

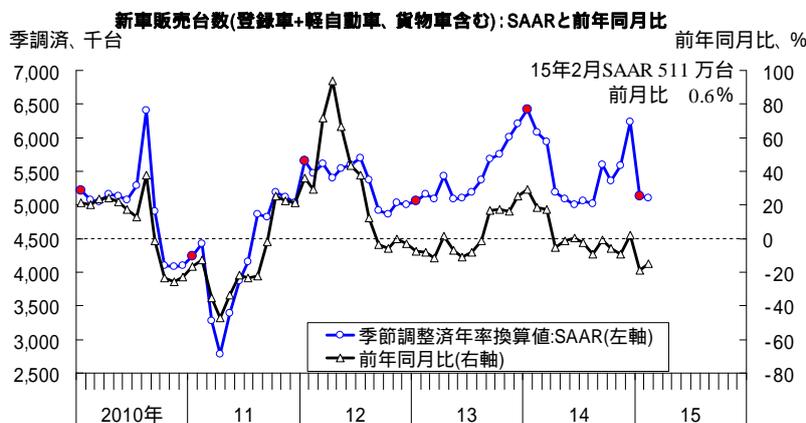
国内新車販売統計（2015年2月）

足元の輸出増加は追い風参考記録：内需低迷が続き在庫調整圧力は依然強い状況

新車販売は2か月連続の減少：国内需要の足踏みが続く

- ・ 3月2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14.7%減と2か月連続の大幅な前年割れとなった。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた2月の販売台数も前月比0.6%減の511万台となり、国内新車需要は足踏み状態が続いている（図表1）。
- ・ 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0.5%減の430万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同0.8%減の261万台と2か月連続の減少となった（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にも関わらず、買い替え需要は盛り上がっていない。
- ・ また、2月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比フラットの170万台となった。昨年12月の急増後、1月は一転して大きく減少したが、積極販売により12月に需要を先食いした可能性を踏まえると、2月の販売の水準は高めの印象である（図表4）。後述するように、軽市場では過剰在庫を抱える状況が続いており、収益性を犠牲にしたかたちでの積極販売が足元でも続いている可能性がある。
- ・ 貨物車（普通+小型トラック）販売台数の2月のSAARは前月比2.5%増の47万台と2か月連続で増加した。活発な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られる（図表5）。
- ・ 先月末に発表された鉱工業生産統計では、乗用車の生産の増加を上回るペースで出荷が増えたために在庫が減少した。しかし、出荷増の背景には、追い風参考記録とも言える持続性に乏しい輸出の増加が大きく貢献しており、楽観は禁物である。また、在庫は減ったとはいえ、その水準は依然として過剰である。目先、国内需要の回復と輸出の更なる増加が見込みづらい現状を考えると、在庫調整圧力が強い状況は今後も継続すると予想される。自動車メーカーにおいては、需要動向を注意深く見ながら生産のアクセルを慎重にコントロールする難しい局面が続こう。

図表1 国内新車販売のSAARは2か月連続の減少

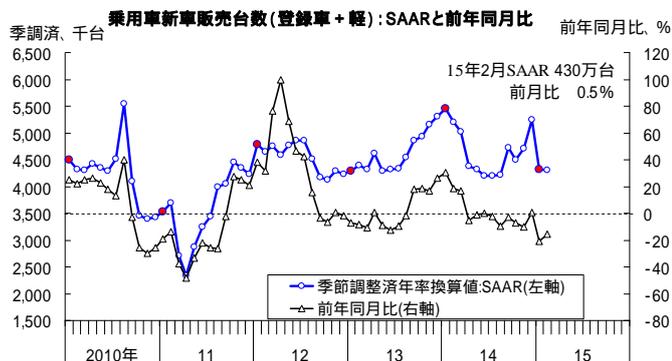


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値

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

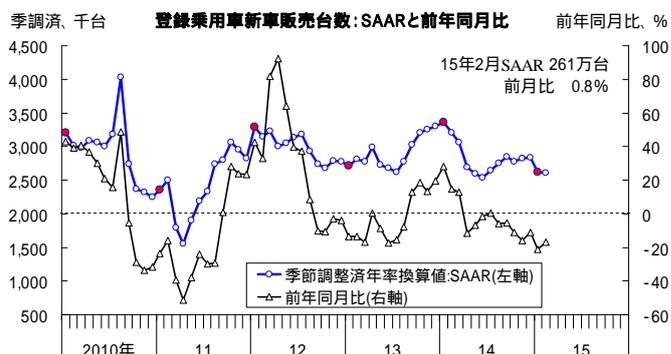
出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表2 乗用車販売は前月比で減少



