

2020年1月24日
No.2019-034

アジア自動車需要の短期・長期展望

— 所得増と人口増を背景に市場規模は今後30年で3倍に —

調査部 副主任研究員 野木森 稔

《要 点》

- ◆ アジア自動車市場は長年にわたる堅調な成長が一転、2018、2019年は販売台数が連続して前年比マイナスになった模様である。しかし、これは構造的な下落局面入りではなく、金融環境悪化を主因とした一時的な下落局面だった可能性が高い。実際、アジア各国・地域で2019年に利下げが実施されて金融環境が改善するとともに、多く国で足元の販売状況は好転している。
- ◆ さらに、長期で見た自動車市場の拡大基調は崩れていないと考えられる。今後、アジア全体として、所得水準上昇と人口増加を背景に自動車需要は増加を続けると予想される。アジアでは自動車普及が加速する節目となる一人当たりGDP「5,000ドルの壁」を超えていく国が増えることが大きな後押しとなる。
- ◆ 現状、アジアの自動車保有率はかなり低く、今後の市場拡大余地は大きい。一方で、アジア特有の二輪車利用の定着、都市部の高い人口密度に加え、近年のカーシェアなどの新たな動きが自動車保有拡大の抑制要因となりうる。所得増、人口増に保有率の上昇ペース加速に加え、これらを勘案して一定の前提の下で推計したが、それでも今後30年でアジアの自動車市場は現在の3倍程度まで拡大すると試算された。2030年までは中国の市場拡大が目立つ形となり、その後はインドやASEANが拡大ペースを速める。とりわけインドは2050年には現在の10倍以上の規模となり、年間販売5,000万台が視野に入ってくる。
- ◆ アジア自動車市場は、今後も金融面の弱さなどを背景に、しばしば不安定化することが懸念される。しかし、そうした中でも所得、人口といったファンダメンタルズに基づく成長が期待できるため、積極的な市場獲得に力を入れていく必要がある。アジアでは市場拡大のなか、環境対策を背景に自動車の買い替えを促す動きが続くため、技術面で優位な日本の自動車企業にとって好機となる。

本件に関するご照会は、調査部・副主任研究員・野木森稔宛にお願いいたします。

Tel: 03-6627-0426

Mail: nogimori.minoru@jri.co.jp

日本総研・調査部の「経済・政策情報メールマガジン」はこちらから登録できます。

<https://www.jri.co.jp/company/business/research/mailmagazine/form/>

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。

1. はじめに

長らくアジア自動車市場は堅調な成長が続いていたが、2018年と2019年は一転、低迷にあえぐこととなった。アジア自動車販売台数¹は2018年に前年比▲0.8%と減少し、2019年も二年連続でマイナスとなった模様である。既に2019年12月分まで発表されている中国の販売台数は前年比▲8.1%と、前年▲3.1%からマイナス幅を拡大、インドでは前年比▲13.3%の大幅マイナスに陥っている。他方、ベトナムでは前年比+10.7%と2018年に続いて高い伸びとなり、フィリピンでも前年比+11.9%といった例外もあるが、ほとんどの国・地域で2019年の販売台数は前年比マイナスで

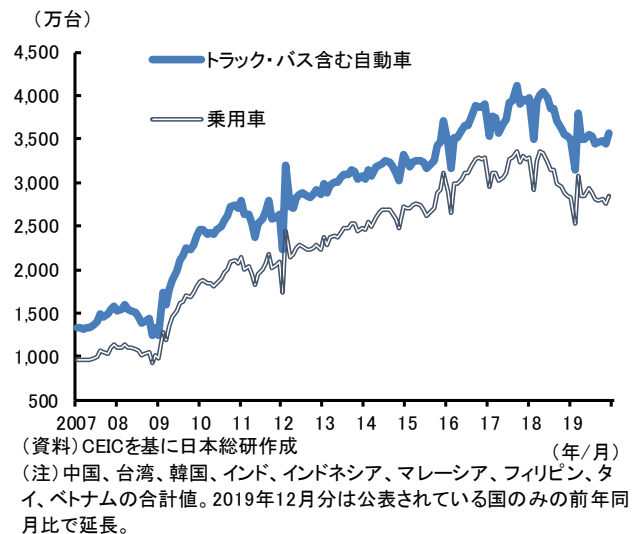
ある。アジアの自動車販売台数は2018年に世界の40%を占める（2005年時点では16%）までに成長しており、過去2年の自動車市場はアジア景気全体に対する大きな下押し要因になったと言える。

