

調査速報

国内新車販売統計（2017年10月）

下期初月の登録車販売は無資格検査問題で躓くも、軽自動車の販売は依然堅調。輸出減少リスクには要警戒

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 日産自動車での無資格検査問題で国内販売台数は12か月ぶりに減少。軽自動車販売は堅調。
- 新車乗用車輸出は減少。欧米2大市場向けの輸出減少が響いた。
- 欧米向け輸出減速と国内買替え需要の減退リスクに要警戒だが、在庫水準は健全で減産圧力は弱い。

1. 17年10月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比3.4%減の530万台

11月1日発表の2017年10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1.7%減と12か月ぶりに前年割れし、季調済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた10月の販売台数も前月比3.4%減の530万台と、3か月ぶりに減少した（図表1）。

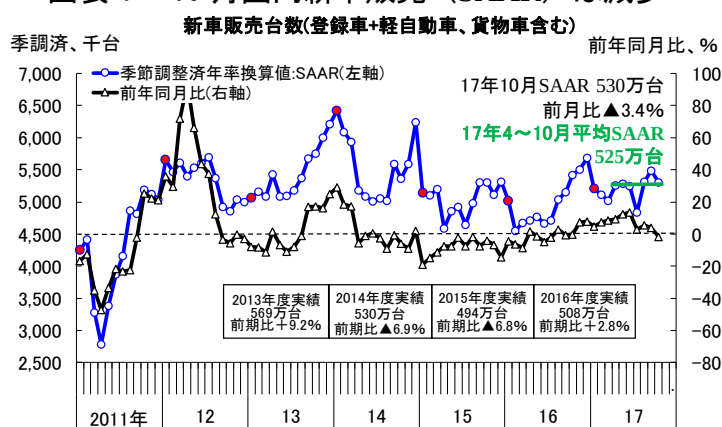
本年4～10月の国内新車販売台数の平均SAARは525万台と、昨年度実績508万台を上回っており、内需は堅調である。もっとも、車検更新車両台数が今後落ち込む可能性が高いことから、買い替え需要の減退が下期の販売に向けてのリスク要因となると考える。9月の継続検査件数（車検）の原数値は14か月ぶりに前年割れし、SAARは大幅に減少するなど、減速感が出ている（図表2）。過去のSAAR実績から試算した車検の理論値は年末に向けて落ち込む見通しである（図表3）。

内訳をみると、10月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比5.5%減の284万台と2か月連続で減少した（図表4）。10月の販売が大きく減少した背景には、日産自動車が無資格検査問題への対応のため、国内全工場で国内向け車両の出荷と生産を停止していることがあるが、稼働再開により販売はキャッチアップするものと考えられる。軽乗用車のSAARは同1.5%減の163万台と減少し（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も同2.7%減の202万台と減少したが、年率200万台超えで需要は引き続き旺盛である（図表6）。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の10月のSAARは同0.9%増の39.4万台とほぼ前月並みとなったが（図表7）、9月の排ガス規制強化で、8月に駆け込み需要が発生したことによる反動減から未だ抜け出せない状況である。

新車乗用車輸出は減少した。9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2.8%減、SAARも前月比4.0%減の408万台となった。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。

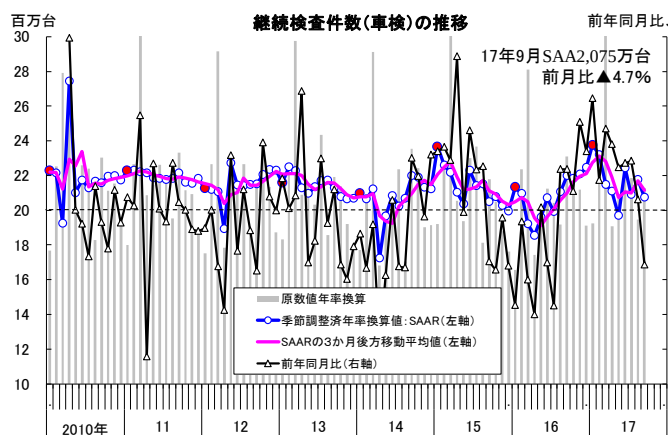
鉱工業指数をみると、9月の乗用車生産は「在庫積み増し局面」から「意図せざる在庫減局面」へと逆行した。欧米向けの輸出需要に減少リスクがあることに加え、車検更新車両の減少により国内で買い替え需要が減退する可能性に引き続き要警戒であるが、足元は在庫を抑えて生産規律が上手く保たれており、減産圧力が和らいでいることは好材料である。

