

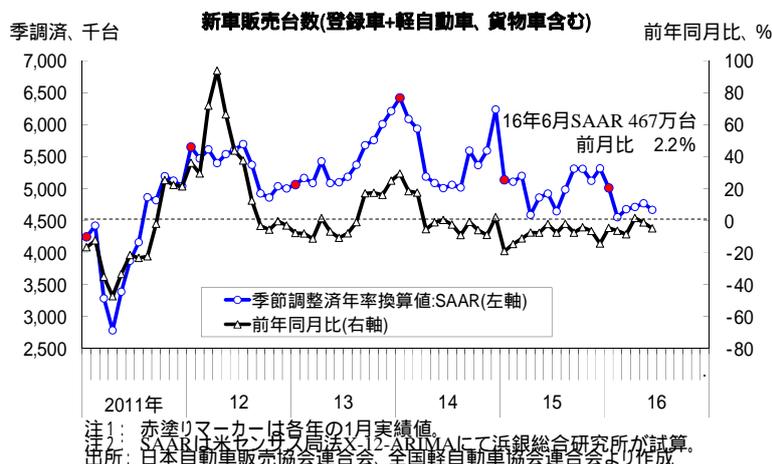
国内新車販売統計（2016年6月）

英国のEU離脱に伴う新興国向けODA減少と円高進行が日本自動車産業に逆風となる

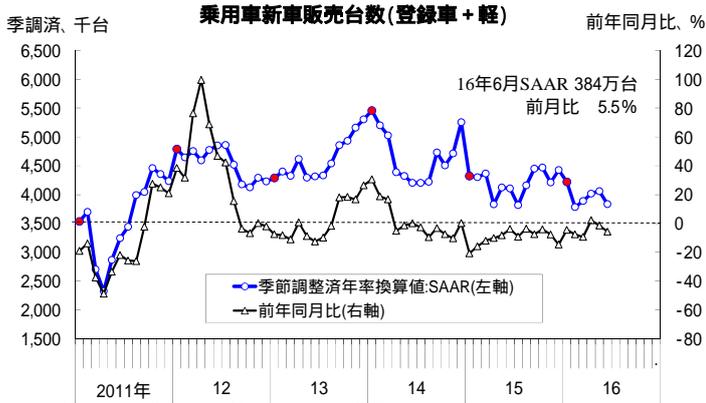
6月新車販売（SAAR）は前月比2.2%減の467万台：5か月連続の年率500万台割れ

- ・ 7月1日発表の6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4.9%減と2か月連続の減少となった。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた6月の販売台数も前月比2.2%減の467万台となり、4～6月平均SAARは472万台と15年度実績(494万台)を下回る水準で、内需の低迷が続いている(図表1)。
- ・ 内訳をみると、6月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比5.5%減の384万台となった(図表2)。このうち、登録乗用車は同6.5%減の276万台(図表3)、軽乗用車の販売台数(SAAR)も前月比2.7%減の107万台と3か月連続で減少した(図表4)。
- ・ 貨物車(普通＋小型トラック)販売台数の6月のSAARは前月比0.1%増の43万台とほぼ横ばいの推移となった。貨物車の販売も16年に入ってから一進一退の不安定な動きが続く、力強さに欠けている(図表5)。
- ・ 4月の熊本地震に伴う完成車工場の一時的な操業停止や稼働抑制が終了し、稼働を再開したにも関わらず、5月の生産は2か月連続で前月比減少となった。後述するが、輸出の減少が生産の足を引っ張った形だ。在庫は前月比で若干の増加となったが、健全な水準である。もっとも、軽乗用車に関しては、需要低迷により在庫が再び増加するリスクが依然として高いことから、先行きは予断を許さない状況が続くと予想する。
- ・ 中古乗用車の5月の輸出台数(SAAR)は前月比3.5%減の90万台と4か月連続で減少し、輸出金額も前年同月比20.1%減と3か月連続の大幅減となり、中古車輸出市場を取り巻く環境は厳しさを増している。
- ・ 英国のEU離脱は日本の中古車輸出市場に大きな逆風となる。中古車輸出市場の更なる減速は、日本国内の中古車需給の緩和とそれに伴う中古車市況の軟化を通じて、新車市場にとっても足かせ要因となる可能性があるからだ。10ページで詳述するが、英EU離脱がもたらす中古車輸出市場への悪影響は、円高・新興国通貨安の進行が日本からの中古車輸出を押し下げる要因になり、また、英国から旧植民地国への政府開発援助(ODA)が減少し、被援助国の景気悪化が進むことで中古車需要を一層減退させることになる。

図表1 6月国内新車販売 SAAR は前月比2.2%減の467万台と500万台割れ続く

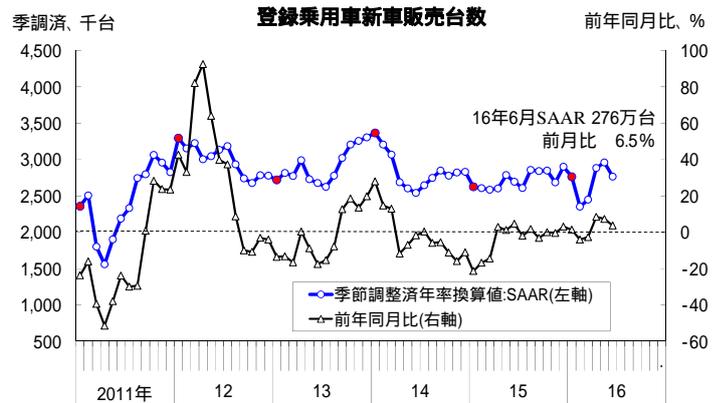


図表2 乗用車販売(SAAR)は前月比減少



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より作成

図表3 登録乗用車販売の減少が大きい



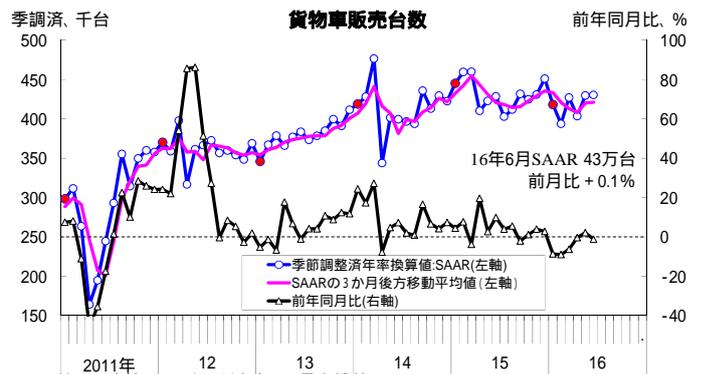
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売の減少が続く



