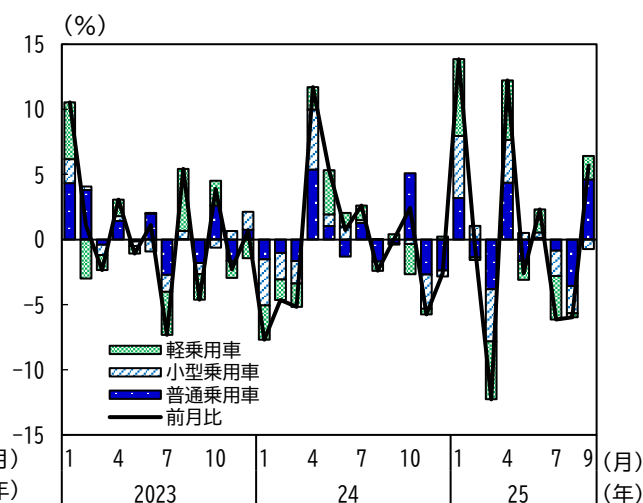


図2：車種別前期比寄与度



2. 改めて、2024年の新車販売台数について詳細にみると（図3）、一連の認証不正問題に伴う生産・出荷停止の影響により2024年1～3月の3か月に大きく減少し、影響がピークとなった3月には27.3万台まで落ち込んだ。1月についてみると、販売台数は前期比▲7.7%となっており、その要因を認証不正によるものとその他のものに分けてみると、認証不正による影響は▲7.3%ポイント程度であると推計される。同様に、2月については、前期比▲4.6%に対して、認証不正による影響は▲6.4%ポイント程度と推計される。3月はその他の要因が大きくなっているが、これは一連の認証不正問題を受け、認証不正がなかった車種についても受注が抑制されていた可能性もあると考えられる。経済全体に対する影響を見ても、2024年1～3月期の国内家計最終消費支出の実質GDP成長率への寄与度は▲0.2%ポイントだったが、このうち自動車が含まれる耐久財

¹ 2021年から2023年春頃までの新車販売については今週の指標No1311「2021年以降の自動車販売状況について」で分析している。

の寄与度は▲0.4%ポイントとなっており、認証不正は日本経済全体に対しても相応の影響を与えたことが分かる（図4・5）。その後、6月に発覚した別の新たな認証不正の影響があったものの、10月までは緩やかに回復し、販売台数は月33.2万台まで戻った。しかし、認証不正問題の対応をしていたメーカーの一部車種において、同年11月に施行された保安基準改正への対応に遅れがみられた影響で生産・出荷が停止され、販売台数は11月、12月と2か月連続の減少となり、結局2024年全体では前年比▲6.7%にとどまった。

