

## 平成17年の市場動向・東京都

### 1. 新車販売市場動向…プラスに転じているが全国並みの推移

平成17年における東京都の新車販売台数は合計411,956台、前年比3,588台、0.9%増とプラスに転じています。

次ページのグラフ1-1は平成16年および平成17年の東京都新車販売台数前年同月比増加率の推移を月別に見たものです。

平成16年と同17年のパターンは全く様変わりしています。

平成16年4月以降マイナスに転じ、同10月にはマイナス20%近くまで落ち込んでいますが、これは、前年の排ガス規制を見込んでの「駆け込み特需」の反動減という特殊要因によるものです。

ちなみに平成16年の販売実績は合計408,368台、前年比28,425台、6.5%減でした。

平成17年4月には前年同月比5.6%増とプラスに転じましたが、同5月の同8.4%増をピークに下降局面に入り、同11月には再びマイナスに転じています。

一応、年間実績ではプラスに転じたものの、足取りは重く、本格的な回復にはほど遠い市場動向ではないでしょうか。

次に、グラフ1-2は、平成17年における前年同月比増加率の推移を全国データと重ね合わせたものです。

平成17年の全国販売実績は5,852,066台、前年比1,301台、0.02%減で僅かながらマイナスの推移でした。

東京都の方がいくらかましとは言えそうですが、傾向的にはほぼ同じパターンで、可もなし不可もなしといったところでしょうか。

ちなみに、今年に入って、全国データは前年同月比1月0.7%増、2月同1.0%増と辛うじてプラスは維持してはいるものの、相変わらず伸び悩んでいます。

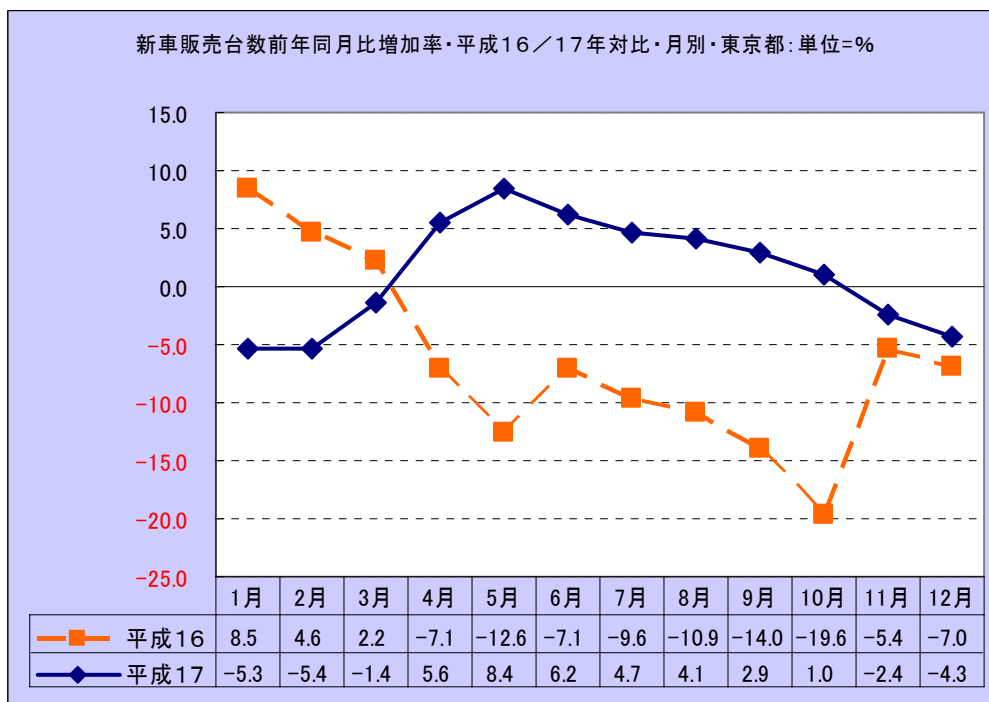
さらに、年前半は昨年実績の水準が高かったこともあり、先行き大きな期待は持てそうありません。

