Jun 5, 2012　　No.2012-120　　伊藤忠経済研究所

Economic Monitor

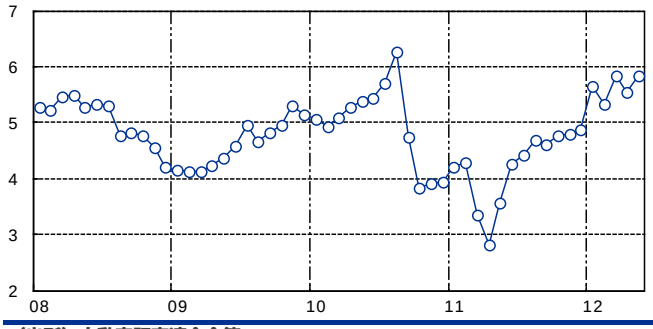
所　　長　三輪裕範　03-3497-3675　miwa-y@itochu.co.jp
主任研究員　丸山義正　03-3497-6284　maruyama-yo@itochu.co.jp

日米自動車市場の動向

日本の新車販売台数は、5 月に前年比 66.4%と、4 月の 93.7%から伸びが鈍化した。ただ、これは昨年 4 月が東日本大震災によるサプライチェーン途絶の影響で大きく落ち込んだが故であり、当社試算の季節調整値で見ると、5 月の販売台数は前月比 5.6%の年率 585 万台と、4 月より増加している。エコカー補助金に支えられて、新車販売は好調が続いていると言えるだろう。

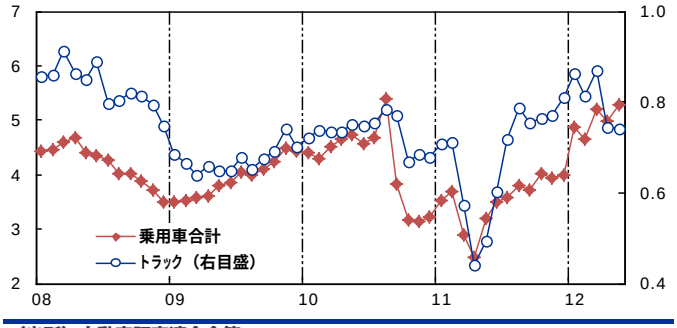
自家用車を対象とするエコカー補助金は、6 月 1 日時点で、予算額 2,747 億円のうち既に 52%を消化した。例年の新車販売の季節変動パターン[1]を当てはめると 8 月中旬にも、ボーナス商戦が好調に推移したり、駆け込みでの補助金申請が膨らんだりすれば、8 月上旬や 7 月中の予算枯渇もありうるだろう。いずれにしろ、マクロ経済面で考えた場合、エコカー補助金による個人消費押し上げは 2012 年度前半で終了することになる。なお、当社試算の季節調整値に基づき、新車販売台数を四半期ベースで見ると、1～3 月期に前期比 16.3%と急増した後、4～5 月平均は 1～3 月期を 1.7%上回るにとどまり、増加ペースが鈍化している。上述の補助金消化状況に鑑みれば、7～9 月期は 4～6 月期から横ばいもしくは小幅減少になる可能性が高く、翌 10～12 月期には、補助金の終了に伴い、明確な反動減が生じるだろう。

日本の新車販売台数（年率、百万台）



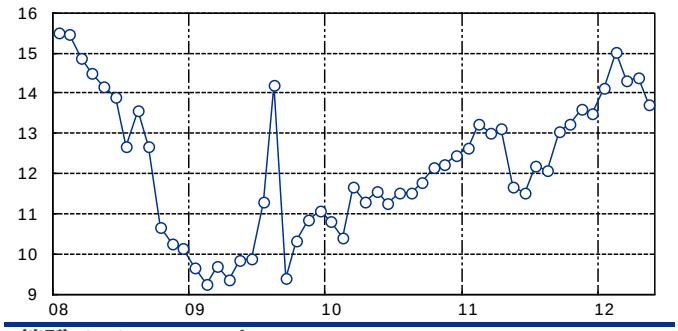
（出所）自動車販売連合会等

日本の乗用車販売とトラック販売の推移（年率、百万台）



（出所）自動車販売連合会等

米新車販売台数の推移（年率、百万台）



（出所）CEIC Data, Autodata

加えて、足元の特徴として、乗用車の販売が 4～6 月期に入っても好調を維持する一方、トラック販売が 1～3 月期で既にピークアウトしていることが指摘できる。これはトラックなどの商用車は一台当たりの補助金額が高額なため[2]、補助金に対する感応度が高く、エコカー補助金の開始直後である 1～3 月期に申請が集中し、同時に販売台数も大きく増加したためと考えられる。事業用エコカー補助金は既に 75%程度を消化済であるが、足元のピークアウトを踏まえれば、購入予定者の過半は申請済なのかも知れない。

