

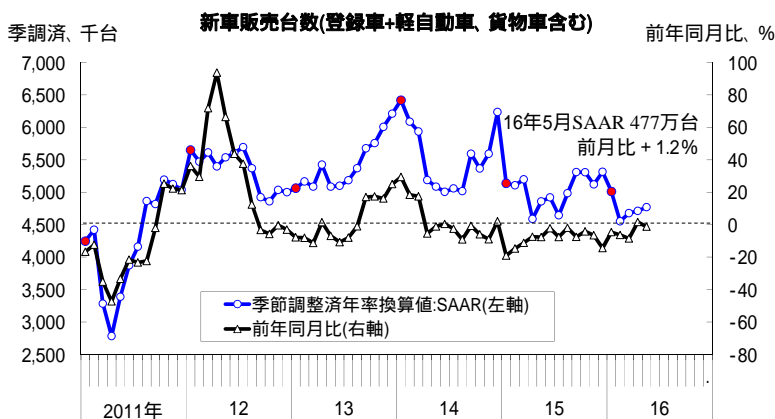
**国内新車販売統計（2016年5月）**

**新車需要の低迷続く：中古車輸出市場ではスリランカ輸入税再引上げで逆風強まる**

**○新車販売（SAAR）は前月比微増の477万台：4か月連続の年率500万台割れ**

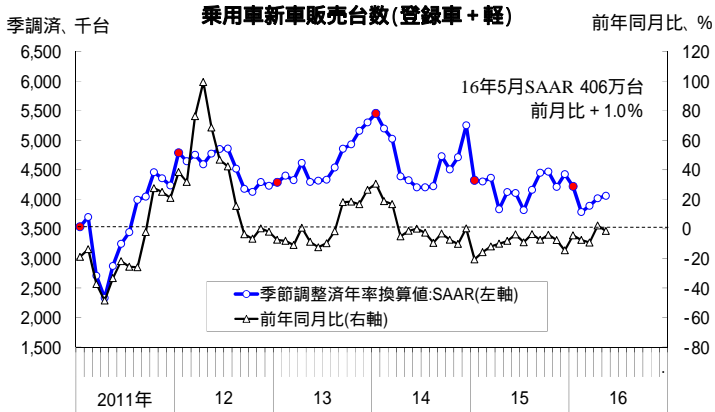
- ・6月1日発表の5月の国内新車販売台数（登録車+軽自動車、貨物車含む）は前年同月比1.2%減と16か月振りに前年超えした4月から再びマイナスに転じた。季調済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）でみた5月の販売台数は前月比1.2%増の477万台となったが、4～5月平均SAARは474万台と15年度実績（494万台）を下回る水準で、内需の低迷が続いている（図表1）。
- ・内訳をみると、5月の乗用車（登録車+軽）販売台数のSAARは前月比1.0%増の406万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同2.6%増の296万台と増加した一方で（図表3）、軽乗用車の5月の販売台数（SAAR）は前月比2.8%減の110万台と減少が続いている（図表4）。三菱自動車とスズキによる燃費データ不正問題で需要が軽乗用車から登録乗用車に誘導されており、乗用車市場における軽自動車の販売シェア低下が続いている。
- ・貨物車（普通+小型トラック）販売台数の5月のSAARは前月比6.5%増の43万台となったが、16年に入ってから一進一退の不安定な動きが続き、力強さに欠けている（図表5）。
- ・後述するが、鉱工業指数をみると、熊本地震に伴う一部サプライヤーの操業停止により、完成車工場が一時的に操業停止や稼働抑制を実施したという下押し圧力を、2月にトヨタ自動車が系列部品会社・愛知製鋼の工場爆発による計画減産を行ったことに対する挽回生産という押し上げ要因が相殺したために、4月の乗用車生産は微減に止まった。足元の在庫水準は健全であるが、三菱自動車・水島製作所での軽乗用車の生産が依然として停止していることや、内需及び輸出の低迷が足かせとなるため、5月以降も下押し圧力が強い状況が続くと考える。
- ・中古乗用車の4月の輸出台数（SAAR）は前月比2.1%減の94万台と3か月連続で減少し、輸出金額も前年同月比16.6%減と2か月連続の大幅減となり、中古車輸出市場を取り巻く環境は厳しさを増している。スリランカ政府は5月26日、輸入車両に対する税制改正を行った。全体的には増税の方向となっており、日本の中古車輸出市場に対する逆風が今後一層強まることに要注意である。

**図表1 5月の国内新車販売 SAAR は前月比1.2%増の477万台：500万台割れが続き低調**



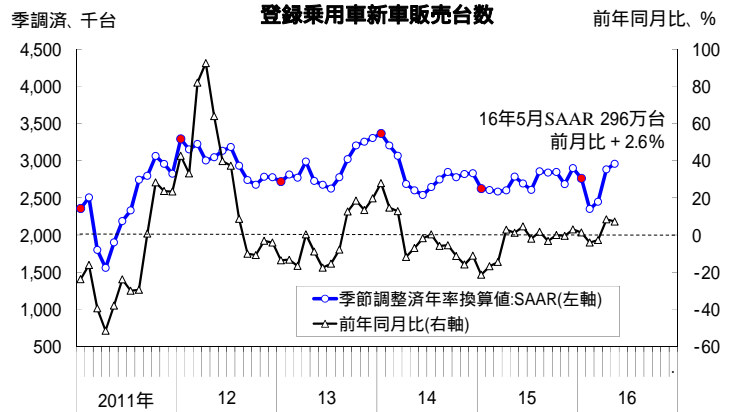
注1：赤塗りのカーは各年の1月実績値。  
 注2：SAARは米センサ局のX-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)は前月比微増



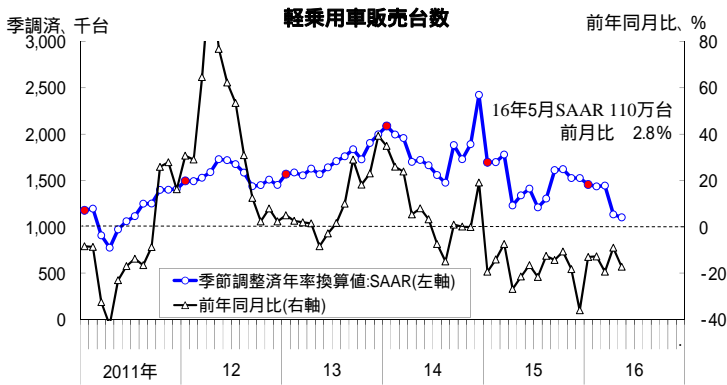
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より作成

