

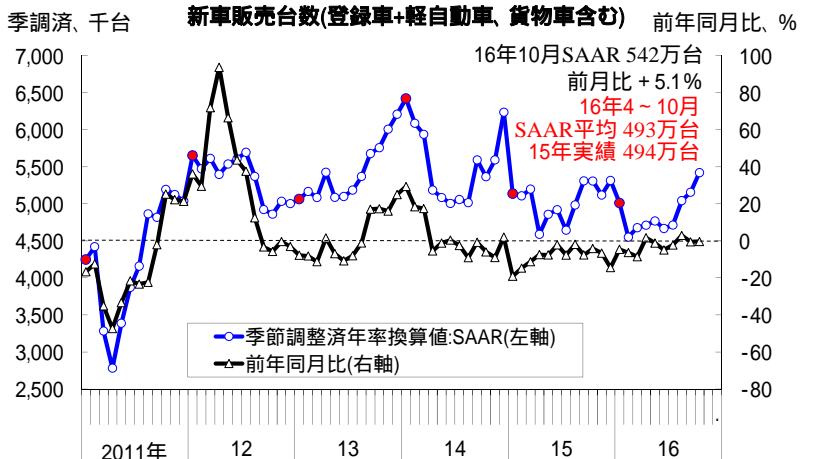
国内新車販売統計（2016年10月）

車検更新車両の増加に伴う買い替え需要の発生で国内販売に持ち直しの動き

○10月の国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で542万台と3か月連続の500万台超え

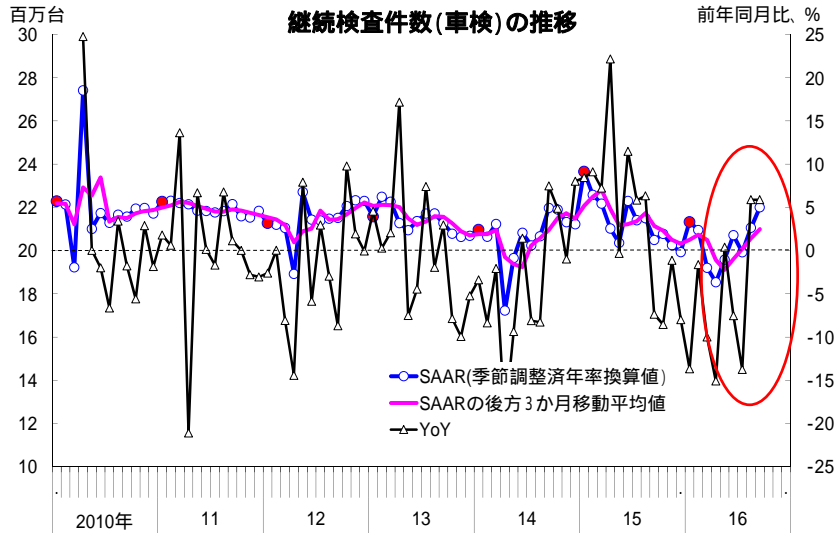
- ・11月1日発表の10月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比0.4%減と2か月連続の前年割れとなったが、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた10月の販売台数は前月比5.1%増の542万台と3か月連続で年率500万台超えとなり、持ち直しの動きが続いている（図表1）。この増勢の背景には、一部メーカーの量販モデルが車検更新期を迎えたことによる、買い替え需要の発生が挙げられる（図表2）。継続検査件数（車検）は8月、9月と前年同月比でプラスに転じ、3か月後方移動平均値でみた車検の季調値は増加トレンドが続いている。4～10月期の平均SAARは493万台と15年度実績並み（494万台）である。内需は依然低調と判断するが、後述する中古輸出市場の減速継続で国内中古車市況が弱含むといった逆風を、どれだけこの買い替え需要が打ち消して、国内販売の増勢が続くかに要注目である。
- ・内訳をみると、10月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比5.9%増の454万台となり（図表3）、このうち登録乗用車は同4.5%増の297万台と増加し（図表4）、軽乗用車の販売台数（SAAR）も前月比8.5%増の157万台と4か月連続の増加となった（図表5）。
- ・貨物車（普通+小型トラック）販売台数の10月のSAARは前月比4.7%減の42万台となったが、3か月後方移動平均で見るとトレンドは減少基調で足元では頭打ち感がある（図表6）。
- ・鉱工業指数をみると、9月の生産は2か月ぶりに上昇した。在庫は2か月連続で増加したが、健全な水準である。年初に発生した愛知県の部品会社の工場爆発事故に伴う減産分に加え、熊本地震の減産分を6月以降の挽回生産に振り向けていることと、輸出の増加（後述）が増産の背景にある。もっとも、内需低調に加え、米国と欧州の新車市場の減速や原油・資源安を起因とする新興国での景気悪化により、輸出減速が足かせとなることから、国内自動車生産に対する下押し圧力が強まる可能性が高く要警戒である。
- ・中古乗用車の9月の輸出台数をみると、下落基調が続き、底の見えない状況で、輸出金額も前年比2桁%の減少が7か月も続いている。中古車輸出市場を取り巻く環境は極めて厳しい。国内新車市場では、本年9月から主要小型車の初回車検更新台数が増え、新車の潜在需要が発生する好機となるが、中古車輸出の失速を起因とした国内中古車市況の悪化は、この買い替え需要への逆風となるため、今後の動向には引き続き要注意である。