とはいえ、足元の動きを見ると、下げ止まりの動きが示されている（図表1）。悲観的な見方が広がるアジアの自動車市場であるが、昨年までの不振は構造的な低迷というより、短期的な下振れだった可能性がある。今後、同市場が回復に向かっているとすれば、今後のアジア経済にはポジティブな要因として期待できよう。そこで以下では、今次不振局面の背景を整理したうえで、アジアの自動車市場の中長期的な動向を展望したい。

2. 構造的な下落局面ではなく金融環境悪化が主因

成長市場と見られていたアジア地域において、2018年からの自動車販売減少はやや驚きであった。背景には、各国・地域ごとに様々な事情が指摘されている。中国では、小型車販売の減税措置（小型車に対する自動車取得税を10%から5%に引き下げ）が2017年末で廃止されたことや、環境対策として実施する自動車のナンバープレート発給制限が強まったことが主に指摘される。また、地方経済の大幅な景気悪化も自動車販売の下振れにつながったと考えられる。インドでは、今後の排ガス基準の厳格化に関連した買い控えも影響したとされる。また、フィリピンでは2018年からの増税（自動車にかかる物品税の最低税率を2%から4%に引き上げ）、といった要因が影響を与えたとき

（図表1）アジア自動車販売動向
（季調済、年率）

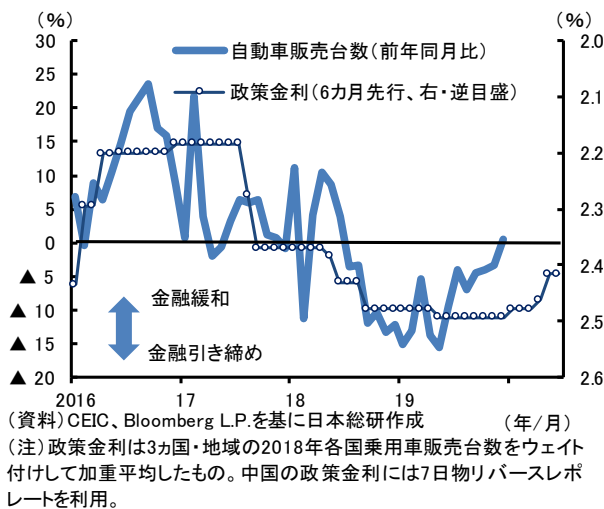


¹ データについては、年次はOICA（国際自動車工業連合会、Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles）ベースだが、月次は各国統計ベース。アジアは中国、韓国、台湾、インド、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムの合計としている。なお、本稿では、家計向けの乗用車だけでなく、バスやトラックなど商用車も含む「自動車（Automobile、二輪車は除く）」の定義を主に利用する。多くの国で「乗用車（一般に passenger car とされるもの）」という定義があるが、必ずしも家計利用に限定されていない（SUVやピックアップトラックを乗用車に含むか、などが各国で取り扱いが異なる）。米国でピックアップトラックが家計用に普及しているように、アジアでも軽トラックの利用が必ずしも商用とは限らないなど、バスやトラックも含む方が自動車保有率などを計測するうえで適切と判断した。

