

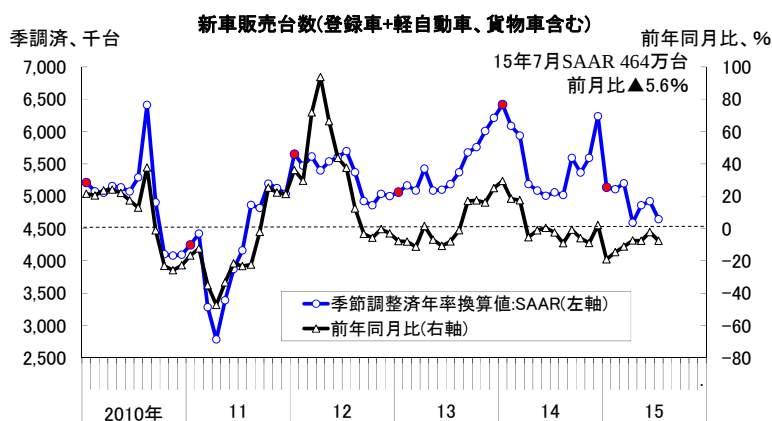
国内新車販売統計（2015年7月）

軽自動車の需要低迷が続くが、海外で新市場誕生の兆し

○国内新車需要の低迷は深刻である

- ・ 8月3日発表の7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7.6%減と7か月連続の前年割れとなり、季調済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)でみた7月の販売台数も前月比5.6%減の464万台と3か月ぶりに減少に転じた。乗用車、貨物車双方ともに前月比で減少し、新車需要の低迷は深刻である（図表1）。
- ・ 内訳をみると、7月の乗用車（登録車＋軽）販売台数のSAARは前月比7.0%減の382万台となった（図表2）。このうち、登録乗用車は同3.2%減の261万台と減少した。4月からのエコカー減税の基準厳格化が足かせとなり、販売不振が続いている（図表3）。
- ・ 軽乗用車の販売も低迷が続いている。7月の軽乗用車販売台数のSAARは前月比14.3%減の121万台と3か月ぶりの大幅減となり、昨年度実績（176万台）を大きく下回る水準で低迷が続いている（図表4）。軽自動車市場の苦境が続いている。
- ・ 貨物車（普通＋小型トラック）販売台数の7月のSAARも前月比6.0%減の40万台と大きく減少した（図表5）。3か月後方移動平均値は4か月連続の減少となっている。都市圏の活発な建設投資を背景とした旺盛な受注が続く一方で、東日本の復興関連投資に関わるトラック受注が減速し、足を引っ張っている。
- ・ 後述するが、7月30日発表の6月の生産指数は依然として厳しい内容であった。乗用車の生産は引き続き「在庫積み上がり局面」にあり、小型車と軽を中心に過剰在庫を抱えた状況である。自動車生産に対する下方圧力が強い状況が続く見通しである。
- ・ 一方、中古乗用車輸出台数は2か月連続で増加し、6月の輸出台数（SAAR）は109万台と昨年の年間実績（106万台）を上回る水準にまで回復した。中でも注目したいのが、スリランカ向けで、高年式・高単価の中古軽乗用車の輸出台数が急激に増加しているとのことである。軽自動車は国内市場で需要不振に喘いでいるが、スリランカでは高級車としての地位を築きつつあり、6月の同国向け中古乗用車輸出台数は過去最高を記録し、秋田県（都道府県別15年1～6月累計販売台数33位）の新車市場に匹敵する規模になった。日本固有規格の「ガラ軽」は、海外の意外な場所に大きな潜在需要が眠っているのである。

図表1 国内新車販売のSAARは3か月ぶりに減少に転じる

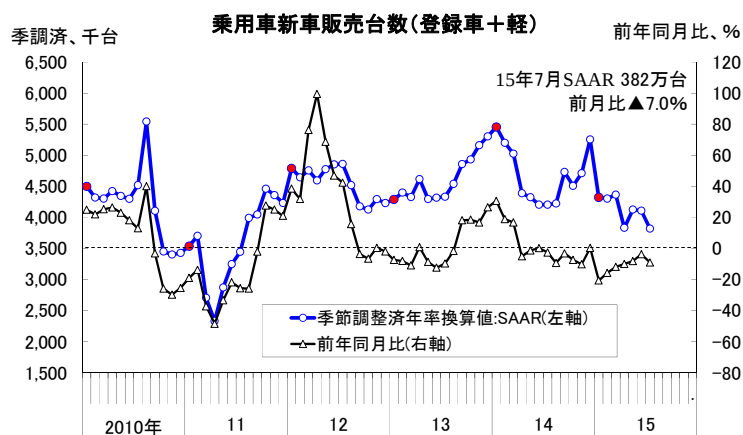


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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。

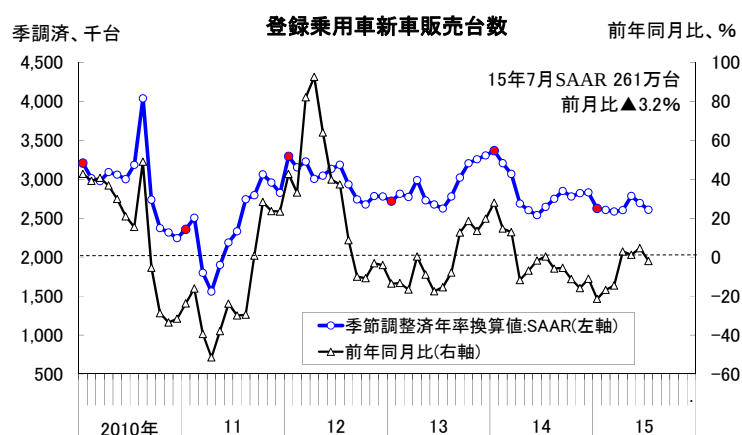
出所: 日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より作成

図表2 乗用車販売(SAAR)は3か月ぶりに減少



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 登録乗用車の販売は2か月連続の減少



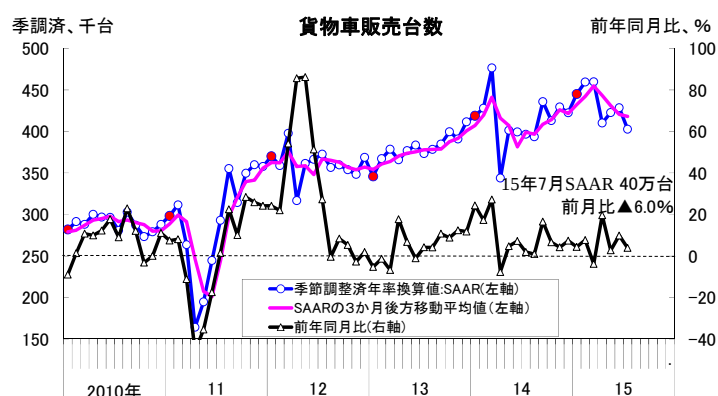
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

