私のマイカー歴
「中古車に始まり中古車に終わる」

第6回アジア中古車流通研究会

2013年7月27日

宇野　輝

（京都大学経済学部）

1955～1962　トヨペット・クラウン（初代）　4ドアセダン（観音開）
1500cc　　3速マニュアル

写真資料：ウィキペディアフリー百科事典より

1960～1964　トヨペット・コロナ（3代目）　4ドアセダン
1500cc　2速オートマティックトランスミッション

写真資料：ウィキペディアフリー百科事典より

1970～1977　トヨタ・カリーナ（初代）　4ドアセダン
1400cc　3速オートマティック

写真資料：ウィキペディアフリー百科事典より

1979～1993　ダットサン・ブルーバード　SSS　4ドアハードトップ
1600cc　4速オートマティック

写真資料：自作アルバムより

1983～1999　日産・セドリック（6代目）　4ドアハードトップ
2000cc　4速オートマティック

写真資料：ウィキペディアフリー百科事典より

1991～1999　三菱・パジェロショート　2500cc　ディーゼル
4WD　　オートマティック

写真資料：ウィキペディアフリー百科事典より

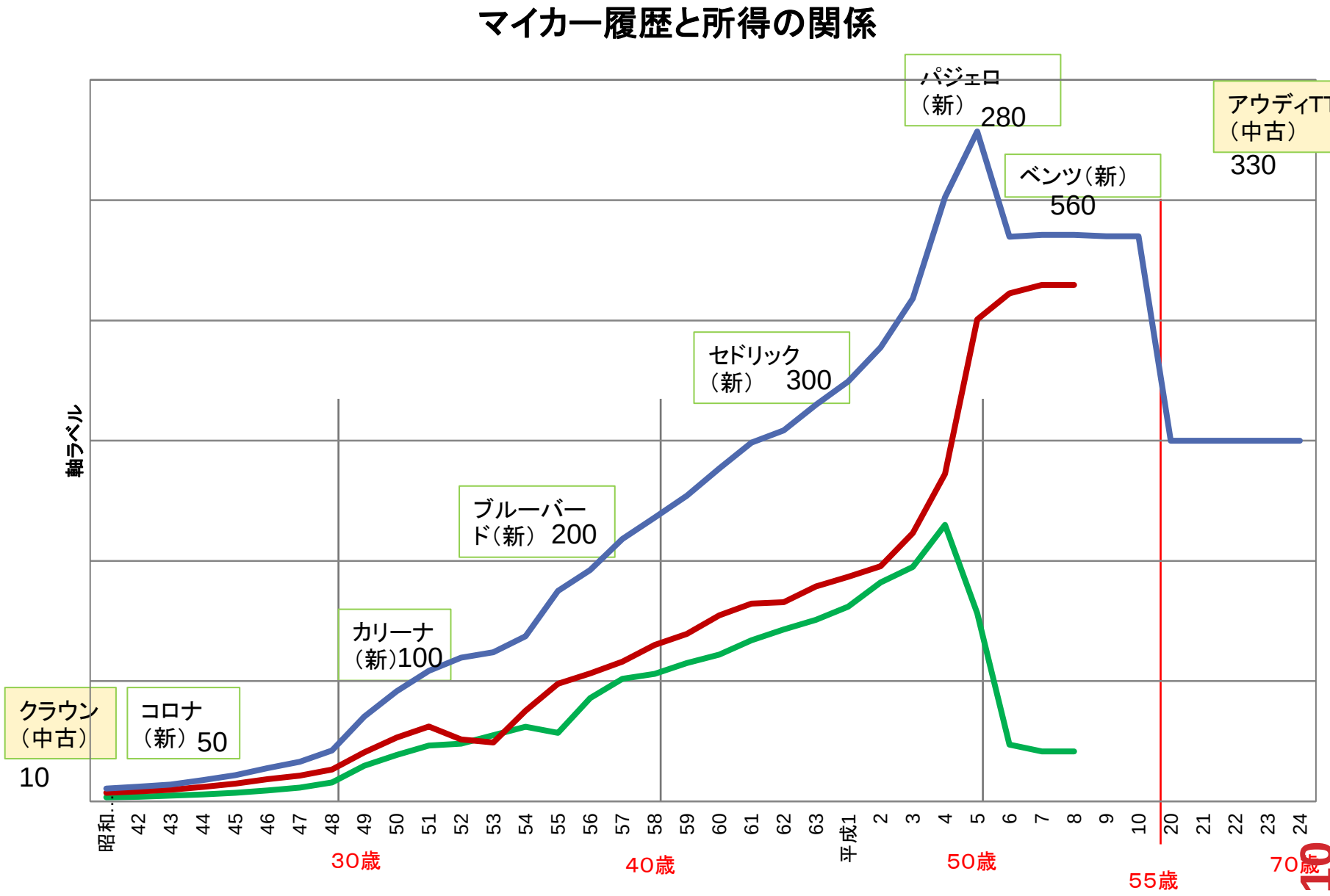
1993～2000　メルセデス・ベンツCクラス（初代）
2200cc　右ハンドル

写真資料：ウィキペディアフリー百科事典より

2006～　アウディ・TT（2代目） 2ドアクーペロードスター 2000cc ターボ

写真資料：自作アルバムより

「中古車に始まり中古車に終わる」



なぜわたしは自動車研究を始めたか？・・・経済成長戦略とGNI

京都大学上海センター・シンポジウム

日本を追い抜くか

――急成長する中国自動車産業――

2005年11月5日12時
京都大学法経総合研究棟大会議室

シンポジウム　日本を追い抜くか―急成長する中国自動車産業―

総合司会 京都大学大学院経済学研究科教授 塩地洋

挨拶 京都大学総長 尾池和夫　12:00-12:10

第1部 市場はどこまで拡大するか　12:10-14:20
――需要面の定量分析――

司会 京都大学大学院経済学研究科教授 大西広

報告

現代文化研究所中国研究室研究主事　廖 静南

野村総合研究所事業戦略コンサルティング部
グループマネージャー上級コンサルタント　北川 史和

三菱総合研究所産業・市場戦略研究本部産業戦略研究部
国際産業研究チーム主任研究員　赤羽 淳　（社名五十音順）

第2部 パネル　品質・開発力をどう見るか　14:30-16:50
――供給面の定性分析――

司会 京都大学大学院経済学研究科助教授 椙山泰生

パネリスト

松下電器産業グローバル戦略研究所首席研究員　安積 敏政

元東風本田発動機技術顧問　小澤 晃

小島衣料代表取締役社長　小島 正憲

ダイハツ工業製品企画部副部長　津曲 正人

元いすゞ中国事務所所長・中国担当部長　中村 研二

愛知大学経済学部教授　李 春利　（氏名五十音順）

懇親会　17:00-18:30

司会 京都大学大学院経済学研究科教授 山本裕美
挨拶 京都大学上海センター協力会副会長 大森経徳

SMBC朝食懇話会　2006年2月15日

急成長する中国自動車産業

――中国は日本を追い抜くか――

京都大学大学院
経済学研究科
教授　塩地洋

はじめに

『日本経済新聞』2006年1月13日記事
「中国，昨年自動車販売　日本抜き世界2位」「中国592万台　日本585万台」
・中国側統計に誤りがあり，結局は「日本抜き」は実現しなかったものの，その差は僅か
・本報告の課題　(1) 中国自動車産業の急成長の要因とその問題点
(2) 日本自動車産業の競争優位は維持できるのか

Ⅰ　中国における知的財産権問題

1．コピー車

2．偽ブランド

Ⅱ　中国自動車産業の成長と今後の予測

1．急成長続ける中国自動車産業
・報告者が10年前におこなった中国自動車生産台数の予測は大きくはずれた
・1995年時点の予測「1995年150万台 200年200万台 2005年300万台 2010年500万台」
・「2000年200万台」はあたる
・実績は，2002年に335万台，2004年に510万台，2005年580万台

2．　日本を追い抜く年はいつか
①国内販売台数では2006年に日本を追い抜く　日本600万台 中国約650万台
・その要因は人口が大きいことにつきる――保有比率が低くても，それを人口の大きさが補ってあまりある
・もし二人に1台の保有率となると，中国で保有が約6億台――15年で代替とすると，年4,000万台の販売

