

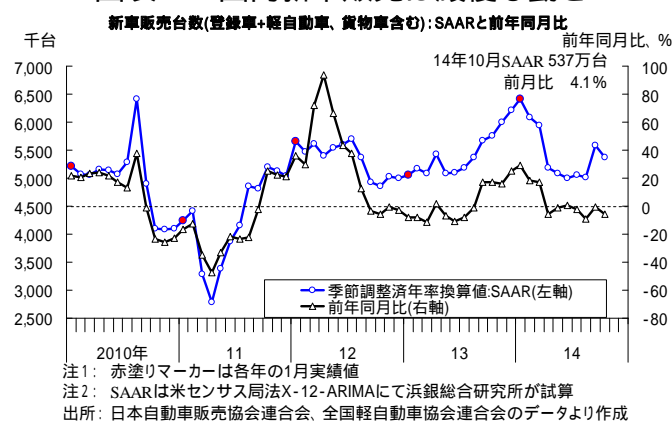
国内新車販売統計（2014年10月）

登録乗用車の需要回復に一服感：在庫調整圧力が依然として強い状況が続く

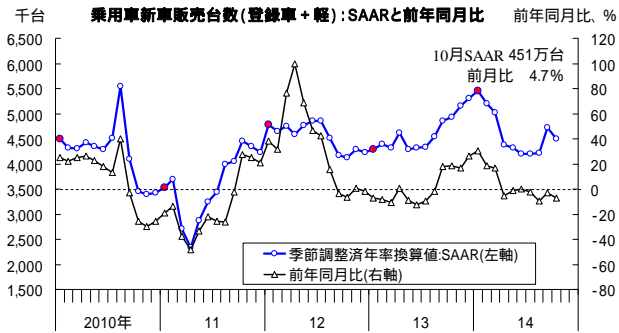
国内新車販売は緩慢な動き

- 11月4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6.0%減と4か月連続で前年割れとなった。前年10月の販売台数が駆け込み需要によって大幅に押し上げられていたため、今月10月の前年同月比はその裏が出た格好。ただ、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた販売台数も10月は前月比4.1%減の537万台と減少に転じており、国内新車需要の回復は依然として緩慢である。9月に大きく増加した軽乗用車の販売減少が全体需要の足を引っ張った（図表1）。
- 内訳をみると、乗用車（登録車+軽）の販売台数のSAARは前月比4.7%減の451万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同2.5%減の278万台と4か月ぶりに減少した。登録乗用車市場においては、車検を迎える車両の台数が増加しており、買い替え需要の盛り返しが同市場の回復を支えているが、10月は回復が一服した（図表3）。軽乗用車の販売台数のSAARも前月比8.2%減の173万台と大きく減少した（図表4）。直前の9月は期末の一過性要因で販売が大きく持ち上がったが、10月はその効果が剥落した。
- 貨物車（普通+小型トラック）の販売台数のSAARは前月比6.9%減の41.4万台となったが、後方3か月移動平均値でみると高水準を維持しており、復興関連投資と背景とした旺盛な受注が、堅調な需要を下支えする状況が続いている（図表5）。
- 後述するが、国内の新車需要の緩慢な回復を受けて、国内生産の現場では在庫調整圧力が依然として強い状況が続いている。年度末に向けては季節的に生産数量が増加する局面となるが、例年ほどの生産の盛り上がりは見られないだろう。上場企業の15年3月期上期決算発表シーズンが始まったが、多くの関連企業が通期業績見通しを下方修正している。国内販売の下振れが修正の一因として挙げられるが、在庫調整圧力が強い現状を考えると、特に国内事業の構成比が高い部品会社の事業環境はなお予断を許さない状況と言える。
- 本レポートでは、もうひとつのトピックとして、中古車流通市場が活発化し始めていることを取り上げる。オークション成約単価の上昇が続いており、下取り価格の上昇が買い替え需要を後押しする可能性がある。また、中古車流通市場の活性化を後押ししている中古車輸出市場の動向についても触れたい。

