

無料版

1月号

ユーストカー NEWS

毎月1日発行
 第129号 定価850円(税込み935円・送料別途)
 本社 東京都新宿区高田馬場3-23-3 ORビル6階
 ☎03(3371)9340 FAX 03(3371)9596 www.u-car.co.jp
 本紙の無断転載・複製を禁じます

購読・広告のお申し込みは
☎03-3371-9340
 発行所 (株)ユーストカー (株)ユーストカードットコム

2024年こうなる



中古車相場

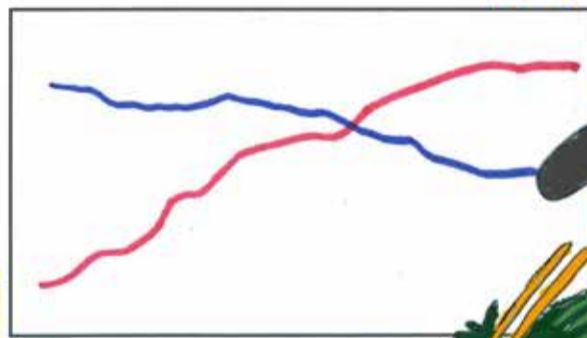
見通し&注意点



高



低



《5面》中古車輪

2年連続で歴史的な記録更新が期待

リーマン後AA出品台数最高更新!

2面へ続く

結論から申し上げよう。表紙の●高●低は何だ?.....と思われた方もいるだろうが、正解は「高年式は低下、低年式は高値キープor上昇」ということだ。この予測の要因を理解するために、前号でお伝えした内容を少しおさらいしよう。

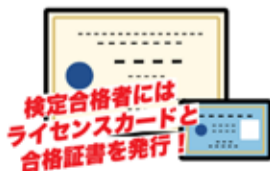
図①はAA落札平均。図②は出品台数、図③は成約率。それぞれ23年一

2024年が始まった。今年はどういう一年になるのだろうか。前号で24年相場は「暴落はない」とお伝えしたが、その相場は「一緒に」ではなく、年式別や車種別毎に異なる動きをする可能性がとくに高い。「難しい一年」になりそうである。ということとは結論を言うと「知らない」とやられる「一年になる」といえるかも知れない。

今号でそのセグメント別に一年の見通しをお伝えしていく。国内と輸出も分けて相場予測を取り上げてくので今年の商売に役立てていただきたい。

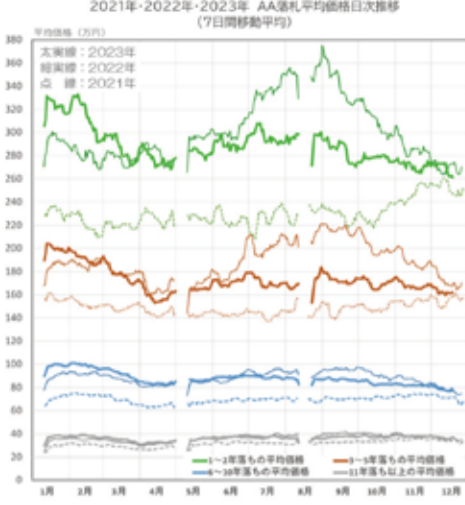


安心と実績の AIS車両検査研修プログラム



- 1Day基礎研修
- 検定研修
- 店舗出張型有り
- 料金17,380円～

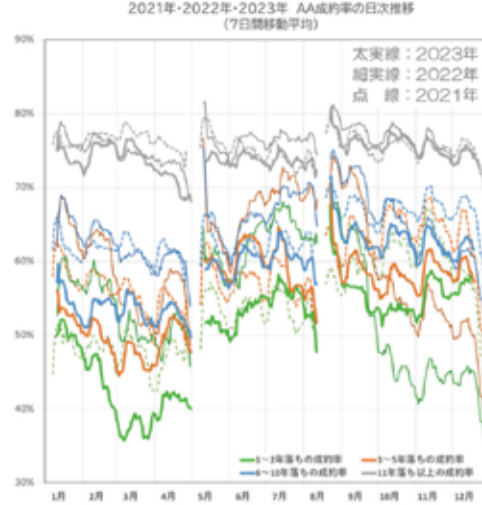
図① 国産車のAA落札平均価格



図② 国産車のAA出品台数



図③ 国産車のAA成約率



AA出品台数リーマン後 最高更新も相場は下落せず!



