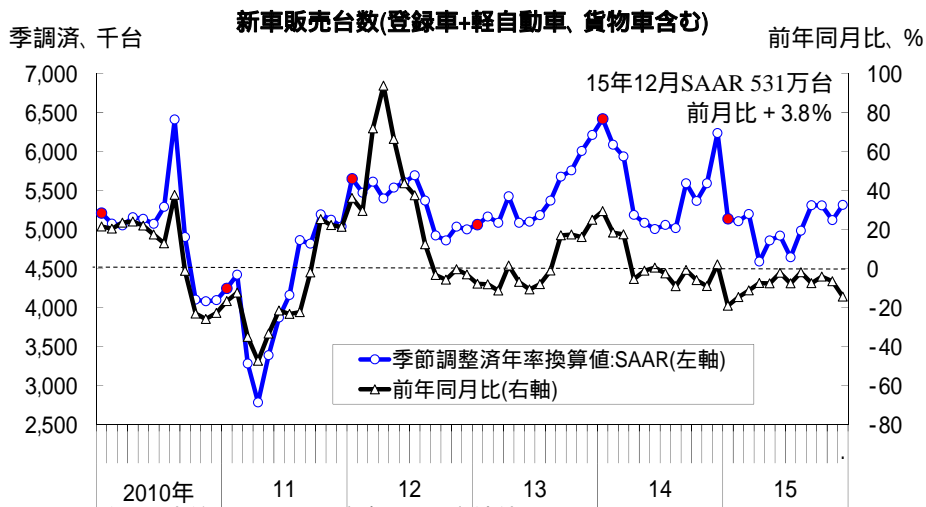


国内新車販売統計（2015年12月） 2015年の国内新車販売は「かろうじて」500万台を維持

16年新車市場は年後半に増加する車検対象車両がどれだけ新車に置き換わるかに注目

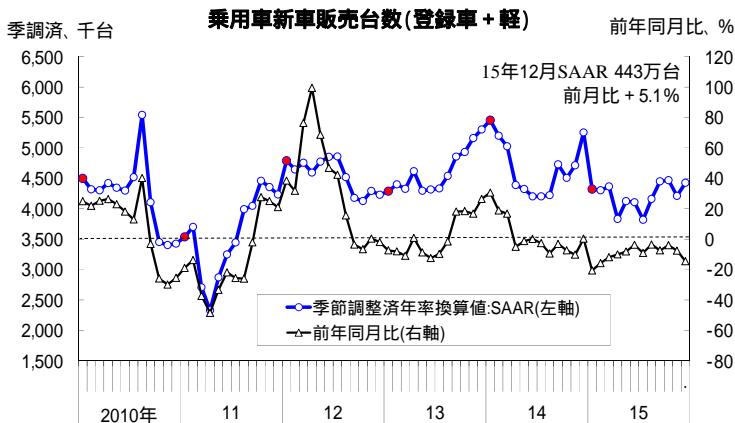
- 1月5日発表の12月の国内新車販売台数（登録車＋軽自動車、貨物車含む）は前年同月比14.5%減と12か月連続の前年割れとなったものの、季調済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた12月の販売台数は前月比3.8%増の531万台となり、小幅に持ち直した。ただし、直近のSAARは12～15暦年実績台数を下回る水準にあり、内需は依然として低調である（図表1）。
- 内訳をみると、12月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比5.1%増の443万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同8.0%増の290万台と増加したが、前月は同5.7%落ち込んだこともあり、一進一退で8月以降は頭打ちの状況である（図表3）。
- 軽乗用車の12月の販売台数（SAAR）は前月並みの153万台となった（図表4）。上期末（9月）を挟んで専門メーカーが行った積極販売が一服し、軽市場は伸び悩んでいる。
- 一方、貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の12月のSAARは前月比4.7%増の45万台と増加した（図表5）。東日本の復興関連投資に関わるトラック受注は減速しているものの、物流業界向けの販売が堅調であることから、貨物車の販売は高水準で推移している。
- 15年（暦年）の国内新車販売台数は前年比9.3%減の505万台となり、震災後の4年間で最低となった。15年の新車販売は「かろうじて」500万台をキープしたという印象だ。消費増税後はSAARで500万台を切る水準にまで落ち込んでいたが、収益性を犠牲にした軽自動車の積極販売が9月以降に500万台を超える水準に持ち上げているからである。
- 新車販売の内訳は、登録乗用車と軽乗用車がともに前年比で減少した。なお、軽貨物車を含む軽自動車販売台数は前年比16.6%減の190万台となり、新車販売に占める軽自動車のシェアは前年比3.3%ポイント低下の37.6%へと大きく下がった。15年は耐久消費財の鏡とも言える軽自動車販売の大幅な落ち込みに見られるように、消費税増税や生活費の上昇、さらにはエコカー減税の基準厳格化や軽自動車税の増税といった税制改正の影響が、国内の新車需要に大きなダメージを与えた一年となった。一方、貨物車は同3.5%増と6年連続の増加となった（図表6～11）。
- 16年の国内新車市場においては、年後半に向けて増加する車検対象車両がどれだけ新車に置き換わるか、に注目したい（後述）。ディーラーの販売施策強化、中古車市況の改善及び同市況の動向を左右する中古車輸出市場の回復が新車市場拡大の鍵となる。
- 後述するが、鉱工業指数をみると、自動車メーカーは10月に3か月ぶりに増産に転じた後、直近の11月は生産のアクセルを緩め若干の減産を行い、慎重な在庫管理を行った。もっとも、輸出に下振れ懸念があることと（後述）、足元の内需が依然として低調なことから、今後は増産基調は維持されるものの、盛り上がり欠ける展開が続くと予想される。
- 11月の中古乗用車輸出台数は8月からの新興国通貨安という突然の逆風にさらされていることに加え、11月は政策変更を行ったスリランカ向けの輸出が失速したことも響いた。

図表1 12月の国内新車販売SAARは531万台



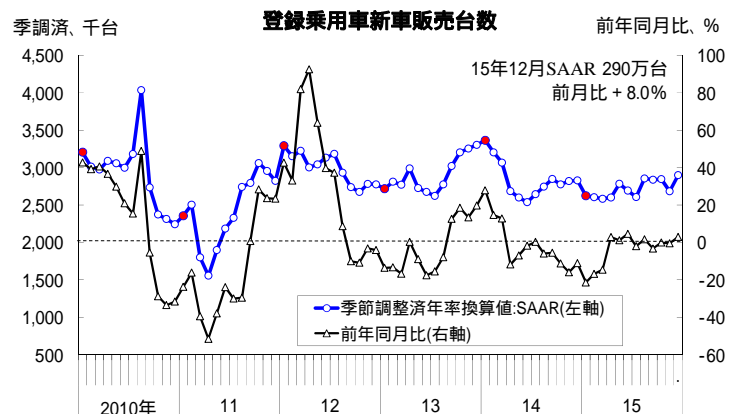
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)が前月比増加



