

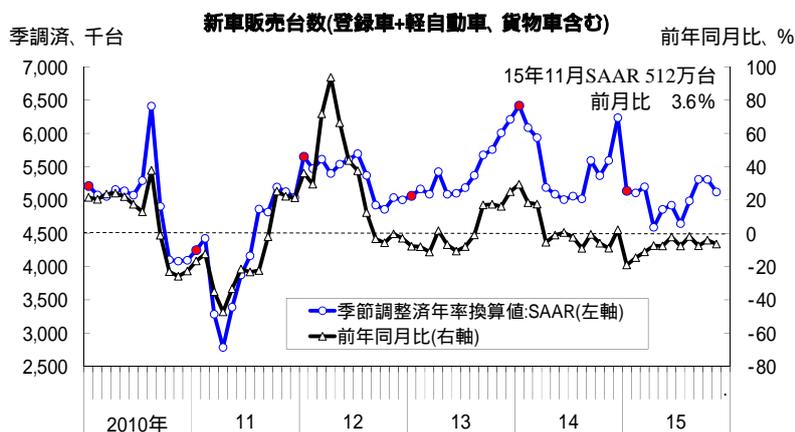
国内新車販売統計（2015年11月）

内需低調と輸出下振れ懸念により、生産への下方圧力が強い状況が続く

11月国内新車販売（SAAR）は前月比3.6%減の512万台と4か月ぶりに減少

- ・ 12月1日発表の11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6.6%減と11か月連続の前年割れとなり、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた11月の販売台数も前月比3.6%の512万台と4か月ぶりの減少となった。SAARは前年度通年実績である530万台を再び割り込む水準へと落ち込んでおり、内需は依然として低調である（図表1）。
- ・ 内訳をみると、11月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比5.8%減の421万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同5.7%減の269万台と減少に転じた。8月以降は頭打ちの状況で回復感を感じられない（図表3）。
- ・ 9月、10月と堅調だった軽乗用車販売は、11月の販売台数（SAAR）が前月比で5.9%減の153万台と減少した（図表4）。上期末を挟んだここ数か月の積極販売に一服感がでて、反動減となったと考える。11月のSAARは昨年度実績（176万台）を下回る水準であり、軽市場販売での苦境が続いている。
- ・ 一方、貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の11月のSAARは前月比1.4%増の43万台と増加した（図表5）。東日本の復興関連投資に関わるトラック受注が減速し、貨物車販売には力強さが欠けているが、販売は一進一退を続けながら高水準で推移している。
- ・ 後述するが、10月の鉱工業指数をみると、自動車メーカーは輸出増加に対応するため、3か月ぶりに増産に転じた。もっとも、輸出に下振れ懸念があることと（後述）、足元の内需が依然として低調であることから、下方圧力が引き続き強い中での緩やかな増産が続くと予想される。
- ・ 国内自動車流通市場で注目されている中古乗用車輸出市場では、10月の輸出台数（SAAR）は、年率100万台を割り込む水準まで急減速した9月に比べ9.7%増の104万台と持ち直した。もっとも、同月の3か月後方移動平均値は前月比横ばいの99万台となっており、基調としては年率100万台近辺で停滞している。同市場は8月からの新興国通貨安という突然の逆風にさらされ、現在、正念場を迎えている。

図表1 国内新車販売のSAARは4か月ぶりに減少

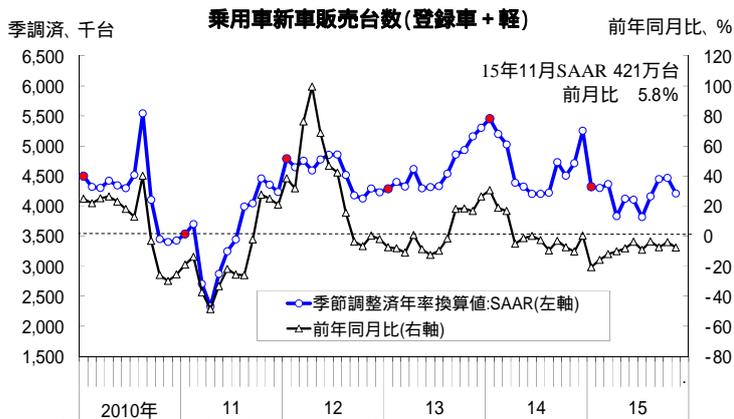


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

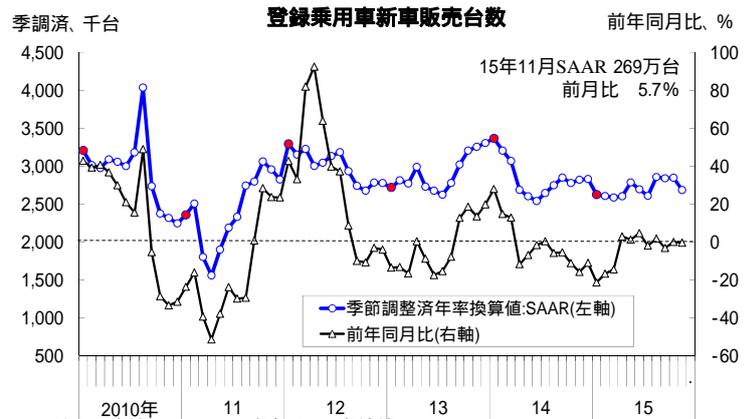
注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