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 貨物車販売は横ばい推移で勢いに欠ける



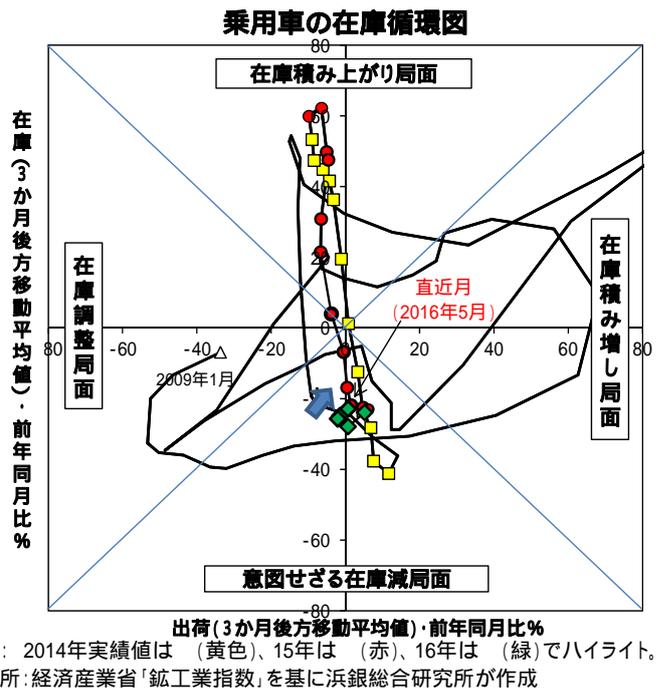
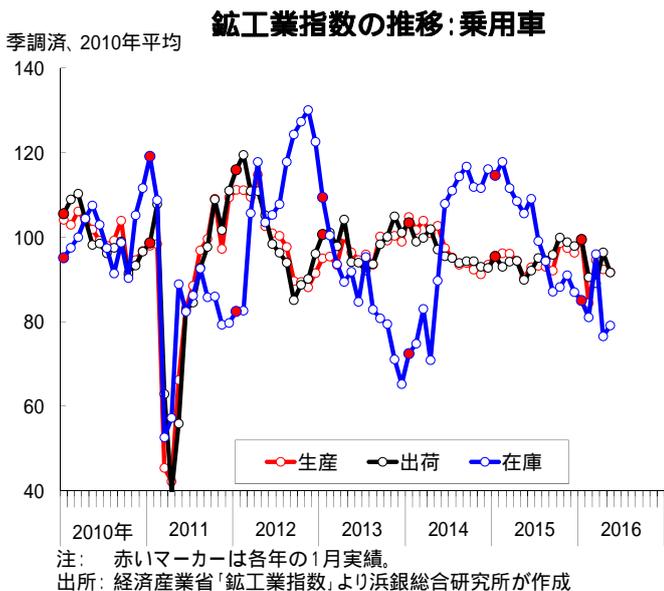
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

地震による減産が終了し稼働再開したにも関わらず、輸出減少が響き5月生産は更に減少

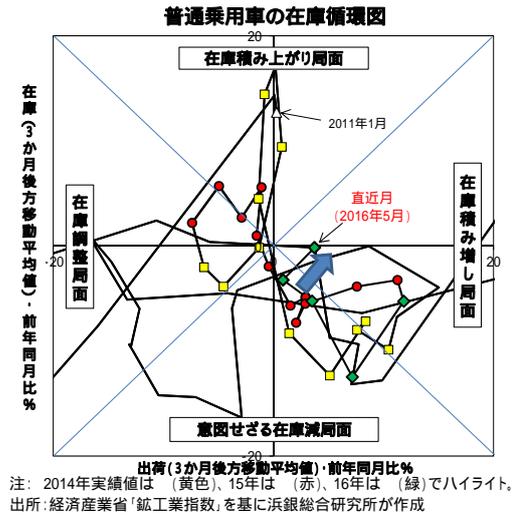
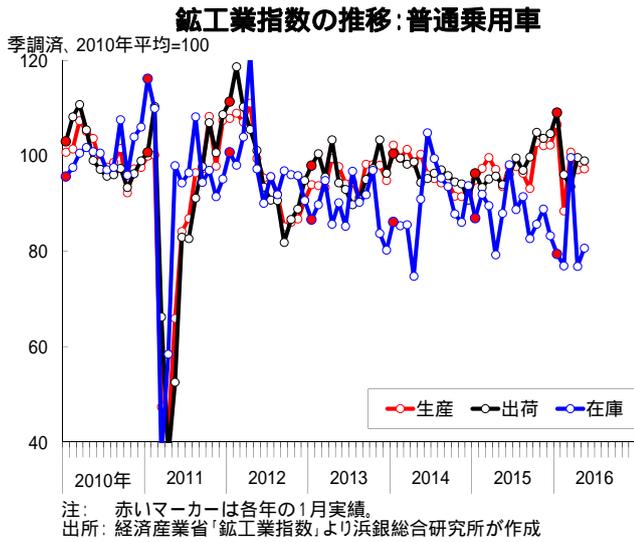
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、4月の熊本地震に伴う完成車工場の一時的な操業停止や稼働抑制が終了し、稼働を再開したにも関わらず、5月の生産は2か月連続で前月比減少となった。後述するが、輸出の減少が生産の足を引っ張った形だ。在庫は前月比で若干の増加となった。在庫循環図上では^(注)、4月に続き5月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表6）。もっとも、依然として同局面にとどまっている乗用車の生産は、三菱自動車の燃費データ不正問題により同社水島製作所での軽乗用車の生産が停止していることや、内需及び輸出の低迷が足かせとなるため、6月も下押し圧力が強い状況が続くと考える。
- ・ 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。5月の普通乗用車の在庫（季調値）は前月比で若干の増加となった。生産活動は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」に移行した。今後は需要次第ではあるが、生産に対する下方圧力は和らいでいく方向である。
- ・ 5月の小型乗用車の在庫も若干増加した。在庫循環図上は5月も4月に続いて「意図せざる在庫減局面」となり、同セグメントの在庫水準も健全である。
- ・ 三菱自動車水島工場の稼働停止が続き、低迷している軽乗用車の生産は5月も前月比で減少した。減産幅を上回る出荷の減少により、在庫は増加した。生産は「意図せざる在庫減局面」に止まっており、在庫水準は適正である。もっとも、需要低迷により在庫が再び増加するリスクが依然として高いことから、在庫循環図上では過剰在庫は払しょくされたものの、先行きは予断を許さない状況が続くと予想する。

