

2016年 主要国の自動車生産・販売動向

2017年7月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 海外調査計画課

はじめに

本レポートは、自動車の生産・販売台数が多い国・地域を中心に、2016年の自動車生産、販売等の動向をとりまとめたものである。世界の自動車市場は拡大を続けており、国際自動車工業会（OICA）によれば、2016年の自動車販売台数は前年比4.7%増の9,386万台、生産台数は4.5%増の9,498万台に達し、前年とともに1%台にとどまった伸び率が4%台に回復した。世界最大の自動車市場である中国が、販売台数で13.7%増、生産台数で14.5%増と大幅に増加したことが主な要因である。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2017年7月

日本貿易振興機構
海外調査部

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

.....
禁無断転載

目次

| | |
|---|----|
| 《総論 2016年の世界の自動車市場》 | 1 |
| ＜アジア・大洋州＞ | 4 |
| 中国（生産・販売）（1）：2016年の自動車生産・販売台数はともに過去最高－中国の自動車生産・販売動向（1）－ | 4 |
| 中国（その他）（2）：「ユーロ6」基準より厳しい排ガス規制を実施へ－中国の自動車生産・販売動向（2）－ | 8 |
| 台湾（生産・販売）：2016年の自動車生産・販売とも2年連続で減少 | 11 |
| 韓国（生産・販売）：2016年の自動車生産と輸出は不振 | 14 |
| タイ（生産・販売）：2016年の自動車生産は微増、輸出振るわず－需要の回復は2018年以降の見込み－ | 18 |
| マレーシア（生産・販売）：2016年の新車販売台数、2009年以来の60万台割れ－2017年は回復見込むも微増の見通し－ | 20 |
| インドネシア（生産・販売）：2016年の自動車の国内販売・生産はともに回復 | 23 |
| フィリピン（生産・販売）：2016年の新車販売は初の40万台突破－2桁の成長続き、日系メーカーが好調－ | 26 |
| ベトナム（販売）：2016年の新車販売台数が初めて30万台を突破－ASEAN域内の関税撤廃を控え、2017年後半は買い控えが予想－ | 30 |
| インド（販売）：2016年の乗用車販売は7.0%増、300万台に迫る－高額紙幣廃止の影響受けつつも堅調に拡大－ | 34 |
| オーストラリア（生産・販売）：2016年の新車販売台数、5年連続で110万台を突破 | 37 |
| ＜北米・中南米＞ | 40 |
| 米国（生産・販売）：2016年の新車販売台数は過去最多の1,755万台－輸出は不振、生産・輸入台数は増加－ | 40 |
| カナダ（生産・販売）：2016年の新車販売台数、4年連続で過去最高を更新 | 43 |
| メキシコ（生産・販売）：2016年の自動車生産は過去最高の346万5,615台 | 46 |
| コロンビア（販売）：2016年の国内新車販売は10.5%減、2017年は回復を予想 | 53 |
| チリ（販売）：2016年の新車販売台数は8.3%増－現代がメーカー別で首位に－ | 56 |
| アルゼンチン（生産・販売）：2016年の自動車生産・輸出台数は前年より減少－販売はピックアップトラックの人気上昇で回復－ | 59 |
| ＜欧州・ロシア・CIS＞ | 63 |
| EU（販売）（1）：EU27カ国の乗用車登録台数、2016年は6.8%増－好調のイタリア市場が2桁の伸び－ | 63 |
| EU（その他）（2）：欧州自動車業界、相次ぎBEVにシフト－厳しいEU規制にディーゼル技術開発が限界－ | 68 |
| 英国（生産）（1）：乗用車輸出は135万台で過去最多－2016年の自動車をめぐる動向（1）－ | 70 |
| 英国（販売）（2）：乗用車の新車登録、過去最多の269万2,786台に－2016年の自動車をめぐる動向（2）－ | 73 |
| ドイツ（生産・販売）（1）：2016年の乗用車新車販売は4.5%増と堅調さを維持－外国ブランド車が好調、ディーゼル車には逆風－ | 76 |
| ドイツ（販売）（2）：VWの世界販売が1,000万台超す、ダイムラーは11.9%増－2016年ドイツ自動車産業の動向－ | 79 |

| | |
|--|------------|
| フランス（販売）：2016年の乗用車新車販売台数、5年ぶりに200万台を回復..... | 82 |
| イタリア（生産・販売）：2016年の乗用車販売台数は15.8%増と好調続く..... | 84 |
| スペイン（生産）（1）：2016年は5.6%増、好況期並みに回復ースペインの自動車生産動向（1）ー..... | 87 |
| スペイン（生産）（2）：日産スペイン工場、EVなど新型車種を相次いで立ち上げースペインの自動車 生産動向（2）ー..... | 90 |
| スペイン（販売）（3）：2016年の新車登録台数は10.9%増の114万7,000台ースペインの自動車販 売動向（1）ー..... | 92 |
| スペイン（販売）（4）：マツダの販売台数、3年連続で2桁成長ースペインの自動車販売動向（2）ー | 95 |
| スペイン（販売）（5）：三菱自動車、SUVとPHEVで売り上げ好調ースペインの自動車販売動向（3） ー..... | 97 |
| スイス（販売）：2016年新車登録台数は2.0%減、四駆が変わらず人気ー迫られるCO2排出規制へ の対応ー..... | 99 |
| オーストリア（販売）：2016年の新車乗用車登録台数は6.8%増、2年連続のプラス..... | 102 |
| ポーランド（生産・販売）：2016年の乗用車新規登録台数は17.2%増..... | 106 |
| チェコ（生産）（1）：2016年の乗用車生産台数は8.3%増、過去最高を更新ーシュコダ・オートは電 気自動車を開発の方針ー..... | 109 |
| チェコ（販売）（2）：2016年の新車登録台数は12.5%増、また過去最高にー日系ではトヨタがトッ プに浮上ー..... | 111 |
| ハンガリー（生産）（1）：自動車生産台数、2016年も50万台を維持..... | 114 |
| ハンガリー（販売）（2）：2016年の乗用車新車登録台数は25.1%増ー1位に躍進のスズキのシェア 11.7%、「ピターラ」が人気トップにー..... | 116 |
| ルーマニア（生産・販売）：2016年の新車乗用車の国内販売台数は17%増ー好調の中古車登録台数 は今後も増加の見込みー..... | 119 |
| ロシア（生産）（1）：2016年の乗用車生産台数は7.5%減の112万台..... | 122 |
| ロシア（販売）（2）：2016年の新車販売台数は11%減、4年連続で減少..... | 125 |
| <中東・アフリカ> | 129 |
| トルコ（生産）（1）：自動車の生産、輸出台数ともに過去最高を記録ー2016年の生産・販売動向（1） ー..... | 129 |
| トルコ（販売）（2）：自動車販売台数も過去最高、増税とリラ安で2017年は減少の懸念ー2016年の 生産・販売動向（2）ー..... | 133 |
| イスラエル（販売）：2016年の新車登録台数は28万台超で過去最高に..... | 136 |
| ケニア（販売）：2016年の新車販売台数は30.6%減、2009年以来の前年割れ..... | 138 |
| 南アフリカ共和国（生産・販売）：2016年の新車販売台数は前年比11.4%減ー国内生産台数も60万 台を割り込むー..... | 141 |
| モロッコ（販売）：2016年の新車販売台数は過去最高の16万3,110台..... | 143 |
| イラン（生産）：自動車生産、2016年3月～2017年1月は前年同期比39%増..... | 145 |

《総論 2016年の世界の自動車市場》

本レポートは、2016年の世界の自動車の販売や生産に関わる情報について、各国別にジェトロの海外事務所の報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業会(OICA)の統計を基に、2016年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰してみた。なお、OICAの統計数値は事務所報告中に引用されているものとは一部異なる点をお断りしておく。

(注) 以下に記述する伸び率は前年比。

＜中国の販売・生産の大幅増加が世界の自動車市場拡大に大きく寄与＞

OICAによると、2016年の世界の自動車販売台数(新車登録・販売台数)は4.7%増の9,386万台、自動車生産台数は4.5%増の9,498万台を記録した。世界の自動車販売・生産台数は金融危機の影響で2008年、2009年と2年連続の減少となった。2010年以降は増加に転じたが、伸び率は2013年以降鈍化傾向にあり2015年は1%台にとどまっていた。これが、2016年には4%台に回復した(表1)。

表1 世界の自動車販売・生産台数

(単位:台、%)

| | | 2006年 | 2007年 | 2008年 | 2009年 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 |
|----|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 販売 | 台数 | 68,353,376 | 71,563,399 | 68,315,495 | 65,568,829 | 74,971,523 | 78,170,420 | 82,129,138 | 85,606,136 | 88,338,098 | 89,684,608 | 93,856,388 |
| | 伸び率 | 3.7 | 4.7 | △ 4.5 | △ 4.0 | 14.3 | 4.3 | 5.1 | 4.2 | 3.2 | 1.5 | 4.7 |
| 生産 | 台数 | 69,222,975 | 73,266,061 | 70,729,696 | 61,762,324 | 77,583,519 | 79,880,920 | 84,236,171 | 87,310,834 | 89,776,465 | 90,843,939 | 94,976,569 |
| | 伸び率 | 4.1 | 5.8 | △ 3.5 | △ 12.7 | 25.6 | 3.0 | 5.5 | 3.7 | 2.8 | 1.2 | 4.5 |

(出所)国際自動車工業会(OICA)

2016年の回復は、世界最大の自動車市場である中国が、販売台数で13.7%増の2,803万台、生産台数で14.5%増の2,812万台と大幅に増加したことが最大の要因である。2016年における中国の世界自動車市場拡大に対する寄与率は、販売台数で80.7%、生産台数で85.9%。2016年の世界自動車市場(販売・生産)の拡大の8割以上を中国が支えたことになる。

2016年の中国の自動車市場拡大は、政府が2015年10月1日から実施した排気量1600cc以下の乗用車を対象とした車両購入税(車両購入時に課せられる税金)の減免措置(10%→5%)が追い風となった。この措置は2016年末までの予定であったが、2017年末まで延長された。ただし、税率は従来の5%から7.5%に引き上げられた。このため、2017年の中国の自動車販売台数の伸びは鈍化し、これに伴って世界全体の自動車市場は2016年ほどの増加は見込まれないと考えられる。

＜主要国の動向＞

2016年の販売台数、生産台数の国別順位をみると(表2、表3)、中国、米国、日本、ドイツ、インドが上位5カ国である。これら上位5カ国のうち、前述のとおり第1位の中国が販売、生産とも前年比2桁の伸びとなった。

第2位の米国の販売台数は1,787万台と過去最多となったものの、その伸び率はごくわずかなものとな

った（0.1%増）。金融危機から続いてきた繰り越し需要が底をついたとする見方が出てきている。第3位の日本は軽自動車の増税（2015年4月）を前にした駆け込み需要の反動の長期化などにより、販売は497万台、生産は920万台にとどまり前年比減少した（販売1.5%減、生産0.8%減）。

第4位のドイツは販売では前年比4.8%増の371万台と堅調さを維持したが、生産台数は606万台とその伸びはわずかなものとなった（0.5%増）。ドイツ自動車市場の約2割を占めるフォルクスワーゲン（VW）の排ガス不正問題で同社の販売が減少し（4.3%減）、外国メーカー車の販売が拡大した影響とみられる。

第5位のインドは、乗用車に対するインフラ税（1～4%）の導入、2016年11月に突如導入された高額紙幣の廃止など消費者の購買意欲をそぐ要因があったが、小型スポーツ用多目的車（SUV）を中心とした各社の新モデルの投入、安価な燃料費などが需要を喚起し、販売は7.1%増の367万台を記録した。販売の順調な伸びに支えられ生産も7.9%増の449万台となった。

上位5カ国のほか販売面で目立った動きとしては、イタリア（18.8%増）、フランス（5.7%増）、スペイン（5.5%増）など、消費者マインドの堅調などを反映して、EU諸国の販売が好調であったことがあげられる。EU全体の販売台数は、7.0%増の1,699万台を記録した。

2016年のASEAN全体の販売台数は2.0%増（317万台）となったが、ピーク時の2013年（359万台）と比べると11.7%減である。経済成長率の鈍化のほか、申請が殺到したタイの自動車購入補助制度（2011年10月～2012年12月）の需要の先食いなどの影響がある。こうしたなか、自動車市場が継続して拡大しているのがフィリピンとベトナムである。2016年の販売台数は、フィリピンが24.6%増（36万台）、ベトナムが30.3%増（27万台）を記録した。

ブラジルとロシアは経済の低迷の影響を受け、2016年も販売の落ち込みが続き、両国とも4年連続の販売減少となった。ピーク時の2012年と比べるとブラジルが46.1%減（380万台→205万台）、ロシアが55.3%減（314万台→140万台）と大幅に減少した。世界での販売順位もブラジルが4位（2014年）→7位（2015年）→8位（2016年）、ロシアが8位（2014年）→12位（2015年）→14位（2016年）と年々低下している。南アも国内の景気低迷により3年連続の販売減少となった。ピーク時の2013年と比べると15.9%減となった（65万台→55万台）。

生産面では、世界第6位の韓国が現代・起亜のストライキなどの影響で、7.2%減（423万台）と減少したのが目立った。米国、EU向けの生産拠点としての地位を強化しつつあるメキシコ、トルコの生産はそれぞれ0.9%増（360万台）、9.4%増（149万台）であった。世界での生産順位はメキシコが前年同様の7位、トルコは前年の15位から14位に上昇した。メキシコについては、カナダとともに、2017年8月に開始される予定の北米自由貿易協定（NAFTA）再交渉に自動車関連の規定の見直しが盛り込まれるかが注目される。

（海外調査部 上席主任調査研究員 長島忠之）

表2 国別新車登録・販売台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

| 順位 | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | | 前年比 |
|----|---------|------------|---------|------------|---------|------------|--------|
| | 国名 | 台数 | 国名 | 台数 | 国名 | 台数 | |
| 1 | 中国 | 23,499,001 | 中国 | 24,661,602 | 中国 | 28,028,175 | 13.7 |
| 2 | 米国 | 16,843,464 | 米国 | 17,845,624 | 米国 | 17,865,773 | 0.1 |
| 3 | 日本 | 5,562,888 | 日本 | 5,046,510 | 日本 | 4,970,260 | △ 1.5 |
| 4 | ブラジル | 3,498,012 | ドイツ | 3,539,825 | ドイツ | 3,708,867 | 4.8 |
| 5 | ドイツ | 3,356,718 | インド | 3,424,836 | インド | 3,669,277 | 7.1 |
| 6 | インド | 3,177,005 | 英国 | 3,061,406 | 英国 | 3,123,755 | 2.0 |
| 7 | 英国 | 2,843,025 | ブラジル | 2,568,976 | フランス | 2,478,472 | 5.7 |
| 8 | ロシア | 2,592,396 | フランス | 2,345,092 | ブラジル | 2,050,321 | △ 20.2 |
| 9 | フランス | 2,210,927 | カナダ | 1,939,517 | イタリア | 2,050,292 | 18.8 |
| 10 | カナダ | 1,890,387 | 韓国 | 1,833,786 | カナダ | 1,983,745 | 2.3 |
| 11 | 韓国 | 1,661,868 | イタリア | 1,726,079 | 韓国 | 1,823,041 | △ 0.6 |
| 12 | イタリア | 1,493,008 | ロシア | 1,440,923 | メキシコ | 1,647,723 | 18.6 |
| 13 | イラン | 1,287,600 | メキシコ | 1,389,474 | イラン | 1,448,500 | 18.5 |
| 14 | インドネシア | 1,195,409 | スペイン | 1,277,059 | ロシア | 1,404,464 | △ 2.5 |
| 15 | メキシコ | 1,176,305 | イラン | 1,222,000 | スペイン | 1,347,344 | 5.5 |
| 16 | オーストラリア | 1,113,230 | オーストラリア | 1,155,408 | オーストラリア | 1,178,133 | 2.0 |
| 17 | スペイン | 1,029,782 | インドネシア | 1,031,422 | インドネシア | 1,048,134 | 1.6 |
| 18 | タイ | 881,832 | トルコ | 1,011,194 | トルコ | 1,007,857 | △ 0.3 |
| 19 | サウジアラビア | 828,200 | サウジアラビア | 830,100 | タイ | 768,788 | △ 3.9 |
| 20 | トルコ | 807,486 | タイ | 799,632 | アルゼンチン | 709,482 | 10.2 |
| 21 | マレーシア | 666,487 | マレーシア | 666,677 | サウジアラビア | 655,500 | △ 21.0 |
| 22 | 南ア | 644,504 | アルゼンチン | 644,021 | ベルギー | 617,854 | 8.1 |
| 23 | アルゼンチン | 613,848 | 南ア | 617,749 | マレーシア | 580,124 | △ 13.0 |
| 24 | ベルギー | 545,255 | ベルギー | 571,524 | 南ア | 547,406 | △ 11.4 |
| 25 | オランダ | 450,330 | オランダ | 521,178 | ポーランド | 504,550 | 16.7 |
| 26 | ポーランド | 392,476 | ポーランド | 432,439 | オランダ | 469,410 | △ 9.9 |
| 27 | チリ | 353,525 | スウェーデン | 396,693 | スウェーデン | 431,818 | 8.9 |
| 28 | スウェーデン | 352,467 | スイス | 362,650 | オーストリア | 374,545 | 7.1 |
| 29 | エジプト | 349,100 | オーストリア | 349,597 | フィリピン | 359,572 | 24.6 |
| 30 | オーストラリア | 342,215 | エジプト | 332,100 | スイス | 355,882 | △ 1.9 |
| | EU | 14,466,054 | EU | 15,885,920 | EU | 16,993,841 | 7.0 |
| | ASEAN | 3,202,413 | ASEAN | 3,110,597 | ASEAN | 3,172,212 | 2.0 |
| | 世界計 | 88,338,098 | 世界計 | 89,684,608 | 世界計 | 93,856,388 | 4.7 |

(出所)表1に同じ

表3 国別自動車生産台数(上位30カ国)

(単位:台、%)

| 順位 | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | | 前年比 |
|----|---------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 国名 | 台数 | 国名 | 台数 | 国名 | 台数 | |
| 1 | 中国 | 23,731,600 | 中国 | 24,567,250 | 中国 | 28,118,794 | 14.5 |
| 2 | 米国 | 11,660,702 | 米国 | 12,105,988 | 米国 | 12,198,137 | 0.8 |
| 3 | 日本 | 9,774,665 | 日本 | 9,278,238 | 日本 | 9,204,590 | △ 0.8 |
| 4 | ドイツ | 5,907,548 | ドイツ | 6,033,364 | ドイツ | 6,062,562 | 0.5 |
| 5 | 韓国 | 4,524,932 | 韓国 | 4,555,957 | インド | 4,488,965 | 7.9 |
| 6 | インド | 3,844,857 | インド | 4,160,585 | 韓国 | 4,228,509 | △ 7.2 |
| 7 | メキシコ | 3,368,010 | メキシコ | 3,565,218 | メキシコ | 3,597,462 | 0.9 |
| 8 | ブラジル | 3,146,386 | スペイン | 2,733,201 | スペイン | 2,885,922 | 5.6 |
| 9 | スペイン | 2,402,978 | ブラジル | 2,429,421 | カナダ | 2,370,271 | 3.8 |
| 10 | カナダ | 2,394,154 | カナダ | 2,283,307 | ブラジル | 2,156,356 | △ 11.2 |
| 11 | ロシア | 1,887,193 | フランス | 1,972,000 | フランス | 2,082,000 | 5.6 |
| 12 | タイ | 1,880,587 | タイ | 1,909,398 | タイ | 1,944,417 | 1.8 |
| 13 | フランス | 1,821,464 | 英国 | 1,682,156 | 英国 | 1,816,622 | 8.0 |
| 14 | 英国 | 1,598,879 | ロシア | 1,378,246 | トルコ | 1,485,927 | 9.4 |
| 15 | インドネシア | 1,298,523 | トルコ | 1,358,796 | チェコ | 1,349,896 | 8.3 |
| 16 | チェコ | 1,251,220 | チェコ | 1,246,533 | ロシア | 1,303,989 | △ 5.4 |
| 17 | トルコ | 1,170,445 | インドネシア | 1,098,780 | インドネシア | 1,177,389 | 7.2 |
| 18 | イラン | 1,090,846 | スロバキア | 1,038,503 | イラン | 1,164,710 | 18.6 |
| 19 | スロバキア | 971,160 | イタリア | 1,014,223 | イタリア | 1,103,516 | 8.8 |
| 20 | イタリア | 697,864 | イラン | 982,337 | スロバキア | 1,040,000 | 0.1 |
| 21 | アルゼンチン | 617,329 | ポーランド | 660,692 | ポーランド | 681,837 | 3.2 |
| 22 | マレーシア | 595,134 | 南ア | 615,658 | 南ア | 599,004 | △ 2.7 |
| 23 | ポーランド | 593,504 | マレーシア | 614,664 | マレーシア | 513,445 | △ 16.5 |
| 24 | 南ア | 566,083 | アルゼンチン | 526,657 | アルゼンチン | 472,776 | △ 10.2 |
| 25 | ベルギー | 516,831 | ハンガリー | 495,370 | ハンガリー | 472,000 | △ 4.7 |
| 26 | ハンガリー | 437,599 | ベルギー | 409,253 | ベルギー | 399,427 | △ 2.4 |
| 27 | ルーマニア | 391,434 | ルーマニア | 387,177 | ルーマニア | 359,306 | △ 7.2 |
| 28 | 台湾 | 379,223 | 台湾 | 351,085 | モロッコ | 345,106 | 19.7 |
| 29 | ウズベキスタン | 245,660 | モロッコ | 288,337 | 台湾 | 309,531 | △ 11.8 |
| 30 | モロッコ | 231,986 | パキスタン | 229,686 | パキスタン | 220,950 | △ 3.8 |
| | EU | 17,127,469 | EU | 18,254,326 | EU | 18,809,265 | 3.0 |
| | ASEAN | 3,930,053 | ASEAN | 3,785,335 | ASEAN | 3,837,121 | 1.4 |
| | 世界計 | 89,776,465 | 世界計 | 90,843,939 | 世界計 | 94,976,569 | 4.5 |

(出所)表1に同じ

<アジア・大洋州>

中国(生産・販売)(1):2016年の自動車生産・販売台数はともに過去最高ー中国の自動車生産・販売動向(1)ー

2017年04月14日 北京事務所(藤原智生)

2016年の自動車生産台数は2,811万9,000台(前年比14.5%増)、販売台数は2,802万8,000台(13.7%増)で、ともに過去最高を更新した。政府が2015年10月から実施した車両購入税の減税措置を背景に、対象となる排気量1600cc以下の車種の販売が拡大した。連載の前編。

<排気量1600cc以下の乗用車が好調>

中国自動車工業協会の発表(1月12日)によると、2016年の自動車生産台数は2,811万9,000台(前年比14.5%増)、販売台数は2,802万8,000台(13.7%増)で、ともに過去最高を更新し、8年連続で世界最大の自動車市場となった。

政府が2015年10月1日から実施した車両購入税(車両購入時に課される税金)の減税措置(2016年12月31日までは本来の10%から5%に引き下げ、2017年1月4日記事参照)の追い風を受け、減税の対象となる排気量1600cc以下の乗用車の販売は前年比21.4%増の1,760万7,000台に拡大した。

<SUVやMPVの販売が拡大>

乗用車の生産台数は2,442万1,000台(前年比15.5%増)、販売台数は2,437万7,000台(14.9%増)で、ともに過去最高を更新した。販売台数の内訳をみると、セダンが前年比3.4%増の1,215万台と小幅な伸びにとどまったものの、スポーツ用多目的車(SUV)は44.6%増の904万7,000台、多目的車(MPV)は18.4%増の249万7,000台と大幅に増加した(表1参照)。

表1 2016年の自動車生産・販売状況 (単位:万台、%)

| | 生産 | | 販売 | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|
| | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 |
| 乗用車 | 2,442 | 15.5 | 2,438 | 14.9 |
| セダン | - | 3.9 | 1,215 | 3.4 |
| スポーツ用多目的車(SUV) | - | 45.7 | 905 | 44.6 |
| 多目的車(MPV) | - | 17.1 | 250 | 18.4 |
| クロスオーバー | - | △38.3 | 68 | △37.8 |
| 商用車 | 370 | 8.0 | 365 | 5.8 |
| バスなど(客車) | 55 | △7.4 | 54 | △8.7 |
| トラックなど(貨物車) | 315 | 11.2 | 311 | 8.8 |
| 合計 | 2,812 | 14.5 | 2,803 | 13.7 |

(出所)中国自動車工業協会

企業別の販売台数ランキング(乗用車と商用車の合計)をみると、企業グループ別で上汽集団〔ゼネラルモーターズ(GM)系〕が647万1,600台、東風集団が427万6,700台、一汽集団が310万5,700台の順だった。企業別の乗用車の販売台数では上汽大●(人かんむりに从)が200万200台、上汽通用が188万台、上汽通用五菱が187万8,200台となり、上位3位を上汽集団系の企業が占めた。

<中国ブランドの販売シェアが上昇>

中国ブランド車の乗用車販売シェアは43.2%で、前年を1.9ポイント上回った(表2参照)。特に中国のSUVの販売が好調で、前年比57.6%増の526万8,000台と、SUV全体の58.2%を占めた。外国ブランド車では、1位がドイツの18.5%、2位が日本の15.6%、3位が米国の12.2%だった。日本のシェアは0.3ポイントの微減だが、2009年(21.3%)に比較すると低い水準にある。

表2 乗用車販売台数の主要国別シェア (単位:万台、%)

| | 2013年 | 2014年 | 2015年 | | 2016年 | | | |
|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|
| | | | シェア | 前年比 | シェア | 前年比 | | |
| 中国 | 722 | 757 | 874 | 41.3 | 15.3 | 1,053 | 43.2 | 20.5 |
| ドイツ | 337 | 394 | 400 | 18.9 | 1.5 | 451 | 18.5 | 12.8 |
| 日本 | 293 | 310 | 336 | 15.9 | 8.7 | 379 | 15.6 | 12.7 |
| 米国 | 222 | 253 | 260 | 12.3 | 2.8 | 296 | 12.2 | 14.2 |
| 韓国 | 158 | 177 | 168 | 7.9 | △4.9 | 179 | 7.4 | 6.7 |
| フランス | 55 | 73 | 73 | 3.5 | 0.3 | 64 | 2.6 | △11.7 |

(出所)表1に同じ

ブランド別の年間販売台数ランキングでは、1位が上海通用五菱の五菱宏光(MPV)で65万台、2位が長城汽車の哈弗H6(SUV)で58万台、3位が上海大衆〔フォルクスワーゲン(VW)系〕の朗逸(セダン)で48万台となった(表3参照)。2015年の同ランキングでは、上位10位にセダンが7ブランド、MPVが2ブランド、SUVが1ブランドだったが、2016年にはセダンが5ブランド、MPVが2ブランド、SUVが3ブランドとなり、SUVへの需要の高まりがうかがえる。

表3 2016年のブランド別販売台数ランキング

(単位:万台、%)

| 順位 | ブランド | 企業 | タイプ | 販売台数 |
|--------|-------|------------|-----|------|
| 1 (1) | 五菱宏光 | 上海通用五菱[GM] | MPV | 65 |
| 2 (3) | 哈弗H6 | 長城汽車 | SUV | 58 |
| 3 (2) | 朗逸 | 上海大衆[VW] | セダン | 48 |
| 4 (6) | 別克英朗 | 上汽通用[GM] | セダン | 37 |
| 5 (5) | 宝駿730 | 上海通用五菱[GM] | MPV | 37 |
| 6 (4) | 軒逸 | 東風日産 | セダン | 37 |
| 7 (9) | 捷達 | 一汽大衆[VW] | セダン | 35 |
| 8 (7) | 速騰 | 一汽大衆[VW] | セダン | 34 |
| 9 (-) | 传祺GS4 | 広汽乗用車 | SUV | 33 |
| 10 (-) | 宝駿560 | 上汽通用五菱[GM] | SUV | 32 |

(注)かっこ内の数字は2015年の順位。

(出所)表1に同じ

中国ブランド車が好調だった理由について、全国乗用車連合会の崔東樹秘書長はSUVがセダンの市場を奪っていく方向性を把握し、時宜に合った市場にふさわしい商品を提供し、消費者のニーズを満たしたことだ、と述べた(「中国工業報」2月10日)。

なお、自動車の輸出台数は前年比 2.7%減の 70 万 8,000 台で、2015 年より 17.3 ポイント回復したものの、プラス成長には至らなかった。このうち、乗用車の輸出は 11.5%増の 47 万 7,000 台、商用車は 23.1%減の 23 万 1,000 台だった。

オートバイについては、生産が 1,682 万 1,000 台（前年比 10.7%減）、販売は 1,680 万台（10.8%減）で、ともに 5 年連続の減少となった。

<電気自動車は堅調な伸びに>

新エネルギー車（NEV）の販売は前年比 53.0%増の 50 万 7,000 台と堅調に伸びているが、2014 年（4.2 倍）、2015 年（4.4 倍）の伸びからは大きく減速した。その要因としては、2016 年に一部の NEV メーカーによる購入補助金の不正受給が発覚し、政府が調査に基づいて対象企業への処分を下したことが指摘される。

NEV の販売内訳をみると、電気自動車（EV）が 40 万 9,000 台で 65.1%増、プラグインハイブリッド車（PHV）が 9 万 8,000 台で 17.1%増となった（表 4 参照）。補助金の不正受給による影響はあったものの、NEV の販売が引き続き堅調な背景として、中国政府の各種補助政策の効果が指摘される。

表4 2016年の新エネルギー車生産・販売状況

(単位:万台、%)

| 区分 | 生産 | | 販売 | |
|--------------|----|--------|----|--------|
| | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 |
| 電気自動車 | 42 | 63.9 | 41 | 65.1 |
| 乗用車 | 26 | 73.1 | 26 | 75.1 |
| 商用車 | 15 | 50.2 | 15 | 50.7 |
| プラグインハイブリッド車 | 10 | 15.7 | 10 | 17.1 |
| 乗用車 | 8 | 29.9 | 8 | 30.9 |
| 商用車 | 2 | △ 22.5 | 2 | △ 19.3 |
| 新エネルギー車合計 | 52 | 51.7 | 51 | 53.0 |

(出所)表1に同じ

中国政府は 2012 年に発表した「省エネルギー・新エネルギー自動車産業発展計画（2012～2020 年）」において、EV と PHV の累計生産・販売台数を 2015 年までに 50 万台に、2020 年までに 500 万台以上にする方針を打ち出している。加えて、2014 年に発表された「新エネルギー車応用普及加速のための指導意見」においては、2014～2016 年に中央および地方政府機関が配置・購入する車両の 30%以上を NEV とするとしていた。

このような政策に加え、ナンバープレート取得に対しオークションや抽選などの制度によって制限を行っている、上海、広州、北京などの大都市において、EV 購入者に対するナンバープレート取得優遇措置を導入した効果も表れたとみられる。

<2017 年の販売台数は 2,940 万台を見込む>

中国自動車工業協会は、中国の2017年の自動車販売台数を約2,940万台と予測している。内訳では、SUVとMPVは引き続き好調な一方、セダンとクロスオーバーは減少するとの見方を示した。

中国(その他)(2):「ユーロ 6」基準より厳しい排ガス規制を実施へー中国の自動車生産・販売動向 (2)ー

2017年04月17日 北京事務所(藤原智生)

微小粒子状物質(PM2.5)などによる中国の大気汚染が問題視される中、自動車の排ガスや燃費の規制も強化される方向にある。排ガス規制については2017年1月1日から、「国5」排出規制の範囲が全国に拡大された。さらに、今後新たに導入を予定する「国6」規制では、規制値を「6a」と「6b」の2段階に分け、中国で販売・登録される全ての小型車両はそれぞれ2020年と2023年までに基準を満たすよう義務付けられた。連載の後編。

<排ガス「国5」規制を全国に拡大>

PM2.5などによる中国の大気汚染問題については、全国人民代表大会の政府活動報告において、李克強首相が「青い空を守る戦いに断固として勝利する」と述べるなど、政府はその対策に強い姿勢を示している。

中国環境保護部の1月の発表によると、多くの大・中都市におけるPM2.5の主要発生源は自動車の排ガスだ。北京市では発生源の31.3%、上海市では29.2%、杭州市では28.0%、広州市では21.7%が自動車の排ガスとし、対策を求めている。

排ガス対策としては、「ユーロ5」レベルの「国5」排出規制が、2016年4月1日から東部11省・市(北京市、天津市、河北省、遼寧省、上海市、江蘇省、浙江省、福建省、山東省、広東省、海南省)で先行実施されており、これらの都市において輸入、販売、登記される小型ガソリン車、小型ディーゼルバス、大型ディーゼル車(公共交通、環境衛生、郵政用途に限る)に義務付けられていた。

2017年1月1日からは、全国レベルで小型ガソリン車、大型ディーゼル車(バス、公共交通、環境衛生、郵政用途に限る)に「国5」排出規制が義務付けられた。

さらに今後、より高い基準の排ガス規制である「国6」規制が実施される予定だ(注)。環境保護部と国家質量監督検閲検疫総局によると、新たに実施する「国6」規制では、規制値を「6a」と「6b」の2段階に分け、中国で販売・登録される全ての小型車両はそれぞれ2020年と2023年までに満たすよう義務付けた。

「6a」はEUの「ユーロ6」基準よりもやや厳しく、米国の「ティア3」基準よりは緩いとし、「6b」は米国の「ティア3」が定める2020年の平均値に相当するレベルになるとした。また「国6」では、欧州と米国の基準から先進的な内容を取り入れ、中国の環境改善につながる自主技術基準になった。

「国6」基準では、現行の「国5」基準に比べて、汚染物質の排出規制値を40~50%厳しくしたほか、排気圧力センサーなど排ガス関連部品の品質保証期間についても基準を定めており、3年もしくは走行距離が6万キロ以下で、関連部品が故障・損傷し、排出汚染物質質量が基準値を超えるようになった場合、自動車メーカーが修理や部品の交換にかかる全ての費用を負担するよう義務化した。

＜乗用車の燃費向上目標を段階的に設定＞

乗用車の燃費向上についても、段階的に目標が設定されている。省エネルギー・新エネルギー自動車産業発展計画（2012～2020年）」の中で、乗用車の平均燃料消費について、2015年までに100キロ走行当たり6.9リットル（燃費14.5キロ）、2020年までに5.0リットル（20.0キロ）とする目標が掲げられていた。そして2016年1月1日から、「乗用車燃料消耗量限值」（GB19578-2014）と「乗用車燃料消耗量評価方法及指標」（GB27999-2014）が実施され、乗用車の平均燃料消費について、2016年は100キロ走行当たり6.7リットル、2017年6.4リットル、2018年6.0リットル、2019年5.5リットル、2020年以降は5.0リットルを上回ってはならないとしている。

＜NEVの生産割合と燃費規制を統一管理＞

さらに、工業情報化部が2016年9月に発表した「企業平均燃料消費量と新エネルギー車クレジットの並行管理に関する暫定弁法（意見募集稿）」では、燃費規制と新エネルギー車（NEV）の生産割合をクレジット（いわゆるポイント制）によって統一管理する案が示された。そこでは、自動車メーカーに対し、NEVの生産台数やEVの航続距離などに応じて算出されるクレジットの目標達成が求められている。

同弁法は2018年から導入される見通しで、中国国内でガソリン、ディーゼルおよび気体燃料などを燃料とする車の生産台数または輸入台数が年間5万台を超える企業に適用されるとしているが、今後の制定と実際の運用に注目する必要がある。

＜燃料規制は「国5」基準に移行＞

中国政府は燃料についても規制を強化していく方向だ。国家発展改革委員会などの発表によると、自動車用燃料の品質基準について、2017年1月1日から、全国で第5段階の「国5」基準を満たすもののみを供給するとし、同基準に満たない燃料の販売を停止するとした。なお、「国5」では硫黄分含有量指標を、「国4」の50ppmから10ppmに引き下げるとしており、汚染物質の排出削減が期待される。

（注）「国6」規制は、「轻型汽车污染物排放限值及测量方法」（GB18352.6-2016）で詳細が定められている。

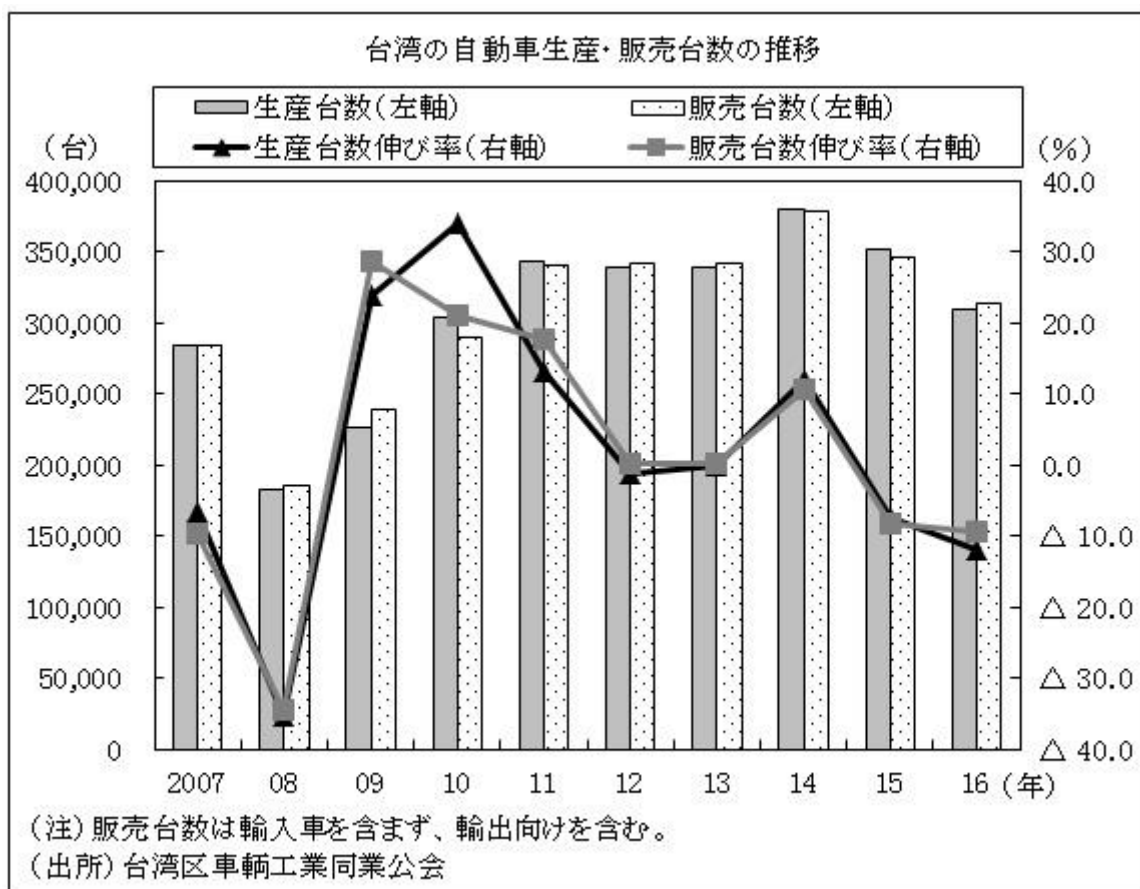
台湾(生産・販売):2016年の自動車生産・販売とも2年連続で減少

2017年04月11日 中国北アジア課 (田中琳太郎)

2016年の台湾の自動車生産台数は前年比11.8%減の30万9,531台、販売台数は9.3%減の31万3,809台となり、ともに2年連続で減少した。他方、輸入車の販売台数は2桁の伸びを示した。

<台湾内販売台数は前年並み、輸出が不振>

業界団体の台湾区車輛工業同業公会によると、2016年の自動車生産台数は前年比11.8%減の30万9,531台、販売台数(輸入車含まず、輸出向けを含む)は9.3%減の31万3,809台となった(図参照)。生産、販売台数とも前年に続き減少した。



販売台数のうち、台湾内の販売(輸出向け・輸入車とも含まず)は0.1%減の26万2,346台、輸出は38.2%減の5万1,463台と、台湾内販売は前年並みだったものの、輸出は大きく落ち込んだ。

生産台数をメーカー別にみると、1位はトヨタと日野自動車が出資する国瑞汽車だったものの、前年比21.3%減の14万7,995台となり、構成比も47.8%と前年比5.8ポイント低下した。2位は日産との合弁会社を持つ裕隆汽車製造(注)で4.0%増(構成比18.7%)、3位は中華汽車で12.4%増(15.9%)と、ともに前年の減少から増加に転じた(表1参照)。台湾本田汽車は2.5%減の2万4,372台(7.9%)となり、福特六和汽車は24.3%減の1万7,391台(5.6%)で、2年連続で2桁減となった。

表1 台湾の自動車生産台数 (単位: 台、%)

| メーカー名 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|--------|---------|---------|---------|-------|--------|
| | | | | 構成比 | 前年比 |
| 国瑞汽車 | 204,326 | 188,086 | 147,995 | 47.8 | △ 21.3 |
| 裕隆汽車製造 | 60,324 | 55,584 | 57,816 | 18.7 | 4.0 |
| 中華汽車 | 45,203 | 43,787 | 49,236 | 15.9 | 12.4 |
| 台湾本田汽車 | 23,675 | 25,004 | 24,372 | 7.9 | △ 2.5 |
| 福特六和汽車 | 30,836 | 22,962 | 17,391 | 5.6 | △ 24.3 |
| 三陽工業 | 14,188 | 14,860 | 11,807 | 3.8 | △ 20.5 |
| その他 | 671 | 802 | 914 | 0.3 | 14.0 |
| 合計 | 379,223 | 351,085 | 309,531 | 100.0 | △ 11.8 |

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

2016年の販売台数 31万 3,809台のうち、台湾域内における販売台数は83.6%を占める。上位3メーカーのうち、国瑞汽車は前年比で減少したものの、2位の裕隆汽車製造、3位の中華汽車は伸びた(表2参照)。

表2 台湾内の自動車販売台数 (単位: 台、%)

| メーカー名 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|--------|---------|---------|---------|-------|--------|
| | | | | 構成比 | 前年比 |
| 国瑞汽車 | 109,453 | 102,504 | 101,133 | 38.5 | △ 1.3 |
| 裕隆汽車製造 | 58,914 | 55,826 | 57,865 | 22.1 | 3.7 |
| 中華汽車 | 43,294 | 42,721 | 47,226 | 18.0 | 10.5 |
| 台湾本田汽車 | 23,869 | 25,036 | 24,356 | 9.3 | △ 2.7 |
| 福特六和汽車 | 31,382 | 22,171 | 17,961 | 6.8 | △ 19.0 |
| 三陽工業 | 14,588 | 13,582 | 13,005 | 5.0 | △ 4.2 |
| その他 | 630 | 753 | 800 | 0.3 | 6.2 |
| 合計 | 282,130 | 262,593 | 262,346 | 100.0 | △ 0.1 |

(出所) 表1に同じ

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」は、2016年1月8日に始まった自動車の貨物税減免措置により新車購買意欲が高まったことで、台湾内の販売減少に歯止めがかかったと分析している。台湾区車輛工業同業公会によると、この1年で新車販売は5万台増加したという。

<輸入車の販売台数は2桁増>

U-CARによると、表2に含まれない輸入車の販売は前年比10.2%増の17万397台と、新車販売台数(輸入車を含む)の38.8%に達した。台湾製の自動車販売が伸び悩む中、輸入車は好調だった。構成比1位のトヨタは16.6%増、2位のメルセデス・ベンツはスポーツ用多目的車(SUV)「Gクラス」などの高級車が好調で11.6%増となった。前年4位だったマツダはセダン「マツダ3」の新型車が好調で28.0%増となり、不振だったBMW(4.3%減)に代わり3位に浮上した。

<EVの貨物税免除を5年間延長>

台湾行政院は2016年12月12日、「貨物税条例」の修正案を可決した。これにより、電気自動車(EV)、電動バイクに課される貨物税(物品税)の免除期間が2021年末まで5年間延長されることとなった。

台湾では、二酸化炭素排出量を 2025 年までに 2000 年水準に引き下げることが目標とし、各種輸送車両の排出量低減を図っている。「貨物税条例」は、政府の「智慧電動車發展策略興行動方案」の一環として、2011 年 1 月 28 日から適用され、今回は 2 度目の延長となる。行政院によると、2016 年 10 月 31 日時点で免税が適用される電気自動車・電動車両は合計 3 万 8,000 台（登録ベース）、生産高は 116 億 6,000 万台湾ドル（約 420 億円、1 台湾ドル＝約 3.6 円）となっているが、免税期間の延長により、同 15 万 7,000 台、生産高は 944 億台湾ドルに増えると予測している。

（注）生産台数には日産との合弁の裕隆日産自動車なども含む。

韓国(生産・販売):2016年の自動車生産と輸出は不振

2017年06月16日 中国北アジア課(根本光幸)

2016年の自動車生産台数は前年比7.2%減の422万8,509台、国内販売台数(輸入車を除く)は0.7%増の160万154台となった。輸出台数は11.8%減の262万1,715台、金額では12.1%減の373億9,560万ドルと振るわなかった。また、輸入乗用車の販売台数は7.6%減の22万5,279台にとどまった。一方、2017年1~4月の動向をみると、生産と輸出は前年同期比で微減、国内販売は同水準を維持している。

<生産が7.2%減、国内販売は0.7%増>

韓国自動車産業協会(KAMA)が発表した2016年の自動車産業統計によると、国内生産台数は7.2%減、国内販売台数(輸入車を除く)は0.7%増、輸出台数は11.8%減、輸出額が12.1%減、海外生産台数は5.5%増となった。国内生産、国内販売、輸出、海外生産の詳細は以下のとおり。

2016年は新興国の景気鈍化と主力メーカーのストライキによる生産中断により、生産台数は前年比7.2%減の422万8,509台にとどまった(表1参照)。

メーカー別では、現代が前年比9.6%減の167万9,906台、起亜が9.4%減の155万6,845台、韓国GM(ゼネラルモーターズ)が5.7%減の57万9,745台と上位3社が軒並み不振だったのに対し、ルノーサムスは19.0%増の24万3,965台と、2010年(27万5,000台)の水準には及ばないものの、2011年(24万4,260台)の水準をほぼ回復した。双龍は6.8%増の15万5,600台で、2010年(8万67台)以降、6年連続で前年実績を上回っている。

表1 メーカー別・部門別国内生産台数の推移 (単位:台、%)

| | | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-----|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| | | メーカー別 | 現代 | 1,892,254 | 1,905,261 | 1,852,456 | 1,876,408 | |
| | 起亜 | 1,583,921 | 1,585,685 | 1,598,863 | 1,712,485 | 1,718,467 | 1,556,845 | △ 9.4 |
| | 韓国GM | 810,854 | 785,757 | 782,721 | 629,230 | 614,808 | 579,745 | △ 5.7 |
| | ルノーサムスン | 244,260 | 153,891 | 129,638 | 152,138 | 205,059 | 243,965 | 19.0 |
| | 双龍 | 113,249 | 119,142 | 143,516 | 140,259 | 145,633 | 155,600 | 6.8 |
| | その他 | 12,556 | 12,030 | 14,235 | 14,412 | 13,595 | 12,448 | △ 8.4 |
| 部門別 | 乗用車 | 4,221,617 | 4,167,089 | 4,122,604 | 4,124,116 | 4,135,108 | 3,859,991 | △ 6.7 |
| | バス | 145,300 | 121,257 | 117,630 | 107,713 | 126,747 | 105,053 | △ 17.1 |
| | トラック | 276,156 | 259,094 | 264,688 | 274,855 | 273,078 | 244,127 | △ 10.6 |
| | 特装車 | 14,021 | 14,326 | 16,507 | 18,248 | 21,024 | 19,338 | △ 8.0 |
| | 合計 | 4,657,094 | 4,561,766 | 4,521,429 | 4,524,932 | 4,555,957 | 4,228,509 | △ 7.2 |

(注)2016年の前年比は発表された数値で算出。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

輸入車を除く国内販売は、新車の投入が多数あったものの、2015年8月から続いた個別消費税の引き下げ措置(注)が2016年6月末で終了したことも影響して、前年比0.7%増の160万154台と前年並みにとどまった(表2参照)。

メーカー別では、現代が前年比 7.8%減の 65 万 8,642 台となったものの、他のメーカーは軒並み前年を上回った。とりわけ「SM6」の新車投入効果が大きかったルノーサムスは 38.8%増、韓国 GM も「マリブ」の新車投入効果により 13.8%増と、いずれも 2 桁の伸びをみせた。

表2 メーカー別・部門別国内販売台数の推移 (単位:台、%)

| | | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|
| メーカー別 | 現代 | 684,157 | 667,777 | 640,865 | 685,191 | 714,121 | 658,642 | △ 7.8 |
| | 起亜 | 493,003 | 482,060 | 458,000 | 465,200 | 527,500 | 535,000 | 1.4 |
| | 韓国GM | 140,705 | 145,702 | 151,040 | 154,381 | 158,404 | 180,275 | 13.8 |
| | ルノーサムス | 109,221 | 59,926 | 60,027 | 80,003 | 80,017 | 111,101 | 38.8 |
| | 双龍 | 38,651 | 47,700 | 63,970 | 69,036 | 99,664 | 103,554 | 3.9 |
| | その他 | 8,900 | 7,692 | 9,456 | 10,082 | 9,687 | 11,582 | 19.6 |
| 部門別 | 乗用車 | 1,211,284 | 1,175,891 | 1,137,027 | 1,213,943 | 1,326,776 | 1,343,379 | 1.3 |
| | バス | 72,189 | 64,546 | 66,711 | 61,922 | 67,856 | 63,793 | △ 6.0 |
| | トラック | 178,402 | 157,311 | 164,908 | 172,252 | 175,865 | 173,963 | △ 1.1 |
| | 特装車 | 12,762 | 13,109 | 14,712 | 15,776 | 18,896 | 19,019 | 0.7 |
| | 合計 | 1,474,637 | 1,410,857 | 1,383,358 | 1,463,893 | 1,589,393 | 1,600,154 | 0.7 |

(注)輸入車は含まない。

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

<輸出は台数、金額ともに 2 桁の減少>

輸出は世界的な自動車需要の鈍化や主力メーカーにおける下半期の全面ストライキ発生、それに国内メーカーの海外工場での生産拡大などの要因が重なったことにより、台数、金額ともに前年比 2 桁の減少となった(表 3 参照)。2011 年以降、年間 100 万台超の輸出を続けてきた現代と起亜の 2 大メーカーがともに 2 桁の急減となった。韓国 GM も 10.1%減少した。この結果、全体では数量が 2015 年の 297 万 4,114 台から 11.8%減の 262 万 1,715 台に、金額は 425 億 2,844 万ドルから 12.1%減の 373 億 9,560 万ドルに落ち込んだ。

