

# 調査速報

## 国内新車販売統計（2017年11月）

軽の需要拡大鈍化で全需は2か月連続減。国内向け出荷停止の影響で輸出車両が過度に増産された可能性。

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

### 要約

- 国内販売台数（季調値）は2か月連続の減少。登録車は微増も軽自動車販売の減少が打ち消し。
- 新車乗用車輸出は増加。日産の輸出車両増産が寄与。欧米2大市場向け輸出減少リスクに要警戒。
- 普通車を中心に乗用車在庫の増加が続き、生産への下方圧力が強まる。

### 1. 17年11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%減の527万台

12月1日発表の2017年11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2.6%減と2か月連続前年割れし、季調済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた11月の販売台数も前月比0.6%減の527万台と、こちらも2か月連続で減少した（図表1）。

本年4～11月の国内新車販売台数の平均SAARは525万台と、昨年度実績508万台を上回り、内需は堅調である。車検更新車両台数のSAARは10月に増加したが、基調としては一進一退で停滞感があることから、買い替え需要の発生が今後販売を一層盛り上げると期待することは難しい（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盛り上がり欠ける展開が続く見通しである（図表3）。

新車販売台数の内訳をみると、11月の登録乗用車の販売台数（SAAR）は前月比0.9%増の287万台と微増した（図表4）。日産自動車とSUBARUが無資格検査問題への対応のため、国内全工場国内向け車両の出荷と生産を停止していることが背景にあるが、稼働再開により登録は今後キャッチアップするものと考えられる。一方、軽乗用車のSAARは同6.8%減の152万台と2か月連続で減少し（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5.8%減の190万台と2か月連続で減少した。軽の全需は高水準にあり需要は引き続き旺盛であるが、需要拡大の減速が今後も続くかに要注意である（図表6）。貨物車（普通+小型トラック）販売台数の11月のSAARは同3.2%増の40.7万台となったが（図表7）、その水準は依然低く、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。

新車乗用車輸出は増加した。10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1.8%減と2か月連続で減少したが、SAARは前月比5.5%増の430万台と増加した。もともと、日産の九州工場生産車両の輸出台数が過去最高水準にまで急増しており、国内向け生産停止の影響を輸出車両の増産で補っている可能性がある。今後、国内向け車両生産の正常化の過程で反動減が起き得る。日産のみならず、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。

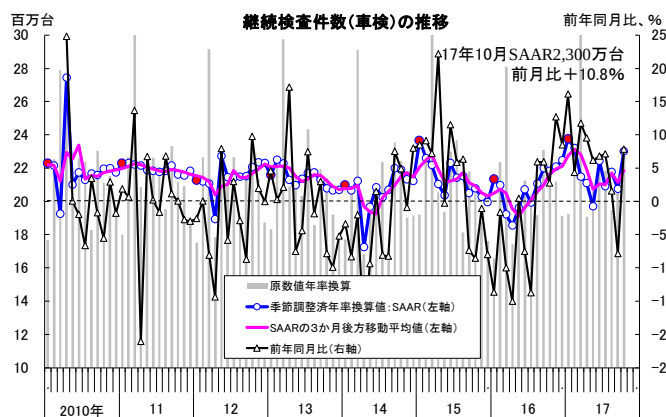
鉱工業指数をみると、10月の乗用車生産は「在庫積み上がり局面」に移行した。特に普通乗用車の在庫水準が高く、乗用車生産に対する下方圧力が強まっていることには要注意である。

