

調査速報

国内新車販売統計（2017年12月）

日産国内工場の生産・出荷再開によって新車販売の季調値は大幅増も、新年は内外需の減速リスクに要警戒

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3か月ぶりの増加。日産国内工場の生産・出荷再開による反動増が背景に。
- 新車乗用車輸出は減少。米国向けを中心に海外市場の新車需要に減速感あり、先行きは楽観できず。
- 乗用車在庫に過剰感あり。内外需の減速リスクがあり、生産への下方圧力が強い状況続く。

1. 17年12月国内新車販売台数は季節調整済年率換算値で前月比9.9%増の579万台

1月5日発表の2017年12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0.8%減と3か月連続前年割れしたが、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた12月の販売台数は前月比9.9%増の579万台と大きく伸長した(図表1)。これにより、17暦年の国内新車販売台数は前年比5.3%増の523万台と3年ぶりの増加となり、うち登録車は同4.5%増の339万台と2年連続の増加、軽自動車は同6.8%増の184万台と3年ぶりの増加となった。

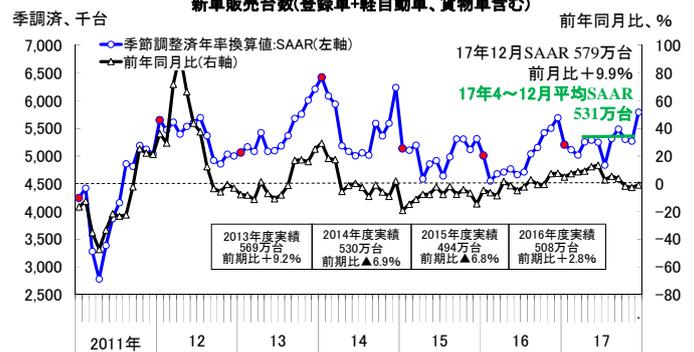
本年4~12月の国内新車販売台数の平均SAARは531万台と、昨年度実績508万台を上回り、内需は堅調である。一方、車検更新車両台数のSAARは11月に大幅に減少した。基調としては一進一退で停滞しているが、先行きは楽観できず、買い替え需要の発生が今後販売を盛り上げると期待することは難しい(図表2)。過去のSAAR実績から試算した車検の理論値は年度末に向けて減速が続く見通しだからだ(図表3)。

新車販売台数の内訳をみると、12月の登録乗用車の販売台数(SAAR)は前月比17.3%増の336万台と大幅に増加した(図表4)。大幅増の背景には、無資格検査問題で国内工場の稼働を停止していた日産自動車が11月6日に生産・出荷を再開させたことによる反動増がある。一方、軽乗用車のSAARは同1.4%減の150万台と3か月連続で減少した(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1.7%増の194万台と4か月連続で190万台レベルを上回り堅調である。軽の全需は高水準にあり需要は引き続き旺盛であるが、今後もこの水準を維持できるかどうかには要注目である(図表6)。貨物車(普通+小型トラック)販売台数の12月のSAARは同11.5%増の45.3万台と3か月連続で増加した(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が緩和しつつある。

新車乗用車輸出は減少した。11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%増と3か月ぶりに増加したが、SAARは前月比1.9%減の422万台と減少した。日産自動車とSUBARUにおける無資格検査問題に伴う車両減産が大きく響いたと推察する。今後、日産国内工場での生産スピードが復旧すると同時に、輸出車両の生産も増加すると考えるが、この一過性要因を取り除いても、輸出先主要市場における新車需要の見通しは楽観できない状況であり、今後も新車輸出に対しては下方圧力が強い状況が続くと予想する。

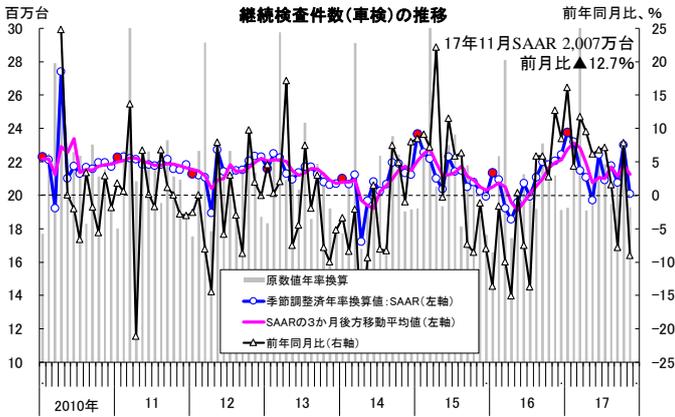
鉱工業指数を見ると、乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続いており、在庫に過剰感がある。国内販売に加え、米国を中心とした海外需要の減速懸念も払しょくできないことから、乗用車の減産リスクには引き続き要注意である。

