

調査速報

国内新車販売統計（2017年2月）

国内新車販売台数の季調値は2か月連続で減少。輸出失速で在庫が増加。国内生産への減産圧力が強まる。

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 国内新車販売の減速続く。車検更新車両増加に伴う買替え需要の盛り上がりが一服。
- 1月は輸出失速で在庫が増加。生産は堅調に推移しているが、内外需の減退圧力高まり楽観は禁物。
- 1月中古乗用車輸出（季調値）も2か月連続の減少で厳しい市場環境が続く。

1. 17年2月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比1.7%減の511万台

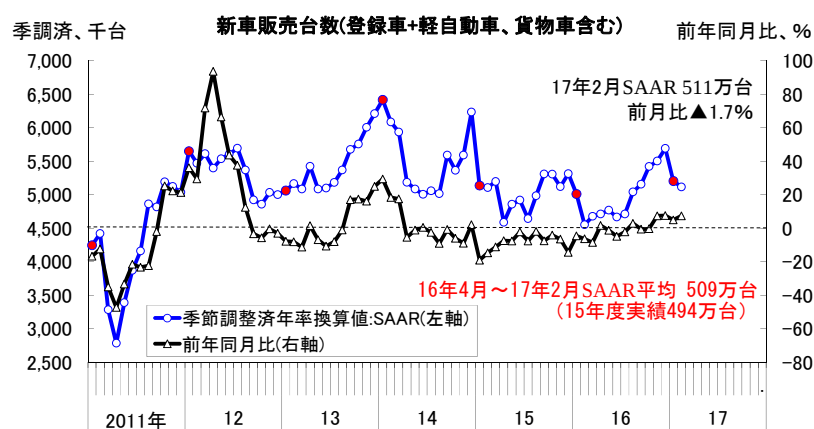
3月1日発表の2017年2月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比7.4%増と4か月連続の前年超えとなったが、季調済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた2月の販売台数は前月比1.7%減の511万台と2か月連続で減少した（図表1）。7か月連続で年率500万台超えとなり水準は高いままであるが、車検更新車両の増加に伴う買い替え需要の盛り上がりが一服したと推察する。年度末に向けて収益性を犠牲にした積極販売が強化されるリスクに要注意である。昨年12月まで車検更新車両台数は増加の一途を辿ったが、2月以降トレンド転換する可能性がある（図表2）。なお、過去のSAAR実績から試算した継続検査件数（車検）の理論値は本年1月がピークとなり、2月は減少基調に転じたと推察する（図表3）。足元で、国内新車販売は減少トレンドに入った可能性が高いと考えており、新年度を迎える業界団体及び自動車メーカーがどのような市場見通しを出すかに要注目である。なお、16年4月～17年2月までのSAAR平均は509万台である。3月の販売が足元の需要レベルとなった場合、16年度国内新車販売台数は509万台になると予想され、日本自動車工業会見通しの485万台を上回る公算だが、前述のように内需が減少基調に入った可能性があるため楽観すべきではない。

内訳をみると、2月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比1.6%減の429万台となり（図表4）、このうち登録乗用車は同4.0%減の284万台と2か月連続で減少した一方（図表5）、軽乗用車の販売台数（SAAR）は前月比3.4%増の144万台（図表6）と増加した。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の2月のSAARは前月比0.9%増の44.9万台とほぼ前月並みとなった（図表7）。

鉱工業指数をみると、1月の乗用車生産は5か月ぶりに下落し、在庫は増加した。在庫は健全な水準を維持しているが、米国を中心とした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入ることなどで内需が減退する可能性があり、今後、乗用車生産に対する下方圧力が高まるリスクには要警戒である。

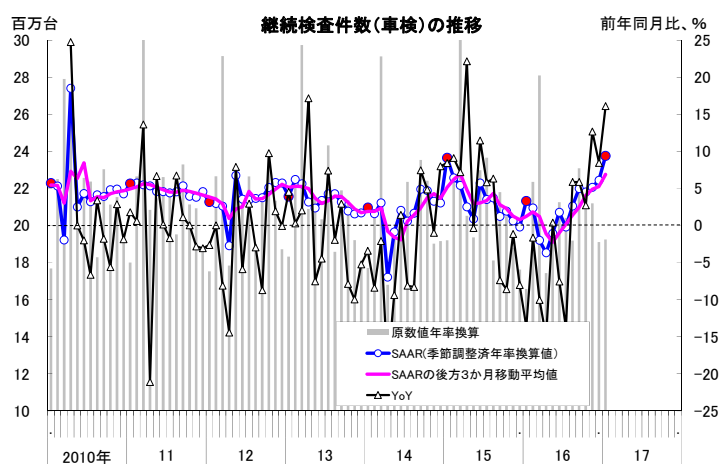
中古乗用車の1月の輸出台数（SAAR）は前月比1.1%減の94万台と2か月連続の減少となった。輸出金額は前年比2桁%の減少が11か月も続いており、厳しい状況が続いている。

図表1 2月国内新車販売（SAAR）は2か月連続の減少



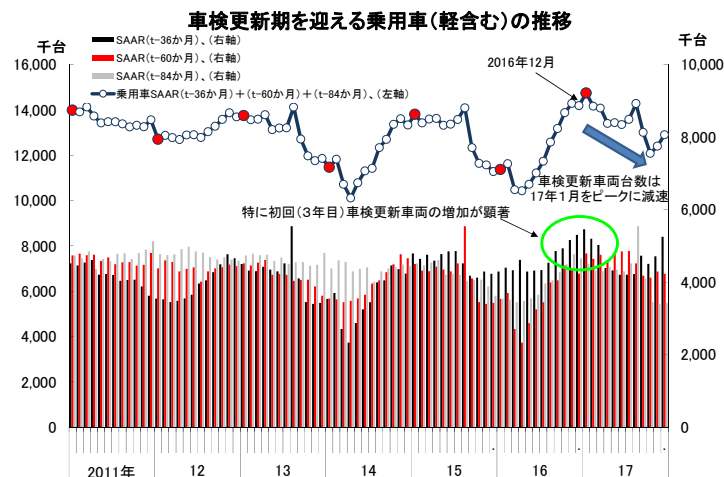
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 継続検査件数(車検)の増加基調が続く



