

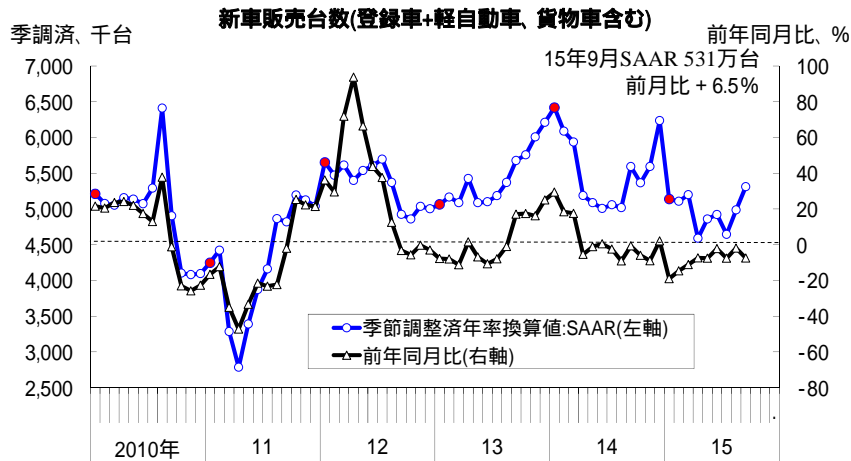
国内新車販売統計（2015年9月）

新興国通貨安の進行に伴う中古車輸出の減速懸念が下期国内販売のリスク要因に

9月の新車販売は軽の新モデル効果で増加したが、本格回復と判断するには時期尚早

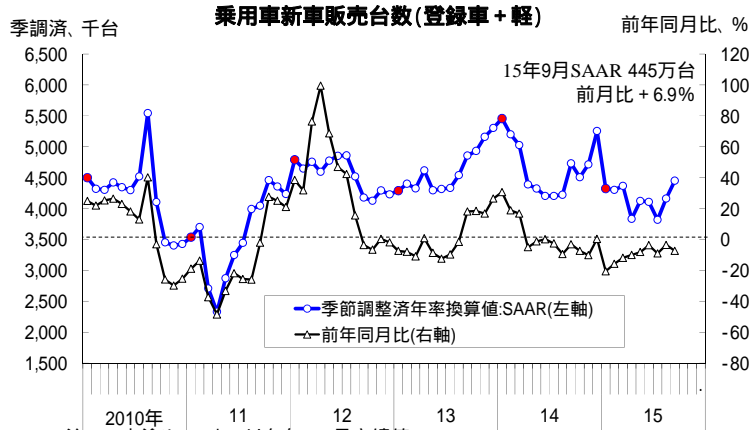
- ・ 10月2日発表の9月の国内新車販売台数（登録車＋軽自動車、貨物車含む）は前年同月比7.6%減と9か月連続の前年割れとなったが、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた9月の販売台数は前月比6.5%増の531万台と2か月連続で増加した。もっとも、15年4～9月の平均SAARは488万台と昨年度実績（530万台）を下回る水準にある（図表1）。軽の新型車投入が9月の販売増に寄与したが、この勢いが続くかどうか注視したい。
- ・ 内訳をみると、9月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比6.9%増の445万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同0.6%減の284万台と減少した。一進一退の展開が続いており、回復感は感じられない（図表3）。
- ・ 一方で、軽乗用車の販売は大きく増加し、9月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比で23.5%増の161万台となった（図表4）。9月の販売で見られた増勢が今後も続くかどうか注目だが、9月においてもSAARは昨年度実績（176万台）を下回る水準であるため、軽市場が苦境を脱したと判断するには時期尚早と考える。
- ・ 貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の9月のSAARも前月比4.8%増の43万台と増加した（図表5）。しかし、3か月後方移動平均値でみるトレンドを押し上げるまでの力強さはない。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、9月30日発表の8月の生産指数は依然として厳しい内容であった。自動車メーカーが乗用車の減産を行ったことで在庫は減少したが、軽の在庫が過剰である状況に変わりはない。自動車生産に対する下方圧力が強い状況が続く見通しである。
- ・ 国内自動車流通市場で注目されている中古乗用車輸出市場は、8月の輸出台数（SAAR）が103万台と前月比で微増にとどまったものの、年率100万台を超える高い水準を維持している。成長著しいスリランカ向けの輸出市場は引き続き堅調に増加し、中古輸出市場全体の市況改善に貢献している。
- ・ もっとも、中国人民元の切り下げに端を発する新興国通貨安の進行で、9月に入ってから中古車輸出の動きに一服感が出てきたという声が流通業者から聞かれ始めており、同市場の潮目が変わった可能性がある。仮に中古車輸出が減速し、国内中古車市況が軟化すると、下期の新車販売の逆風となる可能性が高い。とりわけ、12月に新型車の発売が予定されているトヨタ自動車「プリウス」の現行モデル（いわゆる「30系（サンマル）プリウス」）の中古車市況が値崩れしないかどうか注視が必要である。
- ・ 今月後半に、国内自動車関連企業の15年度第2四半期決算発表シーズンが始まる。本レポートの最後には、最新の15年度国内自動車需給見通しを掲載する。弊社では15年度国内販売台数は前期比8.3%減の486万台、国内生産台数は同5.4%減の908万台といずれも2期連続の減少を予想する。販売台数見通しは、軽自動車需要の不振を主因に、業界団体・日本自動車工業会（以下、自工会）の予想（15年度499万台）を下回る水準とした。

図表1 国内新車販売のSAARは2か月連続で増加



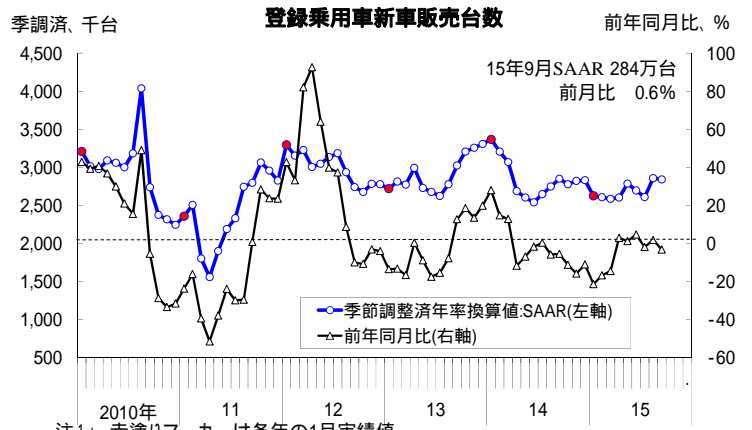
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)が2か月連続で増加



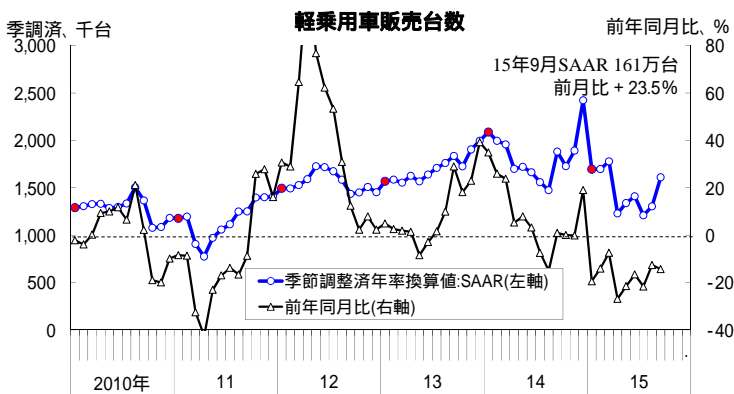
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車の販売は前月比減少



