

調査速報

国内新車販売統計（2017年9月）

軽の好調で新車販売の季調値は2か月連続で増加。
在庫削減が進み、生産への下方圧力は緩和

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 軽乗用車の販売好調が9月新車販売の増加をけん引。一方で、登録乗用車と貨物車は減少。
- 新車乗用車輸出は増加。米国以外の主要地域向け輸出拡大がけん引。
- 欧米向け輸出減速と国内買替え需要の減退リスクの高まりに要警戒だが、在庫減少で減産圧力は緩和。

1. 17年9月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比3.2%増の549万台

10月2日発表の2017年9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3.9%増と11か月連続の前年超えとなり、季節調整済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた9月の販売台数も前月比3.2%増の549万台と、2か月連続の増加となった（図表1）。

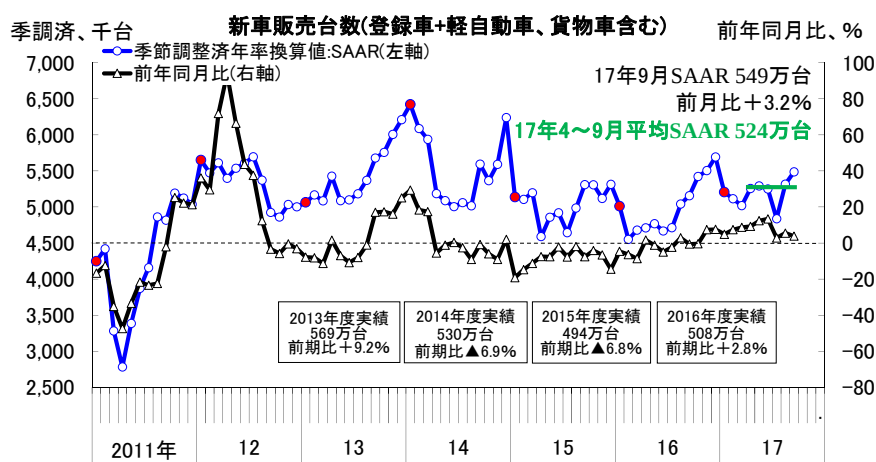
本年4～9月の国内新車販売台数の平均SAARは524万台と、昨年度実績508万台を上回っており、内需は堅調である。もっとも、車検更新車両台数が今後落ち込む可能性が高いことから、買い替え需要の減退が下期の販売に向けてのリスク要因となると考える。本年2月から減少基調となっていた継続検査件数（車検）のSAARは8月に増加したが（図表2）、過去のSAAR実績から試算した車検の理論値は年末に向けて落ち込む見通しである（図表3）。

内訳をみると、9月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比0.7%減の301万台となった一方で（図表4）、軽乗用車のSAARは同22.4%増の165万台と大幅に増加した（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18.4%増の208万台と、2か月連続で増加し、年率200万台超えの強い数字となった（図表6）。軽乗用車の新モデル投入効果が販売好調の背景にある。一方、貨物車（普通+小型トラック）販売台数の9月のSAARは同21.1%減の39.0万台と失速したが（図表7）、同月に排ガス規制が強化されたことが背景にあり、8月に駆け込み需要が発生したことによる反動減が響いた。

新車乗用車輸出は伸長した。8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13.2%増、SAARも前月比4.5%増の425万台と堅調に推移した。米国以外の主要地域向けの輸出拡大が背景にある。もっとも、主要市場である米国、欧州の新車需要に頭打ち感があることから、新車の輸出環境に関しては依然として楽観は禁物である。

鉱工業指数をみると、8月の乗用車生産は「在庫積み上がり局面」から「在庫積み増し局面」へと逆行した。欧米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に引き続き要警戒であるが、足元は在庫水準を抑えて生産規律が上手く保たれており、減産圧力が和らいでいることは好材料である。

