

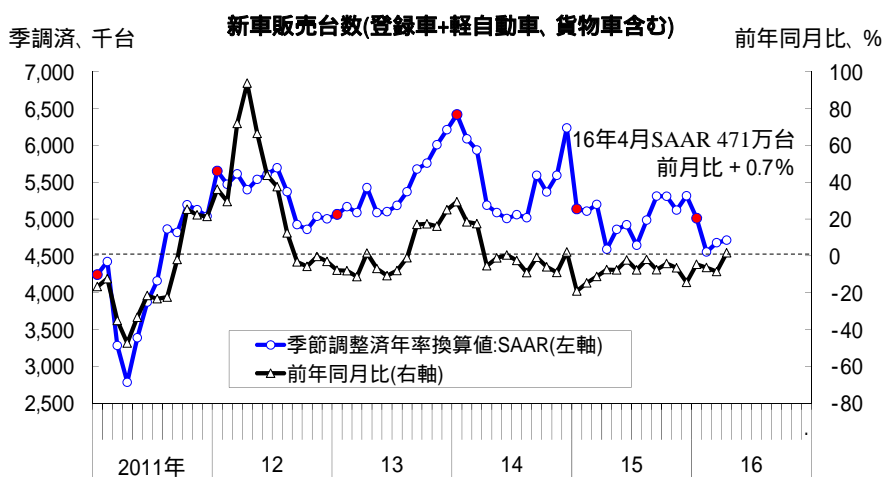
国内新車販売統計（2016年4月）

新車販売は4月も低調：今後は中古車輸出縮小による中古車市況軟化が逆風に

新車販売（SAAR）は前月比微増の471万台：燃費不正問題で需要が軽から登録車へシフト

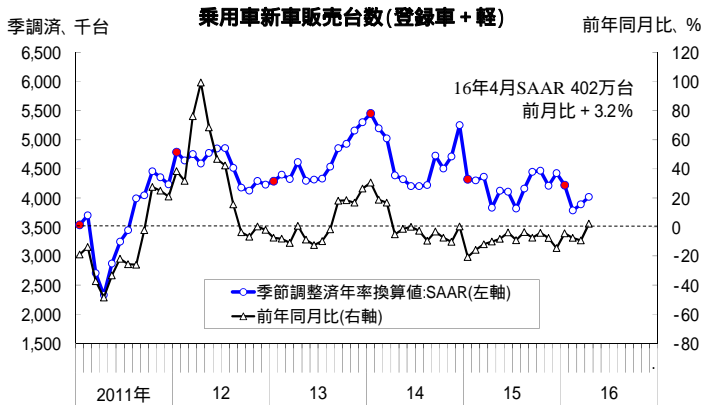
- ・ 5月2日発表の4月の国内新車販売台数（登録車＋軽自動車、貨物車含む）は前年同月比1.6%増と16か月振りにプラスに転じ、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた4月の販売台数も前月比0.7%増の471万台となったが、直近のSAARは15年度実績（494万台）を下回る水準で、内需の低迷が続いている（図表1）。
- ・ 内訳をみると、4月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比3.2%増の402万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同17.8%増の288万台と大幅に増加した一方で（図表3）、軽乗用車の4月の販売台数（SAAR）は前月比21.5%減の113万台と失速した（図表4）。三菱自動車による燃費データ不正問題で同社製の軽乗用車の販売が停止していることが主因となるが、需要が軽乗用車から登録乗用車にシフトするかたちとなった。
- ・ 貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の4月のSAARは前月比5.5%減の40万台となり、3か月後方移動平均でみたトレンドは減少基調が続いている（図表5）。
- ・ 後述するが、鉱工業指数をみると、2月にトヨタ自動車計画減産を行った反動から、3月の生産は増加した。足元の在庫水準は健全であるが、4月には九州の地震により複数の完成車メーカーが稼働を停止したこと、三菱自動車の燃費データ不正問題により同社水島製作所での軽乗用車の生産が停止していること、内需及び輸出の低迷が足かせとなるため、4月は再び減産となる公算大である。
- ・ 中古乗用車の3月の輸出台数(SAAR)は前月比2.1%減の96万台と2か月連続で減少し、輸出金額も前年同月比10.5%減と大幅に落ち込み、中古車輸出市場を取り巻く環境は厳しさを増している。
- ・ 中古車輸出市場の縮小に伴って、国内中古車オークション成約価格の軟化が続いており、今後は中古車市況の下落が新車需要の足かせとなることに要警戒である。

図表1 4月の国内新車販売 SAAR は前月比0.7%増の471万台：500万台割れが続き低調



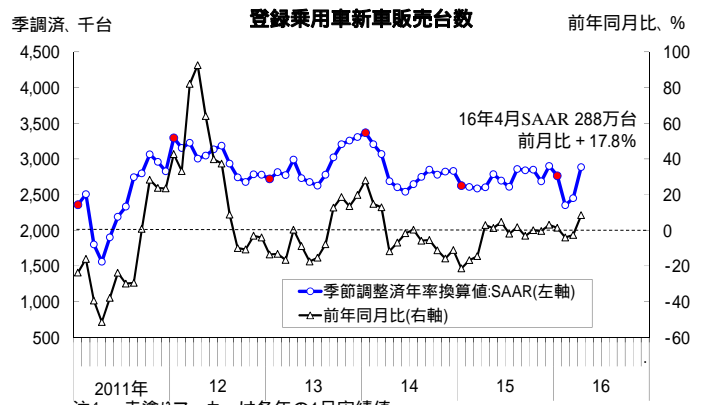
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)は前月比増加



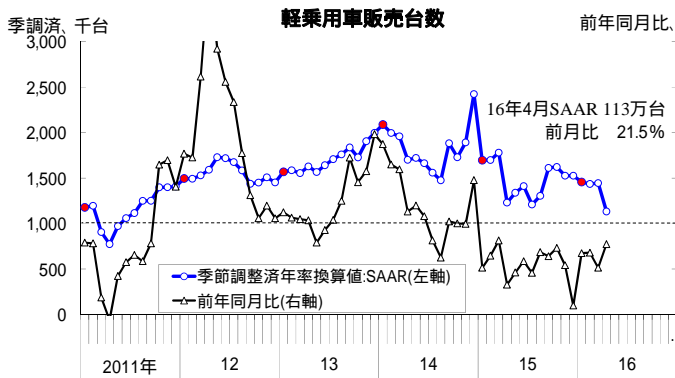
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車販売が大幅増加



