

主要国の自動車生産・販売動向

2020年10月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部

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、2019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、2019年の自動車販売台数は前年比4.5%減の9,136万台、生産台数は5.2%減の9,179万台であり、販売、生産とも金融危機の影響を受けた2009年以来の落ち込みとなった。販売、生産とも主要各国で前年比減となったことが背景にある。

本報告書が、関係各位のご参考となれば幸いです。

2020年10月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部

【免責条項】

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

.....

禁無断転載

目 次

《総論 2019 年の世界の自動車市場》	1
<アジア・大洋州>	5
中国（販売）：2019 年の自動車販売台数は前年比 8.2%減、日系では堅調なメーカーも	5
台湾（生産・販売）：2019 年の自動車生産・販売台数、5 年連続で減.....	7
韓国（生産）：韓国の 2019 年の自動車は生産、輸出ともに不振	9
韓国（販売）：韓国、2019 年のエコカーの販売・輸出は拡大.....	13
タイ（生産・販売）：2019 年の自動車生産、5 年ぶりのマイナス、辛うじて 200 万台維持.....	15
マレーシア（生産・販売）：2019 年の新車販売台数、4 年ぶりに目標の 60 万台を超える	16
インドネシア（生産・販売）：2019 年の自動車台数、生産・販売台数ともに減少するも完成車の輸出 は増加.....	19
フィリピン（販売）：2019 年の新車販売台数は 41 万台で 2.6%増、物品増税と 8 年ぶりの低成長が 影響.....	21
ベトナム（生産・販売）：2019 年の自動車販売は輸入車が牽引	22
インド（生産・販売）：2019 年度の自動車販売・生産が 2 桁台の落ち込み	28
ミャンマー（生産・販売）：2019 年の新車販売、国内生産台数とも前年比 25%増.....	33
オーストラリア（販売）：2019 年の自動車販売台数は 7.8%減、2011 年以降で最低水準	34
<北米・中南米>	36
米国（生産・販売）：2019 年の米国の新車販売台数は 1.3%減少するも、1,700 万台を維持	36
カナダ(1)（生産）：カナダの新車生産台数、2019 年は 3 年連続で減少	43
カナダ(2)（販売）：カナダの新車販売台数、2019 年は 2 年連続で減少	45
メキシコ(1)（生産）：2019 年の自動車生産は前年比 4.1%減、10 年ぶりの輸出減少が影響.....	47
メキシコ(2)（販売）：2019 年の自動車販売は 3 年連続の減少、130 万台に落ち込み.....	51
コロンビア（販売）：2019 年の新車販売台数は 2.7%増、ルノーが GM シボレーを抜き首位に.....	53
チリ（販売）：2019 年の新車販売台数、前年比 10.6%減も過去 3 番目の高水準.....	55
アルゼンチン（生産・販売）：2019 年のアルゼンチン自動車産業は低迷	57
ブラジル（生産・販売）：2019 年の自動車国内販売台数は前年比 8.6%増、生産台数も 2.3%増加	58
ペルー（販売）：2019 年の新車登録台数は前年比 2.4%増加	60
<欧州・ロシア・CIS>	61
EU（販売）：2019 年の EU の新車登録台数は前年比 1.2%増.....	61
英国(1)（生産）：2019 年の自動車生産、過去 10 年で最低水準に.....	65
英国(2)（販売）：3 年連続で自動車販売台数減、引き続き電動車が伸びる.....	67
ドイツ（販売）：乗用車新規登録台数、2009 年以来の高水準に	69
フランス（販売）：2019 年の乗用車新車登録台数、前年比 1.9%増で 4 年連続の 200 万台超え.....	71
イタリア（販売）：2019 年の新車登録台数はほぼ前年並み.....	74

スペイン（販売）：2019年のスペインの新車登録台数は前年比4.8%減.....	76
ベルギー（販売）：2019年の新車の新規登録台数は前年並み.....	79
オランダ（販売）：2019年の乗用車販売は前年並み、EVが拡大.....	81
スイス（販売）：2019年の自動車販売台数は30万台に回復、EV人気が持続.....	85
ポーランド（販売）：2019年の乗用車新規登録台数、7年連続最高を記録.....	87
チェコ(1)（生産）：2019年の乗用車生産、過去最高の2018年に届かず.....	89
チェコ(2)（販売）：2019年の新車登録台数は前年比減.....	91
ハンガリー（販売）：ハンガリーの2019年の新車登録台数は前年比15.6%増.....	94
ルーマニア（生産・販売）：2019年の新車販売台数は9.5%増、エコカーへの切り替えも増加.....	97
ロシア(1)（生産）：乗用車生産、2019年は前年比微減、足元では新型コロナの影響を受け生産に制限	99
ロシア(2)（販売）：2019年の自動車販売が前年比2.3%減、2016年以来の減少に転ずる.....	101
カザフスタン（生産）：2019年の乗用車組み立て台数、前年比49.3%増.....	103
<中東・アフリカ>.....	106
サウジアラビア（販売）：2019年の自動車販売台数はVAT導入前の水準に回復、中国車も急伸.....	106
トルコ（販売）：2019年の自動車販売は前年比22.8%減と低迷.....	107
イスラエル（販売）：2019年の新車登録は前年比5.1%減、日本ブランドのシェア増加.....	110
ケニア（販売）：2019年の自動車販売台数は前年比8.4%減、増税など影響か.....	112
南アフリカ共和国（生産・販売）：新車販売台数は2年連続減少も、生産台数は3年連続の増加.....	114
モロッコ（生産・販売）：2019年の乗用車生産台数はアフリカ1位、新車販売は前年比6.8%減.....	116
エジプト（販売）：2019年は新車販売台数5.8%減も、2020年上半期は22%増.....	118

《総論 2019年の世界の自動車市場》

本レポートは、2019年の世界の自動車の販売や生産に関わる情報について、各国別にジェトロの海外事務所の報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業連合会（OICA）の統計を基に、2019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2009年以降の落ち込み>

OICAによると、2019年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は4.5%減の9,136万台、自動車生産台数は5.2%減の9,179万台となった。2018年は横ばい（販売台数0.3%減、生産台数0.1%増）であり、金融危機の影響を受けた2009年以降の落ち込みとなった（表1）。

表1 世界の自動車販売・生産台数

（単位：台、%）

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
販売	台数	68,353,376	71,563,399	68,315,495	65,568,829	74,971,523	78,170,420	82,129,138	85,606,136	88,338,098	89,684,608	93,856,388	95,892,819	95,649,543	91,358,457
	伸び率	3.7	4.7	△ 4.5	△ 4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	3.2	1.5	4.7	2.2	△ 0.3	△ 4.5
生産	台数	69,222,975	73,266,061	70,729,696	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,236,171	87,310,834	89,776,465	90,954,850	95,057,929	96,746,802	96,869,020	91,786,861
	伸び率	4.1	5.8	△ 3.5	△ 12.7	25.6	3.0	5.5	3.7	2.8	1.3	4.5	1.8	0.1	△ 5.2

（出所）国際自動車工業連合会（OICA）

<主要国の動向>

2019年の販売台数・生産台数の国別順位をみると（表2、表3）、中国、米国、日本、ドイツ、インドが上位5カ国である。

世界最大の自動車市場である中国の販売台数は8.2%減の2,577万台、生産台数は7.5%減の2,572万台にとどまった。販売低迷の要因として、米中貿易摩擦、環境基準の強化、新エネルギー車補助金の削減などが指摘されている。販売低迷は、中国における自動車生産の減少につながった。

第2位の米国の販売台数は1.3%減の1,748万台となったものの、2015年以降5年連続で1,700万台を維持した。乗用車からクロスオーバーSUV(CUV)へのシフトが顕著となった。生産台数は3.7%減の1,088万台となった。販売減による足元での生産調整や、EVなどへの生産体制の見直しのほか、GMでのストライキが押し下げ要因となった。

第3位の日本の自動車販売台数は1.5%減の520万台となった。3年ぶりの減少であったが、消費増税や台風災害による客足の鈍化の影響などが指摘されている。生産台数は0.5%減の968万台であった。輸出台数は横ばい（0.0%増）の482万台、海外生産は5.6%減の1,885万台であった。

第4位のドイツの販売台数は5.1%増の402万台であった。2009年（405万台）以来の高水準となった。ディーゼル車やハイブリッド・EV車の販売が好調であった。生産台数は、輸出（乗用車）の落ち込み（12.7%減）を反映して9.0%減の466万台にとどまった。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74.8%（2019年）に達しており、国外需要の不振は生産にも影響を及ぼした。

第5位のインドの販売台数は13.3%減の382万台となった。販売台数の減少は2014年以來の5年ぶりであった。経済全般の不景気の長期化に加え、洪水による農村地域での販売の伸び悩み、ノンバンクをはじめとした金融機関の貸渋りなどが要因とされている。販売減により生産も12.2%減の452万台にとどまった。

EU全体の販売台数は1.3%増の1,781万台で、米国(1,748万台)とほぼ同等な市場規模である。EU加盟国で販売台数が100万台を超える国は、前述のドイツ(402万台)の他、フランス(276万台)、英国(268万台)、イタリア(213万台)、スペイン(150万台)の5カ国である。ドイツ(5.1%増)、フランス(2.3%増)は増加、イタリア(0.5%増)はほぼ横ばいであったのに対し、英国(2.4%減)、スペイン(4.0%減)は減少した。特に、英国は2017年から3年連続の減少となった。企業や消費者マインドの停滞や、不安定な政治経済、排出制限区域の設定などによる市場の混乱がその要因とされている。

ASEAN全体の販売台数は2.4%減の349万台であった。年間販売台数が100万台を超えるインドネシア(104万台、9.5%減)、タイ(101万台、3.3%減)の両国の販売不振が目立った。販売減を反映して生産台数も4.4%減の413万台であった。

2013年以降販売が減少していたブラジルとロシアは、2017年に増加に転じた。2019年はブラジルが8.6%増であったのに対して、ロシアは2.3%減とマイナスに転じた。両国とも販売のピーク時は2012年である。同年と2019年を比べるとブラジルが26.6%減(380万台→279万台)、ロシアが43.3%減(314万台→178万台)となっている。2019年の南アフリカ共和国の販売台数は2.8%減で、ピーク時の2013年と比べると17.5%減(65.1万台→53.7万台)の水準にとどまっている。

世界第7位の自動車生産国である韓国の2019年の生産台数は、395万台(1.9%減)と4年連続の生産減少となった。2019年の生産減少は、ルノーサムスの受託生産の減少、韓国GMのストライキによる生産停滞、国内生産ラインの調整などがその要因と指摘されている。

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6位)、トルコ(同14位)の2019年の自動車生産台数はそれぞれ2.8%減(399万台)、5.7%減(146万台)となった。メキシコの生産減少は、輸出の減少(3.4%減)とともに、国内販売の不振(7.2%減)によるものである。輸出については、米国向けは堅調(2.9%増)であったが、欧州向け(18.9%減)やアジア・大洋州向け(16.0%減)は大幅な減少となった。トルコの生産減少も輸出の減少(5.0%減)に加え、国内販売の大幅な不振(23.3%減)が要因となった。

(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	2017年		2018年		2019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	28,878,904	中国	28,080,577	中国	25,768,677	△ 8.2
2	米国	17,550,521	米国	17,701,402	米国	17,480,004	△ 1.3
3	日本	5,234,166	日本	5,272,067	日本	5,195,216	△ 1.5
4	インド	4,059,455	インド	4,400,151	ドイツ	4,017,059	5.1
5	ドイツ	3,810,408	ドイツ	3,822,060	インド	3,816,891	△ 13.3
6	英国	2,910,405	英国	2,742,472	ブラジル	2,787,850	8.6
7	フランス	2,549,402	フランス	2,692,748	フランス	2,755,696	2.3
8	イタリア	2,191,760	ブラジル	2,566,424	英国	2,676,918	△ 2.4
9	ブラジル	2,172,738	イタリア	2,122,365	イタリア	2,131,916	0.5
10	カナダ	2,038,799	カナダ	2,040,261	カナダ	1,975,855	△ 3.2
11	韓国	1,829,988	韓国	1,827,141	韓国	1,795,134	△ 1.8
12	ロシア	1,657,570	ロシア	1,821,320	ロシア	1,778,841	△ 2.3
13	メキシコ	1,530,498	スペイン	1,563,495	スペイン	1,501,260	△ 4.0
14	スペイン	1,434,593	メキシコ	1,465,442	メキシコ	1,359,671	△ 7.2
15	イラン	1,429,172	イラン	1,194,505	インドネシア	1,043,017	△ 9.5
16	オーストラリア	1,189,116	インドネシア	1,152,641	オーストラリア	1,034,379	△ 7.8
17	インドネシア	1,069,674	オーストラリア	1,121,396	タイ	1,007,552	△ 3.3
18	タイ	1,006,062	タイ	1,041,739	ポーランド	656,265	3.6
19	トルコ	980,277	アルゼンチン	803,050	イラン	655,515	△ 45.1
20	アルゼンチン	862,332	トルコ	641,550	ベルギー	644,041	0.7
21	ベルギー	633,642	ベルギー	639,434	マレーシア	604,287	1.0
22	ポーランド	577,297	ポーランド	633,284	オランダ	538,742	△ 0.1
23	マレーシア	576,636	マレーシア	598,598	南ア	536,611	△ 2.8
24	南ア	547,406	南ア	552,226	サウジアラビア	528,883	31.0
25	サウジアラビア	500,601	オランダ	539,203	トルコ	491,909	△ 23.3
26	オランダ	487,939	スウェーデン	418,090	スウェーデン	418,478	0.1
27	フィリピン	468,981	チリ	417,495	フィリピン	415,826	3.6
28	スウェーデン	442,836	サウジアラビア	403,857	アルゼンチン	408,674	△ 49.1
29	台湾	434,657	フィリピン	401,345	オーストリア	382,333	△ 2.9
30	オーストリア	402,924	オーストリア	393,738	スイス	356,039	4.3
	EU	17,347,614	EU	17,589,517	EU	17,813,165	1.3
	ASEAN	3,481,639	ASEAN	3,577,090	ASEAN	3,490,598	△ 2.4
	世界計	95,892,819	世界計	95,649,543	世界計	91,358,457	△ 4.5

(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	2017年		2018年		2019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	29,015,434	中国	27,809,196	中国	25,720,665	△ 7.5
2	米国	11,189,985	米国	11,297,911	米国	10,880,019	△ 3.7
3	日本	9,690,674	日本	9,729,594	日本	9,684,298	△ 0.5
4	ドイツ	5,645,584	インド	5,142,809	ドイツ	4,661,328	△ 9.0
5	インド	4,792,231	ドイツ	5,120,409	インド	4,516,017	△ 12.2
6	韓国	4,114,913	メキシコ	4,100,770	メキシコ	3,986,794	△ 2.8
7	メキシコ	4,094,832	韓国	4,028,834	韓国	3,950,617	△ 1.9
8	スペイン	2,848,317	ブラジル	2,881,018	ブラジル	2,944,988	2.2
9	ブラジル	2,736,802	スペイン	2,819,565	スペイン	2,822,355	0.1
10	フランス	2,225,700	フランス	2,267,764	フランス	2,202,460	△ 2.9
11	カナダ	2,194,003	タイ	2,167,694	タイ	2,013,710	△ 7.1
12	タイ	1,988,823	カナダ	2,025,794	カナダ	1,916,585	△ 5.4
13	英国	1,749,385	ロシア	1,768,546	ロシア	1,719,784	△ 2.8
14	トルコ	1,695,731	英国	1,604,328	トルコ	1,461,244	△ 5.7
15	ロシア	1,551,909	トルコ	1,550,260	チェコ	1,433,963	△ 0.6
16	イラン	1,515,396	チェコ	1,442,884	英国	1,381,405	△ 13.9
17	チェコ	1,305,865	インドネシア	1,343,714	インドネシア	1,286,848	△ 4.2
18	インドネシア	1,218,106	イラン	1,095,210	スロバキア	1,100,000	0.6
19	イタリア	1,142,210	スロバキア	1,093,215	イタリア	915,305	△ 13.8
20	スロバキア	1,032,445	イタリア	1,062,332	イラン	821,060	△ 25.0
21	ポーランド	689,783	ポーランド	659,652	ポーランド	649,864	△ 1.5
22	南ア	589,951	南ア	610,854	南ア	631,983	3.5
23	マレーシア	501,700	マレーシア	564,971	マレーシア	571,632	1.2
24	アルゼンチン	473,408	ルーマニア	476,769	ハンガリー	498,158	7.6
25	ハンガリー	418,435	アルゼンチン	466,649	ルーマニア	490,412	2.9
26	ベルギー	377,002	ハンガリー	463,000	モロッコ	394,652	△ 1.8
27	ルーマニア	363,688	モロッコ	402,085	ポルトガル	345,704	17.4
28	モロッコ	341,802	ベルギー	308,493	アルゼンチン	314,787	△ 32.5
29	台湾	291,563	ポルトガル	294,390	ベルギー	285,797	△ 7.4
30	パキスタン	250,800	スウェーデン	291,000	スウェーデン	279,000	△ 4.1
	EU	18,358,206	EU	18,604,079	EU	17,735,151	△ 4.7
	ASEAN	3,945,200	ASEAN	4,321,779	ASEAN	4,130,590	△ 4.4
	世界計	96,746,802	世界計	96,869,020	世界計	91,786,861	△ 5.2

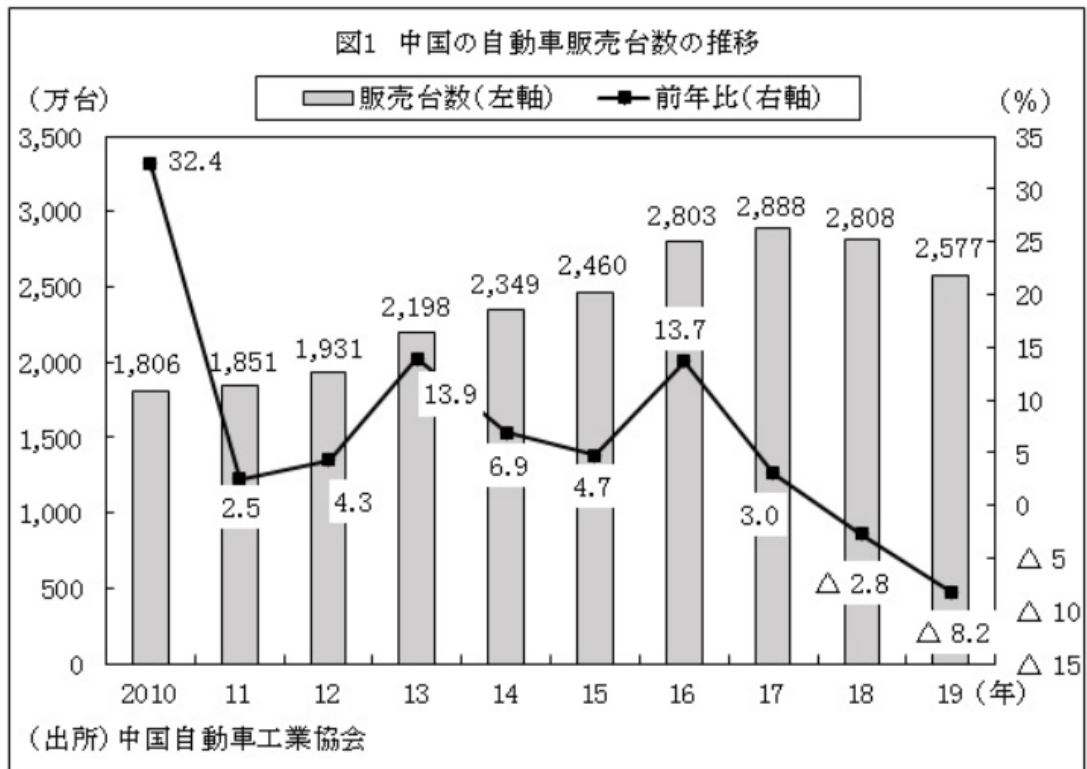
(出所)表1に同じ

<アジア・大洋州>

中国（販売）：2019年の自動車販売台数は前年比8.2%減、日系では堅調なメーカーも

2020年01月17日 広州事務所（河野円洋）

中国自動車工業協会は1月13日、2019年の自動車販売台数が前年比8.2%減の2,576万9,000台だったと発表した。販売台数は2年連続で前年比減となり、ピークの2017年と比べ約300万台減少した（図1参照）。

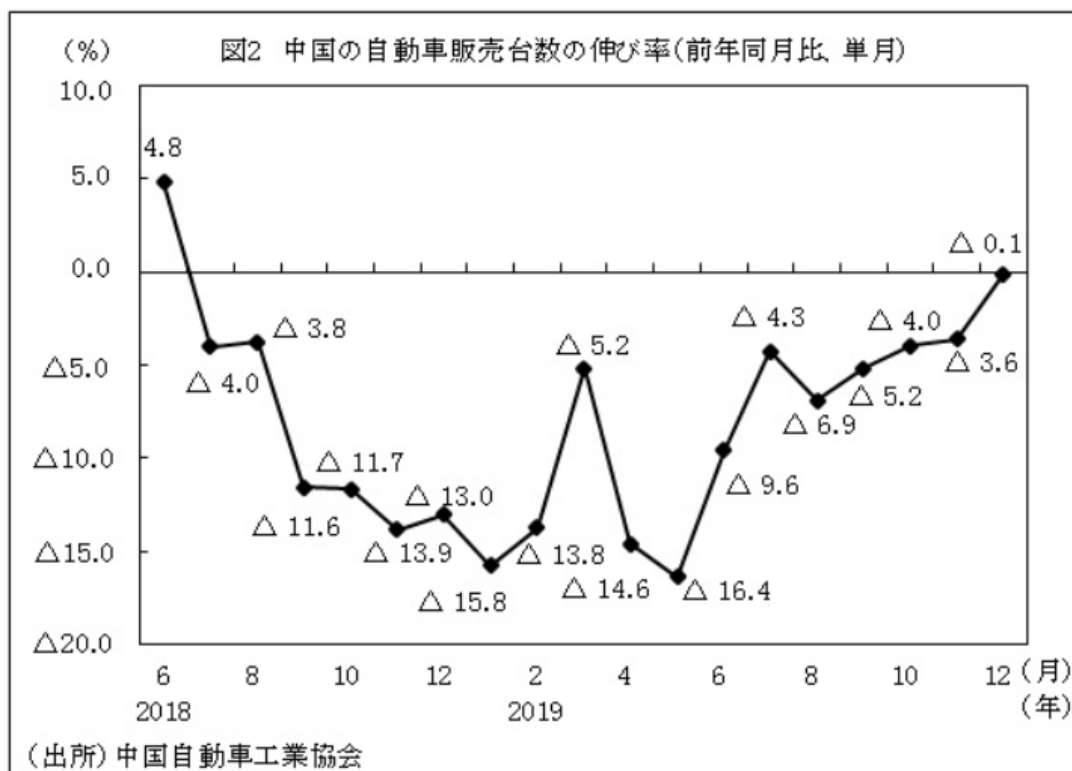


このうち、乗用車は前年比9.6%減の2,144万4,000台となり、減少幅は全体を上回った。カテゴリー別では、セダンが10.7%減、スポーツ用多目的車（SUV）が6.3%減、多目的車（MPV）が20.2%減、クロスオーバーが11.7%減だった。

また、商用車は前年比1.1%減の432万4,000台となった。

<単月で18カ月連続のマイナスに>

単月で販売台数の伸び率をみると、2019年12月は前年同月比0.1%減となり、18カ月連続でマイナスだった（図2参照）。ただし、減少幅は縮小している。



国別メーカーの2019年通年の販売台数では、中国ブランドの乗用車が前年比15.8%減の840万7,000台となり、全体を大きく押し下げた。乗用車販売台数に占めるシェアは39.2%と、2.9ポイント低下した。

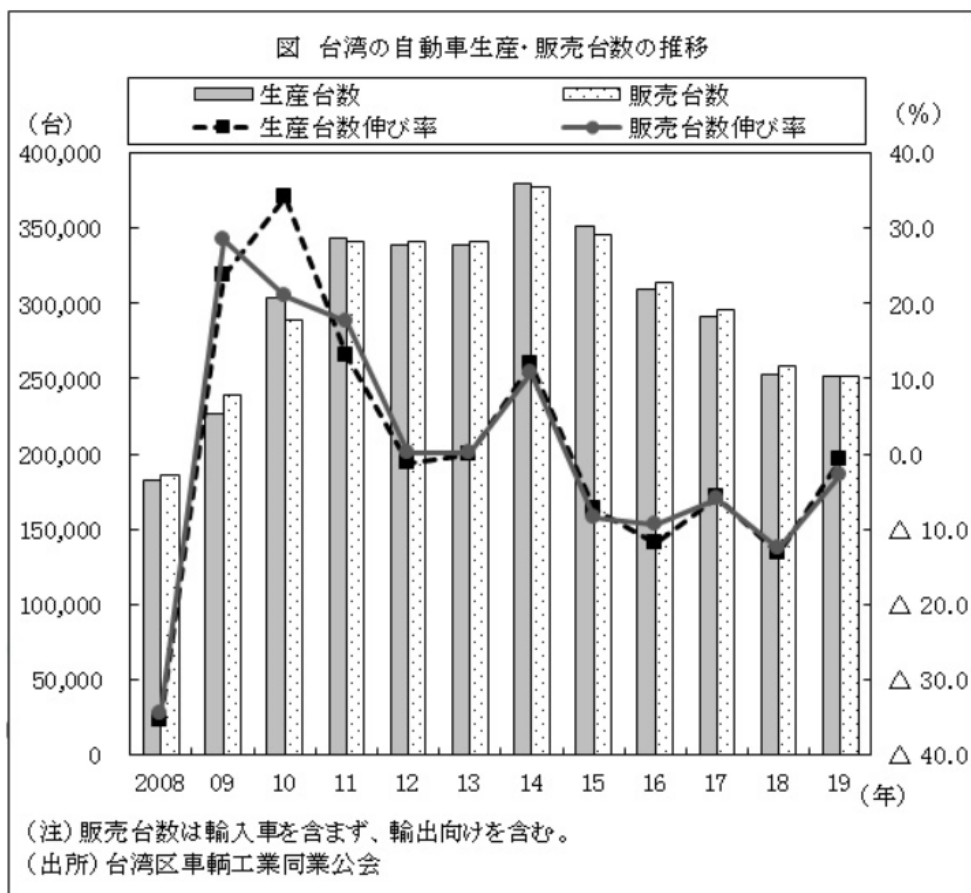
中国ブランドがシェアを落とす中で、日系上位3社は堅調さを維持している。トヨタ自動車は前年比9%増の約162万台、本田は8.5%増の155万4,433台と増勢を維持した。日産自動車は0.1%減の154万6,891台（輸入車を含む）となったものの、市場全体と比べると、わずかな減少にとどまっている。

同協会では、2019年は米中貿易摩擦、環境基準の強化、新エネルギー車補助金の削減などの影響を受け、下押し圧力が大きかったとしつつ、企業努力により下半期は回復傾向にあり、自動車業界全体は合理的な水準を維持したとしている。

台湾（生産・販売）： 2019年の自動車生産・販売台数、5年連続で減

2020年03月02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、2019年の台湾の自動車生産台数は前年比0.8%減の25万1,304台、販売台数（輸入車含まず、輸出向けを含む）は2.7%減の25万1,557台となった。これで5年連続で生産台数、販売台数ともに減少した。



2019年の生産台数をメーカー別にみると、トヨタと日野自動車が出資する1位の国瑞汽車（構成比41.7%）は前年比3.1%増の10万4,761台、2位の中華汽車（19.7%）は4.8%増の4万9,448台とそれぞれプラスに転じた一方、3位の裕隆汽車製造（15.0%、注1）は減少幅が縮小したものの、11.1%減と引き続きマイナスで推移している。4位の台湾本田汽車（12.1%）は昨年の13.1%増から15.1%減とマイナスに転じた（表1参照）。

表1 台湾のメーカー別自動車生産台数 (単位:台、%)

メーカー名	2017年	2018年	2019年	2019年	
				構成比	前年比
国瑞汽車	123,418	101,626	104,761	41.7	3.1
中華汽車	49,646	47,176	49,448	19.7	4.8
裕隆汽車製造	54,875	42,430	37,727	15.0	△ 11.1
台湾本田汽車	31,692	35,830	30,435	12.1	△ 15.1
福特六和汽車	17,719	12,968	17,212	6.8	32.7
三陽工業	13,328	12,336	10,575	4.2	△ 14.3
その他	885	875	1,146	0.5	31.0
合計	291,563	253,241	251,304	100.0	△ 0.8

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基にジェトロ作成

2019年の販売台数 25万 1,557 台のうち、台湾域内における販売台数は 87.1%を占めた。国瑞汽車（構成比 33.2%）、中華汽車（21.6%）、裕隆汽車製造（18.2%）の上位 3 メーカーは前年に引き続き減少した（表 2 参照）。4 位の台湾本田汽車（13.9%）は 15.5%減とマイナスに転じた一方、5 位の福特六和汽車（7.9%）は前年比 29.6%増とプラスに転じた。

表2 台湾域内のメーカー別自動車販売台数 (単位:台、%)

メーカー名	2017年	2018年	2019年	2019年	
				構成比	前年比
国瑞汽車	88,715	79,687	72,700	33.2	△ 8.8
中華汽車	49,350	48,369	47,227	21.6	△ 2.4
裕隆汽車製造	54,759	43,954	39,863	18.2	△ 9.3
台湾本田汽車	31,609	35,895	30,346	13.9	△ 15.5
福特六和汽車	17,177	13,398	17,358	7.9	29.6
三陽工業	13,312	12,267	10,502	4.8	△ 14.4
その他	848	1,019	1,079	0.5	5.9
合計	255,770	234,589	219,075	100.0	△ 6.6

(出所) 台湾区車輛工業同業公会資料を基にジェトロ作成

< 輸入車のシェアは台湾域内の総販売台数の 47.7% >

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 6.4%増の 20万 9,949 台、総新車販売台数（輸入車を含む）の 47.7%に達した（注 2）。輸入車の販売は引き続き堅調に推移している一方、台湾製自動車の販売は依然として不振が続いている。

構成比 1 位（23.9%）のトヨタは前年比 50.9%増の 5万 249 台、2 位（13.9%）のメルセデス・ベンツは 0.3%増の 2万 9,255 台となり、順位に変動はなかった。3 位（10.6%）のレクサスは 25.2%増の 2万 2,295 台となり、前年から順位を 1 つ上げた。マツダ（7.3%）は 35.2%減の 1万 5,368 万台で 5 位だった。

「U-CAR」によると、2020 年は排ガス規制や自動車安全検査基準など政策の変更により、新車への買い替えが大幅に推進されると見込んでいる。

(注 1) 生産台数には日産との合弁の裕隆日産汽車なども含む。

(注2) U-CAR ウェブサイト「2019年12月台湾自動車市場販売報告」(2020年1月2日)から。湾元へと引き上げられることになる。また、同修正条文は2017年8月18日に遡及(そきゅう)されることとなっており、2022年12月31日まで実施される見込みである。

韓国(生産): 韓国の2019年の自動車は生産、輸出ともに不振

2020年03月18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、2019年の国内生産台数は前年比1.9%減、国内販売台数(輸入車を除く)は0.9%減、輸出台数は2.0%減、海外生産台数は4.3%減となった。韓国の産業通商資源部は国内生産について、ルノーサムスンの受託生産の減少、韓国GM(ゼネラルモーターズ)のストライキによる生産停滞、国内生産ラインの調整などにより、1.9%減の395万614台だったと分析した(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、%)

項目	2017年	2018年	2019年		
			前年比		
メーカー別	現代	1,651,710	1,747,837	1,786,131	2.2
	起亜	1,522,520	1,469,415	1,450,102	△ 1.3
	韓国GM	519,385	444,816	409,830	△ 7.9
	ルノーサムスン	264,037	215,680	164,974	△ 23.5
	双龍	145,345	142,138	132,994	△ 6.4
	その他	11,916	8,819	6,583	△ 25.4
部門別	乗用車	3,735,399	3,661,601	3,612,587	△ 1.3
	バス	102,346	103,537	88,882	△ 14.2
	トラック	257,503	244,305	231,253	△ 5.3
	特装車	19,665	19,262	17,892	△ 7.1
合計	4,114,913	4,028,705	3,950,614	△ 1.9	

(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)

輸入車を除く国内販売台数は、韓国政府の需要喚起政策、メーカーによる新車マーケティングの強化などにもかかわらず、景気低迷、消費心理の萎縮、一部メーカーが新車を発売しなかったことなどにより、前年比0.9%減の153万8,826台となった(表2参照)。

表2 メーカー別・部門別国内販売台数の推移 (単位:台、%)

項目	2017年	2018年	2019年	前年比	
メーカー別	現代	688,939	721,100	741,842	2.9
	起亜	521,550	531,700	520,205	△ 2.2
	双龍	106,677	109,140	107,789	△ 1.2
	ルノーサムスン	100,537	90,369	86,859	△ 3.9
	韓国GM	132,378	93,317	76,471	△ 18.1
	その他	10,121	6,720	5,660	△ 15.8
部門別	乗用車	1,296,904	1,297,937	1,294,139	△ 0.3
	バス	62,747	66,040	57,390	△ 13.1
	トラック	182,156	170,154	170,531	0.2
	特装車	18,395	18,215	16,766	△ 8.0
合計	1,560,202	1,552,346	1,538,826	△ 0.9	

(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、世界の景気見通し不透明による需要減少、一部メーカーが新車を発売しなかったことを受け、北米を除く全地域での輸出が不振となり、前年比 2.0%減の 240 万 1,383 台だった (表 3 参照)。

表3 メーカー別輸出の推移 (単位:台、%)

