

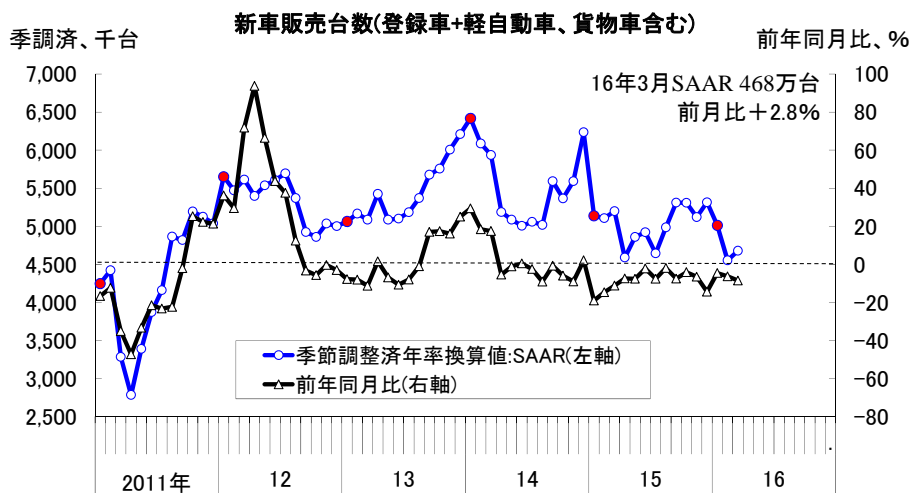
国内新車販売統計 (2016年3月)

15年度国内販売は4年ぶりの500万台割れ：16年度は489万台と2年連続の減販予測

○国内生産予測は前期比1.1%増の922万台：トヨタの挽回生産なかりせば実質減産見通し

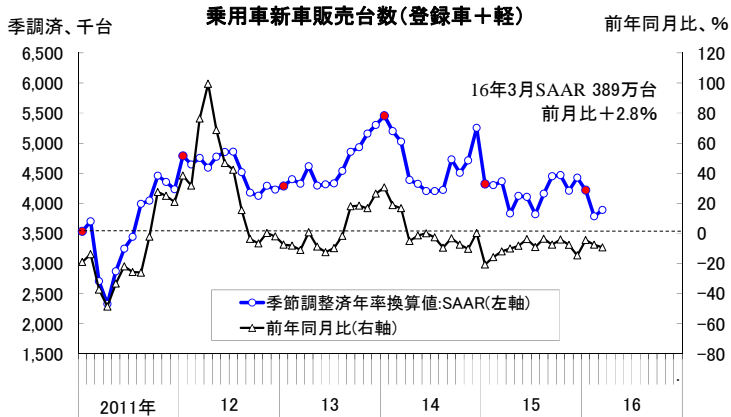
- ・4月1日発表の3月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比8.6%減と15か月連続の前年割れとなった。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた3月の販売台数は前月比2.8%増の468万台となったが、直近のSAARは15年度実績(494万台)を下回る水準にあり、内需の低調が続いている(図表1)。
- ・内訳をみると、3月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比2.8%増の389万台となった(図表2)。このうち、登録乗用車は245万台と同4.1%増加したが、前月に続いて低水準にとどまった(図表3)。軽乗用車の3月の販売台数(SAAR)も前月比0.6%増の144万台と前月並みにとどまった(図表4)。軽市場の伸び悩みが続いている。
- ・貨物車（普通+小型トラック）販売台数の3月のSAARは前月比8.5%増の43万台となったが、3か月後方移動平均でみたトレンドは下落基調が続いている(図表5)。
- ・15年度の国内新車販売は前年度比6.8%減の494万台と、2年連続の減少、そして4年ぶりに500万台割れとなる厳しい結果となった(図表6)。
- ・後述するが、鉱工業指数をみると、トヨタ自動車の計画減産の影響もあって、足元の在庫水準は健全であるが、内需及び輸出の低迷により生産は停滞気味である。
- ・なお、当社ではこの度、16年度の国内需給見通しを策定し、新年度の国内販売を前期比1.0%減の489万台、国内生産を同1.1%増の922万台とした。ちなみに、系列サプライヤーの工場爆発に伴うトヨタ自動車の15年度中の計画減産及び、16年度の挽回生産の影響を除くと、国内生産も実質的には16年度も減産の見通しである。
- ・中古乗用車の2月の輸出台数は前年同月比で0.8%増となったが、SAARは前月比8.3%減の98万台と100万台を割り込んだ。もっとも、輸出金額は前年同月比5.3%増と堅調であった。政策変更の影響で失速するスリランカを中心に、中古車輸出市場は急速な環境悪化であえいでいるが、シンガポールが同市場の縮小を食い止める救世主となっている。

図表1 3月の国内新車販売 SAARは前月比2.8%増となったが低調



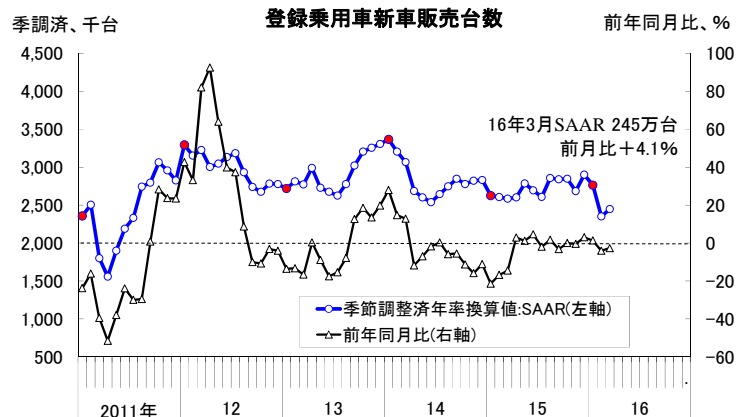
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)は前月比増加



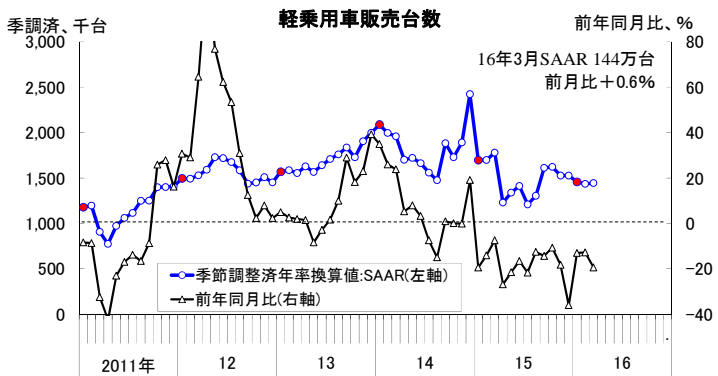
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車販売は増加したが低水準



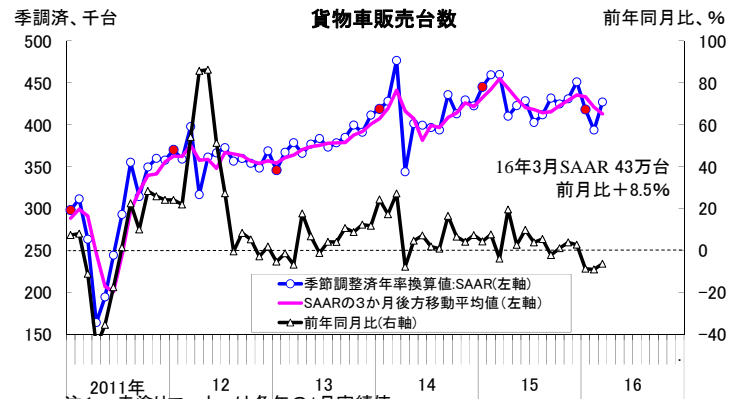
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売は前月並みで低迷