新興国の自動車販売台数予測手法

1. 一人当たりGDPと千人当たり保有台数を基本計数とする需要予測　（株）現代経済研究所

2. GDP成長率、所得水準の高い世帯数、所得水準ごとの保有比率を基本計数とする需要予測　NRI

3. 購入可能世帯数から見た需要予測　三菱総合研究所

2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

1. 中国の自動車市場はいつ日本を追い抜くか？

（株）現代文化研究所　廖静南

資料は講演資料を転載

世界の自動車市場における中国の位置

・1990年代から2004年まで世界各国の新車販売市場における中国の順位は上昇しつつある。

・2004年に中国の販売台数はアメリカ、日本に次いで第3位に。

■新車販売台数の上位国の変遷（単位：万台）

順位	1990年		2000年		2004年		保有台数（2003年）	
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数
1	アメリカ	1,390	アメリカ	1,781	アメリカ	1,730	アメリカ	22,962
2	日本	778	日本	596	日本	585	日本	7,421
3	ドイツ	355	ドイツ	369	中国	507	ドイツ	4,856
4	フランス	276	イタリア	269	ドイツ	355	イタリア	3,848
5	イタリア	250	フランス	261	イギリス	296	フランス	3,563
6	イギリス	230	イギリス	252	イタリア	252	中国	2,383
7	ソ連	172	中国	208	フランス	247	ロシア	2,878
8	カナダ	128	スペイン	172	スペイン	189	イギリス	3,359
9	スペイン	125	カナダ	159	ロシア	167	スペイン	2,311
10	韓国	95	ブラジル	148	ブラジル	158	ブラジル	2,077
11	ブラジル	71	韓国	143	カナダ	157	メキシコ	1,888
12	オーストラリア	61	ロシア	124	インド	134	カナダ	1,850
13	オランダ	57	メキシコ	91	メキシコ	112	韓国	1,459
14	メキシコ	55	インド	84	韓国	112	ポーランド	1,352
15	中国	48	オーストラリア	79	オーストラリア	96	オーストラリア	1,279
参考	ASEAN4	82	ASEAN4	99	ASEAN4	168	ASEAN4	2,180

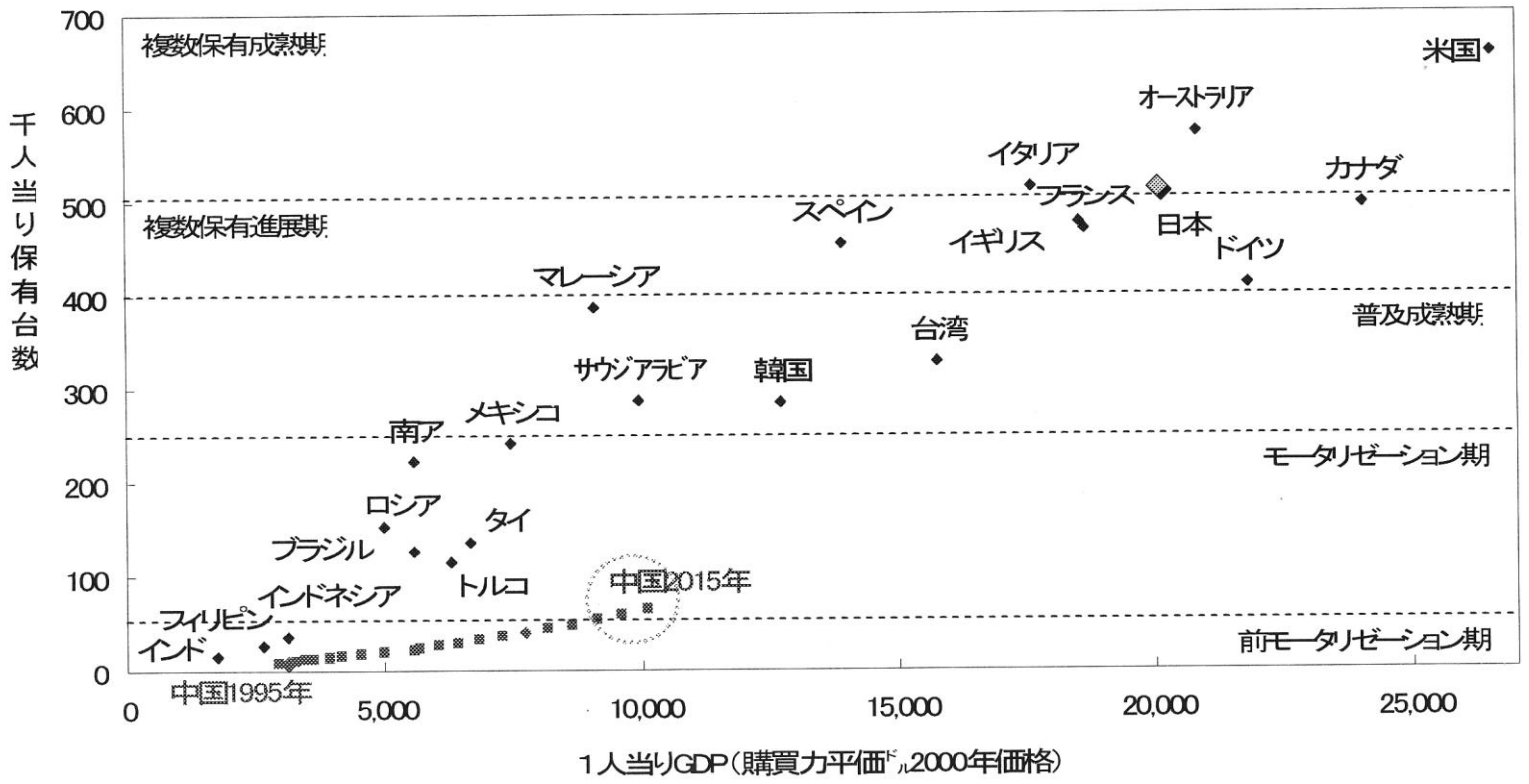
出典）自工会「世界自動車統計年報」、中国はCAAM統計による

2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

中国の自動車普及水準の見通し

・中国の現在の普及水準は、モータリゼーション期以前の発展ステージに位置しているが、2015年までにモータリゼーション期に入り、普及水準は64台/千人に。

■世界主要国市場の普及水準の比較（中国を除いて2000年水準）

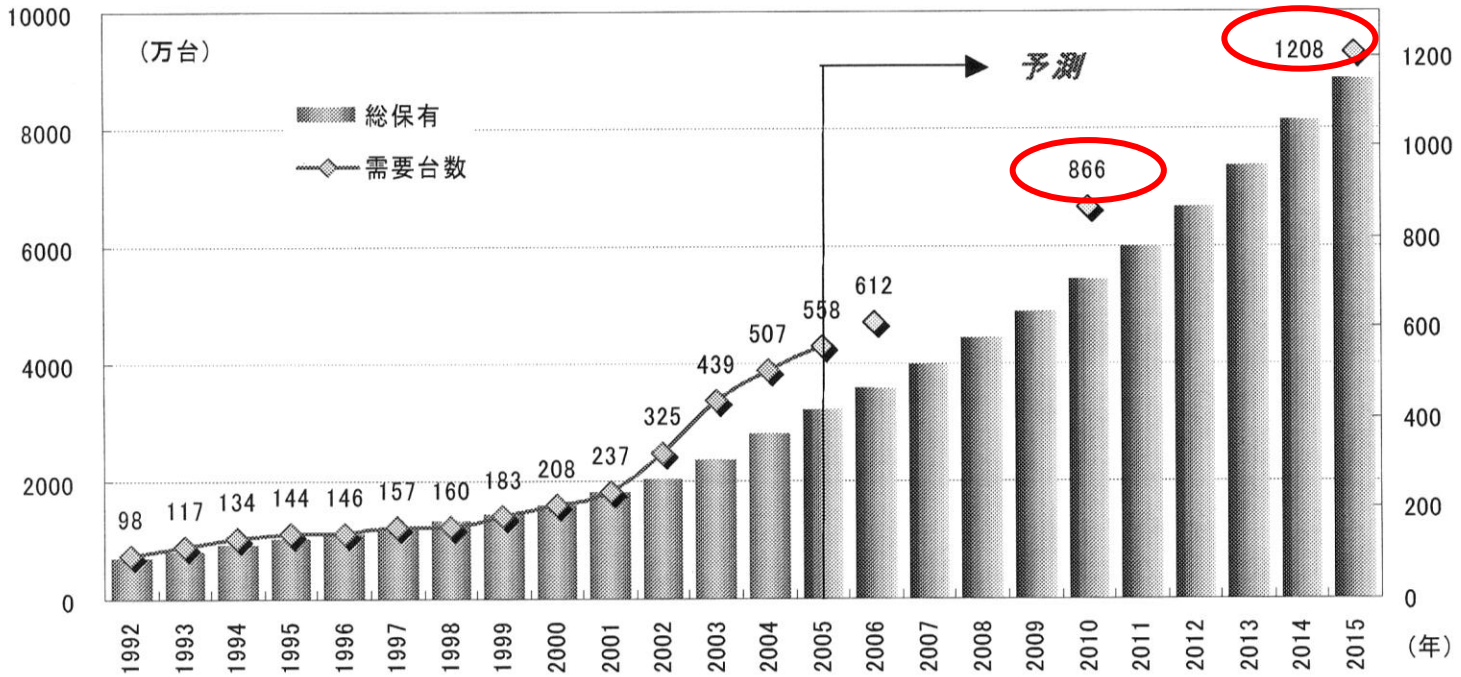


出典）中国以外は自工会「世界自動車統計年報」、世銀「世界開発報告」等から作成

2010年、2015年の保有・需要台数の見通し

・現在の人口増加率で推移すると2015年までの総人口は13.9億人、保有台数は8,836万台。
・新車供給率は保有の増大とともに現在の20%から15%前後まで低下すると推定。
・需要台数は、2010年に866万台、2015年に1208万台に。

