

調査速報

国内新車販売統計（2017年6月）

新車販売台数の増勢は鈍化。輸出減速で在庫調整圧力が強まり、国内自動車生産は近くピークアウトへ。

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 国内新車販売は堅調も増勢は鈍化。車検更新台数の減少基調が続いており、先行きは楽観できない。
- 5月の新車乗用車輸出は大幅減少。主要海外市場での新車販売の減速が、今後も下押し要因となろう。
- 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」入り。在庫調整圧力が強まり、ピークアウトの時期は近い。

1. 17年6月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比0.8%減の525万台

7月3日発表の2017年6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13.4%増と8か月連続の前年超えとなったものの、季調済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた6月の販売台数は前月比0.8%減の525万台と3か月ぶりに減少した（図表1）。

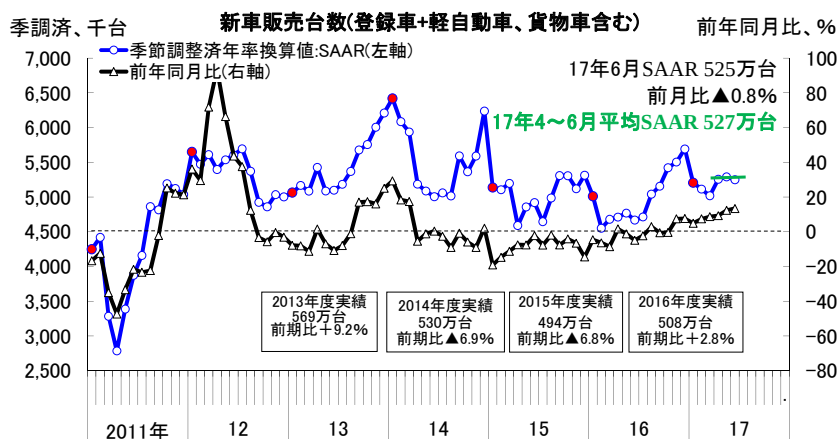
新年度に入り、4月以降の販売統計は堅調に推移しているが、足元の増勢は鈍っている。車検更新車両台数の減少トレンドが続いていることから、引き続き先行きを楽観視するのは禁物と考える。昨年12月まで車検更新車両台数は増加の一途を辿ったが、2月以降は減少トレンドとなっている（図表2）。なお、過去のSAAR実績から試算した継続検査件数（車検）の理論値は本年2月に減少基調に転じており、車検更新車両台数の減速は当面続くと予測する（図表3）。車検更新時の買い替え需要が減速することが、引き続きリスク要因となる。

内訳をみると、6月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比0.8%減の304万台と減少し（図表4）、軽乗用車のSAARも同6.1%減の135万台と大きく減少した（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4.1%減の177万台と、再び180万台割れとなった（図表6）。一方、貨物車（普通+小型トラック）販売台数の6月のSAARは同7.5%増の45.0万台と3か月ぶりに大きく増加した。3か月後方移動平均値は前月比微増となり、基調が反転したかどうか今後の動向が注目される。（図表7）。

新車乗用車輸出は減少基調に転じた。5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7.9%増となったものの、SAARは前月比7.4%減の386万台と大きく減少し、3か月移動平均値でみるトレンドは減少基調に転じた。新車販売が減速している欧米及び中国向けを中心に、外需減少が進行することが、今後も国内生産の足かせとなろう。

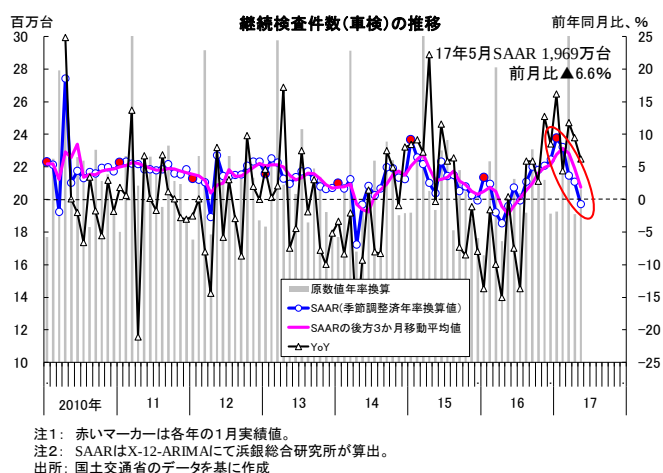
鉱工業指数をみると、5月の乗用車生産は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」に移行した。需要減退に減産が追い付いていない状況で、「意図せざる在庫」が積みあがり、在庫調整圧力が強まっている。米国を中心とした外需減速が続き、また、車検更新車両が減少局面に入ったことで内需も減少するリスクが高いため、今後、乗用車生産に対する下方圧力は一層高まろう。国内自動車生産がピークアウトする時期は近い。

