

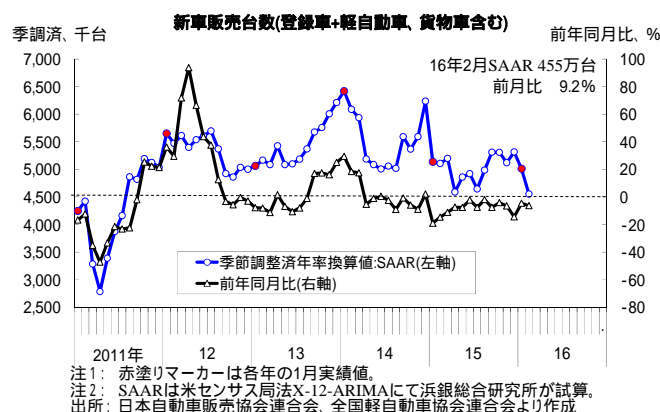
国内新車販売統計（2016年2月）

新車需要の低迷続く：中古車輸出市場ではシンガポールが新たな牽引役として浮上

2月の新車販売（SAAR）は前月比9.2%減の455万台：15年度500万台割れの公算

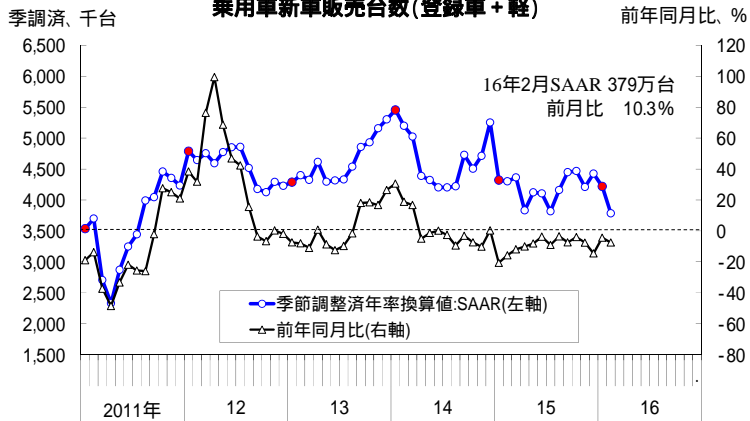
- ・ 3月1日発表の2月の国内新車販売台数（登録車＋軽自動車、貨物車含む）は前年同月比6.4%減と14か月連続の前年割れとなり、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた2月の販売台数も前月比9.2%減の455万台となった。直近のSAARは15暦年台数（505万台）を下回る水準にあり、内需は依然として低調である（図表1）。
- ・ なお、足元の需要の弱さ（SAAR455万台）が3月も続いた場合、15年度の国内新車販売台数は約492万台となり、4年ぶりに500万台を下回る公算である。
- ・ 内訳をみると、2月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比10.3%減の379万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同14.9%減の235万台と大幅に減少し、同セグメントの販売台数には底割れ感がでている（図表3）。
- ・ 軽乗用車の2月の販売台数（SAAR）も前月比1.5%減の143万台となった（図表4）。昨年後半までの専門メーカーが行った積極販売は一服し、軽市場は伸び悩んでいる。
- ・ 加えて、貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の2月のSAARも前月比9.0%減の39万台と減少し、3か月後方移動平均でみたトレンドは下落基調にある（図表5）。
- ・ 後述するが、鉱工業指数をみると、乗用車メーカーは1月も慎重に生産を行うことで在庫削減を行った。足元の在庫水準は健全だが、小型車需要の低迷と軽自動車の過剰在庫が足かせとなり、生産は停滞気味である。なお、2月は部品会社の爆発事故に伴うトヨタ自動車の計画減産の影響で、生産は減少する可能性が高いことに要注意である。
- ・ 中古乗用車輸出の1月の台数（SAAR）は、前月比5.9%増の107万台と持ち直しの動きをみせた。昨年、金額ベースで最大市場となったスリランカ向けの輸出台数は失速した一方、バングラデシュとシンガポール向けは過去最高を記録し、両国への輸出台数はスリランカとロシアを追い抜いた。特に、シンガポール向けは買い替え需要の増加に伴い、今後1～2年に亘って高位安定市場となる見通しである。足元の需要の強さがこのまま続くと、シンガポールは16年に中古車輸出の仕向地として、金額ベースで最大市場に躍り出る可能性がある。また、オーストラリアからも中古車流通業界にとって明るい材料が出ており、18年に中古車の個人輸入を可能にするという自動車関連法案の改正案が発表された。中古車輸出市場の主役がスリランカからシンガポール・オーストラリアに変わりつつある。

図表1 2月の国内新車販売 SAAR は前月比9.2%減の455万台



図表2 乗用車販売(SAAR)が前月比大幅減

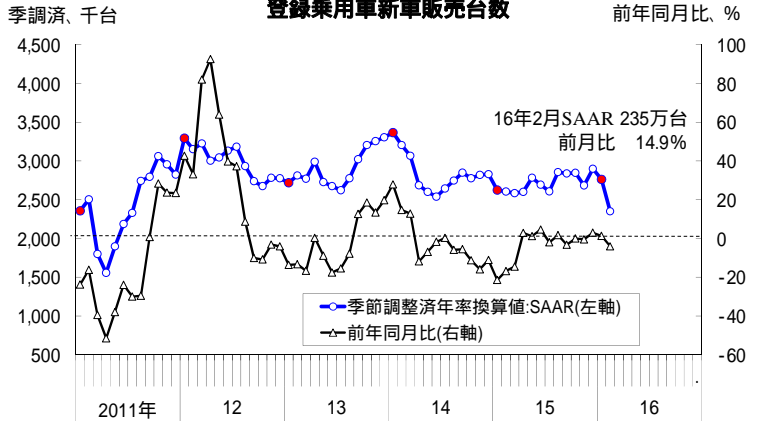
乗用車新車販売台数(登録車+軽)