図表1 10月国内新車販売（SAAR）は減少



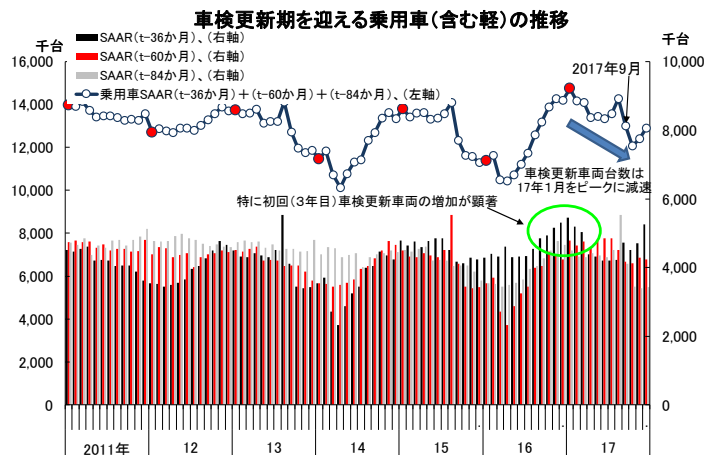
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 9月車検更新車両（SAAR）は減少に転じる



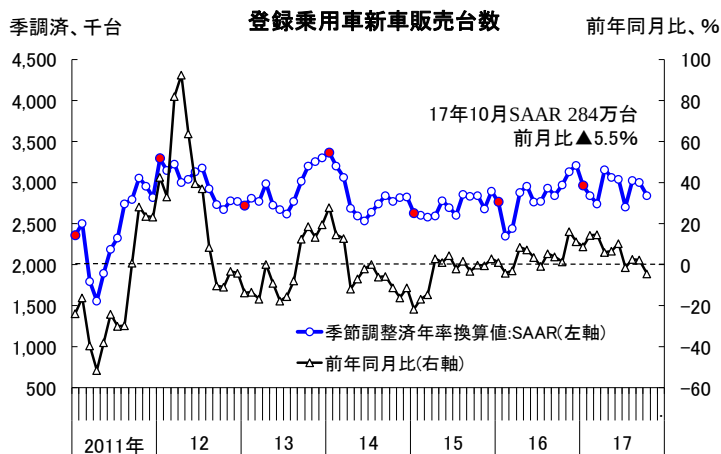
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 国土交通省のデータを基に作成

図表3 車検更新車両は年末に向けて落ち込む公算



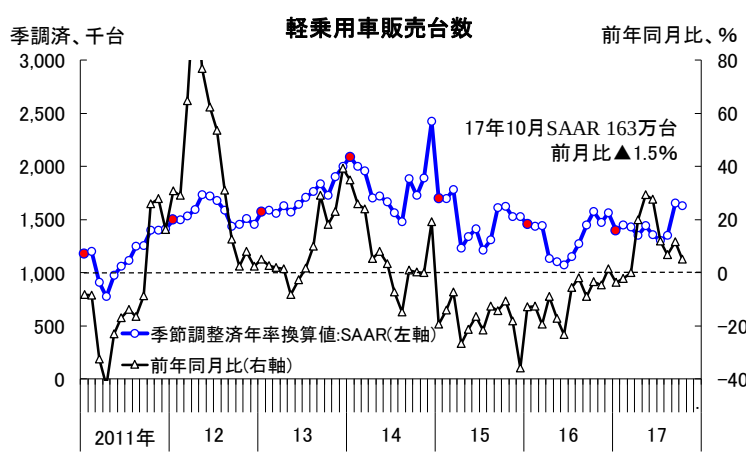
注1: 赤いマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARはX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出。
出所: 日本自動車販売協会連合会のデータを基に作成

図表4 登録乗用車販売（SAAR）は減少



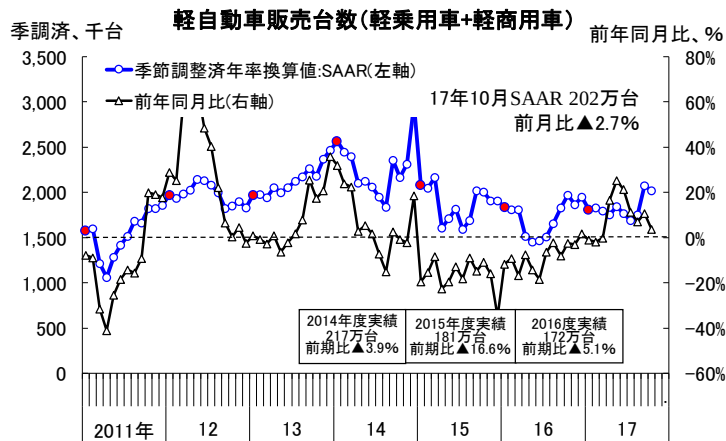
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表5 軽乗用車販売も減少したが高水準維持