図表1 6月国内新車販売（SAAR）は3か月ぶりの減少

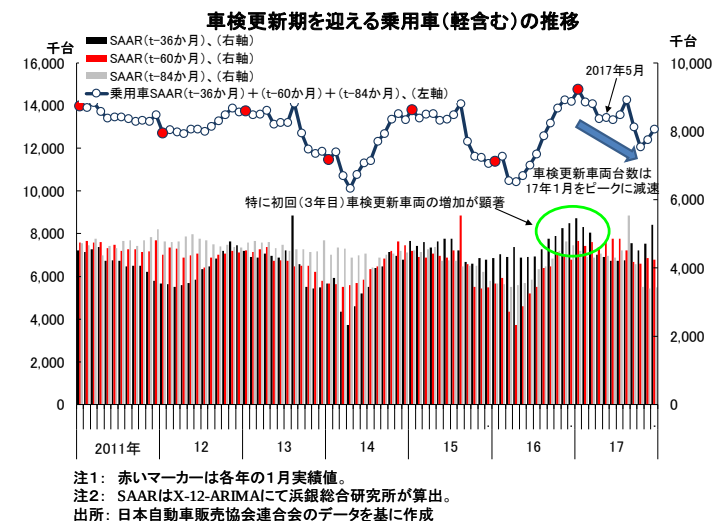


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成。

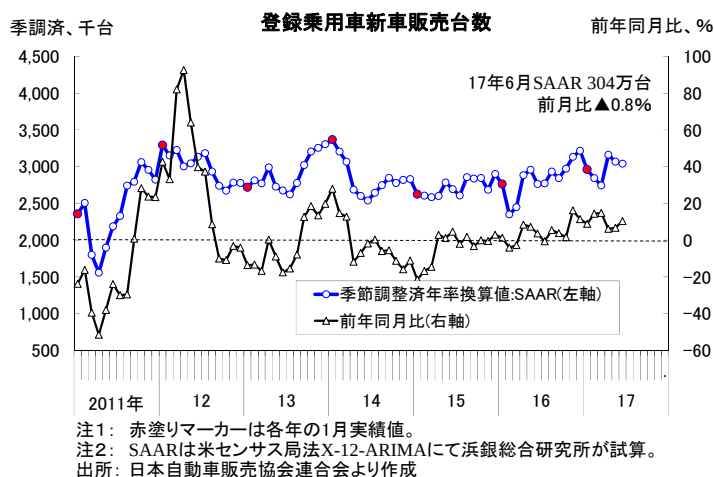
図表2 継続検査件数（SAAR）の減少が続く



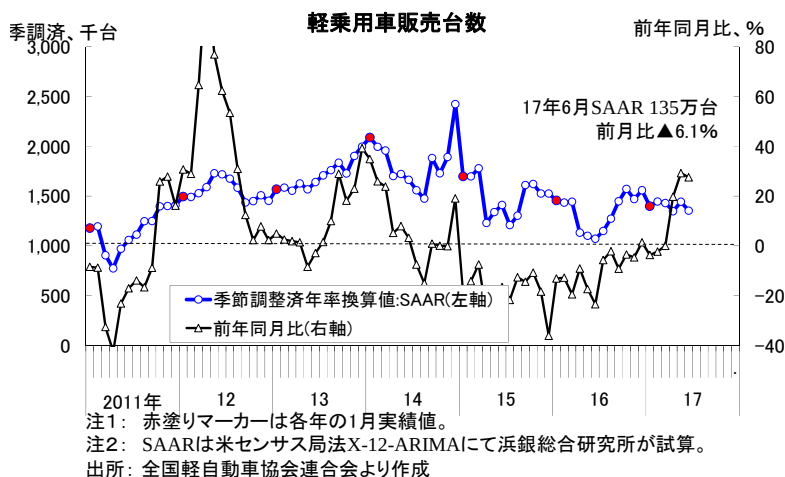
図表3 車検更新車両の理論値は減少基調が続く



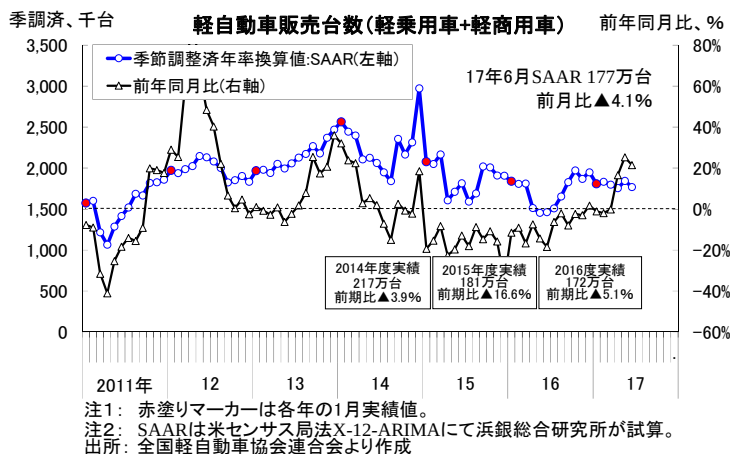
図表4 登録乗用車販売は減少



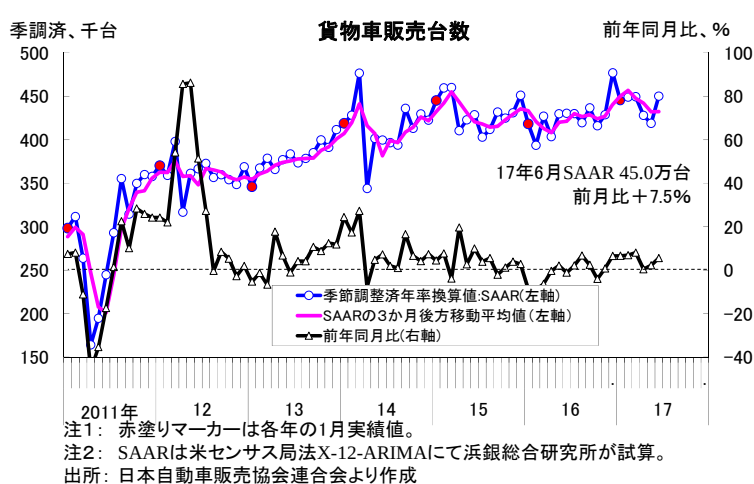
図表5 軽乗用車販売も減少



図表6 6月軽自動車販売（SAAR）は再び180万台割れ



図表7 6月貨物車販売は伸長



2. 5月新車乗用車輸出（季調値）は大きく減少

6月29日に公表された5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7.9%増となったものの、SAARは前月比7.4%減の386万台と大きく減少した（図表8）。なお、17年1～5月の乗用車輸出台数の平均SAARは396万台と、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）、豪州以外の主要国・地域向けの輸出が押し並べて減少した。

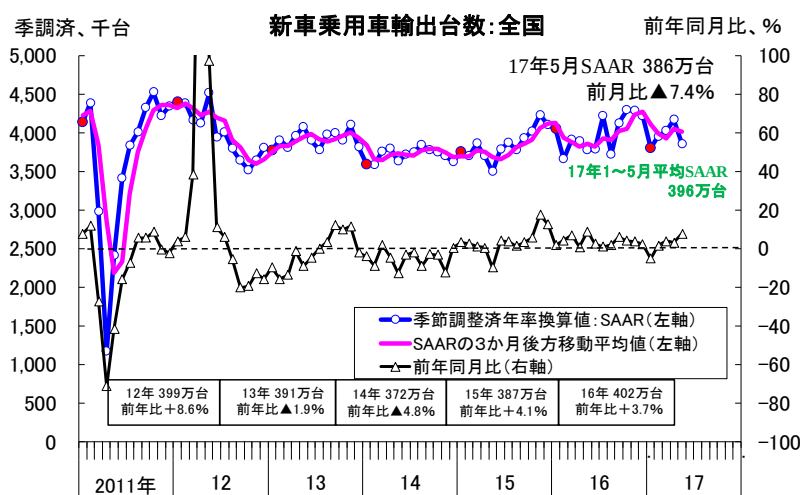
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、5月に前月比0.8%増の1,660万台（当社試算）と増加したが、3か月後方移動平均値でみたトレンドは減少基調が続いている（図表10）。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売は依然下振れ余地が大きい。従って、同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい。

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る。5月の販売台数（SAAR）は前月比6.1%増となったが、3か月後方移動平均値でみるトレンドは減少基調が続いており（図表11）、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、5月は前年同月比2%増と3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、好調だった昨年と比べて明らかに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、5月のSAARは前月比4.9%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、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 新車乗用車輸出（SAAR）は再び減少基調に転じる