国内新車販売市場は、平成10年に600万台の大台を切って以来8年間、600万台の大台を回復できず、低迷を続けています。

国内景況の回復とともに、新車販売市場の本格的拡大を期待したいところですが、先行きは依然として不透明なようです。

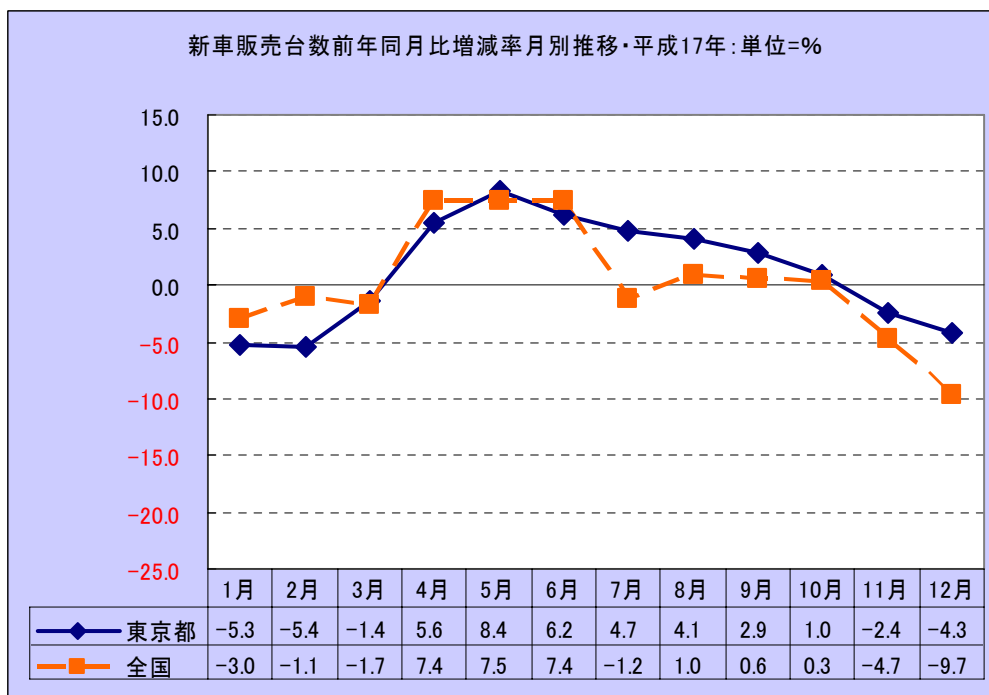
東京都自動車整備市場レポート  
 (中小企業診断士・石井克巳)

グラフ1-1：新車販売台数前年同月比増加率推移・東京都



(注) データ出所：東整振資料室データ

グラフ1-2：新車販売台数前年同月比増加率推移・東京都・全国



(注) データ出所：東整振資料室データ

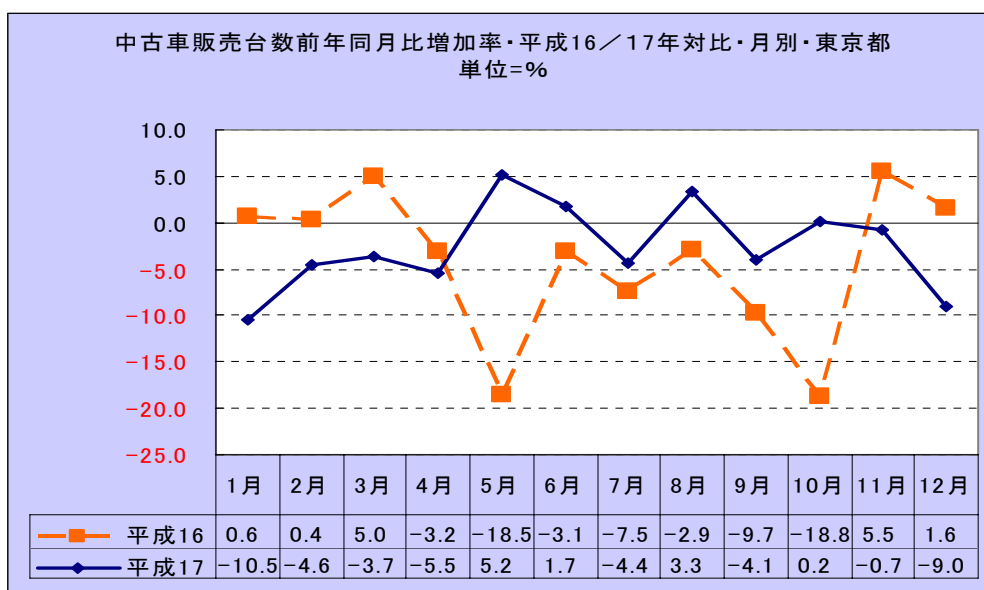
東京都自動車整備市場レポート  
(中小企業診断士・石井克巳)