図表1 国内新車販売（SAAR）は2か月連続の減少

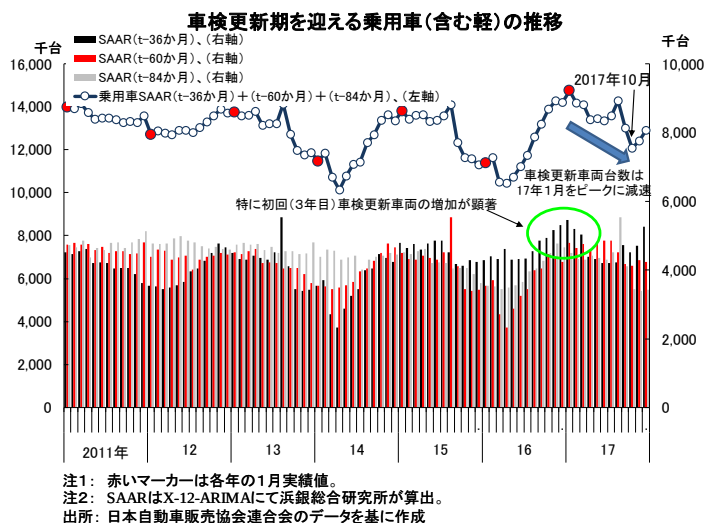


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

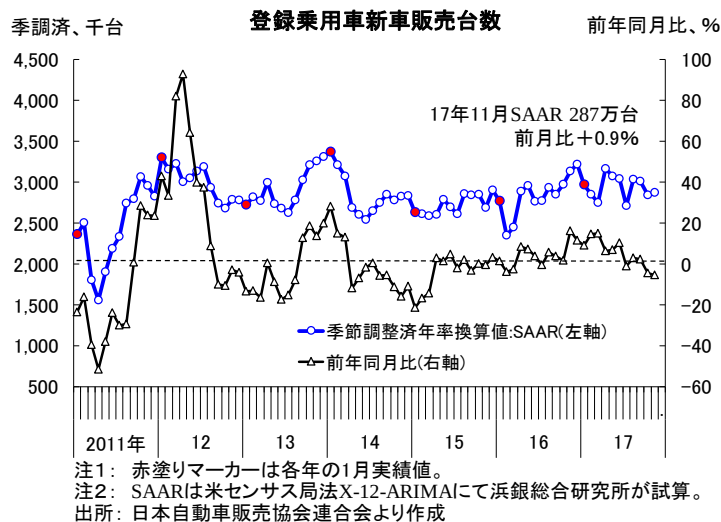
図表2 10月車検更新車両（SAAR）は増加



図表3 車検更新車両は年末に向け盛り上がりに欠ける状況が続こう



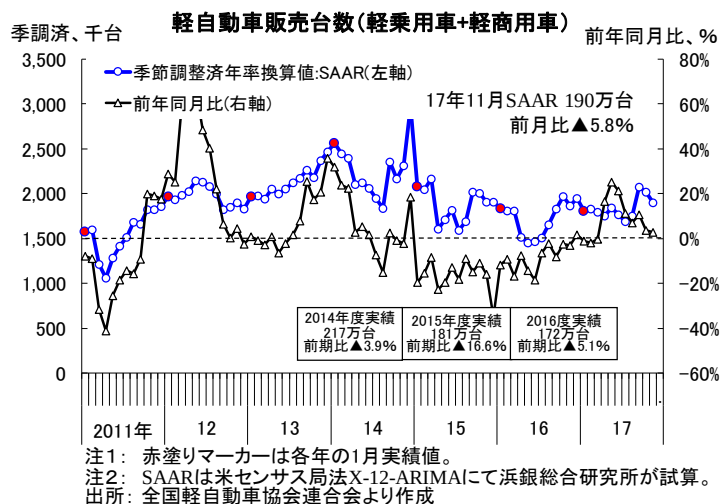
図表4 登録乗用車販売（SAAR）は微増



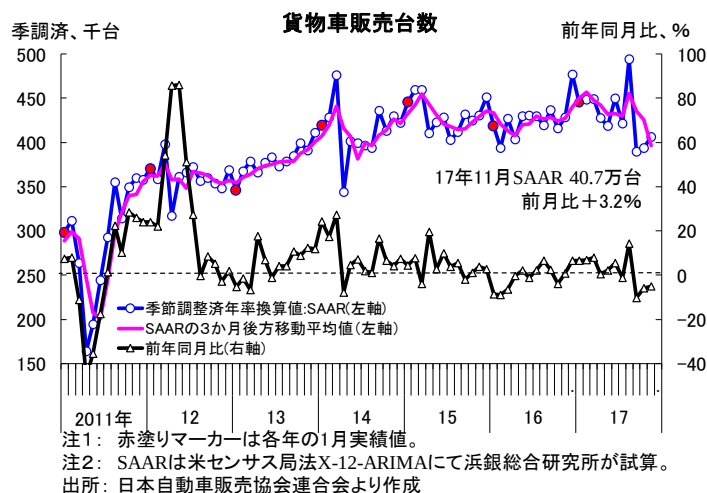
図表



図表6 軽自動車販売（SAAR）は2か月連続で減少し190万台水準に



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後の反動減から未だ抜け出せず



## 2. 10月新車乗用車輸出台数（SAAR）は増加。需要頭打ちの欧米市場向け輸出動向に引き続き要警戒

11月29日に公表された10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1.8%減と2か月連続の減少となったが、SAARは前月比5.5%増の430万台と増加した（図表8）。もっとも、10月は大手自動車メーカーによる無資格検査問題に伴い、国内向け車両の減産を輸出車両の増産で補うという一過性要因が輸出増に寄与した可能性がある。具体的には、九州で製造される日産車の専用輸出港である福岡県荻田港の10月の輸出台数（SAAR）は前月比25.6%増の58.5万台と過去最高水準にまで急増し、同月の台数増分は日本全国からの新車乗用車輸出台数の増分の半分を占めるほど強いものであった。輸出車両の生産において強めにアクセルを踏み込んだことにより、今後は国内車両生産が正常化していくことに伴って反動減がみられる可能性には要注意したい。

