

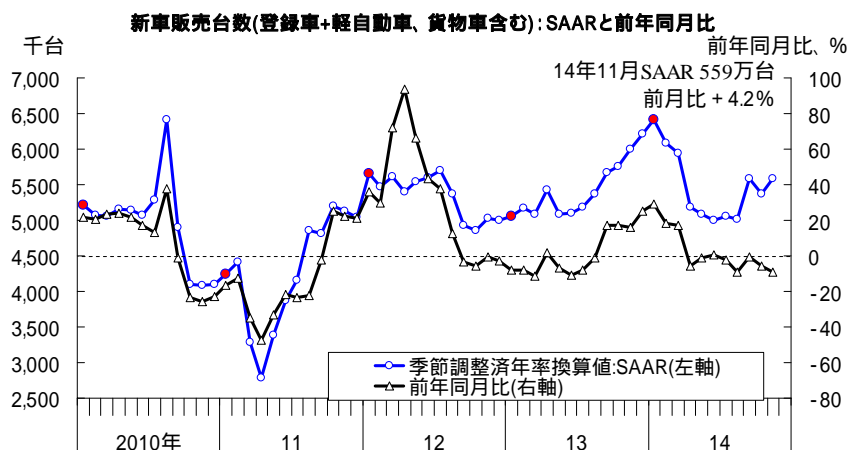
国内新車販売統計（2014年11月）

乗用車メーカーの14年度国内生産台数が計画未達となる可能性が高まっている

緩慢な需要回復が続く

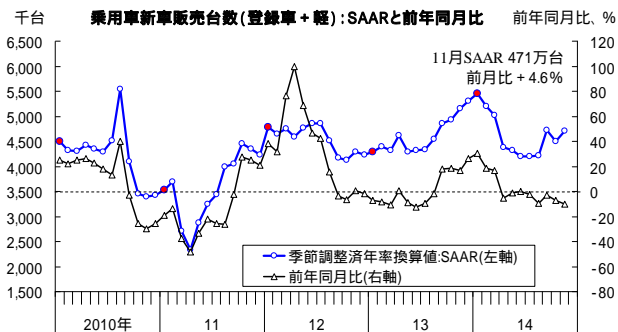
- ・12月1日発表の11月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比9.0%減と5か月連続で前年割れとなった。しかし、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた11月の販売台数は前月比4.2%増の559万台と2か月ぶりの増加に転じた。国内新車需要は回復基調にあるものの、ここ数か月の販売台数は一進一退で推移しており力強さには欠ける内容である（図表1）。
- ・内訳をみると、乗用車（登録車+軽）の販売台数のSAARは前月比4.6%増の471万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同1.5%増の282万台と2か月ぶりに増加したが、勢いは弱く頭打ち感がある（図表3）。乗用車市場においては、車検を迎える車両の台数増加により、買い替え需要が盛り上がることを予想していたが、実際には車検をそのまま通して新車への乗り換えを先送りする消費者が想定よりも多い模様だ。メーカー各社は新型車を相次いで発売しているが、一方で、既存車種の販売減少が厳しく、消費増税後の需要回復が緩慢な状況が続いている。
- ・また、今月の統計で意外感があったのは、軽乗用車の販売台数のSAARが前月比9.5%増の189万台と、10月の減少から大幅に反転増加したことである（図表4）。期末の営業努力で9月に販売が大きく持ち上がったが、足元でも積極販売は継続し、熾烈な販売競争が繰り広げられているのであろう。
- ・貨物車（普通+小型トラック）の販売台数のSAARも前月比5.2%増の43.5万台となった。震災復興や都市圏の再開発投資を背景とした旺盛な受注が需要を下支えし、販売は堅調に推移している（図表5）。
- ・後述するが、15年3月期の国内生産台数が乗用車メーカーの計画を下回る可能性が高まっている。国内の新車需要の緩慢な回復を受けて、メーカー各社の製造現場では生産調整による在庫削減が進められている。しかし、現在の在庫水準は依然として高く、在庫過剰感払拭のために更なる減産が必要な状況である。