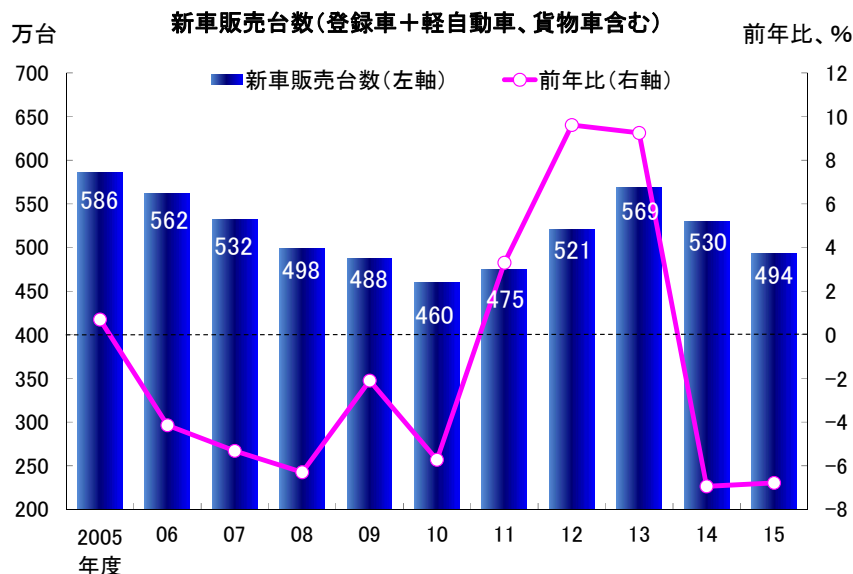
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表5 貨物車販売の減少基調に変化なし



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 2015年度国内新車販売は4年ぶりの500万台割れ



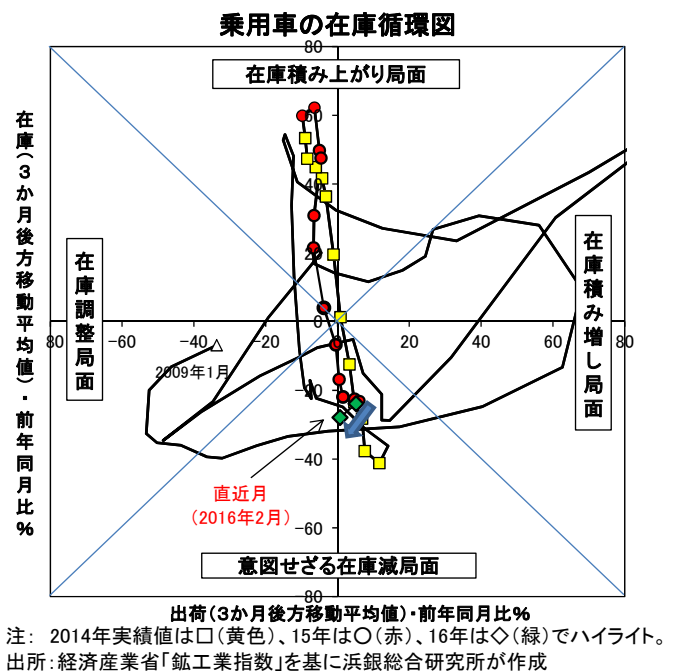
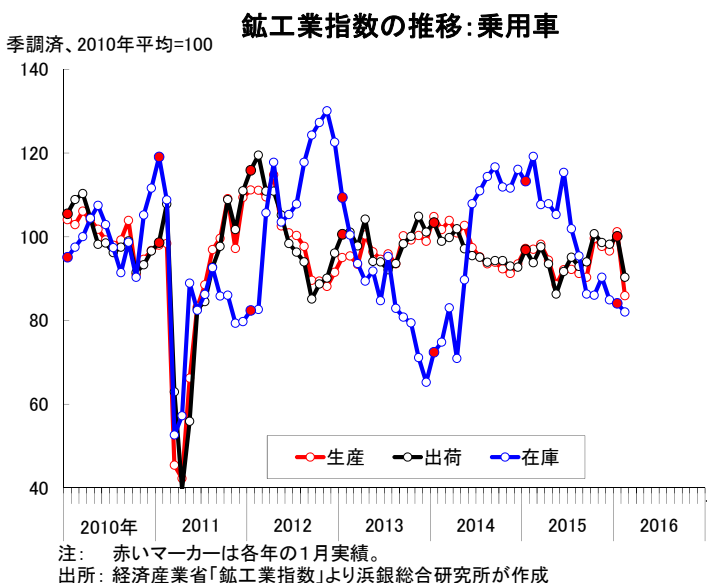
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会のデータより作成

○軽乗用車の生産活動の後退が続く

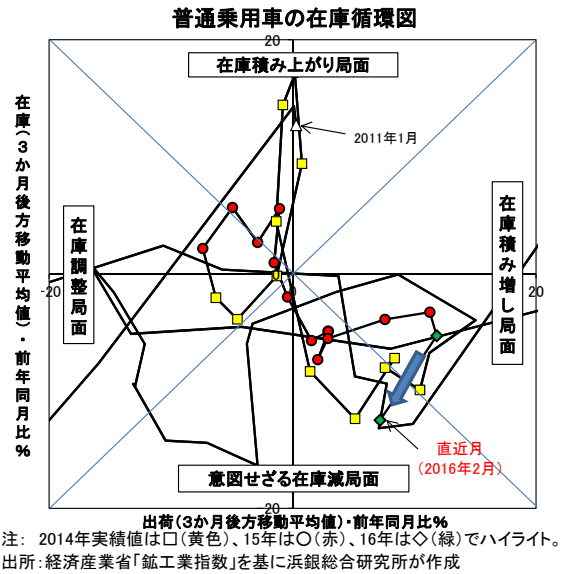
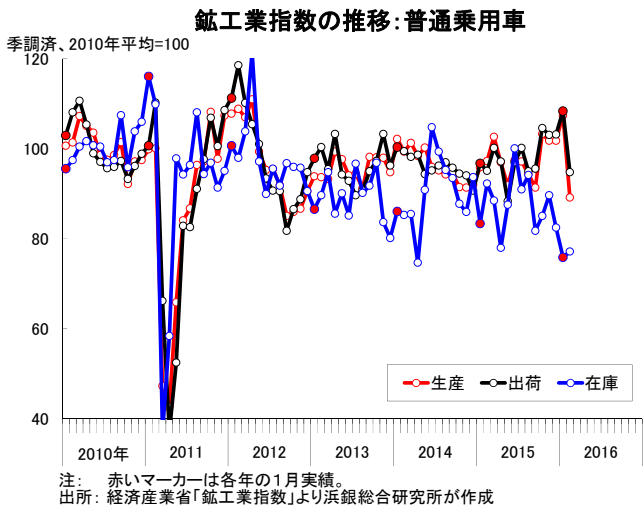
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、トヨタ自動車が系列部品会社の工場爆発による計画減産を行ったこともあって、2月の在庫は3か月連続で減少した。在庫循環図上では^(注)、1月に続き2月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表7）。もっとも、依然として同局面にとどまっている乗用車の生産は、当面、挽回生産により上向いていくことが予想されるが、内需及び輸出の低迷が足かせとなるため、今後とも重苦しい展開が続こう。
- ・ 図表8～10では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。2月の普通乗用車の在庫（季調値）は3か月ぶりに増加したが、健全な水準にある。生産活動は「在庫積み増し局面」から「意図せざる在庫減局面」へと後戻りする形になったが、トヨタ自動車の計画減産の影響が大きくでたことが背景にあるため、この動きは一過性とみるべきである。
- ・ 小型乗用車の2月の在庫は2か月ぶりに減少した。在庫循環図上は2月も1月に続いて「意図せざる在庫減局面」となり、同セグメントの在庫水準は健全である。普通乗用車と同様に小型乗用車の生産も当面、トヨタ自動車の挽回生産で浮上してくると思われるが、「在庫積み増し局面」に向かう勢いは弱く、普通乗用車以上に停滞感が強い状況が続いている。
- ・ 1月に「在庫調整局面」に移行した軽乗用車は、2月も同局面にとどまった。上記サプライヤーの工場爆発により、ダイハツ工業の軽自動車工場でも計画減産が行われたが、それにも関わらず、在庫は4か月連続で増加した。軽市場の需要低迷を背景に、軽乗用車の在庫過剰感と、それに伴う減産圧力は月を追うごとに強まっており、国内軽市場の収益性が早期に回復する可能性は低いと考える。

