

国内新車販売統計(2015年6月)

輸出腰折れで国内生産が年率900万台割れ：内需低迷も続き、過剰在庫の削減は途上

国内新車需要は依然低迷している

- ・ 7月1日発表の6月の国内新車販売台数（登録車＋軽自動車、貨物車含む）は前年同月比2.2%減と6か月連続の前年割れとなった。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた6月の販売台数は前月比1.3%増の492万台と微増となったが、昨年実績の530万台を大きく下回る水準で、新車需要は依然低迷している（図表1）。
- ・ 内訳をみると、6月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比0.4%減の411万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同3.3%減の269万台と減少した。4月からのエコカー減税の基準厳格化が足かせとなり、販売水準は依然として低い（図表3）。
- ・ 軽乗用車の販売も低迷が続いている。6月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比5.4%増の141万台と2か月連続で増加したものの、昨年度実績（176万台）を大きく下回る水準で低調である（図表4）。軽自動車市場の苦境が続いている。
- ・ 貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の6月のSAARは前月比1.4%増の43万台と2か月連続の増加となった（図表5）。もっとも、販売台数には頭打ち感があり、3か月後方移動平均値は3か月連続の減少となっている。都市圏の活発な建設投資を背景とした旺盛な受注が続く一方で、東日本の復興関連投資に関わるトラック受注が減速し、足を引っ張っている。
- ・ 後述するが、6月29日発表の5月の生産指数は厳しい内容であった。自動車メーカーは乗用車の減産をし、在庫を減らしたが依然として過剰在庫を抱えた状況である。輸出の大幅な減少が、在庫削減が遅々として進まないことの影響にある。
- ・ また、中古車輸出台数（SAAR）も2015年に入ってから軟調に推移しているが、5月は前月比で反転増加した。なかでも、高年式のハイブリッド中古車の主要輸出先である、スリランカ向けの輸出が持ち直した。国内の中古ハイブリッド車の流通価格に影響を与える、同国向け輸出市場の動向に今後も要注目である。

図表1 国内新車販売のSAARは2か月連続で増加したが依然低水準

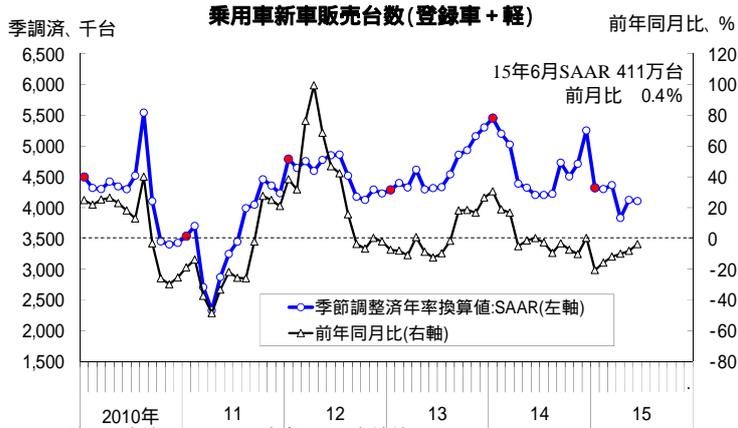


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

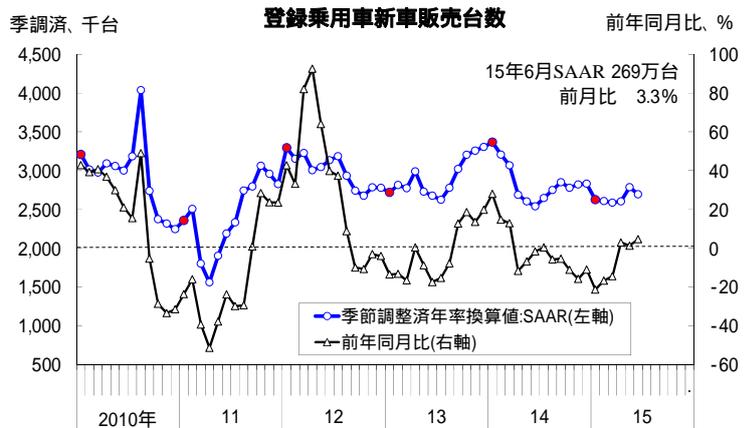
出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売は前月比微減



注1: 赤塗りマークは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車の販売が減少



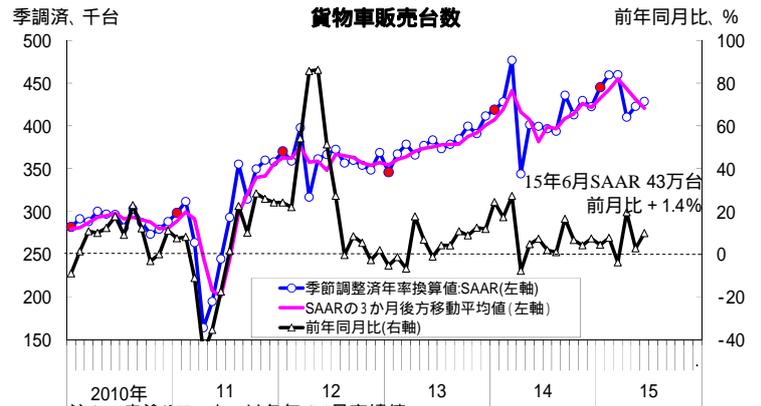
注1: 赤塗りマークは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車は2か月連続で増加も低水準続く



