

調査速報

国内新車販売統計（2017年8月）

8月国内新車販売は年率500万台割れした7月から反転増加も、輸出停滞が引き続き生産の下押し材料

主任研究員  
深尾 三四郎  
045-225-2375  
fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 新車販売（季節調整済年率換算値）は全セグメントで増加。貨物車は規制強化前の駆け込み需要発生。
- 新車乗用車輸出は減少。主要海外市場での新車販売の減速が、引き続き下押し要因となろう。
- 米国向けを中心とした輸出減速と国内買替え需要の減退リスクの高まりが国内生産の足かせに。

1. 17年8月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比9.9%増の532万台

9月1日発表の2017年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5.5%増と10か月連続の前年超えとなり、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた8月の販売台数は前月比9.9%増の532万台と、1年ぶりに500万台を割った7月から反転増加した(図表1)。

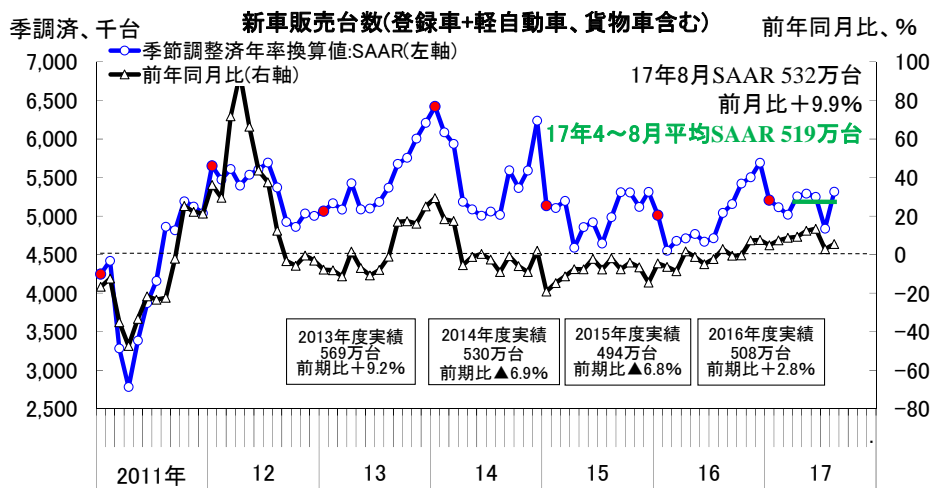
本年4~8月の国内新車販売台数の平均SAARは519万台と、昨年度実績508万台を上回っており、内需は堅調である。もっとも、車検更新車両台数が今後落ち込む可能性が高いことから、買い替え需要の減退が下期の販売に向けてのリスク要因となると考える。本年2月から減少基調となっていた継続検査件数(車検)は6月に増加したが、7月は再び減少した(図表2)。過去のSAAR実績から試算した車検の理論値は年末に向けて落ち込むことから、車検更新車両台数の減速は当面続くと予測する(図表3)。車検更新時の買い替え需要が減速することが、引き続き新車販売の下押し要因となろう。

内訳をみると、8月の登録乗用車の販売台数(SAAR)は前月比11.9%増の303万台となり(図表4)、軽乗用車のSAARも同3.7%増の135万台と増加した(図表5)。軽乗用車と軽商用車を合わせた軽自動車販売台数のSAARは同3.9%増の175万台と、11か月ぶりに170万台を下回った7月から盛り返した(図表6)。貨物車(普通+小型トラック)販売台数の8月のSAARも同17.2%増の49.4万台と大きく伸長したが(図表7)、本年9月に排ガス規制が強化されることに伴う駆け込み需要の発生が背景にある。

新車乗用車輸出は一進一退の動きで重い展開が続く。7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0.6%減、SAARも前月比1.8%減の406万台と減少した。足元では主要市場である米国、欧州の新車販売が減速基調にあり、中国は流通在庫の過剰感があり減産リスクがあることから、今後、輸出に対する下押し圧力が一層強まることが予想される。