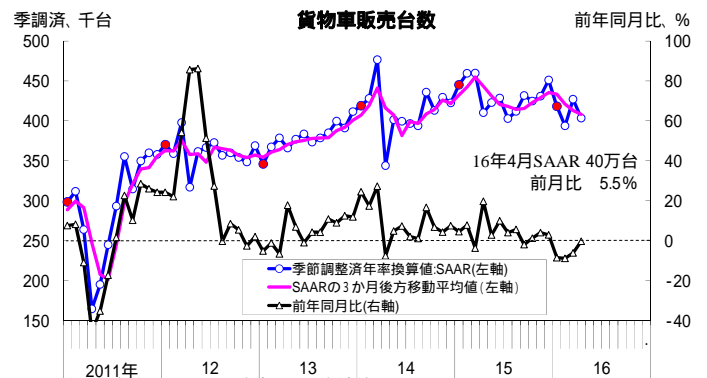
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売は失速



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

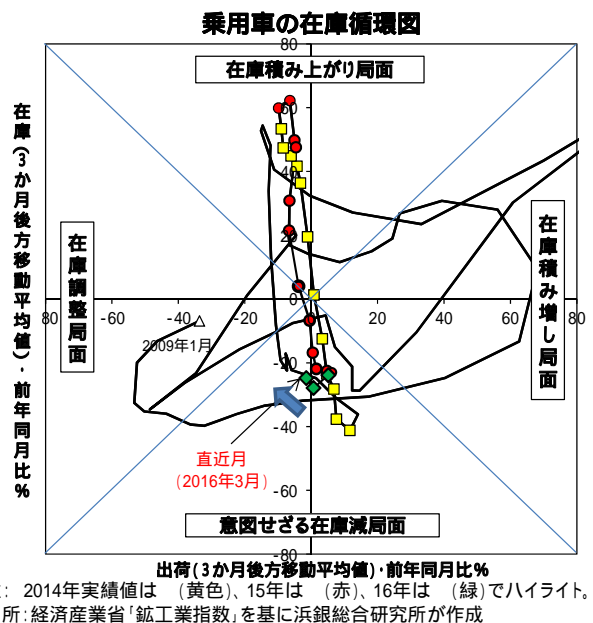
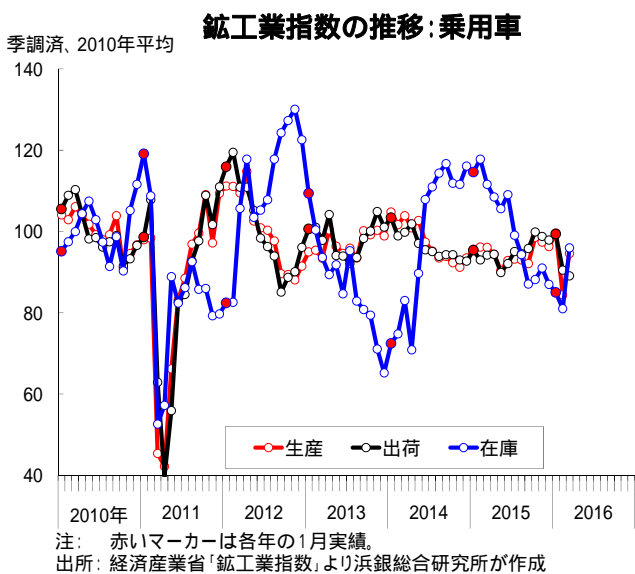


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

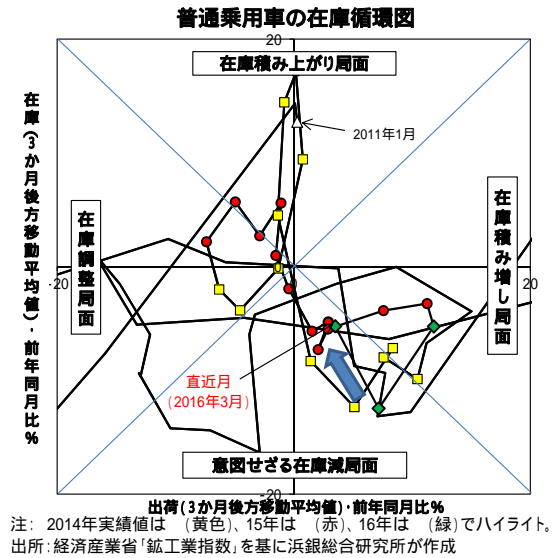
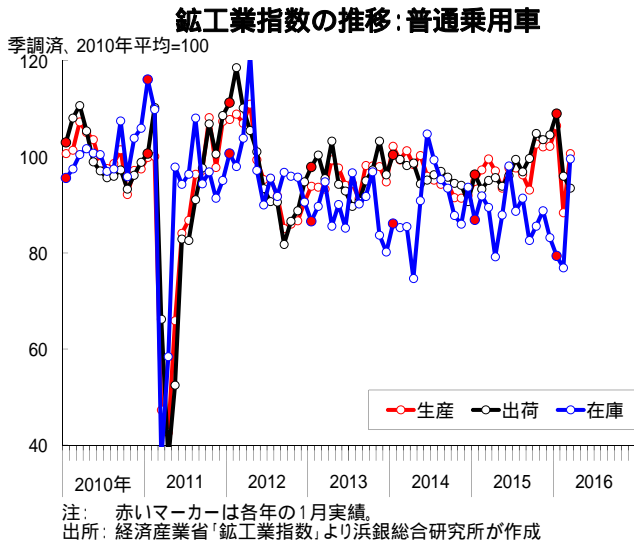
- 3月は増産したが、4月は地震と三菱自工の燃費不正問題の影響で再び減産となる公算大
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、2月にトヨタ自動車が系列部品会社・愛知製鋼の工場爆発による計画減産を行ったことの反動で、工場稼働が正常化した3月の生産は大幅に増加したものの、需要の低迷が続いているため在庫も増加した。在庫循環図上では（注）、2月に続き3月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表6）。もっとも、依然として同局面にとどまっている乗用車の生産は、4月には九州の地震により複数の完成車メーカーが稼働を停止したこと、三菱自動車の燃費データ不正問題により同社水島製作所での軽乗用車の生産が停止していること、内需及び輸出の低迷が足かせとなるため、4月は再び減産となる公算大である。
 - ・ 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。3月の普通乗用車の在庫（季調値）は大きく増加したが、生産活動は引き続き「意図せざる在庫減局面」にあり、健全な水準にある。
 - ・ 3月の小型乗用車の在庫も増加した。在庫循環図上は3月も2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も健全である。
 - ・ 普通乗用車と小型乗用車の生産はともに、4月は地震の影響で減少する可能性が高い。小型乗用車の生産は「在庫積み増し局面」に向かう勢いが弱く、普通乗用車以上に停滞感が強い状況が続いている。
 - ・ 軽乗用車の生産は減少したが、依然として「在庫調整局面」にとどまっている。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2月には計画減産が行われ、3月には正常化したものの、軽自動車メーカー各社が過剰在庫の削減のため生産にブレーキをかけた。それにより、在庫は5か月ぶりに減少したが、依然として過剰である。4月に地震の影響で複数の軽自動車生産工場が稼働が停止したこと、三菱自動車の燃費データ不正問題による同社水島製作所での軽乗用車の生産が停止したことから、4月以降の軽乗用車の生産は更に落ち込む可能性が高い。

