

JETRO

日本貿易振興機構(ジェトロ)

# 主要国の自動車生産・販売動向

2021年10月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部

#### 【免責条項】

本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下さい。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、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

## 〈目次〉

《総論 2020年の世界の自動車市場》 .....	2
＜アジア・大洋州＞ .....	6
中国（販売）：2020年の自動車販売は3年連続でマイナスも、新エネ車販売が好調 .....	6
台湾（生産・販売）：2020年の自動車の生産・販売総台数はともに減少続く .....	9
韓国（生産・販売）韓国の2020年の自動車は国内販売のみ好調.....	13
タイ（生産・販売）：2020年の自動車生産・販売・輸出は大きく減少 .....	18
マレーシア（生産・販売）：新型コロナ禍の操業制限に左右されるマレーシアの自動車産業.....	25
インドネシア（販売）：新型コロナ禍で2020年通年の新車販売台数が半減 .....	31
フィリピン（生産・販売）：新型コロナ禍で自動車販売・生産ともに不調 .....	34
ベトナム（生産・販売）：2020年の自動車販売は下半期に復調、政府支援が下支えも .....	38
インド（生産・販売）：2020年度のインド自動車市場は回復基調にあるも、先行きの見通しは不 透明 .....	46
オーストラリア（販売）：2020年の自動車販売は13.7%減、EVは3倍増も世界に遅れ .....	51
＜北米・中南米＞ .....	55
米国（1）（生産・販売）：2020年の自動車販売・生産は新型コロナの影響で記録的な減少 .....	55
米国（2）（生産）：米自動車環境規制の見直し、新たな基準値と統一基準に注目 .....	65
カナダ（生産・販売）：2020年新車販売台数は前年比20%減、生産台数も27%減 .....	71
メキシコ（1）（生産・販売）：新型コロナの影響で生産と輸出が2割減、国内販売は3割減.....	75
メキシコ（2）（生産）自動車部品生産は新型コロナの影響で前年比2割減、2021年は輸出向け 中心に回復へ.....	82
コロンビア（販売）：2020年の自動車販売台数は前年比29.0%減.....	91
チリ（販売）2020年の新車販売台数は大幅減も、中古車市場は活況 .....	94
アルゼンチン（生産・販売）：2020年は自動車生産、販売、輸出ともに減少 .....	99
ブラジル（生産・販売）：新型コロナ下の自動車産業.....	104
ペルー（販売）：2020年の新車販売台数は前年比30.2%減.....	112
＜欧州・ロシア・CIS＞ .....	114
EU（生産/販売）：自動車生産・販売に大打撃を受けた2020年 .....	114
英国（生産・販売）：新型コロナの影響で2020年生産・販売台数が激減.....	121
ドイツ（生産・販売）：ドイツの2020年の乗用車新規登録台数、2010年以来の低水準に .....	128
フランス（販売）：2020年の乗用車新規登録台数、前年比25.5%減 .....	133
イタリア（販売）：2020年の新車登録台数は前年比27.9%減 .....	136
スペイン（生産・販売）：2020年の乗用車販売・生産は大幅に減少も、EV・PHEVは着実に増 加.....	140
ベルギー（販売）：2020年の新車登録台数は過去20年間で最低の前年比21.5%減 .....	145
オランダ（販売）：2020年の乗用車新規登録台数は前年比20%減、EV販売は好調 .....	149
スイス（販売）：2020年のスイス乗用車新規登録台数が減少、EV市場は拡大.....	153
オーストリア（販売）：2020年の新車登録台数が大幅減少する中、代替燃料車は倍増.....	158
ポーランド（生産・販売）：2020年の乗用車新規登録台数は前年比22.9%減.....	162
チェコ（生産・販売）：2020年の乗用車登録台数、生産台数ともに前年比約19%減.....	167
ハンガリー（生産・販売）：2020年の乗用車新規登録台数と生産台数、ともに大幅に減少 .....	174
ルーマニア（生産・販売）：2020年は、乗用車登録・生産ともに減少 .....	179

ロシア（生産・販売）：2020年の新車販売台数は9.1%減、下半期に持ち直し.....	183
<中東・アフリカ>.....	190
サウジアラビア（販売）：VAT増税と新型コロナ禍で自動車販売台数減.....	190
イラン（生産・販売）：2020年のイランの自動車生産台数は前年比7.3%増.....	193
トルコ（生産・販売）2020年、自動車産業は生産減、販売増.....	197
イスラエル（販売）：新型コロナ禍で自動車販売低迷も2021年は回復基調、技術開発が進む.....	204
ケニア（販売）：自動車市場は冷え込むも、2020年下半年から回復基調に.....	208
モロッコ（生産・販売）：新型コロナ感染拡大を受け、2020年の新車販売は前年比2割減、生産は4割減.....	213
エジプト（販売）：2020年の新車販売は23万台、前年比26.8%の大幅増.....	214

## 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、2020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。国際自動車工業会（OICA）によれば、2020年の自動車販売台数は前年比13.8%減の7,797万台、生産台数は15.8%減の7,762万台であった。販売、生産台数とも新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、世界的な減少をみせた。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いである。

2021年10月  
日本貿易振興機構（ジェトロ）  
海外調査部

## 《総論 2020年の世界の自動車市場》

本レポートは、2020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連合会（OICA）の統計を基に、2020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。

### <販売、生産とも大幅な落ち込み>

OICAによると、2020年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は前年比13.8%減の7,797万台、自動車生産台数は15.8%減の7,762万台となった（表1）。新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受け、生産、販売とも大幅な落ち込みとなった。

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
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
	伸び率	3.7	4.7	△ 4.5	△ 4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	3.2	1.5
生産	台数	69,222,975	73,266,061	70,729,696	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,221,672	87,310,834	89,776,465	90,954,850
	伸び率	4.1	5.8	△ 3.5	△ 12.7	25.6	3.0	5.4	3.7	2.8	1.3

		2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
販売	台数	93,856,388	95,660,606	95,649,543	90,423,687	77,971,234
	伸び率	4.7	1.9	△ 0.0	△ 5.5	△ 13.8
生産	台数	95,057,929	96,746,802	96,869,020	92,175,805	77,621,582
	伸び率	4.5	1.8	0.1	△ 4.8	△ 15.8

（注）2018年以前の販売台数の数値は2019年9月時点で公表されていたもの。

（出所）国際自動車工業連合会（OICA）

### <主要国の動向>

2020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、ドイツが上位4カ国で、第5位は販売台数ではインドが、生産台数では韓国となっている。

世界最大の自動車市場である中国の販売台数は1.9%減の2,531万台、生産台数は2.0%減の2,523万台であった。他のほとんどの国々が販売台数、生産台数とも大幅に縮小する中、中国は小幅な減少にとどまり中国の自動車市場の底堅さが示された。乗用車の販売台数は6.0%減（2,018万台）であったのに対し、商用車の販売台数はインフラ建設や物流需要などを反映して18.7%増（513万台）と好調であった。

第2位の米国の販売台数は15.2%減の1,445万台、生産台数は19.0%減の882万台となった。販売台数は、1980年以降ではリーマンショックの影響で大きく落ち込んだ2009年（21.4%減）、2008年（18.1%減）に次いで、3番目に大きい減少率となった。新型コロナウイルス感染拡大を背景とした世界的な部品供給不足や、感染予防のための生産活動の停止に加え、州知事令による販売店の営業停止や客足の落ち込みなど、広い範囲で経済活動が停滞したことが、販売台数減少の理由として挙げられる。

第3位の日本の自動車販売台数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で11.5%減の460万台となった。2年連続の減少となり、年間販売台数が500万台を下回ったのは、2016年以来4年振りであった。生産台数は16.7%減の807万台であった。輸出台数は22.4%減の374万台、海外生産は18.4%減の1,538万台であった。

第4位のドイツの販売台数は18.6%減の327万台、生産台数は24.4%減の374万台であった。新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、販売台数、生産台数とも急減した。ドイツの自動車（乗用車）生産の輸出比率（生産台数に占める輸出台数の割合）は75.3%（2020年）に達しており、新型コロナウイルス感染拡大による国外の需要の大幅な落ち込みは生産にも大きな影響を及ぼした。

インドは 2020 年も販売台数は世界第 5 位をキープしたが、生産台数は韓国に追い越され第 6 位となった。販売台数は 23.0%減の 294 万台、生産台数は 25.0%減の 339 万台であった。新型コロナウイルスの感染拡大を受け実施した全土ロックダウンにより、自動車のサプライチェーンが大きな打撃を受けた結果、生産・販売は大きく減少した。

欧州（EU+EFTA+英国）の販売台数は 23.6%減の 1,408 万台と新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた。市場規模は、米国（1,445 万台）とほぼ同等である。販売台数が 100 万台を超える国は、前述のドイツ（327 万台/18.6%減）の他、フランス（210 万台/23.8%減）、英国（196 万台/28.2%減）、イタリア（156 万台/26.6%減）、スペイン（103 万台/31.4%減）の 5 カ国であるが、いずれの国も大幅に減少した。

ASEAN 全体の販売台数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響が大きく 29.2%減の 246 万台であった。インドネシア（53 万台/48.4%減）、タイ（79 万台/21.4%減）とも 100 万台を下回った。販売台数が 100 万台を下回ったのは、インドネシアが 2011 年以来、タイは 2016 年以来のことであった。販売減を反映して ASEAN 全体の生産台数も 31.5%減の 285 万台であった。

販売台数世界 7 位のブラジルも新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた。販売台数は 26.2%減の 206 万台、生産台数は 31.6%減の 201 万台であった。ロシアの販売台数（世界第 10 位）は 8.3%減の 163 万台であった。新型コロナウイルスの感染拡大局面にあっても厳格なロックダウンが導入されなかったこと（2020 年下半期）、政府による新車購入の支援策の導入などにより、減少幅は他国と比べて緩やかであった。

2020 年の韓国の自動車生産台数は前年の世界第 7 位から、インド、メキシコを抜き第 5 位に上昇した（351 万台/11.2%減）。韓国の販売台数は新型コロナウイルス感染拡大にも拘わらず、6.2%増（191 万台）を記録した。自動車に課す個別消費税の引き下げなどの需要喚起策や新車の販売などの効果があったとされている。輸出の大幅減少（21.4%減）の影響を受けたが、国内販売増の効果があり生産台数の減少幅が 11.2%減にとどまったことが、生産台数の世界順位を引き上げることに繋がった。

米国、EU 向け生産拠点となっているメキシコ（自動車生産世界第 7 位）、トルコ（同 14 位）の 2020 年の自動車生産台数はそれぞれ 20.8%減（318 万台）、11.2%減（130 万台）となった。それぞれの最大輸出先の米国や EU の需要の大幅減少が響いている。トルコについては、自動車ローンの金利の低下等によりコロナ禍にもかかわらず販売台数が大幅に増加（61.8%増）したことにより、生産台数の減少幅が抑えられた。

（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	2018年		2019年		2020年		
	国・地域名	台数	国・地域名	台数	国・地域名	台数	前年比
1	中国	28,080,577	中国	25,796,931	中国	25,311,069	△ 1.9
2	米国	17,701,402	米国	17,037,088	米国	14,452,892	△ 15.2
3	日本	5,272,067	日本	5,195,216	日本	4,598,611	△ 11.5
4	インド	4,400,151	ドイツ	4,017,059	ドイツ	3,268,222	△ 18.6
5	ドイツ	3,822,060	インド	3,816,858	インド	2,938,653	△ 23.0
6	英国	2,742,472	ブラジル	2,787,850	フランス	2,100,058	△ 23.8
7	フランス	2,692,748	フランス	2,755,728	ブラジル	2,058,437	△ 26.2
8	ブラジル	2,566,424	英国	2,736,918	英国	1,964,772	△ 28.2
9	イタリア	2,122,365	イタリア	2,132,630	韓国	1,905,972	6.2
10	カナダ	2,040,261	カナダ	1,937,218	ロシア	1,631,163	△ 8.3
11	韓国	1,827,141	韓国	1,795,134	イタリア	1,564,670	△ 26.6
12	ロシア	1,821,320	ロシア	1,778,901	カナダ	1,527,580	△ 21.1
13	スペイン	1,563,495	スペイン	1,501,103	スペイン	1,030,470	△ 31.4
14	メキシコ	1,465,442	メキシコ	1,359,884	メキシコ	976,373	△ 28.2
15	イラン	1,194,505	オーストラリア	1,062,867	オーストラリア	916,968	△ 13.7
16	インドネシア	1,152,641	インドネシア	1,030,486	トルコ	796,200	61.8
17	オーストラリア	1,121,396	タイ	1,007,552	タイ	792,146	△ 21.4
18	タイ	1,041,739	ポーランド	656,258	インドネシア	532,077	△ 48.4
19	アルゼンチン	803,050	ベルギー	644,074	マレーシア	529,434	△ 12.4
20	トルコ	641,550	マレーシア	604,287	ポーランド	510,153	△ 22.3
21	ベルギー	639,434	オランダ	538,739	ベルギー	504,110	△ 21.7
22	ポーランド	633,284	南ア	536,611	サウジアラビア	452,544	△ 15.2
23	マレーシア	598,598	サウジアラビア	533,904	オランダ	430,211	△ 20.1
24	南ア	552,226	トルコ	491,947	南ア	377,932	△ 29.6
25	オランダ	539,203	スウェーデン	418,478	アルゼンチン	333,845	△ 18.3
26	スウェーデン	418,090	フィリピン	410,406	スウェーデン	330,215	△ 21.1
27	チリ	417,495	アルゼンチン	408,826	オーストリア	301,723	△ 18.9
28	サウジアラビア	403,857	オーストリア	371,934	スイス	275,366	△ 22.7
29	フィリピン	401,345	スイス	356,038	ベトナム	261,538	△ 5.6
30	オーストリア	393,738	チリ	348,575	チリ	258,835	△ 25.7
	EU/EFTA/英国	18,015,891	EU/EFTA/英国	18,430,753	EU/EFTA/英国	14,080,139	△ 23.6
	ASEAN	3,577,090	ASEAN	3,470,608	ASEAN	2,456,051	△ 29.2
	世界計	95,649,543	世界計	90,423,687	世界計	77,971,234	△ 13.8

（注）2018年の数値は2019年9月時点で公表されていたもの。

（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	2018年		2019年		2020年		
	国・地域名	台数	国・地域名	台数	国・地域名	台数	前年比
1	中国	27,809,196	中国	25,750,650	中国	25,225,242	△ 2.0
2	米国	11,297,911	米国	10,892,884	米国	8,822,399	△ 19.0
3	日本	9,729,594	日本	9,684,507	日本	8,067,557	△ 16.7
4	インド	5,142,809	ドイツ	4,947,316	ドイツ	3,742,454	△ 24.4
5	ドイツ	5,120,409	インド	4,524,366	韓国	3,506,774	△ 11.2
6	メキシコ	4,100,770	メキシコ	4,013,137	インド	3,394,446	△ 25.0
7	韓国	4,028,834	韓国	3,950,614	メキシコ	3,176,600	△ 20.8
8	ブラジル	2,881,018	ブラジル	2,944,988	スペイン	2,268,185	△ 19.6
9	スペイン	2,819,565	スペイン	2,822,632	ブラジル	2,014,055	△ 31.6
10	フランス	2,267,764	フランス	2,175,350	ロシア	1,435,335	△ 16.6
11	タイ	2,167,694	タイ	2,013,710	タイ	1,427,074	△ 29.1
12	カナダ	2,025,794	カナダ	1,916,585	カナダ	1,376,623	△ 28.2
13	ロシア	1,768,546	ロシア	1,720,116	フランス	1,316,371	△ 39.5
14	英国	1,604,328	トルコ	1,461,244	トルコ	1,297,878	△ 11.2
15	トルコ	1,550,260	チェコ	1,433,961	チェコ	1,159,151	△ 19.2
16	チェコ	1,442,884	英国	1,381,405	英国	987,044	△ 28.5
17	インドネシア	1,343,714	インドネシア	1,286,848	スロバキア	985,000	△ 11.1
18	イラン	1,095,210	スロバキア	1,107,902	イラン	880,997	7.3
19	スロバキア	1,093,215	イタリア	915,291	イタリア	777,165	△ 15.1
20	イタリア	1,062,332	イラン	821,060	インドネシア	691,286	△ 46.3
21	ポーランド	659,652	ポーランド	649,864	マレーシア	485,186	△ 15.1
22	南ア	610,854	南ア	631,921	ポーランド	451,382	△ 30.5
23	マレーシア	564,971	マレーシア	571,632	南ア	447,218	△ 29.2
24	ルーマニア	476,769	ハンガリー	498,158	ルーマニア	438,107	△ 10.7
25	アルゼンチン	466,649	ルーマニア	490,412	ハンガリー	406,497	△ 18.4
26	ハンガリー	463,000	モロッコ	403,218	ウズベキスタン	280,080	3.3
27	モロッコ	402,085	ポルトガル	345,688	ベルギー	267,460	△ 6.4
28	ベルギー	308,493	アルゼンチン	314,787	ポルトガル	264,236	△ 23.6
29	ポルトガル	294,390	ベルギー	285,797	アルゼンチン	257,187	△ 18.3
30	スウェーデン	291,000	スウェーデン	279,000	スウェーデン	249,000	△ 10.8
	EU/英国	18,604,079	EU/英国	18,002,188	EU/英国	13,771,638	△ 23.5
	ASEAN	4,321,779	ASEAN	4,158,983	ASEAN	2,847,164	△ 31.5
	世界計	96,869,020	世界計	92,175,805	世界計	77,621,582	△ 15.8

(出所) 表1に同じ

## <アジア・大洋州>

### 中国（販売）：2020年の自動車販売は3年連続でマイナスも、新エネルギー車販売が好調

2021年4月19日 北京事務所（小宮 昇平）

2020年の中国の自動車販売台数は、前年比1.9%減の2,531万1,000台となり、3年連続で前年比マイナスとなった。乗用車が6.0%減となった一方、政府の政策による後押しもあり、新エネルギー車は好調だ。

2020年11月には、2035年までの新エネルギー自動車産業の発展計画が公布された。この計画では、2025年までに新車販売台数に占める新エネルギー車の割合を現行の約5%から約20%に引き上げるとされる。今後も新エネルギー車に対する追い風が見込まれる。

#### <2020年の販売、3年連続で前年比マイナスに>

中国自動車工業協会（CAAM）が2021年1月13日に発表したところによると、2020年の自動車販売台数は前年比1.9%減の2,531万1,000台だった。通年では、2018年から3年連続で前年比マイナスとなった。2020年4月以降、販売台数は前年同月比でプラスに転じ、回復を見せていた。しかし、前年実績までには到達しなかったことになる。

内訳をみると、乗用車が6.0%減の2,017万8,000台、商用車は18.7%増の513万3,000台だった。乗用車は、国内各地の消費促進策などが需要を下支えし、下半期にはマイナス幅が縮小。商用車は、4月以降は前年同月比で増加が続いた。これは、排ガス規制に伴う買い替え促進やインフラ投資などの政策を受けた結果とみられる。

また、CEIC データベースによると、外国ブランド車のシェア（2020年12月時点）は、1位が日系で21.6%、2位がドイツ系の19.3%、3位が米国系の10.9%だった。日系のシェアは、新型コロナウイルス感染拡大期の2020年2月に急落した。ただし、その後は回復傾向を示している。

乗用車市場情報联席会（CPCA）の崔東樹秘書長は、2020年の自動車市場の特徴として、(1)高級ブランドの強さや日本車の販売回復、(2)スポーツ用多目的車（SUV）比率の増加、(3)新エネルギー車の急激な回復、(4)輸出市場の販路開拓、などを挙げた。

また、CPCAの莫遥氏は「2020年はインフラ建設や物流のニーズと関連政策、規制と経済刺激の複合的な効果により、中型や大型のトラックを中心に販売が増加した」と指摘した。

#### <新エネルギー車販売は補助金・ナンバープレート優遇等により2ケタ増に>

一方、新エネルギー車（以下「新エネルギー車」）の販売は伸び、10.9%増の136万7,000台だった。新エネルギー車の販売台数は、新型コロナ禍の影響で2020年の初めから前年割れが続いていた。しかし、購入者への補助金支給や取得税の免除、上海や北京など大都市でのナンバープレート優遇策などに後押しされ、同年7月からプラス成長に転じた。

中国政府は、新エネ車の普及を政策的に推進している。自動車専門家組織の中国自動車エンジニアリング学会は 2020 年 10 月、「省エネルギー・新エネルギー車技術ロードマップ 2.0」(以下、ロードマップ)を公表した。工業情報化部装備第 1 司の指導の下、同学会が中心となり作成したもので、政府の意向が一定程度反映されているとみられる。ロードマップでは、純電動車主導型発展戦略を堅持するとの方向性が示された。あわせて、2035 年に向けた 6 大総体技術目標として以下の項目を掲げている。

1. 国家目標に先立って、自動車産業の二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出総量を 2028 年前後にピーク値に到達させる。2035 年の総排出量を、ピーク値の 20%以上減らす。
2. 新エネルギー車を徐々に主流製品とし、自動車産業の電動化モデルチェンジを実現する (注 1)。
3. 中国方式のインテリジェント・コネクテッド自動車の技術体系を基本的に確立する。製品を大規模に実用化する。
4. 基幹核心技術の自主化レベルを顕著に引き上げる。共同で、効率が高く安全かつ管理可能な産業チェーンを形成する。
5. 自動車のインテリジェント・モビリティ体系を確立する。自動車—交通—エネルギー—都市が深く融合するエコシステムを形成する。
6. 技術イノベーション体系を改善し、世界を牽引するオリジナル・イノベーションのレベルを備える。

また、2035 年におけるより具体的な目標として以下の 5 項目などを示した。

1. 自動車販売台数に占める新エネルギー車の割合を 50%以上にする。
2. 新エネルギー車の販売台数のうち純電動車の割合を 95%以上にする。
3. 燃料電池車の保有台数を約 100 万台にする。
4. 商用車は水素動力へのモデルチェンジを実現する。
5. 伝統的エネルギー (ガソリンなど) 動力の乗用車を全てハイブリッド動力にする。

2020 年 11 月には、国務院が「新エネルギー自動車産業発展計画 (2021~2035 年)」を公布した。ここでは、2025 年までに新車販売台数に占める新エネ車の割合を現行の約 5%から約 20%に引き上げ、2035 年までに EV を新車販売の主役とする目標を設定した (注 2)。こうした計画に沿って、各省市では今後、普及促進策の制定や、公共車両に関して EV などの調達率引き上げなどが進められる可能性がある。

<2021 年は販売台数の前年比プラスへの回復を見込む>

CAAM は 2021 年 1 月 13 日の記者会見で、(1) 中国経済は着実に回復に向かい、消費者の需要はそれ以上に早く回復する、(2) 中国の自動車市場は依然として可能性が大きく、2020 年で市場は底打ちする、(3) 2021 年の自動車販売台数は前年比 4%増の 2,600 万台、うち新エネ車は前年比 40%増の 180 万台に達する、と予測した。一方で CPCA の莫遥氏は、商用車について「2021 年は 2020 年の販売増の要因となった各種効果が一巡することもあり、同年の販売台数は約 440 万台 (2020 年の 513 万 3,000 台に比べて 14.3%減) にとどまる」と述べた。

また、国家信息中心信息化産業発展部の李偉利副主任は、2020 年の乗用車市場は細分化され、高級車と新エネルギー車が伸びた、と指摘。その上で、2021 年も経済は着実に成長し続けることが予想され、これが自動車産業発展の基盤となるとの見通しを示している。

注 1：国家新エネルギー車イノベーション工程プロジェクト専門家グループの王秉剛グループ長によると、同ロードマップにおいては、プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）と純電動車（BEV）が「新エネルギー車」に分類される。また、燃料電池車（FCEV）、レンジエクステンダー式車（REEV）、ハイブリッド車（HEV）は「省エネルギー車」に分類されている。

注 2：同計画では、純電動車、プラグイン・ハイブリッド車（航続距離延長型を含む）、燃料電池車を 3 つの軸として、完成車技術のイノベーションチェーンを構築するとしている。ただし、新エネルギー車の定義は明確に示されていない。

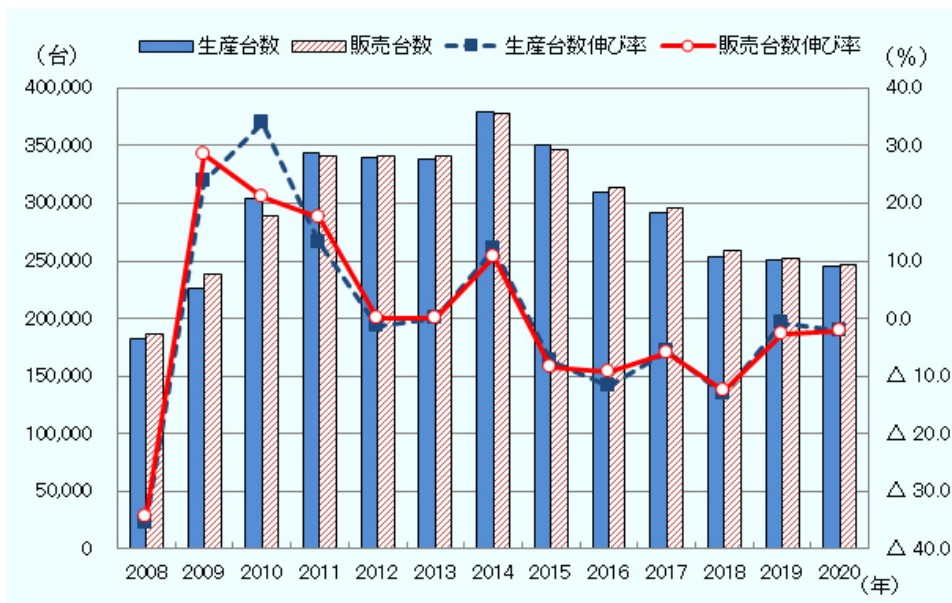
## 台湾（生産・販売）：2020年の自動車の生産・販売総台数はともに減少続く

### 2020年自動車の生産・販売動向

2021年5月27日 中国北アジア課（嶋亜弥子）

業界団体の台湾区車両工業同業公会によると、2020年の台湾の自動車生産台数は前年比2.3%減の24万5,615台、販売台数（輸入車は含まず、輸出向けを含む）は2.2%減の24万6,003台となった。これで、6年連続で生産台数、販売台数ともに減少した（図参照）。

図：台湾の自動車生産・販売台数の推移



注：販売台数は輸入車を含まず、輸出向けを含む。

出所：台湾区車両工業同業公会

<福特六和自動車のみ生産・販売ともに増加>

2020年の生産台数をメーカー別にみると、1位のトヨタと日野自動車が出資する国瑞自動車（構成比：40.5%）は前年比5.0%減の9万9,567台、2位の中華汽車（18.2%）は9.8%減の4万4,620台とそれぞれマイナスに、3位の裕隆汽車製造（15.4%、注1）はこれまでの減少から一転、0.5%増とプラスに転じた（表1参照）。4位の台湾本田自動車（11.2%）は減少幅が縮小したものの、引き続き9.9%減とマイナスで推移している。表1のうち、5位の福特六和自動車（10.0%）のみが42.7%増と2年連続で増加した。人気車の「クーガ」と「フォーカス」が後押ししたものと考えられる。

**表1：台湾のメーカー別自動車生産台数** (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー名	2018年	2019年	2020年		
	生産台数	生産台数	生産台数	構成比	前年比
国瑞汽車	101,626	104,761	99,567	40.5	△ 5.0
中華汽車	47,176	49,448	44,620	18.2	△ 9.8
裕隆汽車製造	42,430	37,727	37,929	15.4	0.5
台湾本田汽車	35,830	30,435	27,423	11.2	△ 9.9
福特六和汽車	12,968	17,212	24,568	10.0	42.7
三陽工業	12,336	10,575	10,541	4.3	△ 0.3
その他	875	1,146	967	0.4	△ 15.6
合計	253,241	251,304	245,615	100.0	△ 2.3

出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

2020年の販売台数24万6,003台のうち、台湾域内における販売台数は92.2%を占めた。上位5メーカーをみると、1位の国瑞汽車（構成比：34.4%、前年比7.3%増）と5位の福特六和汽車（11.1%、45.4%増）は域内販売が好調で増加している。一方、中華汽車（20.6%）、裕隆汽車製造（16.4%）、台湾本田汽車（12.2%）は前年に引き続き減少した（表2参照）。

**表2：台湾域内のメーカー別自動車販売台数** (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー名	2018年	2019年	2020年		
	販売台数	販売台数	販売台数	構成比	前年比
国瑞汽車	79,687	72,700	78,012	34.4	7.3
中華汽車	48,369	47,227	46,731	20.6	△ 1.1
裕隆汽車製造	43,954	39,863	37,282	16.4	△ 6.5
台湾本田汽車	35,895	30,346	27,576	12.2	△ 9.1
福特六和汽車	13,398	17,358	25,243	11.1	45.4
三陽工業	12,267	10,502	10,889	4.8	3.7
その他	1,019	1,079	1,137	0.5	5.4
合計	234,589	219,075	226,870	100.0	3.6

出所：台湾区車輛工業同業公会資料を基に作成

<輸入車のシェアは台湾域内の総販売台数の47.2%>

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」によると、表2に含まれない輸入車の販売は前年比2.7%増の21万5,687台、総新車販売台数（輸入車を含む）の47.2%に達した（注2）。

構成比1位（22.8%）のトヨタは前年比2.0%減の4万9,260台、2位（13.7%）のメルセデス・ベンツは1.4%増の2万9,654台、3位（10.5%）のレクサスは1.7%増の2万2,678台と、前年から順位に変動はなかった。そのほか、4位（8.5%）のBMWは8.3%増の1万8,303台で前年に引き続き増加した。5位（7.5%）のマツダは5.8%増の1万6,255台とプラスに転じた。

近年、台湾ではSUV（スポーツ用多目的車）人気が続いている。例えば、トヨタは2020年10月にトヨタ初の台湾域内生産SUVである「カローラクロス」を発売したが、10～12月（3カ月）の販売台数を

みると、「カローラクロス」（3カ月合計で1万2,080台）は3カ月連続で1位となり、それまで台湾で最もよく売れていたトヨタの輸入SUV「RAV4」（同5,887台）を大きく上回った。

「U-CAR」によると、「2020年は新型コロナウイルスの影響を受けたが、幸いにも域内感染を押さえ込み、通常の生産・販売体制を取り戻した。加えて、老朽化輸送車両の淘汰（とうた）といった補助政策などを受けて、新車への買い替えが推進され、下半期は販売台数が回復した」と分析している。

#### <「貨物税条例」の減税措置延長が決定>

行政院は2021年1月7日、「貨物税条例」修正草案（第2条、第4条、第12条の5）を閣議決定した〔「本院新聞（行政院ウェブサイト）」2021年1月7日〕。同日で期限を迎えた、自動車・二輪車買い替えの際に受けられる貨物税の減税措置を5年間延長するほか（同条例第12条の5、延長期間は2021年1月8日から2026年1月7日）、買い替え前の自動車の車齢を6年以上から10年以上に引き上げた。經濟部工業局によると、今回の貨物税の減税措置延長により、自動車25万台、二輪車10万6,000台の買い替え需要が見込まれるとみている（「工商時報」2021年1月8日）。

#### <深刻化する車載半導体不足への対応>

新型コロナウイルスによる急激な需給の変化や環境対策、電気自動車（EV）事業の強化などの影響を受けて、世界的な車載半導体不足の深刻化が指摘されている。

經濟部は1月27日、半導体の受託製造大手4社〔台湾積体電路製造（TSMC）、聯華電子（UMC）、力晶積成電子製造、世界先進積体電路〕と、車載半導体不足への対策について意見交換した〔「本部新聞（經濟部ウェブサイト）」2021年1月27日〕。王美花経済部長は「台湾半導体産業と世界は緊密に関係しており、当局としても車載用半導体需要増の影響を重要視し、最優先事項としている。今回、各企業には業界全体で生産効率の改善や生産能力の向上など供給確保に向けた取り組みについての承諾を得た」と述べた。

經濟部は、車載半導体不足の要因の1つとして、次のように説明した。自動車メーカーが将来的な自動車の需要減少を予測したことから、半導体メーカーは生産を縮小した。一方、2020年第2四半期、第3四半期にノートPC等の家電製品や第5世代移動通信システム（5G）、モノのインターネット（IoT）などの需要が増加したにもかかわらず、需要予測が調整されることなく、従来の自動車よりも多くの半導体チップを必要とする電気自動車の需要が高まったことで、市場に不均衡が生じたものとみている。

#### <台湾企業のEV分野におけるビジネスチャンス>

台湾では、EV産業の発展が台湾企業に新しい商機をもたらすとの見方が多い。電子機器受託製造サービス（EMS）世界最大手・鴻海精密工業（フォックスコン）の創業者である郭台銘氏は、EV産業の発展について楽観的な見方を示す一方で、「EV産業のカギはバッテリー。台湾にはすでに基盤はあるが、さらに強化していく必要がある」との見方も示した（「経済日報」2021年1月22日）。

工業技術研究院産業科技国際戦略発展所の蘇孟宗所長は、「台湾にとって自動車車両のビジネスチャンスは、機械部品、完成車、車載用電子部品の3つの分野となるが、うち、車載用電子部品だけが成長を続けている」とした上で、「台湾の優位性は、従来の自動車メーカーによる閉鎖的なサプライチェーンを打破

できることである。米アップル、米グーグル、米アマゾンなど、いままさに EV の開発に力を入れているグローバル企業は台湾企業の顧客であり、サプライチェーンへの参入に優位性がある」と述べた [「理財周刊 (第 1064 期)」 2021 年 1 月 14 日]。

台湾当局も、EV 分野の商機獲得を支援していく姿勢を示している。王経済部長は「EV 時代において、電子・電気分野は台湾の強みである。経済部は昨年から、多くの産業と座談会を行うなどしており、台湾企業が EV のサプライチェーンへの参入に大きな進展が得られるよう支援していく」と強調した (「中央通訊社」 2021 年 4 月 14 日)。

注 1 : 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。

注 2 : U-CAR ウェブサイト「2020 年 12 月台湾自動車市場販売報告」(2021 年 1 月 4 日) より。



## 韓国（生産・販売）韓国の2020年の自動車は国内販売のみ好調

2021年3月25日 ソウル事務所（諸一（ジェ・イル））

韓国自動車産業協会（KAMA）が発表した自動車産業統計によると、2020年の国内販売台数（輸入車を除く）は、政府の需要喚起策により前年比4.7%増と好調だったが、新型コロナウイルス感染拡大などの影響により国内生産台数、輸出台数、海外生産台数はいずれも減少した。一方、エコカーは国内販売、輸出ともに好調だった。

<生産・輸出ともに減少、国内販売は好調>

国内生産は、新型コロナウイルスの影響による一部工場の稼働停止、海外需要の減少による生産量の調整などを受け、前年比11.2%減の350万6,774台だった（表1参照）。

表1：メーカー別・部門別国内生産台数の推移（単位：台、%）（△はマイナス値）

### メーカー別

項目	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
現代	1,747,837	1,786,131	1,618,411	△ 9.4
起亜	1,469,415	1,450,102	1,307,265	△ 9.9
韓国GM	444,816	409,830	354,800	△ 13.4
ルノーサムスン	215,680	164,974	114,630	△ 30.5
双龍	142,138	132,994	106,840	△ 19.7
その他	8,819	6,583	4,828	△ 26.7
合計	4,028,705	3,950,614	3,506,774	△ 11.2

### 部門別

項目	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
乗用車	3,661,601	3,612,587	3,211,706	△ 11.1
トラック	244,305	231,253	206,823	△ 10.6
バス	103,537	88,882	72,305	△ 18.7
特装車	19,262	17,892	15,940	△ 10.9
合計	4,028,705	3,950,614	3,506,774	△ 11.2

注：前年比は発表された数値より算出。

出所：韓国自動車産業協会（KAMA）

輸入車を除く国内販売台数は、個別消費税の一時的な引き下げなど政府の需要喚起策や新車の発売などの効果で、前年比4.7%増の161万1,218台となった（表2参照）。

韓国政府は、新型コロナウイルス感染拡大による消費低迷への対応策として、自動車に課す個別消費税5%を2020年1～6月は1.5%に、7～12月は3.5%にそれぞれ引き下げた（注1）。2020年の月別の国内販売台数を見ると、減税前の1月と2月は、それぞれ前年同月比15.2%減、21.6%減と大きく減少した一方、個別消費税率が1.5%だった3月から6月の国内販売は前年同期比15.9%増、特に同税率が3.5%に変更される直前の6月は41.0%増と大きく伸びた。

国内メーカー別に見ると、双竜を除く全ての主要メーカーで販売台数が増加した。また、乗用車の販売は全体で6.2%増加し、特に大型車（前年比15.7%増）やSUV（スポーツ用多目的車）（15.3%増）が好調だった。

**表2：メーカー別・部門別国内販売台数の推移**（単位：台、%）（△はマイナス値）

**メーカー別**

項目	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
現代	721,100	741,842	787,854	6.2
起亜	531,700	520,205	552,400	6.2
ルノーサムスン	90,369	86,859	95,939	10.5
双竜	109,140	107,789	87,889	△ 18.5
韓国GM	93,317	76,471	82,955	8.5
その他	6,720	5,660	4,181	△ 26.1
合計	1,552,346	1,538,826	1,611,218	4.7

**部門別**

項目	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
乗用車	1,297,937	1,294,139	1,374,715	6.2
トラック	170,154	170,531	171,546	0.6
バス	66,040	57,390	48,963	△ 14.7
特装車	18,215	16,766	15,994	△ 4.6
合計	1,552,346	1,538,826	1,611,218	4.7

注1：輸入車は含まない。

注2：前年比は発表された数値より算出。

出所：韓国自動車産業協会（KAMA）

輸出台数は、新型コロナによる主要輸出地域での需要減少などを受け、上半期に前年同期比33.9%減と大きく落ち込んだが、下半期には8.1%減と減少幅が緩やかになったことで、通年では前年比21.4%減の188万6,683台となった（表3参照）。タイプ別では、SUVへの人気が高く、全体の7割以上を占めるなど圧倒的な存在感を示した。

**表3：メーカー別輸出の推移**（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
現代	995,898	1,042,732	838,838	△ 19.6
起亜	912,587	900,704	721,625	△ 19.9
韓国GM	369,370	340,774	285,490	△ 16.2
ルノーサムスン	137,193	90,566	20,227	△ 77.7
双竜	32,855	25,010	19,436	△ 22.3
その他	1,748	1,596	1,067	△ 33.1
合計	2,449,651	2,401,382	1,886,683	△ 21.4

注：前年比は発表された数値より算出。

出所：韓国自動車産業協会（KAMA）

海外での生産は、各国の工場での全面もしくは一部稼働停止に加え、需要の落ち込みにより全体で19.9%減少した。

2大メーカーの海外生産台数については、現代自動車はすべての国で減少し、前年比23.7%減の200万3,157台となった。起亜自動車はインドを除くすべての国で減少し、12.0%減の110万8,738台だった（表4参照）。

表4：2大メーカーの海外生産台数の推移

(単位：台、%) (―は値なし)

メーカー・国	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
現代	2,829,667	2,623,976	2,003,157	△ 23.7
インド	713,108	682,100	521,282	△ 23.6
中国	806,214	663,491	465,388	△ 29.9
米国	322,500	336,000	268,700	△ 20.0
チェコ	345,490	313,347	240,977	△ 23.1
ロシア	246,500	245,000	219,100	△ 10.6
ブラジル	192,855	206,038	150,610	△ 26.9
トルコ	203,000	178,000	137,100	△ 23.0
起亜	1,228,870	1,259,349	1,108,738	△ 12.0
スロバキア	333,000	344,000	268,200	△ 22.0
中国	361,570	293,100	232,000	△ 20.8
米国	239,700	270,700	224,200	△ 17.2
メキシコ	294,600	286,600	206,800	△ 27.8
インド	—	64,949	177,538	173.3
合計	4,058,537	3,883,325	3,111,895	△ 19.9

注：前年比は発表された数値より算出。

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

他方、韓国輸入自動車協会 (KAIDA) によると、2020年の輸入乗用車販売 (KAIDA 会員企業の登録ベース) は、前年比12.3%増の27万4,859台となった (表5参照)。マーケットシェアは、欧州ブランドが80.5%、米国ブランドが12.1%、日本ブランドが7.5%で、日本車は前年に続き、縮小が目立つ。

表5：メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値、－は値なし)

メーカー・ブランド	2018年 台数	2019年 台数	2020年	
			台数	前年比
メルセデス・ベンツ	70,798	78,133	76,879	△ 1.6
BMW	50,524	44,191	58,393	32.1
アウディ	12,450	11,930	25,513	113.9
フォルクスワーゲン	15,390	8,510	17,615	107.0
ボルボ	8,524	10,570	12,798	21.1
シボレー	－	3,270	12,455	280.9
MINI	9,191	10,222	11,245	10.0
レクサス	13,340	12,241	8,911	△ 27.2
クライスラー	7,590	10,251	8,753	△ 14.6
ボルシェ	4,285	4,204	7,779	85.0
フォード	11,586	8,737	7,069	△ 19.1
トヨタ	16,774	10,611	6,154	△ 42.0
ランドローバー	11,772	7,713	4,801	△ 37.8
リンカーン	－	－	3,378	－
ホンダ	7,956	8,760	3,056	△ 65.1
日産	5,053	3,049	1,865	△ 38.8
インフィニティ	2,130	2,000	578	△ 71.1
合計（その他を含む）	260,705	244,780	274,859	12.3

注1：韓国輸入自動車協会（KAIDA）会員社の登録ベース。

注2：前年比は発表された数値より算出。

注3：シボレーは2019年11月から集計。

注4：日産以下は全体のランキング順ではない。

出所：韓国輸入自動車協会（KAIDA）

KAMA は 2021 年の自動車産業について、新型コロナウイルスのワクチン接種開始などを受けた世界経済の回復が予想され、自動車の需要が急増する可能性があるとした。生産活動の正常化、需要の回復などにより世界市場での競争が激化するとし、輸出は前年比 22.9%増の 234 万台、生産は輸出増加により 10.3%増の 386 万台になると見込んだ。ただし、国内販売は、前年に比べ減税効果が弱まる（注 2）ため、4.4%減の 182 万台になると予想した。

#### <グリーン政策によりエコカー市場に追い風>

一方、低公害車（エコカー）については、一般車と状況が異なる。KAMA が発表（2021 年 1 月）した自動車産業統計によると、韓国の 2020 年の低公害車の国内販売台数は前年比 49.6%増の 16 万 5,033 台、輸出台数は 4.8%増の 27 万 1,327 台となった（表 6 参照）。

低公害車の国内販売台数は、燃料電池自動車（FCV）を除く全ての種類が増加し、輸出台数は、EU 地域の温室効果ガス規制強化および電気自動車への補助金拡大を受け、欧州を中心に好調だった。プラグインハイブリッド車（PHEV）については、2021 年に補助金 [500 万ウォン（約 48 万円、1 ウォン＝約 0.096 円）] が廃止されるため、国内販売台数は減少する見通しだ。

表6：低公害車の種類別国内販売および輸出台数

国内販売

車種	2019年 台数	2020年	
		台数	前年比
ハイブリッド車 (HV)	75,966	127,996	68.5
電気自動車 (EV)	29,807	31,016	4.1
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	4,194	5,786	38.0
燃料電池自動車 (FCV)	376	235	△ 37.5
合計	110,343	165,033	49.6

輸出

車種	2019年 台数	2020年	
		台数	前年比
ハイブリッド車 (HV)	150,615	124,503	△ 17.3
電気自動車 (EV)	76,099	119,718	57.3
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	31,435	26,065	△ 17.1
燃料電池自動車 (FCV)	788	1,041	32.1
合計	258,937	271,327	4.8

出所：韓国自動車産業協会 (KAMA)

韓国環境部は2021年2月18日、2050年までのカーボンニュートラル実現のための政策などを盛り込んだ「2021年低公害車普及革新方案（副題：環境新和的自動車普及施行計画）」（注3）を発表し、2021年に低公害車の目標累計台数30万台を掲げると同時に、普及促進の一環として補助金体系を改編すると発表した。車両価格帯別に補助金支援基準を設定し、車両価格が6,000万ウォン未満の場合は全額支援、6,000～9,000万ウォン未満の場合は50%支援、9,000万ウォン以上は支援対象外とした。電気自動車の車両価格引き下げの誘因により、普及拡大を促進したい考えだ。

注1：個別消費税率引き下げの期限は2021年6月まで延長された。

注2：2021年1～6月の自動車の個別消費税率は3.5%を適用。

注3：「環境新和的自動車の開発および普及促進に関する法律」第5条により、毎年策定される法定計画。

## タイ（生産・販売）：2020年の自動車生産・販売・輸出は大きく減少

新型コロナ禍の厳しい事業環境の一方、EV化とグリーン社会への動き進展

2021年8月17日 バンコク事務所（五十嵐 淳志、小関 真人、パシット・アンスパイツーン）

タイでは、2020年1月に新型コロナウイルスの国内感染が確認されて以降、徐々に感染が拡大。3月下旬には政府が非常事態宣言を発出し、夜間外出禁止や越境移動制限などの厳しい規制措置を敷いたことに加え、世界的な感染拡大による内外の市況低迷や、部品調達の停止・遅延などにより、日系自動車メーカーの多くが3月下旬から5月にかけて、工場の一時停止や減産措置を取った。その後も規制や市況の変化を注視しながらの操業が続き、5月以降は徐々に回復傾向を見せるも、2020年通年では、生産・輸出が前年比約30%減、国内販売が約20%減と、いずれも大きな減少幅となった。一方で、政府による自動車の電動（EV）化促進と環境規制の動き、中国メーカーなど新たなプレーヤーの事業展開が注目される年でもあった。

<2020年の自動車生産、前年比29%減の143万台>

タイ工業連盟（FTI）の発表によると、タイの2020年の自動車生産台数は、前年比29.1%減の142万6,970台（表1参照）。前年に続き2年連続のマイナスで、3年ぶりに200万台を割り込むかたちとなった（図1参照）。

FTIは2020年初、年間生産台数の見通しを200万台（輸出・国内向け各100万台）としていた。その後、新型コロナの感染拡大による生産活動への影響や内外の市況動向を踏まえ、3月には190万台、4月には140万台と予測を少しずつ引き下げていたが、最終的に140万台をわずかに上回る結果となった。

内訳は、輸出向けが32.1%減の70万4,626台、国内向けが26.0%減の72万2,344台。車種別では、乗用車が32.6%減の54万2,437台、商用車が26.9%減の88万4,533台と、いずれも大きな減少幅を見せた。

月ごとの生産台数を見ると、3月下旬に厳しい規制が導入された直後の4月に過去最大級の落ち込みを見せた後、5月以降は徐々に生産が回復し、年の終わりでは、何とか前年を上回る水準まで戻したかたちとなっている（図2参照）。

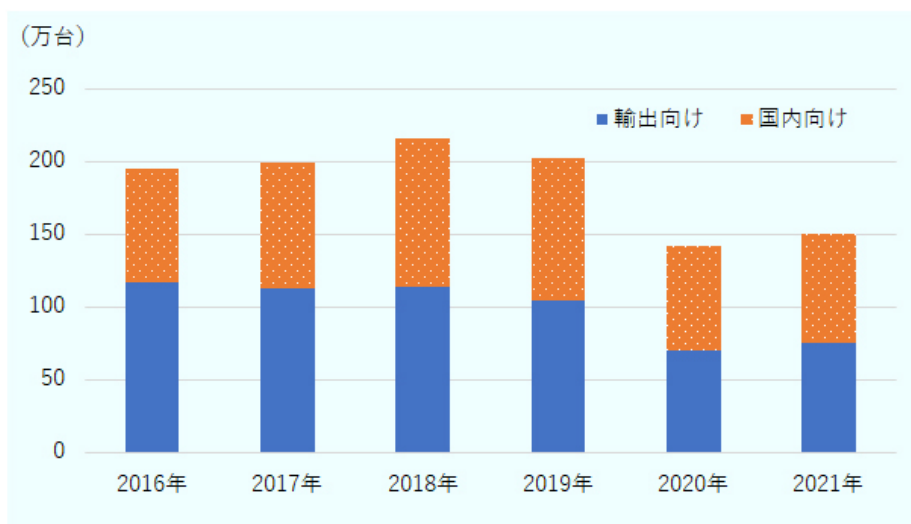
FTIは2021年の生産台数見通しについて、前年実績を踏まえ、国内向け、輸出向けともに75万台のトータル150万台（前年比5%増）との予測を示している。

表1：タイの自動車生産台数（2020年）（△はマイナス値）

項目	輸出向け		国内向け		合計	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	227,066	△34.8%	315,371	△30.9%	542,437	△32.6%
商用車	477,560	△30.7%	406,973	△21.8%	884,533	△26.9%
合計	704,626	△32.1%	722,344	△26.0%	1,426,970	△29.1%

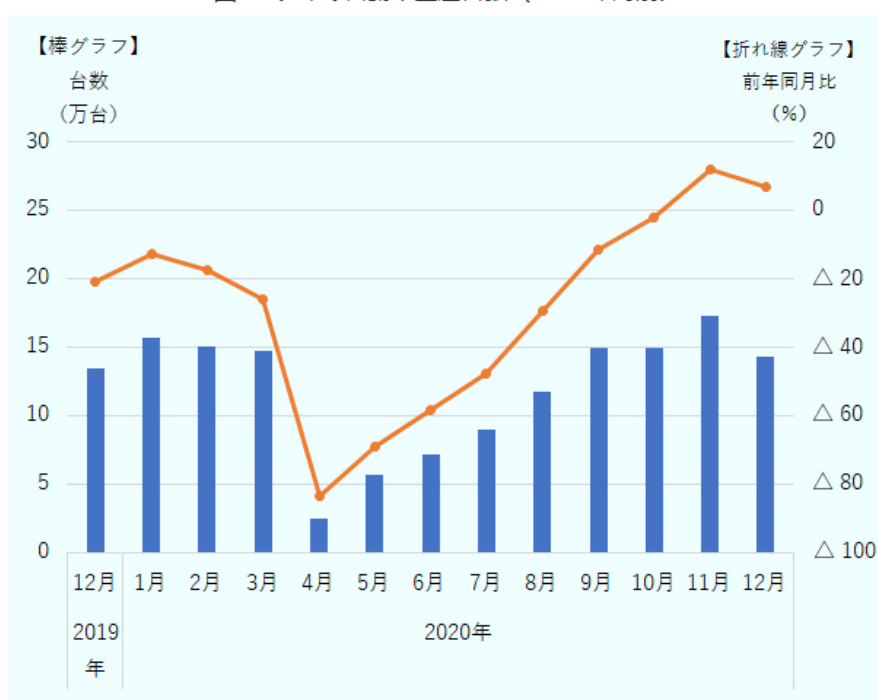
出所：タイ工業連盟

図1：タイの自動車生産台数の推移（年別）



注：2021年は見直し。  
出所：タイ工業連盟

図2：タイの自動車生産台数（2020年月別）



出所：タイ工業連盟

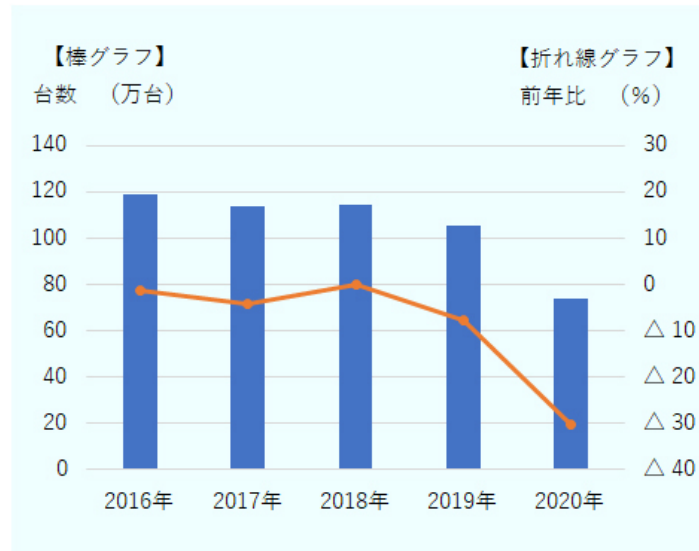
<2020年の自動車輸出、前年比30%減の74万台>

FTIの発表によると、2020年の完成車の輸出台数は、前年比30.2%減の73万5,842台で、2年連続の前年割れとなった（図3参照）。輸出額で見ると、完成車は前年比24.7%減の4,109億パーツ（約1兆3,560億円、約1パーツ＝約3.3円）。これに、エンジンや部品、スペアパーツを加えた自動車関連の輸出総額は前年比24.7%減の5,919億パーツとなった（表2参照）。

完成車の仕向け地別（出所：タイ国トヨタ自動車）では、前年比でアジア27.4%減、オセアニア29.0%減となったのに加え、欧州、北米向けは前年比50%弱の減少と、いずれも大きく落ち込んだ（表3参照）。

2021年は、グローバルマーケットが回復することを見込む予想もあるが、各国のコロナ感染拡大状況によって変動する可能性が高い。

図3：タイの自動車輸出台数の推移（年別）



出所：タイ工業連盟

表2：タイの自動車輸出額（2020年）

（△はマイナス値）

項目	台数・金額	前年比
完成車・台数	735,842	△ 30.2%
完成車・金額	410,912	△ 24.7%
エンジン・金額	23,817	△ 25.6%
組み立て部品・金額	137,902	△ 25.0%
交換部品・金額	19,275	△ 20.1%
自動車輸出額合計	591,906	△ 24.7%

注：金額は100万バーツ。

出所：タイ工業連盟

表3：タイの地域別自動車輸出台数（2020年）

（△はマイナス値）

地域	台数	前年比	シェア
アジア	231,338	△ 27.4%	31.4%
オセアニア	214,355	△ 29.0%	29.1%
中東	111,424	△ 15.8%	15.1%
欧州	60,371	△ 48.1%	8.2%
北米	40,101	△ 48.8%	5.4%
中南米	55,813	△ 26.5%	7.6%
アフリカ	20,361	△ 33.4%	2.8%
その他	2,079	1511.6%	0.3%
合計	735,842	△ 30.2%	100.0%

出所：タイ国トヨタ自動車



<2021年の国内新車販売台数、前年比21.4%減の79万台>

FTIの発表によると、2020年の国内の新車販売台数は、前年比21.4%減の79万2,146台で3年ぶりに100万台を割り込むかたちとなった(図4参照)。

車種別(出所:FTI・タイ国トヨタ自動車)では、乗用車が31.0%減の27万4,789台、商用車が15.1%減の51万7,357台となっており、このうち、タイでの主力製品のピックアップトラックは16.8%減の40万9,463台だった。日系メーカーは9社合計で20.5%減の69万7,336台だった(表4参照)。

多くの日系自動車メーカーでは、2021年は前年の落ち込みの反動でプラスが期待されるが、コロナ感染拡大前の水準に戻るにはさらなる時間を要するとの見通しを示している。

図4:タイの国内新車販売台数の推移



出所:タイ工業連盟

表4:タイの新車販売台数(2020年)

(△はマイナス値)

項目	台数	前年比
乗用車	274,789	△ 31.0%
商用車	517,357	△ 15.1%
(うちピックアップトラック)	409,463	△ 16.8%
合計	792,146	△ 21.4%
(うち日系メーカー)	697,336	△ 20.5%

出所:タイ工業連盟およびタイ国トヨタ自動車

<排ガス規制「ユーロ5、6」導入時期を延期>

タイ政府は、大都市を中心に近年深刻化するPM2.5問題への対応策の一環として、自動車排ガス規制「ユーロ5、6」を導入することにしており、2019年にこの適用開始時期を当初予定よりも2年前倒す方針を示していた(ユーロ5の適用開始を当初の2023年から2021年に前倒し、ユーロ6は翌2022年から適用)。

しかし、コロナ感染が進む中の新たな排ガス規制が産業界に与える影響に考慮するかたちで、7月に国家環境委員会（NEB）は、ユーロ5の適用開始を2024年、ユーロ6の適用開始を2025年と、それぞれ3年ずつ後ろ倒しする方針を示した。

本件に関してはこれまで、自動車業界は、ユーロ5、6に適合する国内の燃料供給体制が整っていない中、拙速な導入は避けるべきとの意見も出していた。今回の適用時期延期を受け、時間的猶予はできたが、業界全体での環境対応の強化が引き続き求められることとなろう。

#### <政府がEV化政策推進>

各国で近年、自動車の電動（EV）化推進に向けた取り組みが進行する中、ASEANの自動車生産・輸出のハブであるタイでも、政府が中心となってEV化促進政策の検討が進んでいる。政府は2016年3月に「EVアクションプラン（2016～2036）」を公表。この中で、2036年までに電気自動車（EV）とプラグインハイブリッド車（PHV）の国内普及台数を120万台とする目標を打ち出した。また、同年に発表した産業高度化ビジョン「タイランド4.0」でも、10分野のターゲット産業の1つに「次世代自動車」を掲げ、タイ投資委員会（BOI）によるEV製造などへの各種投資恩典制度を設けた。

その後、EV化のさらなる推進に向け、2020年2月にソムキット副首相（当時）を議長とし関連省庁（工業省、エネルギー省、運輸省など）の代表などで構成する「国家電気自動車政策委員会（NEVPC）」が発足。翌3月の初会合では、5年以内にタイがASEANのEV生産のハブになることを目標にさらなる投資優遇策などの検討を進める方針を示し、併せて、2025年までに国内のEV生産を25万台、2030年には国内の自動車生産（250万台）の30%に当たる75万台をEVにするとの目標を設定した。

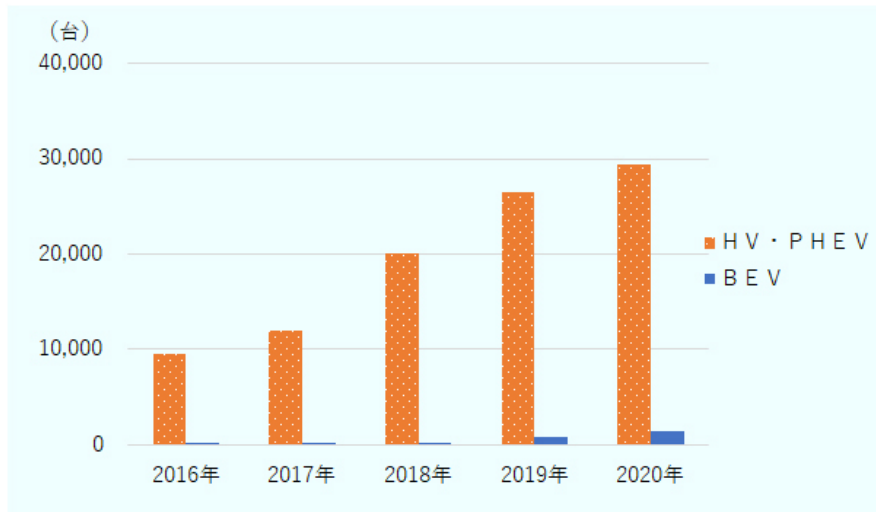
同年7月にはソムキット副首相が辞任したことにより、新たに入閣したスパタナポン副首相兼エネルギー相がNEVPC議長となり、引き続きEV化推進に向けた各種政策の検討が進行している。

#### <国内EV市場はいまだ小規模だが、着実に成長>

国内のEV市場の現状を見ると、タイ運輸省陸運局の発表では、2020年の国内のxEV（電気自動車全般）の新規登録は前年比13.4%増の3万875台。内訳は、ハイブリッド（HV）とプラグインハイブリッド（PHV）の合計が前年比11.4%増の2万9,467台、バッテリーEV（BEV）が80.3%増の1,408台となっている。2016年比ではxEV全体で3倍以上増加し、2020年までのxEVの累積登録台数も2016年時点と比べて約2.3倍となっており、徐々にではあるが、確実な増加傾向を示している（図5、6参照）。

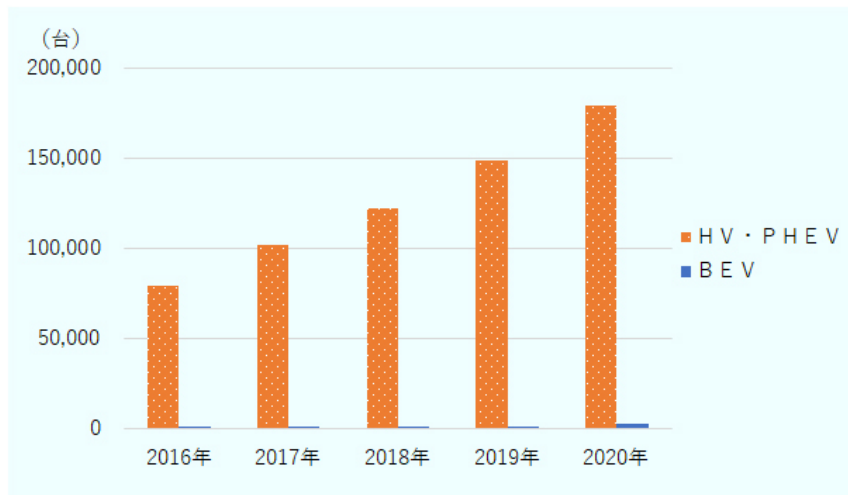
ただ、2020年の国内の新車販売台数（約79万台）とxEVの新規登録数を比べると、xEV全体でも約4%、BEV単独では約0.2%と市場シェアはまだ極めて小さく、市場を牽引する大きな流れにはなり得ていない状況だ。

図5：タイの電気自動車新規登録台数の推移（年別）



出所：タイ運輸省陸運局

図6：タイの電気自動車累積登録台数の推移（年別）



出所：タイ運輸省陸運局

#### <自動車市場に新たなプレーヤー参入>

タイの自動車市場は、引き続き日系メーカーが生産・販売の9割近くを占めているが、近年、EV市場などを中心に新たなプレーヤーが参入。

日系では、川崎市に本社を持つEVベンチャーの「FOMM」が2019年から小型BEVの生産を、また、大田区の高野自動車用品製作所の子会社「タカノ・オート・タイランド」が2020年から小型EVピックアップトラックの生産をそれぞれ開始した。

なお、複数の日系大手自動車メーカーも既にBEV生産に関するBOIの投資恩典の承認を受けており、2023年ごろからの生産開始が見込まれている。

中国勢では、上海汽車とCPグループ（タイ最大の財閥）との合弁企業「SAIC モーターCP」（2014年からMGブランドでタイで生産販売開始）が近年、低価格のBEVやタイ国産PHVでEV市場の存在

感を高めており、併せて、充電ステーションの設置にも積極的に取り組んでいる。また、長城汽車(GWM)も2020年2月にラヨン県のGM工場を買収。最新設備による工場のスマート化を図って、2021年中にHVを含む複数モデルの生産を開始するとし、2023年以降にはBEVの生産開始も予定している。

さらに、タイの現地資本でも、バイオ燃焼・再生可能エネルギーの企業だった「エナジーアブソルート」が2019年から独自開発のBEVの販売を開始するとともに、充電ステーションやバッテリー製造にも乗り出している。

今後、タイのEV市場は車両製造のみならず、充電施設やバッテリー製造などの周辺分野を含めたかたちで、各国のさまざまなプレイヤーの参入・競争が見込まれる。

#### <長引く市況回復、グリーン政策と相まって進むEV化>

2021年の生産・輸出を含むタイの自動車市況は、前年の反動による一定レベルの回復が期待されるが、引き続き内外の新型コロナの感染状況に大きく左右されるとみられ、感染拡大前のレベルに戻るにはまだ長い時間を要する、というのが多くの自動車関係者の一致した見方となっている。

一方、EV化の促進は、タイランド4.0で示された産業高度化戦略だけでなく、2021年1月にプラユット首相が新たに国家戦略モデルに据えた「BCG(バイオ・サーキュラー・グリーン)経済」の文脈でも重要視されており、今後、環境・エネルギー問題ともリンクするかたちで、EV普及に向けた投資・税制恩典などの検討がさらに進んでいくものと思われる。しかし、自動車業界の中には、急速なEV化にかじを切ること懸念の声もあり、既存の自動車サプライチェーンへの影響回避や、電源インフラの整備、電源構成(高い化石燃料発電の割合)の見直しなども考慮に入れた慎重かつ現実的な政策の検討を求める声も多い。ASEANの自動車生産・輸出ハブとしてのタイのプレゼンス維持と産業高度化・グリーン政策をいかに両立させていくか、官民の議論が今後さらに活発化していくものと思われる。

## マレーシア（生産・販売）：新型コロナ禍の操業制限に左右されるマレーシアの自動車産業

2021年8月27日 クアラルンプール事務所（田中 麻理）

2020年のマレーシアの自動車市場は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い発令された移動制限令に大きく左右された。上半期は、自動車製造・販売ともに1カ月半ほど操業が停止した。下半期は、操業が再開したことに加え、自動車に課せられる売上税の減免措置が奏功し、販売・生産ともに回復傾向となった。産業界からの強い要望もあり、2021年12月末まで同措置が延長したことから、2021年も順調な滑り出しが期待されたが、新型コロナ感染の再拡大に伴い、1月と6月に移動制限令が再強化され、再び操業が困難となった。2021年の販売・生産は、2020年を割り込む可能性もあると懸念される。

### <操業停止を余儀なくされた自動車製造業>

2020年の新車販売・生産台数の統計を見ていく前に、新型コロナウイルスの流行に伴い、マレーシア政府が発令した移動制限令に伴う、自動車分野の操業状況の変遷を振り返る（表1参照）。移動制限令は、新型コロナウイルスの感染拡大予防のために導入した行動制限や操業制限を伴う措置で、感染状況に応じて、制限内容の強化と緩和、対象地域の変更を繰り返しながら、2021年8月現在まで継続している。自動車と自動車部品製造業については、同措置の発令に伴い、2020年3月18日から全国的に操業不可となった。このうち、輸出用完成車と自動車部品については4月12日まで、国内用完成車については5月3日まで操業停止が続いた。5月4日以降は、移動制限令が緩和されたため操業が再開した。その後、10月以降に一部の州・連邦直轄地において管理部門の出勤率制限が導入されたものの、生産部門については標準作業手順書（SOP）を順守することを条件に、100%の出勤率で稼働が継続した。

**表1：自動車と自動車部品製造業の操業可否の変遷（2021年7月まで）**

年	月	自動車および自動車部品製造業の操業可否
2020年	3月18日～	操業不可（全国）
	4月13日～	輸出用完成車、自動車部品のみ操業可（全国）
	5月4日～	操業可（全国）
	6月	操業可（全国）
	7月	操業可（全国）
	8月	操業可（全国）
	9月	操業可（全国）
	10月20日～	管理部門のみ出勤制限（一部州・連邦直轄地のみ）
	11月	管理部門のみ出勤制限（一部州・連邦直轄地のみ）
	12月	管理部門のみ出勤制限（一部州・連邦直轄地のみ）
2021年	1月13日～	管理部門のみ出勤制限（全国） ※ただし、1月13日からの全国的な移動制限令の再発令により、自動車と自動車部品製造が操業可能リストから除外。 1月15日よりリストに掲載され、操業可に。 実質、各メーカーにおいて数日の操業停止。
	2月	管理部門のみ出勤制限（全国）
	3月	管理部門のみ出勤制限（全国）
	4月	管理部門のみ出勤制限（全国）
	5月25日～	全体の60%までの出勤制限（全国）
	6月1日～	全体の10%までの出勤制限で暖機運転モードのみ（生産不可）（全国） ※全国で「国家回復計画」第1段階を開始。 以下、地域ごとに緩和・強化。
	7月3日～16日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 操業不可（首都圏及び一部地域） ※「強化された移動制限令」発令（制限強化）</li> <li>・ 10%までの出勤制限、暖機運転モードのみ（生産不可）（それ以外の地域） ※「国家回復計画」第1段階を継続。</li> </ul>
	7月5日/7日/10日/14日～	全体の80%までの出勤制限（クランタン州、パハン州、ペラ州、ペルリス州、トレンガヌ州、ペナン州、サバ州、サラワク州のみ） ※この期間中に「国家回復計画」第2段階に移行（制限緩和）
7月17日～	全体の10%までの出勤制限で、暖機運転モードのみ（生産不可）（セランゴール州、ジョホール州、ネグリ・センピラン州、マラッカ州、ケタ州、3連邦直轄地のみ） ※「国家回復計画」第1段階を継続。	

注：太字は、自動車と自動車部品製造業が全面的に操業不可となった時期と地域。

出所：政府発表からジェトロ作成

2021年に入ってから、感染者が再び増加傾向となり、1月13日に全国的な移動制限令が再発令となった。製造業はほぼすべての分野で操業可能とされたが、自動車と自動車部品製造業は操業可能リストに含まれなかった。そのため、マレーシア自動車連盟（MAA）および各メーカーなど自動車業界、マレーシア日本人商工会議所（JACTIM）、JETROからの嘆願が実施された。結果的に、自動車分野が操業可能リストに追加されたが、各メーカーでは数日間の操業停止を余儀なくされた。その後、一時的に感染状況が落ち着いたことから、生産部門については原則100%の出勤率で稼働となっていたが、再度感染者数が急増し、6月1日以降、操業制限が厳格化された（[2021年6月2日付ビジネス短信参照](#)）。同措置により、自動車関連製造業は10%の出勤率による「暖機運転モード」（機械・設備の維持のため操業）での稼働のみと、他の分野より厳しく制限され、実質、生産が不可能となった。ムヒディン・ヤシン首相は6月15日に、感染状況の改善に応じて4段階で操業制限などの緩和を行う「国家回復計画」を発表（[2021年6月21日付ビジネス短信参照](#)）し、6月1日からの措置を第1段階と位置付けた。しかしながら、特に感染の広がりが大きかったセランゴール州およびクアラルンプールにおいて、7月3日から16日は、最も厳し

い行動制限を伴う操業規制として「強化された移動制限令」が導入され、再度、完全な操業停止となった（[2021年7月2日付ビジネス短信参照](#)）。

7月5日以降、国家回復計画の第2段階に移行する州が増加し、14日までにペナン州などを含む8州では制限が緩和された。これらの州では、自動車関連製造業は80%の出勤率での操業が許可されたが、首都圏を含む5州・3連邦直轄地では、8月現在まで依然として10%の暖機運転モードでの稼働が継続している。このうちセランゴール州には、多くの完成車メーカー、部品メーカーが集積しているため、自動車分野では、多数の企業で実質的に生産できない深刻な状況にある。なお、政府が操業規制を導入するにあたり、政府の指定する一時操業可能リストから自動車関連製造業を除いたことや、10%の出勤制限にしたこと理由は、明確に示されていない。多くの企業が非常に不安定な操業を強いられているのが現状だ。

#### <2020年の販売は下半期に回復>

続いて、2020年の自動車販売、生産の状況を見ていく。2020年の新車販売台数は、前年比12.4%減の52万9,434台となった（表2参照）。内訳をみると、乗用車が12.6%減の48万965台、商用車が10.4%減の4万8,469台だった。新車販売台数を月別にみると、操業停止措置があった2020年3月から5月までは、自動車販売店も同様に操業不可であったため、前年同月比で大きく落ち込んだ（図1参照）。結果として、上半期は前年同期割れとなった。しかし、経済活動が正常化した2020年6月以降、政府が景気刺激のため、乗用車にかかる10%の売上税に対する減免措置を導入した。これにより、国内製造車は免税、輸入車は50%減税となる措置が発表された。同措置が後押しし、下半期については12月まで毎月、前年同月を上回る販売数を記録した。その結果、MAAが2020年12月に発表した目標台数である47万台の販売を達成した。

表2：マレーシアの新車販売台数の内訳

（△はマイナス値）

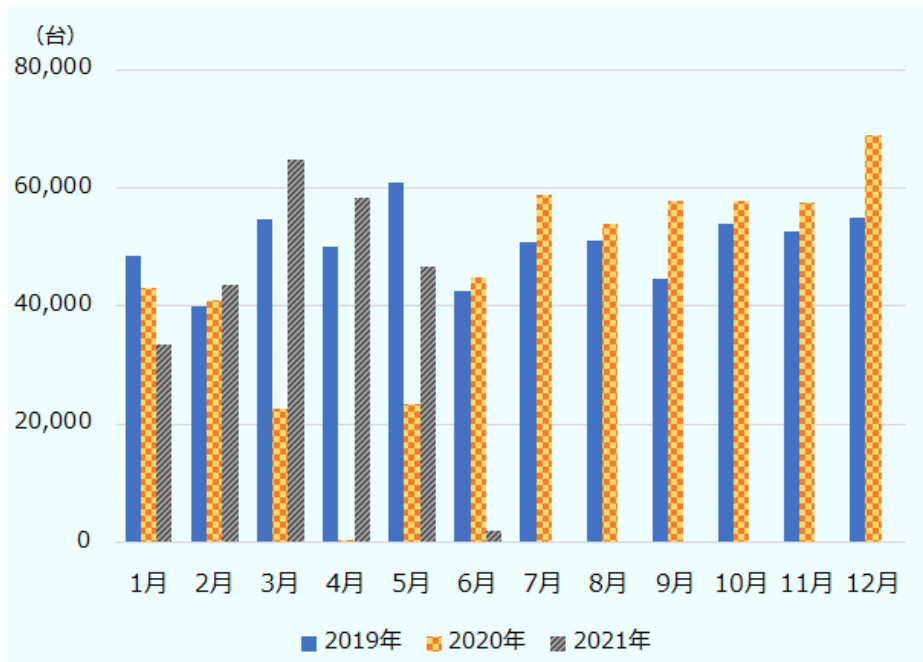
項目	2019年		2020年			2021年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)	上半期 (台)	シェア (%)	前年 同期比 (%)
乗用車	550,177	91.0	480,965	90.8	△ 12.6	223,838	89.8	41.9
商用車	54,104	9.0	48,469	9.2	△ 10.4	25,291	10.2	59.7
国民車（乗用車+商用車）	342,780	56.7	330,087	62.3	△ 3.7	153,946	61.8	37.5
プロトン	100,183	16.6	108,524	20.5	8.3	56,352	22.6	52.0
プロトゥア	240,341	39.8	220,163	41.6	△ 8.4	97,290	39.1	31.2
国民車以外（乗用車+商用車）	261,501	43.3	199,347	37.7	△ 23.8	95,182	38.2	54.6
ホンダ	85,418	14.1	60,468	11.4	△ 29.2	24,996	10.0	46.0
トヨタ	70,009	11.6	59,320	11.2	△ 15.3	33,705	13.5	85.2
新車販売台数合計	604,281	100.0	529,434	100.0	△ 12.4	249,129	100.0	43.6

注1：プロトン、プロトゥア、ホンダは乗用車のみ。トヨタは、乗用車と商用車の合算（レクサスを含む）。

注2：シェアの母数は、新車販売台数合計。

出所：図1に同じ

図1：月別新車販売台数（2019年1月～2021年6月）



出所:マレーシア自動車連盟 (MAA)

メーカー別にみると、第2国民車メーカーのプロドゥアは、前年比8.4%減の22万163台と前年割れしたが、41.6%と4割超のシェアを維持した（表2参照）。プロドゥアは、2020年1月に小型セダン「ベザ」の新モデルを発売した。

2019年末にブランド初となるスポーツ用多目的車（SUV）である「X70」を発売して以降、販売が好調な第1国民車メーカーのプロトンは、販売上位メーカー4社のうちで唯一、前年を上回り、2020年の販売台数が8.3%増の10万8,524台となった。このうち、SUVの販売台数は2万5,455台で、マレーシアで販売される全SUVの約3割を占め、トップになった。「X70」よりやや小型のSUVとして、2020年10月には新たに「X50」を発売し、こちらも好調な販売を続けている。

日系メーカーでは、ホンダが前年比29.2%減の6万468台となった。上半期の操業停止などを受け、前年比の落ち込みは3割程度と大きかったが、シェアは11.4%と、非国民車メーカーではトップを維持した。2020年10月に一番人気の小型セダン「シティ」、SUVの「CR-V」の新モデルを発表し、下半期は販売台数を大きく伸ばした。

トヨタは、前年比15.3%減の5万9,320台となり、シェアは11.2%だった。トヨタも、プロドゥアやホンダと同様、前年割れになったが、2020年6月から12月にかけて、小型SUVの「RAV4」「ヤリス」、ピックアップトラックの「ハイラックス」、小型セダンの「ヴィオス」の新モデルを発表している。

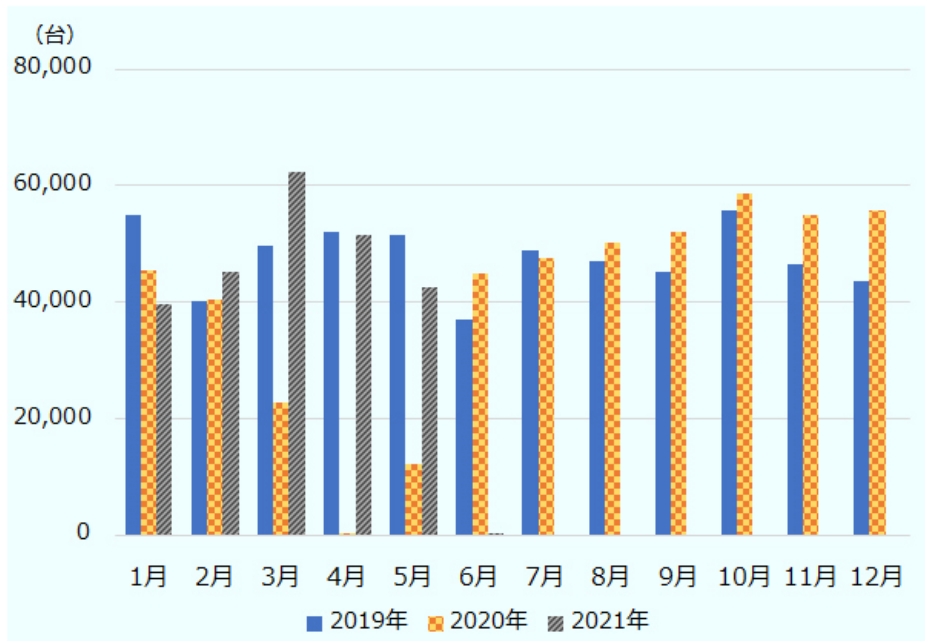
これらから、主要ないずれのメーカーも、2020年上半期は操業停止に苦しんだものの、下半期には政府の景気刺激策を追い風に持ち直した様子が見えてくる。

