

国内新車販売統計（2016年8月）

内需は引き続き低調：足元の乗用車生産指数の上昇は追い風参考記録

中古乗用車輸出市場は底が見えない状況：国内新車需要への逆風が強まる

- ・ 9月1日発表の8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2.9%増と4か月ぶりのプラスとなった。季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた8月の販売台数は前月比7.0%増の504万台と、僅かではあるが、7か月ぶりに500万台を上回った。もっとも、4～8月平均SAARは477万台と15年度実績（494万台）を下回っており、内需は引き続き低調である（図表1）。熊本地震の影響や燃費不正問題による一部完成車工場の稼働停止といった供給制約が解除され、同期間に積み上がった受注残の解消といった特殊要因があったことを勘案すると、8月の販売増加をもって内需回復と判断するのは時期尚早と考える。
- ・ 内訳をみると、8月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比7.3%増の421万台となり（図表2）、このうち、登録乗用車は同5.8%増の239万台（図表3）、軽乗用車の販売台数(SAAR)は前月比10.8%増の127万台と2か月連続の増加となった(図表4)。
- ・ 貨物車（普通+小型トラック）販売台数の8月のSAARは前月比2.4%減の42万台と2か月連続で減少した。貨物車の販売は16年に入ってから一進一退の不安定な動きが続き、足元では頭打ち感がある（図表5）。
- ・ 鉱工業指数をみると、7月の生産は2か月連続で上昇した。一方、在庫は3か月ぶりに減少し、健全な水準である。三菱自動車の燃費データ不正問題で稼働停止となっていた同社水島製作所の生産が7月2日に再開したことに加え、海外工場から日本に生産移管したモデルがあったことや、北米向け新型車の輸出拡大・開始といった好材料が重なったことを背景に輸出が増加したことが増産の背景にある。もっとも、内需低迷に加え、米国新車市場の減速や原油・資源安を起因とする中近東及びアフリカでの景気悪化により、日本からの自動車輸出に対する下押し圧力が強まる可能性が高いため、足元の増産基調が今後も続くこと期待するのは禁物である。
- ・ 中古乗用車の7月の輸出台数をみると、下落基調が続き、底の見えない状況で、輸出金額も前年比2桁%の減少が5か月も続いている。中古車輸出市場を取り巻く環境は極めて厳しい。国内新車市場では、本年9月から主要小型車の初回車検更新台数が大きく増え、新車の潜在需要が発生する好機となるが、中古車輸出の失速を起因とした国内中古車市場の下落は、この買い替え需要への逆風となる。

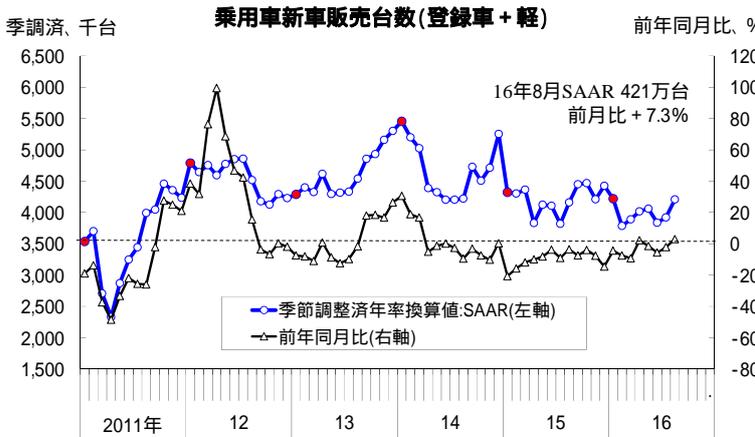
仕向地別で中古車輸出台数（SAAR）をみると、アフリカ向けが半年ぶりに増加に転じたが、同地域向け中古乗用車の7月のFOB単価は前月比で大きく落ち込み、価格競争が激化している可能性が高く、台数増を前向きに捉えるのは難しい。

図表1 国内新車販売（SAAR）は504万台



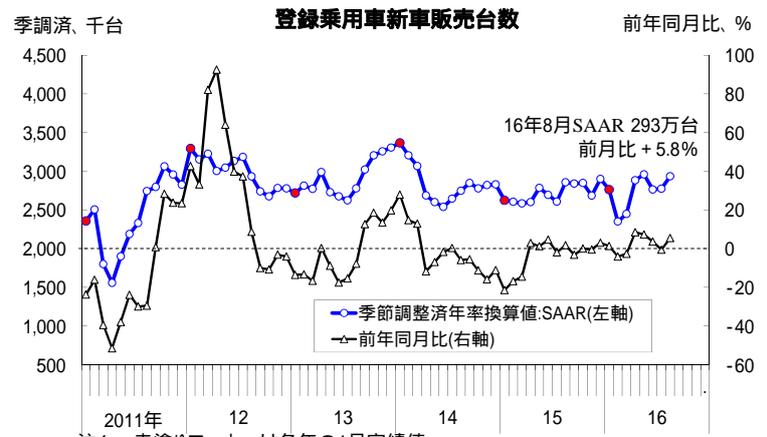
注1：赤塗リメーカーは各年の1月実績値。
注2：SAARは米センサ局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成。

