

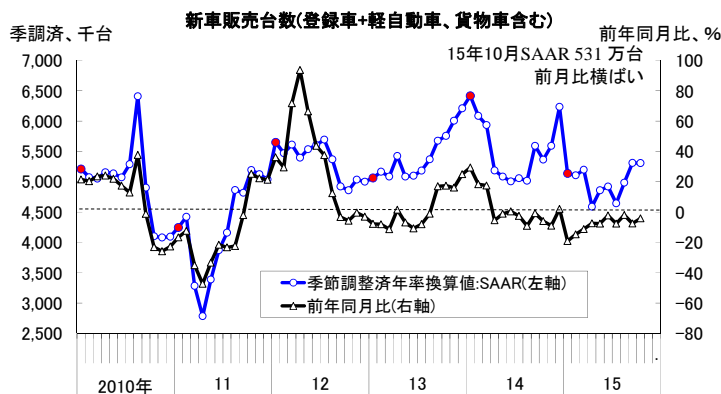
国内新車販売統計 (2015年10月)

内需低調で生産抑制圧力が強い状況が続く：中古車輸出の減速は新車販売の逆風に

○10月国内新車販売 (SAAR) は前月比横ばいの531万台

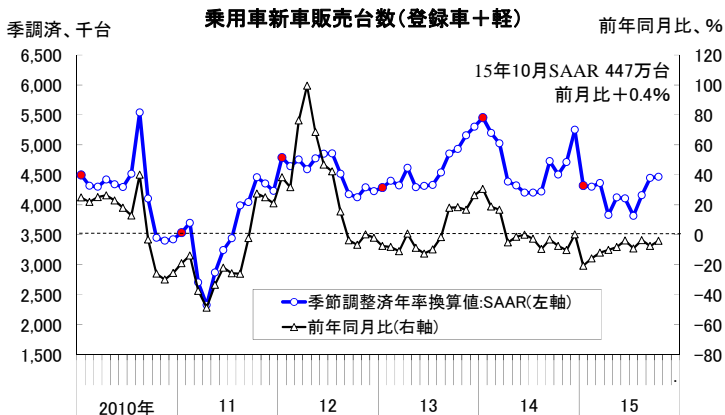
- ・11月2日発表の10月の国内新車販売台数(登録車+軽自動車、貨物車含む)は前年同月比4.1%減と10か月連続の前年割れとなったが、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた10月の販売台数は前月並みの531万台となった。後述するが、足元の軽乗用車販売は強めに出ている印象がある。最近2か月のSAARは前年度通年実績である530万台近辺に回復しているが、内需は依然として低調とみている(図表1)。
- ・内訳をみると、10月の乗用車(登録車+軽)販売台数のSAARは前月比0.4%増の447万台となった(図表2)。このうち、登録乗用車は同0.3%増の285万台と微増となった。8月以降は頭打ちの状況で回復感は感じられない(図表3)。
- ・9月に大きく増加した軽乗用車の販売は、10月もその増勢が衰えることなく、同月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比で0.7%増の162万台となった(図表4)。流通業界関係者への取材情報を基にすると、9月は上期末の積極販売で台数が大きく増えたと考え、10月もその余熱が残った形だ。もっとも、10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。積極販売が足元の販売を支えていると考え、11月以降に反動減が見られる可能性もあり、軽市場が苦境を脱したと判断するには時期尚早である。
- ・一方、貨物車(普通+小型トラック)販売台数の10月のSAARは前月比1.6%減の42万台と減少した(図表5)。東日本の復興関連投資に関わるトラック受注が減速し、貨物車販売には力強さが欠けている。
- ・後述するが、10月29日発表の9月の鉱工業指数をみると、自動車メーカーが乗用車の減産を継続したことで在庫は着実に減少したが、軽の在庫には依然として過剰感がある。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。
- ・高成長市場として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では、9月の輸出台数(SAAR)が前月比8.4%減の95万台と大きく減少した。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は急減速し、同市場の潮目が変わったと言える。中古車輸出の減速により国内中古車市況が軟化し、下期の新車販売の逆風となる可能性が高い。

図表1 国内新車販売のSAARは前月比横ばい



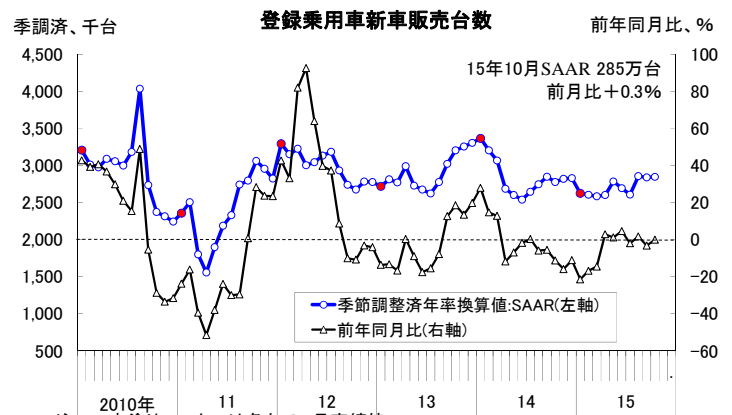
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)は前月比微増



