

活況の日米自動車販売

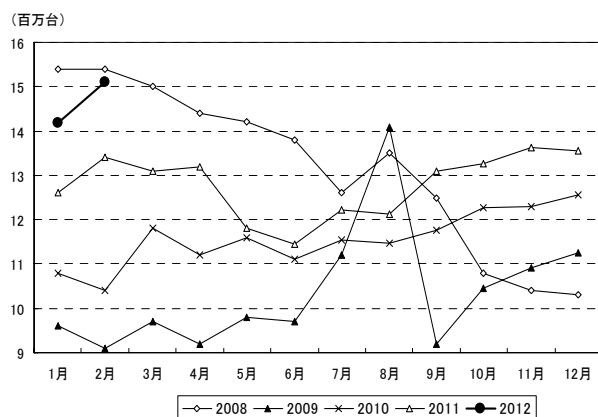
2012.4.2 発行

2月の米販売は年率1,500万台超

リーマンショック時に、大きく落ち込んだ米国の自動車販売が、着実に回復しつつあります。2月の販売台数は、年率換算で1,510万台に達し、リーマンショック後では最高となりました。

2008年当時、年初から徐々に減少し始めていた自動車販売は、リーマンショックで一気に崩れ、2008年末には年率換算で1,000万台水準になり、2009年には900万台前半にまで落ち込みました。失業者の増加や収入の減少などで消費マインドは減退し、高額な自動車の販売には不可欠な自動車ローンやリースなども極端にリスク回避したことも要因でした。2009年にはGM、クライスラーも倒産しました。

(図表 1) 各年の米国年率換算台数推移



出所: 報道資料から明治安田アセットマネジメント作成

2009年には政府が補助金をつける自動車販売促進策も一時的に導入されました。他国でも同様な補助金による活性化策が行われましたが、米国のそれは「キャッシュ・フォー・クランカー」と呼ばれ、燃費の悪い古い車両を廃車にし、燃費のいい新車に買い換えれば、補助金がもらえるというものでした。その補助金効果は大きく、2009年8月には年率換算で1,400万台超となりましたが、予算が限られていたため、7-8月の2ヶ月間のみの効果にとどまりました。それ以降の販売状況は、少しずつ地道に水準を引き上げてきたといえます。

自動車メーカーも高いガソリン価格のもとで、低燃費車の投入を増やしたり、人気のクロスオーバー車を増やすなど、市場の活性化を図ったこと、各社がリーマンショックで撤退していた自動車ローンに、リージョナルバンクや金融会社が再参入するなど、販売増加の下地も整いました。

日本は意図せざる補助金復活により活況

日本も自動車販売は好調です。東日本大震災では、部品の供給問題で生産がままならず、問題が解消した秋にはタイの洪水によって再び生産に支障が出ましたが、年明け以降は挽回生産に入っています。加えて、2011年末には、エコカー補助金が復活し、国内販売に弾みがつきました。2月の新車販売台数(軽自動車を含む)は、前年同月比30%増の約52万台で、2月としては4年ぶりの50万台超

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

明治安田アセットマネジメント株式会社

となりました。エコカー補助金効果もあって、最近発表された新車、たとえばトヨタ・アクア、マツダ・CX-5などは良好な受注状況となっています。

エコカー補助金は、一定の燃費基準を達成した車両で、乗用車の登録車で10万円、軽自動車では7万円の補助金が受けられます。また、トラックなども重量によって20万円、40万円、90万円の補助金が受けられるようになっています。予算枠は総額で3,000億円ですので、夏から秋には予算枠を使いきるとみられています。

自動車業界としては、長らく日本の自動車課税が他国に比べ重く、また、課税根拠の無くなった税金がかけられていることから、これらの税金の重複解消、負担軽減を訴えてきました。しかし、自動車諸税に代わる代替財源も無いことから、エコカー減税の復活という代替案が浮上したようです。販売活況はうれしいものの、「補助金終了後」を考えると、手放しでは喜べません。

欧州が唯一の減少市場

他の市場を見渡すと、アジアでは新車販売増加が見込まれます。タイでは、昨年秋の洪水で新車供給できなかった時期が2ヶ月弱ありました。加えて、ピックアップトラックに対する税還付の対象車種が拡大し、前年に80万台弱の市場は今年100万台を超えると見込まれます。インドネシアは、経済好調であり、2011年の89万台からタイ同様に100万台市場になると見込まれています。インドは300万台を超える大市場ですが、トップメーカーのマルチ・スズキが、前年に労働争議やディーゼルエンジンが不足していた影響があり、今年は反動による回復が見込まれることから、20万台(前年比+6%)程度の増加が見込まれます。世界最大市場の中国は、まだ普及率が低いいため、潜在的需要は大きく、前年比

7%程度増加し、2,000万台市場になると想定されます。

債務問題に揺れる欧州市場がもっとも厳しい市場となりそうです。2月の販売は、EU27カ国で前年同月比9.7%の減少でした。東欧で増加している国はあるものの、フランス、イタリアなどの大市場の減少が大きく響いています。ロシアの増加は考えられますが、欧州全体の年間の減少は避けられないでしょう。

米市場の成長や円安で日本メーカーが主役

震災やタイの洪水の影響で思うように販売が伸びせなかった日本メーカーにとって、2012年は復活の年となりそうです。主力の米市場は、100万台以上増えて1,400万台程度には回復しそうですし、在庫が不足気味であった日本メーカーは、小売販売以上の卸売の伸びが期待できます。補助金効果がある日本、もともと日本メーカーが強い東南アジア市場の増加傾向も追い風でしょう。

リーマンショック以後の市場変化に対応した新車も続々と市場投入となりそうです。燃費性能を高めたハイブリッド車や、日本車では少なかったディーゼル車の新車が人気となっています。

2月以降、極端な円高が是正され、韓国メーカーなどと比較した競争条件は好転しつつあります。生産回復、活発な新車投入との相乗効果で、日本の自動車メーカーの収益回復が著しく、グローバルでも相場の主役として、期待されるでしょう。

国内株式運用部調査担当 シニア・リサーチ・アナリスト
(自動車・自動車部品・機械担当)
北山 信次