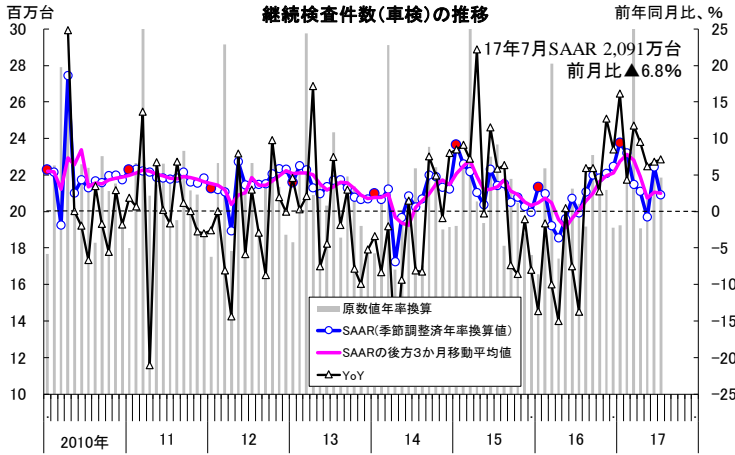
鋳工業指数をみると、7月の乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続いており、生産への下方圧力が強い状況にある。米国を中心に海外での自動車需要の減速懸念が払しょくできないことや、車検更新車両が減少局面にあることで内需が更に減退する可能性もあり、今後、乗用車の減産が続くリスクに引き続き要警戒である。

図表1 8月国内新車販売(SAAR)は反転増加



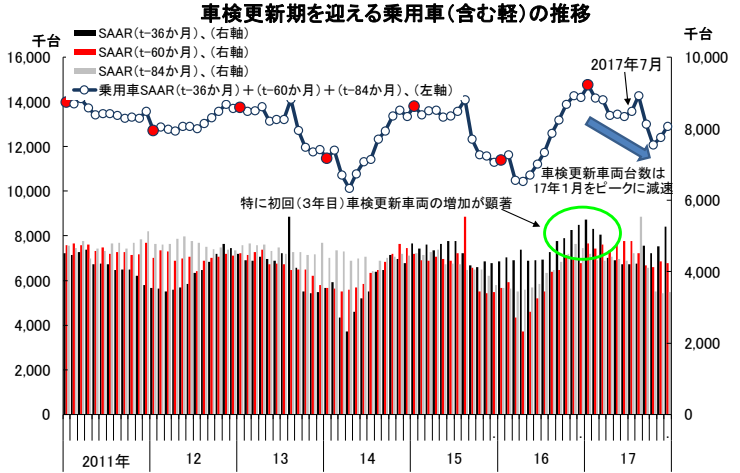
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 7月車検更新車両 (SAAR) は減少



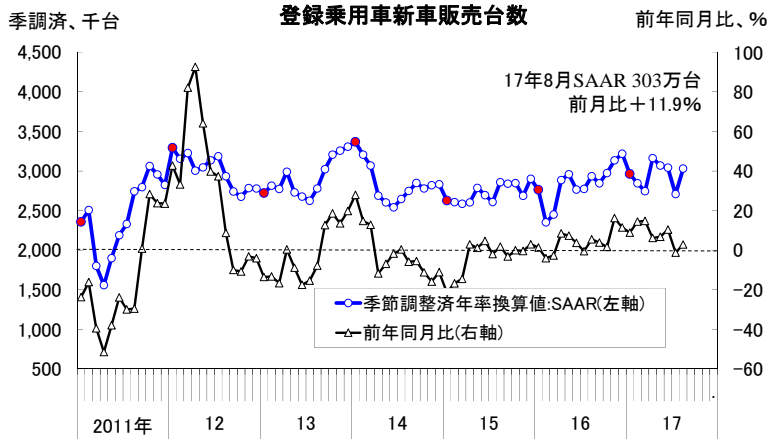
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。  
 出所: 国土交通省のデータを基に作成

図表3 車検更新車両は年末に向けて落ち込む公算



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: 日本自動車販売協会連合会のデータを基に作成

図表4 登録乗用車販売 (SAAR) が増加



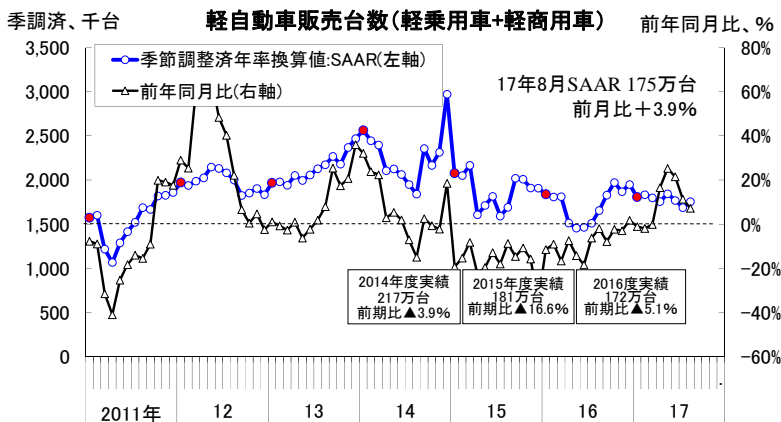
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表5 軽乗用車販売は3か月ぶりに増加