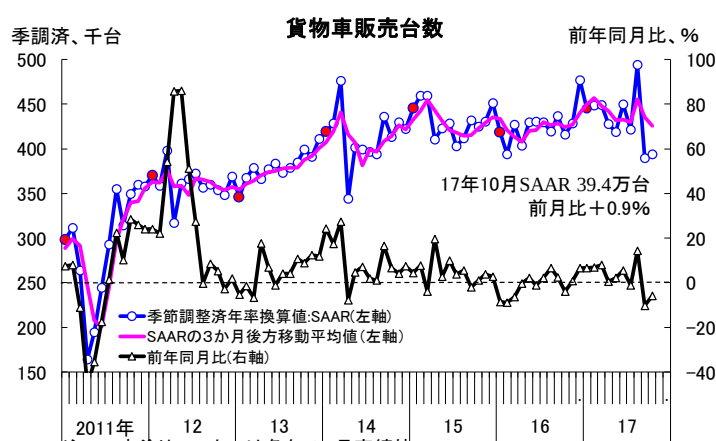
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表6 軽自動車販売（SAAR）は
10月も200万台超えで需要旺盛



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 貨物車販売は排ガス規制強化に伴う
駆け込み需要発生の反動減から抜け出せず



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. 9月新車乗用車輸出台数（SAAR）は減少。需要頭打ちの欧米市場向け輸出動向に引き続き要警戒

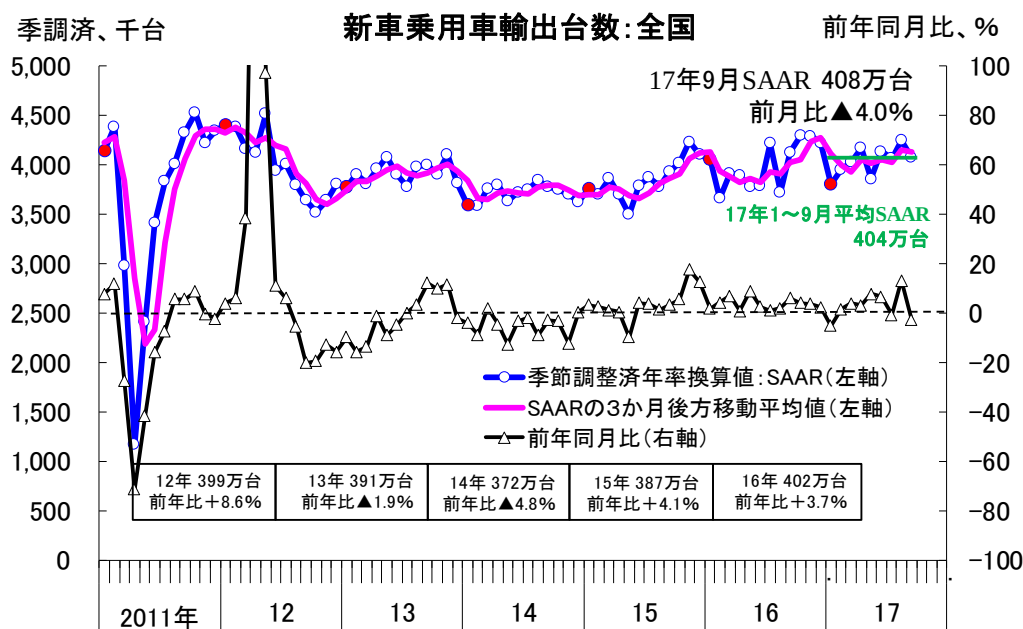
10月31日に公表された9月の乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）は前年同月比2.8%減となり、SAARも前月比4.0%減の408万台と減少した（図表8）。なお、17年1～9月の乗用車輸出台数の平均SAARは404万台と昨年実績402万台を若干上回っている。主要仕向地別でみると（図表9）、欧米2大市場向けの輸出減少が響いた。3か月後方移動平均値で見たトレンドは9月に減少に転じた。需要に頭打ち感のある米国と欧州向けの輸出に対し下方圧力が強い状況が続いており、依然として楽観は禁物と考える。足元で需要拡大傾向にある中国、中東及びASEAN向けの輸出増加が今後も続くかにも要注意である。

