

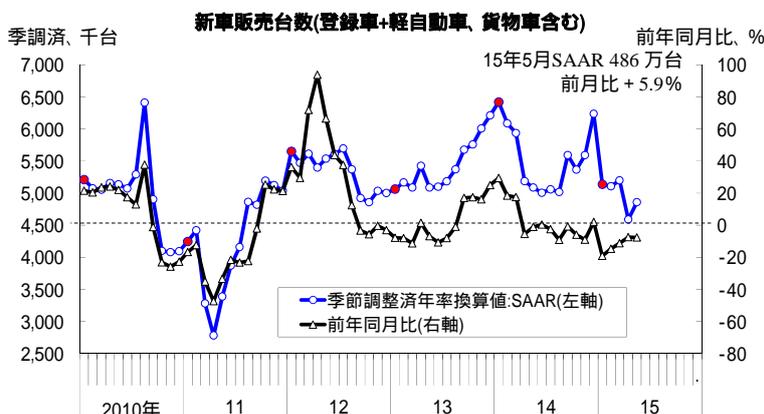
**国内新車販売統計（2015年5月）**

内需低迷と輸出減少で在庫が積み上がる：国内生産900万台割れも想定可能な状況に

**円安にもかかわらず新車も中古車も乗用車輸出が減少**

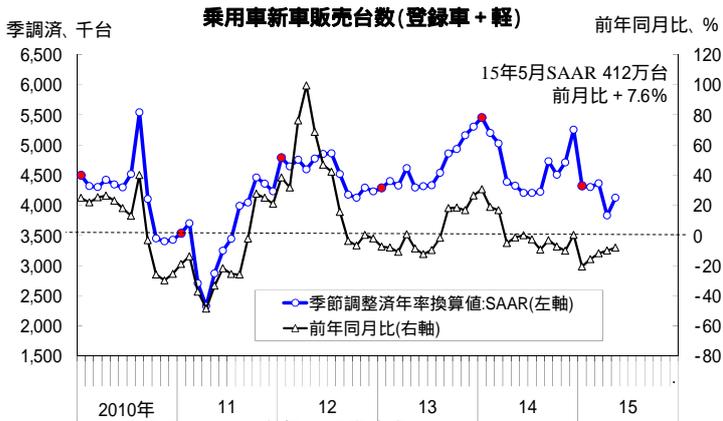
- ・ 6月1日発表の5月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比7.6%減と5か月連続の前年割れとなった。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた5月の販売台数は前月比5.9%増の486万台となったが、昨年実績の530万台を大きく下回る水準で、新車需要は依然低迷している（図表1）。
- ・ 内訳をみると、5月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比7.6%増の412万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同7.1%増の279万台と持ち直したが、4月からのエコカー減税の基準厳格化が足かせとなり、販売水準は依然として低い（図表3）。
- ・ 軽乗用車の販売も低迷が続いている。5月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比8.8%増の134万台と、大きく失速した4月（同30.9%減）から反転増加したものの、僅かな増加にとどまった（図表4）。後述するが、4月の軽乗用車の在庫は、同月の販売失速により再び急増した。5月の販売の弱さを踏まえると、足元で過剰在庫が払しょくされたとは考えられない。大幅な生産調整を行わない限り、収益性を犠牲にした積極販売は今後も継続されよう。軽自動車市場は苦境に陥っている。
- ・ 貨物車（普通+小型トラック）販売台数の5月のSAARは前月比3.1%増の42万台と、大幅な減少となった4月から若干持ち直した（図表5）。もっとも、販売台数には頭打ち感があり、3か月後方移動平均値は2か月連続の減少となっている。都市圏の活発な建設投資を背景とした旺盛な受注が続く一方で、東日本の復興関連投資に関わるトラック受注が減速し、足を引っ張っている。
- ・ 後述するが、5月29日発表の4月の生産指数は厳しい内容であった。自動車メーカーは乗用車の減産をしたにも拘らず、意図せざる在庫が積み上がっており、メーカーの想定以上に需要が落ち込んだかたちだ。内需減少に加えて輸出の減少が出荷大幅減の背景にある。
- ・ また、4月は新車のみならず中古車の輸出も減少した。円安を活用して輸出を増やそうにも、海外需要の減退が今後も続くとなると、内需低迷を輸出増加で吸収することが困難になり、自動車生産と流通市場が地盤沈下を起こすリスクが高まる点に要注意だ。