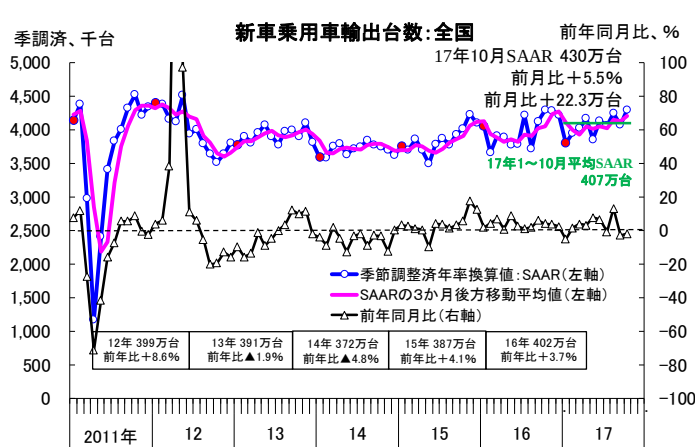
新車乗用車輸出を主要仕向地別でみると（図表9）、米国・中東向け以外の主要地域への輸出台数が伸長した。もっとも、需要に頭打ち感のある米国と欧州向けの輸出に対し下方圧力が強い状況が続いており、依然として楽観は禁物と考える。中国での乗用車需要の拡大も鈍化している。自動車需要に回復の兆しが見え始めているASEANを中心に、その他地域向けの輸出増加が今後も続くかにも要注意である。

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、10月に前月比1.4%減の1,833万台（当社試算）と高水準にあるが、ハリケーン後の買い替え特需の発生が続いていることが背後にあり、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。

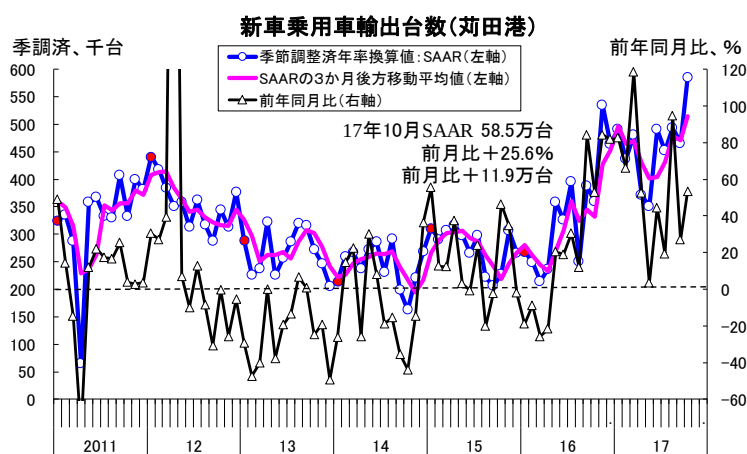
米国に次ぐ主要仕向け地である欧州でも需要に頭打ち感がある。10月の販売台数（SAAR）は前月比2.8%減と2か月連続で減少し、3か月後方移動平均値でみるトレンドも停滞している（図表11）。同地域向けの輸出も今後上向いていくと予想するのは難しい。

一方、中国の乗用車小売台数は、10月は前年同月比2.6%増と6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、10月のSAARは前月比1.7%減と半年ぶりに減少に転じた。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が、需要に強さがみられないことから、中国向けの輸出に関しても下方圧力が強まるリスクには警戒したい（図表13）。

