

Economic Monitor

所長 三輪裕範 03-3497-3675 miwa-y@itachu.co.jp
 主任研究員 丸山義正 03-3497-6284 maruyama-yo@itachu.co.jp

米新車販売は10月も堅調

米新車販売台数 (Autodata ベース) は9月の前月比8.0%もの急増に続き、10月も1.2%と増勢を維持した。前年比でも7.1%と、9月の10.1%からは鈍化したものの堅調推移が続いている。10月の販売台数・年率1,326万台は、四半期ベースで見ると金融危機直前の2008年4~6月期1,418万台以来の高水準である。9月には、ハリケーン襲来に伴う8月下旬購入予定分の持越しが販売増加に寄与していたが、そうした特殊要因が剥落した後の10月も、販売が高水準を維持したのは評価できるだろう。引き続き、日本の大地震に伴う供給制約が日本メーカーを中心に解消、各メーカーによる新モデル投入、積極的な販売促進が押し上げに寄与したと考えられる。

10月の販売台数は7~9月期平均を年率換算で27.2%も上回っており、11月以降に大きく落ち込まなければ、10~12月期のGDP成長率を押し上げることになる。但し、タイの大洪水に伴うサプライチェーン障害が、供給制約を通じ、米国内の販売にも多少の悪影響を及ぼす可能性には留意が必要である。米国の完成車在庫は東日本大震災の影響で落ち込んだ4~5月に比べれば回復しているが、2010年に比べれば水準は低く、潤沢とは少なくとも言えない。一部の日本メーカーは部品供給不足により、アジアや日本国内のみならず米国での現地生産も縮小する旨を表明している。

当社試算の季調値で10月の内訳を見ると、供給制約により落ち込んでいた日本車が前月比11.1% (9月4.7%)と大幅かつ5ヶ月連続で増加したのが目立つ。10月の販売台数は年率470万台と震災の影響が及ぶ4月の454万台を超える、前年比も0.6% (9月1.9%)とほぼ前年同月水準を回復した。他の米国外メーカーも好調であり、韓国車は16.6% (9月2.6%)、欧州車も3.5% (9月21.9%)と共に2ヶ月連続で増加している。対して、10月に低調だったのがG3であり、9月急増の反動もあるが、10月は14.5% (9月13.8%)と大幅に減少している。季調値ベースで販売シェアを見ると、日本車は35.5%と供給制約で落ち込んだ5月の31.4%から4.1ポイント回復しており、供給制約の解消が確認できる。但し、2009年40.4%、2010年38.7%に比べれば、未だ低水準に留まる。