注1: 赤塗りマークは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表5 貨物車販売は減少トレンド続く

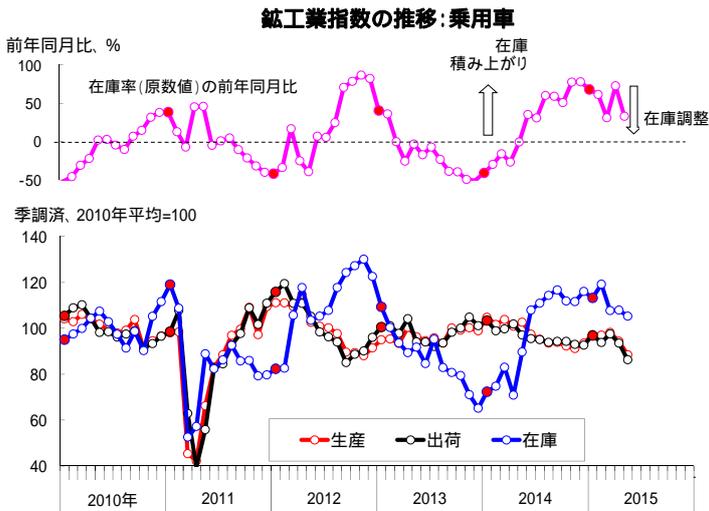


注1: 赤塗りマークは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

5月は乗用車在庫が減少したが依然過剰で、生産への下方圧力が強い状況続く

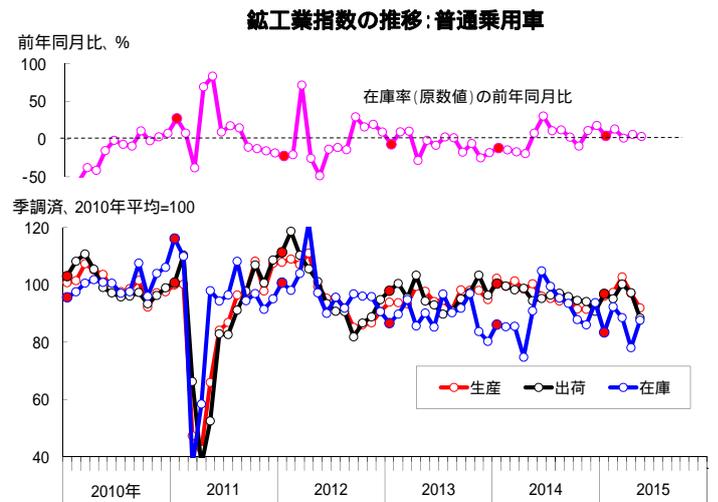
- 5月の鉱工業指数（速報値）を見ると、完成車メーカーは乗用車の大幅な減産を行ったことで在庫を減らすことができたものの、依然として過剰在庫を抱える状況が続いている。
- 図表6をみると、乗用車（含む軽）の在庫指数（季調値）は前月比で減少した。もっとも、同月の在庫率指数（原数値）の前年同月比は33.2%上昇と大幅なプラスとなっており、在庫は依然として過剰である。
- 図表7～9では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫、在庫率）の推移を示している。普通乗用車の在庫（季調値）は5月も適正水準にある一方、小型乗用車と軽乗用車は前月比で減少したものの、依然として過剰在庫を抱えている状況だ。5月の小型乗用車の在庫率指数（原数値）は前年同月比74.3%上昇、軽乗用車も同181.5%の上昇となっており、プラス幅は前月比で縮小しているものの、在庫には依然として過剰感があるのが判る。なかでも、軽乗用車の在庫過剰感が非常に強いことは引き続き軽自動車メーカーの懸念材料である。
- なお、5月の国内新車販売（SAAR）が前月比で増加していたにもかかわらず出荷が減少したのは、後述のように、輸出の大幅減が背景にある（図表10）。