図表1 8月国内新車販売（SAAR）は2か月連続の増加

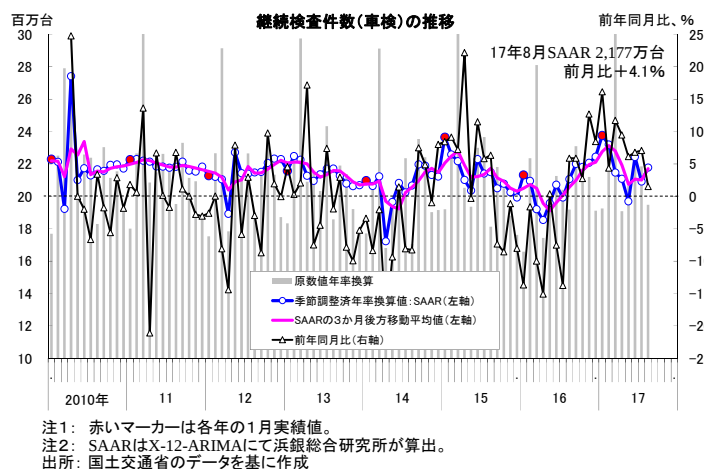


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

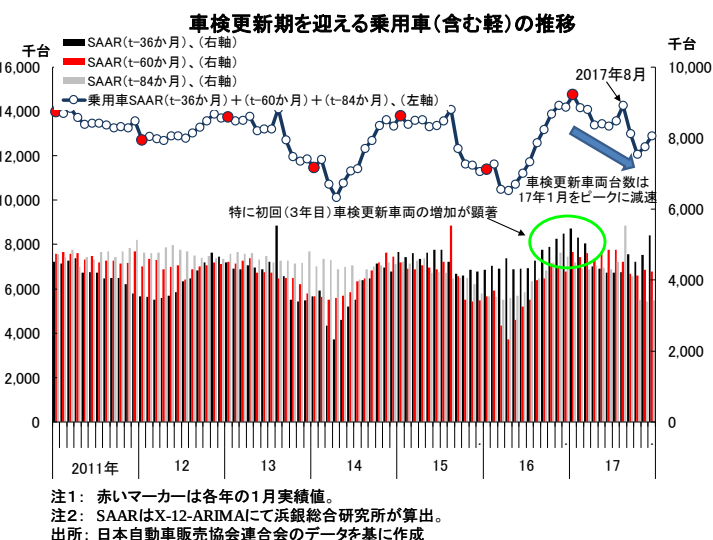
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