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 登録乗用車販売に底割れ感

登録乗用車新車販売台数



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減少

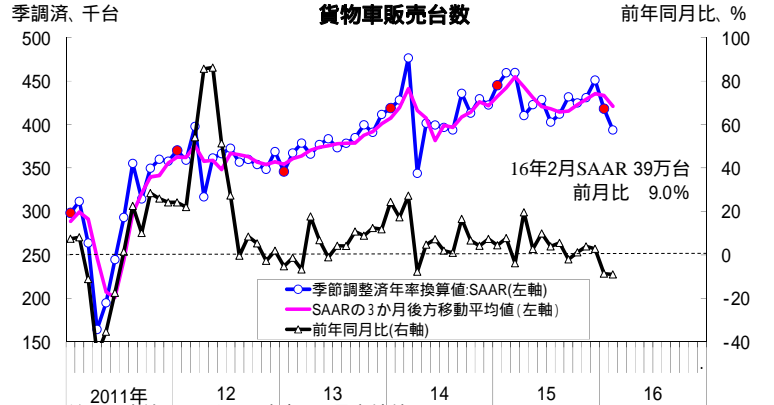
軽乗用車販売台数



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 貨物車販売の減少基調が続く

貨物車販売台数



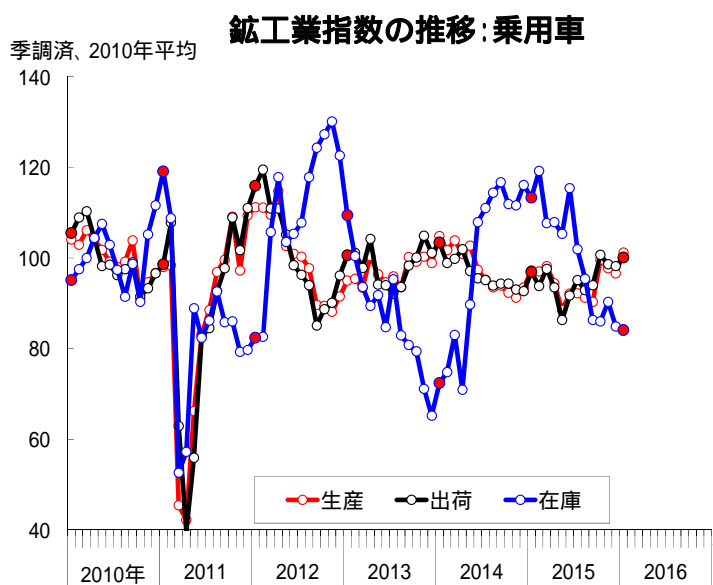
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

1月軽乗用車生産は「在庫調整局面」へと後退

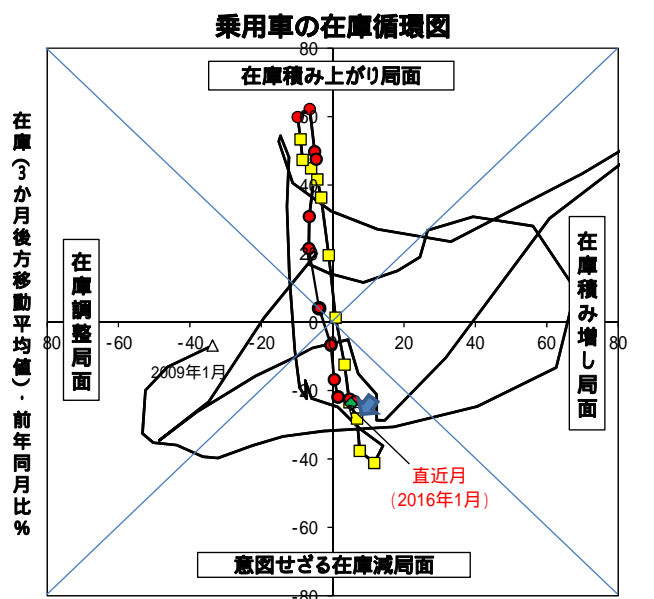
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、自動車メーカーは1月に慎重に生産を増やしたため、1月の在庫は2か月連続で減少した。在庫循環図上では^(注)、12月に続き1月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表6）。もっとも、乗用車の生産が「在庫積み増し局面」に向かっているものの、その勢いは鈍く、同セグメントの生産動向は停滞していると判断できる。小型乗用車の需要低迷と軽乗用車市場の在庫過剰感が足かせとなっている。
- ・ なお、1月8日に発生した愛知製鋼の工場爆発事故の影響で、2月8～13日までの6日間、トヨタ自動車の国内全工場が操業を停止した。従って、2月は同事故の影響と輸出の下振れ懸念により（後述）全体として乗用車生産は減少する公算が高いことに要注意である。
- ・ 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）の推移と在庫循環図を示している。1月の普通乗用車の在庫（季調値）は2か月連続で減少した。生産活動は引き続き「在庫積み増し局面」にあり、在庫水準は適正である。
- ・ 小型乗用車の1月の在庫は4か月ぶりに増加したが、在庫循環図上は1月も12月に続いて「意図せざる在庫減局面」にある。1月の出荷が大きく減少したように、小型車需要は低迷していることもあって、同セグメントの生産は「在庫積み増し局面」に向かう勢いがなく、停滞が続いている。
- ・ 軽乗用車は「意図せざる在庫減局面」から「在庫調整局面」に移行し、生産動向は後退してしまった。出荷の減少傾向が続いているように、軽乗用車の需要減退に歯止めがかからないことが背景にある。軽乗用車の在庫過剰感が高まり、減産圧力が強まっていることから、目先、国内軽市場の収益性が改善する見通しは描きづらい状況にある。

（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6 乗用車の在庫指数は2か月連続の減少。足元の水準は健全

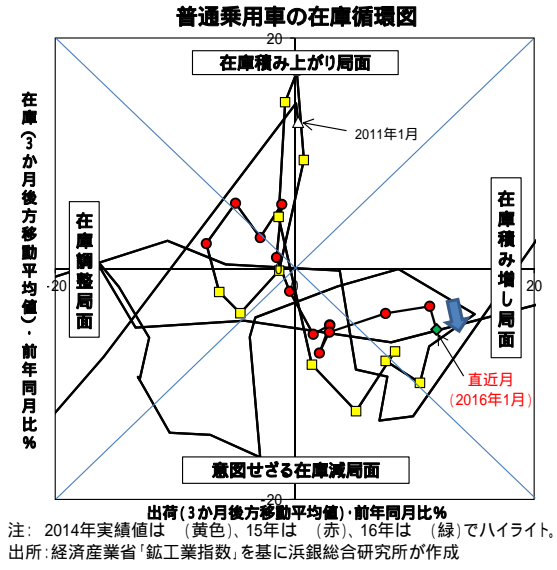
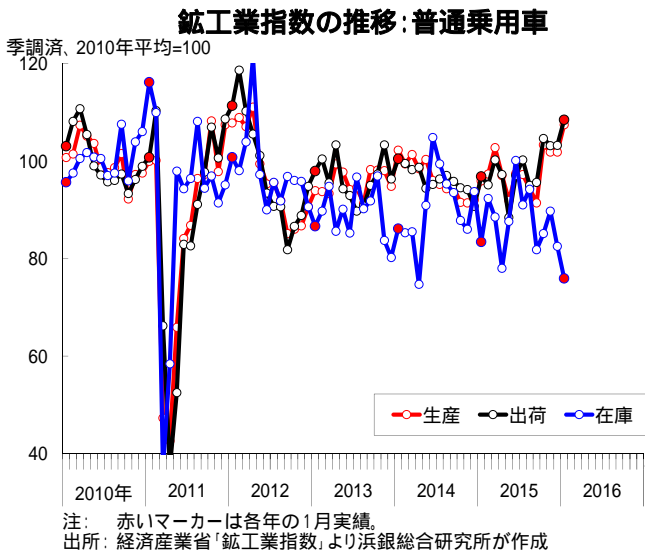