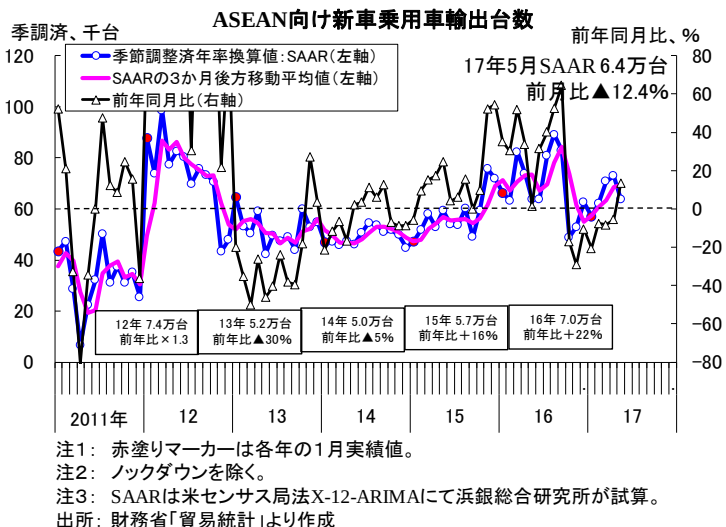
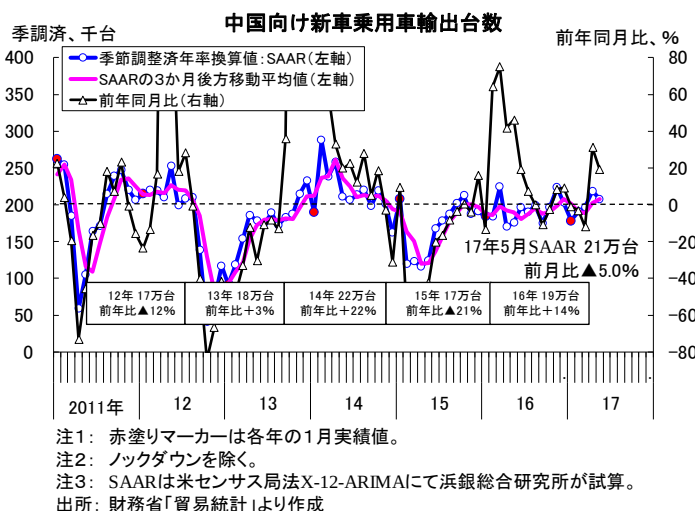
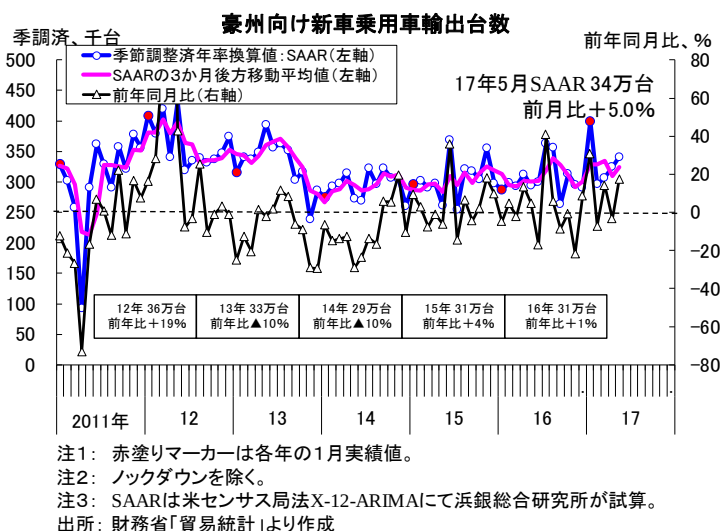
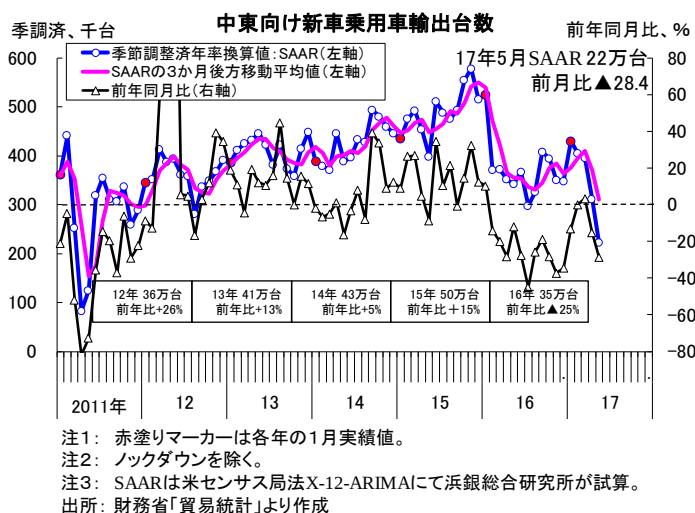