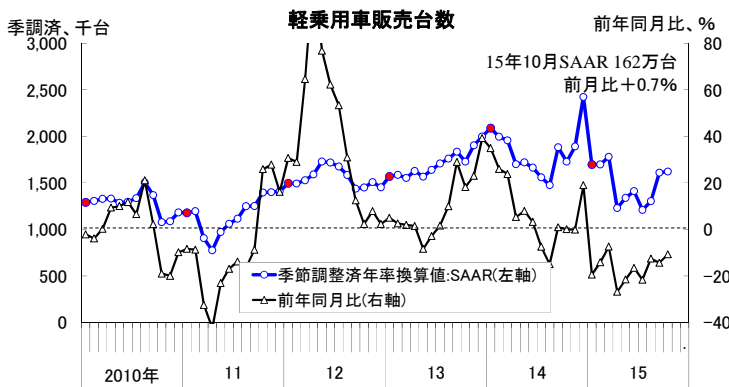
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車の販売が前月比微増



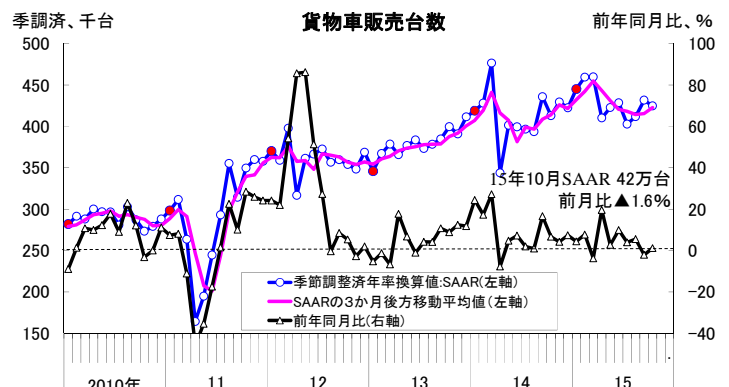
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売も前月比微増



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 貨物車販売は力強さに欠ける



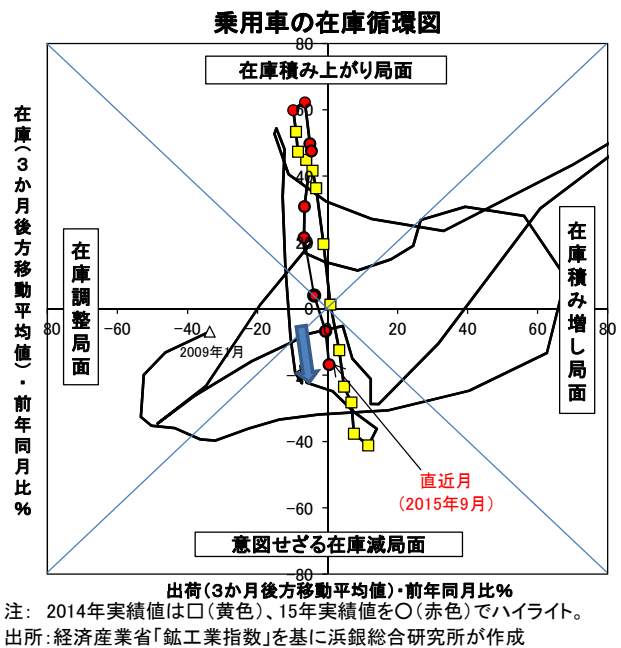
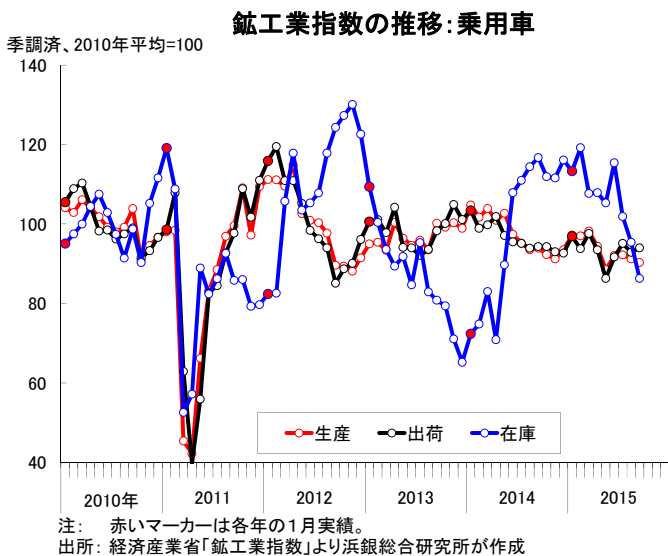
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