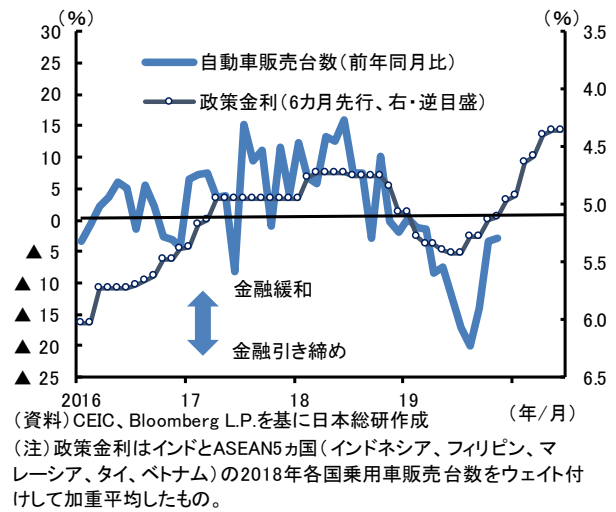
れている。

もっとも、アジア全体の自動車需要を低下させた最大の要因は、金融引き締めや金融セクターの信用不安などによる金融環境の悪化であった。例えば、2018年に中国と韓国で1回、インドで2回、フィリピンとインドネシアでは5回以上の利上げが実施された。これらの金融引き締めはタイムラグを伴い自動車販売の下押しした(図表2、3)。加えて、中国では政府のデレバレッジ(債務圧縮)政策により自動車ローンを組み込むことが難しくなったことが影響している。インドでも、大手ノンバンクでの債券デフォルトが相次いだ2018年後半以降、金融セクターの信用不安を背景とした金融機関の貸出態度厳格化などによる金融環境の悪化が加速した。タイでは、2019年に入って高止まりする家計債務を懸念したタイ中央銀行により自動車ローンの厳格化が実施された。

(図表2) 自動車販売台数と政策金利
＜中国、台湾、韓国＞

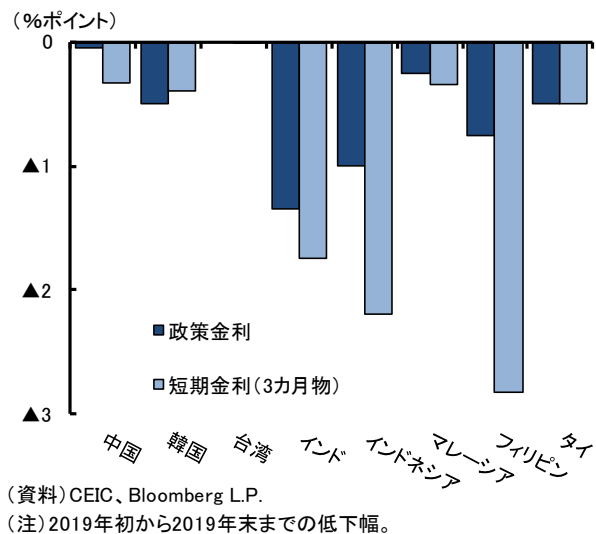


(図表3) 自動車販売台数と政策金利
＜インド、ASEAN＞



しかし、足元では金利が大幅に低下するなど、金融環境に改善の動きが見られる。実際に、アジアの多くの国・地域で市場金利が低下している(図表4)。2019年に入ってインドで5回、インドネシアで4回、フィリピンで3回、タイと韓国で2回、マレーシアとベトナムで1回と、アジア各国・地域では政策金利の引き下げが実施され、特に東南・南アジア諸国で積極的に金融を緩和する動きが見られた²。中国でも2019年に新たに導入されたばかりの1年物LPR(貸出基礎金利)³を3回

(図表4) アジア金利の変化幅(2019年)



² 2020年に入ってから1月22日にマレーシア中銀が追加利下げを実施している。

³ LPRは2013年に導入されたが、市場の需給を反映するものではなかったため、2019年に公開市場操作金利に連動する形で公表された。融資に適用する新しいベンチマークであり、事実上の政策金利と位置付けられる。また、中国には公開市場操作を通じた短期金利調整に利用される7日物リバースレポ金利という多くの国で金融政策に利用される政策金利に相当するものがあるが、2.55%から2.50%へと僅かな低下にとどまっている。

引き下げた。ただし、4.31%から4.15%と僅かな引き下げ幅であり、自動車販売に対するプラス効果はインド、ASEAN に比べ限定的である。

利下げ以外にも、2019年7月以降、インドでは金融セクターの信用不安への対応策が複数打ち出された。また、インドネシアで2019年12月から自動車ローン頭金規制緩和が実施された。

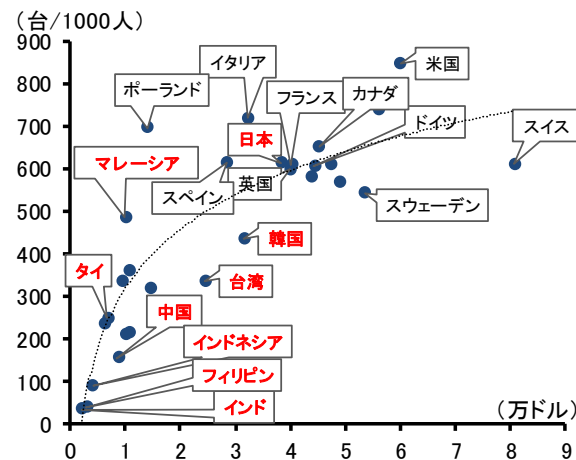
こうした金融環境の改善により、アジア地域での自動車販売は全体として持ち直しに向かっていると考えられる。先行きに関しては、各国・地域の早急な引き締めの方算は小さく、金利は現行水準近辺でとどまると見られることから、総じて、低金利がアジア自動車販売の支えになることが予想される。

