

調査速報

国内新車販売統計（2017年4月）

4月国内新車販売は盛り返したが楽観は禁物。輸出減速は続いており、国内生産への下方圧力は強まろう。

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（季節調整済年率換算値）は4か月ぶりに増加したが、先行きを楽観視するのは尚早。
- 新車乗用車輸出の減速が続いている。新車市場が縮小し始めた米国向け輸出の減速が足かせ。
- 米国向けを中心とした輸出減速と国内買替え需要の減少リスクの高まりが国内生産の下押し材料に。

1. 17年4月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比4.8%増の526万台

5月1日発表の2017年4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9.2%増と6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4月の販売台数は前月比4.8%増の526万台と4か月ぶりに増加した（図表1）。

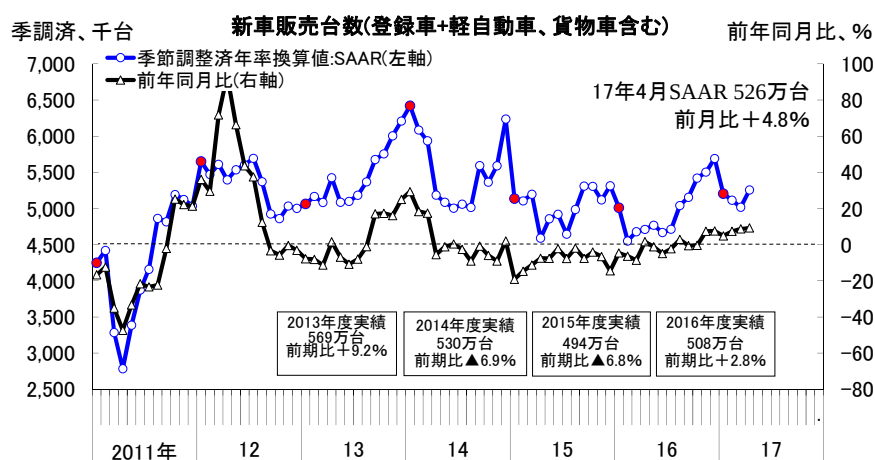
久しぶりに全需が盛り返し、4月の統計は堅調な結果であったといえるが、車検更新車両台数の減少トレンドが続いていることから、先行きを楽観視するのは尚早と考える。昨年12月まで車検更新車両台数は増加の一途を辿ったが、2月以降は減少トレンドとなっている（図表2）。なお、過去のSAAR実績から試算した継続検査件数（車検）の理論値は本年2月に減少基調に転じており、車検更新車両台数の減速は当面続くと予測する（図表3）。車検更新時の買い替え需要が減速することが、引き続きリスク要因となる。

内訳をみると、4月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比15.2%増の316万台と4か月ぶりに大きく増加した一方で（図表4）、軽乗用車のSAARは同5.7%減の135万台と大きく減少した（図表6）。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2.3%減の176万台と、8か月ぶりに180万台を割り込んだ。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の4月のSAARも同4.8%減の42.8万台と減少し、3か月後方移動平均値でみたトレンドは下落基調が続いている（図表7）。

新車乗用車輸出の減速が続いている。3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4.0%増、SAARも前月比1.8%増の403万台とそれぞれ2か月連続で増加したものの、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。一部メーカーが主要モデルの生産を欧州から日本に切り替えた影響で、欧州向け輸出は急増したが、新車市場が縮小し始めた米国向け輸出の減速が足かせとなっている。

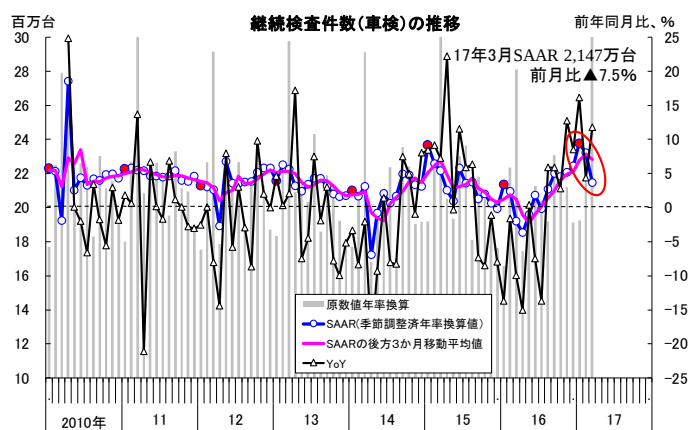
鉱工業指数をみると、3月の乗用車生産は下落したものの、在庫水準は3か月連続で上昇した。乗用車生産は依然として「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は適正であるが、米国を中心とした海外での自動車需要が減速し、また、車検更新車両が減少局面に入ったことで内需が減速するリスクが高いため、今後、乗用車生産に対する下方圧力は高まるものと考えられる。