<生産も販売と同様の傾向に>



2020年の生産台数は、販売台数の減少に比例して、前年比15.1%減の48万5,186台となった。月別でも、販売台数と同様の傾向を示した。2020年3月から5月にかけては、操業停止の影響で大きく落ち込み、6月以降に回復した(図2参照)。政府の支援策により、国内製造車は売上税が免税となることも後押しし、6月以降は販売と同様に、ほぼ毎月、前年同月を上回る生産となった。

図2：月別新車生産台数（2019年1月～2021年6月）



出所：図1に同じ

メーカー別の生産台数では、プロトンが前年比48.2%増の10万8,578台と好調だった(表3参照)。特に、2020年に35周年を迎えて新モデルを発売した小型セダン「サガ」が好調で、生産台数全体の約半数にあたる4万8,747台を占めた。

表3：マレーシアの生産台数の内訳

(△はマイナス値)

項目	2019年		2020年			2021年		
	通年 (台)	シェア (%)	通年 (台)	シェア (%)	前年比 (%)	上半期 (台)	シェア (%)	前年 同期比 (%)
乗用車	534,115	93.4	457,755	94.3	△ 14.3	223,772	92.7	42.4
商用車	37,517	6.6	27,431	5.7	△ 26.9	17,516	7.3	97.6
国民車 (乗用車+商用車)	319,142	55.8	329,691	68.0	3.3	154,252	63.9	35.5
プロトン	73,280	12.8	108,578	22.4	48.2	55,308	22.9	47.4
プロドゥア	244,448	42.8	220,968	45.5	△ 9.6	98,944	41.0	29.9
国民車以外 (乗用車+商用車)	252,490	44.2	155,495	32.0	△ 38.4	87,036	36.1	66.9
ホンダ	88,307	15.4	46,675	9.6	△ 47.1	28,327	11.7	235.3
トヨタ	60,718	10.6	50,938	10.5	△ 16.1	28,390	11.8	66.1
新車生産台数合計	571,632	100.0	485,186	100.0	△ 15.1	241,288	100.0	45.3

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダは乗用車のみ。トヨタは、乗用車と商用車の合算。

注2：シェアの母数は、生産台数合計。

出所：図1に同じ

<2021年6月以降の操業制限が懸念材料>

2021年上半期の販売台数は、前年同期比43.6%増の24万9,129台となったが、2020年3月から5月までの大幅な減少からの反動増だといえる。月別にみると、1月は前年同月比で減少したが、2月から5月にかけては前年同月を上回り、特に3月の販売台数は6万4,875台と上半期で最多を記録した（図1参照）。しかし、6月1日以降、自動車製造業に対する操業制限措置が再度導入されたため、同月の販売台数は1,921台と再度大きく落ち込んだ。同措置が8月も継続するなか、2021年通年の販売台数への影響が懸念される。なお、MAAは2021年の新車販売台数目標を当初の57万台から、50万台に下方修正している。

## インドネシア（販売）：新型コロナ禍で2020年通年の新車販売台数が半減

低価格グリーンカーがモデル別の首位に

2021年3月15日 ジャカルタ事務所（北條恵理）

インドネシアの新車販売台数は2020年、前年比でほぼ半減となった。台数減は、新型コロナウイルス感染拡大による影響に起因する。人気車種は、新型コロナ禍で若年層の嗜好（しこう）に変化が見られ、初めて低価格グリーンカーがモデル別販売台数の首位となった。インドネシア政府は環境規制と電気自動車（EV）政策を打ち出している。今後は、EV産業をめぐる動きが加速するとみられる。

＜激減した生産台数は6月以降回復傾向に＞

インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）の発表によると、2020年のインドネシアの自動車販売台数は、53万2,027台（表1参照）。2019年の販売台数は103万126台だった。新型コロナ感染拡大による影響から、2020年は前年比48.4%の大幅な減少となった。

表1：カテゴリー別販売台数

（単位：台数・%）（△はマイナス値）

項目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	前年比
<b>乗用車計</b>	861,965	842,474	874,675	785,539	388,886	△ 50.5
セダン	13,832	8,335	6,704	6,412	4,749	△ 25.9
4×2	608,034	596,146	634,378	557,613	275,860	△ 50.5
4×4	4,928	3,439	3,150	4,060	3,627	△ 10.7
LCGC	235,171	234,554	230,443	217,454	104,650	△ 51.9
<b>商用車計</b>	200,729	184,890	276,631	244,587	143,141	△ 41.5
バス	3,959	3,597	3,519	3,774	1,971	△ 47.8
ピックアップ	120,652	128,278	143,473	135,383	90,733	△ 33.0
トラック	66,774	39,348	113,909	93,594	42,680	△ 54.4
ダブルキャビン	9,344	13,667	15,730	11,836	7,757	△ 34.5
<b>合計</b>	<b>1,062,694</b>	<b>1,027,364</b>	<b>1,151,306</b>	<b>1,030,126</b>	<b>532,027</b>	<b>△ 48.4</b>

出所：インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）

新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、ジャカルタ首都圏を中心に2020年4月以降、大規模社会制限（PSBB）（[2020年4月10日付ビジネス短信参照](#)）が導入された。消費市場が低迷する中、日系自動車メーカーなどは工場を一時停止するなどの対応を取った。結果、生産台数は4月に約2万1,432台、5月には約2,510台にまで落ち込んだ（図1参照）。その後、6月になると制限付きで経済活動を再開する動きが進み、同月以降の月別生産台数は次第に上昇した。

図：月別生産台数（単位：台数・%）



出所：インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）

2020年通年のブランド別の販売台数は、首位がトヨタの16万1,256台（前年比51.4%減）で、ダイハツが9万724台（同48.8%減）、ホンダが7万3,315台（同46.6%減）と続いた（表2参照）。日本ブランドのシェアは96.6%と、2020年も市場の大多数を占めた。シェア首位のトヨタ（30.3%）に次いで、ダイハツ（17.1%）、ホンダ（13.8%）など、上位5ブランドで市場の8割を占めた。スズキは12.4%と前年から2.7ポイント、シェアが拡大した。

表2：主要ブランド別販売台数

（△はマイナス値）

順位	ブランド名	2019年	2020年	前年比	シェア率
1	トヨタ	331,797	161,256	△ 51.4	30.3
2	ダイハツ	177,284	90,724	△ 48.8	17.1
3	ホンダ	137,339	73,315	△ 46.6	13.8
4	スズキ	100,383	66,130	△ 34.1	12.4
5	三菱自動車	119,011	57,906	△ 51.3	10.9
6	三菱ふそう	42,754	21,359	△ 50.0	4.0
7	いすゞ	25,270	16,422	△ 35.0	3.1
8	日野	31,068	12,621	△ 59.4	2.4
9	日産	12,302	10,849	△ 11.8	2.0
10	ウーリン（五菱）	22,343	6,581	△ 70.5	1.2

出所：インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）

### ＜新型コロナ禍で若年層の嗜好に変化＞

モデル別では、ホンダのブリオシリーズが4万879台で、2020年の新車販売台数の首位に躍り出た。ホンダ・プロスペクト・モーター（HPM）のビジネスイノベーション・アンド・マーケティング・セールスダイレクターのユサク・ビリー氏は「ブリオの躍進は、新型コロナのパンデミック下でのオンラインメディアの活用や、公共交通機関ではなく車を利用したいという消費行動の変化によるもの。特に若年層への販売が伸びた」と述べた（「ビジネス・インドネシア」紙1月18日）。「ブリオ・サティア」は、インドネシア政府が2013年に導入したエコカー政策の「低価格グリーンカー」（LCGC）の対象モデル。販売

価格は約 1 億 4,900 万ルピア（約 112 万円、1 ルピア＝約 0.0075 円）と安価だ。低価格かつエコフレンドリーな点が若年層の消費ニーズと合致したとみられる。

直近の自動車販売をめぐる動きとしては、オンライン販売の活用がある。三菱ふそうトラック・バスの現地販売代理店カルマ・ユダ・ティガ・ベルリアン・モーターズが 2020 年 9 月、インドネシア最大の EC サイト「トコペディア」で、全ての現地モデルを購入可能にしたと発表した。コロナ禍に伴う PSBB 中でも実店舗に行かずにオンラインで購入できる仕組みとなる。同社セールス・アンド・マーケティングディレクターのドゥリジャモノ氏は、「トコペディアでの販売は、消費者に手軽なサービスを提供する一環で、特にパンデミック下の消費者のニーズに応える必要があった」と述べた（「ビジネス・インドネシア」紙、2020 年 9 月 1 日）。

#### <環境規制と電気自動車政策に注目>

環境面では、[環境大臣令 2017 年第 20 号 \(5.36MB\)](#) で二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出規制が定められている。同法令は新車の排出ガスについて、ユーロ 4 の基準に準拠することを定めたものだ。この規制をに基づき、政府は自動車の CO<sub>2</sub> 排出量の段階的な削減を進めている。

インドネシアでは、電気自動車（EV）の普及はまだ進んでいない。しかし、政府はアジアの EV 製造拠点を目指す動きを進めている。2019 年 8 月には EV 促進に関する政令を発表した（[2019 年 8 月 23 日付ビジネス短信参照](#) 2019 年 8 月 23 日付ビジネス短信参照）。また 2020 年 9 月には、ルフット海洋・投資担当調整相が 2024 年をめどにリチウムイオン電池を国内製造したい考えを示した（「リパブリカ」紙、2020 年 9 月 16 日）。さらに、インドネシア投資調整庁は、2021 年の新規投資として EV 関連産業への期待を示している。今後、インドネシアでの EV 産業をめぐる動きが注目される。

## フィリピン（生産・販売）：新型コロナ禍で自動車販売・生産ともに不調

コンテナ不足により部品在庫逼迫などの問題も

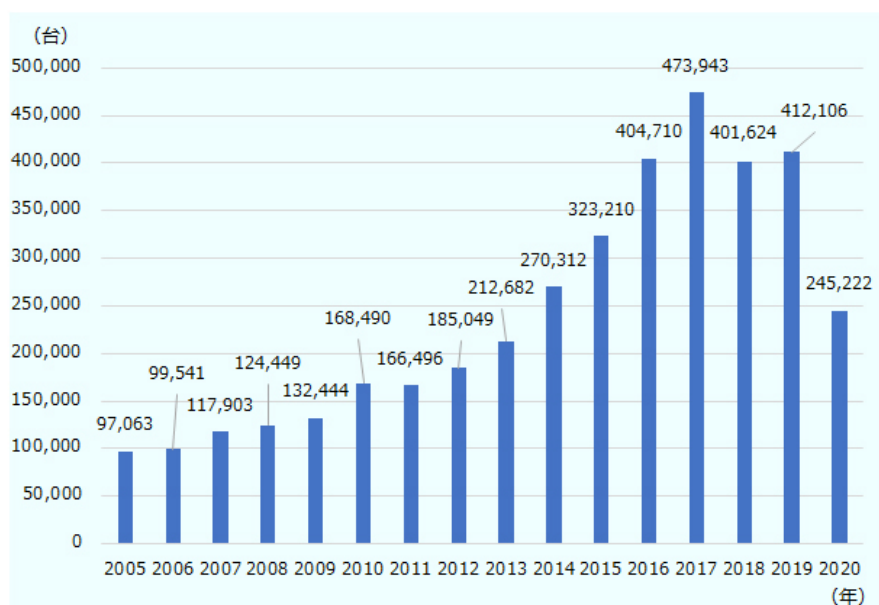
2021年8月27日 マニラ事務所（吉田暁彦）

2020年のフィリピンの自動車産業は、タール山の噴火や新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、販売・生産ともに大きなダメージを受けた。販売面に関しては、新型コロナの感染拡大防止を目的とした経済・移動制限措置により、販売活動に大きな制約が課された。生産面では、コンテナ不足および海上運賃の高騰といった問題が発生している。

<2020年の新車販売台数、前年比大幅減>

2020年は、フィリピンでの新車販売台数が大きく落ち込んだ。フィリピン自動車工業会（CAMPI）と自動車輸入流通業者協会（AVID）の発表を基に2020年の新車販売台数を推計すると、前年比40.5%減の24万5,222台となった（図1参照）。

図1：フィリピンの新車販売台数



"出所：フィリピン自動車工業会（CAMPI）と自動車輸入流通業者協会（AVID）の発表データを基に、ジェトロが推計・作成"

これまでの自動車市場の状況を振り返ってみる。経済成長に伴う自動車需要の拡大を背景に、近年、フィリピンの自動車市場は拡大傾向にあった。CAMPIとAVIDのデータから推計したところ、2005年から2019年までの新車販売台数の伸び率は年平均10.8%。その14年間で、4.2倍に伸びたことになる。特に2010年代に入ってから、急速に販売台数が上昇。2016年以降は、年間販売台数40万台を超える水準にあった。

しかし、2020年に入り、状況は一変した。まず、2020年1月に、タール山（マニラ首都圏南方約60キロ）の噴火活動が活発化。その影響を受け、マニラ首都圏やカラバルソン地域では販売代理店の営業や工場の稼働が一時的に停止した（「ビジネス・ワールド」紙2020年1月15日）。その結果、2020年1月の新車販売台数は前年比で約1割落ち込んだ（[2020年3月16日付ビジネス短信参照](#)）。

さらに、フィリピン政府は新型コロナの感染拡大を防ぐため、2020年3月中旬から厳格な経済・移動制限措置を実施した。フィリピンの人口の半数以上を占めるルソン島全体（マニラ首都圏が立地する島）に、(1)外出禁止や、(2)公共交通機関の運行停止、(3)必要不可欠な産業以外の操業停止を命じる「強化されたコミュニティー隔離措置（ECQ）」を課した（注）。その後、セブ市やダバオ市などを加え、対象範囲を拡大していった。2020年3月中旬から4月にかけてが、最も厳しく制限された時期だ。その後2020年5月中旬から現時点まで、国内外の新型コロナの感染状況などを踏まえて、厳格化と緩和を繰り返していく。

これら経済・移動制限措置は、2020年の自動車の販売活動に大きな影響を与えた。厳格な経済・移動制限措置の導入によって、2020年3月中旬から4月中旬にかけて自動車代理店は休業を余儀なくされた。2020年5月中旬以降、制限措置の緩和を受け、一部の販売代理店は営業を再開した。そのため、2020年4月を底として、市場は回復基調にはある。しかし、2019年比で販売台数が低調な状況が続いた。

#### <デジタル技術を駆使した販売手法導入の動きも>

新型コロナ禍による経済・移動制限措置により、販売代理店を拠点とした対面での自動車販売はハードルが高い状況にある。そうした中で、日系自動車各社ではオンライン店舗やバーチャル・ショールームを相次ぎ開設。デジタルマーケティングを強化する動きがみられた。その一例として、フィリピン日産自動車会社（NMPI）の「バーチャル・ショールーム」がある。同社は2020年8月、同社の販売車種をオンライン上で詳細に確認できる仕組みを構築した。その利用により、消費者は車種の外観や内装を360度確認できるとともに、車種について充実した情報を得ることができる。

#### <輸入完成車へのセーフガード暫定措置発動もマイナス要因に>

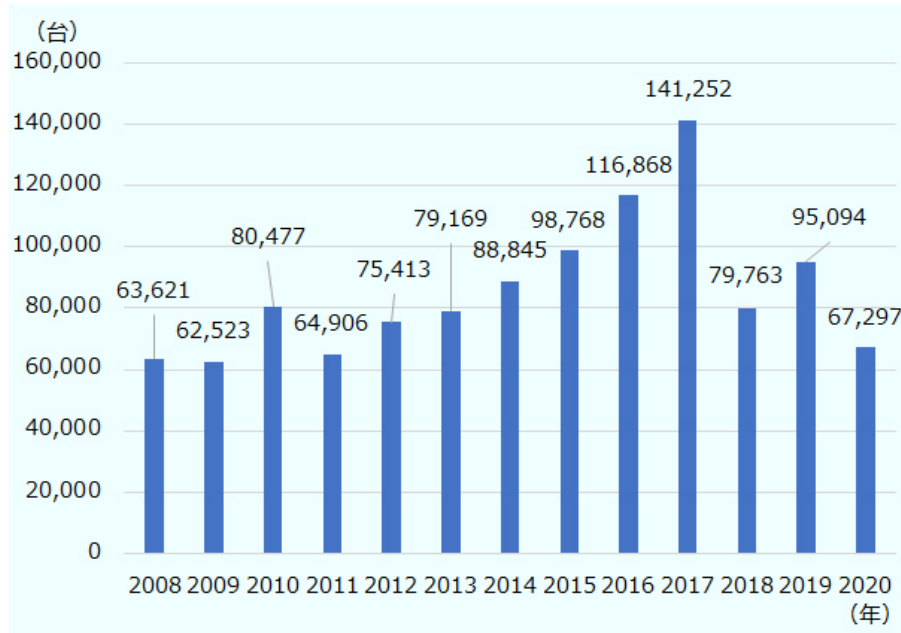
2021年に入ってから、新型コロナに加えて、完成車に対する輸入制限措置も懸念材料となった。フィリピン貿易産業省（DTI）は2021年1月4日、輸入完成車に対するセーフガード暫定措置を発動すると発表した（[2021年1月6日付ビジネス短信参照](#)）。DTIは、調査対象期間の2014～2018年に、乗用車・小型商用車ともに国内生産に比べて海外からの輸入が大きく増加。そのために国内自動車産業の保護が必要と判断し、セーフガード暫定措置の発動に踏み切った。同発表に基づき、2021年2月1日から、乗用車に対して1台につき7万ペソ（約15万4,000円、1ペソ＝約2.2円）、小型商用車に対して1台につき11万ペソの関税を、仮徴収のかたちで賦課した。その後、関税委員会（TC）が正式なセーフガード発動に関して調査し、2021年7月23日付で、「輸入の増加が国内産業に重大な損害を与えている、または与える恐れがあるとされない」との報告を発表した。同報告に従い、TCは正式なセーフガードの発動を行う明確な根拠はないとの勧告を出した。TCの勧告に従い、DTIは2021年8月6日、決定により正式にセーフガード発動を見送った。

仮に正式なセーフガードが導入された場合、新型コロナ禍でダメージを受けた自動車産業に対して、大きなマイナスの影響を与えるとの懸念があった。CAMPIは「輸入車に対するセーフガードが課されることで、新型コロナ禍に苦しむ自動車産業は追加的な打撃を受け、自動車販売の減少や、同産業で雇用されている従業員の失業につながる可能性がある」と指摘した（「フィルスター」紙2021年7月30日）。正式なセーフガード発動が見送られたことで、暫定措置による関税引き上げ分（仮徴収のかたちで付加された関税分）は払い戻されることとなった。しかし、暫定措置の導入そのものが、フィリピンで自動車販売を行う環境についての不確実性を高め、市況にマイナスの影響を与えた可能性がある。

<生産面でもさまざまな課題が噴出>

生産面でも、2020年は大きく落ち込んだ。前年比で29.2%減の6万7,297台となった（図2参照）。

図2：フィリピンの自動車生産台数



出所：ASEAN自動車連盟の発表を基にジェトロ作成

新型コロナ禍による経済・移動制限措置の導入後、多くの企業が事業を再開した。しかし、大企業・中堅企業はその際、従業員に通勤シャトルサービスを提供し、感染の徴候が見られる従業員を一時隔離する部屋を設置することが求められた。また、職場外で感染した従業員の隔離措置や夜間外出禁止による残業制限などで、製造業企業にとっては工場での出勤シフトが組みづらくもなった。経済・移動制限措置は、フィリピンでの自動車生産活動にも大きな負担をもたらしたことになる。

<コンテナ不足により海上輸送運賃が急上昇>

自動車関連企業を含む製造業にとって、フィリピンでの事業運営上、大きな問題となっているのが、コンテナや船便の供給不足だ。

新型コロナ禍で、北米や欧州の消費者の支出が旅行・サービスから製造業品に大きくシフトし、アジアからの製造業品の輸出が急増した（「ポート・コールズ」2021年1月2日）。また、北米や欧州で新型コロナの感染拡大防止を目的に導入されている活動制限により、これら地域の港湾での処理能力が低下。コンテナの滞留が発生した。それによって、世界的にコンテナや船便の供給が不足し、海上輸送運賃が高騰している。フィリピン国内で自動車などを生産するにあたって、他国からの調達部品について輸送費の負担が増大した。ジェトロのヒアリングによると、船便の確保自体が困難になり、生産に投入する部品の在庫が逼迫するといった事態も発生している。



注：最も厳格な隔離措置から順に、(1)ECQ（コミュニティー隔離強化措置）、MECQ（修正を加えたコミュニティー隔離強化措置）、(2)GCQ（コミュニティー隔離一般措置）、(3)MGCQ（修正を加えたコミュニティー隔離一般措置）。

## ベトナム（生産・販売）：2020年の自動車販売は下半期に復調、政府支援が下支えも

2021年は新型コロナ感染動向とビンファストのEV参入に注目

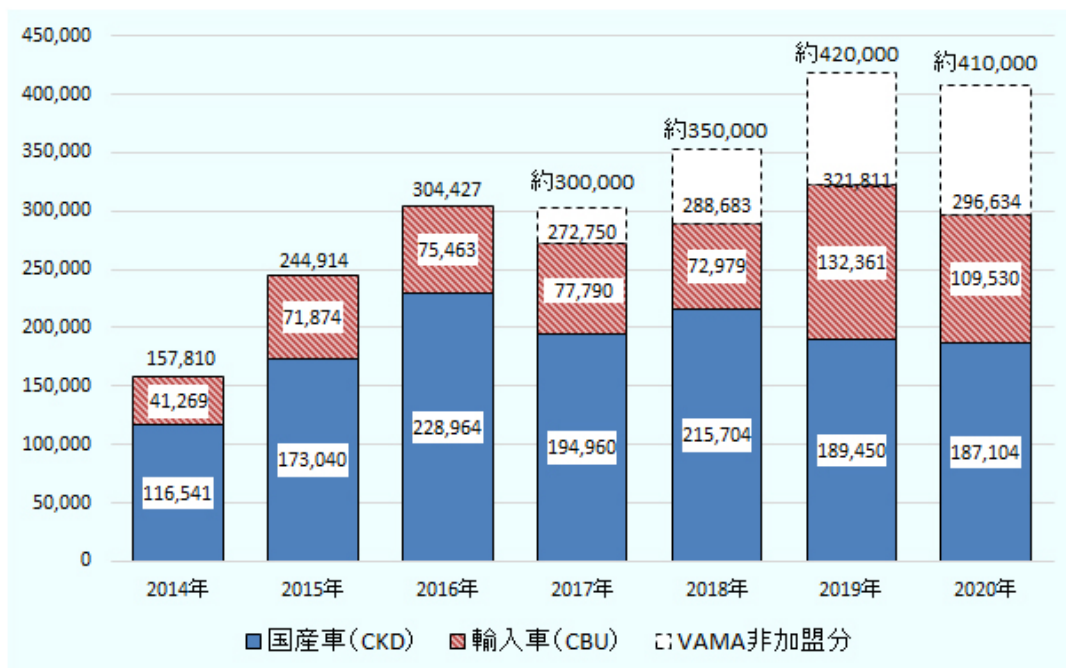
2021年7月6日 ハノイ事務所（庄 浩充）

2020年の自動車販売市場は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で世界的に低迷した。ベトナムも例外ではなく、新車販売台数は前年を下回った。それでも、国内での感染がいったん収束したのに伴い、下半期は前年を上回る伸びをみせた。ベトナムの四輪市場は二輪市場に比べて7分の1程度にとどまっているが、1億人弱の人口や安定した経済成長を踏まえると、四輪自動車のさらなる普及が期待される。また、ベトナムでも電気自動車（EV）を製造および販売する動きが出てきている。本レポートでは、2020年の自動車販売実績を振り返りつつ、2021年以降の注目点を探る。

<新型コロナ影響も、市場規模は40万台超えを維持>

ベトナム自動車工業会（VAMA）によると、2020年の新車販売台数は前年比7.8%減の29万6,634台だった。ただし、このVAMAの発表値には、韓国系のヒュンダイ・タインコンと地場のビンファストが含まれていない点に留意する必要がある。この2社が独自の基準で発表している販売台数を加えると、2020年の新車販売市場は約41万台と推定される（図1参照）。前年の約42万台よりも減少したが、2年連続で40万台を超える規模になった。

図1：2014年から2020年のベトナム新車販売台数の推移（単位：台）



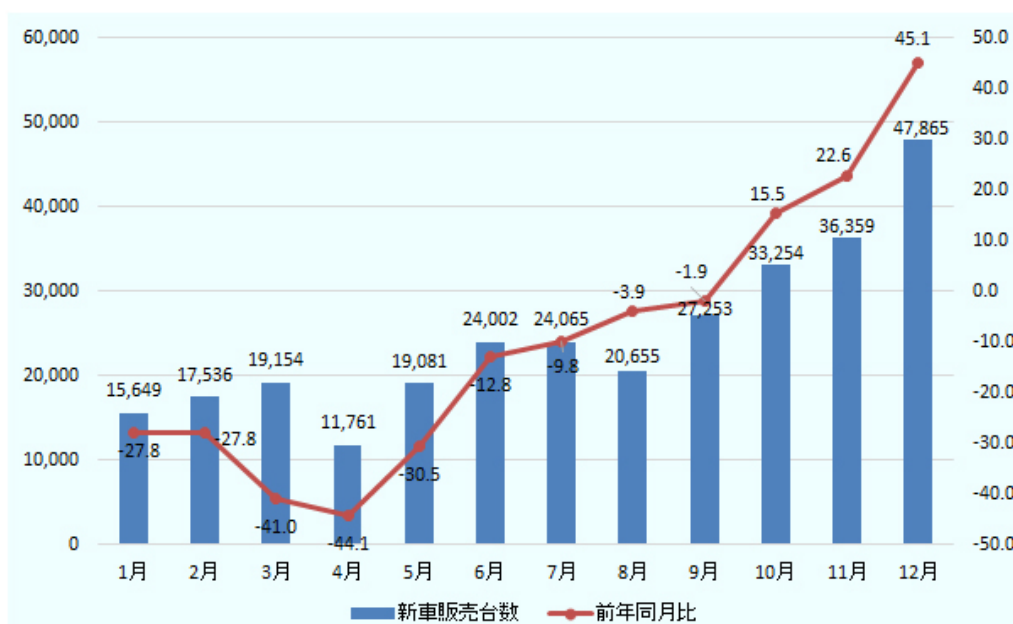
注：ヒュンダイ・タインコンとビンファストの販売台数はVAMAの発表値に含まれないが、本図では、2017～2018年はヒュンダイ・タインコン発表の台数をVAMA非加盟分（点線）として追加。2019年以降は、ヒュンダイ・タインコンとビンファスト発表の台数をVAMA非加盟分（点線）として追加。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンとビンファストの発表を基にジェトロ作成

ベトナムでは2020年1月下旬に新型コロナウイルス感染が発覚して以降、警戒感が高まり、外出の自粛など人々の行動にも影響が出始めた。3月には欧米からの帰国者経由で市中感染が広がり、政府は4月にベトナム全土で外出制限を伴う社会隔離措置を適用した。この措置下では、不要不急の外出が制限され、

自動車販売店も一時的に休業せざるを得ない状況となった。4月後半から地域によっては制限が緩和されたが、同月の販売は大幅に落ち込み、VAMA発表の新車販売台数は前年同月比44.1%減となった(図2参照)。7月末には中部ダナン市を中心に感染第2波が発生し、7月と8月は自動車市場の復調の勢いが停滞した。しかし、第2波による外出制限措置の適用は一部地域に限定されたこともあり、影響は最小限にとどまった。その後は感染の収束とともに、販売台数が右肩上がりに伸び、10~12月は前年同月比がプラスに転じた。

図2：2020年1~12月のベトナム新車販売台数と前年同月比(単位：台、%)



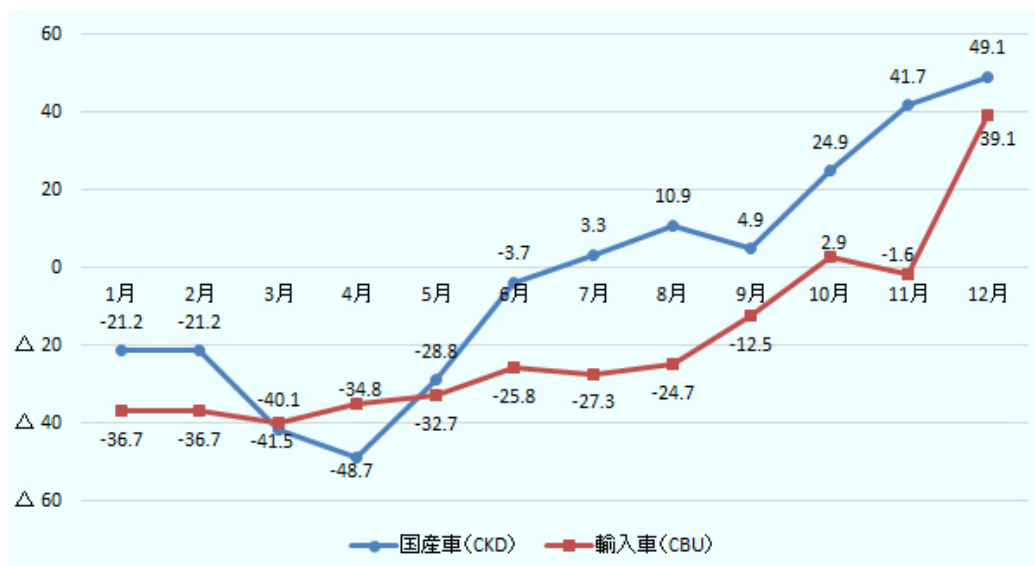
注：1月と2月はベトナムの旧正月（テト休暇）の日程により、月ごとの台数の変動が大きいため、1月と2月の前年同月比は両月の平均台数をもとに算出した。

出所：VAMA公表資料を基にジェットロ作成

#### <政府の支援策、国産車の販売を下支え>

VAMA発表の新車販売台数のうち、輸入車は前年比17.2%減の10万9,530台と落ち込んだ一方、海外ブランドを含む国内生産車(国産車)は1.2%減の18万7,104台を維持した(図1参照)。国産車の販売を後押ししたのは、政府による支援策だ。政府はベトナム国内の自動車メーカーを支援するため、2020年6月28日に政令70号(70/2020/ND-CP)を公布し、同日から12月31日までの期間、国内で組み立て生産された自動車の登録料を50%減額した(2020年7月15日付ビジネス短信参照)。自動車登録料は、仮に本体価格が300万円の国産乗用車を新たに購入する場合、通常30万円ほどかかる。この場合、支援策によって購入価格は実質15万円ほど値引きされることになり、輸入車に対する国産車の価格競争力が高められた。実際、支援策が発表された6月以降、国産車の販売は前年同月比で、輸入車を大きく上回る伸びが続いた(図3参照)。なお、2020年の国内自動車生産台数は前年比2.9%減の24万9,000台(統計総局の推計値)だった。

図3：2020年1～12月の国産車と輸入車の販売台数の前年同月比（単位：%）



注：1月と2月はベトナムの旧正月（テト休暇）の日程により、月ごとの台数の変動が大きいため、1月と2月の前年同期比は両月の平均台数をもとに算出した。  
出所：VAMA公表資料を基にジェトロ作成

<北部の乗用車は増加を維持>

VAMA 加盟企業の新車販売台数を用途別にみると、2020年は乗用車が22万1,274台（前年比6.7%減）、商用車は7万1,507台（10.1%減）、特別目的車（ダンプトラックなど）は3,853台（25.8%減）となった（図4参照）。乗用車は2017年を除いて年々増加する傾向にあったが、2020年はその勢いが止まった。商用車と特別目的車は2016年のピーク以降、減少している。2020年は、特にバスの販売台数が前年比70%減と、大幅に落ち込んだ。パンデミック下での旅行産業の低迷が、影響したものとみられる。

図4：2014年から2020年のVAMA加盟企業の用途別新車販売台数（単位：台）



出所：VAMA公表資料を基にジェトロ作成

地域別でみると、北部は12万1,875台（前年比0.9%減）、南部は12万1,790台（11.3%減）、中部は4万318台（10.8%減）だった。北部は、下半期に厳格な外出制限措置を適用せずに済んだため、販売台

数が前年と同水準を保てた。中でも、北部の乗用車販売は、前年より 2.6%増加した。

<日系シェアは 50%弱、韓国系とビンファストが存在感を増す>

主要ブランド別にみると、ヒュンダイ・タインコンとトヨタの 2 社が上位を占めた（表 1 参照）。ヒュンダイ・タインコンの販売台数は 8 万 1,368 台（前年比 2.3%増）と、前年を上回る販売実績を示した。これは、ヒュンダイ・タインコン独自の基準による発表で、VAMA 加盟企業の発表値と一律に比較はできないが、トップ水準の販売台数であることに違いはない。乗用車のモデル別では、セダン「アクセント」、小型のハッチバック「グランド I10」、SUV（スポーツ用多目的車）「サンタフェ」の 3 種が、販売台数上位 10 モデルに入った（表 2 参照）。一方、トヨタの販売台数は、7 万 692 台（前年比 10.9%減）だった。セダン「ヴィオス」が 3 万 251 台（11.3%増）と、他を寄せ付けず、モデル別の首位を維持した。

**表1：主要ブランド別の販売台数（2020年）**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド名	販売台数	シェア	前年比
ヒュンダイ・タインコン（注1）	81,368	20.6	2.3
トヨタ	70,692	17.9	△ 10.9
タコ・起重	39,180	9.9	30.2
タコ・マツダ	32,224	8.2	△ 1.5
ビンファスト（注1）	29,485	7.5	71.3
三菱	28,954	7.3	△ 5.5
フォード	24,663	6.2	△ 23.3
ホンダ	24,418	6.2	△ 26.2
タコ・トラック	24,119	6.1	4.8
スズキ（ビスコ）	14,518	3.7	23.2
いすゞ（注2）	8,925	2.3	7.1
プジョー	4,411	1.1	21.3
日野（注2）	3,325	0.8	25.7
ドータイン	2,960	0.7	△ 42.2
日産（TCIEV）	2,041	0.5	△ 21.7
レクサス	1,444	0.4	△ 4.4
タコ・バス	793	0.2	△ 64.5
ピエム	508	0.1	△ 49.2
ピナモーター（注2）	392	0.1	△ 48.5
サムコ	331	0.1	△ 50.2
大宇バス	85	0.0	△ 63.5
合計（注3）	394,836	100.0	△ 1.9

注1：ヒュンダイ・タインコンとビンファストの販売台数は自社基準に基づく。

注2：いすゞ、日野、ピナモーターは、バスシャーシを含まない。

注3：VAMAに加盟していない輸入ブランドの台数が反映されていないため、合計の台数は図1と一致しない。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンおよびビンファストの発表を基にジェットロ作成

表2：乗用車の販売台数上位10モデル（2020年）

（単位：台、%）（―は値なし、△はマイナス値）

順位	モデル	メーカー	形態	台数	北部	中部	南部	前年比
1	ヴィオス (Vios)	トヨタ	セダン	30,251	14,752	5,119	10,380	11.3
2	アクセント (Accent)	ヒュンダイ (注)	セダン	20,776	—	—	—	5.4
3	ファディル (Fadil)	ビンファスト (注)	ハッチバック	18,016	—	—	—	—
4	グランドI10 (Grand I10)	ヒュンダイ (注)	ハッチバック	17,569	—	—	—	△ 2.9
5	エクスペンダー (Xpander)	三菱	MPV	16,844	5,506	3,101	8,237	△ 16.2
6	レンジャー (Ranger)	フォード	ピックアップ	13,291	5,045	2,665	5,581	△ 0.2
7	セラト (Cerato)	タコ・起亜	セダン	12,033	6,614	1,284	4,135	6.4
8	CX-5	マツダ	クロスオーバー	11,803	6,042	1,397	4,364	15.4
9	サンタフェ (Santa Fe)	ヒュンダイ (注)	SUV	11,425	—	—	—	23.8
10	CR-V	ホンダ	SUV	11,365	5,383	2,069	3,913	△ 14.8

注：ヒュンダイ・タインコンおよびビンファストが発表する販売台数は各社独自のもので、他のVAMA加盟企業の販売台数と一律に比較はできない。

出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンおよびビンファストの発表を基にジェットロ作成

上位2社に次いで、タコ・起亜が3万9,180台（前年比30.2%増）と、販売台数を伸ばして3位になった。これまで好調だった小型のハッチバック「モーニング」の販売は落ち込んだものの、セダンの「セラト」と「ソルト」、新規投入のクロスオーバー「セルトス」の販売が伸びた。ヒュンダイ・タインコンとタコ・起亜の両社が、前年よりも販売台数を伸ばした結果、韓国系ブランドの市場シェアは30%を超えた。日系ではスズキ、いすゞ、日野が販売台数を伸ばしたが、日系ブランドのシェアは前年よりも下がり、50%弱となった。

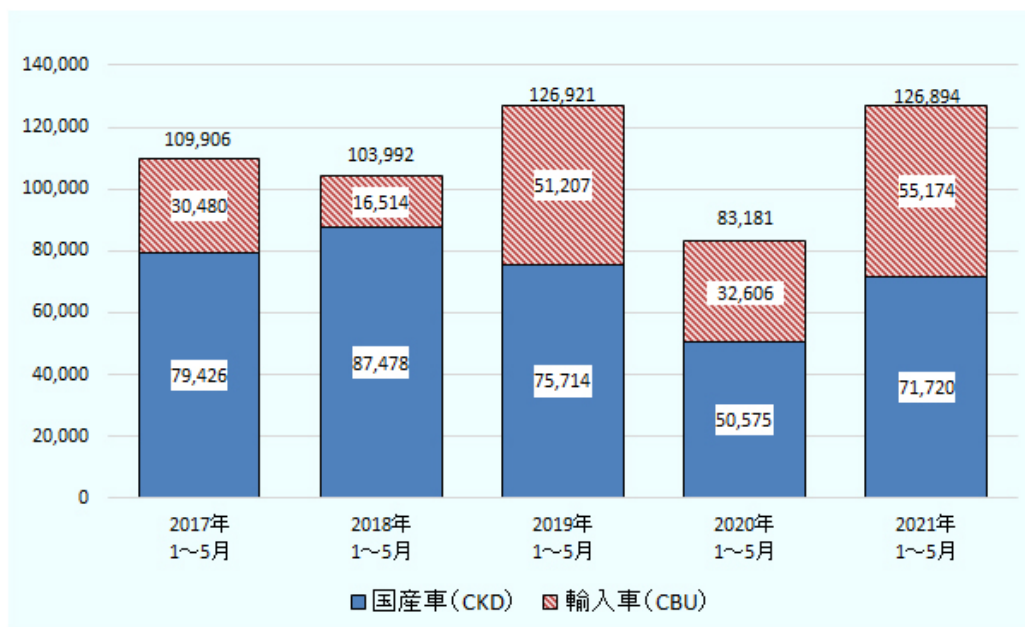
また、大手複合企業ビンググループ傘下のビンファストの販売台数も増加した。ビンファストは、2018年11月に自動車販売を開始したばかりの新興企業だ。同社の発表によると、自動車の販売台数は、2019年が1万7,214台だったのに対し、2020年は前年比71.3%増の2万9,485台となった。同社独自の基準に基づく発表値であるため、他社と一律に比較はできないが、シェアは7.5%ほどとみられる。小型のハッチバック「ファディル」が1万8,016台と、売れ行きを伸ばし、モデル別の3位に入った。ビンググループの不動産業と連携したキャンペーンを行うなど、ビンファストは地場ブランドとしての認知を高めている。一方、北部ハイフォン市にある同社工場の生産能力は25万台で、将来的には50万台に拡大予定であることを踏まえると、販売実績はまだ十分とはいえない。

<2021年は復調に期待も、感染再発が足かせに>

2021年の新車販売台数は、大幅な伸びへの期待が高まる中、手堅い増加にとどまっている。2021年1～5月は前年同期比52.5%増の12万6,894台で、新型コロナウイルスの影響がみられた前年と比べると、著しい伸びとなった（図5参照）。一方、パンデミック発生前の2019年と比べると、販売台数は同水準にとどまる。ベトナムでは2021年1月末に発生した第3波で、北部ハイズオン省を中心に一部の地域で社会隔離措置が講じられた。また、4月末に発生した第4波は、国内で過去最大の猛威を振るっており、北

部のバクザン省やバクニン省を中心に感染者が急増した。ハノイ市でも外出自粛期間が長引いたほか、6月中旬からはホーチミン市でも感染が拡大し、南部地域での社会隔離措置も強化された。第4波の影響は6月末時点でも続いており、感染対策の強化と長期化によって、自動車市場にも影響を及ぼすとみられる。

図5：1～5月期の販売台数推移（単位：台）



出所：VAMA公表資料を基にジェトロ作成

また、2021年初めは、特に国産車の勢いが減速した。1～5月の販売台数で、輸入車は2019年と比べて7.7%増となった一方、国産車は5.3%減にとどまった。国産車に対する自動車登録料半減の優遇措置が、2021年1月以降は継続されなかったため、その反動で国産車の伸びがいったん落ち着いたとみられる。

<ビンファストがEV事業に参入、政府に支援を要請>

地場ブランドのビンファストが今後力を入れていくのが、EV事業だ。同社は2021年1月、自動運転支援機能付きのEV3車種を年内に販売すると発表した。そのうち、CセグメントのSUVクロスオーバータイプ「VFe34」は、3月24日に受注を開始（[2021年4月2日付ビジネス短信参照](#)）。このモデルは、42キロワット時（kWh）のバッテリーを使用し、フル充電で300キロメートル走行できる。11月に納車開始を予定しており、並行して国内のEV用インフラ整備を進めている。ビングループの関連施設をはじめ、年内に全国63省・市に2万を超える充電スタンドの設置を目指す。ビンファストの作業員へのヒアリングによると、コンドミニウムやショッピングセンターに設置される通常の充電スタンド（写真参照）のほか、高速道路沿いの施設には急速充電に対応したスタンドを設置する予定だという。



ビンファストのEV用充電スタンド（ジェットロ撮影）

ビンファストはEVモデルの開発にあたり、海外メーカーとの提携を進めてきた。2018年9月には韓国のLG化学と組み、リチウムイオン電池製造に向けて動き始めた。2021年3月には台湾の輝能科技（プロロジウムテクノロジー）と組み、EV用全固体電池パックの製造を進めると発表した。同年4月には、米国の半導体メーカー、エヌビディア（Nvidia）の自動運転車向けのチップを採用すると発表。高い情報処理能力を生かし、レベル2～3の自動運転機能を取り入れていく計画だ。また、ビンファストはオーストラリアやドイツ、米国にも研究開発拠点を有しており、2022年には北米や欧州にEVを輸出する予定だ。

ビンファストは、電気バスの事業も推進している。2018年8月からドイツのシーメンスと連携し、電気バスの開発・製造を進めてきた。ビンファストが製造した電気バスは、ビンググループが開発したハノイ市東部の大型不動産プロジェクト「オーシャンパーク」内で2021年4月に運行を開始した。今後は、ハノイ市とホーチミン市の新規路線での運行も計画されている。





ビンファストの電気バス（ジェットロ撮影）

ビングroupは、国内でEVを普及させるため、EVの特別消費税と自動車登録料に対する優遇措置を政府に提案した。2021年6月時点で、政府内ではEVの特別消費税と自動車登録料を5年間免除する方向で検討が進んでいる模様だ。一方、政府は温室効果ガス削減目標を制定しているものの（[2021年4月28日付地域・分析レポート参照](#)）、EV導入に関する目標などは打ち出していない。今後、ベトナムでEVの普及がどの程度進むのか、政府としてどの程度支援をしていくのか、まだ先の読めない状況にある。

パンデミックの影響を乗り越えて、2020年下半期に復調をみせたベトナムの自動車市場。2021年もその勢いが続くことが期待されるが、新型コロナウイルス感染再発が思わぬ足かせとなっており、前年に続いて感染収束が最重要課題となりそうだ。また、気候変動対策など国際的に環境意識が高まる中、ベトナムでもEVをめぐる動きが出始めた。EVの普及に向けて、政府としてどのような政策を打ち出していくのか、注目を集めている。

## インド（生産・販売）：2020年度のインド自動車市場は回復基調にあるも、先行きの見通しは不透明

2021年5月17日 ベンガルール事務所（鈴木 隆史）

2020年度（2020年4月～2021年3月）のインドの乗用車販売は、前年度比2.2%の減少となった。新型コロナウイルスの感染拡大を受け実施した全土ロックダウンにより、自動車のサプライチェーンが大きな打撃を受けた結果、生産・販売は大きく減少した。その後、ロックダウン解除に伴って、市場は回復を見せた。多目的自動車（SUV）の人気などの新たな動きも出てきている。一方、足元では新型コロナの感染再拡大が広がっており、今後の動向が注目される。2020年度のインドの自動車販売動向を解説する。

<乗用車販売ではSUVが好調>

インド自動車工業会（SIAM）によると、2020年度の乗用車（SUV、バンを含む）の国内販売台数は271万1,457台と前年度比2.2%の減少となった（表1参照）。2019年度実績は前年度比17.9%減の277万3,519台だったことから、新型コロナ禍にありながらも、減少幅は大きく改善した。しかし、増加に転じるまでには至らなかった。SIAMは今後の自動車販売について、「新型コロナ以前の自動車市場を取り巻く〔不良債権問題を背景とした金融機関の貸し渋りによる資金不足、自賠責保険料の値上げ、2020年4月から始まった新排ガス規制「バーラト・ステージ6（BS6）」の設定に伴う買い控えなどの〕構造的な課題に加えて、パンデミックの影響が大きく、完全な販売回復にはさらなる時間と業界関係者の努力が必要だ。また、昨今の半導体やコンテナの不足など、バリューチェーンの課題も懸念事項だ」とコメントした。

表1：2020年度の部門別自動車の生産・販売・輸出台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

部門	生産		国内販売		輸出	
	台数	前年度比	台数	前年度比	台数	前年度比
乗用車	3,062,221	△ 10.6	2,711,457	△ 2.2	404,400	△ 38.9
一般乗用車	1,772,972	△ 17.8	1,541,866	△ 9.1	264,927	△ 44.3
多目的自動車（SUV）	1,182,085	4.0	1,060,750	12.1	137,825	△ 24.9
バン	107,164	△ 18.5	108,841	△ 17.6	1,648	△ 42.2
二輪車	18,349,941	△ 12.8	15,119,387	△ 13.2	3,277,724	△ 6.9
スクーター	4,556,398	△ 24.4	4,479,848	△ 19.5	231,972	△ 37.3
オートバイ	13,154,501	△ 8.4	10,019,836	△ 10.7	3,037,439	△ 3.1
モペッド	636,218	△ 2.1	617,247	△ 3.1	8,313	△ 40.0
電動二輪	2,824	517.9	2,456	796.4	0	-
三輪車	611,171	△ 46.1	216,197	△ 66.1	392,941	△ 21.7
商用車	624,939	△ 17.4	568,559	△ 20.8	50,334	△ 16.6
合計(その他を含む)	22,652,108	△ 14.4	18,615,588	△ 13.6	4,128,928	△ 13.1

出所：インド自動車工業会（SIAM）データを基に作成

セグメント別では、SUVの国内販売台数が106万750台で、前年度比12.1%増と唯一2桁の伸びを見せた。特にこれまでも人気を集めていた小型SUVが販売台数を牽引しており、マヒンドラ&マヒンドラの「KUV100」、マルチ・スズキの「ビターラ・ブレッツア」、現代自動車の「ベニユー」、タタモーターズの「ネクソン」、起亜自動車の「ソネット」などが人気車種で、各社の競争が激化するセグメントになっている。一方で、市場シェアの高い小型乗用車を含む一般乗用車およびバンについては、それぞれ154万1,866台（前年度比9.1%減）および10万8,841台（17.6%減）と落ち込んだ。

<乗用車シェアトップのマルチ・スズキは8.5%減>

メーカー別では、市場シェア首位のマルチ・スズキと2位の現代が、それぞれ前年度比8.5%減、2.8%減となった(表2、図1参照)。トップ10社のうち、7社が減少になった。ニューモデルを積極的に投入したタタモーターズは前年度比62.1%増、2019年から多目的自動車にターゲットを絞った生産・販売を開始した起亜自動車は83.4%増、そのほかMGモーターズが62.1%増と、それぞれ大きく伸びた。なお、日系4社の市場シェアは54.9%となり、2019年度の59.4%から低下した。

**表2：2020年度の主要メーカー別乗用車国内販売台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

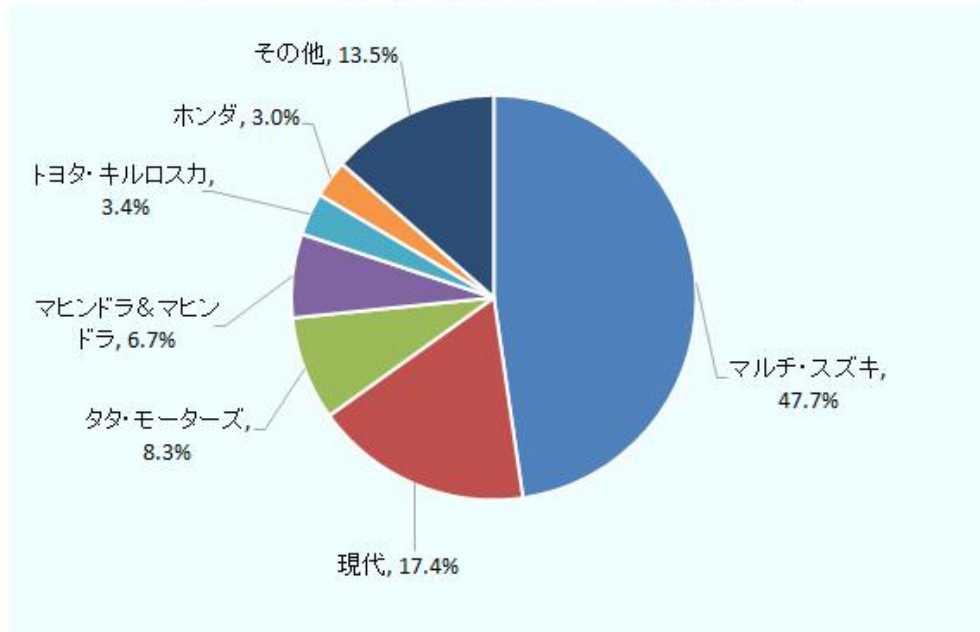
メーカー	2019年度	2020年度	増減率
マルチ・スズキ	1,414,346	1,293,840	△ 8.5
現代	485,309	471,535	△ 2.8
タタ・モーターズ	138,238	224,109	62.1
マヒンドラ&マヒンドラ	186,942	157,215	△ 15.9
トヨタ・キルロスカ	114,081	93,124	△ 18.4
ホンダ	101,955	82,074	△ 19.5
ルノー	89,534	92,268	3.1
起亜自動車	84,904	155,686	83.4
フォード	66,429	48,042	△ 27.7
フォルクスワーゲン	25,736	20,440	△ 20.6
MGモーターズ	21,954	35,597	62.1
日産	18,040	18,884	4.7
シュコダ・オート	14,438	11,319	△ 21.6
合計(その他を含む)	2,773,519	2,711,457	△ 2.2

注1：SUVとバン、その他メーカー実績を含む。BMW、メルセデス、ボルボは統計未発表。

注2：起亜自動車とMGモーターズは2019年9月から販売開始。

出所：インド自動車工業会(SIAM)

図1：2020年度の主要乗用車メーカーの市場シェア



出所：インド自動車工業会 (SIAM)

<二輪車販売は期待ほどの回復にならず>

2020年度の二輪車販売台数は、前年度比13.2%減の1,511万9,387台となった（表1参照）。2020年3月25日から同年5月末まで続いた全土ロックダウンの期間を底に、2020年8月以降は前年同月比プラスに転換、その後も好調な農村経済を追い風に、農村需要が拡大し、順調に販売台数を戻してきたが、乗用車分野の回復幅には及ばなかった。

セグメント別では、都市部で売り上げを伸ばしてきたスクーターの販売台数が447万9,848台（前年度比19.5%減）、オートバイは1,001万9,836台（10.7%減）といずれも2桁の落ち込みになった。モペッド（原動機付き自転車）は、3.1%減の61万7,247台となった。

メーカー別では、市場シェア首位のヒーローと2位のホンダがそれぞれ前年度比10.1%減、17.8%減となり、他の主要メーカーもほぼ軒並み2桁の減少になった（表3、図2参照）。日系4社を合わせた市場シェアは32.5%となり、2019年度の34.3%から低下した。

**表3：2020年度の主要メーカー別二輪車国内販売台数**

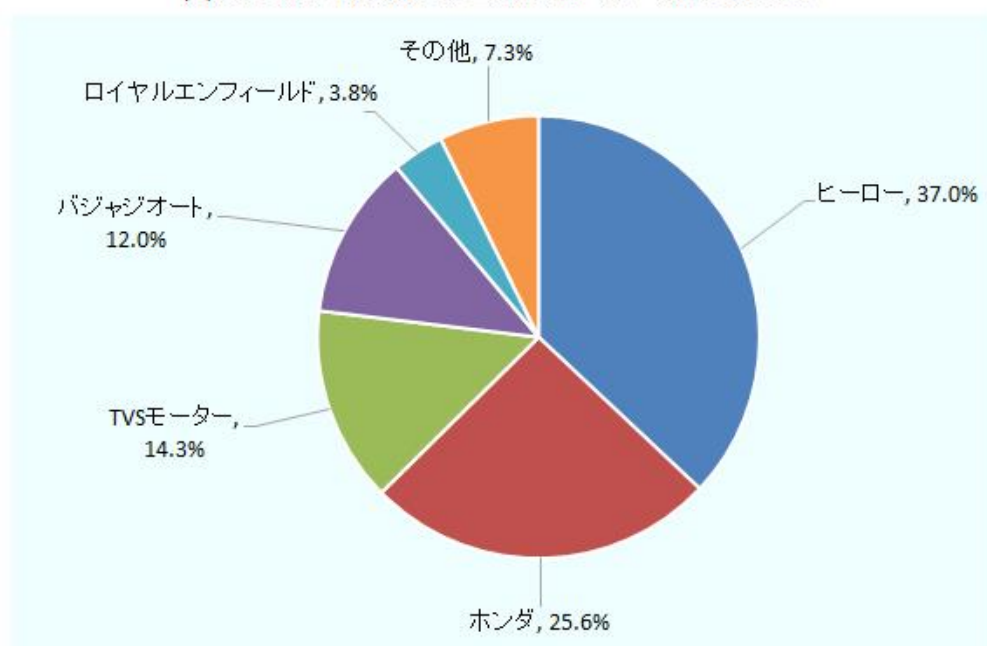
(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2019年度	2020年度	増減率
ヒーロー	6,231,458	5,599,859	△ 10.1
ホンダ	4,706,589	3,867,817	△ 17.8
TVSモーター	2,410,550	2,164,228	△ 10.2
バジャジオート	2,078,348	1,809,375	△ 12.9
ロイヤルエンフィールド	656,651	573,438	△ 12.7
スズキ	685,219	521,474	△ 23.9
ヤマハ	578,226	524,186	△ 9.3
ピアジオ	62,638	56,069	△ 10.5
合計(その他を含む)	17,416,432	15,119,387	△ 13.2

注：スクーターとバイクを含む。

出所：インド自動車工業会 (SIAM)

**図2：2020年度の主要二輪車メーカーの市場シェア**



出所：インド自動車工業会 (SIAM)

新型コロナの感染拡大に伴うロックダウンなど、様々な経済活動制限が続いた影響を受け、すべてのセグメントの中で最も大きな落ち込みを見せたのが、商用車と三輪車だった。販売台数は、それぞれ 56 万 8,559 台 (前年度比 20.8%減) と 21 万 6,197 台 (66.1%減) となった (表 1 参照)。

<インドからの輸出も低迷>

輸出についても、新型コロナの影響を受けた世界需要の減退、サプライチェーン・物流関連の問題により、全てのセグメントで減少した (表 1 参照)。中でも乗用車の減少幅が最も大きく、輸出台数は前年度比 38.9%減の 40 万 4,400 台だった。三輪車と商用車もそれぞれ 39 万 2,941 台 (21.7%減)、5 万 334 台

(16.6%減)と2桁の減少になった。一方、二輪車は主要輸出車種のオートバイの減少幅が3.1%と小さく抑えられたことから、全体で327万7,724台(6.9%減)となった。

<懸念される今後の新型コロナ感染再拡大の影響>

基本的には回復基調の自動車市場だが、2021年3月から新型コロナがインド全土で急速に再拡大している。生産・販売活動への影響、自動車に対する購買意欲の低迷にとどまらず、自動車不振を発端に他業界や消費者心理へのネガティブな波及効果を懸念する声が高まっている。モディ首相は4月20日に行った演説で、「ロックダウンは最後の手段(ラスト・オプション)」としたが、既に4月25日時点で、デリー準州、ムンバイを州都とするマハーラーシュトラ州、ベンガルールを州都とするカルナータカ州、チェンナイを州都とするタミル・ナドゥ州など、日系企業の拠点多く立地する主要都市で外出禁止などの行動規制が実施されている。二輪トップシェアのヒーローは4月22日～5月1日の間、全土の工場とパーツセンターにおいて、それぞれ4日間の操業停止を行っている。2020年の新型コロナ感染第1波が収まって以降に続いてきたインドの自動車市場回復だが、今後の状況には暗雲が垂れ込めている。

## オーストラリア（販売）：2020年の自動車販売は13.7%減、EVは3倍増も世界に遅れ

2021年1月28日 シドニー事務所（住裕美）

オーストラリアの2020年の新車販売台数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、前年比13.7%減と大きく落ち込んだ。その中でも、日本車に対する人気は根強く、メーカー別ではトヨタが1位となり、モデル別では上位10モデルのうち日本のメーカーが6モデルを占めた。2020年の電気自動車（EV）販売台数は、前年の3倍以上と大幅に伸びたものの、その普及率は世界に後れを取っており、業界団体は政府による支援策の拡充を求めている。

### <2020年の新車販売台数は前年比13.7%減>

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）が発表した2020年の新車販売台数は、前年比13.7%減の91万6,968台となった（表1参照）。2018年以降、減速していた自動車市場は、新型コロナウイルス感染拡大による影響を受けて大きく落ち込んだ。ただし、月別にみると、11月は前年同月比12.4%増、12月は13.5%増と2カ月連続で伸びており、回復の兆しをみせ始めている。

タイプ別にみると、乗用車は前年比29.7%減と大きく減少した。近年、人気の高いスポーツ用多目的車（SUV）も5.9%減となった。ただし、SUVが総販売台数に占める割合は2019年から4.1ポイント上昇し、全体の49.6%と半数近くを占めた。

表1：オーストラリアにおける新車販売台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

タイプ	2018年	2019年	2020年	前年比	
				台数	増減率
乗用車	378,413	315,875	222,103	△ 93,772	△ 29.7
SUV	495,300	483,388	454,701	△ 28,687	△ 5.9
その他自動車	279,398	263,604	240,164	△ 23,440	△ 8.9
合計	1,153,111	1,062,867	916,968	△ 145,899	△ 13.7

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）

メーカー別にみると、トヨタが全体の22.3%を占めて引き続き1位となり、そのシェアを前年の19.4%から2.9ポイント伸ばした（表2参照）。また、販売台数も前年比0.5%減とわずかな減少にとどまった。次いで、マツダ（シェア9.3%）、現代（7.1%）、フォード（6.5%）、三菱自動車（6.4%）が上位を占めたが、いずれも販売台数は前年から減少し、三菱自動車は3割近く落ち込んだ。

**表2：メーカー別新車販売台数（上位10社）** (単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	企業名	2018年	2019年	2020年	前年比	
					台数	増減率
1	トヨタ	217,061	205,766	204,801	△ 965	△ 0.5
2	マツダ	111,280	97,619	85,640	△ 11,979	△ 12.3
3	現代	94,187	86,104	64,807	△ 21,297	△ 24.7
4	フォード	69,081	63,303	59,601	△ 3,702	△ 5.8
5	三菱自動車	84,944	83,250	58,335	△ 24,915	△ 29.9
6	起亜自動車	58,815	61,503	56,076	△ 5,427	△ 8.8
7	フォルクスワーゲン	56,620	49,928	39,266	△ 10,662	△ 21.4
8	日産	57,699	50,575	38,323	△ 12,252	△ 24.2
9	スバル	50,015	40,007	31,501	△ 8,506	△ 21.3
10	メルセデス・ベンツ	39,537	31,985	29,455	△ 2,530	△ 7.9

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所 (FCAI)

モデル別の新車販売台数では、トヨタの「ハイラックス」が最も多く、引き続き首位を占めたが、販売台数は前年比 5.2%減と縮小した（表 3 参照）。一方、同じくトヨタの「RAV4」は 58.8%増と大きく伸び、前年の 8 位から 3 位に浮上した。なお、上位 10 のうち 6 つが日本のメーカーであり、メーカー別においても 10 社中 5 社を日本企業が占めていることから、日本車に対する根強い人気うかがえる。

**表3：モデル（車種）別新車販売台数（上位10モデル）**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	モデル（車種）名	2018年	2019年	2020年	前年比	
					台数	増減率
1	ハイラックス（トヨタ）	51,705	47,649	45,176	△ 2,473	△ 5.2
2	レンジャー（フォード）	42,144	40,690	40,973	283	0.7
3	RAV4（トヨタ）	22,165	24,260	38,537	14,277	58.8
4	カローラ（トヨタ）	35,230	30,468	25,882	△ 4,586	△ 15.1
5	マツダCX-5（マツダ）	26,173	25,539	21,979	△ 3,560	△ 13.9
6	i30（現代）	28,188	28,378	20,734	△ 7,644	△ 26.9
7	トライトン（三菱）	24,896	25,819	18,136	△ 7,683	△ 29.8
8	ブラド（トヨタ）	18,553	18,335	18,034	△ 301	△ 1.6
9	セラトー（起亜）	18,620	21,757	17,559	△ 4,198	△ 19.3
10	ツーソン（現代）	19,261	18,251	15,789	△ 2,462	△ 13.5

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所 (FCAI)

<EV 販売台数は 3 倍増となるもいまだ低水準>

オーストラリアの電気自動車（EV）市場は近年、拡大し始めている。オーストラリア電気自動車協会（EVC）が 2020 年 8 月に発表した最新の報告書によると、2019 年における EV 販売台数は 6,718 台で、前年比で 3 倍強に増加した（表 4 参照）。また、2020 年上半期（1～6 月）における EV 販売台数は 3,226 台となり、前述のとおり新車販売台数が大きく減少したにもかかわらず、前年同期比 2.5 倍と大きく増加した。



**表4：オーストラリアにおけるEV販売台数**

(単位：台、%)

項目	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	前年比	
								台数	増減率
合計	293	1,322	1,771	1,369	2,284	2,216	6,718	4,502	203.2

出所：オーストラリア電気自動車協会（EVC）

国内で販売されているEVは、2019年時点から7モデル増え、11メーカーが28モデルを投入しており、その半数以上となる16モデルはプラグインハイブリッド車（PHV）となっている。また、うち8モデルは6万5,000オーストラリア・ドル（約520万円、豪ドル、1豪ドル=約80円）以下で購入が可能だという。日本のメーカーでは、三菱自動車の「アウトランダー」や日産の「リーフ」が販売されている。EVCによると、2021年末までにさらに6モデルが投入される予定で、うち2モデルは5万豪ドル以下の価格帯となることを見込まれている。

EVCが約2,900人を対象に実施した調査によると、回答者の56%が次の買い替え時にEVの購入を検討するとしており、消費者意識は過去2年の調査（2018年：48%、2019年：53%）からさらに高まっているという。また、オーストラリア再生可能エネルギー庁（ARENA）や州政府、民間企業からの投資によって、充電設備の設置も進んでいる。オーストラリア国内では現在、1,219カ所に1,950基の普通充電器が、157カ所に357基の急速および超急速充電器が設置されている。2019年7月時点と比べると、普通充電器は16%、急速および超急速充電器は42%それぞれ増加したという。

ただし、オーストラリアの新車販売台数に占めるEVの割合はわずか0.6%にとどまる。入手可能なモデル数も、オーストラリアと同じく右ハンドル仕様である英国の130モデルと比べてはるかに少なく、先進各国と比較して大きく後れを取っている。EVCはその理由として、政府による支援策が不十分だと指摘している。前述の消費者意識調査では、EV購入の障壁としてコストの高さや充電インフラに対する懸念などが挙げられており、購入補助などのインセンティブや充電設備へのさらなる投資が求められている。また、自動車メーカーは、EVに関する政府の支援や振興策が十分でないことから、オーストラリア市場への参入に積極的でないという。なお、連邦政府は2020年末までにEV戦略を公表するとしていたが、その策定は遅延している。

州政府レベルでは、首都キャンベラを有する首都特別地域（ACT）の取り組みが最も評価されている。ACT政府は、公用車やバスをEVに切り替え、建物などへの充電設備の設置を進めている。加えて、自動車登録料の20%割引や初回登録時の印紙税免除などのインセンティブを提供している。今後はさらに、最大1万5,000豪ドルの無利子融資の提供や自動車登録料の2年間免除などの実施を予定している。

一方、メルボルンを州都とするビクトリア州や、その西隣に位置する南オーストラリア州では、EVなどの低排出車に対する課税制度の導入が予定されている。ビクトリア州政府は2020年11月、ゼロ排出・低排出車（ZLEV）に対して、2021年7月1日から道路利用税を課すと発表した。EVなどのゼロ排出車は走行距離1キロあたり2.5セント（0.025豪ドル）、PHVは1キロあたり2.0セント（0.02豪ドル）が課される。南オーストラリア州においても、定額料金に加えて、走行距離に応じて課税する制度を採用するとしている。また、オーストラリア最大都市シドニーを州都とするニューサウスウェールズ州も、同様の課税制度の導入を検討しているという。こうした動きの背景には、道路整備の財源となっている燃料税

の負担を伴わない、あるいは負担の少ない EV、PHV などに対して、道路利用の公平性を求める狙いがある。これに対して、EVC は「EV の普及が大きく妨げられることになる」と強い懸念を表明している。

連邦政府は 2020 年 9 月、温室効果ガスの排出削減に寄与する次世代技術の開発を推進する方針を打ち出した ([2020 年 9 月 25 日付ビジネス短信参照](#))。その中で、EV や燃料電池自動車の活用促進を重点政策の 1 つに定めていることから、今後公表される EV 戦略においても具体的な支援策が盛り込まれることが期待される。

## <北米・中南米>

**米国（1）（生産・販売）：2020年の自動車販売・生産は新型コロナの影響で記録的な減少**  
年後半には予測を超える速度で販売が回復、個人消費が下支え  
2021年4月14日 ニューヨーク事務所（大原典子）

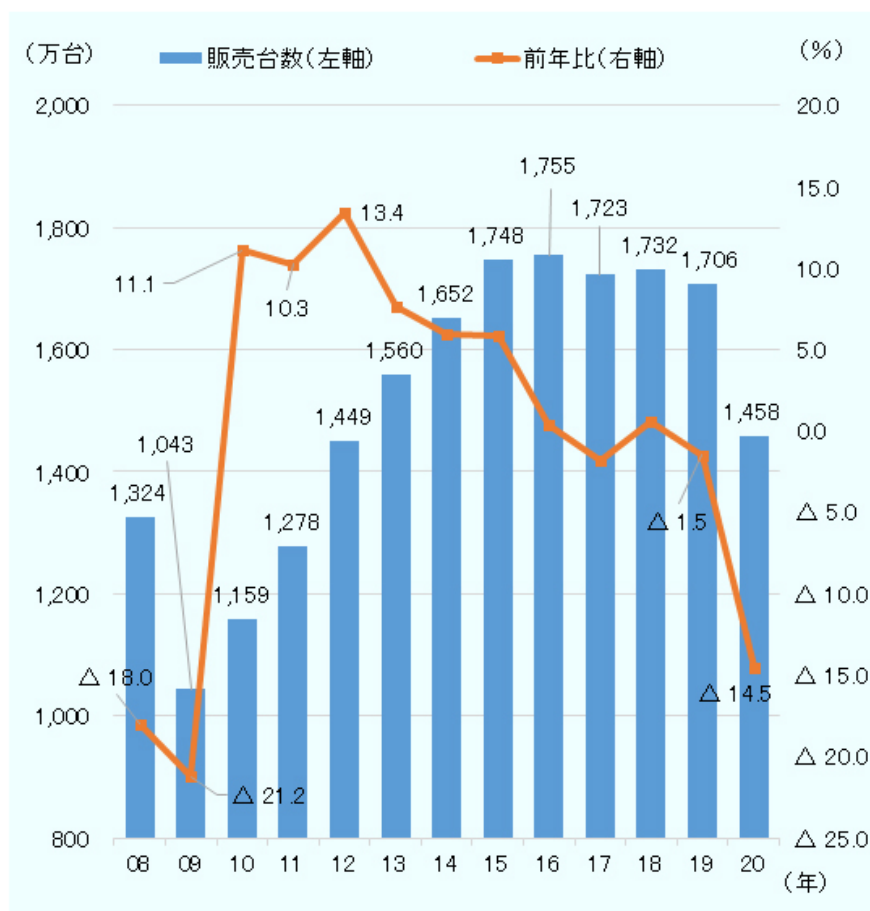
米国の2020年新車販売台数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で前年比14.5%減の1,458万541台と記録的な減少になった。また、2020年の生産台数は前年比17.6%減の880万5,575台となった。ただ、年後半は、個人消費の強さから小型トラックを中心に伸び、予測を超える速度で回復した。電気自動車（EV）の販売台数は前年比8.8%減の29万7,939台となった。全車両に占めるEVのシェアは前年とほぼ同水準の2.0%にとどまったが、電動化に向けたメーカーの取り組みは前進した。

2021年の販売台数に関しては、主要専門機関は1,550万～1,600万台の範囲で予測している。2020年後半の順調な回復を受け、2021年も底堅い伸びが期待されていたが、年初から半導体チップ不足などによる減産や拠点の閉鎖などが相次いでおり、この影響がいつまで続くか注目される。

### <販売は記録的な落ち込みとなるも、予測を超えるスピードで回復>

モーターインテリジェンスの発表（2021年1月4日）によると、米国の2020年の新車販売台数は、前年比14.5%減の1,458万541台となった（図1参照）。1980年以降では、リーマンショックの影響で大きく落ち込んだ2009年（21.2%減）、2008年（18.0%減）に次いで、3番目に大きい減少率となった。第1四半期後半から深刻となった新型コロナウイルスの感染拡大（パンデミック）を背景とした世界的な部品供給不足や、感染予防のための生産活動の停止に加え、州知事令による販売店の営業停止や客足の落ち込みなど、広い範囲で経済活動が停滞したことが、販売台数減少の理由として挙げられる。ただ、年後半にかけ需要が徐々に回復したことで、パンデミック発生直後に専門機関が予測した年間販売台数（1,120万～1,440万台）を上回る結果となった（[2020年4月9日付ビジネス短信参照](#)）。

図1：新車販売台数と前年比の推移

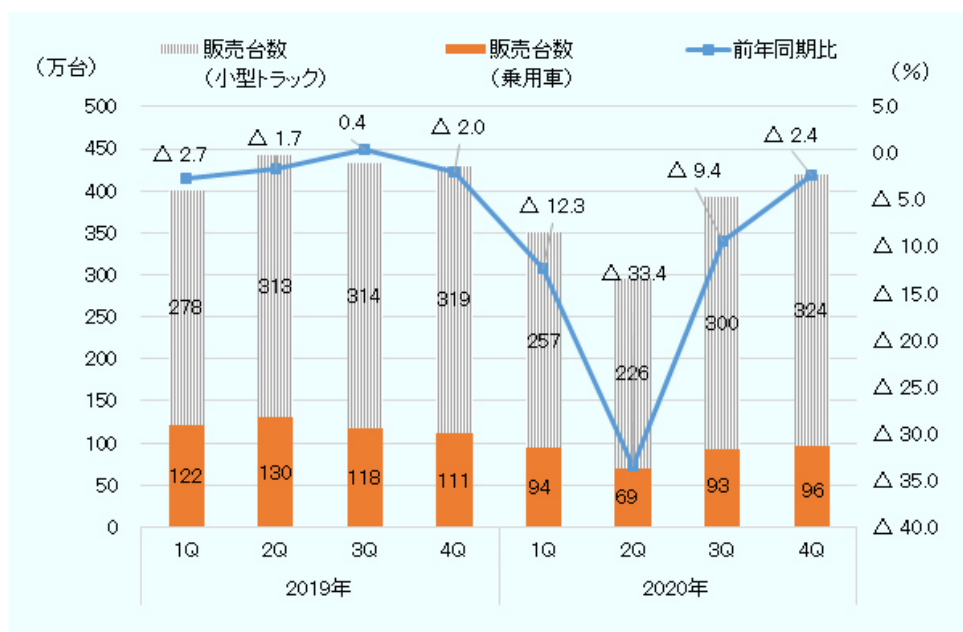


注：対象は、乗用車、小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV）。大型トラックは含まない。

出所：モーターインテリジェンス 発表データを基にジェトロ作成

四半期ごとに詳しくみると、パンデミック発生直後の第2四半期（4～6月）の販売台数は前年同期比33.4%減と大幅に減少したものの、第3四半期は経済活動が制限された前期からの繰り越し需要による押し上げもあって9.4%減、さらに第4四半期は2.4%減にまで回復した（図2参照）。中でも、販売台数の約8割を占める個人消費者向けは、第4四半期に前年同期比でプラスに転じたことで、通年では前年のほぼ9割にまで回復して全体を押し上げた（トゥルーカー・ドット・コム調べ）。なお、レンタカー用を中心とするフリート向けの販売台数は、通年では前年比36.9%減、第4四半期でも前年同期比34.7%減と需要が戻らず、個人消費者向けに比べて回復が遅れている。

図2：新車販売台数と前年同期比の推移

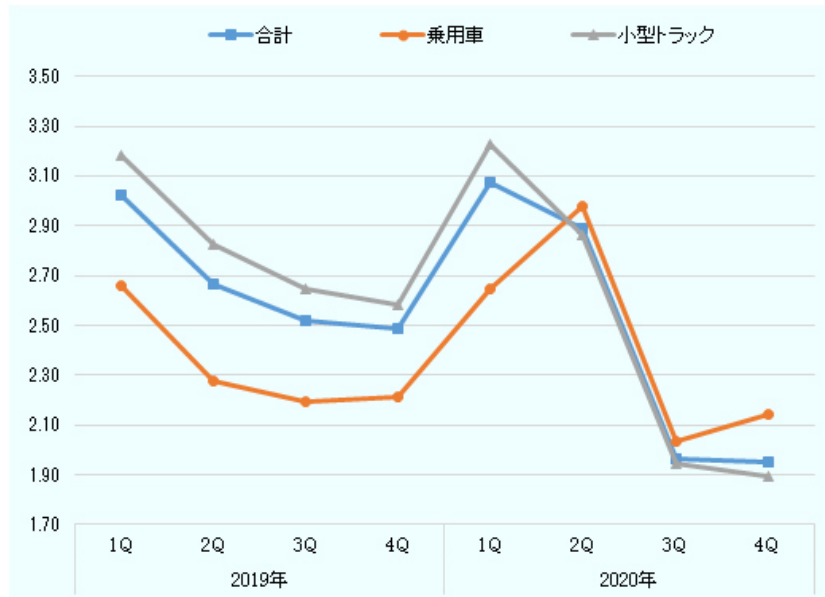


出所：モーターインテリジェンスの発表データを基にジェトロ作成

予測を上回る需要の回復に関し、オンライン自動車販売を手掛けるオートトレーダーのシニアアナリストであるミシェル・クレブ氏は、パンデミックの影響で旅行や食事といった支出機会が制限される中、収入源を維持できた個人による新車購入や、公共交通機関や配車サービスの利用を避けて自家用車の所有を好む消費者が増えたことなどが販売を後押しした、との見解を示している（CNN、2021年1月5日）。こうしたことに加え、低い水準で推移する自動車ローン金利も押し上げ要因となったとみられる。米国連邦準備制度理事会（FRB）が発表した、市中銀行による貸付期間48カ月の自動車ローンの平均金利は、2020年に入り連続して低下し、11月には前年同月より0.5ポイント低い4.95%となった。

販売が順調に回復する一方、生産が追い付かず、在庫不足が深刻化した。売上在庫比率（販売台数に対する在庫台数の比率）をみると、2020年は年間2.42で前年比9.4%減となった。特に、人気車種のSUV（スポーツ用多目的車）とピックアップトラックを含む小型トラックは、下半期に1.92（前年同期比26.6%減）と大きく減少し、通年では2.42（前年比13.6%減）となった（図3参照）。

図3:売上在庫比率



出所：モーターインテリジェンス、トワルーカー・ドット・コム 発表データを基にジェトロ作成

通常、年末にかけて、メーカーは割引額(インセンティブ)を割り増して販売促進活動を行うが、在庫不足を背景にインセンティブは限定的であったとみられる。1台あたりの業界平均販売価格に占めるインセンティブの割合は、第2四半期の11.4%から第4四半期は10.4%（前年同期比0.5ポイント減）にまで減少した。