図表3 登録乗用車販売が増加



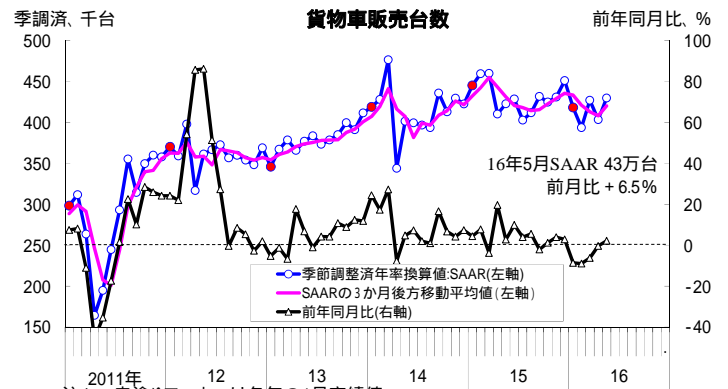
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車販売は減少続く



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5 貨物車販売は一進一退で不安定な動き



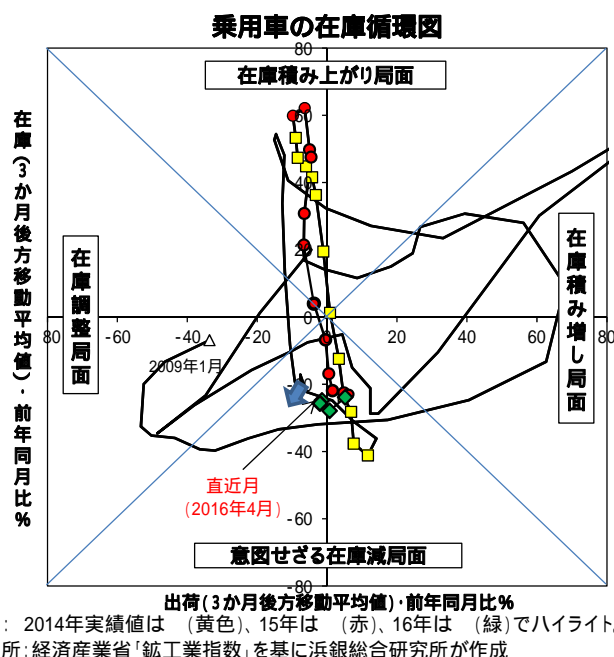
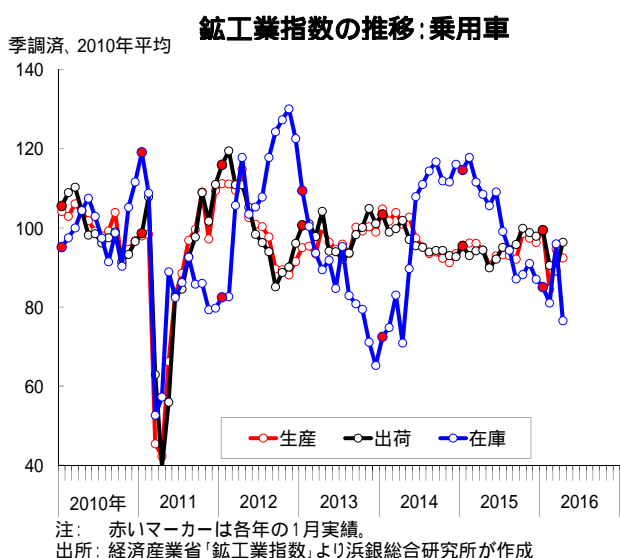
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

## ○地震による下押しを2月計画減産の挽回分で打ち消し、4月乗用車生産は僅かな減少に

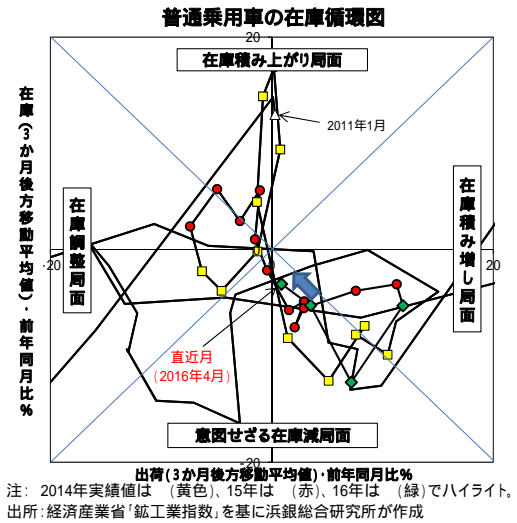
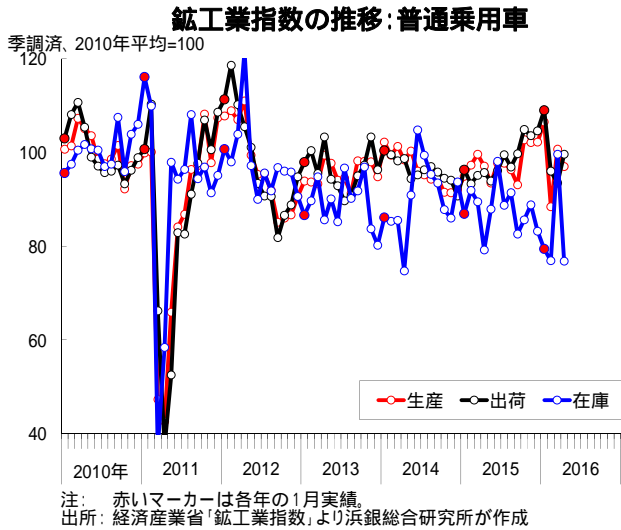
- ・ 鉱工業指数（速報値）を見ると、熊本地震に伴う一部サプライヤーの操業停止により、完成車工場が一時的に操業停止や稼働抑制を実施したという下押し圧力を、2月にトヨタ自動車系列部品会社・愛知製鋼の工場爆発による計画減産を行ったことに対する挽回生産という押し上げ要因が相殺したために、4月の乗用車生産は微減に止まった。需要低迷が続く中、工場稼働が正常化した3月に生産が大幅に増加したことで在庫も増加してしまっていたが、4月はその在庫を出荷したため在庫が大きく減少した。在庫循環図上では<sup>(注)</sup>、3月に続き4月も乗用車生産は「意図せざる在庫減局面」にあり、在庫水準は健全である（図表6）。もっとも、依然として同局面にとどまっている乗用車の生産は、三菱自動車の燃費データ不正問題により同社水島製作所での軽乗用車の生産が停止していることや、内需及び輸出の低迷が足かせとなるため、5月以降も下押し圧力が強い状況が続くと考える。
- ・ 図表7～9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。4月の普通乗用車の在庫（季調値）は大きく減少した。生産活動は引き続き「意図せざる在庫減局面」にあり、健全な水準にある。
- ・ 4月の小型乗用車の在庫も減少した。在庫循環図上は4月も3月に続いて「意図せざる在庫減局面」となり、同セグメントの在庫水準も健全である。
- ・ 三菱自動車水島工場の稼働停止により軽乗用車の生産は減少したが、出荷も大きく落ち込んだため、在庫は微減に止まった。生産は「在庫調整局面」から「意図せざる在庫減局面」に移行したが、三菱自動車とスズキによる燃費不正問題が軽自動車販売の足かせとなる可能性は否定できず、需要の更なる落ち込みで在庫が再び増加するリスクが高まっていることから、在庫循環図上では過剰在庫は払しょくされたものの、先行きは予断を許さない状況が続くと予想する。