メーカー	2017年	2018年	2019年	前年比
現代	963,938	995,898	1,042,732	4.7
起亜	958,805	912,587	900,704	△ 1.3
韓国GM	392,396	369,370	340,774	△ 7.7
ルノーサムスン	176,271	137,193	90,566	△ 34.0
双龍	37,008	32,855	25,011	△ 23.9
その他	1,776	1,748	1,596	△ 8.7
合計	2,530,194	2,449,651	2,401,383	△ 2.0

(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)

2 大メーカーの海外生産台数については、現代は米国やブラジルが増加したものの、中国、インド、チェコ、ロシア、トルコが減少し、前年比 7.3%減の 262 万 3,976 台となった。起亜はスロバキアと米国が増加し、2.5%増の 125 万 9,349 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、%)

メーカー・国	2017年	2018年	2019年	前年比
現代	2,838,661	2,829,667	2,623,976	△ 7.3
インド	678,017	713,108	682,100	△ 4.3
中国	827,941	806,214	663,491	△ 17.7
米国	328,400	322,500	336,000	4.2
チェコ	361,030	345,490	313,347	△ 9.3
ロシア	233,500	246,500	245,000	△ 0.6
ブラジル	182,773	192,855	206,038	6.8
トルコ	227,000	203,000	178,000	△ 12.3
起亜	1,205,500	1,228,870	1,259,349	2.5
スロバキア	335,600	333,000	344,000	3.3
中国	354,607	361,570	293,100	△ 18.9
メキシコ	221,500	294,600	286,600	△ 2.7
米国	293,793	239,700	270,700	12.9
インド	-	-	64,949	-
合計	4,044,161	4,058,537	3,883,325	△ 4.3

(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、2019 年の輸入乗用車販売 (KAIDA 会員企業の登録ベース) は、前年比 6.1%減の 24 万 4,780 台となった。日本車は、2019 年上半期までは堅調だったが、日本製品に対する不買運動を受け、ホンダを除いて減少が目立った (表 5 参照)。

表5 メーカー・ブランド別輸入乗用車販売台数(単位:台、%)

メーカー・ブランド	2017年	2018年	2019年	
				前年比
メルセデス・ベンツ	68,861	70,798	78,133	10.4
BMW	59,624	50,524	44,191	△ 12.5
レクサス	12,603	13,340	12,241	△ 8.2
アウディ	962	12,450	11,930	△ 4.2
トヨタ	11,698	16,774	10,611	△ 36.7
ボルボ	6,604	8,524	10,570	24.0
クライスラー	7,284	7,590	10,251	35.1
MINI	9,562	9,191	10,222	11.2
ホンダ	10,299	7,956	8,760	10.1
フォード	10,727	11,586	8,737	△ 24.6
フォルクスワーゲン	-	15,390	8,510	△ 44.7
ランドローバー	10,740	11,772	7,713	△ 34.5
ポルシェ	2,789	4,285	4,204	△ 1.9
プジョー	3,697	4,478	3,505	△ 21.7
シボレー	-	-	3,270	-
日産	6,285	5,053	3,049	△ 39.7
ジャガー	4,125	3,701	2,484	△ 32.9
インフィニティ	2,697	2,130	2,000	△ 6.1
合計(その他を含む)	233,088	260,705	244,780	△ 6.1

(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。

(出所) 韓国輸入自動車協会(KAIDA)

なお、2020年の自動車産業については、先行きが不透明だ。新型コロナウイルス感染症を受けた中国の旧正月（春節）の連休延長により、在中国自動車部品メーカーの生産が中断し、これを受けて韓国完成車メーカーの生産が減少したためだ。産業通商資源部によると、中国は韓国の自動車部品輸入の29.2%を占め、ワイヤーハーネス、ハンドル、エアバッグなど、主に労働集約型の自動車部品を中国に依存している。

実際、現代自動車の2020年2月販売業績をみると、国内販売が前年同月比26.4%減の3万9,290台、海外販売が10.2%減の23万5,754台となった。同社は、新型コロナウイルス感染症による生産停滞と世界における需要減少が影響したと発表した。

韓国（販売）：韓国、2019年のエコカーの販売・輸出は拡大

2020年03月19日 ソウル事務所（諸一（ジェ・イル））

3月に発表された2019年韓国の自動車産業は生産、輸出ともに落ち込んだものの（[2020年3月18日記事参照](#)）、低公害車（エコカー）については状況が異なっている。韓国自動車産業協会（KAMA）が発表（2020年1月）した自動車産業統計によると、韓国の2019年における低公害車（エコカー）の国内販売台数は前年比18.5%増の11万219台、輸出台数は31.8%増の25万8,937台となった。2019年の自動車全体では生産、国内販売、輸出ともに不振だったが、産業通商資源部の発表資料（1月）によると、低公害車は国内販売、輸出ともに過去最高を記録した。

低公害車の国内販売台数は、プラグインハイブリッド（PHEV）を除く全ての種類が増加した。特に、水素電気自動車などの燃料電池自動車（FCV）は、水素を充填（じゅうてん）する水素ステーションなどインフラが拡充されたことから、前年に比べ5.6倍となった（表1参照）。

表1 低公害車の種類別国内販売 (単位:台、%)

種類	2018年	2019年	前年比
ハイブリッド車(HV)	62,136	75,966	22.3
電気自動車(EV)	29,441	29,683	0.8
燃料電池自動車(FCV)	744	4,194	463.7
プラグインハイブリッド車(PHEV)	730	376	△ 48.5
合計	93,051	110,219	18.5

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

輸出台数は、世界的な環境規制の強化に伴って需要が増加し、全ての種類で増加した（表2参照）。ハイブリッド車（HV）のモデルではヒュンダイ・アイオニック、電気自動車（EV）のモデルではヒュンダイ・コナなどが輸出増加を牽引した。

表2 低公害車の種類別輸出 (単位:台、%)

種類	2018年	2019年	前年比
ハイブリッド車(HV)	138,192	150,615	9.0
電気自動車(EV)	38,524	76,099	97.5
燃料電池自動車(FCV)	19,486	31,435	61.3
プラグインハイブリッド車(PHEV)	227	788	247.1
合計	196,429	258,937	31.8

(出所)韓国自動車産業協会(KAMA)

輸出を地域別にみると、欧州が前年比58.7%増、北米が9.2%増になるなど、先進国を中心に好調だった（表3参照）。

表3 低公害車の地域別輸出（単位：台、％）

区分	2018年	2019年	
		2019年	前年比
欧州	100,384	159,301	58.7
EU	89,722	146,112	62.8
北米	59,351	64,791	9.2
米国	46,329	50,000	7.9
中東	26,565	24,282	△ 8.6
アジア	2,403	4,849	101.8
オセアニア	1,435	2,534	76.6
中南米	5,566	2,374	△ 57.3
アフリカ	725	806	11.2
合計	196,429	258,937	31.8

(出所) 韓国自動車産業協会(KAMA)

低公害車における法制度については、税制優遇措置が延長されるなど、2020年も販売台数の増加が見込まれている（表4参照）。

表4 低公害車における法制度

法制度	主要内容	関連法規
水素電気自動車の個別消費税減免	適用期限：2020年1月1日～2022年12月31日 減免限度：400万ウォン	租税特例制限法第109条7 (環境親和的自動車に対する個別消費税の減免)
電気自動車および水素電気自動車の取得税減免	適用期限：2020年1月1日～2021年12月31日 減免限度：140万ウォン	地方税特例制限法第66条4 (交換自動車などに対する減免)
電気・水素電気バスの取得税の免除	取得税を100%免除	地方税特例制限法第70条4 (運送事業支援のための減免)
低公害車の普及制度の拡大	低公害車の補給目標制度の全国施行(補給基準および算定方法は協議中)	大気環境保全法第58条の2 (低公害車の普及)

(出所) 国家法令情報センター

なお、産業通商資源部は「市場自立型3世代EV産業育成事業」を公告した。2020年から2025年まで総額3,856億ウォン（約327億7,600万円、1ウォン＝約0.085円）規模で、中小・中堅自動車部品メーカーを対象に支援する予定だ。重点支援分野として、低公害車の競争力の核心技術となる(1)エネルギー貯蔵および充電（バッテリーパックの小型化および軽量化など）、(2)駆動および電力変換（モーターの効率改善）、(3)空調および熱管理（熱管理システムの最適化など）、(4)水素燃料電池（耐久性の向上など）の4つを選定し、支援していくとした。

なお、2020年の自動車産業については、先行きが不透明だ。新型コロナウイルス感染症を受けた中国の旧正月（春節）の連休延長により、在中国自動車部品メーカーの生産が中断し、これを受けて韓国完成車メーカーの生産が減少したためだ。産業通商資源部によると、中国は韓国の自動車部品輸入の29.2%を占め、ワイヤーハーネス、ハンドル、エアバッグなど、主に労働集約型の自動車部品を中国に依存している。

実際、現代自動車の2020年2月販売業績をみると、国内販売が前年同月比26.4%減の3万9,290台、海外販売が10.2%減の23万5,754台となった。同社は、新型コロナウイルス感染症による生産停滞と世界における需要減少が影響したと発表した。

タイ（生産・販売）：2019年の自動車生産、5年ぶりのマイナス、辛うじて200万台維持

2020年01月30日 バンコク事務所（高谷浩一、トンワニッチャノッパクン・ニチャーパッタラ）

タイ工業連盟(FTI)自動車部会は1月22日、2019年の自動車生産台数が前年比7.1%減の201万3,710台となったと発表した(表参照)。2014年の188万台を底に、タイ経済に歩調を合わせて回復基調に転じ、2018年には5年ぶりに200万台を上回る217万台の生産を記録したが、2019年は一転して5年ぶりのマイナスになった。FTIは2019年10月18日に同年の自動車生産台数を年初予想の215万台から200万台に下方修正していた。

12月単月では前年同月比20.8%減の13万4,208台と大幅に落ち込み、8カ月連続のマイナス、3カ月連続の2桁減となった。

2019年の生産台数の内訳をみると、国内販売向けが前年比4.7%減の97万6,546台、輸出向けが9.2%減の103万7,164台で、国内販売、輸出ともに落ち込んだ。車種別では、乗用車が9.1%減となる80万4,340台、商用車が5.7%減の120万9,370台となった。

FTIは、米中貿易摩擦や通貨バツ高、海外からの観光客減少、干ばつによる農家の購買力低下、弱い内需、政治リスクによる影響が懸念されるものの、2020年の自動車生産台数について、2019年10月18日の2019年最終見通しと同じ国内販売向け100万台、輸出向け100万台、合計200万台と発表した。

2019年の自動車輸出台数は、前年比7.6%減の105万4,103台となったが、減少は主にバツ高と米中貿易摩擦による世界的な景気減速によるもので、仕向け地別にみると、輸出台数が増加した地域は中近東(21.8%増)しかなく、それ以外のアジア(0.8%減)や欧州(5.5%減)、オセアニア(15.2%減)、北米(16.5%減)、中南米(24.2%減)、アフリカ(19.5%減)は軒並みマイナスとなった。FTIは2020年の自動車輸出台数を前年比5.1%減の100万台と見込んでいる。

2019年の自動車の国内販売台数は前年比3.3%減の100万7,552台となった。減少は主に景気後退と金融機関による自動車ローン規制の強化によるもので、12月は前年同月比21.4%減の8万9,285台と、7カ月連続のマイナスとなった。FTIは2020年の国内販売台数を前年比0.7%減の100万台とみている。

表 2019年12月および2019年1～12月の自動車
生産、国内販売、輸出台数 (単位:台、%)

項目	2019年12月		2019年1～12月	
	台数	前年 同月比	台数	前年比
生産	134,208	△20.8	2,013,710	△7.1
国内販売	89,285	△21.4	1,007,552	△3.3
輸出	72,265	△24.3	1,054,103	△7.6

(注) 国内ディーラーの在庫などの関係から国内販売台数と輸出台数の和は生産台数に一致しない。
(出所)タイ工業連盟(FTI)データからジェトロ作成

マレーシア（生産・販売）：2019年の新車販売台数、4年ぶりに目標の60万台を超える

2020年02月20日 クアラルンプール事務所（エスター頼敏寧）

マレーシアの2019年の新車販売台数は前年比1.0%増の約60万4,300台となり、2015年以来、4年ぶりに60万台を超えた。第2国民車のプロドゥアは過去最高の販売台数を達成し、約4割のシェアを占めた。第1国民車のプロトンの販売台数は54.7%増と大幅に拡大してシェア2位に躍進した。2020年は国家自動車政策の改定版（NAP2020）の発表が予定される一方、自動車課税制度の再構築など、業界全体として動きがありそうだ。

<2019年の試算台数は前年比1.2%増>

マレーシア自動車連盟（MAA）は1月22日、2019年通年の新車販売台数を、目標台数を超える前年比1.0%増の60万4,287台と発表した（表1参照）。うち、乗用車が3.2%増の55万179台、商用車が17.4%減の5万4,108台だった。新車販売台数が60万台を超えたのは2015年以来4年ぶり。

表1：自動車販売台数の内訳

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2018年通年		2019年通年		
	販売台数	シェア	販売台数	シェア	前年比
乗用車	533,099	100.0	550,179	100.0	3.2
国民車	294,795	55.3	342,741	62.3	16.3
プロトン	64,744	12.1	100,183	18.2	54.7
プロドゥア	227,243	42.6	240,341	43.7	5.8
イノコム	2,808	0.5	2,217	0.4	△ 21.0
国民車以外	238,304	44.7	207,438	37.7	△ 13.0
ホンダ	102,282	19.2	85,418	15.5	△ 16.5
トヨタ	43,446	8.1	52,515	9.5	20.9
商用車	65,499	100.0	54,108	100.0	△ 17.4
国民車	141	0.2	39	0.1	△ 72.3
イノコム	141	0.2	39	0.1	△ 72.3
国民車以外	65,358	99.8	54,069	99.9	△ 17.3
トヨタ	22,105	33.7	16,576	30.6	△ 25.0
合計	598,598	100.0	604,287	100.0	1.0
国民車	294,936	49.3	342,780	56.7	16.2
国民車以外	303,662	50.7	261,507	43.3	△ 13.9

出所：マレーシア自動車連盟(MAA)資料を基に作成

2019年の生産台数は前年比1.2%増の57万1,632台だった（表2参照）。全体の9割強を占める乗用車が53万4,115台と前年より2.6%増加した一方、商用車が15.6%減の3万7,517台に縮小した。

表2：自動車生産台数の内訳（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2018年通年	2019年通年	
	生産台数	生産台数	前年比
乗用車	520,526	534,115	2.6
商用車	44,445	37,517	△ 15.6
合計	564,971	571,632	1.2

出所：マレーシア自動車連盟(MAA)資料を基に作成

< 国民車メーカーが堅調 >

メーカー別に2019年の自動車販売台数をみると、シェア39.8を占める第2国民車のプロドゥアが、前年比5.8%増の24万341台と過去最高を記録し、引き続き市場をリードした（表3参照）。2019年1月に新発売したスポーツ用多目的車（SUV）「アルス」が好調で、年間3万115台を売り上げ、マレーシアで最も売れたSUVとなった。

表3：主要メーカー(上位10位)別の自動車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

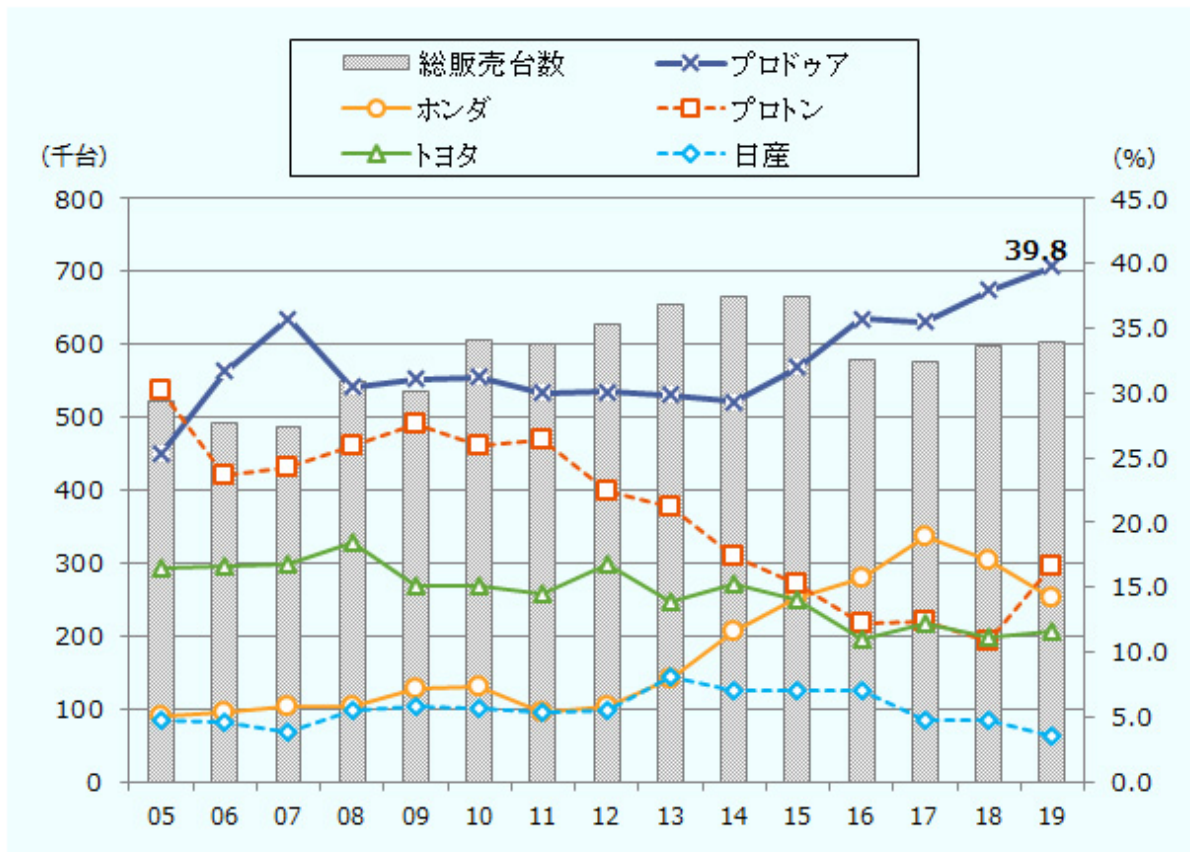
メーカー	2019年通年			内訳	
	販売台数	シェア	前年比	乗用車	商用車
プロドゥア	240,341	39.8	5.8	240,341	0
プロトン	100,183	16.6	54.7	100,183	0
ホンダ	85,418	14.1	△ 16.5	85,418	0
トヨタ	69,091	11.4	5.4	52,515	16,576
日産	21,239	3.5	△ 25.8	16,178	5,061
マツダ	11,651	1.9	△ 27.4	11,543	108
メルセデス・ベンツ	10,535	1.7	△ 21.7	10,021	514
三菱自動車	9,981	1.7	△ 13.7	2348	7633
BMW	9,300	1.5	△ 22.6	9,300	0
いすゞ	8,983	1.5	△ 19.6	9	8974
総計	604,287	100.0	1.0	550,179	54,108

出所：マレーシア自動車連盟(MAA)資料を基に作成

第1国民車のプロトンは、前年比54.7%増の10万183台で市場シェアの16.6%を占め、4位から2位に躍進した。同社によると、4年ぶりに販売台数が10万台に達し、市場シェアも2014年以來の高い水準となった。中国の吉利汽車との提携後に発売した自社初のSUV「X70」のほか、「サガ」「ペルソナ」などモデルチェンジを行った4車種が販売を後押しした。

対照的に、外資系および、日系メーカーはほぼ軒並み前年を下回った（図参照）。日系では、ホンダが16.5%減の8万5,418台でシェア2位から3位に下落した。日産（前年比25.8%減）、マツダ（27.4%減）、三菱自動車（13.7%減）、いすゞ（19.6%減）も2桁減となった。他方、トヨタは5.4%増の6万9,091台だった。2019年1月にモデルチェンジした「ヴィオス」、4月に新発売した「ヤリス」の販売が寄与したとみられる。

図：自動車販売台数と各社シェアの推移



注：トヨタはレクサスを含む。

出所：マレーシア自動車連盟(MAA)資料を基に作成

<NAP2020、2月に発表か>

2020年の新車販売台数見通しについては、MAAは世界経済成長の鈍化に鑑みて、前年比0.5%増の60万7,000台という控えめな予測を立てている。

2020年は国家自動車政策の改定版（NAP2020）の発表が予定されており、マレーシア国際貿易産業省（MITI）のロックマン・ハキム事務次官によると、2月には公表される見通しだ（1月23日付「ザ・マレーシアン・リサーチ」紙）。NAP2020は、省エネ車（EEV）から次世代自動車（NXGV）への移行、モビリティ・アズ・ア・サービス（MaaS）、インダストリー4.0などの最新技術の活用も盛り込んだ包括的な方針になるとみられ、業界から注目を集めている。

他方、2020年に入ってから、MITIと財務省は自動車に課せられる物品税制度の再構築を検討している。制度の詳細は1月31日時点で未発表だが、関係者は販売台数に影響の大きい物品税の動向を注視している。

インドネシア（生産・販売）：2019年の自動車台数、生産・販売台数ともに減少するも完成

車の輸出は増加

2020年02月10日 ジャカルタ事務所（北條恵理）

インドネシア自動車工業会（GAIKINDO）の発表によると、2019年のインドネシアの自動車販売台数は103万126台だった。2015年から増加傾向が続き、2018年の販売台数は約115万台となったが、2019年の前年比は10.5%の減少だった（表1参照）。

表1 カテゴリー別販売台数の推移 （単位：台）

カテゴリー		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
乗用車	セダン	17,422	13,832	8,335	6,704	6,412
	4×2	545,338	608,034	596,146	634,378	557,613
	4×4	8,603	4,928	3,439	3,150	4,060
	LCGC	165,434	235,171	234,554	230,443	217,454
商用車	バス	3,743	3,959	3,597	3,519	3,774
	ピックアップ	186,175	120,652	128,278	143,473	135,383
	トラック	74,769	66,774	39,348	113,909	93,594
	ダブルキャビン	12,034	9,344	13,667	15,730	11,836
合計		1,013,518	1,062,694	1,027,364	1,151,306	1,030,126

（出所）インドネシア自動車工業会（GAIKINDO）

ブランド別の販売台数は、首位がトヨタの33万1,797台（前年比5.8%減）で、ダイハツが17万7,284台（12.6%減）で続いた（表2参照）。「ビジネス・インドネシア」紙（1月18日）によると、トヨタは、7人乗り小型ミニバン（MPV）の「アバンザ」の売れ行きが好調で、前年比5%増の約8万1,900台となった。その他のモデルでは、スポーツ用多目的車（SUV）「ラッシュ」が約6万1,500台、MPV（多目的車）の「キジャン」が約5万2,900台と続いた。

トヨタは、インドネシア国内販売シェアを、前年の30.6%から2019年は32.2%と増やしている。トヨタ・アストラ・モーター（TAM）エグゼクティブゼネラルマネジャーのフランシスクス・スルヨプラノト氏は「インドネシアの消費環境や消費ニーズに合わせたことが成功につながった」と述べた（「ビジネス・インドネシア」紙1月18日）。インドネシアでは、日本ブランドのシェアが95%強と高い水準を維持している一方で、中国ブランドのウーリンの国内販売台数が前年比31.4%増え、国内販売シェアが前年の1.5%から2.2%へと増加した。

表2 ブランド別販売台数 (単位:台、%)

順位	ブランド名	2018年	2019年	前年差	シェア
1	トヨタ	352,161	331,797	△20,364	32.2
2	ダイハツ	202,738	177,284	△25,454	17.2
3	ホンダ	162,170	137,339	△24,831	13.3
4	三菱自動車	142,861	119,011	△23,850	11.6
5	スズキ	118,014	100,383	△17,631	9.7
6	三菱ふそう	51,470	42,754	△8,716	4.2
7	日野自動車	39,737	31,068	△8,669	3.0
8	いすゞ自動車	26,098	25,270	△828	2.5
9	上汽通用五菱汽車(ウーリン)	17,002	22,343	5,341	2.2
10	日産	6,885	12,302	5,417	1.2
11	ダットサン	10,433	6,487	△3,946	0.6

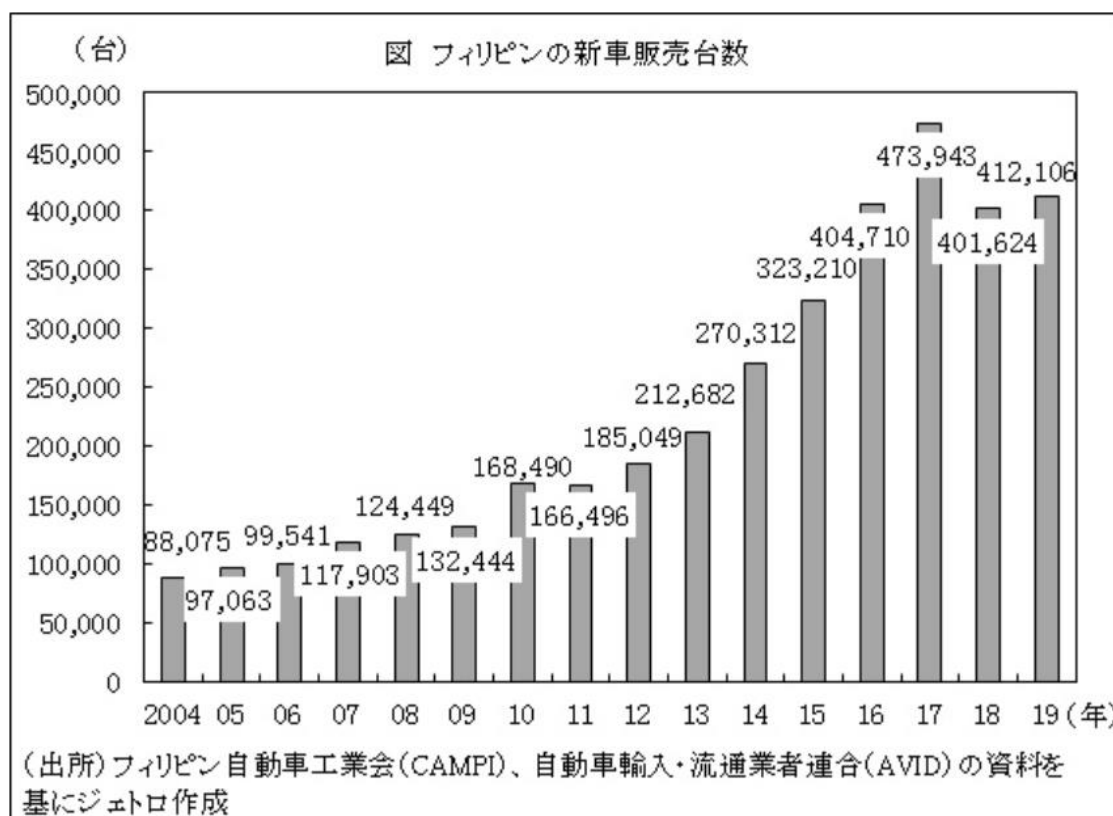
(出所)インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)

自動車の輸出では、完成車(CBU)の輸出が33万2,023台と前年の26万4,553台から増加しており、4年連続の伸びになっている。一方、内需の停滞が響き、2019年の自動車生産台数は128万6,848台で前年比4.2%減少した。

フィリピン（販売）：2019年の新車販売台数は41万台で2.6%増、物品増税と8年ぶりの低成長が影響

2020年03月11日 マニラ事務所（坂田和仁）

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1月28日付発表資料によると、2019年の新車販売台数は前年比2.6%増の41万2,106台となった（図参照）。



2018年は、1月の自動車物品税の増税（[2018年3月27日記事参照](#)）に加えて、通年のインフレ率が5.2%と、政府目標の2~4%を超える高水準になり、高価格品の買い控えなどの影響から新車販売台数が落ち込み、2018年は7年ぶりに前年を下回った。

2019年に入っても物品税増税の影響は残り、国家予算の成立も想定より3カ月半遅れたことや、米中貿易摩擦による世界的な企業心理の悪化、設備投資の抑制などの影響でフィリピンの2019年通年の経済成長率が5.9%と、8年ぶりの低水準となったことが新車販売台数の低成長につながったと考えられる。

政府は2020年初早々に国家予算を成立させ、2020年の経済成長率目標を6.5~7.5%と掲げて巻き返しを図る。AVIDのマリアフェ・ペレス・アグド会長は「2020年は過去最大の4兆1,000億ペソ（約8兆6,000万円、1ペソ=約2.1円）の国家予算を財源とした高速道路など経済成長に必要な交通インフラプロジェクトの進捗が見込まれ、経済成長と新車販売台数の成長が期待できる」としている。

ベトナム（生産・販売）：2019年の自動車販売は輸入車が牽引

2020年08月01日 ハノイ事務所（庄 浩充）

ベトナムの自動車市場は、インドネシアやタイに比べると規模はまだ小さい。しかし、ベトナムは1億人弱の人口を有し、この10年間で年平均5～7%台の経済成長を続けている。そのため、その潜在性への期待は大きい。1人当たりGDPは既に3,000ドルを超えたとも推定される。また、バイクから自動車への乗り換え需要も見込まれる。

本レポートでは、さらなる成長が期待されるベトナムの自動車産業について、2019年の新車販売実績などを基に解説する。

<2019年は輸入完成車の販売台数が急増>

ベトナム自動車工業会（VAMA）によると、2019年の新車販売台数は前年比11.7%増の32万2,322台。過去最高を記録した（表1参照）。このVAMAの発表値には、VAMA加盟社以外の一部輸入車も含まれる。しかし、ヒュンダイ・タインコンとビンファストブランドの販売台数は含まれていない。その両社が発表した受注台数を加えると、2019年の自動車販売市場は約42万台の規模と推定される。

販売台数のうち、国産車は前年比12.2%減の18万9,450台となった一方、輸入完成車は82.1%増の13万2,872台と大幅に台数を伸ばした。

表1：生産形態別の販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2014年 台数	2015年 台数	2016年 台数	2017年 台数	2018年 台数	2019年	
						台数	前年比
国産車 (CKD)	116,541	173,040	228,964	194,960	215,704	189,450	△ 12.2
輸入完成車 (CBU)	41,269	71,874	75,463	77,790	72,979	132,872	82.1
合計	157,810	244,914	304,427	272,750	288,683	322,322	11.7

出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

輸入完成車の販売増加には、2018年の制度変更による混乱も影響している。ASEANでは、同年1月から域内の完成車輸入関税が撤廃され、輸入車販売の増加が期待されていた。しかし、ベトナム政府が2017年10月に政令116号（116/2017/ND-CP）を公布。この政令によって、他国政府が発行する車両認可証の提出、排気量や安全性能の追加検査などが課された。このため、2018年の輸入車販売は落ち込んだ（[2019年7月23日付地域・分析レポート参照](#)）。一方で、2018年半ばからは輸出国政府が輸出車用に車両認可証の発行を始め、メーカー各社も輸入規制への対応を進めた。その結果、関税撤廃の効果も後押しして輸入完成車の販売台数が急増した。

2019年の新車販売台数を用途別にみると、乗用車が23万7,221台（前年比20.4%増）だった。前年に続き、過去最高を更新したことになる。対して、商用車は7万9,911台（5.6%減）、特別目的車（クレーン車などの特殊車両）5,190台（26.9%減）と、2016年のピーク以降、減少している（表2参照）。

表2：用途別の販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2014年 台数	2015年 台数	2016年 台数	2017年 台数	2018年 台数	2019年	
						台数	前年比
乗用車	100,439	143,392	182,347	154,209	196,949	237,221	20.4
商用車	51,408	89,398	106,412	104,725	84,634	79,911	△ 5.6
特別目的車	5,963	12,124	15,668	13,816	7,100	5,190	△ 26.9
合計	157,810	244,914	304,427	272,750	288,683	322,322	11.7

出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

<2019年はSUVとMPVの販売が好調>

VAMA加盟企業の2019年の乗用車販売を形態別にみると、セダンが10万1,542台と最多で、スポーツ用多目的車（SUV：Sport Utility Vehicle）が5万6,885台、多目的車（MPV：Multi Purpose Vehicle）が3万9,533台、ハッチバックが1万4,934台だった（表3参照、注1）。前年と比べると、全国的にSUVとMPVの販売台数が大きく伸びた。

表3：VAMA加盟企業の乗用車の形態別・地域別販売台数（2019年）

（単位：台）（△はマイナス値）

形態	台数				前年比
	全国	北部	中部	南部	
セダン	101,542	44,271	16,863	40,408	2.7
SUV	56,885	21,064	9,466	26,355	60.0
MPV	39,533	9,698	6,544	23,291	94.7
ハッチバック	14,934	8,488	1,193	5,253	8.5
クロスオーバー	10,231	5,244	1,301	3,686	△ 16.4
合計（その他含む）	229,706	91,633	36,048	102,025	19.6

注：VAMA加盟企業に限った販売台数のため、表1、2の合計とは異なる。

出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

地域別には、北部が9万1,633台、南部が10万2,025台。南部が北部より1万台ほど多い。形態別では、セダンとハッチバックは南部よりも北部で多く、MPVは北部よりも南部で多い。2019年の乗用車モデル別販売台数をみても、MPVのトヨタ「イノバ」は南部で北部の5倍以上購入された（表4参照）。一方、セダンのマツダ「マツダ3」や起亜「セラト」は北部で売れ行きがよかった。ただし、前年からの伸び率をみると、南部では北部よりもセダンやハッチバックの販売台数が伸び、北部では南部よりもMPVの販売台数が伸びている。形態ごとによる地域差はわずかに縮まっているようだ。