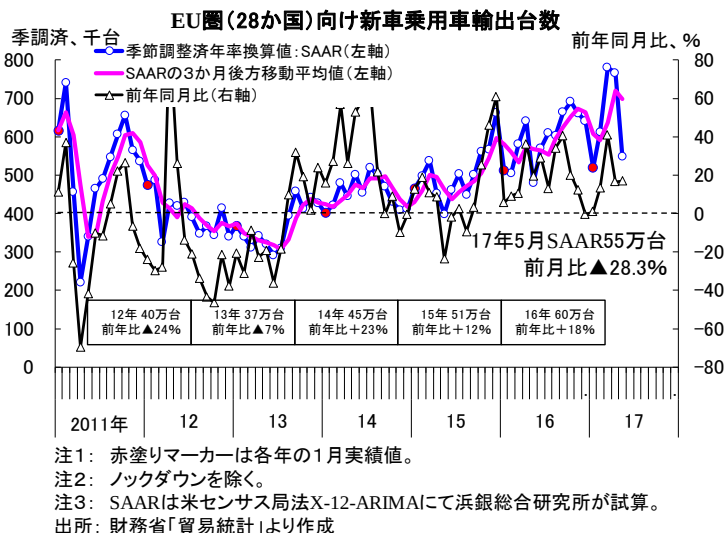
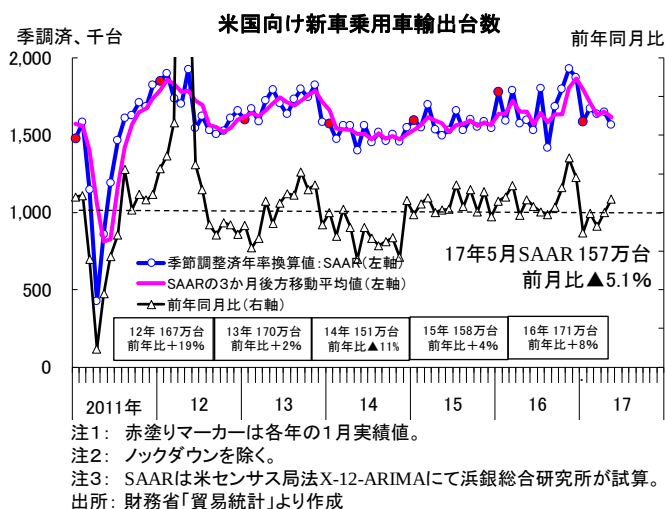
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: ノックダウンを除く。