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

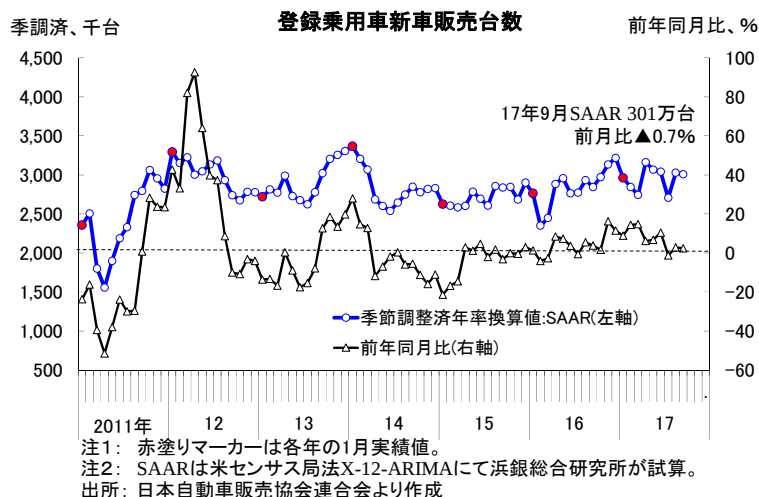
図表2 8月車検更新車両（SAAR）は増加



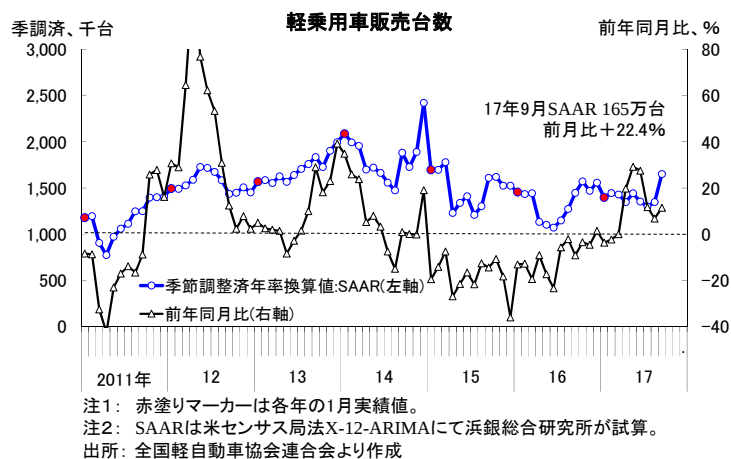
図表3 車検更新車両は年末に向けて落ち込む公算



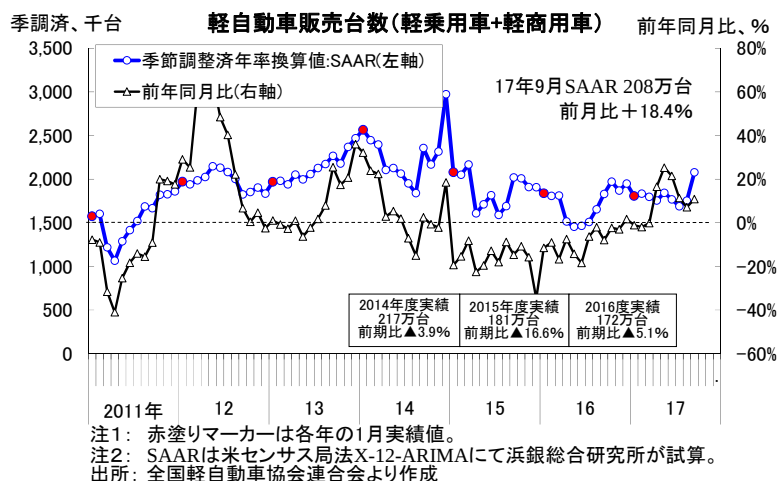
図表4 登録乗用車販売（SAAR）は微減



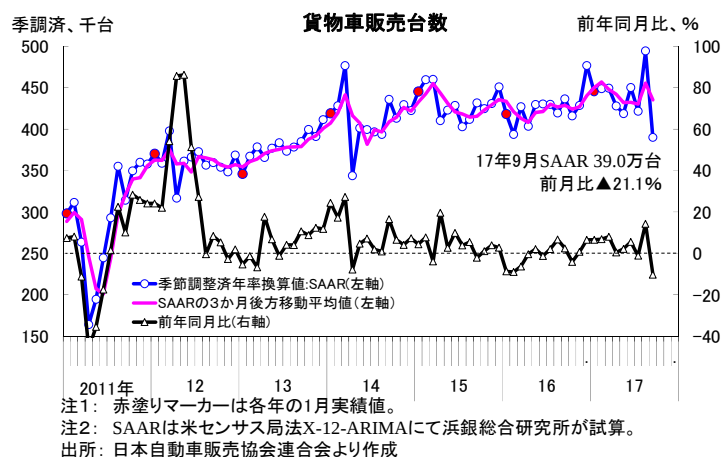
図表5 軽乗用車販売が大幅増



図表6 9月軽自動車販売（SAAR）は一気に200万台超え



図表7 貨物車販売は排ガス規制強化に伴う駆け込み需要発生の反動減が響く



2. 8月新車乗用車輸出台数（SAAR）は伸長。需要頭打ちの欧米市場向け輸出動向に引き続き要警戒

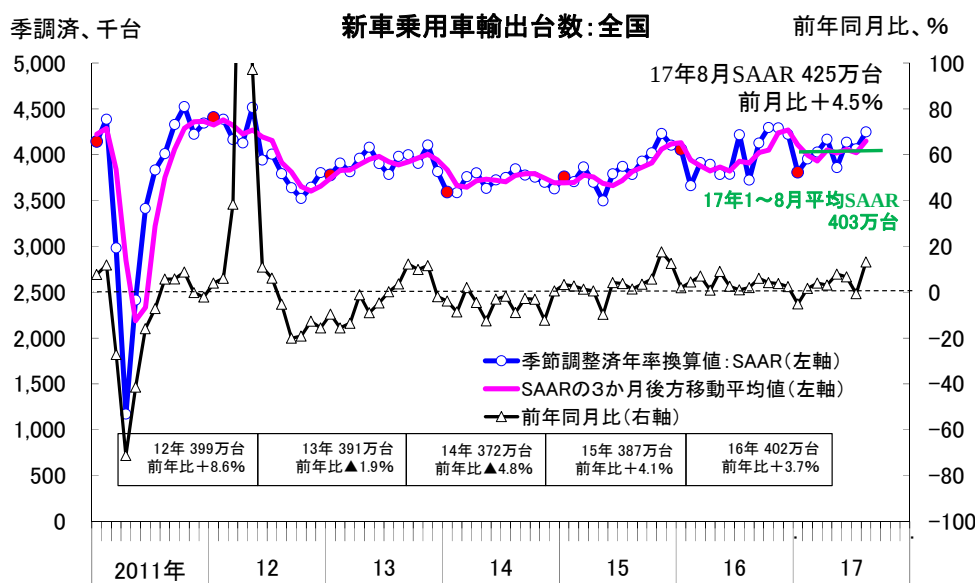
9月28日に公表された8月の乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）は前年同月比13.2%増となり、SAARも前月比4.5%増の425万台と増加した（図表8）。なお、17年1～8月の乗用車輸出台数の平均SAARは403万台と昨年実績402万台を若干上回っている。主要仕向地別でみると（図表9）、米国以外の主要地域向けの輸出が増加した。3か月後方移動平均値で見たトレンドが増加に転じたことが明る材料だが、需要に頭打ち感のある米国と欧州向けの輸出に対し下方圧力が強い状況が続いており、依然として楽観は禁物と考える。足元の新興市場向けの輸出増加が今後も継続するかにも注意したい。