2. 中古車販売市場動向…マイナス幅は縮小したが

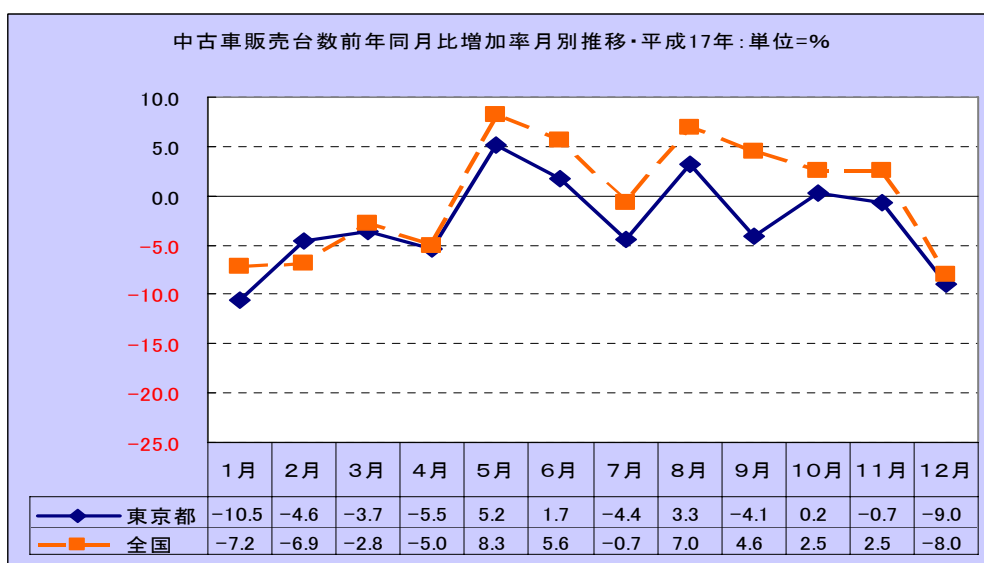
平成17年、東京都の中古車年間販売台数は合計332,329台、前年比9,464台、2.8%減、マイナス幅は前年の4.4%に比べ1.6%縮小したものの、2年連続のマイナスとなっています。

年間の前年同月比の推移および全国との対比は次のグラフ2-1および2-2の通りで、あまり差はありませんが、やや弱い推移といえるでしょう。

グラフ2-1：中古車販売台数前年同月比増加率推移・東京都



グラフ2-2：中古車販売台数前年同月比増加率推移・東京都/全国対比



(注) データ出所：東整振資料室データ

東京都自動車整備市場レポート  
 (中小企業診断士・石井克巳)

### 3. 保有台数の動向…プラスを回復したが依然として低い水準

平成17年12月末現在の東京都の自動車保有車両数(保有台数、以下同じ)は合計4,621,977台、前年同月比0.52%増でした。

平成16年および同17年の前年同月比増加率の推移は次ページのグラフ3-1の通りです。

平成16年12月にプラスに転じて以降、年間を通じてほぼ0.5%前後の水準で推移していますが、保有台数前年同月比増加率がプラスを回復したのは、平成15年12月以来丸1年ぶりのことです。

また、平成14年4月以降で増加率がプラスだったのは平成14年11月と同15年9月の2回だけで、3年近くマイナス基調が続いていたことになります。

このデータから見る限りでは、ようやく長いトンネルから抜け出すことができたと見て間違いはないでしょう。

次のグラフ3-2は、平成17年における前年同月比増加率の推移について、東京都と全国平均を重ね合わせたものです。

ほぼ似通ったパターンで推移していますが、東京都の年後半の減速傾向がやや強かったこともあり、較差は年初の0.64%から年末の0.92%に拡大しています。

ちなみに、平成17年12月末現在の保有台数増加率全国53運輸支局別ランキングでは、東京都は最下位の大阪府0.47%、52位の北見管内0.49%に続いて51位となっています。

平成16年12月に最下位を脱出して以来、平成17年5~8月には48位まで上昇したものの、9月以降は再び低下、最下位グループの一員に含まれています。

次の表は、平成17年1月と同12月のランキング上位・下位10を一表にまとめたもので、地域格差の変化と水準の上昇、また、東京都の位置づけが分かるでしょう。

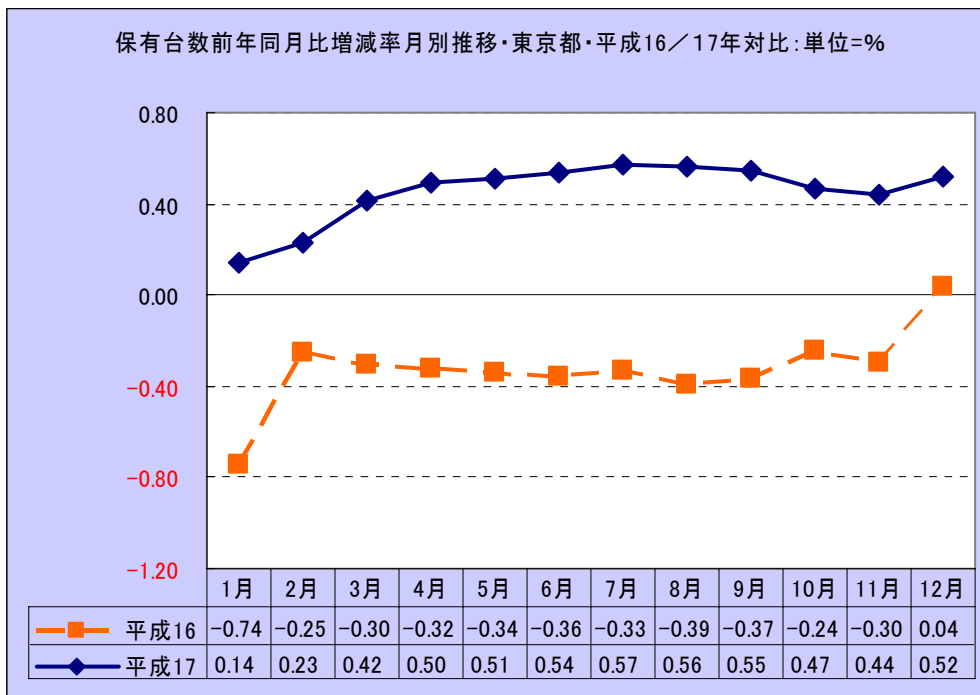
マイナス基調からは脱出できたとはいえ、全国レベルから見ればまだまだ低い水準にとどまっていると言えるのではないのでしょうか。