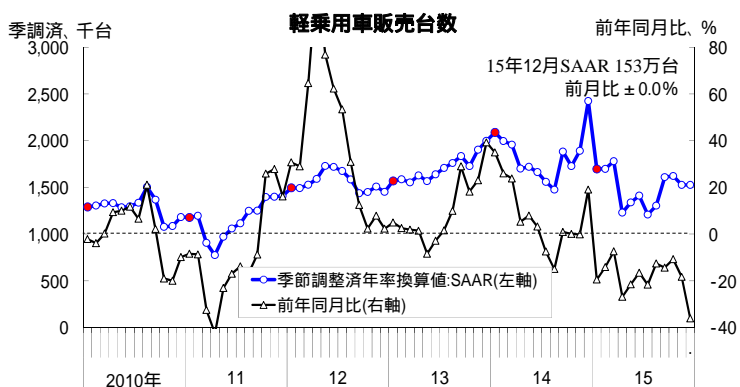
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車販売は一進一退で推移



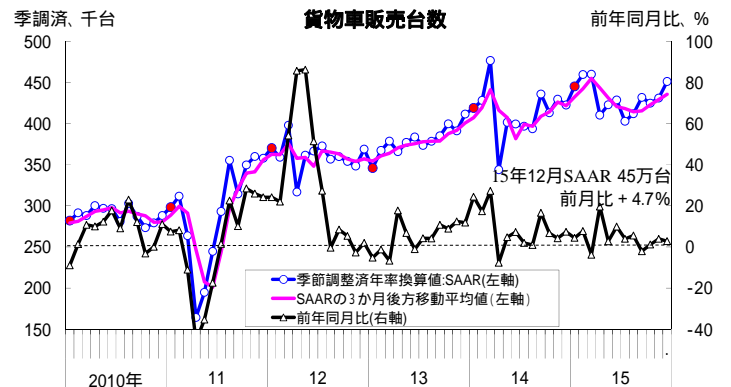
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売は前月比フラット



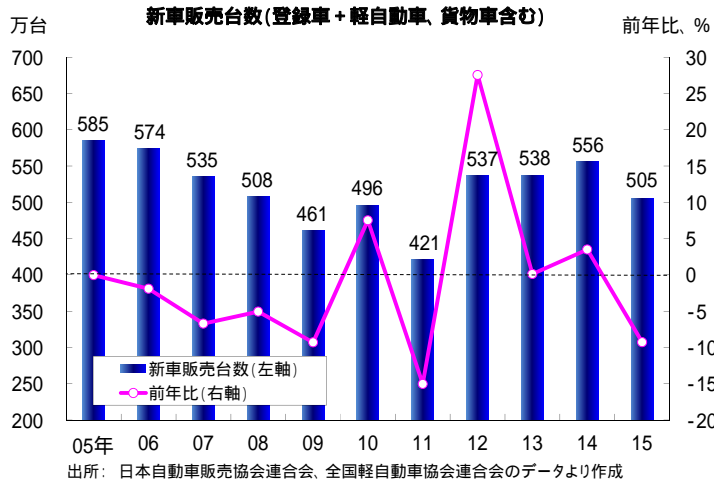
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表5 貨物車販売は高水準が続く