表3 メーカー別輸出の推移 (単位:台、1,000ドル、%)

| | | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|--------|----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------|
| 現代 | 台数 | 1,204,155 | 1,242,083 | 1,173,014 | 1,195,412 | 1,156,448 | 1,009,292 | △ 12.7 |
| | 金額 | 18,289,666 | 19,419,244 | 18,904,283 | 19,509,253 | 18,361,201 | 15,532,907 | △ 15.4 |
| 起亜 | 台数 | 1,075,871 | 1,102,004 | 1,131,636 | 1,226,521 | 1,157,055 | 996,506 | △ 13.9 |
| | 金額 | 14,063,052 | 13,833,416 | 14,935,412 | 16,689,996 | 15,497,016 | 13,481,702 | △ 13.0 |
| 韓国GM | 台数 | 656,425 | 655,878 | 629,966 | 476,755 | 462,729 | 416,195 | △ 10.1 |
| | 金額 | 6,968,887 | 7,402,854 | 8,317,975 | 6,456,365 | 5,553,094 | 5,285,922 | △ 4.8 |
| ルノーサムス | 台数 | 137,738 | 94,383 | 70,983 | 89,851 | 149,065 | 146,244 | △ 1.9 |
| | 金額 | 2,030,163 | 1,513,558 | 1,132,650 | 1,426,860 | 2,162,416 | 2,196,270 | 1.6 |
| 双壁 | 台数 | 73,630 | 71,553 | 78,740 | 70,847 | 44,877 | 52,200 | 16.3 |
| | 金額 | 1,268,882 | 1,178,535 | 1,319,714 | 1,198,780 | 717,857 | 820,919 | 14.4 |
| その他 | 台数 | 3,889 | 4,733 | 4,944 | 3,818 | 3,940 | 1,278 | △ 67.6 |
| | 金額 | 231,021 | 281,192 | 316,709 | 257,873 | 236,854 | 77,876 | △ 67.1 |
| 合計 | 台数 | 3,151,708 | 3,170,634 | 3,089,283 | 3,063,204 | 2,974,114 | 2,621,715 | △ 11.8 |
| | 金額 | 42,851,671 | 43,628,800 | 44,926,745 | 45,539,128 | 42,528,439 | 37,395,596 | △ 12.1 |

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

地域別では、ベルギー、イタリア、ポーランドへの輸出が増加した EU 向けが好調だったのに加え、自由貿易協定（FTA）の発効で 2016 年 1 月に韓国からの自動車の輸入関税率がゼロとなったオーストラリアへの輸出が増えた大洋州地域向けが伸びた。半面、アフリカと中東地域は原油価格の下落に伴う景気鈍化で減少した。アジア向けも景気減速に加えて、国内メーカーの海外生産の拡大で輸出が減少した。車種別では、現代の「ツーソン」、起亜の「スポーテージ」、双龍の「チボリ」などのスポーツ用多目的車（SUV）の輸出が好調だった。

海外での生産台数は、前年比 5.5%増の 465 万 2,787 台となった（表 4 参照）。現代は、中国、インド、チェコ、トルコでの生産が増加した一方、米国、ロシア、ブラジルでは減少した。とりわけ、景気が低迷しているロシアやブラジルでの減少幅が大きかったために、全体では前年比 3.1%増の 318 万 5,596 台の生産にとどまった。起亜は、中国が 5.7%増となったほか、米国とスロバキアがほぼ現状維持、そして 2016 年 5 月から操業を開始したメキシコ工場での生産寄与が大きく、全体では 11.0%増の 146 万 7,191 台に達した。この結果、両社を合わせた 2016 年の海外生産台数は 465 万台を超えた。

表4 2大メーカーの海外生産台数の推移 (単位:台、%)

| | | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|
| 現代 | 中国 | 743,888 | 855,307 | 1,040,018 | 1,140,299 | 1,082,552 | 1,179,881 | 9.0 |
| | インド | 619,785 | 638,775 | 633,006 | 610,650 | 645,012 | 665,017 | 3.1 |
| | 米国 | 338,127 | 361,348 | 399,500 | 398,851 | 384,519 | 379,020 | △ 1.4 |
| | チェコ | 251,146 | 303,035 | 303,460 | 307,450 | 346,349 | 362,911 | 4.8 |
| | ロシア | 138,987 | 224,420 | 229,400 | 237,000 | 229,500 | 207,001 | △ 9.8 |
| | トルコ | 90,231 | 87,008 | 102,020 | 203,157 | 226,500 | 230,010 | 1.5 |
| | ブラジル | - | 27,424 | 167,346 | 179,480 | 175,002 | 161,756 | △ 7.6 |
| | 合計 | 2,182,164 | 2,497,317 | 2,874,750 | 3,076,887 | 3,089,434 | 3,185,596 | 3.1 |
| 起亜 | 中国 | 432,516 | 487,580 | 551,006 | 644,108 | 615,100 | 650,041 | 5.7 |
| | 米国 | 273,751 | 358,520 | 369,299 | 369,379 | 369,063 | 370,100 | 0.3 |
| | スロバキア | 252,252 | 292,050 | 313,000 | 323,720 | 338,020 | 339,550 | 0.5 |
| | メキシコ | - | - | - | - | - | 107,500 | - |
| | 合計 | 958,519 | 1,138,150 | 1,233,305 | 1,337,207 | 1,322,183 | 1,467,191 | 11.0 |
| 合計 | 3,140,683 | 3,635,467 | 4,108,055 | 4,414,094 | 4,411,617 | 4,652,787 | 5.5 | |

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

一方、韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2016 年の輸入乗用車販売（KAIDA 会員企業の登録ベース）は前年の 24 万 3,900 台から、7.6%減の 22 万 5,279 台となった。不振の要因としては、ディーゼル車の排ガスに関する書類の不正記述で、韓国政府から認証取り消し・販売差し止め措置を受けたフォルクスワーゲン・アウディグループが前年を 3 万 8,000 台以上も下回る落ち込みで、約 3 万台に急減したことが挙げられる。

<2017 年 1~4 月は生産、輸出とも微減>

産業通商資源部は 5 月 16 日、2017 年 4 月と 1~4 月の自動車産業動向を発表した（表 5 参照）。それによると、4 月の生産は前年同月比 3.8%増の 38 万 2,566 台、輸出が 7.0%増の 24 万 2,416 台と増加した一方、国内販売（輸入車を含む）は 3.1%減の 15 万 3,578 台に減少した。

生産の増加は輸出の好調によるものだ。特にエコカーや大型車が好調だった輸出は、台数で7.0%増、金額では11.6%増と2桁の伸びを示した。国内販売が低調だったのは、前年上半期まで実施されていた個別消費税の減税措置が終了したことや、前年に相次いだ新車投入の効果が一巡したため、と同部では分析している。ただし輸入車は、一部メーカーによる新車効果などで7.8%増となった。一方、主として国内メーカーの海外現地生産工場向けの自動車部品輸出額は10.4%減の19億1,000万ドルだった。これは米国やアジア地域での完成車の販売が不振なことから海外現地生産工場での生産が振るわず、結果として韓国からの部品輸入が減少したことによる。

表5 2017年4月と1～4月の生産・国内販売・輸出動向
(単位:台、%、億ドル)

| 区分 | 2017年 | | 2017年 | |
|--------|---------|-------|-----------|-------|
| | 4月 | 前年同月比 | 1～4月 | 前年同期比 |
| 生産台数 | 382,566 | 3.8 | 1,423,537 | △1.1 |
| 国内販売台数 | 153,578 | △3.1 | 582,995 | 0.01 |
| 国産車 | 131,741 | △4.6 | 503,021 | 0.8 |
| 輸入車 | 21,837 | 7.8 | 79,974 | △4.5 |
| 輸出台数 | 242,416 | 7.0 | 870,588 | △1.0 |
| 輸出額 | 38.9 | 11.6 | 141.5 | 5.2 |
| 部品輸出額 | 19.1 | △10.4 | 81.1 | △2.0 |

(出所)産業通商資源部

1～4月の累計実績では、生産が前年同期比1.1%減の142万3,537台、国内販売が0.01%増の58万2,995台、輸出が1.0%減の87万588台で、いずれもほぼ前年並みの水準を維持している。

(注)韓国政府は2015年8月から12月末まで実施した、乗用車に課されていた5.0%の個別消費税を3.5%に引き下げる政策をその後も延長し、2016年6月30日まで行った。

タイ(生産・販売):2016年の自動車生産は微増、輸出振るわずー需要の回復は2018年以降の見込みー

2017年03月30日 バンコク事務所(辻本崇紀)

タイ自動車産業連盟(TAIA)によると、2016年の自動車生産台数は前年比1.7%増の195万台だった。国内向け生産が9.1%増の78万台となったが、輸出向けは2.7%減の117万台にとどまった。輸入車を含めた新車販売台数は前年比3.9%減と引き続き低調で、本格的な国内需要の回復は2018年以降とみられている。

<2016年の新車販売台数は3.9%減>

タイの自動車生産は、1997年のアジア通貨危機以降、右肩上がり拡大していた。政府は2011年10月から自動車の購入補助制度を開始し2012年12月に終了したが、この間に申請が殺到、2013年の生産台数は過去最大の246万台に達した。しかし、2014年は前年比23.5%減の188万台へと急激に落ち込んだことから、2013年の生産増について、業界関係者の間では「需要の先食いだった」とされることが多い。

2016年は国内向け生産が9.1%増の78万台、輸出向けは2.7%減の117万台となった。生産台数の国別シェアでは、日系メーカー・ブランドが約9割を占める。また、主な輸出先としては、オセアニアが28%、アジアが27%、中近東および欧州が13%などとなっている。

一方、2016年の国内新車販売台数は76万8,788台で前年比3.9%減となった。4月からは前年比でプラスとなる月が多かったものの、10月以降は国内がプミポン前国王の死去に伴う服喪期間となったことにより、消費マインドが大幅に落ち込んだ。国内生産台数は増加したものの、販売市場の低迷により多くの完成車が在庫として積み上がっている状況にある。

TAIAは2017年の生産台数を約200万台と見込んでいる。本格的な国内需要の回復は、自動車購入補助制度終了(2012年12月)から5年間が経過する2018年以降としており、2017年は国内向けが前年比約4%増の80万台程度、輸出は120万台程度になると見込んでいる。

また、タイトヨタによると、2017年1月の国内新車販売台数は5万7,254台で前年同月比10.5%増のプラスに転じ、消費マインドの落ち込みに歯止めがかかった兆しがみられるという。同社は2017年通年の新車販売台数を約80万台と見込んでいる。

<政府はEVの段階的導入を計画>

タイ政府は、新型自動車の生産基盤強化、省エネ、環境負荷低減の観点から、2007年以降、「エコカー優遇措置」を段階的に実施しており、特に電気自動車(EV)に注目している。2016年3月に国家エネルギー政策委員会は、2036年までに120万台のEVを普及する目標を掲げ、8月に政府は「タイ国内電気自動車生産促進政策」を閣議決定し、これに基づき、EVバスの調達計画、充電ステーションの設置計画、EVに関する税制優遇措置の導入など具体的な促進策を発表した。

EVの導入は、フェーズ1（2016～2017年）で公共交通（バス）の電氣化を行い、フェーズ2（2018～2020年）で公共交通の電氣化によるメリットの最大化、個人用EVの利用促進の準備、フェーズ3（2021年～）で個人用EVの利用促進、と段階的に進める計画だ。

これに加え、2017年2月にはプラユット首相も参加したセミナー「オポチュニティ・タイランド」において、新たな投資促進政策が発表された（2017年3月14日記事参照）。その中に、東部経済回廊（EEC）地域内への自動車産業を含む特定産業の誘致政策が含まれており、政府はEVを含む自動車産業の高度化とさらなる集積を図っていくものとみられる。

<日系メーカーは研究開発力の強化を図る>

タイで生産を行っている日系自動車メーカーや部品メーカーは、東南アジアの気候や路面状況などに適した車を生産するために、タイに研究開発拠点を設置して設計・開発機能の拡充を図り、ユーザーニーズを踏まえた自動車の開発を進めている。

2015年11月には日本自動車研究所とタイ工業省が、同国が設立を予定している自動車テストセンターに係る人材育成への協力に関する覚書を締結しており、同国での研究開発拠点の開設に企業からの期待も高まっている。

マレーシア(生産・販売):2016年の新車販売台数、2009年以来の60万台割れー2017年は回復見込むも微増の見通しー

2017年02月17日 クアラルンプール事務所 (エスター頼敏寧、新田浩之)

マレーシア自動車連盟(MAA)は1月19日、2016年の自動車市場報告を発表した。経済の不調により消費が減退する中、2016年の新車販売台数および生産台数はそれぞれ前年比で13.0%減、11.3%減と、2桁の減少となった。新車販売台数の落ち込みは2011年以来で、ほとんどのメーカーが前年割れとなった。2017年の見通しについて、MAAは1.7%増と回復を見込むものの、世界経済の動向や通貨リングギ安などを受けて、慎重な予測になっている。

<2016年は7月の下方目標値に着地>

2016年の新車販売台数はマレーシア経済の低迷により、前年比13.0%減の58万124台となった(表1参照)。2010年以来維持してきた60万台の水準も割り込んだ。MAAは2016年初めに65万台としていた目標台数を7月に58万台に下方修正しており、その修正目標値に着地した格好となった。単月で唯一6万台を超えた12月の販売台数(6万4,822台)が月別で最多だった。年末の在庫整理の割引キャンペーンなどが押し上げ要因として挙げられる。

表1 新車販売台数の内訳 (単位:台、%)

| | 2015年 | | 2016年 | | |
|-------|---------|-------|---------|-------|--------|
| | | シェア | | シェア | 前年比 |
| 乗用車 | 591,275 | 100.0 | 514,545 | 100.0 | △ 13.0 |
| 国民車 | 321,272 | 54.3 | 284,100 | 55.2 | △ 11.6 |
| プロトン | 102,174 | 17.3 | 72,290 | 14.0 | △ 29.2 |
| プロドゥア | 213,307 | 36.1 | 207,110 | 40.3 | △ 2.9 |
| イノコム | 5,791 | 1.0 | 4,700 | 0.9 | △ 18.8 |
| 国民車以外 | 270,003 | 45.7 | 230,445 | 44.8 | △ 14.7 |
| 商用車 | 75,402 | 100.0 | 65,579 | 100.0 | △ 13.0 |
| 国民車 | 495 | 0.8 | 400 | 0.7 | △ 19.2 |
| プロトン | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | - |
| プロドゥア | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | - |
| ハイコム | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | - |
| イノコム | 495 | 0.8 | 400 | 0.7 | △ 19.2 |
| 国民車以外 | 74,907 | 99.2 | 65,179 | 99.3 | △ 13.0 |
| 合計 | 666,677 | 100.0 | 580,124 | 100.0 | △ 13.0 |
| 国民車 | 321,767 | 48.3 | 284,500 | 49.0 | △ 11.6 |
| 国民車以外 | 344,910 | 51.7 | 295,624 | 51.0 | △ 14.3 |

(出所)マレーシア自動車連盟(MAA)資料を基に作成

新車販売台数の内訳をみると、88.7%を占める乗用車は51万4,545台で前年比13.0%減少した。商用車も13.0%減の6万5,579台に落ち込んだ。2016年の自動車市場は、自動車メーカーが積極的なプロモーション活動などを展開したにもかかわらず、経済減速を背景に販売が落ち込んだ。

また、2016年の自動車生産台数は前年比11.3%減の54万5,253台となり、減少に転じた(表2参照)。マレーシアの現地生産車は輸出向けが少ないため、国内販売台数の低迷を受けて、生産台数も減少が避け

られなかった。内訳では、乗用車が10.7%減の50万3,691台、商用車が18.2%減の4万1,562台と、ともに2桁の減少となった。

表2 自動車生産台数の内訳 (単位:台、%)

| | 2015年 | 2016年 | |
|-------|---------|---------|--------|
| | | 2016年 | 前年比 |
| 乗用車 | 563,883 | 503,691 | △ 10.7 |
| 国民車 | 326,144 | 286,124 | △ 12.3 |
| プロトン | 97,662 | 73,400 | △ 24.8 |
| プロドゥア | 228,482 | 212,724 | △ 6.9 |
| ナザ | 0 | 0 | - |
| 国民車以外 | 237,739 | 217,567 | △ 8.5 |
| 商用車 | 50,781 | 41,562 | △ 18.2 |
| 国民車 | 0 | 0 | - |
| プロトン | 0 | 0 | - |
| ハイコム | 0 | 0 | - |
| イノコム | 0 | 0 | - |
| 国民車以外 | 50,781 | 41,562 | △ 18.2 |
| 合計 | 614,664 | 545,253 | △ 11.3 |
| 国民車 | 326,144 | 286,124 | △ 12.3 |
| 国民車以外 | 288,520 | 259,129 | △ 10.2 |

(出所)表1に同じ

<主要メーカーの販売はほぼ総崩れ>

2016年の新車販売台数を国民車と国民車以外に分けると、49%を占める国民車は前年比11.6%減の28万4,500台、51%の国民車以外は14.3%減の29万5,624台で、いずれも2桁の減少だった。

新車販売台数をメーカー別にみると、第1国民車メーカーのプロトンは前年比29.2%減の7万2,290台と大幅に落ち込んだ(表3参照)。同社は「ペルダナ」「サガ」など4つの新モデルを投入したものの、景気低迷に加えて消費者からの信頼度の低さが響き、減少幅は前年の11.8%から拡大した。

表3 主要メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

| メーカー | 販売台数 | 内訳 | | | |
|-----------|---------|-------|--------|---------|--------|
| | | シェア | 前年比 | 乗用車 | 商用車 |
| プロドゥア | 207,110 | 35.7 | △ 2.9 | 207,110 | 0 |
| ホンダ | 91,830 | 15.8 | △ 3.2 | 91,830 | 0 |
| プロトン | 72,290 | 12.5 | △ 29.2 | 72,290 | 0 |
| トヨタ | 63,757 | 11.0 | △ 32.0 | 44,586 | 19,171 |
| 日産 | 40,706 | 7.0 | △ 13.8 | 33,219 | 7,487 |
| いすゞ | 12,818 | 2.2 | 1.3 | 301 | 12,517 |
| マツダ | 12,493 | 2.2 | △ 12.8 | 12,182 | 311 |
| メルセデス・ベンツ | 12,017 | 2.1 | 8.9 | 11,798 | 219 |
| 三菱自動車 | 9,395 | 1.6 | △ 15.2 | 3,915 | 5,480 |
| BMW | 9,000 | 1.6 | 19.8 | 9,000 | 0 |
| 総計 | 580,124 | 100.0 | △ 13.0 | 514,545 | 65,579 |

(出所)MAA、各種資料を基に作成

第2 国民車メーカーのプロドゥアも販売台数（20万7,110台）は前年より減少したが、減少幅は2.9%にとどまった。「マイビー」に代わる主力車として、環境車「ベツァ」を新たに投入し、販売を下支えした。同社はダイハツが資本参加していることもあり、価格競争力に加えて品質の安定により、消費者からの評価が高い。

<ホンダが2位に浮上、トヨタは減少幅広げる>

主要メーカー別の自動車販売台数ランキングでは、プロドゥアが首位を維持し、前年2位だったプロトンが3位に転落した。

日系メーカーについては、ホンダが9万1,830台と前年比3.2%減少したものの、メーカー別の販売台数で2位に上昇した。一方で、4位のトヨタは32.0%減となり、前年（8.1%減）から減少幅が広がった。さらに、日産（13.8%減、4万706台）が5位、いすゞ（1.3%増、1万2,818台）が6位と続いた。国内外の主要自動車メーカーが苦戦する中、8位のメルセデス・ベンツと10位のBMWは前年より増加した。両社とも、新モデルの投入が富裕層向けの販売を伸ばした。

<配車サービスなどの新車販売促進効果に期待>

MAAは2017年の見通しについて、前年比微増の予想を示している。通貨リングの下落やローン審査の厳格化などを背景に、新車販売台数の見通しを2016年実績の58万124台から1.7%増の59万台とした。MAAは、マレーシアで利用が進むウーバーやGrabカーのような配車サービスへの参加者の増加によって、新車販売が促進されることを期待している、とした。

環境問題に力を入れるマレーシアでは、環境車の今後の動きも注目される。政府は国内における低燃費自動車（EEV）の組み立てを推進するために、2014年からEEVインセンティブをメーカーに与えている。排ガス基準に関しては現在、欧州の排ガス基準であるユーロ4に適合したガソリンがRON97（ハイオク）において既に達成済みで、RON95（レギュラー）についても2018年10月1日までに同基準に適合させる計画だ。

安全面に対する規制の導入も予定されている。リオ・ティオン・ライ運輸相は2016年11月に、2018年6月1日から乗用車の新車を対象に横滑り防止装置（ESC：Electronic Stability Control）の装備を義務付ける方針を明らかにした。同装備の義務付けは、ASEANではマレーシアが初めてとなる（「ニュー・ストレーツ・タイムズ」紙2016年11月29日）。なお、先進国を中心に法整備が検討されている自動運転については、政府は先行する国に追い付くことを目指しているものの、同技術への明確な指針などはまだ明らかになっていない。

インドネシア(生産・販売):2016年の自動車の国内販売・生産はともに回復

2017年06月15日 アジア大洋州課(藤江秀樹)

2016年の自動車の国内販売台数は3年ぶりに前年比プラスとなり、106万2,729台を記録した。これまで売れ筋だった二輪駆動(4×2)タイプが1割伸びたほか、低価格グリーンカー(LCGC)が4割超増加し、市場拡大の起爆剤となった。国内市場の回復もあり、生産台数も2年ぶりに前年比プラスとなった。業界団体は2017年の国内販売市場について、横ばいから微増の105万~110万台と予測する。

<国内販売は3年ぶりの前年比プラスに>

インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)によると、2016年の国内の自動車販売台数は前年比4.9%増の106万2,729台となった(表1参照)。2013年に過去最多の122万9,901台を記録したものの、その後は前年割れが続き、2015年には101万3,291台まで落ち込んだ。2016年は3年ぶりの前年比プラスとなった。

表1 タイプ別自動車販売台数 (単位:台、%)

| | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|
| | | | | 前年比 | |
| 乗用車計 | 879,507 | 879,464 | 736,664 | 861,987 | 17.0 |
| セダンタイプ | 34,199 | 21,614 | 17,422 | 13,832 | △20.6 |
| 4×2タイプ | 787,712 | 679,856 | 549,684 | 608,054 | 10.6 |
| 4×4タイプ | 6,416 | 5,874 | 4,124 | 4,930 | 19.5 |
| LCGC対応車 | 51,180 | 172,120 | 165,434 | 235,171 | 42.2 |
| 商用車計 | 350,394 | 328,564 | 276,627 | 200,742 | △27.4 |
| バス | 4,054 | 3,834 | 3,743 | 3,959 | 5.8 |
| ピックアップトラック | 330,907 | 313,243 | 260,850 | 187,439 | △28.1 |
| ダブルキャビン | 15,433 | 11,487 | 12,034 | 9,344 | △22.4 |
| 合計 | 1,229,901 | 1,208,028 | 1,013,291 | 1,062,729 | 4.9 |

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料

タイプ別にみると、二輪駆動(4×2)が57.2%を占め、前年比10.6%増と堅調だった。近年、市場拡大の牽引役となっている低価格グリーンカー(LCGC)は42.2%増の23万5,171台だった。これまでは二輪駆動(4×2)タイプのうち、3列シートで7人乗りの小型多目的車が売れ筋モデルの中心だった。特にトヨタとダイハツが共同開発したトヨタ「アバンザ」、ダイハツ「セニア」は2012年に販売台数の4分の1を占めるほど人気があった。他方、2013年から市場投入されたLCGCは、二輪車から四輪車への乗り換え層、いわゆるエントリー層に手が届きやすい価格帯であることから徐々にシェアを伸ばし、2016年は市場の22.1%(前年比5.8%ポイント増)を占めるなど市場拡大の起爆剤となった。2015年は景気後退による消費意欲の減速局面だったことから販売台数が伸びなかったが、2016年にはトヨタとダイハツが、7人乗りモデルの「カリヤ」「シグラ」の発売を開始したことがLCGCの販売急拡大の主因となったようだ。

メーカー・ブランド別では、トヨタが前年比18.6%増の38万1,570台、ホンダが25.2%増の19万9,364台、ダイハツが13.0%増の18万9,683台と、上位3社はいずれも販売台数を伸ばした(表2参照)。このうち、ホンダは前年の3位から2位へ浮上した。以下、三菱自動車が13.1%減の9万7,761台、スズキが23.7%減の9万2,950台と大幅に落ち込んだ。日系のシェアは合わせて98.5%だった。

表2 メーカー・ブランド別自動車販売台数 (単位: 台、%)

| 順位 | メーカー・ブランド | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| | | | | | 前年比 | |
| 1 | トヨタ | 434,232 | 399,119 | 321,818 | 381,570 | 18.6 |
| 2 | ホンダ | 91,493 | 159,147 | 159,253 | 199,364 | 25.2 |
| 3 | ダイハツ | 185,942 | 185,226 | 167,808 | 189,683 | 13.0 |
| 4 | 三菱自動車 | 157,352 | 141,968 | 112,527 | 97,761 | △ 13.1 |
| 5 | スズキ | 164,004 | 154,923 | 121,805 | 92,950 | △ 23.7 |
| 6 | 日野自動車 | 34,207 | 28,493 | 21,576 | 21,903 | 1.5 |
| 7 | いすゞ | 31,527 | 28,278 | 19,350 | 16,848 | △ 12.9 |
| 8 | 日産 | 61,112 | 33,789 | 25,108 | 13,153 | △ 47.6 |
| 9 | マツダ | 11,239 | 9,230 | 8,895 | 5,107 | △ 42.6 |
| - | その他 | 58,703 | 67,855 | 55,151 | 44,390 | △ 19.5 |
| 合計 | | 1,229,811 | 1,208,028 | 1,013,291 | 1,062,729 | 4.9 |

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料

<国内生産は販売の伸びを上回る>

2016年の自動車生産台数は前年比7.2%増の117万7,797台となり、国内販売台数の伸び率を上回った(表3参照)。2015年は市場減退とともに前年比で大きく落ち込んだが、2016年はピークの2014年(129万8,523台)には届かなかったものの、勢いが回復した。

表3 タイプ別自動車生産台数 (単位: 台、%)

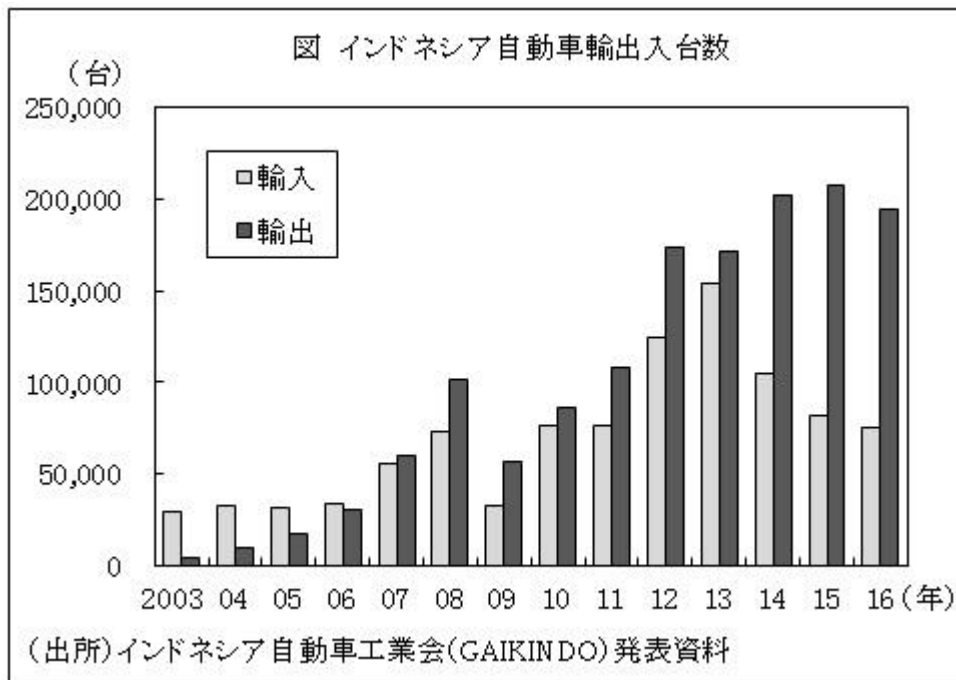
| | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|--------|
| | | | | | 構成比 | 前年比 |
| 乗用車計 | 925,111 | 1,013,172 | 824,445 | 968,476 | 82.2 | 17.5 |
| セダンタイプ | 5,091 | 39,658 | 61,499 | 29,644 | 2.5 | △ 51.8 |
| 4×2タイプ | 842,234 | 761,928 | 556,078 | 663,794 | 56.4 | 19.4 |
| 4×4タイプ | 24,830 | 26,528 | 29,766 | 19,378 | 1.6 | △ 34.9 |
| LCGC対応車 | 52,956 | 185,058 | 177,102 | 255,660 | 21.7 | 44.4 |
| 商用車計 | 283,100 | 285,351 | 274,335 | 209,321 | 17.8 | △ 23.7 |
| バス | 4,713 | 4,105 | 3,873 | 4,769 | 0.4 | 23.1 |
| ピックアップトラック | 278,387 | 281,246 | 270,462 | 204,552 | 17.4 | △ 24.4 |
| 合計 | 1,208,211 | 1,298,523 | 1,098,780 | 1,177,797 | 100.0 | 7.2 |

(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)発表資料

タイプ別では、二輪駆動(4×2)が56.4%を占め、前年比19.4%増の66万3,794台だった。LCGCは44.4%増の25万5,660台と国内販売と同様に好調だった。

2016年の完成車(CBU)の輸出台数は前年比6.4%減の19万4,397台だったものの、インドネシアでは自動車生産体制の拡充とともに、輸出台数は増加傾向にある(図参照)。これまでASEAN最大の生産拠点であるタイから輸入していた車種をインドネシアに生産移管した例もある。

主な輸出先はフィリピン、サウジアラビア、タイなどとなっている。また、2016年はベトナムへの完成車輸出が急増した。ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）による関税引き下げが段階的に進んでおり（2018年には撤廃）、今後も輸出の増加が見込まれている。



報道によると、2016年のCBU輸出のうちトヨタが16万9,000台を占めた。同社はインドネシアをASEAN地域でタイに次ぐ生産・輸出拠点として位置付けており、生産台数に占める輸出台数の割合が高い。ただし、2016年初頭にモデルチェンジにより輸出を一時停止したことや、原油価格下落の影響を受けた中東経済の低迷などにより、サウジアラビア向けを中心に前年比減となったようだ。

<GM傘下の上汽通用五菱汽車が参入>

GAIKINDOは2017年の自動車国内販売台数を105万～110万台と予測する。民間消費の本格的な回復にもう少し時間がかかるとの見方があり、2016年比で横ばいあるいは微増とみられている。緩やかな景気の伸びが見込まれる中、米ゼネラルモーターズ（GM）傘下の中国上汽通用五菱汽車（SGMW）が2017年下半年から、西ジャワ州ブカシ県の工場で製造した小型多目的車を販売すると発表した。報道によると、この工場では敷地60ヘクタールのうち30ヘクタールを中国から進出した部品サプライヤー企業のために充てるようだ。生産能力は年間12万台とされており、今後、日系各社の競合相手となることが予想される。

商用車では、2016年後半から石炭を中心とした資源価格が改善したことやインフラ工事の進捗により、トラック需要が回復することが期待されている。

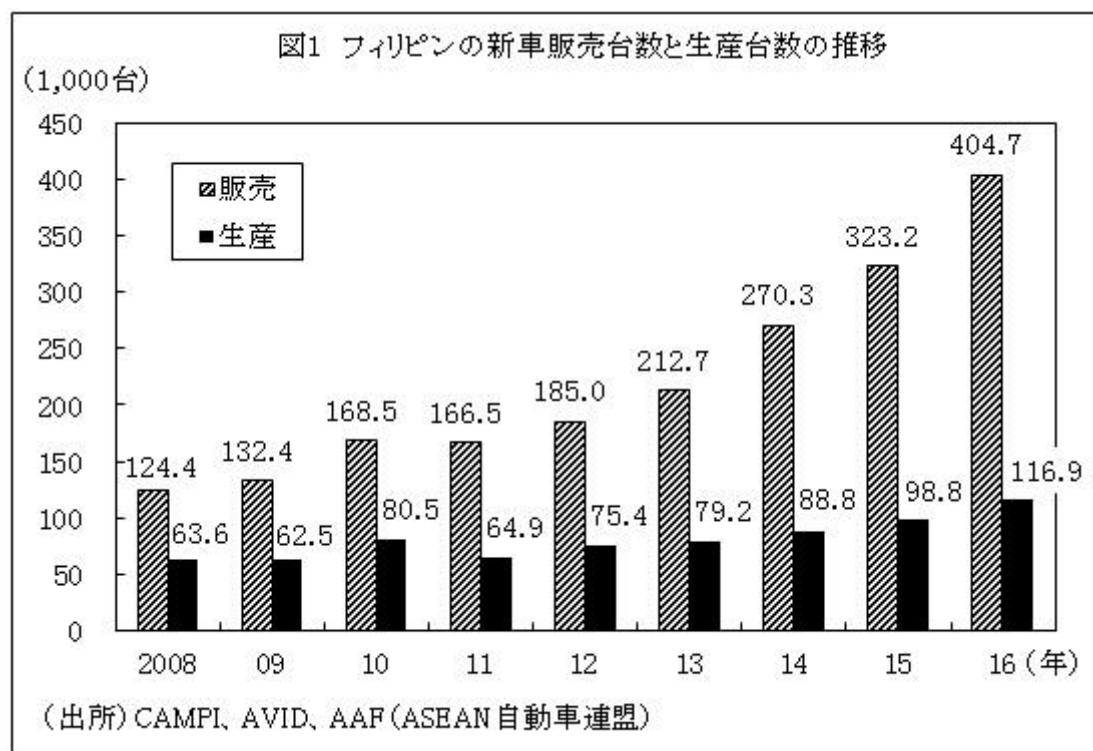
フィリピン(生産・販売):2016年の新車販売は初の40万台突破—2桁の成長続き、日系メーカーが好調—

2017年02月21日 マニラ事務所(関悠里)

フィリピンの2016年の新車販売台数は40万4,710台と初めて40万台の大台を超え、前年比では25.2%増と好調だった。順調な経済成長と旺盛な消費に支えられ、販売台数は2012年以降、毎年2桁増で推移している。特に日系メーカーによる販売は好調で、2016年は各社とも過去最高の販売台数を記録した。

<トヨタと三菱で新車市場の過半占める>

2016年のフィリピンの新車販売台数は、フィリピン自動車工業会(CAMPI)の発表が前年比24.6%増の35万9,572台、自動車輸入流通業者協会(AVID)が59.9%増の9万3,179台となった。CAMPIとAVIDの合計は45万2,751台で、重複する一部メーカーの台数を除くと、25.2%増の40万4,710台(注)だった(図1参照)。



メーカー別の販売台数をみると、トヨタが15万8,728万台、三菱自動車が6万1,400台と日系2社が新車市場の半数以上を占める。いすゞ、ホンダ、日産、スズキを加えると、日系メーカーのシェアは74.6%となり、フィリピンにおける日本車の人気の高さがうかがえる。他国メーカーでは、韓国の現代が3万3,695台と、トヨタ、三菱に次ぐ3位になった。現代は国内生産拠点を持っていないが、ASEAN韓国自由貿易協定(FTA)により韓国からの完成車輸入関税が前年の20%から5%へ低減されたことで販売台数が急増した。

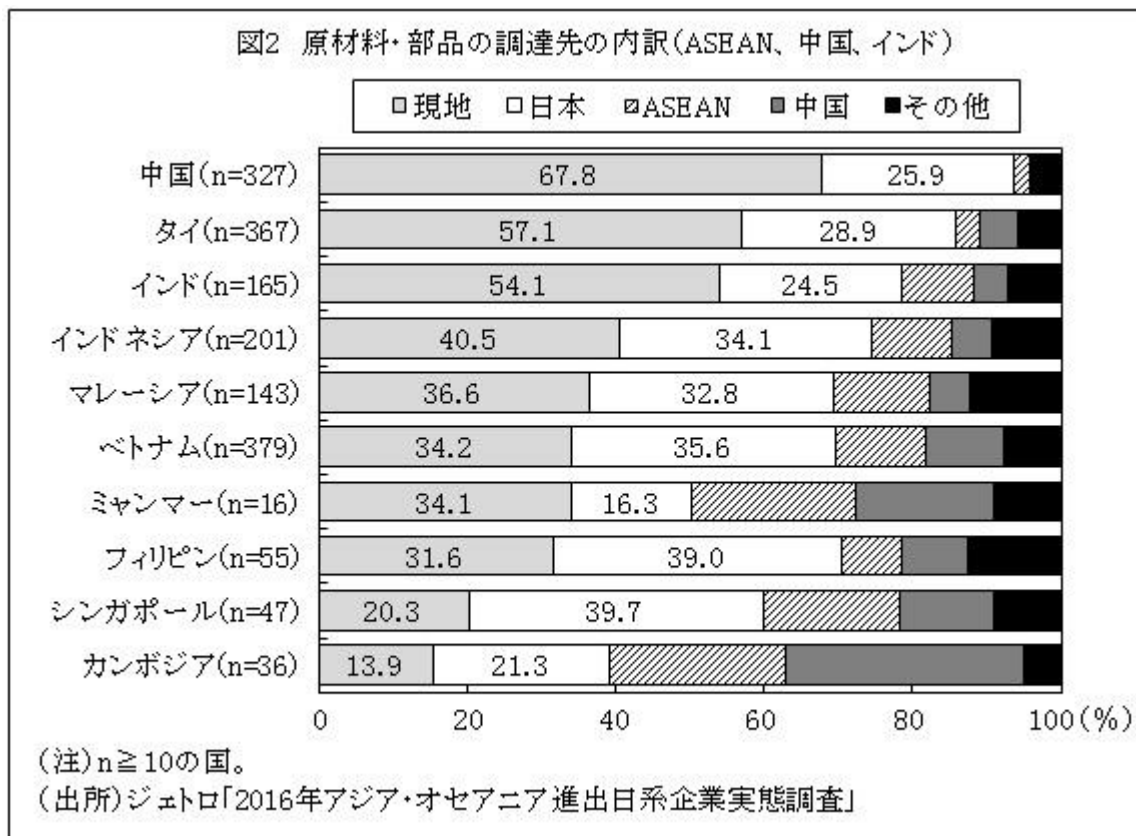
<CARSプログラムによる国内生産増に期待>

2016年の生産台数は前年比18.3%増の11万6,868台で、前年の伸び(11.2%増)を大きく上回った。

2015年12月に導入された「包括的自動車産業振興戦略（CARS）プログラム」（以下、CARSプログラム）により、国内生産が増加することが期待されている。CARSプログラムは新たに国内生産（または組み立て）を行う3モデルに対し補助金などの恩典を与えるもので、6年間で1モデル当たり20万台以上の生産、現地調達率50%以上の達成などが条件となる。既に3モデルのうち、三菱とトヨタがそれぞれ1モデルずつ承認された（2016年6月27日記事、7月13日記事参照）。

フィリピンでは初めて自動車を購入する層が厚みを増し、低価格帯の小型車が人気となっている。低価格車の需要が高まることを見据え、トヨタは2018年から小型セダン「ヴィオス」の新モデルを現地生産する計画だ。一方、三菱はこれまでタイから輸入していた小型車「ミラージュ」の生産を国内に移管する。両社は生産体制の拡大や現地調達率向上のための投資を行い、両社に部品を供給する在フィリピンの自動車部品メーカーも設備投資をするなど増産に備える。

CARSプログラム導入により、今後フィリピンがASEANの中で自動車生産を持続的に拡大していけるかについては、さまざまな議論が交わされている。ASEAN物品貿易協定（ATIGA）の措置により、フィリピンのASEANからの完成車輸入にかかる関税は2010年に撤廃されており、タイやインドネシアからの完成車輸入が増加している。また、進出日系企業からは、生産拡大には部品調達環境の充実が課題として挙げられている。ジェトロが進出日系企業を対象に実施した「2016年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」によると、フィリピン進出企業の現地調達率は全業種平均で31.6%と他のASEAN諸国に比べやや低いが、前回調査よりは4.4ポイント上昇し、本調査開始以降初めて30%を超えた（図2参照）。輸送機器・器具だけでみると、32.3%と前回調査より5.6ポイント上昇しており、調達環境に改善の兆しがみえる。



<物品税引き上げ案に産業界が懸念>

2017年の見通しについてCAMPIは、販売台数目標を45万台としており、2020年までに50万台に達すると見込む。好調な消費が背景にあるが、銀行の自動車ローン貸出残高が増えており、自動車ローンが広く使われ始めたことも販売台数増加への追い風となる。フィリピン地場銀行の担当者は「フィリピンは家計債務のGDP比が5.9%にとどまっており、自動車ローンの普及に伸びしろがある」と話す。

一方、財務省が進める税制改革の一環で、都市部の渋滞緩和や財政確保を目的として新車に課す物品税を引き上げる案が出ており、産業界に懸念が広がっている。財務省案では、販売台数の多くを占める「エントリーレベル」と呼ばれる販売価格60万ペソ（約138万円、1ペソ＝約2.3円）以下の新車に対する物品税を現行の2%から5%に引き上げるほか、60万ペソを超える新車に対しても価格帯に応じて税率を引き上げる。産業界からは、好調な新車販売に影響し、自動車関連産業を振興する政府方針と矛盾するとの声が出ている。CARSプログラムを推進する貿易産業省は、税率の引き上げ幅の縮小や課税対象となる車両価格の下限の引き上げなどを提案し、財務省と協議している。

（注）CAMPIおよびAVIDの両方に加盟しているスズキとフォードの重複する台数分を除く。

ベトナム(販売):2016年の新車販売台数が初めて30万台を突破—ASEAN域内の関税撤廃を控え、2017年後半は買い控えが予想—

2017年02月16日 ハノイ事務所(伊藤恵太)

ベトナム自動車工業会(VAMA)の発表(1月11日)によると、2016年の新車販売台数は前年比24.2%増の30万4,427台となり、初めて30万台を突破した。特別消費税の算定基準や税率の改定などを要因に、輸入完成車に比べ国産車の販売台数増加が目立った。2017年については、ASEAN域内の完成車輸入関税の撤廃を控え、後半になると買い控えが起きると予想されている。

<国産車販売が大幅な伸び、輸入車は小幅増>

VAMAによると、国産車と輸入車を合わせた2016年の国内販売台数は前年比24.2%増の30万4,427台を記録した(表1参照)。このうち、コンプリートノックダウン(CKD)生産による国産車は22万8,964台、輸入完成車は7万5,463台となった。国産車が前年比32.3%増となった一方、2016年1月から輸入完成車に対する特別消費税の算定基準が改定された影響などにより、輸入完成車は5.0%増にとどまり、販売台数に占める割合も前年の29.3%から24.8%に縮小した。用途別では、乗用車が18万2,347台(27.2%増)、商用車が10万6,347台(19.1%増)、特別目的車が1万5,733台(29.0%増)となった。

表1 生産形態・用途別販売台数 (単位:台、%)

| | | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-------|----------|---------|---------|------|
| 生産形態別 | 国産車(CKD) | 173,040 | 228,964 | 32.3 |
| | 輸入完成車 | 71,874 | 75,463 | 5.0 |
| 用途別 | 乗用車 | 143,392 | 182,347 | 27.2 |
| | 商用車 | 89,327 | 106,347 | 19.1 |
| | 特別目的車 | 12,195 | 15,733 | 29.0 |
| 合計 | | 244,914 | 304,427 | 24.2 |

(出所)VAMA公表資料を基に作成

<トヨタがシェア2割で首位をキープ>

VAMA加盟企業の販売台数は27万1,833台(30.3%増)と、国内自動車販売台数の伸び24.2%を6.1ポイント上回った(表2参照)。

表2 VAMA加盟企業の用途別販売実績 (単位:台、%)

| | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-------|---------|---------|------|
| 乗用車 | 117,288 | 159,501 | 36.0 |
| 商用車 | 81,312 | 98,958 | 21.7 |
| トラック | 69,134 | 84,188 | 21.8 |
| バス | 12,178 | 14,770 | 21.3 |
| 特別目的車 | 9,968 | 13,374 | 34.2 |
| 合計 | 208,568 | 271,833 | 30.3 |

(注)バスシャーシを除く。

(出所)表1に同じ

VAMA 加盟企業の販売台数をメーカー別にみると、1位は引き続きトヨタで5万7,036台（13.4%増）だった（表3参照）。次いで、地場最大手チュオンハイオート（THACO）グループのタコ・トラックが4万3,787台（20.6%増）、タコ・起亜3万3,014台（54.9%増）、マツダ（ビナマツダ）3万2,108台（57.7%増）、フォード2万9,011台（39.9%増）などとなった。

トヨタは北部・中部・南部のいずれの地域でもシェアトップで、VAMA 加盟全社の販売台数の約2割を占めた。主力の「ヴィオス（Vios）」（1万7,561台）、「フォーチュナー（Fortuner）」（1万1,584台）、「イノーバ（Innova）」（1万1,344台）が引き続き好調で、特にトヨタ車の3割超を占めたヴィオスは前年比21.6%増と販売を牽引した。

表3 2016年のメーカー・地域別販売実績 (単位:台、%)

| | 北部 | | 中部 | | 南部 | | 合計 | | |
|--------------|---------|-------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|-------|
| | 台数 | シェア | 台数 | シェア | 台数 | シェア | 台数 | シェア | 前年比 |
| トヨタ | 25,047 | 20.3 | 6,884 | 21.6 | 25,105 | 21.6 | 57,036 | 21.0 | 13.4 |
| タコ・トラック | 20,755 | 16.8 | 5,296 | 16.6 | 17,736 | 15.2 | 43,787 | 16.1 | 20.6 |
| タコ・起亜 | 16,356 | 13.2 | 2,617 | 8.2 | 14,041 | 12.1 | 33,014 | 12.1 | 54.9 |
| ビナマツダ | 17,053 | 13.8 | 3,888 | 12.2 | 11,167 | 9.6 | 32,108 | 11.8 | 57.7 |
| フォード | 12,871 | 10.4 | 3,375 | 10.6 | 12,765 | 11.0 | 29,011 | 10.7 | 39.9 |
| ホンダ | 4,698 | 3.8 | 2,342 | 7.4 | 4,461 | 3.8 | 11,501 | 4.2 | 38.4 |
| GM | 3,159 | 2.6 | 1,289 | 4.0 | 5,278 | 4.5 | 9,726 | 3.6 | 32.4 |
| いすゞ | 2,426 | 2.0 | 569 | 1.8 | 5,089 | 4.4 | 8,084 | 3.0 | 14.0 |
| ビスコ(スズキ) | 4,435 | 3.6 | 217 | 0.7 | 3,042 | 2.6 | 7,694 | 2.8 | 30.7 |
| ピナスター(三菱自動車) | 3,047 | 2.5 | 1,357 | 4.3 | 1,709 | 1.5 | 6,113 | 2.2 | 47.5 |
| メルセデス・ベンツ | 2,418 | 2.0 | 643 | 2.0 | 2,866 | 2.5 | 5,927 | 2.2 | 35.9 |
| ドータイン(現代) | 2,060 | 1.7 | 1,063 | 3.3 | 2,672 | 2.3 | 5,795 | 2.1 | 71.9 |
| ビエム | 781 | 0.6 | 517 | 1.6 | 2,862 | 2.5 | 4,160 | 1.5 | 29.2 |
| 日野自動車 | 1,179 | 1.0 | 223 | 0.7 | 2,422 | 2.1 | 3,824 | 1.4 | △35.3 |
| ピナモーター | 2,720 | 2.2 | 182 | 0.6 | 909 | 0.8 | 3,811 | 1.4 | 22.0 |
| タコ・バス | 1,398 | 1.1 | 528 | 1.7 | 1,386 | 1.2 | 3,312 | 1.2 | 73.6 |
| TCIEV(日産) | 1,242 | 1.0 | 439 | 1.4 | 499 | 0.4 | 2,180 | 0.8 | 43.0 |
| サムコ | 641 | 0.5 | 274 | 0.9 | 1,063 | 0.9 | 1,978 | 0.7 | 51.1 |
| レクサス | 959 | 0.8 | 0 | 0.0 | 706 | 0.6 | 1,665 | 0.6 | 73.3 |
| プジョー | 286 | 0.2 | 93 | 0.3 | 247 | 0.2 | 626 | 0.2 | 15.1 |
| メコン | 60 | 0.0 | 34 | 0.1 | 356 | 0.3 | 450 | 0.2 | 11.9 |
| サンヤン | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 31 | 0.0 | 31 | 0.0 | △81.2 |
| 合計 | 123,591 | 100.0 | 31,830 | 100.0 | 116,412 | 100.0 | 271,833 | 100.0 | 30.3 |

(出所)表1に同じ

<起亜とマツダが50%超の大幅増>

上位5社のうちタコ・起亜とマツダがともに前年比50%超の増加で、シェアはそれぞれ約2ポイント拡大した（表4参照）。特にマツダは、2014年から2年で年間販売台数を約3.4倍に伸ばした。車種別にみると、起亜は「モーニング（Morning）」（1万4,872台）が77.6%増、マツダは「マツダ3（日本名：アクセラ）」（1万2,365台）が2.1倍、「CX-5」（8,830台）が85.2%増となった。

モーニングは手頃な価格帯で、自動車を初めて購入するファミリー層や若年層などに人気があるようだ。一方で、マツダ3やCX-5は独創的なデザインが若者を中心に支持を集めている。また、この3車種の排気量はそれぞれ1000～1500cc、1500～2500cc、2000～2500ccで、輸入完成車に対する特別消費税の算定基準の改定に加え、2016年7月に施行された自動車販売にかかる特別消費税率の改定（2016年5月26日記事参照）により、排気量が2500ccを超える自動車が増税となった影響（1500cc以下は減税、1500cc超～2500cc以下は改定なし）も販売台数が増加した要因と考えられる。

このほか、2014年の過積載トラックの取り締まり強化で、大型トラックに強みを持つ日野自動車が2015年に販売台数を大きく伸ばしたが、需要のシフト（総重量5トン超～10トン以下から5トン以下の小型トラックへ）により2016年は35.3%減となった。

表4 上位5社の販売台数とシェアの推移 (単位: 台、%)

| | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | |
|---------|--------|------|---------|------|---------|------|
| | 台数 | シェア | 台数 | シェア | 台数 | シェア |
| トヨタ | 40,820 | 30.6 | 50,285 | 24.1 | 57,036 | 21.0 |
| タコ・トラック | 20,254 | 15.2 | 36,300 | 17.4 | 43,787 | 16.1 |
| タコ・起亜 | 11,212 | 8.4 | 21,310 | 10.2 | 33,014 | 12.1 |
| ピナマツダ | 9,438 | 7.1 | 20,359 | 9.8 | 32,108 | 11.8 |
| フォード | 13,988 | 10.5 | 20,740 | 9.9 | 29,011 | 10.7 |
| 上位5社合計 | 95,712 | 71.6 | 148,994 | 71.4 | 194,956 | 71.7 |

(出所) 表1に同じ

<ディーゼル車のユーロ4導入は1年延期>

ベトナムでは、首相決定49号(49/2011/QD-TTg)により、2017年1月1日から排ガス規制のユーロ4を導入する予定だったが、それに適合する燃料の供給体制の整備が遅れている。ガソリン車についてはユーロ4が導入されたが、ディーゼル車は1年延期され2018年に、トラックのユーロ2規制については5年後の2022年をめどに導入される予定だ。日系自動車メーカー担当者によると、「導入直前の2016年末にユーロ4の導入延期が決定されたことにより、ディーゼル車の認証や輸入通関手続きに混乱が生じている」という。なお、ガソリン車においてはユーロ2に適合した燃料をユーロ4対応エンジンに使用しても、耐久性に大きな問題はないという。

ASEANではユーロ2を導入している国が多い中で、ベトナムはタイに次いで一層厳しいユーロ4を導入するなど、環境問題に積極的に取り組む姿勢がうかがえる。しかし、燃料供給の準備不足から運用が混乱したため、完全実施には至らなかった。