53支局管内別ランキング・H17/1						53支局管内別ランキング・H17/12					
トップ10			ボトム10			トップ10			ボトム10		
順位	支局	増減率	順位	支局	増減率	順位	支局	増減率	順位	支局	増減率
1	沖縄	2.39	53	高知	-0.11	1	沖縄	3.51	53	大阪	0.47
2	滋賀	1.66	52	東京	0.14	2	滋賀	2.38	52	北見	0.49
3	栃木	1.38	51	青森	0.14	3	茨城	2.19	51	東京	0.52
4	茨城	1.22	50	北見	0.24	4	鹿児島	2.10	50	旭川	0.53
5	奈良	1.19	49	旭川	0.29	5	栃木	2.03	49	秋田	0.80
6	岐阜	1.12	48	秋田	0.31	6	岐阜	2.00	48	釧路	0.88
7	三重	1.08	47	徳島	0.37	7	大分	1.98	47	函館	0.89
8	福岡	1.07	46	島根	0.39	8	熊本	1.98	46	青森	0.92
9	帯広	1.06	45	岩手	0.39	9	三重	1.96	45	高知	0.93
10	千葉	1.03	44	愛媛	0.39	10	奈良	1.91	44	神奈川	0.93
	平均	1.32		平均	0.26		平均	2.20		平均	0.74

(注) 資料出所：自検協データ

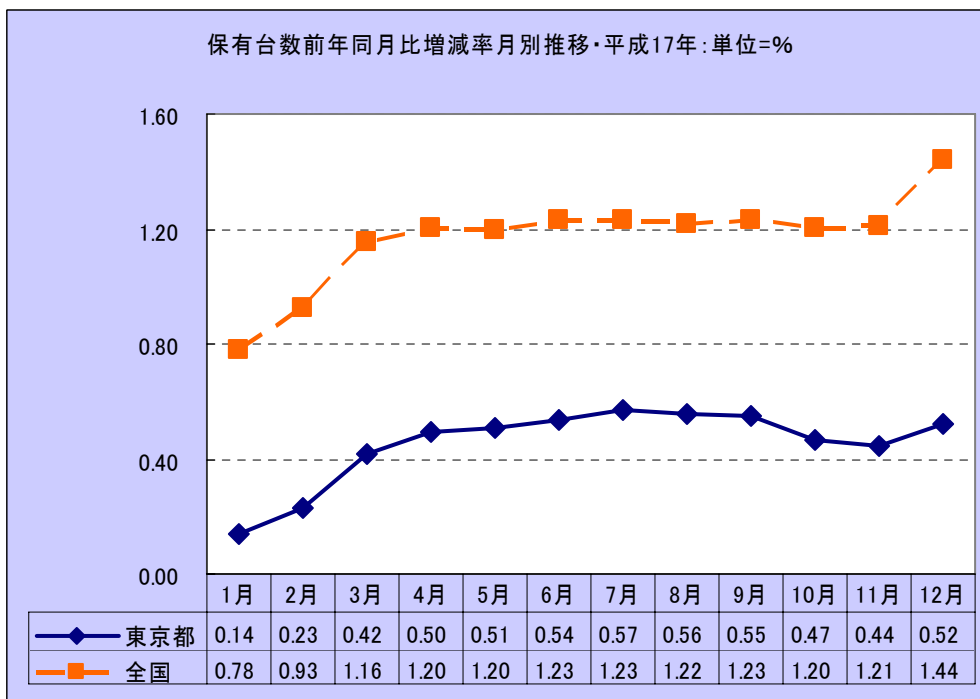
東京都自動車整備市場レポート  
 (中小企業診断士・石井克巳)

グラフ3-1：保有台数前年同月比増加率推移・東京都・平成16/17年



(注) 資料出所：自検協・東整振資料室データ

グラフ3-2：保有台数前年同月比増加率推移・平成17年・東京都/全国対比



(注) 資料出所：自検協・東整振資料室データ

東京都自動車整備市場リポート  
(中小企業診断士・石井克巳)