注：赤いマーカーは各年の1月実績。
出所：経済産業省「鉱工業指数」より浜銀総合研究所が作成

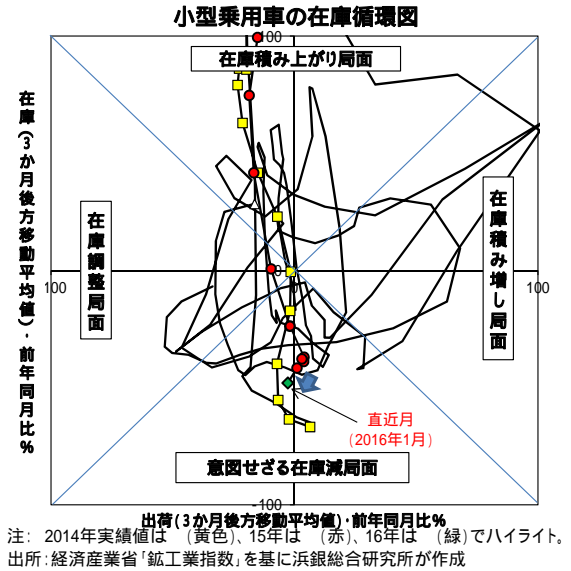
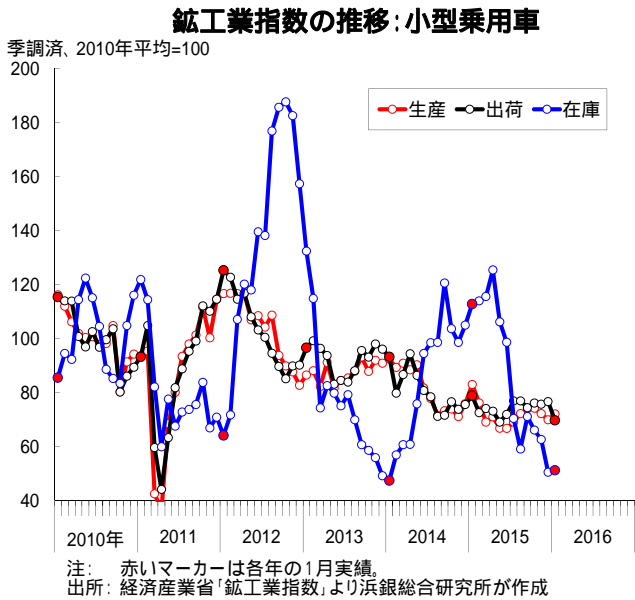


注：2014年実績値は（黄色）、15年は（赤）、16年は（緑）でハイライト。
出所：経済産業省「鉱工業指数」を基に浜銀総合研究所が作成

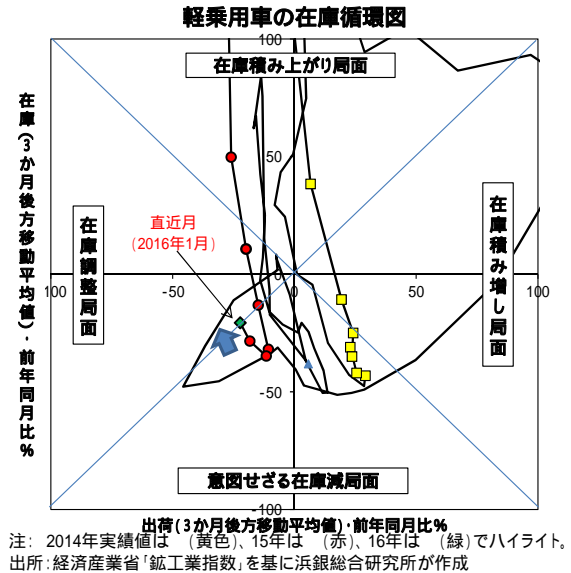
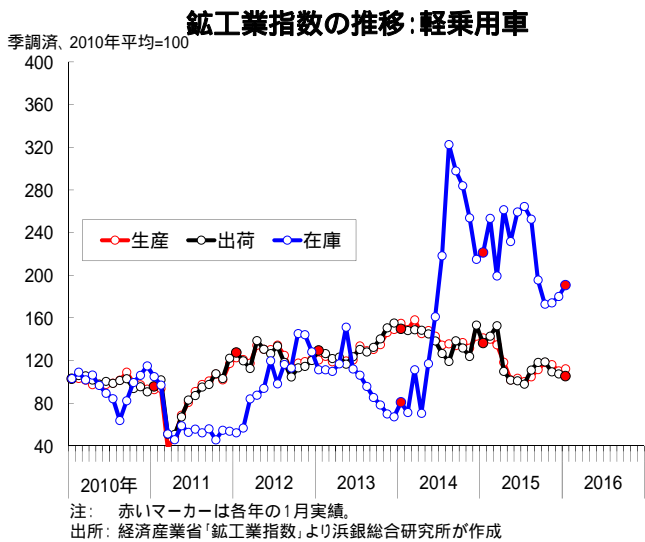
図表7 普通乗用車の在庫が2か月連続で減少



図表8 小型乗用車も引き続き「意図せざる在庫減局面」にあるが、生産動向は停滞



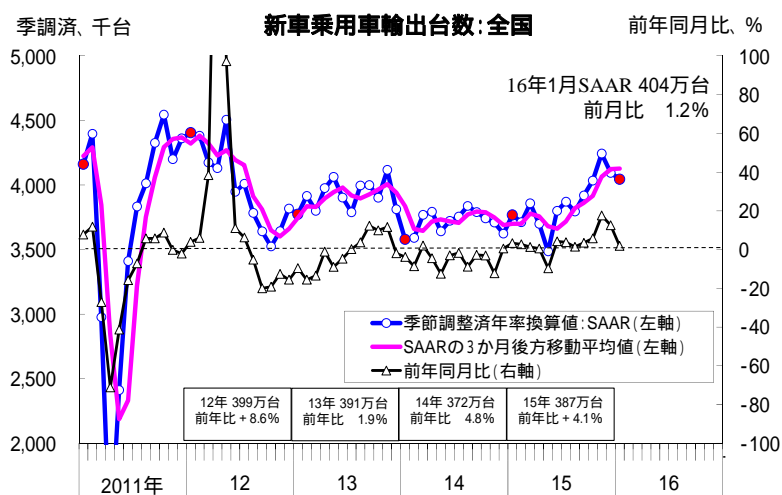
図表9 軽乗用車は「在庫調整局面」に移行し、生産動向は後退



1月新車乗用車輸出は2か月連続の減少

- ・2月26日に公表された1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1.2%減の404万台と2か月連続の減少となった（図表10）。
- ・主要仕向地別では（図表11）当月は米国と中東への輸出（SAAR）のみ前月比で増加した。
- ・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、1月に前月比4.7%減の1,707万台と大きく減少した。1月は東海岸での降雪が大きく響いたが、3か月後方移動平均値は12月にすでに前月比減少に転じており、トレンドとしては頭打ちしている（図表12）。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、米国向けの輸出がこの先、一段と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1月の輸出（SAAR）は、前月比22.9%減と大幅に減少した。新型車の販売開始が足元の堅調な輸出を支えているが、昨年12月に発生したオランダでの駆け込み需要の反動減が大きく台数減につながった（図表13）。同国では低排出ガス車に対する優遇税制が15年12月31日に打ち切られている。2月以降も、この先食い需要の反動減が想定されることもあり、今後、欧州地域向けの輸出が増加していくと想定するのは難しい。
- ・中東向けの1月の輸出（SAAR）は、前月比+1.7%増と微増となったが、3か月後方移動平均値でみるトレンドは減少基調にある。原油安が同地域での自動車需要の足かせになっていると考えられ、同地域向けの輸出もこれから盛り上がるとは考え難い。
- ・最後に、1月の中国向けの乗用車輸出台数（SAAR）は前月比3.5%減となった。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）の影響で輸出台数は10月に直近1年のピークをつけたが、以降は再び水準を落としている。減税により10月以降、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る（図表14）。乗用車の工場出荷台数（生産台数に近い）に目を向けると、1月のSAARは前月比11.6%減の2,177万台へと大きく減少した（図表15）。販売が減速していることもあって、流通在庫の過剰感が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10 1月の乗用車輸出（SAAR）は2か月連続の減少