図表6 乗用車在庫は減少したが依然過剰



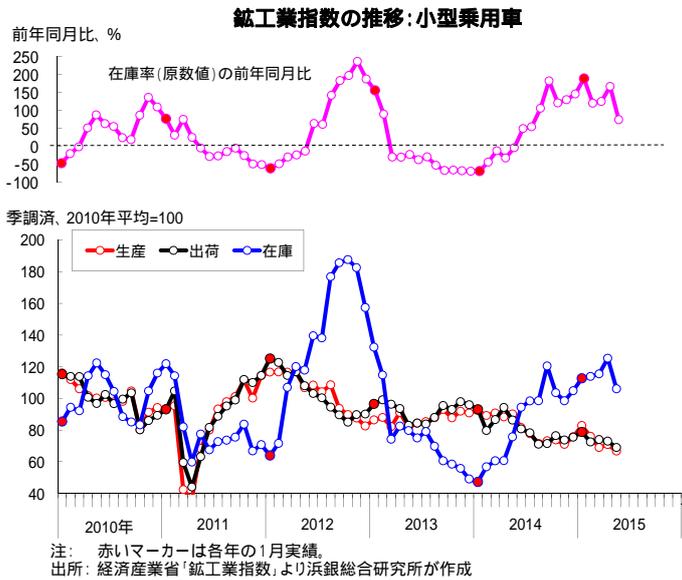
注：赤いマーカーは各年の1月実績。
出所：経済産業省「鉱工業指数」より浜銀総合研究所が作成