図表1 4月国内新車販売（SAAR）は4か月ぶりの増加

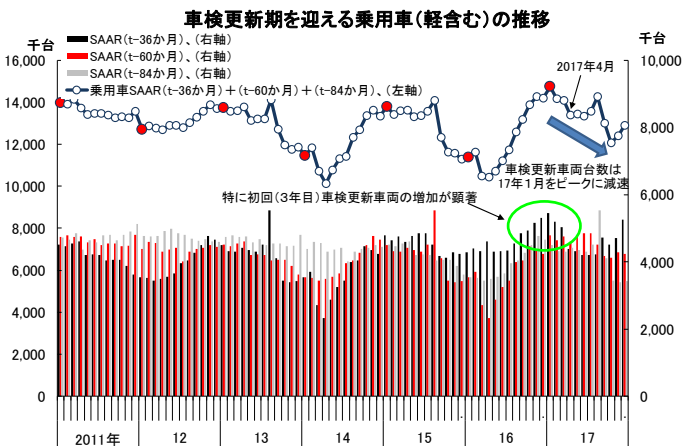


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

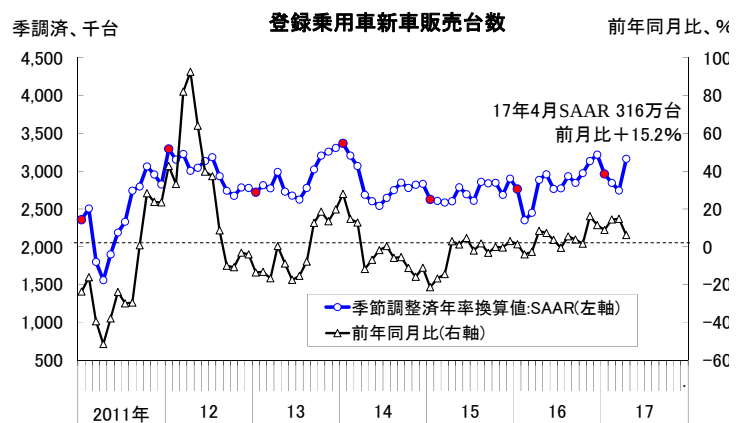
図表2 3月継続検査件数（SAAR）は大きく減少



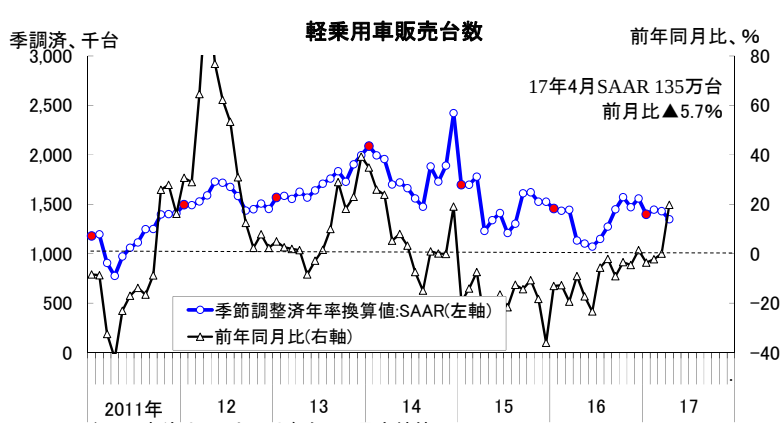
図表3 車検更新車両の理論値は減少基調が続く



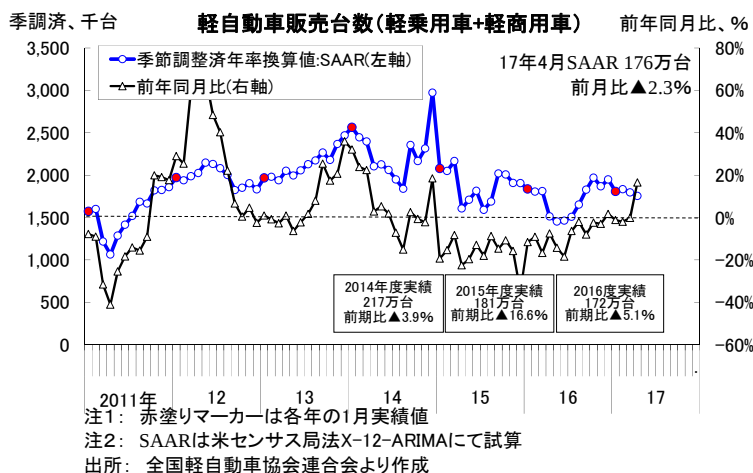
図表4 登録乗用車販売が大幅に増加



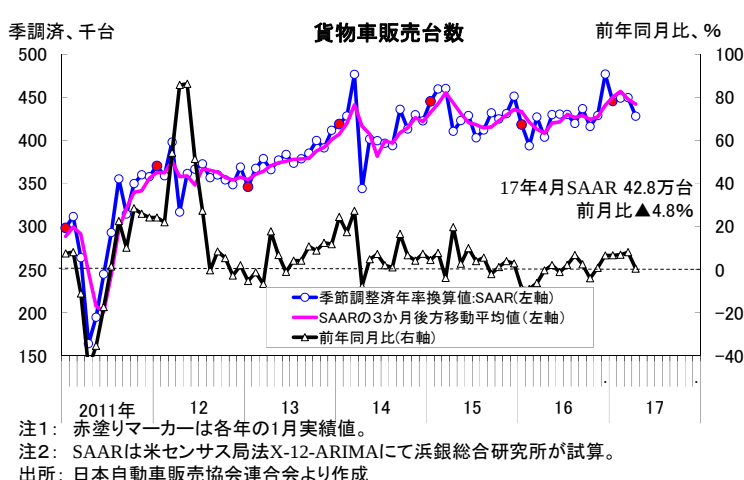
図表5 軽乗用車販売は減少



図表6 4月軽自動車販売（SAAR）は180万台割れ



図表7 貨物車販売は下落基調が続く



2. 新車乗用車輸出の減速基調が続く