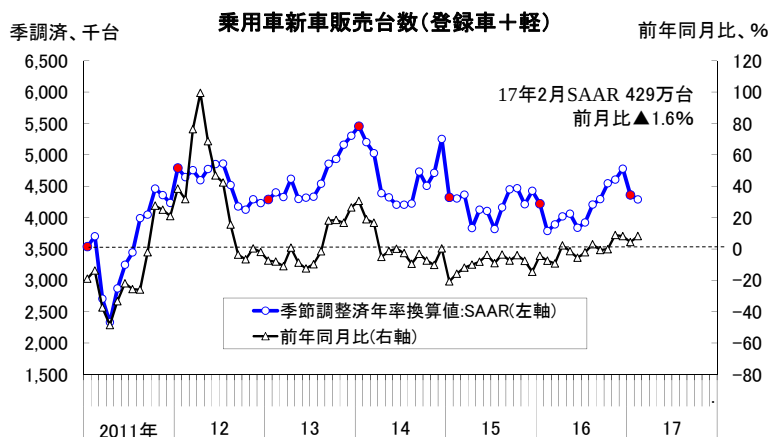
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 国土交通省のデータを基に作成

図表3 車検更新車両の「理論値」は1月がピーク



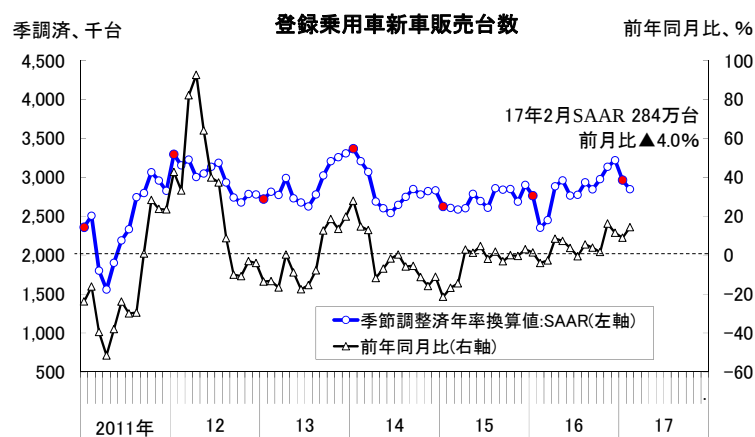
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータを基に作成

図表4 乗用車販売(SAAR)が2か月連続の減少



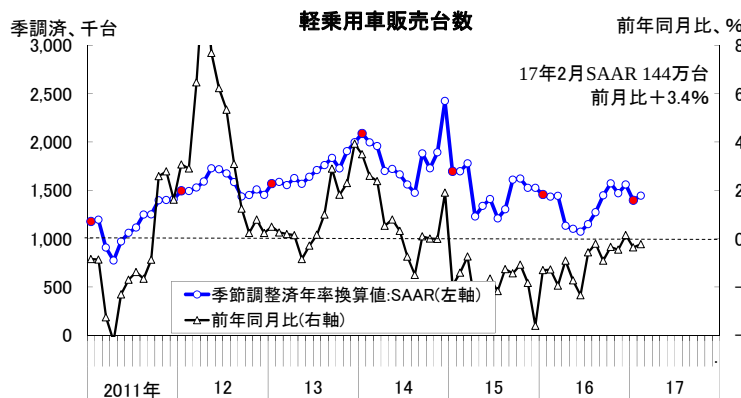
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表5 登録乗用車販売が減少



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6 軽乗用車販売は増加



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 貨物車販売は大幅減となった前月並み



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. 普通乗用車の「意図せざる在庫」が積み上がり始めている

鉱工業指数（速報値）を見ると、1月の乗用車生産は5か月ぶりの下落となった。減産幅以上に出荷が減少したため、在庫水準は4か月ぶりに上昇した。実需に合った適切な生産活動が続いていたが、輸出が失速（後述）したため、在庫が積み上がった。在庫循環図上では^(注)、12月に続き1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8）。しかし、米国を中心とした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入ることによって内需が減退する可能性があり、今後、乗用車生産に対する下方圧力が高まるリスクには要警戒である。

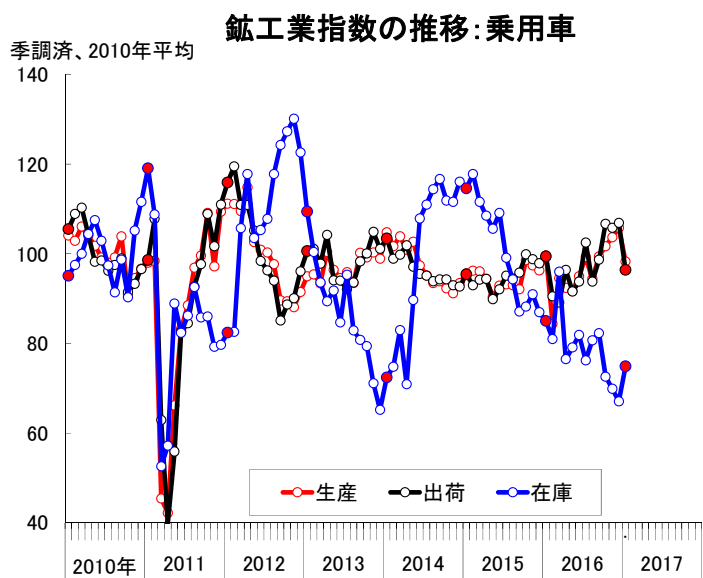
図表9～11では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。1月の普通乗用車の在庫（季調値）は減少したが、生産活動は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」に移行しており、在庫過剰感が生まれ始めている。米国向けを中心に輸出が落ち込んでいることが、意図せざる在庫の増加に繋がっていると考えられる。

一方、1月の小型乗用車の在庫は増加したものの、生産活動は「在庫積み増し局面」が続いている。国内外の需要減少リスクには引き続き要警戒だが、小型乗用車の在庫水準は健全で、前向きな在庫の積み増しが続いている。