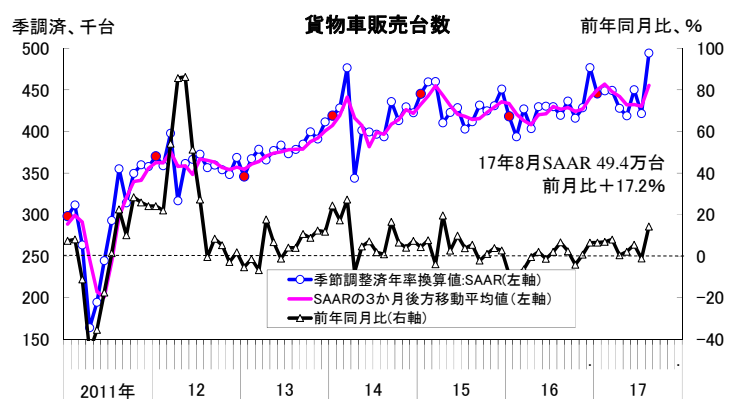
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表6 軽自動車販売 (SAAR) は再び170万台水準へ増加



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7 貨物車販売は排ガス規制強化前の駆け込み需要が発生



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

## 2. 新車乗用車輸出台数（SAAR）は一進一退の重い展開が続く

8月30日に公表された7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0.6%減となり、SAARも前月比1.8%減の406万台と減少した（図表8）。なお、17年1～7月の乗用車輸出台数の平均SAARは400万台と昨年実績402万台を下回っており、外需は停滞している。主要仕向地別でみると（図表9）、米国、ASEAN向けが増加したが、その他の主要地域向けの減少が相殺した。

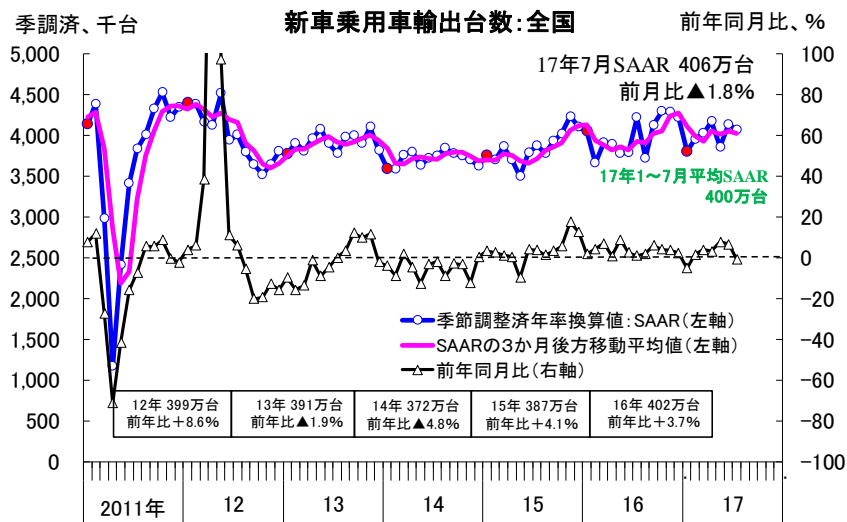
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、7月に前月比1.3%増の1,655万台（当社試算）と増加した。3か月後方移動平均値でみたトレンドは増加基調にあるが、1,700万台を下回る低い水準で低空飛行を続けている（図表10）。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売には依然下振れ余地が大きい。従って、同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい。

米国に次ぐ主要仕向け地である欧州でも需要に頭打ち感がある。バカンスシーズンのため7月の統計はまだ公表されていないが、6月の販売台数（SAAR）は前月比2.6%減となり、3か月後方移動平均値でみると減少トレンドが続いている（図表11）。同地域向けの輸出も今後上向いていくと予想するのは難しい。