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、8月に前月比2.8%減の1,616万台（当社試算）と減少し、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。SAARは1,700万台を下回る低い水準で低空飛行を続けている（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、米国新車販売には依然下振れ余地がある。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。8月の販売台数（SAAR）は前月比3.1%増加したが、3か月後方移動平均値でみるトレンドは停滞している（図表11）。同地域向けの輸出も今後上向いていくと予想するのは難しい。

一方、中国の乗用車小売台数は、8月は前年同月比6.2%増と4か月連続で1桁%の低調な結果となったが、流通在庫は大きく減少し、健全な水準となった（図表12）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）では、8月のSAARは前月比0.7%増とマイルドな増加となったが、完成車メーカーが在庫削減のために生産を抑制した可能性がある（図表13）。生産調整リスクが減退し、中国向けの輸出に関しては下方圧力が和らいだと考える。

図表8 8月乗用車輸出（SAAR）は増加



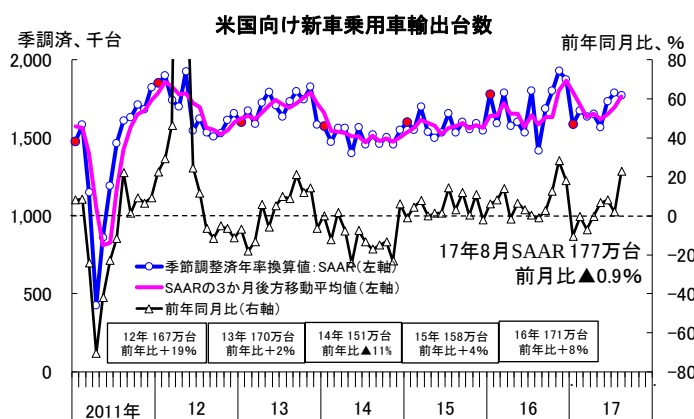
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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

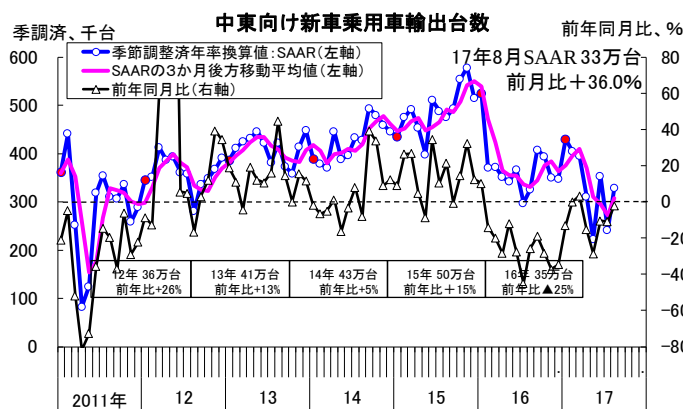
図表9 8月輸出台数（SAAR）は米国向け以外の主要仕向け地への輸出が軒並み増加



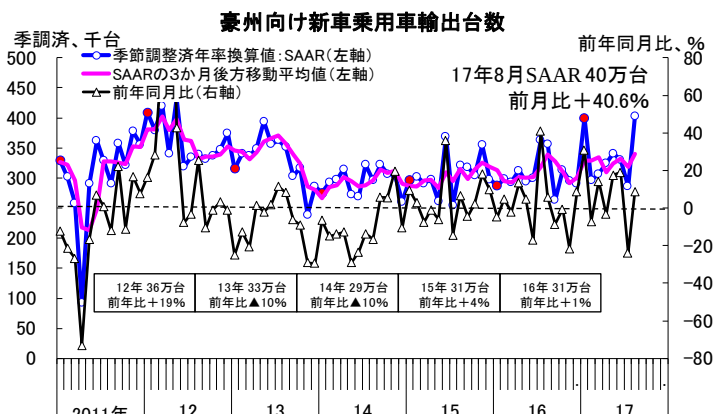
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：ノックダウンを除く。
 注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所：財務省「貿易統計」より作成