(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。

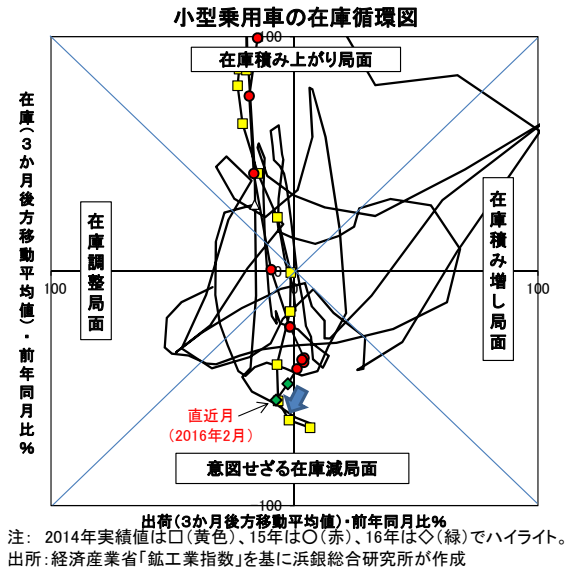
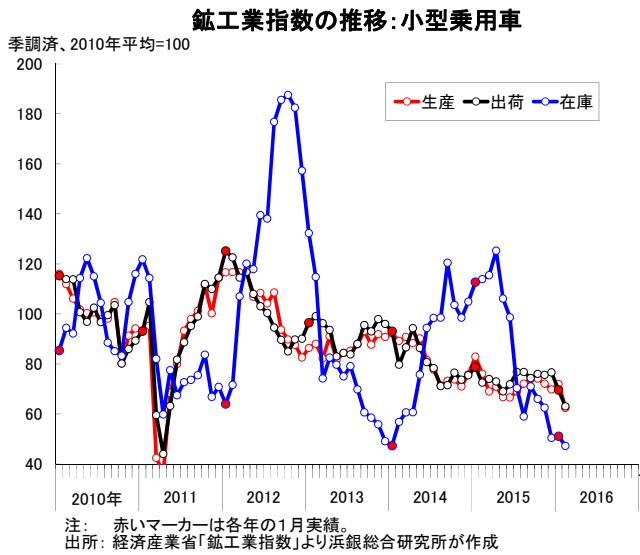
図表7 乗用車の在庫指数は3か月連続の減少。足元の水準は健全



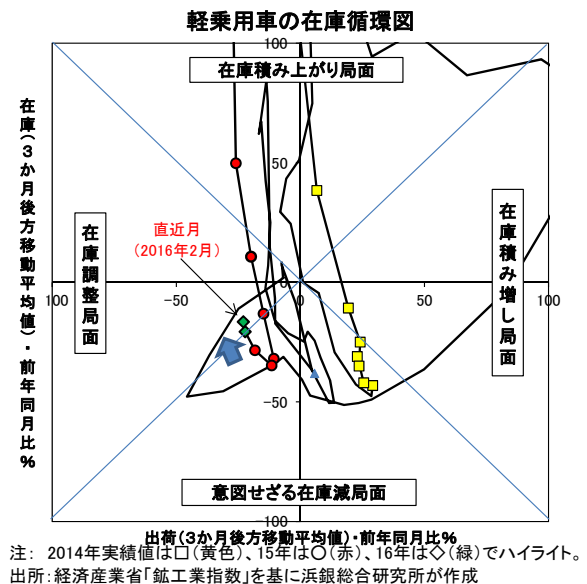
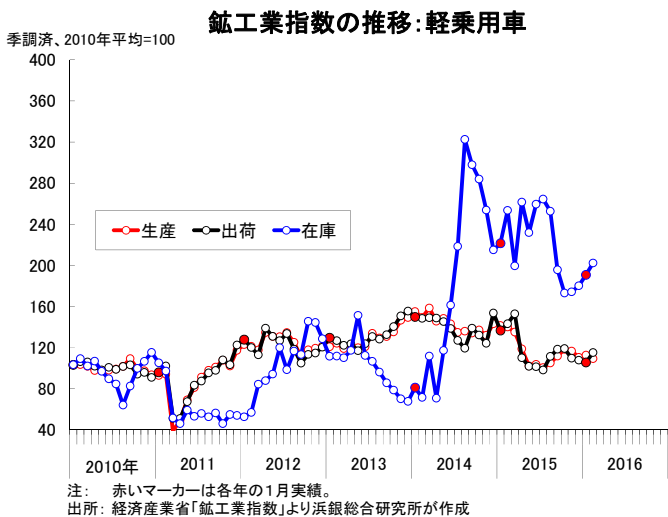
図表8 普通乗用車の在庫は3か月ぶりに増加：トヨタの国内計画減産により生産動向が後退



図表9 小型乗用車は引き続き「意図せざる在庫減局面」にあるが、生産動向は停滞



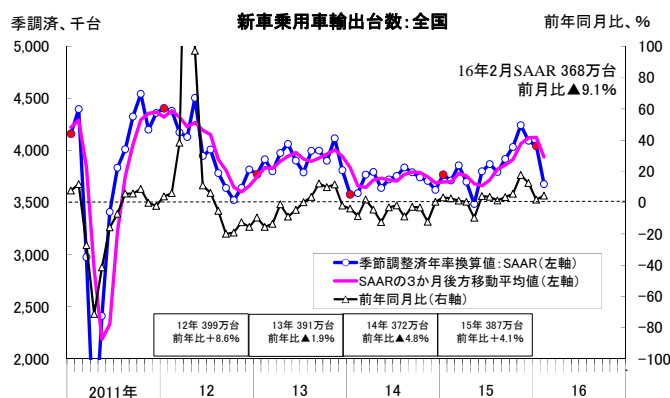
図表10 軽乗用車は「在庫調整局面」が続く



○ 2月新車乗用車輸出は3か月連続の減少

- ・ 3月30日に公表された2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9.1%減の368万台と3か月連続の減少となった（図表11）。前述のトヨタ自動車の計画減産も輸出大幅減の一因となったと考えるが、米国を中心に海外での新車需要の減速が逆風となる厳しい状況が続いている。
- ・ 主要仕向地別では（図表12）、当月は豪州以外の主要国・地域向けの輸出（SAAR）が押し並べて減少した。
- ・ 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、2月に前月比2.8%増と4か月振りに増加したが、3か月後方移動平均値は12月以降減少基調が続いており、トレンドとしては頭打ちしている（図表13）。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2月の輸出（SAAR）は、前月比0.7%減と2か月連続で減少した。新型車の販売開始が足元の輸出を下支えしているが、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続いており、2月の販売統計では需要反動減が収束したと判断することができない（図表14）。この反動減は3月以降も継続することが考えられ、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2月の輸出（SAAR）は、前月比29.2%減と失速した。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る。この先、原油価格が早期に回復すると見込める状況にないため、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、2月の中国向けの乗用車輸出台数（SAAR）は前月比0.3%減と前月並みとなったが、3か月移動平均値でみるトレンドは漸減傾向が続いている。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%の増加が続いていたが、2月は一気に前年割れに落ち込み、流通在庫の過剰感はより一層強まった（図表15）。乗用車の工場出荷台数（生産台数に近い）に目を向けても、2月のSAARは前月比12.5%減と2か月連続で2桁%の大幅減となっている（図表16）。販売失速により、流通在庫の過剰感が強まっていることから、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11 2月の乗用車輸出（SAAR）は大幅減



