

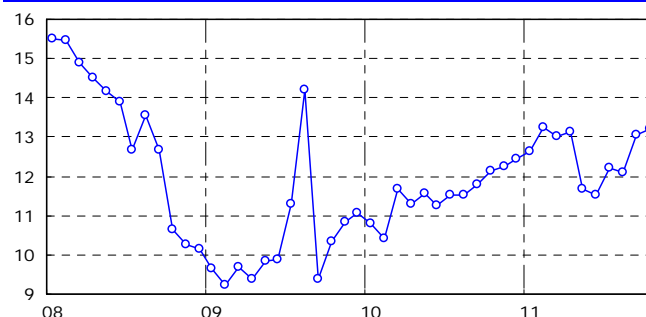
## 米新車販売は 10 月も堅調

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。

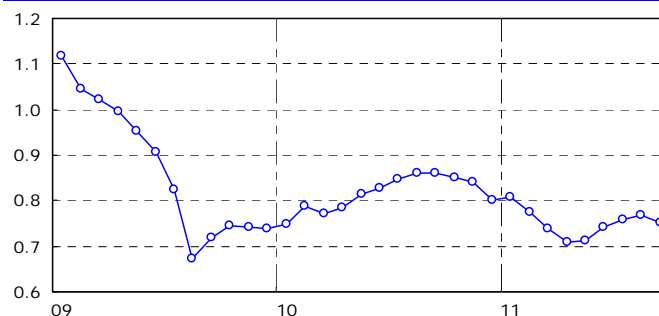
当社試算の季調値で 10 月の内訳を見ると、供給制約により落ち込んでいた日本車が前月比 11.1%（9 月 4.7%）と大幅かつ 5 ヶ月連続で増加したのが目立つ。10 月の販売台数は年率 470 万台と震災の影響が及ぶ 4 月の 454 万台を超え、前年比も 0.6%（9 月 1.9%）とほぼ前年同月水準を回復した。他の米国外メーカーも好調であり、韓国車は 16.6%（9 月 2.6%）、欧州車も 3.5%（9 月 21.9%）と共に 2 ヶ月連続で増加している。対して、10 月に低調だったのが G3 であり、9 月急増の反動もあるが、10 月は 14.5%（9 月 13.8%）と大幅に減少している。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。

### 米新車販売台数の推移（年率、百万台）



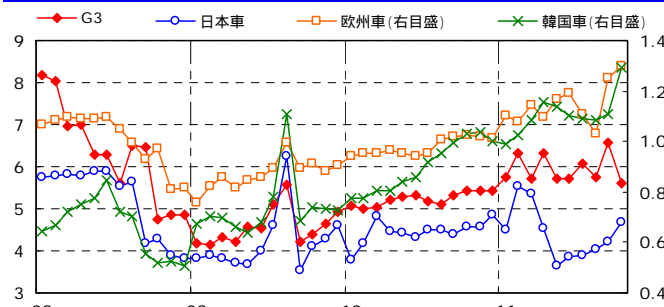
(出所)CEIC Data, Autodata

### 完成車在庫（百万台）



(出所)BEA

### 各国メーカー別販売台数の推移（年率、百万台）



(出所)Bloomberg