#### <新たな購買層により小型トラックのシェア拡大>

部門別にみると、乗用車が前年比27.0%減と大きく減少する一方、小型トラックは9.6%減と小幅な減少にとどまった（表1参照）。これにより、全販売台数に占める小型トラックのシェアは、1980年以来最大の75.9%となった（表1、図4参照）。

小型トラックの中では、人気のSUVが第4四半期に前年同期比3.4%増とプラスに転じたほか、ピックアップトラックも順調に回復した。自動車オンライン販売サイトのカー・グルー・ドットコムが2020年4月から9月にかけて行った調査によると、同期間にピックアップトラックを購入した消費者のうち26%は、パンデミック前には購入する意思がなく、そのうち半数以上がもともとはピックアップトラックではなく乗用車の購入を検討していたと回答している。また購入者の属性を見ると、世代別では、いわゆるZ世代（1997年以降に生まれた層）およびミレニアル世代（1981～1996年に生まれた層）や、地域区分では、都市部や郊外での購入者が増えたことが分かった。新型コロナウイルスの拡大により閉塞（へいそく）した状況からの脱出手段として、自動車を購入する新たな消費者層が伸びを押し上げた可能性が示唆される。なお、こうした大型で比較的高額なタイプの需要増に伴い、全米の1台当たりの平均車両販売価格は、前年より1,280ドル高い3万6,253ドルとなった。

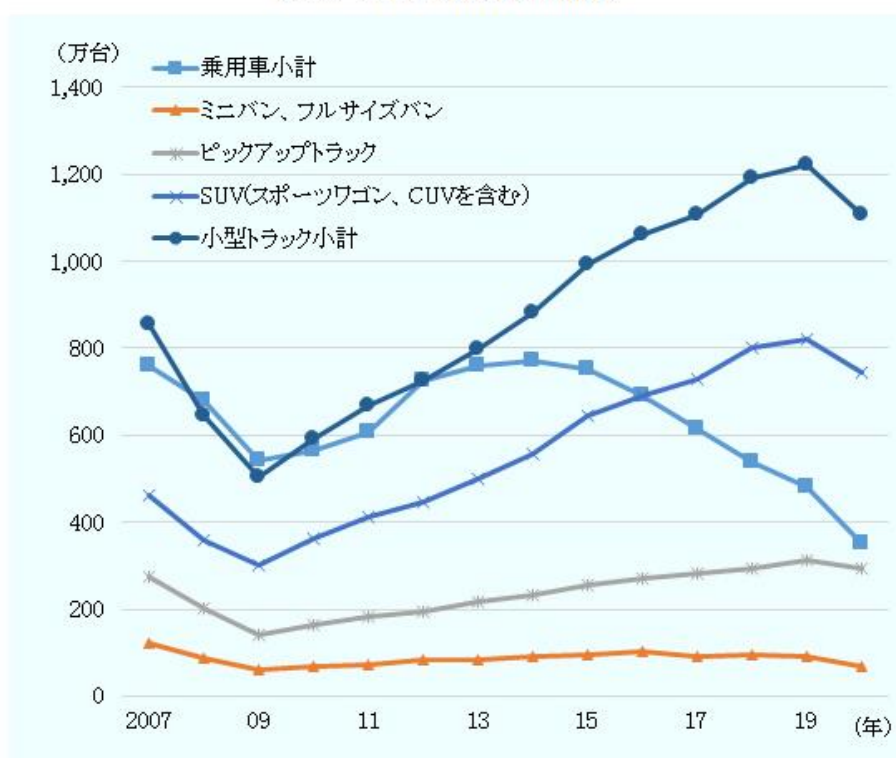
表1：2020年の新車販売台数の内訳

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2019年	2020年		
	販売台数	販売台数	前年比	構成比
乗用車小計	4,821,869	3,517,829	△ 27.0	24.1
ミニバン、フルサイズバン	901,093	689,783	△ 23.5	4.7
ピックアップトラック	3,115,610	2,934,706	△ 5.8	20.1
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	8,222,510	7,438,223	△ 9.5	51.0
小型トラック小計	12,239,213	11,062,712	△ 9.6	75.9
合計	17,061,082	14,580,541	△ 14.5	100.0

出所：モーターインテリジェンス発表データを基にジェトロ作成

図4：タイプ別販売台数推移



出所：モーターインテリジェンス 発表データを基にジェトロ作成

<テスラは前年比 15%増、その他主要メーカーは軒並みマイナス>

販売台数を主要メーカー別にみると、テスラ（前年比 14.9%増）、ボルボ・カーズ（1.8%増）、マツダ（0.2%増）の3社以外は前年比減となった（表2参照）。寄与度順でみると、販売台数の減少幅が最も大きかったのは日産で前年比 33.2%減、次いでフィアット・クライスラー〔FCA（注1）、17.4%減〕、フォード（15.4%減）、ゼネラルモーターズ（GM、11.9%減）、トヨタ（11.3%減）、ホンダ（16.3%減）、スバル（12.6%減）、フォルクスワーゲン（VW、12.8%減）、現代（10%減）、起亜（4.8%減）の順となった（図5参照）。日産は、乗用車の不振に加え、人気モデルのクロスオーバーSUV（CUV）「ログ」や、中型ピックアップトラック「フロンティア」が大幅に減少した。FCAは、大型ピックアップトラック以外で軒並み落ち込んだ。フォードは、全米販売台数首位の大型ピックアップトラック「F150」などでの落ち込みが影響した。GMは、ピックアップトラックが好調だったものの、「エキノックス」など小型CUVが押し下げ要因となった。一方で、テスラは、2020年が販売初年度となったCUV「モデルY」が6万5,400台の純増、ボルボは「XC40」、マツダは「CX-30」と、いずれもCUVが好調で全体を押し上げた。

表2：メーカー別販売、生産台数（2020年の販売台数が多い順）

メーカー	車種	販売					生産				
		2018年 台数	2019年 台数	2020年			2018年 台数	2019年 台数	2020年		
				台数	前年比	構成比			台数	前年比	構成比
GM	合計	<b>2,951,227</b>	<b>2,877,590</b>	<b>2,535,283</b>	△ 11.9	17.4	<b>2,016,338</b>	<b>1,657,572</b>	<b>1,604,616</b>	△ 3.2	18.2
	乗用車	559,585	388,833	238,703	△ 38.6	1.6	477,315	261,190	228,864	△ 12.4	2.6
	小型トラック	2,391,642	2,488,757	2,296,580	△ 7.7	15.8	1,539,023	1,396,382	1,375,752	△ 1.5	15.6
トヨタ	合計	<b>2,426,674</b>	<b>2,383,349</b>	<b>2,112,940</b>	△ 11.3	14.5	<b>1,241,615</b>	<b>1,194,961</b>	<b>1,003,927</b>	△ 16.0	11.4
	乗用車	894,063	849,989	676,975	△ 20.4	4.6	566,332	601,823	495,690	△ 17.6	5.6
	小型トラック	1,532,611	1,533,360	1,435,965	△ 6.4	9.8	675,283	593,138	508,237	△ 14.3	5.8
フォード	合計	<b>2,485,222</b>	<b>2,406,188</b>	<b>2,034,708</b>	△ 15.4	14	<b>2,378,440</b>	<b>2,247,645</b>	<b>1,753,704</b>	△ 22.0	19.9
	乗用車	486,024	349,091	193,064	△ 44.7	1.3	264,199	118,297	72,793	△ 38.5	0.8
	小型トラック	1,999,198	2,057,097	1,841,644	△ 10.5	12.6	2,114,241	2,129,348	1,680,911	△ 21.1	19.1
FCA	合計	<b>2,235,204</b>	<b>2,203,663</b>	<b>1,820,636</b>	△ 17.4	12.5	<b>1,442,511</b>	<b>1,408,821</b>	<b>1,180,055</b>	△ 16.2	13.4
	乗用車	217,045	202,744	158,215	△ 22.0	1.1	0	0	0	—	—
	小型トラック	2,018,159	2,000,919	1,662,421	△ 16.9	11.4	1,442,511	1,408,821	1,180,055	△ 16.2	13.4
ホンダ	合計	<b>1,604,828</b>	<b>1,608,170</b>	<b>1,346,787</b>	△ 16.3	9.2	<b>1,240,487</b>	<b>1,205,044</b>	<b>966,448</b>	△ 19.8	11
	乗用車	728,695	706,463	549,700	△ 22.2	3.8	476,569	448,385	363,420	△ 18.9	4.1
	小型トラック	876,133	901,707	797,087	△ 11.6	5.5	763,918	756,659	603,028	△ 20.3	6.8
日産	合計	<b>1,493,877</b>	<b>1,345,681</b>	<b>899,217</b>	△ 33.2	6.2	<b>835,321</b>	<b>763,036</b>	<b>431,069</b>	△ 43.5	4.9
	乗用車	607,318	544,135	330,255	△ 39.3	2.3	286,064	272,383	147,908	△ 45.7	1.7
	小型トラック	886,559	801,546	568,962	△ 29.0	3.9	549,257	490,653	283,161	△ 42.3	3.2
現代	合計	<b>677,946</b>	<b>710,007</b>	<b>638,653</b>	△ 10.0	4.4	<b>559,500</b>	<b>610,000</b>	<b>490,909</b>	△ 19.5	5.6
	乗用車	371,511	341,847	234,475	△ 31.4	1.6	324,786	296,980	235,663	△ 20.6	2.7
	小型トラック	306,435	368,160	404,178	9.8	2.8	234,714	313,020	255,246	△ 18.5	2.9
スバル	合計	<b>680,135</b>	<b>700,117</b>	<b>611,942</b>	△ 12.6	4.2	<b>359,399</b>	<b>368,516</b>	<b>314,458</b>	△ 14.7	3.6
	乗用車	327,927	306,828	247,607	△ 19.3	1.7	116,612	106,410	75,558	△ 29.0	0.9
	小型トラック	352,208	393,289	364,335	△ 7.4	2.5	242,787	262,106	238,900	△ 8.9	2.7
起亜	合計	<b>589,673</b>	<b>615,338</b>	<b>586,105</b>	△ 4.8	4	現代に含む	現代に含む	現代に含む	—	—
	乗用車	248,135	233,074	203,190	△ 12.8	1.4	現代に含む	現代に含む	現代に含む	—	—
	小型トラック	341,538	382,264	382,915	0.2	2.6	現代に含む	現代に含む	現代に含む	—	—
VW	合計	<b>581,377</b>	<b>592,031</b>	<b>516,220</b>	△ 12.8	3.5	<b>127,020</b>	<b>108,118</b>	<b>90,949</b>	△ 15.9	1
	乗用車	289,068	260,980	203,701	△ 21.9	1.4	46,939	8,535	7,333	△ 14.1	0.1
	小型トラック	292,309	331,051	312,519	△ 5.6	2.1	80,081	99,583	83,616	△ 16.0	0.9
メルセデス スベンツ	合計	<b>355,413</b>	<b>358,410</b>	<b>325,915</b>	△ 9.1	2.2	<b>290,852</b>	<b>306,921</b>	<b>223,923</b>	△ 27.0	2.5
	乗用車	151,420	140,261	95,709	△ 31.8	0.7	67,549	46,960	13,758	△ 70.7	0.2
	小型トラック	203,993	218,149	230,206	5.5	1.6	223,303	259,961	210,165	△ 19.2	2.4
BMW	合計	<b>356,164</b>	<b>375,664</b>	<b>307,989</b>	△ 18.0	2.1	<b>356,749</b>	<b>411,620</b>	<b>361,361</b>	△ 12.2	4.1
	乗用車	175,836	168,132	130,239	△ 22.5	0.9	0	0	0	—	—
	小型トラック	180,328	207,532	177,750	△ 14.4	1.2	356,749	411,620	361,361	△ 12.2	4.1
マツダ	合計	<b>300,325</b>	<b>278,552</b>	<b>279,076</b>	0.2	1.9	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	—	—
	乗用車	104,547	80,018	58,619	△ 26.7	0.4	0	0	0	—	—
	小型トラック	195,778	198,534	220,457	11	1.5	0	0	0	—	—
テスラ	合計	<b>172,300</b>	<b>178,950</b>	<b>205,600</b>	14.9	1.4	<b>254,530</b>	<b>364,236</b>	<b>356,311</b>	△ 2.2	4
	乗用車	152,450	165,700	132,825	△ 19.8	0.9	218,604	339,549	283,165	△ 16.6	3.2
	小型トラック	19,850	13,250	72,775	449.2	0.5	35,926	24,687	73,146	196.3	0.8

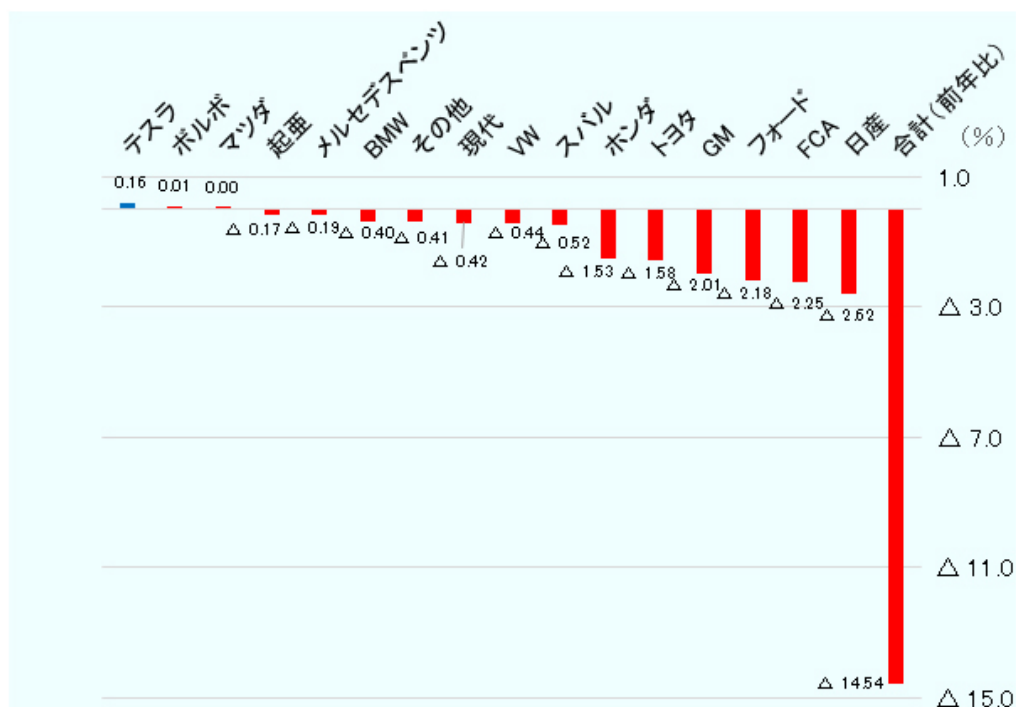


ボルボ	合計	98,263	108,234	110,129	1.8	0.8	0	39,499	27,845	△ 29.5	0.3
	乗用車	16,404	21,432	15,432	△ 28.0	0.1	0	39,499	27,845	△ 29.5	0.3
	小型トラック	81,859	86,802	94,697	9.1	0.6	0	0	0	—	—
その他	合計	311,792	319,138	249,341	△ 21.9	1.7	0	0	0	—	—
	乗用車	70,627	62,342	49,120	△ 21.2	0.3	0	0	0	—	—
	小型トラック	241,165	256,796	200,221	△ 22.0	1.4	0	0	0	—	—
合計	17,320,420	17,061,082	14,580,541	△ 14.5	100	11,102,762	10,685,989	8,805,575	△ 17.6	100	
合計 (乗用車)	5,400,655	4,821,869	3,517,829	△ 27.0	24.1	2,844,969	2,540,011	1,951,997	△ 23.2	22.2	
合計 (小型トラック)	11,919,765	12,239,213	11,062,712	△ 9.6	75.9	8,257,793	8,145,978	6,853,578	△ 15.9	77.8	

出所：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よりジェットロ作成

表 2：印刷用  (94KB)

図5：2020年の全新車販売台数の前年比に対するメーカー別寄与度



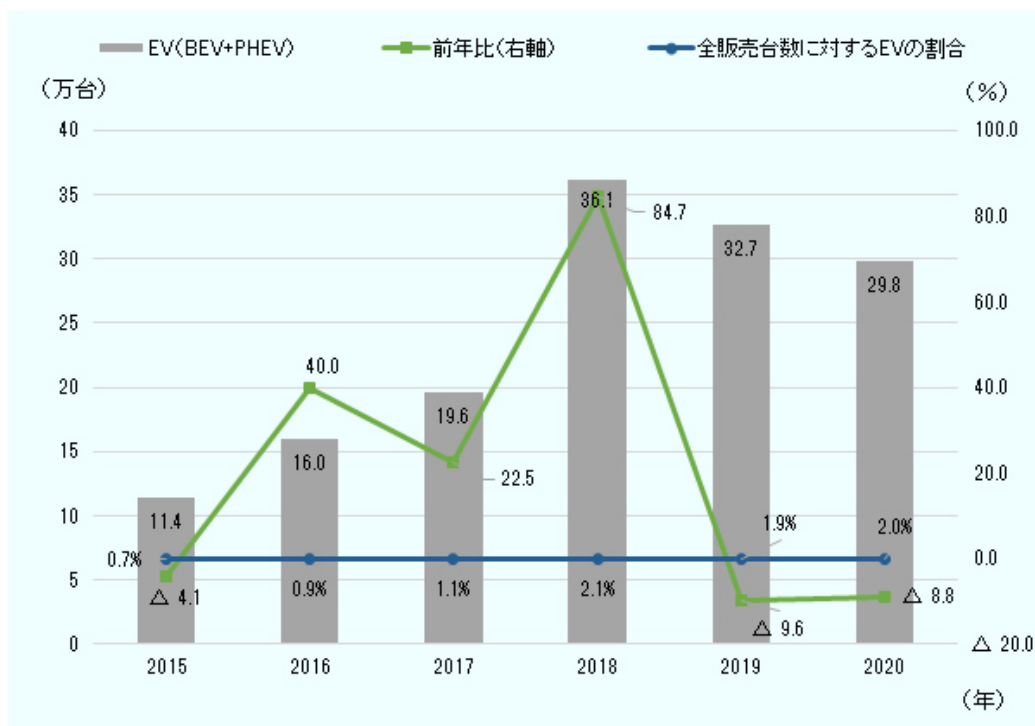
モーターインテリジェンス発表データを基にジェットロ作成

### <電動化に向けたメーカーの動きが活発化>

エネルギー省によると、電気自動車（EV）（完全電気自動車の BEV とプラグインハイブリッド車の PHEV）の 2020 年の販売台数は前年比 8.8%減の 29 万 7,939 台となった（図 6 参照、注 2）。全販売台数に占める割合は 2.0%で、前年の 1.9%とほぼ変わらず、また全 EV の約 7 割（20 万 5,600 台）をテスラが占める 1 社主導の販売市場に大きな変化はなかったものの、各メーカーの EV 化推進に向けた開発、生産への取り組みには進展が見られた。GM は、ミシガン州の EV 専用拠点「ファクトリーゼロ」やテネシー州スプリングヒル工場に 45 億ドルを投資し生産体制を整備した上で、大型 SUV「ハマー」やキャデラックの全モデルの電動化、また新興 EV トラックメーカーのニコラとの業務提携（注 3）など、幅広い車種の EV 化に向けかじを切った。フォードは、ピックアップトラック「F150」の EV 化や、マスタングの CUV「マッハ E」、バン「E-Transit」の生産を発表した。Honda は、EV「クラリティ」の販売を中止し、GM との電動プラットフォームの共有を含めた戦略的提携を発表（[2020 年 9 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）

したほか、フォードと VW が包括提携を結ぶなど（[2020年6月12日付ビジネス短信参照](#)）、コスト効率向上のためのメーカー間の協働も進んだ。さらに新興メーカーでは、リビアンが2021年夏に新モデルのEVピックアップトラックとSUVを販売予定であることを発表し、ローズタウンモーターズやニコラ、フィスカーなどが特別目的買収会社を通じた株式上場で、事業拡大に備えている（[2020年8月7日付ビジネス短信](#)、[2020年7月17日付ビジネス短信参照](#)）。

図6：電気自動車の販売台数推移



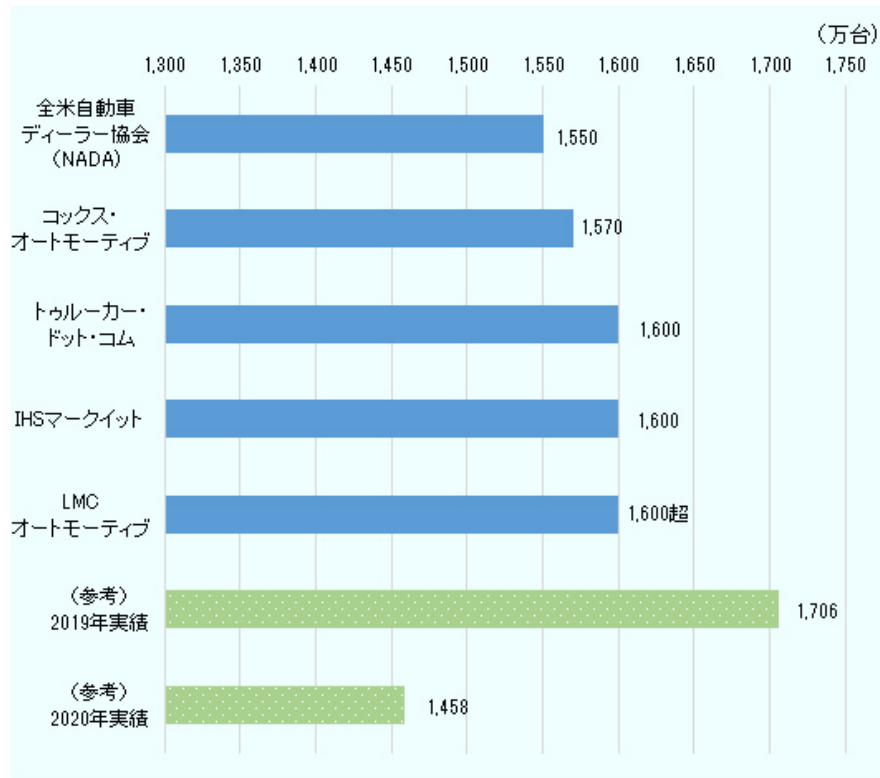
注：完全電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド（PHEV）の合計。

出所：エネルギー省データを基にジェトロ作成

<2021年の販売見込みは1,550万～1,600万台超の範囲>

2021年の販売台数の見通しに関し、主な専門機関は1,550万台から1,600万台超の範囲と予測している（図7参照）。全米自動車ディーラー協会（NADA）は、公共交通機関離れや、新型コロナウイルスのワクチン接種拡大による景気回復が押し上げ要因となる一方で、パンデミックの継続やそれに伴う世界的な半導体チップ不足や在庫不足が押し下げ要因となるとの見方から、1,550万台と予測（1月12日時点）。自動車関連サービス企業のコックス・オートモーティブは、堅調な購買力が底支えすると判断し1,570万台（2月1日時点）、自動車情報サイトのトゥルーカー・ドット・コムは、低金利自動車ローンや、パンデミックの影響が比較的少ない高所得層による高額車両の購買などが販売を後押しするとみて1,600万台（1月14日時点）と予測した。さらに、1,600万台を超えると予測する英国調査会社のLMCオートモーティブは、半導体チップ不足や、2月に発生した米国南部での記録的な寒波が年前半の販売に一定の影響は与えるものの、通年の需要に重大な混乱を生じさせる可能性は低いとの見方を示した（2月23日時点）。また、前出のオートトレーダーのシニアアナリストのクレブ氏は、今回の回復が一部の消費者により下支えされた、いわゆる「K字型回復の完璧な例」であり、市場が2019年以前の勢いを取り戻すためには低価格モデルの車種を投入するなどして、さらに広い層からの需要回復が必要との見解を示した。

図7: 2021年年間予測販売台数



出所: モーターインテリジェンス、各社ホームページ発表データよりジェトロ作成

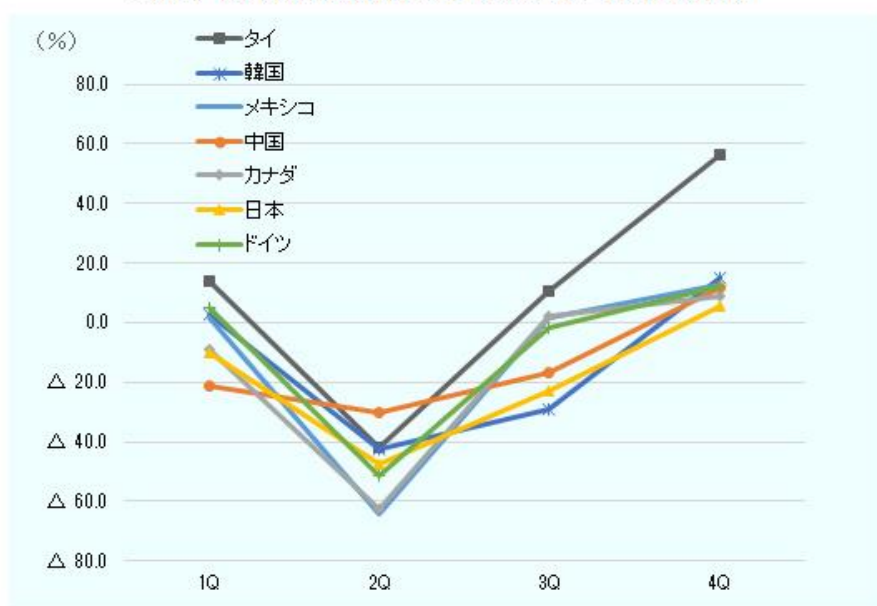
<生産台数は全メーカーで減少、2021年の見通しは不透明>

オートモーティブニュースによると、2020年の生産台数は前年比17.6%減の880万5,575台だった(表2参照)。主要メーカー別でも、全社で前年比減となった。減産数が最大になったのはフォードで前年比49万台減(22.0%減)、次いで日産(33万台減、43.5%減)、ホンダ(24万台減、19.8%減)、FCA(23万台減、16.2%減)、トヨタ(19万台減、16.0%減)などとなった。

パンデミックの影響による需要減や、部品調達の遅れ、従業員の安全確保などのために、3月下旬からメーカーが相次いで生産を停止したことで、4月には全米の生産台数はわずか1,118台にとどまり、第2四半期は前年同期比61.2%減と大きく減少した。その後、一部の生産拠点では従業員の欠勤や、調達部品の不足により再び生産が一時滞ったものの(2020年6月10日付ビジネス短信参照)、ほぼ全拠点が再開した6月初旬以降は総じて順調に増加し、7月には前年同月比15.1%増にまで回復し、第3四半期は前年同期比3.9%増となった。

一般的に、米国産車両は部品の4~5割を輸入部品に依存しているため、調達先の国での生産活動の停止や物流の停滞(2020年3月17日付ビジネス短信参照)の影響で輸入部品の搬入に遅れが生じ、生産台数を押し下げる一因となった。2020年の自動車用部品(HSコード8708)の輸入額は、第2四半期の大幅な落ち込み(前年同期比52.0%減の85億ドル)が影響して、前年比13.7%減の600億ドルに減少した。ただ、年後半の経済活動の再開に伴い、第4四半期には主要調達先の国からの輸入額は増加し、前年同期比11.3%増とプラスに転じた。中でも、タイからの輸入は前年同期比56.4%増と大幅に増加し、年間輸入額は少なくとも1989年以降で同国としては最多の7億ドルに達した(図8参照)。

図8: 自動車部品輸入額推移 (2020年、前年同期比)



注: 対象はHSコード8708、通関ベース。  
出所: USITCデータよりジェトロ作成

2021年の自動車生産に関しては、2020年後半の順調な回復を受けて、底堅い伸びが期待されていたが、半導体チップ不足などの影響で年初から減産や拠点の閉鎖などが相次いだことなどで、1月の生産台数は前年同月比12.9%減と月ベースでは2020年7月以降で初めての2桁減に落ち込んでいる。自動車産業における半導体チップ不足の影響に関しては、「春には回復する」(LMCオートモーティブ、2月23日)との楽観的な見方から、「上半期はおそらく半導体の供給不足に陥り、需給バランスが釣り合うのは第4四半期になる」(英国調査会社IHSマーケット、2月16日)といった慎重な見方もあるなど、いまだ先行きは不透明となっており、今後の動向が注目される。

注1: 2021年1月にプジョーS.A. (グループPSA) と合併し、ステランティスに改名。本レポートでは改名前のFCAと記載する。

注2: エネルギー省は2020年のEV販売台数の内訳を公表していない。

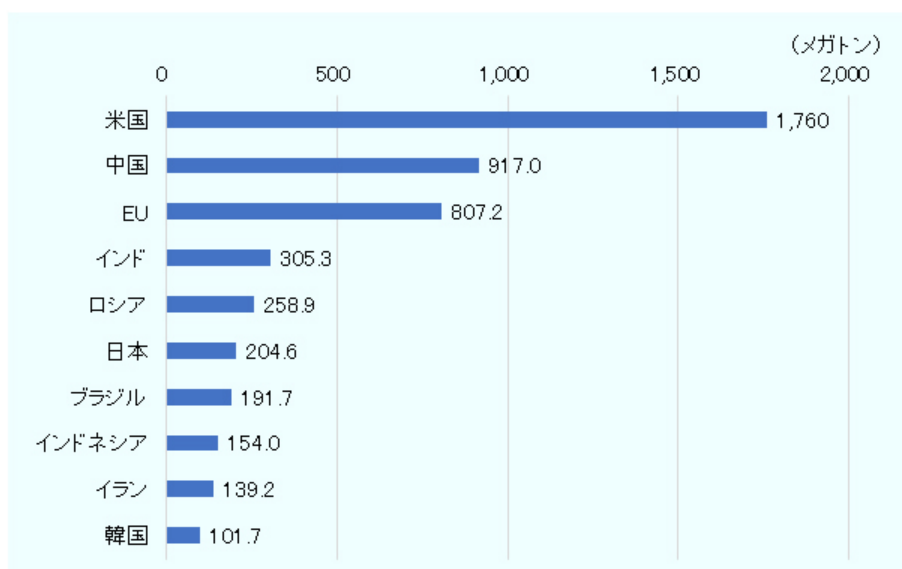
注3: 2020年11月30日に提携関係の一部見直しが発表された。

## 米国（2）（生産）：米自動車環境規制の見直し、新たな基準値と統一基準に注目 連邦とカリフォルニア州間の調整がひとつのカギに 2021年6月29日 ニューヨーク事務所（大原典子）

交通・輸送部門から放出される温室効果ガス（GHG）のうち、米国の排出量は世界最大だ。その規模は、中国を大きく上回る。一方でバイデン政権は、2050年のカーボンニュートラルと2030年のGHGネット排出量の50～52%削減（2005年比）を掲げる。これらを目標に、環境政策や電気自動車（EV）市場で世界の主導権を握りたい政権にとって、自動車からの排出量削減は喫緊の課題になる。交通・輸送部門から排出されるGHGの8割以上が自動車だからだ。

そうした中、現政権はトランプ前政権下で緩和されたGHG排出規制の見直しを進める。結果次第では現行の基準値よりも厳しいものになるほか、前政権下で取り下げられていたカリフォルニア州（以下、加州）に対する連邦規制の適用除外が再認される可能性が高い。歴史的に、環境規制では同州が全米を牽引してきた経緯もある。今回の見直しに当たっても、連邦政府・同州間の調整に注目が集まる。

図1：交通・輸送部門における国・地域別GHG排出量（2018年）

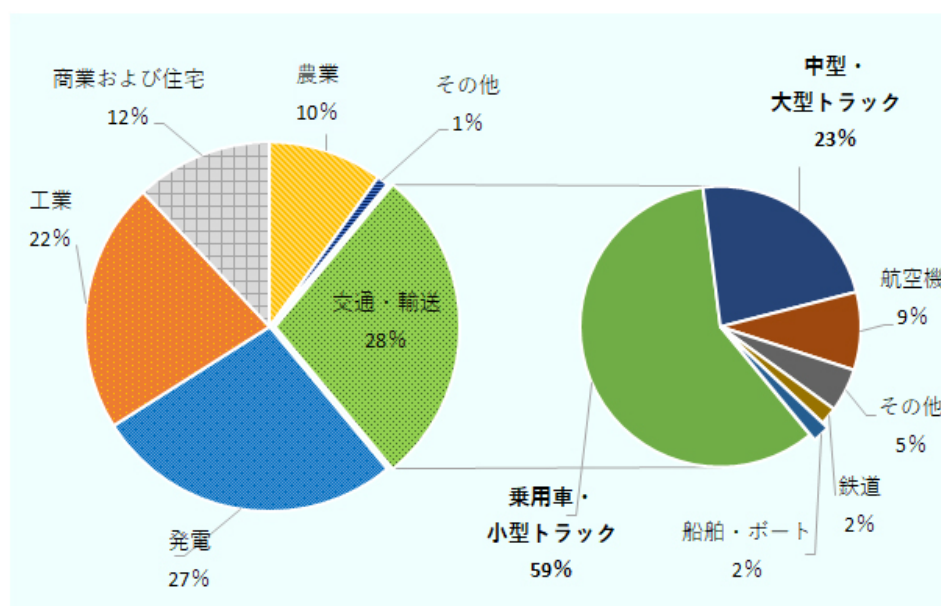


出所：Climate Watch

2018年に世界で排出された温室効果ガス（GHG）のうち、交通・輸送部門が占める割合は16.9%。部門別では、発電部門（31.9%）に続く規模を占める。交通・輸送部門の排出量を国別にみると、米国は1.76ギガトンと同部門の世界の排出量の約2割だ。2番目に多い中国（917メガトン）の2倍近くに達している（図1参照）。

また、米国の交通・輸送部門の8割以上を自動車（乗用車、小・中・大型トラック）の排出が占めている（図2参照）。バイデン政権は、2050年のカーボンニュートラルと2030年のGHGネット排出量の50～52%削減（2005年比）を目標に掲げる。前政権からの巻き返しを図り、環境対策や電気自動車（EV）市場で世界の主導権を握りたい意向もある。その現政権にとって、自動車からのGHG排出量の早期削減は喫緊の課題である。

図2：米国における分野別GHG排出量の割合（2018年）



出所：米環境保護庁

そうした中で、バイデン大統領は政権発足当初から、より厳しい自動車の排ガス規制の制定に取り組んできた。政権発足初日の1月20日には、「SAFE規制」や「One National Program」（注1、[2020年4月14日付](#)、[2021年5月6日付ビジネス短信参照](#)）などについて、「一時停止や改定、取り消し」を含む見直しを指示する大統領令に署名した。現在、それら規制の所管省庁である環境保護庁(EPA)と運輸省(DOT)が見直し作業を進めている。その結果次第では、これまでの水準を超える厳しい燃費・GHG排出基準値を含む、新たな規制が制定される可能性がある。また、これまで一貫して厳しい基準を採用してきた加州とその準拠州であるセクション177州（注2）に対し、現在無効となっている加州独自のGHG排出規制「低排出車(LEV)規制」と、一定比率の無排出ガス車(ZEV)の販売を義務付ける「ZEV規制」の制定を再び認める可能性が高い。実現すれば、自動車メーカーや関連企業の電動化事業計画に大きな影響を与えることになる。

#### <加州が牽引する米国の排出ガス規制>

自動車の燃費・排ガス規制における加州と連邦の関係を見てみる。加州は、排ガスによるスモッグなど、米国の中でも早期から大気汚染による影響を受けてきた。このことから、環境規制の分野では一貫して先進的な政策を実施。連邦の規制導入を牽引する役割を果たしてきた。1966年には健康に悪影響を及ぼす炭化水素と一酸化炭素を対象に、全米で初めての自動車排ガス規制を制定した。その後も健康被害の原因となる大気汚染物質（クライテリア大気汚染物質、注3）を対象として規制を拡大。1990年に上述のLEV規制として改定した。他方、地球温暖化の要因であるGHGに関しては、2002年に「[パブリー法（加州議会法案1493号）](#)」（対象は2009～2016年製車）が成立。これは、全米初の自動車からのGHG排出規制だった。さらに、2012年には排気量を年平均4.7%削減するという厳しい基準を含む改定LEV規制（LEV III規制、対象は2017～2025年製車）を制定した。LEV III規制には、2021年5月時点で加州を含む14州とワシントンDCが準拠（表1参照）。それら州・地域の新车販売台数は全米の約4割を占めている。なお、2019年11月のSAFE規制の施行に伴って現在、LEV III規制のうちGHG排出基準（注4）に関しては、ZEV規制とともに無効となっている。

表1：州別の環境規制など採用状況

(－は未採用を表す)

州（注）	対象となる車両の製造年			2035年までにライトヴィークルの全新車のZEV化に賛同する州（○が賛同する州）	全米におけるライトヴィークル販売台数シェア（2018年時点、単位：%）	現職知事の所属政党
	カリフォルニア州 LEV規制		カリフォルニア州 ZEV規制			
	基本大気汚染物質規制	GHG排出規制				
カリフォルニア	1992	2009	1990	○	11.9	民主党
ニューヨーク	1993	2009	1993	○	6.0	民主党
マサチューセッツ	1995	2009	1995	○	2.1	共和党
バーモント	2000	2009	2000	－	0.3	共和党
メイン	2001	2009	2001	○	0.4	民主党
ペンシルベニア	2001	2009	－	－	3.9	民主党
コネチカット	2008	2009	2008	○	1.0	民主党
ロードアイランド	2008	2009	2008	○	0.3	民主党
ワシントン	2009	2009	対象となる車両の製造年は不明	○	1.8	民主党
オレゴン	2009	2009	2009	○	1.0	民主党
ニュージャージー	2009	2009	2009	○	3.5	民主党
メリーランド	2011	2011	2011	－	2.0	共和党
デラウェア	2014	2014	－	－	0.3	民主党
コロラド	2022	2022	2023	－	1.6	民主党
ハワイ	－	－	－	○	0.5	民主党
ノースカロライナ	－	－	－	○	2.8	民主党
ニューメキシコ	－	－	－	○	0.5	民主党
該当州数	14	14	12	12	－	－

注：表内州以外では、ワシントンDCがLEV規制、ZEV規制を採用。

出所：カリフォルニア州大気資源局（CARB）、自動車イノベーション協会（AAI）発表データからジェトロ作成

一方、排ガス規制をめぐる連邦政府の方針は、政権政党ごとに異なってきた。民主党のクリントン政権下では、1990年代後半からGHGの有害性について議論された。しかし、共和党のブッシュ（子）政権では、環境政策が企業活動にマイナスなどとして規制化には至らなかった。民主党オバマ政権下の2010年、ようやく連邦初の燃費・GHG排出規制「フェーズ1」（対象は2012～2016年製の乗用車と小型トラック）が制定された。

2012年制定の2017～2025年製車を対象とする「フェーズ2」では、GHGの年平均削減率を4.9%とし、2025年製車のGHG排出量を1マイル当たり163グラム、燃費を1ガロン当たり54.5マイルとする厳しい基準が制定された（表2参照）。しかし、共和党トランプ政権下のSAFE規制では、2021～2026年製車を対象に、GHG年平均削減率約1.7%、2026年製車のGHG排出量202グラム、燃費40.4マイルに大きく緩和。民主党の現政権下で、厳格化に向けて見直されているところだ。

また、連邦政府は、気候変動枠組み条約締約国会議で採択された京都議定書やパリ協定といった国際協定から離脱を繰り返してきた。そのような中、加州は米国のパリ協定離脱後に他州とともに「米国気候同盟」を結成。独自にパリ協定順守を約束するなど、対外的にも環境政策を推進する立場を貫いている。EPAのマイケル・リーガン長官はバイデン政権によるSAFE規制の見直しに当たり、「私は州の法的な主導権を固く信じていることを明確にしてきた」（[2021年4月9日付ビジネス短信参照](#)）と述べ、加州の上乗せ

規制を認める意向を示している。バイデン政権は厳しい規制を独自に敷く加州に裁量権を担保することで、同州をモデルケースとして世界的な水準の環境政策を推し進めたい意向と考えられる。

**表2：加州「LEVⅢ」、連邦政府「フェーズ2」「SAFE」の達成目標比較（車別：乗用車と小型トラック・中型乗用車の合算値）**

（単位:g/mi）（-は値なし）

加州/連邦 規制	加州		連邦			
	LEVⅢ		フェーズ2		SAFE	
目標値/削減率	目標値	削減率 (前年比)	目標値	削減率 (前年比)	目標値	削減率 (前年比)
2017	243	—	243	—	—	—
2018	233	4.12%	232	4.53%	—	—
2019	224	3.86%	222	4.31%	—	—
2020	215	4.02%	213	4.05%	—	—
2021	201	6.51%	199	6.57%	220	—
2022	192	4.48%	190	4.52%	216	1.82%
2023	183	4.69%	180	5.26%	213	1.39%
2024	174	4.92%	171	5.00%	209	1.88%
2025	166	4.60%	163	4.68%	206	1.44%
2026	—	—	—	—	202	1.94%

注：LEVⅢの目標値は中間評価時に発表された予想排出量。

出所：米政府官報、カリフォルニア州大気資源局（CARB）からジェットロ作成

<メーカーは統一基準を切望>

加州の排ガス規制のこれまでの取り組みと、その裁量権をめぐるトランプ・バイデン両政権の違いについては、前述のとおりだ。一方で自動車業界は、燃費・排ガス基準値の全米一元化を求めている。その根底には、二重規制によるコスト増を回避したいという業界側の思惑がある。SAFE規制をめぐる加州が連邦政府を提訴した裁判では、トヨタなど複数のメーカーが連邦を支持するかたちで参加した（[2019年11月7日付ビジネス短信参照](#)）。自動車イノベーション協会のジョン・ボゼーラ会長兼最高経営責任者（CEO）はその背景として「企業は必ずしも連邦政府による基準値の緩和を支持しているわけではなく、あくまで連邦による基準の一元化を求めている」と説明した（「ワシントン・ポスト」紙電子版2019年10月28日）。また、ゼネラルモーターズ（GM）のメアリー・バーラ会長兼CEOは、大統領選挙後の2020年11月23日、環境団体に宛てた書簡の中で「GMとバイデン次期大統領、加州の間でEV普及に向けた目標は一致している」とし、全米で統一した基準の制定に向けて一致団結する姿勢を示した（[2020年11月25日付ビジネス短信参照](#)）。

今回の見直しの中で、バイデン政権が全米統一基準を採択するかはまだ明らかではない。他方で、加州のギャビン・ニューサム知事が2020年9月に発表した知事令を連邦の指標として踏襲するよう求める声が上がっている。その知事令では、2035年までに乗用車・小型トラックの全ての新車をZEVとする販売目標が示された（[2020年10月2日付ビジネス短信参照](#)）。なお中・大型トラックに関しては、2021年1月の知事令で2045年までのZEV化とされた。また、2月には、知事令の具体化として、詳細な車種を特定するとともに、販売だけでなく運行側の規制についても新たに制定されることが明らかになった（[2021年4月8日付ビジネス短信参照](#)）。これらは、世界的にも厳しい目標だ。例えばEUでは、2050年までにほぼ全ての乗用車やバンのZEV化することが提言され、その水準を上回っている。上院で環境規制を所



管する環境公共事業委員会のトム・カーパー委員長（民主党、デラウェア州）は、リーガン EPA 長官に送った書簡の中で「米国が ZEV の導入につながる強固な政策を確立しなければ、自動車産業の雇用と業界でのリーダーシップを他国に奪われる危険性がある」とし、加州目標に沿った基準値を策定するよう求めている（政治専門誌「ザ・ヒル」5月3日）。さらに、加州目標に合意する12州の知事もバイデン大統領に対し、米国の産業と世界での競争力維持のために、同州の目標のような厳しい排ガス規制の連邦での採用を呼びかける[共同書簡（605.01KB）](#)を提出している。メーカーでは、既に GM が加州同様、2035年までの全新車 ZEV 化を掲げている。

プリンストン大学の政策提言を目的としたプロジェクト「ネットゼロ・アメリカ」によると、2050年のカーボンニュートラルを達成するためには、同年までに全米を走行する自動車3億台をEV化する必要があるという（2020年12月25日）。科学雑誌「ネイチャー・クライメート・チェンジ」は同様に90%のZEV化を前提としている（2020年9月28日）。これらを前提に、平均12年といわれる走行車両年数に照らすと、2030年代中盤にはほぼ全ての新車のEV化が要件になることも推定される。こうした試算に照らしても、連邦が加州目標を基準値策定の目安とする可能性は十分に高いと考えられる。

新たな基準値に関しては、「クリーンカーズ枠組み協定」（[2020年8月21日付ビジネス短信参照](#)）が参照されるとの見方もある。この協定は、SAFE規制発効後もGHG削減とEV移行の加速化に向け一貫して取り組むことを目的に、2026年製車までを対象にフォード、ホンダ、フォルクスワーゲン、BMW、ボルボの5社が加州との間で合意したものである。毎年のGHG削減率をSAFE規制より厳しく、LEVIIIより緩い年平均2.7%に定め、セクション177州も適用範囲になる。加州大気資源局（CARB）の広報担当デービッド・クリガン氏は、ジェトロのeメールでの質問に対し「より厳格なオバマ政権下でのGHG排出基準は、加州基準に合致するものだった。（同協定は）その厳しい基準を自動車メーカーが達成できるよう、一定の猶予期間を提供するものだ」（2021年5月12日）と回答した。新たな基準が制定されるまでの間、LEV IIIに代わる基準値としても位置付けられていることが、ここから読み取れる。

全米での連邦と加州の統一基準は、二重規制によるリスクを回避したいオバマ政権の下で、加州が2010年に制定された連邦規制「フェーズ1」に適合した車両を加州基準に適合したとみなす「みなし準拠（deemed to comply）」を定め、さらに、2012年の加州LEV IIIの基準値を連邦「フェーズ2」とほぼ同じ水準に設定したことで実現していた（表2参照）。加州を切り捨てるかたちで基準の一元化を成立させたトランプ政権とは異なる対応ということになる。バイデン政権下では、2050年のカーボンフリーとその手段であるZEV化の推進という、より具体的な目標達成のため、オバマ政権と同様に、加州やメーカー、環境団体など関係機関の利害を取り込みながらの複雑な調整が行われるとみられる。加州では2021年末を期限に、現行のLEV III以降の新たな基準値を策定中で、その中で連邦基準とのすり合わせが行われることも予想される。連邦と加州の今後の対話に注目したい。

注1：トランプ前政権は、燃費・GHG排出基準値を緩和。また、それまで州・地方自治体には、連邦基準順守の適用を除外することで上乗せ規制を認めていたところ、適用除外を認めないとしていた。2021年1月20日の大統領令は、これらの取り下げを含め、見直しを指示したもの。SAFE車両規制は、全米統一基準の制定を含む「SAFE1」（2019年9月27日制定、2019年11月26日施行）と、燃費・GHG排出基準値の緩和を含む「SAFE2」（制定日：2020年4月30日、施行日：2020年6月29日）とで構成される。

このうち、SAFE1 が One National Program と題される。ここでは、基準設定の権限を連邦政府に一元化することなどが規定された。

注 2：大気浄化法（CAA）177 条（セクション 177）では、同法 209 条により一定条件の下で加州に認められている連邦規制に対する適用除外を同州以外の州が採用することを認めている。2021 年 5 月現在、加州に加え、13 州とワシントン DC が加州 LEV を採用（セクション 177LEV 州）、同様に 11 州とワシントン DC が加州 ZEV を採用（セクション 177ZEV 州）している。

注 3：自動車の排出ガス規制の対象となる物質には、窒素酸化物(NOx)、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HCs)、粒子状物質(PM)などのクライテリア（基本）大気汚染物質と、二酸化炭素(CO2)、メタン(CH4)、亜酸化窒素(N2O)、ハイドロフルオロカーボン(HFC)、パーフルオロカーボン(PFCs)、六フッ素化硫黄(SF6)を含む温室効果ガス（GHG）があり、連邦政府では GHG とそれ以外で規制が分かれている。

注 4：LEV III のうち、クライテリア（基本）大気汚染物質に関する加州の適用免除は有効。

## カナダ（生産・販売）：2020年新車販売台数は前年比20%減、生産台数も27%減

2021年8月25日 トロント事務所（飯田洋子）

2020年のカナダでの新車販売や生産台数は、新型コロナウイルス感染拡大により大きく影響を受けた。上半期の感染拡大に伴う工場閉鎖による減産や販売減は、下半期には回復。しかし、相殺するまでには至らなかった。年間を通じると、販売数は前年比19.7%減、生産台数は同26.9%減を記録した。

こうした中でも、下半期には各メーカーがゼロエミッション車（ZEV）組み立て工場への投資計画を相次いで発表。新たな開發生産への動きがみられた。2020年のZEV需要は、まだ小さいものの拡大基調にある。そのマーケットシェアは3.5%となった。連邦政府は2021年6月、2035年までに販売される新車（乗用車とピックアップトラック）全てのZEV化を義務付ける方針を発表した。今後の動向が注目される。

＜販売台数減少の中、小型トラックへのシフト顕著に＞

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント（DAC）が2021年1月6日に発表した統計によると、カナダの2020年の新車販売台数は153万7,388台。前年から19.7%減少し、2009年以来の低水準となった（表1参照）。1982年の22.7%減に次ぐ史上2番目の減少率だった。また、全メーカーで前年実績を割り込んだ。

**表1：メーカー別新車販売台数** （単位：台、%）（△はマイナス値）

順位（注1）	メーカー	2019年	2020年	前年比
1 (1)	フォード	287,874	239,368	△16.8
2 (2)	GM	256,795	218,501	△14.9
3 (3)	トヨタ	237,091	191,420	△19.3
4 (4)	FCA（注2）	223,101	178,752	△19.9
5 (5)	ホンダ	188,828	140,243	△25.7
6 (6)	現代	134,732	113,820	△15.5
7 (7)	日産	134,729	88,450	△34.3
8 (8)	起亜	76,630	72,452	△5.5
9 (10)	マツダ	66,420	57,773	△13.0
10 (11)	スバル	57,524	52,129	△9.4
11 (9)	VW	69,153	49,830	△27.9
12 (12)	メルセデス・ベンツ	46,090	35,397	△23.2
13 (13)	BMW	36,658	25,493	△30.5
14 (14)	アウディ	33,531	25,895	△22.8
15 (15)	三菱	25,535	16,092	△37.0
—	その他（注3）	39,666	31,773	△19.9
合計		1,914,357	1,537,388	△19.7

注1：かっこ内は2019年。

注2：現ステランティス。

注3：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、ボルボ。

## セグメント別および地域別メーカーの新車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	メーカー	2019年	2020年	前年比
セグメント	乗用車	484,687	308,593	△36.3
	小型トラック	1,429,670	1,228,795	△14.1
地域	米系自動車メーカー	767,770	636,621	△17.1
	日系自動車メーカー	710,127	546,107	△23.1
	その他メーカー	436,460	354,660	△18.7

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのデータを基にジェットロ作成

新型コロナウイルス感染拡大防止のため 2020 年 3 月以降行われた規制やロックダウンに伴って、同年 3～6 月に販売台数が落ち込んだことが響いた。中でも 4 月の下げ幅は、前年同月比で 75%減と、過去最大の減少率となった。

メーカー別に上位 5 社はフォード、ゼネラルモーターズ (GM)、トヨタ、フィアットクライスラー・オートモービルズ (FCA、現ステランティス)、ホンダ。順位は前年を維持したことになる。しかし、各社とも前年比 2 桁台の減少となった。一方、販売台数第 8 位の起亜や 10 位のスバルは前年比でそれぞれ 5.5%減、9.4%減と 1 桁台の減少にとどまった。

セグメント別では、乗用車 (セダン、クーペ、ハッチバック) の販売が 36.3%減少した。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] は 14.1%減にとどまった。両セグメントを合わせた総販売台数に占める小型トラックの割合は 79.9%と過去最高だった。乗用車からのシフト傾向は、なおも続いている。

また、カナダで販売する日系メーカー 6 社 (トヨタ、ホンダ、スバル、日産、マツダ、三菱) の総販売台数は、54 万 6,107 台。前年比 23.1%減と落ち込んだ。米系メーカーの 17.1%減、その他メーカーの 18.7%減と比較しても減少幅が大きい。これに伴い、カナダにおける日系メーカーのマーケットシェアは、前年の 37.1%から 35.5%へと低下した。

なお、2020 年上半期の販売台数は、前述のとおり記録的な落ち込みを示した。しかし、12 月は前年同月比 2.6%の減少にとどまった。これを受け、DAC のマネジング・パートナーのアンドリュー・キング氏は「(この 1 年の) 19.7%という市場の落ち込みを希望的に捉えることは難しいかもしれない。しかし、4 月にはディーラーの閉鎖が相次ぎ、売り上げが 75%減少していた。こうしたことを考えると、年末の業績は、春に業界の多くが懸念していたほど悪いものではなかった」と述べた。

<生産減の背景は新型コロナ感染拡大による工場閉鎖や生産移管>

2020 年は生産台数も大きく減少した。DAC が 1 月 31 日発表した統計によると、前年比 26.9%減の 144 万 816 台。1982 年以来の低水準となった (表 2 参照)。

表2：メーカー別自動車生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

順位(注1)	メーカー	2019年	2020年	前年比
1(2)	トヨタ	468,002	427,321	△8.7
2(3)	ホンダ	407,764	355,513	△12.8
3(1)	FCA(注2)	534,539	351,592	△34.2
4(4)	GM	311,705	160,858	△48.4
5(5)	フォード	247,879	145,532	△41.3
セグメント	乗用車	485,897	336,831	△30.7
	小型トラック	1,483,992	1,103,985	△25.6
合計		1,969,889	1,440,816	△26.9

注1：かっこ内は2019年。

注2：現ステランティス。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

新型コロナ感染拡大による工場閉鎖に伴う減産に加え、北米内での生産移管が進んでいることが押し下げ要因となっている。DACによると、カナダの生産台数がピークを記録した1999年当時は、北米の生産台数に占めるカナダのシェアは17%を超えていた。しかし、2020年には約11%まで低下したという。

メーカー別には、2019年に首位だったFCAが、前年比34.2%減に落ち込んだことで3位へ順位を落とした。結果、トヨタが首位、ホンダが2位と、それぞれ1つ順位を上げた。全メーカーとも前年割れを記録する中、日系メーカー2社の減少率はFCAやGMに比べて低かった。このことから、日系メーカーの生産シェアは前年の44.5%から54.3%へと拡大した。

セグメント別では、乗用車の生産台数は前年比30.7%減だった。これに対し、小型トラックは25.6%減にとどまった。全生産台数に対する小型トラックの生産シェアは、前年の75.3%から76.6%へと上昇した。

#### <生産体制に変化の兆し>

記録的な生産台数減少の一方、生産体制には新たな兆候もみられた。

米国自動車大手フォード・モーターは2020年9月28日、オンタリオ州のオークビル工場の電気自動車(EV)生産設備への18億カナダ・ドル(約1,548億円、Cドル、1Cドル=約86円)の投資を発表(2020年10月1日付ビジネス短信参照)。このほか、FCAも同年10月19日、ハイブリッド車とEVの両方を生産する最先端設備に最大15億Cドルの投資を発表した。また、GMは2019年末にオシャワ工場での生産を終了し、自動運転車試験場などへの転換を表明(2019年5月10日付ビジネス短信参照)していた。それが一転して、2020年11月9日、13億Cドルを投じて同工場をフルサイズピックアップの組み立て工場として再稼働すると発表。さらに、2021年1月15日には、オンタリオ州インガーソルの工場を大規模商用EV製造工場へ転換するため10億Cドルを投じると発表した。各社とも、概ねゼロエミッション車(ZEV)の生産に向けたかたちだ。

#### <ZEV販売台数は増加基調>

消費者のZEV需要も徐々に高まっている。カナダ統計局が4月22日に発表した新車登録統計によると、2020年のバッテリー式電気自動車(BEV)、プラグインハイブリッド車(PHV)などのZEVの新規

登録台数は5万4,353台。全新車登録台数に対するシェアは3.5%となった。いまだに低い数字にとどまるのは事実だ。しかし、2016年のZEVの新規登録台数は1万2,009台に過ぎなかった。それから5年で4.5倍に増加したことは、評価に値するだろう。

このトレンドを後押しするように、連邦政府は6月29日、2035年までに販売される新車（乗用車とピックアップトラック）全てのZEV化を義務付ける方針を発表した（[2021年7月8日付ビジネス短信参照](#)）。購入補助金制度の拡充と充電インフラ整備によって目標達成を計画している。もっとも、業界では具体的な施策に乏しいとして、国家的な自動車用電池戦略の策定や業界内のパートナーシップ形成の必要性を訴えている。

## メキシコ (1) (生産・販売) : 新型コロナの影響で生産と輸出が2割減、国内販売は3割減

### 2020年のメキシコ自動車産業 (1)

2021年3月30日 メキシコ事務所 (中畑貴雄)

メキシコ国立統計地理情報院 (INEGI) とメキシコ自動車工業会 (AMIA) によると、2020年のメキシコの自動車生産台数(大型バス・トラックを除く)は前年比 20.2%減の 304 万 178 台、輸出台数は同 20.9%減の 268 万 1,806 台、国内販売台数は同 28.0%減の 94 万 9,453 台となった。新型コロナウイルス感染対策のために3月末~5月半ばに操業停止が余儀なくされたため、生産と輸出は第2四半期(4~6月)に大きく落ち込み、その後は急速に回復に転じたものの、前半の落ち込みを取り戻すことはできなかった。国内販売は、実質 GDP 成長率がマイナス 8.2%という歴史的な不況に見舞われ、国民の消費意欲が大きく減退したため、100万台の水準に届かなかった。国内販売が100万台に達しなかったのは8年ぶりとなる(図1参照)。

#### <新型コロナによる第2四半期の操業停止が大きく影響>

メキシコで完成車(大型バス・トラックを除く)を生産している企業は、60年以上の歴史を持ち、メキシコで「ビッグファイブ」と呼ばれた日産自動車、ゼネラルモーターズ(GM)、フォルクスワーゲン(VW)、フィアット・クライスラー(FCA、注1)、フォードの5社に加え、1994年に生産を開始したホンダ、2002年の生産開始のトヨタ、2014年開始のマツダ、2016年開始の起亜、2019年開始のBMW、ダイムラー(日産との合弁工場)の11社。なお、VWについては、同系列高級ブランドのアウディが2017年に生産を開始している。また、中国の安徽江淮汽車(JAC)と北京汽車(BAIC)が少量ながらメキシコでノックダウン生産を行っている。

図1: メキシコの自動車生産・輸出・販売台数



出所: メキシコ自動車工業会 (AMIA)

大型バス・トラックを除く生産台数をみると、2020年は304万178台となり、前年比20.2%の減少となった。新型コロナウイルス感染抑制のため、3月下旬から講じられた「全国健全な距離キャンペーン」([2020年3月26日付ビジネス短信参照](#))と「不可抗力の衛生上の非常事態宣言」([2020年4月1日付ビジネス短信参照](#))により、工場の操業を停止せざるを得なかった影響から、自動車生産は3月に前年同月比23.1%減、4月に98.8%減、5月は93.6%減と大きく減少した。6月以降は徐々に回復に転じたが、年

前半の大きな落ち込みを回復できなかった（図2参照）。2020年の輸出（大型車を除く）は268万1,806台となり、前年比で20.9%減少した。輸出の8割弱を占める対米輸出が前年比20.0%減の213万5,041台となった影響が大きい。欧州向けも8.1%減、中南米・カリブ向けは44.1%減、アジア・大洋州向けも5.8%減と軒並み減少した（表1参照）。

図2：月別自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数



出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）データから作成

表1：主要地域別自動車輸出（大型バス・トラックを除く）  
（1-12月）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

仕向け地	2019年		2020年		
	台数	構成比	台数	構成比	伸び率
<b>米州</b>	3,096,833	91.4	2,416,996	90.1	△ 22.0
北米	2,890,972	85.3	2,302,003	85.8	△ 20.4
米国	2,669,413	78.8	2,135,041	79.6	△ 20.0
カナダ	221,559	6.5	166,962	6.2	△ 24.6
中南米・カリブ	205,861	6.1	114,993	4.3	△ 44.1
ブラジル	52,313	1.5	19,013	0.7	△ 63.7
コロンビア	43,642	1.3	30,539	1.1	△ 30.0
プエルトリコ	27,762		15,735	0.6	△ 43.3
チリ	23,438	0.7	14,223	0.5	△ 39.3
アルゼンチン	5,718	0.2	7,338	0.3	28.3
ペルー	12,354	0.4	5,711	0.2	△ 53.8
<b>欧州</b>	216,305	6.4	198,730	7.4	△ 8.1
ドイツ	152,165	4.5	159,492	5.9	4.8
イタリア	30,931	0.9	12,479	0.5	△ 59.7
スペイン	6,410	0.2	4,617	0.2	△ 28.0
オーストリア	3,020	0.1	3,686	0.1	22.1
<b>アジア・大洋州</b>	61,782	1.8	58,191	2.2	△ 5.8
アラブ首長国連邦	6,334	0.2	10,051	0.4	58.7
サウジアラビア	8,483	0.3	8,216	0.3	△ 3.1
日本	8,240	0.2	9,670	0.4	17.4
韓国	1,810	0.1	6,992	0.3	286.3
オーストラリア	8,158	0.2	6,651	0.2	△ 18.5
中国	12,589	0.4	5,592	0.2	△ 55.6
<b>その他・不詳</b>	13,385	0.4	7,889	0.3	△ 41.1
<b>輸出合計</b>	<b>3,388,305</b>	<b>100.0</b>	<b>2,681,806</b>	<b>100.0</b>	<b>△ 20.9</b>

出所：国立統計地理情報院（INEGI）



2020年の大型バス・トラックの生産は、前年比31.1%減の13万6,422台となり、小型車両以上の落ち込みをみせた。生産の8割以上を占める輸出が同31.2%減少し、11万5,747台と低迷した。大型バス・トラックまで含めると、メキシコの自動車生産台数は2020年に前年比20.8%減の317万6,600台、輸出台数は同21.3%減の279万7,553台となる。

企業別に生産台数をみると、GMが前年比15.7%減の72万8,768台で首位、日産が同22.4%減の52万1,730台で2位、FCAが21.1%減の44万2,107台で3位、VWグループ（VWとアウディー）が29.5%減の42万2,927台で4位、起亜が27.8%減の20万6,800台で5位となっている。生産が前年比で増加したのは、2019年に新モデルの立ち上げで苦戦したマツダ（51.2%増）と、2019年途中から生産を開始したメルセデス・ベンツ（ダイムラー、43.9%増）、BMW（約2.3倍）の3社のみだった（表2参照）。

表2：メキシコの企業別自動車（大型バス・トラック除く）生産・販売台数  
（1-12月）

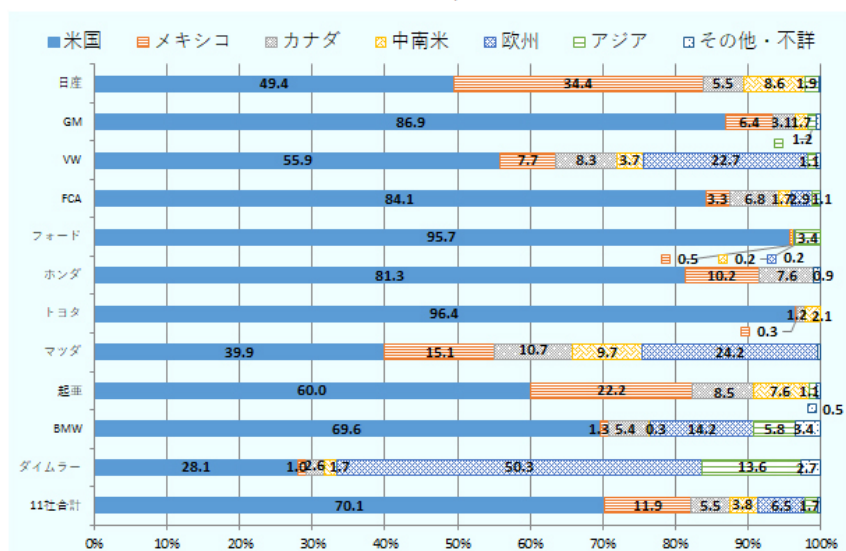
（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

企業名	生産				販売			
	2019年	2020年			2019年	2020年		
	台数	台数	構成比	伸び率	台数	台数	構成比	伸び率
GM	864,143	728,768	24.0	△ 15.7	211,987	150,256	15.8	△ 29.1
日産	672,700	521,730	17.2	△ 22.4	269,558	195,214	20.6	△ 27.6
フォルクスワーゲン	600,075	422,927	13.9	△ 29.5	181,678	125,885	13.3	△ 30.7
FCA（フィアット・クライスラー）	560,141	442,107	14.5	△ 21.1	63,524	49,106	5.2	△ 22.7
ヒュンダイ・キア	286,600	206,800	6.8	△ 27.8	141,146	105,851	11.1	△ 25.0
起亜	286,600	206,800	6.8	△ 27.8	95,539	73,620	7.8	△ 22.9
ヒュンダイ	－	－	－	－	45,607	32,231	3.4	△ 29.3
トヨタ	192,722	169,350	5.6	△ 12.1	105,663	76,577	8.1	△ 27.5
マツダ	91,830	138,855	4.6	51.2	60,081	46,117	4.9	△ 23.2
フォード	249,605	136,067	4.5	△ 45.5	59,257	38,132	4.0	△ 35.6
ホンダ	204,414	128,568	4.2	△ 37.1	74,796	48,996	5.2	△ 34.5
メルセデス・ベンツ	59,336	85,392	2.8	43.9	20,602	14,788	1.6	△ 28.2
BMW	24,755	55,832	1.8	125.5	23,645	15,112	1.6	△ 36.1
スズキ	－	－	－	－	31,211	25,975	2.7	△ 16.8
ルノー	－	－	－	－	32,890	25,516	2.7	△ 22.4
三菱自動車	－	－	－	－	15,738	10,447	1.1	△ 33.6
プジョー	－	－	－	－	10,801	9,637	1.0	△ 10.8
スバル	－	－	－	－	1,287	1,444	0.2	12.2
いすゞ	－	－	－	－	1,938	964	0.1	△ 50.3
その他	4,747	3,782	0.1	△ 20.3	12,129	9,336	1.0	△ 23.0
日系企業合計	1,161,666	958,503	31.5	△ 17.5	560,272	405,734	42.7	△ 27.6
合計	3,811,068	3,040,178	100.0	△ 20.2	1,317,931	949,353	100.0	△ 28.0

注：系列ブランド（例えばフォルクスワーゲンはSEAT, AUDI, PORSCHE）を含む。  
いすゞの販売台数はELF100/ELF200/ELF300の販売台数のみがAMIAに報告されている。  
トヨタの生産台数はマツダへの委託生産車種（2019年通年：2万4,328台）を含む。  
出所：国立統計地理情報院（INEGI）

どこの市場に向けてメキシコで自動車を生産しているかは、各企業の戦略により大きく異なり、日産の場合、2020年時点で34.4%の生産が国内市場向けだ。この比率は在メキシコ完成車メーカーの中で最も高く、従って、日産は国内市場低迷の影響を最も強く受ける。一方、GM、FCA、フォード、トヨタ、ホンダの生産の約8～9割が米国向けで、米国市場の影響を強く受ける。VW、起亜、マツダ、ダイムラーの仕向け地は比較的多角化されており、米国市場への依存度は相対的に低い。ダイムラー、マツダ、VW、BMWにとっては欧州市場も重要で、それぞれ50.3%、24.2%、22.7%、14.2%が欧州向けだ（図3参照）。

図3：企業別仕向け地別自動車生産比率（2020年、国産車販売+輸出の合計に占める構成比）



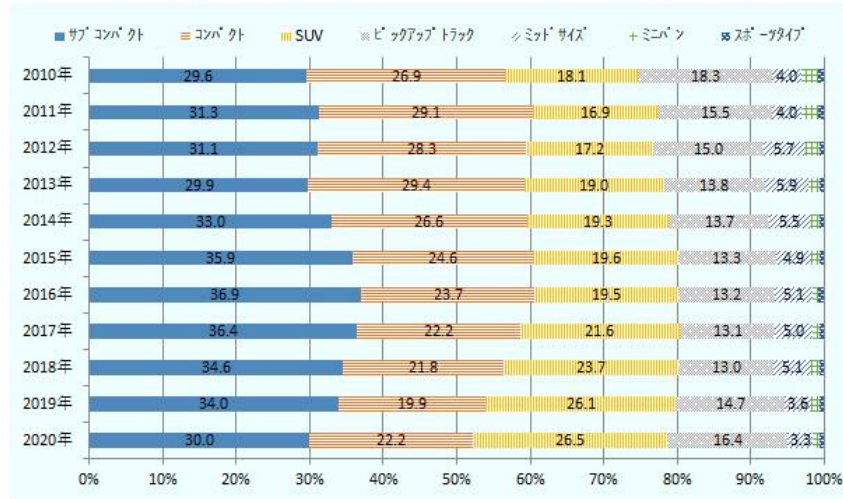
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

<歴史的不況により販売は急減、8年ぶりに100万台の水準を切る>

2020年の国内販売台数は、前年比28.0%減の94万9,353台で4年連続の減少となり、100万台割れの水準となった。企業別に国内販売をみると、日産は2009年以来持続している国内販売第1位の座を維持したが、前年と比べると27.6%減と大きく減らしている。2位のGMも29.1%減、3位のVWグループも30.7%減となり、各社とも歴史的な不況の中で国内販売が大きく落ち込んだ。2015年の市場参入から2019年まで5年連続で販売を伸ばし、国内市場で第5位の地位まで上り詰めた起亜も、2020年は22.9%減と大きく販売台数を落とし、トヨタやマツダ、ホンダなど日産以外の日系ブランドの販売も苦戦したが、スバルは前年比12.2%増と唯一販売を伸ばした。

セグメント別に国内販売をみると、「サブコンパクト」（排気量1.3～1.5リットル前後の小型車）は前年比36.4%減と大きく減らしたが、「コンパクト」（同1.8～2.0リットル前後の小型車）は19.6%減にとどまった。サブコンパクトは中間層が購入する比較的安価な車種だが、家計に余裕がない中間層は不況で購入を控えざるを得なかった。他方、コンパクトは富裕層のセカンドカーとしての消費もあるため、サブコンパクトほどの落ち込みは見せていない。近年販売が好調だったスポーツ用多目的車（SUV）も不況の影響を受けて26.6%の減少となったが、国内販売全体に占める構成比は26.5%に上昇しており、メキシコでもSUV人気の高まりがみられる（図4参照）。

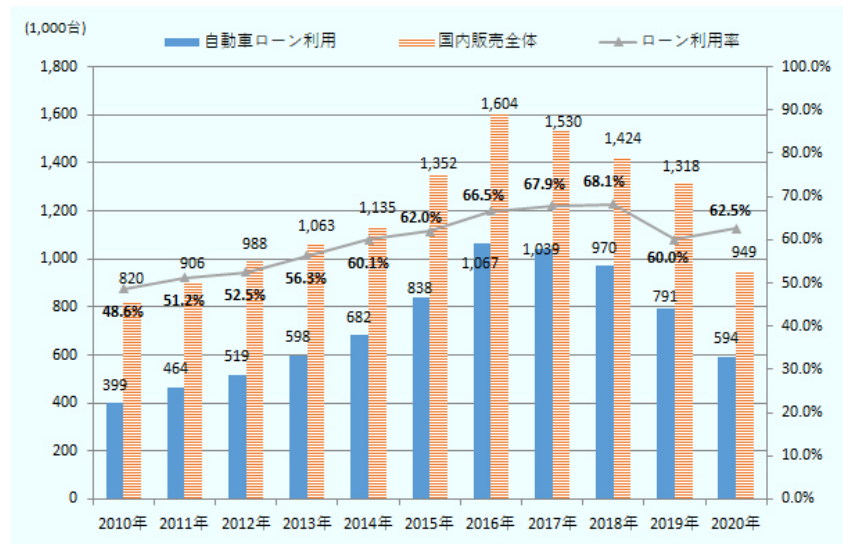
図4：自動車（大型バス・トラック除く）セグメント別国内販売比率



出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）

サブコンパクトなど大衆車の販売に重要な役割を果たすのは、自動車ローンだ。2020年の自動車ローンを利用した新車販売台数は前年比24.9%減の59万3,702台となり、自動車販売市場全体の落ち込みより小さかったため、ローン販売比率は前年の60.0%から62.5%に上昇した（図5参照）。しかし、2018年にはローン販売比率が68.1%に達していたことを考えると、まだ伸び代は存在する。近年のローン販売の低迷には、2017年以降2019年半ばまで続いた政策金利の上昇が影響している。しかし、2017年に6.77%、2018年に4.83%の水準にあった年間インフレ率が2020年は3.15%まで下がっており、また、コロナ禍による政府の流動性対策により、政策金利が2019年8月の8.25%から2021年2月には4.00%まで引き下げられたため、ローン金利は今後、低下に向かうものと思われる。

図5：自動車ローンを利用した国内販売台数の推移



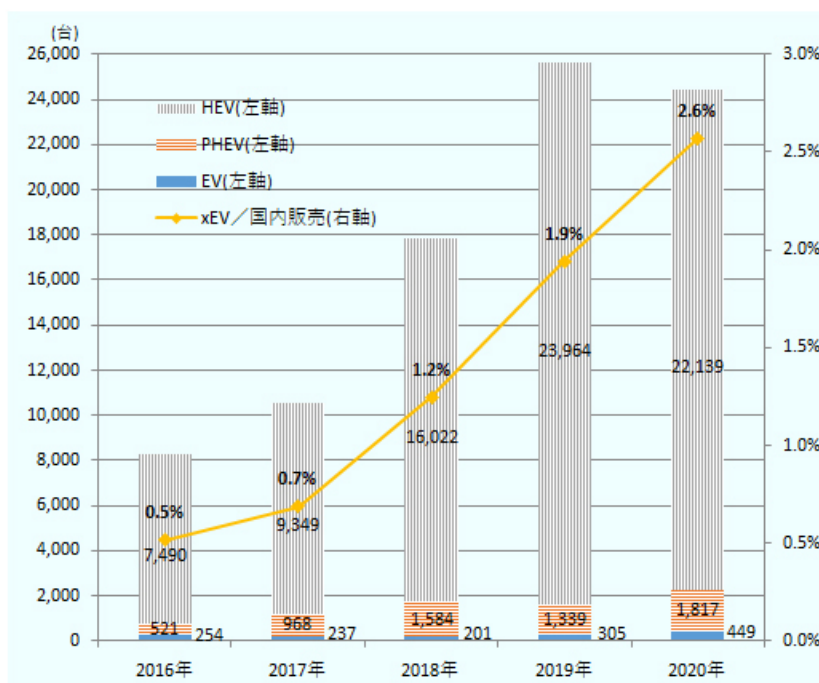
出所：メキシコ自動車ディーラー協会（AMDA）

<電動車の普及はこれから、総合的な車検制度の制定へ>

2020年のメキシコの電動車〔電気自動車（EV）、ハイブリッド車（HEV）、プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）の合計〕販売台数は、前年比4.7%減の2万4,405台となった。国内販売全体が28.0%の減少を見せる中で、電動車の販売は健闘した。内訳をみると、電動車全体の90.7%を占めるHEVが前年比7.6%減の2万2,139台となった一方、PHEVは35.7%増の1,817台、EV車は47.2%増の449台と大きく伸びた（図6参照）。HEVは首都メキシコ市などでタクシーとしても用いられており、中間層でも手が届く範囲の価格帯だが、高価格のPHEVやEVは富裕層が購買層なため、不況の影響はあまり受けなかった。比率が年々上昇しているとはいえ、新車販売総数に占める電動車の比率は2020年でも2.6%にすぎず、同年の日本の電動車販売比率36.2%（日刊自動車新聞2021年1月12日付）と比べると、普及の遅れは一目瞭然だ。

メキシコでの電動車の販売促進に向けた主なインセンティブとしては、連邦税の新車税（ISAN、注2）の免除、州税の自動車所有税（Tenencia）の減免、首都圏などでの排ガス検査の免除といった消費者に対するインセンティブのほか、駐車場などの運営事業者がEVの充電スタンドを設置した場合、そのための投資額の30%分を当該年度の法人所得税（ISR）から税額控除できるインセンティブがある。

図6：メキシコにおけるハイブリッド・電気自動車の販売台数



注：HEV：ハイブリッド、PHEV：プラグインハイブリッド、EV：電気自動車、2020年は1-10月、xEVはHEV、PHEV、EVの合計。  
出所：国立統計地理情報院（INEGI）データから作成

自動車販売市場に関連する新たな動きとしては、メキシコ経済省が2021年1月12日付官報で、車両総重量3,857キロ以下の自動車に対する物理的・機械的安全基準を定めるメキシコ公式規格の草案（PROY-NOM-236-SE-2020）を公示し、60日間のパブリックコメントの公募を開始した。この規格はメキシコ全国で総合的な車検制度の実施に向けた基準となる。メキシコでは、シートベルトやバックミラー、エアバッグなど最低限の安全装備に関する公式規格（NOM-194-SCFI-2015、[2016年5月23日付ビジネス短信参照](#)）は存在するが、全体的な車両安全規格は強制規格としては存在しなかった。また、メキシコ市首都圏などでは排ガス検査制度があり、半年もしくは1年に1度などの頻度で排ガス検査を受け、検査に合格