## 4. 認証事業場数の動向…マイナス幅は縮小傾向だが

平成17年12月末現在の東京都の認証事業場数は合計5,388、前年比48事業場、0.9%減、7年連続のマイナスで通算では312事業場、5.5%のマイナスです。

平成16年および同17年における前年同月比増加率の月別推移は次ページのグラフ4-1の通りです。

平成16年初めにはマイナス幅は0.5%前後、年後半にはマイナス1%前後に拡大、同17年前半はマイナス1.5%前後で推移していましたが、年後半は縮小傾向に転じています。

次ページのグラフ4-2は、平成16年および17年における東京都認証事業場数前年同月比減少幅の推移を月別に見たものです。

平成17年の減少幅が16年に比べ一際高い水準で推移していることはグラフ上からも明らかに読み取れるでしょう。

とくに、平成17年7月の前年同月比減少幅は8.5とピークを形成していますが、比較が可能な昭和55年2月以降では最大の減少幅です。

また、最近5年間に於ける月平均減少幅は4.9程度ですから、1.7倍強上回る高い水準だったこととなります。

平成17年8月以降、減少幅は縮小に転じ、沈静段階に入っているものと見られますが、平成17年は認証事業場数について記録的な変動の生じた年として、長く記憶に残るのではないのでしょうか。

なお、ブロック別に見て平成17年の減少実数が最も大きかったのは足立ブロックの31で、都全体の3分の2近くが集中しています。

地域的に見れば、区部、とくに、隅田川両岸の下町地区が、変動の震源地とみて間違いはなさそうです。

また、従来増加傾向にあった多摩ブロックは平成16年3月以降、八王子ブロックは同年8月以降、ともに減少傾向に転じ、現時点では認証事業場数のマイナス傾向は都全域に及んでいます。

区部のみならず、市町村部でも、認証事業場数が右肩上がりが増える時代は終わりに近づいているのかも知れません。

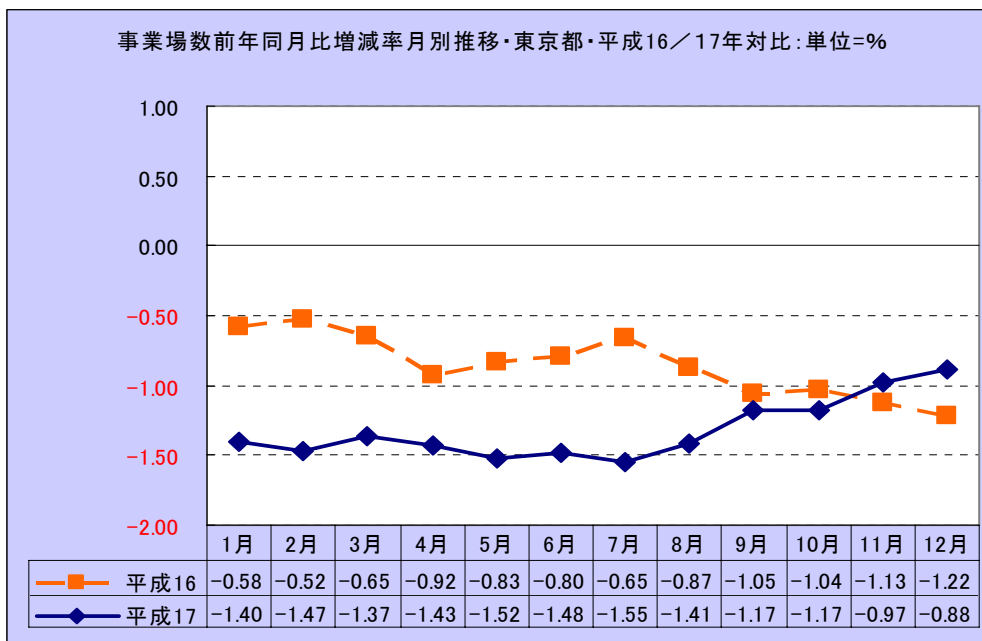
新規・廃止のデータが手許にありませんので、推測の域を脱することはできませんが、平成17年中の廃止件数はかなりの高水準であったとみて間違いはないでしょう。