（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。

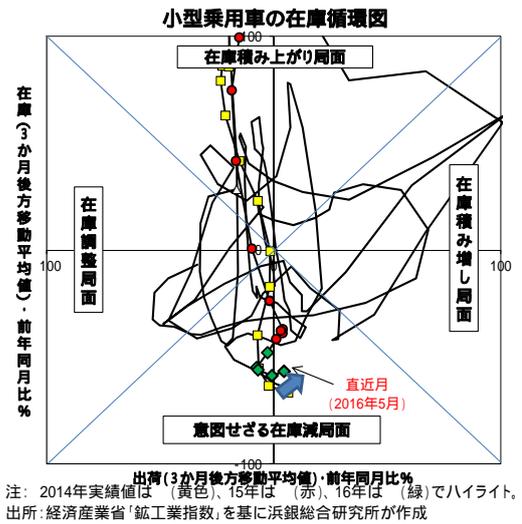
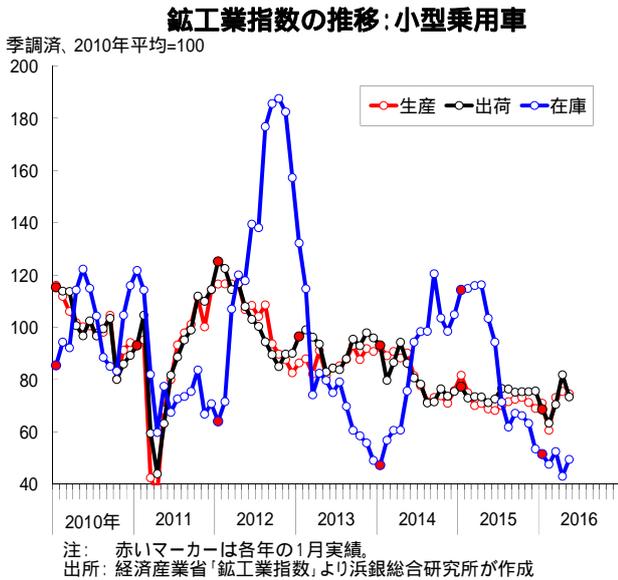
図表6 5月の生産は2か月連続で減少となったが、在庫は増加