図表1 国内新車販売(SAAR)は大幅増
新車販売台数(登録車+軽自動車、貨物車含む)



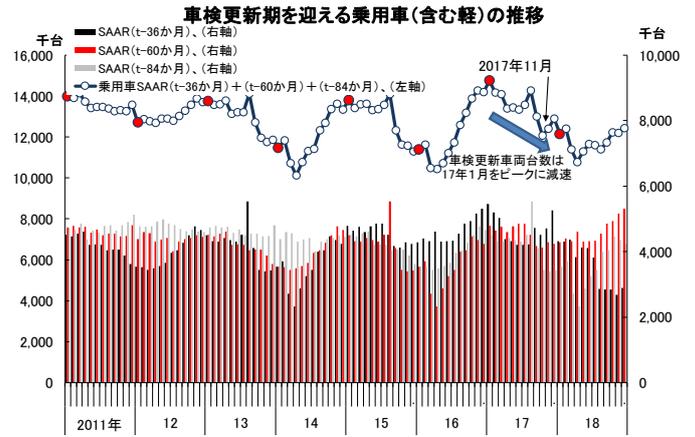
注1: 赤塗リメーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは季節調整済年率換算値(X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 11月車検更新車両（SAAR）は大幅に減少



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 車検更新車両は年度末に向け減速が続こう



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）は大幅増



注1: 赤塗りマーカーは各年の12月実績値。
 注2: SAARは米センサ局法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（SAAR）は減少継続



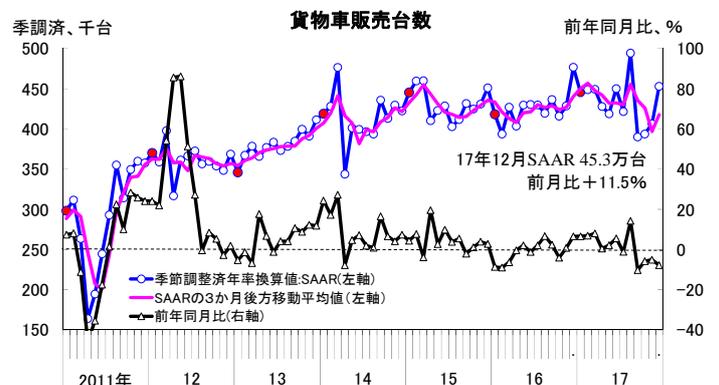
注1: 赤塗りマーカーは各年の12月実績値。
 注2: SAARは米センサ局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 全国軽自動車協会連合会より作成

図表6 軽自動車販売（SAAR）は3か月連続で190万台水準



注1: 赤塗りマーカーは各年の12月実績値。
 注2: SAARは米センサ局法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込み需要発生の反動減が解消しつつある



注1: 赤塗りマーカーは各年の12月実績値。
 注2: SAARは米センサ局法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. 11月新車乗用車輸出台数（SAAR）は減少。欧米市場向け輸出減速リスクに引き続き要警戒

12月27日に公表された11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%増と3か月ぶりの増加となったが、SAARは前月比1.9%減の422万台と減少した。11月の新車輸出では日産自動車とSUBARUにおける無資格検査問題に伴う車両減産が大きく響いたと推察する。とりわけ日産の輸出車両の減産は大きな逆風となり、九州で製造される日産車の専用輸出港である福岡県苅田港の11月の輸出台数（SAAR）は前月比14.5万台の減少と、日本からの新車輸出全体（SAAR）の減少分8.0万台を大きく上回った（図表8）。今後、日産国内工場での生産スピードが復旧すると同時に、輸出車両の生産も増加すると考えるが、この一過性要因を取り除いても、輸出先主要市場における新車需要の見通しは楽観できない状況であり、今後も新車輸出に対しては下方圧力が強い状況が続くと予想する。