（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。

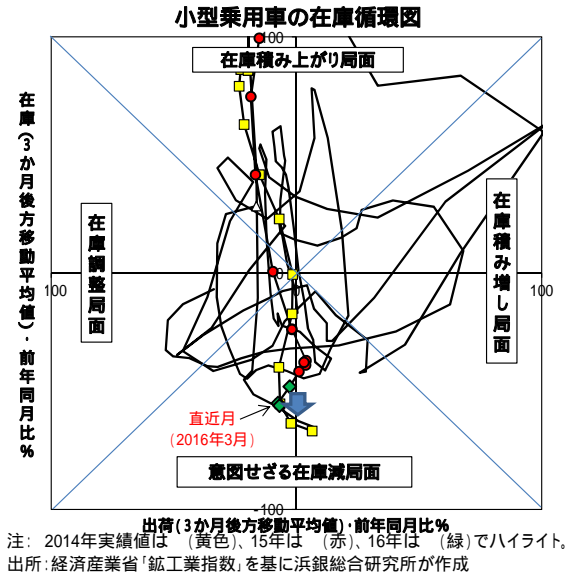
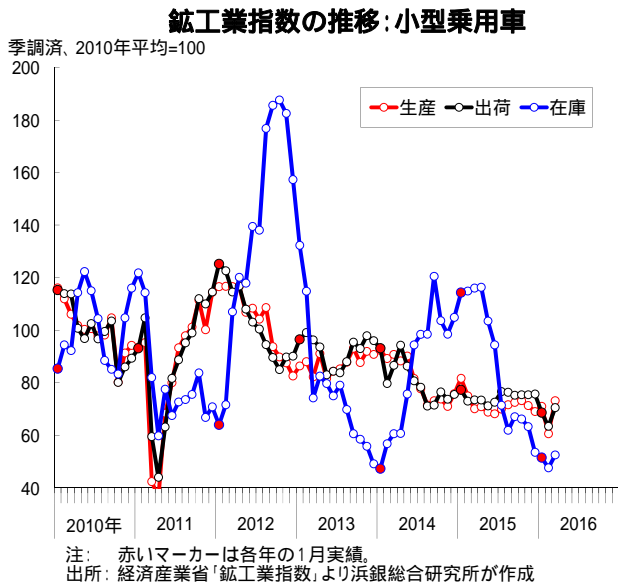
図表6 トヨタ国内工場の稼働正常化で乗用車生産は増加したが、在庫も増加



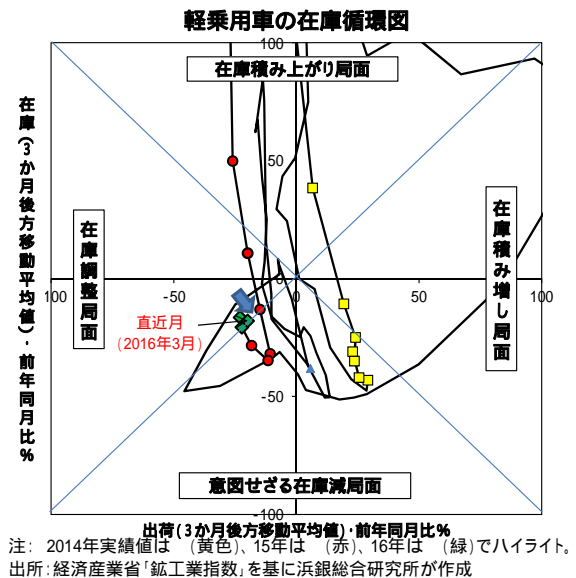
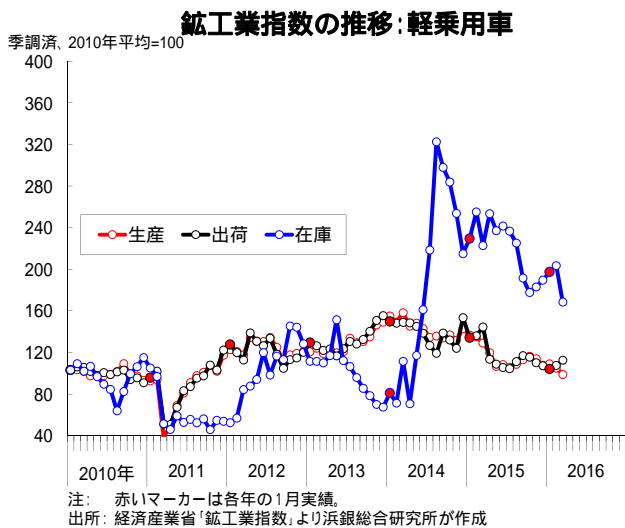
図表7 普通乗用車の在庫は大幅に増加



図表8 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



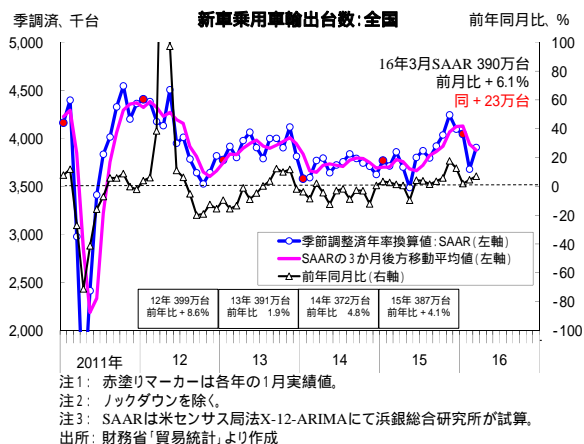
図表9 軽乗用車は「在庫調整局面」が続く



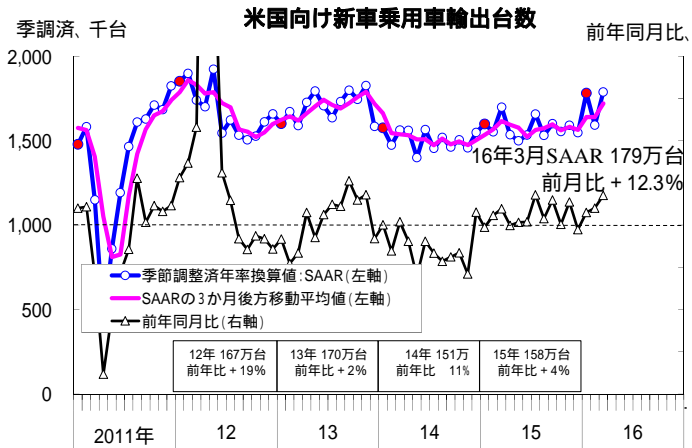
トヨタ国内工場の稼働正常化影響を除くと、3月新車乗用車輸出は実質的には弱含み推移