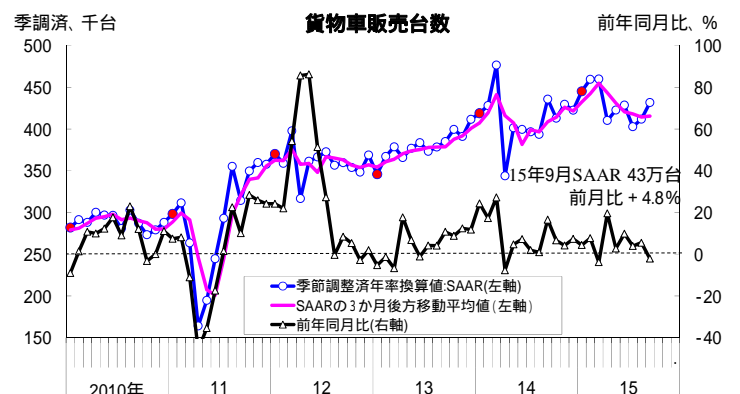
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売が大幅増



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: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表5 貨物車販売も増加したが力強さに欠ける



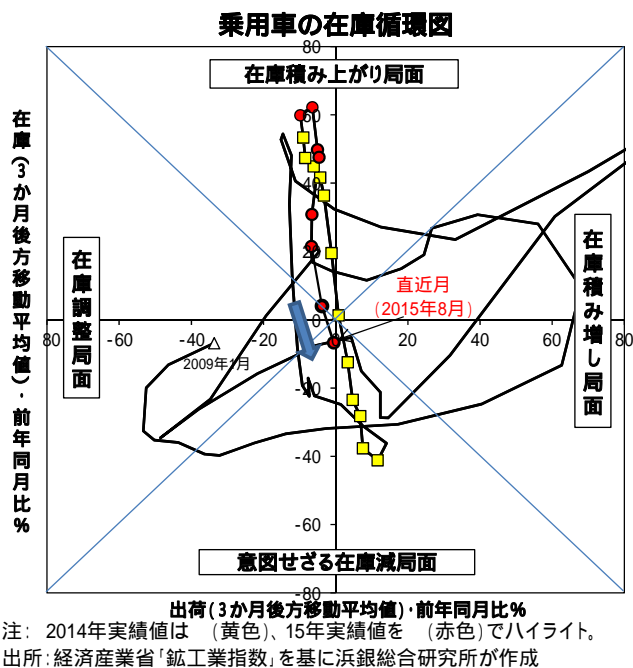
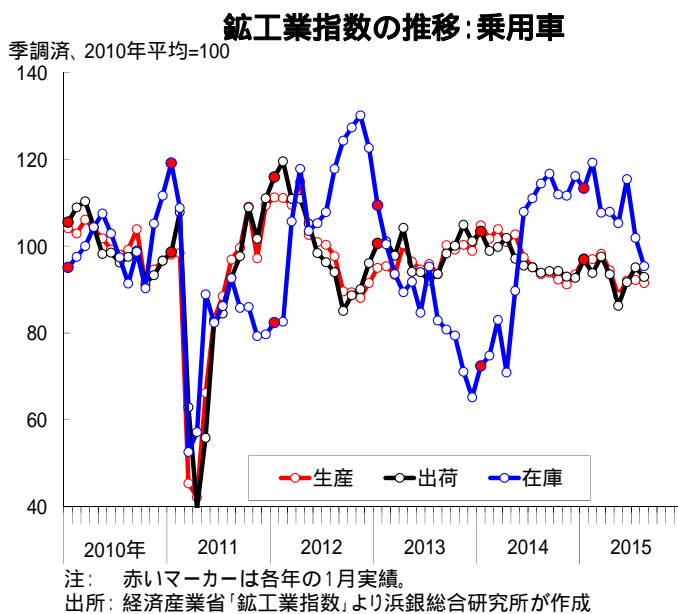
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

8月の乗用車全体の在庫は減少したが、軽乗用車には依然として在庫過剰感あり

- 8月の鉱工業指数（速報値）を見ると、自動車メーカーは減産によって在庫を削減することに努めたことが判る。在庫循環図上では^(注)、乗用車生産は「在庫調整局面」から「意図せざる在庫減局面」に移行し、在庫過剰感は払しょくされた（図表6）。
- 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）の推移と在庫循環図を示している。普通乗用車の在庫（季調値）は8月に増加した。しかし、6月、7月に続き8月も生産活動は「意図せざる在庫減局面」にあり、普通乗用車の在庫水準は健全である。
- 小型乗用車の在庫は着実に減少している。小型乗用車は「在庫調整局面」から「意図せざる在庫減局面」に移り、在庫過剰感はなくなった。
- 引き続き、国内自動車生産における最大の懸念材料は軽乗用車の過剰在庫問題である。8月の在庫は7月から減少し、「在庫積み上がり局面」から「在庫調整局面」に移行したが、在庫水準は依然過剰である。なお、軽乗用車生産に関しては在庫循環図上における現状判断に注意が必要である。すなわち、昨年8月の在庫水準は極めて高い水準であったため、本年8月の在庫は前年同月比で減少し在庫循環上では改善傾向にあると見えるが、季節調整値でみた在庫は依然として高水準なのである。軽乗用車の在庫過剰感は、在庫循環図上でみるよりも実態は更に強い状況にあると判断するのが妥当である。軽自動車メーカーは一層の減産が必要であり、国内軽自動車市場の収益性が早期に回復すると見込むのは難しい状況が続いている。

(注) 新モデルが発売されるタイミングで乗用車の出荷と在庫は大きく振れるため、各月の出荷・在庫（原数値）を3か月後方移動平均で均してから前年同月比と比較し、それぞれ変化率をX軸（出荷）とY軸（在庫）でプロットしている。