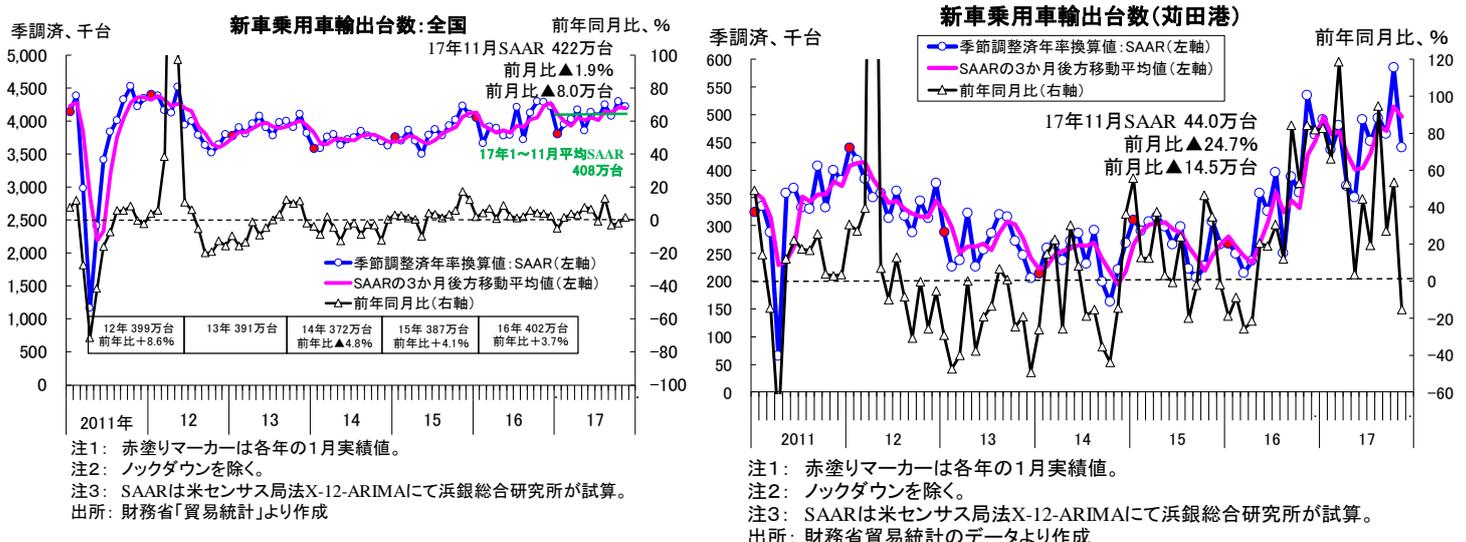
新車乗用車輸出を主要仕向地別でみると（図表9）、米国・ASEAN向け以外の主要地域への輸出台数が減少した。

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：当社試算）は12月に前月比4.3%減少の1,747万台と失速した。10、11月は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ったが、いよいよその影響は解消しつつある（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ことから、足元の需要は脆弱性が高く、米国新車販売にはなお下振れ余地がある。従って、同国向けの輸出が今後切り上がり、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。