図表7 普通乗用車在庫は適正水準を維持

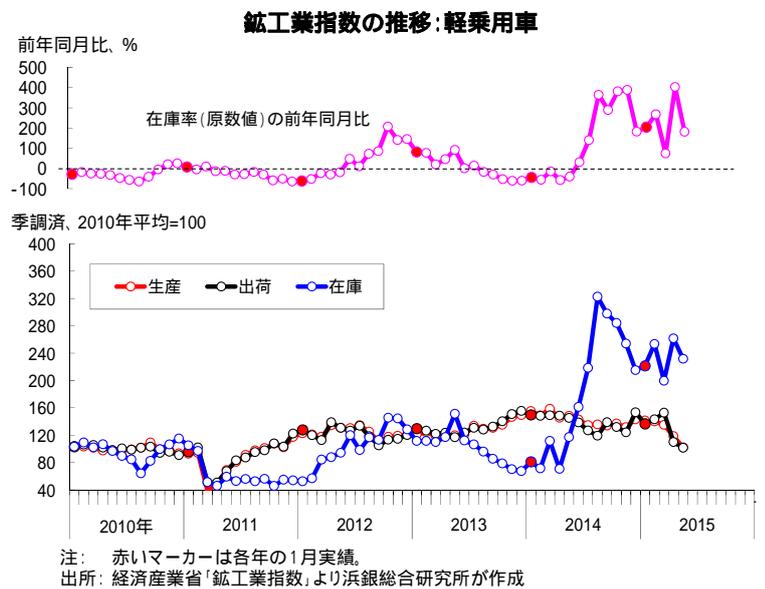


注：赤いマーカーは各年の1月実績。
出所：経済産業省「鉱工業指数」より浜銀総合研究所が作成

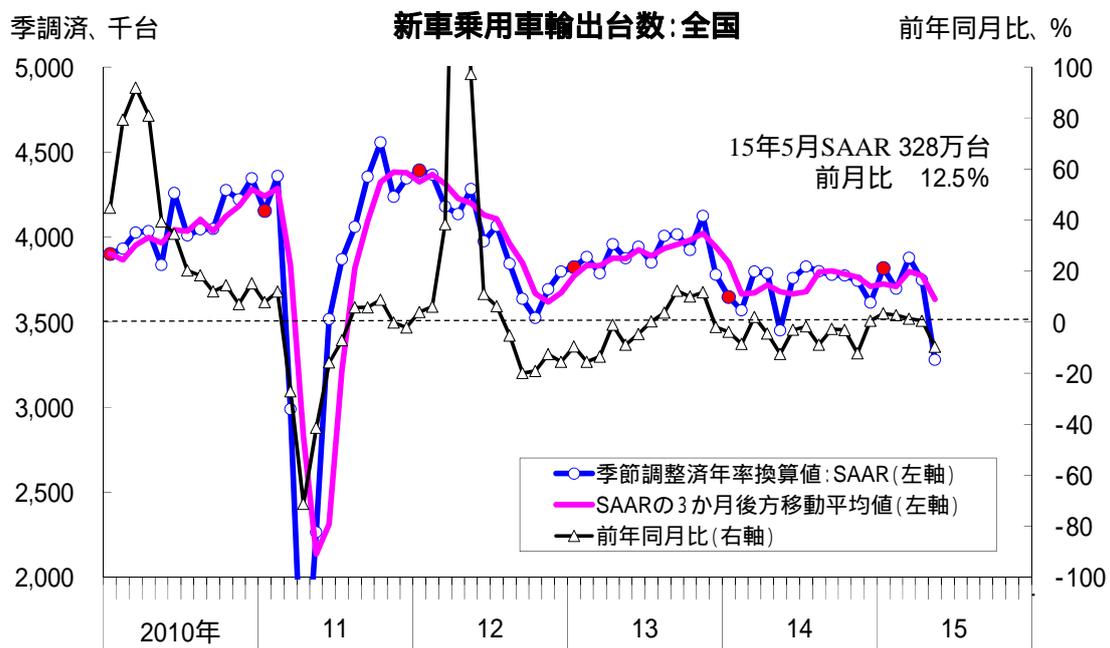
図表8 小型乗用車在庫は減少したが過剰感続く



図表9 軽乗用車も減産続くが在庫は依然過剰



図表10 5月の乗用車輸出は腰折れ

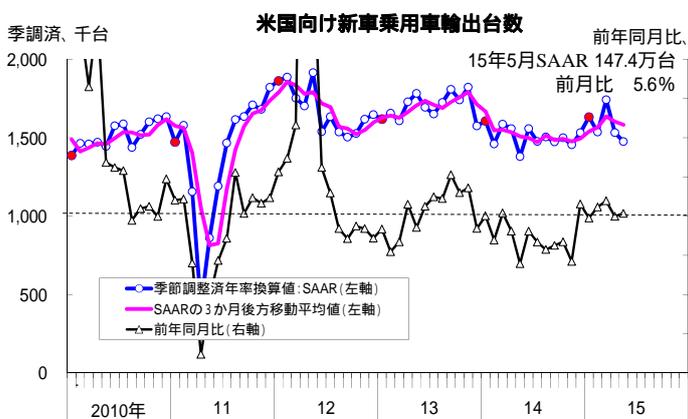


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成

欧米向け新車乗用車の輸出が大幅に減少し、中国向けは底ばい圏から脱出できない

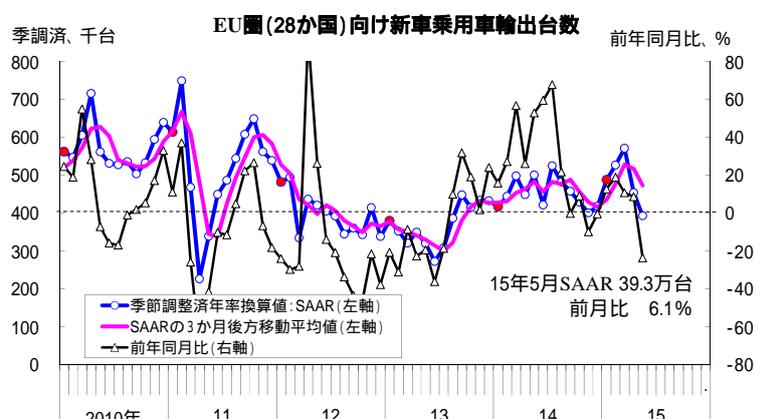
- 国内の新車販売が低迷する中、国内生産を下支えする輸出においては、引き続き、欧米向けの輸出が増えるかどうかと、在庫調整が続く中国向けの輸出が回復するかが鍵になっている。しかし、6月29日に公表された5月の乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）はSAARで前月比12.5%減の328万台と2か月連続の減少となった（図表10）。欧米向け輸出の減少が続く、中国向け輸出は底ばいで推移している。豪州向け輸出が大きく減少したことも響いた。
