

調査速報

国内新車販売統計（2017年5月）

乗用車生産は在庫積み増し局面に入ったが、内外需の減速リスクは高く、生産への下方圧力が強まる公算

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2か月連続で増加したが、引き続き先行きは楽観できない。
- 新車乗用車輸出も増加したが、主要海外市場での新車販売の減速が、今後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少リスクの高まりが国内生産の下押し材料に。

1. 17年5月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比0.6%増の529万台

6月1日発表の2017年5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12.4%増と7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5月の販売台数も前月比0.6%増の529万台と2か月連続で増加した（図表1）。

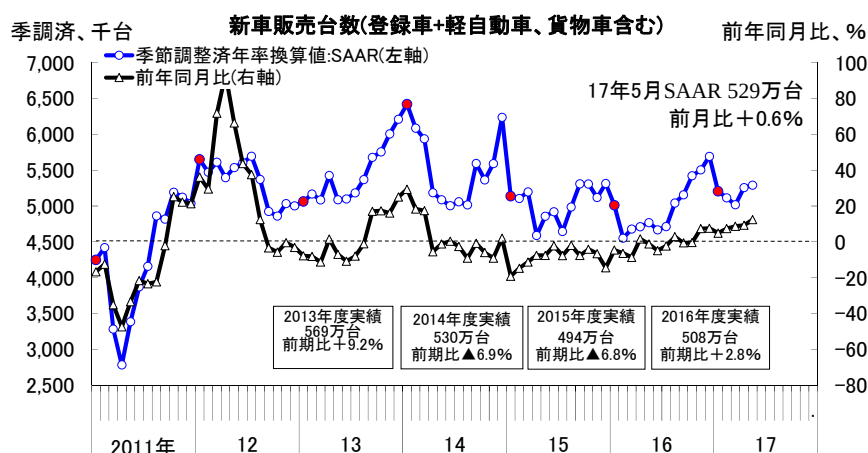
新年度に入り、4月以降の販売統計は堅調に推移しているが、車検更新車両台数の減少トレンドが続いていることから、引き続き先行きを楽観視するのは尚早と考える。昨年12月まで車検更新車両台数は増加の一途を辿ったが、2月以降は減少トレンドとなっている（図表2）。なお、過去のSAAR実績から試算した継続検査件数（車検）の理論値は本年2月に減少基調に転じており、車検更新車両台数の減速は当面続くと予測する（図表3）。車検更新時の買い替え需要が減速することが、引き続きリスク要因となる。

内訳をみると、5月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比3.0%減の307万台と減少した一方で（図表4）、軽乗用車のSAARは同7.0%増の144万台と大きく増加した（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5.0%増の184万台と、3か月ぶりに180万台水準に戻った（図表6）。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の5月のSAARは同2.1%減の41.9万台と2か月連続で減少し、3か月後方移動平均値でみたトレンドは減速基調が続いている（図表7）。

新車乗用車輸出は増加基調が続くが楽観は禁物である。4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3.2%増、SAARも前月比3.5%増の417万台とそれぞれ3か月連続で増加した。もっとも、足元では主要市場である米国、欧州、中国の新車販売が減速基調にあるため、今後、輸出に対する下押し圧力が強まることが予想される。

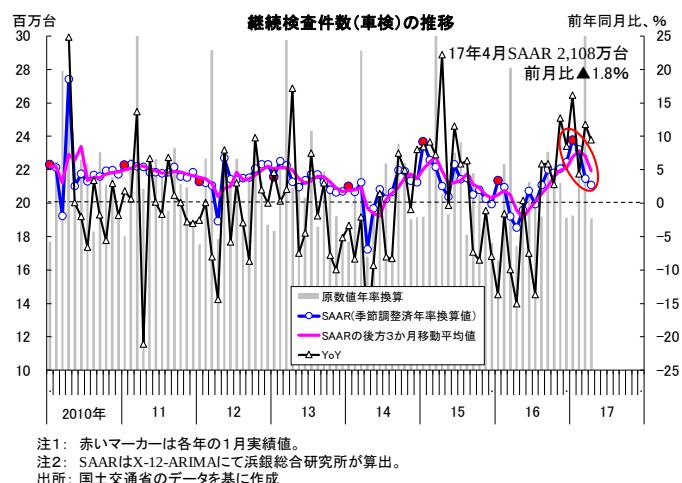
鉱工業指数をみると、4月の乗用車在庫は大幅に増加した。乗用車生産は「意図せざる在庫増局面」から「在庫積み増し局面」に移行しており、需要拡大の増勢が鈍化する中、自動車メーカーは在庫水準を注視しながら、慎重な生産の舵取りが必要となる。米国を中心とした海外での自動車需要が減速し、また、車検更新車両が減少局面に入ったことで内需が減速するリスクが高いため、今後、乗用車生産に対する下方圧力が高まることに要警戒である。