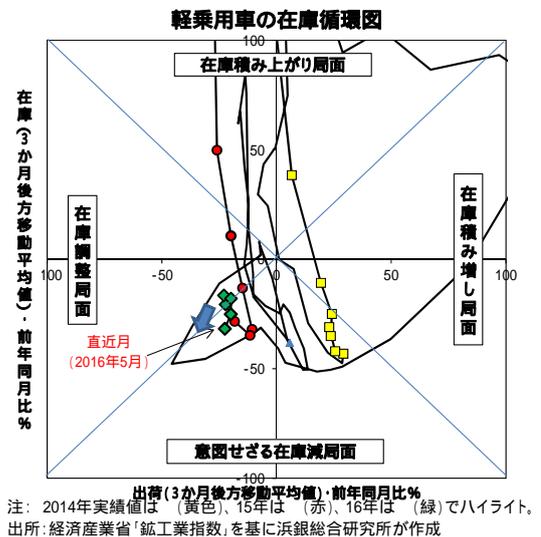
図表7 普通乗用車の生産は「在庫積み増し局面」に移行



図表8 小型乗用車は引き続き「意図せざる在庫減局面」



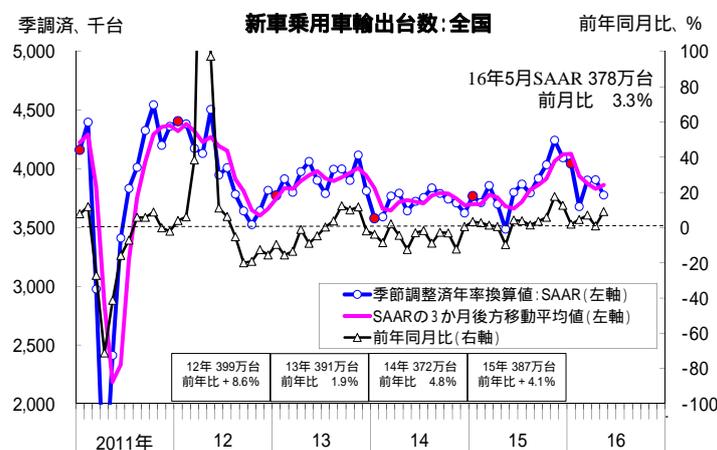
図表9 軽乗用車も「意図せざる在庫減局面」が続くが、需要低迷続き楽観は禁物



5月新車乗用車輸出は前月比減少：米中以外の主要地域向けが減少

- ・6月29日に公表された5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3.3%減の378万台と減少した（図表10）。4月は熊本地震に伴う減産が輸出の足を引っ張り、5月はその供給制約が解消されたにも関わらず、海外市場での自動車需要が減少したことが輸出減少の背景にある。主要仕向地別では（図表11）、当月は米国と中国以外の主要国・地域向けの輸出（SAAR）が押し並べて減少した。
- ・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、5月に前月比1.0%増加したものの、3か月後方移動平均値でみるトレンドは頭打ちの状況である（図表12）。米国の自動車市場が減速しているため、同国向けの輸出がこの先、一段と切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい状況だ。なお、4月に日産自動車は九州工場で北米向けSUV「ローグ」の生産を開始した。米国市場の減速という逆風を、同車種の生産開始及び上記地震に伴う供給制約の解消がどれだけ打ち返すかに要注目だが、5月はこの日産九州での増産が、米国向け輸出が辛うじて増加したことに貢献した。日産自動車及び日産車体九州工場製車両の輸出港である福岡県苅田港では、5月の輸出台数（SAAR）が前月比51.6%増と急増した（図表13）。この苅田港からの輸出急増の影響を除くと、5月の米国向け輸出台数は減少していたことになる。
- ・米国に次ぐ主要仕向け地である欧州では、5月の販売台数は前月比0.7%減少した。3か月後方移動平均値でみるトレンドは高位で推移しているものの、一進一退が続いている（図表14）。5月に欧州向けの輸出は大幅減となったが、同地域向けの輸出に関しても、今後、上向いていくと予想するのは難しい。
- ・最後に、中国の5月の乗用車小売台数は4か月ぶりに前年同月比で2桁増となり、流通在庫の過剰感は大きく払しょくされた（図表15）。乗用車販売台数（生産台数に近い工場出荷ベース）に目を向けると、5月のSAARは前月比4.8%増となり、減少基調が続いていた3か月後方平均値で見るトレンドは反転増加した（図表16）。もっとも、流通在庫の過剰感が払しょくされたとはいえ、安値販売の継続・強化が小売台数増加の背景にあるため、6月以降に販売が息切れする可能性は否定できず、同国向け輸出台数が増加し続けると期待することは難しい状況と考える。
- ・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、6月以降も輸出への下押し圧力が強い状況が続くと予想される。

図表10 5月の乗用車輸出（SAAR）は前月比減少



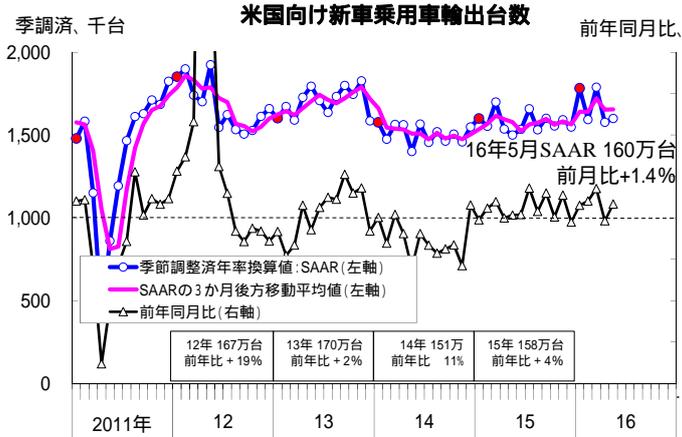
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

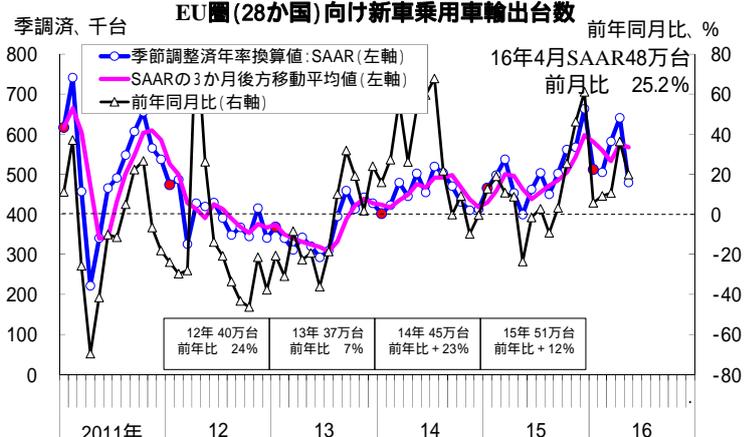
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

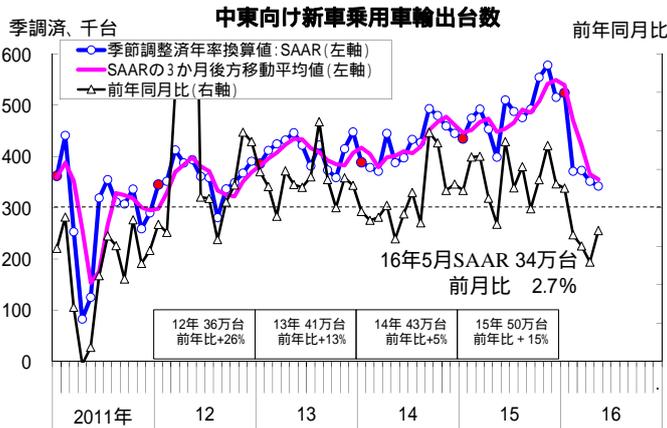
図表 11 米国及び中国向けを除き主要国・地域向けの輸出は減少



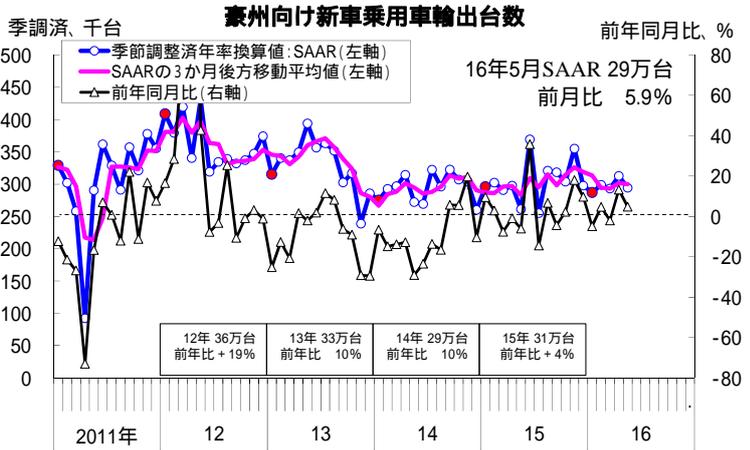
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