<危惧される輸入完成車の関税撤廃の影響>

ベトナム経済が堅調に推移していることから、前述の日系自動車メーカー担当者は「急な政策の変化などがない限り、自動車市場は2017年も拡大するだろう」とみている。一方で、「ASEAN域内の完成車の輸入関税が2018年1月1日から撤廃されるため、2017年後半は買い控えが予想される」とする。

2017年1月から、ASEAN 域内の輸入完成車（座席数 24 席未満で、部品の 40%は ASEAN 諸国で生産）の関税率が 40%から 30%へと引き下げられた。現段階で輸入車の販売価格に影響はみられないが、「今後販売価格が下がる可能性がある」と前述の担当者はみている。

2018年に ASEAN 域内から輸入完成車の関税が完全撤廃されれば、同車種で国産車より 20%ほど安く生産できるとされるタイ、インドネシアなどから完成車輸入が増加することが考えられる。このため、裾野産業が未熟なベトナム自動車産業への影響が危惧されている。実際、一部の車種においてはベトナムでの CKD 生産から完成車の輸入販売へ切り替えを検討するメーカーも出てくるとみられている。こうした中、「ベトナム自動車発展マスタープラン」などにより国内自動車産業を育成してきた政府が、今後どのような政策を策定、実施していくのか注目される。

インド(販売):2016年の乗用車販売は7.0%増、300万台に迫る—高額紙幣廃止の影響受けつつも堅調に拡大—

2017年03月30日 ベンガルール事務所 (ディーパク・アーナンド)

2016年の乗用車販売台数は、小型スポーツ用多目的車(SUV)の好調な売れ行きなどにより、前年比7.0%増の296万6,581台と300万台に迫る勢いをみせた。二輪車市場は、11月の高額紙幣廃止の影響を強く受けつつも、スクーターの販売好調などから国内販売がプラス成長を維持した一方、輸出は南米などで需要が伸び悩み、マイナス成長となった。

＜小型SUVに人気が集まる＞

インド自動車工業会(SIAM)によると、2016年の乗用車の国内販売台数は前年比7.0%増の296万6,581台となった(表1参照)。ニューデリー首都圏での大型ディーゼル乗用車の登録禁止や、2016年度予算に盛り込まれた乗用車に対する1~4%のインフラ税の導入、11月に突如実施された高額紙幣の廃止など、消費者の購買意欲をそぐ要因があったが、小型SUVを中心とした各社の新モデル投入や、安価な燃料費、公務員給与の引き上げなどが需要を喚起し市場を下支えした。

表1 主要メーカー別乗用車国内販売・輸出台数 (単位:台、%)

| メーカー | 国内販売 | | | 輸出 | | |
|-------------|-----------|-----------|--------|---------|---------|---------|
| | 2015年 | 2016年 | 前年比 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
| マルチ・スズキ | 1,289,128 | 1,394,972 | 8.2 | 126,424 | 117,655 | △ 6.9 |
| 現代 | 476,001 | 500,537 | 5.2 | 167,268 | 161,517 | △ 3.4 |
| マヒンドラ&マヒンドラ | 224,188 | 242,760 | 8.3 | 5,644 | 10,259 | 81.8 |
| タタ・モーターズ | 158,739 | 164,123 | 3.4 | 3,829 | 5,007 | 30.8 |
| ホンダ | 202,404 | 156,107 | △ 22.9 | 7,589 | 5,233 | △ 31.0 |
| トヨタ・キルロスカ | 139,819 | 134,149 | △ 4.1 | 16,246 | 13,634 | △ 16.1 |
| ルノー | 53,847 | 132,235 | 145.6 | 89 | 8,112 | 9,014.6 |
| フォード | 77,244 | 86,425 | 11.9 | 99,058 | 151,635 | 53.1 |
| 日産 | 40,925 | 53,734 | 31.3 | 112,913 | 111,075 | △ 1.6 |
| フォルクスワーゲン | 43,162 | 47,323 | 9.6 | 70,281 | 85,833 | 12.8 |
| 合計(その他を含む) | 2,771,420 | 2,966,581 | 7.0 | 630,326 | 738,253 | 17.1 |

(注)SUVとバンを含む。BMW、アウディ、ジャガー、メルセデスは統計未発表。

(出所)インド自動車工業会(SIAM)

メーカー別にみると、首位のマルチ・スズキが前年比8.2%増の139万4,972台、2位の現代は5.2%増の50万537台だった。両社とも市場シェアは前年水準並みとなった。他の日系メーカーでは日産が31.3%増加した一方、ホンダは22.9%減、トヨタ・キルロスカも4.1%減とそれぞれ落ち込んだ。日系4社のシェア合計は、前年の60.4%から58.6%に低下した。

セグメント別では、市場の約7割を占める低価格の小型車(一般乗用車)が前年比1.4%増の206万2,252台となった。車種としては、スズキの「アルト」「スイフト」「ワゴンR」、現代の「i20 エリート」、ルノーの「クウィッド」、ホンダの「シティ」と「アメイズ」、タタ・モーターズの「ティアゴ」などの販売が好調だった。一方、SUV販売は28.4%増の72万4,605台に拡大した。特に、小型SUVへの消費者の関

心が高まっており、スズキの「ビターラ・ブレッツァ」、現代の「クレタ」、フォードの「エコスポーツ」、マヒンドラの「TUV」シリーズなどの車種に人気が集まっている。

<二輪車市場はスクーターが牽引>

2016年の二輪車の国内販売台数は、前年比9.7%増の1,768万5,118台となった(表2参照)。11月に高額紙幣廃止措置が発表されるまでは、前年を2割超上回る成長が期待されていたが、12月には一転して前年同月比2割超のマイナス成長となり、販売が急減速した。

表2 主要メーカー別二輪車国内販売・輸出台数 (単位:台、%)

| メーカー | 国内販売 | | | 輸出 | | |
|-------------|------------|------------|-------|-----------|-----------|--------|
| | 2015年 | 2016年 | 前年比 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
| ヒーロー | 6,296,920 | 6,580,230 | 4.5 | 189,493 | 183,445 | △ 3.2 |
| ホンダ | 4,314,558 | 4,727,009 | 9.6 | 193,601 | 261,873 | 35.3 |
| TVSモーター | 2,148,025 | 2,483,627 | 15.6 | 358,085 | 352,203 | △ 1.6 |
| バジャジ・オート | 1,809,612 | 2,056,634 | 13.7 | 1,469,090 | 1,214,800 | △ 17.3 |
| ヤマハ | 594,608 | 787,669 | 32.5 | 161,966 | 159,352 | △ 1.6 |
| ロイヤルエンフィールド | 444,527 | 622,454 | 40.0 | 8,287 | 13,994 | 68.9 |
| スズキ | 328,423 | 317,029 | △ 3.5 | 54,418 | 76,778 | 41.1 |
| 合計(その他を含む) | 16,122,308 | 17,685,118 | 9.7 | 2,460,471 | 2,291,339 | △ 6.9 |

(注)スクーター、オートバイ、モペットの合計。

(出所)表1に同じ

メーカー別では、首位ヒーローが前年比4.5%増の658万230台で、市場シェアは前年の39.1%から37.2%に低下した。一方、2位のホンダは、スクーター部門で半分近いシェアを占める「アクティバ」が好調だったことから、9.6%増の472万7,009台と堅調な伸びをみせた。

セグメント別では、都市部で人気のスクーターの販売台数は15.0%増と2桁の成長を維持した。オートバイは、農村部でモンスーン期に十分な降雨量があったことにより好況だったものの、6.5%増の1桁成長にとどまった。

<2017年の自動車全体の伸びは前年並みか>

2016年の商用車の国内販売台数は、前年比7.8%増の70万2,641台となった(表3参照)。内訳では、小型商用車が8.5%増の40万4,051台、中・大型商用車が6.9%増の29万8,590台となった。SIAMは「政府によるインフラ整備の加速や公共バスの購入に対する補助金の増額などが商用車部門を活発にした」としている。

オート三輪車(前年比6.2%増の54万5,732台)を含む2016年の自動車の販売台数の合計は、前年比9.2%増の2,190万72台となった。2017年の自動車市場の見通しについて、SIAMは「高額紙幣の廃止以降、自動車各部門で本来期待されていたよりも販売が落ち込んでいる。今年1月以降はその影響は薄れつつあるが、需要が完全に回復するには数ヵ月かかりそうだ。一方、物品・サービス税(GST)が7月に予定どおり導入されることで、税コストが下がり需要が喚起されることを期待している。2017年の市場拡大は前年並みになりそうだ」とする見方を示している。

表3 部門別自動車の国内販売・輸出台数 (単位:台、%)

| 部門 | 国内販売 | | | 輸出 | | |
|-------|------------|------------|------|-----------|-----------|--------|
| | 2015年 | 2016年 | 前年比 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
| 乗用車 | 2,771,420 | 2,966,581 | 7.0 | 630,326 | 738,253 | 17.1 |
| 一般乗用車 | 2,034,016 | 2,062,252 | 1.4 | 526,199 | 579,434 | 10.1 |
| SUV | 564,435 | 724,605 | 28.4 | 102,433 | 156,295 | 52.6 |
| バン | 172,969 | 179,724 | 3.9 | 1,694 | 2,524 | 49.0 |
| 二輪車 | 16,122,308 | 17,685,118 | 9.7 | 2,460,471 | 2,291,339 | △ 6.9 |
| スクーター | 4,880,117 | 5,613,368 | 15.0 | 219,724 | 294,036 | 33.8 |
| オートバイ | 10,523,895 | 11,206,383 | 6.5 | 2,225,837 | 1,979,425 | △ 11.1 |
| モペット | 718,296 | 865,367 | 20.5 | 14,910 | 17,878 | 19.9 |
| 三輪車 | 514,093 | 545,732 | 6.2 | 424,881 | 288,732 | △ 32.0 |
| 商用車 | 651,721 | 702,641 | 7.8 | 98,881 | 111,319 | 12.6 |
| 合計 | 20,059,542 | 21,900,072 | 9.2 | 3,614,559 | 3,429,643 | △ 5.1 |

(出所)表1に同じ

なお、国内販売とは対照的に、2016年の自動車全体の輸出台数は、前年比5.1%減の342万9,643台となった。乗用車は、主要輸出先である欧州の需要回復を受けて17.1%増の73万8,253台と好調だったが、二輪車は主要輸出先の南米やアフリカでの需要低迷により、6.9%減と減速した。

オーストラリア(生産・販売):2016年の新車販売台数、5年連続で110万台を突破

2017年02月09日 シドニー事務所(小柳智美)

オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)の発表(1月5日)によると、2016年の新車販売台数は前年比2.0%増の117万8,133台と、5年連続で110万台を超えた。メーカー別では、トヨタが国内市場シェア17.8%を占め1位、以下、マツダ、現代の順となっている。関係者は今後、ユーティリティービークルを中心に消費者の関心が集まっていくだろうとしている。

<前年比2.0%増の117万8,000台、SUVがシェア拡大>

2016年のオーストラリアの新車販売台数は前年比2.0%増の117万8,133台となり、5年連続で110万台を突破した(表1参照)。

セグメント別にみると、乗用車のシェアは41.3%と前年の44.6%から縮小した。一方、スポーツ用多目的車(SUV)のシェアは37.4%と前年の35.4%から2.0ポイント拡大した。州別販売台数では、ニューサウスウェールズ州が4.4%増、ビクトリア州が3.4%増、南オーストラリア州が3.9%増、首都特別地域が4.3%増、北部準州が2.0%増、タスマニア州が0.3%増となった。一方、西オーストラリア州が5.6%減、クイーンズランド州が1.1%減だった。

表1 新車販売台数 (単位:台、%)

| | 2015年 | | 2016年 | | |
|---------|-----------|------|-----------|------|------|
| | | シェア | | シェア | 前年比 |
| 乗用車 | 515,683 | 44.6 | 486,257 | 41.3 | △5.7 |
| SUV | 408,471 | 35.4 | 441,023 | 37.4 | 8.0 |
| その他の自動車 | 231,254 | 20.0 | 250,853 | 21.3 | 8.5 |
| 合計 | 1,155,408 | - | 1,178,133 | - | 2.0 |

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

<首位は引き続きトヨタ>

メーカー別にみると、1位のトヨタは国内市場シェアの17.8%を占めた(表2参照)。続いてマツダ、現代、ホールデン、フォードの順で、シェアは10.0%、8.6%、8.0%、6.9%となった。トップ10のうちフォード、スバル、起亜の前年比増加率が高い。

表2 新車販売台数ランキング(メーカー別) (単位:台、%)

| | メーカー | 2015年 | | 2016年 | | |
|----|-----------|---------|------|---------|------|-------|
| | | | シェア | | シェア | 前年比 |
| 1 | トヨタ | 206,236 | 17.8 | 209,610 | 17.8 | 1.6 |
| 2 | マツダ | 114,024 | 9.9 | 118,217 | 10.0 | 3.7 |
| 3 | 現代 | 102,004 | 8.8 | 101,555 | 8.6 | △ 0.4 |
| 4 | ホールデン | 102,951 | 8.9 | 94,308 | 8.0 | △ 8.4 |
| 5 | フォード | 70,454 | 6.1 | 81,207 | 6.9 | 15.3 |
| 6 | 三菱自動車 | 71,743 | 6.2 | 73,368 | 6.2 | 2.3 |
| 7 | 日産 | 66,062 | 5.7 | 66,826 | 5.7 | 1.2 |
| 8 | フォルクスワーゲン | 60,225 | 5.2 | 56,571 | 4.8 | △ 6.1 |
| 9 | スバル | 42,600 | 3.7 | 47,018 | 4.0 | 10.4 |
| 10 | 起亜 | 33,736 | 2.9 | 42,668 | 3.6 | 26.5 |

(出所)表1に同じ

車種別では、トヨタ「ハイラックス」が4万2,104台で1位、「カローラ」は4万330台で2位となった(表3参照)。3位は現代の主力車種「i30」(3万7,772台)、4位はフォード「レンジャー」(3万6,934台)、5位はマツダの主力車種「マツダ3」(日本名「アクセラ」、3万6,107台)となった。

表3 新車販売台数ランキング(車種別) (単位:台、%)

| | 車種 | 2015年 | 2016年 | |
|----|--------------|--------|--------|--------|
| | | | | 前年比 |
| 1 | ハイラックス(トヨタ) | 35,161 | 42,104 | 19.7 |
| 2 | カローラ(トヨタ) | 42,073 | 40,330 | △ 4.1 |
| 3 | i30(現代) | 32,306 | 37,772 | 16.9 |
| 4 | レンジャー(フォード) | 29,185 | 36,934 | 26.6 |
| 5 | マツダ3(マツダ) | 38,644 | 36,107 | △ 6.6 |
| 6 | カムリ(トヨタ) | 27,654 | 26,485 | △ 4.2 |
| 7 | コモドア(ホールデン) | 27,770 | 25,860 | △ 6.9 |
| 8 | CX-5(マツダ) | 25,136 | 24,564 | △ 2.3 |
| 9 | トライトン(三菱自動車) | 25,338 | 21,987 | △ 13.2 |
| 10 | ツーソン(現代) | - | 20,132 | - |

(出所)表1に同じ

国内の自動車生産台数については、15万5,691台と3年連続で20万台を大きく割り込んだ(表4参照)。2016年10月にフォードが国内生産から撤退し、2017年中にはトヨタとホールデンも撤退するため、生産台数が減少している。

表4 国内自動車生産台数の推移 (単位:台)

| | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 生産台数合計 | 221,224 | 210,538 | 174,986 | 167,538 | 155,691 |

(出所)表1に同じ

<消費者の好みに明らかな変化>

FCAIの最高執行責任者(COO)トニー・ウェーバー氏は今回の結果について、「新車販売台数は7年連続で100万台を超え、過去4年間で最高記録を3度更新した。引き続き乗用車への需要は高いが、消費

者の好みは明らかに変化している」という。具体的には、「2016年の新車販売台数はSUVや小型商用車、特にユーティリティービークル（ピックアップトラック）を中心に成長し、この傾向は2017年も続くだろう」としている。加えて、高性能な新型車が導入されたこと、堅調な経済成長、低金利などが新車販売台数の増加を後押ししたとの見方を示した。

<北米・中南米>

米国(生産・販売):2016年の新車販売台数は過去最多の1,755万台ー輸出は不振、生産・輸入台数は増加ー

2017年02月20日 ニューヨーク事務所(大原典子)

2016年の新車販売台数は前年比0.4%増の1,755万台で過去最多となった。部門別ではスポーツ用多目的車(SUV)の一種クロスオーバーSUV(CUV)が伸びを牽引した。メーカー別ではビッグスリーとトヨタが減少したものの、ほかの日系メーカーはプラスとなった。生産台数は2.6%増の1,224万台だった。輸入台数は日本、北米自由貿易協定(NAFTA)地域からの小型車や中型車などが増え全体では1.9%増の815万台、輸出台数は中東、中国向けなどが不振で、2.0%減の205万台だった。

<乗用車販売は2年続けて減少>

オートデータ発表(1月4日)によると、2016年の新車販売台数は前年比0.4%増の1,755万351台で過去最多となった(添付資料参照)。低失業率や低金利など消費を取り巻く好環境が続いていたにもかかわらず、10月までは5回も前年同月を割り込んだことなどから、金融危機から続いてきた繰り越し需要が底をついたとし、販売予測を下方修正する専門家が目立った。しかし、後半には年末商戦でのメーカーの販売促進や、11月の大統領選挙後の株価上昇などにより復調し、通年では前年をわずかに上回った。

部門別に販売の傾向をみると、乗用車は8.1%減と2年連続で減少する一方で、小型トラックは7.2%増加し全体を押し上げた(表参照)。中でも、ガソリン安などで乗用車からの乗り換えが進むCUVの増加台数が、小型トラックの全増加台数の7割近くを占めた。

新車販売台数の内訳

(単位:台、%)

| | 2015年 | | | 2016年 | | |
|-----------------|------------|-------|-------|------------|-------|--------|
| | 販売台数 | 構成比 | 前年比 | 販売台数 | 構成比 | 前年比 |
| 小型乗用車 | 3,083,532 | 17.6 | △ 1.7 | 2,892,600 | 16.5 | △ 6.2 |
| 中型乗用車 | 3,507,214 | 20.1 | △ 2.2 | 3,213,880 | 18.3 | △ 8.4 |
| 大型・高級乗用車 | 1,140,683 | 6.5 | △ 4.5 | 998,682 | 5.7 | △ 12.4 |
| 乗用車小計 | 7,731,429 | 44.2 | △ 2.4 | 7,105,162 | 40.5 | △ 8.1 |
| ミニバン、フルサイズバン | 933,544 | 5.3 | 3.5 | 1,016,264 | 5.8 | 8.9 |
| ピックアップトラック | 2,543,595 | 14.6 | 9.6 | 2,692,540 | 15.3 | 5.9 |
| SUV(スポーツワゴンを含む) | 6,270,901 | 35.9 | 16.5 | 6,736,385 | 38.4 | 7.4 |
| 小型トラック小計 | 9,748,040 | 55.8 | 13.3 | 10,445,189 | 59.5 | 7.2 |
| 合計 | 17,479,469 | 100.0 | 5.8 | 17,550,351 | 100.0 | 0.4 |

(出所)オートデータ発表データを基に作成

主要メーカー別では、日産、ホンダ、スバルが伸びを牽引する一方で、ビッグスリー〔ゼネラルモーターズ(GM)、フォード、フィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)〕、トヨタ、フォルクスワーゲン(VW)が前年比マイナスとなった。いずれも乗用車の減少が足かせとなった。

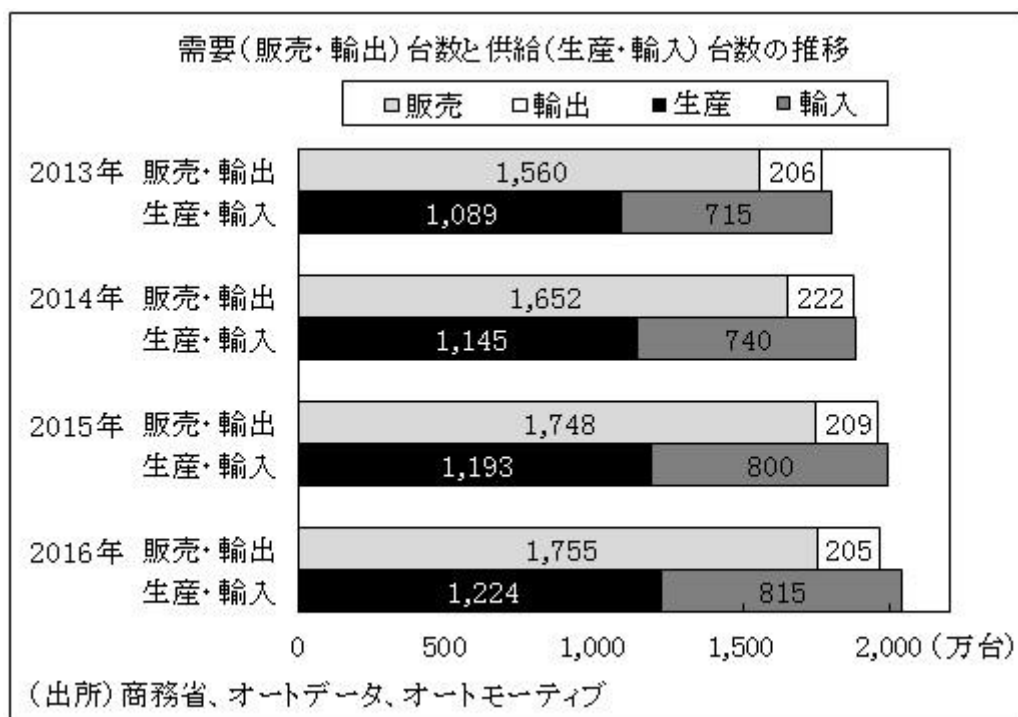
<2017年の販売はやや減少か前年並みとの予測が多い>

2017年の販売見通しに関しては、金融危機以降の勢いが減速し、プラトー（停滞期間）に入ったとの声が前年にも増して多く聞かれる。2017年に入り、金利引き上げによる自動車ローン金利やガソリン価格の上昇といったダウンサイドの要因に加え、自由貿易協定（FTA）を含む通商政策の見直しなど、1月に発足したトランプ政権が掲げる新たな政策で、生産と消費双方に不確実性が増したと指摘されている。その中で具体的な販売台数については、前年並みか、やや下回る1,700万台前後といった予測が多いものの、環境規制の緩和やインフラ投資といった景気刺激策による好影響に注目するIHSマーケットなどの調査会社は、2016年を若干上回る1,760万台と予測している。

オートモーティブニュースの発表（1月25日）によると、2016年の新車生産台数は前年比2.6%増の1,224万4,567台となった（添付資料参照）。部門別では、小型トラックが4.3%増、乗用車は3年連続落ち込み0.6%減となった。メーカー別では、ピックアップトラックの販売減で一部生産を停止するなどしたフォードや、ジープブランドが不調なFCAが減る一方で、トヨタ、ホンダ、日産、スバルは軒並み増加しており、これら日系4社の合計では前年比3.7%増となっている。

<小型車の輸入が大幅増に>

商務省統計局の2月7日発表によると、2016年の新車輸出台数（注1）は、中東諸国や中国向けなどが落ち込み、前年比2.0%減の205万429台だった（図参照）。輸入は、小型車（注2）が54.5%増え、全体で1.9%増の815万4,542台となった。ただし、販売台数に占める輸入台数の割合は46.5%で例年とほぼ変わらず、販売の増加分に国内生産と輸入で対応する傾向に大きな変化はみられない。国別では、日本からの輸入は小型車、中型車が増え、全体で6.3%増加。またNAFTA圏からも伸びており、メキシコはピックアップトラックを含むトラックや小型車、カナダは小型車や中型車が増加した。



(注1) 米国際貿易委員会（ITC）が採用する該当HSコードを適用。

(注2) エンジン排出量を基準とするため、販売台数で採用されている分類とは異なる。

主要メーカー別新車販売・生産台数

(単位:台、%)

| メーカー名 | 車種別 | 2015年 | | | | 2016年 | | | | | |
|---------------|-------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|-------------------|---------------|--------------------|--------|
| | | 販売 | シェア (メーカーごとの割合) | 生産 | シェア (メーカーごとの割合) | 販売 | シェア (メーカーごとの割合) | 前年比 | 生産 | シェア (メーカーごとの割合) | 前年比 |
| GM | 合計 | 3,082,366 | 17.6 | 2,149,185 | 18.0 | 3,042,421 | 17.3 | △ 1.3 | 2,571,852 | 21.6 | 19.7 |
| | 乗用車 | 930,792 | (30.2) | 728,037 | (33.9) | 890,716 | (29.3) | △ 4.3 | 1,015,936 | (39.5) | 39.5 |
| | 小型トラック | 2,151,574 | (69.8) | 1,421,148 | (66.1) | 2,151,705 | (70.7) | 0.0 | 1,555,916 | (60.5) | 9.5 |
| フォード | 合計 | 2,603,082 | 14.9 | 2,492,168 | 20.9 | 2,599,211 | 14.8 | △ 0.1 | 2,443,474 | 20.0 | △ 2.0 |
| | 乗用車 | 797,817 | (30.6) | 550,008 | (22.1) | 694,046 | (26.7) | △ 13.0 | 408,637 | (16.7) | △ 25.7 |
| | 小型トラック | 1,805,265 | (69.4) | 1,942,160 | (77.9) | 1,905,165 | (73.3) | 5.5 | 2,034,837 | (83.3) | 4.8 |
| トヨタ | 合計 | 2,499,313 | 14.3 | 1,256,739 | 10.5 | 2,449,587 | 14.0 | △ 2.0 | 1,346,299 | 11.0 | 7.1 |
| | 乗用車 | 1,281,693 | (51.3) | 648,182 | (51.6) | 1,146,958 | (46.8) | △ 10.5 | 682,794 | (50.7) | 5.3 |
| | 小型トラック | 1,217,620 | (48.7) | 608,557 | (48.4) | 1,302,629 | (53.2) | 7.0 | 663,505 | (49.3) | 9.0 |
| FCA | 合計 | 2,252,877 | 12.9 | 1,847,676 | 15.5 | 2,244,315 | 12.8 | △ 0.4 | 1,542,181 | 12.6 | △ 16.5 |
| | 乗用車 | 505,551 | (22.4) | 280,539 | (15.2) | 336,028 | (15.0) | △ 33.5 | 130,235 | (8.4) | △ 53.6 |
| | 小型トラック | 1,747,326 | (77.6) | 1,567,137 | (84.8) | 1,908,287 | (85.0) | 9.2 | 1,411,946 | (91.6) | △ 9.9 |
| ホンダ | 合計 | 1,586,551 | 9.1 | 1,269,724 | 10.6 | 1,637,942 | 9.3 | 3.2 | 1,302,529 | 10.6 | 2.6 |
| | 乗用車 | 816,127 | (51.4) | 683,993 | (53.9) | 824,699 | (50.3) | 1.1 | 694,993 | (53.4) | 1.6 |
| | 小型トラック | 770,424 | (48.6) | 585,731 | (46.1) | 813,243 | (49.7) | 5.6 | 607,536 | (46.6) | 3.7 |
| 日産 | 合計 | 1,484,918 | 8.5 | 962,393 | 8.1 | 1,564,423 | 8.9 | 5.4 | 1,007,321 | 8.2 | 4.7 |
| | 乗用車 | 840,500 | (56.6) | 421,110 | (43.8) | 811,090 | (51.8) | △ 3.5 | 412,149 | (40.9) | △ 2.1 |
| | 小型トラック | 644,418 | (43.4) | 541,283 | (56.2) | 753,333 | (48.2) | 16.9 | 595,172 | (59.1) | 10.0 |
| 現代 | 合計 | 761,710 | 4.4 | 735,582 | 6.2 | 775,005 | 4.4 | 1.7 | 751,523 | 6.1 | 2.2 |
| | 乗用車 | 579,985 | (76.1) | 478,040 | (65.0) | 554,027 | (71.5) | △ 4.5 | 455,333 | (60.6) | △ 4.8 |
| | 小型トラック | 181,725 | (23.9) | 257,542 | (35.0) | 220,978 | (28.5) | 21.6 | 296,190 | (39.4) | 15.0 |
| 起亜 | 合計 | 625,818 | 3.6 | - | - | 647,598 | 3.7 | 3.5 | - | - | - |
| | 乗用車 | 419,075 | (67.0) | - | - | 407,535 | (62.9) | △ 2.8 | - | - | - |
| | 小型トラック | 206,743 | (33.0) | - | - | 240,063 | (37.1) | 16.1 | - | - | - |
| スバル | 合計 | 582,675 | 3.3 | 308,647 | 2.6 | 615,132 | 3.5 | 5.6 | 332,808 | 2.7 | 7.8 |
| | 乗用車 | 318,556 | (54.7) | 145,845 | (47.3) | 340,862 | (55.4) | 7.0 | 123,993 | (37.3) | △ 15.0 |
| | 小型トラック | 264,119 | (45.3) | 162,802 | (52.7) | 274,270 | (44.6) | 3.8 | 208,815 | (62.7) | 28.3 |
| VW | 合計 | 555,337 | 3.2 | 87,156 | 0.7 | 536,783 | 3.1 | △ 3.3 | 74,940 | 0.6 | △ 14.0 |
| | 乗用車 | 428,227 | (77.1) | 87,156 | (100.0) | 387,877 | (72.3) | △ 9.4 | 74,790 | (99.8) | △ 14.2 |
| | 小型トラック | 127,110 | (22.9) | 0 | (0.0) | 148,906 | (27.7) | 17.1 | 150 | (0.2) | - |
| 合計 | 17,479,469 | 100.0 | 11,933,045 | 100.0 | 17,550,351 | 100.0 | 0.4 | 12,244,567 | 100.0 | 2.6 | |
| 乗用車 | 7,731,429 | (44.2) | 4,168,785 | (34.9) | 7,105,162 | (40.5) | △ 8.1 | 4,145,104 | (33.9) | △ 0.6 | |
| 小型トラック | 9,748,040 | (55.8) | 7,764,260 | (65.1) | 10,445,189 | (59.5) | 7.2 | 8,099,463 | (66.1) | 4.3 | |

(注) 合計は主要メーカー以外も含む。

(出所) オートデータのモーターインテリジェンス、オートモーティブニュースデータセンター発表データを基に作成

カナダ(生産・販売):2016年の新車販売台数、4年連続で過去最高を更新

2017年03月15日 トロント事務所(伊藤敏一)

カナダの2016年の新車販売台数は前年比2.6%増の194万8,899台となり、4年連続で過去最高を更新した。国内の自動車生産台数は、3.9%増の235万7,846台だった。2015年に米系メーカー以外で初めて生産台数で首位に立ったトヨタが、2016年もトップの座を維持した。

＜フォードが販売台数で首位に振り返り＞

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントの1月の発表によると、メーカー別新車販売台数では、フォードが前年比9.3%増加して30万台の大台を超え、2年ぶりに首位に振り返った(表1参照)。2015年に首位だったフィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)は5.3%減少し、2位に後退した。ゼネラルモーターズ(GM)は1.5%増で前年同様の3位を維持した。日系メーカーでは、トヨタ、ホンダ、日産、スバル、三菱自動車が増加した一方、マツダは減少した。販売台数の伸びはスバルが7.7%増と最も大きく、台数は初めて5万台を超えた。韓国と欧州メーカーでは、現代、起亜、メルセデス・ベンツ、アウディは増加したが、フォルクスワーゲン(VW)は14.7%減と大幅に減少した。

表1 メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

| 順位 (注1) | | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|------------|------------|-----------|-----------|--------|
| 1 (2) | フォード | 278,437 | 304,445 | 9.3 |
| 2 (1) | FCA | 293,061 | 277,445 | △ 5.3 |
| 3 (3) | GM | 263,335 | 267,341 | 1.5 |
| 4 (4) | トヨタ | 209,049 | 217,792 | 4.2 |
| 5 (5) | ホンダ | 177,506 | 186,676 | 5.2 |
| 6 (6) | 現代 | 135,612 | 138,162 | 1.9 |
| 7 (7) | 日産 | 129,976 | 134,153 | 3.2 |
| 8 (10) | 起亜 | 67,835 | 71,670 | 5.7 |
| 9 (8) | マツダ | 71,709 | 69,210 | △ 3.5 |
| 10 (9) | VW | 70,344 | 60,017 | △ 14.7 |
| 11 (11) | スバル | 46,609 | 50,190 | 7.7 |
| 12 (12) | メルセデス・ベンツ | 43,810 | 46,445 | 6.0 |
| 13 (13) | BMW | 35,002 | 38,012 | 8.6 |
| 14 (14) | アウディ | 26,754 | 30,544 | 14.2 |
| 15 (15) | 三菱自動車 | 21,384 | 22,293 | 4.3 |
| - | その他(注2) | 28,494 | 34,504 | 21.1 |
| セグメント | 乗用車 | 716,151 | 662,102 | △ 7.5 |
| | 小型トラック | 1,182,766 | 1,286,797 | 8.8 |
| (参考) | 米系自動車メーカー | 834,833 | 849,231 | 1.7 |
| | 非米系自動車メーカー | 1,064,084 | 1,099,668 | 3.3 |
| 合計 | | 1,898,917 | 1,948,899 | 2.6 |

(注1)かっこ内は2015年のもの。

(注2)その他はジャガー・ランドローバー、マセラティ、ミニ、ポルシェ、スマート、ボルボ。

(出所)デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

セグメント別では、2015年から引き続き、乗用車（セダン、クーペ、ハッチバック）の販売が減少する一方、小型トラック〔スポーツ用多目的車（SUV）、クロスオーバーSUV（CUV）、バン、ピックアップトラック〕の販売は増加しており、販売台数全体に占める小型トラックの割合は3分の2に達した。

州別にみると、主要4州のうちオンタリオ州、ケベック州、ブリティッシュ・コロンビア州で販売台数が前年より増加した。特に、カナダ全体の販売台数の約4割を占めるオンタリオ州では、6%増の80万6,500台となった。一方、エネルギー産業の中心地であるアルバータ州は7.1%減で、2015年に続き減少した。

自動車アナリストのデニス・デロジエ氏は「トロント・スター」紙（1月5日）で、2016年は高級車の販売増加が顕著だったと指摘した。販売台数こそ少ないものの、ジャガー・ランドローバーが2.3倍の3,034台、マセラティが33.5%増の682台、ポルシェが10.1%増の7,061台と好調だったとしている。同氏は「養育費や子供の学費、住宅費を払い終えた多くの団塊の世代が、自分たちのためにより良い自動車を求めている」との見方を示した。2017年は、金利の上昇やカナダ・ドル安により、販売台数は190万台を下回ると予想されるものの、急激な落ち込みにはならないと見込んでいる。

<生産台数ではトヨタが2年連続のトップ>

一方、2016年のカナダの自動車生産台数は前年比3.9%増の235万7,846台となった（表2参照）。トヨタは1.9%増で60万台を超え、生産台数では2015年に続く首位となった。FCAは6.2%増となり、2015年の3位から2位に上がった。GMは数年来、生産台数の減少傾向が続いており、2016年は9.1%減で2位から3位に後退した。本田は7.2%増加し、2013年以来の40万台に達した。フォードは35.3%増と大幅に増加した。セグメント別では、乗用車の減少傾向が続いている一方、小型トラックは12.7%増となり、150万台の大台に乗った。

表2 メーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

| 順位(注) | | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-------|----------|-----------|-----------|-------|
| 1 | (1) トヨタ | 590,723 | 601,716 | 1.9 |
| 2 | (3) FCA | 514,969 | 546,737 | 6.2 |
| 3 | (2) GM | 577,633 | 525,059 | △ 9.1 |
| 4 | (4) ホンダ | 384,982 | 412,840 | 7.2 |
| 5 | (5) フォード | 200,689 | 271,494 | 35.3 |
| セグメント | 乗用車 | 888,565 | 802,057 | △ 9.7 |
| | 小型トラック | 1,380,431 | 1,555,789 | 12.7 |
| 合計 | | 2,268,996 | 2,357,846 | 3.9 |

(注) カッコ内は2015年のもの。

(出所) 表1に同じ

ジェトロは2月28日、前出のデロジエ氏に対してインタビューを行った。同氏は、2016年にフォードの生産が大幅に増えた要因として、安いガソリン価格の影響が大きいとの見解を示した。米国でガソリン消費の多いSUVやCUVなど小型トラックの販売が好調に推移する中、カナダで生産する90%が米国に輸出される中型SUVの「フォード・エッジ」が大幅に増産されているとした。一方、GMの生産減は、GMCブランドで販売する中型SUV「テレイン」の販売が期待したほどではなく、また、「シボレー・カ

マロ」が米国に生産移管された影響が大きいと語った。今後の生産見通しについては、コスト競争力の面でメキシコや米国南部に劣ることから、自動車メーカーによる新規工場設立のための投資は期待できず、生産は減少傾向が続くとの見解を示した。

メキシコ(生産・販売):2016年の自動車生産は過去最高の346万5,615台

2017年01月24日 メキシコ事務所(中島伸浩)

2016年の自動車(大型バス・トラックを除く)生産台数は346万5,615台、輸出台数は276万8,265台と、いずれも過去最高となった。国内販売についても過去最高の160万3,672台だった。輸出は北米向けが牽引し、輸出の対米依存度は77.1%と4.9ポイント上昇した。対米依存度の上昇は4年連続。

<輸出と国内販売も過去最高を更新>

メキシコ自動車工業会(AMIA)の発表(2017年1月10日)によると、2016年の自動車生産台数は、過去最高だった前年より2.0%増の346万5,615台となった(表1参照)。輸出も過去最高を更新し、0.3%増の276万8,265台。国内販売は、18.6%増の160万3,672台でやはり過去最高だった。

表1 自動車の生産、輸出、国内販売(大型バス・トラックを除く)
(単位:台、%)

| | 生産 | 輸出 | 国内販売 |
|-------|-----------|-----------|-----------|
| 2013年 | 2,933,465 | 2,423,084 | 1,063,363 |
| 2014年 | 3,219,786 | 2,642,887 | 1,135,409 |
| 2015年 | 3,399,076 | 2,758,896 | 1,351,648 |
| 2016年 | 3,465,615 | 2,768,265 | 1,603,672 |
| 前年比 | 2.0 | 0.3 | 18.6 |

(出所)メキシコ自動車工業会(AMIA)

<生産・販売台数ともに首位は日産>

企業別の自動車生産台数の首位は日産で、前年比3.1%増の84万8,088台となった(表2参照)。シェアは24.5%と前年より0.3ポイント上昇した。乗用車ではセントラ(4.5%増)、バーサ(20.6%増)が伸びた一方、ノート(38.1%減)、ティーダセダン(53.4%減)などが減り、乗用車全体では0.0%増。他方、商用車は16.4%増で、ニューヨークのタクシーに使われているNV200が1,120台(75.8%増)と大きく伸びた。

表2 企業別自動車生産・販売台数(大型バス・トラックを除く)

(単位:台、%)

| 企業名 | 生産 | | | | 販売 | | | |
|--------------|-----------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------|--------|
| | 2015年 | 2016年 | 構成比 | 前年比 | 2015年 | 2016年 | 構成比 | 前年比 |
| 日産 | 822,948 | 848,088 | 24.5 | 3.1 | 348,942 | 403,286 | 25.1 | 15.6 |
| GM | 690,446 | 703,030 | 20.3 | 1.8 | 256,150 | 308,624 | 19.2 | 20.5 |
| FCA | 503,589 | 459,116 | 13.2 | △ 8.8 | 86,768 | 87,704 | 5.5 | 1.1 |
| VW | 457,517 | 414,703 | 12.0 | △ 9.4 | 218,616 | 247,368 | 15.4 | 13.2 |
| フォード | 433,752 | 390,528 | 11.3 | △ 10.0 | 89,594 | 101,640 | 6.3 | 13.4 |
| ホンダ | 203,657 | 253,988 | 7.3 | 24.7 | 75,928 | 90,168 | 5.6 | 18.8 |
| マツダ | 182,357 | 149,235 | 4.3 | △ 18.2 | 57,394 | 54,855 | 3.4 | △ 4.4 |
| トヨタ | 104,810 | 139,427 | 4.0 | 33.0 | 84,779 | 104,955 | 6.5 | 23.8 |
| 起亜 | 0 | 107,500 | 3.1 | — | 11,021 | 58,112 | 3.6 | 427.3 |
| 現代 | — | — | — | — | 26,251 | 36,287 | 2.3 | 38.2 |
| ルノー | — | — | — | — | 24,320 | 29,917 | 1.9 | 23.0 |
| BMW(MINIを含む) | — | — | — | — | 17,475 | 20,639 | 1.3 | 18.1 |
| 三菱自動車 | — | — | — | — | 16,284 | 16,203 | 1.0 | △ 0.5 |
| スズキ | — | — | — | — | 12,914 | 15,271 | 1.0 | 18.3 |
| メルセデス・ベンツ | — | — | — | — | 11,490 | 15,373 | 1.0 | 33.8 |
| プジョー | — | — | — | — | 7,295 | 7,877 | 0.5 | 8.0 |
| いすゞ | — | — | — | — | 1,940 | 1,511 | 0.1 | △ 22.1 |
| スバル | — | — | — | — | 1,618 | 1,147 | 0.1 | △ 29.1 |
| その他 | — | — | — | — | 2,869 | 2,735 | 0.2 | △ 4.7 |
| 日系企業合計 | 1,313,772 | 1,390,738 | 40.1 | 5.9 | 599,799 | 687,396 | 42.9 | 14.6 |
| 合計 | 3,399,076 | 3,465,615 | 100.0 | 2.0 | 1,351,648 | 1,603,672 | 100.0 | 18.6 |

(注)系列ブランド(例えばVWはセアト、アウディ)を含む。いすゞの販売台数はELF200/ELF300の販売台数だけがAMIAに報告されている。

(出所)表1に同じ

2位はゼネラルモーターズ(GM)で、前年比1.8%増の70万3,030台(シェア20.3%)だった。乗用車はアベオ(0.8%減)が横ばいだったものの、クルーズの生産開始(6万1,381台)に加えてソニック(8.1%増)が伸び、乗用車全体では53.1%増となった。スポーツ用多目的車(SUV)はトラックス(16.0%増)、シルバラード2500(10.3%増)が伸びたが、ほかは伸びず、SUV・軽トラック部門では9.1%減となった。

3位はフィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)で、前年比8.8%減の45万9,116台(シェア13.2%)だった。クライスラー部門はクルー・キャブ(30.7%増)、プロマスター(52.8%増)が伸びたが、ジャーニー(38.6%減)、ラム1500(42.5%減)、ラム2500(43.9%減)が減少し、全体では5.0%減となった。フィアット部門は62.5%減少した。

ホンダは、前年比24.7%増の25万3,988台。フィット(47.3%減)は減少したが、2015年から生産を開始したHR-Vが78.5%増となり、CR-Vと合わせてSUV部門が44.9%増加した。また、2014年から生産を開始したマツダは、マツダ2(デミオ)とマツダ3(アクセラ、セダンおよびハッチバック)がいずれも減少し、18.2%減だった。日系企業の生産シェアの合計は40.1%と前年より1.4ポイント上昇した。なお、韓国の起亜は2016年から生産を開始し、10万7,500台でシェア3.1%となった。

一方、国内販売については、首位の日産が前年比 15.6%増の 40 万 3,286 台で、シェアは 25.1%と前年より 0.7 ポイント減だった。マーチが 12.6%増の 5 万 5,918 台と伸びたほか、輸入車 SUV のエクストレイルが 18.8%増の 3 万 488 台、高級車部門では輸入車のマキシマが 28.2%増の 801 台となった。2 位は GM で 20.5%増の 30 万 8,624 台（シェア 19.2%）となり、特にソニックが 53.1%増と伸びている。3 位は VW で 13.2%増の 24 万 7,368 台（15.4%）となり、ニュージェッタが 20.2%増えたほか、輸入車ベントも 19.0%増となった。

日産以外の日系企業では、ホンダが前年比 18.8%増の 9 万 168 台。フィット、シティ（輸入車）が伸びたことに加え、HR-V が 48.0%増と好調だった。トヨタは 23.8%増の 10 万 4,955 台。ヤリスセダン（輸入車）が 40.1%増と伸びたのをはじめ幅広い車種で増加し、プリウス（輸入車）は 4.6 倍になった。マツダは 4.4%減の 5 万 4,855 台。2015 年投入の現地生産車マツダ 2 は 25.2%減少した。マツダ 3 については輸入車のハッチバック（24.3%増）とセダン（18.1%増）がいずれも伸びたが、現地生産車（ハッチバック 47.5%減、セダン 42.1%減）は振るわなかった。日系企業の販売シェアの合計は 42.9%と前年より 1.5 ポイント減少した。

<輸出の対米依存度は上昇傾向>

輸出を地域別にみると、北米向け（米国、カナダ）は前年比 4.2%増（うち米国向けは 7.1%増）だった（表 3 参照）。米国に 20 万台以上輸出された車種は、ラム 2500（クライスラー、24 万 5,535 台）、フェージョン（フォード、27 万 1,299 台）、シルバラード 2500 ドブル・カбина（GM、23 万 8,270 台）、セントラ（日産、22 万 1,762 台）。輸出全体の対米依存度は 77.1%となり、前年より 4.9 ポイント上昇した。

表3 企業別仕向け地別輸出台数(大型バス・トラックを除く)

(単位:台、%)

| 企業名 | 年 | 仕向け地 | | | | | | 輸出合計 |
|------|-------|-----------|--------|---------|---------|--------|---------|-----------|
| | | 北米 | 中米・カリブ | 南米 | 欧州 | アジア | その他 | |
| GM | 2015年 | 468,382 | 1,800 | 43,017 | 0 | 24,913 | 1,821 | 539,933 |
| | 2016年 | 505,543 | 2,663 | 28,382 | 0 | 2,264 | 660 | 539,512 |
| | 前年比 | 7.9 | 47.9 | △ 34.0 | - | △ 90.9 | △ 63.8 | △ 0.1 |
| 日産 | 2015年 | 411,664 | 25,278 | 56,978 | 0 | 23,264 | 1,505 | 518,689 |
| | 2016年 | 398,456 | 22,252 | 72,796 | 11 | 6,489 | 384 | 500,388 |
| | 前年比 | △ 3.2 | △ 12.0 | 27.8 | - | △ 72.1 | △ 74.5 | △ 3.5 |
| VW | 2015年 | 275,727 | 784 | 30,815 | 73,854 | 12,079 | 4 | 393,263 |
| | 2016年 | 238,834 | 492 | 23,978 | 59,064 | 11,572 | 0 | 333,940 |
| | 前年比 | △ 13.4 | △ 37.2 | △ 22.2 | △ 20.0 | △ 4.2 | △ 100.0 | △ 15.1 |
| フォード | 2015年 | 384,182 | 0 | 28,521 | 0 | 0 | 0 | 412,703 |
| | 2016年 | 362,508 | 0 | 14,375 | 0 | 0 | 0 | 376,883 |
| | 前年比 | △ 5.6 | - | △ 49.6 | - | - | - | △ 8.7 |
| FCA | 2015年 | 434,520 | 0 | 9,211 | 12,464 | 19,624 | 814 | 476,633 |
| | 2016年 | 430,127 | 0 | 5,150 | 126 | 7,864 | 18 | 443,285 |
| | 前年比 | △ 1.0 | - | △ 44.1 | △ 99.0 | △ 59.9 | △ 97.8 | △ 7.0 |
| トヨタ | 2015年 | 97,553 | 3,538 | 0 | 0 | 0 | 0 | 101,091 |
| | 2016年 | 129,640 | 5,426 | 0 | 0 | 0 | 0 | 135,066 |
| | 前年比 | 32.9 | 53.4 | - | - | - | - | 33.6 |
| ホンダ | 2015年 | 135,026 | 0 | 6,845 | 0 | 0 | 20,547 | 162,418 |
| | 2016年 | 159,060 | 0 | 5,762 | 0 | 0 | 40,806 | 205,628 |
| | 前年比 | 17.8 | - | △ 15.8 | - | - | - | 26.6 |
| マツダ | 2015年 | 76,448 | 1,205 | 17,546 | 58,945 | 22 | 0 | 154,166 |
| | 2016年 | 66,467 | 784 | 16,576 | 56,535 | 1 | 93 | 140,456 |
| | 前年比 | △ 13.1 | △ 34.9 | △ 5.5 | △ 4.1 | △ 95.5 | - | △ 8.9 |
| 起亜 | 2015年 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2016年 | 89,413 | 993 | 2,677 | 0 | 24 | 0 | 93,107 |
| | 前年比 | - | - | - | - | - | - | - |
| 合計 | 2015年 | 2,283,502 | 32,605 | 192,933 | 145,263 | 79,902 | 24,691 | 2,758,896 |
| | 2016年 | 2,380,048 | 32,610 | 169,696 | 115,736 | 28,214 | 41,961 | 2,768,265 |
| | 前年比 | 4.2 | 0.0 | △ 12.0 | △ 20.3 | △ 64.7 | 69.9 | 0.3 |

(注)仕向け地の「その他」には、「アフリカ」と「仕向け地不明」を含む。

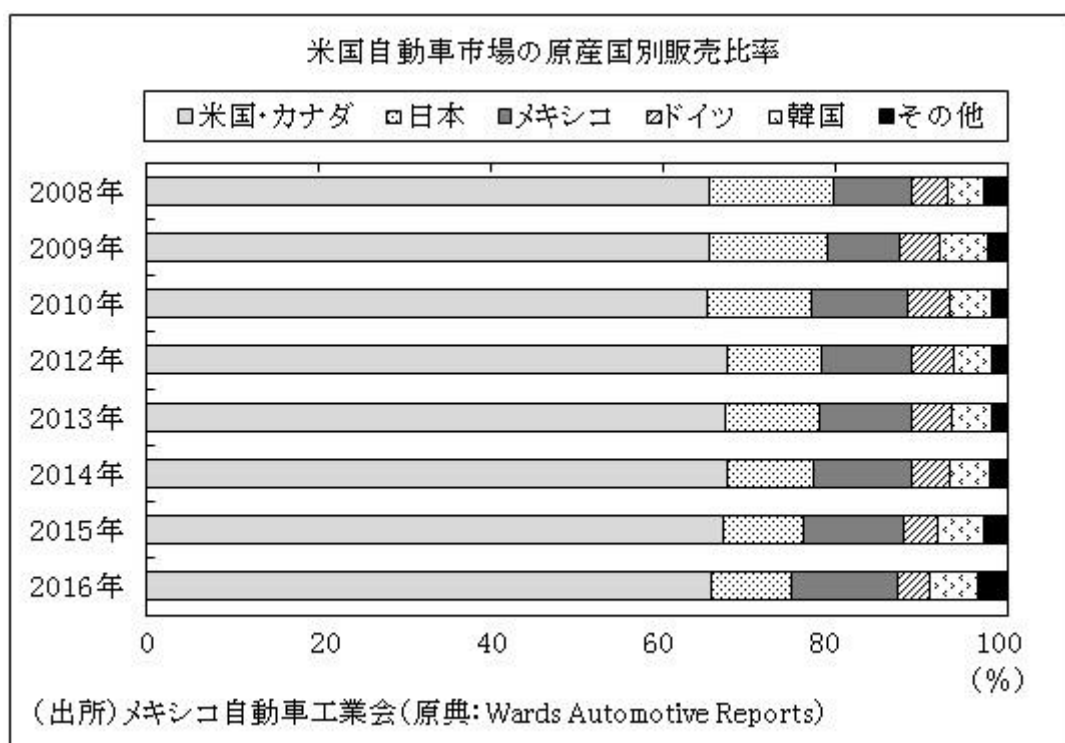
(出所)表1に同じ

また、南米向けは前年比 12.0%減となった。同地域上位 3 カ国のコロンビア (8.0%減)、ブラジル (22.5%減)、アルゼンチン (1.0%減) がいずれも減少した。欧州向けも 20.3%減で、特にフォルクスワーゲン (VW、20.0%減) と FCA (99.0%減) が大きく落ち込んだ。

