

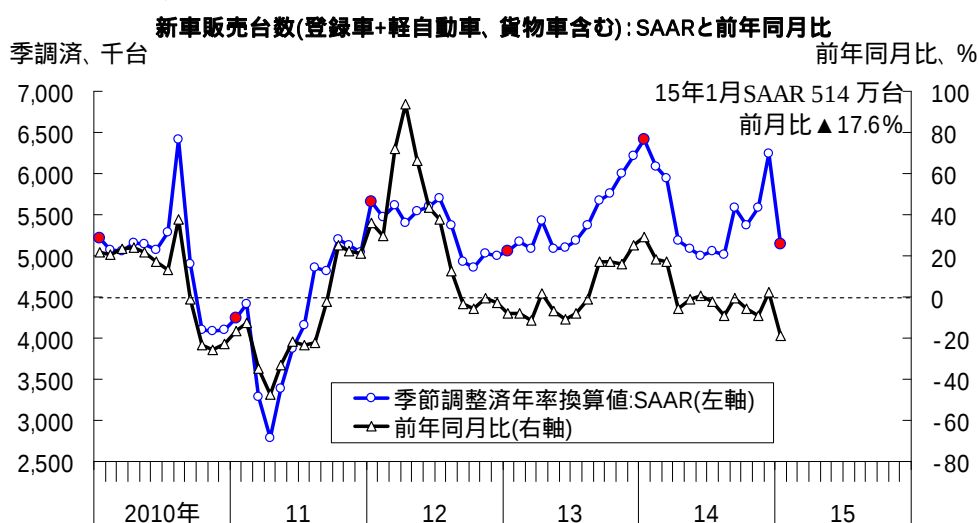
国内新車販売統計（2015年1月）

内需と輸出の減少、在庫増加と悪材料が揃い踏みで、減産の必要性が高まる

○軽乗用車販売の反動減が大きく響き、新車販売は前月比で大幅に減少

- ・ 2月2日発表の2015年1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19.1%減と大幅に減少した。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた1月の販売台数も前月比17.6%減の514万台と急減した（図表1）。
- ・ 内訳をみると、1月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比17.7%減の432万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同7.2%減の263万台と3か月ぶりに減少に転じた（図表3）。車検更新期を迎えるユーザーが増える中、昨年後半から新型車が相次いで市場投入されているものの、買い替え需要の増加には繋がっておらず、販売環境は依然厳しい。
- ・ また、1月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比30.0%減の170万台と、急増した12月から一転して大きく減少した（図表4）。12月は年間販売目標の達成を意識した大手メーカーが積極販売をしたが、1月にはその要因が外れて反動減が出たかたちだ。
- ・ 貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の1月のSAARは前月比7.0%増の46万台と増加した。堅調な復興関連投資と都市圏の建設投資を背景とした旺盛な受注が、販売台数の増加に繋がったと考える（図表5）。
- ・ 先月末に発表された貿易統計、鉱工業指数ともに、国内自動車市場に係る統計数値の内容は芳しくない。後述するが、輸出は減少基調が続いている。また、高水準で推移している工場在庫の払拭は遅々として進んでおらず、依然として過剰感がある。内需と輸出の減少、在庫増加と悪材料が揃い踏みで、今後、減産による在庫調整が必要な状況である。

図表1 国内新車販売のSAARは前月比で大幅に減少

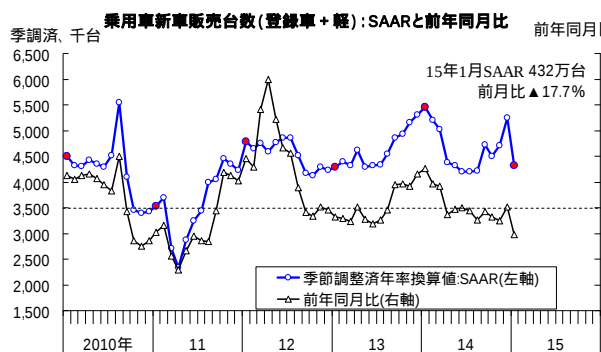


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値

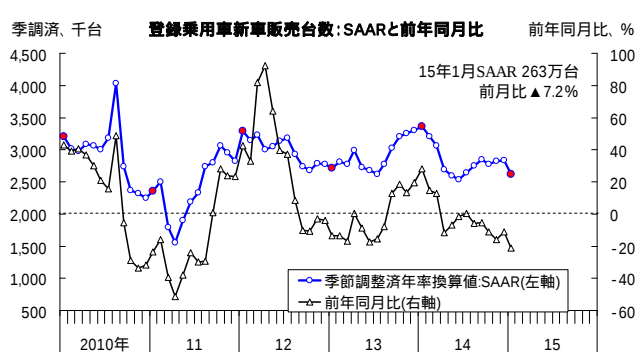
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算