図表2 乗用車販売(SAAR)は前月比7.3%増



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 登録乗用車販売が前月比増加



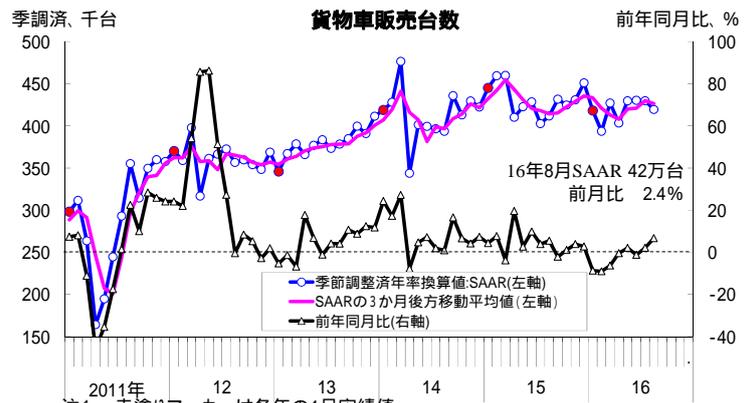
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車が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: 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



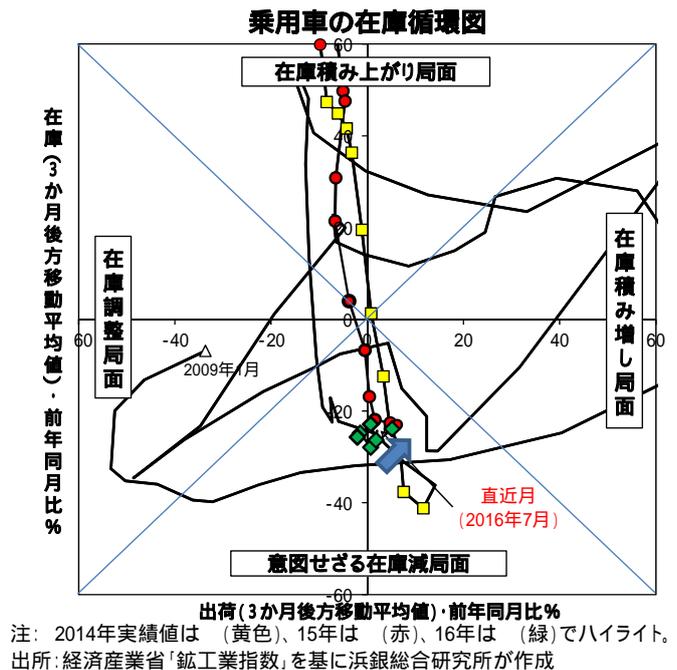
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

7月の乗用車生産指数は2か月連続の上昇

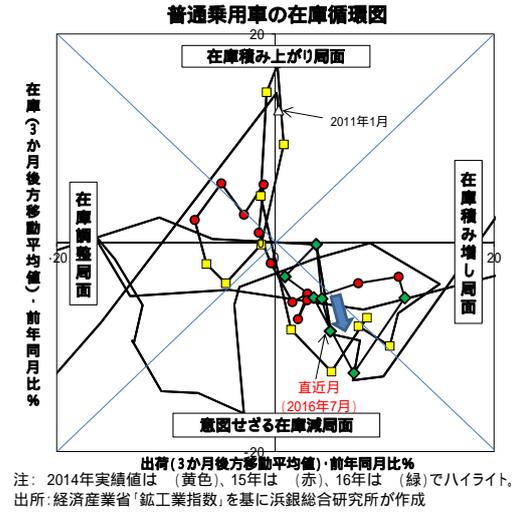
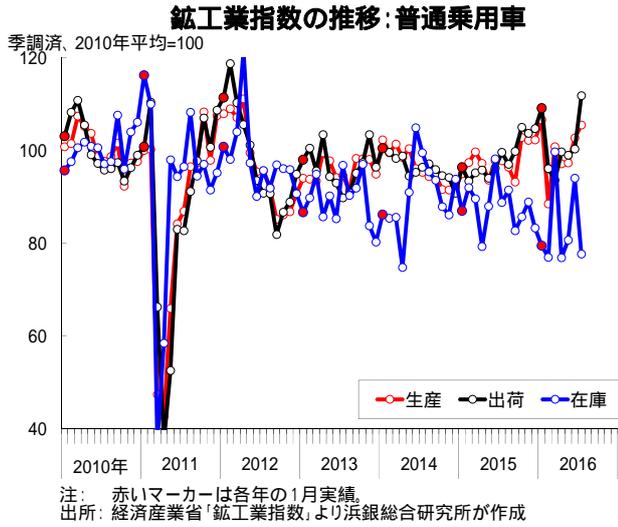
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、7月の乗用車生産は2か月連続の上昇となった。一方、7月の在庫は3か月ぶりに下落した。在庫循環図上では^(注)、6月に続き7月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表6）。三菱自動車の燃費データ不正問題で稼働停止となっていた同社水島製作所の生産が7月2日に再開したことに加え、後述のように輸出が増加したことが増産の背景にある。もともと、7月は新モデル投入が相次いだといった好材料が重なったことを背景に輸出は盛り上がったが、マクロ景気の悪化を起因とする海外での自動車需要の減速懸念は払しょくできないことから、足元の輸出増加は追い風参考記録と捉えるのが無難である。内需低迷が続いていることもあり、乗用車生産に対する下押し圧力が早期に収まる状況ではないと考える。
- ・ 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。7月の普通乗用車の在庫（季調値）は3か月ぶりに減少した。生産活動は「意図せざる在庫減局面」にとどまっている。在庫水準は健全であるが、上記の理由から生産に対する下方圧力は強い状況が続こう。
- ・ 7月の小型乗用車の在庫は3か月連続の増加となった。在庫循環図上は7月も6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は健全であるが、在庫増加が続き、減産圧力が高まるリスクには注意したい。
- ・ 三菱自動車水島製作所の稼働が再開されたこともあり、7月の軽乗用車生産は前月比で増加した。在庫は5か月連続の減少となった。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。もともと、需要低迷により在庫が再び増加するリスクには引き続き要警戒である。