図3：2024年の新車販売

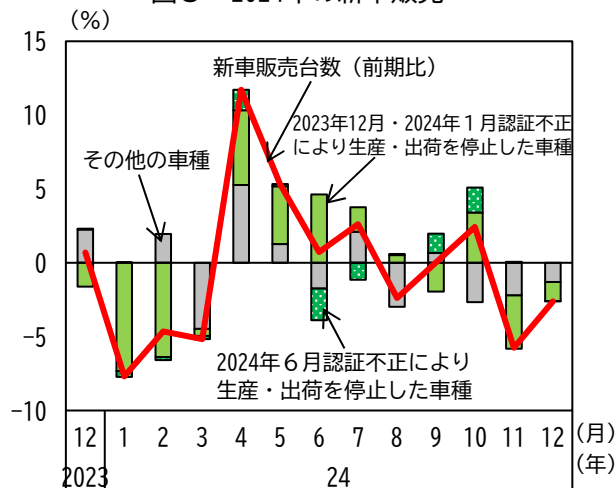


図4：GDPに対する影響

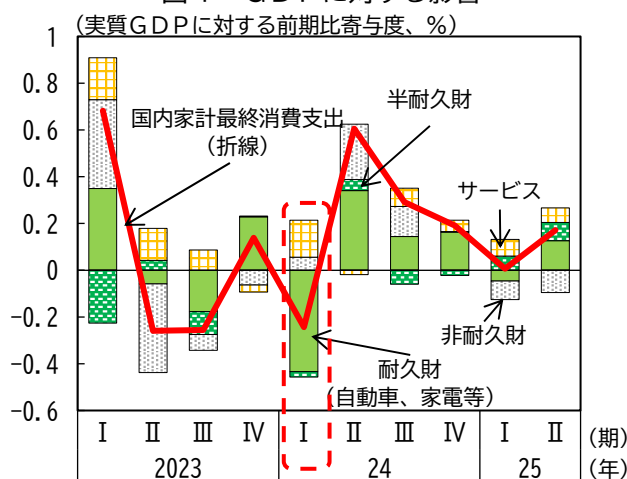
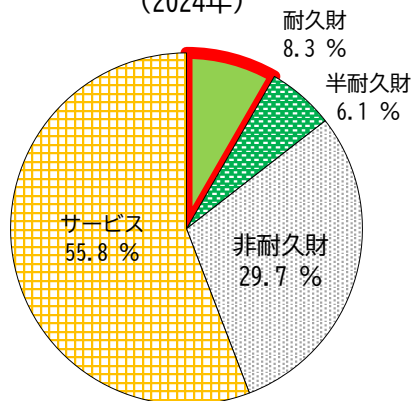


図5：消費のウエイト (2024年)



3. 2025 年に入ると（図6）、1月は上述の法規対応への遅れの影響から回復し、前月比+13.9%と大きくプラスになり、台数も34.6万台と、2022年以降単月で最も高い水準となった。3月には中部地方において自動車の部品工場での爆発事故があった関係で一部メーカーの工場の稼働が停止し、▲12.3%と大きくマイナスとなったものの、翌4月は+12.2%と減少分をほぼ回復した。5月以降は一進一退の推移であったが、7・8月は、新しいモデルの販売が少なかったことや一部メーカーで工場の稼働が停止された影響等もありマイナスとなった。工場の稼働停止のうち、一部は、中国のレアアース輸出規制による部品調達の停滞に起因するとの見方もある。実際、中国は輸出規制を始めた2025年4月以降、一時的にレアアース永久磁石²の輸出量を減らしており（図7）、世界全体への輸出量は5月には前年比約▲75%、日本への輸出量も同様に大きく減少し

² 中国からの輸出品目のうち、“Permanent magnets/articles going to be permanent magnets, of rare-earth metals”と表章されている品目。

ている。特に、近年各国で開発・移行が進められている電気自動車（EV）は、従来のガソリン車よりも電子部品が多く、より多くのレアアースが使用される。レアアースの生産は中国などの特定国に偏在しており、日本のレアアース輸入の約6割が中国産である。各国でEVへの移行が進められていく中で、レアアースの供給制約が我が国の新車の製造・販売に及ぼす影響が大きくなる恐れがあり、注視が必要である。

図6：2025年の新車販売

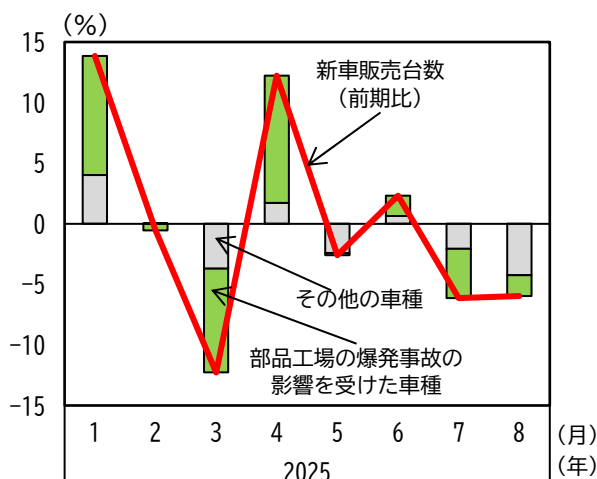
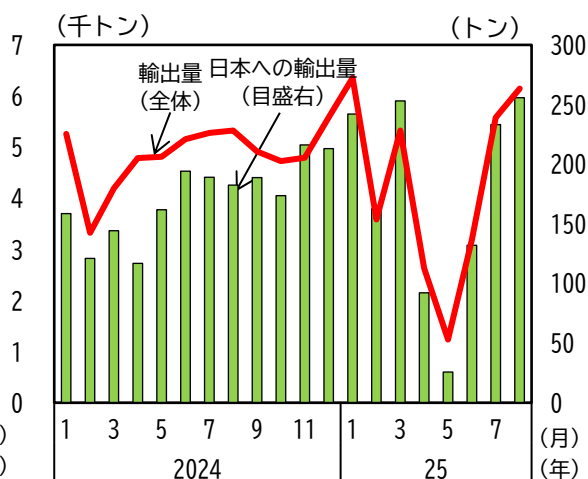