- 4月27日に公表された3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6.1%増（同23万台増）の390万台と4か月ぶりに増加した（図表10）。2月はトヨタ自動車の計画減産が輸出大幅減の一因となったが、同社の国内生産が3月に正常化したことにより、輸出が反転増加したと考える。主要仕向地別では（図表11）、当月は豪州以外の主要国・地域向けの輸出（SAAR）が押し並べて増加した。
- なお、トヨタ自動車の生産車両が一番多く輸出される愛知県内の主要港（名古屋港及び三河港）と、同社の中国向け輸出専用港である博多港からの3月の輸出台数（SAAR）は前月比で大きく増加し、台数にしてそれぞれ同28万台、同3万台増加した（図表12）。これらの港から輸出された台数の増加幅（31万台）が、日本からの輸出全体の増加幅を上回ったことになる。言うなれば、トヨタ自動車の国内工場の正常化の影響を除けば、輸出はむしろ減少したとも捉えることができ、海外需要は引き続き弱含みで推移していると判断できる。実際、3か月後方移動平均値でみる輸出のトレンドは減少が続いている（図表10）。なお、4月も九州地方での地震により、トヨタ自動車などの完成車工場の生産が一時操業を停止した影響から、4月の輸出台数は供給制約により再び減少に転じる可能性が高い。
- 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、3月に前月比5.4%減少し、3か月後方移動平均値も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）。米国の自動車市場が減速しているため、同国向けの輸出がこの先、一段と切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい状況だ。一方、4月に日産自動車は九州工場以北米向けSUV「ローグ」の生産を開始した。米国市場の減速という逆風を、同モデルの生産開始がどれだけ打ち返すかに注目したい。
- 米国に次ぐ主要仕向け地である欧州でも、3月の販売台数は前月比4.0%減少し、3か月後方移動平均値でみるトレンドは減少に転じた（図表14）。欧州地域向けの輸出に関して、今後、上向いていくと予想するのは難しい。
- 最後に、中国の3月の乗用車小売台数は2か月ぶりに前年同月を上回ったが、流通在庫の過剰感は依然強いままである（図表15）。乗用車の工場出荷台数（生産台数に近い）に目を向けると、3月のSAARは前月比14.5%増と反転増加したが、3か月後方平均値で見るトレンドは減少基調にある（図表16）。需要減退により、流通在庫の過剰感が強まっていることから、同国向け輸出台数も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、4月の輸出は地震の影響で再び減速するであろうが、5月以降も輸出への下押し圧力が強い状況が続くと予想される。

図表10 3月の乗用車輸出（SAAR）は反転増



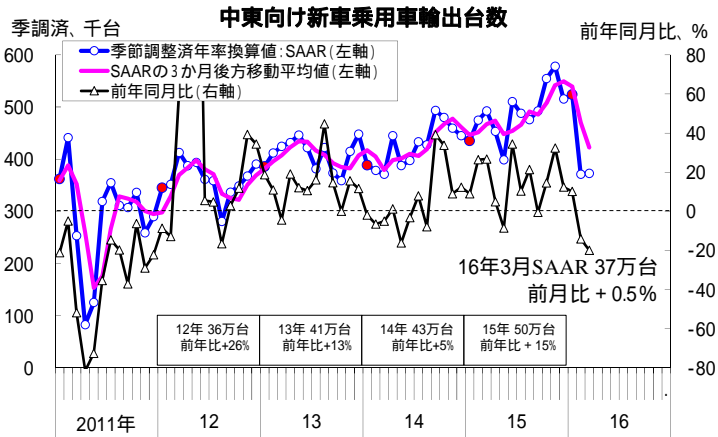
図表 11 豪州向けを除き主要国・地域向けの輸出は増加



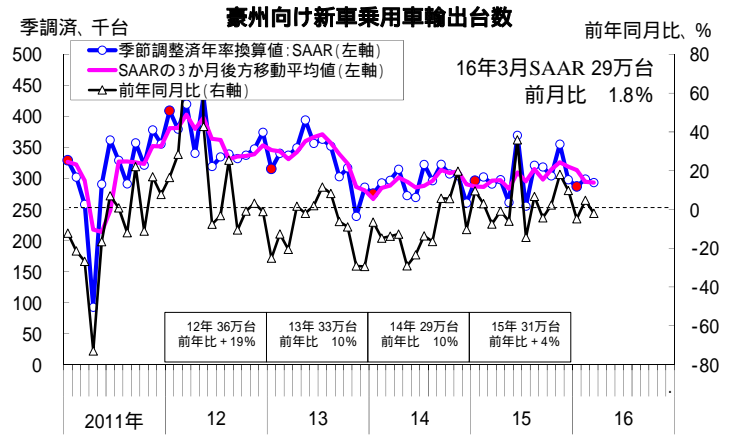
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



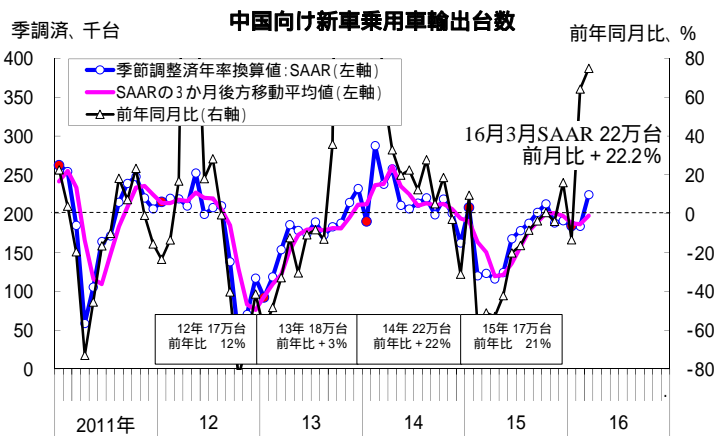
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