図表1 5月国内新車販売（SAAR）は2か月連続の増加

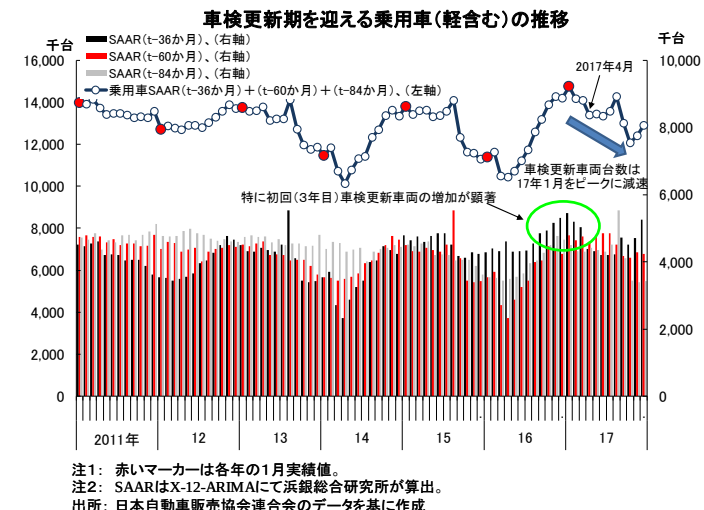


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

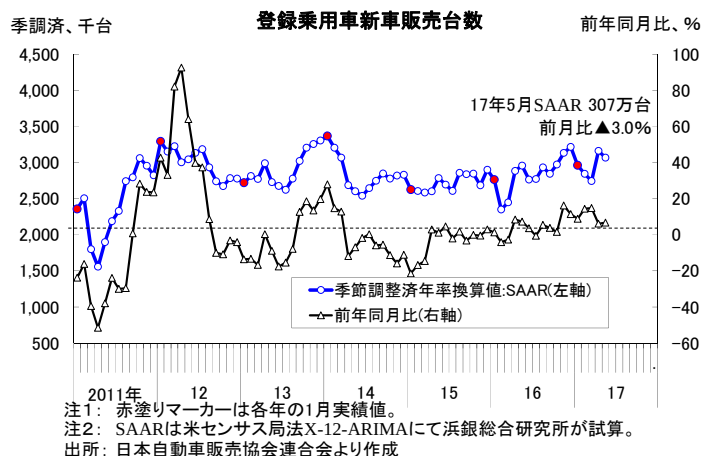
図表2 継続検査件数（SAAR）の減少が続く



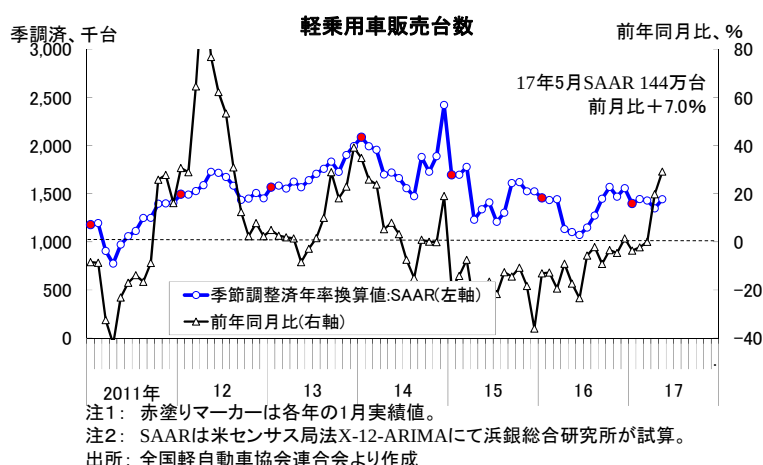
図表3 車検更新車両の理論値は減少基調が続く



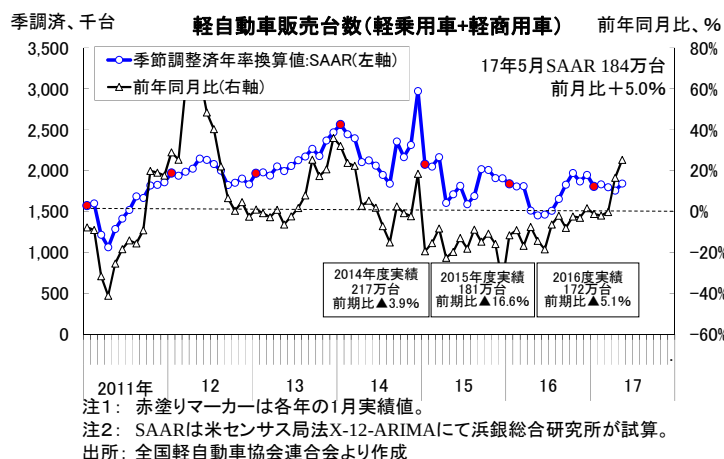
図表4 登録乗用車販売は減少



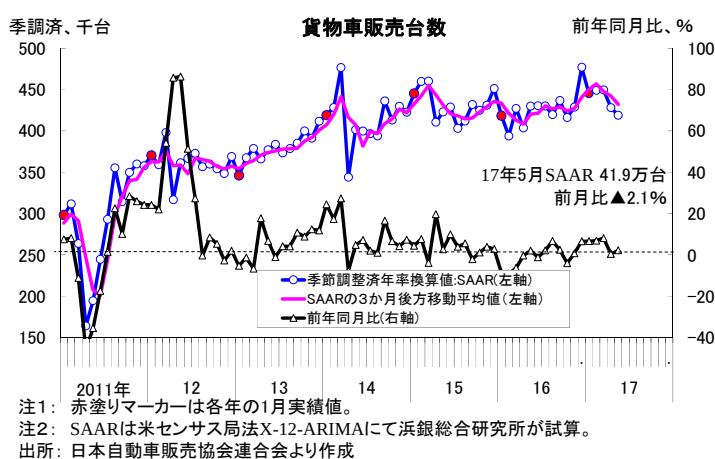
図表5 軽乗用車販売は大幅に増加



図表6 5月軽自動車販売（SAAR）は180万台水準に戻した



図表7 貨物車販売は下落基調が続く



2. 新車乗用車輸出は増加基調続くが、主要市場の新車販売は減速しており、楽観は禁物