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より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)が前月比減少



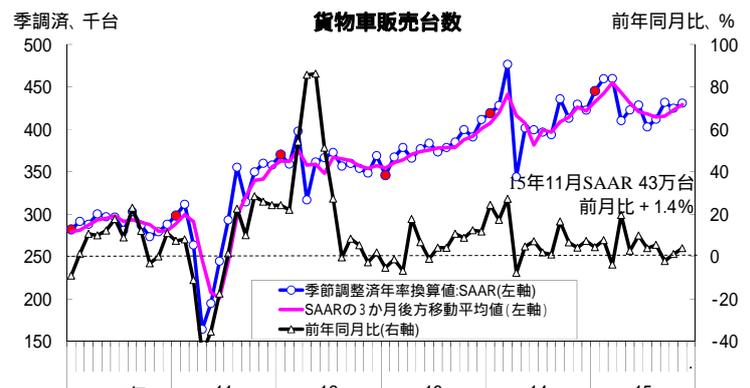
図表3 登録乗用車販売には回復感は感じられず



図表4 軽乗用車販売も減少



図表5 貨物車販売は高水準での一進一退が続く

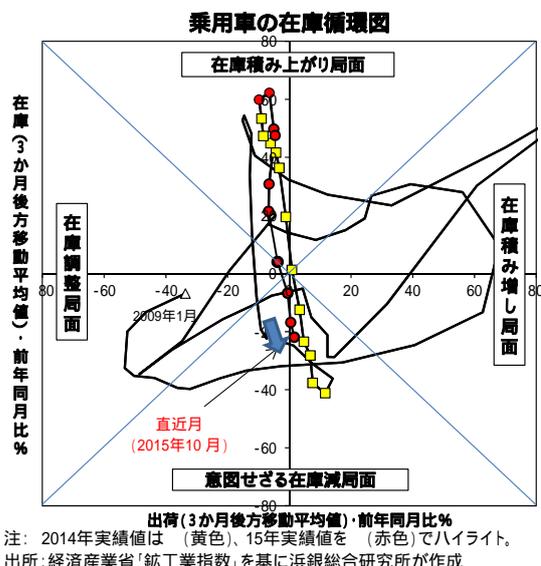


10月の乗用車生産指数は3か月ぶりに増加：今後は緩やかな増産が続く見通し

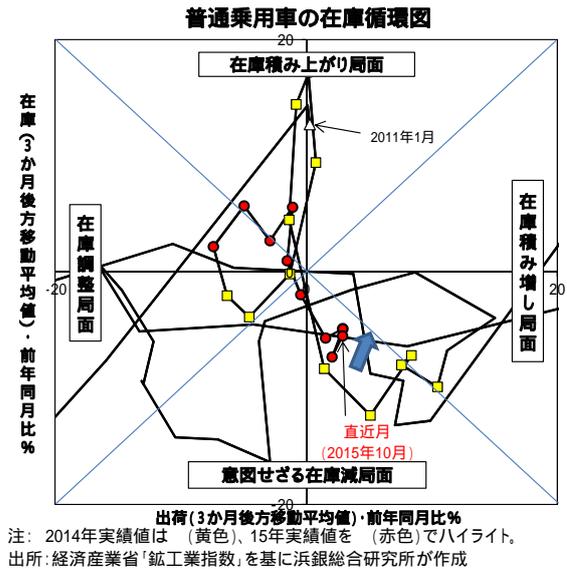
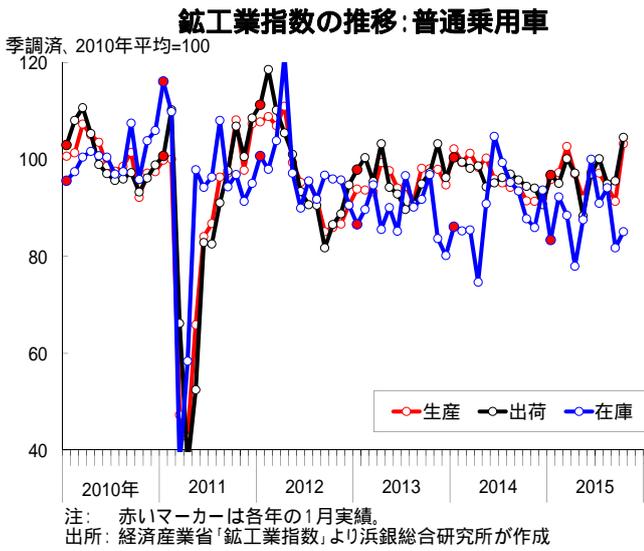
- ・10月の鉱工業指数（速報値）を見ると、自動車メーカーは輸出増加に対応するため、3か月ぶりに増産に転じた。在庫循環図上では^(注)、9月に続き10月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫は健全な水準にある（図表6）。
- ・乗用車全体の在庫が適正水準となる中、12月9日にトヨタ自動車が新型「プリウス」を発売することもあり、今後も、生産は「在庫積み増し局面」に向かって増加し続けると思われる。もっとも、輸出に下振れ懸念があることと（後述）足元の内需が依然として低調であることから、下方圧力が引き続き強い中での緩やかな増産が続くと予想される。
- ・図表7～9では鉱工業指数から、普通、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。普通乗用車の在庫（季調値）は10月に反転増加したが、生産活動は「意図せざる在庫減局面」にあり、普通乗用車の在庫水準は健全である。
- ・小型乗用車についても10月の在庫は前月比で減少し、在庫循環図上は10月も9月に続いて「意図せざる在庫減局面」にあることから、在庫に過剰感はない。
- ・10月の鉱工業統計で注目すべきは、軽乗用車の生産が「在庫調整局面」から「意図せざる在庫減局面」に入ったことである。在庫循環図上では、軽乗用車在庫の過剰感が解消された。しかし、9月、10月とここ2か月は、収益性を犠牲にした積極販売が強化されたことで出荷が強含んで推移したと考えるため、今後、この積極販売が落ち着いてくると、在庫過剰感が再び台頭する可能性があるため要注意である。軽自動車メーカーは、在庫を増やさないように生産のアクセルをより慎重にコントロールする難しい舵取りを続けなければならない。
- ・加えて、軽乗用車生産に関しては在庫循環図上における現状判断に注意が必要である。すなわち、昨年10月の在庫水準は極めて高い水準であったため、本年10月の在庫は前年同月比で減少し在庫循環上では改善傾向にあると見えるが、季節調整値でみた在庫は依然として高水準である。軽乗用車の在庫水準は、在庫循環図上でみるよりも高い状況にあると判断するのが妥当である。また、軽乗用車の関連企業への取材情報によると、末端の小売販売は依然として弱いままであるという声が多いこともあり、軽乗用車の需給環境に関しては、依然として予断を許さない状況である。