4月27日に公表された3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4.0%増、SAARも前月比1.8%増の403万台と、それぞれ2か月連続でプラスとなった（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）、一部メーカーが主要モデルを欧州生産から日本生産に切り替えたことにより、欧州向け輸出台数が急増した。もっとも、最大市場である米国向け輸出は減少したため、新車乗用車輸出の全体では減少基調は続いており力強さに欠ける。

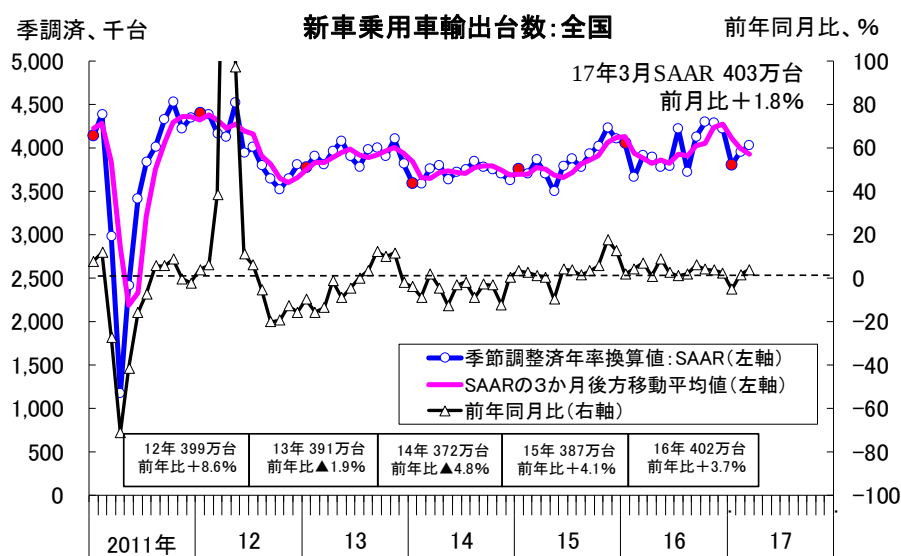
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、3月に前月比8.2%減の1,615万台（当社試算）と大きく減少した（図表10）。3か月後方移動平均値でみたトレンドは減少基調に転じた。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売は依然下振れ余地が大きい。従って、同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい。