図表1 国内新車販売（SAAR）は3か月連続の増加



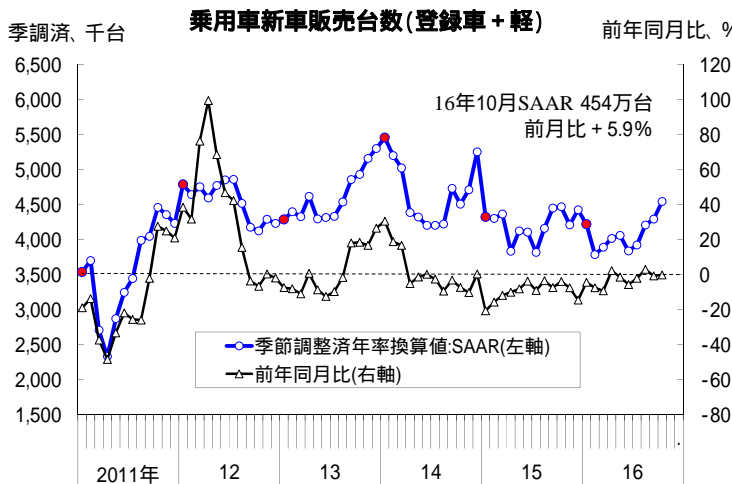
注1: 赤塗りメーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 継続検査件数(車検)の増加基調が続く



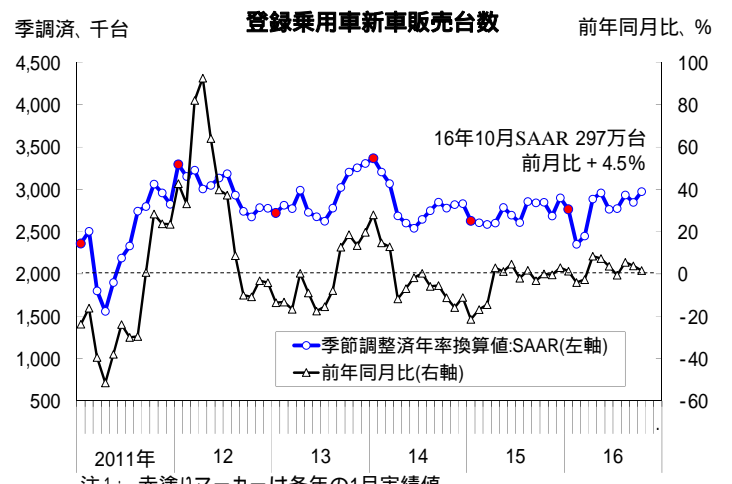
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
 出所: 国土交通省のデータを基に作成

図表3 乗用車販売(SAAR)は前月比2.0%増



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より作成

図表4 登録乗用車販売は前月比減少



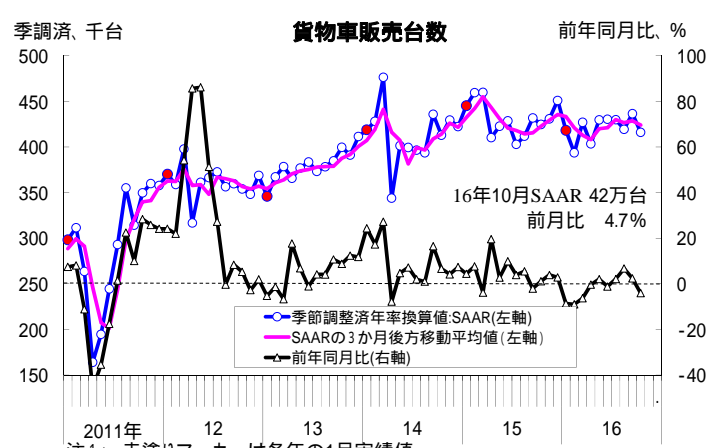
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表5 軽乗用車が3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: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表6 貨物車販売は一進一退の推移



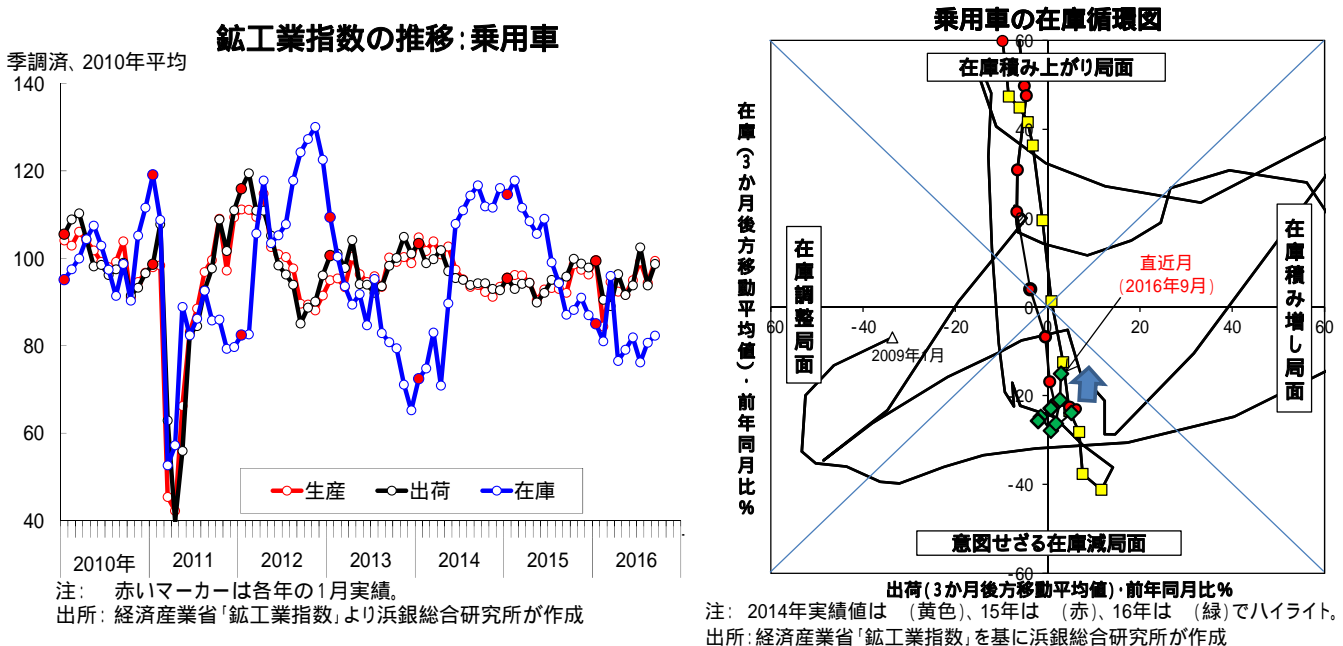
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