図7：中国のレアアース永久磁石輸出量



4. 次に、新車販売台数が伸び悩んでいる構造的な原因として、①自動車を保有する世帯が減少している点、②車の利用年数が長期化している点について確認していく。まず、自動車を保有する世帯が減少している点について、民間のアンケート調査で自動車を保有している世帯割合について確認すると（図8）、ピークである2013年の82.0%から、2023年では77.6%まで減少している。複数台所持する世帯の割合についても同様に、2010年代前半以降低下する傾向が見られる。一方で、今まで所持していた車を手放す保有中止率（乗用車非保有世帯に占める、以前乗用車を保有していた世帯の割合）を見ると、2005年の35.6%から徐々に増加し、2023年には43.1%まで増加している。この保有中止率をライフステージ別にみると（表9）、子どもが高校生以上になった「家族成長後期」や「家族成熟期」、あるいは子供が独立したり本人が55歳以上に突入する「高齢期」において高くなっている。車を手放す理由をみると（図10）、ガソリン代や駐車場代といった車を保有することによる各種コストの高さや、用途がなくなった、使用頻度が減少したといった理由を挙げる家計が多くなっている。これらの結果を踏まえると、子どもが比較的成長した世帯で、自動車を使用する頻度が低下し、保有コストがメリットを上回るようになったことをきっかけに自動車を手放す、あるいは保有台数を減らしている可能性が考えられる。また、比較可能な2013年調査、2017年調査、2023年調査を比べると、「高齢・病気・体力理由」の回答割合が13年調査の26%から23年調査では33%に上がっている。高齢者世帯が自身の身体的な状況を理由に自動車を手放している様子は、2010年代以降急増している免許返納件数からもうかがえる（図11）。同じ調査では、60歳以上の6割程度が自主返納制度の利用意向があるとしているなど、この傾向は少子高齢化社会のもとで今後も継続すると考えられ、自動車需要を継続的に下押しする要因となり得る。

図8：自動車保有率・中止率

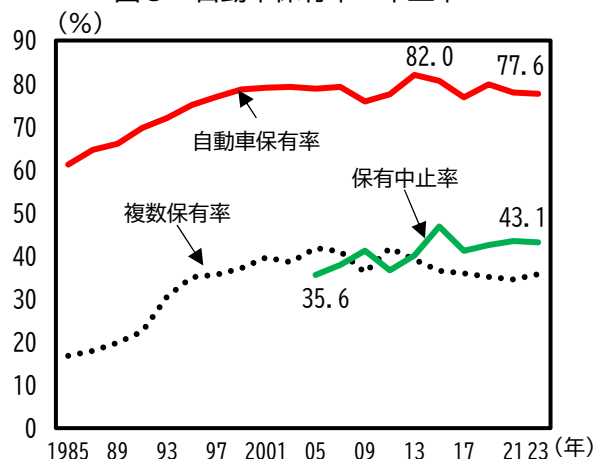


表9：保有中止率（ライフステージ別）³

	2023年調査	2017年調査
独身期	14	11
家族形成期	21	19
家族成長前期	20	39
家族成長後期	52	42
家族成熟期	46	47
結晶期	29	37
高齢期	55	50