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り、3月の販売台数（SAAR）は前月比でフラットとなり、3か月後方移動平均値で見ても頭打ちの状況である（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、3月は前年同月比2.9%増と1桁%前半の低調な推移となり、流通在庫が過剰な状況が続く、市場環境は悪化している（図表12）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）も、3月のSAARは前月比5.0%減となり、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、17年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



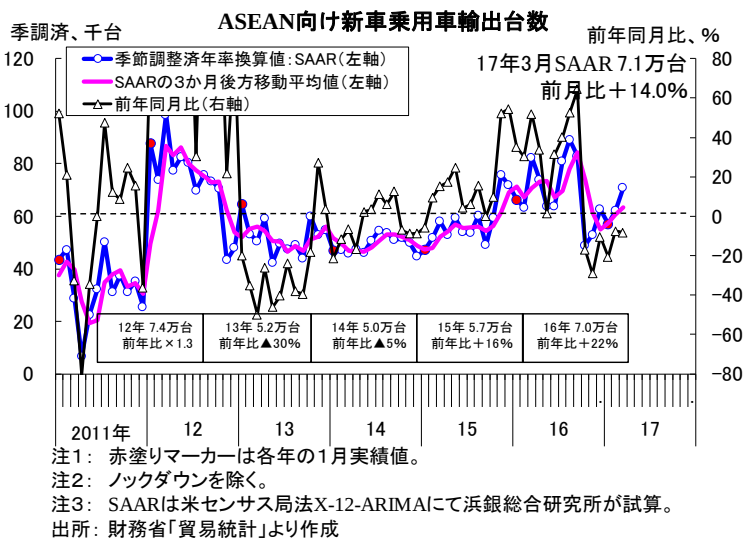
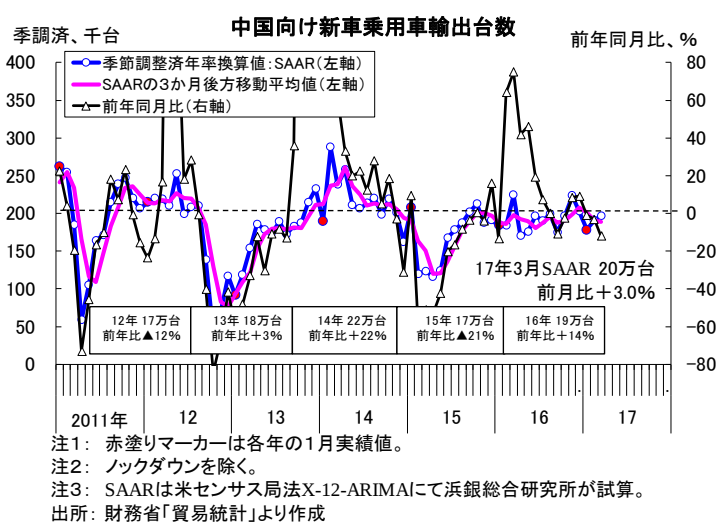
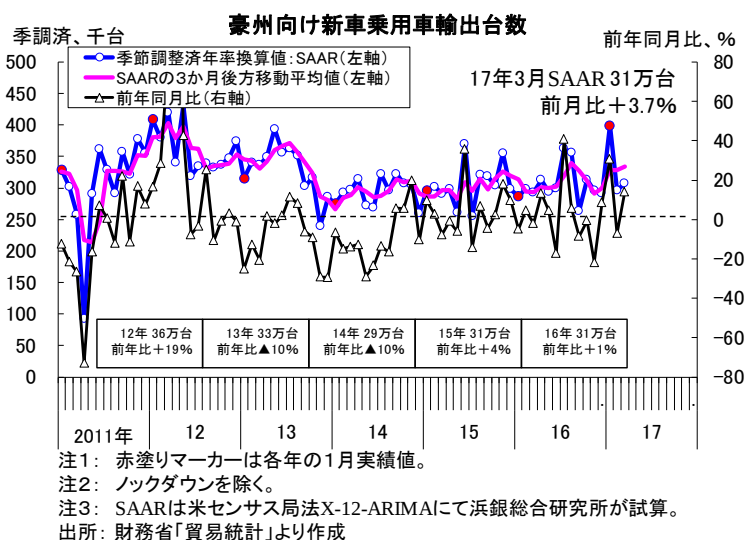
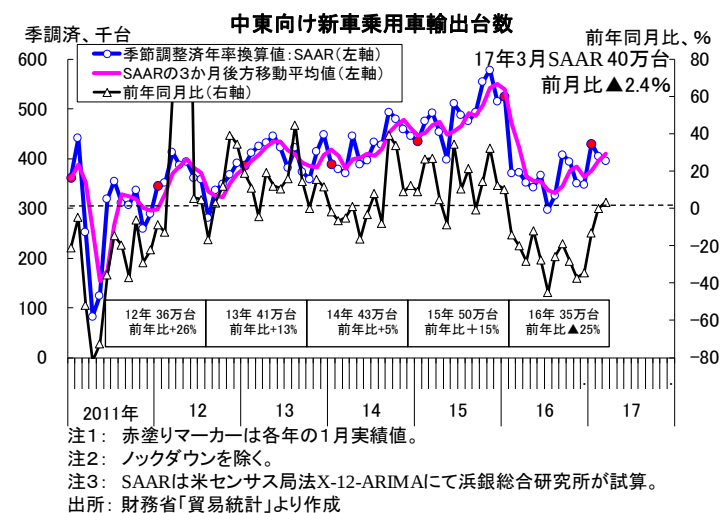
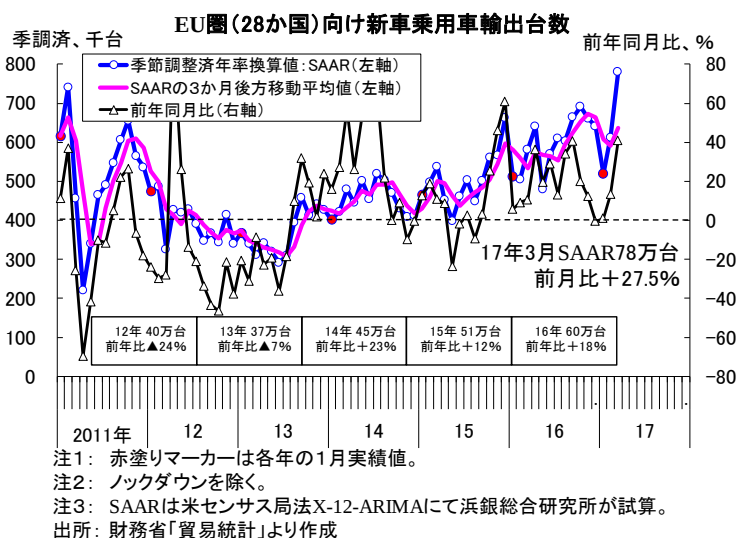
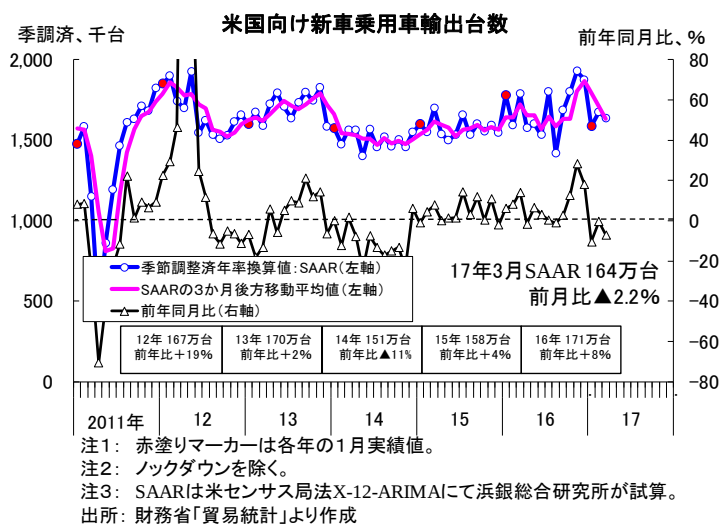
注1: 赤塗りメーカーは各年の1月実績値。