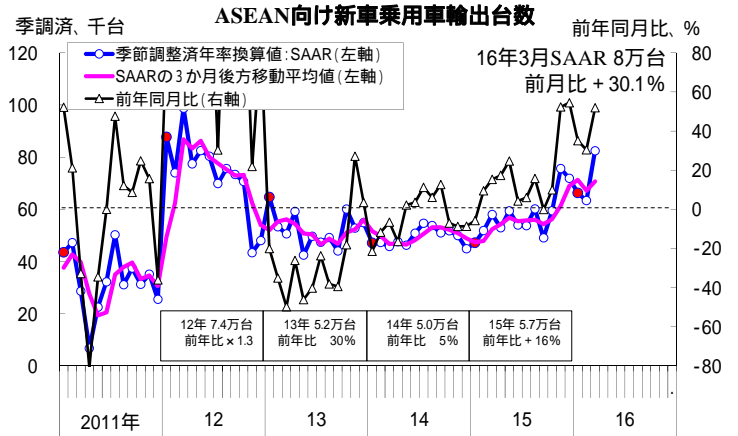
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

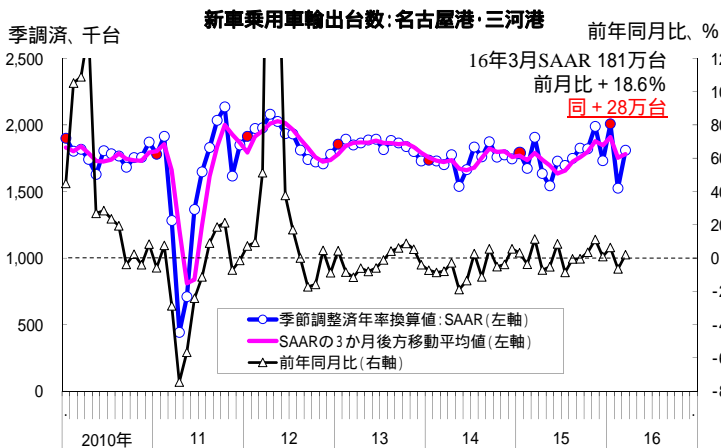


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

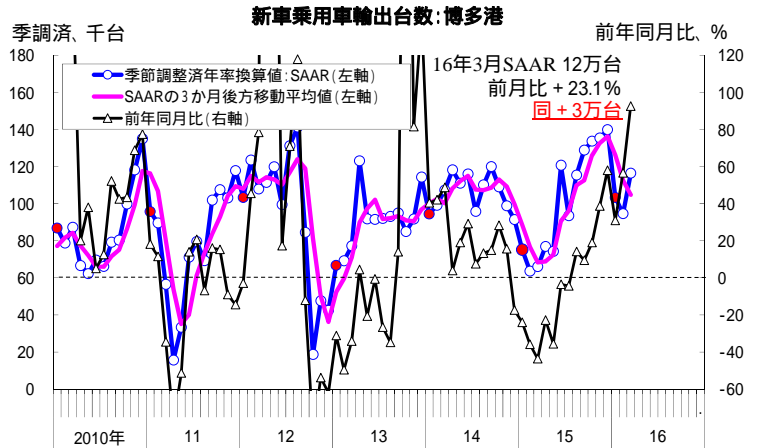


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表12 トヨタ自動車国内工場の稼働正常化で主要港からの輸出が拡大

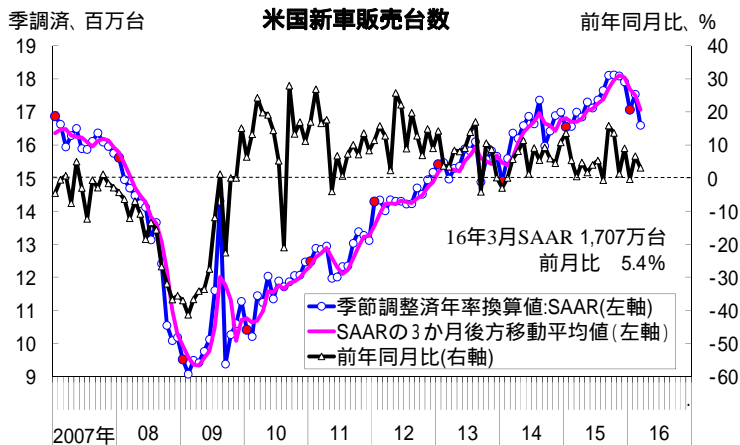


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」のデータを基に作成。



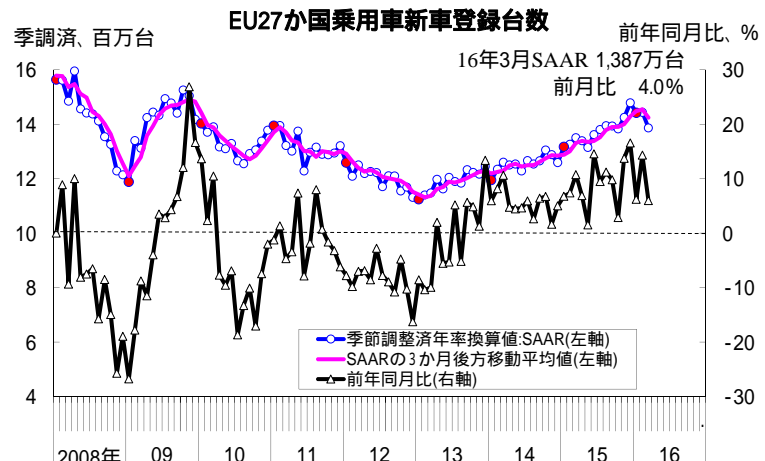
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」のデータを基に作成。

図表13 米国新車販売は減少基調



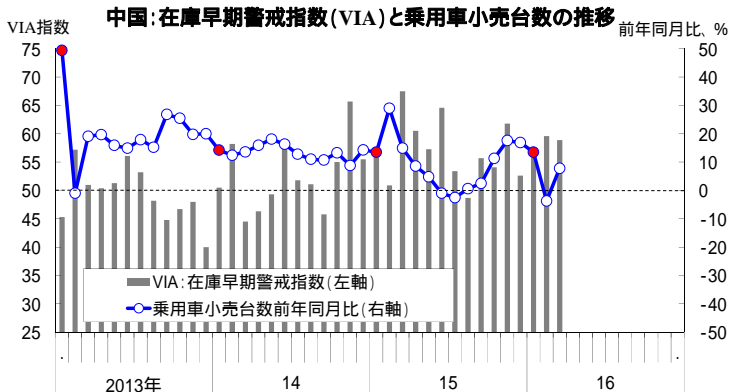
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: Autodata, Bloombergのデータより作成

