

調査速報

国内新車販売統計（2017年3月）

減少トレンド入りした新車販売台数は年率 500 万台割れ間近。外需も減速基調で生産への下方圧力が強まる

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 国内新車販売は減少トレンド入りの可能性が高い。車検更新車両増加に伴う買替え需要の減退が背景。
- 新車乗用車輸出の減速も続いている。主力市場である欧米向け輸出の減少基調が継続。
- 内外需の減退で乗用車生産に対する下方圧力が高まるリスクに引き続き要警戒。

1. 17年3月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比1.9%減の502万台

4月3日発表の2017年3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8.7%増と5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3月の販売台数は前月比1.9%減の502万台と3か月連続で減少した（図表1）。8か月連続で年率500万台超えとなったが、500万台割れの一手手前まできている。足元の内需減速の背景には、車検更新車両の増加に伴う買替え需要の盛り上がりが一服しことが一因となっていると推測する。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月は減少に転じた（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2月に減少基調に転じており、車検更新車両台数の減速は当面続くと予測する（図表3）。足元、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いる。

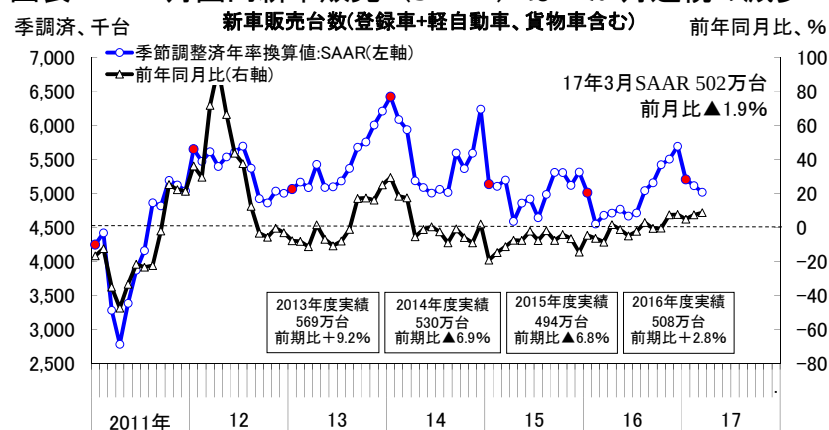
内訳をみると、3月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比2.7%減の417万台となり、このうち登録乗用車は同3.5%減の274万台と3か月連続で減少し（図表4）、軽乗用車の販売台数（SAAR）も前月比1.0%減の143万台（図表6）と減少した。軽乗用車と軽商用車を合わせた軽自動車販売台数のSAARは前月比2.0%減の180万台となった。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の3月のSAARは前月比0.1%増の44.9万台とほぼ前月並みとなったが、3か月後方移動平均値は減少に転じた（図表7）。

以上により、2016年度（16年4月～17年3月）の国内新車販売台数は前期比2.8%増の508万台と2年ぶりに500万台水準を確保した。内訳は、登録車が同7.5%増の336万台となった一方、軽自動車は同5.1%減の172万台となり、軽自動車比率は15年度の36.7%から16年度は33.9%へと大きく低下した。

新車乗用車輸出の減速も続いている。2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1.6%増と、20か月ぶりの前年割れとなった1月から再び水面上に浮上し、SAARも前月比3.8%増の396万台と増加したものの、3か月後方移動平均値でみたトレンドは下落し続けている。欧米向け輸出の減少基調が続いている。

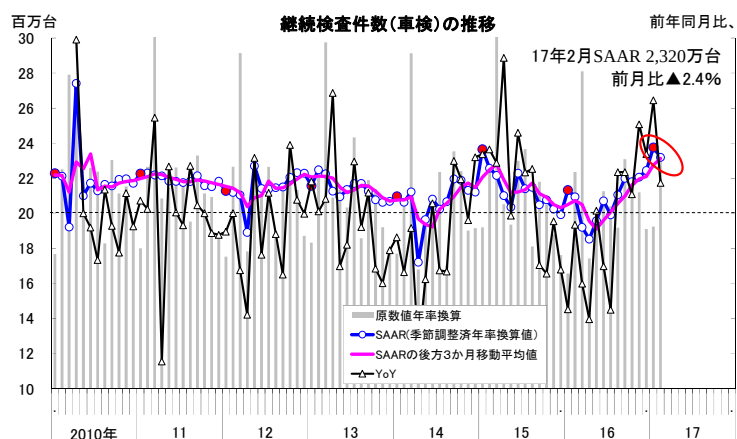
鉱工業指数をみると、2月の乗用車生産は5か月ぶりの下落となった1月から反転上昇したが、在庫水準も2か月連続で上昇した。乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあるが、米国を中心とした海外での自動車需要が減速し、車検更新車両が減少局面に入ることによって内需も減退する可能性があるため、今後、乗用車生産に対する下方圧力が高まるリスクには引き続き要警戒である。