(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。

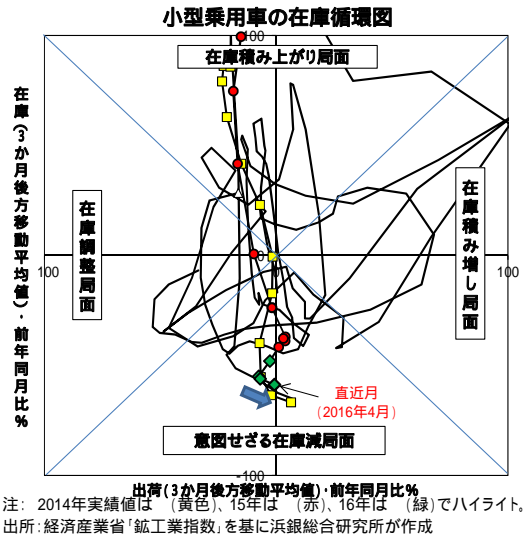
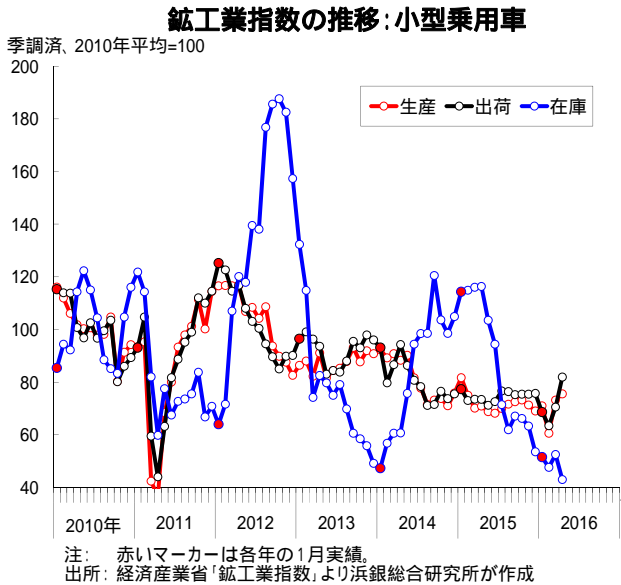
図表6 4月の生産は微減、在庫は大幅減