図表4 軽乗用車の販売は腰折れ



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 貨物車販売は減少トレンド続く



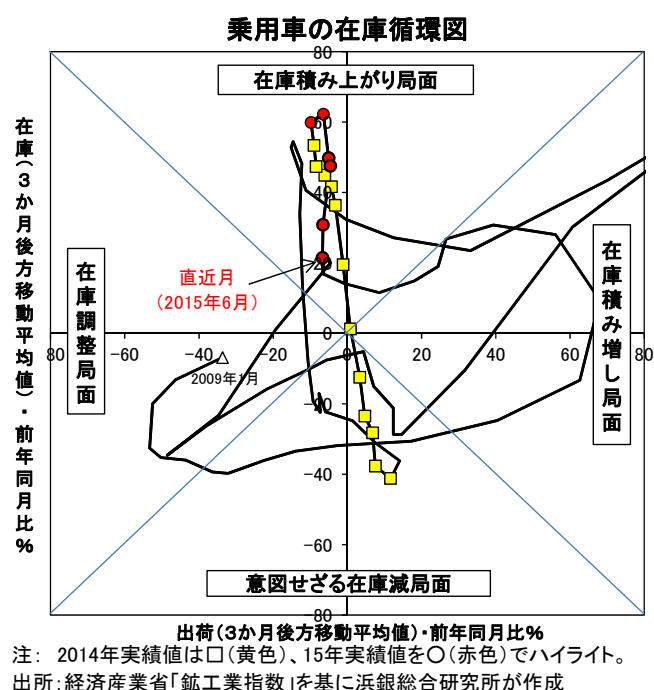
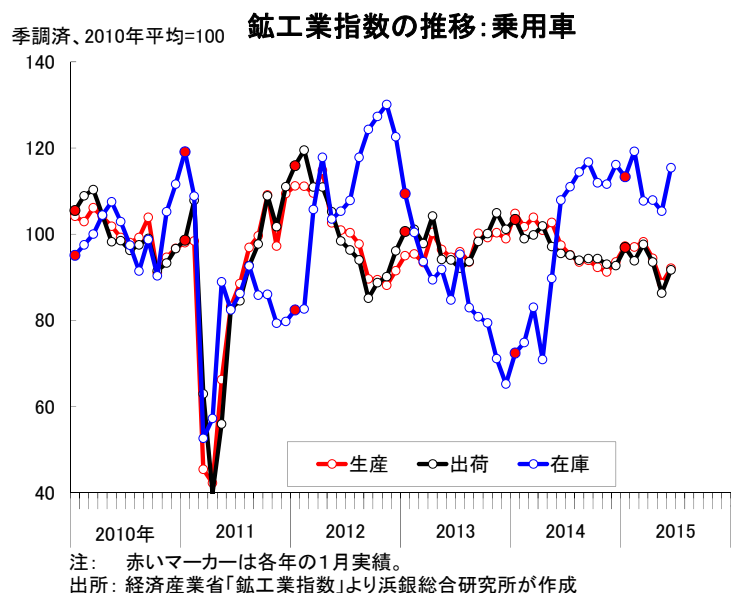
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 日本自動車販売協会連合会より作成

○6月の乗用車在庫は増加：依然過剰で、生産への下方圧力が強い状況が続く

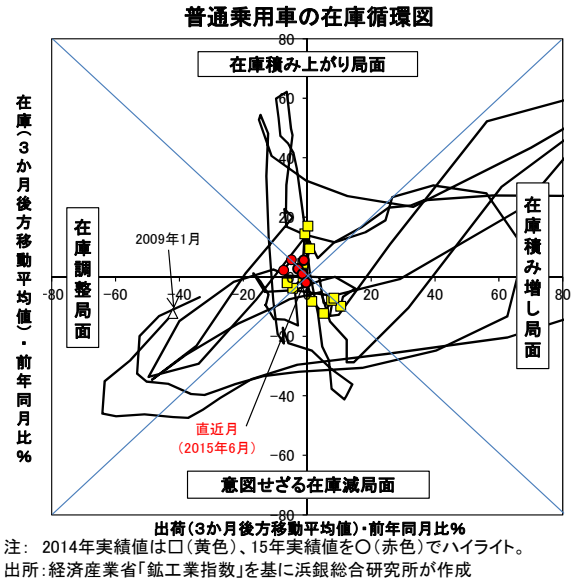
- ・6月の鉱工業指数（速報値）を見ると、4月、5月と減産を行っていた完成車メーカーは、6月には増産に転じたことが判る。しかし、出荷の伸びが生産の伸びより弱かったため、在庫は増加した。在庫循環図上では^(注)、乗用車生産は依然として「在庫積み上がり局面」にあり、過剰在庫を抱える状況が続いている（図表6）。
- ・図表7～9では鉱工業指数から、普通、小型、軽乗用車別の各指数（生産、出荷、在庫の推移と在庫循環図を示している。普通乗用車の在庫（季調値）は6月に増加したものの、出荷の伸びが堅調であったことから、生産は「在庫調整局面」から「意図せざる在庫減局面」に入った。普通乗用車の在庫は健全な水準にある。
- ・一方、小型乗用車と軽乗用車の生産は「在庫積み上がり局面」にあり、依然として過剰在庫を抱えている状況だ。なかでも大きな懸念材料は、軽乗用車の在庫が6月に増加したことである。出荷の低迷が続き、過剰在庫が一向に減らない状況である。一層の減産が必要であり、軽自動車メーカーの収益性が早期に回復すると見込むのは難しい状況である。
- ・なお、普通乗用車とその他セグメントで在庫水準に開きがあるのは、普通乗用車では世界的に需要が堅調なSUVを中心に輸出の増加が出荷増に貢献したからと推測する。