図表1 国内新車販売のSAARは前月比で増加したが依然低水準



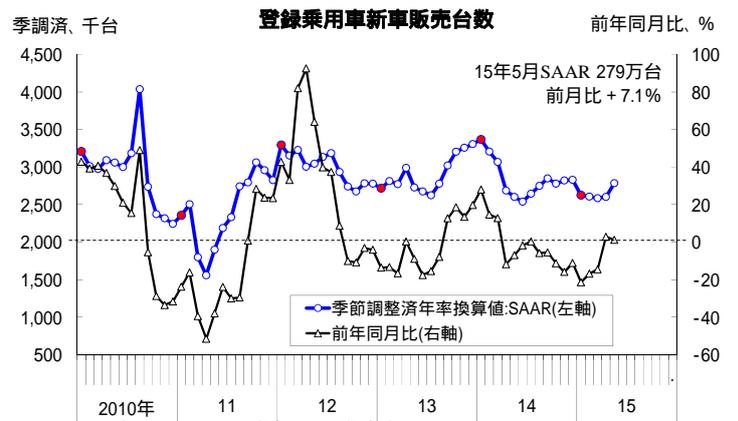
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売が若干持ち直し



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 登録乗用車の販売が持ち直した



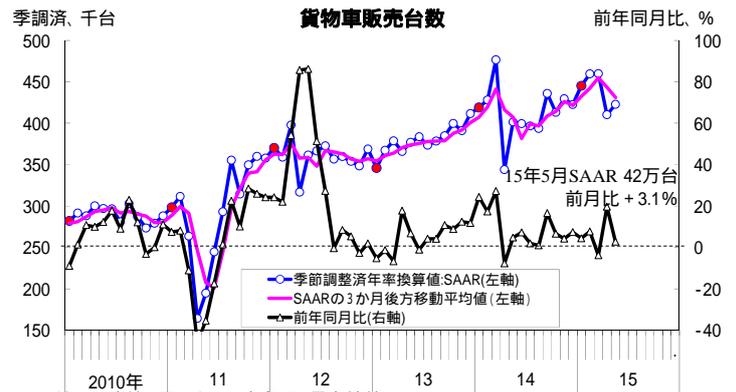
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売は微増したが低水準続く



