

調査速報

国内新車販売統計（2017年7月）

7月国内新車販売は失速。1年ぶりに年率500万台割れ。国内生産に影を落とす内容。

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）は全主要セグメントで減少。登録乗用車の落ち込みが大きい。
- 新車乗用車輸出は増加したが、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退リスクの高まりが国内生産の足かせに。

1. 17年7月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比7.9%減の484万台

8月1日発表の2017年7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2.9%増と9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7月の販売台数は前月比7.9%減の484万台と失速し、12か月ぶりに500万台を割った（図表1）。

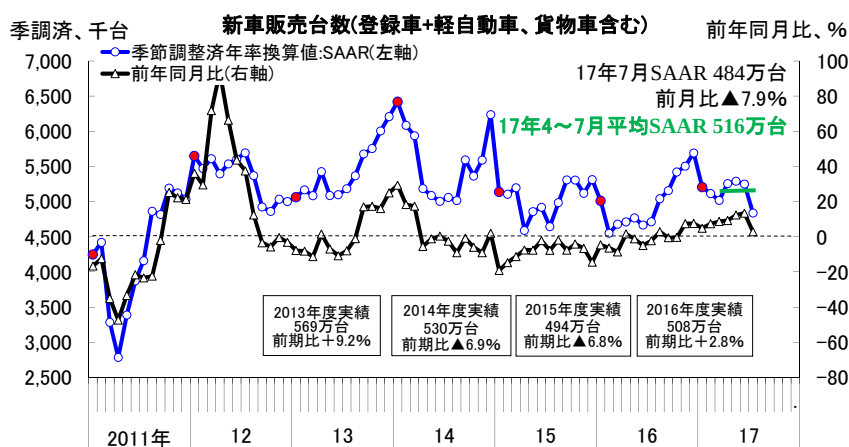
新年度に入り、4月以降の販売統計は堅調に推移していたが、車検更新車両台数の減少トレンドが続いていることから、買い替え需要の減退が販売減少の一因となったと推察する。車検更新車両台数は2月以降、減少トレンドとなっている（図表2）。6月は増加したが、過去のSAAR実績から試算した継続検査件数（車検）の理論値は年末に向けて再び落ち込むことから、車検更新車両台数の減速は当面続くと予測する（図表3）。車検更新時の買い替え需要が減速することが、引き続き新車販売の足かせ要因となろう。

内訳をみると、7月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比11.0%減の271万台と大きく落ち込み（図表4）、軽乗用車のSAARも同4.0%減の130万台と減少した（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4.5%減の169万台と、11か月ぶりに170万台を下回った（図表6）。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の7月のSAARも同6.3%減の42.1万台と減少した（図表7）。貨物車の販売が減少した背景には、建設業界での需要が弱含んでいることがある。

新車乗用車輸出は増加基調が続くが、引き続き楽観は禁物と考える。6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6.7%増、SAARも前月比7.2%増の414万台と堅調だった。もともと、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。

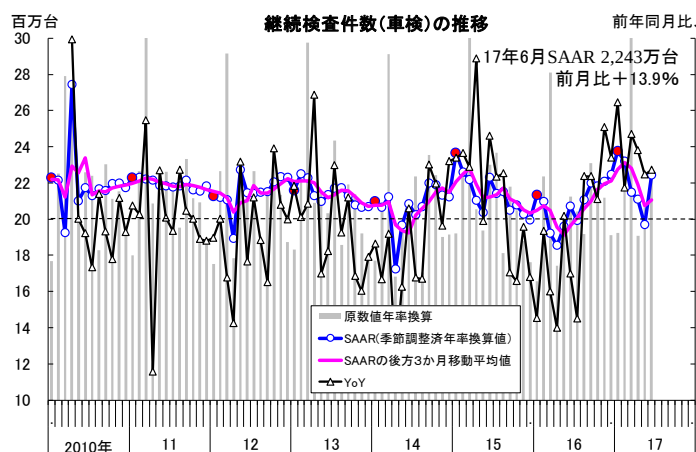
鉱工業指数をみると、6月の乗用車在庫は減少したが、乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続いており、在庫調整圧力が強い状況にある。需要拡大の増勢が鈍化する中、自動車メーカーは在庫水準を注視しながら、慎重な生産の舵取りが必要となる。米国を中心とした海外での自動車需要が減退し、また、車検更新車両が更に減少するリスクもあることから、内需が減速し続ける可能性も高い。今後、乗用車生産に対する下方圧力が高まることに要警戒である。