アジア向けでは、中国向けがジャーニー (クライスラー、6,191 台)、ビートル (VW、5,902 台) の 2 車種でほとんどを占めたが、前年比 72.2%減となった。日本向けは 42.0%増の 4,294 台で、うちビートルが 4,021 台だった。アジア全体では 64.7%減少した。

なお、輸出を開始した起亜は 9 万 3,107 台だった。うち北米が 8 万 9,413 台で、96%を占めた。

米国における原産国別販売比率は、2008 年に 8.9%だったメキシコ製が 2016 年に 12.2%と 3.3 ポイント上昇する一方、日本製は 14.4%から 9.3%に 5.1 ポイント低下している (図参照)。



<「バーサ」の販売は4割増>

車種別の販売台数をみると、セダン・コンパクト部門では、1位のバーサ（日産）が前年比40.5%増の9万543台で、2位のアベオ（GM）が4.4%増の8万52台（表4参照）。3位は輸入車ベント（VW）で19.0%増の6万3,201台となっている。

SUV関連では、日産のエクストレイルが前年比18.8%増の3万488台と好調。全量を日本から輸入している。2位はトラックス（GM）で8.9%増の2万6,777台。また、HR-V（ホンダ）は現地生産車として2015年から市場投入され、48.0%増の1万8,603台と好調だったほか、輸入車ハイラックス（トヨタ）も30.5%増の1万3,644台と伸びた。

表4 車種別販売台数

(単位:台、%)

| 部門 | モデル | 2015年 | 2016年 | |
|-----------------|---------------|-----------|---------|--------|
| | | | | 前年比 |
| セダン・コンパクト | バーサ | 64,454 | 90,543 | 40.5 |
| | アベオ | 76,696 | 80,052 | 4.4 |
| | ベント* | 53,096 | 63,201 | 19.0 |
| | スパーク* | 41,914 | 60,598 | 44.6 |
| | ニュージェッタ | 50,385 | 60,561 | 20.2 |
| | マーチ | 49,658 | 55,918 | 12.6 |
| | ツル | 49,134 | 49,337 | 0.4 |
| | セントラ2.0 | 35,996 | 45,977 | 27.7 |
| | ソニック | 29,606 | 45,325 | 53.1 |
| | アディチュード* | 13,778 | 20,356 | 47.7 |
| | ティータセダン* | 27,414 | 17,830 | △ 35.0 |
| | フィーゴセダン | 3,706 | 17,703 | 377.7 |
| | マツダ3 セダン | 22,239 | 17,443 | △ 21.6 |
| | ホンダシティ* | 12,329 | 16,286 | 32.1 |
| | ゴル* | 15,450 | 15,419 | △ 0.2 |
| | その他 | 346,415 | 409,363 | 18.2 |
| 計 | 892,270 | 1,065,912 | 19.5 | |
| SUV・ミニバン・ピックアップ | エクストレイル* | 25,668 | 30,488 | 18.8 |
| | トラックス | 24,593 | 26,777 | 8.9 |
| | シャシス・ラルゴ | 31,700 | 31,700 | 0.0 |
| | NP300 | 0 | 23,357 | — |
| | CR-V | 23,420 | 19,161 | △ 18.2 |
| | スポーテージ* | 5,875 | 18,772 | 219.5 |
| | HR-V | 12,567 | 18,603 | 48.0 |
| | フロンティア | 10,143 | 14,526 | 43.2 |
| | エクイノックスSUV* | 3,376 | 13,712 | 306.2 |
| | ハイラックス* | 10,454 | 13,644 | 30.5 |
| | ダスター* | 10,213 | 12,360 | 21.0 |
| | ラム700* | 8,159 | 11,940 | 46.3 |
| | CX-5* | 14,782 | 11,703 | △ 20.8 |
| | ピックアップ・ドブレカピナ | 12,424 | 10,698 | △ 13.9 |
| | その他 | 255,515 | 277,794 | 8.7 |
| | 計 | 459,378 | 537,760 | 17.1 |

(注)*は輸入車。

(出所)表1に同じ

<自動車の安全規制「メキシコ公式規格」を公布>

自動車の規格に関する変化があったのは、安全規制だ。2016年5月9日付官報で公布された「メキシコ公式規格(NOM):新車の安全基準に係る不可欠な装備」(NOM-194-SCFI-2015)は、2014年11月から議論がスタートし、2015年2月に草案が出されていた(2016年1月22日記事参照)。

今回の公布によって、対象となる車両総重量3,857キロを超えない新車を国内で流通させるには、シートベルト、バックミラーなど間接視野を確保できる装備や、パーキングブレーキ、バックライトなどを装備することが義務付けられた。また、草案段階にはなかったアンチロックブレーキシステム(ABS)とシートベルトリマインダーも装備が義務付けられた。エアバッグについては明確に装備を義務付けられていないが、衝突性能試験(正面、後方)では装着していないとクリアできないことが見込まれており、エア

バッグの装備も事実上、義務付けられたといえる。それぞれの装備ごとに米国、欧州、日本、韓国、ブラジルないし国連基準のいずれかに適合することが求められ、規格に適合しているかどうかの評価は、指定された第三者検証機関（Unidad de Verificacion）が行う。

公式規格の付則第1条によると、第1段階の安全装備については公布180日後から、第2段階の衝突性能試験およびABS、シートベルトリマインダーについては、発効日以降に発売される新型モデルは3年後から、発効日に既に生産されているモデルは4年後から、それぞれ適用される。メキシコ国内向けにカスタマイズされている一部の車種では、仕様の変更などの対応が求められる可能性がある。

ただし、グローバル車種を生産し、世界各国に輸出している在メキシコの完成車メーカー各社は、それぞれの項目で最も厳しい輸出先国の基準に合わせて仕様を設計しており、メキシコ国内向けにおいて、環境・安全規制の下、何らかの戦略変更を強いられるケースは一部車種を除いて少ないとみられる。影響があったケースとしては、日産がメキシコにおける廉価量販モデルのツル（日本名：サニー）の生産を2017年5月で終了すると発表している（2016年11月4日記事参照）。前述の自動車安全規制の公布により、仕様変更のコストが見合わない、と判断したものだ。

コロンビア(販売):2016年の国内新車販売は10.5%減、2017年は回復を予想

2017年04月04日 ポゴタ事務所(高多篤史)

2016年の国内新車販売(登録)台数は、前年比10.5%減の25万3,395台で、2年連続の2桁減となった。輸出は18.2%増と好調を維持している。中長期的にみれば国内販売台数は伸びしろがあるという見方が多く、短期的には付加価値税(IVA)の増税がマイナス要因となるものの、国際原油価格の上昇、通貨コロンビア・ペソの回復などマクロ経済指標が好転し、2017年の新車販売台数は27万台に回復するとみられている。

<販売台数は2年連続の2桁減>

コロンビア自動車委員会の発表によると、2016年の新車登録台数は前年比10.5%減の25万3,395台となり、2015年の13.1%に引き続き2桁の減少となった。変動の幅は小さくなったものの、ペソ安傾向が続く中、完成輸入車の販売が6割弱を占める自動車など耐久消費財の消費が低迷した影響が大きい。

他方、2016年末の税制改正に基づき、2017年からIVAが16%から19%へ3ポイント引き上げられたことから、2016年の月平均の販売台数が約2万1,000台のところ、12月には3万3,468台と増税前の駆け込み需要がみられた。今後、数ヵ月は駆け込み需要の反動が予想され、実際に2017年1~2月の販売台数は前年同期比5.1%減となっている。

メーカー・ブランド別にみると、首位はゼネラルモーターズ(GM)シボレーの6万25台(シェア23.7%)、次いでルノーが5万868台(20.1%)、起亜が2万6,271台(10.4%)と続く(表1参照)。シボレーは前年比11.4%減となる一方、ルノーは4.1%増となり、シェアの差を詰めている。また、上位20ブランドのうち2桁増となったのは、5位のマツダ(15.0%増)、7位のフォルクスワーゲン(VW、16.2%)、12位の日野自動車(13.3%増)だった。

表1 メーカー・ブランド別新車販売(登録)台数 (単位:台、%)

| 順位 | メーカー・ブランド | 国 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|----|-------------|------|---------|---------|---------|-------|--------|
| | | | | | | シェア | 前年比 |
| 1 | GM(シボレー) | 米国 | 82,021 | 67,755 | 60,025 | 23.7 | △ 11.4 |
| 2 | ルノー | フランス | 49,758 | 48,870 | 50,868 | 20.1 | 4.1 |
| 3 | 起亜 | 韓国 | 31,644 | 28,386 | 26,271 | 10.4 | △ 7.5 |
| 4 | 日産 | 日本 | 21,293 | 20,180 | 18,247 | 7.2 | △ 9.6 |
| 5 | マツダ | 日本 | 11,348 | 15,766 | 18,136 | 7.2 | 15.0 |
| 6 | フォード | 米国 | 21,314 | 16,152 | 15,963 | 6.3 | △ 1.2 |
| 7 | VW | ドイツ | 8,929 | 7,397 | 8,599 | 3.4 | 16.2 |
| 8 | トヨタ | 日本 | 13,746 | 9,048 | 8,522 | 3.4 | △ 5.8 |
| 9 | スズキ | 日本 | 7,499 | 8,163 | 6,908 | 2.7 | △ 15.4 |
| 10 | 現代 | 韓国 | 21,277 | 17,680 | 5,967 | 2.4 | △ 66.3 |
| 11 | メルセデス・ベンツ | ドイツ | 4,601 | 4,634 | 4,301 | 1.7 | △ 7.2 |
| 12 | 日野自動車 | 日本 | 2,189 | 2,392 | 2,710 | 1.1 | 13.3 |
| 13 | BMW | ドイツ | 2,843 | 2,541 | 2,513 | 1.0 | △ 1.1 |
| 14 | 安徽江淮汽車(JAC) | 中国 | 3,270 | 2,229 | 2,359 | 0.9 | 5.8 |
| 15 | 福田汽車(Foton) | 中国 | 3,103 | 2,589 | 2,143 | 0.8 | △ 17.2 |
| 16 | 奇瑞汽車(Chery) | 中国 | 4,984 | 3,548 | 1,983 | 0.8 | △ 44.1 |
| 17 | ホンダ | 日本 | 2,669 | 2,014 | 1,922 | 0.8 | △ 4.6 |
| 18 | 三菱自動車 | 日本 | 1,975 | 1,775 | 1,511 | 0.6 | △ 14.9 |
| 19 | アウディ | ドイツ | 2,051 | 1,656 | 1,465 | 0.6 | △ 11.5 |
| 20 | クライスラー(ダッジ) | 米国 | 3,005 | 1,856 | 1,206 | 0.5 | △ 35.0 |
| | ーその他 | ー | 26,504 | 18,636 | 11,776 | 4.6 | △ 36.8 |
| | 合計 | | 326,023 | 283,267 | 253,395 | 100.0 | △ 10.5 |

(出所)自動車委員会(Comite Automotor)、国税庁(DIAN)、運輸省(RUNT)資料を基に作成

その他の日系メーカーではトヨタが8位で8,522台(シェア3.4%)、スズキが9位で6,908台(2.7%)、ホンダが17位で1,922台(0.8%)、三菱自動車が18位で1,511台(0.6%)と続いている。

地域別シェアは、首都ボゴタ市およびクンディナマルカ県が最大で41.4%、第2都市メデジン市のあるアンティオキア県が15.5%、第3都市カリ市のあるバジェ・デル・カウカ県が12.3%となり、ボゴタ市とこれら3県で全体の7割を占めた。都市別でみるとボゴタ市、カリ市、メデジン市の順番だった。

<輸出台数は18.2%増と好調>

2016年の自動車輸出は3万9,311台で前年比18.2%増となった。国別で見ると、首位のメキシコ向けが前年比31.6%増の2万5,282台(シェア64.3%)、次いでエクアドルが前年比94.8%増の7,382台(18.8%)、チリが前年比24.5%減の2,820台(7.2%)と上位3カ国で全体の9割を占める(表2参照)。メキシコ向け輸出のほとんどはルノーの組み立てを行っているソファサ(SOFASA、2万5,207台)だった。これはルノー・メキシコが2016年にフランスから輸入の一部をコロンビアからに切り替えたことによるとみられる。このほかソファサはエクアドル、チリ、ペルーや中米カリブ諸国などにも輸出している。

表2 国別の自動車輸出台数 (単位:台、%)

| 国 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|-------|--------|--------|--------|-------|--------|
| | | | | シェア | 前年比 |
| メキシコ | 14,356 | 19,207 | 25,282 | 64.3 | 31.6 |
| エクアドル | 6,404 | 3,790 | 7,382 | 18.8 | 94.8 |
| チリ | 1,883 | 3,734 | 2,820 | 7.2 | △ 24.5 |
| ペルー | 3,439 | 3,865 | 2,591 | 6.6 | △ 33.0 |
| 米国 | 179 | 162 | 233 | 0.6 | 43.8 |
| グアテマラ | 297 | 198 | 140 | 0.4 | △ 29.3 |
| コスタリカ | 208 | 117 | 130 | 0.3 | 11.1 |
| パナマ | 192 | 397 | 117 | 0.3 | △ 70.5 |
| ベネズエラ | 80 | 37 | 84 | 0.2 | 2.27倍 |
| ブラジル | 25 | 29 | 34 | 0.1 | 17.2 |
| その他 | 2,236 | 1,718 | 498 | 1.3 | △ 71.0 |
| 合計 | 29,299 | 33,254 | 39,311 | 100.0 | 18.2 |

(出所)コロンビア貿易統合システム(SICEX)

<ブラジルとの自動車協定発効も輸出は変化なし>

ブラジルとの自動車協定(2015年10月21日記事参照)により、定められた域内調達率を満たした完成車は最大年間5万台まで輸入関税が撤廃されることになっているが、期待されていたブラジルへの輸出にはほとんど変化がみられない。他方、ブラジルからの輸入は前年の8,520台から1万8,425台と2倍超になり、ブランド別にみると、ルノー5,455台(前年比23倍)、フォード3,409台(70.9%増)、シボレー3,047台(254倍)などが大幅に増加した。

コロンビア自動車協会(ANDEMOS)のオリベリオ・エンリケ・ガルシア・バスルト会長は、2017年の自動車販売台数は約27万台に増えるとみている。2016年末の税改正によりIVAは3ポイントの増税となりマイナスの影響が懸念されるが、国際原油価格の上昇やペソ為替レートの持ち直しなどが市場に良い影響を与えているとしている。また、大気汚染問題が深刻化、主因は都市部の公共交通車両であることから、環境に優しい電気自動車やハイブリッド車のIVAの免除を検討するなど早急な対応が求められるとした。

チリ(販売):2016年の新車販売台数は8.3%増—現代がメーカー別で首位に—

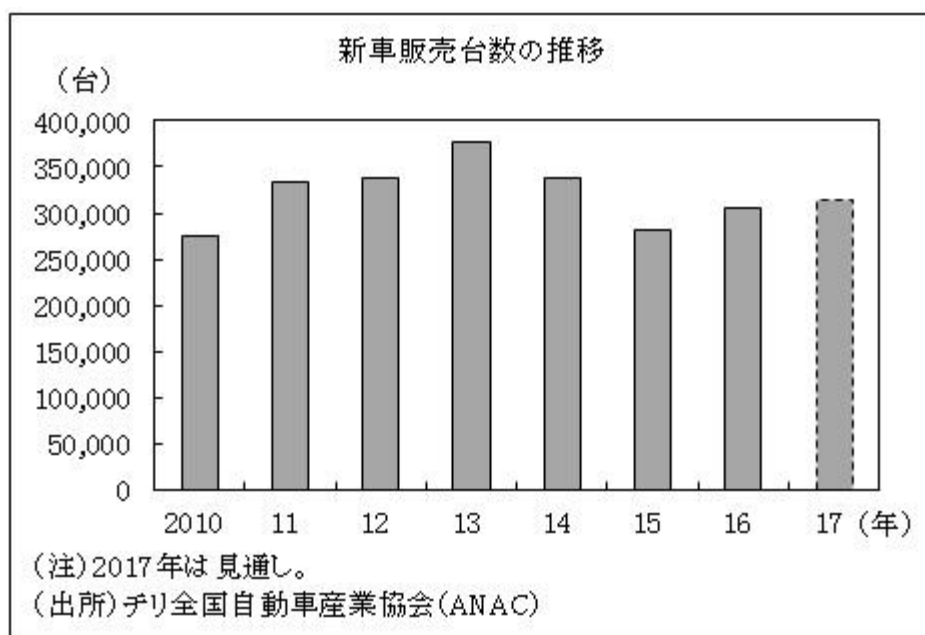
2017年03月09日 サンティアゴ事務所(小竹めぐみ)

2016年の新車販売台数は、前年比8.3%増の30万5,540台だった。メーカー別では、現代が前年比22.2%増の3万1,398台で、10年以上にわたり首位を維持してきたシボレーを上回った。メーカー国別では、日本車のシェアが33.7%で首位を維持している。2017年の販売台数は3%増の見通し。

＜ペソ高の影響、年間通じて好調＞

チリ全国自動車産業協会(ANAC)によると、2016年の新車販売台数は前年比8.3%増の30万5,540台だった(図参照)。月ごとにみると、4月を除く全ての期間において前年同月を上回った。特に、2月、11月は前年同月比約20%増、9月は直近5年間で最高の3万6,595台だった。チリで販売された自動車のメーカー数は60以上、エントリーモデルも豊富で、年間を通じてペソ高ドル安が進んだのも大きく影響したとみられている。為替相場や経済成長率を考慮し、2017年の販売台数は、2016年を上回る31万4,500台、3.0%増となる見通しだ。

2016年1~3月のパブリックコメントを経て、10月に閣僚会議で承認された「サンティアゴ首都圏州大気汚染除去および予防計画(新PPDA)」が発効すれば、冬期(5~8月)ナンバー規制の改定により、触媒コンバーター付き(セジョ・ベルデ)であっても2011年9月1日以前に登録されている自動車の場合は規制対象となり、ナンバープレートの末尾番号により通行できない曜日が月~金曜日(祝日は除く)のうち1日指定され、冬期規制の期間中16日間使用できなくなる。そのため、買い替えや2台目購入による需要の増加も期待されている。なお、首都圏州における2015年の自動車登録台数は前年比3%増の171万台だった。2017年のナンバー規制時の登録台数は178万台と予測され、このうち約60%に相当する109万6,000台が規制対象になるとみられている。



<製造国別ではアジアのシェアが64%>

2016年のメーカー別販売台数は、現代が前年比22.2%増の3万1,398台と大きな回復をみせ首位となった(表参照)。10年以上にわたり首位を維持してきたシボレーは、2014年以降2桁台の減少が続き、2016年は前年比10.6%減の2万8,886台で2位に後退した。また、プジョーは、「208」や「パートナー」といった車種の売れ行きが好調で、販売台数が前年比で4,000台以上増加している。

主要メーカー・ブランド別新車販売台数 (単位:台、%)

| メーカー | 2015年 | 2016年 | | | | | | |
|--------------|---------|---------|-------|------------|-------|---------|-------|--------|
| | | 乗用車・SUV | | 商用車・ピックアップ | | 合計 | シェア | 前年比 |
| 1 現代 | 25,700 | 27,447 | 12.0 | 3,951 | 5.2 | 31,398 | 10.3 | 22.2 |
| 2 シボレー | 32,300 | 23,253 | 10.2 | 5,633 | 7.4 | 28,886 | 9.5 | △ 10.6 |
| 3 起亜 | 28,421 | 25,383 | 11.1 | 3,481 | 4.5 | 28,864 | 9.4 | 1.6 |
| 4 スズキ | 22,087 | 23,767 | 10.4 | 291 | 0.4 | 24,058 | 7.9 | 8.9 |
| 5 日産 | 22,100 | 15,326 | 6.7 | 7,957 | 10.4 | 23,283 | 7.6 | 5.4 |
| 6 トヨタ | 18,629 | 14,804 | 6.5 | 6,478 | 8.5 | 21,282 | 7.0 | 14.2 |
| 7 プジョー | 10,934 | 9,219 | 4.0 | 5,974 | 7.8 | 15,193 | 5.0 | 39.0 |
| 8 フォード | 11,534 | 9,012 | 3.9 | 5,745 | 7.5 | 14,757 | 4.8 | 27.9 |
| 9 マツダ | 11,624 | 11,672 | 5.1 | 1,388 | 1.8 | 13,060 | 4.3 | 12.4 |
| 10 三菱自動車 | 13,919 | 3,648 | 1.6 | 7,850 | 10.2 | 11,498 | 3.8 | △ 17.4 |
| 11 ルノー | 8,687 | 9,190 | 4.0 | 785 | 1.0 | 9,975 | 3.3 | 14.8 |
| 12 フォルクスワーゲン | 5,568 | 3,864 | 1.7 | 3,472 | 4.5 | 7,336 | 2.4 | 31.8 |
| 13 フィアット | 4,651 | 2,659 | 1.2 | 3,889 | 5.1 | 6,548 | 2.1 | 40.8 |
| 14 双竜(サンヨン) | 7,167 | 1,719 | 0.8 | 4,577 | 6.0 | 6,296 | 2.1 | △ 12.2 |
| 15 スバル | 5,995 | 6,059 | 2.6 | 0 | 0.0 | 6,059 | 2.0 | 1.1 |
| - その他 | 52,916 | 41,887 | 18.3 | 15,160 | 19.8 | 88,445 | 28.9 | 67.1 |
| 合計 | 282,232 | 228,909 | 100.0 | 76,631 | 100.0 | 305,540 | 100.0 | 8.3 |

(注)SUV:スポーツ用多目的車。

(出所)図に同じ

セグメント別にみると、乗用車ではシボレーの「セイル」、スポーツ用多目的車(SUV)ではフォードの「ニューエコスポーツ」、ピックアップトラックでは日産の「NP300」が前年比で大きく販売台数を伸ばしている。

メーカー国別では、日本車のシェアが前年比0.97ポイント減ながらも33.7%で首位を維持している。これに、韓国(21.8%)、米国(15.7%)、フランス(10.2%)、中国(8.2%)が続く。

製造国別でみた場合、韓国(22.0%)、中国(13.2%)、日本(12.3%)、タイ(8.5%)、インド(7.9%)の順で、アジアのシェアは計64%に上る。中南米では、メキシコ、ブラジルのシェアがそれぞれ6.7%、5.1%と比較的高くなっている。

<クリーン燃料車購入に対しインセンティブを予定>

新PDDA草案において、「財務省は発効後12ヵ月以内に、ハイブリッド車および電気自動車購入に対するインセンティブを与える戦略を構築する」と、クリーン燃料車に対するインセンティブの導入を規定している。

国立統計局によると、2015年の電気自動車の登録台数は、前年比58.8%増の216台（うち、首都圏州では111台）。登録台数全体のわずか0.005%だが、首都サンティアゴにおいては、国連の国別気候変動緩和戦略（NAMAs）における官民連携による取り組みの一環として、2015年12月に電気タクシー3台がサービスを開始し、また、2016年5月には電気バス1台が無料サービスを開始するといった動きもあった。

アルゼンチン(生産・販売):2016年の自動車生産・輸出台数は前年より減少ー販売はピックアップトラックの人気上昇で回復ー

2017年02月28日 ブエノスアイレス事務所(山木シルビア)

2016年の自動車の生産、輸出台数はともに2015年より減少した。しかし国内販売台数は、輸入車の増加とメーカー側の積極的な販売戦略などにより、日系メーカーのピックアップトラックを中心に回復、3年ぶりの増加となるなど明るさもみえてきた。政府は2023年には生産台数を100万台に増やすことを目標にしている。

<生産が1割減、輸出も2割減に>

アルゼンチン自動車製造協会(ADEFA)の発表(1月4日)によると、2016年の自動車生産台数(大型トラック・バスを除く)は前年比10.2%減の47万2,776台となった(表1参照)。2016年11月以降は回復しつつあることから業界では安心感も広がっている。

表1 自動車生産、輸出、販売台数の推移 (単位:台、%)

| | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| | | | | | | | 前年比 | |
| 生産 | 716,540 | 828,771 | 764,495 | 791,007 | 617,329 | 526,657 | 472,776 | △ 10.2 |
| 輸出 | 447,953 | 506,715 | 413,472 | 433,295 | 357,847 | 240,015 | 190,008 | △ 20.8 |
| 国内販売 | 662,741 | 858,024 | 841,173 | 956,629 | 687,155 | 644,021 | 709,482 | 10.2 |

(注)2015年、2016年の生産および輸出台数は大型トラック、バスなどを除く。

(出所)アルゼンチン自動車製造協会(ADEFA)、アルゼンチン自動車販売代理店協会(ACARA)

輸出台数は前年比20.8%減の19万8台で、同じく3年連続の減少となった。シェアの72.4%を占める最大の輸出相手国ブラジルには13万7,649台が輸出されたが、前年比25.5%減と落ち込んだ(表2参照)。ブラジル経済の低迷による需要の縮小が主な原因とみられる。一方で、メキシコ向け輸出は前年比23.1%増、チリ向けも36.0%増となった。

表2 国・地域別輸出台数 (単位:台、%)

| | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|-------|--------|
| | | | | | 構成比 | 前年比 |
| ブラジル | 371,961 | 303,786 | 184,810 | 137,649 | 72.4 | △ 25.5 |
| メキシコ | 11,714 | 13,070 | 12,342 | 15,189 | 8.0 | 23.1 |
| チリ | 6,846 | 4,528 | 4,912 | 6,680 | 3.5 | 36.0 |
| オーストラリアおよび ニュージーランド | 11 | 7,455 | 10,067 | 5,363 | 2.8 | △ 46.7 |
| コロンビア | 9,488 | 9,329 | 4,386 | 4,420 | 2.3 | 0.8 |
| アフリカ | 1 | 4,301 | 5,482 | 3,530 | 1.9 | △ 35.6 |
| ウルグアイ | 6,818 | 4,274 | 2,973 | 2,912 | 1.5 | △ 2.1 |
| パラグアイ | 3,973 | 3,657 | 3,501 | 2,734 | 1.4 | △ 21.9 |
| 欧州 | 18,551 | 2,966 | 6,633 | 2,275 | 1.2 | △ 65.7 |
| その他 | 3,932 | 4,481 | 4,909 | 9,256 | 4.9 | 88.6 |
| 合計 | 433,295 | 357,847 | 240,015 | 190,008 | 100.0 | △ 20.8 |

(注)2015年、2016年は大型トラック・バスなどを除く。

(出所)ADEFA

アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、2016年の国内自動車販売台数（新車登録ベース、重・軽商用車およびその他大型車を含む）は70万9,482台で前年比10.2%増加した。3年ぶりの販売回復を促した要因としては、メーカー側が打ち出した大幅値下げなどの販売戦略に加え、為替の動向や輸入規制の緩和によって国内販売向け輸入車が増えたことが挙げられる。関連団体側は輸入車の台数を公表していないが、2016年中に46万6,209台の輸入車が登録されたといわれている。「エル・クロニスタ」紙（2016年12月26日）によると、国内で販売される自動車の約41%は国産車、49%はブラジル産、5.4%がメキシコ産、4.3%はその他で、60%近くが輸入車とのことだ。

<トヨタのピックアップトラックが人気>

メーカー・ブランド別の販売台数では、フォルクスワーゲン（VW）が前年比8.0%減となったものの、依然として首位を保った（表3参照）。トップ5はゼネラルモーターズ（GM）系列のシボレー、ルノー、フォードと続き、トヨタが前年比16.1%増の7万5,905台で、フィアットを抜いて5位となった。ホンダ1万48台（前年比79.7%増）、日産9,019台（21.2%増）、スバル230台（2.7倍）、スズキ128台（3.3倍）で、三菱自動車（401台、25%減）を除いて日系メーカーは販売好調だ。

表3 メーカー・ブランド別自動車販売台数(新車登録ベース) (単位:台、%)

| | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|-----------|---------|---------|---------|---------|-------|--------|
| | | | | | 構成比 | 前年比 |
| VW | 159,710 | 114,546 | 117,817 | 108,355 | 15.5 | △ 8.0 |
| シボレー | 139,807 | 83,242 | 86,246 | 99,617 | 14.2 | 15.5 |
| ルノー | 141,848 | 85,078 | 77,650 | 99,077 | 14.2 | 27.6 |
| フォード | 119,036 | 95,517 | 93,609 | 95,489 | 13.6 | 2.0 |
| トヨタ | 53,737 | 64,745 | 65,354 | 75,905 | 10.8 | 16.1 |
| フィアット | 104,278 | 84,997 | 70,169 | 73,935 | 10.6 | 5.4 |
| ブジョー | 98,285 | 70,276 | 50,832 | 62,207 | 8.9 | 22.4 |
| シトロエン | 41,699 | 28,267 | 21,673 | 24,888 | 3.6 | 14.8 |
| メルセデス・ベンツ | 19,246 | 12,595 | 12,873 | 12,414 | 1.8 | △ 3.6 |
| ホンダ | 12,357 | 8,967 | 5,590 | 10,048 | 1.4 | 79.7 |
| 日産 | 5,703 | 5,940 | 7,440 | 9,019 | 1.3 | 21.2 |
| イベコ | 8,159 | 6,340 | 6,822 | 5,256 | 0.8 | △ 23.0 |
| 奇瑞汽車 | 7,840 | 3,799 | 4,872 | 3,779 | 0.5 | △ 22.4 |
| ジープ | 2,922 | 714 | 320 | 3,093 | 0.4 | 866.6 |
| アウディ | 7,500 | 1,170 | 1,724 | 2,437 | 0.3 | 41.4 |
| BMW | 4,008 | 594 | 436 | 2,263 | 0.3 | 419.0 |
| 起亜 | 2,210 | 1,409 | 2,046 | 2,143 | 0.3 | 4.7 |
| 現代 | 5,074 | 1,898 | 1,882 | 1,838 | 0.3 | △ 2.3 |
| スカニア | 2,619 | 2,021 | 1,792 | 1,585 | 0.2 | △ 11.6 |
| ボルボ | 1,586 | 976 | 563 | 1,113 | 0.2 | 97.7 |
| アグラレ | 988 | 758 | 793 | 1,059 | 0.2 | 33.5 |
| ラム | 171 | 1,374 | 1,411 | 1,020 | 0.1 | △ 27.7 |
| 三菱自動車 | 684 | 426 | 535 | 401 | 0.1 | △ 25.0 |
| アルファロメオ | 704 | 169 | 346 | 375 | 0.1 | 8.4 |
| スバル | 455 | 70 | 84 | 230 | 0.0 | 173.8 |
| スズキ | 1 | 134 | 39 | 128 | 0.0 | 228.2 |
| その他 | 16,257 | 11,142 | 709 | 2,015 | 0.3 | 184.2 |
| 合計 | 956,884 | 687,164 | 633,627 | 699,689 | 100.0 | 10.4 |

(注) 輸入車、商用車、大型トラック、バスなども含むが、その他の大型車は除く。
(出所) ACARA

ACARAによると、2016年に最も売れたのは、トヨタが国内生産しているピックアップトラックの「ハイラックス」(3万1,964台、前年比15.8%増)で、フィアットの小型ハッチバック「パリオ」(2万9,109台)、VWの「Gol」(2万6,897台)と続いた。小型商用車の販売が価格の低い乗用車を上回るのは初めてという。

ハイラックスをはじめ、ピックアップトラックの人気が上昇しているのには、幾つかの要因がある。まず、政府が2016年初めに実施した輸出税の減免措置が農業や鉱業分野の生産を高め、これらの分野で小型商用車の需要が拡大したことだ。また、国内の主要農業産地の道路は老朽化したところが多いため、悪路での走行に向けた車のニーズを高めているとの見方もある。さらに、小型商用車は業務用資産と見なされ、国産ならさらに税制優遇も受けられる。日産の「フロンティア」も1,341台と売れ行きは好調だった。

<2023年に100万台生産が政府の目標>

政府は、国内の自動車関連産業を活性化したい考えだ。そのためにまず、2016年8月1日付の官報にてアルゼンチン自動車部品産業の開発と強化制度、通称「自動車部品法」(法律第27263号)を公布した。

同法は自動車部品の現地調達率を定め、達成できた自動車メーカーが税金の支払いのための融資などが受けられると規定している。部品調達率は、乗用車 30%、商用車 25%、エンジン 15%で、国内で入手した部品は価格の 4~15%の税優遇措置が受けられる。

一方、2016年12月30日付の政令1347/2016号によって、自動車や二輪車に課される内国税の課税対象となる最低金額が8.5%引き上げられた。国内価格が38万ペソ（約274万円、1ペソ=約7.2円）以上の自動車には10%、80万ペソ以上の場合には20%が課される。同政令の有効期限は2017年6月30日までとされている。現状で、国産車で課税対象となっているのは高級車とされるトヨタの「SW4」、メルセデス・ベンツの「Vito」、ホンダの「HR-V」などだ。

政府はまた2017年1月に、自動車・部品メーカー、関連団体、労働組合など代表を集め、自動車産業の成長を目指すための協議を開始し、工業生産省は「100万台計画」案を準備中だ。同計画案は、生産台数を2019年に75万台、2023年には100万台を目標に拡大を目指すもので、国際基準を尊重しながら、部品の現地調達率を現在の25%から2019年に35%、2023年には40%に引き上げることも目指す。今後、新たな輸出先の開拓に加え、2019年までに50億ドルの投資を誘致するとともに、労働問題の改善や欠勤率の低減など策にも取り組む。

ADEFAのルイス・サエンスペーニャ会長は、自動車産業の競争力の強化や長期的な成長を見据えつつ、政府の取り組みを歓迎する、と述べている。今後は、生産性向上、従業員育成、税制、現地調達、ロジスティクスコスト、新たな市場開拓などの課題に政府と一体となって取り組んでいきたいとしている。

<欧州・ロシア・CIS>

EU(販売)(1):EU27 カ国の乗用車登録台数、2016 年は 6.8%増—好調のイタリア市場が 2 桁の伸び—

2017 年 01 月 31 日 ブリュッセル事務所（前田篤穂）

2016 年の EU27 カ国（マルタを除く）の乗用車新規登録台数（暫定値）は、前年比 6.8%増の 1,464 万 1,356 台となった。市場別では、イタリアが 15.8%増で前年に続く 2 桁の伸びとなり、欧州最大のドイツは 4.5%増だった。メーカー別では、欧州最大手フォルクスワーゲン（VW）が VW ブランドではマイナスだったが、グループ全体では 3.5%のプラス成長を維持した。イタリア市場に強いフィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）グループは 14.4%増だった。

<オランダを除いて全てプラス成長>

欧州自動車工業会（ACEA）の発表（1 月 17 日）によると、2016 年の EU27 カ国（マルタを除く）の乗用車新規登録台数（暫定値）は前年比 6.8%増の 1,464 万 1,356 台となった（表 1 参照）。台数が最も増えたのはイタリアで、182 万 4,968 台（15.8%増）と約 25 万台の大幅な伸びになった。伸び率では、ハンガリー（25.1%増）、クロアチア（23.5%増）、キプロス（22.2%増）などでの自動車市場の回復が鮮明となった。

表1 欧州30カ国の乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

| | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|----------------|------------|------------|--------|
| | | | |
| EU27カ国 | 13,713,800 | 14,641,356 | 6.8 |
| 西欧15カ国 | 12,712,356 | 13,481,091 | 6.0 |
| ドイツ | 3,206,042 | 3,351,607 | 4.5 |
| 英国 | 2,633,503 | 2,692,786 | 2.3 |
| フランス | 1,917,226 | 2,015,177 | 5.1 |
| イタリア | 1,575,737 | 1,824,968 | 15.8 |
| スペイン | 1,034,232 | 1,147,007 | 10.9 |
| ベルギー | 501,066 | 539,519 | 7.7 |
| オランダ | 448,927 | 382,825 | △ 14.7 |
| スウェーデン | 345,108 | 372,318 | 7.9 |
| オーストリア | 308,555 | 329,604 | 6.8 |
| デンマーク | 207,556 | 222,927 | 7.4 |
| ポルトガル | 178,503 | 207,330 | 16.1 |
| アイルランド | 124,804 | 146,603 | 17.5 |
| フィンランド | 108,819 | 118,986 | 9.3 |
| ギリシャ | 75,805 | 78,873 | 4.0 |
| ルクセンブルク | 46,473 | 50,561 | 8.8 |
| 中・東欧など12カ国 | 1,001,444 | 1,160,265 | 15.9 |
| ポーランド | 354,975 | 416,123 | 17.2 |
| チェコ | 230,857 | 259,693 | 12.5 |
| ハンガリー | 77,171 | 96,552 | 25.1 |
| ルーマニア | 81,162 | 94,924 | 17.0 |
| スロバキア | 77,968 | 88,163 | 13.1 |
| スロベニア | 59,450 | 63,674 | 7.1 |
| クロアチア | 34,820 | 43,015 | 23.5 |
| ブルガリア | 23,500 | 26,370 | 12.2 |
| エストニア | 20,347 | 22,429 | 10.2 |
| リトアニア | 17,085 | 20,320 | 18.9 |
| ラトビア | 13,765 | 16,359 | 18.8 |
| キプロス | 10,344 | 12,643 | 22.2 |
| EFTA3カ国 | 488,473 | 490,363 | 0.4 |
| スイス | 323,783 | 317,318 | △ 2.0 |
| ノルウェー | 150,686 | 154,603 | 2.6 |
| アイスランド | 14,004 | 18,442 | 31.7 |
| EU27カ国+EFTA3カ国 | 14,202,273 | 15,131,719 | 6.5 |

(注) EU27カ国+EFTA3カ国は、EU28カ国のうちデータが不明なマルタを除いた27カ国と、EFTA4カ国のうちリヒテンシュタインを除いた3カ国の合計。

(出所) ACEA資料を基に作成

欧州最大の自動車市場のドイツは335万1,607台で前年比4.5%増、これに続く英国が269万2,786台で2.3%増と、やや失速感が出ている。3位のフランスは201万5,177台で5.1%増となり、200万の大台を回復した。ACEAは、「英国のEU離脱問題(ブレグジット)」や「イタリアの国民投票問題」など政治情勢の不安定性や経済の不透明感が漂う中、2016年の新車登録台数の増加は、欧州の消費マインドが決して衰えていないことを示している、との見方を明らかにした。

一方、EU加盟国で唯一の減少となったオランダは38万2,825台で、前年より14.7%の大幅な落ち込

みとなった。オランダ中央統計局（CBS）によると、2016年1月1日から乗用車に課される車両登録税（BPM、初回登録時1回のみ）の課税が大幅に引き上げられることになっていたため、2015年12月に車両登録が急増し、2016年はその反動で買い控えが続いたとみられている。オランダでは、プラグインハイブリッド車（PHEV）を含めて「広義の電気自動車」を対象に優遇税制を認めてきたが、2016年以降は徐々に優遇対象を「狭義の電気自動車」に絞る政策を進めている。

<ルノーが新車種投入効果で2位に浮上>

EUの乗用車新規登録台数をメーカー別にみると、欧州市場で最大のシェアを誇るVWグループが349万8,049台で前年比3.5%増となった（表2参照）。ただし、好調な「アウディ」「シュコダ」などを除いたVWブランドは165万473台（0.5%減）だった。

表2 EU27カ国のメーカー別乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

| | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|---------------|------------|------------|-------|--------|
| | | | シェア | 前年比 |
| VWグループ | 3,380,349 | 3,498,049 | 23.9 | 3.5 |
| フォルクスワーゲン | 1,658,469 | 1,650,473 | 11.3 | △ 0.5 |
| アウディ | 739,537 | 803,520 | 5.5 | 8.7 |
| シュコダ | 588,159 | 633,247 | 4.3 | 7.7 |
| セアト | 327,622 | 340,151 | 2.3 | 3.8 |
| ボルシェ | 63,567 | 66,421 | 0.5 | 4.5 |
| その他(注1) | 2,995 | 4,237 | 0.0 | 41.5 |
| ルノーグループ | 1,334,546 | 1,496,394 | 10.2 | 12.1 |
| ルノー | 957,398 | 1,082,871 | 7.4 | 13.1 |
| ダチア | 377,148 | 413,523 | 2.8 | 9.6 |
| PSAグループ | 1,448,688 | 1,446,052 | 9.9 | △ 0.2 |
| プジョー | 837,855 | 849,850 | 5.8 | 1.4 |
| シトロエン | 537,439 | 532,110 | 3.6 | △ 1.0 |
| DS | 73,394 | 64,092 | 0.4 | △ 12.7 |
| フォード | 992,232 | 1,022,272 | 7.0 | 3.0 |
| BMWグループ | 896,983 | 987,479 | 6.7 | 10.1 |
| BMW | 714,740 | 784,395 | 5.4 | 9.7 |
| ミニ | 182,243 | 203,084 | 1.4 | 11.4 |
| オペルグループ | 928,878 | 979,427 | 6.7 | 5.4 |
| オペル/ボグゾル | 925,062 | 976,616 | 6.7 | 5.6 |
| シボレー | 3,292 | 2,264 | 0.0 | △ 31.2 |
| GM(その他) | 524 | 547 | 0.0 | 4.4 |
| FCAグループ | 854,208 | 977,594 | 6.7 | 14.4 |
| フィアット | 647,349 | 737,103 | 5.0 | 13.9 |
| ジープ | 84,288 | 101,480 | 0.7 | 20.4 |
| ランチア/クライスラー | 61,541 | 67,135 | 0.5 | 9.1 |
| アルファロメオ | 55,507 | 64,618 | 0.4 | 16.4 |
| その他(注2) | 5,523 | 7,258 | 0.0 | 31.4 |
| ダイムラー | 799,386 | 909,734 | 6.2 | 13.8 |
| メルセデス・ベンツ | 707,046 | 807,336 | 5.5 | 14.2 |
| スマート | 92,340 | 102,398 | 0.7 | 10.9 |
| トヨタグループ | 575,214 | 618,182 | 4.2 | 7.5 |
| トヨタ | 537,704 | 575,390 | 3.9 | 7.0 |
| レクサス | 37,510 | 42,792 | 0.3 | 14.1 |
| 日産 | 539,949 | 535,412 | 3.7 | △ 0.8 |
| 現代 | 456,817 | 492,218 | 3.4 | 7.7 |
| 起亜 | 374,219 | 423,653 | 2.9 | 13.2 |
| ボルボ | 267,968 | 274,014 | 1.9 | 2.3 |
| マツダ | 194,866 | 220,427 | 1.5 | 13.1 |
| ジャガー・ランドローバー | 175,352 | 215,418 | 1.5 | 22.8 |
| ランドローバー | 136,022 | 148,759 | 1.0 | 9.4 |
| ジャガー | 39,330 | 66,659 | 0.5 | 69.5 |
| スズキ | 169,323 | 192,149 | 1.3 | 13.5 |
| ホンダ | 125,905 | 151,861 | 1.0 | 20.6 |
| 三菱自動車 | 124,038 | 106,681 | 0.7 | △ 14.0 |
| その他日系メーカー(注3) | 30,014 | 30,673 | 0.2 | 2.2 |
| 合計 | 13,668,935 | 14,577,688 | 100.0 | 6.6 |

(注1) ベントレー、ランボルギーニ、ブガッティを含む。(注2) ダッジ、マセラティを含む。(注3) スバル、ダイハツを含む。(注4) マルタを除くEU27カ国。
(出所) 表1に同じ

これに続くのがフランスのルノーグループで、149万6,394台(前年比12.1%増)となった。同社の発表によると、2016年の欧州での販売動向は、これまで主力だった「クリオ」「メガーヌ」などが伸び悩んだが、2015年に相次いで発表した小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車(SUV)「カジャール」、中型車(Dセグメント)「タリスマン」の需要が本格化し、グループ全体で着実に販売を伸ばしたという。一方、同じくフランスのPSAグループは144万6,052台(0.2%減)で、ルノーグループに抜かれて3位に後退した。プジョーブランドは1.4%増だったが、シトロエンブランドは1.0%減、同社が戦略的高级セグメントと位置付けるDSも12.7%減となった。

欧州ではドイツ系高級車の伸びが続いており、BMW グループは 98 万 7,479 台（前年比 10.1%増）と過去最高の登録台数記録を更新した。メルセデス・ベンツを傘下に置くダイムラーグループは 13.8%増で、10 万台を上回る大幅な伸びを記録した。うちメルセデス・ベンツは 2015 年の 70 万 7,046 台から 2016 年には 80 万 7,336 台に増え、単独ブランドでは BMW（78 万 4,395 台）を上回った。

このほかでは、市況が急回復しているイタリア市場に強い FCA グループは 97 万 7,594 台で前年比 14.4%増だった。

<台数拡大も伸び悩む日系のシェア>

日系メーカーでは、トヨタが 61 万 8,182 台（前年比 7.5%増）とトップで、中でも高級ブランドのレクサスは 14.1%の大幅増となった。2015 年にトヨタを猛追した日産は 0.8%減だった一方、ホンダは 20.6%増、スズキ 13.5%増、マツダ 13.1%増と 2 桁増が相次いだ。日系全体の登録台数は 186 万台と増えたが、シェアは 12.7%と 0.1 ポイント低下した。

韓国系は現代が前年比 7.7%増、起亜が 13.2%増となり、シェアは合計で 6.3%と 0.2 ポイント拡大した。

EU(その他)(2): 欧州自動車業界、相次ぎ BEV にシフトー厳しい EU 規制にディーゼル技術開発が限界ー

2017 年 02 月 01 日 ブリュッセル事務所 (前田篤穂)

2016 年 10 月に開催されたパリ・モーターショーでは、欧州自動車メーカーが「バッテリー電気自動車 (BEV)」へ本格的にシフトする動きを鮮明にしたことが注目された。1 回の充電で 600 キロ超走れるフォルクスワーゲン (VW) の新型コンセプト車が公開されたほか、2025 年を目標に各社は BEV の量産・市場投入を急ぐ。その背景には、EU の厳格な排ガス規制に対するディーゼル技術開発の限界があるようだ。

<VW が新型コンセプト車、2020 年に市場投入へ>

2016 年は欧州の自動車産業にとって、「電気自動車 (EV) 元年」となったとされる。これまで欧州自動車産業では、環境負荷が低いとされるディーゼルエンジンの性能向上などを通じた低炭素化が進められてきたが、2016 年後半から「EV」、特にハイブリッドタイプではない「バッテリーEV (BEV)」にビジネスの軸足を移す企業が目立ち始めている。このことは、2016 年 10 月に開催された国際自動車見本市「パリ・モーターショー」の展示からも明らかだ。

パリ・モーターショーで最も注目されたのが、ドイツのフォルクスワーゲン (VW) が公開した新型コンセプト EV「I.D.」だ。「I.D.」は 1 回の充電で走れる距離が 600 キロを超える性能を誇り、2020 年に市場に投入される見通し。VW のこれまでの戦略では、「シュコダ」や「セアト」など傘下のブランドごとに異なっていたプラットフォームを共通化し、ユニットや部品の開発コスト低減や生産工程の合理化を進めてきたが、「I.D.」では BEV 専用プラットフォーム「MEB」をあえて採用した。同社は 2025 年を目標に 30 を超える BEV 車種を投入し、BEV 販売台数 (通年) を 200 万~300 万台 (全体に占める比率は 20~25%) まで引き上げる計画だ。排ガス不正問題が発覚した 2015 年を「ディーゼル危機」と呼び、10 年かけて BEV シフトを本格化する構えだ。

VW 傘下のアウディも 2025 年を目標に米国市場での販売台数の 25% を BEV にする方針で、2018 年をめどに BEV のスポーツ用多目的車 (SUV) の新モデルを投入するとしている。また、ドイツのダイムラーもメルセデス・ベンツの BEV として 1 回の充電で 500 キロほど走るコンセプト車「EQ」を発表した。2025 年までに 10 車種以上の BEV をリリースするため、10 億ユーロを投資して BEV 用電池供給ネットワーク (このうち約 5 億ユーロはドイツ・ザクセン州のカメンツ事業所拡張に投資) を構築するという。このほか、ドイツの BMW は 2018 年に投入予定のプラグインハイブリッド EV (PHEV) 「i8 ロードスター」で PHEV のリリースを終了、2019 年以降は BEV 「ミニ」や BEV 「X3」に新モデルをシフトするとみられる。

<排ガス規制の強化が引き金に>

こうした欧州自動車メーカーの BEV 重視の方針転換の背景には、「ディーゼル技術の革新だけで EU 排ガス規制をクリアすることの限界」があると指摘されている。EU は乗用車 (新車) の排ガス規制として、メーカー別平均値に対して規制を行う企業別平均燃費規制 (Corporate Average Fuel Economy : CAFE) 方式を導入している。この規制による基準値は「2015 年までに排出量平均値を走行 1 キロに対して 130 グラム以下に抑えること」となっている。欧州委員会の発表によると、2014 年時点で全体の平均値は 123.4

グラムまで低減しており、多くの企業が何とか基準をクリアできていた。この規制では、排出量平均が基準値を超えると、その量に応じた課徴金がメーカーに課されるため、企業努力で基準をクリアしなければならない。

しかし、次の段階では「2021年までに排出量平均値を走行1キロに対して95グラム以下に抑えること」と厳しくなるため、「もう限界」（在欧州日系企業）との声が上がっていた。

また、最近は従来型エンジン車に対する規制強化の動きも活発だ。オランダ下院では連立与党に加わる「労働党（PvdA）」が、2025年以降はディーゼルエンジンやガソリンエンジンを搭載した車両の販売を禁止する法案を提出しており、第1党の「自由民主国民党（VVD）」は反対しているものの、電気自動車や燃料電池車以外の販売や走行が違法化される可能性も取り沙汰されている。

英国(生産)(1):乗用車輸出は135万台で過去最多ー2016年の自動車をめぐる動向(1)ー

2017年02月23日 ロンドン事務所(岩井晴美)

自動車製造販売者協会(SMMT)は1月26日、2016年の英国の自動車生産・輸出統計を発表した。乗用車の生産台数は過去17年間で最も多くなり、輸出台数は過去最多を記録した。SMMTのマイク・ホーズ会長は「過去数年の製造設備への投資、最先端のデザインと技術、欧州有数の熟練した労働力による高い生産性の結果」と分析した。2016年の英国の自動車をめぐる動向を2回に分けて報告する。

<生産台数は乗用車が8.5%増、商用車が0.6%減>

SMMTによると、2016年の英国の乗用車生産台数は過去17年間で最も多い172万2,698台(前年比8.5%増)となり、輸出台数は過去最多の135万4,216台(10.3%増)を記録した(表1参照)。一方、商用車(バン、トラック、バスなど)の生産台数は0.6%減の9万3,924台にとどまったが、輸出台数は16.2%増の5万4,842台と好調だった。英国で生産された乗用車の78.8%、商用車の58.4%が輸出された。

表1 英国の自動車生産・輸出台数 (単位:台、%)

| | | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-----|------|-----------|-----------|-------|
| 乗用車 | 生産 | 1,587,677 | 1,722,698 | 8.5 |
| | 国内販売 | 359,796 | 368,482 | 2.4 |
| | 輸出 | 1,227,881 | 1,354,216 | 10.3 |
| | 輸出比率 | 77.3 | 78.8 | - |
| 商用車 | 生産 | 94,479 | 93,924 | △0.6 |
| | 国内販売 | 47,300 | 39,102 | △17.3 |
| | 輸出 | 47,179 | 54,842 | 16.2 |
| | 輸出比率 | 49.9 | 58.4 | - |