図表14 欧州乗用車市場には頭打ち感あり



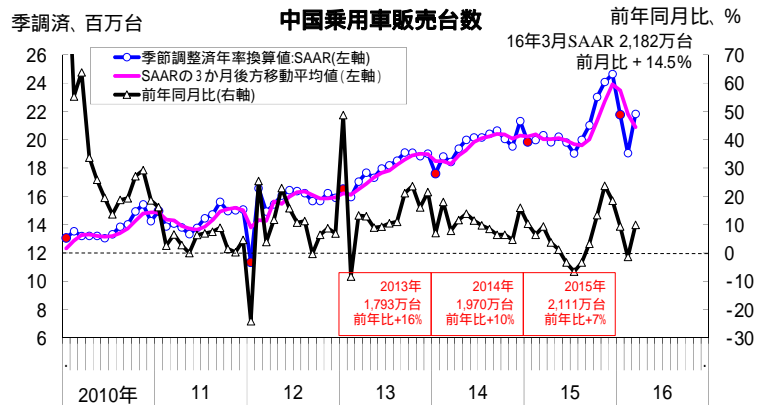
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 欧州自動車工業会(ACEA)のデータより作成

図表15 中国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16 減税による販売押し上げ効果は収束



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

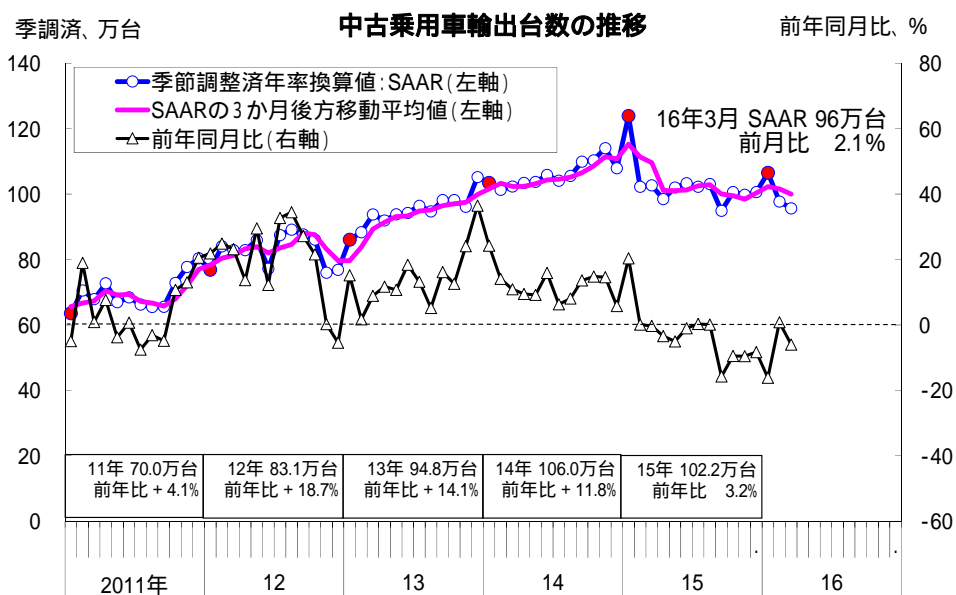
3月の中古乗用車輸出台数（SAAR）は2か月連続の減少

- 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、3月の中古車輸出台数は前年同月比6.0%減となり、SAARも前月比2.1%減の96万台と2か月連続で減少した（図表17）。同月の中古乗用車の輸出金額も前年同月比10.5%減と大幅に減少し、中古車輸出市場を取り巻く環境は厳しさを増している（図表18）。
- 3月の中古乗用車輸出台数を主要仕向地別で見ると、アフリカ向け及び同地域向けの中継地であるアラブ首長国連邦向けの輸出減少が、大きく足を引っ張った（図表19）。
- 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3月の輸出台数（SAAR）は前月比26%減の1.9万台と、前年同月の4割の水準にまで落ち込んでいる（図表20）。昨年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引き続き休戦状態を余儀なくされよう。
- 2015年に仕向け地別輸出金額で1位となったスリランカに代わり、16年の主役に躍り出ようとしているシンガポール向けの3月の輸出台数（SAAR）は前月比31.2%減の2.7万台と4か月ぶりに減少した（図表21）。14年後半から同国向け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が^{（注）}、中古車流通業者等への取材情報によると、シンガポール当局の処理能力が限界に達しているために、新車・中古車登録待ちの車両が港湾に滞留しているもようである。これにより、日本からの中古車の船積みが遅れていることが、3月の輸出が減速した背景にある。COE発行数は引き続き高水準であることから、買い替え需要そのものは減退していないため、3月の輸出台数の減少は懸念材料にはならないと考える。

（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17 3月中古乗用車輸出台数（SAAR）は2か月連続の減少

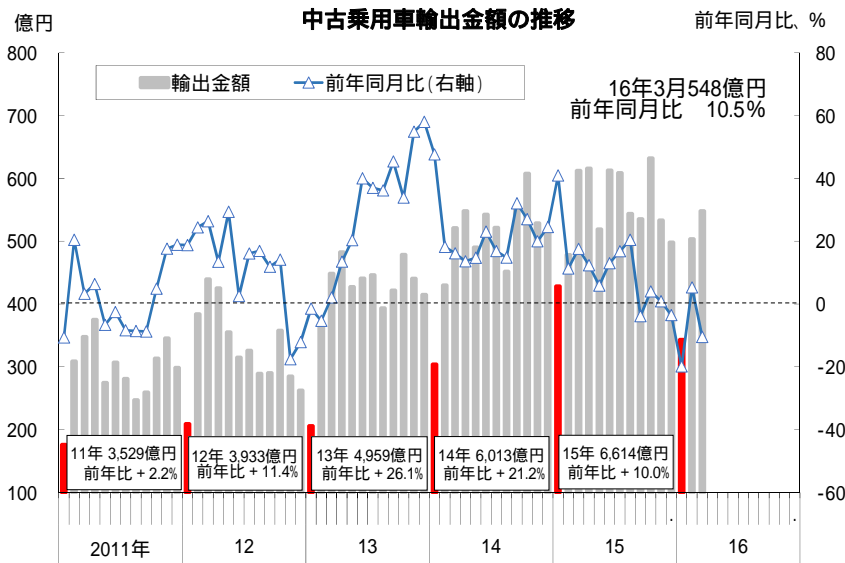


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：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。