図表8 10月乗用車輸出（SAAR）は増加：日産九州工場の輸出車両増産が大きく寄与

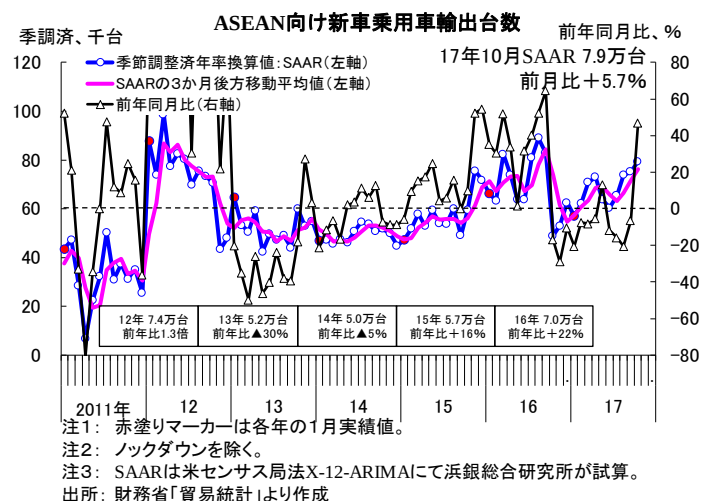
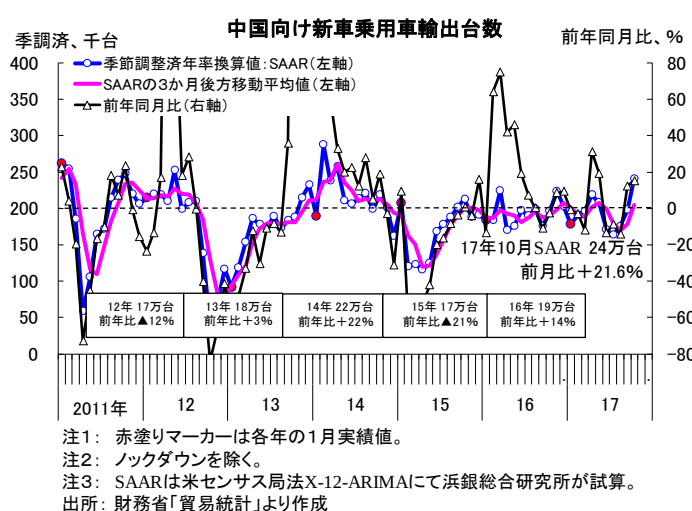
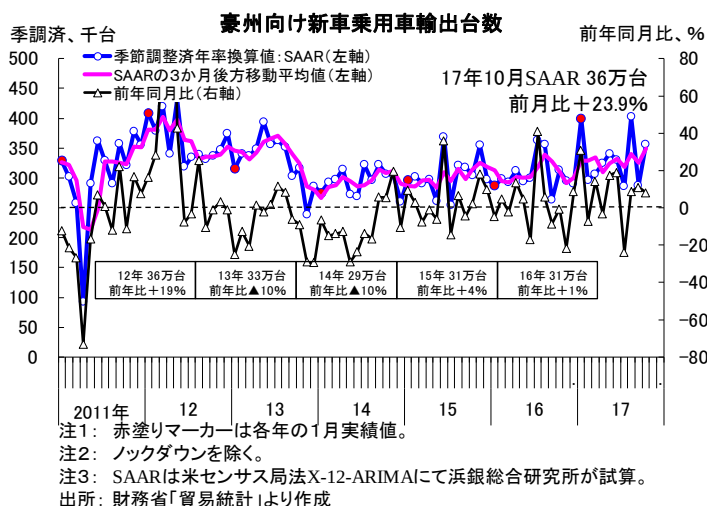
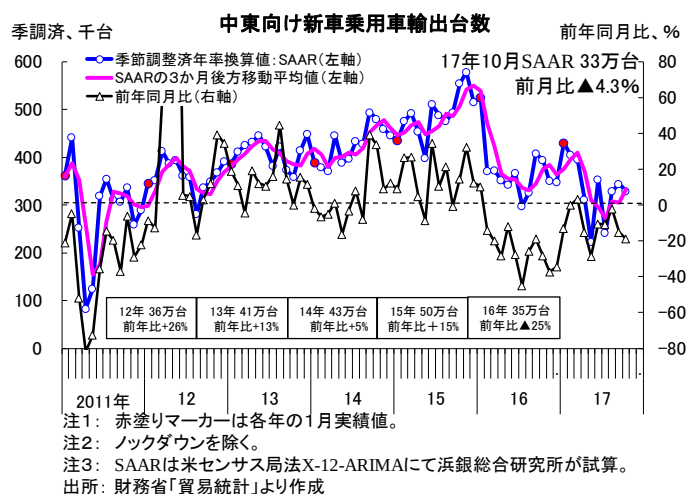
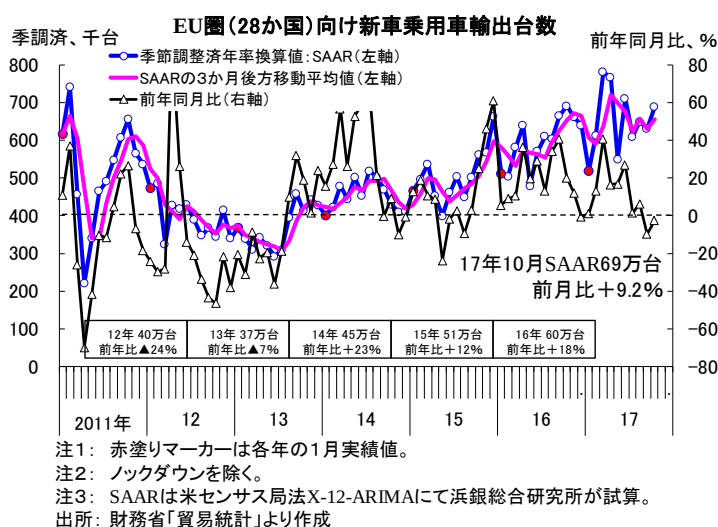
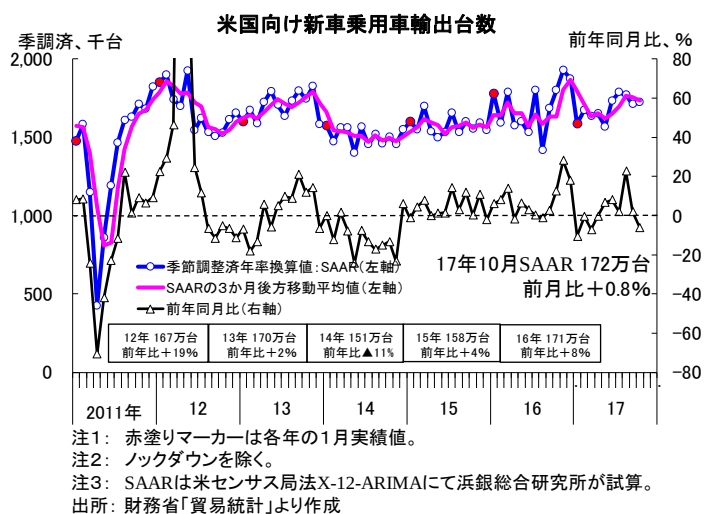