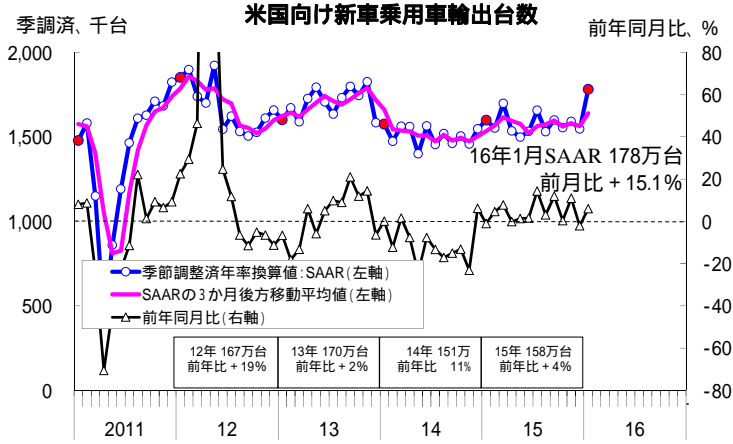
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

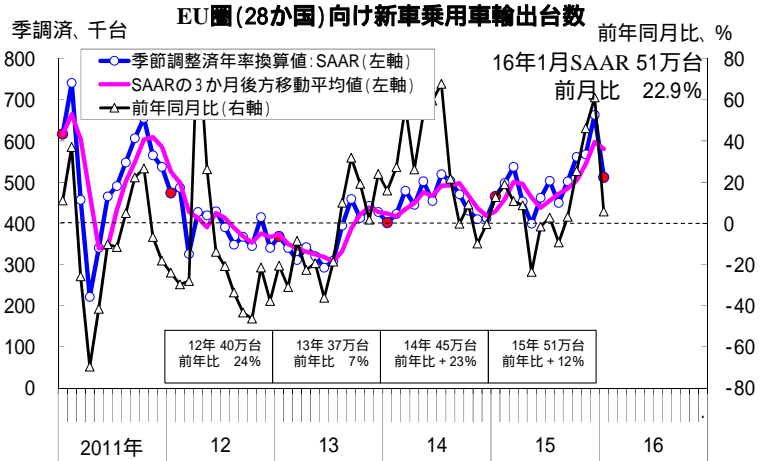
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

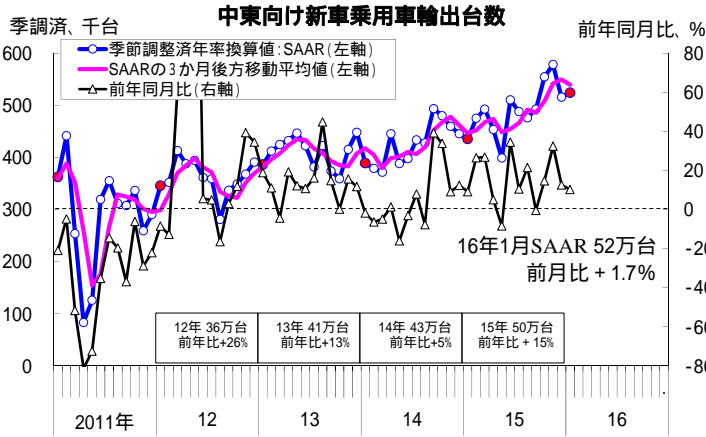
図表 11 米国と中東向けの輸出のみ増加



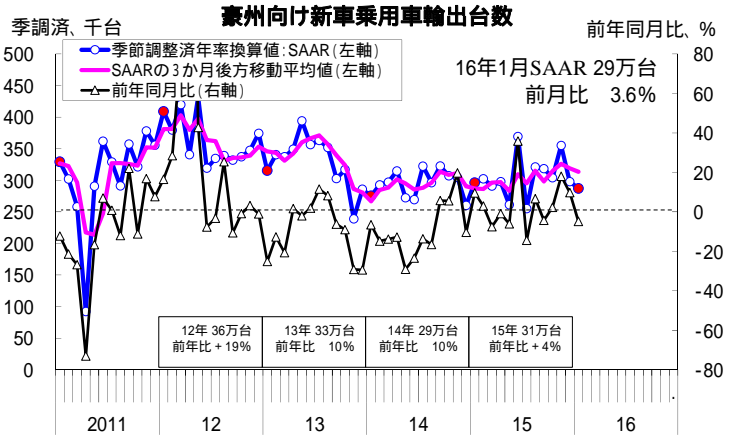
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



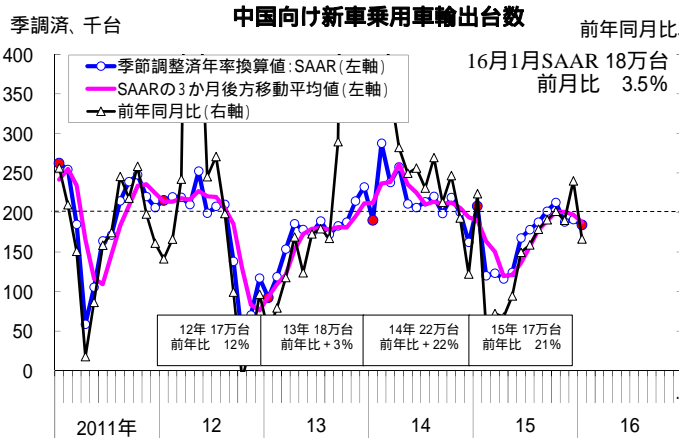
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



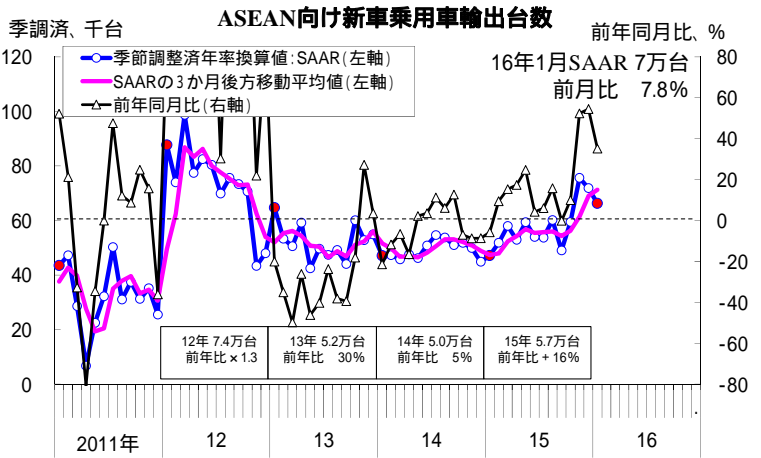
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