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



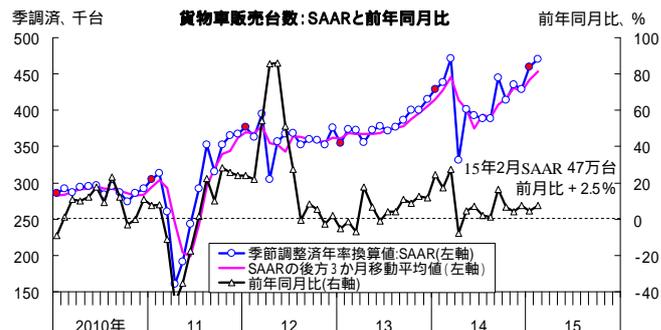
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表4 軽乗用車販売は前月比横ばい



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 貨物車販売は堅調に推移

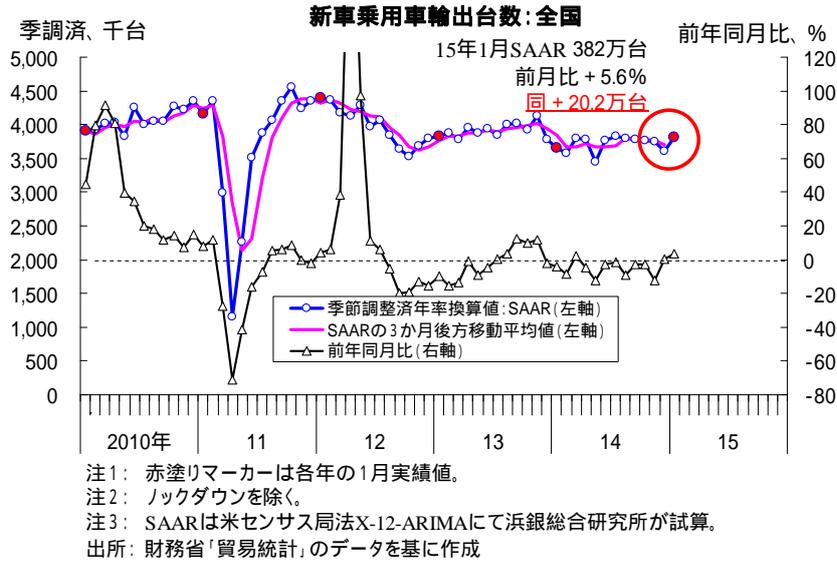


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

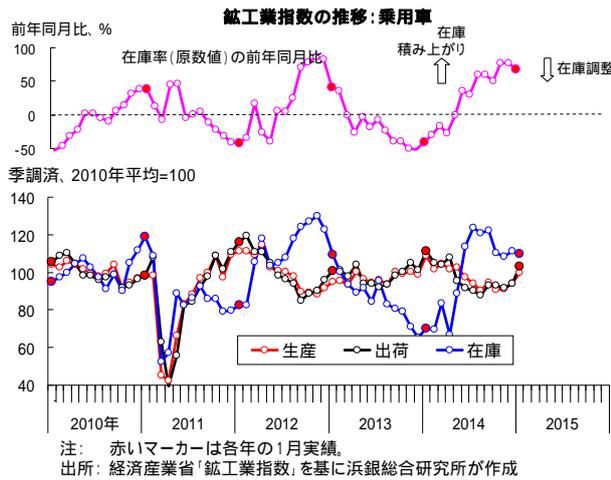
1月の鉱工業指数から自動車生産が持ち直し局面に入ったと判断するのは時期尚早

- 1月の乗用車輸出は6か月ぶりに前月比で増加に転じた。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、2月26日に公表された1月の結果から試算したSAARは前月比5.6%増の382万台となった。昨年8月に始まった減少基調から一転して、当月は増加となっている。
- 1月の鉱工業指数（速報値）では、乗用車の生産は増加し、在庫が減少した。生産の増加以上に出荷の伸びが強かったということになる。図表2で示したように同月（1月）の国内販売は大幅に減少しており、出荷増加は輸出の増加が寄与したとみられる。もっとも、後述するように、この1月の輸出統計を主要港別にみると、輸出増加は主にマツダと日産グループの2社が牽引したものであり、輸出がこれから更にもう一段増加するという内容のものではない。一方、博多港の貿易統計にみられるように、中国向け輸出の著しい減少が継続しているといったデータが確認できることなどから、今後も自動車輸出に対する下押し圧力は強い状況が続くと考えられる。
- 加えて、1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）は前月比で1.4%減と若干の減少に止まった。在庫率指数の前年同月比をみても同月は68.0%増と、12月の同77.3%増からプラス幅は僅かに縮小したに過ぎず、在庫調整は遅々として進んでいない状況である（図表7）。国内自動車販売が低迷し、輸出も一段の増加が期待できず、更に、依然として高い在庫水準が続いていることを考えると、1月の鉱工業指数から、自動車生産が底打ちし、持ち直し局面に入ったと判断するのは時期尚早と考える。引き続き生産の下方圧力は強い状況であり、自動車メーカーとしては非常に難しい工場稼働の舵取りが求められる。
- 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。顕著に在庫が減少したのが普通乗用車である。普通車の在庫（季調値）は1月に大きく減少したが、生産の増加ペース以上に出荷が伸びたのは、輸出が大きく増加したからと推測する。在庫率（原数値）の前年同月比プラス幅は前月に比べて縮小しほぼゼロとなっており、在庫過剰感は払拭された。他方、小型乗用車の在庫は前月比で増加し、在庫率前年同月比のプラスも3か月連続で拡大した。意図せざる在庫が積み上がっている。軽乗用車は、国内販売にブレーキがかかったことにより、在庫は前月比で増加し、在庫率の前年同月比プラス幅も前月比で拡大した。軽乗用車市場は引き続き過剰在庫を抱えた状態であり、在庫削減のための積極販売と、それによる収益性悪化のリスクが高い状況が続こう。