1面からのつづき

年間のものだ。去年は図②を見るとよくわかるが、新車の下取りの多い年式帯の3〜10年落ちに注目して欲しい(オレンジ線と青線の太実線)。新車の国内登録と納車が進み、下取車が発生した結果、出品台数が大幅に増加しているのがわかる。

本来であれば、出品増が相場を呼ぶのだが、図①のAA平均価格を見るとわかるように23年はそうはならなかった。繰り返しになるが、コロナ禍から引き続き新車を待ちきれないユーザーが高年式中古車を購入したのと、輸出仕向け国の強い需要が中低年式を買い進んだことがその要因とみられる。

相場を動かすトヨタの新車受注残

トヨタにおいては、新車受注残が一時は90万台を超えるまでになった。図④は、編集部調査による23年におけるトヨタ新車受注残推移グラフだ。

トヨタは、コロナ前の平常時はおよそ20万台が受注残としての平均値であった。グラフを20万台

からスケールしているのは、平穩時の20万台から、どれだけ受注残が積み上がったかを示すためである。23年末で60万台半ばまで受注残が減ったのがわかるが、それでも平穩時に比べても、まだ40万台以上が上積みしている状態だ。

トヨタの発表によれば、24年一年間で受注残をクリアするというのが、今までの受注残以外に新規の受注が当然生まれてくること、ここに至るのりコール問題や、規制に合わせた改善を強いられるなど、予定外の問題も起きている。とどめはダイハツ不正問題が加わった。

このようなことから24年内のトヨタの受注残解消はかなり難しいだろう。とはいえ、トヨタの受注残解消宣言からすると、国内登録に力を入れるのは間違いない。先ほど申し上げたように、昨年以上に国内販売台数増になることは間違いないだろう。

とが前提になるが、出品増が吸収されるかどうか

ここから問題なのが、「一緒に」ではなく、いとお伝えしたのは、いくつかの理由がある。トヨタの受注残について述べたが、受注残がそれほど積み上がっていないから、メーカーも別販売台数グラフ(図⑤⑥)を見ると、なるほど図⑤、⑥のトヨタとレクサスが、23年から国内登録を増やしているのがわかる。

という逆説的にならば、トヨタとレクサスは21、22年(オレンジと黄色の棒グラフ)に、国内販売登録がかなり減

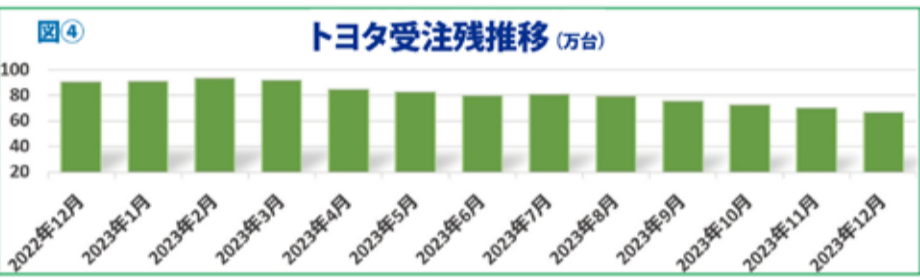
少していたのがわかる。トヨタとレクサスにおいては、新車生産に必要な部品の供給が他メーカーより滞ったことと、新車を国内より輸出にシフトしたことによるものだ(輸出6・国内4)。

他のメーカーは(一緒に)他メーカーと括るのは強引かもしれないが、トヨタと違い22年から国内登録をほぼどこなしていたので、23年が登録台数が増加していないということだ。これは、半導体など色々な問題が絡んでいたのだが、ここでは割愛させていただきます。

考えていかなければいけないのは、今後どの新車モデルが登録されるかによって、その下取り車が入ってくるかどうかが決まるといえることだ。

とくに下取りの中心になる3年〜7年落ち前後の車両は、輸出の年式規制の中心でもあるため、24年は輸出に行く・行かないことによる相場の2極分化が進むとみている。

高年式 年落ち別の相場展望 低年式 輸出カテゴリ部分で詳




平常時はおおむね 20 万台の受注残それをグラフの最低値とした

2024年は相場が荒れます。ぜひ有料購読をお申込みください!