（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。

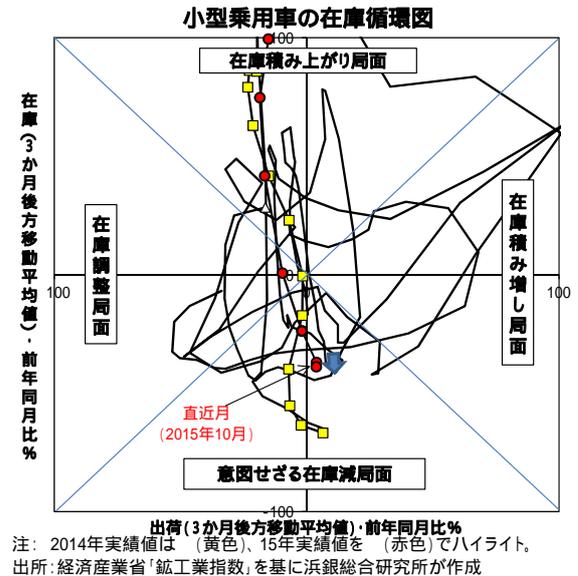
図表6 乗用車の生産指数は3か月ぶりの増加



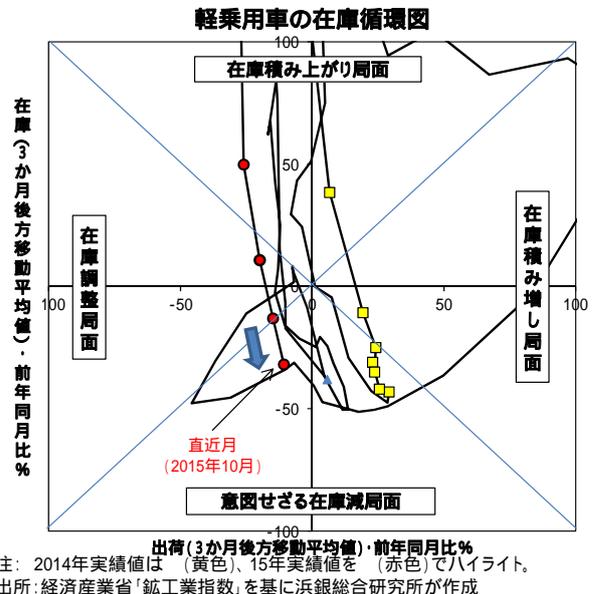
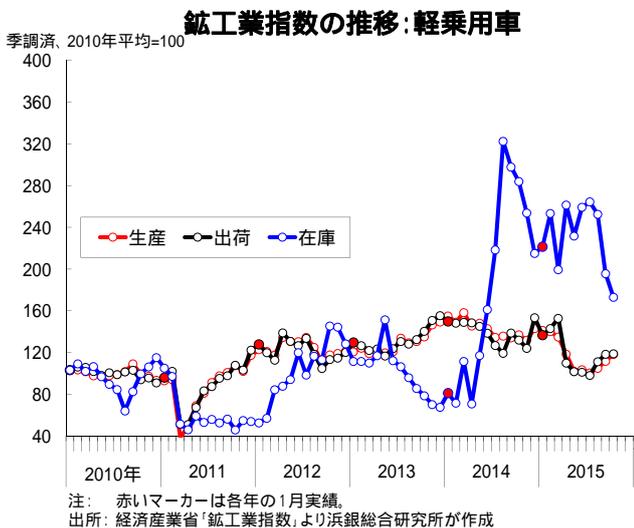
図表7 普通乗用車在庫は増加したが健全な水準