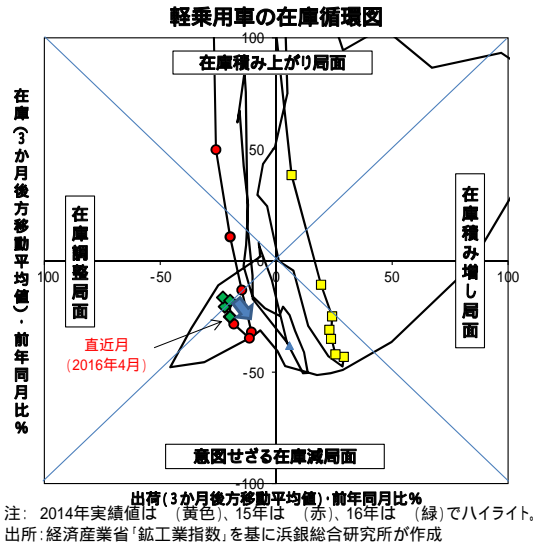
図表7 普通乗用車の在庫は大幅に減少



図表8 小型乗用車も引き続き「意図せざる在庫減局面」



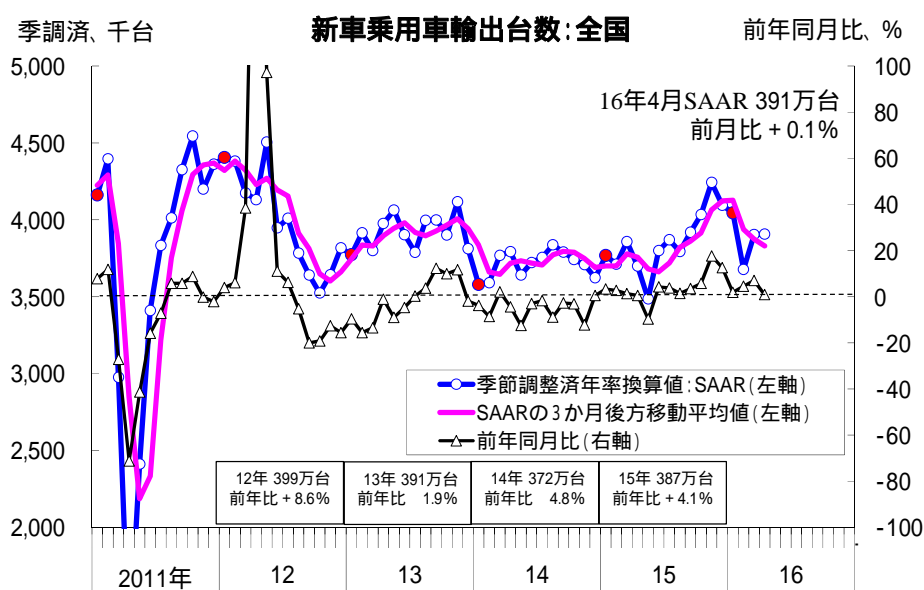
図表9 軽乗用車は「在庫調整局面」から「意図せざる在庫減局面」に移行



## ○熊本地震に伴う国内工場の稼働低下が足かせとなり、4月新車乗用車輸出は停滞

- 5月27日に公表された4月の乗用車輸出台数（軽乗用車と中古車を除く）はSAARで前月比0.1%増の391万台と前月並みとなった（図表10）。2月に計画減産を行ったトヨタ自動車の国内生産は3月に正常化した。4月は熊本地震で被災した一部サプライヤー工場の部品供給が止まったことで、複数の完成車メーカーの工場が一時操業停止ないしは稼働抑制を余儀なくされた。供給制約が輸出の足かせとなった点に留意が必要である。主要仕向け地別では（図表11）、当月は欧州と豪州以外の主要国・地域向けの輸出（SAAR）が押し並べて減少した。
- 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）は、4月に前月比2.5%増加したものの、3か月後方移動平均値でみるトレンドは頭打ちの状況である（図表12）。米国の自動車市場が減速しているため、同国向けの輸出がこの先、一段と切り上がって、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状況だ。一方、4月に日産自動車は九州工場に北米向けSUV「ローグ」の生産を開始した。米国市場の減速という逆風を、同車種の生産開始及び上記地震に伴う供給制約の解消がどれだけ打ち返すかに要注目だ。
- 米国に次ぐ主要仕向け地である欧州では、4月の販売台数は前月比7.8%増加した。3か月後方移動平均値でみるトレンドは高位で推移しているものの、一進一退が続いている（図表13）。欧州地域向けの輸出についても、今後、上向いていくと予想するのは難しい。
- 最後に、中国の4月の乗用車小売台数は2か月連続で前年同月を上回ったが、流通在庫の過剰感は依然強いまである（図表14）。乗用車販売台数（生産台数に近い工場出荷ベース）に目を向けると、4月のSAARは前月比0.7%減となり、3か月後方平均値で見るとトレンドは減少基調が続いている（図表15）。需要減退により、流通在庫の過剰感が強まっていることから、同国向け輸出台数も今後大きく浮上することは期待できない。
- 以上のように、主要自動車市場において、日本からの乗用車輸出に対する下押し要因が存在するため、地震影響の一巡から5月は供給制約が解消されるが、輸出への下押し圧力が強い状況が続くと予想される。

図表10 4月の乗用車輸出（SAAR）は前月並み：熊本地震による供給制約が足かせに



注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

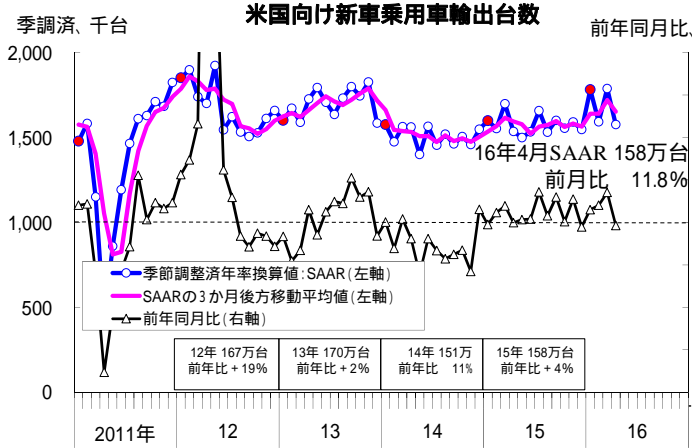
注2：ノックダウンを除く。

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。

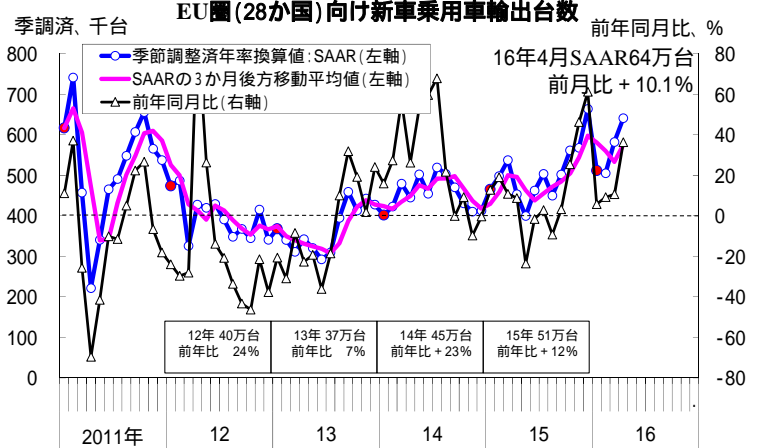
出所：財務省「貿易統計」より作成



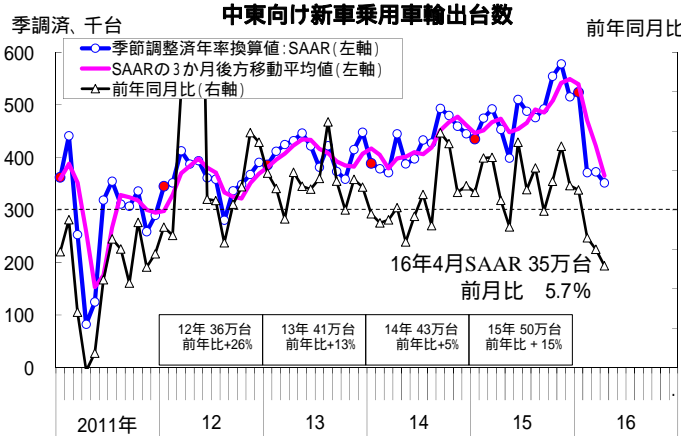
図表 11 欧州及び豪州向けを除き主要国・地域向けの輸出は減少



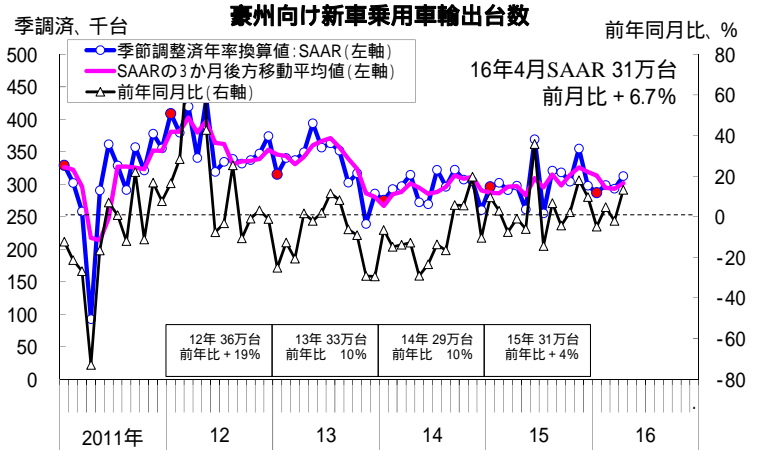
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