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 貨物車販売は下降トレンド入りか

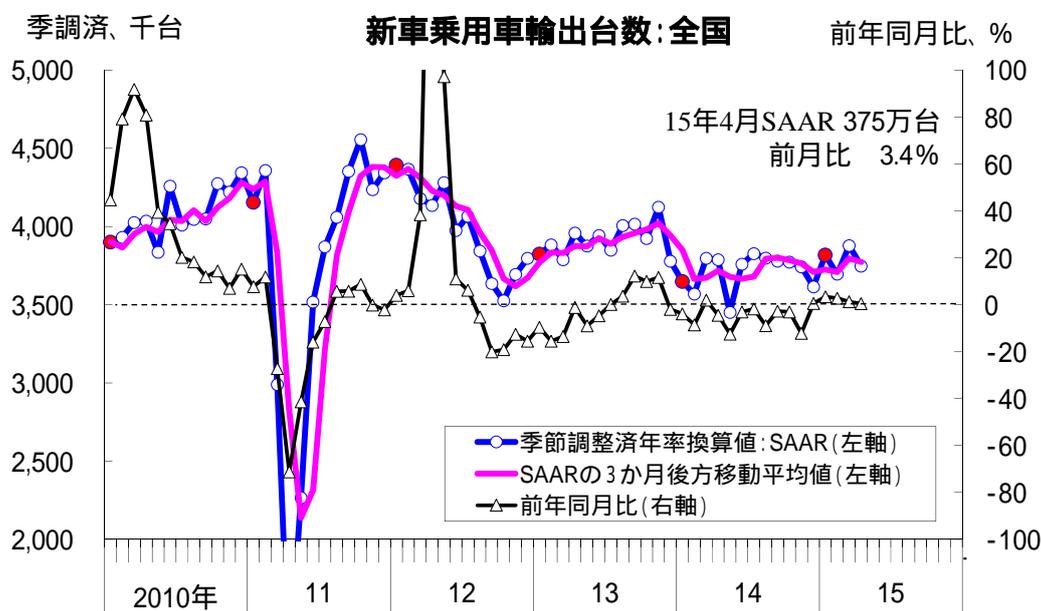


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

#### 4月は乗用車の意図せざる在庫が再び積み上がった

- 4月の鉱工業指数（速報値）を見ると、完成車メーカーは乗用車の減産を行ったにも拘らず、出荷の減少も大きかったため、高水準な在庫を減らすことができなかった。出荷減の背景には、軽乗用車を中心に国内販売が大きく減少したことと、欧米向けを中心とした輸出の減少がある（図表6）。自動車メーカーは、生産を大きく落とさない限り、在庫を減らすことができないという、厳しい状況が続いている。
- 4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）は前月比ほぼ横ばいとなった。しかし、出荷が大きく減少したため、同月の在庫率指数（原数値）の前年同月比は72.7%上昇と、3月の同31.1%上昇からプラス幅が大きく拡大し、在庫過剰感が強まった（図表7）。
- 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。普通乗用車の在庫（季調値）は4月も適正水準にある。一方、小型乗用車と軽乗用車は依然として過剰在庫を抱えている状況だ。小型乗用車の在庫は5か月連続の増加となった。在庫率の前年同月比も2か月連続でプラス幅が拡大し、在庫積み上がり局面が続いている。軽乗用車は販売の失速により在庫は急増した。4月の在庫率前年同月比のプラス幅は403.1%と大きく拡大した。前述のように、軽乗用車の5月の販売は前月比で微増にとどまったため、在庫は依然として過剰であると考えられる。軽乗用車市場では、在庫削減のための積極販売と生産調整が続く、それによる収益性悪化のリスクが高い状況が続くと考える。

図表6 4月の乗用車輸出は前月比で減少し低調に推移



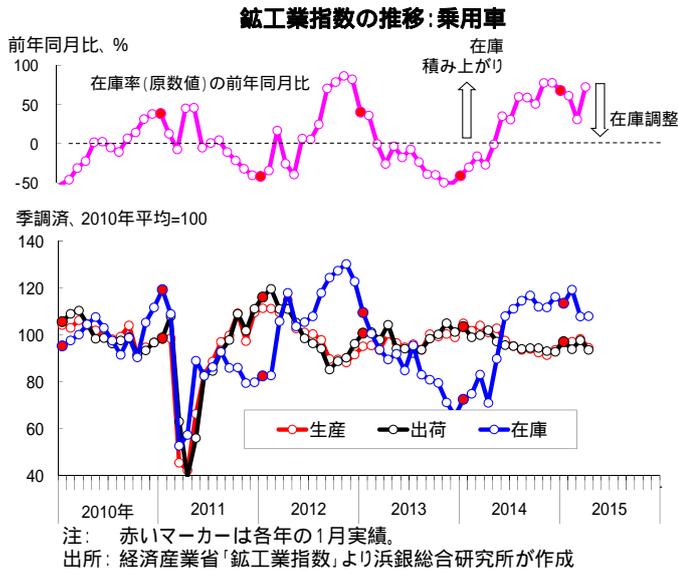
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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