表4：乗用車の販売台数上位10モデル（2019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	27,180	11,781	4,050	11,349	△ 0.0
2	エクスペンダー (Xpander)	三菱	MPV	20,098	6,009	5,031	9,058	1,930.1
3	アクセント (Accent)	ヒュンダイ (注)	セダン	19,719	—	—	—	57.3
4	グランドI10 (Grand I10)	ヒュンダイ (注)	ハッチバック	18,088	—	—	—	△ 18.0
5	マツダ3 (Mazda3)	マツダ	セダン (注)	13,761	6,953	1,937	4,871	2.3
6	CR-V	ホンダ	SUV	13,337	5,648	2,683	5,006	51.2
7	レンジャー (Ranger)	フォード	ピックアップ	13,319	5,657	2,144	5,518	53.5
8	フォーチュナー (Fortuner)	トヨタ	SUV	12,667	3,366	1,601	7,700	109.9
9	イノーバ (Innova)	トヨタ	MPV	12,164	1,748	779	9,637	△ 16.6
10	セラト (Cerato)	タコ・起重	セダン	11,313	6,170	1,472	3,671	△ 3.1

注：ヒュンダイ・タインコン発表の販売台数は同社独自のもので、他のVAMA加盟企業の販売台数と一律に比較はできない。マツダ3の販売台数には、ハッチバックタイプ（1,589台）を含む。

出所：VAMA公表資料およびヒュンダイ・タインコン発表に基づきジェトロ作成

<日系ブランドのシェアが過半、韓国系や地場ブランドの動向も注目>

VAMA 加盟企業の 2019 年の新車販売台数をブランド別にみると、トヨタが 7 万 9,328 台（前年比 20.5% 増）と、首位を維持した（表 5 参照）。セダン「ヴィオス」がモデル別販売台数の首位を保ったほか、前年に輸入規制の影響を受けていた SUV「フォーチュナー」を中心に販売台数を伸ばした。2 位はホンダ、3 位はマツダ（注 2）と続き、三菱、スズキ、いすゞも 10 位以内に入るなど、日系ブランドがシェアの半分以上を占めている。

2019 年に販売台数が大きく伸びたのは三菱だ。前年比で約 3 倍の 3 万 642 台を販売した。同社は 2018 年 10 月から、ベトナムで MPV「エクスペンダー」の販売を開始。これが前年比約 30 倍の 2 万 98 台を売り上げた。モデル別で 2 位の販売台数となり、成長を牽引した。これまで「エクスペンダー」は輸入車が販売されていたが、三菱は 2020 年からベトナムで国内生産を開始すると発表している。

表5：VAMA加盟企業の主要ブランド別の販売台数（2019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
トヨタ	79,328	25.9	20.5
ホンダ	33,102	10.8	22.2
タコ・マツダ	32,731	10.7	0.0
フォード	32,175	10.5	30.6
三菱	30,642	10.0	198.1
タコ・起重	30,103	9.8	3.9
タコ・トラック	23,004	7.5	△ 17.6
スズキ（ビスコ）	11,786	3.9	70.9
いすゞ（注）	8,333	2.7	13.0
ドーティン	5,118	1.7	△ 24.6
ブジョー	3,636	1.2	△ 18.5
シボレー（ビンファスト）（注）	2,657	0.9	△ 78.5
日野（注）	2,646	0.9	△ 7.5
日産（TCIEV）	2,605	0.9	△ 2.8
タコ・バス	2,236	0.7	10.7
レクサス	1,511	0.5	157.0
メルセデスベンツ	1,434	0.5	△ 77.1
ビエム	1,000	0.3	△ 70.3
ピナモーター（注）	761	0.2	△ 69.7
サムコ	665	0.2	△ 14.4

注：シボレー（ビンファスト）はビンファストブランドの販売台数を含まない。いすゞ、日野、ピナモーターは、バスシャーシを含まない。

出所：VAMA公表資料に基づきジェトロ作成

VAMA に加盟していないヒュンダイ・タインコンは、2019年の販売台数を7万9,568台（25.3%増）と独自に発表した。販売台数の発表基準がVAMAと統一されていないため一律に比較はできないが、トヨタに匹敵する販売台数だ。同社のセダン「アクセント」は1万9,719台（57.3%増）でモデル別3位、小型ハッチバック「グランド I10」は1万8,088台（18.0%減）でモデル別4位となった。

ベトナムの大手複合企業ビンググループ傘下のビンファストも、VAMA 経由でビンファストブランドの販売台数を公開していない。しかし、2019年に四輪車1万7,214台、電気バイク5万台を受注したと独自に発表した。ビンファストは2018年11月から小型ハッチバック「ファディル」、セダン「LUX A2.0」、SUV「LUX SA2.0」、電動バイク「クララ」の販売を開始していた。VAMA 加盟企業と非加盟のヒュンダイ・タインコンの販売台数、ビンファストの受注台数の合算台数から算出すると、2019年のビンファストブランドの販売シェアは5%弱だったと推測される。ビンファストの製造工場はフェーズ1として四輪車を年間25万台、電動バイクを年間50万台生産できる能力を有している。2020年にはこの工場に2種類のクロスオーバータイプの乗用車と電動バスを生産して発売する予定だ。また、2021年には、米国向けに電気自動車の輸出も計画している。

<輸入が増える中、国内生産をどこまで増強できるか>

2019年の国内自動車生産台数は、前年比7.3%増の28万6,600台（統計総局）。完成車輸入台数は前年比68.3%増の13万9,427台（税関総局）となり、輸入車の伸びが目立つ。

ベトナムでは、自由貿易協定（FTA）による完成車輸入の関税削減が進んでいる。ASEAN域内のタイやインドネシアから輸入された完成車は、すでに関税率0%の恩恵を受けることができるようになっていた。さらに、ベトナムで2019年1月14日に発効した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）や、2020年8月1日に発効したEU・ベトナム自由貿易協定（EVFTA）などにより、今後も輸入完成車の関税削減が段階的に進んでいく。

国内生産の増加に向けた課題もある。ベトナム政府は、裾野産業を育成して現地調達率向上を目指している。しかし、その期待どおりには進んでいない。複雑な部品を的確に生産できる地場サプライヤーが限られ、輸入に頼らざるを得ない部材や部品の割合が大きいのも一因だ。ベトナムに部材や部品を輸入する際には関税や輸送費などが上乗せされるため、国内生産車でも比較的割高になってしまう。ベトナムの自動車販売市場の規模がまだ小さいことも、国内生産を増加させにくい要因として挙げられる。ベトナム国内での販売台数を一定量見通せる場合は、部材や部品の大量輸入によるコスト削減やサプライヤーによる新たな投資が期待できる。しかし、ベトナム国内の販売台数は現在はインドネシアやタイの半分以下にとどまる。このため、一筋縄に生産規模拡大を判断できる状況とはいえないようだ。

新型コロナウイルス感染拡大の影響によって世界経済が落ち込む中、ベトナムは早期の感染抑え込みに成功し、国内の小売市場は徐々に回復してきている。これは自動車メーカーにとってもベトナムでの販売強化を後押しする要因になるだろう。

ベトナムでは、FTAによって完成車の輸入コストが低減されてきた。輸入車は、今後もこの恩恵を享受できる。一方、ベトナム政府は国内での自動車生産促進に向けた政策を展開。国内生産車に対する優遇措置がさらに講じられる可能性もある。この結果も受け、メーカー各社が今後ベトナム国内でどのような車種をどのくらいの規模で生産するかが注目される。



ハノイ市内の道路状況、ビンファスト（左の自動車）も見かけるようになった（ジェトロ撮影）

（注 1）VAMA に加盟していないヒュンダイ・タインコンの販売台数を加えると、セダンとハッチバックの販売台数はさらに多いと推測される。モデル別 3 位の「アクセント」（セダン）と同 4 位の「グランド I10」（ハッチバック）が寄与するためだ。

（注 2）マツダ、起亜、タコ・トラック、プジョー、タコ・バスのブランドは、地場のチュオンハイ自動車（タコ）がベトナムでの販売権を擁している。

インド（生産・販売）：2019年度の自動車販売・生産が2桁台の落ち込み

2020年05月13日 ベンガルール事務所（遠藤壮一郎、ディーパック・アナンド）

世界屈指の自動車市場を誇り、多くの日系完成車メーカーが拠点を有するインドにおいて、近年、自動車販売の需要が低迷している。2019年度の国内販売は5年ぶりの前年割れ、輸出版売は辛うじて前年度を上回るも、近年の実績より小幅となった。本レポートでは、インド自動車工業会（SIAM）が公表する統計調査および国内の経済状況を踏まえ、セグメント別の詳細な分析を行った上、今後の同業界の見通しを検証する。

<国内自動車販売は深刻な落ち込みに>

SIAMによると、2019年度(2019年4月～2020年3月)の乗用車（スポーツ用多目的車（SUV）、バンを含む）の国内販売台数は277万3,575台と前年度比17.9%減の大幅な落ち込みとなり、5年ぶりに前年度を下回った（表1参照）。経済全般の不景気が長期化していることに加え、モンスーン以降にマハーラーシュトラ州とウッタル・プラデシュ州などで起こった洪水の影響で、農村地域での販売が伸び悩んだこと、金融セクターの信用不安が露見され、ノンバンクをはじめとした金融機関の貸し渋りが発生していること、などが主な要因とされる。加えて、2020年3月以降は新型コロナウイルスによる都市封鎖の影響、2020年4月からは新たな排ガス基準バーラト・ステージVI「BS-VI (6)」の適用に伴う現行モデルの在庫調整の影響も生じている。

表1：2019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）

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	3,434,013	△ 14.8	2,773,575	△ 17.9	677,311	0.2
一般乗用車	2,175,242	△ 19.8	1,695,441	△ 23.6	490,748	△ 4.5
多目的自動車（SUV）	1,124,973	2.3	946,010	0.5	183,671	16.1
バン	133,798	△ 38.5	132,124	△ 39.2	2,892	△ 28.2
二輪車	21,036,294	△ 14.1	17,417,616	△ 17.8	3,520,376	7.3
スクーター	6,027,198	△ 15.0	5,566,036	△ 16.9	369,998	△ 7.1
オートバイ	14,359,418	△ 13.0	11,214,640	△ 17.5	3,136,519	9.4
モペッド	649,678	△ 28.2	636,940	△ 27.6	13,859	△ 16.9
三輪車	1,133,858	△ 10.6	636,569	△ 9.2	502,169	△ 11.5
商用車	752,022	△ 32.4	717,688	△ 28.8	60,713	△ 39.2
合計(その他を含む)	26,362,282	△ 14.7	21,546,390	△ 18.0	4,765,754	3.0

出所：インド自動車工業会（SIAM）データを基に作成

<小型SUVが需要を牽引>

セグメント別では、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が、それぞれ169万5,441台（前年度比23.6%減）、13万2,124台（39.2%減）と大幅に落ち込んだ。一方、スポーツ用多目的車（SUV）の国内販売台数は、94万6,010台と前年度比0.5%増の小幅な増加となった。中でも、スズキの「エルテ

イガ」と現代の「ベニュー」、MG モーターの「ヘクター」と KIA 「セルトス」などの小型 SUV が堅調な販売実績を残した。

メーカー別では、市場シェア 51%を握る首位のマルチ・スズキと、シェア 2 位の現代がそれぞれ 18.2%減、11.0%減と落ち込んだ（表 2 参照）。他の主要乗用車メーカーは、軒並み 20~50%減とさらに厳しい状況であることを考えると、上位 2 社の販売減少の程度は比較的小幅にとどまったとも言える。一方で、他の主要乗用車メーカーの販売が減少する中、ルノーは「トライバー」などの小型 SUV の需要が好調だったことから、8万 9,534 台で 12.4%増となった。また、日系 4 社の市場シェアは引き続き、約 6 割と高い水準を維持している（図 1 参照）。

表2：2019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、－は値なし)

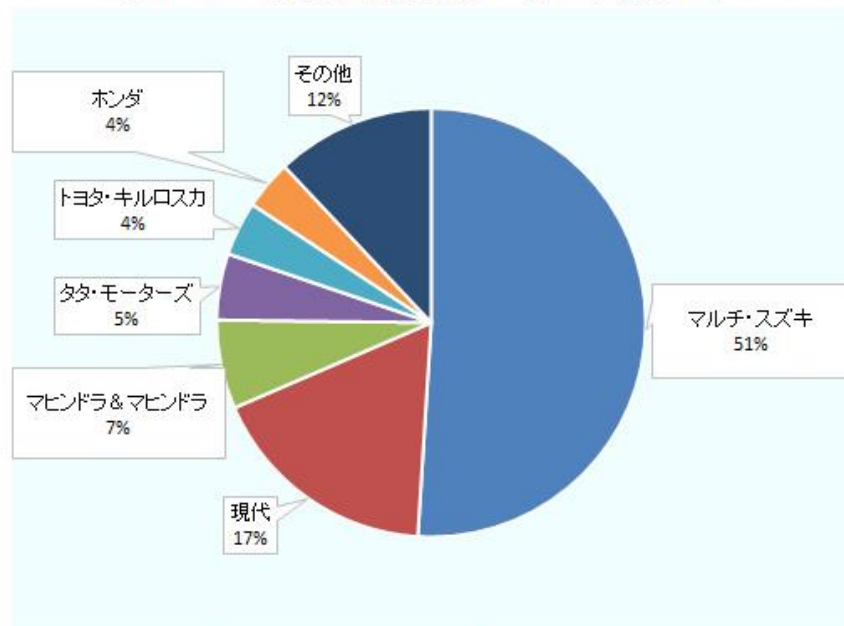
メーカー	2018年度	2019年度	増減率
マルチ・スズキ	1,729,826	1,414,346	△ 18.2
現代	545,243	485,309	△ 11.0
マヒンドラ&マヒンドラ	254,351	186,942	△ 26.5
タタ・モーターズ	231,512	138,238	△ 40.3
トヨタ・キルロスカ	150,525	114,081	△ 24.2
ホンダ	183,787	102,016	△ 44.5
ルノー	79,654	89,534	12.4
起亜自動車	－	84,903	－
フォード	92,937	66,415	△ 28.5
フォルクスワーゲン	34,859	25,736	△ 26.2
MGモーターズ	－	21,954	－
日産	36,525	17,976	△ 50.8
シュコダ・オート	16,501	14,444	△ 12.5
合計 (その他を含む)	3,377,389	2,773,575	△ 17.9

注1：SUVとバン,その他メーカー実績を含む。BMW、アウディ、ジャガー、メルセデスは統計未発表。

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) データを基に作成

図1：2019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) データを基に作成

<二輪車の販売では、スズキが健闘>

2019年度の二輪車販売台数は、前年度比17.8%減の1,741万7,616台となった。2019年9月以降の祭りシーズンの特需なども発生したが、上半期の販売低迷および新型コロナウイルス感染拡大による都市封鎖の影響もあり、最終的には17.8%減と大幅に落ち込んだ。

セグメント別では、都市部で人気のスクーターの販売台数が 556 万 6,036 台（16.9%減）、オートバイも 1,121 万 4,640 台（17.5%減）と 2 桁台の減少となった。

メーカー別では、主要二輪車メーカーがそろって 2 桁台の落ち込みをみせる中、スズキの販売台数は 68 万 5,223 台と前年度比 2.5%増加した（表 3 参照）。これにより、スズキの二輪車市場におけるシェアは、ヤマハやロイヤルエンフィールドを抜き、5 位となった。（図 2 参照）。なお、2019 年度の日系 3 社の市場シェアは、約 35%となっている。

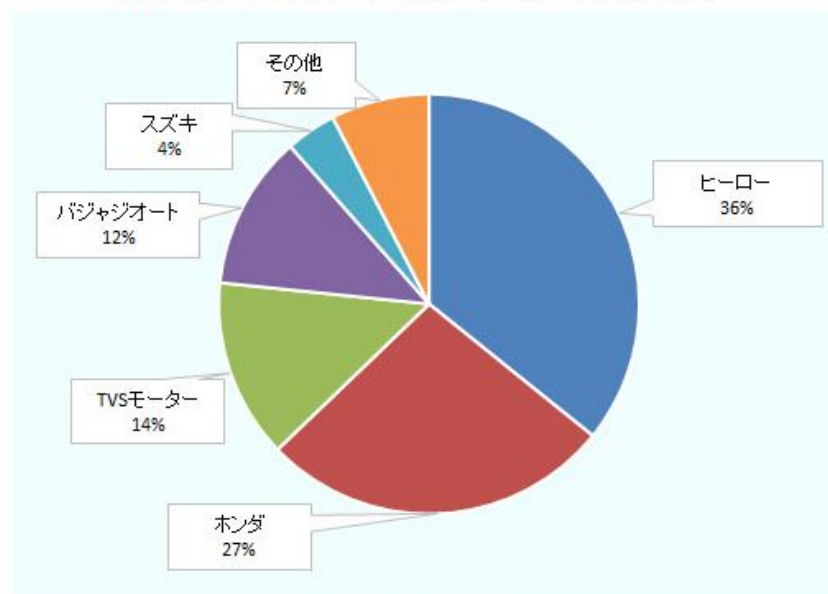
表 3：2019年度の主要メーカー別二輪車国内販売台数（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2018年度	2019年度	増減率
ヒーロー	7,612,775	6,231,458	△ 18.1
ホンダ	5,520,606	4,706,589	△ 14.7
TVSモーター	3,135,255	2,410,755	△ 23.1
バジャジオート	2,541,320	2,078,348	△ 18.2
スズキ	668,787	685,223	2.5
ロイヤルエンフィールド	805,273	656,651	△ 18.5
ヤマハ	804,682	579,227	△ 28.0
ピアジオ	77,775	62,638	△ 19.5
合計(その他を含む)	21,179,847	17,417,616	△ 17.8

注1：スクーターとバイクを含む。

出所：インド自動車工業会（SIAM）データを基に作成

図2：2019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）データを基に作成

商用車と三輪車を含む 2019 年度の自動車販売は、前年度比 18.0%減の 2,154 万 6,390 台となった。国内販売の需要縮小に伴い、自動車の生産台数も 14.7%減となった。

<インドからの輸出版売はわずかに成長>

輸出については、国内販売台数と比べて堅調に推移し、小幅であるが乗用車と二輪車で、それぞれ 67 万 7,311 台（前年度比 0.2%増）、352 万 376 台（7.3%増）と伸長した（表 1 参照）。特に、乗用車では国内でも販売が伸びた SUV が前年度比 16.1%増と輸出販売全体の増加を牽引した。二輪車ではオートバイが前年度比 9.4%増となった。

SIAM は今後の自動車市場について、「自動車業界は、景気低迷により、過去 17 カ月販売不振が続いている。不況が今後も進行すると予想される中、新型コロナウイルス感染拡大という新たな問題も出てきており、今後、個人消費がさらに冷え込む恐れがある」と分析した。

短期的には、新型コロナウイルスによる都市封鎖の影響継続が見込まれるほか、サプライチェーンへの影響による生産体制の早期回復、これまでの排ガス基準「BS-IV (4)」車両の在庫調整など、さまざまな課題があり、直近数カ月での回復は厳しいと予測されるが、2020 年度の後半は需要が次第に拡大することが期待されている。SIAM は、2020 年度のインドの年間 GDP 成長率を 1%未満とも予測しており、この場合、自動車販売は 20~24%程度の減少が見込まれるという。

長期的には、電気自動車（EV）やコネクテッド・カーなど、新たな技術への対応が不可欠だ。また中央政府は、都市に住む若い世代を中心に、オラやウーバーといった配車サービス、ライドシェアの普及が進むことで、自動車販売がさらに伸び悩むことを予想している。地方都市での販売強化や中古車市場の拡大などが、インドの自動車業界全体を活性化させることにつながるだろう。

ミャンマー（生産・販売）：2019年の新車販売、国内生産台数とも前年比25%増

2020年02月19日 ヤンゴン事務所（草苅貴）

ミャンマー自動車協会（AAM）によると、2019年の新車販売台数は2万1,916台で前年比25.1%増となった。内訳では、乗用車が1万8,060台（25.5%増）、商用車が3,856台（23.3%増）だった。メーカー別では、乗用車は首位のスズキが1万935台（26.5%増）、2位のトヨタが3,311台（35.7%増）となった。商用車では首位のスズキが2,271台（34.7%増）、2位のトヨタが606台（5%増）と、国内生産を行っているスズキが堅調だ。

2019年の国内生産台数は1万5,496台（前年比25.9%増）で、乗用車が1万2,617台（24.6%増）、商用車が2,879台（31.8%増）だった。メーカー別の生産台数は、乗用車では首位のスズキが1万908台（24.2%増）、2位の日産が1,105台（6.0%増）となり、商用車では首位のスズキが2,349台（44.1%増）、2位のフォードが530台（4.3%減）と、日系メーカーが生産台数を増やした。

<スズキの乗用車生産・販売が初の1万台超え>

スズキは、乗用車の新車販売・生産台数とも初めて1万台を超え、増産対応のためティラワ経済特区の第2工場を拡張中だ。また、日産車を展開するマレーシア資本のタンチョンモーターでは、バゴーの新工場での生産が2020年1月に始まったため、2020年の生産台数・販売台数の増加が期待される。なお、当地で生産・販売している現代自動車と起亜自動車（KIA）は、AAM（注）に加盟していないため、詳細なデータが不明だが、国内最大の市場のヤンゴンにおいて、両社ブランドの自動車を目にすることは少なく、市場シェアは高くないとみられる。

注：

AAMは、ミャンマー国内で自動車の生産・販売台数を集計している唯一の機関。

オーストラリア（販売）：2019年の自動車販売台数は7.8%減、2011年以降で最低水準

2020年02月10日 シドニー事務所（住裕美）

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）は1月6日、2019年の自動車販売台数は前年比7.8%減の106万2,867台だったと発表した。年間販売台数としては2011年以降で最も少なく、前年同月比で見ると2019年12月まで21カ月連続で減少を続けていることから、自動車市場の低迷を浮き彫りにするかたちとなった。

表1 オーストラリアにおける新車販売台数 (単位:台、%)

タイプ	2017年	2018年	2019年	前年比	
				台数	増減率
乗用車	449,949	378,413	315,875	△ 62,538	△ 16.5
SUV	465,709	495,300	483,388	△ 11,912	△ 2.4
その他自動車	273,458	279,398	263,604	△ 15,794	△ 5.7
合計	1,189,116	1,153,111	1,062,867	△ 90,244	△ 7.8

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

2018年と比べて、全てのタイプにおいて販売台数は減少し、乗用車は前年比16.5%減となった(表1参照)。総販売台数におけるスポーツ用多目的車(SUV)の割合は、2018年から2.5ポイント増加して全体の45.5%を占めたものの、販売台数は2.4%減だった。

メーカー別にみると、トヨタが全体の19.4%を占め、引き続き1位となったが、販売台数は前年比5.2%減と縮小した。そのほか、マツダ(シェア9.2%)、現代(8.1%)、三菱自動車(7.8%)、フォード(6.0%)が続いたが、いずれも販売台数は2018年から減少した。上位10位の中で唯一、起亜自動車は前年比4.6%増となり、2018年から順位を1つ上げて6位になった(表2参照)。

表2 メーカー別新車販売台数(上位10社) (単位:台、%)

順位	企業名	2017年	2018年	2019年	前年比	
					台数	増減率
1	トヨタ	216,566	217,061	205,766	△ 11,295	△ 5.2
2	マツダ	116,349	111,280	97,619	△ 13,661	△ 12.3
3	現代	97,013	94,187	86,104	△ 8,083	△ 8.6
4	三菱自動車	80,654	84,944	83,250	△ 1,694	△ 2.0
5	フォード	78,161	69,081	63,303	△ 5,778	△ 8.4
6	起亜自動車	54,737	58,815	61,503	2,688	4.6
7	日産	56,594	57,699	50,575	△ 7,124	△ 12.3
8	フォルクスワーゲン	58,004	56,620	49,928	△ 6,692	△ 11.8
9	ホンダ	46,783	51,525	43,868	△ 7,657	△ 14.9
10	ホールデン	90,306	60,751	43,176	△ 17,575	△ 28.9

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

ブランド・モデル別では、トヨタの「ハイラックス」の販売台数が最も多く、引き続き首位を占めたが、増減率は前年比 7.8%減となった（表 3 参照）。また、上位 10 位のうち、7 ブランド・モデルを日本のメーカーが占めており、前述の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、日本車の人気の高さがうかがえる。

表3 ブランド・モデル別新車販売台数(上位10位) (単位:台、%)

順位	ブランド・モデル名	2017年	2018年	2019年	前年比	
					台数	増減率
1	ハイラックス(トヨタ)	47,093	51,705	47,649	△ 4,056	△ 7.8
2	レンジャー(フォード)	42,728	42,144	40,690	△ 1,454	△ 3.5
3	カローラ(トヨタ)	37,353	35,230	30,468	△ 4,762	△ 13.5
4	i30(現代)	28,780	28,188	28,378	190	0.7
5	トライトン(三菱自動車)	23,605	24,896	25,819	923	3.7
6	マツダCX-5(マツダ)	25,831	26,173	25,539	△ 634	△ 2.4
7	マツダ3(マツダ)	32,690	31,065	24,939	△ 6,126	△ 19.7
8	RAV4(トヨタ)	21,077	22,165	24,260	2,095	9.5
9	セラトー(起亜自動車)	18,731	18,620	21,757	3,137	16.8
10	ASX(三菱自動車)	19,403	19,034	20,806	1,772	9.3

(出所)オーストラリア連邦自動車産業会議所(FCAI)

FCAI のトニー・ウェーバー代表は「(販売台数の減少は) 金融機関による融資の引き締めやオーストラリア・ドル安、賃金の伸び悩み、自然災害など、オーストラリアが 2019 年に直面した数々の苦境を反映した結果となった」と述べた。

<北米・中南米>

米国（生産・販売）：2019年の米国の新車販売台数は1.3%減少するも、1,700万台を維持

2020年2月28日 ニューヨーク事務所（大原典子）

米国の2019年の新車販売台数は前年比1.3%減の1,705万台となった。車種別シェアは、モーターインテリジェンスのデータによると、乗用車が1980年以来最低の3割弱となる一方で、スポーツ用多目的車（SUV）関連では、クロスオーバーSUV(CUV)・スポーツワゴンが4割近くまで拡大しており、乗用車からのCUVへのシフトがさらに顕著となった。

また、2019年の自動車生産台数は3.6%減となった。販売減による生産調整や、GMのストライキなどが影響した。

<好景気により高位安定>

モーターインテリジェンスの発表（1月3日）によると、米国の2019年の新車販売台数は、前年比1.3%減の1,704万7,725台となった（図1参照）。今回の結果に関し、販売台数が年初の予測の1,600万台後半を上回り、5年連続で1,700万台を維持したことから、新車市場は好景気に支えられて高位安定で推移しているとの見方が多い。

図1：新車販売台数と前年比の推移（2000年～2019年）



出所：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

<さらに進む乗用車から CUV へのシフト>

車種別にみると、小型トラックが 2.6%増加する一方、乗用車が前年比 10.1%減少して全体を押し下げた（表 1 参照）。構成比をみると、1980 年以來、乗用車が過去最低の 28.2%となった。一方で、小型トラックに分類される CUV・スポーツワゴンが 37.5%まで増加しており、乗用車からの CUV へのシフトがさらに顕著となった（表 1、図 2 参照）。

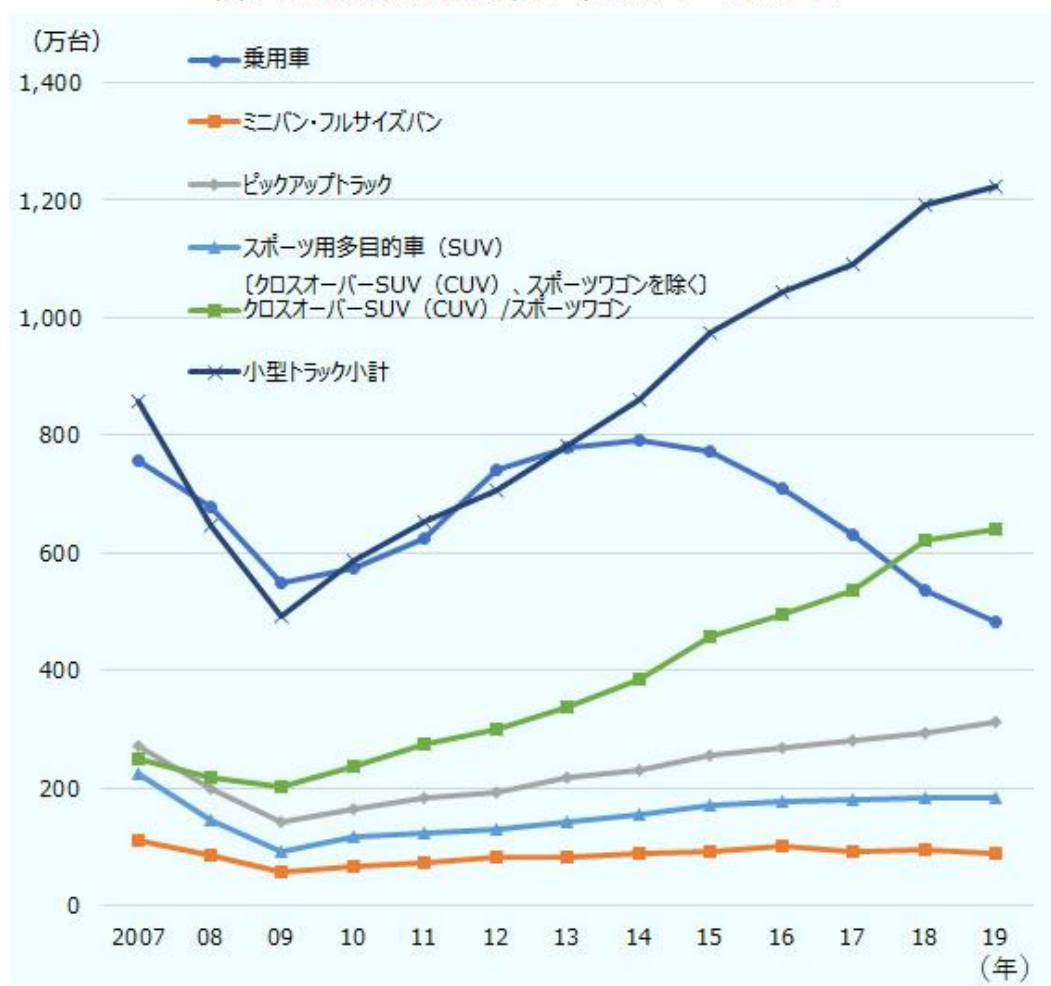
表 1：2019年の新車販売台数の内訳

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2018年	2019年		
	販売台数	販売台数	構成比	前年比
乗用車	5,354,505	4,813,363	28.2	△ 10.1
ミニバン・フルサイズバン	938,388	901,093	5.3	△ 4.0
ピックアップトラック	2,944,393	3,115,610	18.3	5.8
スポーツ用多目的車（SUV） 〔クロスオーバーSUV（CUV）、スポーツワゴンを含む〕	8,036,984	8,217,659	48.2	2.2
クロスオーバーSUV（CUV）、スポーツワゴン	6,218,523	6,391,544	37.5	2.8
小型トラック小計	11,919,765	12,234,362	71.8	2.6
合計（全体）	17,274,270	17,047,725	100.0	△ 1.3

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2：車種別販売台数推移（2007年～2019年）



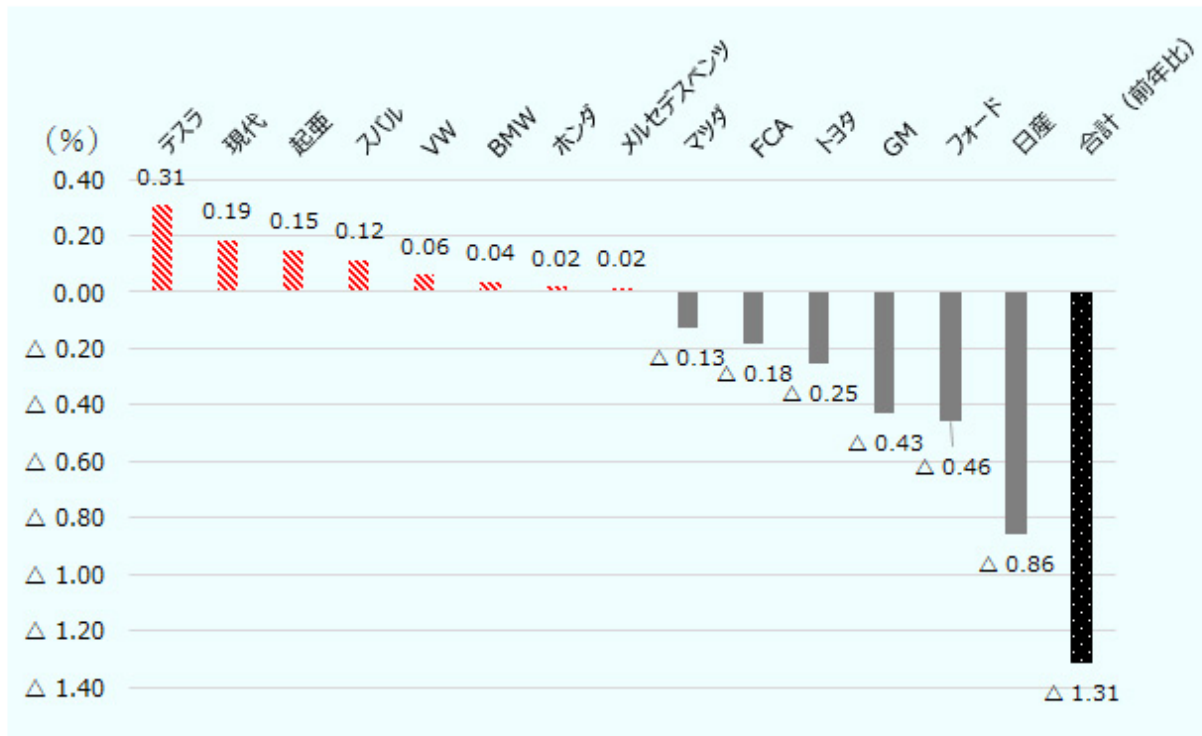
出所：モーターインテリジェンス 発表データを基にジェトロ作成

<メーカーでまちまちな結果に>

主要メーカー別でみると、販売台数の減少幅が最も大きかったのは日産（前年比 9.9%減）、次いで、フォード（3.2%減）、ゼネラルモーターズ（GM）（2.5%減）、トヨタ（1.8%減）、フィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）（1.4%減）となった（表 2、図 3 参照）。日産は乗用車に加えて、CUV の「ログ」や「ムラーノ」、ピックアップトラック「タイタン」といった米国人気の車種でも前年比 2 桁減と落ち込んだ上に、その他ほぼ全ての車種が減少した。また、フォード、GM、トヨタはそれぞれ「フォーカス」や「クルーズ」「プリウス」〔プラグインハイブリッド（PHV）車とハイブリッド（HV）車を含む〕といった乗用車の減少が影響した。