図表1 国内新車販売は緩慢な動き

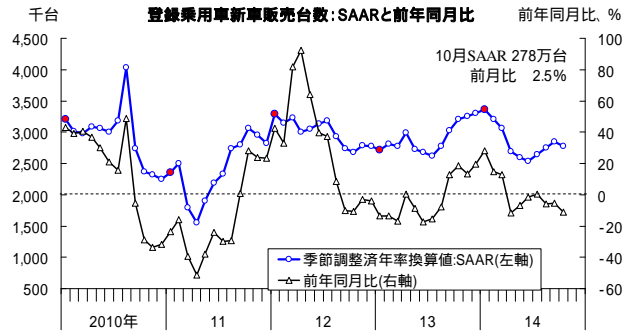


図表2 乗用車販売は前月を下回る



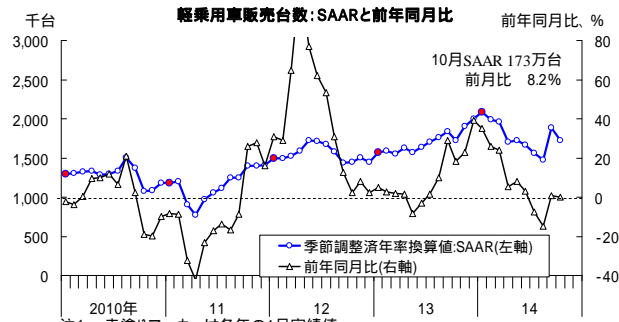
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表3 登録乗用車販売の回復が一服



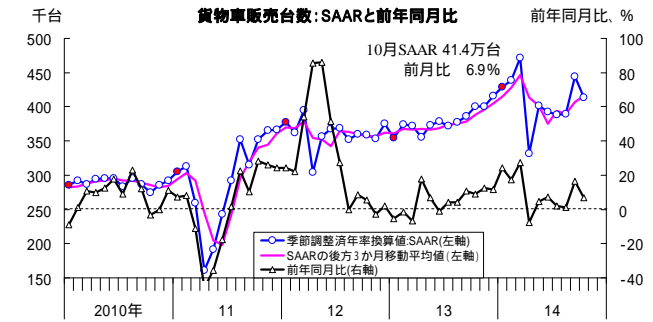
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表4 軽乗用車販売は再び減少