図表8 小型乗用車は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫に過剰感はない



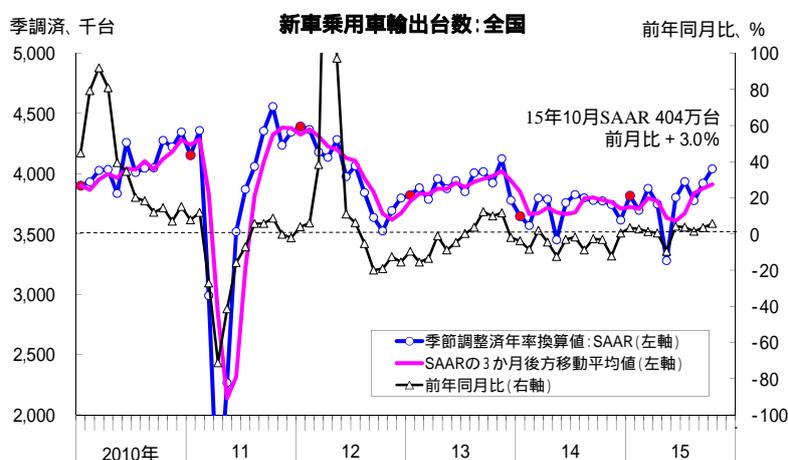
図表9 軽乗用車が「意図せざる在庫減局面」に入った



10月新車乗用車輸出は2か月連続で前月比増加したが楽観は禁物

- 11月27日に公表された10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3.0%増の404万台と増加し、実に23か月ぶりの400万台超えとなった(図表10)。
- 主要仕向地別で見ると(図表11)、米国と豪州向け以外への輸出(SAAR)が前月比で増加した。
- 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、10月に1,830万台と1,800万台を超える高水準で推移しているが、9月からは微減となっており、日本からの輸出を押さえつけるかたちとなった(図表12)。米国向けの輸出が今後切り上がると期待するのは禁物である。即ち、近い将来の米国政策金利の引き上げは自動車販売の下押し要因となるからだ。
- 米国に次ぐ主要仕向け地である欧州向けの10月の輸出(SAAR)は、前月比15.7%増の55.9万台と大きく増加したが、今後、同地域向けの輸出が増加し続けると想定するのは難しいと考える。なぜなら、足元の欧州の乗用車販売には頭打ち感があり、10月の新車乗用車登録台数(SAAR)は2か月連続の減少となっているからだ(図表13)。
- 最後に、10月の中国向けの乗用車輸出台数(SAAR)は前月比18.6%増の21.2万台と大幅な増加となった。輸出増加の背景には、中国政府による景気刺激策の影響が考えられる。同政府は10月1日から、排気量1,600cc以下の小型車の取得税を10%から5%に引き下げた。この効果が中国の自動車需要の喚起に繋がった。実際、10月の乗用車小売台数は前年比11.3%増と7か月ぶりに2桁%の増加となった。しかし、小売台数は大幅に増加したが、流通在庫は依然として過剰な水準にある(図表14)。乗用車の工場出荷台数(生産台数に近い)に目を向けると、10月のSAARは前月比15.0%増と大幅に増加した(図表15)。前年比1桁%増の市場低迷期が半年も続いていただけに、景気刺激策により需要回復期待が一気に高まると、多くのメーカーが実需要以上に生産のアクセルを強めに踏み込む状況に陥る可能性が高まる。中国政策の需要喚起策により、同国新車販売の底割れ懸念は後退したものの、販売増加がいつまで続くは依然不透明なことや、流通在庫の過剰感も払しょくされていないことから、同国向け輸出台数が今後大きく浮上することは現時点では期待することができない。
- 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、輸出水準が今後さらに切り上がっていくと予想するのは難しい状況である。

図表10 10月の乗用車輸出(SAAR)は2か月連続の増加



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。

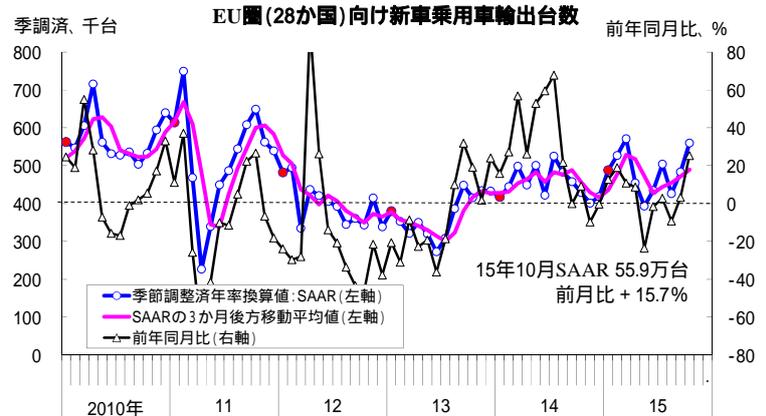
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