軽乗用車の在庫も増加したが、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。

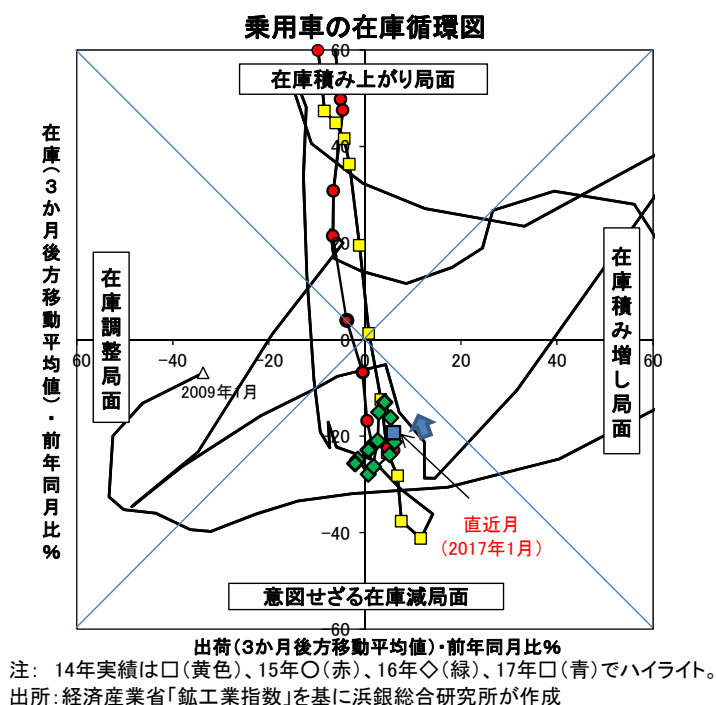
（注）新モデルが発売されるタイミングで乗用車の出荷と在庫は大きく振れるため、各月の出荷・在庫（原数値）を3か月後方移動平均で均してから前年同月比と比較し、それぞれ変化率をX軸（出荷）とY軸（在庫）でプロットしている。

図表8 乗用車の良好な需給環境が続くが、在庫は増加

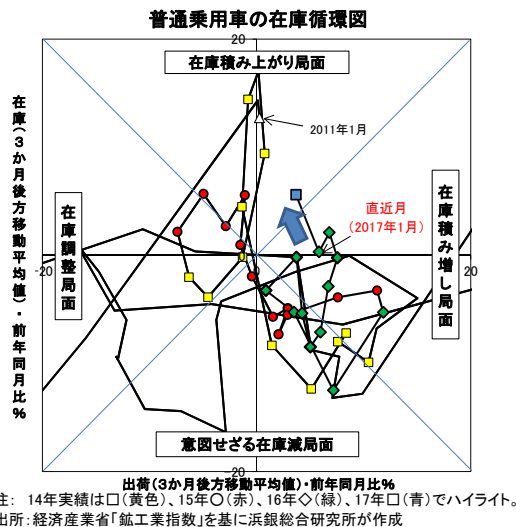
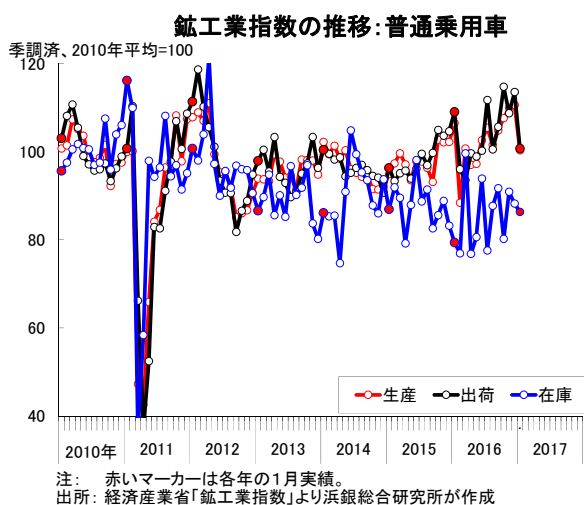


注： 赤いマーカーは各年の1月実績。

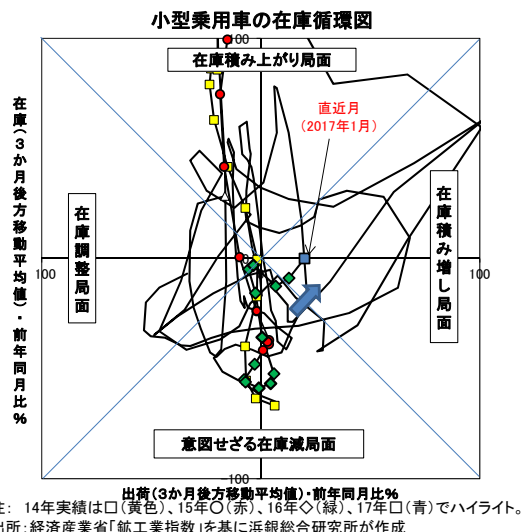
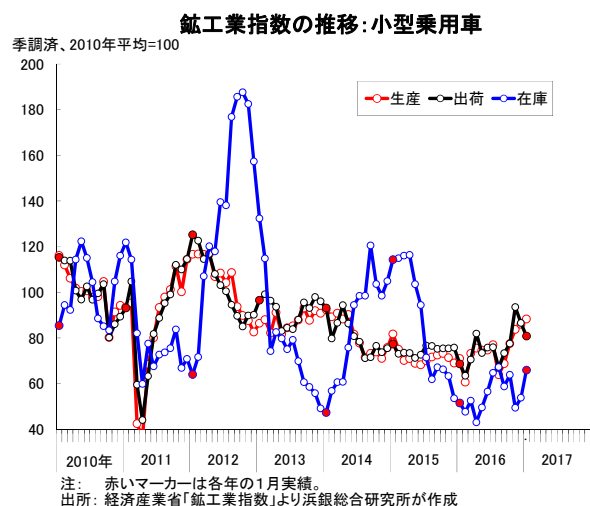
出所：経済産業省「鉱工業指数」より浜銀総合研究所が作成