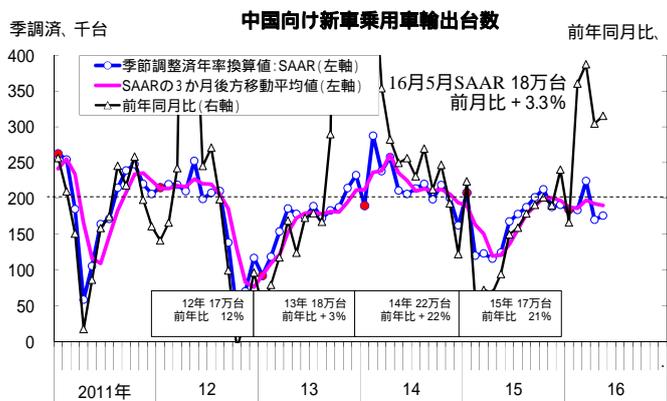
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



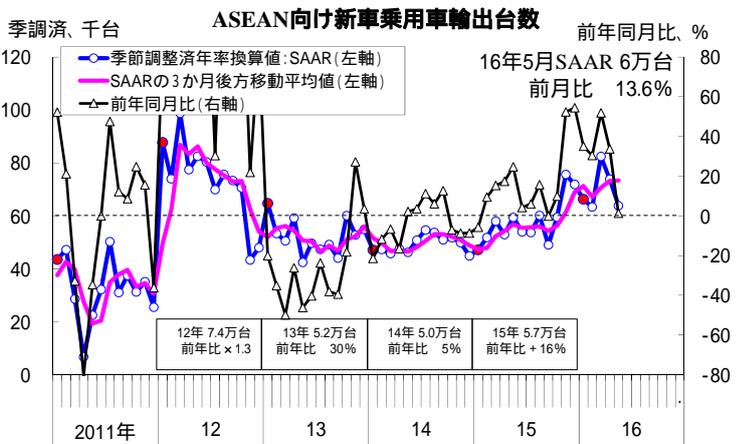
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

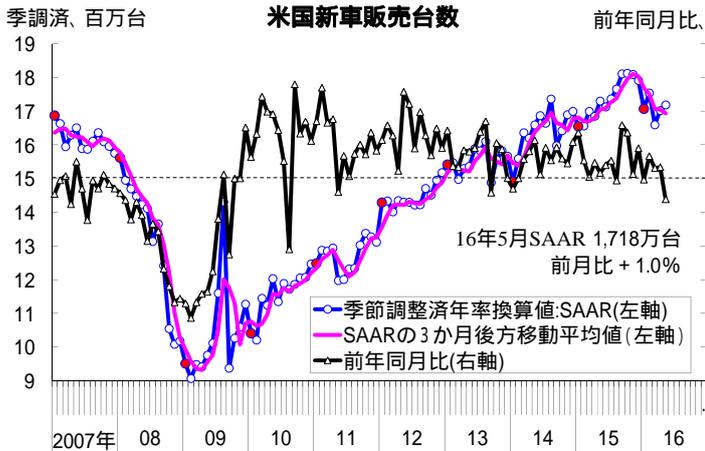


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



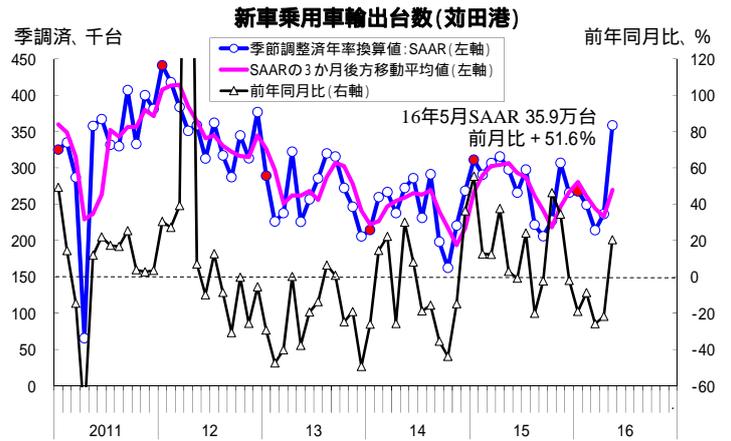
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 12 米国新車販売は減少基調



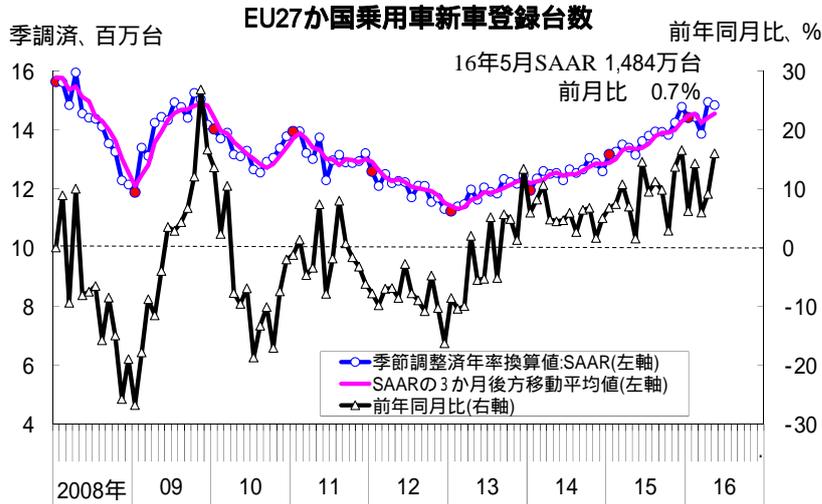
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: Autodata, Bloombergのデータより作成