図10：保有を中止した主な理由

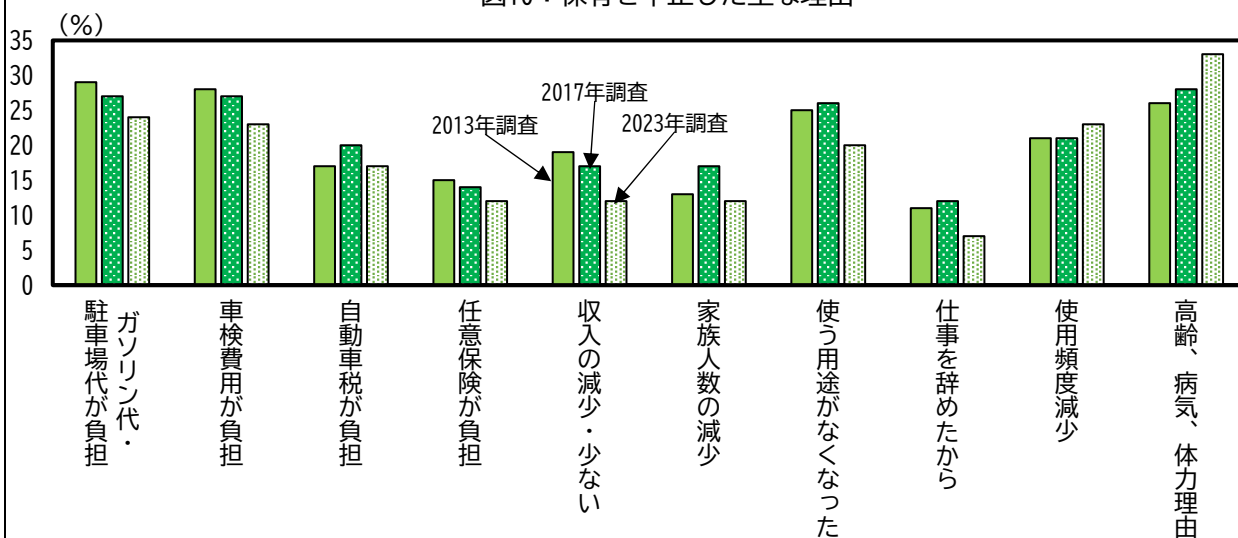
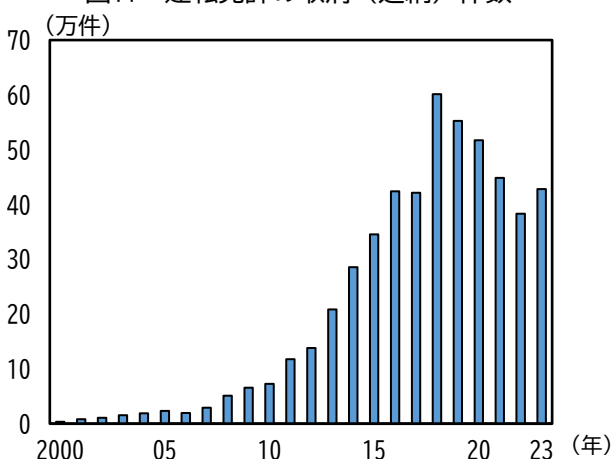


図11：運転免許の取消（返納）件数



³ ここで「独身期」とは39歳以下の単身者。「家族形成期」とは家計中心者の長子が未就学児の世帯または家計中心者が39歳以下で子どものいない世帯。「家族成長前期」とは家計中心者の長子が小・中学生の世帯。「家族成長後期」とは家計中心者の長子が高校・大学生の世代。「家族成熟期」とは家計中心者の長子が学校を終えて、まだ結婚していない世帯。「結晶期」とは、子供が結婚して同居している世帯、または結婚した子供は別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯（子供がいなか、単身で40～54歳の世帯を含む）。「高齢期」とは、子は（すべて）結婚して別居している世帯、または子供がいなか、単身で55歳以上の世帯。