図表1 国内新車販売のSAARは前月比で増加



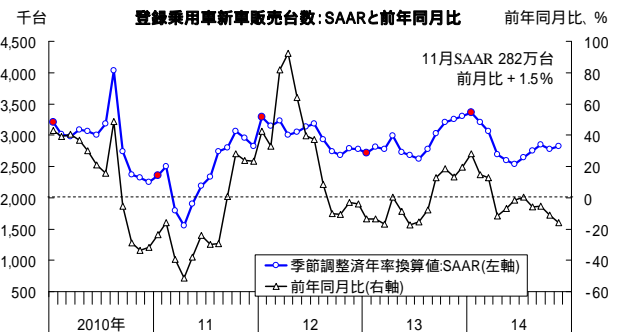
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値  
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算  
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表2 乗用車販売は前月比で増加に転じる



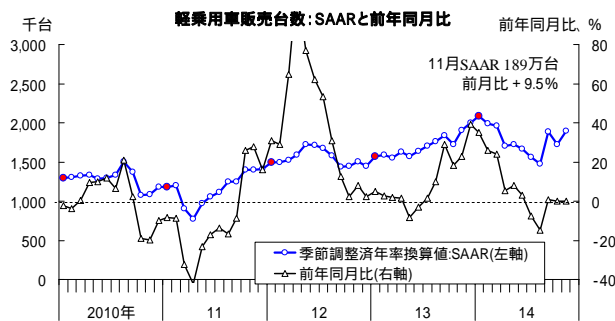
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算  
 出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会のデータより作成

図表3 登録乗用車販売も増加したが回復は緩慢



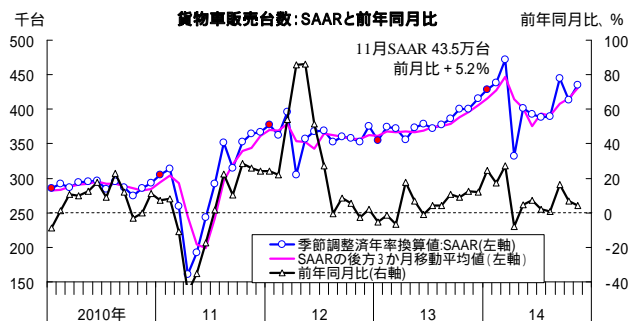
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算  
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

図表4 軽乗用車販売は前月比で大幅に増加



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のデータより作成

図表5 堅調な貨物車販売が続いている

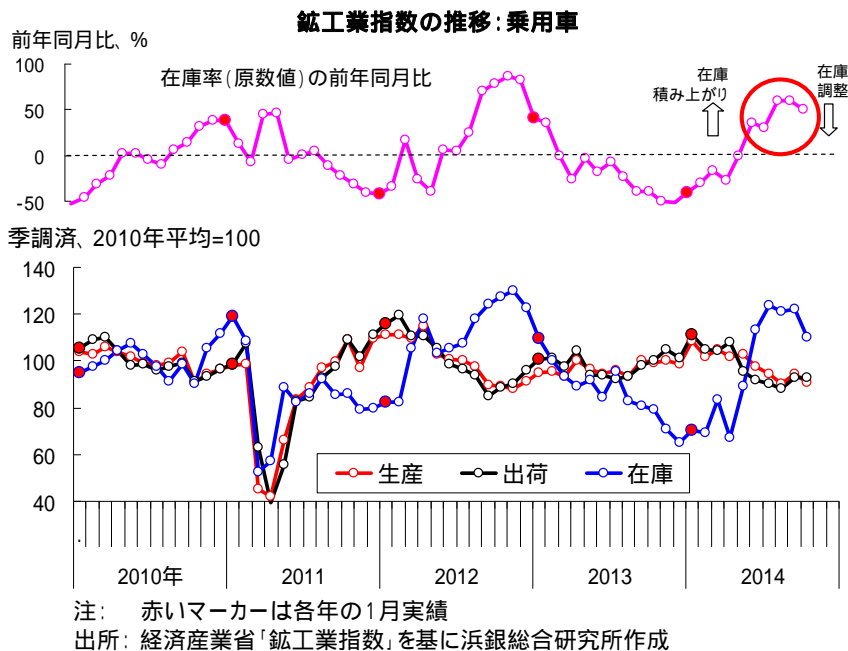


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算  
 出所: 日本自動車販売協会連合会のデータより作成