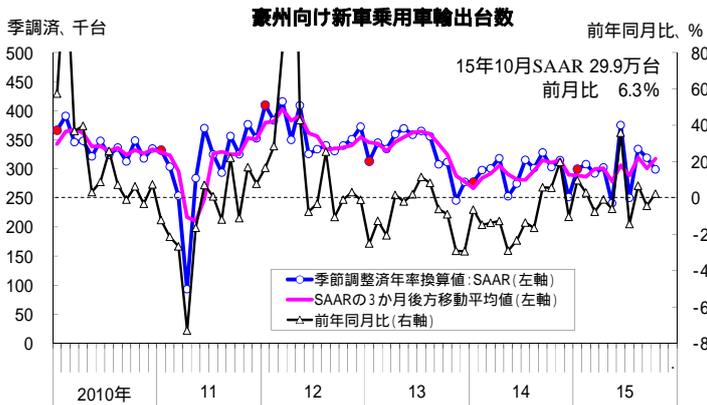
図表 11 米国、豪州向け以外の主要仕向地向けが増加



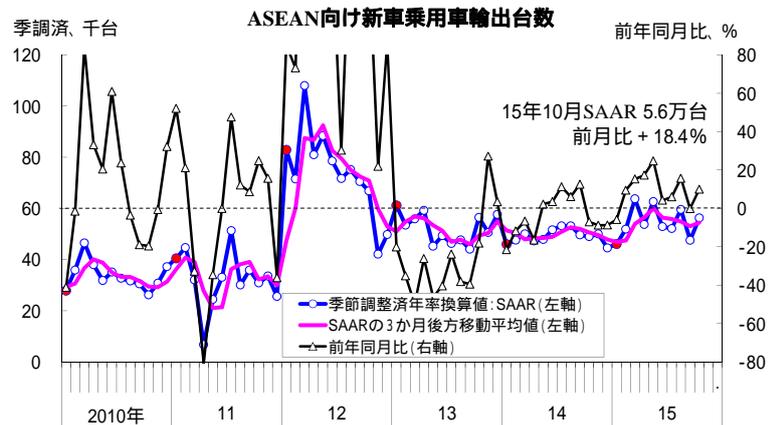
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



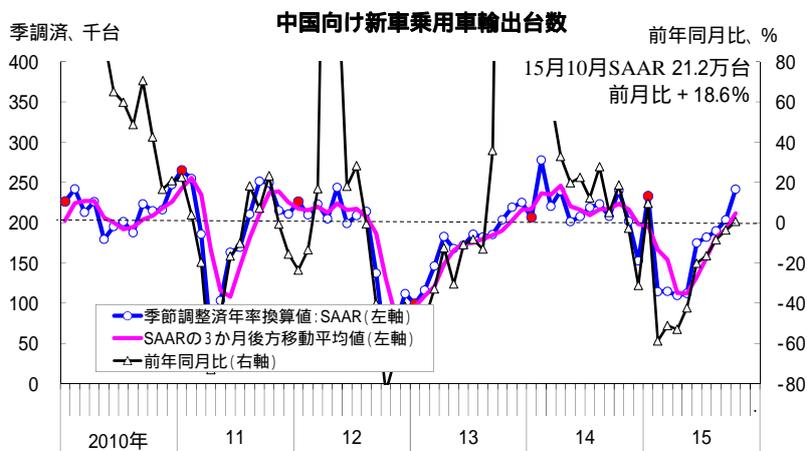
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