図表1 7月国内新車販売（SAAR）は失速



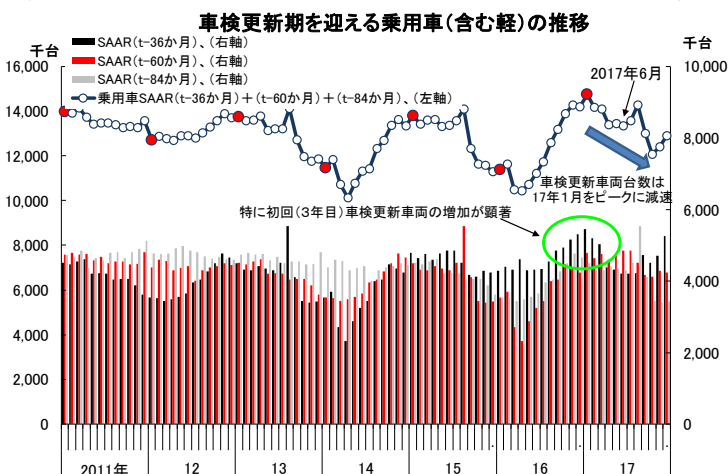
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 6月継続検査件数（SAAR）が増加



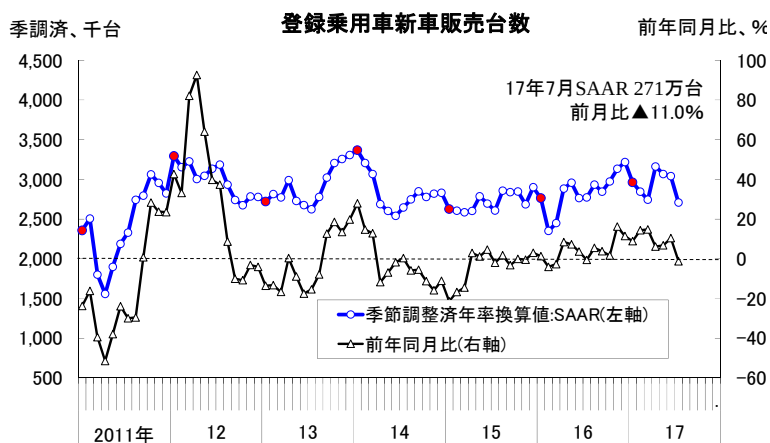
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 国土交通省のデータを基に作成

図表3 車検更新車両は年末に向けて落ち込む公算



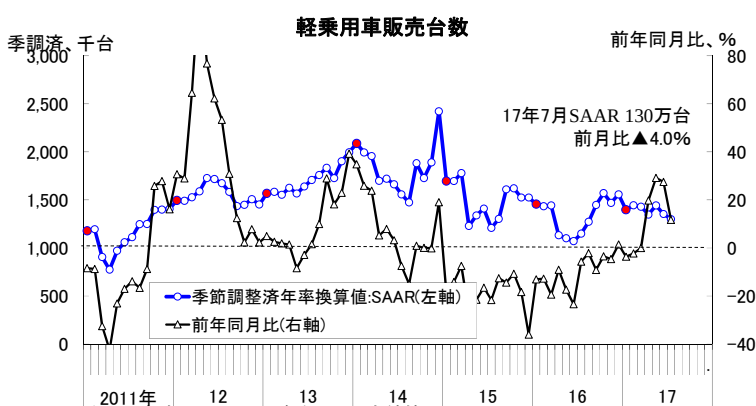
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータを基に作成

図表4 登録乗用車販売（SAAR）が大幅減



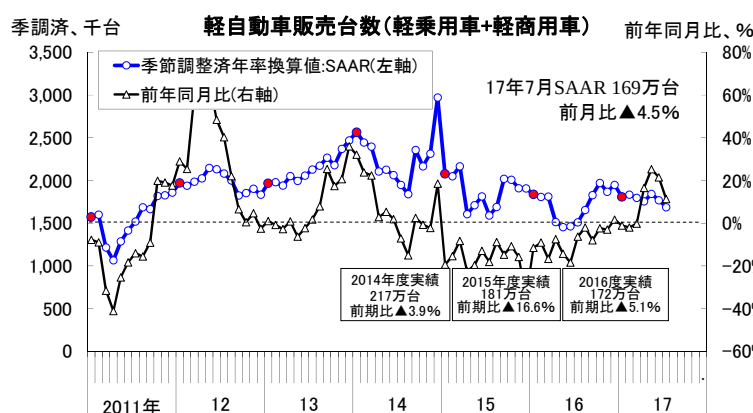
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表5 軽乗用車販売も減少