しないと走行ができないが、排ガス検査以外に、総合的な車両の物理的・機械的な安全基準を満たしているかどうかを検査する制度がない。

PROY-NOM-236-SE-2020によると、自家用車の車検については、新車としての販売日から4年後、その後は9年後まで2年に1度、10年後以降は毎年実施することになる。公共交通機関などに利用する車両や貨物・従業員輸送用など業務用車両については、車検を毎年実施する。車検は、(1) 外観（車体・シャーシ）、(2) インテリア・内装、(3) 照明機器、(4) ブレーキ系統、(5) ステアリング系統、(6) サスペンション系統、(7) エンジントランスミッション、(8) ガス燃料車の場合は燃料タンク・配管系統について、自動車販売ディーラーや修理工場など関連業界の任意規格である NMX-D-228-SCFI-2015 年に準拠した検査を行うこととなっている。

経済省の国家標準化諮問評議会（CCONNSE）は今後、パブリックコメントの内容を考慮し、必要に応じて草案に修正を施した上で正式なメキシコ公式規格（NOM）として官報で再度公布する。NOM は最低180日間の移行期間を経て発効する。NOM 発効後、連邦政府あるいは州政府が車検プログラムを策定し、具体的な車検のプロセスを制定することとなる。車検制度の導入により、検査に合格しない古い車の買い替えが進むとみられ、新車販売にとっては追い風になることが期待される。

注1：2021年1月にグループ PSA と統合し社名はステランティスとなっているが、2020年の動向分析で本稿は FCA の名称を使用する。

注2：新車の販売価格に応じて2～17%が課税される。

## メキシコ（2）（生産）自動車部品生産は新型コロナの影響で前年比2割減、2021年は輸出向け中心に回復へ

2020年のメキシコ自動車産業（2）

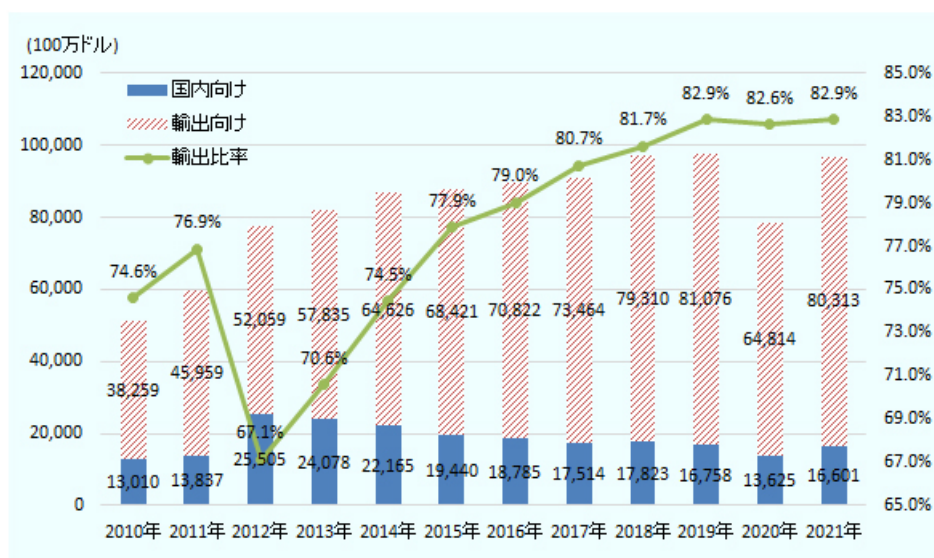
2021年4月8日 メキシコ事務所（中畑貴雄）

メキシコの2020年の自動車部品生産は、新型コロナウイルス感染対策のため3月末～5月半ばに操業停止したことにより、前年比19.8%減の784億3,900万ドルとなった。全体の8割以上を占める輸出も同20.1%減と振るわず、主要国向けで軒並み減少した。メキシコ自動車部品工業会（INA）によると、2021年の生産は輸出向けを中心に回復し、ほぼコロナ危機前の水準に戻りそうだ。自動車部品を製造する事業所の数は過去11年間で2.7倍に拡大し、日系企業など外資系企業の進出が増えているが、一次サプライヤー（Tier1）の数に比べると、二次、三次サプライヤー（Tier2、Tier3）の数が依然として少なく、部材の現地調達が困難な状況が続いている。他方、輸出先の9割弱を占める米国自動車産業の電動化に向けた動きは、メキシコの自動車部品産業にも大きな影響を与える可能性がある。

<新型コロナの操業規制で部品生産も大幅減>

INAが2021年2月26日に発表した統計資料によると、2020年のメキシコの自動車部品生産額は、前年比19.8%減の784億3,900万ドルとなり、2009年以来となる減少を記録した。全体の82.6%を占める輸出向けが20.1%減、国内向けが18.7%減と、双方とも大きく落ち込んだ（図1参照）。新型コロナウイルスの感染抑制のため、3月下旬から講じられた「全国健全な距離キャンペーン」（2020年3月26日付ビジネス短信参照）と「不可抗力の衛生上の非常事態宣言」（2020年4月1日付ビジネス短信参照）により、自動車産業では工場の操業を停止せざるを得なかった影響から、完成車のみならず部品の生産も大きく減少した。

図1：メキシコの自動車部品生産額の推移



注：2021年は推定値。

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA），原資料は国立統計地理情報院（INEGI）

自動車部品の輸出額をみると、2020年は前年比20.1%減の648億1,400万ドルと低迷した。仕向け地域に輸出額をみると、全体の86.2%を米国向けが占め、完成車輸出と同様に米国の動向に左右される構造

だ。米国以外の主要仕向け地としては、カナダが全体の 3.9%、ブラジルが 1.7%、中国が 1.5%、日本が 1.0%、ドイツが 0.8%を占める。2020 年の自動車部品輸入は、自動車生産台数の落ち込み（前年比 20.2%減）に伴い、前年比 20.1%の 442 億 5,200 万ドルとなった。自動車部品分野の貿易収支黒字は 205 億 6,200 万ドルに及び、完成車と並んで重要な外貨獲得源となっている。自動車部品の輸入相手国としては、アジア諸国のプレゼンスが大きい。米国製部品が全体の 49.3%【小菅・注＝下表 1 を基に修正】を占め、輸出同様に米国への依存度は高いが、中国製の輸入が 14.5%、日本製が 6.2%、韓国製が 5.6%を占め、この 3 カ国を合計すると 26.3%を占め、重要な部品調達先となっている（表 1 参照）。

**表1：メキシコの自動車部品国別貿易額**

**輸出** (単位：100万ドル，%) (△はマイナス値)

国名	2018年	2019年	2020年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
米国	63,250	70,500	55,898	86.2	△ 20.7
カナダ	1,912	3,162	2,528	3.9	△ 20.1
ブラジル	785	1,378	1,101	1.7	△ 20.1
中国	819	1,216	972	1.5	△ 20.1
日本	530	810	648	1.0	△ 20.0
ドイツ	387	649	519	0.8	△ 20.0
その他	2,755	3,361	3,148	4.9	△ 6.3
合計	70,438	81,076	64,814	100.0	△ 20.1

**輸入** (単位：100万ドル，%) (△はマイナス値)

国名	2018年	2019年	2020年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
米国	26,760	27,347	21,822	49.3	△ 20.2
中国	7,861	8,027	6,417	14.5	△ 20.1
日本	3,373	3,432	2,744	6.2	△ 20.0
韓国	3,059	3,100	2,478	5.6	△ 20.1
ドイツ	2,939	2,989	2,390	5.4	△ 20.0
カナダ	1,963	1,993	1,593	3.6	△ 20.1
その他	8,201	8,470	6,808	15.4	△ 19.6
合計	54,156	55,358	44,252	100.0	△ 20.1

出所：メキシコ自動車部品工業会 (INA)

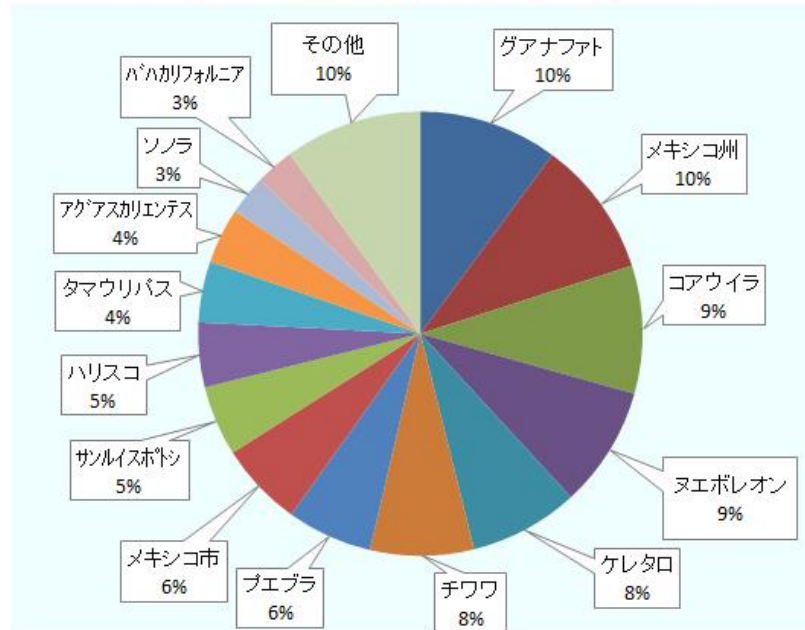
自動車部品生産は、2020 年後半の米国とメキシコの完成車生産の回復に伴って徐々に増加傾向に転じ、特に第 4 四半期（10～12 月）にはほぼ危機前の水準まで戻っていた。しかし、2021 年初から世界的な半導体の供給不足が災いし、北米（メキシコを含む）で多くの完成車工場が生産調整を迫られたことから、1～2 月の自動車部品生産は低迷している。半導体などのサプライチェーンが安定すれば、2021 年後半は完成車生産が増加するとみられており、INA によると、2021 年の自動車部品生産額は前年比 23.6%増の 969 億 1,400 万ドルに達するとみられ、ほぼ 2019 年の水準まで回復しそうだ。

<事業所数は増加も、依然として現地調達に課題>

国立統計地理情報院 (INEGI) の全国経済事業所統計ダイレクトリー (DENUE) によると、メキシコで自動車部品を製造する事業所の数は、日米欧韓の完成車メーカー (OEM) の相次ぐ工場新設に牽引されるように過去 11 年間で大きく増加し、2009 年末の 956 カ所から 2020 年 11 月には 2,589 カ所に拡大している。事業所の数を州別にみると、ゼネラルモーターズ (GM) や、フォルクスワーゲン (VW) のエン

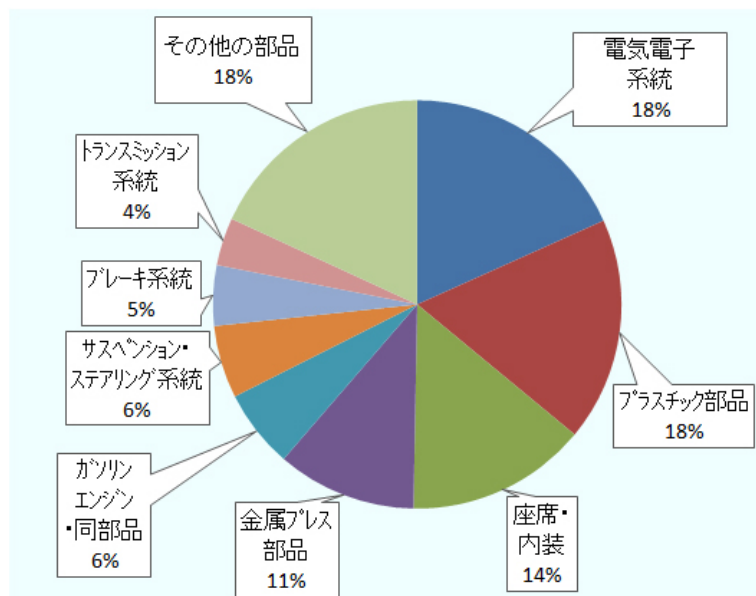
ジン工場、マツダ、ホンダ、トヨタの工場があるグアナファト州（262カ所）、フォードやクライスラーの工場があるメキシコ州（257カ所）、GMとクライスラーの工場がある北東部コアウイラ州（241カ所）、北東部有数の工業都市モンテレイがあり、対米向け自動車部品製造拠点として有名なヌエボレオン州（228カ所）、中央高原バヒオ地域の工業州であり、自動車部品や白物家電、航空機部品の生産が盛んなケレタロ州（206カ所）、米国テキサス州エルパソ市の南に隣接する国境都市フアレス市でワイヤーハーネスの生産が盛んなチワワ州（195カ所）などが上位となっている。主要州では全体的に事業所数が増加しているが、特にグアナファト州の事業所数が11年間で6倍以上になっている（図2参照）。

図2：自動車部品製造業の事業所数州別構成（箇所数、%）



注：全2,589事業所の州別構成比。  
出所：「全国事業所統計ダイレクトリー（DENUE）」から作成

図3：自動車部品製造業の事業所数製品分野別構成（箇所数、%）



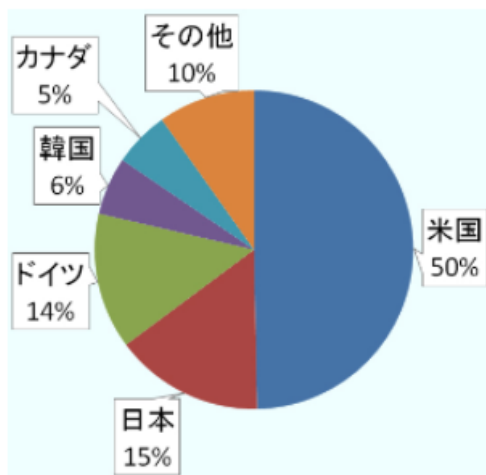
注：全2,589事業所の製品分野別構成比。  
出所：「全国事業所統計ダイレクトリー（DENUE）」から作成



メキシコの自動車産業の企業数増加に大きく貢献したのは、日本企業をはじめとする外国企業の投資だ。経済省によると、2020年末確認時点の自動車産業(自動車・自動車部品製造)の外資系企業数は1,439社、そのうち219社が日本からの直接出資マジョリティーの企業で、米国系の719社に次いで多い。日系企業の中には在米日系企業からの出資がマジョリティーを占める企業も多いため、米系と発表されている719社の中にも日系企業が含まれる。この数字を5年前の2015年末確認時点と比べると、外資系企業数全体で781社、日本からの直接出資企業で107社、米国系企業で161社増えている。その他の出資国として多いのがドイツ(200社)、韓国(85社)、カナダ(82社)となる(図4参照)。

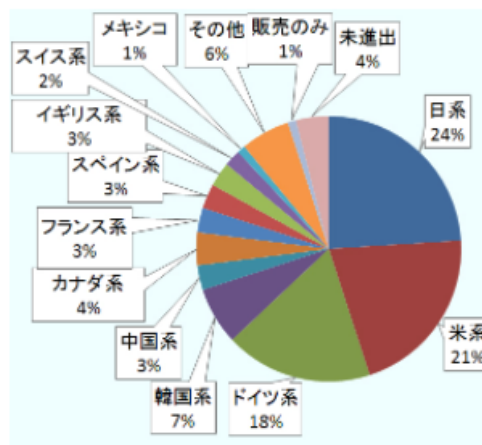
米国のオートモーティブニュース誌が2020年6月29日に発表した「2019年の世界の自動車部品売上高上位100社(Top 100 global OEM parts suppliers)」に掲載されている企業がメキシコに既に進出しているかどうかを調べたところ、100社のうち95社は既にメキシコに工場を持ち、未進出は5社だけだった。100社以内にランクインする日系企業は24社あるが、全てメキシコに工場を持っている。ドイツ系や韓国系も同様だ(図5参照)。

図4：自動車産業の外資系企業数国籍別比率(2020年第4四半期)



注：直接出資国による分類。在米日系企業の投資は米国の投資に計上。  
出所：メキシコ経済省外資局

図5：世界の自動車部品サプライヤーのメキシコ進出状況(2019年の売上高上位100社)

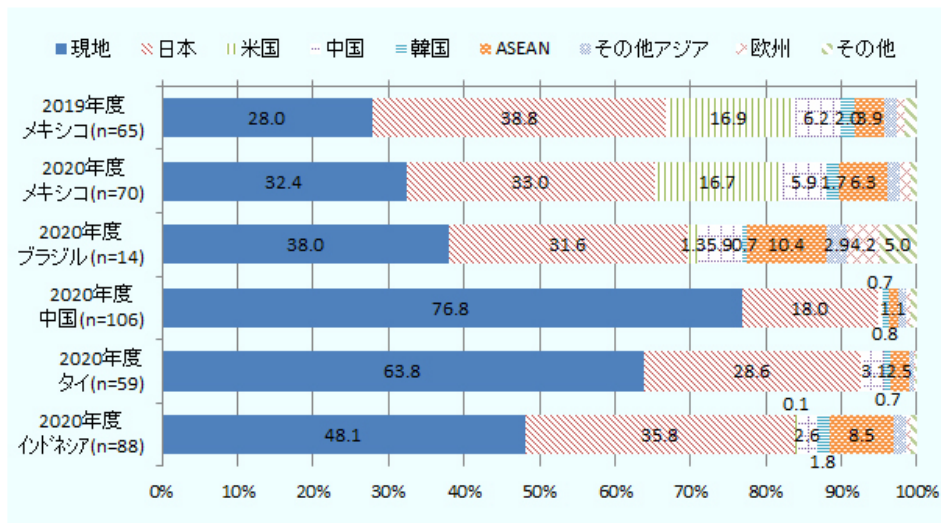


注：中国系1社。未進出は米系1社と中国系2社、韓国系1社。  
出所：ジェットロ作成(原資料はAutomotive News, 2020年6月29日)

メキシコには日米欧韓のグローバルなTier1が進出済みで、Tier1の数では他の自動車生産大国と大差はない。ただし、Tier2やTier3の数が不足しており、進出日系企業の部品・原材料の現地調達は思うように進んでいない。ジェットロが世界主要国で毎年実施している進出日系企業実態調査(図6参照)によると、2020年のメキシコ進出日系輸送機器・同部品製造業の現地調達比率は32.4%で、2019年よりも4.4%ポイント増加したが、中国やタイはおろか、インドネシアやブラジルと比べてもかなり低い。メキシコの場合、1960年代後半から導入された輸出を条件とした保税加工プログラム(マキラドーラ)や、1994年の北米自由貿易協定(NAFTA)発効以降の自由貿易協定(FTA)ネットワーク拡充などを通じて、部品・原材料の輸入に関税面での恩典を与えてきたこともあり、他国と比べると国内に製造業の裾野が十分に育っておらず、特に地場資本の企業では、自動車産業で求められる品質管理の水準を満たす企業が少ない。そのため、一部の地場系の優良企業や日系、ドイツ系など外資系企業に受注が集中することになり、現地

で調達する部品の価格は安くない。相対的に為替相場が円安の水準では、生産性の高い日本からの調達が依然として大きなポーションを占めている。また、鉄やプラスチック樹脂などの素材産業が弱く、自動車用に用いることができる高品質な素材が現地調達できないという課題もある。

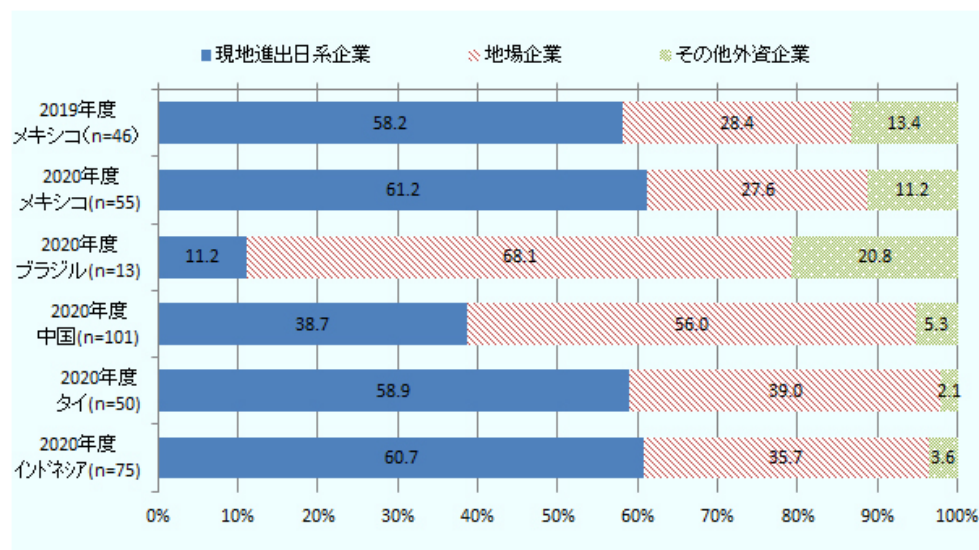
図6：進出日系企業（輸送機器・同部品製造）の部品・原材料の調達先（地域別）



出所：ジェトロ「2020年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」、「2019, 2020年度 中南米進出日系企業実態調査」

他方、現地調達全体に占める現地進出日系企業からの調達比率をみると、メキシコは進出日系企業からの調達が現地調達全体の61.2%に及んでおり、ブラジルや中国と比べると、進出日系企業からの調達にかなり依存しているのが分かる。しかし、タイやインドネシアとほぼ同水準にあり、両国でもメキシコ同様に日系企業に依存している状況がうかがえ、現地に進出している日系企業の数が多いことがタイやインドネシアの現地調達比率が高い要因の1つと言えるだろう（図7参照）。

図7：進出日系企業（輸送機器・同部品製造）の部品・原材料の現地調達先の資本国籍内訳



出所：ジェトロ「2020年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」、「2019, 2020年度 中南米進出日系企業実態調査」

世界の自動車産業に関する情報ポータルサイトを運営するマークラインズの約5万社の自動車部品サプライヤーデータベースを使って、アジアおよび米州の自動車産業が集積する主要国の自動車部品企業の数を比較した(表2参照)。これをみると、メキシコは中国やインド、タイと比べると、自動車部品サプライヤーの数がまだ少ない。完成車の生産規模(注1)と自動車部品サプライヤーの数の関係を見ると、メキシコは完成車の生産規模の割には、サプライヤー数が相対的に不足している状況が垣間見える。完成車1万台当たりの部品サプライヤー数でみると、メキシコは4.86で、タイ(10.35)やインド(8.77)、中国(7.10)、インドネシア(6.34)の後塵(こうじん)を拝している。特にASEAN諸国と比べると、日系サプライヤー数で大きな開きがあり、タイにはメキシコの2.7倍の日系サプライヤーが進出している。インドネシアと比べてみると、全体ではメキシコ(1,938社)の方がインドネシア(816社)よりもサプライヤー数が多いが、日系サプライヤー数ではインドネシア(475社)がメキシコ(403社)を上回る。

**表2：アジア・米州自動車生産主要国の自動車部品企業数**

国名	完成車生産台数(千台)	企業数			部品企業数/完成車1万台
		全体	日系	日系比率	
中国	25,721	18,269	1,959	10.7%	7.10
米国	10,880	3,917	865	22.1%	3.60
日本	9,684	8,147	7,822	96.0%	8.41
インド	4,516	3,962	311	7.8%	8.77
メキシコ	3,987	1,938	403	20.8%	4.86
ブラジル	2,945	913	111	12.2%	3.10
タイ	2,014	2,084	1,104	53.0%	10.35
カナダ	1,917	376	59	15.7%	1.96
インドネシア	1,287	816	475	58.2%	6.34
アルゼンチン	315	105	11	10.5%	3.34

注：完成車生産台数は2019年のデータ。企業数は2021年3月7日抽出時点。

出所：世界自動車工業会(OICA)、マークラインズ自動車部品企業データベースから作成

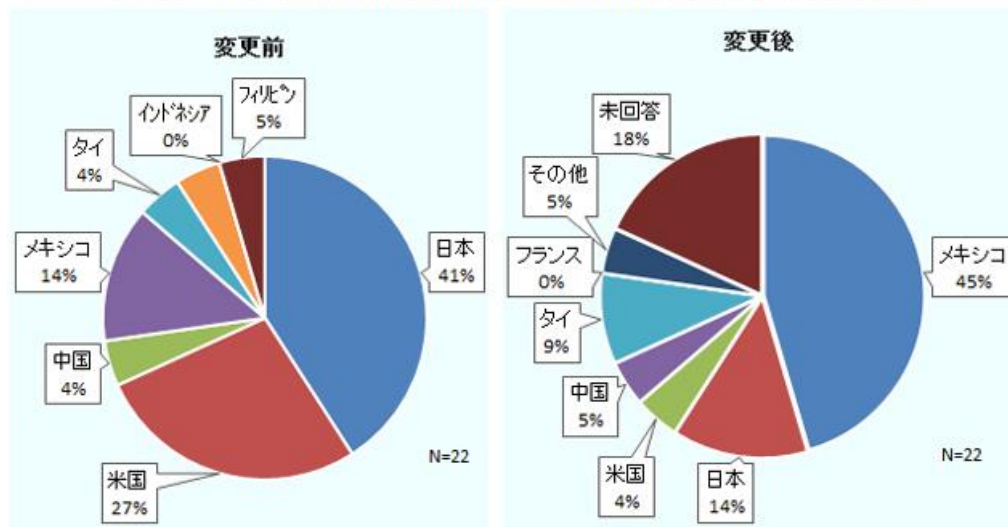
＜USMCA発効後もメキシコからの調達拡大やメキシコへの生産移転を検討＞

2020年7月1日、NAFTAの後継となる米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)が発効した。NAFTA再交渉には、メキシコとの間の貿易赤字削減を目指した米国のドナルド・トランプ大統領(当時)の意向が強く反映され、締結されたUSMCAには、メキシコから米国への最大の輸出工業製品である自動車・同部品について厳しい原産地規則が適用され、完成車の原産要件の1つとして、時給16ドル以上の地域での一定以上の付加価値を義務付けるLabor Value Contents(LVC)を設定するなど、米国での自動車・同部品生産をメキシコに比べて有利にする規定が存在する(注2)。

USMCAの発効に伴い、メキシコでの自動車や自動車部品の生産が米国での生産に比して不利に働き、メキシコから米国への生産移管が進むという懸念も存在するが、現時点ではそのような動きにはなっていないようだ。ジェトロが2020年9月に実施した「[2020年度海外進出日系企業実態調査\(中南米編\)](#)」(図8参照)によると、メキシコ進出日系自動車・同部品製造企業の今後の部品・原材料の調達先変更計画(全22件)の内容としては、日本や米国からの調達をメキシコの現地調達に切り替える動きの方が多く、現在、メキシコで現地調達している部材を他国からの調達に切り替える動きは3件にすぎなかった。また、自動車産業で今後の生産地の変更計画として挙げられた7件のうち、メキシコから他国への生産移転の計画は1件もなく、逆に、米国や日本からメキシコへの生産に切り替える動きが4件あった(表2参照)。調達先

や生産地を変更する理由としては、「通商環境の変化」や「コストダウン要求への対応」「北米事業の再編」が挙げられていることから、進出日系企業にとってメキシコは依然として、北米における重要な低コスト製造拠点として映っていることが分かる。

図8：メキシコ進出日系企業（自動車・同部品製造）の調達先変更計画



出所：ジェトロ「2020年度 中南米進出日系企業実態調査」

表3：メキシコ進出日系自動車・同部品メーカーの生産地変更計画

変更前	変更後	数
米国	メキシコ	3
日本	メキシコ	1
米国	日本	1
米国	中国	1
日本	米国	1
合計		7

出所：ジェトロ「2020年度 中南米進出日系企業実態調査」

<自動車産業の電動化の影響は？>

2021年1月20日、米国でジョー・バイデン新政権が発足した。気候変動対策を重視するバイデン政権下で自動車産業における電動化の動きが促進されるとみられている。実際、1月28日にGMが2035年までに販売するライトビークル（乗用車、小型トラック）の排出する排気ガス量をゼロにすることを発表するなど、欧州や中国と比べて相対的に遅れていた北米でも今後、自動車産業の電動化の動きが進むことが予想される。

北米自動車産業での電動化の動きは、ガソリンエンジン自動車のサプライチェーンを中心に発展してきたメキシコの自動車産業にとって不利に働くと思われる向きが多い。実際にジェトロが2020年11月に実施したバイデン氏の当選がメキシコに与える影響についてのアンケート調査とヒアリング調査（[2020年11月25日付ビジネス短信参照](#)）によると、複数の日系進出企業がバイデン政権の進める電動化政策によるマイナスの影響を指摘している。確かに、メキシコの電動車（ハイブリッドも含む）の販売台数は2020年で

も全体の 2.6%にすぎず、市場規模は現時点で非常に小さい。比較的高価格な商品であり、大衆車よりも利益率が高いため、北米における電動車製造拠点としては、組み立て人件費が高くても輸送コストを考慮し、メキシコよりも米国を選択するメーカーが多いと想定される。

しかし、米国で組み立てられる電動車に用いられる自動車部品の製造拠点としてのメキシコの位置付けはどうだろうか。[米国自動車ラベリング法 \(AALA\) に基づく北米および主要他国の部品調達比率のデータ](#)を用いると、米国で組み立てられている自動車へのメキシコ製部品の採用比率を「ある程度」(注 3) 知ることができる。このデータによると、電気自動車専業メーカーの米国テスラは、メキシコ製の部品を全車種平均で全体の 20.7%使用している。この数字は、VW の北米生産車種 (ガソリン車も含む) の平均値 23.4%、FCA の同 21.4%、GM の同 20.8%よりも低いものの、フォードや BMW、日系完成車メーカーと比べるとはるかに高い数字だ。つまり、メキシコは既にテスラのサプライチェーンに組み込まれていることが分かる。

メキシコの電動車向けの自動車部品製造拠点としての魅力は、人件費の低さだけではない。あまり知られていないが、米国との間には関税コストの差が存在する。米国はトランプ前政権の時代から鉄鋼製品やアルミニウム製品に通商拡大法 232 条に基づくそれぞれ 25%、10%の追加関税を課しており、メキシコやカナダ、オーストラリアなど国別除外扱いとなっていない国からの輸入の場合、品目別適用除外の認定を受けていないと高率の関税が賦課される。また、中国に対して通商法 301 条に基づく 7.5~25%の追加関税をかけており、中国から電子部品などを輸入する場合にも高い関税負担がある。さらに、特定国の特定品目の輸入にはアンチダンピング (AD) 税が課されることもある。従って、米国内で部材が現地調達できる場合、これらの関税コストは気にならないが、輸入原材料を使用して自動車部品を製造する場合、米国では想定以上の関税コストが発生することがある。

電動車に用いられるモーターや変圧器、リアクトルには電磁鋼板が用いられる。電磁鋼板のうち、主にモーターに用いられる無方向性電磁鋼板 (NO) には、米国で 135.59~204.79%の対日 AD 税が課されており、日本材を米国に輸入するハードルは高い。他方、変圧器やリアクトルに用いられる方向性電磁鋼板 (GO) には、鉄鋼・アルミ 232 条に基づく 25%の追加関税が課されている。さらに、バッテリー周辺部品などには、銅やアルミなどの導体が用いられる。米国のこれら導体への MFN 関税は有税 (おおむね 3~6%) だが、メキシコでは多くが無税となっている。仮に有税であっても、産業分野別生産促進プログラム (PROSEC) や日本メキシコ経済連携協定 (日墨 EPA)、環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定 (CPTPP、いわゆる TPP11) などの FTA を活用することで免税扱いにできる。米国で 25%の追加関税が課される中国製電子部品についても、FTA は使えないものの、そもそも MFN が 0%であるか、PROSEC を活用すると 0%になるものも多く、関税コストはほとんど発生しない。従って、アジア製の部材を用いる必要があり、大型でかさ張るものではなく、輸送コストが製品単価に占める比率が小さい小型製品の場合、メキシコで製造して米国に輸出するオペレーションのメリットが大きくなるだろう。

注 1: 2020 年は新型コロナウイルス感染拡大抑制のための操業規制により、各国とも生産能力に比して極端に少ない生産台数だったため、2019 年の生産台数を使用した。

注 2: 詳細は、[ジェトロ地域・分析レポート「USMCA 活用のハードルは高いーメキシコの自動車産業の現状と対外通商政策 \(3\) ー」\(2019 年 5 月 8 日\)](#)を参照。

注 3: AALA によると、北米 (米国・カナダ) 以外からの部品調達の場合は、調達率が総部品費用の 15%

以上にならないと報告義務がなく、メーカー別のメキシコ製部品調達比率平均値は実際の値よりも過小評価されてしまうため、「ある程度」とした。

## コロンビア（販売）：2020年の自動車販売台数は前年比29.0%減

### エコカーは大幅増

2021年8月18日 ボゴタ事務所（茗荷谷奏）

2020年のコロンビアにおける新車販売台数は、長期間にわたる厳格な新型コロナウイルス対策の影響を受け、前年比大幅減となった。一方で、ハイブリッド自動車や電気自動車などのエコカーの販売は、大幅増を記録した。2019年にエコカー推進のための法律が公布されたことを受けた結果と考えられる。2020年のコロンビアの自動車市場を概観するとともに、エコカー普及のための官民の取り組みを紹介する。

#### <コロナ禍対策が響き、販売減>

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）によると、2020年の新車販売（登録）台数は18万8,665台だった。前年比28.5%減と落ち込んだ。

コロンビアでは新型コロナウイルス感染拡大防止のため、2020年3月25日から8月31日まで、5カ月余りにわたって全土で外出禁止措置が取られた。特に4月はほぼ全ての経済活動が停止したため、販売台数はわずか217台だ（前年同月比98.9%減）。その後も外出禁止措置が続いた8月まで、月1万台前後と低い水準で推移した。

販売台数をブランド別にみると、首位は2019年に続きルノーで、3万9,864台（シェア：21.1%）だった。次いでゼネラルモーターズ（GM）のシボレー（注1）が3万3,790台（17.9%）。3位と4位には、マツダが1万6,092台（8.5%）、日産が1万4,170台（7.5%）と日系メーカーが続いた。そのほかの日系メーカーでは、6位にトヨタ（前年：6位）、8位にスズキ（9位）、15位に日野自動車（16位）、16位にホンダ（13位）が名を連ねた（表1参照）。

表1：ブランド別新車販売（登録）台数

（単位：台、％）（△はマイナス値）

順位	ブランド	国	2019年 台数	2020年		
				台数	シェア	前年比
1	ルノー	フランス	57,066	39,864	21.1	△ 30.1
2	GM(シボレー)	米国	46,521	33,790	17.9	△ 27.4
3	マツダ	日本	20,424	16,092	8.5	△ 21.2
4	日産	日本	21,579	14,170	7.5	△ 34.3
5	起亜	韓国	20,015	12,493	6.6	△ 37.6
6	トヨタ	日本	16,187	12,471	6.6	△ 23.0
7	フォルクスワーゲン	ドイツ	14,214	9,600	5.1	△ 32.5
8	スズキ	日本	8,716	7,696	4.1	△ 11.7
9	フォード	米国	10,926	6,668	3.5	△ 39.0
10	現代	韓国	5,694	3,358	1.8	△ 41.0
11	メルセデス・ベンツ	ドイツ	4,822	3,209	1.7	△ 33.5
12	福田汽車 (FOTON)	中国	2,467	2,781	1.5	12.7
13	BMW	ドイツ	3,623	2,497	1.3	△ 31.1
14	安徽江淮汽車 (JAC)	中国	2,521	2,262	1.2	△ 10.3
15	日野自動車	日本	2,405	1,954	1.0	△ 18.8
16	ホンダ	日本	2,800	1,704	0.9	△ 39.1
17	スカニア	スウェーデン	692	1,282	0.7	85.3
18	プジョー	フランス	1,851	1,248	0.7	△ 32.6
19	ボルボ	スウェーデン	1,498	1,112	0.6	△ 25.8
20	江鈴汽車 (JMC)	中国	813	1,108	0.6	36.3
—	その他	—	18,850	13,306	7.1	△ 29.4
合計			263,684	188,665	100.0	△ 28.5

出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

一方、エコカーの販売は大幅に伸びた。2020年のハイブリッド車（HEV）と電気自動車（EV）の販売台数は6,011台。前年比で、実に91.8%増だ。内訳はHEVが前年の2.4倍の4,230台、EVが1,321台（前年比43.1%増）、プラグインハイブリッド車（PHEV）が460台（4.1%増）だった（表2参照）。メーカー別では、トヨタが1,917台でトップ（前年の約4倍、シェア：32%）。次いで、起亜（20.6%増、16%）、フォード（約46倍、12%）と続いた。

表2：エコカー販売（登録）台数

（単位：台、％）

種類	2019年	2020年	前年比
ハイブリッド車 (HEV)	1,769	4,230	139.1
電気自動車 (EV)	923	1,321	43.1
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	442	460	4.1
合計	3,134	6,011	91.8

出所：コロンビア自動車協会 (ANDEMOS)

コロンビアでは2019年7月、EVへの優遇措置と自動車の排ガス規制を定める法律が相次いで施行された。2019年法律第1964号では、EVの普及を期し、優遇措置が盛り込まれた。例えば、EVは(1)自動車税を車両価格の最大1%とする（通常は最大3.5%）、(2)自動車強制保険料を10%割り引く、(3)走行規制（注2）の対象外とする、ことが規定されている。市民の足であるバスなどの大量輸送システムに使用される車両については、2025年以降、新規納入車両の10%をEVまたはゼロエミッション車とし、2035年以降は100%にすると明記。また、同法施行後3年以内に、急速充電スタンドを人口200万人規模の都市で最低5カ所、ボゴタ市では最低20カ所に設置することも定められた。



自動車の排ガス規制について定めた 2019 年法律第 1972 号には、国内で流通するディーゼル燃料の硫黄含有量を、2023 年 1 月 1 日までに 15~10ppm、2025 年 12 月 1 日までに 10ppm とする目標が明記された。新たに製造または輸入される自動車については 2023 年以降、既に市場に流通している自動車については 2035 年以降、「ユーロ 6」の基準を満たすことを義務付けた。ほか、2030 年以降、新規に納入される公共交通機関の車両の最低 20%をゼロエミッション車とすることが定められた。

大手銀行各社による後押しもある。EV や HEV 購入に際しては、頭金なしで、最長 7 年のローンが低金利で提供されている。このように、エコカーの普及は官民一体で押し進められている。

国立保健所 (INS) が 2019 年に発表したところによると、国内で大気汚染および水質汚染が原因とみられる病気で死亡した人の数は年間 1 万 7,549 人に上る。これは、凶悪犯罪によらない死者数の 8%に相当する。INS は、深刻な大気汚染を改善するために、代替エネルギーへの転換を進めることや、ガソリン車の使用を抑制する仕組みをつくることなどを提言している。

販売台数全体に占めるエコカーの割合はまだまだ小さいものだが、官民一体での新たな取り組みにより、今後もエコカー市場が拡大していくことが期待される。

注 1 : GM が展開する他ブランドとの差別化のため、表 1 では「GM (シボレー)」と表記した。

注 2 : 主要都市では、ナンバープレート末尾番号が奇数の車両は奇数日に、偶数番号の車両は偶数日に、走行できない時間帯が定められている。この措置の狙いは、渋滞緩和や大気環境改善にある。

## チリ（販売）2020年の新車販売台数は大幅減も、中古車市場は活況

エコカー推進に期待かかる2021年

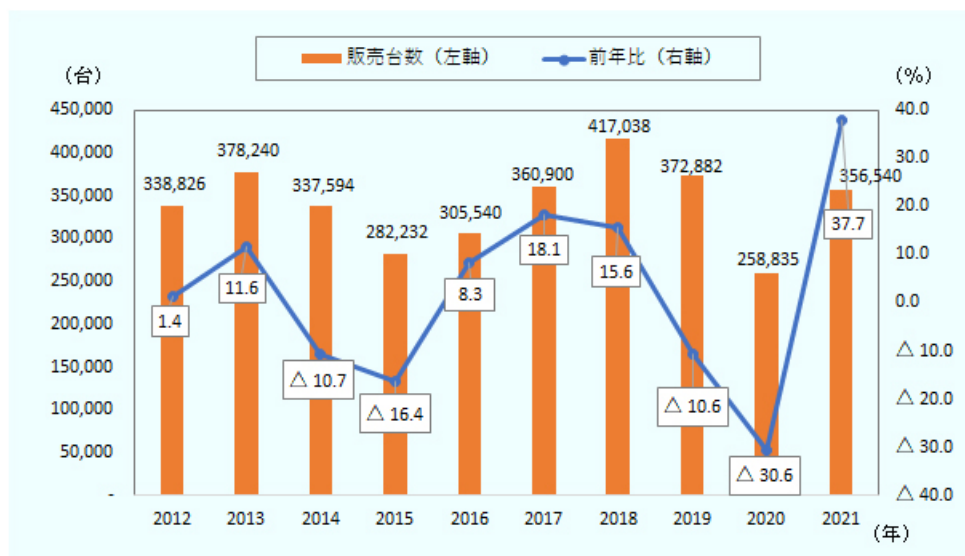
2021年4月1日 サンティアゴ事務所（岡戸美濤）

チリの2020年新車販売台数は、新型コロナ禍を受け大幅に減少した。大規模なワクチン投与計画を進める政府は、2021年6月終わりごろまでに80%以上の国民にワクチン接種を行う意向を示している。この計画が予定通り進めば経済回復を後押しし、新車販売台数もそれに伴って増加することが予想される。チリ政府は、公共交通で電気自動車の利用促進、2022年から始まる排ガス規制「ユーロ6」の導入など、環境に配慮した社会づくりを進めている。2040年までに公共交通の100%、2050年までに個人使用の自動車の40%を電気自動車に置き換える目標を掲げる。

<新車販売台数は大幅減も依然高い日本車シェア>

チリ全国自動車産業協会（ANAC）によると、2020年の新車販売台数（バスなど大型車を除く）は前年比30.6%減の25万8,835台だった。新型コロナウイルスが国内でまん延したことによる外出規制や、販売店の営業時間の短縮などにより、3月から8月までの6カ月間で販売台数が大きく落ち込んだ。9月からは、規制措置の緩和に伴って、販売台数は新型コロナ感染拡大前の水準近くまで回復した。しかし、年間で見ると過去9年間で最低の水準となった（図1参照）。

図1：年間新車販売台数の推移



注:2021年は予想値。

出所:チリ全国自動車産業協会 (ANAC)

2020年の新車販売台数をブランド別にみると、トップ5はシボレー（シェア10.5%）、起亜（7.4%）、スズキ（7.2%）、日産（7.0%）、現代（6.7%）の順だった（表1参照）。トップ15のブランドのうち、ほとんどが前年比でマイナスとなった。そうした中、中国のMGは28.6%増と販売台数を好調に伸ばした。同社は、チリで乗用車とスポーツ用多目的車（SUV）だけを取り扱っている。中でもSUVの販売台数が近年著しく増加。2020年には日産に次ぐ2位（シェア7.0%）を記録した。ブランド別のトータルの新車販売台数でも、2018年には全体の23位にとどまったのに対し、2019年に16位、2020年には8位まで順位を上げた。この躍進の要因としては、チリ国内のSUV人気もさることながら、MGが他社と比較して低価格帯の車種を取りそろえ、中間所得層への訴求力を高めている点が考えられる。

表1:2020年主要ブランド別新車販売台数（単位：台、％）（△はマイナス値、－は値なし）

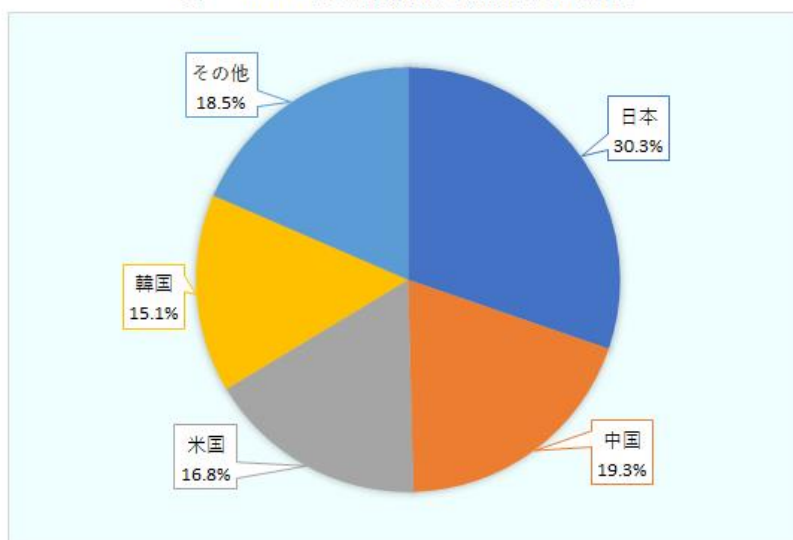
順位	ブランド	2018年	2019年	2020年								前年比		
		合計	合計	乗用車		SUV		商用車		ピックアップ			合計	
		台数	台数	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア		台数	シェア
1	シボレー	36,166	35,395	15,362	17.1	5,155	5.3	1,800	6.8	4,948	11	27,265	10.5	△ 23.0
2	起亜	32,432	28,013	12,269	13.6	4,559	4.7	2,359	8.9	—	0	19,187	7.4	△ 31.5
3	スズキ	33,238	27,880	15,353	17.1	3,108	3.2	280	1.1	—	0	18,741	7.2	△ 32.8
4	日産	30,535	26,774	5,050	5.6	8,228	8.5	172	0.6	4,736	10.5	18,186	7	△ 32.1
5	現代	32,710	28,302	8,192	9.1	5,391	5.5	3,776	14.3	—	0	17,359	6.7	△ 38.7
6	トヨタ	29,951	22,799	3,258	3.6	4,859	5	60	0.2	6,044	13.4	14,221	5.5	△ 37.6
7	ブジョー	19,246	17,911	3,198	3.6	4,315	4.4	4,265	16.1	5	0	11,783	4.6	△ 34.2
8	MG	5,406	8,386	3,958	4.4	6,829	7	—	0	—	0	10,787	4.2	28.6
9	三菱自動車	15,720	16,504	90	0.1	2,486	2.6	—	0	7,808	17.3	10,384	4	△ 37.1
10	フォード	18,480	15,520	207	0.2	4,671	4.8	760	2.9	4,603	10.2	10,241	4	△ 34.0
11	マツダ	19,752	16,889	2,925	3.3	4,909	5	—	0	1,741	3.9	9,575	3.7	△ 43.3
12	VW	15,925	13,571	4,665	5.2	2,246	2.3	138	0.5	2,324	5.1	9,373	3.6	△ 30.9
13	チェリー	8,261	7,178	1,030	1.1	6,048	6.2	—	0	—	0	7,078	2.7	△ 1.4
14	長安汽車	7,805	8,896	186	0.2	5,198	5.3	1,150	4.3	192	0.4	6,726	2.6	△ 24.4
15	シトロエン	8,879	7,903	2,213	2.5	1,467	1.5	2,072	7.8	—	0	5,752	2.2	△ 27.2
	その他	102,532	90,957	11,938	13.3	27,861	28.6	9,635	36.4	12,743	28.2	62,177	24	△ 31.6
合計		417,038	372,878	89,894	100	97,330	100	26,467	100	45,144	100	258,835	100	△ 30.6

注：SUV：スポーツ用多目的車。

出所：ANAC

一方で、日本ブランドの販売台数は、前年比で大きく減少した。とは言え、チリ国内での人気は依然として高い。ブランド別新車販売台数を国別（メーカーの本社所在国別）にみると、日本の割合は全体の30.3%を占め、トップを維持している（図2参照）。中国（シェア：19.3%）、米国（16.8%）、韓国（15.1%）が続く。この上位4カ国で新車販売台数全体の8割超を占めた。

図2：2020年主要国別新車販売台数の割合



出所：ANACの資料を基にジェットロ作成

販売台数をモデル別にみると、最も販売されたモデルトップ3は三菱自動車のピックアップ「L-200」（7,808台）、トヨタのピックアップ「HILUX」（5,972台）、MGのSUV「MG ZS」（5,886台）だった（表

2 参照)。トップ 15 のうち日本車は 7 車種ランクインしている。スズキの「BALENO」(5,654 台)は、乗用車の中で最多の販売台数となった。

**表 2 : 2020 年モデル別売り上げトップ 15**

順位	ブランド	モデル	タイプ	台数
1	三菱自動車	L-200	ピックアップ	7,808
2	トヨタ	HILUX	ピックアップ	5,972
3	MG	MG ZS	SUV	5,886
4	スズキ	BALENO	乗用車	5,654
5	シボレー	SAIL	乗用車	5,208
6	起亜	RIO	乗用車	4,842
7	日産	NP 300	ピックアップ	4,733
8	シボレー	SPARK GT	乗用車	4,203
9	日産	VERSA	乗用車	4,081
10	トヨタ	RAV4	SUV	3,903
11	起亜	MORNING	乗用車	3,532
12	チェリー	TIGGO 2	SUV	3,475
13	日産	KICKS	SUV	3,186
14	シボレー	ONIX	乗用車	3,148
15	MG	MG3	乗用車	3,124

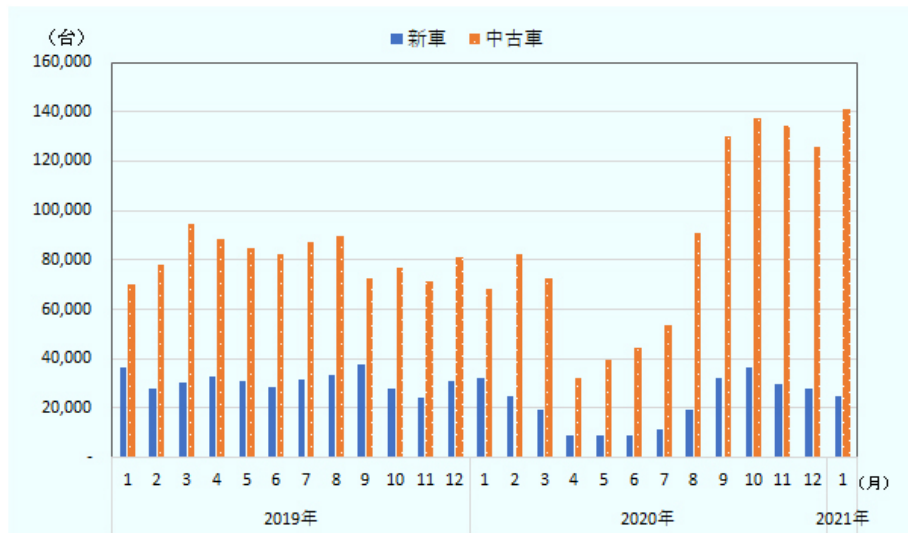
注：SUV：スポーツ用多目的車。

出所：ANAC

<新車の供給不足の影響で、中古車販売が急増>

苦境に立つ新車マーケットとは対照的に、2020 年 9～12 月の 4 カ月間の中古車販売台数は、前年同期比 1.7 倍に増加した (図 3 参照)。新型コロナ禍により、港に到着した新車の荷下ろしに遅れが生じ、国内マーケットへの供給量が不足したのがその一因だ。消費者の関心が入荷待ちの新車よりも、すぐに入手が可能な中古車へと移り、販売台数の増加につながった。年が明けて 2021 年 1 月になっても、中古車販売台数は前年同月比 2.1 倍の大きな伸びを記録している。この傾向は「コロナ禍」が過ぎ去らない限り、一定期間続くとみられる。なお、チリ政府の計画によると、2021 年 6 月の終わりごろには国民の 80% に当たる 1,500 万人に対してワクチン接種が完了する。このことから、経済状況の改善とともに新車販売台数についても、新型コロナ感染拡大前の水準に回復することが期待される。

図3：新車・中古車販売台数の推移



出所：ANAC、2021年2月3日付「El Mercurio」紙の掲載データを基にジェトロ作成

<エコカー販売台数は伸び悩むも、力点が置かれる環境政策>

ANACによると、2020年のエコカー（注1）販売台数は、前年比24.4%減の871台だった。うちハイブリッド車（HV）は21.1%減の671台、電気自動車（EV）は41.5%減の127台、プラグインハイブリッド車（PHV）は14.1%減の73台と、それぞれ減少した。

新車販売台数全体に占めるエコカーのシェアは、0.3%と微々たる水準にとどまる。しかし、近年、チリ政府は、エコカーの利用推進を含むさまざまな施策を実行してきた。首都圏州への人口集中による排気ガスの増加を主因とする大気汚染などの環境問題を解決するのが、その狙いだ。自動車関係では、2050年までのカーボンニュートラル（注2）達成という政府目標と関連して、2040年までに公共交通機関として利用されている車両の100%、2050年までに個人使用の自動車の40%をEVに置き換えることが定められている。これら目標の達成に向けて、公共バスへのEVの導入、EVへの乗り替えを促進するためのタクシー運転手らへの補助金支給、充電スタンドの増設、教育機関と連携してのEVに関する専門家や技術者の育成、などの取り組みが並行して進められている。併せて、2020年9月30日付政令40号を官報公示。一酸化炭素（CO）、窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）などの有害物質の排出上限を定める排ガス規制「ユーロ6」の導入が決定した。同令の公示から、2年後にはまず「ユーロ6b」が、4年後には「ユーロ6c」が、それぞれ導入されることになっている。

一方で、消費者にとってエコカーへの乗り換えのインセンティブとなるような、減税や電気料金の割引などの制度（注3）はいまだ十分には整備されていない。今後に期待が持たれる。

<新型コロナ感染拡大以前の水準への回復が期待される2021年>

自動車に関連した先進的な取り組みの一例として、自動運転技術を搭載した電動ミニバス運行が試行されたことも見逃せないだろう。2019年12月下旬から3カ月間にわたって、実施された。中南米では初の試みとなる。

ANACは、2021年の新車販売台数について2020年より約10万台増加し、35万6,540台になるとの見通しを発表している。チリ政府が主導する各種の自動車関連の政策に、新型コロナからの立て直しの渦中にある国内の自動車市場がどのような反応を見せるのか、今後も注目が集まる。

注1：ハイブリッド車（HV）、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV）を指す。

注2：二酸化炭素の排出と吸収がプラスマイナスゼロに保たれ、大気中の二酸化炭素の増減に影響を与えない状態を指す。

注3：2017年から個人用に購入される新車に対し、購入価格、燃費（km/lit）、NOx（窒素酸化物）排出量（g/km）に従って課税される「自動車グリーン税」という制度は存在する。

## アルゼンチン（生産・販売）：2020年は自動車生産、販売、輸出ともに減少

リチウム・バリューチェーン構築で電動化対応目指す

2021年8月16日 ブエノスアイレス事務所（西澤 裕介）

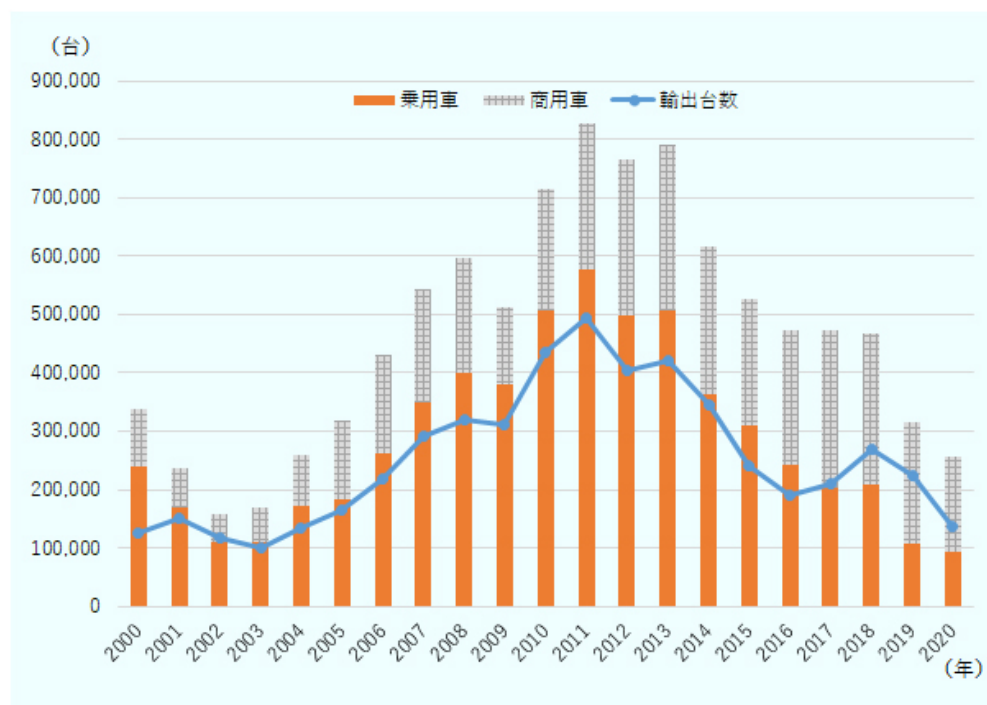
アルゼンチンでは、完成車メーカー10社が自動車を生産している。生産されているのは、乗用車に加えて、国内の農業部門において一定の需要があるピックアップトラックと多目的車。完成車工場は、ブエノスアイレス州、コルドバ州、サンタフェ州の3州に集積している。

日本企業では、トヨタが1997年にブエノスアイレス州のサラテ工場を建設し「ハイラックス」の生産を開始。本田は、2011年から2020年まで同州のカンパナ工場で四輪車を生産し、現在は二輪車の製造に専念している。また日産も、コルドバ州に立地するルノーのサンタ・イサベル工場で、「フロンティア」を2018年から生産中だ。

<自動車生産台数は2004年以来の30万台割れ>

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）によると、2020年のトラック・バスを除く自動車の生産台数は25万7,187台。2004年以来初めて30万台を下回った（図1参照）。新型コロナウイルス感染症拡大による操業制限に加えて、資本取引規制に起因する生産財の輸入難が自動車生産に影響を及ぼした。特に前者の影響は大きく、政府が導入した厳しい行動制限措置により2020年4月の自動車生産は完全に停止。5月下旬から生産を再開したが、生産台数が前年並みの水準に戻ったのは第3四半期に入ってからだ。

図1：自動車生産台数、輸出台数の推移



出所：アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）

メーカー別の自動車生産台数をみると、トヨタが9万3,828台で最も多い。3万6,578台のフォード、3万3,588台のFCAがそれに続く（表1）。前年比では、トヨタ、フォルクスワーゲン（VW）、ゼネラルモーターズ（GM）の生産台数の減少が大きく、生産台数全体を押し下げた。一方、PSAの生産台数は大

幅に増加した。同社は 2018 年に一部車種の生産を終了し、2020 年から乗用車「プジョー 208」の生産を開始したことから、反動増とみられる。

工業生産・開発省によると、ADEFA が 2021 年 4 月に同省に示した 2021 年の自動車生産台数見通しは、37 万台から最大で 49 万台に達する。

表1：メーカー別自動車生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2019年 台数	2020年			
		台数	前年比	寄与度	シェア
ゼネラルモーターズ	24,378	11,404	△ 53.2	△ 4.1	4.4
FCA	31,907	33,588	5.3	0.5	13.1
フォード	42,288	36,578	△ 13.5	△ 1.8	14.2
ホンダ	8,542	1,938	△ 77.3	△ 2.1	0.8
PSA	8,476	21,456	153.1	4.1	8.3
ルノー	20,843	21,673	4.0	0.3	8.4
日産	10,769	10,839	0.7	0.0	4.2
トヨタ	125,060	93,828	△ 25.0	△ 9.9	36.5
フォルクスワーゲン	42,524	25,883	△ 39.1	△ 5.3	10.1
合計	314,787	257,187	△ 18.3	△ 18.3	100.0

出所：図1に同じ

<7割を占めるブラジル向け輸出が大幅減>

ADEFAによると、2020年のトラック・バスを除く輸出台数は前年比 38.5%減の 13 万 7,891 台。2016 年以来初めて 20 万台を下回った (図 1 参照)。輸出台数の約 7割がブラジル向けで、その他の主な輸出先はチリ、ペルー、コロンビア、中米諸国と、中南米域内への輸出が中心になっている (表 2 参照)。ブラジルの景気後退を受けて同国向け輸出台数が大幅に減少し、輸出台数全体を押し下げた。メーカー別の輸出台数をみると、トヨタが 6 万 9,403 台で最も多く、2 万 4,542 台のフォード、1 万 1,994 台の FCA がそれに続く。工業生産・開発省によると、ADEFA が 2021 年 4 月に同省に示した 2021 年の自動車輸出台数見通しは、22 万台から最大で 29 万台に達する。

仕向け地別・メーカー別輸出台数 (2020年) (単位：台、%)

国・地域名	FCA	フォード	GM	ホンダ	日産	PSA	ルノー	トヨタ	VW	合計	シェア
ブラジル	11,894	18,120	4,258		7,159	5,724	1,912	39,574	2,503	91,144	66.1
欧州	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
メキシコ	0	2,169	0	0	0	0	170	0	549	2,888	2.1
コロンビア	0	1,085	0	0	0	0	520	4,613	513	6,731	4.9
チリ	0	1,944	0	0	0	0	0	3,858	1,097	6,899	5
ウルグアイ	72	111	100	0	0	362	0	574	62	1,281	0.9
パラグアイ	0	138	9	0	0	21	0	1,078	131	1,377	1
ペルー	10	509	0	0	0	0	0	7,330	87	7,936	5.8
中米	0	0	0	0	0	0	0	10,969	462	11,431	8.3
エクアドル	0	392	0	0	0	0	0	595		987	0.7
その他米州	18	70	0	0	0	0	0	635	118	841	0.6
ベネズエラ		4	0	0	0	0	0	177		181	0.1
オセアニア	0	0	0	0	0	0	0	0	4,807	4,807	3.5
アフリカ	0	0	0	0	0	0	0	0	1,387	1,387	1
合計	11,994	24,542	4,367	0	7,159	6,107	2,602	69,403	11,717	137,891	100

注：GM：ゼネラルモーターズ、VW：フォルクスワーゲン。

出所：図1に同じ



2020年は、アルゼンチンとブラジル間の自動車・自動車部品の貿易の枠組みに新たな動きがあった。アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイの4カ国は、メルコスールと呼ばれる関税同盟を構成している。ただしその中で、自動車・自動車部品は域内貿易自由化の例外品目だ。そのため、域内各国は個別ルールとして「自動車協定」を2国間で締結し、部分的に自由化している。

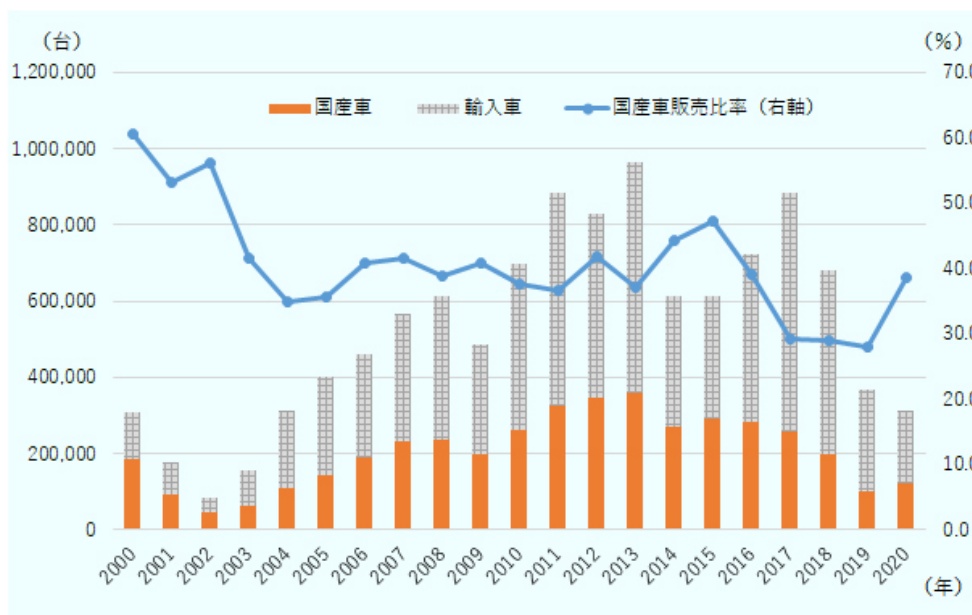
アルゼンチンとブラジル間では1990年に、自動車協定「経済補完協定（ACE）14号」が締結された。ACE14号では、両国で製造された自動車および自動車部品に課される関税は原則として無税とされた。ただし、貿易不均衡是正、つまり、ブラジルからアルゼンチンへの輸出超過を防ぐため、あわせて追加議定書により均衡係数（Flex）が定められている。2020年5月26日に発効した第44次追加議定書では、2023年6月末までの均衡係数は1対1.8。ブラジルのアルゼンチンからの輸入額1に対して、ブラジルからアルゼンチンへの輸出額1.8までは無税で輸出できるという仕組みだ。これが、2029年6月末までに段階的に1対3.0に拡大され、2029年7月1日以降は自由化される。

<自動車販売台数も2004年以來の低水準に>

ADEFAによると、2020年の自動車販売台数（自動車販売代理店への卸売り台数）は前年比16.0%減の31万2,789台だった（図2参照）。また、アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、2020年のトラック・バスを含む新車登録台数（速報値）は、前年比26.1%減の33万4,254台だった。

2020年の国内の自動車販売は、新型コロナ感染拡大によるロックダウンの影響を大きく受けた。一方、30%を超える高インフレ率を背景に換物需要が高まり、外貨にアクセスできる消費者の購買意欲が刺激され、第4四半期の自動車販売は前年同期を上回った。

図2：自動車販売台数の推移



出所：図1に同じ

国産・輸入車別では、自動車販売実績の上位を国産車が占めている。ADEFAによると、2020年の自動車販売台数に占める国産車の割合は38.7%と、前年比で10.7ポイント増加した。これは、資本取引規制により国外から資本が流入しにくい状況下で、中央銀行の外貨準備高が減少。輸入代金決済用外貨の確保

が困難な状況から、自動車の輸入台数が減少しているからだ。その結果、納車に時間を要し、新車の購入希望者がいても車をすぐに提供することが困難な状況となっている。

また、自動車には内国税（Impuestos Internos）と呼ばれる奢侈（しゃし）税が、車種により 20～35% 課税される。課税対象となる小売価格には下限が設けられ、下限を下回る場合には奢侈税は課税されない。そのため、自動車販売代理店は一部の車種について課税を避け、購買意欲を刺激するために小売価格を抑えている。これが経営を圧迫し、苦しい状況にある。

ACARA によると、ブランド別では 5 万 5,725 台のフォルクスワーゲン、車種別では 1 万 9,064 トヨタ・ハイラックスの登録台数が最も多かった（表 3、4 参照）。日本車のうち、ブランド別、車種別ともに 10 位以内に入ったのはトヨタだけだ。

**表3：ブランド別登録台数（上位40ブランド中・日本車）** (単位：台)

順位	ブランド	2019年	2020年
1	フォルクスワーゲン	68,636	55,725
2	トヨタ	65,086	43,617
3	ルノー	63,417	42,843
4	フィアット	42,408	37,685
5	シボレー	51,015	35,288
6	フォード	49,956	32,017
7	プジョー	29,131	21,968
8	日産	16,531	12,489
9	シトロエン	14,778	11,506
10	ジープ	10,902	9,818
11	ホンダ	8,669	5,237
25	スバル	438	202
28	レクサス	146	174
30	三菱	96	156
39	いすゞ	8	23

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

表4：車名別登録台数（上位50車名中・日本車）（単位：台）

順位	ブランド	車種名	2019年	2020年
1	トヨタ	ハイラックス	25,128	19,064
2	シボレー	オニキス	16,545	16,569
3	フィアット	クロノス	11,082	16,558
4	フォルクスワーゲン	ゴルトレンド	13,636	14,571
5	フォルクスワーゲン	アマロック	12,675	12,929
6	フォード	レンジャー	11,638	11,341
7	ブジョー	208	12,113	10,488
8	フォード	KA	16,643	10,217
9	トヨタ	エティオス	15,750	9,947
16	トヨタ	ヤリス	10,053	6,594
21	日産	キックス	4,578	4,938
26	トヨタ	カロラ	9,079	4,336
30	ホンダ	HR-V	5,354	3,743
31	日産	フロンティア	2,756	3,639
37	トヨタ	SW4	3,084	2,521
45	日産	ベルサ	2,400	1,538

出所：表3に同じ

＜自動車産業振興を期し、新たなインセンティブを導入へ＞

自動車機械労働組合（SMATA）と ADEFA が中心となり、2019 年、自動車産業の成長戦略「アルゼンチン自動車部門の社会的・生産的合意 2030」が策定された。策定の背景には、(1)大都市でのモビリティの社会問題化と環境保護の動き、(2) 世界の自動車産業で起きている変化、(3) アルゼンチン自動車産業の域内競争力低下、などがあるとみられる。このうち(2)は、インターネットに常時接続するコネクテッドカーやカーシェアリングなど新しい交通形態（modality）の登場、人工知能（AI）、ビッグデータ、3D マップを含む新技術の出現などを契機とするものだ。また(3)は、ブラジル・メキシコ自動車協定などの通商協定がもたらしたものでもあり、大きなリスクと捉えられている。

これを受けて自動車業界と政府は、自動車産業とそのバリューチェーン振興のための法案を制定することで 2020 年 12 月に合意した。もっとも 2021 年 7 月現在、法案は国会に提出されていない。ADEFA によると、自動車業界が掲げた成長戦略に沿う形で、新規投資への優遇措置導入と官民参加型のモビリティ研究所創設の 2 つを柱とした内容となるという。このうち前者は、国内に拠点を置く自動車、自動車部品製造会社が将来行う投資に対する優遇措置を定め、自動車部品の原産地比率を高めるのが狙いだ。また後者は、自動車産業の競争力強化を目的としている。

また政府は、リチウムのバリューチェーン構築も目指す。電気自動車（EV）の国内生産も視野に入れ、新たなインセンティブの導入を検討している。アルベルト・フェルナンデス大統領は 2021 年 3 月、通常国会初日の施政方針演説で、電気自動車の生産を含むリチウムに関連するバリューチェーンなど、持続可能なモビリティ向けのインセンティブ導入に関する法案を策定と発表した。リチウム電池を用いた電気自動車や水素を用いた燃料電池車の導入が世界的に進む中、「アルゼンチンもその道を徐々に進んでいかなければならない」と述べた。これまでのところ、中国のリチウムイオン電池製造大手の国軒高科（Gotion High Tech）の関係会社、江蘇建康汽車（Jiankang Automobile）が、電気バスとリチウムイオン電池の製造工場設立を検討している。

## ブラジル（生産・販売）：新型コロナ下の自動車産業

### 国内主要産業の岐路、期待かかるビジネス環境整備

2021年6月11日 サンパウロ事務所（古木勇生）

新型コロナウイルス対策が優先される中でも、ブラジルの国内主要産業への期待は変わらない。そのため、ブラジル自動車産業はフォード・ブラジルの生産終了に向けた発表を受け、ビジネス環境整備の重要性に焦点が集まった。一方、新車登録台数に占めるシェアはまだ1%程度にすぎないが、完成車メーカーが電動車の導入に取り組む新たな動きが出ている。

#### <さまざまなリスクに対応した自動車産業>

全国自動車製造業者協会（Anfavea）が2021年3月に発表した年次報告によると、2020年の自動車（乗用車、軽商用車、バス、トラックの合計）生産台数は前年比31.6%減の201万4,055台、国内販売台数（新車登録ベース）は26.2%減の205万8,437台、輸出台数は25.2%減の32万4,330台と、いずれも大きく減少した。新型コロナ感染拡大で生産活動の一時停止を余儀なくされるケースや、為替の変動、物流コストの増加や部品調達の難しさ、長期にわたって多くの州で導入された社会的距離による生産活動や人々の生活様式の変化などが影響した。

Anfaveaは、ブラジルで2020年2月に新型コロナ感染を初めて確認して以降の生産台数は同年3月に19万台、4月1,800台、5月4万3,100台、国内販売台数は3月に16万3,625台、4月5万5,735台、5月6万2,190台と発表しており、生産・販売の両面で2020年4月に最も打撃を受けたことが分かる。Anfaveaが発表した同年7月時点の2020年生産台数の見通しでは前年比45%減の163万台、同年6月時点の2020年販売台数の見通しは前年比で約40%減の167万5,000台になるとしていた。しかし、同年6月以降の販売台数は新型コロナ感染拡大対策の制限措置が導入される中、第4四半期（10～12月）の生産台数・国内販売台数は各月20万台を上回る水準まで回復し、通年の生産台数・国内販売台数はともに200万台に達した。これは過去15年で見ても最低水準だが、Anfaveaのルイス・カルロス・モラエス会長は2020年について、「世界的な新型コロナ感染拡大の影響で中期的な企業戦略の見通しが難しくなり、各種部品の不足や生産コストの増加などの困難はありながら、生産現場に衛生プロトコルを導入し、市場のニーズを満たしてきた努力の成果だ」と述べ、自動車業界全体の努力と対応力を評価した。

その後、ブラジルは2021年1月17日から新型コロナワクチン接種を開始した。ワクチンの存在は経済活動の本格化に向けて経済界の期待を高めているが、同年第1四半期（1～3月）は新型コロナの変異株も発生し、感染再拡大への対応に追われる状況となった。

Anfaveaは同年4月7日付で第1四半期の業界動向を発表し、生産台数は前年同期比2%増の59万7,773台、国内販売台数は同5.4%減の52万7,926台としている。生産台数が増加した理由の1つに、トラックが同33.9%増の33,082台となったことがある。トラックの売れ行きが増加した理由は、アグリビジネスや建設業界、一般物流など新型コロナ禍の中でも好調だった分野のニーズによるとみられる。しかし、3月最終週には、世界的な物流の停滞による自動車部品の不足や、サンパウロ市が新型コロナ感染拡大対策を目的として祝日を前倒ししたことにより、自動車生産活動の一時停止が余儀なくされ、各自動車メーカーは物流や在庫の管理に苦慮する状況となった。

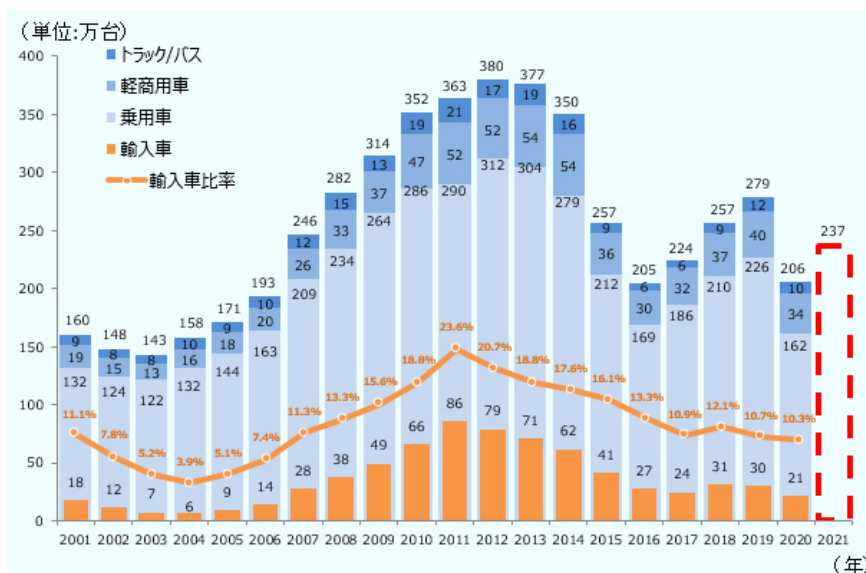
Anfavea のルイス・モラエス会長は、2021 年第 2 四半期（4～6 月）以降の業界の懸念として、以下の 3 点を挙げている。

- ・新型コロナ感染の収束はワクチン接種を通じた中期的な問題になる可能性
- ・基礎的な経済指標が新型コロナ感染拡大の影響のみならず、国内の政争の影響を受けるリスク
- ・現在国際的に不足している電子部品は各社単独での解決が難しく、生産に及ぼす影響が 2021 年内は継続するリスク

ただ、Anfavea は 5 月 7 日付のプレスリリースで「第 1 四半期の結果を見る限り、下半期に予期せぬ事態が起きない限りは、2021 年 1 月に見込んでいた国内販売台数（新車登録ベース）237 万台、生産台数 252 万台、輸出台数 35 万 3 千台を達成できる見込み」としている（図 1、図 2 参照）。自動車メーカー各社のコメントを見ると、国内販売台数（新車登録ベース）では、例えば、フィアットやシトロエン、ジープなどを抱えるステランティスグループのアントニオ・フィローサ南米統括社長は 5 月 6 日付の現地紙「フォーリャ」に対し、「2021 年は 240 万台を下回り、ワクチン接種が大規模に進むことを前提に、2022 年には 270 万台から 280 万台への回復を見込んでいる」と述べている。2021 年 1 月時点の「ブラジル・オートモーティブガイド 2021」では、欧米系や中国系、日系、韓国系の自動車メーカー経営者が 225 万台から 250 万台の間の数字を挙げている。生産台数では、フォルクス・ワーゲン・ド・ブラジルのパブロ・ディ・スイ ラテンアメリカ社長は 2020 年 12 月時点で、2021 年の生産台数は楽観的なシナリオでも 240 万台と見立てていた。