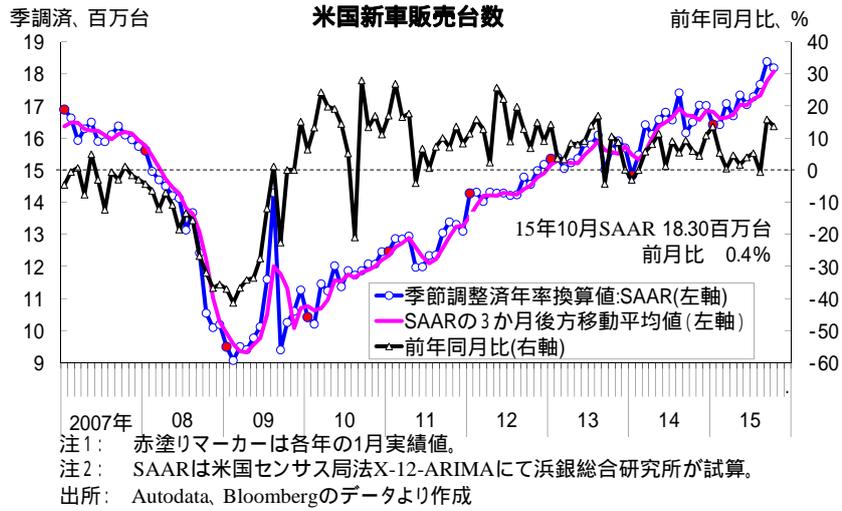


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

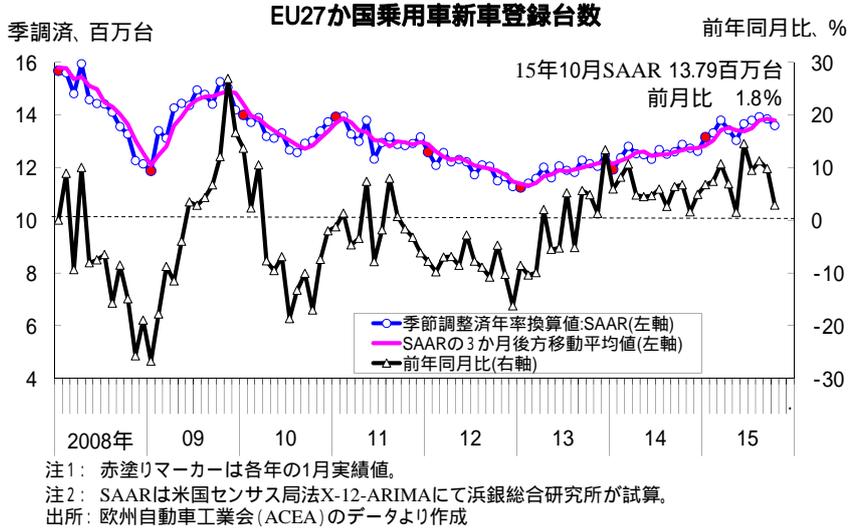


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

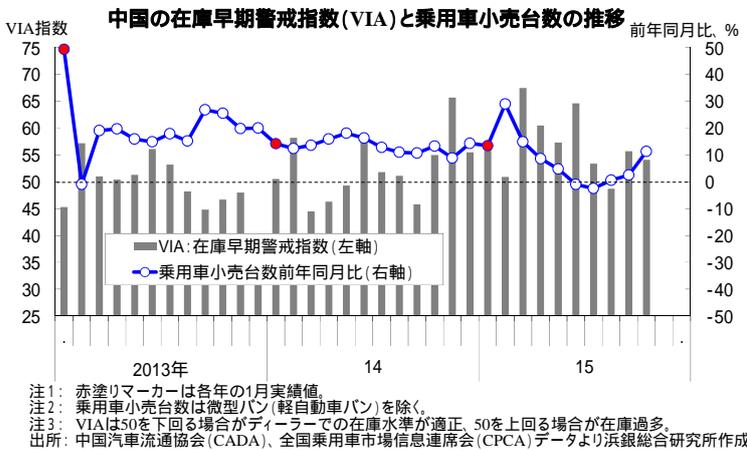
図表 12 米国新車販売は金利引き上げ後の需要減少リスクに要警戒



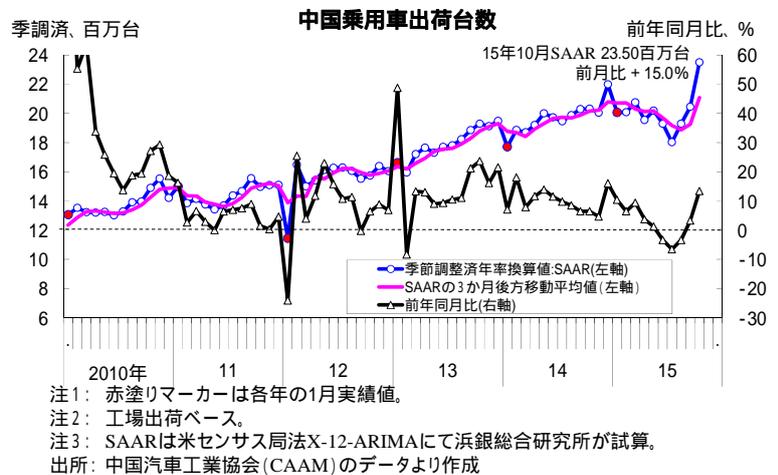
図表 13 欧州乗用車販売に頭打ち感



図表 14 中国での乗用車流通在庫は依然過剰



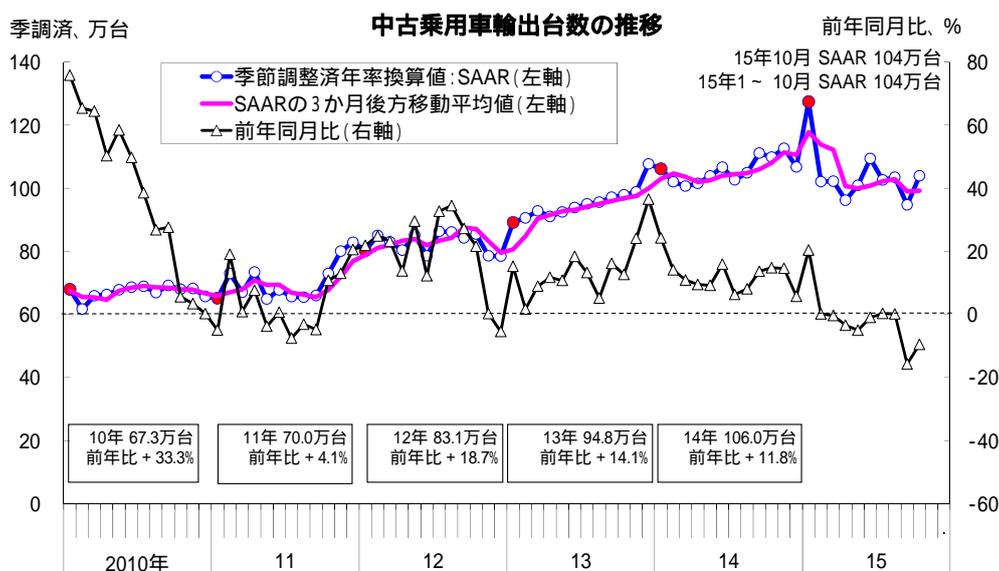
図表 15 減税により乗用車出荷は大幅増



10月中古乗用車輸出台数は前月比で持ち直したが、基調は年率100万台近辺で停滞

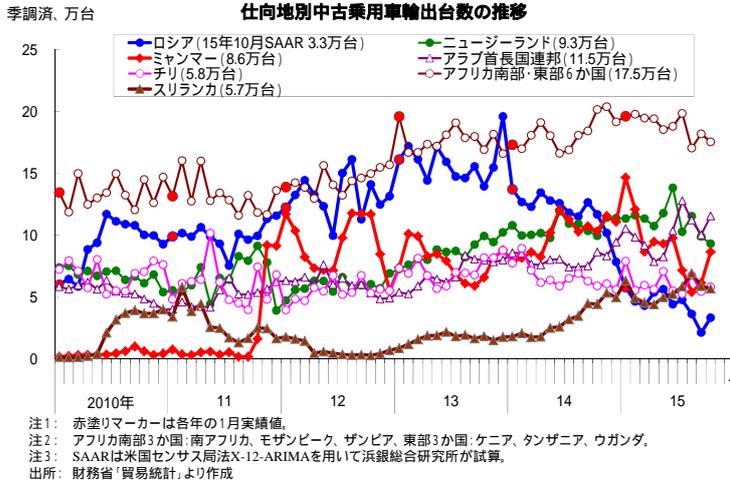
- 国内流通業者に注目されている中古乗用車の輸出市場に目を向けると、10月の中古車輸出台数（SAAR）は、年率100万台を割り込む水準まで急減速した9月と比べ9.7%増の104万台と持ち直した（図表16）。もっとも、同月の3か月後方移動平均値は前月比横ばいの99万台となっており、基調としては年率100万台近辺で停滞している。