（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。

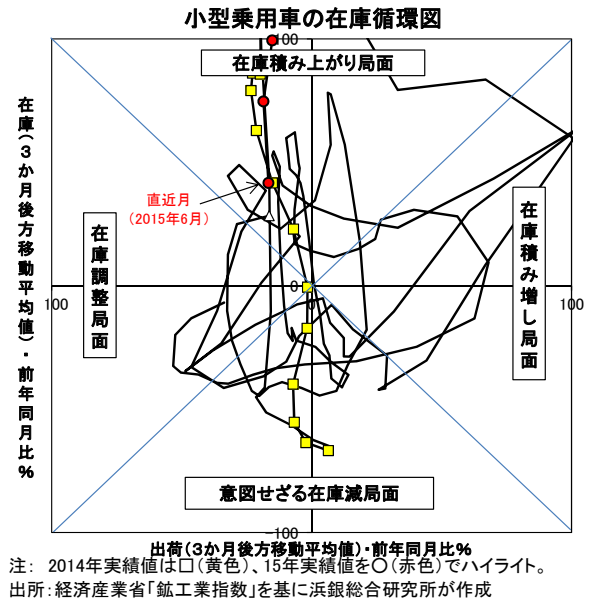
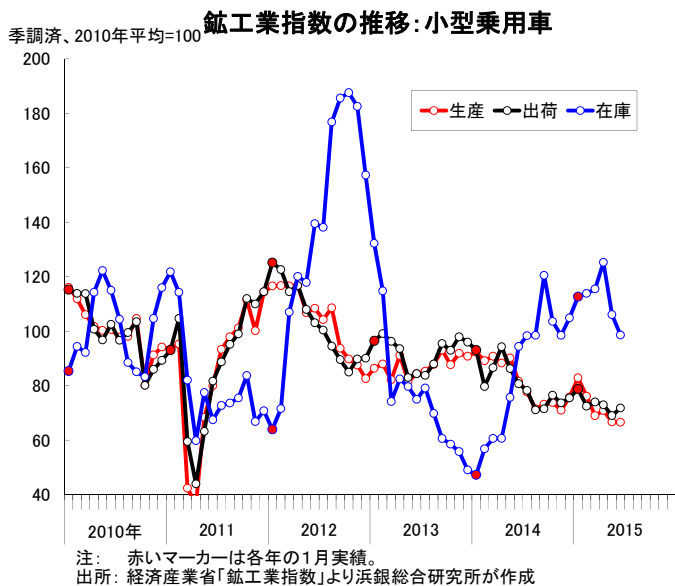
図表6 乗用車在庫は増加し依然過剰な状況：「在庫積み上がり局面」が続く