5月30日に公表された4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3.2%増、SAARも前月比3.5%増の417万台と、それぞれ3か月連続でプラスとなった（図表8）。なお、17年1～4月の乗用車輸出台数の平均SAARは399万台と、昨年実績402万台を下回っている。主要仕向地別でみると（図表9）、欧州と中東向けを除き、その他の主要国・地域向けの輸出は押し並べて増加した。

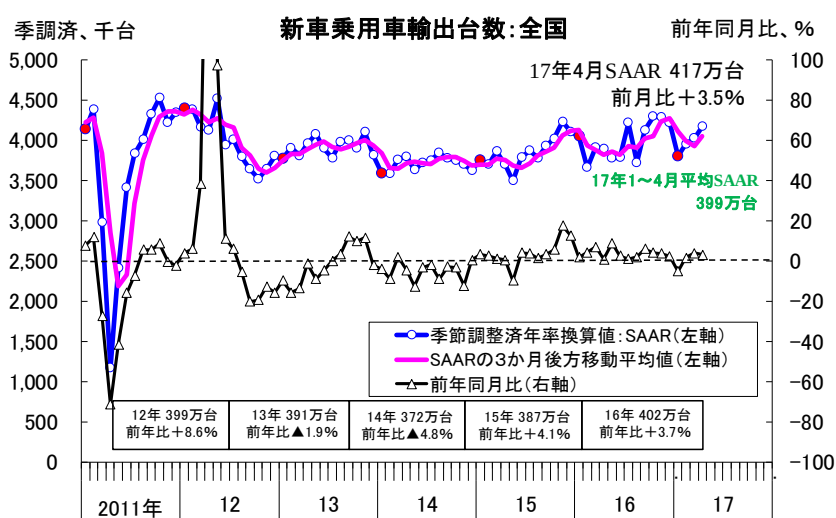
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、4月に前月比2.0%増の1,647万台（当社試算）と増加したが、3か月後方移動平均値でみたトレンドは減少基調が続いている（図表10）。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売は依然下振れ余地が大きい。従って、同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい。