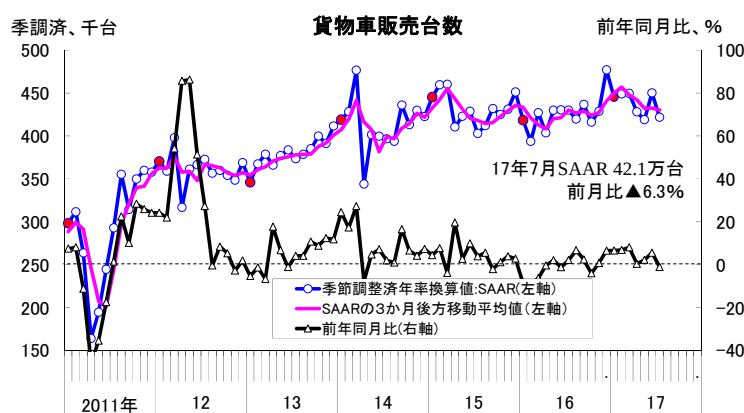
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表6 7月軽自動車販売（SAAR）は170万台を割り込んだ



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: 日本自動車販売協会連合会より作成

2. 17年上期の新車乗用車輸出は年率399万台と前年実績を下回る着地

7月28日に公表された6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6.7%増となり、SAARも前月比7.2%増の414万台と増加した（図表8）。なお、17年1～6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）、豪州、アセアン、中国向けが減少したが、欧米及び中東向けの増加が吸収した。

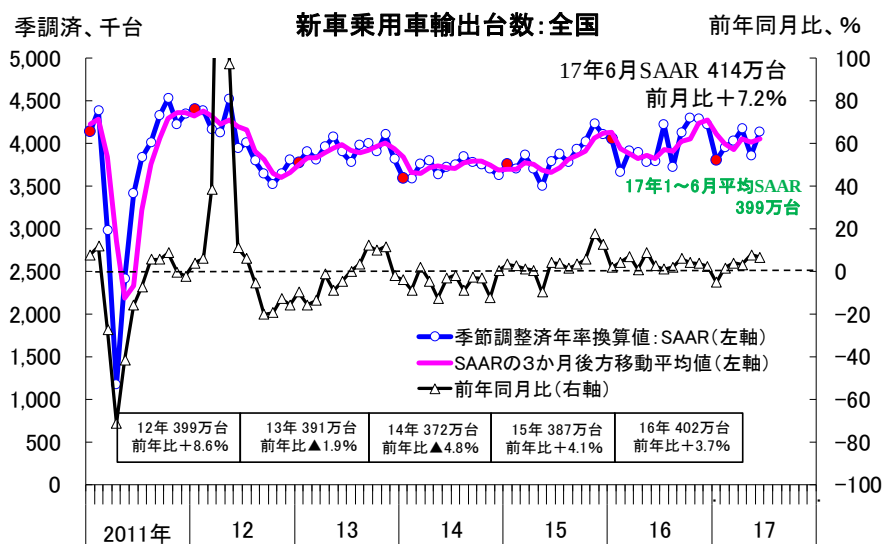
日本にとって最大の輸出先である米国の新車販売台数（SAAR）は、6月に前月比1.1%減の1,642万台（当社試算）と減少した。3か月後方移動平均値でみたトレンドは反転増加したが、1,700万台割れ低水準にある（図表10）。メーカー各社による販売奨励金が高水準で推移していることから、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売は依然下振れ余地が大きい。従って、同国向けの輸出が今後切り上がって、輸出の大きな押し上げ要因になると期待するのは難しい。

