

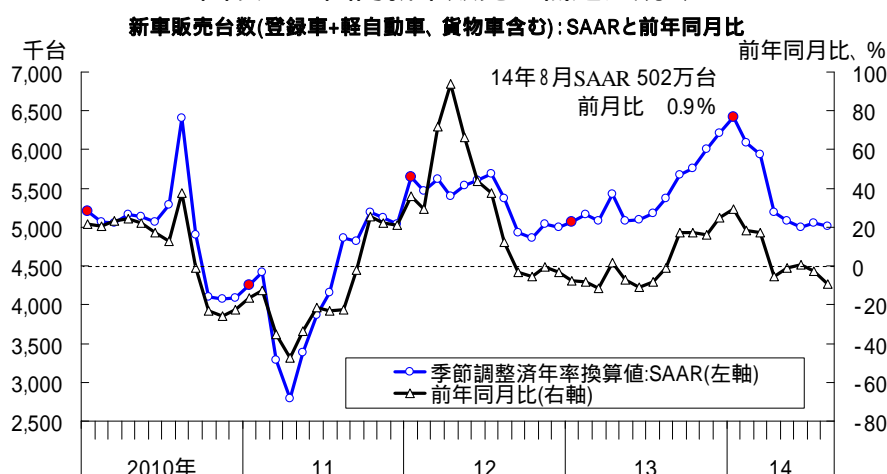
国内新車販売統計（2014年8月）

登録乗用車需要に持ち直しの兆しも、軽乗用車の不振が全体需要の足を引っ張る

国内新車販売の低迷が続く

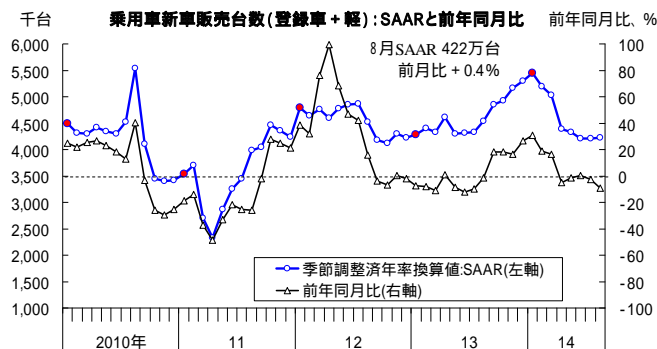
- ・ 9月1日発表の8月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比9.1%減と2か月連続で前年割れとなった。また季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)は前月比0.9%減の502万台と再び減少に転じた。足元の市場環境はSAARで示すように、依然として販売低迷が続く厳しい状況にある（図表1）。
- ・ 内訳をみると、乗用車(登録車+軽)のSAARは同0.4%増と前月並みとなった(図表2)。このうち、登録乗用車は同3.9%増の275万台となり2か月連続の増加となっている。登録乗用車の需要は勢いこそ弱い、持ち直しの兆しが出ており、9月以降も増加が続くかどうか注目したい(図表3)。一方、軽乗用車は同5.4%減の147万台と7月に続いて大きく減少した(図表4)。新車販売に占める軽自動車比率は38.0%と前月並みとなったが、後方12か月移動平均値は40.0%と前月比で0.3%ポイント下落し、じわじわと低下している。軽自動車の販売不振が目立ってきた(図表5)。後述するが、消費増税と物価高騰による実質所得の減少が軽乗用車の需要不振に繋がっている。
- ・ 貨物車(普通+小型トラック)のSAARは前月比0.1%増の38.9万台となった(図表6)。受注は堅調なもの、架装メーカーの生産能力が不足していることから、登録台数が頭打ちする状態となっている。
- ・ 8月29日に公表された7月の鉱工業生産指数(速報値)に目を向けると、足元では乗用車の生産調整が続いているが、6月に積み上がった意図せざる在庫は7月に減少したものの、依然として過剰水準にある。8月の需要がなお低迷していることを考えると、引き続き生産調整による在庫削減が必要である。中でも軽乗用車在庫の増加ピッチが速いことに注意したい。更なる減産に加え、値下げ強化が進むことで軽自動車市場の収益性が低下するリスクが高まっている。