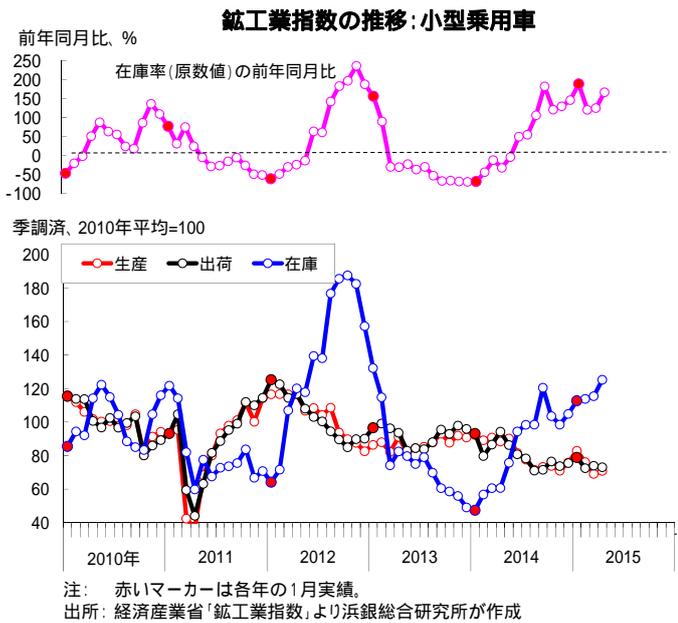
図表7 乗用車在庫が再び積み上がる



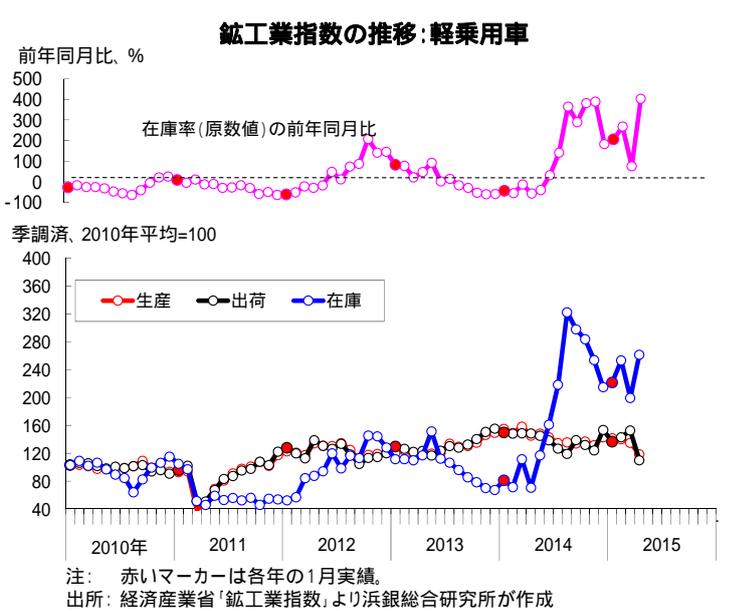
図表8 普通乗用車在庫は適正水準



図表9 小型乗用車の在庫は増加



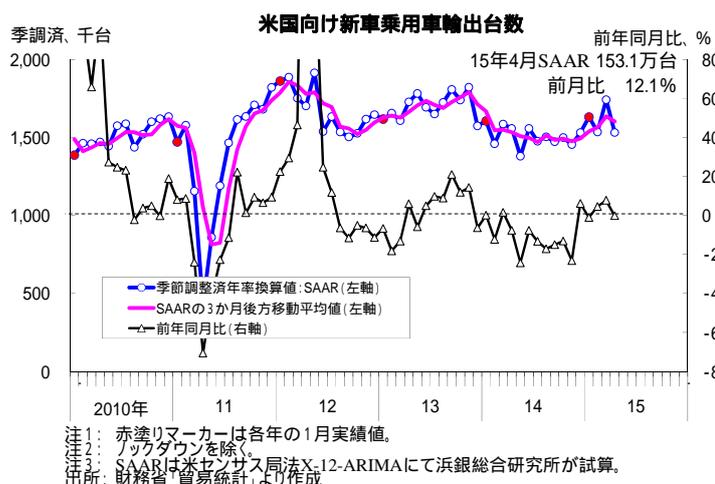
図表10 販売失速で軽乗用車在庫は急増



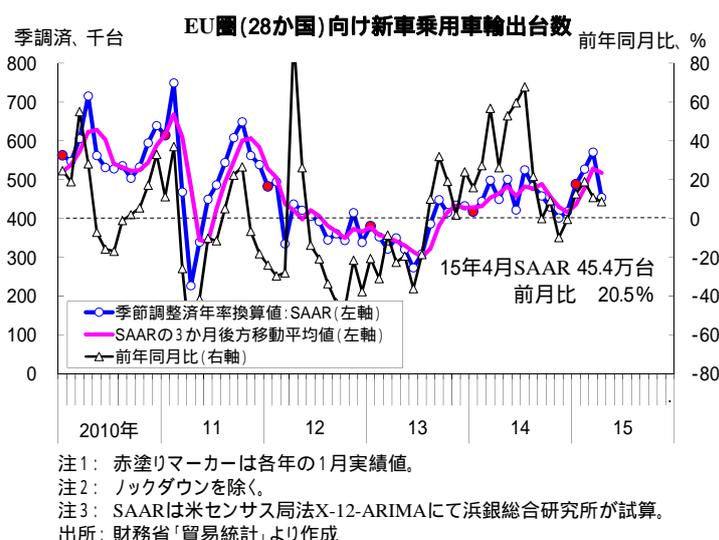
## 欧米向け新車乗用車の輸出が大幅に減少し、中国向けも再び減少

- 国内の新車販売が大きく落ち込む中、国内生産を下支えする輸出においては、欧米向けの輸出が増えるかどうかと、在庫調整が続く中国向けの輸出が回復するかが鍵になっており、今後の動向には要注意である。しかし、5月28日に公表された4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3.4%減の375万台と減少した（図表6）。欧米向け輸出は前月比で大きく減少し、底ばい推移であった中国向け輸出は更に落ち込む結果となった。
- 図表11～12ではそれぞれ、米国向けと欧州向け（EU圏28か国）の乗用車輸出台数の推移を示している。4月の貿易統計にて、米国向けと欧州向けの乗用車輸出台数（SAAR）はともに前月比で大きく減少した。
- 中国向け輸出も低迷が続いている。4月の中国向け乗用車輸出（SAAR）は前月比4.6%減少の10.9万台となり、前年同月の半分以下の水準にまで落ち込んでいる（図表13）。中国市場では日系自動車メーカーの販売が減速しており、過剰在庫を抱える大手メーカー各社は、1～3月に中国現地工場にて生産調整を行い、日本生産モデルの輸出も減らしていた。4月末の中国国内の流通在庫は依然として過剰であったことから、4月以降も在庫調整が続けられているのであろう。
- なお、豪州向けの4月の乗用車輸出台数は前月比で増加したが、欧米や中国の減少を吸収することはできなかった（図表14）。
- 欧米向け輸出動向を見通す上で気がかりなのは、米国の新車販売台数（SAAR）が1,650万台水準で停滞していることと（図表15）、4月の欧州の新車販売台数（SAAR）が4か月ぶりに減少に転じたことだ（図表16）。今後、欧米での新車需要が停滞ないしは減退し続けると、円安であったとしても日本からの自動車輸出を増やすことが困難になり、欧米向け輸出の減少が、日本の国内生産を下押す要因として重くのしかかることになる。引き続き、欧米の新車販売及び輸出動向を注視していきたい。