注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2：ノックダウンを除く。  
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所：財務省「貿易統計」より作成



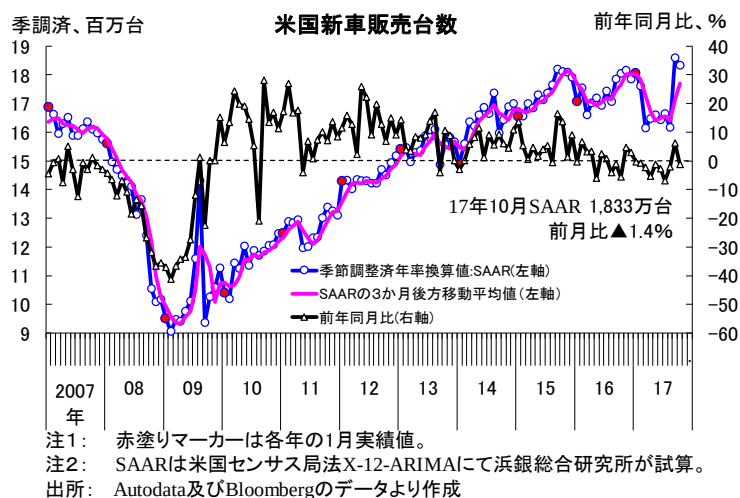
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
注2：ノックダウンを除く。  
注3：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
出所：財務省貿易統計のデータより作成