注2: ノックダウンを除く。

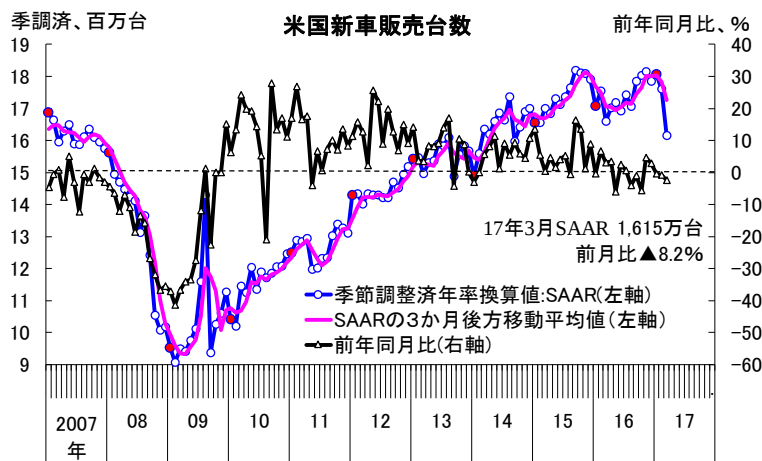
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表9 一部車種の生産移管で欧州向け輸出は急増したが、米国向け減少トレンドは今後も足かせに