最後に、中国の乗用車小売台数は、6月は前年同月比6.1%増と3か月連続で1桁%の低調な結果となった上、流通在庫が過剰な状況も続いており、市場環境は芳しくない（図表12）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）では、7月のSAARが前月比10.0%増と増加基調が続くが、流通在庫の過剰感が払しょくできていないことから、完成車メーカーが生産のアクセルを強く踏み込み過ぎている可能性がある（図表13）。生産調整リスクがあることから、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、米国および欧州の新車市場の減速及び中国での内需減少懸念から、今後も、日本からの自動車輸出に対し下方圧力が高まる可能性がある点には引き続き要警戒である。

図表8 7月乗用車輸出（SAAR）は減少



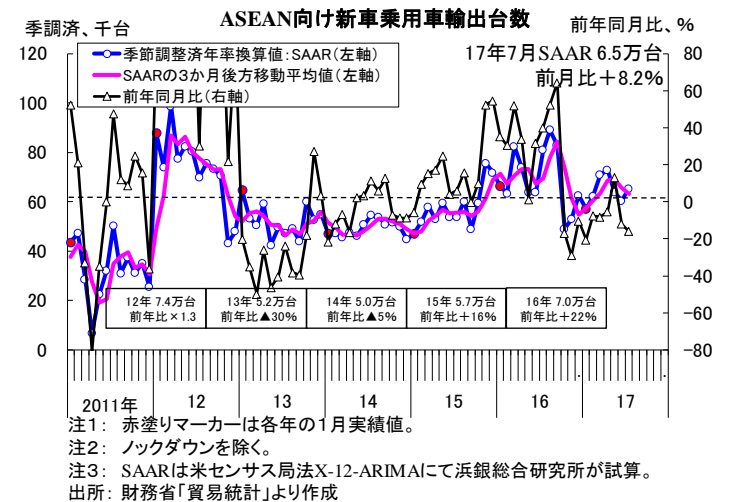
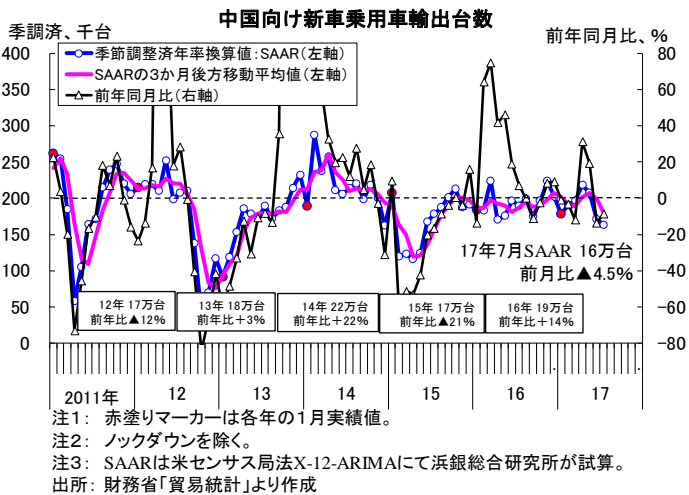
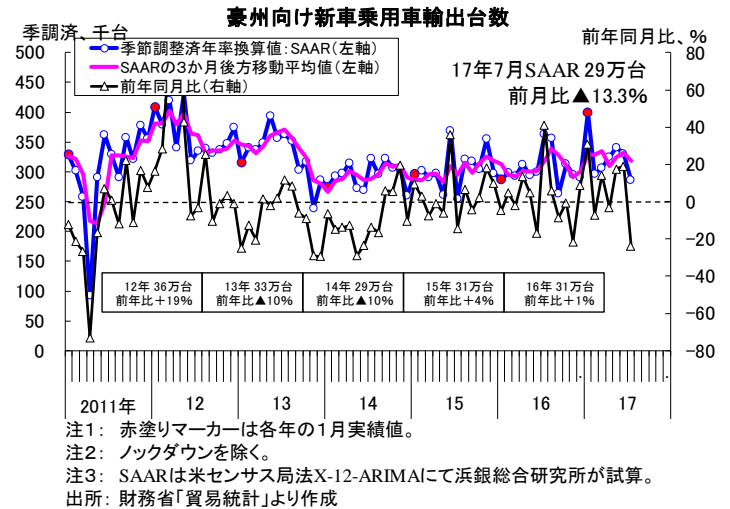
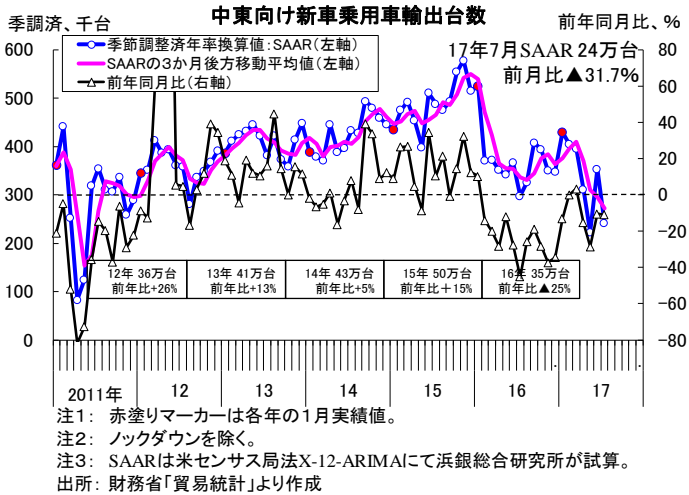
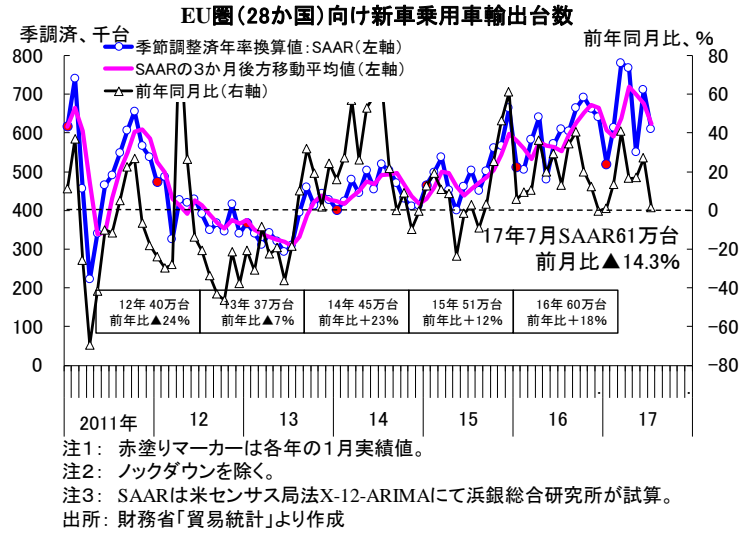
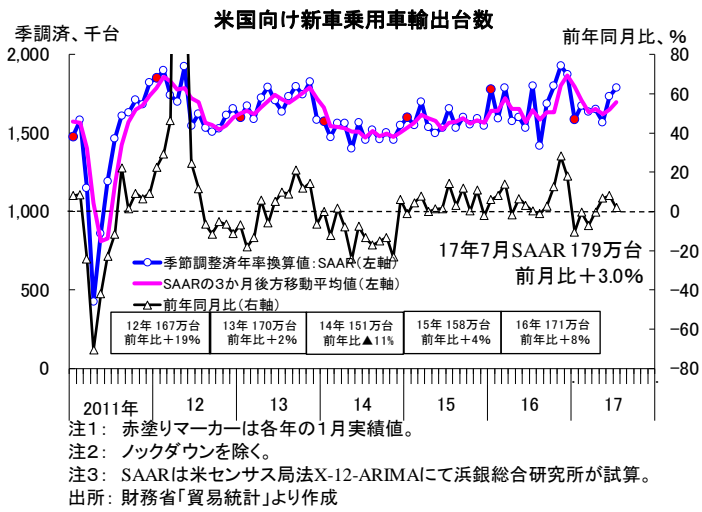
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