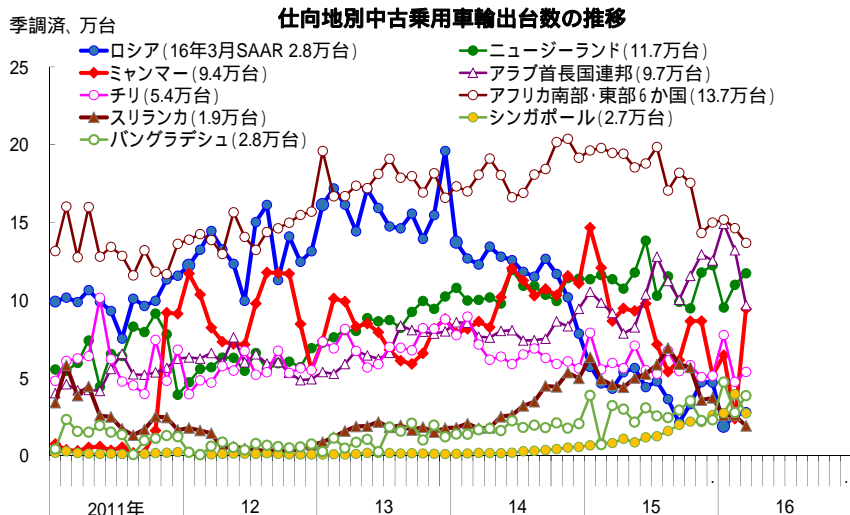
出所：財務省「貿易統計」より作成

図表 18 3月の輸出金額は前年同月比 10.5%減と大幅に減少



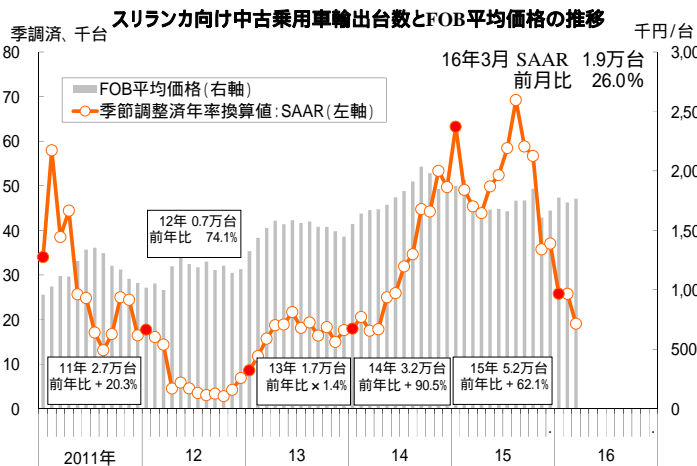
注： 赤塗りマークは各年の1月実績値。
出所： 財務省「貿易統計」より浜銀総合研究所が作成

図表 19 アフリカ向けと同地域向け中継地である UAE 向け輸出減少が足を引っ張った



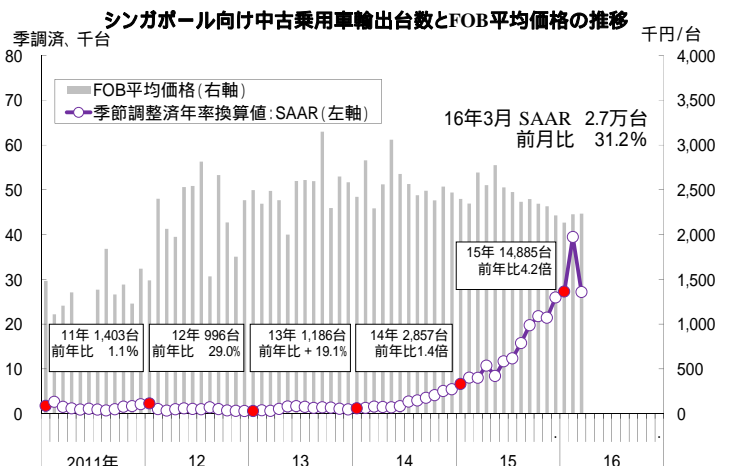
注： アフリカ南部3か国：南アフリカ、モザンビーク、ザンビア、東部3か国：ケニア、タンザニア、ウガンダ。
注： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
出所： 財務省「貿易統計」より作成

図表 20 スリランカ向けは低迷続く



注1： 赤塗りマークは各年の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 シンガポール向けも減少

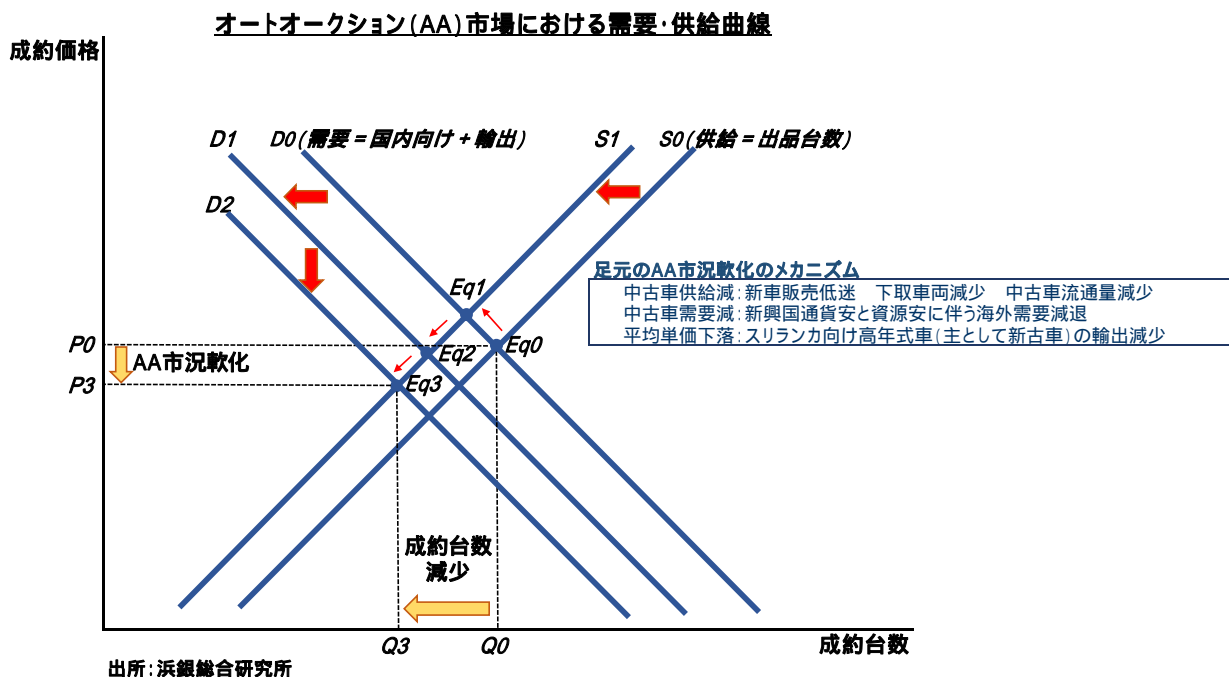


注1： 赤塗りマークは各年の1月実績値。
注2： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
出所： 財務省「貿易統計」より作成