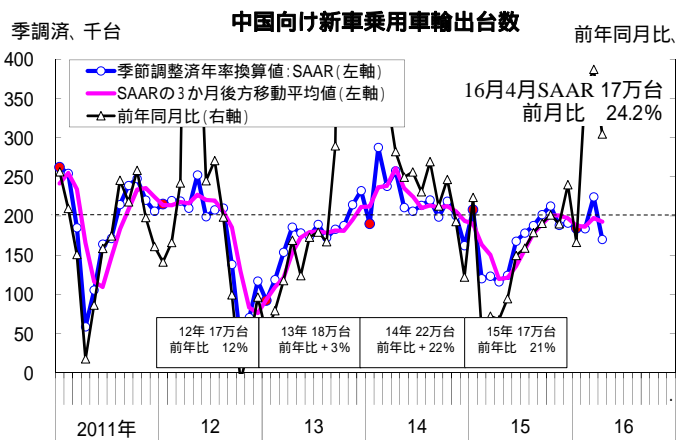
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



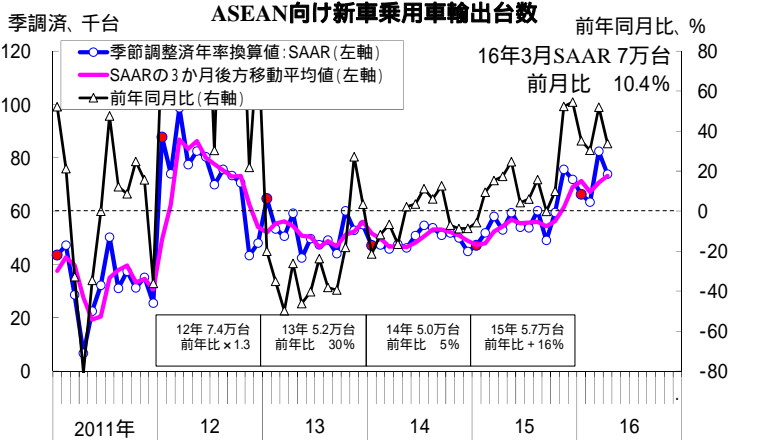
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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」より作成

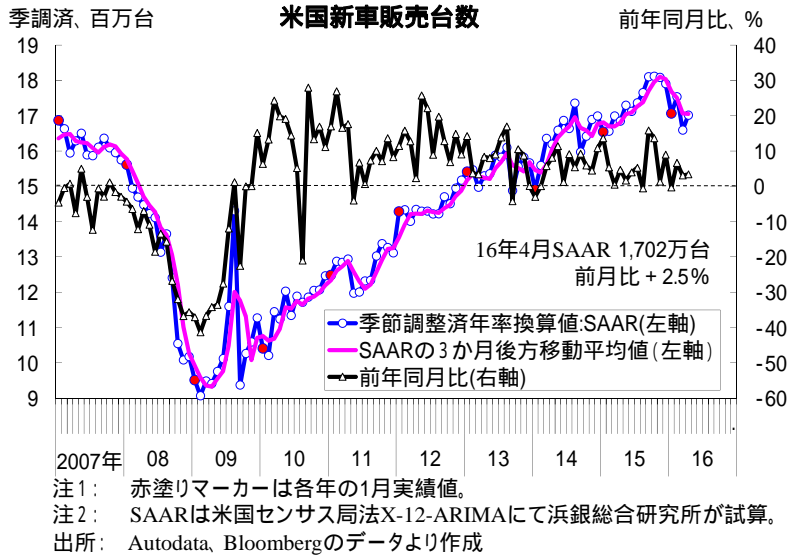


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

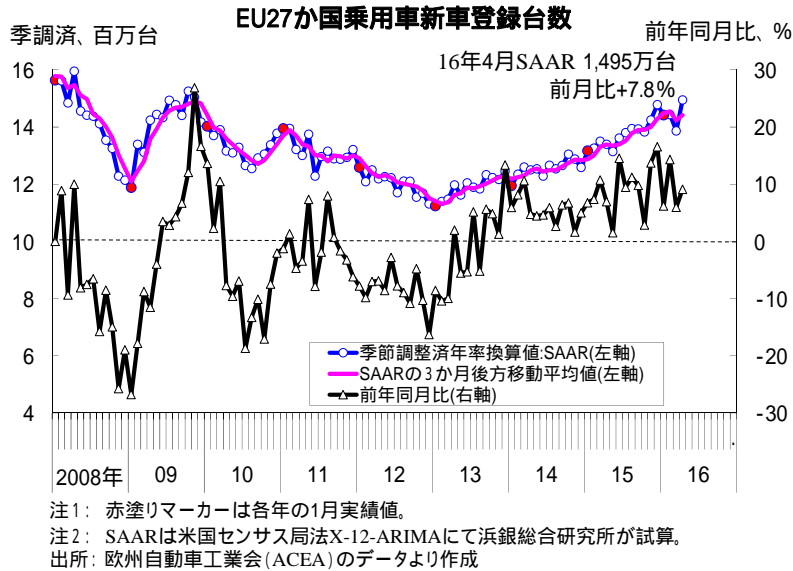


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: ノックダウンを除く。  
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: 財務省「貿易統計」より作成