(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。

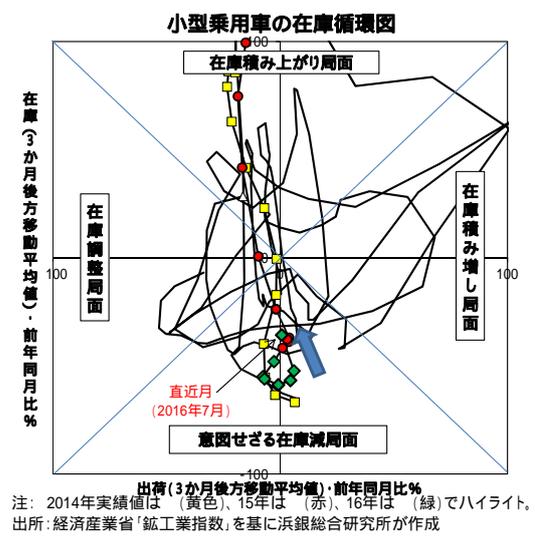
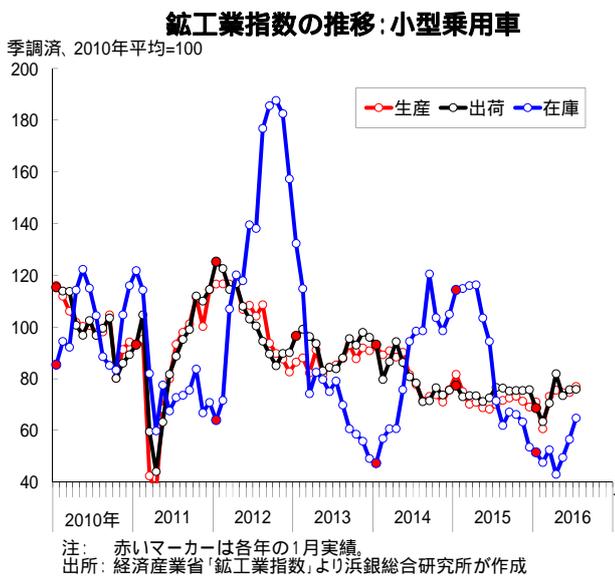
図表6 7月の生産は2か月連続の上昇



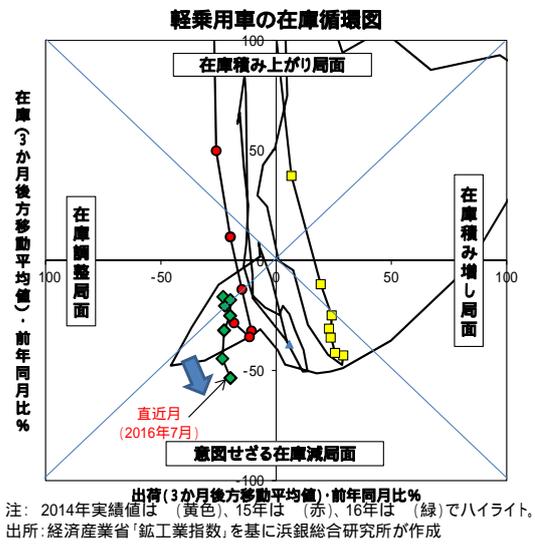
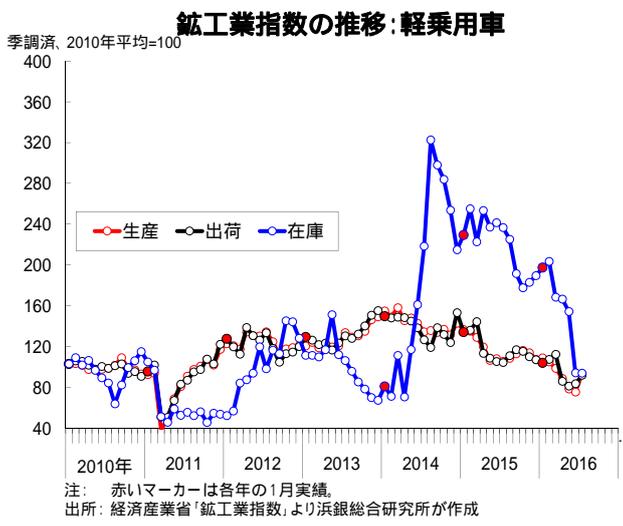
図表7 普通乗用車の生産は「意図せざる在庫減局面」が続く