出所: 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

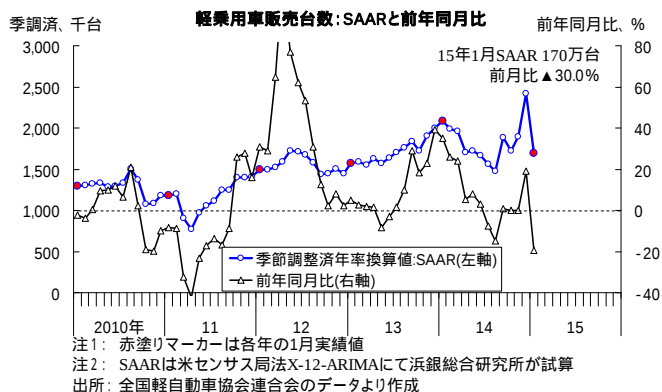
図表2 乗用車販売が急減速



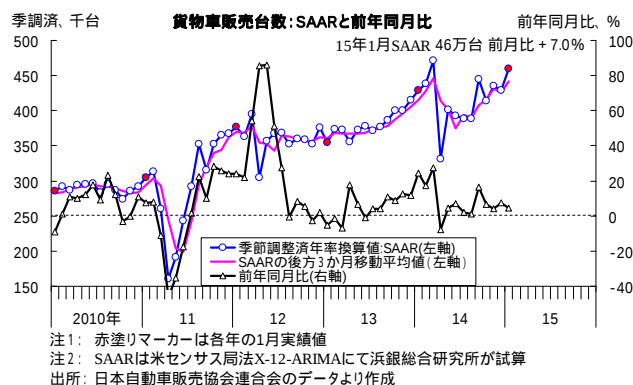
図表3 登録乗用車販売は前月比で減少



図表4 軽乗用車販売は失速



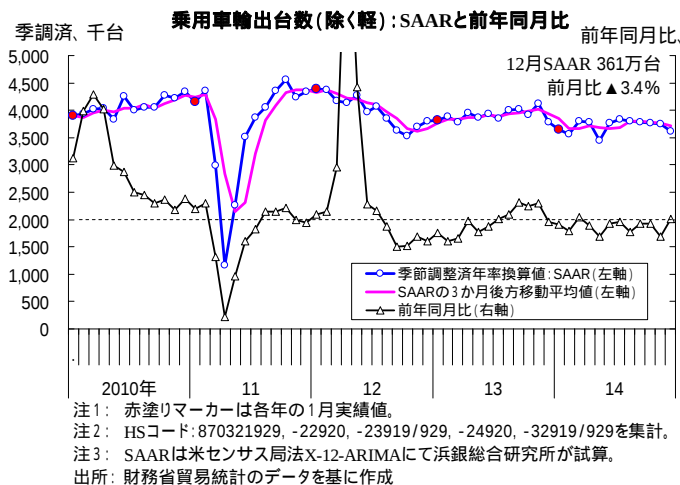
図表5 貨物車販売は増加



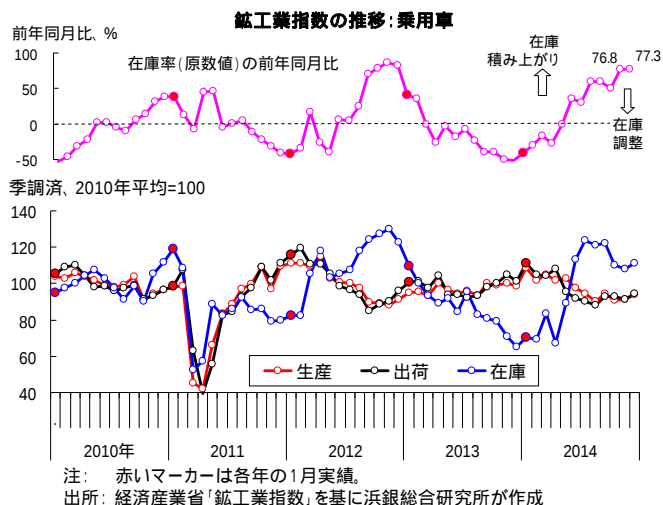
○乗用車在庫は積み上がり局面が続き、減産による在庫調整が必要

- ・わが国の乗用車輸出は低迷が続いている。図表6は財務省の貿易統計を用いて集計した乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）の推移であるが、1月29日に公表された12月の結果から試算したSAARは前月比3.4%減の361万台と、5か月連続の減少となった。8月に始まった減少基調には依然として歯止めがかかっていない状況である。
- ・一方、1月30日に公表された2014年12月の鉱工業指数（速報値）によると、乗用車（含む軽）の在庫指数（季調値）は3か月ぶり上昇した。在庫率指数の前年同月比をみても同月は77.3%上昇とプラス幅が引き続き拡大している。