■2010年、2015年の保有台数と需要台数の見通し



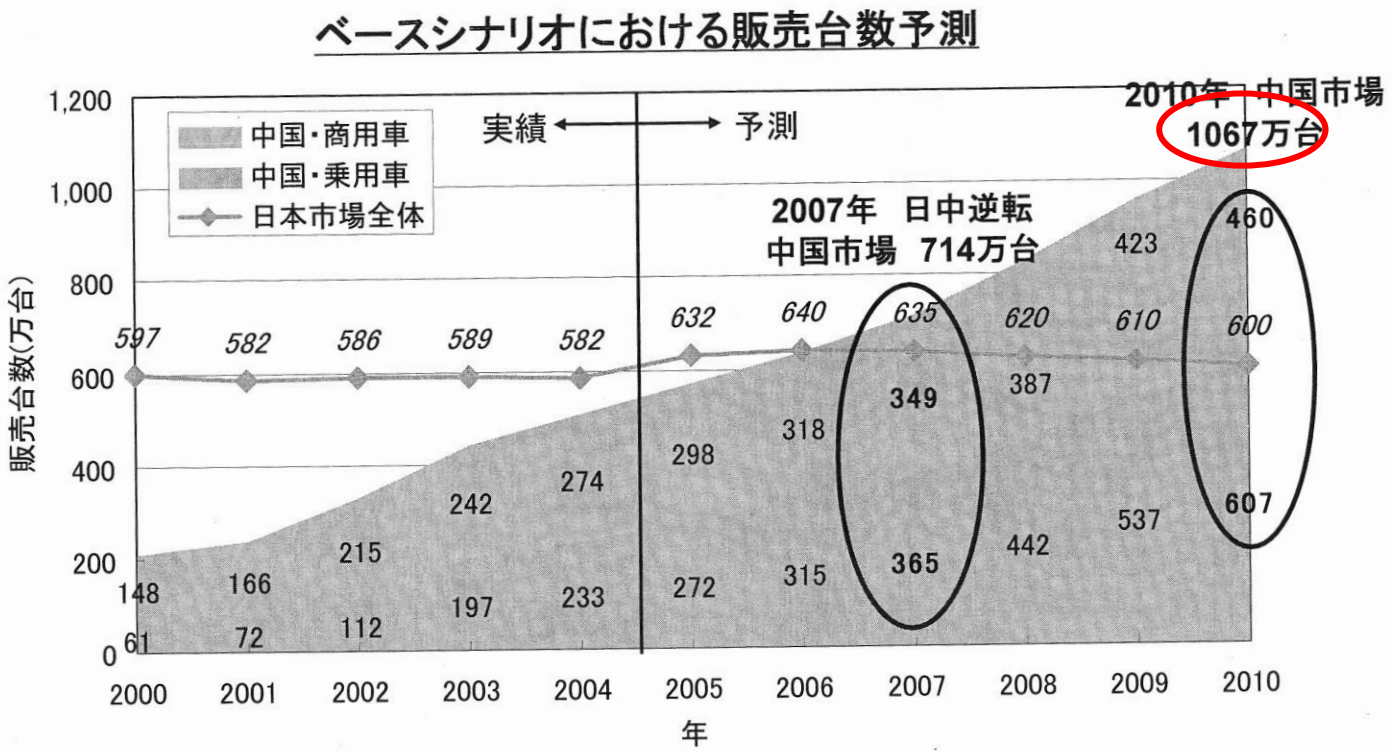
出典）実績はCAAM統計より作成

2. 日本を追い抜くか？　NRI 野村総合研究所

資料：講演資料を転載

ベースシナリオにおける販売台数予測

ベースシナリオでは、2010年段階で1060万台。2007年にも日本市場を上回る



出所）中国実績値はCAAM。予測値はNRI
日本実績値は自販連。予測値は野村證券・金融研究所

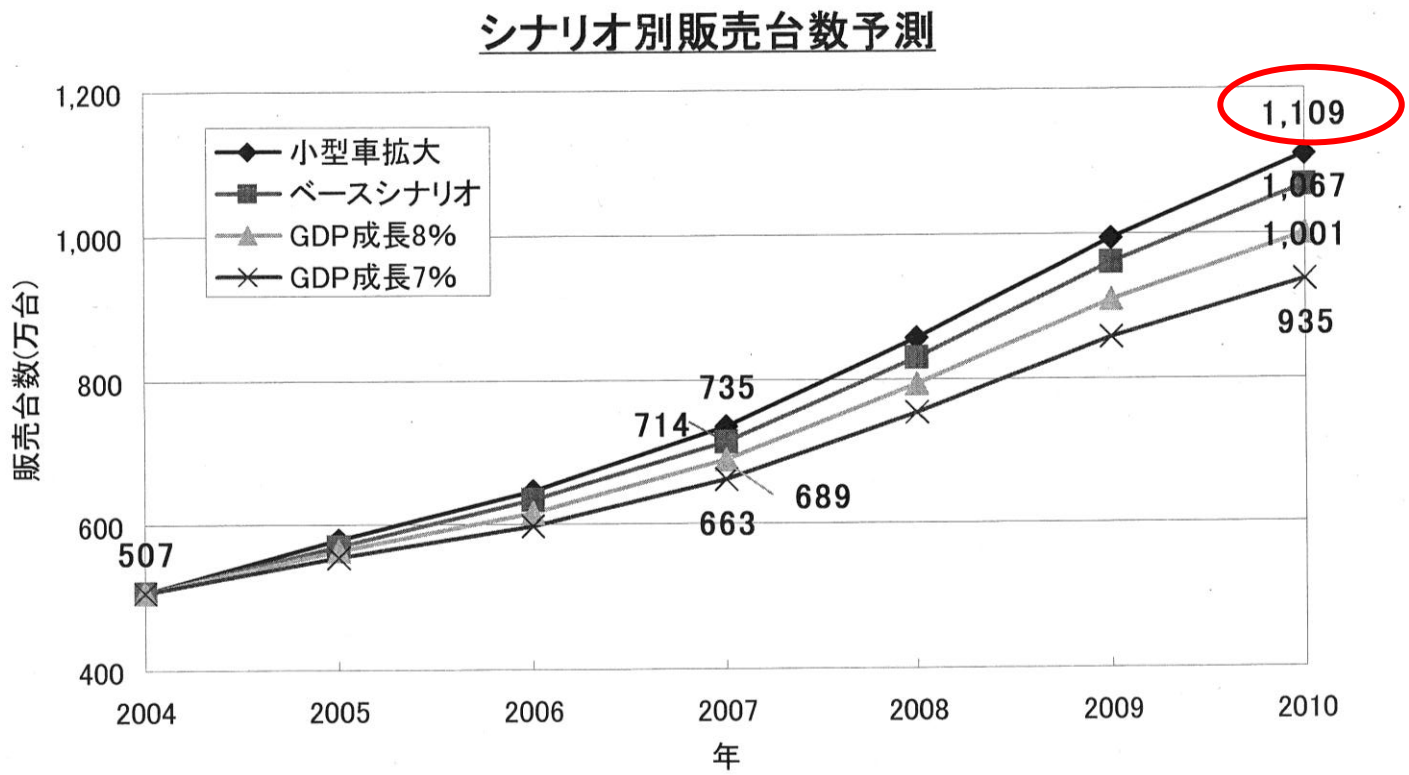
NRI Copyright(C) 2005 Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