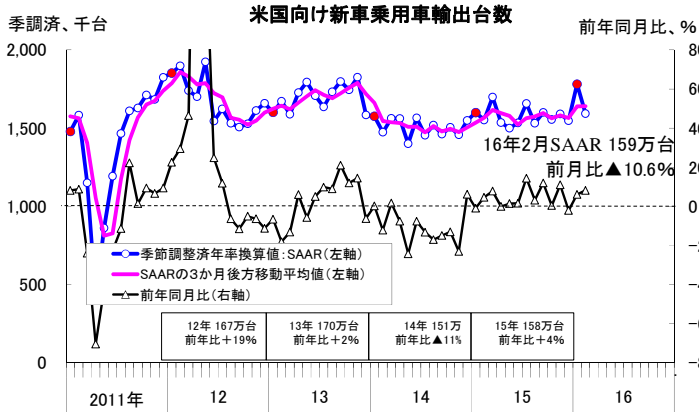
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

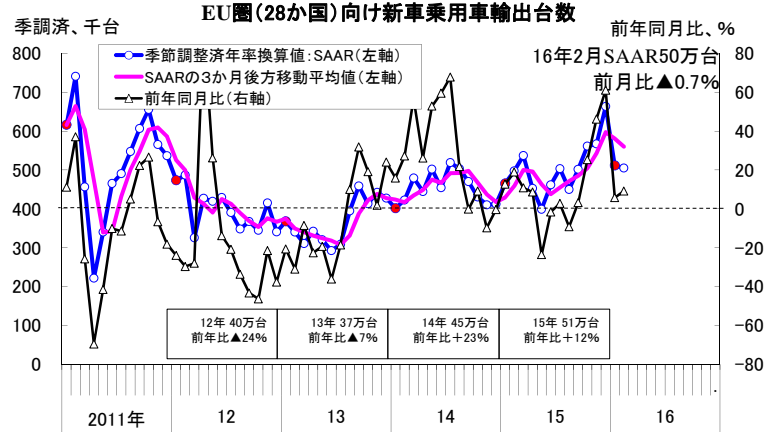
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

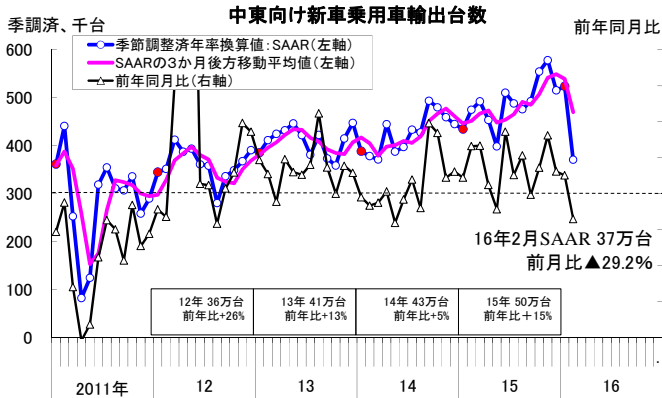
図表 12 豪州向けを除き主要国・地域向けの輸出は減少



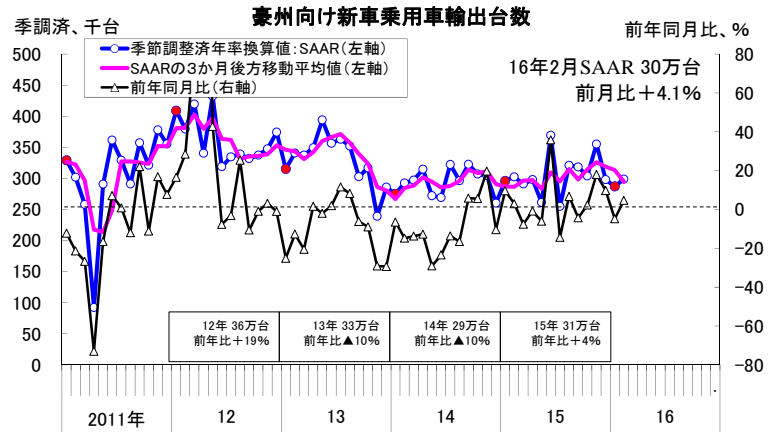
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



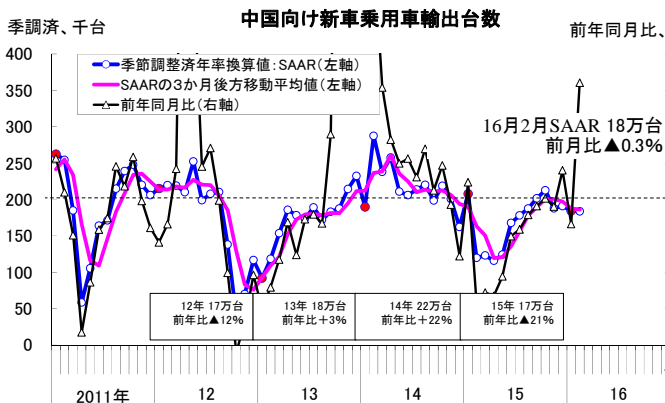
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



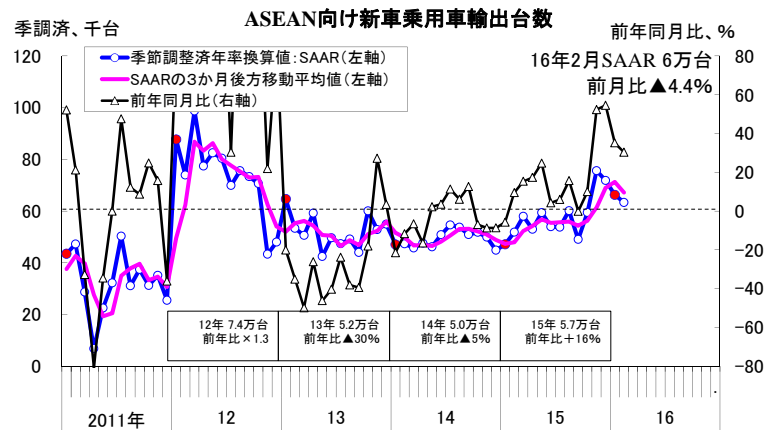
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