3. 長期的に見込まれるアジア自動車需要増加

(1) 一人当たり GDP 「5,000 ドルの壁」突破と続く人口増加

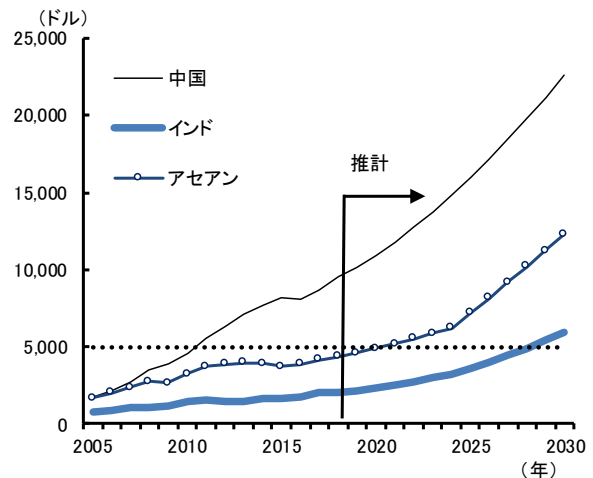
今次局面におけるアジアでの自動車販売減少は金融環境の問題が背景にあり、各国の政策対応でその解消が図られつつあるという点で、一時的な悪化局面であったと考えられる。さらに先行きをより長いスパンで展望しても、①所得水準上昇、②人口増加、を背景に、アジアの自動車市場そのものの趨勢は拡大の方向を維持すると見込まれる。

(図表 5) 1,000 人当たり自動車保有台数と一人当たり GDP (2017 年)



(資料) JAMA、CEIC、IMF を基に日本総研作成
 (注) 乗用車にトラック・バスを加えたもの。

(図表 6) アジアの一人当たり GDP



(資料) IMF、OECD を基に日本総研作成
 (注) ASEAN はインドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、ベトナム。

① 所得水準の上昇は続く

アジアではまだ自動車は十分普及していない国・地域が多く、所得水準上昇を受けて全体として今後も普及率が高まっていくと見られる。自動車保有率は一人当たり GDP の水準と概ね連動する(図表 5)。IMF と OECD の予測に基づく推計⁴では、アジア各国・地域で今後も一人当たり GDP は堅調に伸びていくことが示されている(図表 6)。

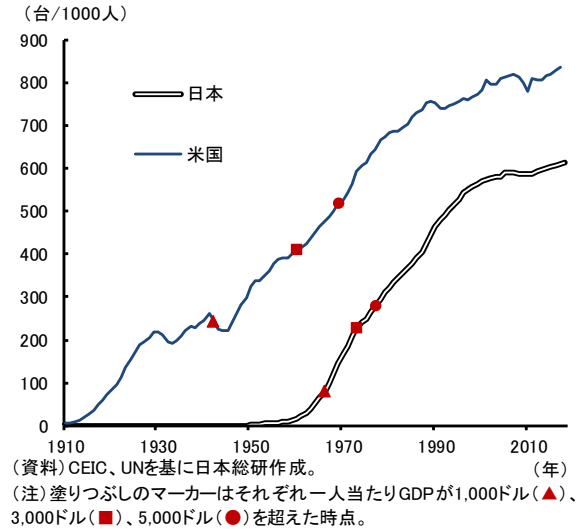
また、耐久財の普及率は一般的に概ね S 字を描く傾向にあり、所得が高まっていくと普及率が急

⁴ 2024 年までを IMF、それ以降を OECD Long-Term Baseline Scenario (OECD Economic Outlook No.103) の 2060 年までの予測値を利用して推計している。