○9月も乗用車の在庫削減が進んだが、内需は依然低調なため、生産抑制の圧力は残る

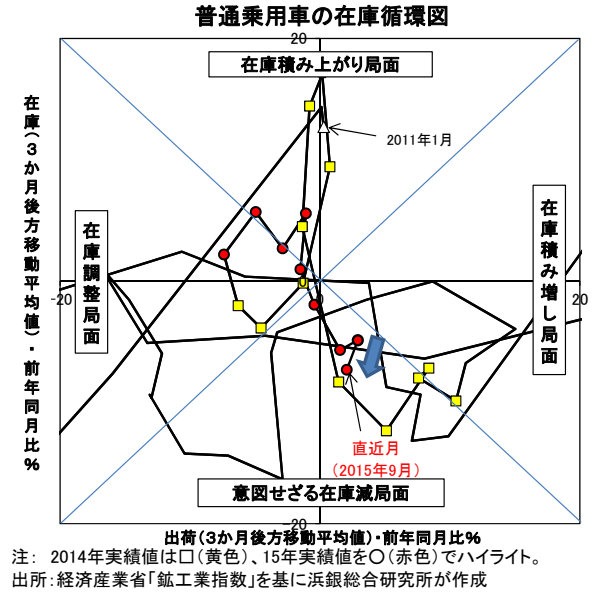
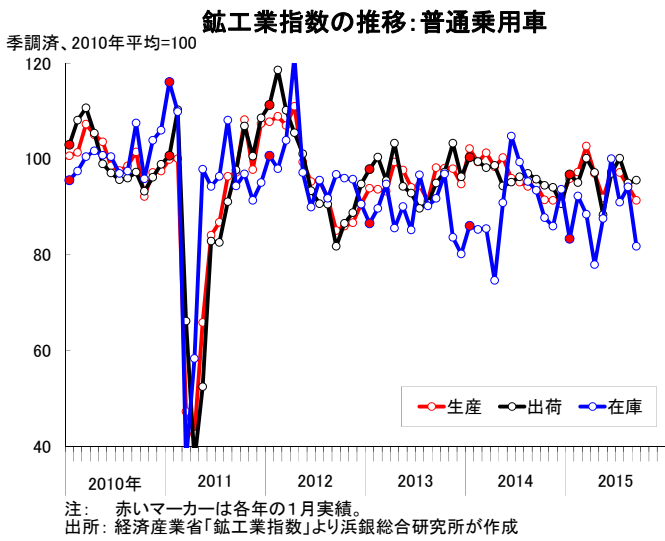
- ・9月の鉱工業指数（速報値）を見ると、自動車メーカーは減産を継続したことによって在庫削減に努めたことが判る。在庫循環図上では^(注)、8月に続き9月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫は健全な水準にある（図表6）。
- ・乗用車全体の在庫が適正水準となる中、12月にトヨタ自動車が新型「プリウス」を発売することから、今後、生産は「在庫積み増し局面」に向かって増加していくと思われる。もつとも、足元の内需が低調であることと、軽乗用車の在庫が依然過剰なことが足かせとなり、総じてみれば、下方圧力が引き続き強い中で緩やかな増産が続くと予想される。
- ・図表7～9では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）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9月に大きく減少した。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増加したが、在庫循環図上は9月も8月に続いて「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫に過剰感はない。
- ・一方、国内自動車生産における懸念材料は引き続き軽乗用車の過剰在庫問題である。9月の在庫は8月から大きく減少したが、「在庫調整局面」とどまっておらず、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9月の在庫水準は極めて高い水準であったため、本年9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生産抑制が必要であり、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。

(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。

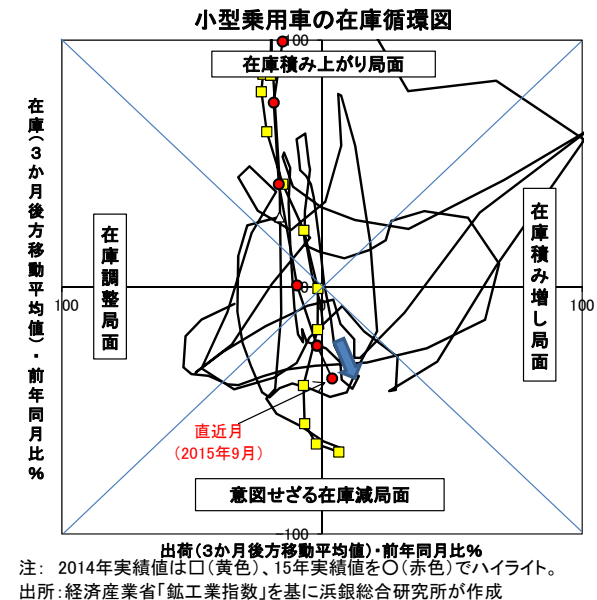
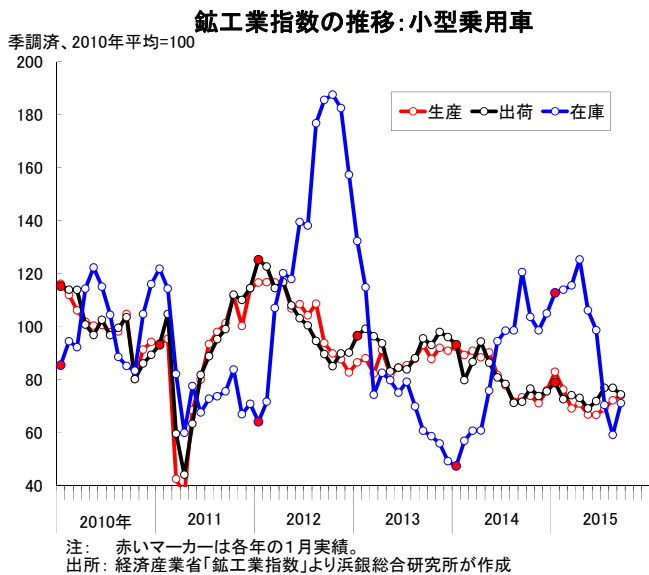
図表6 乗用車の在庫削減が進んだ