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、9月に前月比15.1%増の1,860万台（当社試算）と急伸したが、ハリケーン後の買い替え特需の発生が背後にあり、持続性に乏しい内容である（図表10）。依然として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ように、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売には下振れ余地がある。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。9月の販売台数（SAAR）は前月比1.0%減少し、3か月後方移動平均値でみるトレンドも停滞している（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、9月は前年同月比1.2%増と5か月連続で1桁%の低調な結果となったが、流通在庫は健全な水準を保っている（図表12）。乗用車販売台数（生産に近い工場出荷ベース）では、9月のSAARは前月比8.1%増と堅調であったが、受注に見合った生産を行うことで需給バランスを上手くコントロールできていると考える（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 9月乗用車輸出（SAAR）は減少



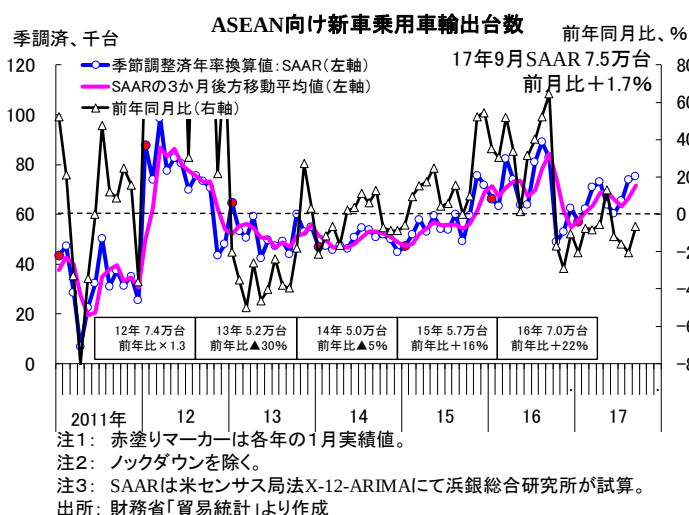
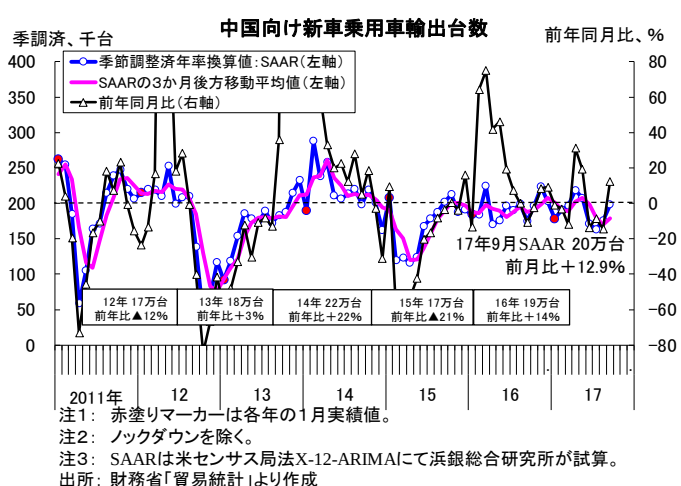
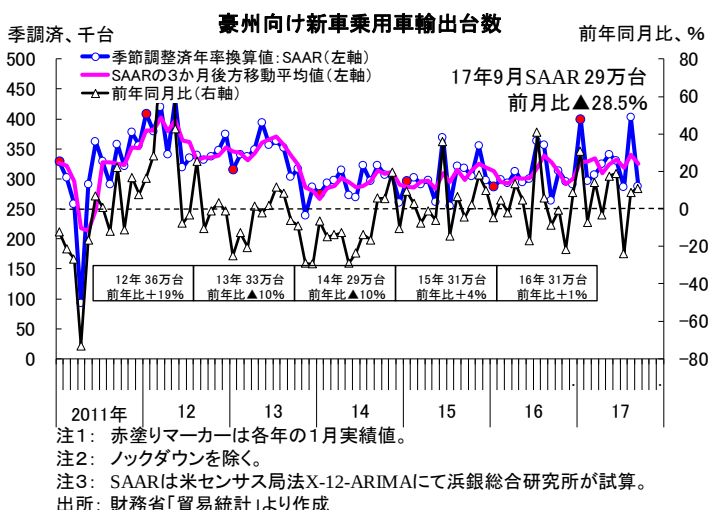
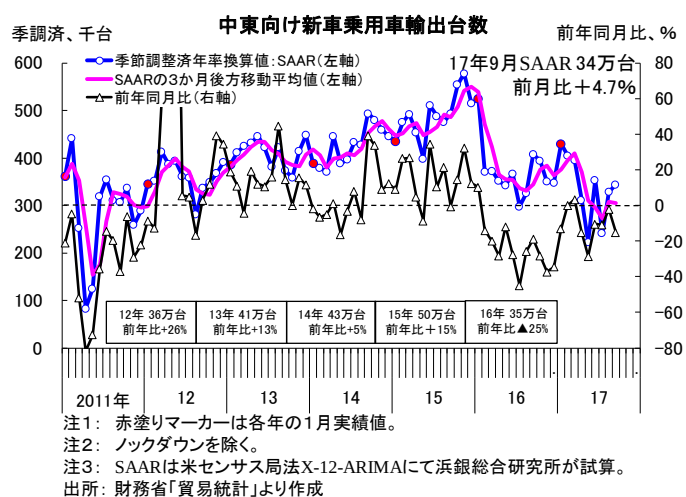
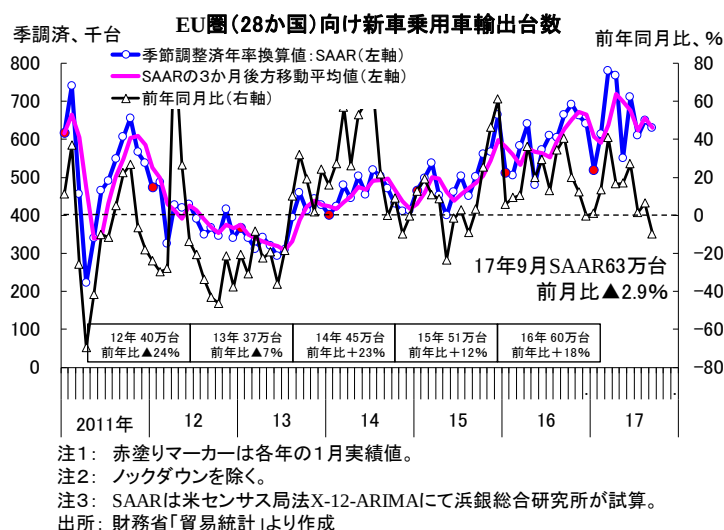
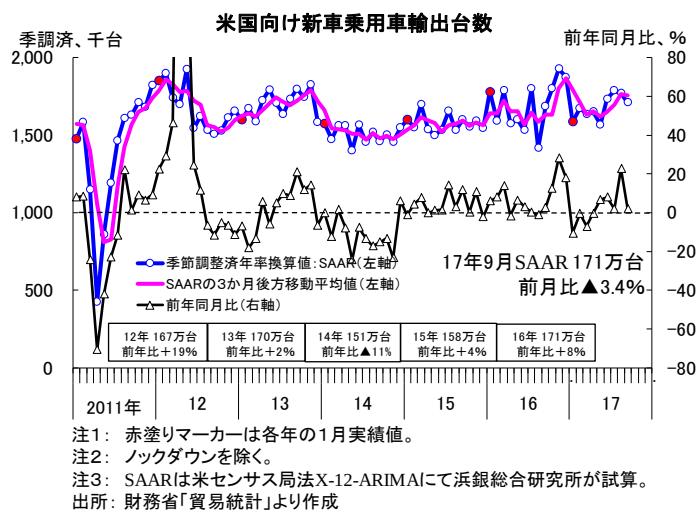
注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2： ノックダウンを除く。