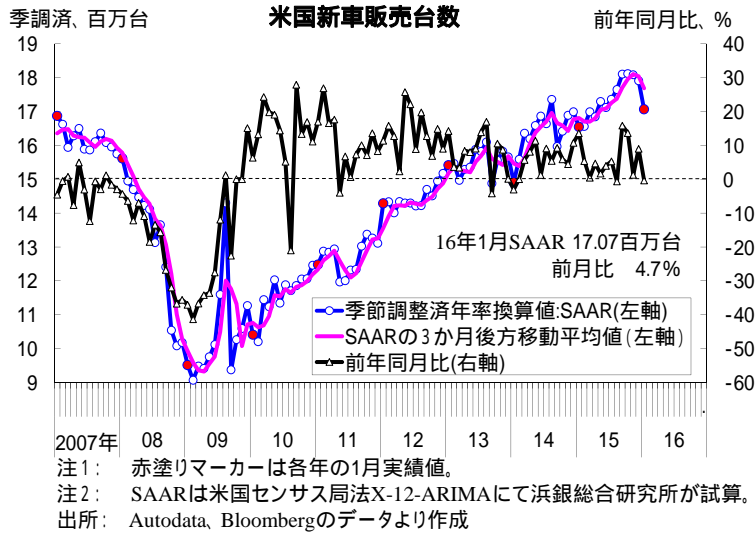


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

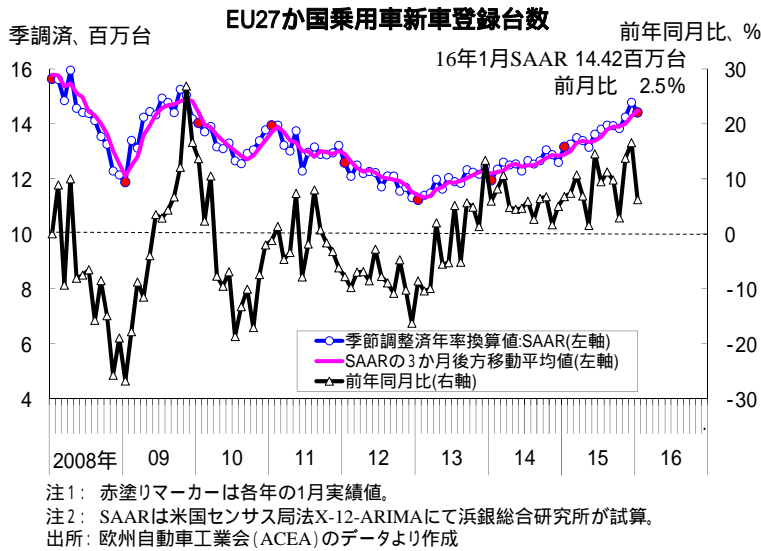


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

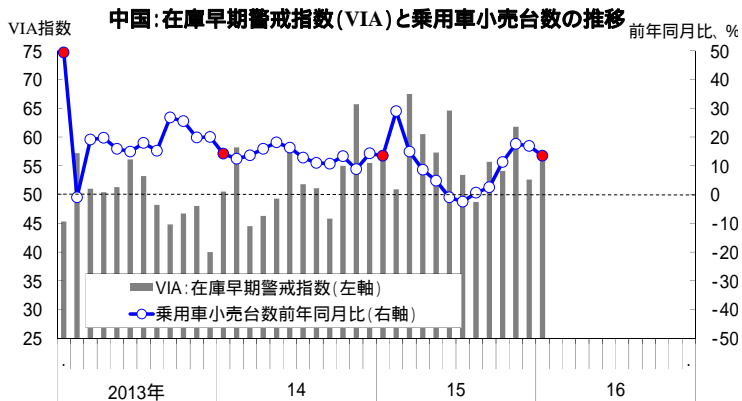
図表 12 米国新車販売は頭打ち



図表 13 欧州乗用車市場は昨年末のオランダでの駆け込み需要の反動減が発生

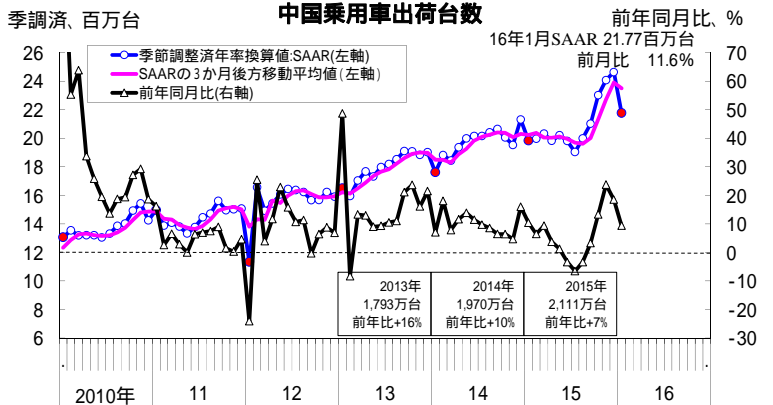


図表 14 中国での乗用車流通在庫は依然過剰



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: 乗用車小売台数は微型バン(軽自動車/バン)を除く。
注3: VIAは50を下回る場合がディーラーでの在庫水準が適正、50を上回る場合が在庫過多。
出所: 中国汽流通協会(CADA)、全国乗用車市場情報連席会(CPCA)データより浜銀総合研究所作成

図表 15 減税による販売増加に一服感

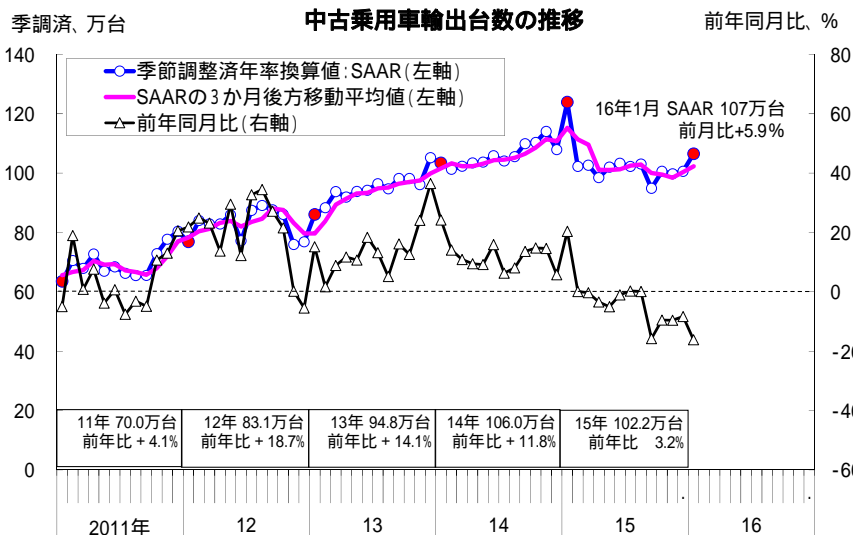


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: 工場出荷ベース。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 中国汽工業協会(CAAM)のデータより作成