(出所)英国自動車製造販売者協会(SMMT)

ホーズ会長は「過去数年の製造設備への投資、最先端のデザインと技術、欧州有数の熟練した労働力による高い生産性の結果」と説明し、好調さをアピールした。一方で、2016年の英国の自動車会社の投資約束額が、英国の自動車産業の将来に対する「不確実性」から、前年比33.6%減の16億6,000万ポンド(約2,357億2,000万円、1ポンド=約142円)に縮小したと発表した(2017年2月6日記事参照)。

乗用車の生産台数をメーカー別にみると、インドのタタ・モーターズ傘下のジャガー・ランドローバーが前年比11.1%増で全体の31.6%を占め、前年に引き続き首位となった(表2参照)。続く日産(構成比29.5%)が6.5%増、ドイツBMW傘下のミニ(12.2%)が4.9%増となった。英国で生産される乗用車の98.4%が上位6社によって生産されており、この6社はいずれも外資系だ。ちなみに日本メーカー3社(日産、トヨタ、ホンダ)のシェアを合わせると47.7%となった。

SMMTによると、英国で2016年中に新たに生産が開始されたモデルは10あり、そのうち9つが高級車(プレミアムブランド)だ。英国は高級車生産台数において、欧州ではドイツに次いで2位となった。また、自動車の総生産台数では欧州3位だった。

表2 メーカー別乗用車生産台数 (単位:台、%)

| メーカー | 工場 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|--------------|----------------------------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | 構成比 | 前年比 |
| ジャガー・ランドローバー | キャッスル・ブロムウィッチ、ヘールウッド、ソーリハル | 489,923 | 544,401 | 31.6 | 11.1 |
| 日産 | サンダーランド | 476,589 | 507,444 | 29.5 | 6.5 |
| ミニ | オックスフォード | 201,207 | 210,973 | 12.2 | 4.9 |
| トヨタ | バーナストン | 190,161 | 180,425 | 10.5 | △ 5.1 |
| ホンダ | スウインドン | 119,414 | 134,146 | 7.8 | 12.3 |
| ボクスホール | エルズミアポート | 85,241 | 118,182 | 6.9 | 38.6 |
| その他 | - | 25,142 | 27,127 | 1.6 | 7.9 |
| 合計 | | 1,587,677 | 1,722,698 | 100.0 | 8.5 |

(出所)表1に同じ

<乗用車輸出の 56.0%、商用車輸出の 94.7%が欧州向け>

2016年に英国で生産された乗用車の78.8%が輸出された。輸出先を国・地域別にみると、EU向けが前年の57.5%から1.5ポイント減り56.0%を占めた(表3参照)。2016年には旺盛な需要に加えて通貨ポンド安も重なって、米国向けが47.2%増と大幅に伸び、シェアも前年の10.9%から14.5%に上昇した。その一方、中国向けは3.1%増にとどまり、シェアは前年より0.5ポイント低下して6.5%となった。中国向けが伸び悩んだのは、江蘇省常熟市にジャガー・ランドローバーが奇瑞汽車と合弁で設立した工場が2014年10月から稼働し、現地生産台数が拡大しているため、とSMMTは分析している。米国向けのほかでは日本向けが14.8%増と伸び、トルコとカナダ向けも大幅増となった。

表3 英国の乗用車輸出先の国・地域別割合(2016年)
(単位:%)

| | |
|---------|------|
| EU | 56.0 |
| ドイツ | 8.6 |
| イタリア | 7.2 |
| フランス | 6.7 |
| ベルギー | 6.2 |
| スペイン | 3.4 |
| 米国 | 14.5 |
| 中国 | 6.5 |
| トルコ | 3.1 |
| オーストラリア | 2.5 |
| 日本 | 1.9 |
| カナダ | 1.8 |
| 韓国 | 1.7 |
| イスラエル | 1.1 |
| ロシア | 1.0 |

(注)各国別の輸出台数は未発表。

(出所)表1に同じ

一方、2016年に英国で生産された商用車は58.4%が輸出された。これは過去7年間で最も高い比率となった。商用車の輸出先は欧州が94.7%と最大で、アジアが3.2%と続く。ホーズ会長は欧州への輸出依存度の高さに鑑み、「EUと有益な貿易関係を維持することは重要だ。車両と部品の両方について関税と非

関税障壁のない貿易、つまり障害のない取引を守ることは、われわれの商用車製造業の将来の競争力維持にとって極めて重要だ」と述べている。

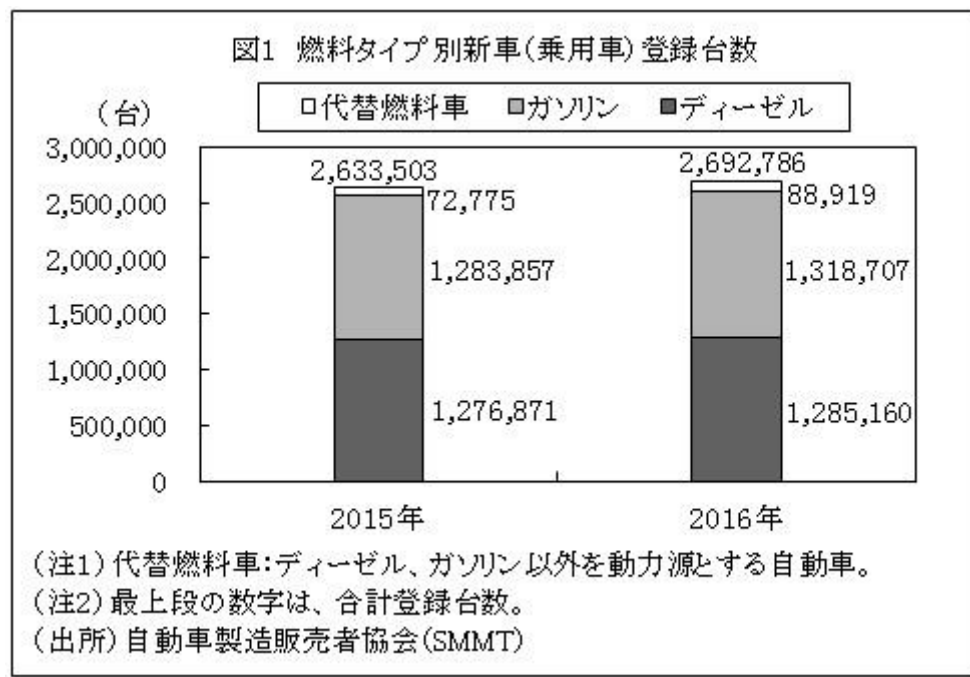
英国(販売)(2):乗用車の新車登録、過去最多の269万2,786台に—2016年の自動車をめぐる動向(2)—

2017年02月24日 ロンドン事務所(岩井晴美)

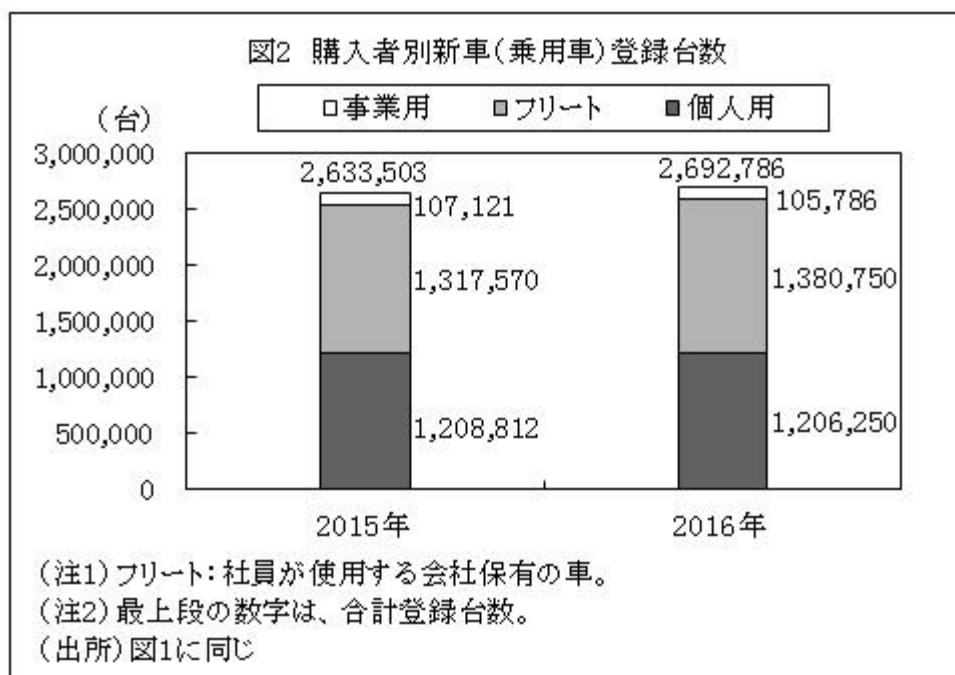
自動車製造販売者協会(SMMT)は1月5日、2016年の新車(乗用車)登録台数が過去最多の269万2,786台になったと発表した。内需が堅調を維持したことに加え、ローン金利安が続いていることがその背景にある。2016年には、自動運転やコネクテッドカーの技術開発に向けた取り組みが進んだ。連載の後編。

<好景気とローン金利安を反映>

SMMTによると、2016年の自動車の国内販売(輸入車を含む)は英国内の好景気とローン金利安を反映して、好調だった。新車(乗用車)登録台数は、2012年以降、前年比増が続いており、2016年は2.3%増の269万2,786台と過去最多となった。燃料タイプ別にみると、ガソリン車(49.0%)、ディーゼル車(47.7%)が合わせて96.7%を占めている(図1参照)。代替燃料車(AFV)は3.3%とまだシェアが低い。台数では22.2%増と大幅な伸びを示した。



購入用途別にみると、社員が使用する「フリート」(注)と呼ばれる会社所有の自動車が4.8%増と伸びた一方で、個人用は0.2%減、事業用も1.2%減となった(図2参照)。



メーカー別では、上位から順にフォード (市場シェア 11.8%)、ボックスホール (9.3%)、フォルクスワーゲン (VW、7.7%) と続くが、上位3社はそれぞれ5.1%減、7.0%減、7.5%減と不振だった。一方、4位以下はBMW (6.8%)、5位アウディ (6.6%)、6位メルセデス・ベンツ (6.3%) と続き、それぞれ9.1%増、6.4%増、16.9%増と好調だった。

日系メーカーでは、日産 (7位、市場シェア 5.7%) が0.9%減、トヨタ (9位、3.6%) が2.0%減だった一方、ホンダ (18位、2.2%) が10.7%増、マツダ (21位、1.7%) が2.4%増、スズキ (22位、1.4%) が10.8%増だった。なお、新車登録の上位10ブランドは表1のとおり。

表1 2016年の新車登録台数上位10ブランド
(単位: 台)

| 順位 | ブランド | 台数 |
|----|---------------|---------|
| 1 | フォード・フィエスタ | 120,525 |
| 2 | ボックスホール・ゴルサ | 77,110 |
| 3 | フォード・フォーカス | 70,545 |
| 4 | VW・ゴルフ | 69,492 |
| 5 | 日産・キャシュカイ | 62,682 |
| 6 | ボックスホール・アストラ | 60,719 |
| 7 | VW・ポロ | 54,448 |
| 8 | ミニ | 48,328 |
| 9 | メルセデスベンツ・Cクラス | 44,184 |
| 10 | アウディ・A3 | 43,808 |

(出所) 図1に同じ

2017年の販売見通しについて、SMMTのマイク・ホーズ会長は「ポンド安に伴う輸入物価の上昇が懸念されるものの、依然として歴史的な低金利であることから、2017年に新車購入を検討する余地は多々ある。長期的にみると、この市場の強みは、現在の貿易関係を維持できるか、特に新車価格を大幅に引き

上げる可能性のある関税障壁をいかに回避するかにかかっている」とコメントした。

<自動運転やコネクテッドカーの技術開発を政府が支援>

政府は、次世代自動車の開発を支援している。中でも、自動運転およびコネクテッドカー技術については技術開発支援のため、ビジネス・エネルギー・産業戦略省傘下のイノベーション推進機関であるイノベート UK を通じて 2 億ポンド（約 284 億円、1 ポンド＝約 142 円）を拠出し、コネクテッドカー・自動運転車センター（Centre for Connected and Autonomous Vehicle : CCAV）を 2015 年に設立した。同センターは、研究、開発、実証や実用化プログラムを提供しつつ、省庁や関連企業の協力・連携窓口としての役割を担っている。また 2016 年 2 月には、自動運転技術の研究開発を行う 8 つのプロジェクトに対し、2,000 万ポンドの助成金の拠出も決定した。このほか、2015 年 1 月から、ブリストル、ロンドン南東部グリニッジ、ミルトンキーンズおよびコベントリー（両都市で 1 つの単位）の 3 ヲ所で、イノベート UK から 1,000 万ポンドの支援を受けた実証走行テストが行われている。

排ガスの低排出量車普及に向けては、2011 年 1 月から「プラグインカーグラント」制度が実施されている。電気自動車、プラグインハイブリッド車など環境対応車の購入の際には、乗用車で最大 4,500 ポンド、商用車で最大 8,000 ポンドの補助が受けられる。本制度を利用して販売された新車は、2016 年には前年比 31.4%増の 3 万 5,447 台に上った（表 2 参照）。

表2 電気など代替燃料車の登録台数 (単位: 台, %)

| | | 2015年 | 2016年 | 前年比 | 新車登録台数に占める比率 |
|------------------|-----------|-----------|-----------|--------|--------------|
| プラグイン | 電気のみ | 9,934 | 10,264 | 3.3 | 0.4 |
| | その他電源 | 18,770 | 26,643 | 41.9 | 1.0 |
| ハイブリッド | ガソリンと電気 | 40,187 | 50,261 | 25.1 | 1.9 |
| | ディーゼル油と電気 | 3,873 | 1,741 | △ 55.0 | 0.1 |
| うち、プラグインカーグラント対象 | | 26,970 | 35,447 | 31.4 | 1.3 |
| 新車登録合計 | | 2,633,503 | 2,692,786 | 2.3 | 100.0 |

(出所) 図1に同じ

(注) フリートは、自動車会社自身またはリース会社に何十台かまとめて販売されて、企業にリースされる車両。事業用は、ばら売りで、企業が直接購入しビジネスに使う車両。

ドイツ(生産・販売)(1):2016年の乗用車新車販売は4.5%増と堅調さを維持ー外国ブランド車が好調、ディーゼル車には逆風ー

2017年01月17日 デュッセルドルフ事務所(福井崇泰)

2016年の乗用車の新規登録(販売)台数は、前年比4.5%増の335万1,700台となった。2015年に比べ伸び率はやや鈍化したものの、堅調さを維持した。国内の生産台数は横ばいだったが、外国ブランド車の販売が伸びた。日系ブランド車も好調に推移した。

<経済成長や好調な個人消費が背景に>

ドイツ自動車産業連合会(VDA)の発表(1月4日)によると、2016年のドイツ国内の乗用車の新規登録台数は前年比4.5%増の335万1,700台となった(表1参照)。5.6%増だった2015年に比べて伸び幅は縮小したものの、堅調な経済成長や安定した雇用による好調な個人消費が販売の伸びにつながった。一方、国内生産台数と輸出台数は横ばいとなった。

表1 乗用車の新規登録、輸出、生産台数
(2016年) (単位:台、%)

| | 台数 | 前年比 |
|-----------|-----------|-----|
| 新規登録 | 3,351,700 | 4.5 |
| 国内メーカー(注) | 2,377,100 | 3.1 |
| 外国メーカー | 974,600 | 8.3 |
| 輸出 | 4,415,300 | 0.1 |
| 生産 | 5,743,400 | 0.1 |

(注)セアト、シュコダなどの外国系自社ブランドを含む。

(出所)VDA

外国メーカー車の新規登録台数は、国内メーカー(セアト、シュコダなどの外国系自社ブランドを含む)を上回る伸びを示し、輸入車の販売増加が国内市場の伸びにつながったことがうかがえる。

新規登録台数を主要ブランド別にみると、メルセデス・ベンツは前年比8.5%増の31万台、BMWは5.4%増の26万台と、いずれも2015年より伸び率を加速させた(表2参照)。ただし、2016年下半期には、販売台数の伸びは減速傾向に転じている。一方、ドイツ自動車市場の約2割を占めるフォルクスワーゲン(VW)は、マイナス成長となった2016年上半期から下半期にかけてさらに落ち込み、通年では4.3%減となった。

表2 主要ブランド別乗用車新規登録台数(2016年)

(単位:台、%)

| | | 台数 | 構成比 | 前年比 |
|--------------|--------------|-----------|-------|-------|
| 上位10 ブランド | フォルクスワーゲン | 656,025 | 19.6 | △ 4.3 |
| | メルセデス・ベンツ | 311,286 | 9.3 | 8.5 |
| | アウディ | 289,617 | 8.6 | 7.6 |
| | BMW | 262,083 | 7.8 | 5.4 |
| | オペル | 243,792 | 7.3 | 6.3 |
| | フォード | 239,766 | 7.2 | 6.8 |
| | シュコダ | 186,172 | 5.6 | 3.5 |
| | ルノー | 125,300 | 3.7 | 13.9 |
| | 現代 | 107,228 | 3.2 | △ 1.1 |
| | セアト | 97,585 | 2.9 | 3.1 |
| 日系 ブランド | トヨタ(レクサスを含む) | 74,239 | 2.2 | 9.8 |
| | 日産 | 72,547 | 2.2 | 3.9 |
| | マツダ | 63,310 | 1.9 | 8.8 |
| | 三菱自動車 | 37,228 | 1.1 | 8.1 |
| | スズキ | 31,371 | 0.9 | 1.5 |
| | ホンダ | 25,331 | 0.8 | 20.2 |
| | スバル | 6,963 | 0.2 | 6.3 |
| 合計(その他を含む) | | 3,351,607 | 100.0 | 4.5 |

(出所) 連邦自動車局(KBA)

<日系8ブランドで8.1%増>

日系ブランド車も好調で、日系8ブランドを合わせた2016年の新車登録台数は前年比8.1%増の31万台となり、全体の9.3%を占めた。中でも大幅に伸ばしたのがトヨタ(レクサスを含む)で9.8%増となった。上半期は前年同期比1.3%の微増にとどまっていたが、下半期には18.2%増加した。特にレクサスブランドの好調が目立ち、約5割増となった。また、ホンダも大幅に伸ばし2万5,000台を超えた。一方、ここ数年足踏みが続く韓国車は2.7%増の17万台強にとどまり、シェアを0.1ポイント下げた。

新車登録台数をタイプ別にみると、コンパクト(シェア25.2%)、小型車(14.5%)、中型車(12.8%)、スポーツ用多目的車(SUV、12.7%)で市場全体の3分の2を占めている。コンパクトと中型車のシェアが2015年に比べ、それぞれ1.3ポイント、0.4ポイント落ちた一方、人気のSUVは2.1ポイント伸びた。

<ディーゼルエンジン車にVW問題の影>

2016年の特徴は、VWの排ガス不正問題の影響が表れ始めていることだ。新規登録された乗用車のうち、ディーゼルエンジン車は前年比0.1%増にとどまり、構成比も45.9%と前年より2.1ポイント下がった(表3参照)。これまで、ディーゼルエンジン車は常に48~49%のシェアを占めてきたが、今回初めて目に見える低下となった。一方のガソリン車は8.4%増で、構成比も1.8ポイント増の52.1%となった。ハイブリッドカーも環境負荷が少ないことが評価され、前年より4割超増加し、構成比は1.4%と0.4ポイント上昇した。

表3 エンジンタイプ別乗用車新規登録台数(2016年)
(単位:台、%)

| エンジンタイプ | 台数 | 前年比 | 構成比 | |
|---------|-----------|-------|-------|-------|
| | | | 2015年 | 2016年 |
| ガソリン | 1,746,308 | 8.4 | 50.3 | 52.1 |
| ディーゼル | 1,538,596 | 0.1 | 48.0 | 45.9 |
| ハイブリッド | 47,996 | 42.7 | 1.0 | 1.4 |
| プラグイン | 13,744 | 23.8 | 0.3 | 0.4 |
| 電気 | 11,410 | △ 7.7 | 0.4 | 0.3 |

(出所)表2に同じ

ドイツ(販売)(2):VWの世界販売が1,000万台超す、ダイムラーは11.9%増ー2016年ドイツ自動車産業の動向ー

2017年01月27日 ベルリン事務所、デュッセルドルフ事務所(福井崇泰、小菅宏幸)

ドイツ主要自動車メーカーの2016年の世界全体の販売成績が発表された。最大手のフォルクスワーゲン(VW)は販売台数を再び1,000万台の大台に乗せたほか、高級車メーカーのダイムラーが好調を維持し、大きく台数を伸ばした。また、ドイツの自動車産業は積極的に自動走行システムの開発に取り組み、技術や標準の確立に向けた日独政府レベルでの連携も始まった。

<VWは3.8%増で再び大台>

VWグループは1月10日、2015年は前年比で減少し1,000万台を下回ったが、2016年の全世界での販売台数(商用車を含む)が1,031万2,400台で3.8%増加したと発表した(表1参照)。ドイツ市場での販売台数は0.2%増と伸び悩んだものの、西欧では3.4%増と好調だった。ロシアでは前年に引き続き減少したものの、ロシアおよび中・東欧では7.0%の伸びとなった。

また、アジア・大洋州では10%近い伸びを達成した。VW最大の市場である中国で前年のマイナス成長から12.2%増と大きく伸び、アジア・大洋州での販売を大きく牽引した。一方、北米は、米国での不調により微増にとどまり、南米では前年に引き続き大きく減少した。

表1 VWの販売台数(2016年)(単位:台、%)

| | 販売台数 | 前年比 |
|-----------|------------|-------|
| 欧州 | 4,206,500 | 4.0 |
| 西欧 | 3,548,500 | 3.4 |
| ドイツ | 1,292,000 | 0.2 |
| 中・東欧 | 658,100 | 7.0 |
| ロシア | 166,900 | △4.3 |
| アジア・大洋州 | 4,318,700 | 9.7 |
| 中国(香港を含む) | 3,982,200 | 12.2 |
| 北米 | 939,100 | 0.8 |
| 米国 | 591,100 | △2.6 |
| 南米 | 421,300 | △24.6 |
| ブラジル | 257,800 | △33.9 |
| 合計 | 10,312,400 | 3.8 |

(注)商用車を含む。

(出所)VWウェブサイト

<ダイムラーの伸びが突出、BMWは欧州と中国で好調>

ダイムラーは2016年、大幅に販売台数を増やした。1月9日の発表によると、ブランド「スマート」を含めた2016年の世界での販売台数は11.9%増の222万8,367台となった。特にスマートの販売が好調で、21.0%増の14万4,479台となったほか、高級ブランド車のメルセデス・ベンツも初めて販売台数200万台を突破した。

地域別の販売台数をみると、北米自由貿易協定（NAFTA）地域での販売は伸び悩んだものの、欧州での販売は12.4%増と好調だった（表2参照）。英国（前年比16.6%増）、フランス（16.7%増）、イタリア（16.6%増）、スペイン（18.2%増）、ベルギー（17.5%増）といったドイツ（7.2%増）以外の主要国で販売台数を大きく増やした。アジア・大洋州でも19.3%増と大きく伸びた。特に中国市場では、販売を26.6%増47万2,844台とし、ダイムラーの販売成績を牽引した。また、韓国でも販売台数を25.0%伸ばした。

表2 ダイムラーの販売台数(2016年)
(単位:台、%)

| | 販売台数 | 前年比 |
|---------|-----------|-------|
| 欧州 | 898,234 | 12.4 |
| ドイツ | 293,209 | 7.2 |
| アジア・大洋州 | 734,169 | 19.3 |
| 中国 | 472,844 | 26.6 |
| 日本 | 67,233 | 3.5 |
| NAFTA | 395,289 | 0.6 |
| 米国 | 340,237 | △ 0.8 |
| 全世界 | 2,228,367 | 11.9 |

(出所)ダイムラーウェブサイト

BMWは1月9日、ミニ、ロールスロイスを含めた2016年の全世界での販売台数は、5.3%増の236万7,603台だったと発表した。ブランド別の販売台数の伸び率は、BMWが前年比で5.3%増、ミニが6.4%増、ロールスロイスが6.0%増となった。

地域別に販売台数（ロールスロイスを除く）をみると、欧州ではBMWも好調で、9.2%増の109万1,192台となった（表3参照）。フランス、イタリア、スペインでの販売が好調だった。アジアでの販売も好調に推移し、9.0%増で74万5,784台となった。中国は11.3%増の51万6,355台を販売、初めて販売台数が50万台を超えた。日本でも好調で8.3%増の7万4,935台となった。一方、他のドイツ自動車メーカーと同様、米州では苦戦しており、7.2%減の45万8,982台となった。中南米での販売は好調だったものの、米国で9.7%減となったことが大きく響いた。

表3 BMWの販売台数(2016年)
(単位:台、%)

| | 販売台数 | 前年比 |
|------|-----------|-------|
| 欧州 | 1,091,192 | 9.2 |
| 英国 | 251,577 | 8.9 |
| フランス | 85,697 | 12.7 |
| イタリア | 83,750 | 17.7 |
| スペイン | 55,096 | 21.0 |
| アジア | 745,784 | 9.0 |
| 中国 | 516,355 | 11.3 |
| 日本 | 74,935 | 8.3 |
| 韓国 | 58,500 | 7.2 |
| 米州 | 458,982 | △ 7.2 |
| 米国 | 365,204 | △ 9.7 |
| カナダ | 44,621 | 6.1 |
| 中南米 | 34,670 | 15.4 |
| 全世界 | 2,367,603 | 5.3 |

(注1) 中国は大陸のみ。

(注2) 全世界はロールスロイスを含むが、地域別はBMWとミニのみ。

(出所) BMWウェブサイト

<自動走行に商機を見いだすドイツ自動車産業>

BMWは2016年12月、自動走行システムに関する開発センターを本社が所在するミュンヘン郊外に設置すると発表した。2017年半ばまでに自動運転にかかる資源をこの開発センターに集中させ、開発の効率化を狙う。2,000人の技術者がこの拠点でソフトウェア開発やテストなどに従事するという。これ以外にも、ドイツの自動車メーカーや部品メーカーは自動走行に大きな商機を見だし、積極的に技術開発を行っている。2016年7月にコンサルティング会社のローランド・ベルガーとアーヘン車両研究所(fka)が発表したレポートによると、ドイツ自動車産業の技術開発指標は米国、日本に先んじている、ドイツメーカーは自動運転機能をプレミアムクラスの「売り」ポイントとして打ち出していることに対して、日本メーカーは特に主力車種で安全性を自動運転の強みとする傾向があるという。

ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省(BMVI)は、2016年7月に自動走行分野での研究開発を支援する補助金プログラムを発表、2020年までに8,000万ユーロを支援するという。一方、自動走行では、技術面・法律面も含めた世界市場に向けた標準の確立が重要となる。こうした点から日独の協力を推進する動きもある。2017年1月12日、鶴保庸介内閣府特命担当相(科学技術政策)とヨハンナ・バンカ連邦教育・研究相がベルリンで会談し、日独両政府は自動走行技術の研究開発の推進に関する共同声明を発表。両国の持つ技術を補完し合いながら、自動走行に関する標準化を促進することになっている。

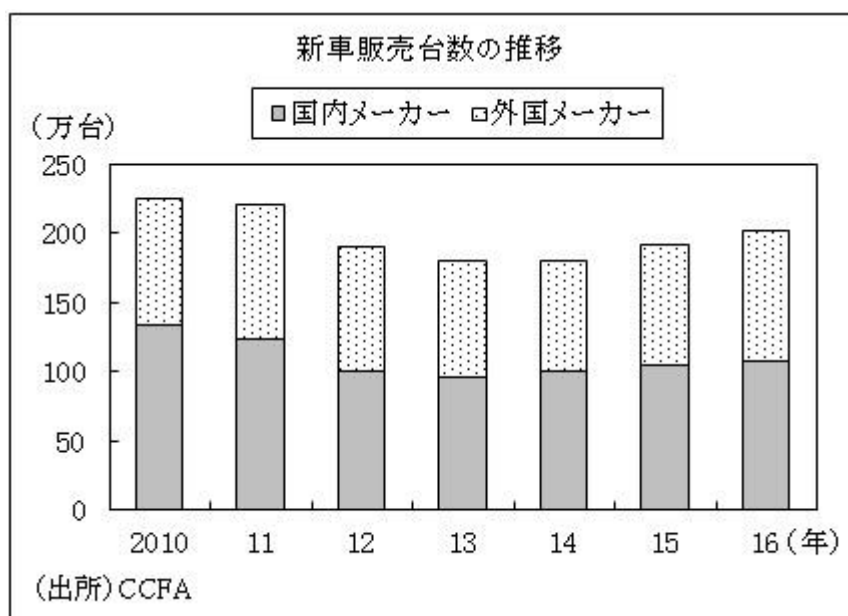
フランス(販売):2016年の乗用車新車販売台数、5年ぶりに200万台を回復

2017年01月16日 パリ事務所(山崎あき)

2016年の乗用車新車登録(販売)台数は、前年比5.1%増の201万5,186台となった。新車登録台数が200万台を超えたのは、欧州債務危機の影響で景気低迷が鮮明になった2012年以降初めてで、5年ぶりの大台回復は個人消費の持ち直しを裏付けた。2017年は200万台を維持するものの、伸び率は小幅にとどまるとみられている。

<新車販売台数は5.1%増、力強い伸び続く>

フランス自動車工業会(CCFA)が1月2日に発表した統計によると、2016年の乗用車新車登録(販売)台数は201万5,186台と前年比5.1%増加した。2015年の6.8%増に続き力強い伸びを示すとともに、5年ぶりに200万台を超える水準を取り戻した(図参照)。2015年からの個人消費の持ち直しを裏付ける結果となった。



ルノーとPSAグループを合わせた国内メーカーの新車販売台数は、前年比3.7%増の107万8,433台と3年連続で増加した。PSAグループではプジョーブランドが33万5,884台で2.6%増えた一方、シトロエンブランドは19万5,011台で3.0%減った。主力の小型車「C3」がモデルチェンジの端境期だったことが響いたようだ。ルノーグループではルノーブランドが6.6%増の40万7,933台となったほか、グループ傘下ルーマニアのダチアブランドが13.4%増の11万529台と販売増に寄与した。

新車販売台数に占める国内メーカーのシェアは53.5%で、販売台数上位10車種も依然としてフランス車が占めた。前年に引き続き、ルノー「クリオ4」、プジョー「208」、ダチア「サンデロ」など小型車のほか、ルノー「キャプチャー」、プジョー「2008」の小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車(SUV)が人気だった。

<ディーゼル車の割合は約5ポイント低下>

外国メーカーの販売台数は、93万6,753台で前年比6.8%増だった。外国勢で最大のシェアを持つドイツのフォルクスワーゲン（VW）グループ（アウディ、シュコダなどを含む）は25万8,603台と2.8%増加したが、VWブランドはディーゼル車の排ガス不正問題などを背景に14万3,102台と0.7%減った。他方、高級車を主力とするドイツのBMWグループは12.7%増の8万5,712台となり、ダイムラーグループも高級車メルセデスが好調で、11.9%増の7万1,040台と前年からの回復基調が続いた。アジア勢では、韓国の現代グループが6万1,727台で16.2%増えた。日本車では、トヨタが8.6%増の8万2,796台と引き続き好調だった。

乗用車新車販売に占めるディーゼル車の割合は52.1%と、前年(57.2%)からほぼ5ポイント低下した。ピークだった2012年に比べると、21ポイント低下したことになる。ガソリン価格の下落を受け、ガソリン車の割合は43.8%と前年を約5ポイント上回った。また、ハイブリッド車の割合は2.9%と前年の3.2%から縮小し、電気自動車は1.1%で前年の0.9%から小幅ながら増加した。

他方、2016年の中古乗用車の販売台数は564万3,359台となり、前年比1.5%増だった。中古車販売は2013年に前年割れとなったが、2014年以降は拡大を続けている。

なお、2016年の小型商用車（車載量5トン未満）の販売台数は前年比8.1%増の41万97台と3年連続で増加した。大型トラック（5トン以上）は4万7,148台で13.0%伸びた。

2017年の乗用車新車販売台数は200万台を超える見通しだが、物価上昇による家計購買力の低下などを受け、前年比1.5%増程度の小幅な伸びにとどまるとみられている。

イタリア(生産・販売):2016年の乗用車販売台数は15.8%増と好調続く

2017年03月07日 ミラノ事務所(山内正史)

2016年の乗用車の新車登録台数は前年比15.8%増の182万4,835台と、前年に引き続いて好調だった。小型車、小型クロスオーバー・スポーツ用多目的車(CUV)、高級車などが人気となった。一方、国内の自動車生産台数は8.8%増だった。

<小型車やCUVに人気、高級車も急増>

2016年の乗用車新車登録(販売)台数が大きく伸びた理由として、イタリア自動車工業会(ANFIA)は、消費者の購買意欲の高まり、企業景況感の改善、原油価格の下落、減価償却にかかる特別減税措置や新サバティエニ法(中小企業への設備機械購入支援)の導入、などを挙げている。

外国自動車代理店組合(UNRAE)の発表によると、メーカー・ブランド別順位は前年と大きな変化はなく、フィアット、フォルクスワーゲン(VW)、フォードがトップ3を占めた(表1参照)。日系メーカーでは、トヨタが7万1,826台、前年比9.4%増で前年と同じ7位だった。同社で販売台数トップ車種の「ヤリス(日本名:ヴィッツ)」は3万5,419台で9.7%増えた。その他の日系メーカーでは、スズキ、マツダ、ホンダなどが販売台数を大きく伸ばした。

表1 2016年のメーカー・ブランド別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

| 順位 | | 台数 | シェア | 前年比 |
|----|---------|-----------|-------|-------|
| 1 | フィアット | 381,514 | 20.9 | 17.0 |
| 2 | VW | 139,049 | 7.6 | 16.8 |
| 3 | フォード | 124,250 | 6.8 | 13.7 |
| 4 | ルノー | 118,280 | 6.5 | 24.7 |
| 5 | オペル | 95,046 | 5.2 | 6.8 |
| 6 | プジョー | 94,088 | 5.2 | 11.5 |
| 7 | トヨタ | 71,826 | 3.9 | 9.4 |
| 8 | ランチア | 65,701 | 3.6 | 16.6 |
| 9 | メルセデス | 64,341 | 3.5 | 19.9 |
| 10 | アウディ | 63,953 | 3.5 | 16.7 |
| 14 | 日産 | 55,190 | 3.0 | △4.0 |
| 21 | スズキ | 22,615 | 1.2 | 21.0 |
| 26 | マツダ | 10,959 | 0.6 | 47.6 |
| 27 | ホンダ | 9,588 | 0.5 | 98.0 |
| 30 | 三菱自動車 | 4,213 | 0.2 | △8.2 |
| 32 | レクサス | 4,147 | 0.2 | 26.1 |
| 34 | スバル | 3,510 | 0.2 | 13.4 |
| 37 | インフィニティ | 1,764 | 0.001 | 392.7 |
| 合計 | | 1,824,835 | 100.0 | 15.8 |

(注)1~10位および日系メーカー・ブランドを記載。
(出所)UNRAE資料を基に作成

販売台数が多かった車種は、前年に引き続きフィアットの「パンダ」「500L」、ランチアの「イプシロン」などで、小型車人気が続いている(表2参照)。また、販売台数の伸びが顕著なのはフィアットの「500X」

やジープの「レネゲード」といった CUV だ。台数は少ないが、高級車も、日産のインフィニティブランドが前年比 4.9 倍に増え、ジャガーブランドも 3 倍になるなど、好調を裏付けた。

表2 2016年の車種別登録台数トップ10
(単位:台、%)

| 順位 | 車種 | メーカー | 台数 | 前年比 |
|----|-------|-------|---------|--------|
| 1 | パンダ | フィアット | 147,291 | 15.6 |
| 2 | イプシロン | ランチア | 65,655 | 17.6 |
| 3 | 500L | フィアット | 54,710 | 5.5 |
| 4 | クリオ | ルノー | 49,775 | 14.0 |
| 5 | ゴルフ | VW | 47,217 | 6.2 |
| 6 | 500X | フィアット | 46,233 | 41.9 |
| 7 | 500 | フィアット | 45,404 | 11.1 |
| 8 | プント | フィアット | 45,226 | △ 22.4 |
| 9 | フィエスタ | フォード | 43,526 | 8.0 |
| 10 | ポロ | VW | 43,103 | 18.5 |

(出所)表1に同じ

動力源別にみると、ガソリン車とディーゼル車がシェアを拡大した一方、液化石油ガス（LPG）車、メタンガス車はシェアを落とした（表3参照）。原油価格の値下がりなどに伴い、既存型動力車の伸びが目立った。

表3 乗用車新規登録台数の動力源別シェアの推移
(単位:%)

| | 2014年 | 2015年 | 2016年 |
|--------|-------|-------|-------|
| ディーゼル | 55.2 | 55.7 | 57.3 |
| ガソリン | 28.7 | 31.0 | 32.5 |
| LPG | 9.1 | 7.6 | 5.6 |
| メタンガス | 5.3 | 4.0 | 2.4 |
| ハイブリッド | 1.6 | 1.6 | 2.1 |
| 電気 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |

(注)小数点処理の方法により合計が100%にならない場合がある。

(出所)表1に同じ

2017年の乗用車新車登録台数の見通しについて、ANFIAは191万台、UNRAEは195万台と予測している。UNRAEは、不安定な政情や若年層を中心とした車離れなどをマイナス要因とする一方、減税などの政策や旺盛なレンタル需要をプラス要因として挙げている。

<自動車の国内生産台数は前年比 8.8%増>

2016年の国内の自動車生産台数は110万3,516台で、前年比8.8%増加した。輸出台数は第1～第3四半期の合計（2017年2月末時点で最新の公表データ）で53万4,192台となり、前年同期比4.4%増だった。乗用車の輸出はほぼ横ばいだったが、トラックが19.5%増の2万3,570台となった。

なお、イタリアでは環境対応車の普及率が低いことが問題とされてきた。UNRAEによると、2016年6月末時点で、国内の乗用車約3,621万5,000台のうち、1996年に導入されたEUの排ガス規制で「ユーロ2」以下の水準の車が23.2%を占めているとされる。都市部を中心に大気汚染が悪化しており、トリノ市では2017年2月から、汚染物質の観測値に応じて自動車の運行規制を強化するなどの対策を講じている。また、政府も2016年12月に、環境対応車の利用を促進するため、代替エネルギー車向けのインフラ整備を進める政令を定めている。

スペイン(生産)(1):2016年は5.6%増、好況期並みに回復—スペインの自動車生産動向(1)—

2017年05月15日 マドリード事務所 (伊藤裕規子)

2016年のスペインの自動車生産台数は、前年比5.6%増の288万5,922台と2007年の好況期並みに回復し、世界8位の生産国の座を維持した。輸出台数は、主に欧州や中東向けが好調で、7.0%増の243万2,401台となった。近年はスポーツ用多目的車(SUV)や電気自動車(EV)の生産が増加傾向にある。スペインの自動車生産動向を2回に分けて報告する。

〈ルノー、メルセデス・ベンツ、日産が好調〉

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表(2017年1月17日)によると、2016年の自動車生産台数は前年比5.6%増の288万5,922台となった(表参照)。前年と同様に、メキシコ(約360万台)に次ぐ世界8位の生産国だ。内訳は、乗用車が235万4,117台(6.1%増)、商用車が46万6,766台(2.3%増)、トラックが6万5,039台(11.9%増)。前年から生産を開始した新型モデルの多くが、国内向け・輸出の両方で販売好調だったことが増加の要因になっている。

スペインの部門別自動車生産・輸出台数(2016年) (単位:台、%)

| | 生産 | | 輸出 | |
|-------------------------|-----------|-------|-----------|-------|
| | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 |
| 自動車全体 | 2,885,922 | 5.6 | 2,432,401 | 7.0 |
| 乗用車 | 2,354,117 | 6.1 | 2,056,021 | 7.7 |
| 乗用車(四輪駆動車を除く) | 2,307,391 | 4.8 | 2,011,248 | 6.2 |
| 四輪駆動車[主にスポーツ用多目的車(SUV)] | 46,726 | 180.9 | 44,773 | 176.7 |
| 産業用車両 | 531,805 | 3.4 | 376,380 | 3.5 |
| 商用車 | 466,766 | 2.3 | 348,144 | 5.0 |
| 小型商用車 | 243,984 | 6.0 | 222,986 | 4.9 |
| バン | 222,782 | △1.4 | 125,158 | 5.2 |
| トラック | 65,039 | 11.9 | 28,236 | △12.7 |
| 小・中型トラック | 38,301 | 26.9 | 17,065 | 11.3 |
| 大型トラック | 10,409 | △0.1 | 4,638 | △38.6 |
| トラクター(トレーラー用) | 16,329 | △6.9 | 6,533 | △30.9 |

(出所)スペイン自動車工業会(ANFAC)

メーカー別にみると、生産台数の伸びに最も寄与したのはルノー(約57万8,000台、前年比23.7%増)とメルセデス・ベンツ(約13万5,000台、35.9%増)で、2~3割台の伸びを示した。

ルノーは、パレンシア工場で生産する、日産「キャシュカイ(日本名:デュアリス)」のルノー版と呼ばれる小・中型SUV「カジャール」(14万795台、71.0%増)と、新型「メガーヌ」(1万9,1586台、49.7%増)の好調が増加要因だ。メルセデス・ベンツは、新型ミニバン乗用車「Vクラス」やその商用車タイプ「Vito」のヒットが生産を牽引した(添付資料参照)。

日系メーカーで唯一スペインに生産拠点を置く日産(約12万1,000台、15.8%増)も、上記2メーカーと並んで2桁増となった。生産モデルの入れ替えに伴う一部ライン休止で減産となった2015年から一転、ピックアップトラック「NP300ナバラ」の販売好調などが生産回復を牽引した。今後は、ルノーとメ

ルセデス・ベンツ向けに同モデルとアーキテクチャー（構造）の一部を共有するモデルの生産も開始する予定だ。

<輸出には下半期からブレグジットの影響も>

2016年の輸出台数は、生産台数の84%に相当する243万2,401台で、前年比7.0%増となった。主要輸出先を国・地域別（金額ベース）にみると、EU向けが全体の83.7%を占め、前年より12.4%増加した（うちユーロ圏向けは構成比64.6%、11.1%増）。EU域外向け（構成比16.3%）は1.0%増にとどまった。

ANFACによると、2016年は上半期が前年同期を10%超上回る伸びだったが、下半期には一部輸出先の政治・経済情勢の影響を受けて失速したという。今後も、主要輸出先の通貨下落や保護主義的政策の影響を懸念している。

英国のEU離脱（ブレグジット）問題や米国の政権交代による影響はまだそれほど出ていないとの見方が強いものの、国別3位の輸出先である英国向け（33万6,000台）は2016年9月から12月までの各月が平均で、前年同月比16%減のペースで減少した。

EU域外ではトルコに次ぐ輸出先の米国向けは、近年、フォード車を中心とした輸出拡大が進んだが、直近2年は減少が続いており、2016年は4万台を割り込んだ。米国の自動車政策に対する懸念もあり、今後の見通しも明るいとはいえない。また、アルジェリア向けは、新車の輸入規制強化が響き、前年比72%減の2万台となった。

一方、輸出（金額ベース）が好調だったのは、EU域内ではポーランドやチェコなど中・東欧向けで前年比2割増加した。EU域外では、中東（構成比1.8%）がイスラエル、サウジアラビアとアラブ首長国連邦向けのピックアップトラックの好調により、地域全体で57.0%増となった。

東アジア向け（構成比1.2%）は、前年比21.9%減だった。韓国向けは個人消費税の引き下げ政策が2016年前半で終了した影響で前年比45.8%の急減となったが、日本向けはメルセデス・ベンツ「Vクラス」の輸出が好調で59.6%増加した。

<小型車・4WD特化からSUVやEV生産も増加>

スペインでは、日欧米メーカー9社が13工場で作成車の組み立てを行っている。従来は小型車や四輪駆動車（4WD）の生産が大半だったが、近年はSUVやEVなど新たなタイプの受注が増加しており、これらの分野での受注を目指す拠点も多い。

また、ルノー・日産アライアンスとダイムラー、またPSAとオペルのような協力関係に基づくOEM（相手先ブランド生産）も近年拡大している。このうちPSAは、2017年3月に米国のゼネラルモーターズ（GM）傘下のオペルを買収すると発表した。買収により、PSAグループはイベリア半島内に4カ所の生産拠点を持つようになることから、拠点再編の可能性が多く報道で指摘されている。

スペインで生産する完成車メーカーの動向

| メーカー名 /組み立て拠点 | 生産モデル・新規受注 | 2016年生産台数 (前年比) |
|-----------------------------------|--|--------------------|
| ルノー /バリアドリード、バレンシア工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■バリアドリード工場(「キャブチャー」「トゥイジー」)、バレンシア工場(「カジャール」「メガーヌ4」) ・2016年4月の労使間合意を受け、2017-2020年生産計画として6億ユーロ超の投資を予定 ・新型小～中型SUV「カジャール」、2015年4月からバレンシア工場生産開始、9月に増産 ・「メガーヌ」第4世代、2015年11月からバレンシア工場開始 | 57.8万台 (23.7%増) |
| PSA /ピゴ、マドリッド工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■ピゴ工場(プジョー「パートナー」「301」、シトロエン「C4ピカソ」「グランC4ピカソ」「ベルランゴ」「C-エリゼ」、マドリッド工場(シトロエン「C4カクタス」) ・GMオベルとの小型商用車共同開発プロジェクト「K9」、ならびに新型SUVプロジェクト「V20」が2017～2019年にピゴ工場順次生産開始予定 ・2020年までにピゴ工場に36億ユーロ投資予定 | 50.5万台 (2.2%増) |
| セアト(VWグループ) /バルセロナ工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■「イピサ」「レオン」、アウディ「Q3」 ・EVモデルを開発中。「時期がくれば」バルセロナ工場生産予定 ・2018年にアウディA1の生産をブリュッセルから移管(これに伴いアウディQ3の生産をハンガリーに移管) ・2015～2019年の間に33億ユーロの投資を予定 | 44.8万台 (6.1%減) |
| フォード /バレンシア工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■「クーガ」「トランジット・コネクト」「モンデオ(HVモデル含む)」「S-Max」「ギャラクシー」 ・「数年以内に」EVモデルの生産を誘致 ・ベルギー工場閉鎖に伴い、移管されたミニバン「S-Max」「ギャラクシー」生産開始(2015年5月) ・中型車「モンデオ・ヴィニャーレ」、ハイブリッドモデル、生産開始(2015年5月) ・2013～2015年の間に12億ユーロを投資 | 39.6万台 (1.9%増) |
| オベル(2017年までGM傘下) /サラゴサ工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■「メリバ」「コルサ」「モッカX」、シトロエン「C3ピカソ」 ・2016年9月から「モッカX」の生産開始 ・2017年3月で「メリバ」の生産終了、4月からSUVの「クロスランドX」の生産開始予定 ・PSAと共同開発のSUV「シトロエンC-エアクロス」を2017年7月から生産開始予定(これに伴い「モッカX」はドイツに生産移管) | 35.5万台 (1.2%減) |
| フォルクスワーゲン(VW) /ナバラ工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■VW「ポロ」 ・2018年から「ポロ」のSUVモデルの生産開始予定。受注獲得すれば年間生産台数35万台に増加 ・2016～2019年に約10億ユーロの投資を予定 | 29.7万台 (0.5%減) |
| メルセデス・ベンツ /バスク工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■「ビト」「Vクラス」 ・2018年から商用車「Vito」のEVモデル(Vito E-Cell)の量産開始を予定 | 13.5万台 (35.9%増) |
| 日産 /バルセロナ、アビラ工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■バルセロナ工場(「NV-200」、e-NV-200(EVモデル)、「NP300ナバラ」「バルサー」)、アビラ工場(NT400、NT500) ・ピックアップトラック「NP300ナバラ」のプラットフォームをベースとするルノー/ダイムラーのモデルの生産準備(2017年) ・NT500の生産を2016年末で終了 ・ピックアップトラック「NP300ナバラ」、バルセロナ工場欧州向け生産開始(2015年10月) ・2014～2015年に4.3億ユーロの投資 | 12.1万台 (15.8%増) |
| イヴェコ(フィアット傘下) /バリアドリード、マドリッド工場 | <ul style="list-style-type: none"> ■バリアドリード工場(「デイリー」)、マドリッド工場(「ストラリス(ディーゼル、天然ガス)」「トラック」) ・2016年6月から大型トラック「ストラリス」の欧州向け生産開始、同プロジェクトでは1.4億ユーロの研究開発費を投じた ・2012～2016年に5億ユーロを投資 | 4.9万台 (12.2%増) |

(注)各メーカー生産台数は概数のため、合計は統計上の生産台数と必ずしも一致しない。
(出所)各社発表・報道を基に作成

スペイン(生産)(2):日産スペイン工場、EV など新型車種を相次いで立ち上げスペインの自動車生産動向(2)ー

2017年05月16日 マドリード事務所(高原萌)

日系メーカーで唯一、スペイン国内に製造拠点を置く日産自動車は、日本をはじめ、全世界に輸出する電気自動車(EV)の生産ラインを立ち上げるなど、近年は新型車種への移行が著しい。スペインの日産自動車(日産モトール・イベリカ、本社:バルセロナ)副社長の粕谷清徳氏に最近の状況を聞いた(3月2日)。連載の後編。

<新モデルへの移行が活発化>

日産モトール・イベリカのプレスリリース(1月10日)によると、日産の2016年のスペインでの生産台数は、前年比15.8%増の12万1,260台だった。同社は日系自動車メーカーとして唯一、スペイン国内に生産拠点を有し、バルセロナ、アビラ、カンタブリアの3カ所で製造を行っている。バルセロナとアビラは完成車工場で、カンタブリアはエンジンおよびトランスミッションの部品工場となっている。

ここ数年、新型車種への移行が活発で、2014年にバルセロナ工場で以前から生産していた小型商用車(バン)「NV200」(日本名:NV200バネット)をベースにしたEVモデル「e-NV200」の生産を開始した。さらに同年、中型ハッチバック「パルサー」の生産を新しく開始し、2015年にはピックアップトラック「ナバラ」の生産ラインも立ち上げた。

2017年には、資本関係があるルノーおよびダイムラーのピックアップモデルの立ち上げを予定している。日産モトール・イベリカの粕谷副社長は「旧型の製造が2015年で終了し、新型モデルを立ち上げたことで入れ替え期間が生じたため、2015年の生産台数は減少したが、バルセロナ工場のみで2016年は約11万5,000台、2017年には新車立ち上げもあるものの約10万台の生産を見込んでいる」と説明している。

<販売好調の「ナバラ」が生産を押し上げ>

バルセロナ工場で生産している「ナバラ」の欧州向け販売は好調で、2016年のスペイン国内向け出荷台数は1,700台を超え、新車登録件数は前年の3倍に達し、ピックアップトラック市場の約20%を占めた。2016年4月に中東諸国向けのモデルを新たに立ち上げ、その後、欧州規制に合わせたモデルチェンジも行っている。バルセロナ工場は現在、全体の稼働率が約55%となっているが、「ナバラ」の生産ラインだけで見ると約8割と高い。同工場の特徴の1つは、ピックアップトラックのモデルを専用のラインで製造していることだという。粕谷副社長は「ラインを社内でのピックアップトラックのグローバルスタンダードにしようとしている」と説明する。