図表1 国内新車販売の低迷が続く



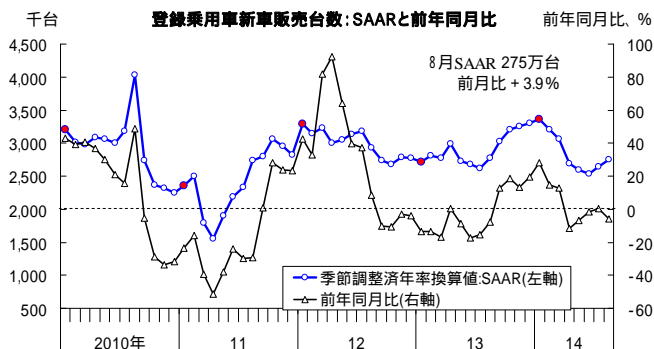
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
 出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表2 乗用車需要は減少に転じた



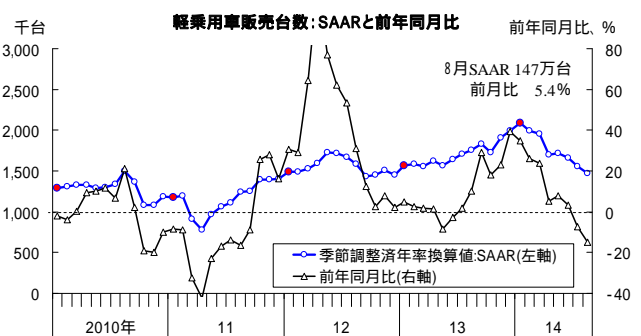
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
 出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表3 登録乗用車の需要は2か月連続の増加



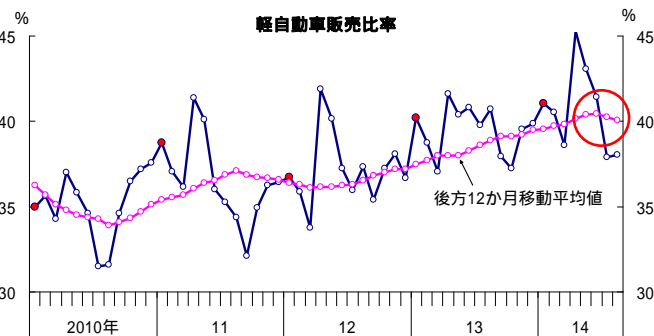
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表4 軽乗用車のSAARは下落継続



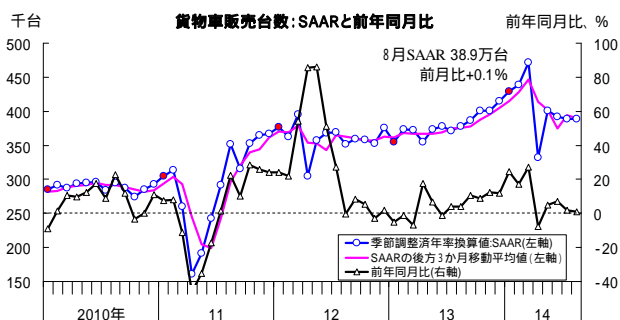
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
 出所: 全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表5 軽自動車販売比率は低下



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
 注2: 国内新車販売総台数(登録車+軽自動車)における軽自動車の販売比率
 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のデータより作成