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のデータより作成

図表5 貨物車販売は高水準を維持

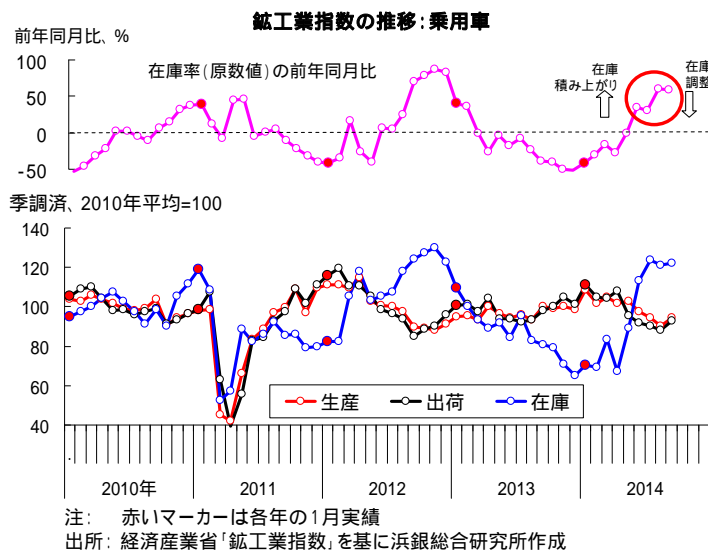


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

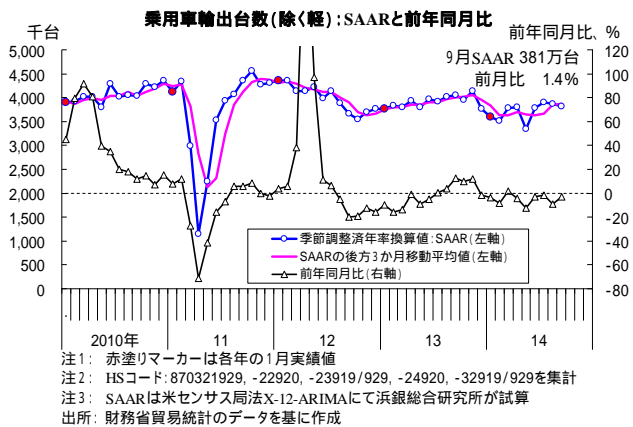
乗用車の在庫削減が進んでおらず、在庫調整圧力が強い状況が続く

- 10月29日に公表された9月の鉱工業生産指数（速報値）から、乗用車の在庫削減が進んでいないことが読み取れる。9月の乗用車（含む軽）の在庫率指数は前年同月比で59.2%上昇と4か月連続で前年を上回った。前年同月比のプラス幅が8月（60.1%）より縮小し、在庫循環上では在庫削減がなされたかたちだが、縮小幅が僅かであり、在庫削減は殆ど進んでないと言える。完成車メーカーは相次ぐ新型車の投入で生産のアクセルを踏み始めたが、需要回復が想定より弱いため、在庫が減らない状況にある。（図表6）。前述したように、10月の新車需要は9月より減少しており、生産にブレーキをかけてないとなれば、10月は在庫が再度積み上がる状況となろう。今下期は期初から在庫調整圧力が強い状況が続くと考えられる。完成車メーカーからサプライヤーに提示される向こう数か月間の内示生産計画が、今後下方修正される可能性に注意したい。また、今後、年度末に向けては季節的に生産が増加する局面に入るが、例年ほどの盛り上がりは期待できないだろう。
- そして、もう一つ悩ましいのが、輸出需要が再び弱含んできたことである。図表7は財務省の貿易統計を用いて集計した乗用車輸出台数（中古車を除く）のSAARである。後方3か月移動平均値でみると、7、8月と持ち直しの傾向にあったが、ここ2か月の減少から、9月の統計では増加基調が収まり、頭打ちとなっている。国内需要の回復の弱さに加え、輸出需要が再び減退し始めたことが、追加的な生産の下押し要因となることに要注意だ。
- 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、在庫率）の推移を示している。このうち普通乗用車については相次ぐ新型モデルの発売が需要増加を後押ししたため、過剰在庫の削減は順調に進み、在庫は適正水準に戻った。一方で、小型乗用車の在庫増加は深刻だ。在庫率の前年同月比のプラス幅拡大が止まらず、意図せざる在庫が積み上がる状況が4か月連続で続いている。新型車投入による需要喚起に助けられている普通乗用車と、積極販売で出荷が増加している軽乗用車市場に需要を奪われていることが背景にあらう。最後に、軽乗用車は減産の継続と期末の積極的な販売で在庫調整が行われたが、在庫は依然として過剰な水準にある。更なる減産に加え、販売競争の激化で、軽自動車市場での収益性が一層悪化するリスクが払拭できない状況だ。