一方で、増加幅で全社首位となったのは電気自動車メーカーのテスラ（41.9%増）、次いで、現代（4.7%増）、起亜（4.4%増）、スバル（2.9%増）、フォルクスワーゲン（VW）（1.8%増）、ホンダ（0.2%増）となった。テスラは乗用車「モデル 3」が伸びを牽引した。連邦政府による同社に対する EV 税額控除は 2019 年 1 月から半年ごとに半減され、2020 年にはなくなったが、同社では 2019 年初から 1 台当たり 2,000 ドルを割引して販売促進を行っている。その他のメーカーはいずれも CUV が好調で各社の伸びを押し上げた。

図3：2019年全新車販売台数の減少に対するメーカー別寄与度



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

表2:メーカー別生産、販売台数 (2019年販売台数が多い順)

(台、%) (△はマイナス値、―は値なし)

メーカー	車種	生産				販売			
		2018年	2019年			2018年	2019年		
			生産台数	前年比	構成比		生産台数	前年比	構成比
GM	合計	2,016,338	1,657,572	△ 17.8	15.5	2,951,227	2,877,590	△ 2.5	16.9
	乗用車	477,315	261,190	△ 45.3	2.4	559,585	388,833	△ 30.5	2.3
	小型トラック	1,539,023	1,396,382	△ 9.3	13.0	2,391,642	2,488,757	4.1	14.6
フォード	合計	2,378,440	2,247,645	△ 5.5	21.0	2,485,222	2,406,188	△ 3.2	14.1
	乗用車	264,199	118,297	△ 55.2	1.1	486,024	349,091	△ 28.2	2.0
	小型トラック	2,114,241	2,129,348	0.7	19.9	1,999,198	2,057,097	2.9	12.1
トヨタ	合計	1,241,615	1,194,961	△ 3.8	11.2	2,426,674	2,383,349	△ 1.8	14.0
	乗用車	566,332	601,823	6.3	5.6	894,063	849,989	△ 4.9	5.0
	小型トラック	675,283	593,138	△ 12.2	5.5	1,532,611	1,533,360	0.0	9.0
FCA	合計	1,442,511	1,408,821	△ 2.3	13.2	2,235,204	2,203,663	△ 1.4	12.9
	乗用車	0	0	0.0	0.0	217,045	202,744	△ 6.6	1.2
	小型トラック	1,442,511	1,408,821	△ 2.3	13.2	2,018,159	2,000,919	△ 0.9	11.7
ホンダ	合計	1,240,487	1,205,044	△ 2.9	11.3	1,604,828	1,608,170	0.2	9.4
	乗用車	476,569	448,385	△ 5.9	4.2	728,695	706,463	△ 3.1	4.1
	小型トラック	763,918	756,659	△ 1.0	7.1	876,133	901,707	2.9	5.3
日産	合計	835,321	763,036	△ 8.7	7.1	1,493,877	1,345,681	△ 9.9	7.9
	乗用車	286,064	272,383	△ 4.8	2.5	607,318	544,135	△ 10.4	3.2
	小型トラック	549,257	490,653	△ 10.7	4.6	886,559	801,546	△ 9.6	4.7
現代	合計	559,500	613,274	9.6	5.7	677,946	710,007	4.7	4.2
	乗用車	324,786	297,844	△ 8.3	2.8	371,511	341,847	△ 8.0	2.0
	小型トラック	234,714	315,430	34.4	2.9	306,435	368,160	20.1	2.2
スバル	合計	359,399	368,516	2.5	3.4	680,135	700,117	2.9	4.1
	乗用車	116,612	106,410	△ 8.7	1.0	327,927	306,828	△ 6.4	1.8
	小型トラック	242,787	262,106	8.0	2.4	352,208	393,289	11.7	2.3
起亜	合計	―	―	―	―	589,673	615,338	4.4	3.6
	乗用車	―	―	―	―	248,135	233,074	△ 6.1	1.4
	小型トラック	―	―	―	―	341,538	382,264	11.9	2.2
VW	合計	127,020	124,366	△ 2.1	1.2	581,377	592,031	1.8	3.5
	乗用車	46,939	45,947	△ 2.1	0.4	289,068	260,980	△ 9.7	1.5
	小型トラック	80,081	78,419	△ 2.1	0.7	292,309	331,051	13.3	1.9
BMW	合計	356,749	411,620	15.4	3.8	356,164	362,307	1.7	2.1
	乗用車	0	0	0.0	0.0	175,836	159,626	△ 9.2	0.9
	小型トラック	356,749	411,620	15.4	3.8	180,328	202,681	12.4	1.2
メルセデスベンツ	合計	290,852	306,921	5.5	2.9	355,413	358,410	0.8	2.1
	乗用車	67,549	46,960	△ 30.5	0.4	151,420	140,261	△ 7.4	0.8
	小型トラック	223,303	259,961	16.4	2.4	203,993	218,149	6.9	1.3
マツダ	合計	0	0	―	―	300,325	278,552	△ 7.2	1.6
	乗用車	0	0	―	―	104,547	80,018	△ 23.5	0.5
	小型トラック	0	0	―	―	195,778	198,534	1.4	1.2
テスラ	合計	254,530	364,236	43.1	3.4	126,150	178,950	41.9	1.0
	乗用車	218,604	339,549	55.3	3.2	106,300	165,700	55.9	1.0
	小型トラック	35,926	24,687	△ 31.3	0.2	19,850	13,250	△ 33.2	0.1
その他 (注)	合計	0	39,499	―	0	410,055	427,372	4.2	2.5
	乗用車	0	39,499	―	0	87,031	83,774	△ 3.7	0.5
	小型トラック	0	0	―	―	323,024	343,598	6.4	2.0
合計	合計	11,102,762	10,705,511	△ 3.6	100.0	17,274,270	17,047,725	△ 1.3	100.0
	乗用車	2,844,969	2,578,287	△ 9.4	24.1	5,354,505	4,813,363	△ 10.1	28.2
	小型トラック	8,257,793	8,127,224	△ 1.6	75.9	11,919,765	12,234,362	2.6	71.8

注:生産台数はボルボ・カーズ、販売台数にはジャガー・ランドローバー、三菱自動車、ボルボ・カーズ、ボルシェ、マセラティ、フェラーリを含む。

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を基にジェトロ作成

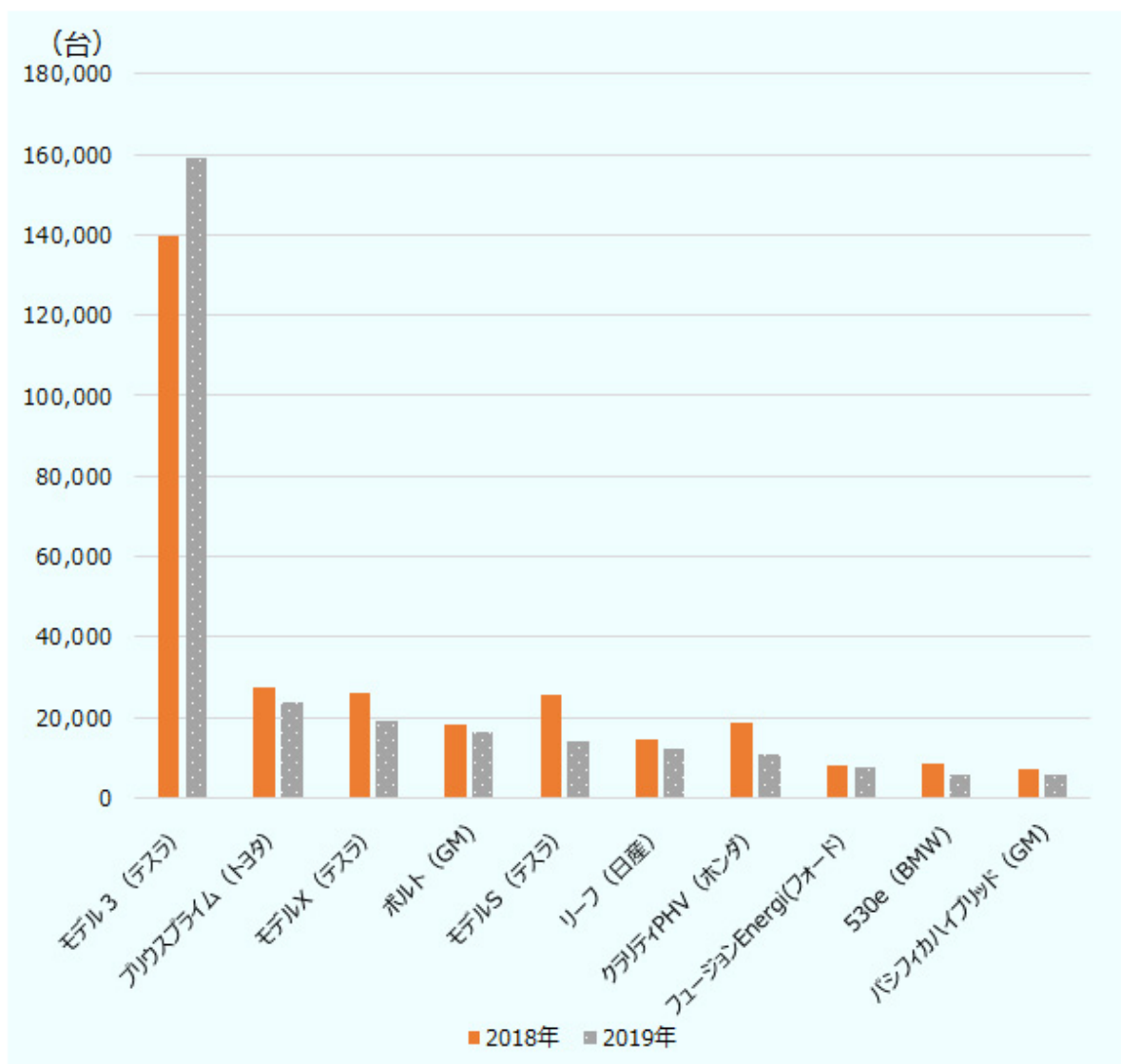
<パフォーマンスへの不安とガソリン安でEVは不調>

EV 専門情報サイトのインサイドEVが [1月17日に発表したデータ](#)によると、EVとPHV、HVの合計販売台数(2019年)は、前年比8.8%減の32万9,528台となった(図4参照)。今回の結果に関し、米国

自動車評価会社ケリー・ブルー・ブックの市場アナリストのエリック・イバラ氏は、目的地に到着する前にバッテリーが尽きることへの不安や充電施設の不十分さ、ガソリン車に比べて高い販売価格、メーカーが消費者の好みを把握しきれていない点に加えて、低水準で推移するガソリン価格が影響していると指摘した（「ロサンゼルス・タイムズ」紙1月17日）。なお、2019年の米国の1ガロン当たりの平均レギュラーガソリン価格は前年を13セント下回る2.50ドルとなっている（エネルギー情報局調べ）。

このように需要の見通しが定まらない中でも、企業は燃費規制への対応などから、EVの生産・開発に向けた取り組みを行っている。韓国メーカーの現代、起亜がそれぞれ「コナ」「ニロ」といったCUVでEVモデルを市場投入したほか、欧州メーカーではアウディが「イー・トロン」、ポルシェが「タイカン」といった高級EVを発売した。また、VWとフォードのEV開発に向けた業務提携や（[2019年7月18日付ビジネス短信参照](#)）、GMによるEV新興メーカーへの融資、同社によるEVトラックの生産に向けた自社工場への大型投資などが報じられている。

図4：EV・PHV・HV販売台数首位10モデルの2019年販売台数と前年比



出所：インサイドEV発表データを基にジェトロ作成

表3：EV・PHV・HV販売台数首位10モデルの2019年販売台数と前年比
(△はマイナス値)

モデル名	2019年販売台数	前年比
モデル3 (テスラ)	158,925	13.7
プリウスプライム (トヨタ)	23,630	△ 14.4
モデルX (テスラ)	19,225	△ 26.3
ボルト (GM)	16,418	△ 8.9
モデルS (テスラ)	14,100	△ 45.2
リーフ (日産)	12,365	△ 16.0
クラリティPHV (ホンダ)	10,728	△ 42.3
フュージョンEnergi(フォード)	7,524	△ 6.8
530e (BMW)	5,862	△ 32.3
パシフィカハイブリッド (GM)	5,723	△ 19.0
合計	329,528	△ 8.8

出所：インサイドEV発表データを基にジェットロ作成

<生産減の背景には販売減による生産調整と GM のストライキ>

2019 年は自動車の生産台数も減少した。オートモーティブニュースの 1 月 18 日発表によると、2019 年の生産台数は前年比 3.6%減の 1,070 万 5,511 万台となった (表 2 参照)。販売減による足元での生産調整や、EV などへの生産体制の見直しのほか、GM でのストライキが押し下げ要因となった。主要メーカー別でみると、減少幅が最大となったのは GM (17.8%減) で、次いで、フォード (5.5%減)、日産 (8.7%減) となった。GM は、オハイオ州ローズタウン工場とミシガン州ハムトラミック工場、それぞれ小型乗用車「クルーズ」と PHV「VOLT」の生産を終了したことに加え、ストライキが行われた 9 月 15 日から 40 日間で約 3 万台 (CNBC、10 月 29 日) の生産が停止したことなどが影響した ([2019 年 10 月 31 日付ビジネス短信参照](#))。フォードは、3D プリンターや産業用ロボットの導入など、設備を一新するためにシカゴ工場を一時閉鎖したことなどで減少した。一方で、2018 年からサウスカロライナ州で稼働を開始したボルボ・カーズ (表 2 のうち「その他」) は 2019 年に 3 万 9,499 台生産した。

カナダ(1) (生産)：カナダの新車生産台数、2019年は3年連続で減少

2020年02月13日 トロント事務所（飯田洋子）

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントが1月31日に発表した統計によると、カナダの2019年の新車（乗用車および小型トラック）生産台数は、前年比4.9%減の194万6,074台で、3年連続の減少となった（表参照）。セグメント別では、乗用車の生産台数が28.9%減少した一方、小型トラックは7.1%増加し、総生産台数に占める小型トラックのシェアは前年の67%から75%に拡大した。

表 メーカー別の自動車生産台数 (単位: 台、%)

順位(注)	メーカー	2018年	2019年	前年比
1(1)	FCA	536,469	510,724	△4.8
2(2)	トヨタ	497,354	468,002	△5.9
3(3)	ホンダ	432,771	407,764	△5.8
4(4)	GM	343,002	311,705	△9.1
5(5)	フォード	237,698	247,879	4.3
セグメント	乗用車	683,411	485,897	△28.9
	小型トラック	1,363,883	1,460,177	7.1
合計		2,047,294	1,946,074	△4.9

(注) カッコ内は2018年。

(出所) デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

メーカー別にみると、生産台数首位のフィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）は、小型トラックの「ドッジ・キャラバン」や「クライスラー・パシフィカ」の生産が落ち、前年比4.8%減となった。同社は2019年3月に、オンタリオ州ウィンザーの組み立て工場における約1,500人の人員削減計画を発表（[2019年4月5日記事参照](#)）したが、11月には2020年第1四半期（1～3月）までの雇用延長を決めた。その後、12月にプジョーを傘下に持つPSAとの合併を発表し、現状では生産体制に変更を加えないとしているが（「フィナンシャル・ポスト」紙2019年12月18日）、先行きは不透明だ。

前年からの2位を維持したトヨタは、小型トラックの「RAV4」の生産が前年比67.1%増の35万3,374台だった一方、乗用車の「カローラ」の生産を米国へ移管したことから、総生産台数は5.9%減少した。ホンダも前年の3位から順位は変わらなかったが、乗用車の「シビック」および小型トラックの「CR-V」の生産が落ち、5.8%減となった。

4位のゼネラルモーターズ（GM）は、小型トラックの生産が前年比6.5%減少し、2019年末にオンタリオ州オシャワ工場「キャデラック・XTS」と「シボレー・インパラ」の生産が終了したことにより、乗用車も21.7%減となり、総生産台数は9.1%減少した。同社は、オシャワ工場での生産終了に伴い、約2,300人の人員削減を行うとともに、同工場の自動運転車試験場などへの転換を発表している（[2019年5月10日記事参照](#)）。

5位のフォードは、小型トラックの「リンカーン・ノーティラス」が前年比 34.0%増と好調で、カナダで自動車生産を行うメーカー5社の中で唯一、総生産台数が前年より増加(4.3%増)した。しかし同社も、4,200人を雇用するオンタリオ州オークビル工場において 2020年初頭に 450人の人員削減計画を発表している。

自動車アナリストのデニス・デロジエ氏は「GM オシャワ工場が(2019年末で)閉鎖したことを考慮すれば、2020年には新たに 12万 5,000台の生産が減少することになる」とし、FCA やフォードの状況をみても、カナダの自動車生産業界の不確実性は明らかで、現状の生産施設を維持していくためには、全ての利害関係者がより一層の努力を重ねることが必要だ、とコメントしている。

カナダ(2) (販売)：カナダの新車販売台数、2019年は2年連続で減少

2020年01月14日 トロント事務所 (飯田洋子)

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントが1月3日に発表した統計によると、カナダの2019年の新車（乗用車および小型トラック）販売台数は、前年比3.6%減の191万4,357台で、2年連続の減少となった（表参照）。

表 メーカー別の新車(乗用車および小型トラック)販売台数

(単位:台、%)

順位(注1)	メーカー	2018年	2019年	前年比
1(1)	フォード	297,902	287,874	△ 3.4
2(2)	GM	288,310	256,795	△ 10.9
3(3)	トヨタ	231,646	237,091	2.4
4(4)	FCA	224,889	223,101	△ 0.8
5(5)	ホンダ	195,379	188,828	△ 3.4
6(7)	現代	129,280	134,732	4.2
7(6)	日産	149,117	134,729	△ 9.6
8(9)	起亜	73,009	76,630	5.0
9(10)	VW	72,210	69,153	△ 4.2
10(8)	マツダ	73,869	66,420	△ 10.1
11(11)	スバル	58,070	57,524	△ 0.9
12(12)	メルセデス・ベンツ	49,413	45,828	△ 7.3
13(13)	BMW	39,033	36,658	△ 6.1
14(14)	アウディ	36,908	33,531	△ 9.1
15(15)	三菱自動車	25,237	25,535	1.2
-	その他(注2)	40,720	39,928	△ 1.9
セグメント	乗用車	577,711	484,687	△ 16.1
	小型トラック	1,407,281	1,429,670	1.6
(参考)	米系自動車メーカー	811,101	767,770	△ 5.3
	日系自動車メーカー	733,318	710,127	△ 3.2
	その他メーカー	440,573	436,460	△ 0.9
合計	-	1,984,992	1,914,357	△ 3.6

(注1)かっこ内は2018年の順位。

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

(出所)デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント

メーカー別にみると、首位のフォードが3.4%減、2位のゼネラルモーターズ(GM)が10.9%減の一方、3位のトヨタは「RAV4」の販売が好調だったこともあり、2.4%増で前年に引き続き過去最高の販売台数を記録した。4位のフィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)は0.8%減、5位のホンダは3.4%減で、トップ5の順位は前年と変わらなかった。そのほかの日系メーカーでは、三菱自動車(1.2%増)は増加したが、日産(9.6%減)、マツダ(10.1%減)、スバル(0.9%減)は減少した。日系メーカー6社の総販売台数は71万127台と、過去最高記録した前年より3.2%減少したが、カナダにおけるマーケットシェアは前年の36.9%から37.1%に伸びた。

新車販売台数をセグメント別で見ると、乗用車（セダン、クーペ、ハッチバック）の販売が16.1%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1.6%増加し、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74.7%と過去最高になった。小型トラックの車種別の販売台数では、フォードのFシリーズが14万5,064台で首位だった。また、小型トラックの中でも市場が拡大するSUVでは、トヨタのRAV4が17.8%増の6万5,248台で1位だった。

自動車アナリストのデニス・デロジエ氏は、2年連続の減少は金融危機後の2008～2009年以来だが、2019年の新車販売台数は過去4番目に多いとした上で、「現状は停滞期に入ったとみている。マイナス面の脅威はほとんどないものの、大幅な増加の可能性もない」とコメントした。また、前回の停滞期から販売回復に7～8年を要したことを考えれば、2023年までは停滞が続くと予測し、「ただし、最悪の事態は大きな変動で、安定は必ずしも悪いことではない」としている（「フィナンシャル・ポスト」紙電子版1月6日）。

メキシコ(1) (生産)：2019年の自動車生産は前年比4.1%減、10年ぶりの輸出減少が影響

2020年01月16日 メキシコ事務所(中畑貴雄)

国立統計地理情報院(INEGI)は1月8日、メキシコの2019年の自動車(大型バス・トラックを除く)の生産・輸出・販売統計を発表した。輸出が前年比3.4%減と2009年以来の減少を記録したこともあり、生産台数は同4.1%減の375万841台に低迷した(表1参照)。国内販売は7.7%減で3年連続の減少となり、依然として国内市場に活気はみられない。

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

年	生産	輸出	国内販売
2009年	1,507,527	1,223,333	754,918
2010年	2,260,776	1,859,517	820,406
2011年	2,557,550	2,143,879	905,886
2012年	2,884,859	2,355,564	987,747
2013年	2,933,465	2,423,084	1,063,363
2014年	3,219,786	2,642,887	1,135,409
2015年	3,399,076	2,758,896	1,351,648
2016年	3,465,615	2,768,268	1,603,672
2017年	3,932,119	3,253,859	1,530,498
2018年	3,911,093	3,449,201	1,426,926
2019年	3,750,841	3,333,586	1,317,727
伸び率	△ 4.1	△ 3.4	△ 7.7

(注) 伸び率は2019年の前年比。

(出所) メキシコ自動車工業会(AMIA)

企業別に生産をみると、1位のゼネラルモーターズ(GM)が前年比3.6%増、2位の日産が11.8%減で、前年に引き続き対照的な結果となった(表2参照)。GMは国内市場向けの小型車の生産を中国に切り替えており、メキシコでの生産は米国市場で堅調なスポーツ用多目的車(SUV)およびピックアップトラックに集約させているため、対米輸出増が牽引してプラスとなった。他方、日産の生産車種はコンパクトセダンが中心で、米国市場のセダン販売の低迷が影響するとともに、国内市場向けの生産が相対的に大きいことから、国内販売不振の影響を強く受けた。生産が大きく伸びたのはホンダだが、2018年6月末に発生したセラヤ工場の洪水被害に起因する前年の生産減の反動といえる。逆に、前年比38.6%減と大幅に生産を減らしたのはマツダで、年初に導入した新型車マツダ3の生産立ち上げに苦戦したことや米国市場における同モデルの販売低迷が影響した。

表2 メキシコの企業別自動車生産台数(大型バス・トラックを除く)
(単位:台、%)

企業名	2018年	2019年		
	台数	台数	構成比	前年比
GM	834,414	864,143	23.0	3.6
日産	762,408	672,700	17.9	△ 11.8
VW	608,471	600,075	16.0	△ 1.4
FCA	639,022	560,141	14.9	△ 12.3
現代・起亜	294,600	286,600	7.6	△ 2.7
フォード	280,499	249,605	6.7	△ 11.0
トヨタ	191,978	191,831	5.1	△ 0.1
ホンダ	147,158	204,414	5.4	38.9
マツダ	149,589	91,830	2.4	△ 38.6
BMW	0	24,755	0.7	-
その他	2,954	4,747	0.1	60.7
合計	3,911,093	3,750,841	100.0	△ 4.1
日系企業合計	1,251,133	1,160,775	30.9	△ 7.2

(注)FCAはフィアットクライスラー・オートモービルズ。系列ブランド(例えばフォルクスワーゲンやアウディ)を含む。トヨタはマツダへの委託生産車種(2019年:2万4,328台)を含む。その他にはノックダウン生産を行う中国企業のJAC(安徽江淮汽車)とBAIC(北京汽車)が含まれる。

(出所) 国立統計地理情報院(INEGI)

<米国以外への輸出は主要国向けで軒並み減少>

輸出では、対米輸出がSUVを中心に2.9%増と堅調に推移した一方、そのほかの主要国向けでは軒並み減少した(表3参照)。その結果、全輸出の79.3%が米国向けとなり、対米依存度が前年より4.9ポイント上昇した。2019年は中南米、欧州、アジアなど米国以外のほぼ全ての仕向け地で輸出が減少したが、その要因は仕向け地によって異なる。中南米向けは、アルゼンチン経済の低迷やフォードのブラジル向け輸出の停止などが影響した。欧州向けは、欧州向けの比率が高いマツダの生産低迷が影響している。アジア向けは、アジア市場で人気が高く、メキシコでしか生産されていなかったビートル(The Beetle)の生産をフォルクスワーゲン(VW)が2019年8月をもって終了したことが影響した。

表3 主要地域別の自動車輸出(大型バス・トラックを除く) (単位:台、%)

仕向け地	2018年		2019年		
	台数	構成比	台数	構成比	前年比
米州	3,102,952	90.0	3,065,420	92.0	△ 1.2
北米	2,815,258	81.6	2,861,117	85.8	1.6
米国	2,566,701	74.4	2,642,354	79.3	2.9
カナダ	248,557	7.2	218,763	6.6	△ 12.0
中南米・カリブ	287,694	8.3	204,303	6.1	△ 29.0
ブラジル	78,440	2.3	51,441	1.5	△ 34.4
コロンビア	52,470	1.5	43,373	1.3	△ 17.3
チリ	35,557	1.0	23,288	0.7	△ 34.5
アルゼンチン	33,129	1.0	5,556	0.2	△ 83.2
プエルトリコ	25,832	0.7	27,762	0.8	7.5
ペルー	15,194	0.4	12,308	0.4	△ 19.0
欧州	248,688	7.2	201,800	6.1	△ 18.9
ドイツ	150,438	4.4	137,693	4.1	△ 8.5
イタリア	43,983	1.3	30,931	0.9	△ 29.7
スペイン	13,615	0.4	6,410	0.2	△ 52.9
ベルギー	6,542	0.2	3,778	0.1	△ 42.3
アジア・大洋州	63,049	1.8	52,981	1.6	△ 16.0
中国	18,964	0.5	12,583	0.4	△ 33.6
サウジアラビア	5,998	0.2	8,426	0.3	40.5
アラブ首長国連邦	7,399	0.2	6,121	0.2	△ 17.3
オーストラリア	7,966	0.2	5,246	0.2	△ 34.1
日本	7,100	0.2	4,297	0.1	△ 39.5
その他・不詳	34,512	1.0	13,385	0.4	△ 61.2
輸出合計	3,449,201	100.0	3,333,586	100.0	△ 3.4

(出所) 国立統計地理情報院(INEGI)

企業別・仕向け地別輸出台数は添付資料を参照。GM、フォード、トヨタ、ホンダは北米向け輸出が9割を超える。日産と起亜は米州域内が中心だが、北米に加え、中南米向けの輸出も多い。VW やマツダの輸出は多角化されおり、欧州向けの輸出のウェイトも相対的に高い。

表 企業別仕向け地別の輸出台数(大型バス・トラックを除く) (単位:台、%)

企業名	年	仕向け地別輸出					輸出合計
		北米	中南米	欧州	アジア 大洋州	その他	
GM	2018年	730,503	61,677	23	5,201	14,550	811,954
	2019年	791,697	24,396	0	7,714	4,036	827,843
	構成比	95.6	2.9	0.0	0.9	0.5	100.0
	伸び率	8.4	△ 60.4	△ 100.0	48.3	△ 72.3	2.0
フィアットクライスラー (FCA)	2018年	531,970	12,904	80,324	5,463	306	630,967
	2019年	491,446	11,078	47,911	3,727	63	554,225
	構成比	81.6	8.3	7.2	1.6	1.3	100.0
	伸び率	△ 7.6	△ 14.2	△ 40.4	△ 31.8	△ 79.4	△ 12.2
フォルクスワーゲン (VW)	2018年	356,533	44,657	124,191	24,200	88	549,669
	2019年	395,482	35,841	128,596	12,059	70	572,048
	構成比	69.1	6.3	22.5	2.1	0.0	100.0
	伸び率	10.9	△ 19.7	3.5	△ 50.2	△ 20.5	4.1
日産	2018年	403,563	82,101	30	9,507	1,132	496,333
	2019年	362,263	69,001	4	9,732	1,248	442,248
	構成比	81.9	15.6	0.0	2.2	0.3	100.0
	伸び率	△ 10.2	△ 16.0	△ 86.7	2.4	10.2	△ 10.9
フォード	2018年	250,928	10,208	0	11,873	0	273,009
	2019年	237,676	803	0	12,975	0	251,454
	構成比	94.5	0.3	0.0	5.2	0.0	100.0
	伸び率	△ 5.3	△ 92.1	-	9.3	-	△ 7.9
起亜	2018年	165,791	53,877	0	6,795	5,232	231,695
	2019年	165,587	43,297	0	6,774	4,929	220,587
	構成比	75.1	19.6	0.0	3.1	2.2	100.0
	伸び率	△ 0.1	△ 19.6	-	△ 0.3	△ 5.8	△ 4.8
トヨタ	2018年	180,153	7,416	0	0	0	187,569
	2019年	185,438	6,231	0	0	0	191,669
	構成比	96.7	3.3	0.0	0.0	0.0	100.0
	伸び率	2.9	△ 16.0	-	-	-	2.2
ホンダ	2018年	118,203	0	0	0	12,339	130,542
	2019年	176,394	0	0	0	2,780	179,174
	構成比	98.4	0.0	0.0	0.0	1.6	100.0
	伸び率	49.2	-	-	-	-	37.3
マツダ	2018年	77,614	14,854	44,120	10	865	137,463
	2019年	31,815	13,656	25,159	0	259	70,889
	構成比	44.9	19.3	35.5	0.0	0.4	100.0
	伸び率	△ 59.0	△ 8.1	△ 43.0	△ 100.0	△ 70.1	△ 48.4
合計	2018年	2,815,258	287,694	248,688	63,049	34,512	3,449,201
	2019年	2,861,117	204,303	201,800	52,981	13,385	3,333,586
	構成比	85.8	6.1	6.1	1.6	0.4	100.0
	伸び率	1.6	△ 29.0	△ 18.9	△ 16.0	△ 61.2	△ 3.4

(注)仕向け地の「その他」には「アフリカ」と「仕向け地非公開」を含む。構成比は全輸出に占める各仕向け地別の比率で、伸び率とともに2019年のデータ。

(出所)メキシコ自動車工業会(AMIA)

メキシコ(2) (販売)：2019年の自動車販売は3年連続の減少、130万台に落ち込み

2020年01月16日 メキシコ事務所(中畑貴雄)

2019年のメキシコの自動車販売台数(大型バス・トラックを除く)は前年比7.7%減の131万7,727台で、2017年以降3年連続の減少となった(2020年1月16日記事参照)。

企業別にみると、50年以上の歴史を持ち、以前は、「ビッグファイブ」と称されていたゼネラルモーターズ(GM)、フォード、フィアットクライスラー・オートモービルズ(FCA)、日産、フォルクスワーゲン(VW)の5社の販売が軒並み大きく減少した(表参照)。日系企業ではマツダが主力のマツダ3のモデルチェンジにより販売を伸ばした一方、トヨタとホンダの販売は伸びなかった。他方、スズキの販売は4年連続2桁増と好調を維持し、三菱自動車やいすゞ、スバルも販売を伸ばした。韓国勢では起亜がプラスを維持したものの、現代は前年比で減少に転じた。