これらを踏まえると、2021 年の国内販売台数（新車登録ベース）、生産台数ともに前年よりは改善するものの、リスク要因が多くてまだ見通し難いという状況だ。

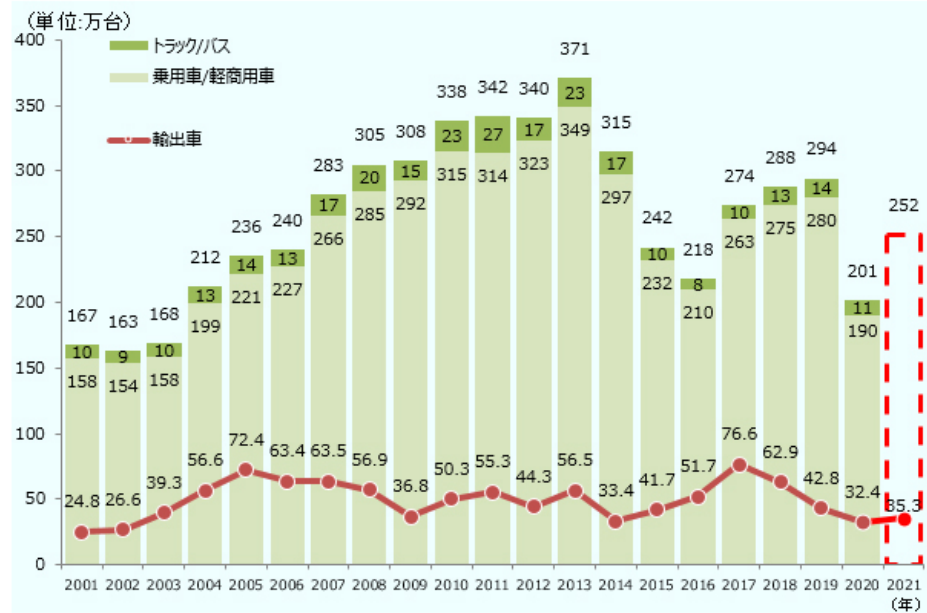
図1：ブラジルの自動車国内販売台数（新車登録ベース）推移



注：軽商用車は人や荷物を同時に運ぶことができる乗り物であり、総重量3.5トンまでとなる。小-中型でピックアップやバン、救急車などの特殊車両も該当する。

出所：Anfaveaからジェトロ作成

図2：ブラジル自動車生産・輸出台数の推移



出所：Anfaveaからジェトロ作成

＜フォード・ブラジル、1世紀以上続けてきた生産活動終了へ＞

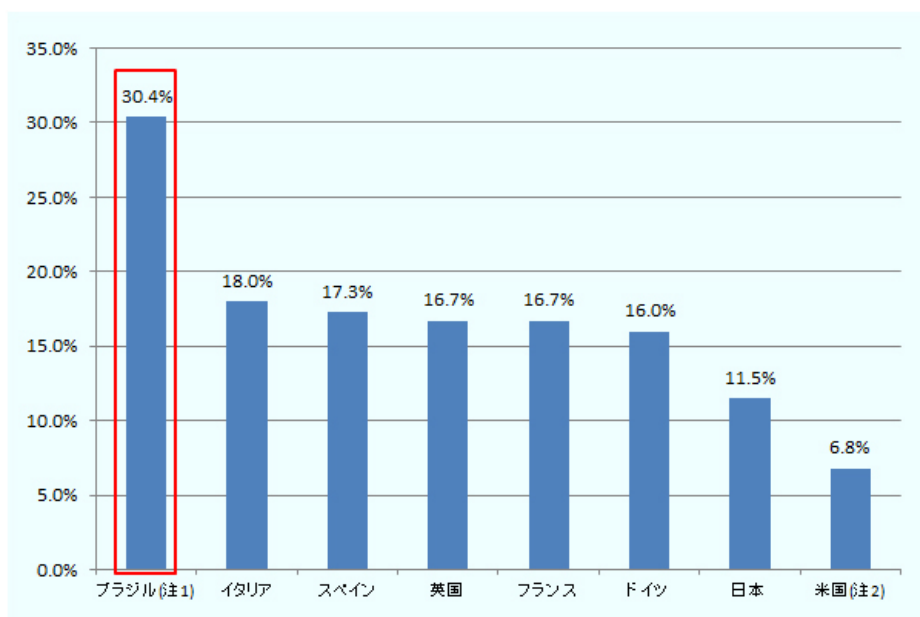
税制面のブラジルコスト削減の必要性は Anfavea が長年問題提起してきたものだ。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大はこの問題を顕在化させるきっかけとなった。

2021年1月、ブラジルで新型コロナワクチン接種開始が経済界から期待される中、フォード・ブラジルは1月11日付の同社公式サイトで、2021年中にブラジルでの自動車生産を終了することを発表した。その内容は「Ka」「エコスポーツ」などを製造しているバイーア州のカマサリ工場と、エンジンを製造するサンパウロ州のタウバテ工場は直ちに生産を終了、「トラロー」を製造するセアラ州のオリゾンチ工場は2021年第4四半期までに生産を終了するというものだった。同社はこれら工場閉鎖の理由として、企業戦略の一環としながらも、ブラジルで近年、ビジネス展開に苦戦していたことや、新型コロナ感染拡大で販売がさらに低迷したことを挙げている。各工場の有休率は増加し、将来的な販売拡大も見込めないと判断したという。ブラジル自動車流通業者連合（Fenabrave）のブランド別国内販売（乗用車、軽自動車合計、12カ月累計）によると、2017年の同社のシェアは9.52%だったが、2020年には7.14%まで減少していた。

その他、メルセデス・ベンツも2020年12月17日付の同社公式サイトで、グローバル戦略の一環と、ブラジル経済情勢の悪化に拍車をかける新型コロナ感染拡大を理由に、サンパウロ州のイラセマポリス工場での高級車生産停止を発表していた。

ただ、フォード・ブラジルは1919年にブラジルで初の自動車工場を開設した歴史がある。同国市場を長く開拓してきた企業だけに、その決断に至る要因に官民から注目が集まった。経済省は1月11日付の公式サイトで「政府が進めてきたブラジルコストの削減と各種構造改革を早期に実現することが重要」と述べており、全国工業連盟（CNI）も同日付の公式サイトで「諸改革の中でも、産業競争力の阻害要因である税制を改革し、競争力を高めることが急務」としている。サンパウロ州工業連盟（FIESP）も「税負担が自動車の生産コストを2倍に押し上げている」と指摘した。

図3：2020年の自動車購入価格に占める税負担の割合



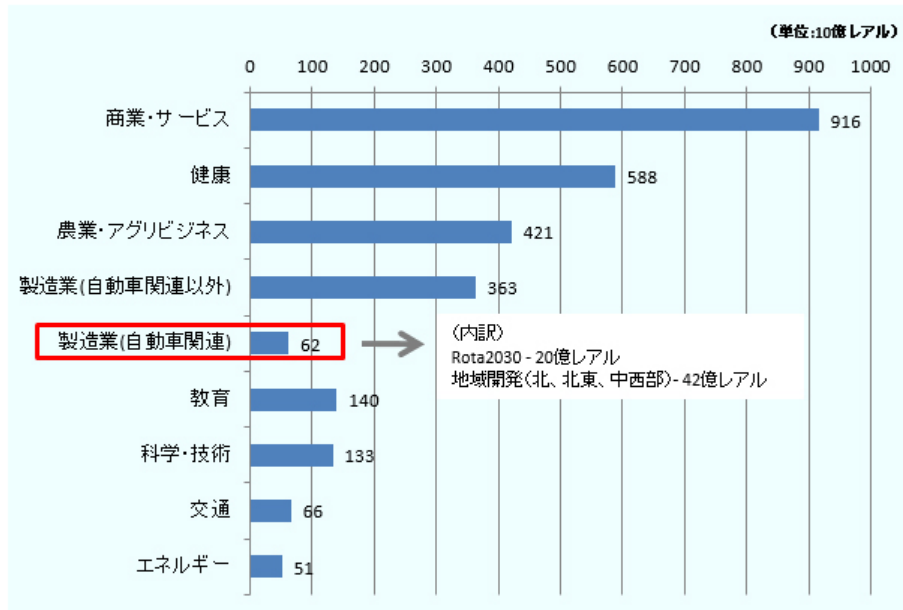
注1：1,000立方センチメートル-2,000立方センチメートルのガソリン車にかかる基本的な工業製品税（IPI）税率で計算。

注2：カリフォルニア州の場合。

出所：ブラジル自動車産業2020年年報

ブラジル連邦政府は従来、自動車産業向けの税制インセンティブを提供している。連邦歳入庁が2021年3月に発表したデータによると、製造業への税制インセンティブは425億レアル（約8,925億円、1レアル=約21円）、そのうち自動車関連は62億レアルを予定している（図4参照）。これは連邦政府が2021年度に準備している全ての税制インセンティブの1.77%、製造業の税制インセンティブの中では15%に相当する。62億レアルの内訳は2018年に施行した自動車政策「Rota2030プログラム—輸送とロジステイクス」（[2018年12月27日付地域・分析レポート参照](#)）が20億レアル、北部、北東部、中西部地域開発を目的とした連邦税に関する税制インセンティブ（注2）が42億レアルだ。また、各州が独自の税制インセンティブを与えて工場設立を誘致するケースもある。フォード・ブラジルは2001年に州税となる商品流通サービス税（ICMS）への税制インセンティブを活用することで北部バイーア州にカサマリ工場設置を決定した。

図4：2021年の産業別企業向け税制インセンティブ（推定）



出所：連邦歳入庁公式サイトからジェトロ作成

フォード・ブラジルは連邦と州いずれの税制インセンティブも活用してきた上での決断だったことを考慮すると、ブラジルのビジネス環境整備をさらに進める余地があると思われる。

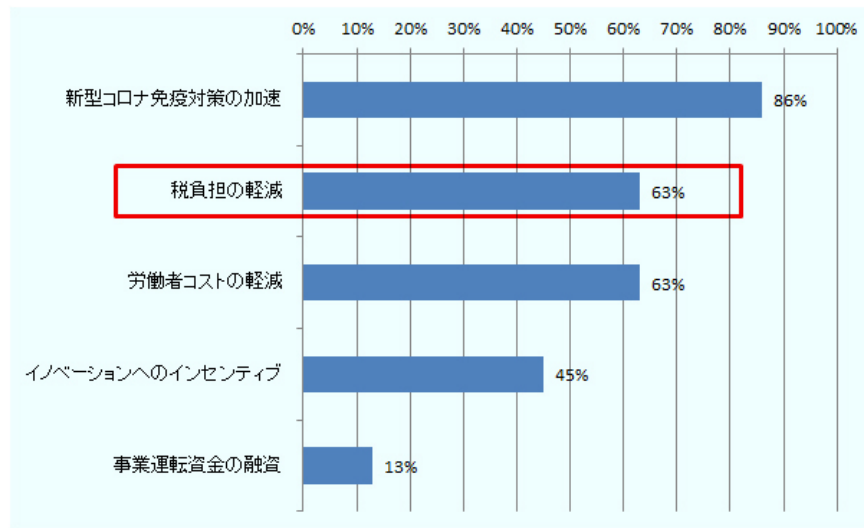
税制改革は、2019年のボルソナーロ政権発足時から掲げられていた政策の1つだ。複雑な税制の簡素化による税の累積、各企業の税務対応コスト削減を図ること、工業製品税（IPI）などの削減で製造業の負担軽減を図る案も検討されている。連邦政府と各州は当面、新型コロナウイルス感染拡大対策の予算や議論への集中が求められる。Rota2030という自動車業界への産業振興策が既に存在する中、同業界に特化したさらなる税制インセンティブは難しくなると思われる。

そのような中、ブラジルの自動車業界情報サイト AUTOMOTIVE BUSINESS とドイツのコンサルティング会社 Roland Berger が4月14日に公開した「2021年自動車産業のシナリオ」の結果を見ると、63%の自動車産業関係者が「税負担の軽減」が同業界を活性化させる上で現政権が取るべき対策と指摘している（図5参照）。

連邦政府・州・市は新型コロナウイルス対策で財源が圧迫されている。財源確保のために製造業への課税を増やすようなサイクルとならぬよう、複雑な税制を整理し直すタイミングとも言える。



図5：2021年に自動車業界活性化に向けて政府が取るべき対策



出所：AUTOMOTIVE BUSINESS,Roland Berger「2021年自動車産業のシナリオ」

< 電動車導入に向けた動きを確認 >

2020年以降は、電気自動車（EV）やハイブリッド車（HEV）導入の動きが複数確認できた。

燃料別の新車登録台数（乗用車、商用車）を見ると、電気をエネルギー源とするEVやHEVなどは約2万台となっており、全新車登録台数の約1%にすぎない（表参照）。ただ、Anfaveaの統計では、2006年にわずか3台（乗用車と商用車の合計）で出現して以降、2019年に1万台に到達、2020年は1万9,745台と増加傾向となっている。フォード・ブラジルも国内での生産終了に際して、ブラジル市場から完全に撤退するわけではなく、ブラジル国外から電動車を同国市場に投入する可能性に触れている。

表：エネルギー別の新車登録台数（乗用車、商用車）

（単位：台）

燃料の種類	ガソリン	エタノール	フレックス燃料	電気	ディーゼル	合計
台数	58,930	21	1,664,978	19,745	314,763	2,058,437
シェア	2.86%	0.001%	80.89%	0.96%	15.29%	100%

出所：Anfavea2021年ブラジル自動車産業年次報告からジェトロ作成

インフラとなる充電スタンドの整備状況とともに、諸外国やブラジル企業による電動車導入の動きはどうか。

充電スタンドの整備状況について、国際エネルギー機関（IEA）が2020年6月に公開した「Global EV Outlook2020」によると、ブラジルの充電スタンド（低速・高速充電の両方のタイプを含む）は913カ所（2019年）で、日本の3万394カ所やオランダの5万153カ所と比較しても圧倒的に少ない。高価な完成車の製品価格のみならず充電インフラ不足もEVなどの普及に大きな障害となっている。2020年に創業したスタートアップで充電インフラのマッピングアプリ運用などを行っているトゥピナンバによると、サンパウロ市や近郊都市、またサンパウロ市からリオデジャネイロ市までの高速道路沿いに設置されているのが目立つ。

また、1990年に国連環境賞を受賞したパラナ州クリチバ市にも十数カ所の充電スタンドが確認できる。同州政府は2020年9月にブラジル産業開発庁（ABDI）と覚書を締結しており、「ベン・パラナ（VEM PR）」と名付けたプログラムで、同州内のスマートシティ向けに、ルノーのEVモデル「ゾエ」をABDIが供給し、二酸化炭素（CO2）排出削減の実験的なモニタリングとして期待を寄せている。また、ルノー・ブラジルは3月1日付の同社公式サイトで2022年半ばまでに同州の自社工場向けに11億レアル（発表当時のレートで約209億円）の投資を行うと発表している。既存車種のモデルチェンジを図ることに加えて、同社がブラジルで初となるEV生産を開始する投資であることも発表した（[2021年3月5日付ビジネス短信参照](#)）

ミナスジェライス州政府はアルゼンチンのEVメーカーのブラボ・モーター・カンパニーと、3月5日にEVとバッテリーパックの工場設立に向けた意向に関する議定書に署名した。初期のプロジェクトフェーズとして250億レアルの投資を予定している。2021年6月に同州ベロオリゾンテの首都圏でプロジェクトを始動、2023年の操業開始を経て2024年のEV生産台数は2万2,790台、4万3,750個のバッテリーパック製造、1万3,813人の雇用創出を見込んでいるという。

欧米メーカーでは、フォルクスワーゲン・ド・ブラジルも2023年までにEVとハイブリッドで構成する5モデルをブラジル市場に投入する可能性に触れたほか、アウディやポルシェ、ボルボもEVを2021年内にブラジル市場に投入すると発表している。日系企業では、ハイブリッドカー導入の動きもある。トヨタ・ド・ブラジルは、3月下旬から同モデルも含む「カローラクロス」を販売開始した。トヨタ・ド・ブラジルの公式フェイスブックページで、ブラジル国内での販売のみならず、同国を基点に22カ国へ輸出する可能性についても述べている。

充電インフラの少なさも課題になっているが、環境配慮の視点から電動化された商用車を導入し始めた中南米企業もある。アルゼンチンのEコマース大手メルカドリブレは同社の「2020年のインパクトに関する報告書」で、Eコマース市場の拡大で配達業務が増加する中、環境負荷の低減を目的にブラジルを中心とした中南米諸国に100%電動化された配達用の車両を約70台投入、充電インフラ設置への投資も行ったと述べている。また、配達業務はブラジルの運送会社に委託している構造上、これらの委託業者がEVを購入するための融資も開始した。



サンパウロ市内を走るメルカドリブレのEV（ジェットロ撮影）

1月21日付の「CNN ブラジル」によると、中南米におけるビールなど飲料製造最大手のアンベブは、2025年までにCO2排出を25%削減する目標に向け、2021年中に100台のEVトラックを配送手段として投入する予定だ。いずれもブラジル南部に本拠地を置いてトラックなどを製造しているアグラレとFNMが国内で共同開発したEVトラック（バンを含む）を1,000台活用することを見据えたパートナーシップを締結したという。

#### <国内主要産業への期待と新たな変化>

Anfaveaによると、ブラジルの自動車産業は国内で直接・間接的に130万人の雇用を創出し、ブラジルのGDPの3%、製造業部門では18%の比率を占める重要産業となっている。2022年が4年に1度の大統領選挙の年であることを踏まえると、ボルソナーロ政権にとっては、税制改革の議論を十分に確保するタイミングとして2021年が重要になる。経済開放路線を一貫してきたパウロ・ゲデス経済相も税制改革の年内可決に意気込みを見せている。長らく期待されてきた同国市場の規模や成長性を生かすためには、新型コロナウイルス対策とビジネス環境整備のバランスが求められる。

電動車導入は限定的なものの、グローバルに展開する各自動車メーカーがポートフォリオの一部をブラジルにも投入し始める動きや、中南米企業による物流面の実験的な取り組みは少しずつ広がっている。ただ、ブラジルは地域ごとの地形やインフラ発展度合いが大きく異なり、かつ、バイオ燃料も豊富なため、欧米諸国とは条件が異なることに留意しながら注目する必要がある。

注：本調査参照。本レポートで記載の数値は別途集計しており、同調査レポートには含まれておらず。

## ペルー（販売）：2020年の新車販売台数は前年比 30.2%減

2021年8月27日 リマ事務所（設楽隆裕）

2020年のペルーの自動車販売台数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、前年比大幅減となった。一方で、各メーカーは新たな需要の取り込みやオンライン販売を促進。年末にかけて販売実績は回復していった。また、2020年安全関連規制や電気自動車（EV）普及に向け、法整備が進んだ。

2020年のペルーの自動車市場を概観する。

<厳しい経済活動の制限で自動車業界も大打撃>

ペルー自動車協会（AAP）公表データによると、2020年のペルーにおける新車販売台数（注1）は、11万8,503台。前年比30.2%減と大幅に減少した。新型コロナの感染拡大で3月に発令された緊急事態宣言により、自動車関連産業で幅広く活動が制限されたことが影響した。影響を受けたのは製造事業に留まらず、販売代理店、部品販売、修理サービスなどに及んだ。四半期別には、第2四半期（4～6月）の減少幅が最も大きかった（6,351台、前年同期比84.5%減）。経済活動再開計画の第2段階が6月以降となり、自動車分野の活動再開が認められたのはそれからだったことが影響した。しかしその後は、経済活動再開に加え、失業者の転職や副業先となった宅配サービスやタクシー業の増加、感染を恐れる人々による公共交通機関（バス・鉄道など）離れといった特需も生じた。その結果、7月以降の販売動向は改善した。また第3四半期（7～9月）以降は、感染対策の一環として各社が導入したオンライン販売サービスの充実などもあり、回復を見せた。第3四半期の新車販売台数は前年同期比18.7%減の3万5,307台。第4四半期（10～12月）も同1.2%減の4万3,912台だ。依然として前年割れとは言え、順調と評価できるだろう。

メーカー別販売実績では、ほぼ全てのメーカーが前年実績を下回った。日本車については、トヨタ自動車が前年比28.5%減の2万1,450台だった。ただし、市場全体に占める販売占有率18.1%で、首位を堅持した。また、その他の日本メーカー8社を合わせた日本車の新車販売占有率は37.3%の4万4,205台だった。国別でトップシェアを誇っている。

2021年は各社ともに、引き続き「新型コロナ感染を恐れるようになって初めてのマイカー購入」という新たな需要を見据えたラインナップを充実。あわせて、国内販売代理店網の拡大や見直しを進めた。AAPは2021年の販売予測を前年比25.0%増としている。もっとも、急進左派政権の誕生で不透明感が増す政治情勢の影響を懸念する声も少なくない。2021年上半期の累計販売台数は7万6,632台で、前年比95.3%増と順調な回復を見せている。ただし、新型コロナ感染拡大前（2019年）の実績にはまだ達していない（2019年同期比では6.4%減）。

<安全関連規制の整備も進む>

2020年には、安全関連規制に関する動きもあった。まず、中古車輸入条件の厳格化（大統領令第005-2020-MTC号による政令843号の改定）が挙げられる。2020年2月から、輸入中古ガソリン車の車齢を5年以下から2年以下に、走行距離についても各車両区分ごとにそれまでの半分以下とされた。また、輸入許可に新たな条件が設けられた（[2020年2月14日付ビジネス短信参照](#)）。例えば、(1)対象車両が輸出元で事故（注2）や被ばくなどの被害を受けていないこと、(2)その他分損および全損宣告を受けるような欠損事故車両でないこと、(3)排ガス規制の現行基準を満たしていることなど、などだ。

さらに、世界製造業者識別コード (WMI) 制度の導入 (大統領令第 014-2020-PRODUCE 号) により、2020 年 7 月から全ての車両 (自動二輪・三輪車を含む) について、輸入車の場合は製造元、国産車の場合は製造工場の登録を義務付けた。同コードの交付機関には、国立品質研究所 (INACAL) が指定された。

<エコカー市場は今後の拡大に期待>

2020 年には環境関連政策でも進展があった。エネルギー鉱山省 (MINEM) は、7 月に大統領令第 022-2020-EM 号を発令した。これにより、EV の供給・充電に向けた国内インフラ整備規程が定められた。ペルー政府は 2030 年までに、国内の普通乗用車やバスなどの交通機関について、電気自動車の割合を 5% に引き上げることを目標にしている。本規定も、それに伴う法整備の一環だ。

2020 年を通じたペルーでのエコカーの販売台数は、ハイブリッド車 (ガソリンとバッテリー) が 145 台 (前年販売実績なし)、LPG ハイブリッド車 (ガソリンと液化石油ガス) 219 台 (前年比 6.8%減)、EV10 台 (前年は 4 台) となっている。2021 年上半期 (1~6 月) は、前年同期の約 3 倍となる 339 台で推移。AAP では、2021 年中に全販売台数におけるエコカーの比率が 0.63%に達すると予測している。ただし、周辺国と比較して依然、低い割合だ。

メーカー別では、トヨタ自動車 が 2020 年エコカー販売台数の 94.9%を占めてほぼ独占状態にある。2021 年上半期もシェア 73.2%で、依然として市場の牽引役となっている。ただし、アウディやボルボなど欧州メーカーも前年より販売台数を伸ばしており、他社の参入も進んでいる。

注 1 : 各社の販売代理店が AAP に報告している販売台数。

注 2 : ここで言う事故には、横転、正面・側面衝突・追突、車両火災、押しつぶし、解体、水害 (洪水、水没または長期浸水) などを含む。

## <欧州・ロシア・CIS>

### EU（生産/販売）：自動車生産・販売に大打撃を受けた2020年

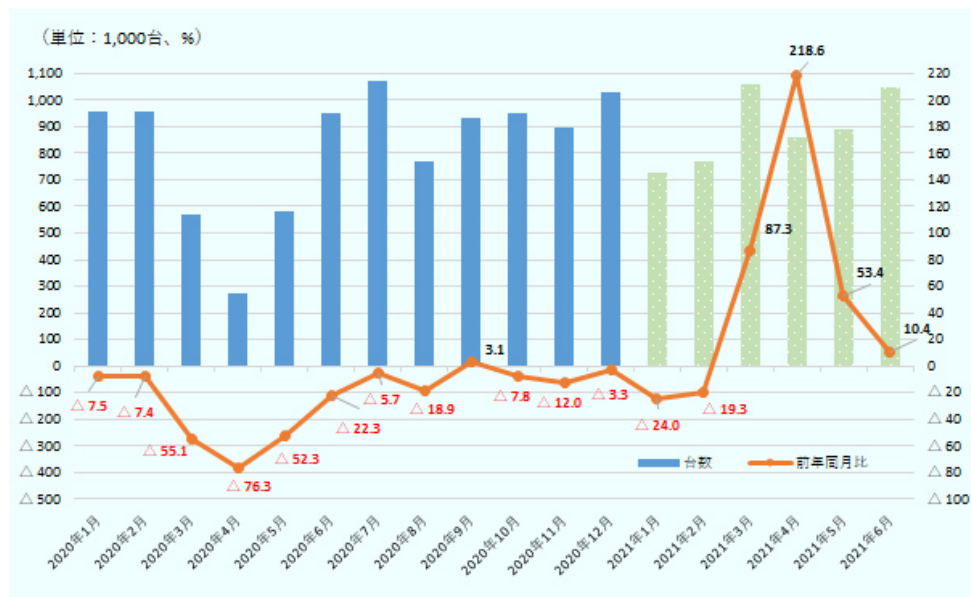
懸念材料含みながら、2021年もEV躍進継続へ

2021年8月6日 ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

欧州自動車業界にとって、2020年は新型コロナウイルス危機によって大打撃を受けた1年となった。欧州自動車工業会（ACEA）が2021年3月に発表した「[経済・市場報告書 2020年版 \(1.44MB\)](#)」によると、2020年のEU26カ国（マルタを除く）の乗用車の新車登録台数は994万2,509台だった。前年比23.7%減（約309万台減）と、ACEAが統計を取り始めた1990年以降で最大の落込みとなった。

欧州では2020年2月から新型コロナウイルス感染拡大が始まり、同年3～5月には各国がロックダウン措置などの規制を導入したため、自動車業界も工場の操業停止や販売店の休業などを余儀なくされた（図1参照）。ACEAによると、EU域内17カ国にある自動車メーカー各社の工場での操業停止は平均で約30日近くに及んだ。同年夏以降、規制緩和とともに市場回復の兆しが見え始めた。しかし、秋になると再び感染者数が増加し、規制が再強化された。秋に生産が中断されることはなかったが、生産、消費者心理とも、2020年末までに新型コロナ危機以前の水準に回復することはなかった。国別の新車登録台数は全ての国で2桁減となった。なお、EUの4大市場では、減少率の大きい順にスペイン（32.3%減）、イタリア（27.9%減）、フランス（25.5%減）、ドイツ（19.1%減）だった（表1参照）。

図1：EU26カ国の2020年と2021年1～6月の月別乗用車（新車）登録台数、前年同月比の増減率



注：マルタについてはデータ入手不可能として、ACEAは統計に含めていない。英国は2020年1月末にEUを離脱したため、統計に含まれていない。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

**表1：EU26カ国の国別乗用車（新車）登録台数**

（単位：台、％）（△はマイナス値）

国名	2019年	2020年	前年比
ドイツ	3,607,258	2,917,678	△ 19.1
フランス	2,214,279	1,650,118	△ 25.5
イタリア	1,916,949	1,381,496	△ 27.9
スペイン	1,258,251	851,211	△ 32.3
ベルギー	550,003	431,491	△ 21.5
ポーランド	555,598	428,347	△ 22.9
オランダ	445,217	358,330	△ 19.5
スウェーデン	356,036	292,024	△ 18.0
オーストリア	329,363	248,740	△ 24.5
チェコ	249,915	202,971	△ 18.8
デンマーク	225,581	198,130	△ 12.2
ポルトガル	223,799	145,417	△ 35.0
ハンガリー	157,900	128,021	△ 18.9
ルーマニア	161,562	126,351	△ 21.8
フィンランド	114,203	96,415	△ 15.6
アイルランド	117,109	88,324	△ 24.6
ギリシア	114,109	80,977	△ 29.0
スロバキア	101,568	76,305	△ 24.9
スロベニア	73,193	53,694	△ 26.6
ルクセンブルク	55,008	45,189	△ 17.9
リトアニア	46,200	40,232	△ 12.9
クロアチア	62,975	36,005	△ 42.8
ブルガリア	35,371	22,368	△ 36.8
エストニア	26,589	18,750	△ 29.5
ラトビア	18,692	13,864	△ 25.8
キプロス	12,220	10,061	△ 17.7
<b>EU合計</b>	<b>13,028,948</b>	<b>9,942,509</b>	<b>△ 23.7</b>

注：マルタについてはデータが入手不可能として、ACEAは統計に含めていない。英国は2020年1月末にEUを離脱したため、統計に含まれていない。

出所：ACEA資料を基にジェットロ作成

<各社が販売台数を減らす中、トヨタは比較的健闘>

EU25カ国（マルタとキプロスを除く）の主要メーカー別の乗用車新車登録台数と市場シェアを見ると、1位はフォルクスワーゲン（VW）グループで、249万2,635台（シェア25.1%）だった。これにステランティス（216万8,791台、シェア21.9%）、ルノーグループ（113万6,014台、シェア11.5%）が続いた。日本勢ではトヨタグループ（56万2,430台、シェア5.7%）が6位に入った。新型コロナ危機の影響で登録台数が前年比2割以上減となったグループが多い中、トヨタは12.8%減と比較的健闘した（表2参照）。

表2：EU25カ国の主要メーカー別乗用車（新車）登録台数と2020年市場シェア  
 (単位：台、%) (△はマイナス値)

グループ・社名/ブランド名	2019年	2020年	2020年 市場シェア	登録台数 前年比
<b>VWグループ (合計)</b>	3,166,495	2,492,635	25.1	△ 21.3
フォルクスワーゲン	1,510,107	1,148,885	11.6	
シュコダ	653,774	557,635	5.6	
アウディ	576,826	466,629	4.7	
セアト	422,773	316,202	3.2	
その他	3,015	3,284	0.0	
<b>ステランティス (合計)</b>	3,017,700	2,168,791	21.9	△ 28.1
プジョー	871,504	672,199	6.8	
フィアット	614,276	463,117	4.7	
オベル	643,370	383,903	3.9	
シトロエン	578,111	415,720	4.2	
ジープ	155,387	116,146	1.2	
ランチア	58,757	43,026	0.4	
DS	44,767	39,588	0.4	
アルファロメオ	47,209	32,424	0.3	
マセラッティ	4,236	2,587	0.0	
ダッジ	42	47	0.0	
クライスラー	39	34	0.0	
その他	2	0	0.0	
<b>ルノーグループ (合計)</b>	1,533,001	1,136,014	11.5	△ 25.9
ルノー	990,176	760,614	7.7	
ダチア	537,992	373,469	3.8	
ラーダ	4,833	1,931	0.0	
<b>BMWグループ (合計)</b>	770,826	648,412	6.5	△ 15.9
BMW	624,870	527,829	5.3	
ミニ	145,649	120,372	1.2	
その他	307	211	0.0	
<b>ダイムラー (合計)</b>	822,151	632,637	6.4	△ 23.1
メルセデス	712,895	607,273	6.1	
スマート	109,256	25,364	0.3	
<b>トヨタグループ (合計)</b>	644,869	562,430	5.7	△ 12.8
トヨタ	606,452	530,376	5.3	
レクサス	38,417	32,054	0.3	
<b>フォード</b>	738,797	517,446	5.2	△ 30.0
<b>現代</b>	458,635	358,460	3.6	△ 21.8
<b>起亜</b>	395,088	340,907	3.4	△ 13.7
<b>ボルボ</b>	265,055	228,882	2.3	△ 13.6
<b>日産</b>	286,540	206,691	2.1	△ 27.9
<b>スズキ</b>	217,896	143,985	1.5	△ 33.9
<b>マツダ</b>	205,086	118,901	1.2	△ 42.0
<b>三菱自動車</b>	119,543	86,188	0.9	△ 27.9
<b>テスラ</b>	73,031	58,412	0.6	△ 20.0
<b>ホンダ</b>	73,096	50,653	0.5	△ 30.7
<b>スバル</b>	23,989	15,183	0.2	△ 36.7

注：マルタとキプロスについてはデータが入手不可能として、ACEAは統計に含めていない。英国は2020年1月末にEUを離脱したため、統計に含まれていない。

出所：ACEA資料を基にジェットロ作成



<生産台数も前年比 23.3%減>

EU の 2020 年の生産台数は 1,081 万 265 台、前年比 23.3%減（約 329 万台減）だった。販売台数と同様に大きく減少した。主要生産国の中で特に落ち込んだのはフランス（86 万 1,660 台、45.8%減）だ。前年の生産台数は EU 第 3 位だったが、第 5 位に転落した。代わって第 3 位となったチェコ、第 4 位のスロバキアはそれぞれ 112 万 9,184 台（19.3%減）、94 万 3,847 台（12.0%減）だった。EU 第 1 位と第 2 位は、前年同様だった。第 1 位のドイツは 340 万 3,981 台（24.3%減）、第 2 位のスペインは 175 万 1,891 台（19.5%減）で、いずれも生産が大きく減少した（表 3 参照）。

**表3：2020年のEU生産台数上位10カ国**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国名	2019年	2020年	前年比
ドイツ	4,493,769	3,403,981	△ 24.3
スペイン	2,175,909	1,751,891	△ 19.5
チェコ	1,398,996	1,129,184	△ 19.3
スロバキア	1,072,858	943,847	△ 12.0
フランス	1,590,636	861,660	△ 45.8
イタリア	548,688	476,288	△ 13.2
ルーマニア	490,412	437,628	△ 10.8
ハンガリー	524,348	432,603	△ 17.5
スウェーデン	285,709	256,671	△ 10.2
ベルギー	247,020	237,261	△ 4.0
<b>EU合計</b>	<b>14,096,291</b>	<b>10,810,265</b>	<b>△ 23.3</b>

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

<EV が躍進、新車登録台数の 1 割占める>

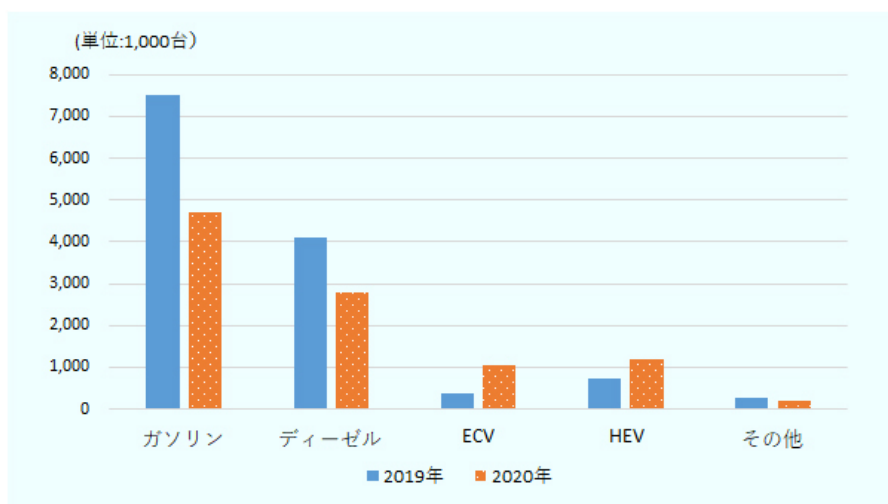
新車登録台数が大幅に減少する中、電気自動車（EV、注 1）の占める割合が大幅に上昇した。ACEA の統計によると、EU の新車登録台数に占める EV の割合は 10.5%と、前年の 3.0%から大きく伸びた。ハイブリッド式 EV も、前年の 5.7%から 11.9%に伸びた。EV 躍進の背景には、[EU 規則 2019/631](#)（2020 年 1 月 1 日適用開始）によって、2020 年から新車の乗用車の二酸化炭素（CO2）排出量を走行距離 1 キロにつき 95 グラム以下に低減させることが義務付けられたことがある。そのために、各社が EV の新モデルの投入や販売に力を入れた。また、新型コロナ危機関連の経済対策として、各国が EV 購入補助金（[2020 年 9 月 4 日付ビジネス短信参照](#)）を導入する契機となった。

ガソリン車とディーゼル車は合計で全体の 75%と、依然として大部分を占めている。しかし、EV やハイブリッド式 EV と対照的に、前年の約 90%から大きく後退し、ACEA は新型コロナ危機による新車販売低迷の影響を最も受けたカテゴリーになったとした（図 2 参照）。

自動車業界を専門とするドイツのシュミット自動車リサーチによると（注 2）、2020 年の西欧 18 カ国（注 3）のバッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）の新車登録台数は合計で約 133 万台。中国（125 万台、注 4）を抜いて、世界最大の市場となった。BEV だけで計上すると、新車登録台数は 72 万 7,927 台で、前年比 2.1 倍に及んだ。これを主要メーカーのシェア別に見ると、「ID.」シリーズが好調な VW グループが、シェア第 1 位（23.9%、17 万 3,943 台）となり、登録台数は前年比

3.4 倍増だった。これに、ルノー・日産・三菱自動車連合（3 社合計でシェア 18.6%、13 万 5,537 台）、テスラ（シェア 13.4%、9 万 7,791 台）が続いた。日本企業では、2020 年に新モデルを投入したマツダとホンダのシェアがそれぞれ 1.2%、0.5%だった。構成比はまだまだ低いものの、今後が注目される。

図2：EU26カ国の2019年と2020年の燃料別乗用車（新車）登録台数



注1：マルタについてはデータ入手不可能として、ACEAは統計に含めていない。英国は2020年1月末にEUを離脱したため、統計に含まれていない。

注2：「その他」とは、天然ガス自動車など、電気自動車（ECV）とハイブリッド車（HEV）以外の代替燃料車を指す。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

#### <輸出入でも EV 好調、EV 輸入車の 23%は日本車>

EU 統計局（ユーロスタット）によると、2020 年の EU27 カ国の輸出台数は 516 万 161 台（前年比 24%減）。内訳は、ガソリン車 64%、ディーゼル車 22%、EV・ハイブリッド EV14%だった。また、輸入は 301 万 2,495 台（16%減）で、内訳は、ガソリン車 53%、ディーゼル車 18%、EV・ハイブリッド EV30%だった。

自動車の輸出入でも、全体的に 2020 年は新型コロナ危機の影響がみられた。その中でも、EV・ハイブリッド EV は存在感を年々増してきた。ユーロスタットによると、2017 年比の 2020 年の台数は、輸出が約 5 倍、輸入が約 3 倍に上った。2020 年の EV・ハイブリッド EV の主要輸出相手国は、英国（構成比 39%）、米国（16%）、ノルウェー（10%）、中国（9%）だった。輸入相手国では、日本と米国が首位（それぞれ 23%）。これに、韓国（15%）、英国（14%）、トルコ（10%）、中国（9%）が続いた。

#### <2021 年は半導体供給不足などに懸念、EV は躍進へ>

2021 年の販売は動向について、ACEA の 2 月時点の予測によると、各国でワクチン接種計画が進展し、下半期には自動車市場は持ち直し、その結果、新車販売台数は前年比約 10%増となるとみていた（[2021 年 2 月 5 日付ビジネス短信参照](#)）。その後、ACEA の 7 月の発表によると、2021 年上半年（1～6 月）の EU26 カ国（マルタを除く）の新車登録台数は、前年同期比 25.2%増の約 540 万台だった。2019 年同期より約 150 万台少なかったものの、需要は回復傾向にある。しかし、いまだ収束の気配が見えない新型コロナ危機に加え、世界的な半導体供給不足も自動車業界を脅かしている。欧州委員会は、欧州の次世代半導体生産の世界シェアを 2030 年までに 20%以上にするという目標を掲げ、半導体の EU 域内生産増加に取り組んでいる。ACEA はそうした方針を歓迎しつつも、現在の供給不足の解消こそが喫緊の課題とする。

こうした危機感の下、欧州委に対しても支援を求めた（[2021年3月17日付ビジネス短信参照](#)）。また、欧州自動車部品工業会（CLEPA）も6月、半導体供給不足の影響は2022年に入っても継続する可能性がある」と指摘し、供給回復の見通しは立っていない。

ただし、新型コロナと半導体の供給不足を考慮しても、シュミット自動車リサーチは2021年もEVの躍進が続くとみる。同社の予測では、BEVの販売台数は100万台を超えて約104万5,500台となり、新車販売全体の8.5%を占めることになるとした。その理由として、(1)米国テスラが欧州工場の生産を開始し、同社の販売台数が倍増する可能性や、(2)VWグループのEV向けモジュラープラットフォーム「MEB」の生産拡大、を挙げた。また、2021年はPHEVの販売台数が大きく伸びる可能性も高い。BEVとPHEVを合わせると、新車販売台数に占める割合が15.5%になると予測している。同社の7月の発表によると、西欧18カ国では2021年上半期（1～6月）に、BEVとPHEVの新車登録台数が合計で約101万台に及び、新車登録台数全体の17.2%を占めた。

<EV普及促進の課題は、購入インセンティブと充電設備拡充>

しかし、EVの普及には課題もある。まず、EU域内での不均衡なEV普及率だ。EU全体のEV新車販売の約75%がスウェーデン、オランダ、フィンランド、デンマークの4カ国に集中する。対照的に、東欧諸国などを中心に、EU加盟国のうち10カ国のEVのシェアは3%以下だ。ACEAは、国民1人当たりGDP水準の低い国でのEVシェアが伸び悩む傾向があると指摘。長期的な販売促進のため、EV購入を検討する消費者向けのインセンティブ展開を求めている。さらに充電ポイントについても、課題含みだ。ACEAによると、EU域内設置スタンドの70%がオランダ、フランス、ドイツの3カ国に集中するといういびつな状況で、EU全体ではまだ不足していると指摘する。欧州委は「欧州グリーン・ディール」（注5）の一環として2020年12月に発表したEV普及などを目標にする「スマートモビリティ戦略」（[2020年12月11日付ビジネス短信参照](#)）で充電ポイント拡充の数値目標を示した。その後2021年7月に、代替燃料インフラ整備に関する[新規則案](#)を発表（[2021年7月16日付ビジネス短信参照](#)）。現行の「代替燃料インフラ指令」を改正し、「指令」から加盟国に直接適用できる「規則」とすることにより、加盟国に対して拘束力のある目標を課し、充電ポイント設置を促進させる意向だ。ACEAは、新規則案を歓迎しつつ、その上で、2030年までに350万基以上にするという欧州委の目標では依然として少ないと、懸念を示している。

<「欧州グリーン・ディール」でより厳しくなる環境目標>

欧州委は2021年7月、「欧州グリーン・ディール」に沿って、2030年までに温室効果ガスの排出量を1990年比で55%削減を実現するための政策パッケージ「Fit for 55」を発表した（[2021年7月15日付ビジネス短信参照](#)）。発表した13の法案には、新車の乗用車・小型商用車のCO2排出削減基準に関する規則の改正案も含まれる。欧州委は、(1)CO2排出削減目標の大幅な引き上げ（2021年比で、2030年までに55%削減、2035年までに100%削減）、(2)2035年以降、ハイブリッド車を含めた内燃機関車生産を事実禁止するなど、EVなどゼロエミッション車の普及促進の方針を強く示した（[2021年7月16日付ビジネス短信参照](#)）。法案発表後の7月14日、ACEAはコメントを発表。「新たな目標は自動車バリューチェーンの構造変革を加速させる」としつつ、「実現する上では同業界の経済や雇用への影響を最小限に抑えるため、慎重な経営が必要になる」と警戒感を示した。2021年後半には、2025年からの汚染物質の排出基準「ユーロ7」に関する法案も発表される予定だ。

2050年までの気候中立（温室効果ガス排出実質ゼロ）達成に向け、環境規制を強化する意向の欧州委の提案どおりに法制化されるのか。EUの各機関、加盟国、自動車各社など関係者間の今後の協議の行方が注目される。

注1：ACEAは、燃料電池自動車（FCEV）も含むバッテリー式電気自動車（BEV）とエクステンデッド・レンジ電気自動車（EREV）を含むプラグインハイブリッド電気自動車（PHEV）の2種を「Electrically-Chargeable Vehicles（ECV）」、すなわち「電気自動車（EV）」と定義している。ハイブリッド式EV（HEV）は含まない。

注2：同社の調査は、西欧18カ国のEV販売動向などが取り扱われる。当該箇所のデータは、同社レポート「Full-Year 2020 - The European Electric Car Report - West European Market Intelligence」に基づく。

注3：EU14カ国（ベルギー、ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、デンマーク、アイルランド、ギリシア、スペイン、ポルトガル、オーストリア、フィンランド、スウェーデン）と、ノルウェー、アイスランド、スイス、英国の計18カ国。

注4：ただし、BEVだけでは中国が西欧18カ国を上回る。

注5：「欧州グリーン・ディール」とその関連戦略については、ジェットロ調査レポート「[新型コロナ危機からの復興・成長戦略としての『欧州グリーン・ディール』の最新動向](#)」（2021年3月）を参照。

## 英国（生産・販売）：新型コロナの影響で2020年生産・販売台数が激減

2020年の内燃車販売禁止に向け、電動化が加速

2021年5月13日 ロンドン事務所（宮口祐貴）

英国の2020年の自動車生産・販売台数は、新型コロナウイルスの影響から激減した。一方で、コロナ禍でも販売台数の代替燃料車のシェアは伸び、2021年に入り自動車メーカーでもEV（電動）化の動きが加速している。

<販売台数は1992年以来の低水準も電動車が大きく伸長>

2020年の新車登録台数は、前年比29.4%減の163万1,064台となり、2016年をピークに4年連続の減少で、1992年以来（28年ぶり）の低水準の登録台数になった。英国自動車製造者販売者協会（SMMT）は、新型コロナウイルス感染症流行に伴う販売代理店の一時的な閉鎖などの規制、英国のEU離脱（ブレグジット）に伴う不確実性などを減少要因として挙げた。SMMTは、自動車業界の総売上高に与える損失が約204億ポンド（約3兆600億円、1ポンド=約150円）になる、と推計した。

2020年通年で燃料種別にみると、ディーゼル車が前年比55.0%減の26万1,772台と大幅減になったほか、前年はわずかに伸びていたガソリン車も39.0%減となった（表1参照）。そのシェアは合計で7割を占めるものの、代替燃料車〔バッテリー車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド車（HEV）〕（注）はシェアを伸ばし、合計で17.5%と前年の7.4%から大きく伸びた。特に、BEVは前年の2.9倍の10万8,205台になった。

表1：燃料車種別新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料種別	2018年		2019年		2020年		前年比 (台数)
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	
ガソリン車	1,466,024	61.9%	1,482,409	64.1%	903,961	55.4%	△ 39.0
ディーゼル車	746,332	31.5%	581,774	25.2%	261,772	16.0%	△ 55.0
マイルドハイブリッド車 (MHEV) (注1) 〈ガソリン〉	9,688	0.4%	41,955	1.8%	119,179	7.3%	184.1
ハイブリッド車 (HEV) (注2)	83,528	3.5%	98,237	4.3%	110,117	6.8%	12.1
バッテリー車 (BEV)	15,510	0.7%	37,850	1.6%	108,205	6.6%	185.9
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	42,232	1.8%	34,984	1.5%	66,877	4.1%	91.2
マイルドハイブリッド車 (MHEV) (注1) 〈ディーゼル〉	3,833	0.2%	33,931	1.5%	60,953	3.7%	79.6
合計	2,367,147	100.0%	2,311,140	100.0%	1,631,064	100.0%	△ 29.4

注1：電力単体での駆動はできないが、電力によるアシストにより燃費やCO2排出量を効率化した自動車。

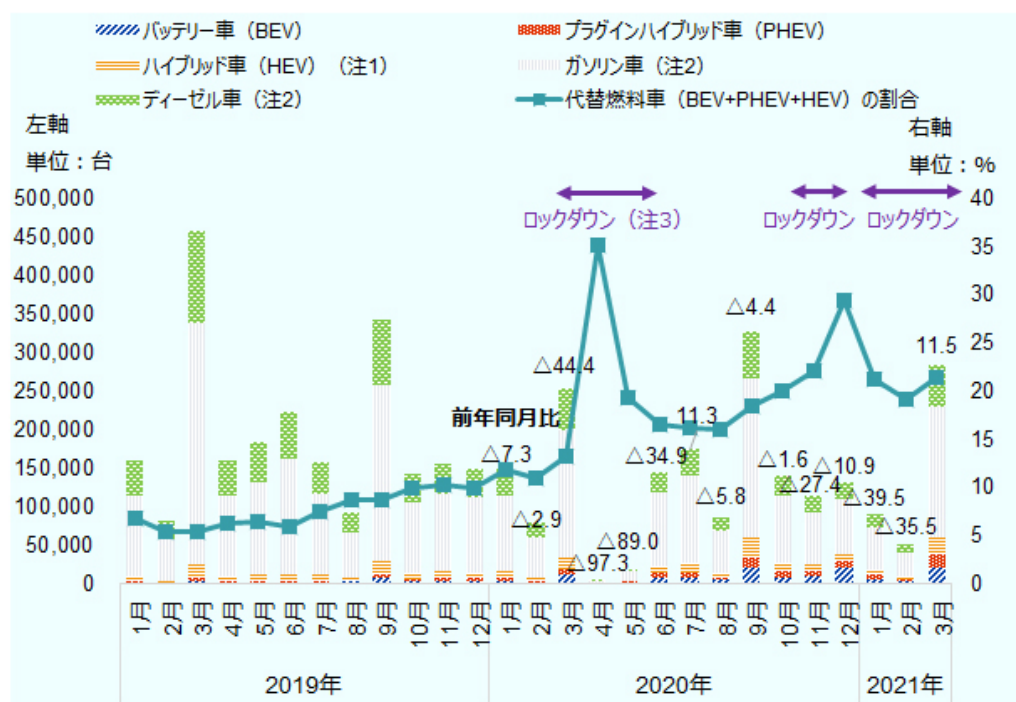
注2：PHEVよりも電力で駆動する距離が短く、回生ブレーキにより発生する電気を使用する自動車。

出所：英国自動車製造者販売者協会（SMMT）

2020年の新車登録台数を月ごとにみると、新型コロナウイルス感染症流行に伴う販売代理店の一時的な閉鎖などの規制が、新車登録台数に大きく影響を与えたことがわかる。なかでも、2020年3月23日から始まった英国全土のロックダウンの影響が一番大きく、新車登録台数は、4月に前年同月比97.3%減、

5月には89.0%減となった(図1参照)。ロックダウンが緩和された7月にはその反動から前年同月比11.3%増となったが、10月までは前年同月を少し下回る程度で推移した。その後、2020年11月5日から始まったイングランド全土での2度目のロックダウンの影響で11月は前年同月比27.4%減となった。なお、2021年1月5日から施行された3度目のロックダウンの影響を受け、2021年1、2月は前年同月比約3~4割減となった。3月には前年同月比11.5%増の28万3,964台と2020年7月以来のプラスとなったものの、2010~2019年の3月の新車登録台数の平均45万189台と比べ、まだ回復していない。一方で、新車登録台数に占める代替燃料車のシェアは、2020年4、5月を除き新型コロナウイルスの影響は少なく、2020年は前年同月比で順調に伸びている。また、2021年以降は、2020年12月と比べやや落ち込んでいるが、前年同月比で、1月は9.4ポイント増、2、3月は8.2ポイント増となっている。SMMTは2021年の登録台数は186万台程度、うちBEVのシェアは8.9%となることを予想している。

図1：月ごとの燃料車種別新車登録台数の推移(2019年1月~2021年3月)



注1：PHEVよりも電力で駆動する距離が短く、回生ブレーキにより発生する電気を使用する自動車。  
 注2：電力単体での駆動はできないが、電力によるアシストにより燃費やCO2排出量を効率化したマイルドハイブリッド車(MHEV)も含む。  
 注3：イングランドにおけるロックダウン期間。  
 出所：英国自動車製造者販売者協会(SMMT)の月次データを基にジェトロ作成

SMMT は 2020 年を振り返り、2021 年 1 月 1 日から英国と EU の通商・協力協定が発効したことで、業界は最悪の「合意なし」のシナリオを回避し、貿易条件に関し、より確実に将来の計画を立てることができるようになったとしている。2020 年の国内新車登録台数の約 7 割が欧州から輸入されたものだったことを指摘し、EU との関税ゼロ、割当なしの貿易の継続は英国の新車市場にとって不可欠、と続けた。

2020 年の新車登録台数を車種別にみると、フォードやフォルクスワーゲン (VW) などに続き、日産の「キャシュカイ」が上位となった (表 2 参照)。なお、日本車の新車登録台数は前年比 26.9%減の 25 万 7,356 台だったが、シェアは前年の 15.2%から 0.6 ポイント増加して 15.8%になった。

表 2：新車登録上位10車種 (2020年) (単位：台)

順位	車種名	台数
1	フォード「フィエスタ」	49,174
2	ポクソール「コルサ」	46,439
3	VW「ゴルフ」	43,109
4	フォード「フォーカス」	39,372
5	メルセデス・ベンツ「Aクラス」	37,608
6	日産「キャシュカイ」	33,972
7	ミニ	31,233
8	VW「ポロ」	26,965
9	フォード「プーマ」	26,294
10	ボルボ「XC40」	25,023

出所：英国自動車製造者販売者協会 (SMMT)

代替燃料車のシェアが伸びている一方で、英国政府は 3 月 18 日、EV、PHEV の新車購入補助金をこれまでの最大 3,000 ポンドから最大 2,500 ポンドへ減額することを発表、同日から適用された。対象となる車両の上限価格も 5 万ポンドから 3 万 5,000 ポンドに引き下げられた。政府は、これにより補助金の資金源を長続きさせ、より多くの購入者が利用できるようになるとしている。また、EV を補助金なしで購入可能な消費者が通常購入する高価格帯の車両には、補助金を適用させない考えを示した。政府によると、価格が 3 万 5,000 ポンド未満の EV のモデル数は 2019 年から 1.5 倍となっており、現在、市場にあるモデルの半分以上が引き続き補助金対象となる。

これに対し、SMMT のマイク・ホーズ会長は「新たなバッテリー技術は従来のエンジンよりも高価であり、EV 購入者にとってインセンティブは不可欠。補助金を削減することで、英国は補助金を強化している国々に後れを取り、消費者および政府目標の達成のため、ゼロエミッション車への移行に取り組んでいる業界に誤ったメッセージを送ることになる」と批判した。

<生産台数は 1984 年以來の 100 万台割れ>

2020 年の国内自動車生産台数は前年比 29.3%減の 92 万 928 台となり、1984 年以來の低水準になった (表 3 参照)。総生産台数の 81.3%を占める輸出向け生産は 29.1%減、国内向け生産は 30.4%減となっている。

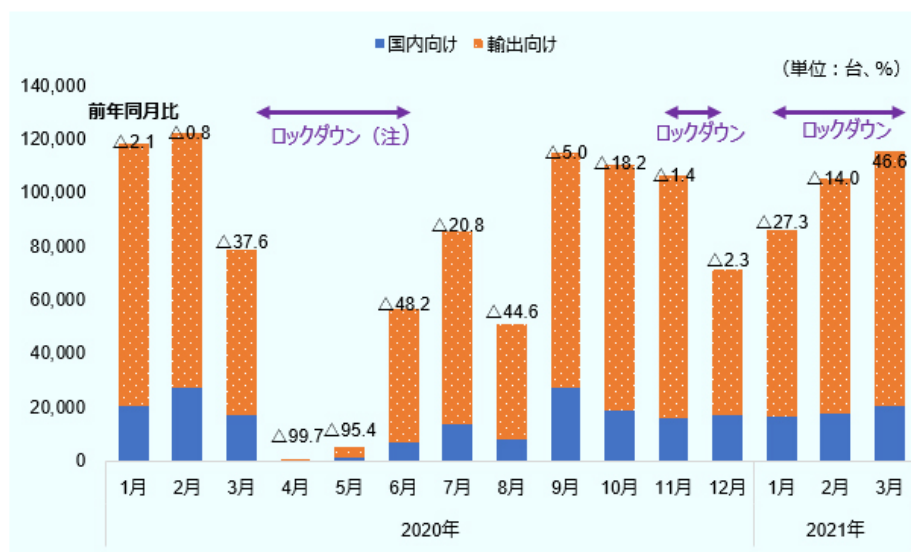
表3：自動車生産台数 (単位：台、%) (△はマイナス値)

項目	2018年	2019年	2020年	
	台数	台数	台数	前年比
国内向け	281,832	247,138	171,890	△ 30.4
輸出向け	1,237,608	1,055,997	749,038	△ 29.1
合計	1,519,440	1,303,135	920,928	△ 29.3

出所：英国自動車製造者販売者協会 (SMMT)

SMMT は、2020 年の生産台数の大きな減少は新型コロナウイルスの世界的流行が主な原因としており、ロックダウンによる一時的な生産停止と生産現場での社会的距離確保により、生産量が抑制されたことが影響し、4月は前年同月比 99.7%減、5月は 95.4%減と大幅な落ち込みになった(図 2 参照)。加えて、主要輸出市場の需要落ち込みなどを大幅減の要因に挙げた。

図2：月ごとの自動車生産台数の推移 (2020年1月～2021年3月)



注：イングランドにおけるロックダウン期間。

出所：英国自動車製造者販売者協会 (SMMT) 月次データを基にジェトロ作成

一方で、2020 年も輸出が英国の自動車製造を牽引し、国内で生産した自動車の 8 割以上が国外に輸出されたとした。英国の最大の輸出先は EU で、輸出台数は前年比 30.8%減の 40 万 460 台、シェア 53.5%となった。EU 以外の主要輸出国では、米国と日本、オーストラリアへの輸出は全て減少し、それぞれ前年比 33.7%減、21.6%減、21.8%減となった。一方、新型コロナウイルスの自動車市場への影響が比較的限定的だった中国と韓国、台湾への輸出は、それぞれ 2.3%増、3.6%増、16.7%増となった。

代替燃料車の生産台数は 17 万 2,857 台で、2019 年の 19 万 2,304 台からは減少したものの、全自動車生産台数に対する割合が、2020 年は 18.8%となり、2019 年の 14.8%から 4 ポイント増加した。なお、2020 年の代替燃料車の生産台数のうち 79.6%が輸出向けとなっている。

メーカー別の生産台数では、日産が、前年首位だったインドのタタ・モーター傘下のジャガー・ランドローバー (JLR) を抜いて 1 位になり、ミニ (BMW) が 3 位、トヨタが 4 位、ホンダが 5 位だった (表 4 参照)。



表4：各メーカーの生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2018年	2019年	2020年	
	台数	台数	台数	前年比
日産	442,254	346,535	245,649	△ 29.1
ジャガー・ランドローバー	449,304	385,197	243,908	△ 36.7
ミニ (BMW)	234,183	221,928	175,736	△ 20.8
トヨタ	129,070	148,106	116,261	△ 21.5
ホンダ	160,676	108,876	69,366	△ 36.3
ポクソール	77,481	61,737	32,234	△ 47.8
その他	26,472	30,756	37,774	22.8
合計	1,519,440	1,303,135	920,928	△ 29.3

出所：英国自動車製造者販売者協会 (SMMT)

なお、SMMTによると、最新の英国自動車生産台数の見通しでは、2021年は100万台に回復することが予想されているが、国内外の新型コロナウイルスの影響に大きく依存するとしている。

#### < EV化の動きが加速 >

今後も、EV化の動きは続きそうだ。政府は2020年11月、コロナ禍からの経済の立て直し、雇用創出の中心的な役割を担うと同時に、2030年までの気候変動対策を強化する政策として「グリーン産業革命」の具体的な戦略として10項目の計画（以下、同政策）を発表した（[2020年11月20日付ビジネス短信参照](#)）。同政策の中で、ガソリン車とディーゼル車の新車販売を2030年までに禁止し、HEV、PHEVの販売は2035年まで認めるとした。また、2021年中に英国のEU離脱後の、自動車からの排ガス規制に関する政策提案書を公表の予定としている。

これを受けて、2021年に入り、各自動車メーカーのEV化の動きが見られる。インドのタタ・モーター傘下の英国自動車メーカー大手ジャガー・ランドローバー（JLR）は2月15日、「ジャガー」の全世界向け全ブランドを2025年からEVにするとし、2030年までに「ジャガー」に加えて、「ランドローバー」の全ての車種でEVモデルを提供する計画を明らかにした。さらに、2039年までにサプライチェーンや生産も含めて温室効果ガス（GHG）の純排出ゼロの企業となる目標も掲げている。

また、ドイツのBMWは2021年3月17日、傘下の小型車ブランド「ミニ」をBMWグループで初の完全EVブランドとすることを発表。2025年に最後のエンジン搭載モデルを販売し、2030年代初めまでに完全EV化する。さらに、同社はグループ全体で2030年までに、世界の販売の少なくとも5割をEVとし、今後約10年間で、累計約1,000万台のEVを販売するとしている。

一方、ホンダは2019年2月、EV化が加速する中、欧州でのEVの生産は競争力などの観点で難しいため、イングランド南部スウィンドンの工場での生産を2021年7月末に終了する（[2019年2月20日付ビジネス短信参照](#)）。同社は2021年3月26日、同工場の売却契約を締結したことを発表、欧州最大の工業・物流施設開発業者であるパナトニに売却される。

英国内のEVサプライチェーン構築の一環として、EV向け超大型バッテリー工場「ギガファクトリー」を英国に建設する計画も出ている。政府は同政策の中で、ギガファクトリーを含めた英国自動車業界のサ

サプライチェーンの電動化への対応などに今後 4 年間で約 5 億ポンドを支出するとしている。このような中、英国バッテリーメーカーのブリティッシュボルトは 2020 年 12 月 11 日、英国で初のギガファクトリーを、イングランド北東部のノーサンバーランド州ブライスに建設することを発表した（[2021 年 2 月 25 日付ビジネス短信参照](#)）。総額 26 億ポンドの投資で、2023 年末までに生産開始を目指し、2027 年までに最大 3,000 人を雇用、年間 30 万以上のリチウムイオンバッテリーを生産する予定。

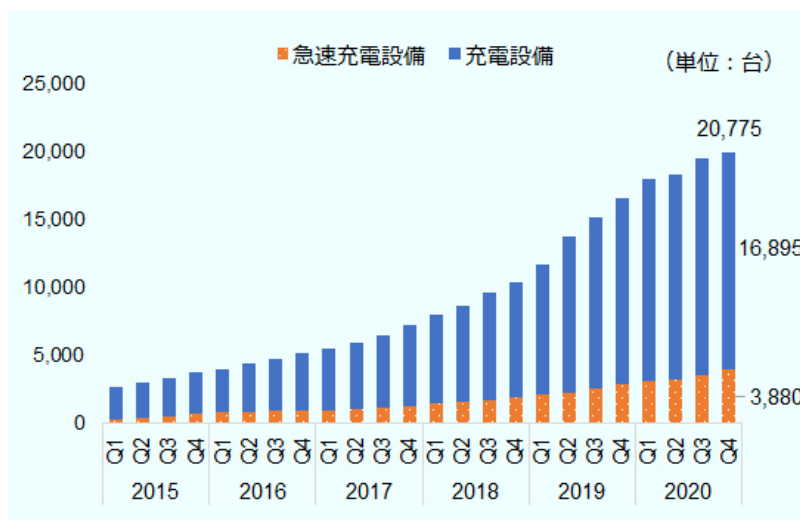
また、日産は 1 月 22 日、英 EU 通商・協力協定の合意を踏まえ、サンダーランドでバッテリー生産を強化することを明らかにした。アシュワニ・グプタ最高執行責任者は「EU への輸出時に、（品目別原産地規則を満たし）英国で生産される自動車の（EU での輸入）関税を回避するために、サンダーランドで 62 キロワット時（kWh）のバッテリーを製造することを決定した」と BBC への取材に答えている。従来から 40kwh のバッテリーは国内でも生産していたが、国外から調達していた高容量のバッテリーも今回、国内調達に切り替える方針だ。

ギガファクトリーの建設については 3 月 25 日、労働党のエド・ミリバンド影のビジネス・エネルギー・産業戦略相は、労働党の「グリーン経済の復興を通じた雇用対策への投資案」の演説の中で、「2040 年までに 7 つのギガファクトリーが必要であるのに対し、現在計画されているのは 1 カ所（ブリティッシュボルト）のみである」と、ギガファクトリーの建設が大幅に遅れていることを指摘。「政府に対し、議会で新たなギガファクトリー 3 カ所の開発開始のために、現在、利用可能な 4 億ポンドの 3 倍以上となる 15 億ポンドを投資することを求める」としており、SMMT のホーズ会長は同日オンラインで開催された SMMT のイベントの中で、これを支持する考えを示した。

#### <2030 年までに充電インフラの整備が急務>

EV 普及促進に向け、重要となるのが充電インフラの整備だ。政府は同政策の中で、家庭、職場、街路、高速道路の充電設備の普及に向け 13 億ポンドを投資するとしており、充電設備の普及を加速させている。政府によると、公共の EV 充電設備設置台数は、2015 年以降急激に伸びており、2020 年第 2 四半期は新型コロナウイルスの影響から伸びが鈍化したものの、2020 年末時点で国内に 2 万 775 台あり、このうち 3,880 台は急速充電設備となっている（図 3 参照）。充電装置の中には、複数の充電コネクタが設置されているものもあり、国内のコネクタ数は 4 万個超、うち急速充電コネクタは 1 万個を超えている（2021 年 5 月 11 日現在）。

図3：公共のEV充電設備設置台数の推移



注1：急速充電設備には、定格が100kWを超える超急速充電設備を含む。

注2：2021年1月4日時点。

出所：英国政府

SMMT は、現在の予測では大多数のドライバーが可能であれば自宅での充電を選択している。また、十分な範囲をカバーし、走行距離に対する不安を解消するためには、2030年までに約230万個の公共充電コネクタを設置する必要がある、と推定している。また、設置ペースについても現在の1日あたり42個を、2030年までの10年間で同700個に加速する必要があるとした。

政府は、充電設備導入促進を目的とした、地方自治体向けの「居住者用路上充電設備スキーム (ORCS)」、企業など団体向けの「職場用充電設備スキーム (WCS)」、住宅入居者など向けの「家庭用充電設備スキーム (EVHS)」を2021年度も継続することを発表している。[\(2021年2月25日付ビジネス短信参照\)](#)。

注：各電動車の定義は次のとおり。BEV：電池だけで駆動する自動車。PHEV：20～30マイル（約32～48キロ、1マイル＝約1.6キロ）程度を電力で駆動し、それ以上の距離をガソリンやディーゼルで駆動する自動車。電力の補給にプラグを用いる。HEV：PHEVよりも電力で駆動する距離が短く、回生ブレーキにより発生する電気を使用する自動車。

## ドイツ（生産・販売）：ドイツの2020年の乗用車新規登録台数、2010年以来の低水準に

低排出ガス車は急増、充電設備の整備を急ぐ

2021年6月25日 ミュンヘン事務所（クラウディア・フェンデル）

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、2020年のドイツの乗用車新規登録台数と生産台数は急減した。他方、同年7月の電気自動車（BEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）の購入助成金増額を契機に、低排出ガス車の急増傾向が続く。ドイツの自動車メーカーも低排出ガス車に軸足を移している。連邦政府は、充電施設を拡充すべく、法改正や各種助成制度の整備を進めている。

<国内乗用車新規登録台数は300万台を下回る>

連邦自動車局（KBA）は2021年1月8日、2020年のドイツ国内の乗用車新規登録台数を前年比19.1%減の291万7,678台と発表。2010年に291万6,260台を記録して以来の低水準になった。主要メーカー・ブランド別にみると、ドイツ3大自動車メーカー・ブランドが上位を占めた（表1参照）。首位のフォルクスワーゲン（VW）が前年比21.3%減の52万5,612台。2位のメルセデス・ベンツが30万3,185台で10.6%減少した。次いで、BMWが13.7%減の24万968台で3位になった。日系メーカー・ブランドでは、トヨタが7万7,176台で8.7%減だ。トヨタが展開する高級車ブランドのレクサスは3,530台で1.6%減少した。マツダが4万4,346台で38.1%減と大きく減少。この減少で、三菱自動車（4万4,985台、13.7%減）とほぼ並んだ。そのほか、日産が12.0%減の3万4,765台、スズキが44.8%減の2万2,415台、ホンダが25.4%減の1万1,696台、スバルは5,407台で7.9%減少した。韓国メーカーは、現代が10万5,051台で18.9%減、起亜が6万4,296台で7.6%減少した。

表1：メーカー・ブランド別ドイツ国内乗用車新規登録台数（2020年）  
（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
上位10メーカー・ブランド	VW	525,612	18.0	△21.3
	メルセデス・ベンツ	303,185	10.4	△10.6
	BMW	240,968	8.3	△13.7
	アウディ	213,934	7.3	△19.9
	フォード	194,250	6.7	△30.6
	シュコダ	181,198	6.2	△13.0
	オペル	146,219	5.0	△32.3
	ルノー	125,318	4.3	△4.4
	セアト	114,564	3.9	△17.4
	現代	105,051	3.6	△18.9
日系メーカー・ブランド	トヨタ	77,176	2.6	△8.7
	三菱自動車	44,985	1.5	△13.7
	マツダ	44,346	1.5	△38.1
	日産	34,765	1.2	△12.0
	スズキ	22,415	0.8	△44.8
	ホンダ	11,696	0.4	△25.4
	スバル	5,407	0.2	△7.9
	レクサス	3,530	0.1	△1.6
合計（その他を含む）		2,917,678	100.0	△19.1

出所：連邦自動車局（KBA）

燃料別にみると、低排出ガス車〔電気自動車（BEV）およびプラグインハイブリッド車（PHEV）〕が大きな伸びをみせた。BEVは前年比3.1倍の19万4,163台、PHEVは4.4倍の20万469台に急増した（表

2 参照)。低排出ガス車が占めるシェアは全体の 13.6%になった。ハイブリッド車（PHEV を含まず）は 68.8%増の 32 万 7,395 台となり、シェアを 11.2%に伸ばした。他方、ガソリン車は 136 万 1,723 台で 36.3%減少したものの、シェアでは 46.7%と引き続き最大だった。ディーゼル車は 28.9%減の 81 万 9,896 台となり、シェアは 28.1%だった（[2021 年 1 月 15 日付ビジネス短信参照](#)）。

**表2：燃料別ドイツ国内の乗用車新規登録台数  
(2020年)** (単位：台、%) (△はマイナス値)

燃料	2020年		
	台数	シェア	前年比
ガソリン	1,361,723	46.7	△36.3
ディーゼル	819,896	28.1	△28.9
ハイブリッド (注)	327,395	11.2	68.8
プラグインハイブリッド (PHEV)	200,469	6.9	342.1
電気自動車 (BEV)	194,163	6.7	206.8
圧縮天然ガス (CNG)	7,159	0.2	△6.1
液化石油ガス (LPG)	6,543	0.2	△9.8
合計(その他を含む)	2,917,678	100.0	△19.1

注：ハイブリッドにはプラグインハイブリッド (PHEV) を含まない。  
出所：連邦自動車局 (KBA)

ドイツ自動車産業連合会 (VDA) は 2021 年 1 月、新型コロナウイルスのワクチン接種が進み感染拡大が阻止されるという前提で、ドイツ国内の 2021 年の販売台数を前年比 8%増の 315 万台と予測している（[2021 年 2 月 8 日付ビジネス短信参照](#)）。

<国内乗用車生産は過去 45 年で最低水準>

VDA の統計によると、2020 年のドイツ国内の乗用車生産台数は前年比 24.6%減の 351 万 5,488 台。過去 45 年間で最少になった（表 3 参照）。過去最高は、2011 年の 587 万 1,918 台だった。2020 年のドイツ自動車メーカーによる世界の乗用車生産台数は、前年比 16.9%減の 1,332 万 6,336 台だった。一方で、2021 年 5 月、2021 年の国内乗用車生産台数について、前年比 20%増の 420 万台から同 13%増の 400 万台に下方修正した（[2021 年 5 月 12 日付ビジネス短信参照](#)）。これは、発表時点までの生産状況や半導体チップの世界的な供給不足（[2021 年 3 月 15 日付ビジネス短信参照](#)）などを踏まえた結果だ。

2020 年の乗用車輸出台数は、前年比 24.1%減の 264 万 6,644 台だった（表 3 参照）。過去最高は 2016 年の 441 万 1,152 台。輸出先を国・地域別にみると、全体の 61.2%を占める欧州は 24.7%減の 161 万 9,451 台となった。米州も減少傾向にあり、輸出台数は 31.6%減の 36 万 5,847 台となった。そのうち、米国は 27.6%減の 30 万 2,363 台だった。アジアは 13.4%減の 58 万 1,038 台となり、うち中国は 25 万 3,904 台で 5.1%減少した。日本は 7 万 26 台で 43.9%減と大きく減少した。

**表3：ドイツの乗用車輸出（国・地域別）および国内生産台数（2020年）**

（単位：台、％）（△はマイナス値、-は値なし）

項目	台数	シェア	前年比
輸出合計（その他を含む）	2,646,644	100.0	△24.1
欧州（注1）	1,619,451	61.2	△24.7
EU27カ国	986,176	37.3	△26.4
英国	391,821	14.8	△33.9
米州	365,847	13.8	△31.6
米国	302,363	11.4	△27.6
アジア（注2）	581,038	22.0	△13.4
中国	253,904	9.6	△5.1
日本	70,026	2.6	△43.9
国内生産	3,515,488	-	△24.6

注1：欧州は、EU27カ国、英国、ノルウェー、ロシア、スイス、トルコ、その他。

注2：アジアは、中国、インド、日本、韓国、台湾、タイ、その他。

出所：ドイツ自動車産業連合会（VDA）

＜連邦政府、CO2削減のため低排出ガスを普及させる法改正・制度導入を進める＞

連邦政府は2019年9月に2030年までの「気候変動対策パッケージ」を採択し（[2019年10月1日付ビジネス短信参照](#)）、環境保護政策を進めている。2021年5月には気候保護法（Klimaschutzgesetz）の改正法案を閣議決定。連邦議会（下院）での審議が6月10日に開始された。改正法案には、(1)2030年までに温室効果ガスの排出量を1990年比で少なくとも65%削減すること、(2)2045年までに気候中立の達成すること、が規定された。なお、現行の気候保護法では、2030年までの温室効果ガス排出量削減を少なくとも55%、気候中立達成を2050年としている（[2021年5月24日付ビジネス短信参照](#)）。また、2020年11月には、燃料排出量取引法（Brennstoffemissionshandelsgesetz）の改正法が施行された。同改正法では、2021年1月からの暖房用と運輸用の燃料（石油、天然ガス、ガソリンおよびディーゼル）に課す炭素税を定めており、2025年までに二酸化炭素（CO2）1トン当たりの値段を25ユーロから55ユーロ、2026年からは55～65ユーロに引き上げる。

連邦政府は、運輸部門のCO2削減を目指すため、特に低排出ガス車（EVおよびPHEV）の普及を促進。複数の助成制度や法律を導入している。例えば、低排出ガス車の購入時には「環境ボーナス

（Umweltbonus）」制度で一部助成される（[2020年7月15日付ビジネス短信参照](#)）。2020年7月、同制度における連邦政府負担分が倍増されて以降、環境ボーナス申請件数の増加傾向が続く。また、集合住宅でのEV充電設備の設置を容易にするため、2020年12月に集合住宅近代化法

（Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz）が施行された。さらに、2020年11月には私用のEV充電設備の設置に対しても助成制度を導入している（[2020年12月9日付ビジネス短信参照](#)）。2021年2月に、交通・デジタルインフラ省（BMVI）は私用のEV充電設備設置向け助成制度の予算に1億ユーロを追加すると発表した（[2021年3月10日付ビジネス短信参照](#)）。2021年5月には、さらに1億ユーロを追加すると発表している。連邦政府は2021年2月、2023年までに全国1,000カ所の急速充電施設を整備する急速充電整備法案（Schnellladegesetz）を閣議決定（[2021年2月24日付ビジネス短信参照](#)）。連邦参議院（上院）は5月にこれを承認、同法は成立した。急速充電法は官報掲載日の翌日に施行される（[2021年6月7日付ビジネス短信参照](#)）。2021年3月には、小売業やホテル・レストランなどのセクターに属する中小企業がEV充電設備を設置する際の助成制度も開始した（[2021年4月9日付ビジネス短信参照](#)）。

<ドイツ自動車大手も低排出ガス車を主軸に>

ドイツ自動車大手のVW、ダイムラーおよびBMWも、CO2排出量の削減と低排出ガス車の普及を目指し、戦略を発表している。

VWは2021年3月、2050年までに乗用車、工場および生産プロセスを全てカーボンニュートラルにする目標を発表した。目標達成のため、VWは2025年までに電動化に総額350億ユーロを投資する予定だ。また、2025年までにEVモデルの販売割合を全体の20~25%に引き上げ、2030年を目標に70車種のEVモデルと60車種のハイブリッド車モデルを投入の予定。なお、この発表に先立ち、2020年11月、VWは今後10年間で、約2,600万台のEV、約700万台のハイブリッド車を生産する予定としていた(2020年11月24日付ビジネス短信参照)。

ダイムラーは「アンビション2039(Ambition2039)」の枠組みの中で、2039年までに全乗用車とサプライチェーンをカーボンニュートラルに切り替える計画を打ち出している。メルセデス・ベンツの工場は、2022年から100%再生可能エネルギーを利用し、同年にカーボンニュートラルとする予定。2030年までに、EVとPHEVを合わせた販売が売上高の50%以上を占めることを目指している。

BMWは2019年6月、2023年までに25車種のEVを市場投入する目標を掲げた。BMWの販売台数に占める電動車の割合は、2016年の2.6%から2020年には8.3%に増加している(2020年の販売台数は232万5,179台)。2023年までに、約90%のセグメントでEVモデルを提供できるようになる見込み。BMWは、2025年までにEVの販売台数が毎年5割以上増加すると見込む(2021年4月26日付ビジネス短信参照)。

<低排出ガス車が急増、充電インフラ整備が課題>

VDAが2021年4月に発表した統計によると、2020年のドイツ国内の低排出ガス車の新規登録台数は前年比3.6倍の39万4,943台[311台の燃料電池自動車(FCV)を含む]で欧州最大となった(2021年5月10日付ビジネス短信参照)。国内乗用車保有台数では、BEVは2021年1月1日時点で前年比2.3倍に近い30万9,083台。全体に占めるシェアも、2020年1月1日時点の0.3%から0.6%に増加した。PHEVは27万9,861台で2.7倍に増加し、全体に占めるシェアは0.2%から0.6%となった(2021年3月16日付ビジネス短信参照)。