図表1 3月国内新車販売（SAAR）は3か月連続の減少



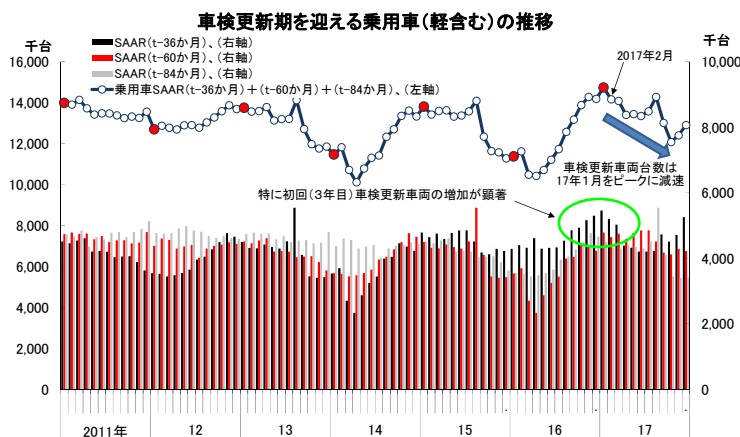
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 2月継続検査件数（SAAR）は遂に減少



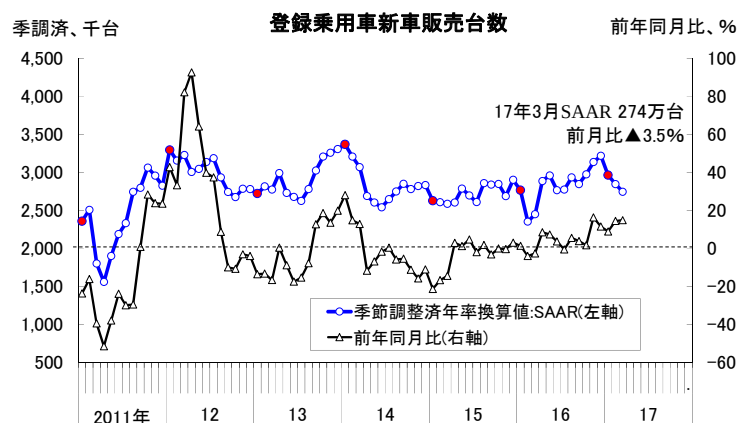
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 国土交通省のデータを基に作成

図表3 車検更新車両の理論値は減少基調が続く



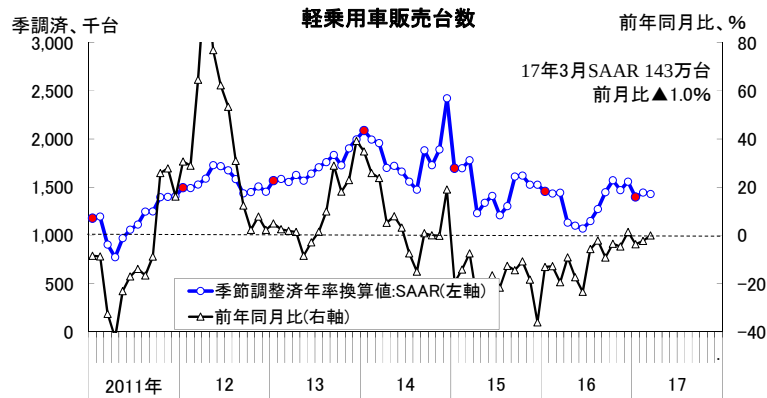
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータを基に作成

図表4 登録乗用車販売が減少



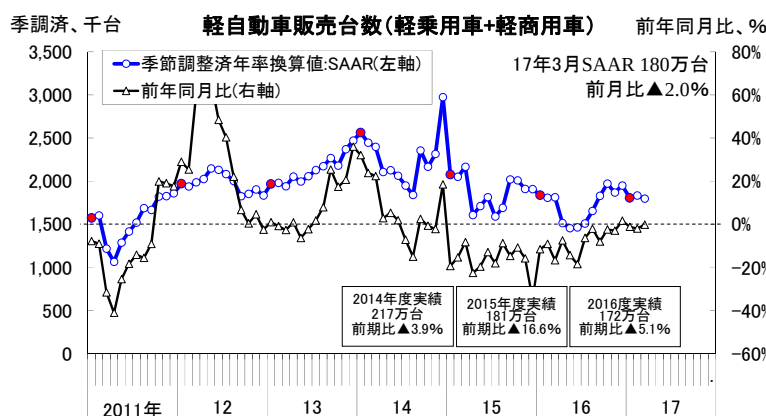
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表5 軽乗用車販売も減少