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、6月の販売台数（SAAR）は前月比2.6%減となり、3か月後方移動平均値でみる減少トレンドが続いている（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、6月は前年同月比5.1%増と2か月連続で1桁%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、市場環境は芳しくない（図表12）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）では、6月のSAARが前月比8.7%増と大幅な増加となったが、流通在庫の過剰感が強まっていることから、完成車メーカーが生産のアクセルを強く踏み込み過ぎた可能性がある（図表13）。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、今後も、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 6月乗用車輸出（SAAR）は増加



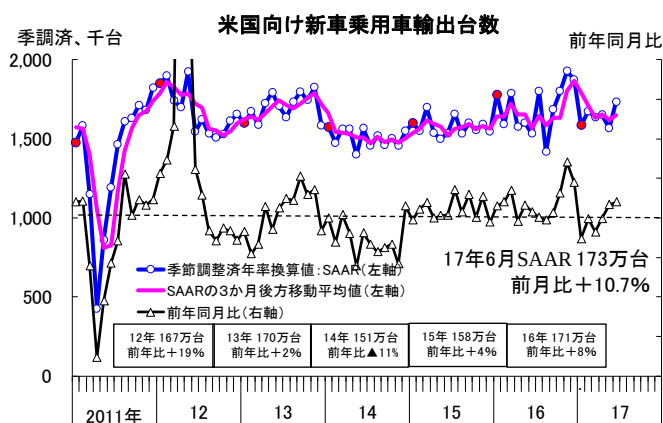
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: ノックダウンを除く。

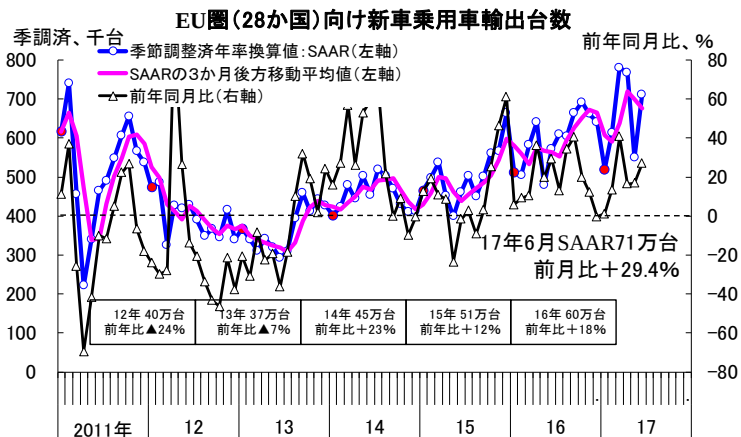
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

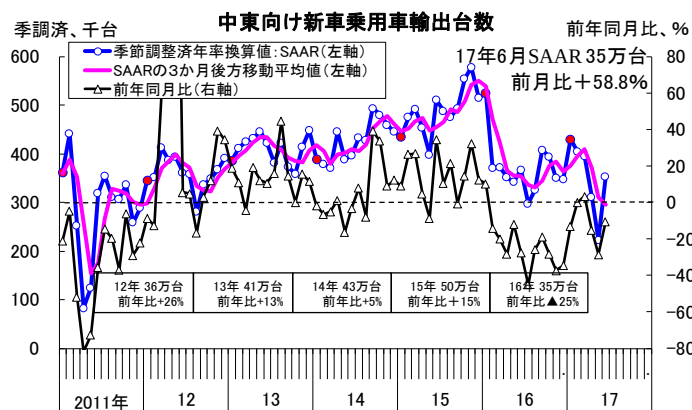
図表9 6月輸出台数(SAAR)は中国・豪亜向け減少を欧米・中東向けの増加が吸収



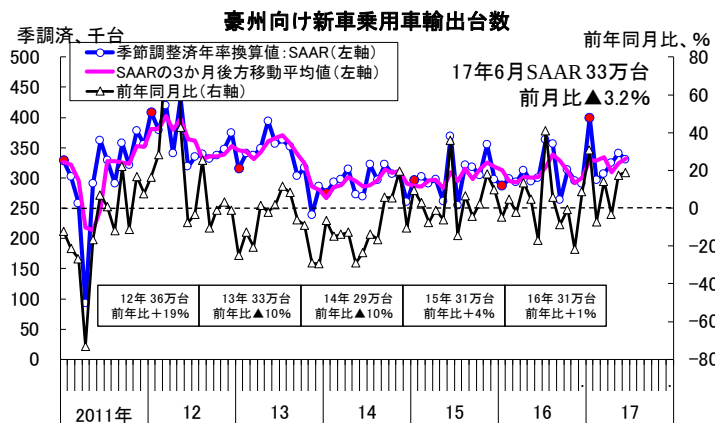
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