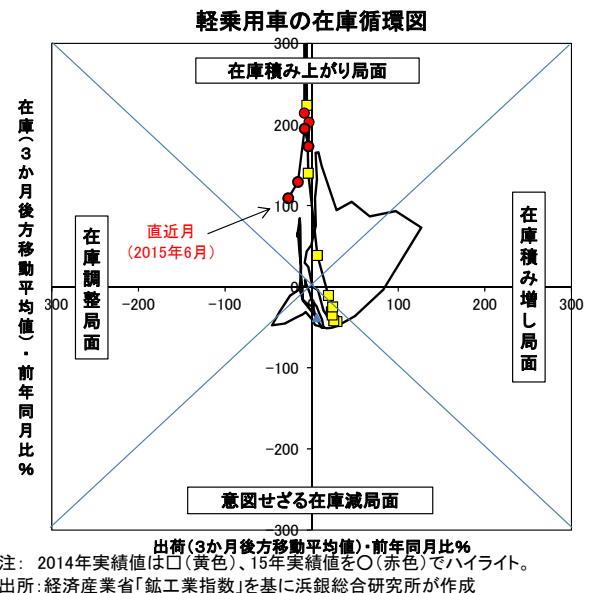
図表7 普通乗用車在庫は増加したが、在庫水準は健全



図表8 小型乗用車在庫は減少したが依然過剰



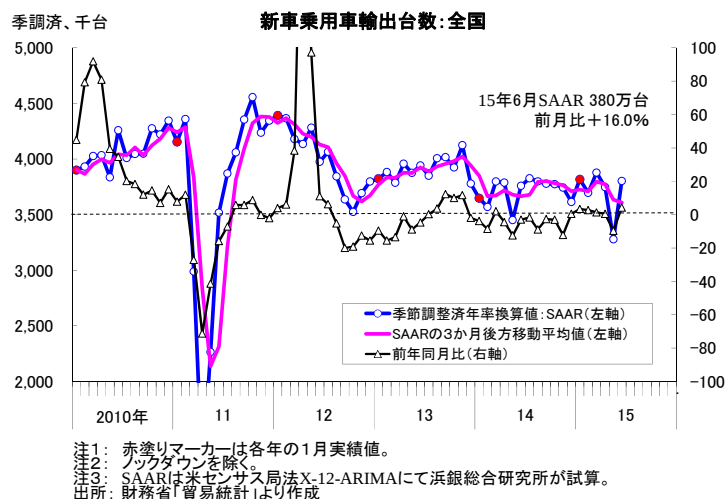
図表9 軽乗用車在庫は増加し、在庫削減が一向に進まない



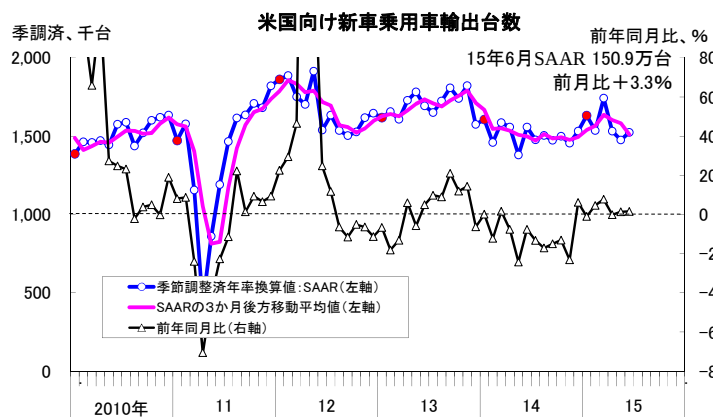
○新車乗用車輸出は増加したが、市場が急減速する中国向け輸出が再度減少する公算大

- ・ 7月30日に公表された6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16.0%増の380万台と3か月ぶりに増加した（図表10）。しかし、6月の増加は4月、5月の落ち込み分を挽回する程ではなく、3か月後方移動平均でみるトレンドを押し上げるまでの力強さには欠ける状況である。また、輸出の主要仕向地別でみると、ASEAN向け以外は増加し、中でも中国向けと豪州向けの増加が顕著であった（図表11）。
- ・ 中国向けの輸出は長らく低迷していたが、6月の輸出増加が今後も継続するとは考え難い。なぜなら、中国乗用車市場の減速が続いており、流通在庫が過剰な水準にあるからだ。中国汽车流通協会(CADA)が公表した、6月の在庫早期警戒指数(VIA: Vehicle Inventory Alert)は64.6と、13年1月の統計公表以来3番目に高い数字となった（図表12棒グラフ）。中国市場での流通在庫は、メーカーでの生産調整やディーラーでの積極販売により、過去最高となった3月以降は減少基調にあったが、6月は大きく反転急増した。VIA指数は中国全土の新車ディーラーから集めた、流通在庫の過剰感を指数化したものであり、50を上回ると在庫は過剰であると判断する。なお、新車ディーラー経由での自動車販売は主に乗用車であることから、このVIA指数の動きは乗用車の流通在庫の動きを表していると言える。
- ・ 在庫が急増した背景には、乗用車新車販売の減速がある。全国乗用車市場情報連席会(CPCA)が発表した、6月の乗用車小売台数（日本の新車登録台数に相当）は前年同月比1.0%減と、2013年2月以来28か月振りに前年割れした（図表12の青い折れ線）。足元の株価急落による逆資産効果により、自動車販売も急速に落ち込んでいるという声が多い。先週本格的にスタートした自動車関連企業の16年3月期第1四半期決算発表にて、中国で事業を行う大手企業経営者の殆どが、中国市場の減速懸念を表明している。足元の過剰在庫を払しょくするため、現地生産に加え日本でも減産圧力が強い状況が続くことから、中国向け輸出が再度減少に転じ、輸出の足かせとなるリスクに要警戒である。
- ・ 欧米市場に目を向けてみると、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、1,700万台近辺の高水準で一進一退の推移となっており、頭打ち感がある（図表13）。6月の欧州新車販売は3か月ぶりに前月比で増加したものの、ドイツ市場などで値下げ販売やフリート（大口法人向け）販売が増加したことが背景にあるという声もあり、6月の増加が今後も続くとは判断するのは時期尚早である。以上より、欧米市場向けの輸出台数が今後も増加し続けると期待するのは禁物である。なお、豪州向け輸出が急増した背景は、現時点では不明である。来月のレポート執筆までに明確にしたい。

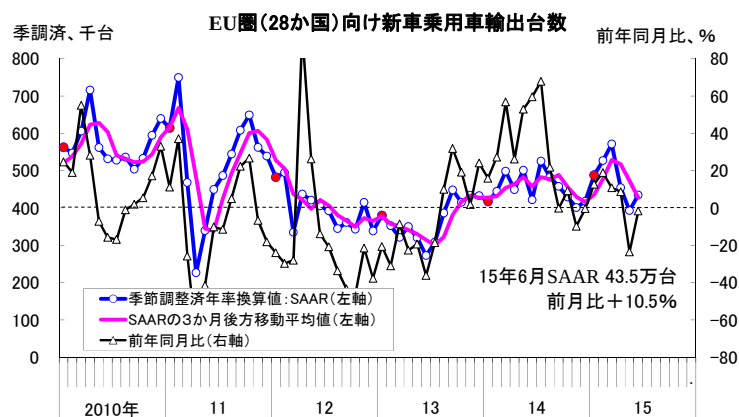
図表10 6月の乗用車輸出は増加したが、4月、5月の落ち込みを挽回できず



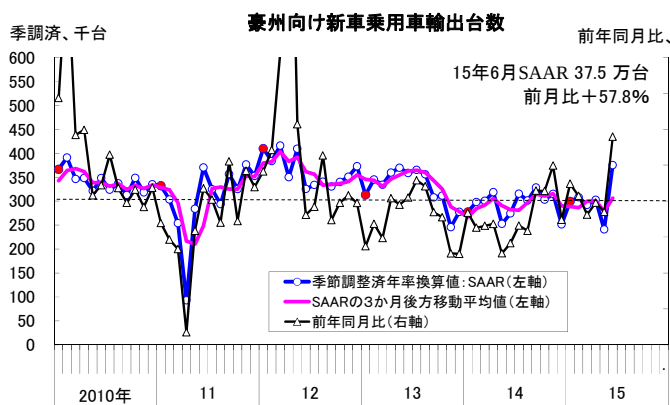
図表 11 ASEAN 向け以外で輸出が増加したが、市場が急減速している中国向け反動減リスクに要警戒



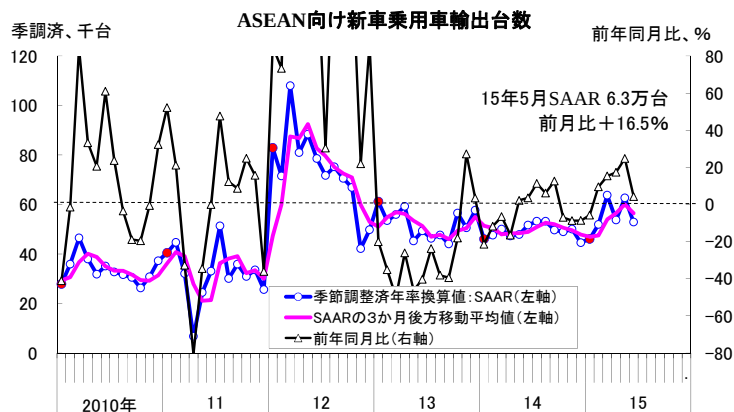
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



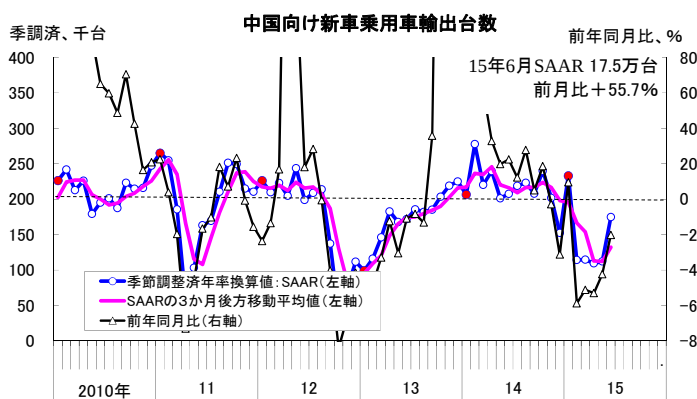
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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