小売には良い一年か? これも「良い」「悪い」と〇×で一緒に考えにくい。高年式中古車需要は、今年は徐々に割がたよくことが予測される。強

しくお伝えするが、仕向国は23年年初まではコロナ禍により「フン詰まり状態」だったといえる。船不足、運賃高騰、コンテナ不足、車不足(コロナ禍)、人員不足(ロックダウンなど)、外貨不足(出稼ぎできないなど)が一例が要因の一部だ。それが3年以上続いたわけだ。23年途中から、日本の中古車輸出が活性化していても、現地を走っている車両は経年劣化しているのが現実で、円安、ロシアの規制、先述のフン詰まり要因が多くなったとなれば



アライオークションに生まれ変わりました

2023年4月1日より、アライオートオークションは、名称とロゴマークを変更いたしました。新名称は「アライオークション」です。1987年に乗用車からスタートしたアライオートオークションは、多くのお客様のご支援、ご愛顧をいただき成長を続け、今では乗用車に加えトラック・建設機械・フォークリフト・産業機械・農業機械と幅広い商材を取り扱うまでに発展してきました。この商材拡大に対応して昨年10月からはお客様にとってより使いやすい利便性の高いオークションとするため、「バントラ」、「総合機械」、「乗用車」と商材単位の運営体制に変更しました。現在、全国どこのアライオークション会場でも全ての商材を扱い、同じサービスを提供することが出来る体制づくりを進めています。こうした取り扱い商材拡大と事業運営体制の変更を受けて、当社オークションの名称を「アライオークション」に変更しました。

ARAI INFORMATION

アライオークション名古屋会場

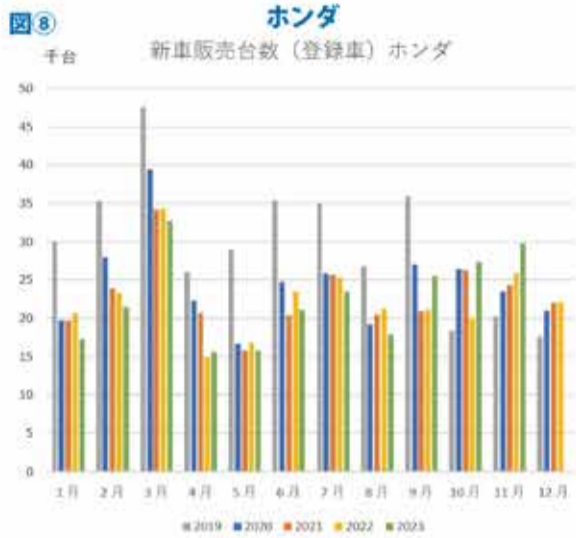
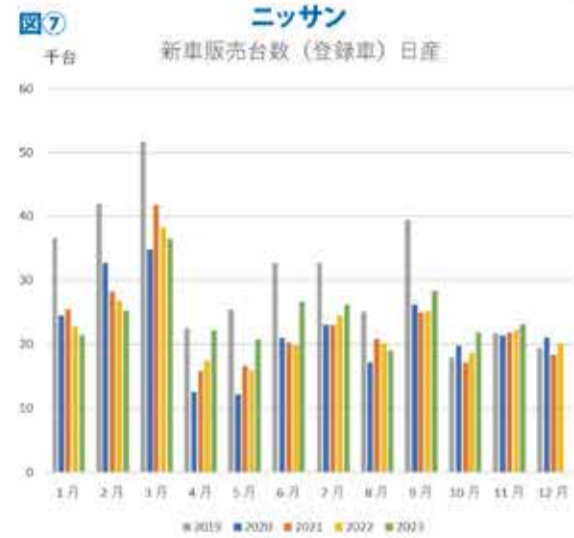
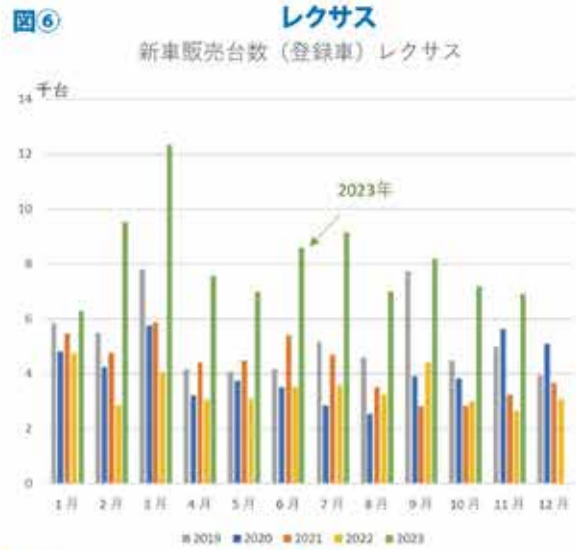
毎週火曜日開催