低排出ガス車の普及に伴って、BEVの普及に必要な充電インフラ整備の不足が懸念されている。国立充電施設センターは2020年11月、2030年にドイツ国内で44万から84万3,000の公共充電施設が必要になると予測した(2020年12月9日付ビジネス短信参照)。VDAが2021年5月に発表した充電インフラのランキングによると、国内の公共充電施設1カ所当たりのBEV台数は17台となった。EUは公共充電施設1カ所当たり最大10台のBEVを推奨しているため、十分な数には届いていない。現時点で、毎月約6万台の低排出ガス車が新車登録される一方、新たに設置される公共充電施設は月約1,000カ所にとどまる。VDAによると、公共充電インフラの不足を補うためには、計算上は週に約2,000の公共充電施設を設置する必要があるという。

<自動運転技術の導入を促す法律や助成が相次ぐ>

連邦政府は、自動運転に関する法整備も進めている。2021年2月には、道路交通法など自動運転に関

する一連の関連法を一括して改正する自動運転法案（Gesetz zum automatisierten Fahren）を策定し、閣議決定（[2021年2月16日付ビジネス短信参照](#)）。5月に連邦参議院で承認され、成立した。自動運転法は官報掲載日の翌日に施行される（[2021年6月7日付ビジネス短信参照](#)）。同法の施行後は、ドイツの公道でレベル4（注1）の自動運転が可能になる。これに伴い、2022年から当レベルの自動運転技術を搭載した自動車の公道での利用を開始したいという。BMVIによると、研究・実験走行ではなく通常走行として認められるのは世界初だ。またBMVIは、法整備と並行して、自動運転関連の研究プロジェクトも助成する。例えば、2020年12月、支援を決めた自動運転、ネットワーク化関連の研究プロジェクト3件が具体的活動を開始するのを機に、総額900万ユーロを助成することを明らかにした（[2021年1月5日付ビジネス短信参照](#)）。

個々の企業レベルでも、自動運転技術の開発が進む。例えば、ダイムラーは2020年10月、自動車部品メーカーのボッシュと駐車場運営APCOAの協力を得て、無人かつ自動で駐車できる自動バレーパーキング（AVP、注2）を、シュツットガルト空港パーキングビルで実験すると発表した（[2020年10月29日付ビジネス短信参照](#)）。

注1：自動車技術者協会（SAE）が定義する自動運転のレベル。レベル3では、限定された領域内でシステムが原則全ての運転タスクを実施する一方、作動継続が困難な場合、運転者が適切な対応をする必要がある。レベル4では、限定された領域内で加速・操舵（そうだ）・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態での走行が可能。

注2：バレーパーキングとは、運転手に代わり係員が車を駐車するサービス。AVPでは自動運転技術を活用し、無人かつ自動で車を駐車させる。



## フランス（販売）：2020年の乗用車新車登録台数、前年比25.5%減

2021年8月11日 パリ事務所（山崎あき）

[フランス自動車工業会](#)によると、2020年の国内の乗用車新車登録台数は前年比25.5%減の165万118台だった。一方で、電気自動車（EV）の新車登録台数は前年比約2.6倍の11万912台となった。プラグインハイブリッド車（PHEV）は7万4,587台と、前年の約4倍に膨らんだ。

<移動制限措置の導入で3～5月は大幅減を記録>

2020年の乗用車新車登録台数は、1月からの環境課徴金制度の強化（[2019年10月10日付ビジネス短信用参照](#)）を受け、1月は前年同月比13.4%減、2月は同2.7%減と年初から低迷した。新型コロナウイルス感染対策で移動制限措置が導入され、自動車販売店は生活必需品以外を取り扱う小売店として、3月中旬から閉鎖措置の対象となったため、3月は72.0%減、4月は88.8%減、段階的な緩和が始まった5月は50.3%減と大幅減を記録した。

6月は、自動車産業救済策の一環として政府が導入した低公害車購入支援措置の押し上げ効果もあり、前年同月比1.2%増とプラスの伸びに転じた（[2020年6月18日付ビジネス短信用参照](#)）。7月も3.9%増と上向いた。しかし、政策効果は長続きせず、8月には19.8%減となった後、9月は3.0%減、10月は9.5%減と縮小が続いた。11月は2度目の移動制限措置の導入を受けて、27.0%減と再び落ち込んだ。12月には規制が部分的に解除されたが、11.8%減と不振に終わった。

乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、全てのメーカー・ブランドで大幅に縮小した（表参照）。ルノー・グループはルノーが前年比22.7%減の31万4,630台となった。グループ傘下のルーマニアのダチアは9万7,170台と前年から30.1%減少した。日産は22.1%減の3万2,963台と縮小が続いた。

グループPSAはプジョーが前年比20.5%減の30万1,935台、シトロエンが30.8%減の16万2,688台となった。グループ傘下のドイツのオペルも34.5%減の4万3,801台と大幅減だった。

表：2020年の主要メーカー・ブランド別新車乗用車登録台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	登録台数（台）	前年比（%）
ルノー	314,630	△ 22.7
プジョー	301,935	△ 20.5
シトロエン	162,688	△ 30.8
フォルクスワーゲン	97,784	△ 34.4
ダチア	97,170	△ 30.1
トヨタ	89,727	△ 11.8
フォード	55,219	△ 30.0
メルセデス	52,570	△ 25.1
BMW	45,478	△ 22.6
アウディ	45,360	△ 21.2
オペル	43,801	△ 34.5
フィアット	42,360	△ 40.9
起亜	39,052	△ 13.3
現代	34,585	△ 13.5
日産	32,963	△ 22.1
合計（その他を含む）	1,650,118	△ 25.5

出所：フランス自動車工業会

外国勢で最大シェアを持つドイツのフォルクスワーゲン（VW）は前年比 34.4%減の 9 万 7,784 台となった。高級車ブランドのメルセデス・ベンツが 25.1%減の 5 万 2,570 台、BMW が 22.6%減の 4 万 5,478 台、アウディは 21.2%減の 4 万 5,360 台と、いずれも落ち込んだ。

日本車では、トヨタが前年比 11.8%減の 8 万 9,727 台となり、主要メーカー・ブランドの中では減少率が小幅にとどまった。韓国車は、起亜が 13.3%減の 3 万 9,052 台、現代が 13.5%減の 3 万 4,585 台だった。

ディーゼル車の新車登録台数は前年比 33.3%減の 50 万 4,178 台。乗用車新車登録台数に占める割合は 31.0%で、前年の 34.1%からさらに低下した。

小型商用車（車載量 5 トン未満）の新車登録台数は前年比 16.1%減の 40 万 2,382 台だった。大型トラック（車載量 5 トン以上）は 4 万 1,730 台で前年から 24.5%減った。

他方、2020 年の中古車販売市場は、乗用車が前年比 3.8%減の 556 万 9,298 台となった。小型商用車は 2.2%減の 79 万 9,242 台、大型トラックは 6.9%減の 4 万 9,870 台だった。いずれも、新車登録台数の縮小率に比べると小幅にとどまっており、フランスにおける中古車需要の腰の強さを印象づけた。業界誌のラグルスは、中古車市場は年間をとおして順調で、特に 6 月以降に登録台数が大幅に増加したこと、その背景には、個人移動手段の購入に際し、新型コロナ禍での経済の先行き不透明感が消費者の（より安価な）中古車の選択を後押ししたと分析している。

#### <EV、PHEV の販売急増、低公害車の購入支援措置が奏功>

業界紙「オートモビル・プロープル」の集計によると、2020 年の電気自動車（EV）の乗用車新車登録台数は前年比約 2.6 倍の 11 万 912 台だった。内訳をみると、ルノー「ゾエ」が 3 万 7,409 台と前年に続き最多で、EV 新車登録台数の 33.7%を占めた。これに、プジョー「E-208」の 1 万 6,557 台、テスラ「モデル 3」の 6,477 台が続いた。[欧州電気自動車協会フランス支部（AVERE France）](#)によると、小型の商用 EV の新車登録台数は前年比 10.0%増の 8,792 台だった。

プラグインハイブリッド車（PHEV）の新車登録台数は 7 万 4,587 台と、前年の 1 万 8,579 台から約 4 倍に膨らんだ。2020 年 6 月に導入した低公害車購入支援措置（[2020 年 6 月 18 日付ビジネス短信参照](#)）で適用対象を PHEV にも広げたことが販売を押し上げた。フランスメーカーの PHEV が上位を占め、プジョー「3008」が 6,399 台と最多だった。これに、ルノーの「キャプチャー」5,472 台、DS の「DS7」4,539 台と続いた。

2020 年の燃料電池自動車の新車登録台数は 211 台だった（FCHO 調べ）。前年の 63 台から大幅増となったものの、依然として普及は進んでいない。

フランス税関の統計によると、乗用車（HS コード 8703）の輸出台数は前年比 32.6%減の 104 万 5,708 台となった。ベルギー向けが 37.5%減、イタリア向け 38.8%減、スペイン向け 50.8%減、英国向け 48.7%減と、それぞれ落ち込んだ。

輸入台数は前年比 13.6%減の 190 万 7,024 台だった。最大輸入相手国のスペインは 43 万 541 台と前年を 8.3%下回った。2位のドイツは前年比 23.5%減の 21 万 3 台と大きく縮小した。欧州の主な自動車メーカーが生産拠点を構えるスロバキア (5.6%減)、トルコ (19.5%減)、モロッコ (8.5%減)、チェコ (15.7%減) からは軒並み縮小に転じた。日本からの輸入は 6 万 3,966 台と前年を 3.9%下回った。

## イタリア（販売）：2020年の新車登録台数は前年比27.9%減

### 環境低負荷車は急拡大

2021年7月28日 ミラノ事務所（山崎杏奈）

2020年のイタリアの新車登録台数は、新型コロナウイルスの影響を受けて大きく落ち込んだ。下期は経済活動の再開とともに徐々に回復がみられた。政府による環境低負荷車の購入補助制度による追い風もあり、電気自動車（EV）市場は急激に拡大している。

<新車登録台数は前年比27.9%減、ブランド別では引き続きフィアットが首位>

外国自動車代理店組合（UNRAE）の資料「[UNRAE Pocket 2020](#)」によると、イタリアの2020年の新車登録台数は前年比27.9%減の138万1,418台だった。新型コロナウイルスの世界的な感染拡大の影響を受け、2015年以降最低の数値となった（UNRAEの資料「[UNRAE Book 2020](#)」）。半期ごとにみると、最初に感染が広がった上半期（1～6月）は前年同期比46.1%減と大幅に減少。ただし、徐々に経済・社会活動が再開した下半期（7～12月）は同4.4%減だった。比較的小幅な減少まで持ち直したことになる。

自動車メーカー・ブランド別にみると（表1参照）、前年に引き続きフィアットが首位を守った。もっとも前年比25.8%減で、20万8,358台だった。次いで、フォルクスワーゲンが27.5%減の12万8,156台と続いた。大方のメーカーが前年比で大きく台数を落とした中、テスラは55.1%増の3,804台となった。全体では32位、構成比0.3%にとどまるが、例外的な伸びで、注目される。

日系メーカー・ブランドでは、トヨタが6位の7万1,142台。前年比21.1%減と縮小はしたものの、前年から順位を1つ上げた。スズキも2つ順位を上げて16位となった。前年比の全体平均が27.9%減なのに対して、12.6%減と比較的減少幅が抑制された。マツダ（25位）、ホンダ（26位）、レクサス（30位）は20%台から30%台の前年比減となったものの、それぞれ1つ順位を上げている。三菱（31位）は48.9%減と大幅に落ち込んだ。

**表1：2020年の自動車メーカー・ブランド別乗用車新規登録台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	自動車メーカー・ブランド	台数	前年比	シェア
1	フィアット	208,358	△ 25.8	15.1
2	フォルクスワーゲン	128,156	△ 27.5	9.3
3	フォード	89,562	△ 26.9	6.5
4	ルノー	85,891	△ 24.6	6.2
5	プジョー	81,625	△ 25.8	5.9
6	トヨタ	71,142	△ 21.1	5.1
7	シトロエン	64,362	△ 25.6	4.7
8	ジープ	59,599	△ 26.9	4.3
9	オペル	53,880	△ 44.2	3.9
10	ダチア	53,407	△ 36.5	3.9
16	スズキ	33,454	△ 12.6	2.4
18	日産	28,352	△ 34.3	2.1
25	マツダ	10,096	△ 24.7	0.7
26	ホンダ	6,705	△ 22.7	0.5
30	レクサス	4,044	△ 30.6	0.3
31	三菱	4,034	△ 48.9	0.3
36	スバル	2,100	△ 25.1	0.2
合計 (その他の自動車メーカー・ブランドを含む)		1,381,418	△ 27.9	100.0

注：1～10位および日系の自動車メーカー・ブランド。

出所：「UNRAE Pocket 2020」からジェトロ作成

人気モデル別にみると (表2参照)、フィアットの「パンダ」が引き続き首位を占め、前年比 20.0%減の 11万 464 台となった。フィアットはこのほか、500X と 500 の 2つのモデルが上位 5 位に入っている。ランチアのイプシロンは 26.8%減の 4万 3,033 台と、2位をキープした。ルノーの「キャプチャー」は前年比 9.0%減と他の主要モデルと比較すると小幅な減少にとどまった。順位も、前年の 14 位から 8 位へ躍進した。日系メーカー・ブランドでは、トヨタの「ヤリス」が 19.6%減の 2万 9,608 台。前年から 2つ順位を上げて 7 位となった。

**表2：2020年のモデル別登録台数トップ10**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	モデル	自動車メーカー・ブランド	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	110,464	△ 20.0
2	イプシロン	ランチア	43,033	△ 26.8
3	500X	フィアット	31,831	△ 25.2
4	クリオ	ルノー	31,653	△ 24.1
5	500	フィアット	31,409	△ 11.5
6	レネゲード	ジープ	31,088	△ 25.4
7	ヤリス	トヨタ	29,608	△ 19.6
8	キャプチャー	ルノー	29,299	△ 9.0
9	C3	シトロエン	29,168	△ 30.0
10	サンデロ	ダチア	28,101	△ 20.5

出所：「UNRAE Pocket 2020」からジェトロ作成

＜ガソリン・ディーゼル車のシェア縮小、環境低負荷車は急伸＞

動力源別では、ガソリン車が全体の 37.5%、ディーゼル車が 33.1%と、どちらも前年比 6.9 ポイント減となり、シェアを縮小させた (表3参照)。ディーゼル車については、2016年の 57.0%からシェアが継続

的に縮小している。台数で見ても、2017年の111万2,746台から毎年減少を続け、2020年には45万2,030台まで落ち込こんだ（「UNRAE Book 2020」）。

**表3：乗用車新規登録台数の動力源別シェアの推移**

(単位：%)

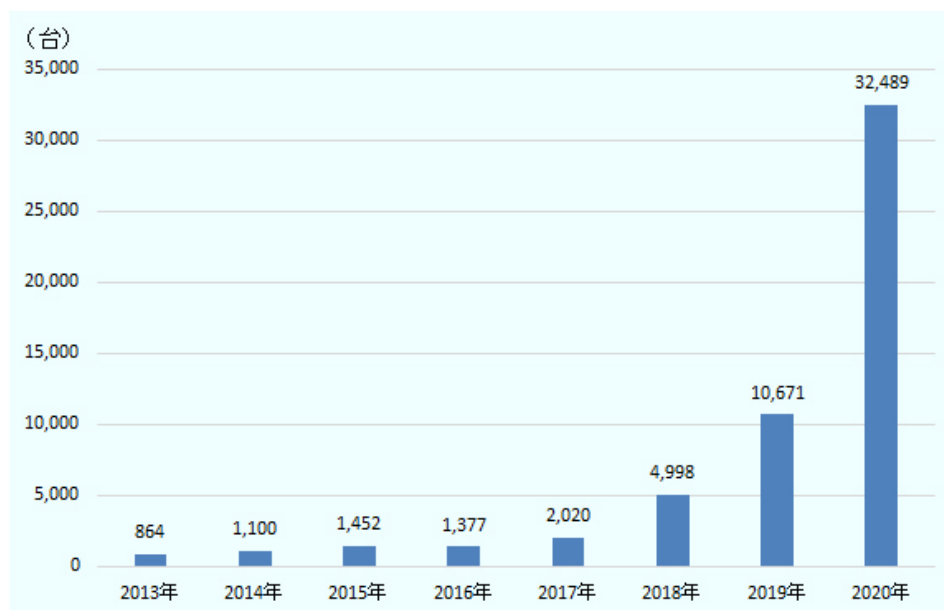
動力源	2018年	2019年	2020年
ガソリン	35.2	44.4	37.5
ディーゼル	51.5	40.0	33.1
LPG	6.5	7.1	6.8
ハイブリッド	4.3	5.7	16.0
うちプラグイン	0.3	0.3	2.0
メタン	1.9	2.0	2.3
電気	0.3	0.5	2.3

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：「UNRAE Pocket 2020」からジェトロ作成

一方、環境負荷がより小さいハイブリッドは16.0%と、前年の5.7%から大きくシェアを伸ばした。ハイブリッドのうちプラグインも、台数では前年の6,539台から4.2倍の2万7,443台に増加。シェアは依然小さいものの0.3%から2.0%へと上昇している。その他、電気自動車（EV）も、2019年の1万671台から2020年には約3倍の3万2,489台に飛躍（図参照）。シェアも0.5%から2.3%に拡大した。

**図：電気自動車新規登録台数の推移**



出所：「UNRAE Book 2020」からジェトロ作成

<環境低負荷車の購入補助制度、2021年未まで補助額上乘せ>

環境低負荷車の普及には、イタリアの低排出ガス車の購入補助制度「エコボーナス」が貢献している。2019年予算法によって「エコボーナス」制度が成立し、2020年8月からは同年末までの措置として、補助額の上乗せを導入した（[2020年8月4日付ビジネス短信参照](#)）。2021年予算法でも、同年以降の購入者への補助額上乘せを再度規定した（注1）。例えば、車両カテゴリーM1（注2）に該当する車両のうち、走行1キロ当たりの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量が20グラム以下の自動車を購入し、かつ既に所持してい

る車を廃車にする場合は、最大1万ユーロ分のメリットを享受することができる。上乗せ分2,000ユーロを含む8,000ユーロの補助金に、さらに販売者から2,000ユーロの割引を受けるためだ（表4参照）。

**表4：環境低負荷車の購入補助制度（エコボーナス制度）（M1の場合）**

1km走行あたりのCO2排出量（注1）	廃車あり（注2）			廃車なし		
	既存の補助額	上乗せ分（注3）	合計補助額	既存の補助額	上乗せ分（注3）	合計補助額
20グラム以下	6,000ユーロ	2,000ユーロ	8,000ユーロ	4,000ユーロ	1,000ユーロ	5,000ユーロ
20グラム超～60グラム以下	2,500ユーロ	2,000ユーロ	4,500ユーロ	1,500ユーロ	1,000ユーロ	2,500ユーロ
条件	なし	販売者が少なくとも2,000ユーロの割引をすること		なし	販売者が少なくとも1,000ユーロの割引をすること	

注1：2021年1月1日～6月30日の期間は、60グラム超～135グラム以下の車種についても補助額が設定されていた。  
 注2：ユーロ0/1/2/3/4/5に該当し、2011年1月1日以前に新車登録された車両が対象。「ユーロ」は自動車による大気汚染物質の排出規制値を定めたEUの排出基準。  
 注3：上乗せ対象となる購入・新車登録の期間は2021年1月1日～12月31日。  
 出所：イタリア経済開発省公表資料を基にジェトロ作成

2021年以降も、環境低負荷車の普及が続いている。2021年上半期（1～6月）の新車登録台数について動力源別にみると、新型コロナ禍前の2019年上半期と比較しても、ハイブリッド車は4.4倍、EVは6.1倍だ（[UNRAEの7月1日付資料](#)）。全体での実績17.9%減と比べると、いずれも急拡大ぶりが際立つ。今後の動向が引き続き注視される。

注1：イタリア議会は7月中旬現在、エコボーナス制度の改正を含む法令改正案を審議中。今後、制度変更の可能性はある。

注2：乗客の輸送を目的とし、座席は運転席のほかに8席を超えない車両。

## スペイン（生産・販売）：2020年の乗用車販売・生産は大幅に減少も、EV・PHEVは着実に増加

2021年8月24日 マドリード事務所（伊藤裕規子）

スペインの2020年の乗用車新車登録は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた。その台数は、前年比32.3%減の85万1,211台。欧州債務危機時並みの減少となった。生産台数も19.7%減の226万8,000台となった。販売店や組み立て工場で休業・操業停止を余儀なくされたほか、国内景気・観光の低迷、国外の自動車需要が秋まで戻らなかったことが、主な減少要因だ。

一方、排出規制強化や購入補助が奏功し、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）の販売・生産が力強く伸びた。

<販売：新型コロナ禍を大きく受け3割減>

スペイン自動車工業会（ANFAC）によると、2020年の乗用車新車登録台数は前年比32.3%減の85万1,211台。6年ぶりに100万台を下回った。新型コロナウイルス感染拡大後の移動・活動制限と水際対策の強化による観光低迷で、個人・企業・レンタカー向けの全部門で需要が縮小。供給面では、販売店も2～3カ月間の休業を強いられた。その結果、EUの4大市場（ドイツ、フランス、イタリア、スペイン）の中で最大の落ち込みとなった。2021年についても、ワクチン接種が普及する年後半までは本格的な回復は見込めないとみている。

主要メーカー・ブランドのうち、特にシェアを伸ばしたのは、登録台数の7割以上がハイブリッド（HV）で底堅さを見せたトヨタと、新型の電動のスポーツ用多目的車（SUV）が人気となった起亜（表1参照）だった。また、日系メーカー・ブランドの合計シェアは15.3%と前年から0.3ポイント上昇した。



表1：主要メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2020年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

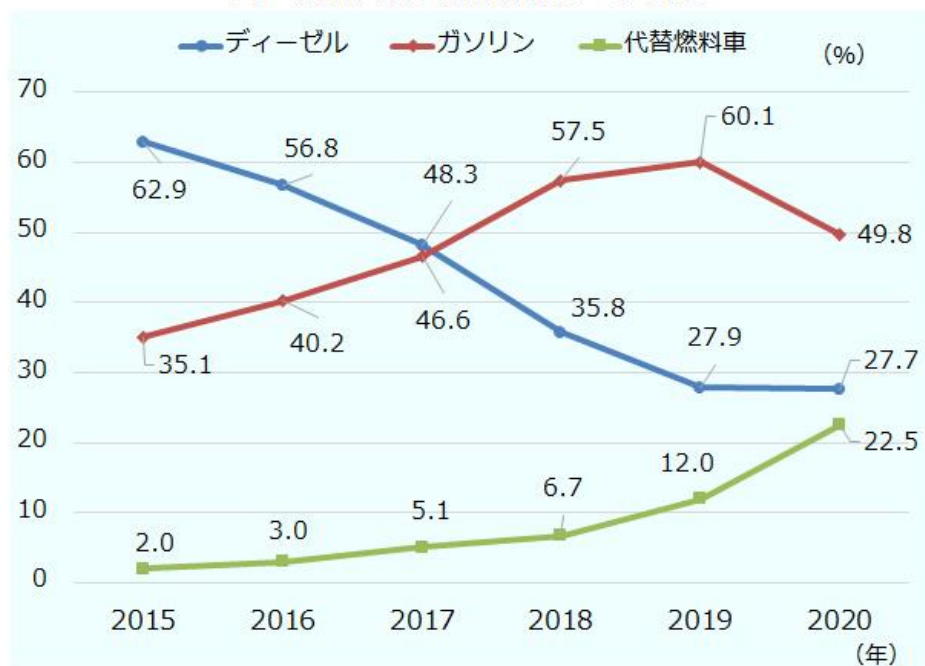
メーカー・ブランド	登録台数	前年比	シェア	シェア (前年との差)
セアト	68,721	△ 38.6	8.1	△ 0.8
フォルクスワーゲン(VW)	66,817	△ 29.2	7.8	0.4
プジョー	65,697	△ 32.9	7.7	△ 0.1
トヨタ	57,580	△ 19.7	6.8	1.1
ルノー	56,138	△ 35.0	6.6	△ 0.3
起亜	47,624	△ 20.0	5.6	0.9
現代	45,405	△ 27.7	5.3	0.3
シトロエン	43,818	△ 34.7	5.1	△ 0.2
メルセデス	42,374	△ 21.1	5.0	0.7
ダチア	39,395	△ 29.3	4.6	0.2
アウディ	37,287	△ 27.1	4.4	0.3
BMW	35,229	△ 24.9	4.1	0.4
フォード	34,776	△ 39.2	4.1	△ 0.5
日産	34,761	△ 32.6	4.1	△ 0.0
オペル	30,224	△ 56.3	3.6	△ 1.9
フィアット	28,516	△ 39.5	3.4	△ 0.4
シュコダ	22,667	△ 22.9	2.7	0.3
その他	94,182	△ 34.9	11.1	△ 0.4
合計	851,211	△ 32.3	100.0	－

出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）

<代替燃料車市場急拡大も、EV・PHEVのシェアは依然5%弱>

新車登録台数を燃料別のシェアで見ると、ガソリン車は49.8%と前年から10.3ポイント減と減少に転じた。他方、近年減少傾向にあったディーゼル車は27.7%で、ほぼ横ばいだった。一方、代替燃料車のシェアは22.5%と、前年から10.5ポイント拡大した（図1参照）。

図1：乗用車新車登録の燃料別シェアの推移



出所：ANFACのデータを基に作成

2020年の代替燃料車の新車登録台数（表2参照）は19万1,743台。前年から26.7%増加した。このうち、EVとPHEVの新車登録合計台数は2.4倍。合計で4万1,234台となった。しかし、全登録台数に占めるシェアは4.8%と依然少ない。HV車（26.4%増、13万7,425台）と比べても3分の1弱だ。さらに、EUの二酸化炭素（CO2）排出規制（企業別平均燃費基準）により、各メーカーの出荷台数に課されるCO2平均排出量の上限が2020年に走行1キロ当たり95グラムに引き下げられたことから、罰金回避のために販売店・ディーラーによる自社登録も急増（注1）。EV・PHEVの新車登録台数全体の2割程度を自社登録が占めたとみられる。

表2：代替燃料車の新車登録台数の内訳と主要モデル（2020年）（単位：台）

項目	2019年	2020年	登録台数上位モデル
電気自動車（EV）	10,048	17,925	ルノー「ソエ」、現代「コナ(EVモデル)」、プジョー「208(EVモデル)」、テスラ「モデル3」、VW「ID.3」
プラグインハイブリッド車（PHEV）	7,432	23,309	メルセデス「A250e」、プジョー「2008(PHEVモデル)」、起亜「ニロ(PHEVモデル)」、ルノー「キャプチャー(PHEVモデル)」
ハイブリッド車（HV）	108,683	137,425	トヨタ各種モデル、フォード「プーマ（マイルドHVモデル）」
オートガス車（LPG）	19,715	9,880	ダチア「サンデロ」、ルノー「クリオ」などのレトロフィット
圧縮天然ガス車（CNG）	5,476	3,204	セアト既存モデルのレトロフィット
合計	151,354	191,743	

注：販売店・ディーラーによる自社登録も含まれる。  
出所：ANFAC

#### <電動化以前に経年車両の問題も>

政府はEUの復興基金を活用し、今後3年間で最大8億ユーロの予算を投入して、電動モビリティをテコ入れしている（[2020年10月14日付ビジネス短信参照](#)）。EV・PHEVと燃料電池車（FCV）の購入には、1台1,600～最大7,000ユーロ（注2）の補助金を支給する。このほか、充電インフラ設置費用の30～80%を助成。また、5月に施行した気候変動法により、2023年までに人口5万人以上の都市に従来燃料車の乗り入れ制限導入を義務付けるなど、規制と支援の両面でEV普及を推進する。

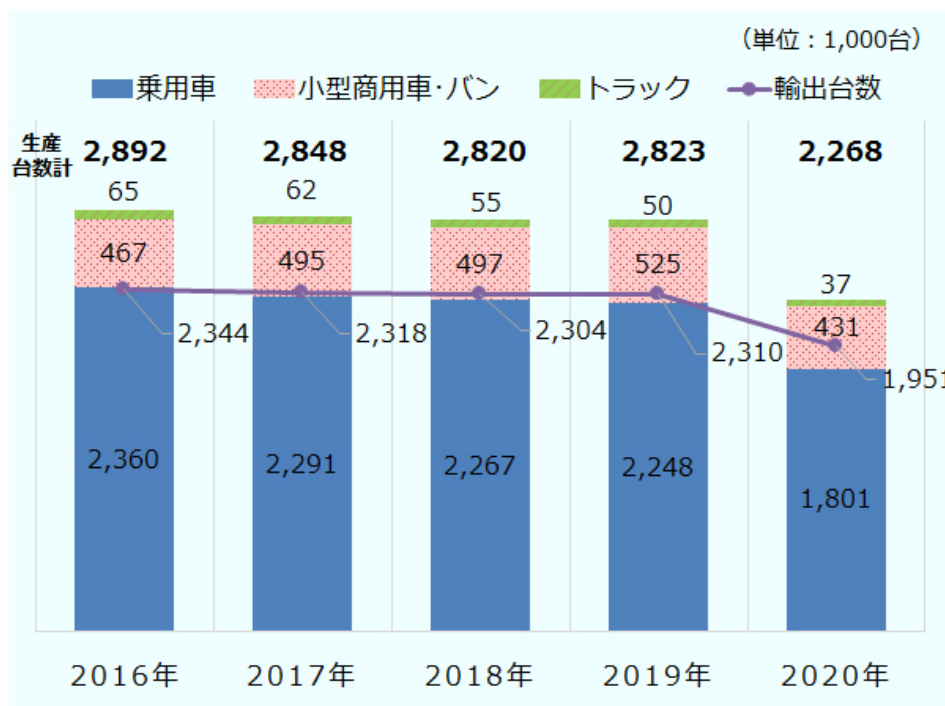
一方、これまで断続的に実施してきたHVと従来燃料車への購入補助は2020年で打ち切りになった。スペインの全保有車両数の平均車齢は13.1年とEUの中でも高い。経年車両は6割強を占め、これがもたらす排出・汚染の問題もある。当地自動車業界はゼロエミッションへの移行について、「国の実情や自動車産業の中期的な雇用・生産を考慮しつつ、経年車両の買い替え促進と並行して段階的に進めるべき」と主張している。

#### <生産：秋以降の輸出回復で2割減に食い止める>

ANFACによると、2020年の自動車生産台数は前年比19.7%減の226万8,000台となった（図2参照）。新型コロナ禍により、PSA、フォルクスワーゲン（VW）、ルノー、フォード、ダイムラー・メルセデス・ベンツ、日産、イベコの組み立て拠点14カ所が1カ月半にわたる操業停止を余儀なくされた。加えて、主要市場の欧州の需要が秋まで回復しなかったことなどが主な要因だ。2021年の見通しについては、新型コロナ感染状況や行動規制次第としている。2020年末から、半導体の世界的な需給逼迫の影響も出ていることにも要注意だ。

国際比較では、2020年のスペインの自動車生産台数はブラジルを抜いて世界8位となった。両国の明暗を分けたのが輸出比率だ。スペインは輸出が生産台数の86%と非常に高く、国内市場の低迷がある程度相殺された。2020年の輸出台数は、秋以降の欧州向けの回復に支えられ、前年比15.5%減の195万1,000台になった。

図2：四輪車生産・輸出の推移



出所：ANFAC

<EV・PHEVの生産台数が前年の8.2倍に>

スペインの自動車生産は従来、小・中型ディーゼル車の生産が主力だった。その後、近年はSUVの受注拡大を通じて付加価値向上を図ってきた。欧州全体で排出規制への対応が進み、従来燃料車の需要は構造的に頭打ちだ。その中で、各メーカーの組み立て拠点ではEV・PHEVへの生産移行が生き残りのカギとなっている。日系メーカーで唯一スペインに組み立て拠点を置く日産は、スペインでいち早くEV生産を始めた。しかし、欧州での生産最適化として英国拠点に生産を集約し、バルセロナ工場を2021年末で閉鎖する。

現在、スペインではPHEV生産が中心だ。その生産台数は2019年の272台から2020年は8万3,965台と大幅に増加。生産が本格化している。その主な車種は、ルノー「キャプチャー」やセアト「レオン」、フォード「クーガ」など従来の生産車種のPHEVモデルになる。また、EVも前年から3.3倍となり、5万5,992台だった。オペル「コルサe」やプジョー「2008 (EVモデル)」など、PHEVと同様に従来の生産車種のEVモデルが中心だ。生産が軌道に乗ったとはいえ、生産台数に占める割合は、PHEVが3.7%、EVが2.4%と依然低い。要となるバッテリー生産も、PSA工場の組み立てラインに限られている。

政府は復興計画の中で、EVとバッテリー生産をセットにした官民連携プロジェクトへの支援を行う(2021年7月29日付ビジネス短信参照)。既にVWグループ傘下のセアトと政府が中心となった官民連

合が VW グループにとって欧州 3 カ所目となるバッテリー工場を建設する計画を明らかにした。2025 年以降、年間 50 万台の EV 生産、充電スタンドの大規模展開、リースを含む EV の幅広い販売モデルの運用、コネクテッドカーの開発など、総合的なモビリティの電動化を目指す。

新型コロナによる打撃を強く受けた自動車産業。復興基金は、電動モビリティを一気に進めるチャンスとなっている。

注 1：段階的な規制で、2020 年に新車の 95%、2021 年には新車の 100%で CO2 排出量上限の達成が求められる。各メーカーは達成できなかった場合、1 台当たり超過 1 グラムにつき 95 ユーロの罰金が科される。燃費測定基準は従来の「新欧州ドライビングサイクル (NEDC)」から、2021 年以降は新方式の「国際調和排ガス・燃費試験法 (WLTP)」に移行した。

注 2：個人による EV・PHEV・FCV (WLTP に基づく航続可能距離が 90 キロ超) 購入で、車齢 7 年以上の経年車を廃車にする場合は最高額の 7,000 ユーロを支給。

## ベルギー（販売）：2020年の新車登録台数は過去20年間で最低の前年比21.5%減

電気自動車の市場シェアが急伸、ディーゼル車も底堅く

2021年4月7日 ブリュッセル事務所（大中登紀子）

ベルギー自動車工業会（FEBIAC）の発表によると、2020年通年の新車登録台数は前年比21.5%減の43万1,491台。過去20年間で最も少ない台数となった（表1参照）。FEBIACは主な要因として、新型コロナウイルス感染症の拡大により、(1) 2020年春と秋に実施された制限措置により販売店が閉鎖され、販売活動ができなかったこと、(2) 物流に混乱が生じたことで部品の供給が滞り、新車の生産自体が大きく影響を受けたこと、(3) 経済の不確実性が高まったこと、を指摘している。

一方、2020年の中古車登録台数は前年比6.0%減にとどまった。新車市場と比べると新型コロナ禍に伴う制限措置による影響は限定的だったことになる。これは6～10月の登録台数が前年同期比で増加したためだ。FEBIACはその主な要因として、(1) この時期の経済の先行き不透明感の強まりが消費者心理に影響を与えたことや、(2) 公共交通機関の一時的な代替手段として中古車のニーズが高まったこと、を指摘。加えて、(3) 制限措置の影響で新車の納期が大幅に伸びる中、中古車の納期の短さが購入の決め手になった、と分析した。

販売台数の減少だけではない。移動制限により車の走行距離が大幅に減少したことで、車両のメンテナンスや修理、消耗部品交換の頻度の減少にもつながった。新型コロナ禍は、自動車産業全体に影響を及ぼしたことになる。

**表1：過去20年間の新車登録台数の推移**

(単位：台)

年	新車登録台数
2000年	51万5,204
2001年	48万8,683
2002年	46万7,569
2003年	45万8,796
2004年	48万4,757
2005年	48万88
2006年	52万6,141
2007年	52万4,795
2008年	53万5,946
2009年	47万6,194
2010年	54万7,347
2011年	57万2,211
2012年	48万6,737
2013年	48万6,065
2014年	48万2,939
2015年	50万1,066
2016年	53万9,516
2017年	54万6,558
2018年	54万9,632
2019年	55万3
2020年	43万1,491

出所：ベルギー自動車工業会

<電気自動車の市場シェアが拡大、ディーゼルも増加に転じる>

新車登録台数を燃料タイプ別で見ると、ハイブリッド車（HV）と純電気自動車（BEV）の市場シェアが拡大。それぞれ約 2 倍の増加となった（注）。HV の市場シェアは前年の 4.7%から 10.9%、BEV は前年の 1.6%から 3.5%への増加だ。HV の中でも、プラグインハイブリッド車（PHV）が特に好調という。FEBIAC は、その背景として、(1) ベルギー国内で BEV 向けの充電インフラの整備が進んでいないこと、(2) 国民 1 人当たりの 1 日の走行距離が 50 キロ以下なこと、を指摘している。

ガソリン車のシェアが減少する一方、ディーゼル自動車の後退は落ち着いた。ディーゼル自動車の市場シェアは前年比 1.6 ポイント増と微増し、2020 年は全体の 33.0%を占めた（表 2 参照）。ディーゼル自動車が市場シェアを拡大したのは、シェアが 76.0%だった 2010 年以降で初めてとなる。FEBIAC によると、ディーゼル自動車は、以前から燃費の面で消費者にとって魅力的な選択肢だった。しかし、最新のディーゼルエンジンは、すすだけでなく窒素酸化物（NOx）の排出も大幅に抑えられるようになった。燃費面での利点が二酸化炭素（CO2）の排出量削減にもつながるなど、ディーゼル自動車の有意性が再び重視されるようになった。このため、特に長距離輸送や重量物輸送では、ディーゼル自動車の選択は正当性があり合理的なことになる。そのため、この傾向はしばらく続くとみられるとした。

表 2 : 新車登録台数の燃料タイプ別シェアの推移

(単位：%)

燃料別	2019年	2020年
ガソリン	61.6%	51.8%
ディーゼル	31.4%	33.0%
ハイブリッド (HV)	4.7%	10.9%
純電気自動車 (BEV)	1.6%	3.5%
その他	0.7%	0.9%

注：発表に基づき作成。合計が100%を超える場合がある。

出所：ベルギー自動車工業会

購入者の属性別では、2020 年の新車登録台数の 43.7%が個人による購入だ。前年の 42.6%から微増した。個人事業主・自営業者による購入は前年から横ばいの 2.3%。企業による購入は前年の 55.0%から微減の 54.0%になった。

購入者のカテゴリーを燃料タイプ別にみると、2020 年に企業が購入した新規登録車両の約 5 台に 1 台（20.6%）が電気自動車だった。そのうち、HV が 15.3%、BEV が 5.3%を占めた（表 3 参照）。一方で、個人で新規に登録された車両の 6.8%が電気自動車。内訳は HV が 5.6%、BEV が 1.2%だった。

表3：2020年燃料タイプ別の購入者の内訳

(単位：%)

燃料タイプ	企業		個人		自営業者	
	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年	2020年
ガソリン	47.9%	35.1%	79.1%	72.2%	65.0%	55.5%
ディーゼル	43.8%	43.6%	15.7%	19.9%	26.4%	28.6%
ハイブリッド (HV)	5.3%	15.3%	4.0%	5.6%	6.8%	11.5%
純電気自動車 (BEV)	2.3%	5.3%	0.7%	1.2%	2.0%	3.5%
天然ガス	0.7%	0.7%	0.5%	0.6%	0.8%	0.6%
LPG	0%	0.0%(※1)	0.0%(※2)	0.5%	0.1%(※3)	0.5%

注1：発表に基づき作成。合計が100%を超える場合がある。

注2：(※1) 0.03%、(※2) 0.04%、(※3) 0.06%。

出所：ベルギー自動車工業会

新車登録台数を車両タイプ別のシェアで見ると、最も多かったのが中型スポーツ用多目的車 (SUV) で 23.1%。2 番目が小型セダンで 19.2%、3 番目に小型 SUV で 14.3% だった。過去 5 年間の推移をみると、多目的乗用車 (MPV) のシェアは 12.5% から 5.0% に、セダンは 33.4% から 27.3% に縮小した。一方で、(小型、中型、大型を合わせた) SUV 全体のシェアは 25.9% から 41.9% に拡大した。

メーカー・ブランド別では、フォルクスワーゲン (VW) が市場全体の 9.2% を占め、首位を維持。ただし、前年比 24.9% 減の 3 万 9,861 台となった。前年と同水準の登録台数を維持した BMW (前年比 0.7% 減) は全体の 8.4% を占めて 2 位。プジョー (シェア 7.8%、前年比 21.7% 減) が続いた ([2021年1月14日付ビジネス短信参照](#))。

#### <地域ごとに異なる環境対応車への優遇策>

2020 年に国内で販売された HV は約 4 万 5,000 台だ。「ブリュッセルタイムズ」紙によると、その 70.2% がフランダース地域で販売されたという。ブリュッセル首都圏地域 (15.0%)、ワロン地域 (14.8%) とは大きな開きがあった。

ベルギーでは、環境対応車向けの免税措置などの優遇策は、地域政府の管轄だ。地域間の制度の違いが HV の販売台数に影響を与えたものとみられる。

フランダース地域政府は 2020 年末まで、走行距離 1 キロあたりの CO2 排出量が 50 グラム以下の HV については、自動車税を免除。その後、2021 年 1 月 1 日からは HV に対する自動車税が再導入された。それでも、国際調和排出ガス・燃費試験法 (WLTP) に基づいた CO2 排出量の測定方法を新たに採用し、排出量が少ないほど税額の優遇を受けられる制度が導入された。

一方で、ブリュッセル首都圏地域とワロン地域では、BEV については自動車税で最低税額が一律に適用される。しかし HV については、ガソリン車などと同様に、エンジンの排気量と馬力に応じて税額が算出される。そのため、フランダース地域に比べて税制面でメリットが小さかったことが販売台数の差につながったと考えられる。

注：本稿では、ハイブリッド車（HV）および純電気自動車（BEV）をまとめて電気自動車と呼ぶ。ハイブリッド車（HV）にはプラグインハイブリッド車（PHV）が含まれる。純電気自動車（BEV）は電動モーターだけで走行する車両を指す。



## オランダ（販売）：2020年の乗用車新規登録台数は前年比20%減、EV販売は好調

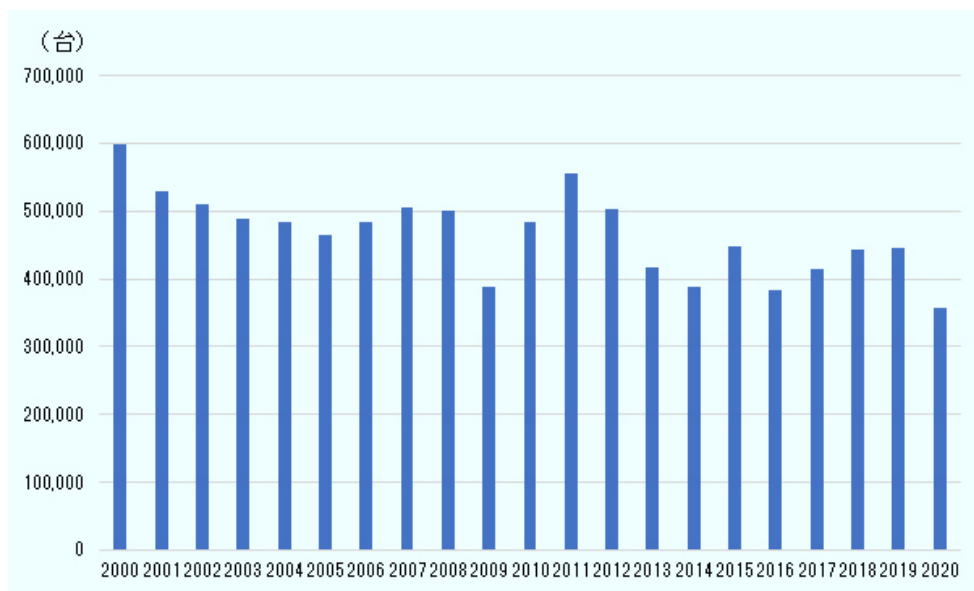
2021年7月2日 アムステルダム事務所（高橋由篤）

新型コロナウイルス感染拡大による消費の落ち込みなどにより、オランダの2020年の乗用車新車登録台数は前年比20.0%減の35万6,051台と大幅減になった。一方、バッテリー電気自動車（BEV）の新車登録台数は18.1%増の7万2,945台となり、全体の約20%を占め、引き続き増加傾向にある。政府は、電気自動車（EV）市場拡大に向け、優遇措置の実施やインフラ整備を進めている。

<2020年の乗用車新車販売は40万台を割り込み、中古自動車の販売が増加>

オランダ自転車・自動車工業会（RAI）は2021年1月1日、2020年のオランダの乗用車新車登録台数を前年比20.0%減の35万6,051台と発表した（図参照）。2017年の41万4,306台から3年連続で増加し、2019年には44万5,217台を記録したが、2020年は前年から9万台近い減少となった。例年12月の自動車販売は、翌年からの税制改正による電気自動車（EV）の駆け込み需要がみられ、2020年12月のEV販売のシェアは全体の約3分の2を占めた。

図：新車登録台数の推移



出所：2000-2018欧州自動車工業会（ACEA）、2019-2020オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

RAIの2021年5月7日の発表によると、2020年のバン、トラックなどの商用車の新車登録台数は前年比20.8%減の6万406台だった。一方、オランダ自転車・自動車商業組合（BOVAG）の2021年1月4日の発表によると、2020年の中古自動車の販売台数は2.8%増の202万5,309台となり、初めて200万台を超えた。新型コロナウイルス感染拡大防止策で、個別輸送の必要性が高くなった2020年6月以降に販売が拡大した。

<新車登録はフォルクスワーゲンが16年連続1位>

2020年の新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、フォルクスワーゲン（VW）が16年連続1位（4万4,670台、市場シェア：12.5%）、2位は唯一、前年より登録台数を増加させた起亜（2万6,777台、7.5%）だった（表1参照）。起亜は、「ニロ」の販売を伸ばしたのが要因。3位はプジョー（2万3,938

台、6.7%)で、これに、トヨタ(2万2,852台、6.4%)、オペル(2万377台、5.7%)が続いた。

**表1：ブランド別新車登録台数** (単位：台、%) (△はマイナス値)

ブランド	2019年	2020年	シェア	前年比
VW	47,386	44,670	12.5	△ 5.7
起亜	25,207	26,777	7.5	6.2
プジョー	29,290	23,938	6.7	△ 18.3
トヨタ	27,114	22,852	6.4	△ 15.7
オペル	32,322	20,377	5.7	△ 37.0
ルノー	26,128	20,335	5.7	△ 22.2
フォード	25,266	19,381	5.4	△ 23.3
BMW	22,138	17,992	5.1	△ 18.7
シュコダ	18,562	16,597	4.7	△ 10.6
ボルボ	16,315	16,174	4.5	△ 0.9
合計(その他含む)	445,217	356,051	100.0%	△ 20.0

出所：オランダ自転車・自動車工業会(RAI)

モデル別では、起亜「ニコ」(1万1,880台、市場シェア：3.3%)、VW「ID.3」(1万954台、3.1%)、現代「コナ」(1万823台、3.0%)がトップ3で、VW「ポロ」(8,975台、2.5%)、ボルボ「XC40」(8,477台、2.4%)と続いた(表2参照)。

**表2：2020年のモデル別新車登録台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	モデル	台数	シェア
起亜	ニコ	11,880	3.3
VW	ID.3	10,954	3.1
現代	コナ	10,823	3.0
VW	ポロ	8,975	2.5
ボルボ	XC40	8,477	2.4
オペル	コルサ	8,473	2.4
テスラ	モデル3	8,369	2.4
フォード	フォーカス	7,773	2.2
ルノー	クリオ	7,478	2.1
プジョー	208	6,916	1.9
合計(その他含む)		356,051	100.0

出所：オランダ自転車・自動車工業会(RAI)

<日系ブランドはトヨタが健闘>

日系ブランドの新車販売台数は前年比26.7%減の5万951台、新車登録台数全体に占めるシェアは14.3%で前年から1.3ポイント低下した(表3参照)。うち、トヨタは15.7%減の2万2,852台となり、日系ブランドの多くが前年比で30%以上減少した中で、健闘した。日産は8,427台(35.9%減)、マツダは7,094台(35.7%減)で、ともに1万台を下回った。これに、スズキの6,084台(31.2%減)、三菱自動車の4,058台(36.2%減)が続いた。

**表3：日系ブランド別新車登録台数**（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド	2019年		2020年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
トヨタ	27,114	6.1	22,852	6.4	△ 15.7
日産	13,143	3.0	8,427	2.4	△ 35.9
マツダ	11,028	2.5	7,094	2.0	△ 35.7
スズキ	8,838	2.0	6,084	1.7	△ 31.2
三菱自動車	6,358	1.4	4,058	1.1	△ 36.2
ホンダ	1,454	0.3	1,255	0.4	△ 13.7
レクサス	1,040	0.2	916	0.3	△ 11.9
スバル	526	0.1	265	0.1	△ 49.6
合計	69,501	15.6	50,951	14.3	△ 26.7

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

<バッテリー電気自動車（BEV）が大幅増加>

オランダ企業庁（RVO）の2021年2月19日の発表によると、2020年のバッテリー電気自動車（BEV）の新車販売台数は前年比18.1%増の7万2,945台で、乗用車全体の約20%を占めた。国内で登録されたBEVの台数は18万2,486台となり、2019年末の10万7,335台から70.0%増と大幅に増加した。2020年に最も販売されたBEVは、同年に発売開始されたフォルクスワーゲン「ID.3」で1万945台だった。これに、特斯拉「モデル3」が8,252台、現代「コナEV」が7,598台と続いた（表4参照）。

**表4：2020年のBEV新車販売台数**（単位：台）

メーカー	モデル3	台数
VW	ID.3	10,945
特斯拉	モデル3	8,252
現代	コナEV	7,598
起亜	ニロEV	6,377
VW	e-ゴルフ	3,003
Polestar	Polestar2	2,939
ボルボ	XC40 EV	2,597
ルノー	Zoe	2,054
MG	ZS EV	2,099
シュコダ	Citigo	1,883

出所：オランダ企業庁（RVO）

2020年のプラグインハイブリット車（PHEV）の新車登録台数は1万5,396台で、前年の販売台数5,204台から3倍近くに増加した。国内で登録されたPHEVの台数は13.7%増の10万9,754台となった。水素燃料電池車（FCEV）は2020年に147台（5.8%減）が販売され、国内の登録台数は390台となった。

充電インフラについては、2020年のEV充電ポイントが6万3,586基（公共、セミプライベート）となり、前年の4万9,520基から28.4%増加した。さらに急速充電ポイント（公共、セミプライベート）も前年の1,252基から61.9%増加して2,027基だった。

<2030年以降、新車販売はゼロ・エミッションに>

オランダ政府はパリ協定を履行するため、温室効果ガス排出量を2030年までに1990年比で49%削減、

2050年には95%削減することを目標に掲げている。この目標を達成するため、政府は2019年6月に「[国家気候協定 \(National Climate Agreement\)](#)」を政府、企業、市民社会組織との間で締結し、5つのセクター（建築環境、モビリティ、産業、農業と土地利用、電力）における具体的な行動計画を発表した。モビリティ分野では、持続可能なエネルギーキャリアとして電気を使用することとし、電化が進まない状況においては持続可能な方法で開発、生産されたバイオ燃料を使用することとしている。また、2030年以降の新車販売はBEVもしくは水素、太陽光を利用した電気自動車とし、充電ポイントは2030年までに約180万基を設置することを目標にしている。ロジスティック分野では、2030年までに公共交通のバスや建設分野のトラックなどをゼロ・エミッション車両にすること、物流の効率化を図ることで2030年までに内陸輸送と大陸輸送による二酸化炭素（CO2）排出量を30%削減することを目指すとしている。

#### <電気自動車（EV）に対する優遇措置>

オランダ政府はEV普及に向けて、優遇措置を導入している。主な内容は次の通り。

- ・自動車税（MRB）の減免：BEVは2024年まで課税されない。2025年は75%が減税される。PHEVは2024年まで50%減税、2025年は25%減税。
- ・自動車登録税（BPM）の減免：CO2排出量に応じて課税。BEVは2024年まで課税されない。なお、PHEVはCO2を排出することから課税対象。
- ・個人用電気自動車に対する補助金制度（SEPP）：航続距離120キロ以上のEVの購入またはリースに対して補助金を支給。2021年の補助額は、新車の場合が4,000ユーロ、中古の場合が2,000ユーロ。新車価格が1万2,000ユーロ以上、4万5,000ユーロ以下が補助対象となる。期間は2020年7月1日から2025年7月1日まで。

また、オランダでは、会社が乗用車を購入またはリースして従業員に支給する「カンパニーカー」制度が一般的だが、EVを購入する場合は購入価格の一部を経費として計上できるインセンティブがある。同時に、カンパニーカーを利用する従業員に対し、車両価格の一部は所得とみなされて課税対象になるが、EVについては、通常車両よりも低い税率が適用されるインセンティブがある。2021年以降のEVの課税状況は次の通り。

- ・2021年：4万ユーロまでは12%、4万ユーロ超の部分は22%に課税
- ・2022～2024年：4万ユーロまでは16%、4万ユーロ超の部分は22%に課税
- ・2025年：4万ユーロまでは17%、4万ユーロ超の部分は22%に課税

このインセンティブは年々縮小される傾向にあり、2025年に終了する予定。

#### <2021年に再び40万台の予測、EV市場もさらに増加へ>

RAIは、2021年の乗用車新車販売台数は新型コロナウイルス感染拡大の動向に大きく左右されるとしながらも、40万台に回復すると予測している。そのうち、EVは少なくとも5分の1のシェアを占めると予測しており、環境への配慮に加え、燃料車に比べて購入時に税制面で有利であり、かつ維持費も含めると経済的に引き続き魅力的だとしている。また、2020年のEVのカーシェアリング利用者数は約73万人（2019年：約51万人）と増加しており、カーシェアリング台数に占めるBEVとPHEVの割合も8.2%（6.8%）で年々増加しており、今後もこの傾向は続くと思われる。

## スイス（販売）：2020年のスイス乗用車新規登録台数が減少、EV市場は拡大

2021年8月25日 ジュネーブ事務所（城倉ふみ、マリオ・マルケジニ）

2020年のスイスの乗用車新規登録台数は減少した。これは、新型コロナウイルス感染拡大により、生産工場の一時的な閉鎖が相次ぎ、世界的に自動車生産が停滞したこと、また、販売店も行動制限措置に伴い営業禁止を余儀なくされたこと、さらには、経済の先行き不透明感による消費者の購買意欲の冷え込みなどが影響したと考えられる。

一方で、代替燃料車の市場シェアは28.2%で過去最高を記録。うち、電気自動車（EV）とプラグインハイブリット車（PHEV）の市場シェアは14.3%で、同カテゴリーの市場シェアを2020年までに10%に拡大するという自動車業界団体オートスイス（Auto-Schweiz）の目標が達成された。

<2020年新規登録台数は前年比24%減、日本メーカーも軒並み減少>

[オートスイスの2021年1月4日発表](#)によると、2020年の乗用車新規登録台数は前年比24.0%減の23万6,828台であった（表1参照）。新規登録台数は、2020年12月が2万9,451台と好調だったものの、2020年全体ではオートスイスが予測していた24万台を下回り、1970年代半ばのオイル・ショック以来の低水準となった。

メーカー・ブランド別でみると、上位5位は2019年と同様で、フォルクスワーゲン（VW）が首位を獲得し、次いでメルセデス・ベンツ、BMW、シュコダ、アウディの順となった。日本のメーカー・ブランドは、首位のトヨタをはじめ軒並み前年比15%以上減少した。トヨタと三菱自動車はマーケットシェアをわずかに拡大させたが、トヨタの登録台数は前年比20.6%減、三菱自動車は15.0%減。スズキ、日産、ホンダ、スバルは40%超も減少し、レクサスも39.7%減となった。

表1：スイスの乗用車新規登録台数（メーカー・ブランド別）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	2019年			2020年		
		台数	シェア (%)	前年比 (%)	台数	シェア (%)	前年比 (%)
1	フォルクスワーゲン (VW)	34,445	11.1	4.5	26,417	11.2	△23.3
2	メルセデス・ベンツ	26,730	8.6	4.2	22,829	9.6	△14.6
3	BMW	24,818	8.0	2.4	21,331	9.0	△14.1
4	シュコダ	24,103	7.7	25.8	18,757	7.9	△22.2
5	アウディ	18,703	6.0	1.8	14,862	6.3	△20.5
6	ルノー	11,718	3.8	△ 7.9	11,072	4.7	△5.5
7	セアト	14,377	4.6	25.4	10,911	4.6	△24.1
8	フォード	14,150	4.5	△ 6.8	9,778	4.1	△30.9
9	トヨタ	11,054	3.5	16.3	8,781	3.7	△20.6
10	ボルボ	8,858	2.8	9.1	8,437	3.6	△4.8
11	スズキ	8,426	2.7	9.8	5,010	2.1	△40.5
12	マツダ	6,537	2.1	5.0	4,714	2.0	△27.9
13	三菱自動車	4307.0	1.4	△ 5.3	3662.0	1.5	△15.0
14	日産	4,855	1.6	2.9	2,762	1.2	△43.1
15	ホンダ	4,062	1.3	9.7	2,101	0.9	△48.3
16	スバル	4023.0	1.3	△ 14.1	2101.0	0.9	△47.8
17	レクサス	936	0.3	27.5	564	0.2	△39.7
	全体（その他含む）	311,466	100	3.9	236,828	100	△24.0

出所：オートスイスの発表データを基に作成

#### <代替燃料車のシェアが拡大>

車両カテゴリー別にみると、代替燃料車〔ハイブリッド車（HEV）、PHEV、EV、天然ガス車、水素車の総称〕の販売台数が前年比 63.8%増の 6 万 6,687 台、市場シェアは 28.2%で過去最高を記録した（表 2、図 1 参照）。特に PHEV が前年比約 3.4 倍と大きく伸び、EV（前年比 48.2%増）や HEV（46.1%増）も伸びた。水素自動車は前年より 17 台多い 42 台が販売された。一方、圧縮天然ガス車は 55%減で前年には及ばず、562 台であった。

ガソリン車のシェアは前年から 11.6 ポイント減の 49.9%、ディーゼル車のシェアは 3.6 ポイント減の 21.9%へと縮小した。オートスイスは、EV と PHEV の市場シェアを 2020 年までに 10%にするという目標を 2018 年 2 月に掲げていたが、2020 年の EV のシェアは 8.2%、PHEV は 6.1%で合計 14.3%となり目標を達成した。

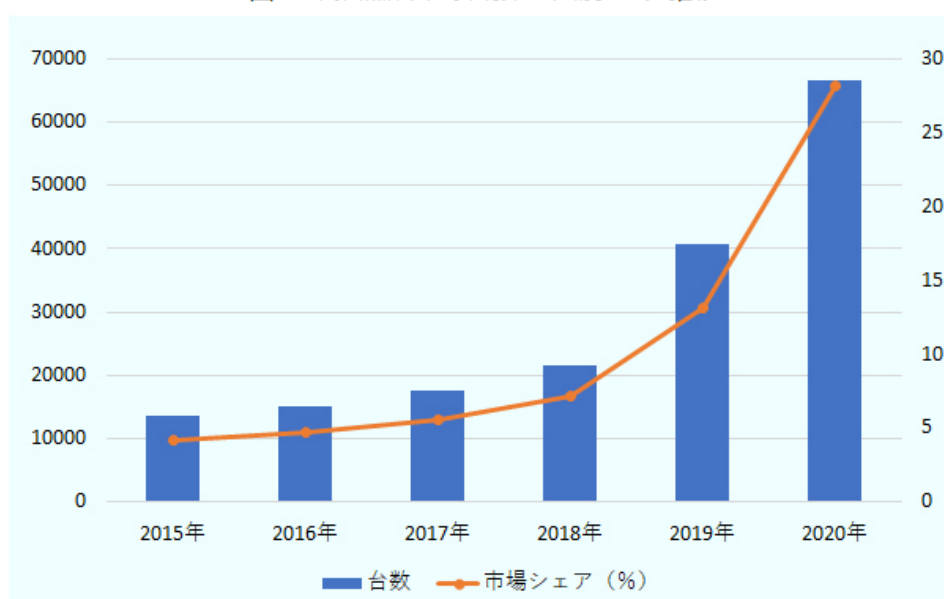
代替燃料車のシェアは 2021 年以降も引き続き拡大しており、2020 年上半期の新車登録台数に占める代替燃料車のマーケットシェアは 21.6%であったのに対し、2021 年上半期は 39%まで拡大した。EV はそのうち 9.9%で 1 万 2,319 台、PHEV は 8.3%で 1 万 356 台であった。EV と PHEV を併せたマーケットシェアは、2020 年同期比で約 2.2 倍となった。

表2：スイスの乗用車新規登録台数（カテゴリー別）

カテゴリー	2019年台数	2020年		
		台数	シェア (%)	前年比 (%)
ガソリン車	191,420	118,318	49.9	△38.2
ディーゼル車	79,332	51,823	21.9	△34.7
代替燃料車	40,714	66,687	28.2	63.8
ハイブリッド車 (HEV)	22,010	32,148	13.6	46.1
電気自動車 (EV)	13,165	19,504	8.2	48.2
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	4,261	14,429	6.1	238.6
天然ガス車 (CNG)	1,249	562	0.2	△55.0
水素自動車	25	42	0.0	68.0

出所：オートスイスの発表データを基にジェトロ作成

図1：代替燃料車の台数・市場シェア推移



出所：オートスイスのデータを基にジェトロ作成

<二酸化炭素排出量は削減するも目標値には届かず>

スイス連邦参事会（内閣）は、2050年までに温室効果ガスの排出量をゼロにすることを目指しており、2020年1月1日に新たな排出削減目標を導入した。これにより、新車の場合、「新欧州ドライビングサイクル（NEDC）」方式（注1）で1キロ当たりの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）平均排出量の上限は95グラム、小型商用車の場合は147グラムに規定された。2021年以降は、EUで既に導入されていた「国際調和排ガス・燃費試験方式（WLTP）」方式に切り替わり、WLTP方式で118グラム、小型商用車の場合は186グラムに相当すると規定された。上限を超えた場合、輸入業者はその年に販売した全ての自動車について、超えたグラム数に応じた罰金を支払う必要がある。

[連邦環境・運輸・エネルギー・通信省の2021年7月6日発表](#)によると、2020年に国内で販売された乗用車の走行1キロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量の平均値は、2019年の138.1グラムから10.5%減少し、123.6グラムであった。EVの市場拡大により、前年に比べて減少したものの、目標値である95グラムには達しな

かった。目標が厳格化されたことにより、2020年に罰金として徴収された総額は、2019年の7,810万CHF（約92億9,390万円、CHF、1CHF=約119円）から増加し、1億3,250万CHFであった。

なおスイスは、EUと同様、規制強化の影響を緩和するためにフェーズイン（注2）およびスーパークレジット制度（注3）を導入している。EUがフェーズインの期間を2020年の1年間とし、新車の95%を規制の対象としていたのに対し、スイスは、EUよりも緩やかな3年間のフェーズインを設けている（表3参照）。オートスイスはこの理由として、EUが全加盟国およびノルウェー・アイスランド間で規制に対する超過分を相殺できるのに対し、スイスの輸入業者はスイス国内のみでこの基準を守らなければならないこと、地理的な特性により四輪駆動の販売台数が多く、CO2排出量の平均値がEU諸国に比べて高いことを挙げている。なお、2020年の四輪駆動車の新規登録台数のシェアは50%を占め、前年から1.4ポイント減の微減にとどまっている。

表3：スイスのフェーズインおよびスーパークレジット

年	フェーズインによる政策目標達成率		スーパークレジット (倍率)
	スイス	EU	スイス・EU
2020年	85%	95%	2.00
2021年	90%	100%	1.67
2022年	95%	100%	1.33
2023年	100%	100%	1.00

出所：オートスイス及び欧州委員会の公表データを基にジェトロ作成

#### <充電ステーション整備の現状>

[スイス自動車連盟スイスツーリングクラブの調査](#)によると、スイスには2020年9月時点で4,958カ所の充電ステーションがあり、これは10台のEVに対して1.7カ所の充電ステーションが整備されていることに相当する。欧州委員会がEU加盟国に対して示しているガイドラインでは、EV10台当たり1カ所の充電ステーションを整備することが推奨されており、スイスはすでにその水準を達成している。また、スイスの電気自動車協会 [eMobility](#) によると、スイスの高速道路100キロメートル当たりの充電ステーション数は58カ所で、欧州随一のステーション整備状況を誇るノルウェーの655カ所には遠く及ばないものの、EUの平均26カ所を超えており、欧州の中では比較的良好な整備状況であるといえる。ただし、EV市場が欧州各国で順調に拡大していることを考慮すると、充電インフラをさらに整備する必要がある、とスイスツーリングクラブは指摘している。また、オートスイスも前述の[発表](#)において、まだ多くの消費者がEVを選択することに躊躇しているとの見方を示しており、2021年以降も継続して代替燃料車のシェアを拡大させるためには、充電インフラのさらなる拡充や補助金制度などの購入支援が必要であると指摘している。

スイスでは、2018年に連邦環境・運輸・エネルギー・通信省の主導で、EVを推進するための74の施策を示した[ロードマップ](#)が作成され、行政（国、地域、自治体）や民間企業など54のステークホルダーが署名した。施策のうち、充電ステーションのネットワーク拡充は特に重要視されており、2030年までに国道の59カ所のガソリンスタンドと100カ所の休憩エリア全てに充電ステーションを設置することを目指している。2019年9月の時点で、このうち39カ所のガソリンスタンドに充電ステーションが設置された。休憩エリアでは、2018年9月に充電ステーションを設置するための入札が行われ、2020年6月に最初の充電ステーションがルツェルン州の休憩エリアに設置されたところであり、今後、充電ステーションのネ



ネットワークはさらに拡大する予定。民間企業も充電ステーションのネットワーク拡充に積極的であり、スイス小売り大手のミグロ（MIGRO）は2021年3月12日、同社が経営するガソリンスタンドに充電ステーションを設置する計画を発表した。

充電インフラに関する課題の1つは、個人の住宅における充電設備の設置という見方がある。スイスは、近隣の欧州諸国に比べて、個人住宅における賃貸率が高い。EU統計局（ユーロスタット）によると、EU諸国の平均持ち家率は70%であるのに対し、スイスでは、連邦統計局によると、40%と比較的低い。賃貸の場合は、個人で充電設備を設置しようとしても、オーナーの理解を得る必要があるため、普及が進みにくく、自宅近くの駐車場などで充電できる設備を探す必要がある。

スイス全体で代替燃料車の販売台数が伸びていることは、購買層の関心が高いことを示しており、将来、一般的な住宅や賃貸住宅における充電インフラが拡充することで、EV市場のさらなる拡大が期待できる。

注1：1992年以降に採用された欧州の燃費測定基準。フォルクスワーゲン（VW）の排ガス不正問題をきっかけに、2018年9月以降に発売された全ての車両について、より実走行状態に近い計測結果が得られる新方式「WLTP」が適用されることとなった。

注2：CO<sub>2</sub>排出量を計算する際に対象とする自動車の割合。例えば2020年の場合、85%分のみに規制が適用され、排出量が最も多い上位15%の台数は規制対象から除外される。

注3：スーパークレジットとは、CO<sub>2</sub>排出量が1キロメートル走行当たり50グラム未満の車両に対して適用される、台数カウント方法の特例。例えば、2020年のスーパークレジットが2.00の場合、CO<sub>2</sub>平均排出量の算出に当たって販売台数1台を2台としてカウント、2021年の場合は1台を1.67台としてカウントする。その結果、CO<sub>2</sub>排出量1キロメートル当たり50グラム未満の車両のシェアが高いメーカーほど目標を達成しやすくなる。

**オーストリア（販売）：2020年の新車登録台数が大幅減少する中、代替燃料車は倍増**  
**新型コロナウイルス感染拡大を受けて、販売・生産ともに落ち込む**  
 2021年3月16日 ウィーン事務所（エッカート・デアシュミット）

オーストリア統計局は1月18日、2020年の乗用車と商用車の新車登録台数を発表した。前年比19.0%減の35万3,179台だった。新型コロナウイルス感染拡大に伴って実施されたロックダウン（都市封鎖）や経済不振、観光業の停滞、消費者の収入減などにより、自動車市場も大きく落ち込んだかたちだ。

<乗用車の新車登録台数は前年比24.5%減>

新車登録台数を車種別にみると、乗用車が前年比24.5%減、トラックが16.7%減、トレーラー用のトラクターが37.1%減、バスが25.0%減と大幅に減少した。一方、二輪車は13.4%増、トラクターが6.9%増と伸長した（表1参照）。全体の7割を占める乗用車24万8,740台は、1987年以来の低水準だ。また例年、新車登録台数の発表の場だったオーストリア最大の自動車見本市「ウィーン・オートショー」も新型コロナ禍のため中止となった。

**表1：車種別新車登録台数とシェア（2020年）**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

種別	台数	シェア	前年比
乗用車	248,740	70.4	△ 24.5
二輪車	46,099	13.1	13.4
トラック	40,042	11.3	△ 16.7
トラクター	6,446	1.8	6.9
トラクター（トレーラー用）	2,179	0.6	△ 37.1
バス	872	0.2	△ 25.0
合計（その他含む）	353,179	100.0	△ 19.0

出所：オーストリア統計局のデータを基にジェットロ作成

乗用車の新車登録台数をメーカー、ブランド別でみる。フォルクスワーゲン（VW）グループ（注1）は前年比34.7%減の7万4,312台、シェアも前年から4.7ポイント下げて29.9%に縮小した（表2参照）。VWグループの中でも、フォルクスワーゲンの減少幅が27.3%減で最も大きい。ただ、シュコダ（13.5%減）、セアト（19.7%減）、アウディ（12.8%減）も大幅に減少した点では変わらない。PSAグループ（注2）もオペル（43.7%減）、プジョー（21.0%減）、シトロエン（22.7%減）と大幅に減少。シェアは前年から1.0ポイント減の9.9%になった。そのほか、フォードが27.6%減、ルノーが24.0%減となった。

一方で、20位に電気自動車（EV）メーカーのテスラが初めて入った。前年比8.9%増で登録台数3,229台。上位20社中、テスラだけが前年比で増加となった。

表2：メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア（2020年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	(台数) 前年比	シェア	(シェア) 前年比
1	VW	38,272	△ 27.3	15.4	△ 0.6
2	シュコダ	23,602	△ 13.5	9.5	1.2
3	セアト	15,893	△ 19.7	6.4	0.4
4	BMW	15,812	△ 17.4	6.4	0.5
5	フォード	14,019	△ 27.6	5.6	△ 0.2
6	ルノー	13,510	△ 24.0	5.4	0.0
7	現代	13,057	△ 22.6	5.2	0.1
8	メルセデス	13,003	△ 14.8	5.2	0.6
9	アウディ	10,985	△ 12.8	4.4	0.6
10	オペル	9,627	△ 43.7	3.9	△ 1.3
11	ブジョー	8,964	△ 21.0	3.6	0.2
12	フィアット	8,919	△ 33.2	3.6	△ 0.5
13	起亜	6,935	△ 26.5	2.8	△ 0.1
14	マツダ	6,876	△ 37.8	2.8	△ 0.6
15	ダチア	6,843	△ 25.2	2.8	△ 0.0
16	シトロエン	5,939	△ 22.7	2.4	0.1
17	トヨタ	5,728	△ 17.3	2.3	0.2
18	スズキ	5,323	△ 38.0	2.1	△ 0.5
19	ボルボ	3,361	△ 24.4	1.4	0.1
20	テスラ	3,229	8.9	1.3	0.4
合計（その他含む）		248,740	△ 24.5	100.0	0.0

出所：オーストリア統計局のデータを基にジェットロ作成

日本メーカーの新車登録台数合計も、前年比 32.4%減。シェアは 1.3 ポイント減の 10.4%となった（表 3 参照）。スズキ（38.0%減）、マツダ（37.8%減）、日産（34.0%減）の新車登録台数がそれぞれ大幅に減少した。他方で、ハイブリッドモデルの多いトヨタは 17.3%減と、減少幅が比較的小さかった。EV では、マツダの新モデル「MX-30」（2020 年発売）が 370 台登録された一方、日産の「リーフ」は 250 台と前年から半減した。

**表3：日本メーカー・ブランド別新車登録台数とシェア(2020年)**

(単位：台、%、ポイント) (△はマイナス値)

順位	メーカー・ブランド	台数	(台数) 前年比	シェア	(シェア) 前年比
14	マツダ	6,876	△ 37.8	2.8	△ 0.6
17	トヨタ	5,728	△ 17.3	2.3	0.2
18	スズキ	5,323	△ 38.0	2.1	△ 0.5
21	三菱	3,101	△ 30.2	1.2	△ 0.1
22	日産	2,866	△ 34.0	1.2	△ 0.1
26	ホンダ	1,427	△ 37.0	0.6	△ 0.1
30	スバル	435	△ 12.8	0.2	0.0
33	レクサス	220	△ 31.0	0.1	0.0
52	インフィニティ	4	△ 42.9	0.0	0.0
合計		25,980	△ 32.4	10.4	△ 1.3

出所：オーストリア統計局のデータを基にジェトロ作成

<代替燃料車の新車登録台数が全体の2割まで拡大>

乗用車の新車登録台数をエンジンの種類別にみると、ガソリン車が前年比39.0%減、ディーゼル車が28.0%減と大幅に減少した(表4参照)。一方、代替燃料車は90.0%増と大きく増加し、ハイブリッド車が倍増、電気自動車(EV)が72.8%増だった。乗用車全体の中でガソリン車とディーゼル車を合わせシェアは、8割を占める。ただし、代替燃料車も2割まで拡大している。主な要因としては、国民党と緑の党の連立政権が2020年半ばから導入した代替燃料車の購入に対する補助金の引き上げと、新型コロナウイルス感染拡大に対する企業支援策として導入した設備投資支援金が挙げられる。EVの8割以上が社用車として登録されている。

**表4：エンジン種別新車(乗用車のみ)登録台数とシェア(2020年)**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

種別	台数	シェア	前年比
ガソリン	107,771	43.3	△ 39.0
ディーゼル	90,909	36.5	△ 28.0
代替燃料車	50,060	20.1	90.0
ハイブリッド	33,667	13.5	104.0
電気	15,972	6.4	72.8
天然ガス	386	0.2	△ 8.3
天然ガス・ガソリン併用	21	0.0	△ 86.6
燃料電池	14	0.0	△ 26.3
合計	248,740	100.0	△ 24.5

出所：オーストリア統計局のデータを基にジェトロ作成

EVの新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、テスラが最多だ。前年に引き続き首位を占めている(表5参照)。一方、比較的手頃な価格の新モデルを発売したVW(3.0倍)、ルノー(2.2倍)、起亜(2.3倍)の登録台数が大幅に増加した。このため、テスラのシェアは前年比11.9ポイント減の20.2%に縮小した(表5参照)。VWが2020年に新しく発売したモデル「ID.3」の登録台数は1,669台。EVの新車登録台数の10.4%を占めている。

表5：電気自動車（EV）の新車登録台数とシェア（2020年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	(台数) 前年比	シェア	(シェア) 前年比
1	テスラ	3,229	8.9	20.2	△ 11.9
2	VW	2,446	202.7	15.3	6.6
3	ルノー	2,110	123.5	13.2	3.0
4	起亜	1,336	131.5	8.4	2.1
5	現代	1,181	△ 6.1	7.4	△ 6.2
6	アウディ	782	114.8	4.9	1.0
7	BMW	679	△ 43.0	4.3	△ 8.6
8	プジョー	554	3,362.5	3.5	3.3
9	セアト	548	—	3.4	—
10	メルセデス	445	1,171.4	2.8	2.4
合計（その他含む）		15,972	72.8	100.0	0.0

注：—は前年のデータなし。

出所：オーストリア統計局のデータを基にシエトロ作成

#### <マグナ・シュタイヤー、EV に集中>

自動車の生産台数も、新型コロナウイルス感染拡大の影響などを受けて大幅に落ち込んだ。オーストリアで唯一の完成車の生産工場を有するマグナ・シュタイヤー（グラーツ市）は、1度目のロックダウンにより2020年3月16日から操業を停止した。5月半ばから段階的に再開したものの、2020年上半期の生産台数は前年同期比46%減の4万7,700台だった。第3四半期（7～9月）は前年同期比23%減と改善がみられたが、2020年第1～第3四半期（1～9月）の生産台数は前年同期比40%減にとどまった。同社のフランク・クライン社長は「クライネ・ツァイトゥング」紙のインタビュー（1月19日）に対し、「生産台数も売り上げも前年を下回ったが、新型コロナ感染拡大の状況下での生産台数に満足している。将来に向けてマグナ・シュタイヤーはEVの生産を増やすことに集中する」と述べた。

現在、同社の売り上げの40%はEV関連によるもので、既にジャガーのEV「I-Pace」を生産している。さらに、2020年10月には米国フィスカーと電動SUV（スポーツ用多目的車）「オーシャン」の生産に関する契約を締結し、ソニーともEV「VISION-S」の開発で協力関係にある。