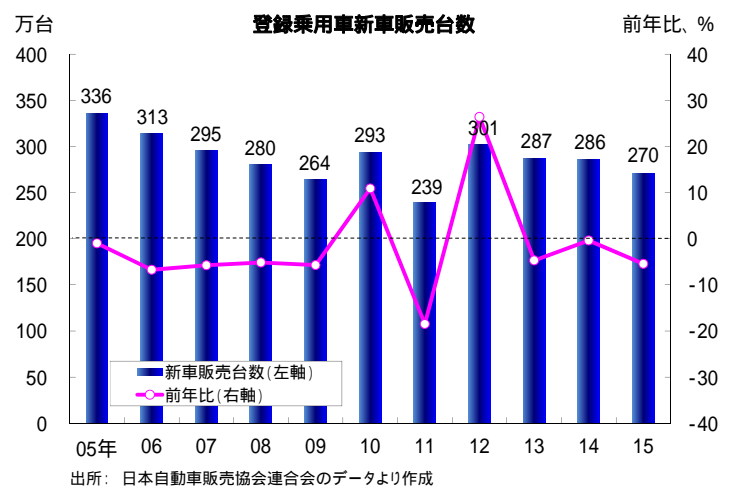


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

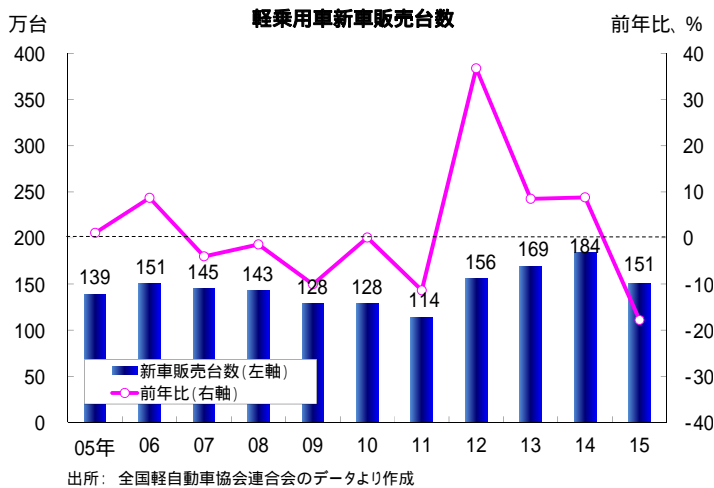
図表6 15年新車販売は前年比9.3%減の505万台



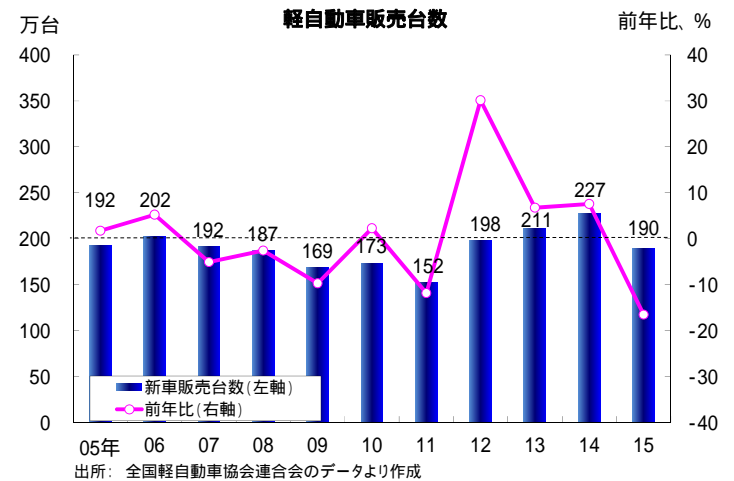
図表7 登録乗用車は同5.5%減と3年連続の減少



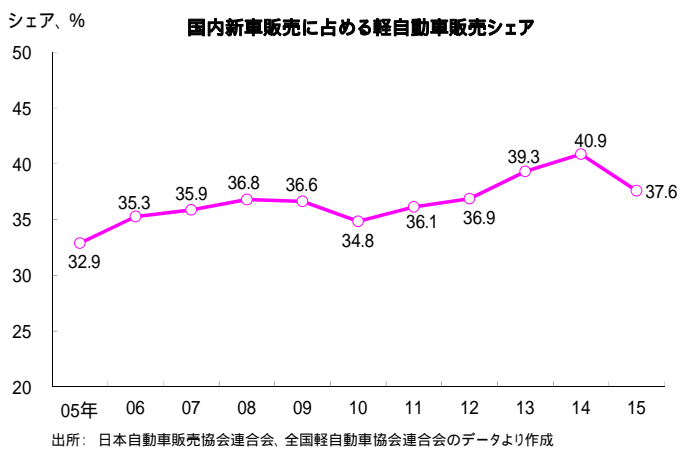
図表8 軽乗用車は同17.8%減と大幅減



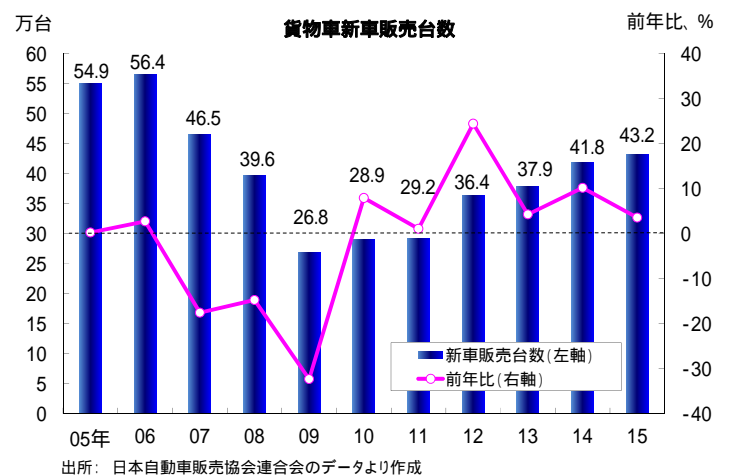
図表9 軽自動車は同16.6%減の190万台



図表10 軽自動車販売シェアは大幅に低下



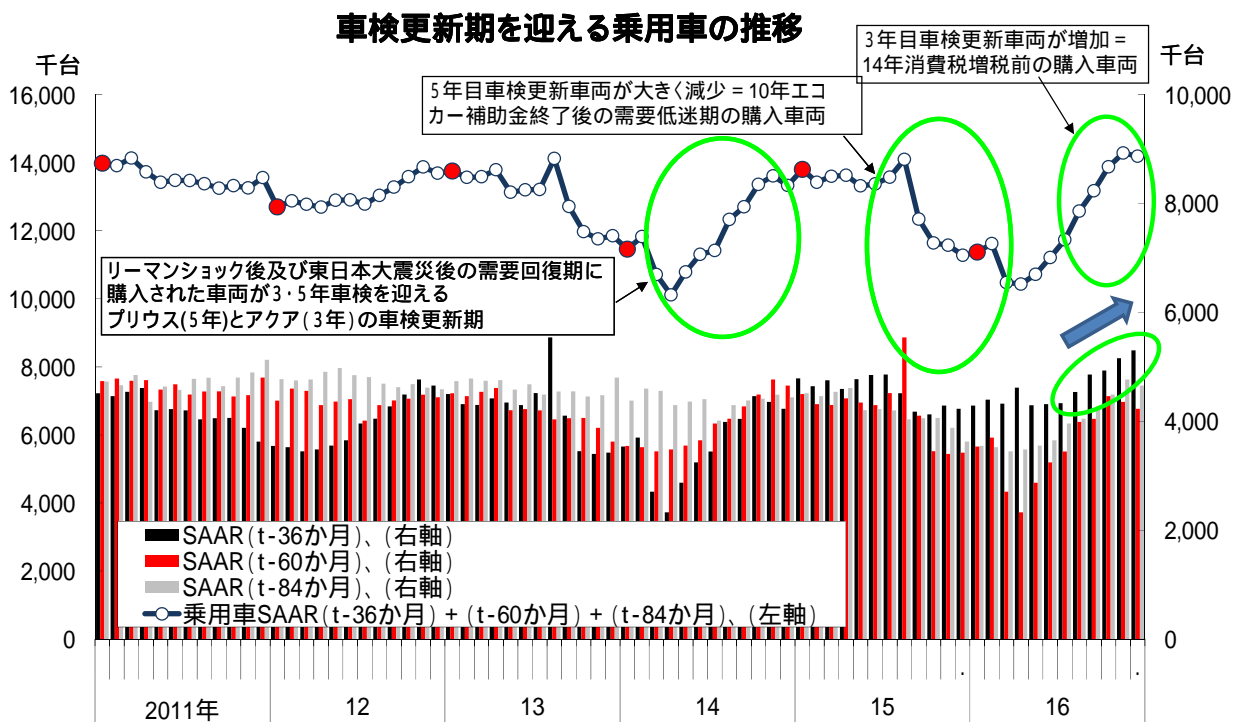
図表11 貨物車は同3.5%増での6年連続の増加



3年目更新を中心に車検対象車両の台数が16年後半に盛り上がる見通し

- 2016年の国内新車市場を見る上では、年後半に向けて増加する車検更新車両の保有者がどれだけ新車に乗り替えるかに注目したい。3年目更新車両が大きく増加する見通しであるが、早期買い替えを促すことを目的とした、ディーラーにおける販売施策強化が潜在需要を取り込むためのポイントとなる。
- 図表12では、買い替え需要に繋がる車検更新車両の台数を青い折れ線で表している。同線は3、5、7年前の乗用車の販売台数(SAAR)を単純合算したものであり、1～3回目の車検を迎える車両の台数を表す。それぞれの回の車検対象車両の台数は図表下部に棒グラフで表している。
- 車検更新車両は15年後半に入ってから減少傾向にあるが、これは5年目車検を迎える車両の台数が大きく落ち込んだことによる。ちなみに、ちょうど5年前の10年後半はエコカー補助金終了後の需要低迷期にあたる。足元で新車販売が低調である背景のひとつには、この車検対象車両の減少に起因する買い替え需要の低迷が足かせとなっていることがある。
- そしてこの車検更新車両台数は、16年の年央から年末に向けて盛り上がる見込みがある。これは13年後半に消費増税前に駆け込みで購入された車両が3年目車検を迎えるタイミングになるからである。
- 上記のディーラーにおける販売強化策の動向に加え、新車買い替えを後押しする中古車市況の改善及び同市況の動向を左右する中古車輸出市場の回復が、新車販売台数増加の鍵を握ると考える。