○9月の乗用車生産指数は2か月ぶりの上昇

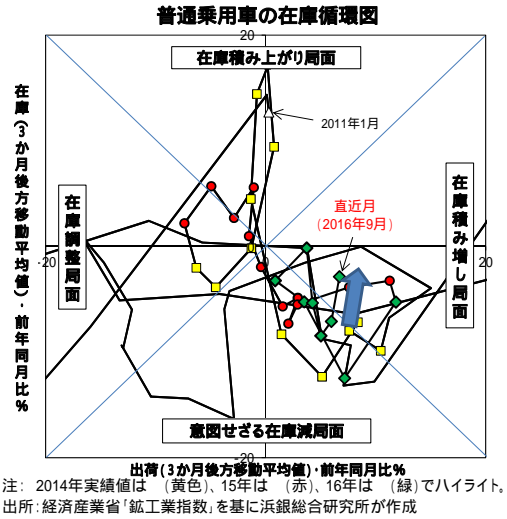
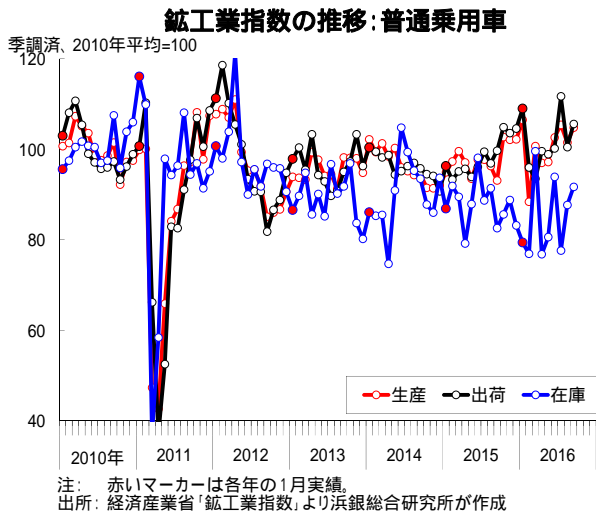
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、9月の乗用車生産は2か月ぶりの上昇となったが、在庫水準は2か月連続で上昇した。もっとも、在庫循環図上では^(注)、8月に続き9月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫は健全な水準を維持している（図表7）。年初に発生した愛知県の部品会社の工場爆発事故に伴う減産分に加え、熊本地震の減産分を6月以降の挽回生産に振り向けていることや、輸出の増加（後述）が増産の背景にある。しかし、マクロ景気の悪化を起因とする海外での自動車需要の減速懸念が払しょくできないことと、内需低調が続いていることから、乗用車生産に対する下方圧力が強い状況は今後も続く見通しである。
- ・ 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）の推移と在庫循環図を示している。9月の普通乗用車の在庫（季調値）は2か月連続で増加したが、生産活動は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」に移行しており、メーカーは需要増加に備え在庫を積極的に積み増す状況となっている。
- ・ 9月の小型乗用車の在庫は5か月ぶりに減少したが、生産活動は「意図せざる在庫減局面」から「在庫調整局面」に逆行した。今後、減産圧力が高まるリスクには注意したい。
- ・ 三菱自動車水島製作所の稼働が7月に再開されたこともあり、軽乗用車生産は持ち直しの動きが続いている。在庫は7か月ぶりの増加となった。生産は「意図せざる在庫減局面」に止まっており、在庫水準は適正であるが、需要低迷により在庫が再び増加するリスクには引き続き要警戒である。

（注）新モデルが発売されるタイミングで乗用車の出荷と在庫は大きく振れるため、各月の出荷・在庫（原数値）を3か月後方移動平均で均してから前年同月比と比較し、それぞれ変化率をX軸（出荷）とY軸（在庫）でプロットしている。