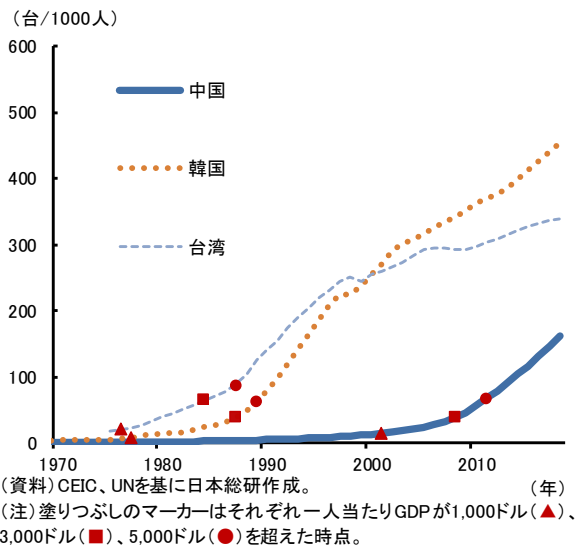
速に上昇することが知られている(経済産業省(2013))。自動車についても、Dargay and Gately(2007)の研究で「一人当たりGDP3,000~10,000ドルの間で所得の伸びの倍のペースで保有が増加、10,000~20,000ドルの間では保有の伸びは所得の伸びと同じ程度になる」という傾向が示されている。

ただし、図表7、8、9に示されるように、各国・地域での1,000人当たりの自動車保有台数を見ると、普及には一定のパターンがあるというわけではない。米国では1930年代にすでに200台/1,000人(5人に一人が保有)を超えていたが、当時の一人当たりGDPは1,000ドル以下である。日本では1960年代後半に一人当たりGDPが1,000ドルに到達した近辺から普及率が急速に高まっていった⁵。アジアでは、中国での普及率上昇局面は2008年に一人当たりGDPが3,000ドルを超えたところと言えそうだが、タイでは1996年に3,000ドルを超えたにもかかわらず伸び悩み、200台/1,000人に満たない状況が続いた。インドネシアやフィリピンは3,000ドルを超えてもそれぞれ1,000人当たり100台、42台と低い普及率にとどまる⁶。1980年代に一人当たりGDP5,000ドル到達を契機に普及台数が高まった韓国や台湾の経験も踏まえると、アジアでは一人当たりGDPは3,000ドルではなく、「5,000ドル」近辺が節目になっていると考えられる(図表8、9)。図表6の推計にあるように、2030年までにASEAN、インドで一人当たりGDPが5,000ドルに達すると見られる。具体的には、インドネシアが2022年、

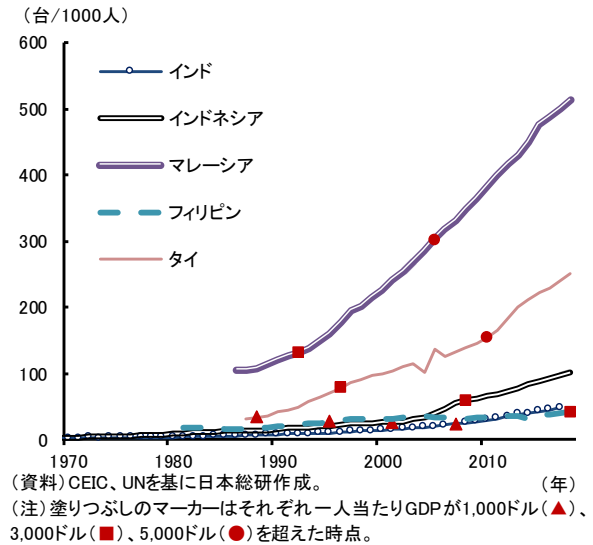
(図表7) 日米の自動車保有台数



(図表8) アジアの自動車保有台数
＜中国、台湾、韓国＞



(図表9) アジアの自動車保有台数
＜インド、ASEAN＞



⁵ 1970年の乗用車価格(東京都区部小売価格ベース)は2000年代の価格のおおよそ3分の1であることから、Dargay and Gately(2007)が示したパターン(3,000ドル程度からの普及率加速)に近いと言える。

⁶ ただし、マレーシアはアジアにおいて例外的に一人当たりGDPが3,000ドルを超えた後に保有率が急速に上昇、一人当たりGDPは1万ドル程度にもかかわらず高い自動車普及率を実現している。1980年代からの「国民車構想」によって政府の優遇政策による低価格車両の供給が普及したことなどが保有率を後押しした可能性がある。