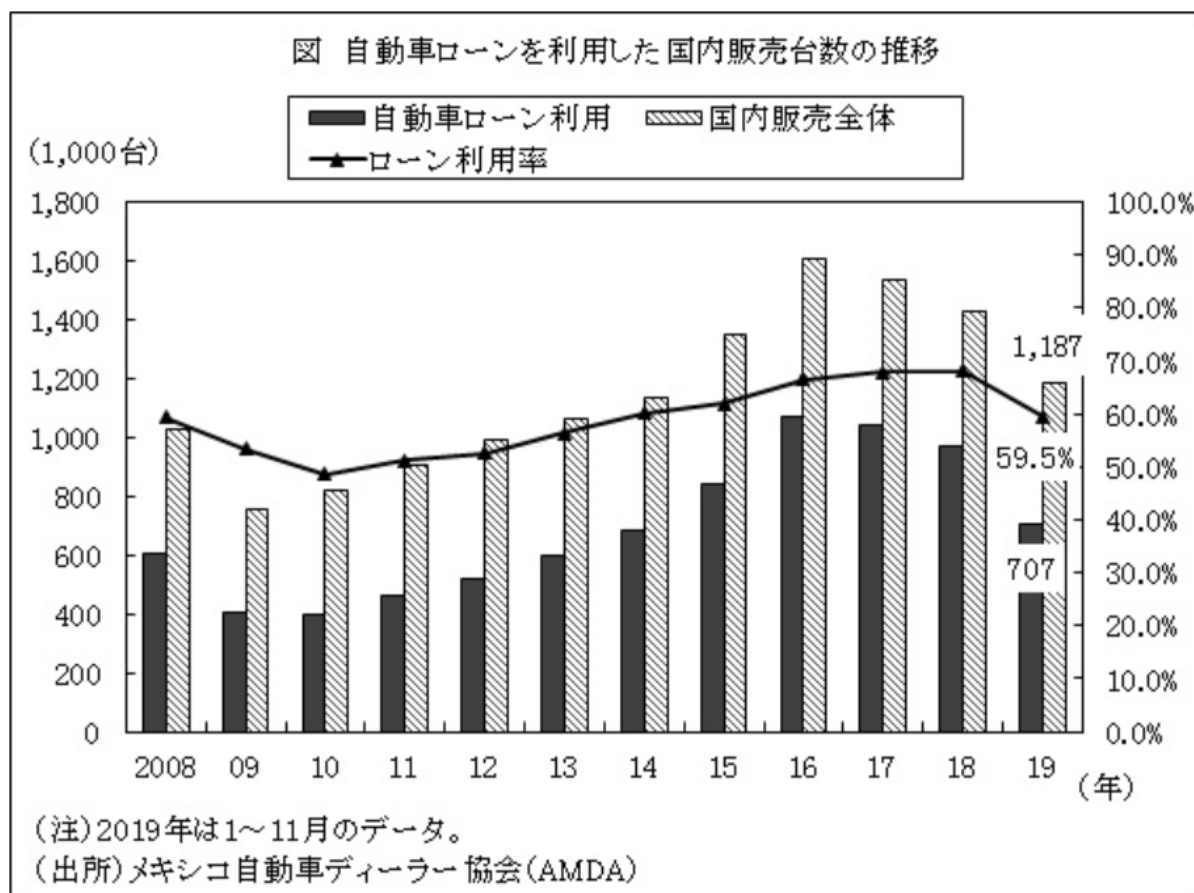
表 メキシコの企業別自動車販売台数(大型バス・トラックを除く)
(単位:台、%)

企業名	2018年	2019年		
	台数	台数	構成比	前年比
GM	236,069	211,987	16.1	△ 10.2
日産	314,123	269,558	20.5	△ 14.2
VW	196,398	181,678	13.8	△ 7.5
FCA	73,747	63,342	4.8	△ 14.1
現代・起亜	144,250	141,146	10.7	△ 2.2
起亜	94,234	95,539	7.3	1.4
現代	50,016	45,607	3.5	△ 8.8
フォード	70,693	59,257	4.5	△ 16.2
トヨタ	108,761	105,663	8.0	△ 2.8
ホンダ	85,977	74,796	5.7	△ 13.0
マツダ	58,112	60,081	4.6	3.4
BMW	25,090	23,645	1.8	△ 5.8
ルノー	27,784	32,890	2.5	18.4
スズキ	26,380	31,211	2.4	18.3
メルセデス・ベンツ	24,227	20,602	1.6	△ 15.0
三菱自動車	14,061	15,738	1.2	11.9
プジョー	9,576	10,801	0.8	12.8
いすゞ	1,739	1,938	0.1	11.4
スバル	1,184	1,287	0.1	8.7
その他	8,755	12,107	0.9	38.3
日系企業合計	610,337	560,272	42.5	△ 8.2
合計	1,426,926	1,317,727	100.0	△ 7.7

(注) 系列ブランド(例えばフォルクスワーゲンはセアト、アウディ、ポルシェ)を含む。いすゞの販売台数はELF100/ELF200/ELF300の販売台数のみ。
(出所) 国立統計地理情報院(INEGI)

ビッグファイブの販売不振の要因は、得意とする大衆向け小型車のセグメントの不振による。サブコンパクト部門(1.5リットル前後の小型車)は前年比8.0%減、コンパクト部門(1.8リットル前後の小型車)は12.4%減と低迷している。大衆車の販売不振の背景には、為替相場の安定とインフレ抑制を目的に、政府がここ数年、政策金利を引き上げてきたことがある。政策金利は2016年2月の3.25%から2018年末

には 8.25%の水準まで引き上げられ、自動車ローンの金利も上昇傾向にあった。これが、ローン販売への依存度が高い中間層の購入意欲をそいでいる。2019 年 1～11 月の国内販売に占めるローン販売の比率は 59.5%で、前年の 68.2%から大きく低下した（図参照）。2019 年のローン販売台数が、国内販売全体よりも大きく落ち込んだためだ。



<物価安定と政策金利の低下による購買意欲向上に期待>

2019 年に入り、通貨ペソの対ドル為替レートは安定し、1 ドル=19 ペソ台の前半から 18 ペソ台の後半でおおむね推移している。そのため、輸入インフレ率は 2018 年に 3.32%だったものが、2019 年（10 月末時点）は年率でマイナス 1.92%に低下し、全体のインフレ率も 2018 年の 4.83%から 2019 年は 2.83%に低下している。インフレ率の低下と米国側の政策金利の引き下げに伴い、メキシコ中央銀行も政策金利を 2019 年 8 月の 8.25%から、12 月末には 7.25%まで引き下げている。中央銀行の報告書（2019 年 12 月 5 日発表）によると、自動車ローンの平均金利は 2016 年 4 月の 11.7%から 2019 年 4 月の 13.7%へと、3 年間で 2.0 ポイント上昇したが、2019 年 8 月以降の政策金利の引き下げに伴い、今後は低下に向かうことが期待されている。

コロンビア（販売）：2019年の新車販売台数は2.7%増、ルノーがGM シボレーを抜き首位

に

2020年01月16日 ポゴタ事務所（茗荷谷奏）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）は1月2日、2019年の新車販売（登録）台数は前年比2.7%増の26万3,684台だったと発表した（表参照）。

表 ブランド別の新車販売(登録)台数 (単位:台、%)

順位	ブランド	国	2018年	2019年	2019年	
					シェア	前年比
1	ルノー	フランス	49,741	57,066	21.6	14.7
2	GM(シボレー)	米国	49,916	46,521	17.6	△ 6.8
3	日産	日本	23,190	21,579	8.2	△ 6.9
4	マツダ	日本	21,520	20,424	7.7	△ 5.1
5	起亜	韓国	21,013	20,015	7.6	△ 4.7
6	トヨタ	日本	14,179	16,187	6.1	14.2
7	フォルクスワーゲン	ドイツ	13,393	14,214	5.4	6.1
8	フォード	米国	12,545	10,926	4.1	△ 12.9
9	スズキ	日本	8,277	8,716	3.3	5.3
10	現代	韓国	4,932	5,694	2.2	15.5
11	メルセデス・ベンツ	ドイツ	4,387	4,822	1.8	9.9
12	BMW	ドイツ	3,660	3,623	1.4	△ 1.0
13	ホンダ	日本	2,395	2,800	1.1	16.9
14	安徽江淮汽車(JAC)	中国	3,021	2,521	1.0	△ 16.6
15	福田汽車(Foton)	中国	2,460	2,467	0.9	0.3
16	日野自動車	日本	1,851	2,405	0.9	29.9
17	フィアット	イタリア	1,979	1,976	0.7	△ 0.2
18	プジョー	フランス	1,310	1,851	0.7	41.3
19	ジープ	米国	1,624	1,601	0.6	△ 1.4
20	ボルボ	スウェーデン	912	1,498	0.6	64.3
-	その他	-	14,357	16,778	6.4	16.9
合計			256,662	263,684	100.0	2.7

(出所)自動車協会(ANDEMOS)

ブランド別にみると、首位はルノーの5万7,066台（シェア21.6%）で、数十年にわたり首位を守り続けてきたゼネラルモーターズ（GM）シボレー（4万6,521台、17.6%）を追い抜いた。3位と4位には、日産が2万1,579台（8.2%）、マツダが2万4,244台（7.7%）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位のトヨタ（14.2%増、前年6位）、13位のホンダ（16.9%増、15位）、16位の日野自動車（29.9%増、17位）は、いずれも2桁増と好調だった。

ANDEMOSのオリベリオ・エンリケ・ガルシア・バスルト会長は、2020年の自動車販売台数は約27万6,000台に増加すると予測している。好調な国内経済が追い風となるほか、自由貿易協定（FTA）による自動車の輸入関税削減や、メルコスールとの経済補完協定（ACE72号）に基づいた無関税輸出枠の拡大が、

市場に良い影響を与えるとみている。なお、2020年の無関税輸入枠は、ブラジルが5万台、アルゼンチンが4万2,000台となっている。

チリ（販売）：2019年の新車販売台数、前年比10.6%減も過去3番目の高水準

2020年01月21日 サンティアゴ事務所（岡戸美濤）

チリ全国自動車産業協会（ANAC）の発表によると、2019年の新車販売台数（バスなど大型車を除く）は前年比10.6%減の37万2,878台だった（表1参照）。ANACは、10月上旬から続く反政府デモによる経済の混乱を販売台数減少の要因の1つに挙げている。前年比では減少したものの、2018年が過去最高を記録した年であったためでもあり、長期的にみると、ANACの調査開始以来、過去3番目の高水準だった。

表1 2019年主要ブランド別新車販売台数 (単位:台、%)

ブランド	2018年		2019年								前年比	
	合計	乗用車		SUV		商用車		ピックアップ		合計		
	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
シボレー	36,166	20,450	14.4	6,105	4.4	1,697	5.3	7,143	11.5	35,395	9.5	△ 2.1
現代	32,710	14,946	10.5	9,324	6.8	4,032	12.7	—	0.0	28,302	7.6	△ 13.5
起亜	32,432	19,330	13.6	6,128	4.5	2,555	8.1	—	0.0	28,013	7.5	△ 13.6
スズキ	33,238	21,573	15.2	6,093	4.4	214	0.7	—	0.0	27,880	7.5	△ 16.1
日産	30,535	6,351	4.5	12,456	9.1	387	1.2	7,580	12.2	26,774	7.2	△ 12.3
トヨタ	29,951	7,153	5.0	7,866	5.7	70	0.2	7,710	12.4	22,799	6.1	△ 23.9
プジョー	19,246	5,479	3.9	6,071	4.4	6,361	20.1	—	0.0	17,911	4.8	△ 6.9
マツダ	19,752	6,118	4.3	6,840	5.0	—	0.0	3,931	6.3	16,889	4.5	△ 14.5
三菱自動車	15,720	742	0.5	5,708	4.2	—	0.0	10,054	16.2	16,504	4.4	5.0
フォード	18,480	1,281	0.9	7,416	5.4	890	2.8	5,933	9.5	15,520	4.2	△ 16.0
VW	15,925	6,855	4.8	3,207	2.3	237	0.7	3,272	5.3	13,571	3.6	△ 14.8
ルノー	13,090	4,842	3.4	2,977	2.2	896	2.8	1,186	1.9	9,901	2.7	△ 24.4
長安汽車	7,805	557	0.4	6,508	4.7	1,831	5.8	—	0.0	8,896	2.4	14.0
ジャック	8,297	1,154	0.8	5,461	4.0	1,098	3.5	1,026	1.7	8,739	2.3	5.3
長城汽車	7,228	1,322	0.9	4,567	3.3	—	0.0	2,506	4.0	8,395	2.3	16.1
その他	96,463	23,564	16.6	40,576	29.6	11,454	36.1	11,795	19.0	87,389	23.4	△ 9.4
合計	417,038	141,717	100.0	137,303	100.0	31,722	100.0	62,136	100.0	372,878	100.0	△ 10.6

(注)SUV:スポーツ用多目的車。

(出所)チリ全国自動車産業協会(ANAC)

ブランド別にみると、トップ5はシボレー（シェア9.5%）、現代（7.6%）、起亜（7.5%）、スズキ（7.5%）、日産（7.2%）の順で、シボレーがシェアでは際立っていたが、2～5位はシェア7%台の僅差だった。前年の好調（[2019年1月21日記事参照](#)）から一転、上位15ブランドのうち、1～12位までが前年比でマイナス（9位の三菱自動車を除く）となったが、13～15位の長安汽車、ジャック、長城汽車の中国ブランドは、それぞれ前年比14.0%増、5.3%増、16.1%増と好調だった。チリに中国ブランドが進出した2007年当初は、品質を問題視する消費者が多かったが、近年では品質が大幅に改善され、デザインも洗練されたことに加え、競合他社と比較した際の価格の安さが消費者にとって魅力的なことが販売台数増加の要因として挙げられる（「プルソ」紙1月14日）。

タイプ別にみると、乗用車は14万1,717台で、前年比14.5%減だった（表2参照）。スポーツ用多目的車（SUV）、商用車、ピックアップトラックもそれぞれ減少した。モデル別にみると、販売トップは三菱自

動車のピックアップトラック「L200」(9,140台)で、2019年1～11月で最も販売されたモデルだった(表3参照)。個人での利用に加え、鉱業や産業分野で多く使用されていることが販売を伸ばしている理由となっている。一方、ハイブリッド車は、前年比1.8%減の850台、電気自動車(EV)は53.3%増の302台だった。ANACは、2020年の新車販売台数が昨年よりもさらに減少し、32万9,000台になるとの見通しを発表している。

表2 タイプ別新車販売台数 (単位:台、%)

タイプ	2018年		2019年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
乗用車	165,828	39.8	141,717	38.0	△ 14.5
SUV	148,070	35.5	137,303	36.8	△ 7.3
商用車	37,267	8.9	31,722	8.5	△ 14.9
ピックアップ	65,873	15.8	62,136	16.7	△ 5.7
合計	417,038	100.0	372,878	100.0	△ 10.6

(注)SUV:スポーツ用多目的車。

(出所)チリ自動車産業協会(ANAC)

表3 2019年(1～11月)モデル別売り上げトップ15

(単位:台)

順位	ブランド	モデル	台数
1	三菱自動車	L200	9,140
2	シボレー	Sail	8,400
3	起亜	Rio	7,942
4	スズキ	Baleno	7,010
5	起亜	Morning	6,769
6	トヨタ	Hilux	6,740
7	現代	Accent	6,331
8	日産	NP 300	5,754
9	トヨタ	RAV4	5,641
10	現代	Grand I-10	5,596
11	トヨタ	Yaris	4,952
12	マツダ	All New Mazda3	4,262
13	現代	Tucson TL	4,084
14	プジョー	Partner	4,070
15	マツダ	All New Mazda CX-5	4,032

(出所)チリ自動車産業協会(ANAC)

アルゼンチン（生産・販売）：2019年のアルゼンチン自動車産業は低迷

2020年01月23日 ブエノスアイレス事務所（津下みなみ）

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFSA）は1月6日、2019年12月の自動車国内生産台数（大型トラック・バスを除く）を1万4,524台と発表した。前年同月比では29.1%減少しており、2019年の年間生産台数は31万4,787台（前年比32.5%減）にとどまった。2004年以降で最も少ない生産台数となった。

2019年12月の自動車輸出台数は1万8,965台（前年同月比17.4%減）で、2019年の年間輸出台数は22万4,248台（前年比16.7%減）だった。年間生産台数と年間輸出台数の減少は、アルゼンチン国内の市場縮小、および最大の輸出相手国であるブラジル向け輸出の低迷が原因だ。これまで、ブラジルへの輸出台数は全体の80%を占めていたが、2019年は67.1%にとどまった。なお、ブラジル以外の主な輸出先としては、中米（輸出全体の7.4%）、ペルー（5.9%）、チリ（5.3%）、コロンビア（4.7%）、メキシコ（2.8%）、オセアニア（1.8%）、アフリカ（1.3%）が挙げられる。その中でも、輸出台数が前年から最も伸びたのはペルーで、1,964台増加した。

アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、12月の自動車国内販売（新車販売登録）台数（重・軽商用車とその他大型車を含む）は2万1,190台（前年同月比25.2%減）となった。2019年の年間国内販売台数は前年比42.7%減の45万9,592台で、2006年以来の最低水準となった。インフレによる新車価格の高騰および金利の上昇に伴い、自動車購入資金の調達が困難となっている状況が、新車の売り上げを急減させたとみられる。

ブラジル（生産・販売）：2019年の自動車国内販売台数は前年比8.6%増、生産台数も2.3%

増加

2020年01月22日 サンパウロ事務所（古木勇生、高橋ルシア）

全国自動車製造業者協会（Anfavea）によれば、2019年のブラジルの自動車（乗用車、軽商用車、バス、トラックの合計）生産台数は前年比2.3%増の294万4,962台だった。国内販売台数（新車登録ベース）が278万7,850台と8.6%増加したことが、生産台数の拡大に寄与した。一方、輸出台数は主要輸出先のアルゼンチンの経済低迷を受け、31.9%減の42万8,198台と大きく減少した。

国内販売台数が増加した要因について、ブラジル自動車流通業者連合（Fenabrave）のアラリコ・アスンブサオ会長は、利下げによる個人向け融資の拡大などが消費を喚起した、と述べている。また、中央銀行が2019年12月27日付で公表したデータによれば、2019年1～11月の法人向け貸付残高で、自動車購入分野が55%増の478億5,300万リアル（約1兆2,442億円、1リアル＝約26円）となった。複数の現地有力紙によれば、ウーバーなどをはじめとした配車サービスが国内に広まり、これらのサービスを提供する法人が自動車を購入し、リースで運転手に貸し出すため、自動車購入向けの貸付が拡大したとみられている。

2019年の生産台数および国内販売台数（新車登録ベース）は2015年以降で最も多く、国内需要が徐々に回復していることが分かる（図参照）。

また、自動車ディーラーが加盟するFenabraveの資料（表参照）で2019年のブランド別国内販売シェア（乗用車、軽商用車合計）をみると、上位から順にゼネラルモーターズ（GM、17.9%）、フォルクスワーゲン（15.6%）、フィアット（13.8%）、ルノー（9.0%）と続く。日系メーカーはシェアの高い順に、トヨタが8.1%、ホンダが4.9%、日産が3.6%となっている。2018年と比較すると、フォルクスワーゲンがシェアを最も上げている。

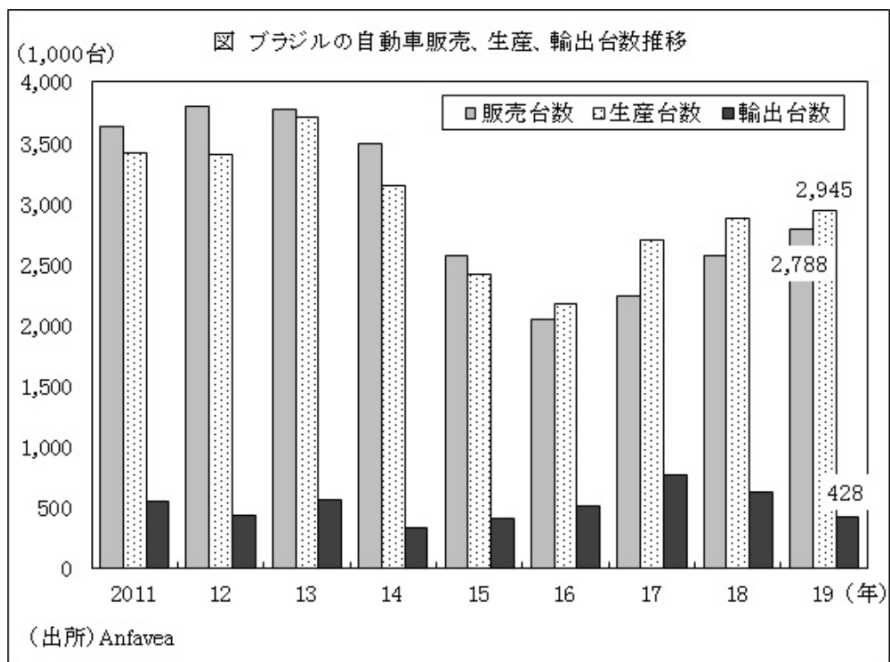


表 ブランド別国内販売シェア(乗用車、軽商用車合計) (単位: %)

ブランド	2018年	2019年
GM	17.6	17.9
フォルクスワーゲン	14.9	15.6
フィアット	13.2	13.8
ルノー	8.7	9.0
フォード	9.2	8.2
トヨタ	8.1	8.1
現代	8.4	7.8
ジープ	4.3	4.9
ホンダ	5.3	4.9
日産	3.9	3.6
その他	6.4	6.2

(注) Fenabrave統計による国内販売台数合計は、2018年が247万5台、2019年が265万8,923台で、Anfaveaとは異なる。

(出所) Fenabrave

ペルー（販売）：2019年の新車登録台数は前年比2.4%増加

2020年01月16日 リマ事務所（設楽隆裕）

ペルー自動車協会（AAP）は1月7日、2019年の新車登録台数（注）が15万1,997台に達し、前年比2.4%増だったと発表した。

1月8日付「ヘスティオン」紙によると、自動車メーカー各社は好転の理由として、2019年6月の選択消費税（ISC）の改定を挙げている（[2019年6月21日記事参照](#)）。同改定により、シリンダー容積が1,400立方センチ以下の自動車のISCは10%から5%に減税されており、7月以降のボリュームゾーンを狙った車種の販売回復に寄与したとみられている。そのほかにも、メーカー各社による購入時のローンの利用増や、下半期における官需の増加の影響も指摘している。自動車のローンについては、ペルーにおける利用率は全体の35%といまだ低く、今後、自動車販売台数を伸ばす上で、利用率の向上が重要視されている。

メーカー別の新車登録台数をみると、トップ3は2018年に引き続き、トヨタ、現代、起亜の順だった（表参照）。全体的に日本車が好調で、特に日産は前年比30.4%増と大幅に増加した。

2020年の見通しについては、各社とも2019年と同等から前年比5%増程度と予測している。

表 上位10社の年間新車登録台数(2019年)
(単位: 台、%)

メーカー	2018年	2019年	伸び率
トヨタ	28,448	29,799	4.7
現代	20,653	18,645	△ 9.7
起亜	17,061	14,204	△ 16.7
シボレー	8,555	8,568	0.2
日産	5,808	7,573	30.4
スズキ	8,210	6,722	△ 18.1
ルノー	3,973	5,949	49.7
三菱自動車	4,632	5,334	15.2
長安	4,222	5,201	23.2
フォルクスワーゲン	5,144	5,152	0.2

(出所) AAP、SUNARP

(注) 国家登記庁（SUNARP）が AAP に報告した新車の登録台数であり、各社代理店が AAP に報告する販売台数とは異なる数字だ。

< 欧州・ロシア・CIS >

EU（販売）：2019年のEUの新車登録台数は前年比1.2%増

2020年01月24日 ブリュッセル事務所（村岡有）

欧州自動車工業会（ACEA）は1月16日、2019年のEU27カ国（マルタを除く）の乗用車の新規登録台数（暫定値）は前年比1.2%増の1,534万188台だったと[発表](#)した（表1参照）。6年連続の拡大となった。増えた台数の1位はドイツ（17万1,480台、5.0%増）で、フランス（4万798台、1.9%増）、ルーマニア（3万643台、23.4%増）とポーランド（2万3,709台、4.5%増）が続いた。

主要市場では、ドイツとフランスに加えて、イタリア（0.3%増）でも拡大。一方、スペイン（4.8%減）と英国（2.4%減）は縮小した。このほかの西欧諸国では、ギリシャで10.3%増と拡大したが、アイルランド（6.8%減）とフィンランド（5.2%減）、オーストリア（3.4%減）などで縮小した。中・東欧諸国では、リトアニア（43.2%増）とルーマニア（23.4%増）、ハンガリー（15.6%増）などで伸びが顕著だが、キプロス（5.7%減）とチェコ（4.4%減）では減少。

ACEAによると、2018年9月に導入された新排出基準（WLTP）の影響により、2019年の新車の乗用車の販売は鈍い出だしとなったが、第4四半期（10～12月）に持ち直し、通年では前年を上回った。特に12月は、フランス（27.7%増）、オランダ（2.1倍）、スウェーデン（2.1倍）での2020年の税制改正も見越して売り上げが拡大。EU27カ国全体では、前年同月比21.7%増となった。

表1 欧州30カ国の乗用車(新車)登録台数 (単位:台、%)

国	2018年	2019年	前年比
EU加盟27カ国	15,159,336	15,340,188	1.2
西欧15カ国	13,745,731	13,838,583	0.7
ドイツ	3,435,778	3,607,258	5.0
英国	2,367,147	2,311,140	△ 2.4
フランス	2,173,481	2,214,279	1.9
イタリア	1,910,701	1,916,320	0.3
スペイン	1,321,437	1,258,260	△ 4.8
ベルギー	549,632	550,003	0.1
オランダ	443,530	446,114	0.6
スウェーデン	353,729	356,036	0.7
オーストリア	341,068	329,363	△ 3.4
デンマーク	218,483	225,594	3.3
ポルトガル	228,327	223,799	△ 2.0
アイルランド	125,671	117,100	△ 6.8
フィンランド	120,505	114,199	△ 5.2
ギリシャ	103,431	114,110	10.3
ルクセンブルク	52,811	55,008	4.2
中・東欧など12カ国	1,413,605	1,501,605	6.2
ポーランド	531,889	555,598	4.5
チェコ	261,437	249,915	△ 4.4
ルーマニア	130,919	161,562	23.4
ハンガリー	136,594	157,900	15.6
スロバキア	98,080	101,568	3.6
スロベニア	72,835	73,211	0.5
クロアチア	59,856	62,975	5.2
リトアニア	32,441	46,461	43.2
ブルガリア	34,332	35,371	3.0
エストニア	25,387	26,589	4.7
ラトビア	16,879	18,235	8.0
キプロス	12,956	12,220	△ 5.7
EFTA加盟3カ国	465,612	465,564	△ 0.01
スイス	299,716	311,466	3.9
ノルウェー	147,929	142,381	△ 3.8
アイスランド	17,967	11,717	△ 34.8
EU加盟27カ国+EFTA加盟3カ国	15,624,948	15,805,752	1.2

(注)EU加盟27カ国はEU加盟28カ国からマルタを除く。EFTA3カ国はEFTA加盟4カ国からリヒテンシュタインを除く。EU加盟27カ国+EFTA3カ国はその合計。

(出所)ACEA資料からジェトロ作成

2019年通年の新規登録台数を ACEA 会員企業のブランド別にみると、域内最大のシェアを誇る VW グループは 373 万 5,099 台で前年比 3.1% 増となった。傘下のポルシェ (13.5% 増)、セアト (11.8% 増) が特に拡大し、トップの座をより堅固なものとした。これに続くフランスのグループ PSA は 243 万 3,781 台で 1.1% 縮小。同グループの約 3 分の 1 を占めるオペル/ボクスホールが 7.6% 減と振るわなかった。

表2 EU27カ国のメーカー別乗用車(新車)登録台数(注1)(単位:台、%)

メーカー	2018年	2019年	シェア	前年比
VWグループ	3,622,886	3,735,099	24.3	3.1
フォルクスワーゲン	1,710,252	1,715,366	11.2	0.3
シュコダ	700,888	730,218	4.8	4.2
アウディ	700,433	716,780	4.7	2.3
セアト	440,451	492,356	3.2	11.8
ポルシェ	66,192	75,149	0.5	13.5
その他(注2)	4,670	5,230	0.0	12.0
グループPSA	2,460,302	2,433,781	15.9	△ 1.1
プジョー	956,275	952,358	6.2	△ 0.4
オペル/ボクスホール	869,437	803,261	5.2	△ 7.6
シトロエン	589,973	629,007	4.1	6.6
DS	44,617	49,155	0.3	10.2
ルノーグループ	1,613,549	1,631,512	10.6	1.1
ルノー	1,087,686	1,049,498	6.8	△ 3.5
ダチア	518,913	572,813	3.7	10.4
ラーダ	5,149	4,954	0.0	△ 3.8
アルピエヌ	1,801	4,247	0.0	135.8
現代グループ	1,011,452	1,039,999	6.8	2.8
現代	527,772	546,100	3.6	3.5
起亜	483,680	493,899	3.2	2.1
BMWグループ	989,900	1,006,632	6.6	1.7
BMW	778,552	795,474	5.2	2.2
ミニ	211,348	211,158	1.4	△ 0.1
ダイムラー	935,057	984,781	6.4	5.3
メルセデス・ベンツ	838,358	872,014	5.7	4.0
スマート	96,699	112,767	0.7	16.6
フォード	960,136	948,057	6.2	△ 1.3
FCAグループ	1,001,864	928,873	6.1	△ 7.3
フィアット	701,750	651,080	4.2	△ 7.2
ジープ	163,602	161,835	1.1	△ 1.1
ランチア/クライスラー	48,806	58,903	0.4	20.7
アルファロメオ	78,946	50,830	0.3	△ 35.6
その他(注3)	8,760	6,225	0.0	△ 28.9
トヨタグループ	731,976	767,903	5.0	4.9
トヨタ	686,917	713,773	4.7	3.9
レクサス	45,059	54,130	0.4	20.1
日産	473,813	380,982	2.5	△ 19.6
ボルボ	300,702	323,293	2.1	7.5
マツダ	223,782	246,788	1.6	10.3
ジャガーランドローバー	229,250	218,987	1.4	△ 4.5
ランドローバー	148,790	147,357	1.0	△ 1.0
ジャガー	80,460	71,630	0.5	△ 11.0
三菱自動車	133,438	138,003	0.9	3.4
ホンダ	130,638	116,945	0.8	△ 10.5

(注1) ACEA会員企業のデータ。

(注2) ベントレー、ランボルギーニ、ブガッティを含む。

(注3) ダッジ、マセラティを含む。

(出所) ACEA資料からジェトロ作成

<2020年は「欧州グリーン・ディール」関連イニシアチブにも注目>

欧州委員会は2020年に「欧州グリーン・ディール」(2019年12月12日記事参照)の枠組みで、自動車を含む運輸部門からの二酸化炭素排出削減に向けたイニシアチブを発表し実施する予定だ。具体的には、持続可能でスマートなモビリティに向けた戦略の発表、代替燃料の公的充電・燃料充填(じゅうてん)

インフラの整備支援対象の公募、持続可能な代替燃料の生産・供給の促進に向けた法制化の検討が予定されている。

英国(1) (生産)：2019年の自動車生産、過去10年で最低水準に

2020年02月10日 ロンドン事務所(木下裕之)

英国自動車製造者販売者協会(SMMT)は1月30日、2019年の国内自動車生産台数を発表した。総生産台数は前年比14.2%減の130万3,135台となり、3年連続の減少で、2010年以降の最低水準となった(表1参照)。総生産台数の81%を占める海外輸出向け生産は前年比14.7%減、国内向け生産は12.3%減となっている。SMMTは、英国のEU離脱(ブレグジット)期限が複数回延期となり、企業が合意なき離脱(ノー・ディール)による影響を回避するために工場を一時停止したことを生産台数の減少の1つの要因として挙げている。また、SMMTのマイク・ホーズ会長は、自動車生産が過去10年間で最低水準に低下したことに懸念を示すとともに、国際的な競争力の回復が不可欠とし、そのために、EUとの間で全ての自動車製品に対して、関税やその他の負担がかからない野心的な自由貿易協定(FTA)を締結することが先決だ、とコメントした。

表1 自動車生産台数 (単位:台、%)

項目	2018年	2019年	前年比
国内向け	281,832	247,138	△12.3
輸出向け	1,237,608	1,055,997	△14.7
合計	1,519,440	1,303,135	△14.2

(出所)英国自動車製造者販売者協会(SMMT)

他方で、世界的な電動車への需要拡大を背景に、電気自動車(EV)などの代替燃料車の生産は前年比34.7%の増加になった。SMMTは、先進技術で高い優位性を誇る英国が、超低排出車やゼロエミッション車の普及・生産の主導権を握ることができる、としている。

2019年の国内の自動車産業に関する投資は、約11億ポンド(約1,562億円、1ポンド=約142円)で、これは過去7年間の平均となる27億5,000万ポンドを大きく下回る水準だ。また、生産活動の再編成のため、日産が2019年2月にスポーツ用多目的車(SUV)「エクストレイル」次期モデルの英国内での生産計画の撤回を発表したことに加え、ホンダも2021年中に国内生産を終了することを発表した([2019年2月20日記事参照](#))。こうした動きを受け、自動車関連の企業では、自動車ホースのニチリンや電子部品・空調部品を手掛けるケーヒンが英国拠点の閉鎖を決定したほか、自動車用シートのテイ・エス テックやモーター部品などのユタカ技研も拠点閉鎖に向けた労使間交渉を開始したことを発表している。

メーカー別の生産台数では、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)が最大で、日産が2位、トヨタが4位、ホンダが5位となった。

表2 各メーカーの生産台数 (単位:台、%)

メーカー	2018年	2019年	前年比
ジャガー・ランドローバー	449,304	385,197	△14.3
日産	442,254	346,535	△21.6
ミニ	234,183	221,928	△5.2
トヨタ	129,070	148,106	14.7
ホンダ	160,676	108,876	△32.2
ボクソール	77,481	61,737	△20.3
その他	26,472	30,756	16.2
合計	1,519,440	1,303,135	△14.2

(出所)英国自動車製造者販売者協会(SMMT)

英国(2) (販売)：3年連続で自動車販売台数減、引き続き電動車が伸びる

2020年01月09日 ロンドン事務所（木下裕之）

英国自動車製造販売者協会（SMMT）は1月6日、2019年の新車登録台数を発表した。前年比2.4%減の231万1,140台となり、2016年をピークに3年連続の減少となった。SMMTは要因について、企業や消費者マインドの停滞や、不安定な政治経済、排出制限区域の設定（[2019年4月10日記事参照](#)）などによる市場の混乱と分析している。私用車が前年比3.2%減の101万8,258台となったほか、社用車も34.4%減の9万2,095台に落ち込んだ。