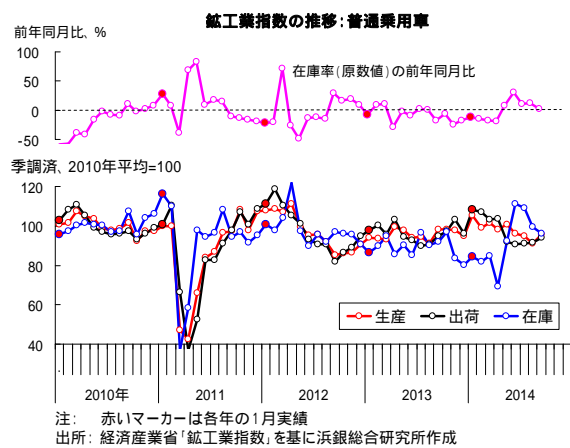
図表6 乗用車の在庫調整が進んでおらず、在庫調整圧力が高い状況が続く



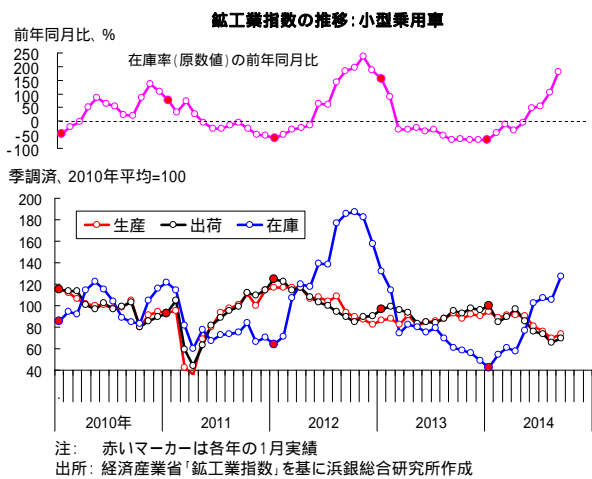
図表7 乗用車の輸出は安定的に推移



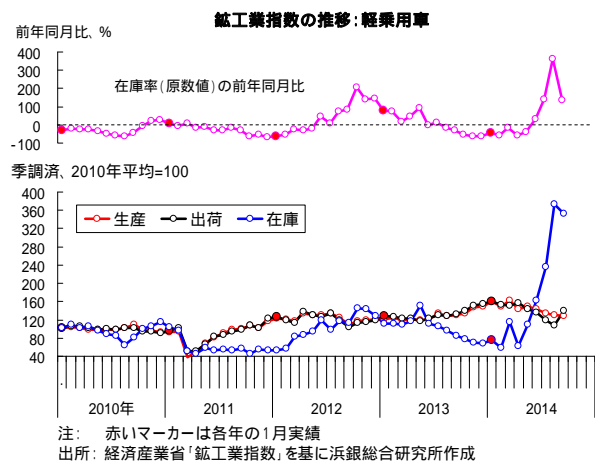
図表8 普通乗用車の在庫は適正水準に戻った



図表9 小型車の在庫は急ピッチで増加



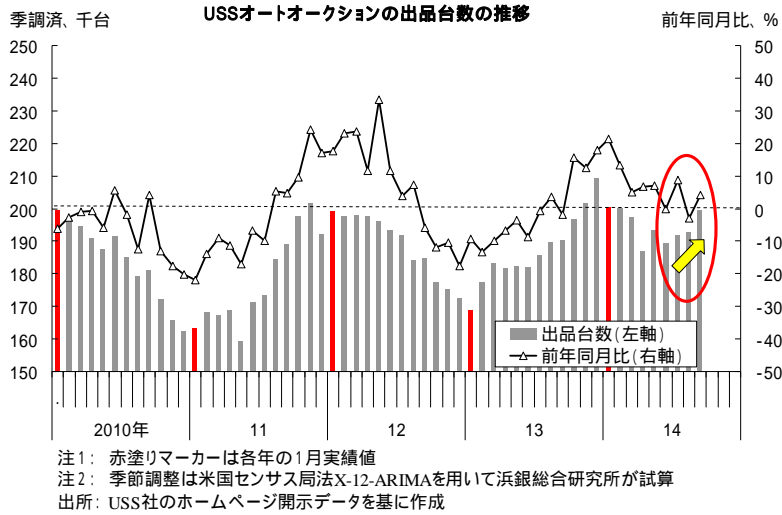
図表10 軽乗用車在庫は減少したが依然高水準



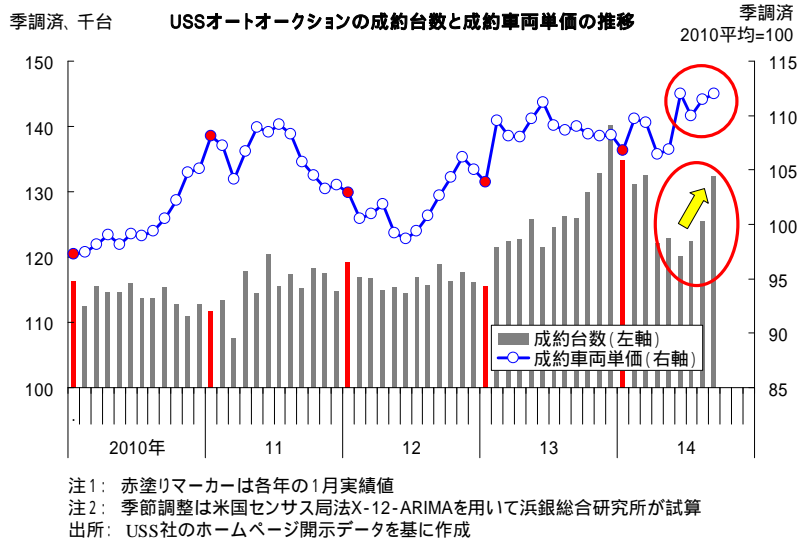
中古車流通市場が活発化し始めた：円安の追い風を受けた中古車輸出の成長が後押し

- 中古車流通市場が活発化し始めた。緩やかながらも新車需要が回復に向かっていることで下取りに出される車両が増加していることが背景にあるが、中古車の流通量が増加するなかで、車両平均単価が上昇している点に注目したい。中古車流通が価格上昇を伴って活性化することは、新車販売へも好影響をもたらす。なぜなら、中古車取引価格の上昇は車両下取り価格を引き上げることになり、買い替え需要を喚起する材料となる。車検更新車両が増加する中、中古車市況の上昇が国内自動車需要の回復を後押しする可能性がある。
- 中古車流通市場の現況を理解するにあたっては、中古車オークション運営会社の株式会社ユー・エス・エス（愛知県東海市：以下、USS）がウェブで公開する月次データをみるのが適当だ。同社は2013年に日本全国でオークションに出品される中古車の32%（全国出品台数704万台のうち、同社運営オークション会場での出品台数は227万台）を取り扱う国内最大規模の運営会社であり、公開月次データから中古車流通市場の活況度合いと成約価格動向を知ることが出来る。
- 図表11はUSSのオートオークション（AA）会場における出品台数の推移を示している。季節調整値（当社試算）をみると、2014年に入ってから出品台数は減少傾向にあった。これは消費増税後に、新車販売の反動減が続いたことで下取り車両が減少し、中古車の流通量が減少したことが背景にある。しかし、7月からは出品台数が増加トレンドに入った。これは主に車検更新を迎えた車両の買い替え需要が盛り上がりと同時に下取り車両が増え、中古車流通量も回復したからである。