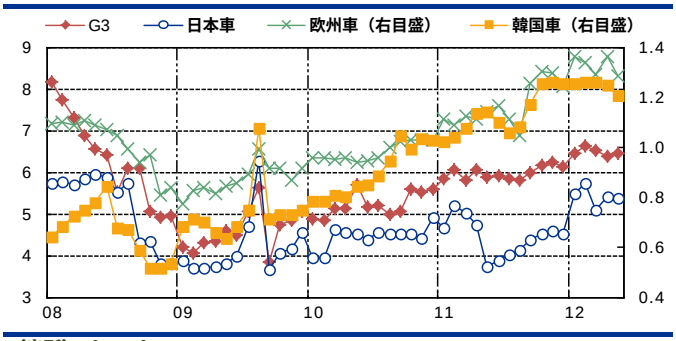
エコカー補助金による国内販売押し上げの恩恵が 2012 年度前半で終わる一方、2012 年度後半に自動車

[1] 2000～2008 年の実績（金融危機後は除いた）によると、6 月の新車販売台数は 5 月の 1.23 倍、7 月は 1.25 倍である。
[2] 乗用車の補助金が登録車 10 万円、軽自動車 7 万円であるのに対し、重量車の補助金は大型 GVW12t クラス 90 万円、中型 GVW8t クラス 40 万円、小型 GVW3.5t クラス 20 万円である。

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、伊藤忠経済研究所が信頼できると判断した情報に基づき作成しておりますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。記載内容は、伊藤忠商事ないしはその関連会社の投資方針と整合的であるとは限りません。

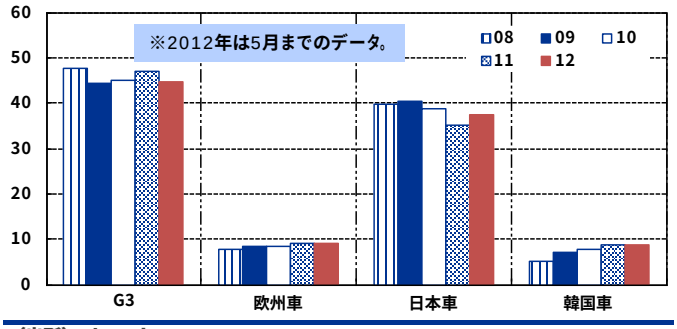
メーカーの業績を下支えすると期待されるのが、米国市場である。米国市場では、ここ数年、日本車に対して逆風が相次いできた。2009～2010 年には最大手日本メーカーのリコール問題が生じ、2011 年は東日本大震災に伴うサプライチェーン途絶が供給制約による販売減少をもたらした。特に 2011 年は G3 が復活、欧州車や韓国車も市場シェアを高める下で、日本車のみがシェアを大きく下げ、一人負けとも言える状況だった。2012 年は、ようやくハンデなく戦える、シェア挽回の年である。

米市場の各国メーカー別販売台数（季調値年率、百万台）



（出所）Bloomberg

米自動車市場販売シェア(%)



（出所）Bloomberg

2012 年 5 月までを見る限り、米国市場における日本車の販売シェアは順調に回復しつつある。2012 年 1～5 月の販売水準が 2011 年下期を 10.6%も上回るなど（Light Vehicle ベース、季節調整済年率換算値で算出）、米国市場全体が拡大しているため、いずれのメーカーも販売は好調である。ただ、その中でも、日本車は 1～5 月水準が 2011 年下期を 24.4%上回る突出した伸びを記録している（当社試算の季節調整値により試算）。他は G3 が 7.7%（日本車と同じく 2012 年 1～5 月の 2011 年下期対比）、欧州車 9.8%、韓国車 5.7%といずれも市場全体の伸びを下回っており、日本車が他からシェアを奪っていることが読み取れる。実際、日本車の 2012 年 1～5 月シェアは 37.4%と、前年の 35%から大きく上昇した。

こうした米国市場での販売好調が、2012 年度後半の日本国内市場低迷を相当程度補うと期待される。ただ、懸念されるのは為替相場の動きである。日本メーカーは現地生産化の徹底を進めつつあるが、為替相場が収益に及ぼす影響は引き続き大きい。販売台数が伸びても、円高が大幅に進めば、利益は伸び悩んでしまう可能性があるだろう。