

## 2011年の米新車販売は日本車の一人負け

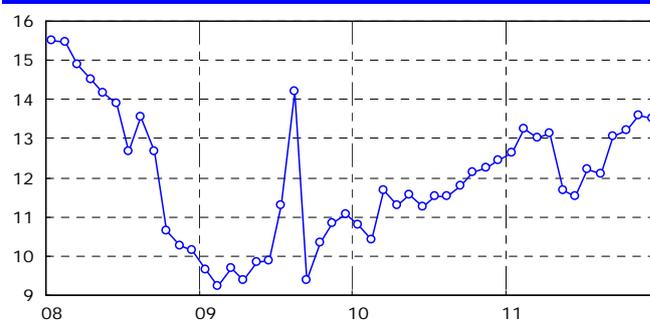
2011年の米新車販売台数(Light Vehicles、Autodataベース)は1,278万台と2010年の1,159万台から10.3%増加した。増加は2年連続である。住宅バブル崩壊前の16百万台超には遠く及ばないが、2008年の1,322万台にはほぼ並ぶ水準まで回復、2011年10~12月期に限れば年率1,348万台と2008年平均をすでに上回っている。

四半期ベースで見ると、特に2011年10~12月期の増勢加速が著しい。10~12月期は前期比年率36.1%(7~9月期11.3%)と大幅に増加、耐久財消費を大きく押し上げたと思込まれる。なお、10~12月期の大幅増加は9月に前月比8.0%と大きく伸びたことによるゲタの効果が大きい、その後も10月1.2%、11月2.8%、12月0.5%と概ね堅調である。

米国自動車市場は回復基調を強めつつあり、2011年10~12月期の販売水準を維持するだけで、2012年は5.5%程度の3年連続増加を確保する。但し、メーカー別に見ると、日本車の一人負けである。G3が前年比14.3%(2010年13.4%)の増加を、欧州車も19.3%(12.5%)、韓国車に至っては26.5%(21.7%)もの大幅増加を確保する一方で、日本車は0.4%と小幅ながら減少を余儀なくされた<sup>1</sup>。6.3%の小幅増加にとどまった2010年に続き、日本車の一人負けが鮮明である。日本車の販売シェアは2009年に40.4%と史上初めて4割を超えたものの、2010年は38.7%、2011年には35.0%まで急低下した。他国メーカーはいずれも販売シェアを高めたが、特に韓国車が2010年の7.7%から2011年は8.9%へ躍進したのが目立つ。G3は2010年45.2%が2011年46.9%へ、欧州車も8.5%が9.2%へシェアを高めた。

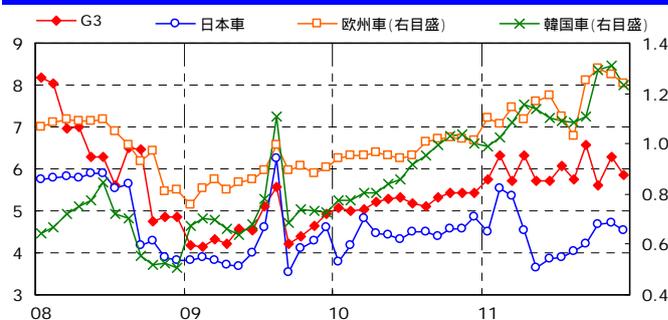
2011年の日本車販売の低迷に、3月に発生した東日本大震災と10月以降のタイの大洪水が影響したことは言うまでもない。サプライチェーン途絶により日本メーカーは生産ラインの一部休止に陥り、供給制約から日本車販売は4~6月期に前年比9.2%、7~9月期も8.5%と2四半期連続で前年割れを余儀なくされた。東日本大震災の悪影響終息により11

### 米新車販売台数の推移(年率、百万台)



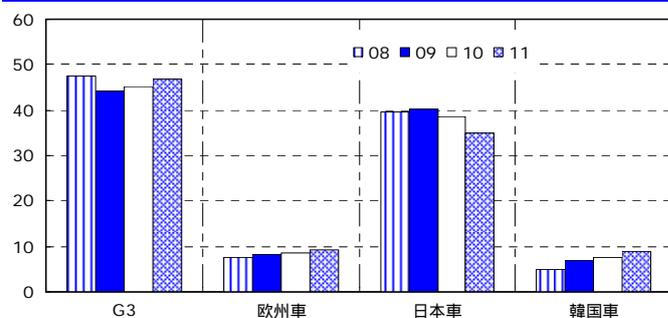
(出所)CEIC Data

### 各国メーカー別販売台数の推移(年率、百万台)



(出所)Bloomberg

### 米自動車市場販売シェア(%)



(出所)Bloomberg

<sup>1</sup> 各国メーカー別データはBloombergに基づく。

月に漸く前年比 4.7%と 7 ヶ月ぶりに水面上へ顔を出したものの、タイ大洪水の影響から 12 月には 1.9%と再び減少している。しかし、そうした自然災害のみに日本車低迷の要因を求めることは出来ないだろう。為替相場での円高進行による輸入車（日本から米国への輸出車）の価格競争力低下も大きく影響していると考えられる。

なお、日本車の販売シェア（当社試算の季調値ベース）を四半期で見ると、4～6 月期に 32.9%、7～9 月期も 32.8%と落ち込んだ後、10～12 月期は 35.0%まで回復している。販売台数自体も、10～12 月期は前期年率 59.8%（7～9 月期 4.6%）と大幅に増加した。こうした持ち直しの動きが継続するか否かが、2012 年の米国市場における日本車販売を考える上での焦点と言える。