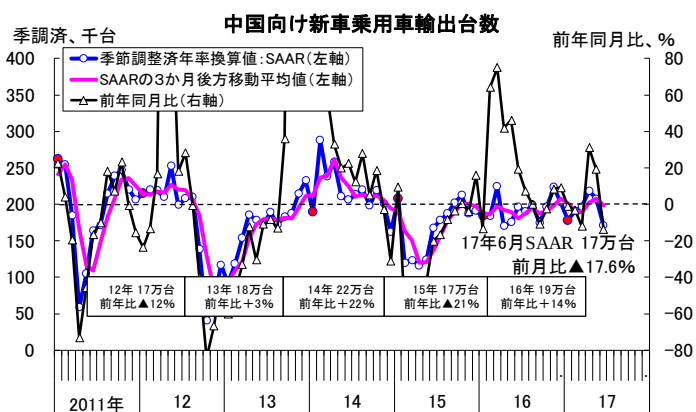
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



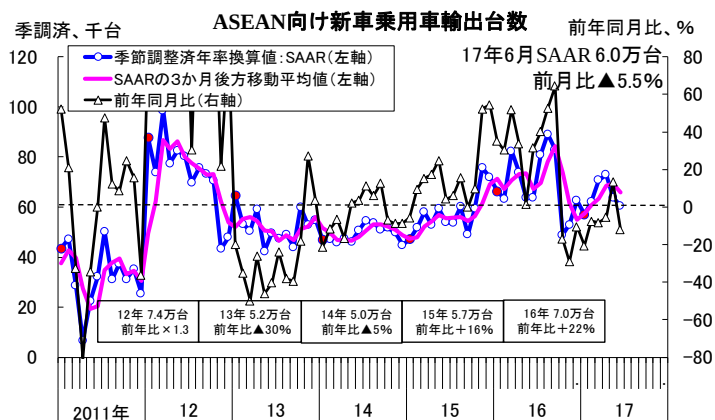
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