完成車メーカーは12月に生産を増やしたが、一方で出荷が伸び悩んだために意図せざる在庫が増加し、工場在庫の過剰感が一段と高まった格好だ（図表7）。一部メーカーの増産計画を背景に、足元では自動車生産の持ち直しの期待が高まっているが、上記のような在庫状況を踏まえると、今後春先にかけて、国内自動車生産については、むしろ在庫払拭のための減産が継続する可能性を視野に入れることが妥当と考える。完成車メーカーから主要サプライヤーへ提示される内示生産計画が、今後、下方修正されるリスクに引き続き注意したい。
- ・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、普通乗用車と小型乗用車はともに在庫（季調値）が前月比で増加し、在庫率（原数値）前年同月比のプラスも拡大している。また、軽乗用車の在庫は、積極販売に伴う出荷の大幅増により、大幅に減少したが、在庫率の前年同月比は依然として大幅なプラスである。いずれにおいても、引き続き過剰在庫を減産して削減する必要があると言える。
- ・さて、以上のように足元の国内自動車市場は苦戦が続いているが、今月のレポートではそれらとは別に「輸出」にフォーカスして、最近の貿易統計にみられる2つの興味深い動きについて取り上げたい。一つは門司税関苅田港の貿易統計で読み取れる、日産グループの九州における車両輸出台数の回復であり、もう一つは、5年連続の増加となった中古乗用車輸出の台数の推移と価格動向について、である