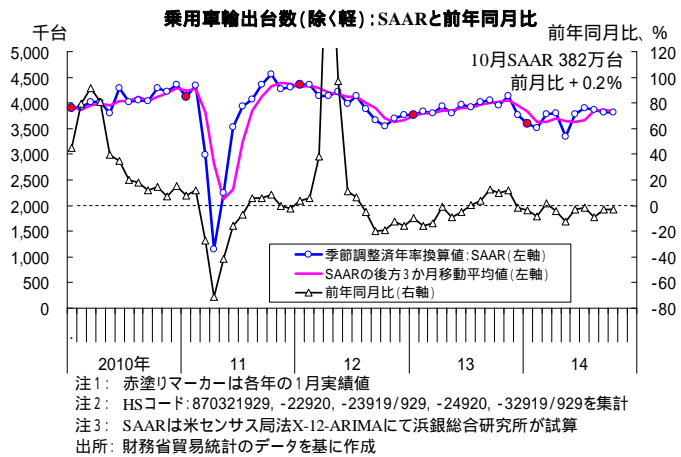
**乗用車の在庫調整が続いているが、在庫は依然として高水準**

- ・ 11月28日に公表された10月の鉱工業生産指数（速報値）から、乗用車の在庫調整が進んでいることが読み取れる。10月の乗用車（含む軽）の在庫率指数は前年同月比50.8%上昇と前年同月比のプラス幅が9月（59.2%）より縮小しており、在庫循環上では在庫削減がなされたかたちだ（図表6）。ただ、このように完成車メーカーは10月に生産にブレーキをかけることで在庫の削減に努めたが、在庫水準は依然として高い。これは前述のように新型車の相次ぐ投入にもかかわらず、国内市場が盛り上がりを見せていないためである。
- ・ 加えて、輸出も低迷が続いている。図表7は財務省の貿易統計を用いて集計した乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）のSAARであるが、10月のSAARは前月比0.2%増とほぼ前月並みで推移している。後方3か月移動平均値でみると、7、8月と持ち直しの傾向にあったが、9月の統計では増加基調が収まって頭打ちとなり、10月には若干ではあるが減少基調に転じた。輸出需要の伸び悩みが、追加的な生産の下押し要因となる可能性が出始めていることに要注意だ。
- ・ 図表8～10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。このうち普通乗用車については相次ぐ新型モデルの発売が需要増加を後押ししたため、過剰在庫の削減は順調に進み、在庫率の前年同月比が9.4%減とマイナスに転じて、「意図せざる在庫減」局面に入った。小型乗用車は新型車投入による出荷増と、減産で在庫の削減が行われたが、在庫は依然として高水準である。軽乗用車の在庫も若干減少したが、依然として過剰な水準にある。更なる減産に加え、販売競争の激化で、軽自動車市場での収益性が一層悪化するリスクが払拭できない状況が続いている。