図表6 貨物車の販売は供給制約で頭打ち

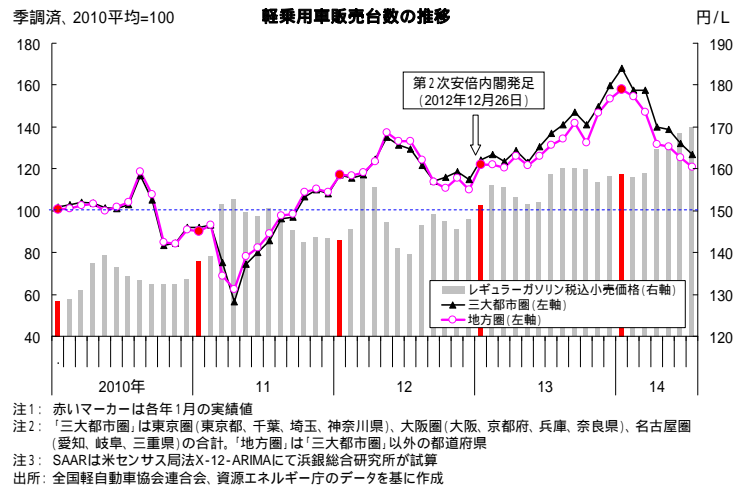


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

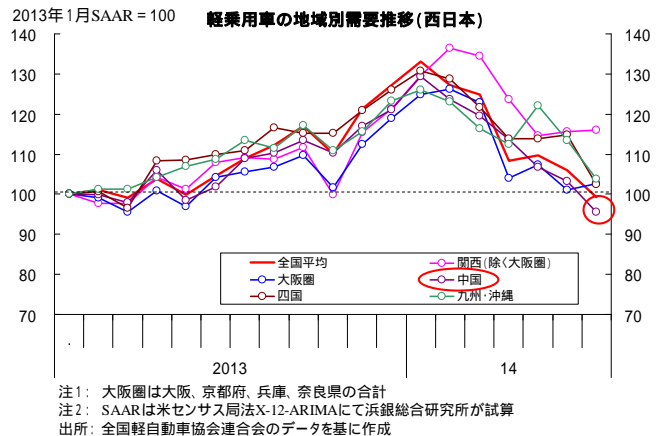
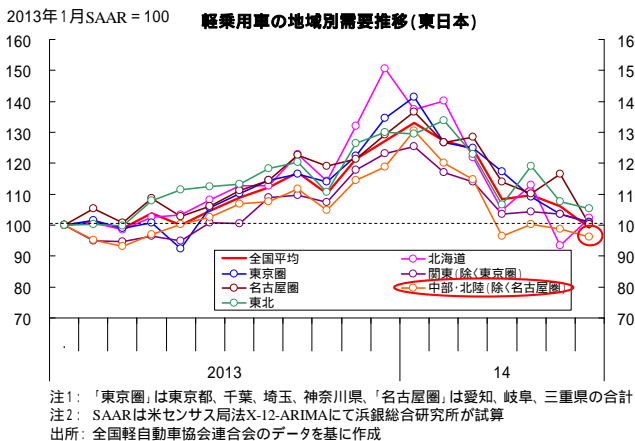
地方部の軽乗用車需要は都市部を下回って推移

- ・ 図表7は軽乗用車の需要（SAAR）を都市部と地方部に分けて指数化したグラフである。第2次安倍内閣が発足した直後の13年1月以降のそれぞれの推移をみると、地方部の軽乗用車需要（ピンク色線グラフ）が三大都市圏（黒色線グラフ）を下回る状況が続いている。この期間はレギュラーガソリンの税込小売価格（同図表のグレー色棒グラフ）が、1リッター当たり150円を恒常的に上回った期間でもある。
- ・ 地方部での軽乗用車需要が都市部よりも弱含んでいる理由として、消費増税と物価上昇による実質所得の目減りが地方部においてより強くクルマ需要に影響していることが背景にある。とりわけガソリン価格高騰の自動車消費へのマイナス影響は地方部では強いものとなる。なぜなら、地方部では自動車を複数保有する世帯が多く、生活費に占めるガソリン消費の割合が都市生活者に比べて高いからである。軽乗用車需要の60～65%は地方部が支えている。軽乗用車は地方生活者の通勤・通学の足として日常生活に欠かせない存在であり、地方の耐久消費財の鏡とも言える。地方の軽乗用車需要の低迷が、足元の全国需要減の一因となっていることがうかがえる。
- ・ なお、図表8は軽乗用車需要をより細かい地域別に分け、13年1月を100とした指数グラフである。地方部の中でも、中部・北陸地方（名古屋圏を除く）や中国地方の需要減少が特に大きく、全国需要の足を引っ張っている。