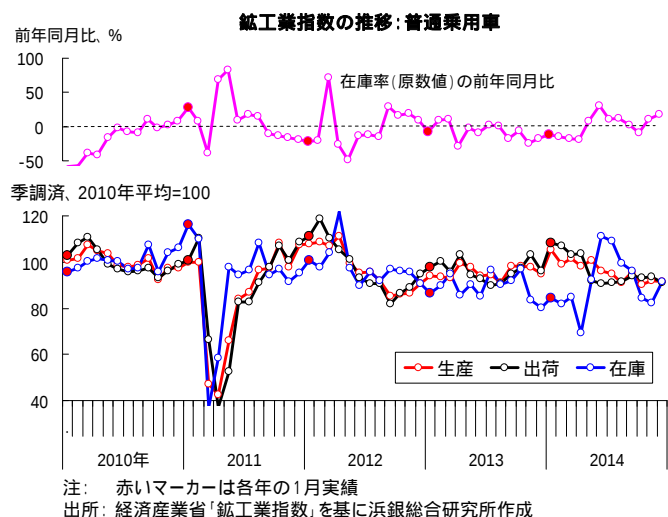
図表6 乗用車輸出は減少基調が続く



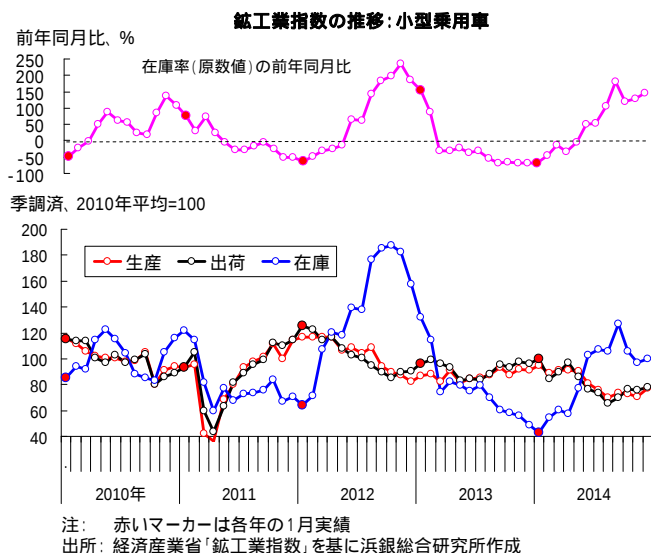
図表7 乗用車在庫は過剰感の強い状況が続く



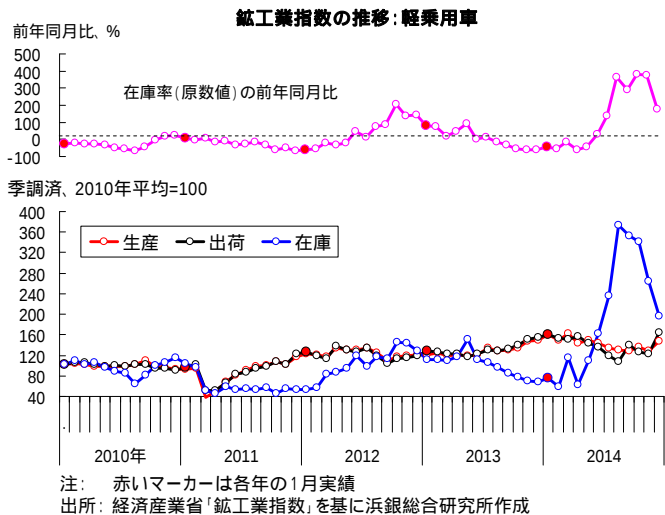
図表8 普通乗用車は在庫積み上がり局面が続く



図表9 小型車の在庫は依然高水準



図表10 軽乗用車在庫は減少したが依然過剰

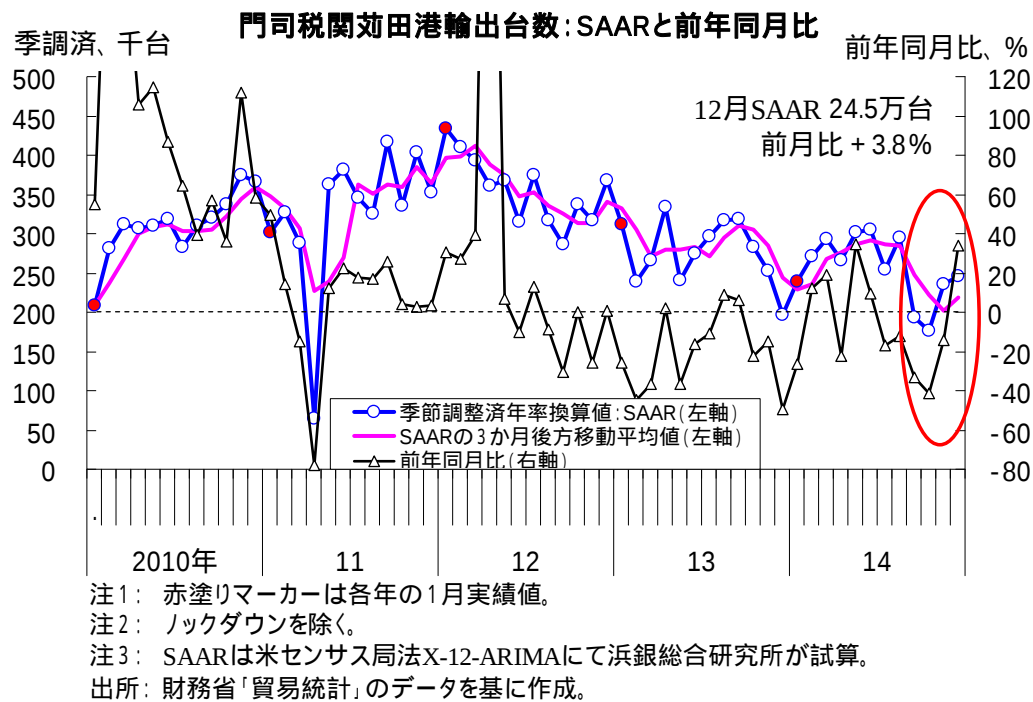


○門司税関苅田港の貿易統計にみる、日産グループ九州における輸出主導型生産の回復

- ・ 前述のように、円安の定着にも関わらず、国内の乗用車輸出台数は減少傾向を辿っている。完成車メーカーは従前より、現地生産・現地販売の実施を推進しており、国内工場から海外工場への主力生産車種の段階的な生産移管を続けてきた。円安による車両生産の国内回帰が期待されるが、海外生産増強に伴う大型設備投資の回収を考慮すると、完成車メーカーに追従した主要サプライヤーも含めて、生産を日本に呼び戻すことはかなりのエネルギーを要することであり、容易ではない。今後は、これから立ち上がる新車開発（一般的に4～5年を要する）において、国内生産のアロケーションをどうするかが議論され始めるだろうが、ここ1～2年の間で円安による国内回帰が進むとは考え難い。
- ・ しかし、日産グループにおいては状況が異なる。円安の定着を背景に、九州での生産が盛り返してきている。今後もこの傾向が続く可能性が高く、日産では国内生産台数を今期計画から引き上げていく方向に進むとみられる。
- ・ 日産グループにおいては、①日産自動車九州にて新モジュール方式を採用した世界戦略車の生産が順調に推移していること、②日産車体九州にて、世界的に需要が堅調なピックアップトラックを国内生産していること、が生産拡大の背景にあり、他の自動車メーカーと違って国内生産を増やしていく特殊なケースとなる。