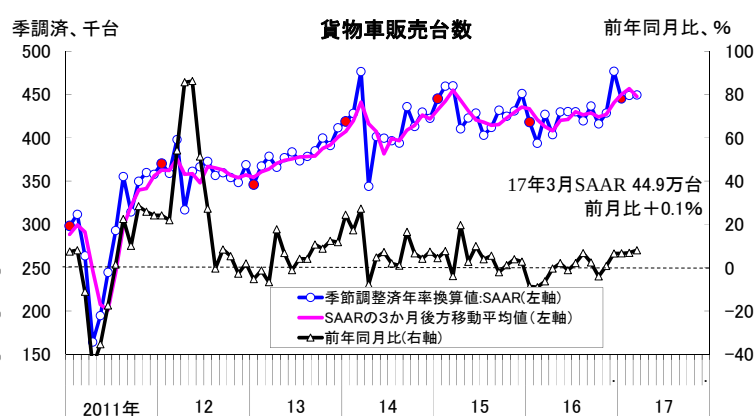
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表6 3月軽自動車販売（SAAR）は180万台



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 貨物車販売は横ばい推移



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

2. 新車乗用車輸出の減速基調が続く

3月30日に公表された2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1.6%増と、20か月ぶりの前年割れとなった1月から再び水面上に浮上し、SAARも前月比3.8%増の396万台と増加した(図表8)。しかし、3か月後方移動平均値でみたトレンドは下落し続けている。主要仕向地別でみると(図表9)、欧米向け輸出は前月比で増加したが、減少基調は続いており力強さに欠けている。

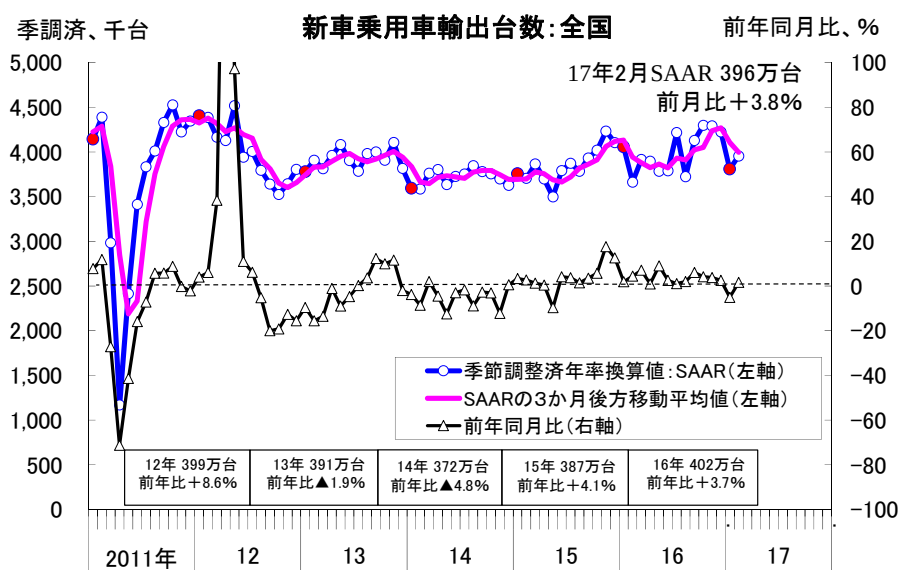
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数(SAAR)は、2月に前月比2.5%減の1,760万台(当社試算)と減少した(図表10)。3か月後方移動平均値でみたトレンドも頭打ちの状況である。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は年率1,700万台水準を維持しているものの、脆弱性が高いと言えよう。長らく拡大基調にあった米国新車市場は、今後、「息切れ」が続く可能性が高い。同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい状況と考える。

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、2月の販売台数(SAAR)が前月比0.3%減と2か月連続で減少した(図表11)。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、中国の乗用車小売台数は11か月ぶりに前年割れとなった1月に対し、2月は再び前年超えとなった。しかし、流通在庫は過剰な状況が続いている(図表12)。乗用車販売台数(生産に近い工場出荷ベース)も、2月のSAARは前月比6.5%増となったが、3か月後方移動平均値で見るトレンドは減速基調が続いている(図表13)。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逆風となっている。流通在庫の過剰感が強まり、生産調整リスクが高まっていることから、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、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 乗用車輸出(SAAR)の減速基調が続く