図表 13 日産九州の輸出車生産が急増



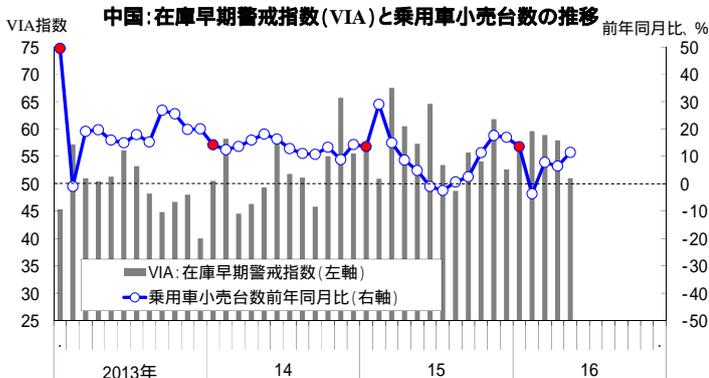
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省貿易統計のデータより作成

図表 14 欧州乗用車市場は一進一退が続く



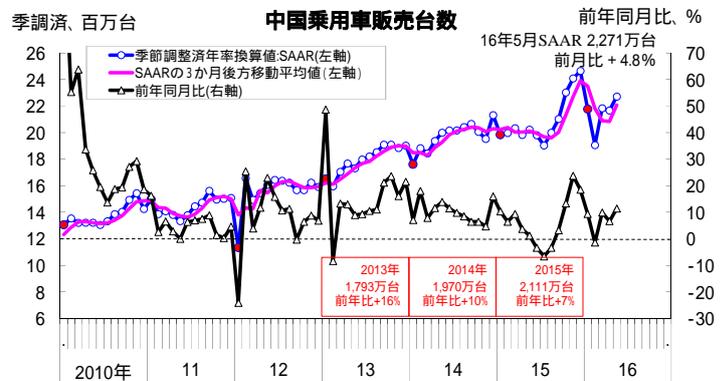
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 欧州自動車工業会 (ACEA) のデータより作成

図表 15 小売大幅増で中国の乗用車流通在庫は減少



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: 乗用車小売台数は微型バン(軽自動車バン)を除く。
注3: VIAは50を下回る場合がディーラーでの在庫水準が適正、50を上回る場合が在庫過多。
出所: 中国汽流通協会 (CADA)、全国乗用車市場情報連席会 (CPCA) データより浜銀総合研究所作成

図表 16 乗用車販売に持ち直しの動き



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: 工場出荷ベース。
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: 中国汽工業協会 (CAAM) のデータより作成

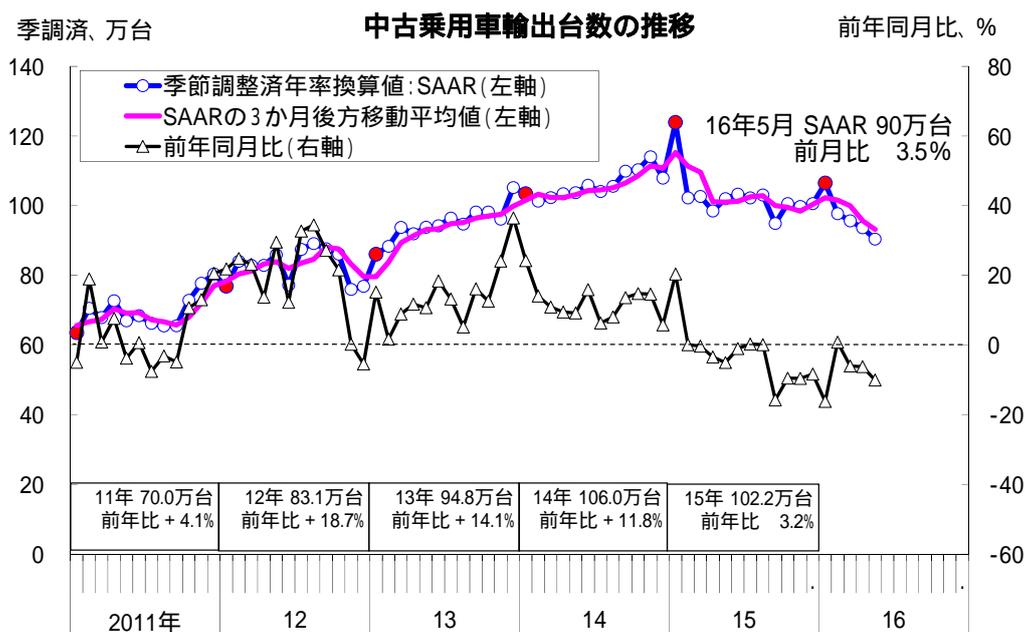
5月中古乗用車輸出台数（SAAR）は4か月連続の減少

- ・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、5月の中古車輸出台数は前年同月比10.1%減となり、SAARも前月比3.5%減の90万台と4か月連続で減少した（図表17）。同月の中古乗用車の輸出金額も前年同月比20.1%減と3か月連続の大幅減となり、中古車輸出市場を取り巻く環境は厳しさを増している（図表18）。
- ・5月の中古乗用車輸出台数を主要仕向地別で見ると、ニュージーランド向けは増加した一方で、アフリカ向け輸出減少が続き、その他主要地域向けも停滞ないし減少した（図表19）。
- ・中古車流通業者の間で高成長市場として注目されてきたスリランカ向けの5月の輸出台数（SAAR）は前月比0.4%減の1.5万台と5か月連続で減少し、前年同月の3割の水準にまで落ち込んでいる（図表20）。昨年10月以降に相次いだ、関税率引き上げを含む政策変更によるマイナス方向の影響が需要を冷え込ませている。5月27日に輸入自動車に対する関税が見直され、多くの主要輸入車種の関税が再度引き上げとなっており、同国向け輸出市場は当面、極めて厳しい状況が続こう。
- ・スリランカに代わって高単価車両の輸出先として期待されているシンガポール向けの5月の輸出台数（SAAR）は、前月比1.0%増の1.7万台となった。4月まで2か月連続で大幅に減少したが、5月は下げ止まった（図表21）。同国では自動車所有権証（COE: Certificate of Entitlement）の発行数が増加しており、自動車の買い替え需要が盛り上がっているものの^{（注）}、シンガポール当局の港湾ないし車両登録の処理能力が限界に達しているために、新車・中古車登録待ちの車両が港湾に滞留しているもようである。これにより、日本からの中古車の船積みが遅れていることが、3月から輸出が減速している背景にある。もっとも、シンガポールでは自動車需要は引き続き旺盛であるため、3月からの輸出減速は今のところ大きな懸念材料にはならないと考える。