フィリピンが2025年、ベトナムが2026年、インドが2029年にそれぞれ到達する見込みであり、これに伴って2020年代はアジアにおいて自動車普及が大きく加速することが予想される。

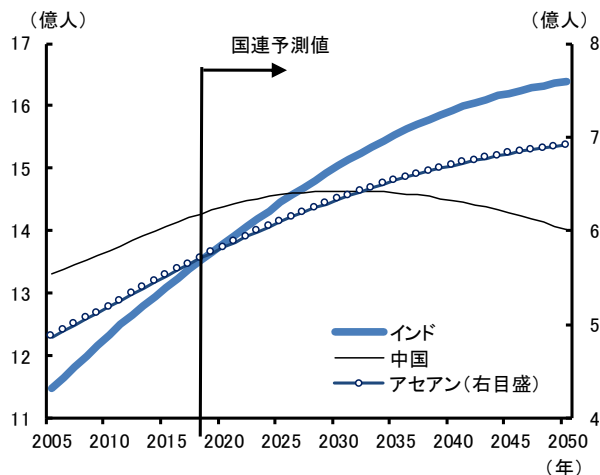
② インドとASEANの人口増加は続く

普及率上昇に加え、人口増もアジア自動車市場の拡大を支える見込みである。中国を中心に北アジアでは人口が減少に転じることが指摘されているが、東南アジアと南アジアでは今後も人口増加が続く国は多い。国連の予測に基づけば、ASEANは足元の5.8億人から2050年には約7億人へ、インドは足元の13.7億人から2050年に約16億人に増加する。とりわけインドの人口は2027年に中国に追いつき、世界最大の人口規模となる見込みである（図表10）。

（2）市場規模は今後30年で3倍に

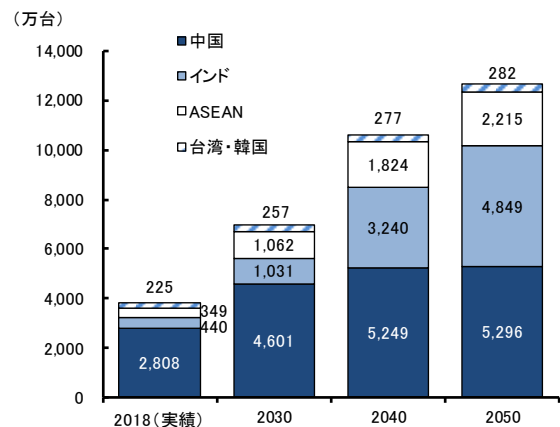
ここまでの議論を踏まえ、所得増、人口増に保有率の上昇ペース加速を考慮して推計したところ（補論参照）、今後30年でアジア自動車市場は3倍以上に膨らむとの結果が得られた（図表11）。2018年の販売台数は3,822万台（OICAベース）だったが2050年には1億2,639万台に拡大する。個別にみると、中国は2030年まで増加傾向が続くと予想され、その後、頭打ちとなる。代わってインドとASEANが2050年にかけてけん引役となる見込みである。特にインドは、2050年には2018年実績の10倍を超える4,849万台と、5,000万台の市場が見えてくると予想される。

（図表10）アジア人口動態



（資料）United Nations “World Population Prospects 2019”を基に日本総研作成。（注）アセアンはインドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、ベトナム。

（図表11）アジア自動車販売台数推計



（資料）IMF、OECD、UN、OICAを基に日本総研推計
 （注）ASEANはインドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、ベトナム。IMFとOECDによる一人当たりGDPと人口と、Gompertz関数を用いて推計した一人当たり乗用車販売台数を用いて推計している（補論参照）。