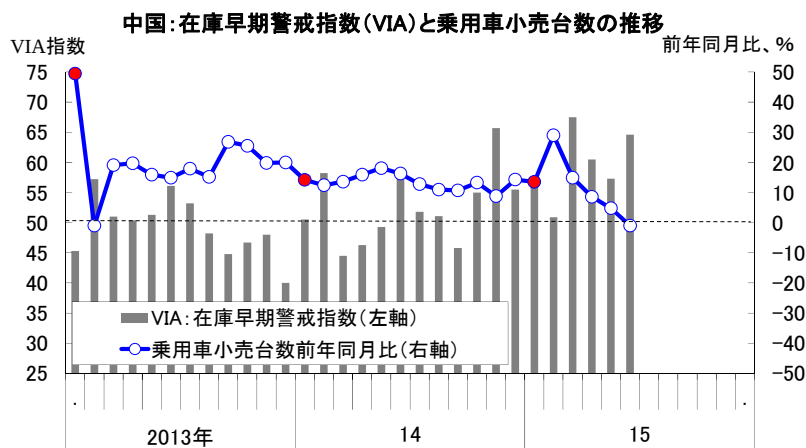


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
 注2: ノックダウンを除く。
 注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
 出所: 財務省「貿易統計」より作成



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 中国市場の急ブレーキで小売販売は28か月振りに前年割れし、流通在庫は急増



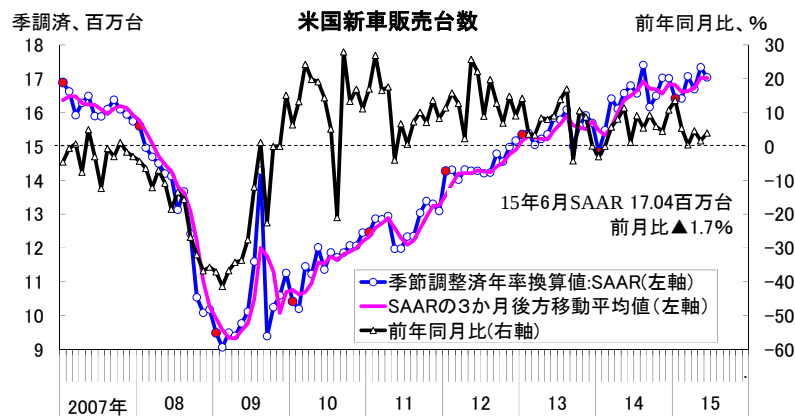
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: 乗用車小売台数は微型バン(軽自動車バン)を除く。

注3: VIAは50を下回る場合がディーラーでの在庫水準が適正、50を上回る場合が在庫過多。

出所: 中国汽流通協会(CADA)、全国乗用車市場信息連席会(CPCA)データより浜銀総合研究所作成

図表 13 米国新車販売は1,700万台で一進一退し頭打ち感がある

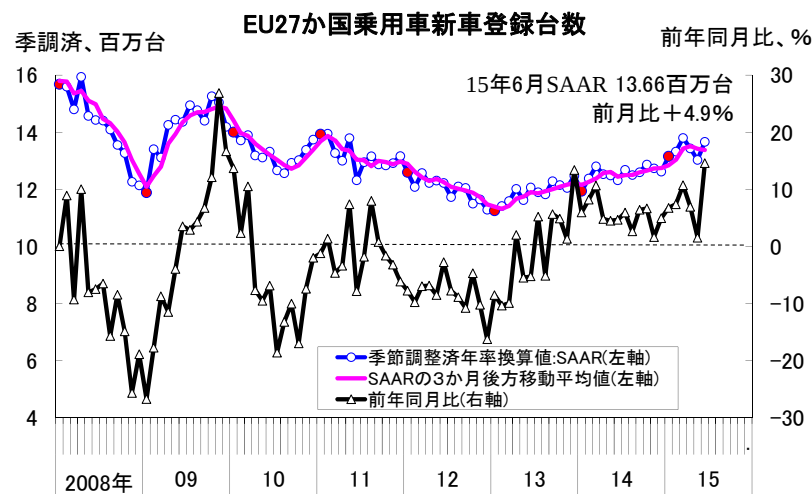


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: Autodata、Bloombergのデータより作成

図表 14 欧州販売は増加したが、値下げとフリート販売増加が後押しした可能性もあり過度な期待は禁物



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

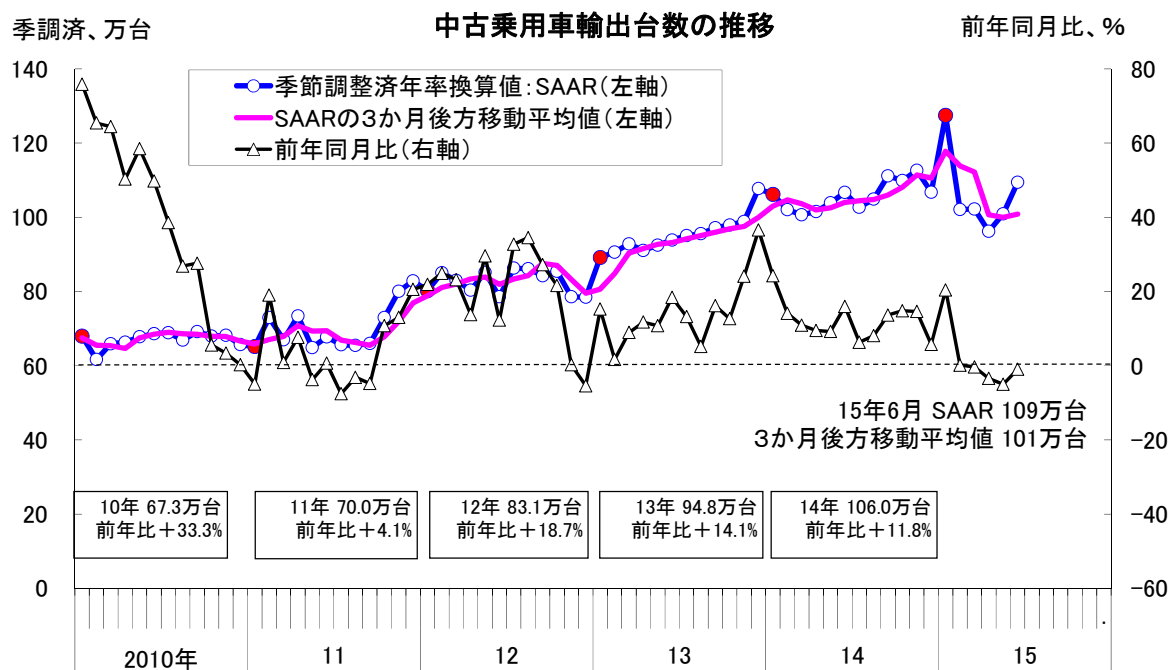
注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 欧州自動車工業会(ACEA)のデータより作成