6

2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

販売台数予測の総括

2010年の販売台数は、930～1100万台



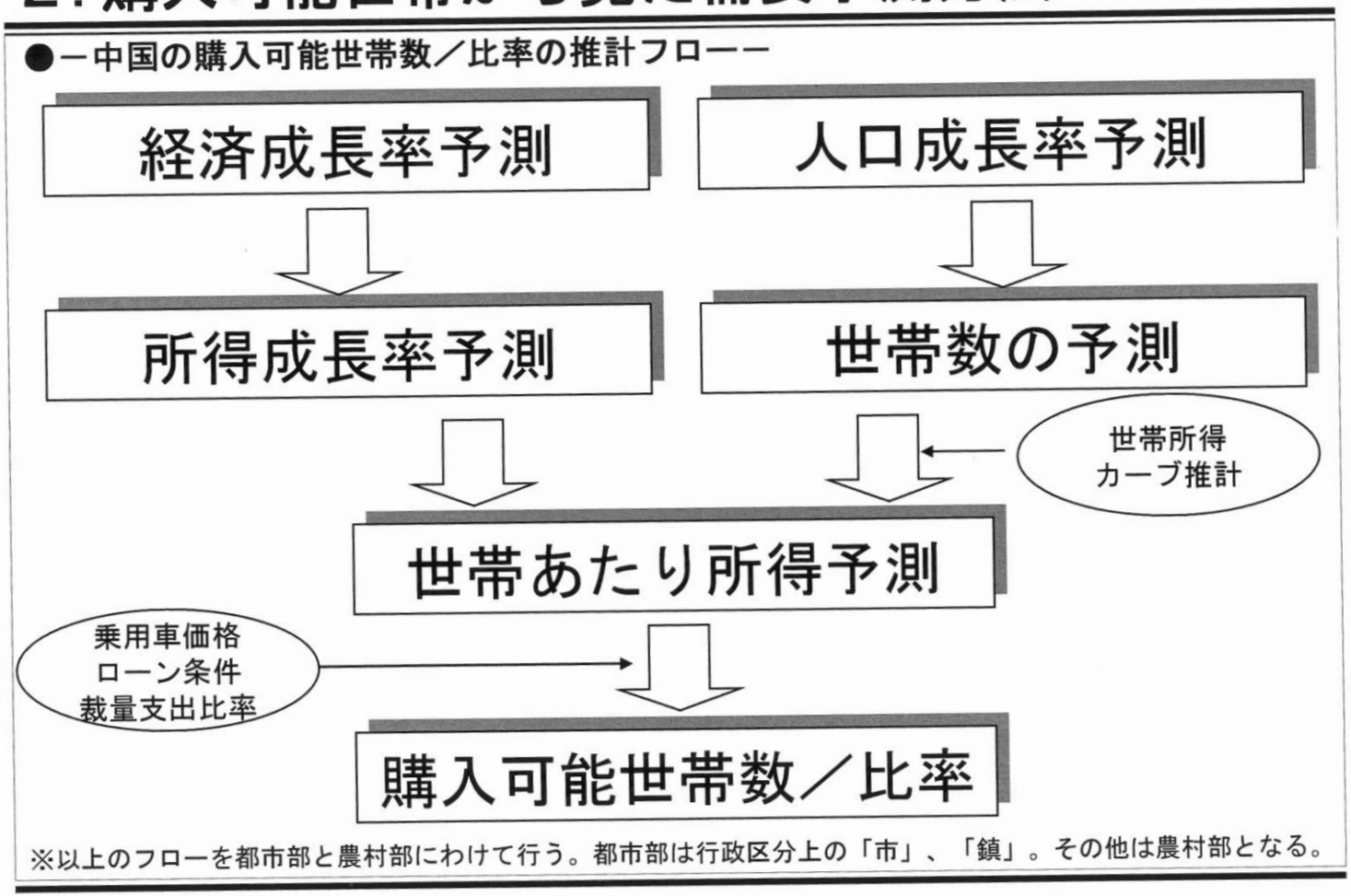
出所）実績値はCAAM。予測値はNRI。

NRI Copyright(C) 2005 Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

3. 中国の乗用車市場の見通し　三菱総合研究所　赤羽　淳

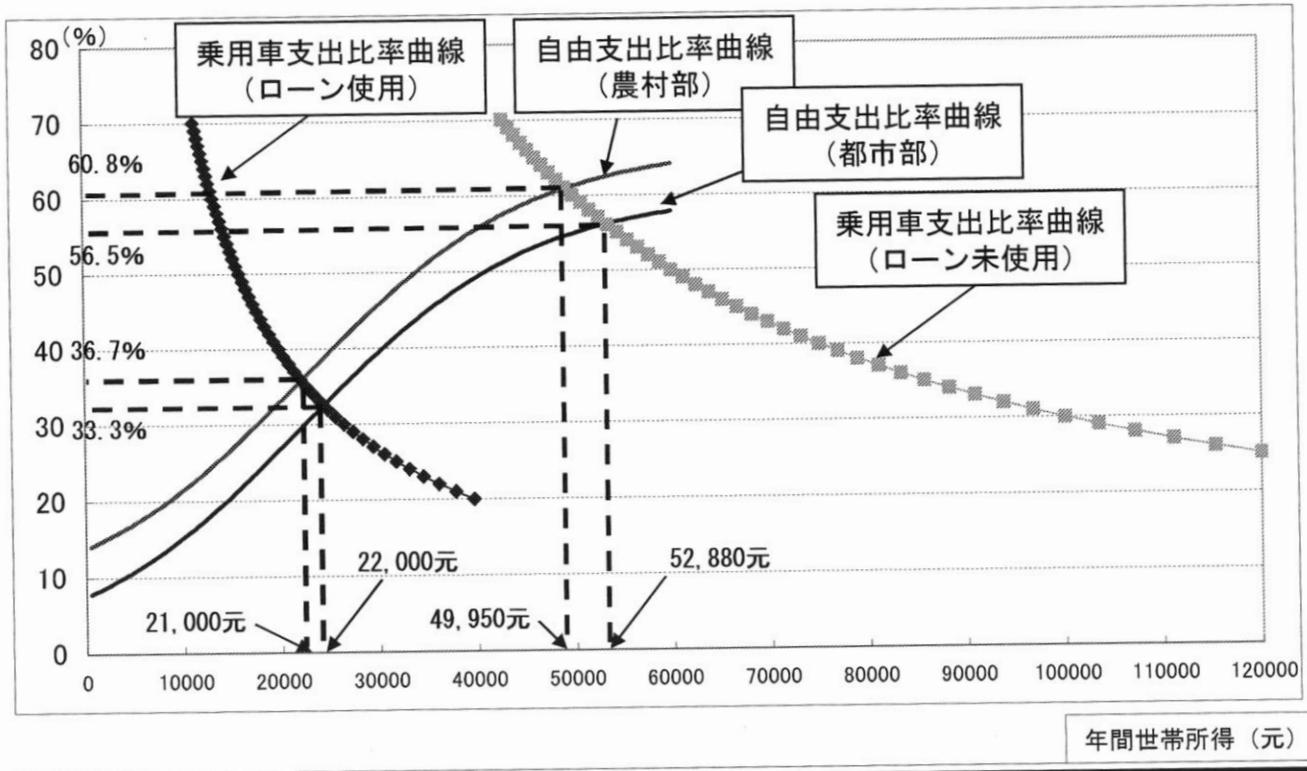
資料：講演資料を転載



2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

2．購入可能世帯から見た需要予測方法

○8ページの購入条件を前提とした中国都市部・農村部の裁量支出比率は以下のとおり
○ローン使用時：都市部では最低年間世帯所得22,000元、農村部では21,000元
○ローン未使用時：都市部では最低年間世帯所得52,880元、農村部では49,950元