図表8 小型乗用車の在庫水準は健全だが、増加基調が続く



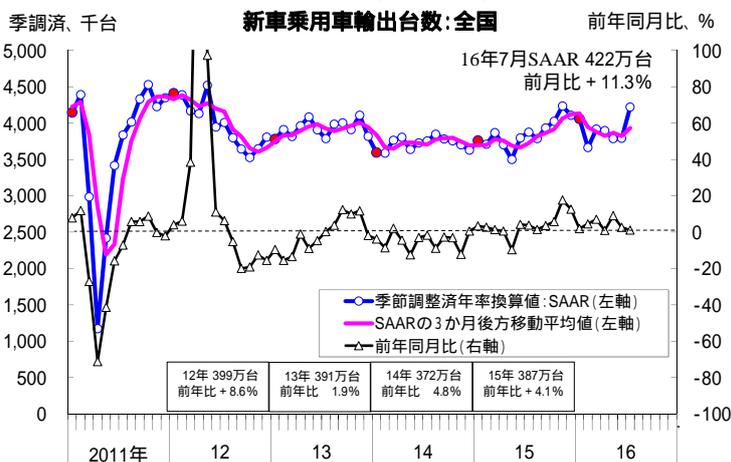
図表9 軽乗用車も「意図せざる在庫減局面」が続くが、需要低迷続き楽観は禁物



7月新車乗用車輸出（季調値）は前月比大幅増だが楽観は禁物

- 8月30日に公表された7月の乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）は前年同月比0.3%減となったが、SAARは前月比11.3%増の422万台と大幅な増加となった（図表10）。主要仕向地別でみると（図表11）、米国向けの輸出（SAAR）が大きく増加したことが輸出全体の盛り上がり牽引した。一方、中東向けの輸出は底割れが続いている。
- 米国向け輸出がこれまでのトレンドから大きくかい離する形で7月に増加した背景には、①海外工場から日本に生産移管したモデルがあったことや、②北米向け新型車の輸出拡大・開始といった好材料が重なったことが挙げられる。
- 上記の要因②の一端が見られるのが、門司税関苅田（かんだ）港の貿易統計である（図表12）。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苅田港では、7月の新車乗用車輸出台数（SAAR）が前月比21.3%増の39.5万台となり、2012年1月以来、久方ぶりに年率40万台レベルの高水準となっている。輸出増加は4月より始まっているが、これは日産自動車九州において北米向けSUV「ログ」の生産が開始されたことが背景にある。7月はこのログの輸出拡大に加え、日産車体九州工場製の米国向けSUV「アルマーダ」の生産開始が輸出増加を後押ししたと推測する。
- 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、7月に前月比3.0%増の1,743万台（当社試算）となったが、16年に入ってから一進一退の不安定な動きが続いている（図表13）。長らく拡大基調にあった米国新車市場はいよいよ「潮目が変わった」可能性が高く、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。
- 米国に次ぐ主要仕向け地である欧州では、バカンス期間であるため最新月次統計が6月となるが、6月の販売台数は前月比1.1%減少と2か月連続の減少となった（図表14）。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。6月、7月と欧州向けの輸出は増加しているが、米国同様に欧州の新車販売も16年に入ってから不安定な動きが続いており、今後更に上向いていくと予想するのは難しい。
- 最後に、中国の7月の乗用車小売台数は3か月連続で前年同月比2桁増と堅調で、流通在庫の過剰感が払拭された（図表15）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）に目を向けると、7月のSAARは前月比9.2%増となり、3か月後方移動平均値で見る増加基調は続いている（図表16）。流通在庫の過剰感が払拭されたことから、在庫削減の為の減産リスクは後退した。同国向け輸出は足元停滞しているが、今後上向くかに注目である。
- 上記の北米向け新モデル効果や中国での流通在庫の減少は好材料であるが、米国新車市場の減速及び原油・資源安を起因とする中近東及び第3国輸出仕向地のアフリカでの景気悪化により、日本からの自動車輸出に対する下押し圧力が強まる可能性が高いため、7月の輸出増加はむしろ「追い風参考記録」として捉えるのが妥当であり、8月以降、輸出が更に伸びると期待するのは禁物と考える。