同工場の敷地内には、研究開発を行う日産テクニカルセンター・ヨーロッパの分室(本社:英国)も立地している。同分室では、エンジンや車両の開発を行っている。同社の研究開発拠点としては、英国と合わせた欧州が、日本、米国に次ぐ規模となっている。

<「リーフ」に続く量販型EV、バルセロナから全世界へ>

同社のスペインでの生産のうち、国内向けは13%で、残りの87%は輸出されている。輸出先は欧州が主体で生産全体の約7割を占め、中東向けが2割と続く。前述の「e-NV200」は、同社がグローバル展開する量販型EVとして「リーフ」に続く2車種目となるモデルで、バルセロナ工場のみで生産され、日本を含め全世界に輸出されている。同モデルはバルセロナやアムステルダムをはじめ、ニューヨークなどのタクシーにも採用されている。同社は環境に貢献できる技術として、EVに早期から注力し、先駆的に取り組んでいる。

<サプライヤーを敷地内に誘致し、コスト削減>

同社では、販売部門に渡す前の開発設計、購買、製造、物流の工程全体を「ものづくり」と呼び、「TdC (Total delivered Cost)」を考慮して費用を抑え、効率性を高める取り組みを進めている。バルセロナ工場では、多様なサプライヤーを工場の敷地内に呼び集め、生産・供給してもらう「オンサイト化」を実施。サプライヤーを工場内に誘致することで部品の即時供給が可能となり、在庫削減、ロジスティクス工程の縮小につながり、コストを削減している。10年間で約30社が集まっているという。

<ルノーとのアライアンスを生かした部品調達も>

日産自動車は、ルノーとのアライアンス組織「ルノー・ニッサンパーチェシングオーガニゼーション (RNPO)」を設立し、部品の共同購買を行っている。RNPOの本社はパリだが、日本で統括し、品質、コスト、納期の各分野における競争力を重視し、世界規模で購買の管理を行っている。ルノーは欧州市場に強いため、日産単独で調達する場合に比べ、欧州部品メーカーとの交渉力が強化されたという。粕谷副社長は「車の生産において部品コストは8割に及ぶため、部品調達コストを下げることは非常に大きな意味がある。今後は、三菱自動車とのアライアンスも強化されることから、大きなシナジー効果が期待できる」と語った。

スペイン(販売)(3):2016年の新車登録台数は10.9%増の114万7,000台—スペインの自動車販売動向(1)—

2017年04月24日 マドリード事務所 (伊藤裕規子)

2016年の新車登録台数は114万7,007台と、前年より10.9%伸びた。これを牽引するのは引き続きスポーツ用多目的車(SUV)で、32.0%増加し登録台数全体の2割強を占めた。ハイブリッド車(HV)と電気自動車(EV)も68.0%増、51.5%増と普及が本格化しつつある。日系メーカーの販売動向を中心に3回に分けて報告する。

<フォルクスワーゲンが5年ぶりに首位から転落>

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表(1月2日)によると、2016年の新車登録台数は2008年の水準(116万台)近くまで回復した。景気回復とディーラーの値下げによる販売努力、観光業の好調に伴うレンタカー需要が販売を下支えしたとしている。登録台数の約半分を占める自家用車部門は、2012年から4年にわたって続いた買い替え補助金制度(PIVE8)が2016年7月末で終了したことからの減速し、6.7%増にとどまったという。2017年については、5%増の121万台を見込んでいる。

人気上位5車種は、シトロエン「C4」(3万4,615台)、セアト「レオン」(3万3,653台)、セアト「イビサ」(3万1,836台)、フォルクスワーゲン(VW)「ゴルフ」(2万8,678台)、オペル「コルサ」(2万6,897台)となった。「ゴルフ」以外は全てスペイン国内で組み立てられている。

メーカー・ブランド別の販売台数では、VW(8万9,012台)が排ガス不正問題などで伸び悩み、5年ぶりに首位から転落し、ルノー(9万503台)とオペル(8万9,383台)に抜かれて3位となった(表参照)。ルノーは小型・中型SUVの「キャプチャー」と「カジャール」、オペルも主力の小型車「コルサ」や小型SUV「モッカ」など、いずれもSUVを中心とした国産車種が寄与した。

主要メーカー・ブランド別販売台数とシェア(2016年)

(単位:台、%、ポイント)

| メーカー・ブランド | 販売台数 | 前年比 | シェア | 前年との差 |
|-----------|-----------|-------|-------|-------|
| | | | | |
| ルノー | 90,503 | 17.4 | 7.9 | 0.4 |
| オペル | 89,383 | 16.9 | 7.8 | 0.4 |
| VW | 89,012 | 0.8 | 7.8 | △ 0.8 |
| プジョー | 83,523 | 9.4 | 7.3 | △ 0.1 |
| セアト | 77,643 | 0.1 | 6.8 | △ 0.7 |
| シトロエン | 60,607 | 3.0 | 5.3 | △ 0.4 |
| フォード | 60,114 | △ 6.5 | 5.2 | △ 1.0 |
| 日産 | 57,087 | 3.2 | 5.0 | △ 0.4 |
| トヨタ | 55,672 | 13.3 | 4.9 | 0.1 |
| 起亜 | 53,412 | 18.6 | 4.7 | 0.3 |
| アウディ | 51,655 | 17.2 | 4.5 | 0.2 |
| 現代 | 50,912 | 15.3 | 4.4 | 0.2 |
| フィアット | 48,866 | 29.4 | 4.3 | 0.6 |
| メルセデス・ベンツ | 47,065 | 20.5 | 4.1 | 0.3 |
| ダチア | 44,599 | △ 1.4 | 3.9 | △ 0.5 |
| BMW | 44,365 | 23.5 | 3.9 | 0.4 |
| シュコダ | 24,278 | 6.1 | 2.1 | △ 0.1 |
| その他 | 118,311 | 22.2 | 10.3 | 1.0 |
| 合計 | 1,147,007 | 10.9 | 100.0 | - |

(出所)スペイン自動車工業会(ANFAC)のデータを基に作成

<SUV が引き続き市場を牽引>

タイプ別では、SUVは25万7,545台と前年比32.0%増加し、全登録台数の2割強に達した。各メーカーが近年相次いで新型モデルを発表し、小型から大型・高級車まで幅広いSUVは、従来のセダンに代わるファミリーカーの選択肢として定着した。SUVの人気車種1位は引き続き日産「キャシュカイ」(日本名:デュアリス、2万5,202台)だった。

日系メーカー全体の販売台数は、前年比11.9%増の16万4,520台と好調だった。首位は3.2%増の日産(5万7,087台、シェア5.0%)で、好調なSUVに牽引された。2位のトヨタ(5万5,672台、4.9%)はHVを中心に13.3%増となった。

SUV人気の恩恵は他の日系メーカーでもみられ、マツダ(1万8,274台、19.5%増)は主に「CX-3」、ホンダ(9,468台、21.1%増)は「HR-V」(日本名:ヴェゼル)、スズキ(5,797台、62.7%増)は「ピターラ」(日本名:エスクード)が伸び、メーカーシェアをそれぞれ1.6%、0.8%、0.5%に増やした。

韓国系メーカーでは、現代「ツーソン」(1万9,420台)が前年比3.1倍、起亜「スポーテージ」(1万7,081台)が22%増、双竜「チボリ」(1,856台)が2.6倍となり、SUVの販売が好調だった。これに牽引されるかたちで、登録台数全体に占める韓国車のシェアは前年より0.5ポイント増の9.4%(10万8,194台)となった。

<EV車、購入補助拡大で販売急増>

燃料別では、ディーゼルが 56.8%、ガソリンが 40.2%、HV・EV が 3.0% だった。次世代車のシェアは依然として低いものの、2016年の販売台数はHVが前年比 68.0%増の 3万 1,019台（乗用車以外を含む）、EV が 51.5%増の 4,746台 と急増している。

HVでは、トヨタのシェアが 77.7%（2万 4,105台）に伸び、レクサスブランド（5,135台）を含めると 94.3%の圧倒的なシェアを持つ。トヨタ（レクサスを含まない）が 2016年に販売した乗用車の 43.3%はHVで、「オーリス」や「ヤリス」（日本名：ヴィッツ）、「RAV4」のHVモデル（それぞれ1万 984台、5,987台、4,911台）が既に元祖「プリウス」（1,567台）の販売台数を大幅に上回っている。2016年秋には、「C-HR」HVモデル（656台）を投入し、HVを通じてコンパクトSUV市場にも参入した。

EVでは、日産「リーフ」（545台）が前年より 58.4%増加し、EV人気車種の首位に返り咲いた。これにシトロエン「Cゼロ」（三菱自動車「i-MiEV」のOEM車、496台）、ルノー「ゾエ」（436台）が続く。なお、プラグインハイブリッド車（PHV）では、三菱「アウトランダーPHEV」が 555台と圧倒的な首位だった。

EVの販売急増は、政府が 2016年からEVをはじめとする次世代車購入補助制度を刷新し、年間予算を従来の 700万～1,000万ユーロから 1,660万ユーロに拡大した新制度（Plan MOVEA）を開始したことが大きな要因だ。この新制度では、購入1台につき航続距離に応じて 2,700～5,500ユーロ、充電スタンド設置に 1,000ユーロが助成される。政府は 2017年も同制度を継続する意向で、各メーカーは同補助金を見込んだ値引きを実施している。

スペイン国内の充電インフラとしては、2017年3月現在でスタンド数が 830カ所（コンセント数 2,188）と他のEU主要国に比べ設置が遅れているが、欧米系のEVメーカーや石油大手も相次いでスタンド設置計画を発表しており、今後はインフラ整備の拡大が見込まれる。さらに、主要都市は大気汚染防止のための交通規制を相次いで導入しており、これも次世代車の普及を促すと期待されている。

スペイン(販売)(4):マツダの販売台数、3年連続で2桁成長—スペインの自動車販売動向(2)—

2017年04月25日 マドリッド事務所(高原萌)

ここ数年、スペインにおける日系メーカーの販売台数は、全体平均を超えた伸びとなっている。中でもマツダは、2014~2016年に3年連続で2桁台と極めて好調だ。マツダオートモビلزズエスパーニャ前副社長のベンノ・ゲスラー氏、マーケティングディレクターのホセ・マヌエル・ロスコス氏にその理由を聞いた(3月16日)。

<SUV販売が全体の6割占める>

マツダのプレスリリース(1月17日付)によると、同社のスペインでの販売台数は、2015年が前年比54.1%増の1万5,289台、2016年が19.5%増の1万8,275台となった。景気回復を反映して増加が続くスペイン市場全体の伸び率(2015年:20.9%、2016年:10.9%)を上回っている。

同社のスペインでの販売実績は、欧州ではドイツ、英国に次ぐ3位だ。上位2カ国の市場規模がスペインの2~3倍であることを考慮すると、スペイン市場でのマツダ車のプレゼンスは相対的に高いといえる。

中でも、2016年最も売れ行きが好調だったのはスポーツ用多目的車(SUV)だ。最多車種の「CX-5」、2位の「CX-3」の合計は1万1,000台を超え、SUVが売り上げ全体の約60%を占めている。

<カギとなるセグメントの製品が充実>

当地マツダで2016年9月まで副社長を務めたゲスラー氏は販売好調の要因として、「市場のカギとなるセグメントの製品が充実していること」を挙げた。一般車はコンパクト(小型ファミリーカー)~中型帯、急速に伸びるSUVは小型~コンパクト帯を主力とし、豊富なラインアップをそろえる。

一般的に同社の製品は、モダンなデザインが評価され、ファミリー層に強いブランドとして認知されている。高級車ではないが、価格よりも性能やデザインを重視した宣伝を行ってきた。高級車と低価格車とがほどよく入り交じったセグメントに位置している。スペイン経済が低迷した際には、各社が高級車の広告を控えたため、高級車の購買層がマツダに移り、新規顧客の獲得につながった。ロスコス氏は「マツダのデザイン性、技術力、品質の高さがスペイン人にも浸透してきている」と話す。

直近5年間では顧客の9割が男性で、平均年齢は40歳程度。25~30歳の若年層は車を買う余裕がないようで、他の欧州諸国と比較してスペインの購買層の年齢は高いという。「マツダ2」(日本名:デミオ)や「マツダ3」(アクセラ)の購買層の平均年齢は55歳程度とさらに上がる。近年では顧客の女性比率を上げる取り組みを始め、新車種を投入している。「CX-5」の購買層は年齢、所得ともに高いが、最近の小型車は女性や若年層にも人気が出てきている。

<サービス強化に注力し、顧客満足度が毎月向上>

同社は顧客満足度を上げるために、アフターサービスにも力を入れている。2015年には、製品を購入した全ての顧客がディーラーからメンテナンスや修理を無料で受けられるサービスを開始した。他の企業

にはない取り組みで実施は容易ではなかったが、顧客満足度が毎月のように向上し、着実に成果が出ているという。

物流面においても、企業努力がみられる。同社はベルギーにある欧州物流拠点から、発注後 48 時間以内に届くように部品を搬送している。ロスコス氏は「48 時間は十分ではない。しかし、当社は部品を日本から輸送している。他社が欧州域内で部品を製造、供給していることを考慮すると、物流速度と価格の面で十分競争できていることは強みだ」と述べた。

<激戦市場だが海外ブランド成功の可能性も>

スペインの自動車市場には全体を牽引する自国ブランドがなく、多くのブランドが混在して非常に競争が激しい。上位 5 ブランドはいずれも 8%以下のシェアで、大きな差はみられない。もともとスペインブランドで現在はフォルクスワーゲン傘下のセアトも、シェアは 6.8%で 5 位となっている。そのため、「日系企業も含めた海外のブランドが成功する可能性は十分にある」とゲスラー氏は話す。スペインには他国のように自国ブランドを保護する政策がないため、顧客は全てのブランドから自由に製品を選択している。マツダにとってスペインは、最も顧客への値引き率が高い市場の 1 つになっている。

<デザインや性能に重点を置き、競合他社と差別化>

日系メーカーにとって、以前は関税が競争力の阻害要因となることも多かったが、現在ではスペインや他の欧州諸国において技術力の高さや欠陥のなさなどが認められ、ブランド価値が高まってきているという。マツダは直近 2~3 年、デザインや性能に重点を置き、他の日本の競合メーカーとの差別化を図ってきた。2017 年 6 月には、各方面から高い評価を受けている「CX-5」の新型モデルを発売する。同年上半期は現行「CX-5」の在庫整理のため難しいが、新型モデルの発売後は売り上げが大きく伸びると予想している。「広島本社で開発されている製品に敬意を込めて、スペインでの販売を行っている」とロスコス氏は熱っぽく語った。

スペイン(販売)(5):三菱自動車、SUV と PHEV で売り上げ好調ースペインの自動車販売動向(3)

二

2017年04月26日 マドリード事務所(高原萌)

三菱自動車は、スペインで2015年に前年比61.2%増と日系首位の伸び率を記録した後、2016年も販売台数をさらに伸ばし、スポーツ用多目的車(SUV)の人気車種「アウトランダー」は2.2倍の圧倒的な伸び率を示している。スペイン三菱自動車の元取締役の布施正義氏に好調の要因や市場動向について聞いた。連載の最終回。

<新型SUV「アウトランダー」で攻勢>

スペイン自動車工業会(ANFAC)の発表によると、三菱自動車の2015年の販売台数は前年比61.2%増の8,971台、2016年には9,368台を記録した。2015年の販売台数の伸び率は日系首位で、これはスペイン市場全体の伸びを追い風に、メーカー主導の営業努力を強化したことが奏効したものだ。また、2016年も前年に新型が投入されたSUV「アウトランダー」の売り上げは2.2倍の2,475台と大幅に増加した。中でも、プラグインハイブリッド(PHEV)モデルの「アウトランダーPHEV」は555台と、2位のボルボ「XC90」に4倍以上も差をつける圧倒的シェアで首位となった。

<欧州で近年高まるSUV人気>

近年、欧州では「アウトランダー」をはじめ、SUV人気が目立っている。一般的に欧州は道幅が広くないため、セダンよりSUVが人気だった日本や北米と異なり、小型車が中心の市場となっていた。しかし、「近年は市場の嗜好(しこう)の変化により、セダンからのシフトが起こっており、市場全体に占める割合も2005年の8%から2016年には27%まで拡大した」と布施氏は話す。

SUVは車高が高く、運転しやすい。また、段差に強いことも欧州の道路事情に適している。郊外に別荘を持ち、多くの荷物を運ぶ機会が多い、欧州の人々のライフスタイルに合っているとの認識が広がってきている。ファミリーカーといえばセダン一色だった欧州の市場は、徐々に住み分けが進んでいるという。また、小型SUVの登場も人気の追い風となっている。三菱自動車は元来SUVの先駆者であり、「パジェロ」をはじめとして強固なブランドイメージを持っているが、近年は他のメーカーが相次いでSUV市場に参入したため、競争が激しくなっているという。

<補助金制度を追い風に伸びるPHEV・EV市場>

「アウトランダーPHEV」が記録を更新するなど、PHEVやEV市場が広がってきているスペインだが、一般的に保守的な傾向があり、北欧などに比べPHEV市場の伸び率はあまり高くなかったという。しかし、PHEV・EVへの補助金制度〔2014年導入、当初の呼称はMOVELE(現在はMOVEA)〕により、同社PHEVの売り上げは月40~50台に伸びた。2016年7月末に同制度がいったん終了した後は失速したものの、今後、同制度が再度適用されれば、さらなるPHEV普及の呼び水になることが期待される(注)。

2013年4月から2016年3月まで実施された、スペイン・アンダルシア州マラガ市におけるスマートコミュニティ実証事業では、三菱自動車のEV「i-MiEV」が導入された。実証実験終了後に、使用された160台が買い取られ、乗り続けてEVの良さを実感した一部の地域においては普及率が高くなっている

という。なお、同社が「i-MiEV」の OEM 車として生産するシトロエン「Cゼロ」も、2016年には496台を売り上げて好調だった。

<技術の進歩でEVがさらに身近になる可能性>

2020年からEUの排ガス規制（ユーロ6）がさらに強化されることも考慮すると、PHEVとEVの市場は今後ますます伸びていくことが予想される。布施氏は「今後10年間で10～20%をEVが占めていくと考えられている。三菱自動車としても、今後もPHEVとEVに注力していく」と語る。現在のEVは1回の充電で走行可能な航続距離がまだまだ短く、長距離ではなく街中での走行に限られてしまう。電池の技術の向上とともに、今後は実用レベルで航続距離が格段に伸びていくことになるという。さらなる普及の後押しとなりそうだ。

（注）2017年もMOVEAは継続されることになっているが、いまだ施行されていない。

スイス(販売):2016年新車登録台数は2.0%減、四駆が変わらず人気一迫られるCO2排出規制への対応

2017年02月14日 ジュネーブ事務所(ブリショール雅子)

スイス自動車輸入協会によると、2016年の新車(乗用車)登録台数は31万7,318台で、前年比2.0%減となった。2015年が7.2%増と好調だったため、その反動としている。山岳地域が多いスイスでは四輪駆動車の人気が高く、登録台数のうち44.2%を占め、欧州各国の中で普及率が最も高い。しかし、四駆は燃費の点で不利とされ、今後さらに厳しくなる自動車の二酸化炭素(CO2)排出規制への対応が注目される。

<販売好調だった2015年の反動と分析>

スイス国立銀行による対ユーロ為替レート上限策の撤廃(2015年1月)以降、スイス・フラン高が続き、2015年は国内の自動車輸入販売店が価格を下げたことで新車の販売台数が前年比7.2%増加したものの、2016年は31万7,318台と前年から2.0%減少した(表1参照)。スイス自動車輸入協会のフランソワ・ローナ会長は1月4日発表のプレスリリースで、「前年の大幅増の反動で2016年は販売数が31万台に乗れば上々としていたところ、予想外の好結果」とする一方、「販売価格値下げによる販売店のマージン縮小は避けられない」とコメントした。

表1 製造国・車種別新車登録台数 (単位:台、%)

| 製造国 | 国名 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|----------------|--------|---------|---------|---------|--------|
| | | | | シェア | 前年比 |
| 製造国 | ドイツ | 137,768 | 135,809 | 42.8 | △ 1.4 |
| | 日本 | 50,757 | 49,787 | 15.7 | △ 1.9 |
| | フランス | 44,321 | 41,180 | 13.0 | △ 7.1 |
| | チェコ | 20,972 | 21,060 | 6.6 | 0.4 |
| | 米国 | 17,682 | 16,601 | 5.2 | △ 6.1 |
| | 韓国 | 15,782 | 15,525 | 4.9 | △ 1.6 |
| | イタリア | 11,106 | 11,133 | 3.5 | 0.2 |
| | スペイン | 10,451 | 10,136 | 3.2 | △ 3.0 |
| | スウェーデン | 7,251 | 7,130 | 2.2 | △ 1.7 |
| | 英国 | 4,915 | 5,859 | 1.8 | 19.2 |
| | 車種 | 四輪駆動車 | 130,793 | 140,410 | 44.2 |
| ディーゼル | | 125,892 | 124,399 | 39.2 | △ 1.2 |
| エコカー | | 13,468 | 15,020 | 4.7 | 11.5 |
| ハイブリッド(ガソリン) | | 7,371 | 9,867 | 3.1 | 33.9 |
| ハイブリッド(ディーゼル) | | 1,099 | 635 | 0.2 | △ 42.2 |
| EV | | 3,257 | 3,295 | 1.0 | 1.2 |
| EV(レンジエクステンダー) | | 647 | 269 | 0.1 | △ 58.4 |
| 天然ガス自動車 | | 1,034 | 936 | 0.3 | △ 9.5 |
| 燃料電池自動車 | 15 | 10 | 0.0 | △ 33.3 | |
| 合計(その他を含む) | | 323,783 | 317,318 | 100.0 | △ 2.0 |

(出所)スイス自動車輸入協会(auto-schweiz)データを基に作成

ブランド別にみると、ドイツ系メーカーの人气が相変わらず強く、シェアは42.8%と圧倒的に高い。登録台数は13万5,809台で、前年から1.4%減少した。トップはフォルクスワーゲン(VW)で、2015年10月に発覚した排ガス不正問題以降も販売への影響はみられず、シェアは13.3%と他社に大きく水をあ

けている（表2参照）。また、高級車の人気も高く、BMW（前年比2.8%増）とメルセデス・ベンツ（4.2%増）も好調だった。

日系メーカーでは、前年マツダにトップを譲ったトヨタが2016年には5.1%増と巻き返し、ブランド別で10位に入った（前年は14位）。日産のプレミアムブランド「インフィニティ」は、倍増した前年（227台）に続いて、2016年も619台と大きく増やし、スイス人の高級車志向を印象付けた。

表2 ブランド別新車登録台数 (単位: 台、%)

| ブランド | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|------------|---------|---------|-------|--------|
| | | | シェア | 前年比 |
| VW | 42,212 | 42,142 | 13.3 | △ 0.2 |
| BMW | 24,039 | 24,708 | 7.8 | 2.8 |
| メルセデス・ベンツ | 22,884 | 23,842 | 7.5 | 4.2 |
| シュコダ | 20,972 | 21,060 | 6.6 | 0.4 |
| アウディ | 22,225 | 19,582 | 6.2 | △ 11.9 |
| ルノー | 14,821 | 14,301 | 4.5 | △ 3.5 |
| オペル | 13,769 | 13,186 | 4.2 | △ 4.2 |
| フォード | 13,704 | 13,083 | 4.1 | △ 4.5 |
| プジョー | 12,587 | 10,386 | 3.3 | △ 17.5 |
| トヨタ | 9,881 | 10,386 | 3.3 | 5.1 |
| マツダ | 9,989 | 10,172 | 3.2 | 1.8 |
| セアト | 10,451 | 10,136 | 3.2 | △ 3.0 |
| 現代 | 9,937 | 9,076 | 2.9 | △ 8.7 |
| シトロエン | 11,517 | 9,071 | 2.9 | △ 21.2 |
| フィアット | 9,025 | 8,757 | 2.8 | △ 3.0 |
| スズキ | 8,351 | 7,646 | 2.4 | △ 8.4 |
| ダチア | 5,396 | 7,422 | 2.3 | 37.5 |
| ボルボ | 7,251 | 7,130 | 2.2 | △ 1.7 |
| 日産 | 7,968 | 6,038 | 1.9 | △ 24.2 |
| 起亜 | 5,039 | 5,481 | 1.7 | 8.8 |
| 合計(その他を含む) | 323,783 | 317,318 | 100.0 | △ 2.0 |

(出所)表1に同じ

<シェア拡大が期待されるエコカー>

山岳地域が多く、冬季のスポーツはスキーが主流のスイスでは、降雪時の走行安全性に優れた四輪駆動車が人気だ。家族で複数の自動車を所有する場合、1台は四駆であることが多い。2016年の四駆の登録台数は14万410台で前年比7.4%増、シェアは全体の44.2%で、普及率は欧州で最も高い。ジュネーブにあるホンダ・スイスによると、「スイスでは四駆の需要がもともと高いのに加え、スポーツ用多目的車(SUV)モデルの多様化や新モデルの投入で車種のバリエーションが増え、一層販売が伸びている」という。

エコカーは前年比11.5%増となり、シェアも4.7%（前年4.2%）まで拡大したが、今後厳しくなるCO2排出規制に向けて、さらなる拡大が期待される。ガソリン系ハイブリッド車が33.9%増と大きく伸びたものの、電気自動車(EV)は微増にとどまった。

<CO2排出量は目標に届かず>

EU 非加盟のスイスは自動車の CO2 排出規制について、EU に準じた独自の規制を 2012 年 7 月から導入している。乗用車については、2015 年末の 1 キロ走行当たりの CO2 排出量の目標値は平均 130 グラムだったが、連邦エネルギー局（OFEN）によると 2015 年末の実績値は平均 135 グラム（2014 年末 142 グラム）で、目標に及ばなかった。2020 年からは目標値が 95 グラムに厳しくなる。

ローナ会長も指摘するように、大型四駆車は燃費の点で不利であり、CO2 排出規制への対応が難しくなる。EU では加盟国全体で、メーカーやグループごとの CO2 総排出量から平均排出量を測るため、四駆が多い市場と小型車が中心の市場の CO2 排出量が平準化され規制に対応しやすい。スイス自動車輸入協会は政府に対して、EU 非加盟国のノルウェーやアイスランドのように、自国の CO2 平均排出量を EU の平均値に組み入れ、少しでも目標を達成しやすくなるよう求めている。

同時に、輸入販売店は EV などエコカーの販売促進にも力を入れている。ホンダ・スイスは「2020 年に向けて、モデルラインアップの大幅な電化（EV や各種ハイブリッド車）を予定している」と話し、EV やハイブリッド車の主な課題として、「コストダウン」「バッテリーの能力向上」「EV 充電のインフラ整備」の 3 点を挙げた。

オーストリア(販売):2016年の新車乗用車登録台数は6.8%増、2年連続のプラス

2017年01月30日 ウィーン事務所(エッカート・デアシュミット)

2016年の新車(乗用車)登録台数は前年比6.8%増の32万9,604台で、2年連続の増加となった。ディーゼル車が5.0%増、ガソリン車が7.3%増、電気自動車は2.3倍となった。ブランド別では、首位のフォルクスワーゲン(VW)をはじめ、アウディ、BMW、メルセデス・ベンツなどが大きく増加した。日系メーカーは2.7%増にとどまった。

<大型減税や低金利が購入意欲を刺激>

オーストリア統計局が1月11日に発表した新車(乗用車、産業用車両)登録台数統計によると、乗用車の新車登録台数は前年比6.8%増の32万9,604台で2年連続の増加となり、2011年(35万6,145台)、2012年(33万6,010台)に次ぐ高水準だった(表1参照)。

統計局のペーター・ライマー担当課長は記者会見で、新車購入が好調だった主因として、2016年1月から実施されている大型減税により可処分所得が増加したことと、低金利になっていることも購入意欲を刺激したことを挙げた。また、オーストリア連邦産業院(商工会議所に相当)自動車販売委員長のクラス・エデルズブルンナー氏は、ディーラーの大幅な値引きも要因だとした。日刊紙「クリア」の調べによると、新車は定価の平均14%引きで販売されたという。また、2016年の民間企業の設備投資は前年比7.0%増と、企業の投資意欲が復活したことで社用車の買い替えが進んだようだ。オーストリア経済研究所(WIFO)によると、2016年から段階的に導入されている社用車向け「エコ化」課税(二酸化炭素排出量が基準を超えると税率が上がる)は、買い替えの前倒しをもたらしたという。

表1 主な車種別登録台数(2016年) (単位:台、%)

| 種別 | 台数 | シェア | 前年比 |
|---------------|---------|------|------|
| 乗用車 | 329,604 | 76.5 | 6.8 |
| 二輪車 | 43,621 | 11.1 | 18.6 |
| トラック | 39,958 | 9.3 | 9.9 |
| トラクター | 5,608 | 1.3 | △4.9 |
| トラクター(トレーラー用) | 3,940 | 0.9 | 4.5 |
| バス | 1,043 | 0.2 | 16.0 |

(出所)オーストリア統計局のデータを基に作成

<相変わらず人気高いディーゼル車>

乗用車をエンジン別にみると、ディーゼル車が前年比5.0%増の18万8,820台となり、シェアは前年より1.0ポイント下がった(表2参照)。近年、欧州ではディーゼルの排ガスに含まれる微粒子や窒素酸化物が健康や環境に悪影響を与えると問題になっている。そのため、欧州全体ではディーゼル車の販売台数が減少しているが、オーストリアでは相変わらず人気が高い。ガソリン車は7.3%増で、シェアは0.2ポイント増の40.0%に拡大した。小型車の伸び率が高かった2015年と比べて、2016年は排気量や馬力が大きい自動車へのシフトが目立った(1751~2000ccが前年比13.1%増、143~170馬力が50.9%増、170馬力以上が19.4%増)。また、電気自動車とハイブリッド車もそれぞれ、前年の2.3倍、34.1%増となった。なお、こうした次世代自動車の普及を促すため、政府は2017年に1台当たり4,000ユーロを補助することになっている。

表2 エンジン種別新車(乗用車)登録台数(2016年)

(単位:台、%)

| 種別 | 台数 | シェア | 前年比 |
|-------------|---------|------|--------|
| ディーゼル | 188,820 | 57.3 | 5.0 |
| ガソリン | 131,756 | 40.0 | 7.3 |
| ハイブリッド | 4,713 | 1.4 | 34.1 |
| 電気 | 3,826 | 1.2 | 128.1 |
| 天然ガス・ガソリン併用 | 365 | 0.1 | △ 31.9 |
| 天然ガス | 119 | 0 | △ 28.7 |
| 燃料電池 | 5 | 0 | △ 44.4 |

(出所)表1に同じ

メーカー・ブランド別では、新車登録台数が最も多かったのはフォルクスワーゲン (VW) だった (表3参照)。排ガス不正問題による落ち込みから回復し、シェアは、0.1ポイント減の17.2%だったものの、前年比5.9%増となった。社用車として人気の高い高級車のメルセデス・ベンツ、BMW、アウディはそれぞれ、21.2%増、15.9%増、14.7%増と大きく伸び、大型車へのシフトがメーカー別の販売動向にも反映されている。台数は少ないが、日系高級ブランドのレクサスは41.5%増、インフィニティも2.3倍となった。

表3 メーカー・ブランド別新車登録台数上位20位(2016年)

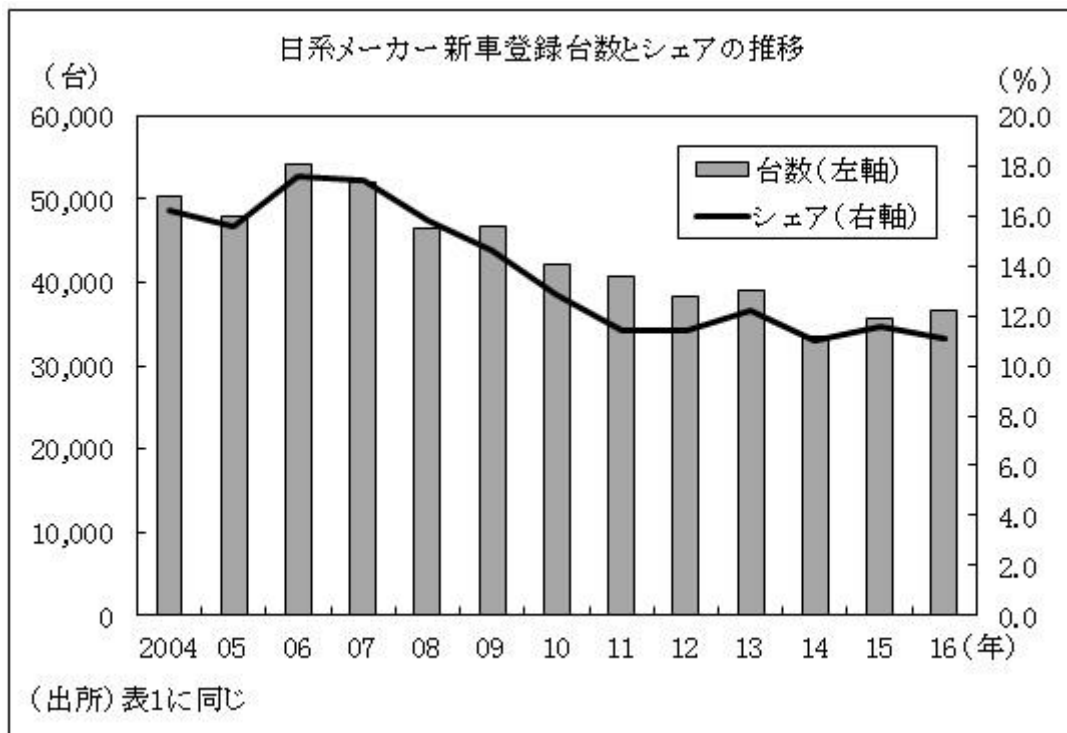
(単位:台、%、ポイント)

| 順位 | メーカー・ブランド | 台数 | | シェア | |
|----|-----------|---------|--------|-------|-------|
| | | | 前年比 | | 前年比 |
| 1 | VW | 56,529 | 5.9 | 17.2 | △ 0.1 |
| 2 | オペル | 22,545 | 3.1 | 6.8 | △ 0.3 |
| 3 | シュコダ | 20,930 | △ 0.4 | 6.4 | △ 0.4 |
| 4 | アウディ | 19,644 | 14.7 | 6.0 | 4.0 |
| 5 | フォード | 19,274 | 11.6 | 5.8 | 0.2 |
| 6 | BMW | 19,218 | 15.9 | 5.8 | 0.4 |
| 7 | ルノー | 19,073 | 16.0 | 5.8 | 0.5 |
| 8 | 現代 | 16,763 | △ 20.1 | 5.1 | △ 1.7 |
| 9 | メルセデス・ベンツ | 15,927 | 21.2 | 4.8 | 0.5 |
| 10 | セアト | 15,281 | 14.6 | 4.6 | 0.3 |
| 11 | フィアット | 14,179 | 20.0 | 4.3 | 0.5 |
| 12 | プジョー | 10,061 | △ 1.6 | 3.1 | △ 0.2 |
| 13 | マツダ | 10,025 | △ 0.8 | 3.0 | △ 0.3 |
| 14 | 起亜 | 9,403 | 9.0 | 2.9 | 0.1 |
| 15 | ダチア | 7,899 | 9.5 | 2.4 | 0.1 |
| 16 | 日産 | 7,261 | 0.7 | 2.2 | 0.1 |
| 17 | シトロエン | 7,220 | 2.2 | 2.2 | △ 0.1 |
| 18 | スズキ | 6,255 | 14.4 | 1.9 | 0.1 |
| 19 | トヨタ | 6,156 | △ 2.0 | 1.9 | △ 0.1 |
| 20 | ボルボ | 3,639 | 1.0 | 1.1 | △ 0.1 |
| - | その他 | 22,322 | 15.8 | 9.7 | 3.4 |
| | 合計 | 329,604 | 6.8 | 100.0 | 0.0 |

(出所)表1に同じ

＜日系メーカー合わせても 2.7%増、シェアは0.4ポイント減に＞

日系メーカーの新車登録台数は合わせて3万6,565台と前年を2.7%上回ったが、シェアは0.4ポイント減の11.1%だった（図参照）。本田は34.5%増、スズキは14.4%増と大幅に伸びた。スズキのスポーツ用多目的車（SUV）「ビターラ」（日本名：エスクード）と「バレーノ」といった新モデル、本田のクロスオーバーSUV（CUV）「HR-V」（日本名：ヴェゼル）が押し上げた。一方、オーストリアで一番人気の日系ブランドであるマツダが0.8%の微減に転じ、トヨタは3年連続のマイナスとなった。また、モデル別のランキングでは上位40位の中に日産「キャシュカイ」（日本名：デュアリス）（28位）、「マツダ3」（日本名：アクセラ）（37位）が入っている。



ポーランド(生産・販売):2016年の乗用車新規登録台数は17.2%増

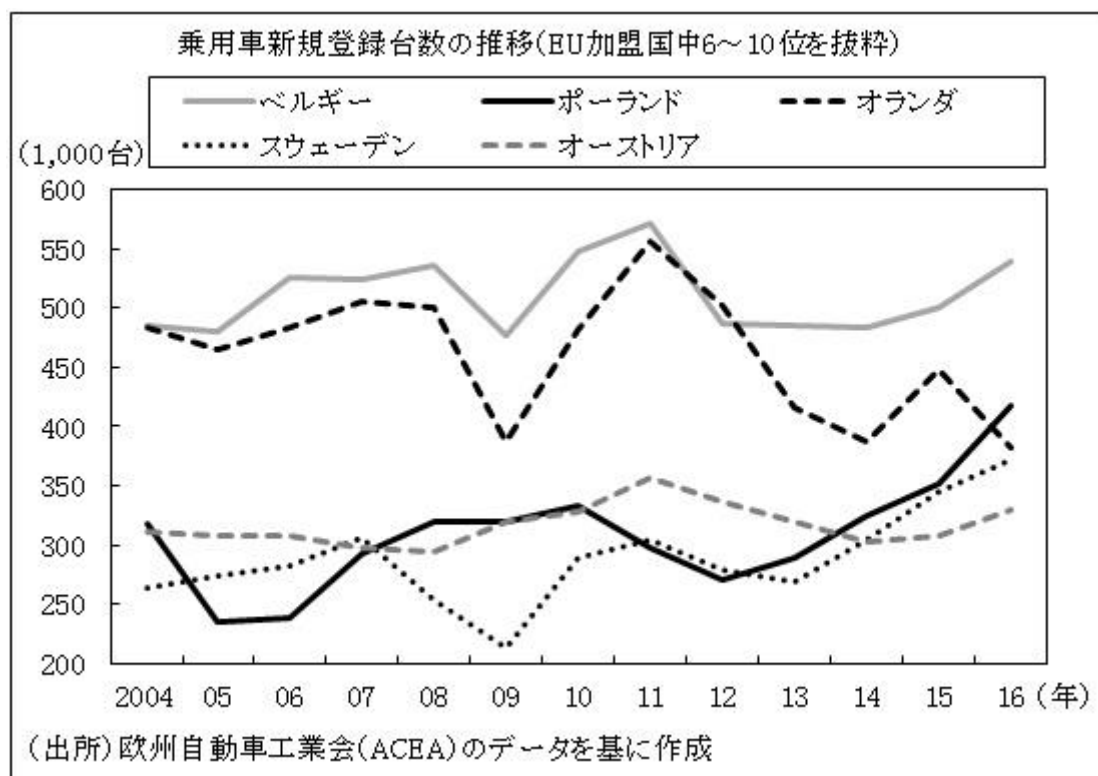
2017年03月10日 ワルシャワ事務所(作山直樹)

2016年の乗用車新規登録台数は前年比17.2%増の41万6,000台超となった。伸び率は前年(8.3%)を大きく上回った。メーカー・ブランド別ではフォルクスワーゲン(VW)傘下のシュコダが前年に引き続き1位、VWはトヨタを抜き2位に返り咲いた。また、VWが新型バンの生産を開始したほか、日系企業でもトヨタやマブチモーターが投資を発表するなど、自動車産業が着実に集積しつつある。

<新規登録台数で欧州7番目の市場に>

ポーランド自動車工業会(PZPM)の発表によると、2016年の乗用車新規登録台数は前年比17.2%増で過去最高の41万6,123台を記録した。ジェットロは2月28日にPZPMの広報担当アンナ・ブジョゾフスカ氏に電話インタビューをした。同氏はリース会社の増加を販売増の要因として挙げ、「リース会社は自動車の点検や修理をサービスとして提供しているため、法人としてはさらに自動車リースが利用しやすくなった。それが販売増につながった」と述べた。

ポーランドは2004年にEUに加盟してから乗用車の新規登録台数が徐々に拡大しており、2016年はオランダを抜き、ベルギーに次ぐ欧州7番目の市場となった(図参照)。



メーカー・ブランド別にみると、VW傘下のシュコダが引き続き首位だった。2015年にトヨタに抜かれ3位だったVWは、前年比20.5%増を記録し2位に返り咲いた。トヨタは3位になったが、法人向けの販売が好調で前年比14.4%増と堅調に伸びている(表参照)。

ポーランドの乗用車新規登録台数 (単位: 台、%)

| メーカー・ブランド | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|-----------|---------|---------|-------|-------|
| | | | シェア | 前年比 |
| シュコダ | 44,441 | 52,288 | 12.6 | 17.7 |
| VW | 35,550 | 42,830 | 10.3 | 20.5 |
| トヨタ | 35,649 | 40,768 | 9.8 | 14.4 |
| オペル | 29,300 | 34,212 | 8.2 | 16.8 |
| フォード | 25,549 | 29,102 | 7.0 | 13.9 |
| ルノー | 18,845 | 23,610 | 5.7 | 25.3 |
| 起亜 | 17,618 | 19,529 | 4.7 | 10.8 |
| 現代 | 16,033 | 17,785 | 4.3 | 10.9 |
| ダチア | 13,000 | 16,949 | 4.1 | 30.4 |
| 日産 | 13,989 | 13,678 | 3.3 | △ 2.2 |
| メルセデス・ベンツ | 9,340 | 12,672 | 3.0 | 35.7 |
| BMW | 9,547 | 12,497 | 3.0 | 30.9 |
| プジョー | 10,583 | 11,373 | 2.7 | 7.5 |
| マツダ | 9,335 | 11,231 | 2.7 | 20.3 |
| アウディ | 8,008 | 10,787 | 2.6 | 34.7 |
| フィアット | 7,512 | 9,338 | 2.2 | 24.3 |
| セアト | 7,180 | 8,745 | 2.1 | 21.8 |
| ボルボ | 6,821 | 7,741 | 1.9 | 13.5 |
| スズキ | 6,711 | 7,695 | 1.8 | 14.7 |
| ホンダ | 5,769 | 7,514 | 1.8 | 30.2 |
| その他 | 24,195 | 25,779 | 6.2 | 6.5 |
| 計 | 354,975 | 416,123 | 100.0 | 17.2 |

(出所)ポーランド自動車工業会(PZPM)

<VWの新型バン生産工場が稼働>

ポーランド中央統計局(GUS)の発表によると、国内での2016年の乗用車生産台数は約3.7%増の55万5,000台だった。VWは10月末から西部ポズナン近郊のブジェシニアの新工場で、新型の大型バン「クラフター」の生産を開始した。工場長のラルフ・ニツシュケ氏は「2018年には年間10万台の生産を目指す」と話している。

「ポリティカ・インサイト」紙(2月17日)によると、オペルのグリビツェ工場では小型車「アストラV」を中心に、過去最高の生産台数20万1,000台を記録した。同モデルは英国工場でも生産されており、同紙は英国のEU離脱により関税が導入されれば、生産移管の可能性も指摘している。

<自動車分野の投資相次ぐ>

2016年は自動車産業分野での大型投資が続いた。ドイツのダイムラーはポーランド初の生産拠点として、南西部ヤボルにエンジン工場を設立すると発表した。投資規模は5億ユーロになる見込みで、2019年からメルセデス・ベンツ向けのエンジンを生産する予定だ。韓国のLG化学はブロツワフ近郊に電気自動車用のリチウムイオン電池工場を立ち上げ、2017年下期から生産開始を予定している。4,000億ウォン(約400億円、1ウォン=約0.1円)を投資し、700人の雇用創出をする。

日系企業では、トランスミッション・エンジン生産工場を持つトヨタが約170億円規模の追加投資を発

表した。欧州で初めてハイブリッド用のトランスアスクルの生産を 2018 年から開始する。同社は 2002 年にポーランドで事業を開始しており、累計投資額は約 1,080 億円となる。

また、マブチモーターは約 96 億円を投資し、クラクフ近郊に欧州初の工場を設立、2019 年操業開始を予定している。

チェコ(生産)(1):2016年の乗用車生産台数は8.3%増、過去最高を更新ーシュコダ・オートは電気自動車を開発の方針ー

2017年03月16日 プラハ事務所(中川圭子)

2016年のチェコの乗用車国内生産台数は前年比8.3%増の134万4,182台で、2015年に引き続き過去最高を更新した。国内最大自動車メーカーのシュコダ・オートは電気自動車開発に取り組む方針を表明し、政府も電気自動車用充電スタンドの増設に意欲を示している。

<3大メーカーがそろって増産>

チェコ自動車工業会によると、2016年も前年に引き続き、乗用車大手3社がともに増産となった(表参照)。

| | 2015年 | 2016年 | |
|----------------------|-----------|-----------|------|
| | | 生産台数 | 前年比 |
| シュコダ・オート | 679,907 | 765,171 | 12.5 |
| トヨタ・プジョー・シトロエン(TPCA) | 219,054 | 220,611 | 0.7 |
| 現代チェコ | 342,200 | 358,400 | 4.7 |
| その他 | 5 | 0 | - |
| 合計 | 1,241,166 | 1,344,182 | 8.3 |

(注)2017年1月31日付でTPCAは2016年の生産台数を22万606台と発表している。

(出所)チェコ自動車工業会

調査会社プライスウォーターハウスクーパース(PwC)の自動車市場専門家ボイチェフ・オプレシュチル氏は2016年の生産台数の増大要因について、「チェコ国内の自動車製造は、車種・カテゴリーが市場の需要にマッチする構造になっているため」と説明している。2016年は新モデル導入により、顧客へのアピール度が増した。例えば、世界中でスポーツ用多目的車(SUV)の人气が上昇傾向にある中で、シュコダ・オート〔フォルクスワーゲン(VW)グループ〕は東ボヘミア地方のクバシニ市の工場で、2016年10月にSUVの新モデル「カディアック」の製造を開始した。

現代チェコも同様に、人気のコンパクト車「i30」第2世代の製造を2016年に中止し、12月半ばから「i30」第3世代の生産を開始した。第2世代車は2016年に7万3,000台生産され、同社の全生産台数の20.5%を占めた。一方、デザインおよび車台を改良した第3世代車は、2016年内の事実上わずか1週間で4,500台(全生産台数の1.3%)が製造された。現代チェコの実績トップは、やはりSUVの「ツーソン」で、2016年は24万7,000台を製造、全生産台数の68.8%を占めた。現代チェコの国内市場向けはわずか4.5%(1万6,200台)で、95.5%を世界66カ国に輸出している。最大の輸出相手国はドイツで、2016年の輸出台数は4万5,000台だった。以下、英国(4万4,000台)、イタリア(3万1,500台)、スペイン(3万台)と続いている。

一方、カテゴリー「ミニ」に属するモデルのみを製造するトヨタ・プジョー・シトロエン・オートモービル・チェコ(TPCA)は、2014年に全3モデルの第2世代車を導入し、堅調な生産を続けている。2016

年の生産台数は目標の 22 万台を上回り、前年比 0.7% 増となった。3 モデルのうち生産台数が最も多かったのはトヨタの「アイゴ」で、TPCA 全体の 40.1% (8 万 8,505 台) を占めた。プジョーの「108」は 6 万 6,534 台 (30.2%)、シトロエンの「C1」は 6 万 5,567 台 (29.7%) だった。最大の輸出相手国は英国で 6 万 3,987 台 (全生産台数の 29.0%)、以下、フランス (3 万 8,345 台、17.4%)、イタリア (2 万 9,046 台、13.2%)、ドイツ (2 万 1,541 台、9.8%)、オランダ (1 万 7,831 台、8.1%) と続く。

国内アナリストは一様に、自動車生産台数の増加傾向は 2017 年も継続し、最高記録を更新すると予測している。ただし、国内の生産は能力のほぼ 100% に達している状態にある。シュコダ・オートのボフダン・ボイナル取締役は「シュコダや現代では、2016 年に生産能力の上限に達した」と指摘している。このため、2017 年の生産台数の増加率は、2016 年の実績を大きく下回ると予想される。「需要が飽和状態にあることも鑑みれば、2017 年の増加率は 4.2% 前後」と、PwC のオブレシュチル氏は見込んでいる。

<電気自動車開発を政府も後押し>

EU は、2021 年までに新車 (乗用車) の走行 1 キロ当たりの二酸化炭素 (CO₂) 排出量を 95 グラム以下に規制することを既に採択している。この目標達成のための対応策も求められる。チェコ国内 3 大メーカーは 3 月現在、電気自動車の製造を行っていないが、チェコ自動車工業会は、CO₂ 排出量目標値を達成するためにも、2020 年前後に電気自動車の台頭が顕著になると予想している。そして、これに伴い国内自動車産業も転換を余儀なくされ、その対応状況によってはチェコ自動車産業の「黄金期」も終焉 (しゅうえん) を迎えることになるかと警告している。チェコ投資・ビジネス開発庁 (チェコインベスト) も「チェコ自動車業界は大きな転機を迎えた」と指摘している。

こうした状況下で、2 月 16 日に中央ボヘミア地方のムラダー・ボレスラフにあるシュコダ・オート本社において、「チェコ自動車産業の将来に関するサミット」が開催された。会議には、主催者のシュコダ・オート代表者、自動車工業会代表者のほか、ボフスラフ・ソボトカ首相、ヤン・ムラーデック産業貿易相、ダン・チョック運輸相ら閣僚も出席し、自動車部門における技術開発などが話し合われた。この席でシュコダ・オートのボフダン・ボイナル取締役が明らかにしたのは、電気自動車の開発に積極的に取り組むとの同社の方針だった。同取締役は「シュコダは 2025 年までに売上台数の 20~25% を電気自動車が占めるようになることを目指す」と明言している。

電気自動車の一般化には、充電スタンドの増設が必要となる。国営会社チェコ電力 (CEZ) によると、2016 年 11 月 14 日現在で国内の充電スタンド数は 79 にすぎない。ソボトカ首相はこれについて、「チェコは 2020 年までに 1,200 の充電スタンド建設の達成を目指す」と述べた。そのための方策は、内閣が策定する「国内自動車産業の将来に関するアクションプラン」の中で具体的に提案する予定だ。ソボトカ首相は、このアクションプランを 10 月の総選挙前までに現内閣で成立させたい、と意欲を示している。

チェコ(販売)(2):2016年の新車登録台数は12.5%増、また過去最高に―日系ではトヨタがトップに浮上―

2017年02月17日 プラハ事務所(中川圭子)

2016年の乗用車の新車登録台数は25万9,693台と前年比12.5%増加し、3年連続で過去最高を更新した。日系ではトヨタが32.3%増で、前年の16位から14位に上昇して日系トップとなった。