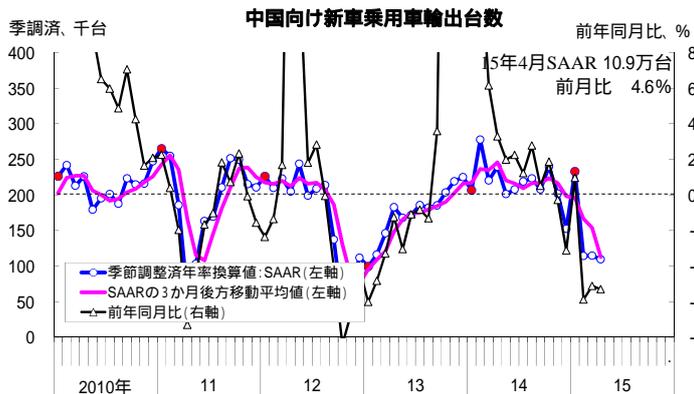
図表11 米国向け乗用車輸出は大きく減少



図表12 EU向け乗用車輸出は腰折れ



図表 13 中国向け輸出は再び減少



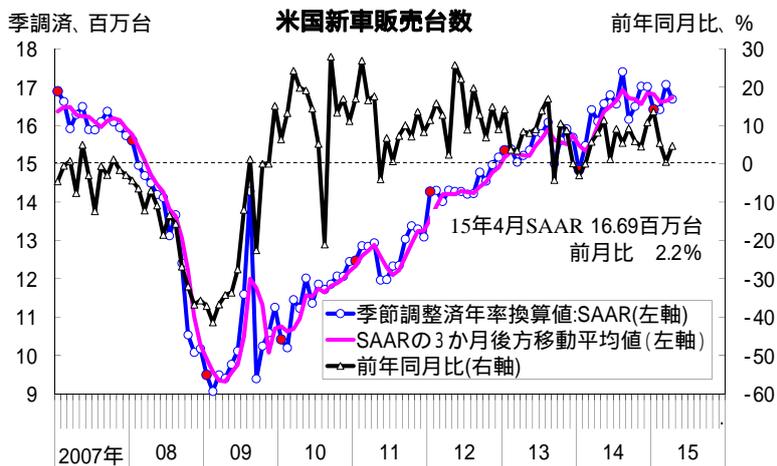
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 14 豪州向け輸出は増加



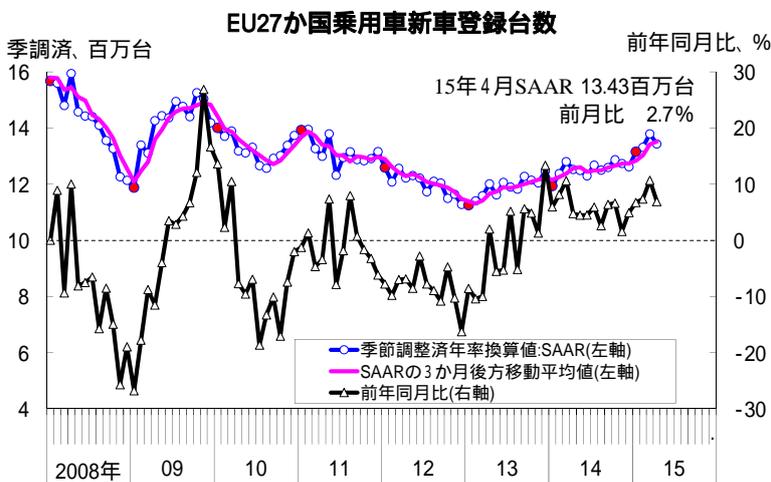
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 15 米国新車販売 (SAAR) は1,650万台近辺で停滞



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは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 16 4月の欧州新車販売は4か月ぶりに減少した