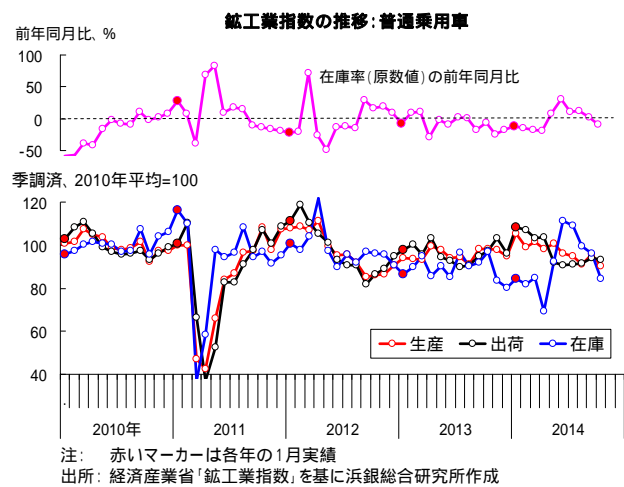
図表6 乗用車の在庫は依然高水準で、在庫調整圧力が高い状況が続く



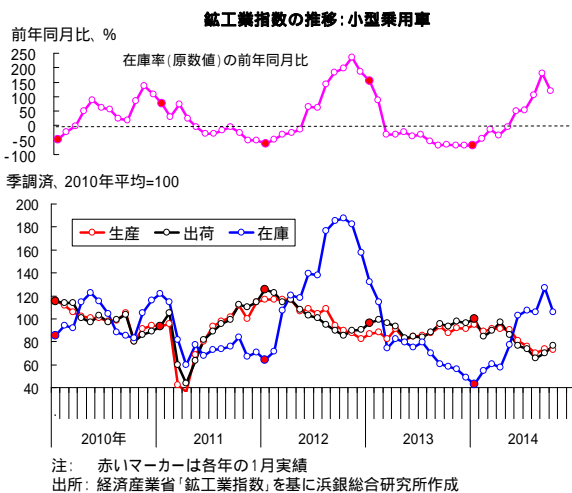
図表7 乗用車輸出は停滞している



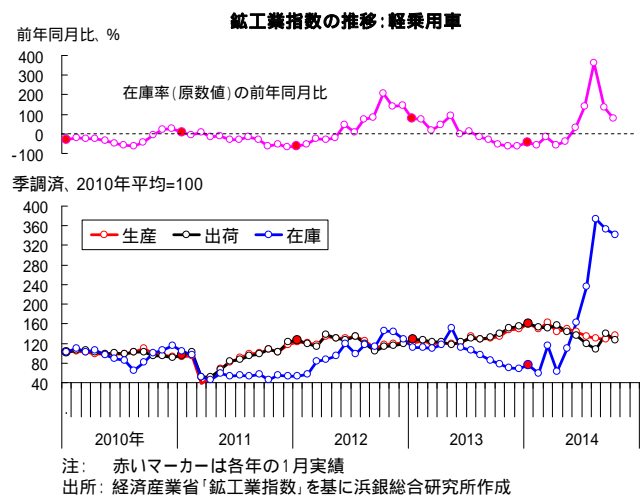
図表8 普通乗用車は「意図せざる在庫減」局面に



図表9 小型車の在庫は依然高水準



図表10 軽乗用車も在庫調整圧力が強い状況が続く

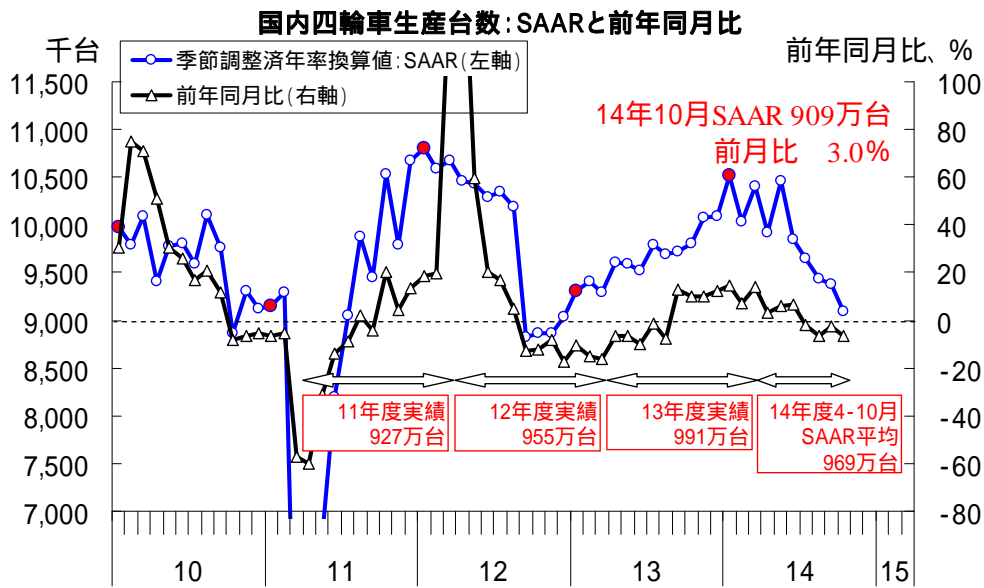


### 10月の生産水準が年度末まで続くと、14年度国内生産台数は計画未達となる公算

- ・ 図表 11 は国内四輪車生産台数の SAAR の推移である。10月の生産台数の SAAR は 909 万台と 5 か月連続の減少となった。14 年 4 月から直近 10 月までの平均 SAAR は 969 万台となり、13 年度実績 991 万台に対して 2.2%の減少となっている。
- ・ 仮に 10 月の生産水準が今年度末の 15 年 3 月まで続いた場合、14 年度（14 年 4 月～15 年 3 月）の生産台数は前年度比 5.0%減の 942 万台となる。前述のように、10 月末の在庫水準が依然高水準なため、在庫払拭のための値下げ販売が激化しないと仮定すると、11 月以降も減産による在庫削減が進められると考えられる。従って、11 月以降の生産水準が 10 月よりも更に低くなる可能性もある。今年度の国内生産台数が 940 万台レベルにまで落ち込むことは、決して非現実的ではない。
- ・ 先に発表された 15 年 3 月期上期決算において、全ての完成車メーカーが今年度の国内生産台数見通しを公表していないため、14 年度の国内全体の生産台数見通しをメーカー各社の計画台数を積み上げて計算することはできない。しかし、筆者の関連企業への取材や決算説明会で得た情報を見る限りでは、955 万台（前期比 3.6%減）から 965 万台（同 2.6%減）というレンジが、業界関係者が想定している今年度の生産台数であると考えられる。なお、国内完成車メーカー全社と取引がある最大手部品メーカーのデンソーは、上期決算発表時に今年度の国内生産台数が前年度比で 2.0%減少すると想定していることを明らかにしている。今年度の生産台数が 940 万台レベルにまで落ち込むことになれば、今年度の生産台数が計画を下回るメーカーが出てくることになる。