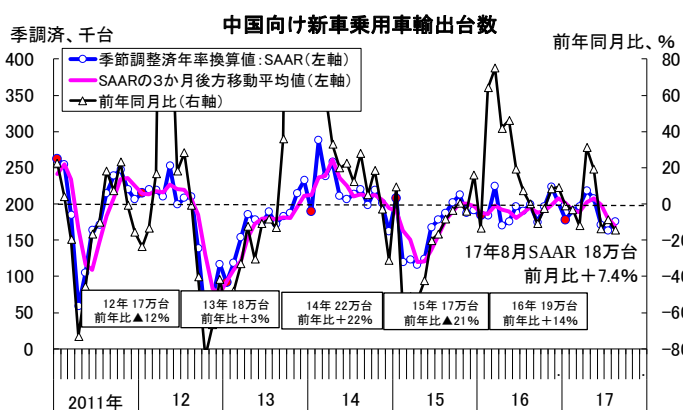
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：ノックダウンを除く。
 注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所：財務省「貿易統計」より作成



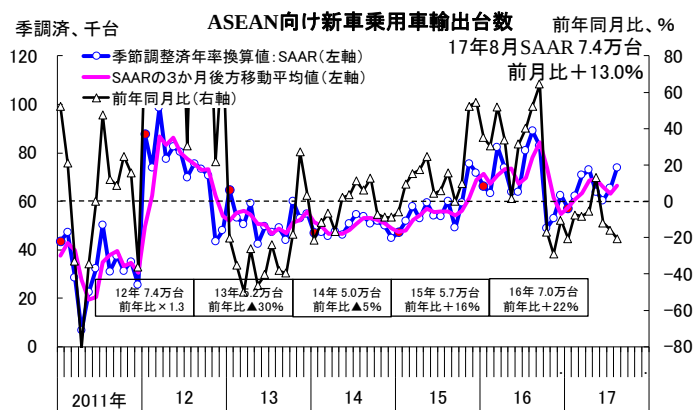
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：ノックダウンを除く。
 注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所：財務省「貿易統計」より作成



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

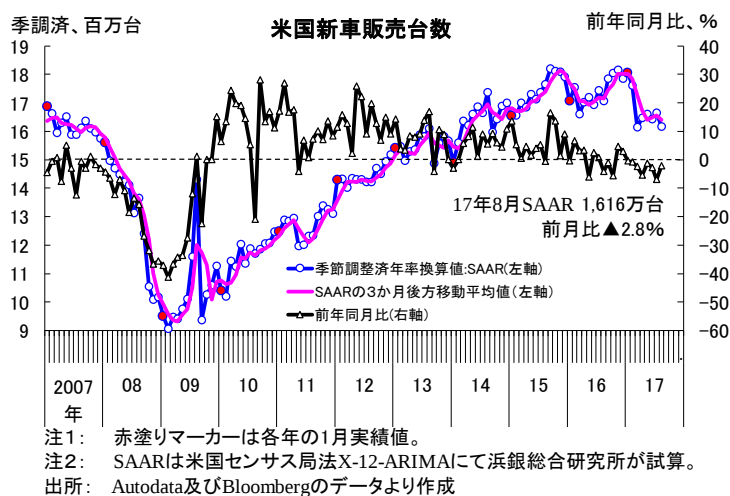


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：ノックダウンを除く。
 注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所：財務省「貿易統計」より作成

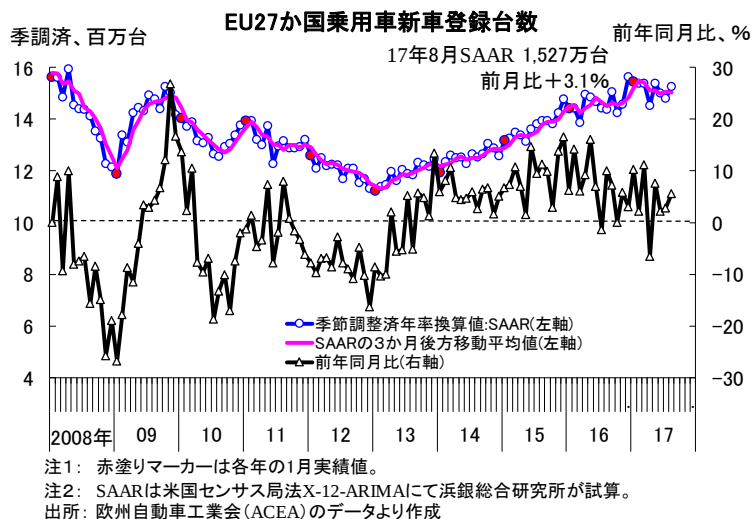


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2：ノックダウンを除く。
 注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所：財務省「貿易統計」より作成