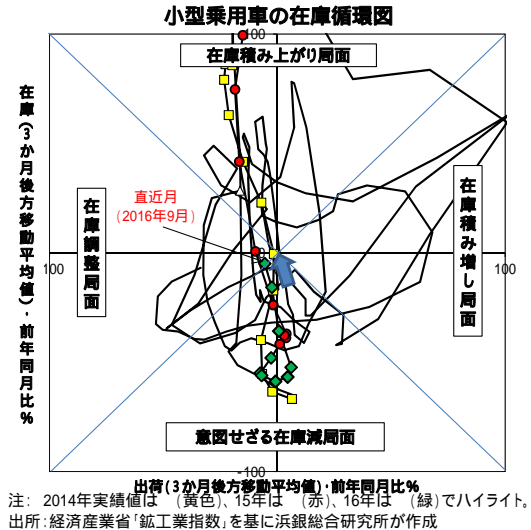
図表7 9月の生産指数は2か月ぶりの上昇



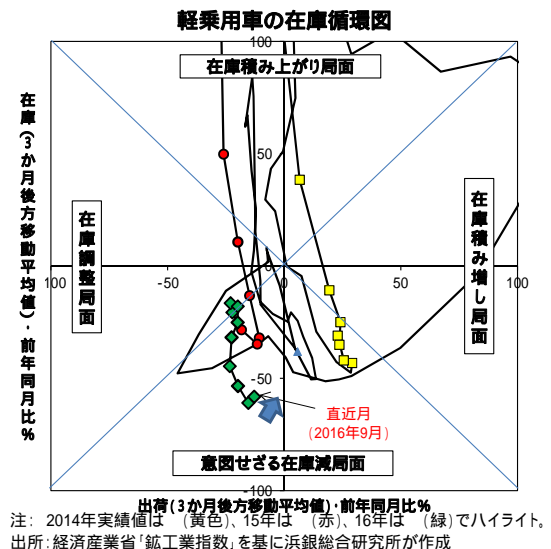
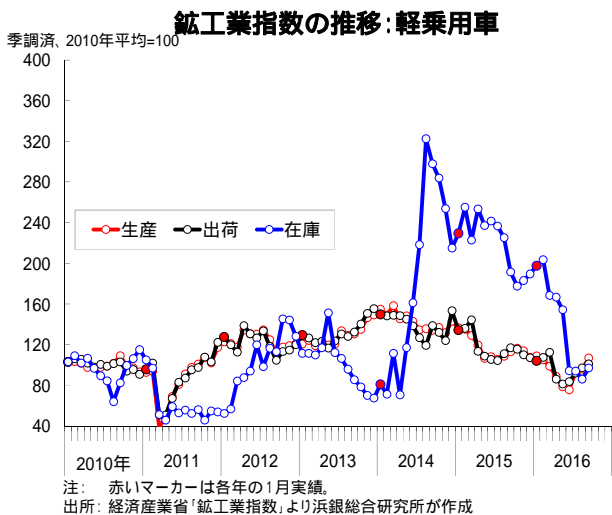
図表8 普通乗用車の生産は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」へ移行



図表9 小型乗用車は「在庫調整局面」へと逆行



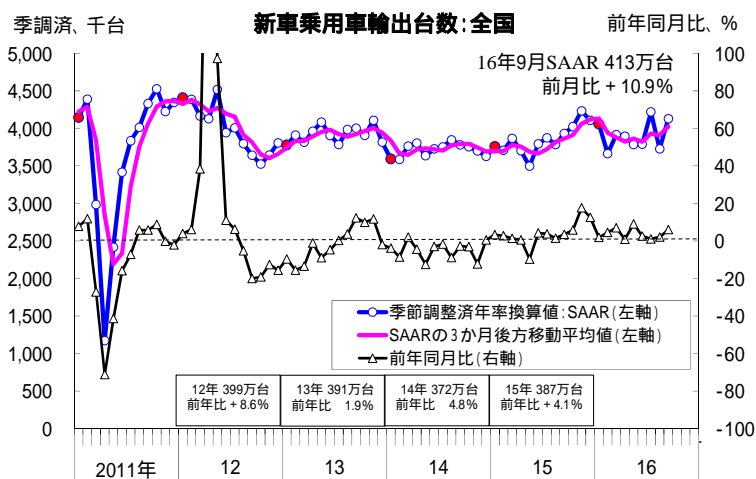
図表10 軽乗用車は「意図せざる在庫減局面」が続くが、需要低迷が続き楽観は禁物



○9月新車乗用車輸出（季調値）は前月比増加

- 10月28日に公表された9月の乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）は前年同月比6.0%増となり、SAARも前月比10.9%増の413万台と増加した（図表11）。このところ大きな幅で一進一退が続いているが、3か月後方移動平均値でみたトレンドは緩やかに持ち直している。主要仕向地別でみると（図表12）、米国向け、欧州向け、中東向けの輸出（SAAR）が増加したことが背景にある。とりわけ、米国向け輸出の増加の背景には、一部車種の海外から日本への生産移管があったことと、販売が好調なSUVモデルの輸出が増加したことがある。
- 日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、9月に前月比4.7%増の1,785万台（当社試算）となった（図表13）。16年に入ってから一進一退の不安定な動きが続いている。9月は大きく増加したが、メーカー各社による販売奨励金の積み増しが続いていることから、販売増加の継続性は乏しいと言えよう。長らく拡大基調にあった米国新車市場はいよいよ「潮目が変わった」可能性が高く、同国向けの輸出がこの先、一段と切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい状況だ。
- 米国に次ぐ主要仕向け地である欧州では、9月の販売台数（SAAR）は前月比4.7%増と5か月ぶりに増加したが、3か月後方移動平均値でみたトレンドには停滞感がある（図表14）。米国同様に欧州の新車販売も16年に入ってから頭打ちの状況が続いており、今後更に上向いていくと予想するのは難しい。
- 最後に、中国の9月の乗用車小売台数は5か月連続で前年同月比2桁増と堅調で、流通在庫に過剰感はない（図表15）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）に目を向けると、9月のSAARは前月比8.0%増となり、3か月後方移動平均値で見る増加基調は続いている（図表16）。流通在庫の過剰感が払拭されたことから、在庫削減の為の減産リスクは後退した。もっとも、中国政府による小型車減税措置は本年末に終了することから、駆け込み需要が足元の好調な販売の背景にあり、来年に入ってからその反動減が発生する可能性がある。従って、中国向けの輸出に関しても、楽観できる状況ではない。
- 上記のように、中国での流通在庫の減少は好材料であるが、米国および欧州の新車市場の減速及び原油・資源安を起因とする新興国市場での景気悪化により、10月以降は、日本からの自動車輸出に対し下方圧力が高まる可能性に要警戒である。

図表11 9月乗用車輸出（SAAR）は前月比増加



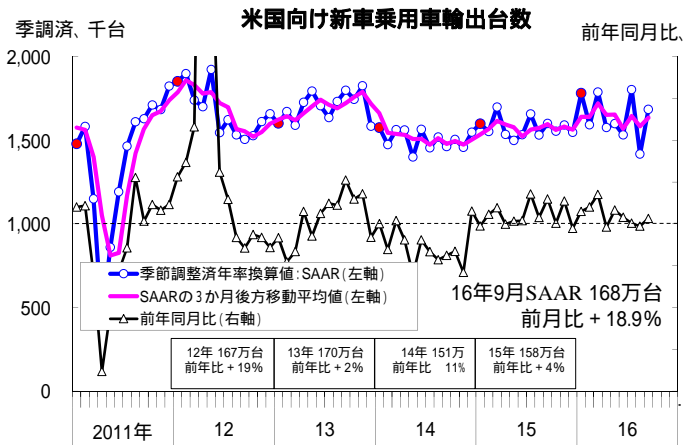
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