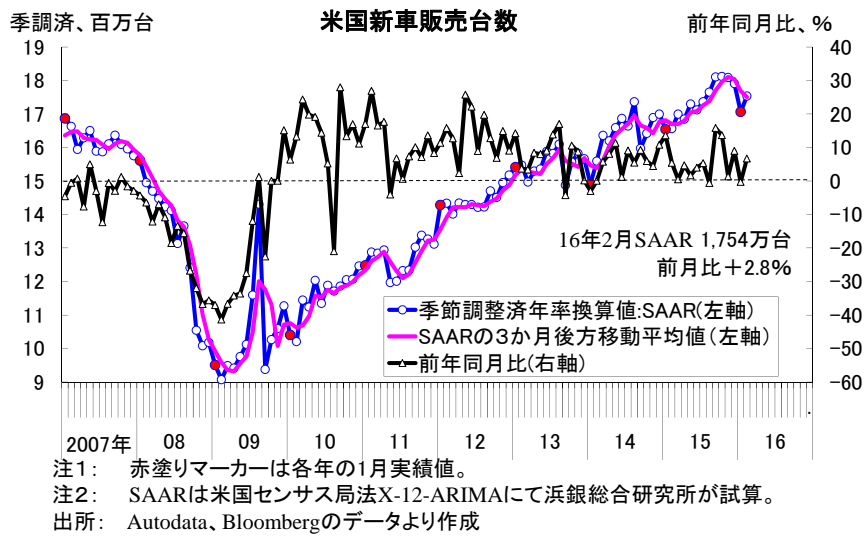


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

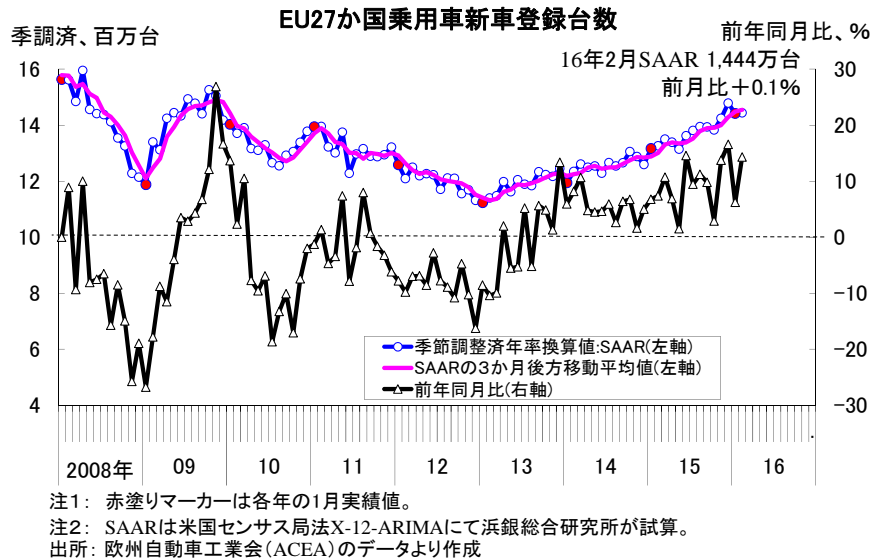


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

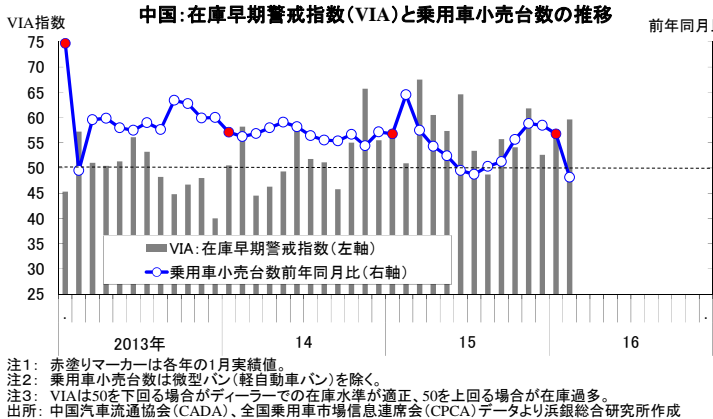
図表 13 米国新車販売は減少基調



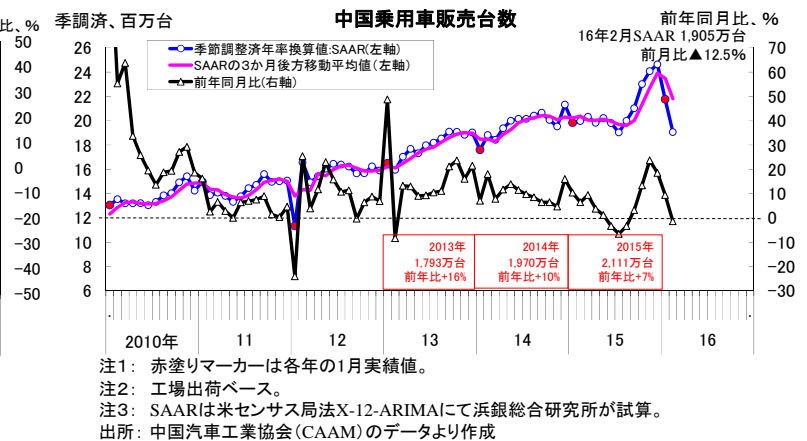
図表 14 欧州乗用車市場には頭打ち感あり



図表 15 中国乗用車小売販売は失速し過剰感強まる



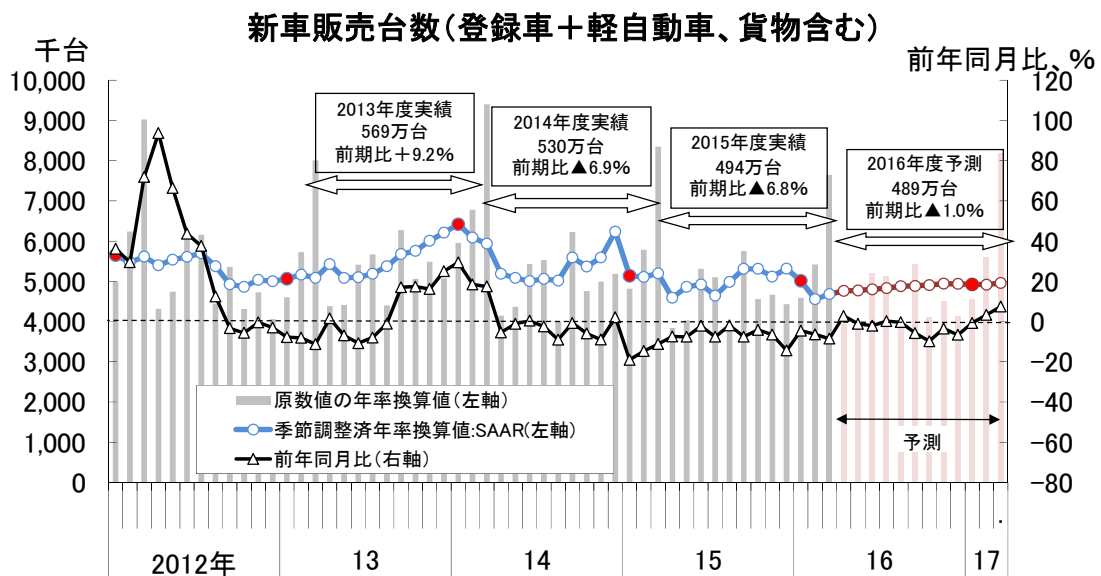
図表 16 減税による販売押し上げ効果は収束



○2016年度の国内新車販売台数は前期比1.0%減の489万台を予測

- ・当社は2016年度の国内新車販売台数を前期比1.0%減の489万台と、3年連続の前年割れになると予測する(図表17)。軽乗用車の積極販売の効果が薄れることと、東日本を中心とした建設関連市場でのトラック需要が減少することが背景にある。なお、予測にあたって17年4月の消費税増税を前にした駆け込み需要の発生は見込んでいない。なぜなら、14年4月の消費税増税以降、家計の自動車購入意欲が著しく低下しているうえに、足元では円高進行や新興国経済の減速に伴う企業収益悪化により賃金改善の期待が後退しているためである。増税前に急いで購入に走る消費者は極めて少ないと考える。なお、登録乗用車と軽乗用車の販売(SAAR)は16年6月までは現状程度のレベルで推移し、7月以降は、3年目の車検更新車両の増加に伴って、僅かながら増加していくと見込んでいる。
- ・このうち、2016年度の登録乗用車の販売台数は前年度比0.7%増の271万台と微増を予測する(図表18)。第1四半期(4~6月)に足元の低水準で推移した後、7月以降は3年目車検更新車両の増加に伴う更新需要の増加を背景に、販売は僅かながら持ち直しの動きをみせよう。もっとも、上記の通り、自動車販売を取り巻く環境は厳しいことから、16年度の需要水準も引き続き低いままとなる。
- ・軽自動車の16年度販売台数予測は前年度比2.6%減の177万台とした(図表19)。軽自動車については、2014年度に続き15年度も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16年度は剥落する。14年4月の消費税増税と15年4月の軽自動車税増税が重荷となり、今後も軽需要の増加は期待し難い。
- ・トラック・バスの2016年度販売台数は前年度比4.8%減の41.6万台と予測する(図表20)。物流系のトラック需要が堅調である一方で、東日本の復興関連投資に伴う建設業界向けトラックの受注が減速することが、16年度の販売の足を引っ張ろう。

図表17 16年度国内販売予測は前期比1.0%減の489万台

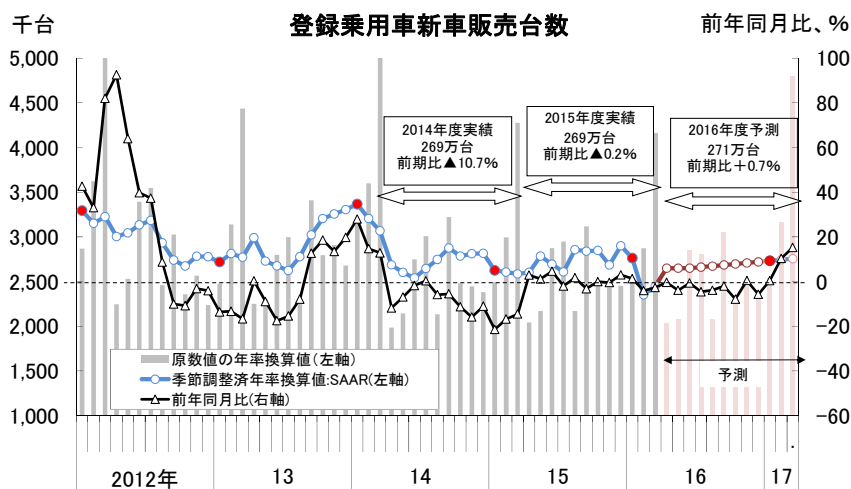


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: 季節調整は浜銀総合研究所が実施。

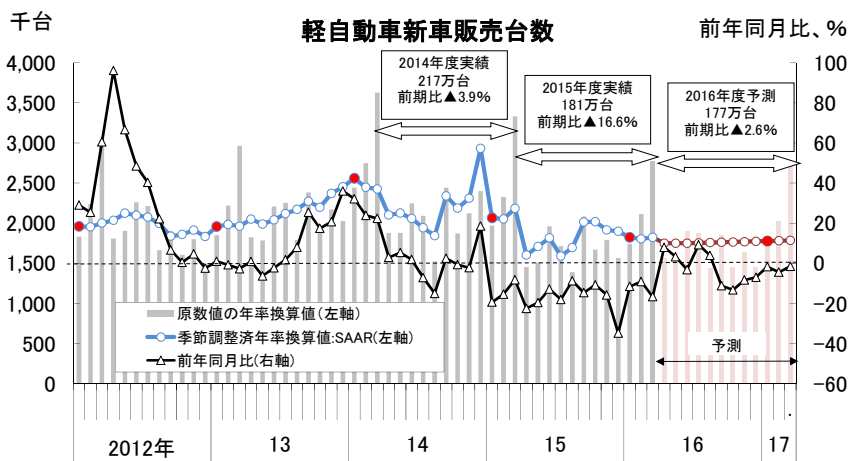