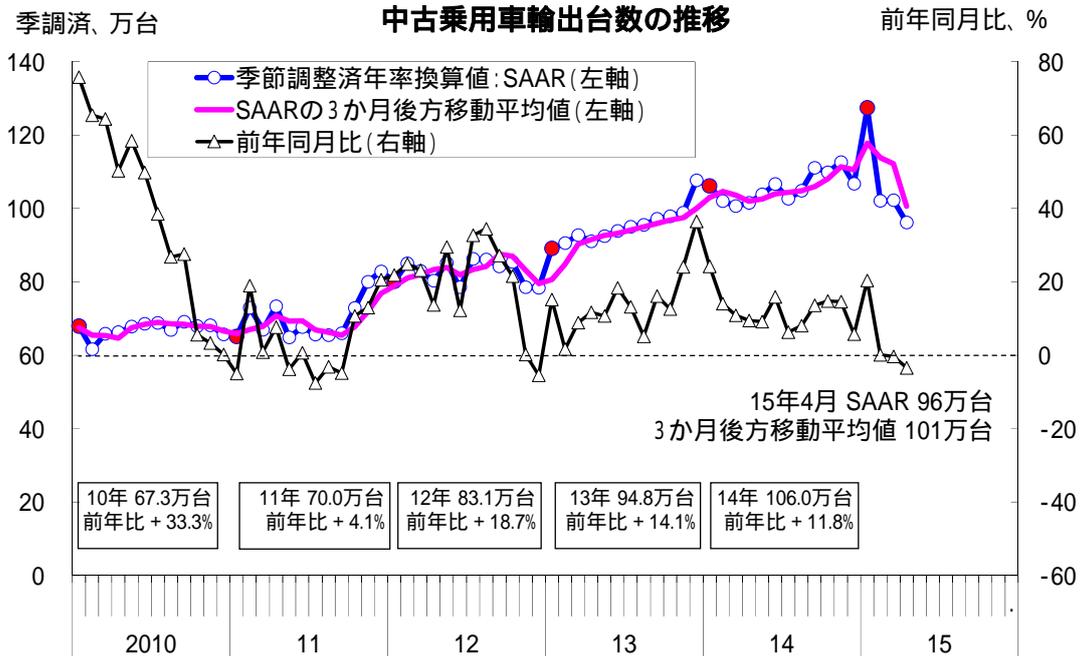


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 欧州自動車工業会 (ACEA) のデータより作成

#### 4月の中古乗用車輸出台数（SAAR）は100万台割れ

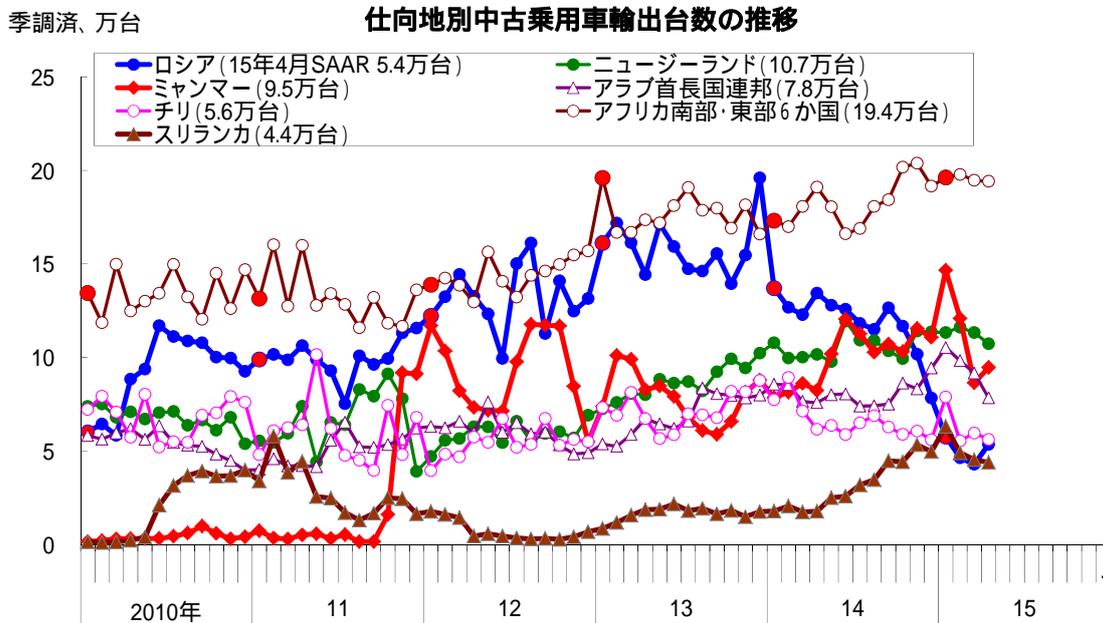
- 中古乗用車の輸出市場は日本の自動車産業において数少ない高成長市場であるが、その中古乗用車輸出市場も2月以降は軟調に推移している。4月の中古車輸出台数（SAAR）は前月比5.9%減の96万台と、17か月ぶりに100万台を下回った（図表17）。新車ディーラー含め、国内の自動車流通業者の多くが中古乗用車の輸出市場の動向に注目しているが、ここ数か月の輸出台数は減少が続いており厳しい状況である。
- 同市場が注目されているのは、中古乗用車の輸出動向が、国内の中古車流通価格と新車販売に影響を与えるからである。中古車輸出が減少すると、国内の中古車供給量が増加し、国内流通価格の下押し要因となる。流通価格の下落は中古車下取り価格の下落に繋がり、国内新車販売の足かせとなる。
- 中古乗用車輸出の仕向地別で見ると、ロシアとミャンマーが前月比で反転増加した一方、その他の仕向け地国向けに輸出が軒並み減少した（図表18）。
- 堅調に台数を伸ばしていたミャンマーでは、15年1月、渋滞解消を目指すヤンゴン管区政府が自動車を輸入する際に「車庫証明」を提出させる規制を発令した。業界関係者によると、ヤンゴン市民の多くが駐車場を保有していないため、今回の規制は自動車輸入に大きく影響し、これが日本からミャンマーへの中古車輸出が大きく減少していること背景にあるようだ。同規制が早期に解除されないとすれば（新興国では同様の規制や関税率の変更が突然且つ頻繁に行われる）、ミャンマー向けの輸出が本格回復するまでには長い時間を要すると考えられる。
- ロシア向け輸出はルーブル安の影響で長らく減少基調が続いたが、4月は反転増加した。もっとも、ロシア経済の低迷が早期に解消されるとは考えづらいことから、ロシア向け輸出でも、4月の結果から市場の早期回復を期待するのは難しい。
- 高年式ハイブリッド車の主要輸出先として、業界関係者から将来の高成長が期待されているスリランカ向けの輸出台数も足元は軟調に推移している（図表19）。15年1月30日にハイブリッド中古車の輸入関税を引き上げた影響で、同国向け輸出台数が減少している。スリランカ向けのハイブリッド中古車の輸出減少は、日本国内のハイブリッド中古車の流通価格を押し下げる要因となり、新車販売にマイナス影響を与える可能性がある。
- ここ2年程度の間、右肩上がり増加していた、アフリカ地域とニュージーランド向けの輸出台数も足元では頭打ち感がでてきている。アラブ首長国連邦向けの輸出も2月以降、減少基調にあり、原油安の影響で需要が減退している可能性がある。
- 以上のことから、中古乗用車輸出市場は、豪州の輸入規制緩和が予想される2016年まで厳しい状況が続く可能性が高まってきた。豪州では、17年末までに予定されているトヨタ自動車の現地工場閉鎖をもって完成車工場が消滅することになるが、業界関係者の声を集めてみると、その前の年である16年中にも中古車輸入の規制が緩和される可能性が高い。豪州の輸入解禁まで、中古車輸出市場は厳しい状況が続くと考えられるが、このような逆風を乗り越えるべく、中古車流通業者は今まで以上に積極的に市場開拓を進めなければならない状況にあると言える。