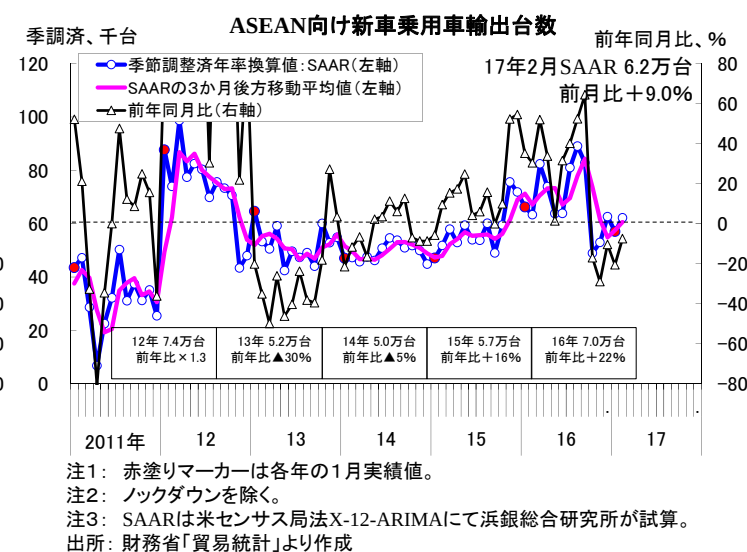
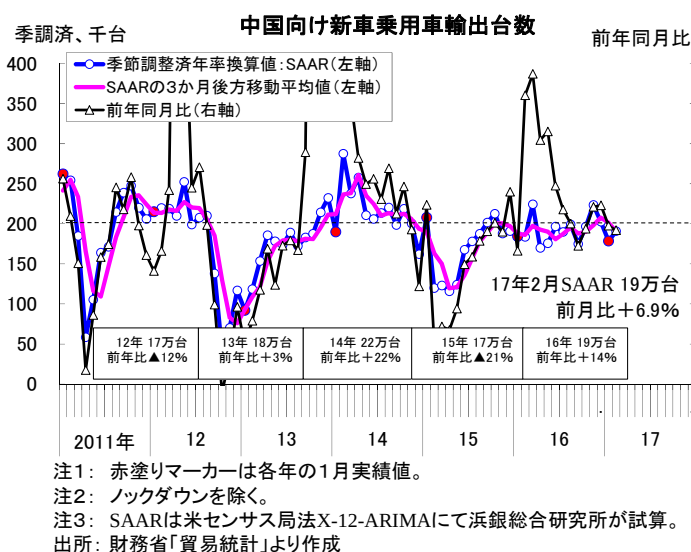
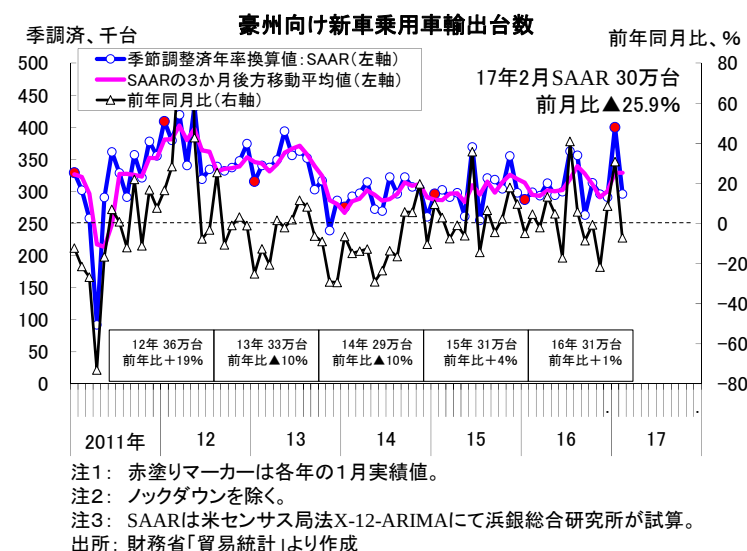
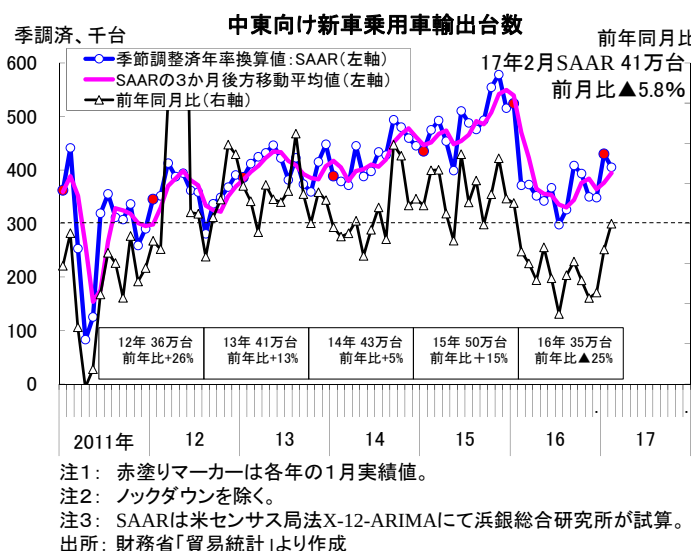
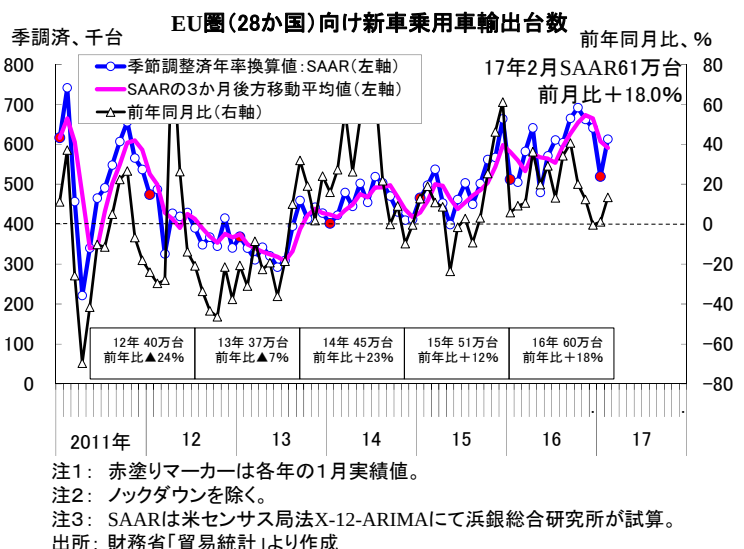
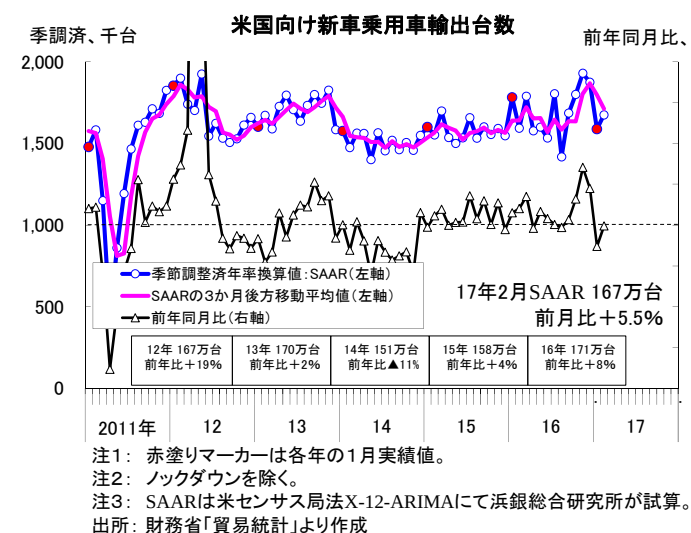
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: ノックダウンを除く。