図表12 16年後半に更新需要が盛り上がる見通し



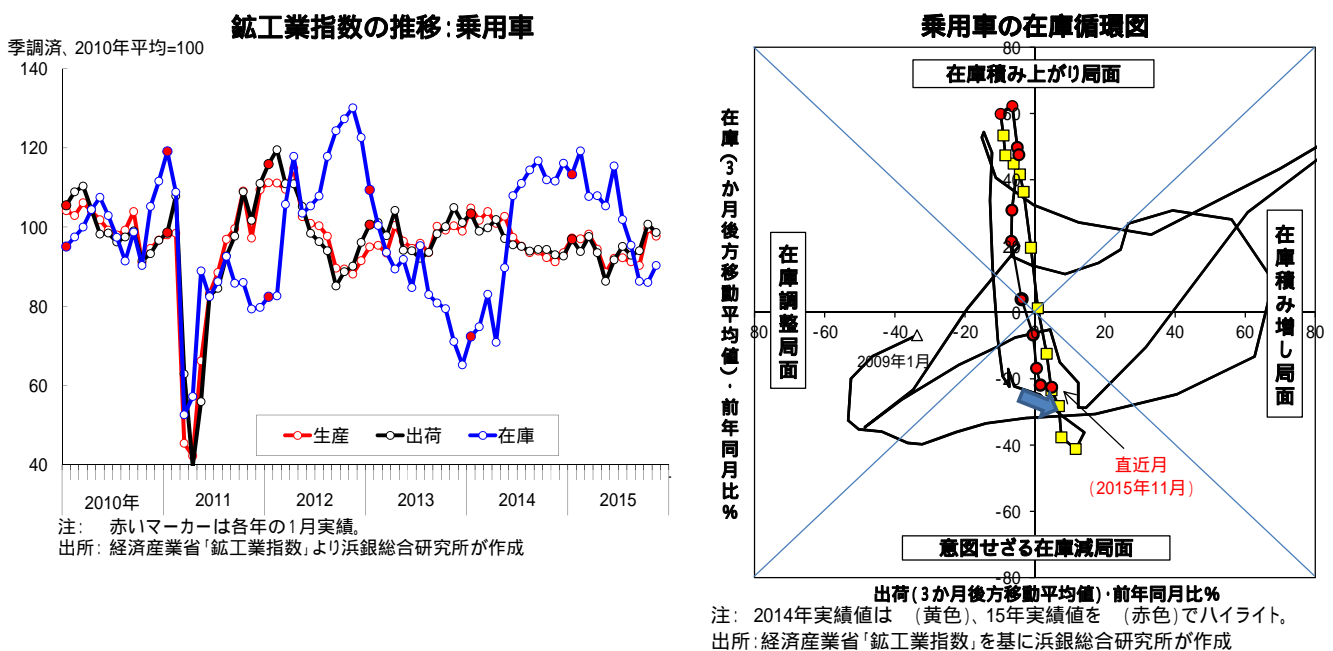
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータを基に作成

11月普通乗用車では「意図ある在庫」が増加

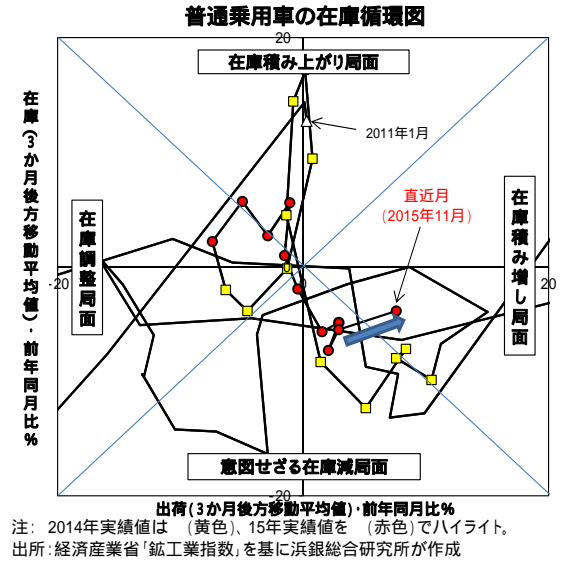
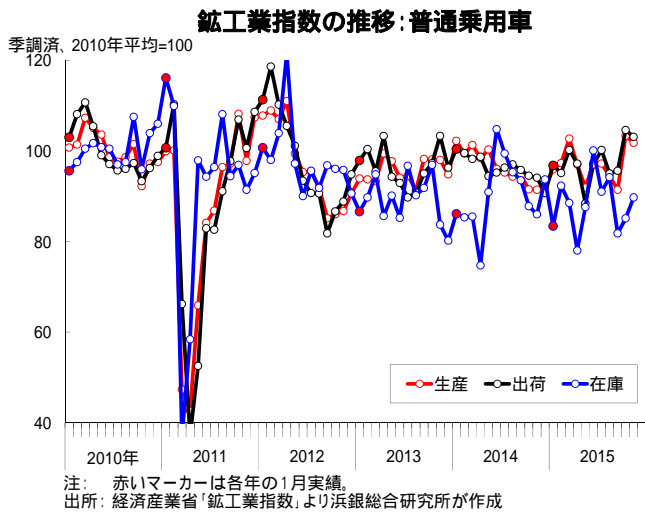
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、自動車メーカーは10月に3か月ぶりに増産に転じた後、直近の11月は生産のアクセルを若干緩めて減産を行った。在庫は足元で5か月ぶりに増加しているものの、在庫循環図上では^(注)、10月に続き11月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表13）。
- ・ 乗用車全体の在庫が適正水準にある中、12月9日にトヨタ自動車が新型「プリウス」を発売したこともあり、今後も、生産は「在庫積み増し局面」に向かって増加し続けるとみられる。もっとも、輸出に下振れ懸念があることと（後述）、足元の内需が依然として低調であることから、下方圧力が引き続き強い中での緩やかな増産が続くと予想される。
- ・ 図表14～16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。11月の普通乗用車の在庫（季調値）は2か月連続の増加となり、生産活動は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」に移行した。12月の発売を控えた新型「プリウス」の在庫生産が背景にあり、普通乗用車では言わば「意図ある在庫」が増えているのであって、前向きな動きと捉えている。
- ・ 小型乗用車の11月の在庫は減少が続き、在庫循環図上は11月も10月に続いて「意図せざる在庫減局面」にあるものの、「在庫積み増し局面」に向かう勢いは鈍く、同セグメントの生産動向は停滞していると判断できる。
- ・ 軽乗用車の在庫推移も「意図せざる在庫減局面」にとどまっているが、小型乗用車同様に生産動向には改善がみられない。在庫は直近11月に4か月ぶりに前月比で増加しており、軽自動車メーカーは、在庫を増やさないように生産のアクセルをより慎重にコントロールする難しい舵取りを続けなければならない状況が続いている。軽乗用車の需給環境に関しては、依然として予断を許さない状況である。