注3：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：財務省「貿易統計」より作成

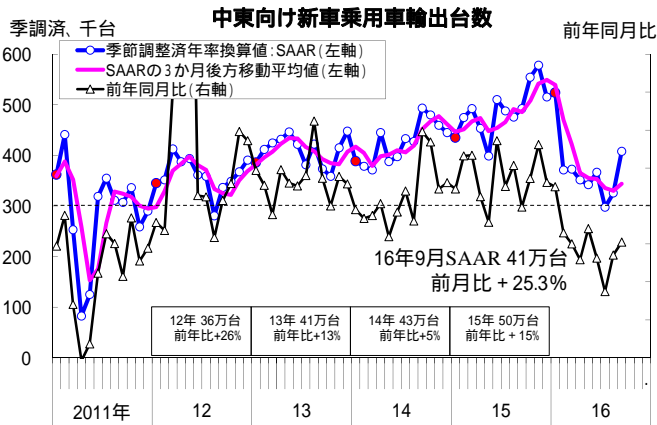
図表 12 米国、欧州、中東向けが増加



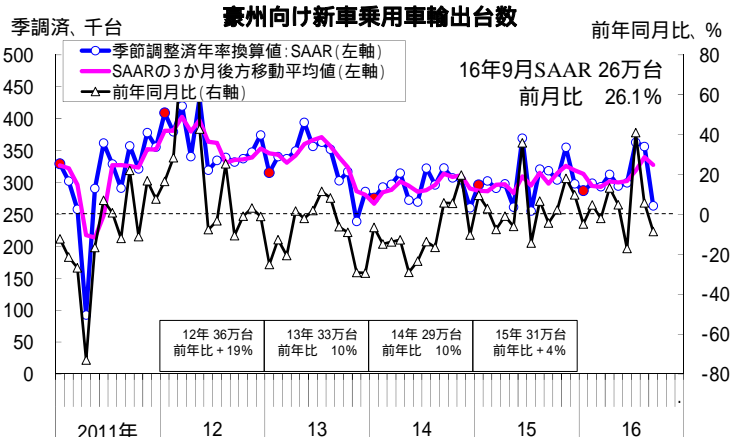
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成



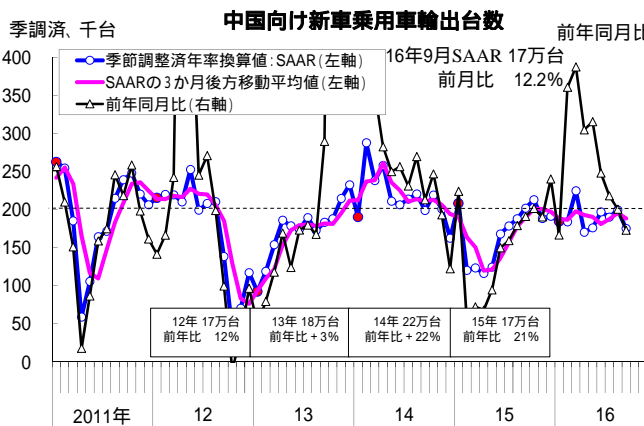
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成



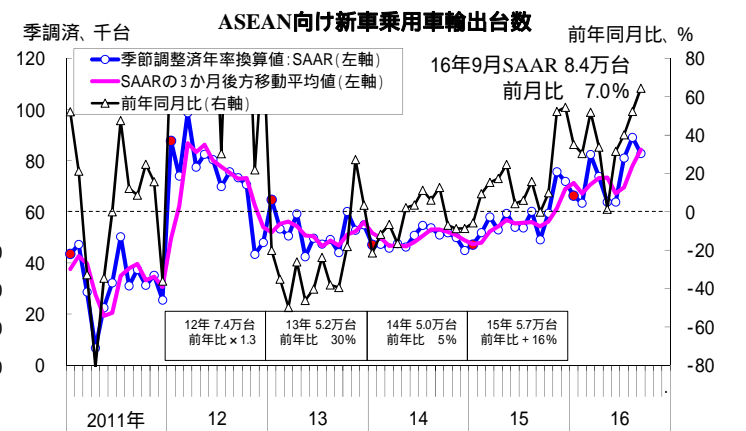
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: 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: 財務省「貿易統計」より作成