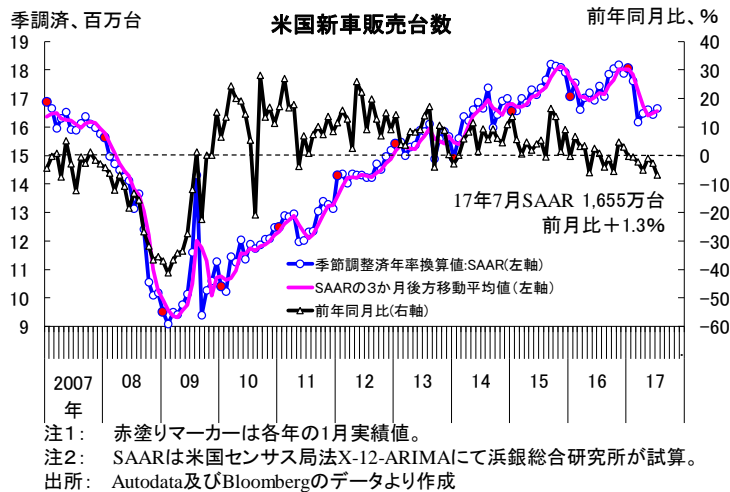
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

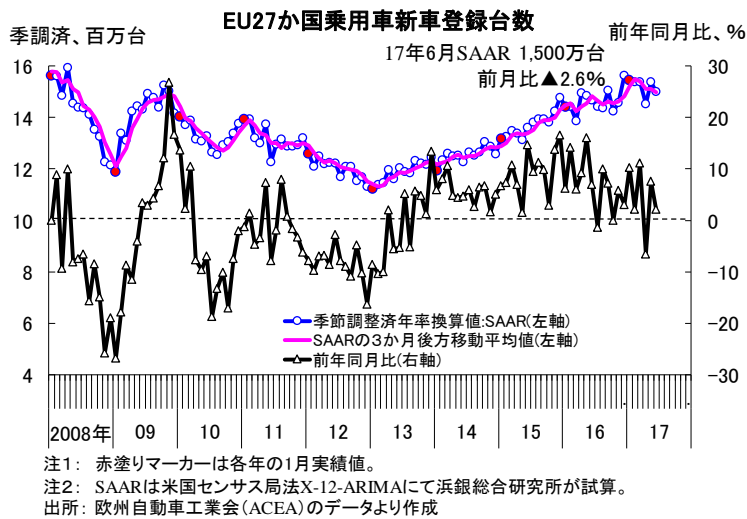
図表9 7月輸出台数 (SAAR) は米国・ASEAN 向け増加をその他主要地域向けの減少が相殺



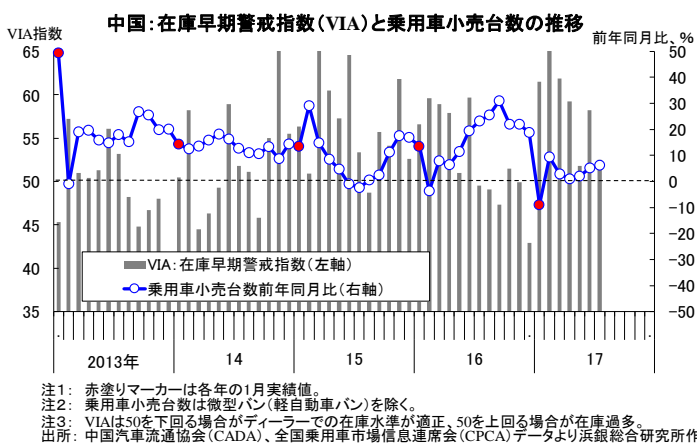
図表 10 米国新車販売のトレンドは増加に転じたが年率 1,700 万台割れの低空飛行続く



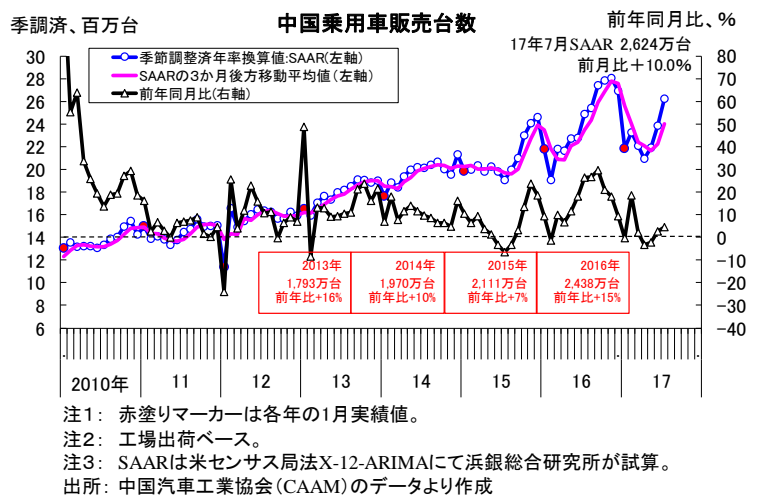
図表 11 欧州新車販売は減速基調



図表 12 中国では乗用車の流通在庫は依然過剰



図表 13 中国乗用車販売(出荷)の増加傾向続く



3. 乗用車生産は引き続き「在庫積み上がり局面」にあり、生産への下方圧力が強い。

鉱工業指数（速報値）を見ると、7月の乗用車生産は前月比で減少したが、内外需の減少以上に生産を抑えたため、在庫も減少した。在庫循環図上では<sup>(注)</sup>、乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続いており、生産への下方圧力は強い（図表14）。米国を中心に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や、車検更新車両が減少局面にあることで内需が更に減退する可能性もあり、今後、乗用車の減産が続くリスクに引き続き要警戒である。