<3年連続の記録更新、2017年も7~12%増と予想>

チェコ自動車輸入者連盟(SDA)によると、2016年の乗用車の新車登録台数は前年より2万8,836台増加し、1993年のチェコ・スロバキア分離独立以来の過去最高記録を3年連続で更新した。会計事務所プライスウォーターハウスクーパース(PwC)は2017年について、引き続き好調な経済成長、国民の購買力増大を背景に、登録台数は7~12%増加して27万8,000~29万1,000台に達すると予測している。

2016年の新車登録台数をブランド別にみると、トップはシュコダで全登録台数の31.7%を占めた(表1参照)。以下、フォルクスワーゲン(VW)、現代、フォード、ダチア、ルノーと続いている。

表1 2016年のブランド別新車登録台数(単位:台、%)

| | 台数 | シェア | |
|--------------|--------------|------------|--------------|
| | | シェア | 前年比 |
| シュコダ | 82,267 | 31.7 | 11.3 |
| VW | 26,598 | 10.2 | 12.0 |
| 現代 | 20,992 | 8.1 | 6.6 |
| フォード | 15,268 | 5.9 | △ 1.1 |
| ダチア | 12,378 | 4.8 | 17.8 |
| ルノー | 10,196 | 3.9 | 26.3 |
| 起亜 | 8,938 | 3.4 | 17.6 |
| オペル | 8,463 | 3.3 | 4.5 |
| プジョー | 8,095 | 3.1 | 13.1 |
| メルセデス・ベンツ | 7,518 | 2.9 | 55.9 |
| セアト | 7,406 | 2.9 | 9.6 |
| BMW | 6,452 | 2.5 | 9.6 |
| アウディ | 6,361 | 2.5 | 26.7 |
| トヨタ | 5,971 | 2.3 | 32.3 |
| シトロエン | 5,299 | 2.0 | 5.1 |
| 日産 | 5,023 | 1.9 | △ 0.6 |
| フィアット | 3,404 | 1.3 | 0.0 |
| スズキ | 3,360 | 1.3 | 39.1 |
| マツダ | 3,107 | 1.2 | 17.8 |
| 三菱自動車 | 2,617 | 1.0 | 7.7 |
| ホンダ | 2,260 | 0.9 | 25.8 |
| ボルボ | 1,927 | 0.7 | 11.7 |
| ジープ | 1,126 | 0.4 | 8.6 |
| スバル | 991 | 0.4 | △ 3.0 |
| ランドローバー | 979 | 0.4 | 13.8 |
| 計(その他を含む) | 259,693 | 100.0 | 12.5 |

(注1)太字は日系。

(注2)トヨタはレクサス、日産はインフィニティを含む。

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

<日系 1 位は 32.3%増のトヨタ>

日系ではトヨタ（レクサスを含む）が前年比 32.3%増と大きく伸び、2015 年にトップだった日産を上回って、日系 1 位となった。

ジェトロが 2 月 2 日にトヨタ自動車のチェコ国内販売統括会社、トヨタ・セントラル・ヨーロッパ(TCE) チェコのマルチン・ペレシュカ社長に聞いたところ、同社長はトヨタ飛躍の要因について、「会社の組織変更の成果が表れた」とし、次のように説明している。「トヨタ自動車の欧州事業は、2014 年にチェコ、スロバキア、ハンガリーを統括する TCE を創設し、マーケティング、顧客とのコミュニケーション体制などを総合的に改革することに成功した。マーケティングでは、特に故障が少ない、耐用年数経過後の残存価額が高いなど、ブランドイメージの向上に努めた。その成果が 2016 年に数字となって表れたのだ。さらに 2016 年は『RAV4』『ハイラックス』『プロエース』など新たな車種が加わったことも、売り上げ急増に大いに貢献した」

チェコでは毎年、新車販売台数の大半を、法人向けが占めている。SDA によると、2016 年は法人向けが全体の 75.2%で、個人向けは 24.8%だった。その中であって、トヨタは個人向け販売の割合が高く、2016 年は全体の 50.9%を占めた。

また、ペレシュカ社長は「2017 年には、トヨタは法人、特に 1 社で 2~10 台の車を有する中小企業にターゲットを定め、法人向け増大を目指す。ブランドイメージに加え、どの部門もカバーするフルラインアップを強調し、これに法人専門の担当部門設置などでサービス充実を図る」と話す。

<ハイブリッド車のエコ指定に向けて働き掛け>

トヨタ車の販売を燃料別にみると、ハイブリッド車の割合が比較的高い。2016 年はハイブリッド車の台数が前年の 2 倍になり、トヨタの全販売台数の 19%を占めた（表 2 参照）。レクサスブランド単独で見ると、86%がハイブリッド車。ハイブリッド車部門では、トヨタの販売台数は 2 位のプジョーに 1,000 台超の大差をつけてトップを独走している。

表2 ブランド別ハイブリッド車登録台数
(単位:台、%)

| メーカー | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-----------|-------|-------|--------|
| | | | |
| トヨタ | 564 | 1,153 | 104.4 |
| プジョー | 218 | 145 | △ 33.5 |
| BMW | 21 | 73 | 247.6 |
| シトロエン | 113 | 45 | △ 60.2 |
| 起亜 | 0 | 35 | - |
| ボルボ | 5 | 23 | 360.0 |
| VW | 1 | 21 | 2000.0 |
| 三菱自動車 | 14 | 13 | △ 7.1 |
| メルセデス・ベンツ | 14 | 11 | △ 21.4 |
| その他 | 74 | 22 | △ 70.3 |
| 計 | 1,024 | 1,541 | 50.5 |

(注)トヨタはレクサスを含む。

(出所)表1に同じ

ペレシュカ社長はその要因として、「トヨタのハイブリッド車を対象とする徹底したキャンペーン展開、そしてカーラインアップにある」と説明する。以前は「プリウス」に限られていたハイブリッド車が、現在は「オーリス」(コンパクト)、「RAV4」[スポーツ用多目的車(SUV)]、「プリウス・プラス」(ミニバン)、「C-HR」(スポーツカー)の4車種にも提供されている。これにより、買い手は「プリウス」に限定されず、ハイブリッド車を入手することが可能となった。

チェコでは2016年11月から、環境省が地方自治体と地方自治体所有企業を対象に、エコカーの新車購入に対する補助金制度を実施している。ただし、エコカーの定義では、圧縮天然ガス(CNG)車、電気、プラグインハイブリッドエンジン搭載の車とされており、通常のハイブリッド車は除外されている。このため、TCEチェコはハイブリッド車を同様の補助金スキームに追加するよう、環境省に要望しており、ペレシュカ社長は近々その成果が表れると期待している。現行の制度は地方自治体と地方自治体所有企業のみを対象としているが、将来的には民間企業も対象に組み込まれることが想定されているだけに、チェコ市場においてトヨタ最大の売れ筋であるハイブリッド車が補助金制度の対象となるか否かは、同社にとって非常に重要な意味を持つ。ペレシュカ社長によると、トヨタはさらに、水素燃料車も含め、チェコにおけるエコカー導入の拡大を積極的に働き掛けていく方針だ。今後、政府によるエコカー支援制度が、トヨタをはじめとする日系メーカーの販売にどの程度影響してくるか、注目される。

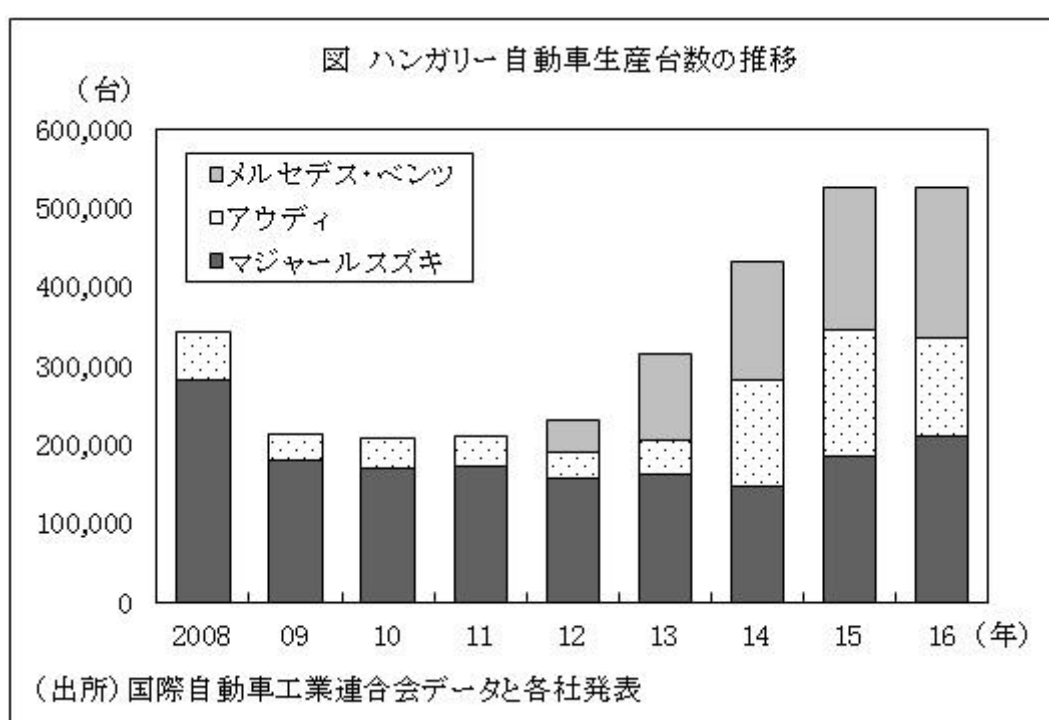
ハンガリー(生産)(1):自動車生産台数、2016年も50万台を維持

2017年06月01日 ブダペスト事務所(バラジ・ラウラ、三代憲)

2016年の自動車生産台数は52万4,000台で、初めて50万台を突破した前年とほぼ同水準だった。国内で組み立てを行う3社のうち、スズキとダイムラーは伸びたが、フォルクスワーゲン(VW)はアウディの新工場建設に伴う生産調整を行ったため2割超の減少となった。

<スズキは2桁増、SUVが好調>

国内で生産を行う、スズキの現地法人マジヤールスズキ、ダイムラー(メルセデス・ベンツ)、VW(アウディ)の生産台数の推移は図のとおり。3社を合わせた台数は2015年に52万5,000台と初めて50万台を上回り、2016年もほぼ同水準を維持した。



ハンガリー北部に立地するマジヤールスズキのエステルゴム工場の2016年の生産台数は21万1,266台で、前年比14.2%増と好調だった。2015年から生産しているスポーツ用多目的車(SUV)の「ビターラ」(日本名「エスクード」)の売れ行きが好調で、2016年の国内自動車登録台数はトップだった。この「ビターラ」と「SX4-Sクロス」は日本を含め世界125ヵ国へ輸出されている。

2016年11月には、約11億円を投資した3年にわたる同工場の近代化プログラムが完了し、生産効率が高く、安全で環境に優しい工場に刷新した。12月23日には、この工場に新たに53億フォリント(約21億2,000万円、1フォリント=約0.4円)の研究開発投資を行い、生産効率と物流環境を改善することを発表した。2016年4月に累計生産台数300万台を突破したこの工場は、スズキのグローバル戦略拠点として重要な役割を果たしている。

中央部にあるダイムラーのケチケメート工場の2016年の生産台数は19万台で、前年から1万台(5.6%)増加した。この工場の生産能力は既に限界に達しており、現在10億ユーロをかけ、第2工場の建設を進めている。工場の完成は2020年の予定で、生産能力は年間33万台まで増加する。現在メルセデス・ベンツの「Bクラス」「CLAクーペ」「CLAシューティングブレーク」が生産されているが、今後は次世代コンパクトモデルの生産が予定されている。また、新工場ではインダストリー4.0に基づいた最先端技術の導入により、前輪駆動・後輪駆動両方の車種の同時組み立てが可能で、製造車種の幅が広がるため、新たなモデルの生産も予想される。2016年4月13日にハンガリー投資促進庁(HIPA)が主催した「オートモーティブ・インダストリー・コンファレンス」では、メルセデス・ベンツ・ハンガリーのクリスティアン・ウォルフ社長が電気自動車を生産する計画があることを明らかにしている。

西部に立地するVWグループのジュール工場の2016年のアウディの生産台数は12万2,975台で、前年比23.1%減となった。スペインから生産が移管される「Q3」を組み立てる新工場が建設されており、それによる生産調整のため前年割れとなった。この生産調整の間、従業員のうち550人がスロバキアのブラチスラバ工場に、300人がジュール工場内のエンジン生産ラインに配置転換されている。新工場は2018年に稼働予定で、2017年の生産台数も振るわないとみられる。しかし、2019年からは「Q4」の生産が行われることが発表されており、2018年以降の伸びが期待されている。現在、ジュール工場では2016年にモデルチェンジした「A3リムジン」「A3カブリオレ」のほか、「TTクーペ」「ロードスター」が生産されており、将来は6モデルが生産されることになる。

<オペルのエンジン生産は23%拡大>

アウディのジュール工場はエンジンの生産も行っており、2016年の生産台数は前年比4.7%減の192万6,638基だった。現在、環境配慮型の省エネエンジン製造のための投資が行われており、また、2018年から生産開始予定の電気自動車用モーター製造の準備も進められている。この工場で作られたエンジンは世界30以上のVWグループの工場に輸出されており、同グループの重要拠点と位置付けられている。

ハンガリー西部にあるオペルのセントゴットハルド工場でのエンジン生産台数は約63万基で、23.0%増だった。このうち47万基は同工場内に新設された「フレックス工場」で製造された。同工場の生産能力は最大60万台で、まだフル稼働に至っていない。「アストラ」のエンジンは全て同工場で生産されており、世界中の工場に輸出されている。オペルはフランス自動車大手PSAグループに買収されたが、3月の買収発表直後にシーヤールト・ペーテル外務貿易相はドイツ・リュッセルハイムのオペル本社で首脳陣と会い、「セントゴットハルド工場の生産能力を維持し、さらに拡大していくことを確認した」としている。

ハンガリー(販売)(2):2016年の乗用車新車登録台数は25.1%増—1位に躍進のスズキのシェア11.7%、「ビターラ」が人気トップに—

2017年03月06日 ブダペスト事務所(バラジ・ラウラ、三代憲)

2016年の乗用車新車登録台数は前年比25.1%増となった。最も人気のあるブランドはスズキで、同社のスポーツ用多目的車(SUV)「ビターラ」は75.1%の伸びだった。新車商用車も政府の中小企業向け融資により21.8%増と好調。中古車登録台数は15.8%増と引き続き高い水準となっている。

<スズキの販売、法人向けでも成功>

民間調査会社データハウスの発表によると、2016年の国内の乗用車新車登録台数でトップになったのはシェア11.7%のスズキで、前年比50.2%増の1万1,266台だった(表1参照)。2位はフォードでシェア9.9%、25.6%増の9,519台、3位がオペルでシェア9.7%、6.1%増の9,375台だった。

日系ブランドではトヨタが41.9%増(5,509台)で順位は前年と変わらず6位。日産は1.9%増(3,400台)で順位は1つ下がって10位。本田は58.9%増(1,990台)で順位を3つ上げ16位となった。韓国メーカーでは起亜が25.0%増(3,920台)で順位を1つ上げ9位、現代は75.6%増(3,164台)で5つ順位を上げ11位となっている。

表1 ブランド別乗用車新車登録台数 (単位:台、%)

| ブランド | 2015年 | | | 2016年 | | | |
|---------------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|------|
| | 順位 | 台数 | シェア | 順位 | 台数 | シェア | 前年比 |
| スズキ | 4 | 7,500 | 9.7 | 1 | 11,266 | 11.7 | 50.2 |
| フォード | 3 | 7,579 | 9.8 | 2 | 9,519 | 9.9 | 25.6 |
| オペル | 1 | 8,838 | 11.5 | 3 | 9,375 | 9.7 | 6.1 |
| シュコダ | 2 | 7,782 | 10.1 | 4 | 8,749 | 9.1 | 12.4 |
| フォルクスワーゲン(VW) | 5 | 6,948 | 9.0 | 5 | 7,527 | 7.8 | 8.3 |
| トヨタ | 6 | 3,881 | 5.0 | 6 | 5,509 | 5.7 | 41.9 |
| ダチア | 7 | 3,663 | 4.7 | 7 | 5,118 | 5.3 | 39.7 |
| ルノー | 8 | 3,461 | 4.5 | 8 | 4,896 | 5.1 | 41.5 |
| 起亜 | 10 | 3,136 | 4.1 | 9 | 3,920 | 4.1 | 25.0 |
| 日産 | 9 | 3,337 | 4.3 | 10 | 3,400 | 3.5 | 1.9 |
| その他 | - | 21,054 | 27.3 | - | 27,276 | 28.2 | 29.6 |
| 合計 | - | 77,179 | 100.0 | - | 96,555 | 100.0 | 25.1 |

(出所)データハウスの統計を基に作成

登録台数をモデル別にみると、1位はスズキ「ビターラ」の6,538台で前年比75.1%増だった(表2参照)。2015年3月に生産が開始され、前年2位から順位を上げた。2位はシュコダ「オクタビア」の5,283台で11.0%増。3位はフォード「フォーカス」の2,856台で14.7%増。4位はダチア「ダスター」の2,710台で56.0%増となった。

スズキは1月2日付プレスリリースで、2016年の販売が2009年以来の好調だった理由について、(1)ハンガリーで生産する「ビターラ」と、2015年にマイナーチェンジした「SX4 S-Cross」が個人のSUVの需要にうまく乗ったこと、(2)小型車(Bセグメント)で「スイフト」が最も売れた車種となったこと、

(3) 個人だけでなく法人向けの販売にも成功したこと、を挙げている。この好調な乗用車の新車販売に関し、週刊経済誌「HVG」は2016年6月号で「必ずしもハンガリー国内で利用されているわけではない」と指摘。外国人が安い通貨フォリントを利用し、ハンガリーの法人を通じて購入した車を輸出するケースが10%、人気車種ならその割合が30%になる可能性があるとしている。

表2 モデル別乗用車新車登録台数 (単位: 台、%)

| ブランド | モデル | 2015年 | | | 2016年 | | | |
|-------|-------------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|
| | | 順位 | 台数 | シェア | 順位 | 台数 | シェア | 前年比 |
| スズキ | ビターラ | 2 | 3,733 | 4.8 | 1 | 6,538 | 6.8 | 75.1 |
| シュコダ | オクタビア | 1 | 4,761 | 6.2 | 2 | 5,283 | 5.5 | 11.0 |
| フォード | フォーカス | 4 | 2,491 | 3.2 | 3 | 2,856 | 3.0 | 14.7 |
| ダチア | ダスター | 7 | 1,737 | 2.3 | 4 | 2,710 | 2.8 | 56.0 |
| オペル | アストラJ | 3 | 2,861 | 3.7 | 5 | 2,149 | 2.2 | △ 24.9 |
| VW | パサート | 9 | 1,645 | 2.1 | 6 | 2,147 | 2.2 | 30.5 |
| スズキ | スイフト | 5 | 1,955 | 2.5 | 7 | 2,087 | 2.2 | 6.8 |
| オペル | アストラK | 148 | 83 | 0.1 | 8 | 2,040 | 2.1 | 2357.8 |
| VW | ゴルフ | 6 | 1,903 | 2.5 | 9 | 1,800 | 1.9 | △ 5.4 |
| ルノー | クリオ | 23 | 822 | 1.1 | 10 | 1,772 | 1.8 | 115.6 |
| フィアット | 500 | 8 | 1,650 | 2.1 | 11 | 1,735 | 1.8 | 5.2 |
| スズキ | SX4 S-Cross | 11 | 1,449 | 1.9 | 12 | 1,643 | 1.7 | 13.4 |
| その他 | - | - | 52,089 | 67.5 | - | 63,795 | 66.1 | 22.5 |
| 合計 | | - | 77,179 | 100.0 | - | 96,555 | 100.0 | 25.1 |

(出所) 表1に同じ

<商用車販売を中小企業向け融資が後押し>

商用車の新車登録台数は前年比21.8%増の2万1,333台となった(表3参照)。1位はフォードでシェア26.1%の21.1%増(5,572台)、2位はフィアットでシェア13.3%の15.0%増(2,828台)、3位はフォルクスワーゲン(VW)でシェア9.0%の51.4%増(1,918台)となっている。

フォード・ハンガリーのサモシ・ビクトル社長は2016年12月10日付プレスリリースで、「2016年の当社の売り上げが好調だったのは、売り上げの40%を占めた商用車の販売がハンガリー国立銀行の中小企業向け融資によって大きく後押しされた結果だ」と分析した。中央銀行である国立銀行は市中銀行に金利0%で貸し出し、市中銀行は最大金利2.5%で中小企業向けに融資している。ビクトル社長は、2017年も個人・法人ともに順調な伸びを見込んでおり、特に個人購入の伸びに期待している。

表3 ブランド別商用車新車登録台数 (単位:台、%)

| ブランド | 2015年 | | | 2016年 | | | |
|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|
| | 順位 | 台数 | シェア | 順位 | 台数 | シェア | 前年比 |
| フォード | 1 | 4,600 | 26.3 | 1 | 5,572 | 26.1 | 21.1 |
| フィアット | 2 | 2,460 | 14.0 | 2 | 2,828 | 13.3 | 15.0 |
| VW | 6 | 1,267 | 7.2 | 3 | 1,918 | 9.0 | 51.4 |
| ルノー | 4 | 1,447 | 8.3 | 4 | 1,679 | 7.9 | 16.0 |
| シトロエン | 3 | 1,468 | 8.4 | 5 | 1,615 | 7.6 | 10.0 |
| プジョー | 7 | 1,223 | 7.0 | 6 | 1,454 | 6.8 | 18.9 |
| トヨタ | 8 | 925 | 5.3 | 7 | 1,275 | 6.0 | 37.8 |
| オペル | 5 | 1,362 | 7.8 | 8 | 1,161 | 5.4 | △ 14.8 |
| ダチア | 9 | 689 | 3.9 | 9 | 1,157 | 5.4 | 67.9 |
| 日産 | 11 | 452 | 2.6 | 10 | 955 | 4.5 | 111.3 |
| その他 | — | 1,625 | 9.3 | — | 1,719 | 8.1 | 5.8 |
| 合計 | — | 17,518 | 100.0 | — | 21,333 | 100.0 | 21.8 |

(出所)表1に同じ

<中古車の伸びは年々低下>

一方、中古車の登録台数は14万2,002台の前年比15.8%増で、2014年の36.8%増、2015年の26.8%増と伸び率が年々下がってきている。データハウスの統計では、登録されている中古車数は中古輸入台数にほぼ等しい。ハンガリー自動車協会のガブリニ・ガーボル氏は1月の経済誌「Figyelo」で、「2017年の中古車輸入台数は賃金上昇の影響と高額になる中古車の修理費により減少していくと見込んでいる」としつつ、「既に中古車は市場にあふれており、その多くは車齢15～20年となっている。外国では下取りにも出せないような古い車が安く輸入されており、排ガスが大気汚染の一因となっていることから、自動車税を現在の馬力ではなく、環境負荷の度合いによって決める仕組みに変える必要がある」と述べている。

ルーマニア(生産・販売):2016年の新車乗用車の国内販売台数は17%増—好調の中古車登録台数は今後も増加の見込み—

2017年03月02日 ブカレスト事務所(水野桂輔、アンドレア・ニコレスク)

自動車製造業者・輸入業者協会(APIA)は1月26日、2016年の新車乗用車の国内販売台数を前年比17.0%増の11万5,004台と発表した。中古車登録台数も18.6%増の29万7,290台と好調だった。自動車登録時に課せられていた「環境スタンプ税」が2月に廃止されたことで今後さらに中古車購入者が増え、減少傾向にある新車の生産台数に影響を与える可能性もある。

<国産ブランドのダチアが新車販売台数の首位を独走>

2016年の新車乗用車販売台数は前年比17.0%増の11万5,004台となり、3年連続で増加した。

新車乗用車の販売シェアをブランド別にみると、ルノー傘下の国産車ダチアが30.8%(前年比4.6%増の3万5,448台)で、前年に続き首位を維持した(表1参照)。以下、フォルクスワーゲン(VW)が10.4%(22.4%増の1万1,983台)、VW傘下のシュコダが8.9%(16.0%増の1万268台)と続き、上位16ブランド全てが前年を上回った。生産国別にみると、ルーマニア(28.6%)、ドイツ(22.1%)、チェコ(10.9%)、スペイン(8.9%)、フランス(6.6%)の順になっている。

表1 2016年の主要ブランド別新車乗用車販売台数
(単位:台、%)

| 順位 | ブランド | 合計 | 構成比 | 前年比 |
|---------|-----------|---------|-------|-------|
| 1 (1) | ダチア | 35,448 | 30.8 | 4.6 |
| 2 (2) | VW | 11,983 | 10.4 | 22.4 |
| 3 (3) | シュコダ | 10,268 | 8.9 | 16.0 |
| 4 (5) | ルノー | 8,351 | 7.3 | 38.7 |
| 5 (4) | フォード | 6,957 | 6.0 | 14.7 |
| 6 (6) | オペル | 5,441 | 4.7 | 50.1 |
| 7 (8) | 現代 | 3,481 | 3.0 | 25.2 |
| 8 (7) | トヨタ | 3,446 | 3.0 | 18.5 |
| 9 (10) | メルセデス・ベンツ | 3,367 | 2.9 | 36.6 |
| 10 (9) | フィアット | 3,120 | 2.7 | 20.7 |
| 11 (15) | BMW | 2,675 | 2.3 | 37.8 |
| 12 (12) | アウディ | 2,552 | 2.2 | 25.4 |
| 13 (11) | 日産 | 2,509 | 2.2 | 11.3 |
| 14 (17) | スズキ | 2,370 | 2.1 | 75.3 |
| 15 (14) | プジョー | 2,232 | 1.9 | 13.5 |
| 16 (13) | 起亜 | 2,092 | 1.8 | 5.3 |
| 17 (16) | セアト | 1,750 | 1.5 | △ 2.8 |
| - | その他 | 6,962 | 6.1 | 15.9 |
| 合計 | | 115,004 | 100.0 | 17.0 |

(注)かっこ内は2015年の順位。

(出所)APIAの資料を基に作成

車種別では前年と大きな変化はないが、販売台数の上位5車種のうち4車種がダチアブランドだ。「ロガン」(1万5,329台)、「サンデロ」(7,098台)、「ダスター」(6,975台)と3位までを独占し、シュコダ

の「オクタビア」(4,406台)を挟んで、5位もダチアの「ロガン MCV」(3,392台)だった。

APIAによると、新車乗用車の購入者の71%は法人で、残りの29%が個人だった。法人による購入が多いものの、個人による購入台数は前年比で31.6%増加した。ただ、「ラブラ・プログラム」(国の割引補助クーポンで、車齢8年以上の古い自動車の買い替えを促す制度)を利用した個人の数も3%の増加にとどまった。

日本車(乗用車)販売台数は前年比27.0%増の1万1,593台だった(表2参照)。三菱自動車(19.7%減の465台)を除き、日本車ブランドは大きく販売台数を伸ばしている。その中でも伸びが著しいのは、スズキ(75.3%増の2,370台)とマツダ(44.6%増の1,583台)だ。また、高級ブランドのレクサスは、2010~2015年は29~68台だったが、2016年は164台と前年の2.4倍に伸びた。韓国車(乗用車)の販売台数も好調で、16.9%増の5,594台となった。ブランド別では、現代が25.2%増の3,481台、起亜が5.3%増の2,092台、双竜が5.0%増の21台だった。

燃料別でみると、ディーゼル燃料の乗用車販売台数の割合は2015年の53.5%から2016年には49.3%に低下した。一方、環境対応車の販売台数では、ハイブリッド車と電気自動車を合わせて1,183台となり、前年の496台から2.4倍に急増した。うち電気自動車については、前年の46台から167台と、3.6倍になった。

表2 日本車(乗用車)販売台数の推移 (単位:台、%)

| ブランド | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| トヨタ | 2,443 | 2,902 | 2,315 | 2,240 | 2,402 | 2,909 | 3,446 | 18.5 |
| スズキ | 2,213 | 2,111 | 1,638 | 1,226 | 1,223 | 1,352 | 2,370 | 75.3 |
| 日産 | 1,279 | 1,745 | 1,540 | 1,446 | 1,826 | 2,254 | 2,509 | 11.3 |
| 三菱自動車 | 988 | 1,101 | 766 | 502 | 562 | 579 | 465 | △19.7 |
| ホンダ | 784 | 649 | 553 | 503 | 523 | 830 | 1,000 | 20.5 |
| マツダ | 814 | 499 | 432 | 602 | 803 | 1,095 | 1,583 | 44.6 |
| スバル | 265 | 227 | 175 | 48 | 2 | 39 | 56 | 43.6 |
| レクサス | 29 | 52 | 63 | 48 | 53 | 68 | 164 | 141.2 |
| インフィニティ | 48 | 28 | 35 | 3 | - | - | - | - |
| 合計 | 8,863 | 9,314 | 7,517 | 6,618 | 7,394 | 9,126 | 11,593 | 27.0 |

(注)「インフィニティ」に関して、APIAのデータはないが、内務省運転免許自動車登録所(DRPCIV)のデータによると、2016年には新車3台、中古車29台が登録された。

(出所)表1に同じ

2016年の乗用車の生産台数は、安価な中古車の流入や新車輸入に押され、前年比7.3%減の35万8,861台と、3年連続の減少になった(表3参照)。輸出台数も8.2%減の32万6,089台だった。車種別では、ダチアの「ダスター」が首位をキープして13.0%増の18万3,860台となった。2位もダチアの「サンデロ」で15.1%減の4万4,317台、3位がフォードの「B-MAX」で19.0%減の3万8,857台となっている。

表3 乗用車の生産、輸出入、販売台数の推移

(単位:台、%)

| | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | | | | | | | | |
| 生産台数 | 323,587 | 310,243 | 326,556 | 410,959 | 391,422 | 387,171 | 358,861 | △ 7.3 |
| 輸出台数 | 289,855 | 282,191 | 320,833 | 362,869 | 364,251 | 355,297 | 326,089 | △ 8.2 |
| 輸入台数 | 71,928 | 66,287 | 52,430 | 47,794 | 57,934 | 66,868 | 82,130 | 22.8 |
| 販売台数 | 106,328 | 94,624 | 72,179 | 68,702 | 82,809 | 98,325 | 115,004 | 17.0 |

(出所)表1に同じ

＜中古車登録台数は過去最多に迫る高水準に＞

内務省運転免許自動車登録所のデータによると、中古車の登録台数は前年比 18.6%増の 29 万 7,290 台と好調だった (表 4 参照)。これはルーマニアの EU 加盟後、過去最多を記録した 2008 年の 30 万台強に迫るものだ。登録台数をブランド別にみると、VW の 8 万 4,817 台 (18.4%増) が首位で、以下、オペルの 4 万 7,903 台 (10.7%増)、フォードの 3 万 3,024 台 (13.3%増)、BMW の 2 万 3,860 台 (31.6%増)、アウディの 2 万 3,616 台 (33.3%増) の順。

表4 中古車登録台数の推移

(単位:台、%)

| 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| | | | | | | | |
| 214,606 | 94,488 | 174,950 | 221,852 | 219,929 | 250,662 | 297,290 | 18.6 |

(出所)内務省運転免許自動車登録所資料を基に作成

中古車登録台数は、2017 年以降も引き続き増加する見込みだ。その理由の 1 つに、2017 年 2 月 1 日に実施された「環境スタンプ税」廃止がある (2017 年 2 月 1 日記事参照)。これは自動車登録時に支払い義務のあった環境税で、車齢が古いものほど高率だった。この税の廃止が、中古車の増加に拍車を掛けるとみられる。一方、APIA は同税の廃止に反対している。中古車の増加で予想される悪影響として、(1) 大気汚染の悪化、(2) 交通安全レベルの低下、(3) 自動車メーカーおよび正規輸入者の取引減少、(4) 課税を逃れた不正な中古車取引の急増、を挙げている。

ここ数年の中古車登録台数の増加傾向は、3 年連続で減少した新車乗用車の生産台数にも影響を与えているとの指摘もあり、ルーマニアの経済成長の足かせとなることが懸念されている。

ロシア(生産)(1):2016年の乗用車生産台数は7.5%減の112万台

2017年05月12日 サンクトペテルブルク事務所(宮川嵩浩)

自動車専門調査会社ASMホールディングによると、2016年の乗用車生産台数は前年比7.5%減の112万4,774台で、このうち、ロシアブランド車は10.3%減の29万9,612台、外国ブランド車は6.4%減の82万5,162台となった。2017年については120万台と増加に転じると見通している。

<最大手アフトワズは減産続く>

ASMホールディングによると、ロシア最大手アフトワズがトリヤッチ(サマラ州)の工場生産するラーダブランドは前年比26.2%減の17万1,895台となり、2012年以降、減産が続いている。この工場では、「ニューロガン」や「ニューサンデロ」(ルノーブランド)、「アルメーラ」や「ダットサン」(日産ブランド)の受託生産が行われており、「ダットサン」の生産台数は前年比45.9%減の1万6,873台、「アルメーラ」は35.0%減の1万4,927台となった。

<サンクトペテルブルク3社は新モデルの生産開始>

外国ブランド車では、サンクトペテルブルクの3社(日産、トヨタ、現代)が合計で前年比8.3%減の28万1,471台を生産した。自動車専門調査会社アフトスタによると、2016年のモデル(車種)別販売台数で外国ブランド初の1位となった「ソラリス」を生産している現代は、2016年8月から生産を開始した「クレタ」を合わせて約20万7,000台で前年比9.8%減となった。他方、日系メーカーの生産台数はプラスに転じ、トヨタは前年比18.8%増の3万9,061台、日産は7.8%増の3万6,464台を生産した。トヨタは「カムリ」に加え、2016年8月から「RAV4」の生産を開始した。また日産は、2015年10月から生産している「キャシュカイ」の販売台数が大きく伸びた。

レニングラード州にあるフォードは前年比2.5%増の1万5,363台を生産した。

カーリーニングラードでは、地場の自動車組み立て企業アフトトルが、起亜、現代、BMWの3ブランドの受託生産を行っている。2016年の生産台数は前年比5.9%増の9万7,108台となった。

モスクワでは、ルノーが前年比3.4%減の13万5,181台を生産した。そのうち、2016年3月から生産を開始した「キャプチャー」は1万8,078台だった。同工場では「テラノ」(日産)の生産も行われている。

カルーガ州では、フォルクスワーゲン(VW)が前年比14.4%増の11万782台、PSAプジョー・シトロエン・三菱自動車(PSMA)が32.3%減の1万7,415台を生産した。

極東のウラジオストクでは、地場企業ソレルスとマツダの合弁会社マツダ・ソレルスが前年比4.3%減の2万4,110台を生産した。2016年9月、同社とロシア政府はウラジオストクでのエンジン工場の設立について特別投資契約を締結した。同工場の年間生産能力は5万基で、2018年中には量産開始の予定となっている。

<乗用車・トラックに車両緊急通報機器搭載を義務付け>

2011年12月9日付関税同盟委員会決定第877号「『車両安全について』に関する関税同盟技術規則」の一部条項が2013年1月30日付ユーラシア経済委員会評議会決定第6号によって修正され、2017年1月1日以降にロシアを含むユーラシア経済連合（EEU）域内で新たに生産・販売される（2016年末までに型式認証取得済みの場合を除く）、あるいは輸入される乗用車・トラックに対して、事故への即応などのため車両緊急通報機器の搭載が義務付けられた。

国産車に対しては機器の搭載、車両緊急通報システム「ERA-GLONASS（エラ・グロナス）」の登録に係る一連の手続きが整備されていた一方、輸入車に対する機器の搭載、ERA-GLONASSへの登録などに関する手続きが間に合わず、ロシア極東地域では走行を許可されない車が港近くに滞留する事態も発生した（2017年4月17日記事参照）。

<排ガス規制は「ユーロ5」に移行>

自動車用ガソリンについては、2011年10月18日付関税同盟委員会決定第826号「関税同盟技術規則『自動車・航空機ガソリン、軽油、船舶用燃料、ジェット燃料、灯油について』」に基づき、2016年7月1日以降は、環境クラス5（EUの「ユーロ5」）以上に適合している自動車用ガソリンの販売しか認められていない。現時点でクラス6（ユーロ6）への移行期限については明示されていないものの、2016年11月には石油大手ルクオイルがクラス6に適合する自動車用ガソリンの生産を開始している。

なお、2011年12月9日付関税同盟委員会決定第877号「関税同盟技術規則『車両の安全について』」により、2016年1月1日以降、ロシア国内では乗用車の排ガス規制として環境クラス5が適用され、同技術規則に基づくカテゴリーM1G、M2、N1、N2に該当するスポーツ用多目的車（SUV）や商用車など一部の例外を除き、クラス5に適合していないエンジンを搭載した乗用車の新規登録は認められなくなった（2016年4月19日記事参照）。

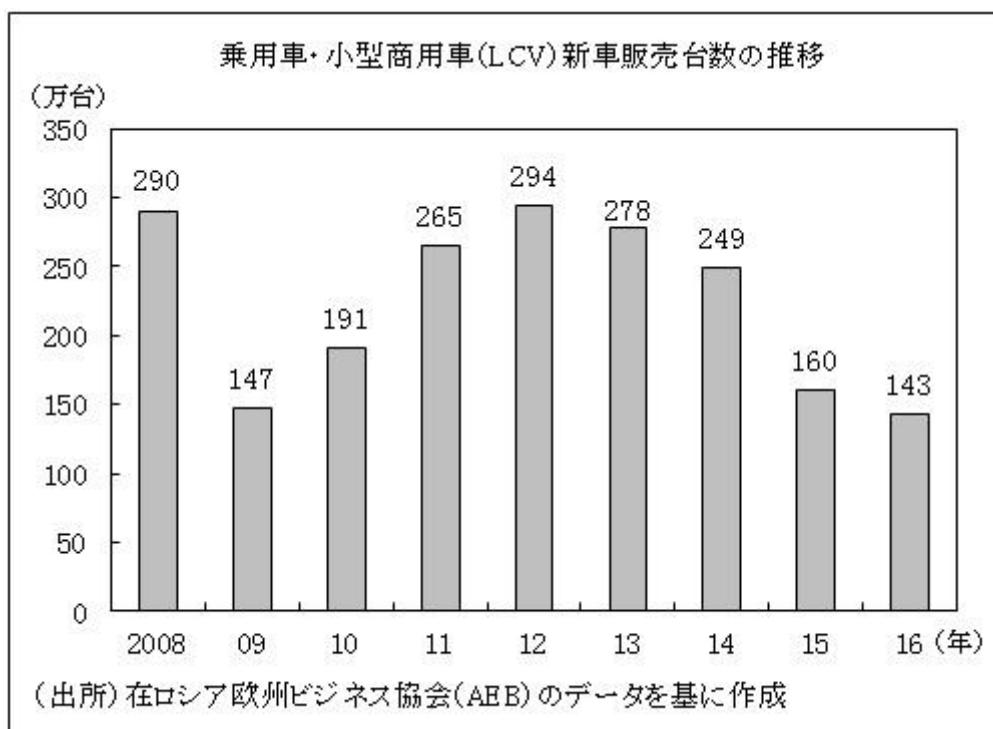
ロシア(販売)(2):2016年の新車販売台数は11%減、4年連続で減少

2017年03月08日 サンクトペテルブルク事務所(宮川嵩浩)

在ロシア欧州ビジネス協会(AEB)の発表(1月12日)によると、2016年の乗用車・小型商用車(LCV)の新車国内販売台数は前年比11.0%減の142万5,791台で、2013年以降4年連続で減少した。2008年のリーマン・ショック以降、販売台数が最も落ち込んだ2009年の販売台数(147万台)を下回る結果となった。

<国内ブランド車は微増、外国ブランド車は大幅減に>

2016年の乗用車・LCVの新車販売台数は、ロシア経済の低迷や実質可処分所得の低下、不安定な為替動向などを背景に、前年比11.0%減となった。政府による廃車処理・新車買い替え補助プログラムや消費者向け自動車ローンの金利補助などの自動車購買奨励策が実施され一定の成果(例えば、自動車ローン金利補助は32万4,000台の自動車販売に貢献)を上げたものの、結果として、過去最高の294万台の販売を記録した2012年と比べ、約5割の水準にまで落ち込んだ(図参照)。



2016年の販売台数のうち、国内ブランド車は前年比0.6%増の37万947台となる一方で、外国ブランド車が前年比14.5%減の105万4,844台と、2年連続で市場全体に占める外国ブランド車のシェアが低下した。

<起亜が外国ブランド車トップを維持>

ブランド別にみると、ロシア最大手のアフトワズが生産する「ラーダ」が販売台数1位の座を維持したものの、前年比1.0%減の26万6,296台(表1参照)。上位10位内では、日産が前年比22.7%減の7万464台と大きく販売台数を減らす一方、ガズやウアズの地場メーカーは、それぞれ前年比9.0%増の5万

5,803台、0.5%増の4万8,848台と販売を伸ばした。また、起亜が外国ブランド販売トップの座を維持、現代が2位の座を維持した。韓国ブランドが外国ブランド販売でトップになるのは3年連続3回目。起亜は市場全体の10.5%（2015年は10.2%）、現代は10.2%（10.1%）のシェアを獲得した。

表1 主なメーカー・ブランド別乗用車・LCV販売台数
(単位:台、%)

| ブランド名 | | 2015年 | 2016年 | 前年比 |
|-------|----------------|-----------|-----------|--------|
| 1 | ラーダ | 269,096 | 266,296 | △ 1.0 |
| 2 | 起亜 | 163,500 | 149,567 | △ 8.5 |
| 3 | 現代 | 161,201 | 145,254 | △ 9.9 |
| 4 | ルノー | 120,411 | 117,230 | △ 2.6 |
| 5 | トヨタ | 98,149 | 94,568 | △ 3.6 |
| 6 | フォルクスワーゲン(VW) | 78,390 | 74,221 | △ 5.3 |
| 7 | 日産 | 91,100 | 70,464 | △ 22.7 |
| 8 | ガズ | 51,192 | 55,803 | 9.0 |
| 9 | シュコダ | 55,012 | 55,386 | 0.7 |
| 10 | ウアズ | 48,588 | 48,848 | 0.5 |
| 11 | フォード | 38,607 | 42,528 | 10.2 |
| 12 | メルセデス・ベンツ | 41,614 | 36,888 | △ 11.4 |
| 13 | シボレー | 49,765 | 30,463 | △ 38.8 |
| 14 | BMW | 27,486 | 27,507 | 0.1 |
| 15 | レクサス | 20,224 | 24,117 | 19.2 |
| 16 | マツダ | 27,358 | 21,543 | △ 21.3 |
| 17 | アウディ | 25,650 | 20,705 | △ 19.3 |
| 18 | ダットサン | 32,008 | 18,772 | △ 41.4 |
| 19 | 力帆 | 15,131 | 17,460 | 15.4 |
| 20 | 三菱自動車 | 35,909 | 16,769 | △ 53.3 |
| 21 | ランドローバー | 11,605 | 9,122 | △ 21.4 |
| 22 | 大宇(注) | 20,451 | 8,574 | △ 58.1 |
| 23 | VW(LCV) | 5,707 | 6,400 | 12.1 |
| 24 | メルセデス・ベンツ(LCV) | 8,329 | 6,328 | △ 24.0 |
| 25 | スバル | 6,852 | 5,638 | △ 17.7 |
| 合計 | | 1,602,110 | 1,425,791 | △ 11.0 |

(注) 大宇は2016年6月に販売を中止。

(出所) AEBプレスリリース(1月12日)を基に作成

モデル(車種)別では、サンクトペテルブルクで生産される現代「ソラリス」の販売台数が9万380台となり、前年比22.0%減ながらも外国ブランド初の1位になった。2位には、これまで4年連続で1位だったアフトワズ(ラーダ)の「グランタ」が入り8万7,726台(前年比27.0%減)、3位にはサンクトペテルブルクにある現代の工場で生産される起亜「ニュー・リオ」が8万7,662台(前年比9.7%減)で続いた(表2参照)。また、外国ブランドの中では特に、2016年8月からサンクトペテルブルクの工場で生産が開始されている7位のトヨタ「RAV4」の販売台数が前年比12.9%増、2015年10月からサンクトペテルブルクの工場で生産が開始されている21位の日産「キャシュカイ」が前年比77.6%増と大きく販売を伸ばした。なお、近年発売が開始された国内ブランドでは、2015年11月に販売が開始されたラーダ「ベスタ」が4位に、2016年2月に販売が開始されたラーダ「エクスレイ」が18位にランクインしている。

表2 主なモデル別乗用車・LCV販売台数 (単位:台、%)

| モデル名 | 2015年 | 2016年 | |
|-------------------|---------|--------|---------|
| | | 前年比 | |
| 1 ソラリス(現代) | 115,868 | 90,380 | △ 22.0 |
| 2 グランタ(ラーダ) | 120,182 | 87,726 | △ 27.0 |
| 3 ニュー・リオ(起亜) | 97,097 | 87,662 | △ 9.7 |
| 4 ベスタ(ラーダ) | 2,785 | 55,174 | 1,881.1 |
| 5 ポロ(VW) | 45,390 | 47,702 | 5.1 |
| 6 ダスター(ルノー) | 43,923 | 44,001 | 0.2 |
| 7 RAV4(トヨタ) | 27,102 | 30,603 | 12.9 |
| 8 ニワ(シボレー) | 31,367 | 29,844 | △ 4.9 |
| 9 ロガン(ルノー) | 41,311 | 29,565 | △ 28.4 |
| 10 ラルグス(ラーダ) | 38,982 | 29,341 | △ 24.7 |
| 11 サンドロ(ルノー) | 30,221 | 28,557 | △ 5.5 |
| 12 カムリ(トヨタ) | 30,136 | 28,063 | △ 6.9 |
| 13 4×4(ラーダ) | 35,312 | 27,274 | △ 22.8 |
| 14 ラピッド(シュコダ) | 24,547 | 25,931 | 5.6 |
| 15 クレタ(現代) | - | 21,929 | - |
| 16 オクタビア A7(シュコダ) | 21,373 | 21,759 | 1.8 |
| 17 カリーナ(ラーダ) | 35,869 | 20,982 | △ 41.5 |
| 18 エクスレイ(ラーダ) | - | 19,943 | - |
| 19 パトリオット(ウアズ) | 19,950 | 19,381 | △ 2.9 |
| 20 スポーテージ(起亜) | 20,751 | 19,003 | △ 8.4 |
| 21 キャッシュカイ(日産) | 10,545 | 18,723 | 77.6 |
| 22 エクストレイル(日産) | 20,502 | 17,886 | △ 12.8 |
| 23 プリオラ(ラーダ) | 28,507 | 17,553 | △ 38.4 |
| 24 CX-5(マツダ) | 17,681 | 15,790 | △ 10.7 |
| 25 ニュー・シード(起亜) | 19,268 | 15,081 | △ 21.7 |

(出所)表1に同じ

<2017年は緩やかに回復か>

2017年の市場動向については、緩やかに回復するという見方が一般的だ。自動車専門調査会社アフタスタットのセルゲイ・ウダロフ社長は、2017年の販売台数を前年比5%増と見通している（「ベドモスチ」紙1月13日）。同社長は、節約志向や先行き不透明感を背景に、ここ数年先延ばしにされてきた買い替え需要の活発化を主な理由として挙げている。また、AEB自動車製造者委員会のヨルグ・シュライバー委員長（マツダ・モーター・ルス社長）は、2017年の販売台数は前年比4.0%増の148万台との見通しを発表している（AEBプレスリリース1月12日）。同委員長は、2016年1～9月の販売台数が前年比2桁減だった状況と比べ、2016年12月は前年比1.0%減と落ち着いてきていることから、4年連続の市場縮小から緩やかな回復基調に移行する可能性がある」とコメントしている。

このような状況の中、2017年も引き続き政府による自動車購買奨励策が継続される予定だ。1月19日にメドヴェージェフ首相が承認した「2017年の安定的な社会経済発展保障プログラム一覧」によると、政府は2017年に623億ルーブル（約1,184億円、1ルーブル＝約1.9円）の予算を投じ（2016年は約500億ルーブル）、自動車購買意欲の向上と国内自動車産業の支援を目的に、新車購入補助プログラムや消費者向け自動車ローンの金利補助などを継続することになっている。

経済発展省の経済見通し（2016年11月公表）によると、ウラル産原油価格が1バレル40ドルの前提で、2017年の経済成長率は0.6%、2018年は1.7%とプラス成長が見込まれている。2014年、2015年、2016年と前年比マイナスが続いている実質可処分所得も2017年以降は前年比でプラスに転じる見通しとなっているほか、国家信用情報センターのプレスリリース（1月25日）によると、2016年の自動車ローン信用供与件数は前年比13.8%増の55万2,400件と増加傾向にあるなど、2017年以降、景気の回復とともに乗用車市場が再び拡大することが予想される。

<中東・アフリカ>

トルコ(生産)(1):自動車生産、輸出台数とともに過去最高を記録ー2016年の生産・販売動向(1)

二

2017年02月23日 イスタンブール事務所(中島敏博)

2016年にトルコで生産された自動車は前年比9.4%増の148万5,927台で、うち乗用車は20.2%増の95万888台だった。輸出は15.0%増の114万1,382台となり、生産台数とともに過去最高を記録した。生産における輸出車の比率は前年の73.0%から76.8%に拡大した。連載の前編。

<前年比9.4%増の148万台超を生産>

自動車工業協会(OSD)によると、2016年の自動車生産台数は前年比9.4%増の148万5,927台となった(表1参照)。EU向けを中心に輸出が好調だったことで、過去最高だった前年の135万8,796台を超えた。生産全体の64.0%を占める乗用車が20.2%増の95万888台と大きく伸びた一方で、商用車は5.8%減の53万5,039台と落ち込んだ。

表1 自動車生産、輸出台数 (単位:台、%)

| | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | |
|-----------------|-----------|-------|-----------|------|-----------|------|
| | | 前年比 | | 前年比 | | 前年比 |
| 生産 | 1,170,445 | 4.0 | 1,358,796 | 16.1 | 1,485,927 | 9.4 |
| 乗用車 | 733,439 | 15.8 | 791,027 | 7.9 | 950,888 | 20.2 |
| 商用車 | 437,006 | △11.2 | 567,769 | 29.9 | 535,039 | △5.8 |
| 輸出 | 885,180 | 6.8 | 992,335 | 12.1 | 1,141,382 | 15.0 |
| 乗用車 | 581,993 | 20.1 | 604,683 | 3.9 | 745,709 | 23.3 |
| 商用車 | 303,187 | △11.9 | 387,652 | 27.9 | 395,673 | 2.1 |
| 生産における 輸出車比率 | 75.6 | — | 73.0 | — | 76.8 | — |

(出所)自動車工業協会(OSD)

商用車の生産の内訳をみると、主力のピックアップトラックが前年比1.5%減となったのをはじめ、中型バスが53.3%減、大型トラックが52.1%減、小型トラックが47.7%減となり、全体的に不調だった(表2参照)。2016年のトルコは、クーデター未遂事件とテロ懸念による治安悪化によって、観光部門が訪問客数30.1%減、収入29.7%減となり、これがバスの生産や販売に大きく影響したようだ。また、経済活動の全般的な鈍化がトラックの生産減につながったとみられる。