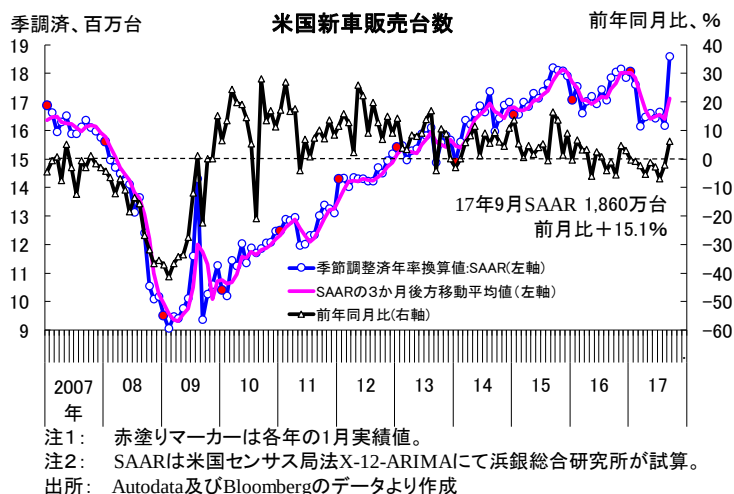
注3： SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所：財務省「貿易統計」より作成

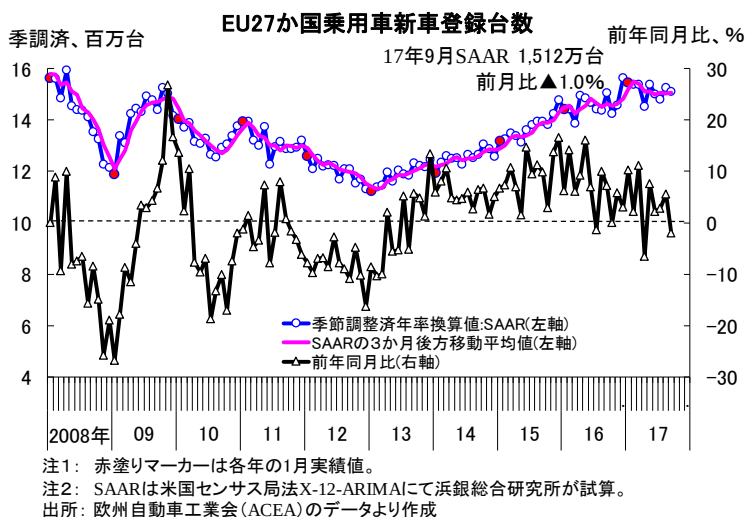
図表9 9月輸出台数（SAAR）は欧米2大市場向けの減少が響いた



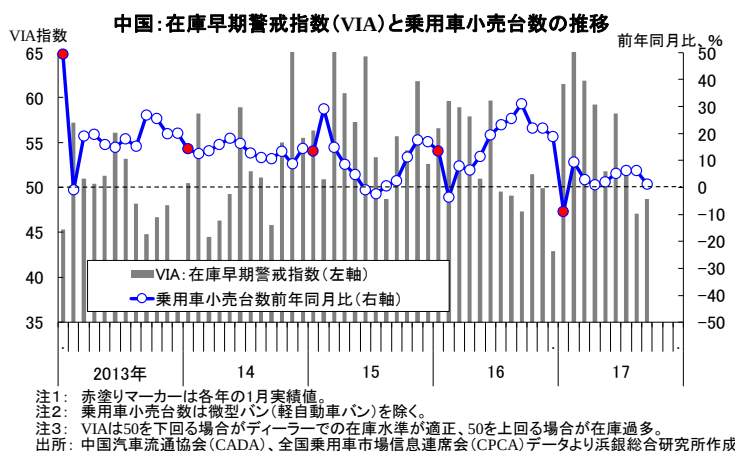
図表 10 9月米国新車販売はハリケーン特需が発生



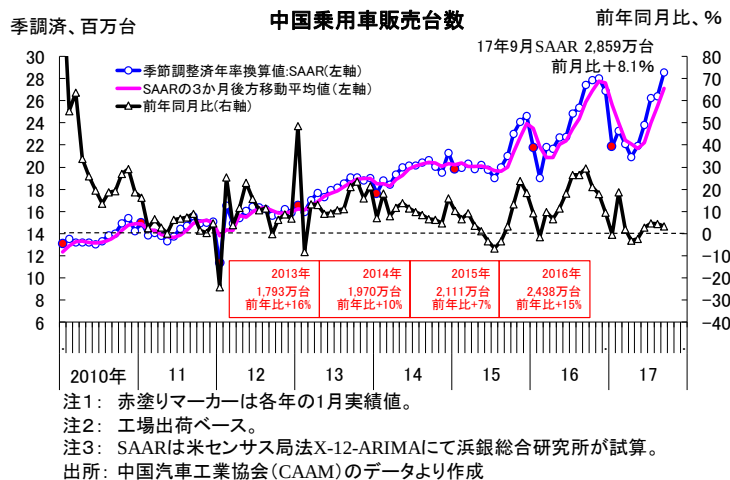
図表 11 欧州新車販売は頭打ちの状況



図表 12 中国の乗用車流通在庫は健全な水準



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「意図せざる在庫減局面」に逆戻り。生産への下方圧力が一層弱まる

鉱工業指数（速報値）を見ると、9月の乗用車生産は前月比で増加し、在庫も増加した。もともと、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「意図せざる在庫減局面」に逆行した。在庫過剰感が低下し、生産への下方圧力がより一層弱まった（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。