1月中古乗用車輸出台数は前月比増：バングラデシュとシンガポール向けの増加に注目

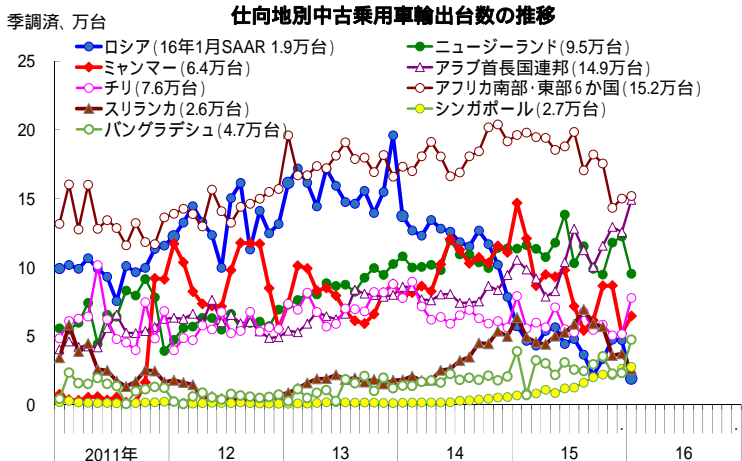
- ・国内流通業者に注目されている中古乗用車の輸出市場に目を向けると、1月の中古車輸出台数（SAAR）は前月比5.9%増の107万台と持ち直しの動きがみられた（図表16）。
- ・1月の中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、ニュージーランド、スリランカ、ロシア向けの輸出が減少したが、その他主要仕向地向けの増加が吸収した（図表17）。中古車流通業者の間で高成長市場として注目されているスリランカ向けの輸出台数（SAAR）は、1月に前月比30.4%減と大きく減少した（図表18）。10月以降に相次いだ、関税率引き上げを含む政策変更によるマイナス方向の影響が大きく響いている。通貨安の是正や関税引き下げ等の外部環境要因が改善するまでは、同国向け輸出市場は休戦状態を余儀なくされよう。
- ・当月の輸出台数（SAAR）で特に注目したいのが、バングラデシュ（1月SAAR4.5万台）とシンガポール向け（同2.7万台）が過去最高を記録するとともに、失速する主要市場であるロシア（同1.9万台）とスリランカ（同2.6万台）を追い抜いたことである。
- ・バングラデシュ向け中古乗用車のFOB平均価格は約120万円（15年平均127万円）と、市場平均（同65万円）を上回り、同国へは高年式・高単価な中古車が輸出されている。1月の中古乗用車輸出台数（SAAR）は前月比約2倍の4.5万台と急増した（図表19）。なかでも、貿易統計を詳しく見ると、エンジン排気量1,501~2,000ccのガソリンエンジン搭載車（ハイブリッド車含む）の輸出台数が最も大きく伸長している。同車両セグメントの1月の平均FOB価格は181万円と、昨年平均（152万円）を大きく上回っており、足元で需要が減少している高単価市場のスリランカやマレーシアなどから、バングラデシュへ輸出仕向け地を変更するなど、商流の変更があった可能性がある。なお、バングラデシュを含め多くの国では、年式が新しくなった中古車への発注が年始に大きく増える傾向があるため、1月の輸出急増が瞬間的であった可能性も否定できず、今後の推移には要注目である。
- ・そして、もうひとつの注目国であるシンガポール向け輸出台数は2014年後半から安定的に拡大し続けており、1月のSAARは2.7万台と過去最高記録を更新した（図表20）。次ページにて詳述するが、シンガポール向けFOB平均価格は15年に240万円となり、マレーシア（同258万円）に次ぐ高単価市場となっている（図表21）。なお、2015年にシンガポール向けの中古乗用車の輸出台数は世界第19位となったが、輸出金額は第6位と大きな市場となっている。
- ・ちなみに、1月のSAAR及び平均FOB価格（213万円）が年末まで続いたとすると、シンガポール向け輸出金額は575億円（=2.7万台×213万円）となり、国別で輸出金額トップに躍り出る可能性がある。なお、昨年898億円でトップのスリランカは、現状のままでいくと、直近SAAR2.6万台×平均FOB価格178万円=463億円へと急減する。政策変更の影響で失速するスリランカに代わり、シンガポールが16年の中古車輸出市場の主役になりつつある。

図表 16 1月中古乗用車輸出台数（SAAR）は前月比増加



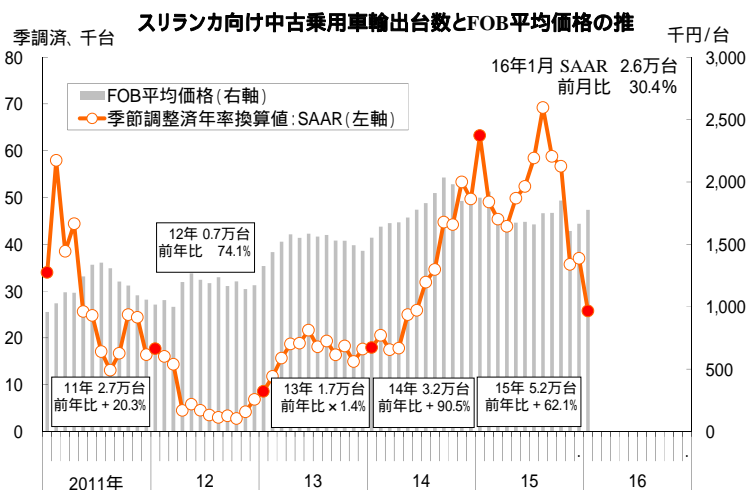
注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
 出所： 財務省「貿易統計」より作成

図表 17 NZ、スリランカ、ロシア向け以外が輸出増



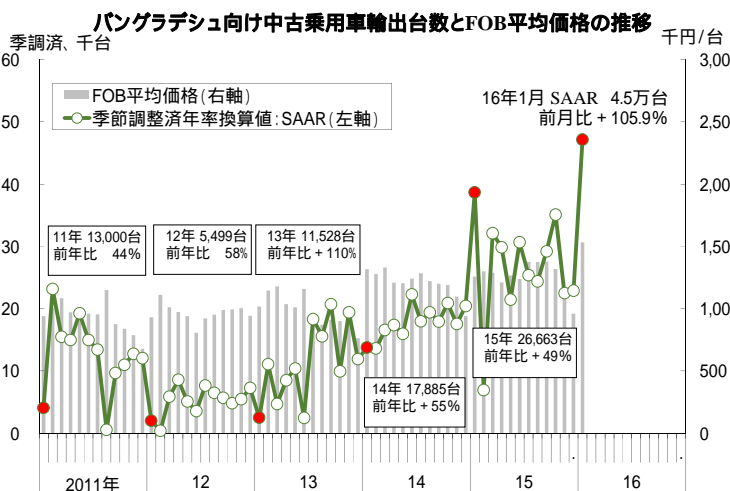
注： アフリカ南部3か国：南アフリカ、モザンビーク、ザンビア、東部3か国：ケニア、タンザニア、ウガンダ。
 注： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
 出所： 財務省「貿易統計」より作成