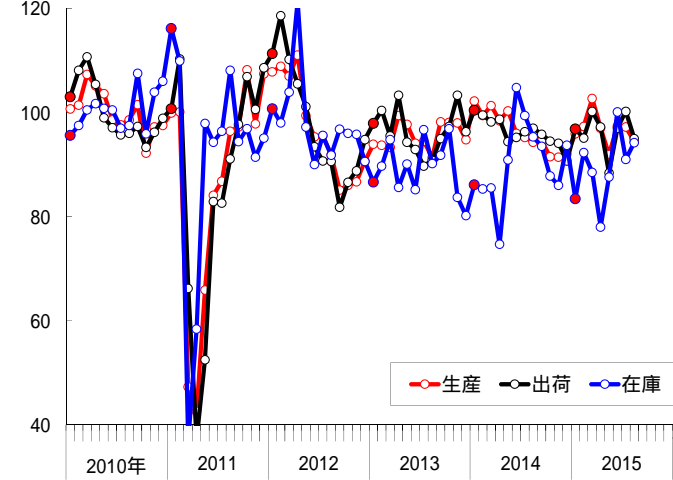
図表6 乗用車在庫の削減は進み、「意図せざる在庫減局面」に入った



図表7 普通乗用車在庫は増加したが健全な水準で、「在庫積み増し局面」に向かっている

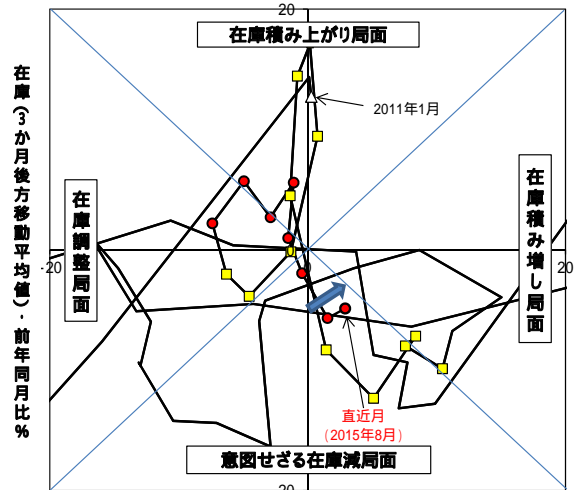
鉱工業指数の推移:普通乗用車

季調済、2010年平均=100



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

普通乗用車の在庫循環図

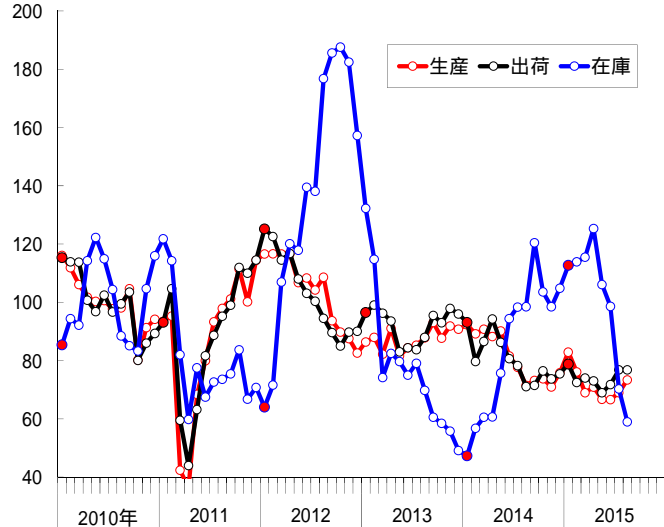


注: 2014年実績値は(黄色)、15年実績値を(赤色)でハイライト。
出所: 経済産業省「鉱工業指数」を基に浜銀総合研究所が作成

図表8 小型乗用車の生産は「意図せざる在庫減局面」に入った

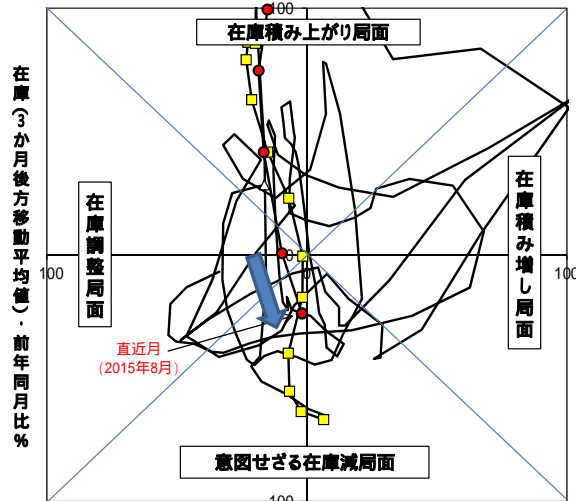
鉱工業指数の推移:小型乗用車

季調済、2010年平均=100



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

小型乗用車の在庫循環図

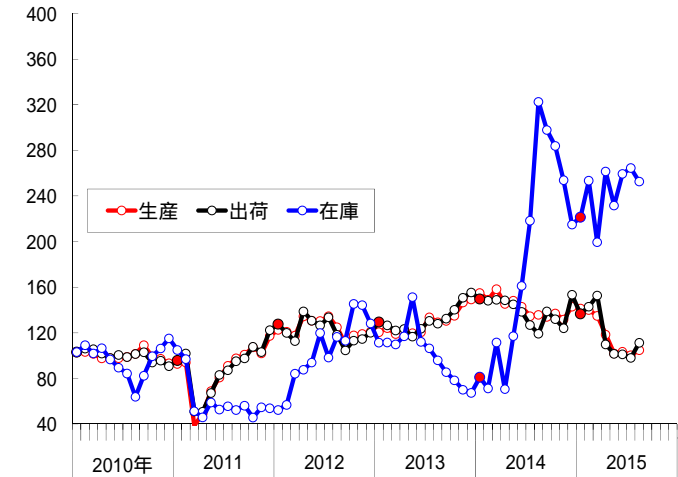


注: 2014年実績値は(黄色)、15年実績値を(赤色)でハイライト。
出所: 経済産業省「鉱工業指数」を基に浜銀総合研究所が作成

図表9 軽乗用車在庫は減少したが、依然として在庫は過剰

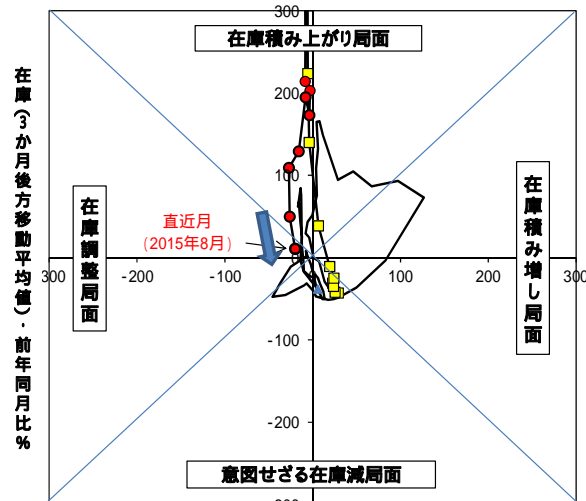
鉱工業指数の推移:軽乗用車

季調済、2010年平均=100



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

軽乗用車の在庫循環図

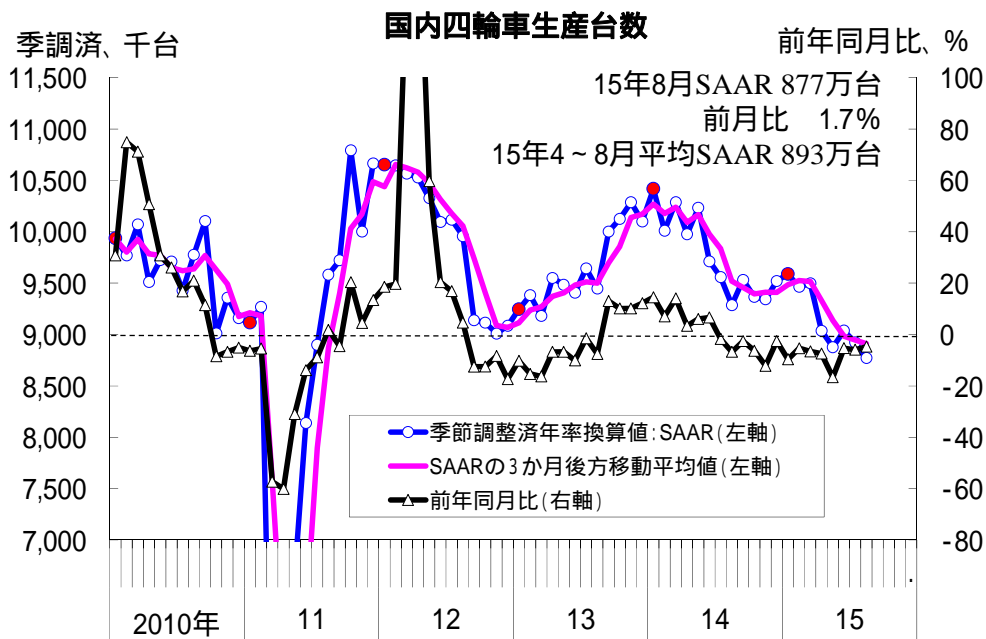


注: 2014年実績値は(黄色)、15年実績値を(赤色)でハイライト。
出所: 経済産業省「鉱工業指数」を基に浜銀総合研究所が作成

国内自動車生産の「空洞化」を再認識させる8月の国内生産台数

- 9月30日に自工会から発表された8月の国内自動車生産台数は、前年同月比4.7%減の60.5万台と14か月連続の前年割れとなった。SAARは前月比1.7%減の877万台と2か月連続の減少となり、国内生産の減少基調に歯止めがかからない状況である（図表10）。
- 8月の国内生産台数はリーマンショックの影響を受けた09年度の国内生産台数886万台をも下回る極めて低い水準である。なお、09年度の国内新車販売は488万台であり、足元の需要水準（15年4～9月平均SAAR488万台）と変わらない。当時と比べ円安が進んだにも関わらず（09年度平均93円/USD、15年8月121円/USD）、輸出が減ったため、生産台数が当時よりも低くなったのである。国内自動車生産の「空洞化」が進行したことを改めて浮き彫りにしており、8月の生産実績は日本の自動車生産が深刻な事態にあることを再認識させる結果であった。
