

米国新車販売の持続性を考える

2012 年の米新車販売台数は 3 年連続の二桁増加を記録し、14 百万台のせ。車齢長期化や保有比率の低下による潜在的な需要の蓄積を踏まえれば、2013 年以降は 15 百万台を超える販売が続く可能性が高く、場合によっては早いタイミングでの 16 百万台到達もありうる。

2012 年の新車販売は 14 百万台のせ

2012 年の米新車販売台数（Light vehicles、BEA ベース）は前年比 13.4%増加の 1,444 万台となり、金融危機後初めて 1,400 万台を上回った。金融危機直後の 2009 年に前年比 ▲21.2%と大きく落ち込み、1,040 万台まで減少したが、2010 年以降は 3 年連続で二桁の伸びを記録、2010～2012 年の 3 年間で 4 割近くも増加している。2012 年 10～12 月期の販売台数は年率換算で 1,501 万台に達しており、2013 年通年で 1,500 万台到達が視野に入っている。

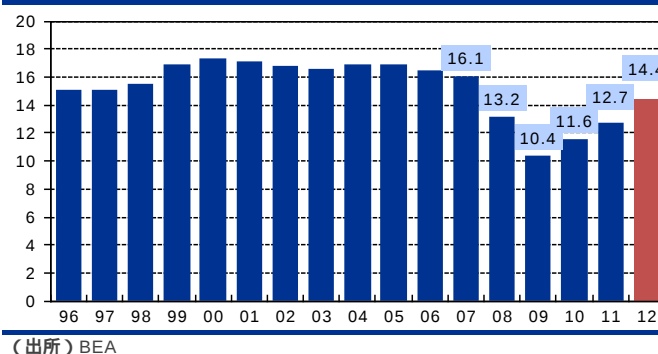
新車販売の持続性は？

金融危機前の販売水準である 16～17 百万台に近づき始めたところで気になるのは、雇用情勢や住宅市場の回復度合いが未だ限定的な下で、いつまで自動車販売の持ち直しが続くかである。こうした自動車販売の持続性を考える上では、購入原資を左右する雇用所得情勢がもちろん最重要だが、他に自動車保有動向や買替需要も考慮する必要があるだろう。これまで回復の遅れていた雇用所得情勢に最近明るい動きが見えつつある現状を踏まえれば、2013 年は寧ろ後者二つに注目すべきとも言える。

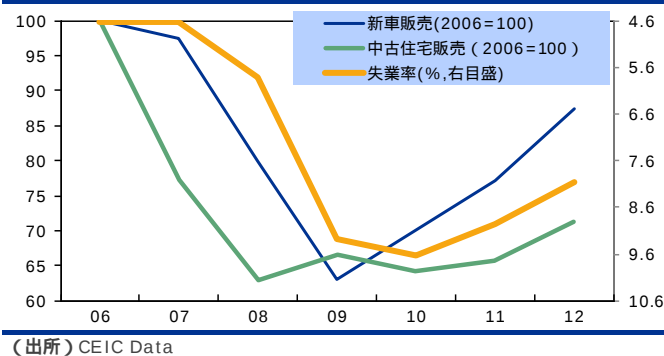
金融危機後に平均車齢は大幅に長期化

まず、米国自動車（Light Vehicles）の平均車齢は、自動車業界調査会社 Polk によると 2011 年半ば時点¹で 10.8 年に達し、2007 年対比で 1 年も長期化した。平均車齢は、自動車の耐久性向上などを受けて緩やかに長期化するトレンドにあったが、2007 年までの 10 年で 1 年間の長期化にとどまっていたことと比較すれば、金融危機後の 4 年で 1 年間の長期化は明らかにペースが速い。金融危機に伴う深刻な景気後退を受けて、消費者による買い替えが見送られ、車齢が長期化したと考えられる。

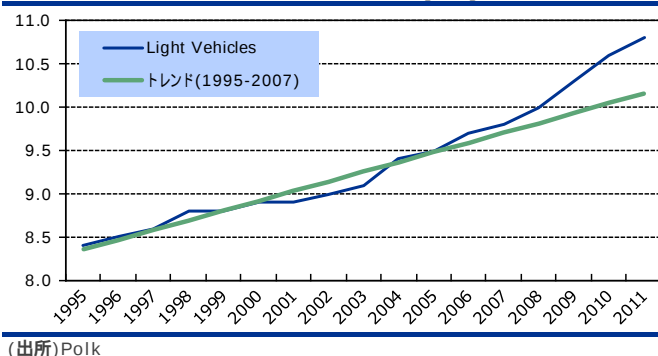
米新車販売台数の推移（百万台、Light Vehicles）



米国経済の回復度合い



自動車の平均車齢（年）



¹ データは各年の 7 月 1 日時点である。

実際、別調査によると消費者の自動車保有期間が金融危機以降に著しく長期化したことが確認できる。金融危機前の2008年第1四半期に3.8年だった保有期間は2011年第3四半期には4.8年まで1年も長期化した。これは車齢の長期化と整合する。