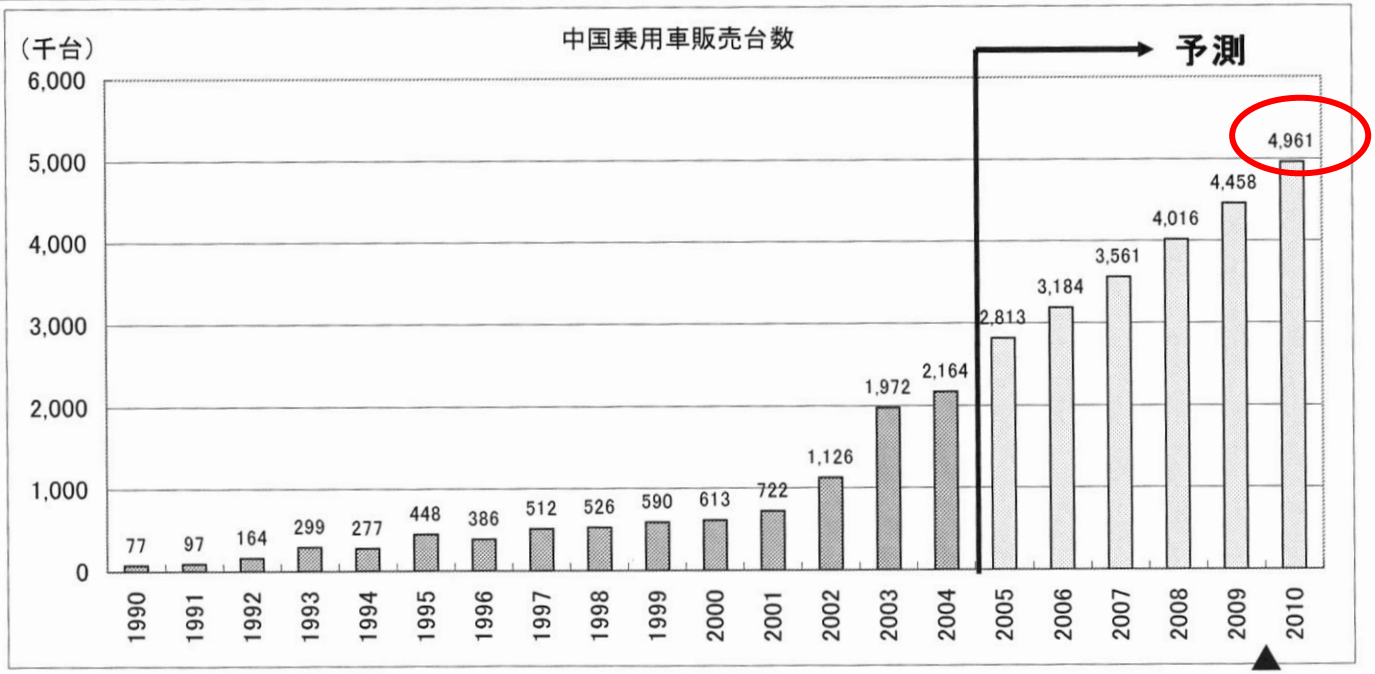
12

2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

3．2010年の中国乗用車市場見通し

○乗用車市場予測（ケース１：現状の購入条件が将来も保たれるケース）

１．ローンの使用率：現状の使用率3割が2010年まで続くとする。
２．需要発生率：過去の推移を平均して設定（5.38%）
３．乗用車価格：実質価格は一定（30,000元）
４．頭金比率、金利、支払い回数：一定（25%、6.5%、36回払い）



▲は2004年の日本の乗用車市場規模（約476万台・軽自動車を含む）を追い越すタイミングを表す

2005年11月5日京大上海センター自動車シンポジュウム資料より

塩地洋教授の講演（まとめ）

9．総体的評価――2010 年に中国は自動車生産大国になるが，地場メーカーはグローバル・メジャー・プレーヤーにまだなれない

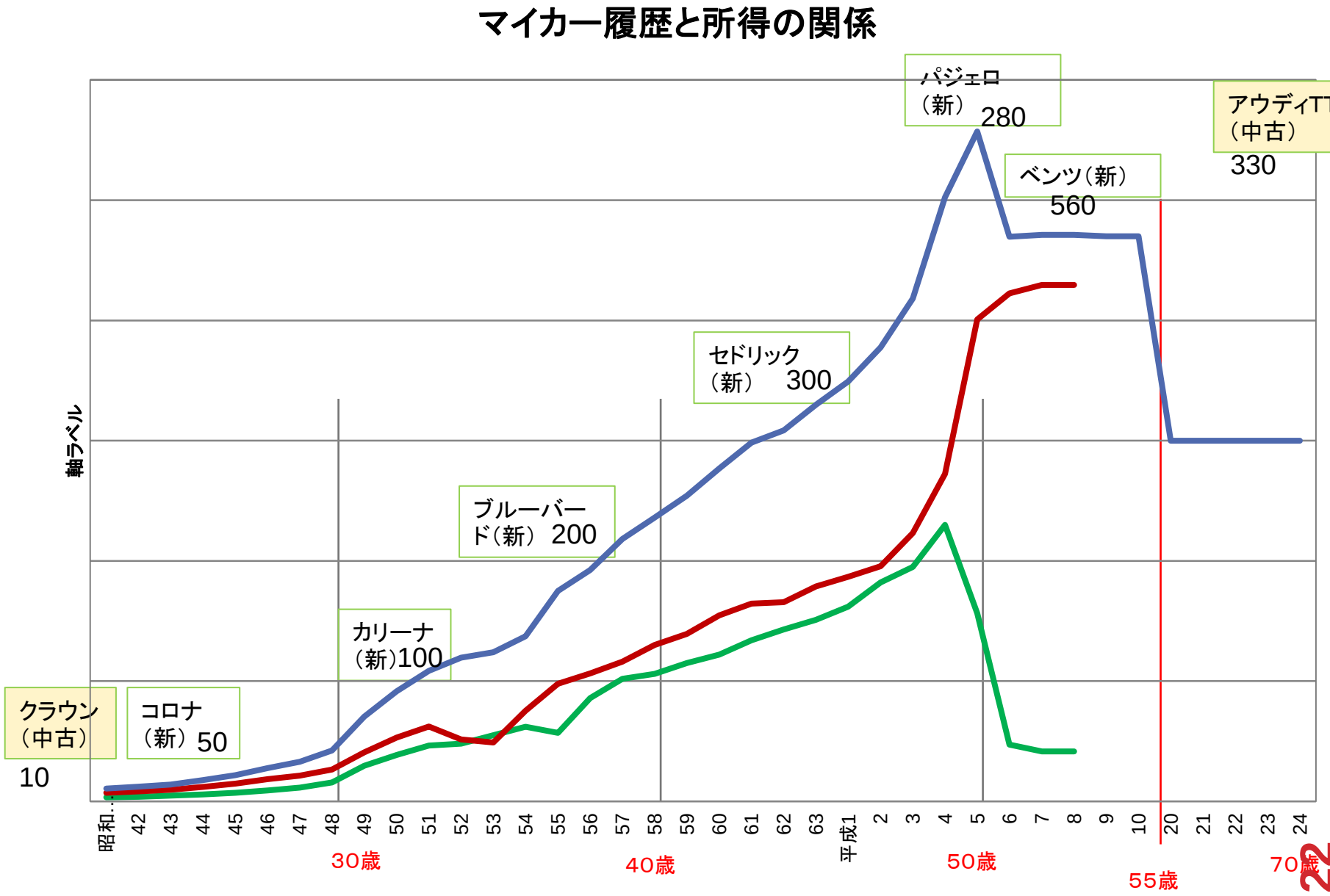
①2010 年には，国内 13 億人という巨大な市場を背景として，自動車生産大国になる――世界 3 位以内は確実

②しかし，国内販売で乗用車販売台数をもっとも増大させるのは，外国メーカーのライセンス車である

③輸出増大の可能性も，主として外資合弁メーカーのライセンス車である。中国地場メーカーが開発した車の輸出競争力は小さい。2010 年までに独自開発車の生産規模という点で，地場メーカーは世界のメジャープレーヤー（年間生産台数 400 万台）にはなれない。ただ，買収戦略によって先進国自動車メーカーを内部統合化した場合はこの限りではない。