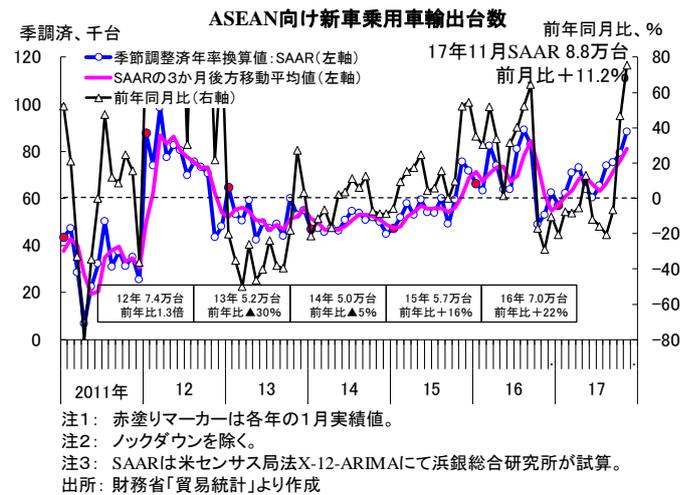
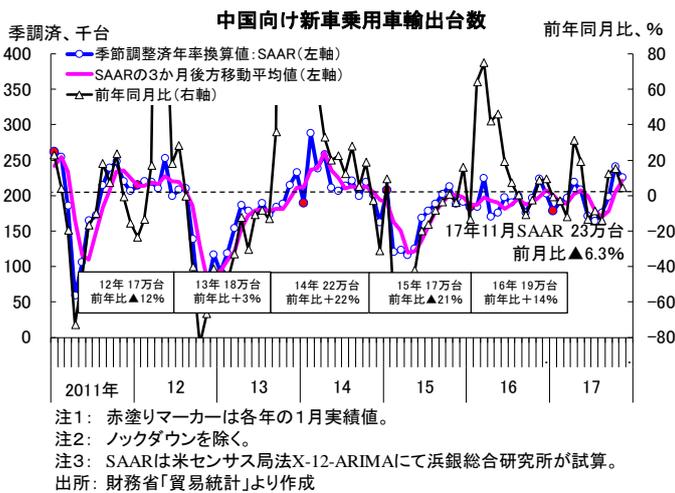
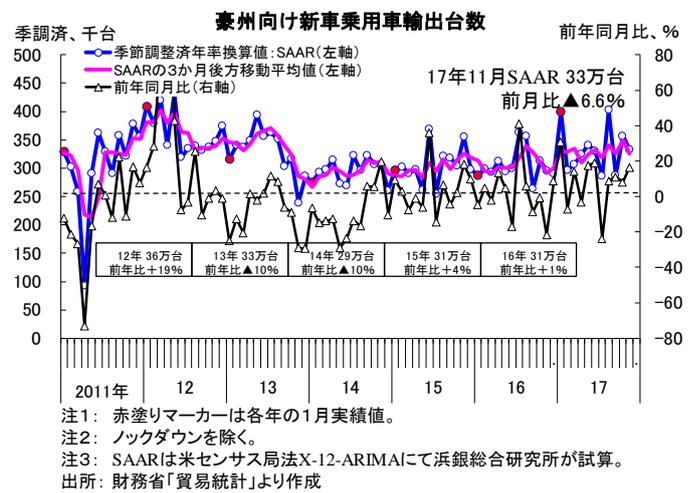
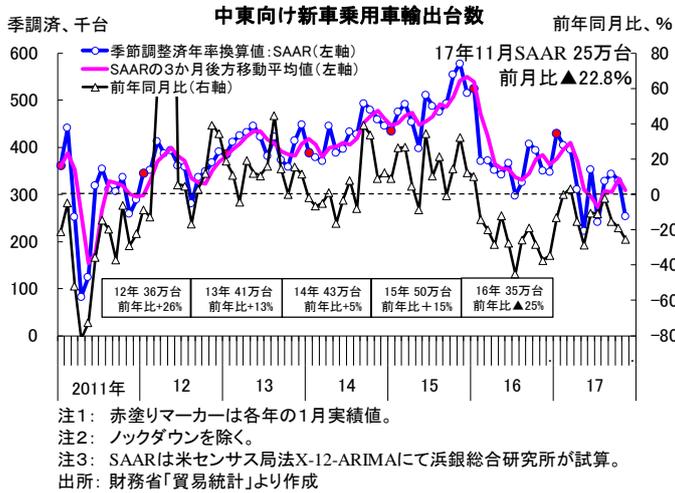
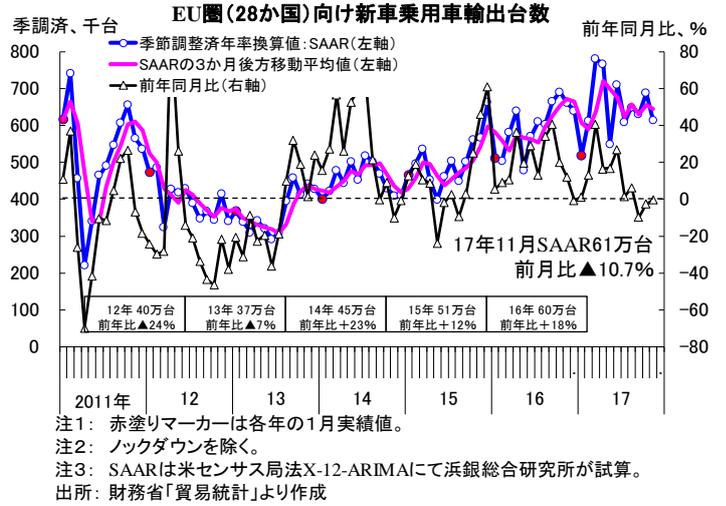
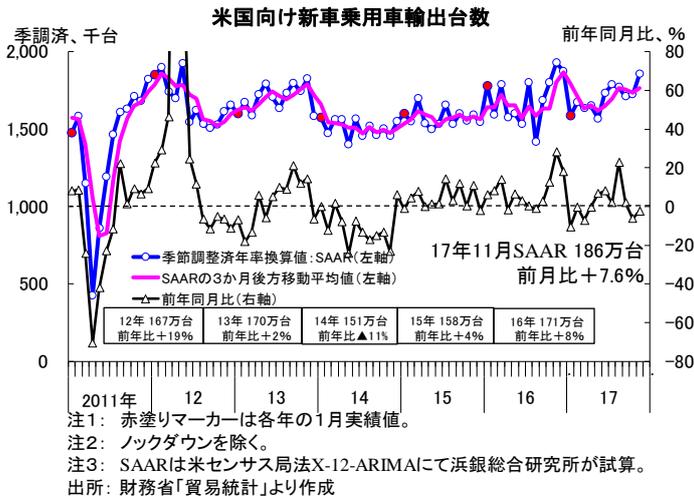
米国に次ぐ主要仕向け地である欧州でも需要に頭打ち感がある。11月の販売台数（SAAR）は前月比5.3%増と3か月ぶりに増加したが、3か月後方移動平均値でみるトレンドは停滞している（図表11）。既にダウントレンドを形成しつつある同地域向けの輸出が、今後上向いていくと予想するのは難しい。