- 15年度に入ってから5か月間（15年4～8月）の平均SAARは893万台となっている。仮に足元の生産水準が年度末まで続いた場合、15年度の実績は883万台と09年度の実績を下回ることになる。今後、年度末に向けては、新型「プリウス」の発売もあって、自動車生産は緩やかに持ち直すと予想するが、国内販売と輸出が低調であることや、軽乗用車の生産に在庫削減圧力があることを考えると、国内自動車生産には依然として強い下方圧力があることに要注意である。
- これほどまでに低い足元の生産水準を踏まえると、主要自動車部品メーカーの中には、15年度第2四半期決算発表時に、国内事業の収益見通しを減額し、それを主因として通期の連結業績予想を下方修正する会社が出てくる可能性も否定できない。
- なお、11ページで詳述するが、浜銀総合研究所では15年度の国内生産台数を前期比5.4%減の908万台と予想している。この予想数値は8月の生産実績が公表される前（9月14日）に策定している。8月の生産の弱さを踏まえると、弊社予想を引き下げる必要性も否定できず、今後の生産動向にはより一層注意していきたい。

図表10 8月の国内自動車生産の低さは深刻



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

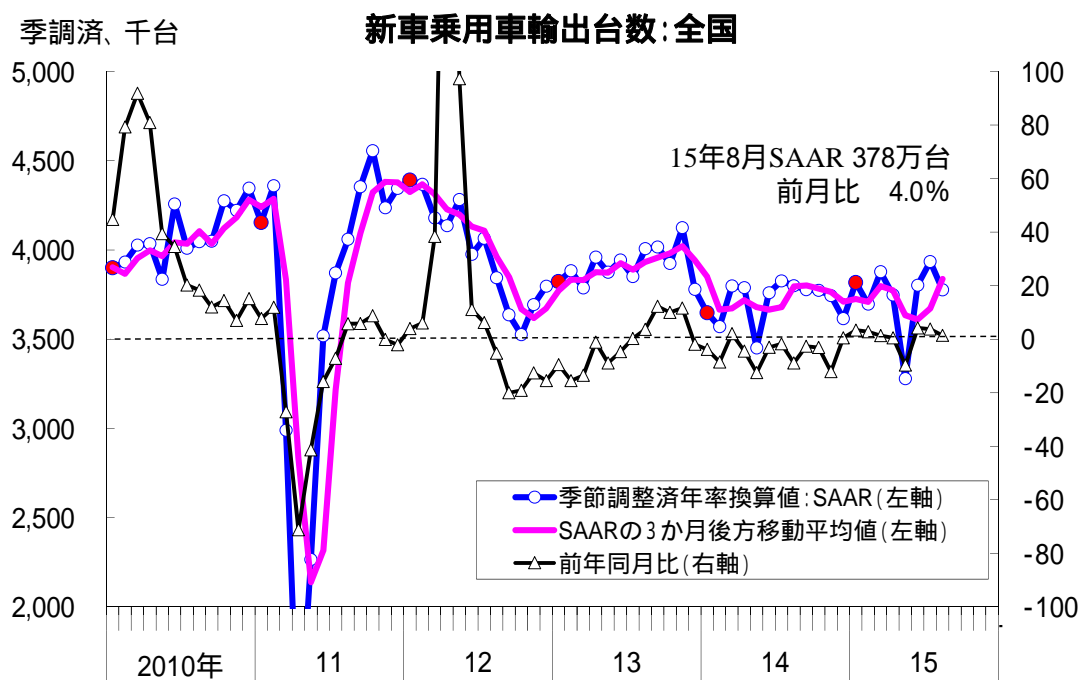
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 日本自動車工業会のデータより作成

8月の新車乗用車輸出は前月比で減少

- 9月29日に公表された8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4.0%減の378万台と3か月ぶりに減少に転じた（図表11）。
- 主要仕向地別で見ると（図表12）、欧州向けや米国向けの輸出が大きく減少したことが8月の輸出の足を引っ張った。
- 日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）が、1,700万台レベルの高水準で推移しているが（図表13）、米国向けの輸出が今後大きく盛り返すと期待するのは禁物である。中国経済の失速により、米国政策金利が引き上げられるタイミングが不透明となっているが、金利引き上げは自動車販売の下押し要因となる。
- 欧州の自動車市場も販売台数こそ堅調に増加しているものの（図表14）、ドイツ市場などで値下げ販売やフリート（大口法人向け）販売が増加したことが背景にあるという声もあり、今後、同地域向けの輸出が増加すると想定するのは難しい。
- 最後に、8月の中国向けの乗用車輸出台数（SAAR）は前月比4.2%増の19万台と3か月連続の増加となった。もともと、依然として昨年（14年）の輸出実績（22万台）を下回り、低調であることに変わりはない。景気悪化と株価低迷により、中国での乗用車販売は足元では減少傾向にある（図表15）。従って同国向け輸出台数が今後大きく浮上することは期待できない。
- 以上のように、主要自動車市場において、日本からの乗用車輸出に対する下押し要因が存在するため、目先、輸出は低水準で推移し続けると予想する。