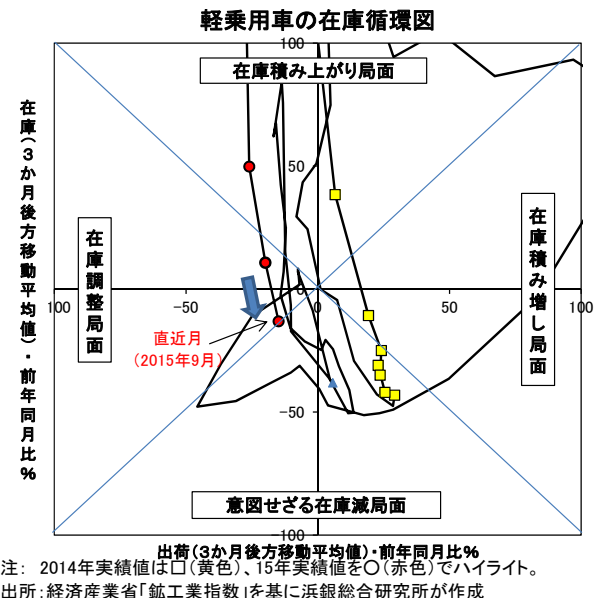
図表7 普通乗用車在庫は大きく減少し健全な水準



図表8 小型乗用車の在庫は増加したが「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫に過剰感はない



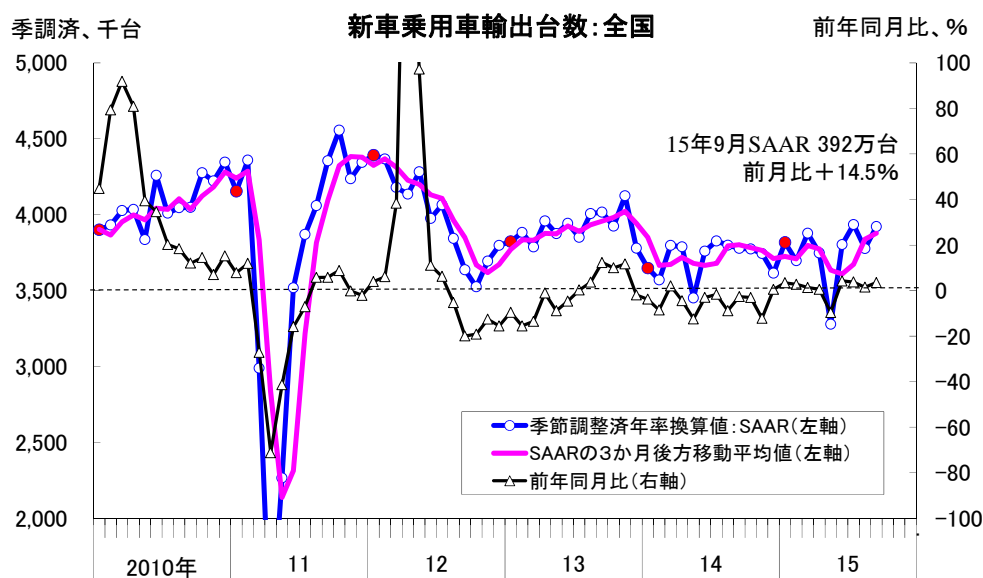
図表9 軽乗用車在庫は減少したが、依然として在庫は過剰



○9月の新車乗用車輸出は前月比で増加

- ・10月29日に公表された9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14.5%増の392万台と大きく増加した（図表10）。
- ・主要仕向地別で見ると（図表11）、8月に大きく減少した欧州向けや米国向けの輸出が9月に反転増加し、中国向けも増加した。
- ・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）は、9月に1,800万台を超えるなど、高水準で推移しているが（図表12）、米国向けの輸出が今後更に増加すると期待するのは禁物である。即ち、中国経済の失速などを背景に、米国政策金利の引き上げ時期に不透明があるものの、近い将来の金利引き上げは自動車販売の下押し要因となる。
- ・欧州の乗用車販売には頭打ち感があり（図表13）、今後、同地域向けの輸出も更に増加すると想定するのは難しいと考える。