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、4月の販売台数（SAAR）は前月比5.7%減となり、3か月後方移動平均値でみるトレンドは減少基調に転じた（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、自動車増税や同国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、4月は前年同月比1.0%増と2か月連続で1桁%前半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、4月のSAARは前月比5.3%減と2か月連続の減少となり、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。流通在庫に過剰感があり、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）は3か月連続で前月比増加



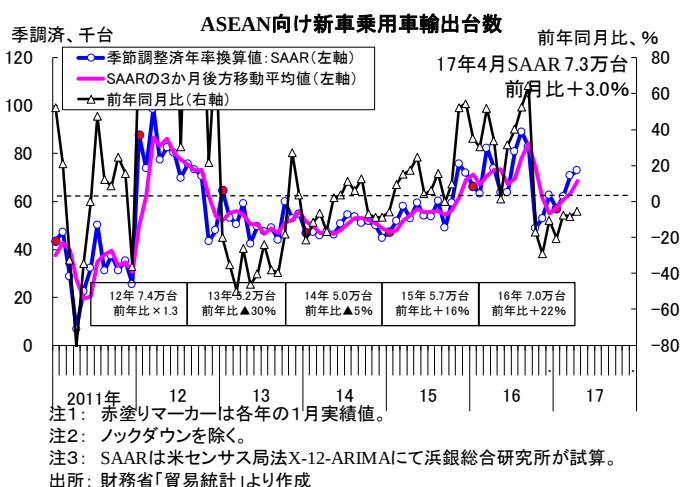
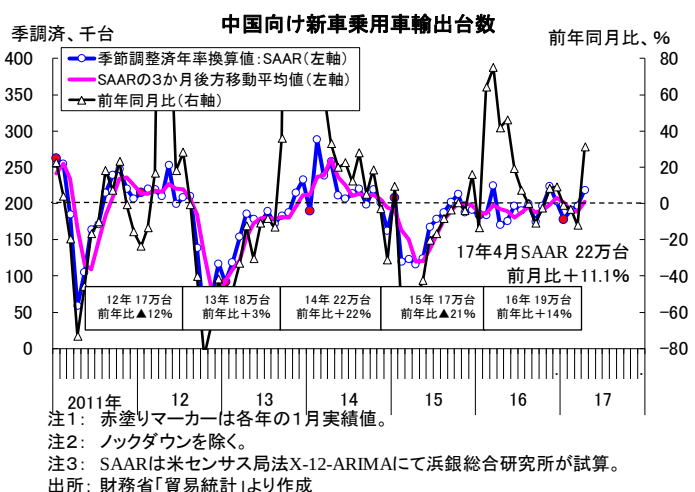
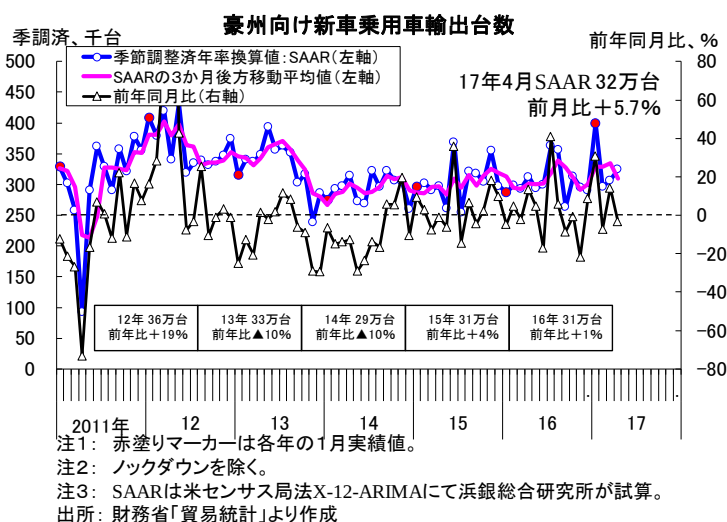
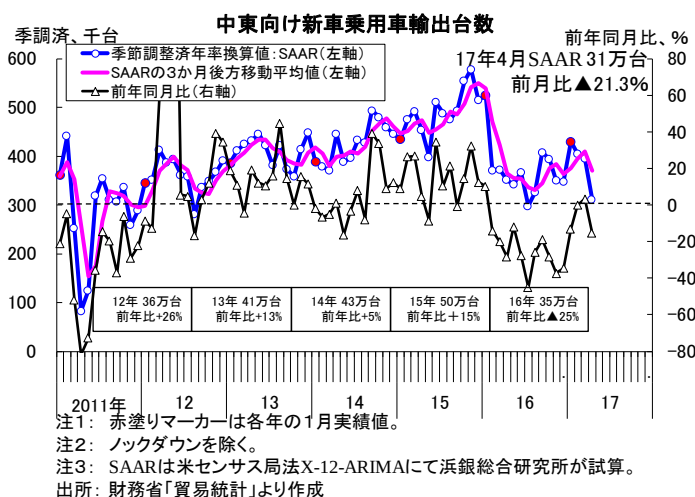
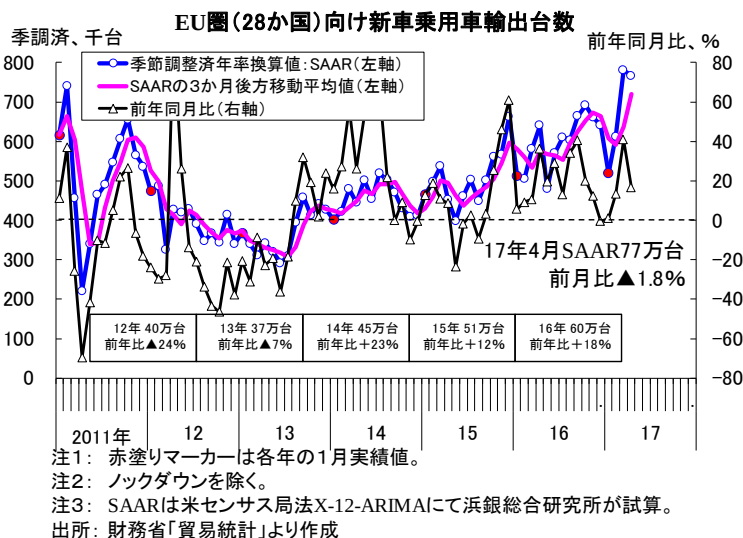
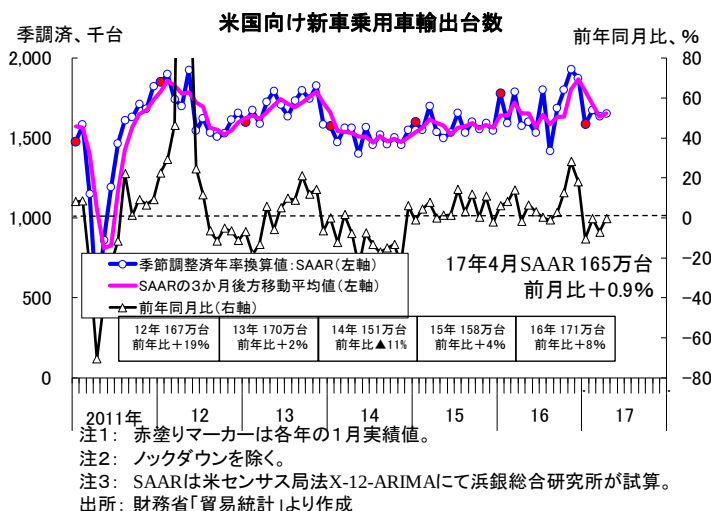
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: ノックダウンを除く。

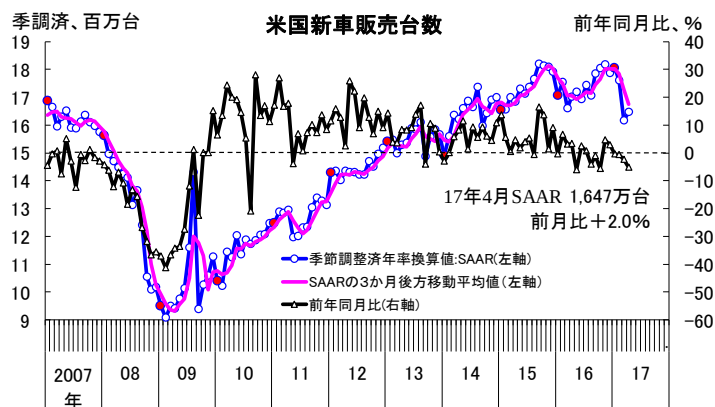
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