燃料種別にみると（表1参照）、ガソリン車は前年比2.2%増とわずかに伸びたものの、ディーゼル車が21.8%の大幅減となった。ディーゼル車を敬遠する消費者の志向や排出制限区域を背景に、ディーゼル車は2017年4月から33カ月連続の販売減となった。一方で、バッテリー車（BEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド車（HEV）の販売シェアは合計で7.4%に到達した。HEVは前年比17.1%増の伸びをみせ、依然として電動車市場の大半のシェアを占めるが、BEVが前年の2.4倍と大幅に伸びており、初めてPHEVの販売台数を上回った。環境性能の比較的高いマイルドハイブリッド車（MHEV）の販売台数も大きく伸びており、環境性能の高い自動車への需要が伸び続けている傾向がみえる。

表1 燃料種別新車登録台数 (単位: 台、%)

燃料種別	2018年		2019年		前年比
	台数	シェア	台数	シェア	
ディーゼル車	746,332	31.5	583,488	25.2	△ 21.8
ガソリン車	1,466,024	61.9	1,498,640	64.8	2.2
BEV	15,510	0.7	37,850	1.6	144.0
PHEV	42,232	1.8	34,734	1.5	△ 17.8
HEV	83,528	3.5	97,850	4.2	17.1
MHEV(ディーゼル)	3,833	0.2	32,217	1.4	740.5
MHEV(ガソリン)	9,688	0.4	26,361	1.1	172.1
合計	2,367,147	100.0	2,311,140	100.0	△ 2.4

(注)各電動車の定義は以下のとおり。

BEV: 電池のみで駆動する自動車。

PHEV: 20～30マイル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。

MHEV: 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。

(出所)SMMT

SMMTはBEVの市場シェアが伸びていることを歓迎する一方で、政府の今後10年の環境対応車の導入目標には遠く及ばないとの見解を示しており、購入補助金の対象除外などによるPHEVの販売台数減の状況を鑑みると、市場が成長する前の補助金停止は目標の達成の阻害要因となるとしている。

SMMTによると、2019年の全体的な減少にもかかわらず、英国はドイツに次ぐEUで2番目の販売台数を誇っており、約350種の多様なモデルから消費者は購入する自動車を選択することができるという。

2019年の新車登録上位10車種にもフォードやフォルクスワーゲン（VW）、日産などさまざまなメーカーが並ぶ（表2参照）。

表2 新車登録上位10車種(2019年)
(単位:台)

車種名	台数
フォード「フィエスタ」	77,833
VW「ゴルフ」	58,994
フォード「フォーカス」	56,619
ボクソール「コルサ」	54,239
メルセデス・ベンツ「Aクラス」	53,724
日産「キャシュカイ」	52,532
フォード「クーガ」	41,671
ミニ	41,188
VW「ポロ」	37,453
起亜「スポーテージ」	34,502

(出所)SMMT

2020年にはBEVが23車種、PHEVが11車種を含む90近い新車種が市場に投入される予定としており、英国は購入者に魅力的かつ環境に優しい多くの車種の選択肢を提供しているとしている。

ドイツ（販売）：乗用車新規登録台数、2009年以来の高水準に

2020年01月14日 デュッセルドルフ事務所（ベアナデット・マイヤー、森悠介）

連邦自動車局（KBA）は1月6日、2019年のドイツ国内の乗用車新規登録台数を、前年比5.0%増の360万7,258台だったと発表、2009年（約380万台）以来の高水準になった。一方、ドイツ自動車産業連合会（VDA）は同日、2019年の乗用車輸出台数を348万500台で13%減、国内生産台数も466万1,800台で9%減と発表した。

新規登録台数を主要ブランド別にみると、フォルクスワーゲン（VW）が66万7,518台、メルセデス・ベンツが33万9,185台となり、それぞれ前年比で3.7%、6.3%増加した（表1参照）。フォードは10.9%増の27万9,719台と大きく伸びたため、BMW（5.4%増、27万9,243台）をしのいで、3位になった。日系メーカーでは、トヨタが8万8,085台（レクサスブランドを含む）で1.6%増、マツダは7万1,630台で6.3%増、三菱自動車は5万2,148台で2.6%増、スズキは4万616台で8.2%増だった一方、日産は3万9,500台で21.6%減、本田は1万5,676台で16.2%減と落ち込んだ。韓国メーカーは、現代が12万9,508台で12.7%増、起亜が6万9,608台で5.8%増と伸びている。

表1 主要ブランド別の乗用車新規登録台数(2019年)

(単位:台、%)

	ブランド	台数	シェア	前年比
上位10 ブランド	VW	667,518	18.5	3.7
	メルセデス・ベンツ	339,185	9.4	6.3
	フォード	279,719	7.8	10.9
	BMW	279,243	7.7	5.4
	アウディ	267,195	7.4	4.7
	オペル	215,864	6.0	△5.3
	シュコダ	208,171	5.8	5.7
	セアト	138,670	3.8	13.9
	ルノー	131,138	3.6	0.2
	現代	129,508	3.6	12.7
日系 ブランド	トヨタ	84,498	2.3	0.7
	マツダ	71,630	2.0	6.3
	三菱自動車	52,148	1.4	2.6
	スズキ	40,616	1.1	8.2
	日産	39,500	1.1	△21.6
	ホンダ	15,676	0.4	△16.2
	スバル	5,868	0.2	△19.5
	レクサス	3,587	0.1	29.7
合計(その他を含む)		3,607,258	100.0	5.0

(注) 本文ではレクサスをトヨタと合算し、トヨタとして表記している。

(出所) 連邦自動車局(KBA)

新規登録台数を燃料別にみると、ガソリン車は前年比0.3%減の213万6,891台でシェアが59.2%となり、これまでの拡大傾向から縮小に転じた（表2参照）。ディーゼル車は3.7%増の115万2,733台で、シェアは32.0%と横ばいだった（前年は32.3%）。一方、ハイブリッド車は83.7%増の23万9,250台と著

しい伸びをみせ、シェアも前年の3.8%から6.6%に拡大した。電気自動車（EV）も75.5%増の6万3,281台と増加傾向にあり、1.8%にシェアを伸ばした。

表2 燃料別新規登録台数とシェアの推移 (単位:台、%)

燃料別	2015年		2016年		2017年		2018年		2019年	
	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
ガソリン車	1,611,389	50.3	1,746,308	52.1	1,986,488	57.7	2,142,700	62.4	2,136,891	59.2
ディーゼル車	1,538,451	48.0	1,539,596	45.9	1,336,776	38.8	1,111,130	32.3	1,152,733	32.0
液化石油ガス(LPG)車	4,716	0.1	2,990	0.1	4,400	0.1	4,663	0.1	7,256	0.2
圧縮天然ガス(CNG)車	5,285	0.2	3,240	0.1	3,723	0.1	10,804	0.3	7,623	0.2
ハイブリッド車	33,630	1.0	47,996	1.4	84,675	2.5	130,258	3.8	239,250	6.6
電気自動車(EV)	12,363	0.4	11,410	0.3	25,056	0.7	36,062	1.0	63,281	1.8

(出所)連邦自動車局(KBA)

フランス（販売）：2019年の乗用車新車登録台数、前年比1.9%増で4年連続の200万台超

え

2020年08月06日 パリ事務所（山崎あき）

フランス自動車工業会によると、2019年の国内乗用車新車登録台数は、前年比1.9%増の221万4,279台（表参照）。伸び率は縮小したが、4年連続で200万台を超えた。電気自動車（EV）の乗用車新車登録台数は、4万2,763台だ。前年より38%増えた。

<ディーゼル車離れが加速>

乗用車新車登録台数をメーカー・ブランド別にみると、ルノー・グループが伸び悩んだ。まず「ルノー」ブランドが、前年比0.2%増の40万7,134台にとどまった。そのほか、グループ傘下のルーマニア「ダチア」が13万8,977台と、前年を小幅に下回った（表参照）。また日産は、4万2,313台。29.0%減と、前年に続いての大幅減だ。

表：2019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	前年比
ルノー	407,134	0.2
プジョー	379,582	△ 2.6
シトロエン	235,110	9.9
フォルクスワーゲン	149,105	6.3
ダチア	138,977	△ 1.0
トヨタ	101,730	4.6
フォード	78,838	△ 4.6
フィアット	71,666	△ 8.4
メルセデス	70,214	6.7
オペル	66,901	△ 6.6
BMW	58,751	2.1
アウディ	57,533	11.5
起亜	45,056	6.5
日産	42,313	△ 29.0
現代	39,970	12.5
合計（その他を含む）	2,214,279	1.9

出所：フランス自動車工業会

グループ PSA は、「プジョー」ブランドが前年比2.6%減の37万9,582台と低迷した。グループ傘下の「オペル」も、6.6%減の6万6,901台と落ち込んだ。しかし、「シトロエン」ブランドは、9.9%増の23万5,110台に伸びた。

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、14万9,105台。前年から6.3%増えた。高級車ブランドでは、メルセデス・ベンツが6.7%増の7万214台、BMWが2.1%増の5万8,751台、アウディが11.5%増の5万7,533台。いずれも、不調だった前年から持ち直した。

日本車では、トヨタが前年比4.6%増の10万1,730台。初めて10万台を超えた。スズキは3万758台で12.9%増えた。韓国車では、起亜が6.5%増の4万5,056台、現代が12.5%増の3万9,970台。好調な伸びが続いた。

2019年の乗用車新車登録台数に占めるディーゼル車の割合は、34.1%だった。前年の38.9%からさらに4.8ポイント縮小した。ここ数年来のディーゼル車離れがさらに強まったことが見て取れる。

小型商用車（車載量5トン未満）の新車登録台数は、前年比4.5%増の47万9,749台だった。前年からの伸びが続いている。一方で、大型トラック（車載量5トン以上）は、1.8%増の5万5,250台と伸びが鈍化した。

2019年の中古車販売市場は、乗用車が前年比2.8%増の579万612台、小型商用車が4.0%増の81万7,241台、大型トラックが4.6%増の5万3,571台。いずれも、増加に転じた。

<電気自動車の乗用車登録台数が急増>

欧州電気自動車協会フランス支部（AVERE France）の発表によると、2019年の電気自動車（EV）の乗用車新車登録台数は、前年比38%増の4万2,763台だった。一方で、小型商用車の新車登録台数は2%減の7,958台だった。

内訳をみると、乗用車ではルノー「ゾエ」が1万8,817台。前年に続き最多だ。これに、テスラ「モデル3」の6,455台、日産「リーフ」3,738台が続いた。乗用車の新車登録台数全体に占める電気自動車の割合は、2018年の1.5%から1.9%に上昇した。商用車では、ルノー「カンゲー」のEVモデルが3,807台。商用EV登録台数のおよそ5割を占めた。

プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）の新車登録台数は前年比38%増の1万8,582台となった。三菱自動車「アウトランダーPHEV」が3,131台と前年の1,312台から大きく伸ばした。これに、ミニ（BMW）「クロスオーバー」の1,929台が続いた。

なお、乗用車の新車登録台数全体に占めるPHEVの割合は、0.8%に過ぎない。電気自動車に比べ、普及が遅れている。燃料電池自動車の新車登録台数も63台にとどまった。

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4.3%減の154万9,770台。輸出台数は前年から横ばい（0.1%増）の220万6,172台だった。

乗用車の最大輸入相手国は、スペインだ。2019年は46万8,892台と前年を8.5%上回った。2位のドイツは10.1%減の27万4,457台で前年からの縮小が続いた。欧州の主な自動車メーカーが生産拠点を構えるトルコ(2.7%増)、スロバキア(15.0%増)、モロッコ(4.4%増)、チェコ(7.9%増)は伸びを続けた。日本からの輸入は6万6,538台と前年を6.5%上回った。

イタリア（販売）：2019年の新車登録台数はほぼ前年並み

2019年02月13日 ミラノ事務所（山崎杏奈）

イタリアにおける2019年の新車登録台数は、前年比0.3%増の1,91万6,222台となった。大きな伸長はみられなかったものの、減少は回避した。

ブランド・メーカー別にみると、前年に引き続きフィアットが1位となったものの、前年比11.9%減の28万810台だった（表1参照）。一方で、ルノーグループ傘下のダチアが36.4%増の8万4,088台と大きく躍進し、9位に浮上した。日系メーカーでは、トヨタ、スズキ、マツダ、三菱自動車が増加したが、日産、ホンダ、スバルは減少となった。そのほか、31位のレクサスは、46.5%増と大きく伸長した。

表1 2019年のブランド・メーカー別乗用車新規登録台数
(単位: 台、%)

順位	ブランド・メーカー	台数	前年比	シェア
1	フィアット	280,810	△ 11.9	14.7
2	フォルクスワーゲン	176,821	8.6	9.2
3	フォード	122,530	△ 5.5	6.4
4	ルノー	113,924	△ 9.0	5.9
5	プジョー	110,036	1.4	5.7
6	オペル	96,569	1.3	5.0
7	トヨタ	90,055	2.4	4.7
8	シトロエン	86,469	4.4	4.5
9	ダチア	84,088	36.4	4.4
10	ジープ	81,510	△ 3.6	4.3
17	日産	43,122	△ 21.0	2.3
18	スズキ	38,272	16.2	2.0
26	マツダ	13,404	23.3	0.7
27	ホンダ	8,664	△ 2.2	0.5
29	三菱自動車	7,896	31.4	0.4
31	レクサス	5,823	46.5	0.3
35	スバル	2,776	△ 18.1	0.1
42	インフィニティ	242	△ 59.7	0.0
合計(その他メーカーを含む)		1,916,222	0.3	100.0

(注) 1～10位および日系メーカー・ブランド。

(出所) UNRAE資料からジェトロ作成

人気モデル別にみると、フィアットの「パンダ」が前年比11.1%増の13万8,133台と好調で、前年と変わらず1位を維持した（表2参照）。また、ブランド・メーカー別と同様に、モデル別でもダチアが大きく躍進しており、ダスターが57.9%増の4万3,701台で3位に躍り出た。

表2 2019年のモデル別登録台数トップ10 (単位:台、%)

順位	モデル	メーカー・ブランド	台数	前年比
1	パンダ	フィアット	138,133	11.1
2	イプシロン	ランチア	58,760	21.0
3	ダスター	ダチア	43,701	57.9
4	500X	フィアット	42,554	△ 14.8
5	クリオ	ルノー	41,792	△ 19.1
6	レネゲード	ジープ	41,683	△ 0.7
7	C3	シトロエン	41,646	△ 0.1
8	T-Roc	フォルクスワーゲン	39,601	67.3
9	ヤリス	トヨタ	36,807	△ 6.6
10	コンパス	ジープ	35,568	△ 8.6

(出所) UNRAE資料からジェトロ作成

エンジンの種類別にみると、ガソリン車が全体の44.4%、ディーゼル車が40.0%となり、前年まで半分以上のシェアを占めていたディーゼル車をガソリン車が上回るかたちになった(表3参照)。

表3 乗用車新規登録台数のエンジン種別シェアの推移 (単位:%)

動力源	2017年	2018年	2019年
ガソリン	31.8	35.3	44.4
ディーゼル	56.8	51.5	40.0
LPG	6.5	6.5	7.1
ハイブリッド	3.2	4.5	5.7
メタン	1.6	1.9	2.0
電気	0.1	0.3	0.5

(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資料からジェトロ作成

また電気自動車(EV)は、わずかではあるがシェアを拡大した。外国自動車代理店組合(UNRAE)によると、2019年のEVの新車登録台数は、前年比で2.1倍の1万,566台を記録している。詳細なデータが明らかとなっている2019年1~8月をみると、4割は個人向け、3割は長期リース向けのものだ。また、2018年の登録車種は22車種だったが、2019年(1~8月)は26車種に拡大している。

イタリアでは、2019年予算法で、EVやハイブリッド車など環境負荷の少ない車種の購入に対する補助金「エコボーナス」制度が成立した。4輪車については、2021年末の新車登録までが補助の対象となっている。

スペイン（販売）：2019年のスペインの新車登録台数は前年比4.8%減

2020年08月06日 マドリード事務所（伊藤裕規子）

スペイン自動車工業会（ANFAC）の[発表](#)（1月2日）によると、2019年の乗用車新車登録台数は前年比4.8%減の125万8,260台となった。

<排ガス規制の見通し不透明が消費者心理に影響>

減少の要因は、登録台数の半数近くを占める個人向け販売の低調（59万台、11.6%減）だ。ディーラー協会連合会（FACONAUTO）は、景気の減速や排ガス規制導入の見通し不透明を背景に買い控えが生じているとして、2020年も3%前後の減少を予測している。

人気上位5車種は、セアト「レオン」（3万5,847台）、ダチア「サンデロ」（3万3,880台）、日産「キャシュカイ」（日本名：デュアリス、3万156台）、ルノー「クリオ」（日本名：ルーテシア、2万5,538台）、ルノー「メガーヌ」（2万5,403台）となった。

メーカー・ブランド別の登録台数（表1参照）では、フォルクスワーゲン（VW）傘下のセアトがSUV人気で首位となった。ほとんどのメーカーが販売台数を減らす中、上位10位内で前年を上回る実績となったのは、セアトと6位のトヨタのみとなった。トヨタの販売台数の75%がハイブリッド車となったのは、大都市部における従来車の乗り入れ規制や燃費規制が追い風になったためとみられる。なお、日系メーカーの合計シェアは、前年から0.2ポイント増の14.9%となった。

表1 主要メーカー・ブランド別販売台数とシェア（2019年）
（単位：台、%、ポイント）

メーカー・ブランド	販売台数	前年比	シェア	前年との差
セアト	111,982	4.3	8.9	0.8
プジョー	97,939	△ 1.0	7.8	0.3
フォルクスワーゲン	94,328	△ 8.4	7.5	△ 0.3
ルノー	86,419	△ 10.2	6.9	△ 0.4
トヨタ	71,697	0.6	5.7	0.3
オペル	69,103	△ 13.4	5.5	△ 0.5
シトロエン	67,151	△ 2.6	5.3	0.1
現代	62,766	△ 2.8	5.0	0.1
起亜	59,523	△ 12.2	4.7	△ 0.4
フォード	57,169	△ 9.7	4.5	△ 0.2
ダチア	55,689	7.2	4.4	0.5
メルセデス	53,719	2.6	4.3	0.3
日産	51,557	△ 17.3	4.1	△ 0.6
アウディ	51,114	△ 7.4	4.1	△ 0.1
フィアット	47,115	△ 19.6	3.7	△ 0.7
BMW	46,887	△ 5.1	3.7	△ 0.0
シュコダ	29,388	△ 0.2	2.3	0.1
その他	144,714	2.5	11.5	0.8
合計	1,258,260	△ 4.8	100.0	-

（出所）スペイン自動車工業会（ANFAC）

燃料別の新車登録シェアを見ると、ガソリン車の60.1%（前年比2.2%増）に対し、ディーゼル車は27.9%（同25.9%減）と引き続き減少を続けた。一方、代替燃料車のシェアは12.0%（同39.6%増）と前年の8.2%から大幅に伸びた。

表2 主な代替燃料車の新車乗用車登録台数と人気モデル

（単位：台）

	2018年	2019年	登録台数上位モデル
ハイブリッド（HV）	75,768	108,683	トヨタ主要モデル（「カローラ」、「C-HR」、「RAV4」）、起亜「ニロ」
電気自動車（EV）	5,982	10,041	テスラ「モデル3」、日産「リーフ」、ルノー「ゾエ」
プラグイン・ハイブリッド（PHEV）	5,682	7,425	ミニ「Mini」、三菱「アウトランダー」、BMW「2シリーズ」
オートガス（LPG）	17,086	19,715	オペル「コルサ」、ダチア「サンデロ」、ルノー「クリオ」
圧縮天然ガス（CNG）	3,754	5,476	セアト主要モデル、シュコダ「オクタビア」

（出所）ANFAC

しかし、代替燃料車は新車登録の6割強が、乗り入れ規制のあるマドリード州（47.7%）とカタルーニャ州（15.3%）で占められ、こうした規制のない他州での普及は遅れている。

EUは2021年までに当該年に新たに登録された乗用車の走行1kmあたりCO2排出量の平均を95gに引き下げる目標を定めた新規則を2020年1月より適用したが、スペインで2019年に新たに登録された乗用車の平均CO2排出量は120.6g/kmと前年から2.5g悪化。2019年は同目標の適用開始直前に排出量の大きな車種の販売・購入が急がれたこともあるが、EV充電インフラの不足なども考慮すると、代替燃料車の販売を増やして平均排出量を1年間で2割下げることが極めて難しいとみられる。

ベルギー（販売）：2019年の新車の新規登録台数は前年並み

2020年08月01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）によれば、2019年通年の新車登録台数は、2018年9月に導入された国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）の影響があったものの、前年からほぼ横ばいで前年比0.1%増の55万3台となった。

2020年に入ると、新型コロナウイルス感染拡大防止措置の影響により、上半期（1～6月）の新車登録台数は、前年同期比で30.2%減の21万6,605台となり、前年同期の31万188台から大幅に減少した。

<2019年の新車登録台数は前年並み>

FEBIACによれば、2019年通年の新車登録台数は好調だった前年からほぼ横ばいの55万3台となり、過去最高を記録した2011年の57万2,211台に次ぐ水準となった。2019年上半期（1～6月）は、前年9月に導入された新規登録車に対するWLTPの駆け込み需要に対する反動で、前年同月比でマイナス成長を記録し続けたが、同年7月に、新車登録台数が過去10年の7月としては最高の4万5,110台を記録し、プラス成長に転じた。その後、9月には、WLTP導入による影響を最も大きく受けた前年同月から31.6%増となり、続く10月も15.8%増と、10月の新車登録台数としては、過去2番目の実績となった。

2019年に新規登録された乗用車をメーカー・ブランド別にみると、フォルクスワーゲンが2年連続1位で、2位はルノー、3位はプジョーだった（表1参照）。これに、メルセデス・ベンツとBMWが続いた。

表1：2019年の主要メーカー・ブランド別新車乗用車登録台数の推移

(単位：台、%) (△はマイナス値)

メーカー・ブランド	2016年	2017年	2018年	2019年	シェア	前年比
フォルクスワーゲン	53,021	50,461	52,738	53,106	9.7	0.7
ルノー	55,871	50,949	50,213	48,410	8.8	△3.6
プジョー	37,593	41,865	42,623	42,832	7.8	0.5
メルセデス・ベンツ	33,586	37,419	35,526	37,938	6.9	6.8
BMW	40,227	42,176	40,057	36,632	6.7	△8.6
オペル	38,470	37,553	34,420	31,200	5.7	△9.4
アウディ	33,225	33,323	28,710	31,183	5.7	8.6
シトロエン	25,154	24,895	23,561	27,476	5.0	16.6
フォード	25,316	24,460	23,830	24,075	4.4	1.0
ダチア	17,646	18,930	19,658	21,802	4.0	10.9
トヨタ	17,239	17,704	17,933	17,476	3.2	△ 2.5
日産	16,441	18,287	19,290	13,848	2.5	△ 28.2
マツダ	7,342	7,730	8,693	9,537	1.7	9.7
スズキ	6,641	6,962	7,038	6,106	1.1	△ 13.2
ホンダ	3,619	3,266	3,093	3,199	0.6	3.4
三菱自動車	2,169	1,856	2,404	2,520	0.5	4.8
レクサス	1,723	1,656	1,468	1,479	0.3	0.7
スバル	504	556	558	379	0.1	△ 32.1
日系ブランドの合計	55,678	58,017	60,477	54,544	9.9	△ 9.8
全体合計	539,519	546,558	549,632	550,003	100	0.1

出所：ベルギー自動車工業会

日系ブランドの新車登録台数は、前年比 9.8%減の 5 万 4,544 台となり、市場シェアは 9.9%だった。うち、トヨタは 2.5%減の 1 万 7,476 台と微減にとどまったものの、日産は 1 万 3,848 台 (28.2%減) と大きく減少した。マツダは 9,537 台 (9.7%増)、スズキは 6,106 台 (13.2%減)、ホンダは 3,199 台 (3.4%増) となった。

2019 年の新車登録台数を燃料タイプ別にみると、ガソリン車とハイブリッド車、電気自動車のシェアが増加した一方、ディーゼル車のシェアは減少した (表 2 参照)。

表2：新車登録台数の燃料タイプ別シェアの推移

(単位：%)

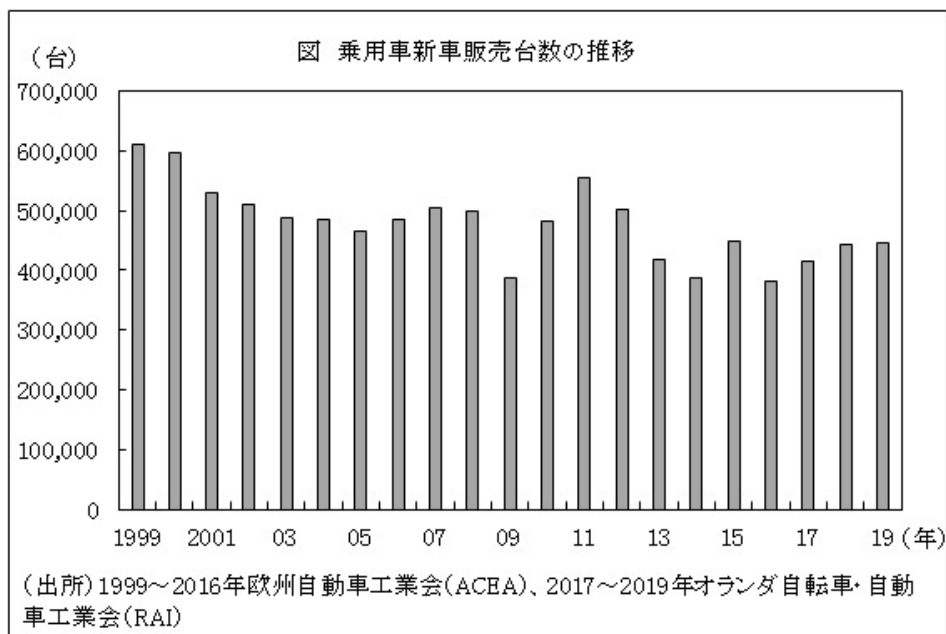
燃料別	2018年	2019年	2020年上期
ガソリン	58.6	61.6	56.5
ディーゼル	35.5	31.4	32.1
ハイブリッド	4.5	4.8	8.4
電気	0.7	1.6	2.3
天然ガス	0.7	0.6	0.6

出所：ベルギー自動車工業会

オランダ（販売）：2019年の乗用車販売は前年並み、EVが拡大

2020年01月30日 アムステルダム事務所（高橋由篤）

オランダ自転車・自動車工業会（RAI）は1月1日、2019年の乗用車の新車販売台数を前年比0.6%増の44万6,144台と発表した。3年連続で40万台を上回った。そのうち、電気自動車（EV）は当初の予想（2万8,000台）をはるかに超える5万台以上が販売されたとみられる。RAIは2020年の販売台数を42万5,000台と予想しており、EVの販売も全体の10%以上になるとみている（図参照）。



ブランド別の新車販売台数の上位は、フォルクスワーゲンが15年連続1位（4万7,542台、市場シェア10.6%）、2位はオペル（3万2,324台、7.2%）、3位はテスラ（3万911台、6.9%）となった。テスラは「モデル3」の販売台数を大きく伸ばしたのが要因。これに、プジョー（2万9,318台、6.6%）とトヨタ（2万7,128台、6.1%）が続く（表1参照）。

表1 ブランド別新車販売実績 (単位:台、%)

ブランド	2016年	2017年	2018年	2019年	2019年	
					シェア	前年比
VW	43,758	42,966	50,188	47,452	10.6	△ 5.5
オペル	32,500	34,808	36,410	32,324	7.2	△ 11.2
テスラ	2,112	3,290	8,595	30,911	6.9	259.6
プジョー	28,105	31,094	31,656	29,318	6.6	△ 7.4
トヨタ	18,506	24,061	23,446	27,128	6.1	15.7
ルノー	35,031	40,729	38,437	26,207	5.9	△ 31.8
フォード	21,354	23,804	24,757	25,295	5.7	2.2
起亜	18,677	23,237	26,339	25,260	5.7	△ 4.1
BMW	18,736	18,830	20,665	22,150	5.0	7.2
メルセデス	15,378	15,851	15,559	19,125	4.3	22.9
合計(その他含む)	382,514	414,538	443,530	446,114	100.0	0.6

(出所)オランダ自転車・自動車工業会(RAI)

モデル別では、テスラ「モデル3」(2万9,922台、6.7%)、フォルクスワーゲン「ポロ」(1万2,920台、2.9%)、フォード「フォーカス」(1万478台、2.3%)がトップ3で、フォルクスワーゲン「ゴルフ」(9,263台、2.1%)、起亜「ニロ」(9,235台、2.1%)と続く(表2参照)。

表2 モデル別新車販売台数
上位10モデル (単位:台)

メーカー	モデル	台数
テスラ	モデル3	29,922
VW	ポロ	12,920
フォード	フォーカス	10,478
VW	ゴルフ	9,263
起亜	ニロ	9,235
ルノー	クリオ	9,003
フォード	フィエスタ	8,862
トヨタ	アイゴ	8,655
プジョー	108	8,319
起亜	ピカント	8,006

(出所)オランダ自転車・自動車工業会(RAI)

日系ブランドの新車販売台数は前年比0.9%増の6万9,548台で、シェアは15.6%(前年比0.1ポイント増)だった。トヨタは2万7,128台(前年比15.7%増)、日産は1万3,151台(15.3%減)、マツダは1万1,036台(13.3%増)、スズキは8,838台(16.0%減)、三菱自動車は6,358台(5.7%減)だった。トヨタは「カローラ」「RAV4」に加え、EV「アイゴ」が販売台数を押し上げた(表3参照)。

表3 日系ブランド別販売実績 (単位:台、%)

ブランド	2018年		2019年		
		シェア		シェア	前年比
トヨタ	23,446	5.3	27,128	6.1	15.7
日産	15,531	3.5	13,151	2.9	△ 15.3
マツダ	9,744	2.2	11,036	2.5	13.3
スズキ	10,525	2.4	8,838	2.0	△ 16.0
三菱自動車	6,744	1.5	6,358	1.4	△ 5.7
ホンダ	1,263	0.3	1,455	0.3	15.2
レクサス	955	0.2	1,040	0.2	8.9
スバル	653	0.1	526	0.1	△ 19.4
インフィニティ	38	0.0	16	0.0	△ 57.9
合計	68,899	15.5	69,548	15.6	0.9

(出所)オランダ自転車・自動車工業会(RAI)

EVでは、テスラ「モデル3」が2万9,922台で大幅に伸びた。現代「コナEV」は5,526台、アウディ「e-トロン」が4,116台と続き、日産「リーフ」は3,800台で4位だった(表4参照)。

表4 主なEV販売実績(2019年) (単位:台)

順位	メーカー	車種名	台数
1	テスラ	モデル3	29,922
2	現代	コナEV	5,526
3	アウディ	e-トロン	4,116
4	日産	リーフ	3,800
5	起亜	ニロEV	3,678
6	VW	e-ゴルフ	3,266
7	BMW	i3	2,860
8	ルノー	ゾエ	2,208
9	三菱	アウトランダーPHEV	1,849
10	現代	アイオニック・エレクトリック	1,596

(出所)Clentecnica

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」制度が一般的で、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。カンパニーカーを利用する従業員については、車両価格の一部は所得とみなされて課税対象になる。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が、近年このインセンティブは縮小傾向にある。EVに課される税負担が2020年1月1日から増えることも(2019年は取得価格の5万ユーロまでは4%、5万ユーロ超の分は22%が課税対象だったが、1月1日から4万5,000ユーロまでは8%、4万5,000ユーロ超の分は22%に変更)、2019年後半にEVの販売・登録が急増した要因だ。2021年には税負担がさらに増えるため(低率部分が4万ユーロまでに縮小され、税率も8%から12%に上昇)、2020年も前年同様、年末にかけてのEVの駆け込み需要が予想される。

また、RAIは1月18日、2030年までに都市物流のトラックの半分以上がEVになるとの研究機関ElaadNLの予測を紹介した。オランダ全体で14万3,000台ある大型商用車のうち、約3万台が店舗やス

ーパーマーケットなどに納入する都市物流のトラックだが、自治体のゼロエミッション・ゾーン指定の動きや、バッテリー価格の低廉化などによる電気トラックの供給増により、電気トラックの大幅な増加を予想している。

スイス（販売）：2019年の自動車販売台数は30万台に回復、EV人気が続

2020年01月29日 ジュネーブ事務所（城倉ふみ、マリオ・マルケジニ）

自動車業界団体のオートスイス（Auto-Schweiz）の [1月6日の発表](#)によると、スイスの2019年の自動車販売台数は前年比3.9%増の31万1,466台だった（表1参照）。

表1 2019年メーカー・ブランド別自動車販売台数

（単位：台、%）

メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
フォルクスワーゲン(VW)	34,445	11.1	4.5
メルセデス・ベンツ	26,730	8.6	4.2
BMW	24,818	8.0	2.4
シュコダ	24,103	7.7	25.8
アウディ	18,703	6.0	1.8
セアト	14,377	4.6	25.4
フォード	14,150	4.5	△6.8
ルノー	11,718	3.8	△7.9
トヨタ	11,054	3.5	16.3
オペル	9,851	3.2	△17.4
プジョー	8,619	2.8	△11.3
全体(その他含む)	311,466	100.0	3.9

（出所）オートスイス

ブランド別にみると、上位3社は前年同様、フォルクスワーゲン（シェア11.1%）、メルセデス・ベンツ（8.6%）、BMW（8.0%）だった。日系ブランドでは、トヨタ（シェア3.5%、16.3%増）、レクサス（0.3%、27.5%増）が2桁台の増加で好調だった。