総合機械オークション

毎週土曜日開催

バントラオークション

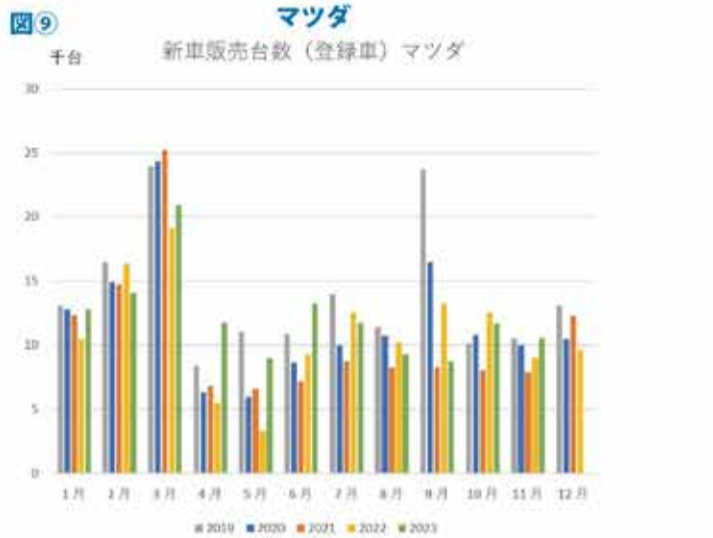
ARAI AUCTIONS アライオークション <https://www.araiaa.jp/>



買っては良い一年か？
 新車の下取りが多く発生するので、買取り台数は増加すると思われる。ただし、

このように仕入れる車種には要注意の一年となる。しっかりと勉強しておくことが必要だ。

買っては良い一年か？



2023年の中古車輸出は、過去最高だった2008年の記録を上回った模様だが、今年は2年連続の記録更新が期待されている。大口の仕向け国であるロシアが減速するなかで輸出増が予想されるのはなぜだろうか。

2023年の中古車輸出は8月に最大の仕向け国、ロシアが日本の規制強化で激減したにも関わらず、コロナ明けによる旺盛な需要と円安に支えられ、トータルでは非常に好調だった。

2024年こうなる中古車輸出

は安心して買ってよし...というところか。アル・ヴェル30系などの、新車以上のプレミア価格で取引されている車種には注意をしておきたい。

公式な数字は今月末の財務省発表まで待たねばならないが、これまで最多だった2008年の134万7174台を超える140万台規模に達した模様だ。

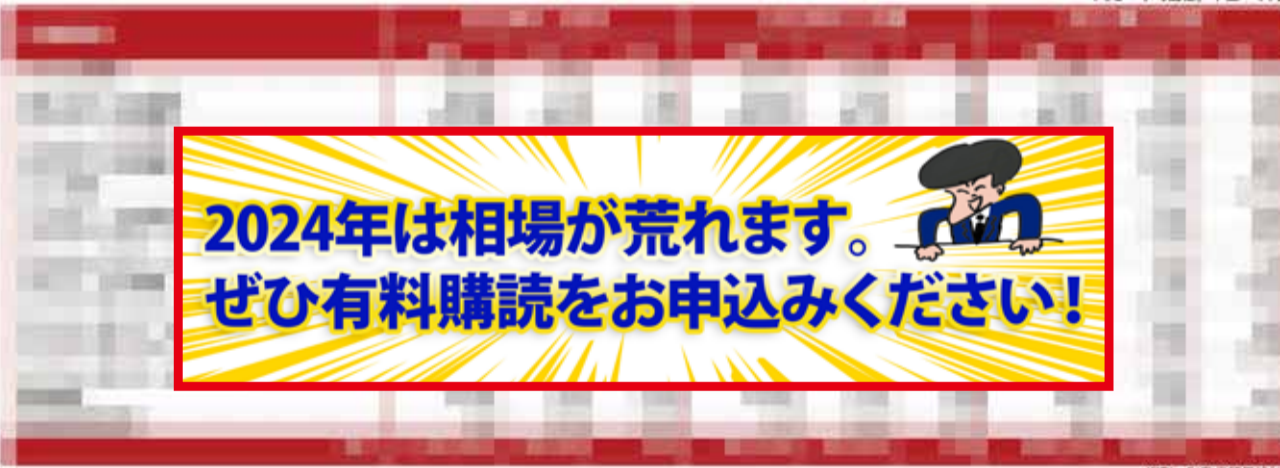
2020から22年の新型コロナウイルス感染症拡大、22年のウクライナ侵攻など、中古車輸出を取り巻く環境は目まぐるしく変化している。