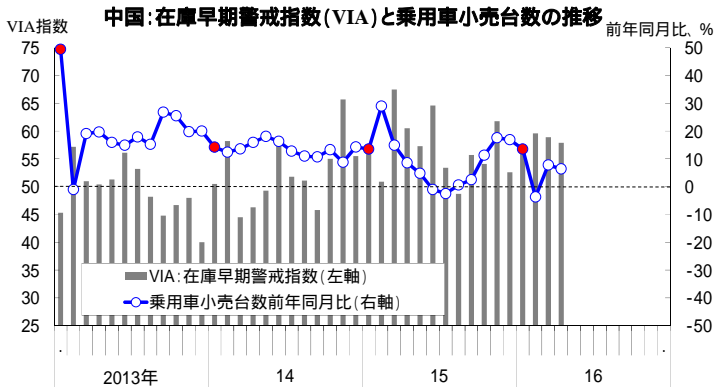
図表 12 米国新車販売は減少基調



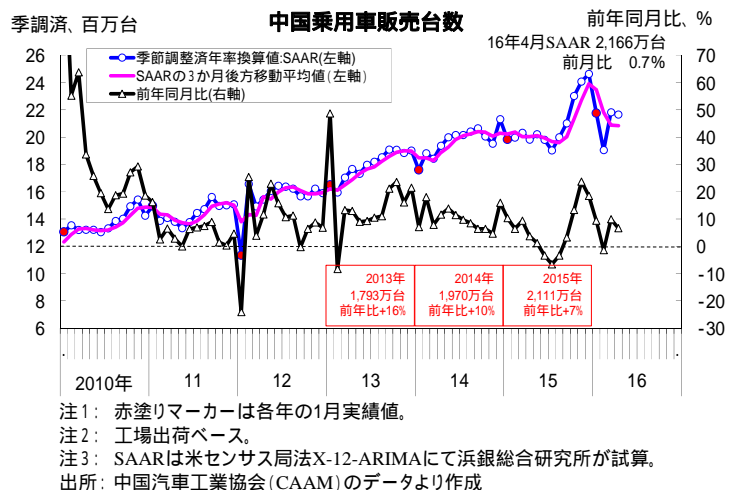
図表 13 欧州乗用車市場は一進一退



図表 14 中国の乗用車流通在庫は依然過剰



図表 15 減税による販売押し上げ効果は収束



#### ○4月中古乗用車輸出台数（SAAR）は3か月連続の減少

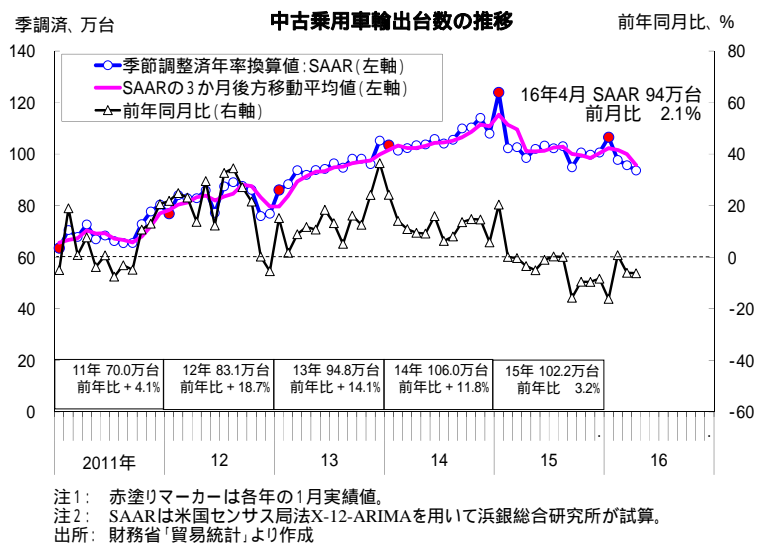
- ・国内流通業者に注目されている中古乗用車の輸出市場に目を向けると、4月の中古車輸出台数は前年同月比6.2%減となり、SAARも前月比2.1%減の94万台と3か月連続で減少した（図表16）。同月の中古乗用車の輸出金額も前年同月比16.6%減と2か月連続の大幅減となり、中古車輸出市場を取り巻く環境は厳しさを増している（図表17）。
- ・4月の中古乗用車輸出台数を主要仕向地別で見ると、アフリカ向け及び同地域向けの中継地であるアラブ首長国連邦（UAE）向けの輸出減少が続いている（図表18）。
- ・中古車流通業者の間で高成長市場として注目されてきたスリランカ向けの4月の輸出台数（SAAR）は前月比23.1%減の1.5万台と、前年同月の3割の水準にまで落ち込んでいる（図表19）。昨年10月以降に相次いだ、関税率引き上げを含む政策変更によるマイナス方向の影響が需要を冷え込ませている。後述するが、スリランカ政府は5月27日に輸入自動車に対する関税の見直しを発表した。多くの主要輸入車種の関税が再度引き上げとなっており、同国向け輸出市場は当面、極めて厳しい状況が続こう。
- ・スリランカに代わって高単価車両の輸出先として期待されているシンガポール向けの4月の輸出台数（SAAR）は前月比39.4%減の1.6万台と2か月連続の大幅減となった（図表20）。同国では自動車所有権証（COE: Certificate of Entitlement）の発行数が増加しており、自動車の買い替え需要が盛り上がっているが<sup>（注）</sup>、中古車流通業者等への取材情報によると、シンガポール当局の港湾ないし車両登録の処理能力が限界に達しているために、新車・中古車登録待ちの車両が港湾に滞留しているもようである。これにより、日本からの中古車の船積みが遅れていることが、3月から輸出が減速している背景にある。
- ・なお、現地報道によると、COE発行数が引き続き高水準である中で、買い替え需要そのものは旺盛であり、COE落札価格は堅調に推移しているとのことだ。マクロ経済環境の悪化がシンガポールの自動車需要の抑制要因となっているものの、UberやGrab、Strides（後述）といったスマホを活用したライドシェアリングやリムジン、レンタカーサービス事業が急拡大し、同サービスを提供する個人ドライバーや車両配給会社がCOE（特にタクシー利用を目的とするCategory EのCOE）の購入を急いでいることが需要押し上げ要因になっているようだ。特に注目すべきは、現地SMRT Taxis社の完全子会社Strides Transportation社が4月18日に高級リムジンサービス及びカーレンタル事業を開始し、Grabとの1年間の業務提携の中で、トヨタ自動車の「ヴェルファイア」、「カローラ Altis（東南アジア専用車）」、「レクサス ES ハイブリッド」を中心に配車すると発表した点である。
- ・シンガポールでは自動車需要の変化を背景に現地の需要は旺盛であるため、3月からの輸出減速は今のところ大きな懸念材料にはならないと考える。

（注）COEの詳細及び買い替え需要発生との関係性は、下記リンク先の「国内新車販売統計（2016年2月）」ページ10～11を参照されたい。

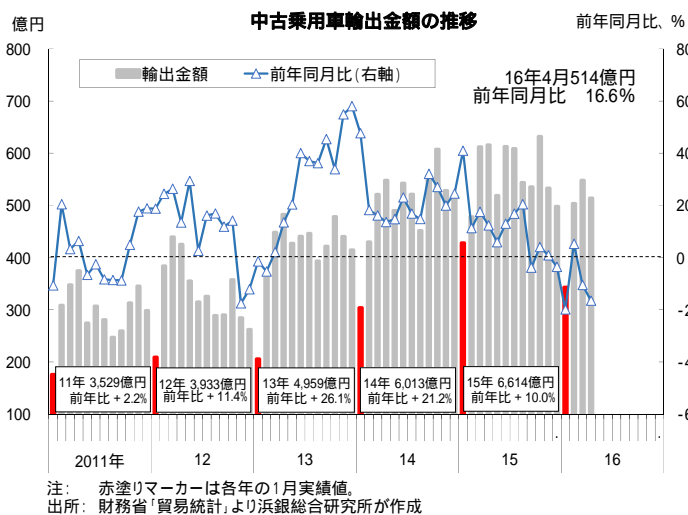
<https://www.yokohama-ri.co.jp/html/report/pdf/shinsha1602.pdf>