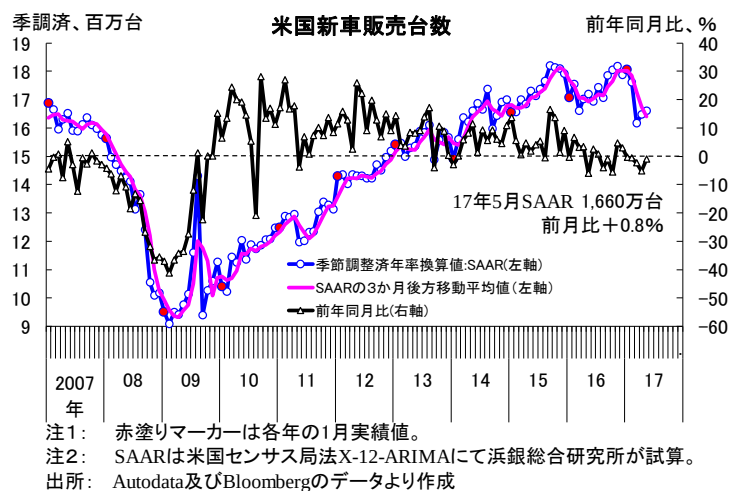
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

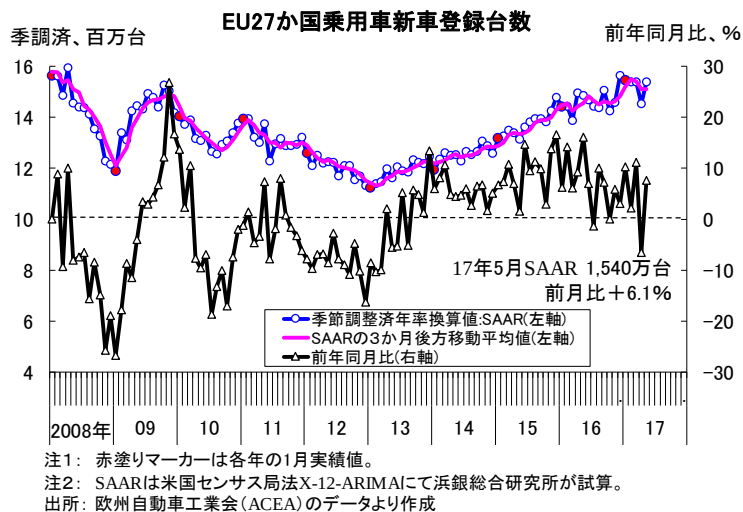
図表9 5月輸出台数（SAAR）は豪州向けを除き押し並べて減少



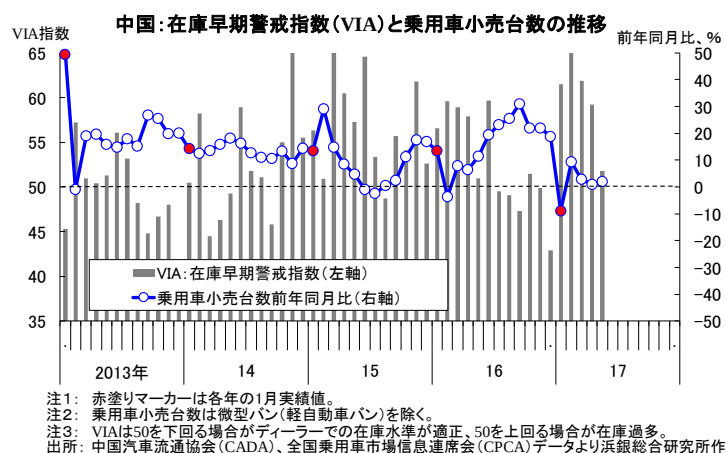
図表 10 米国新車販売の減少トレンドが続く



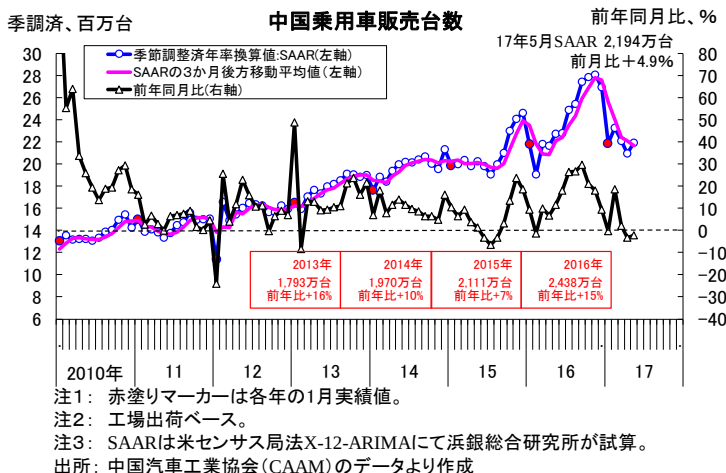
図表 11 欧州新車販売のトレンドは頭打ち



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)も減少基調



3. 乗用車生産が「在庫積み上がり局面」に移行。在庫調整圧力が強まる。

鉱工業指数（速報値）を見ると、5月の乗用車生産は前月比で大きく減少したが、在庫の減少は小幅にとどまった。輸出の減少に伴い生産を抑制したものの、予想以上に外需の落ち込みが強かったことから、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「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」に移行した。意図せざる在庫が積み上がり、在庫調整圧力が高まっている（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。