図表 10 3月米国新車販売（SAAR）は大幅な減少

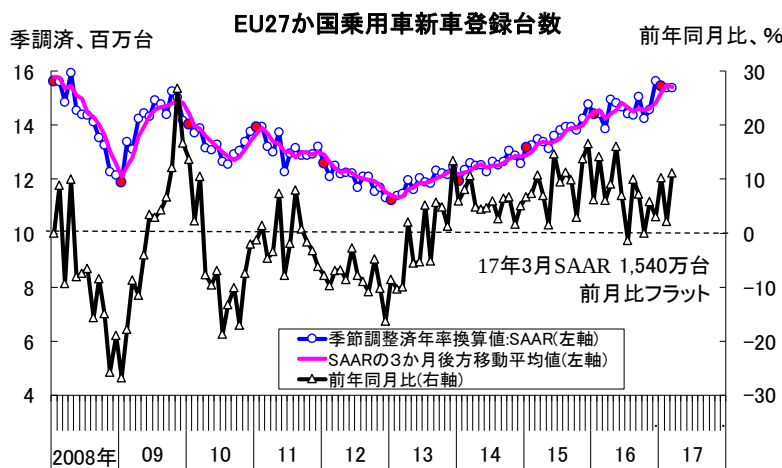


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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

出所: Bloombergデータより作成

図表 11 欧州新車販売（SAAR）は頭打ちの状況

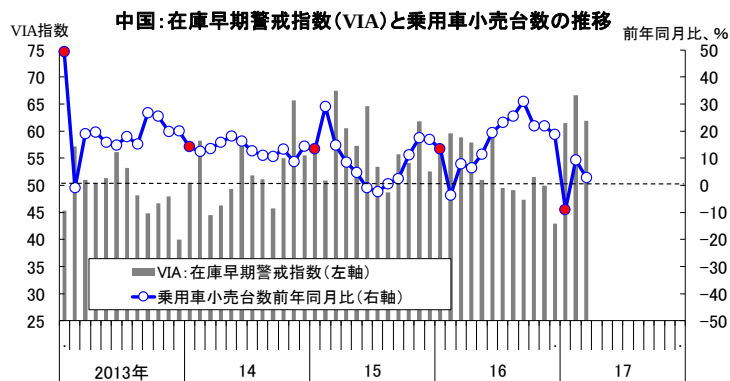


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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

出所: 欧州自動車工業会 (ACEA) のデータより作成

図表 12 中国では乗用車流通在庫の過剰感強まる



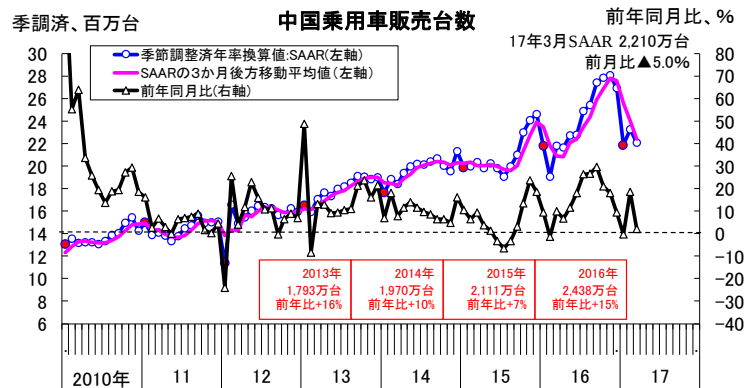
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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)、全国乗用車市場情報連席会 (CPCA) データより浜銀総合研究所作成

図表 13 中国乗用車販売（出荷）は減少基調



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

3. 小型乗用車の在庫に過剰感。生産抑制の必要性が高まっている。

鉱工業指数（速報値）を見ると、3月の乗用車生産は前月比で下落した一方で、在庫水準は3か月連続で上昇した。国内販売の減少が背景にあらう。在庫循環図上では^(注)、2月に続き3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入ることによって内需が減少し続ける可能性があり、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。