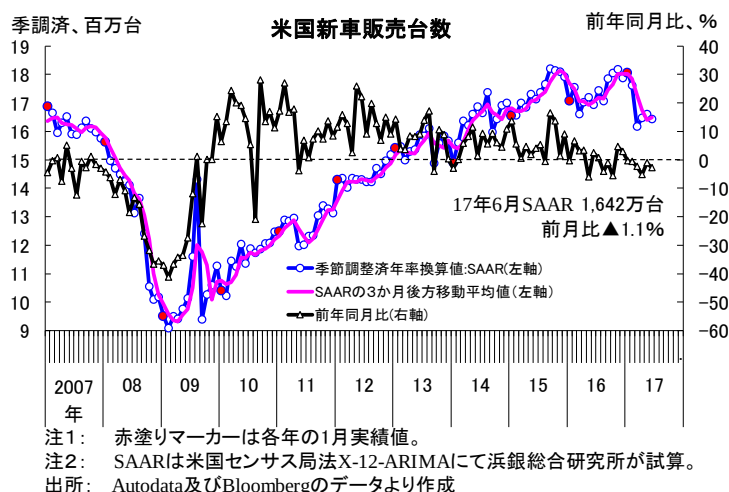


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

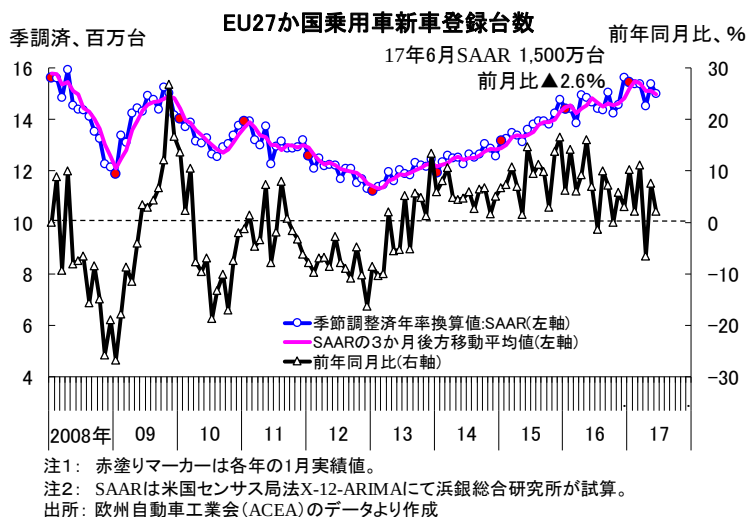


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

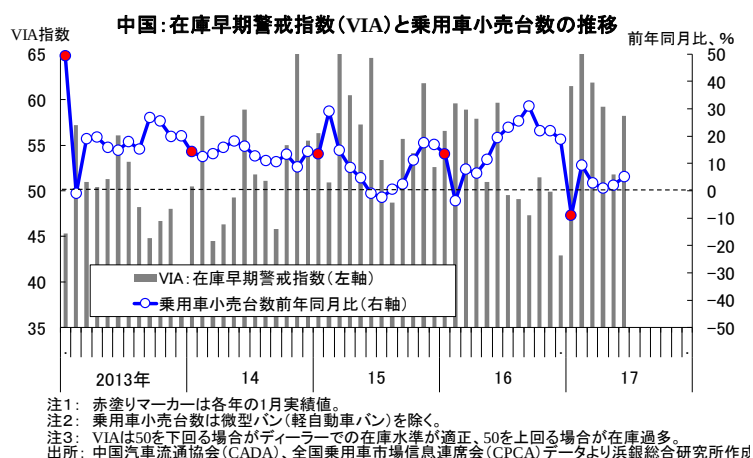
図表 10 米国新車販売のトレンドは増加に転じたが年率1,700万台割りで低水準



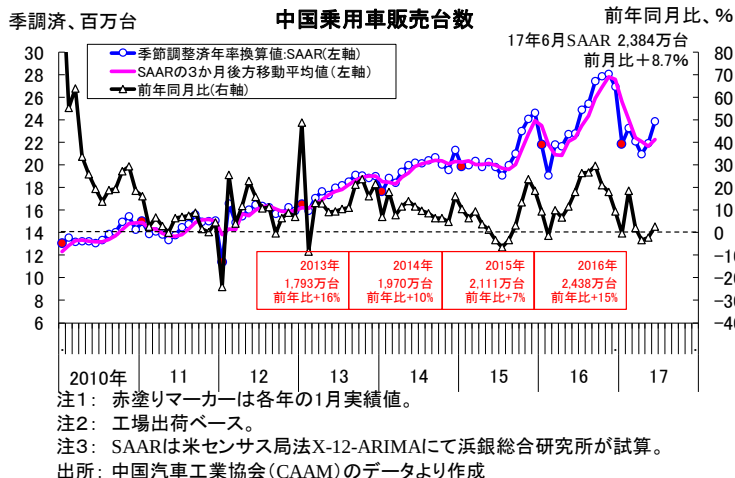
図表 11 欧州新車販売は減速基調



図表 12 中国では乗用車の流通在庫は依然過剰



図表 13 6月中国乗用車販売(出荷)は大幅増



3. 乗用車生産は引き続き「在庫積み上がり局面」にあり、在庫調整圧力が強い。

鉱工業指数（速報値）を見ると、6月の乗用車生産は前月比で大きく増加したが、輸出増加に引っ張られた出荷の増加よりも増産ペースは抑えられたため、在庫は減少した。もっとも、在庫循環図上では^(注)、乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続いており、在庫調整圧力が強いままであるため、一段の増産は見込めない状況である（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あることで内需が更に減退する可能性もあり、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。