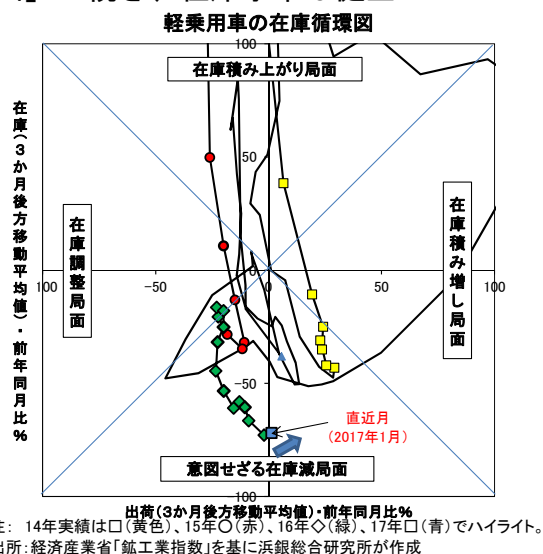
図表9 普通乗用車の生産は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」に移行



図表10 小型乗用車は「在庫積み増し局面」が続く



図表11 軽乗用車も「意図せざる在庫減局面」が続き、在庫水準は健全



3. 1月新車乗用車輸出（季調値）は失速

2月24日に公表された1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15.3%減と20か月ぶりの前年割れとなり、SAARも前月比19.5%減の340万台と3か月連続の減少で大きく失速した（図表12）。3か月後方移動平均値でみたトレンドも下向き始めた。中華圏での旧正月で休港日数の変動が一過性要因として輸出の足かせとなった可能性も考えられるため、2月の実績と均してみる必要があるが、11月に始まった下落トレンドは無視できない。主要仕向地別でみると（図表13）、中東と豪州向け以外の主要地域向け輸出が押し並べて大きく減少した。

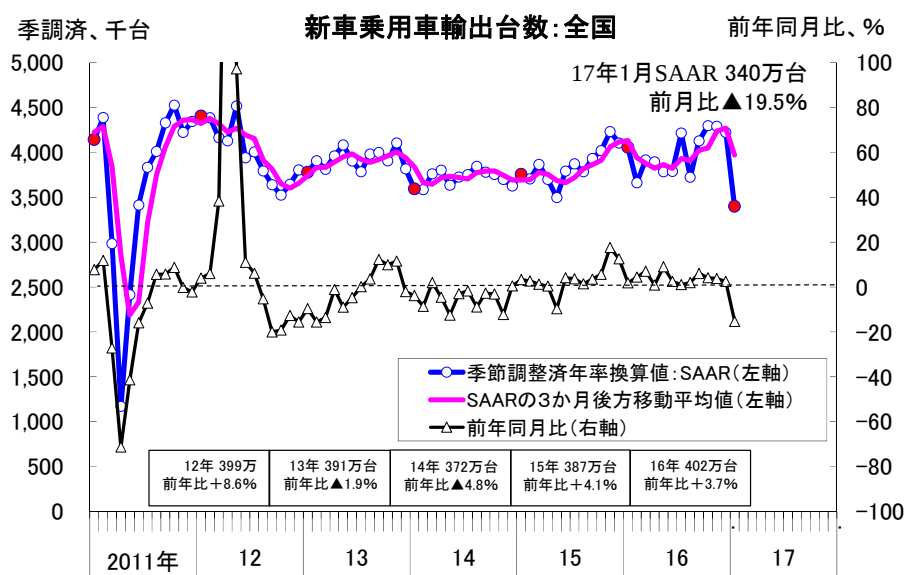
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、1月に前月比1.1%増の1,805万台（当社試算）と増加した（図表14）。もっとも、3か月後方移動平均値でみたトレンドは頭打ちの状況である。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は脆弱性の高い需要と言えよう。長らく拡大基調にあった米国新車市場は、今後、「息切れ」する可能性が高い。同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい状況と考える。

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り、1月の販売台数（SAAR）が前月比1.3%減少した（図表15）。16年の欧州の新車販売は堅調であったが、主要市場である英国の新車販売においては、同国EU（欧州連合）離脱に伴う通貨安を起因とした自動車価格の値上げが逆風となるため、同地域向けの輸出も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1月の乗用車小売台数は11か月ぶりに前年割れとなり、流通在庫は急増し一気に過剰な状況に陥った（図表16）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）も、1月のSAARは前月比18.8%減となり、3か月後方移動平均値で見るトレンドは減速感が強まっている（図表17）。16年を通して中国の内需は小型車減税を背景に堅調に推移したが、1月に減税幅が半分にされたことから、これまでに発生した駆け込み需要の反動減及び実質増税が大きな逆風となっている。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、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12 1月乗用車輸出（SAAR）は失速