図表7 第2次安倍内閣発足以降、地方の軽乗用車需要は都市部を下回って推移



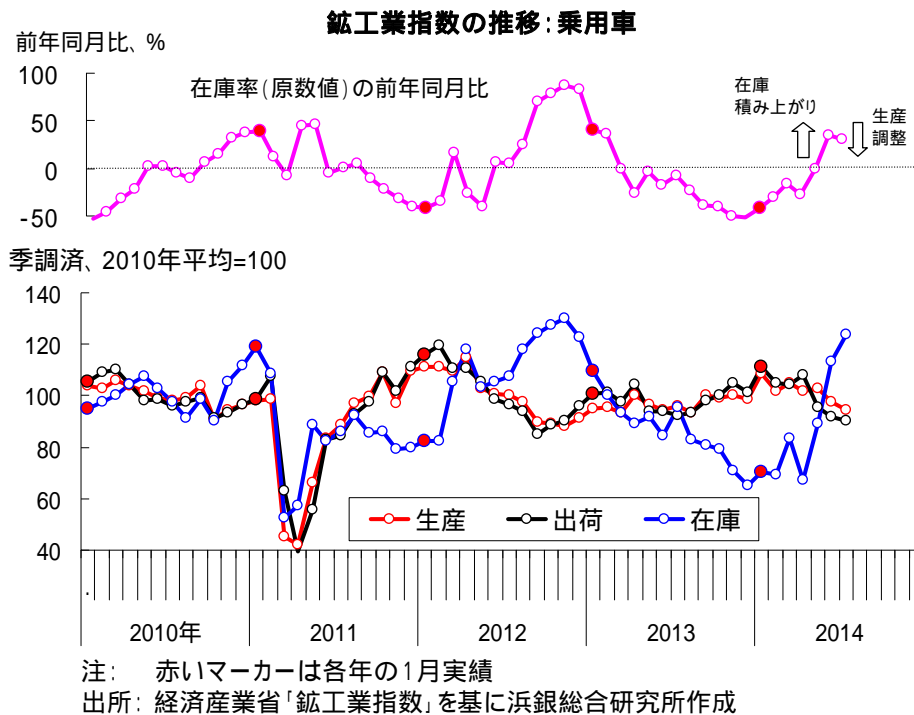
図表8 地域別軽乗用車需要の推移：東日本（左図）と西日本（右図）



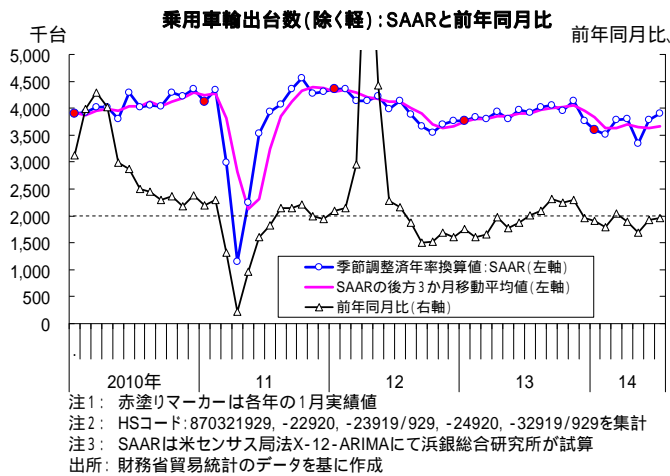
乗用車の生産調整は途半ば

- ・ 8月29日に公表された鉱工業指数（速報）をみると、7月の乗用車（含む軽）の在庫率指数は前年同月比で31%増と2か月連続で前年を上回った。自動車メーカーは足元の需要の減少に対し、減産して在庫の削減に努めているが、在庫は依然として過剰水準にあり、生産調整の継続が必要である（図表9）。8月にどの程度減産を進めたかにも依るが、需要の低迷が続いている現状では、9月以降も在庫調整を推し進める必要性が残されている。完成車メーカーからサプライヤーに提示される向こう数か月間の内示生産計画が、今後下方修正される可能性に注意したい。
- ・ 図表10は財務省の貿易統計を用いて集計した乗用車輸出台数（中古車を除く）のSAARである。6月に続き7月の輸出台数は前月比で増加しており、足元の輸出需要は依然として低水準だが、持ち直しの兆しが出ている。自動車メーカーは、いつ回復するかの予測が難しい国内需要の動向も注視しながら、生産活動で難しい舵取りを迫られている。
- ・ 図表11～13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、在庫率）の推移を示している。普通乗用車の在庫率前年同月比のプラス幅は6月と比べ縮小し、在庫調整が進んでいる。一方で、小型乗用車と軽乗用車も共に減産を進めているものの、在庫率前年同月比のプラス幅が拡大しており、意図せざる在庫が2か月連続で積み上がっている。足元の需要減少に対し減産が追いついていない。とりわけ軽乗用車在庫の増加ペースが速まっている点が気付きである。今後は量販車種の新モデル投入が相次ぐため、メーカー内で新車を作り溜めしている影響もあろう。しかし、既存モデルの在庫調整を更なる減産と同時に、値下げ販売の強化で推し進めていく可能性もあり、軽自動車市場での収益性が悪化するリスクに注意したい。