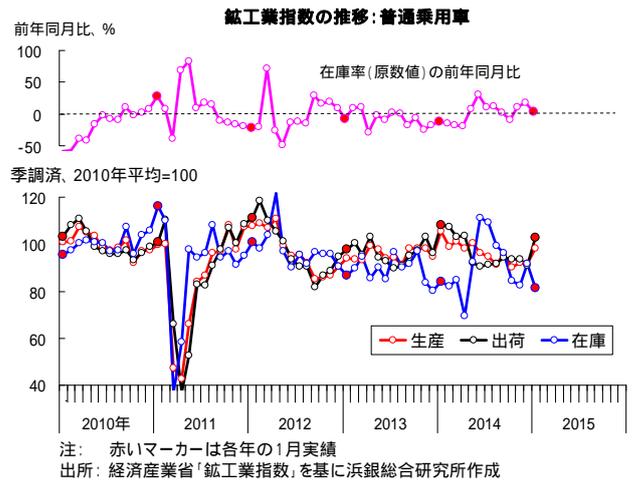
図表6 乗用車輸出が増加に転じる



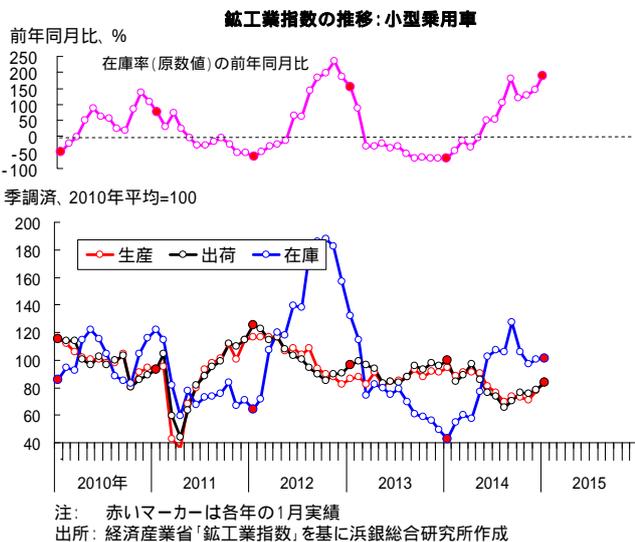
図表7 乗用車の在庫調整は遅々として進まず



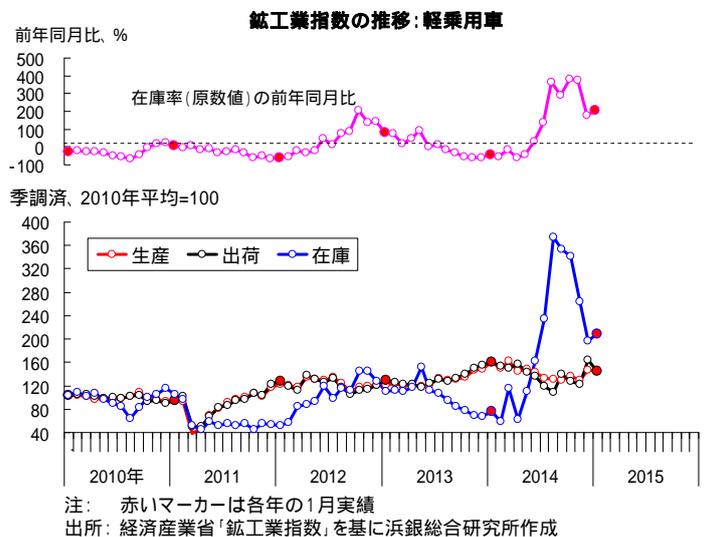
図表8 普通乗用車在庫は減少



図表9 小型車在庫は積み上がり続ける



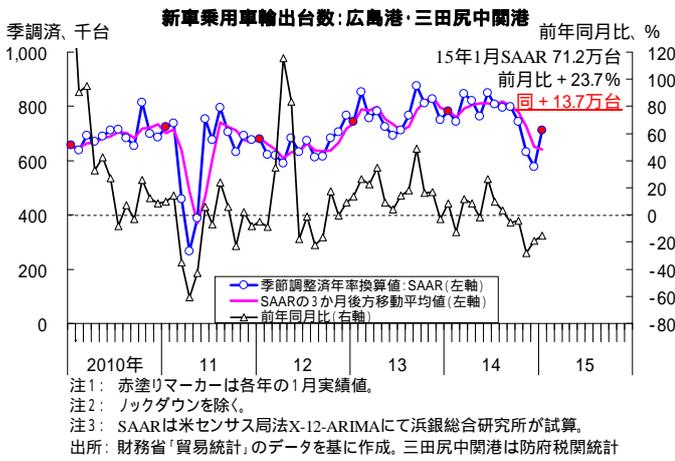
図表10 軽乗用車在庫は依然過剰



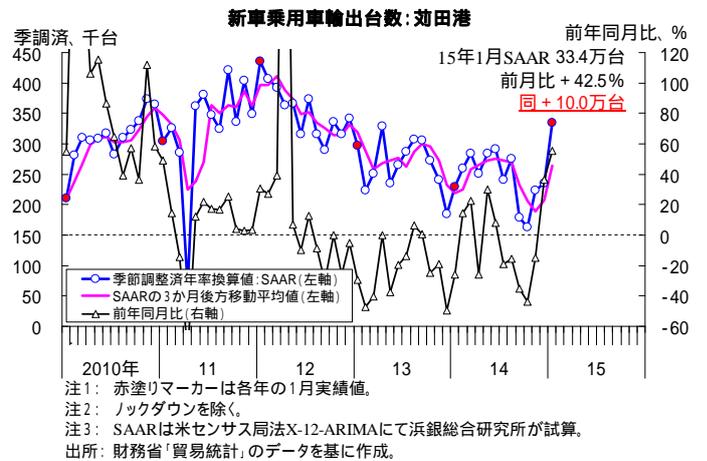
1月の自動車輸出の増加はマツダと日産グループが牽引した追い風参考記録

- 図表 11～14 では、自動車の主要輸出港湾における輸出台数の推移を示している。1月の貿易統計にて、前月比で大幅に輸出が増加したのは、広島港・三田尻中関（みたじりなかのせき）港（図表 11）と福岡県の苅田港（図表 12）である。前者の2港はともにマツダの主要輸出港湾であり、広島港では主に同社本社工場製の車両を、三田尻中関では防府工場の生産車両を主に輸出している。一方、苅田港は日産自動車九州及び日産車体九州工場製車両の主要輸出港である。図表 6 で示したように、全国で新車乗用車の輸出台数（SAAR）は前月比 20.2 万台増加したが、広島港・三田尻中関港では同 13.7 万台、苅田港では同 10.0 万台増加した。1月の日本全体の乗用車輸出の大幅な増加は、九州の日産グループと広島のマツダによってもたらされたと言っても過言ではない。もっとも、後述するように、目先、日産とマツダの輸出が今の水準からもう一段増えるとは考えづらいのが現状である。
- マツダの輸出増加は、2つの大型新モデルの世界展開が同時に始まったことが背景にある。本社工場で昨年 12 月に生産開始した新型クロスオーバーSUV「CX-3」は、2月末からのグローバル販売開始に備えている最中で、広島港の輸出増加の最大要因となっている。もうひとつの新モデルは「Mazda2（日本のデミオ）」であるが、防府工場製の同モデルは ASEAN 市場で本年序盤に発売する予定のため、三田尻中関港での輸出増加に寄与していると考えられる。過去数か月の間、海外での発売に備えるため国内工場に新車在庫として溜めていたと思われるが、1月の貿易統計ではこれら新車在庫が多量に初期ロット分として輸出されたものと推測する。従って、1月の輸出は一過性要因で増加したものと考えるのが妥当であろう。