台規模の輸出が見込まれている。輸出を左右する①海外需要、②ドル円相場、③新車供給、④船舶事情の4つの要素から考えてみよう。

23年末までの相場を見て仕入れると、年初からはそこまで高くない可能性もあるだろう。要は「手に入らないけど30でいいから早く欲しい」という需要が、年明けにもあるかどうかは疑わしい。暴落はないといえるが、今までのような高騰が持続していくとも思えない。ギャンブル的な商売と理解した上で買い取るべきであろう。

中古車（乗用車）輸出の推移 2021~2023年（1~10月）

FOB：平均価格、単位：千円



シア向けが国別で首位を維持したことだ。主力だった電動車と大排気量内燃機関車が行けなくなったが、それでも輸出可能な排気量1900cc以下のガソリン車およびディーゼル車の輸出は確実に増えている。

ロシアは今、西側自動車メーカーの撤退で新車不足が著しい。中国メーカーが相次いで参入しているが、

国内唯一のトラック専門オークション

ima いすゞモーターオークション
 URL <http://www.portal.umax.co.jp/ima/>

IMA 東京会場

千葉県印西市牧の台3-1-1 TEL:0476-42-5121

毎週水曜日11:00スタート

1月10日 第1552回 新春初荷記念
 17日 第1553回 オークション
 24日 第1554回 オークション
 31日 第1555回 オークション

IMA 九州会場

福岡県古賀市青柳字馬渡808 TEL:092-942-0860

毎週木曜日11:00スタート

1月11日 第1168回 新春初荷記念
 18日 第1169回 オークション
 25日 第1170回 オークション

IMA 神戸会場

兵庫県神戸市灘区味泥町2-48 TEL:078-871-5500

毎週金曜日10:00スタート

1月12日 第1713回 新春初荷/神戸会場7周年記念
 19日 第1714回 オークション
 26日 第1715回 オークション

ima 新規会員募集中! 詳細は各会場にお問い合わせください

海外需要、ドル円相場、新車供給、船舶事情からみた2024年の輸出予想

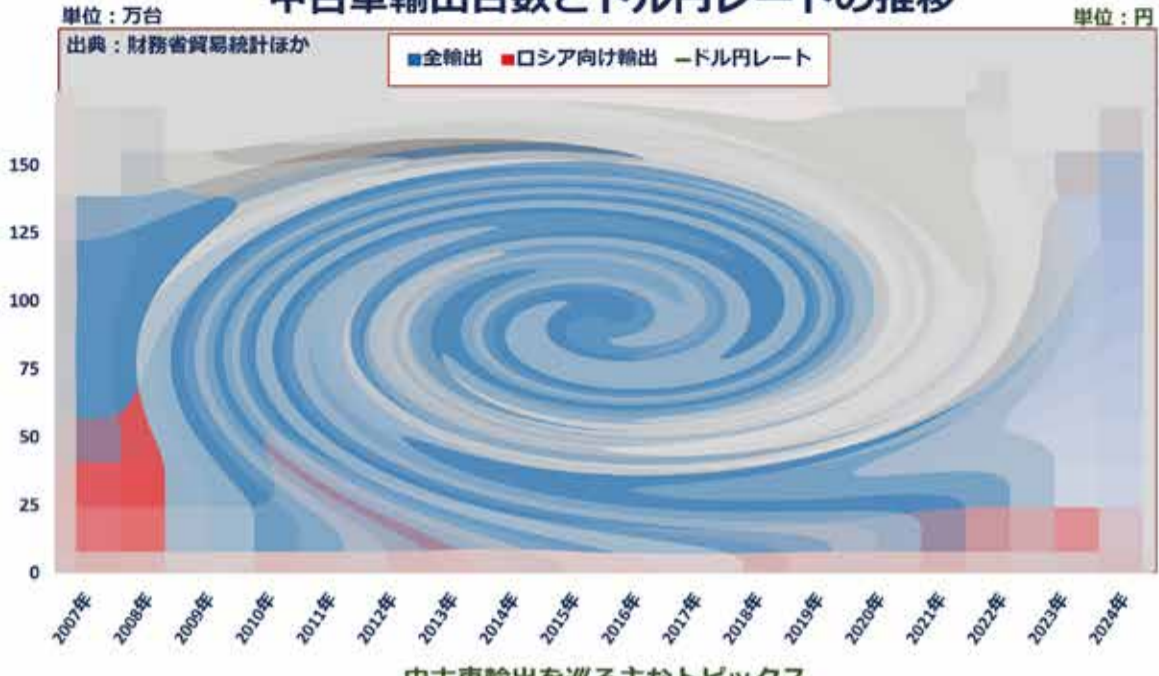
2024年は相場が荒れます。ぜひ有料購読をお申込みください!