- ・ 図表 11 は日産自動車九州及び日産車体九州工場製車両の輸出港である門司税関苅田港（福岡県）の貿易統計で集計した、自動車輸出台数の季節調整値（SAAR）を示している。2012年初頭から自動車輸出は減少傾向にあるが、これは日産自動車九州から海外工場への生産移管が進んでいることが主な背景であった。昨年は9月から10月にかけて大きく輸出が減少したが、これも一部主要モデルが米国工場に生産移管されたことによる影響である。しかし、11月以降、輸出台数は反転増加し持ち直しの兆しがみられる。
- ・ 苅田港貿易概況をみると、仕向地別では、西欧、中近東、中南米、大洋州向けの輸出台数の伸びが顕著である。これは、日産自動車九州で生産するSUV「エクストレイル」の西欧向け輸出が伸長していること、日産車体九州で生産されるピックアップトラックの需要がその他地域向けで旺盛なことが背景にあると推測する。
- ・ 日産自動車はルノーと共同開発した新モジュール方式「CMF（Common Module Family）」をベースにした「エクストレイル」を世界各地の主要工場で生産している。その生産は順調に推移し、販売も世界的に好調に推移している。新モジュール方式を採用し、世界中で同一モデルを生産できることで、為替変動といったマクロ環境要因の変化をみながら、最適地生産を選択する余地がでてきたため、柔軟性の高い生産アロケーションが可能になったと考える。2015年度からは、円安を利用して北米向けの生産台数を引き上げる模様であり、同工場の生産台数は今後も増加する見通しである。
- ・ 日産車体九州では、円安を背景に、世界的に需要が堅調なピックアップトラックの輸出販売が好調である。生産性改善による能力増強を図っており、同工場の生産は来年度以降も堅調に推移する見通しである。
- ・ 日産グループにおける国内生産の引き上げは、とりわけ、日産系列サプライヤーにとっては明るい材料になると考える。日産自動車が海外生産比率を引き上げ、国内生産を縮小させてきた間に、多くのサプライヤーは固定費の削減を進め、損益分岐点を押し下げる取り組みを進めてきた。今後、日産グループの国内生産が再び増加することになれば、筋肉質となって限界利益率が高まったサプライヤーの国内収益が大きく回復するからだ。九州に