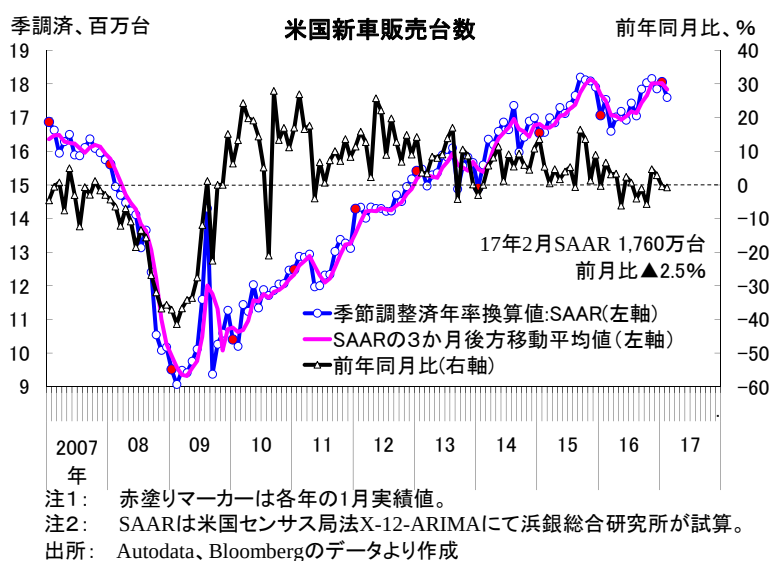
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