中国の11月の乗用車小売台数は前年同月比0.2%増と、半年続いた1桁%のプラス成長がいよいよ前年並みへと減速が鮮明になりつつあるが、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、11月のSAARは前月比2.0%減と2か月連続で減少した。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）。

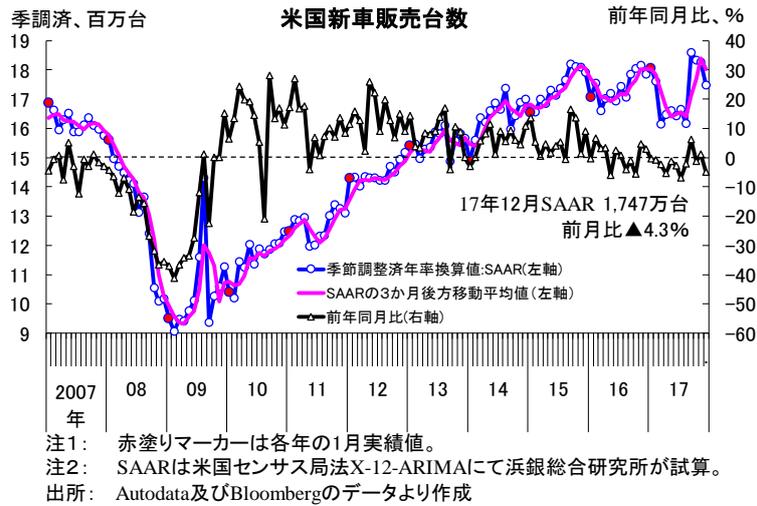
図表8 11月乗用車輸出（SAAR）は減少：日産九州工場の輸出車両減産が大きく響く