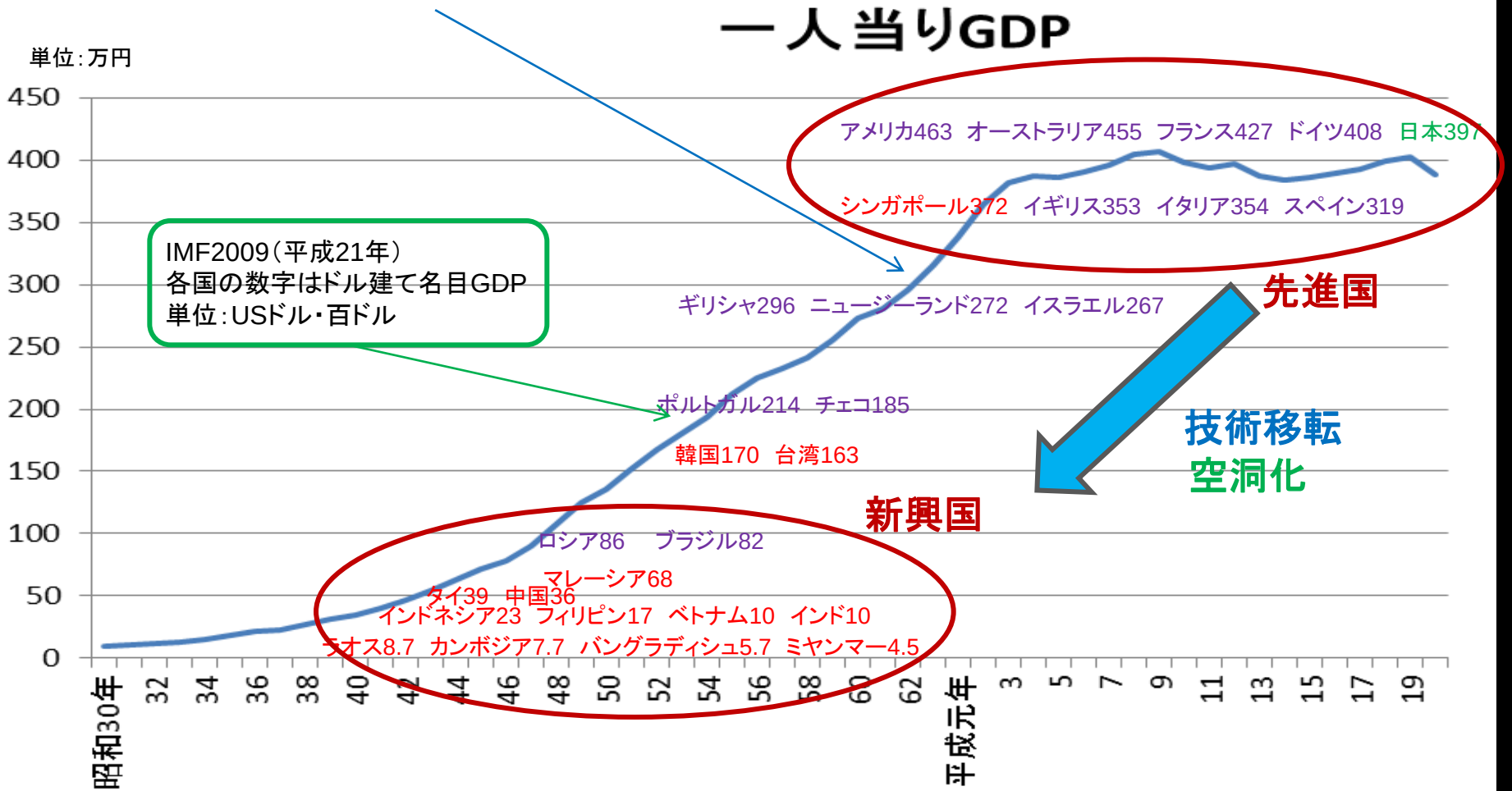
2006年2月15日SMBC　コンサルティング懇話会講演資料より

「中古車に始まり中古車に終わる」

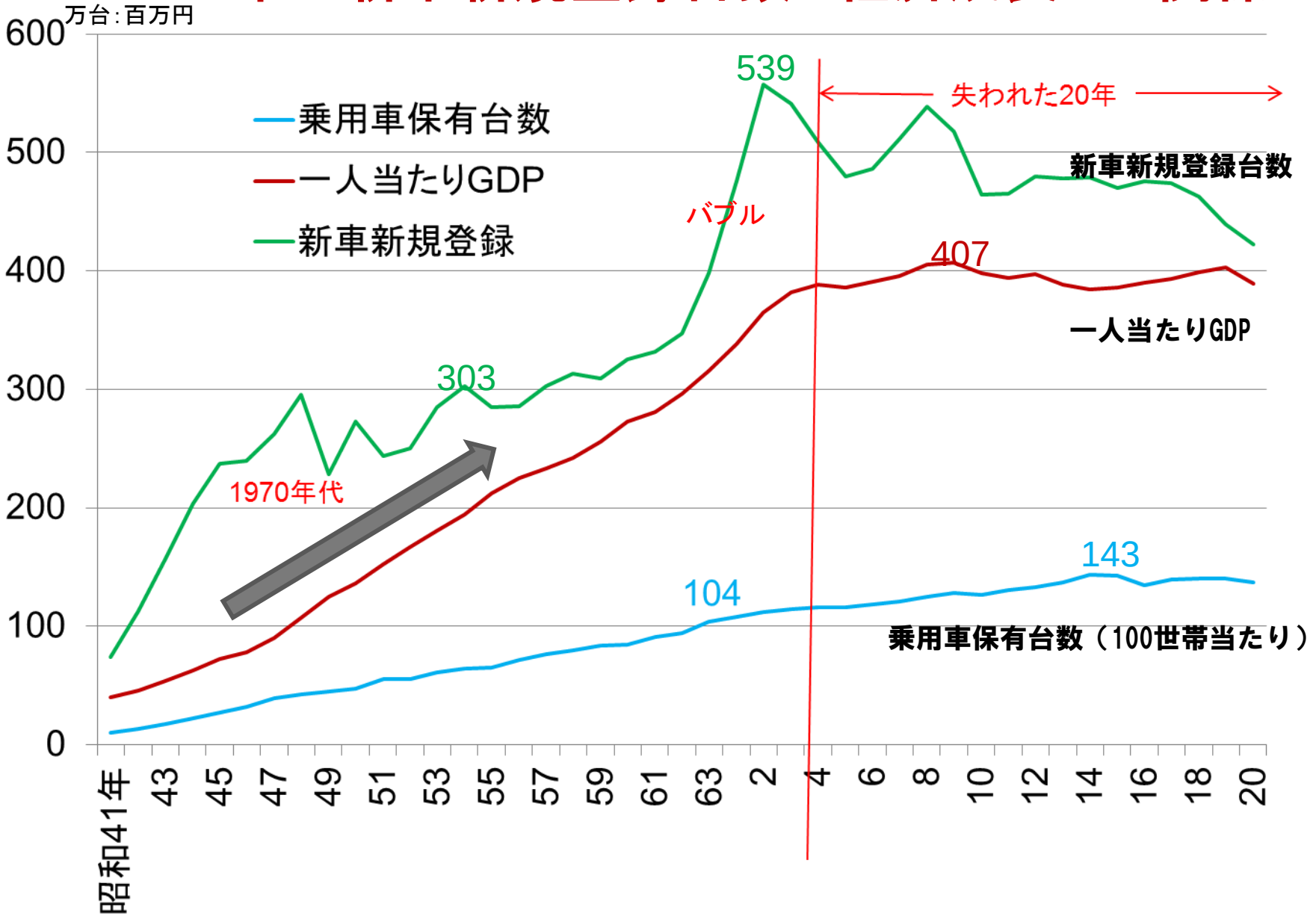


新興国と先進国との経済成長の関係

日本の一人当たり名目GDP推移（昭和30～平成20年）

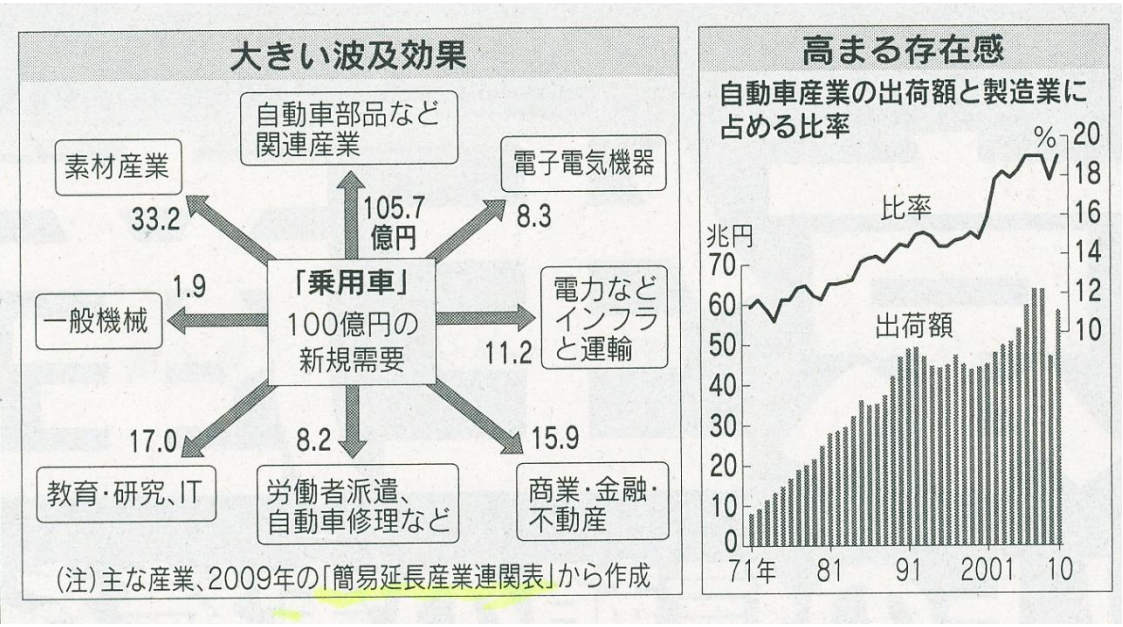


日本の新車新規登録台数と経済成長との関係



経済成長と自動車産業について（日本の現状）

自動車産業が経済成長に占める波及効果



資料：日経新聞より

自動車メーカー8社の動向

- 自動車産業2010年出荷額　約58兆円（20%）
  製造業全体出荷額309兆円
- 09年同産業従業員105万人
  製造業従業員過去10年で▲14%
  自動車産業+4%
- 09年試算　自動車需要100億円で
  波及効果部品を含め316億円
- 2011年の日本の自動車産業