- ・ 今月末に大手完成車メーカーが主要サプライヤーに提示する向こう 3 か月間の内示生産計画では、15 年 3 月までの車両生産計画が明かされる。これにより 15 年 3 月期通期の生産台数がほぼ確定することになるが、上記のような環境下では、生産台数の計画未達のコメントないしは生産見通しの下方修正といった声が今後聞かれるようになる可能性が高い。そのような状況になった場合は、特に国内事業の構成比が高い部品会社にとっては、完成車の国内生産台数の計画未達が通期業績の下振れ要因となるため、要注意である。
- ・ なお、完成車メーカーの中では、特に乗用車メーカーの生産台数が計画比で下振れする可能性が高いということに注意したい。トラックメーカーでは、特に大型トラックに分類されるダンプカーなど特装車の生産において、架装メーカーの能力不足により受注残が積み上がっている状況が続いており、生産台数が計画を下回る可能性は低いからである。
- ・ ちなみに、弊社では 9 月 18 日執筆のレポート（地銀連携産業調査センター「産業アウトルック」2014 年 9 月号：下記リンク先を参照のこと）にて、今年度の国内生産台数見通しを前年度比 4.2%減の 949 万台と予想している。近日中に予想の見直しを行う予定だが、今下期に在庫削減のため大幅な減産が行われるという当社想定に沿って足元の生産が概ね推移しているため、国内生産台数の見通しを大きく見直す必要はないと現在は考えている。

( [http://ric-web.jp/wordpress/wp-content/uploads/2014/10/outlook\\_AP\\_201409.pdf](http://ric-web.jp/wordpress/wp-content/uploads/2014/10/outlook_AP_201409.pdf) )

図表 11 国内生産台数のSAARは5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：日本自動車工業会のデータより作成

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](mailto: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。