自動車保有率は急低下

また、自動車保有率（生産年齢人口対比での自動車ストック）は2007年をピークに急低下しており、雇用所得環境の悪化を理由として已むを得ず新規購入の見送りや保有車両の処分を余儀なくされた米国民が多数存在したことも確認できる。自動車保有率は2011年も低下が続いたが、低下ペースは鈍化してきており、下げ止まりの兆しが見られる。

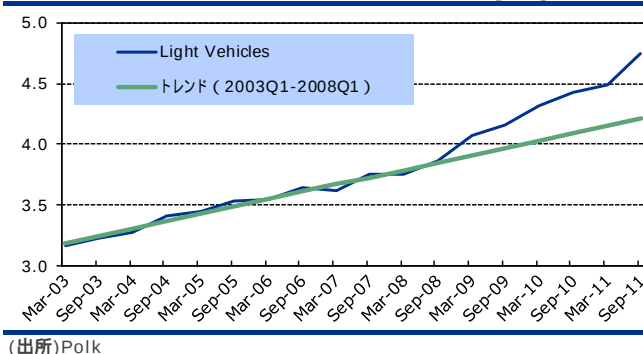
なお、こうした自動車保有率の低下に、日本と同じく若者の車離れの動きなど構造的な変化が多少なりとも影響した可能性は否定できない。しかし、最大の要因は、やはり雇用所得環境の悪化であると考えられる。

2013年以降は15百万台を超える販売が続く

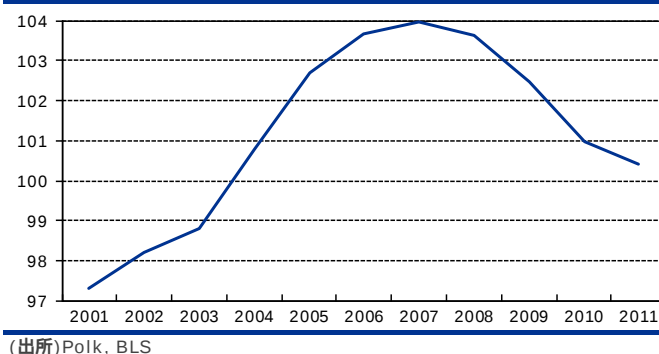
2012年の平均車齢や自動車ストックは、本稿の執筆時点で未公表だが、2012年（車齢やストックデータとの整合性上、2011年7月～2012年6月、以下同様）の販売台数は既に明らかである。そこで、2012年以降は生産年齢人口増加と同率で自動車ストックが増加（すなわち自動車保有率が2011年から横ばい）、2012年以降に除却される自動車が前年のストックに占める比率（除却率）は2001～2011年の平均に一致、という二つの仮定を置いた上で、「2013年以降について生産年齢人口が金融危機以降の平均（0.969%）で伸びる」との条件下での新車販売台数を試算した。当該本試算によれば、新車販売台数が2013年が1,520万台、2014年は1,530万台まで増加する。既に指摘したように平均車齢が大幅に長期化しているため、今後は買い替えが進み、除却率が過去平均から大きく高まる可能性があり、その場合には新車販売台数が更に膨らむ。

本試算は種々の仮定²に基づくため、幅をもって見る必要があるが、2013年以降の新車販売台数が1,500万台を超える可能性は比較的高いと判断できるだろう。当社を含め多くが予想する緩やかな景気拡大に伴う雇用所得情勢の改善継続を前提とすれば、リスクは上振れ方向にあり、新車販売台数が早い時期に1,600万台へ達することも十分にありうる。

消費者の自動車平均保有期間（年）



自動車保有率（自動車ストック/生産年齢人口）（%）



新車販売台数の先行き試算

2013年以降の生産年齢人口増加率（%）		0.969		
除却率（%）の前提		5.2	5.4	5.6
新車販売台数(百万台)	2013年	15.2	15.7	16.2
	2014年	15.3	15.8	16.3

2013年は2012年7月～2013年6月、2014年は2013年7月～2014年6月。

(出所) Polk、BEAデータなどに基づき伊藤忠経済研究所が試算。

² より厳密な試算を行うためには除却される自動車のプロファイルなどを考慮する必要がある。しかし、データが整わないため、本試算では考慮していない。但し、本試算を事後的に検証すると車齢や除却プロファイルに大きな歪みは生じない。