図表 18 スリランカ向け輸出は失速



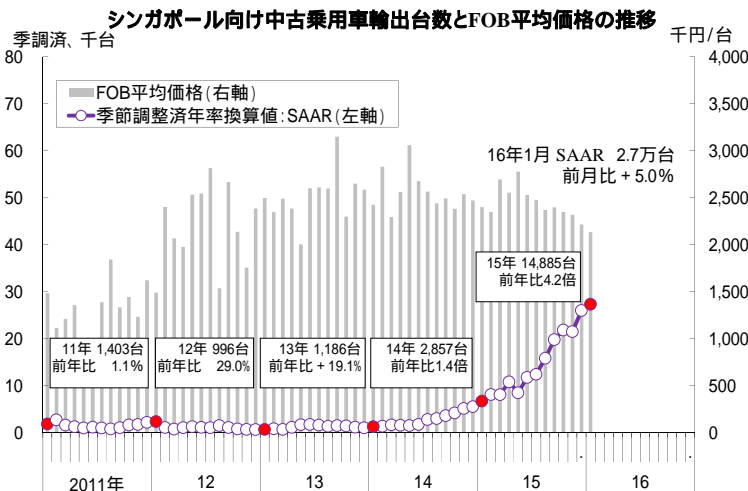
注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
 出所： 財務省「貿易統計」より作成

図表 19 バングラデシュ向け輸出が過去最高を記録



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 20 シンガポール向けも過去最高更新



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 21 高年式・高単価な中古車が売れるシンガポール。15年の輸出金額は世界第6位

中古乗用車輸出先上位(15年輸出台数1万台以上)

中古乗用車仕向け地国	中古乗用車輸出台数				FOB平均価格			輸出金額	
	2015年 前年比 (台) (%)	2014年 前年比 (台) (%)	09-14年 5年平均増減率 (CAGR%)	2015年 前年比 (万円) (%)	2014年 前年比 (万円) (%)	2015年 (億円)	2014年 (億円)		
1 ニュージーランド	112,647	7.0	105,305	13.6	46	-5.0	48	518	510
2 アラブ首長国連邦	103,836	27.9	81,208	7.8	23	-0.8	23	236	186
3 ミャンマー	85,963	-15.5	101,772	136.8	41	-8.6	45	352	456
4 ケニア	65,230	14.9	56,761	10.1	72	11.5	65	472	368
5 チリ	58,421	-11.5	66,048	11.8	25	4.5	24	144	155
6 スリランカ	51,561	62.1	31,814	127.6	174	-5.3	184	898	585
7 ロシア	43,980	-63.2	119,606	21.8	53	-22.8	68	232	817
8 パキスタン	43,399	26.2	34,395	49.7	100	16.9	85	432	293
9 南アフリカ共和国	38,003	-8.9	41,708	0.6	17	2.2	17	65	70
10 タンザニア	35,184	14.7	30,686	-31.1	33	-3.2	34	117	106
11 モンゴル	30,610	-8.5	33,456	41.8	46	5.5	44	141	146
12 ジョージア	29,407	-24.0	38,691	47.6	20	-3.8	20	58	79
13 バングラデシュ	26,663	49.1	17,887	-9.8	127	5.5	120	338	215
14 マレーシア	21,204	-17.0	25,544	4.5	258	3.5	249	546	635
15 トリニダード・トバゴ	17,301	34.2	12,888	38.4	67	19.6	56	116	72
16 ウガンダ	16,120	-18.5	19,773	10.8	38	20.4	31	61	62
17 モザンビーク	15,311	-11.7	17,340	37.6	29	3.1	29	45	50
18 ジャマイカ	15,117	60.5	9,419	24.9	72	14.4	63	109	59
19 シンガポール	14,885	421.0	2,857	-7.6	240	-4.4	251	357	72
20 スリナム	13,508	14.4	11,804	-2.1	52	19.2	43	70	51
21 ザンビア	10,991	-35.7	17,095	54.7	32	13.2	29	36	49
22 香港	10,704	14.6	9,342	2.8	167	38.4	121	179	113
キルギス	179	-99.6	48,288	51.1	37	-89.6	22	1	105
アフリカ6か国(下線表記)	180,839	-1.4	183,363	-8.8	44	1.2	43		
全世界	1,021,779	-3.6	1,059,717	20.4	65	14.1	57	6,614	6,013

注: FOB平均価格は輸出金額を輸出台数で除して計算。

出所:「貿易統計」を基に浜銀総合研究所が作成

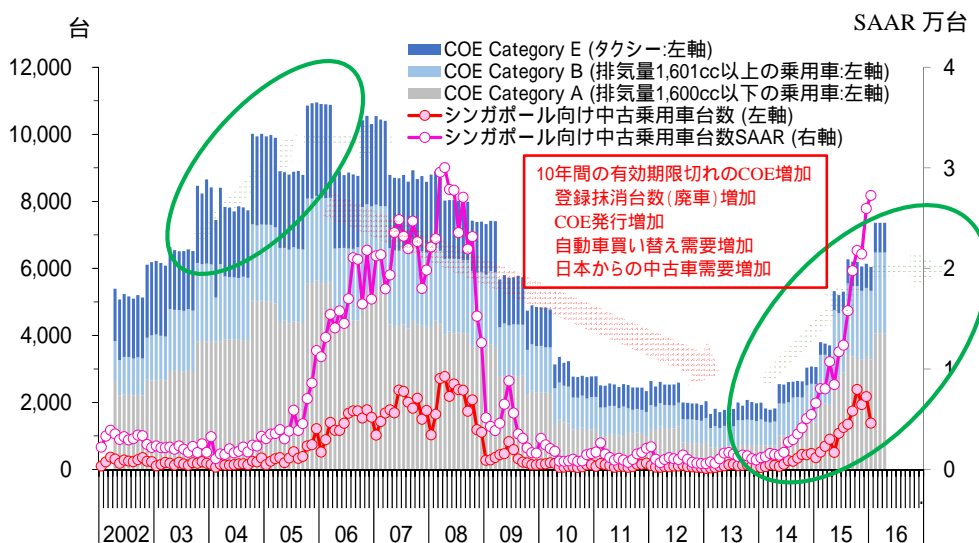
買い替え需要急増によりシンガポール向け中古車輸出は今後1～2年高位安定推移の公算