図表11 8月の乗用車輸出（SAAR）は前月比で減少



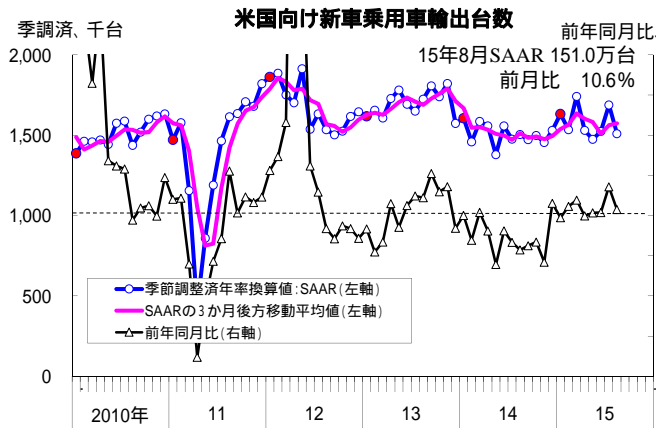
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

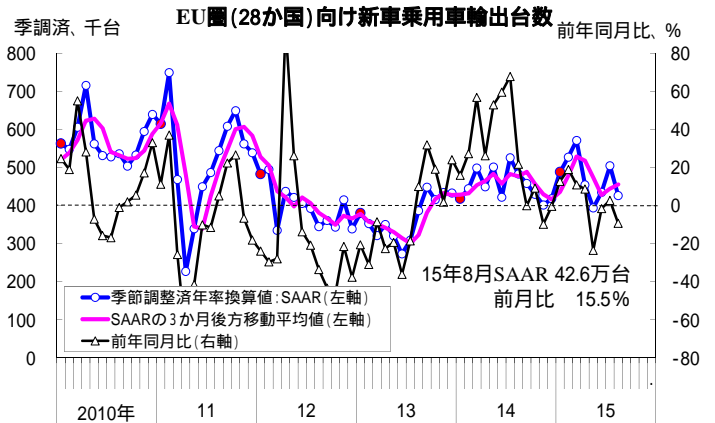
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

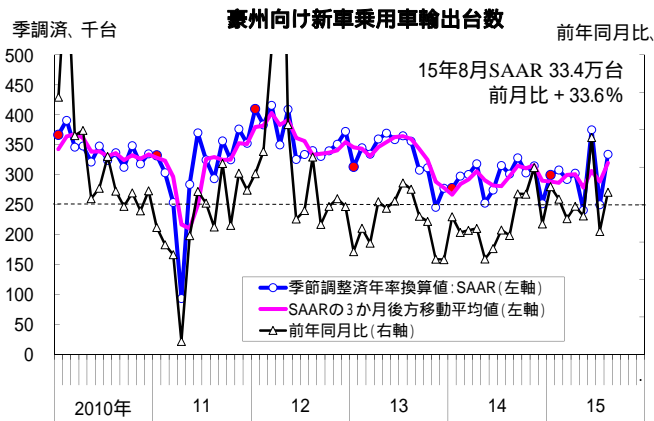
図表12 欧米向け輸出台数が大きく減少



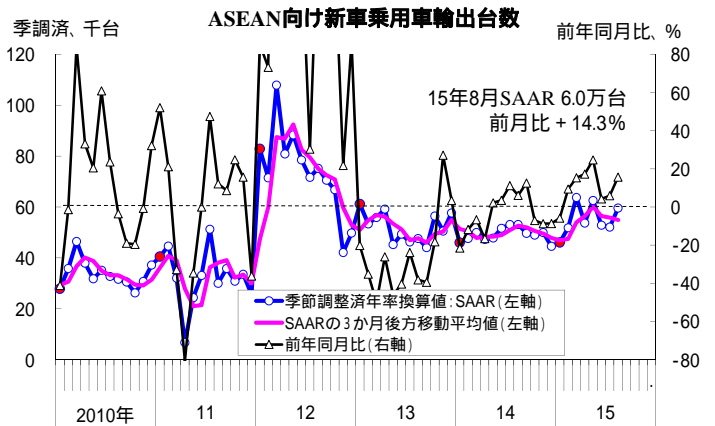
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



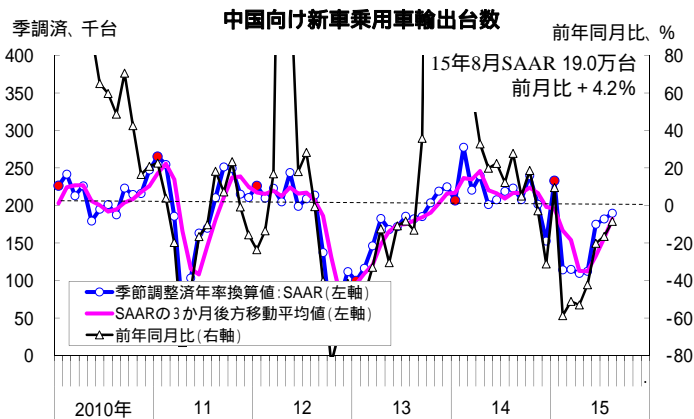
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