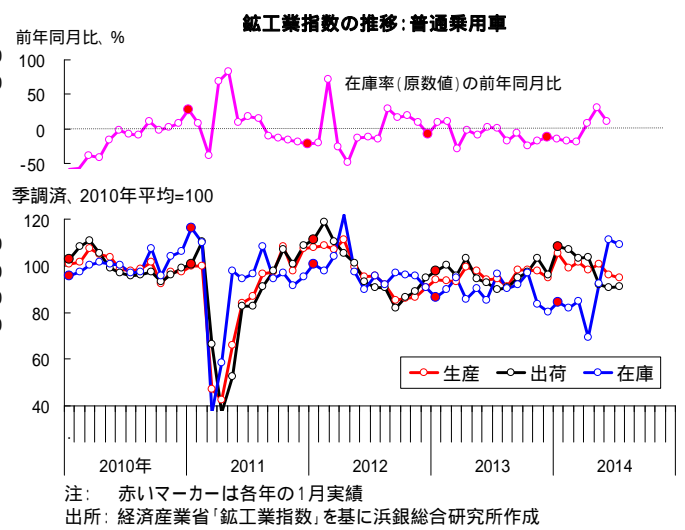
図表9 乗用車在庫はなお過剰で、生産調整の継続が必要



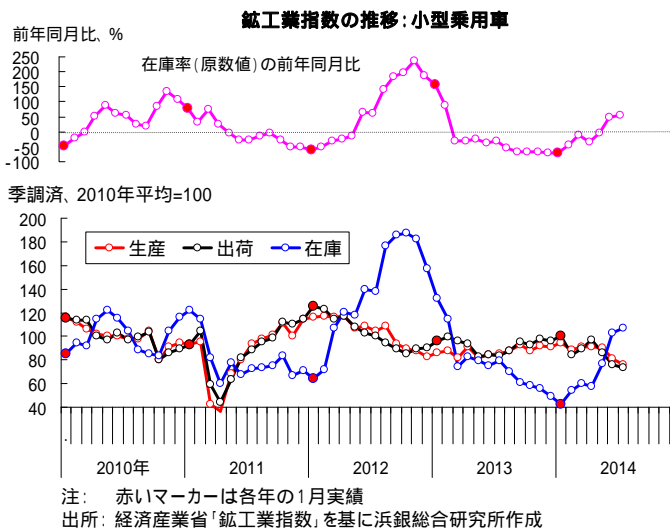
図表 10 乗用車の輸出に持ち直しの兆し



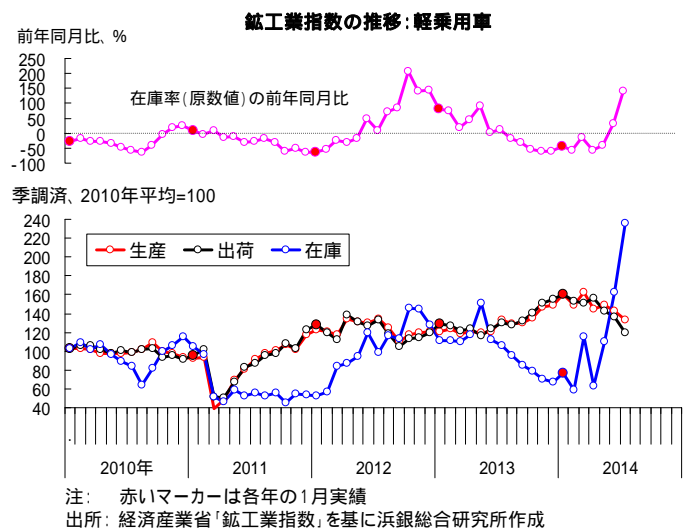
図表 11 普通乗用車は在庫調整局面に入った



図表 12 小型車在庫はなお積み上がっている



図表 13 軽乗用車在庫は大幅に増加



担当: 調査部 産業調査室 深尾三四郎
 TEL 045-225-2375
 E-mail: 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源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。