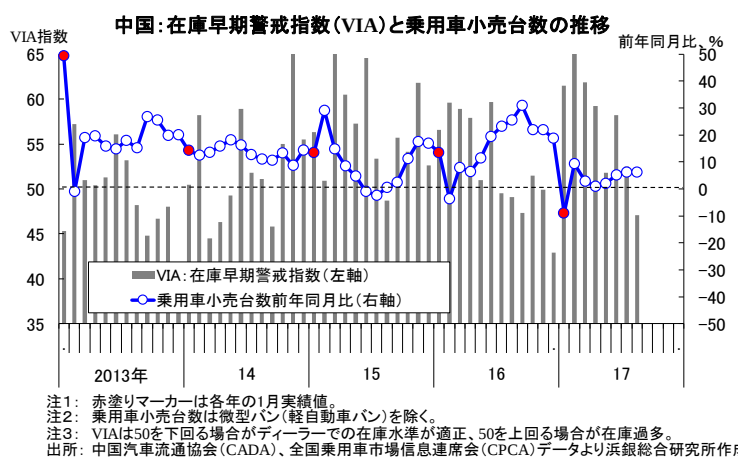
図表 10 8月米国新車販売のトレンドは再び減少に転じた



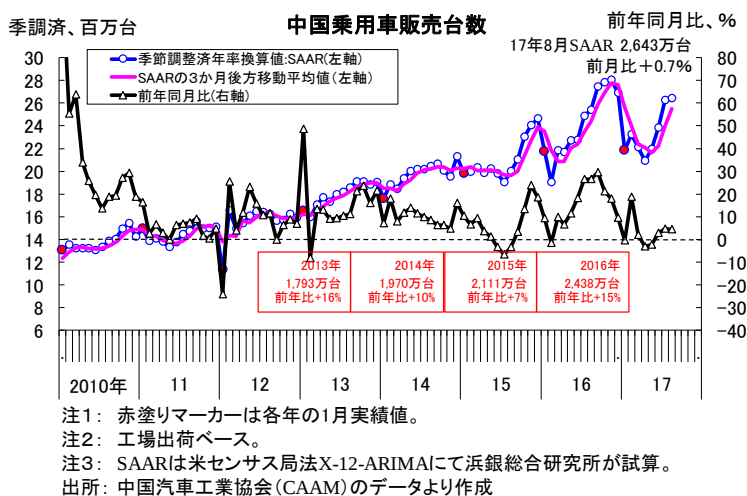
図表 11 欧州新車販売は減速基調続く



図表 12 中国では乗用車流通在庫の過剰感払拭



図表 13 中国乗用車販売(出荷)の増加傾向続く



3. 乗用車生産は「在庫積み増し局面」に逆戻り。生産への下方圧力が弱まる

鉱工業指数（速報値）を見ると、8月の乗用車生産は前月比で増加したが、在庫は減少した。在庫循環図上では^(注)、乗用車生産は「在庫積み上がり局面」から「在庫積み増し局面」に逆行した。在庫削減が進み、生産への下方圧力が弱まった（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、今後、車検更新車両が減少局面となることで内需が減退する可能性もあり、乗用車の減産リスクには引き続き要注意だが、足元では需要に合わせて生産規律は上手く保たれている状況である。