（注）COEの詳細及び買い替え需要発生との関係性は、下記リンク先の「国内新車販売統計（2016年2月）」ページ10～11を参照されたい。

<https://www.yokohama-ri.co.jp/html/report/pdf/shinsha1602.pdf>

図表17 5月中古乗用車輸出台数（SAAR）は4か月連続の減少

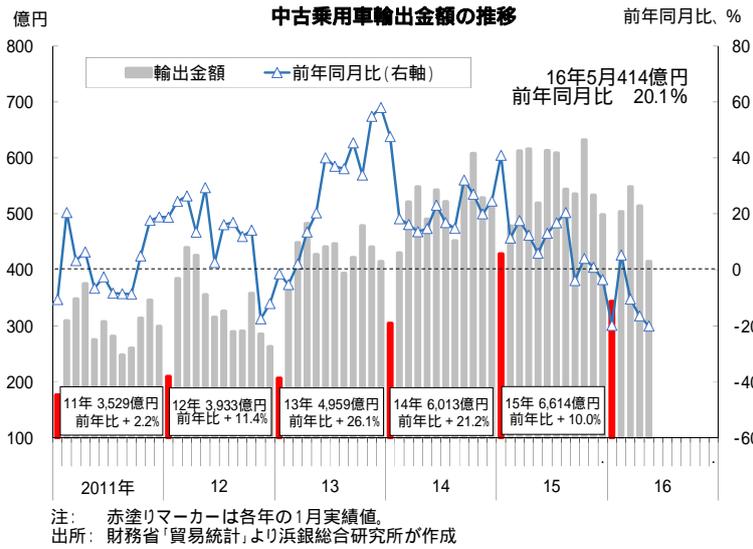


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

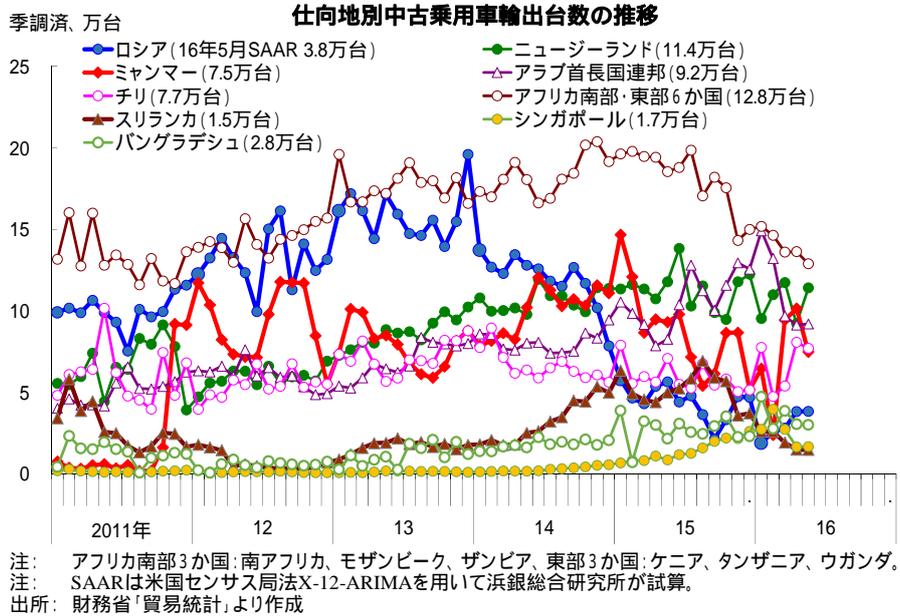
注2：SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