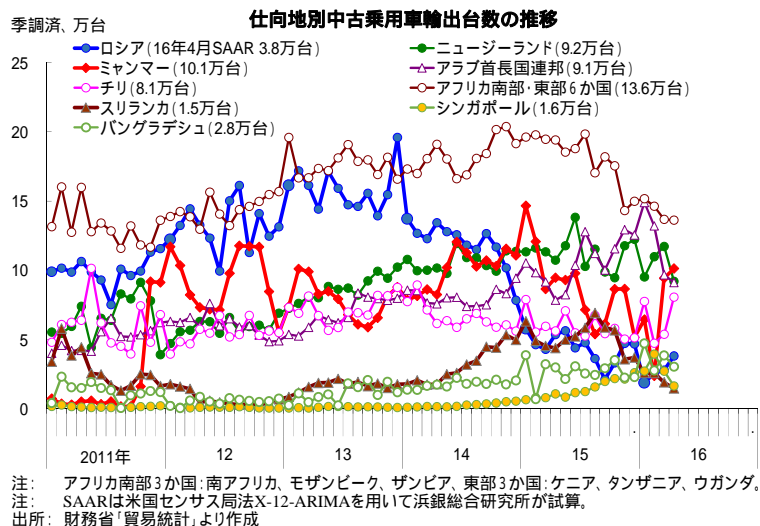
図表 16 4月中古乗用車輸出台数（SAAR）は3か月連続の減少



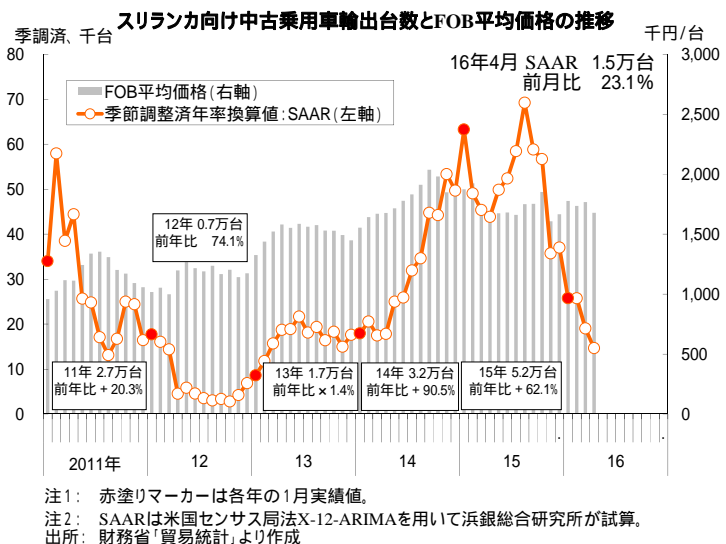
図表 17 4月の輸出金額は2か月連続の大幅



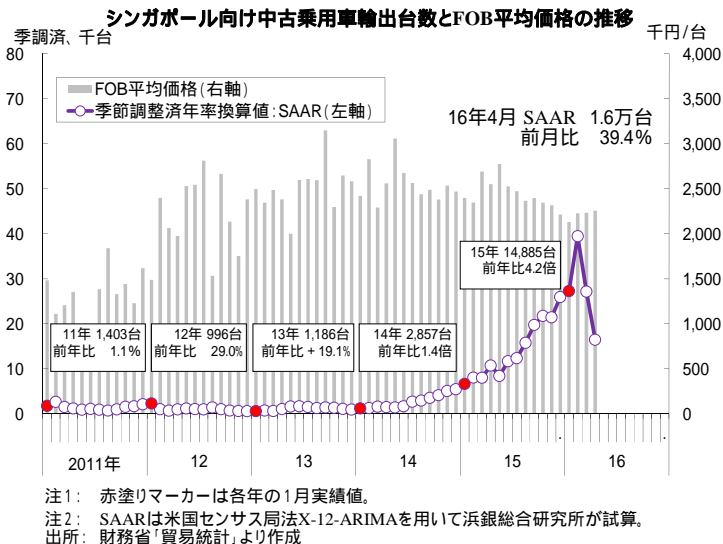
図表 18 アフリカ向けとUAE 向け輸出減少が続く



図表 19 スリランカ向けは低迷続く



図表 20 シンガポール向けも2か月連続減少



## ○スリランカでの突然の税制改正：全体的に増税で中古車輸出市場への逆風強まる

- ・スリランカ政府は5月26日、輸入自動車に対する輸入税の見直しを発表した。輸入税が上げられたモデルと引き下げられたモデルとが混在するが、同国の量販モデルの殆どが増税となっており、全体的には増税という判断ができる。スリランカ政府は貿易収支の改善を目的に、日本からの中古車輸入を更に減らそうと考えており、今回の税制改正を実施したものと推察される。
- ・スリランカ関税局公表資料や現地メディア情報を基に、主要輸入車（日本製車両）の輸入税を新旧で比較したものが図表21（ページ11）である。メディアを中心に現地から聞こえているのは、排気量1.5リッタークラス以上の輸入車に対する税金が引き上げられたというものだが、実際には、一部の例外車種があることに要注意である。
- ・今回の税制改正に見られる、スリランカ政府の基本的なポリシーとしては、①軽自動車含む小型車、②電気自動車に対する税金は優遇するというものである。実際に今回の見直しでは、一番わかりやすいモデルとして、スズキの軽自動車や日産の電気自動車「リーフ」の輸入税は引き下げられている。
- ・一方で、これまで優遇されていたハイブリッド車に対しては概ね増税の方向となったのが大きな変化と言えよう。特に驚くのが、トヨタ自動車「プリウス」に対する増税措置である。現行モデルではグレードにより増税幅にばらつきがあるが、税額はほぼ倍増された。また、増税幅は大きくはないが、トヨタ「アクシオハイブリッド」やホンダ「フィットハイブリッド」といったスリランカでの他の人気車種も増税対象となった。
- ・しかし、ホンダの「ヴェゼルハイブリッド」は同じくハイブリッド車であるにも関わらず、今回の税制改正では若干の減税となったようである。同モデルのエンジン排気量は1.5リッタークラスで、排気量ベースでも増税対象になっているはずである。この背景には、海外市場同様にスリランカでも人気が高まっているクロスオーバーSUVのトレンドを見越して、同政府としてSUVの中でも排気量が比較的小さい同車種の輸入抑制は控えた可能性がある。
- ・電気自動車への優遇が日産自動車「リーフ」での大幅な減税にみられるが、三菱自動車のプラグインハイブリッド「アウトランダーPHEV」は増税対象となった。世界市場では一般的にプラグインハイブリッドは電気自動車として扱われているが、スリランカではハイブリッド車として扱われていると思われる。同モデルはエンジン排気量が2リッタークラスであり、その排気量の大きさから減税対象から足切りされたと推察できる。
- ・スリランカ政府の輸入車に対する税制改正は、日本の中古車輸出市場に対して大きな逆風となろう。昨年10月の税制改正で輸入関税を引き上げて以降、日本からの中古車輸出は失速し、足元の同国への中古車輸出は「休戦状態」となっていた。従って、スリランカ向け輸出が今後更に落ち込むことが、中古車輸出市場全体に大きなダメージとなることはないものの、これまで高単価中古車（主に新古車）の受け皿となるキャッシュカウ市場として存在した同国市場の回復が遠のいたことは、日本の中古車流通関係者のビジネスマインドに重くのしかかるものである。マクロ経済環境が改善すれば、いずれスリランカ市場も持ち直していくものと考えられるが、それまでの苦しい低迷期には、上記のようなスリランカ政府の輸入ポリシーを勘案した上で、将来どのようなモデルが現地で選好されるかといったトレンドを継続的に注視することが、中古車流通業者並びに新車メーカーとしては引き続き重要になると考える。