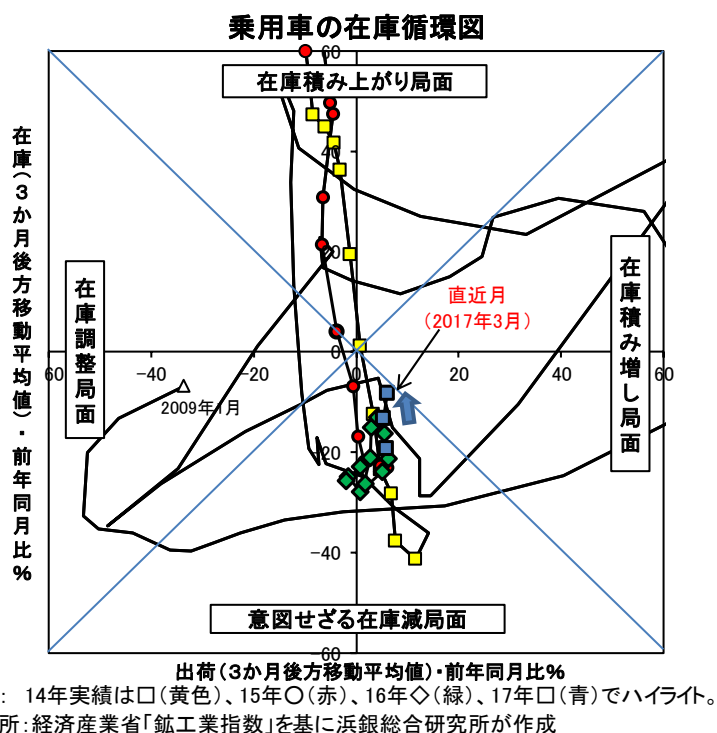
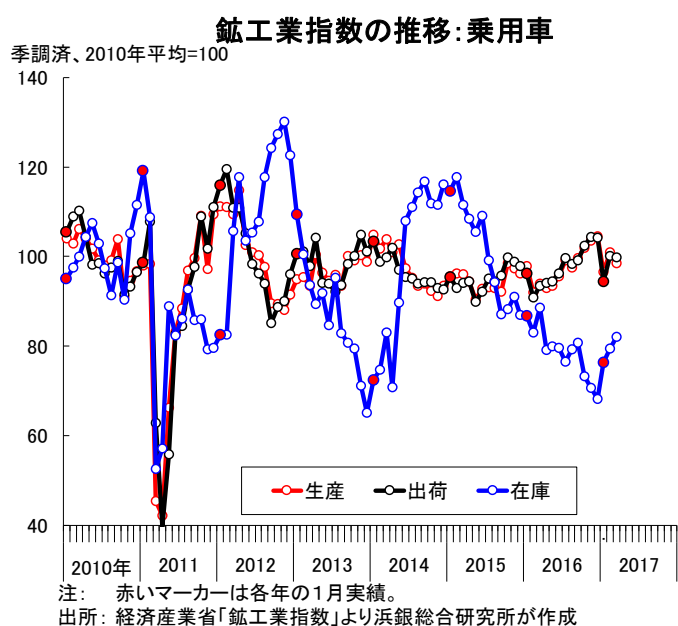
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。3月の普通乗用車の在庫（季調値）は減少し、生産活動は「在庫積み上がり局面」から「在庫積み増し局面」に逆戻りして、在庫過剰感が緩和された。完成車メーカーが内外需の減速に合わせて、生産を抑制したことが背景にあらう。

一方で、3月の小型乗用車の在庫は増加し、生産活動は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」へ移行した。小型乗用車の在庫には過剰感があり、生産抑制の必要性が高まっている。