図表9 4月輸出台数（SAAR）は欧州・中東向けを除き押し並べて増加



図表 10 米国新車販売の減少トレンドが続く

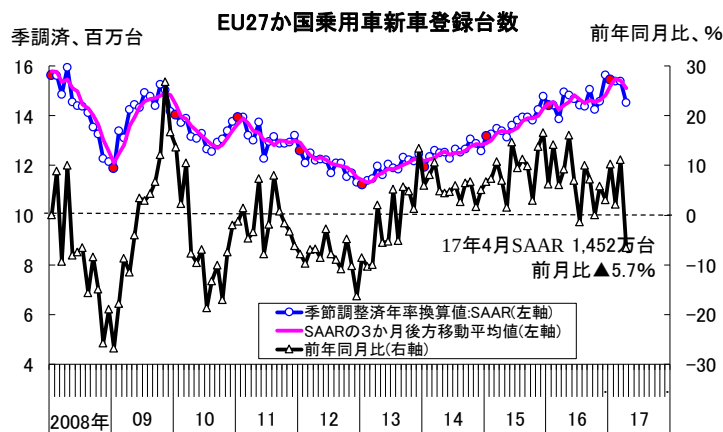


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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

出所: Autodata及びBloombergのデータより作成

図表 11 欧州新車販売のトレンドも下向き

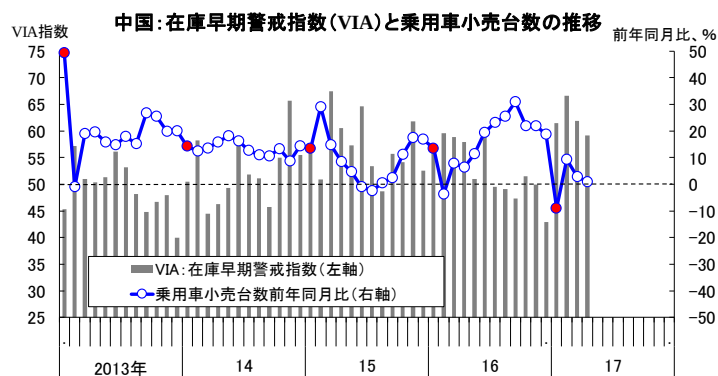


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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 中国では乗用車の流通在庫は過剰



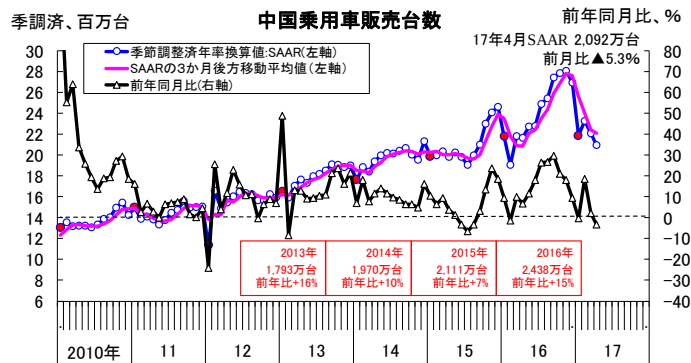
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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 13 中国乗用車販売(出荷)も減少基調



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. 乗用車生産が「在庫積み増し局面」に。生産への下方圧力が強まる見通し。

鉱工業指数（速報値）を見ると、4月の乗用車生産は前月比で大きく増加したが、在庫水準も大幅に上昇した。内外需ともに前月比で増加し出荷が伸長したが、生産のアクセルが実態需要以上に強く踏まれたために、結果として在庫が膨れ上がった可能性がある。在庫循環図上では^(注)、乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」に移行し、一段の増加が見込めない状況となってきた（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入ることなどで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。