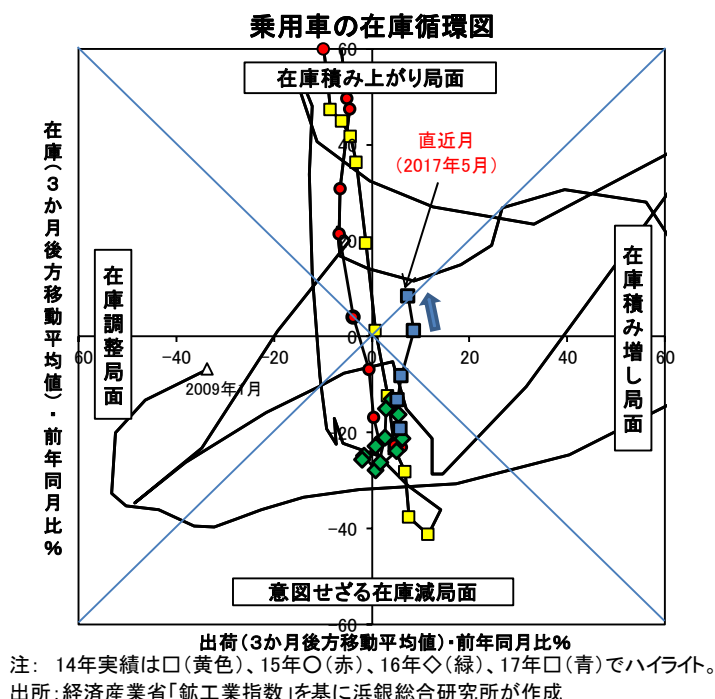
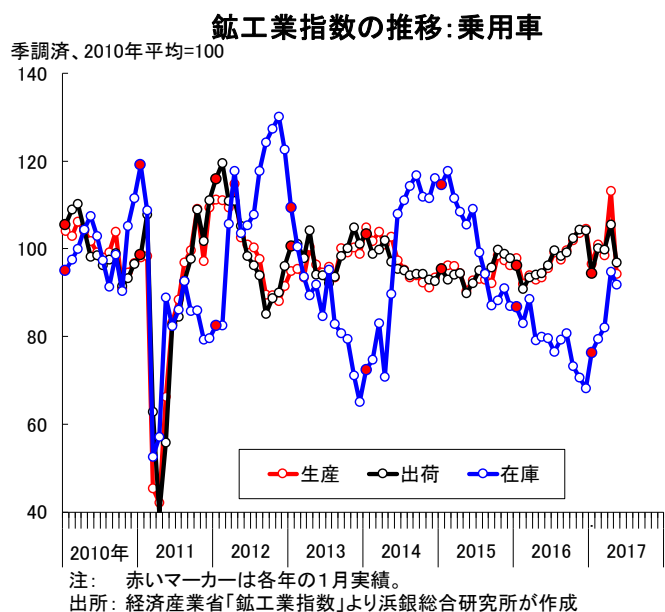
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。5月の普通乗用車の在庫（季調値）は減少した。生産活動は「在庫積み増し局面」ととどまっているものの、「在庫積み上がり局面」入り一歩手前の状況になっており、今後の在庫推移には要注意である。

5月の小型乗用車の在庫も減少したが、生産活動は「在庫積み上がり局面」が続いている。小型乗用車の生産に対しては在庫調整圧力がかかった状況が続いており、生産の増勢が強まる状況にはない。

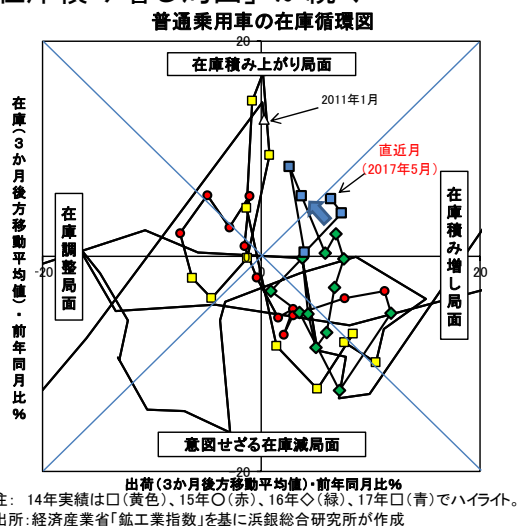
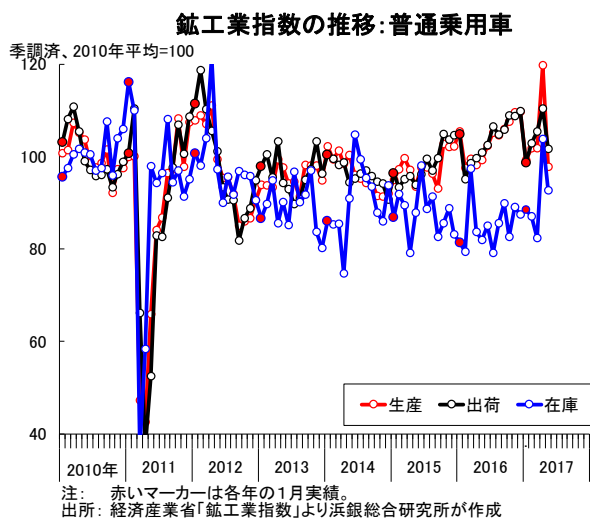
一方、軽乗用車の在庫は2か月連続で減少した。生産は依然として「意図せざる在庫減局面」に止まっており、在庫水準は健全である。軽乗用車では、実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象である。