5. もう一つの考えられる要因として、同じ車が長く使われるようになっている点について確認していく。まず、車齢（初度登録⁴してからの経過年数をいい、同じ自動車が多く使われることで長期化する）をみると、1980 年以降一貫して長期化傾向にある（図 12）。これは、自動車の耐久性が技術革新とともに向上していることもあり、新車として購入した人がより長く同じ車に乗るようになったことに加え、中古車市場の活性化も要因になっていると考えられる。実際、中古車販売額は 2009 年から 23 年で 1.6 倍程度の伸びとなっており、自動車市場（2009 年から 24 年にかけて 1.1 倍程度の伸び）全体よりも中古車市場が拡大していることが分かる（図 13）。中古車市場の活性化は、売主にとっては不要となったものを対価を得る形で手放すことができ、新たな買主にとってはより安い価格で効用を得られるという意味で経済全体の厚生を改善させるという面もあるが、新車の販売・製造を下押しし、生産活動の構造的な低下につながる可能性もあることから、動向を注視していく必要がある。

図12：平均車齢の推移
(軽自動車除く)

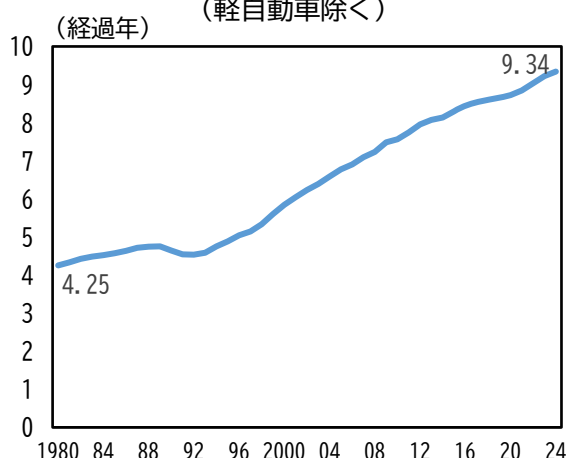
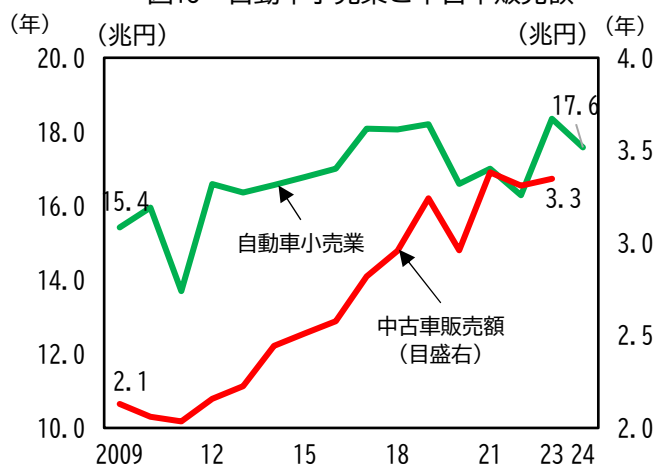


図13：自動車小売業と中古車販売額



(備考)

- 図 1、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。内閣府による季節調整値。
- 図 3、6 は、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、Marklines により作成。内閣府による季節調整値。
- 図 4、5 は、内閣府「国民経済計算」により作成。4 図は実質 GDP 成長率に対する寄与度。5 図は名目ベースの割合。
- 図 7 は、中華人民共和国海関総署より作成。
- 図 8～10 は、日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」より作成。
- 図 11 は、警察庁「運転免許統計」より作成。
- 図 12 は、自動車検査登録情報協会より作成。
- 図 13 は、経済産業省「商業動態統計」、帝国データバンク「中古車販売市場動向調査」、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。

(参考文献)

内閣府[2025] 令和7年度年次経済財政報告
 経済産業省[2018] EV 普及のカギを握るレアメタル
 経済産業省[2025] 永久磁石に係る安定供給確保を図るための取組方針
 エネルギー・金属鉱物資源機構[2025] 中国によるレアアースに対する管理強化に係る動向

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
 長谷川 森（直通 03-6257-1569）

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。

⁴ 初度登録年とは、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。