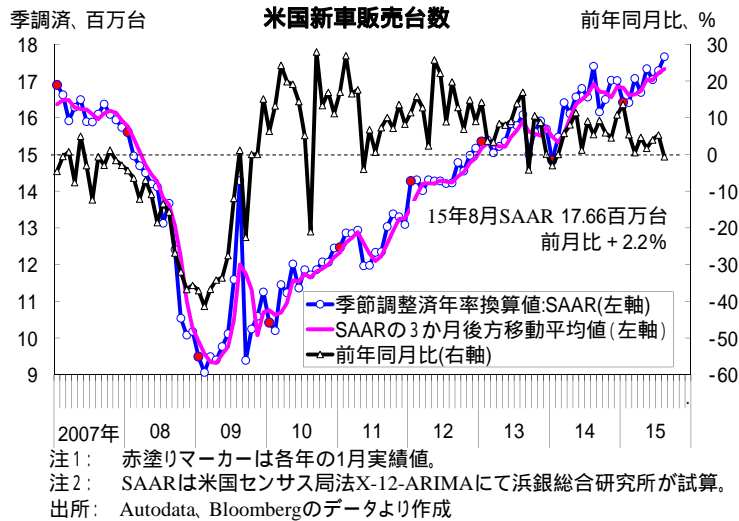


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

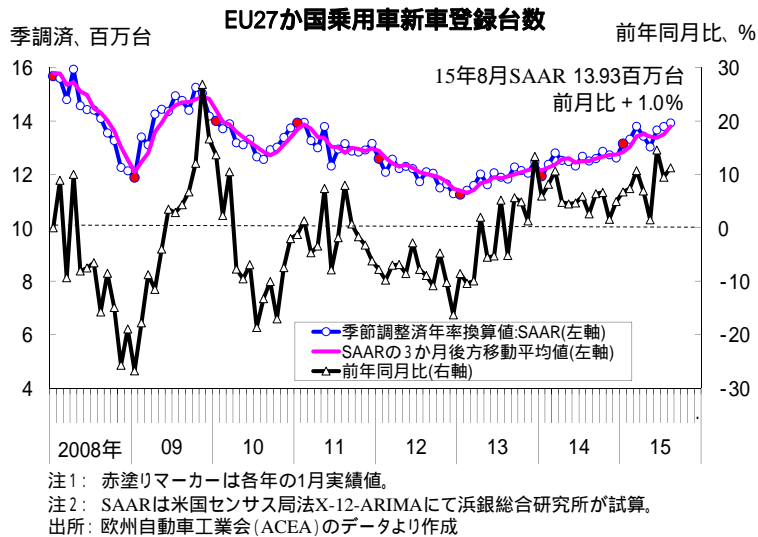


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

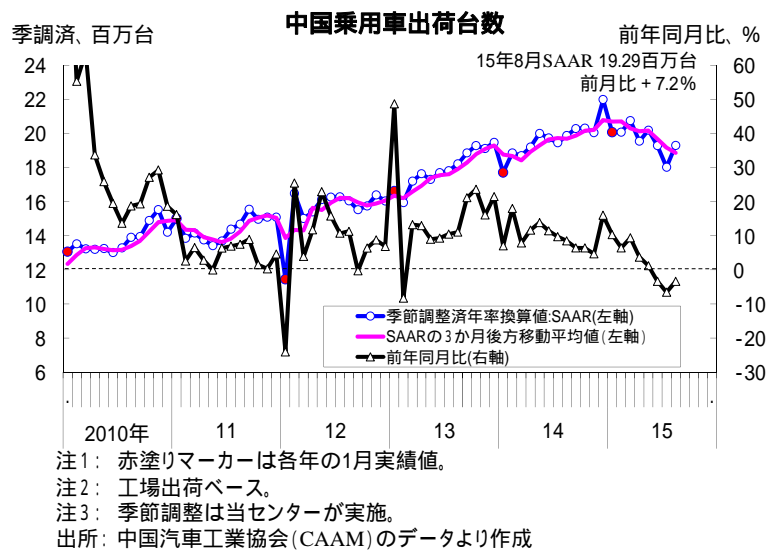
図表 13 米国新車販売は金利引き上げ後の需要減少リスクに要警戒



図表 14 欧州乗用車販売は増加基調にあるが、安値販売が背景にあるとの声もあり楽観は禁物



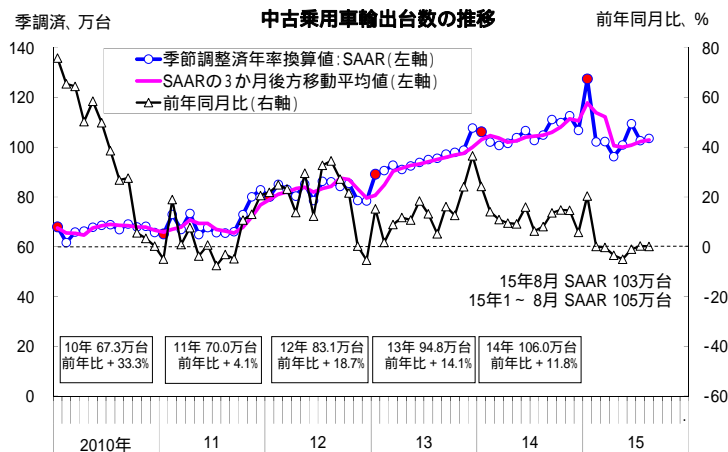
図表 15 中国乗用車市場は縮小傾向



8月中古乗用車輸出台数は高水準を維持したが、新興国通貨安の進行で9月に入り減速か

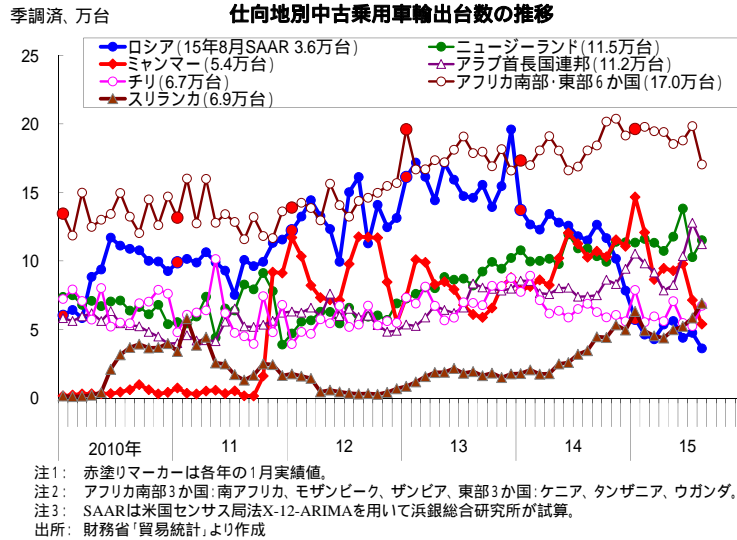
- 中古乗用車の輸出市場は日本の自動車産業において数少ない高成長市場であり、新車ディーラー含め、国内の自動車流通業者の多くが中古乗用車の輸出市場の動向に注目している。8月の中古車輸出台数（SAAR）は前月比0.8%増加の103万台と年率100万台を超える水準が続き、3か月後方移動平均値は3か月連続で増加している（図表16）。
- 8月の中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、ミャンマー、ロシア、アラブ首長国連邦とアフリカ向けの輸出台数が減少した一方、ニュージーランド、スリランカ、チリ向けの輸出が増加したことが、全体台数の維持につながった（図表17）。なお、中古車流通業者の間で高成長市場として注目されているスリランカ向けの輸出台数は、8月に年率6.9万台となり、ロシア向け（2014年輸出台数国別順位で1位）、ミャンマー（同3位）、チリ（同5位）を上回る規模となっている。
- なお、中古乗用車の輸出車両単価（FOB平均価格）は上昇基調が続いている。8月の単価は前月比ほぼ横ばいの71万円となった（図表18）。単価が上昇基調にある背景には、高価格車両の需要地であるスリランカなどへの輸出が堅調に拡大していることがある。8月の中古乗用車輸出の市場規模は前年同月比20.5%増の554億円となり、15年1～8月累計では前年同期比16.1%増の4,417億円となった。2014年実績6,013億円を上回るペースで市場は拡大している。（図表19）。
- しかし、ここに来て、中古車輸出市場においても懸念材料が浮上してきた。中国人民元の切り下げに端を発する新興国通貨安の進行で、9月に入ってから中古車輸出の動きに一服感が出てきたという声が流通業者から聞かれ始めている。
- 今後は、9月以降の貿易統計でみる中古車輸出台数の動きに加え、主要オートオークション(AA)会場における成約率や落札車両価格が低下・下落しないかどうかには要注意である。これまで、中古車輸出市場の拡大がAAの高水準な落札台数を支えてきた。今後は、中古車輸出減速⇒国内中古車需給の緩和⇒中古車市況軟化⇒下取り価格の下落⇒新車買い替え需要減少、というプロセスで新車販売に悪影響を与えるかどうかには要警戒だ。
- 中古車輸出台数の動きと併せて注視したいのが、トヨタ自動車の現行・3代目「プリウス」（いわゆる「30系（サンマル）プリウス」）の中古車市況動向である。30型プリウスの中古車輸出が減速し、同モデルの国内中古車市況が下落すると、年末に発売されると予想される新型「プリウス」の販売に逆風となるからである。新型「プリウス」はその台数規模の大きさから、国内販売と生産台数の下期回復の鍵を握る最重要モデルとなる。