図表10 7月乗用車輸出（SAAR）は前月比大幅増

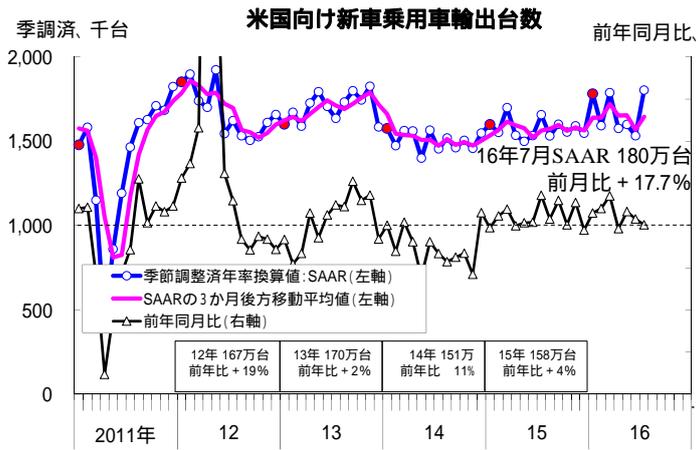


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

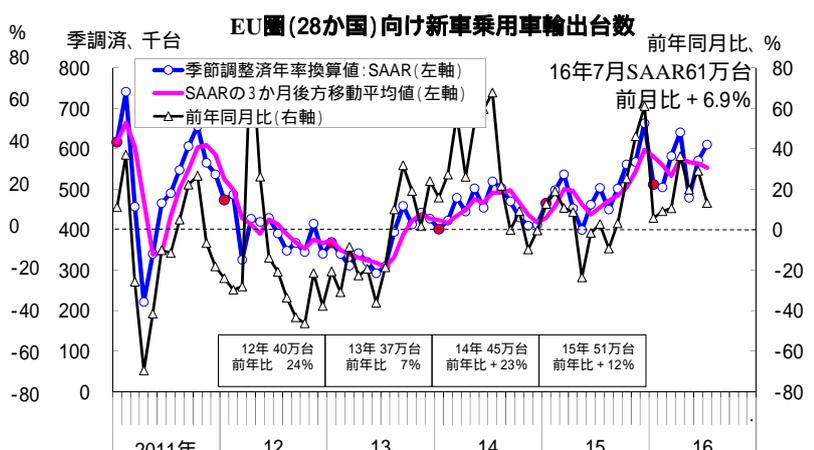
注2：ノックダウンを除く。

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」より作成

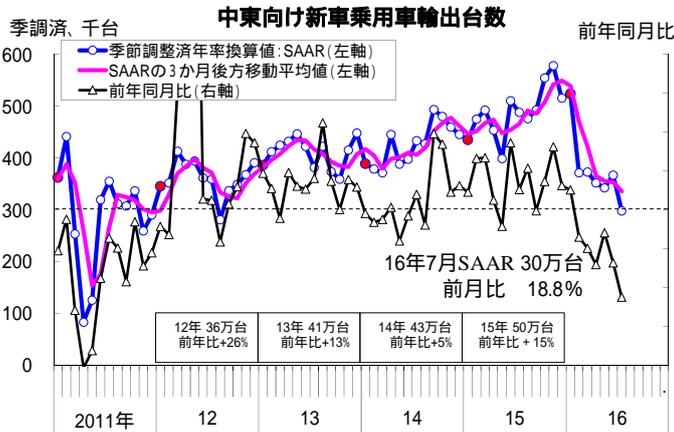
図表 11 米国向け輸出が急伸。中東向けは底割れ続く



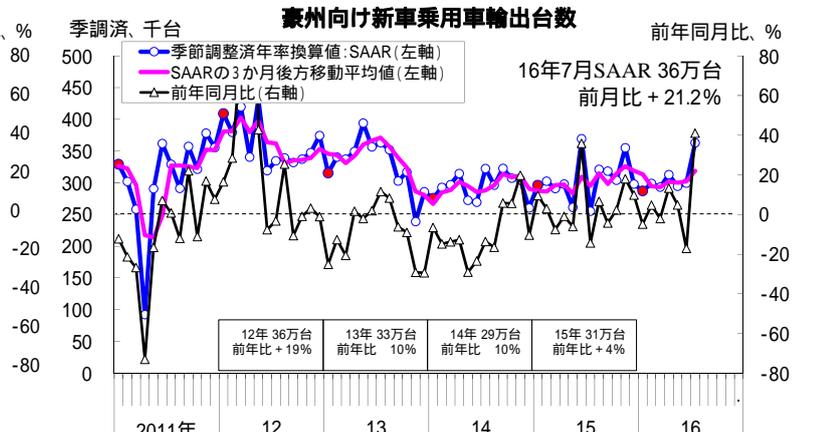
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



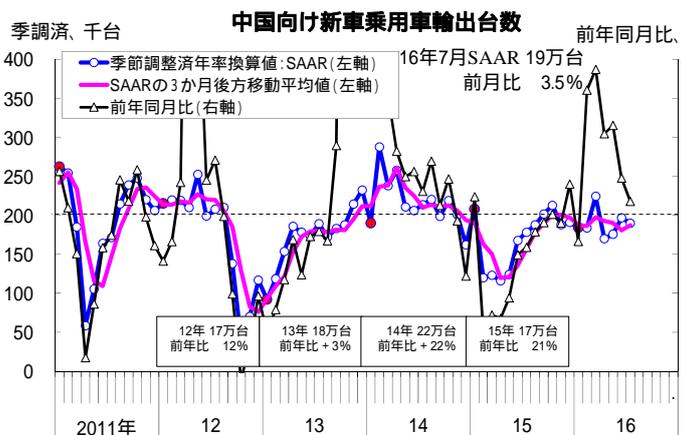
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



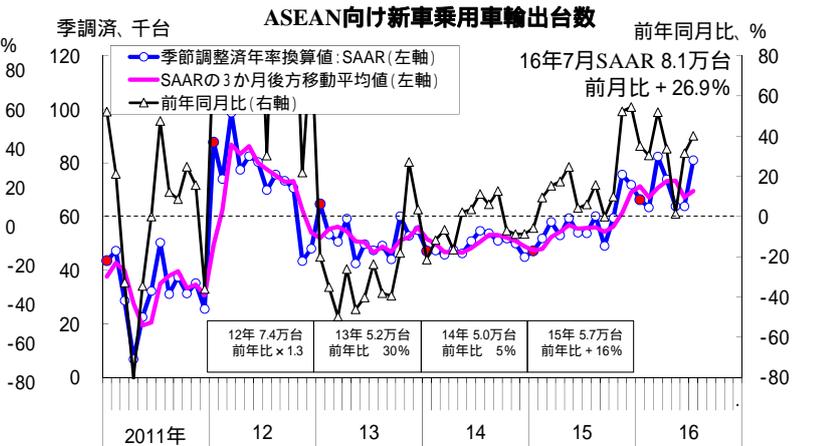
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