- ・最後に、9月の中国向けの乗用車輸出台数（SAAR）は前月比7.3%増の20.4万台と5か月連続の増加となった。もっとも、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、足元の中国での乗用車販売は低調だ。乗用車小売台数は9月までの2か月間、前年比微増で推移した。しかし、流通在庫は過剰な水準にある（図表14）。乗用車の工場出荷台数（生産台数に近い）をみると、8月、9月と増加している（図表15）。これらのデータから推測できることは、積極的な安値販売で小売台数が持ち直し、流通在庫が減少したのをみて、カーメーカーは生産のアクセルを強めたものの、需要以上に増産していることで在庫が再度増加している可能性がある。中国乗用車市場は末端需要の弱さが続き、依然として過剰在庫を抱えており、在庫調整圧力が強いため、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10 9月の乗用車輸出（SAAR）は前月比で増加



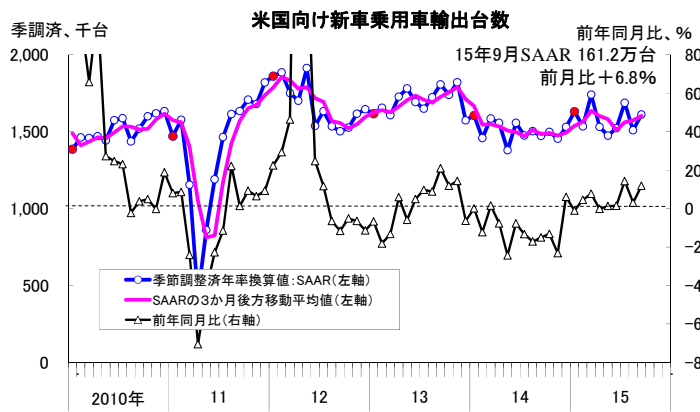
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

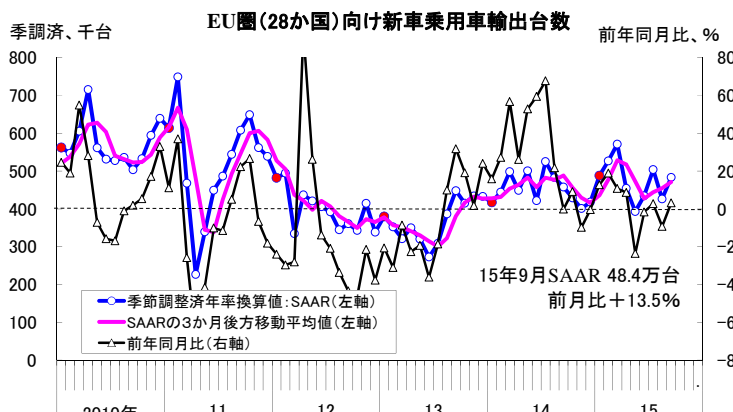
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

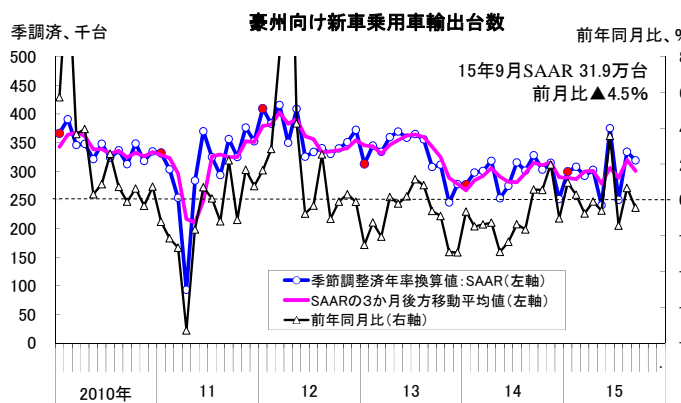
図表 11 欧米及び中国向け輸出が増加



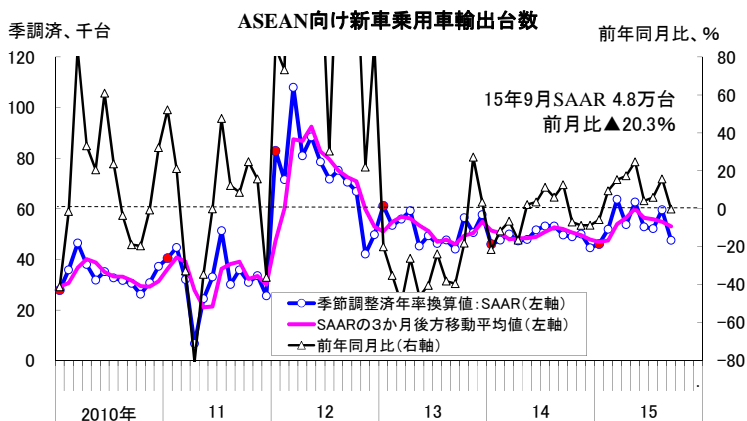
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