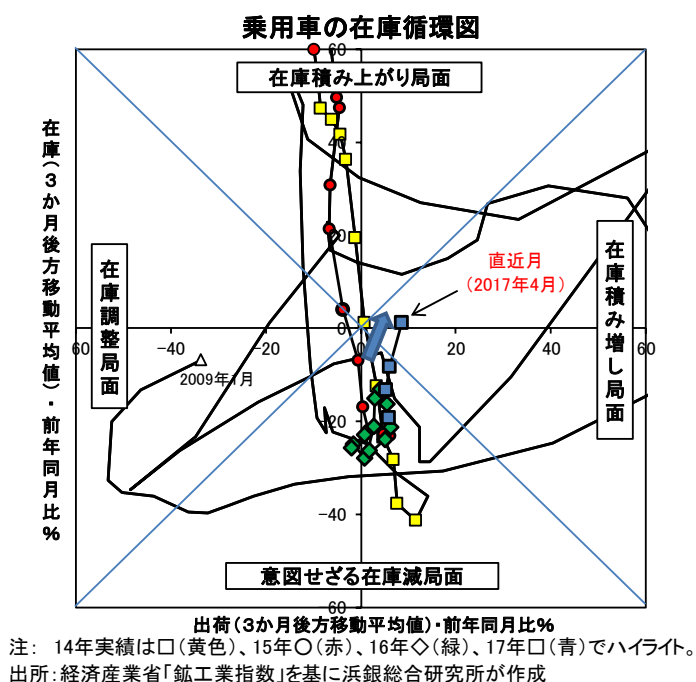
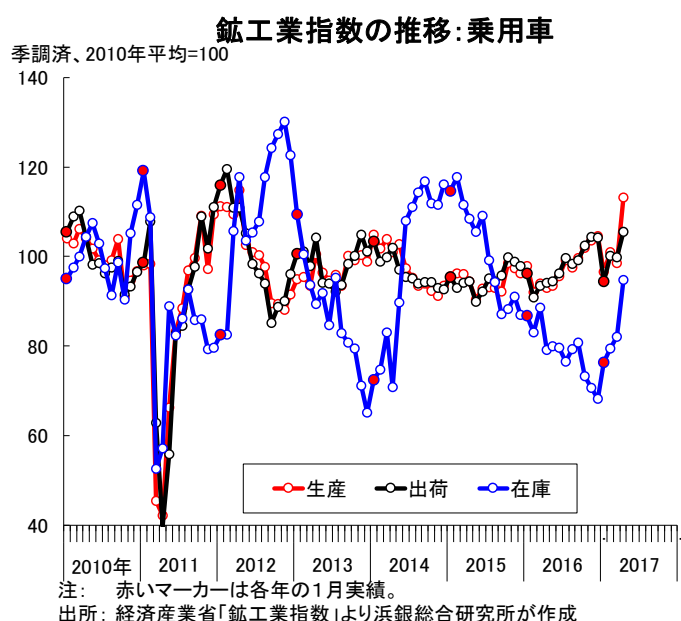
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。4月の普通乗用車の在庫（季調値）は大きく増加したが、生産活動は「在庫積み増し局面」にとどまっている。完成車メーカーがすぐに在庫削減のための減産を行うという状況ではないが、今後の在庫推移には要注意である。