○6月中古乗用車輸出台数（SAAR）は昨年の需要水準を超える水準にまで回復

- ・中古乗用車の輸出市場は日本の自動車産業において数少ない高成長市場であり、新車ディーラー含め、国内の自動車流通業者の多くが中古乗用車の輸出市場の動向に注目している。その中古乗用車輸出市場も2月以降は軟調に推移していたが、6月の中古車輸出台数（SAAR）は前月比8.5%増の109万台と2か月連続の増加となり、昨年の暦年実績台数（106万台）を上回るまでの水準に回復した（図表15）
- ・同市場が注目されているのは、中古乗用車の輸出動向が、国内の中古車流通価格と新車販売に影響を与えるからである。中古車輸出が減少すると、国内の中古車供給量が増加し、国内流通価格の下押し要因となる。流通価格の下落は中古車下取り価格の下落に繋がり、国内新車販売の足かせとなる。
- ・6月の中古乗用車輸出を仕向地別で見ると、ロシアとチリを除く主要国向けの輸出は前月比で増加した。とりわけ、ニュージーランド向け輸出台数は前月比17.4%増と力強く伸長し、中古車輸出市場の成長を大きく牽引している（図表16）。
- ・日本からの中古乗用車輸出の仕向け地別順位で2014年にロシア、ニュージーランドに次ぐ3位となったミャンマーでは、15年1月に渋滞解消を目指すヤンゴン管区政府が自動車輸入時に「車庫証明」を提出させる規制を発令した。このため、その直後から同国向けの輸出台数が大きく落ち込んだが、4月以降は緩やかな増加基調にある。ヤンゴン市民の多くが自宅に駐車スペースがないため、今回の規制は自動車輸入に大きく影響したが、筆者が7月7～8日にヤンゴン市内を現地調査したところ、車庫証明は60万～100万チャット（日本円で約6万～10万円）で市場取引されていた。一部の自動車ディーラーなどでは、車庫証明を値引き材料として中古車両を販売していた。このような取引が横行していることは、ヤンゴン市内での中古車需要が依然として旺盛なことの証左とも言える。中古車の主要輸入港であるティラワ港では、日本から輸送された中古車が港湾ヤードから溢れるほど在庫が過剰な状況であったが、上記の理由から、この在庫も徐々に払しょくされ、日本からの中古車輸出は緩やかながらも増加し続けるのではないかという印象を持った。

図表 15 6月中古乗用車輸出台数は2か月連続で増加し、SAAR は昨年年間実績を上回った

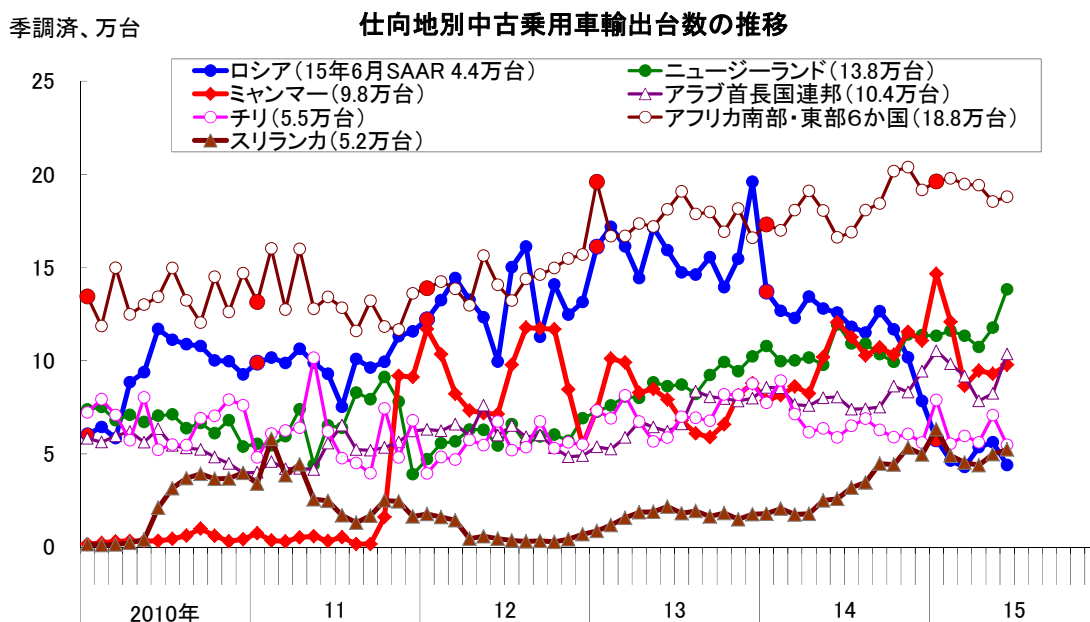


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用い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 16 6月はロシアとチリ以外の主要国向け輸出が増加



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: アフリカ南部3か国: 南アフリカ、モザンビーク、ザンビア、東部3か国: ケニア・タンザニア・ウガンダ。