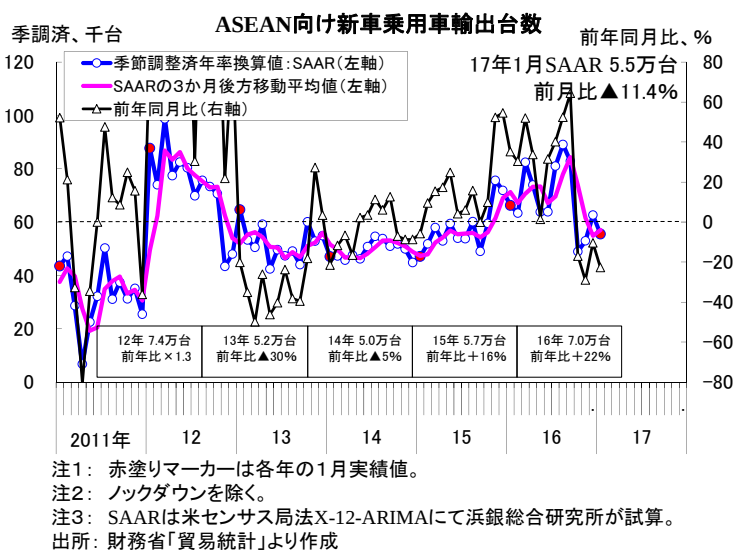
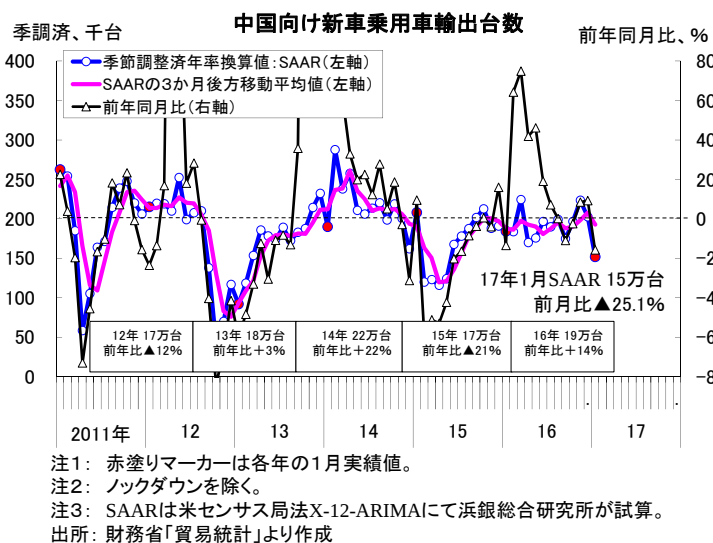
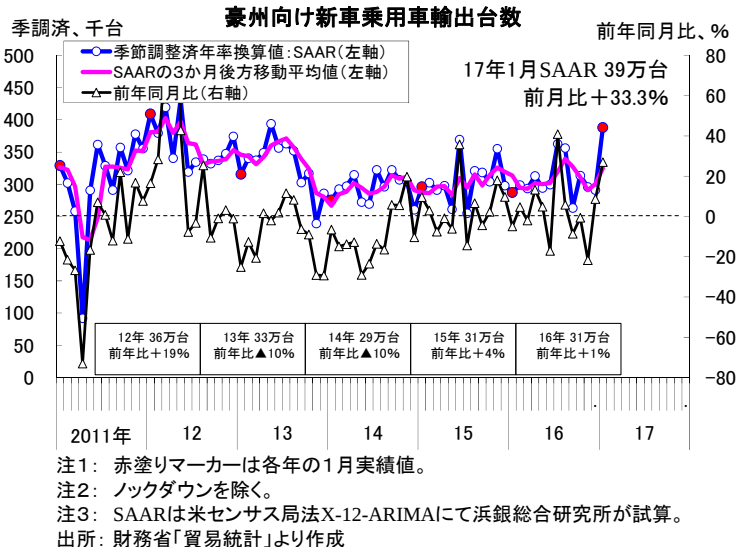
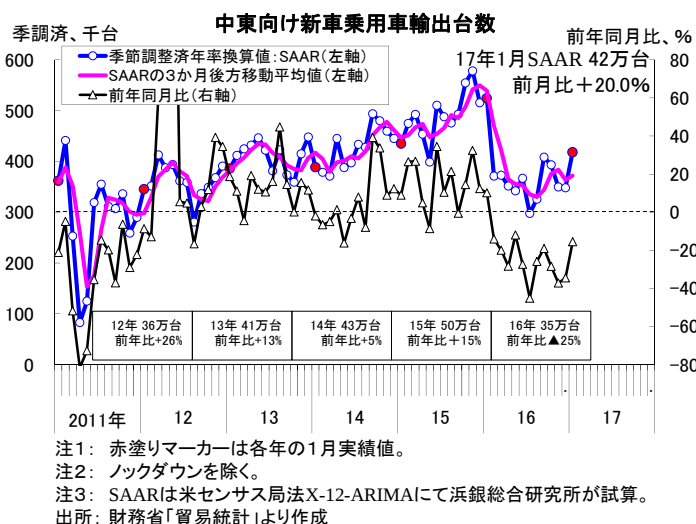
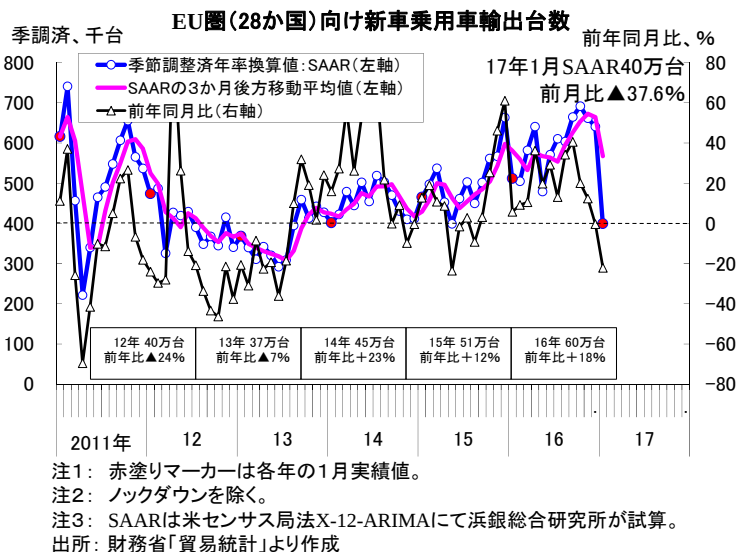
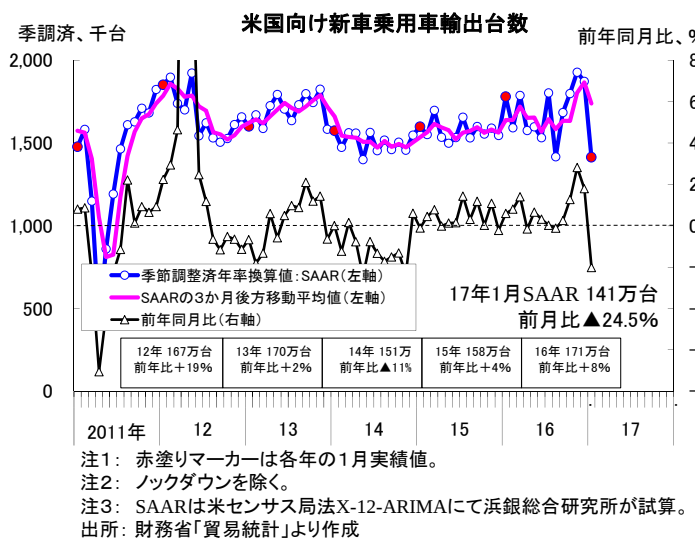
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2：ノックダウンを除く。