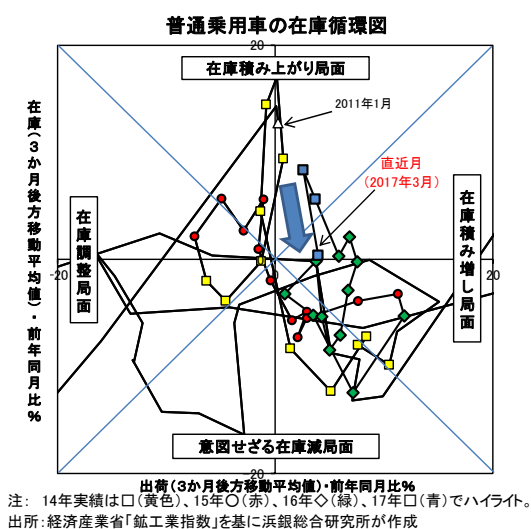
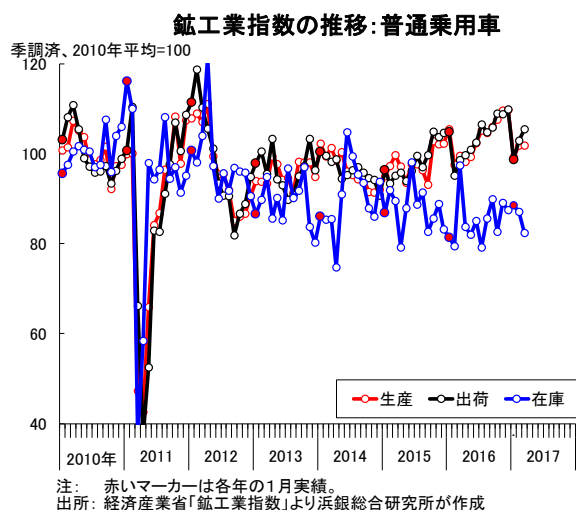
また、軽乗用車の在庫も4か月連続で増加した。生産は依然として「意図せざる在庫減局面」に止まっているが、今後の推移には要注意である。

（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。

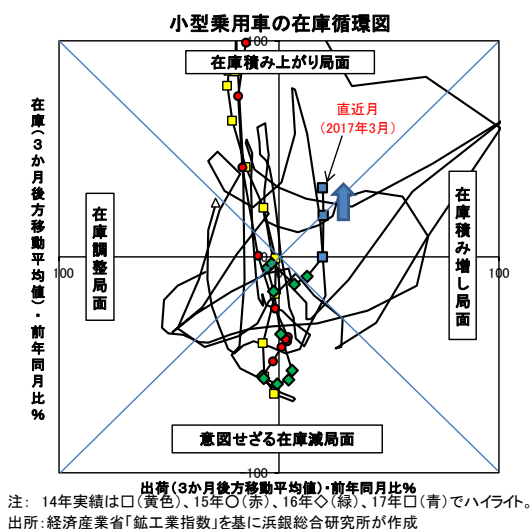
図表14 乗用車の良好な需給環境が続くが、在庫は着実に増加



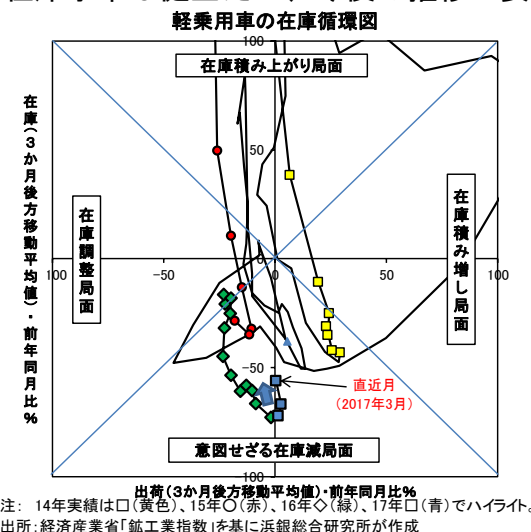
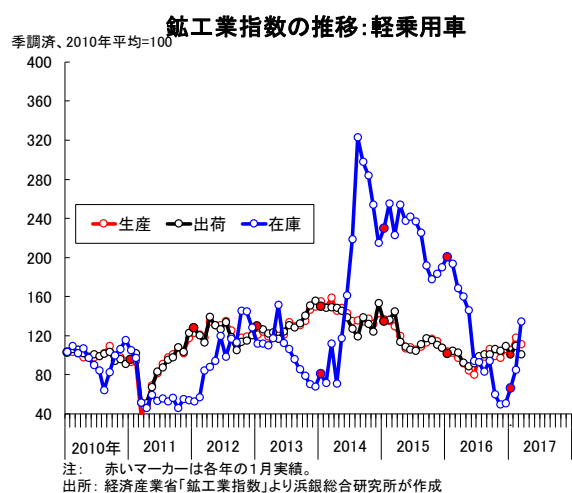
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み上がり局面」から「在庫積み増し局面」に逆戻り



図表 16 小型乗用車は「在庫積み上がり局面」へ移行し、在庫は過剰水準に



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だが、今後の推移に要注意



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。