特に伸び率が大きかった車両カテゴリーは、電気自動車（EV）（1.6倍）、ハイブリッド（ガソリンとディーゼルの合計で68.0%増）、圧縮天然ガス（55.5%増）で、代替エネルギー車（EV、ハイブリッド、圧縮天然ガス、水素）のシェアは13.1%となり、環境配慮型自動車の販売台数のシェアが初めて10%を超えた（表2参照）。一方で、ディーゼル車は11.9%減となった。また、四輪駆動車のシェアはもともと大きかったが、初めて50%を超えた。

表2 2019年カテゴリー別自動車販売台数

（単位：台、%）

カテゴリー	台数	シェア	前年比
四輪駆動車	160,078	51.4	8.9
ディーゼル	79,332	25.5	△11.9
ハイブリッド(ガソリン)	22,432	7.2	51.8
ハイブリッド(ディーゼル)	3,839	1.2	342.8
EV	13,165	4.2	157.7
天然ガス	1,249	0.4	55.5
水素	25	0.0	△13.8

（出所）オートスイス

オートスイス会長のフランソワ・ロウナ氏はジェットロのインタビューに対し、EVの推進は最重要課題の1つだと述べた。オートスイスは3月のジュネーブモーターショーで、EVの消費者向け理解を深めるためのブースを設ける予定だ。

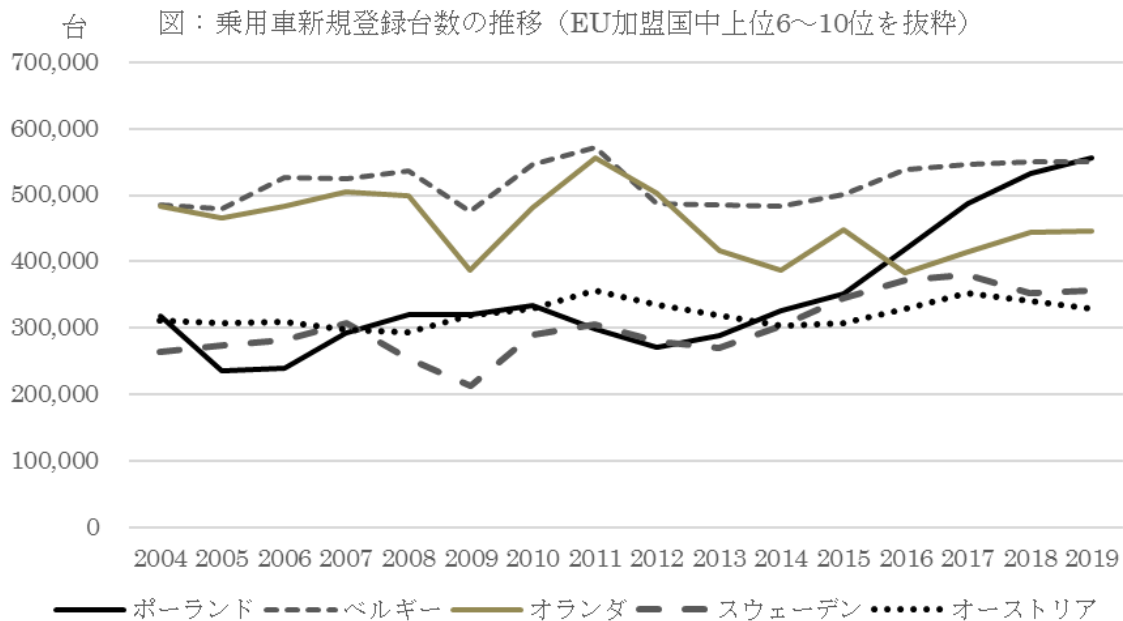
同団体は、EVやプラグインハイブリッドなどの電動車の市場シェアを2020年までに10%まで高める[「10/20」プロジェクト](#)に取り組んでいるが、シェアは2017年の2.7%から2019年の5.6%へと順調に伸びており、2020年までの目標達成は期待できるとした。

なお、スイス政府は2020年から[新しい二酸化炭素（CO2）排出規制](#)を導入、走行1キロ当たりの排出量上限が、新規登録の自動車はこれまでの130グラムから95グラムに引き下げられ、小型商用車についても新たに147グラムの上限が設定された。輸入車の年間のCO2総排出量の平均値が上限を超過した自動車の輸入者には罰金が科される。オートスイスによると、これはEUが導入している規制内容を準用したものだが、EU加盟国の販売業者は全加盟国とノルウェー・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て、EU非加盟である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。加えて、四輪駆動車のシェアが比較的高いスイスは、他国に比べてCO2排出量の値が高くなる傾向がある（2017年で1キロ当たり、スイス：134.1グラム、ドイツ：127.1グラム、EU：118.5グラム）。しかし、現在の環境配慮型車両へのシフトが続けば、目標達成は期待できるとロウナ会長は述べた。また、EVの推進のためには、充電ステーションのさらなる整備が課題だとした。

ポーランド（販売）：2019年の乗用車新規登録台数、7年連続最高を記録

2020年08月17日 ワルシャワ事務所（梶橋広基、ニーナ・ルッベ・ルビニスカ）

ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、2019年の乗用車新規登録台数は前年比4.5%増の55万5,598台で、EU加盟（2004年）以降の統計で7年連続最高を記録した。欧州自動車工業会のデータでEU加盟国の乗用車新規登録台数上位6～10位の加盟国を比較すると、2019年にはベルギーを追い抜き、加盟国の中で6番目の乗用車（新車）市場となった（図参照）。



（出所）欧州自動車工業会（ACEA）よりジェトロ作成

メーカー・ブランド別では引き続きシュコダ（6万8,646台）が首位だったが、前年比1.3%減となった。トヨタは前年比12.0%増の6万2,771台と大幅に増加し、前年の3位から2位に返り咲いた（表参照）。

表 ポーランドの自動車新規登録台数(メーカー・ブランド別)

(単位:台、%)

順位	メーカー・ブランド	2018年	2019年	2019年	
				シェア	前年比
1	シュコダ	69,535	68,646	12.4	△ 1.3
2	トヨタ	56,037	62,771	11.3	12.0
3	フォルクスワーゲン	56,046	53,845	9.7	△ 3.9
4	オペル	34,612	33,805	6.1	△ 2.3
5	ダチア	25,166	30,877	5.6	22.7
6	フォード	31,915	30,132	5.4	△ 5.6
7	起亜	24,708	29,389	5.3	18.9
8	ルノー	26,014	27,581	5.0	6.0
9	現代	22,800	24,378	4.4	6.9
10	メルセデス・ベンツ	21,130	21,755	3.9	3.0
11	BMW	15,620	20,708	3.7	32.6
12	マツダ	12,574	15,670	2.8	24.6
13	プジョー	15,672	15,465	2.8	△ 1.3
14	フィアット	13,009	14,800	2.7	13.8
15	アウディ	14,681	13,777	2.5	△ 6.2
16	セアト	12,589	12,433	2.2	△ 1.2
17	シトロエン	10,816	11,887	2.1	9.9
18	日産	14,759	11,423	2.1	△ 22.6
19	スズキ	9,510	11,140	2.0	17.1
20	ボルボ	10,447	10,975	2.0	5.1
-	その他	34,249	34,141	6.1	△ 0.3
-	計	531,889	555,598	100.0	4.5

(出所)ポーランド自動車工業会(PZPM)よりジェットロ作成

自動車の新規登録の内訳は、約71% (39万2,719台)が法人、約29% (16万2,879台)が個人による登録だった。法人による新規登録数を見ると、シュコダが前年比2.2%減となったものの、4万9,956台を記録し、昨年に引き続き首位を獲得した。以下、フォルクスワーゲン(4万3,489台、前年比4.4%減)、トヨタ(3万9,242台、前年比5.7%増)と続く。個人による新規登録台数は、トヨタが前年比24.3%増の2万3,529台(シェア14.4%)と大きく上昇し、昨年に引き続きシュコダを抑えて首位となった。以下、シュコダ(1万8,690台、前年比1.3%増)、ダチア(1万4,722台、前年比39.3%増)と続き、ダチアが大きな伸びを見せた。

なお、ポーランド中央統計局(GUS)によると、国内での2019年の乗用車生産台数は前年比3.7%減の43万4,666台だった。

チェコ(1) (生産)：2019年の乗用車生産、過去最高の2018年に届かず

2020年02月17日 プラハ事務所(中川圭子)

チェコ自動車工業会によると、2019年の乗用車生産台数は142万7,563台で、過去最高を記録した2018年に比べ0.7%減少した(表参照)。

表 乗用車の国内生産、販売、輸出台数 (単位:台、%)

メーカー	2018年			2019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	886,103	93,586	796,132	907,942	2.5	94,152	0.6	817,447	2.7
TPCA	210,993	733	210,260	210,121	△0.4	663	△9.5	209,458	△0.4
現代チェコ	340,300	15,005	325,295	309,500	△9.1	15,336	2.2	294,164	△9.6
合計	1,437,396	109,324	1,331,687	1,427,563	△0.7	110,151	0.8	1,321,069	△0.8

(出所)チェコ自動車工業会

同工業会のボフダン・ポイナル会長は「世界経済が地政学的な不確実性にさらされる中で、チェコの自動車業界は堅調な実績を示した」と評価している。

2019年の実績をメーカー別にみると、最大メーカー・シュコダ〔フォルクスワーゲン(VW)グループ〕の生産台数は90万7,942台で、国内3メーカーの中で唯一、前年比で増加、前年の過去最高記録を更新した。

同社にとって電気自動車(EV)導入元年となった2019年には、1,200万ユーロを投じて同社初のプラグインハイブリッド車「スパーブIV」の生産を国内のクバシニで開始した。また、シュコダ・ブランド初のEV「シティゴe iV」は2019年11月に生産が開始されたが、チェコ国内では製造されておらず、隣国スロバキアの首都ブラチスラバにあるVWの製造拠点が選ばれていた。

現代はもともと、前年の生産台数34万300台から、2019年には31万8,000台へと、6.6%減産することを予定していたが、最終的には前年比9.1%減の30万9,500台となった。同社は要因について、ミニMPVモデル「ix20」の生産終了と輸出先における需要減にあるとみている。一方、2月5日に同社は、欧州市場向けの「コナ・エレクトリック」生産を強化するため、3月からチェコ工場と同車の製造開始を予定していると発表した。

トヨタとグループPSA(フランス)との合併会社、トヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ(TPCA)の生産台数は前年比0.4%減となったものの、予定を上回る21万121台を記録。同社は、製品の質の高さと排気量の低さという点に加え、フランスやドイツ、英国、イタリア、オランダなどで特に人気が高いと説明している。

TPCAはトヨタ「アイゴ」、プジョー「108」、シトロエン「C1」の3種類の小型乗用車を生産している。同社は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)の完全子会社となる(2018年12月5日記事参照)。また、1月14日には、TPCAが前述の3種類の小型車に加えて、トヨタ「ヤリス」(ヴィッツ)の製造を開始することを公表した。製造開始時期や生産台数、投資額など詳細はまだ明らかにされていない。

チェコ(2) (販売) : 2019年の新車登録台数は前年比減

2020年01月23日 プラハ事務所 (中川圭子)

チェコ自動車輸入者連盟 (SDA) の1月8日の発表によると、2019年の乗用車の新車登録台数は24万9,915台で、前年の26万1,437台から4.4%減、過去最高を記録した2017年 (27万1,595台) と比較すると8.0%減となった。

プライスウォーターハウスクーパース (PwC) は、減少傾向は経済の現況と先行きに対する企業や消費者の信頼感低下を反映したものと指摘している。その背景には、経済成長の伸び悩み、貿易摩擦への懸念、チェコの主要産業である自動車産業の世界的な低迷の兆しなどが挙げられるという。また、先行きに対する消費者信頼感は今後も低調に推移し、2020年の新車登録台数も2019年比でわずかに減少すると予想している。

2019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8万5,895台で、全登録台数の34.4%を占めた。以下、フォルクスワーゲン (VW)、現代、ダチア、プジョーと続いている (表1参照)。

表1 メーカー、ブランド別チェコ国内新車登録台数

(単位: 台、%)

メーカー、ブランド	2018年	2019年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	84,172	85,895	34.37	2.05
フォルクスワーゲン	24,358	20,869	8.35	△ 14.32
現代	20,476	19,302	7.72	△ 5.73
ダチア	15,221	14,807	5.92	△ 2.72
プジョー	10,789	11,346	4.54	5.16
ルノー	9,898	10,101	4.04	2.05
トヨタ	9,813	9,893	3.96	0.82
フォード	12,839	9,739	3.90	△ 24.15
起亜	10,439	9,681	3.87	△ 7.26
メルセデス・ベンツ	7,136	7,322	2.93	2.61
セアト	6,067	6,671	2.67	9.96
シトロエン	6,720	6,552	2.62	△ 2.50
BMW	5,803	5,386	2.16	△ 7.19
オペル	6,030	4,713	1.89	△ 21.84
スズキ	4,530	4,343	1.74	△ 4.13
マツダ	3,324	4,086	1.63	22.92
アウディ	2,825	2,600	1.04	△ 7.96
ボルボ	2,220	2,334	0.93	5.14
三菱自動車	2,245	2,246	0.90	0.04
ホンダ	2,008	2,071	0.83	3.14
フィアット	2,152	1,852	0.74	△ 13.94
日産	5,463	1,724	0.69	△ 68.44
計(その他含む)	261,437	249,915	100	△ 4.41

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

日系メーカーでは、トヨタが9,893台で引き続きトップ。全体の約4%を占め、前年の9位から7位に上昇した。特に、ハイブリッド部門でのシェアは49.6%と、同部門の他社の売り上げも増加して競争が熾烈化する中で、依然として圧倒的首位を維持している（表2参照）。

表2 メーカー、ブランド別ハイブリッド車登録台数

(単位:台、%)

メーカー、ブランド	2018年	2019年	構成比	前年との差
トヨタ	3,156	4,140	49.60	984
アウディ	529	1,015	12.16	486
メルセデス・ベンツ	250	783	9.38	533
マツダ	0	736	8.82	736
レクサス	368	408	4.89	40
ホンダ	0	350	4.19	350
起亜	228	186	2.23	△42
スズキ	25	135	1.62	110
シュコダ	0	85	1.02	85
ボルボ	50	83	0.99	33
BMW	101	78	0.93	△23
レンジローバー	6	74	0.89	68
三菱自動車	11	60	0.72	49
計(その他含む)	4,831	8,346	100.0	3,515

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

一方、日産は、2019年の登録台数が前年比7割弱減の1,724台と大きく減少し、前年の15位から22位に順位を落とした。ただし、電気自動車(EV)部門では、前年と同数の139台で、前年の308台から104台と減少したフォルクスワーゲンに代わって、同部門トップとなった(表3参照)。

表3 メーカー、ブランド別電気自動車登録台数 (単位:台、%)

メーカー、ブランド	2018年	2019年	構成比	前年との差(台)
日産	139	139	21.86	0
現代	42	138	21.7	96
フォルクスワーゲン	308	104	16.35	△204
BMW	89	101	15.88	12
ジャガー	13	47	7.39	34
アウディ	0	47	7.39	47
シュコダ	0	28	4.4	28
メルセデス・ベンツ	0	11	1.73	11
スマート	4	9	1.42	5
ルノー	8	8	1.26	0
起亜	15	4	0.63	△11
計	618	636	100.0	18

(出所)チェコ自動車輸入者連盟(SDA)

EVの全登録台数をみると、2018年は前年から倍増し618台に達したが、2019年は636台で、前年からの増加率はわずか2.9%にとどまった。

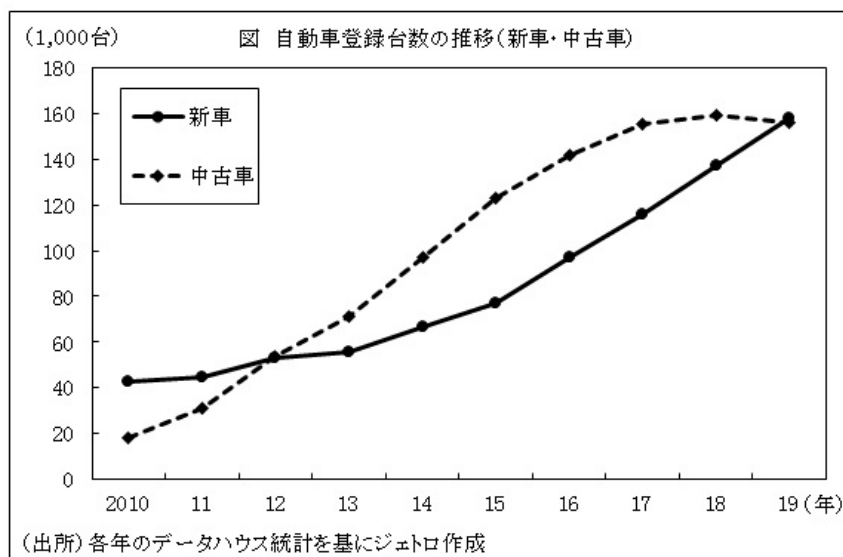
EV部門では、2019年11月にシュコダが同社初のEV「シティゴe iV」の生産を開始、2019年内に28

台が早くも登録された。チェコ国内の乗用車売り上げで圧倒的な地位を誇るシュコダが今後、EV の登録台数でもトップクラスに食い込み、EV 市場拡大へと貢献するかが注目される。

ハンガリー（販売）：ハンガリーの2019年の新車登録台数は前年比15.6%増

2020年02月18日 ブダペスト事務所（バラジ・ラウラ）

調査会社データハウスによると、ハンガリーの2019年の新車登録台数は前年比15.6%増の15万7,906台となった（図参照）。2010年からプラス成長が続く。



メーカー別にみると、国内に乗用車の生産拠点を持つスズキは、2万5,766台が新たに登録され、ハンガリーの乗用車市場で16.3%のシェアを獲得している（[2020年1月27日記事参照](#)）。フォードはシェア10.0%で2位になり、シュコダ、オペル、トヨタが続いた（表1参照）。

近年、成長が減速していた中古車市場では、2019年の登録台数が15万6,475台と前年比で1.5%減少した。2012年以降で初めて、新車登録台数が中古車登録台数を上回った。中古車登録台数は、フォルクスワーゲンが1万8,444台と最も多く、オペル、フォードが続いた。

表1 ブランド別の新車登録台数 (単位: 台、%)

順位	ブランド	2019年	シェア	前年比
1	スズキ	25,766	16.3	33.6
2	フォード	15,728	10.0	15.2
3	シュコダ	12,637	8.0	6.7
4	オペル	11,265	7.1	△ 0.7
5	トヨタ	10,963	6.9	6.6
6	フォルクスワーゲン	10,897	6.9	4.9
7	ダチア	10,589	6.7	31.7
8	起亜	7,949	5.0	45.6
9	ルノー	7,559	4.8	16.9
10	フィアット	5,544	3.5	44.5
合計(その他を含む)		157,906	100.0	15.6

(出所)データハウス

ハンガリー自動車輸入協会 (MGE) 会長のエルデーイ・ペーテル氏は、1月7日の記者会見で、ハンガリーの自動車市場は特に大家族向けの補助金 (注 1)、および電気自動車 (EV) 購入向けの補助金 (注 2) によって後押しされていると述べた。さらに、収入の増加や安定した雇用により、家庭向けの販売割合が増加していることも強調した。

表2 電気自動車新車登録台数の推移 (単位: 台)

項目	2016年	2017年	2018年	2019年
プラグインハイブリッド車(PHEV)	231	463	769	1,108
PHEVを除いた電気自動車	172	749	1,300	1,833

(出所)MGE

2019年のEVの新車登録台数は、前年比41%増の1,833台となった(表2参照)。ハンガリー自動車関連ウェブサイト「vezess.hu」(1月22日)によると、個人の購入者の主な動機は、環境意識よりも経済合理性だとされている。同記事では、EVの購入の増加を支える3つの重要な要素として、価格の下落やモデルの増加、政府や地方自治体のサポートが挙げられている。EVの購入に対する150万フォリント(約52万5,000円、1フォリント=約0.35円)の政府補助金以外にも、環境にやさしい車には「グリーンナンバープレート」を付けられ、駐車代が無料になる、などのメリットがある。

モデル別にみると、日産のリーフが453台と、EVの新車登録台数のトップになった(表3参照)。以下、356台のフォルクスワーゲンのe-ゴルフ、223台のBMWのi3が続いた。

表3 電気自動車新車登録台数(モデル別) (単位:台、%)

順位	モデル	販売台数	シェア
1	日産 リーフ	453	24.7
2	フォルクスワーゲン e-ゴルフ	356	19.4
3	BMW i3	223	12.2
4	フォルクスワーゲン e-up!	181	9.9
5	現代 コナ・エレクトリック	178	9.7
6	ルノー ゴエ	83	4.5
7	テスラ モデル3	81	4.4
8	現代 アイオニック・エレクトリック	55	3.0
9	スマート フォーフォー	52	2.8
10	スマート フォーツー	46	2.5
合計		1,833	100.0

(出所) vezess.hu

エルデーイ・ペーテル会長は、2020年の新車登録台数は15万5,000台、うち、プラグインハイブリッドを除く純EVは2,500台に達すると予想していると述べた。

注1:

2019年7月1日から、3人以上の子供を持つ家庭が7人乗り以上の乗用車を購入する場合、最大250万フォリントの補助を受けられる。

注2:

購入額の21%、最大150万フォリントの補助を受けられる。

ルーマニア（生産・販売）：2019年の新車販売台数は9.5%増、エコカーへの切り替えも増加

2020年05月25日 ブカレスト事務所（ミンドル・ユニアナ）

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）の2019年12月の会報によれば、2019年のルーマニア国内の新車販売台数は、前年比9.5%増の17万3,239台だった。また、ルーマニア自動車製造者協会（ACAROM）の1月15日発表によると、国産の完成車メーカー2社による新車生産台数は前年比2.9%増の49万412台となった（添付資料表1参照）。

メーカー別の新車の販売シェアは添付資料表2に掲載している。

このうち、日本車の新車販売台数は、トヨタ（26.4%増の6,547台）、日産（16.5%増の4,597台）、スズキ（18.3%増の4,943台）、マツダ（23.1%増の2,781台）と続き、日系メーカーの合計は2万1,172台で、前年の1万7,440台から21.4%増加した。国民の所得向上が背景にあるが、2019年2月に発効した日EU・EPAがこれを後押ししていると考えられる（EUへの完成車の輸入税率は初年度、従来の10%から8.8%に軽減）。

エコカーの分野では、2019年の販売台数がそれぞれ、電気自動車（BEV）1,523台（前年比約2倍）、ハイブリッド（HEV）4,734台（32.1%増）、プラグイン・ハイブリッド（PHEV）401台（31.5%増）となった。エコカー市場自体の規模はまだ小さいが、近年著しい伸びを見せている。また、2019年にはフォード（米国）が約2億ユーロを投資し、ルーマニア初のハイブリッド車「プーマ」の生産を開始した。

ルーマニアでは、環境省による新車への買い替え補助制度「ラブラ・プログラム」により、車齢8年以上の古い自動車を買替える者には、6,500レイ（約15万6,641円、1レイ＝約24円、レイはレウの複数形）が補助される。また、エコカーの購入を促進する「ラブラ・プラス・プログラム」では、それらの購入者に対して追加で最大4万5,000レイ（約107万7,070円）の補助がある。新車の販売台数の増加の背景には、こうした補助金による後押しが大きく影響していると推測される。

一方、2019年の中古車登録台数は、前年比6.1%減の44万4,601台。2017年に環境負荷に応じて課された「環境スタンプ（税）」が廃止された後、中古車の登録台数は爆発的に増えたが、上記の補助金などの効果により、ここ2、3年で消費者の志向は再び変わりつつあると見られる。

しかし、中古車の増加抑制と交通渋滞緩和のため、ブカレスト市が2020年1月1日から導入しようとしていた、交通量の多い特定地域での一定の環境基準を満たさない車両に対する通行規制と「酸素税」導入が、市民からの反対の声に押されるかたちで発表からわずか2カ月で撤回に至るなど、中古車削減にはいまだ時間がかかりそうだ。

添付資料

表1 乗用車の生産、輸出入、販売台数の推移

(単位:台、%)

項目	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	前年比
生産台数	326,556	410,959	391,422	387,171	358,861	363,654	476,769	490,412	2.9
輸出台数	320,833	362,869	364,251	355,297	326,089	-	-	-	-
輸入台数	52,484	47,796	57,933	66,868	82,130	93,813	108,064	121,377	12.3
販売台数	72,177	68,704	82,808	98,325	115,004	130,414	158,268	173,239	9.5

(注)2017年以降の輸出台数のデータは公表されていないが、概数は「生産台数+輸入台数-販売台数」で推測できる。

(出所)自動車製造業者(APIA)、ルーマニア自動車メーカー協会(ACAROM)の資料を基にジェトロ作成

表2 2019年の主要メーカー別新車販売台数 (単位:台、%)

順位	ブランド	合計	構成比	前年比
1(1)	ダチア	52,283	30.2	2.0
2(2)	フォルクスワーゲン	15,377	8.9	5.3
3(4)	ルノー	14,646	8.5	17.0
4(3)	シュコダ	13,898	8.0	5.4
5(5)	フォード	11,087	6.4	16.7
6(7)	現代	8,352	4.8	33.0
7(6)	オペル	7,490	4.3	△1.7
8(8)	トヨタ	6,547	3.8	26.4
9(10)	フィアット	5,200	3.0	25.4
10(11)	日産	4,597	2.7	16.5
11(15)	プジョー	4,055	2.3	46.8
12(9)	スズキ	4,943	2.9	18.3
13(12)	メルセデズ・ベンツ	3,540	2.0	△7.4
14(14)	BMW	2,857	1.6	2.8
15(13)	起亜	2,788	1.6	△16.8
16(16)	マツダ	2,781	1.6	23.1
17	シトロエン	2,763	1.6	48.8
その他		10,035	5.8	11.0
合計		173,239	100.0	9.5

(注)かっこ内は2018年の順位。

(出所)APIAの資料を基にジェトロ作成

ロシア(1) (生産)：乗用車生産、2019年は前年比微減、足元では新型コロナの影響を受け生産に制限

2020年03月31日 モスクワ事務所（戎佑一郎）

自動車専門調査会社アフタスタによると、ロシアの2019年の乗用車生産台数は前年比2.7%減の約151万台となり、3年ぶりに前年比マイナスに転じた。このうち、ロシアブランド車は1.5%減の約31万台、外国ブランド車は3.0%減の約120万台だった。2019年からの付加価値税引き上げや景気低迷による自動車販売市場の減速（[2020年1月22日記事参照](#)）、米国大手フォードの乗用車生産撤退（[2019年3月28日記事参照](#)）などの影響を受けたものとみられる。

メーカー別では、生産台数上位10社の順位に変化はなかった（添付資料参照）が、上位2社のロシア最大手アフタズ、現代は前年比減に転じた。アフタズは、2018年10月に日産「アルメーラ」の受託生産を終了している。現代は、カーニングラード州の自動車組み立て会社アフトルでの「起亜」や「現代」ブランドの受託生産は前年より増加した。外国メーカーでは、フォルクスワーゲン（VW）、ルノー、トヨタ、PSA プジョーシトロエン・三菱自動車（PCMA）が2018年に引き続き、増勢を維持した。ロシアメーカーでは、商用車大手のガズがVWグループの「シュコダ」ブランドの製造を増やした。

そのほか、ドイツ大手ダイムラーが、モスクワ州で2019年4月から「メルセデス・ベンツ」Eクラスの生産を開始（[2019年4月8日記事参照](#)）したほか、中国大手の長城汽車が、トゥーラ州で2019年6月からスポーツ用多目的車（SUV）ブランド「ハバル」の生産を開始している。

2020年の生産見通しについては、2019年に続き前年比減となる見込みだ。アフタスタは2020年3月時点で、2020年の乗用車生産台数を126万台（前年比16.6%減）から142万台（6.0%減）と予測している。

景気低迷による消費落ち込みに加え、2020年初から世界的に猛威を振るっている新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大も、今後のロシアの自動車生産・販売に悪影響を及ぼしている。カルーガ州政府によると、VWが欧州工場からの部品供給不足により3月30日から4月10日までロシアでの生産を停止するほか、PCMAも同様の理由により4月1日から10日まで「プジョー」「シトロエン」「オペル」ブランドの生産を停止する。なお、PCMAは「三菱」ブランドについては引き続き生産を続ける（カルーガ州政府発表3月24日）。

また、各自動車メーカーの発表や当地メディアによると、COVID-19の拡大防止のため、3月28日から4月5日までを非労働日とする大統領令（[2020年3月26日記事参照](#)）に伴い、アフタズと現代は3月30日から4月3日まで、日産とアフトルは3月30日から4月5日まで、トヨタは3月28日から4月5日まで、一時的に生産を停止する。

表 ロシアの主なメーカー別乗用車生産台数

順位	メーカー名	2018年	2019年	前年比
		台数	台数	
1	アフトワズ	364,308	342,321	△ 6.0
2	現代	246,500	245,000	△ 0.6
3	アフトル	202,708	212,305	4.7
4	VW(注1)	145,343	151,593	4.3
5	ラーダ・イジフスク	131,369	128,487	△ 2.2
6	ルノー(注2)	97,997	100,357	2.4
7	トヨタ	73,662	74,800	1.5
8	ガス	56,559	64,265	13.6
9	日産	56,525	52,339	△ 7.4
10	PCMA	36,391	39,123	7.5
	合計	1,554,580	1,512,634	△ 2.7

(注1)ガスの工場で受託生産されている「シュコダ」ブランドを除く。

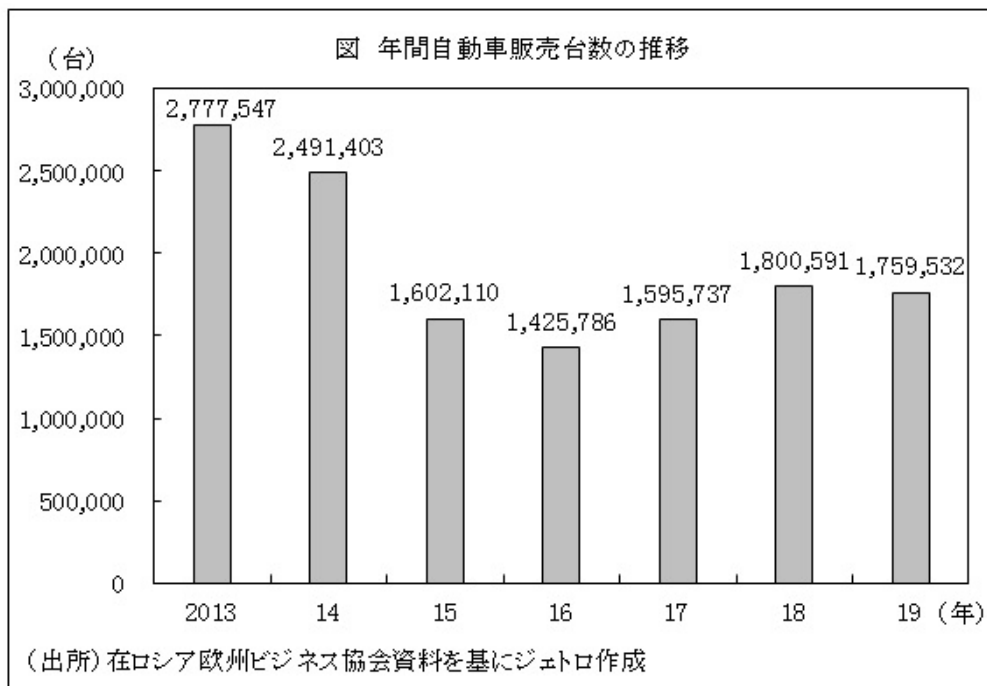
(注2)アフトワズの工場で受託生産されているモデルを除く。

(出所)自動車専門調査会社アフスタのデータを基にジェトロ作成

ロシア(2) (販売)：2019年の自動車販売が前年比2.3%減、2016年以來の減少に転ずる

2020年01月22日 サンクトペテルブルク事務所（一瀬友太）

在ロシア欧州ビジネス協会（AEB）の発表（1月14日）によると、ロシアにおける2019年の新車乗用車および小型商用車の販売台数は前年比2.3%減の175万9,532台で、2016年以來の減少に転じた（図参照）。第4四半期（10～12月）の販売台数は48万8,140台で、前年同期比3.0%減となった。AEBは2018年末の段階で、2019年の販売台数を187万台と見込んでいた（[2019年1月18日記事参照](#)）が、想定を下回った格好だ。



ブランド別で最も販売台数が多いのは、ラダの36万2,356台（前年比0.6%増）だ（表参照）。その次に、起亜の22万5,901台（0.7%減）、現代の17万8,809台（0.3%増）と続く。

表 2019年のブランド別販売台数 (単位: 台、%)

順位	ブランド	2018年	2019年	前年比
1	ラダ	360,204	362,356	0.6
2	起亜	227,584	225,901	△0.7
3	現代	178,269	178,809	0.3
4	ルノー	137,062	144,989	5.8
5	フォルクスワーゲン(VW)	106,056	104,384	△1.6
6	トヨタ	108,492	103,597	△4.5
7	シュコダ	81,459	88,609	8.8
8	日産	80,925	64,974	△19.7
9	ガズ	60,677	63,910	5.3
10	メルセデス・ベンツ	37,788	42,046	11.3

(出所) 在ロシア欧州ビジネス協会資料を基にジェトロ作成

AEB自動車製造者委員会のヨルグ・シュライバー委員長は、2020年の自動車市場は2019年と同様「困難な状況」になるだろうとした上で、2020年の年間販売台数は前年比2.1%減の172万台と予測している。