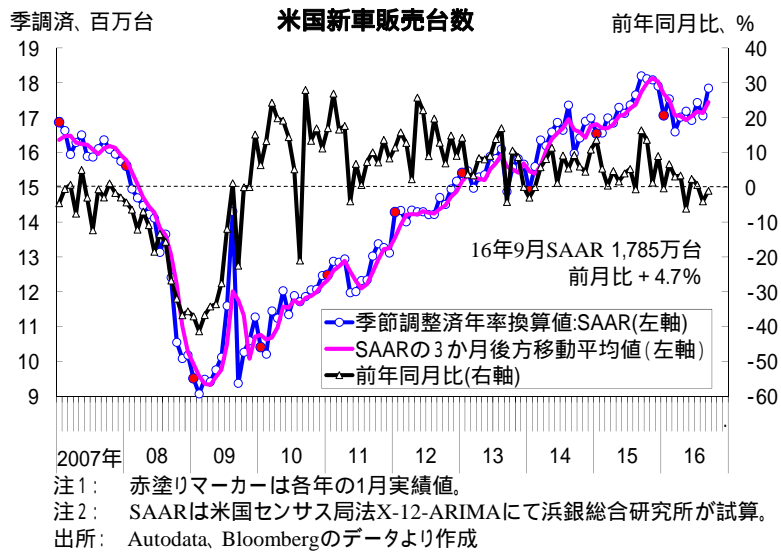


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成

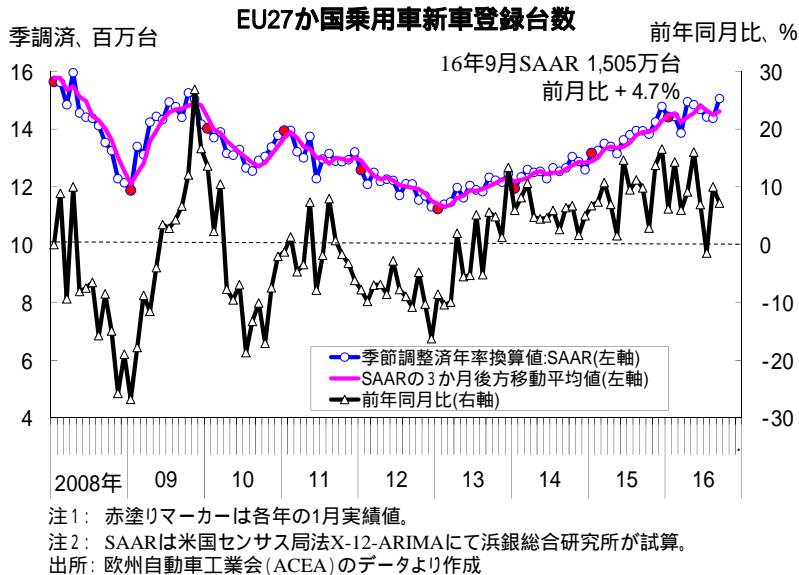


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: ノックダウンを除く。
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 財務省「貿易統計」より作成

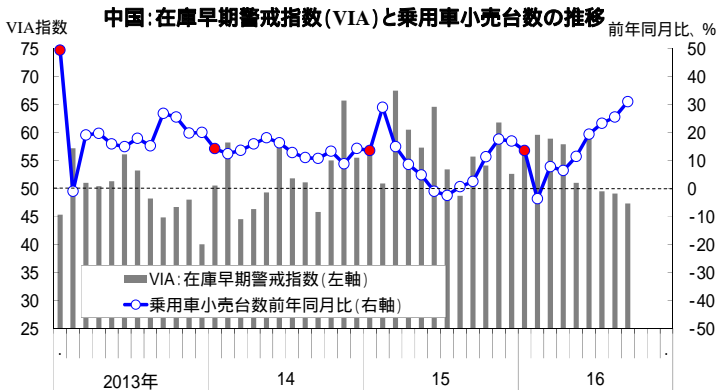
図表 13 米国新車販売は頭打ちの状況



図表 14 欧州の販売は5か月ぶりに増加もトレンドには停滞感

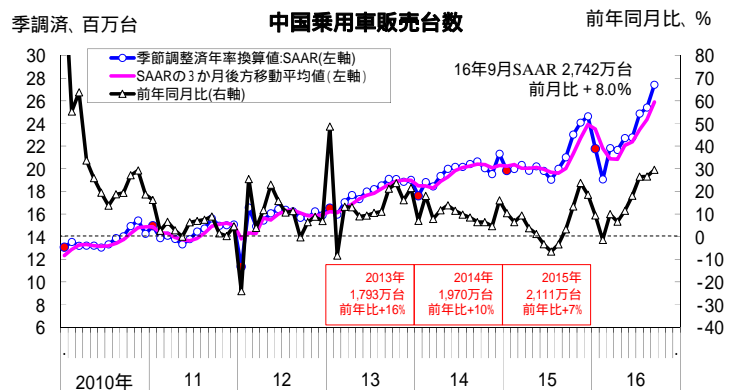


図表 15 小売堅調で中国乗用車流通在庫は適正水準



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: 乗用車小売台数は微型バン(軽自動車バン)を除く。
注3: VIAは50を下回る場合がディーラーでの在庫水準が適正、50を上回る場合が在庫過多。
出所: 中国汽流通協会(CADA)、全国乗用車市場信息連席会(CPCA)データより浜銀総合研究所作成

図表 16 中国乗用車販売は増加基調が続く



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: 工場出荷ベース。
注3: 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: 中国汽工業協会(CAAM)のデータより作成