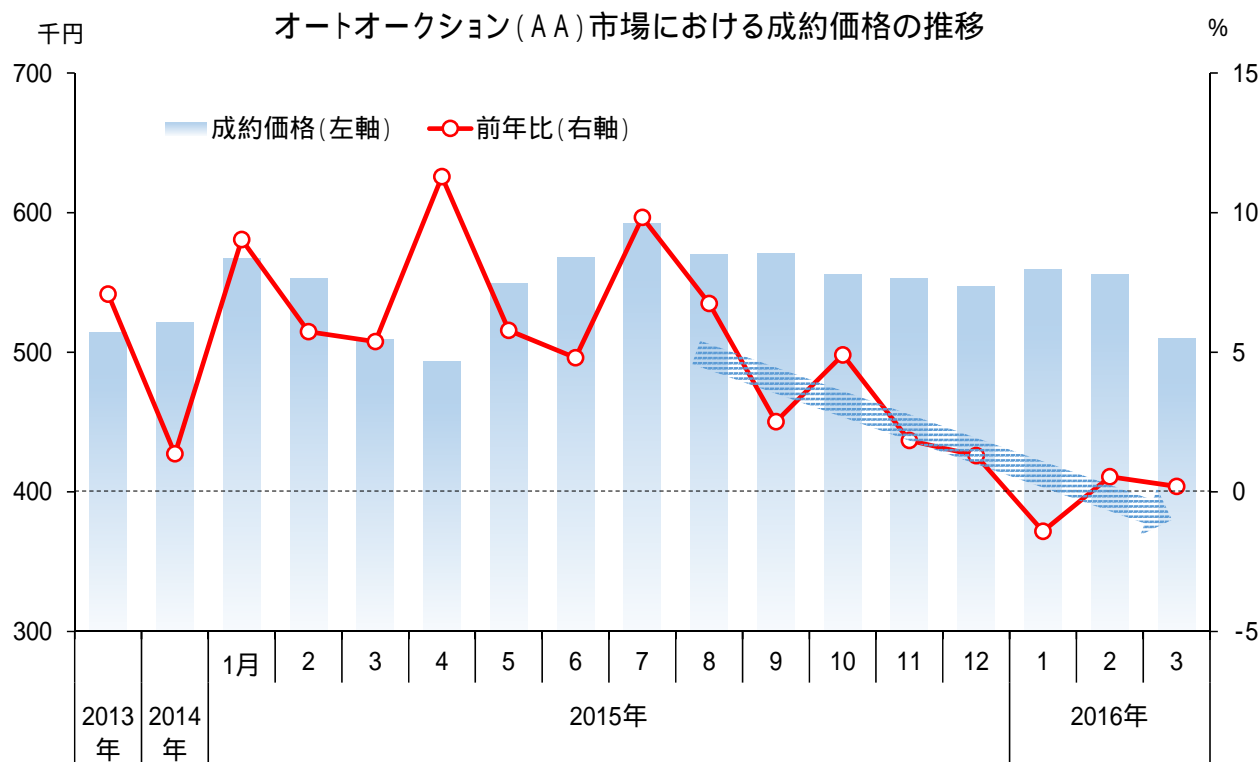
中古車輸出市場の縮小により中古車市況が軟化：今後は新車販売の足かせ要因となる

- 中古車輸出市場の縮小が、国内中古車市況の悪化に繋がっている。国内で発生する中古車の取引が行われるオートオークション（AA）市場では、ここ数年間、国内新車需要低迷に伴う下取り車両の減少と、円安を背景とした中古車輸出需要の拡大により、成約価格の上昇が続いていた。しかし、昨年8月に中国人民元が切り下げられて以降、新興国通貨安の進行とそれに伴う中古車輸出市場の縮小が続く中で、AA市場では成約価格（＝中古車市況）の軟化に歯止めがかからない状況に陥っている。
- 図表22では、AA市場で取引される中古車の需要・供給曲線を用いて、足元のAA市況軟化のメカニズムを説明する。新車販売の低迷により下取り車両の発生量が減少しているが（供給減少＝成約価格の押し上げ要因）、中古車輸出市場の縮小を背景とした中古車需要の減少と（需要減少＝成約価格の下押し要因）、新古車を主体とした高価格な高年式中古車の受け皿となったスリランカ向け輸出が失速したことにより（成約価格下押し要因）、AA市場での成約価格が軟化しているのである。
- 図表23は国内AA市場全体の8～9割の取引データをカバーする、オークション相場情報誌ユーストカー（総合版）に掲載されている全国平均成約価格を時系列で示している。成約価格の前年同月比の動きをみると、昨年8月から下落基調が加速し、16年1月には前年割れにまで落ち込んだ。
- この成約価格の下落トレンドが加速し始めた時期は、中古車輸出市場の縮小が始まった時期と重なっている。従って、中古車輸出市場の縮小が、足元の中古車市況の軟化に大きく寄与していると考えられる。中古車価格の下落は、下取り価格を引き下げる要因となることから、保有車両の新車への乗り換え時の購入負担額（＝新車価格-下取り価格）が増えるため、新車販売には逆風となるのである。
- 最近、取材先の多くの中古車流通業者から耳にするのは、4月に入ってから円高が一段と進行していることに伴って、中古車輸出の荷動きが日を追うごとに悪くなっているという話である。中古車市況が今後も更に下落し、新車販売への逆風がより一層強まる可能性が高くなっていることに要警戒である。

図表22 中古車輸出市場の縮小に伴うオートオークション市場での市況軟化のメカニズム



図表 23 AA 市場の成約価格は軟化基調が続き、1月はついに前年割れ



出所: ユーストカー総合版のデータ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。