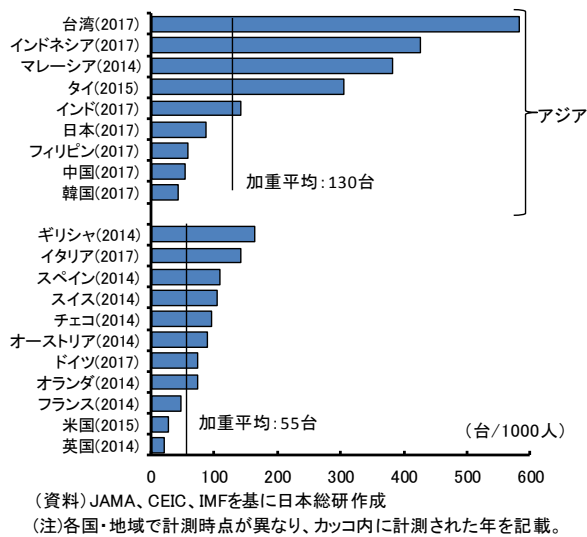
なお、本稿における自動車保有台数の推計では、一人当たり5,000ドルに達した時点を中心として、アジア各国・地域では1,000人当たり保有台数が韓国、台湾の2018年平均台数（396台、欧米平均の60%程度）並に達した段階で飽和水準に至ると仮定している。つまり、今後、アジア各国・地域は現在の台湾と韓国並みの水準までしか保有比率が伸びないことを想定した保守的な推計となっている。アジアでは一人当たりGDP「5,000ドルの壁」を超えることで、中期的に自動車保有率が上昇していくことが見込まれるが、その後、欧米並みに自動車保有率が上がっていくのは早計だろう。米国では1949年に既に1,000人当たり自動車保有台数は300台となり、現在のア

ジア(日本除く)単純平均 230 台を超えている。日本でも 1974 年にはその水準を超え、かなり高い保有率が早い段階から実現できていたことが示されている。このように欧米やその他先進国では、車が社会に根付く構造がしっかり出来上がっていたが、アジア各国・地域において同様の自動車社会は生まれにくいと考えられる。実際に、台湾と韓国は一人当たり GDP が 2 万ドル以上と比較的高い水準まで伸びているが、自動車保有率は伸び悩む形となっている。

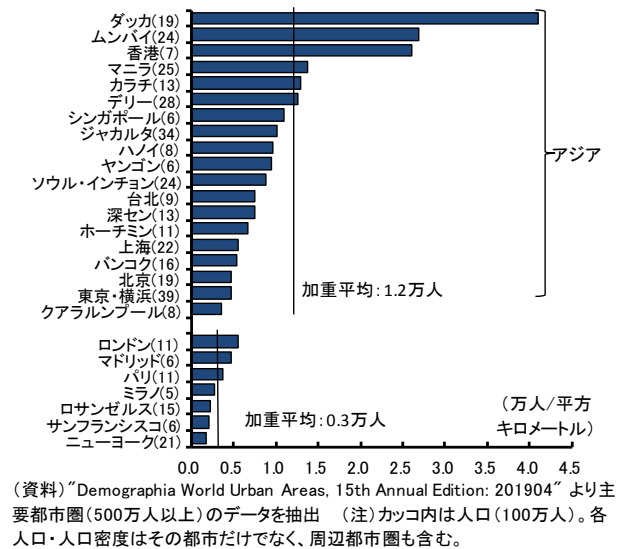
背景には、アジア特有の①高い二輪保有率、②各都市の人口密度の高さ、が挙げられる。前者については、実際に台湾を筆頭にアジアでは二輪車・オートバイの利用が広がっている(図表 12)。自動車保有にはある種のステータスがあり、二輪車と完全に代替関係にあるものではないが、移動の利便性を十分補うことができる。それにより、アジアでは低・中所得層で自動車を保有しない世帯が多いと推測される。人口密度も重要なポイントである(図表 13)。インドネシアのジャカルタなど、アジアの一部都市では深刻な交通渋滞が自動車普及の妨げとして指摘されている。

さらに、これからはカーシェアリングやライドシェアリングなどの「所有」から「シェア」という新たな動きも、保有率上昇の妨げとなる可能性がある。先進的なサービスの普及の早い中国などでは、これらの影響を大きく受ける可能性が高い。自動車業界は 100 年に 1 度と言われる変革期にある中で、そうした社会・産業構造の変化による下振れリスクにも目を配る必要がある。

(図表 12) 各国・地域の二輪車保有台数



(図表 13) 主要都市の人口密度



4. おわりに

以上のように、先進国に比べると自動車普及を抑制する要因が多いとはいえ、インド、ASEANを中心にアジアの自動車市場の拡大局面は今後も長期にわたって続く予想される。ただし、今次局面に見られたように、アジア自動車市場はやや不安定になる可能性は今後もある。一時的低迷の背景であった金融環境の悪化は、各国における急速な利上げが引き金となったと見られるが、それら通貨防衛のためのやむを得ぬ利上げという色彩が強かった。現在でもアジアの少なからぬ国では米国が利上げをする局面で対ドルの自国通貨の減価を抑えるため、景気や物価動向と関係なく、金融引