おける日産グループの輸出及び生産が回復を続けるかどうか、今後も要注目である。

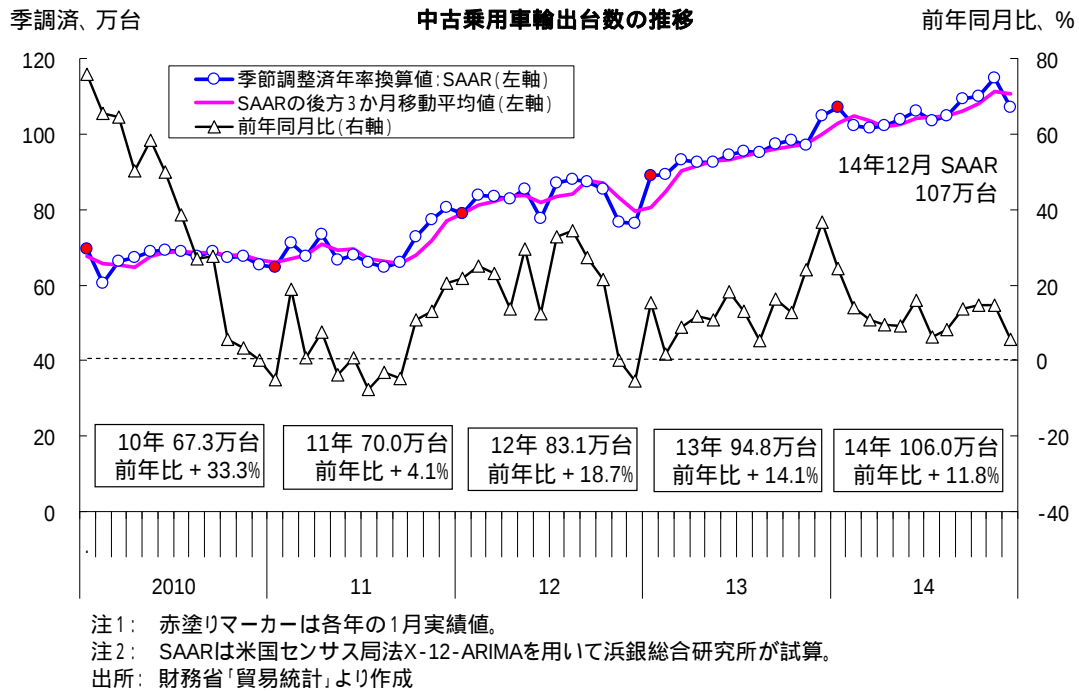
図表 11 門司税関苅田港の輸出台数が反転増加：日産グループの九州生産に回復の兆し



○2014 年の中古乗用車輸出は前年比 11.8%増の 106 万台となり、5 年連続で増加

- 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中古車輸出市場である。中古車輸出市場の拡大は国内の中古車流通市場の需給改善に繋がるため、自動車流通業界ではその市場動向が注目されている。
- 1 月 29 日発表の貿易統計によると、2014 年の中古乗用車輸出台数は 5 年連続増加（前年比 11.8%増）の 106 万台となり、08 年（110 万台）以来、6 年ぶりに 100 万台の大台を超えた（図表 12）。
- 図表 13 は、2014 年の中古乗用車輸出の仕向け地別上位 20 か国を示している。輸出先のトップは前年と同じくロシアで、日本から同国へは 12.0 万台の中古乗用車が輸出された。しかし、ロシア向けの輸出は前年比 24.3%減と大きく減少し、2 位のニュージーランド（10.5 万台）、3 位のミャンマー（10.2 万台）が大きく追い上げ、トップとの差を縮めている。
- 仕向け地別のシェアの大きな変動は、昨年 10 月以降に急速に進んでいることに注意したい。図表 14 では主要仕向け地別で輸出台数の月次推移を季節調整済年率換算値（SAAR）で示している。単一国として最大の輸出先であるロシア向けの輸出が 10 月以降、ルーブル安の影響で激減している。13 年のロシア向け輸出台数は 15.8 万台であったが、直近の 14 年 12 月の台数（SAAR）は 7.8 万台と、前年の水準のほぼ半分にまで落ち込んでいる。この落ち込みをカバーしているのが、足元で急増しているミャンマー向けや、堅調に増加を続けるアフリカ、ニュージーランド、アラブ首長国連邦向けである。ちなみに、直近 12 月の SAAR でみると、現在の最大の輸出先はミャンマーで年間 15 万台規模にまで成長している。
- 足元の為替相場や景気動向を見る限り、ロシア向けの輸出が早期に回復すると期待するのは難しい。従って、この先もロシア以外への中古車輸出が拡大し続けるかどうか、15 年以降の市場拡大の鍵を握ることになる。この点、これらロシア以外の国・地域では、近い将来の自動車生産工場の設立が予定されていないことから、今後も中古車需要が拡大し続けると予想され、日本の輸出業者の活況は当面続くものと思われる。
- 最後に、今後の中古車輸出市場を見る上で注意したいもうひとつのポイントを挙げたい。それは、輸出業者間での販売競争が激化し、価格下落のリスクが高まる可能性である。その兆候はミャンマー向けの中古車輸出統計で見られ始めている。図表 15 は主要仕向け地別の中古乗用車の FOB 平均価格（貿易統計で集計した中古車輸出総額を輸出総台数で除した）の推移を示している。ミャンマー向け中古車輸出の平均価格が、8 月から下落傾向にあることが分かる。最大の輸出先であったロシア向けの輸出が急減速したことにより、輸出業者によるミャンマー向けの販売意欲に拍車がかかっている。ミャンマー向けの中古車供給量が増加したことで販売競争が激化し、価格が軟調に推移していると推測する。円安の進行により、中古車輸出市場全体では車両平均単価の上昇基調が続いているが、ロシア向け輸出失速を発端にした全体市況の悪化が始まるかどうかにも注意していきたい。