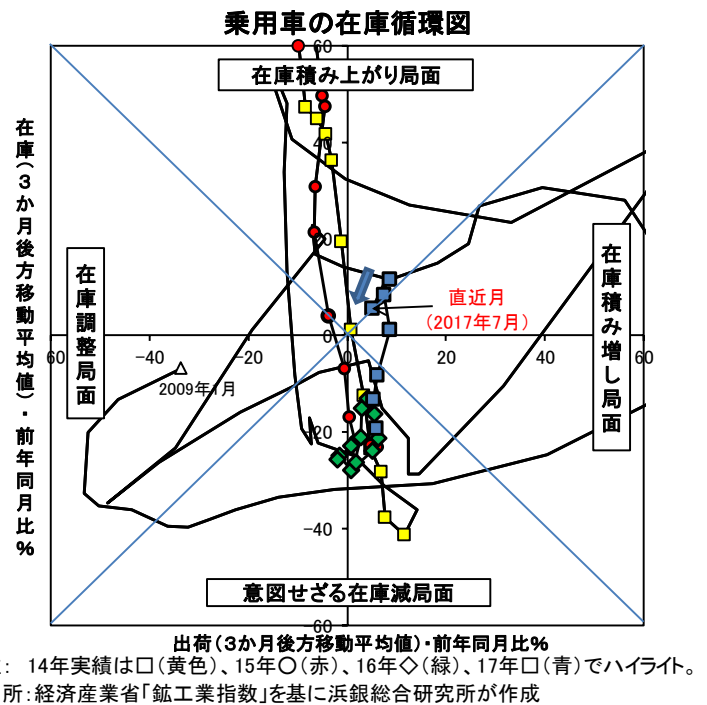
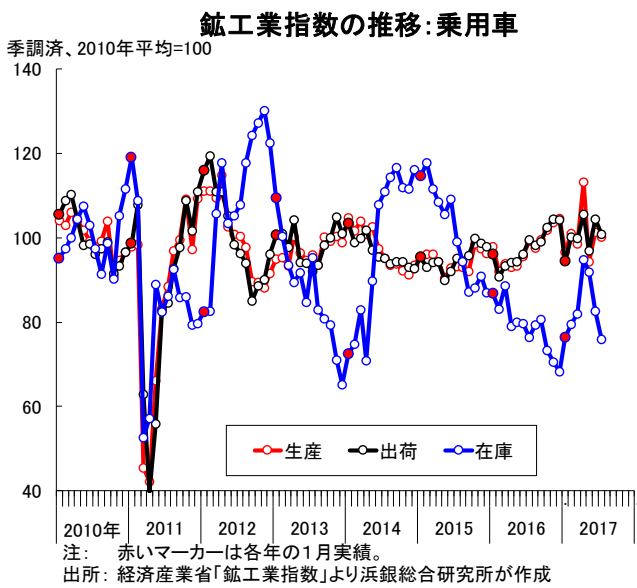
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。7月の普通乗用車の生産活動は「在庫積み上がり局面」が続いており、生産への下方圧力が強い状況である。