しかし、年末には平均的水準に戻っているため、最悪期は脱したものと見られますが、都心、下町地区を中心に、今後も相当数の廃止が続く恐れは残っています。

新規・廃止の件数や理由など実態を把握し、何らかの対応策を講じる必要は大きくなっているのではないのでしょうか。

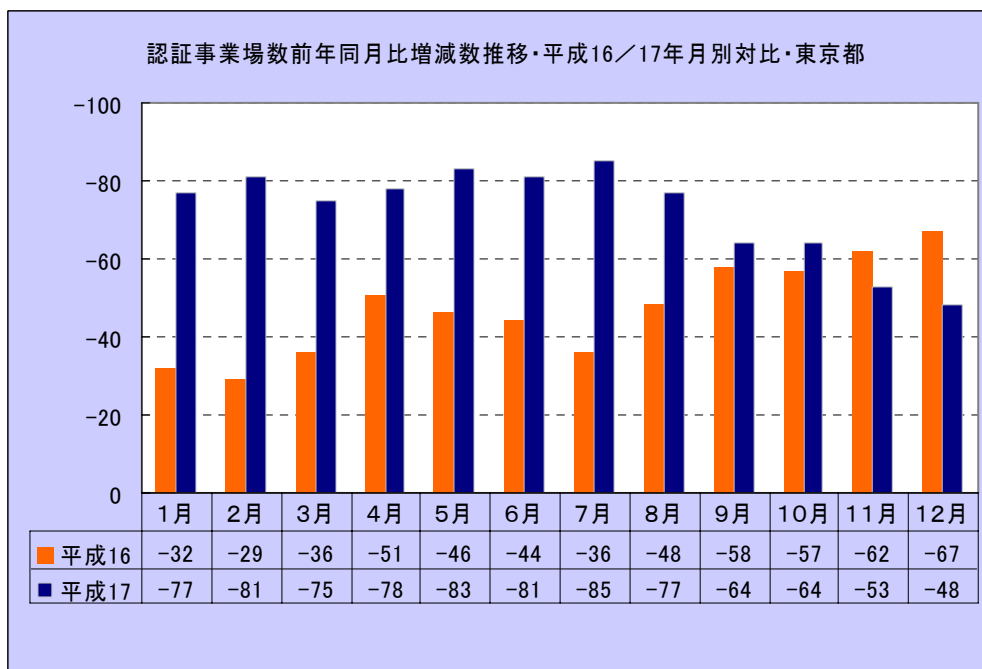
東京都自動車整備市場レポート  
 (中小企業診断士・石井克巳)

グラフ4-1：認証事業場数前年同月比推移・東京都



(注) 資料出所：東整振資料室データ

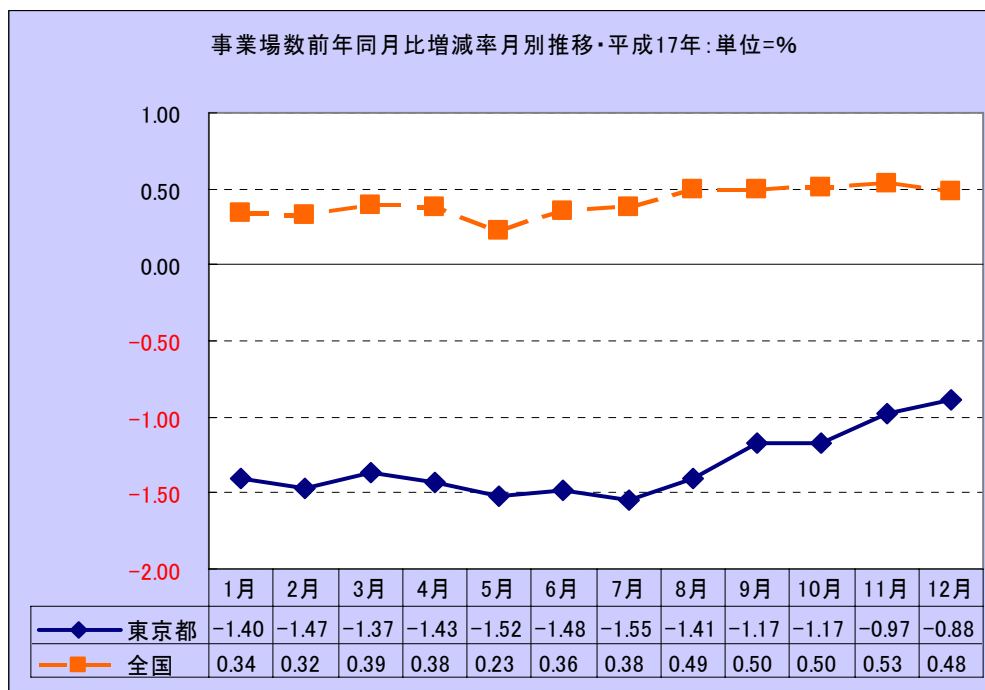
グラフ4-2：認証事業場数減少数推移・東京都



(注) 資料出所：東整振資料室データ

東京都自動車整備市場レポート  
(中小企業診断士・石井克巳)

グラフ4-3：認証事業場数前年同月比増加率推移・平成17年・東京都／全国



(注) 資料出所：日整連・東整振資料室データ

上掲のグラフ4-3は、平成17年中における東京都認証事業場前年同月比増加率の月別推移と全国と同推移を重ね合わせてみたものです。

日整連データによれば、平成17年12月末現在の全国認証事業場数合計は、89,347事業場、前年同期比424事業場、0.48%増で、年間新規合計1,613件、前年末認証事業場数に対する比率1.82%、同廃止合計1,189件、同比率1.34%となっています。