図表 12 中古車輸出台数は5年連続の増加

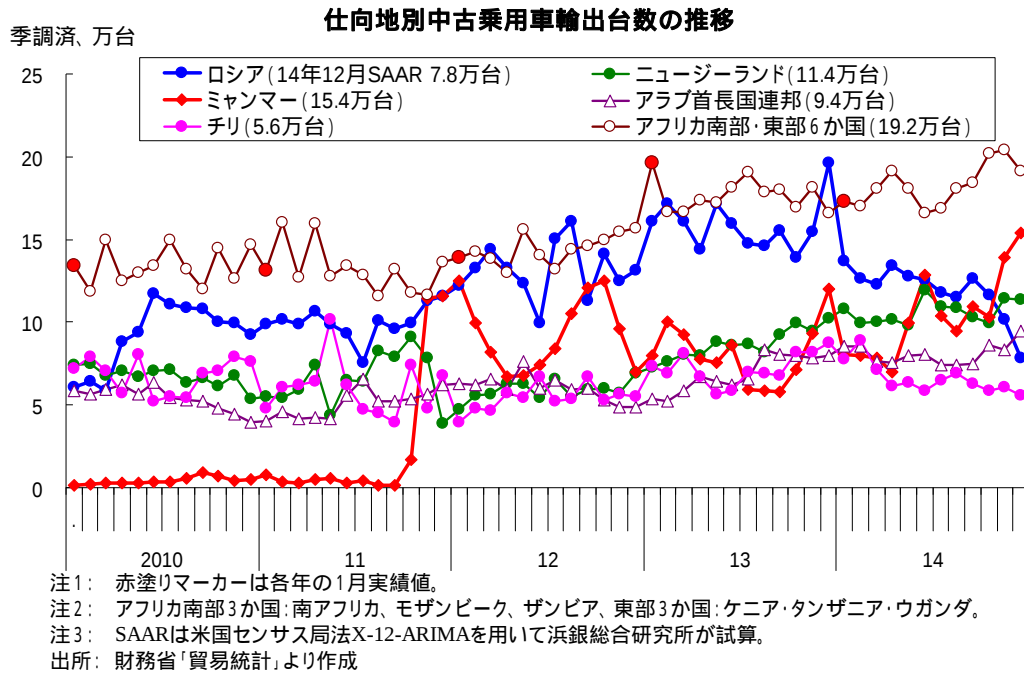


図表 13 中古乗用車輸出の仕向地別上位 20 か国 (2014 年)