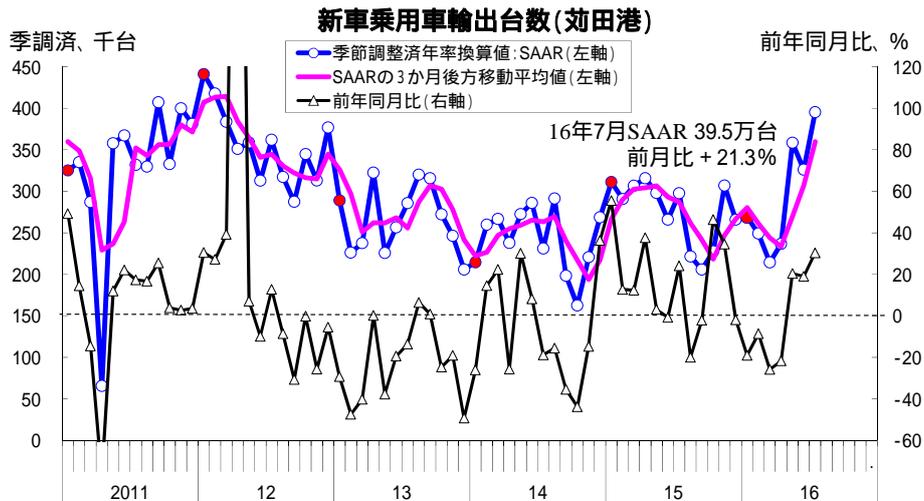


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



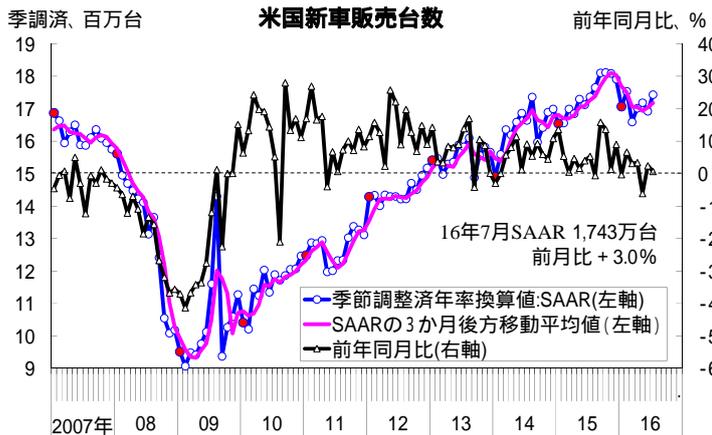
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表 12 九州における日産車の輸出は高水準



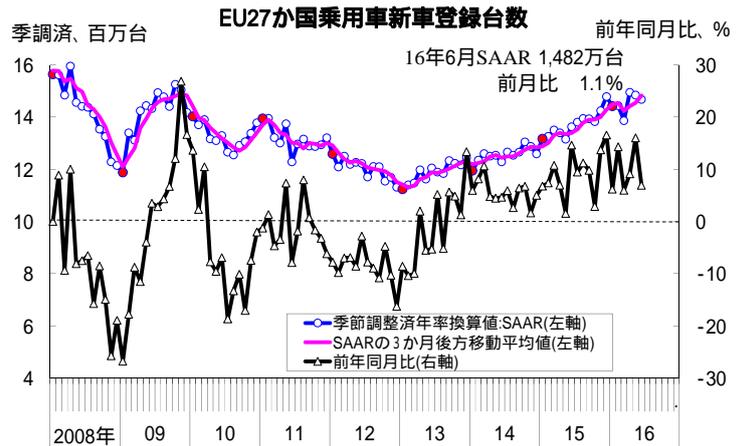
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省貿易統計のデータより作成

図表 13 米国新車販売は頭打ちの状況



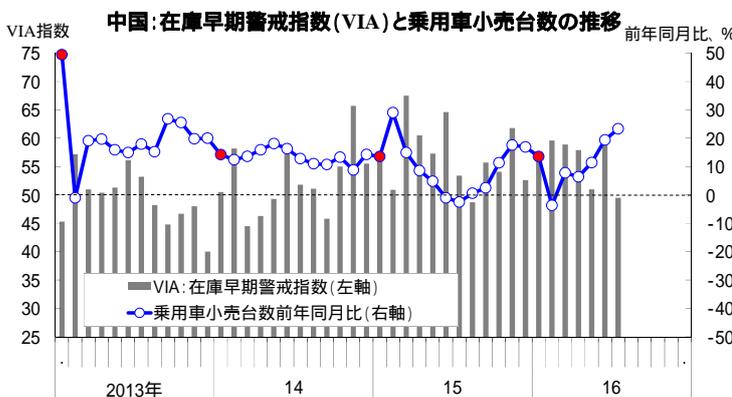
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: Autodata, Bloombergのデータより作成

図表 14 欧州は高水準も6月まで2か月連続の減少



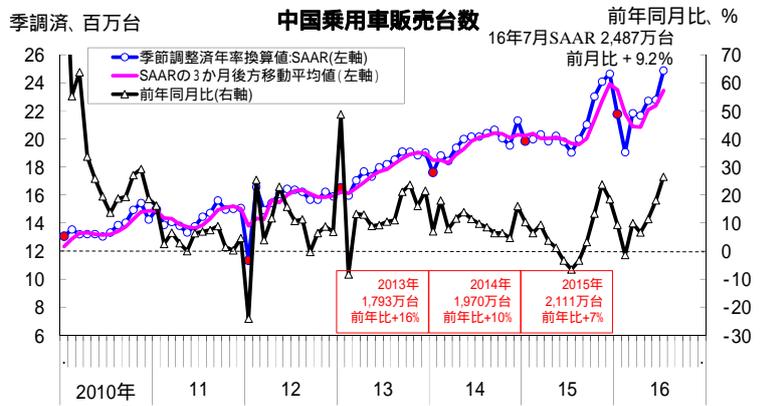
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 欧州自動車工業会(ACEA)のデータより作成