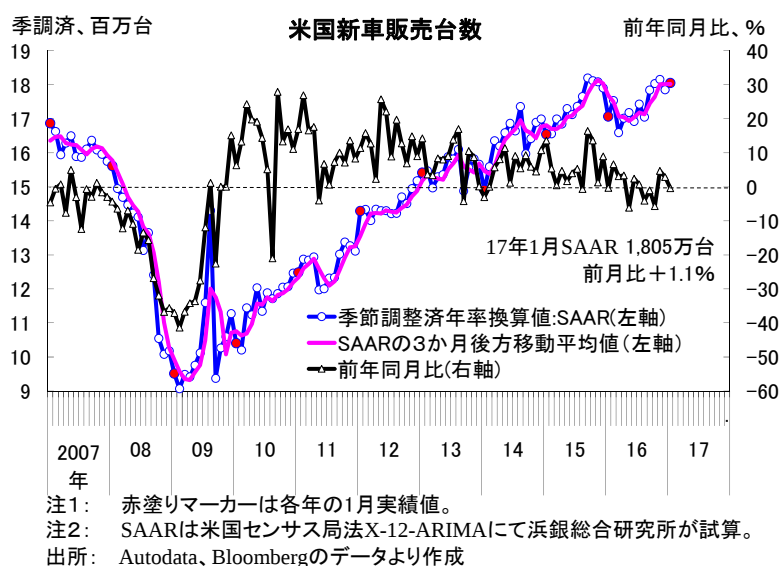
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

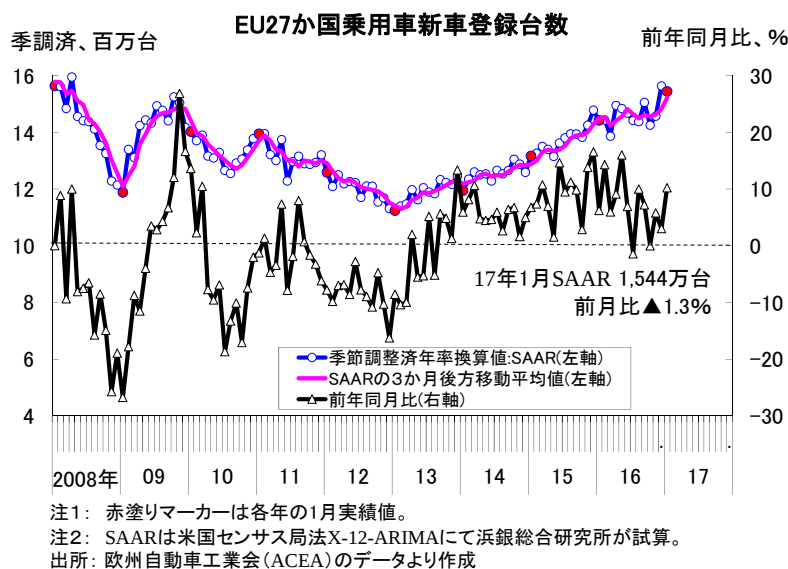
図表 13 中東と豪州以外の主要地域への輸出が減少



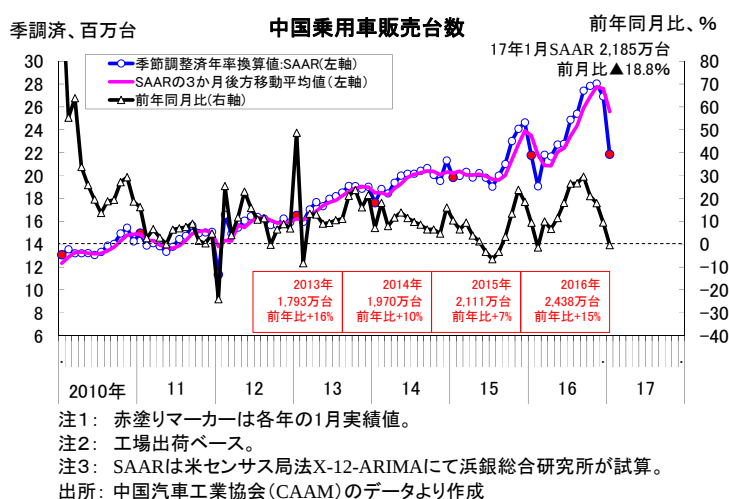
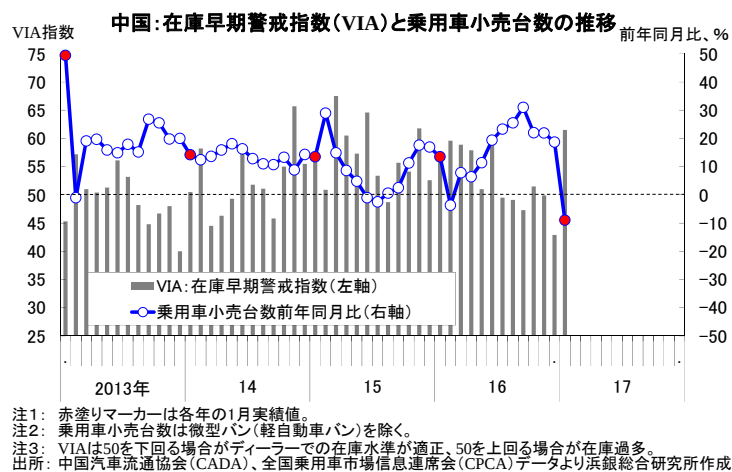
図表 14 米国新車販売（SAAR）は 1800 万台レベルで高水準も減速リスク高い