注1：フォルクスワーゲン、シュコダ、セアト、アウディ、ポルシェ、ベントレー、ブガッティ、ランボルギーニ。

注2：プジョー、シトロエン、オペル、ボックスホール、DSオートモビルズ。

## ポーランド（生産・販売）：2020年の乗用車新規登録台数は前年比22.9%減

代替燃料自動車は49.5%増で、過去最大

2021年7月6日 ワルシャワ事務所（ニーナ・ルッベ）

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、2020年のポーランドの乗用車新規登録台数は急減した。同様に、国内生産も新型コロナ禍の直撃を受けた。一方、代替燃料自動車は急増しシェアを伸ばした。2021年は、電気自動車（EV）市場がさらに急速に発展すると見込まれる。

<2020年の新規登録台数は前年比22.9%減、メーカー別ではトヨタが首位に>

ポーランド自動車工業会（PZPM）が2021年1月5日に発表したところによると、2020年の乗用車新規登録台数は42万8,347台。前年比22.9%減だった（表1参照）。法人・個人向け販売はそれぞれ28%減の31万1,056台、28%減の11万7,291台となった。PZPMは2020年の新規登録台数の推移について、第2四半期（4～6月）は新型コロナウイルス感染拡大の影響で前年同期比46.7%減と大きく減少したと指摘。一方で、欧州排ガス基準Euro 6d-ISC-FCM（注）の導入で2021年1月から不適合モデルが販売できなくなるため、同モデルを売り切ろうと第4四半期（10～12月）に販売が促進された。その結果、減少幅が6.7%減に抑制されたと評価した。

メーカー別にみると、トヨタが首位になった。11年続けて登録台数ランキングで1位となっていたシュコダを追い越したかたちだ。2019年4位のオペルは、前年比55.9%減。シェアが前年の6.1%から2.6ポイント減少して3.5%（12位）に落ち込んだ。起亜は、ダチア、フォードなどを抜き返し4位に返り咲いた。対照的に、2019年に前年比24.6%増を記録したマツダは、上位20位に入れなかった。上位20位のうち、登録台数が前年から増加したのは11位のアウディ（13.2%増）だけだ。他メーカーは全て前年を下回った。なお、高級車市場は一般乗用車市場に比べ安定している。プレミアムブランドの新規登録台数は4.6%減にとどまった。

表1：ポーランドの乗用車新規登録台数（メーカー・ブランド別）

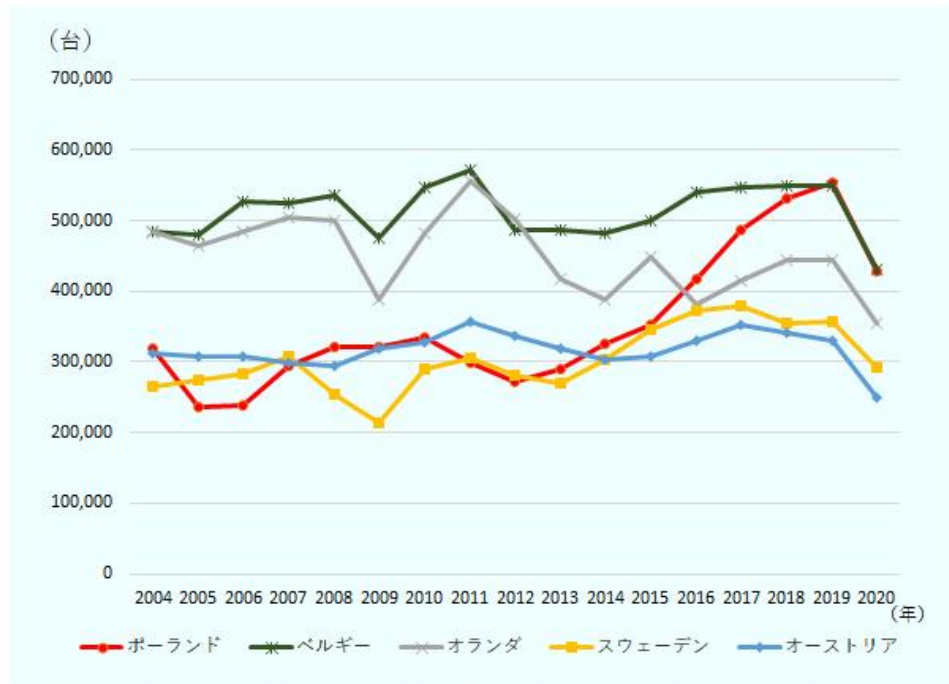
（単位：台、％）（△はマイナス値）

順位	メーカー	2019年 台数	2020年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ	62,771	61,331	14.3	△2.3
2	シュコダ	68,646	56,332	13.2	△17.9
3	フォルクスワーゲン	53,845	37,203	8.7	△30.9
4	起亜	29,389	24,112	5.6	△18.0
5	ルノー	27,581	21,024	4.9	△23.8
6	ダチア	30,877	20,934	4.9	△32.2
7	メルセデス・ベンツ	21,755	20,280	4.7	△6.8
8	フォード	30,132	19,064	4.5	△36.7
9	現代	24,378	18,404	4.3	△24.5
10	BMW	20,708	18,303	4.3	△11.6
11	アウディ	13,777	15,600	3.6	13.2
12	オペル	33,806	14,908	3.5	△55.9
13	フィアット	14,800	12,564	2.9	△15.1
14	プジョー	15,465	11,744	2.7	△24.1
15	ボルボ	10,975	10,925	2.6	△0.5
16	セアト	12,433	9,217	2.2	△25.9
17	日産	11,423	9,065	2.1	△20.6
18	シトロエン	11,887	8,082	1.9	△32.0
19	スズキ	11,140	7,171	1.7	△35.6
20	ホンダ	7,724	6,127	1.4	△20.7
—	その他	42,086	25,957	6.1	△38.3
計		555,598	428,347	100.0	△22.9

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）資料からジェトロ作成

欧州自動車工業会（ACEA）のデータで、EU加盟国と英国、計28カ国での乗用車新規登録台数上位6～10位を比較する（図1参照）。ポーランドは2019年にベルギーを追い抜き、28カ国の中で6番目の乗用車（新車）市場になった。しかし、2020年には抜き返され7位に。わずか約3,000台の僅差だった。

図1：乗用車新規登録台数推移  
(EU加盟国および英国の28カ国のうち上位6～10位を抜粋)



出所：欧州自動車工業会（ACEA）資料からジェトロ作成

### < SUV の人気上昇 >

新規登録台数上位 20 のモデルをみると（表 2 参照）、引き続きシュコダのオクタビアが首位で、トヨタのカロラが 2 位を獲得した。前年比では、それぞれ 8.4%減、11.1%減だった。トヨタのヤリス（3 位）、RAV4（6 位）、C-HR（9 位）、アイゴ（20 位）と、シュコダのスカラ（17 位）、カミック（18 位）は前年から増加。一方で、他モデルは前年を割り込んだ。日系自動車メーカーでは、トヨタ以外に日産のキャシユカイ（19 位、31.1%減）だけが上位 20 位以内に入った。



表2：2020年の乗用車新規登録台数上位20モデル

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	2019年 台数	2020年		
			台数	シェア	前年比
1	シュコダ・オクタビア	20,375	18,668	4.4	△8.4
2	トヨタ・カローラ	19,699	17,508	4.1	△11.1
3	トヨタ・ヤリス	14,069	15,378	3.6	9.3
4	シュコダ・ファビア	17,096	12,135	2.8	△29.0
5	ダチア・ダスター	15,342	11,565	2.7	△24.6
6	トヨタ・RAV4	6,897	9,587	2.2	39.0
7	フィアット・ティーポ	9,384	8,744	2.0	△6.8
8	ルノー・クリオ	8,675	8,615	2.0	△0.7
9	トヨタ・C-HR	7,637	8,271	1.9	8.3
10	フォルクスワーゲン・ゴルフ	12,808	7,340	1.7	△42.7
11	フォルクスワーゲン・テイグアン	8,395	6,720	1.6	△20.0
12	フォード・フォーカス	8,390	6,594	1.5	△21.4
13	シュコダ・スベルブ	7,667	6,428	1.5	△16.2
14	現代・ツーソン	7,944	6,423	1.5	△19.1
15	韓亜・シード	7,027	6,024	1.4	△14.3
16	フォルクスワーゲン・パサート	7,008	5,727	1.3	△18.3
17	シュコダ・スカラ	3,514	5,343	1.2	52.1
18	シュコダ・カミック	1,339	5,252	1.2	292.2
19	日産・キャシュカイ	7,341	5,059	1.2	△31.1
20	トヨタ・アイゴ	4,443	4,819	1.1	8.5
—	その他	360,548	252,147	58.9	△30.1
計		555,598	428,347	100.0	△22.9

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）資料からジェトロ作成

サマル（自動車市場に関するポーランドの研究所）によると、カテゴリー別シェアではスポーツ用多目的車（SUV）が2年連続で首位。2020年11月末時点で、市場の41.1%を占めた。一方、長年にわたって単独首位だったハッチバック型は28.7%まで減少した。もっとも、3位のワゴン型（14.8%）とは13.9ポイント差がある。当分の間2位が続くとみられている。

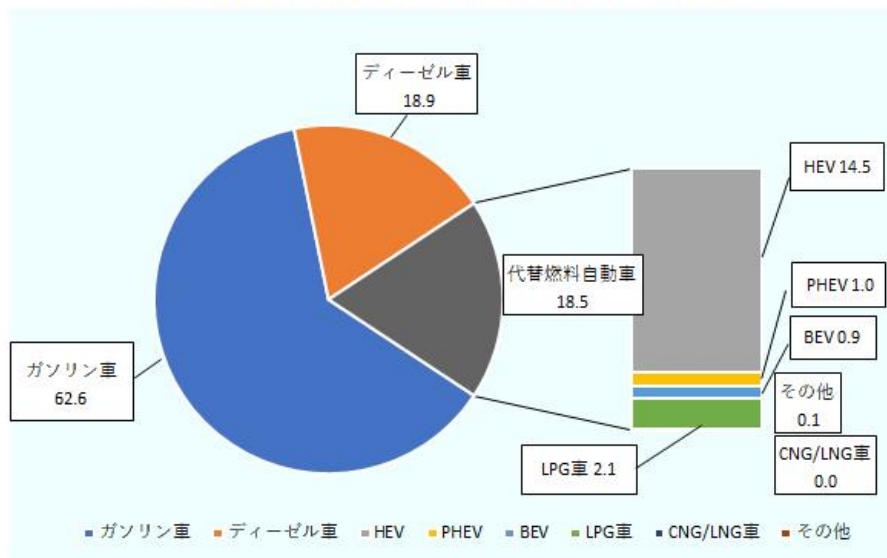
#### <EV市場規模の拡大に注目>

2020年のポーランドの代替燃料自動車市場は、新型コロナ禍にもかかわらず、過去最大の増加幅を記録した。

新規登録台数を燃料種別にみると（図2参照）、ガソリン車とディーゼル車はそれぞれ前年比31.6%減、26.9%減だった。ただし、そのシェアは依然として合計で約8割を占めた。対して代替燃料自動車は、49.5%増を記録してシェア18.5%となった。そのうち、ハイブリッド車（HEV）が14.5%を占め、引き続き最も人気がある。プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）と電気自動車（BEV）のシェアはいまだ低い。しかし、その新規登録台数（合計8,099台、前年比3倍）は急増しており、増加率も新規登録台数に占める割合も過去最大になった。今後、EUで低排出ガス車として主流になると予想されるPHEVとBEVは、2020年末までの累積登録台数が1万8,875台で、市場規模は他のEU加盟国に比べまだ小さい。一方で、

ヤクブ・ファリシ PZPM 会長は「これから年を追うごとにさらに拡大することが期待できる」としている。

図2：2020年の新規登録乗用車の燃料種別内訳（単位：％）



出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）資料からジェトロ作成

なお、2020 年末時点で、ポーランド国内に公共の EV 充電器は 2,641 台ある。そのうち 67%が普通充電器、33%が急速充電器だ。

2021 年には、ポーランドのエレクトロモビリティ法改正、EV 充電器用電力を対象とする特例電気料金（E タリフ）および EV 購入補助金が導入される見込みだ。EV 市場はさらに急速に発展すると予想さる。

#### <乗用車生産に新型コロナウイルス感染拡大が影響>

新型コロナウイルス感染拡大の影響で、2020 年はポーランド国内の自動車工場生産が一時中断された。PZPM が 2021 年 1 月 27 日に発表したところ、2020 年のポーランド国内の乗用車生産台数は前年比 30.5%減の 27 万 8,900 台だった。

注：EU 域内では、2015 年 9 月から欧州排ガス基準 Euro6 が導入されている。2021 年 1 月から導入の Euro 6d-ISC-FCM は、これまでの Euro6 をさらに厳格化したもの。1 月からはこの基準に適合しない乗用車は販売できない。そのため、自動車メーカー各社は同基準に適合するモデルを発売、また PHEV や BEV の販売を強化するとともに、基準に適合しない旧モデルが値引きされた。

## チェコ（生産・販売）：2020年の乗用車登録台数、生産台数ともに前年比約19%減

EV市場は国内生産開始で活性化

2021年6月18日 プラハ事務所（中川圭子）

チェコでは2020年、新型コロナウイルス感染拡大防止措置として自動車メーカーが直接的に生産を規制されることはなかったが、サプライチェーンへの影響などにより、同国で生産する自動車メーカー3社〔シュコダ・オート、トヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ（TPCA）、現代チェコ〕が3月以降一時生産を休止した。また、販売店の営業禁止措置の影響で、乗用車新規登録台数も大幅に減少した。

一方、2020年のバッテリー電気自動車（BEV）とハイブリッド車の新規登録台数が大幅に増大、BEVの国内生産も開始された。2021年には国内市場に新たに燃料電池車（FCV）も登場し、クリーン・モビリティに向けて、供給多様化の進展が期待される。

<2020年の新車登録台数は前年比18.8%減、トヨタは増加>

[チェコ自動車輸入者連盟（SDA）の2月3日の発表](#)によると、2020年の乗用車の新車登録台数は20万2,971台で、前年の24万9,915台から18.8%減となった。新車登録台数を月ごとにみると、3月から5月までは前年同月を大幅に下回り、6月以降も前年同月比で減少となった月が多い（表1参照）。チェコでは新型コロナウイルス感染拡大防止措置として、2020年3月14日に最初のロックダウンが発動され、自動車の販売店も営業禁止となった。感染状況の改善に伴って4月20日に営業再開が許可されたものの、10月22日には再びロックダウン、車の販売店を含む小売店の大半は2021年5月10日に営業禁止令が解除されるまで閉店状態が続いた。

表1：2020年月間新車登録台数と前年同月比（単位：台、%）（△はマイナス値）

### 1月～6月

項目	1月	2月	3月	4月	5月	6月
2019年	19,278	18,847	21,491	22,921	24,059	21,902
2020年	19,132	17,377	13,685	10,679	13,385	20,771
前年同月比	△ 0.8%	△ 7.8%	△ 36.3%	△ 53.4%	△ 44.4%	△ 5.2%

### 7月～12月

項目	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
2019年	21,816	25,026	15,770	19,935	20,163	18,707	249,915
2020年	19,770	16,611	16,909	16,835	17,484	20,333	202,971
前年同月比	△ 9.4%	△ 33.6%	7.2%	△ 15.6%	△ 13.3%	8.7%	△ 18.8%

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

2020年の新車登録台数をメーカー、ブランド別にみると、トップはシュコダの7万4,786台で、全体の36.9%を占めた。以下、フォルクスワーゲン（VW）、現代と続いている（表2参照）。日系トップのトヨタは、新車登録台数の上位20メーカー・ブランドの中で唯一、前年比1.3%増の増加となり、前年の7位から4位に上昇した。

表2：メーカー、ブランド別チェコ国内新車登録台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2019年	2020年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	85,895	74,786	36.9	△ 12.9
フォルクスワーゲン	20,869	16,767	8.3	△ 19.7
現代	19,302	16,030	7.9	△ 17.0
トヨタ	9,893	10,023	4.9	1.3
ダチア	14,807	9,751	4.8	△ 34.2
プジョー	11,346	8,467	4.2	△ 25.4
起亜	9,681	8,332	4.1	△ 13.9
ルノー	10,101	7,497	3.7	△ 25.8
メルセデス・ベンツ	7,322	7,023	3.5	△ 4.1
フォード	9,739	6,805	3.4	△ 30.1
BMW	5,386	4,909	2.4	△ 8.9
シトロエン	6,552	4,523	2.2	△ 31.0
セアト	6,671	4,334	2.1	△ 35.0
オペル	4,713	3,376	1.7	△ 28.4
スズキ	4,343	2,475	1.2	△ 43.0
アウディ	2,600	2,449	1.2	△ 5.8
ボルボ	2,334	2,008	1.0	△ 14.0
三菱自動車	2,246	1,827	0.9	△ 18.7
マツダ	4,086	1,789	0.9	△ 56.2
フィアット	1,852	1,547	0.8	△ 16.5
ホンダ	2,071	1,380	0.7	△ 33.4
ジープ	1,072	924	0.5	△ 13.8
日産	1,724	853	0.4	△ 50.5
スバル	979	701	0.4	△ 28.4
ランドローバー	773	507	0.3	△ 34.4
レクサス	438	411	0.2	△ 6.2
テスラ	120	396	0.2	230.0
計 (その他含む)	249,915	202,971	100	△ 18.8

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

<ハイブリッド車、BEV の登録台数が急増>

トヨタは、2020年のハイブリッド車部門の新車登録台数が前年の4,140台から4,046台とわずかに減少したものの、依然として圧倒的首位を維持している(表3参照)。ただし、シェアは前年の49.6%から31.9%に大幅に減少した。これはフォード、スズキ、シュコダなど、この部門の他社の売り上げ増大により競争が激化しているためだ。特に、2019年にこの部門に新規参入して2020年には同年のチェコ国内売り上げ1位の車種「オクタビア」のプラグインハイブリッドモデルの販売を開始したシュコダが今後どこまで登録台数を伸ばすのかが注目される。ハイブリッド市場全体では、2020年の新車登録台数は前年比51.9%増の1万2,674台だった。

**表3：メーカー、ブランド別ハイブリッド車登録台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2019年	2020年	構成比	前年との差
トヨタ	4,140	4,046	31.9	△ 94
フォード	55	1,746	13.8	1,691
スズキ	135	1,570	12.4	1,435
シュコダ	85	1,003	7.9	918
マツダ	736	876	6.9	140
ボルボ	83	721	5.7	638
メルセデス・ベンツ	783	573	4.5	△ 210
ホンダ	350	534	4.2	184
レクサス	408	376	3.0	△ 32
スノレ	10	256	2.0	246
起亜	186	181	1.4	△ 5
BMW	78	162	1.3	84
アウディ	1,015	101	0.8	△ 914
計 (その他含む)	8,346	12,674	100.0	4,328

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

BEV 部門をみると、2020 年の新車登録台数は前年比 4.5 倍の 2,866 台に急増した (表 4 参照)。ここでも、シュコダが前年から登録台数を大幅に増やし、全体の 58.8% を占めて圧倒的トップに立った。2019 年 11 月に生産開始された「シティゴ e iV」に続き、2020 年 11 月には「エニヤック iV」も生産を開始、特に後者は人気のスポーツ用多目的車 (SUV) であることから、今後の売り上げ拡大が期待される。

**表4：メーカー、ブランド別バッテリー電気自動車登録台数**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー、ブランド	2019年	2020年	構成比	前年との差
シュコダ	28	1,684	58.8	1,656
現代	138	345	12.0	207
ルノー	8	144	5.0	136
フォルクスワーゲン	104	141	4.9	37
マツダ	0	83	2.9	83
日産	139	78	2.7	△61
アウディ	47	73	2.5	26
起亜	4	66	2.3	62
BMW	101	60	2.1	△41
メルセデス・ベンツ	11	48	1.7	37
プジョー	0	43	1.5	43
ミニ	0	23	0.8	23
ボルシェ	0	18	0.6	18
スマート	9	18	0.6	9
ジャガー	47	17	0.6	△30
オペル	0	12	0.4	12
DS	0	6	0.2	6
ホンダ	0	6	0.2	6
シトロエン	0	1	0.0	1
計	636	2,866	100.0	2,230

出所：チェコ自動車輸入者連盟 (SDA)

<2021 年には燃料電池車も登場>

[チェコ自動車輸入者連盟 \(SDA\) の 4 月 7 日の発表](#)によると、2021 年第 1 四半期 (1~3 月) の乗用車の新車登録台数は前年同期比 1.3% 減の 4 万 9,534 台だった。ただし、3 月単月では 2 万 53 台で、前年同

月比 46.5%増と大幅に増大した。チェコ自動車輸入者連盟から分析を請け負う大手会計事務所プライスウォーターハウスクーパース (PwC) は [4月8日付資料](#) で、3月に転じた増大傾向は、新型コロナウイルス感染状況の改善により、第2四半期(4~6月)も継続すると予想している。下半期はむしろ、自動車用半導体チップ不足による供給不足が危惧される。また、自動車メーカーのサプライチェーンでの障害も予想されることから、2021年の乗用車新車登録台数は22万4,000台となる見込みだ。2020年は上回るものの、2019年の実績まで回復するには至らないとみている。

第1四半期の新規登録台数のうち、ハイブリッド車は4,706台で前年同期比83.0%増、3月単月では2,041台となり、前年同月比で約3倍に増加していることから、2021年は前年を超える登録台数が期待される。一方、BEVは第1四半期の登録台数が前年同期比33.3%減の494台だったが、3月単月では前年同月比15.4%増の187台となり、上昇の兆しをみせている。

さらに2021年には、国内市場に初めてFCVが投入された。まず4月にトヨタが「ミライ」の販売を開始、現代も同月にSUVタイプのFCV「ネクソ」の販売開始計画を発表した。現代はその[プレスリリース](#)で、2021年中にプラハ市とリトビーノフ市(北ボヘミア)、ブルノ市(南モラビア)の3カ所に国内初の水素ステーションが開設される予定と報じている。

2020年にチェコ内閣が承認した「[クリーン・モビリティ国家行動計画](#) (2015年作成の同計画の更新版)」によると、乗用車部門で、2030年までの国内総登録台数の目標をBEVが22万~50万台、FCVが4万~5万台と設定、充填ステーション設置数の目標も、水素ステーションが80、EV用充電ステーションが1万9,000~3万5,000と設定している。なお、産業貿易省によると、2020年12月31日時点のEV用充電ステーション設置数は734だ。

一方、低排出車の購買促進を目的とした政府の支援は現在のところ限定的で、環境省と産業貿易省がEVを中心とする代替燃料車の購買、あるいは関連インフラの整備に対する助成金制度を断続的に実施している。制度適用対象は、国家・地方自治体、あるいは企業に限られており、一般消費者は含まれていない。

カレル・ハブブリーチェック産業貿易相は2021年5月、2021~2027年に公共交通機関運営会社と地方自治体による代替燃料車の購買とこれらの自動車用インフラの整備に対して、164億5,000万コルナ(約871億8,500万円、1コルナ=約5.3円)の助成金が準備されていると述べている。

<2020年の生産台数は前年比19.2%減、月別では4月に底打ち、以後回復>

[チェコ自動車工業会 \(Auto SAP\) の1月19日の発表](#)によると、2020年の乗用車の生産台数は前年比19.2%減の115万2,901台だった(表5参照)。

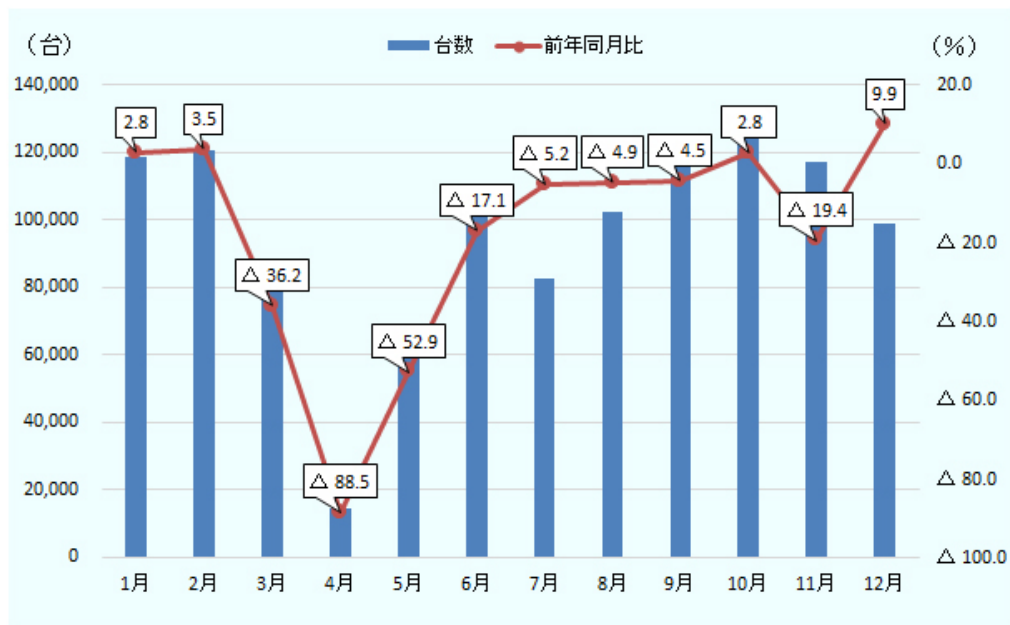
表5：乗用車の国内生産、販売、輸出台数（単位：台、％）（△はマイナス値）

メーカー	2019年			2020年					
	生産	販売	輸出	生産	前年比	販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	907,942	94,152	817,447	749,579	△ 17.4	83,249	△ 11.6	668,970	△ 18.2
TPCA	210,121	663	209,458	164,572	△ 21.7	958	44.5	163,614	△ 21.9
現代チェコ	309,500	15,336	294,164	238,750	△ 22.9	13,091	△ 14.6	225,659	△ 23.3
合計	1,427,563	110,151	1,321,069	1,152,901	△ 19.2	97,298	△ 11.7	1,058,243	△ 19.9

出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

シュコダ・オート、トヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ（TPCA）、現代チェコの3社も、新型コロナウイルス感染が拡大して非常事態宣言が発動された3月の後半から一時的に生産を休止したため、その影響が顕著に表れた（図1参照）。特に4月は3社合計の生産台数がわずか1万4,589台とほぼ停止状態となり、前年同月比88.5%減の大幅な減少を記録した。以後は徐々に生産が上昇、11月には感染第2波到来による国内・欧州各国での販売代理店（ディーラー）の営業禁止の影響で需要低下による生産低下がみられたものの、12月には堅調な回復を示した。

図1：2020年の月ごとの乗用車生産台数の推移



出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

チェコ自動車工業会のボフダン・ボイナル会長は上述のチェコ自動車工業会の1月の発表で、2020年の業績について「春の生産中断以降、3社は状況に柔軟に対応し、秋以降は国内工業生産を牽引してそのプラス成長に貢献した。そのため、生産台数は約20%減となったものの、予想をはるかに上回る健闘ぶりをみせた」と評価した。

2020年の実績をメーカー別にみると、首位のシュコダの生産台数は74万9,579台で、過去最高を記録した2019年に比べ17.4%減となった。同発表は、シュコダのスポークスマン、トマーシュ・コレタ氏の

「春の5週間にわたる生産休止があったことを鑑みれば、この実績は大成功といえる」とのコメントを紹介。同氏はプラスに働いた要素として、EU市場でのシェア上昇と、ロシアやトルコの需要増大を挙げた。

シュコダは2020年11月、同社初のBEVとなるSUVタイプ「エニヤック iV」の本格生産を開始した。同社の最初のBEVは、2019年11月に製造が開始された小型車「シティゴ e iV」だが、このモデルはスロバキアのブラチスラバのVW工場で生産されている。そのため、同社の本拠地ムラダー・ボレスラフ（中央ボヘミア）で3,200万ユーロの設備投資を経て生産が開始された「エニヤック iV」は、チェコ国内で同社が製造するBEV第1号となった。その生産能力は1日当たり最大350台が見込まれている。

トヨタ自動車とグループPSA（フランス）との合弁会社、トヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ（TPCA）は、2021年1月にトヨタの欧州統括会社であるトヨタ・モーター・ヨーロッパ（TME、本社：ブリュッセル）の完全子会社トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・チェコ（TMMCZ）となった。また、2020年は当初年間目標18万4,000台に対し、最終的に約2万台下回る結果（16万4,572台）となった。TMMCZのPRマネージャー、トマーシュ・パロウベック氏は「チェコとEUの新型コロナウイルス感染拡大防止策のため、上半期の生産台数は計画を4万1,000台下回った。一方、下半期は需要増大が生産を牽引して約2万台挽回した」と説明している。TMMCZは2021年に「ヤリス」のガソリンモデルとハイブリッドモデルの製造開始を予定しており、新設ラインや設備設置のため40億コルナ以上を投じることが見込まれている。

現代チェコの2020年の生産台数は前年比22.9%減の23万8,750台で、減少率は3社のうち最大だった。一方、同社は同年にモデルチェンジを行い、3月にはチェコ国内で最初のBEV「コナ」の生産を開始した。生産能力は1日当たり150台で、年間生産台数は3万5,000台と見込まれている。10月にはSUVタイプの「タクソン」の新モデルの本格生産もスタートした。先述のチェコ自動車工業会の1月の発表は、同社のスポークスマン、ペトル・ミフニーク氏の、こうしたモデルチェンジにより再び生産増大が期待される、とのコメントを紹介している。

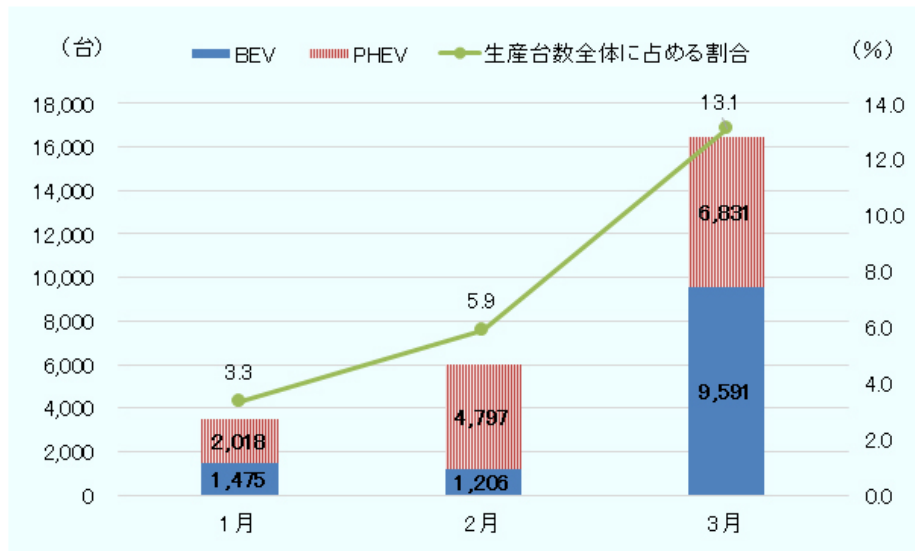
<2021年第1四半期はBEVとPHEVの生産が好調>

[チェコ自動車工業会の4月19日の発表](#)によると、2021年第1四半期の乗用車の生産台数は前年同期比2.8%増の33万1,897台だった。3月単月では12万5,202台となり、1月比19.7%増、2月比22.6%増と堅調に増加している。第1四半期の生産台数をメーカー別にみると、シュコダが22万5,115台（前年同期比5.4%増）、現代チェコが6万5,700台（17.1%増）、トヨタが4万1,082台（22.8%減）となった。なお、トヨタは半導体チップ供給不足により3月22日より9日間生産を中断した。

そのうち、BEVの生産台数は1万2,272台で前年比3.7%増、これにプラグインハイブリッド車（PHEV）の1万3,646台（4.1%増）を加えると2万5,918台で、7.8%増を記録した。3月単月の生産台数全体にBEVとPHEVが占める割合は13.1%に達した（図2参照）。



図2：BEVとPHEVの生産台数（2021年1～3月）



出所：チェコ自動車工業会（Auto SAP）

トヨタのハイブリッドモデル「ヤリス」の本格生産開始後は、ハイブリッドを含めた電気を動力源に持つ車両の、乗用車総生産台数に占める割合がますます増大することが予想される。

## ハンガリー（生産・販売）：2020年の乗用車新車登録台数と生産台数、ともに大幅に減少

### EVの新車登録台数は急増

2021年8月26日 ブダペスト事務所（バラジ・ラウラ）

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、2020年のハンガリーの乗用車新規登録台数と生産台数はともに前年から大幅に減少した。他方、政府の支援策もあり、バッテリー電気自動車（BEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）の新規登録台数が急増している。

<乗用車新車登録台数は2桁減、スズキが首位維持>

ハンガリーの民間調査会社データハウスによると、同国の2020年の乗用車新車登録台数は前年比18.9%減の12万8,031台となった。13万台を下回るのは3年ぶり。新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、スズキは前年比42.6%減の1万4,783台となり、シェアも前年の16.3%から11.5%に低下したものの、首位を維持した（表1参照）。モデル別にみると、同社が国内のエステルゴム工場生産する（[2020年1月27日付ビジネス短信参照](#)）2つのモデル「ビターラ」（登録台数6,882台、シェア5.4%）と「SX4 S-CROSS」（同5,578台、4.4%）が同社の登録台数の8割超を占めた（表2参照）。

表1：メーカー・ブランド別の新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	2019年	2020年	シェア	前年比
1	スズキ	25,766	14,783	11.5	△42.6
2	トヨタ	10,963	12,672	9.9	15.6
3	フォード	15,727	11,741	9.2	△25.3
4	ダチア	10,589	10,469	8.2	△1.1
5	シュコダ	12,639	10,186	8.0	△19.4
6	フォルクスワーゲン (VW)	10,901	9,657	7.5	△11.4
7	フィアット	5,544	6,777	5.3	22.2
8	起亜	7,949	6,293	4.9	△20.8
9	オペル	11,265	6,110	4.8	△45.8
10	ルノー	7,559	5,039	3.9	△33.3
合計 (その他含む)		157,909	128,031	100.0	△18.9

出所：データハウス

表2：モデル別の新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	モデル	2019年	2020年	シェア	前年比
1	スズキ	ビターラ	12,106	6,882	5.4	△43.2
2	スズキ	SX4 S-CROSS	9,246	5,578	4.4	△39.7
3	シュコダ	オクタビア	6,960	4,929	3.8	△29.2
4	フィアット	500	3,284	4,420	3.5	34.6
5	ダチア	ロジュー	2,254	3,915	3.1	73.7
6	ダチア	ダスター	4,376	3,806	3.0	△13.0
7	トヨタ	カロラ	3,080	3,789	3.0	23.0
8	フォード	トルネオ・カスタム	3,156	3,662	2.9	16.0
9	ルノー	クリオ	2,838	2,678	2.1	△5.6
10	トヨタ	ヤリス	1,766	2,657	2.1	50.5
合計 (その他含む)			157,909	128,031	100.0	△18.9

注：太字は日本企業。

出所：データハウス

次いで、トヨタが前年比 15.6%増の 1 万 2,672 台、シェアを前年の 7.0%から 9.9%へと伸ばして 2 位となった。モデル別にみると、特に「カローラ」と「ヤリス」の 2 つのモデルの登録台数が大きかった。

一方、2 位を維持してきたフォードは前年比 25.3%減の 1 万 1,741 台で、3 位となった。他のアジア企業では、韓国の起亜が 20.8%減の 6,293 台だった。

<EV 販売台数は引き続き増加>

乗用車全体の新車登録台数は減少したものの、電気自動車 (EV) の登録は増加している。欧州自動車工業会 (ACEA) によると、ハンガリーの BEV の新規登録台数は 3,046 台と、前年比で 66.2%増加 (表 3 参照)。これに伴い、乗用車の新規登録台数全体に占める BEV の割合は、2019 年の 1.2%から 2020 年には 2.4%に増加した。PHEV も増加し、2.7 倍の 2,996 台となった。EV 購入に対する 2020 年の総額 58 億 8,200 万フォロント (約 21 億 7,634 万円、1 フォロント=約 0.37 円) の政府補助金も EV 増加を支えた ([2021 年 2 月 2 日付地域・分析レポート参照](#))。

**表3：電気自動車新車登録台数** (単位：台、%)

項目	2019年	2020年	前年比
外部充電可能な電気自動車の合計	2,939	6,042	105.6
バッテリー電気自動車 (BEV)	1,833	3,046	66.2
プラグイン・ハイブリッド車 (PHEV) (注)	1,106	2,996	170.9
ハイブリッド電気自動車 (HEV)	9,170	31,772	246.5

注：長距離電気自動車 (EREV) を含む。  
出所：欧州自動車工業会 (ACEA)

BEV の新規登録台数を車種別にみると、起亜の「e-ニエロ」が 374 台で首位となった (表 4 参照)。同車種については、航続距離が 289 キロと 455 キロの 2 つのバージョンが販売されているが、前者は価格が 1,100 万フォロント未満で最大 250 万フォロントの政府の EV 購入補助金を受けられることができる点、後者はタクシー車両に適している点がそれぞれ強みとされている (「ベゼシュ」ニュース 2021 年 1 月 15 日)。日産の「リーフ」は前年比 20.9%減の 358 台だった。

**表4：モデル別電気自動車新車登録台数** (単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	モデル	販売台数	前年比
1	起亜 e-ニエロ	374	12,366.0
2	ルノー・ソエ	370	345.7
3	日産リーフ	358	△20.9
4	フォルクスワーゲン e-Up	274	51.3
5	ヒュンダイ・コナ	226	26.9
6	BMW i3	187	△16.1
7	フォルクスワーゲン e-ゴルフ	185	△48.3
8	マツダ MX-30	153	新規参入
9	シュコダ・シティゴ	142	新規参入
10	ヒュンダイ・イオニック	134	143.6

出所：「ベゼシュ」ニュース (vezess.hu)

政府は2021年もEV購入支援を行うとしている。技術・革新省は2021年5月19日、同年分のEV購入補助制度を発表、6月14日から申請受け付けを開始した。新制度では、総額30億フォリントを車両の購入価格と定員数に応じて、返済不要の補助金として支給する（表5参照）。これにより、ハンガリーのEV市場のさらなる活性化に期待がかかる。

**表5：EV購入支援制度の概要**

定員数	購入価格 (フォリント)	最大補助額 (フォリント)	最大補助率 (%)
5	100万~1,200万	250万	50
	1,200万~1,500万	150万	12.5
7	100万~1,400万	250万	50
	1,400万~1,700万	150万	11

出所：ハンガリー政府

＜登録台数で中古車が新車上回る＞

データハウスによると、2020年の中古車登録台数は13万430台で、前年比16.6%減となった。メーカー・ブランド別にみると、フォルクスワーゲン（VW）が17.5%減の1万5,216台と2019年に引き続き最大で、次いでオペル（同18.5%減、1万3,070台）、フォード（同18.2%減、1万1,871台）が続いた（表6参照）。トヨタは13.8%減の8,303台だったものの、シェアは6.4%と前年比0.2ポイント増となった。

**表6：メーカー・ブランド別の中古車登録台数**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

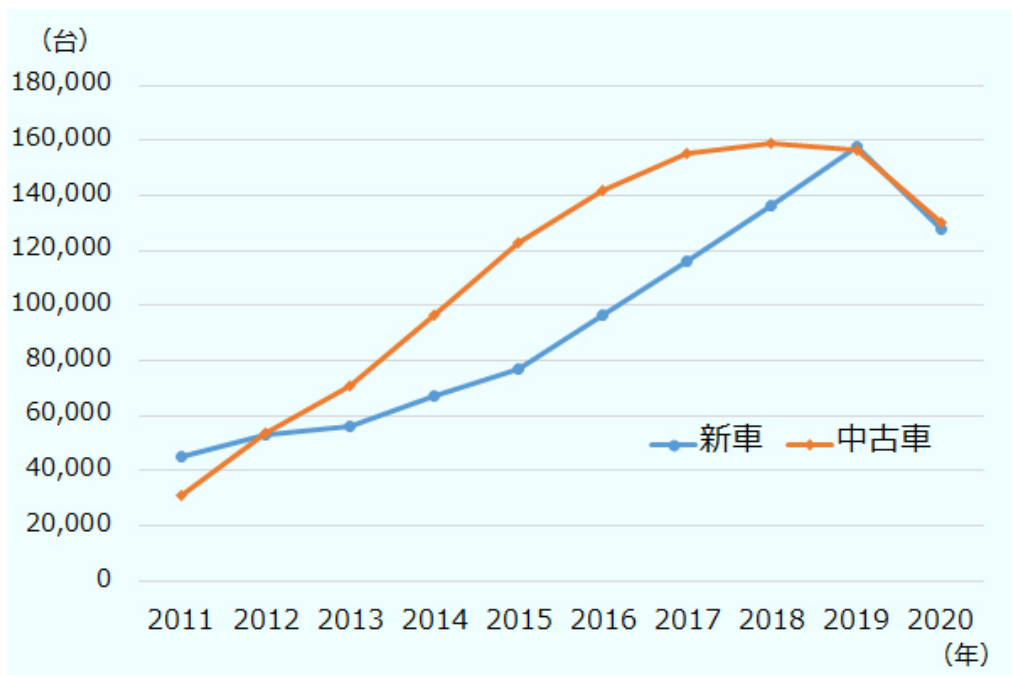
順位	メーカー・ブランド	2020年	シェア	前年比
1	フォルクスワーゲン（VW）	15,216	11.7	△17.5
2	オペル	13,070	10.0	△18.5
3	フォード	11,871	9.1	△18.2
4	トヨタ	8,303	6.4	△13.8
5	アウディ	7,812	6.0	△21.7
6	BMW	7,211	5.5	△22.0
7	メルセデス・ベンツ	7,035	5.4	△23.5
8	ヒュンダイ	6,013	4.6	△3.4
9	ホンダ	4,850	3.7	△11.1
10	起亜	4,731	3.6	△1.1
合計（その他含む）		130,430	100.0	△16.6

出所：データハウス

中古車登録台数は2019年には7年ぶりに新車登録台数を下回っていたが、2020年については新車登録台数ほどの減少ではなかったため、再び新車登録台数を上回った（図1参照）。この要因として、2020年春の新型コロナウイルス感染拡大に伴う規制や工場閉鎖の結果、新車生産は減少、消費者も支出に慎重になったことで、低価格の中古車への需要が相対的に高まったとみられる（「MTI」ニュース2021年1月5日）。また、感染拡大に伴う公共交通機関利用に対する人々の不安の高まりもあり、これまで乗用車を購入できない、または購入する予定のなかった層が安価な車の購入に関心を持つようになったことが背景にあるとも

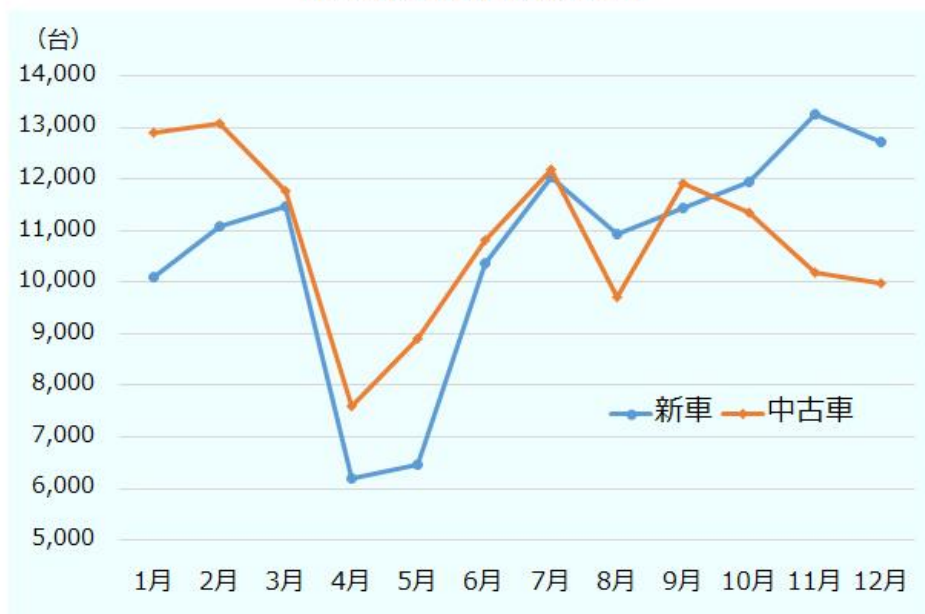
指摘された。その結果、2020年上半期の中古車登録台数は新車登録台数を16.9%上回った（図2参照）。しかし、下半期には国内規制の緩和や上半期の繰延需要もあり、新車登録のペースが回復し、9月の国境閉鎖で個人による輸入が減少した中古車の登録台数を上回った（「MTI」ニュース2021年1月5日）。

図1：自動車登録台数の推移（新車・中古車）



出所：データハウスの各年統計からジェトロ作成

図2：2020年の登録台数の推移



出所：データハウスの統計からジェトロ作成

<新型コロナ感染拡大の影響で生産台数も2桁減>

ACEAによると、ハンガリーの2020年の乗用車生産台数は前年比17.5%減の43万2,603台となった。新型コロナ感染拡大による完成車メーカーの工場停止などの影響がでた。

メーカー・ブランド別にみると、メルセデス・ベンツが16万台で首位、アウディ、マジェールズズキが続いた。メルセデス・ベンツ、マジェールズズキがそれぞれ前年比15.8%減、33.4%減と2桁の減少となる中で、アウディは5.9%減の15万5,157台と比較的減少幅が小さかった。これは、2019年夏にジュールで生産が開始されたアウディ Q3 スポーツバックの生産台数の増加（前年比3.1倍）がQ3の生産減（約3万台）を相殺したことによる（表7参照）。

**表7：メーカー・ブランド・モデル別生産台数（2020年）**

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

車種・モデル	2019年	2020年	伸び率
メルセデス・ベンツ (CLA、CLAシューティングブレーキ、Aクラス) (注1)	190,000	160,000	△15.8
アウディ・ハンガリア	164,817	155,157	△5.9
Q3	120,230	94,659	△21.3
Q3スポーツバック	15,300	47,232	208.7
TTクーペ	11,791	6,793	△42.4
TTロードスター	3,208	1,853	△42.2
A3カブリオレ	7,302	4,620	△36.7
A3リムジン	6,986	－	－
マジェールズズキ	168,774	112,475	△33.4
合計 (注2)	523,591	427,632	△18.3

注1：メルセデス・ベンツの生産台数は概数。

注2：「合計」は各社発表の生産台数の合計であるため、ACEAの発表とは一致しない。

出所：各社発表からジェトロ作成

注1：メルセデス・ベンツの生産台数は概数。

注2：「合計」は各社発表の生産台数の合計であるため、ACEAの発表とは一致しない。

出所：各社発表からジェトロ作成

## ルーマニア（生産・販売）：2020年は、乗用車登録・生産ともに減少

環境対応車優遇策で、EV市場は活性化

2021年7月26日 ブカレスト事務所（ミンドル・ユニアナ、西澤 成世）

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、2020年のルーマニアの乗用車新規登録台数と生産台数はともに急減した。他方、政府の優遇策により、バッテリー電気自動車（BEV）やプラグイン・ハイブリッド車（PHEV）の新規登録台数が急増している。

<2020年の新車登録台数は前年比21.7%減>

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）が発行した会報（2021年1月12日付）によると、ルーマニア国内の2020年乗用車新規登録台数は前年比21.7%減と大幅に減少。12万5,004台となった。そのうち55%は法人、45%が個人の購入だった。

新車登録台数をメーカーまたはブランド別にみると、首位はルーマニア国産メーカー・ダチア（ルノー傘下）で3万9,940台だった。次いで、シュコダ〔フォルクスワーゲン（VW）傘下〕の1万288台、ルノーの9,963台、VWの9,441台、フォードの6,874台と続く。各メーカー、ブランドとも、前年から大きく減少した（表1参照）。

車種別の新車登録台数では、ダチアが「ロガン」を筆頭に、「ダスター」「サンデロ」と上位3車種を独占。ルノー「クリオ」、シュコダ「オクタビア」と続いた。

表1：メーカー、ブランド別新車登録台数（2020年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー、ブランド	台数	構成比	前年比
1	ダチア	39,940	32.0	△20.6
2	シュコダ	10,288	8.2	△16.8
3	ルノー	9,963	8.0	△24.9
4	フォルクスワーゲン	9,441	7.6	△8.4
5	フォード	6,874	5.5	△42.3
6	現代	6,852	5.5	△14.6
7	トヨタ	6,361	5.1	△5.3
8	スズキ	3,956	3.2	△20.2
9	プジョー	3,517	2.8	△3.8
10	メルセデス・ベンツ	2,972	2.4	△16.0
合計（その他含む）		125,004	100.0	△21.7

出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

日系メーカー・ブランド全体の乗用車新規登録台数は、前年比22.0%減の1万6,942台だった。スバルを除く日系メーカー・ブランドで、乗用車の新規登録台数が前年から減少した（表2参照）。

**表2：日系メーカー・ブランド別新車登録台数  
(2020年)** (単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	合計	前年比
トヨタ	6,361	△5.3
スズキ	3,956	△20.2
日産	2,700	△44.9
マツダ	2,121	△23.6
ホンダ	1,023	△32.3
三菱自動車	560	△2.6
レクサス	191	△33.4
スバル	30	87.5
合計	16,942	△22.0

出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

### <EVの新規登録台数が急増>

このように、2020年の乗用車全体の新規登録台数は減少した。しかし、新車エコカーの登録台数は8,902台と前年比33.3%増を記録。このうち、BEVが2,846台(前年比89.0%増)、ハイブリッド車(HEV)が5,019台(5.2%増)、PHEVが1,037台(2.6倍)となった。

環境省は、「ラブラ・プログラム」(「ラブラ」は「古い車」の意)により、新車買い替えを促進している。この制度では、車齢8年以上の自動車を新車に買い替える際、7,500レイ(約20万2,500円、1レイ=約27円、レイはレウの複数形)が補助されることに加えて、CO2排出量によりエコボーナスが追加される。さらに、代替燃料車を対象にした「ラブラ・プラス・プログラム」により、(1)BEVに最大4万5,000レイが、(2)ハイブリッド電気自動車(CO2排出量を1キロメートル当たり50グラム以下に抑える外部電源を備えたもの)には最大2万レイが、新車購入時に追加補助される。「ラブラ・プラス・プログラム」の導入効果は大きい。



ブカレストのショッピングモール内の電気自動車展示  
(ジェトロ撮影)





「ラブラ・プログラム」と「ラブラ・プラス・プログラム」の補助金についての表示（ジェットロ撮影）

このプログラムによる 2020 年の BEV 新車購入台数は前年比 66.5%増の 2,181 台、PHEV は 2.6 倍の 591 台だった。

エコカーは、個人所有以外でも普及が進んでいる。例えば、乗り捨て自由の EV シェアリングを展開する [SPARK](#)（注）は、2021 年 7 月時点で約 260 台の EV を運行している。

<国産車生産も減ながら、2 社で明暗が分かれる>

自動車製造者協会（ACAROM）の会報（1 月 12 日付）によると、2020 年の国産新車生産台数（ダチアとフォードの 2 社）は、前年比 10.7%減の 43 万 8,107 台だった。2020 年春に新型コロナウイルス感染拡大に伴うロックダウンで、両社の工場が約 7 週間、生産を停止した影響とみられる。

ただし、この 2 社はそれぞれ様相が異なる。ダチアの中・小型のスポーツ用多目的車（SUV）「ダスター」の生産台数は、18 万 3,286 台。30.3%減と大きく減少した。一方でフォードは、小型 SUV「エコスポーツ」と「プーマ」の生産台数合計が 17 万 9,008 台。27.1%増と、堅調な回復を示した。ロックダウン解除後にクラヨバ工場の生産を加速させたのが、その背景にある。その結果、小型 SUV タイプでは、フォードの生産台数がダチアに迫っている(表 3 参照)。

表3：車種別生産台数（2020年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

車種	2019年	2020年	伸び率
ダチア・ダスター	263,035	183,286	△ 30.3
フォード・エコスポーツ、プーマ	140,884	179,008	27.1
ダチア・サンデロ	35,188	36,416	3.5
ダチア・ロガン	34,241	30,834	△ 10.0
ダチア・ロガンMCV	17,064	8,563	△ 49.8
合計	490,412	438,107	△ 10.7

出所：ルーマニア自動車メーカー協会（ACAROM）の資料を基にジェットロ作成

<中古車登録台数は減少傾向続く>

2020年の中古車登録台数は、4月から6月にかけて低水準だったことが影響して、前年比14.2%減の38万1,495台だった（表4参照）。環境負荷に応じて課せられていた「環境スタンプ（税）」は2017年に廃止されたままだ。タンツォシ・バルナ環境・水・森林相は2021年1月の記者会見で、2021年に同税を再導入する予定はないと述べた。

**表4：中古車登録台数の推移**

（単位：台、%）（△はマイナス値）

年	台数	前年比
2018年	473,616	△ 9.0
2019年	444,601	△ 6.1
2020年	381,495	△ 14.2

出所：内務省運転免許自動車登録所（DRPCIV）資料を基にジェトロ作成

注：SPARKは、首都ブカレスト市内で2019年7月10日から営業を開始した。

## ロシア（生産・販売）：2020年の新車販売台数は9.1%減、下半期に持ち直し

中国勢が生産・販売を強化、地場企業は次世代車開発に着手

2021年8月19日 サンクトペテルブルク事務所（一瀬 友太）

2020年のロシアの自動車市場は生産・販売ともに縮小したが、政府による支援などを要因として下半期は持ち直し、欧州他国と比べるとその下げ幅は緩やかであった。市場縮小の中でも目立ったのは、中国車の台頭だ。車両品質の向上や販売網の強化により生産・販売ともに成長が目覚ましい。地場企業は、次世代自動車開発に着手するも市場規模はまだ小さく、インフラの未整備や高価な車両価格がネックとなり、普及には時間を要する。

<販売は前年比1桁減にとどまる>

在ロシア欧州ビジネス協会（AEB）によると、ロシアの2020年の新車乗用車および小型商用車（LCV）の販売台数は2019年比9.1%減の159万8,825台となり、2019年から2年連続の市場縮小となった（図1参照）。経済活動に大きな制限が導入された2020年上半期が前年同期比で23.3%減少と大きく落ち込んだが、下半期に持ち直した。EUが23.7%減（[2021年1月20日付ビジネス短信参照](#)）、英国は29.4%減（[2021年5月13日付地域・分析レポート参照](#)）であったことを考えると、1桁減にとどまったロシア市場は結果的には健闘したと言えよう。

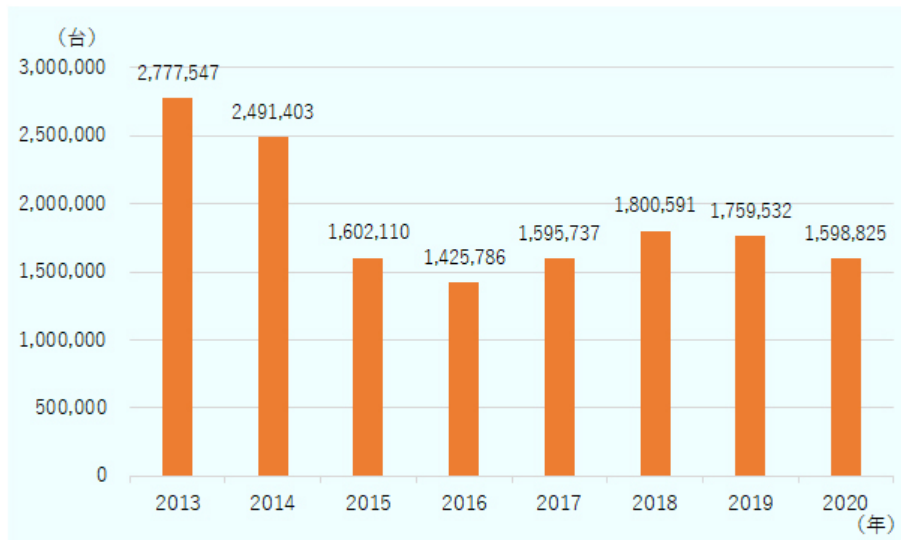
2020年下半期に販売が持ち直した要因としては、a. 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大局面にあっても下半期は厳格なロックダウンがロシアで導入されなかったこと、b. 政府による新車購入などの支援策の奏功、c. 通貨ルーブル安に伴う価格上昇を懸念した駆け込み需要、が挙げられる。

bについては、金利補助プログラムなどの政府支援（[2020年4月28日付ビジネス短信参照](#)）を活用して購入された新車が2020年11月末までで25万6,000台以上、政府による支援金額は344億ルーブル（約481億円、1ルーブル=約1.4円）に上った（産業商務省発表2020年12月25日）。少なくとも、販売台数の約16%を政府が下支えしたかたちだ。

cについては、2020年は新型コロナウイルス禍や原油価格低迷により、新車価格の上昇要因となるルーブル安の傾向が上半期から鮮明だった。さらなる価格上昇を懸念した消費者が、下半期に新車を買急いだ（[2020年12月24日付ビジネス短信参照](#)）。ロシア中央銀行によると、実際に2020年のルーブルの実質実効為替レートは、上半期時点で前年同期比1.9%減、通年では7.5%減と下半期に大きく下落した。2020年の新車価格平均上昇率はロシアブランド車で9.4%、外国ブランド車で10.3%だった（「モスクワ24」2021年1月26日）。

AEBは、2021年の新車販売台数を前年比9.8%増の175万6,000台と見通す（2021年7月20日付ビジネス短信参照）。ただし、政府による政策、特に新車購入に対する補助金や廃車税引き上げの導入有無、さらにCOVID-19のまん延状況およびそれに伴う経済活動への影響に左右されるため、見通しの不確実性は高い。

図1：年間自動車販売台数の推移



注：乗用車および商用車（LCV）。  
出所：在ロシア欧州ビジネス協会資料を基に作成

<主要ブランドはほぼ軒並み前年比減>

ブランド別の販売台数をみると、主要ブランドの多くが前年比減を記録した（表1参照）。

表1：2020年のブランド別販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	ブランド	2019年	2020年	前年比
1	ラダ	362,356	343,512	△5.2
2	起亜	225,901	201,727	△10.7
3	現代	178,809	163,244	△8.7
4	ルノー	144,989	128,408	△11.4
5	フォルクスワーゲン (VW)	104,384	100,171	△4.0
6	シュコダ	88,609	94,632	6.8
7	トヨタ	103,597	91,598	△11.6
8	日産	64,974	56,352	△13.3
9	ガス	63,910	51,169	△19.9
10	BMW	41,520	42,721	2.9
11	メルセデスベンツ	42,046	38,815	△7.7
12	フズ	38,892	36,487	△6.2
13	三菱	39,938	28,153	△29.5
14	マツダ	30,576	26,392	△13.7
15	レクサス	22,395	20,586	△8.1
16	ハバル	12,284	17,381	41.5
17	ジューシー	9,602	15,475	61.2
18	アウティ	16,333	15,247	△6.6
19	ダットサン	22,426	14,772	△34.1
20	フォード (LCV)	12,589	14,038	11.5
21	チェリー	6,358	11,452	80.1
24	スズキ	7,731	7,961	3.0
25	長安	2,805	7,102	153.2
27	スバル	7,686	6,240	△18.8
34	インフィニティ	3,479	1,892	△45.6
37	ホンダ	1,836	1,508	△17.9
43	いすゞ (LCV)	831	961	15.6

出所：在ロシア欧州ビジネス協会資料を基に作成

日本車の販売台数は25万6,415台（前年比16.1%減）で、市場占有率（シェア）は16.0%となった。自動車市場調査会社アフタスタによると、日本車の車種別の販売台数は、1位がトヨタ「RAV4」で約3万6,400台（19%増）。2位がトヨタ「カムリ」で約2万7,400台（20%減）、3位は日産「キャシユカイ」の約2万2,100台。特にトヨタのRAV4は、2019年から生産を開始した新モデルが好評を博し（[2020年1月27日付ビジネス短信参照](#)）、新型コロナ禍でも前年比増を果たした。他方、ホンダは2020年12月にロシアでの自動車新車販売からの撤退を表明した。

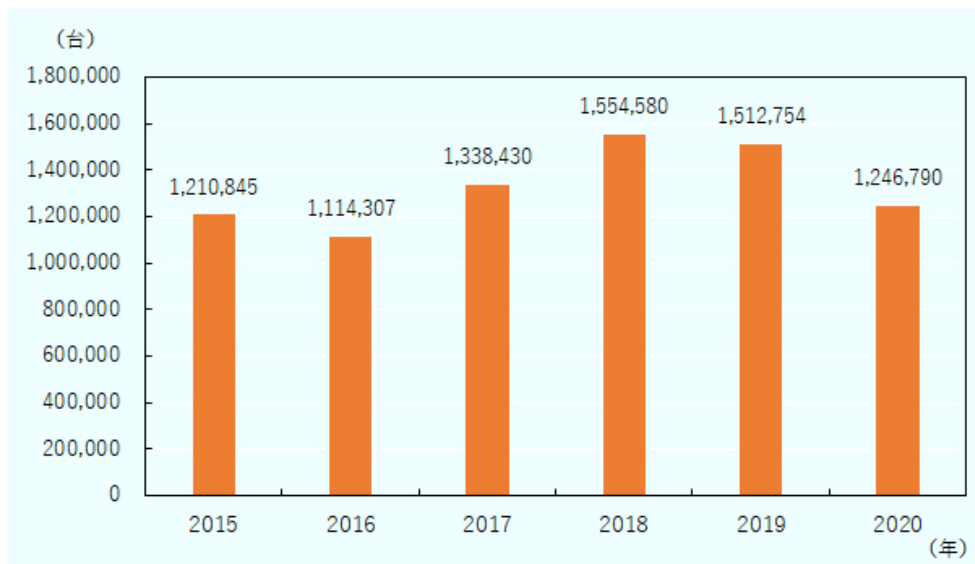
#### <新型コロナや部品供給の混乱により生産台数も減少>

乗用車の生産も、新型コロナ禍の影響を受けて落ち込んだ。アフタスタによると、2020年の乗用車生産台数は前年比17.6%減の124万6,790台で2年連続の減少となった（図2、表2参照）。COVID-19の拡大に伴う各社の一時的な生産停止措置や政府による非労働日の導入、コンテナ不足・半導体不足などを受けた部品供給体制の混乱が主な原因とみられる。主要メーカーはいずれも前年比減になった。

2021年の見通しについてアフタスタは、楽観シナリオでは130万4,600台（4.6%増）、悲観シナリオでは122万8,000台（1.5%減）と予測する。また、生産を左右する主な要因として、COVID-19のまん延状況、原油価格やそれに対応するルーブル為替レートを挙げる。

生産現場の目下の課題は、世界的な車載用半導体の不足だ。ラダを生産する大手アフトワズは 2021 年 4 月以降、車載電子部品の不足を理由に生産工場の操業の一時中断を繰り返している（「ノーボスチ通信」2021 年 7 月 14 日）。完成車メーカーは、サプライチェーンの見直しを迫られている。

図2：ロシア乗用車生産台数



出所：アフトスタットのデータを基に作成

表2：ロシアの主なメーカー別乗用車生産台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー名	2019年	2020年	前年比
1	アフトワズ	342,318	288,844	△15.6
2	現代	245,000	219,000	△10.6
3	アフトル	212,305	155,699	△26.7
4	VW	151,593	126,749	△16.4
5	ラーダ・イジフスク	128,487	107,503	△16.3
6	ルノー	100,357	72,815	△27.4
7	トヨタ	74,800	67,453	△9.8
8	ガス	64,265	58,186	△9.5
9	日産	52,339	38,350	△26.7
10	ソラーズ	32,789	27,053	△17.5

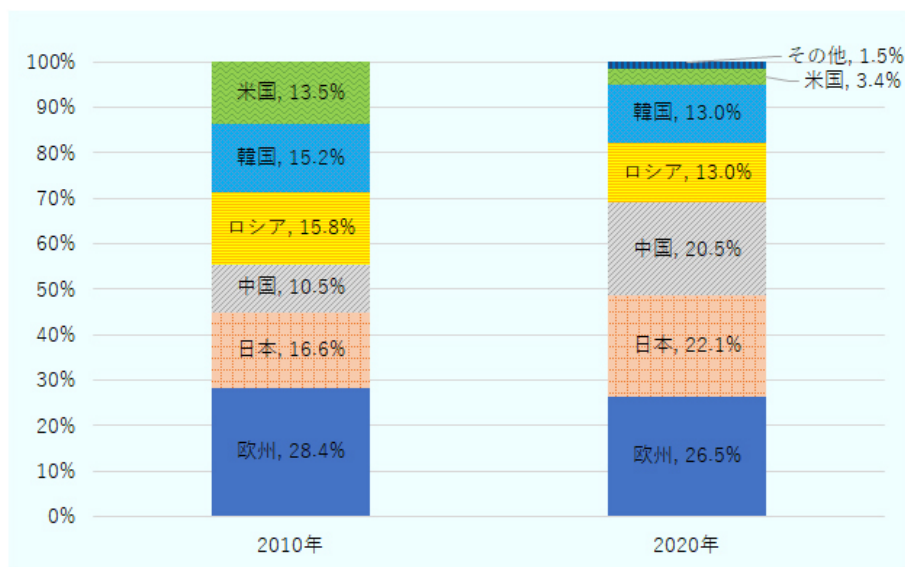
出所：アフトスタットのデータを基に作成

### <中国ブランド車が2桁成長で躍進>

新型コロナ禍により多くのブランドが苦戦を強いられた中、躍進したのが中国車だ。販売台数では、特に長城汽車ブランドのハバルが1万7,381台（前年比41.5%増）、吉利汽車（ジューリー）が1万5,475台（61.2%増）、奇瑞汽車（チェリー）が1万1,452台（80.1%増）など、2桁成長を遂げたメーカー・ブランドが目立つ。将来的に存在感を強め、今後は上位に食い込む可能性がある。躍進の背景には、新型コロナ禍による景気悪化を受けた安価な製品へのニーズの高まりがあるが、構造的な成長要因が3点あると考える。

まず1点目は、販売面の強化で、ディーラー網の拡大に近年、注力していたことだ。アフトスタトによると、ロシア国内の自動車ディーラーのうち中国車のディーラーが占める割合は、2010年の10.5%から2020年には20.5%に増加した（図3参照）。自動車ディーラーのアフトミルのアレクセイ・サボスティン営業部長によると、中国車は小規模でもディーラー数を増やすことで販売エリアを拡大しているという。さらに、同氏は「ロシア乗用車市場から撤退したフォード（[2019年3月28日付ビジネス短信参照](#)）のディーラーが、ジューリーやハバルの販売にくら替えしている」と述べ、フォード車の販売網を引き継いだ中国車ディーラーの存在を指摘した（「ロシア新聞」2020年2月15日）。

図3：ロシア自動車ディーラー国別構成



出所：アフトスタト調査を基に作成

点目は、生産面からも市場への関与を強めている点だ。中国車販売台数1位のハバルは、2019年6月からロシアでの乗用車生産を開始。2020年の生産台数は前年比2.4倍の1万4,448台に上り、供給力の強化が大幅な販売増を支えた。また同社は、2020年9月にはエンジンなどの基幹部品工場の建設について、産業商務省と特別投資契約を締結（[2020年9月30日付ビジネス短信参照](#)）。生産体制を強化して、供給を一層充実させる構えだ。さらには、チェリーがロシアでの本格生産を検討しており（「フィンマーケット」2021年4月1日）、他の中国車も続く可能性がある。

最後は、品質の向上だ。これまで、中国車は粗悪品というイメージがロシアでは根強かったが、他国企業との連携や優秀な人材の採用により品質やデザイン性が高まっている、と多くの専門家が指摘する。アフトスタトのセルゲイ・ツェリコフ氏は、ジューリーがボルボと提携し、プラットフォームなどにボルボの技術を採用したことで、欧州品質のイメージが消費者に浸透し、競争力を高めた、と指摘する（「アフトスタト」2021年5月12日）。アフトスタトが2019年11月に行ったロシアの消費者向け調査によると、回答者の60%以上が、中国車の品質がこの5年間で改善したと評価。中国車へのネガティブな見方は薄れてきている。

アフトスタトによると、新車乗用車販売における中国車の割合は2.3%（2019年）から3.6%（2020年）に増加した。自動車ディーラーのアラルム・モトルスのロマン・スプツキー社長は、2021年の中国車のシェアは7~8%に上り、販売台数は約10万台と予想する（「ロシア新聞」2021年6月9日）。

<電気自動車開発、政府が後押しするも普及へのハードルは高い>

電気自動車（EV）を中心に、次世代自動車（注）の開発や市場導入が世界的に進む中、ロシアの2020年の新車EVの販売台数はわずか687台（「アフトスタト」2021年1月28日）、中古EVの販売台数も5,273台（「アフトスタト」2021年1月29日）にとどまり、市場が育っているとは言い難い。しかし、ロシアも、官民でEVを中心とした次世代自動車の開発・普及にかじを切り始めた。

民間企業では、自動車生産受託大手アフトトルが、EVや燃料電池自動車（FCV）の開発や生産を目指すことを2021年3月に発表した（[2021年3月24日付ビジネス短信参照](#)）。またフォード・ソラーズは、2022年に電気商用車の生産を見込む（「コメルサント」2021年3月23日）。その他、複数の企業が次世代自動車の開発・生産に取り組んでいる（表3参照）。

**表3：ロシア企業の次世代自動車の開発・生産の取り組み**

企業名	事業内容	次世代自動車の開発・生産内容
アフトトル	自動車生産受託大手	カリーニングラード州にEVやFCVのエンジニアリングセンターを設置。2023年までにEVの、2028年までにFCVの生産開始を目指す。
カマズ	トラック組み立て大手	サンクトペテルブルク総合技術大学と共同で開発した4人乗りEV「カマ1」を発表。2023～2024年の生産開始を目指す。また、2023年までに水素燃料バスの開発を目指す。
ガス	自動車製造大手	電気バス「GAZelle e-NN」を開発。2021年7月からニジニ・ノボゴロドの空港を市内を結ぶミニバス路線での運行を開始。
ナミ	国立自動車研究所	2021年5月、同研究所開発の高級車アウルス・セナートのFCV版の試作品を発表。
ソラーズ	フォードブランドの商用車を同社との合併で製造	2022年にフォードの商社ブランド「トランジット」のEVの生産を目指す。
ゼッタ	地場新興企業	2019年12月にEVの商業生産を開始する予定だったが、資金調達難航から生産は先送りになり、2021年末までの生産開始を目指す。
モナーク	地場新興企業	高級EVの開発完了を2020年11月に発表、台数限定で予約受注を開始。品質や企業体制に疑問を呈する指摘もある。

出所：報道や発表から作成

ロシア政府も、次世代自動車の国内生産・普及に向け、本格的な支援の検討を始めている。経済発展省は2030年までに、国内で生産されるEV台数を15万台、自動車生産量の10%とする目標を策定（「タス通信」2021年6月1日）。また、国産EVの購入支援補助金（[2021年8月12日付ビジネス短信参照](#)）やEV向け充電ステーションの設置補助、EV部品の生産補助プログラムを現在計画中で、2030年までのEV向け予算総額は5,900億ルーブル（約8,260億円、1ルーブル＝約1.4円）、うち民間投資が5,000億ルーブル（約7,000億円）となる見込みだ（「タス通信」2021年7月21日）。

一方、EVの普及には多くの課題が残る。中でも、EV充電ステーションの不足は多くの市場関係者が指摘する。自動車ディーラーのアフトスペツツェントルのアンドレイ・テリュチュコフ氏によると、現在ロシアで流通している約1万台のEVに対して充電ステーションが1,200カ所必要だが、2021年時点では300～400カ所にとどまり、かつ、そのほとんどがモスクワに集中している（「独立新聞」2021年7月20日）。さらに、ガソリン車と比べた際の車両価格の高さもネックとなっている。従来のガソリン車に対する流通規制の動きもまだない。デニス・マントゥロフ産業商務相は「ガソリン車の禁止は予定していない」



と発言している（「ロシア新聞」2021年7月19日）。価格やインフラ面で、消費者による次世代自動車の利用のハードルは高く、本格的な普及には時間がかかりそうだ。

注：ハイブリッド、電気、燃料電池、天然ガスなどを用いた、環境配慮やエネルギー性能に優れた自動車。

## <中東・アフリカ>

### サウジアラビア（販売）：VAT 増税と新型コロナ禍で自動車販売台数減

輸入で、中国車の存在感高まる

2021年8月11日 リヤド事務所（柴田美穂）

サウジアラビアの2020年の自動車販売台数は、商用車・乗用車ともに、V字回復を見せた前年から再度減少に転じた。その背景には、同年7月のVAT増税や、新型コロナウイルス禍の行動規制に伴うビジネスの一時的な停滞がある。

各国のサウジアラビア向け自動車輸出状況をみると、商用車では引き続き首位を保つ日本勢を中国とインドが追い上げている。乗用車では、特に中国が小型車と中型車の輸出台数を伸ばして一人勝ちとなった。当地市場で、中国の存在感が高まっている。

#### <販売減に直結したのは、増税とビジネス低迷>

国際自動車工業連合会（OICA）によると、サウジアラビアの2020年自動車販売台数は、商用車が前年比11.8%減の6万4,835台で乗用車は前年比15.8%減の38万7,709台となった。

2014年以降の油価下落に伴う景気低迷から長らく伸び悩んでいた販売台数は、2019年に一度V字回復していた。その理由の1つは、2020年上半期の新型コロナウイルス感染拡大防止措置で、これに伴い、行動規制期間中にビジネスが停滞した。またサウジアラビア政府は、コロナ禍での歳入確保のため、2020年7月1日にVATを従来の5%から15%へと、3倍に引き上げる大幅増税を行っており、自動車は高額商品のため、これが販売台数減に直結した。

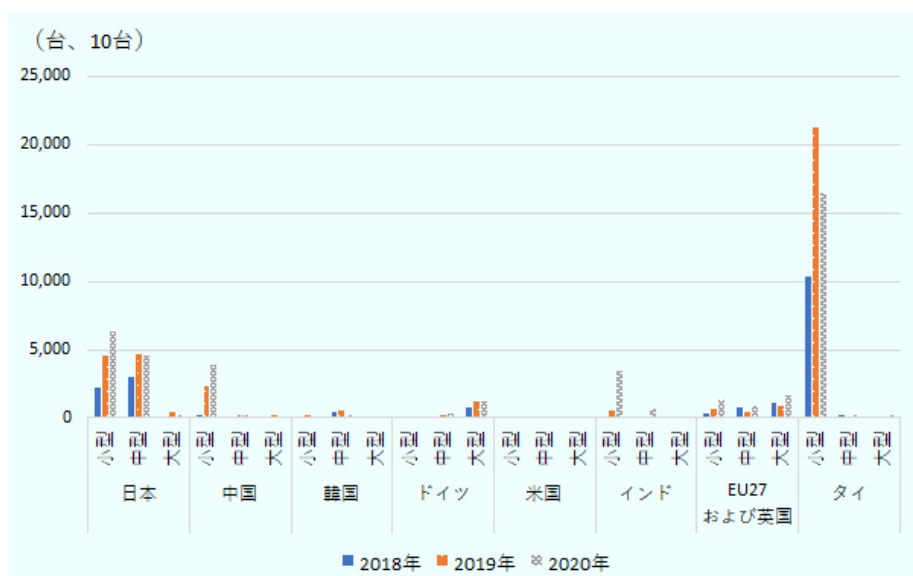
#### <商用車は日本がトップシェア、インド・中国も健闘>

サウジアラビアでは、車種別の販売統計は発表されていないため、主要国側のサウジアラビア向け商用車輸出統計から探してみる。小型・中型（注）をはじめとし、日本勢（タイなどでの海外生産分を含む）が引き続きトップシェアを占めている構造は変わらない。

2020年には、日本からサウジアラビアへの自動車輸出が前年比で軒並み減少する中で、5トン未満の小型トラックだけが右肩上がりの好調ぶりを見せた（6,351台、前年比38.1%増）。なお、輸出統計にはあがっていないものの、当カテゴリーでは、いずれも日本ブランドで唯一、サウジアラビア国内で組み立て製造を行っている。

他方で、小型トラックは近年、インドと中国の伸びが顕著だ。いずれも、台数で日本勢に及んではいないがインドは前年比6倍の3,451台、中国は同67.6%増の3,844台に達した。伸び率が高く、要注目の動きと言えるだろう（図1参照）。

図1：主要国の対サウジアラビア商用車輸出推移（単位：台数）



注：単位は、基本的に「台」。タイからの小型トラック輸出についてだけ、「10台」。  
出所：グローバル・トレード・アトラス（GTA）からジェトロ作成

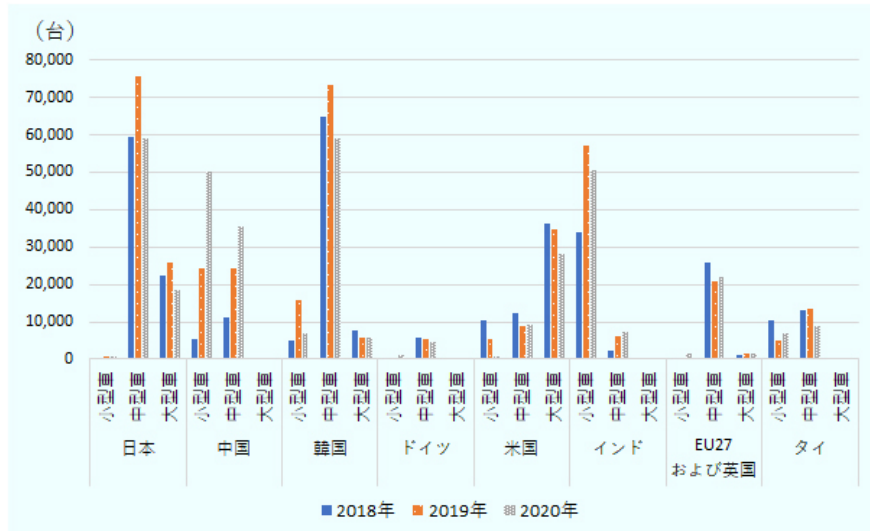
<日・韓・米からの乗用車輸出が減少、中国台頭の構図>

同様に、主要国側の統計からサウジアラビア向け乗用車輸出をみる。前述の VAT 増税やコロナ禍でのビジネス停滞を受け、日本、韓国、米国といった当地への主要輸出国からの台数が軒並み減少した。これに対し、中国は排気量 1000cc 以上 1500cc 未満の小型車が前年比 10.7.%増の 5 万 257 台、同 1500cc 以上 3000cc 未満の中型車が同 46.7%増の 3 万 5,414 台だった。いずれも大きく伸びたことになる。日本と韓国からの輸出がそのあおりを受けたかたちでもある（図 2 参照）。