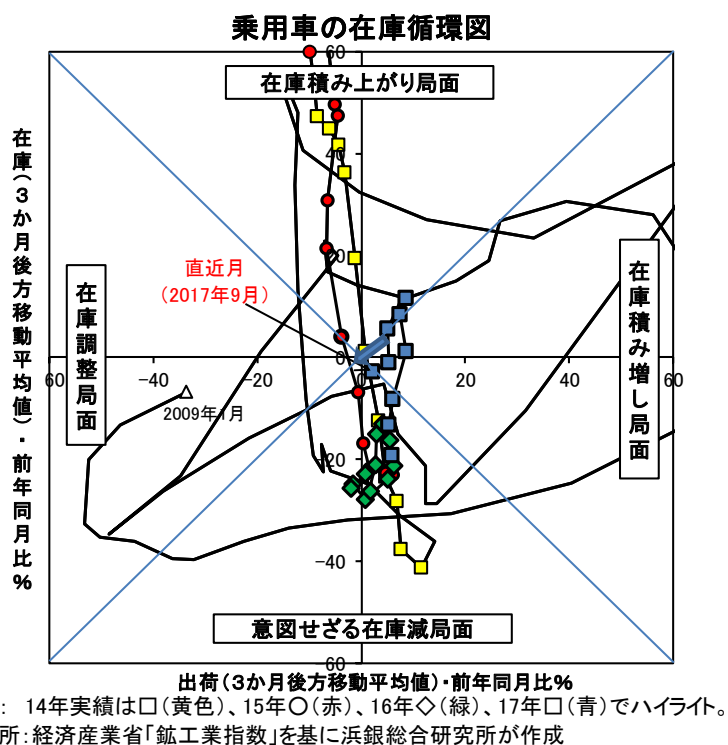
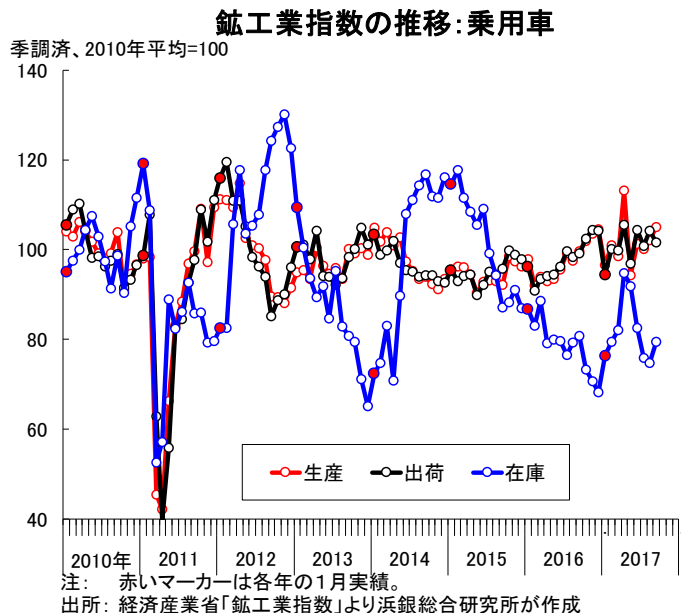
図表 15～17 では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。9月の普通乗用車の在庫は増加し、生産活動は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」へ移行した。在庫過剰感が強まり、生産への下方圧力は強まっている。

一方、9月の小型乗用車の在庫は減少し、生産活動は「在庫積み増し局面」に止まっている。減産により在庫は適正水準に収まっている。

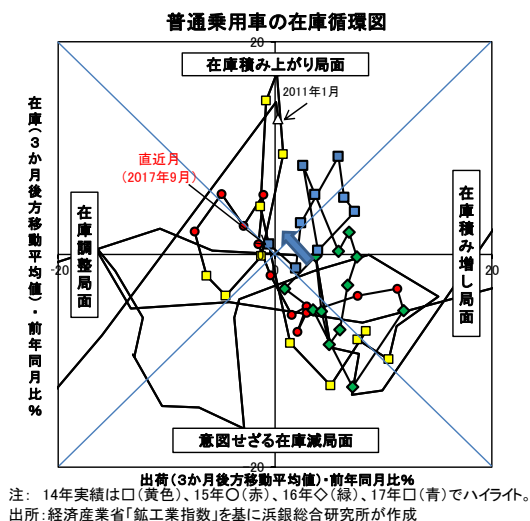
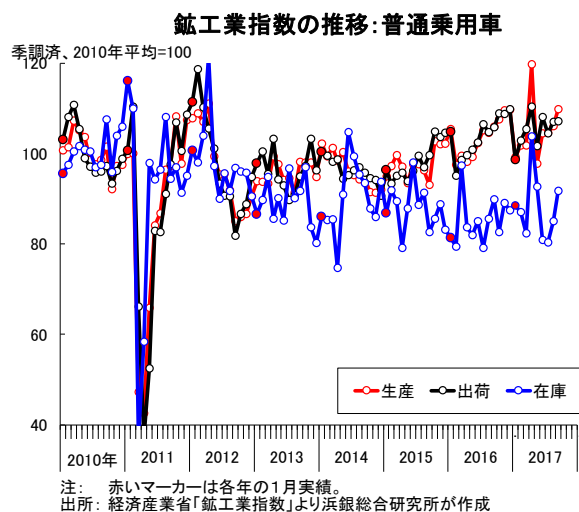
軽乗用車の在庫は6か月ぶりに増加した。ただ、軽乗用車の生産は「在庫積み増し局面」から「意図せざる在庫減局面」に逆戻りしており、こちらも在庫水準は健全である。実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象であり、目先、生産を調整するリスクは小さい。