7月の小型乗用車の生産活動も「在庫積み上がり局面」が続いており、増産ペースの抑制が必要な状況が続いている。

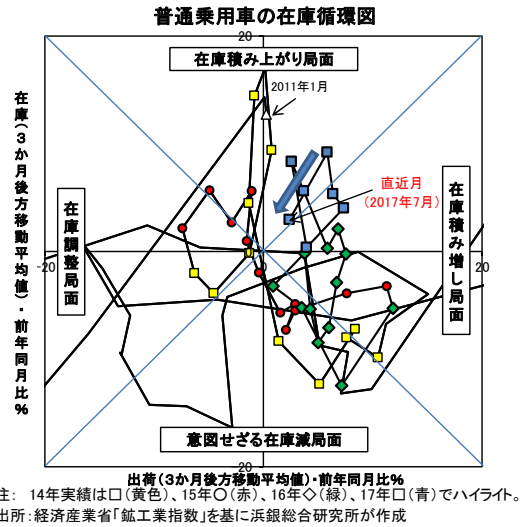
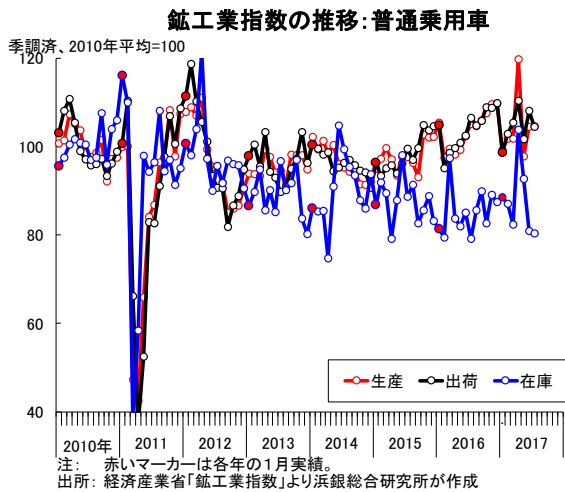
一方、在庫が4か月連続で減少している軽乗用車の生産は「在庫積み増し局面」が続いており、在庫水準は健全である。軽乗用車では、実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象であり、目先、生産を調整するリスクは小さい。

（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。

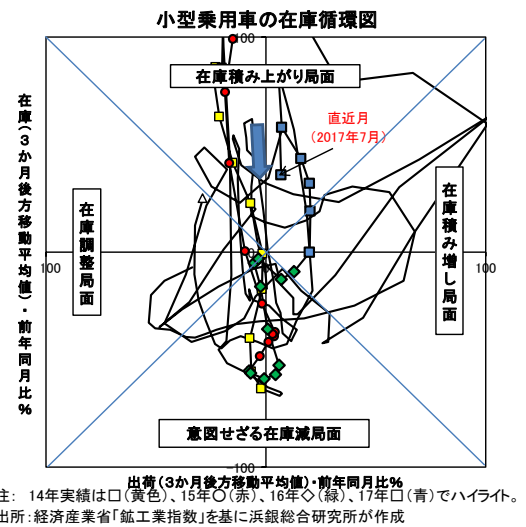
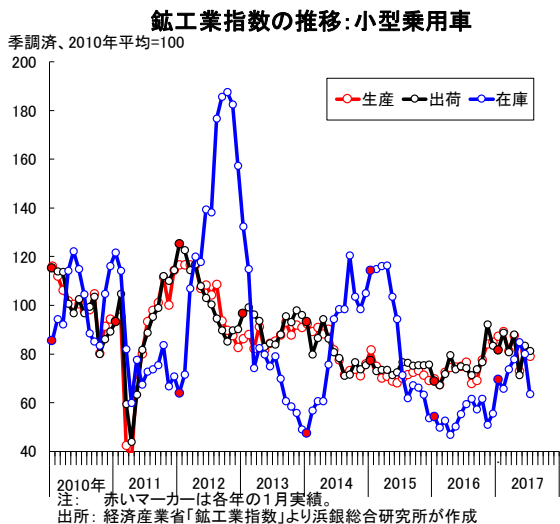
図表14 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続く



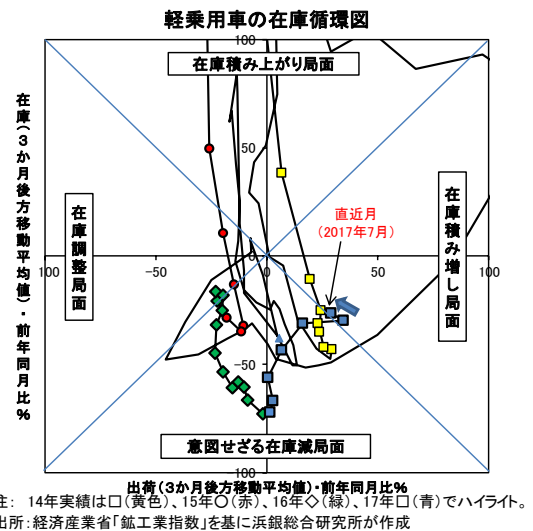
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み上がり局面」が続く



図表 16 小型乗用車も「在庫積み上がり局面」が続く



図表 17 軽乗用車は「在庫積み増し局面」が続く



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。