図表9 10月輸出台数(SAAR)は米国・中東以外の主要地域向けが増加

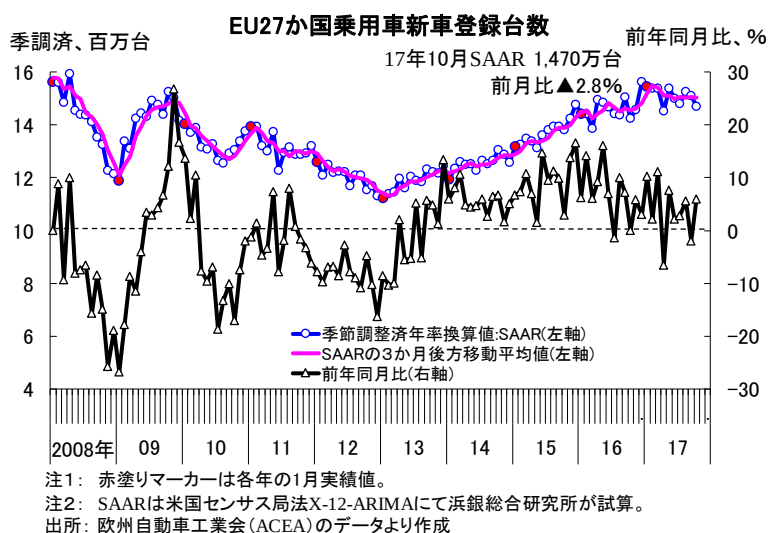




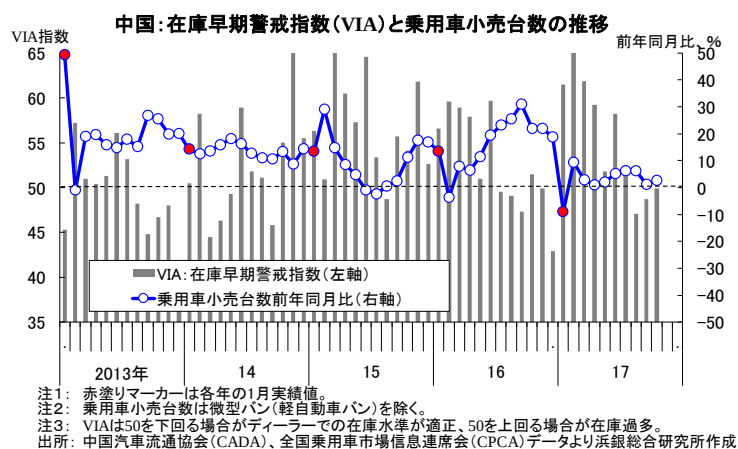
図表 10 10月米国新車販売はハリケーン特需の発生が続く



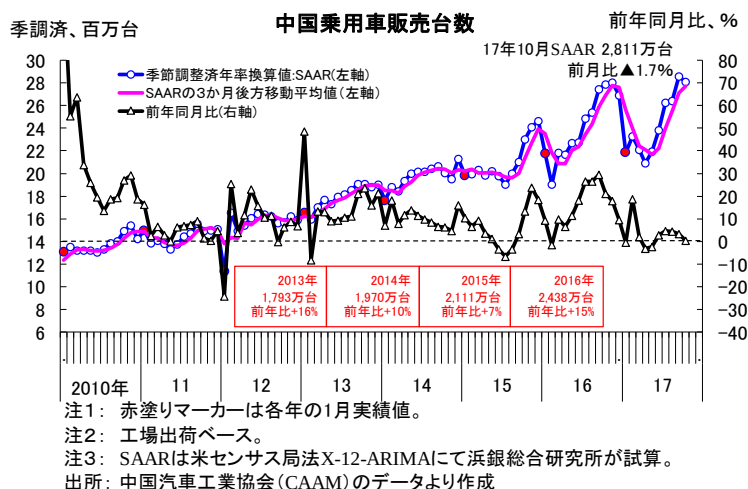
図表 11 欧州新車販売は頭打ちの状況



図表 12 中国の乗用車流通在庫は健全な水準



図表 13 乗用車販売(出荷) SAAR は半年ぶりに減少



### 3. 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」へと移行。生産への下方圧力が強まる

鉱工業指数（速報値）を見ると、10月の乗用車生産は3か月ぶりに減少した一方、在庫は2か月連続で増加した。在庫循環図上では<sup>(注)</sup>、乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み上がり局面」へと移行した。在庫過剰感が生まれ、生産への下方圧力が強まった（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から、乗用車の減産リスクには引き続き要注意である。