- 苅田港での輸出増加は、「国内新車販売統計（2015 年 1 月）」（2月3日発行）で言及したように、新モジュール方式「CMF（Common Module Family）」を採用した世界戦略車の生産が順調に進む日産自動車九州工場から、SUV「エクストレイル」の輸出が拡大していることが背景にある。加えて、日産車体九州工場で製造する大型 SUV「パトロール」等も中近東や環太平洋地域への輸出が堅調に推移している。しかし、下記のような供給制約が発生する可能性があることから、今後、輸出を更に増やすことは難しいと考える。
- 苅田港の乗用車輸出台数（SAAR）は1月に 33.4 万台と、直近のボトムである 14 年 10 月の 16.4 万台から、僅か 3 か月で一気に 2 倍の水準にまで急増している。足元の輸出ビジネスの急増により、日産グループ向けに九州で部品を生産・販売する一部系列サプライヤーでも工場の稼働は高水準となっているもようだが、ここから更に生産数量を増やすとなると、増産対応のための工員確保が必要になるという声も取材活動にて複数得ている。日産九州の海外生産移管に伴う生産台数減少に合わせるかたちで人員の削減を進めた会社もあっただけに、足元の日産における輸出ビジネスの急増に追いつけない会社も出てこよう。九州の日産グループ工場においては、サプライヤーを含む供給面での制約が近く発生する可能性もあり、輸出用車両の増産余地はあまり残されていないと推測する。従って、苅田港においても、日産自動車九州工場における輸出車両の生産能力を拡張させるまでは、今の水準から更に輸出が増えていくとは考え難い。
- なお、その他の主要港湾統計では、名古屋港・三河港と横浜税関管内港（横浜、川崎、横須賀、日立、千葉港など）での乗用車輸出台数（SAAR）がそれぞれ、前月比で 4.5 万台（+2.6%）、1.6 万台（+2.0%）と若干増加している。これは、需要が堅調な北米向けの輸出が増加したことが背景にあると推測される。