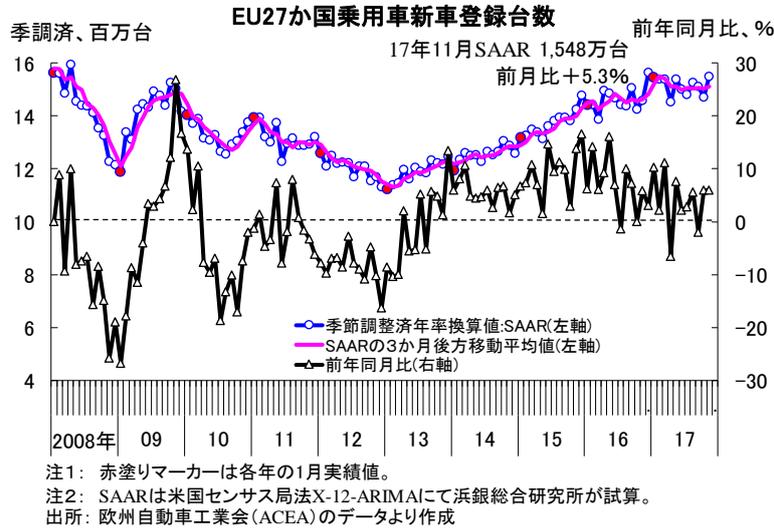
図表9 11月輸出台数(SAAR)は米国・ASEAN以外の主要地域向けが減少



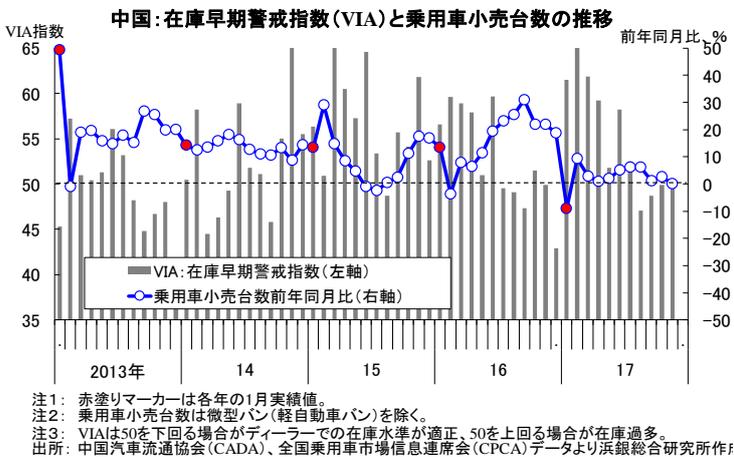
図表10 12月米国新車販売は失速



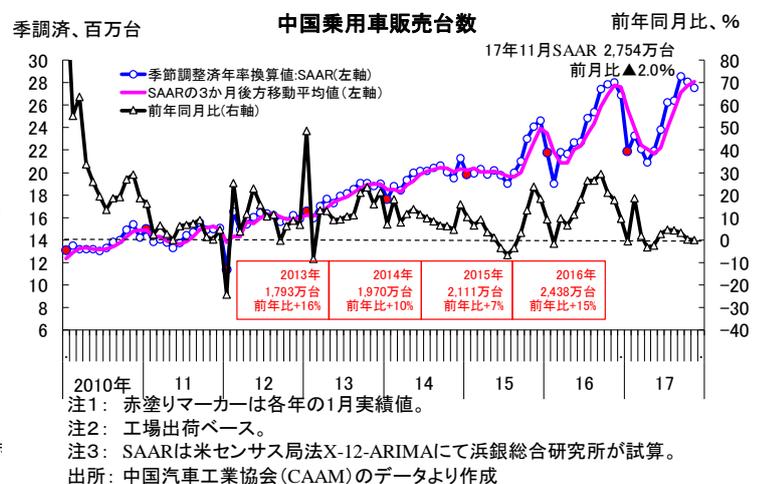
図表11 欧州新車販売は頭打ちの状況



図表12 中国乗用車小売台数は減速。
流通在庫の水準は依然健全



図表13 乗用車販売(出荷) SAARは2か月連続の減少



3. 乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続く。生産への下方圧力は強い

鉱工業指数（速報値）を見ると、11月の乗用車生産は2か月連続で減少した一方、在庫は3か月連続で増加した。在庫循環図上では^(注)、乗用車生産は「在庫積み上がり局面」が続いている。在庫に過剰感があり、生産への下方圧力が強い状況が続いている（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。