表2 生産台数の内訳

(単位:台、%)

| | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|------------|-----------|-----------|-----------|-------|--------|
| | | | | 構成比 | 前年比 |
| 乗用車 | 733,439 | 791,027 | 950,888 | 64.0 | 20.2 |
| 商用車 | 437,006 | 567,769 | 535,039 | 36.0 | △ 5.8 |
| 大型トラック | 29,169 | 30,968 | 14,826 | 1.0 | △ 52.1 |
| 小型トラック | 3,432 | 4,870 | 2,548 | 0.2 | △ 47.7 |
| ピックアップトラック | 357,219 | 468,933 | 461,837 | 31.1 | △ 1.5 |
| 大型バス | 6,442 | 8,789 | 8,083 | 0.5 | △ 8.0 |
| 小型バス | 35,420 | 47,078 | 44,415 | 3.0 | △ 5.7 |
| 中型バス | 5,324 | 7,131 | 3,330 | 0.2 | △ 53.3 |
| 合計 | 1,170,445 | 1,358,796 | 1,485,927 | 100.0 | 9.4 |

(出所)表1に同じ

<輸出は 114 万台、153 億ドルを記録>

OSDによると、2016年の自動車輸出台数は前年比15.0%増の114万1,382台と過去最高を更新し、金額でも17.9%増の153億210万ドルとなった(表3参照)。自動車部品も3.5%増の89億4,792万ドルだった。

表3 自動車関連(部品を含む)の輸出額

(単位:100万ドル、%)

| | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|
| | | | | 構成比 | 前年比 |
| 自動車合計 | 13,259.5 | 12,977.3 | 15,302.1 | 63.1 | 17.9 |
| 乗用車 | 7,258.4 | 6,881.9 | 8,336.9 | 54.5 | 21.1 |
| 大型・軽商用車 | 4,201.9 | 4,264.0 | 4,616.6 | 30.2 | 8.3 |
| 大型バス | 986.0 | 1,023.6 | 1,190.5 | 7.8 | 16.3 |
| 中・小型バス | 97.7 | 130.2 | 238.9 | 1.6 | 83.5 |
| その他の自動車 | 715.5 | 677.7 | 919.2 | 6.0 | 35.6 |
| 自動車部品合計 | 9,504.0 | 8,642.0 | 8,947.9 | 36.9 | 3.5 |
| スペアパーツ | 7,773.1 | 7,114.5 | 7,254.9 | 81.1 | 2.0 |
| タイヤなどゴム製品 | 1,126.7 | 960.6 | 978.3 | 10.9 | 1.8 |
| エンジン | 171.9 | 221.9 | 370.6 | 4.1 | 67.0 |
| バッテリー | 289.1 | 220.5 | 224.6 | 2.5 | 1.9 |
| セーフティーガラス | 143.2 | 124.6 | 119.6 | 1.3 | △ 4.0 |
| 合計 | 22,763.5 | 21,619.3 | 24,250.0 | 100.0 | 12.2 |

(出所)表1に同じ

トルコ輸出業者会議(TIM)によると、2016年のトルコの輸出総額は前年比1.2%減の1,421億ドルだったが、最大品目の自動車・同部品の輸出額では12.9%増となった(表4参照)。自動車の輸出先を国別にみると、ドイツ、イタリア、フランスを上位とするEU(構成比78.7%)が16.9%増と好調だった中で、英国は15.5%減のマイナスとなった。

表4 自動車・同部品の国別輸出額

(単位:1,000ドル、%、ポイント)

| | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2016年 | | |
|--------|------------|------------|------------|-------|--------|-------|
| | | | | 構成比 | 前年比 | 寄与度 |
| 総額 | 22,269,926 | 21,151,914 | 23,889,626 | 100.0 | 12.9 | - |
| EU | 16,425,462 | 16,073,752 | 18,797,137 | 78.7 | 16.9 | 12.9 |
| ドイツ | 3,665,132 | 3,295,559 | 3,957,073 | 16.6 | 20.1 | 3.1 |
| イタリア | 1,763,332 | 1,870,748 | 2,786,869 | 11.7 | 49.0 | 4.3 |
| フランス | 2,378,489 | 2,110,141 | 2,504,041 | 10.5 | 18.7 | 1.9 |
| 英国 | 2,449,075 | 2,656,505 | 2,245,857 | 9.4 | △ 15.5 | △ 1.9 |
| スペイン | 968,010 | 1,086,334 | 1,315,320 | 5.5 | 21.1 | 1.1 |
| ベルギー | 1,043,300 | 992,198 | 928,830 | 3.9 | △ 6.4 | △ 0.3 |
| スロベニア | 556,811 | 620,253 | 732,110 | 3.1 | 18.0 | 0.5 |
| オランダ | 468,778 | 473,683 | 731,708 | 3.1 | 54.5 | 1.2 |
| 米国 | 471,550 | 778,725 | 700,589 | 2.9 | △ 10.0 | △ 0.4 |
| ポーランド | 478,045 | 455,806 | 654,214 | 2.7 | 43.5 | 0.9 |
| ルーマニア | 536,906 | 499,948 | 629,560 | 2.6 | 25.9 | 0.6 |
| イスラエル | 542,789 | 498,428 | 466,179 | 2.0 | △ 6.5 | △ 0.2 |
| モロッコ | 271,476 | 302,481 | 352,998 | 1.5 | 16.7 | 0.2 |
| スウェーデン | 362,074 | 316,740 | 349,855 | 1.5 | 10.5 | 0.2 |
| イラン | 174,353 | 202,642 | 344,811 | 1.4 | 70.2 | 0.7 |
| オーストリア | 300,366 | 243,020 | 286,906 | 1.2 | 18.1 | 0.2 |
| ハンガリー | 146,937 | 217,557 | 258,963 | 1.1 | 19.0 | 0.2 |
| ロシア | 793,920 | 280,768 | 236,800 | 1.0 | △ 15.7 | △ 0.2 |
| デンマーク | 229,058 | 223,437 | 227,155 | 1.0 | 1.7 | 0.0 |
| エジプト | 302,297 | 225,893 | 225,042 | 0.9 | △ 0.4 | △ 0.0 |
| 日本 | 33,253 | 35,651 | 49,354 | 0.2 | 38.4 | 0.1 |

(注)EUはキプロスを含まない27ヵ国。

(出所)トルコ輸出業者会議(TIM)

一方、前年に国別で最も寄与度が大きかった米国向けの輸出額は前年比 10.0%減、ロシア向けも 15.7%減と落ち込んだ。ロシアは 2014 年から続く欧米の経済制裁による景気低迷が大きく影響している。その他の国では、ガーナが 2.8 倍、ウクライナが 75.0%増、イランが 70.2%増、メキシコが 52.9%増と急伸び、日本向けも 38.4%増と好調だった。一方、アルジェリア (33.9%減)、イラク (35.0%減)、アゼルバイジャン (46.5%減)、トルクメニスタン (58.5%減) などが、原油価格低迷のあおりを受けて 2 桁のマイナスとなった。

<トファッシュが 4 位から首位に躍進>

輸出台数を主要メーカー別にみると、2016 年現在トルコで生産を行っている 12 社の中で、トファッシュ・フィアット (フィアットとトルコのコチ・グループとの合弁) が 60.8%増の 27 万 9,444 台と急増し、前年の 4 位から首位に躍り出た (表 5 参照)。次いで、オヤク・ルノー (ルノーとトルコのオヤク・グループとの合弁)、フォード・オトサン (フォードとトルコのコチ・グループとの合弁)、現代・アッサン (現代とトルコのキバル・グループとの合弁)、トヨタの順だった。2015~2016 年に新型モデルを相次いで導入した輸出上位 5 社の顔ぶれは、前年と変わらなかった。

表5 完成車メーカー別輸出台数 (単位:台、%)

| | 2014年 | 2015年 | 2016年 | |
|-------------|---------|---------|-----------|-------|
| | | | | 前年比 |
| トファシュ・フィアット | 142,234 | 173,743 | 279,444 | 60.8 |
| オヤク・ルノー | 257,992 | 270,299 | 270,088 | △ 0.1 |
| フォード・オトサン | 187,921 | 252,571 | 256,706 | 1.6 |
| 現代・アッサン | 179,793 | 201,276 | 207,234 | 3.0 |
| トヨタ | 109,517 | 81,962 | 109,184 | 33.2 |
| メルセデス・ベンツ | 3,438 | 4,252 | 8,307 | 95.4 |
| カルサン | 37 | 3,067 | 3,629 | 18.3 |
| ホンダ | 1,560 | 2,220 | 2,914 | 31.3 |
| マン | 937 | 1,493 | 1,717 | 15.0 |
| オトカル | 580 | 720 | 833 | 15.7 |
| アナドル・いすゞ | 748 | 291 | 673 | 131.3 |
| テムサ | 423 | 441 | 653 | 48.1 |
| 合計 | 885,180 | 992,335 | 1,141,382 | 15.0 |

(出所)表1に同じ

首位のトファシュ・フィアットは、2016年4月に新型セダン「エーゲ」のハッチバックモデルを投入したことで生産台数を伸ばした。同モデルはトルコで設計されたもので、海外市場をターゲットとして40カ国以上に輸出されている。2016年の生産台数は前年比37.8%増の38万3,495台だった。2位のオヤク・ルノーは、2016年に新型「メガース・セダン」を投入し、トルコ全体で34万台(0.2%増)を生産した。

3位のフォード・オトサンは、商用車を中心(構成比92.7%)に33万3,749台(前年比0.3%減)を生産した。フォードは、4月にエスキシェヒルのイノニュ工場で大規模トラック用のエンジン生産を開始した。4位の現代・アッサンも2015年に投入した「i20 アクティブ」を中心に、23万10台(1.6%増)を生産した。

日系企業ではトヨタが、2016年に小型スポーツ用多目的車(SUV)の新型車「C-HR」の生産を開始し、同年11月に初出荷した。「C-HR」は年間約18万台を生産する計画で、うち約半数がトルコでは初めての現地生産によるハイブリッド車となる。トルコでは2016年9月末に初めてエコカー減税が導入(注)されており、トヨタはその先陣を切った。同年の生産台数は前年比30.5%増の15万1,236台だった。ホンダも2016年に新型「シビック・セダン」を投入し、生産台数を19.7%増の1万5,163台と伸ばした。一方、商用車ではアナドル・いすゞが5,240台(53.1%減)と、前年を大きく下回った。

なお、自動車部品メーカーの動きとしては、ドイツのエリングクリンガーが2016年11月にブルサに新工場を建設し、ガasketや熱遮蔽(しゃへい)システムの生産を行うと発表した。

(注) エコカー減税の内容は、2016年11月の特別消費税率改正で一部変更された(2016年12月15日記事参照)。

トルコ(販売)(2):自動車販売台数も過去最高、増税とリラ安で2017年は減少の懸念—2016年の生産・販売動向(2)—

2017年02月24日 イスタンブール事務所(中島敏博)

自動車販売業者協会(ODD)によると、2016年のトルコの国内自動車販売は、乗用車と軽商用車を合わせた総販売台数で前年比1.6%増の98万3,720台となり、生産・輸出と同様に過去最高だった。ただ、2016年11月の増税と通貨トルコ・リラ安の影響により、2017年の販売台数は減少する懸念もある。連載の後編。

<国内販売で乗用車は増加、商用車は減少>

ODDによると、前年比4.3%増の75万6,938台で過去最高となった乗用車販売はセダンタイプが売れ筋で、全体の47.9%(36万2,292台)を占める。次いでハッチバックが30.6%(23万1,268台)、スポーツ用多目的車(SUV)が16.2%(12万2,458台)となっている。一方、軽商用車(注)は、過去最高だった2015年から6.5%減の22万6,782台だった。軽商用車はバンが主流で、全体の70.7%(16万310台)を占める。以下、軽トラックが11.6%(2万6,259台)、ミニバスが8.8%(2万37台)、ピックアップトラックが8.9%(2万176台)となっている。

乗用車のブランド(全41ブランド)別の販売台数では、ルノーが首位に返り咲き、2013年から首位だったフォルクスワーゲン(VW)が2位に順位を下げたが、両ブランドで新車市場全体の27.5%を占めている(添付資料参照)。ルノーの新車販売実績では、本国フランス、ドイツ、イタリア、スペインに次いでトルコが5位だった。乗用車の3位以下は、オペル、フィアット、現代、トヨタ、ダチア、フォードの順となっている。日系ブランドでは、6位のトヨタに続いて日産(10位)、ホンダ(16位)、スズキ(20位)、スバル(23位)、マツダ(24位)、三菱(26位)、インフィニティ(33位)、レクサス(35位)。一方、軽商用車ではフォードとフィアットが突出しており、両ブランド合わせた市場シェアは53.8%で、VWがこれに次ぐ。

なお、自動車工業協会(OSD)の統計によると、2016年のトルコの自動車販売(出荷)は前年比0.3%減の100万7,857台となり、史上最高を記録した前年をわずかに下回った。国内生産車は7.4%減の32万6,549台、輸入車は3.4%増の68万1,308台で、国内販売における輸入車の比率は67.6%となった。トルコは例年、国内販売における輸入車の比率が6~7割を占めている(表1参照)。

表1 自動車販売台数

(単位:台、%)

| | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | |
|-------------------|---------|--------|-----------|------|-----------|-------|
| | | 前年比 | | 前年比 | | 前年比 |
| 国内販売 | 807,486 | △ 9.6 | 1,011,194 | 25.2 | 1,007,857 | △ 0.3 |
| 国内生産車 | 282,655 | 1.9 | 352,504 | 24.7 | 326,549 | △ 7.4 |
| 輸入車 | 524,831 | △ 14.7 | 658,690 | 25.5 | 681,308 | 3.4 |
| 国内販売における 輸入車比率 | 64.7 | — | 65.1 | — | 67.6 | — |

(出所)自動車工業協会(OSD)

<SCTの増税で2016年末の販売台数が減少>

ODD調べで自動車販売をエンジン規模別にみた場合、乗用車全体の96.4%を占める1600cc以下が4.9%増加した一方、1600cc超2000cc以下（構成比3.0%）は2.5%減、2000cc超（0.5%）は35.7%減だった。

1600cc以下の乗用車の比率が高い背景には、自動車に対する高い課税の問題がある。特に奢侈（しゃし）税である特別消費税（SCT）は高率で、2016年11月末に2014年1月以来の増税が実施された（2016年12月15日記事参照）。トルコではこのSCTの課税後に、さらに付加価値税（VAT）18%も標準課税される。アーバル財務相は、この増税の結果、4万～7万リラ（約124万～217万円、1リラ＝約31円）の乗用車の価格が約3%上昇し、政府にとっては30億リラの追加税収につながるとしている。

電気自動車の販売台数は、85キロワット（kW）以下のものが23台、121kW以上のものが21台の計44台のみで、前年の120台から減少した。公共部門への販売が主体と伝えられている。またハイブリッド車は、1600cc以下が前年比8.0%減の886台、1800cc超2000cc以下が純増で89台、2500cc超が5.8倍の35台となり、全体では前年の974台から1,010台に増加した。

2016年に販売された乗用車のうち、ディーゼル車のシェアは前年の61.8%から61.5%とわずかに縮小したが、前年比3.9%増（46万5,602台）の伸びだった。トルコはガソリンに対する高税率でも知られており、ガソリンの小売価格が世界でも最も高い国の1つだ。このため、車本体の価格が高くてもランニングコストを低く抑えられるディーゼル車に人気が集まっている。また、トルコで普及している自動車はマニュアル車が主体だが、新車販売におけるオートマチック車のシェアは51.4%から57.6%に拡大し、前年より18.9%増（37万3,515台）となった。

トルコの消費者は年後半の各社の販売キャンペーンを待って新車を購入する傾向があり、例年は11月と12月に販売が急増する。しかし、ODDによると、2016年は11月の増税の影響で12月の乗用車販売が前年同月比5.5%減、軽商用車販売が19.0%減となり、合計では9.1%減だった。増税に加えて、通貨リラ安も問題視されている。増税とリラ安は2017年の販売にも影響するとみられ、ODDは予想販売台数の発表を見送っている。ちなみに金融機関HSBCは、2017年の自動車販売を乗用車12%減、軽商用車8%減と予想している。

なお、トルコ統計機構（TUIK）によると、2016年末の登録自動車台数は2,109万424台で、うち乗用車が53.7%を占める1,131万7,998台となっている（表2参照）。

表2 登録自動車台数 (単位:台)

| | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 |
|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 乗用車 | 7,544,871 | 8,113,111 | 8,648,875 | 9,283,923 | 9,857,915 | 10,589,337 | 11,317,998 |
| 小型バス | 386,973 | 389,435 | 396,119 | 421,848 | 427,264 | 449,213 | 463,933 |
| バス | 208,510 | 219,906 | 235,949 | 219,885 | 211,200 | 217,056 | 220,361 |
| ピックアップ | 2,399,038 | 2,611,104 | 2,794,606 | 2,933,050 | 3,062,479 | 3,255,299 | 3,442,483 |
| トラック | 726,359 | 728,458 | 751,650 | 755,950 | 773,728 | 804,319 | 825,334 |
| 自動二輪 | 2,389,488 | 2,527,190 | 2,657,722 | 2,722,826 | 2,828,466 | 2,938,364 | 3,003,733 |
| トラクター | 1,404,872 | 1,466,208 | 1,515,421 | 1,565,817 | 1,626,938 | 1,695,152 | 1,765,764 |
| その他 | 35,492 | 34,116 | 33,071 | 36,148 | 40,731 | 45,732 | 50,818 |
| 合計 | 15,095,603 | 16,089,528 | 17,033,413 | 17,939,447 | 18,828,721 | 19,994,472 | 21,090,424 |

(出所)トルコ統計機構(TUIK)

(注) トルコの ODD による自動車統計では、商用車は軽商用車 (Light Commercial Vehicle) に分類されている。

販売台数上位15ブランド(2016年)

(単位:台、%)

| ブランド | 乗用車 | | | | | 軽商用車 | | | | | 合計 | | | | |
|-----------|---------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|-------|----------|---------|---------|---------|-------|--------|
| | 国産 | 輸入 | 合計 | 構成比 | 前年比 | 国産 | 輸入 | 合計 | 構成比 | 前年比 | 国産 | 輸入 | 合計 | 構成比 | 前年比 |
| フォルクスワーゲン | 0 | 101,763 | 101,763 | 13.4 | △ 5.2 | 0 | 32,772 | 32,772 | 14.5 | 3.6 | 0 | 134,535 | 134,535 | 13.7 | △ 3.2 |
| ルノー | 64,194 | 42,422 | 106,616 | 14.1 | 4.8 | 0 | 15,091 | 15,091 | 6.7 | △ 3.4 | 64,194 | 57,513 | 121,707 | 12.4 | 3.7 |
| フォード | 7,917 | 33,453 | 41,370 | 5.5 | △ 12.3 | 63,356 | 4,878 | 68,234 | 30.1 | △ 4.5 | 71,273 | 38,331 | 109,604 | 11.1 | △ 7.6 |
| フィアット | 49,266 | 3,103 | 52,369 | 6.9 | 10.6 | 47,852 | 5,885 | 53,737 | 23.7 | △ 13.5 | 97,118 | 8,988 | 106,106 | 10.8 | △ 3.1 |
| オペル | 0 | 55,471 | 55,471 | 7.3 | 18.0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | | 0 | 55,471 | 55,471 | 5.6 | 18.0 |
| トヨタ | 35,674 | 11,513 | 47,187 | 6.2 | △ 1.7 | 0 | 5,645 | 5,645 | 2.5 | 92.8 | 35,674 | 17,158 | 52,832 | 5.4 | 3.7 |
| 現代 | 23,055 | 26,463 | 49,518 | 6.5 | △ 1.2 | 0 | 2,244 | 2,244 | 1.0 | 39.2 | 23,055 | 28,707 | 51,762 | 5.3 | 0.0 |
| ダチア | 0 | 42,107 | 42,107 | 5.6 | 13.0 | 0 | 5,422 | 5,422 | 2.4 | △ 28.2 | 0 | 47,529 | 47,529 | 4.8 | 6.1 |
| メルセデス・ベンツ | 0 | 32,666 | 32,666 | 4.3 | 7.7 | 0 | 8,070 | 8,070 | 3.6 | △ 4.6 | 0 | 40,736 | 40,736 | 4.1 | 5.0 |
| プジョー | 0 | 25,440 | 25,440 | 3.4 | 11.5 | 1,721 | 8,402 | 10,123 | 4.5 | △ 12.8 | 1,721 | 33,842 | 35,563 | 3.6 | 3.3 |
| 日産 | 0 | 30,513 | 30,513 | 4.0 | 15.5 | 0 | 1,540 | 1,540 | 0.7 | 21,900.0 | 0 | 32,053 | 32,053 | 3.3 | 21.3 |
| シュコダ | 0 | 28,876 | 28,876 | 3.8 | 30.6 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | | 0 | 28,876 | 28,876 | 2.9 | 30.6 |
| BMW | 0 | 27,166 | 27,166 | 3.6 | △ 13.0 | 0 | 7 | 7 | 0.0 | | 0 | 27,166 | 27,166 | 2.8 | △ 13.0 |
| シトロエン | 0 | 17,041 | 17,041 | 2.3 | 3.2 | 1,493 | 6,884 | 8,377 | 3.7 | △ 28.7 | 1,493 | 23,925 | 25,418 | 2.6 | △ 10.1 |
| アウディ | 0 | 22,005 | 22,005 | 2.9 | 8.5 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | | 0 | 22,005 | 22,005 | 2.2 | 8.5 |
| 合計 | 191,893 | 565,045 | 756,938 | 100.0 | 4.3 | 118,971 | 107,811 | 226,782 | 100.0 | △ 6.5 | 310,864 | 672,856 | 983,720 | 100.0 | 1.6 |

(出所)自動車販売業者協会(ODD)

イスラエル(販売):2016年の新車登録台数は28万台超で過去最高に

2017年03月17日 テルアビブ事務所(余田知弘)

イスラエル自動車輸入業者協会によると、2016年の新車登録台数は前年比12.6%増の28万6,728台で、過去最高となった。メーカー・ブランド別では韓国の現代が起亜を抜き、2年ぶりに首位に戻った。

<4年連続で増加、日系車も合計2.6%増>

イスラエルの2016年の新車登録台数は、前年比12.6%増の28万6,728台と4年連続で増加した。過去3年をみると、2013年は3.7%増、2014年12.8%増、2015年6.2%増で推移している。2016年を車種別にみると、起亜のスポーツ用多目的車(SUV)「スポーツエイジ」が1万4,072台でトップだった。

メーカー・ブランド別のトップ10にトヨタ、三菱自動車、マツダ、スズキ、日産がランクインした(表1参照)。トヨタの3万40台を筆頭に、三菱1万7,988台、マツダ1万4,303台などと続く。日系車の合計は10万5,849台で、前年比2.6%増となった。ホンダ29.5%増、いすゞ23.5%増、三菱11.6%増が目立つ。

表1 メーカー・ブランド別新車登録台数 (単位:台、%)

| | メーカー・ブランド | 2015年 | 2016年 | 2016年 | |
|------------|-----------|---------|---------|-------|-------|
| | | | | シェア | 前年比 |
| 1 | 現代 | 31,250 | 39,086 | 13.6 | 25.1 |
| 2 | 起亜 | 33,703 | 38,069 | 13.3 | 13.0 |
| 3 | トヨタ | 29,280 | 30,040 | 10.5 | 2.6 |
| 4 | シュコダ | 16,083 | 19,511 | 6.8 | 21.3 |
| 5 | 三菱自動車 | 16,121 | 17,988 | 6.3 | 11.6 |
| 6 | マツダ | 17,057 | 14,303 | 5.0 | △16.1 |
| 7 | スズキ | 12,277 | 13,413 | 4.7 | 9.3 |
| 8 | 日産 | 11,960 | 11,664 | 4.1 | △2.5 |
| 9 | ルノー | 9,337 | 10,786 | 3.8 | 15.5 |
| 10 | フォルクスワーゲン | 7,939 | 9,064 | 3.2 | 14.2 |
| 13 | スバル | 7,625 | 7,738 | 2.7 | 1.5 |
| 15 | ホンダ | 5,403 | 6,998 | 2.4 | 29.5 |
| 24 | いすゞ | 1,584 | 1,957 | 0.7 | 23.5 |
| 25 | レクサス | 1,449 | 1,400 | 0.5 | △3.4 |
| 31 | インフィニティ | 385 | 348 | 0.1 | △9.6 |
| 合計(その他を含む) | | 254,748 | 286,728 | 100.0 | 12.6 |

(出所)イスラエル自動車輸入業者協会

<人口の増加に伴い拡大する自動車市場>

オートバイなどを含む自動車登録台数は、2015年に309万1,636台と300万台を超える水準に増加している(表2参照)。

表2 部門別登録台数の推移 (単位:台)

| | 1990年 | 2000年 | 2010年 | 2015年 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 乗用車 | 803,021 | 1,396,947 | 2,053,248 | 2,583,175 |
| トラック | 153,704 | 309,987 | 347,152 | 322,561 |
| ミニバス | - | 16,476 | 15,026 | 14,100 |
| バス | 8,886 | 11,849 | 14,762 | 18,788 |
| タクシー | 8,699 | 14,806 | 18,878 | 20,670 |
| 特殊車両 | 3,018 | 3,993 | 4,118 | 4,844 |
| オートバイ | 38,076 | 77,472 | 113,007 | 127,498 |
| 合計 | 1,015,404 | 1,831,530 | 2,566,191 | 3,091,636 |

(注1) 台数は各年末時点。

(注2) 乗用車は積載重量0.9トンまでの車両を含む。

(注3) 特殊車両には救急車などが含まれる。

(出所) 中央統計局、運輸省

自動車販売の増加傾向が続いている理由としては、まず、人口の増加に伴って運転者（免許証所持者）が増えている中、自動車販売業者が容易にローンを組めるようにしていることが挙げられる。次に、自家用車の購入・維持費が2015年から2016年にかけて、2年連続で前年比4%超下落していることもある。さらに、金曜の午後から土曜日にかけて公共交通機関が運休するため、自家用車へのニーズが高い。そのほか、優秀な従業員を確保するために、企業が福利厚生の一環として社用車を従業員に貸与する制度が一般的なことなど、さまざま。業界関係者によると、新車の5割程度はリース会社が購入しているという。

中央統計局によると、イスラエルの人口は863万800人（2016年末）で、増加傾向が続いている。建国された1948年の80万人に比べ10倍以上になっている。2035年の人口予測で、下位、中位、上位のシナリオとして、それぞれ1,003万9,100人、1,139万5,600人、1,278万3,600人としており、中位シナリオでも現在の水準から30%超増えることになる。国土は日本の16分の1の広さしかなく、テルアビブやエルサレムなどの大都市では交通インフラの需給が逼迫した状況が続くとみられている。

ケニア(販売):2016年の新車販売台数は30.6%減、2009年以来の前年割れ

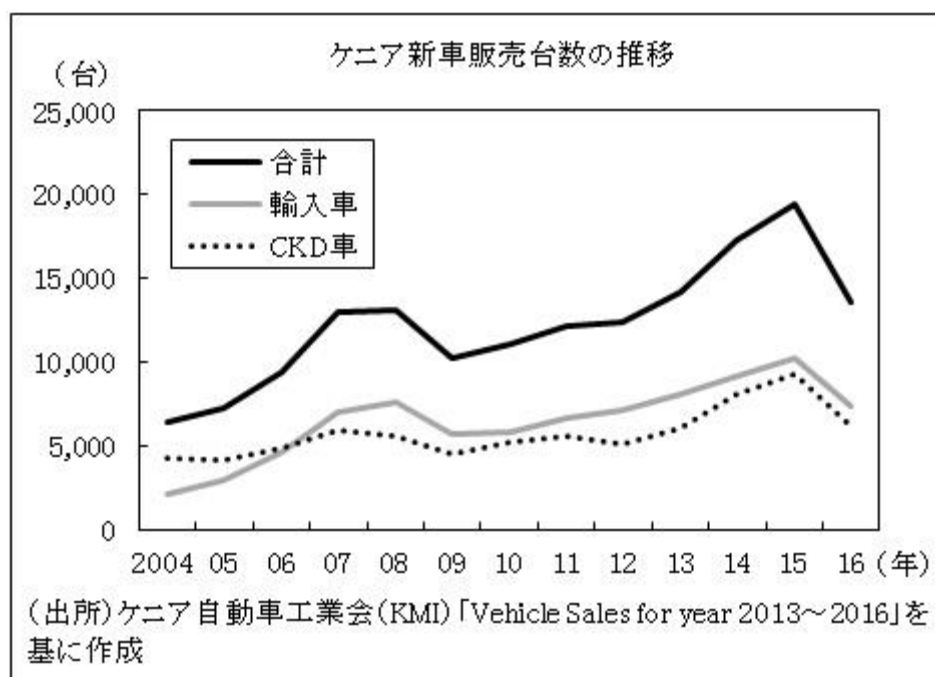
2017年03月22日 ナイロビ事務所(島川博行)

2016年の新車販売台数は前年比30.6%減の1万3,534台と大きく落ち込んだ。2013~2015年まで2桁の伸びを記録した需要が一服したほか、現地組み立て自動車に対する物品税が一時変更されたことなどが影響した。2017年の新車販売台数は、8月に予定されている大統領選挙を前に経済活動の停滞が見込まれるため、2016年と同水準になるとみられている。

<2桁増が続いた新車の需要は一服>

ケニア自動車工業会(KMI)によると、国内の2016年の新車販売台数は過去最高を記録した2015年の1万9,492台から一転、30.6%減の1万3,534台となった。販売台数の減少は2009年以後となる。

ケニアの新車販売台数は、2013~2015年まで12.7~22.1%の増加率を記録していた。背景には、国内各地で進む大型インフラ建設や住宅・商業施設開発に必要な大型トラックや、卸・小売業の成長に伴う小型トラックの需要があった。2016年の販売台数の落ち込みは、これら需要が一服したことが要因と考えられる(図参照)。



また、政府が物品税を変更し、ケニアで製造された自動車に対し、以前の定額課税から一律20%の定率課税にしたことも影響した(2016年8月19日記事参照)。自国産業の育成に逆行するとして自動車業界が強く反発した結果、政府はコンプリートノックダウン(CKD)生産による自動車への20%の課税を数ヵ月後に撤廃している。そのほか、2016年の商業銀行の貸出金利が2015年より2%程度高く設定されたことや政府調達が減少したことも要因と考えられる。

<日系メーカーのシェアは75.5%>

メーカー別販売台数シェアは、いすゞ33.6%、トヨタ 16.9%、三菱自動車 15.6%、タタ 6.1%、日産 5.5%で、前年とほとんど変化はなかった（表参照）。各メーカーの販売台数が減少する中で、日産は代理店のクラウンモーターズが政府調達を新たに受注したことで販売増となり、シェアを伸ばしている。日系メーカーの販売台数は合計 1 万 218 台と販売台数全体の 75.5%を占めた。

メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

| | メーカー | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2015年 | | 2016年 | 2016年 | | |
|------------|-----------|--------|--------|--------|-------|------------|--------|-------|-------|------------|
| | | | | | シェア | うち CKD車 | | シェア | 前年比 | うち CKD車 |
| 1 | いすゞ | 3,658 | 4,860 | 6,321 | 32.4 | 5,015 | 4,545 | 33.6 | △28.1 | 3,517 |
| 2 | トヨタ | 3,182 | 4,065 | 3,440 | 17.6 | 853 | 2,285 | 16.9 | △33.6 | 303 |
| 3 | 三菱自動車 | 2,154 | 2,774 | 3,153 | 16.2 | 2,505 | 2,106 | 15.6 | △33.2 | 1,673 |
| 4 | タタ | 1,005 | 1,116 | 1,210 | 6.2 | 0 | 832 | 6.1 | △31.2 | 0 |
| 5 | 日産 | 1,140 | 669 | 605 | 3.1 | 0 | 741 | 5.5 | 22.5 | 0 |
| 6 | フォード | 543 | 579 | 856 | 4.4 | 0 | 410 | 3.0 | △52.1 | 0 |
| 7 | 日野 | 233 | 686 | 594 | 3.0 | 593 | 346 | 2.6 | △41.8 | 306 |
| 8 | メルセデス・ベンツ | 564 | 345 | 598 | 3.1 | 0 | 343 | 2.5 | △42.6 | 0 |
| 9 | スカンビア | 233 | 239 | 338 | 1.7 | 169 | 233 | 1.7 | △31.1 | 232 |
| 10 | シボレー | 39 | 102 | 194 | 1.0 | 0 | 206 | 1.5 | 6.2 | 0 |
| 11 | ランドローバー | 170 | 248 | 294 | 1.5 | 66 | 190 | 1.4 | △35.4 | 62 |
| 12 | エム・アール・エヌ | 36 | 158 | 149 | 0.8 | 22 | 185 | 1.4 | 24.2 | 40 |
| 13 | マヒンドラ | 112 | 141 | 157 | 0.8 | 0 | 153 | 1.1 | △2.5 | 0 |
| 14 | フォルクスワーゲン | 134 | 143 | 182 | 0.9 | 0 | 145 | 1.1 | △20.3 | 0 |
| 15 | 現代(CV+PV) | 54 | 168 | 141 | 0.7 | 3 | 117 | 0.9 | △17.0 | 0 |
| 16 | マルチ | 119 | 116 | 134 | 0.7 | 0 | 110 | 0.8 | △17.9 | 0 |
| 合計(その他を含む) | | 14,168 | 17,299 | 19,492 | 100.0 | 9,287 | 13,534 | 100.0 | △30.6 | 6,163 |

(出所)図に同じ

また、新車販売台数のうち CKD 生産車は 45.5%を占めた。特に、いすゞ、三菱、トヨタ、日野はバスやトラックなどの大型車を現地で組み立てており、日系メーカーだけで CKD 生産車の 94.1%を占めた。

いすゞは、さらなる品質改善および拡販を目指し、40年にわたりいすゞブランドの生産・販売を委託していたゼネラルモーターズ (GM) イーストアフリカの株式の 57.7%を取得し、子会社化した。フォルクスワーゲン (VW) は 2016 年 12 月からケニア自動車製造会社に委託し、乗用車タイプの組み立て生産を開始している。ケニヤッタ大統領は、政府系の機関は現地生産された自動車を積極的に購入していくとしており、同社の乗用車を毎年 300 台購入すると約束している。そのほか、アショクレイランド (インド) やプジョー (フランス) などもケニアで CKD 生産を開始する計画だ。

<2017 年の販売台数は前年並みの見通し>

2017 年の市場動向については、2016 年並みに推移するという見方が一般的だ。GM イーストアフリカのカバシェ最高経営責任者 (CEO) は当地メディアの取材に対して、2017 年の新車販売台数を 2016 年と同水準になると予想している。8 月に予定されている大統領選挙を前に経済活動が停滞することが見込まれることや、ケニア・シリング相場が下落していることが要因と考えられる。また、銀行法の改正により、2016 年 9 月から商業銀行の貸出金利に上限が設定されたことから、中小企業が銀行による貸し渋りに直面し、自動車ローンを組みづらくなっていることも影響すると予想される。

南アフリカ共和国(生産・販売):2016年の新車販売台数は前年比 11.4%減—国内生産台数も 60万台を割り込む—

2017年04月25日 ヨハネスブルク事務所(高橋史)

2016年の新車販売台数は、国内の景気低迷により前年比 11.4%減の 54万7,406台で、3年連続の前年割れとなった。2017年は資源価格の回復などに伴う緩やかな景気拡大が予想されるが、56万1,000台(前年比 2.5%増)にとどまる見通しだ。国内の自動車生産台数は2015年に初めて60万台を突破したが、2016年は国内販売の不振から前年比 2.8%減の 59万9,004台に落ち込んだ。2017年は60万台への回復が見込まれている。

<新車販売台数は予想を上回る2桁減>

南アフリカ共和国自動車製造者協会(NAAMSA)の発表によると、2016年の新車販売台数は前年比 11.4%減の 54万7,406台で、3年連続の減少となった(表1参照)。NAAMSAは2016年3月、南ア経済の低成長や通貨ランド安による物価上昇で消費者の買い控え心理が働き、通年の販売台数は56万4,500台に落ち込むと予想していたが、これを上回る減少となった。新車販売台数は2006年の71万4,315台をピークに、直近の6年間は50万~60万台の間で推移している。

2016年の新車販売台数のうち乗用車は36万1,289台(前年比 12.4%減)、小型商用車は15万9,107台(8.9%減)、中・大型商用車は2万7,010台(11.4%減)で、全ての車種で前年比減となった。

表1 国内新車販売台数の推移 (単位:台、%)

| | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | | 2017年(予測) | |
|--------------------|---------|--------|---------|-------|---------|--------|-----------|-----|
| | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 |
| 乗用車 | 438,942 | △ 2.5 | 412,478 | △ 6.0 | 361,289 | △ 12.4 | 374,000 | 3.5 |
| 輸入 | 318,012 | △ 6.1 | 301,166 | △ 5.3 | 264,286 | △ 12.2 | 270,000 | 2.2 |
| 小型商用車 | 173,759 | 3.4 | 174,701 | 0.5 | 159,107 | △ 8.9 | 163,000 | 2.4 |
| 輸入 | 37,052 | △ 10.2 | 34,247 | △ 7.6 | 28,975 | △ 15.4 | 30,000 | 3.5 |
| 中・大型商用車 (輸入を含む) | 31,558 | 2.1 | 30,469 | △ 3.5 | 27,010 | △ 11.4 | 28,000 | 3.7 |
| 合計 | 644,259 | △ 0.8 | 617,648 | △ 4.1 | 547,406 | △ 11.4 | 561,000 | 2.5 |

(注) 輸入はNAAMSA非加盟製造者については報告値。

(出所) NAAMSA

<マツダが合併会社設立し販売伸ばす>

メーカー別に乗用車販売台数をみると、フォルクスワーゲン(VW)が7万8,768台と前年に続き首位を維持したが、主力小型車「ポロ」の販売不振で、前年比 13.1%減となった。2位は前年と同じくトヨタで5万9,219台。2016年にダーバン工場に新規設備投資をして増産を開始したスポーツ用多目的車(SUV)「フォーチュナー」の販売が前年比 31.9%増と伸びたが、「カローラクエスト」や「エティオス」が伸び悩み、全体で前年比 11.8%減となった。3位から6位も前年から変わらず、フォード3万9,965台(前年比 7.2%減)、現代3万3,818台(7.2%減)、メルセデス・ベンツ2万3,373台(7.6%減)、BMW2万2,585台(4.5%減)と続いた。日系メーカーでは、日産1万4,325台(12.0%減)、ホンダ8,070台(27.1%減)、マツダ1万1,388台(47.3%増)、スズキ5,366台(15.5%減)、三菱自動車2,181台(30.3%減)、スバル905台(17.8%減)となり、各社とも買い控えの影響を受けた。2,000台以上販売したメーカーのうち前

年より販売台数を伸ばしたのは、2015年に伊藤忠商事と合弁会社を設立してブランド力・営業力を強化したマツダのみだった。

<商用車を含む新車販売でトヨタが37年連続首位に>

小型商用車のメーカー別販売台数では、南アの一般的な交通手段（乗り合いミニバス）として利用されるトヨタのワンボックスカー「クエンタム」の販売が前年比26.2%増と好調で、トヨタは中・大型も含めた商用車全体で前年比4.8%増の5万4,306台となり、前年に続き首位を守った。次いで、フォード3万3,773台（3.7%減）、ゼネラルモーターズ（GM）/いすゞ2万4,999台（24.3%減）、日産2万6,874台（6.1%減）と続いた。

この結果、乗用車、商用車（中・大型も含む）を合わせた2016年の新車販売のシェアでは、トヨタが前年より1.5ポイント増の21.4%となり、37年連続で首位を守った。2位はVWの15.8%（0.1ポイント減）、3位は13.5%のフォード（0.8ポイント増）だった。

<国内生産台数は3年ぶりに減少>

2016年の国内生産台数は前年比2.8%減の59万9,004台となり、3年ぶりに減少に転じた（表2参照）。NAAMSAは2016年3月、通年の生産台数を海外輸出の伸びにより63万9,500台と見込んでいたが、結果的には見込みを6%ほど下回った。2016年はランド安が続いて輸出競争力が増したことから、乗用車および小型商用車の輸出台数は前年比4.1%、2.3%増加したが、国内新車販売の不振が響き、生産台数全体が減少したとみられる。

表2 国内生産台数の推移 (単位: 台、%)

| | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | | 2017年(予測) | |
|-------|---------|-------|---------|--------|---------|-------|-----------|------|
| | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 | 台数 | 前年比 |
| 乗用車 | 277,530 | 4.6 | 341,035 | 22.9 | 335,539 | △ 1.6 | 358,000 | 6.7 |
| 輸出 | 154,920 | 2.0 | 228,459 | 47.5 | 237,715 | 4.1 | 254,000 | 6.9 |
| 小型商用車 | 255,629 | 2.9 | 243,454 | △ 4.8 | 235,351 | △ 3.3 | 253,000 | 7.5 |
| 輸出 | 118,585 | △ 2.3 | 102,664 | △ 13.4 | 104,987 | 2.3 | 120,000 | 14.3 |
| 合計 | 566,131 | 3.7 | 616,082 | 8.8 | 599,004 | △ 2.8 | 640,200 | 6.9 |

(注) 中・大型車の生産台数は発表なし。

(出所) 表1に同じ

政府は2008年に定めた「自動車生産開発プログラム（APDP）」で、2020年までに生産台数を120万台まで拡大することを目標としているが、残り3年で生産台数を倍増させることは困難との見方が強い。なお、NAAMSAの発表によると、地域別の乗用車輸出では、欧州向けが全体の6割を占める19万5,764台（前年比12.6%増）、アジア向けは4万7,616台（38.8%増）と伸びたものの、アフリカ域内向けは2万1,564台（48.9%減）に落ち込んだ。NAAMSAは、アフリカ向け輸出不振の理由は、アフリカ諸国における自動車輸入関税の増税や、全体的な経済の低迷にあると分析している。

モロッコ(販売):2016年の新車販売台数は過去最高の16万3,110台

2017年02月21日 ラバト事務所(アミン・エルムチュウ、安達由佳)

モロッコ自動車輸入者協会(AIVAM)は1月、2016年の国内の新車販売台数を発表した。乗用車が14万2,872台、商用車が2万238台で総販売台数は過去最高の16万3,110台となり、前年比23.6%の増加だった。国内市場は引き続き拡大傾向にある。

<トップのルノーグループ、販売シェア38%占める>

AIVAMによると、モロッコの2016年の新車販売台数は、乗用車が14万2,872台、商用車が2万238台で、総販売台数は前年比23.6%増の16万3,110台と、過去最高を記録した(「ル・マタン」紙1月10日)。

ブランド別の販売動向をみると、ルノーグループの低価格ブランドのダチアが「サンデロ」や「ロガン」、スポーツ用多目的車(SUV)系の「ダスター」などを投入して前年比16.1%増の4万3,408台で、シェア1位を確保した。ルノーブランドは40.1%増の1万8,320台で2位となった。これら2ブランドで国内シェアの37.8%を占めており、ルノーグループの売り上げトップが続いている。米国のフォードは1万6,442台(40.2%増)でシェア3位、フランスのプジョーは1万896台で4位にランクインした。2015年は売り上げの不振に悩んでいたフランスのメーカーが、2016年は軒並み業績を改善している。また、ドイツのフォルクスワーゲン(VW)は70.6%増の1万736台となり、ドイツメーカーとしては最大の伸びを示した。韓国の現代は1万482台で12.5%増加したほか、イタリアのフィアットは1万350台、フランスのシトロエンは6,669台となっている。

<日産は20.7%の伸び、トヨタも9.7%増に>

日系ブランドについては、日産が6,540台で前年比20.7%増加した。モロッコ自動車販売大手のオートホール・グループが2015年に日産の国内販売権を獲得して以来、販売台数が順調に拡大しているようだ。また、トヨタは5,255台で、9.7%の増加となった。

国内の自動車販売各社は新規需要を掘り起こすため、季節や記念日ごとの価格割引といった従来の販売プロモーションのほかに、近年はローン販売を積極的に取り入れ、月当たり支払額の軽減やゼロ金利キャンペーンの実施などを積極的にアピールしている。ゼロ金利キャンペーンでは、顧客は購入時に新車価格の半額を現金で支払えば、残りは無利子ローンか、または同じく無利子で銀行借入れができる。

<自動車ローンの発展が市場拡大のカギ握る>

現在、モロッコ国内にはルノー系の完成車工場が北部タンジェとカサブランカ近郊の2拠点あり、そのうちタンジェはフリーゾーン内の輸出専門の工場だ。一方、カサブランカ工場はフリーゾーン外にあり、国内販売用の自動車は基本的にここで生産される。モロッコ国内に工場を持たない他ブランドは海外からの輸入車となるが、輸入車は国・地域によって関税が異なり、韓国や日本などモロッコとの間で自由貿易協定(FTA)の枠組みを持たない国には、高率関税(日本からの輸入には17.5%)が課される。これに対して、米国や欧州などはFTAにより関税ゼロとなる。

モロッコは日系ブランドにとって需要が小さいが、欧州など関税負担のない地域から新車を投入することでコストを抑えることができる。北アフリカ諸国で自動車販売市場が大きいアルジェリアやリビアが、自動車の輸入規制や政情不安などによって市場規模を大きく縮小させている一方、モロッコは年々順調な伸びを示している。自動車ローン市場が発展していくと期待される中、ローン販売を起爆剤とした自動車市場の成長が今後どこまで続くか注目される。

イラン(生産):自動車生産、2016年3月～2017年1月は前年同期比39%増

2017年03月21日 テヘラン事務所(藤塚理)

2016年3月～2017年1月に国内生産された自動車は、前年同期比39.0%増の108万7,958台となった。しかし、主な車種は20年以上にわたり生産されてきた旧型車で、政府の掲げる「300万台生産、うち100万台輸出」の目標を達成するには、品質向上など輸出競争力の強化が求められる。

<国内生産車は地元メーカーの旧型車がメイン>

イラン自動車工業会(IVMA)によると、2016年3月～2017年1月の10ヵ月間にイランで生産された自動車は、前年同期比39.0%増の108万7,958台となった(表1参照)。政府は2025年までに国内生産台数を300万台とする目標を掲げており、その目標達成までの道のりは遠いものの、前年同期と比較すると生産台数は大幅に伸びた。また、2016年1月の経済制裁解除・緩和を受けて乗用車の輸入も増加しており、消費者にとっては海外ブランド車の選択肢が増えたといえる。

表1 イランの自動車生産台数および輸入台数 (単位:台、%)

| | 種類 | 2015年度 | 2015年3月～ 2016年1月 | 2016年3月～ 2017年1月 | 2016年3月～ 2017年1月 | |
|----|-----------|---------|---------------------|---------------------|---------------------|-------|
| | | | | | 構成比 | 前年同期比 |
| 生産 | 乗用車 | 892,600 | 716,947 | 1,012,249 | 91.6 | 41.2 |
| | バン・ピックアップ | 73,187 | 56,388 | 64,024 | 7.2 | 13.5 |
| | バス・トラック | 11,049 | 9,518 | 11,685 | 1.2 | 22.8 |
| | 合計 | 976,836 | 782,853 | 1,087,958 | 100.0 | 39.0 |
| 輸入 | 乗用車 | 51,316 | n.a. | 55,309 | - | |

(注)イランの年度は、3月21日ごろ～翌年3月20日ごろ。

(出所)イラン自動車工業会(IVMA)、イラン税関

主要車種別に乗用車の生産台数をみると、地元メーカーのサイパが生産する「プライド」が16万4,384台でトップとなった(表2参照)。続いて、イランホドロ生産の「プジョー206」が12万8,842台、「プジョー405」が12万3,486台などとなった。乗用車の生産台数は伸びているものの、「プライド」および「プジョー405」は20年以上前に、「プジョー206」は15年前に生産を開始した車種で、引き続き旧型車を生産しているのが現状だ。乗用車の品質を1つ星～5つ星で格付けしているイラン標準品質検査(Iran Standards and Quality Inspection Company: ISQI)の格付けは、「プライド」と「プジョー405」は最低の1つ星、「プジョー206」は2つ星となっており、車両の品質向上が国内生産の課題といえそうだ。

国別ブランドとしては、フランスおよびイランのブランドが生産台数の大多数を占めるが、近年は多くの中国ブランド車も生産されている。また、韓国および日本ブランドの乗用車も台数は少ないものの生産を続けている。

表2 2016年3月～2017年1月のイランの主要車種生産台数 (単位:台)

| 順位 | メーカー | 車種 | ブランド国 | 生産台数 |
|----|----------|------------|-------|---------|
| 1 | サイパ | プライド | イラン | 164,384 |
| 2 | イランホドロ | プジョー206 | フランス | 128,842 |
| 3 | イランホドロ | プジョー405 | フランス | 123,486 |
| 4 | イランホドロ | プジョー パルス | フランス | 99,778 |
| 5 | サイパ | ティーバ | イラン | 84,579 |
| 6 | イランホドロ | サマンド | イラン | 84,064 |
| 7 | イランホドロ | トンダル90 | フランス | 74,160 |
| 8 | モディランホドロ | MVM | 中国 | 43,468 |
| 9 | ケルマンモーター | JAC、Lifan | 中国 | 31,643 |
| 10 | パルスホドロ | サンデロ | フランス | 27,186 |
| 11 | パルスホドロ | Brilliance | 中国 | 27,117 |
| 12 | イランホドロ | デナ | イラン | 22,110 |
| 13 | サイパ | セラトー | 韓国 | 10,937 |
| 14 | イランホドロ | ルンナ | イラン | 10,863 |
| 15 | サイパ | Changan | 中国 | 2,799 |

(出所) Shatanewsデータを基に作成

<フランスやドイツ企業の動きが活発>

イランの自動車産業はGDPの約10%を占め、労働人口の約4%に当たる70万人以上を雇用しており、石油・ガスに次ぐ重要産業となっている。政府は2025年までに国内生産台数を300万台にする目標を掲げ、そのうち100万台は輸出する予定だが、いまだに旧型車を生産しているイランの輸出競争力は弱く、外国自動車メーカーの進出と技術移転を期待する声は大きい。なお、2016年3月～2017年1月の乗用車の輸出台数は4,724台にとどまっている。

このような状況の中、2016年1月の経済制裁解除・緩和を受け、海外の自動車関連メーカーはイランに熱い視線を送っている。主な動きとしては以下が挙げられる。

○PSAグループ (フランス)

イランホドロと合弁で自動車生産工場を設立し、2017年からの生産開始予定。

○ルノー (フランス)

(1) イラン産業開発革新公社 (Industrial Development and Renovation Organization of Iran : IDRO)

と合弁で自動車生産工場を設立し、2018年からの生産開始予定。

(2) イラン企業との合弁でギアボックス工場を設立予定。

○フォルシア (フランス)

イラン企業と合弁で内装部品を2018年から生産開始予定。このほか、排気管理システム、シート分野でのイラン企業との合弁会社を設立予定。

○ダイムラー (ドイツ)

イランホドロと合弁でディーゼルエンジンを生産予定。

○コンチネンタル（ドイツ）

イラン企業と合弁で、エンジンコントロールユニット（ECU）など自動車部品を生産開始予定。

○パンチ・パワートレイン（ベルギー）

イラン産業開発革新公社と合弁でギアボックス工場を設立。

こうした海外企業の動きがみられる中、イランからは日本の自動車業界の優れた技術・ノウハウにも高い関心が寄せられており、今後のビジネス拡大が期待されている。

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20170039>

2016年 主要国の自動車生産・販売動向

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

TEL:03-3582-5544（海外調査部海外調査計画課）

<http://www.jetro.go.jp>

禁無断転載