図表 23 スリランカ主要輸入モデル（日本製車両）の輸入税

メーカー	型式	モデル名	動力源	排気量 (cc)	輸入税				
					旧 (万ルピー)	新 (万ルピー)	新 (万円)	増減額 (万ルピー)	増減率 (旧 新)
トヨタ自動車	DAA-NHP10	アクア ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	274	298	221	25	9%
	DAA-ZVW30	プリウス	ハイブリッド	1,790	371	716	531	345	93%
	DAA-ZVW40W	プリウス	ハイブリッド	1,790	421	716	531	295	70%
	DAA-ZVW41W	プリウス	ハイブリッド	1,790	394	716	531	322	82%
	DLA-ZVW35	プリウス PHV	プラグインハイブリッド	1,790	542	716	531	175	32%
	DAA-NKE165	アクシオ ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	286	298	221	13	4%
	DAA-ZWR80G	ヴォクシー ハイブリッド	ハイブリッド	1,790	408	716	531	308	76%
	DAA-AY210	レクサス NX300h	ハイブリッド	2,490	1,219	1,245	922	26	2%
	DAA-AVU65W	ハリアー ハイブリッド	ハイブリッド	2,490	1,012	1,245	922	233	23%
	DAA-ZVW50	プリウス ハイブリッド Sグレード(現行)	ハイブリッド	1,790	350	716	531	366	105%
	DAA-ZVW51	プリウス ハイブリッド A/Eグレード(現行)	ハイブリッド	1,790	388	716	531	328	85%
	DAA-AVV50	カムリ ハイブリッド	ハイブリッド	2,500	756	1,245	922	489	65%
	DBA-NZT260	プレミオ ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	503	512	379	9	2%
	DBA-NSP130	ヴィッツ	ガソリンエンジン	1,290	406	338	250	-69	-17%
	DBA-KSP130	ヴィッツ	ガソリンエンジン	990	310	259	191	-52	-17%
	DBA-KGC30	パッソ	ガソリンエンジン	990	307	256	189	-52	-17%
	CBA-TRJ150	ランドクルーザー プラド	ガソリンエンジン	2,690	1,273	1,614	1,196	342	27%
	CBA-URJ202	ランドクルーザー	ガソリンエンジン	4,600	1,610	3,450	2,556	1,840	114%
	ホンダ	DAA-GP1	フィット ハイブリッド	ハイブリッド	1,330	255	266	197	11
DAA-GP2		シャトル ハイブリッド	ハイブリッド	1,330	270	266	197	-3	-1%
DAA-GP3		フリード ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	316	298	221	-17	-5%
DAA-GP4		フィット ハイブリッド RS	ハイブリッド	1,490	270	298	221	29	11%
DAA-GP5		フィット ハイブリッド(現行)	ハイブリッド	1,490	276	298	221	22	8%
DAA-GP6		フィット ハイブリッド 4WD	ハイブリッド	1,490	291	298	221	7	2%
DAA-GP7		シャトル ハイブリッド(現行)	ハイブリッド	1,490	322	298	221	-24	-7%
DAA-RU3		ヴェゼル ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	342	330	244	-12	-4%
DAA-RU4		ヴェゼル ハイブリッド 4WD	ハイブリッド	1,490	366	323	239	-43	-12%
DAA-GM4		グレース ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	295	298	221	4	1%
DAA-ZF1		CR-Z ハイブリッド	ハイブリッド	1,490	343	298	221	-44	-13%
DAA-ZE2		インサイト	ハイブリッド	1,330	292	266	197	-26	-9%
DAA-ZE3		インサイト	ハイブリッド	1,490	348	298	221	-50	-14%
DAA-CR6		アコード ハイブリッド	ハイブリッド	1,990	531	796	590	265	50%
DBA-RM1		CR-V	ガソリンエンジン	1,990	727	896	663	169	23%
DBA-RM4		CR-V	ガソリンエンジン	2,490	1,093	1,494	1,107	401	37%
日産自動車		DAA-HT32	エクストレイル ハイブリッド	ハイブリッド	1,990	432	796	590	364
	DAA-HNT32	エクストレイル ハイブリッド 4WD	ハイブリッド	1,990	458	796	590	339	74%
	ZAA-ZE0	リーフ 80kW	電気自動車(EV)	-	305	200	148	-105	-34%
	ZAA-AZE0	リーフ 70kW	電気自動車(EV)	-	270	175	130	-95	-35%
マツダ	DAA-BYEFP	アクセラ ハイブリッド	ハイブリッド	1,997	373	799	592	426	114%
	DBA-KEEFW	CX-5	ガソリンエンジン	1,997	619	899	666	280	45%
	DBA-KESAW	CX-5	ガソリンエンジン	2,490	1,010	1,494	1,107	484	48%
スズキ	DAA-MH44S	ワゴンR スティングレー S-エネチャージ	ハイブリッド	660	166	140	104	-26	-16%
	DAA-MR41S	ハスラー S-エネチャージ	ハイブリッド	660	191	160	119	-31	-16%
三菱自動車	DLA-GG2W	アウトランダー PHEV	プラグインハイブリッド	1,990	545	796	590	251	46%
スバル	DAA-GPE	XV	ハイブリッド	1,995	382	799	592	417	109%

注：1円 = 1.35スリランカルピー。

注：輸入諸税は日本円ベースFOB価格を基に決められている。従って、スリランカルピー安・円高が進行すると輸入税は増大する。

出所：スリランカ関税局公表資料及びスリランカ現地報道を基に浜銀総合研究所が作成

担当：調査部 産業調査室 深尾三四郎

Tel: 045-225-2375

Email: [fukao@yokohama-ri.co.jp](mailto:fukao@yokohama-ri.co.jp)

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。