- 図表11～12ではそれぞれ、米国向けと欧州向け（EU圏28か国）の乗用車輸出台数の推移を示している。5月は、米国向けと欧州向けの乗用車輸出台数（SAAR）がともに2か月連続の減少となった。
- 中国向け輸出も低迷が続いている。5月の中国向け乗用車輸出（SAAR）は前月比0.3%増の11.2万台となり、2月に底割れし大幅下落した水準から停滞が続いている（図表13）。中国市場では日系自動車メーカーの販売が減速しており、過剰在庫を抱える大手メーカー各社は、1～3月に中国現地工場にて生産調整を行い、日本生産モデルの輸出も減らしていた。4月末の中国国内の流通在庫は依然として過剰であったことから、4月以降も在庫調整が続けられている可能性が高い。
- 加えて、豪州向けの5月の乗用車輸出台数も前月比で大きく減少した（図表14）。欧米の減少と中国の低迷に加え、豪州向けの大幅減も日本からの乗用車輸出の減少に拍車をかけた。
- 欧米向け輸出動向を見通す上で気がかりなのは、米国と欧州の新車販売の動向である。5月の米国新車販売台数（SAAR）は前月比で増加したが、米系完成車メーカーを中心に積極販売が行われたことが背景にあり、楽観は禁物である（図表15）。一方、5月の欧州の新車販売台数（SAAR）は2か月連続で減少し、腰折れ感が強まっている（図表16）。今後、欧米での新車需要が停滞ないしは減退し続けると、円安であったとしても日本からの自動車輸出を増やすことが困難になり、日本の国内生産を下押す要因として重くのしかかることになる。引き続き、欧米の新車販売及び輸出動向は要注意である。