年間新規1,600件前後、同廃止1,200件前後、差引400件程度の増といったところが全国レベルでの平均的なペースのようです。

東京都の場合、新規・廃止データは得られませんが、新規比率を全国並みで試算すれば約100件、年間減少数48件を加えれば148件、前年末事業場数に対する比率は2.72%に達し、平成17年、年間合計では150件近い事業場が市場から退出したことになります。

もしも、新規件数の比率がより高ければ、廃止件数もより多くなる計算になり、決して少なくはないと言えるのではないのでしょうか。

全国53運輸支局管内別に見ると、認証事業場数が前年比マイナスの地域は年々増え、平成16年度(平成17年3月末時点・日整連データ)には、14地域に及んでいるようですが、東京都以外に長期間にわたり年単位でマイナスを続けている地域は今のところありません。

以上、東京都は、需給両側面にわたって、全国でもっとも条件の厳しい市場の一つと見られますが、その背景には、ほかの地域にはない、特殊な構造的な要因が潜んでいるのかも知れません。



東京都自動車整備市場レポート  
(中小企業診断士・石井克巳)

## 5. 需給バランスの動向…改善傾向は見られるが、「縮小均衡」の方向

需要と供給のバランスを表す指標として、保有台数前年同月比増加率から、事業場数同増加率を差引いた値（需給バランスと呼びます、以下同じ）を算出し、その動向を月別に追ってみることとします。

まず、次ページのグラフ5-1は、東京都の需給バランスの動向を平成16年および同17年について重ね合わせたものです。

平成16年1月時点ではまだマイナス領域、第1四半期でほぼ0.5のラインに上昇、第2・3四半期はほぼ0.5のラインで横ばい、第4四半期で再び上昇に転じ1.0ラインを超え、年間の改善幅は1.75に達しています。

17年に入り、第1四半期には2.0ライン近くまで上昇、第3四半期は2.0ラインを維持横ばいの後、第4四半期には緩やかに下降に転じたものの、同年12月末時点では1.4ラインを維持しています。

多少の曲折はあったとはいえ、需給バランスは大幅に改善されたとみて間違いはないでしょう。

一つの要因は需要側面での保有台数増加率がマイナスからプラスに転じたことにあると見て間違いはありません。

しかし、最大の要因は、供給側面における認証事業場数の「異変」とも言える大幅な減少にあると見るべきではないでしょうか。

次のグラフ5-2を見ればさらに明らかです。

このグラフは、平成17年中の需給バランスの月別動向について、東京都と全国平均を重ね合わせたものです。

需給バランスの水準は、東京都が全国を平均1.0%程度上回っていますが、保有台数増加率は全国平均に比べ、0.7%低かったにもかかわらず、認証事業場増加率は1.7%とさらに低かったことによるもので、事業場数減少の寄与度の高かったことは明白です。

従って、東京都の市場は、縮小均衡の結果、需給バランスを回復したとみて間違いはないでしょう。

なお、保有台数の動向については5ページのグラフ3-2を、また、事業場数の動向については8ページのグラフ4-3を再度参照してください。

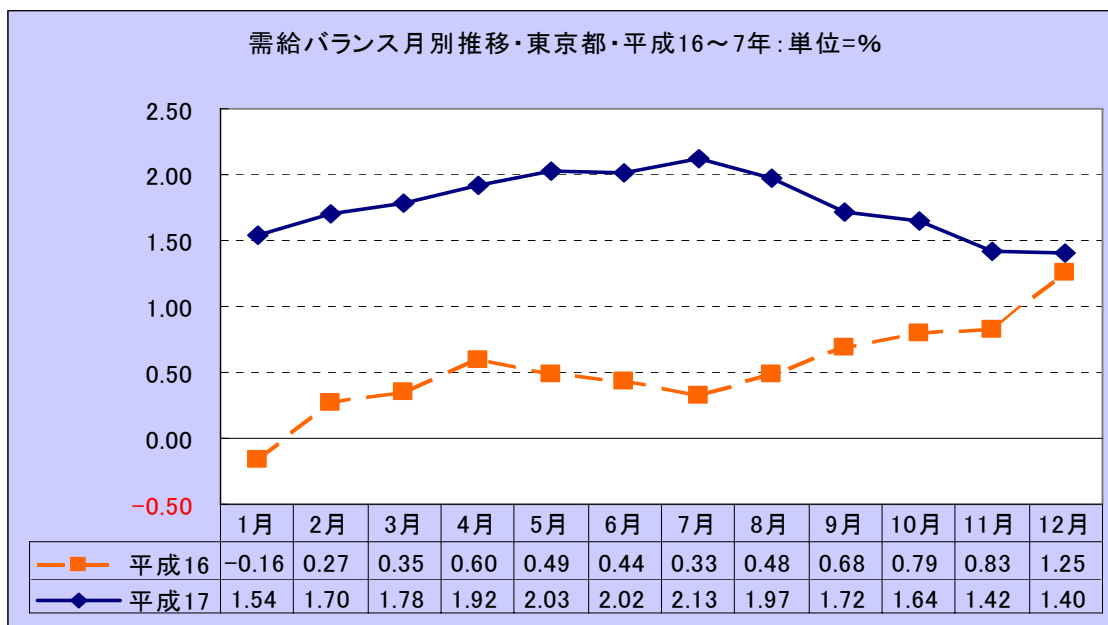
ちなみに、平成17年12月末時点における需給バランスは東京都1.40に対し全国平均0.96、較差は0.44に縮まっています。