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会の資料より作成

図表 18 登録乗用車は前期比 0.7%増の 271 万台を予測



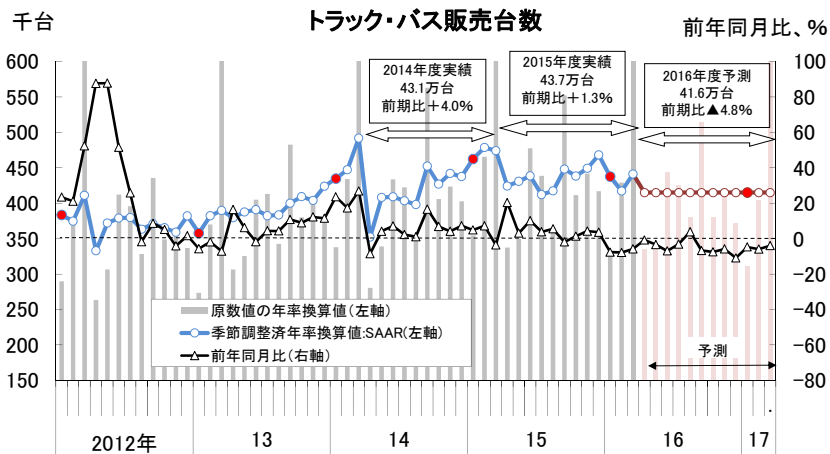
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: 季節調整は浜銀総合研究所が実施。
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表 19 軽自動車は前期比 2.6%減の 177 万台を予測



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 20 トラック・バスは前期比 4.8%減の 41.6 万台を予測



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

○2016 年度国内生産台数は、トヨタ自動車の「挽回生産」なかりせば3年連続の減産

- 2016 年度の国内四輪車生産台数は前期比 1.1%増の 922 万台と、3 年ぶりの増産を予測(図表 21) する。もっとも、トヨタ自動車系列サプライヤーの工場爆発事故による計画減産(台数規模は 9 万台と弊社試算)を 16 年 2 月に行い、その減産分の挽回生産を 16 年度中に実施すると想定していることが、増産の主要因となっている。この影響を除くと、実質的には 16 年度も減産の見通しである。なお、15 年度の生産台数は前期比 5.0%減の 912 万台だったと推測している。
- 弊社の 16 年度生産台数予測の前提としては、8 ページの国内新車販売予測と同様に、登録乗用車と軽自動車において 3 年目車検更新車両の増加により僅かながら買い替え需要が発生すると見込んでいる。しかし、軽自動車の積極販売が一服することと、東日本を中心に建設関連市場でのトラック需要が減少するため、全体としては前年度を下回ると予想する。16 年度の国内向け出荷台数は前年度比 0.6%減の 462 万台を予測する。
- また、16 年度の輸出台数は同 1.9%減の 452 万台の見込みだ。16 年度は、日産自動車九州にて北米向け新型車の生産が開始されることや、他メーカーの一部モデルの生産が国内工場に移管されるといった増産要因があるが、その一方で、世界景気の悪化に伴って輸出需要が減少し、その増産分を吸収してしまうと予想する。主要輸出先のひとつである米国の自動車販売は足元で頭打ちしているが、今後は金利引き上げや景気減速の影響で更に減少すると想定する。加えて、販売が失速し過剰在庫を抱える中国を筆頭に、新興国市場での販売減速も、日本からの自動車輸出の下押し要因となると考える。以上のことから、SAAR でみた輸出需要は 16 年度を通じて漸減傾向が続くとみる。
- 最後に在庫に目を移すと、完成車メーカーは 15 年度に大幅な減産を行うことで過剰在庫の削減に努め、「在庫調整局面」を脱した。在庫過剰感が払しょくされたことで、16 年度は生産が「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」に移行すると想定した。従って、16 年度は工場出荷(=国内出荷+輸出)の削減幅(約 12 万台)よりも小さい減産(実質約 8 万台)が行われると予想している。