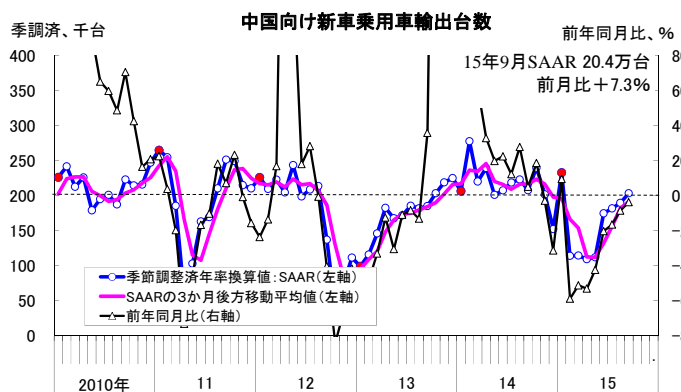
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

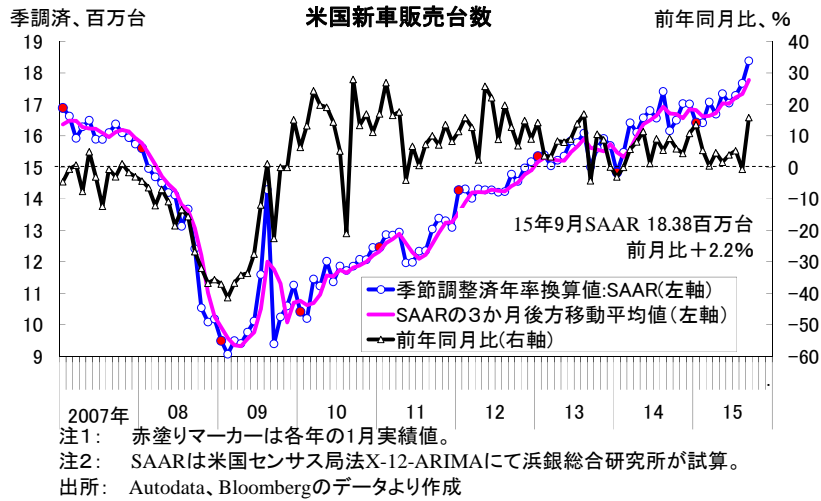


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

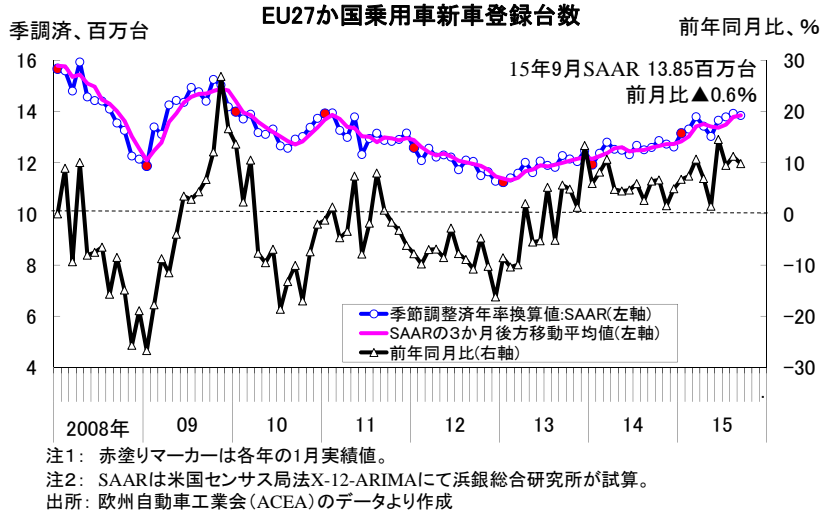


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 12 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