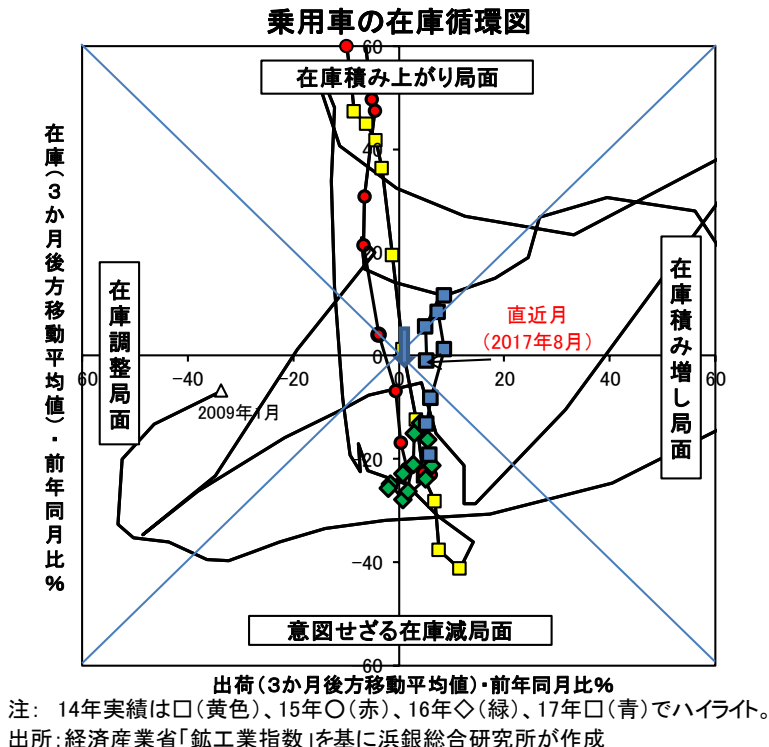
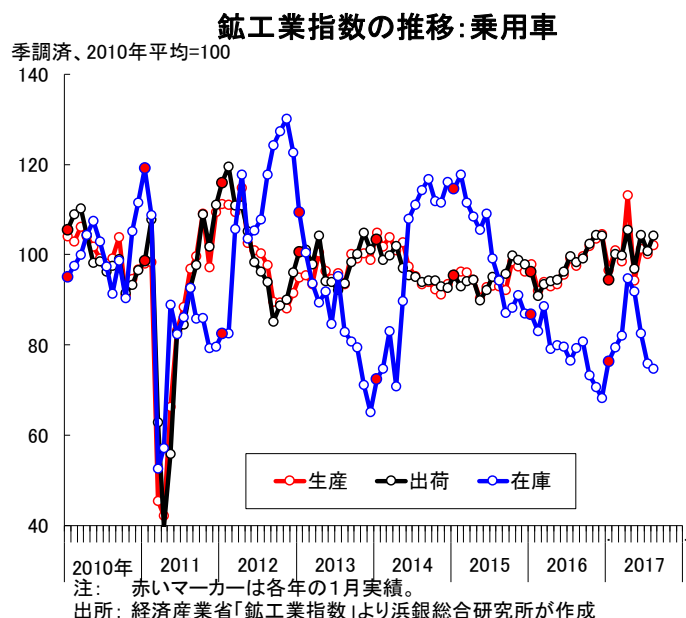
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。8月の普通乗用車の在庫は増加したが、生産活動は「在庫積み上がり局面」から「積み増し局面」へ逆戻りした。在庫健全性が高まり、生産への下方圧力が弱まった。

8月の小型乗用車の在庫は減少し、生産活動も普通乗用車同様に再度「在庫積み増し局面」へ移行した。減産により在庫は適正水準に収まっている。

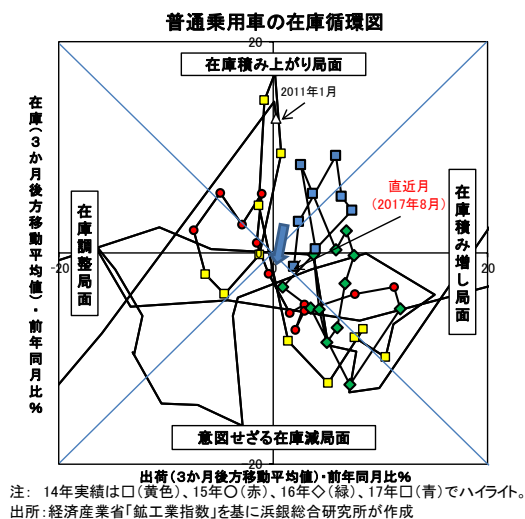
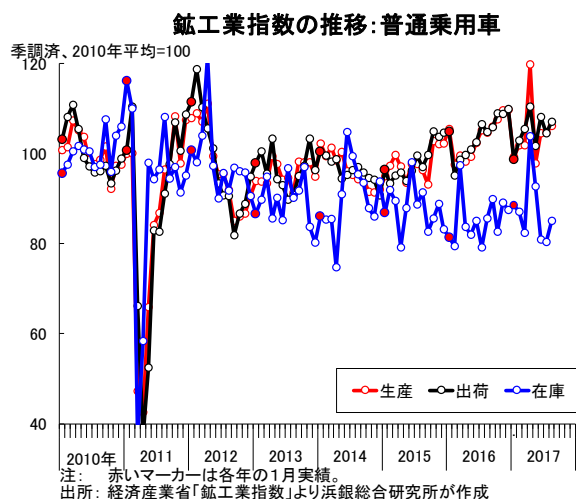
軽乗用車も在庫は5か月連続で減少している。軽乗用車の生産は「在庫積み増し局面」が続いており、在庫水準は健全である。実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象であり、目先、生産を調整するリスクは小さい。