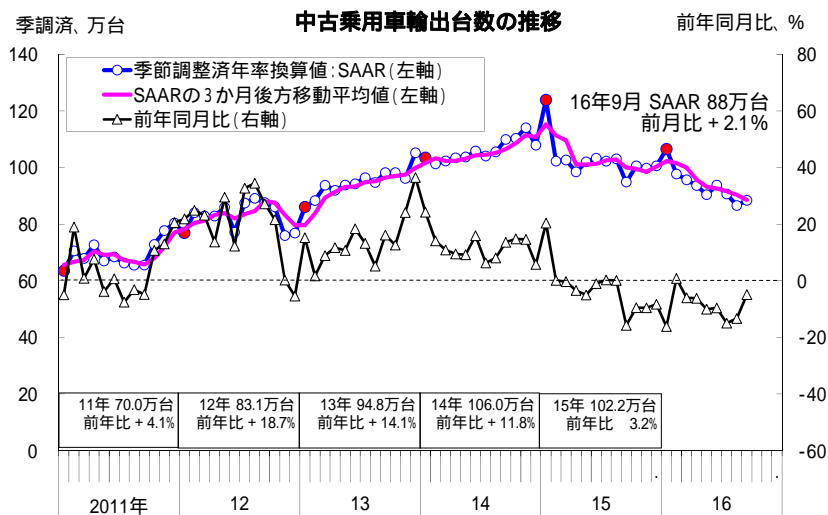
○中古乗用車輸出市場の下降トレンドが続く

- 国内流通業者に注目されている中古乗用車の輸出市場に目を向けると、9月の中古車輸出台数は前年同月比 4.9%減と7か月連続の前年割れとなった。SAAR は前月比 2.1%増の 88 万台と3か月ぶりに増加したが、3か月後方移動平均でみると、下降トレンドが続き底の見えない状況が続いている(図表 17)。同月の中古乗用車の輸出金額も前年同月比 25.8%減と7か月連続の大幅減となり、中古車輸出市場を取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている(図表 18)。
- 9月の中古乗用車輸出台数を仕向地別で見ると、アラブ首長国連邦向けの輸出が大きく減少したが、アフリカ向け、ミャンマー向け、ロシア向けの輸出増加が吸収した(図表 19)。輸出価格に目を向けると、全世界向け中古乗用車の FOB 平均価格は底割れはしていないものの、低調に推移している。台数ベースで最大の仕向先であるアフリカ地域向け中古乗用車の FOB 平均価格は7月(37.0万円)に大きく値崩れしたが、その後の8月、9月の平均価格は底這い推移となっている(図表 20)。収益性を犠牲にした激しい価格競争が続いており、市場環境は依然として厳しい状況である。
- 中古車流通業者の間で高成長市場として注目されてきたスリランカ向けの9月の輸出台数(SAAR)は前月比 5.0%増の 1.7万台と、8月に大きく落ち込んだ水準からの戻りが鈍い(図表 21)。5月27日に輸入自動車に対する関税が見直され、多くの主要輸入車種の関税が再度引き上げとなった中、中古軽乗用車の関税は引き下げられたことで輸出台数は増加し続けていたが、8月、9月は横ばい推移となっている(図表 22)。現地通貨安やマクロ景気悪化といった逆風に抗しきれなくなったと考える。
- スリランカに代わって高単価車両の輸出先として期待されているシンガポール向けの9月の輸出台数(SAAR)も、前月比 3.5%減の 2.1万台と3か月連続の減少となった(図表 23)。同国では自動車所有権証(COE: Certificate of Entitlement)の発行数が増加しており、自動車の買い替え需要が盛り上がっているため^(注)、同国向け中古乗用車の輸出台数は前年比で2桁%を超える大幅な増加が続き、高い水準を維持しているが、マクロ景気の悪化が足かせとなり、年初は大きく増加したものの、足元は減少トレンドが続いている。

(注) COEの詳細及び買い替え需要発生との関係性は、下記リンク先の「国内新車販売統計(2016年2月)」ページ10~11を参照されたい。

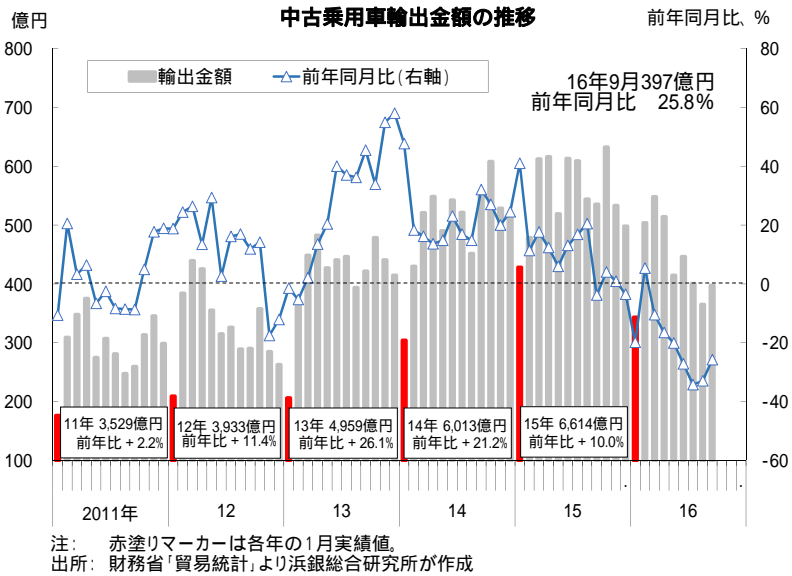
<https://www.yokohama-ri.co.jp/html/report/pdf/shinsha1602.pdf>