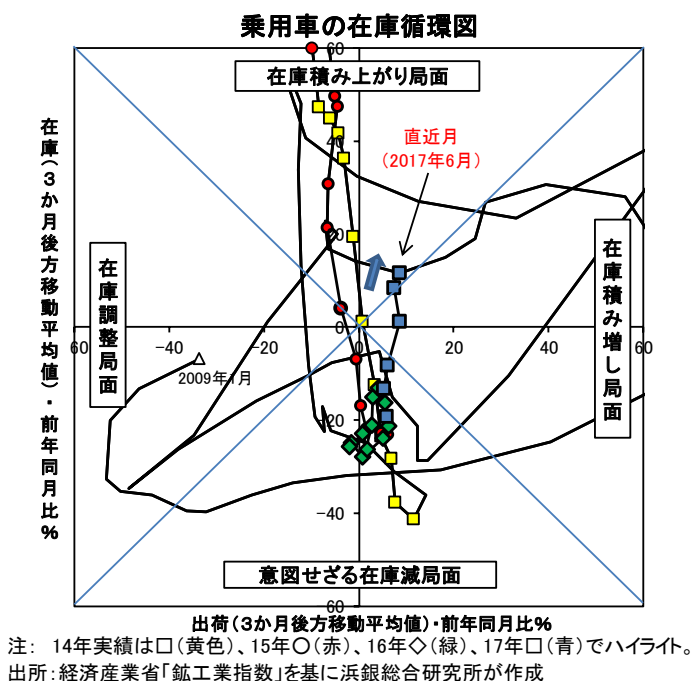
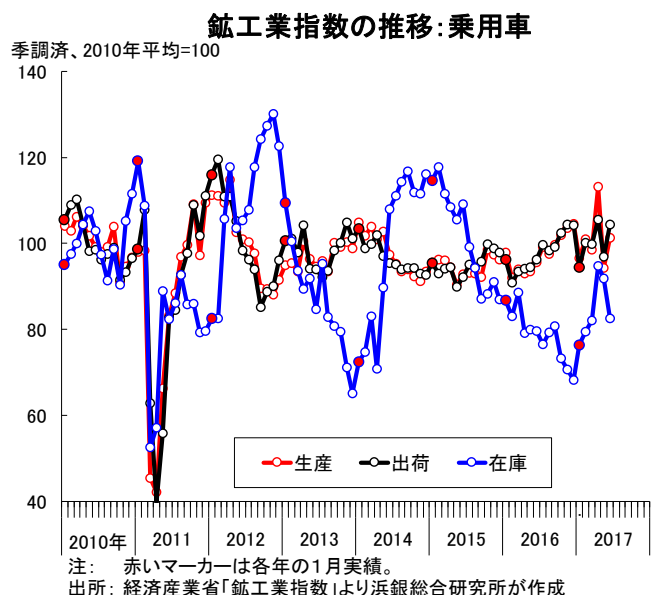
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。6月の普通乗用車の生産活動は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」に移行し、在庫調整圧力が強まっている。

6月の小型乗用車の在庫も僅かながら減少したが、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。

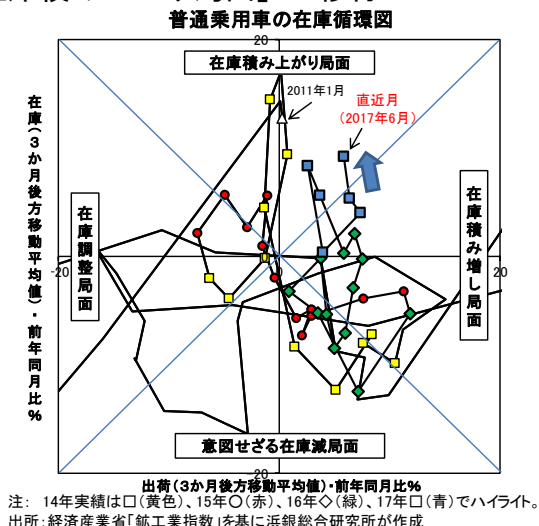
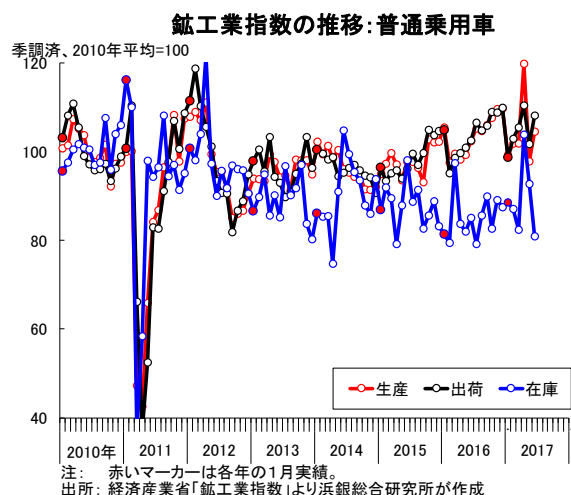
一方、軽乗用車の在庫は3か月連続で減少し、生産は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」へ移行した。在庫水準は健全である。軽乗用車では、実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象である。