図表 15 1 月欧州新車販売（SAAR）は減少



図表 16 中国乗用車小売販売は失速：過剰在庫積み上がる 図表 17 中国乗用車販売（出荷）も失速



4. 1月中古乗用車輸出台数（SAAR）は前月比1.1%減の94万台と2か月連続の減少

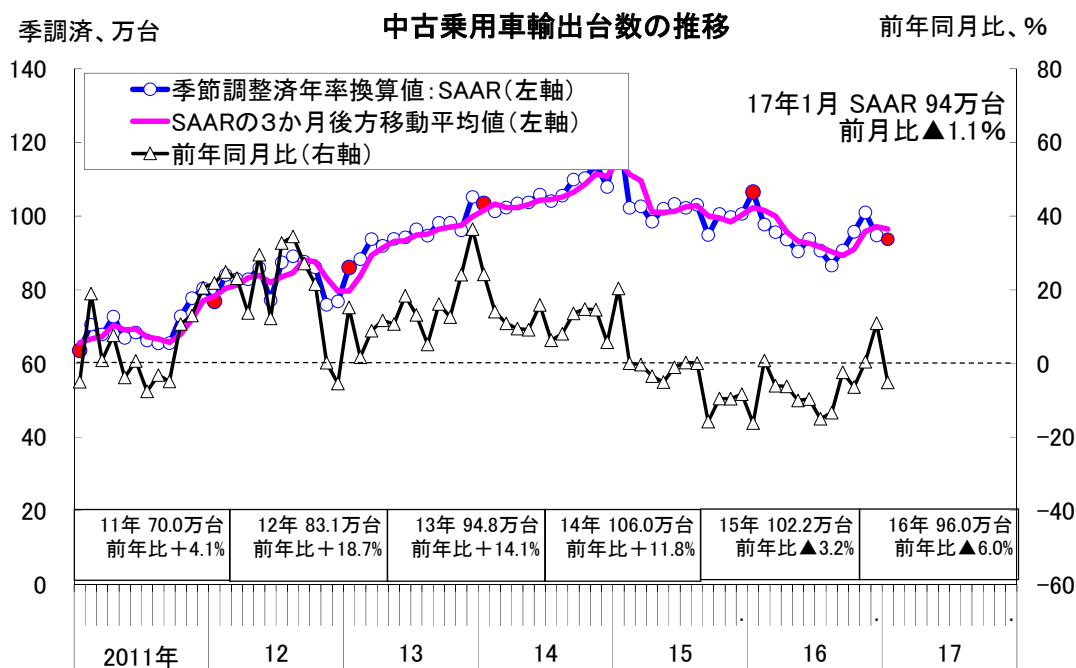
国内流通業者に注目されている中古乗用車の輸出市場に目を向けると、1月中古車輸出台数は前年同月比5.2%減と3か月ぶりに前年割れし、SAARも前月比1.1%減の94万台と2か月連続の減少となった。3か月後方移動平均値でみるトレンドは前年9月を底に上向いて推移し、長らく底の見えない状況が続いていた中古車輸出台数に回復の兆しが出始めていたが、1月は再び減少基調に転じた（図表18）。1月中古乗用車の輸出金額は前年同月比15.7%減と11か月連続の減少となり、中古車輸出市場を取り巻く環境は引き続き厳しい状況が続いている（図表19）。

1月中古乗用車輸出台数を仕向地別で見ると、バングラデシュ向けは大幅に増加したが、それ以外の主要仕向け地向けでは押し並べて減少した（図表20）。輸出価格に目を向けると、全世界向け中古乗用車のFOB平均価格の低迷が続いている。台数ベースで最大の仕向け先であるアフリカ地域向け中古乗用車のFOB平均価格は1月に若干上昇したが依然として低位にあり、収益性を犠牲にした激しい価格競争が収まる様子は統計からは見受けられない（図表21）。

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1月の輸出台数（SAAR）は、前月比78.5%増の3.2万台と急伸した12月から一転して1月は同57.7%減の1.4万台と失速した（図表22）。とりわけ、同国固有で人気が高い軽乗用車の日本からの輸出台数は1月に大幅に減少した（図表23）。この1月の失速の背景には、2月に日本で新型軽乗用車の発売を控えていたことで、同モデルの調達を狙った現地輸入業者が様子見のスタンスをとったということが挙げられる。2月以降の動きをみてから、スリランカ向けの輸出動向を判断したい。

最後に、スリランカと同様に高単価車両の輸出先であるシンガポール向けの1月の輸出台数（SAAR）は、前月比60.4%減の0.4万台と7か月連続の減少で「完全休戦」状態となっている（図表24）。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たが、マクロ景気の悪化が足かせとなり、減少トレンドが続いている。

図表18 中古乗用車輸出台数（SAAR）は2か月連続の減少

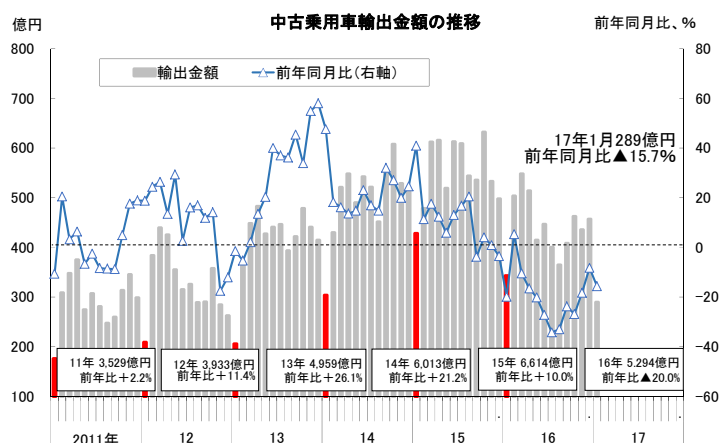


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

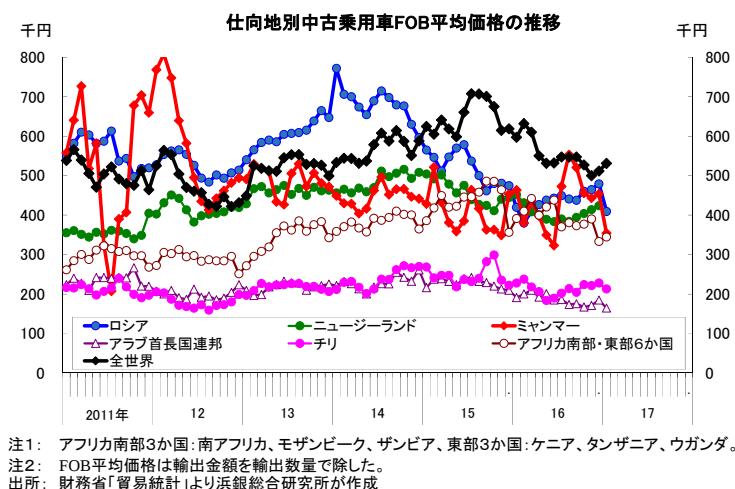
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