- 10月の中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、アラブ首長国連邦、ミャンマー、ロシア向けの輸出が増加し、全体の台数押し上げに貢献した。中古車流通業者の間で高成長市場として注目されているスリランカ向けの輸出台数（SAAR）は、大きく落ち込んだ9月より減少幅はマイルドだが、10月も前月比3.6%減と2か月連続で減少した（図表18）。
- 中古乗用車の輸出車両単価（FOB平均価格）をみても、10月の単価は3か月連続で下落した（図表19）。市況軟化の背景には、FOB平均価格が40万円以下と低いミャンマー向けの輸出構成比が上昇したこともあるが、アラブ首長国連邦やアフリカ、ニュージーランド向けといった輸出台数規模の大きい地域向けのFOB単価が下落したこともある。新興国通貨安による現地通貨ベースでの中古車価格が上がったことが、中古車輸出市場の需要に冷や水を浴びせる形となり、日本からの中古車の市況軟化に繋がっていると考えられる。
- 10月の中古乗用車輸出の市場規模は前年同月比4.0%増の632億円と、31か月ぶりに前年割れした9月に比べ持ち直した。15年1～10月累計では前年同期比12.4%増の5,584億円と市場は拡大しているが、市況軟化が始まったことで、月次輸出金額でみた市場拡大が急激に鈍化している点に要注意である（図表20）。中古車輸出市場は為替相場に左右されやすい。自動車保有率の低い新興国市場を中心に、海外での中古車需要は中長期的に拡大すると考えるが、8月からの新興国通貨安という突然の逆風にさらされ、同市場は現在、正念場を迎えている。