図表 17 中古乗用車輸出台数は直近 1 月をピークに足元では軟調に推移



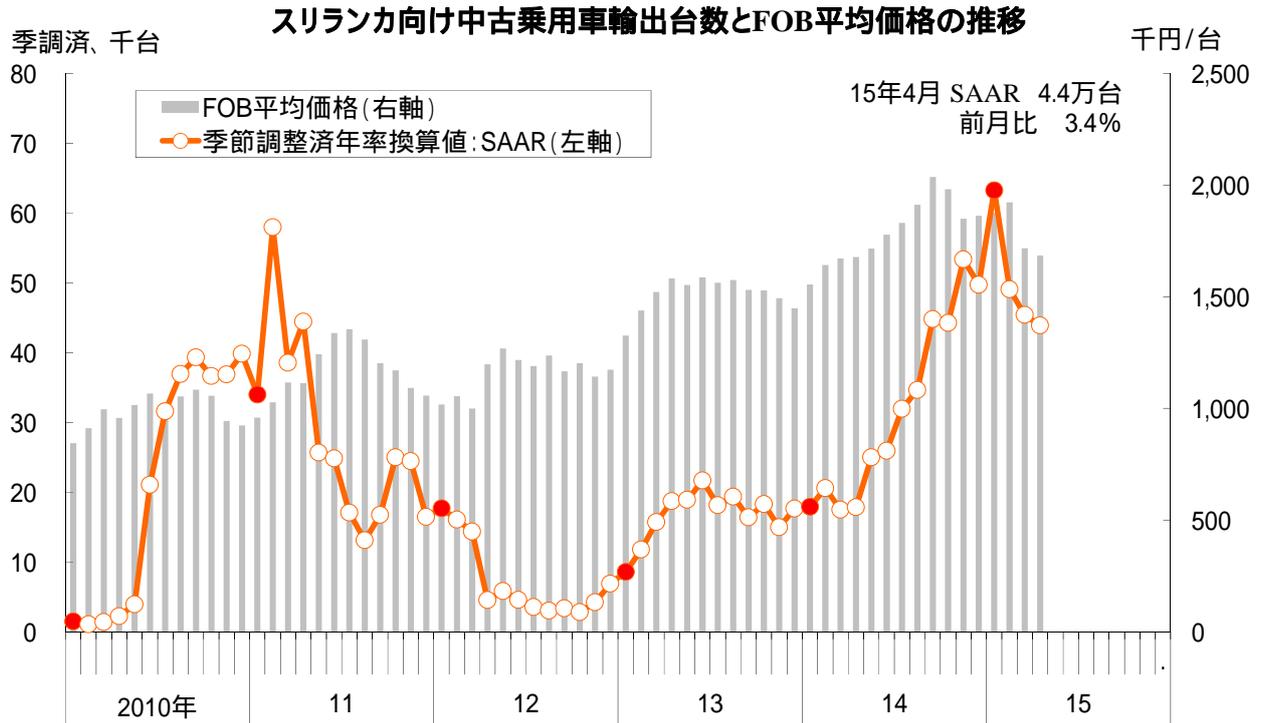
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 18 ロシアとミャンマーが反転増加したが、その他の仕向け地国が軒並み減少