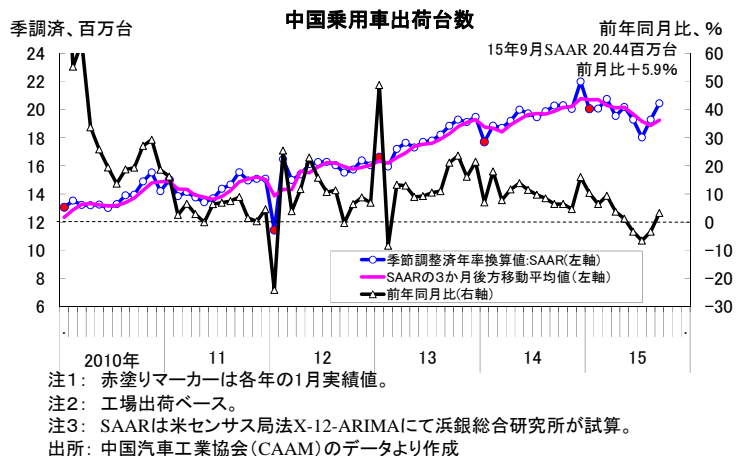
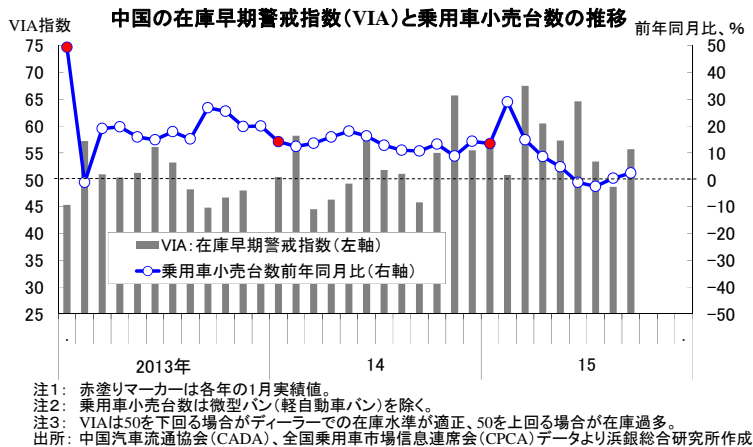


図表 13 欧州乗用車販売に頭打ち感



図表 14 中国での乗用車流通在庫は過剰

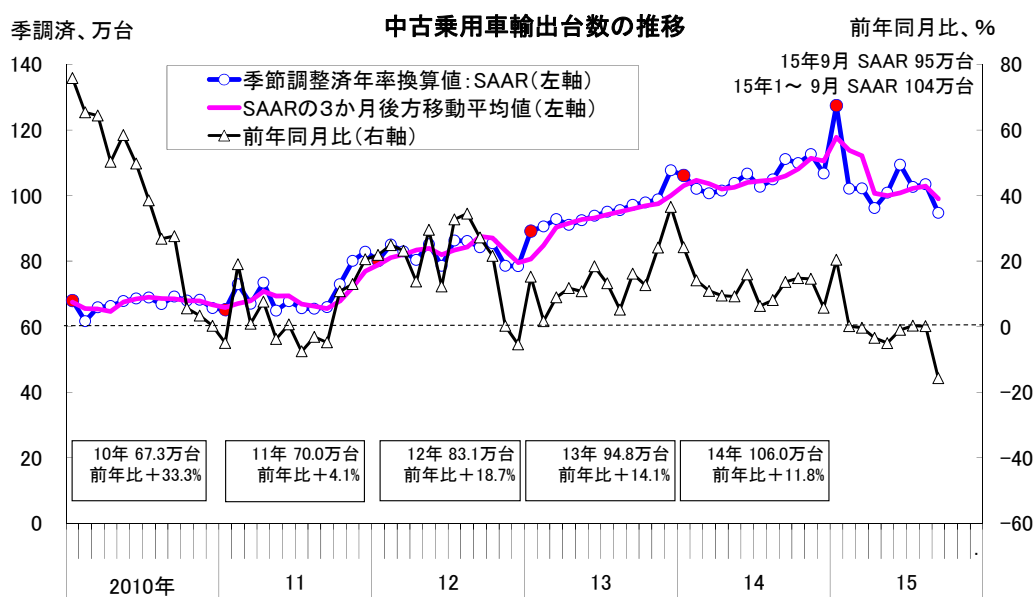
図表 15 乗用車出荷は増加しているが、過剰生産の恐れ



○新興国通貨安の進行で9月中古乗用車輸出台数は急減速

- 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。しかし、9月中古車輸出台数（SAAR）は前月比8.4%減の95万台と年率100万台を割り込み、急減速した（図表16）。
- 9月中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、ミャンマーとアフリカ以外の主要仕向け地向けの輸出は軒並み前月比で減少した（図表17）。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9月の輸出台数も5か月ぶりに減少した（図表18）。
- 中古乗用車の輸出車両単価（FOB平均価格）をみても、9月の単価は2か月連続で下落した（図表19）。チリとアラブ首長国連邦向け以外の仕向け地への輸出単価が減少した。市況軟化の背景には、8月の人民元切り下げに端を発した新興国通貨の下落により、現地通貨ベースでの中古車両価格が上昇しているため、輸出数量の維持・拡大を狙った一部の日本の輸出業者が値下げ販売をしていると推測する。
- 9月中古乗用車輸出の市場規模は前年同月比3.8%減の535億円と、31か月ぶりに前年割れした。15年1～9月累計では前年同期比13.5%増の4,952億円と市場は拡大しているが、10月以降も前年割れが続くかどうかには要注意である（図表20）。中古車輸出市場は為替相場に左右されやすい。新興国市場での中古車需要は堅調なことから、中古車輸出市場は中長期的に成長し続けると考えるが、8月からの新興国通貨安という突然の逆風にさらされ、同市場は現在、踏ん張り時を迎えている。
- 今後は、10月以降の貿易統計でみる中古車輸出台数の動きに加え、国内中古車市況の軟化と、それが新車販売の足かせとなる可能性に注意したい。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。