（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。

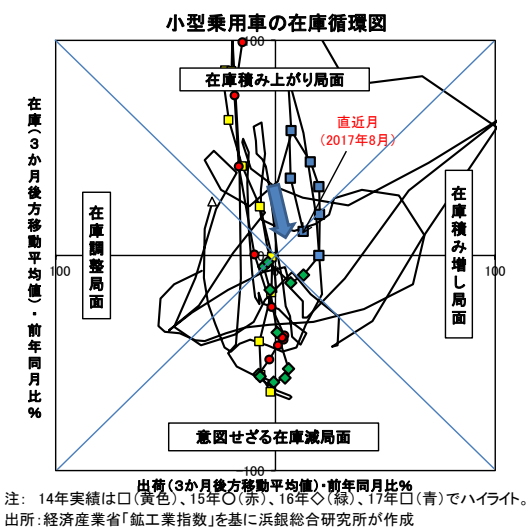
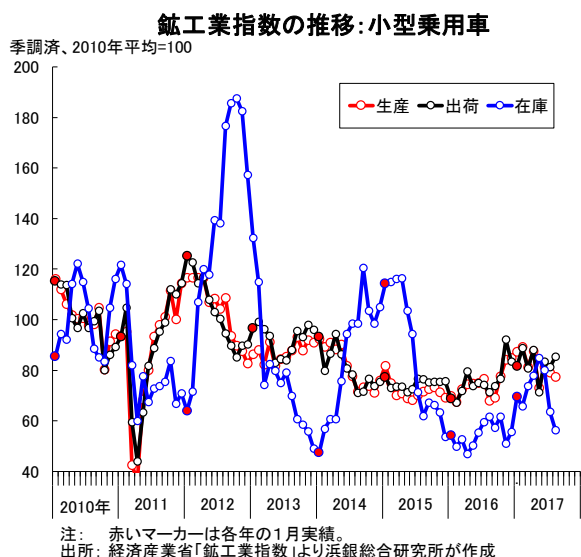
図表14 乗用車生産は再び「在庫積み増し局面」へ



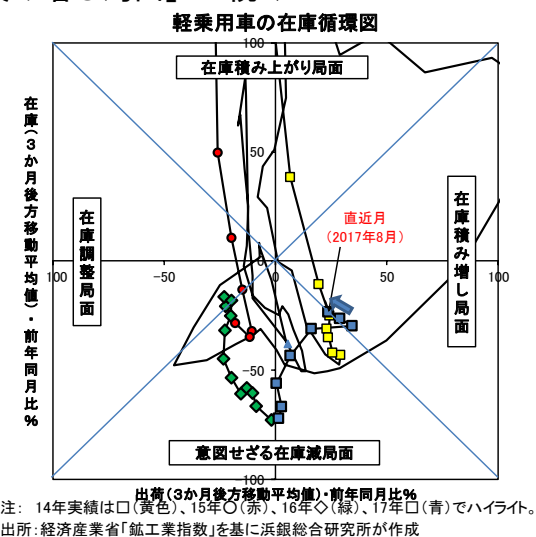
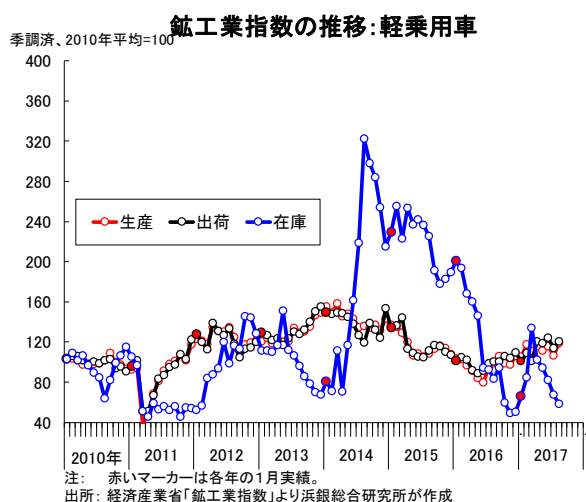
図表 15 普通乗用車の生産が「在庫積み増し局面」に逆戻り



図表 16 小型乗用車も在庫削減が進み、「在庫積み増し局面」へ



図表 17 軽乗用車は「在庫積み増し局面」が続く



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。