図表 21 2016 年度国内生産台数は前期比 1.1%増の 922 万台を予測

| | 生産 | | 工場出荷(A+B) | | | | | | | | 期末在庫 | | | | 内需(A+C) | | | | | |
|---------|-------|-------|-----------|-------|---------|--------|-------|-------|------|------|--------|-------|--------|------|---------|-----|--------|-----|--|--|
| | 千台 | 前年比 % | 前期比 | | 国内出荷(A) | | 輸出(B) | | 在庫日数 | | 前期比 | | 輸入(C) | | SAAR | | 輸入比率 % | | | |
| | | | 千台 | % | 千台 | % | 千台 | % | 千台 | % | 日 | % | 千台 | % | 千台 | % | | | | |
| | | | 前年比 | 前月比 | 前年比 | 前月比 | 前年比 | 前月比 | 前年比 | 前月比 | 前年比 | 前月比 | 前年比 | 前月比 | 前年比 | 前月比 | | | | |
| (年度:通期) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 9,267 | | 9,182 | | 4,560 | | 4,622 | | 176 | | 4,856 | | 295 | | | | | 6.1 | | |
| | 9,551 | ▲ 3.1 | 9,544 | ▲ 3.9 | 4,885 | 7.1 | 4,659 | 0.8 | 148 | 11.2 | 5,207 | 7.2 | 321 | 8.9 | | | | 6.2 | | |
| 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 推 | 9,115 | ▲ 5.0 | 9,252 | ▲ 3.1 | 4,645 | ▲ 8.0 | 4,607 | 2.4 | 170 | 10.8 | ▲ 8.0 | 4,968 | ▲ 7.5 | 324 | ▲ 0.2 | | | 6.5 | | |
| 2016 予 | 9,216 | 1.1 | 9,136 | ▲ 1.3 | 4,616 | ▲ 0.6 | 4,519 | ▲ 1.9 | 160 | 11.1 | 3.0 | 4,936 | ▲ 0.6 | 320 | ▲ 1.1 | | | 6.5 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (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 | 4,447 | ▲ 7.0 | 4,457 | ▲ 5.1 | 2,227 | ▲ 9.2 | 2,230 | ▲ 0.7 | 171 | 12.5 | ▲ 18.4 | 2,383 | ▲ 8.2 | 157 | 8.0 | | | 6.6 | | |
| 下推 | 4,669 | ▲ 2.9 | 4,795 | ▲ 1.2 | 2,418 | ▲ 6.9 | 2,377 | 5.4 | 170 | 10.8 | ▲ 8.0 | 2,585 | ▲ 6.9 | 167 | ▲ 6.8 | | | 6.5 | | |
| 2016 上予 | 4,465 | 0.4 | 4,454 | ▲ 0.1 | 2,185 | ▲ 1.9 | 2,269 | 1.7 | 91 | 12.3 | ▲ 2.0 | 2,343 | ▲ 1.7 | 158 | 0.6 | | | 6.7 | | |
| 下予 | 4,751 | 1.8 | 4,682 | ▲ 2.4 | 2,431 | 0.6 | 2,250 | ▲ 5.3 | 160 | 11.1 | 3.0 | 2,594 | 0.3 | 162 | ▲ 2.7 | | | 6.3 | | |

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

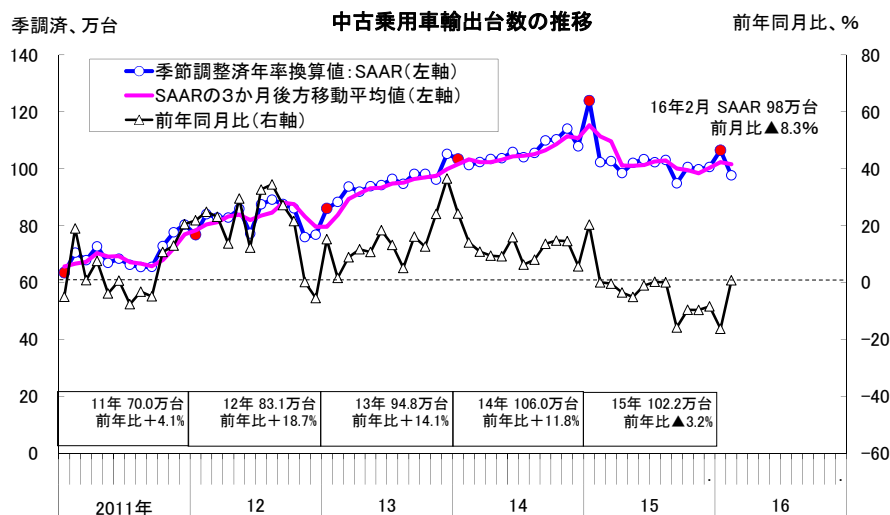
○ 2月の中古乗用車輸出台数は前月比大幅減だったが、シンガポール向けは過去最高を更新

- ・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、2月の中古車輸出台数は前年同月比0.8%増となったが、SAARは前月比8.3%減の98万台と大幅に減少した（図表22）。
- ・一方で、同月の中古乗用車の輸出金額は前年同月比5.3%増と3か月ぶりに前年同月を上回った（図表23）。FOB平均価格が上昇した（＝輸出金額の増加率が台数の伸びを上回った）ためだが、この背景には高単価市場であるシンガポール向けの輸出台数が大幅に増加したことがある（後述）。
- ・2月の中古乗用車輸出台数を仕向地別で見ると、ニュージーランド向けとシンガポール向けが増加したが、その増分はその他の主要仕向地向けの減少によって相殺された（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きたスリランカ向けの2月の輸出台数（SAAR）は、引き続き低水準にとどまった（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需要を冷え込ませている。通貨安の是正や関税引き下げ等の外部環境要因の改善がみられるまでは、同国向け輸出市場は休戦状態を余儀なくされよう。
- ・前月同様に今月の注目点は、シンガポール向け輸出台数が堅調に伸びていることである。2014年後半から安定的に拡大し続けている同国向けの中古乗用車輸出台数は、2月のSAARが3.9万台と過去最高記録を更新した（図表26）。中古車輸出が拡大しているのは、同国にて自動車所有権証（COE: Certificate of Entitlement）の発行数が増加しており、自動車の買い替え需要が盛り上がっていることが背景にある（図表27）^{（注）}。
- ・ちなみに、2月のSAAR及び平均FOB価格（223万円）が年末まで続いたとすると、2016年のシンガポール向け輸出金額は845億円となり、国別で輸出金額トップに躍り出る可能性がある。なお、昨年が898億円でトップだったスリランカは（図表28）、現状のままですと、452億円へと急減する。
- ・政策変更の影響で失速するスリランカを中心に、中古車輸出市場は急速な環境悪化で喘いでいるが、シンガポールが同市場の縮小を食い止める救世主となっている。