- ・シンガポール向け中古乗用車の輸出台数は、足元の高水準が今後1～2年続く可能性が高い。なぜなら、同国では強制的に登録を抹消せざるをえない自動車の台数が急増しており、このような自動車からの乗り換え需要が盛り上がっているからである。
- ・この「強制的に登録を抹消せざるを得ない自動車」を理解するためには、シンガポール独自の自動車政策を説明する必要がある。国土面積が狭いシンガポールでは、自動車保有台数の増加を抑えるため、車両割当制度 (Vehicle Quota System) が導入されており、政府は自動車購入に際し、自動車所有権証 (Certificate of Entitlement: 以下、COE) の取得を義務付けている。このCOEを取得するためにはシンガポール陸上交通庁 (Land Transport Authority: 以下、LTA) が実施する入札に参加する必要がある。政府は直前3か月の自動車登録抹消台数に応じて四半期ベースでCOE割当量 (Quota) を算出し、月に2回開催される入札においてCOE割当量を調整することで、シンガポール国内の自動車保有台数が一定量に保たれるようにコントロールしているのである。
- ・COEの有効期限は10年間と決められており、COEの有効期限を迎えた自動車は登録を抹消しなければならない (廃車にしなければならない)。
- ・COEの発行数と日本からシンガポールへの中古乗用車の台数に相関性があることを説明するが、その前にシンガポールにおける中古車輸入規則について触れておく。シンガポールでは輸入するすべての自動車をLTAに登録する必要があり、いくつかの規制・品質基準

を満たす必要がある。主なものは、右ハンドル車、車齢3年未満（海外での新車登録日より3年未満） 厳しい排ガス規制をクリア：ガソリン車は Euro4 規格（14年9月までは Euro2 規格）または JPN2005 規格；ディーゼル車は Euro5 規格または JPN2009 規格、などである。以上の厳しい規制や品質基準を満たすことができる中古車の多くが、日本からの高年式・高単価な中古車となっているのである。

- ・さて、図表 22 では COE 発行数（月2回開催される入札の落札数合算）と日本からの中古乗用車の輸出台数（原数値を赤い折れ線、SAAR をピンク色の折れ線）を示している。
- ・まず最初の注目点は、COE 発行数が 2014 年から急増していることである。ちょうど 10 年前の COE 発行数が急増した時期に購入された自動車が、14 年から COE の満期を迎えたことで登録抹消台数が増加している。廃車台数の急増に伴う保有台数の減少を補う形で、シンガポール政府は COE の発行数を増やしているのである。そしてこの COE の増加に引っぱられる形で日本からの中古乗用車の輸出台数が増えているのである。
- ・昨今、COE 発行数と日本からの中古輸出台数との間の正の相関性が高まっている背景には、14 年 10 月にシンガポールで排ガス規制が強化されたことで日本製エコカーのニーズが高まったこと、日本での新車需要低迷が登録済み未使用車（いわゆる「新古車」）の発生増に繋がり、高単価中古車市場のシンガポールへまとまった数で供給された、同じく高単価中古車市場であるスリランカやマレーシアでの需要が 15 年後半に減少したことが、高年式車のシンガポールへの輸出を加速させたこと、があると考えられる。
- ・前回 COE 発行数の「山」が形成された時期は 04 年から 07 年半ばまで約 3 年半続いた。従って、14 年から急増している COE 発行数は、今後 1 ~ 2 年程度、足元の高水準のまま推移する可能性が高い。それに伴い、日本からの中古車輸出に対する旺盛な需要も継続する見通しである。なお、LTA は 1 月 14 日に、15 年 12 月末の保有台数を基に 2 ~ 4 月の COE 割当予定量を発表しているが、同期間のタクシーを含む乗用車では（Category A、B 及び E の合算）を月平均 7,366 台と設定した。1 月の割当量（6,092 台）に対し 2 割増となっており、少なくとも、向こう数か月は発行数が高水準で推移することが決まっている。
- ・15 年に中古乗用車の最大の輸出仕向け地となったスリランカ市場は、足元で急速に縮小している。16 年はそのスリランカに代わってシンガポールが主役に躍り出る可能性が高い。

図表 22 シンガポールでは買い替え需要の増加に伴い、日本からの中古車輸出が急増



注： 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：シンガポール陸上交通庁(Land Transport Authority)のデータより作成

オーストラリアでは2018年に個人の並行輸入が可能になる見通し

- ・最後に取り上げるのがオーストラリアであるが、日本の中古車流通市場にとって吉報となり得るニュースが同国から発信された。2月10日にオーストラリア連邦の準州地方自治体大規模プロジェクト大臣(Minister for Major Projects, Territories and Local Government:日本の経済産業大臣に相当)を務める Paul Fletcher 連邦議員は、輸入規制を含む自動車法令である Motor Vehicle Standards Act 1989 の改正案を発表したのである^(注)。
- ・同改正案では、2018年より個人が製造後12か月未満で走行距離500km未満の右ハンドルの「新車」を輸入することを可能にすること、輸入中古車の特別関税(1万2000豪ドル)を撤廃すること、が盛り込まれている。なお、同改正案では同国の安全基準を満たす自動車を受け入れるため、当初は英国と日本からの輸入に限定するとしている。
- ・オーストラリアでは国内産業保護の観点から、中古車輸入が厳しく規制されており、1989年1月1日以前に製造された車両か、もしくは政府認可を受けて年間100台まで中古車を輸入できる登録自動車業者(RAW:Registered Automotive Workshop)を介した中古車しか輸入できない。しかし、同国では17年中にトヨタ自動車の現地工場が閉鎖されることで自動車生産工場が完全消滅することから、国内需要を満たすため、中古車輸入規制が緩和されるかどうかが大きな関心事になっていた。同立法案が国会で可決・成立すると、18年から日本からの並行輸入(多くが新古車の輸入と推察)が可能となる。
- ・オーストラリア連邦政府はこの法改正により、18年に個人輸入される中古車の台数を3万台と見積もっている(算出根拠は不明)。仮に、日本からのFOB価格がシンガポール並みの200万円とすると、年間600億円(=3万台×200万円)の市場が突如現れることになる。日本は同市場を英国と奪い合うことになるが、オーストラリアでは日本製車両への関心が高いことから、現実的には殆どが日本からの輸出となると予想される。図表21の国別の輸出金額実績と照らし合わせると分かりやすいが、仮にオーストラリア向け輸出金額が600億円規模だとすると、同国は中古乗用車輸出の最大市場になる可能性がある。
- ・もっとも、野党議員及び現地ディーラーからの同法改正への反発が強いこと、Malcolm Turnbull 首相が支持率低下を食い止めるべく年内の総選挙を模索しているが、現政権の支持率が野党(労働党)と拮抗していることなど、法案成立に向けて政治面での不確定要素が多いことには留意が必要だ。また、個人の並行輸入が開始されたとしても、オーストラリアで販売されていないクルマに対する保険サービスの有無や、故障時の整備やスペアパーツの調達などでの課題も多い。しかし、オーストラリアがようやく中古車輸入規制の緩和に向けて動きだしたことは、日本の中古車流通業界にとっては明るい材料といえよう。オーストラリアの今後の規制緩和動向には要注目である。

(注)改正案の詳細は、Paul Fletcher 大臣による2月10日メディアリリース(下記)及びオーストラリア連邦 インフラ及び地域開発省 (Department of Infrastructure and Regional Development) のウェブ開示情報(下記)を参照のこと。

http://minister.infrastructure.gov.au/pf/releases/2016/February/pf017_2016.aspx

https://infrastructure.gov.au/vehicles/mv_standards_act/

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。