- 図表12は同じくUSSのAA会場における成約台数と成約車両単価の推移を表している。出品台数は中古車AA市場における供給量となるが、この供給と需要がマッチングした時の台数が成約台数であり、成約車両単価の動向は中古車の流通価格の動きを表す。2014年に入ってから動きを見ると、6月までは前述の通り出品台数が減少したことで需給が逼迫し、成約単価は上昇して成約台数も減少した。しかし、7月から出品台数の回復を背景に流通量が増加し、成約台数も増加した。
- ここで興味深い現象が起きているのだが、中古車流通量が反転増加している中、成約単価が上昇し続けているのである。これは中古車供給量の増加を上回るほどの規模で需要が増加している、もしくは高価な中古車の成約が増えていたことが背景にある。
- そこで注目されるのが、流通市場の回復の一躍を担っている中古車輸出の動きである。足元の中古車の需要増加の背景に、中古車輸出の増加が大きく影響していると考えられるからだ。図表13は財務省の貿易統計で集計した、中古乗用車の輸出数量（SAAR）と輸出車両単価（季調値）の推移を表している。直近の9月の統計をみると中古乗用車の輸出数量はSAARで104万台となっており、新車乗用車市場（同月SAAR473万台）や中古乗用車市場（同月SAAR567万台）と比較して2割前後の規模となっており、国内自動車市場の価格形成に十分に影響を及ぼす規模となっている。
- 日本の自動車産業で急成長を続ける数少ない市場のひとつがこの中古輸出市場になるが、2014年に入ってもその増勢が衰えるどころか、単価上昇を伴って成長し続けている。そもそも日本の中古車は燃費が良いことに加えて、世界でも稀な車検制度を通してのことから使用状態も良く、世界的に根強い人気があるため、輸出の高成長が続いている。足元では円安により日本からの中古車の割安感が強まっており、高年式車や高級外車などの高単価な中古車が増加しているため、単価上昇が年央から加速している。