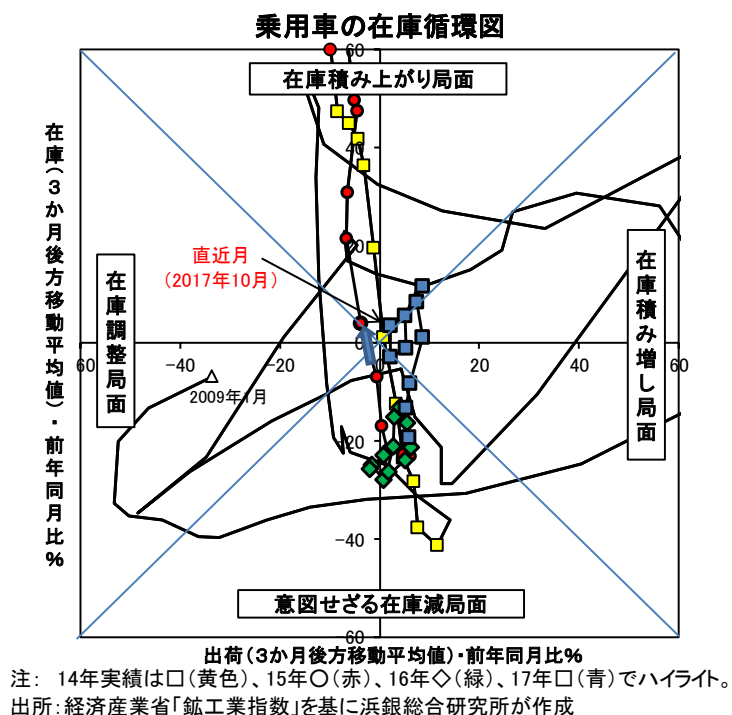
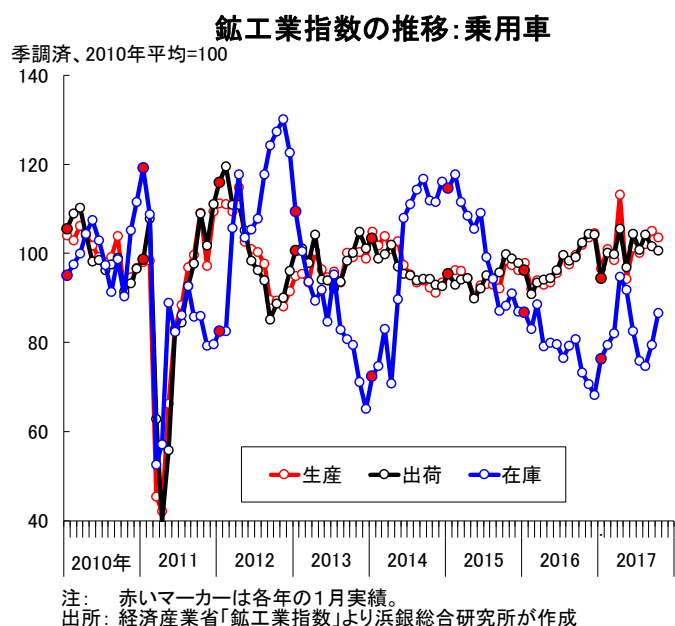
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。10月の普通乗用車の在庫は大幅に増加した。生産活動は「在庫積み上がり局面」に止まっているが、在庫過剰感がぬぐえず、減産リスクが強まっている。

一方、10月の小型乗用車の在庫は6か月連続で減少し、生産活動は「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。在庫は健全な水準に収まっている。

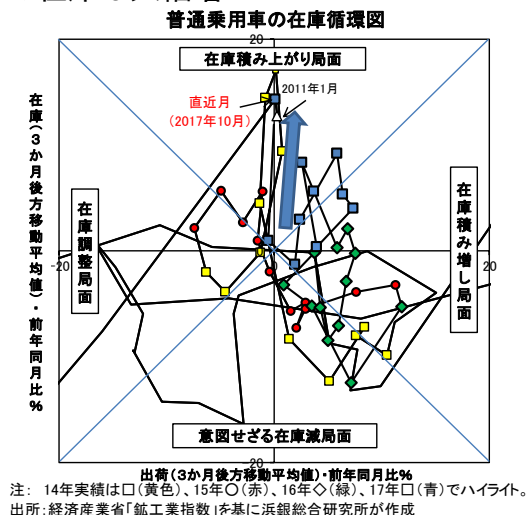
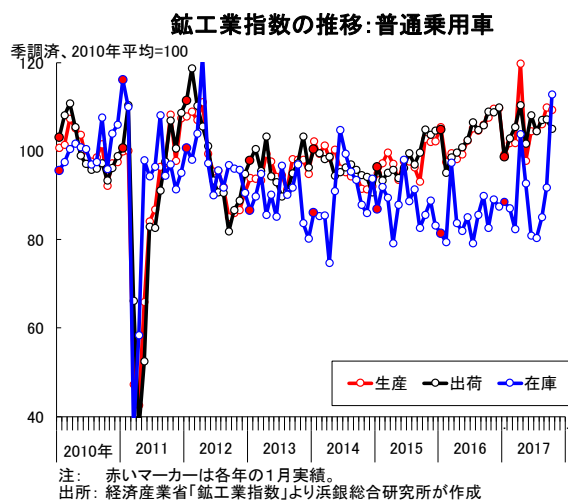
軽乗用車の在庫は2か月連続で増加し、軽乗用車の生産は「意図せざる在庫減局面」から「在庫積み増し局面」へと移行した。こちらも在庫水準は健全で、今のところ実需に合わせた生産の規律が上手く保たれている印象である。目先、生産調整するリスクは小さい。