（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。

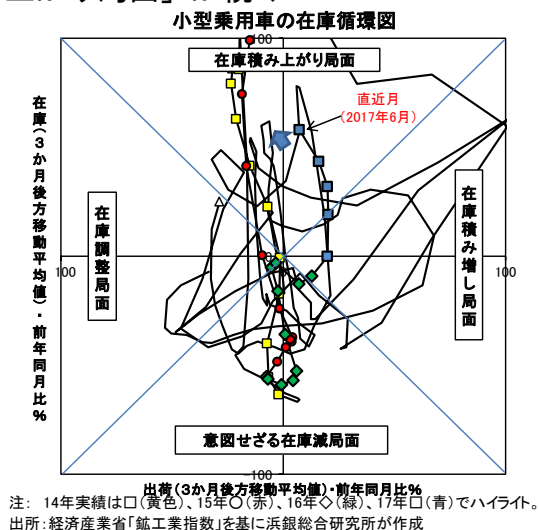
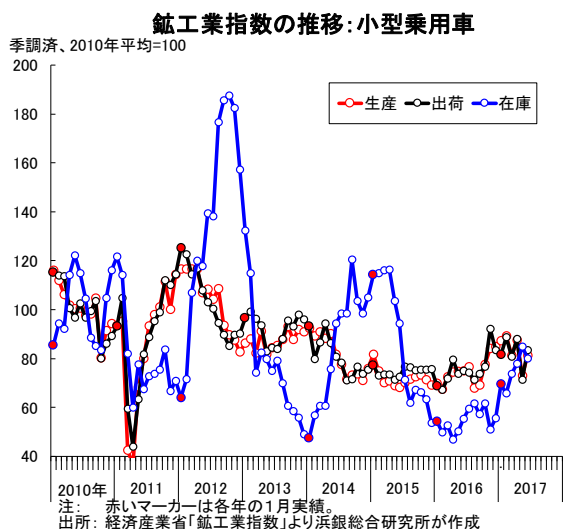
図表14 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続く



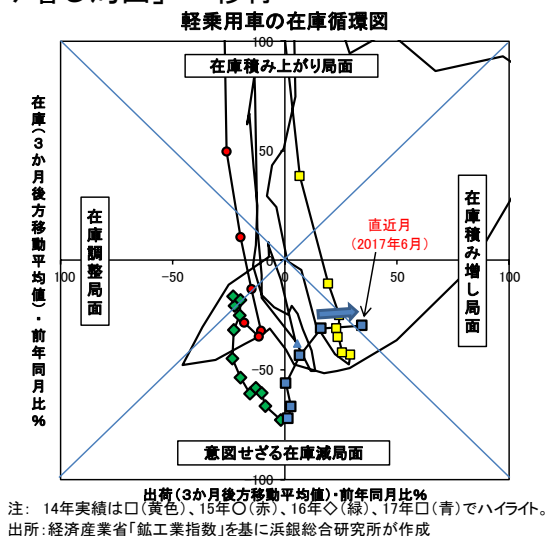
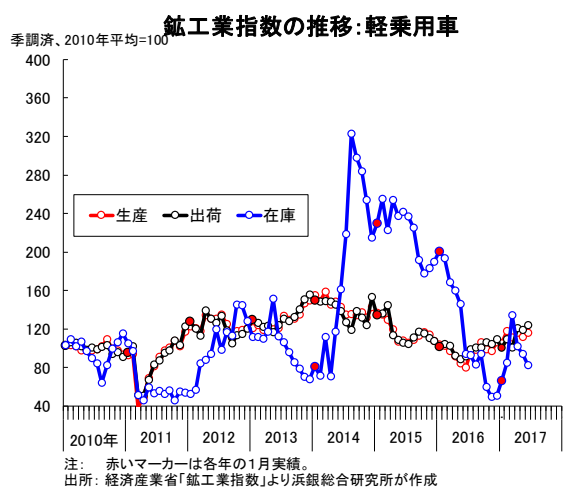
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み上がり局面」へ移行



図表 16 小型乗用車は「在庫積み上がり局面」が続く



図表 17 軽乗用車は「在庫積み増し局面」へ移行



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。