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: 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3: 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 19 高成長が期待されるスリランカ向け輸出も足元は軟調推移



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

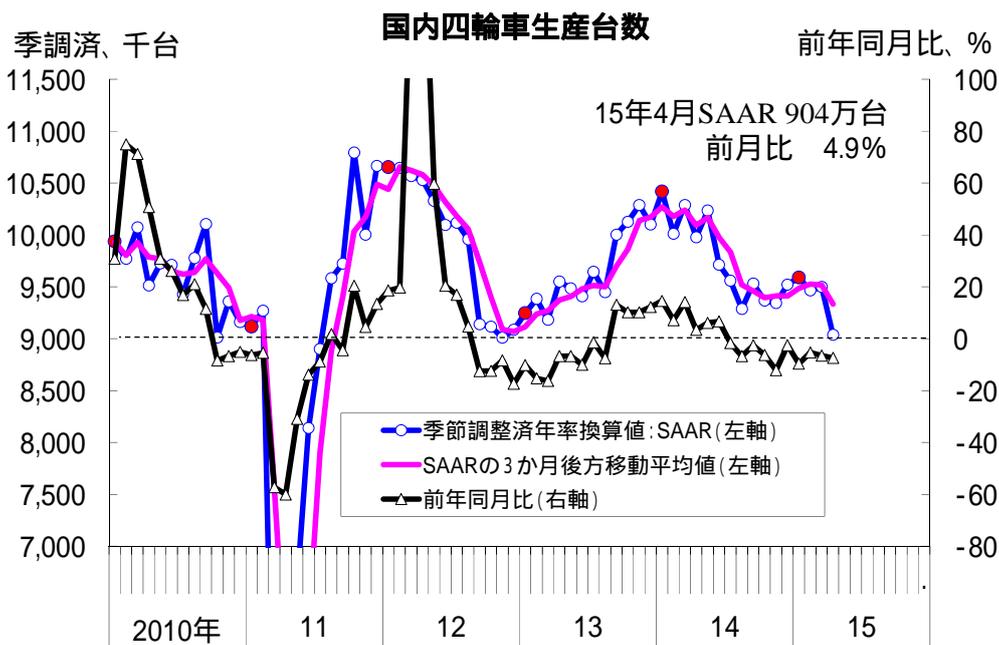
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

## 今年度の国内自動車生産 900 万台割れが想定可能な状況に

- 4月の国内自動車生産台数（SAAR）は前月比4.9%減の904万台まで落ち込んだ（図表20）。前述のように、足元の過剰在庫を減らすため、自動車メーカーは在庫調整をする必要がある。国内生産に対する下方圧力が強い状況が継続するため、目先、国内生産台数は更に減少し、月次ベースで900万台割れする公算が大きい。
- なお、当社は今年度の国内販売台数を前期比7.9%減の487万台と予想している。上期はエコカー減税の基準厳格化と軽自動車増税が、下期は車検対象車両が大幅に減少することが、国内販売の足かせとなるとみている。今年度に入って4～5月実績の新車販売台数の平均SAARは472万台となった。今年度はまだ始まったばかりではあるが、足元の低調な販売が今後も継続し、輸出も大きく増加することが見込みづらいことから、年度ベースで国内生産が900万台を割り込む可能性はあると考えている。
- 円安を背景とした自動車生産の「国内回帰」を期待する声が散見されるが、その期待とは裏腹に当面、自動車生産は減少が続く可能性が高い。自動車関連企業においては、客先からの受注変動に柔軟に対応できるような高効率・省人化生産設備を整えることや、海外進出の検討を継続することで、「国内空洞化」の進展への対抗策を講じていくことが重要である。

図表20 4月の国内生産(SAAR)は904万台にまで大きく落ち込んだ



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：日本自動車工業会のデータより作成

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](mailto: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。