図表16 8月中古乗用車輸出台数は前月比微増にとどまったが、SAARは100万台を超える水準

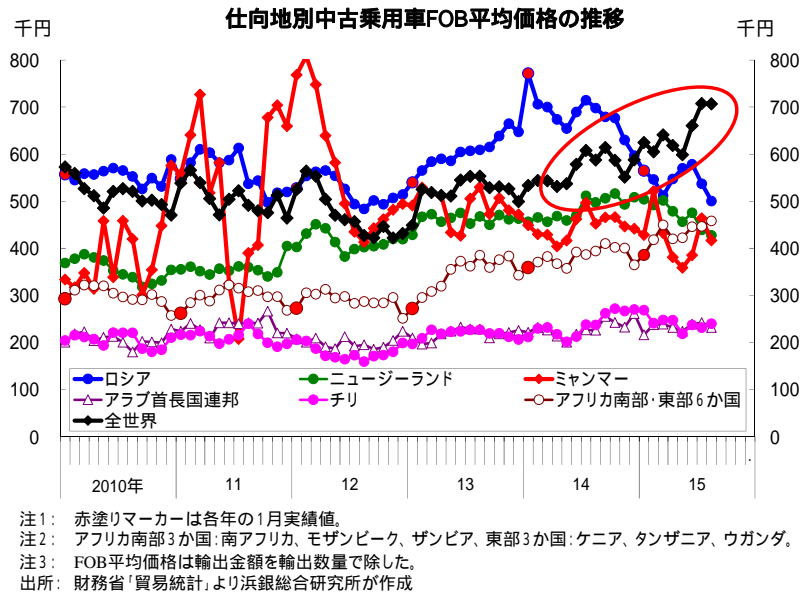


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

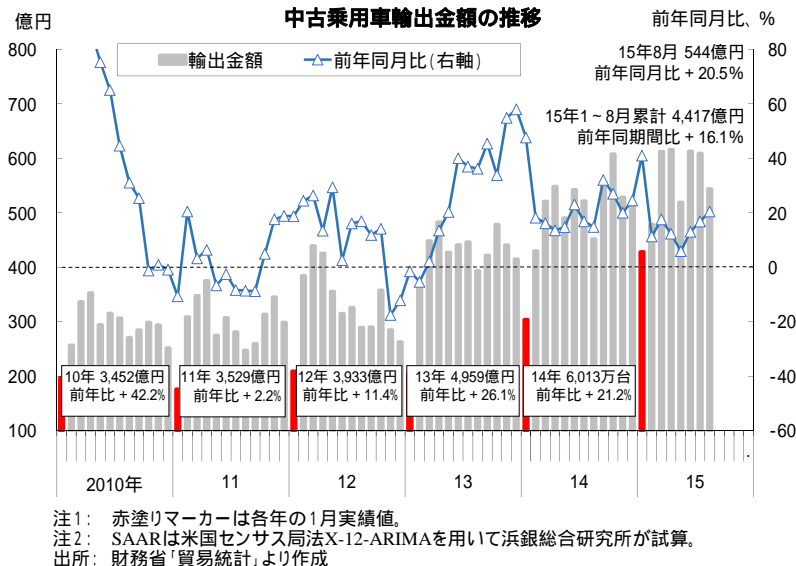
図表 17 8月はニュージーランド、スリランカ、チリ向けの輸出が増加



図表 18 中古乗用車の平均輸出単価は高水準で推移し続けている



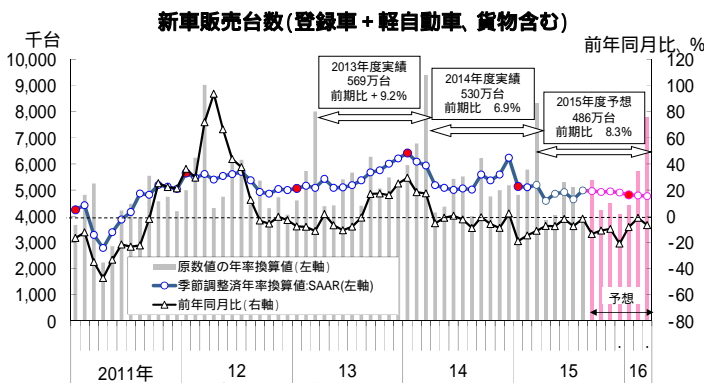
図表 19 中古乗用車輸出市場の拡大が続く



15年度国内販売を前期比8.3%減の486万台、生産台数は同5.4%減の908万台と予想

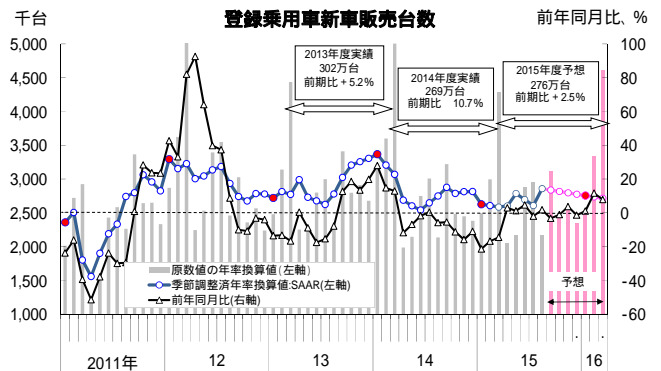
- ・ 上場企業の2015年度期第2四半期の決算発表シーズンが、今月後半にスタートする。自動車関連企業各社は、上期決算及び足元の事業環境を踏まえて、今下期及び通期の業績見通しを見直す方向である。浜銀総合研究所では、自動車関連企業各社の通期見通し前提のひとつとなる、15年度国内自動車販売及び生産台数の予想を9月14日に更新した。
- ・ 15年度の国内新車販売台数は前期比8.3%減の486万台と、2年連続の前年割れとなる予想である(図表20)。軽自動車販売の大幅な減少が、15年度の国内需要の縮小を予想する主因となる。また、東日本の復興関連需要が一巡することを背景に、トラック・バス販売も減少すると予想する。
- ・ このうち、15年度の登録乗用車の販売台数は前期比2.5%増の276万台を予想する(図表21)。ただし、消費税増税の影響で14年度の販売が同10.7%も減少していたことを踏まえれば、15年度の販売増の勢いは弱く、需要の水準自体は低いままと言える。15年度上期は、4月のエコカー減税基準厳格化が販売の足かせとなった。続く下期は車検更新車両の減少による買い替え需要の減少を見込む。
- ・ トラック・バスの15年度販売台数は前年度比2.3%減の42万台と予想する(図表22)。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することが、今後も販売の足を引っ張ろう。
- ・ 軽自動車の2015年度販売台数は前年度比22.8%減の168万台と大幅減を予想する(図表23)。2014年度はメーカー各社の積極販売で販売台数が実力以上に持ち上がったが、この影響が15年度は剥落する。加えて、上期から続く軽自動車税の増税の影響に加え、下期には登録車同様に買い替え需要の減少が足を引っ張ろう。15年度上期のSAARは168万台(15年4~8月実績平均SAAR168万台)、下期は166万台を予想する。
- ・ 次に国内生産台数見通しについて、図表24の需給表を使いながら解説する。15年度の国内四輪車生産台数は前期比5.4%減の908万台と、2年連続の減産を予想する。15年度に入って4月以降は、一貫して生産調整が行われてきたが、在庫削減のための減産は15年末まで続くと想定している。
- ・ 浜銀総合研究所の生産台数予想の前提としては、まず国内出荷は前述の国内新車販売予想と同様に、税制改正の影響と買い替え需要の減退による販売台数の減少が響くと予想する。15年度の国内出荷台数は前年度比9.1%減の459万台を予想する。
- ・ 一方、15年度の輸出台数は同2.4%増の461万台の見込みだ。これは、円安を背景に九州や群馬、広島からの輸出が増加しているためである。もっとも、主要仕向け地のひとつである米国の自動車需要は、政策金利の引き上げを前提にすると、今後更に増加するとは想定しがたい。加えて、もうひとつの主要仕向け地である中国向けは、同国自動車市場が足元で失速しているため、同国への輸出が増えることも考えにくい。以上のことから、SAARでみた輸出需要は15年度末に向け足元の水準のまま推移すると予想している。
- ・ 最後に在庫に目を移すと、14年度上期以降に積み上がり始めた意図せざる在庫は、同年度いっぱい調整が続く。このため、15年度は生産台数の減少幅が工場出荷台数の減少幅を上回る見通しである。

図表 20 15年度新車販売は486万台を予想



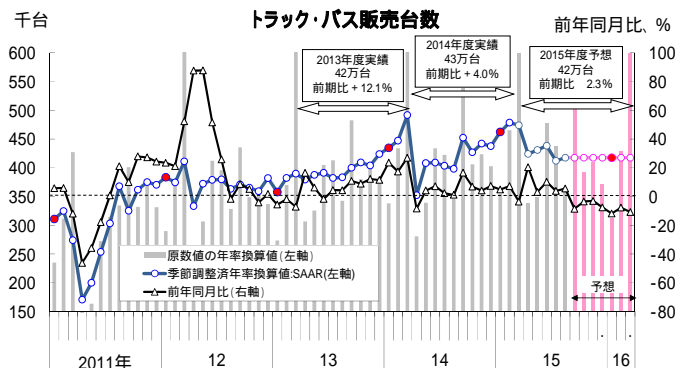
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: 季節調整は浜銀総合研究所が実施。