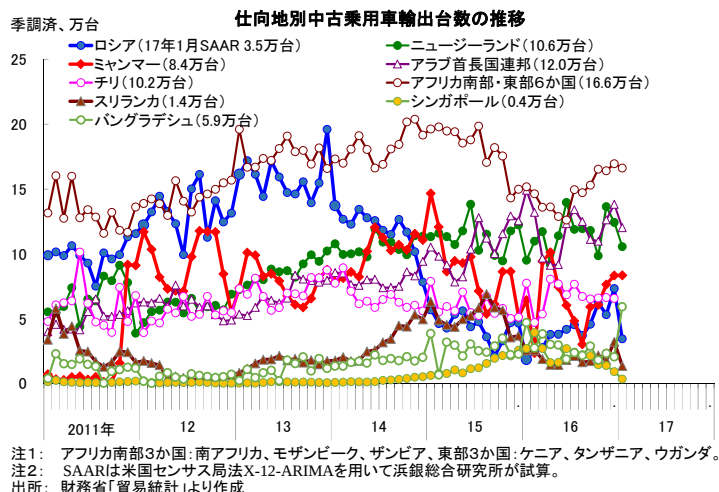
図表 19 輸出金額は 11 か月連続の前年割れ



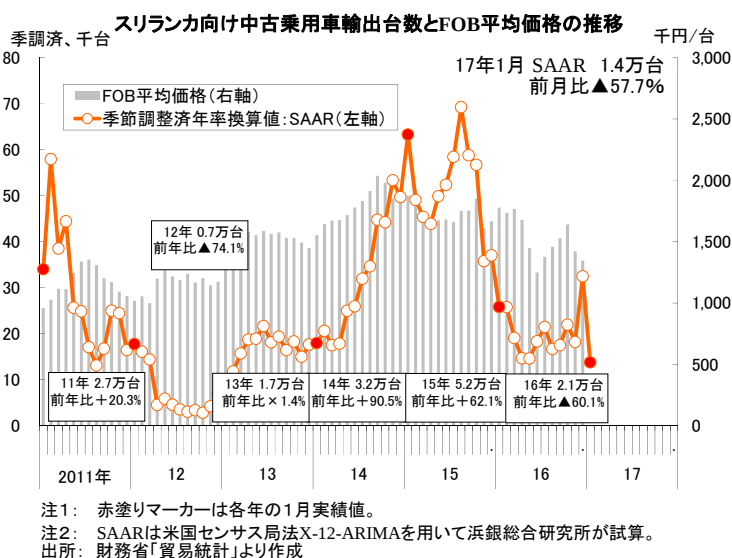
図表 21 中古輸出乗用車の市況低迷続く



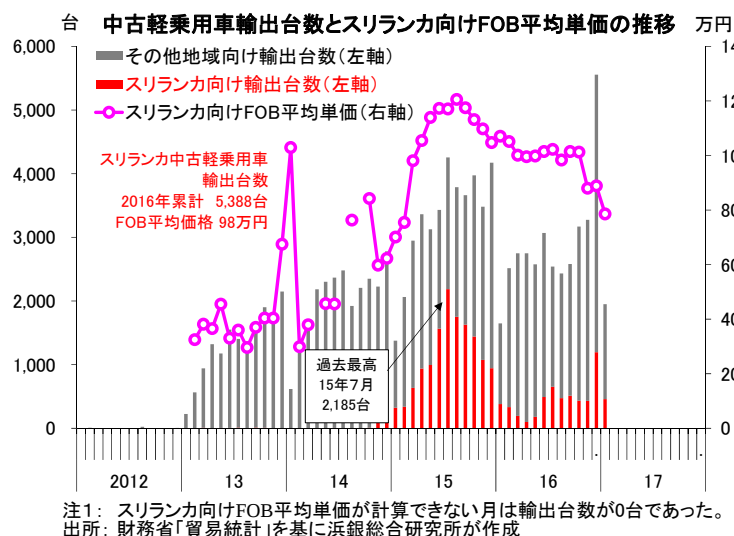
図表20 バングラデシュ向け以外押し並べて減少



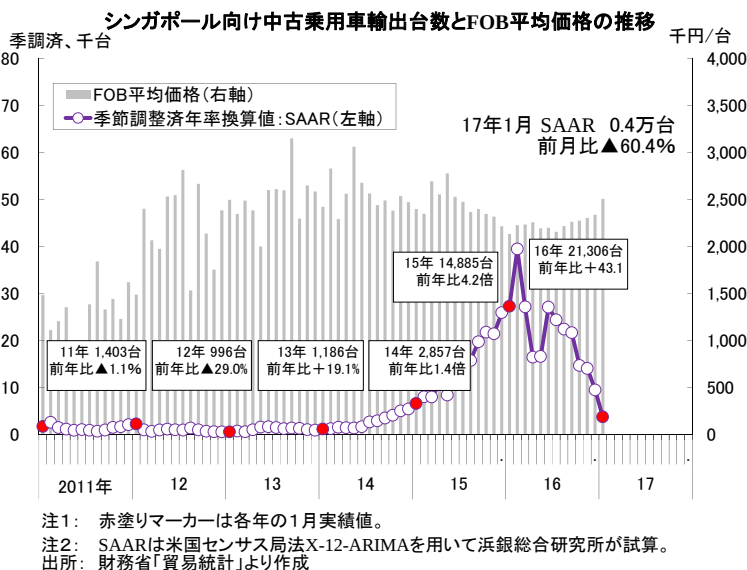
図表 22 スリランカ向けは1月に失速



図表 23 スリランカ向け中古軽乗用車輸出が大幅減



図表 24 シンガポール向け輸出は完全休戦状態



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。