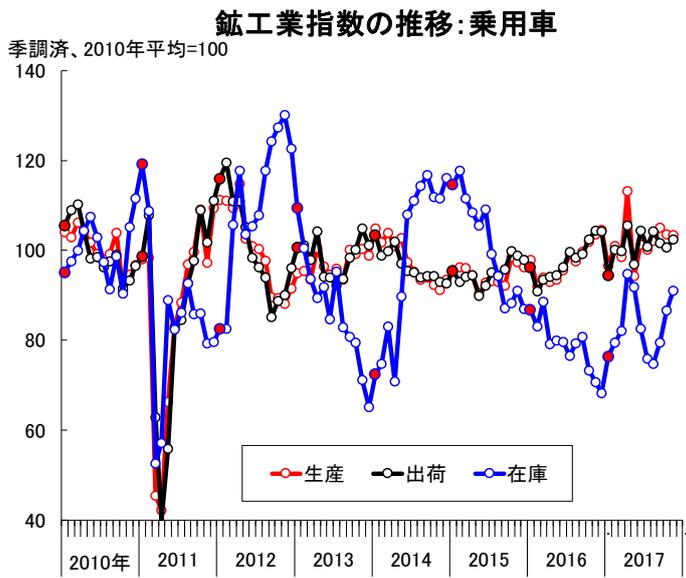
図表15～17では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫）の推移と在庫循環図を示している。11月の普通乗用車の在庫は大幅な増加が続いている。生産活動は「在庫積み上がり局面」に止まっているが、在庫過剰感がぬぐえず、減産リスクが強まっている。

一方、11月の小型乗用車の在庫は7か月ぶりに増加したが、生産活動は「意図せざる在庫減局面」が続いている。在庫は健全な水準に収まっている。

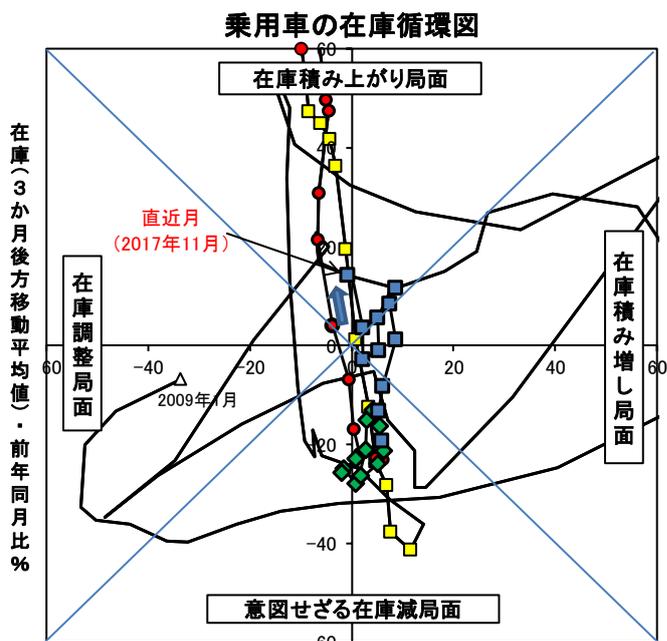
軽乗用車の在庫は3か月連続で増加し、軽乗用車の生産は「在庫積み増し局面」から「在庫積み上がり局面」へ移行した。在庫に過剰感が生まれ始めている。足元の軽自動車需要の減速が背景にあるが、目先、生産調整するリスクが高まっていることには要警戒である。

（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

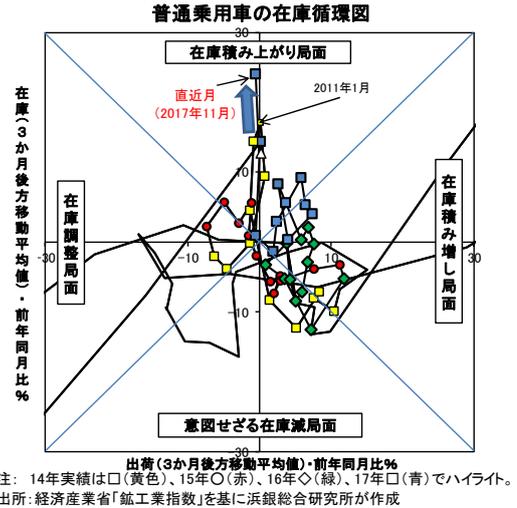
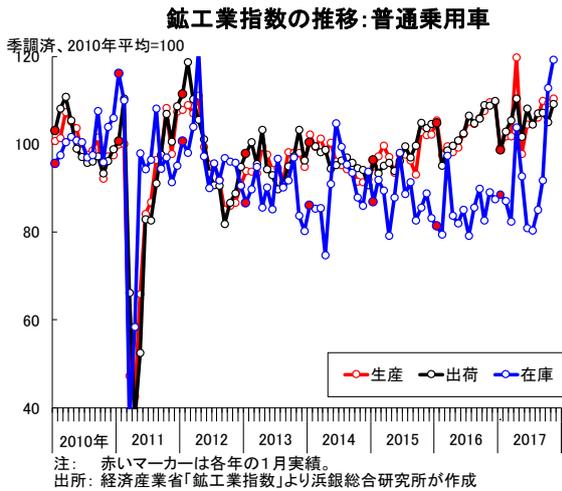