（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。

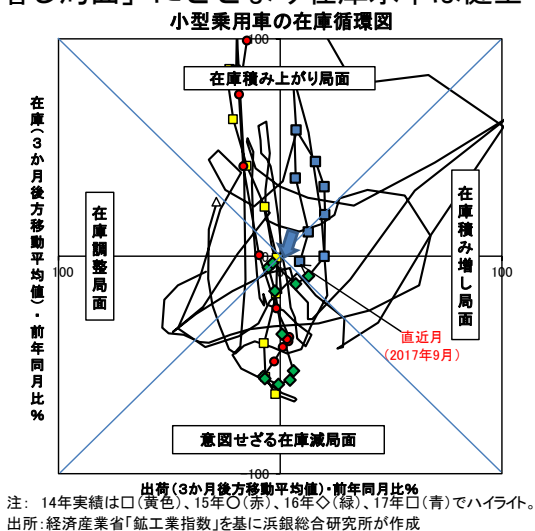
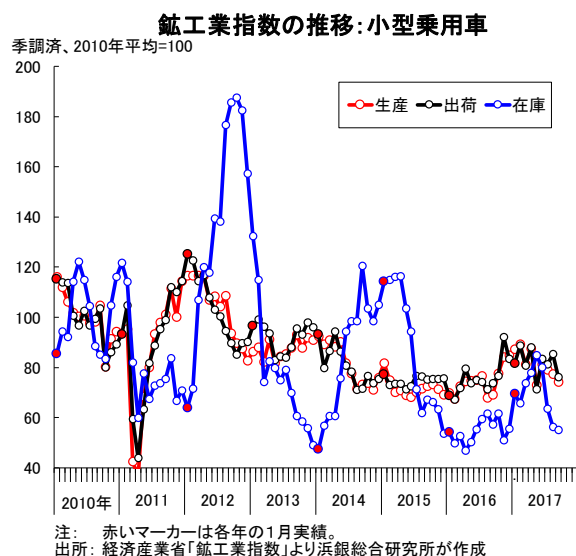
図表 14 乗用車生産は再び「意図せざる在庫減局面」へ



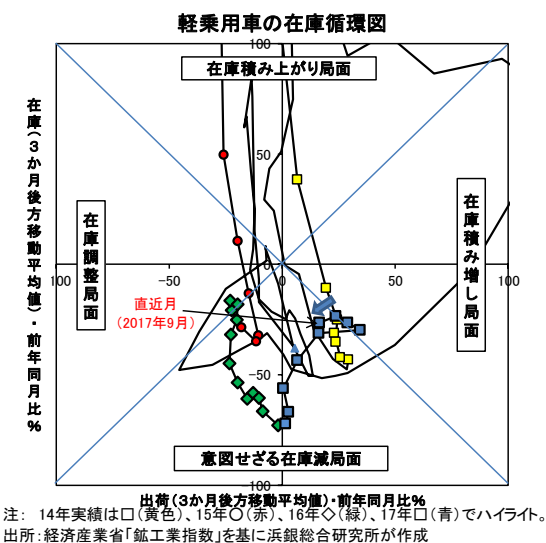
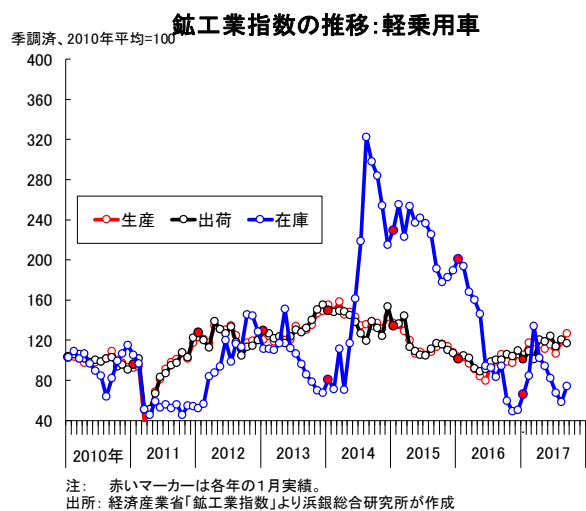
図表 15 普通乗用車の生産は「在庫積み上がり局面」へ



図表 16 小型乗用車は在庫削減進む。「在庫積み増し局面」にとどまり在庫水準は健全



図表 17 軽乗用車の在庫は増加したが、「意図せざる在庫減局面」へ。軽の在庫水準も健全。



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。