（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。

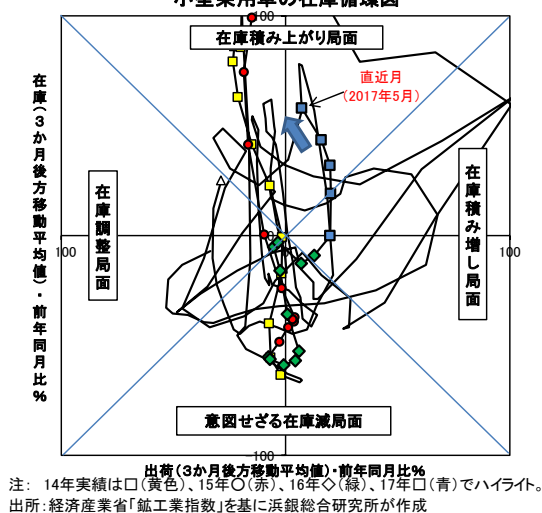
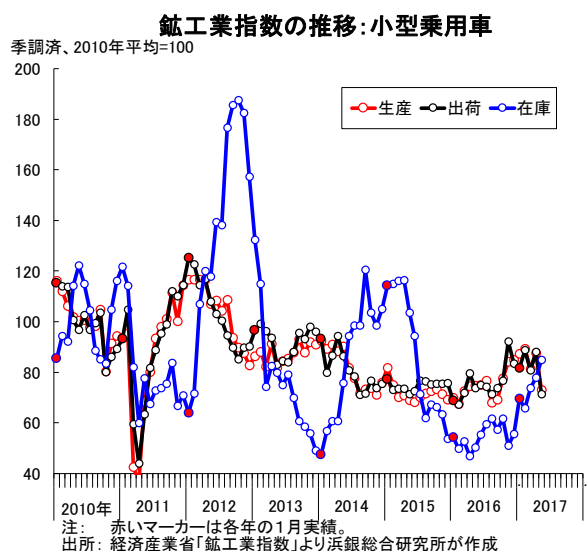
図表14 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」に入った



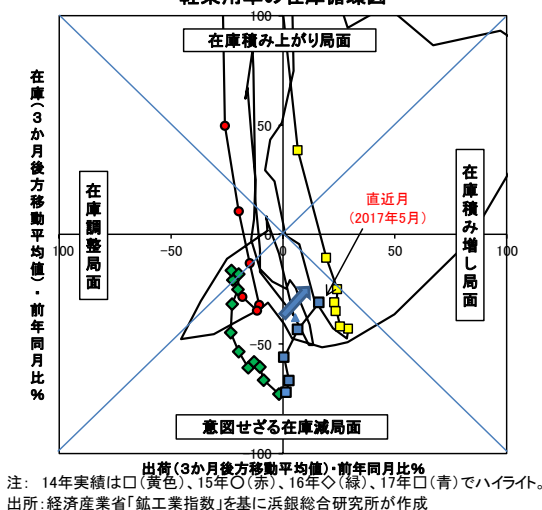
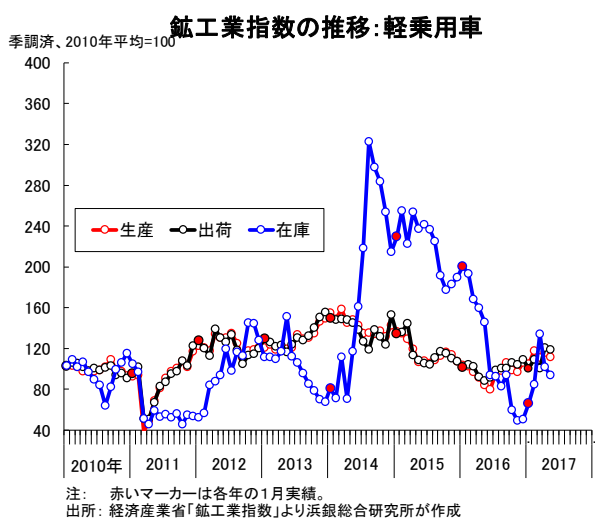
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み増し局面」が続く



図表 16 小型乗用車は依然として「在庫積み上がり局面」で、在庫調整圧力が強い



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。