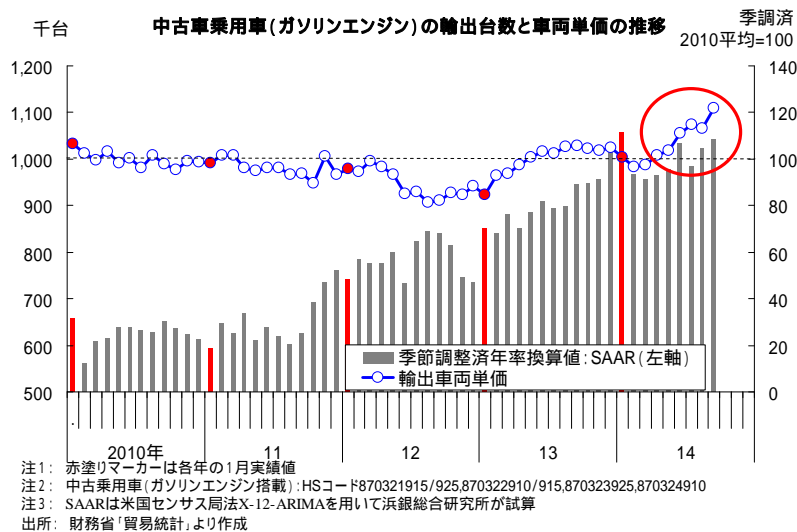
図表 11 オークション出品台数が増加



図表 12 成約価格の上昇を伴う成約台数の増加



図表 13 円安を背景に高品質な日本の中古車輸出が拡大している



中古車輸出市場の成長は今後も続く

- このように、中古車輸出の増加が、価格上昇を伴った流通市場の改善を後押ししており、更に中古車価格の上昇は下取り価格の上昇をもたらし、短期的に買い替え需要を後押しするかたちで新車需要の回復にも貢献していると思われる。
- そして、この中古車輸出市場の成長は今後も中長期的に続く可能性が高い。図表 14 では 2013 年の中古乗用車の輸出先上位 20 개국とアジア主要国の輸入規制動向についてまとめている。今後も中古車の輸出拡大が続くと期待されるのが、ニュージーランド、ミャンマー、チリである。
- ニュージーランドでは、隣国のオーストラリアで自動車メーカーの生産撤退が相次いでおり、2017 年には自動車生産が消滅することが中古車輸出の拡大を後押しする。環境性能の高い日本製中古車に対する需要が今後も拡大し、オーストラリア市場での中古車市場拡大の足がかりとしても重要度は高まろう。
- ミャンマーではモータリゼーションが進んでおり、現地での日本車に対する絶大なる人気がある。製造 3～7 年以内の中古車輸入を許可しており、高年式中古車の輸出先として今後も需要拡大が続こう。ミャンマーへは 2013 年に 7 万台弱の中古乗用車が輸出されたが、本年 1～9 月累計では既に 10 万台を超えている。
- チリは中古車輸入を原則禁止しているが、一部の州の港湾における輸入及び一部の州での販売を許可している。これらの港で荷下ろしされた右ハンドルの日本の中古車は、現地の業者が左ハンドルに改造してボリビアやパラグアイなど南米各国へ販売している。南米での日本車の人気は強いが、チリは TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）の加盟国であり、TPP の動向次第では南米市場の中古車のゲートウェイであるチリの輸入数量拡大で南米での販売機会が増加すると思われる。
- ミャンマーを除く ASEAN 各国では日本車の人気は高いものの、国内産業保護の観点から中古車輸入を規制している。ただし、今後 ASEAN 域内の自由貿易が促進されると、日本車の流通市場が拡大する可能性がある。中古車輸出市場を見る上では、環太平洋自由貿易協定の進展や輸出先国での輸入規制の動向を確認しながら、その成長を継続的に注視したい。