注3: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAを用いて浜銀総合研究所が試算。

出所: 財務省「貿易統計」より作成

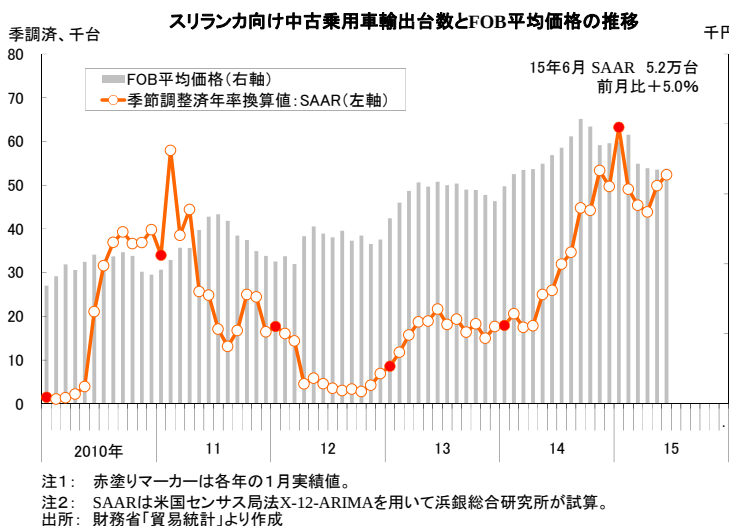
○スリランカが軽市場の「48 番目の都道府県」になりつつある

- ・そして、最後に取り上げたいのは、スリランカ向けの中古車輸出が回復基調にあることである。
- ・日本固有規格で「ガラパゴス自動車」もしくは「ガラ軽」と揶揄される軽自動車は、国内での需要は低迷しているが、日本人以上に軽自動車を高く評価する消費者が多くいるスリランカでは、中古軽乗用車の需要が急増し、軽自動車の新市場が形成されつつある。
- ・本題に入る前に、まずはスリランカの中古車輸入政策について説明する。1948 年まで英国植民地であったスリランカは、左車線採用国であることから輸入できる車を右ハンドル車に限っており、また、新車登録日から船積日（B/L date：船荷証券発行日）までの「車齢」（期間）を2年以内とする年式規制を採用している。そして同国はエコカー普及策の一環として、低燃費車に対する優遇関税を認めているため、日本で製造された高年式のハイブリッド車や軽自動車の主要輸出先としてその市場規模は大きく拡大している。なお、スリランカでは日系ブランド車の人気は圧倒的であるが、消費者はタイやインドなどアジア諸国で生産された日系ブランドの新車よりも、日本で生産された日系ブランド車に対し強い信頼を抱いており、高関税がかかり新車より値段が高くても、中古車の需要は旺盛である。
- ・次にスリランカ向け中古車輸出台数の推移について概説する。スリランカ向け中古車輸出台数（SAAR）は2013 年以降、経済成長に伴い大きく増加し、15 年1月に SAAR は6.3 万台と、過去最高台数を記録した（図表 17 の折れ線グラフ）。しかし、15 年1月30日にハイブリッド中古車の輸入関税を引き上げた影響で、現地中古車流通業者から日本の取引業者への発注にブレーキがかかり、同国向け輸出台数は4月まで減少が続いた。もっとも、現地での中古車需要が旺盛な状況に変わりはなく、現地港湾ヤードの在庫減少に伴い日本の取引業者への発注量は盛り返し、輸出台数は5月以降再び増加を続けている。
- ・スリランカ向け中古車の特長のひとつは、その単価の高さである。図表 17 では、スリランカ向け中古乗用車の FOB 平均価格を棒グラフで示している。ここ1年間、同価格は150 万～200 万円と高水準で推移している（ちなみに、日本からの中古乗用車の全世界向け FOB 平均価格は60 万～70 万円である）。上記の年式規制に加え、ハイブリッド車の輸出が多いことが高価格の背景にある。高年式・高価格の良質な中古車がスリランカでは取引されているのである。
- ・中古車流通業界においてスリランカ市場は、頻繁に税制改正が行われるというリスクを常にはらんでいる一方で、上記のように高年式の良質な中古車を高価格で取引できること、L/C 決済を原則としており安全な取引市場であることから、今後の成長が大いに期待されている。そして、最近、スリランカ市場に関して中古車流通業界で話題になっているのが、中古軽乗用車の輸出が急増しているということである。
- ・図表 18 は日本から全世界に輸出される中古軽乗用車の台数の推移を示している。中古軽乗用車の輸出は13 年以降拡大傾向が続いており、直近6月の輸出台数は3,433 台と過去最高を記録した。そして、この拡大を牽引しているのがスリランカなのである。スリランカ向け輸出台数は6月に1,567 台とこれも過去最高記録となっている。14 年10月24日、スリランカ政府がエンジン排気量 1,000cc 以下のガソリン中古車に対する輸入関税を202%から173%に引き下げたことが、中古軽乗用車の需要増加の背景にあり、実際、日本からの輸出台数は14 年11月から飛躍的に増加している。
- ・そして注目すべきはこの中古軽乗用車の平均 FOB 価格の高さであり、直近の6月の同価格

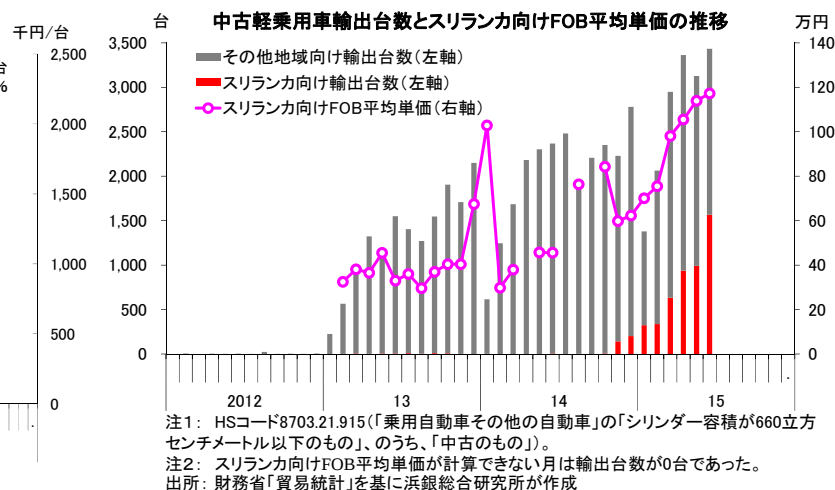
は117万円となっている。120万円程度の軽乗用車となると、新車登録日から2年以内という年式の中でも新車に近い高年式で高品質な中古車が取引されていると考えられる。