在ロシアの自動車産業関係者はジェトロのインタビューに対し、2019年の自動車販売市場が苦戦した要因について「2019年1月1日からの付加価値税引き上げ(2018年8月6日記事参照)に伴って、便乗を含め価格の上がった商品・サービスが多くあった一方、一般消費者の収入は伸びず、自動車へ消費が回らなかった」とし、付加価値税引き上げを主な要因として指摘した。併せて、2018年の自動車販売市場の拡大は「成長局面によるものではなく、サッカー・ワールドカップや大統領選挙直前の予算消化などの特殊要因(2019年2月28日記事参照)によるものだった」と述べた。

カザフスタン（生産）：2019年の乗用車組み立て台数、前年比49.3%増

2020年04月28日 タシケント事務所（高橋淳）

ジェトロがカザフスタン自動車ビジネス協会（AKAB）から4月16日に入手した資料によると、2019年のカザフスタンの乗用車生産台数は4万4,861台で、前年比49.3%増となった（添付資料参照）。カザフスタンの組み立て大手サルリアルカアフトプロム（北部コスタナイ市）は、現代自動車（韓国）、ラボン（ウズベキスタン）、JAC（中国）ブランドなどの乗用車を中心に前年比2倍となる2万4,861台を組み立て、同じく大手アジアアフト（東部ウスチ・カメノゴルスク市）の生産台数の2万台を追い越した。中でも、ラボンブランドの生産台数（5,366台、前年比10倍）の増加が目立つ。

ラボンブランドは、ウズベキスタンの自動車組み立て大手ウズオートモーターズが国外向けに展開する乗用車ブランド（注）。ウズオートモーターズは2020年3月28日、カザフスタンのサルリアルカアフトプロム工場内で自社ブランド・ラボンに代えて、米国自動車大手ゼネラルモーターズ（GM）のシボレーブランドの「コバルト」「マリブ」（乗用車）、「ダマス」「ラボ」（商用車）の組み立てを開始した。第1段階として、年間2万6,000台（うち1万3,000台は輸出を想定）の組み立てを目指す。また、将来的に「トラック」「トレイルブレイザー」などのスポーツ用多目的車（SUV）の組み立ても視野に入れている。

トラックなど貨物自動車の組み立て台数は、3,563台で前年比2倍強となった。トラック・バス組み立て大手のセムアズ（東部セメイ市）が、ガズ（ロシア）ブランドの3302、ネクストシリーズなどの組み立て台数を大きく伸ばし、前年比3.8倍の1,709台となった。

バス、マイクロバスは、前年比3倍となる1,070台（表参照）。サルリアルカアフトプロムが組み立てる中国ブランドのバスが台数を伸ばしている。

注：

ウズベキスタン国内では、シボレーブランドの乗用車を製造している。

表1 カザフスタンのメーカー・ブランド別輸送機器生産 (単位:台)

	2018年	2019年	前年比(%)
乗用車	30,042	44,861	49.3
サルリアルカアフトプロム	11,792	24,861	110.8
ヒュンダイ	9,054	15,916	75.8
ラボン	530	5,366	912.5
江淮	1,345	2,307	71.5
シボレー	784	756	△ 3.6
ウアズ	0	509	-
ハンテン	0	6	-
プジョー	79	1	△ 98.7
アジアアフト	18,250	20,000	9.6
ラーダ	13,311	14,623	9.9
起亜	2,809	3,683	31.1
シュコダ	885	1,001	13.1
ウアズ	864	693	△ 19.8
シボレー	381	0	△ 100.0
貨物自動車	1,351	3,563	163.7
カマズエンジニアリング*	583	1,000	71.5
カマズ	583	1,000	71.5
ヒュンダイトランスオート	151	191	26.5
ヒュンダイ	141	189	34.0
マズ	10	1	△ 90.0
フォトン	0	1	-
サルリアルカアフトプロム	133	498	274.4
江淮	54	468	766.7
マン	10	25	150.0
イベコ	69	5	△ 92.8
セムアズ	455	1,709	275.6
ガス	120	1,392	1,060.0
シャクマン	100	165	65.0
ウラル	179	152	△ 15.1
フォトン	56	0	△ 100.0
デウバスカザフスタン	29	165	469.0
ガス	29	165	469.0
デウ	180	0	△ 100.0
バス、マイクロバス	364	1,070	194.0
デウバスカザフスタン	166	180	8.4
デウ	153	180	17.6
ガス	13	0	△ 100.0
ヒュンダイトランスオート	99	305	208.1
ヒュンダイ	99	227	129.3
ゴールドドラゴン	0	78	-
サルリアルカアフトプロム	84	443	427.4
安凱	83	383	361.4
宇通		60	-
イベコ	1	0	△ 100.0
セムアズ	15	142	846.7
ガス	0	12	-
ウラル	0	2	-
東風	15	128	753.3
合計	31,757	49,494	55.9

(注) 特殊車両を含む。

(出所) カザフスタン自動車ビジネス協会 (AKAB) よりジェトロ作成

表2 カザフスタンのメーカー別輸送機器生産

(単位:台)

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	前年比 (%)
サルリアルカアフトプロム*	0	59	6,484	8,441	5,757	2,362	5,912	12,009	25,802	114.9
アジアアフト	7,326	16,513	31,007	28,803	6,882	2,962	11,412	18,250	20,000	9.6
セムアズ	39	74	113	738	589	679	261	470	1,851	293.8
カマズエンジニアリング	795	935	1,210	1,121	659	680	950	583	1,000	71.5
ヒュンダイトランスオート	60	755	946	618	229	551	546	250	496	98.4
デウバスカザフスタン	91	141	0	0	64	192	136	195	345	76.9
アグロマシホールディング*	869	2,581	n.a	n.a	n.a	n.a	0	0	0	-
カラガンダ州企業	0	1	1	3	0	0	0	0	0	-
北カザフスタン州企業	3	0	0	0	0	0	0	0	0	-
ペトロパブロフスク重機械工場	135	139	0	0	0	0	0	0	0	-
ウラリスクアグロレムマシ	0	38	0	0	0	0	0	0	0	-
合計	9,318	21,177	33,277	31,283	8,423	5,064	19,217	31,757	49,494	55.9

*2011年～2012年のアグロマシホールディングは乗用車、2012年のサルリアルカアフトプロムは貨物車およびバス。2013年～2016年はアグロマシホールディング・サルリアルカアフトプロムとしてデータ発表につき両メーカーの内訳不明。2017年以降はサルリアルカアフトプロムとしてデータ発表。

(出所)表1に同じ

<中東・アフリカ>

サウジアラビア（販売）：2019年の自動車販売台数はVAT導入前の水準に回復、中国車も急

伸

2020年08月06日 リヤド事務所（柴田美穂）

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2019年のサウジアラビアの自動車販売台数は、乗用車が前年比34.1%増の45万6,311台、商用車が前年比14.0%増の7万2,572台となった。2014年以降の油価の低迷が景気の低迷につながり、商用車は2014年以降4年連続、乗用車は2015年以降3年連続でそれぞれ販売台数が減少していたが、2019年になっていずれもV字の回復となった。また、当地では2018年1月にVAT（5%）が初めて導入されたことから、2018年は高額商品の代表である自動車の販売台数が伸び悩んだが、2019年には乗用車、商用車ともに増税前の水準に回復した。

車種別の販売統計は発表されていないが、サウジ国内では引き続き、日本車に対する信頼度や人気が高いことは変わらない。他方で新参の中国は、当地自動車販売市場においては日韓欧米勢にはまだ遠く及ばないものの、中国側の統計を見ると、乗用車の対サウジアラビア向け輸出が近年急激に伸びていることは特筆すべき点だ。2019年の1000cc以上1500cc以下の乗用車の輸出を見ると、金額ベースで前年比314.7%増の2億949万ドル、数量ベースで4.4倍の2万4,193台となった。また、1500cc以上3000cc以下の乗用車も金額ベースで2.4倍の3億3,785万ドル、数量ベースで2.4倍の2万4,136台といずれも大きく伸びた。首都リヤド市内ではこの1年で、中国最大の自動車メーカーである長城汽車のSUV・ハヴァル(Haval)を運転するアラブ人女性の姿を見かける頻度が高くなったのが印象的だ。当地でのSUVの人気に加え、購入しやすい価格帯が販売増を後押ししていると思われる。

また、新型コロナウイルス感染拡大や7月からのVAT増税の影響について、6月9日にリヤド市内の自動車販売ディーラーに話を聞いたところ、「ロックダウン中の店舗閉鎖は当然のことながら打撃だった。経済活動の再開後は来店客の姿もあるが、以前ほどの水準にまではまだ戻っていない。まだ市民が物理的に外出するのを控えている様子がかがえる。増税は当然のことながら、価格帯が高い高級車で影響が出るとみている。1つ下のランクの車種を選択する消費者もでてくるだろう。増税直後は価格の上昇ぶりに顧客も驚くだろうが、時間を経て消費者もその価格差にも慣れていくのではないかと。増税直後は売上価格が上がるので、購入後の補償内容やサービスを手厚くして価格上昇に対応したい」と、消費者の負担の軽減を望む声が聞かれていた。

トルコ（販売）：2019年の自動車販売は前年比22.8%減と低迷

2020年01月28日 イスタンブール事務所（エライ・バシュ）

トルコ自動車販売協会（ODD）のプレスリリース（1月3日）によると、2019年の国内自動車販売台数（小売り）は、乗用車が前年比20.4%減の38万7,256台、軽商用車が31.8%減の9万1,804台で、全体の販売台数は22.8%減の47万9,060台だった。同販売台数は2016年比で半減しており、最近3年間の販売不振がうかがえる。

乗用車販売は、例年どおりセダンタイプが中心で、全体の49.9%（19万3,082台）を占める。スポーツ用多目的車（SUV）タイプは、25.4%のシェア（9万8,509台）で、ハッチバックのシェア20.9%（8万788台）を初めて上回った。軽商用車の販売シェアは、バンが72.7%（6万6,704台）と大半を占め、軽トラックが11.8%（1万838台）、ミニバスが7.8%（7,203台）、ピックアップが7.7%（7,059台）だった。

トルコで販売実績のある42社のうち、フィアットが自動車販売台数1位で、全体の15.9%（7万6,251台）を占めた（添付資料表1参照）。同社の販売台数は前年比8.8%増と、トップ15社以内で販売台数が上昇した唯一のブランドとなった。ルノーは24.3%減（6万4,977台）で2位、フォルクスワーゲンが27.4%減（4万8,496台）で3位、フォードは28.0%減（4万7,107台）で4位になった。日本企業では、いすゞ（58.7%減、925台）、マツダ（58.5%減、417台）、日産（50.4%減、1万3,067台）の落ち込みが大きかった。

自動車工業協会（OSD）によると、2019年のトルコの自動車販売（出荷）台数は23.3%減で、49万1,909台だった（添付資料表2参照）。国内生産車は12.1%減、輸入車は30.3%減となった。2015年をピークに市場の縮小傾向が続き、国内販売における輸入車の割合は56.3%と、過去5年の最低値となった。なお、2019年11月末時点の自動車登録台数（2,317万769台）のうち、54.0%の1,251万9,508台が乗用車となっている（添付資料表3参照）。

2019年は通貨トルコ・リラが安定性を回復し、中央銀行が政策金利を引き下げたため、2019年末にかけて自動車ローンの金利が低下した。これを受けて、自動車販売台数の上昇がみられた（添付資料図参照）。当地紙「ハバールテュルク」によると、OSDのハイダル・イエニギン会長は、2019年の販売台数（出荷）は過去16年間で最低だが、2020年の販売台数は18%増の約58万台になると予測している。

添付資料

表1 国内販売台数上位15社(2019年)

(単位:台、%)

順位	メーカー	乗用車					軽商用車					総合				
		国産	輸入	合計	構成比	伸び率	国産	輸入	合計	構成比	伸び率	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フィアット	56,118	1,043	57,161	14.8	37.2	17,323	1,767	19,090	20.8	△ 32.8	73,441	2,810	76,251	15.9	8.8
2	ルノー	51,258	9,410	60,668	15.7	△ 21.1	0	4,309	4,309	4.7	△ 51.6	51,258	13,719	64,977	13.6	△ 24.3
3	フォルクスワーゲン	0	38,820	38,820	10.0	△ 22.0	0	9,676	9,676	10.5	△ 43.4	0	48,496	48,496	10.1	△ 27.4
4	フォード	3,218	12,484	15,702	4.1	△ 33.9	30,207	1,198	31,405	34.2	△ 24.7	33,425	13,682	47,107	9.8	△ 28.0
5	プジョー	0	23,057	23,057	6.0	△ 7.4	0	5,804	5,804	6.3	10.6	0	28,861	28,861	6.0	△ 4.3
6	トヨタ	22,012	1,350	23,362	6.0	△ 24.2	0	939	939	1.0	△ 70.3	22,012	2,289	24,301	5.1	△ 28.5
7	ヒュンダイ	7,326	15,460	22,786	5.9	△ 28.8	0	1,114	1,114	1.2	△ 25.4	7,326	16,574	23,900	5.0	△ 28.7
8	ホンダ	17,246	3,108	20,354	5.3	△ 29.0	0	0	0	0.0	—	17,246	3,108	20,354	4.2	△ 29.0
9	ダチア	0	17,533	17,533	4.5	△ 33.1	0	2,473	2,473	2.7	△ 33.6	0	20,006	20,006	4.2	△ 33.1
10	オペル	0	16,689	16,689	4.3	△ 20.4	0	1,370	1,370	1.5	純増	0	18,059	18,059	3.8	△ 13.8
11	シュコダ	0	15,369	15,369	4.0	△ 28.0	0	0	0	0.0	—	0	15,369	15,369	3.2	△ 28.0
12	メルセデスベンツ	0	9,862	9,862	2.5	△ 31.7	0	5,074	5,074	5.5	△ 36.5	0	14,936	14,936	3.1	△ 33.4
13	日産	0	11,980	11,980	3.1	△ 51.3	0	1,087	1,087	1.2	△ 37.6	0	13,067	13,067	2.7	△ 50.4
14	シトロエン	0	8,827	8,827	2.3	15.1	0	3,206	3,206	3.5	△ 30.8	0	12,033	12,033	2.5	△ 2.2
15	アウディ	0	10,024	10,024	2.6	△ 24.6	0	0	0	0.0	—	0	10,024	10,024	2.1	△ 24.6
合計(その他を含む)		157,178	230,078	387,256	100.0	△ 20.4	48,891	42,913	91,804	100.0	△ 31.8	206,069	272,991	479,060	100.0	△ 22.8

(出所)自動車販売協会(ODD)

表2 自動車販売(出荷)台数の推移

(単位:台、%)

項目	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	前年比
国内販売	1,011,194	1,007,857	986,829	641,541	491,909	△ 23.3
国内生産車	352,504	326,549	362,342	244,275	214,839	△ 12.1
輸入車	658,690	681,308	624,487	397,266	277,070	△ 30.3
国内販売における 輸入車比率	65.1	67.6	63.3	61.9	56.3	—

表3 自動車登録台数の推移

(単位:台)

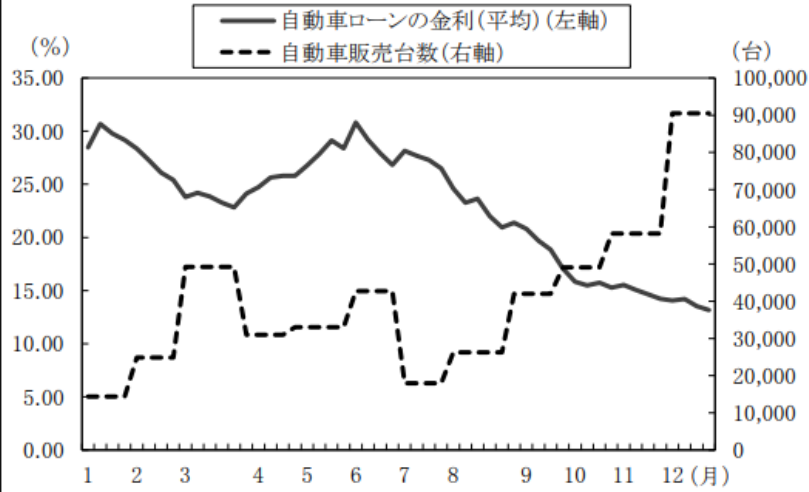
年	車種								合計
	乗用車	小型バス	バス	ピックアップ	トラック	自動二輪	その他	トラクター	
2015年	10,589,337	449,213	217,056	3,255,299	804,319	2,938,364	45,732	1,695,152	19,994,472
2016年	11,317,998	463,933	220,361	3,442,483	825,334	3,003,733	50,818	1,765,764	21,090,424
2017年	12,035,978	478,618	221,885	3,642,625	838,718	3,102,800	60,099	1,838,222	22,218,945
2018年	12,398,190	487,527	218,523	3,755,580	845,462	3,211,328	63,359	1,885,952	22,865,921
2019年	12,519,508	492,712	214,030	3,799,077	845,542	3,329,115	65,268	1,905,517	23,170,769

(注1)トラックはダンプカーなどの重量車両を含む。

(注2)2019年は11月末時点。

(出所)トルコ統計機構(TUIK)

図 自動車販売台数と金利の関係(2019年)



(出所)自動車販売協会(ODD)とトルコ中央銀行のデータを基にジェトロ作成

イスラエル（販売）：2019年の新車登録は前年比5.1%減、日本ブランドのシェア増加

2020年02月13日 テルアビブ事務所（余田知弘）

イスラエル自動車輸入業者協会によると、2019年の新車登録台数は前年比5.1%減の25万3,938台で、前年の26万7,490台から減少した。前年より1万3,000台以上減少し、2016年以降で初めて26万台を割り込んだ。メーカー・ブランド別では韓国の現代が4万286台で2016年以降4年連続の首位となった（表参照）。トヨタは32.0%増の3万5,898台で2位になり、2018年に1万1,000台以上あった現代との差を縮めた。

タイプ別では、乗用車が13万9,040台（構成比54.8%、前年比11.0%減）、スポーツ用多目的車（SUV）が10万631台（39.6%、5.4%増）、バンが9,785台（3.9%、14.4%減）、ピックアップが4,482台（1.8%、4.3%増）となっている。

メーカー・ブランド別の登録台数トップ10には、トヨタ、三菱自動車、スズキ、日産、マツダの5社がランクインした。日本の10ブランドの登録台数合計は9万7,613台で前年の9万7,734台とほぼ同じ水準となり、全体に占めるシェアは38.4%と前年の36.5%から増加した。トップ10のうち、2018年に比べて増加したのはトヨタ（8,706台増）、三菱自動車（1,390台増）、現代（1,863台増）、セアト（82台増）のみ。全体の登録台数が減少する中で、特にトヨタは3割超増と顕著な伸びを示した。

表 メーカー・ブランド別の新車登録台数（単位：台、%）

順位	メーカー・ブランド	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2019年	
							シェア	前年比
1	現代	31,250	39,086	36,781	38,423	40,286	15.9	4.8
2	トヨタ	29,280	30,040	31,103	27,192	35,898	14.1	32.0
3	起亜	33,703	38,069	35,663	35,524	31,978	12.6	△ 10.0
4	シュコダ	16,083	19,511	21,742	19,928	17,921	7.1	△ 10.1
5	三菱自動車	16,121	17,988	10,863	12,952	14,342	5.6	10.7
6	スズキ	12,277	13,413	16,619	13,304	12,440	4.9	△ 6.5
7	日産	11,960	11,664	14,342	15,626	11,055	4.4	△ 29.3
8	マツダ	17,057	14,303	13,033	13,253	10,804	4.3	△ 18.5
9	セアト	7,692	8,362	8,471	9,046	9,128	3.6	0.9
10	ルノー	9,337	10,786	13,006	11,397	9,058	3.6	△ 20.5
14	ホンダ	5,403	6,998	7,685	6,216	5,206	2.1	△ 16.2
15	スバル	7,625	7,738	6,647	5,734	4,515	1.8	△ 21.3
22	レクサス	1,449	1,400	1,227	1,515	1,618	0.6	6.8
23	いすゞ	1,584	1,957	1,597	1,384	1,518	0.6	9.7
34	インフィニティ	385	348	414	558	217	0.1	△ 61.1
合計(その他を含む)		254,748	286,728	281,563	267,490	253,938	100.0	△ 5.1

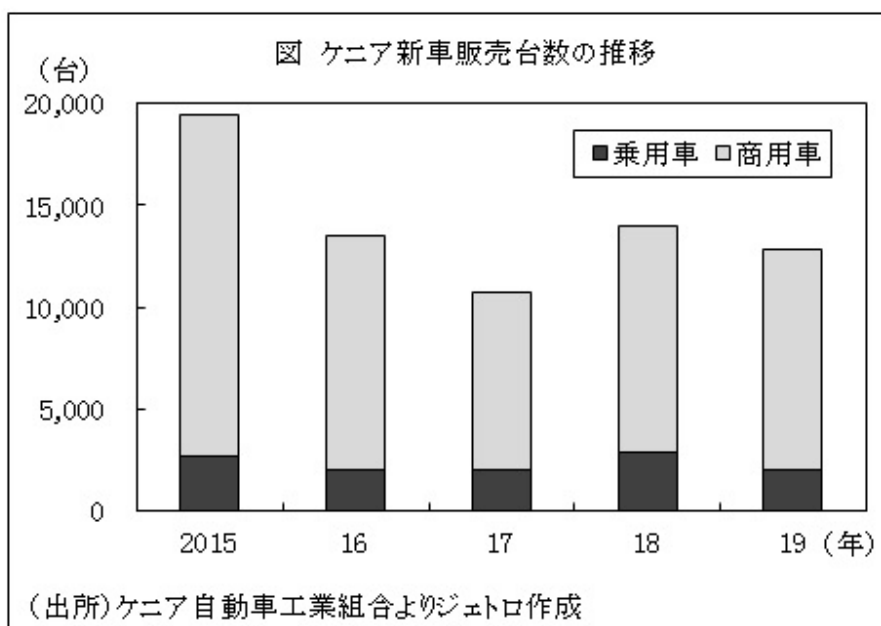
（出所）イスラエル自動車輸入業者協会

SUV登録台数は10万631台で、2018年の9万5,517台を上回った。1万台を超える登録台数だったのは、起亜（1万6,240台）、三菱自動車（1万1,989台）、トヨタ（1万1,547台）の3社。スバルは年間登録台数の94.1%（4,249台）で、ジープ（1,329台）、インフィニティ（217台）、DS（144台）は登録台数の全てがSUVだった。

ケニア（販売）：2019年の自動車販売台数は前年比8.4%減、増税など影響か

2020年01月21日 ナイロビ事務所（久保唯香）

ケニア自動車工業組合によると、2019年の新車販売台数は前年比8.4%減の1万2,822台だった。2015年に1万9,492台を記録し、その後2年連続で前年割れしたが、2018年に1万4,002台まで回復したところだった。2019年は、乗用車の販売台数が前年比27.8%と大きく減少した。商用車も販売台数に占める割合は前年から4.3ポイント増加して83.9%となったが、販売台数は3.4%減だった。販売台数のうち現地ノックダウン生産（CKD）の割合は52.9%で、うち99.2%が商用車だった。



ケニア政府は2019年11月、1500cc超の自動車に対する物品税増税を含む財政法を施行した。外国から輸入した1500ccを超える、(1) 人員10人以上の輸送車（HSコード：8702）、(2) ステーションワゴンやレーシングカーを含む乗用車（8703）、(3) 貨物自動車（8704）の物品税率为20%から25%に引き上げた。2500ccを超える輸送車（8703.24.90、8703.33.90）は30%から35%に増税した。一方、ケニア国内で組み立てた自動車、公立校のスクールバス、1500cc以下の輸入車は増税対象外だ。電気自動車は20%から10%に減税となった。完成車にかかるケニアへの輸入関税は、東アフリカ共同体（EAC）共通関税の25%で、購入の際は物品税とは別に16%の付加価値税（VAT）も課税される。自動車に対する物品税増税は、2020年の新車販売台数にも影響しそうだ。

2019年は、自動車通関の遅延も多く報じられた。3月には、偽造防止目的でナンバープレートへの使用を義務付けた素材の不足や、製造キャパシティの不足が引き金となり、ナンバープレートの発行が遅れた。現地報道によれば、一時期、輸入のための条件を満たしていないとして当局の許可が下りず、約6,000台の輸入車がモンバサ港から引き取りできない状態になった（「ビジネス・デイリー」紙電子版2019年3月18日）。7月には、統合通関管理システム（iCMS）導入の混乱も、遅延を助長した（「ビジネス・デイリー」紙電子版2019年8月29日）。通関が遅れた場合、輸入者に1日2,000～6,000ケニア・シリング（約

2,200～6,600 円、Ksh、1Ksh=約 1.1 円) の保管料が課せられるため、販売価格に転嫁され、消費者の購入意欲減退につながりかねない。

なお、ケニア政府は 2019 年初頭から、輸入中古車の年式上限を 8 年から 5 年に引き下げる規制強化案を検討しているが、現在まで施行を見送っている状況だ。2019 年 11 月に金融機関への金利上限規制が撤廃され ([2019 年 11 月 25 日記事参照](#))、中小企業の購買力回復に期待が集まる一方、2020 年の新車販売には、増税の影響や中古車規制の行方が注目される。

南アフリカ共和国（生産・販売）：新車販売台数は2年連続減少も、生産台数は3年連続の増

加

2020年03月17日 ヨハネスブルク事務所（高橋史）

南アフリカ共和国の自動車製造者協会（NAAMSA）の発表（3月10日）によると、2019年の新車販売台数は、景気減速の影響などにより、前年比2.8%減の53万6,611台となり、2年連続の減少になった（表1参照）。またNAAMSAは、南アの景気低迷を受け（[2020年3月10日記事参照](#)）、2020年の販売台数を2.2%減と予測した。

表1 国内新車販売台数 (単位:台、%)

項目	2018年		2019年		2020年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	365,247	△ 0.8	355,378	△ 2.7	346,000	△ 2.6
輸入台数	266,545	△ 0.7	267,556	0.4	268,000	0.2
小型商用車	159,525	△ 2.3	153,192	△ 4.0	151,000	△ 1.4
輸入台数	26,761	△ 1.5	24,197	△ 9.6	25,000	3.3
中・大型商用車(輸入台数含む)	27,455	4.5	28,041	2.1	28,500	1.6
合計販売台数	552,227	△ 1.0	536,611	△ 2.8	525,000	△ 2.2

(注) 輸入のうち、NAAMSA非加盟製造者については報告値。

(出所) NAAMSA

メーカー別の乗用車販売台数をみると、フォルクスワーゲン(VW)グループが前年比横ばいの8万3,262台で、前年に続き首位を維持した。トヨタが6万3,700台（前年比9.2%減）、現代が3万269台（6.3%減）と続き、上位3社の順位は前年と同じだった。前年4位のフォードは5.7%減で、ルノー（6.7%増）に抜かれ、5位となった。

日系企業では、日産が1万9,915台（前年比10.9%減）、マツダが1万4,498台（13.3%減）、ホンダが5,557台（26.2%減）と前年よりも苦戦を強いられた。その中で、小型車が好調なスズキが26.5%増の1万4,867台となり、前年に続いて販売数を大きく伸ばした。商用車（中・大型を含む）を合わせた2019年のマーケットシェアでは、トヨタが前年比横ばいの24.2%と、40年連続で首位の座を守った。

一方、2019年の生産台数は、前年比3.6%増の63万1,983台で3年連続の増加となり、過去最多を記録した（表2参照）。生産台数のうち、半数超の38万5,169台が輸出向けで、特に欧州向けの小型乗用車ポロ（VW）の輸出が好調だったことにより、乗用車の輸出台数は17.7%増の26万57台となった。

表2 国内生産台数 (単位:台、%)

項目	2018年		2019年		2020年(予測)	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	320,383	△ 3.1	348,665	8.8	351,000	0.7
輸出台数	220,889	△ 4.0	260,057	17.7	263,000	1.1
小型商用車	261,086	7.8	254,450	△ 2.5	254,000	△ 0.2
輸出台数	128,005	20.9	125,112	△ 2.3	128,000	2.3
国内生産合計	610,060	1.5	631,983	3.6	634,400	0.4

(注) 中・大型車の生産台数は発表なし。

(出所) NAAMSA

南ア政府は、2018年11月に発表した新自動車産業政策「南ア自動車基本計画2035 (SAAM、[2018年12月3日記事参照](#))」を通じて、国内で生産するOEM (相手先ブランド生産) に対して優遇措置を与えることを決定した。2019年には、日産やトヨタが相次いで追加投資や現地調達率の引き上げを発表した ([2019年10月25日記事参照](#))。SAAMでは、2035年までに国内生産台数を140万台まで拡大させる目標を掲げているが、NAAMSAは2020年の生産台数が前年比0.4%増の63万4,400台にとどまると予測している。

モロッコ（生産・販売）：2019年の乗用車生産台数はアフリカ1位、新車販売は前年比6.8%

減

2020年08月13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7月の発表によると、2020年上半期（1～6月）の新車販売台数は4万5,774台となった。新型コロナウイルス感染症が経済にも影響を及ぼし、前年同期の8万735台と比べると43.3%減と落ち込んでいる。ただし、前年同月比では4月が86%減、5月が83%減、6月が33%減とマイナス幅が小さくなり回復基調にはある。

また2019年の自動車の生産台数を国際自動車工業連合会（OICA）の統計で見ると、39万4,652台（乗用車36万110台、商用車3万4,542台）となった。モロッコの乗用車生産台数はアフリカ大陸で1位（2位が南アフリカ共和国34万8,665台）となっている。2019年（1～12月）の新車販売台数は、AIVAMによると16万5,918台となり、2018年の17万7,300台から6.8%減となった。メーカー別の販売台数トップ10（2019年1～11月）は、ルノーがモロッコの工場生産しているダチアとルノーが上位を占めた（添付資料表参照）。

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）を生産しているほか、2019年9月から新たにグループPSAがケニトラの工場「208」モデルの生産を開始した。

ルノーの2019年の生産台数は39万4,902台（前年比7,248台減）となった（プレスブリーフィング2020年1月14日）。内訳はタンジェ工場30万3,558台（同1万5,042台減）、カサブランカ工場9万1,344台（同7,794台増）だった。生産台数のうち93%に当たる35万1,514台が74カ国に輸出された。

グループPSAは2019年9月中旬に生産を開始し、年内で8,373台に達した（「LE MATIN」2020年5月3日）。同社は今後、同工場の生産能力を年間20万台まで拡大することを目標としている（[2019年6月28日記事参照](#)）。

添付資料

表 メーカー別の新車販売台数トップ10
(2019年1月～11月)

(単位:台)

1	ダチア	38,639
2	ルノー	18,637
3	プジョー	9,314
4	ヒュンダイ	8,885
5	フォルクスワーゲン	8,197
6	シトロエン	6,787
7	フィアット	5,183
8	トヨタ	4,140
9	日産	3,704
10	フォード	3,337

(出所)モロッコ自動車輸入者協会

エジプト（販売）：2019年は新車販売台数 5.8%減も、2020年上半期は 22%増

2020年08月07日 カイロ事務所（井澤壤士）

ジェットロが7月28日に入手したエジプト自動車市場情報委員会（AMIC）資料によると、2019年の新車販売台数は18万2,713台で、対前年比5.8%減だった（添付資料表1参照）。内訳は、乗用車は12.6%減となったものの、バスは27.4%増、トラックは9.0%増となった。

AMICによると、2020年1～6月の新車販売台数は、9万395台で前年同期比22.0%増となった（添付資料表2参照）。「コロナ禍」において4月と5月の販売台数は減少したものの、中銀の利下げなどの支援もあり、6月は前年同月比増に転じた。特に、ミニバス含むバスは前年同期比79.7%増と大幅な増加を見せた。国内組立車は0.1%減と横ばいだったが、輸入車は45.3%増となった。輸入車については、地域経済協定により2019年にEU、2020年にトルコからの自動車の輸入関税撤廃を受け、政府が販売者に値下げ要請を行い、また2020年に入りドルやユーロに対してエジプト・ポンド高になったこともあり、欧州ブランドの乗用車の販売台数が前年同月比62.8%増となった。一方で、日本ブランド車は7.8%減、韓国ブランド車は22.1%減となった。

<2016年の通貨切り下げで販売台数が伸び悩むも、新たな施策実施>

2014年と2015年には30万台超の新車販売を記録していたが、2016年以降、通貨切下げにより輸入車が切下げ前と比べて高価となり、新車販売は伸び悩んだ。

近年、政府は電気自動車の輸入関税減税や、中国との協力による電気バスの現地製造など、電気自動車普及を進める。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。自動車の現地生産へのインセンティブ不足の声もあるが、政府は大気汚染やCO2排出の削減に取り組んでおり、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。

添付資料

表1 エジプト新車販売台数 (単位:台、%)

車種	2018年	2019年	伸び率(%)
乗用車	145,886	127,443	△12.6
バス	16,005	20,396	27.4
トラック	31,994	34,874	9.0
合計	193,885	182,713	△5.8

(出所)AMIC

表2 上半期エジプト新車販売台数 (単位:台、%)

項目	2019年				2020年				
	乗用車	バス	トラック	合計	乗用車	バス	トラック	合計	伸び率(%)
1月	7,947	926	2,594	11,467	8,747	2,598	2,528	13,873	20.1
2月	6,980	1,304	2,573	10,857	16,602	2,569	3,166	22,337	105.7
3月	8,475	1,268	3,051	12,794	11,662	1,874	3,185	16,721	30.7
4月	7,947	1,006	2,518	11,471	5,852	1,587	1,467	8,906	△22.4
5月	9,805	1,186	2,627	13,618	8,091	1,862	2,176	12,129	△10.9
6月	10,157	1,363	2,357	13,877	11,217	2,182	3,030	16,429	18.4
上半期計	51,311	7,053	15,720	74,084	62,171	12,672	15,552	90,395	22.0

(出所)AMIC

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/ora2/20200011>



主要国の自動車生産・販売動向

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

TEL:03-3582-5544（海外調査部海外調査企画課）

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

禁無断転載