出が多いことは、今後の輸出を占う上で好材料といえるだろう。

■要素②・ドル円相場
1ドル＝131円台で幕を開けた2023年のドル円相場は、10月に1年ぶりとなる1ドル＝150円台に突入。11月中旬まで150円台の円安レートが続いた後、徐々

中古車輸出台数とドル円レートの推移



中古車輸出を巡る主なトピックス



■要素④・船舶事情
中古車の輸出は船舶事情にも左右される。新型コロナウイルスの感染が拡大した時期に顕著になった問題として、コンテナ船の船腹不足と運賃高騰が記憶

2022年は半導体不足で新車の納車が遅れたことで高年式中古車の相場が急騰したが、今年は納車が増えることで下取り車が増えるのは間違いないだろう。市場の原理で下取りの増加は相場の下落を招くが、その分、バイヤーにとっては仕入れが楽になり、輸出が増加する好循環が生まれることが期待できる。

に円高傾向となり、12月中旬に142円台に上昇するという、先の見通せない状況が続いている。それでも円安基調が続いていることには変わりはない。

円高は輸出にとってはプラスに働くが、現時点では急激な円高に振れる要因は見当たらない。為替から見た今年の輸出

は、引き続き安泰と見て良いのではないだろうか。

■要素③・新車供給
2024年に中古車輸出を押し上げるであろう3つの要素は新車の供給増だ。

最近の国内の生産台数と輸出台数(いずれも乗用車)を見ると、コロナ



2023年は現時点で9月までのデータしか発表されていないが、これによると

23年は22年以来、慢性化している円安を背景に、完成車メーカーは引き続き輸出に力を入れたところだっただろうが、国内の受注残が危険水域まで積みあがったため、途中から国内分の納車に力を入れるようになったと聞く。

2023年は現時点で9月までのデータしか発表されていないが、これによると

2024年の心構え

不測の事態に準備する

24年の予想をお伝えしたが、これはあくまでも「不測の事態」がない状態での予想である。

何が「不測の事態」なのかは、いまだに落ち着く気配はまったくないロシア・ウクライナ紛争、イスラエル・ハマス紛争等、大きく動いている世界の中で判断するのは難しい。

そんな中で年末にニュースになったダイハツ不正問題、世界の海路の30%をも占めるスエズ運河での民間船舶への武装組織からの攻撃等、「不測の事態」に発展しそうな事態が発生してい

る。いずれも新車供給に大きく影響を及ぼす可能性がある事態だ。

コロナ禍で起きたサプライチェーンの滞留、半導体不足によって中古車相場がどうなったのかを忘れてはいけない。24年も暴騰の可能性を内包していることは、しっかり頭に入れておなければいけない。平穏であっても不測の事態が起きたとしても、「暴落はない」といえることは確かであろう。

激動の24年。儲けはしっかり留保していくことが大切だ。

に新しい。

これは米国の果ごもり需要が増えた一方、コロナの影響で港湾作業や米国内の物流が停滞したことでコンテナの陸揚げが進まず、多数のコンテナ船が米国の港湾内外に長期間、滞留したことが原因だ。コンテナ船の空きスペースが減って運賃が高騰し、中古車の輸入をコンテナに頼っていた国は苦しめられた。

船不足の教訓と、折からの環境重視のニーズから、船会社はこの202

0年から多数の船を発売し、新造船は23年から就航し始めている。ところが現在はコンテナ船が余るといって、行き過ぎた状況に陥った。

その一方、自動車専用船は中国からの電気自動車輸出の急増によって、今はこちらが船腹不足にある。

しかし、コンテナ船腹の余裕と運賃の下落はコンテナでしか行けない仕向け国にとってプラスになるのはもちろんだ。

また、24年後半には新

造のコンテナ船に加えて自動車専用船も就航する。中古車輸出にとって追い風となるのは間違いない。