- ・スリランカがこれ程まで高価格の中古軽乗用車を、月1,500台程度も輸入しているというのは驚きである。仮に7月以降、日本からの中古軽乗用車が6月の台数と同規模で輸出され続けるとすると、15年のスリランカ向け輸出台数は14,000台程度となる。この台数規模は、14年の徳島県や鳥取県における新車販売台数に匹敵する。ちなみに、6月実績だけをとってみると、スリランカ向け輸出台数は、15年上半期累計の都道府県別販売台数ランキングで33位となった秋田県（1,591台）と同程度の規模となる（図表19）。
- ・いくなれば、スリランカは日本の軽自動車業界にとって「48番目の都道府県」になりつつある。8ページで言及したように、スリランカのような中古車輸出市場が拡大することは、日本国内にて、中古車市況の改善を通じて新車販売にも好影響をもたらす。そして、スリランカ市場の誕生は、もうひとつ重要なテーマを軽自動車メーカーに提起していると言える。それは、海外市場では、日本人が想像する以上に軽自動車という日本製品を高評価する潜在需要が眠っているということである。スリランカでは中古軽乗用車に高い輸入関税がかけられているため、日本からのFOB価格が120万円程度の中古車は現地での最終取引価格が250万～300万円と高額になる。スモールカーにこれだけの金額を払ってでも乗りたいと考える潜在消費者が、スリランカのような新興国には多くいるのである。
- ・軽自動車メーカーによる、いわゆる「ガラ軽」からの脱却というのは、軽自動車で培った技術をベースに開発した小型車を海外にて現地生産・現地販売することが一般的な認識である。しかし今後は、スリランカのような日本製品を日本人以上に高評価する市場・消費者を相手に、中古車流通を通じて市場開拓することが、「ガラ軽脱却」のもうひとつの解決策となり、軽自動車メーカーの更なる成長に繋がるのではないかと考える。

図表 17 スリランカ向け輸出が2か月連続の増加



図表 18 スリランカ向け中古軽乗用車の輸出が急増



図表 19 スリランカは軽市場の「48 番目の都道府県」になりつつある
都道府県別軽乗用車販売台数とスリランカ向け中古軽乗用車輸出台数の推移

		2015年						2015年	2014年
		1月 (台)	2月 (台)	3月 (台)	4月 (台)	5月 (台)	6月 (台)	1～6月累計 (台)	暦年累計 (台)
1	愛知	9,368	11,539	14,226	5,881	6,617	8,055	55,686	119,478
2	埼玉	7,222	8,148	10,828	4,669	5,125	5,605	41,597	89,679
3	静岡	6,465	7,834	10,212	3,949	4,322	5,344	38,126	77,487
4	福岡	5,659	6,889	9,279	3,724	3,787	5,070	34,408	72,290
5	大阪	5,148	6,359	8,207	3,725	3,979	5,185	32,603	74,418
6	千葉	5,617	6,037	8,577	3,585	3,932	4,802	32,550	73,397
7	北海道	4,356	5,407	9,565	3,833	4,106	5,157	32,424	71,713
8	兵庫	5,292	6,456	7,921	3,653	3,733	4,786	31,841	68,521
9	神奈川	5,133	5,910	7,846	3,676	3,814	4,834	31,213	68,038
10	東京	4,329	5,007	6,080	3,043	3,293	3,957	25,709	55,488
11	新潟	3,290	4,463	7,950	2,323	2,396	3,381	23,803	49,915
12	広島	3,897	4,437	6,573	2,539	2,732	3,532	23,710	52,485
13	茨城	3,952	4,619	5,736	2,262	2,460	3,145	22,174	47,083
14	長野	3,249	3,918	6,404	2,367	2,522	2,929	21,389	47,056
15	三重	3,118	3,956	5,364	1,951	2,194	2,569	19,152	41,877
16	岡山	3,230	3,778	5,010	1,930	2,049	3,022	19,019	40,363
17	群馬	3,221	3,565	4,961	1,881	2,318	2,990	18,936	43,528
18	岐阜	2,970	3,709	5,257	2,179	2,096	2,718	18,929	39,016
19	宮城	3,066	3,246	4,826	2,072	2,107	2,635	17,952	38,644
20	栃木	2,994	3,294	4,413	1,758	1,792	2,446	16,697	36,350
21	熊本	2,552	3,330	4,180	1,874	1,958	2,512	16,406	36,916
22	京都	2,549	3,019	4,331	1,689	2,008	2,449	16,045	35,018
23	山口	2,687	3,107	4,202	1,662	1,664	2,481	15,803	35,245
24	福島	2,179	2,657	4,094	1,802	1,804	2,201	14,737	31,682
25	滋賀	2,162	2,703	4,026	1,467	1,612	2,031	14,001	30,431
26	鹿児島	2,443	2,683	3,462	1,669	1,698	1,853	13,808	29,256
27	長崎	2,129	2,317	3,179	1,428	1,518	2,144	12,715	29,181
28	沖縄	1,784	1,918	3,042	1,566	1,489	1,896	11,695	24,965
29	大分	2,026	2,284	2,850	1,285	1,338	1,656	11,439	25,200
30	愛媛	1,816	2,293	2,902	1,101	1,156	1,789	11,057	23,357
31	宮崎	1,805	2,175	2,602	1,326	1,320	1,584	10,812	23,607
32	青森	1,526	1,821	3,186	1,324	1,312	1,612	10,781	25,424
33	秋田	1,503	1,889	3,218	1,254	1,168	1,591	10,623	21,625
34	富山	1,323	1,960	3,453	973	1,048	1,454	10,211	21,784
35	香川	1,599	2,041	2,693	1,016	1,042	1,638	10,029	23,304
36	岩手	1,543	1,703	2,785	1,102	1,125	1,543	9,801	22,714
37	山形	1,361	1,909	2,978	1,004	1,078	1,304	9,634	20,073
38	石川	1,196	1,813	3,298	941	958	1,349	9,555	18,751
39	奈良	1,502	1,758	2,677	958	1,026	1,275	9,196	19,774
40	和歌山	1,446	1,872	2,565	983	1,052	1,250	9,168	19,252
41	島根	1,273	1,603	2,597	939	947	1,224	8,583	18,431
42	佐賀	1,311	1,513	2,216	912	993	1,248	8,193	18,952
43	福井	1,019	1,633	2,668	784	812	1,095	8,011	17,466
44	高知	1,220	1,375	1,954	833	900	1,055	7,337	16,277
45	山梨	1,013	1,264	2,166	824	840	1,095	7,202	15,082
46	徳島	983	1,336	1,897	703	731	957	6,607	14,763
47	鳥取	879	1,080	1,929	715	689	900	6,192	13,763
スリランカ向け 中古輸出台数		324	338	636	940	993	1,567	4,798	367

注： 同期間に販売台数がスリランカ向け中古輸出台数と同数ないし下回った都道府県を赤字ハイライト。
出所： 全国軽自動車協会連合会、財務省「貿易統計」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

E-mail: 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。