(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。

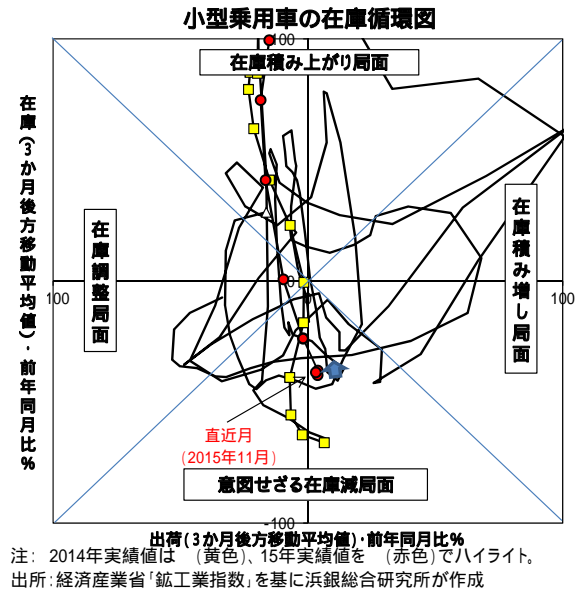
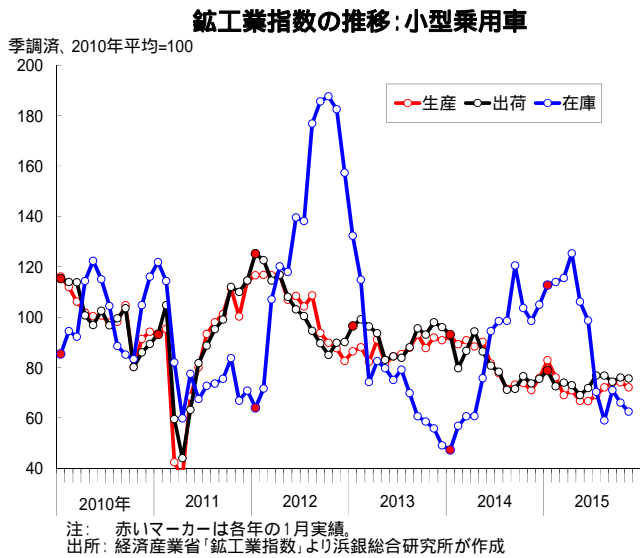
図表13 乗用車の在庫指数は5か月ぶりに増加