注：赤いマーカーは各年の1月実績。
出所：経済産業省「鉱工業指数」より浜銀総合研究所が作成

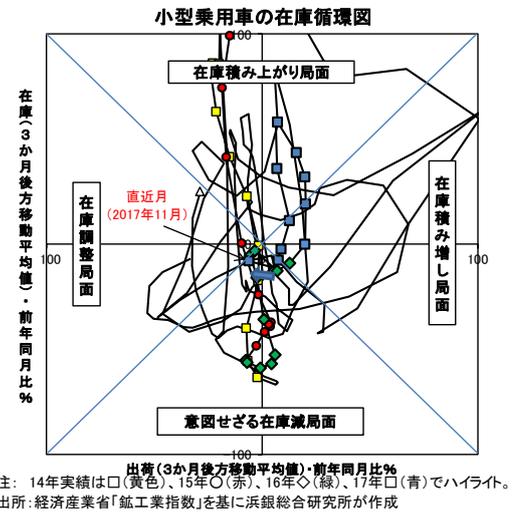
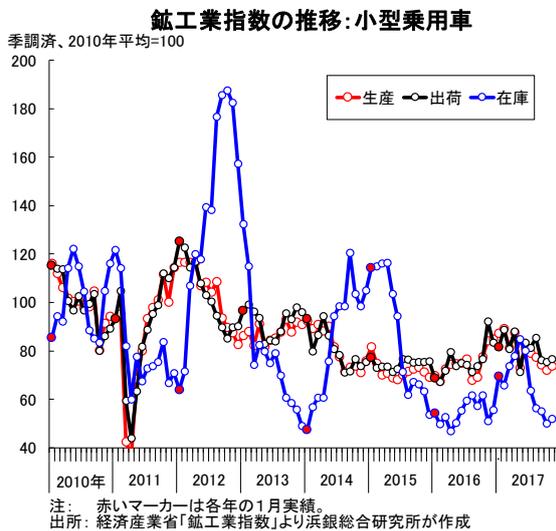


注：14年実績は□(黄色)、15年○(赤)、16年◇(緑)、17年□(青)でハイライト。
出所：経済産業省「鉱工業指数」を基に浜銀総合研究所が作成

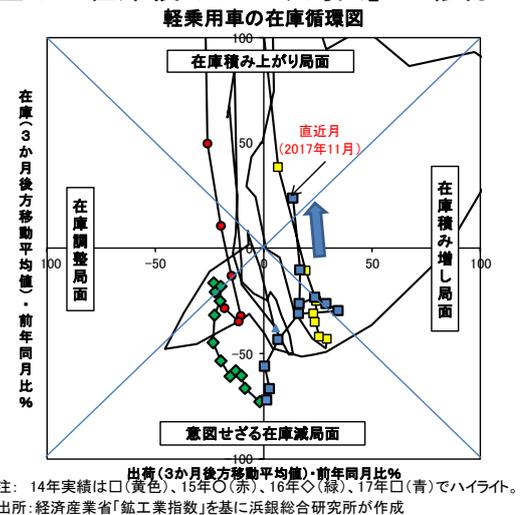
図表 15 普通乗用車の在庫は大幅増が続く



図表 16 小型乗用車は「意図せざる在庫減局面」が続く



図表 17 軽乗用車の在庫は3か月連続で増加。生産は「在庫積み上がり局面」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。