図表11 米国向け乗用車輸出が2か月連続の減少



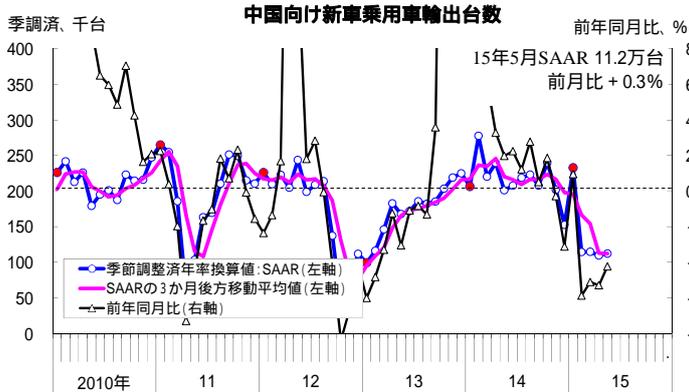
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表12 EU向け乗用車輸出も減少続く



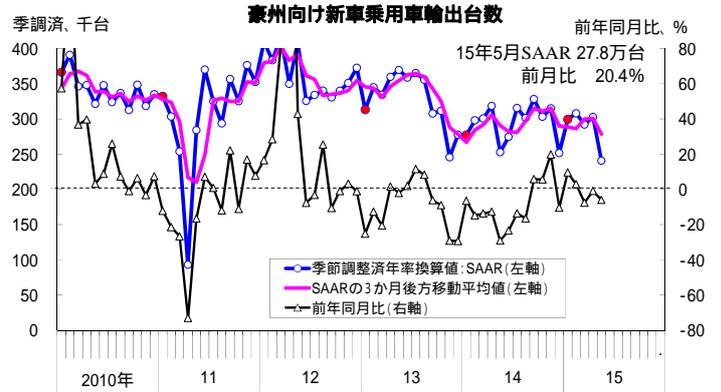
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 13 中国向け輸出は足踏みが続く



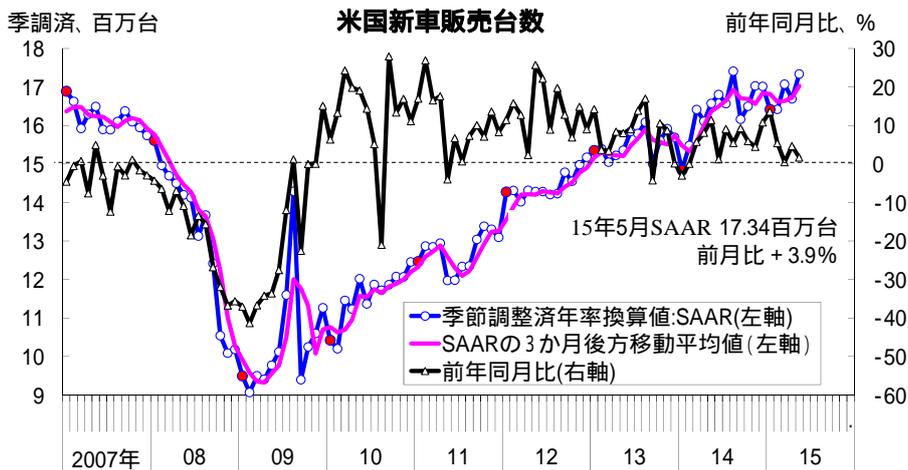
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 14 豪州向け輸出も大幅減



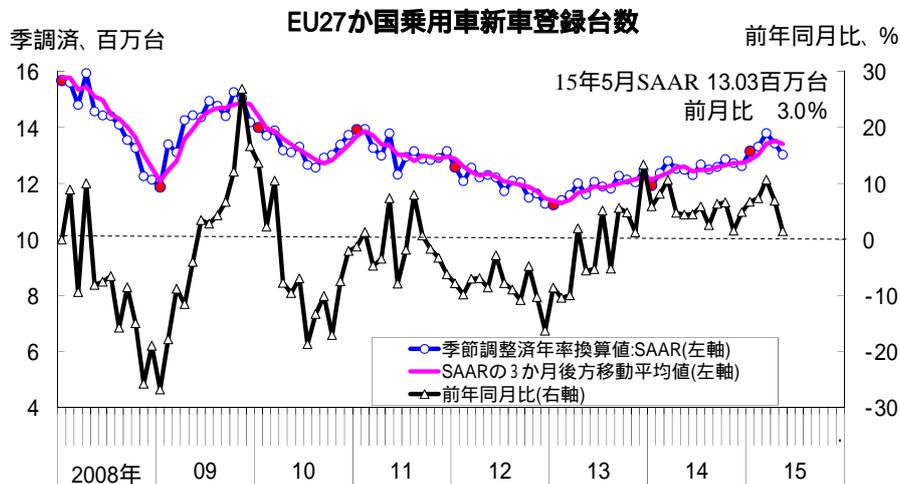
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 15 5月の米国新車販売(SAAR)は増加したが、楽観は禁物



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: Autodata、Bloombergのデータより作成