 出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会の資料より作成

図表 21 登録乗用車は前期比微増を予想



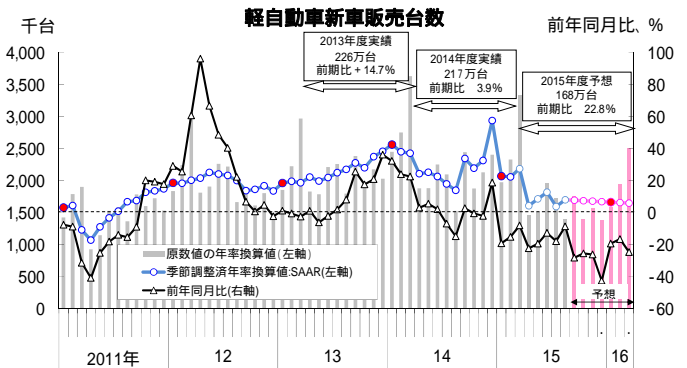
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: 季節調整は浜銀総合研究所が実施。
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表 22 トラック・バス販売は減少を予想



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: 季節調整は浜銀総合研究所が実施。
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表 23 軽自動車販売は大幅減



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: 季節調整は浜銀総合研究所が実施。
 出所: 全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表 24 国内自動車市場の需給表

(年度: 通期)	生産		工場出荷(A+B)						輸出(B)				期末在庫			内需(A+C)								
	千台	前年比 %	千台	前年比 %	国内出荷(A)		輸出(B)		千台	前年比 %	SAAR	前月比 %	千台	日	前年比 %	千台	前年比 %	SAAR	前月比 %	千台	前年比 %	SAAR	前月比 %	輸入比率 %
					千台	前年比 %	千台	前年比 %																
2013	9,912	3.8	9,943	4.2	5,334	9.2	-	-	4,609	1.1	-	-	135	7.5	-	5,696	9.4	362	12.7	-	-	-	-	6.4
2014	9,591	3.2	9,549	4.0	5,048	5.3	-	-	4,500	2.4	-	-	173	11.7	56.8	5,372	5.7	324	10.5	-	-	-	-	6.0
2015 予	9,075	5.4	9,196	3.7	4,589	9.1	-	-	4,608	2.4	-	-	105	9.9	15.0	4,910	8.6	322	0.7	-	-	-	-	6.6
(年度: 半期)																								
2013 上	4,744	3.4	4,759	1.8	2,409	2.7	-	-	2,350	0.9	-	-	153	10.6	24.8	2,577	1.8	168	12.7	-	-	-	-	6.5
下	5,169	11.3	5,184	10.3	2,925	21.3	-	-	2,259	1.2	-	-	135	7.5	44.4	3,118	20.8	194	12.7	-	-	-	-	6.2
2014 上	4,783	0.8	4,696	1.3	2,451	1.7	-	-	2,245	4.4	-	-	223	15.3	44.7	2,596	0.7	145	13.9	-	-	-	-	5.6
下	4,808	7.0	4,852	6.4	2,597	11.2	-	-	2,255	0.2	-	-	173	11.7	56.8	2,776	11.0	179	7.5	-	-	-	-	6.5
2015 上 推	4,371	8.6	4,435	5.6	2,189	10.7	-	-	2,246	0.0	-	-	162	17.2	12.0	2,345	9.7	156	7.8	-	-	-	-	6.7
下 推	4,704	2.2	4,762	1.9	2,400	7.6	-	-	2,361	4.7	-	-	105	9.9	15.0	2,566	7.6	165	7.6	-	-	-	-	6.4

注1: 季節調整済年率換算値(SAAR)の算出はX-12-ARIMAにより浜銀総合研究所が実施。
 注2: 在庫日数は、((当期在庫+前期在庫)÷2)/(当期国内出荷)で算出。1月30日、1年360日換算。
 注3: 内需 = 国内出荷 + 輸入。輸入比率 = 輸入 ÷ 内需。
 出所: 日本自動車工業会、経済産業省のデータより作成

担当: 調査部 産業調査室 深尾三四郎

Tel: 045-225-2375

Email: 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。