首都リヤド市内を走行する乗用車を観察すると、感覚的には、家族向けには引き続きトヨタ（レクサスを含む）の四輪駆動車が圧倒的な人気だ。これに加え、中間層以上と思われる女性の運転用として、マツダの CX シリーズの人気の高さもうかがえる。一方、中国車では、この 2 年程度で人気が高まっている長城汽車のハヴァル（Haval）に加え、デザイン性の高さもあろうが長安汽車、吉利汽車、上海汽車傘下 MG のスポーツ用多目的車（SUV）の台頭が著しい。

なお、2018 年 6 月に女性の運転が解禁された直後には、女性向けに小型乗用車の需要が高まると予想されていた。しかし、運転解禁から 3 年余りが経過してみると、購入ブランドには違いがみられるものの、女性ドライバーも SUV を購入するという市場が形成されつつあるようだ。

図2：主要国の対サウジアラビア乗用車輸出（単位：台数）



出所：グローバル・トレード・アトラス（GTA）からジェトロ作成

注：本稿では便宜的に、5 トン未満を小型トラック、5 トン以上 20 トン未満を中型トラック、20 トン以上を大型トラックとする。

## イラン（生産・販売）：2020年のイランの自動車生産台数は前年比7.3%増

2021年8月24日 テヘラン事務所（鈴木隆之）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2020年のイランの自動車生産台数は88万997台と、2019年の82万1,060台を7.3%上回った。内訳は乗用車が82万6,210台（2019年は77万台）、小型商業車が4万3,778台（同4万800台）、トラックが1万301台（同9,600台）、バスなどが708台（同660台）で、いずれも前年比7.3%の増加となった。なお、OICAは、イランの自動車販売台数については発表していない（表1参照）。

表1：イランの自動車生産台数 (単位：台数、%)

項目	乗用車	小型商業車	トラック	バスなど	合計
2019年	770,000	40,800	9,600	660	821,060
2020年	826,210	43,778	10,301	708	880,997
増減	56,210	2,978	701	48	59,937
増減 (%)	7.3%	7.3%	7.3%	7.3%	7.3%

出所：OICAの統計を基にジェトロ作成

イラン自動車製造者協会（IVMA）など現地の業界団体は2020年のイランの自動車生産や販売について統計を公表していないが、証券市場の透明性や公正性の監視、各種統計レポートを発行する政府機関Codalが国内の主要3社の生産・販売統計を発表している（表2参照）。

Codalによると、主要3社のイラン暦1399年（西暦2020年3月20日～2021年3月20日）の生産台数、販売額はそれぞれ、イランホドロが48万338台（1398年39万3,812台）、約439兆6,117億リアル（約1兆1430億円、1リアル＝約0.0026円、1398年228兆6,938億リアル）、パールスホドロが10万3,055台（同10万6,072台）、約38兆2,401億リアル（同10兆5,476億リアル）、サイパが31万7,321台（同36万3,397台）、約163兆3,739億リアル（同137兆5,156億リアル）となっており、イランホドロのみ生産台数が増加している。

表2：イラン主要3社の生産・販売台数（単位：台数、100万リアル）（△はマイナス値）

イランホドロ

項目	1398年 (2019/3/21～ 2020/3/19)	1399年 (2020/3/20～ 2021/3/20)	増減
生産台数	393,812	480,338	86,526
販売台数	407,819	464,204	56,385
販売額	228,693,791	439,611,703	210,917,912

パールスホドロ

項目	1398年 (2019/3/21～ 2020/3/19)	1399年 (2020/3/20～ 2021/3/20)	増減
生産台数	106,072	103,055	△ 3,017
販売台数	101,718	89,539	△ 12,179
販売額	10,547,610	38,240,147	27,692,537

サイバ

項目	1398年 (2019/3/21～ 2020/3/19)	1399年 (2020/3/20～ 2021/3/20)	増減
生産台数	363,379	317,321	△ 46,058
販売台数	387,324	297,560	△ 89,764
販売額	137,515,594	163,373,924	25,858,330

出所：Codalの発表を基にジェットロ作成

ブランド別にみると、イラン暦 1399 年に生産台数が一番多かったのがイランホドロの「プジョー」で、34 万 6,575 台（販売台数 33 万 6,233 台、販売総額 292 兆 9,403 億リアル）、次はサイバの「TIBA」で 23 万 6,939 台（同 21 万 2,203 台、125 兆 8,581 億リアル）、3 位がイランホドロの「DENA」で 5 万 5,320 台（同 5 万 783 台、71 兆 6,571 億リアル）となっている（表 3～5 参照）。

表3：イランホドロのブランド別生産・販売数（単位：台数）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド	1398年(2019/3/21～2020/3/19)				1399年(2020/3/20～2021/3/20)				生産台数増 減
	生産台数	販売台数	価格 1台の価格(リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 1台の価格(リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Peugeot	278,084	290,403	515,740,764	149,772,665	346,575	336,233	871,241,951	292,940,295	68,491
DENA	32,419	34,234	973,763,159	33,335,808	55,320	50,783	1,411,044,090	71,657,052	22,901
Samand	52,774	52,043	462,776,512	24,084,278	55,220	55,006	840,025,943	46,206,467	2,446
RUANA	8,757	7,903	511,515,374	4,042,506	13,030	12,367	1,298,489,205	16,058,416	4,273
Pick up	4,358	4,707	425,110,474	2,000,995	4,794	4,730	880,140,169	4,163,063	436
HAYMA	7,209	7,223	1,020,738,197	7,372,792	4,971	4,793	1,761,554,559	8,443,131	△ 2,238
Peugeot 2008	5,824	5,824	1,006,551,339	5,862,155	181	175	1,117,594,286	195,579	△ 5,643
TARA	0	0	－	0	153	54	2,414,833,333	130,401	153
Dong -Feng	2,331	3,585	422,821,199	1,515,814	94	172	556,523,256	95,722	△ 2,237
Suzuki Vitara	120	122	1,622,442,623	197,938	0	1	5,941,000,000	5,941	△ 120
TONDAR L90	1,936	2,211	421,787,879	932,573	0	332	419,786,145	139,369	△ 1,936

出所：Codalの発表を基にジェットロ作成

表4：パールスホド口のブランド別生産・販売数（単位：台数）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド	1398年(2019/3/21～2020/3/19)				1399年(2020/3/20～2021/3/20)				生産台数増減
	生産台数	販売台数	価格 1台の価格(リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 1台の価格(リアル)	販売総額 (100万リアル)	
Quick 200	9,117	6,996	592,746,141	4,146,852	54,568	42,907	782,063,673	33,556,006	45,451
PRID X100	91,271	88,024	32,000,000	2,816,768	23,703	23,703	32,000,000	758,496	△ 67,568
Quick	—	—	—	—	9,747	9,032	32,000,000	289,024	9,747
SAINA S200	29	—	—	—	8,127	7,306	32,000,000	233,792	8,098
Renault	5,109	5,709	483,380,277	2,759,618	2,963	3,056	468,865,183	1,432,852	△ 2,146
Brilliance	546	789	470,709,759	371,390	3,947	3,504	544,915,240	1,909,383	3,401
Van	—	197	2,289,274,112	450,987	—	31	1,954,645,161	60,594	—
P 27	—	3	665,000,000	1,995	—	—	—	—	—

出所：Codalの発表を基にジェットロ作成

表5：サイパのブランド別生産・販売数（単位：台数）（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド	1398年(2019/3/21～2020/3/19)				1399年(2020/3/20～2021/3/20)				生産台数増減
	生産台数	販売台数	価格 1台の価格(リアル)	販売総額 (100万リアル)	生産台数	販売台数	価格 1台の価格(リアル)	販売総額 (100万リアル)	
TIBA	160,994	163,664	353,934,683	57,926,366	236,939	212,203	593,102,374	125,858,103	75,945
PRIDE	170,955	190,932	280,995,768	53,651,084	50,413	59,335	301,888,818	17,912,573	△ 120,542
SAIPA	17,370	17,641	329,456,040	5,811,934	27,455	23,901	541,580,185	12,944,308	10,085
SHAHIN	0	0	—	0	1,728	462	2,365,000,000	1,092,630	1,728
ARIO	648	1,157	600,053,587	694,262	124	187	821,133,690	153,552	△ 524
Changan CS 35	5,062	5,242	1,171,625,143	6,141,659	290	110	1,492,072,727	164,128	△ 4,772
CERATO (KIA)	3,670	3,928	2,116,916,242	8,315,247	10	80	2,180,900,000	174,472	△ 3,660
Others	0	0	—	1,262,449	0	0	—	3,801,047	0

出所：Codalの発表を基にジェットロ作成

生産・販売台数が減少しているにもかかわらず、販売額が増加したブランドがある理由としては、インフレにより自動車価格が大きく上昇したことが背景にある。例えば、イランホド口の「HAYMA」をみると、1399年の生産台数は4,971台と、前年の7,209台よりも減少しているが、1台の価格が10億2,073万8,197リアルから17億6,155万4,559リアルに72.6%も上昇したことから、1399年の販売総額は約8兆4,431億リアルとなり、前年の約7兆3,728億リアルよりも増加している。

世界的な新型コロナウイルス感染拡大や米国による経済制裁下にもかかわらず、2020年のイランでは自動車生産台数が増加したが、OICAの統計をみると、米国がイラン核合意「包括的共同行動計画(JCPOA)」を離脱してイランに対する経済制裁を再開した2018年の生産台数が前年比28%減の109万5,526台、翌2019年も前年比25%減の82万1,060台と大きく減少していたことから、経済制裁によって大幅に減少していた生産台数が2020年にはわずかに揺り戻されたものといえる。

イランでは、経済制裁の影響で原材料・部品の輸入ができないことに加え、制裁による影響を抑えて国内産業を保護・強化するため、国内で生産できる製品や部品の輸入を禁止するなどの措置を取っている。自動車産業もその大きな影響を受けているが（注）、イスラーム共和国通信(IRNA)では、生産台数が増加した背景として、産業・鉱山・貿易省の支援などによって国内部品産業が成長し、部品の供給が増えていたためとしている。

自動車部品製造業者協会のモハンマドレザー・ナジャフィマネシュ会長は IRNA に対し、「現在の国内自動車メーカーの最新製品は、国内の部品調達の割合を高めている。国内部品メーカーは努力と高い技術で自動車業界の価値を高めている」と述べている。また「一般的に、自動車部品の 90%以上が内製化されている場合、その国の自動車産業に対する経済制裁は決して成功しない。もし、自動車産業が自分たちの能力に自信が持てれば、米国の経済制裁はわれわれにとって脅威とはなり得ない」とも強調している ([2021年2月21日付 IRNA](#))。

注：「鉄道用と軌道用以外の車両、ならびにその部分品および付属品」は輸入禁止品目となっている〔参考：ジェトロ「貿易管理制度」[輸出品目規制（禁止品目、HS 類別輸入規制）](#)〕。



## トルコ（生産・販売）2020年、自動車産業は生産減、販売増

2021年3月29日 イスタンブール事務所（エライ・バシュ）

トルコの自動車産業にとって2020年は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた1年だった。生産は3～5月の一部ロックダウンの影響から停滞し、販売用の在庫不足が年末まで続いた。他方、販売は自動車ローンの金利低下や公共交通機関の利用控えの影響もあり、5月以降は好調だった。

<自動車生産は11.2%減>

[自動車工業会\(OSD\) \(639.28KB\)](#)によると、2020年の自動車生産台数は、前年比11.2%減の129万7,854台だった。新型コロナ禍の影響を受け、国内生産が一時停滞したことや、海外からの需要が減少したことが原因だ。全体の65.9%を占める乗用車は13.0%減の85万5,043台だった（表1参照）。同様に、自動車の輸出額も20.0%減の164億9,110万ドル。関連部品を含めると16.9%減の259億4,550万ドルで、過去4年間で最低の記録となった（表2参照）。

表1：車種別生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	構成比	前年比
乗用車	950,888	1,142,906	1,026,461	982,642	855,043	65.9	△ 13.0
商用車	535,039	552,825	523,689	478,602	442,811	34.1	△ 7.5
大型トラック	14,826	19,386	22,883	17,604	21,169	1.6	20.3
小型トラック	2,548	4,116	2,654	1,399	2,057	0.2	47.0
ピックアップトラック	461,837	462,389	429,361	386,245	358,182	27.6	△ 7.3
大型バス	8,083	8,166	8,541	9,199	7,896	0.6	△ 14.2
小型バス	44,415	55,036	56,934	61,629	51,464	4.0	△ 16.5
中型バス	3,330	3,732	3,316	2,526	2,043	0.2	△ 19.1
自動車計	1,485,927	1,695,731	1,550,150	1,461,244	1,297,854	100.0	△ 11.2

出所：自動車工業協会（OSD）

表2：自動車関連（部品を含む）の輸出額

（単位：100万ドル、%）（△はマイナス値）

項目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	前年比	構成比
自動車合計	15,302.1	19,257.1	21,350.3	20,613.8	16,491.1	△ 20.0	63.6
乗用車	8,336.9	11,790.6	12,421.0	11,864.8	9,312.1	△ 21.5	56.5
大型・軽商用車	4,616.6	4,849.0	5,376.4	4,945.4	4,255.0	△ 14.0	25.8
大型バス	1,190.5	1,308.2	1,503.2	1,759.4	1,300.7	△ 26.1	7.9
中・小型バス	238.9	217.7	215.5	222.9	188.4	△ 15.5	1.1
その他の自動車	919.2	1,091.5	1,834.3	1,821.2	1,435.0	△ 21.2	8.7
自動車部品合計	8,947.9	9,835.9	10,881.6	10,616.4	9,454.4	△ 10.9	36.4
スペアパーツ	7,254.9	7,785.4	8,406.4	8,071.3	7,251.5	△ 10.2	76.7
タイヤなどゴム製品	978.3	1,131.8	1,353.9	1,479.1	1,248.0	△ 15.6	13.2
エンジン	370.6	486.4	582.0	518.1	461.4	△ 10.9	4.9
バッテリー	224.6	295.8	388.1	397.3	353.0	△ 11.1	3.7
セーフティーガラス	119.6	136.5	151.1	150.6	140.4	△ 6.8	1.5
合計	24,250.0	29,093.0	28,986.5	31,230.1	25,945.5	△ 16.9	100.0

出所：自動車工業協会（OSD）

[トルコ輸出業者会議 \(TIM\)](#)によると、2020年のトルコの輸出総額は前年比 6.3%減の約 1,695 億ドル。このうちの 15.1%を占める自動車関連（部品を含む）の輸出額は 16.5%減の約 255 億ドルだった（表 3 参照）。国・地域別でみると、全体の 75.4%を占める EU 向けが 17.8%減となった。EU 以外では、イスラエル、ロシア、モロッコ、米国、日本でも減少がみられた。一方、上位 20 カ国では、エジプトへの輸出が 26.6%増と好調だった。

**表 3 : 自動車・同部品の国別輸出額** (単位：1,000ドル、%) (△はマイナス値)

順位	国・地域	2019年	2020年	構成比	前年比	寄与度
	EU	23,431,909.18	19,265,999.78	75.4	△ 17.8	△ 13.6
1	ドイツ	4,372,486.33	3,571,447.37	14.0	△ 18.3	△ 2.6
2	フランス	3,430,655.26	2,963,032.75	11.6	△ 13.6	△ 1.5
3	英国	2,455,651.42	2,223,988.49	8.7	△ 9.4	△ 0.8
4	イタリア	2,910,429.95	2,136,146.81	8.4	△ 26.6	△ 2.5
5	スペイン	1,669,897.05	1,401,967.40	5.5	△ 16.0	△ 0.9
6	スロベニア	1,299,789.38	1,170,066.75	4.6	△ 10.0	△ 0.4
7	ベルギー	1,125,062.11	1,101,089.72	4.3	△ 2.1	△ 0.1
8	ポーランド	1,097,901.68	966,526.18	3.8	△ 12.0	△ 0.4
9	米国	1,038,825.85	951,071.04	3.7	△ 8.4	△ 0.3
10	イスラエル	747,623.16	704,381.53	2.8	△ 5.8	△ 0.1
11	ルーマニア	940,001.66	696,309.88	2.7	△ 25.9	△ 0.8
12	オランダ	1,157,003.12	560,236.62	2.2	△ 51.6	△ 2.0
13	エジプト	396,444.24	501,996.87	2.0	26.6	0.3
14	ロシア	528,089.54	467,742.67	1.8	△ 11.4	△ 0.2
15	モロッコ	566,311.88	459,806.68	1.8	△ 18.8	△ 0.3
16	スウェーデン	436,829.61	366,933.14	1.4	△ 16.0	△ 0.2
17	ハンガリー	404,617.00	353,227.92	1.4	△ 12.7	△ 0.2
18	デンマーク	245,657.73	240,438.70	0.9	△ 2.1	△ 0.0
19	ポルトガル	342,842.49	222,660.26	0.9	△ 35.1	△ 0.4
20	ブルガリア	251,712.86	222,621.19	0.9	△ 11.6	△ 0.1
51	日本	43,224.31	40,709.26	0.2	△ 5.8	△ 0.0
	総額	30,587,063.51	25,548,566.20	100.0	△ 16.5	△ 16.5
	トルコ輸出総額	180,832,721.70	169,514,167.03	15.1	△ 6.3	△ 2.8

注：総額の構成比はトルコの輸出額全体に占める自動車・同部品の割合、その他は自動車・同部品の輸出額に占める国別割合。

出所：トルコ輸出業者会議 (TIM)

輸出台数をメーカー別でみると、全体的に前年比で減少している。特に輸出を主力とする上位 4 社は 19.8~28.2%減の落ち込みとなった。10 位のハッタト・トラクターが唯一、前年比では 47.9%増と増加した。それでも、2017 年の輸出台数を下回る実績だ（表 4 参照）。

表4：完成車メーカー別輸出台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー	2017年	2018年	2019年	伸び率	2020年	伸び率
フォード・オトサン	296,840	328,502	333,734	1.6	254,003	△ 23.9
オyak・ルノー	287,915	280,411	295,275	5.3	211,954	△ 28.2
トヨタ	246,466	237,451	227,019	△ 4.4	182,089	△ 19.8
現代・アッサン	204,382	190,347	169,803	△ 10.8	128,003	△ 24.6
トファシュ・フィアット	270,698	243,796	194,107	△ 20.4	117,886	△ 39.3
テュルク・トラクター	12,023	14,502	15,207	4.9	12,553	△ 17.5
メルセデスベンツ	9,865	16,309	16,324	0.1	11,184	△ 31.5
ホンダ	9,391	13,699	7,528	△ 45.0	6,421	△ 14.7
マン	2,007	2,425	2,892	19.3	2,628	△ 9.1
ハットト・トラクター	1,100	621	637	2.6	942	47.9
オトカル	691	901	1,156	28.3	862	△ 25.4
カルサン	2,969	3,419	2,713	△ 20.6	760	△ 72.0
アナドル・いすゞオート	700	964	1,433	48.7	510	△ 64.4
合計	1,345,917	1,333,992	1,268,430	△ 4.9	930,038	△ 26.7

出所：自動車工業協会 (OSD)

<自動車販売は61.3%増>

[トルコ自動車販売協会 \(ODD\) \(880.65KB\)](#)によると、2020年の国内自動車販売台数(小売り)は、乗用車が前年比57.5%増の61万109台、軽商用車が77.2%増の16万2,679台。全体の販売台数は、61.3%増の77万2,788台だった。同販売台数は2017年以降では最高値となった。ただし、過去10年間の平均台数の80万3,210台は下回った。

乗用車販売は、例年どおりセダントタイプが中心で、全体の44.0%(26万8,509台)を占める。次いで、スポーツ用多目的車(SUV)タイプが29.8%(18万1,554台)を占め、前年と同様、ハッチバックのシェア23.2%(14万1,271台)を上回った。軽商用車の販売シェアでは、バンが76.9%(12万5,038台)と大半を占める。続いて、軽トラックが11.5%(1万8,708台)、ミニバスが4.9%(7,961台)、ピックアップが6.7%(1万,972台)だった。

乗用車の種類(燃料)をみると、ガソリン車が全体の52.4%で最大、次いで、ディーゼル車が39.5%、LPG(液化石油ガス)車は4.4%となった。ハイブリッド車の販売台数は2万2,272台、電気自動車(EV)は844台で、合わせて全体の3.7%にとどまる。2020年の時点では「環境に優しい」自動車の需要はごく限られたものとなっている。

また、2021年2月2日にはEVの特別消費税率が3~15%から10~60%と大幅に引き上げられた。そのため、今後のEV販売の逆風になっている。また、トルコでのEVの普及が欧州に比べて後退する、と産業界は反発している。

メーカー別にみると、トルコで販売実績のある42社のうち、例年どおりフィアットが自動車販売台数1位。全体の17.8%(13万7,325台)を占めた(表5参照)。フィアットは、乗用車販売台数が61.6%増、軽商用車販売台数が2.4倍で、市場シェアを拡大した。ルノーが56.3%増(10万1,534台)で2位、フォードが96.3%増(9万2,487台)で3位、フォルクスワーゲン(VW)は33.6%増(6万4,776台)で4位になった。日本企業では、トヨタ(66.1%増、4万375台)が6位となったほか、ホンダ(9.2%増、2万

2,222 台)、日産 (1.5%増、1 万 3,261 台)、三菱自動車 (2.2 倍、5,866 台)、スズキ (25%増、2,977 台) が前年に比べると好調だった。他方で、いすゞ (41.1%減、545 台) とマツダ (62.6%減、156 台) は前年と同様、落ち込みが続いた。

**表5：販売台数上位15社(2020年)**

**乗用車**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	91,066	1,298	92,364	15.1	61.6
2	ルノー	89,561	9,339	98,900	16.2	63.0
3	フォード	3,699	23,897	27,596	4.5	75.7
4	フォルクスワーゲン	0	52,740	52,740	8.6	35.9
5	プジョー	0	36,589	36,589	6.0	58.7
6	トヨタ	36,942	2,016	38,958	6.4	66.8
7	オペル	0	31,229	31,229	5.1	87.1
8	ダチア	0	25,910	25,910	4.2	47.8
9	ヒュンダイ	8,506	19,035	27,541	4.5	20.9
10	シトロエン	0	22,254	22,254	3.6	152.1
11	シュコダ	0	24,175	24,175	4.0	57.3
12	ホンダ	19,885	2,337	22,222	3.6	9.2
13	メルセデスベンツ	0	15,617	15,617	2.6	58.4
14	アウディ	0	18,168	18,168	3.0	81.2
15	キア	0	13,542	13,542	2.2	171.5
合計(その他を含む)		249,659	360,450	610,109	100.0	57.5

**軽商用車**

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	41,100	3,861	44,961	27.6	135.5
2	ルノー	0	2,634	2,634	1.6	△ 38.9
3	フォード	61,857	3,034	64,891	39.9	106.6
4	フォルクスワーゲン	0	12,036	12,036	7.4	24.4
5	プジョー	0	7,085	7,085	4.4	22.1
6	トヨタ	0	1,417	1,417	0.9	50.9
7	オペル	0	3,067	3,067	1.9	123.9
8	ダチア	0	4,890	4,890	3.0	97.7
9	ヒュンダイ	0	990	990	0.6	△ 11.1
10	シトロエン	0	5,226	5,226	3.2	63.0
11	シュコダ	0	0	0	0	0
12	ホンダ	0	0	0	0	0
13	メルセデスベンツ	0	5,175	5,175	3.2	2.0
14	アウディ	0	0	0	0	0
15	キア	0	1,900	1,900	1.2	40.2
合計(その他を含む)		103,677	59,002	162,679	100.0	77.2

総合

(単位：台、%) (△はマイナス値)

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	132,166	5,159	137,325	17.8	80.1
2	ルノー	89,561	11,973	101,534	13.1	56.3
3	フォード	65,556	26,931	92,487	12.0	96.3
4	フォルクスワーゲン	0	64,776	64,776	8.4	33.6
5	プジョー	0	43,674	43,674	5.7	51.3
6	トヨタ	36,942	3,433	40,375	5.2	66.1
7	オペル	0	34,296	34,296	4.4	89.9
8	ダチア	0	30,800	30,800	4.0	54.0
9	ヒュンダイ	8,506	20,025	28,531	3.7	19.4
10	シトロエン	0	27,480	27,480	3.6	128.4
11	シュコダ	0	24,175	24,175	3.1	57.3
12	ホンダ	19,885	2,337	22,222	2.9	9.2
13	メルセデスベンツ	0	20,792	20,792	2.7	39.2
14	アウディ	0	18,168	18,168	2.4	81.2
15	KIA	0	15,442	15,442	2.0	143.5
合計(その他を含む)		353,336	419,452	772,788	100.0	61.3

出所：トルコ自動車販売協会（ODD）

[自動車工業協会 \(OSD\) \(639.28KB\)](#) によると、2020年の国内自動車販売（出荷）台数は前年比 61.9% 増の 79万 6,200 台だった（表 6 参照）。国内生産車は 71.8% 増、輸入車は 54.1% 増となった。2015 年から続いていた市場の縮小傾向が 2020 年に好転し、国内販売における輸入車の割合も 53.6% と、過去 10 年間で最低値を記録した。なお、2020 年 11 月末時点の自動車登録台数（2,406 万 4,532 台）のうち、54.2% の 1,304 万 4,176 台が乗用車となっている（表 7 参照）。

表 6：自動車販売(出荷)台数

(単位：台、%) (—は値なし)

項目	2017年	2018年	2019年	2020年	前年比
<b>国内販売</b>	986,829	641,541	491,909	796,200	61.9
国内生産車	362,342	244,275	214,839	369,172	71.8
輸入車	624,487	397,266	277,070	427,028	54.1
国内販売における輸入車比率	63.3%	61.9%	56.3%	53.6%	—

出所：自動車工業協会（OSD）

表 7：登録自動車数、2016年～2020年（遡及台数）（単位：台数）

年月	合計	乗用車	小型バス	バス	ピックアップ	トラック	自動二輪	その他	トラクター
2016年	21,090,424	11,317,998	463,933	220,361	3,442,483	825,334	3,003,733	50,818	1,765,764
2017年	22,218,945	12,035,978	478,618	221,885	3,642,625	838,718	3,102,800	60,099	1,838,222
2018年	22,865,921	12,398,190	487,527	218,523	3,755,580	845,462	3,211,328	63,359	1,885,952
2019年	23,156,975	12,503,049	493,373	213,358	3,796,919	844,481	3,331,326	65,470	1,908,999
2020年11月	24,064,532	13,044,176	494,031	212,954	3,926,954	858,501	3,505,647	69,689	1,952,580

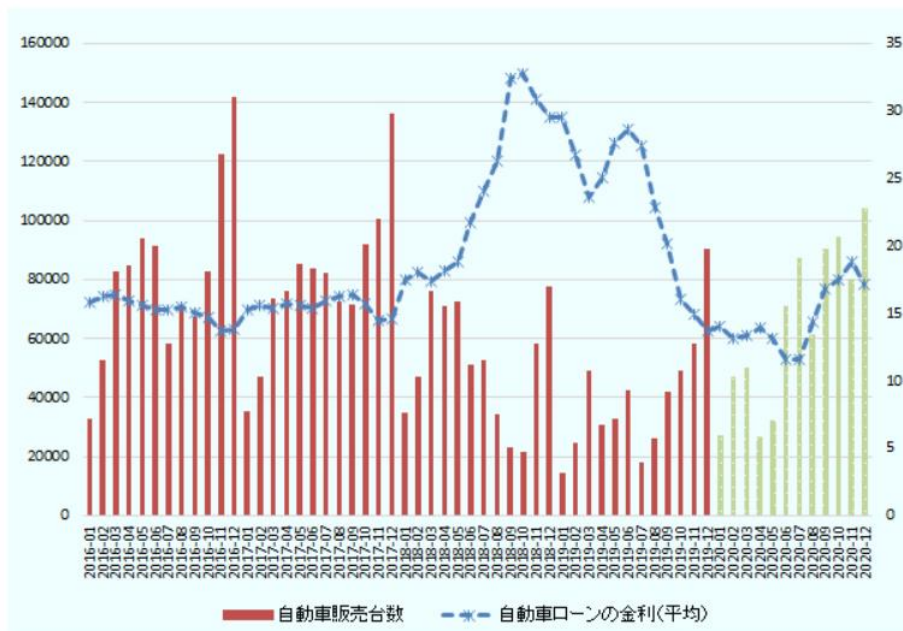
出所：トルコ統計機構（TUIK）

新型コロナウイルス感染拡大の影響が最も大きかった 3～4 月を除き、2020 年の自動車販売が全体的に好調だったのはなぜか。その背景として、トルコの複数のメディアが、金利の低下と公共交通機関の利用控えを指摘する。トルコ中央銀行による政策金利の引き下げを受け、2018 年から 2019 年にかけて 20%

台で推移した。一時期は 30%を超えた自動車ローンの金利が、2018 年以前の水準まで低下したわけだ。それだけでなく、国営銀行による低金利キャンペーンが 2020 年 6 月以降の自動車販売の追い風となった（図参照）。

8 月中旬以降は、自動車ローンの金利がやや上昇した。しかし、新型コロナウイルスへの感染リスクを減らすため、公共交通機関の利用を控え安心して出勤する手段として自動車を購入する人が増えた。また、販売会社による年末恒例のキャンペーンなどの影響により、好調が続いた。同様に、中古車販売台数も前年比 10%増と好調だった。自動車の需要の高さに対して新車の在庫が少なかったことから、中古車の価格が急騰。中古車と新車との価格差が小さくなった。

図：自動車販売台数と金利の関係



出所：自動車販売協会(ODD)とトルコ中央銀行のデータによりジェトロ作成

<欧州市場の販売ランキングでは 6 位>

2020 年のトルコの自動車販売を欧州市場と比較してみる。トルコは販売台数で 6 位になり、欧州各国の市場が縮小した中で、唯一プラス成長の国となった。トルコ市場は 2019 年は 9 位にランクダウンしたが、2014 年以降のそれ以外の年は欧州市場のランキングで 6 位を維持している（表 8 参照）。

表8：欧州・トルコ市場の自動車販売台数

(単位：台、%) (△はマイナス値)

国・地域	2020年			2019年	前年比
	乗用車販売台数	商用車販売台数	合計	合計	
EU + EFTA + 英国	11,961,182	2,125,736	14,086,918	18,443,305	△ 23.6
ドイツ	2,917,678	349,071	3,266,749	4,017,059	△ 18.7
フランス	1,650,118	449,903	2,100,021	2,755,695	△ 23.8
英国	1,631,064	336,592	1,967,656	2,742,852	△ 28.3
イタリア	1,381,496	183,174	1,564,670	2,132,630	△ 26.6
スペイン	851,211	179,533	1,030,744	1,501,244	△ 31.3
<b>トルコ</b>	<b>610,109</b>	<b>186,091</b>	<b>796,200</b>	<b>491,947</b>	<b>61.8</b>
ベルギー	431,491	79,616	511,107	644,046	△ 20.6
ポーランド	428,347	81,806	510,153	656,258	△ 22.3
オランダ	358,330	71,502	429,832	537,777	△ 20.1
スウェーデン	292,024	38,191	330,215	418,478	△ 21.1
オーストリア	248,740	43,093	291,833	382,033	△ 23.6
スイス	236,828	32,377	269,205	351,094	△ 23.3
デンマーク	198,130	35,118	233,248	264,244	△ 11.7
チェコ	202,971	25,863	228,834	281,423	△ 18.7
ノルウェー	141,412	39,473	180,885	189,824	△ 4.7
ポルトガル	145,417	31,575	176,992	267,827	△ 33.9
ハンガリー	128,021	25,947	153,968	190,084	△ 19.0
ルーマニア	126,351	18,661	145,012	186,933	△ 22.4
フィンランド	96,415	16,556	112,971	133,520	△ 15.4
アイルランド	88,324	23,798	112,122	145,104	△ 22.7
ギリシャ	80,977	7,733	88,710	122,873	△ 27.8
スロバキア	76,305	8,604	84,909	113,863	△ 25.4
スロベニア	53,694	9,414	63,108	86,829	△ 27.3
ルクセンブルク	45,189	5,625	50,814	61,572	△ 17.5
リトアニア	40,232	7,362	47,594	58,291	△ 18.4
クロアチア	36,005	7,798	43,803	73,707	△ 40.6
ブルガリア	22,368	7,295	29,663	44,977	△ 34.0
エストニア	18,750	4,006	22,756	32,226	△ 29.4
ラトビア	13,864	2,909	16,773	22,598	△ 25.8
キプロス	10,061	1,920	11,981	14,763	△ 18.8
アイスランド	9,369	1,221	10,590	13,481	△ 21.4

出所：欧州自動車工業会（ACEA）、トルコ自動車工業協会（OSD）

## イスラエル（販売）：新型コロナ禍で自動車販売低迷も 2021 年は回復基調、技術開発が進む

2021 年 6 月 16 日 テルアビブ事務所（吉田暢）

<2020 年の販売台数は 25 万台割れ、2021 年は回復基調>

イスラエル国内での 2020 年の自動車販売台数は、新型コロナ禍もあり、2015 年以降初めて 25 万台割れ。21 万 4,544 台となった。2016 年の 28 万 6,728 台をピークに、2017 年以降は緩やかに減少を続けていた。なお 2020 年は、前年比 18.4%減の落ち込みだ（表参照）。

他方で、2021 年 3 月の[イスラエル自動車輸入業者協会の発表](#)によると、2021 年 1～3 月期の新車販売台数は前年同期比 17.9%増。3 月単月では前年同月比 43.6%増だった。2021 年に入り、イスラエルでは新型コロナワクチン接種が先行したことから感染状況が改善し、経済活動が再開された。自動車の需要は、こうしたことから回復傾向にあるとみられる。

表：自動車販売台数上位20社（2020年時点）および日系メーカーの販売台数推移（2015-2020年）（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位 (2020年)	メーカー/ ブランド	2015年 販売台数	2016年 販売台数	2017年 販売台数	2018年 販売台数	2019年 販売台数	2020年		
							販売台数	シェア	前年比
1	現代	31,250	39,086	36,781	38,423	40,286	33,565	15.60%	△20.0%
2	トヨタ	29,280	30,040	31,103	27,192	35,898	28,756	13.40%	△24.8%
3	起亜	33,703	38,069	35,663	35,524	31,978	25,483	11.90%	△25.5%
4	シュコダ	16,083	19,511	21,742	19,928	17,921	17,908	8.30%	△0.1%
5	三菱自動車	16,121	17,988	10,863	12,952	14,342	12,895	6.00%	△11.2%
6	セアット	7,692	8,362	8,471	9,046	9,128	10,256	4.80%	11.00%
7	マツダ	17,057	14,303	13,033	13,253	10,804	9,499	4.40%	△13.7%
8	スズキ	12,277	13,413	16,619	13,304	12,440	9,234	4.30%	△34.7%
9	ルノー	9,337	10,786	13,006	11,397	9,058	7,428	3.50%	△21.9%
10	日産	11,960	11,664	14,342	15,626	11,055	7,425	3.50%	△48.9%
11	シボレー・GM	6,969	8,802	7,216	6,976	6,159	6,527	3.00%	5.60%
12	シトロエン	5,715	7,620	8,020	6,963	6,847	5,901	2.80%	△16.0%
13	ブジョー	5,867	6,404	6,464	6,581	6,906	5,778	2.70%	△19.5%
14	フォルクス ワーゲン	7,939	9,064	7,043	5,859	4,297	4,464	2.10%	3.70%
15	スバル	7,625	7,738	6,647	5,734	4,515	3,763	1.80%	△20.0%
16	アウディ	3,344	4,183	4,598	4,015	3,827	3,180	1.50%	△20.3%
17	メルセデスベ ンツ	2,569	3,419	3,787	3,599	3,115	2,957	1.40%	△5.3%
18	ホンダ	5,403	6,998	7,685	6,216	5,206	2,542	1.20%	△104.8%
19	ダキア	2,422	3,454	4,354	4,277	3,162	2,052	1.00%	△54.1%
20	BMW	2,433	3,021	3,451	3,312	2,958	2,047	1.00%	△44.5%
22	レクサス	1,449	1,400	1,227	1,515	1,618	1,482	0.70%	△9.2%
27	いすゞ	1,584	1,957	1,597	1,384	1,518	887	0.40%	△71.1%
33	インフィニ ティ	385	348	414	558	217	182	0.10%	△19.2%
その他		16,384	19,098	17,437	13,856	10,683	10,333	4.80%	△3.4%
総計		254,848	286,728	281,563	267,490	253,938	214,544	100.00%	△18.4%

注：太字：日系メーカー・ブランド。  
出所：イスラエル自動車輸入業者協会

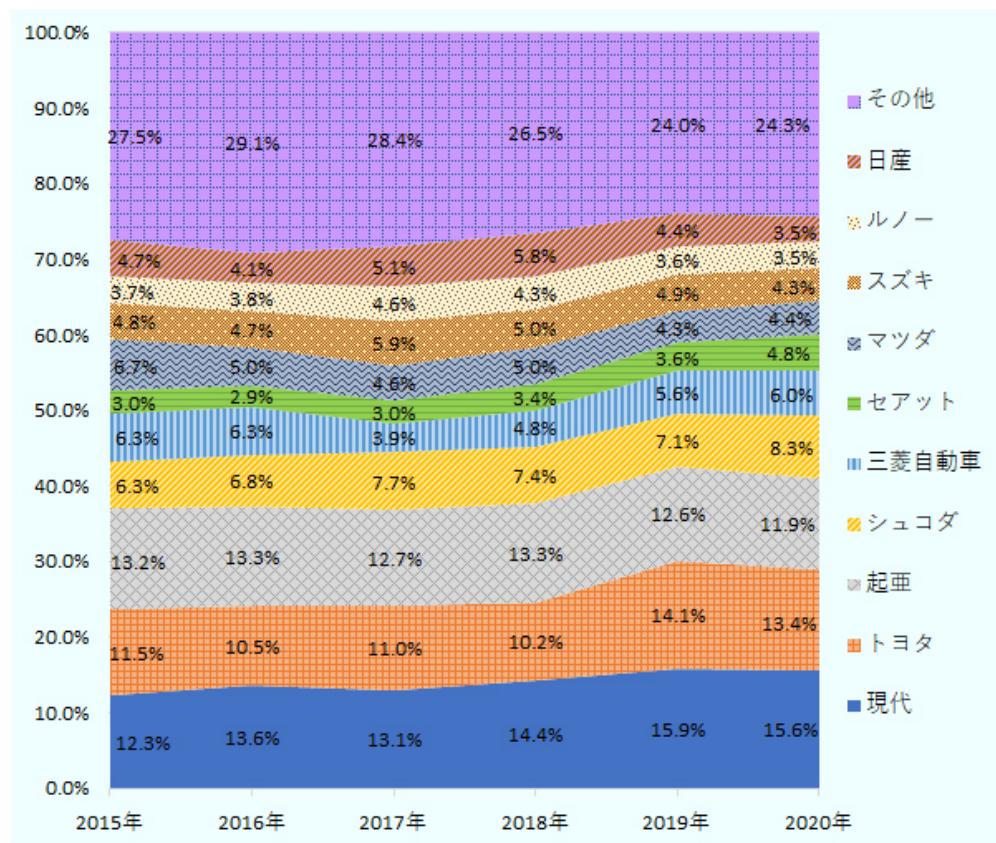
イスラエルは総人口 900 万人余りと、自動車の国内市場規模は大きくない。そのような背景もあり、イスラエルに自国の自動車（完成車）メーカーは存在しない。生産が行われていないため、国内自動車販売のすべてを輸入に頼っている。



販売台数上位メーカーの顔ぶれに大きな変化はない。第2位のトヨタ自動車（以下、トヨタ）、第3位の韓国・起亜自動車（以下、起亜）が3万台を割り込む中、首位の韓国・現代自動車（以下、現代）だけが3万台超を維持した。

メーカー・ブランド別の市場シェアは、韓国勢の現代が15.6%、起亜が11.9%、日本勢はトヨタが13.4%、三菱自動車（以下、三菱）が6.0%、マツダが4.4%、スズキが4.3%、日産自動車（以下、日産）が3.5%となっている（図1参照）。

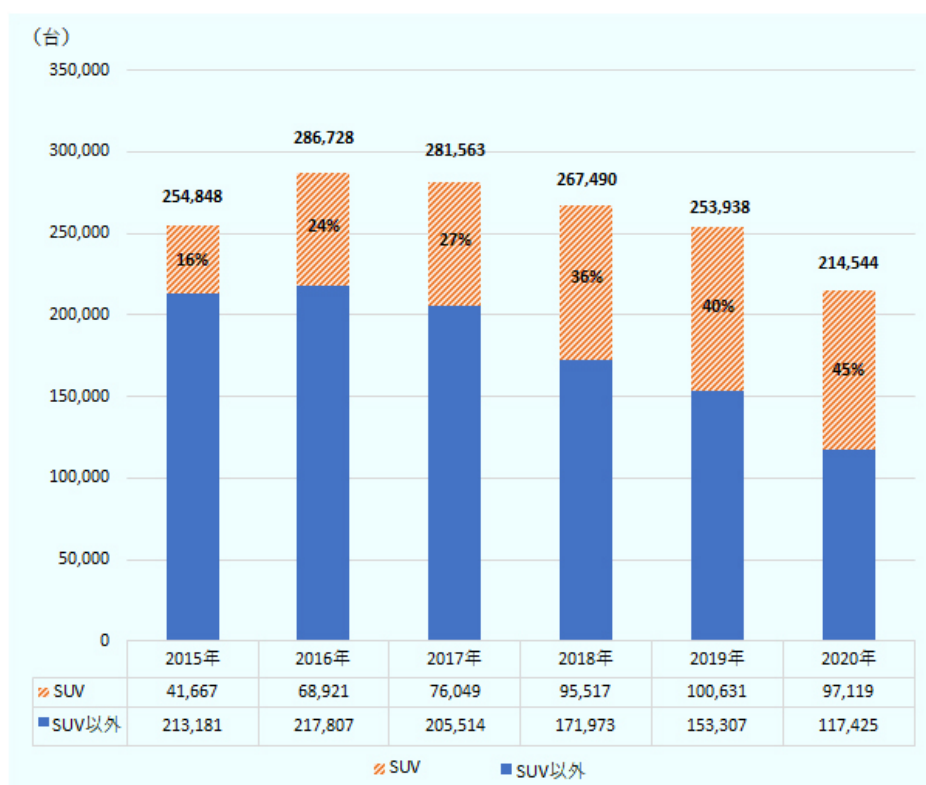
図1：販売台数上位10社（2020年時点）市場シェア推移（2015-2020年）



出所：イスラエル自動車輸入業者協会

タイプ別では、2015年に全体の16%だったSUVが、2020年に45%。とSUVの販売割合が増加を続けている（図2参照）。メーカー・ブランド別でSUVの割合が大きいのは、スバル（年間販売台数の96%）、プジョー（78%）、日産（73%）、三菱（70%）、起亜（64%）だ。また、台数ベースで最も多いのは起亜の1万6,184台だった。

図2：自動車販売台数に占めるSUVの割合



注：棒グラフ上部太字は総台数。

出所：イスラエル自動車輸入業者協会

<EV、水素エンジン、自動運転などで、技術開発が進む>

イスラエル国内には自動車メーカーは存在しない。しかし、電気自動車（EV）や水素エンジン、自動運転に関連する技術やソリューションの開発を行うスタートアップが、世界市場を狙って活動している。

EV 関連では、2011年に創業したリー・オートモーティブが、EV 専用のモジュール化されたシャーシを開発。EV 製造を担う事業者に提供している。同社が提供するシャーシは土台が完全にフラットで、上部に任意のボディを載せることができる。シャーシのキットには、モーター、ステアリング、サスペンション、ドライブトレイン、センサー、ブレーキおよび車輪につながるエレクトロニクス回線が含まれている。これまでに日本の武蔵精密工業や日野自動車との間で業務提携しているため、日本市場においても今後の展開が期待されている。2021年2月には特定買収目的会社（SPAC）によって米国ナスダックへの上場を果たしており、主に商用車への供給をメイン戦略にしている。

道路から直接EVに給電できる技術を開発しているのが、2013年に創業したエレクトレオンだ。同社のワイヤレス電気道路システム（ERS）技術は、道路に専用の機器を敷設し、走行する商用車や公共交通機関などのEVに給電するというものだ。この技術が実用化されると、EVに蓄電池の搭載が不要となるため、車体の低価格化が可能となる。また、走行中に蓄電することができるため、充電設備への投資も低減できる可能性がある。同社は2017年テルアビブ証券取引所に上場後、総額で1億2,600万ドルの資金を調達した。このほか、実証実験を行うため、2021年2月にドイツ政府が提供する190万ユーロの資金を獲得した。今後はドイツのフォルクスワーゲン（VW）などとのコンソーシアムにより、EVへの自動給電

実験を行う予定だ。また 2021 年 3 月には、イスラエルのイノベーション庁と交通省が資金供与し、テルアビブ市などと協働する実証実験をイスラエル国内で実施し、走行するバスへの自動給電にも成功した。

小型、軽量で低コストの発電用フリーピストン・リニアエンジンを開発するのは、武蔵精密工業や TPR から出資を受けるアクアリウス・エンジンだ。2014 年に創業した同社が開発したリニアエンジンは、重さ 10 キログラムと軽量。そのうえ、部品の数 が 20 点以下というシンプルな構造ながらも高い効率性を実現している。同社は 2021 年 5 月 18 日付で、この技術に基づき、燃料電池を必要とせず水素だけで稼働する新型水素エンジンの開発にも成功。第三者機関による試験もクリアしたと発表した。

また自動運転分野でも、イスラエル発のソリューション導入への動きが活発化している。例えば、自動運転実現の中核となるライダー（LiDAR）技術（注）だ。イノビズ・テクノロジーズはこの技術で注目を集め、日本市場へも進出。その進出にあたって、日本の電子部品関連企業マクニカとの提携を発表した。

他にも、V2X（Vehicle to Everything）通信技術に基づく車車間通信 V2V（Vehicle to Vehicle）、歩車間通信 V2P（Vehicle to Pedestrian）の衝突防止システムの例がある。これら技術を開発するアイネットモバイルが日系大手自動車メーカーとの実証実験の実施を発表した、と報じられている。同社は、携帯電話用の無線回線を使った交通事故防止システムを開発する。ソフトウェア開発キット（SDK）を用いることで、あらゆるメーカーのハードウェアに組み込むことが可能という。また、携帯電話回線を自動運転に活用する V2X 通信（C-V2X : Cellular Vehicle to Everything）技術にも注目が集まっている。自動運転分野においても、イスラエル企業の強みが発揮される期待がある。

注：ライダー（LiDAR : Light Detection and Ranging）とは、光を用いて周辺を探索することを可能にする技術。車両のルーフに回転型の装置を設置するか、車両のボディに装備する。

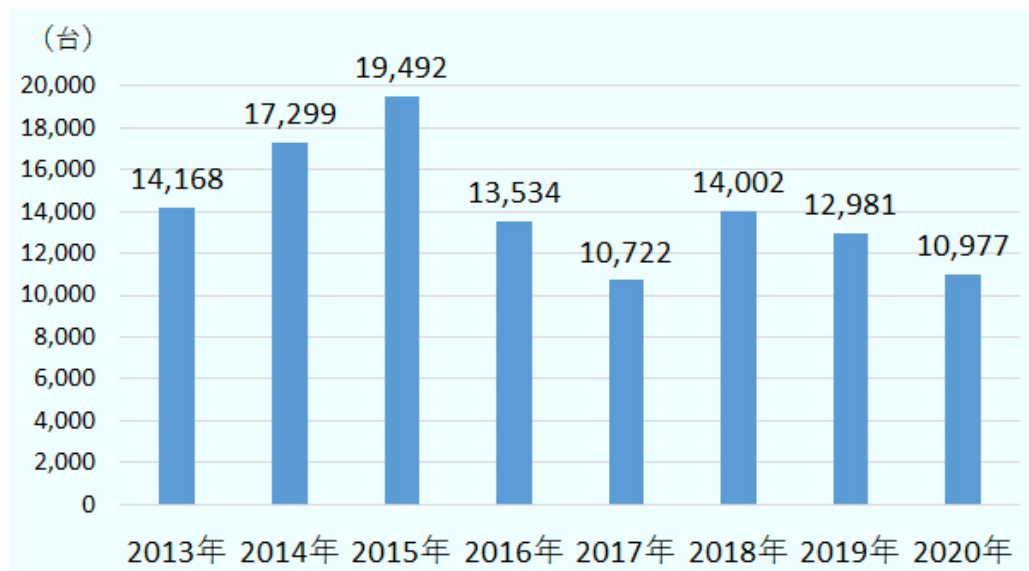
## ケニア（販売）：自動車市場は冷え込むも、2020 年下半期から回復基調に

2021 年 8 月 25 日 ナイロビ事務所（久保唯香）

＜新車販売は伸び悩むも、2020 年下半期から回復基調に＞

2020 年の国内新車販売台数は前年比 15%減となる 1 万 977 台だった。過去最も多く販売した 2015 年の 1 万 9,492 台と比べると、43.7%のマイナスになった（図 1 参照）。

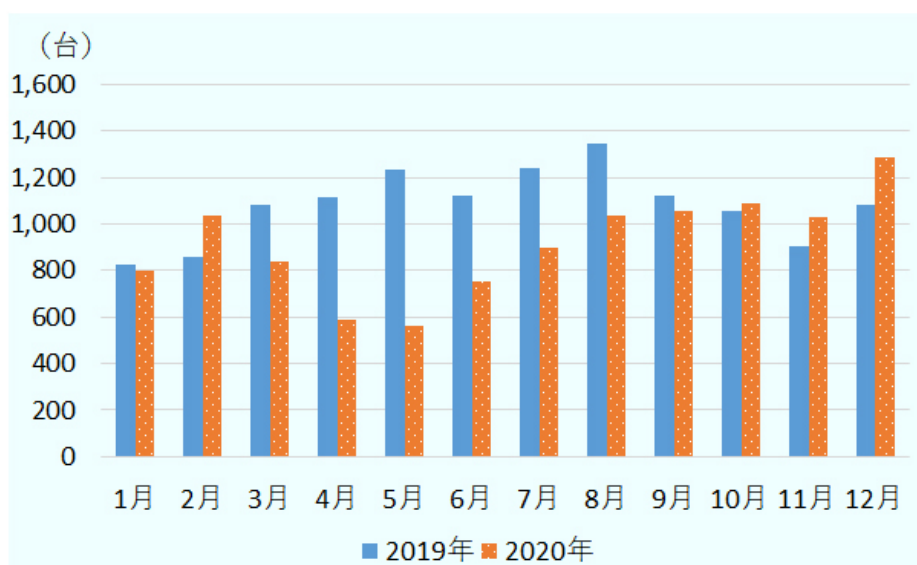
図1：新規販売台数の推移



出所：ケニア自動車工業会（KMI）「Vehicle Sales for year 2013~2020」を基に作成

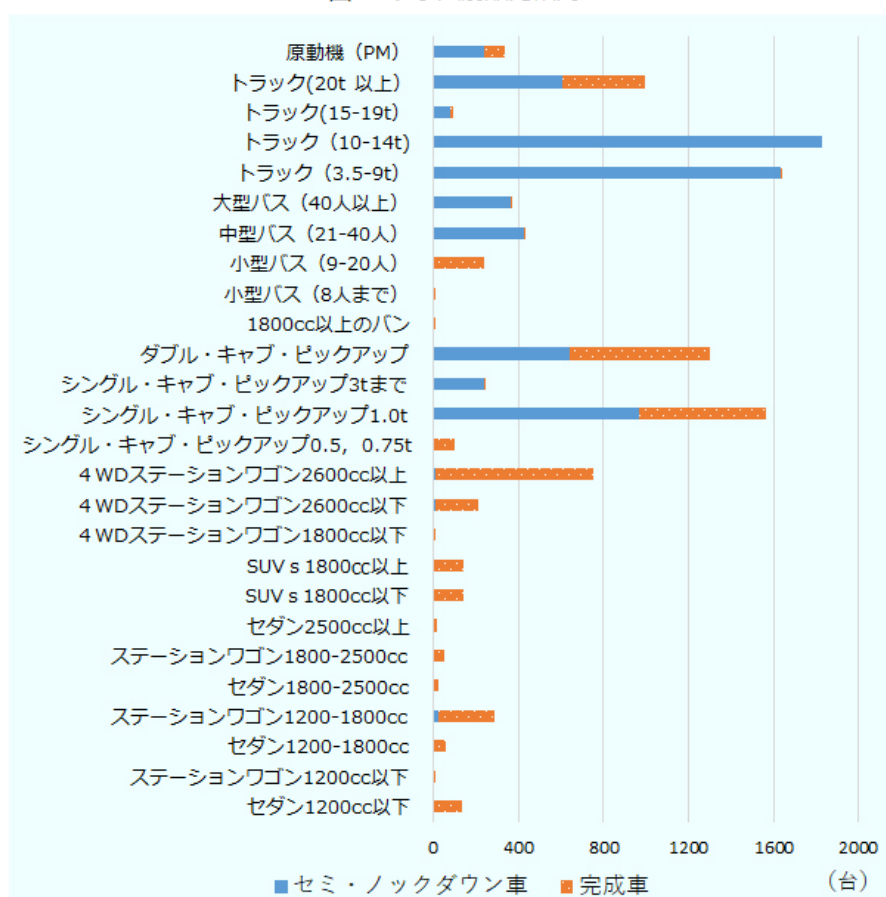
2020 年の月別の国内新車販売台数をみると 5 月が底で、559 台だった。その後、6 月以降は徐々に回復し、12 月には前年同期比 19.2%増となる 1,289 台に回復した（図 2 参照）。新車販売実績をクラス別にみると（図 3 参照）、売れ筋のトップは 10~14 トンのトラックで、全体の 16.6%を占める 1,826 台だった。続くクラスも 3.5~9 トントラックで、販売台数は全体の 14.9%にあたる 1,641 台だった。それぞれ、販売実績数のうち現地生産車の割合は 100%、99.6%であった。

図2：2019と2020年の月別新車販売台数の推移



出所：ケニア自動車工業組合（KAM）

図3：クラス別販売傾向



出所：ケニア自動車工業組合（KAM）

メーカー別にみると、いすゞ自動車が38.9%のシェアで前年に引き続きトップを維持した。販売台数は4,266台と前年比14.3%減だったが、構成比は前年から0.5ポイント伸ばした。新型コロナウイルス感染発生直後に新しい座席タイプのバスを発表するなど、情勢の変化にも柔軟に対応した。トヨタ自動車がシェア22.1%の2,426台で2位、三菱自動車が同13.8%の1,518台で3位だった。日本メーカーによる新車販売台数は、全体の約8割を占めた（表1参照）。

表1：メーカー別新車販売台数の推移（単位:台、%）（△はマイナス値）

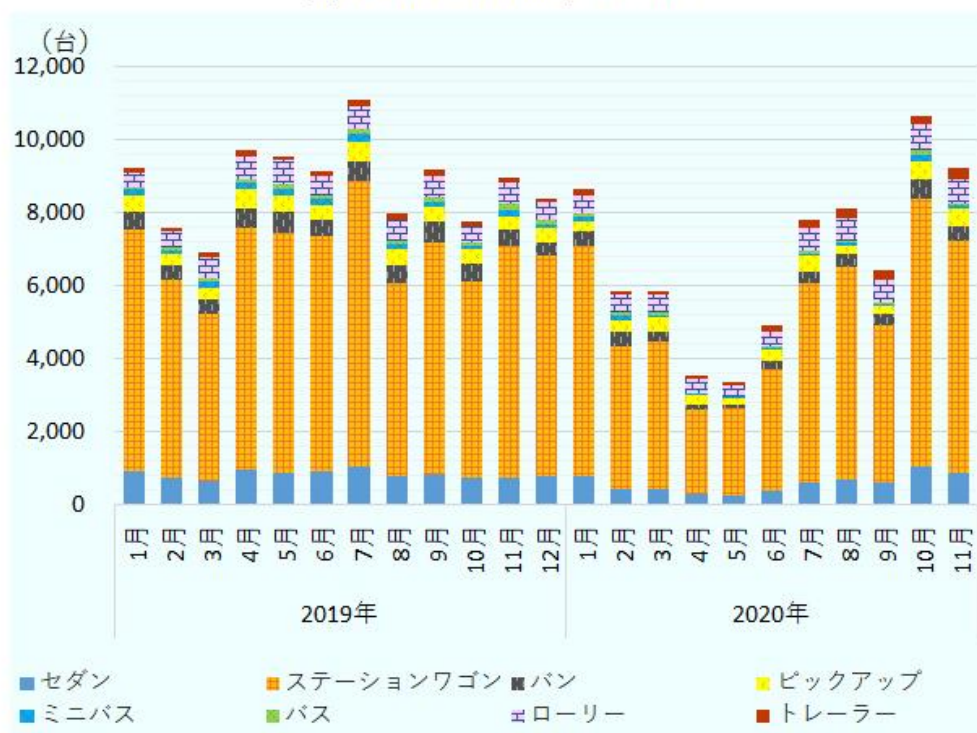
メーカー	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	構成比	前年比
いすゞ	3,658	4,860	6,321	4,545	3,686	4440	4979	4266	38.90%	△14.3%
トヨタ	3,182	4,065	3,440	2,285	2,235	3720	3313	2426	22.10%	△26.8%
三菱	1,140	2,774	3,153	2,106	1,461	1810	1858	1518	13.80%	△18.3%
マルチ	119	116	134	110	81	632	156	155	1.40%	△0.6%
タタ	1,005	1,116	1,210	832	543	559	571	717	6.50%	25.60%
フォード	543	579	856	410	448	487	294	239	2.20%	△18.7%
日産	27	564	605	741	381	508	374	221	2.00%	△40.9%
フォルクス ワーゲン	134	143	182	145	295	272	212	238	2.20%	12.30%
メルセデス・ ベンツ	2,154	345	598	343	211	196	268	180	1.60%	△32.8%
日野	233	686	594	346	273	253	224	139	1.30%	△37.9%
スカニア	233	239	338	233	140	160	167	150	1.40%	△10.2%
ランドロー バー	129	248	284	190	86	114	41	36	0.30%	△12.2%
ルノー	27		54	58	142	130	80	33	0.30%	△58.8%
スバル	121	146	265	77	77	189	42	42	0.40%	0.00%
マヒンドラ	112	141	157	153	113	70	81	81	0.70%	0.00%
ヒュンダイ	54	168	91	117	55	94	73	48	0.40%	△34.2%
合計（その他 含む）	14,168	17,299	19,492	13,534	10,723	14,003	12,981	10,977	100%	△15.4%

出所：ケニア自動車工業会（KMI）「Vehicle Sales for year 2013~2020」を基に作成

<中古車の新規登録台数はさらに低調の前年同期比 24.0%減>

新車と中古車を含む新規登録台数をみると、2020年1月から11月までの11カ月で前年同期比 23.3%減となる7万4,379台だった。登録台数から新車販売数を差し引いた中古車販売の見込み台数は前年同期比 24.0%減の6万4,691台に落ち込んだ。2020年の、新規登録台数に占める中古車の割合は87.0%で、その78.0%を乗用車（セダン、ステーションワゴン）が占めた(図4参照)。

図4：新規登録台数の推移と内訳



出所：Leading Economic Indicator Jan 2021, Kenya National Bureau of Statistics

<国内生産の底上げを目的とした中古車規制の強化は見送り>

2019年に、ケニア産業・貿易・企業開発省は中古車の輸入規制を強化する内容を含む国家自動車政策(NAP)案を発表した。この政策案には、国内製造業の振興を目的に段階的に中古車の輸入台数を減らすことを目指す内容が含まれており、話題になった。具体的には、輸入車の年式による規制を現行の8年未満から段階的に引き下げる方針だ。しかし、中古車輸入業者からの反対があり、施行には至っていない。また、周辺国にも似たようなルールがあるものの、地域共同体として共通のルールは導入されていない。

なお、ケニア政府は国内生産する新車台数を増やすため、CKD(コンプリートノックダウン)を現地生産とみなして、輸入完成車に課す関税(25%)や物品税(20~25%)を免除しており、いすゞイーストアフリカやトヨタケニアが出資するAVA(Associate Vehicle Assemblers)などはトラックなど商用車のCKD生産を行っている(表2参照)。

アセンブラー	組立可能台数	年間組み立て台数（占有率） （2019年）	オーナーシップ	ブランド	車種	都市名
いすゞ自動車	12,000	3,751 (31%)	100%外資	単体	中型商用車、 大型商用車	ナイロビ
AVA (Associated vehicle Assemblers)	10,000	2,860 (29%)	100%現地	複数	小型商用車、 大型商用車	モンバサ
Kenya Vehicle Manufacturers	18,000	1,000 (6%)	35%現地 65%外資	複数	小型商用車、 大型商用車	ティカ
Trans Africa Limited	1,000	400 (40%)	N/A	複数	N/A	モンバサ
モビウスモーターズ	5,760	0 (2019年時点)	100%外資	複数	N/A	モンバサ

出所：ケニア自動車工業組合（KAM）、EAC（2019年）

#### <コロナ禍では積極的に金融緩和>

新車販売台数が2015年にピークを迎え、2016年に伸び悩んだ要因として知られているのが、2016年に導入された上限金利だ。金利の上昇を防ぐため、民間銀行の金利について公定歩合プラス4%を上限とする銀行法案が可決された。この規制は2019年11月に撤廃されたが、中小零細企業は融資を受けることができなくなり、商用車の販売に影響したと言われている（[2019年11月25日付ビジネス短信参照](#)）。新型コロナウイルス禍においては、ケニア中央銀行（CBK）は公定歩合をそれまでの7.25%から7%まで引き下げる緩和政策をとった。ケニア銀行連盟も2020年3月19日、中小零細企業向けの救済策を承認。民間銀行は経営難に陥った中小零細企業に対し、債務減免措置を行うことになった。また、国内大手銀行のNCBAや信用協同金庫はトヨタ自動車やいすゞ自動車と連携し、トラックやバスを購入する中小零細企業向けの長期低金利ローンを発表した。結果として、中小企業の購買力は持ちこたえ、2020年下半期には商用車の販売に回復がみられた。



## モロッコ（生産・販売）：新型コロナ感染拡大を受け、2020年の新車販売は前年比2割減、生産は4割減

2021年8月12日 ラバト事務所（石橋洋一郎）

モロッコ自動車輸入者協会（AIVAM）の統計によると、2020年のモロッコの新車販売台数は、前年の16万5,918台（小型商用車1万7,729台を含む）から19.7%減の13万3,308台（同1万6,325台を含む）となった。AIVAMは、販売台数の減少は新型コロナウイルス感染拡大の影響だとしている。

<新車販売台数は前年比約20%減>

メーカー・ブランド別の乗用車販売台数をみると、1位は前年に続いてダチアで、3万6,548台（前年比17%減）、2位は同様にルノーで1万4,235台（前年比34%減）と続いたが、3位は前年4位だった現代が8,441台（前年比15%減）となり、順位を上げた。各社が軒並み前年の販売台数を下回る中、唯一、オペルが前年比47%増の5,679台と、順位を前年の11位から6位に上げている。日本メーカーでは日産自動車がトップ10に入っている（表参照）。

表：メーカー・ブランド別の新車（乗用車）販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

2020年 順位	(2019年 順位)	メーカー・ブランド	2019年	2020年	前年比	シェア
1	(1)	ダチア	44,228	36,548	△17%	31.20%
2	(2)	ルノー	21,673	14,235	△34%	12.20%
3	(4)	現代	9,937	8,441	△15%	7.20%
4	(3)	プジョー	10,818	7,650	△29%	6.50%
5	(5)	フォルクスワーゲン	9,668	7,227	△25%	6.20%
6	(11)	オペル	3,874	5,679	47%	4.90%
7	(6)	シトロエン	7,844	5,378	△31%	4.60%
8	(7)	フィアット	5,870	4,051	△31%	3.50%
9	(10)	フォード	3,988	3,613	△9%	3.10%
10	(9)	日産自動車	4,550	3,175	△30%	2.70%
11		その他	25,739	20,986	△18%	17.90%
合計			148,189	116,983	△21%	

出所：モロッコ自動車輸入者協会（AIVAM）

<自動車生産も前年比37%減>

モロッコでは、ルノーがタンジェとカサブランカの工場自動車（乗用車、小型商用車）を生産しており、グループPSAが2019年からケニトラの工場「208」モデルの生産を開始したが、両社とも生産活動に新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた。ルノーは2020年3月から4月にかけてモロッコ国内2工場の生産を一時停止、PSAも2020年3月19日から15日間、工場を一時停止するといった対応を迫られた。

国際自動車工業連合会（OICA）の統計をみると、2020年のモロッコの自動車生産台数は24万8,430台となり、昨年の39万4,652台から37%減と大きく減少した。モロッコの新型コロナウイルス感染状況は、2021年1月から6月初旬までは新規感染者数が減少して安定していたが、7月から感染第3波が到来しており、今後の感染拡大状況によっては2021年の自動車販売、生産に悪影響を及ぼすことが懸念される。

## エジプト（販売）：2020年の新車販売は23万台、前年比26.8%の大幅増

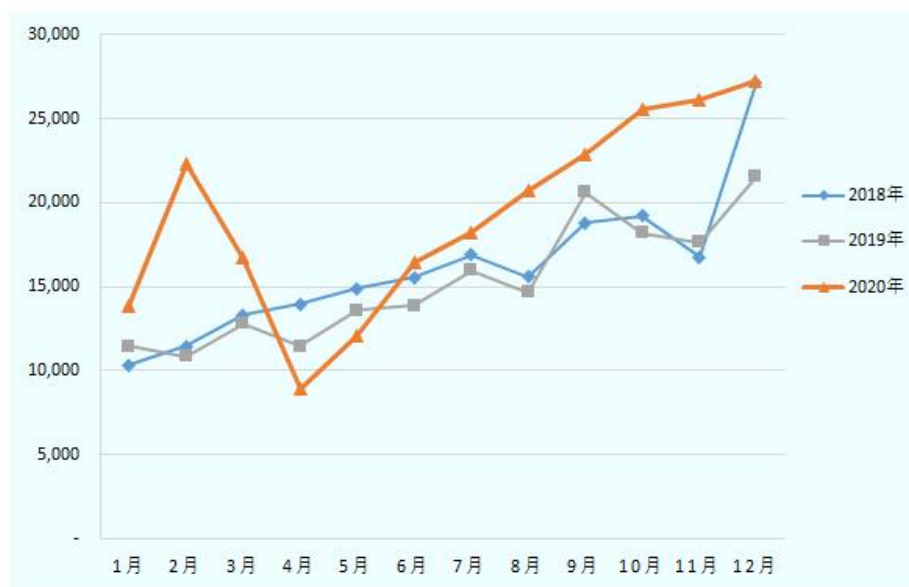
新型コロナで一時期減少も、下半期は急速に回復

2021年03月03日 カイロ事務所（井澤隼士）

エジプト自動車市場情報委員会（AMIC）の2021年1月の報告によると、2020年の新車販売台数は23万1,238台で、前年比26.8%の増加となった。2019年は18万2,713台で同5.8%減だったが、2020年は、新型コロナ禍にもかかわらず大幅に回復した。

新型コロナ禍の影響は確かにあった。感染症対策で外出規制や在宅勤務が行われたこともあり、4～5月は大幅に落ち込んだ（[2020年8月7日付ビジネス短信参照](#)）。しかし6月以降は急速に回復し、過去2年間の各月販売数を上回った（図1参照）。

図1：エジプトの月別自動車販売台数（台）

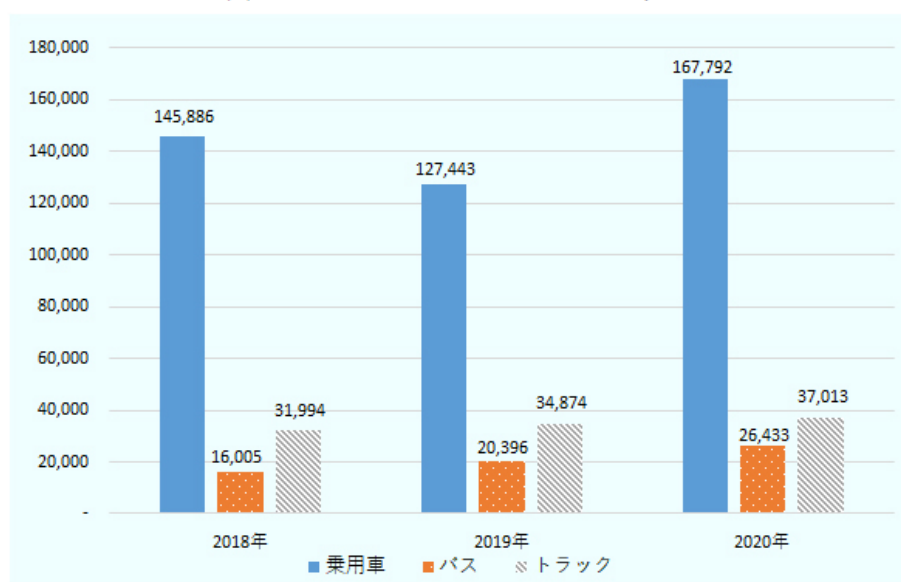


出所：AMIC

<車種別では乗用車とミニバスの伸び顕著>

車種別の内訳は、乗用車が約17万台で前年比31.7%増、バスは約2万6,000台で29.6%増、トラックは3万7,000台で6.1%増となった（図2参照）。バスでは、マイクロバスやミニバスの割合が多く、中型・大型バスは少なかった。エジプトでは地下鉄や路線バス網が十分に整備されておらず、乗用車や乗り合いのマイクロバスが市民の足として使われている。トラックでは、小型トラック（ピックアップトラック）が多く、貨物の輸送用などで利用される。

図2：2020年エジプト新車販売台数（台）



出所：AMIC

<輸入完成車の販売増加、現地組み立ては横ばい>

輸入乗用車の販売台数は前年比 53.3%増と、大幅に増加した。バスは 38.6%増で、日本などからマイクロバスの輸入が増えたことなどが要因だ。トラックの輸入は前年比 15%減だったが、完成車全体では、48.7%増と大幅な増加を見せた。

一方で、現地組み立て車の販売台数は 3.9%の微増にとどまった。バスが 24.3%、トラック 9.5%と大きく増加したが、乗用車は 5.1%減となった（表参照）。現地では日産が組み立て工場を有し、その他の大手自動車メーカーも委託生産や合弁事業を行っている。しかし、欧州からの完成車輸入には関税がかからないため、現地進出自動車メーカーへのインセンティブ不足が課題となっている。また、2020年は新型コロナウイルスの影響による役所の閉鎖などで新車登録手続きなど滞ったという。

表：2020年組立・完成車別の販売台数

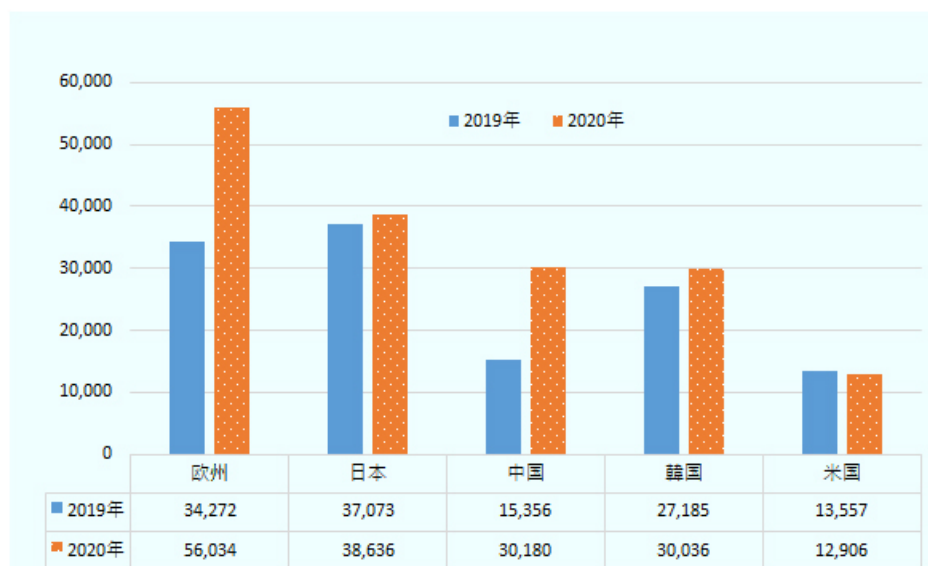
（単位：台、%）（△はマイナス値）

車種	2019年		2020年			
	組み立て車	完成車	組み立て車	前年比	完成車	前年比
乗用車	47,248	80,195	44,821	△ 5.1	122,971	53.3
バス	12,812	7,584	15,921	24.3	10,512	38.6
トラック	30,235	4,639	33,109	9.5	3,904	△ 15.8
合計	90,295	92,418	93,851	3.9	137,387	48.7

出所：AMIC

乗用車の販売台数は前年比 26.8%増で、うち欧州ブランドが 63.5%増となり、全体の伸びに大きく貢献した。欧州との関税協定によって 2019年に EUからの輸入車が無税となり、2020年に入ると販売価格に反映されて安価になったことが背景にある。中国も 96.5%と大幅に増え、日本は 4.2%増、韓国は 10.5%増、米国は 4.8%減となった（図3参照）。

図3：2020年の国・地域ブランド別販売台数（台）



注：現地組み立て車・完成車の合算  
出所：AMIC

#### <登録車数も増加傾向>

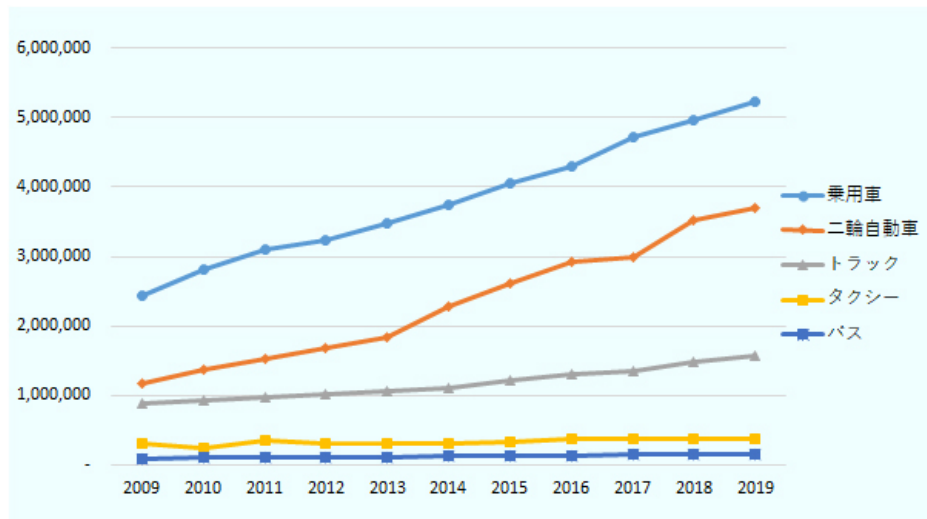
2014～2015年の新車販売は、30万台超を記録したが、2016年以降は20万台を下回ってきた。2020年、5年ぶりに20万台超えとなった要因としては、新型コロナ対策の中央銀行の利下げの効果や、2020年の消費者物価上昇率が5%台まで落ち着き、近年の物価上昇で委縮していた市民の消費意欲が回復したこと（[2021年1月19日付ビジネス短信参照](#)）などが考えられる。

エジプトの人口は2020年時点で1億人のところ、2030年には1億2,000万人に達すると予測されており、中間層も徐々に増えれば、長期的な需要増が期待される。カイロなどの都市部では、地下鉄など公共交通機関の整備も進むが、市民の移動に乗用車や乗り合いバス利用がなくなることはないだろう。

また近年、政府は中国との協力による電気バスの現地製造など、電気自動車（EV）普及を進めており、EVとその部品などの関税を引き下げた。また、国内で天然ガス生産が拡大しているため、天然ガス車の普及も目指す。政府は大気汚染や二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出の削減にも取り組んでおり、製造から20年以上の車の買い替えに特別金融支援を提供し、買い替え需要を喚起する方針も示した。

中央動員統計局によると、エジプト交通情報管理システムに登録されている車数は2019年時点で1,126万台となっており、2009年の513万台から倍増している。2019年時点では私有乗用車が523万台、二輪車が368万台、トラック（大型、小型を含む）が156万台、タクシーが37万台、バスが15万台となっている。人口増加や所得水準の向上、政府の施策などにより、今後も登録台数の増加が見込まれる。

図4：エジプトの車登録数（台）



出所：エジプト中央動員統計局（CAPMAS）

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/ora2/20210039>



本レポートに関するお問い合わせ先：  
日本貿易振興機構（ジェトロ）  
海外調査部 海外調査企画課  
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32  
TEL：03-3582-5544  
E-mail：ORA@jetro.go.jp