  生産台数20%ダウン　770万台の見込み
- 円高対策及び「地産地消」政策により
  日本の自動車産業は空洞化
  （関連産業も含めて）

我が国の上場企業業績動向　単位：兆円、%

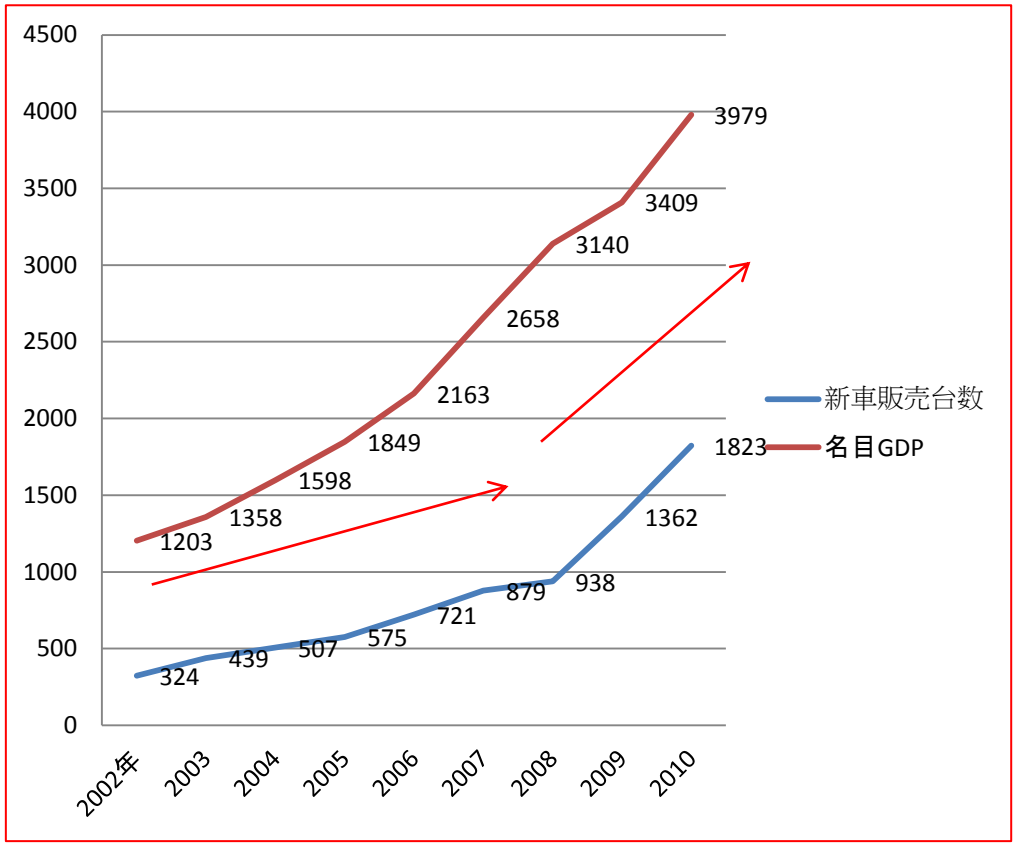
	社数	23年度売上見込み	経常利益見込み
うち自動車	55	56.6（0.2）	2.1(▲25.8)
うち電気機器	145	72.9（2.6）	3.1(▲0.0)
製造業計	890	275（2.1）	14(▲2.9)
非製造業計	636	171（3.6）	9(▲2.1)
全産業計	1526	446（2.7）	23（▲2.1）

- 中国の自動車販売は今年度2千万台に近い見込み
  経済成長は続く
- アメリカ、日本は国内市場飽和状態、衰退期へ
- 日本の経済成長を牽引してきた電気機器産業、自動車産業は海外進出が加速、関連産業も空洞化
- 自動車産業2010年輸出12.6兆円輸入1兆円貿易黒字　11兆円。
  日本全体輸出67兆円輸入60兆円貿易黒字7兆円
  この黒字が日本の強さ。