図表 16 欧州新車販売(SAAR)は2か月連続の減少で腰折れ感強まる

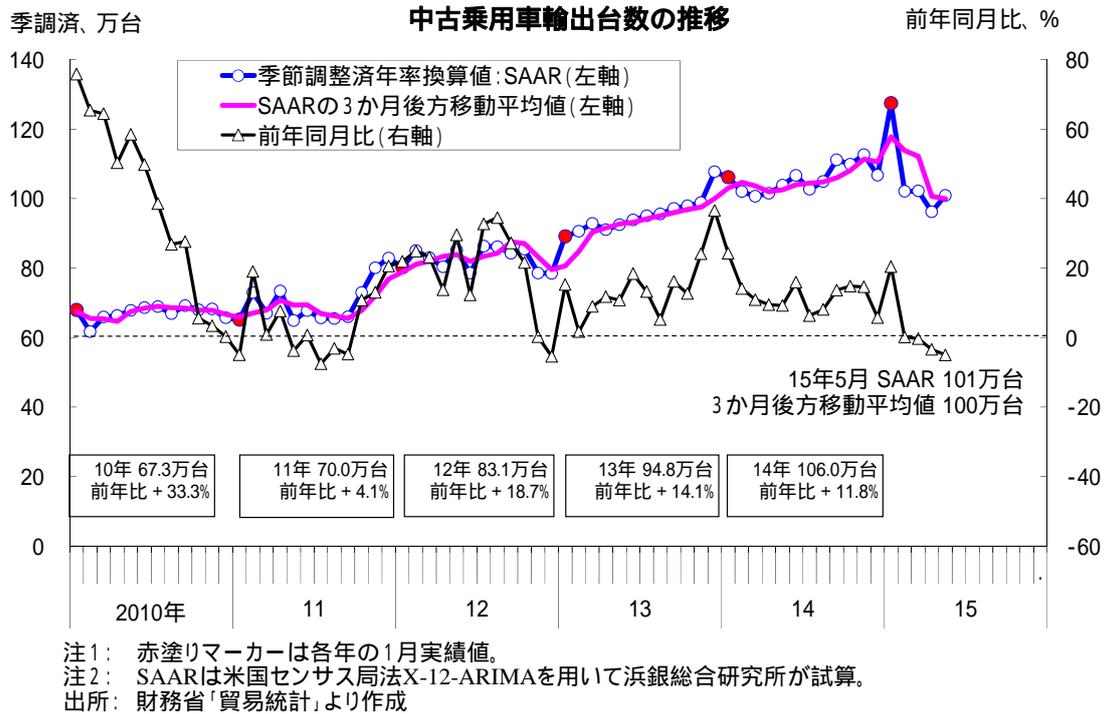


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 欧州自動車工業会(ACEA)のデータより作成

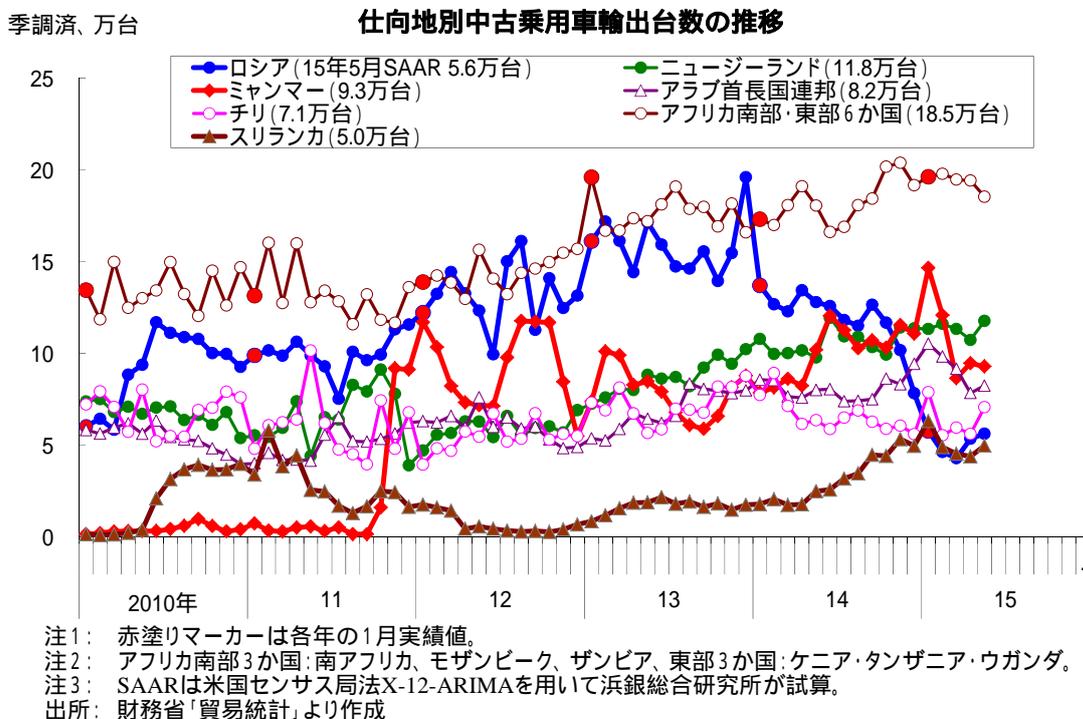
5月の中古乗用車輸出台数（SAAR）は反転増加

- 中古乗用車の輸出市場は日本の自動車産業において数少ない高成長市場であり、新車ディーラー含め、国内の自動車流通業者の多くが中古乗用車の輸出市場の動向に注目している。その中古乗用車輸出市場も2月以降は軟調に推移している。5月の中古車輸出台数（SAAR）は前月比4.9%増の101万台と反転増加したが、ここ数か月の輸出台数には停滞感がある（図表17）。
- 同市場が注目されているのは、中古乗用車の輸出動向が、国内の中古車流通価格と新車販売に影響を与えるからである。中古車輸出が減少すると、国内の中古車供給量が増加し、国内流通価格の下押し要因となる。流通価格の下落は中古車下取り価格の下落に繋がり、国内新車販売の足かせとなる。
- 5月の中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、ミャンマー向けが停滞している一方、ロシア、アラブ首長国連邦、チリ、スリランカ向けが持ち直し、ニュージーランド向けが堅調に増加している（図表18）。
- 2014年まで堅調に台数を伸ばしていたミャンマーでは、15年1月、渋滞解消を目指すヤンゴン管区政府が自動車を輸入する際に「車庫証明」を提出させる規制を発令した。ヤンゴン市民の多くが駐車場を保有していないため、今回の規制は自動車輸入に大きく影響し、これが日本からミャンマーへの中古車輸出が大きく減少したことの背景にある。中古車流通業者は、首都ヤンゴンから同国第2の都市マンダレーへと販売地域を拡大する動きを進めているが、ミャンマー向けの輸出が本格回復するまでには長い時間を要すると考えられる。
- 高年式ハイブリッド車の主要輸出先として、業界関係者から将来の高成長が期待されているスリランカ向けの輸出台数は、2015年に入ってから軟調に推移していたが、5月の輸出台数は反転増加した（図表19）。15年1月30日にハイブリッド中古車の輸入関税を引き上げた影響で、同国向け輸出台数は減少が続いていた。もっとも、最近の業界関係者への取材によると、スリランカでの中古ハイブリッド車の需要は引き続き堅調なようで、現地港湾ヤードでの在庫減少に伴い、高年式の中古ハイブリッド車（一部の軽自動車モデルも含む）の引き合いが足元で持ち直している、という声が聞かれてきた。このような動きが5月の輸出統計に現れた可能性が高い。スリランカ向けのハイブリッド中古車の輸出増加は、日本国内のハイブリッド中古車の流通価格の下支えとなり、新車販売に影響を与えることから、今後も同国向け中古車輸出の動向に注意していきたい。