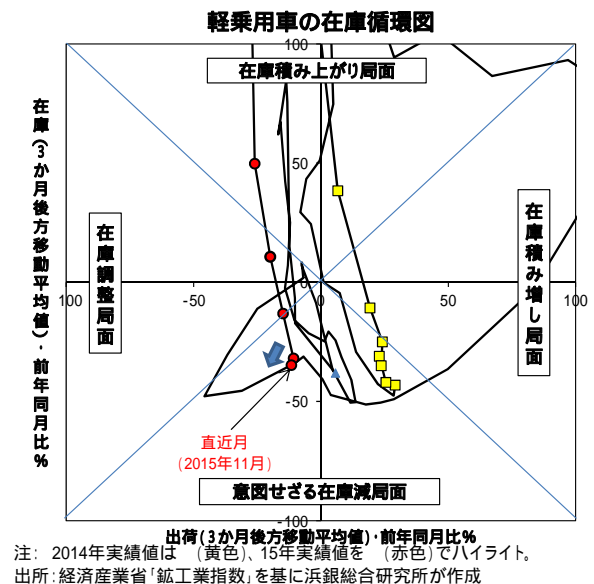
図表 14 普通乗用車は「在庫積み増し局面」に移行



図表 15 小型乗用車は引き続き「意図せざる在庫減局面」にあるが、景気動向は停滞



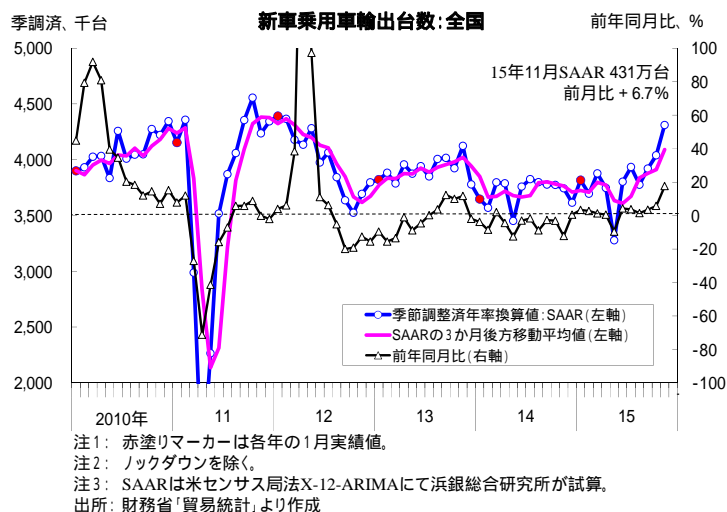
図表 16 軽乗用車の景気も改善していない



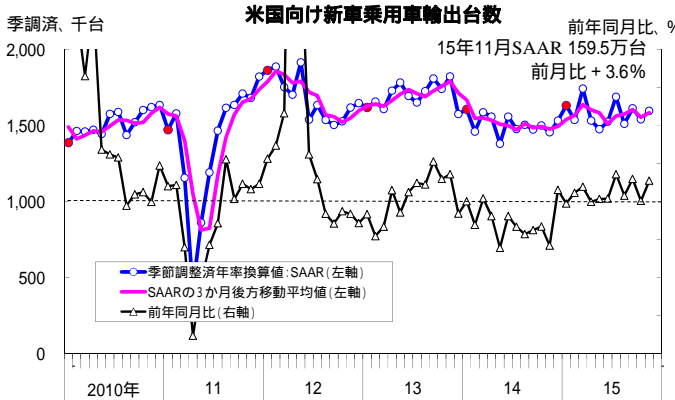
11月新車乗用車輸出は3か月連続で増加したが、引き続き楽観は禁物

- 昨年（2015年）12月25日に公表された11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6.7%増の431万台と3か月連続の増加となった（図表17）。
- 主要仕向地別で見ると（図表18）、欧州と中国向け以外への輸出（SAAR）が前月比で増加した。なお、11月の堅調な輸出台数の背景には、一部メーカーが小型車の生産を海外から国内に切替えた影響があることに要注意である。
- 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、11月に1,831万台と1,800万台を超える高水準で推移しているが、直近の2か月は一進一退の動きとなっている（図表19）。なお、今後は米国政策金利の引き上げが自動車販売の下押し要因となる可能性があるため、米国向けの輸出が切り上がると期待するのは禁物である。
- 米国に次ぐ主要仕向け地である欧州向けの11月の輸出（SAAR）は、前月比0.7%減の55.6万台と減少した。新型車の販売開始が足元の輸出増を支えているが、今後、同地域向けの輸出が増加し続けると想定するのは難しいと考える。なぜなら、足元の欧州の乗用車販売には頭打ち感があり、11月の新車乗用車登録台数（SAAR）をみると、3か月後方移動平均値でみたトレンドは上昇頭打ちとなっている（図表20）。
- 最後に、11月の中国向けの乗用車輸出台数（SAAR）は前月比21.0%減の19.1万台と大幅な減少となった。中国政府による景気刺激策（排気量1,600cc以下の小型車の取得税を10月に引き下げた）の影響で10月に輸出台数は大幅に増加したが、11月は大きく落ち込んだ。減税により10月、11月の乗用車小売台数は前年比で2桁%の増加が続いているが、流通在庫は依然として過剰な水準にあり、11月の在庫過剰感は10月よりも強まった（図表21）。乗用車の工場出荷台数（生産台数に近い）に目を向けると、10月のSAARは前月比15.0%増と大幅に増加し、11月は同6.5%増と更に増加した（図表22）。前年比1桁%増の市場低迷期が半年も続いていただけに、景気刺激策により需要回復期待が一気に高まり、多くのメーカーが実需要以上に生産のアクセルを強めに踏み込む状況に陥っている可能性が高い。中国政府の需要喚起策により、同国新車販売の底割れ懸念は後退したものの、販売増加がいつまで続くかが依然不透明なことや、流通在庫の過剰感も払しょくされていないことから、同国向け輸出台数が今後大きく浮上することは現時点では期待することができない。
- 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、輸出水準が今後さらに切り上がっていくと予想するのは難しい状況である。

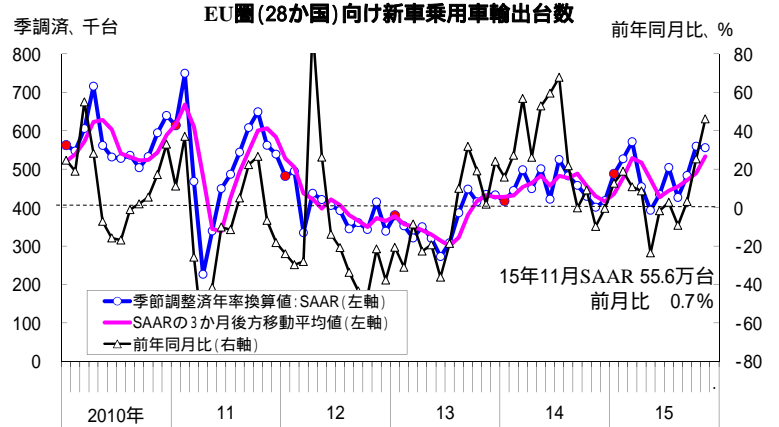
図表17 11月の乗用車輸出（SAAR）は3か月連続の増加



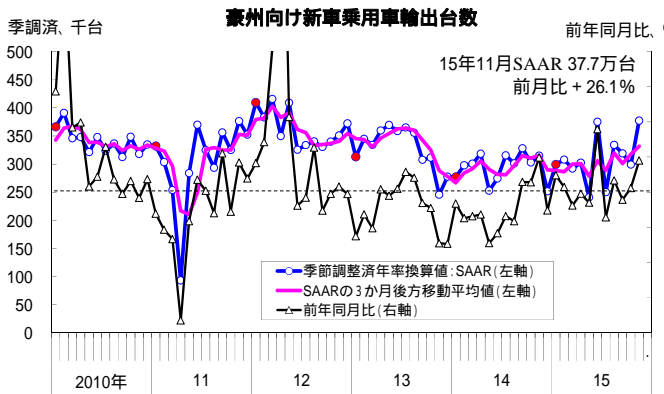
図表 18 欧州、中国向け以外の主要仕向地向けが増加



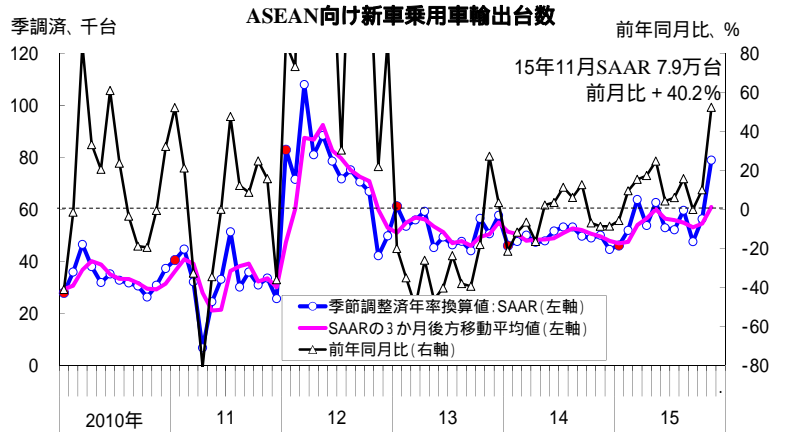
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



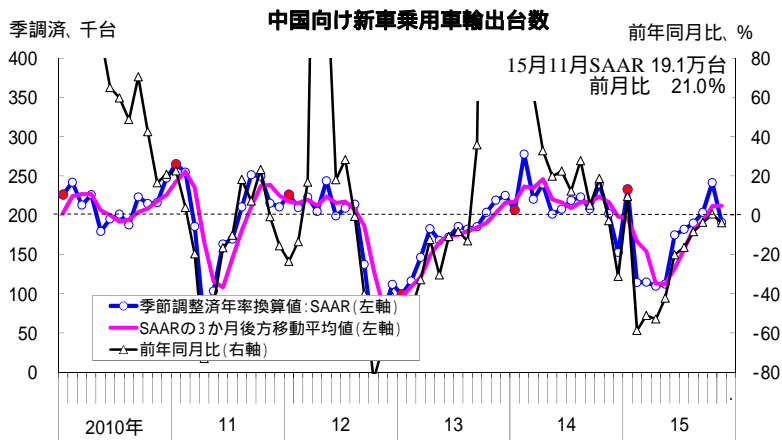
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