資料：日経新聞より

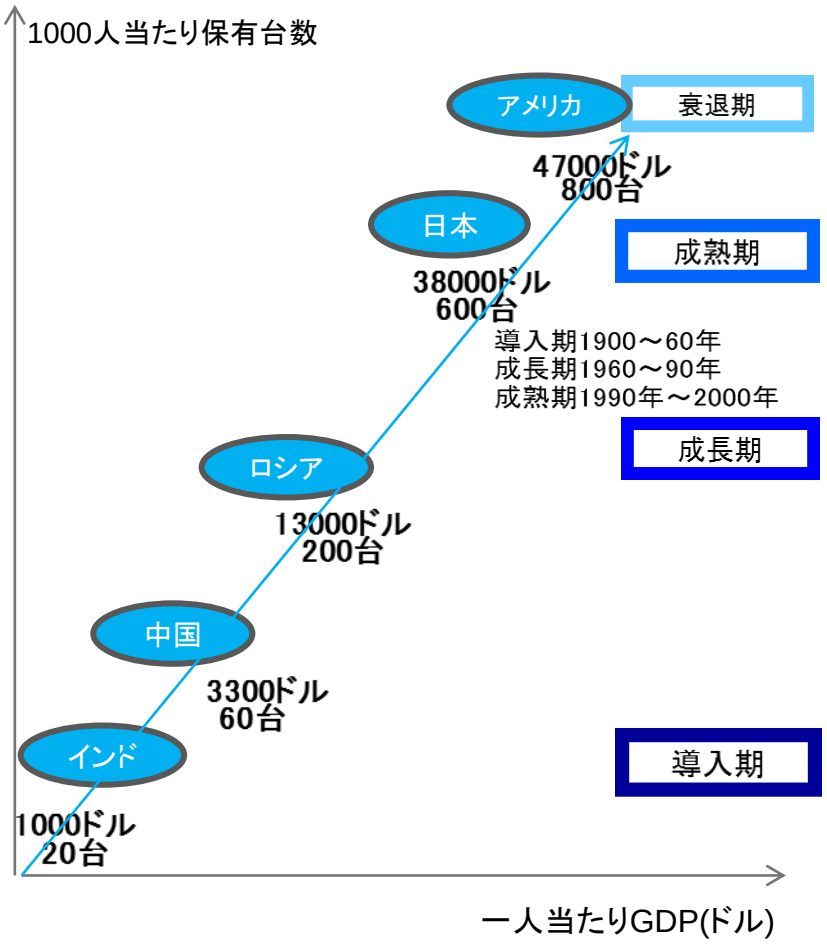
中国の名目GDPと新車販売台数の増加推移

単位：GDPは百億元、
販売台数は万台

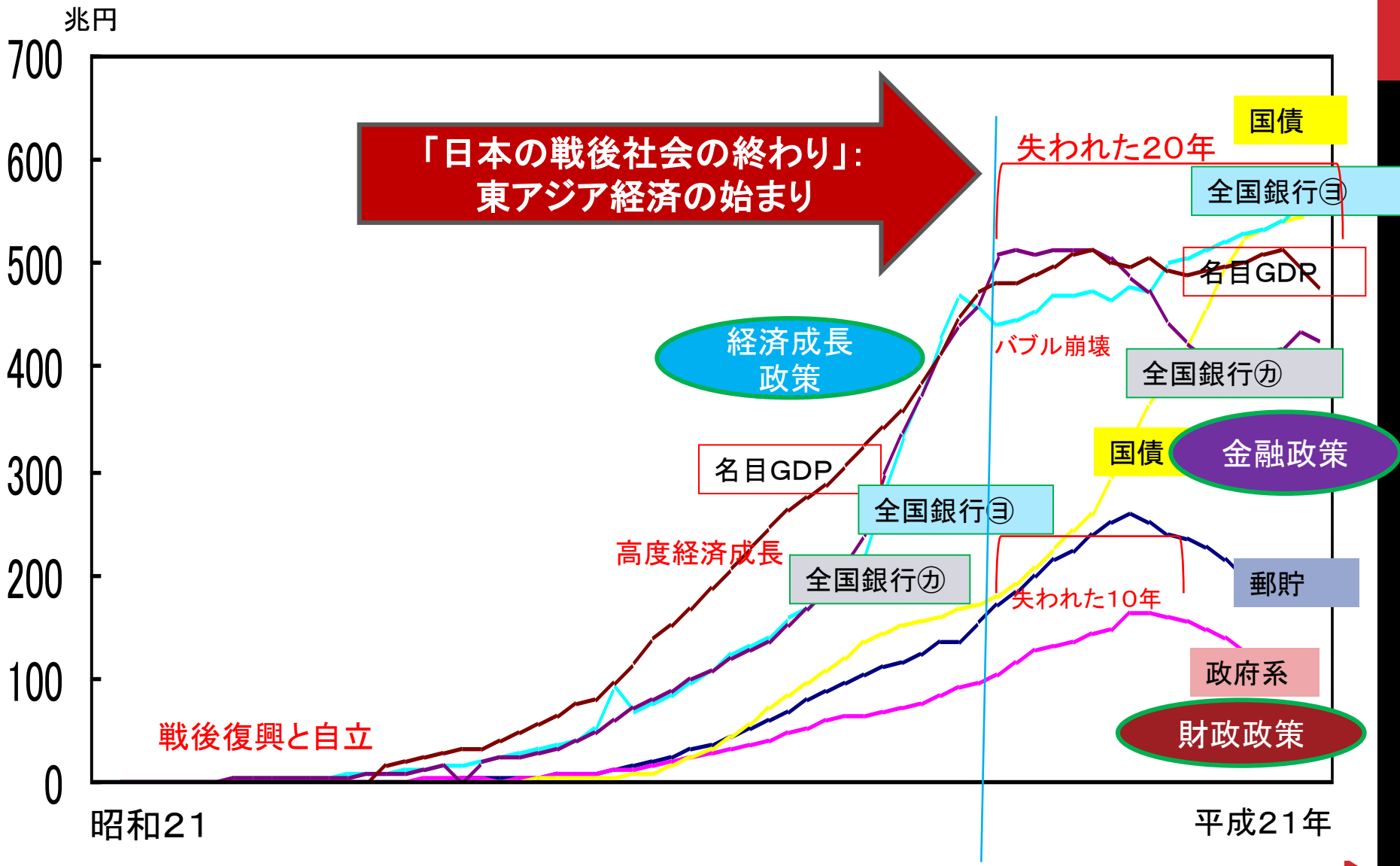


経済成長と自動車保有台数(相関関係)

（注）京大経済塩地教授の資料より



昭和21年～平成21年までの軌跡をグラフで鳥瞰する



東南アジア（ベトナム、タイ、インドネシア）の重要性・・・GNI拡大の市場

1．外交の立て直し・・・東シナ海・南シナ海での安全保障に関する国際法に基づく平和的解決
2．経済の立て直し・・・ASEAN諸国連合と経済協力強化（中国からの生産拠点の分散）

東アジア各国・ASEAN諸国の経済力比較（2011年）

資料：ジェトロの統計より作成

	ASEAN	日本	中国	韓国	ASEAN +3	豪州	NZ	インド	ASEAN +6	米国
名目GDP　兆ドル	2.1	5.9	7.3	1.1	16.4	1.5	0.2	1.7	19.8	15.1
世界におけるシェア%	4.20	5.63	14.32	1.97	26.12	1.16	0.16	5.65	33.09	19.13
一人当たり名目GDP：ドル	3,563	45,920	5,414	22,778	7,724	65,477	36,648	1,389	5,878	48,387
人口：億人	6.02	1.28	13.48	0.49	21.27	0.23	0.04	12.07	33.61	3.12
2050年人口：億人	7.31	1.09	12.96	0.47	21.82	0.36	0.06	16.92	39.16	4.03
輸出（2010）千億ドル	10.9	7.7	15.8	4.7	39.2	2.1	0.3	2.2	43.8	12.8
輸入（2010）千億ドル	10.2	6.9	13.9	4.2	35.4	2.1	0.3	3.3	41.1	19.7
日本の直接投資残高：億ドル	-	-	833.7	179.6	-	494.1	24.6	154.1	-	275.5

	タイ	インドネシア	ベトナム	マレーシア	シンガポール	フィリピン	ブルネイ	ミャンマー	カンボジア	ラオス
名目GDP:　兆ドル	0.35	0.85	0.12	0.28	0.26	0.21	0.02	0.05	0.01	0.008
世界におけるシェア:%	0.76	1.43	0.38	0.57	0.40	0.50	0.03	0.11	0.04	0.02
一人当たり名目GDP：ドル	5,394	3,509	1,374	9,700	49,271	2,223	36,584	832	852	1,204
人口：億人	0.64	2.41	0.89	0.28	0.05	0.96	0.004	0.62	0.15	0.06
2050年人口：億人	0.71	2.93	1.04	0.43	0.06	1.54	0.006	0.55	0.19	0.08
輸出（2010）:千億ドル	1.9	1.6	0.7	2.4	3.5	0.6	0.08	0.06	0.05	0.02
輸入（2010）:千億ドル	1.8	1.4	1.0	1.9	3.1	0.8	0.03	0.06	0.09	0.03
日本の直接投資残高：億ドル	351.7	158.1	63.7	112.1	317.0	102.2	-	-	-	

●日本メーカーが海外で生産する自動車産業の役割

合計17.99（海外向け）

差額4.68（国内向け）

資料京都大学塩地洋教授より

単位：百万台

	国内メーカーによる国内生産	海外メーカーによる国内生産	国内生産ベースの合計	国内メーカーによる国内生産（うち輸出）	国内メーカーによる海外生産	国内メーカーベースの合計
日本	9.52	0.11	9.63	9.52（4.84）	13.15	22.67
中国	9.7	8.56	18.26	9.7（0.55）	0.2	9.9
韓国	3.2	1.07	4.27	3.2（2.77）	3.4	6.6

●ASEAN5カ国における自動車産業と日本の関係（2011年）

	タイ	インドネシア	ベトナム	マレーシア	フィリピン	中国	韓国	台湾	インド
生産台数	144万台	73	8	52	7	1,727	462	33	360
1位シェア%	トヨタ36%	トヨタ62%	トヨタ33%	トヨタ49%	トヨタ37%	日産　5%	—	トヨタ45%	スズキ31%
2位	三菱　14	含むダイハツ45%	スズキ　3	含むダイハツ38%	三菱　22	トヨタ　5		三菱　15	日産　4
3位	日産　13	スズキ15	他4社　7	日産　5	他3社28	ホンダ　4		日産　13	トヨタ　4
4位	いすゞ10	日産　7		ホンダ　5		スズキ　2		他3社　7	他3社　2
5位	ホンダ　8	ホンダ　6		他4社　4		他2社　2			
6位	マツダ　6	他2社　8							
日本車	計　87%	計　98%	計　43%	計　63%	計　87%	計　18%		計　80%	計　41%
その他車						GM14%、FW13 現代7	現代75% GM18		

資料：日経新聞統計より作成

＜まとめ＞

マイカー歴と東アジア市場から見た中古車と新車の関係について

1．新興国の中古車と新車

ステップ1　中古車は経済発展の導入期
ステップ2　新車生産・販売・・・経済成長の原動力
　　自国の中古車市場形成期に入る
ステップ3　新車保有台数の拡大・・・中間層の経済成長
　　中古車市場の確立（需要増による価格落ちしない市場）

2．先進国の中古車と新車

・少子高齢化：経済成長が止まる⇒新車販売台数が固定
・中古車市場の安定⇒中古車の質の向上（価格の透明性）
　＜価格落ちは走行距離と年式に比例しビジネスモデルが確定＞

東アジア市場：わが国のGDPからGNIへの戦略転換

自動車産業の新植民地主義？　「文明開化」：経済成長
　「万国公法」：自由貿易（FTA．TTP等）