図表16 9月中古乗用車輸出台数は大きく減少

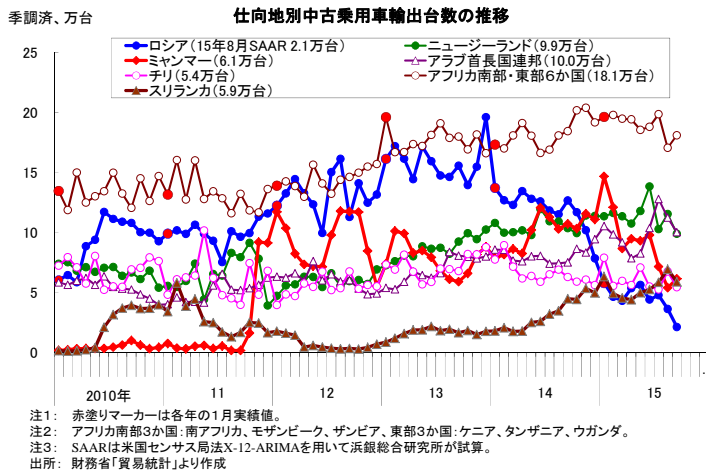


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

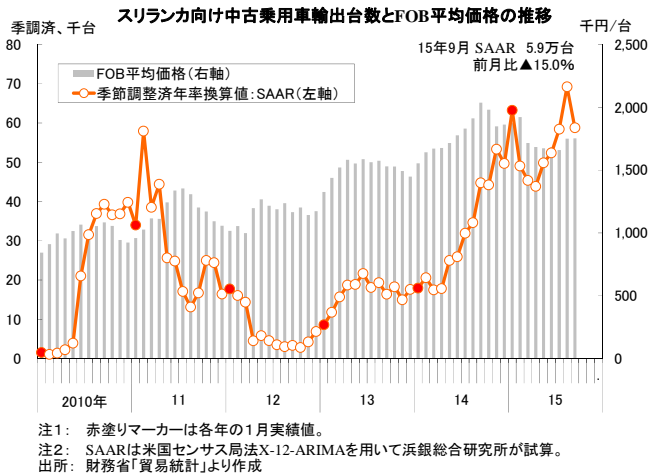
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

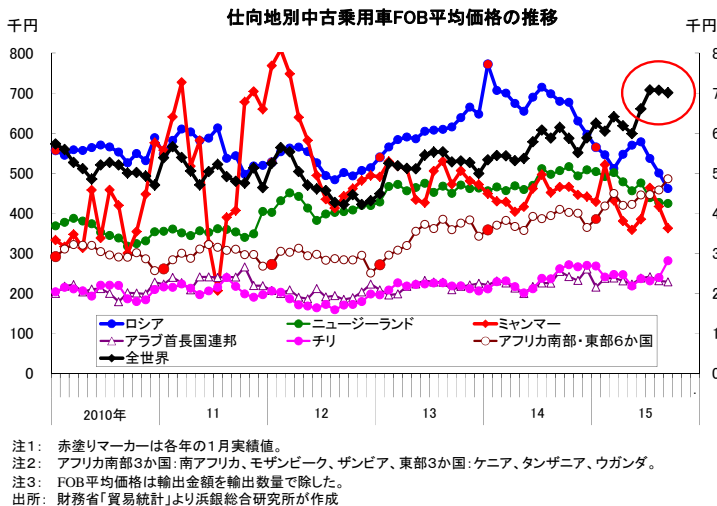
図表 17 主要仕向け地向けの輸出が軒並み減少



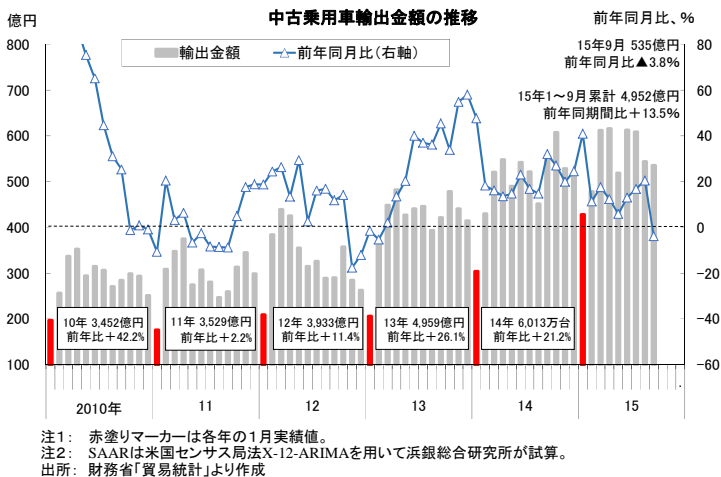
図表 18 スリランカ向けも5か月ぶりに減少



図表 19 中古乗用車の平均輸出単価が軟化



図表 20 輸出金額は31か月ぶりに前年割れ



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。