図表 17 中古乗用車輸出台数(SAAR)は3か月ぶりに増加も減少トレンドが続く

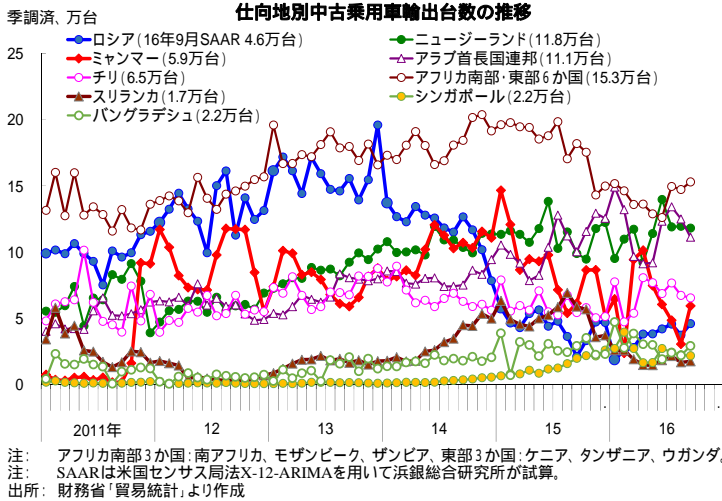


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

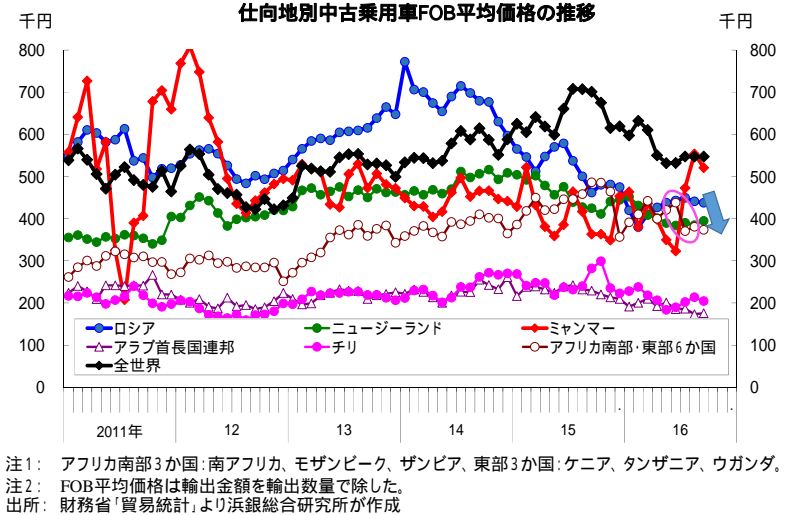
図表 18 9月の輸出金額は7か月連続の大幅減



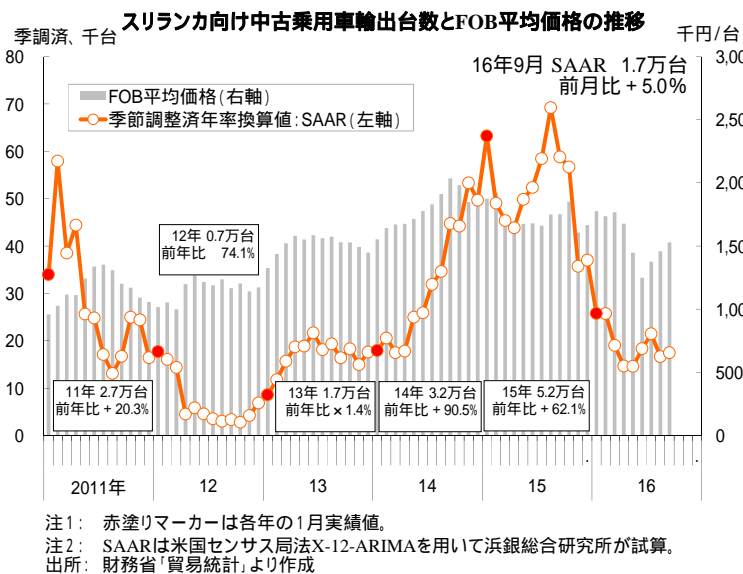
図表 19 アフリカ、ロシア、ミャンマー向けは増加



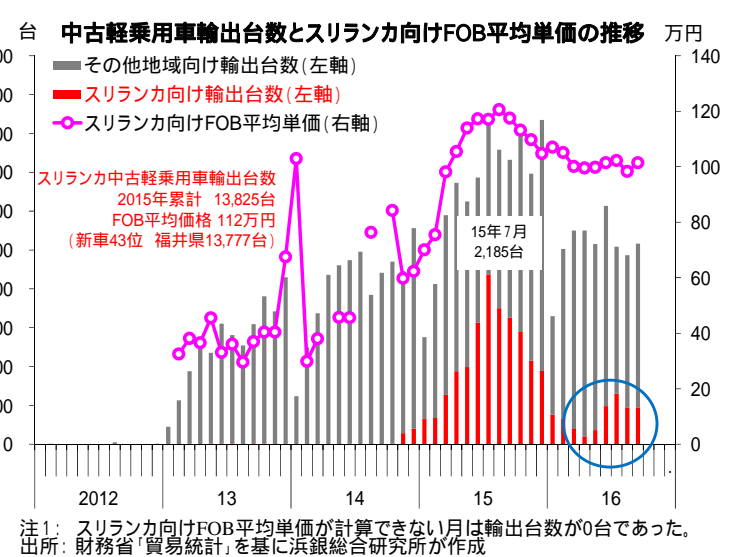
図表 20 アフリカ地域向けの激しい価格競争が続く



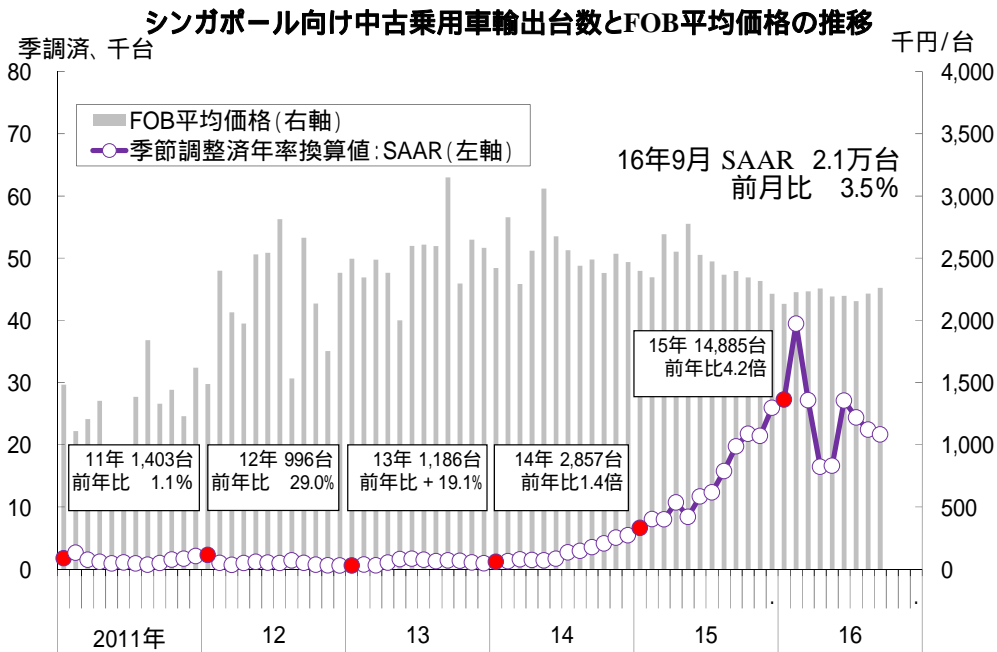
図表 21 スリランカ向け中古乗用車輸出は底這い推移



図表 22 スリランカ向け中古軽乗用車輸出は横ばい推移



図表 23 シンガポール向け輸出（SAAR）は3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は米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

担当: 調査部 産業調査室 深尾三四郎

Tel: 045-225-2375

Email: 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。