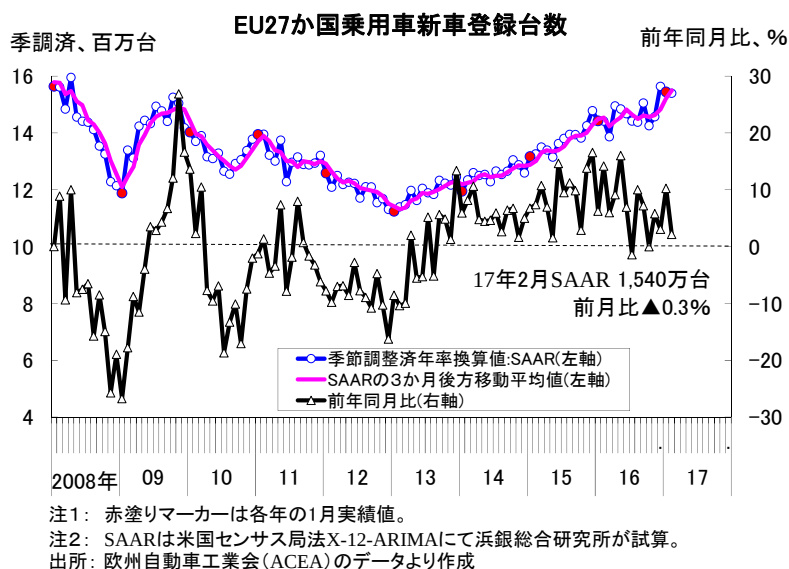
図表9 欧米向け輸出（SAAR）は増加したが、減少トレンドは変わらず



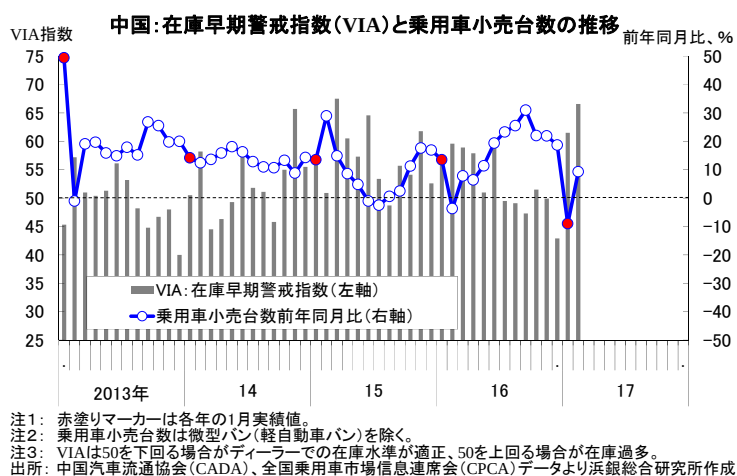
図表 10 米国新車販売（SAAR）は減少基調続く



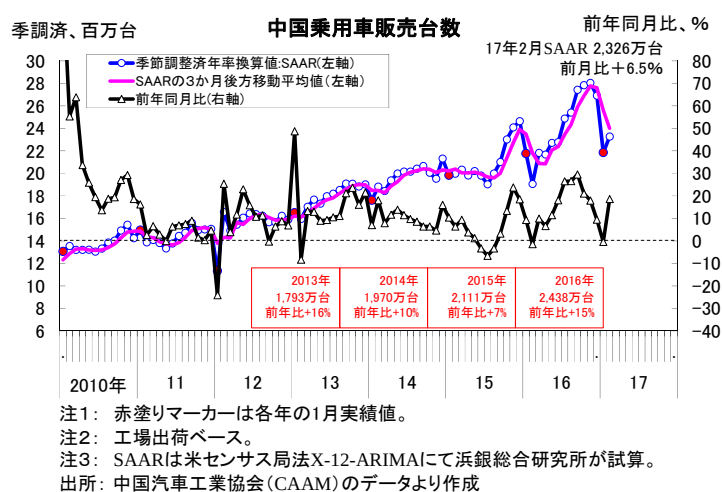
図表 11 2月欧州新車販売（SAAR）は2か月連続の減少



図表 12 中国では乗用車流通在庫の過剰感強まる



図表 13 中国乗用車販売（出荷）は減少基調



3. 普通乗用車の意図せざる在庫の増加が続く。小型乗用車の生産も「在庫積み上がり局面」の一步手前

鉱工業指数(速報値)を見ると、2月の乗用車生産は5か月ぶりの下落となった1月から反転上昇した。しかし、生産の伸びが出荷の増加より強かったため、在庫水準は2か月連続で上昇した。出荷の伸びが小さかった背景には、輸出が小幅に増加したものの(前述)、国内販売の減少がそれを一部相殺したことがある。在庫循環図上では^(注)、1月に続き2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14)。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。