図表 15 小売堅調で乗用車流通在庫は適正水準に



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 乗用車販売は増加基調が続く



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

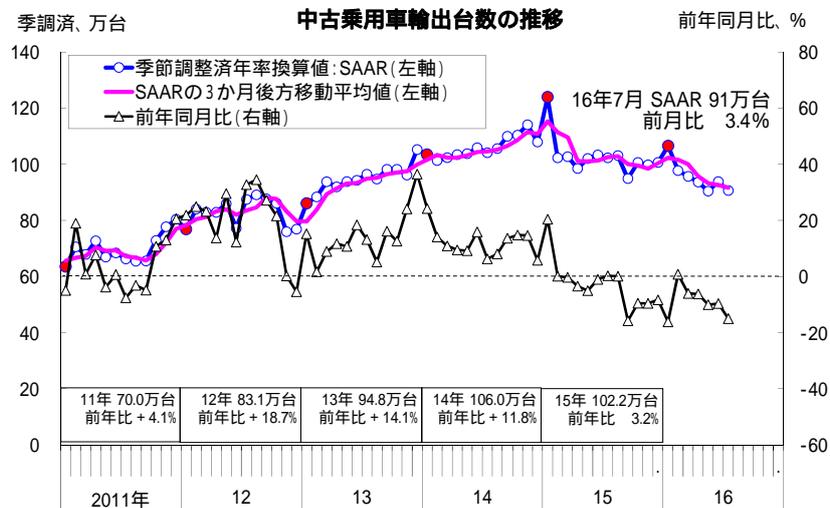
底が見えない中古乗用車輸出市場：アフリカ向け増加も価格競争激化の可能性

- 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、7月の中古車輸出台数は前年同月比15.0%減と5か月連続の前年割れとなった。SAARは前月比3.4%減の91万台と減少し、3か月後方移動平均でみると、下降トレンドが続き底の見えない状況である（図表17）。同月の中古乗用車の輸出金額も前年同月比34.3%減と5か月連続の大幅減と、中古車輸出市場を取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている（図表18）。
- 7月の中古乗用車輸出台数を主要仕向地別で見ると、特筆すべきは、アフリカ向けの輸出台数（SAAR）が半年ぶりに増加したことである（図表19）。しかし、一方で、同地域向け中古乗用車のFOB平均価格は6月43.8万円から7月37.0万円と前月比16%の下落と大きく値崩れしている（図表20）。同地域向けの輸出が持ち直した背景には、収益性を犠牲にした価格競争の激化がある可能性が高く、台数増加を前向きに捉えるのは難しい。
- 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7月の輸出台数（SAAR）は前月比17.1%増の2.1万台と6か月ぶりに増加に転じた6月に続き2か月連続の増加となった（図表21）。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たが、関税が引き下げられた中古軽乗用車の輸出台数が緩やかながら増加し続けている（図表22）。同国向け輸出市場は、現地通貨安やマクロ景気悪化の逆風に晒され厳しい状況が続いているが、軽乗用車輸出の動向は、日本の軽市場に影響を与えているだけに要注目である。
- 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7月の輸出台数（SAAR）は、前月比10.0%減の2.4万台と減少したが前年比での水準は高い（図表23）。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)、本年3月以降に輸出台数が大きく落ち込んだ背景には、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たために、新車・中古車登録待ちの車両が港湾に滞留していたことがある。これにより、日本からの中古車の船積みが遅れていたが、6月以降は正常化に向かっているとされる。

(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。

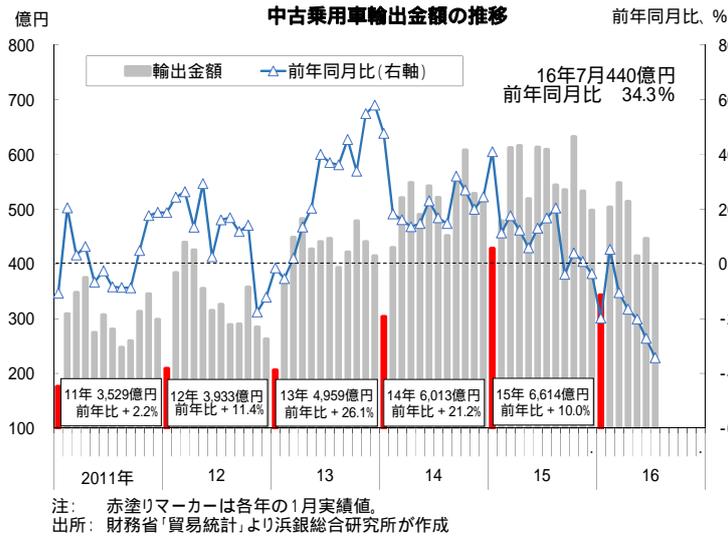
<https://www.yokohama-ri.co.jp/html/report/pdf/shinsha1602.pdf>

図表17 中古乗用車輸出台数（SAAR）は下降トレンドが続く

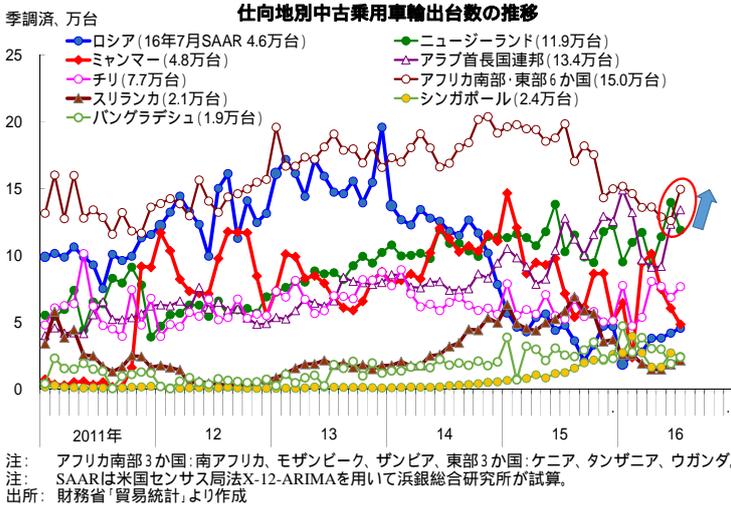


注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2： SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
出所：財務省「貿易統計」より作成