図表16 10月の中古乗用車輸出台数は持ち直し

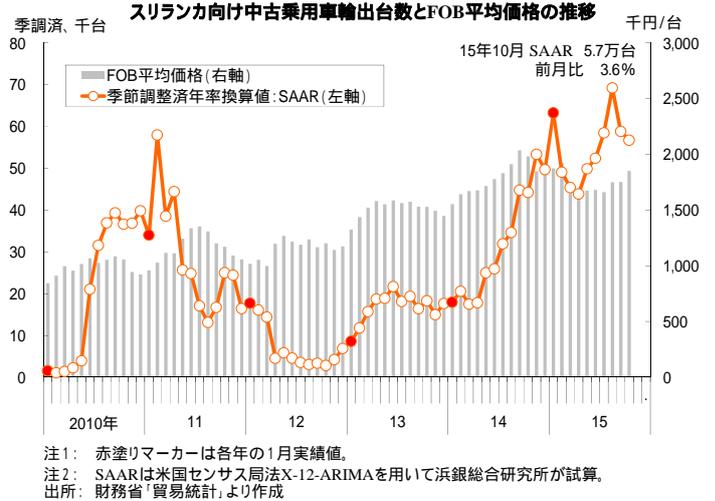


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
 出所：財務省「貿易統計」より作成

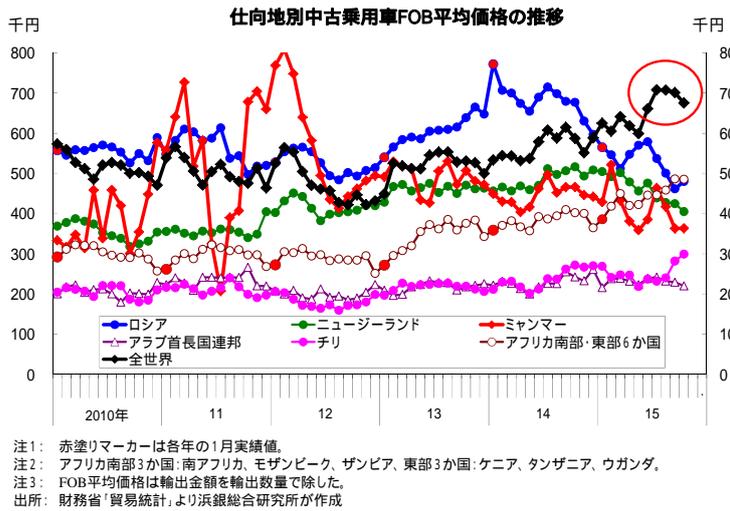
図表 17 ミャンマー、UAE、ロシア向けが増加



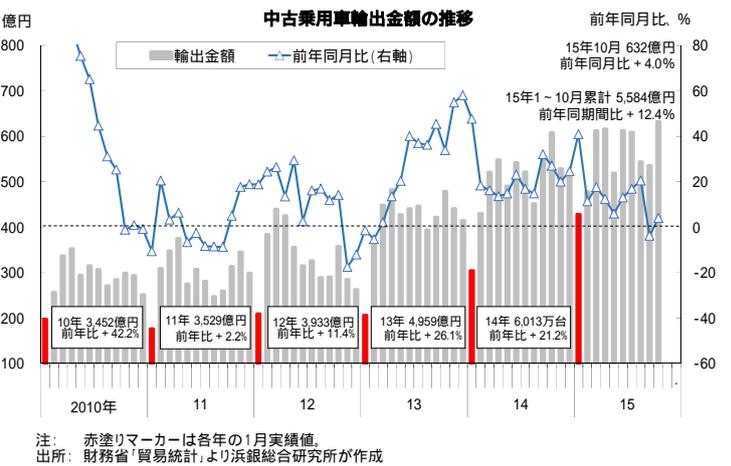
図表 18 スリランカ向けが2か月連続で減少



図表 19 中古乗用車の市況軟化が継続



図表 20 10月輸出金額は前年比プラスに戻る



10月以降の相次ぐ政策変更は短期的にスリランカ中古車市場に逆風となる可能性

- ・最後に、スリランカにおいて10月以降、中古車市場に逆風となる政策の変更が相次いで発表・実施されていることに触れたい。いずれの政策変更も、国際収支の改善を目指した徴税・徴収強化が主目的だが、深刻化する都市での渋滞問題の解消に向け、スリランカ政府が国内保有台数の増加を抑制する狙いも背景にあると考える。
- ・現地通貨安の進行とこれら政策変更による国内自動車価格の上昇は需要圧迫要因となるため、中古車輸出市場の牽引役であるスリランカ向けの輸出は、少なくとも今後数か月は台数が減少する可能性が高い。なお、前述したとおり、10月の同国向け輸出台数はマイルドな減少にとどまったが、これは8月や9月に発注した分の輸出が反映されているためであり、10月以降の政策変更の影響は11月以降の統計に現れる見通しである。
- ・それでは、10月以降の政策変更について以下に述べる。まず最初に、10月にスリランカ政府は、輸入物品税(Excise duty)の算出方法を改正し、課税ベースをそれまでの輸入業者による申告価格から、税関当局による推定価格へと変更した。この税務当局の推定価格は、輸入モデル(主にタイと日本国内で販売される車両)のフルオプション新車価格を採用しているため、殆どの輸入中古車において、ルール変更後の課税ベース価格が上昇し増税となった。その次に、11月20日にはスリランカ政府は2016年度予算を策定した。スリランカ関税局公表資料及び現地報道によると、同案において、排気量1,000cc以下の小型車、商用バン、ハイブリッド車や電気自動車といった電動車両の物品税を11月23日付で引き上げること、中古車輸入業者に対して、車両所有権証書(Vehicle Entitlement Certificate)を取得するための中古車輸入手数料を導入すること(1台当たり15,000スリランカルピー) 国会議員や政府への貢献度が高い職種向けに発給される輸入免税許可書(Permit: 殆どが市場転売されている)を廃止すること等の改正が行われた。これらの政策変更はいずれもスリランカ国内の自動車価格を引き上げる要因となる。
- ・ポイントは上記と考えるが、電動車両の物品税を引き上げるということは、スリランカ政府の自動車政策が、エコカーの輸入推進を核とした自動車普及促進から、都市の渋滞問題や交通事故の削減を目指した自動車保有抑制へと軸足を移したことを意味する。
- ・もっとも、今回の中古車輸入抑制の動きは、短期的には逆風となるものの、中長期的な観点ではスリランカ向け中古車輸出市場にとってメリットとなると、好意的に受け取ることでもできよう。すなわち、スリランカ自動車市場では、今後増税となると、担税力の高い富裕者が嗜好する、より高単価な中古車(例えばSUVなど)の販売構成比が上昇すると予想される。このような高額中古車の在庫を安定的に捌けるのは、財務体質の良い輸出入業者である。従って、スリランカ市場は、輸出入業者の参入障壁が高く、熾烈な販売競争が起こる可能性が低いと考えられる。安定的かつ高水準の中古車相場が見込めるスリランカ自動車市場は、今後も中古車輸出業者にとってのキャッシュ・カウであり続けると思われる。これが、今回の相次ぐ政策変更が「短期的な逆風となる」と述べる所以である。

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、経済総合研究所・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。