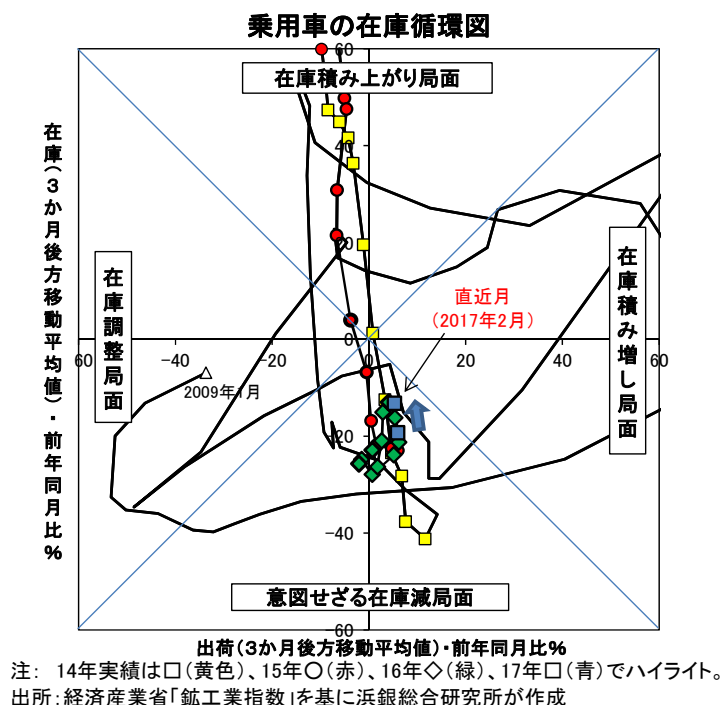
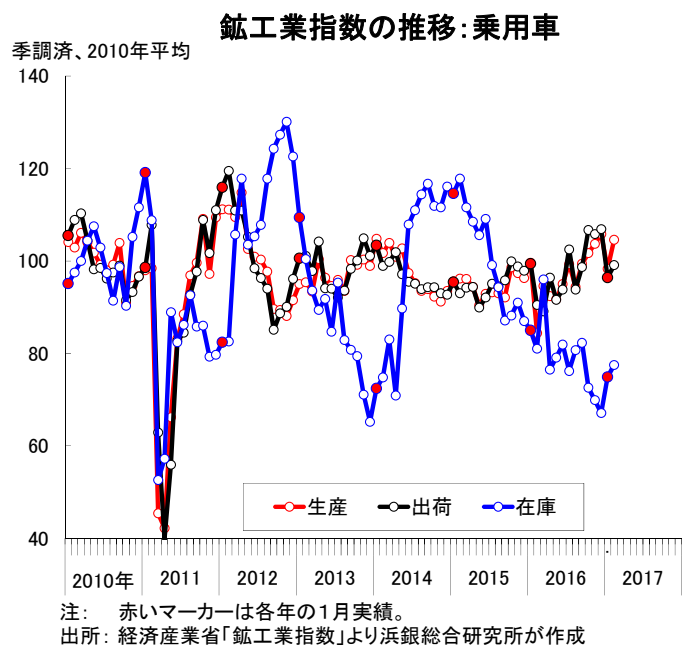
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数(生産、出荷、在庫)の推移と在庫循環図を示している。2月の普通乗用車の在庫(季調値)は減少したが、生産活動は「在庫積み上がり局面」にあり、在庫には過剰感がある。米国向けを中心に輸出が減少していることが、意図せざる在庫の増加に繋がっていると考えられる。

また、2月の小型乗用車の在庫は減少したものの、生産活動は「在庫積み上がり局面」の一步手前となっている。小型乗用車の前向きな在庫積み増しが続いているが、近く過剰水準となりそうだ。