（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。

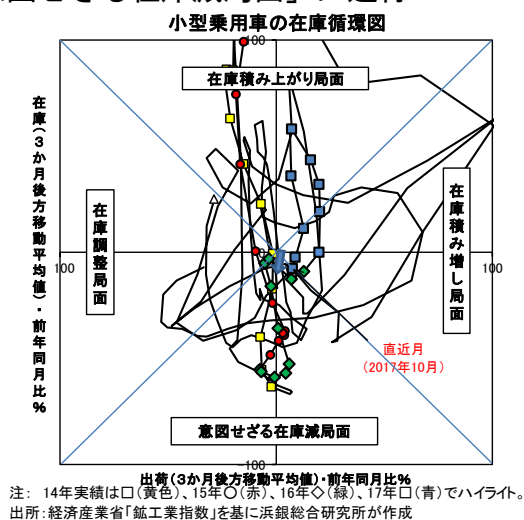
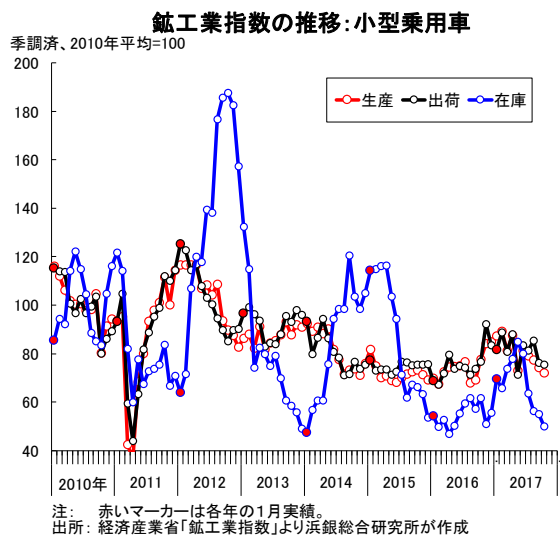
図表14 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」へ



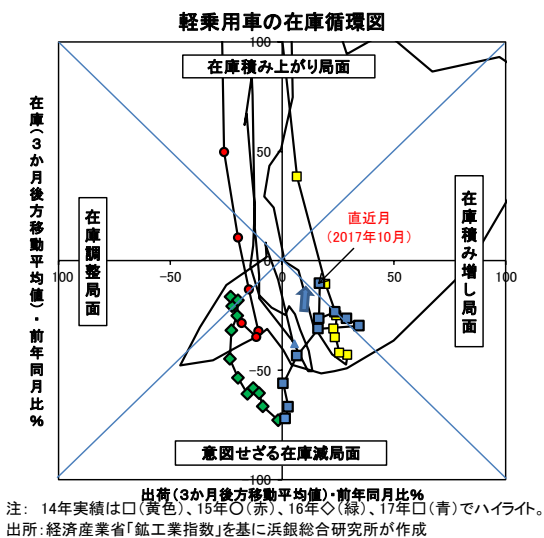
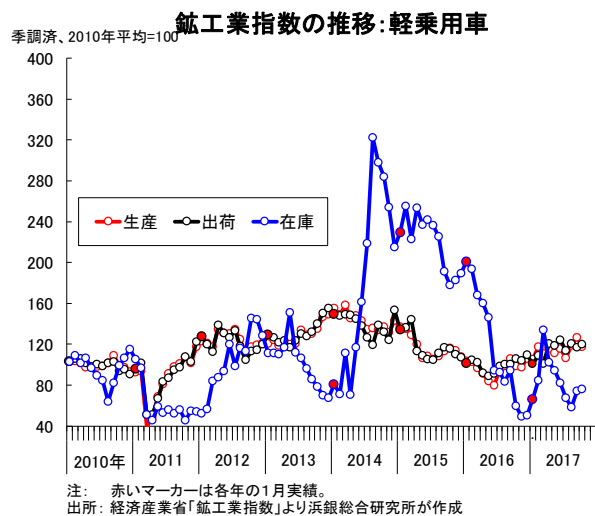
図表 15 普通乗用車の在庫は大幅増



図表 16 小型乗用車は在庫削減進み、「意図せざる在庫減局面」に逆行



図表 17 軽乗用車の在庫は2か月連続で増加。生産は「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。