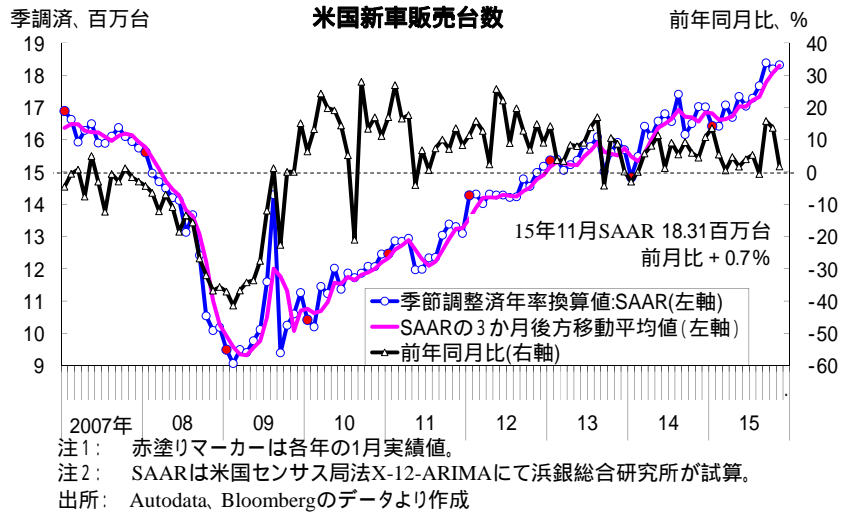


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

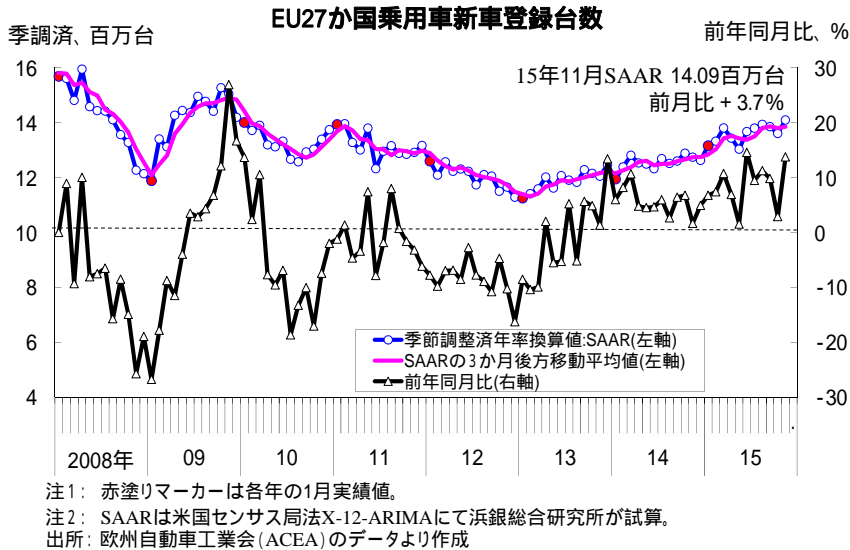


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

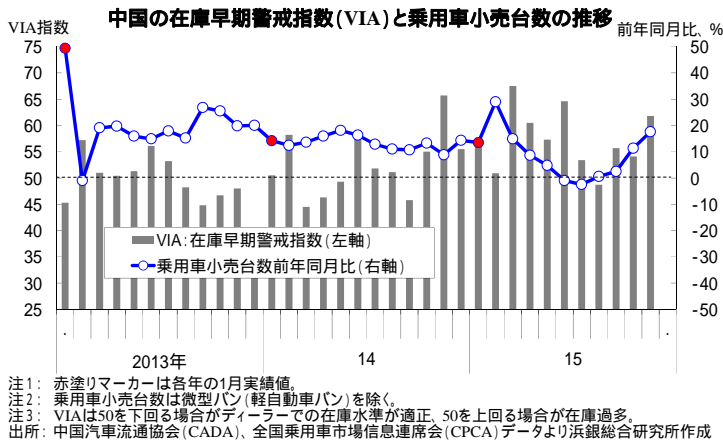
図表 19 米国新車販売は金利引き上げ後の需要減少リスクに要警戒



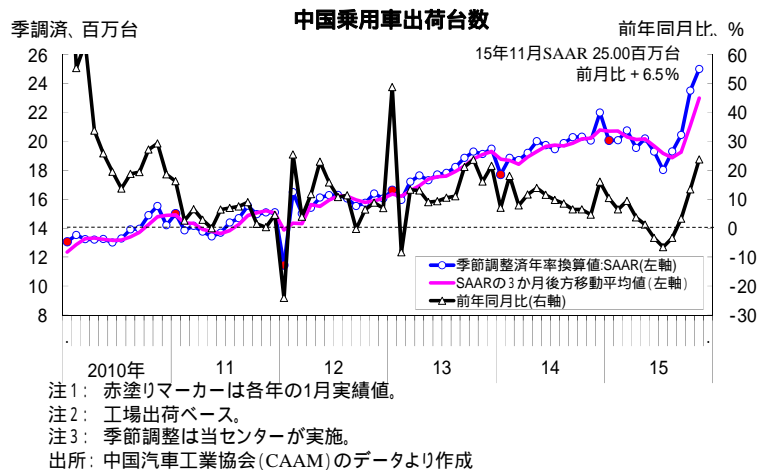
図表 20 欧州乗用車販売に頭打ち感



図表 21 中国での乗用車流通在庫は過剰



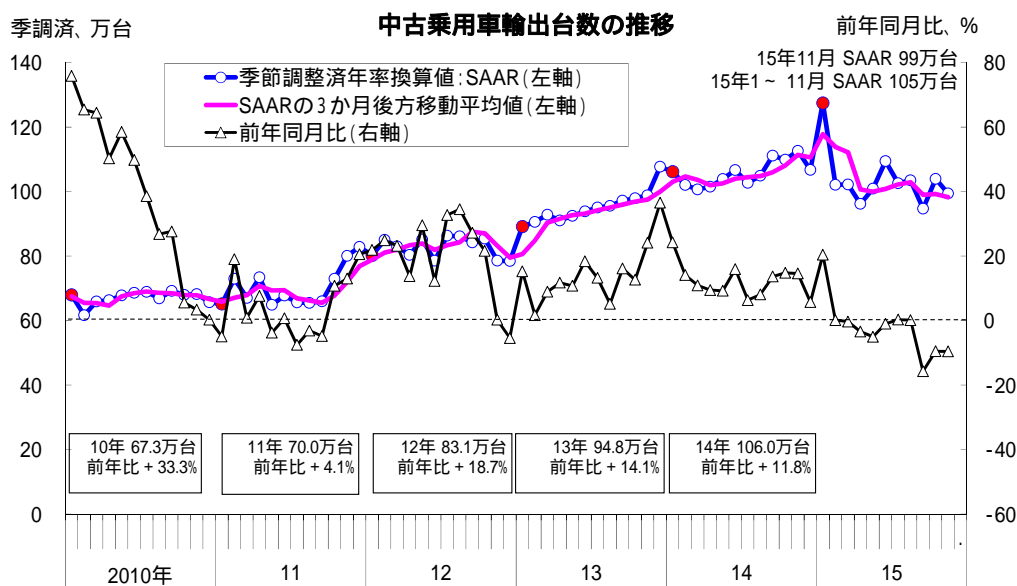
図表 22 減税により乗用車出荷は堅調に推移



11月中古乗用車輸出台数は再び年率100万台割れ：スリランカ向け輸出が失速

- 国内流通業者に注目されている中古乗用車の輸出市場に目を向けると、11月の中古車輸出台数（SAAR）は前月比4.3%減の99万台と、再び100万台を割り込んだ（図表23）。15年1～11月の平均SAARは105万台と、前年暦年実績（106万台）並の水準となっているが、9月以降は減少トレンドが続いている。
- 11月の中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、アラブ首長国連邦、ニュージーランド、ロシア向けの輸出が増加したが、その他仕向地向けの落ち込みをカバーできなかった（図表24）。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（SAAR）は、11月に前月比37.0%減と失速した（図表25）。10月以降に相次いだ、関税率引き上げを含む政策変更によるマイナス方向の影響が、ついに日本の輸出統計に現れた。