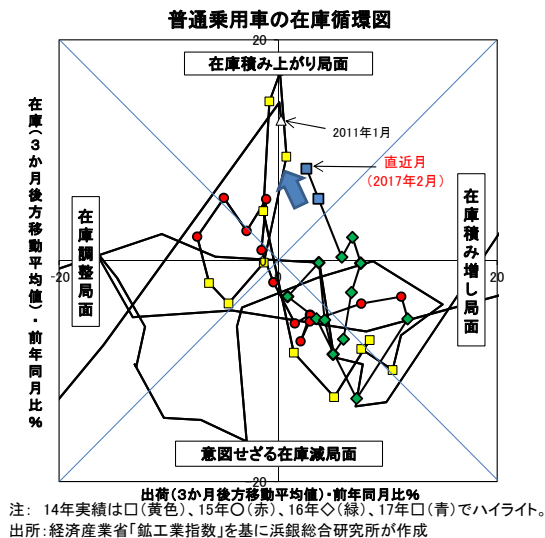
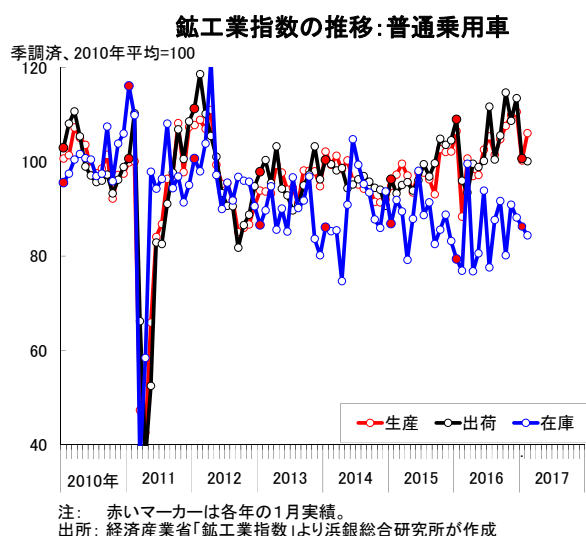
軽乗用車の在庫は2か月連続で増加したが、生産は「意図せざる在庫減局面」に止まっており、在庫水準は適正である。

(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。

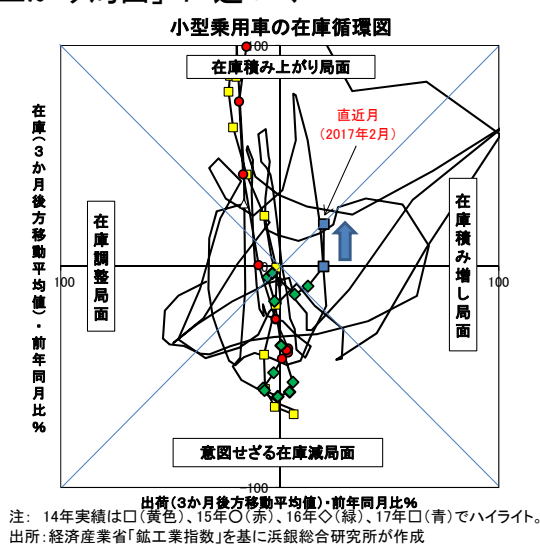
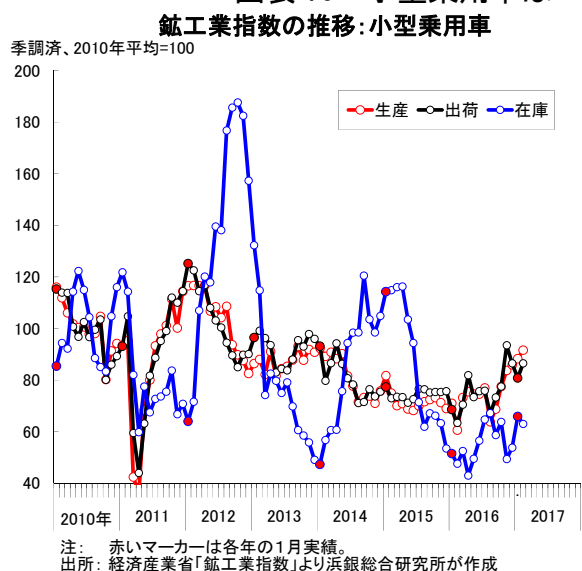
図表14 乗用車の良好な需給環境が続くが、在庫は増加



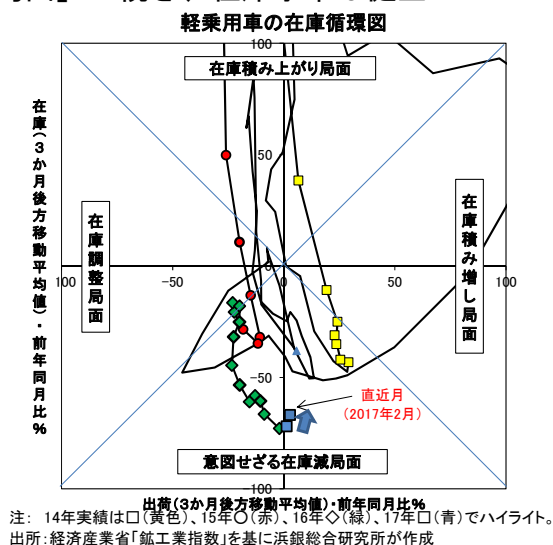
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み上がり局面」が続き、在庫に過剰感がある



図表 16 小型乗用車は「在庫積み上がり局面」に近づく



図表 17 軽乗用車は「意図せざる在庫減局面」が続き、在庫水準は健全



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。