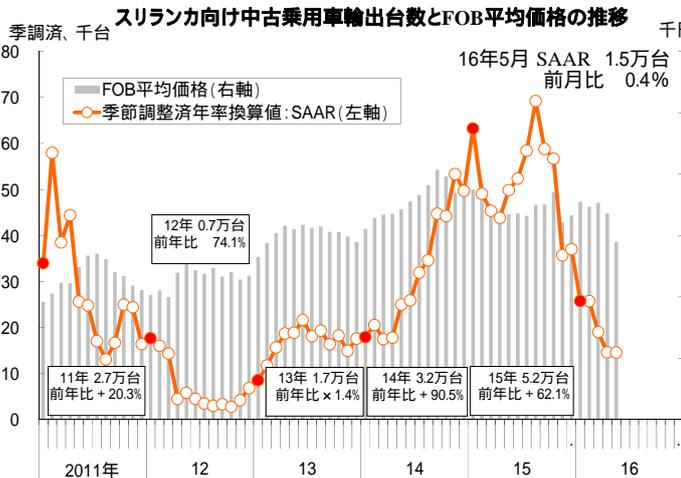
図表 18 5月の輸出金額は3か月連続の大幅減



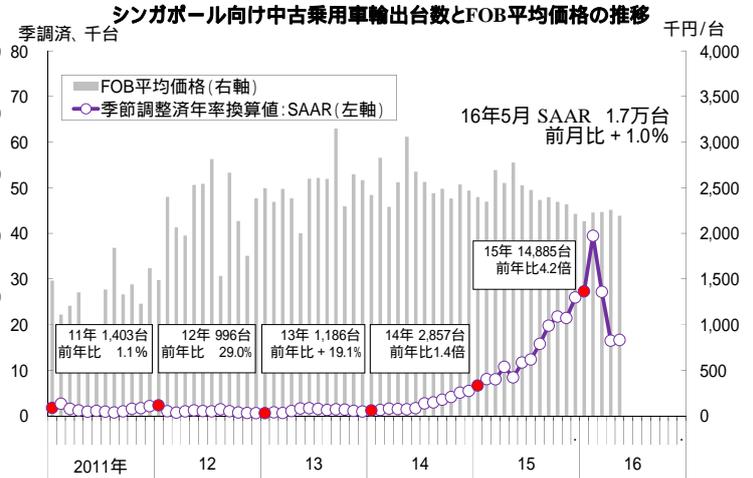
図表 19 アフリカ向け輸出減少が続く



図表 20 スリランカ向けは低迷続く



図表 21 シンガポール向けは下げ止まり



英国の EU 離脱に伴う新興国向け政府開発援助の減少が中古車輸出市場の逆風となる公算

- 英国の EU 離脱（以下、“ブレグジット Brexit”）は日本の中古車輸出市場に大きな逆風となる。そして、中古車輸出市場の更なる減速は、日本国内の中古車需給の緩和とそれに伴う中古車市況の軟化を通じて、新車市場にとっても足かせ要因となる可能性があり、今後の動向には要注意である。
- Brexit がもたらす中古車輸出市場への悪影響は主に 2 つ挙げられる。第 1 に、短期・中期的な影響として、円高・新興国通貨安の進行が日本からの中古車輸出を押し下げる要因になる。そして 2 つ目は、中・長期的な影響として、英国からの政府開発援助（ODA）が減少することにより、被援助国の景気悪化が進み、中古車需要を一層減退させることである。以降、後者の影響について詳述する。
- 英国は米国に次ぐ世界第 2 位の規模で ODA を行っている。英国からの ODA を受ける国は主に同国の旧植民地であるが、自動車市場としては右ハンドル車市場であり、まとまった規模で日本から中古車が輸出される国となっていることがポイントとなる。
- 英国は ODA 支出額を国民総所得（GNI）の 0.7% にペッグ（固定）している。従って、Brexit により同国の景気が悪化し GNI が減少すると、準じて ODA も削減されることとなる。加えて、英国ポンド安が進行すると、被援助国の通貨ベースで見た援助額が目減りしダブルパンチとなる。現在、欧州・英国及び旧植民地国において、Brexit による悪影響のひとつとして大きく懸念・議論されているのが、このアフリカ及びアジア向けを中心とした英国の ODA 削減が世界景気に冷や水を浴びせるというリスクである。これは日本としても無視できないことでもあり、とりわけ、輸出市場に大きく依存する日本の自動車産業にとっては、今後、収益悪化リスクのひとつとして留意する必要がある。
- 図表 22 は英国からの ODA のうち、特定国向け二国間援助（Bilateral ODA）の上位 20 か国を示している。これらの国だけでも、日本から中古車は 2015 年に年間 27 万台輸出されており（貨物車を含む）全世界向け輸出台数実績 125 万台に対し実に 22% も占めた。
- 二国間援助額は上位 20 か国合計で、被援助国 GDP 総額に対し 0.2% の規模となっているが、EU を中心とした国際機関を通じた多国間援助（Multilateral ODA）を含めると、数% レベルと無視できない規模になる国もある。
- 前述の通り、足元では、仕向け地域で最大のアフリカ向け中古車輸出台数は右肩下がりとなっているが、今後は Brexit による悪影響が同地域向けの輸出を更に押し下げるリスクに要警戒である。

図表 22 英国の二国間援助額上位 20 か国（2014 年）と日本からの中古車輸出台数

英国の政府開発援助(二国間援助)：2014年上位20か国

国名	二国間援助計 百万ポンド	為替レート ポンド/USD	二国間援助計 百万USD	国内総生産(GDP) 百万USD	対GDP比率	中古車輸出台数 2015年
1 エチオピア	322	0.607	530	55,612	1.0%	9
2 インド	279	0.607	459	2,048,517	0.0%	0
3 パキスタン	266	0.607	438	243,632	0.2%	49,481
4 シエラレオネ	238	0.607	392	4,838	8.1%	3
5 ナイジェリア	237	0.607	390	568,508	0.1%	3,785
6 バングラデシュ	208	0.607	342	172,887	0.2%	29,189
7 アフガニスタン	198	0.607	326	20,038	1.6%	1,926
8 南スーダン	167	0.607	275	13,282	2.1%	726
9 コンゴ共和国	167	0.607	275	14,177	1.9%	68
10 タンザニア	149	0.607	245	48,057	0.5%	42,752
11 ケニア	135	0.607	222	60,937	0.4%	77,457
12 シリア	130	0.607	214	73,670	0.3%	1
13 ソマリア	124	0.607	204	5,707	3.6%	612
14 ネパール	112	0.607	184	19,770	0.9%	0
15 ジンバブエ	104	0.607	171	14,197	1.2%	6,754
16 ザンビア	91	0.607	150	27,066	0.6%	13,483
17 モザンビーク	84	0.607	138	15,938	0.9%	20,972
18 ヨルダン川西岸及びガザ地区	83	0.607	137	12,738	1.1%	0
19 ウガンダ	83	0.607	137	26,998	0.5%	22,625
20 イエメン	82	0.607	135	35,955	0.4%	0
上記20位合計	3,259	0.607	5,365	3,482,523	0.2%	269,843
二国間援助合計	6,832					
多国間援助合計	4,895					
政府開発援助ODA合計	11,726					
国民総所得(GNI)	1,783,331					
対GNI比率 /	0.7%					

注1：シリアのGDPは2012年実績

注2：ポンド/USDは2014年期中平均レート

注3：日本からの中古車輸出台数が年間1万台を超える国を赤字でハイライト

出所：英国・国際開発省 (Department for International Development) 「Statistics on International Development 2015」、
世界銀行公表データ及び日本財務省「貿易統計」を基に浜銀総合研究所が作成

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、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報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。