き締めに踏み切らざるを得ない。そうした経済・金融環境の脆弱性は今後も折に触れ不安定化を招き得る。しかし、そうした中でも所得、人口といったファンダメンタルズに基づく成長が期待できるため、自動車関連企業は積極的なアジア市場の獲得に力を入れていく必要がある。

また、アジアでは大気汚染などの問題の深刻化など、環境対策の重要性が高まっており、各国・地域での環境性能の良い自動車への買い替えを促す動きが強まっている。日本の自動車関連企業は、高度な環境対応の技術を有しており、その面で高い競争力が維持されることとなる。

以上

補論：自動車販売台数の推計について

●保有率推計は以下の Gompertz 関数に基づく（図表 14）。

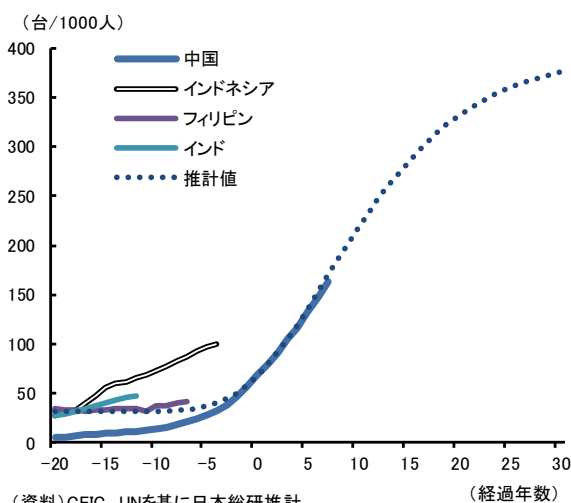
$$y = K\gamma e^{-\beta t}, \quad y: 1,000 \text{ 人あたり保有台数 } K: \text{飽和水準}, t: \text{時間}, \gamma, \beta: \text{推計パラメータ}$$

（日本を除くアジア各国・地域の平均保有台比率との誤差を最小にするようにパラメータを推計）

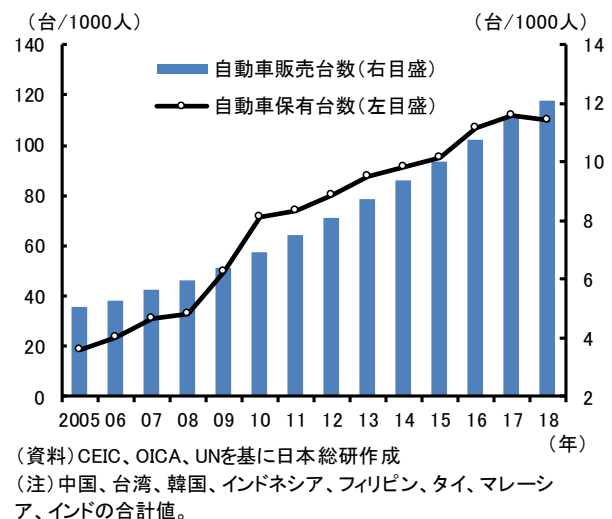
●1,000 人あたり自動車保有台数と 1,000 人当たりの新車販売との相関関係を利用し、1,000 人あたり販売台数を延長推計（図表 15）。

●推計された 1,000 人あたり販売台数と国連の人口予測（図表 10）により、自動車販売台数の長期推計を作成（図表 11）。

（図表 14）アジア各国の 1,000 人当たり
自動車保有台数と保有率の推計



（図表 15）自動車の保有と販売の関係



参考文献

- ・熊谷 章太郎(2019)「販売の不振が続くインド経済の行方」リサーチ・フォーカス, No. 2019-021
- ・経済産業省 (2013)「通商白書 2013」
- ・JETRO(2019)「2018年 主要国の自動車生産・販売動向」調査レポート, 2019年11月
- ・関 辰一(2019)「中国の景気対策効果と政策スタンス」アジア・マンスリー, 2019年11月号
- ・Dargay, Joyce and Dermot Gately (2007)「Income's effect on car and vehicle ownership, worldwide:1960-2015」The Energy Journal, October 2007