- 中古乗用車の輸出車両単価（FOB平均価格）をみても、11月の単価は4か月連続で下落した（図表26）。市況軟化の背景には、アラブ首長国連邦やアフリカ向けといった輸出台数規模の大きい地域向けのFOB単価が下落したことに加え、高単価な中古車両の仕向け地であるスリランカ向け輸出構成比が大きく下がったこともある。新興国通貨安とスリランカでの輸入関税の引き上げにより、現地通貨ベースでの中古車価格が上がったことが、中古車輸出市場の需要に冷や水を浴びせる形となり、日本からの中古車の市況軟化に繋がっている。
- 11月の中古乗用車輸出の市場規模は前年同月比0.9%増の533億円と低調であった。15年1～11月累計では前年同期比11.3%増の6,116億円と市場は拡大しているが、市況軟化が始まったことで、月次輸出金額でみた市場拡大が急激に鈍化している点に要注意である（図表27）。中古車輸出市場は為替相場に左右されやすい。自動車保有率の低い新興国市場を中心に、海外での中古車需要は中長期的に拡大すると考えるが、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、正念場を迎えている。

図表23 11月の中古乗用車輸出台数（SAAR）は前月比で減少し再び100万台割れ

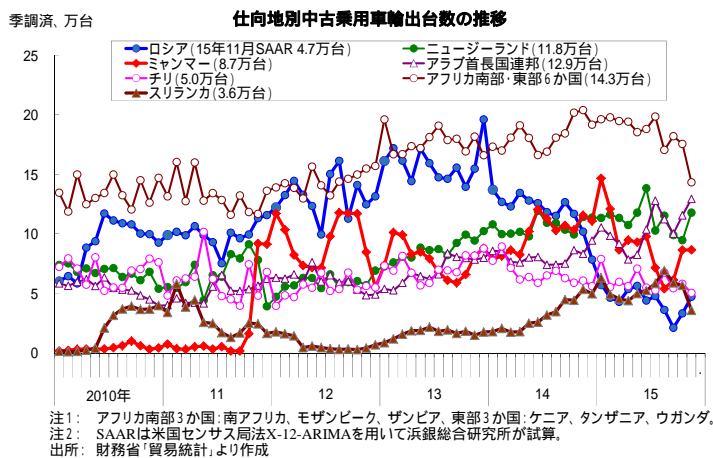


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

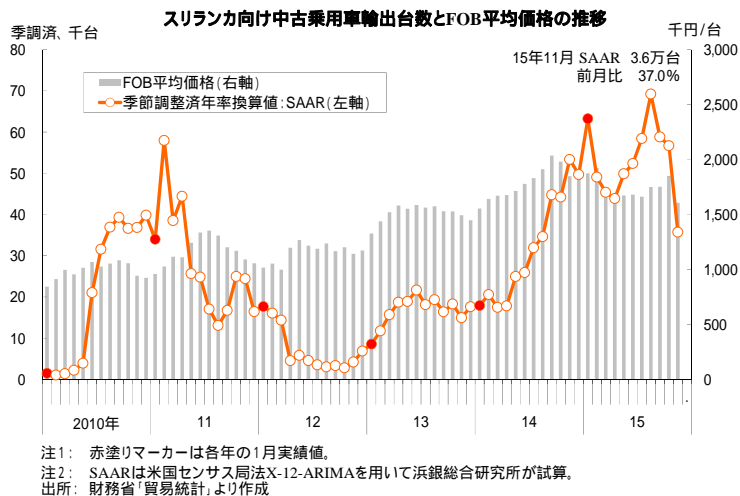
注2：SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

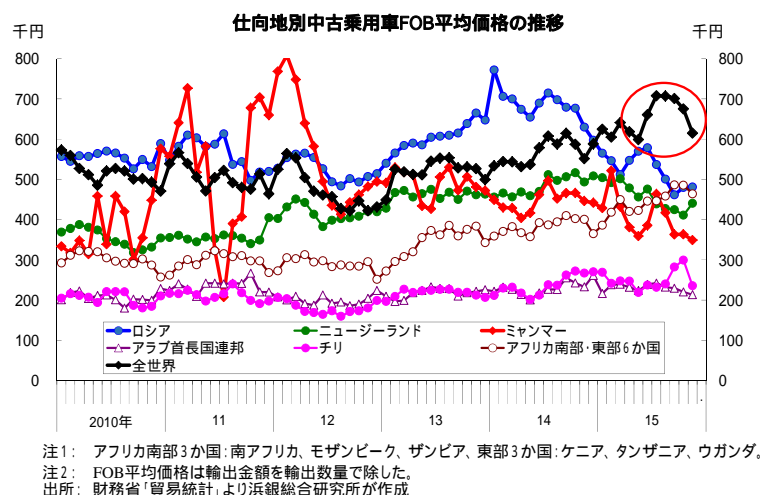
図表 24 UAE、ロシア、NZ 向け以外の輸出が減少



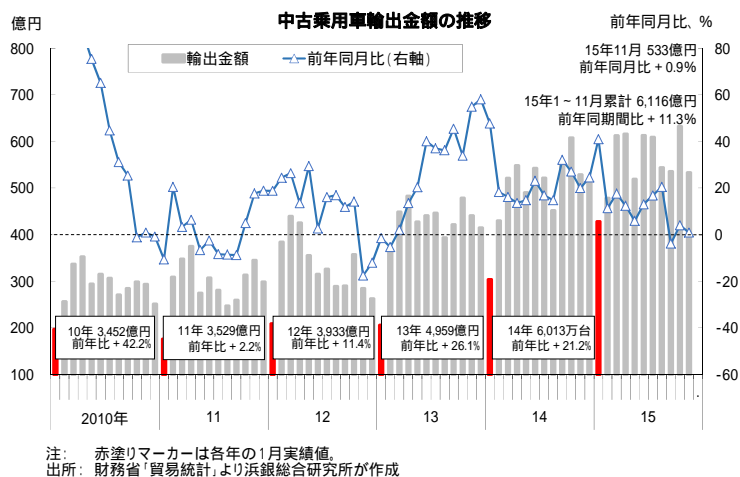
図表 25 スリランカ向け輸出は失速



図表 26 中古乗用車の輸出市況軟化が続く



図表 27 11月輸出金額は前年比プラスだが低調



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。