図表 14 中古乗用車輸出先上位 20 개국とアジア主要国の輸入規制動向

中古車輸出 仕向け地国	輸出台数			1人当たり GDP	人口千人当たり 自動車保有台数	車向通行		経済連携協定EPA		補足 (年式規制など)
	2013年	2009年	09-13年 (CAGR)			左側	右側	ASEAN	TPP	
	(台)	(台)	(CAGR)	2013年 (米ドル)	2011年					
	包括的EPA 原加盟/交渉国									
ロシア	154,218	40,945	39.3%	17,884	271					
ニュージーランド	86,068	55,289	11.7%	30,493	708					12年1月以降は、日本の平成17年排ガス規制または新長期排ガス規制に適合する自動車のみ輸出可能
ミャンマー	67,104	647	219.1%	1,740	7					11年9月中古車輸入解禁、14年6月から14年式以降の右ハンドル新車輸入禁止、製造3～7年以内の中古車は輸出可能
アラブ首長国連邦	63,295	46,837	7.8%	30,122	NA					
チリ	62,971	34,559	16.2%	19,067	198					中古車輸入が許されているイキケ州/プンタアレナス州の港で荷下し、左ハンドルへ改造しボリビア・パラグアイへ
ケニア	50,861	33,574	10.9%	1,812	25					製造から8年以内の右ハンドルの中古車のみ輸出可能
南アフリカ共和国	45,239	36,656	5.4%	11,259	165					商業目的の中古車は実質輸入禁止、個人用・特殊車両などに輸入許可発給、同国経由で第三国へ再輸出されている
キルギス	35,942	6,062	56.0%	2,611	NA					
モンゴル	32,769	5,629	55.3%	5,885	NA					1997年以前に製造された中古車には輸入時に特別関税が課される
マレーシア	25,057	20,211	5.5%	17,748	378					14年4月発表の新国家自動車政策では、中古車輸入に必要な完成車輸入許可証(AP)を15年未だ撤廃する=輸入禁止へ
パキスタン	24,922	4,536	53.1%	3,149	20					製造から3年以内の中古車のみ輸出可能
タンザニア	24,622	13,195	16.9%	1,715	NA					製造から10年以上経過している輸入中古車に対しては追加課税あり
グルジア	18,135	5,400	35.4%	6,145	166					
ウガンダ	17,552	10,023	15.0%	1,484	8					
ザンビア	17,460	1,552	83.1%	1,754	NA					
スリランカ	16,383	494	140.0%	6,531	48					
ドミニカ・トバゴ	13,201	2,438	52.5%	20,438	NA					2012年4月より年始規制は乗用車1年、関税は乗用車200%、ハイブリッド車は40%
スリナム	12,773	12,996	-0.4%	13,116	303					製造から4年以内の中古車のみ輸出可能
パングラデシュ	11,519	29,739	-21.1%	2,080	3					製造から8年以内の中古車のみ輸出可能
モザンビーク	11,406	2,925	40.5%	1,090	16					船積み時に製造から5年以内の右ハンドルの中古車は輸出可能
〔上記以外のアジア主要国〕										
タイ	5,160	6,466	-5.5%	9,875	172					国内産業保護育成の観点から、日本からの輸入車には厳しい輸入条件(高関税+特別消費税)が課せられている
インドネシア	2,790	3,195	-3.3%	5,214	69					
フィリピン	2,351	2,924	-5.3%	4,652	30					中古車輸入は原則禁止、フィリピンに帰国した居住者または移住者が個人的に使用する自動車などは輸出可能
シンガポール	1,167	4,125	-27.1%	64,584	151					新車登録日より3年未満の右ハンドルの中古車のみ輸出可能
ブルネイ	606	335	16.0%	53,431	355					
ラオス	19	101	-34.1%	3,068	NA					
ベトナム	10	2	49.5%	4,012	NA					日本国内仕様の右ハンドル車は輸出できない、輸出前に左ハンドル仕様に改造されたものを含めて輸入禁止
カンボジア	8	9	-2.9%	2,576	NA					右ハンドル車輸入禁止
全世界	905,166	462,498	18.3%							

出所：輸出台数は財務省「貿易統計」より、IMF「World Economic Outlook Database」(2014年4月8日アップデート)及び各種報道を基に浜銀総合研究所が作成

自動車流通革命の核となる中古車流通業界の動向に注目

- 自動車流通システムでは、新車販売を中心とするメーカー主導型から中古車流通・アフターサービスといった消費者主導型への移行が着々と進行している。短期的には消費増税の影響、中長期的には人口減少で国内新車市場が縮小する中、今後はクルマのライフサイクルをテーマにしたビジネスの拡大が期待されるが、中古車流通市場はその地殻変動を促す大きなエネルギーとなる可能性を秘めている。その中古車流通の活性化を後押しする市場のひとつとして中古車輸出市場の成長が注目され、ここ数か月の中古車輸出の動きにはその変革の兆しを感じられる。
- 自動車流通市場では、中古車流通（買取、オークション運営、ディーラー、輸出）に加え、整備・車検事業といったアフターサービス、カーシェアリング市場の動きなども今後一層注目され、今上期決算でも関連企業の業績動向に注目したい。

担当：調査部 産業調査室 深尾三四郎

TEL 045-225-2375

E-mail: 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。