この背景には、同時点の全国平均保有台数増加率が1.44%と一段と高い水準に上昇した反面、東京都認証事業場減少率が0.9%と平成16年半ば頃の水準に戻ったことがあります。

従って、現時点では、全国平均の需給バランスは上向きに対し、東京都の場合は弱含み横ばい程度と見られ、東京都の優位は次第に薄れ、やがては再び逆転する日も遠からずあることも予想の範囲に止めなければならないでしょう。

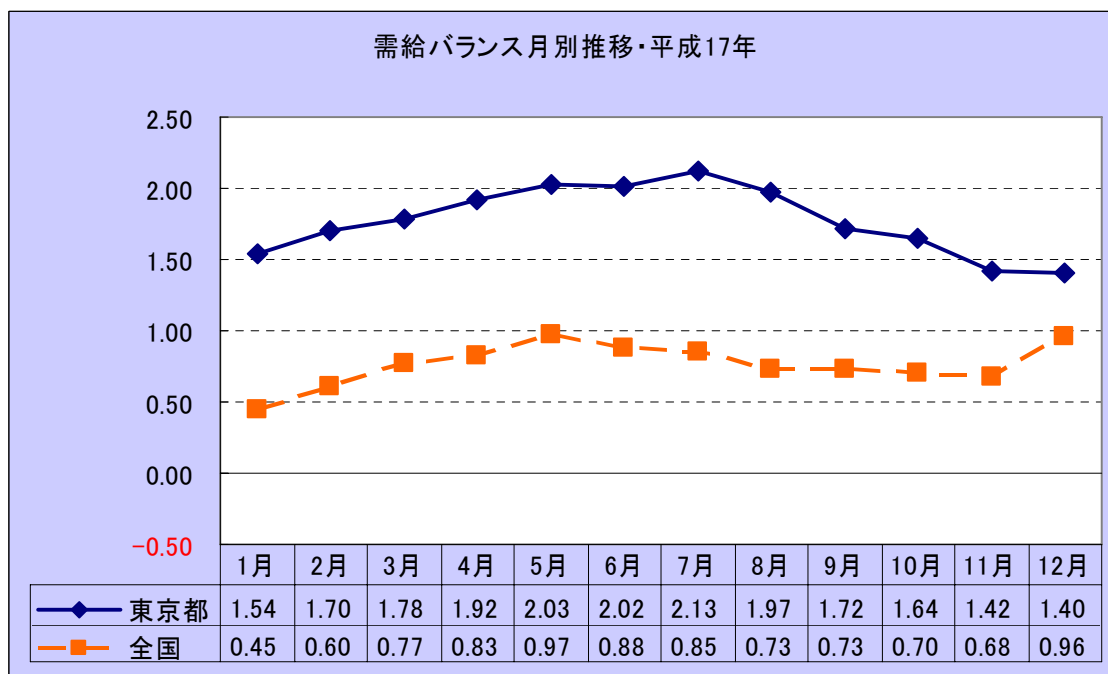
東京都自動車整備市場レポート  
(中小企業診断士・石井克巳)

グラフ5-1：需給バランス月別推移・東京都



- (注) 1. 資料出所：自検協・東整振資料室データ  
2. 需給バランス=保有台数増加率－事業場数増加率

グラフ5-2：需給バランス月別推移・東京都・全国対比



- (注) 1. 資料出所：自検協・東整振資料室データ  
2. 需給バランス=保有台数増加率－事業場数増加率

## 6. まとめ

平成16年後半以降加速傾向が目立った認証事業場数減少も、同17年7月をピークに年後半は減速傾向に転じています。

先ずは一安心といったところでしょう。

しかし、保有台数増加率のレベルはマイナスからプラスに転じたとはいえ、全国ランキングでは最下位層からの脱出が期待できるところまで回復してはいません。

需要面での停滞傾向は、区部のみならず、市部にも広がり、また、神奈川、埼玉、千葉など首都圏全域での順位低下が見られ、さらには、大阪や愛知なども含め、都市型マーケットに潜在的な構造的要因が潜んでいるようにも思われます。

今回の約1年間に及ぶ全国の認証事業場数増加の波は、収束の方向に向かっているようで、長年地下にたまったマグマの一部が噴出した程度のものかも知れません。

東京都は、認証事業場数の減少傾向が長期にわたり続いている全国唯一のマーケットです。

いつ何時、第2の、そして第3の波が巻き起こっても不思議ではありません。

事業場数の動向をしっかりと把握して、対処の方向を定めなければならないときはすでに来ているのではないのでしょうか。