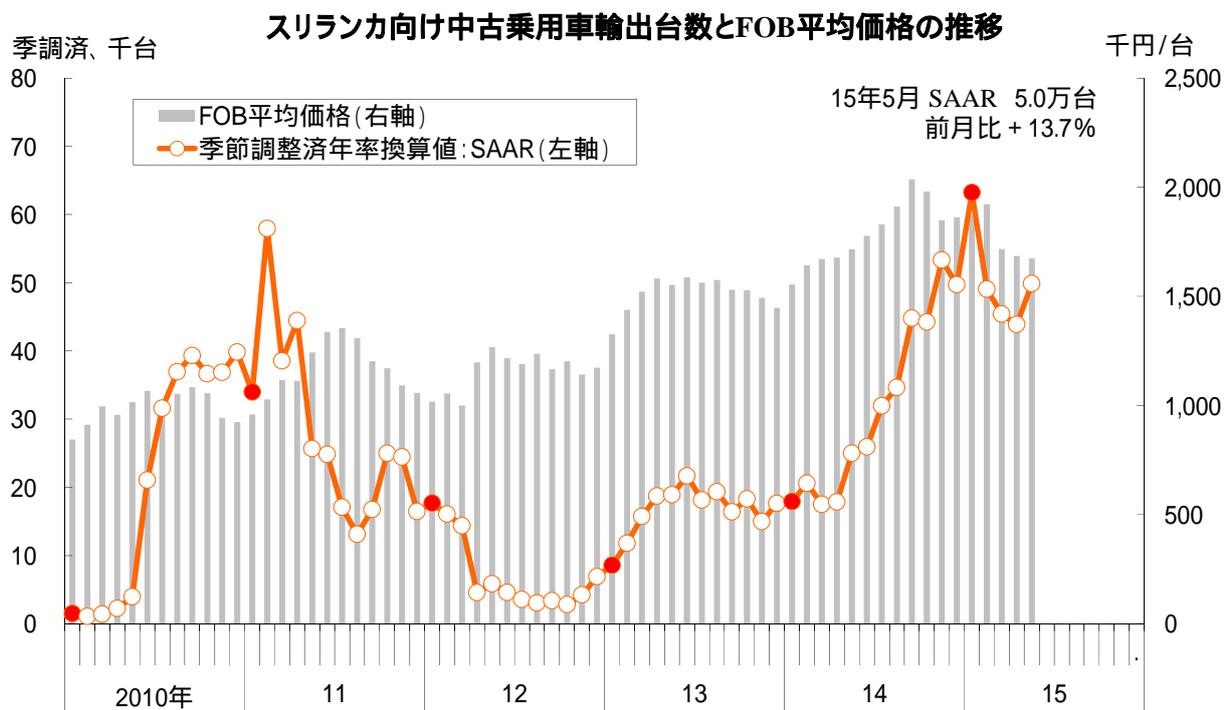
図表 17 5月の中古乗用車輸出台数は反転増加



図表 18 ミャンマー向け輸出が低調だが、ロシア向けが持ち直しの兆し。ニュージーランド向けも堅調



図表 19 スリランカ向け輸出が反転増加



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

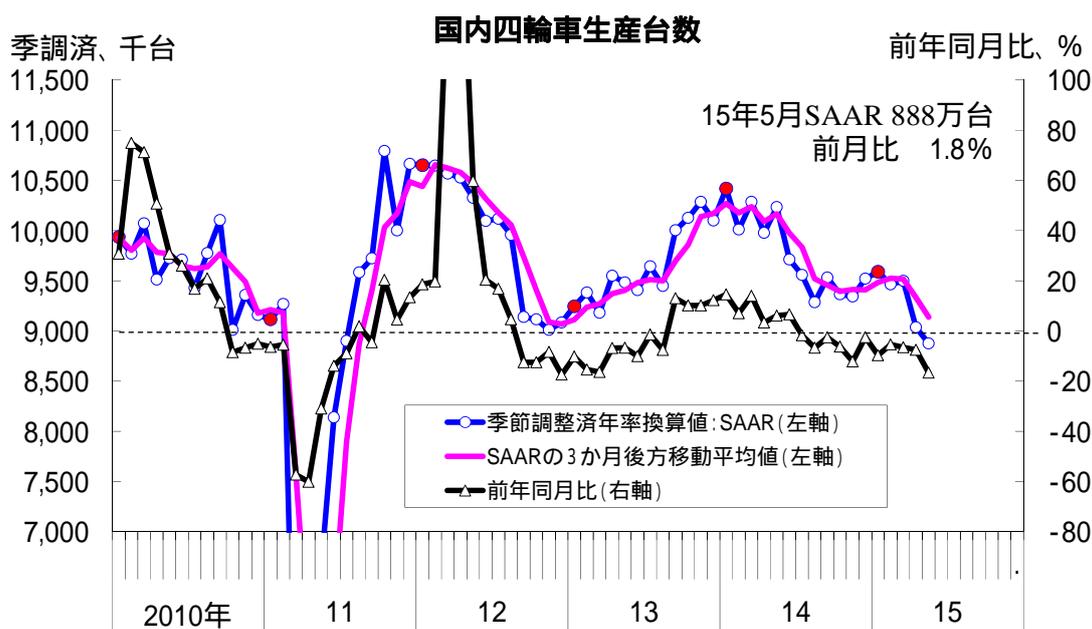
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

5月の国内生産は年率900万台を割り込んだ

- 5月の国内自動車生産台数（SAAR）は前月比1.8%減の888万台となり、900万台を割り込む水準にまで落ち込んだ（図表20）。前述のように、足元の過剰在庫を減らすため、自動車メーカーは引き続き在庫調整をする必要がある。国内生産に対する下方圧力が強い状況が継続するため、国内生産が現在の水準から大きく回復することは想定しがたい。
- なお、当社は今年度の国内販売台数を前期比7.9%減の487万台と予想している。上期はエコカー減税の基準厳格化と軽自動車増税が、下期は車検対象車両が大幅に減少することが、国内販売の足かせとなるとみている。今年度に入って4～6月実績の新車販売台数の平均SAARは479万台となった。今年度はまだ始まったばかりではあるが、足元の低調な販売が今後も継続し、輸出も低迷していることから、年度ベースで国内生産が900万台を割り込む可能性はあると考えている。
- 円安を背景とした自動車生産の「国内回帰」を期待する声が散見されるが、その期待とは裏腹に当面、自動車生産の低迷が続く可能性が高い。自動車関連企業においては、客先からの受注変動に柔軟に対応できるような高効率・省人化生産設備を整えることや、海外進出の検討を継続することで、「国内空洞化」の進展への対抗策を講じていくことが重要である。

図表20 5月の国内生産(SAAR)は年率900万台を割り込んだ



注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：日本自動車工業会のデータより作成

担当：調査部 産業調査室 深尾三四郎

TEL 045-225-2375

E-mail: fukao@yokohama-ri.co.jp

本レポートの目的は情報の提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。