（注）COEの詳細及び買い替え需要発生との関係性は、下記リンク先の「国内新車販売統計（2016年2月）」ページ10～11を参照のこと。

<https://www.yokohama-ri.co.jp/html/report/pdf/shinsha1602.pdf>

図表22 2月中古乗用車輸出台数（SAAR）は前月比大幅減

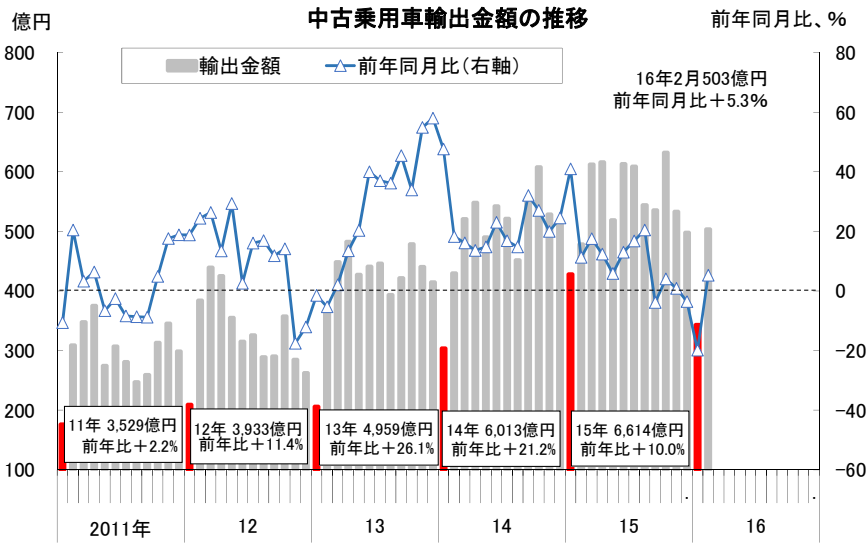


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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。

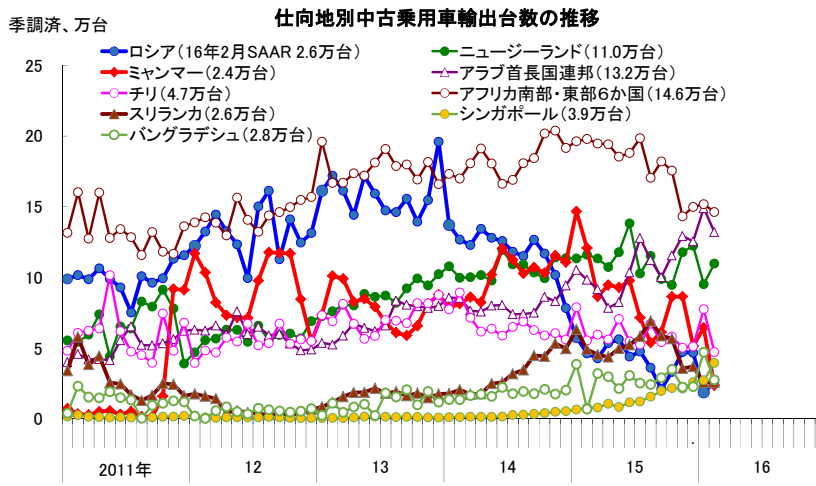
出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 23 輸出金額は前年同月比 5.3%増と 3 か月ぶりに前年同月を上回った



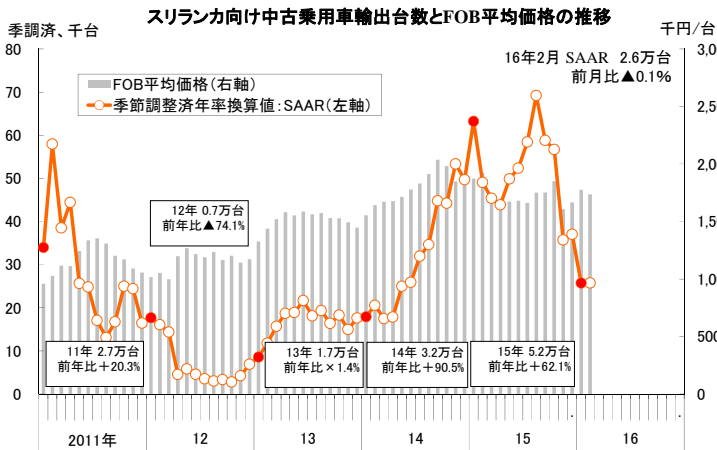
注： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
出所： 財務省「貿易統計」より浜銀総合研究所が作成

図表 24 シンガポール向けと NZ 以外の主要国・地域向け輸出が減少



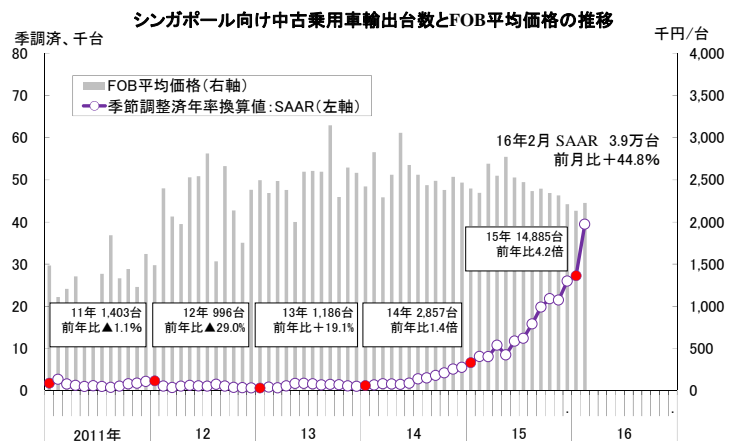
注： アフリカ南部3か国：南アフリカ、モザンビーク、ザンビア、東部3か国：ケニア、タンザニア、ウガンダ。
注： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
出所： 財務省「貿易統計」より作成

図表 25 スリランカ向けは低迷続く



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

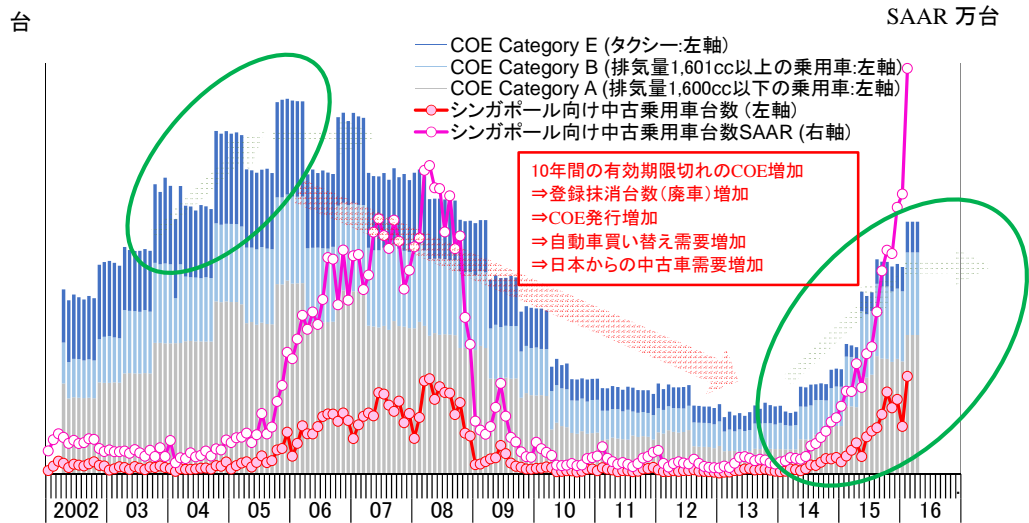
図表 26 シンガポール向けは過去最高更新



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 27 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

シンガポールCOE落札数(発行数)と日本からの中古乗用車輸出台数の推移



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)、Bloombergのデータより作成

図表 28 スリランカに代わってシンガポールが中古車輸出市場の主役に躍り出る

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 (台) | 前年比 (%) | 2014年 (台) | 09-14年 5年平均増減率 (CAGR%) | 2015年 (万円) | 前年比 (%) | 2014年 (万円) | 2015年 (億円) | 2014年 (億円) |
| 1 ニューージーランド | 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

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。