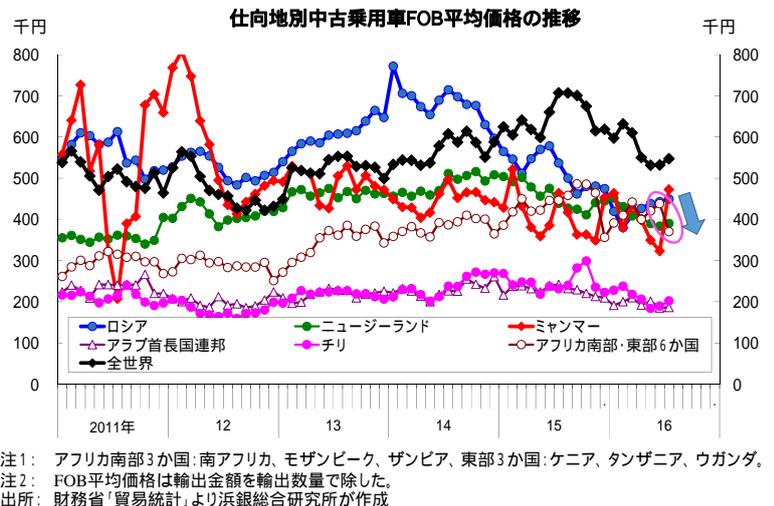
図表 18 7月の輸出金額は5か月連続の大幅減



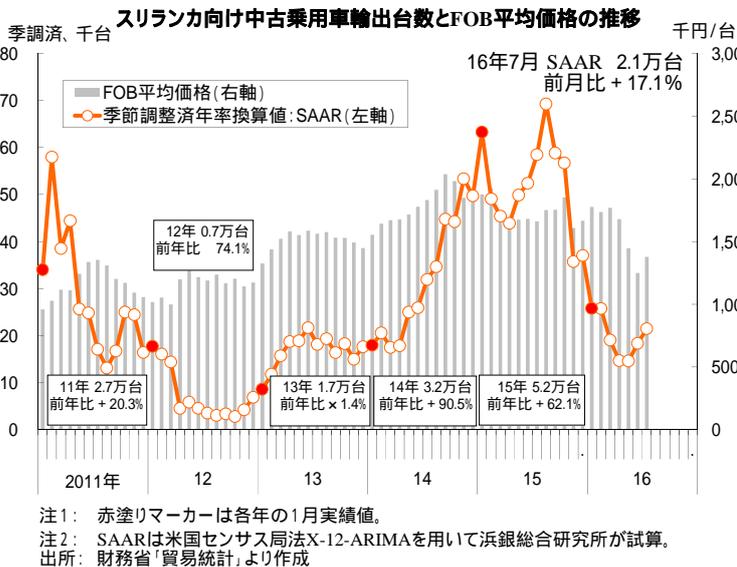
図表 19 アフリカ主要地域向け輸出は増加した



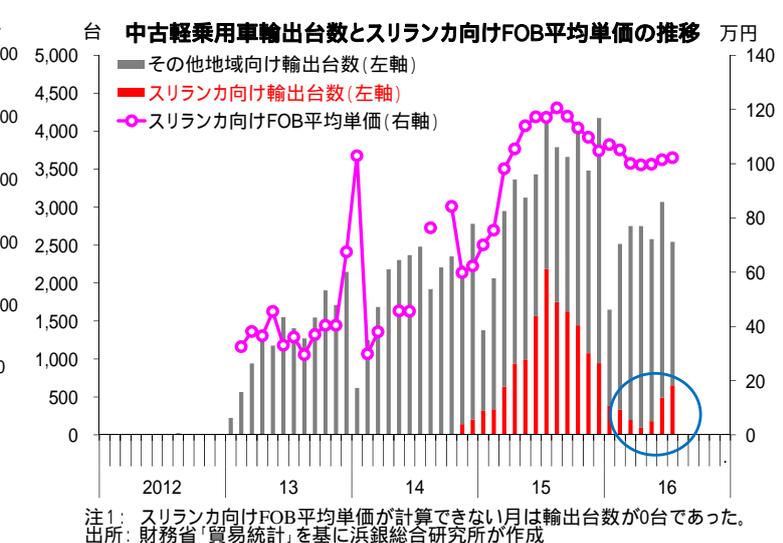
図表 20 アフリカ地域向け平均単価は大きく下落



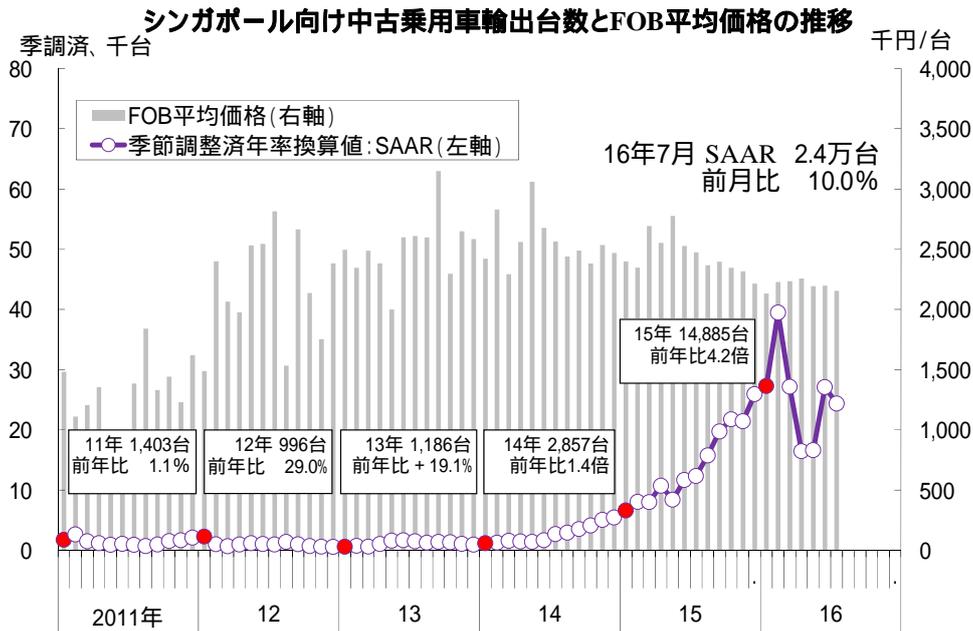
図表 21 スリランカ向け中古乗用車輸出は持ち直し



図表 22 スリランカ向け中古軽乗用車輸出は増加中



図表 23 シンガポール向け輸出 (SAAR) は減少したが高水準



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

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。