一方で、4月の小型乗用車の在庫も大幅に増加し、生産活動は「在庫積み上がり局面」が続いている。小型乗用車の在庫には過剰感があり、生産抑制が必要な状況が続いている。

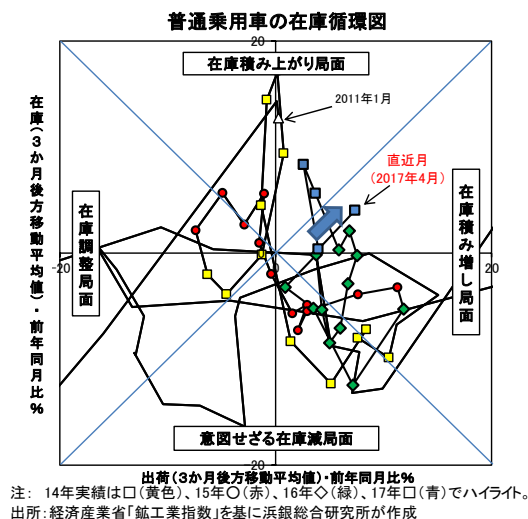
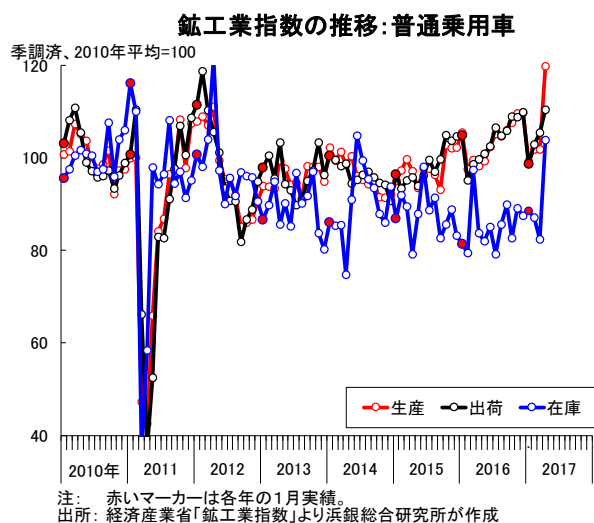
軽乗用車の在庫は5か月ぶりに減少した。生産は依然として「意図せざる在庫減局面」に止まっており、在庫水準は健全である。軽乗用車では、実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象である。

（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。

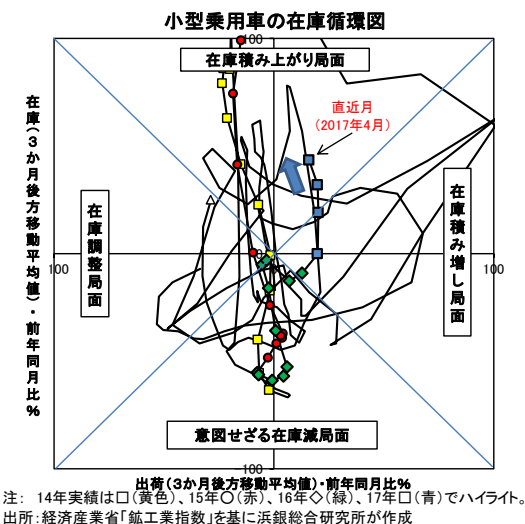
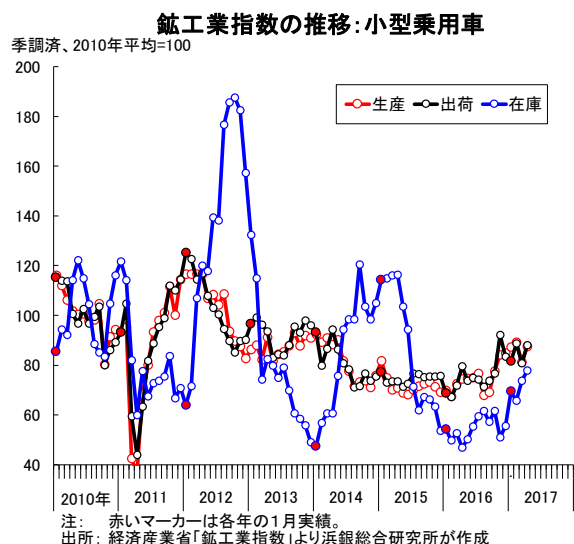
図表14 乗用車生産は「在庫積み増し局面」に入った



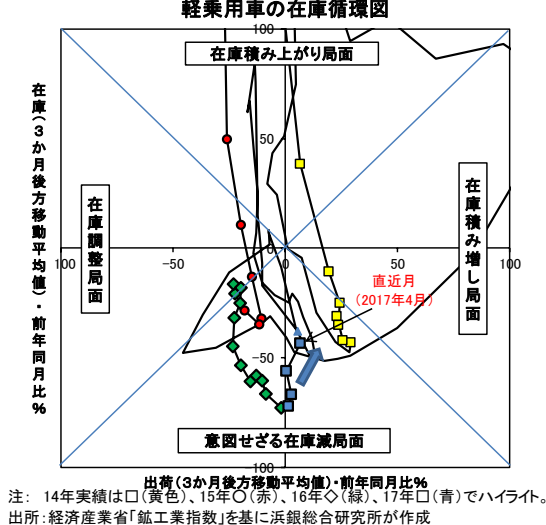
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み増し局面」が続く



図表 16 小型乗用車は依然として「在庫積み上がり局面」で、在庫過剰が続く



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。