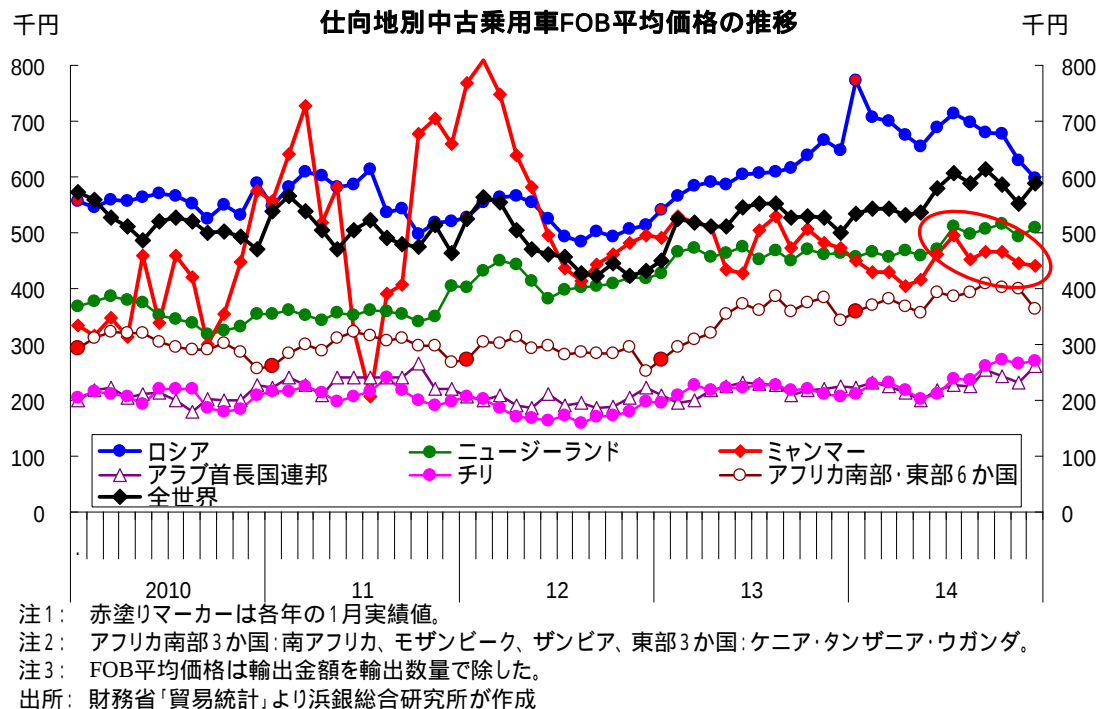
	輸出台数					FOB平均価格		1人当たり GDP 2013年 (米ドル)	人口千人当たり 自動車保有台数 2011年	車両通行	
	2014年	前年比	2013年	2009年	09-14年 5年平均増加率	2014年	前年比			2013年	左側
中古乗用車仕向け地国	(台)	(%)	(台)	(台)	(CAGR%)	(千円)	(%)	(千円)			
1 ロシア	119,606	-24.3	157,944	44,649	21.8	683	12.7	606	17,884	271	○
2 ニュージーランド	105,305	20.9	87,129	55,588	13.6	484	4.8	462	30,493	708	○
3 ミャンマー	101,772	31.0	77,697	1,367	136.8	448	-8.5	489	1,740	7	○
4 アラブ首長国連邦	81,208	19.2	68,102	55,799	7.8	229	5.3	218	30,122	NA	○
5 チリ	66,048	-6.8	70,868	37,780	11.8	235	8.1	218	19,067	198	○
6 ケニア	56,761	9.7	51,729	35,084	10.1	649	9.5	592	1,812	25	○
7 キルギス	48,288	34.2	35,992	6,128	51.1	217	4.3	208	2,611	NA	○
8 南アフリカ共和国	41,708	-14.1	48,567	40,456	0.6	167	1.1	165	11,259	165	○
9 グルジア	38,691	112.8	18,186	5,526	47.6	204	-8.4	222	6,145	166	○
10 パキスタン	34,395	37.8	24,955	4,579	49.7	852	3.2	825	3,149	20	○
11 モンゴル	33,456	1.7	32,891	5,829	41.8	436	8.2	403	5,885	NA	○
12 スリランカ	31,814	90.5	16,696	521	127.6	1,839	20.3	1,528	6,531	48	○
13 タンザニア	30,686	21.4	25,269	197,767	-31.1	344	6.8	322	1,715	NA	○
14 マレーシア	25,544	1.7	25,122	20,505	4.5	2,487	3.5	2,404	17,748	378	○
15 ウガンダ	19,773	-0.5	19,866	11,815	10.8	313	16.1	269	1,484	8	○
16 バングラデシュ	17,887	55.2	11,528	29,904	-9.8	1,200	26.2	951	2,080	3	○
17 モザンビーク	17,340	38.8	12,491	3,521	37.6	286	-6.6	306	1,090	16	○
18 ザンビア	17,095	-5.5	18,085	1,931	54.7	285	2.1	280	1,754	NA	○
19 トリニダード・トバゴ	12,888	-3.7	13,383	2,540	38.4	559	6.0	527	20,438	NA	○
20 スリナム	11,804	-7.9	12,823	13,116	-2.1	434	11.6	389	13,116	303	○
アフリカ南部・東部6か国(下線表記)	183,363	4.2	176,007	290,574	-8.8	434	11.6	389	13,116	303	○
全世界	1,059,717	11.8	947,990	504,694	20.4	567	8.5	523			

注: FOB平均価格は輸出金額を輸出台数で除して計算。
 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

図表 14 ロシア向け輸出の減少を他の国・地域の増加でカバー



図表 15 ミャンマー向け中古乗用車のFOB平均価格が軟調推移



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。