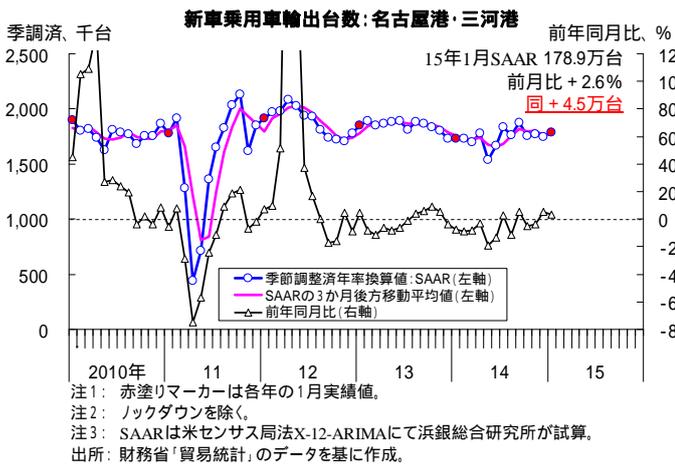
図表 11 マツダの車両輸出が大幅に増加



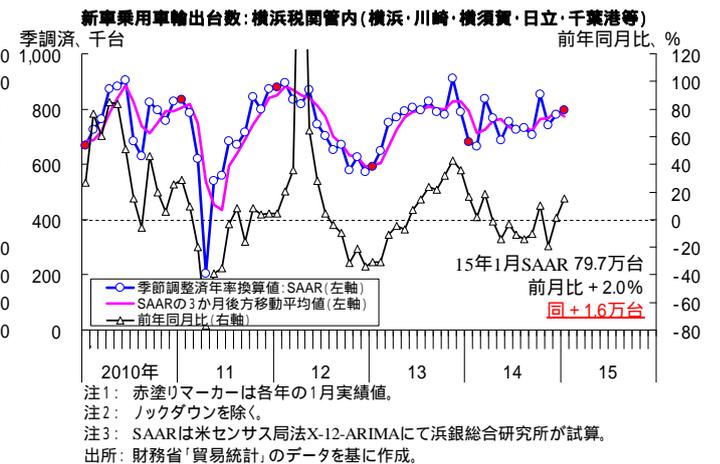
図表 12 九州の日産車の輸出は1月も大幅増



図表 13 名古屋港・三河港の輸出は微増



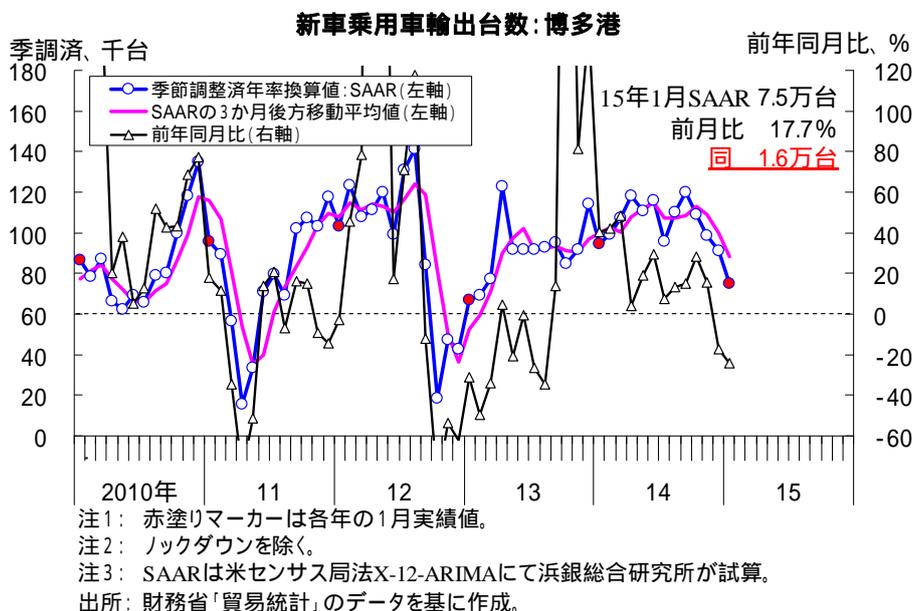
図表 14 横浜税関管内からの車両輸出も若干増加



博多港の輸出統計にみる中国向け輸出の大幅な減少は懸念材料

- ・ 前述したように、足元の輸出増加を大きく牽引したマツダと日産グループでの更なる輸出拡大を期待するのは禁物であるが、これに加え、生産の下押し要素としてもうひとつ注目したいのが中国向け輸出の減少である。
- ・ 図表 15 は日本海側で中国向け自動車輸出の最大港である博多港の輸出台数の推移を示している。同港は九州に生産工場を持つトヨタ自動車や日産自動車が、中国向け車両輸出に利用している港である。特にトヨタ自動車は国内生産車両の中国向け輸出を博多港に集約しており（2005年6月に中国向け輸出を名古屋港から同港に集約）、トヨタ車（レクサス車含む）の中国向け車両が同港の輸出台数の多くを占めていると推測される。とりわけ、同港の近くにはトヨタ自動車九州の宮田工場があり、同工場は高級車レクサスの主要工場のひとつとなっている。なお、同工場で生産される中国向けレクサス車は博多港を利用しているが、北米向けは名古屋港から輸出しているため、博多港の輸出動向と宮田工場の稼働は必ずしも連動しない。中国向けが減少していたとしても、需要が堅調な北米向けの生産を増やしていると考えられるからだ。
- ・ 博多港の輸出台数（SAAR）は昨年10月以降、減少の一途を辿っており、1月は前月比で17.7%も減少した。博多港は日本から中国への車両輸出を担う港のひとつに過ぎないが、直近の第3四半期決算における大手日系自動車メーカー各社のコメントでもみられたように、過剰在庫問題の解消に苦心している中国市場での不透明感は日に日に強まっている状況であるため、中国における日本車の需要減少が日本からの輸出の大きな足かせとなる可能性には今後も引き続き注意していきたい。

図表 15 中国向け主要輸出港のひとつである博多港の輸出減少には要注意



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。